

杉生線見直しの方向性(案)

	現状	案1-1	案1-2	案2-1	案2-2	案2-3	案3
イメージ							
運行時間帯							
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・杉生～日生中央間を路線バス杉生線が運行 ・杉生～イオンモール猪名川～日生中央間をふれあいバス(赤コース・青コース)が運行(※杉生～紫合間は路線バスとルートが重複) ・大島地区の多くの範囲でチョイソコいながわが運行 	<ul style="list-style-type: none"> ●屋間時間帯における路線バス杉生線とふれあいバスの重複を解消 ・朝の通勤・通学時間帯及び夕方の帰宅時間帯以降を路線バスが運行 ・上記以外の屋間時間帯はふれあいバスが運行 ・大島地区におけるチョイソコいながわの利用実績が松尾台・阿古谷地区と比べ低迷しているため、路線バス及びふれあいバスによる運行に転換 	<ul style="list-style-type: none"> ●時間帯別需要規模に応じた交通モードの導入 ・朝の通勤・通学時間帯から夕方の帰宅時間帯において路線バスが運行 ・需要が少ない早朝及び夜間のみ小型車両(ワンボックス等)により運行 ・大島地区におけるチョイソコいながわを路線バス及び小型車両(ワンボックス等)による運行に転換 ・旭ヶ丘地区への路線バス乗入れに伴いバス車両規模を縮小 	<ul style="list-style-type: none"> ●現在の輸送資源を活用による時間帯別需要規模に応じた交通モードの導入 ・朝の通勤・通学時間帯から夕方の帰宅時間帯において路線バスが運行 ・需要が少ない早朝及び夜間のみ小型車両(ワンボックス等)により運行 ・大島地区におけるチョイソコいながわを路線バス及び小型車両(ワンボックス等)による運行に転換 ・旭ヶ丘地区への路線バス乗入れに伴いバス車両規模を縮小 	<ul style="list-style-type: none"> ・朝の通勤・通学時間帯及び夕方の帰宅時間帯以降を路線バスが運行 ・上記以外の屋間時間帯はチョイソコいながわが運行(運行エリアの拡大) ・旭ヶ丘地区への路線バス乗入れに伴いバス車両規模を縮小 		
メリット	-	<ul style="list-style-type: none"> ・需要規模に応じた交通モードによる輸送体系の実現 ・住民要望による輸送体系の実現(大島地区におけるデマンド交通から定時定路線への転換) 	<ul style="list-style-type: none"> ・需要規模に応じた交通モードによる輸送体系の実現 ・住民要望による輸送体系の実現(大島地区におけるデマンド交通から定時定路線への転換) 	<ul style="list-style-type: none"> ・需要規模に応じた交通モードによる輸送体系の実現 ・住民要望による輸送体系の実現(大島地区におけるデマンド交通から定時定路線への転換) 	<ul style="list-style-type: none"> ・需要規模に応じた交通モードによる輸送体系の実現 ・住民要望による輸送体系の実現(大島地区におけるデマンド交通から定時定路線への転換) 		
デメリット	-	<ul style="list-style-type: none"> ・屋間時間帯におけるふれあいバスによる運行に伴う輸送原資(乗務員・車両)の確保が必要(※現在は1運行日あたり2.5往復) 	<ul style="list-style-type: none"> ・朝の通勤・通学時間帯及び夕方の帰宅時間帯以降における路線バスによる運行に伴う輸送原資(乗務員・車両)の確保が必要 ・屋間時間帯におけるふれあいバスによる運行に伴う輸送原資(乗務員・車両)の確保が必要(※現在は1運行日あたり2.5往復) 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス事業者による小型車両(ワンボックス等)による運行は運行経費の削減とならないため、新たな運行事業者(タクシー事業者等)の確保が必要。 ・路線バスの運行区間延伸に伴う輸送原資(乗務員・車両)の確保が必要。 ・1つの路線を複数の事業者による運行となるため、料金体系(運賃・支払方法)の統一に向けた検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス事業者による小型車両(ワンボックス等)による運行は人件費が変わらず運行経費の削減につながらないため、コスト削減が期待できる新たな運行事業者(タクシー事業者等)の確保が必要 ・路線バス及びふれあいバスの運行区間延伸・増便等に伴う輸送原資(乗務員・車両)の確保が必要 ・1つの路線を3つの交通モードで運行するため、料金体系(運賃・支払方法)の統一に向けた検討が必要 		
事例	-	<ul style="list-style-type: none"> 【大阪府大阪市】(※令和4年10月11日運行開始) ・市内を運行する路線バス尾崎線及び阪南スカイタウン線において、朝及び夕方以降は路線バス、需要が少ない屋間時間帯は重複運行するコミュニティバスさつき号が運行(路線バスは南海ウイングバス南部(株)が運行) ※以前の屋間時間帯は、路線バスとコミュニティバスさつき号が重複して運行 	<ul style="list-style-type: none"> 【熊本市】(※令和4年10月1日運行開始) ・熊本都市バス(株)が運行する中心市街地を循環する健軍長嶺線において、利用実態に応じた車両の小型化(10人乗りハイエース)に合わせて、運行業務の管理委託を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 【茨城県高萩市】(令和3年7月運行開始) ・高萩市内(路線バスの運行区域)において、朝及び夕方以降は路線バスが運行、屋間時間帯は路線バスの運行区域を対象にMyRideのるる(AIオンデマンド)を運行 			

杉生線検討部会における杉生線見直しの方向性(案)の検討経緯

令和5年(2023年)2月7日

	現状	案1-1	案1-2	案2-1	案2-2	案2-3	案3
イメージ							
運行時間帯							
概要	<ul style="list-style-type: none"> 杉生～日生中央間を路線バス杉生線が運行 杉生～イオンモール猪名川～日生中央間をふれあいバス(赤コース・青コース)が運行(※杉生～紫合間は路線バスとルートが重複) 大島地区の多くの範囲でチョイソコいながわが運行 	<ul style="list-style-type: none"> ●昼間時間帯における路線バス杉生線とふれあいバスの重複を解消 朝の通勤・通学時間帯及び夕方の帰宅時間帯以降を路線バスが運行 上記以外の昼間時間帯はふれあいバスが運行 大島地区におけるチョイソコいながわの利用実績が松尾台・阿古谷地区と比べ低迷しているため、路線バス及びふれあいバスによる運行に転換 	<ul style="list-style-type: none"> ●時間帯別需要規模に応じた交通モードの導入 朝の通勤・通学時間帯及び夕方の帰宅時間帯以降を路線バスが運行 上記以外の昼間時間帯はふれあいバスが運行 大島地区におけるチョイソコいながわの利用実績が松尾台・阿古谷地区と比べ低迷しているため、路線バス及びふれあいバスによる運行に転換 	<ul style="list-style-type: none"> ●現在の輸送資源を活用による時間帯別需要規模に応じた交通モードの導入 朝の通勤・通学時間帯から夕方の帰宅時間帯において路線バスが運行 需要が少ない早朝及び夜間のみ小型車両(ワンボックス等)により運行 大島地区におけるチョイソコいながわを路線バス及び小型車両(ワンボックス等)による運行に転換 旭ヶ丘地区への路線バス乗入れに伴いバス車両規模を縮小 	<ul style="list-style-type: none"> ●現在の輸送資源を活用による時間帯別需要規模に応じた交通モードの導入 朝の通勤・通学時間帯及び夕方の帰宅時間帯以降を路線バスが運行 上記以外の昼間時間帯はチョイソコいながわが運行(運行エリアの拡大) 旭ヶ丘地区への路線バス乗入れに伴いバス車両規模を縮小 		
杉生線検討部会における検討経緯	第1回 令和4年(2022年)11月4日(金)開催	<ul style="list-style-type: none"> 現行におけるサービス水準を確保したダイヤ案をもとに、路線バス車両からふれあいバス車両へのダウンサイジングによる経費削減の効果を確認するため、運行経費を試算することとなった。 	<ul style="list-style-type: none"> 現行におけるサービス水準を確保したダイヤ案をもとに、路線バス車両からふれあいバス車両へのダウンサイジングによる経費削減の効果を確認するため、運行経費を試算することとなった。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の公共交通モードに加え、「バス停までの新たな移動手段」を確保する必要があるため、運行する交通事業者、乗務員及び車両の新たな確保が必要となり、他案と比べて、実現性は低いと考える。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の公共交通モードに加え、「バス停までの新たな移動手段」を確保する必要があるため、運行する交通事業者、乗務員及び車両の新たな確保が必要となり、他案と比べて、実現性は低いと考える。 	<ul style="list-style-type: none"> 現行におけるサービス水準を確保したダイヤ案をもとに、路線バス車両からふれあいバス車両へのダウンサイジングによる経費削減の効果を確認するため、運行経費を試算することとなった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・チョイソコいながわの運行エリアを南部地域まで拡大することにより、既存タクシー事業との競合関係になることと、沿線人口の規模を踏まえるとチョイソコいながわの車両を増車する必要があり、必要経費も増大することから、他案と比べて、実現性は低いと考える。
	第2回 令和4年(2022年)12月7日(水)開催	<ul style="list-style-type: none"> 現行におけるサービス水準を確保したダイヤ案をもとに運行経費を試算した結果、路線バス車両からふれあいバス車両へのダウンサイジングによる経費削減の効果は大きく発現しないことを確認した。 更なる経費削減を発現させるためには、操車車両数及び乗務員数の削減が必要であることを確認した。 	<ul style="list-style-type: none"> 現行におけるサービス水準を確保したダイヤ案をもとに運行経費を試算した結果、路線バス車両からふれあいバス車両へのダウンサイジングによる経費削減の効果は大きく発現しないことを確認した。 更なる経費削減を発現させるためには、操車車両数及び乗務員数の削減が必要であることを確認した。 	—	—	<ul style="list-style-type: none"> 現行におけるサービス水準を確保したダイヤ案をもとに運行経費を試算した結果、路線バス車両からふれあいバス車両及び小型車両(ワンボックス車両)へのダウンサイジングによる経費削減の効果は発現しないことを確認した。 	—
	第3回 令和5年(2023年)1月13日(金)開催	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス車両1台による操車をベースとしたダイヤ案に基づく経費の試算結果は、一定の経費の削減効果の発現を確認した。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス車両1台による操車をベースとしたダイヤ案に基づく経費の試算結果は、一定の経費の削減効果の発現を確認した。 	<ul style="list-style-type: none"> 大島地区のチョイソコいながわから路線バス及びふれあいバスによる運行に転換するためには、南部地域のふれあいバスの再編と合わせて行う必要があることを確認した。 	—	—	—
杉生線検討部会における検討結果		○	○	×	×	×	×