


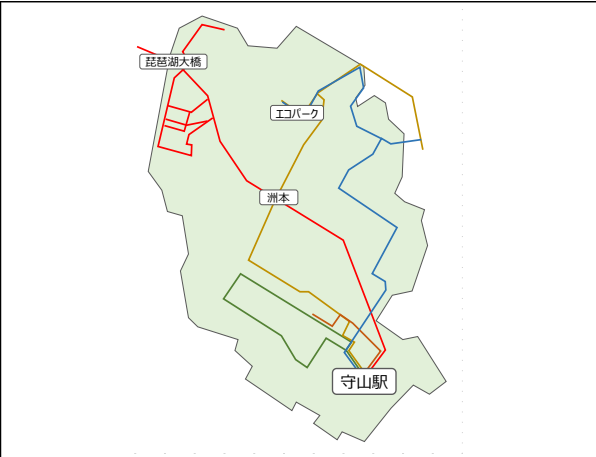

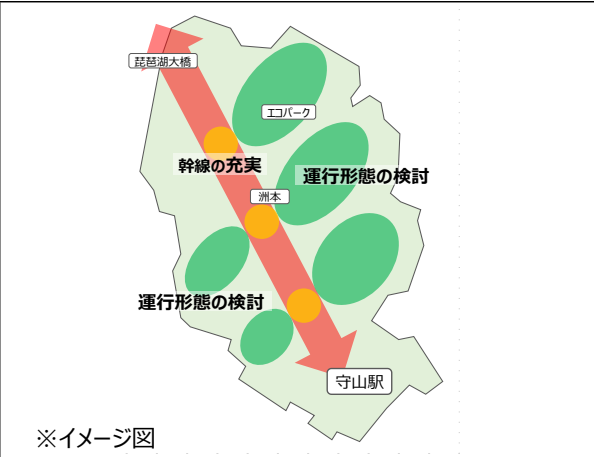


|       | <シナリオ 1>  | <シナリオ 2>  | <シナリオ 3>   |
|-------|---|---|--|
|       | <p>現行の路線や運行本数等をなんとか維持</p>    | <p>さらなる減便や赤字路線の廃線</p>    | <p>バス路線全体を見直し、最適化を図る</p>    |
|       | <p>運行にかかる経費支援が今以上に必要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス運転手確保策</li> <li>・赤字補填増額 等</li> </ul>   | <p>運行にかかる経費支援は今と同程度を継続</p>  | <p>運行にかかる経費支援は内容次第（今以上に必要と想定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス運転手の不足を考慮した運行形態を検討</li> <li>・利用状況に応じた運行形態の選択が可能</li> </ul>   |
| 路線バス  |   |  <p>※イメージ図</p>  |  <p>※イメージ図</p>  |
| 交通網全体 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■バス路線は今と同様のため、利便性は変わらない。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■バス路線の減便（廃線）により、利便性が大幅に低下。</li> <li>■減便等は、事業者から示されたのち、数か月で実施されるため、短期間での対応が必要。</li> <li>■交通空白解消のため、様々な交通モード（手段）による補完が必要となるが、実施には時間を要する。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■バス路線の最適化を図ることにより、利便性向上を目指す。</li> <li>■「交通網の形成・充実」に向け、あらかじめ入念な検討を行うことにより、それに基づいた計画的な対応が可能。</li> <li>■上記を踏まえ、もりーカーを含む様々な交通モード（手段）によりバスの補完を目指す。</li> </ul>    |
| もりーカー | <ul style="list-style-type: none"> <li>■役割面の見直し（利用要件の拡大等）</li> <li>■運用面の見直し（窓口一元化、DX導入、車両借上げ等）</li> </ul> <p>⇒利便性の向上を図る</p> <p>※路線バスが維持できなくなれば、役割面の大幅な見直しが必要。</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■役割面の大幅な見直し（利用要件の撤廃等）</li> <li>■運用面の見直し（窓口一元化、DX導入、車両借上げ等）</li> </ul> <p>⇒経費の大幅な増加</p> <p>※タクシー事業者の負担、乗務員の確保、市の財政負担等を踏まえると、もりーカーで完全に補完することは困難。</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■もりーカーの役割を明確化し、それに基づいた制度見直し</li> </ul> <p>⇒バスの最適化に対応したもりーカーへ</p> <p>※持続可能な制度となるよう見直しを行う。</p> <p>※もりーカーを含む様々な交通モード（手段）により、バスの補完を行う場合においても、今以上に市の財政負担は必要。</p> |