

# 市内循環バスワンコイン運賃試行中間結果 及び4月以降の運賃設定案

# 1. ワンコイン運賃試行の概要

- 1 試行期間 平成23年5月1日から平成24年3月31日まで
- 2 対 象 全ルート全区間・終日
- 3 各種割引等の取扱い

項目	取扱い
①東京都シルバーパス	利用可（本来は利用不可※）
②子ども運賃	大人同様100円（未就学児は無料）
③障害者割引	適用なし
④乗継制度	適用なし
⑤ICカード乗車券	利用可（特典バスチケット付与なし）
⑥回数券	使用不可
⑦定期券	使用不可

※ 東京都シルバーパス条例の規定により、一般路線バスの初乗り運賃である170円未満の額で運行しているコミュニティバスではシルバーパスは使用できない。市がバス事業者に運賃補償を行うことにより使用できるように取り扱っている。

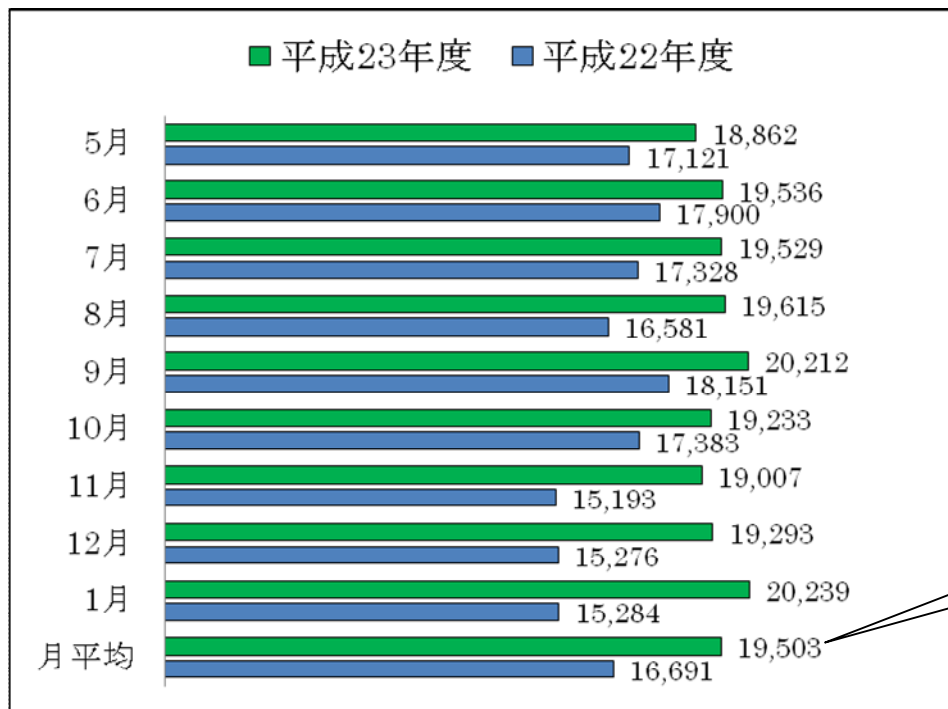
- 4 試行に要する経費  
約1,000万円（市が事業者に補助金として交付）

## 【内訳】

- ①料金機、ICカード読取機等の改修費用：約200万円
- ②シルバーパス運賃補償：264万円
- ③運賃減収補填：約530万円（見込み）

## 2. ワンコイン運賃試行輸送実績(対前年比較)

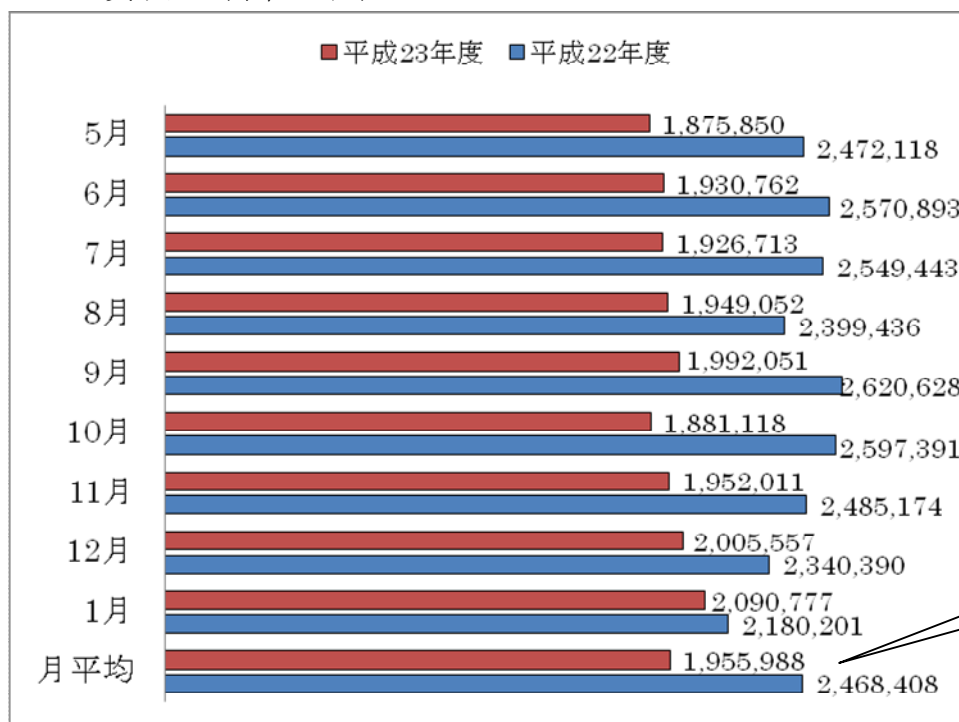
### 1 輸送人員 (単位：人)



対前年比約17%増

※東京都シルバーパスでの利用者は含まれていない。

### 2 運賃収入 (単位：円)



対前年比約21%減

### 3. ワンコイン運賃に関する調査結果概要

#### 1. 調査実施概要

##### 1-1 調査実施機関

市からの委託により、日本大学理工学部が実施。

##### 1-2 調査目的

MMシャトルのワンコイン運賃試行に伴う、市民の意向、評価、利用実態の変化等を把握し、運賃制度が変更されたことに伴う効果と影響を明らかにすることを目的とする。

##### 1-3 調査概要

アンケート調査を、次の要領にて実施した。調査概要を表1-1に示す。

表1-1 調査概要

調査地域	武蔵村山市内全域
調査対象	2,000世帯（無作為抽出）
調査方法	郵送配布郵送回収法
調査期間	2011年12月20日～2012年1月5日

##### 1-4 調査内容

アンケートの構成は次のとおりである。

- ① 個人および家族の属性、交通行動について
- ② MMシャトルを利用する際に重視する項目について
- ③ MMシャトルの利用及びワンコイン化の周知状況について
- ④ MMシャトルのワンコイン化の事前事後における利用変化について
- ⑤ MMシャトルの運賃制度のあり方について

## 1-5 調査実績

調査実績を表1-2、地区別回収結果を表1-3に示す。

表1-2 調査実績

配布数(件)	2,000
回収数(件)	459
回収率(%)	23

表1-3 地区別回収結果

町丁目	配布数	回収数	回収率	町丁目	配布数	回収数	回収率
伊奈平1丁目	7	0	0.0%	神明1丁目	11	5	45.5%
伊奈平2丁目	10	4	40.0%	神明2丁目	38	5	13.2%
伊奈平3丁目	10	1	10.0%	神明3丁目	32	10	31.3%
伊奈平4丁目	27	5	18.5%	神明4丁目	25	6	24.0%
伊奈平5丁目	57	10	17.5%	神明	106	26	24.5%
伊奈平6丁目	33	9	27.3%	大南1丁目	101	28	27.7%
伊奈平	144	29	20.1%	大南2丁目	79	19	24.1%
榎1丁目	0	0	-	大南3丁目	113	24	21.2%
榎2丁目	52	8	15.4%	大南4丁目	53	14	26.4%
榎3丁目	21	7	33.3%	大南5丁目	45	16	35.6%
榎	73	15	20.5%	大南	391	101	25.8%
学園1丁目	66	9	13.6%	中央1丁目	17	4	23.5%
学園2丁目	18	6	33.3%	中央2丁目	26	8	30.8%
学園3丁目	38	10	26.3%	中央3丁目	36	7	19.4%
学園4丁目	33	7	21.2%	中央4丁目	16	3	18.8%
学園5丁目	17	3	17.6%	中央5丁目	0	0	-
学園	172	35	20.3%	中央	95	22	23.2%
岸1丁目	37	9	24.3%	中原1丁目	32	7	21.9%
岸2丁目	18	5	27.8%	中原2丁目	56	22	39.3%
岸3丁目	24	4	16.7%	中原3丁目	25	1	4.0%
岸4丁目	0	0	-	中原4丁目	11	1	9.1%
岸5丁目	2	0	0.0%	中原5丁目	0	0	-
岸	81	18	22.2%	中原	124	31	25.0%
三ツ藤1丁目	77	20	26.0%	中藤1丁目	23	3	13.0%
三ツ藤2丁目	22	4	18.2%	中藤2丁目	8	4	50.0%
三ツ藤3丁目	36	6	16.7%	中藤3丁目	9	0	0.0%
三ツ藤	135	30	22.2%	中藤4丁目	12	5	41.7%
三ツ木1丁目	33	7	21.2%	中藤5丁目	24	7	29.2%
三ツ木2丁目	29	6	20.7%	中藤	76	19	25.0%
三ツ木3丁目	18	6	33.3%	本町1丁目	33	9	27.3%
三ツ木4丁目	0	0	-	本町2丁目	35	9	25.7%
三ツ木5丁目	25	8	32.0%	本町3丁目	10	4	40.0%
三ツ木	105	27	25.7%	本町4丁目	18	3	16.7%
残堀1丁目	32	4	12.5%	本町5丁目	8	2	25.0%
残堀2丁目	32	9	28.1%	本町6丁目	1	0	0.0%
残堀3丁目	0	0	-	本町	105	27	25.7%
残堀4丁目	33	6	18.2%	緑が丘	238	44	18.5%
残堀5丁目	58	16	27.6%				
残堀	155	35	22.6%	<b>合計</b>	<b>2000</b>	<b>459</b>	<b>23.0%</b>

## 2. 調査結果

### 2-1 属性に関する調査結果

#### (1) 性別

回答者の性別の構成比を図2-1に示す。回答者の構成比は男性が47%、女性が53%でやや女性が多いが、概ね男女均等に回答が得られたといえる。

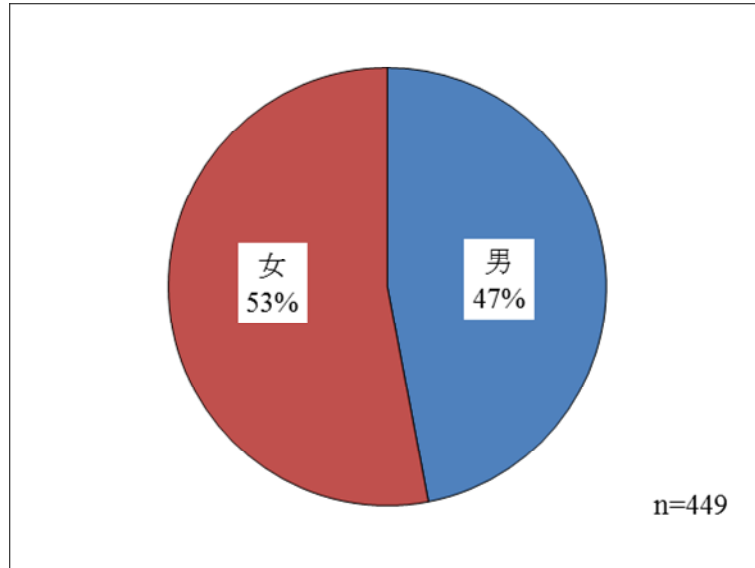


図2-1 回答者の性別

#### (2) 年齢

回答者の年齢と構成比を図2-2に示す。最も回答が多かった年齢は「60歳代」で24%であった。他の年代に関しては「20歳未満」および「20歳代」の回答割合がそれぞれ4%および6%と低かったことを除けば、他の年齢層は概ね均等であるといえる。

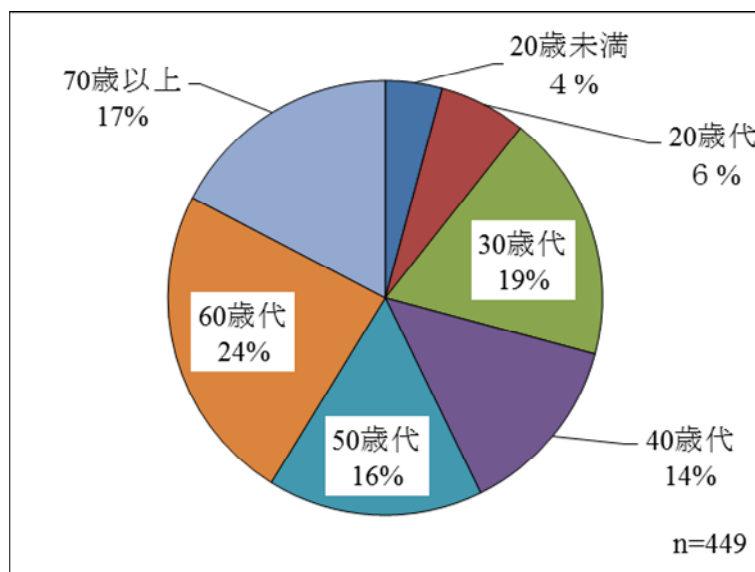


図2-2 回答者の年齢

### (3) 職業

回答者の職業と構成比を図2-3に示す。回答者の職業は「会社員」が30%と最も高く、次いで「無職」が22%であった。

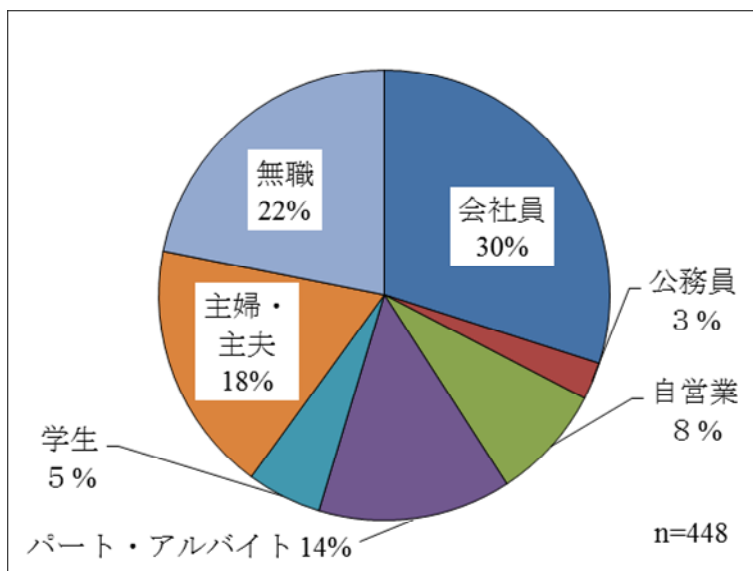


図2-3 回答者の職業

### (4) 市内の主な交通手段

回答者の市内の主な交通手段と構成比を図2-4に示す。武蔵村山市内の主な交通手段として、最も高い割合を占めているのが「自家用車」の47%である。これに「オートバイ・原付」および「自転車」の私的交通手段を合わせると、合計で73%であり、公共交通機関を利用する割合が低いといえる。一方、公共交通機関は、武蔵村山市内で多くの路線を運行している「立川バス」が13%と高く、次いで「MMシャトル」が6%となっている。

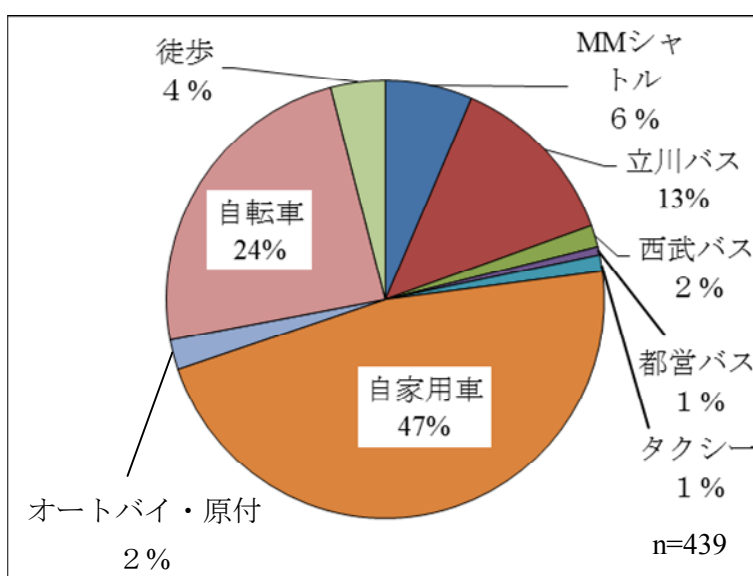


図2-4 回答者の市内の主な交通手段

(5) 主な移動手段別利用理由

回答者の市内の主な交通手段別利用理由を図2-5に示す。MMシャトルにおいては「移動が楽であるため」が45%、「移動手段が他にないため」が42%となっており、コミュニティバスの市民の足の確保という運行目的が達成されているといえる。また、市内の主要な民間バスとなっている立川バスにおいては「移動手段が他にないため」が61%となっており、市内におけるバス交通の重要性が高いことがうかがえる。

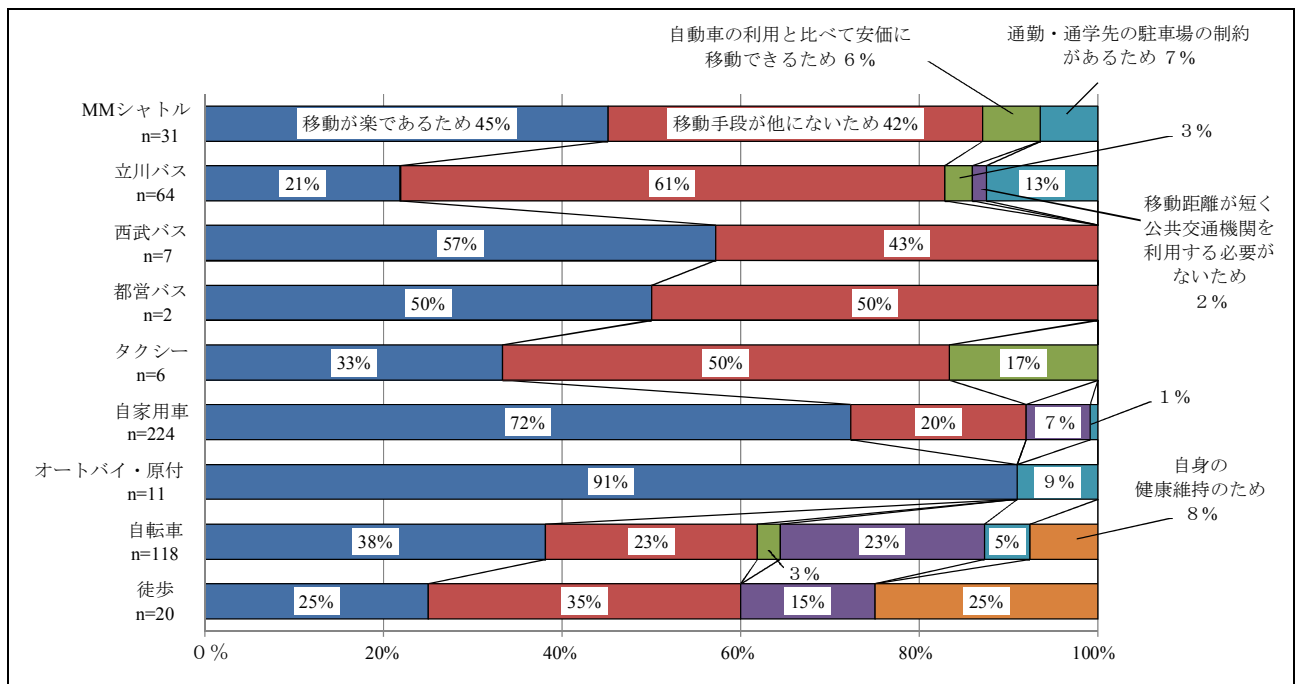


図2-5 主な交通手段別利用理由



(6) 自宅からバス停までのアクセス距離

回答者の自宅からバス停までのアクセス距離の構成比を図2-6、累加百分率を図2-7に示す。武蔵村山市がバス停圏として設定している300m以内のバス停利用者は全体の72%を占めている。一方、300mを上回る距離からアクセスしている利用者が28%にのぼっており、バスが地域の重要な交通手段となっていることがうかがえる。

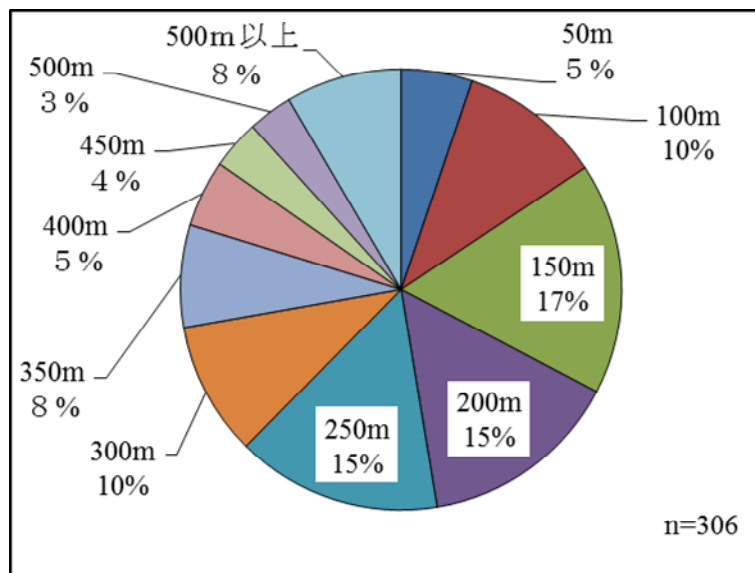


図2-6 自宅からバス停までのアクセス距離

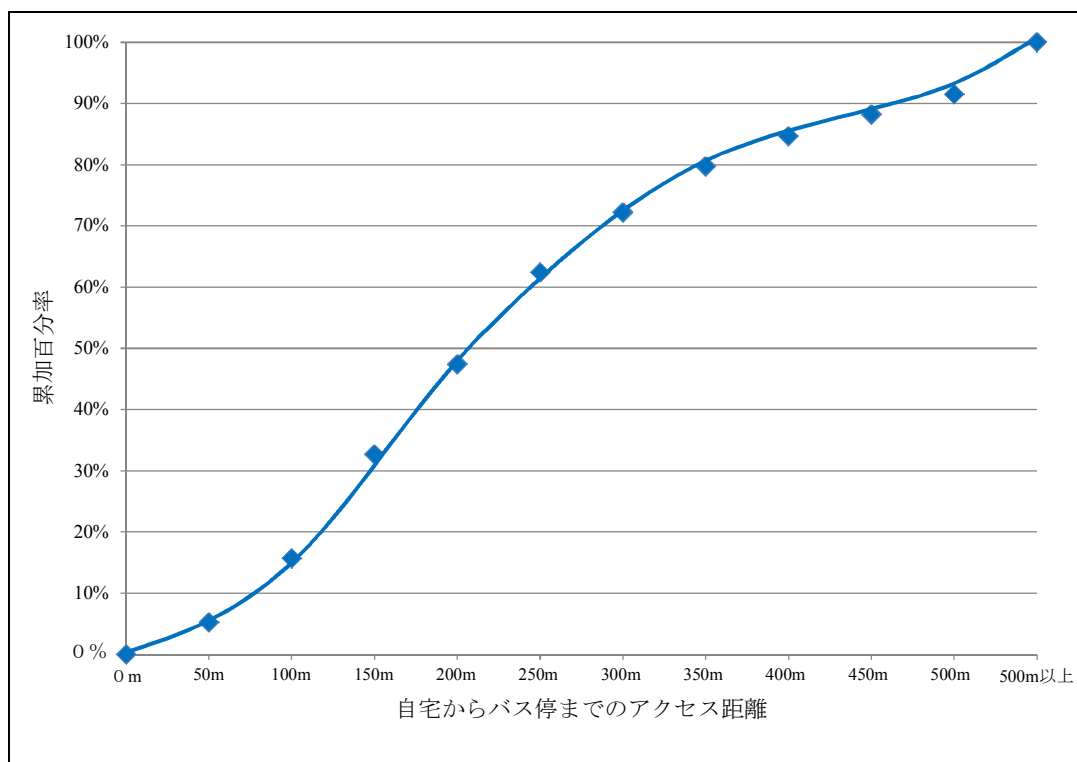


図2-7 自宅からバス停までのアクセス距離累加百分率

(7) 運転免許保有の有無

回答者の運転免許の保有の有無と構成比を図2-8に示す。運転免許を78%の回答者が保有しており、自動車の利用率が高い地域であることがうかがえる。

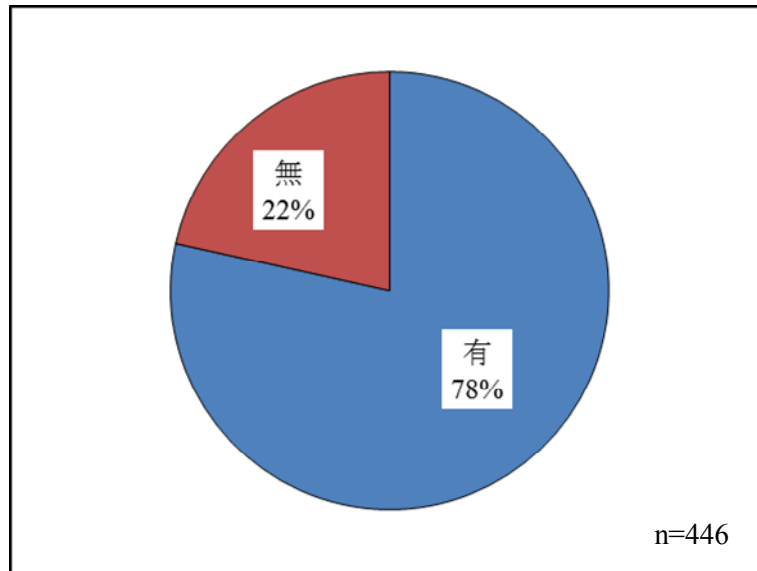


図2-8 運転免許の保有の有無

## 2-2 MMシャトルの利用状況および利用意識に関する調査結果

### (1) MMシャトルの利用の有無

地区別のMMシャトルの利用状況を図2-9に示す。回答者全体のうちMMシャトルの利用者は31%であり、特に神明、中藤といった民間路線バスのサービス水準が低い地区における割合が高くなっている。

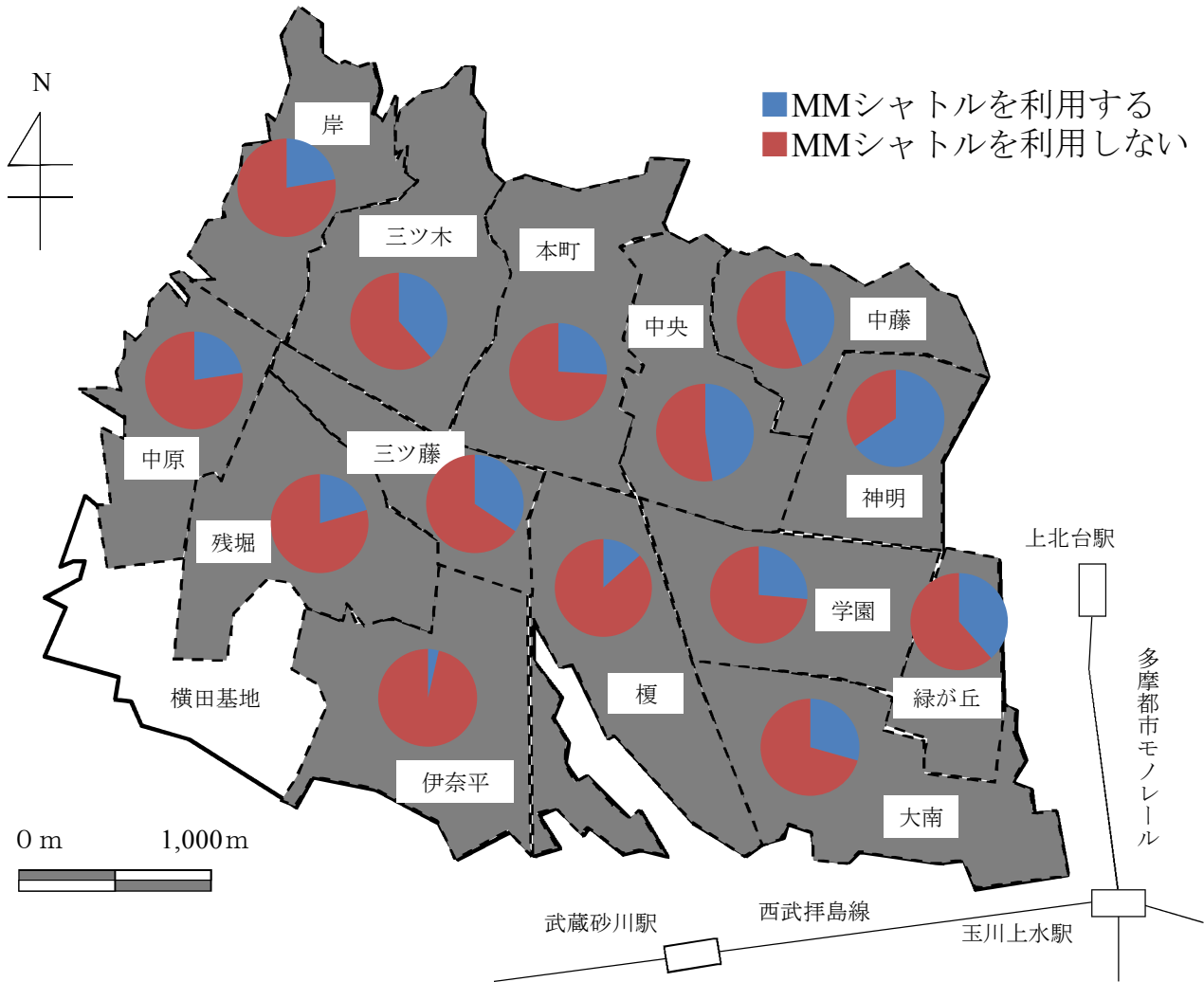


図2-9 MMシャトルの利用の有無

(2) ワンコイン運賃の周知状況

平成 23 年 5 月 1 日から試行されている、MM シャトルのワンコイン運賃についての周知状況を図 2-10、周知方法を図 2-11 に示す。ワンコイン運賃については回答者の 77%が「知っていた」と回答しており、住民に対する周知はなされていると考えられる。また、周知方法については 73%が「市報」と回答しており、受動的に得られる情報媒体であることが、高い効果を得たと考えられる。

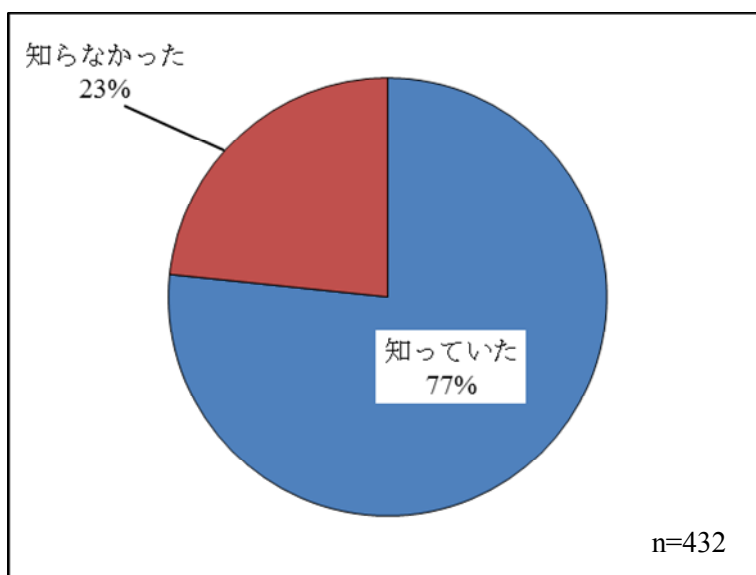


図 2-10 ワンコイン運賃の周知状況

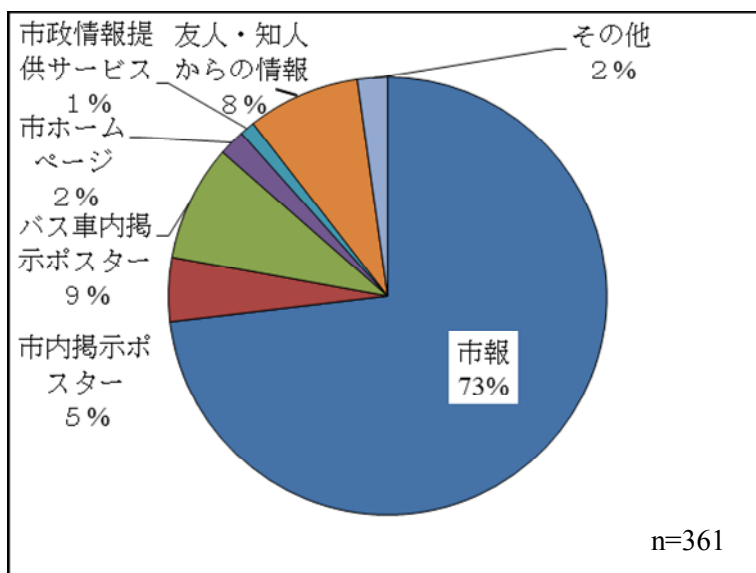


図 2-11 ワンコイン運賃の周知状況

### (3) MM シャトルの利用頻度

MM シャトルの利用頻度を図 2-12、ワンコイン化試行以前から利用していた利用者の、試行以前と試行以降の利用頻度の変化を図 2-13 に示す。「ほぼ毎日」、「週に 3～4 回」および「週に 1～2 回」を合計した、週に 1 回以上利用する利用者の割合は 23% であり、定期的に利用している利用者の割合は少ないといえる。また、ワンコイン運賃により利用が増加した利用者は 24% であり、運賃抵抗の軽減による利用増加の効果があったと思われる。

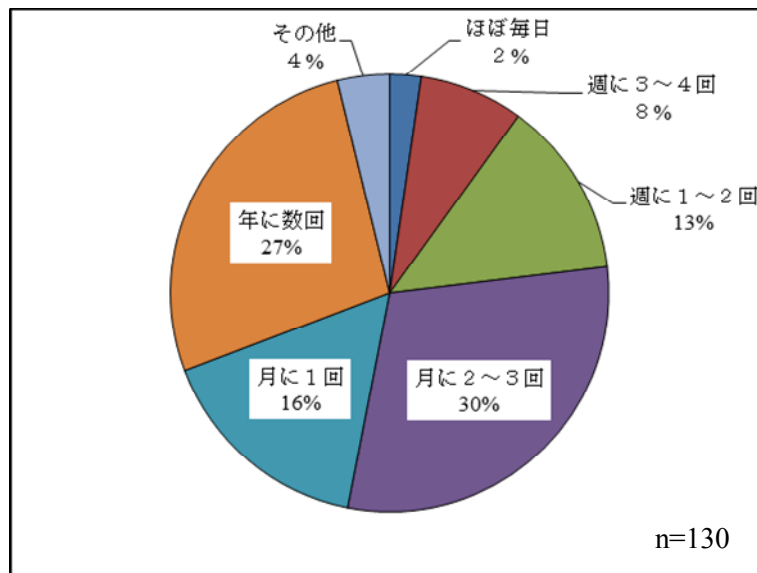


図 2-12 MM シャトルの利用頻度

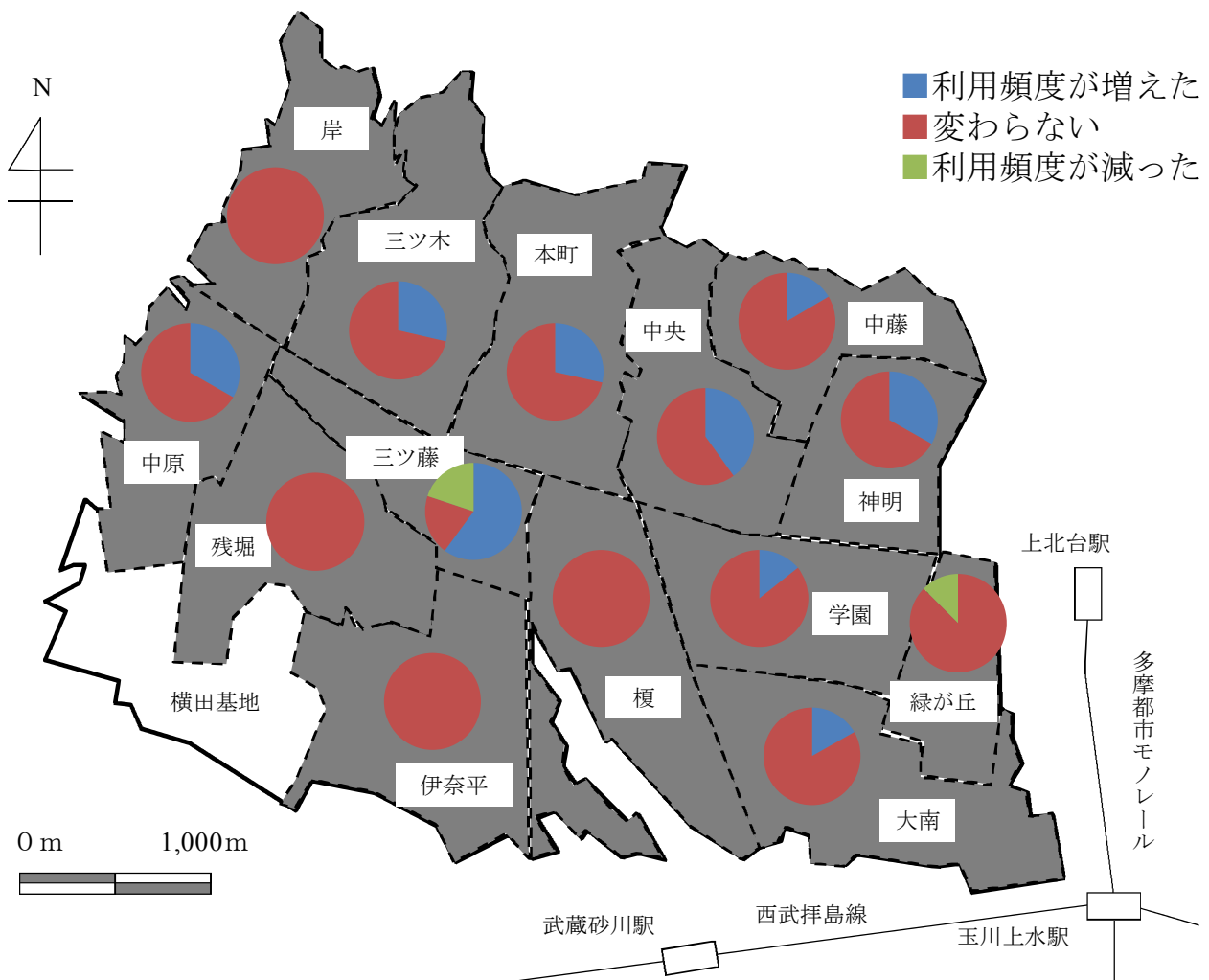


図 2-13 ワンコイン運賃以前と以降における利用頻度の変化

### 2-3 運賃制度の変更による効果と影響の分析

MM シャトル利用者を、ワンコイン化以前から利用している「継続利用者」と、ワンコイン化以降から新たに利用を始めている「新規利用者」に分類し、ワンコイン運賃の試行による従来の利用者および新規の利用者における利用実態の特徴の違いを把握するため、分析を行った。「継続利用者」と「新規利用者」の構成比を図2-14に示す。「新規利用者」が占める割合は33%となっており、ワンコイン運賃への変更をきっかけにMM シャトルを利用し始めた利用者が存在することが明らかになった。

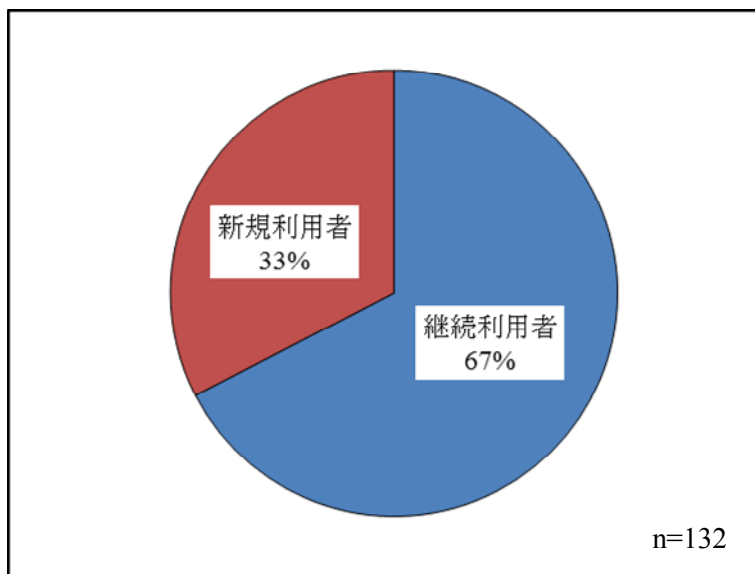


図2-14 継続利用者と新規利用者

### 2-3-1 「継続利用者」および「新規利用者」の特徴に関する分析

#### (1) 年齢構成

「継続利用者」と「新規利用者」の年齢構成比を図2-15に示す。

「新規利用者」のうち、「60歳代」の占める割合が40%と非常に高くなっている。これは60歳代の高齢者は、年金の需給により生計を立てている世代であるうえ、東京都内のバス、鉄道といった公共交通機関を無料で利用することが可能な「東京都シルバーパス」を利用できないため、ワンコイン運賃試行に伴う運賃抵抗の減少により利用促進がなされたと考えられる。一方、「東京都シルバーパス」が利用できる「70歳以上」については、運賃制度の変更が無関係であるため変化は見られない。また、「20歳未満」の利用割合が若干増加している傾向がある。

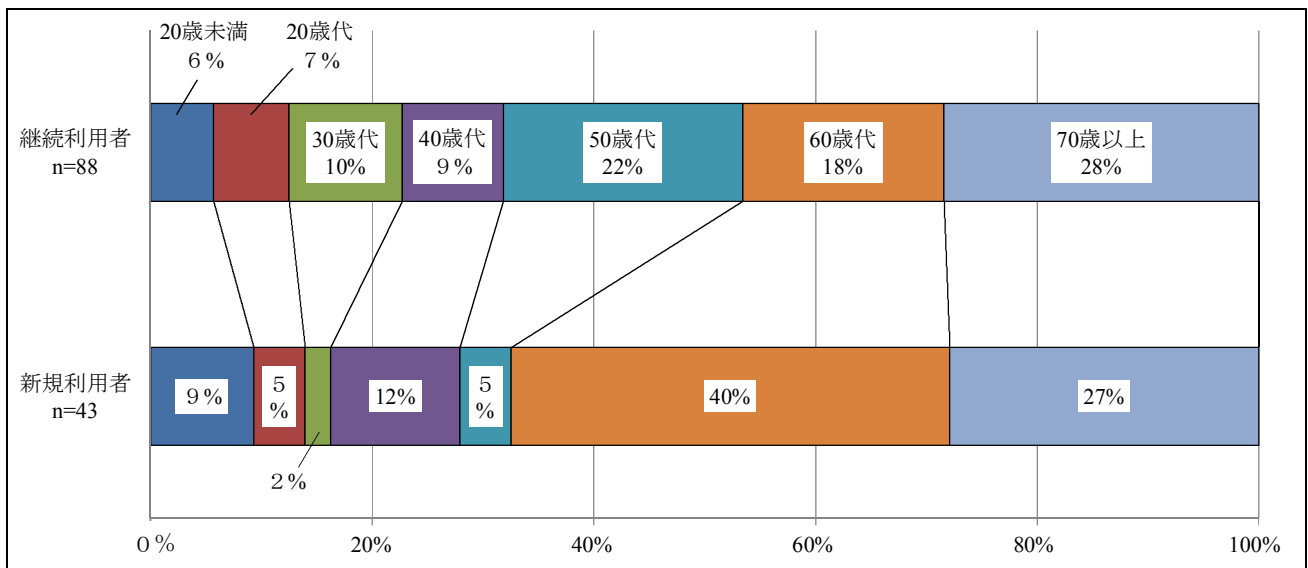


図2-15 年齢



(2) 居住地

地区別の「継続利用者」と「新規利用者」の構成比を図2-16に示す。

民間バスによるサービス水準が低い、中藤および神明地区では、「継続利用者」の割合が高くなっている。一方、鉄道駅へのアクセス性が低い、中原、残堀、三ツ藤といった西部に位置する地区においては、「新規利用者」の割合が高くなっている。

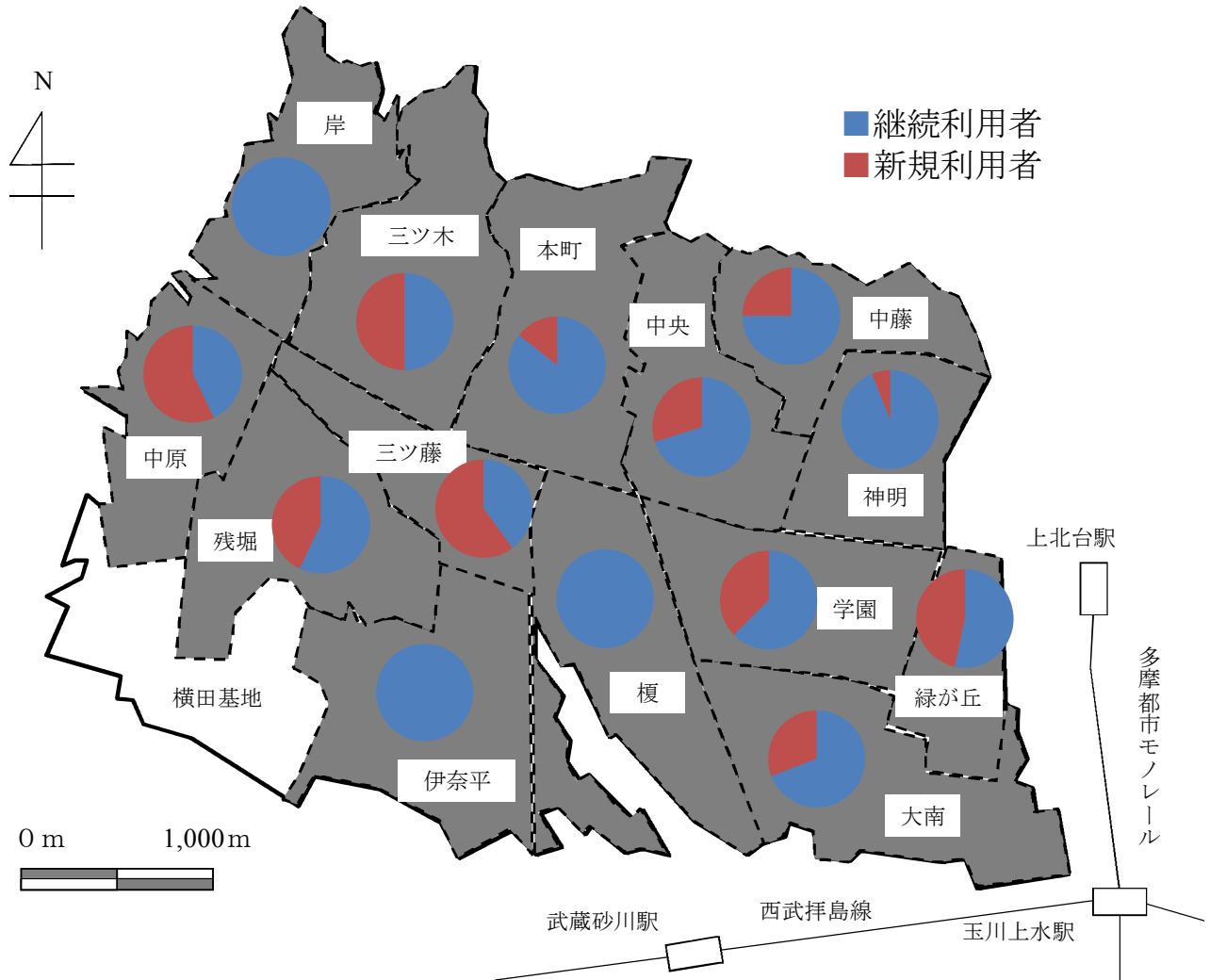


図2-16 居住地

### (3) 職業

「継続利用者」と「新規利用者」の職業構成比を図2-17に示す。

「新規利用者」のうち、「無職」および「主婦・主夫」の割合が30%と高くなっている。これは図2-17で示したように、「新規利用者」年齢割合において、60歳代および70歳代が多いためであると考えられる。

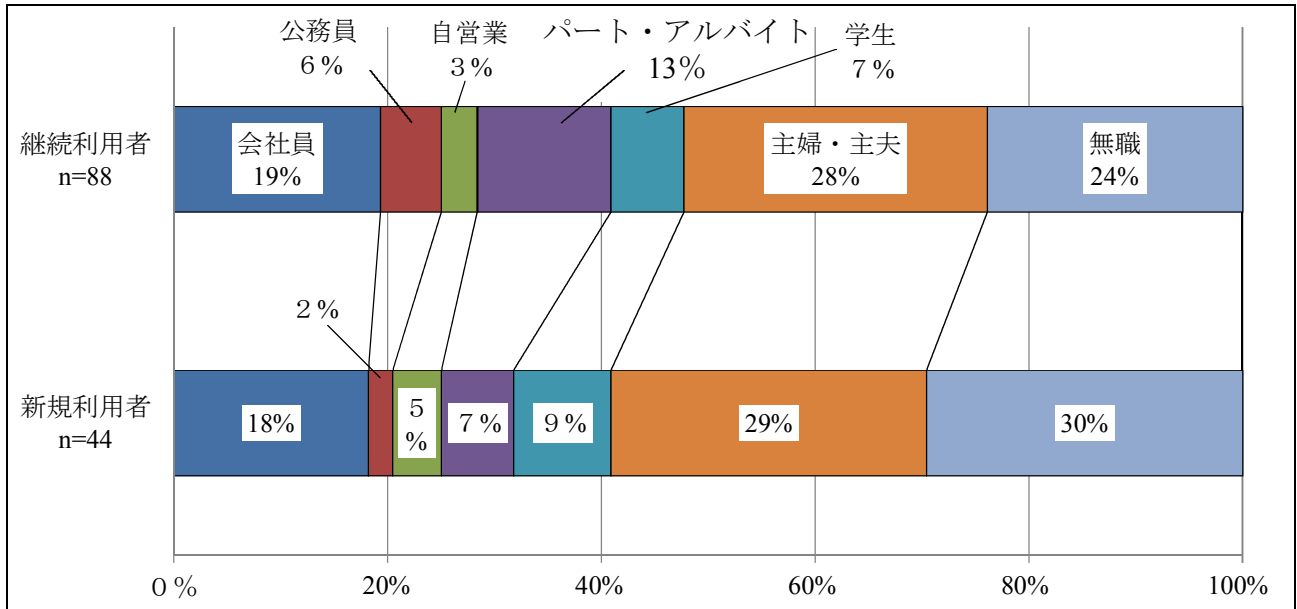


図2-17 職業

(4) 市内の主な交通手段

「継続利用者」と「新規利用者」の市内の主な交通手段の構成比を図2-18に示す。

「新規利用者」は「継続利用者」と比較して、主な交通手段が「自家用車」の割合が29%、「立川バス」、「西武バス」および「都営バス」を合わせた民間バスの割合が29%と高くなっている。一方、「MMシャトル」の割合は23%であり、継続利用者と比較して5%低くなっている。このことから、「新規利用者」は日常的に民間バスおよび自家用車を主たる交通手段としており、MMシャトルの利用は副次的な交通手段として選択している傾向があると考えられる。

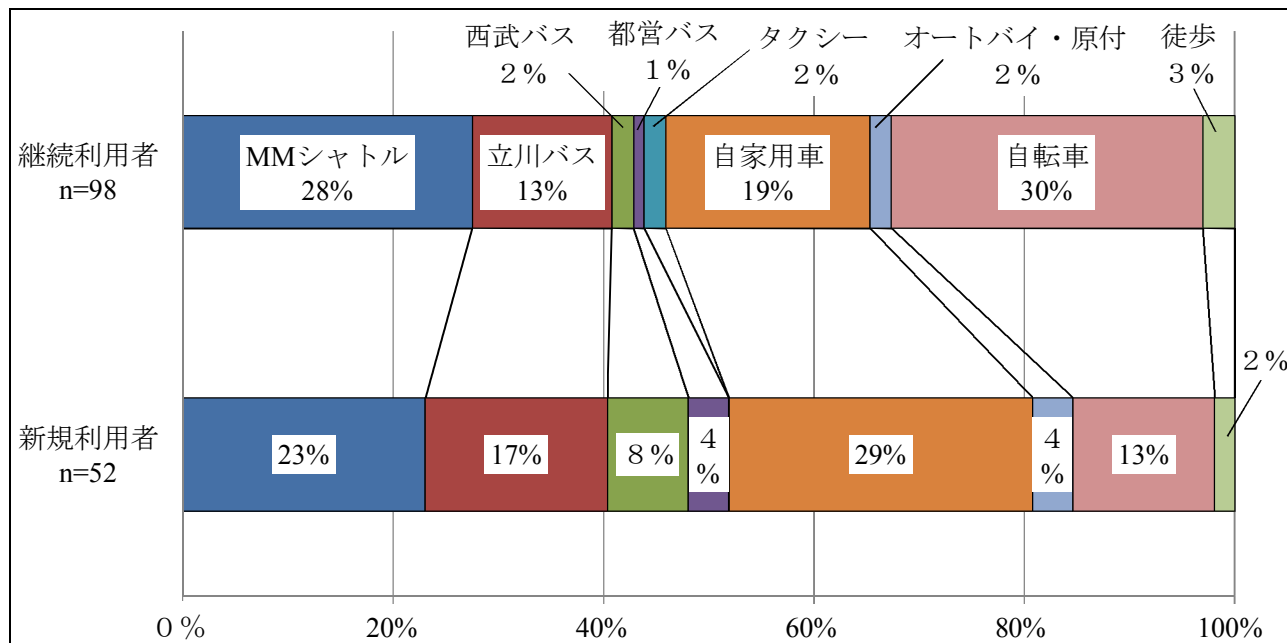


図2-18 市内の主な交通手段

(5) 自宅からバス停までのアクセス距離

「継続利用者」と「新規利用者」の自宅からバス停までのアクセス距離の構成比を図2-19、累加百分率を図2-20に示す。

「継続利用者」は150m以下の割合が高いのに対し、「新規利用者」は150m～300mの割合が高い傾向があり、その境界値は165mである。このことから、「新規利用者」は自宅から遠いバス停を利用していることが明らかとなった。これは運賃制度がワンコイン運賃に変更され、運賃抵抗が減少したことで、バス停までのアクセス距離が利用の抵抗となっていた住民がMMシャトルを利用するようになったためと考えられる。

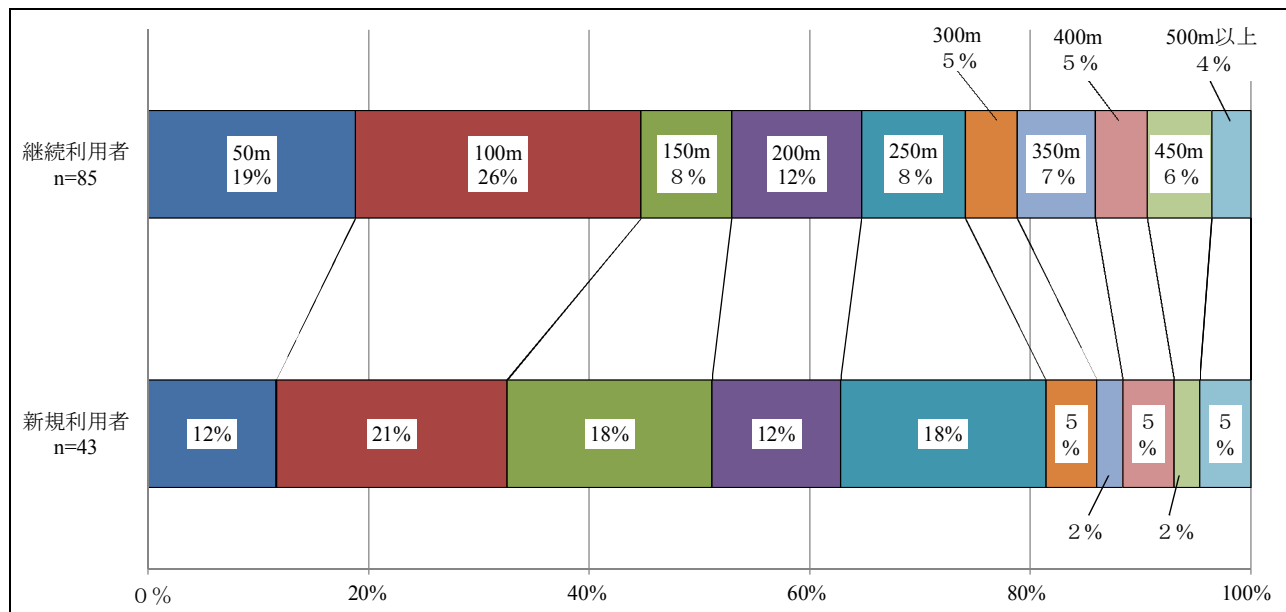


図2-19 自宅からバス停までのアクセス距離

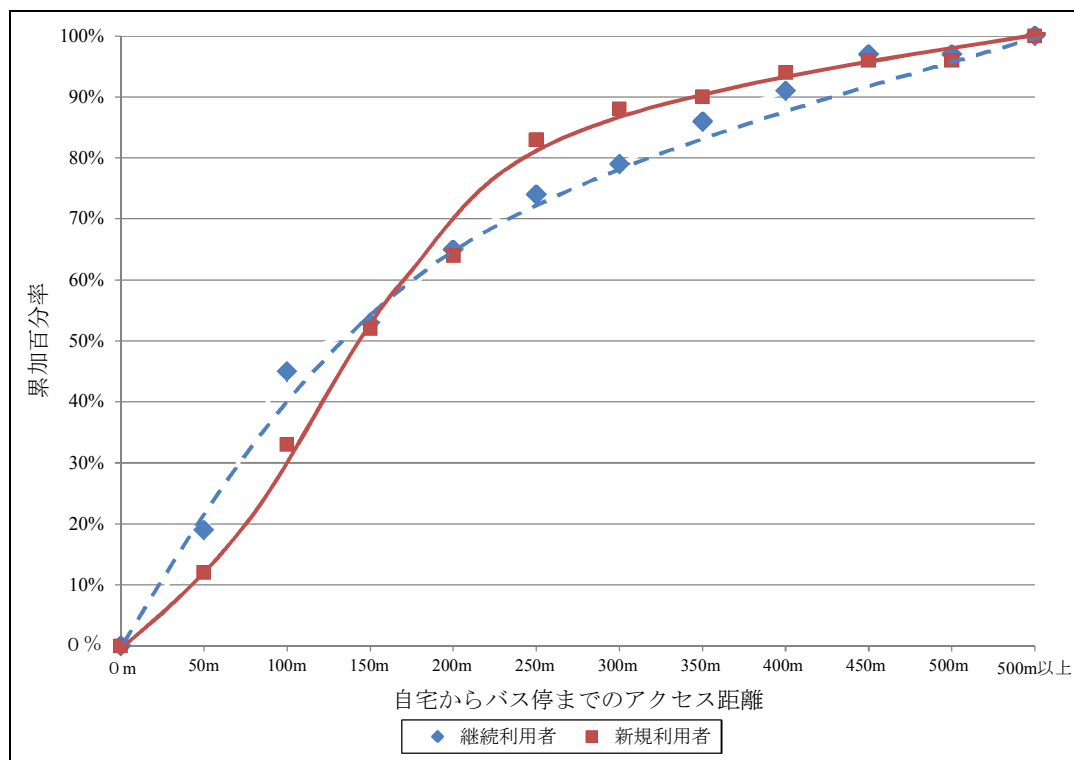


図2-20 バス停までのアクセス距離に関する累加百分率

(6) MM シャトルの利用に際して重視する項目

「継続利用者」と「新規利用者」の MM シャトルの利用に際して重視する項目の構成比を図 2-21 に示す。

「新規利用者」において、「運賃」を重視する割合が 25%と、「継続利用者」の 14%に対して 11% 高い割合を占めている。これは、以前から運賃の改善を求めていた利用者が新たに利用を始めたと考えられ、ワンコイン運賃への変更による運賃抵抗の軽減の効果があったといえる。

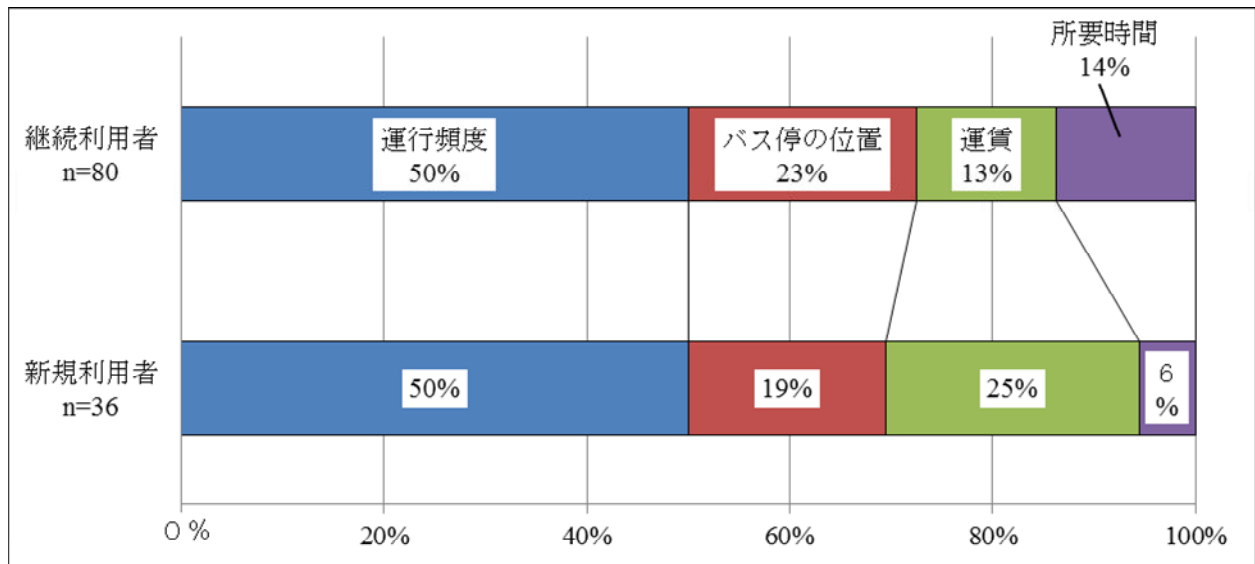


図 2-21 MM シャトルの利用に際して重視する項目

(7) MM シャトルの利用頻度

「継続利用者」と「新規利用者」のMM シャトルの利用頻度の構成比を図2-22に示す。

「新規利用者」の利用頻度において、「年に数回」が33%と最も高いことから、「新規利用者」は定期的にMM シャトルを利用していないといえる。

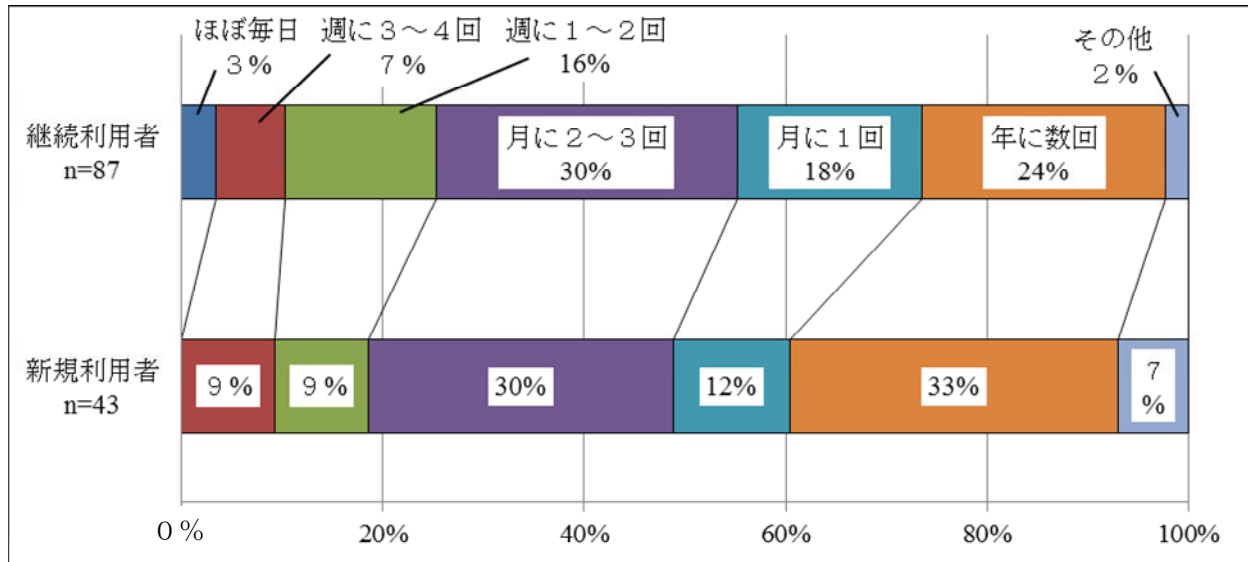


図2-22 MM シャトルの利用頻度の構成比

### 2-3-2 民間バスへの影響に関する分析

MM シャトルの「新規利用者」が以前利用していた交通手段を図2-23に示す。

「新規利用者」が以前利用していた交通手段は、「立川バス」が49%と最も多く、「立川バス」、「西武バス」および「都営バス」を合わせた民間バスの合計は70%となっている。新規利用者のMMシャトルの利用頻度は2-3-1(7)の結果から低いと言えるものの、少なからず民間路線バスに影響を与えていることに留意する必要がある。

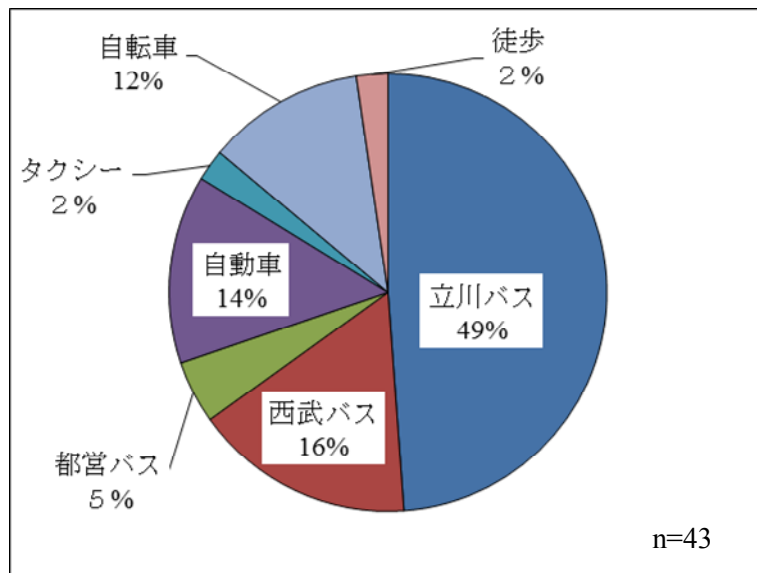


図2-23 新規利用者が以前利用していた交通手段

### 3. 運賃制度の在り方について

#### 3-1 ワンコイン運賃に対する地区別評価

ワンコイン運賃試行に対する評価を図3-1、町丁目別の評価を図3-2に示す。

評価が高い地区として、三ツ藤、三ツ木、中原、神明等の民間路線バスが、他地区に比べて多く乗り入れていない地区が挙げられる。また、MM シャトルを利用しにくい中藤および伊奈平では、評価が低くなっている。

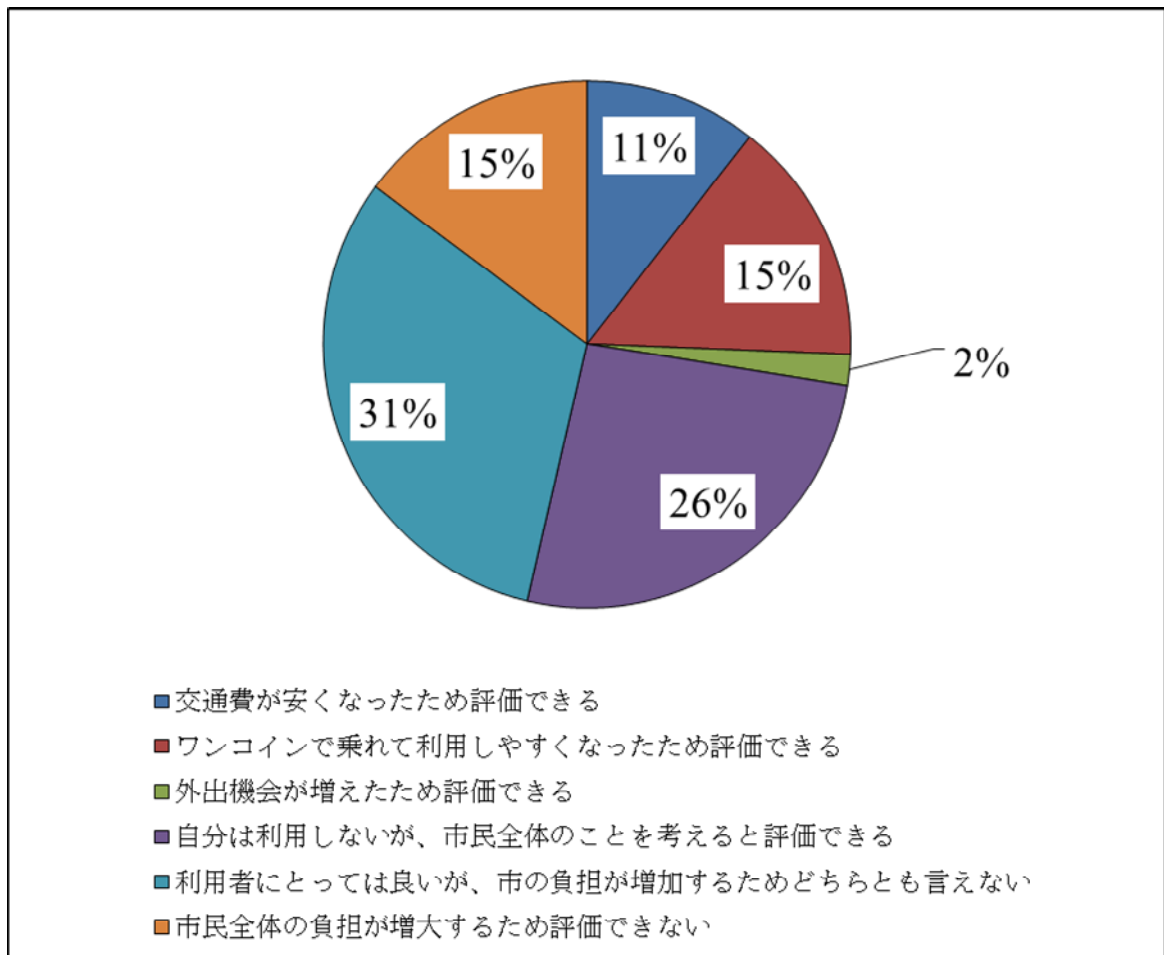


図3-1 ワンコインの評価



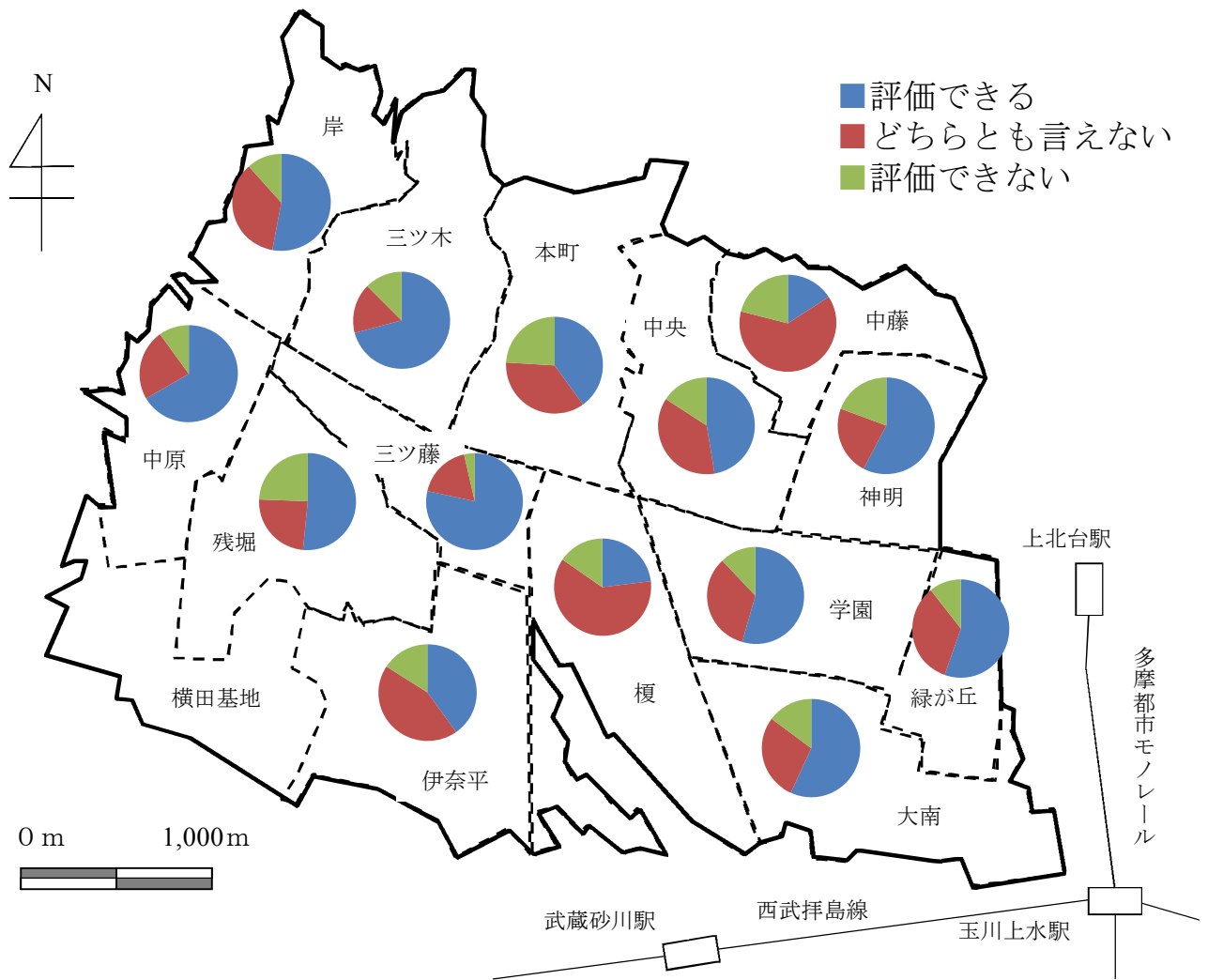


図3-2 地区別ワンコイン評価

### 3-2 今後の運賃設定について

今後の運賃設定に対する意見を図3-3、地区別を図3-4に示す。ほとんどの地区において、「ワンコイン運賃を継続すべき」の割合が高くなっており、特に、中原、三ツ木といった地区において高い割合を占めている。

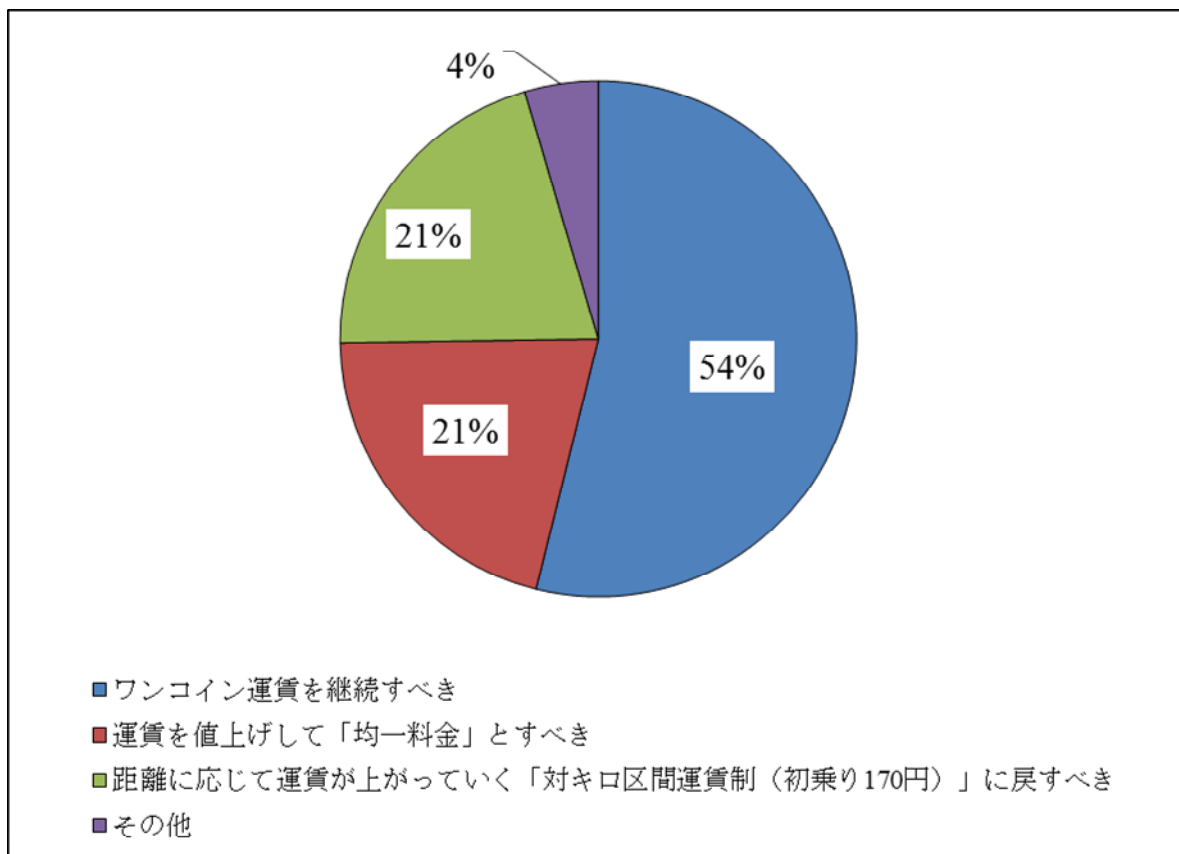


図3-3 今後の運賃について

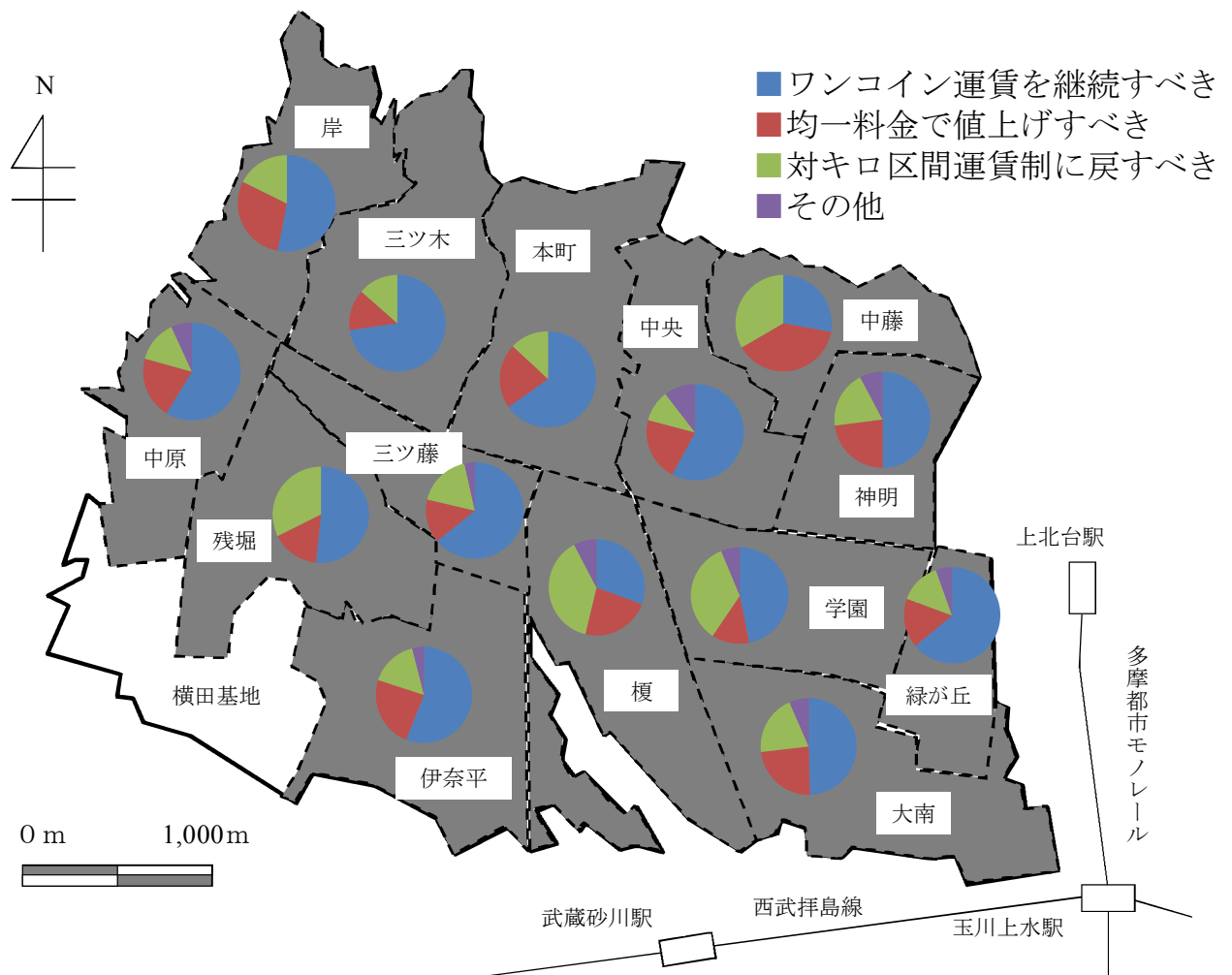


図 3 - 4 地区別の今後の運賃設定について

### 3-3 シルバーパスの利用について

今後のシルバーパスの利用に対する利用別の意見を図3-5に示す。シルバーパスの利用者も何らかの負担をすべきと考えている回答者の割合は、シルバーパス利用者が38%、利用しない者が58%となっている。

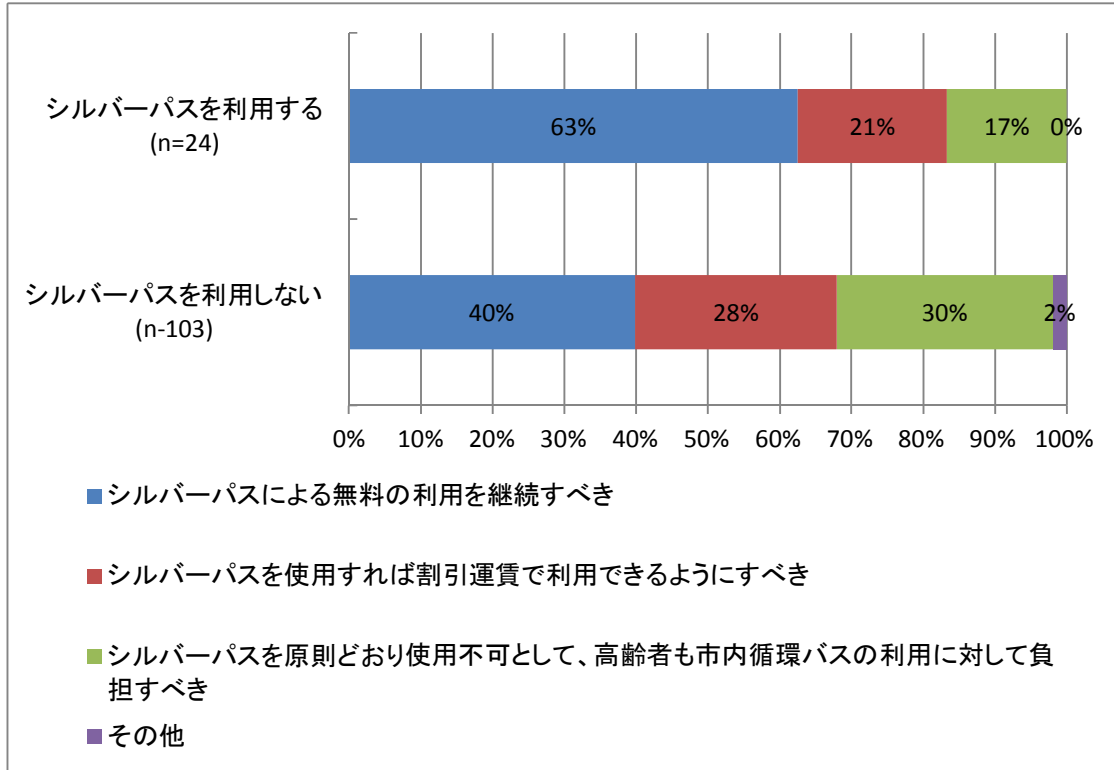


図3-5 シルバーパス利用別評価

#### 4 まとめ

以上の結果から、ワンコイン運賃試行の効果として、運賃収入が減少していること、路線バスに少なからず影響を与えていること、シルバーパス利用者の負担の問題など課題はあるものの、輸送人員は伸びてきており、市民からも一定の評価を得ていると言える。

# 調査票サンプル（参考）

エリアコード番号 A-10001  
 ※このエリアコード番号は集計で使用する番号で、個人のご自宅を特定するものではありません。

## 設問1. ご記入者についてお伺いします

問1 ご記入者ご自身および同居されているご家族の属性、市内の主な交通手段、普段自宅近くで利用するバス停などについて、記入例を参考にして下の回答欄にご記入ください。

### <記入例>

バスを普段利用されない場合は「—」とご記入ください。

番号	家族構成	年齢	職業	市内の主な交通手段	交通手段の利用理由	普段自宅近くで利用するバス停	運転免許
1	記入者(本人)	⑤	①	①	④	大南二丁目	○
2	妻	④	④	⑥	③	—	○
3	長男	②	⑤	⑧	⑤	—	○
4	長女	①	⑤	②	②	大南一丁目	×
5							
6							

問4で使う番号です

### <年齢>

- ① 20歳未満
- ② 20歳代
- ③ 30歳代
- ④ 40歳代
- ⑤ 50歳代
- ⑥ 60歳代
- ⑦ 70歳以上

### <利用理由>

- ① 移動が楽であるため
- ② 移動手段が他にないため
- ③ 自動車の利用と比べて安価に移動できるため
- ④ 移動距離が短く公共交通機関を利用する必要がないため
- ⑤ 通勤・通学先の駐車場の制約があるため
- ⑥ 自身の健康維持のため

### <回答欄>

番号	家族構成	年齢	職業	市内の主な交通手段	交通手段の利用理由	普段自宅近くで利用するバス停	運転免許
1	記入者(本人)						
2							
3							
4							
5							
6							

問4で使う番号です

### <職業>

- ① 会社員
- ② 公務員
- ③ 自営業
- ④ パート・アルバイト
- ⑤ 学生
- ⑥ 主婦・主夫
- ⑦ 無職

### <交通手段>

- ① 市内循環バス
- ② 立川バス
- ③ 西武バス
- ④ 都営バス
- ⑤ タクシー
- ⑥ 自家用車
- ⑦ バイク・原付
- ⑧ 自転車
- ⑨ 徒歩

## 設問2. 日頃の外出状況についてお伺いします

問2 普段、買物、通院、趣味などの目的で外出をされますか。

- はい  いいえ → **設問3 (2ページ) をお答えください**

問3 目的別の\*達成状況、主な目的地、外出頻度について以下の表にご記入ください。

なお、達成状況について⑤と答えられた方は、主な目的地および外出頻度は記入されなくて結構です。

\*達成状況とは・・・日常生活において、買物、通院、趣味などの各外出行動がどの程度行えるかを表わす指標です。

武蔵村山市内の場合は「施設名」、市外の場合は「市区町村名」をお答えください。

外出目的	達成状況	主な目的地		外出頻度
		施設名	あるいは 市区町村名	
<記入例> 買物(日用品)	④	イオンモール武蔵村山		①
買物(日用品)				
買物(日用品以外)				
通院				
公共施設の利用				
趣味・レジャー				
外食				
友人・知人との交流				

### <達成状況>

- ① 歩くことを手伝ってもらえばできる
- ② 自動車で送迎してもらえばできる
- ③ 近所にバス停があればできる
- ④ 1人で自由に行うことができる
- ⑤ この目的では月1回以上外出しない

### <外出頻度>

- ① ほぼ毎日
- ② 週に3~4回
- ③ 週に1~2回
- ④ 月に2~3回
- ⑤ 月に1回



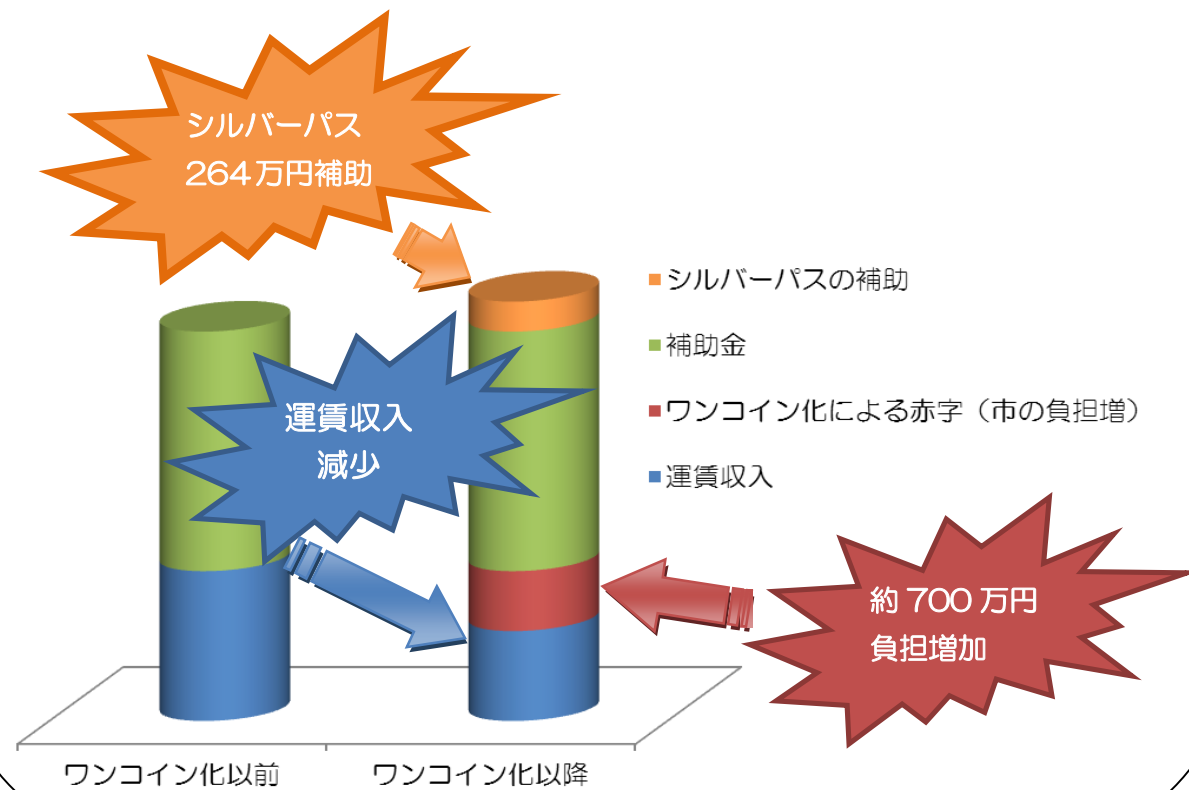




問9 市内循環バスの運賃制度の在り方についてお伺いします。

市内循環バスの運行は立川バスが行っており、運賃収入と市からの補助金等を経費に充てて運営されています。ワンコイン運賃試行に伴う現状は以下のとおりです。

- ・現在、武蔵村山市が市内循環バスに充てている補助金は年間 **8,500 万円**
- ・市内循環バスを利用するしないにかかわらず **市民1人あたり年間約 1,200 円**の負担
- ・輸送人員は、前年と比較して約 **13%** 増えている
- ・運賃収入は、前年と比較して約 **24%** 減少しており、11月末現在の状況から年間収支を予測すると、前年と比較して **約 700 万円の赤字**
- ・本来、ワンコイン運賃では使用できない **シルバーパスを継続して使用できるように取り扱っている(※)** ため、**市負担で新たに 264 万円の補助金** を支出
- ・市の負担を減らすには、バスの利便性を向上させ更に利用者を増やす必要があることから、ルート等の見直しの検討もあわせて行っている。



※東京都シルバーパス条例の規定により、一般路線バスの初乗り運賃である170円未満の額で運行しているコミュニティバスではシルバーパスは使用できません。

(近隣の立川市のくるりんバス、東大和市のちょこバスなど100円均一運賃で運行しているバスはシルバーパスは使えません。市内循環バスは、市からバス事業者に運賃補償として264万円を補助することにより使用できるように取り扱っています。)

左記の市内循環バスの現状を踏まえた上で、以下の質問にお答えください。

- 今回実施された、市内循環バスのワンコイン運賃試行により、100円均一運賃となったことについての評価を教えてください。(1つお選びください)
  - 交通費が安くなったため評価できる
  - ワンコインで乗れて利用しやすくなったため評価できる
  - 外出機会が増えたため評価できる
  - 自分は利用しないが、市民全体のことを考えると評価できる
  - 利用者にとっては良いが、市の負担が増加するためどちらとも言えない
  - 市民全体の負担が増大するため評価できない
- ワンコイン運賃におけるシルバーパスの今後の扱いについて考えを教えてください。(1つお選びください)
  - シルバーパスによる無料の利用を継続すべき
  - シルバーパスを使用すれば割引運賃で利用できるようにすべき
  - シルバーパスを原則どおり使用不可として、高齢者も市内循環バスの利用に対して負担すべき
  - その他 ( )
- 今後の市内循環バスが行う運賃体系についての考えを教えてください。(1つお選びください)
  - ワンコイン運賃を継続すべき
  - 運賃を値上げして「均一料金」とすべき
    - ➡ 妥当だと考えられる「均一料金」の運賃を教えてください ( ) 円
  - 距離に応じて運賃が上がっていく「対キロ区間運賃制(初乗り170円)」に戻すべき
  - その他 ( )

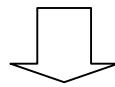
<市内循環バスのワンコイン運賃などについて、ご意見、要望がございましたらご記入ください>

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。  
1月5日(木)までに同封の返信用封筒に入れてポストにご投函ください。

## 4. 4月以降の運賃について(案)

### 1. 4月1日から新ルート移行までの運賃について

- ◎ワンコイン運賃の試行期間が3月末日までとなっており、まずは4月1日以降の運賃を決定する必要がある。
- ◎4月以降も現行ルートでの運行を継続しなければならない状況の中、運賃を対キロ区間運賃制に戻すと、市民及び利用者の混乱を招き、また、料金機等の改修を再度行うこととなり余分な費用が生じる。



新ルートでの運行開始までの間は、現行ルートでワンコイン運賃の試行を延長することとする。

(1) 延長期間…平成24年12月31日※とする。

⇒新ルート案での運行開始までの作業や手続として

- ①バス停設置場所の決定
- ②運行ダイヤの設定
- ③運行収支の試算による運行事業者との調整
- ④運賃の決定
- ⑤市民へのパブリックコメント
- ⑥市議会への説明
- ⑦交通管理者（警視庁）協議
- ⑧関東運輸局への運輸申請

などがあり、それぞれ期間を要する。また、結果によっては、交通会議を開催する必要もあり、相当期間を確保する必要がある。

※市及び運行事業者は、早期の新ルート移行に向け、各種手続等の速やかな実施に努める。

(2) 各種割引等の取扱い…現在と同様に取り扱う。

(3) 試行の延長に要する経費…現在と同様に運行事業者に補助金を交付する。

### 2. 新ルート移行後の運賃について

輸送実績、アンケート調査結果及び新ルートでの運行経費試算などを踏まえ、延長期間中に更なる検証を行うこととし、新ルートでの運行開始までに交通会議で検討する。