

コミュニティバスの運賃改定(案)について

目 次

- コミュニティバスの運賃改定(案)の概要(P. 2)
- 運賃改定に係るこれまでの取り組み(P.3)
- コミュニティバスを取り巻く社会情勢(P. 4～P. 6)
- コミュニティバス運行見直しの検討状況と当面の方向性(P.7～P.15)
- まとめ(P. 16)

■ 運賃改定時期

令和9年3月下旬(予定)

■ 運賃改定(案)

① 普通旅客運賃表の改定

運賃	現行	改定案
1区	220円	270円
2区	250円	350円

③ 学期定期券の通用期間見直し

通用期間	設定券種	通用期間	
		現行	改定案
全線	1学期	4月1日～7月31日	4月1日～7月31日
	2学期	9月1日～12月31日	8月26日 ～12月31日
	3学期	1月1日～3月31日	1月1日～3月31日

② 学期定期券及び通学割引証の対象拡大

分類	現行	改定案
学期定期券	市内在住の 中学生・高校生	市内在住の 中学生・高校生 大学生・専門学生
通学割引証		

④ 学期定期券の販売金額の改定

	現行		改定案	
学期	1区	2区	1区	2区
1学期	22,000円	26,000円	28,000円	36,000円
2学期	22,000円	26,000円	29,680円	38,160円
3学期	16,500円	19,500円	21,000円	27,000円

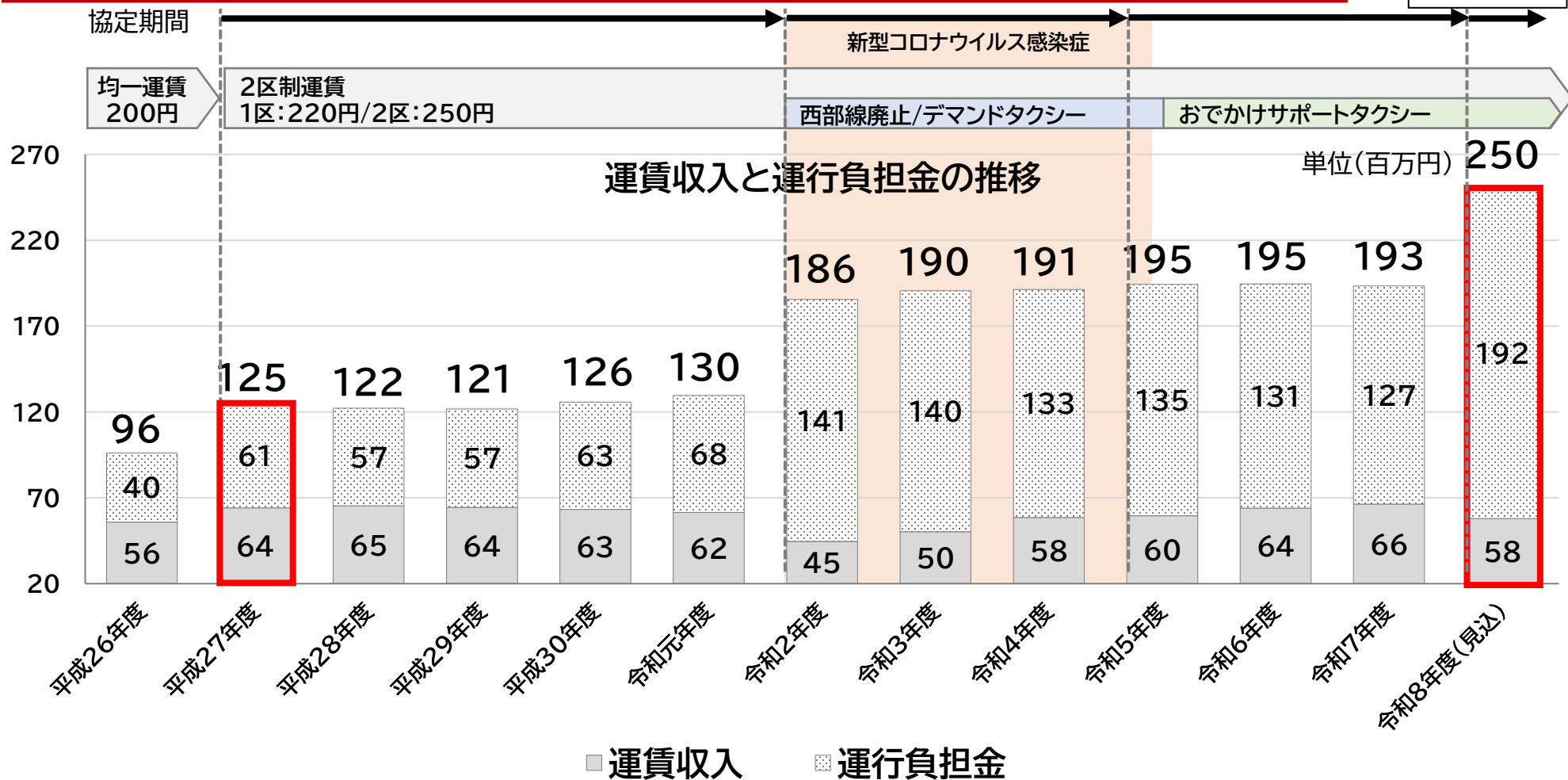
令和2年	2月	四條畷市地域公共交通計画 策定 運行体系：中型バス5台での運行の検討（西部地域はデマンドタクシーに移行） 路線：大型商業施設への延伸の検討（イオンモール四條畷への延伸） 運賃：運賃形態の検討（予想される運行経費増額への対策）	
	8月	第7回 議題1 コミュニティバス東西線の運行計画について 新運行ダイヤ・ルートの提案 ①中型車両5台での運行、②昼間の時間帯の利便性向上、③イオンモール四條畷への延伸 運賃の検討 持続可能性及び受益者負担の観点より、既存路線バスと合わせて3区制の採用を検討する。 ただし、時期については、新型コロナウイルスの状況を見ながら継続検討	
	10月	コミュニティバス東西線 新ダイヤ・ルートにて運行開始	反映
令和3年	12月	第8回 議題2 コミュニティバス ダイヤ改正後の状況報告	
	9月	第10回 議題2 コミュニティバスの効果検証について	
令和4年	6月	第12回 議題1 コミュニティバスの今後の方向性について 令和4年度中に現行協定が完了することから、今後の方向性を3つの選択肢から検討 ①コミュニティバスの縮小・民間事業者による路線化、 ②市営化による運行 ③現行と同じく、民間事業者との協定による運行 ①②については実現が困難と考え、③で進めていくことを承認。ダイヤ、ルートについては現行の運行体系を基礎とし、微調整をはかり、運賃体系については見直しの検討を始める。	
	12月	第13回 議題1 コミュニティバスの次期事業者の決定について 第12回の会議を受け、次期の協定締結事業者と下記の運行内容を協議していくことを確認。 ①現行の運行ダイヤ・ルートを基本とした微修正を協議 ②運賃体系の変更について協議	
令和5年	3月	第16回 議題3 コミュニティバスの検討状況の報告 ①令和5年10月の道路運送法の改正により、運賃の検討を行うには、地域公共交通会議とは別の組織体（専門部会）を設置する必要があり、四條畷市地域公共交通会議条例の改正した。 ②運賃等を協議する際の専門部会の構成員は、四條畷市職員、京阪バス、近畿運輸局大阪運輸支局、住民代表者となる。	
令和8年	3月	ダイヤ改正（始発便の繰り上げ、最終便の繰り下げ）	
	4月	第2次四條畷市地域公共交通計画 策定 収入の確実な確保（運賃改定等）を位置付ける。	



「現状維持」を前提とした計画は通用せず、今後の路線維持・確保はこれまで以上に困難になる。

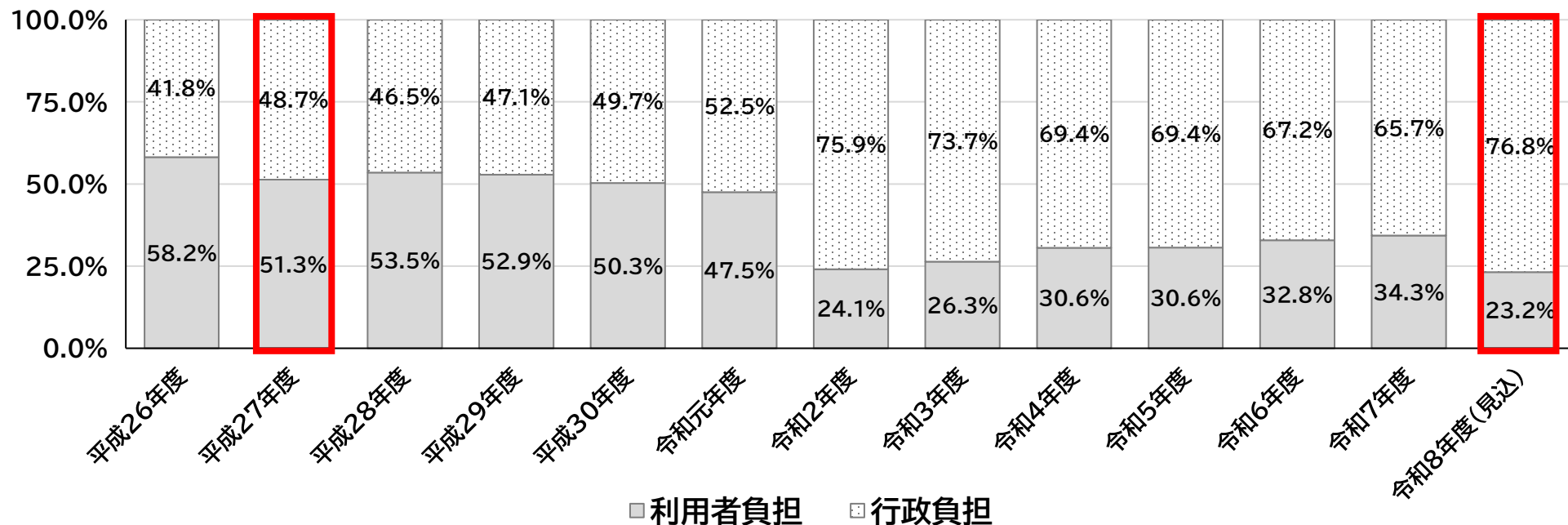
コミュニティバスを取り巻く社会情勢(課題②コスト増)

資料4



- 過去12年間の推移を概観すると、運行事業費は平成26年度の約9,600万円から、令和7年度には約2億5,000万円まで拡大しており、**運行維持に要するコストは一貫して増加傾向**にあります。
- 特に、令和2年度以降の急激な事業費の増大は、感染症対策や燃料価格の高騰、**人件費・物価上昇**といった外部環境の変化が、運行コストを押し上げたことが主な要因です。
- 令和8年度(見込)においては、さらなる運行事業費の増大が見込まれ、運行負担金も過去最高規模の約1億9,200万円に達する見通しです。これは、安定的な公共交通サービスの維持という公共的使命を果たす一方で、市財政に対する負担が極めて重い局面にあることを示唆しています。

利用者と行政負担割合の推移



- 本市のコミュニティバスは、運行経費のうちの一定割合を運賃収入で賄うことで、自律的な運行をめざしてまいりました。
- 平成26年度から平成30年度にかけての安定期には、利用者負担割合が50%前後を維持し、利用者の受益と公的支援のバランスが一定水準で均衡していました。
- しかし、令和2年度以降、この構造は劇的に変化しました。新型コロナウイルス感染症による利用者の急減は、収支構造を根底から揺るがし、行政負担割合が一時75%を超えるなど、公的支援への依存度が急速に高まりました。
- その後、社会活動の回復とともに利用者負担割合は30%台まで持ち直したものの、運行事業費の増大が重なり、コロナ禍以前の「収支バランス(約50%)」には回復できていないのが現状です。
- 特に令和8年度(見込)においては、利用者負担割合が23.2%、行政負担割合が76.8%と、過去最も高い行政負担が見込まれます。

1. 持続可能な運行に向けた見直しの目的

コミュニティバスの安定的な運行体制の確保に向けて、収入の改善と運転士不足という社会課題に対応するための改善検討に着手。

■ 見直しの3本柱

- ① 支出の削減: 運行事業費の抑制
- ② 収入の増加: 運賃改定の実施
- ③ 社会課題への対応: 深刻化する運転士不足への対応



■ 「①支出の削減案」の具体案

■ 車両の減車

通勤・通学のピーク時間帯を含む車両の減車



■ 路線の短縮化

長距離化している運行距離の見直し(最終停留所の見直し)



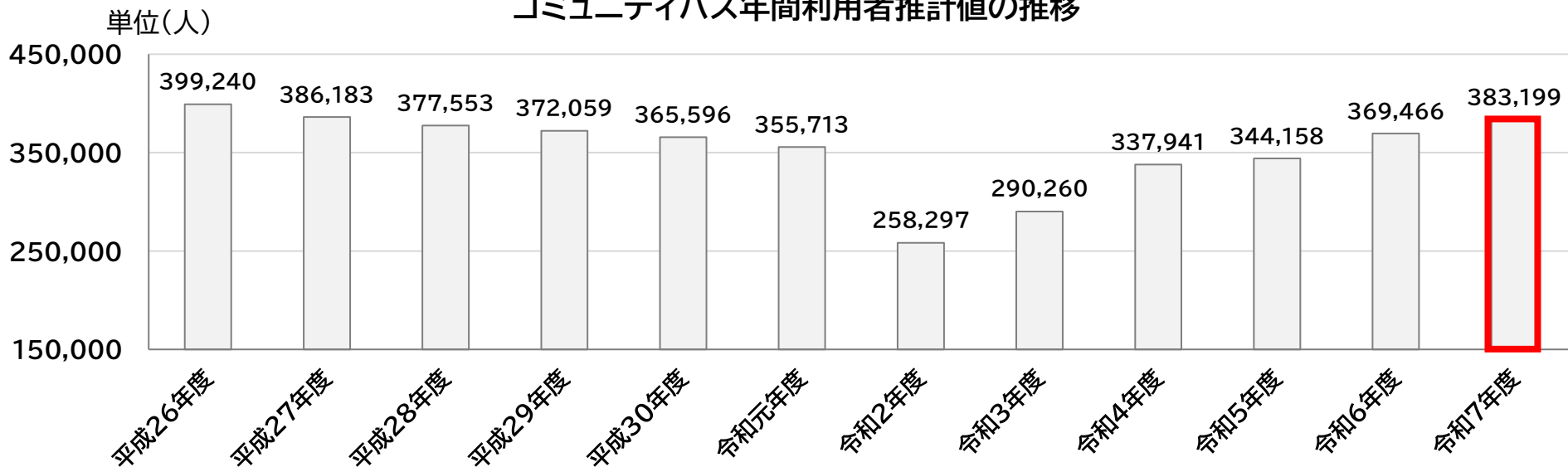
2. 直面している現状と課題

利用需要はコロナ禍以前の水準に迫る勢いで増加しており、令和8年3月29日のダイヤ改正以降、一部の時間帯(早朝)で乗車定員を超過する事態が発生。

■ 利用者数の継続的な増加

令和2年度を底に利用者は右肩上がりで回復・増加しており、高い需要がある状況。

コミュニティバス年間利用者推計値の推移



2. 直面している現状と課題

■ 早朝(6～7時台)の便別乗車人数の偏り

- 上りは、午前中(特に6～7時台)に圧倒的な需要が集中しています。
- 6時台前半(6:13～6:28)
【通勤客の単独利用期】
乗客の7割～9割が30～50代の「通勤客」です。
学生はまだ乗車しておらず、総乗車数も16～27名とバスのキャパシティに収まっています。
- 7時台前半～中盤(7:03～7:42)
【通勤・通学の激しいバッシング期】
学校の始業に合わせた「通学客(10～20名規模)」に、少し遅めの出勤となる「通勤客(10名強)」が重なっています。
特に 7:30発(31名)と7:42発(36名)は、通勤層と通学層がほぼ1:1の割合で同乗している。
- 7時台後半(7:58)
【通学客の単独利用期】
8時前の便になると、30～50代の通勤客は「0人」になります。
乗客のほとんどが中高生(17名)などの通学客に入れ替わっています。

表 停留所別利用者数 (人/日)																		
ルート	方向	発時刻	乗車人員(人/日)															
			計	男	女	就学前	小学生	中学生	大学生	～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65～74歳	75～84歳	85歳以上	
4A系統	上り	6:13	16	9	6	0	1	0	0	1	7	5	2	0	0	0	0	
2A系統	上り	6:28	27	17	10	0	0	1	0	1	5	8	5	4	3	0	0	
4系統	上り	6:43	22	10	11	0	0	7	0	4	2	1	3	2	2	0	0	
4A系統	上り	6:50	27	16	11	0	2	11	0	7	3	1	0	2	0	0	0	
4A系統	上り	7:03	30	13	17	0	0	14	6	1	2	2	2	0	0	2	1	
4系統	上り	7:18	15	7	8	0	0	1	1	9	2	0	2	0	0	0	0	
2A系統	上り	7:30	31	16	15	0	1	9	0	5	2	7	2	2	1	2	0	
4A系統	上り	7:42	36	17	19	0	1	4	9	9	4	3	5	1	0	0	0	
2A系統	上り	7:58	27	8	19	0	1	17	0	6	0	0	0	1	1	1	0	
3系統	上り	8:13	9	4	4	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	
4系統	上り	8:30	17	7	10	0	0	0	1	4	1	3	4	2	2	0	0	
2A系統	上り	8:45	11	2	9	0	0	1	0	1	1	1	3	0	0	4	0	
1系統	上り	9:00	22	10	12	0	0	0	10	1	3	1	2	1	1	2	1	
2系統	上り	9:25	33	10	23	0	0	0	2	5	0	0	0	0	0	25	0	
5系統	上り	9:45	26	10	16	0	0	0	0	2	2	0	2	1	1	8	0	
1系統	上り	10:00	17	4	13	0	0	0	1	5	1	0	2	6	1	0	0	
2系統	上り	10:25	11	6	5	0	0	1	2	1	0	1	0	1	2	1	2	
1系統	上り	11:00	9	2	7	0	0	0	4	2	1	0	0	0	2	0	0	
2系統	上り	11:25	12	5	7	0	0	0	3	2	2	0	2	2	1	0	0	
5系統	上り	11:45	7	2	5	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2	1	
1系統	上り	12:00	6	1	5	0	0	0	2	0	2	1	0	1	0	0	0	
2系統	上り	12:25	17	6	11	0	0	1	0	4	0	0	1	3	0	8	0	
1系統	上り	13:00	4	2	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	
2系統	上り	13:25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5系統	上り	13:45	18	5	13	0	0	0	6	1	0	1	2	0	3	4	1	
1系統	上り	14:00	8	6	2	0	0	4	0	1	0	0	2	1	0	0	0	
2系統	上り	14:25	6	2	4	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	1	0	
1系統	上り	15:00	5	2	3	0	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	
2系統	上り	15:25	11	6	5	0	0	3	5	0	0	0	0	0	1	1	1	
5系統	上り	15:45	6	5	1	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	1	0	
1系統	上り	16:00	11	7	4	1	1	4	1	0	1	2	0	0	1	0	0	
2系統	上り	16:35	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2A系統	上り	17:03	11	6	5	0	0	0	4	3	1	2	1	0	0	0	0	
4系統	上り	18:14	8	3	5	0	0	1	3	1	2	0	0	0	1	0	0	
3系統	上り	19:00	2	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	
2A系統	上り	19:30	4	1	3	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	
4系統	上り	20:05	2	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	

資料：OD調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

ODデータからも、早朝6～7時台の上り便で30名を超える乗車が連発しており、通勤・通学客が集中している状況。また、日中の便でも高齢者の通院や学生の通学で『この便でなければならない需要』が発生している。単純な減車や路線短縮を行うと、朝の通勤・通学だけでなく、日中の高齢者の移動手段まで失うことになり、市民生活への影響が大きいと判断した結果、令和9年3月下旬(予定)での「運行事業費の削減(支出の削減)」の実施は見送ることとした。

3. 運賃改定の検討

■ 運行サービスの維持と、運賃体系見直しの必要性について

- コミュニティバスは、市民の生活に不可欠(必需性)である一方、民間単独での維持は困難(市場性)という「中間的な性質」を持ち、現在、バスの運行にかかる全体の経費から、運賃収入を差し引いた不足分を「運行負担金」として公費(税金)で補っている状況です。
- 平成27年度に2区制運賃を導入して以降、消費税の10%への引き上げや、新型コロナウイルス感染拡大による利用者の減少、近年の人件費・物価高騰など様々な社会情勢の変化がありましたが、利用者の皆様の負担を考慮し、今日まで現行の運賃体系を維持してまいりました。
- しかしながら、減車等による歳出の抑制は「市民生活への影響が大きい」として実施を見送り、現在の運行サービスを維持することとしたため、将来にわたって持続可能な運行を確保するには、**運賃体系の見直しが避けられない状況**となっています。

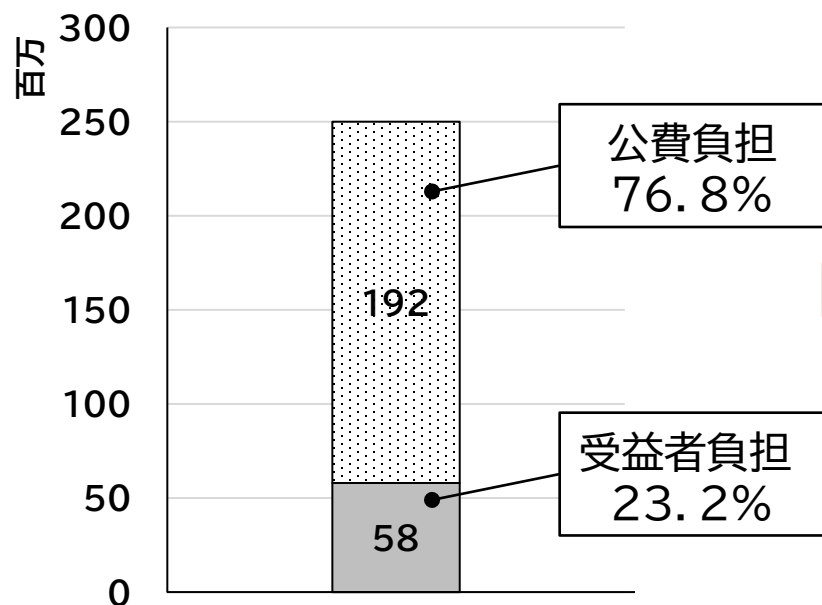
■ 運賃改定に係る基本方針

- コミュニティバスを利用される方とされない方との費用負担の均衡を図り、将来にわたり持続可能な運行を確保するため、**利用者(運賃)と市(公費)の負担割合を「1:1(50%ずつ)」**とすることを基本方針とし、運賃改定を実施いたします。
- 今回の運賃改定による財源は、以下の環境づくりに活用いたします。
 - ① 運転士確保による「現在の運行便数(路線)の維持」
 - ② 「大学生・専門学生向け割引」の新規導入や定期券の通用期間見直しなど、子育て・学びの支援拡充

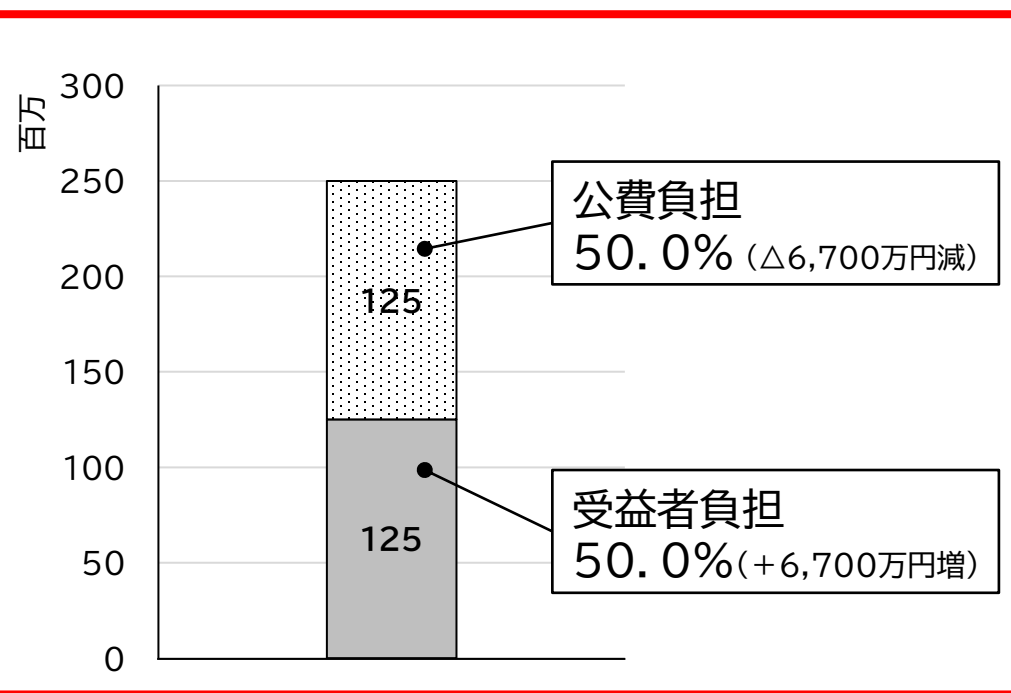
■ 運賃改定の視点

- 交野市(おりひめバス:200円均一)や寝屋川市(ねやBUS:250円均一)など近隣市のコミュニティバスは「地域内循環」を主目的としているため、均一運賃が採用されています。
- 一方、本市のコミュニティバスは、東部(田原地域)と西部(各駅・イオンモール等)を片道約10kmにわたって繋ぐ「長距離の幹線交通」であり、実態として路線バスに近い形態となっています。
- こうした特性のもと、本市では利用距離に応じた負担の公平性を図るため、平成27年度にいち早く「2区制運賃」を導入した背景があります。
- 今回の運賃改定においてもこの考え方を引き継ぎ、均一運賃ではなく、「路線バスの距離別運賃(対キロ区間制)」をベースに、運賃改定の見直しを検討します。

■ 現状の負担割合



令和8年度(見込み)における負担割合



めざすべき負担割合

■ 運賃改定の試算

「めざすべき負担割合」(1:1)における運賃改定案は、次のとおりとなります。

運賃	現行	改定案	差額
1区	220円	270円	50円増
2区	250円	480円	230円増

● 割引制度の拡充を含めた公費負担と受益者負担が1:1となる料金体系。

上記の料金体系で令和8年度の運行見通しに置き換えた試算を行った場合、次の試算となります。

	運賃	運行経費	運賃収入	公費負担	負担割合 (受益者:公費)
改定案	1区:270円 2区:350円	250,277,500	122,289,050	127,988,450	1:0.96



「路線バスの距離別運賃(対キロ区間制)」を基準に算定した場合、現行運賃からの値上げ幅が非常に大きくなります。

そのため、利用者の皆様の急激な負担増(激変)を緩和し、少しでも負担を軽減する観点から調整を図り、次の運賃体系案といたします。

運賃	現行	改定案	差額
1区	220円	270円	50円増
2区	250円	350円	100円増

● 割引制度の拡充を除いた公費負担と受益者負担が1:1となる料金体系。

■ 割引制度等の拡充

- 現在の割引制度(通学割引)に大学生・専門学生まで拡充します。

- 高齢者割引 : 満65歳以上が対象
- 障害者割引 : 身体・療育・精神 手帳を所持している方が対象
- 妊産婦割引 : 妊娠から出産予定日の翌月から2か月・出産月の翌月から1年間の方が対象
- 通学割引 : 中学生・高校生が対象
大学生・専門学生まで拡充



■ 割引利用者の想定人数

- 令和5年度に実施した「利用者アンケート(乗車券種の割合)」の結果、既存の割引対象者は全体の37.7%を占めています。この割合を令和7年度の年間利用者推計値(383,199人)に当てはめると、同年度の割引利用者数は年間144,416人と見込まれます。
- さらに、同アンケートにおける「大学生・専門学校生」の割合は8.7%であり、人数に換算すると年間33,319人となります。
- したがって、大学生・専門学校生までを新たに割引対象に含めた場合、割引利用者は全体の46.4%に達し、年間177,735人にのぼると見込まれます。

■ 学期定期券等の改定

学期定期券の対象拡大

分類	現行	改定案
学期定期券	市内在住の 中学生・高校生	市内在住の 中学生・高校生 大学生・専門学生

- 今回の「通学割引」の導入(対象拡大)に合わせて、学期ごとに購入できる「学期定期券」につきましても、新たに大学生や専門学校生まで対象を拡大します。これにより、次世代を担う学生の皆様の通学にかかる経済的な負担をさらに軽減し、学びの環境をサポートします。

学期定期券の通用期間見直し

通用期間	設定券種	通用期間	
		現行	改定案
全線	1学期	4月1日～7月31日	4月1日～7月31日
	2学期	9月1日～12月31日	8月26日 ～12月31日
	3学期	1月1日～3月31日	1月1日～3月31日

- 学期定期券(2学期)の通用期間について、これまでは定期券の開始日と実際の2学期の開始日(始業式)にズレが生じていました。これは、近年の小中学校等におけるエアコン整備に伴い、夏休み期間が短縮されるなど、学校のスケジュールが変化したためです。
- 今回の運賃改定を機に、こうした実態の変化に合わせて通用期間の見直しを行い、学生の皆様がより利用しやすい定期券へと改善いたします。

学期定期券の販売金額の改定

	現行		改定案	
学期	1区	2区	1区	2区
1学期	22,000円	26,000円	28,000円	36,000円
2学期	22,000円	26,000円	29,680円	38,160円
3学期	16,500円	19,500円	21,000円	27,000円

- 学期定期券につきましても、基本運賃の改定に伴い、以下の通り金額の見直しを行います。
- 改定後の「2学期」の金額につきましても、先述の「学校スケジュール(始業日)」に合わせた通用期間の延長を反映した算定となっているため、1学期とは異なる金額設定となっております。
※本改定より、新たに大学生・専門学校生も学期定期券の対象となります。

■ 拡充施策の全てを加味した場合の負担割合(試算)

	運賃	割引の有無	運行経費	運賃収入	公費負担	負担割合 (受益者:公費)
改定案	1区:270円 2区:350円	割引あり	250,277,500	99,184,151	151,093,349	1:1.52

■ 今後のスケジュール

7月27日	第21回地域公共交通会議で運賃改定案の説明
9月中旬	・ 広報誌、HP等で改定案の周知 ・ 地区会長協議会、自治会連絡会で市民説明会の事前周知
9月下旬	西部地区、東部地区で市民説明会を開催(計2回)
11月	第1回運賃協議部会で協議
12月	・ 第22回地域公共交通会議で協議結果を報告 ・ 12月定例議会で次年度協定にかかる補正予算を提案 (債務負担行為:R9.4～複数年)
2月	京阪バスより近畿運輸局に運賃改定を届出
3月	運賃改定の実施

- コミュニティバスは市民の皆様の生活に欠かせない「地域の移動手段」ですが、運行経費の高騰等により、将来にわたる維持が極めて厳しい状況にあります。
- この交通インフラを未来へ残すため、利用者と市の負担を「1:1」とすることを基本方針とし、運賃の見直しをお願いすることといたしました。
- 本来の距離別運賃を適用した場合、値上げ幅が非常に大きくなるため、今回は急激な負担増を抑える「激変緩和」の措置として、調整した改定額としております。しかしながら、厳しい社会情勢が続く中、時期は未定であるものの、将来的にはさらなる運賃の見直し(段階的な改定)をご相談させていただく可能性も視野に入れております。
- 一方で、本市の「子育て・学びの支援」として、新たに大学生・専門学生を割引対象に加えるなど、次世代を担う学生の皆様のサポートする環境づくりを実施いたします。
- 一般運賃をご利用いただく現役世代の皆様にはご負担の増加をお願いすることとなりますが、地域の未来を市民全体で支え合い、守り継いでいくための改定となります。何卒ご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

