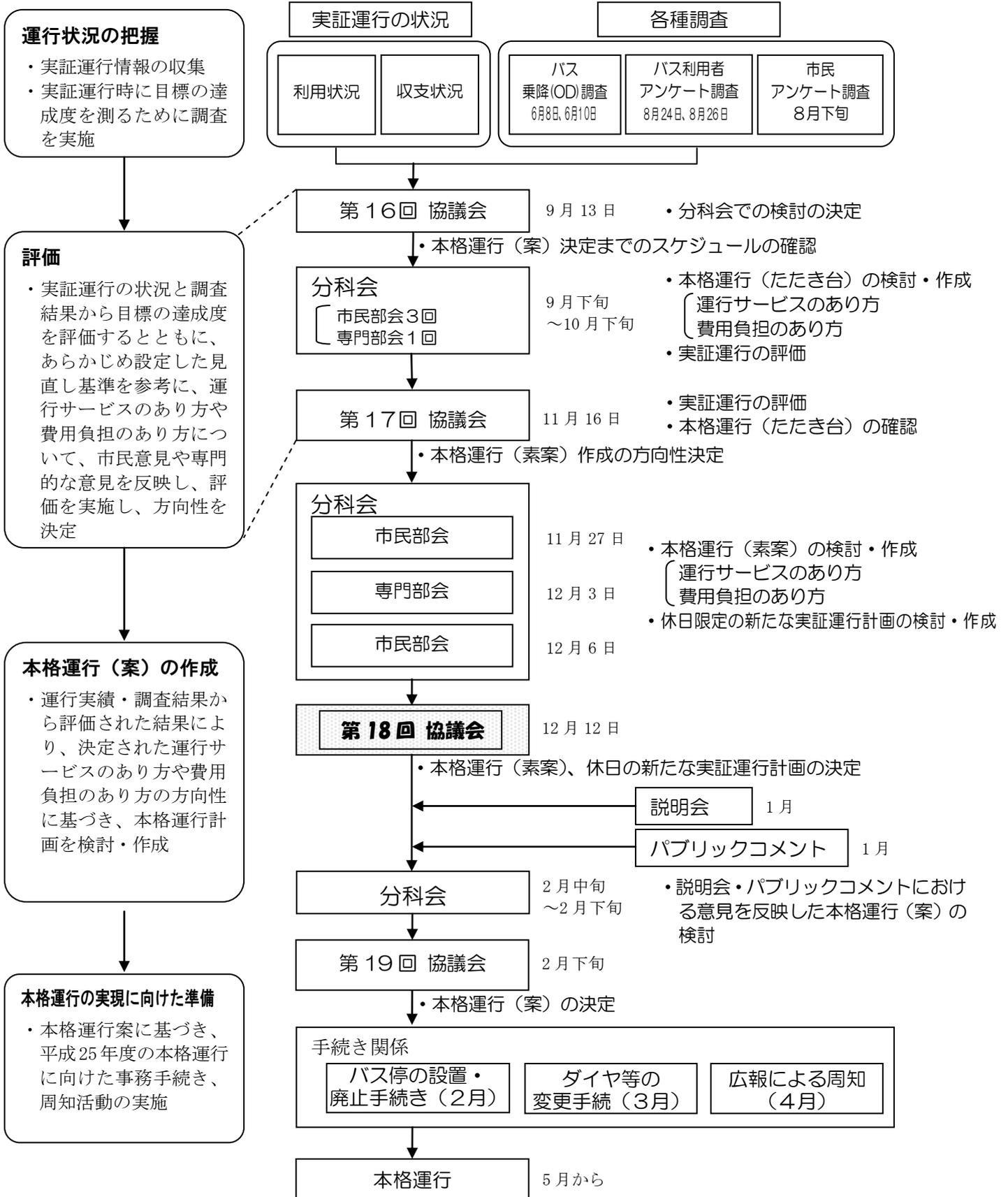


本格運行に向けた検討状況

1. 検討フロー



2. 分科会での検討

(1) 本格運行（素案）の検討・作成にかかる検討内容

① 運行サービスのあり方について

【全般的な考え方について】

- 基本的な考え方、ルート及びバス停、運行日・運行時間帯について、妥当であると考えられる。
- なお、運行計画を具体化する上では、重複区間のダイヤ設定など、利便性を考慮した検討を進めてほしい。

② 費用負担のあり方について

【全般的な考え方について】

- 利用促進は継続して取り組むべきであるが、現在の運行状況を考えると、運行収入と同額程度の市負担は必要である。

【運賃制度について】

- 利用者の増加傾向により、今後も一定の収入増加が見込まれることから、運賃や割引制度の見直しは必要ないのではないか。
- 将来世代に負担を残さないためには、以下のような運賃設定も考える必要があるのではないか。

表 運賃制度の代替案

		料金設定	運賃収入 (万円)	不足額 (万円)
現行		現在のオレンジゆずるバスの運賃制度と同じ料金設定	4,800	5,300
の 割 引 制 度 の 見 直 し	代替案 1	75歳以上の利用者は1乗車あたり100円を負担 その他利用者は1乗車あたり200円を負担 (=75歳以上のみ高齢者割引運賃を適用、その他各種割引制度の廃止)	6,330	3,770
	代替案 2	全ての利用者が1乗車あたり200円を負担 (=各種割引制度の廃止)	7,700	2,400
の 運 賃 制 度 の 見 直 し	代替案 3	70歳以上の利用者は1乗車あたり110円を負担 その他利用者は1乗車あたり210円を負担 (=一般運賃を阪急バスと統一)	5,900	4,200

【新たな収入確保策・利用促進策について】

- 新たな収入確保策・利用促進策によるその他収入については、大きな期待はできない。
- ただし、持続可能な運行に向けた取り組みについては、継続的かつ多面的に取り組むべきであり、取り組みの一環として、一日乗車券を発行してほしい。

【一日乗車券について】

- 料金設定について、利用者の立場からすると、運賃の2倍程度が望ましいのではないか。
- 利用促進も兼ねて、安価な料金設定にしてはどうか。運行収支に影響を与えるようであれば、状況に応じて変更すればいい。
- 一日乗車券については、バスで購入できる仕組みが不可欠である。

(2) 休日限定の新たな実証運行（素案）の検討・作成にかかる検討内容

① 運行サービスのあり方について

【運行ルートについて】

- 平日と違うルートは利用者の混乱を招くのではないか。運行本数を減らすことで、収支を改善することもできるのではないか。
- 東西方向を横断する人が少ないことから、地域と地域拠点を循環する短いルート設定にした方が良い。
- 地域拠点へのアクセス性を考慮したルートよりも、都市拠点へのアクセス性を考慮したルートの方がいい。
- 地域循環型のルートであれば、乗継にも配慮したサービス（割引制度、一日乗車券）を考えてほしい。

【運賃時間帯について】

- 現状の利用状況や商業施設の営業時間を考慮すれば、10時～17時までの運行が望ましい。

【利用者の混乱防止について】

- バス車両の外側に、行き先を明示する必要がある。
- コース名称を変えることが望ましいのではないか。

② 費用負担のあり方について

【運賃制度について】

- 料金もルートも変わると分かりにくい
- 利用者保護の観点から、運賃の値上げは難しいと考えられる。また、利用促進を考えるうえでも、運賃の値上げは望ましくない。
- 買物・娯楽目的の利用者をターゲットにするのであれば、高齢者を対象とした割引制度は見直してもよいのではないか。
- 乗継のための一日乗車券を発行した方が良い。