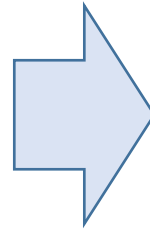


【資料3】

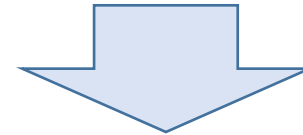
相浦方面をケースにとり、両事業者における現行の車両運用をベースとした積み上げ式のダイヤ見直しを検討したところ、総走行キロは1割削減に止まった。(パターンダイヤ等の利便性向上策も限られたものしか実現できない。)



【資料6】

経営シミュレーション (ケース②)

経営改善が見込めない



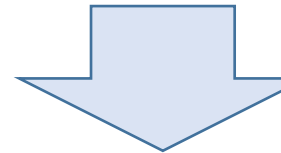
【資料3】

競合区間3割減を目指すには？

- ① 両事業者が、営業所や車両回転場の相互利用や、共同運行等による効率的な車両運用・ダイヤ編成を実施することにより抜本的な再編が可能となり、総走行キロの3割削減が可能となる。
.....
- ② 但し、本数削減に伴う定期利用者の利便性低下を補うため、共同運行区間では、両事業者のバスともに乗車できる、又は、事業者間での乗換が可能な共通定期券等のサービスの導入が必須となる。

仮に競合区間3割減が実現した場合のシミュレーションを行って見た
経営シミュレーション (ケース③)

経営改善が見込まれる



【資料4】

共同運行、共通定期券の実現可能性は？

- ②共同運行、共通定期券の導入可能性について検討を行ったが、結果として導入は困難であることが判明した。
 - ・両事業者の運行状況を踏まえると、共同運行は困難
 - ・ICカードの利用が限定となるが、スマートカードのシステムの利用限界が想定される中、早々の投資は困難

抜本的な再編のためには？

営業所や車両回転場、車両等の相互利用、有効活用を図ることができる体制やしくみを導入し、競合区間3割減を目指す必要がある。また、その場合、バスの本数削減による定期券利用者の利便性を低下させないよう何らかのしくみづくりも必要となる。

【資料5】

競合区間3割減を目指すための
あるべき再編の方向は？

資料3の①両事業者が共同して現行の営業所や車両回転場を相互に利用したり、共同運行等による効率的な車両運用・ダイヤ編成を実施することについて、事業者としては現実的ではないとの意見であった。そのためパターンダイヤ等の利便性向上を目指しつつも、バス車両の効率的な運用を行い、競合区間の3割削減を目指すための方法論としては、松浦町付近に新たな運行拠点を設置し、それを前提にダイヤ編成を行うことを「理想案」として提案したい。なお、具体的なダイヤ編成については、現行ダイヤのほぼ全ての見直しや乗務員・車両運用の組換え等、膨大な作業が想定されることから、現時点ではその効果について算定することは困難である。



今回の調査では効果算定は不可能