

參考資料

参考(料金見直しにかかる検討)

(1) 利用料金見直しによる行政負担シミュレーション

●利用者アンケートを踏まえ、現在の利用料金の値上げ(複数の異なる運賃設定)を想定し、平成24年度運行実績及び行政負担額をベースに行政負担額のシミュレーションを行った。 ※H24利用日報に基づく試算

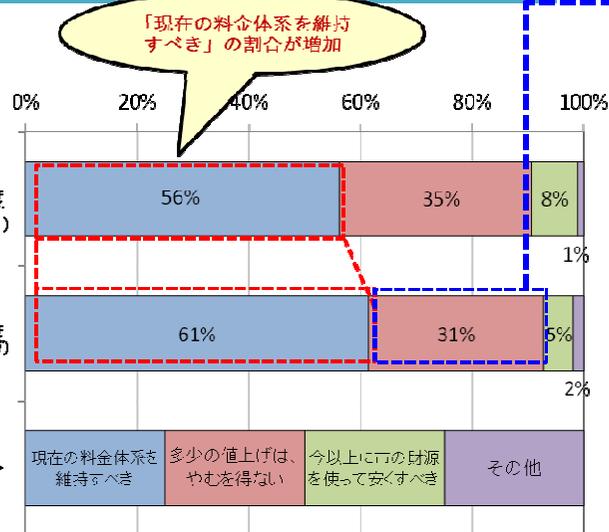
	条件		行政負担額	削減額 ※3
	一人乗車 ※1	複数乗車 ※2/※4		
A案	100～500円値上げ	400円/ 800円	約5,750万円	約1,800万円
B案	140～467円値上げ	500円/1000円	約5,250万円	約2,300万円
C案	30～140円値上げ	500円/1000円	約6,300万円	約1,250万円
D案	200～500円値上げ	400円/ 800円	約5,650万円	約1,900万円

事務局案

- ※1: 現行からの値上幅
- ※2: 現行は300円/600円
- ※3: 平成24年度行政負担額に対する減少分
- ※4: 複数乗車の運賃体系

適用範囲	新料金(旧料金)
エリア内の移動 北エリア⇄市街地エリア 北エリア⇄市街地エリア	400円or500円(300円)
下田エリア⇄市街地エリア 下田エリア⇄北エリア 下田エリア⇄南エリア 北エリア⇄南エリア	800円or1000円(600円)

運賃の値上げについて



<参考> 許容できる最低運賃(現状300円)

値上げを許容した回答者に限定しても400円、500円の回答数が多い。



参考(料金見直しにかかる検討)

A案

一人乗車・・・適用範囲の0～2km帯の運賃を細分化した上で距離に応じて100～500円を値上げ。
 (今まで短距離で利用してきた方に対する配慮として、値上げ後も従来に近い料金で利用できるよう配慮。また、
 長距離利用者は福祉的観点から現状維持)※以下,B・C同様
 複数乗車・・・現行料金を利用者アンケートの値上げ容認額である100～200円をそれぞれのエリアに適用。ま
 た、バス運賃との逆転現象をほぼ解消

適用範囲	料金	左記運賃と タクシー運賃の比	現行運賃と タクシー運賃の比	適用範囲	料金
0～1km	300 (±0)	55%	55%	エリア内の移動	400円 ※1km未満300円
1～1.5km	400 (+100)	61%	45%	北エリア⇄市街地エリア	
1.5～2km	500 (+200)	59%	36%	南エリア⇄市街地エリア	
2～3km	600 (+200)	53%	35%	下田エリア⇄市街地エリア	800円
3～5km	700 (+200)	41%	29%	下田エリア⇄北エリア	
5～7km	900 (+200)	39%	30%	下田エリア⇄南エリア	
7～10km	1100 (+300)	35%	25%	北エリア⇄南エリア	
10～15km	1500 (+500)	32%	22%		
15～20km	1800 (+300)	30%	25%		
20～30km	2500 (±0)	28%	28%		
30km以上	3000 (±0)	-	-		

- ・利用者アンケート値上幅容認額を基本(近距離)とし、さらにタクシー運賃との比率もバランスが取れている
- ・近距離利用者には最低限の値上げ
- ・近距離は二重料金となる。
- ・料金細分化により複雑になる。

行政負担試算結果

約7,550万円 ⇒ **約5,750万円**(約1,800万円の削減)

※H24ひめさゆり日報に基づき試算

参考(料金見直しにかかる検討)

B案

一人乗車・・・現行運賃の対タクシー運賃比を保つことを主眼として、行政負担がおおむね5,000万円台となるよう設定。また、長距離運行はA案同様に福祉的観点から変更しない。(以下、C・D案同様)
 複数乗車・・・現行料金を利用者アンケートの値上げ容認額である200円をそれぞれのエリアに適用。また、バス運賃との逆転現象を解消(C案同様)

適用範囲	料金	左記運賃と タクシー運賃の比	現行運賃と タクシー運賃の比
0~1km	440 (+140)	67%	45%
1~1.5km	440 (+140)	67%	45%
1.5~2km	440 (+140)	52%	36%
2~3km	587 (+187)	52%	35%
3~5km	733 (+233)	43%	29%
5~7km	1027 (+327)	45%	30%
7~10km	1173 (+373)	37%	25%
10~15km	1467 (+467)	32%	22%
15~20km	1500 (±0)	25%	25%
20~30km	2500 (±0)	28%	28%
30km以上	3000 (±0)	-	-

適用範囲	料金
エリア内の移動	500円
北エリア⇄市街地エリア	
南エリア⇄市街地エリア	
下田エリア⇄市街地エリア	1000円
下田エリア⇄北エリア	
下田エリア⇄南エリア	
北エリア⇄南エリア	

・比較的利用率の高い近距離利用でデマンド交通のメリットがやや見えにくい。また、タクシー運賃との率を利用料金の基本としているため料金が細かく分かりづらい。
 ・複数乗車への誘因が図られない。

行政負担試算結果

約7,550万円 ⇒ **約5,250万円**(約2,300万円の削減)

※H24ひめさゆり日報に基づき試算

参考(料金見直しにかかる検討)

C案

一人乗車・・・値上幅を最低限に抑え、かつ、現行運賃の対タクシー運賃比を保つよう料金設定。また、長距離は福祉的観点から現行と同じ設定。

複数乗車・・・現行料金を利用者アンケートの値上げ容認額である200円をそれぞれのエリアに適用。

適用範囲	料金	左記運賃と タクシー運賃の比	現行運賃と タクシー運賃の比
0～1km	330 (+30)	50%	45%
1～1.5km	440 (+140)	67%	45%
1.5～2km	440 (+140)	52%	36%
2～3km	440 (+40)	39%	35%
3～5km	550 (+50)	32%	29%
5～7km	770 (+70)	33%	30%
7～10km	880 (+80)	28%	25%
10～15km	1100 (+100)	24%	22%
15～20km	1500 (±0)	25%	25%
20～30km	2500 (±0)	28%	28%
30km以上	3000 (±0)	-	-

適用範囲	料金
エリア内の移動	500円
北エリア⇄市街地エリア	
南エリア⇄市街地エリア	
下田エリア⇄市街地エリア	1000円
下田エリア⇄北エリア	
下田エリア⇄南エリア	
北エリア⇄南エリア	

行政負担試算結果

約7,550万円 ⇒ **約6,300万円**(約1,250万円の削減)

- ・行政負担額が6,000万円を超えるなど、値上げ効果が見えにくい。
- ・料金設定が細かい。
- ・複数乗車への誘因が図られない。

※H24ひめさゆり日報に基づき試算

参考(料金見直しにかかる検討)

D案

事務局案

一人乗車・・・利用者アンケートを踏まえ、200円を中心として500円までの値上げ幅とする。
 複数乗車・・・複数乗車率を高め、また、路線バスとの逆転現象を解消するため100～200円の値上げ幅とする。

一人乗車料金

適用範囲	料金		新料金と タクシー運賃の比	現行料金と タクシー運賃の比
	新	現行		
0～2km	500円	300円	59%	36%
2～3km	600円	400円	53%	35%
3～5km	700円	500円	41%	29%
5～7km	900円	700円	39%	30%
7～10km	1100円	800円	35%	25%
10～15km	1500円	1000円	32%	22%
15～20km	1800円	1500円	30%	25%
20～30km	2500円	2500円	28%	28%
30km以上	3000円	3000円	-	-

複数乗車料金

適用範囲	料金	
	新	現行
エリア内の移動		
北エリア⇄市街地エリア	400円	300円
南エリア⇄市街地エリア		
下田エリア⇄市街地エリア		
下田エリア⇄北エリア	800円	600円
下田エリア⇄南エリア		
北エリア⇄南エリア		

・現行料金体系を維持しており、市民に対してわかりやすい。
 ・値上げ幅が利用者アンケート許容範囲
 圏
 ・近距離利用者の値上率が高い。

行政負担試算結果

約7,550万円⇒ **約5,650万円**(約1,900万円の削減)

※H24ひめさゆり日報に基づき試算

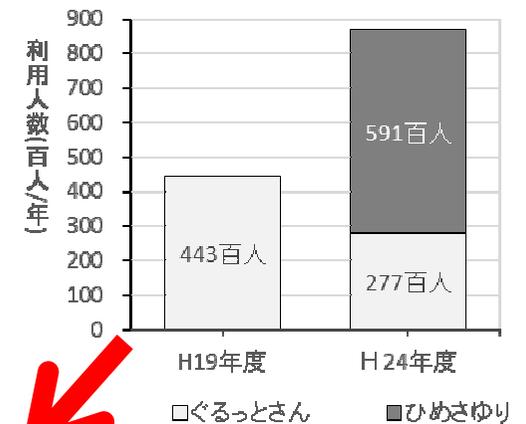
参考(料金見直しにかかる検討)

■上限稼働台数の設定

- 同時稼働台数の上限を5台・10台に設定した場合について、平成24年度運行実績及び行政負担額をベースに、行政負担額のシミュレーションを行った。
 - 各条件の試算結果は以下のとおりである。
- ⇒**上限稼働台数5台で運賃値上げ200円と同等の行政負担額削減効果あり**

上限台数	行政負担額	削減額
10台 ※1	約6,890万円	約660万円
5台	約5,480万円	約2,070万円

※1: 交通事業者1社あたりの同時稼働台数の上限 ※H24ひめさゆり日報に基づき試算



・稼働台数を制限すれば財政負担が減るものの、1社以外は4台前後で稼働(前頁)しているため現実的ではない。一方、定率削減した場合、午前のコアタイムに通院等の需要に応えられないリスクがあり、デマンド交通の目的が果たせない。

・また、上限制限は複数乗車への誘因となるものの現状の複数乗車率(約18%)では決定打とはなりえない、利用者からも「見知らぬ他人と狭い空間の中で一緒になることは苦痛」との意見が大方であることから、車両の上限設定は今後の検討課題とする。⇒ 今回は利用料金を中心に見直す方向で検討!

参考(料金値上げにかかる検討資料)

■運賃・稼働台数変動による行政負担シミュレーション

●運賃・稼働台数を変動させた各ケースにおいて、現行の行政負担額からの変化を試算した結果
(本資料非掲載分含む, 本編掲載分も再掲)は次のとおり

なお、当市のタクシー事業者及び利用状況を踏まえると稼働台数制限は現実的ではない

条件		上限台数	行政負担額	削減額
一人乗車	複数乗車			
100円値上げ	一人の半額	5台	約4,770万円	約2,780万円
100円値上げ	現行	5台	約5,040万円	約2,510万円
100円値上げ	400円800円	5台	約4,660万円	約2,890万円
100円値上げ	一人の半額	10台	約6,020万円	約1,530万円
100円値上げ	現行	10台	約6,280万円	約1,270万円
100円値上げ	400円800円	10台	約5,900万円	約1,650万円
200円値上げ	半額	5台	約4,170万円	約3,380万円
200円値上げ	現行	5台	約4,600万円	約2,950万円
200円値上げ	400円800円	5台	約4,220万円	約3,330万円
200円値上げ	500円1000円	5台	約3,840万円	約3,710万円
200円値上げ	半額	10台	約5,250万円	約2,300万円
200円値上げ	現行	10台	約5,670万円	約1,880万円
200円値上げ	400円800円	10台	約5,300万円	約2,250万円
200円値上げ	500円1000円	10台	約4,920万円	約2,630万円