

乗合バス運賃施策事例集（2022年3月）近畿バス団体協議会

- 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）
- 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
- 第4章では、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」「地方自治体が発関する運賃施策について」などの議論の材料を提供
- R4年度さらに事例収集や議論を進め、修正更新予定

乗合バス運賃施策事例集
2022年3月

近畿バス団体協議会

← 工夫の方向性 →

【軸2】誰に (ターゲット)	【軸1】何を (施策)	(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				
ターゲット ↑ 日常 ↓ 非日常	(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)		⑤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
	(d)生活 (おでかけ、遊び)			⑩九州産交バス			
	(e)観光	⑪京都市交		⑫近江鉄道 ⑬西バス			
	(f)限定しない	⑭京阪バスG ⑮南海バスG	⑯神姫バスG★ ⑰南海バス★ ⑱近鉄バス★ ⑲山陽バス★ ⑳京都市交★ ㉑丹後海陸交通★ ㉒全但バス★		㉓帝産湖南交通 ㉔大坂シティバス ㉕近鉄バス ㉖山陽バス ㉗神戸市交 ㉘京都市交	㉙阪急バス ㉚山陽バス ㉛西バス ㉜京都市交 ㉝阪急バス	

行政施策で利用者負担軽減 ICカードポイント導入 連携によるシェアムス化

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

関係者HP等に掲載しています



(大阪バス協会) <http://www.osakabus.or.jp/news/details.php?pkId=702>
(近畿運輸局) <https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/koutsu/bus/index.htm>

3章 乗合バス運賃施策の事例 (各者の事例紹介)

事例⑩近鉄バス ★行政との連携により実現

富田林市内路線バス100円運賃キャンペーン (行政支援) による利用促進 (2020年11月1日～2021年2月28日)

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】
・富田林地域の路線バス(南海バス・近鉄バス・金剛バス)に平日10時～15時、土休日の終日に利用された方は大人100円・小児50円で乗車いただける制度。
・基業運賃の差額分を行政が補助金として交付するもの。
・その他富田林市には、プレス、リーフレット作成、ウェブサイト掲載関係で協力いただいた。

【具体的なターゲット】
・富田林市民

【背景・狙い】
・コロナ禍において利用者が減少する公共交通機関を、富田林市施策での利用促進により応援するもの。

【施策実施時の課題や調整にあつての工夫】
・利用者への周知が課題であったほか、運賃適収受が発生しないようシステム対応等について、入念にチェックし、不備のないよう取り組んだ。

【施策実施後の結果】
・近鉄バス利用人員が約19%増加した。

【今後の課題】
・一過性の取組みで終わらず、市民、行政、交通事業者が一体となり、市民のニーズに沿った乗合バスを安定的・継続的に運行するための取組が必要。

富田林市バス事業者応援
～公共交通をみんなで支えよう～

参照元: <https://www.city.tondabayashi.lg.jp/uploaded/attachment/70465.pdf>

4章 乗合バス運賃施策検討における考慮事項

- (3) 地方自治体が発関する運賃施策について
運賃施策に自治体が発関する場面において、押さえておきたい事項を以下に示したい。
- 地方自治体が発関することの重要性の高まり
今回収集した事例には、自治体が発関する赤字部分に補助を行うのではなく、利用者の負担軽減を行う施策が複数見られた。特に人口減少や高齢化が進速する地方部において、財政支出抑制を目指す取り組みや、自治体・事業者・地域が一体となった取り組みにより利用者増加につながった例があり、自治体の運賃施策への関与も重要性が増している。
- また、都心回帰傾向など、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昇や生活環境の変化により、都市部の0～14歳を含む世帯は、逆に郊外部に流出している恐れがあり、マイカーを持たない層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、公共交通のサービスレベルの維持向上に自治体も一定の関与を行うことが求められている。
- 地方自治体が発関する際の留意事項
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つ目は、自治体が発関する施策では、利用増加とともに自治体負担も増加し、財政を過度に圧迫する懸念が生じかねない。利用回数の制限により自治体負担額が一定の範囲内となる仕組み(※)を検討するなど、サービス水準と自治体負担とのバランスを意図した工夫が有効と考える。(※)各自治体「敬老バス」は、令和4年2月1日から、対象交通を拡大しつつ、有効期間(1年間)内の利用回数を730回に制限する仕組みとしている。
- 2つ目は、自治体が発関する施策が都度適切に見直しするためには、事業の開始時点で中長期的な検討手順を設けておくことが望ましい。
- 3つ目は、過度なマイカー依存から脱却し、持続可能な日常の生活を確保する観点からも、公共交通のサービスレベル向上のための先行的な行政支出について、自治体の意思決定が建設的に進められるよう、国や府県でも支援体制や情報提供を適切に行う必要があると考える。
- 地方自治体が発関する運賃施策の方向性
今回の取り組み事例から、自治体が発関する施策には以下3つの方向性があると考えられる。
- 1つ目は、インバトのある価格設定(上限200円、サブの定期券)により財政支出抑制や増収、利用者増加を達成した事例である。マイカーとの競合を意識した低価格かつ利用者に分かりやすい運賃設定であり、合わせてサービス水準の向上にも取り組んだ点が特徴的である。(事例⑥⑦⑧⑨)
- 2つ目は、新型コロナウイルスの影響による利用者減少への支援として利用者負担額を自治体が発関した事例である。また同時に利用者へのPRを自治体と連携して行うことにより、一層効果的に地域への働きかけができたものと思われる。(事例⑩⑪)
- 3つ目は、自治体内部で交通事務局が他部署の協力を得て施策を進めることで、より円滑に、効果的な実施につながった事例である(事例⑫)。施策によっては、都府間の連携により、商業、福祉、医療、教育などの課題に合わせて取り組みごとで、予算措置にあり、より多面的な施策説明が可能となるだけでなく、行政分野のクロスセクター効果につながる可能性がある。