（令和８年９月作成）

コミュニティバスの運賃改定（案）について

Ｑ＆Ａ

担当：四條畷市都市整備部都市政策課

目次

Q1. 運賃改定の理由を教えてもらえませんか。.....1
Q2. 運賃改定（値上げ）の時期は、いつ頃ですか。.....1
Q3. 値上げ幅（改定後運賃）は、どのような考え方で決めたのですか。.....1
Q4. 運賃が上がるなら、運行便数等を増やすことはできませんか。..... 2
Q5. 学生定期だけでなく、通勤定期も発行できませんか。..... 2
Q6. 割引制度は引き続き、維持されますか。..... 2
Q7. 将来的には2区480円に値上げするのですか。..... 3
Q8. 民間バスに比べると、コミュニティバスの運賃は高くないですか。..... 3
Q9. 値上げ幅をもう少し緩やかに、かつ、段階的にできませんか。..... 4
Q10. 運賃改定より支出の削減が先ではないでしょうか。..... 4
Q11. 朝の便が混んでいて困っている。なんとか対策できませんか。..... 5
Q12. 将来的に停留所の削減も検討されるのですか。..... 5
Q13. 運賃の改定は、最終的にどのように決定するのですか。..... 6
Q14. 委員の意見が分かれた場合はどのように決定されるのですか。..... 6

Q1. 運賃改定の理由を教えてもらえませんか。

コミュニティバスは、利用者からいただく運賃などの事業収入と、行政負担（赤字補填）で運行を維持しています。

平成２６年度から平成３０年度にかけては、利用者と行政とが約５０％ずつの負担割合で運行をしておりましたが、令和２年度以降は、このバランスが崩れ、現在は運行経費**約2億 5,000 万円のうち、約76．8％を行政が負担**しております。

現在、全国的に深刻な運転士不足に加え、燃料費や車両の維持管理費が大幅に高騰しており、現行の行政負担のままでは、コミュニティバスを維持していくことが厳しい見通しです。

普段ご利用いただいている皆さまに大変心苦しいお願いとなりますが、地域の移動手段を将来へ残すため、応分のご負担をお願いする次第です。

Q2. 運賃改定（値上げ）の時期は、いつ頃ですか。

現在、運賃改定の時期は、**令和9年3月下旬を予定**しております。

運賃改定日の詳細が決定しましたら、市広報誌およびホームページ等でお知らせする予定です。

Q3. 値上げ幅（改定後運賃）は、どのような考え方で決めたのですか。

コミュニティバスの運行にかかる費用は、利用者からいただく運賃のほか、不足する経費については、税金を原資とする行政の赤字補填（公費負担）により賄っているため、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、改定額を設定しました。

費用負担割合が「1：1」となる運賃額は、1区２７０円、2区４８０円となりますが、この金額は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、1区２７０円、2区３５０円といたしました。

Q4. 運賃が上がるなら、運行便数等を増やすことはできませんか。

今回の運賃改定は「現在のサービス水準（路線・便数）を維持すること」を第一の目的としており、**運転士不足が深刻化するなかで、便数を増やすことは非常に困難**な状況となります。

しかしながら、今回の見直しに合わせて、通学割引証と学期定期券の対象者に、「大学生・専門学生」を追加することや、学期定期券の2学期の期間を見直すなど、子育て・学びの支援を拡充いたします。

Q5. 学生定期だけでなく、通勤定期も発行できませんか。

学生対象の「学期定期券」は年 3 回に限定して運用していますが、通勤定期券の導入には実務上大きな課題があります。

本市のコミュニティバスは運行事業者が近畿運輸局の路線認可を受けているため、運賃収入を一旦市の歳入として直接受入れると、運行主体が市とみなされるおそれがあります。そのため、学期定期券の販売時も市の会計を通さず、現金収受により京阪バスへ直接振り込むスキームをとっています。

通年販売となる通勤定期を導入した場合、窓口業務の負担増に加え、売上金の現金収受や振込手数料の発生など、経理上の負担が生じます。

限られたマンパワーやコストの制約がある現状では、こうした体制の構築が困難なため、直ちに導入することは難しい状況です。

一方で、利便性向上を求めるお声もあるため、引き続き運行事業者と協議を行い、持続可能な運行体制や販売方法の課題解決に向けて検討を進めてまいります。

Q6. 割引制度は引き続き、維持されますか。

今回の運賃改定におきましても、現在実施している**「高齢者割引」「障がい者割引」「通学割引」「妊産婦割引」の割引制度は継続**いたします。

改定後の割引運賃は1区１４０円、2区１８０円となりますが、一般運賃と比べてご負担が少なくなるよう配慮しております。

Q7. 将来的には2区480円に値上げするのですか。

今回の改定におきましては、本来の試算額である「480 円」では利用者の皆様への負担が大きすぎると判断し、急激なご負担を和らげる（激変緩和）観点から「350 円」に調整した上での改定案としております。

したがって、**現時点において「将来的に自動的に 480 円へ値上げする計画」はありません。**

ただし、今回の試算はあくまで現在の運行経費ベースのものであり、今後さらに人件費や燃料費、修繕費などが予想を上回るペースで高騰した場合などには、この金額の前提そのものを見直さざるを得ない可能性がございます。

市といたしましては、できる限り利用しやすい運賃水準を維持できるよう経営努力とコスト抑制に努めてまいりますが、持続可能な運行を将来へ引き継ぐために、こうした将来的なリスクについてもご理解を賜りますようお願い申し上げます。

Q8. 民間バスに比べると、コミュニティバスの運賃は高くないですか。

他の民間路線バスとの金額の違いにつきましては、一度の乗車で移動できる距離の長さが大きく関係しております。

一般的な路線バスの運賃（270 円など）は、比較的短い距離を移動することを前提とした設定になっており、長く乗れば乗るほど細かく運賃が加算されていく仕組みが主流です。

一方、本市のコミュニティバスは、1区間で市内の広い範囲をカバーしているため、**一つの運賃区間で乗車できる「1区間の運行距離」が非常に長いという特徴があります**。

そのため、一回お乗りいただく際の「350 円」という表面上の金額だけを見ますと、どうしても高く見えてしまいます。しかしながら、「キロメートル走るごとにいくらかかっているか」という、距離あたりの運賃（対キロ運賃）に換算して計算いたしますと、決して一般的な路線バスよりも割高なわけではなく、妥当な水準と考えております。

Q9. 値上げ幅をもう少し緩やかに、かつ、段階的にできませんか。

段階的な値上げとした場合、現在の市の財政の状況を早急に改善することができず、厳しい財政負担がこの先も長く続いてしまうことになります。

市の財源（税金）には限りがございます。もし今後もバスの維持に多額の税金を投入し続けなければならないとなると、本来充実させていかなければならない子育て支援や子どもたちの学びへの支援など、他の重要な市民サービスに充てるための原資（予算）が不足してしまい、十分な施策を行うことができなくなってしまいます。

今回の改定は、これまでに一度も運賃改定を行ってこなかったため、皆さまにとって負担の大きな値上げ幅となってしまうことは重々承知しているところですが、将来にわたってコミュニティバスの運行を守りつつ、市全体の行政サービス（子育てや教育、福祉など）もしっかりと維持していくための、苦渋の決断であることを、ご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

Q10. 運賃改定より支出の削減が先ではないでしょうか。

支出を削減する最も大きな方法として、運行事業費自体のカットが考えられます。

例えば、通勤・通学のピークの時間帯に対応するために現在必要な５台の車両を、4 台や 3 台へと「減車」すれば、運行事業費を削減することは物理的には可能です。

しかしながら、運行車両を減車しますと、現在の運行便数を維持することができなくなります。

その結果、早朝の通勤・通学時間帯において乗車定員を超過するリスクが生じるほか、日中の便数も減少することで、日頃ご利用いただいている市民の皆様の利便性低下が避けられません。

今回の検討過程におきましても、減車によるコスト削減は「市民生活への影響が大きい」との判断から、実施を見送った経過がございます。

このように、現在の運行サービスの水準を維持し、将来にわたり持続可能な交通網を確保するためには、経費の抑制に努めることは大前提としつつ、現状のままでは不足する財源について、運賃体系の見直し（適正化）を図らざるを得ない状況となっております。

Q11. 朝の便が混んでいて困っている。なんとか対策できませんか。

早朝の通勤・通学の時間帯における車内の混雑につきまして、日頃ご利用いただいている皆様にはご不便とご迷惑をおかけしており、大変申し訳ございません。

現在の混雑状況に対する対策といたしましては、直近のダイヤ改正後の利用状況や時間帯ごとの混雑傾向を正確に把握するため、直近では 6 月 24 日と 7 月 4 日に乗降者数の調査を実施いたしました。

この調査結果をもとに、可能な限り持続可能かつ効率的な運行体制が確保できるよう、運行事業者とも緊密に連携を図りながら改善に向けた検討を続けております。

また、改善策の一つとして、利用者の方から「車体の大型化」に関するご意見をいただいておりますが、現在の運行ルートには道路幅員が狭く、大型車両での安全な通行が物理的に困難な箇所が含まれております。

そのため、車両の大型化による対応につきましては、現時点では大変難しい状況でございます。

Q12. 将来的に停留所の削減も検討されるのですか。

現時点におきましては、停留所の削減や運行ルートの短縮を行う計画はございません。

しかしながら、全国的な深刻な運転士不足により、将来的に現在の運行ダイヤや体制をそのまま維持することが困難となるおそれがございます。

また、人件費や燃料費等の高騰がさらに進んだ場合などにおいても、持続可能なコミュニティバスの運行を守り抜く必要があります。

このような状況に直面した際には、コミュニティバスの路線全体を存続させるための苦渋の選択肢として、運行ルートの見直しや、それに伴う停車停留所の見直しについて「将来的に全く検討しない」と申し上げることは難しいのが実情でございます。

市といたしましては、まずは現行の利便性を維持できるよう最大限の努力を重ねてまいりますが、将来にわたって安定した地域公共交通網を次世代へ引き継いでいくためにも、こうした厳しい社会情勢や背景について、市民の皆様のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

Q13. 運賃の改定は、最終的にどのように決定するのですか。

今回の運賃改定の実施にあたっては、市民の皆様からいただいたご意見やご要望を整理した上で、市民や運輸局などの代表者などで構成される**「四條畷市地域公共交通会議（運賃協議部会）」に諮る**こととしております。

この運賃協議部会において、今回の改定案や皆様から寄せられたご意見に対する市の見解等について、ご報告のうえ、ご審議いただき、十分に協議が整った場合に初めて、近畿運輸局への届出等の正式な手続きを進めることとなります。

Q14. 委員の意見が分かれた場合はどのように決定されるのですか。

運賃協議部会における議事の進め方や意思決定につきましては、四條畷市地域公共交通会議規則において定められており、会議（部会）は委員の過半数が出席しなければ開くことができません。

また、**協議事項の決定にあたっては、出席した委員の過半数をもって決する**こととされております。

なお、賛否の意見が同数となり可否同数となった場合には、規則の規定に基づき、部会長（議長）の決するところにより決定される仕組みとなっております。