令和8年9月26日(土)～27日(日)

四條畷市コミュニティバスの運賃改定(案) 説明会

四條畷市

(担当　都市整備部　都市政策課)

資料目次

1. 説明会次第 ・・P.3

2. コミュニティバス運賃改定（案）の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P.4

3. コミュニティバスを取り巻く現状・・・P.5

4. 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.10

5. まとめ ・・・P.20

1. 説明会次第

1. 本日の配布資料

① **A4サイズ　両面印刷×1冊　四條畷市コミュニティバスの運賃改定案　説明会資料**

② **A4サイズ　両面印刷×1冊　運賃改定QA**

2. 運賃改定説明会　次第

① コミュニバスの現状及び運賃改定内容の説明

② 質疑応答

- より多くの皆様に公平にご発言いただくため、ご意見が多数寄せられた際には、お一人様あたりの発言時間や回数を調整させていただく場合がございます。また、特定の方による長時間の質疑等につきましては、誠に恐縮ですが司会より進行のお願い（質疑の終了）をさせていただくことがございます。
- なお、質疑応答が長時間にわたる場合は、ご退席される方のお時間にも配慮し、予定時刻等で一度説明会を区切らせて（中締めとさせて）いただく場合がございます。皆様の円滑な進行へのご理解とご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。
- 質疑応答の内容については、個人が特定されないよう個人情報を保護のうえ、市HPでの公開や会議資料として使用させていただきますので、ご理解、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

2. コミュニティバス運賃改定(案)の概要

市では、コミュニティバスの現状を踏まえ、2区制運賃を導入して**「初めての運賃改定」**を実施したいと考えています。

■ **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 (110円)	**270円 (140円)**
2区	250円 (130円)	**350円 (180円)**

※(割引運賃)

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		

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

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**

3. コミュニティバスを取り巻く現状（課題①運転士不足）

慢性的な運転士不足

- 全産業平均を継続して上回る高い有効求人倍率

2024年問題の発生

- 2024年4月からの「時間外労働の上限規制」適用
- 運転者1人あたりの乗務可能時間が減少

➡ これまでと同じダイヤを維持するために、さらに多くの運転者が必要に



全国的な「減便・路線廃止」の連鎖

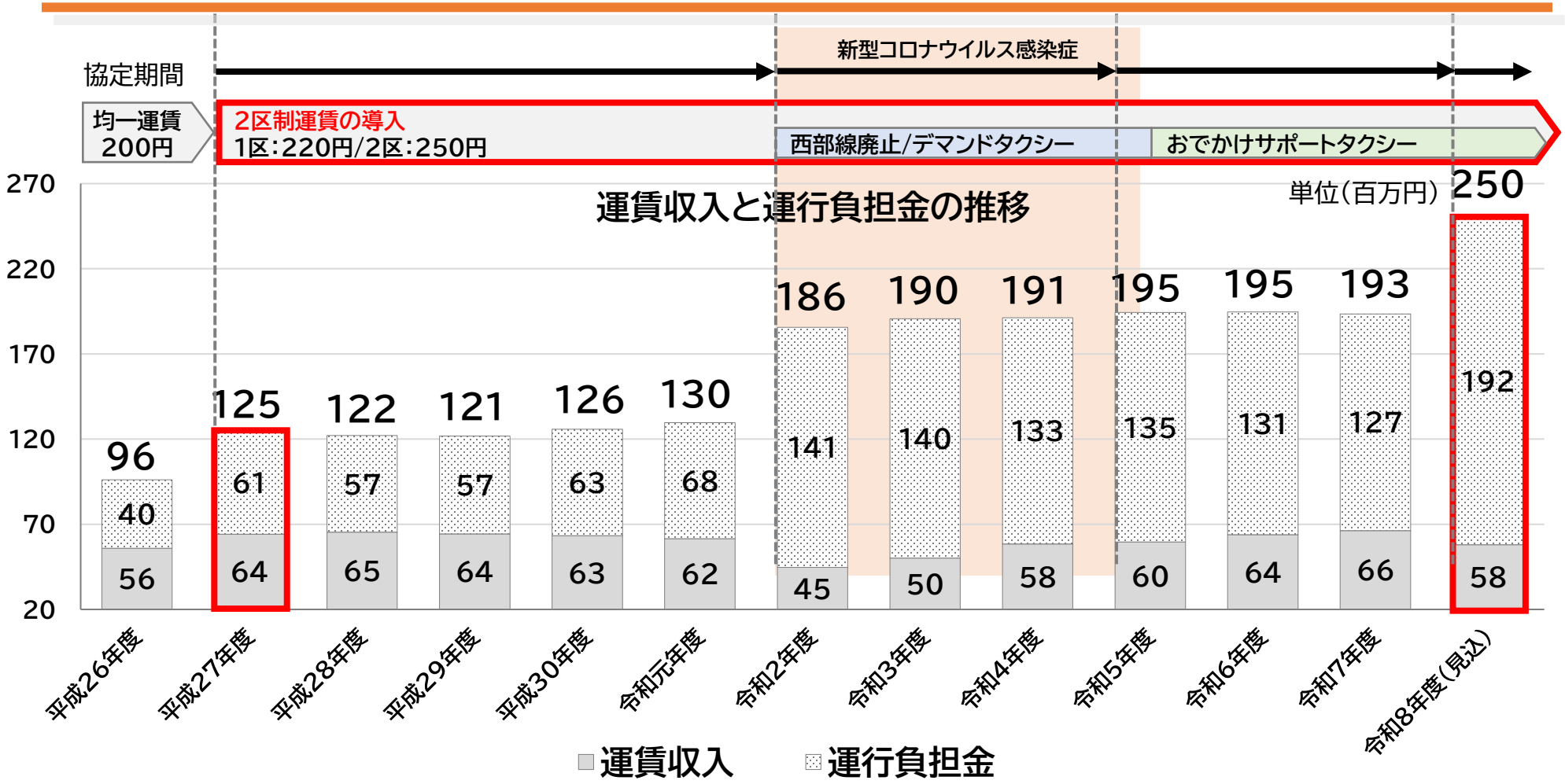
- 担い手不足により、全国の自治体・バス事業者で事業縮小が不可避な状況

四條畷市内 今後の見通し

- 本市を運行する交通事業者においても同様の深刻な状況に直面
- 現行の運行ダイヤを維持する余力が急速に失われている

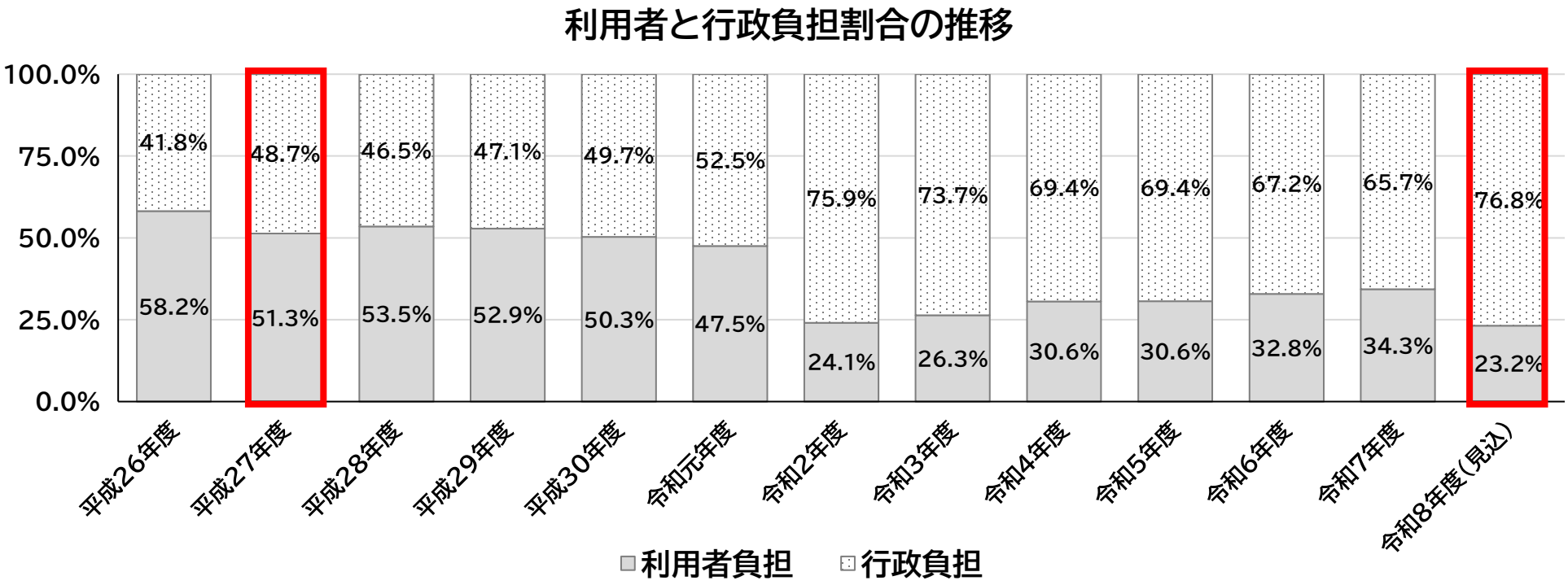
「現状維持」を前提とした計画は通用せず、今後の路線維持・確保は**これまで以上に困難**な状況。

3. コミュニティバスを取り巻く現状（課題②コスト増）



- 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8年度には約2億5,000万円まで拡大する見込み。
- 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要因
- 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。

3. コミュニティバスを取り巻く現状（課題②コスト増）



- 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。**
- 令和2年度以降、この構造は劇的に変化公的支援への依存度が急速に高まる。
- 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。

3. コミュニティバスを取り巻く現状（課題②コスト増）

地域の移動を支える コミュニティバス

運転手の人件費が増加しています

安全・安心な運行を維持するため、運転手の確保と適正な待遇の確保が必要となっています。



これまで（過去）

1年間の運転手人件費

500万円



安定的な運行を続けてきました

平成27年4月時点

現在

1年間の運転手人件費

700万円



人材確保や待遇改善により費用が増加

令和8年4月時点

増加額

200万円

増加率 **＋40%**

主な要因

- ✅ 運転手の人材不足による採用競争の激化
- ✅ 最低賃金の引き上げや労働環境の改善
- ✅ 働きやすい職場づくりの推進　など

人件費の推移イメージ



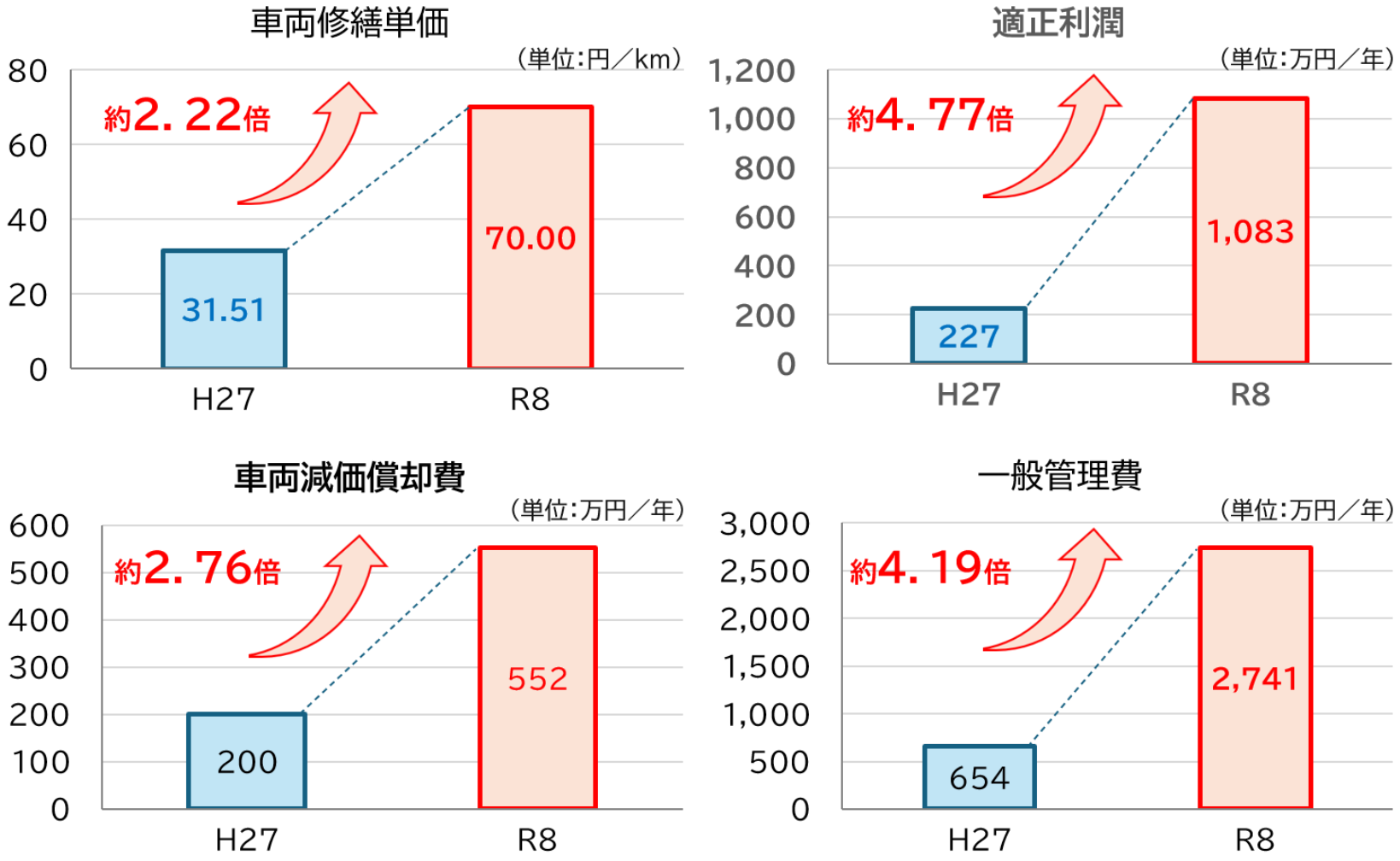
今後も増加が見込まれます

人材確保や労働環境の改善は、
持続可能な運行に欠かせません。



3. コミュニティバスを取り巻く現状（課題②コスト増）

物価高騰に伴うコストの急増（H27～R8の比較）



※H27の金額は、新車購入時の5年償却における年間額を、10年償却の年間額に換算したものです。

4. 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

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

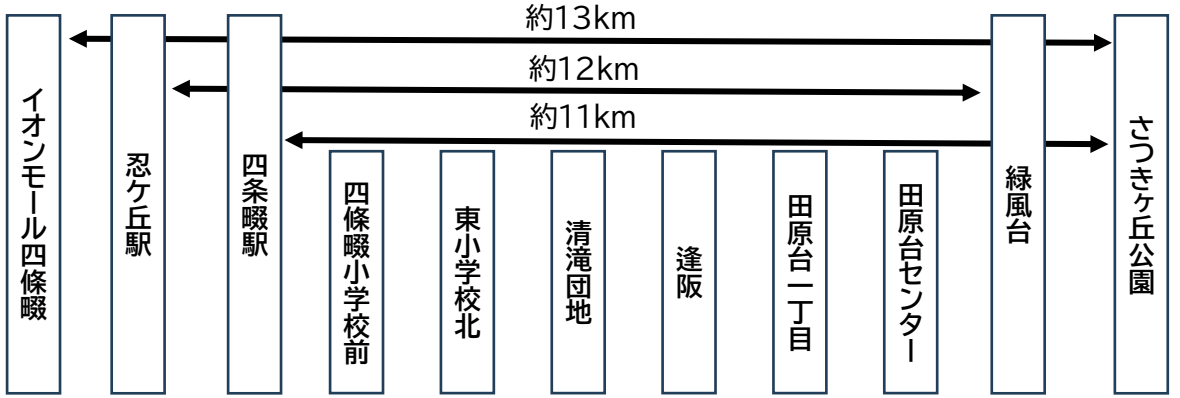
■ 車両の減車

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）



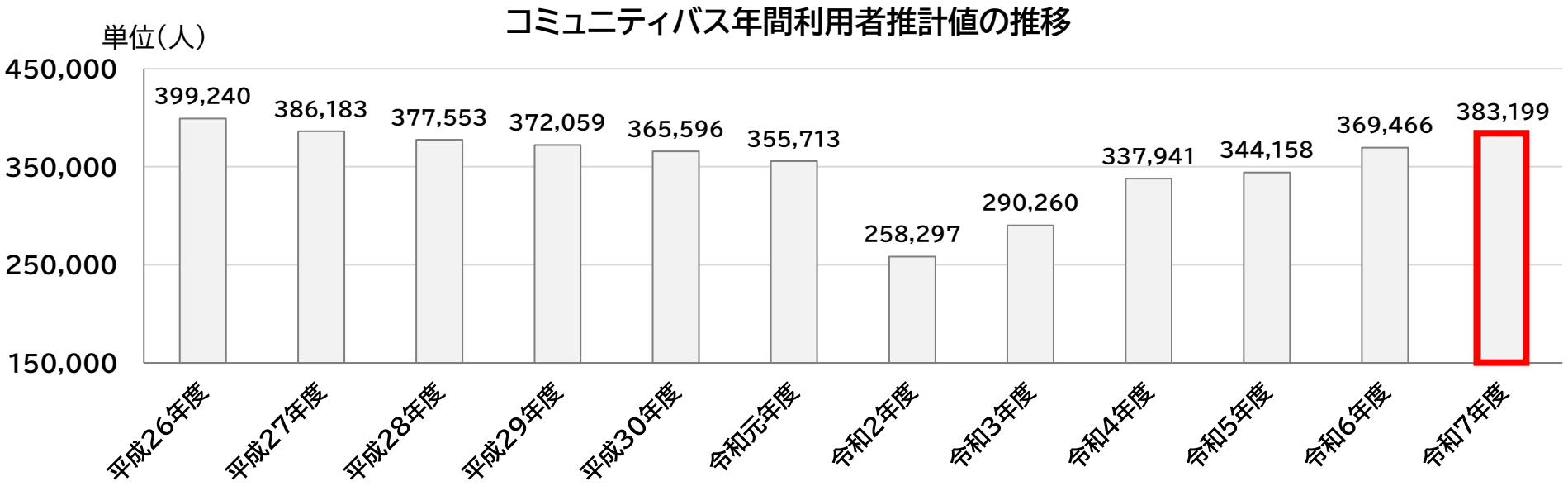
4. コミュニティバス運行見直しの検討状況と当面の方向性

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。



4. 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

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・通学の激しいバッティング期】
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	中高生	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。

4. 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

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

1 コミュニティバスの性質

生活に不可欠だが、民間単独での維持は困難

コミュニティバスは、通勤、通学、通院、買い物など、市民生活を支える重要な公共交通です。
しかし、採算性が低く、民間事業者だけでの運行維持は困難であり、公費の負担が必要不可欠な状況です。

2 運賃改定に至った背景

社会情勢が変化するなか、現行運賃を維持してきましたが、減車等の見送りにより運賃改定の見直しが不可避

近年の人件費や物価の高騰が運行経費を押し上げています。
これまで、可能な限り現行運賃を維持し、市の負担により運行を確保してきました。
減車（運行便の削減）等を見送るためには、運賃体系の見直しが不可避な状況です。

3 運賃改定の基本方針

持続可能な運行のため、受益者と公費の負担割合を1:1へ
運転士を確保するとともに、子育て・学びの支援拡充

受益者と公費の負担割合を1:1とし、持続可能な運行をめざします。
運転士の確保に取り組み、安定した運行体制を維持します。
学生割引の拡充など、次世代の利用促進につながるサービスを充実させます。

4. 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

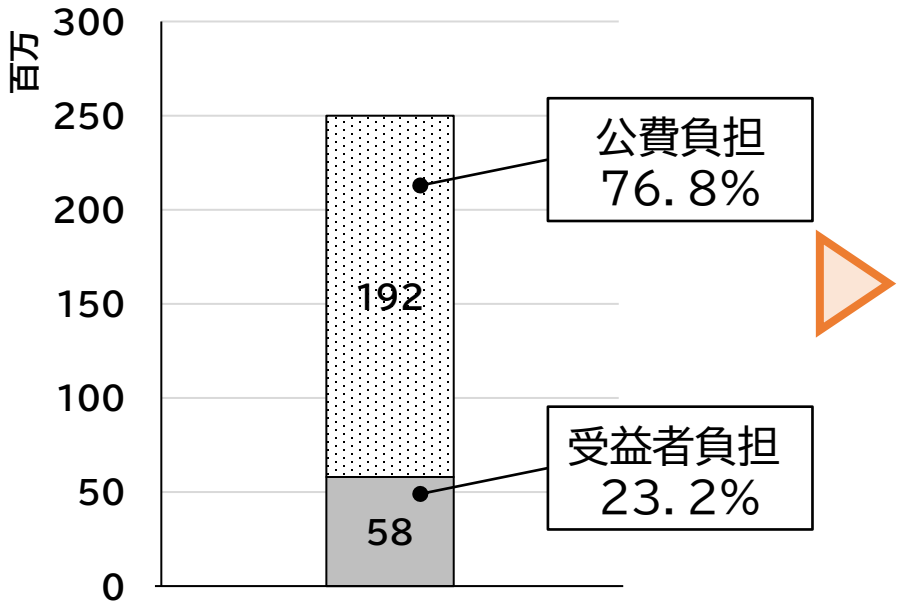
■ 運賃改定の視点

近隣市

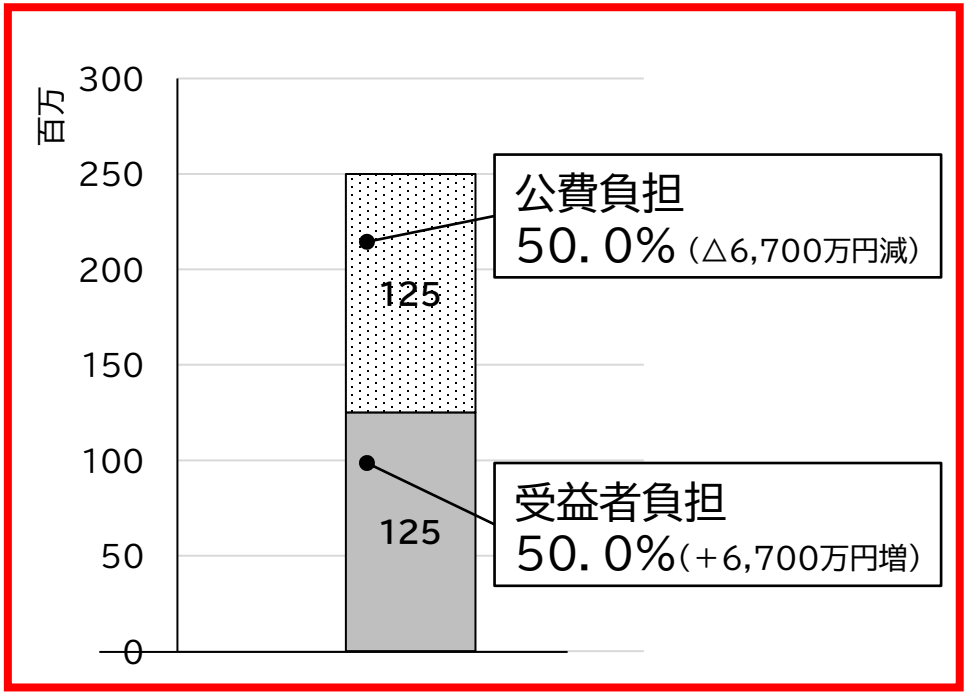
- 交野市（おりひめバス：200円均一）や寝屋川市（ねやBUS：250円均一）では、地域内循環が主目的のため、「均一運賃」を採用されています。

四條畷市

- 東部（田原地域）と西部を片道約10kmで結ぶ「**長距離の幹線交通**」（路線バスに近い運行形態）
- 利用距離に応じた負担の公平性を保つため、平成27年度から導入している「**2区制運賃**（対キロ区間制ベース）」を今回の改定でも継続します。
- 利用者の負担増に配慮しつつ、**受益者負担と公費負担のバランス「1：1」**の目標に向けて近づけていくための改定を行い、持続可能な運行体制を確保します。



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

4. 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

令和8年度の運行見通しを踏まえ、めざすべき負担割合(1:1)をベースに試算したものが、**『試算運賃』**となります。

現行運賃	試算運賃(激変緩和を考慮しない場合)	激変緩和を考慮した改定案
1区 220円	1区 270円	1区 270円
2区 250円	2区 480円	2区 350円
● 平成27年度の2区制運賃導入以来、現行運賃を維持 ● 人件費、物価等の高騰に運行経費が増加し、収支バランスの確保が困難	● 運行に係る費用や利用実態を踏まえた原則的な試算 ● 2区の運賃が大きく上昇するため、利用者への影響が大きい ● 割引拡充施策適用後の負担割合を1:1とする料金設定	● 利用者の急激な負担増(激変)を緩和する調整額 ● 割引拡充施策適用前の負担割合を1:1とする料金設定
1:3.31	1:0.96	1:1.52

対キロ区間制を基準に試算した**「試算運賃」**の額は、**「現行運賃」**から大きな値上げとなるため、急激な負担増を和らげる『激変緩和』の観点から調整を行い、**「激変緩和を考慮した改定案」**といたしました。

4. 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

■ 民間路線バスとの比較から見るコミュニティバスの運賃

市域内運行の路線バスとの比較				コミュニティバス	
	京阪バス	近鉄バス	奈良交通	イオンモール四條畷 ～ さつきヶ丘公園	四條畷駅 ～ さつきヶ丘公園
					
主な運行区間（代表例）	京阪大和田駅 ～ 清滝団地	四条畷駅 ～ 四條畷電通大	田原台1丁目 ～ 生駒駅南口		
運行距離（片道）	約5.9km	約3.3km	約5.4km	約13.8km	約10.5km
運賃（大人・片道）（H27.4.1現在）	260円	250円	310円	改定前 250円	
運賃（大人・片道）（R8.10.1現在）	310円	310円	370円	改定後 350円	

現行運賃との比較

1区 220円 ▶ 270円

2区 250円 ▶ 350円

※路線バスの運賃は各社によって制度が違うため、運行距離が同じであっても運賃が異なる場合があります。

4. 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

■ 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



4. 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

■ 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は、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。

4. 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

■ 運賃改定のスケジュール

01 説明会

9月26～27日



道路運送法第5条の規定に基づき、運賃改定に係る説明会を実施し、ご意見を聴取します。

02 意見整理等

10月上旬～下旬



意見書や説明会で寄せられたご意見の内容と、それに対する市の見解を整理します。

03 運賃協議部会

11月頃



説明会の実施状況やご意見（市の見解付き）を報告し、運賃改定案について協議します。

協議が整った場合

04 届出

令和9年2月頃



コミュニティバスの運賃改定について、近畿運輸局へ届出します。

05 運賃改定

令和9年3月頃

1区 270円
2区 350円

新しい運賃体系による運行をスタートします。

5. まとめ

コミュニティバスの運行維持に向けて

01



地域の移動手段を守るための苦渋の決断

人件費や修繕費等の高騰などにより、運行コストが増加しています。
今後も安定した運行を続けるため、やむを得ず見直しを行います。

02



大学生・専門学生への割引拡充と次世代のサポート

学びや活動で移動の多い学生の皆さんを応援するため、割引を拡充します。
未来を担う世代の異動を支え、地域の活力につなげます。

03



市民全体で支えあう持続可能な運行体制

コミュニティバスは市民皆さんの暮らしを支える大切な公共交通です。
将来にわたり安心して利用できるよう、ご理解とご協力をお願いします。

厳しい社会情勢が続く中、将来的なさらなる見直しをお願いする可能性もございますが、引き続きのご理解とご協力をお願いいたします。