

第4章 運賃の計画

4-1 運賃体系の計画

運賃体系の計画案	
幹線 / 距離制運賃 (現状料金を基本とする)	
支線 / 均一運賃	200 円
幹線と支線の乗り継ぎ割引	100 円

バスの料金体系としては、現在と同じ「距離制運賃(上限あり)」、「距離制運賃(上限なし)」、「ゾーン制運賃」、「均一運賃」が考えられる。各運賃体系の特徴と課題を以下に示す。

表 13 運賃体系の特徴と課題

運賃体系の種類	特徴	適用の課題
距離制運賃 (上限あり)	乗車距離に応じて運賃が高くなる一般的なバス運賃制 上限となる一定額を超えると運賃は変わらない	現在と同じ運賃体系であり、市街地内の他路線と競合しない 支線との乗り継ぎ時の割引が必要となる 乗り継ぎ割引は、ICカード導入による作業軽減を検討する必要がある
距離制運賃 (上限無し)	乗車距離に応じて運賃が高くなる一般的なバス運賃制 上限運賃が設定されない	現在と同じ運賃体系であり、市街地内の他路線と競合しない 延長が長い区間では、運賃が高くなる 支線との乗り継ぎ時の割引が必要となる 乗り継ぎ割引は、ICカード導入による検討が必要である
ゾーン制運賃	運賃が均一となるゾーンを設定し、ゾーン内は均一、ゾーンを越える乗車の場合、ゾーン間運賃が適用される	ゾーン内は均一であるため、市街地内の他路線と競合する可能性がある ゾーン端部からの利用では、ゾーンを越える利用では、急激に運賃が高くなる可能性がある 支線との乗り継ぎ時の割引が必要となる
均一運賃	全線に渡って、どの区間の乗車であっても均一運賃	均一運賃であるため、市街地内の他路線と競合する可能性がある 安価で利用可能となるが、運賃収入が減少し、収支率が低くなる可能性がある

南部幹線では、「市街地内の競合回避」、「持続可能なサービス」といった観点から、距離制運賃(上限あり)が推奨される。

また、支線では運行区域が限定されることや、他地区の状況、利用しやすい運賃といった観点から均一運賃とする。ただし、幹線との乗り継ぎが発生するため、乗り継ぎ割引を導入する。

4-2 収支の検討

幹線・支線の収入と運行経費から、南部地域の運行計画に対する収支は、以下のよう
に計算できる。

表 14 南部地域の運行収支（1年当たり）

路線名	収入（推計値）	運行経費（推計値）	収 支
南部幹線	64,644 千円	145,768 千円	81,124 千円
南部支線	25,838 千円	58,181 千円	32,343 千円
合 計	90,482 千円	203,949 千円	113,467 千円

収支検討の詳細は添付資料を参照