

【 資料 4 】

■ 料金見直し案比較表（新料金 1 の場合）

		案 1	案 2	案 3	案 4	案 5
		一律値上げ	段階制料金 (2段階)	段階制料金 (3段階)	段階制料金 (4段階)	町負担額の定額化
見直しパターン		500 円 ⇒ 800 円	2段階 1,500 円未満：500 円 1,500 円以上：1,000 円	3段階 1,500 円未満：500 円 1,500 円以上：1,000 円 2,500 円以上：1,500 円	4段階 1,000 円未満：500 円 1,000 円以上：800 円 2,000 円以上：1,000 円 3,000 円以上：1,500 円	町負担額 500 円/回
参考 将来的な さらなる見 直しイメー ジ	次回	2段階 1,500 円未満：800 円 1,500 円以上：1,000 円	2段階 1,500 円未満：800 円 1,500 円以上：1,000 円	3段階 1,500 円未満：800 円 1,500 円以上：1,000 円 2,500 円以上：1,500 円	3段階 2,000 円未満：800 円 2,000 円以上：1,000 円 3,000 円以上：1,500 円	
	次々回	3段階 1,500 円未満：800 円 1,500 円以上：1,000 円 2,500 円以上：1,500 円	3段階 1,500 円未満：800 円 1,500 円以上：1,000 円 2,500 円以上：1,500 円			
メリット		<ul style="list-style-type: none"> 利用者負担増を平等にできる。 	<ul style="list-style-type: none"> 500 円で利用できるエリア（手軽さ）を残すことができる。 値上げ対象を絞り込める（全体の約 3 割の利用者は現在の運賃のまま利用できる） 利用割合の高い中・長距離の利用帯を値上げすることで、バスへの影響を軽減でき、効果的に町負担額を減少できる 	<ul style="list-style-type: none"> 居住地による町負担額の差が小さく、一律値上げや 2 段階制に比べ削減効果が大きい。 	<ul style="list-style-type: none"> 居住地による町負担割合の差が最も小さく、一律値上げや 2 段階制に比べ削減効果が大きい。 距離帯毎の支払い額の差が最も小さく、値上げ幅の変化を最も小さくできる。 	<ul style="list-style-type: none"> 町による負担額を平等にできる。 案の中で最も大きな削減効果が見込まれる。
デメリット		<ul style="list-style-type: none"> 全利用者が値上げの影響を受ける。 居住地による町負担割合の差が最も大きい。 	<ul style="list-style-type: none"> 自己負担が増加する利用者の割合を約 7 割弱にできるが、3 段階・4 段階制に比べ削減効果が小さい。 	<ul style="list-style-type: none"> 本来役割を果たすべきエリア（近くにバス停等がない公共交通空白地域）が値上げされ、利用者負担が増加する。 将来さらに見直しする際の選択肢が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 500 円で利用できるエリア（手軽さ）を残すことができるが、全体の約 1 割にとどまる。 複雑な設定となるため、利用者・乗務員ともに利用しづらさを感じやすい 	<ul style="list-style-type: none"> 案の中で値上げ幅が最も大きい。 本来役割を果たすべきエリア（近くにバスや鉄道がない町中心部から遠い地域）の利用者負担が、案の中で最も大きい。
評価	①本来の役割との整合性	◎	○	○	○	△
	②当初運賃設定からの変更の大きさ	△	△	△	△	△
	③町負担額の公平性	△	△	○	○	◎
	④支払額の差の小ささ	○	△	△	△	△
	⑤値上げの影響範囲の狭さ	△	○	○	△	△
	⑥運行事業者にかかる負荷の小ささ	◎	○	○	△	○

タクシーメーター利用割合（新料金の場合を令和 4 年度実績をもとに推計）：1000 円未満：13%、1000 円以上 1500 円未満：19%、1500 円以上 2000 円未満：18%、2000 円以上 2500 円未満：14%、2500 円以上 3000 円未満：24%、3000 円以上：12%

タクシー運賃：0.88 kmまで 500 円、186m ごと 100 円、迎車 400 円