

1. 前回協議会、意見交換会等での議論

令和6年3月開催の協議会では、ちゅうバスの運賃設定に関して、府中市コミュニティバス検討会議報告書の合意内容を基準とし、配慮事項などを考慮して検討する方向性を示し、運行事業者の立場から意見をいただいた。

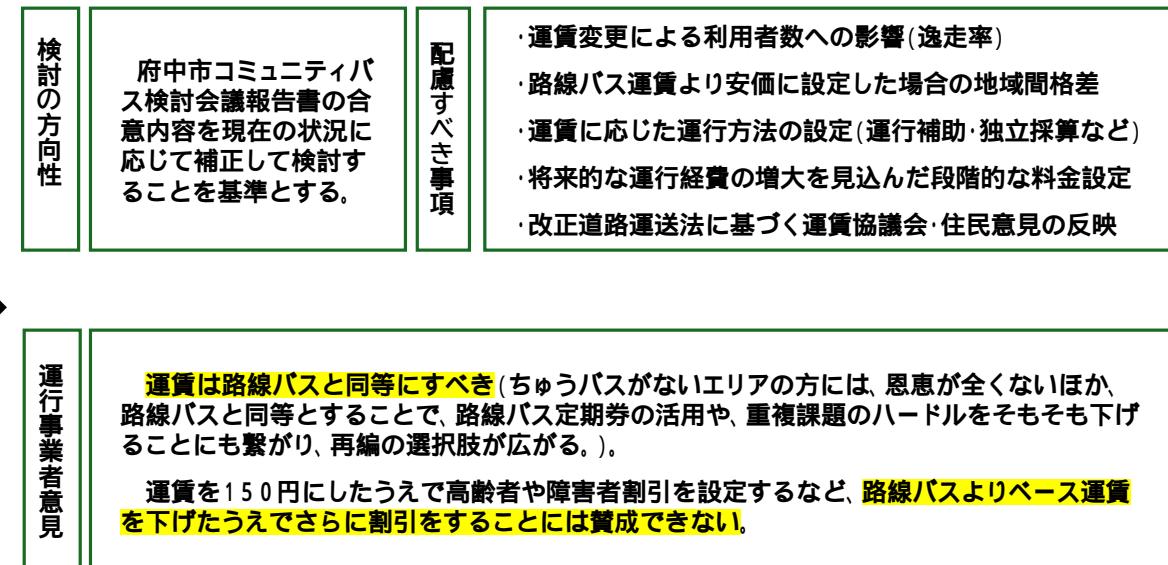
01. 前回協議会での議論の内容

府中市コミュニティバス検討会議報告書 2頁

「ちゅうバスの運賃収入から運行経費の差額は、府中市が補助金で補填しており、その金額は近年では約1億円にのぼる。適正な受益者負担の観点から、事務事業点検においても運賃見直しの必要性が指摘されている。」

	現行	合意内容
運賃	100円	150円
割引制度	なし	なし
回数券	21枚つづり 2000円	21枚つづり 3000円(2000円)
未就学児	無料	無料
高齢者 70歳以上	100円	100円
障がい者 各障害者手帳をお持ち の方	100円	100円
子ども 小学生	100円	100円
ICカード	未導入	導入する

平成31年3月時点の合意内容(ICカード導入済み)



02. 意見交換会・アンケートでの運賃に関する意見

- 地域意見交換会では、現状維持や軽微な値上げを求める声が比較的多い。また、高齢者等への割引の適用により路線バス並みの運賃設定を許容する意見もあった。
- アンケートでは、現状維持が33%、値上げはやむを得ないが67%であった。なお、現状維持が望ましい理由は「頻繁に利用するため」が37%、「交通弱者であるため」が36%であり、値上げはやむを得ないとと思う理由は「バスなどの公共交通を維持するうえで必要なため」が74%であった。(資料1を参照)

運賃設定の考え方

2. コミュニティバス運賃検討の方向性

運賃検討の方向性を決めるため、前回協議会の議論及び地域意見交換会等の結果を踏まえ、運賃設定パターンを4つ作成し、次の方法で収支予測を計算した。なお、支出の計算には、事業者部会時点の再編案(仮)の総走行キロを使用している。

01. 収入・支出の見込み

収入 高齢者等収入(令和5年度利用者数×高齢者等割合×割引運賃×逸走率a) + 一般利用者収入(令和5年度利用者数×非高齢者割合×設定運賃×逸走率b)

	収入 現金・IC+回数券利用想定											
	令和5年度利用者数(A)	高齢者等割合(B)	割引運賃(C)	逸走率a(D)	高齢者等収入(E=A*B*C*D)	一般利用者割合(F:1-B)	設定運賃(G)	逸走率b(H)	一般利用者収入(I=A*F*G*H)	再編後見込収入(J:E+I)	再編後見込収入(税抜)(J/1.1)	現状収入との比較(J/R5収入実績)
現状維持(100円)	2,041,791	50%	100	100.0%	102,089,550	50%	100	100.0%	102,089,550	204,179,100	185,617,364	99%
一律150円	2,041,791	50%	150	83.6%	128,020,296	50%	150	83.6%	128,020,296	256,040,591	232,764,174	124%
一般200円 割引100円	2,041,791	50%	100	100.0%	102,089,550	50%	200	75.5%	154,155,221	256,244,771	232,949,791	125%
対距離制 平均 割引シルバーバス	2,041,791	50%	0	100.0%	0	50%	170	80.0%	138,841,788	138,841,788	126,219,807	68%

R5収入実績 186,989,398

支出 1キロ当たりの運行経費(令和5年度運行経費÷令和5年度年間総走行キロ) × 再編案(仮)総走行キロ(1日当たり延べ営業キロ+同回送キロ×365日)

経費										
	令和5年度運行経費(K)	令和5年度年間総走行キロ(L)	1キロ当たりの運行経費(M:K/L)	再編案(仮)1日延べ営業キロ(N)	回送割合(O)	再編案(仮)1日延べ回送キロ(P:N*O)	日数(Q)	再編案(仮)年間総走行キロ(R)	再編案(仮)運行経費見込(S:M*R)	現状経費との比較(S/R5経費実績)
令和6年6月事業者部会時点再編案	359,612,362	802,916	447.9	1,871.4	10%	187.14	365	751,367	336,524,490	93.6%

R5経費実績 359,612,362

収支率・補助金額				
	再編案(仮)運行経費見込(S)	再編後見込収入(税抜)(J)	補助金額(S-J)	収支率(J/S)
令和5年度実績 広告335,200円含む	359,612,362	186,989,398	172,622,964	52.0%
現状維持(100円)	336,524,490	185,617,364	150,907,127	55.2%
一律150円	336,524,490	232,764,174	103,760,316	69.2%
一般200円 割引100円	336,524,490	232,949,791	103,574,699	69.2%
対距離制 平均 割引シルバーバス	336,524,490	126,219,807	210,304,683	37.5%

対距離制とする場合について、路線バス相当の距離制、路線バスより安価な距離制など様々なパターンが考えらるが、現状は一律料金のため乗車口のみに精算機を設置しているところ、距離制の場合降車時にも精算が必要となることから、追加の設備投資が必要となる。

運賃倍率	利用者数倍率	逸走率
1.00	1.00	-
1.05	0.949	-5.1%
1.10	0.934	-6.6%
1.15	0.919	-8.1%
1.20	0.905	-9.5%
1.25	0.892	-10.8%
1.30	0.880	-12.0%
1.35	0.868	-13.2%
1.40	0.857	-14.3%
1.45	0.846	-15.4%
1.50	0.836	-16.4%
1.55	0.826	-17.4%
1.60	0.817	-18.3%
1.65	0.808	-19.2%
1.70	0.800	-20.0%
1.75	0.791	-20.9%
1.80	0.784	-21.6%
1.85	0.776	-22.4%
1.90	0.769	-23.1%
1.95	0.762	-23.8%
2.00	0.755	-24.5%

再編案(仮)1日延べ営業キロ(N)の計算条件

路線名	車両台数	総延長	運行間隔
本宿町循環	2台	8.0km	30分間隔
新府中街道ルート	1台	12.1km	90分間隔
府中の森ルート	1台	7.3km	50分間隔
多磨町ルート	2台	10.5km	30分間隔
白糸台ルート	2台	13.2km	40分間隔
押立町・朝日町ルート	1台	12.0km	80分間隔
小柳町ルート	2台	9.4km	30分間隔
郷土の森循環	1台	7.2km	60分間隔
よつや苑西ルート	2台	11.2km	30分間隔
よつや苑西循環	1台	5.4km	40分間隔
四谷・日新町循環	1台	7.1km	40分間隔
四谷ルート	1台	6.3km	60分間隔

1日延べ営業キロ = 総延長 × 1日当たり運行本数(12時間 ÷ 運行間隔((所要時間+折待時分) ÷ 運行台数))
コミュニティバスの運賃改定をした自治体(さいたま市ほか)の実績を元に算出

運賃設定の考え方

3. その他の移動手段の運賃設定

バス車両以外の移動手段に関する運賃設定については、乗車定員の規模及び運行経費がコミュニティバスと異なることから別途検討する必要がある。

01. さいたま市の事例

資料 1

岩槻区河合地区乗合タクシーの運賃について

■運賃設定の方針性検討

運賃設定の考え方に基づき、運賃設定の方針性を検討。

運賃検討の考え方

運賃検討の視点

- (1) 不正競争を引き起こすサービス悪評判(運賃高騰等)に対応し、公共交通機関やタクシー等と競合しない運賃
- (2) 運行経費の算定、車両費、機器料金を斟酌できる実情(運行可能範囲、運賃等)であるか
- (3) 乗客の運賃感覚等を踏ましての運賃

運賃設定の方針性

・他路線バスサービスの初回運賃は200円であるが、各回運賃を4回。	サービスにより 200円程 500円程度
・タクシーの初回運賃は500円、サービス料金は運賃の10%程度。	500円以上 1,500円程度

・300円：初回料率58.4%、料率237円/回 ・200円：収支率38.5%、料率622円/回 →200円の場合、往復料40%で下限を	往復料より 300円 200円又は 300円
--	---------------------------------

・均一料率300円 →均一料率200円	300円 200円
------------------------	--------------

・100円単位の運賃	300円
------------	------

■現行運賃

岩槻区河合地区乗合タクシー

初乗り料：200円 岩槻駅西口～篠田駅：300円 岩槻駅西口～道田よつけ駅：330円

※運賃別途料金(内税)を割り引くことなく運賃料金の利用料金で多くなっている。

■運賃（案）

以上より、R16年4月から運行される河合地区乗合タクシー運賃を以下のとおりとしたい。

・均一料率 1乗車 300円

乗車料金のみ

※例）(小田生)：大田道溝の半額

※運賃別途料金(内税)の利用料金で多くなっている。

運賃算出する際、運賃表をした結果、着目する運賃はなかった。

4. 運賃の決定方法

運賃設定に関する議論に当たっては、令和5年10月1日の道路運送法改正を踏まえ、独占禁止法上のカルテルにあたるとの疑義が生じないよう留意する必要がある。

地域公共交通協議会においては想定される運賃設定のパターンについてのみ協議し、最終的な運賃設定を決定する際は、運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者のほか道路運送法に定める構成員のみが参加する運賃協議会を別途開催する。

01. 道路運送法の内容

国土交通省関東運輸局「がんばる地域応援プロジェクト2023(令和5年度)」資料より抜粋

02. 今後の予定

バス路線再編案及び本日の運賃に関する議論を踏まえ、住民、利用者その他利害関係者の意見を反映するための措置の検討、運賃協議会の開催方法の検討を行う。