

（別紙）大阪市 A I オンデマンド交通の運賃等に関する意見に対する見解

意見 NO	意見内容	事業者回答
1	エリアによって210円と300円で運賃設定がされていますが、210円運賃エリアと300円運賃エリアとが重なっている共通エリア内で乗車予約をした場合（例えば、西エリア・港エリア共通の「弁天町駅前」から「ドーム前千代崎」までの乗車予約をした場合）、乗車地と降車地が同じなのに、配車されるバス車両の所属によって運賃が210円だったり300円だったりするのは不公平で理解を得られ難く、混乱を招くものと感じる。	エリアによって運賃が異なることにつきましては、大人運賃300円の設定としている4区は都心部で公共交通が発達しており、地下鉄とバスや私鉄とを乗り継ぐなど選択肢が多い一方で、乗り継ぎなどでコスト面含め移動しづらい場合もあり、これをオンデマンドバスが補完するという考えで設定しているものです。一方、大人運賃210円としている8区については、鉄道・路線バスがカバーしきれていない地域もあることから、路線バスを補完することに加え、利用者の選択肢を増やすことを目的に、オンデマンドバスを導入するため、路線バスと同等金額で設定しているものです。
2	前払いのため乗務員にとっても都度乗客に説明や釣銭のやり取りをする時間が増えるため発車や到着時刻の遅延の原因となるため、運賃を全エリア共通で300円とした方がスムーズなのではないか。	なお、共通エリアにおいて、210円のエリアのバスにご乗車されるか300円のエリアのバスにご乗車されるかについてはお客さまにご判断いただけるよう、ご予約時に乗車予定時刻等とともにお示しする予定です。
3	また、全エリア共通にすることで回数券がより利用しやすいものになるのではないかと思います。鉄道の有料着席サービスが定着してきた流れに乗って、210円の路線バス料金を踏襲する必要もなく、少々割高な300円で設定しても良いのではないかと思います。	
4	運行時間帯：9時～19時とあるのは、予約がその時間までにされていればよいのか、到着時間がその範囲に収まっている必要があるのか、どちらか？	ご質問いただきました点について、到着時間が運行時間内に含まれている必要があります。
5	運賃案で、「大人特割」（身障者など対応）が10円になっているが、誤記か？	ご指摘のとおり誤記です。正しくは110円ですので提案内容を修正いたしました。
6	区域運行であるため仕方がない部分があるが、地下鉄京橋駅から弁天町駅に本システムで行きたい場合、「オンデマンドバス本町駅」（仮称）で一度乗り換えることになり、かつ、予約も個別に2つ取るという認識でよいのか？ その場合、利用形態（乗車場所）にもよりますが、単純計算すると600円（300円×2）で、自宅等との往復では1200円になるため、大阪メトロの1日乗車券を購入したほうが安価になる計算となるが、その認識でよいのか（いつでも呼べる、という利便性をうたった料金設定か？）	ご質問いただきました点について、複数のエリアを乗り継ぐ場合にはそれぞれのエリアで予約をとっていただくこととなります。また、大人300円のエリアを乗り継いで往復した場合、運賃は1,200円となります。
7	300円のエリアの中で西区は港区の弁天町・大正区の大正駅や中央区の一部（淀屋橋駅・心斎橋駅・本町駅・北浜駅・堺筋本町駅）を運行エリアに含んで利便性が高くメリットが多いが、なぜ天王寺区は他のエリア（例えば難波エリアを含むなど）を含まないのでしょうか。同じ300円の料金で天王寺区と西区とサービスの違いには何があるのでしょうか。要望すれば隣接区エリアの取り込みや接続駅の追加は可能なのでしょうか。	運行エリアについては、エリア境界付近に鉄道駅等がある場合、その駅を共通乗降場所として設定しております。なお、本町周辺については、当該エリアの回遊性向上のため西エリア・中央エリアの共通エリアとして設定しております。隣接区エリアの取り込みや接続駅追加の要望をいただいた場合ですが、これまでの運行（社会実験含む）からエリアを大きく設定することで、運行効率が悪化することがわかっており、慎重に検討したいと考えています。
8	運行台数について中心区4区について区の面積や人口では大きな差がないのに運行台数に大きな差がありますがなぜでしょうか。同じ料金体系なのに台数の差によりサービス低下につながるのではないのでしょうか。中央区 18台（面積7.87ha、人口103,726人）、西区 8台（5.21ha、105,862人）、天王寺区 5台（4.84ha、82,148人）、浪速区 5台（4.39ha、75,504人）と差があるのはなぜでしょうか。300円のエリアと210円のエリアも同様に運行台数の考え方がわからない。	なお、運賃は出発地から目的地への移動に対する対価でございます。エリアによって運賃が異なることにつきましては、大人運賃300円の設定としている4区は都心部で公共交通が発達しており、地下鉄とバスや私鉄とを乗り継ぐなど選択肢が多い一方で、乗り継ぎなどでコスト面含め移動しづらい場合もあり、これをオンデマンドバスが補完するという考えで設定しているものです。一方、大人運賃210円としている8区については、鉄道・路線バスがカバーしきれていない地域もあることから、路線バスを補完することに加え、利用者の選択肢を増やすことを目的に、オンデマンドバスを導入するため、路線バスと同等金額で設定しているものです。
9	現行の路線バスの運賃と同等であり、妥当であると考える。	運賃が妥当とのご意見、ありがとうございます。
10	運賃の支払いはICカードで気軽に清算できるようにして欲しい。車載機の搭載が難しいのであれば、予約に使うeMETROアプリと登録したICカードを連携して、乗車に合わせて自動的に清算（減額）できるような仕組みが出来ればと思う。勿論、その際は既存エリアも含めて導入すること。	ICカードによる支払は、利用者の利便性向上には有効な手段の1つと考えますが、一方、導入に多額のコストを要するほか、システム改修や関係先との調整が必要であるため、まずは提案の支払方法（決済手段）で社会実験を進めることとしております。

（別紙）大阪市 A I オンデマンド交通の運賃等に関する意見に対する見解

意見 NO	意見内容	事業者回答
11	都心部の区（概ね大阪環状線の内側でしょうか）の運賃設定（300円）がそれ以外の区（210円）と違いがあることは理解できます。 それはオンデマンドバスが都心部ではタクシー代わりという面があり、周辺部では不便な路線バスの補佐という、やや使い方が異なると思われるので差が持っているとして理解しています。大阪駅や難波まで直接行けるエリアとせいぜい区内の地下鉄駅までしか乗ることができないエリアで差があるのは当然だと思います。ただ、天王寺に行ける阿倍野区は都心部扱いでもいいのでは？とか今後のエリア拡大に際して、例えば新大阪駅や十三を含む淀川区は都心部運賃の扱いにした方がいいのではないか？とも思われます。	大人運賃300円の設定としている4区は都心部で公共交通が発達しており、地下鉄とバスや私鉄とを乗り継ぐなど選択肢が多い一方で、乗り継ぎなどでコスト面含め移動しづらい場合もあり、これをオンデマンドバスが補完するという考えで設定しているものです。 一方、大人運賃210円としている8区につきましては、鉄道・路線バスがカバーしきれていない地域もあることから、路線バスを補完することに加え、利用者の選択肢を増やすことを目的に、オンデマンドバスを導入するため、路線バスと同等金額で設定しているものです。 今後の運賃については、利用状況や収支等を総合的に鑑みながら検討してまいりたいと考えております。
12	また、将来的に都心部に合わせて郊外のエリアまでも300円にしてしまう事の懸念があります、そこは引き続き路線バスの運賃210円に合わせていくべきです。	
13	提案されている「運賃」及び「その他運賃（割引等）」については異議ありません。	運賃及びその他運賃につきまして、ご異議ないとのこと、ありがとうございます。
14	オンデマンドバスの欠点は区を跨いだ移動ができないことです。 今後、オンデマンドバスの運行する区が増えていくと隣り合う区を跨ぐ移動でオンデマンドバスを乗り継ぐ場合に、いくらか割引を行う乗継運賃を設定してはどうでしょうか？ アプリを介して乗り継ぎ分を予約してOsaka Pointでの還元なら可能ではないでしょうか？昨今の大阪シティバスの乗継運賃の廃止は民営化後も少なくとも10年間は運賃を維持するという話を無視して、実質初乗り運賃の二重取りか運賃が倍に値上げとなり、特に目的地までの移動で乗り継ぎが前提の利用となる支線的路線に不利となり、乗継ポイントがあるものの改悪で評判が非常に悪いですが、オンデマンドバスの場合はアプリ利用がほぼ前提なのでむしろポイント制でも受け入れられるでしょう。	現時点では、既に運行しているエリアの利用状況を鑑み、乗継運賃の設定の予定はございません。割引等のサービスについては、実施した場合、事業収支に与える影響もあることから、今後の利用状況等を鑑みながら検討してまいりたいと考えております。