

1 A案 100円（現状維持）

		A案			
基本運賃		100円			
運賃設定	割引制度	割引区分	有無	割引後金額	証明方法等
		高齢者 (70歳以上)	×	-	-
		障がい者 (身体・精神・療育 いずれかの手帳を お持ちの方)	×	-	-
		子ども(小学生)	×	-	-
		回数券	○	5%引き	21枚つづり2000円
		未就学児	○	無料	自己申告
		説明	設定の根拠	<p>ちゅうバスは交通不便地域の解消や、交通弱者への支援といった福祉的な側面の強い施策である。開始から10年を超え、今後のあり方を検討する一環として運賃についても問題提起を行ってきたが、その中で行ったアンケート結果からは、現状維持を求める声が多く、現状を変更するべきという市民の機運は高まっていないことが読み取れる。 ついては、今後も状況の変化を注視しつつ、市民からの要請がさらに強まった時期に再度検討するものとした。</p>	
改定目的	市負担の軽減	<p>アンケート結果では、利用者・非利用者ともに現状維持を望む声が多数を占めている。利用者負担を増やさないことを優先するため、市の負担は減らないものの、必要な経費として市民に理解を求める。</p>			
	不公平感の解消	<p>アンケート結果では、路線バスと運賃が同一であるべきと考える人は少数で、現在の差が大きすぎるとは考えない人が多数派であることから、不公平感に対する問題意識は低いものと思われる。</p>			
メリット		<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の自己負担が増えない。 ・わかりにくさが生じない。 			
デメリット		<ul style="list-style-type: none"> ・運賃改定の問題提起は事務事業点検の結果を踏まえたものだが、それに対応していない。 ・会議でのアンケート結果の検討でも、非利用者の不満は強く、不公平を解消してほしいという意向を重視すべきとの議論があったが、単純な割合の比較で根拠づけている。 ・同時に検討している路線変更等で支出が増加し、さらに市の負担が増える事態も想定されるが、アンケート結果からは負担増を容認する傾向とは読み取れない。 ・財源が限られた中で、同程度の負担をし続けることは行政として妥当か疑問である。 			

2 B案 150円（障がい者・子ども割引）

		B案				
		150円				
運賃 設定	基本運賃		有無	割引後金額	証明方法等	
	割引 制度	割引区分				
		高齢者 (70歳以上)	×	-	-	-
		障がい者 (身体・精神・療育 いずれかの手帳を お持ちの方)	○	100円	手帳の提示	
		子ども(小学生)	○	100円	自己申告	
		回数券	○	5%引き	21枚つづり3000円	
		未就学児	○	無料	自己申告	
説明	設定の根拠		<p>ちゅうバスは交通不便地域を非効率なルートで運行しており、車両等の設備、割引制度等の面で路線バスより利便性が劣ることから、路線バス初乗り運賃よりは低価格で設定する。 具体的な金額は、周辺他市で設定している事例があり、現金支払時にできるだけ小銭のやり取りを少なくできる150円に設定する。 割引制度は、交通弱者への支援というちゅうバスの導入目的に鑑み、障がい者、子どもについては100円で据え置くが、一方でコミュニティバスは運行すること自体が支援になることから、他市の事例も参考に、高齢者については一般と同額の負担とすることに理解を求める。</p>			
	改定 目的	市負担の軽減	シミュレーションによると、この案で運賃改定を行った場合、約2,800万円程度の収支の改善が見込まれる。アンケート結果では、市の負担について、現状維持又は減らすべきとの意向が強いことを踏まえても、一定の効果が期待できる。			
		不公平感の解消	路線バスの初乗り180円に対し、150円では不公平感が完全には払拭しきれない。アンケート結果では、路線バス運賃と同じであるべきと考える割合は少数であり、一定程度の差については、許容される範囲である。			
メリット		<ul style="list-style-type: none"> ・ 収支の改善が見込まれ、一定程度、市の負担が軽減できる。 ・ 現金支払時、180円に比べ支払いが容易である。 ・ 路線バスと差別化されたままにすることで、現実的に無くすことのできない路線バスとの様々な差を説明しやすくなるほか、市民のバスとしての割安感を残すことができる。 ・ 障がい者、子どもの自己負担が増えない。 				
デメリット		<ul style="list-style-type: none"> ・ 金額設定の根拠として、他市事例と支払いの利便性は弱いとの批判はあり得る。 ・ 割引対象者から高齢者を外す根拠が乏しく、高齢者の自己負担が増えることに反発が出る可能性がある。 ・ 高齢者の利用者数が減少することは、ちゅうバスの本来の目的と逆行する。 				

3 C案 180円（高齢者・障がい者・子ども割引）

		C案			
		基本運賃	180円		
運賃 設定	割引 制度	割引区分	有無	割引後金額	証明方法等
		高齢者 (70歳以上)	○	100円	独自証明書の提示
		障がい者 (身体・精神・療育 いずれかの手帳を お持ちの方)	○	100円	手帳の提示
		子ども(小学生)	○	100円	自己申告
		回数券	○	5%引き	21枚つづり3600円
		未就学児	○	無料	自己申告
説明	設定の根拠		<p>路線バスとの運賃の格差解消を重視するとともに、路線バスとちゅうバスの競合路線において路線バス利用を圧迫する状況が生じていることも踏まえ、路線バス初乗り運賃と同一の180円に設定する。</p> <p>割引制度については、交通弱者への支援というちゅうバスの導入目的に鑑み、高齢者、障がい者、子どもについては負担が増えないよう100円で利用できる制度を導入する。</p>		
	改定 目的	市負担の軽減	シミュレーションによると、この案で運賃改定を行った場合、約3,700万円程度の収支の改善が見込まれる。アンケート結果では、市の負担について、現状維持又は減らすべきとの意向が強いことを踏まえても、一定の効果が期待できる。		
		不公平感の解消	均一制ではあるものの、路線バス初乗り運賃と同額にすることで不公平感はほぼ解消できる。		
メリット		<ul style="list-style-type: none"> ・収支の改善が見込まれ、一定程度、市の負担が軽減できる。 ・路線バスの初乗り運賃と同じなので、明確に説明しやすい。 ・高齢者、障がい者、子どもの自己負担が増えない。 			
デメリット		<ul style="list-style-type: none"> ・100円から180円は値上げ幅が大きい。 ・路線バスにあわせるという説明に対し、シルバーパス、ICカード割引の導入は極めて難しいことから、一部利用者にとっては路線バスより負担額が大きくなる逆転現象が起きる。 ・現金支払の場合に小銭の取扱やおつりが発生する利用者が増え、運行に影響が出る。 ・高齢者の割引証明書の発行手続きによっては、発行者、高齢者ともに手間がかかり、その結果、高齢者の利用者数が減少すると、ちゅうバスの本来の目的と逆行する。 			