

運賃制度について

1. 運賃制度の見直しについて

○乗車距離に応じた運賃（対キロ制度等）

| | |
|----------|--|
| 期待される効果 | ・乗車距離に応じた利用者負担による、短距離利用者の負担軽減 |
| 実施における課題 | ・長距離利用者の負担増のおそれ ・乗車時の IC カード読取機や整理券発行機、運賃表示機の設置費、システム改修費の負担 ・古い車両の電源容量不足による機器設置の制約 |
| その他 | ・営業キロが約 9 km と比較的短い環状路線において、内・外回りによる料金差が生じる ・路面電車開業以来、均一制を続けており、利用者に浸透している |

○短区間 100 円運賃・都心部 100 円運賃

| | |
|----------|---|
| 期待される効果 | ・短距離利用者の負担軽減 ・近隣での買い物客など、新たな需要の発掘 |
| 実施における課題 | ・乗車時の IC カード読取機や整理券発行機の設置費、システム改修費の負担 ・古い車両の電源容量不足による機器設置の制約 |
| その他 | ・周回乗車への対応や、運転手の確認による運行遅延の懸念 |

○IC カード運賃の差別化

| | |
|----------|---|
| 期待される効果 | ・乗車距離や停留場、利用頻度などに関わらず、幅広い利用者の負担軽減が図られる ・IC カードの利用促進により、スムーズな降車が可能となる |
| 実施における課題 | ・二重の運賃設定によるシステム改修費の負担 ・路面電車単独実施による市内の他の公共交通機関との制度の整合性 |
| その他 | ・既に IC カードの運賃優遇制度有り（SAPICA ポイント） ・首都圏の JR や大手鉄道事業者などで実施している 1 円単位の運賃は、消費税 8 %増税時に正確に増税分を転嫁する趣旨で認められたもの |

上記の運賃制度の見直しについては、期待される効果はあるものの、現在の状況や課題を踏まえると、現段階では実施することが難しい。

2. 現行制度におけるサービスアップについて

○通勤定期券の割引率見直し

【現状】

通勤定期券の割引率：26%（消費税 8 %改定前：28%）

- ・他都市と比べ通勤定期券の割引率が低い ※前回改定：平成 2 年【25%⇒28%】
- ・定期券を利用していない通勤利用者が多い

【割引率】

- ・通勤定期券の割引率 33%を想定

現行：SAPICA 24 日利用相当/月 ⇒ 33%：SAPICA 22 日利用相当/月

例) 通勤 1 か月定期券

現行：7,550 円 ⇒ 改定後：8,640 円（普通運賃 170 円→200 円と想定した場合）
⇒ 改定後：8,040 円（さらに割引率を 33%と想定した場合）

利用者メリット

- 値上げによる負担増の軽減
- 定期券利用による利便性向上

事業者メリット

- 固定客の確保
- 安定的な収入の確保

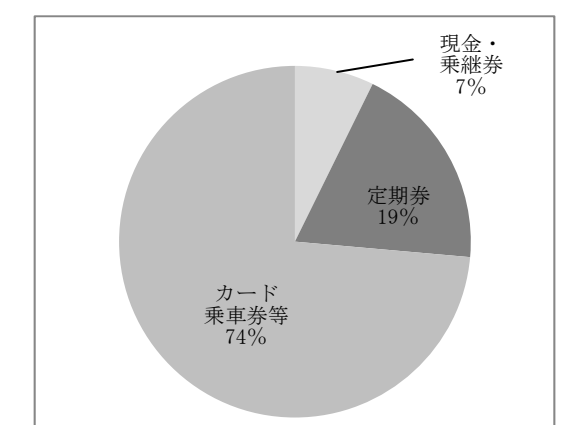
現在の状況や利用者・事業者双方のメリット、運賃改定の実施を想定した収支見通しを踏まえると、運賃改定と合わせて割引率を見直すことが適当と考える。

《参考》

他都市比較（定期券割引率）

| | 通勤 | 通学 |
|------|-----------|-----------|
| 札幌 | 26.0% | 48.5% |
| 函館 | 29.8%（平均） | 41.5%（平均） |
| 東京 | 29.0% | 43.2% |
| 熊本 | 40.0% | 50.0% |
| 鹿児島 | 34.1% | 52.9% |
| 他市平均 | 33.2% | 46.9% |

通勤利用者の使用乗車券



※平成 25 年度利用実態調査