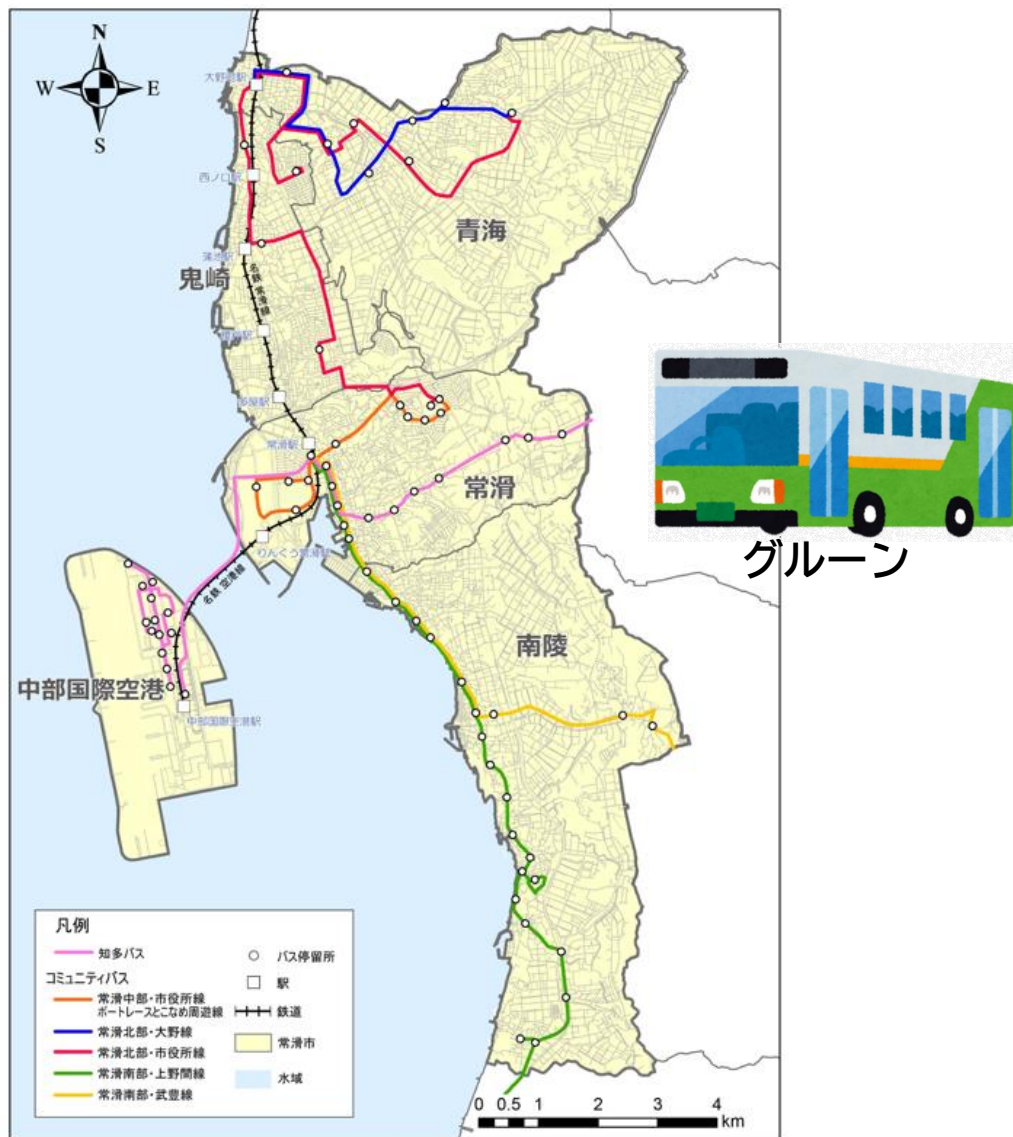


グリーン運賃の有料化について



もくじ

- 1 グルーン運賃の有料化に向けた課題と考え方(まとめ) 3
- 2 今後のスケジュール(案) 5
- 3 参考資料 6

(「1. グルーン運賃の有料化に向けた課題と考え方(まとめ)」を補足する資料)

- (1) グルーンの運行開始時における運賃の考え方 6
- (2) グルーン運賃の有料化に向けた課題 6
- (3) 運行開始以降の利用状況(主な課題①の検証データ) 9
- (4) 運行コストと財源の状況(主な課題②の検証データ) 11
- (5) 運行コストと市民の負担(主な課題③の検証データ) 13

1. グリーン運賃の有料化に向けた課題と考え方(まとめ)

現在無料であるグリーンの運賃は、令和6年10月の本市地域公共交通協議会において、3つの課題(参考資料P6参照)を踏まえて有料化に向けて検討することとなったため、以下に課題についての検証結果と有料化の考え方を示す。

【課題①】
「公共交通のきっかけづくりや人流増による地域活性化のため」を果たせたかの検証が必要

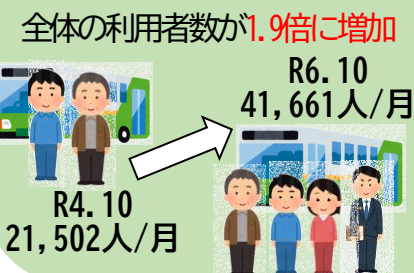
運行開始当初において「暫定的に(当面の間)運賃を無料」とした考え方

検証

※参考資料
P9・10参照

グリーンが定着し運行開始当初の目的を概ね達成

検証結果① グリーンの利用
者数が2年で1.9倍増



検証結果② 買い物、飲
食等目的の利用が多い

買い物、飲食等が利用目的
の上位1、2位(アンケート
調査結果より)



検証結果③ ボートレー
ス・イオンの利用増

ボートレースとこなめ周遊
線の利用者数が2.3倍に増加



【課題②】
財政負担の抑制が必要

検証

※参考資料
P11・12参照

コスト上昇も踏まえた持続可能性が求められる

検証結果① コミュニティバス化
により持続可能性の担保が必要

コミュニティバスとなったため持続可
能性が求められる



財源
(ボート基金)
※将来の保証はない



検証結果② 運行コストの上昇が
見込まれることへの対応が必要

上昇する運行コストへの対応が必要



【課題③】
受益者負担の観点から、
利用者に一定の負担を
求めることが適当



※参考資料
P13参照

公平性確保の観点から受益者負担が求められる

検証結果①近隣市町に比べ
財政支出が大きい

最高額(いずれも5市5町中)

常滑市 ・ 運行経費の支出規模(約
(グルーン) 2億4千万円)

・ 人口一人当たりのコスト

5市5町 (4,125円)
(コミュニティバス)

検証結果②市民間の公平性の
確保が必要

利用者が運行経費の一部を負担
することにより公平性が確保



課題①～③の検証結果から

グルーンの運賃を有料化することとし

今年10月を目途に、金額・料金体系、支払方法、有料化の時期等について決定していく

【今後の検討内容】

○金額と料金体系：支出に対する収入の割合を考慮し、アンケート調査結果等も踏まえ、金額・料金体系を検討

(料金体系の例)

- ・ 対距離運賃制：乗車距離に応じて運賃が変動
- ・ 区間運賃制：駅等の主要地点からの距離で区域を設定し区域間毎に運賃を設定
- ・ 均一運賃制：時間、距離に関係なく1回乗車当たりの運賃を設定

○支払方法：現金等について検討

○減免の在り方：減免制度の有無、減免の対象者範囲、減免額などを検討

○有料化の時期

2. 今後のスケジュール（案）

グリーン運賃の有料化に向けた協議等については、以下の流れで取り組むことを想定している。

※それぞれの時期は、今後の検討や調整・協議状況により変更する場合がある。

時期	検討等の内容	協議会等
R7.2.21	運賃の有料化について(付議)	市議会協議会
R7.3.4	運賃の有料化について(協議)	地域公共交通協議会
R7.3～10	運賃の有料化に係る具体案の検討	地域公共交通協議会担当者部会等
R7.7	運賃の有料化に係る利用者アンケート調査の実施	グリーン利用者
R7.10	運賃の金額に係る協議	運賃分科会(協議運賃とする場合)
R7.10	運賃の支払方法に係る協議(付議)	地域公共交通協議会(市議会協議会)
R7.11～	運賃の有料化に係る調整・協議、各種届出・申請	関係機関
R8～R9	運賃の有料化の開始	

3. 参考資料 「1. グルーン運賃の有料化に向けた課題と考え方(まとめ)」の補足資料

(1) グルーンの運行開始時における運賃の考え方

グルーンの運行開始時においては、以下の考え方に基づいて運賃を無料とした経緯がある。

公共交通のきっかけづくりや人流増による地域活性化のため、暫定的に(当面の間)無料で運行します。



今後の協議会での結論に基づいて、路線の見直しや運賃について対応します。

(2) グルーン運賃の有料化に向けた課題

令和6年10月の市公共交通協議会で示した3つの主な課題は以下のとおり。

【図1 グルーン運賃の有料化に向けた3つの主な課題(協議会資料より抜粋)】

【主な課題①】

運行開始当初の運賃を無料とする考え方を果たすことができたかの検証が必要

【主な課題②】

財政負担の抑制を図ることが必要

【主な課題③】

・受益者負担の観点からすると、利用者に一定の負担を求めることが適当

(3. 参考資料)

【参考：グルーンの運行概要】

①運行開始時期

令和4年10月

②運行形態

- ・乗車定員29人の**小型電気バス6台**を導入
- ・6路線で土・日・祝日に関係なく365日運行

路線名	便数	運行時間帯
常滑北部・市役所線	13便	8:00～18:54
常滑北部・大野線	4便	6:25～7:40、19:05～20:22
常滑中部・市役所線	50便	6:45～21:00
ポートレースとこなめ周遊線	19便	9:12～20:45
常滑南部・上野間線	17便	6:40～20:43
常滑南部・武豊線	15便	7:00～19:50

③運賃

無料(当面の間)

④運行経費等

- ・知多乗合(株)に運行委託
- ・令和6年度の**運行委託費**は当初予算で**約2億4千万円**

【図2 グルーンの路線図(「常滑市地域公共交通計画」より)】



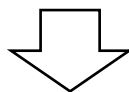
(3. 参考資料)

【参考：グルーンの位置づけの見直し】

コミュニティバスグルーン(以下「グルーン」という。)については、以下のとおりの位置づけの見直しを行い、令和7年4月から実施することとしている。

〈現在の位置づけ：令和4年10月〜〉

- バスの形態：ボートレースファンバス
- 所管：ボートレース事業局
- 予算：ボートレース事業会計
- コンセプト：「本場」「モーヴィとこなめ」「グルーンとこなめ」への来場者の増加及び利用促進を図るためのファンバスであり、市街地ルート等を設け、市民の利便性を図り地域への貢献を行う。



〈令和7年4月からの位置づけ〉

- バスの形態：ボートレースファンバス機能を併せ持ち、市の観光促進にも寄与するコミュニティバス(注1)
- 所管：市民協働課
- 予算：一般会計(「ボートレースまちづくり基金」を充てる。)
- コンセプト：
 - ・「コミュニティバス」機能：日常生活を支える生活圈交通として必要な移動を確保
 - ・「ファンバス」機能：ボートレースファンを集客するための移動手段の確保
 - ・「観光促進」機能：「まち」の活性化、魅力・価値を向上

(注1)コミュニティバスとは、交通空白地(注2)・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、運行するバスのこと。

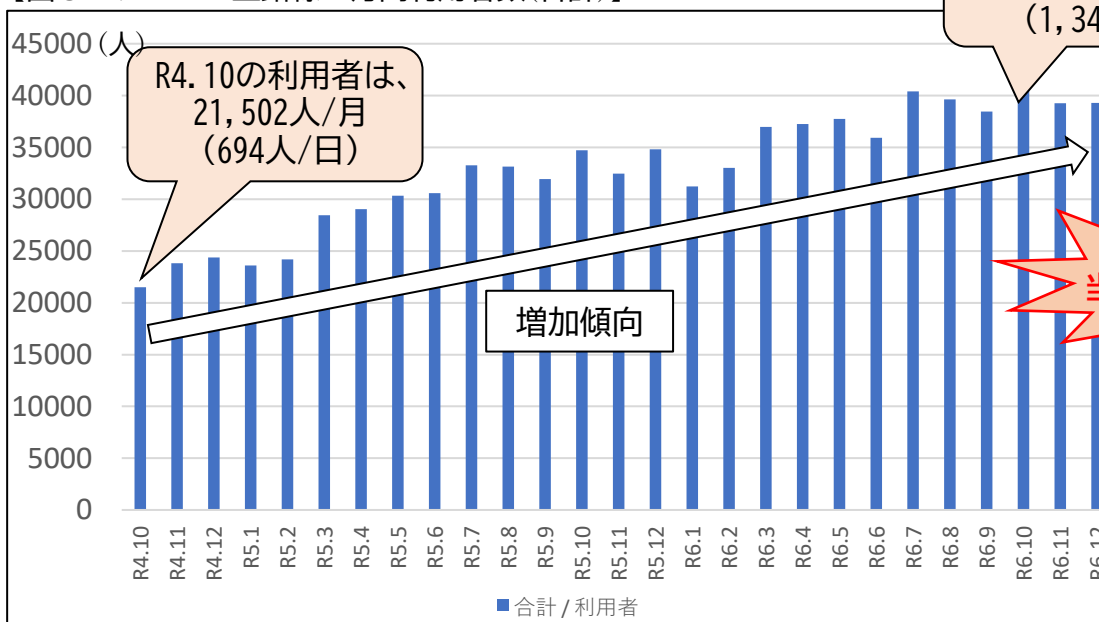
(注2)交通空白地とは、駅は半径800m、バス停は半径300mを徒歩圏としたとき、徒歩圏内にバス停や駅がない集落のこと。

(3. 参考資料)

(3) 運行開始以降の利用状況(主な課題①の検証データ)

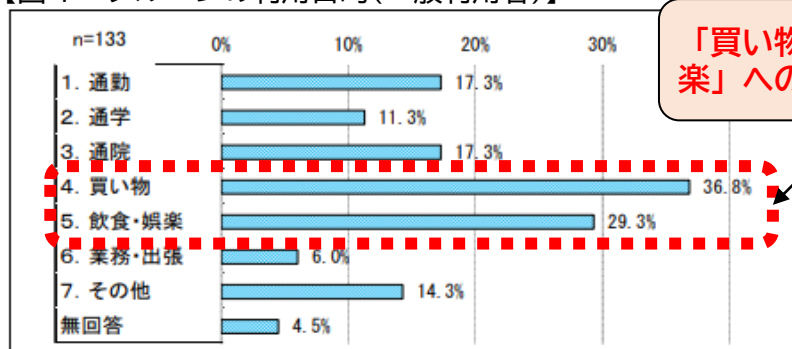
①利用者数

【図3 グリーン全路線の月間利用者数(合計)】

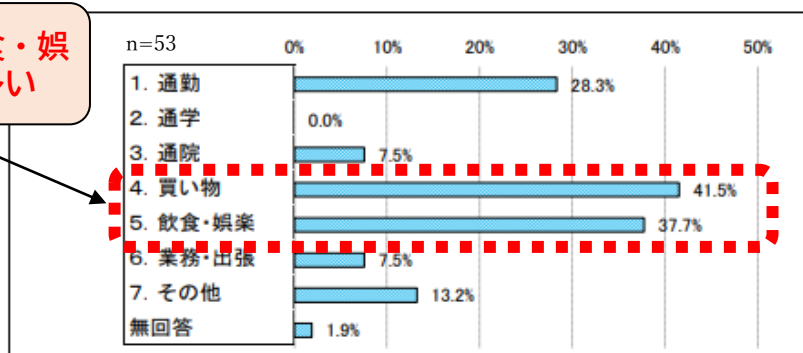


②-1 利用目的(1)

【図4 グリーンの利用目的(一般利用者)】



【図5 グリーンの利用目的(空港従業員)】



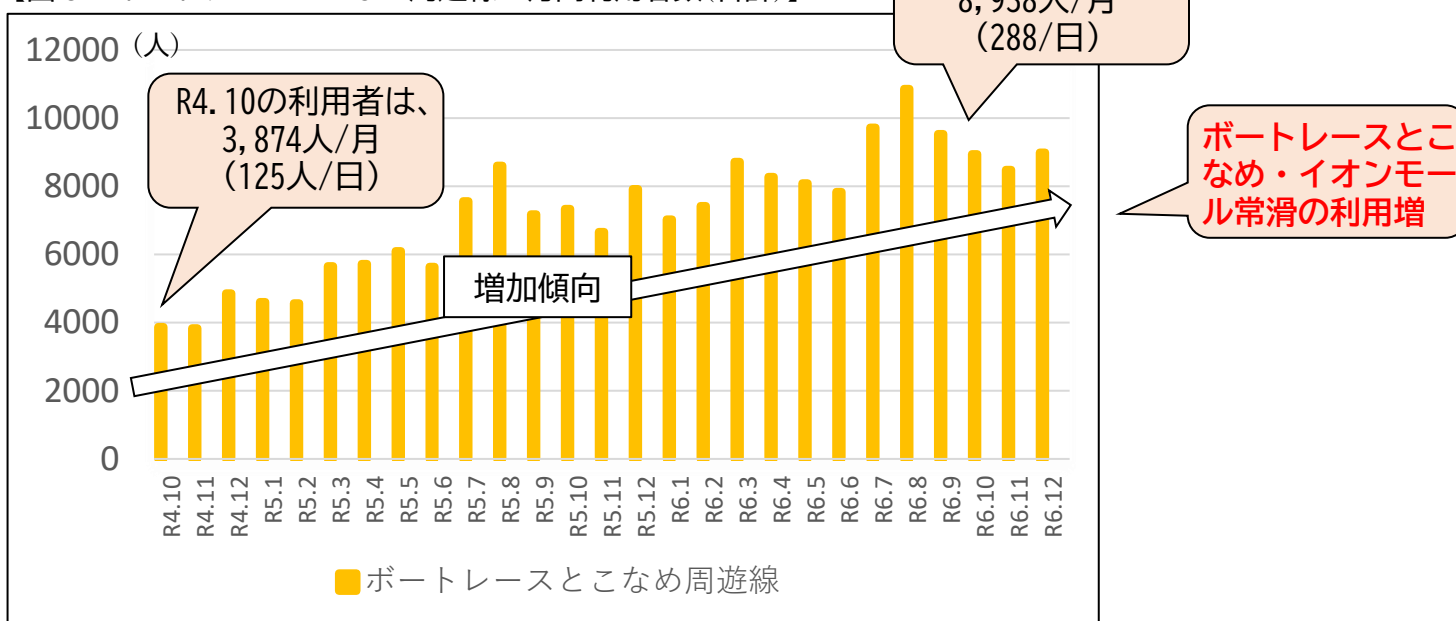
(常滑市地域公共交通計画【調査編】利用者アンケート調査より)

(常滑市地域公共交通計画【調査編】空港従業員アンケート調査より)

(3. 参考資料)

②-2 利用目的(2)

【図6 ボートレースとこなめ周遊線の月間利用者数(合計)】



【「2(1) 運行開始以降の利用状況等について」のまとめ】

①利用者数：当初の1.9倍に増加

②-1利用目的(1)：買い物や飲食・娯楽の利用が多い

②-2利用目的(2)：ボートレースとこなめ・イオンモール常滑の利用が増加

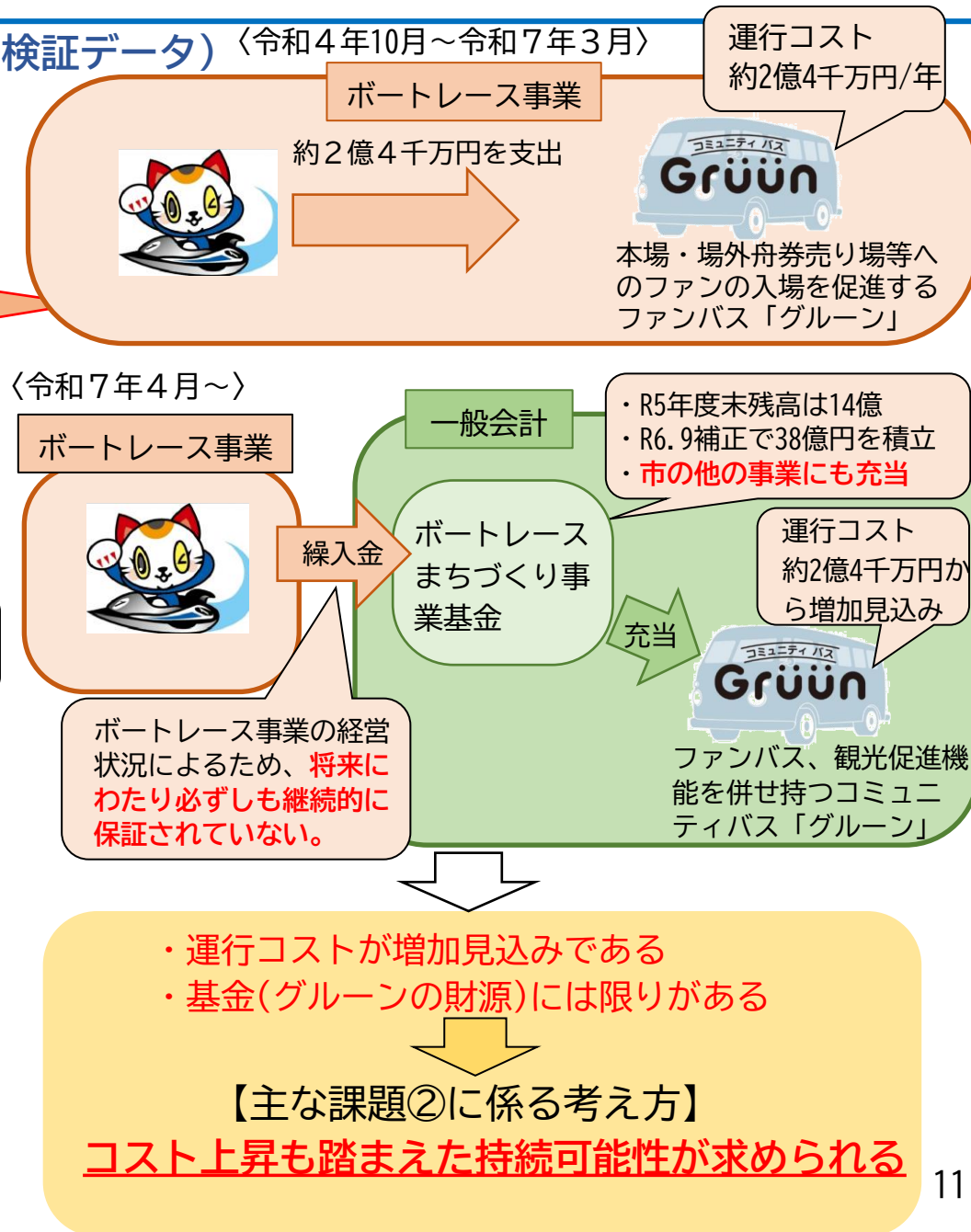
【主な課題①に係る考え方】

運行開始以降の2年で「公共交通のきっかけづくりや人流増による地域活性化」に一定の役割を果たすとともに定着しており、運行開始当初の目的を概ね達成

(3. 参考資料)

(4) 運行コストと財源の状況(主な課題②の検証データ) 〈令和4年10月～令和7年3月〉

【図7 グルーンの運行コストのイメージ】

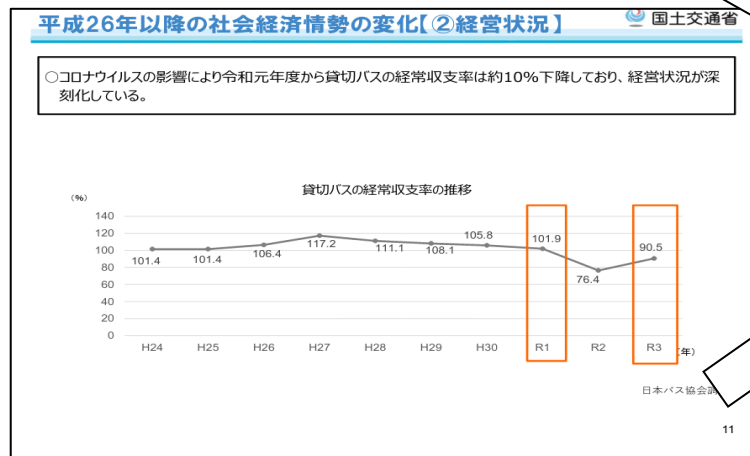
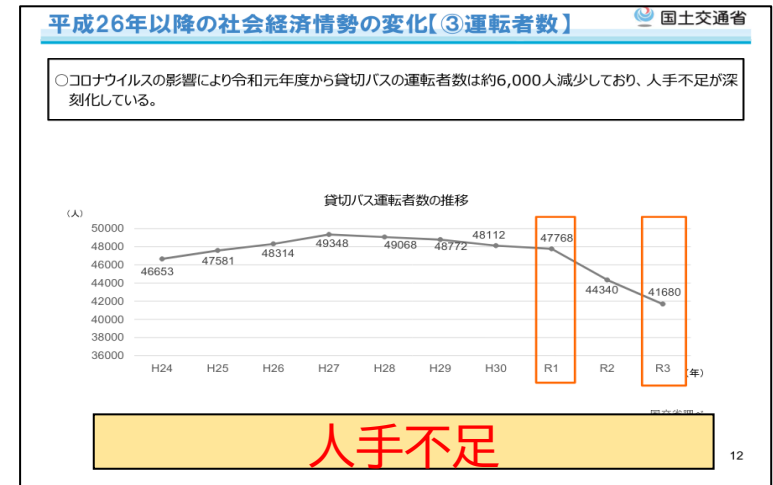
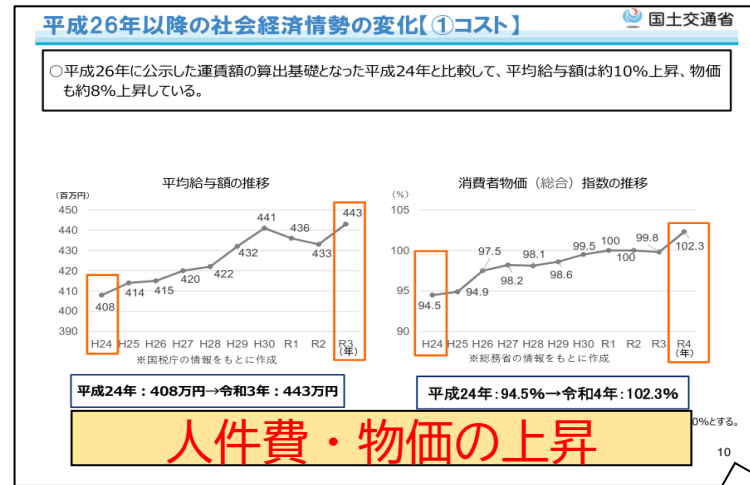


(3. 参考資料)

【参考：グリーン運行コストの増加】

グリーンの運行コストの積算の基礎となっている国の公示価格(下限額)が引き上げられたことに伴い、**約2億4千万円(令和6年度)の運行コスト(委託費)から、令和7年度は増加する見込み**である。(注)

【図8 R5.9国土交通省四国運輸局 自動車交通部旅客課「貸切バスの運賃・料金の見直しについて」より抜粋】



国「深刻な運転者不足の解消や、良質な運転者の継続的な確保等を通じた安心・安全の確保に向けて、貸切バス事業者の収入基盤を改善することの必要性が高まっている。

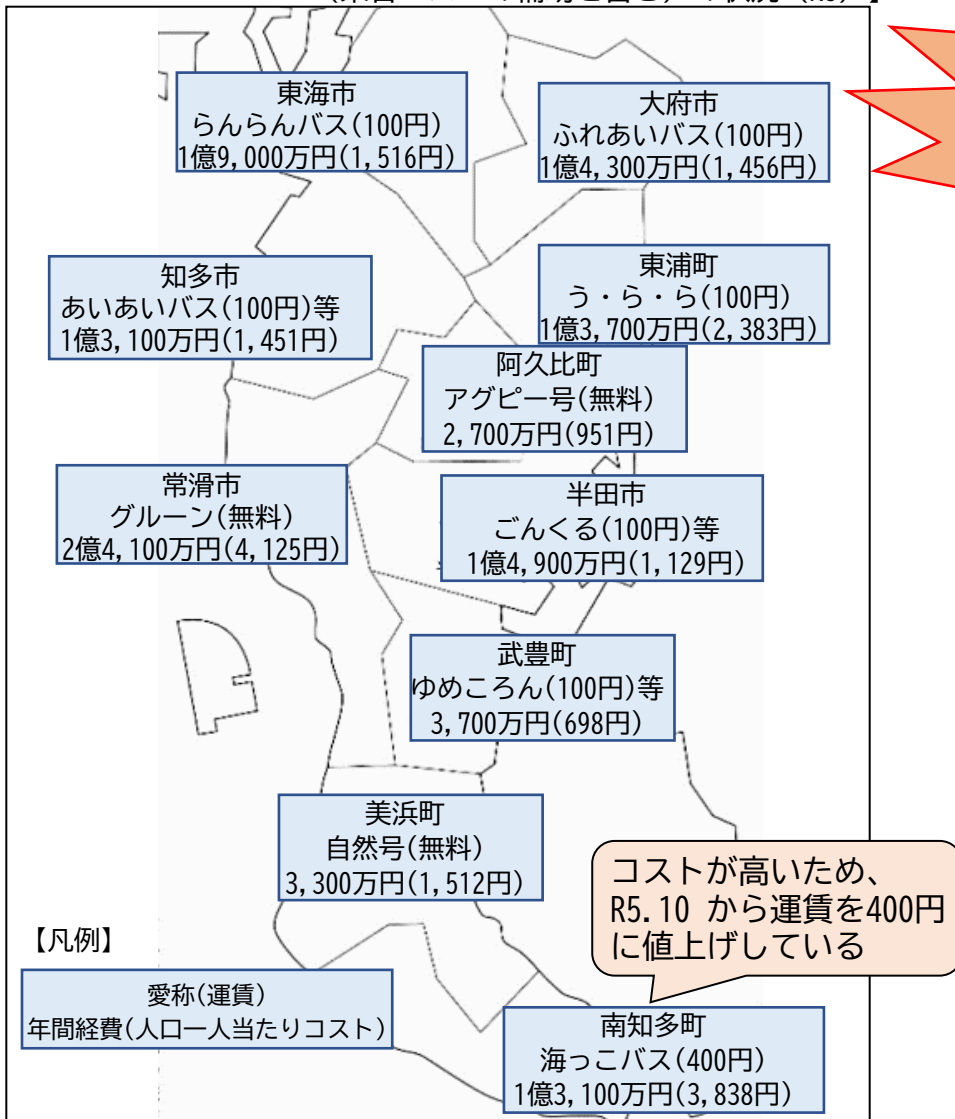
下限額約30%引き上げ

(注) グリーンの運行コスト(委託費)は、国の公示価格(下限額)を踏まえ、運行事業者が設定している価格で積算している。

(3. 参考資料)

(5) 運行コストと市民の負担(主な課題③の検証データ)

【図9 知多5市5町のコミュニティバスの運賃・運行コスト
(乗合バスへの補助を含む)の状況(R5)】



6台分の運行コスト
年間約2億4千万円は
5市5町の中で最高額

運賃が無料なのは
5市5町では
1市2町のみ

人口一人当たりの
コストが最も高い

グリーンの運行には、利用しない市民にも多くの負担がかかる

グリーンの受益者である利用者に負担を求めることも必要

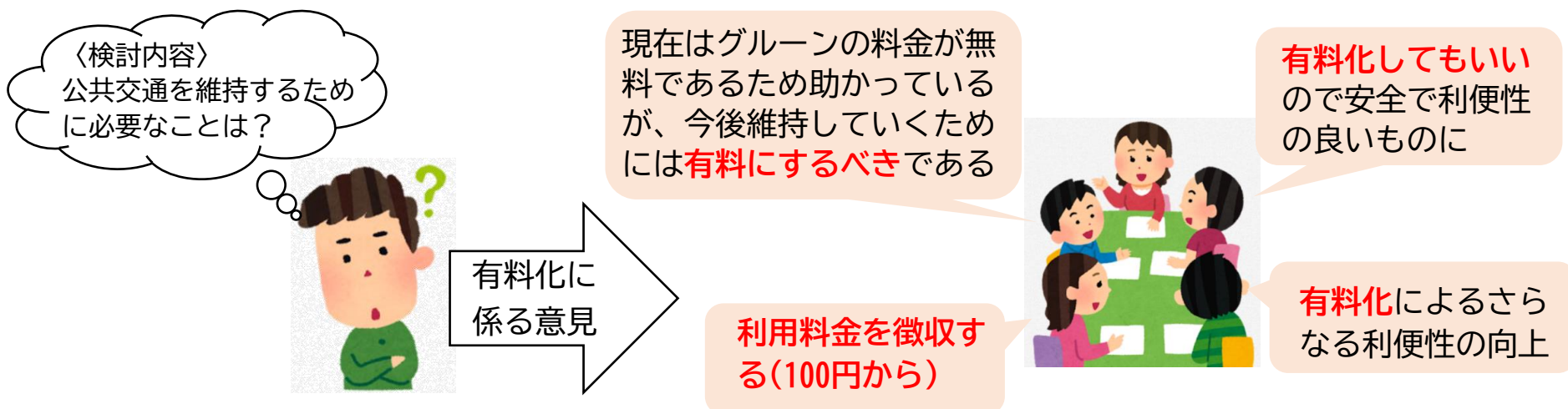
【主な課題③に係る考え方】
公平性確保の観点から受益者負担が求められる

※上図は、愛知県が調査した「県内市町村における自主運行バス等の運行状況(令和5年5月現在)」から、「市町村が主体となって乗合事業者等に運行を委託しているもの」、「市町村が自らの有償運行を行っているもの」及び「市町村が無償で運行を行っているもの」の運行経費及び「乗合バス事業者の営業路線に対して市町村が補助しているもの」の補助額を本市において合計したものと並びに当該合計額から国費等を除いた実負担額を、令和5年1月1日時点の住民基本台帳人口で除して作成したものである。

(3. 参考資料)

【参考：ワークショップの意見】

常滑市地域公共交通計画策定にあたり開催した地区ワークショップ[※](2023年6月10日、4 中学校区からの参加希望者等合計23名が参加)での有料化に係る主な意見は以下のとおり。



(常滑市地域公共交通計画【調査編】「5-2 地区ワークショップ」より抜粋)

※市民アンケートでの参加希望者や推薦者からランダムに選出した参加者により、以下のテーマで意見交換を行ったもの
テーマ① みんなが外出で困っていることを考えよう！
テーマ② 公共交通を維持するためにできることを考えよう！