

コミュニティバスの運賃改定(案)について

目次

- 運賃協議部会での協議事項(P.2)
- コミュニティバスを取り巻く社会情勢(課題①運転士不足)(P.3～5)
- コミュニティバスを取り巻く社会情勢(課題②コスト増)(P.6)
- 受益者負担について(P.7～8)
- 運賃改定の試算(P.9～10)
- 割引利用者の想定人数(P.9～14)
- 割引制度の拡大(P.15～18)
- 3区制の検討(P.19)

一般乗合旅客自動車運送事業の（運賃）協議会について

- 一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃制度について、協議を行う構成員が重要であることに鑑み、独占禁止法上のカルテルにあたるとの疑義が生じないよう、運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者のみが協議に参加することとした
- また、上記協議の前に、住民、利用者その他利害関係者の意見を反映するための措置を講ずることを規定した

これまで

【地域公共交通会議又は活性化協議会において協議】

⇒協議が調えば運賃を届出

旧

道路運送法 9条4項概要

一般乗合旅客自動車運送事業者が、旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、運賃等について関係者間の協議が調ったときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。

施行規則 9条の2 概要

法第9条第4項の協議が調ったときは、地域公共交通会議又は（活性化）協議会において協議が調っているときとする。

令和5年10月1日以降

【公聴会の開催等*により、住民等の意見を聞く】

※パブリックコメント募集、市政広報紙、地域住民へのアンケート調査、事業者や事業者団体へのヒアリング実施などを想定

新

道路運送法 9条5項概要

市町村又は都道府県は、前項の協議をするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

【協議会において協議】

⇒協議が調えば運賃を届出

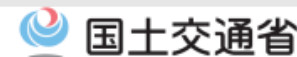
新

道路運送法 9条4項概要

一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、路線等に係る運賃等について協議が調ったときは、協議が調った事項を国土交通大臣に届け出ることにより、当該運賃等を定めることができる。

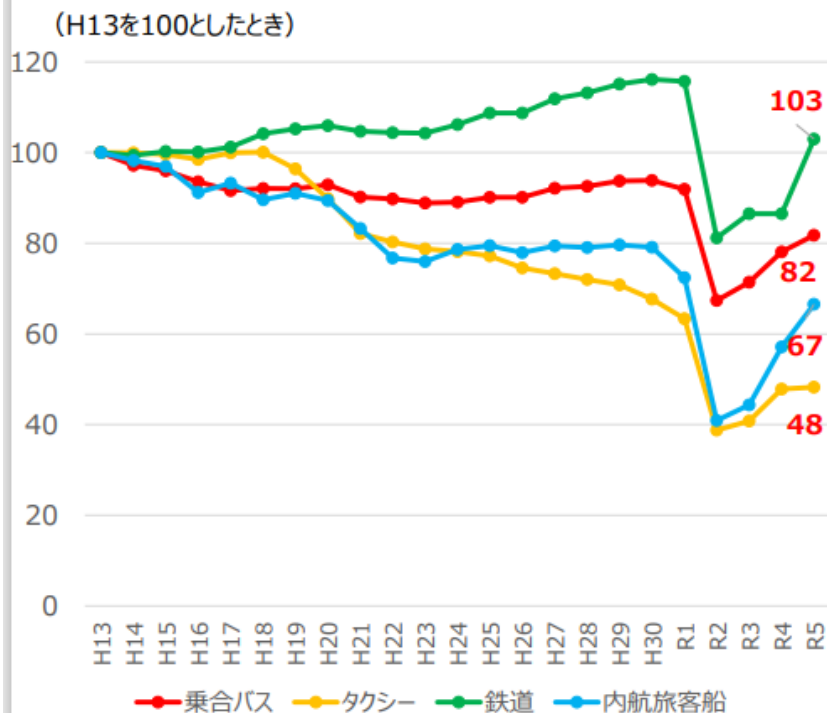
- 一 市町村又は都道府県
- 二 当該一般乗合旅客自動車運送事業者
- 三 地方運輸局長
- 四 市町村の長（又は知事）が住民の意見を代表する者として指名する者

地域公共交通の利用者数減少・担い手不足

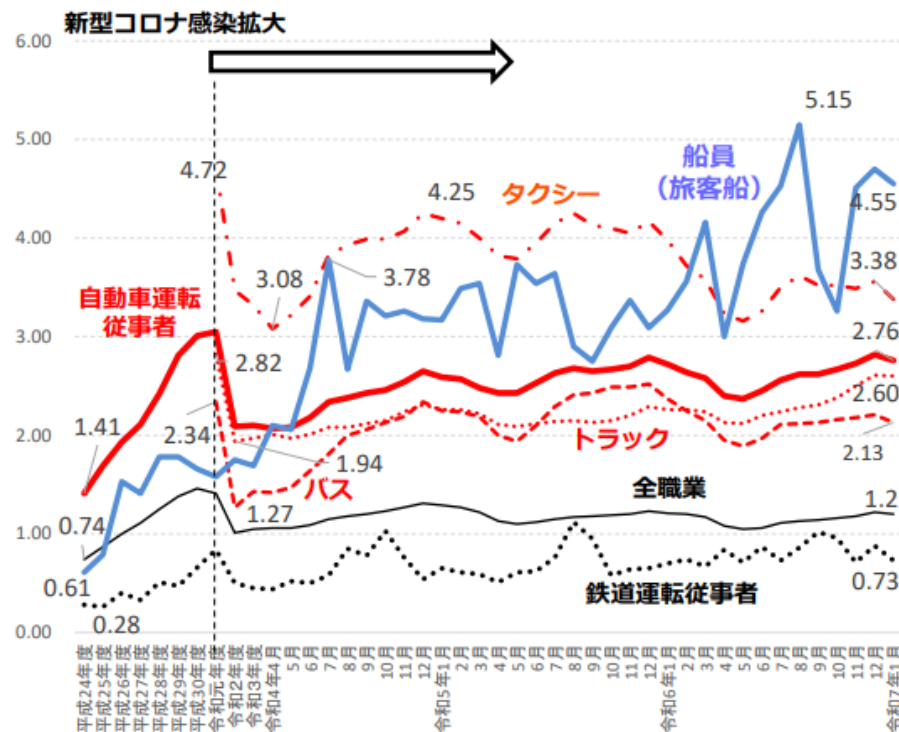


- 長期的な利用者の減少、コロナの影響による急激な落ち込みもあり、**公共交通事業者の経営環境は悪化**。コロナ後も**利用者数がコロナ以前の水準までには回復していない状況**。
- 有効求人倍率については、**自動車運転従事者（バス・タクシー・トラック運転手）及び船員（旅客船）について求人数が求職者数を上回り、担い手不足が続いている**。

<利用者数の推移>

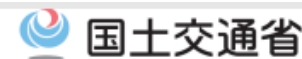


<有効求人倍率の推移>



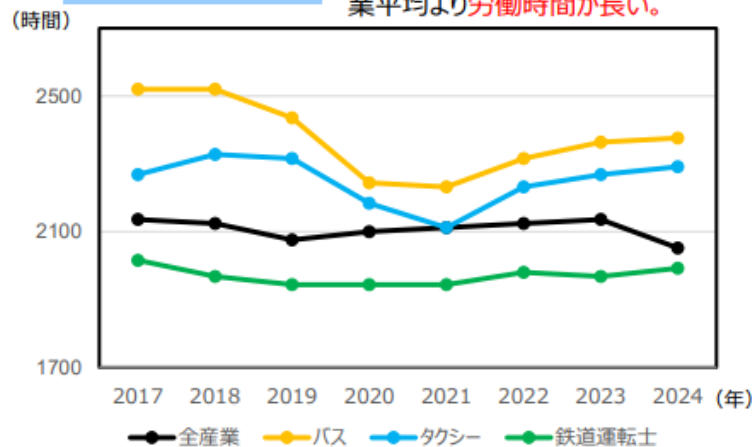
※厚生労働省「一般職業紹介状況」及び厚生労働省職業安定局提供データより国土交通省作成
※船員については、H24～R6については船員職業安定年報より抽出（年度ではなく暦年の数値）。

地域公共交通の働き方をめぐる現状



①年間労働時間

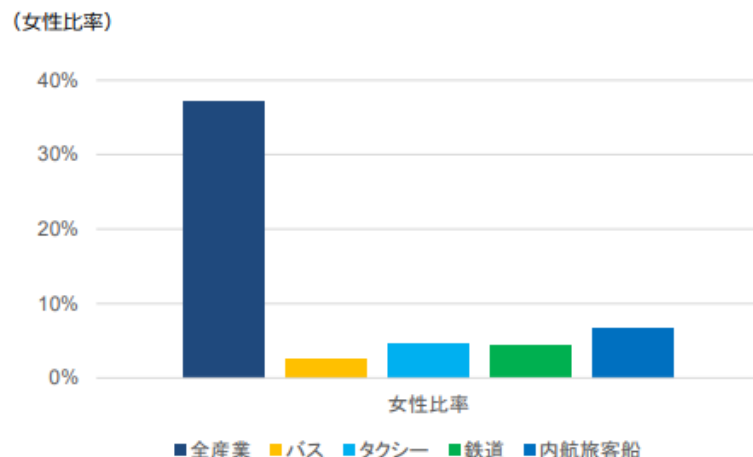
特にバス・タクシー分野においては、全職業平均より労働時間が長い。



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成

③男女比

全職業平均より女性比率が低い。

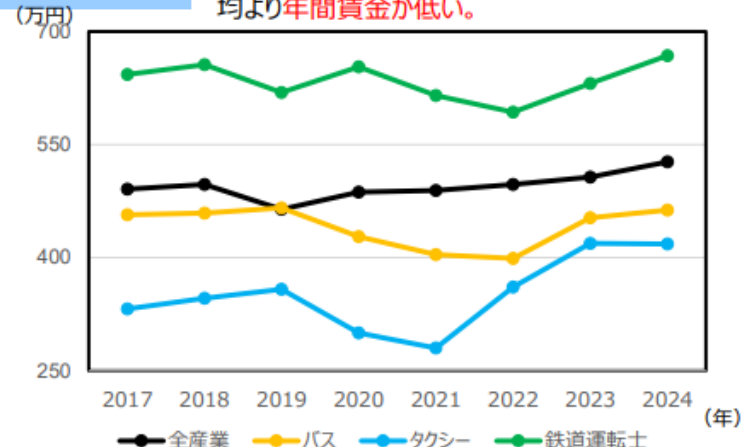


※内航旅客船は令和5年度時点、その他は令和6年度のもの

(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、国土交通省海事局調査より国土交通省作成

②年間賃金

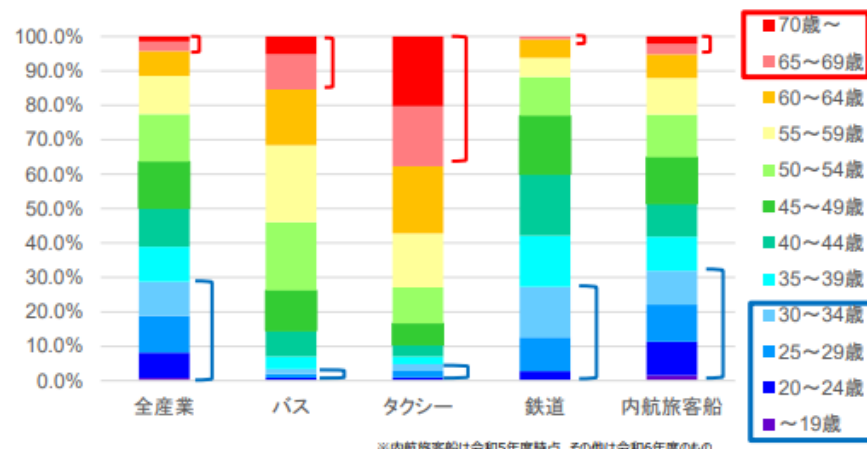
特にバス・タクシー分野においては、全産業平均より年間賃金が低い。



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成

④年齢構成

特にバス・タクシー分野においては、全産業平均より若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い。

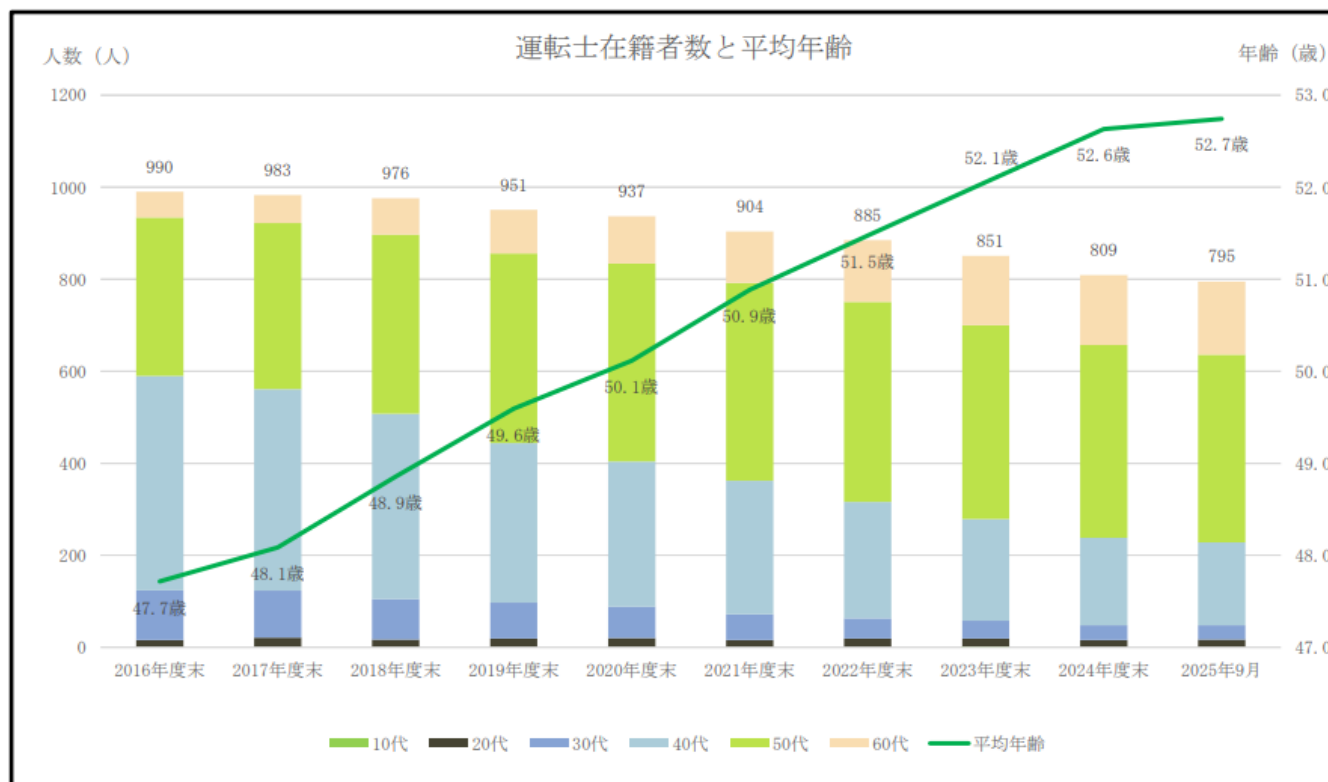


※内航旅客船は令和5年度時点、その他は令和6年度のもの

(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、国土交通省海事局調査より国土交通省作成

コミュニティバスを取り巻く社会情勢(課題①運転士不足)

バス運転士の状況について(京阪バス)

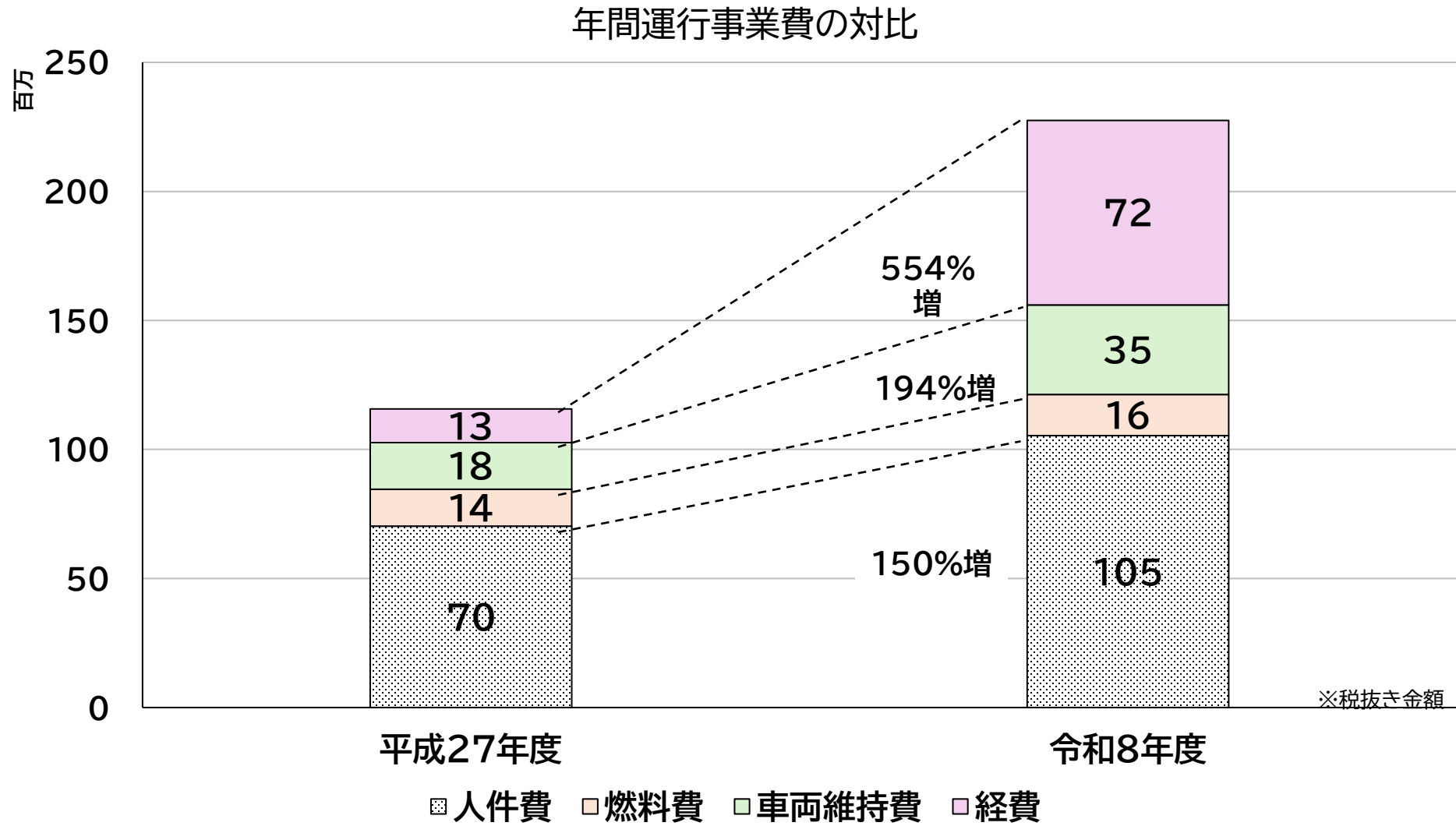


- ・弊社の運転士の在籍者数は年々減少傾向にあり、直近の2025年9月末と2016年度末と比較すると▲195人減(約▲20%減)。
- ・50歳以上の割合が2024年度末以降は70%を超えており、平均年齢は52歳を超えている

1

【出典:令和7年度 第19回会議(令和7年11月28日開催) 京阪バスの現状について】

コミュニティバスを取り巻く社会情勢(課題②コスト増)



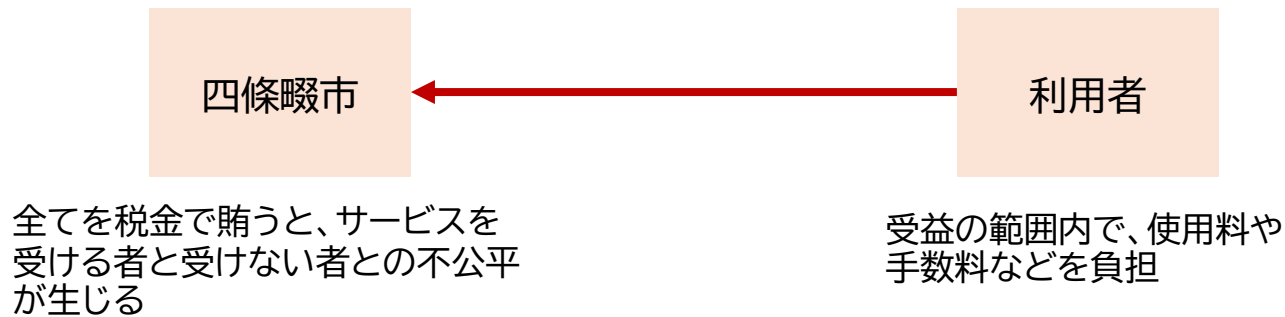
受益者負担について

【受益者負担とは？】

サービスにより利益を受ける方が特定されるものについては、全てを税金で賄うと、サービスを受ける者と受けない者との不公平が生じることから、利益を受ける特定の方に、受益の範囲内で、使用料や手数料などを負担していただく考え方

【受益者負担と公費負担の割合は？】

それぞれのサービスの公共性の程度に基づき、受益者負担と公費負担の均衡が考慮されています。一般的には、サービスを性質ごとに分類し、その分類ごとに負担割合が設定されます。その分類には、「必需性」と「市場性」の二つの基準を組み合わせ、負担割合が設定されています。



受益者負担について

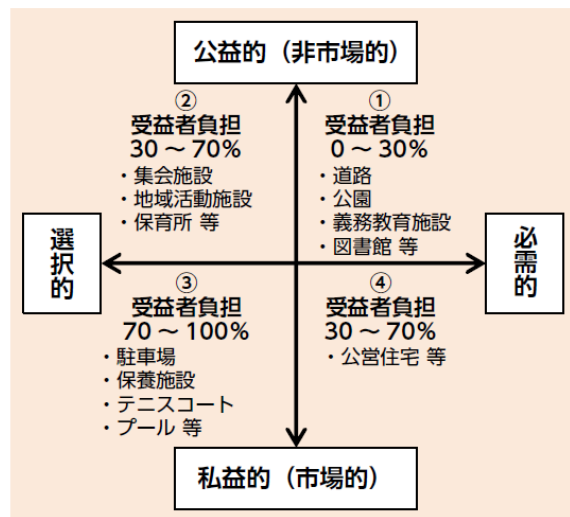
【受益者負担と公費負担の割合は？】

参考事例(1)

図表1 「必要性」と「市場性」

選択的 個人の価値観や嗜好の 違いによって必要性が 異なるもの	必要性 弱 → 強	必需的 市民生活に欠かせない もの又は高度な社会的 要請があるもの
私益的 民間による提供が可能 なもの又は提供してい るもの	市場性 強 ← 弱	公益的 公共性が高く民間によ る提供が難しいもの

図表2 分類モデル例



本市のコミュニティバスは？

必要性：特定の市民の日常生活に必要

市場性：民間でも同じようなサービスの提供はあるが、実施は難しい(路線バス化は困難)



必要性も市場性も中間的存在となり、
受益者負担と公費負担の割合は50%(1:1)が
妥当と考えられる・・・

【負担割合】

四條畷市

:

利用者

1

:

1

運賃改定の試算

令和7年度のICカードの乗降実績をもとに、全体の区間ごとの乗降者数を想定し、新料金体系での運賃収入を想定します。

令和7年度 利用者数 383,199人(うちICカード利用者数 169,662人)

	ICカード利用者数 (人)	割合 (%)	全体想定利用者数 (人)	設定運賃 (円)	運賃想定収入 (円)
1区	33,965	20.0	76,640	270	20,692,800
2区	135,965	80.0	306,559	350	107,295,650
合計	169,662	100	383,199		127,988,450

P11で検討した受益者負担(50%)の考え方とほぼ一致している

令和8年度 年間運行経費 250,000,000円 × 0.5 = 125,000,000円

運賃改定の試算

(現在との収支比較)

	運賃	運行経費	運賃収入	行政負担	負担割合 (利用者:行政)
現行 R7実績	1区:220円 2区:250円	193,377,800	66,293,605	127,084,195	1:1.92
現行 R8予算		250,277,500	58,737,800	191,539,700	1:3.26
改定案	1区:270円 2区:350円	250,277,500	122,289,050	127,988,450	1:0.96

- 運賃収入について
令和7年度実績と比較すると、55,995,445円増額
令和8年度予算と比較すると、63,551,250円増額となる
- 負担割合について
改定後は、利用者：行政 = 1：0.96となり、受益者負担と公費負担の割合はほぼ50%(1:1)となる

割引|利用者の想定人数

「利用者属性調査」

市の施策として実施している「割引制度」「定期券制度」による運賃収入への検討を行うため
利用者の属性調査を下記要領で実施しました。

○ 属性調査の方法

民間バス事業者への聞き取りから、調査方法としては

- ・平日と休日の各一日とし、二次元コードによる回答方式
- ・回答する項目は、最小限とする(遅延に繋がらないように)
- ・バス車内での調査は、安全な運行及び人員の観点より実施しない(車外での対応)

※ 各社とも、昨今ではICカードの利用実態で把握している

○ アンケート実施要領

時 期 : 令和5年12月2日(土) 始発から最終便まで
令和5年12月7日(木) 始発から最終便まで

回収方法 : ①降車時にアンケート票の配布
(WEB回答もしくは当日回収)
②乗車待ちの方へヒアリング

質問項目 : 利用日と目的
利用者の年齢
利用の乗車券種

四條畷市
コミュニティバス利用者アンケート

日頃よりコミュニティバスにご利用いただきありがとうございます。
利用者アンケート調査のご協力をお願いいたします。

回答方法は、この用紙 または Web

Web 回答は
こちら

ご利用日: 令和 5 年 12 月 日 ()

1. ご利用の目的
通勤・通学・買い物・通院・旅行・その他
→ 「通学」の場合、次のうちどれに該当しますか。
(小学生以下・中学生・高校生・大学生・専門学校生)

2. お客様のご年齢 () 歳

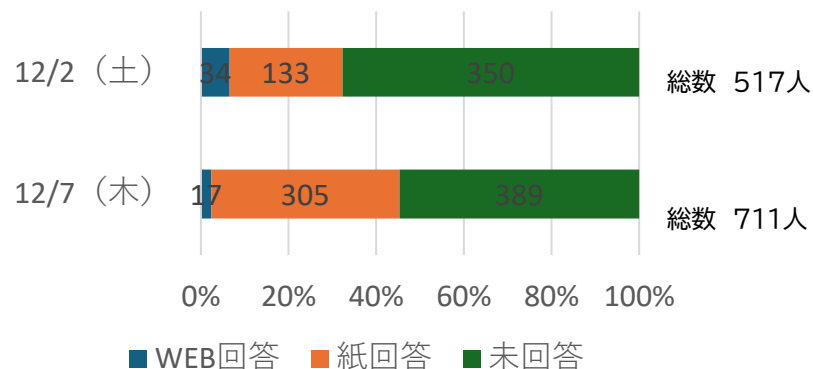
3. ご利用の乗車券種
現金・ICカード・学期定期券・通学割引証・高齢者割引証
障がい者割引証・妊娠婦割引証

ご協力いただきありがとうございました。
★この用紙での回答⇒帰りの便で市職員へ渡してください。
お問い合わせ: 四條畷市 都市整備部 都市政策課
☎072-877-2121(内線716) ☎0743-71-0330

割引利用者の想定人数

「利用者属性調査の結果」

①アンケート回収率



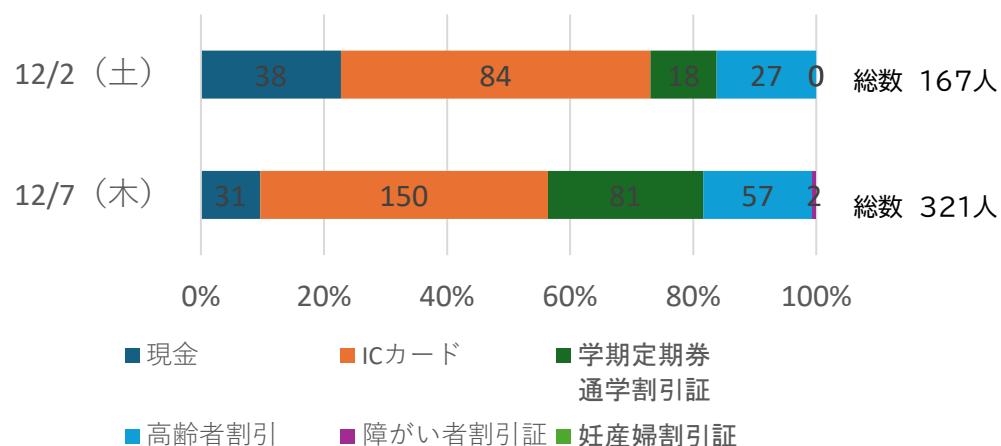
総数(利用者数)については、ICカードより想定

(回答率)

12/2(土) 32.3%

12/7(木) 45.3%

②支払い属性



(割引証利用率)

12/2(土) 26.9%

12/7(木) 43.0%



(内数 種別ごと)

(通学割引証 利用率)

12/2(土) 10.8%

12/7(木) 25.2%

(高齢者割引証 利用率)

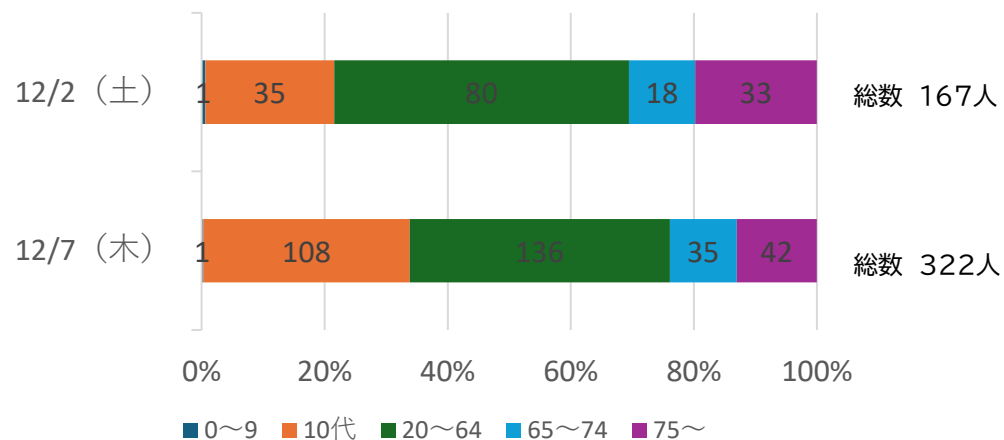
12/2(土) 16.2%

12/7(木) 17.8%

割引|利用者の想定人数

「利用者属性調査の結果」

③年齢属性



(10代利用率)

12/2(土) 21.0%

12/7(木) 33.5%

(20歳から64歳 利用率)

12/2(土) 47.9%

12/7(木) 42.2%

(65歳から74歳 利用率)

12/2(土) 10.8%

12/7(木) 10.9%

(75歳以上 利用率)

12/2(土) 19.8%

12/7(木) 13.0%

割引利用者の想定人数

「割引利用者数の想定」

	日数(日)	割合(%)	R7総利用者数(人)	R5割引利用者割合(%)	想定割引利用者数(人)
平日	246	67	256,743	43.0	110,399
土日祝	119	33	126,456	26.9	34,017
合計	365	100	383,199	100	144,416

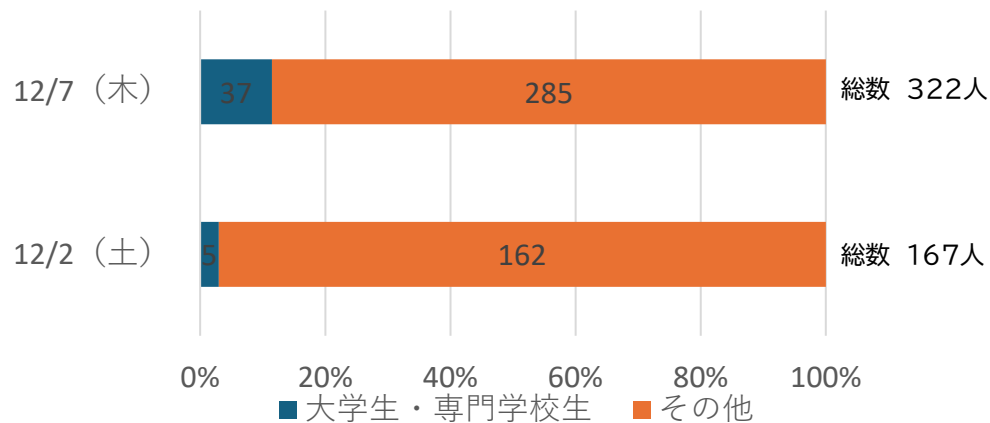
全体(383,199人)の37.7%が該当

割引制度等の拡大

【大学・専門学校生の定期、割引利用者数の想定】

「利用者属性調査の結果」

④利用者属性



(全体に占める
大学生・専門学校生の割合)

12/2(土) 3.0%
12/7(木) 11.5%

割引制度等の拡大

「大学生・専門学校生の想定利用者割合」

	日数(日)	割合(%)	R7総利用者数(人)	R5割引利用者割合(%)	想定割引利用者数(人)
平日	246	67	256,743	11.5	29,525
土日祝	119	33	126,456	3.0	3,794
合計	365	100	383,199		33,319

全体(383,199人)の8.7%が該当

割引制度等の拡大

(割引制度適用後の想定運賃収入)

	R7総利用者数 (人)	割合 (%)		区間ごと利用者数 (人)※	設定運賃 (円)	運賃想定収入 (円)
1区	76,640	割引なし	53.6	41,079	270	11,091,341
		現行割引利用者	37.7	28,893	140	4,045,059
		大・専割引利用者	8.7	6,668	140	933,475
2区	306,559	割引なし	53.6	164,316	350	57,510,468
		現行割引利用者	37.7	115,573	180	20,803,094
		大・専割引利用者	8.7	26,671	180	4,800,714
合計	383,199			383,199		99,184,151

※ 区間ごとの割引利用者数について、利用者属性調査の結果から算出した割合を使用しております。
ただし、P14、P16では、割合利用者の割合算出のために出した数値であるのため、想定数とズレが生じております。

割引制度等の拡大

(現在との収支比較)

	運賃		運行経費	運賃収入	行政負担	負担割合 (利用者:行政)
現行	1区:220円 2区:250円	R7実績	193,377,800	66,293,605	127,084,195	1:1.92
		R8予算	250,277,500	58,737,800	191,539,700	1:3.26
改定案	1区:270円 2区:350円	割引なし	250,277,500	122,289,050	127,988,450	1:0.96
		割引あり	250,277,500	99,184,151	151,093,349	1:1.52

- 運賃収入について
令和7年度実績と比較すると、32,890,546円増額
令和8年度予算と比較すると、40,446,351円増額となる
- 負担割合について
改定後は、利用者：行政 = 1：1.52となる



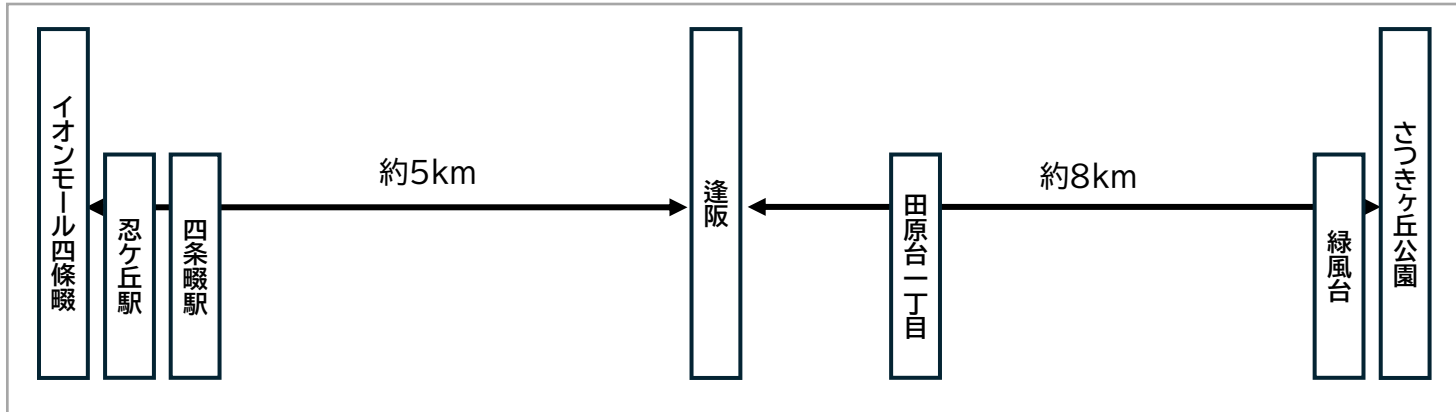
今回、公費負担「0.52」相当分を市独自の補助制度として運用することとしているため、この補助額を除いた実質的な負担比率は「1:1」となる。

3区制の検討

【現状】

「逢阪」を境に1区2区に区界を設けており、「イオンモール四條畷」から「逢阪」まで約5km、「逢阪」から「さつきヶ丘公園」まで約8kmとなっております。

令和2年8月第7回会議においては、既存路線バスと合わせて、1区間の距離を見直し3区制を検討することとしておりました。



【見直しについて】

今回の運賃改定により、1区では50円の増額、2区では100円の増額を検討しております。これに加えて、区界の見直しを実施するとなると、一度に大幅な変更が生じ、運賃体系が複雑化することにより、利用者に混乱をきたすおそれがあるため、区界の変更は実施しないことといたします。