

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～日生中央間をコミュニティバスふれあいバス(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コミュニティバス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(赤・青・緑コース)の運行 ・上記以外の昼間時間帯はコミュニティバスふれあいバスが運行 ・チョイソコいながわは現行どおり運行継続 	<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 ・上記以外の昼間時間帯はコミュニティバス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、路線バス及びコミュニティバス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 ・需要が少ない早期及び夜間のみ小型車両(ワンボックス等)により運行 ・チョイソコいながわは現行どおり運行継続 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・需要が少ない早期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"> ・案1-2をベースに、需要が少ない早期及び夜間のみ小型車両(ワンボックス等)により運行 	<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
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 	<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 	<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(大島地区におけるチョイソコいながわの運行エリア拡大) 	
デメリット	-	<ul style="list-style-type: none"> ・昼間時間帯におけるコミュニティバス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 ・昼間時間帯におけるコミュニティバス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 ・路線バス及びコミュニティバス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 	<ul style="list-style-type: none"> ・昼間時間帯におけるチョイソコいながわの運行エリア拡大に伴うサービス水準の低下(1台による運行を継続する場合、1乗車に対する拘束時間拡大による影響) ・旭ヶ丘地区への路線バス乗入れに伴いバス車両規模の縮小が必要 	
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、需要が少ない昼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) ※以前の昼間時間帯は、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康長嶺線において、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、昼間時間帯は路線バスの運行区域を対象にMyRideのる(AIオンデマンド)を運行 			