

乗合バス運賃施策事例集（2022年3月）

大石 信太郎／近畿バス団体協議会（近畿運輸局自動車交通部旅客第一課）、阪部 光雄・林 佑也／近畿バス団体協議会

○背景と目的

新型コロナの影響が長期化し、乗合バス事業においては、収支改善の必要性がより強まっているなか、運賃施策展開に動きが出てきている。また、新型コロナ以前からも、特徴的な運賃施策が進められてきているところ。これらの施策について情報収集整理し、バス事業者、地方自治体担当者、利用者など多様な関係者に情報提供を行い、今後の乗合バス運賃や公共交通全体のあり方に関する議論を支援したい。

○概要

【目次】1章 はじめに（本書の目的）、2章・3章 乗合バス運賃施策の事例（全体概要・各者の事例紹介）、4章 乗合バス運賃施策検討における考慮事項、5章 おわりに

【2章】【3章】乗合バス運賃施策の事例（全体概要・各者の事例紹介）

・対象となる利用者や工夫の方向性などにより各事例を整理

・近畿地方の事例を中心に、値上げや割引率見直し、運賃設定の工夫、行政補助施策、新たな連携による取組などを情報収集し、事例集としてとりまとめ（35事例）

【軸1】何を（施策）	【軸2】誰に（ターゲット）		工夫の方向性				
	1) 所定運賃や従来回数券・定期券の価格変更		2) 企画商品の設定	3) 支払単位の工夫	4) デジタル化 (IC・ポイント)	5) 利用範囲や効力の拡大	
	値上げ	値下げ					
【軸1】何を（施策）							
【軸2】誰に（ターゲット）							
日中	(a) 通勤	①山陽バス					
	(b) 通学	②近江鉄道★				③奈良交通 ④阪神バス★	
	(c) 生活 (通勤、買い物)	③近江鉄道★ ⑥愛知県豊橋市		⑦奈良交通		⑧神姫バス ⑨九州産交バス	
非日中	(d) 生活 (おでかけ、輸しめ)			⑩九州産交バス			
	(e) 観光	⑩京都市交		⑪近江鉄道 ⑫西バス			
	(f) 限定しない	⑬京阪バスAG ⑭南海バスAG	⑮神姫バスAG★ ⑯南海バス★ ⑰近鉄バス★ ⑱山陽バス★ ⑲丹後海陸交通★ ⑳全但バス★	⑲産交湖南交通 ⑳天城バスAG★ ㉑近江バス★ ㉒山陽バス★ ㉓神戸市交★ ㉔京都市交★ ㉕阪急バス★ ㉖神戸市交★	㉗阪急バス★ ㉘山陽バス★ ㉙西バス★ ㉚京都市交★ ㉛京都市交★ ㉜阪急バス★ ㉝神戸市交★		

行政施策で利用者負担軽減 (a, b, c, d, e, f)
ICカードポイント導入 (4, 5)

凡例：◎交通事業者間の連携により実現
☆交通事業者以外との連携により実現（本源需要との連携）
★行政との連携により実現

事例② 全但バス（兵庫県南州市）★行政との連携により実現

上限200円バスによる収支改善 (2021年10月)

ターゲット (f) 限定しない
工夫の方向性 1) 所定運賃や従来回数券・定期券の価格変更 (値下げ)

【内容】
・利用者が減少している路線(1)の維持・活性化を目的に、2011年から、運賃減額による利用者増加により路線収支の改善を図る社会実験を全但バス(神門線)で実施している。
・社会実験では、神門線の運賃を上限200円にするともに、江原駅で朝7時の普通列車に接駁する普通線まで(平日)乗降客の増加が顕著に増加している。
・各地区ごとの住民説明会、中学生からの南理要や利用説明会(保護者)、マイカー通勤者への公共交通通勤利便感をPR、全但バス(バス)向上宣言、沿線地域の個別訪問等といった利用促進も、行政、事業者、住民のみなで「未来への責任を担う」をテーマに実施して取り組む。

【具体的なターゲット】
・駅までの家路の送迎により通学している高校生等の地域住民

【狙い】
・通勤通学のマイカーから公共交通への転換
・商業実施時の課題や課題にあつての工夫
・市が商業を推進しつづけるのではなく、住民説明会などを活用し、在野からの自発的な取組に繋げようとしたこと
・行政・事業者・住民の3者の役割を明確にし、3者協定を結んだこと
・地元での認知とイベント、ヒアリングなど積極的、バス事業を促進した。

【商業実施後の結果】 (H18～H24の比較)
・乗客増大(乗客1.8倍増大)
・乗客増大(H22) 63,204人→(H25) 実乗客112,095人)

【今後の課題】
・地域における乗客動向の継続性が見えないこと等により、開始から10年を迎えた令和4年3月を持って、今後の取組は一旦見直し。

事例③ 帝産南南交通

モバイルチケットの導入及び回数割引率の変更によるデジタル化・収支改善 (2021年10月)

ターゲット (f) 限定しない
工夫の方向性 4) デジタル化(IC・ポイント)

【内容】
・回数券(紙式)の割引率を13%→9% (昼間回数券は25%程度→15%)に見直し、併せて、モバイルチケット(「QUICK RIDE」(シラフ製))を新設し、オフピーク時間帯(午前9時以降)の回数券割引率を15%と設定。
・従来の紙回数券の割引率を引き上げつつ、モバイルチケットとオフピーク時間帯回数券を優遇する新回数券として、デジタル化とオフピーク時間帯の両面から改善を図る。
・ICカード導入を要する利用種別に対し、代替的なキャッシュレス決済手段を提供することで、利向上・利用促進及び感染防止を図る。

【具体的なターゲット】
・スマートフォン所有者・回数券利用者

【狙い】
・回数券割引率変更による収支改善、輸送需要のピークカットによる運行計画の効率化、デジタル化促進によるコスト削減、ICカード対応による不便の低減

【商業実施時の課題や課題にあつての工夫】
・比較的簡単な方法で実現可能な回数券制度の見直しと、初期投資がつかないモバイルチケットを合わせて導入することで、検討から導入までの期間を可能な限り短縮した。
・回数券(紙式)とモバイルチケットの割引率に差を設け、収益性向上と乗客動向の向上両面を同時に満たすこと、最適な割引率の設定に留意した。

【商業実施後の結果】
・回数券(紙式)からモバイルチケットへの移行は2021年2月現在で20%→30%、回数券(紙式)の利用率は低下している。乗客動向は値上げ分を消化しているお客様は値上げ分を消化している。

【今後の課題】
・モバイルチケットアプリを活用した1日乗車券を2021年11月に設定したが、使用が進んでいない。観光需要を深掘りする必要がある。
・定明券(紙式)についても、同様の効果がでないか検討している。
・収支改善の課題もあり、ICカードの導入ができていない。

【4章】乗合バス運賃施策検討における考慮事項

・各事例の捉え方や「乗合バス事業者において短期的に取り組み可能なこと」「地方自治体が関与する運賃施策について」などの議論の材料を提供

(1) 今回収集した事例からの考察（施策に対する利用者の反応）

(2) 乗合バス事業者において短期的に取り組み可能なこと

- 値上げ（一つの選択肢）
- 運賃設定の工夫（新たな付加価値）
- 他者との連携（可能性の広がり）

(3) 地方自治体が関与する運賃施策について

- 地方自治体が関与することの重要性の高まり
- 地方自治体が関与する際の留意事項
- 地方自治体が関与する運賃施策の方向性

(4) 今後の議論に向けて

- 地域に求められる交通のあり方の検討（どの地域でも等しく利便性の高いサービスが導入できるとは限らない）
- 乗合バス事業における公共交通サービスと制度の関わりについての検討（事業者が自ら行う「運賃設定の工夫」と制度とのバランスは？）

4章 乗合バス運賃施策検討における考慮事項

(3) 地方自治体が関与する運賃施策について

運賃施策は自治体関与の場面において、再三と述べてきた事項以上に示されたい。

○地方自治体が関与することの重要性の高まり

今回収集した事例には、自治体事業者の赤字部分・補助を行うのではなく、利用者の負担軽減を行う施策が多数見られた。特に、入居率や高齢化が進む地方において、財政支出削減と負担軽減が求められる中、サービス事業者・自治体・利用者間の連携による取組が一つの選択肢として、自治体の運賃施策への関与の重要性が増している。

また、都市部・郊外部、人口が都市部に集中する傾向の進展による生活コスト・上層や生活環境の悪化など、都市部の中核部と郊外部との生活格差が顕著化している。地方自治体は、より多様な生活環境を含めた地域の生活の質の向上のため、都市部においても、公共交通サービスレベルの維持向上に自治体が一層の関与を行うことが求められている。

○地方自治体が関与する際の留意事項

このように、自治体の関与の重要性は高まっているが、留意すべき事項として、以下3点がある。

1) 自治体は、自治体利用者負担軽減・補助する施策では、利用増加とともに自治体負担も増加し、財政負担を軽減する必要がある。利用増加の期待により自治体負担が一時的に増加しても、長期的には負担軽減が期待できること、サービス事業者・自治体・利用者間の連携による取組が一つの選択肢として、自治体の運賃施策への関与の重要性が増している。

2) 自治体は、自治体事業者の結果を都度適切に見直し、必要に応じて中長期的な検討を行う必要がある。

3) 自治体は、自治体事業者の赤字部分・補助を行うのではなく、利用者の負担軽減を図る観点から、公共交通のサービス向上のための財政支出削減と負担軽減が求められる中、サービス事業者・自治体・利用者間の連携による取組が一つの選択肢として、自治体の運賃施策への関与の重要性が増している。

○地方自治体が関与する運賃施策の方向性

今回の取組の事例から、自治体関与する場面は以下3つの方向性が考えられる。

1) 自治体は、自治体事業者の赤字部分・補助を行うのではなく、利用者の負担軽減を図る観点から、公共交通のサービス向上のための財政支出削減と負担軽減が求められる中、サービス事業者・自治体・利用者間の連携による取組が一つの選択肢として、自治体の運賃施策への関与の重要性が増している。

2) 自治体は、自治体事業者の結果を都度適切に見直し、必要に応じて中長期的な検討を行う必要がある。

3) 自治体は、自治体事業者の赤字部分・補助を行うのではなく、利用者の負担軽減を図る観点から、公共交通のサービス向上のための財政支出削減と負担軽減が求められる中、サービス事業者・自治体・利用者間の連携による取組が一つの選択肢として、自治体の運賃施策への関与の重要性が増している。

令和4年度に、さらに事例収集や議論を進め、修正・更新を予定しています。各取組事例に関するご連絡、ご紹介いただける取組事例、事例集に関するご意見、運賃施策に関するご関心事項等がございましたら、ぜひお寄せいただけますと幸いです。

【連絡先】近畿バス団体協議会（近畿運輸局自動車交通部旅客第一課）
大石 信太郎（メール） ooishi-s57ng@mlit.go.jp（TEL） 06-6949-6445