

平成27年度

女川町地域公共交通調査事業等業務委託

## 有料化に向けた料金体系の考え方について

平成28年2月18日

女 川 町

---



－ 目 次 －

---

<b>1. 有料化の考え方について</b> .....	<b>1</b>
1-1 有料化の考え方について .....	1
1-2 新多目的交通システム“シーパル号”（デマンド交通）の運行概要 .....	2
1-3 地域公共交通に係る財政負担状況 .....	5
<b>2. 料金体系の検討</b> .....	<b>6</b>
2-1 料金体系の種類 .....	6
2-2 アンケート調査等に基づく住民の支払意思額 .....	7
2-3 周辺自治体における料金体系の状況 .....	16
<b>3. 料金の検討案</b> .....	<b>17</b>

---

# 1. 有料化の考え方について

---

## 1-1 有料化の考え方について

---

本町は震災後、復興のトップランナーとしてまちづくりや高台移転整備事業、復興公営住宅の整備等を進めてきた。平成 28 年度から「本格復興期」を迎え、利用者負担による持続的なサービス提供に切り替え、次のステージに進むことで、町民のさらなる自立再建を促していくことが期待される。

現行の町民バスについては、4 路線を定時定路線で 1 日 3 往復、無料で運行している。一方、震災前に運行していた新多目的交通システム“シーパル号”（デマンド交通）では、時間固定のドア to ドアで 1 日 6 往復以上を運行し、運賃はエリア内 100 円、エリア間の利用は 300 円となっていた。現行の町民バスは震災前のシーパル号に比べてサービス水準は決して高いとは言えない。

こうした中で、料金体系を検討するにあたって、まずは、震災前のサービス水準や料金体系との関係を整理する必要がある。

その上で、今後の町民バスを“震災前のサービス水準と同等”にすべきか、“必要最低限のサービスを確保”するか、もしくは“より高いサービス水準を実現”するか検討していく。

ここで、町としては、復興の観点から震災前の生活水準以上の町を目指しており、前述したとおり、復興のトップランナーとしてこれまでまちづくりを進めてきている。ただし、一方で復興に向けてはまだまだ道半ばであり、町民の中には自立再建ができない人もいる状況である。また、平成 27 年 12 月 23 日に駅前のプロムナード周辺の商業エリアがオープンしたばかりで、まさにこれからまちなかに賑わいを創出していかなければならない。

## 1-2 新多目的交通システム“シーパル号”（デマンド交通）の運行概要

平成 23 年 3 月の東日本大震災以前の女川町には、地域公共交通として新多目的交通システム“シーパル号”（デマンド交通）が有料で運行されていた。ここでは、シーパル号の運行状況について、整理する。

表 新多目的交通システム“シーパル号”の運行概要

導入の経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通弱者の移動手段の確保</li> <li>平成 18 年 9 月末五部浦地区を運行する町内完結路線の路線バスが撤退 予てから一部半島部においては、バス停までの距離や急峻な地形を理由に利便性の高い公共交通システムのニーズあり</li> <li>高齢化の益々の進展を勘案し、外出支援や社会参加の推進等による生活自立度の向上</li> <li>商店街の活性化</li> <li>まちなか地区までのアクセス性向上を図る外出支援による商店街の活性化</li> </ul>
運行期間	平成 18 年 9 月 25 日～平成 23 年 11 月解散 (平成 23 年 3 月 12 日～運行休止)
運行形態	デマンド交通 時間固定・路線非固定型のドア to ドアサービス
運行エリア	町内全域を対象に、北浦エリア、五部浦エリア、まちなかエリアの 3 エリアに分割
運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行時間帯：平日 6：45～18：53</li> <li>五部浦線は土・日・祝日も運行</li> </ul>
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>女川町民の 60 歳以上または障害者で乗合利用可能な方</li> <li>五部浦線については、全町民（路線バス廃止のため）</li> <li>利用には事前登録が必要（電話で氏名・住所・電話番号を伝える）</li> </ul>
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>事前予約制（まちなか線は運行 30 分前まで。北浦線・五部浦線は 45 分前までに予約）</li> <li>電話受付</li> </ul>
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>同一エリア内の利用：大人 100 円/回</li> <li>エリア間の利用：大人 300 円/回</li> <li>支払は乗車時に乗車券にて行う。</li> <li>乗車券は回数券（11 枚綴り）で販売</li> </ul>

財政負担

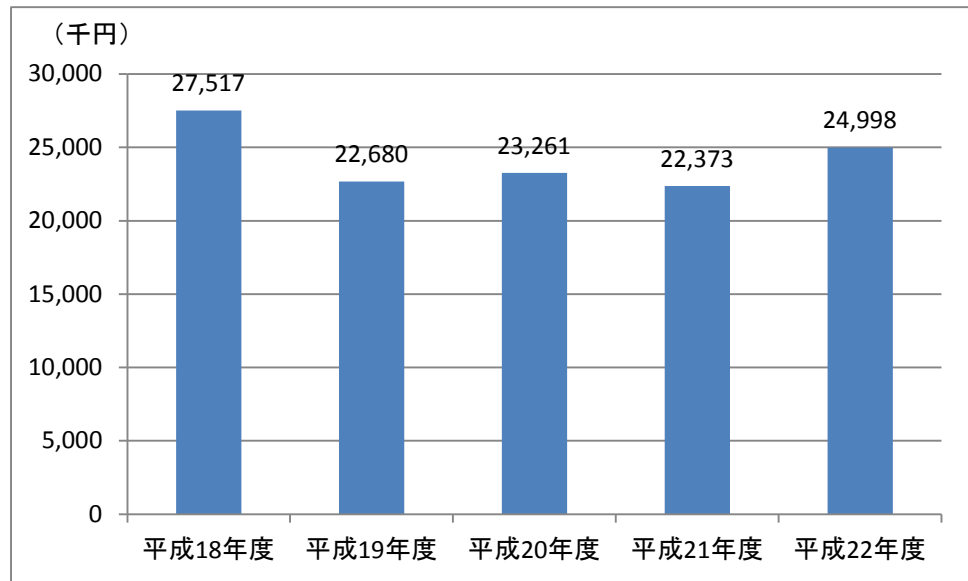


図 シーパル号の財政負担額の推移

利用者数

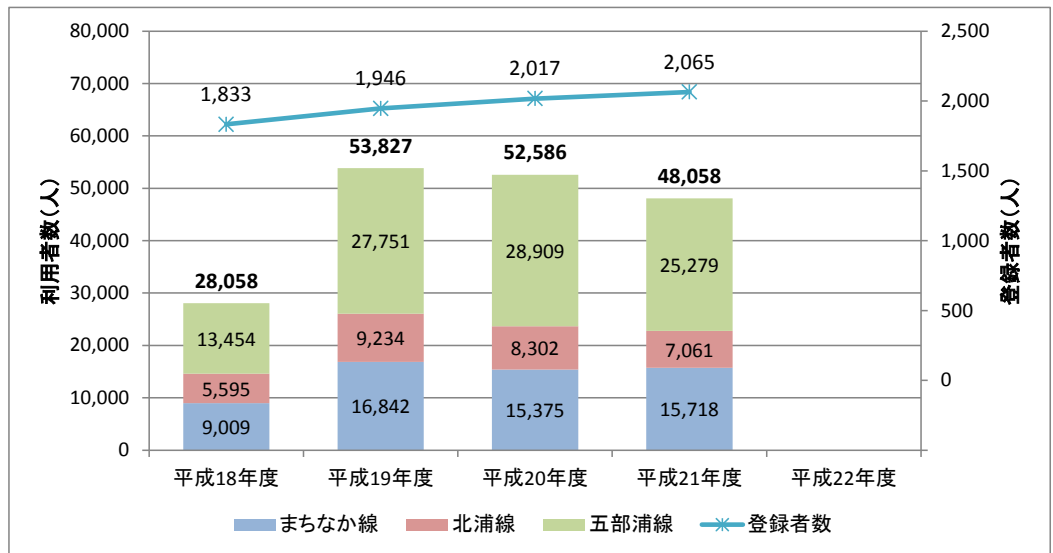
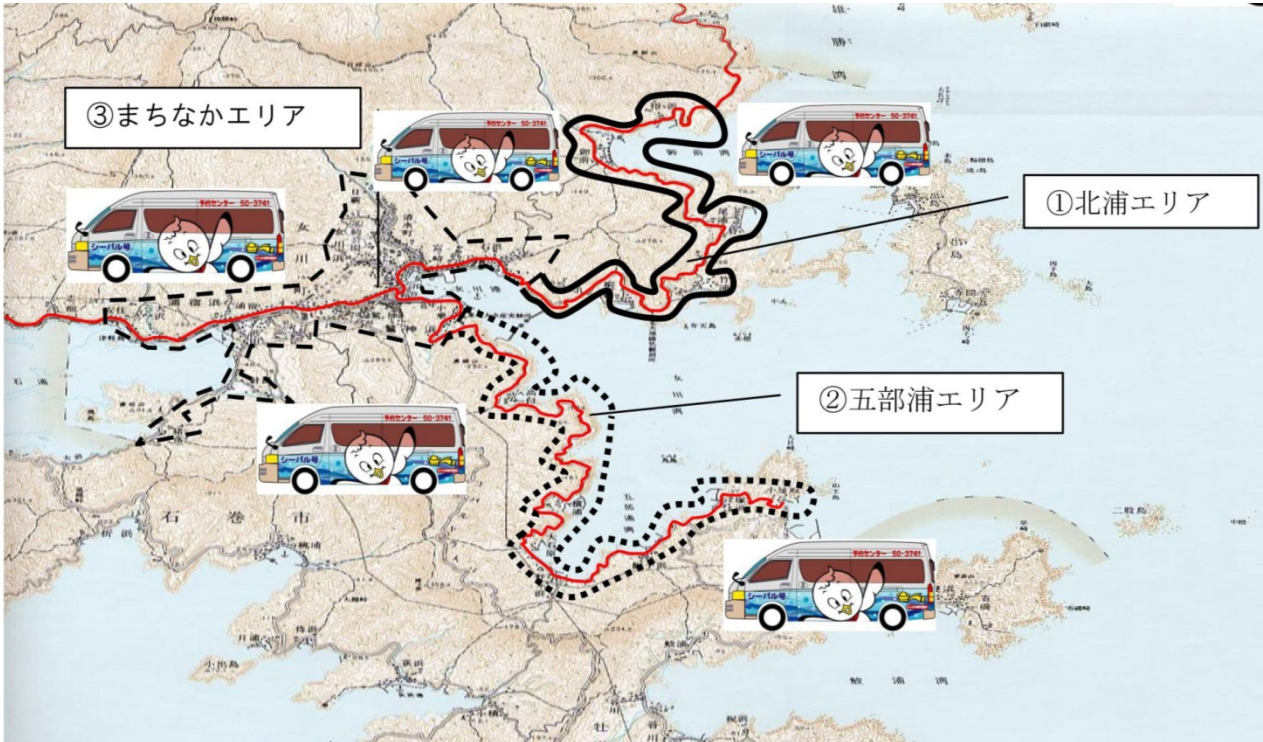


図 シーパル号の利用実績の推移



参考 シーパール号の運行エリア

時刻表 (平日ダイヤ)

北浦線		五部浦線		まちなか線	
上り	下り	上り	下り	上り	下り
		6:45 高白発	JR 連絡 (小中貸切)	※ 10/2 から運行開始	
			(女川駅発) 7:32		
8:10	1 保貸切	8:05	保小中貸切		
8:50	9:25	8:45	9:30	9:00	9:30
10:00	10:35	10:15	11:00	10:00	10:30
11:10	—	11:45	—	11:00	11:30
—	13:00	—	(1小発) 13:00	13:00	13:30
13:35	14:10	13:45	(1小発) 14:30	14:00	14:30
14:45	15:20	15:15	(1保発) 16:00	15:00	15:30
1 保貸切	16:00	16:50	—	※ 10/2 から運行開始	
		JR 連絡	(女川駅発) 17:50		
		JR 連絡	四中発貸切 18:40頃 (女川駅発) 18:53		

(休日ダイヤ (土・日・祝祭日))

※五部浦線のみ運行 10/1～

五部浦線	
上り	下り
6:45	(JR 連絡)
8:05	(保育所・混乗)
(8:30)	9:45
10:30	—
—	13:00
13:45	15:00
15:45	(1保発・混乗) 16:00
(JR 連絡)	17:50

※ 上り 8:05、下り 16:00 便は、土曜日のみの運行。  
 ※ 上り 8:30 は、日・祝祭日運行。  
 ※ 上り終点、下り起点は全て女川駅 (海の駅シーパール女川経由) です。

- ※ この時刻表は、一応の目安としてください。各時刻とも最初の旅客の乗車時間を示します。予約のないときは、運休となります。
- ※ 朝夕は、基本的に学童を優先させていただき運行しますのでご協力願います。
- ※ 「上り」は周辺部から町中心部方面へ、「下り」は町中心部から周辺部方面へ向かう車両です。
- ※ まちなか線及び北浦線 (保育所送迎除く) は、平日のみの運行となります。
- ※ 1月1日から1月3日までの3日間は、全ての路線について運休となります。



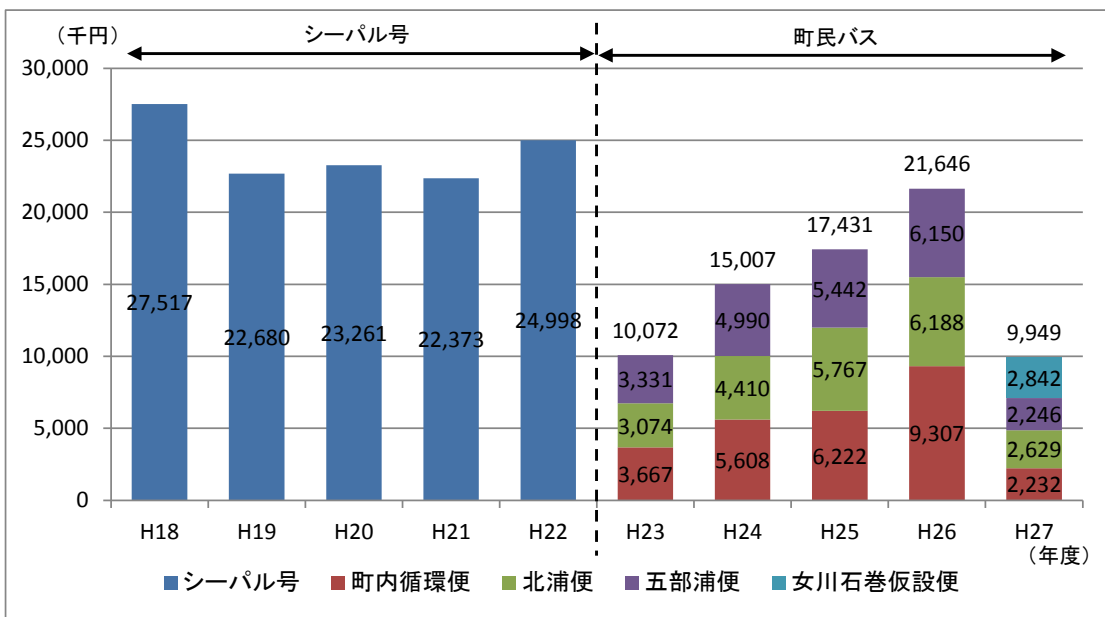
参考 シーパール号の運行ダイヤ

### 1-3 地域公共交通に係る財政負担状況

新多目的交通システム“シーパル号”から町民バスまでの女川町の地域公共交通に係る財政負担状況について整理する。

○シーパル号運行時には、導入初年度である平成18年度を除き、23～25百万円の財政負担をしている。

○町民バスでは、年々増加傾向にある中で、平成26年度では21.6百万円の運行経費がかかっている。

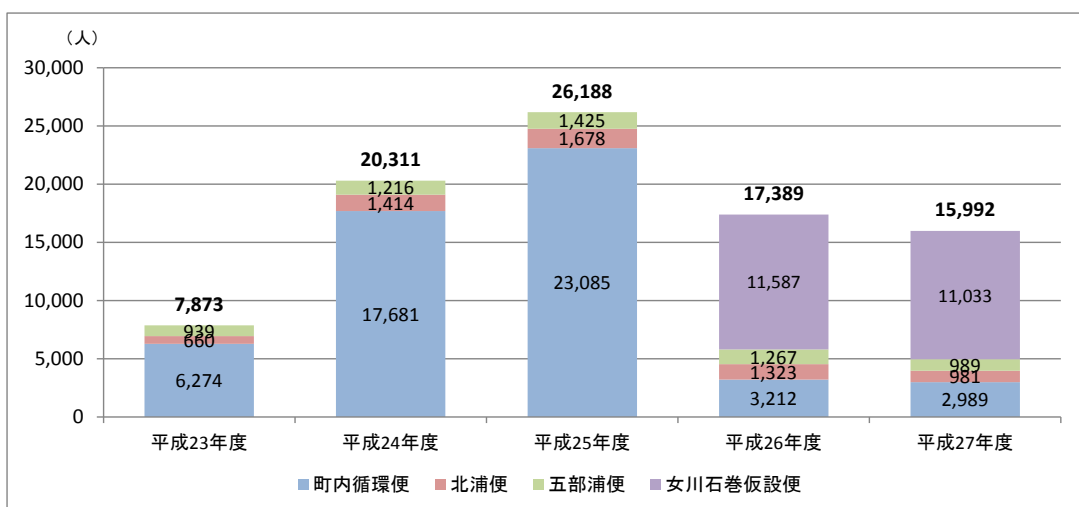


※平成22年度までは運行委託費、平成23年度以降は運行経費

※平成27年度は平成27年4月～8月

資料：女川町資料

図 女川町の地域公共交通に係る財政負担状況



※平成26年度は平成26年9月～平成27年3月、平成27年度は平成27年4月～8月

資料：女川町資料

図 町民バスの利用実績



## 2. 料金体系の検討

### 2-1 料金体系の種類

バスの運賃体系には、一般に、「対距離制」、「区域運賃制」、「均一運賃制」があり、それぞれの特徴は以下に示すとおりである。

表 運賃体系の整理

	対距離運賃制	区域運賃制	均一運賃制
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗車距離に応じて、運賃が変動する</li> <li>ミヤコーバスやJRと同じ運賃制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心部や駅など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（対距離制と均一運賃制の中間の位置付け）</li> <li>シーパル号での実績あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>時間、距離に関係なく、1回乗車当たりの運賃を設定</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者に対して応分の負担を求めることが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者に応分の負担を求めつつも、高額運賃とならないよう運賃を抑えることが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者にとってわかりやすく、利用促進に期待できる</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗車距離が長い場合、運賃が高くなり、利用離れが進むこともある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>区域の境目や中心部と郊外部との間で、地域間格差が生じる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>低額料金を設定した場合、経常収支が膨らむことが懸念される</li> </ul>
女川町における適合性	<ul style="list-style-type: none"> <li>受益者負担の考えに基づいた運賃制であるが、震災前のシーパル号の上限運賃300円を超える運賃となる可能性があり、町民の合意形成が困難である懸念がある。</li> <li>料金がわかりづらく、支払いが手間となる。また、運営側としては料金の収受漏れの懸念もある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>区域の境目で乗車した場合、短い距離で運賃が上がるなど、区域設定が困難な面もあるが、震災前のシーパル号での実績もあり、町民の合意が得やすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>わかりやすい運賃設定が可能。</li> <li>アンケート等の結果によると、町民の多くが望む運賃体系であり、合意が得やすい。</li> <li>地域間格差も生じない。</li> <li>財政負担額が膨らむ懸念がある。</li> </ul>

## 2-2 アンケート調査等に基づく住民の支払意思額

平成 25 年度女川町地域公共交通ネットワーク計画策定業務委託、平成 26 年度女川町地域公共交通調査事業等業務委託にて実施した、地域住民アンケート調査及び住民懇談会（平成 25 年度のみ）において、町民バスに対する運賃支払意思額と料金に関する要望等（自由意見）を把握している。

また、本年度のアンケート調査においても同様の項目を把握した。

### 2-2-1 平成 25 年度アンケート調査結果

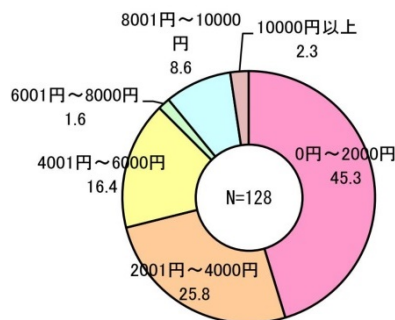
#### 1) 運賃支払意思額

○平成 25 年度アンケートによると、支払意思額はどの外出目的でも月に 0～2,000 円への回答が多い。

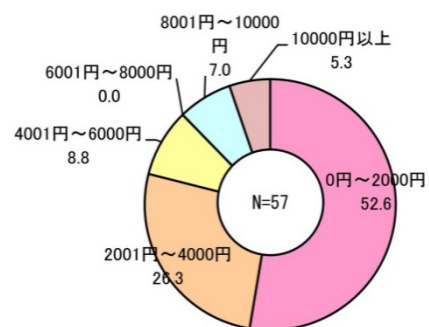
○特に、買い物目的と通院目的は 8 割を超える回答がある。

○また、通勤目的と通学目的では 2,001～4000 円の回答も 3 割程度を占めている。

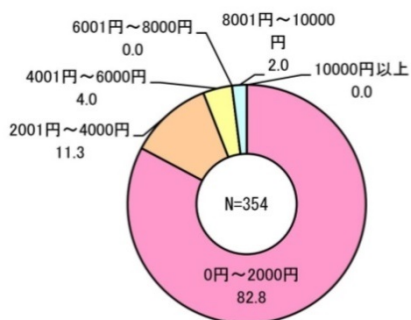
【通勤】



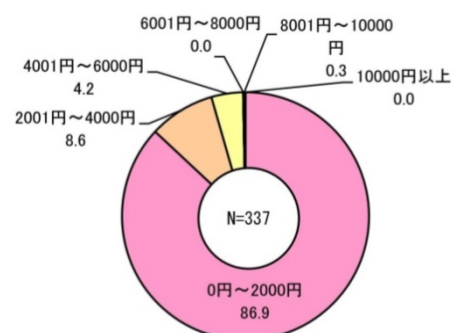
【通学】



【買い物】



【通院】



資料：平成 25 年度女川町地域公共交通ネットワーク計画策定業務委託 報告書  
 図 H25 年度アンケート調査における運賃支払意思額

## 2) 料金に関する要望等

- 平成 25 年度アンケートによると、有料化に対する理解を示している回答は 14 票あり、受益者負担の考え方に基づく有料化や、運行を継続していくための有料化を挙げている。
- 具体的な運賃については、1 回あたり 100 円という回答が 5 票、最大は 300 円（1 票）であった。また、運賃体系に関して、町内限定の均一運賃への回答は 7 票であった。
- また、有料化に対し理解は示すものの、高齢者や子ども、仮設住宅入居者に対して無理のない料金設定を望む声も 4 票挙げられている。

表 H25 年度アンケート調査における料金に関する要望等（自由意見）の分類

要望等		回答数（複数回答）	
有料化への賛同	具体的な運賃の提案	100 円	5 票
		200 円	2 票
		300 円	1 票
	有料化による運行継続		2 票
	赤字にならないような料金設定		1 票
	受益者負担による有料化		3 票
有料化に対する留意点	高齢者や子供にやさしい運賃設定	4 票	
運賃体系のあり方	均一運賃	7 票	
	回数券	1 票	
無料運行の継続		1 票	

表 H25 年度アンケート調査における料金に関する要望等（自由意見）

No.	自由回答
00020	町民バスに乗ったことがないのでよく分かりませんが、不便だという声をよく聞きます。一回あたり、100円でルート関係なく乗りほうだいにすると、気軽に利用できると思います。老人のために町立病院行き、朝一番、あるといいと思います。
00048	いつもお世話様でございます。無料でなく昔のシーパル号のように切符を作り200位も出せば復興のためとか思うと気楽に乗れます。前にもいろいろ書きましたので今後もよろしく願い申し上げます。
00088	料金が高くなく、高齢者や子供にやさしいバスにしてほしい
00090	運賃があまり高くなく、高齢者にやさしい町民バスにしてほしい。
00132	町内は、一律何円としてもらいたい。
00146	私はまだ車を運転できますが、70代になったら運転できなくなり町民バスを利用させていただくようになると思うので町民バスはずっと続けていただきたいと思います。その際、料金を出してもいいと思います。できたら1回100円～200円位。予約なしでバス停から乗れるといいですね。バス停の目印が分かりやすいといいですね。できたら一時間に1本程度運行していただきたいです。
00239	1回100円で利用出来るバスがあればいい。
00315	無料で無くても良い。100円位でも納め未永く運行してほしいと思います。五部浦方面の本数ふやしてほしいです（午後からの）
00424	町内1回の利用を100円統一とする。乗り降り自由とし、朝・夕方を中心に本数を多くして欲しい。町民が本当に利用しやすいのが一番の目的だと思う。
00427	“町民バス”もう少し本数あるといいですね？少々の金額支払いでもいいですから、1回何円といれてのつても良いです？
00471	通勤する人は多く支払っても、学生やお年寄り少なく、又買い物に利用する人も利用する人は、お年寄りや通院も又同じに思います
00503	町民バスを利用した事がないので、バスについての事はよくわからないが、老人や車を持たない人達が不自由のない生活ができるようにしてほしい。料金についても、できるだけ安く、町民の事を考えた料金にしてほしいと思う。
00604	人があまり乗っていない町民バスを見かけます。「人件費はどうか」と思うことがあります。自由に乘って300円位が妥当だと思います。
00625	これは何円と言わず赤字にならない様にした方が良くと思う
00661	出来れば毎日1時間に1本程度バスを出してほしい。特に高齢者の方が買物や通院に困らないように配慮してほしい。少なくとも仮設住宅に住んでおられる方々は、無料で乗車出来る様にしてほしい
00694	日本の国は社会主義国家ではナイので無料バスはおかしい。
00695	日本は社会主義国ではないので無料バスはおかしいと思う。
00696	日本は共産国家ではナイので無料はおかしいと思う。
00830	津波前のシーパルのように券を買って1回乗る時に1枚づつ出す様にしたい
01456	・長期間に運行するのであれば、自己負担も必要なのではないか。（いくらかの）仮りに月1,000円で何回でも乗車出来る様な。
01460	ミヤコバスの回数券（13枚）¥1300お買っています。2日出勤2日休みなので定期はいらない。土曜日はミヤコバスが休みなので、町民バスは助かります。1回100円なら出してもいいです。
01471	学生（中・高生）が利用しやすい運行ルート、時間設定、学割など考えてほしいです。すれば高齢者に手をかす学生や席のゆずり合いなどコミュニケーションもうまれ女川町の発展にも役割をはたしていけるのではないのでしょうか。女川“町民バス”の名の元ミヤコーJRバスに負けない特色のあるバスになるよう応援しています。

## 2-2-2 平成 25 年度住民懇談会結果

- 平成 25 年度住民懇談会によると、運賃体系について一律運賃（短い距離の利用でも長い距離の利用でも運賃が同じ）を求める声があった。
- 運賃については、1 回利用あたり 100 円～200 円程度であれば、支払っても良いとの意見があり、中には 300 円支払っても良いとの声もあった。
- また、有料化に合わせて、週に 3～4 日など高頻度で町民バスを利用するヘビーユーザーに対しては割安感を感じるフリーパスの発行などが要望として挙げられた。

表 H25 年度地区代表者懇談会 2 回分

要望等			回答数
有料化への賛同	具体的な運賃の提案	300円～400円	1票
	有料化による運行継続		1票
有料化に対する留意点	シーパル号と同じくらいの運賃		1票

表 H25 年度地区代表者懇談会における要望等

意見
<ul style="list-style-type: none"> <li>・有料でも構わないので、デマンド交通の復活を求める声が根強い。</li> <li>・ミヤコーバスは、運賃が高いため利用しない。</li> <li>・運賃有償化する場合の料金設定は、震災前に運行していたシーパル号と同じ300～400円が望ましい。500円は割高な印象がある。</li> </ul>

表 H25 年度地区別住民懇談会

要望等			回答数
有料化への賛同	具体的な運賃の提案	100円	2票
		200円	9票
		300円	7票
		300円～400円	1票
		往復500円	1票
		バス停3区間: 100～150円	1票
	有料化による運行継続	5票	
運賃体系のあり方	一律料金	3票	
	距離制	3票	
	回数券	4票	
有料化に対する留意点	シーパル号と同じくらいの運賃	1票	
	増便してほしい	1票	
	運行ルートの見直し	1票	
	利用できる時間帯への変更	1票	

表 H25 年度地区別住民懇談会における要望等

エリア	意見
1小仮設、上5	・1回あたり300円程度であれば支払っても良い。ミヤコーバスの半額くらい。 ・ミヤコーバスの運賃は、石巻まで700円と高い(石巻～仙台間と同じくらいかかる)。
針浜仮設	・医療センターまで、1回あたり200円程度であれば支払っても良い。
大沢地区	・市内一律料金で、片道300円までなら払う余地がある。
上3・4	・1回あたり200円程度であれば支払っても良い。
石巻バイパス西地区	・市内一律料金で、片道100円～200円までなら支払う余地がある。
内田仮設	・1回あたり200円～300円程度であれば支払っても良い。
石巻バイパス東地区	・市内一律片道200円くらいが妥当ではないか。
蟹田仮設	・1回あたり上限300円程度であれば支払っても良い。
旧3小仮設、竹浦	・1回あたり200円～300円程度であれば支払っても良い。 ・回数券や定期券であれば、1ヶ月3,000円程度であれば利用すると思う。
大石原地区	・長く運行を続けられるように有料になっても良い。 ・一番遠い地区の人と同じ料金なのは不公平だと感じるので、バス停毎に料金が加算される方式にして欲しい。片道最大300～400円程度で良いのではないか。
野々浜	・料金は有料にしても良いと思う。 ・震災前に運行していたシーパル号と同じくらいの料金が良いと思う。タクシーで仮設から中心部まで移動した場合、3,000円程度の費用がかかる。
高白地区	・東日本大震災前は、高白～女川300円であったので、高くても以前のレベルまで。 ・できれば、200円程度が希望。200円～300円程度か？
横浦地区	・今後の利用を考えると片道300円までなら良い。 ・回数券があると良い(10枚で1割引等)
野球所仮設、多目的仮設、女川一、清水仮設	・町民バスを有料化する場合、一律運賃よりも距離制にした方が良いと思う。一律運賃だと不公平感が生じてしまう。 ・距離制にして、例えばバス停3区間で100～150円に設定することなどが考えられる。 ・料金の支払方法は、シーパル号の時のように100円単位で10枚つづりの回数券などにして販売することが良いと思う。運転手にとってもバス利用者にとっても支払いが楽だと思ふ。 ・販売もシーパル号の時と同様に、商店などで販売すれば良いと思う。
石浜、宮ヶ崎、宮ヶ崎仮設、旧3保仮設	・病院やきぼうのかね商店街など町内利用であれば100円。イオンなど町外利用は200円が妥当と考える。 ・震災前、JRで女川から石巻まで320円だった。
清水仮設	・最大で往復500円くらいまでなら出せる。 ・1回あたり200円くらいまでなら出せる。 ・足が悪いので、距離を歩けないため家まで来てくれると大変便利。料金は100円でなくても構わない。
新田地区、いしなげ地区	・1回あたり100円くらいならいいと思う。・シーパルのように100円券を買って乗るのがいいと思う。・ミヤコーバスは料金が高いので使わない。
旭が丘	・町内の移動であれば100～200円程度であれば利用する。 ・石巻までの移動であれば200～300円程度であれば利用する。
小乗	・100～200円程度であれば利用する(但し、午前・午後1便ずつ増やして欲しい)。
江島	・町民バスの運行ルートを見直して便利になれば、お金を払っても良い。 ※1,000円ならタクシーの方が良い。
出島、寺間	・町民バスが便利(利用できる時間帯)なら、お金をはらってでも利用する。
西2	・希望としては100～200円が良い一律運賃よりも距離制にした方が良いと思う。

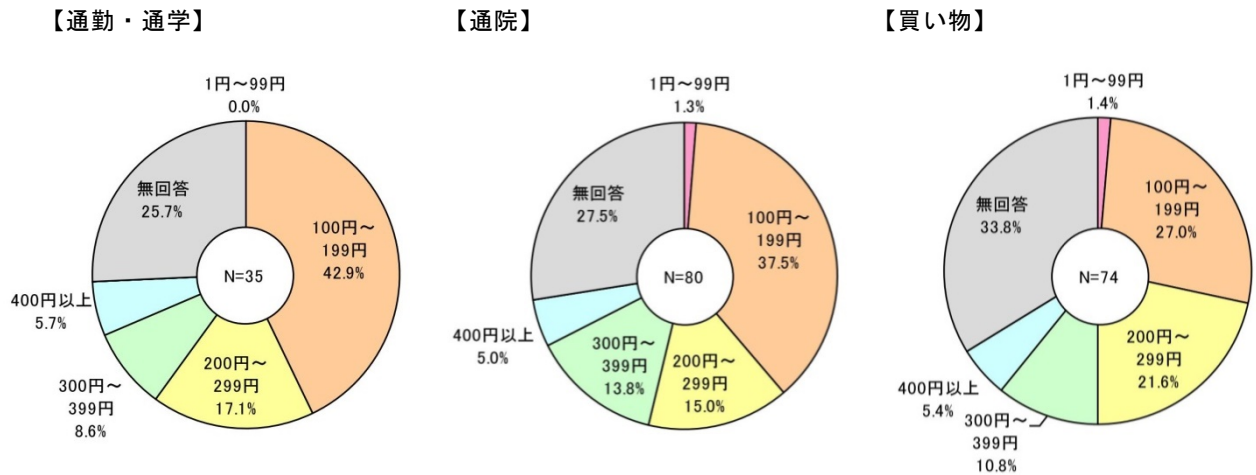
## 2-2-3 平成 26 年度アンケート調査結果

### 1) 運賃支払意思額

○平成 26 年度アンケートによると、支払意思額は、どの外出目的でも 1 回あたり 100 円～199 円への回答が 3 割～4 割を占める。

○特に、通勤・通学目的では 4 割を超える回答がある。

○また、200～299 円/回についてもそれぞれ 2 割前後を占めている。



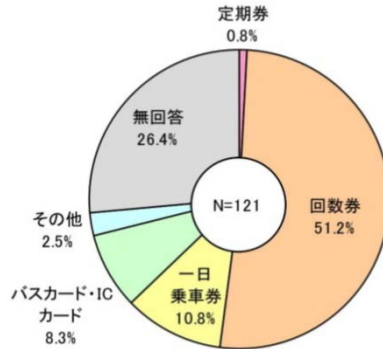
資料：平成 26 年度女川町地域公共交通調査事業等業務委託 報告書

図 H26 年度アンケート調査における運賃支払意思額

## 2) 企画乗車券のニーズ

○企画乗車券へのニーズについては、回数券へのニーズが5割を占めている。

○また、一日乗車券、バスカード・ICカードへのニーズはそれぞれ約1割となっている。



資料：平成26年度女川町地域公共交通調査事業等業務委託 報告書

図 H26 年度アンケート調査における運賃支払意思額

## 3) 料金に関する要望等

○平成26年度アンケートによると、バスの運賃に関する意見は3件あり、仮設生活を理由に安くしてほしいとの意見がある一方で、シーパル号で使用していた形態の乗車券を望む意見や、交通弱者に対する運行継続のために有料化はやむを得ないといった意見がみられる。

表 H26 年度アンケート調査における料金に関する要望等（自由意見）の分類

要望等		回答数（複数回答）
有料化への賛同	有料化による運行継続	1票
有料化に対する留意点	高齢者や子供にやさしい運賃設定	1票
運賃体系のあり方	回数券	1票

### 運行料金に関する意見

#### 自由回答

もう少し運行料金は低くしてほしい。まだ2年半の仮設生活あるので。

旧乗車券であれば運賃ちょっとあげてもいい。

車を持っていない人、運転できない人にとっては足になると思います。無料でなくて100円でも200円でも出して乗せてもらった方が良いと思います。長く続けてください。みなさん大助かりだと思います。



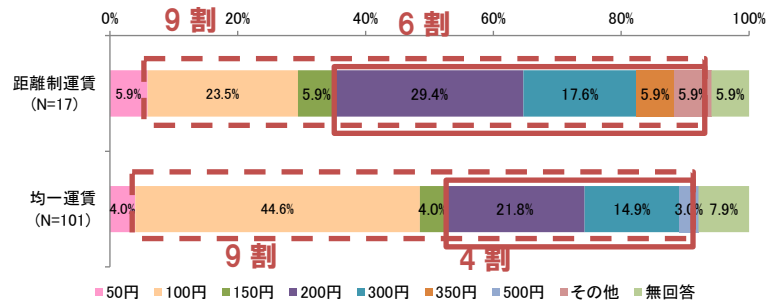
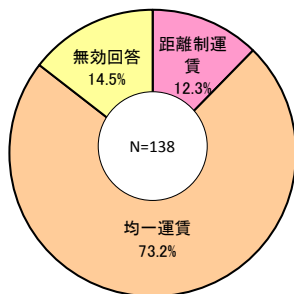
## 2-2-4 平成 27 年度アンケート調査結果

### 1) 運賃支払意思額

○平成 27 年度アンケートによると、有料化した場合の運賃体系について、7 割が「均一運賃」を要望している。

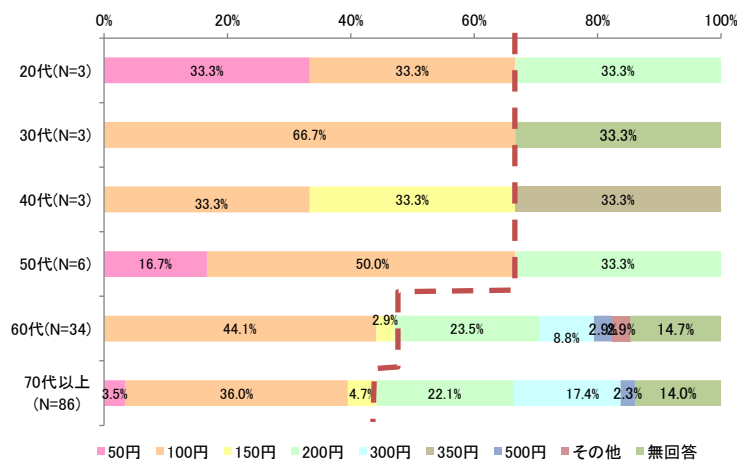
○1 回あたりの支払意思額は、「均一運賃」の場合、100 円が 9 割、200 円になると 4 割まで低下する。一方、「距離制運賃」の場合、100 円が 9 割、200 円で 6 割に留まっている。

○1 回あたりの支払意思額について、150 円以下と回答した割合をみると、20 代～50 代で 6 割を占める一方、60 代と 70 代以上では 4 割に留まる。また、60 代以上では一部で最大で 500 円を回答しており、年齢が高くなるにつれて支払い許容額が高くなる傾向が伺える。



資料：平成 27 年度町民バス利用者アンケート調査

図 H27 年度アンケート調査における運賃支払意思額（料金体系別）

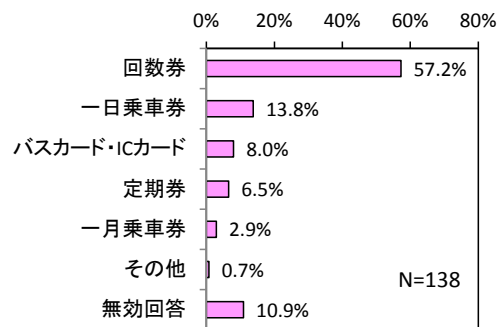


資料：平成 27 年度町民バス利用者アンケート調査

図 H27 年度アンケート調査における運賃支払意思額（年齢別）

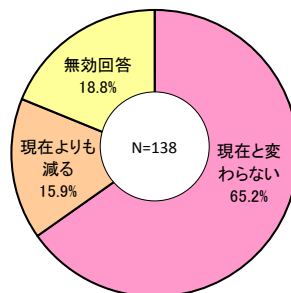
## 2) 料金に関する要望等

- 企画乗車券については、6割が「回数券」を必要と回答している。
- 有料化により2割の利用者の利用回数の減少が予測されることや、利用者から「住宅ができるまで無料で利用したい」との意見もあることから、一部の住民から有料化への反対がでることが想定される。



資料：平成27年度町民バス利用者アンケート調査

図 H27年度アンケート調査における企画乗車券



資料：平成27年度町民バス利用者アンケート調査

図 H27年度アンケート調査における有料化による利用頻度の変化

表 H27年度アンケート調査における料金に関する要望等（自由意見）

性別	年代	居住地	自由意見
不明	60代	女川浜	住宅ができるまで無料で利用したい。

## 2-3 周辺自治体における料金体系の状況

震災後に無料運行を行った後、有料運行へ移行もしくは、現在検討中の周辺自治体について、料金体系を整理した。

表 女川町周辺自治体の運行状況

	宮城県			
	南三陸町	七ヶ浜町	多賀城市	山元町
	町内巡回臨時無料バス	町民バス「ぐるりんこ」	多賀城西部線	巡回バス「ぐるりん号」
震災前の運賃	初乗り 100 円の距離制運賃（最大 500 円程度）			
無料運行実施期間	H23.5.9～	H23.3.28～		
現在の運賃	無料 （現在有料化に向けて検討中） ※H28.4～有料化予定	町内：100 円 町外間：200 円 （塩釜方面は 350 円、多賀城方面は 400 円を上限とし、運行距離に応じて運賃を 4 段階で設定）	200 円均一	無料 （当分の間、減免により）
企画乗車券等		回数券あり 5000 円（50 円券 ×110 枚綴り） 3000 円（50 円券 ×65 枚綴り）	フリーパス（1 か月乗り放題） 5000 円 回数券（200 円券 ×6 枚綴り） 1000 円	

## 3. 料金の検討案

### 3-1-1 料金の比較検討

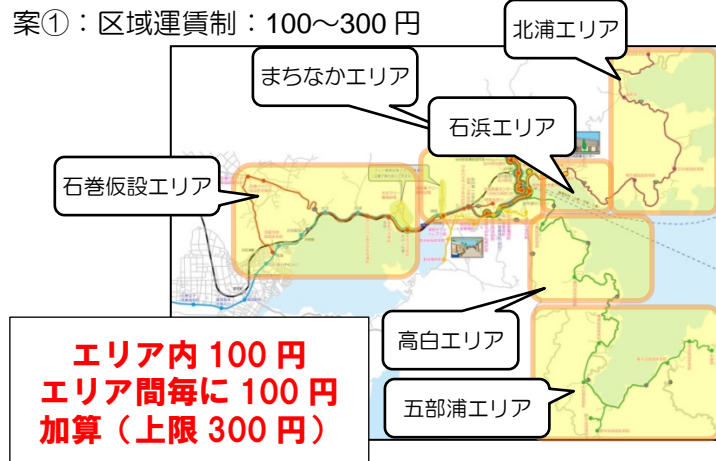
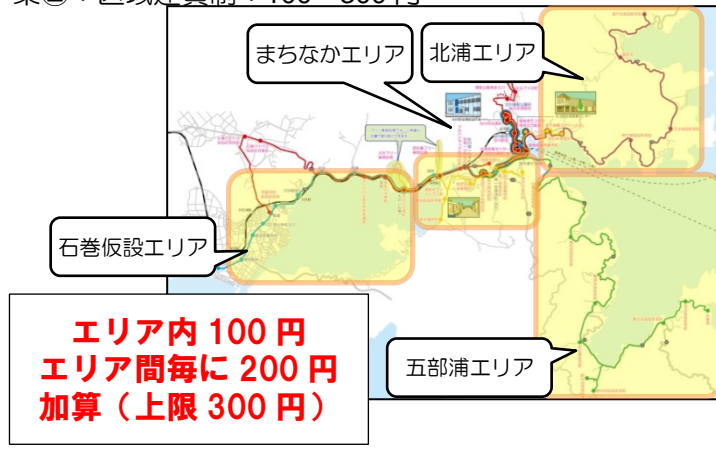
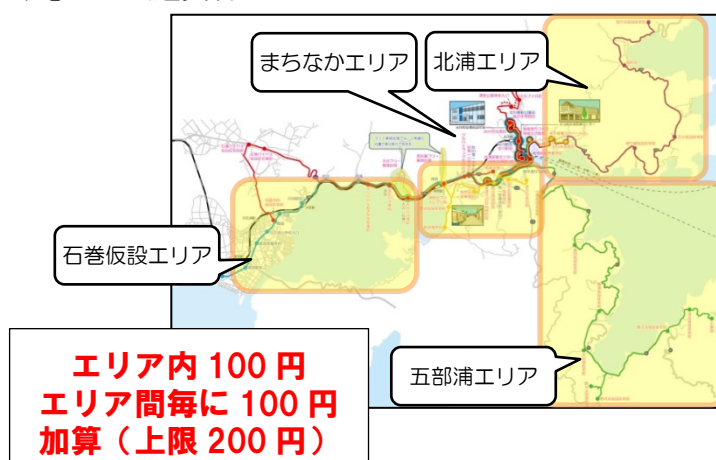
ここでは、アンケート調査等によるニーズや周辺自治体の運賃体系を踏まえた上で、有料化に向けた2つの基本方針について、それぞれ「区域運賃制」と「均一運賃制」とした案を比較検討した。

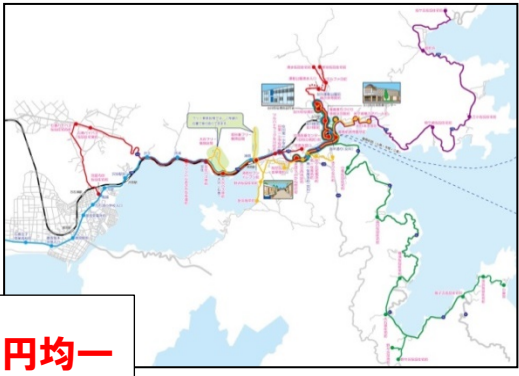
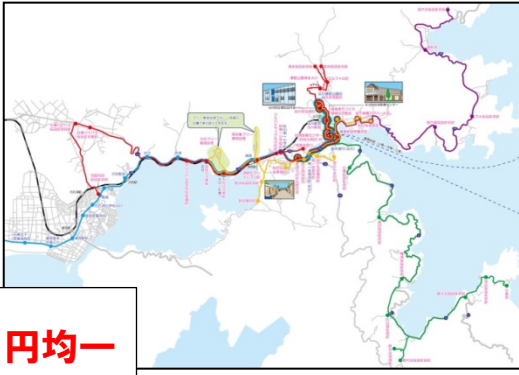
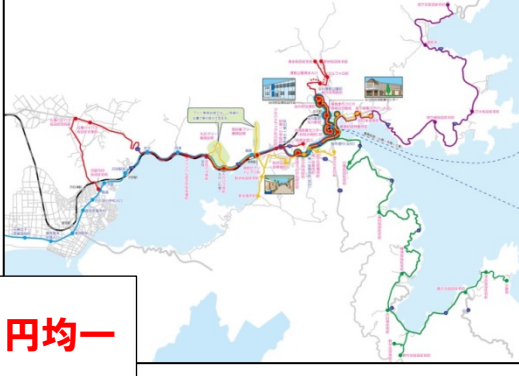
次ページには、6つの検討案について、メリット・デメリットを利便性、運賃収受、行政負担、合意形成の観点から検討した結果を整理する。

表 料金の比較検討案

検討案	運賃体系	金額
案①	区域運賃制	【6 エリア】 ・エリア内 100 円 ・エリア跨ぐ毎に 100 円 (上限 300 円)
案②		【4 ゾーン】 ・エリア内 100 円 ・エリア跨ぐ毎に 200 円 (上限 300 円)
案③		【4 エリア】 ・エリア内 100 円 ・エリア跨ぐ毎に 100 円 (上限 200 円)
案④	均一運賃制	・均一 300 円
案⑤		・均一 200 円
案⑥		・均一 100 円

表 料金の比較検討結果

	概要	評価視点	メリット	デメリット
<p>案①：区域運賃制：100～300円</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>シーパル号の料金体系を念頭に、<u>まちなかエリア</u>、<u>石浜エリア</u>、<u>北浦エリア</u>、<u>高白エリア</u>、<u>五部浦エリア</u>、<u>石巻仮設エリア</u>の6区域を設定する。</li> <li>同一エリア内は100円とする。</li> <li>エリア間の移動は、エリアを跨ぐ毎に100円を上乗せし、上限を300円とする。</li> </ul>	利便性	均一運賃には劣るものの、距離制運賃よりも料金がシンプルでわかりやすい。	区域の境目付近で乗車し、区域をまたがる場合の利用が敬遠される可能性がある。
		運賃収受	乗車時に運賃収受を行うため、負担は少ない。 ※震災以前のシーパル号と同様。	—
		行政負担	—	運行収入が少なく、財政負担が大きい。
		合意形成	利用距離に応じて運賃が異なるものの、公平性の観点から理解は得やすい。 震災前の料金体系を基本的に踏襲することになるため、合意は得やすい	区域の設定に関して、地域懇談会等住民説明を十分に行いながら、理解を求めていく必要がある。
	概算運行収入（H26年度利用実績に基づく試算）	約700万円（町内循環便：100円、北浦便：300円、五部浦便：300円、女川石巻仮設便：200円で算出）		
<p>案②：区域運賃制：100～300円</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>シーパル号の料金体系を念頭に、<u>まちなかエリア</u>、<u>北浦エリア</u>、<u>五部浦エリア</u>、<u>石巻仮設エリア</u>の4区域を設定する。</li> <li>同一エリア内は100円とする。</li> <li>エリア間の移動は、<u>エリアを跨ぐ毎に200円</u>を上乗せし、上限を300円とする。</li> </ul>	利便性	均一運賃には劣るものの、距離制運賃よりも料金がシンプルでわかりやすい。	区域の境目付近で乗車し、区域をまたがる場合の利用が敬遠される可能性がある。
		運賃収受	乗車時に運賃収受を行うため、負担は少ない。 ※震災以前のシーパル号と同様。	—
		行政負担	—	運行収入が少なく、財政負担が大きい。
		合意形成	利用距離に応じて運賃が異なるものの、公平性の観点から理解は得やすい。 震災前の料金体系を基本的に踏襲しつつ、移動実態に応じて最大支払許容額を踏まえた運賃に設定しているため、合意は得やすい。	区域の設定に関して、地域懇談会等住民説明を十分に行いながら、理解を求めていく必要がある。
	概算運行収入（H26年度利用実績に基づく試算）	約900万円（町内循環便：100円、北浦便：300円、五部浦便：300円、女川石巻仮設便：300円で算出）		
<p>案③：区域運賃制：100～200円</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>シーパル号の料金体系を念頭に、<u>まちなかエリア</u>、<u>北浦エリア</u>、<u>五部浦エリア</u>、<u>石巻仮設エリア</u>の4区域を設定する。</li> <li>同一エリア内は100円とする。</li> <li>エリア間の移動は、<u>エリアを跨ぐ毎に100円</u>を上乗せし、上限を200円とする。</li> </ul>	利便性	均一運賃には劣るものの、距離制運賃よりも料金がシンプルでわかりやすい。	区域の境目付近で乗車し、区域をまたがる場合の利用が敬遠される可能性がある。
		運賃収受	乗車時に運賃収受を行うため、負担は少ない。 ※震災以前のシーパル号と同様。	—
		行政負担	—	運行収入が少なく、財政負担が大きい。
		合意形成	利用距離に応じて運賃が異なるものの、公平性の観点から理解は得やすい。 震災前の料金体系を基本的に踏襲しつつ、移動実態に応じて最大支払許容額を踏まえた運賃に設定しているため、合意は得やすい。	区域の設定に関して、地域懇談会等住民説明を十分に行いながら、理解を求めていく必要がある。
	概算運行収入（H26年度利用実績に基づく試算）	約650万円（町内循環便：100円、北浦便：200円、五部浦便：200円、女川石巻仮設便：200円で算出）		

	概要	評価視点	メリット	デメリット
案④：町内均一運賃制：300円  町内 300円均一	<ul style="list-style-type: none"> <li>石巻仮設エリアを含む町内の移動に対して、均一運賃とする。</li> <li>行政負担や路線バスやJR、離島航路とのバランスを考慮し、また、町民の意向でも支払可能との回答がみられることから300円とする。</li> </ul>	利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>均一運賃でわかりやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>近場の移動での利用は割高に感じられる懸念がある。</li> </ul>
		運賃収受	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗客の乗降場所を気にせず、運賃収受が容易</li> </ul>	—
		行政負担	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行収入が多く、採算性が確保される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>300円という料金設定に割高感を感じられると、利用が敬遠され、返って100円均一よりも運行収入が低くなる懸念がある。</li> </ul>
		合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>均一運賃であるため地域間格差が生じず、合意形成は図りやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート調査の中には、応分の負担を求める意見がある。</li> <li>周辺自治体の運賃体系と比較して割高感がある。</li> </ul>
	概算運行収入（H26年度利用実績に基づく試算）		約1050万円（全便：300円で算出）	
案⑤：町内均一運賃制：200円  町内 200円均一	<ul style="list-style-type: none"> <li>石巻仮設エリアを含む町内の移動に対して、均一運賃とする。</li> <li>町民の意向、周辺自治体とのバランスを考慮し、200円とする。</li> </ul>	利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>均一運賃でわかりやすい。</li> </ul>	—
		運賃収受	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗客の乗降場所を気にせず、運賃収受が容易</li> </ul>	—
		行政負担	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行収入が少なく、財政負担が大きい。</li> </ul>
		合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>町民の意向が反映されており、また、周辺自治体と同等の運賃であることから、町民の合意は得やすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート調査の中には、応分の負担を求める意見がある。</li> </ul>
	概算運行収入（H26年度利用実績に基づく試算）		約700万円（全便：200円で算出）	
案⑥：町内均一運賃制：100円  町内 100円均一	<ul style="list-style-type: none"> <li>石巻仮設エリアを含む町内の移動に対して、均一運賃とする。</li> <li>町民の意向、周辺自治体とのバランスを考慮し、100円とする。</li> </ul>	利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>均一運賃でわかりやすい。</li> </ul>	—
		運賃収受	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗客の乗降場所を気にせず、運賃収受が容易</li> </ul>	—
		行政負担	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行収入が少なく、財政負担が大きい。</li> </ul>
		合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>町民の意向が反映されており、また、周辺自治体と同等の運賃であることから、町民の合意は得やすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート調査の中には、応分の負担を求める意見がある。</li> </ul>
	概算運行収入（H26年度利用実績に基づく試算）		約350万円（全便：100円で算出）	