

(仮称) コミュニティワゴンの運賃について

1. これまでの経過

平成 25 年度第 2 回会議

- ・事務局が「200 円を基本」とする案を提示。
- ・100 円、シルバーパス対応など意見も出たが大筋で合意。割引制度の検討などを求める。

平成 25 年度第 3 回会議

- ・事務局案として、案 1（200 円）、案 2（100 円）、案 3（170 円）を提示。各案のメリット及びデメリットを整理した資料を作成。
- ・200 円+割引、もしくは 170 円という意見が多かった。

2. 基本となる考え方

- ①財政負担を減らす（≒事業の継続可能性）
- ②現在の「くにっこ」とのバランス
- ③民間事業者への影響

3. 事務局案

利用者	運賃	確認方法
一般	200 円	
未就学児	無料※	(自己申告)
小人（小学生以下）	100 円	自己申告
高齢者（70 歳以上）	100 円	身分証の提示
しょうがいしゃ	100 円	障害者手帳等の提示

※引率者 1 人につき 2 人まで無料（引率者は小人でも可）。未就学児のみでの利用は小人運賃とする。

4. 補足説明

①収入予測

調査結果等から、シルバーパス利用者が全利用者の60%と推定されるため、半額割引適用者を全体の60%と仮定する。その場合、利用者1人あたりの平均運賃収入は、次のとおり。

$$200 \times (1 - 0.6) + 100 \times 0.6 = 140 \text{ 円/人}$$

これに各路線の予想利用人数を乗じることで、収入予測ができる（表1）。

表1 需要予測と収入予測

路線名	利用者数/日	運行日数	収入（千円）
青柳	78	312	3,408
泉	78	312	3,408
矢川・東	100	312	4,368

このとき、営業係数は以下ようになる（表2）。

表2 収入予測と営業係数

路線名	収入（千円）	運行経費（千円）	営業係数
青柳	3,408	10,500	309
泉	3,408	10,500	309
矢川・東	4,368	10,500	241

注）運行経費は、プロポーザルにおける見積限度額（900万円）と、車両1台分のリース料年額（150万円）の合計として見込んでいる。

②「くにっこ」との比較

大きく異なるのは、シルバーパスの扱いである。これについては、①（新規のコミュニティバス事業について）（社）東京バス協会からの補助金が受け取れないこと、②車両の定員が限られているために、不要不急の利用を抑える必要があること、③事業の存続のためには、財政負担を抑えなければならないこと等を踏まえ、（仮称）コミュニティワゴンでは利用できないこととし、その代わり運賃については一般料金の半額としたい。年齢確認については身分証などの提示を求めるという形にしたい。

また、未就学児や小人、しょうがいしゃの扱いについては「くにっこ」に準じるものとする。運賃の基本料金を170円とした場合の収入予測については次項で説明する。

③他の可能性

何度か意見の出た、「くにっこ」の運賃と揃える 170 円/90 円の場合の収入予測及び営業係数について、同様に計算すると次のようになる（表 3 及び表 4）。なお、利用者 1 人あたりの平均運賃収入は以下に示すとおり。

$$170 \times (1 - 0.6) + 90 \times 0.6 = 122 \text{ 円/人}$$

表 3 需要予測と収入予測（170 円）

路線名	利用者数/日	運行日数	収入（千円）
青柳	78	312	2,969
泉	78	312	2,969
矢川・東	100	312	3,807

表 4 収入予測と営業係数（170 円）

路線名	収入（千円）	運行経費（千円）	営業係数
青柳	2,969	10,500	354
泉	2,969	10,500	354
矢川・東	3,807	10,500	276

予測される収入額については、200 円の場合と比べて 50 万円程度の減少となるが、それ以上に小銭を確かめお釣りを渡す手間と、それに伴う時間のロス（＝定時性の保持が難しくなるおそれ）が発生する。

また、既存路線バスとの競合を避けるためには、170 円よりも低い運賃設定はバス・タクシー事業者の理解が必要である。その際には「くにっこ」との整合性を図るため、「くにっこ」の料金体系についても見直す必要が出てくる。

④回数券の販売について

回数券については、試行運行の間は販売しないものとする。理由は、①試行運行中は運賃が変更となる可能性があること、②廃止の際に回数券が無駄になる（→払い戻し等の事務が増えてしまう）こと等である。