

## 議題 1 料金体系の見直しについて

### 1 川越シャトルに関するデータ

昨年10月に開催しました第2回検討委員会において、料金体系の見直しに関して、提案させていただきました。

また、前回の第3回検討委員会では、障害者の介護者料金に関して個別に審議を行いましたので、今回は川越シャトル全体の料金体系について議論したいと思います。

まず、議論を行う前に、川越シャトルに関するデータ（平成26年度実績）を紹介させていただきます、川越シャトルの現状について、把握いただければと思います。

#### ◇収入に関するデータ

|                 |        |
|-----------------|--------|
| ① 収支率（減価償却費を除く） | 24.0%  |
| ② 1便あたりの収入額     | 736.6円 |

#### ◇運行経費に関するデータ

|                        |           |
|------------------------|-----------|
| ③ 利用者1人あたりの運行経費        | 408.0円    |
| ④ 1キロあたりの運行経費          | 395.0円    |
| ⑤ 1便あたりの運行経費           | 3,068.0円  |
| ⑥ 1路線あたりの運行経費          | 1,104.7万円 |
| ⑦ 100円の収入を得るためにいくらかかるか | 416.5円    |

#### ◇赤字補填に関するデータ

|                  |        |
|------------------|--------|
| ⑧ 利用者1人あたりの税金投入額 | 332.4円 |
| ⑨ 市民1人あたりの税金負担額  | 335.5円 |

#### ◇利用者に関するデータ

|            |       |
|------------|-------|
| ⑩ 有料利用者の割合 | 64.5% |
| ⑪ 無料利用者の割合 | 35.5% |

[資料2参照]

このように、上記のデータを見て分かりますように、川越シャトルの運行には相当な経費がかかり、税金が補填されていることが分かります。

また、ほぼ3人に1人が無料利用者であり、高齢者等の無料利用者が多いことがデータから推測されます。

## 2 川越シャトルの料金体系に関する課題について

川越シャトルは、市の財政負担が多い状態にあります。これを少しでも良い状況に改善できれば、川越シャトルのサービス水準の向上につながるのではないかと推測されます。

また、昨年10月に開催しました第2回検討委員会において報告させていただきましたとおり、民間の路線バスと川越シャトルの料金体系は、以下のように異なっており、料金サービスに関して不均衡が生じていることが課題となっております。

### ■路線バスと川越シャトルの料金の違い

|            | 70歳以上80歳未満   | 80歳以上      |
|------------|--------------|------------|
| 路線バス（民間バス） | 通常運賃*        | 通常運賃*      |
| 川越シャトル     | 100円（要特別乗車証） | 無料（要特別乗車証） |

\* シルバーパス、高齢者運転免許返納割引などの制度は除く。

## 3 川越シャトルの料金体系の推移について

平成8年3月から川越シャトルの運行を開始し、距離制の料金体系を維持してきました。

また、平成19年4月に、70歳以上80歳未満の高齢者料金が無料から100円の定額料金に変更されました。

|                | 料金<br>(大人) | 70歳以上<br>80歳未満<br>高齢者 | 80歳以上<br>高齢者 | 障害者 | 備考              |
|----------------|------------|-----------------------|--------------|-----|-----------------|
| 平成8年<br>3月26日  | 150円～      | 無料                    | 無料           | 無料  | 東コース・南コース運行開始   |
| 平成8年<br>10月29日 | 150円～      | 無料                    | 無料           | 無料  | 西コース・北コース運行開始   |
| 平成10年<br>9月30日 | 170円～      | 無料                    | 無料           | 無料  | 料金改定            |
| 平成19年<br>4月1日  | 170円～      | <b>定額100円</b>         | 無料           | 無料  | <b>料金体系一部変更</b> |
| 平成26年<br>4月1日  | 180円～      | 定額100円                | 無料           | 無料  | 料金改定            |

#### 4 平成19年4月の料金改定に伴う運行収入・利用者数の変化について

平成19年4月に、70歳以上80歳未満の高齢者料金が100円に変更されました。

なお、料金の値上げに伴う運行収入や利用者数の変化につきましては、運行収入が約2.5倍増加し、利用者数は値上げにもかかわらず、8.8%増加しました。

また、収支率につきましては、5.6%から13.4%に改善されました。

|        | 運行収入ほか（円）   |            |             | 利用者数（人） |         |         |
|--------|-------------|------------|-------------|---------|---------|---------|
|        | 運行経費        | 運行収入       | 補助金額        | 有料      | 無料      | 合計      |
| 平成18年度 | 198,890,742 | 11,058,531 | 187,832,211 | 53,327  | 243,993 | 297,320 |
| 平成19年度 | 203,910,618 | 27,237,456 | 176,673,162 | 198,430 | 125,009 | 323,439 |

|        | 収支率   |
|--------|-------|
| 平成18年度 | 5.6%  |
| 平成19年度 | 13.4% |

#### 5 川越シャトルの料金体系の検討について

##### (1) 川越シャトルに対する市民の意識（アンケート結果）

昨年12月に、市内在住者3,100人を対象とした、川越市都市・地域総合交通戦略に関するアンケートを実施しました

(回収数1,167・回収率37.6%)。

その中で、市民が川越シャトルを日頃どのように感じているかを把握するため、川越シャトルに関する項目を一部設定しました。

『川越シャトルを利用したことがある』と回答した210人のうち、普段不満に思われていることについて最も多かった回答は、『便数が少なく不便』であり、138人(65.7%)の方が回答しました。

なお、『利用料金が高い』と回答した方は4人(1.9%)にとどまりました。

[資料3参照]

このアンケート結果から推測できることは、

- ① 現在、川越シャトルは便数が少なく、生活の足となっているとは言えない。
- ② 川越シャトルの料金に関して、不満に思っている方は少ない。

## (2) 川越市と県内他市との比較

県内のコミュニティバスを運行している市（29市）において、料金体系に関する調査を行いましたところ、以下のとおりとなりました。

### ■一般利用者

|      | 料金体系          | 備考             |
|------|---------------|----------------|
| 川越市  | 距離制           |                |
| 県内他市 | 距離制           | 5市 さいたま市・所沢市ほか |
|      | 定額制           | 22市 熊谷市・川口市ほか  |
|      | 距離制・ゾーン設定（併用） | 1市 秩父市         |
|      | その他（区界制）      | 1市 春日部市        |

### ■高齢者

|      | 料金体系        | 備考                          |
|------|-------------|-----------------------------|
| 川越市  | 特別料金・無料（併用） | 70歳以上80歳未満は100円<br>80歳以上は無料 |
| 県内他市 | 通常料金        | 18市 さいたま市・川口市ほか             |
|      | 特別料金（一部徴収）  | 5市 所沢市・狭山市ほか                |
|      | 無料          | 6市 入間市・新座市ほか                |

### ■障害者

|      | 料金体系 | 備考             |
|------|------|----------------|
| 川越市  | 無料   |                |
| 県内他市 | 通常料金 | 3市 加須市・上尾市・戸田市 |
|      | 半額   | 6市 さいたま市・川口市ほか |
|      | 無料   | 20市 熊谷市・所沢市ほか  |

※障害者の介護者料金については、第3回検討委員会で審議済み。

[資料4・資料5参照]

### (3) 川越シャトルと路線バス（民間バス）との比較

川越シャトルと路線バス（民間バス）を比較した料金体系は、以下のとおりです。

#### ■一般利用者

|                | 料金体系 | 備考          |
|----------------|------|-------------|
| 川越シャトル         | 距離制  | 初乗り料金 180 円 |
| 路線バス<br>(民間バス) | 距離制  | 一部定額制有り     |

#### ■高齢者

|                | 料金体系        | 備考                                |
|----------------|-------------|-----------------------------------|
| 川越シャトル         | 特別料金・無料（併用） | 70 歳以上 80 歳未満は 100 円<br>80 歳以上は無料 |
| 路線バス<br>(民間バス) | 一般料金        |                                   |

#### ■障害者

|                | 料金体系 | 備考 |
|----------------|------|----|
| 川越シャトル         | 無料   |    |
| 路線バス<br>(民間バス) | 半額   |    |

※障害者の介護者料金については、第 3 回検討委員会で審議済み。

#### (4) 川越シャトルの料金体系のあり方

川越シャトルに対する市民の意識、県内他市との比較及び路線バスとの比較をもとに、料金体系のあり方を以下のとおりまとめました。

##### ■一般利用者

川越シャトルは路線バスを補完する役割であり、バス利用者の公平性を保つ観点から、一般利用者は路線バスと同様の距離制料金を適用すべきと考えられます。

なお、前回の見直しの際においても、距離制を維持すべきと提言がされている状況です。

⇒ 現在の料金体系を、引き続き継続すべき。

##### ■高齢者

県内他市と比較すると、無料の料金設定をしている自治体は少ない状況であり、高齢者に対する特別料金制度の見直しを行う必要があると考えられます。

なお、市民アンケートの結果では、川越シャトルの料金について、不満に思っている方は少ない状況です。

⇒ **現在の高齢者に対する特別料金制度の見直しをすべき。**

##### ■障害者

川越シャトルの障害者に対する料金設定は、運行当初から無料で運用しており、今後も無料を継続すべきと考えます。

⇒ 現在の料金体系を、引き続き継続すべき。

## 6 高齢者に対する特別料金制度の見直しについて

今回の見直しにおける基本目標として掲げている『生活の交通』・『持続可能な交通』・『協働の交通』を実現させるためには、継続的かつ安定的に収入を得ることが最も必要と考えられます。

『みんなで支える川越シャトル』の意識のもと、行政は、川越シャトルを市民の生活の足として定着させるとともに、市民の継続的な利用を持続的運行につなげていく必要があります。

したがって、高齢者に対する特別料金制度の見直しを実施すべきとの考えに至りました。その必要性については、以下のとおりです。

### ① 県内他市では、高齢者に一定の料金負担を課している自治体が多い。

コミュニティバスを運行している県内の市において、高齢者料金を無料としている市は少ない状況であります。

さらに、人口が本市と同規模程度の自治体においては、高齢者料金を無料にしている市は全く無い状況のため、ここで、一定の料金負担をしていただくことが必要と考えられます。

### ② 高齢者に対する公共交通サービスの公平性を確保する必要があります。

高齢者がバスを利用する際、民間の路線バスは通常料金で、川越シャトルは100円もしくは無料となっています。川越シャトルは、路線バスを補完する役割であり、路線バスの利用者との公平性を確保するためにも、一定の負担はやむを得ないと考えられます。

### ③ 赤字補填を最小限に抑える努力が必要であり、持続可能な交通とする必要があります。

川越シャトルは、行政が運行しているバスですが、一定の収入を確保し、税金による赤字補填を最小限に抑える必要があります。

したがって、受益者負担の原則に基づき、高齢者から一定の負担を求め、健全な運行による持続可能な交通を目指していく必要があると考えられます。

## 7 高齢者に対する特別料金制度（案）について

ここで、高齢者料金をどのように見直すべきか、また、その場合どれだけ増収を見込めるか検証したいと思います。

料金の見直しについては、一般利用者と同じ料金を徴収することや一般料金の半額などは、高齢者の理解を得ることは難しいかと思われます。

したがって、引き続き特別料金制度を維持しつつ、理解が得られる料金変更を行う必要があります。

この考えのもと、料金変更に関して5パターンを考え、さらに、利用者数については、「減少無し・10%減少・20%減少」の3通りを考慮して、試算しました。

### <ケース1>

**70歳以上の高齢者の料金をすべて100円に設定した場合**

|   | 利用者減少率 | 増収額        | 収支率   |
|---|--------|------------|-------|
| 1 | 0%     | 8,372,400円 | 29.8% |
| 2 | 10%    | 6,775,300円 | 28.7% |
| 3 | 20%    | 5,178,000円 | 27.6% |

### <ケース2>

**70歳以上90歳（卒寿）未満の高齢者の料金を100円に、  
90歳以上の料金を無料に設定した場合**

※無料となる高齢者の年齢要件を80歳から90歳（卒寿）に引き上げる

|   | 利用者減少率 | 増収額        | 収支率   |
|---|--------|------------|-------|
| 1 | 0%     | 7,016,100円 | 28.9% |
| 2 | 10%    | 5,554,600円 | 27.9% |
| 3 | 20%    | 4,093,000円 | 26.9% |



**<ケース3>**

**70歳以上90歳未満の高齢者の料金を100円とし、  
90歳以上の料金を50円に設定した場合**

|   | 利用者減少率 | 増収額        | 収支率   |
|---|--------|------------|-------|
| 1 | 0%     | 7,694,250円 | 29.4% |
| 2 | 10%    | 6,164,950円 | 28.3% |
| 3 | 20%    | 4,635,500円 | 27.2% |

**<ケース4>**

**70歳以上90歳未満の高齢者の料金を150円とし、  
90歳以上の高齢者の料金を無料に設定した場合**

|   | 利用者減少率 | 増収額         | 収支率   |
|---|--------|-------------|-------|
| 1 | 0%     | 14,323,850円 | 34.0% |
| 2 | 10%    | 12,131,600円 | 32.5% |
| 3 | 20%    | 9,939,200円  | 30.9% |

**<ケース5>**

**70歳以上90歳未満の高齢者の料金を150円とし、  
90歳以上の高齢者の料金を50円に設定した場合**

|   | 利用者減少率 | 増収額         | 収支率   |
|---|--------|-------------|-------|
| 1 | 0%     | 15,002,000円 | 34.5% |
| 2 | 10%    | 12,741,950円 | 32.9% |
| 3 | 20%    | 10,481,700円 | 31.3% |

[資料6参照]

収入を最も増やすことだけを考えれば、ケース5とすることが最も良いのではないかと考えられます。

しかし、ケース4及びケース5では、70歳以上90歳未満の方の料金が一律150円となりますが、初乗り料金が180円であり、割引が少ないことから、高齢者の負担感が大きく、理解を得ることは厳しいと考えられます。

なお、ケース1及びケース3では、高齢者料金の無料制度が無くなってしまい、こちらでも高齢者の抵抗感があるのではないかと考えられます。



したがって、事務局案としては、ケース2の70歳以上90歳未満の高齢者の料金を100円に設定し、90歳以上の高齢者の料金を無料とすることが良いのではないかと考えます。この場合、現在の運用における無料となる年齢を80歳から90歳に引き上げることとなり、高齢者に対する無料の料金体系が継続することとなります。

さらに、前回の検討委員会において、喜寿（77歳）や米寿（88歳）などの年齢区分による料金設定をしてはどうかとの意見があり、他市の状況を調べたところ、77歳や88歳という料金体系を設定している自治体はありませんでした。

しかしながら、卒寿と位置付けられる90歳以降は無料とすれば、他市には無い川越らしい料金体系となるのではないかと考えます。

#### 【事務局案】

高齢者に対する特別料金制度について、  
70歳以上90歳未満は、料金を一律100円とし、  
90歳以上は、無料とすることとする。

※ 平成29年4月1日から消費税の税率が8%から10%に変更される予定です。現在の運用では、70歳以上80歳未満の高齢者の特別料金100円であることから、2%分の値上げが見込まれます。しかし、本市では、平成30年春の見直しで、70歳以上90歳未満の高齢者料金を100円としたいことから、平成29年4月の時点においても100円を維持することとします（実質的な割引）。

## 8 その他の料金体系について

高齢者の特別料金以外の料金体系を今回見直すべきかにつきましては、原則として現在の体系を維持することが良いのではないかと考えております。

ただし、1日券において、市内在住で市が発行する特別乗車証をお持ちの70歳から80歳未満の方は、現在300円の料金となっておりますので、今回の見直しに伴い、70歳以上90歳未満の方を300円に変更する必要があります。

[参考：高齢者特別料金以外の現在の料金体系]

乳児、幼児及び小学生

| 区 分                    | 料 金              | 備 考                                   |
|------------------------|------------------|---------------------------------------|
| 乳児（1歳未満）               | 無 料              |                                       |
| 幼児（1歳以上の未就学児）<br>及び小学生 | こども料金<br>（大人の半額） | 幼児が同伴者（小学生以上）と同乗する場合、同伴者1名につき幼児2名まで無料 |

市内外在住の障害者等

| 区 分                        | 料 金 | 備 考 |
|----------------------------|-----|-----|
| 市内在住の障害者                   | 無 料 |     |
| 市外在住の身体障害者手帳<br>をお持ちの方     | 半 額 |     |
| 市外在住の療育手帳をお持ち<br>の方        | 半 額 |     |
| 市外在住の精神障害者保健<br>福祉手帳をお持ちの方 | 半 額 |     |

1日券（250円）

|   | 区 分                                |
|---|------------------------------------|
| 1 | こども（1歳から小学生まで）                     |
| 2 | 市外在住で、第1種に適用される身体障害者手帳をお持ちの方と介護者1名 |
| 3 | 市外在住で、第2種の身体障害者手帳をお持ちの方            |
| 4 | 市外在住で、療育手帳をお持ちの方と介護者1名             |
| 5 | 市外在住で、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方            |

□ 1日券（300円）

| 区 分 |   |
|-----|---|
| 1   | <del>市内在住で、市が発行する特別乗車証をお持ちの70歳から79歳までの方</del> |

⇒市内在住で、市が発行する特別乗車証をお持ちの70歳以上90歳未満の方 に変更

□ 1日券（500円）

上記以外の方

## 9 消費税の増税に伴う料金体系への影響について

平成29年4月1日から消費税が8%から10%に変更されることへの影響については、初乗り料金の値上げが見込まれ、高齢者の特別料金のほかに1日券の料金にも影響が及ぶことが考えられます。

なお、平成26年度の1日券の売上実績は以下のとおりであり、売上が非常に少ない状況です。消費税分を値上げすると、料金に端数が出てしまい、さらに販売枚数が減少することが考えられます。

値上げに伴う影響額が少ないことから、1日券は値上げをせず（実質的な割引）、現行の料金体系を維持したいと考えております。

|         | 販売実績 | 売上額     |
|---------|------|---------|
| ① 250円券 | 1枚   | 250円    |
| ② 300円券 | 90枚  | 27,000円 |
| ③ 500円券 | 85枚  | 42,500円 |
| 合 計     | 176枚 | 69,750円 |

※1日あたりの1日券販売枚数 176枚 ÷ 359日（運行日数）＝約0.5枚

※値上げに伴う影響額

① 250円 ÷ 1.08 = 232円（税抜料金） × 1.1 = 255円（税込料金）

② 300円 ÷ 1.08 = 278円（税抜料金） × 1.1 = 305円（税込料金）

③ 500円 ÷ 1.08 = 463円（税抜料金） × 1.1 = 509円（税込料金）

(255円 - 250円) × 1枚 + (305円 - 300円) × 90枚

+ (509円 - 500円) × 85枚 = 1,220円

## 10 増収分の使途について

川越シャトルの高齢者料金を値上げすることに伴い、増収分は利用者に還元することとします。

例えば、路線の増便に充当することが考えられます。

例1 617万円の増収により、

→ 1日2便（往復4便）の増便が可能

例2 1,235万円の増収により、

→ 1日4便（往復8便）の増便が可能

### ◆具体的な効果として考えられるもの

○増便に伴い、乗りたい時間帯の運行本数が増加

→各市民センター主催の講座やイベント等に参加が可能

○川越シャトルのバス停の改善

→上屋等の設置

[参考]

運行距離を見直し基準となっている10kmに設定した場合の経費

▼10kmの路線を1日2便（往復4便）運行させた場合の経費

430円×10km×4便×359日 ≒ **約617万円**

▼10kmの路線を1日4便（往復8便）運行させた場合の経費

430円×10km×8便×359日 ≒ **約1,235万円**