

## 1 アンケート調査の背景・目的

- グルーンは運行開始して以来無料で運行しており、**有料化に伴う初めての料金設定となるため、運賃体系や減免の在り方について市民・利用者の意向を幅広く把握する必要がある**  
※住民説明会での意向把握の場合、意向を把握できる方が参加者に限られることや、参加者に大きな責任がのしかかることから、説明会形式は望ましくない
- アンケート調査結果については、運賃体系や減免の在り方を検討する際の基礎資料とする  
※運賃有料化の背景はp3、p4を参照

## 2 調査概要

- 回答期間：2025年8月1日～2025年8月15日
- 配布方法：回答フォームにアクセス可能な二次元コードを市広報8月号に掲載及びアンケート依頼チラシを各戸配布。「市公式LINE」による周知。グルーン車内に掲出。
- 回答方法：WEB回答  
FAX・紙による回答（別集計とする）  
※青海公民館、市民交流センター、中央公民館、南陵公民館に回収ボックスを設置。
- 調査対象：常滑市民等

# 運賃有料化に関するアンケート調査について

## 3 調査内容

調査項目	内容（案）	意図、考え方等
グルーンの利用有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日常的に（週1以上）利用している</li> <li>・ たまに（週1未満）利用している</li> <li>・ 利用したことが無い</li> </ul>	利用有無によって考え方に違いがあるかどうかを確認するために把握
運賃体系 ※p5参照	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対キロ区間制</li> <li>・ 特殊区間制</li> <li>・ 均一制</li> <li>・ 地帯制</li> </ul>	市民・利用者にとってどの運賃体系がわかりやすく受け入れられやすいのかを把握
具体的な金額	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安くお得だと感じる運賃</li> <li>・ 利用してもいいが少し高いと感じる運賃</li> <li>・ これ以上高いと利用できないと感じる運賃</li> </ul>	単に具体的な金額を聞くと安い金額が選ばれるのは当然であるため、複数の視点から妥当な金額を選んでもらいPSM分析を行うことで、サービス水準を考慮した運賃設定を行う ※PSM分析についてはp6参照
減免の範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者（65歳以上or75歳以上）</li> <li>・ 障がい者（手帳所持者）</li> <li>・ 未就学児</li> <li>・ 運転免許返納者</li> </ul>	市民・利用者が感じる減免が必要な範囲（対象者）はどこかを把握
支払方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現金</li> <li>・ キャッシュレス決済（交通系IC等）</li> </ul>	市民・利用者にとって利用しやすい・受け入れられやすい支払い方法を把握
属性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年齢、職業、居住地等</li> </ul>	クロス集計に活用

## 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。

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

### 【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



※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

全体の利用者数が1.9倍に増加  
R6.10 41,661人/月



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 ポートレース・イオンの利用増

ポ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

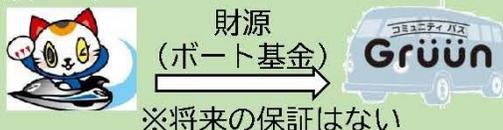


※参考資料 P11・12参照

### 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



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



## (1. グルーン運賃の有料化に向けた課題と考え方(まとめ))

【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

# 参考資料～運賃設定の形態～

## 1 バスの運賃設定の形態について

制定形態の種類	概要	特徴	地域別の適用基準
対キロ区間制	基準賃率に基づきキロ程に応じた上限額を区界停留所ごとに設定する形態。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行経費を支払運賃額に反映</li> </ul>	都市郊外 地方
特殊区間制	区間を概ね2km以上で等間隔に設定し、利用した区間の数ごとに運賃が加算される形態。 <b>【例】</b> A→B 1区 200円 B→D 1区 200円 A→D 2区 230円 A→G 3区 260円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行経費を支払運賃額に一定程度反映</li> <li>・わかりやすい</li> </ul>	都市内 都市郊外
均一制	一定エリア内の停留所間は均一額とする形態。 <b>【例】</b> ○○市内：200円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・わかりやすい</li> </ul>	都市内
地帯制	均一エリアを複数設定し、エリアをまたぐ場合に運賃が加算される形態。 <b>【例】</b> 1地帯 180円 2地帯 200円 3地帯 220円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行経費を支払運賃額に一定程度反映</li> <li>・わかりやすい</li> </ul>	都市内

※出典：乗合バス運賃制度について（近畿バス団体協議会 2023年3月）

## 1 PSM分析とは

- Price Sensitivity Measurementの略で、価格感度測定のこと
- サービス・商品の適正価格を検討したいときに特に用いる統計分析手法の1つで、以下の4つの質問をし結果を分析する
  - ① これ以上安いとサービスに不安を感じる運賃
  - ② 安くお得だと感じる運賃
  - ③ 利用してもいいが少し高いと感じる運賃
  - ④ これ以上高いと利用できないと感じる運賃

※今回は3つの運賃に関する線と2つの交点（妥協価格・最高価格）から幅を算出する

## 2 分析イメージ

- グラフの交点から「最低品質保証価格」「妥協価格」「理想価格」「最高価格」を算出し、許容可能価格帯の範囲で価格を検討する

（例）右のグラフの場合、許容範囲価格帯は210円～240円でこの範囲内で運賃を設定することが妥当である

