

乗合バス・ローカル鉄道等における運賃改定等が 利用動向に与えた影響の分析に係る調査検討業務

報告書

令和6年3月

国土交通省近畿運輸局

全体目次

1. 業務概要	1-1
1.1 業務目的	1-1
1.2 業務概要	1-1
2. 乗合バス・ローカル鉄道アンケート調査	2-1
2.1 調査対象とする輸送モードの整理	2-1
2.2 調査項目	2-2
2.2.1 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査	2-2
2.2.2 乗合バス事業者調査	2-53
3. ヒアリング調査	3-1
3.1 運賃改定実施交通事業者へのヒアリング調査	3-1
3.1.1 調査目的	3-1
3.1.2 調査対象の選定	3-1
3.1.3 調査内容	3-3
3.1.4 調査結果	3-6
3.2 沿線企業・学校へのヒアリング調査	3-17
3.2.1 調査目的	3-17
3.2.2 調査対象の選定	3-17
3.2.3 調査内容	3-19
3.2.4 調査結果	3-26
4. 運賃改定等が利用動向に与えた影響の集計・検証	4-1
4.1 アンケート調査に基づく影響検証	4-1
4.1.1 利用者調査による検証	4-1
4.1.2 乗合バス事業者調査による検証	4-11
4.2 ヒアリング調査に基づく影響検証	4-30
4.2.1 管内交通事業者における過去の運賃施策上の優良事例の整理	4-30
4.3 運賃改定等が利用動向に与えた影響の集計・検証結果のまとめ	4-35
4.4 運賃改定を検討する際の留意点と対応策	4-36
4.4.1 利用者への影響	4-37
4.4.2 沿線自治体との調整	4-37
4.4.3 運賃改定の手続きの作業負荷	4-38
4.4.4 収益への影響	4-43
4.4.5 沿線企業・学校との調整	4-44
4.5 運賃改定以外での財源確保に向けた取組み	4-45
4.5.1 考えられる負担者及び財源確保策の整理	4-45
4.5.2 財源確保に向けた取組み事例・意向等の整理	4-46

1. 業務概要

1.1 業務目的

新型コロナウイルス感染症の影響により交通事業者について厳しい経営状況が依然として続く中でバス・鉄道を初めとして多くの交通事業者において、値上げや割引の引締めにより収支を改善させようという試みがなされている。また、一部交通事業者においては、値下げによる需要喚起を図る取り組みも進められている。

しかしながら、値上げや値下げが需要動向と収支改善にどのような影響を与えたかについては、新型コロナウイルス感染症の影響で旅客需要が流動的である中、体系的な把握ができていない状況となっている。

今般、主に通勤、通学、日常生活の需要について、コロナ禍に落ち込んだ公共交通機関の需要がコロナ禍以前を下回る水準で定着しつつあり、さらに、人手不足や物価高騰等の経営環境の悪化も相まって、今後も交通事業者が運賃改定（値上げ）を進めることが予想される。

また、値上げを行う場合、移動手段の転換やテレワークの利用など利用者の逸走が想定される一方で、サービス水準確保のためにやむを得ず値上げが行われる場合もある。このため、公共交通を支えるための利用者の許容度の把握が求められる。

このため、バス・鉄道を対象に、運賃改定後の需要動向と収支改善の傾向に対して調査を行った。

1.2 業務概要

本業務における業務概要は下表の通り。

表 1.1 業務概要

報告書章	項目	業務概要
2章	アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合バス・ローカル鉄道利用者調査 ・乗合バス事業者調査
3章	ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃改定実施交通事業者へのヒアリング調査 ・沿線企業・学校へのヒアリング調査
4章	運賃改定等が利用動向に与えた影響の集計・検証	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査（乗合バス・ローカル鉄道利用者調査、乗合バス事業者調査）に基づく影響検証 ・ヒアリング調査に基づく影響検証 ・運賃改定等が利用動向に与えた影響の集計・検証結果のまとめ ・運賃改定を検討する際の留意点と対応策 ・運賃改定以外での財源確保に向けた取り組み

2. 乗合バス・ローカル鉄道アンケート調査

「乗合バス・ローカル鉄道(地域鉄道)事業者の利用者及び、近畿運輸局管内で近年運賃改定(値上げ・値下げ)をおこなった乗合バス事業者を対象にアンケート調査を実施した。

2.1 調査対象とする輸送モードの整理

「乗合バス・ローカル鉄道利用者調査」、「乗合バス事業者調査」それぞれについて対象とする輸送モードを以下の通りに設定した。

表 2.1 調査の種類と対象とする輸送モード

調査の種類	対象とする輸送モード
乗合バス・ローカル鉄道利用者調査	近畿運輸局管内における公共交通(乗合バス・地域鉄道)の利用者
乗合バス事業者調査	令和2年度以降に運賃改定を実施した近畿運輸局管内における主要乗合バス事業者

2.2 調査項目

2.2.1 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査

1) 調査目的

近年、乗合バス及びローカル鉄道を維持していくために、運賃値上げや利用者以外からの資金調達に関する検討が進められている。

このような取組みに対する公共交通利用者の意向を把握することで、運賃値上げや運賃以外での資金調達に伴う公共交通利用の変動分析により、各取組みに対する許容度を確認するため、本調査を実施した。

2) 調査期間

令和5年9月22日(金)～9月29日(金)

3) 調査方法

WEB調査のモニターに対しアンケートを配信し、回答を得る。

4) 調査対象

(1) 居住地エリア

近畿圏内の6府県（滋賀県/京都府/大阪府/兵庫県/和歌山県/奈良県）を対象とした。

(2) 年齢

比較的外出が多い15～69歳を対象とした。

(3) 公共交通の利用頻度

高頻度から低頻度まで幅広い利用特性を踏まえた利用者の意向を把握できるよう、週4回以上/週2～3回/週1～2回/月1～3回/年数回 を対象とした。

(4) 利用対象とした公共交通事業者

a) ローカル鉄道利用者(合計500票)

国土交通省が提示している地域鉄道事業者一覧に該当する鉄道会社のうち、近畿圏内の路線利用者を対象とした。

地域鉄道事業者一覧 95社【R5.4.1現在】 国土交通省

地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のことを言う。地域鉄道事業者の運行主体は中小民鉄及び第三セクターに分けられる。令和5年4月1日現在で95社(中小民鉄:49社、第三セクター:46社)

運輸局	事業者名	営業キロ	運輸局	事業者名	営業キロ	運輸局	事業者名	営業キロ	運輸局	事業者名	営業キロ
北近畿運輸局(1社)	●通南いさりび鉄道	37.8	北陸信越運輸局	上田電鉄	11.8	中部運輸局	伊豆急行	45.7	中国運輸局(8社)	●智恵急行	58.1
	東北運輸局(11社)	●青い森鉄道		121.9	秋田鉄道		71.7	●愛知環状鉄道		45.3	一畑電車
●三陸鉄道		163.0		関東鉄道	55.6		●福見鉄道	34.5		●井原鉄道	41.7
●秋田内陸縦貫鉄道		94.2		●鹿島臨海鉄道	53.0		伊豆箱根鉄道	29.4		広島電鉄	35.1
●GRLいわて銀河鉄道		82.0		●わたらせ渓谷鉄道	44.1		●明知鉄道	25.1		●讃川鉄道	32.7
●会津鉄道		57.4		●真岡線道	41.9		並槽鉄道	23.4		●若桜鉄道	19.2
●河内藤急行		54.9		小湊鉄道	39.1		●伊勢鉄道	22.5		水島臨海鉄道	10.4
弘南鉄道		30.7		上信電鉄	33.7		福井鉄道	21.5		岡山電気軌道	4.7
●山形鉄道		30.5		●野岩鉄道	30.7		遠州鉄道	17.8	●土佐くまのり鉄道	109.3	
●由利高橋鉄道		23.0		●いすみ鉄道	28.8		●伊賀鉄道	16.6	高松平尾電気鉄道	60.0	
津軽鉄道		70.7		富士山麓電気鉄道	26.8		東海交通事業	11.2	伊予鉄道	43.5	
徳島交通		9.2		上毛電気鉄道	25.4	静岡鉄道	11.0	●とさでん交通	29.3		
北陸信越運輸局(13社)	●しなの鉄道	102.4		箱根登山鉄道	15.0	●西日本あすなろ鉄道	7.0	●阿佐海岸鉄道	10.0		
	富山地方鉄道	108.4		●ひたちなか海浜鉄道	14.3	WILLER TRAINS	114.0	●胆隆おれんじ鉄道	116.9		
	●あいの風とやま鉄道	100.1		江ノ島電鉄	10.0	神戸電鉄	68.6	●松海鉄道	93.8		
	●えちごトキめき鉄道	97.0		親子電気鉄道	6.4	近江鉄道	59.5	●平成筑豊鉄道	49.2		
	●北越急行	59.5	流鉄	5.7	阪堺電気軌道	18.3	●くま川鉄道	24.8			
	長野電鉄	33.2	●長良川鉄道	72.1	●徳島高原鉄道	14.7	高原鉄道	43.2			
	●のと鉄道	33.1	●天竜浜名湖鉄道	67.7	●徳島高尾山鉄道	14.4	●くま川鉄道	24.8			
	北陸鉄道	20.6	大井川鉄道	65.9	●北条鉄道	14.3	●南阿蘇鉄道	17.7			
	黒部峡谷鉄道	20.1	養老鉄道	57.5	●北条鉄道	13.6	筑豊電気鉄道	16.0			
	●IRいしかわ鉄道	17.8	●えちぜん鉄道	53.0	京福電気鉄道	11.0	●甘木鉄道	13.7			
	アルピコ交通	14.4	三岐鉄道	48.0	水間鉄道	5.5	熊本電気鉄道	13.1			
	●万葉線	12.9			紀州鉄道	2.7	長崎電気軌道	11.5			

【●印:第三セクター】

図 2-1 地域鉄道事業者一覧

b) 乗合バス利用者(合計 500 票)

近畿圏内の乗合バス事業者一覧に該当するバス会社の路線利用者を対象とした。

表 2.2 近畿圏内の乗合バス事業者一覧

主たる地域	事業者名称
大阪	阪急バス 株式会社
大阪	水間鉄道 株式会社
大阪	高槻市
大阪	西日本ジェイアールバス 株式会社
大阪	南海ウイングバス 株式会社
大阪	南海バス 株式会社
大阪	大阪シティバス 株式会社
大阪	北港観光バス 株式会社
大阪	近鉄バス 株式会社
大阪	大阪バス 株式会社
大阪	岸和田観光バス 株式会社
大阪	プリンセスライン 株式会社
大阪	京都交通 株式会社
京都	京都市交通局
京都	京阪バス 株式会社
京都	京阪京都交通 株式会社
京都	京都バス 株式会社
京都	丹後海陸交通 株式会社
京都	京都京阪バス 株式会社
京都	株式会社 ヤサカバス
京都	株式会社 ケイルック
奈良	奈良交通 株式会社
奈良	エヌシーバス 株式会社
滋賀	近江鉄道 株式会社
滋賀	帝産湖南交通 株式会社
滋賀	江若交通 株式会社
滋賀	湖国バス 株式会社
和歌山	南海りんかんバス 株式会社
和歌山	和歌山バス 株式会社
和歌山	和歌山バス那賀 株式会社
和歌山	有田鉄道 株式会社
和歌山	中紀バス 株式会社
和歌山	龍神自動車 株式会社
和歌山	明光バス 株式会社
和歌山	熊野御坊南海バス 株式会社
和歌山	大十バス 株式会社
兵庫	神姫バス 株式会社
兵庫	全但バス 株式会社
兵庫	淡路交通 株式会社
兵庫	神鉄バス 株式会社
兵庫	神戸市
兵庫	伊丹市
兵庫	神姫ゾーンバス 株式会社
兵庫	ウイング神姫 株式会社
兵庫	みなと観光バス 株式会社
兵庫	みなと観光バス 株式会社
兵庫	山陽バス 株式会社
兵庫	尼崎交通事業振興 株式会社
兵庫	阪神バス 株式会社

(5) 属性ごとの目標サンプル数

対象とする属性を踏まえ、下表の通り目標サンプル数を設定した。
 奈良県はローカル鉄道が運行していないため調査対象外とした。

表 2.3 属性ごとの目標サンプル数の設定

		ローカル 鉄道	乗合 バス
全体		500	500
滋賀県	週4回以上	20	16
	週2～3回	20	17
	週1～2回	20	17
	月1～3回	20	17
	年数回	20	16
京都府	週4回以上	20	16
	週2～3回	20	17
	週1～2回	20	17
	月1～3回	20	17
	年数回	20	17
大阪府	週4回以上	20	16
	週2～3回	20	17
	週1～2回	20	17
	月1～3回	20	17
	年数回	20	16
兵庫県	週4回以上	20	16
	週2～3回	20	17
	週1～2回	20	17
	月1～3回	20	17
	年数回	20	17
奈良県	週4回以上		16
	週2～3回		17
	週1～2回		17
	月1～3回		17
	年数回		16
和歌山県	週4回以上	20	16
	週2～3回	20	17
	週1～2回	20	17
	月1～3回	20	17
	年数回	20	16

5) 調査内容

(1) 調査項目

調査内容の項目とそのねらいを下表に示す。

また、それを踏まえた設問と選択肢を次頁以降に示す。

表 2.4 調査内容の項目とねらい

項目	ねらい
A) スクリーニング調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 調査対象者の抽出 ①ローカル鉄道・乗合バス利用者が対象。 ②①の利用頻度別の特性を把握するため、利用頻度の各選択肢で一定数の回答を抽出。
1. 地域鉄道と乗合バスの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ● A) で回答した公共交通の利用について、現在支払っている運賃や公共交通を利用する理由等を把握し、公共交通に対する価値観を形成している要素について把握
2. 公共交通の置かれている状況に対する認識	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通が抱える問題認識の把握
3. 公共交通の運賃値上げに対する意向	<ul style="list-style-type: none"> ● 運賃値上げに対する意向を把握 ● 値上げ金額の許容度を把握 ● 許容を超えた場合の行動変容を把握 ● これまでに利用している公共交通の運賃値上げの経験を把握
4. 公共交通の利用有無に関係のない取組みに対する協力意向	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治体が公共交通の運営に積極的に関与することに対する意向を把握 ● 公共交通の利用有無に関係なく資金調達に協力することに対する意向を把握 ● 公共交通のサービスを維持するための資金確保のために運賃とは別に支払える金額の許容度を把握
5. 子どもの通学時における公共交通の運賃値上げに対する意向	<ul style="list-style-type: none"> ● 家族の通学時の公共交通利用における運賃値上げに対する意向を把握 ● 値上がりした場合における行動変容を把握
6. 個人属性	<ul style="list-style-type: none"> ● 年齢や職業、居住地の基礎情報を把握 ● 自動車利用環境について把握

(2) 調査票の設計

調査項目を踏まえ、設計した調査票を以下に示す。

調査票において、一般回答者に分かりやすいよう、“ローカル鉄道”という単語は“地域鉄道”と表記した。そのため、以後、調査結果については、調査票に揃えて“地域鉄道”と表現している。

【スクリーニング調査】公共交通の利用状況についてお伺いします。

Q 主な目的地、目的、交通手段等について教えてください。

(地域鉄道利用) 最もよく利用する鉄道会社	1. 和歌山電鐵 2. 京都丹後鉄道 3. 阪堺電気軌道 4. 京福電鉄(嵐電) 5. 叡山電鉄 6. 神戸電鉄 7. 近江鉄道 8. 信楽高原鐵道 9. 北条鉄道 10. 水間鉄道 11. 紀州鉄道 12. 該当しない 13. 利用しない
(地域鉄道利用) 地域鉄道の利用頻度	1. 週4日以上 2. 週に2~3日程度 3. 週に1日程度 4. 月に1~3回程度 5. 年に4回程度 6. 年に4回未満
(乗合バス利用) 最もよく利用するバス会社	※1. ~49. バス会社名は別紙参照 50. 利用しない
(乗合バス利用) 乗合バスの利用頻度	1. 週4日以上 2. 週に2~3日程度 3. 週に1日程度 4. 月に1~3回程度 5. 年に4回程度 6. 年に4回未満

1. 地域鉄道と乗合バスの利用状況についてお伺いします。

Q1-1 (地域鉄道利用者) 地域鉄道の利用状況について教えてください。

よく利用する駅区間	乗車() 降車() ※フルダウン設定
その際の、最も多い利用目的	1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 買い物 5. 通院 6. 観光 7. 趣味・習い事・レジャー 8. 帰省 9. その他()
その際の、最も利用する運賃支払い方法	1. 定期券(ICカード支払) 2. 定期(磁気定期券・紙) 3. 交通ICカード(定期外) 4. クレジットカード(タッチ決済対応) 5. 現金支払い 6. 回数券 7. 1日乗車券 8. 高齢者パス 9. 福祉乗車証 10. その他()
その際の、利用している定期券の金額と期間	定期券金額()円、期間()ヶ月
その際の、利用区間の運賃(片道1回当たり)	()円
利用路線の運行本数 ※利用される時間帯におけるおおよその本数を選択ください	1時間当たり約()本 フルダウン設定 1. 1本未満、2. 1本、3. 2本、4. 3本、5. 4本~6本、 6. 7本~9本、7. 10本~12本、8. 13本~15本、9. 16本~19本、10. 20本以上
複数回答 (地域鉄道利用) 地域鉄道を利用する場面	1. 日常的に利用 2. 暑い・寒い時に利用 3. 雨や雪の日に利用 4. 荷物が多い時に利用 5. いつもの移動手段が利用できない時に利用 6. 家族や友人と一緒に出かけたい時に利用 7. 飲み会など飲食の際に利用 8. 定時性を確保したい時に利用 9. 時間にゆとりがない時に利用 10. ケガや体調不良の時に利用 11. 目的地への移動手段が他にないエリアへ行く際に利用 12. その他()

Q1-2 (乗合バス利用者) 乗合バスの利用状況について教えてください。

最も多い利用目的	1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 買い物 5. 通院 6. 観光 7. 趣味・習い事・レジャー 8. 帰省 9. その他()
最も利用する運賃支払い方法	1. 定期券(ICカード支払) 2. 定期(磁気定期券・紙) 3. 交通ICカード(定期外) 4. クレジットカード(タッチ決済対応) 5. 現金支払い 6. 回数券 7. 1日乗車券 8. 高齢者パス 9. 福祉乗車証 10. その他()
最も多く利用するバス区間を利用する際の、定期券の金額と期間	定期券金額()円、期間()ヶ月
最も多く利用する区間の運賃(片道1回当たり)	()円
利用路線の運行本数 ※利用される時間帯におけるおおよその本数を選択ください	1時間当たり約()本 フルダウン設定 1. 1本未満、2. 1本、3. 2本、4. 3本、5. 4本~6本、 6. 7本~9本、7. 10本~12本、8. 13本~15本、9. 16本~20本、10. 20本以上
複数回答 (乗合バス利用) 乗合バスを利用する場面	1. 日常的に利用 2. 暑い・寒い時に利用 3. 雨や雪の日に利用 4. 荷物が多い時に利用 5. いつもの移動手段が利用できない時に利用 6. 家族や友人と一緒に出かけたい時に利用 7. 飲み会など飲食の際に利用 8. 定時性を確保したい時に利用 9. 時間にゆとりがない時に利用 10. ケガや体調不良の時に利用 11. 目的地への移動手段が他にないエリアへ行く際に利用 12. その他()

図 2-2 調査票の設計(1/3)

2. 公共交通の置かれている状況に対する認識についてお伺いします。

Q2-1 公共交通の置かれている状況に対して、あなたの認識として重要なものを最大3つまでお答えください。

1. 公共交通の利用者は減少している。	2. 多くの公共交通事業者が赤字。
3. 公共交通の運転者は不足している。	4. 運転者不足等により廃線や減便が発生している。
5. 燃料費の高騰により公共交通事業者の負担が増している。	6. 行政の補助により維持している公共交通がある。
7. 公共交通が廃止になる可能性がある。	8. その他 ()

複数回答

Q2-2 “公共交通の社会的価値”についてあなたが重要と考えるものを最大3つまでお答えください。

1. 安価で移動することができる	2. 時間通りに移動できる
3. 安全に移動することができる	4. 一度に多くの方を輸送できる (乗用車よりも)
5. 運賃を支払えば誰でも乗車できる	6. 渋滞軽減効果がある (公共交通が減便又は廃止になると自動車利用者が増えることで渋滞発生の恐れがある)
7. 環境にやさしい (公共交通が減便又は廃止になると自動車利用者が増えることで環境負荷が増える恐れがある)	8. その他 ()

複数回答

Q2-3 Q2-1、Q2-2を踏まえ、あなたが現在利用している地域鉄道・乗合バスの置かれている状況等に対する認識として最も近いものを教えて下さい。

	地域鉄道	乗合バス
経営状況に対する危機感	1. 感じている 2. やや感じている 3. どちらともいえない 4. あまり感じていない 5. 感じていない	1. 感じている 2. やや感じている 3. どちらともいえない 4. あまり感じていない 5. 感じていない
利用している公共交通に対する愛着	1. 感じている 2. やや感じている 3. どちらともいえない 4. あまり感じていない 5. 感じていない	1. 感じている 2. やや感じている 3. どちらともいえない 4. あまり感じていない 5. 感じていない
利用している公共交通の満足度	1. 満足 2. やや満足 3. どちらともいえない 4. やや不満 5. 不満	1. 満足 2. やや満足 3. どちらともいえない 4. やや不満 5. 不満
今後維持していくための取組みの必要性	1. 必要 2. やや必要 3. どちらともいえない 4. あまり必要ではない 5. 不要	1. 必要 2. やや必要 3. どちらともいえない 4. あまり必要ではない 5. 不要

3. 公共交通維持のための資金調達として、運賃値上げに対する意向についてお伺いします。

Q3-1 路線・サービス維持のために地域鉄道・乗合バスの運賃を値上げすることに対するご意見をお聞かせください。

	地域鉄道	乗合バス
運賃を値上げして公共交通を維持していくことへの賛否	1. 賛成 2. やや賛成 3. どちらともいえない 4. やや反対 5. 反対	1. 賛成 2. やや賛成 3. どちらともいえない 4. やや反対 5. 反対

Q3-2 もし仮に、路線・サービス維持のために、あなたが普段利用している地域鉄道・乗合バスの運賃を値上げする場合、いくらまでなら今までと変わらず利用し続けるか教えて下さい。

地域鉄道	乗合バス
1. 現在利用している運賃 (●円 Q1-1 回答運賃) から 円までの値上げであれば、今までと変わらず利用し続ける。 a. +10円 b. +20円 c. +40円 d. +60円 e. +80円 f. +100円 g. +150円 h. +200円以上 ⇒Q3-3へ	1. 現在利用している運賃 (●円 Q1-1 回答運賃) から 円までの値上げであれば、今までと変わらず利用し続ける。 a. +10円 b. +20円 c. +40円 d. +60円 e. +80円 f. +100円 g. +150円 h. +200円以上 ⇒Q3-3へ
2. 0円：少しでも運賃値上げがあるなら利用しない・利用頻度を減らす⇒Q3-4へ	2. 0円：少しでも運賃値上げがあるなら利用しない・利用頻度を減らす⇒Q3-4へ

Q3-3 Q3-2で「1.値上げ金額が+●円 (Q3-2 回答結果表示) までなら今までと変わらず利用し続ける」と回答された理由として最も該当する理由をお答えください。

1. 今利用している公共交通が無くなったら困るため、運賃を値上げしてでも維持すべきと考えるから。
2. 回答した値上げ額が妥当だと思うから。
3. 勤務先の通勤費負担等、自分で直接支払うわけではないから。
4. 他の利用者が払うのであれば仕方がないから。
5. その他 ()

Q3-4 Q3-2で公共交通を維持するために運賃を値上げする場合、「2.少しでも運賃値上げがあるなら利用しない・利用頻度を減らす」と回答された理由として最も該当する理由をお答えください。

1. 運賃を値上げするほどの価値はないと思うから。
2. 運賃を値上げすると家計や個人の財布の負担になるから。
3. 維持すること自体に自分には直接価値がないから。
4. そもそも公共交通の維持が必要と思わないから。
5. その他 ()

Q3-5 Q3-2で「2.少しでも運賃値上げがあるなら利用しない・利用頻度を減らす」と回答した方、あるいはQ3-2で回答した値上げ上限額 (+●円 (Q3-2 回答結果表示)) を上回る値上げになった場合、値上げ後の今後の外出行動や地域鉄道・乗合バスの利用意向について教えて下さい。

	地域鉄道	乗合バス
①今後の公共交通利用意向に一番近いもの 複数回答	1. 利用頻度を下げる。 ⇒②へ 2. 他の移動手段に変更する。 ⇒③へ 3. 公共交通での外出を止める 4. 公共交通無しで移動できる行先に変更する 5. その他 ()	1. 利用頻度を下げる。 ⇒②へ 2. 他の移動手段に変更する。 ⇒③へ 3. 公共交通での外出を止める 4. 公共交通無しで移動できる行先に変更する 5. その他 ()
②利用頻度を下げた場合に考えられる、最低頻度を教えてください	1. 週に2~3日程度 2. 週に1日程度 3. 月に1~3回程度 4. 年に数回以下	1. 週に2~3日程度 2. 週に1日程度 3. 月に1~3回程度 4. 年に数回以下

図 2-3 調査票の設計 (2/3)

③どの移動手段に変更しますか 複数回答	1. 鉄道	1. 鉄道
	2. 他のバス(路線バス・コミバス・デマンド等)	2. 他のバス(路線バス・コミバス・デマンド等)
	3. タクシー 4. バイク 5. 自転車	3. タクシー 4. バイク 5. 自転車
	6. 徒歩 7. 自家用車 8. その他 ()	6. 徒歩 7. 自家用車 8. その他 ()

Q3-6 利用されている路線で値上げを経験されたことがある場合、その後の外出行動や地域鉄道・乗合バスの利用意向について教えてください。

	地域鉄道	乗合バス
値上げ後の変化 複数回答	1. 今までと変わらず利用している 2. 利用頻度を下げた 3. 他の移動手段も利用するようになった 4. 行先を変更するようになった 5. 外出頻度が下がった 6. 値上げは経験したことがない 7. その他 ()	1. 今までと変わらず利用している 2. 利用頻度を下げた 3. 他の移動手段も利用するようになった 4. 行先を変更するようになった 5. 外出頻度が下がった 6. 値上げは経験したことがない 7. その他 ()

4. 公共交通維持のための資金調達として、利用有無に関係のない取組みに対する協力意向についてお伺いします。

Q4-1 交通事業者の経営危機が迫る中、公共交通の路線やサービスを維持するための方法として、自治体が公共交通の運営に積極的に関与することに対するご意見をお聞かせください。

1. 賛成 ⇒Q4-2へ	2. やや賛成 ⇒Q4-2へ	3. どちらともいえない ⇒Q4-4へ
4. やや反対 ⇒Q4-3へ	5. 反対 ⇒Q4-3へ	

Q4-2 Q4-1で公共交通の維持に向けた取組みとして、自治体が運営に関与することに「賛成/やや賛成」と回答した理由を最大3つまで教えてください。⇒Q4-4へ

1. 公共交通が維持されないと生活に困るから。 2. 公共交通が維持されないと自分で家族等の送迎をする必要があるから。 3. 公共交通が維持されないと地域住民や観光客等の来訪者が困るから。 4. 公共交通は移動手段としてだけでなく地域の活性化にも寄与するから。 5. 特に利用していないが、公共交通があるということで安心感があるから。 6. 将来自分が高齢になった場合や、運転ができない子供等の移動手段として重要だから。 7. その他 ()	複数回答
---	-------------

Q4-3 Q4-1で公共交通の維持に向けた取組みとして、自治体が運営に関与することに「やや反対/反対」と回答した理由を最大3つまで教えてください。⇒Q4-4へ

1. 公共交通が維持されなくても自分の生活には困らないから。 2. 公共交通が維持されなくても社会に大きな影響がないから。 3. 公共交通の維持のために行政資金が使われると、他の行政サービスが低下する恐れがあるから。 4. 公共交通の維持は、公共交通事業者の経営努力により行われるべきだから。 5. 公共交通の維持は、利用者が支払う運賃により維持されるべきだから。 6. 様々な行政サービスの中で、公共交通の維持は優先度が低いから。 7. その他 ()	複数回答
---	-------------

Q4-4 地域鉄道や乗合バスの路線やサービスを維持するための資金確保として、運賃とは別に、公共交通の利用有無に関係なく一律に負担する(一定の金額を税金等により支払う)ことに対するご意見をお聞かせください。

	地域鉄道	乗合バス
公共交通の利用有無に関係なく、運賃とは別に一律に負担する(一定の金額を税金等により支払う)ことへの賛否	1. 賛成 2. やや賛成 3. どちらともいえない 4. やや反対 5. 反対	1. 賛成 2. やや賛成 3. どちらともいえない 4. やや反対 5. 反対

Q4-5 地域鉄道や乗合バスの路線やサービスを維持するための資金確保として、運賃とは別に、公共交通の利用有無に関係なく一律に負担する(一定の金額を税金等により支払う)場合、いくらまで負担できるか(支払うことができるか)教えてください。

地域鉄道	乗合バス
1. 月に 円/人までであれば、負担できる。 a. 200円 b. 300円 c. 400円 d. 500円 e. 700円 f. 1,000円 g. 1,500円 h. 2,000円以上 ⇒Q4-6へ	1. 月に 円/人までであれば、負担できる。 a. 200円 b. 300円 c. 400円 d. 500円 e. 700円 f. 1,000円 g. 1,500円 h. 2,000円以上 ⇒Q4-6へ
2. 0円:負担については一切許容できない⇒Q4-7へ	2. 0円:負担については一切許容できない⇒Q4-7へ

Q4-6 Q4-5で「1. 月に●円/人(Q4-5回答結果表示)までであれば、負担できる」と回答された理由を最大3つまで教えてください。

1. 公共交通が維持されないと生活に困るから。 2. 公共交通が維持されないと自分で家族等の送迎をする必要があるから。 3. 公共交通が維持されないと地域住民や観光客等の来訪者が困るから。 4. 公共交通は移動手段としてだけでなく、地域の活性化にも寄与するから。 5. 特に利用していないが、公共交通があるということで安心感があるから。 6. 将来自分が高齢者になった場合や、運転ができない子供等の移動手段として重要だから。 7. 公共交通が維持されることにより、沿線の不動産価値も維持されるから。 8. その他 ()	複数回答
---	-------------

Q4-7 Q4-5で、「2.負担については一切許容できない」と回答された理由を最大3つまで教えてください。(Q4-5で2.を回答)

1. 利用者が負担すべきであって、利用していない者が負担すべきことではないと思うから。 2. 自らが公共交通を支えていく気持ちはないから。 3. 公共交通を維持すること自体に自分には直接利益がないから。 4. 公共交通は行政が負担し維持するべきだから。 5. 公共交通の維持は、公共交通事業者の経営努力により行われるべきだから。 6. その他 ()	複数回答
--	-------------

5. 子どもの通学時における地域鉄道・乗合バスの値上げに対する意向についてお聞かせください。

Q5-1 あなたのご家族の中に、通学時に公共交通を利用しているお子さんがいるか教えてください。

1. いる 2. いない⇒Q6へ

Q5-2 もし仮に、あなたのお子さんが利用している公共交通の運賃が値上がりした場合、今後の通学時における地域鉄道・乗合バスの利用意向について教えてください。

	地域鉄道	乗合バス
値上げ後の通学手段の変化	1. 今までと変わらず利用させる 2. 自転車で通学させる 3. 家族が自家用車で送迎する 4. その他 ()	1. 今までと変わらず利用させる 2. 自転車で通学させる 3. 家族が自家用車で送迎する 4. その他 ()

6. あなたご自身のことについてお伺いします。

Q6-1 自動車運転免許、自由に利用できる自動車、送迎していただける方の有無等について教えてください。

自動車運転免許の保有	1. 有 2. 無
自由に利用できる自動車の有無	1. 有 2. 無
自動車等で送迎していただける方の有無	1. 有 2. 無
自分が自動車等で送迎している家族の有無(子どもの送迎等)	1. 有 2. 無
公共交通を利用している家族の有無	1. 有 2. 無
子どもの通学定期の負担有無	1. 有 2. 無

図 2-4 調査票の設計(3/3)

6) 調査結果

(1) 属性

a) 性別

- 回答者の性別について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに男性が約70%、女性が約30%となっている。

表 2.5 性別

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
男性	365	639	70.9	70.9
女性	150	262	29.1	29.1
合計	515	901	100.0	100.0

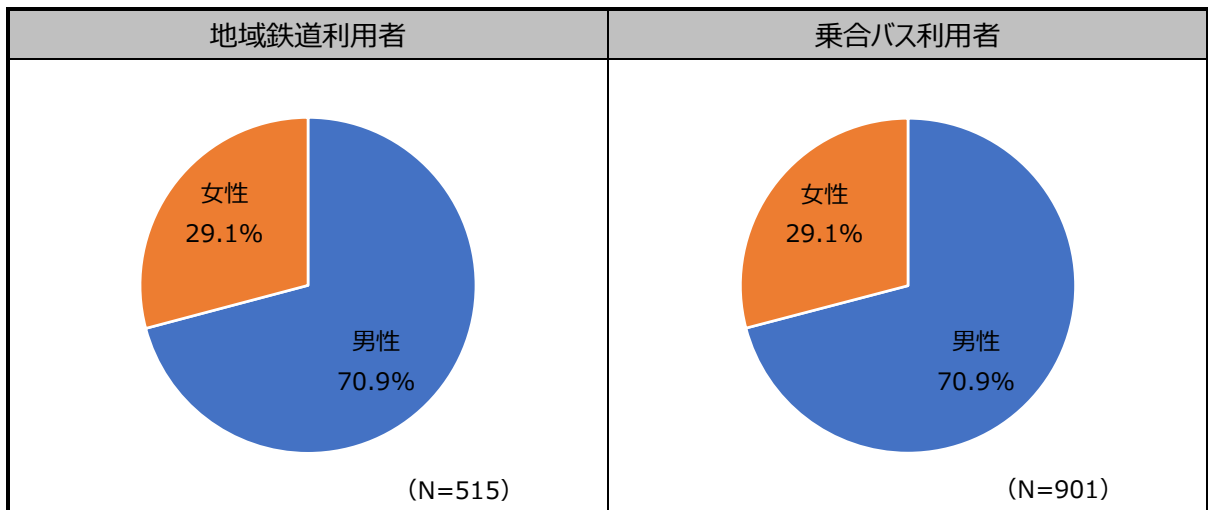


図 2-5 性別

b) 年齢

- 回答者の年齢について、地域鉄道利用者は30代～60代、乗合バス利用者は40代～60代が多い。

表 2.6 年齢

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
20歳未満	3	3	0.6	0.3
20代	43	46	8.3	5.1
30代	90	100	17.5	11.1
40代	135	203	26.2	22.5
50代	104	226	20.2	25.1
60代	103	219	20.0	24.3
70代	37	104	7.2	11.5
80歳以上	0	0	0.0	0.0
合計	515	901	100.0	100.0

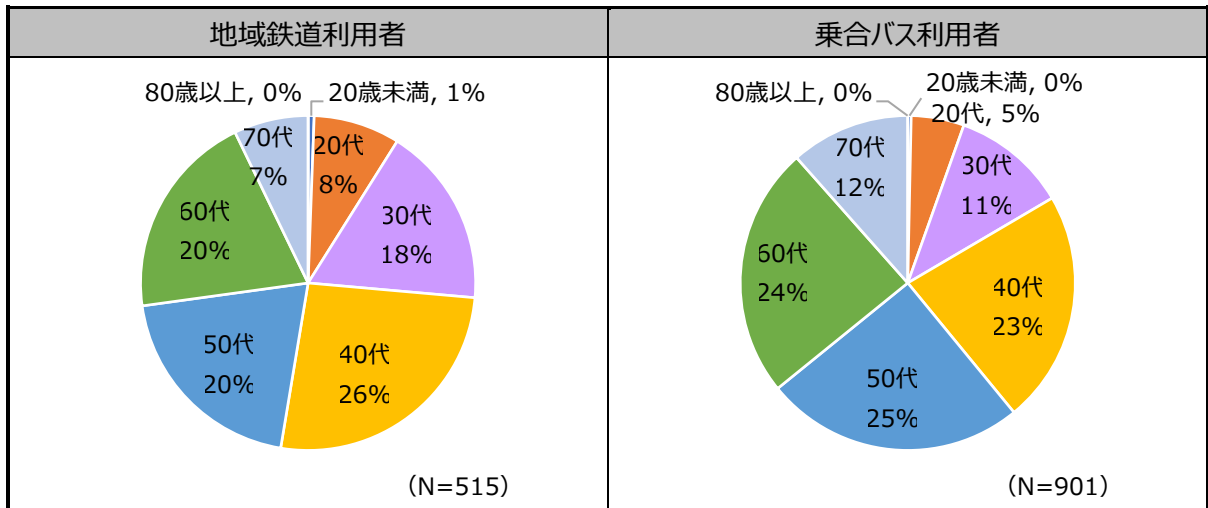


図 2-6 年齢

c) 自動車の利用環境

- 自動車の利用環境について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに免許保有者が大半を占めており、自動車保有率も約70%を占めている。
- 地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに送迎していただける方は半数程度、送迎している方は約40%を占める。
- 地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに公共交通を利用している家族がいる割合は約60%、子どもの通学定期は約30%を占める。

表 2.7 自動車の利用環境

	N						%					
	地域鉄道利用者			乗合バス利用者			地域鉄道利用者			乗合バス利用者		
	有	無	計	有	無	計	有	無	計	有	無	計
免許保有	448	67	515	772	129	901	87.0	13.0	100.0	85.7	14.3	100.0
自動車の有無	375	140	515	608	293	901	72.8	27.2	100.0	67.5	32.5	100.0
送迎していただける方	281	234	515	443	458	901	54.6	45.4	100.0	49.2	50.8	100.0
送迎している方	215	300	515	315	586	901	41.7	58.3	100.0	35.0	65.0	100.0
公共交通を利用している家族	318	197	515	548	353	901	61.7	38.3	100.0	60.8	39.2	100.0
子どもの通学定期	157	358	515	204	697	901	30.5	69.5	100.0	22.6	77.4	100.0

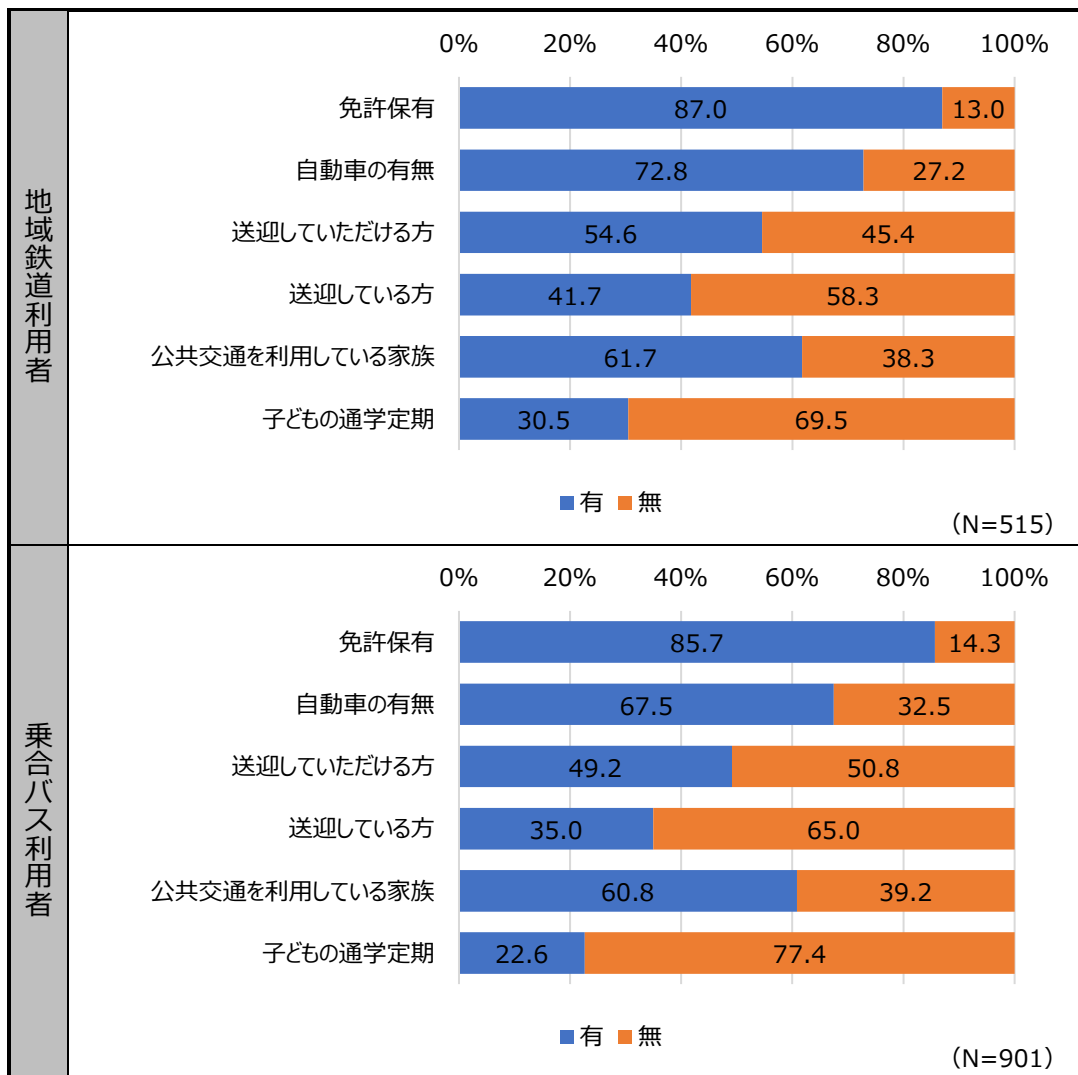


図 2-7 自動車の利用環境

(2) 公共交通利用状況

a) 利用路線

i) 地域鉄道

- 対象地域の各府県における主要な地域鉄道を担う、神戸電鉄や近江鉄道、和歌山電鐵、京福電鉄、阪堺電気軌道が多い。

表 2.8 公共交通利用状況(地域鉄道)

	滋賀県			京都府			大阪府	
	N	%		N	%		N	%
京福電鉄（嵐電）	5	5%	京都丹後鉄道	14	14%	和歌山電鐵	2	2%
叡山電鉄	3	3%	阪堺電気軌道	1	1%	京都丹後鉄道	2	2%
神戸電鉄	4	4%	京福電鉄（嵐電）	53	53%	阪堺電気軌道	49	49%
近江鉄道	83	83%	叡山電鉄	29	29%	京福電鉄（嵐電）	8	8%
信楽高原鐵道	4	4%	神戸電鉄	1	1%	叡山電鉄	3	3%
北条鉄道	1	1%	近江鉄道	1	1%	神戸電鉄	22	22%
			紀州鉄道	1	1%	近江鉄道	5	5%
						水間鐵道	8	8%
						紀州鐵道	1	1%
合計	100	100%	合計	100	100%	合計	100	100%

	兵庫県			奈良県			和歌山県	
	N	%		N	%		N	%
和歌山電鐵	1	1%	和歌山電鐵	1	14%	和歌山電鐵	73	68%
京都丹後鉄道	2	2%	阪堺電気軌道	2	29%	阪堺電気軌道	5	5%
阪堺電気軌道	7	7%	叡山電鉄	2	29%	京福電鉄（嵐電）	1	1%
神戸電鉄	87	86%	神戸電鉄	1	14%	神戸電鉄	5	5%
近江鉄道	1	1%	信楽高原鐵道	1	14%	近江鉄道	2	2%
信楽高原鐵道	1	1%				水間鐵道	4	4%
北条鉄道	1	1%				紀州鐵道	17	16%
水間鐵道	1	1%						
合計	101	100%	合計	7	100%	合計	107	100%

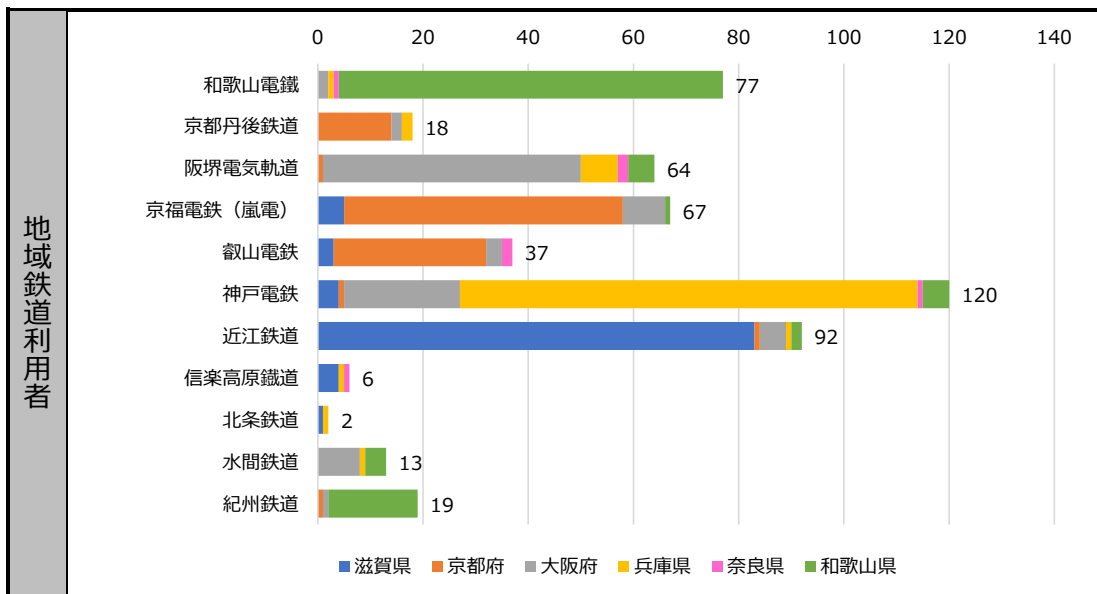


図 2-8 公共交通利用状況(地域鉄道)

ii) 乗合バス

- 京都市交通局が多く、次いで、和歌山バスや奈良交通、阪急バスが多い。

表 2.9 公共交通利用状況(乗合バス)

	滋賀県			京都府			大阪府	
	N	%		N	%		N	%
近江鉄道	58	36%	京都市交通局	100	57%	大阪シティバス	48	28%
京都市交通局	25	16%	京阪バス	16	9%	南海バス	32	19%
京阪バス	21	13%	京都バス	11	6%	阪急バス	23	14%
帝産湖南交通	12	8%	阪急バス	9	5%	京阪バス	14	8%
江若交通	12	8%	京都京阪バス	9	5%	近鉄バス	13	8%
阪急バス	6	4%	京阪京都交通	6	3%	高槻市営バス	8	5%
湖国バス	6	4%	京都交通	5	3%	大阪バス	5	3%
西日本ジェイアールバス	3	2%	西日本ジェイアールバス	3	2%	西日本ジェイアールバス	4	2%
近鉄バス	3	2%	大阪シティバス	3	2%	南海ウイングバス	4	2%
高槻市営バス	2	1%	丹後海陸交通	3	2%	水間鉄道	3	2%
京阪京都交通	2	1%	奈良交通	3	2%	奈良交通	2	1%
京都バス	2	1%	高槻市営バス	1	1%	近江鉄道	2	1%
京都京阪バス	2	1%	南海バス	1	1%	阪神バス	2	1%
大阪シティバス	1	1%	岸和田観光バス	1	1%	京都市交通局	1	1%
大阪バス	1	1%	ヤサカバス	1	1%	京都京阪バス	1	1%
京都交通	1	1%	エヌシーバス	1	1%	ヤサカバス	1	1%
神姫バス	1	1%	近江鉄道	1	1%	南海りんかんバス	1	1%
阪神バス	1	1%	神姫バス	1	1%	和歌山バス那賀	1	1%
			阪神バス	1	1%	神姫バス	1	1%
						全但バス	1	1%
						神鉄バス	1	1%
						神戸市バス	1	1%
						伊丹市営バス	1	1%
合計	159	100%	合計	176	100%	合計	170	100%

	兵庫県			奈良県			和歌山県	
	N	%		N	%		N	%
神戸市バス	43	27%	奈良交通	70	84%	和歌山バス	79	52%
阪急バス	32	20%	大阪シティバス	3	4%	南海バス	29	19%
神姫バス	28	17%	近鉄バス	3	4%	和歌山バス那賀	7	5%
阪神バス	24	15%	京阪バス	2	2%	明光バス	5	3%
山陽バス	9	6%	阪急バス	1	1%	阪急バス	4	3%
伊丹市営バス	6	4%	西日本ジェイアールバス	1	1%	南海ウイングバス	4	3%
神姫ゾーンバス	6	4%	南海バス	1	1%	南海りんかんバス	4	3%
神鉄バス	3	2%	京都交通	1	1%	大阪シティバス	3	2%
南海ウイングバス	2	1%	神鉄バス	1	1%	水間鉄道	2	1%
京都市交通局	2	1%				高槻市営バス	2	1%
淡路交通	2	1%				近鉄バス	2	1%
南海バス	1	1%				西日本ジェイアールバス	1	1%
大阪シティバス	1	1%				北港観光バス	1	1%
全但バス	1	1%				大阪バス	1	1%
ウイング神姫	1	1%				プリンセスライン	1	1%
尼崎交通事業振興	1	1%				奈良交通	1	1%
						有田鉄道	1	1%
						中紀バス	1	1%
						熊野御坊南海バス	1	1%
						大十バス	1	1%
						阪神バス	1	1%
合計	162	100%	合計	83	100%	合計	151	100%

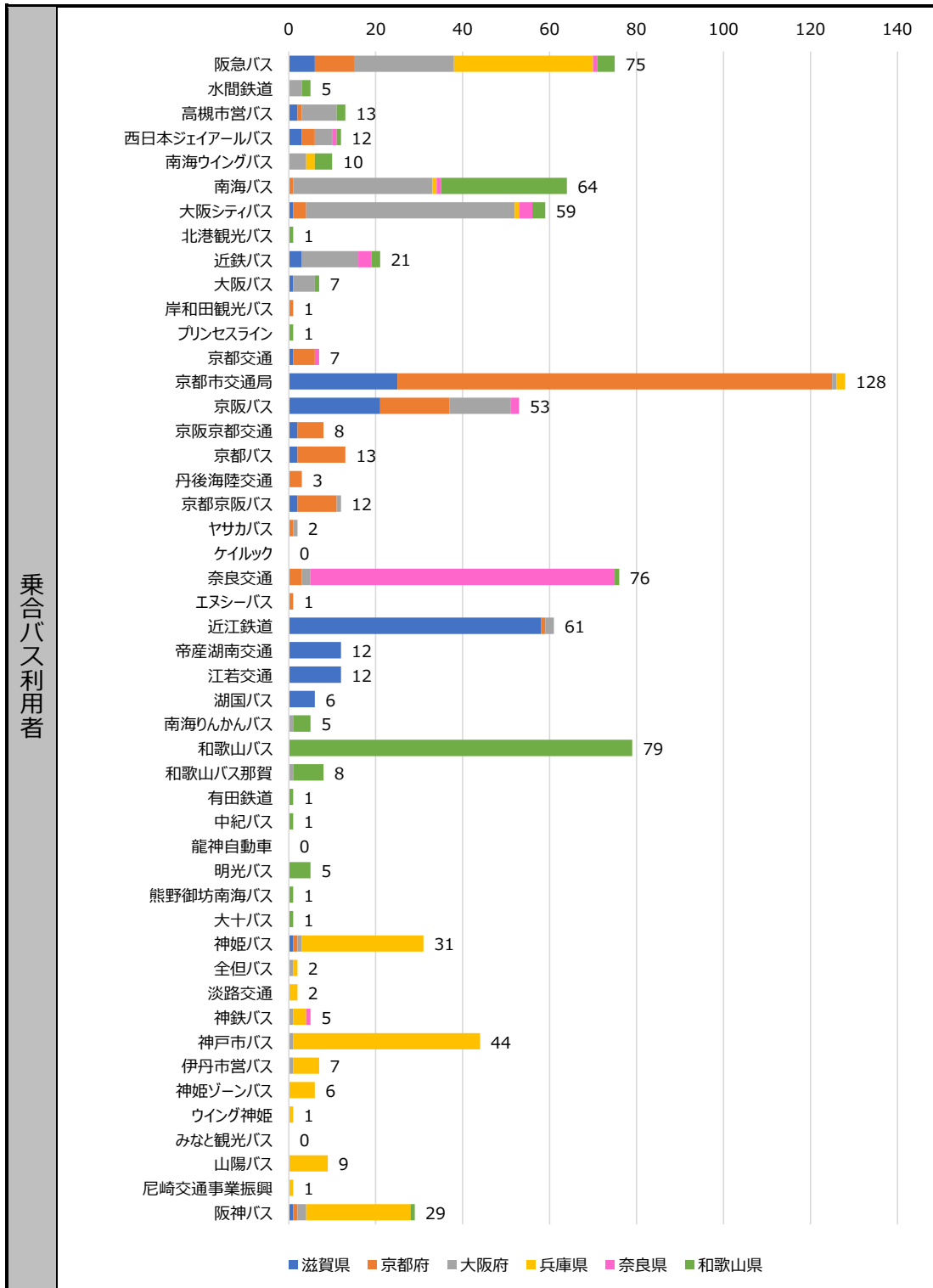


図 2-9 公共交通利用状況(乗合バス)

b) 公共交通の利用頻度

i) 地域鉄道

- 利用頻度の高い利用者から低い利用者までそれぞれ約 100 サンプル獲得するよう調整した。

表 2.10 公共交通の利用頻度(地域鉄道)

	N	%
週4日以上	106	20.6
週に2~3日程度	93	18.1
週に1日程度	107	20.8
月に1~3回程度	108	21.0
年に4回程度	101	19.6
合計	515	100.0

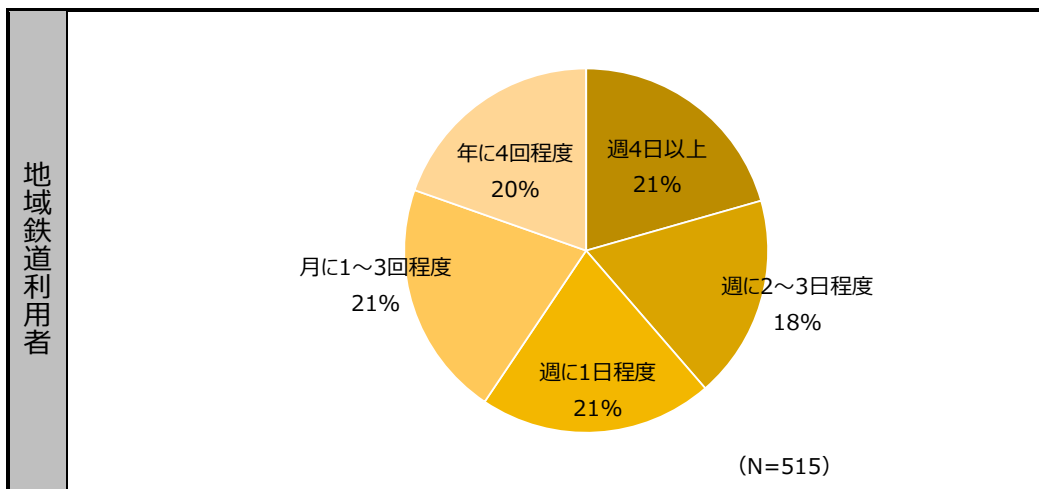


図 2-10 公共交通利用頻度(地域鉄道)

ii) 乗合バス

- 地域鉄道利用者と同様、利用頻度の高い利用者から低い利用者までそれぞれ約 100 サンプル獲得するよう調整した。なお、地域鉄道利用者が乗合バスも利用しているケースがあり、結果的に回答数が多くなっている。

表 2.11 公共交通の利用頻度(乗合バス)

	N	%
週4日以上	160	17.8
週に2～3日程度	181	20.1
週に1日程度	193	21.4
月に1～3回程度	208	23.1
年に4回程度	159	17.6
合計	901	100.0

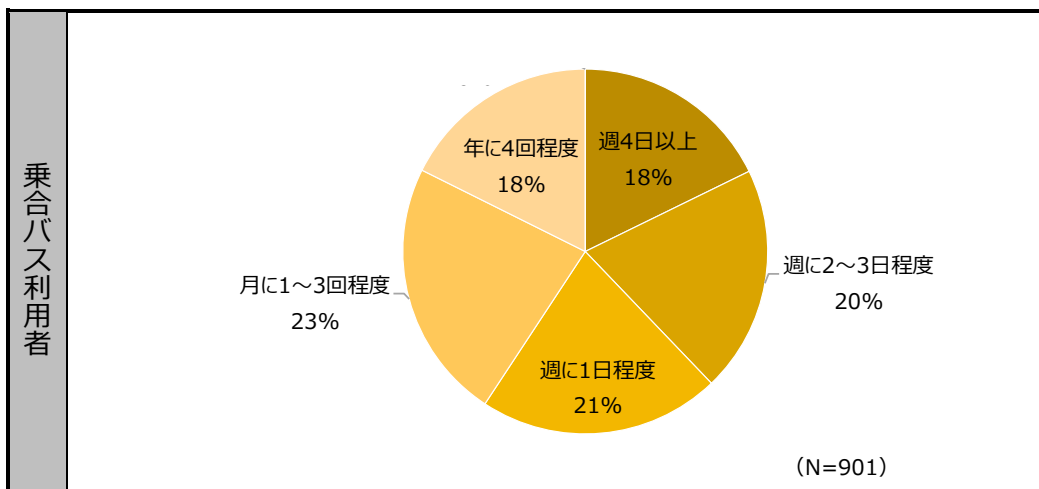


図 2-11 公共交通利用頻度(乗合バス)

c) 公共交通の利用目的

- 公共交通の利用目的について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに通勤目的が最も多く、次いで趣味・習い事・レジャー目的と買い物目的が多い。

表 2.12 利用目的

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
通勤	171	309	33.2	34.3
通学	18	17	3.5	1.9
業務	55	89	10.7	9.9
買い物	86	177	16.7	19.6
通院	22	61	4.3	6.8
観光	31	35	6.0	3.9
趣味・習い事・レジャー	102	172	19.8	19.1
帰省	22	24	4.3	2.7
その他	8	17	1.6	1.9
合計	515	901	100.0	100.0

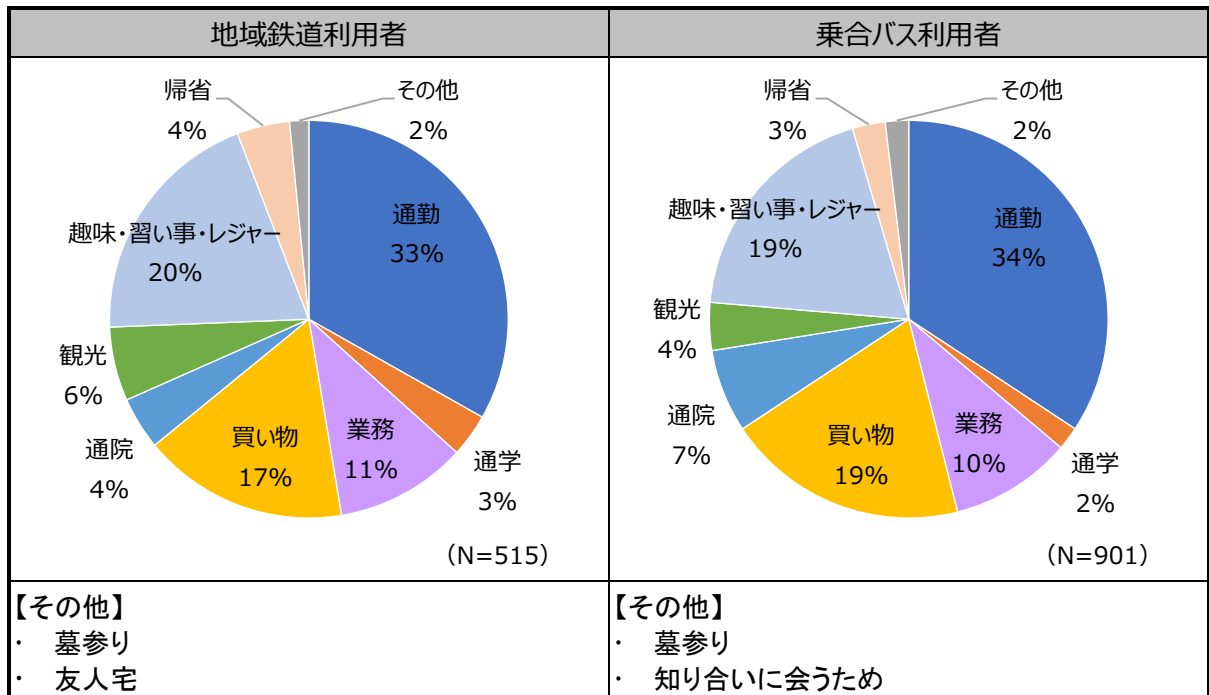


図 2-12 利用目的

d) 運賃支払い方法

- 公共交通の運賃支払い方法について、地域鉄道利用者は定期券（交通 IC カード支払い）と交通 IC カード（定期外）、現金支払いが同程度となっている。
- 一方、乗合バス利用者は交通 IC カード（定期外）が半数程度を占めており、次いで定期券（交通 IC カード支払）と現金支払いが同程度が多い。

表 2.13 運賃支払い方法

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
定期券（交通ICカード支払）	130	143	25.2	15.9
定期（磁気定期券・紙）	27	18	5.2	2.0
交通ICカード（定期外）	148	409	28.7	45.4
クレジットカード（タッチ決済対応）	34	37	6.6	4.1
現金支払い	119	162	23.1	18.0
回数券	38	69	7.4	7.7
1日乗車券	11	12	2.1	1.3
高齢者パス	2	32	0.4	3.6
福祉乗車証	2	14	0.4	1.6
その他	4	5	0.8	0.6
合計	515	901	100.0	100.0

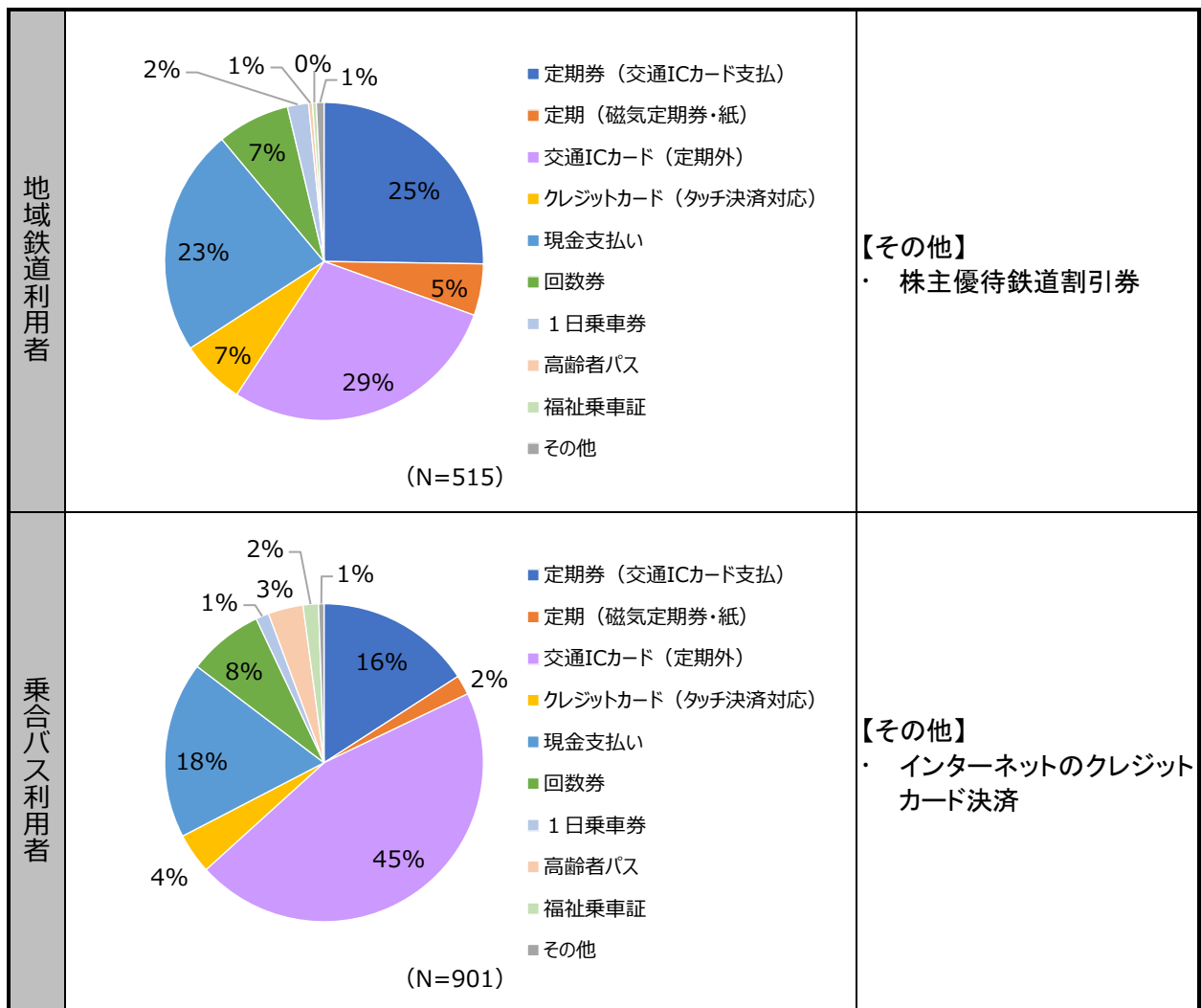


図 2-13 運賃支払い方法

e) 定期券金額

- 定期券金額について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに 10,000 円未満と 30,000 円以上の割合が同程度となっている。

表 2.14 定期券金額

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
10,000円未満	53	59	33.8	36.6
10,000円以上15,000円未満	18	27	11.5	16.8
15,000円以上20,000円未満	10	8	6.4	5.0
20,000円以上25,000円未満	11	7	7.0	4.3
25,000円以上30,000円未満	6	3	3.8	1.9
30,000円以上50,000円未満	26	23	16.6	14.3
50,000円以上100,000円未満	19	31	12.1	19.3
100,000円超	14	3	8.9	1.9
合計	157	161	100.0	100.0

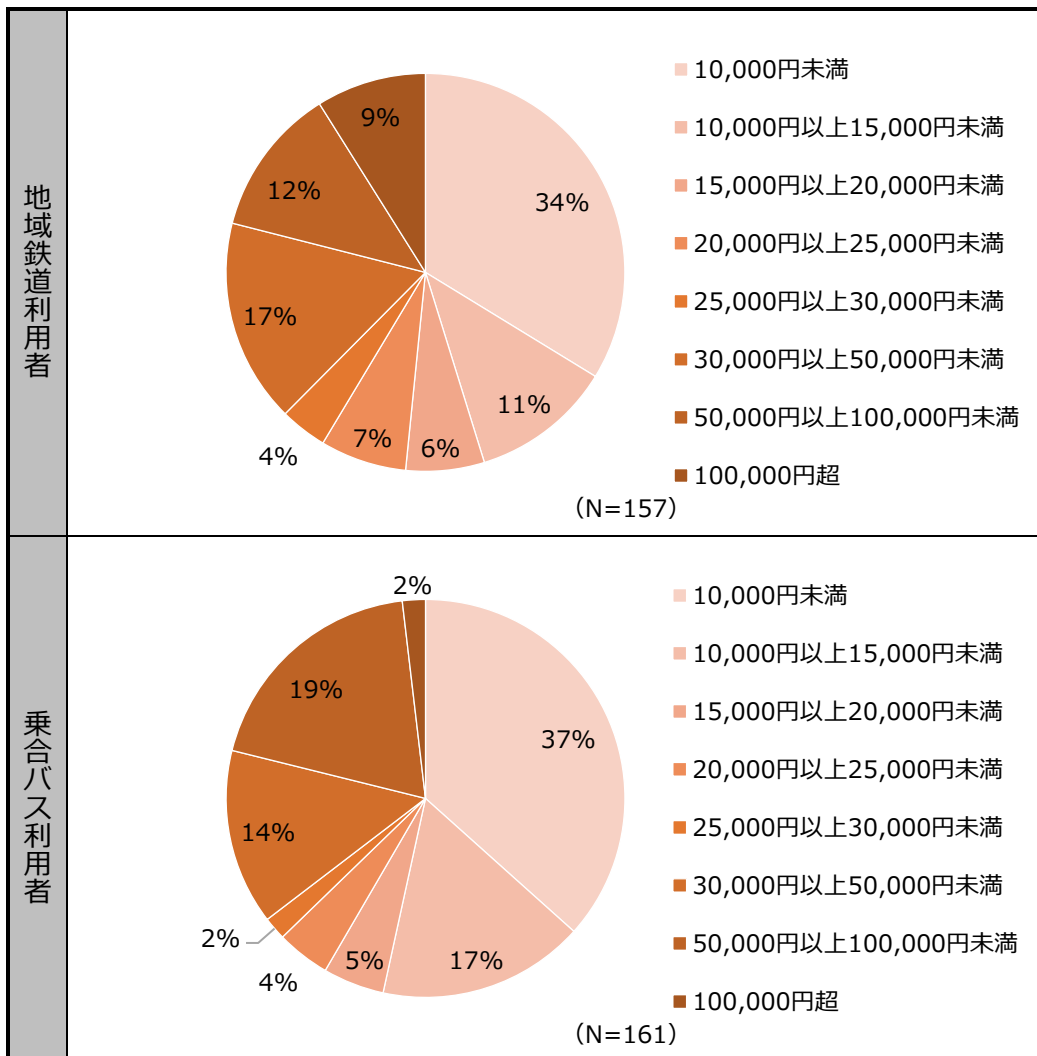


図 2-14 定期券金額

f) 定期券期間

- 定期券期間について、地域鉄道利用者は1か月・3か月・6か月が同程度であるが、乗合バス利用者は1か月が最も多く、次いで6か月が多い。

表 2.15 定期券期間

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
1ヶ月	50	68	31.8	42.2
2ヶ月	7	4	4.5	2.5
3ヶ月	41	27	26.1	16.8
4ヶ月	2	1	1.3	0.6
6ヶ月	53	59	33.8	36.6
6ヶ月超	4	2	2.5	1.2
合計	157	161	100.0	100.0

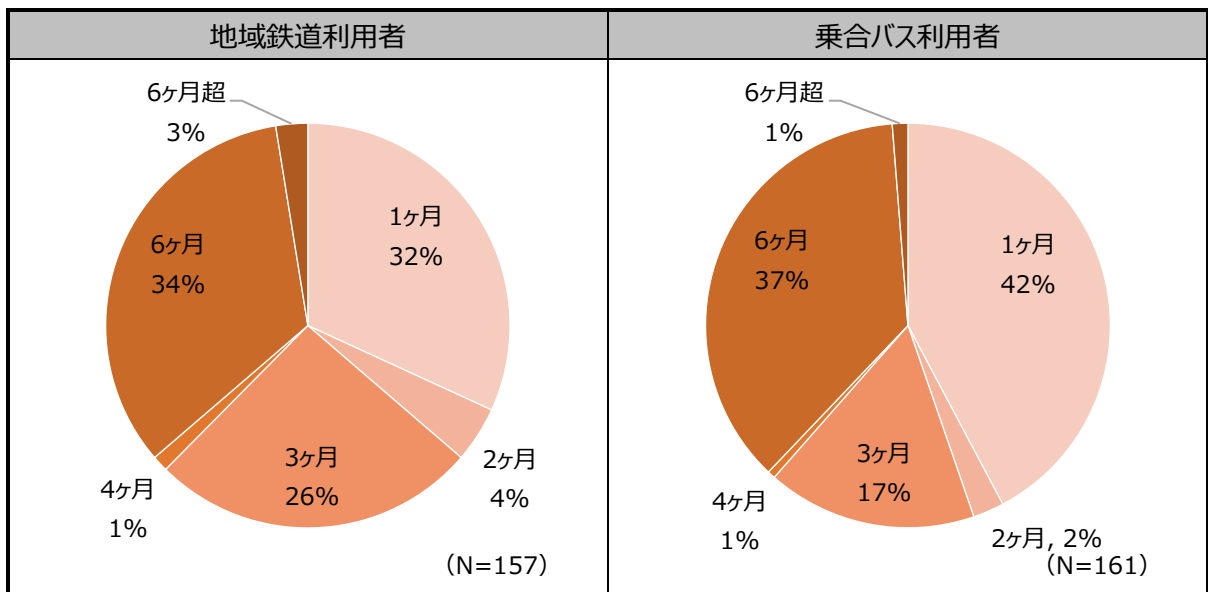


図 2-15 定期券期間

g) 片道運賃

- 片道運賃について、地域鉄道利用者は200円台が約40%を占め、次いで300円台・400円台・500円台が同程度を占める。
- 乗合バス利用者は半数以上が200円台を占め、次いで200円未満と300円台が同程度を占める。

表 2.16 片道運賃

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
200円未満	60	76	11.7	8.7
200円台	208	590	40.4	67.5
300円台	71	100	13.8	11.4
400円台	87	34	16.9	3.9
500円台	31	44	6.0	5.0
600円台	11	16	2.1	1.8
700円台	21	5	4.1	0.6
800円台	14	6	2.7	0.7
900円台	6	0	1.2	0.0
1000円～1500円未満	3	1	0.6	0.1
1500円～2000円未満	2	2	0.4	0.2
2000円超	1	0	0.2	0.0
合計	515	874	100.0	100.0

※不適切な回答を補正しているためサンプル数と合計値が合わない

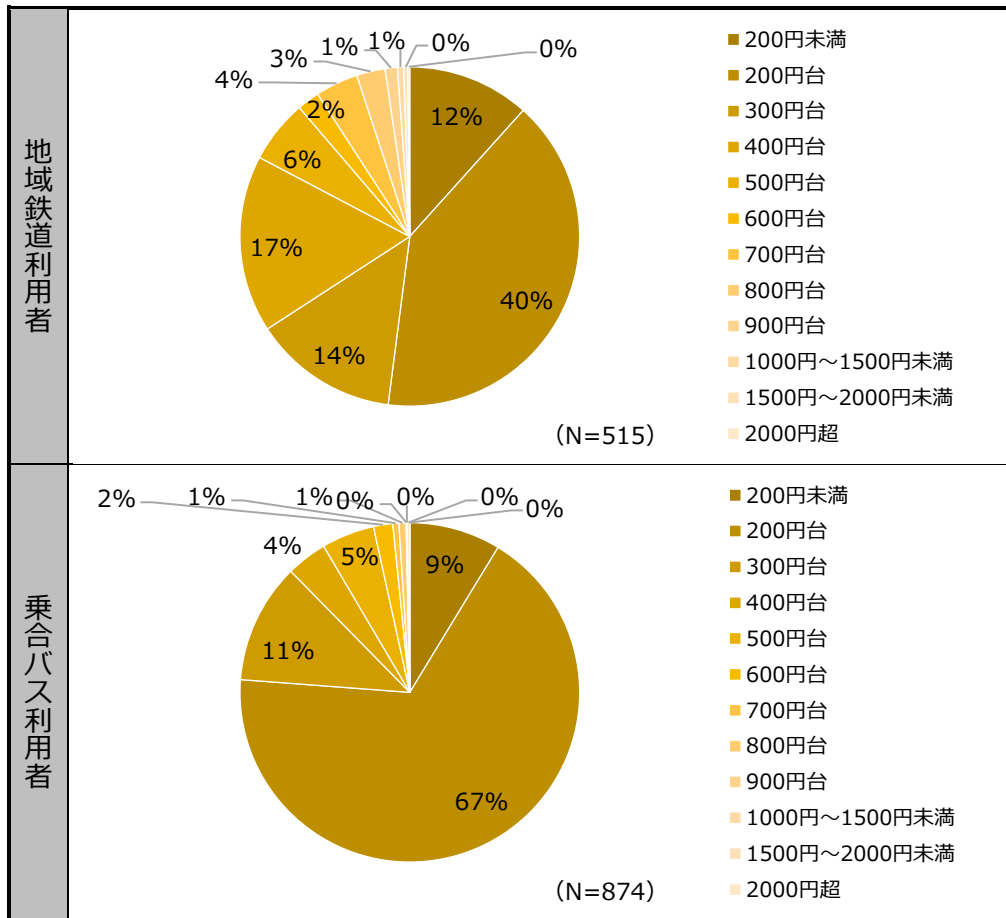


図 2-16 片道運賃

h) 1時間当たりの運行本数

- 1時間当たりの運行本数について、地域鉄道利用者、乗合バス利用者ともに3本以上が過半数を占めており、1本未満は7%未満に留まる。

表 2.17 1時間当たりの運行本数

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
1本未満	30	59	5.8	6.5
1本	94	131	18.3	14.5
2本	129	184	25.0	20.4
3本	77	215	15.0	23.9
4本～6本	147	213	28.5	23.6
7本～9本	21	49	4.1	5.4
10本～12本	13	30	2.5	3.3
13本～15本	1	7	0.2	0.8
16本～19本	1	6	0.2	0.7
20本以上	2	7	0.4	0.8
合計	515	901	100.0	100.0

※利用する時間帯の1時間当たりの運行本数

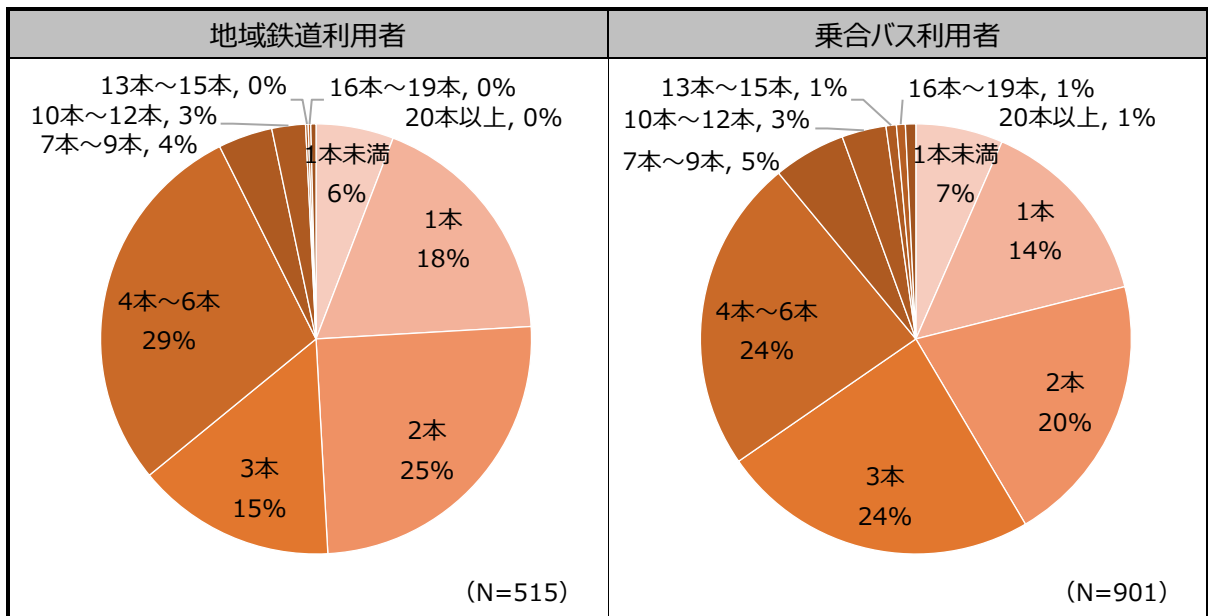


図 2-17 1時間当たりの運行本数

i) 公共交通を利用する場面

● 公共交通を利用する場面について、日常的に利用している人が突出して多い。

表 2.18 利用する場面

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
日常的に利用	233	418	45.2	46.4
暑い・寒い時に利用	46	110	8.9	12.2
雨や雪の日に利用	67	168	13.0	18.6
荷物が多い時に利用	61	112	11.8	12.4
いつもの移動手段が利用できない時に利用	64	142	12.4	15.8
家族や友人と一緒に出掛けたい時に利用	65	87	12.6	9.7
飲み会など飲食の際に利用	67	110	13.0	12.2
定時性を確保したい時に利用	42	44	8.2	4.9
時間にゆとりがない時に利用	23	48	4.5	5.3
ケガや体調不良の時に利用	24	48	4.7	5.3
目的地への移動手段が他にないエリアへ行く際に利用	62	119	12.0	13.2
その他	10	15	1.9	1.7
合計	764	1,421	-	-

※複数回答可であり、回答数÷回答者数であるため割合の合計は100%にはならない

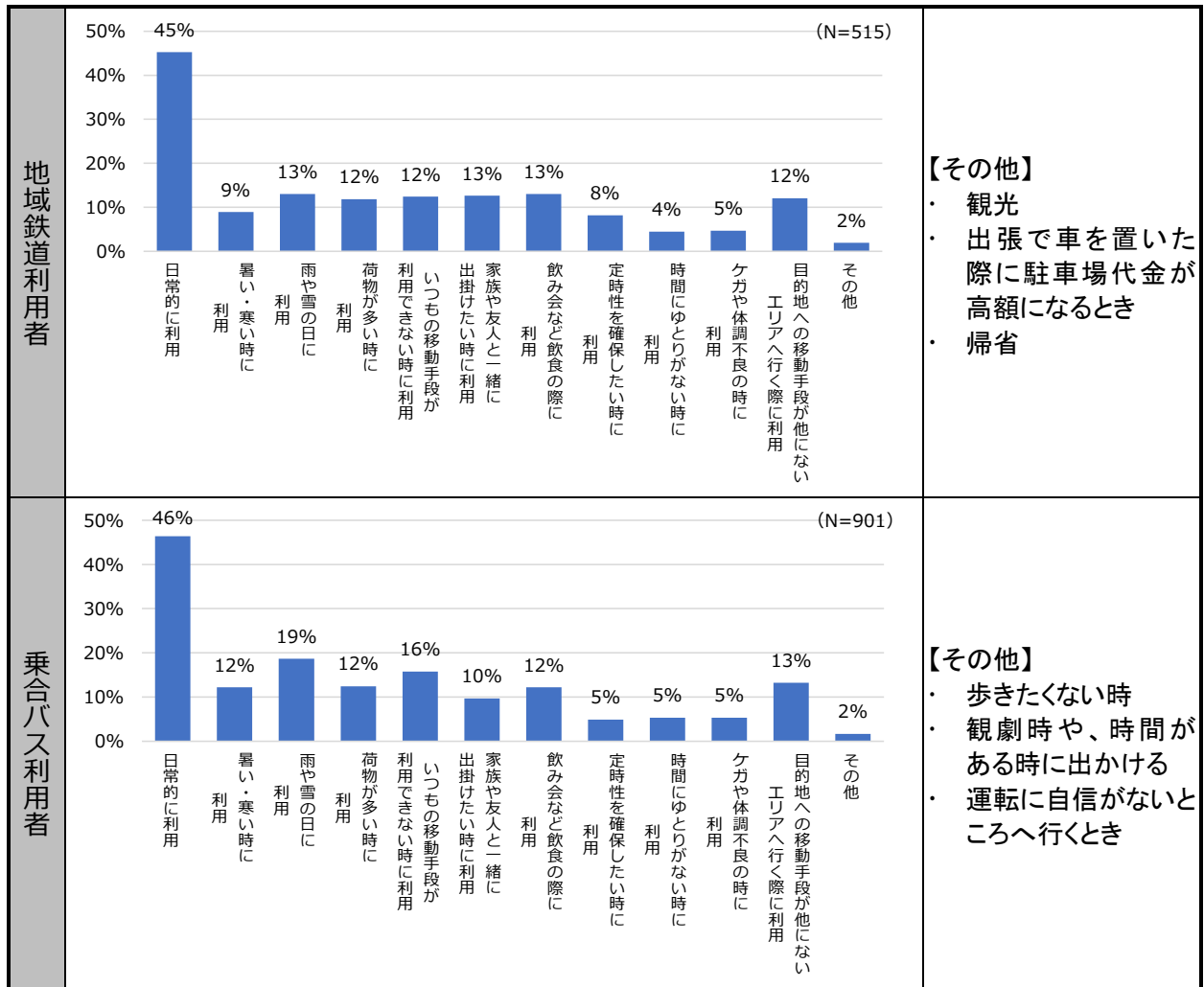


図 2-18 利用する場面

(3) 公共交通の置かれている状況に対する認識

a) 公共交通サービスに関する現在の認識

- 公共交通の置かれている状況に対する認識について、地域鉄道利用者は「公共交通の利用者が減少している」や「多くの公共交通事業者が赤字」という認識が高くなっている。
- 一方、乗合バス利用者はそれに加え「公共交通の運転手は不足している」に関する認識が高い傾向にある。

表 2.19 公共交通サービスに関する現在の認識

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
公共交通の利用者は減少している	239	408	46.4	45.3
多くの公共交通事業者が赤字	201	360	39.0	40.0
公共交通の運転手は不足している	161	360	31.3	40.0
運転手不足等により廃線や減便が発生している	131	264	25.4	29.3
燃料費の高騰により公共交通事業者の負担が増している	128	253	24.9	28.1
行政の補助により維持している公共交通がある	104	179	20.2	19.9
公共交通が廃止になる可能性がある	76	117	14.8	13.0
その他	2	14	0.4	1.6
合計	1,042	1,955	-	-

※複数回答可であり、回答数÷回答者数であるため割合の合計は100%にはならない

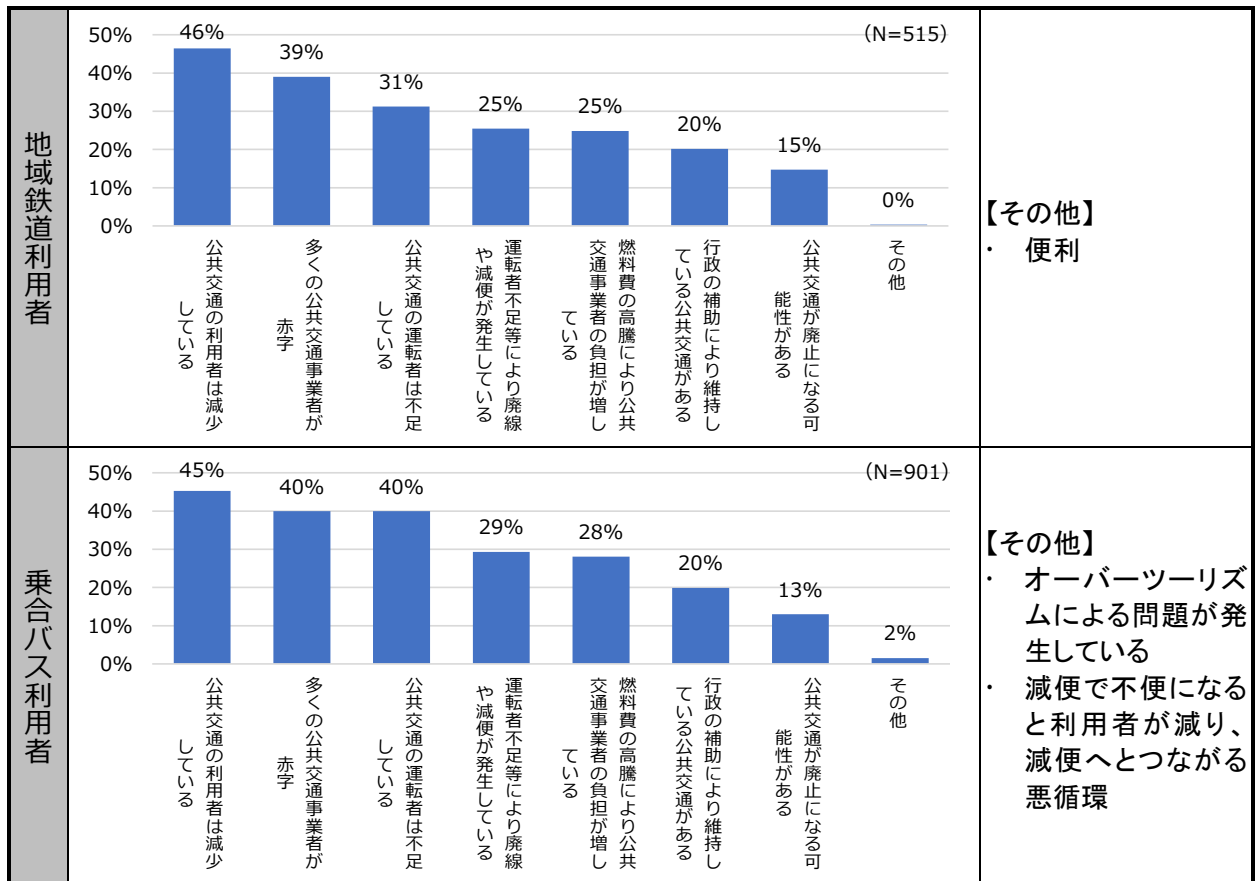


図 2-19 公共交通サービスに関する現在の認識

b) “公共交通の社会的価値”について重要と考えるもの

- 公共交通の社会的価値について重要と考えるものについて、地域鉄道利用者は「安価で移動することができる」「時間通りに移動できる」「安全に移動することができる」の回答が多い。
- 乗合バス利用者においても地域鉄道利用者と同じ傾向がみられるが、中でも「安価で移動することができる」が突出して多い。

表 2.20 “公共交通の社会的価値”について重要と考えるもの

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
安価で移動することができる	262	545	50.9	60.5
時間通りに移動できる	248	399	48.2	44.3
安全に移動することができる	216	390	41.9	43.3
一度に多くの方を輸送できる	129	248	25.0	27.5
運賃を支払えば誰でも乗車できる	137	260	26.6	28.9
渋滞軽減効果がある	72	135	14.0	15.0
環境にやさしい	70	138	13.6	15.3
その他	4	9	0.8	1.0
合計	1,138	2,124	-	-

※複数回答可であり、回答数÷回答者数であるため割合の合計は100%にはならない

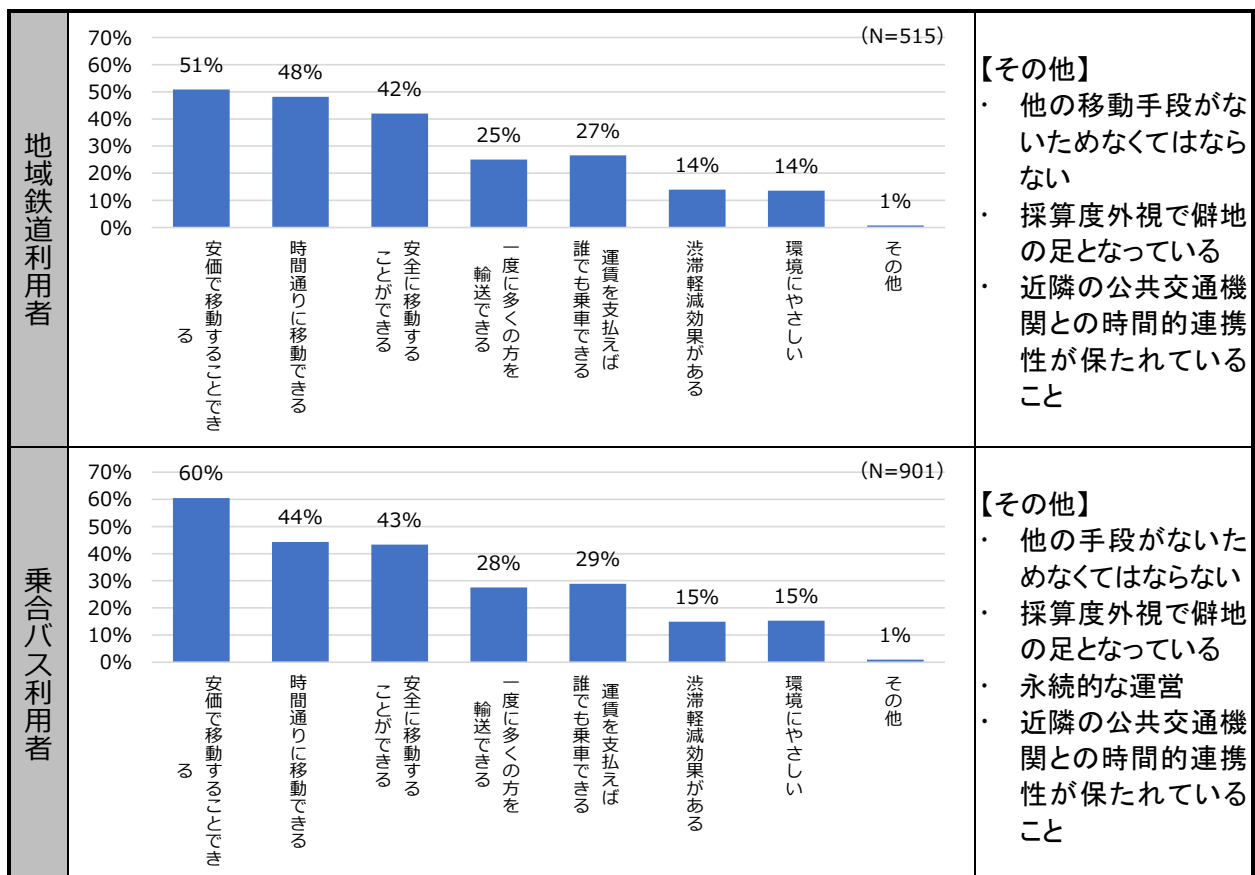


図 2-20 “公共交通の社会的価値”について重要と考えるもの

c) 公共交通サービスを維持していくことに対する危機感

- 公共交通サービスを維持していくことに対する危機感について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに「危機を感じている」「やや感じている」という割合が半数以上を占め、「危機と感じていない」「あまり感じていない」という割合は約10%となっている。

表 2.21 公共交通サービスを維持していくことに対する危機感

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
感じている	156	219	30.3	24.3
やや感じている	207	355	40.2	39.4
どちらともいえない	107	223	20.8	24.8
あまり感じていない	36	80	7.0	8.9
感じていない	9	24	1.7	2.7
合計	515	901	100.0	100.0

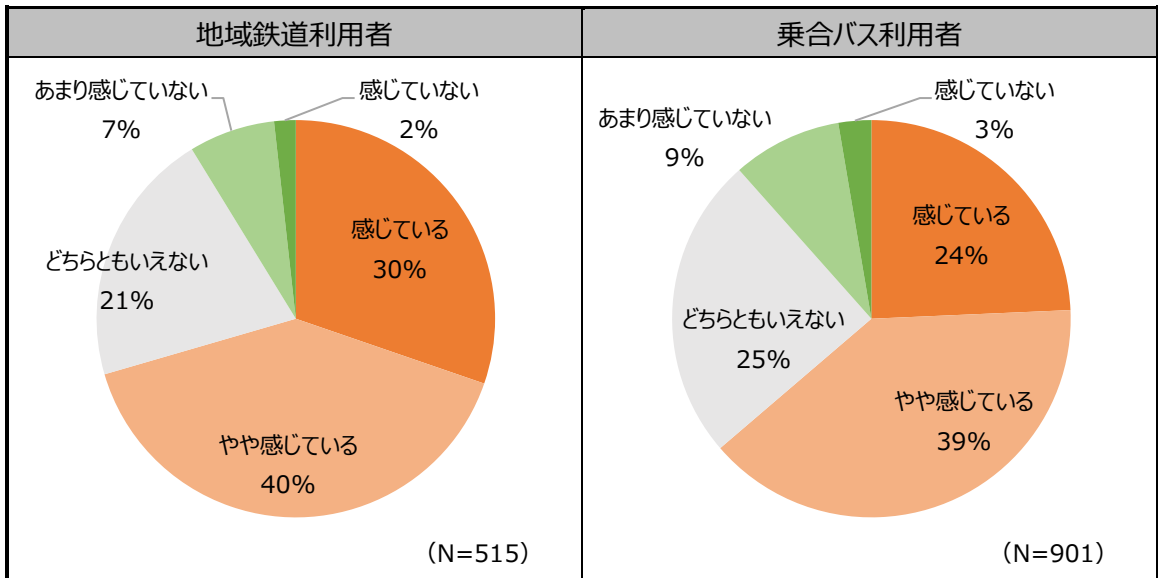


図 2-21 公共交通サービスを維持していくことに対する危機感

d) 利用している公共交通に対する愛着

- 利用している公共交通に対する愛着について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに「愛着を感じている」「やや感じている」という割合が半数以上を占め、「愛着を感じていない」「あまり感じていない」という割合は約9%となっている。

表 2.22 利用している公共交通に対する愛着

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
感じている	157	217	30.5	24.1
やや感じている	192	342	37.3	38.0
どちらともいえない	123	260	23.9	28.9
あまり感じていない	30	63	5.8	7.0
感じていない	13	19	2.5	2.1
合計	515	901	100.0	100.0

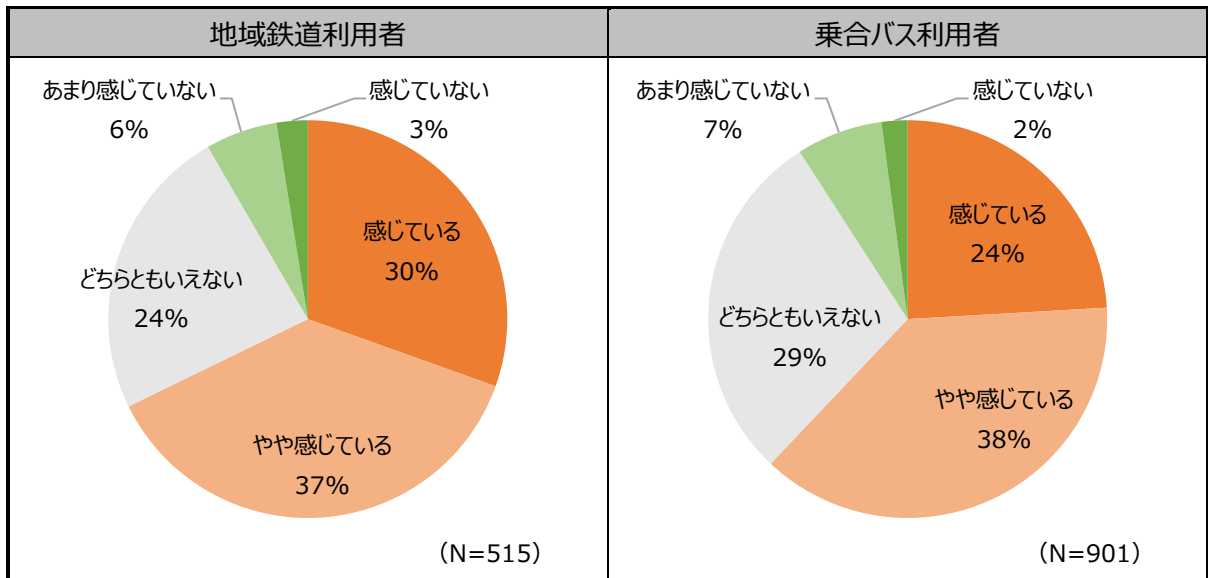


図 2-22 利用している公共交通に対する愛着

e) 利用している公共交通に対する満足度

- 利用している公共交通に対する満足度について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに「満足」「やや満足」の割合が半数以上を占めるものの、「どちらともいえない」という回答についても約30%を占めており、一定存在する。

表 2.23 利用している公共交通に対する満足度

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
満足	100	129	19.4	14.3
やや満足	194	365	37.7	40.5
どちらともいえない	157	292	30.5	32.4
やや不満	52	89	10.1	9.9
不満	12	26	2.3	2.9
合計	515	901	100.0	100.0

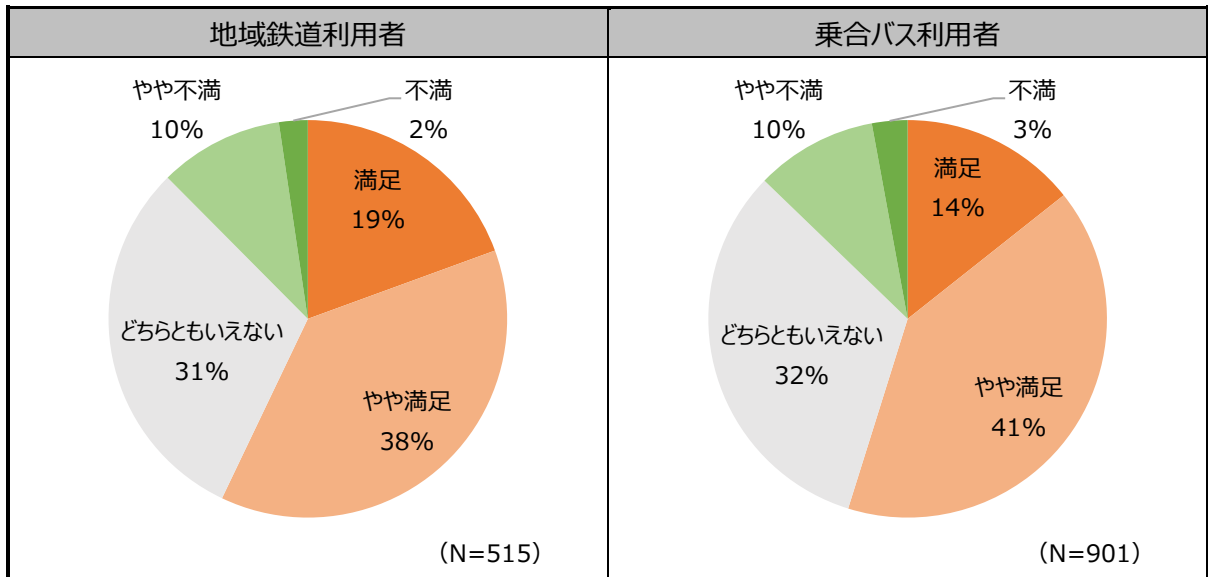


図 2-23 利用している公共交通に対する満足度

f) 公共交通に関する取組の必要性

- 公共交通に関する取組の必要性について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに「必要」「やや必要」という回答が約70%を占めている。

表 2.24 公共交通に関する取組の必要性

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
必要	193	360	37.5	40.0
やや必要	172	299	33.4	33.2
どちらともいえない	125	214	24.3	23.8
あまり必要ではない	17	24	3.3	2.7
不要	8	4	1.6	0.4
計	515	901	100.0	100.0

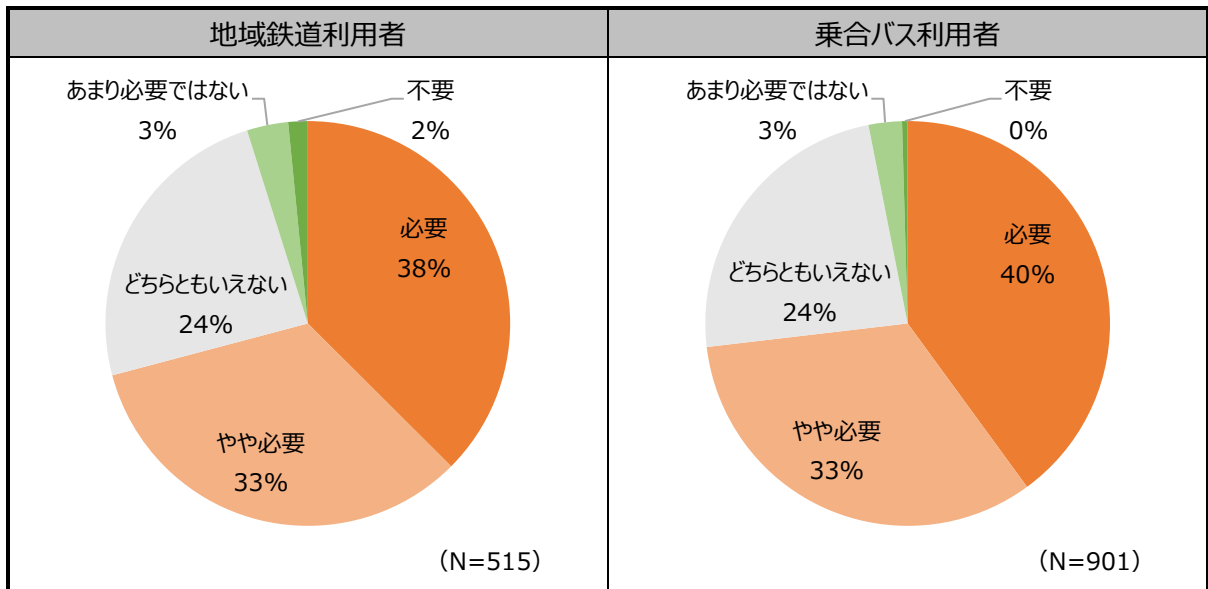


図 2-24 公共交通に関する取組の必要性

(4) 運賃値上げに対する意向

a) 運賃値上げに対する賛否

- 運賃値上げに対する意向について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに「賛成」「やや賛成」が約40%を占める一方、「反対」「やや反対」が約20%を占める。

表 2.25 運賃値上げに対する賛否

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
賛成	67	104	13.0	11.5
やや賛成	154	271	29.9	30.1
どちらともいえない	168	319	32.6	35.4
やや反対	80	133	15.5	14.8
反対	46	74	8.9	8.2
合計	515	901	100.0	100.0

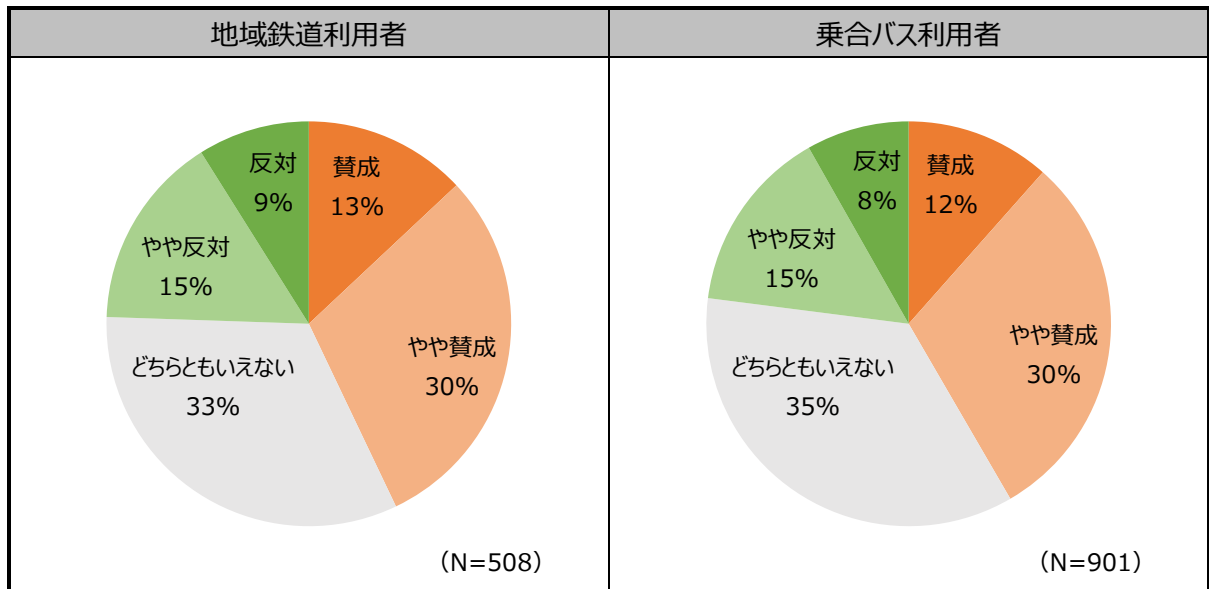


図 2-25 運賃値上げに対する賛否

b) 値上げした場合の許容できる額

- 値上げした場合の許容額について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに「+10円～+40円」の価格帯がそれぞれ約20～30%となっており特に多い。
- 一方で、「利用しない・利用頻度を減らす」という回答が約10%を占めている。

表 2.26 値上げした場合の許容できる額

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
+10円	103	192	20.0	21.3
+20円	135	285	26.2	31.6
+40円	96	145	18.6	16.1
+60円	54	83	10.5	9.2
+80円	20	29	3.9	3.2
+100円	36	56	7.0	6.2
+150円	3	4	0.6	0.4
+200円以上	11	8	2.1	0.9
利用しない・利用頻度を減らす	57	99	11.1	11.0
合計	515	901	100.0	100.0

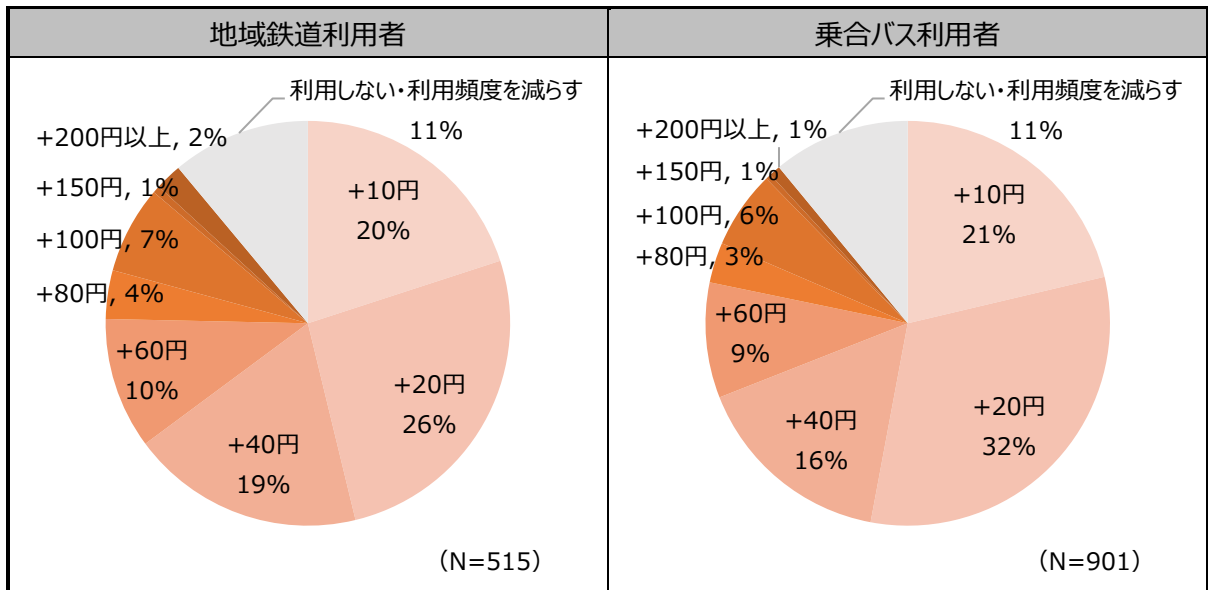


図 2-26 運賃値上げした場合の許容できる額

c) 運賃値上げを許容できる理由

- 運賃値上げを許容できる理由について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに「今利用している公共交通が無くなったら困るため」が半数程度を占め、次いで「回答した運賃値上げ額が妥当だと思うから」が多くなっている。

表 2.27 運賃値上げを許容できる理由

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
今利用している公共交通が無くなったら困るため、運賃を値上げしてでも維持すべきと考えるから	214.0	426.0	46.7	53.1
回答した値上げ額が妥当だと思うから	171.0	273.0	37.3	34.0
勤務先の通勤費負担等、自分で直接支払うわけではないから	49.0	67.0	10.7	8.4
他の利用者が払うのであれば仕方がないから	23.0	32.0	5.0	4.0
その他	1.0	4.0	0.2	0.5
合計	458	802	100.0	100.0

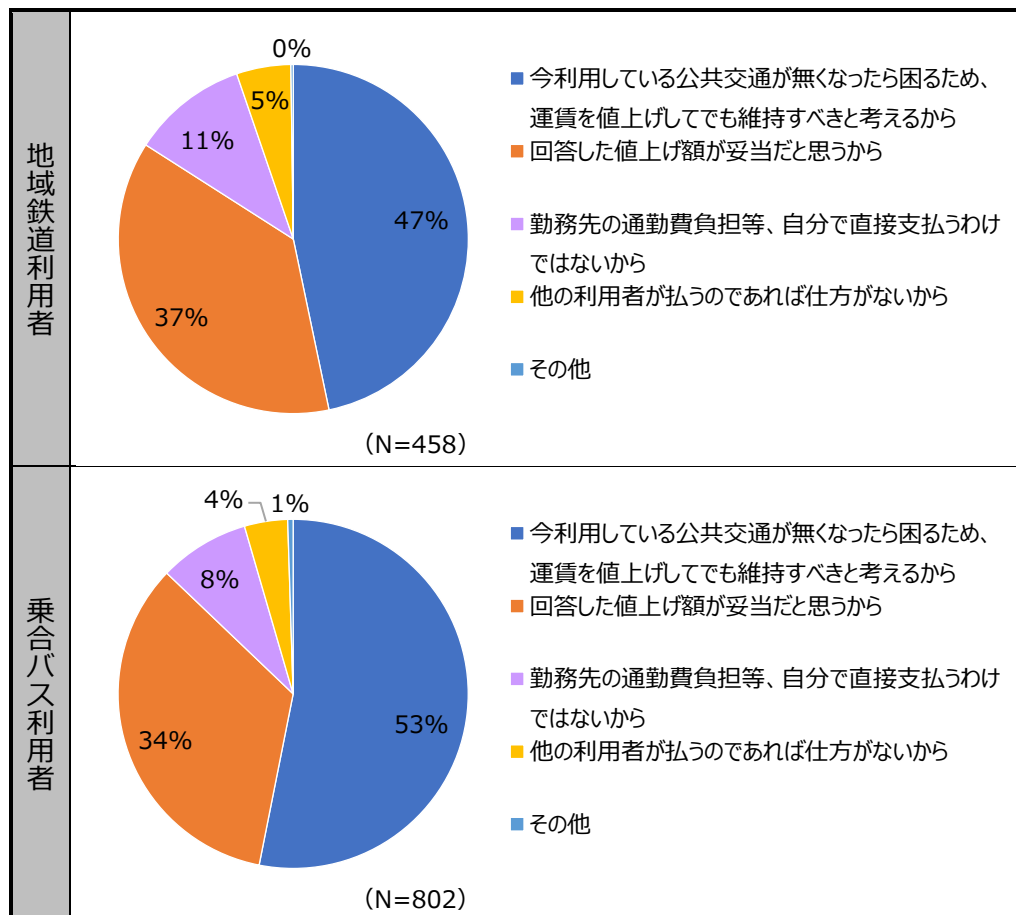


図 2-27 運賃値上げを許容できる理由

d) 運賃値上げした場合に利用しない・頻度を減らす理由

- 運賃値上げした場合に利用しない・頻度を減らす理由について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに「運賃を値上げすると家計や個人の財布の負担になるから」が最も多く、次いで「運賃を値上げするほどの価値は無いと思うから」が多い。
- また地域鉄道利用者においては「維持すること自体に自分には直接価値がないから」という回答も一定存在する。

表 2.28 運賃値上げした場合に利用しない・頻度を減らす理由

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
運賃を値上げするほどの価値はないと思うから	19	32	33.3	32.3
運賃を値上げすると家計や個人の財布の負担になるから	23	54	40.4	54.5
維持すること自体に自分には直接価値がないから	10	5	17.5	5.1
そもそも公共交通の維持が必要と思わないから	3	7	5.3	7.1
その他	2	1	3.5	1.0
合計	57	99	100.0	100.0

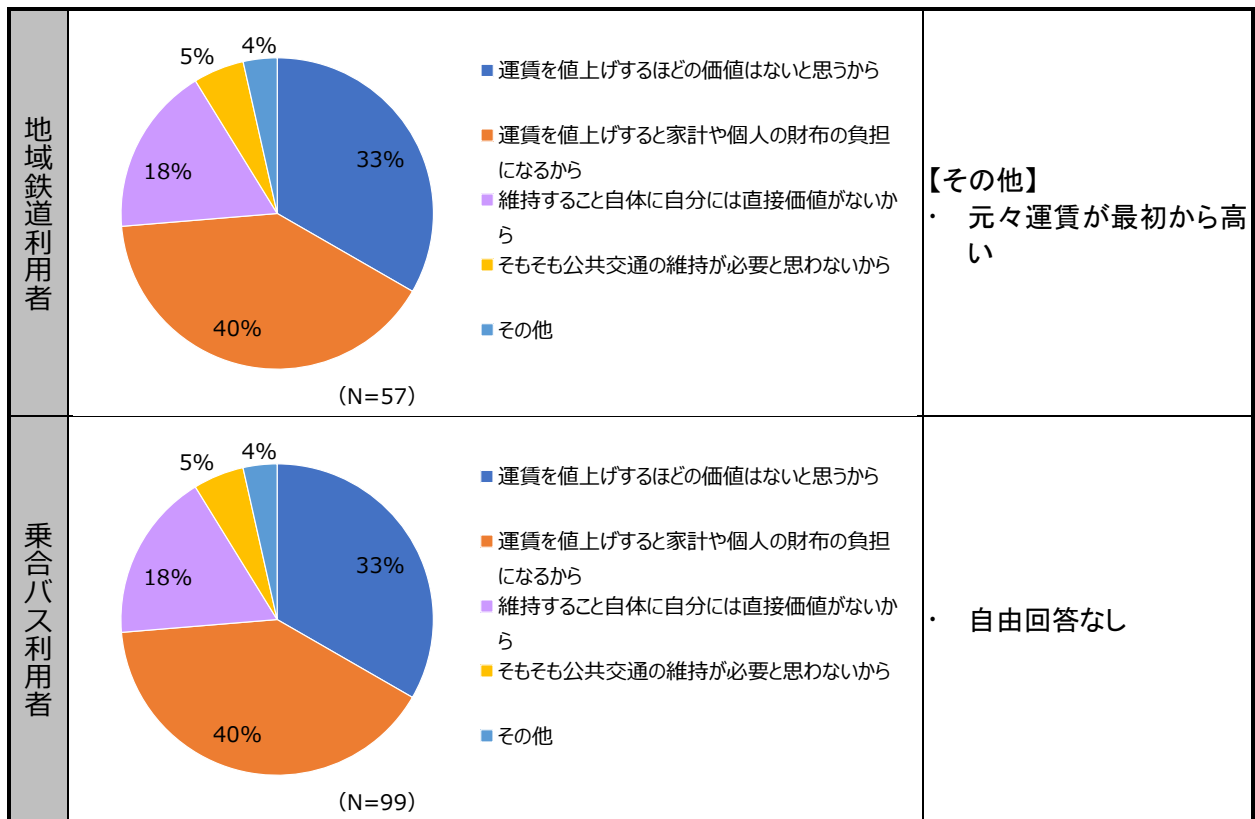


図 2-28 運賃値上げした場合に利用しない・頻度を減らす理由

e) 運賃値上げした場合の行動変容

- 運賃値上げした場合の行動変容について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに「利用頻度を下げる」という回答が突出、次いで「他の移動手段に変更する」が多い。

※ここで「運賃値上げした場合の行動変容」というのは、b) 運賃値上げした場合の許容できる額にて、「少しでも運賃値上げがあるなら利用しない・利用頻度を減らす」と回答した方の行動変容、または、許容できる額を回答した方について、回答した値上げ額を上回った場合の行動変容を示す。

表 2.29 運賃値上げした場合の行動変容

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
利用頻度を下げる	226	425	43.9	47.2
他の移動手段に変更する	195	291	37.9	32.3
公共交通での外出を止める	71	103	13.8	11.4
公共交通無しで移動できる行先に変更する	40	77	7.8	8.5
その他	39	97	7.6	10.8
合計	571	993	-	-

※複数回答可であり、回答数÷回答者数であるため割合の合計は100%にはならない

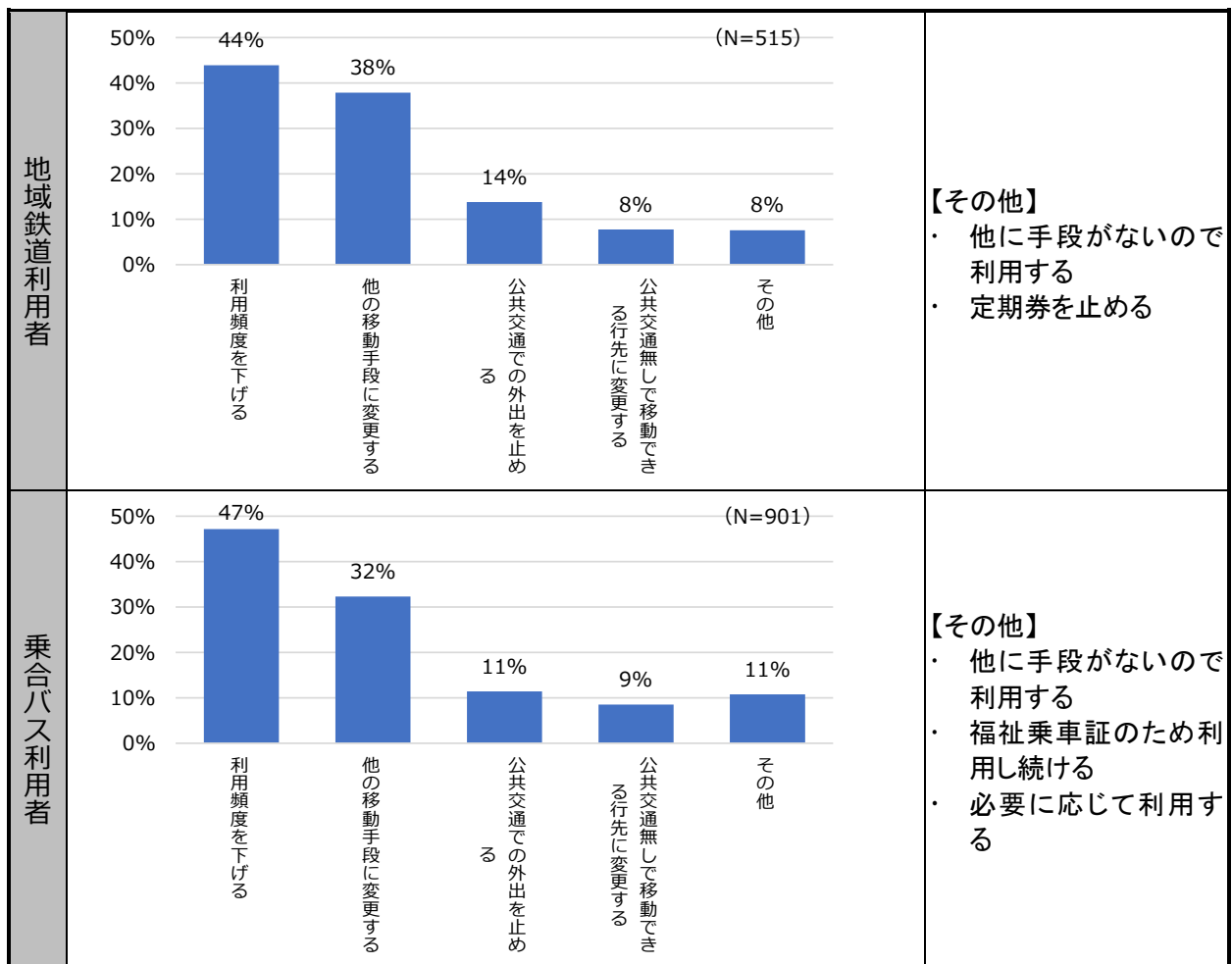


図 2-29 運賃値上げした場合の行動変容

f) 利用頻度を下げる場合の最低頻度

- 利用頻度を下げる場合の最低頻度について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに「週に1回程度」「月に1～3回程度」「年に数回以下」の割合が多くを占める。

表 2.30 利用頻度を下げる場合の最低頻度

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
週に2～3日程度	50	79	22.1	18.6
週に1日程度	63	113	27.9	26.6
月に1～3回程度	60	118	26.5	27.8
年に数回以下	53	115	23.5	27.1
合計	226	425	100.0	100.0

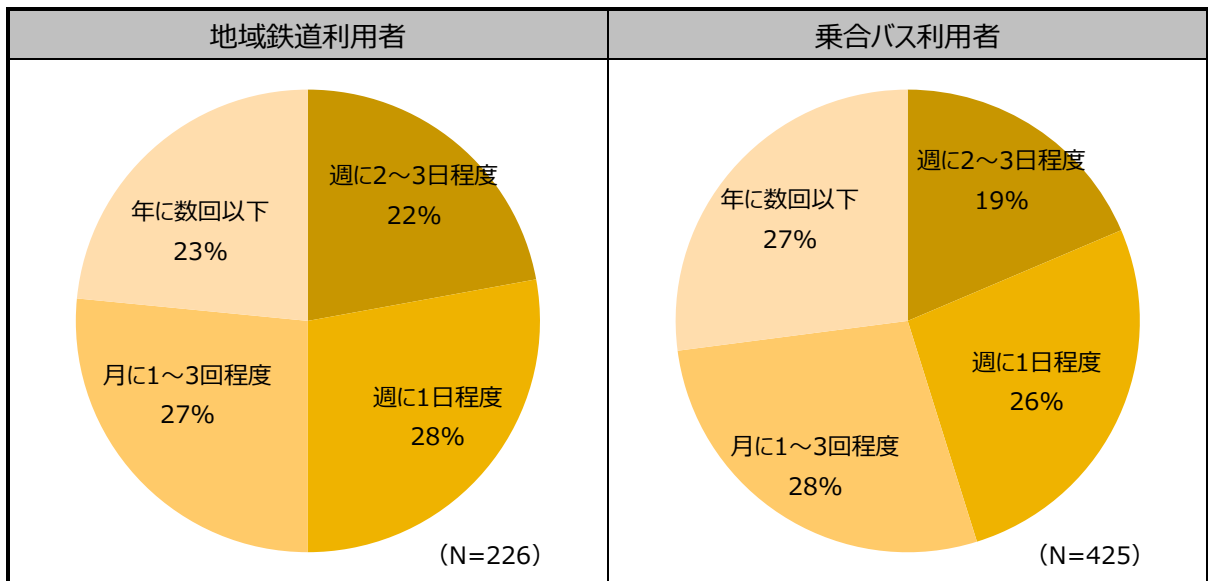


図 2-30 利用頻度を下げる場合の最低頻度

g) 公共交通から他の移動手段に変更する場合の移動手段

i) 鉄道からの転換

- 鉄道が運賃値上げした場合、自家用車に転換する回答者が突出して多く、次いで自転車、他の鉄道路線が多くなっている。

表 2.31 鉄道からの転換

	N	%
他の鉄道路線	43	22.1
バス	34	17.4
タクシー	24	12.3
バイク	25	12.8
自転車	56	28.7
徒歩	33	16.9
自家用車	76	39.0
その他	0	0.0
合計	291	-

※複数回答可であり、回答数÷回答者数であるため割合の合計は100%にはならない

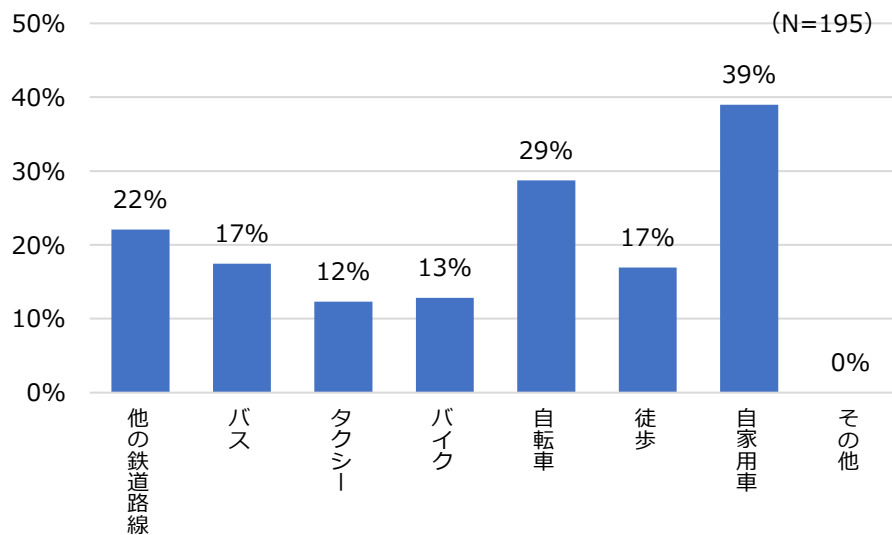


図 2-31 鉄道からの転換

ii) 乗合バスからの転換

- 乗合バスが運賃値上げした場合、自転車に転換する回答者が突出して多く、次いで自家用車や鉄道が多くなっている。

表 2.32 乗合バスからの転換

	N	%
鉄道	86	29.6
他のバス類	34	11.7
タクシー	38	13.1
バイク	39	13.4
自転車	102	35.1
徒歩	75	25.8
自家用車	88	30.2
その他	2	0.7
合計	464	-

※複数回答可であり、回答数÷回答者数であるため割合の合計は100%にはならない

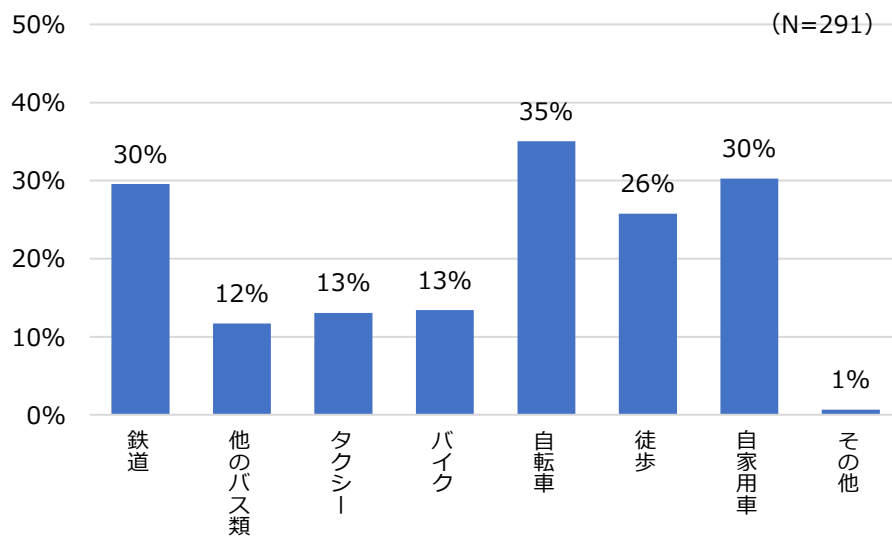


図 2-32 乗合バスからの転換

h) 運賃値上げの経験状況

- 運賃値上げの経験状況について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに、運賃値上げ後に「今までと変わらず利用している」回答者が突出して多い。
- 一方で、運賃値上げ後に「利用頻度を下げた」「他の移動手段も利用するようになった」という回答者も一定数存在する。

表 2.33 運賃値上げの経験状況

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
今までと変わらず利用している	250	464	48.5	51.5
利用頻度を下げた	108	179	21.0	19.9
他の移動手段も利用するようになった	97	139	18.8	15.4
行先を変更するようになった	34	39	6.6	4.3
外出頻度が下がった	36	52	7.0	5.8
値上げは経験したことがない	24	78	4.7	8.7
その他	1	5	0.2	0.6
合計	550	956	-	-

※複数回答可であり、回答数÷回答者数であるため割合の合計は100%にはならない

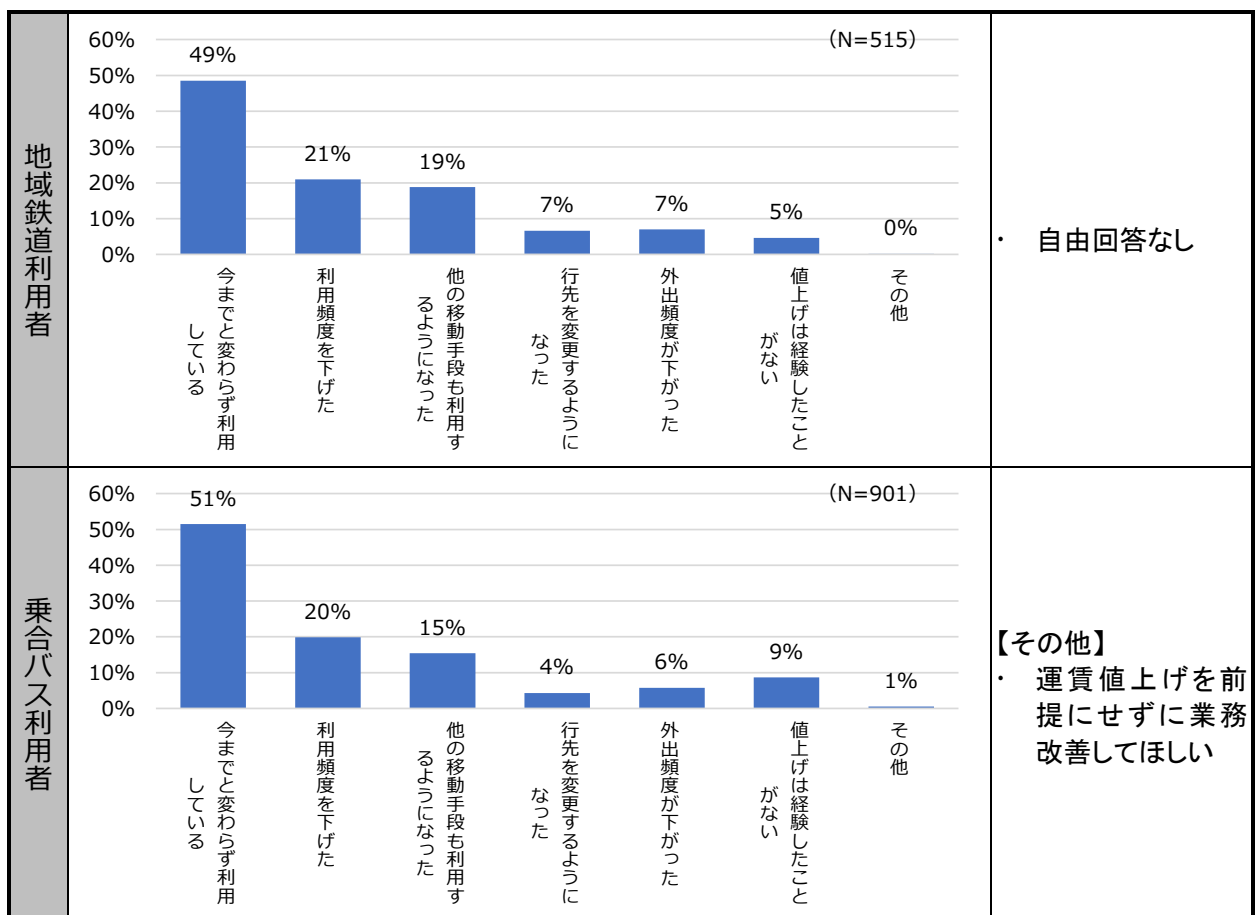


図 2-33 運賃値上げの経験状況

(5) 公共交通事業における自治体の積極的関与

a) 公共交通事業における自治体の積極的関与への意見

- 公共交通事業における自治体の積極的関与への意見について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに「賛成」「やや賛成」の割合が約70%を占めている。

表 2.34 公共交通事業における自治体の積極的関与への意見

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
賛成	143	258	27.8	28.6
やや賛成	207	355	40.2	39.4
どちらともいえない	143	253	27.8	28.1
やや反対	14	24	2.7	2.7
反対	8	11	1.6	1.2
合計	515	901	100.0	100.0

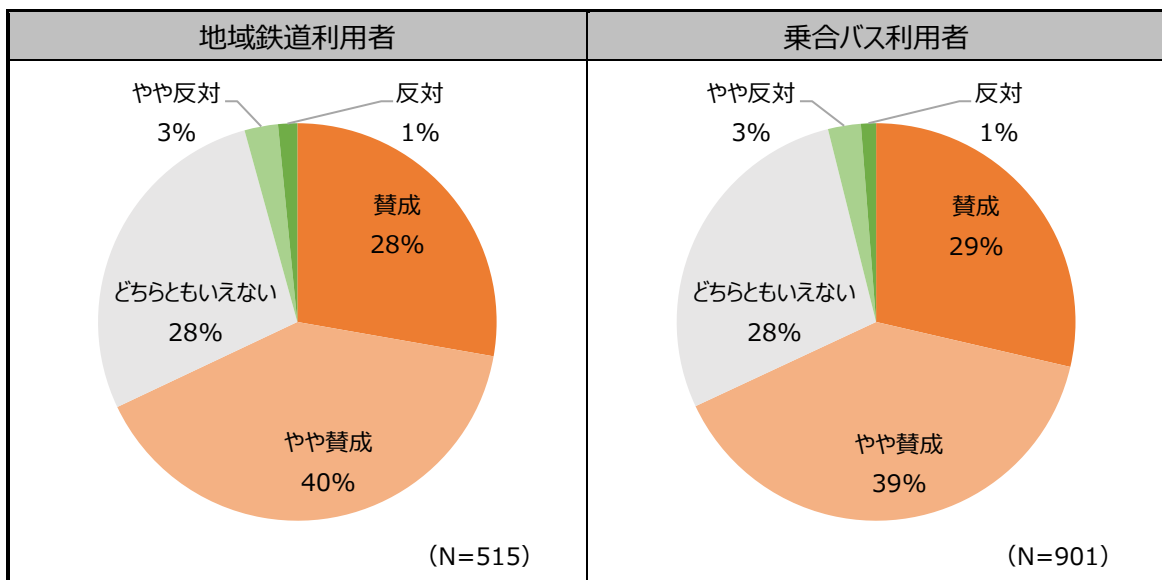


図 2-34 公共交通事業における自治体の積極的関与への意見

b) 公共交通事業における自治体の積極的関与への意見の回答理由

i) 自治体の関与に賛成する理由

- 公共交通事業における自治体の関与に賛成する理由について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに「公共交通が維持されないと生活に困るから」という回答が突出して多い。
- 次いで、「公共交通は移動手段としてだけでなく地域の活性化にも寄与するから」が多い。

表 2.35 自治体の関与に賛成する理由

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
公共交通が維持されないと生活に困るから	218	422	62.3	68.8
公共交通が維持されないと自分で家族等の送迎をする必要があるから	87	124	24.9	20.2
公共交通が維持されないと地域住民や観光客等の来訪者が困るから	127	221	36.3	36.1
公共交通は移動手段としてだけでなく地域の活性化にも寄与するから	143	259	40.9	42.3
特に利用していないが、公共交通があるということで安心感があるから	43	67	12.3	10.9
将来自分が高齢者になった場合や、運転ができない子供等の移動手段として重要だから	75	178	21.4	29.0
その他	1	2	0.3	0.3
合計	694	1,273	-	-

※複数回答可であり、回答数÷回答者数であるため割合の合計は100%にはならない

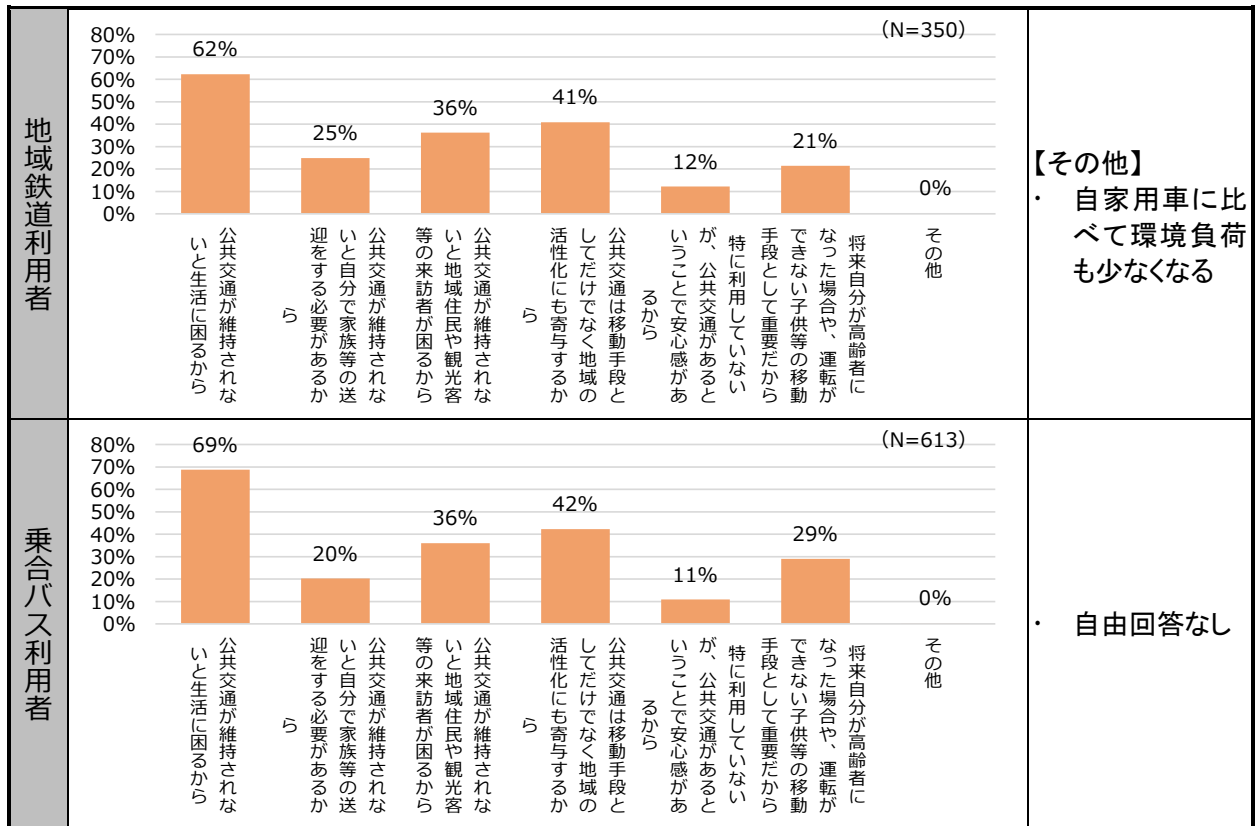


図 2-35 自治体の関与に賛成する理由

ii) 自治体の関与に反対する理由

- 公共交通事業における自治体の関与に反対する理由について、地域鉄道利用者は「公共交通の維持は、公共交通事業者の経営努力により行われるべきだから」という回答が突出して多い。
- 一方、乗合バス利用者は「公共交通の維持のための行政資金が使われると、他の行政サービスが低下する恐れがあるから」という回答が最も多くなっている。

表 2.36 自治体の関与に反対する理由

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
公共交通が維持されなくても自分の生活には困らないから	3	4	13.6	11.4
公共交通が維持されなくても社会に大きな影響がないから	3	4	13.6	11.4
公共交通の維持のために行政資金が使われると、他の行政サービスが低下する恐れがあるから	6	17	27.3	48.6
公共交通の維持は、公共交通事業者の経営努力により行われるべきだから	11	15	50.0	42.9
公共交通の維持は、利用者が支払う運賃により維持されるべきだから	7	9	31.8	25.7
様々な行政サービスの中で、公共交通の維持は優先度が低いから	1	5	4.5	14.3
その他	0	1	0.0	2.9
合計	31	55	-	-

※複数回答可であり、回答数÷回答者数であるため割合の合計は100%にはならない

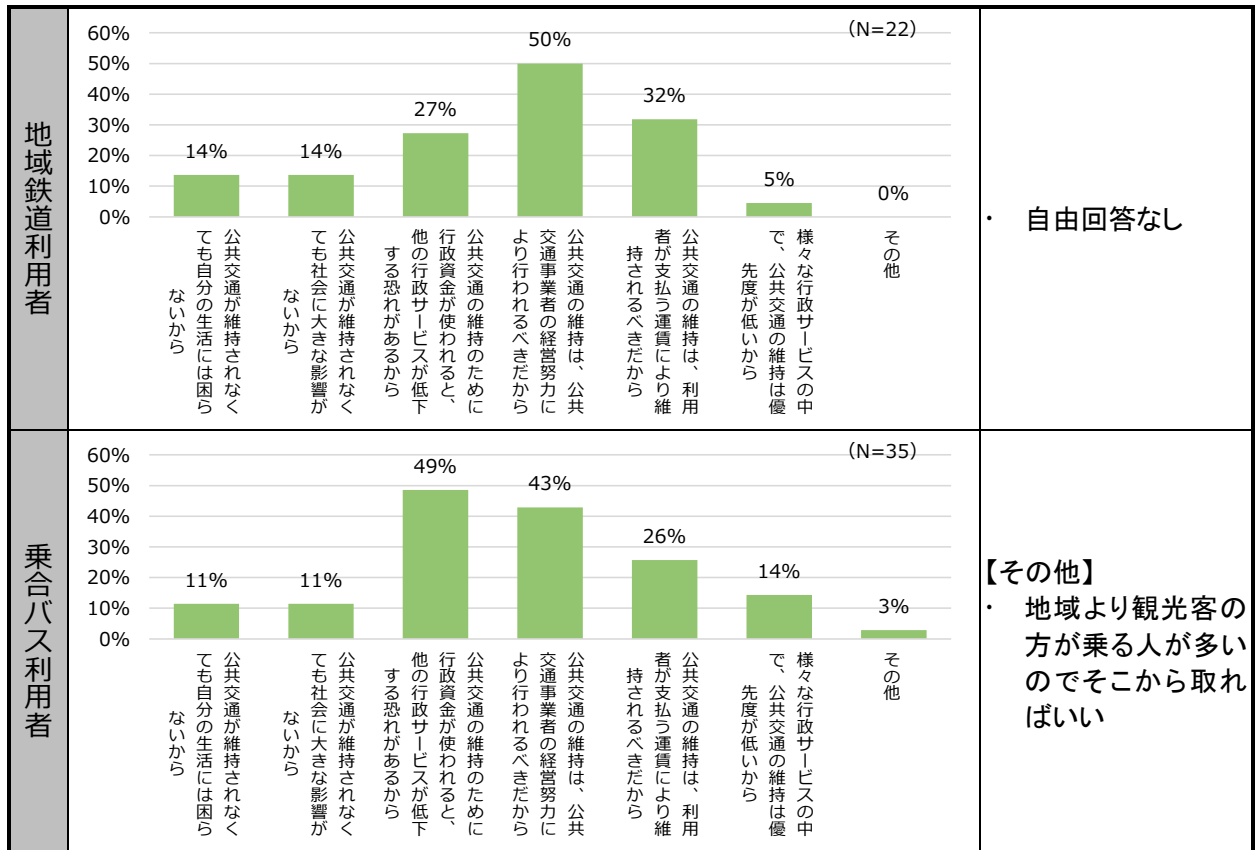


図 2-36 自治体の関与に反対する理由

(6) 公共交通の利用有無に関係のない一律負担に対する意向

a) 一律負担に対する賛否

- 公共交通の利用有無に関係のない一律負担に対する意見について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに「賛成」「やや賛成」が半数程度を占めるものの、「どちらともいえない」という回答が約40%を占めている。

表 2.37 一律負担に対する賛否

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
賛成	86	145	16.7	16.1
やや賛成	172	251	33.4	27.9
どちらともいえない	185	357	35.9	39.6
やや反対	38	74	7.4	8.2
反対	34	74	6.6	8.2
合計	515	901	100.0	100.0

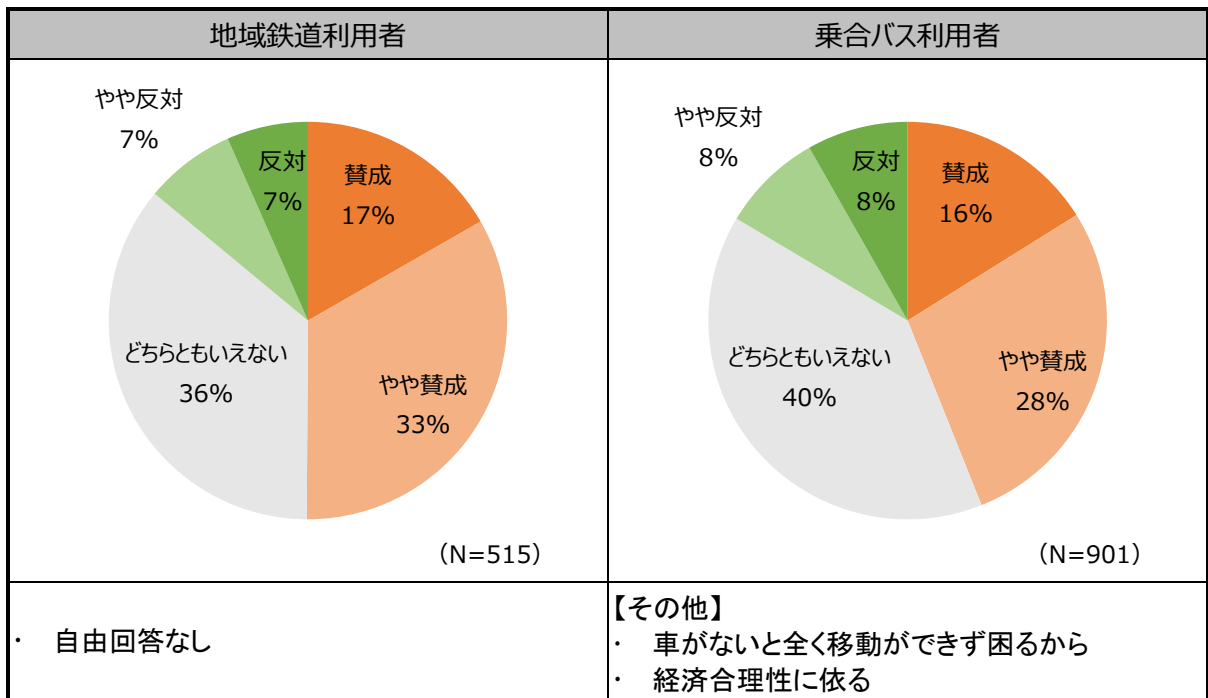


図 2-37 一律負担に対する賛否

b) 公共交通の利用有無に関係のない一律負担における一人月あたりの許容額

- 一律負担における許容額について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに 500 円以内の割合が半数程度を占めるが、「一切許容できない」割合が約 20%と一定数存在する。

表 2.38 公共交通の利用有無に関係のない一律負担における許容額

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
200円	165	303	32.0	33.6
300円	73	122	14.2	13.5
400円	40	50	7.8	5.5
500円	83	113	16.1	12.5
700円	12	22	2.3	2.4
1,000円	20	44	3.9	4.9
1,500円	5	4	1.0	0.4
2,000円以上	9	14	1.7	1.6
一切許容できない	108	229	21.0	25.4
合計	515	901	100.0	100.0

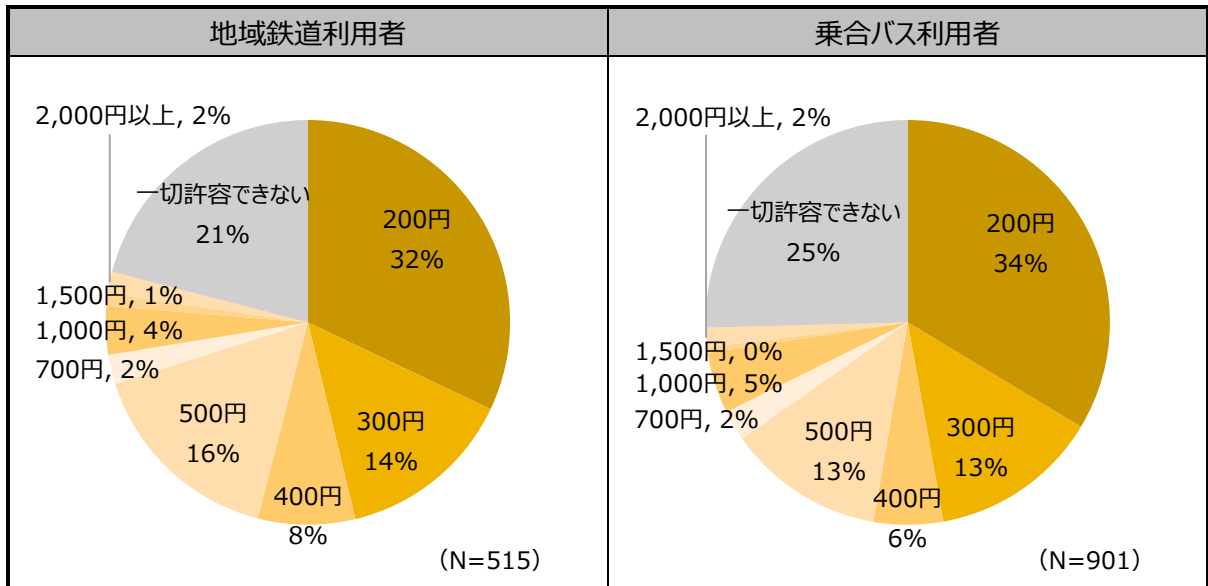


図 2-38 公共交通の利用有無に関係のない一律負担における許容額

c) 公共交通の利用有無に関係のない一律負担を許容できる理由

- 公共交通の利用有無に関係のない一律負担を許容できる理由について、「公共交通が維持されない」と生活に困るから」という回答が突出して多い。

表 2.39 公共交通の利用有無に関係のない一律負担を許容できる理由

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
公共交通が維持されないと生活に困るから	227	418	55.8	62.2
公共交通が維持されないと自分で家族等の送迎をする必要があるから	88	121	21.6	18.0
公共交通が維持されない地域住民や観光客等の来訪者が困るから	126	209	31.0	31.1
公共交通は移動手段としてだけでなく、地域の活性化にも寄与するから	133	227	32.7	33.8
特に利用していないが、公共交通があるということで安心感があるから	74	89	18.2	13.2
将来自分が高齢者になった場合や、運転ができない子供等の移動手段として重要だから	93	215	22.9	32.0
公共交通が維持されることにより、沿線の不動産価値も維持されるから	17	35	4.2	5.2
その他	0	3	0.0	0.4
合計	758	1,317	-	-

※複数回答可であり、回答数÷回答者数であるため割合の合計は100%にはならない

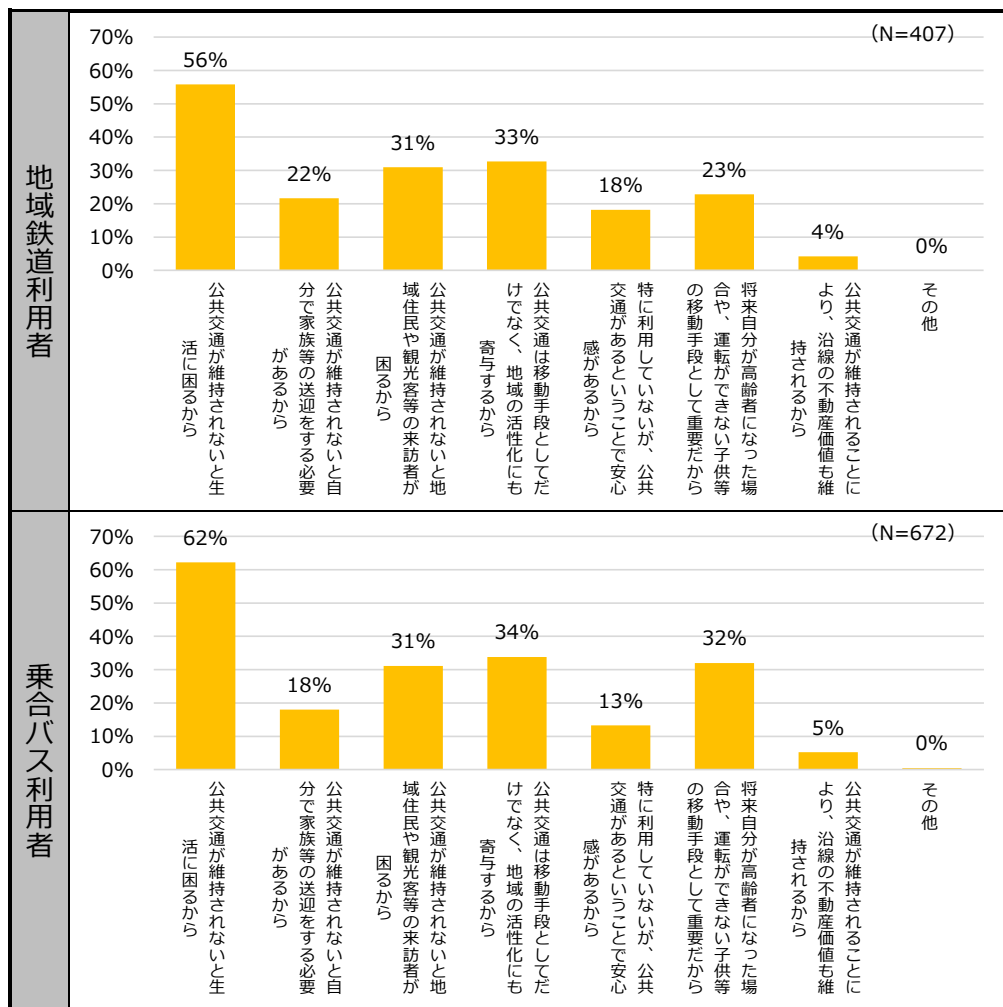


図 2-39 公共交通の利用有無に関係のない一律負担を許容できる理由

d) 公共交通の利用有無に関係のない一律負担を許容できない理由

- 公共交通の利用有無に関係のない一律負担を許容できない理由について、「利用者が負担すべきであって、利用していない者が負担すべきことではないと思うから」という回答が突出して多い。

表 2.40 公共交通の利用有無に関係のない一律負担を許容できない理由

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
利用者が負担すべきであって、利用していない者が負担すべきことではないと思うから	58	139	53.7	60.7
自らが公共交通を支えていく気持ちはないから	16	31	14.8	13.5
公共交通を維持すること自体に自分には直接利益がないから	15	31	13.9	13.5
公共交通は行政が負担し維持するべきだから	41	74	38.0	32.3
公共交通の維持は、公共交通事業者の経営努力により行われるべきだから	24	65	22.2	28.4
その他	7	9	6.5	3.9
合計	161	349	-	-

※複数回答可であり、回答数÷回答者数であるため割合の合計は100%にはならない

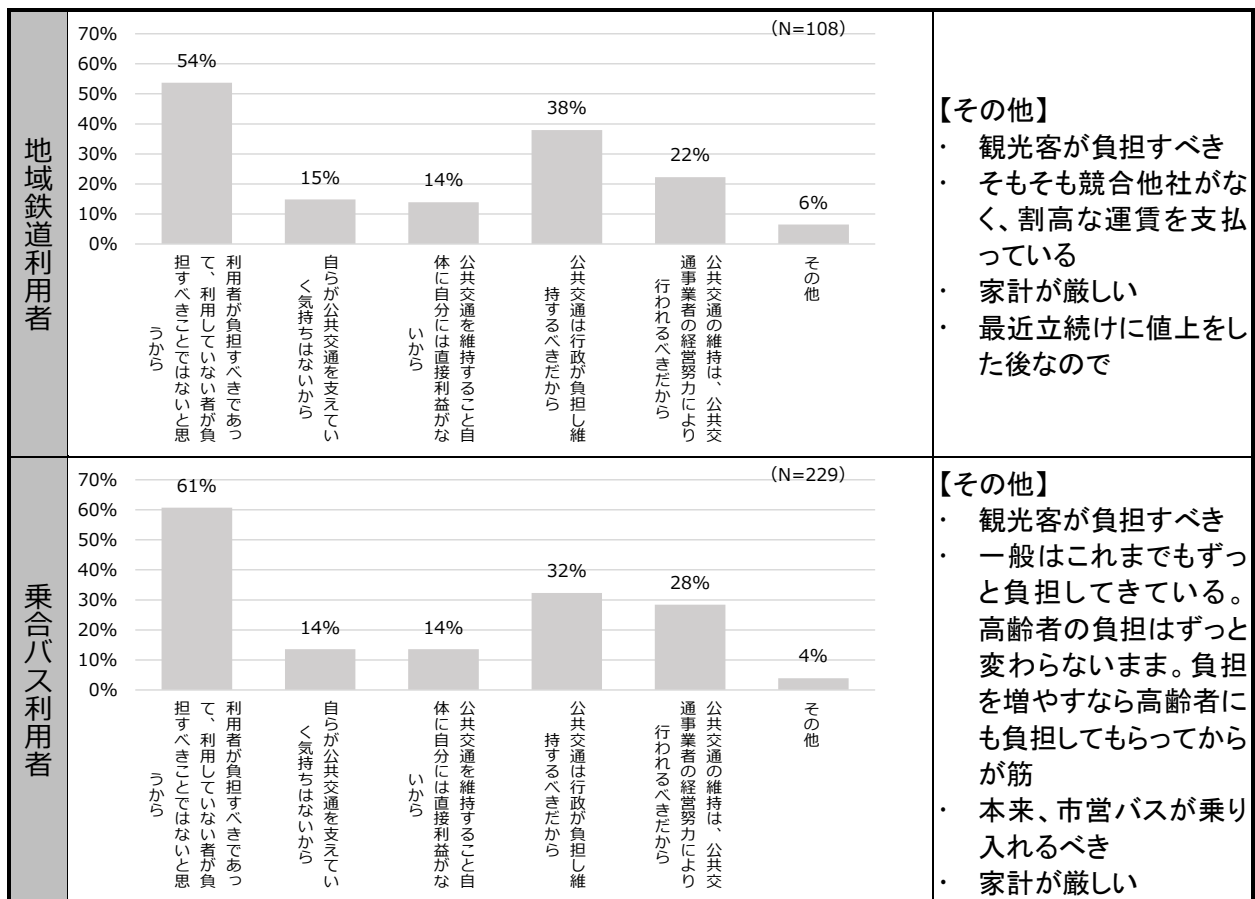


図 2-40 公共交通の利用有無に関係のない一律負担を許容できない理由

(7) 子どもの通学時における公共交通の利用状況

a) 家庭内に公共交通を利用して通学する子どもの有無

- 家庭内に公共交通を利用して通学する子どもについて、地域鉄道利用者は約 30%、乗合バス利用者は約 20%存在する。

表 2.41 家庭内に公共交通を利用して通学する子どもの有無

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
いる	157	208	30.5	23.1
いない	358	693	69.5	76.9
合計	515	901	100.0	100.0

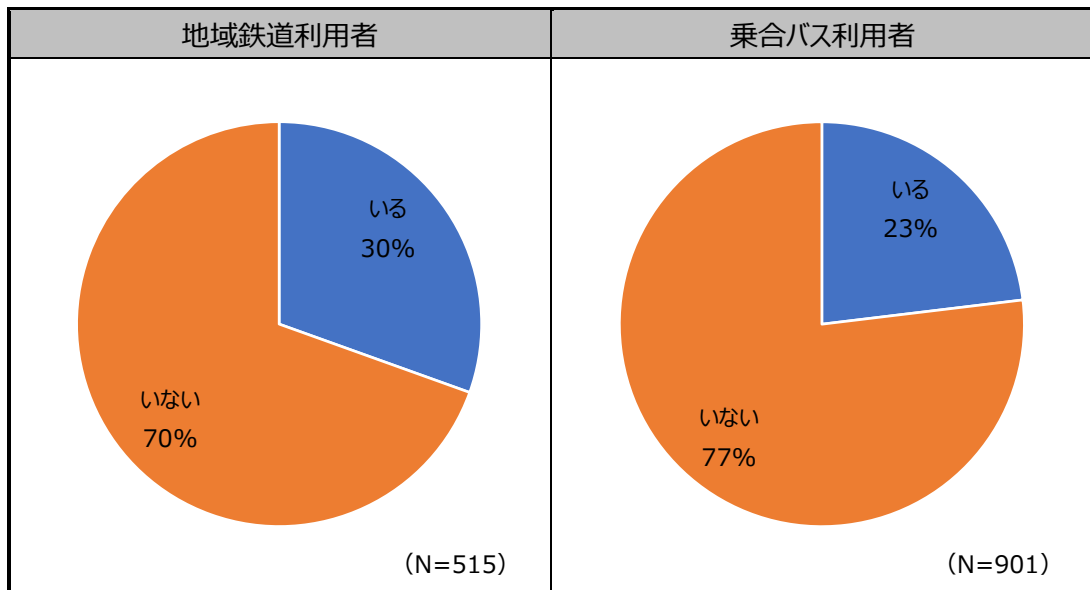


図 2-41 家庭内に公共交通を利用して通学する子どもの有無

b) 運賃が値上がりした場合における通学時の公共交通の利用意向

- 運賃が値上がりした場合における通学時の公共交通の利用意向について、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに「今までと変わらず利用させる」という回答が半数以上を占める。
- 一方で、「自転車で通学させる」「家族が自家用車で送迎する」という、公共交通から別の移動手段に転換する可能性のある回答割合が約30%を占める。

表 2.42 運賃が値上がりした場合における通学時の公共交通の利用意向

	N		%	
	地域鉄道利用者	乗合バス利用者	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
今までと変わらず利用させる	98	139	62.4	66.8
自転車で通学させる	46	50	29.3	24.0
家族が自家用車で送迎する	12	17	7.6	8.2
その他	1	2	0.6	1.0
合計	157	208	100.0	100.0

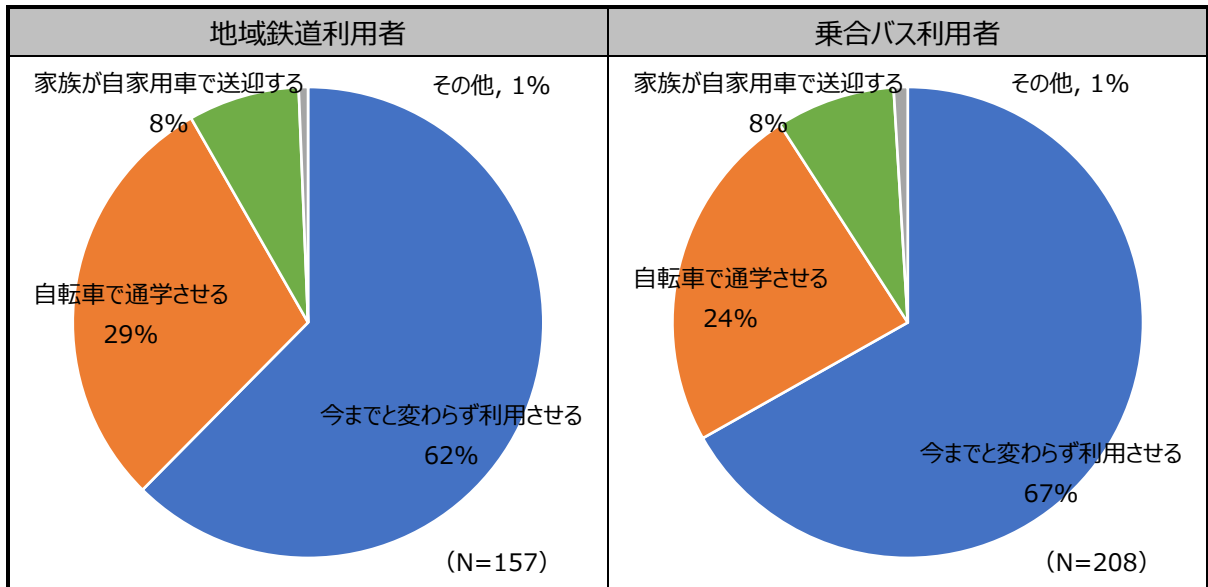


図 2-42 運賃が値上がりした場合における通学時の公共交通の利用意向

(8) その他意見

その他に自由回答にていただいた意見を下表に示す。

a) 運賃値上げに関する主な意見

	年齢層	自由意見
賛成意見	60代 40代 30代	多少の負担は仕方ないと思うので、現状以下にはしないで欲しい。 (同様の内容の意見が複数あり)
	60代	コロナ以前と比べたら電車の本数や券売機が減っていることに驚いた。 運賃値上げも致し方ないと思う。
	40代	値上げしてでも、存続するべき。また、運転士の待遇も改善するべき。
	20代	運賃値上げしてもいいので、本数を増やして欲しい。
	70代	広告などで宣伝し、値上げを考えないと運転手が確保出来なくなると思う。 公共交通機関だから赤字でもいいと考えるのは良くない。広い視野で収益があがるようにすべき。
	60代	安全を担保するために値上げは仕方ないと思うが企業努力をして、その額を最小限にしてほしい。
	30代	値段を上げるのであればサービスを向上させてほしい。
反対意見	40代	どれだけ高くてもいいから、バス等を維持してほしい。 あるいは新しいシステムを作ってほしい。
	60代 40代	本数を減らして料金を維持してほしい。 (同様の内容の意見が複数あり)
	30代	値上げせずに継続してもらえると嬉しい。
	50代	国や公共団体が負担してでも、利用料金は抑えるべき。
	60代	交通費がかさむと、行動範囲が狭くなってくると思う。

b) 行政関与に関する主な意見

	年齢層	自由意見
賛成意見	40代	特に過疎地域に残せるように経営に工夫が必要。 赤字路線は行政が負担すべき。
	60代 50代 40代 30代	利用者にすべて負担させるより、公共交通については、行政が協力して維持させるべきだと思う。
	70代	高齢化社会が進む中、公共交通の路線維持は重要。国や自治体の援助は必要。
	50代	基本的に赤字なら需要がないということで廃止すべき。多少の補助で済むなら税金を投入すべき。
	60代	自家用車を持たない人々への交通手段の確保は必要不可欠なことだと思います。そのためにも、公的援助は必ず必要だと思います。
	反対意見	50代

c) その他の主な意見

年齢層	自由意見
40代	大企業や発展企業からの寄付を募る、一般支援ファンドを設けるなどの取組みを行う。
70代	鉄道路線の負担が大きければ、バス路線に切り替えてもよい。
50代	限界地域ではなくても、平均年齢が上がっている地域への取組みが必要。
50代	乗車したらポイントがもらえるなどの施策を行う。
30代	駅から離れている地域の公共交通の路線の廃止はできる限りやめてほしい。
40代	バスの運行ダイヤの時間を一定間隔にするなどして分かりやすくすると、もっと利用者が増えると思う。 わかりにくいダイヤの上、本数が少ないと不便で使う人はいなくなる。
60代	減便と利用者減の負のスパイラルをやめるべき。
40代	鉄道は人口に合わせ廃線と存続するところを分けて欲しい。 バスは自治体の協力により維持ができるようにし、利便性を維持してほしい。
40代	存廃議論をもっと活性化した方がいい。
60代	地域の魅力をアップして集客数を増やす。
40代	利用者数に応じて便数を定期的に調整してほしい。
30代	観光客のキャリーケースの車内持ち込みに別料金を課金して欲しい。
70代	赤字路線だと言って運行回数を減らすと、増々利用しにくくなる。 運行回数を減らさず小型車両を活用する方法もあるのではないかと思う。
60代	本数が減ってきているので、増やして欲しい。
60代	車がなくて生活できない人のためには、公共交通機関は必須と思う。
60代	観光利用に対しては割高に、地域住民の利用には割安になるような運賃体系を考えてもらいたい。
60代	災害等が起こった時、地方鉄道だけでは、復旧できない時は、国や自治体が補助すべき。
60代	単に損益のみで存廃を考えないで欲しい。
40代	運営者や運転手の方々には日々感謝しかない。
50代	利用しやすいように学生重視のサービスが一番だと思う。
70代	バスに楽しい音楽を流す。もうすぐ大阪万博もあるので、多国籍の言葉をアナウンスに入れて外国から来ても乗って分かりやすい環境づくりをすすめる。
50代	路線経路の見直し、他の交通機関との乗り換えの利便性を高める。
60代	人口減なので、バスの維持が難しくなる地域は出てくる。インフラ等々考えて、人々の居住地の移動も仕方がなくなる気がする。
60代	自動運転や電気自動車を含め、テクノロジーを活用した新しい交通システムを構築してほしい。
60代	通院に利用している方を見掛けるので、将来自分も廃止されると困ると思う。
70代	通勤時間の混雑時は多い本数。そうでない時は本数を減らすなど工夫する。
50代	朝の早い時間帯と夜の遅めの時間帯にも運行してほしい。
40代	路線バスを地域内輸送から、県を跨ぐことも含めた地域間輸送に変え利便性を向上させて需要を生み出してほしい。
30代	運転手確保のため賃金の上昇や過労に対する取組みを自治体としてもやってほしい。

年齢層	自由意見
30代	高齢者向けの小回りの利くバスタクシーが必要だと思う。
70代	バスで目的地に行くのに乗り換えが必要な時、割引をしてくれると利用者が増えるのではないかな。
40代	人口減少に伴う路線の維持が困難となっている現実を全国民が理解し利用促進をするとともに、沿線自治体もモードチェンジなど現実的な対応をきちんと考えるべき時代になっている。ないと困るだけでは理由にならない。
60代	赤字路線ほど高齢者が利用するので、利用時のみの予約制にする。不要時のバスの運行を止めるシステムを構築する。
40代	公共交通の必要性を理解してもらえる広報活動や、沿線の地域の特性、よいものなどを知ってもらえるイベントや機会があればよいと思う。
70代	人を運ぶだけではなく、もっと広く運輸機関としての活用も検討すべき。
70代	人口減少に伴う過疎地域の増加が進む中、公共の交通手段が減少すれば高齢者の移動手段が減少し、生活が立ち行かなくなる。 また、CO2削減の為に公共交通機関の維持は必要であり、もっと官民一体となり我々の未来の為に協調すべき。
30代	イベント、子ども向けサービスをしてほしい。
40代	無料期間などを作る。
60代	地元自治体が運営するコミュニティバスが、利用者が少ないため減便となり、オンデマンド型の乗り合いバスに変わった。予約が必要で、希望時間に乗れるかどうか分からない。交通弱者には厳しい現実がある。

2.2.2 乗合バス事業者調査

1) 調査目的

バス事業者の運賃改定（値上げ・値下げ）の概要や運賃改定時の輸送人員、運賃収入に着目し、逸走特性を把握することを目的とする。

また、路線・サービス維持に向けて参考になるよう、運賃改定に併せて実施した利用促進策・利便性向上策等による輸送人員や運賃収入が維持・改善した事例を収集するための、ヒアリング調査先を選定する際に本調査を活用することとする。

2) 調査期間

令和5年9月8日（金）～10月13日（金）

3) 調査方法

乗合バス事業者にメールで調査協力を依頼する。

調査票の回収方法は、乗合バス事業者によるクラウドサーバーへの調査票のアップロード、もしくはメールにて調査票を送付されたものを受領する方式とする。

4) 調査対象

近畿運輸局管内の乗合バス事業者（49社）に対し本調査を実施する。

5) 調査内容

(1) 調査項目

本調査の調査項目は以下のとおり。

表 2.43 乗合バス事業者アンケート調査項目(1/2)

大項目	No.	設問
I 事業者概要等	(1) ①	事業者名
	(1) ②	事業者所在地
	(2) ①	所属先
	(2) ②	役職
	(2) ③	氏名
	(2) ④	電話番号
	(2) ⑤	Email
II 運賃改定の有無		運賃改定した回数

表 2.44 乗合バス事業者アンケート調査項目(2/2)

大項目	No.	設問
Ⅲ-1、Ⅲ-2 運賃値上げについて	(1)	バス路線の運賃値上げをおこなった府県
	(2)	運賃値上げをおこなった運賃の法令上の種類
	(3)	運賃値上げをおこなったバス路線の制定形態
	(4)	運賃値上げ年月日
	(5)	運賃値上げの主なターゲット
	(6)	主なターゲットの増収効果が高いと見込まれた理由
	(7)	運賃値上げの種類
	(8)	運賃値上げの概要
	(9)	平均改定率
	(10)	運賃値上げする目的
	(11)	運賃値上げの検討過程
	(12)	運賃値上げ額を決定する際により重要視した要素
	(13)	運賃値上げ前後 1 年間の券種別の月別輸送人員・運賃収入
	(14)	運賃値上げ路線の利用者の増減
	(15)	運賃値上げによる利用者からの意見の有無や主な内容
	(16)	運賃改定に併せて、利用者のつなぎとめや新規獲得をねらって実施した利便性向上策・利用促進策
	(17)	運賃値上げ前後におこなった恒常的な減便・路線休廃止等
Ⅳ 運賃値下げ (割引含む) について	(1) 1)	運賃値下げ(割引含む)をおこなった府県
	(1) 2)	運賃値下げ(割引含む)年月日
	(1) 3)	運賃値下げ(割引含む)の種類
	(1) 4)	運賃値下げ(割引含む)における行政補助の内容
	(2)	運賃値下げ(割引含む)の主なターゲット
	(3)	主なターゲットについて効果が高いと見込まれた理由
	(4)	運賃値下げ路線の利用者の増減
	(5)	今後、運賃値下げ(割引含む)を検討するにあたっての、行政補助の必要性
Ⅴ 運賃改定路線 沿線企業等	5.1 (1)	運賃を改定したバス路線を利用している企業等
	5.2 (1)	運賃改定バス路線を利用している主な企業・施設等
	5.2 (2)	運賃改定バス路線を利用している主な教育機関(学校)等
Ⅵ 財源確保に 向けた運賃改定 以外の取組	(1)	財源確保に向けた運賃改定以外の取組のうち、 増収効果があったと思われる取組
	(2)	上記で回答した取組内容
	(3)	今後検討している取組
Ⅶ 今後の運賃改定の 実施予定等	(1)	今後の運賃改定の実施予定
	(2)	運賃改定をしない理由
	(3)	運賃改定にあたってのボトルネックとなる課題

(2) 調査票

乗合バス事業者における運賃改定（値上げ・値下げ）に関するアンケート調査票

少子・高齢化の進展や新型コロナウイルス感染症の影響、ドライバー不足、燃料費高騰など、交通事業者さまを取り巻く環境は厳しさを増しており、既存の路線やサービスを維持するためには、新たな財源確保に向けた取り組みが必要と考えられます。

そこで、参考となる運賃改定事例の横展開や運賃改定に起因する利用者の逸走特性を把握するために、近畿運輸局管内の主要なバス事業者さまを対象としてアンケート調査をおこなうものです。以下の設問についてご記入ください。

※本調査の集計・分析結果は、全体的にとりまとめ、公表することを予定しています。

（個社名や個社ごとのご回答内容は公表しません。）

※運賃改定を行った個社ごとの逸走特性につきましては、ご回答内容に応じて分析し、とりまとめ次第、各社様に可能な形で情報提供させていただきます。

I 乗合バス事業者さまについて

1. 事業者概要等について伺います。

(1) 事業者について伺います。

①	事業者名			
②	事業者所在地 (本社所在地)	府県		郵便番号
		住所		

(2) 記入される方について伺います。

①	所属	
②	役職	
③	ふりがな	
	氏名	
④	電話番号	
⑤	Email	

II 値上げの有無

2. 2015年4月1日から2023年3月末の期間で、消費税の運賃転嫁以外で一般バス路線の運賃を値上げした回数を伺います。

※一般路線バス（高速バス、定期観光バスは除く）の基本運賃・定期券運賃・回数券運賃の値上げ、に限ります。
 ※同時期に複数種類の運賃（定期券運賃と回数券運賃、など）を値上げした場合には1回と数えます。
 ※一部路線のみの値上げや、運賃制度見直し等で一部区間は結果的に値下げとなった場合も含まれます。
 ※他社の値上げに合わせておこなった値上げは除きます。

(1つ選択)

値上げ回数	次に回答いただくシート名	
1回	→ III-1値上げ①	～移動してください。
2回以上	→ III-1値上げ①、III-2値上げ② (※)	～移動してください。
0回	→ IV値下げ	～移動してください。

(※) 3回以上の値上げがある場合には、値上げ前後の検証がしやすいもの、利用者への影響がより大きいもの、特徴的なもの等の観点で、値上げ事案を2つ選定していただき、III-1値上げ①、III-2値上げ②にご記入ください。

図 2-43 調査票(1/16)

III-1 値上げ①について伺います。

III-1 値上げ①

3.1 2015年4月1日以降の値上げ①について伺います。

(1) バス路線の値上げをおこなった府県 (複数回答可)

<input type="checkbox"/> 1.滋賀県	<input type="checkbox"/> 2.京都府	<input type="checkbox"/> 3.奈良県	<input type="checkbox"/> 4.大阪府	<input type="checkbox"/> 5.和歌山県	<input type="checkbox"/> 6.兵庫県
--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	---------------------------------	--------------------------------

(2) 値上げをおこなった運賃の法令上の種類 (複数回答可)

<input type="checkbox"/> 1.上限運賃	<input type="checkbox"/> 2.実施運賃 (上限運賃は上げず、実施運賃のみ値上げした場合)	<input type="checkbox"/> 3.協議運賃
---------------------------------	--	---------------------------------

(3) 値上げをおこなったバス路線の制定形態 (複数回答可)

<input type="checkbox"/> 1.対キロ区間制	<input type="checkbox"/> 2.特殊区間制	<input type="checkbox"/> 3.均一制	<input type="checkbox"/> 4.地帯制
-----------------------------------	----------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

(4) 値上げ年月日

(<input type="text"/>) 年	(<input type="text"/>) 月	(<input type="text"/>) 日
----------------------------	----------------------------	----------------------------

(5) 値上げの主なターゲット (増収効果が高いと見込んだ利用者層を選択) (複数回答可)

<input type="checkbox"/> 1.通勤	<input type="checkbox"/> 2.通学	<input type="checkbox"/> 3.生活 (通院・買物など)	<input type="checkbox"/> 4.生活 (おでかけ・レジャーなど)	<input type="checkbox"/> 5.観光	<input type="checkbox"/> 6.特に限定しない	<input type="checkbox"/> 7.その他 (<input type="text"/>)
-------------------------------	-------------------------------	---	---	-------------------------------	------------------------------------	---

(6) 主なターゲットの増収効果が高いと見込まれた理由 (記入式)

(7) 値上げの種類 (1～9の選択肢のなかからご回答ください) (複数回答可)

基本運賃の値上げ (本改定)	<input type="checkbox"/> 1.概ね全路線の基本運賃 <input type="checkbox"/> 2.一部路線のみの基本運賃 (<input type="text"/> 線)
定期券・回数券のみの値上げ (割引率引下げ)	<input type="checkbox"/> 3.通学定期 <input type="checkbox"/> 4.通勤定期 <input type="checkbox"/> 5.高齢者専用定期 <input type="checkbox"/> 6.その他定期券 (<input type="text"/>) <input type="checkbox"/> 7.普通回数券 <input type="checkbox"/> 8.その他回数券 (<input type="text"/>)
その他 (割増拡充など)	<input type="checkbox"/> 9.その他 (<input type="text"/>)

(8) 値上げの概要 (記入式)

<記入例>

対キロ区間制の場合：(値上げ前) 基準賃率〇〇円初乗り〇〇円 (値上げ後) 基準賃率〇〇円初乗り〇〇円 ※概ね〇円～〇円の値上げ

特殊区間制の場合：(値上げ前) 1区〇〇円2区〇〇円3区〇〇円 (値上げ後) 1区〇〇円2区〇〇円3区〇〇円 ※概ね〇円～〇円の値上げ

定期券の場合：通勤定期券・・・(値上げ前) 割引率30% (値上げ後) 割引率25% ※210円区間6ヶ月47,630円→51,030円などの値上げ

値上げ前	値上げ後	(9) 平均改定率 (記入式)
		平均改定率 <input type="text"/> %

図 2-44 調査票(2/16)

Ⅲ-1 値上げ①

(10) 値上げする目的として当てはまるものを選択してください。 (複数回答可)

- 1. (コロナ以前からの) 沿線人口減少や少子高齢化に伴うバス利用減少への対応
- 2. コロナ影響で定着する利用減少への対応
- 3. 燃料等の物価高騰への対応
- 4. 車両の更新費用の捻出や更新費用増加への対応
- 5. 運転手確保のための待遇改善の原資確保
- 6. ICカードシステム等の決済・管理システムの維持・更新コストへの対応
- 7. 運行サービス向上 (路線系統新設、増便、ダイヤ見直し、バス停増設、乗継環境向上等) の原資確保
- 8. バリアフリー化等の車両設備改善のための原資確保
- 9. その他 ()

(11) 値上げの検討過程として当てはまるものを選択してください。 (複数回答可)

- 1. コロナ前から社内で運賃改定の議論があったが、コロナ禍の減収やコスト増加が後押しになった。
- 2. 自社の経営状況を踏まえ、積極的に値上げを検討した。
- 3. 積極的に値上げを検討してはなかったが、他社の動きを踏まえ、自社でも値上げの必要性を検討した。
- 4. コロナ禍で累積した赤字を中長期的に解消するために値上げを検討した。
- 5. コロナ禍で一時的に生じた減収分を短期的に取り戻すために値上げを検討した。
- 6. コロナ禍以外の要因で累積した赤字を中長期的に解消するために値上げを検討した。
- 7. コロナ禍以外の要因で一時的に生じた減収分を短期的に取り戻すために値上げを検討した。
- 8. その他 ()

(12) 値上げ額を決定する際により重要視した要素を選択してください。 (複数回答可)

- 1. 事業経営上必要となる増収額から逆算して決定した。
- 2. 利用者の逸走可能性を考慮して決定した。
- 3. 利用者が自社の許容範囲を超えて逸走しうる値上げ額の、直前までの値上げ額とした。
- 4. 認可を受けられる限度額まで値上げた。
- 5. 他事業者の値上げの程度を参考にした。
- 6. その他 ()

図 2-45 調査票(3/16)

Ⅲ-1 値上げ①

(13) 値上げ前後1年間（1年未満の場合は経過月まで）の券種別の月別輸送人員・運賃収入をご記入ください。

※運賃改定に起因する逸走特性を調べるための調査項目となり、可能な限り正確に把握したいと考えております。

お手数ですが、運賃改定を行った路線、または、営業所単位に絞って、券種別に月ごとの輸送人員や運賃収入を記載いただけますと幸いです。ですが、過度な負担となり、どうしても運賃改定を行った路線、または、営業所単位に絞り込むことが難しい場合は事業者単位でも構いませんので、ご協力いただけますよう、よろしく申し上げます。

＜基本運賃＞				（記入式）				
① 区分	1.運賃改定路線	2.営業所単位		② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)	値上げ月 から	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)
	3.事業者全体	4.その他 ()						
値上げ月 の	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)	値上げ月 から	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)			
12ヵ月前			1ヵ月目					
11ヵ月前			2ヵ月目					
10ヵ月前			3ヵ月目					
9ヵ月前			4ヵ月目					
8ヵ月前			5ヵ月目					
7ヵ月前			6ヵ月目					
6ヵ月前			7ヵ月目					
5ヵ月前			8ヵ月目					
4ヵ月前			9ヵ月目					
3ヵ月前			10ヵ月目					
2ヵ月前			11ヵ月目					
1ヵ月前			12ヵ月目					

＜定期＞				（記入式）				
① 区分	1.運賃改定路線	2.営業所単位		② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)	値上げ月 から	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)
	3.事業者全体	4.その他 ()						
値上げ月 の	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)	値上げ月 から	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)			
12ヵ月前			1ヵ月目					
11ヵ月前			2ヵ月目					
10ヵ月前			3ヵ月目					
9ヵ月前			4ヵ月目					
8ヵ月前			5ヵ月目					
7ヵ月前			6ヵ月目					
6ヵ月前			7ヵ月目					
5ヵ月前			8ヵ月目					
4ヵ月前			9ヵ月目					
3ヵ月前			10ヵ月目					
2ヵ月前			11ヵ月目					
1ヵ月前			12ヵ月目					

※券種ごとの記載が過度な負担となる場合には、
全券種の合計値を、こちらにご記入ください。

＜回数券＞				（記入式）				
区分	1.運賃改定路線	2.営業所単位		② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)	値上げ月 から	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)
	3.事業者全体	4.その他 ()						
値上げ月 の	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)	値上げ月 から	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)			
12ヵ月前			1ヵ月目					
11ヵ月前			2ヵ月目					
10ヵ月前			3ヵ月目					
9ヵ月前			4ヵ月目					
8ヵ月前			5ヵ月目					
7ヵ月前			6ヵ月目					
6ヵ月前			7ヵ月目					
5ヵ月前			8ヵ月目					
4ヵ月前			9ヵ月目					
3ヵ月前			10ヵ月目					
2ヵ月前			11ヵ月目					
1ヵ月前			12ヵ月目					

＜全券種合計＞				（記入式）				
区分	1.運賃改定路線	2.営業所単位		② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)	値上げ月 から	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)
	3.事業者全体	4.その他 ()						
値上げ月 の	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)	値上げ月 から	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)			
12ヵ月前			1ヵ月目					
11ヵ月前			2ヵ月目					
10ヵ月前			3ヵ月目					
9ヵ月前			4ヵ月目					
8ヵ月前			5ヵ月目					
7ヵ月前			6ヵ月目					
6ヵ月前			7ヵ月目					
5ヵ月前			8ヵ月目					
4ヵ月前			9ヵ月目					
3ヵ月前			10ヵ月目					
2ヵ月前			11ヵ月目					
1ヵ月前			12ヵ月目					

図 2-46 調査票(4/16)

Ⅲ-1 値上げ①

(14) 値上げ路線の利用者の増減について (1つ選択)

1) 値上げ路線の利用者の増減 (※体感的な回答でも可)

1.大幅に減少 2.やや減少 3.変わらない 4.やや増加 5.大幅に増加

2) 上記のような増減結果となった理由として考えられることがあればご記入ください。 (記入式)

(15) 値上げによる利用者からの意見の有無や主な内容等をご記入ください。 (記入式)

(16) 運賃改定に併せて、利用者のつなぎとめや新規獲得をねらって実施した利便性向上策・利用促進策について伺います。

1) 運賃改定に併せて、利用者のつなぎとめや新規獲得をねらって実施した乗合バスの利便性向上策・利用促進策を挙げてください。 (複数回答可)

1.乗車券のデジタル化 (IC乗車券の拡充・モバイル定期券・モバイル回数券の導入など)
 2.割引乗車券の導入・拡充 (ICポイント付与・1日乗り放題乗車券・高齢者おでかけバスの導入など)
 3.運行サービス向上 (路線新設、増便、ダイヤ見直し、バス増設、乗継環境向上等)
 4.利用促進の取組拡充 (PR広報物の作成配布・無料バスデー実施など)
 5.その他 ()
 6.実施していない → (17) 値上げ前後におこなった恒常的な減便・路線廃止等へ移動してください

2) 上記で回答した取組のうちもっとも効果(増収・逸走抑制効果/利用者的心象好転)があったと思われる取組について伺います。

※「③収入や利用の増減」については、体感的な回答でも可ですが、可能な範囲で施策未実施の他路線との比較等を踏まえてご回答ください。

①	もっとも効果のあった取組番号	②取組内容
③	収入や利用の増減 (複数回答可)	1.増収を大きく促進した。(大きな利用頻度増加又は新規利用者獲得につながった。) 2.増収を小さく促進した。(小さな利用頻度増加又は新規利用者獲得につながった。) 3.逸走を大きく抑制した。(多くの既存利用をつなぎ止めた。) 4.逸走を小さく抑制した。(少しの既存利用をつなぎ止めた。) 5.施策による増収や逸走抑制は確認できなかった。
④	利用者的心象 (1つ選択)	1.利用者的心象が好転した。(施策に好意的な意見が寄せられた等) 2.特段変化は見取れなかった。
⑤	その他の状況など	

図 2-47 調査票(5/16)

Ⅲ-1 値上げ①

(17) 値上げ前後におこなった恒常的な減便・路線廃止等について伺います。

1) 値上げの対象となった路線において、値上げ前後の恒常的な減便・路線廃止等の実施について伺います。

(一つ選択)

1.実施した 2.実施していない → Ⅲ-2 値上げ②又はⅣ値下げへ移動してください。

上記で、「1.実施した」と回答した場合は、以下ご記入ください。

2) 減便・路線廃止等の内容をご記入ください。

① 実施時期	<input type="text"/> 年 <input type="text"/> 月 <input type="text"/> 日
② 実施の有無 (一つ選択)	<input type="checkbox"/> 1.減便 <input type="checkbox"/> 2.路線廃止
③ 実施した範囲 (一つ選択)	<input type="checkbox"/> 1.概ね全路線 <input type="checkbox"/> 2.一部路線のみ (約 <input type="text"/> 系統) ※系統数を記入
④ 減便した場合の 減便割合	約 <input type="text"/> % 減便 (※減便全体を通した概ねの割合で差し支えありません。)

運賃値上げ回数が2回以上の場合は「Ⅲ-1値上げ②」へ移動
運賃値上げ回数が1回の場合は「Ⅳ値下げ」へ移動

図 2-48 調査票(6/16)

III-2 値上げ②について伺います。

III-2 値上げ②

3.2 2015年4月1日以降の値上げ②について伺います。

(1) バス路線の値上げをおこなった府県 (複数回答可)

<input type="checkbox"/> 1.滋賀県	<input type="checkbox"/> 2.京都府	<input type="checkbox"/> 3.奈良県	<input type="checkbox"/> 4.大阪府	<input type="checkbox"/> 5.和歌山県	<input type="checkbox"/> 6.兵庫県
--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	---------------------------------	--------------------------------

(2) 値上げをおこなった運賃の法令上の種類 (複数回答可)

<input type="checkbox"/> 1.上限運賃	<input type="checkbox"/> 2.実施運賃（上限運賃は上げず、実施運賃のみ値上げした場合）	<input type="checkbox"/> 3.協議運賃
---------------------------------	---	---------------------------------

(3) 値上げをおこなったバス路線の制定形態 (複数回答可)

<input type="checkbox"/> 1.対キロ区間制	<input type="checkbox"/> 2.特殊区間制	<input type="checkbox"/> 3.均一制	<input type="checkbox"/> 4.地帯制
-----------------------------------	----------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

(4) 値上げ年月日

(<input type="text"/>) 年	(<input type="text"/>) 月	(<input type="text"/>) 日
----------------------------	----------------------------	----------------------------

(5) 値上げの主なターゲット（増収効果が高いと見込んだ利用者層を選択） (複数回答可)

<input type="checkbox"/> 1.通勤	<input type="checkbox"/> 2.通学	<input type="checkbox"/> 3.生活（通院・買物など）	<input type="checkbox"/> 4.生活（おでかけ・レジャーなど）	<input type="checkbox"/> 5.観光	<input type="checkbox"/> 6.特に限定しない	<input type="checkbox"/> 7.その他（ <input type="text"/> ）
-------------------------------	-------------------------------	--	--	-------------------------------	------------------------------------	--

(6) 主なターゲットの増収効果が高いと見込まれた理由 (記入式)

(7) 値上げの種類 (1～9の選択肢のなかからご回答ください) (複数回答可)

基本運賃の値上げ（本改定）	<input type="checkbox"/> 1.概ね全路線の基本運賃 <input type="checkbox"/> 2.一部路線のみの基本運賃（ <input type="text"/> 線）
定期券・回数券のみの値上げ （割引率引下げ）	<input type="checkbox"/> 3.通学定期 <input type="checkbox"/> 4.通勤定期 <input type="checkbox"/> 5.高齢者専用定期 <input type="checkbox"/> 6.その他定期券（ <input type="text"/> ） <input type="checkbox"/> 7.普通回数券 <input type="checkbox"/> 8.その他回数券（ <input type="text"/> ）
その他（割増拡充など）	<input type="checkbox"/> 9.その他（ <input type="text"/> ）

(8) 値上げの概要 (記入式)

<記入例>

対キロ区間制の場合：（値上げ前）基準賃率〇〇円初乗り〇〇円（値上げ後）基準賃率〇〇円初乗り〇〇円 ※概ね〇円～〇円の値上げ

特殊区間制の場合：（値上げ前）1区〇〇円2区〇〇円3区〇〇円（値上げ後）1区〇〇円2区〇〇円3区〇〇円 ※概ね〇円～〇円の値上げ

定期券の場合：通学定期券・・（値上げ前）割引率30%（値上げ後）割引率25% ※210円区間6ヶ月47,630円→51,030円などの値上げ

値上げ前	値上げ後

(9) 平均改定率 (記入式)

平均改定率	<input type="text"/> %
-------	------------------------

図 2-49 調査票(7/16)

Ⅲ-2 値上げ②

(10) 値上げする目的として当てはまるものを選択してください。

(複数回答可)

- 1. (コロナ以前からの) 沿線人口減少や少子高齢化に伴うバス利用減少への対応
- 2. コロナ影響で定着する利用減少への対応
- 3. 燃料等の物価高騰への対応
- 4. 車両の更新費用の捻出や更新費用増加への対応
- 5. 運転手確保のための待遇改善の原資確保
- 6. ICカードシステム等の決済・管理システムの維持・更新コストへの対応
- 7. 運行サービス向上(路線系統新設、増便、ダイヤ見直し、バス停増設、乗継環境向上等)の原資確保
- 8. バリアフリー化等の車両設備改善のための原資確保
- 9. その他 ()

(11) 値上げの検討過程として当てはまるものを選択してください。

(複数回答可)

- 1. コロナ前から社内で運賃改定の議論があったが、コロナ禍の減収やコスト増加が後押しになった。
- 2. 自社の経営状況を踏まえ、積極的に値上げを検討した。
- 3. 積極的に値上げを検討してはなかったが、他社の動きを踏まえ、自社でも値上げの必要性を検討した。
- 4. コロナ禍で累積した赤字を中長期的に解消するために値上げを検討した。
- 5. コロナ禍で一時的に生じた減収分を短期的に取り戻すために値上げを検討した。
- 6. コロナ禍以外の要因で累積した赤字を中長期的に解消するために値上げを検討した。
- 7. コロナ禍以外の要因で一時的に生じた減収分を短期的に取り戻すために値上げを検討した。
- 8. その他 ()

(12) 値上げ額を決定する際により重要視した要素を選択してください。

(複数回答可)

- 1. 事業経営上必要となる増収額から逆算して決定した。
- 2. 利用者の逸走可能性を考慮して決定した。
- 3. 利用者が自社の許容範囲を超えて逸走しうる値上げ額の、直前までの値上げ額とした。
- 4. 認可を受けられる限度額まで値上げた。
- 5. 他事業者の値上げの程度を参考にした。
- 6. その他 ()

図 2-50 調査票(8/16)

Ⅲ-2 値上げ②

(13) 値上げ前後1年間（1年未經過の場合は経過月まで）の券種別の月別輸送人員・運賃収入をご記入ください。

※運賃改定に起因する逸走特性を調べるための調査項目となり、可能な限り正確に把握したいと考えております。

お手数ですが、運賃改定を行った路線、または、営業所単位に絞って、券種別に月ごとの輸送人員や運賃収入を記載いただけますと幸いです。ですが、過度な負担となり、どうしても運賃改定を行った路線、または、営業所単位に絞り込むことが難しい場合は事業者単位でも構いませんので、ご協力いただけますよう、よろしくお願いいたします。

＜基本運賃＞ (記入式)					
① 区分	1.運賃改定路線	2.営業所単位			
	3.事業者全体	4.その他 ()			
値上げ月の	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)	値上げ月 から	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)
12ヵ月前			1ヵ月目		
11ヵ月前			2ヵ月目		
10ヵ月前			3ヵ月目		
9ヵ月前			4ヵ月目		
8ヵ月前			5ヵ月目		
7ヵ月前			6ヵ月目		
6ヵ月前			7ヵ月目		
5ヵ月前			8ヵ月目		
4ヵ月前			9ヵ月目		
3ヵ月前			10ヵ月目		
2ヵ月前			11ヵ月目		
1ヵ月前			12ヵ月目		

＜定期＞ (記入式)					
① 区分	1.運賃改定路線	2.営業所単位			
	3.事業者全体	4.その他 ()			
値上げ月の	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)	値上げ月 から	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)
12ヵ月前			1ヵ月目		
11ヵ月前			2ヵ月目		
10ヵ月前			3ヵ月目		
9ヵ月前			4ヵ月目		
8ヵ月前			5ヵ月目		
7ヵ月前			6ヵ月目		
6ヵ月前			7ヵ月目		
5ヵ月前			8ヵ月目		
4ヵ月前			9ヵ月目		
3ヵ月前			10ヵ月目		
2ヵ月前			11ヵ月目		
1ヵ月前			12ヵ月目		

※券種ごとの記載が過度な負担となる場合には、
全券種の合計値を、こちらにご記入ください。

＜回数券＞ (記入式)					
区分	1.運賃改定路線	2.営業所単位			
	3.事業者全体	4.その他 ()			
値上げ月の	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)	値上げ月 から	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)
12ヵ月前			1ヵ月目		
11ヵ月前			2ヵ月目		
10ヵ月前			3ヵ月目		
9ヵ月前			4ヵ月目		
8ヵ月前			5ヵ月目		
7ヵ月前			6ヵ月目		
6ヵ月前			7ヵ月目		
5ヵ月前			8ヵ月目		
4ヵ月前			9ヵ月目		
3ヵ月前			10ヵ月目		
2ヵ月前			11ヵ月目		
1ヵ月前			12ヵ月目		

＜全券種合計＞ (記入式)					
区分	1.運賃改定路線	2.営業所単位			
	3.事業者全体	4.その他 ()			
値上げ月の	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)	値上げ月 から	② 輸送人員 (千人/月)	③ 運賃収入 (千円/月)
12ヵ月前			1ヵ月目		
11ヵ月前			2ヵ月目		
10ヵ月前			3ヵ月目		
9ヵ月前			4ヵ月目		
8ヵ月前			5ヵ月目		
7ヵ月前			6ヵ月目		
6ヵ月前			7ヵ月目		
5ヵ月前			8ヵ月目		
4ヵ月前			9ヵ月目		
3ヵ月前			10ヵ月目		
2ヵ月前			11ヵ月目		
1ヵ月前			12ヵ月目		

図 2-51 調査票(9/16)

Ⅲ-2 値上げ②

(14) 値上げ路線の利用者の増減について (1つ選択)

1) 値上げ路線の利用者の増減 (※体感的な回答でも可)

1.大幅に減少
 2.やや減少
 3.変わらない
 4.やや増加
 5.大幅に増加

2) 上記のような増減結果となった理由として考えられることがあればご記入ください。 (記入式)

(15) 値上げによる利用者からの意見の有無や主な内容等をご記入ください。 (記入式)

(16) 運賃改定に併せて、利用者のつなぎとめや新規獲得をねらって実施した利便性向上策・利用促進策について伺います。

1) 運賃改定に併せて、利用者のつなぎとめや新規獲得をねらって実施した乗合バスの利便性向上策・利用促進策を挙げてください。 (複数回答可)

1.乗車券のデジタル化 (IC乗車券の拡充・モバイル定期券・モバイル回数券の導入など)

2.割引乗車券の導入・拡充 (ICポイント付与・1日乗り放題乗車券・高齢者おでかけバスの導入など)

3.運行サービス向上 (路線新設、増便、ダイヤ見直し、バス停増設、乗継環境向上等)

4.利用促進の取組拡充 (PR広報物の作成配布・無料バスデー実施など)

5.その他 ()

6.実施していない → (17) 値上げ前後におこった恒常的な減便・路線休廃止等へ移動してください

2) 上記で回答した取組のうちもっとも効果 (増収・逸走抑制効果/利用者の心象好転)があったと思われる取組について伺います。

※「③収入や利用の増減」については、体感的な回答でも可ですが、可能な範囲で施策未実施の他路線との比較等を踏まえてご回答ください。

①	もっとも効果のあった取組番号		②取組内容	
③	収入や利用の増減 (複数回答可)	<input type="checkbox"/>	1.増収を大きく促進した。(大きな利用頻度増加又は新規利用者獲得につながった。) 2.増収を小さく促進した。(小さな利用頻度増加又は新規利用者獲得につながった。) 3.逸走を大きく抑制した。(多くの既存利用をつなぎ止めた。) 4.逸走を小さく抑制した。(少しの既存利用をつなぎ止めた。) 5.施策による増収や逸走抑制は確認できなかった。	
④	利用者の心象 (1つ選択)	<input type="checkbox"/>	1.利用者の心象が好転した。(施策に好意的な意見が寄せられた等) 2.特段変化は見取れなかった。	
⑤	その他の状況 など	<input type="checkbox"/>		

図 2-52 調査票(10/16)

Ⅲ-2 値上げ②

(17) 値上げ前後におこなった恒常的な減便・路線廃止等について伺います。

1) 値上げの対象となった路線において、値上げ前後の恒常的な減便・路線廃止等の実施について伺います。

(一つ選択)

1.実施した 2.実施していない → Ⅲ-2 値上げ②又はⅣ値下げへ移動してください。

上記で、「1.実施した」と回答した場合は、以下ご記入ください。

2) 減便・路線廃止等の内容をご記入ください。

① 実施時期	<input type="text"/> 年 <input type="text"/> 月 <input type="text"/> 日
② 実施の有無 (一つ選択)	<input type="checkbox"/> 1.減便 <input type="checkbox"/> 2.路線廃止
③ 実施した範囲 (一つ選択)	<input type="checkbox"/> 1.概ね全路線 <input type="checkbox"/> 2.一部路線のみ (約 <input type="text"/> 系統) ※系統数を記入
④ 減便した場合の 減便割合	約 <input type="text"/> % 減便 (※減便全体を通した概ねの割合で差し支えありません。)

「Ⅳ値下げ」へ移動

図 2-53 調査票(11/16)

IV 主な値下げ（割引含む）について伺います。

IV 主な運賃改定（値下げ（割引含む））

4. 2015年4月1日以降の主な値下げ（割引含む）について伺います。
 2015年4月1日以上に実施した、バス路線の主な値下げ（割引含む）施策について、値下げ（割引）前後の検証がしやすいもの、利用者への影響がより大きいもの、特徴的なもの等の観点で、値下げ（割引）事案を選定していただき、以下にご記入ください。

(1) 値下げ（割引含む）施策の概要

1) 値下げ（割引含む）をおこなった府県 （複数回答可）

1.滋賀県 2.京都市 3.奈良県 4.大阪府 5.和歌山県 6.兵庫県

2) 値下げ（割引含む）年月日

() 年 () 月 () 日

3) 値下げ（割引含む）の種類 （1～9の選択肢のなかからご回答ください） （複数回答可）

基本運賃の値下げ	<input type="checkbox"/> 1.概ね全路線の基本運賃
	<input type="checkbox"/> 2.一部路線のみの基本運賃 () 線
定期券・回数券のみの値下げ (割引率引上げ)	<input type="checkbox"/> 3.通学定期 <input type="checkbox"/> 4.通勤定期 <input type="checkbox"/> 5.高齢者専用定期
	<input type="checkbox"/> 6.その他定期券 ()
	<input type="checkbox"/> 7.普通回数券
	<input type="checkbox"/> 8.その他回数券 ()
その他（割増拡充など）	<input type="checkbox"/> 9.その他 ()

4) 値下げ（割引含む）における行政補助（利用者に対する、運賃負担への補填）の内容 （1つ選択）

1.値下げ分の全部について行政補助を受けている

2.値下げ分の一部について行政補助を受けている

3.行政補助を受けていない

(2) 値下げ（割引含む）の主なターゲット（効果（利用者増や増収等）を見込んだ利用者層を選択） （複数回答可）

1.通勤 2.通学 3.生活（通院・買物など） 4.生活（おでかけ・レジャーなど）

5.観光 6.特に限定しない 7.その他 ()

(3) 主なターゲットについて効果（利用者増や増収等）が高いと見込まれた理由 （記入式）

(4) 値下げ路線の利用者の増減について （1つ選択）

1) 運賃改定（値下げ）路線の利用者の増減 （※体感的な回答でも可）

1.大幅に減少 2.やや減少 3.変わらない 4.やや増加 5.大幅に増加

2) 上記について、そのように捉えたの理由をご記入ください。 （記入式）

<記入例>
 通勤時間帯の利用者が増えたように感じる。平日昼間の時間帯は以前は2～3人程度しか利用していなかったが、5～6人が増えたように感じる。

図 2-54 調査票(12/16)

IV 主な運賃改定（値下げ（割引含む））

(5) 今後、値下げ（割引含む）を検討するにあたっての、行政補助（利用者に対する、運賃負担への補填）の必要性を教えてください。

(1つ選択)

- 1.値下げ分の全部について行政補助があっても、値下げ（割引含む）施策は検討は困難。
- 2.値下げ分の全部について行政補助があれば、値下げ（割引含む）施策は検討可能。
- 3.値下げ分の一部について行政補助があれば、値下げ（割引含む）施策は検討可能。
- 4.行政からの補助がなくても、施策内容等を工夫すれば、値下げ（割引含む）施策は検討可能

「V 運賃改定路線沿線企業等」へ移動

図 2-55 調査票(13/16)

V 運賃を改定したバス路線を利用している主な企業等（沿線主要企業の就労先や教育機関等）について伺います。

5.1 運賃を改定したバス路線を利用している企業等（沿線主要企業の就労先や教育機関等）について伺います。

(1) 運賃を改定したバス路線を利用している主な企業等（沿線主要企業の就労先や教育機関等）があるかご存じですか。

(1つ選択)

<input checked="" type="radio"/> 1.知っている	<input type="radio"/> 2.知らない	→	VI財源確保の取組	へ移動してください。
--	------------------------------	---	-----------	------------

上記で、「1.知っている」と回答した場合、以下についてもご記入ください。

5.2 運賃改定バス路線を利用している主な企業等（沿線主要企業の就労先や教育機関等）について伺います。

バス路線沿線に工業団地等の複数の企業がある場合は、利用が多いと想定される企業をご記入ください。

また、特定の企業がわからない場合は工業団地名等を記載いただくのも構いません。

(※可能な範囲でご記入ください。なお、情報収集方法を伏せ、企業等にヒアリングを行うことを想定しています。)

(1) 企業・施設等について

①	企業・施設等の名称				
②	所在地	都道府県	系統番号	バス停名	
③	路線バスに係る部署				
④	上記部署 連絡先	TEL			
		メールアドレス			
⑤	担当者名				

(2) 教育機関（学校）等について

①	教育機関（学校）の名称				
②	所在地	都道府県	系統番号	バス停名	
③	路線バスに係る部署				
④	上記部署 連絡先	TEL			
		メールアドレス			
⑤	担当者名				

「VI財源確保の取組」へ移動

図 2-56 調査票(14/16)

VI 2015年4月1日以降の財源確保に向けた運賃改定以外の取組について伺います。

6. 財源確保に向けた運賃改定以外の取組について伺います。

(1) 財源確保に向けた運賃改定以外の取組のうち、増収効果があったと思われる取組を1つ挙げてください。 (1つ選択)

- 1.施設（企業等）送迎の乗合バスへの転換
- 2.車両運行管理業の受託
- 3.貨客混載
- 4.交通以外の事業分野へのフィールド提供（他事業分野の実証実験への協力等）
- 5.自社保有情報（利用状況データ等）の資金化（ICデータ等の販売）
- 6.広告事業
- 7.ふるさと納税（個人・企業型）
- 8.協賛金・クラウドファンディング
- 9.その他（ ）
- 10.実施していない → (3) 財源確保に向けた運賃改定以外の取組のうち、今後検討している取組 へ移動

(2) 上記で回答した取組について伺います。

※「③収入や利用の増減」については、体感的な回答でも可です。

①	実施時期	<input style="width: 100%;" type="text"/>	年	<input style="width: 100%;" type="text"/>	月	<input style="width: 100%;" type="text"/>	日
②	取組内容						
③	収益の改善状況 (1つ選択)	<input type="checkbox"/> 1.改善した	<input type="checkbox"/> 2.やや改善	<input type="checkbox"/> 3.変わらない	<input type="checkbox"/> 4.やや悪化	<input type="checkbox"/> 5.悪化した	

(3) 財源確保に向けた運賃改定以外の取組のうち、今後検討している取組を挙げてください。 (複数回答可)

- 1.施設（企業等）送迎の乗合バスへの転換
- 2.車両運行管理業の受託
- 3.貨客混載
- 4.交通以外事業分野へのフィールド提供（他事業分野の実証実験への協力等）
- 5.自社保有情報（利用状況データ等）の資金化
- 6.広告事業
- 7.ふるさと納税（個人・企業型）
- 8.協賛金・クラウドファンディング
- 9.その他（ ）
- 10.実施していない → VII今後の運賃改定等の実施予定 へ移動

「VII今後の運賃改定（値上げ）予定」に移動

図 2-57 調査票(15/16)

VII 今後の運賃改定（値上げ）の実施予定について伺います。

7. 今後の値上げの実施予定等について伺います。

(1) 今後の値上げの実施予定

(1～11の選択肢のなかから複数回答いただくことができます。ただし、10、11を選択する場合は単一回答をお願いします)

基本運賃の値上げ（本改定）	<input type="checkbox"/> 1.概ね全路線の基本運賃 <input type="checkbox"/> 2.一部路線のみの基本運賃（ <input type="text"/> 線）
定期券・回数券のみの値上げ（割引率引下げ）	<input type="checkbox"/> 3.通学定期 <input type="checkbox"/> 4.通勤定期 <input type="checkbox"/> 5.高齢者専用定期 <input type="checkbox"/> 6.その他定期券（ <input type="text"/> ） <input type="checkbox"/> 7.普通回数券 <input type="checkbox"/> 8.その他回数券（ <input type="text"/> ）
その他（割増拡充など）	<input type="checkbox"/> 9.その他（ <input type="text"/> ）
<input type="checkbox"/> 10.すでに運賃改定を実施しているため当分実施しない	→ 1～10を選択した場合は終了となります。
<input type="checkbox"/> 11.まだ何も予定していない	→ (2) 運賃改定をしない理由へ移動してください。

上記で、「11.まだ何も予定していない」と回答した場合、以下についてもご記入ください。

(2) 値上げをしない理由

(複数回答可)

<input type="checkbox"/> 1.利用者数が増加しており特に必要ない <input type="checkbox"/> 2.利用者数が維持しており特に必要ない <input type="checkbox"/> 3.収益が安定しているため <input type="checkbox"/> 4.運賃改定のノウハウがわからない <input type="checkbox"/> 5.値上げしたくても利用者が減る等を考えると値上げできない <input type="checkbox"/> 6.その他（ <input type="text"/> ）
--

(3) 値上げにあたってのボトルネックとなる課題をご記入ください。

(記入式)

最後までアンケート調査にご協力いただき、ありがとうございました。

図 2-58 調査票(16/16)

6) 調査結果

(1) 調査票の回収状況

近畿運輸局管内の乗合バス事業者 49 社に調査票を配布し、35 社から回答を得ることができ回収率は約 71%となった。35 社のうち、運賃改定で運賃値上げをしている事業者は 18 社、運賃値下げをしている事業者は 8 社となった。

表 2.45 乗合バス事業者アンケートの回収状況

項目		事業者数等
調査票回収状況	配布数	49 社
	回収数	35 社
	回収率	71%

表 2.46 調査項目ごとの回答数

項目		事業者数等
運賃を改定しなかった事業者数		10 社
II 運賃を値上げした事業者数	1 回のみ	8 社
	2 回以上	10 社
	合計	18 社
IV 運賃を値下げした事業者数		8 社
V 運賃値上げした沿線地域周辺の企業数・学校数	企業数	9 社
	学校数	3 校
VI 財源確保に向けた運賃改定以外の取組を実施した事業者数		16 社
VII 今後の運賃値上げを予定している事業者数		23 社

※値上げと値下げを1回実施している事業者が1社存在しているため合計は 35 社とにならない

(2) 調査結果

乗合バス事業者調査を実施した結果を次頁以降に示す。

a) 乗合バス事業者別の運賃改定の実施状況等

近畿運輸局管内の乗合バス事業者 49 社のうち回答のあった 35 社の運賃改定（値上げ、値下げ）の実施状況、財源確保に向けた運賃改定以外の取組、今後の運賃改定の実施意向を一覧で整理した。

表 2.47 乗合バス事業者別の運賃改定の実施状況等(1/2)

No.	交通事業者	Ⅲ運賃改定	Ⅳ運賃値下げ	Ⅴ財源確保に向けた 運賃改定以外の取組	Ⅵ今後の運賃改定の 実施予定等
1	事業者①	2回以上		協議運賃の導入	実施予定
2	事業者②	0回		実施していない	実施予定
3	事業者③	0回	運賃値下げ実施	ふるさと納税	何も予定していない
4	事業者④	0回	運賃値下げ実施	実施していない	何も予定していない
5	事業者⑤	1回		実施していない	実施予定
6	事業者⑥	1回			実施予定
7	事業者⑦	0回		実施していない	何も予定していない
8	事業者⑧	0回		実施していない	実施予定
9	事業者⑨	1回		実施していない	実施予定
10	事業者⑩	-	-	-	-
11	事業者⑪	0回		施設（企業等）送迎の乗合バスへの転換	何も予定していない
12	事業者⑫	-	-	-	-
13	事業者⑬	0回		実施していない	何も予定していない
14	事業者⑭	0回	運賃値下げ実施	割引乗車券制度の見直し	何も予定していない
15	事業者⑮	2回以上		実施していない	実施予定
16	事業者⑯	2回以上		施設（企業等）送迎の乗合バスへの転換	実施予定
17	事業者⑰	1回	運賃値下げ実施（運賃改定により一部区間では値下げとなったもの）		実施予定
18	事業者⑱	0回		貨客混載	何も予定していない
19	事業者⑲	2回以上		実施していない	実施予定
20	事業者⑳	0回		実施していない	何も予定していない
21	事業者㉑	-	-	-	-
22	事業者㉒	1回		不採算路線の維持方策について沿線自治体と協議	実施予定
23	事業者㉓	-	-	-	-
24	事業者㉔	2回以上		行政からの補助を受けてお得な定期券の販売を開始	何も予定していない
25	事業者㉕	2回以上		実施していない	実施予定
26	事業者㉖	2回以上		実施していない	何も予定していない
27	事業者㉗	-	-	-	-
28	事業者㉘	-	-	-	-

表 2.48 乗合バス事業者別の運賃改定の実施状況等(2/2)

No.	交通事業者	Ⅲ運賃値上げ	Ⅳ運賃値下げ	Ⅵ財源確保に向けた 運賃改定以外の取組	Ⅶ今後の運賃改定の 実施予定等
29	事業者⑳	1回		路線バスの見直し等による補助事業としての取り組み。 貸切(特定)事業の受託	実施予定
30	事業者㉑	-	-	-	-
31	事業者㉒	-	-	-	-
32	事業者㉓	-	-	-	-
33	事業者㉔	0回	運賃値下げ実施	実施していない	実施予定
34	事業者㉕	-	-	-	-
35	事業者㉖	1回		車両運行管理業の受託	実施予定
36	事業者㉗	-	-	-	-
37	事業者㉘	2回以上		路線のスクラップアンドビルド	実施予定
38	事業者㉙	0回	運賃値下げ実施	車両運行管理業、交通以外の事業へのフィールド提供	実施予定
39	事業者㉚	0回	運賃値下げ実施	広告事業	何も予定していない
40	事業者㉛	0回		実施していない	実施予定
41	事業者㉜	0回	運賃値下げ実施	実施していない	何も予定していない
42	事業者㉝	0回			実施予定
43	事業者㉞	2回以上		貨客混載	実施予定
44	事業者㉟	-	-	-	-
45	事業者㊱	-	-	-	-
46	事業者㊲	0回		実施していない	実施予定
47	事業者㊳	2回以上		他社バス営業所の管理の受委託	実施予定
48	事業者㊴	-	-	-	-
49	事業者㊵	1回		施設(企業等)送迎の乗合バスへの転換	実施予定

b) 運賃値上げについて

i) 運賃値上げの実施状況

◆ 事業者①

表 2.49 運賃値上げの概要(1/16)

交通事業者名		事業者①	
値上げ回数		1回目	2回目
値上げ年月日		2022年4月1日	2022年6月1日
法令上の種類	上限運賃	○	
	実施運賃	○	○
	協議運賃		○
制定形態	対半口区間制	○	○
	特殊区間制	○	
	均一制	○	
	地帯制		
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応	○	○
	コロナの影響で定着する利用者減への対応	○	○
	燃料等の物価高騰への対応	○	○
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応	○	○
	運転手の待遇改善への原資確保	○	○
	ICカード等の維持・更新コストへの対応	○	○
	運行サービス向上の原資確保		
	バリアフリー化等の原資確保		
その他			
ターゲット	通勤	○	○
	通学		○
	生活(通院・買物など)	○	○
	生活(おでかけ・レジャーなど)		
	観光		
特に限定しない			
その他			
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃		○
	一部路線のみの基本運賃		
	通学定期		
	通勤定期	○	
	高齢者専用定期	○	
	その他定期券		
普通回数券			
その他回数券			
その他(割増拡充等)			
値上げの概要	値上げ前	(1) 通勤定期券 割引率28% (2) 高齢者定期券 1ヶ月 5,800円 3ヶ月 11,600円 6ヶ月 22,000円 1年 41,900円 (3) 深夜割増運賃適用時間帯 始発停留所発車24時以降	対半口区間：初乗り170円
	値上げ後	(1) 通勤定期券 割引率25% (2) 高齢者定期券 70歳以上の区分を 65歳以上 1ヶ月 6,800円 3ヶ月 14,100円 6ヶ月 26,700円 1年 51,200円 70歳以上 1ヶ月 6,400円 3ヶ月 13,400円 6ヶ月 25,400円 1年 48,600円 (3) 深夜割増運賃適用時間帯 始発停留所発車23時以降	初乗り180円(2019年4月19日認可の上限運賃に改定) 当該路線については、●●地域公共交通会議、A市、B市、C町との協議により、協議運賃(均一制230円)を導入
平均改定率		17.46%	5.88%
値上げ後の利用者増減		変わらない	変わらない
減便・休廃止の値上前後の	実施の有無	○	○
	減便路線休廃止		
	実施時期	2022年4月1日	2022年6月1日
	実施範囲	概ね全路線	一部路線のみ
減便割合(減便した路線における減便数の比率)	38%		

※減便割合 38%は、減便した路線における減便数の比率

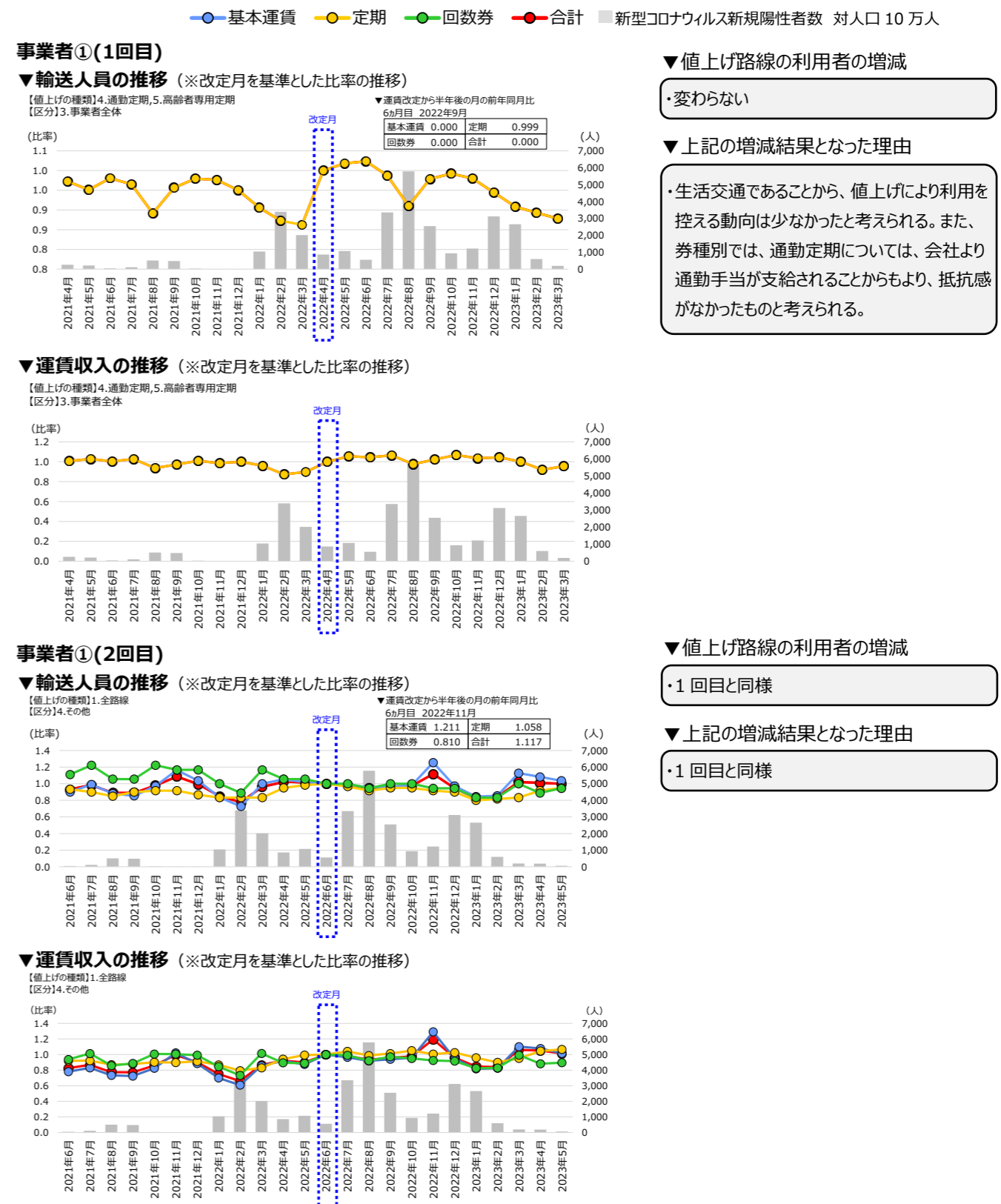
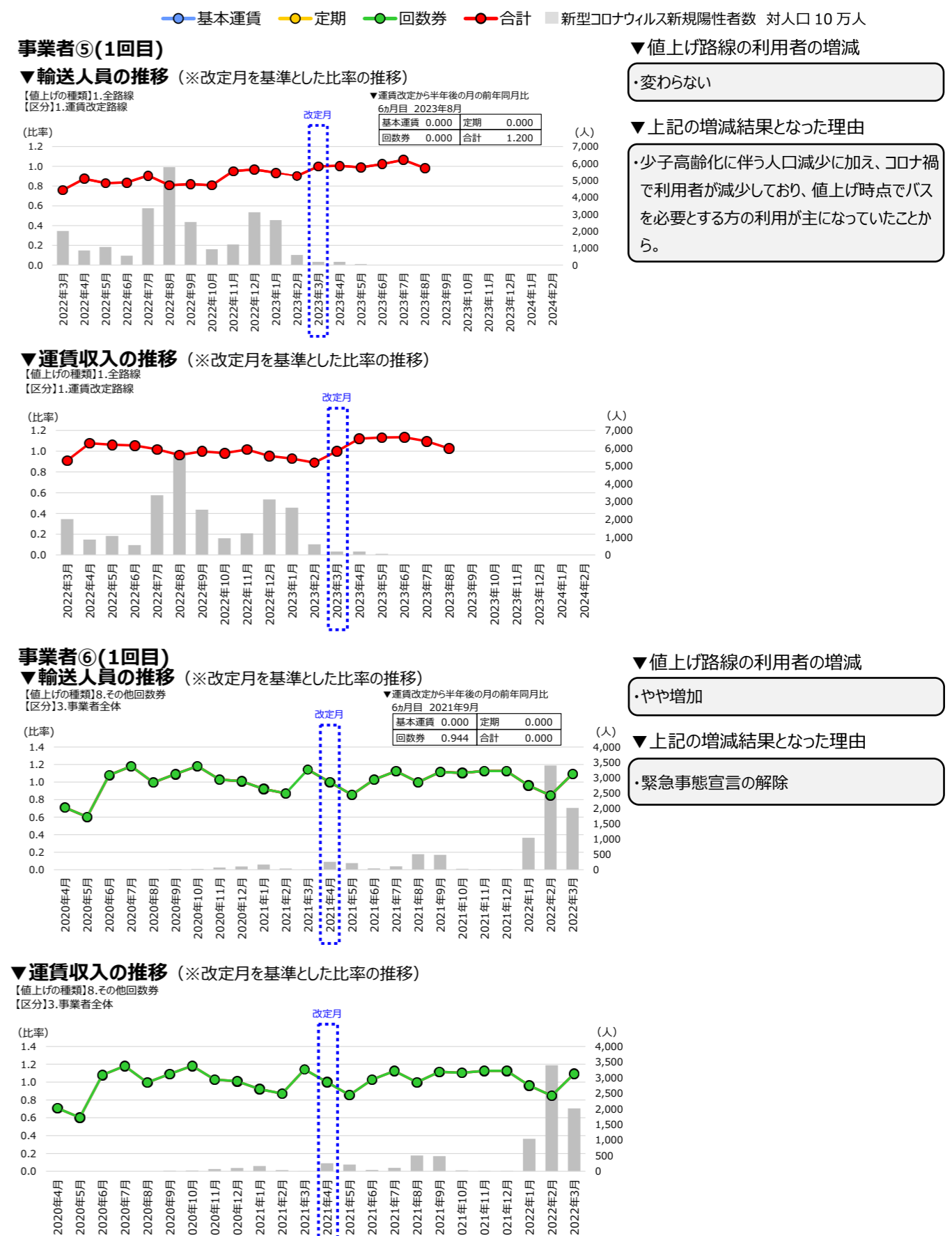


図 2-59 輸送人員・運賃収入の推移(1/16)

◆ 事業者⑤・事業者⑥

表 2.50 運賃値上げの概要(2/16)

交通事業者名		事業者⑤	事業者⑥
値上げ回数		1回目	1回目
値上げ年月日		2023年3月1日	2021年4月1日
法令上の種類	上限運賃	○	
	実施運賃		
	協議運賃		
制定形態	対キロ区間制	○	○
	特殊区間制		○
	均一制		○
	地帯制		
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応	○	○
	コロナの影響で定着する利用者減への対応	○	○
	燃料等の物価高騰への対応		○
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応		○
	運転手の待遇改善への原資確保	○	
	ICカード等の維持・更新コストへの対応		
	運行サービス向上の原資確保		
	バリアフリー化等の原資確保		
	その他		
	ターゲット	通勤	○
通学		○	
生活（通院・買物など）			
生活（おでかけ・レジャーなど）			
観光			
特に限定しない			
その他			○
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃	○	
	一部路線のみの基本運賃		
	通学定期		
	通勤定期		
	高齢者専用定期		
	その他定期券		
	普通回数券		
	その他回数券		○
	その他（割増拡充等）		
値上げの概要	値上げ前	基準賃率 43.3円 初乗り 170円	1000円/月以上に対し0.893%の減額率を適用
	値上げ後	改定率約10% ※概ね10円～40円値上げ	利用額割引の適用開始額変更
平均改定率		約10%	
値上げ後の利用者増減		変わらない	やや増加
減便・休廃止の値上げ前後	実施の有無	減便 路線休廃止	○
	実施時期		
	実施範囲	概ね全路線 一部路線のみ	○
	減便割合（減便した路線における減便数の比率）		15%



▼値上げ路線の利用者の増減
 ・変わらない

▼上記の増減結果となった理由
 ・少子高齢化に伴う人口減少に加え、コロナ禍で利用者が減少しており、値上げ時点でバスを必要とする方の利用が主になっていたことから。

▼値上げ路線の利用者の増減
 ・やや増加

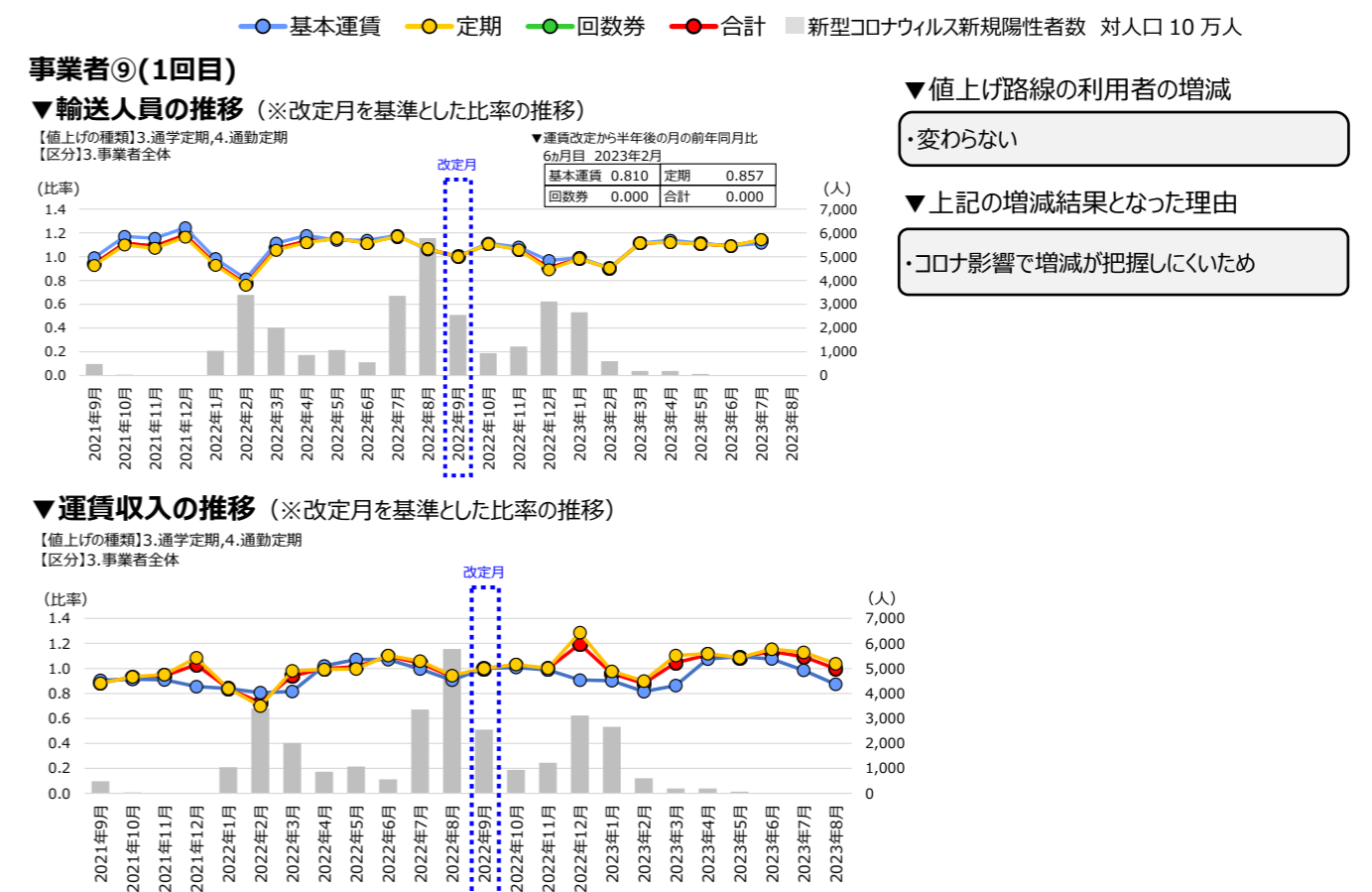
▼上記の増減結果となった理由
 ・緊急事態宣言の解除

図 2-60 輸送人員・運賃収入の推移(2/16)

◆ 事業者⑨

表 2.51 運賃値上げの概要(3/16)

交通事業者名		事業者⑨
値上げ回数		1回目
値上げ年月日		2022年9月1日
法令上の種類	上限運賃	○
	実施運賃	
	協議運賃	
制定形態	対キロ区間制	○
	特殊区間制	○
	均一制	○
	地帯制	
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応	○
	コロナの影響で定着する利用者減への対応	○
	燃料等の物価高騰への対応	
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応	
	運転手の待遇改善への原資確保	
	ICカード等の維持・更新コストへの対応	
	運行サービス向上の原資確保	
	バリアフリー化等の原資確保	
	その他	
ターゲット	通勤	○
	通学	
	生活（通院・買物など）	
	生活（おでかけ・レジャーなど）	
	観光	
	特に限定しない	
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃	
	一部路線のみの基本運賃	
	通学定期	○
	通勤定期	○
	高齢者専用定期	
	その他定期券	
	普通回数券	
	その他回数券	
	その他（割増拡充等）	
値上げの概要	値上げ前	通勤定期券：割引率31% 通学定期券：割引率40%
	値上げ後	通勤定期券：割引率26% 通学定期券：割引率38%
平均改定率		
値上げ後の利用者増減		変わらない
減便・休廃止の値上前後の	実施の有無	減便 路線休廃止
	実施時期	
	実施範囲	概ね全路線 一部路線のみ
	減便割合（減便した路線における減便数の比率）	



▼値上げ路線の利用者の増減
・変わらない

▼上記の増減結果となった理由
・コロナ影響で増減が把握しにくい

図 2-61 輸送人員・運賃収入の推移(3/16)

◆ 事業者⑮

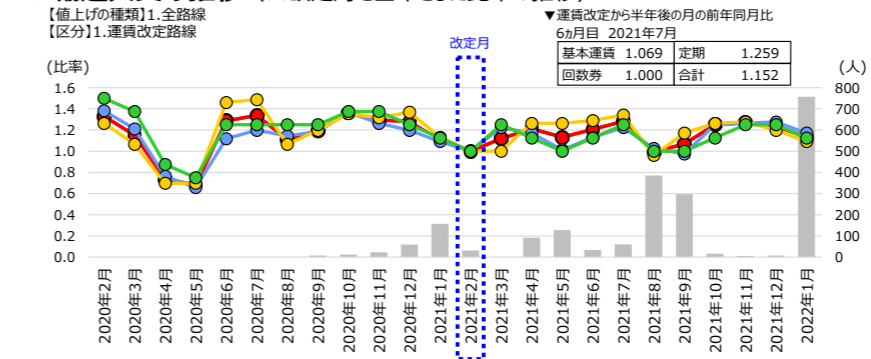
表 2.52 運賃値上げの概要(4/16)

交通事業者名		事業者⑮	
値上げ回数		1回目	2回目
値上げ年月日		2021年2月1日	2022年6月1日
法令上の種類	上限運賃	○	
	実施運賃		○
	協議運賃		
制定形態	対キロ区間制		○
	特殊区間制	○	○
	均一制		
	地帯制		
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応	○	
	コロナの影響で定着する利用者減への対応	○	○
	燃料等の物価高騰への対応		
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応		
	運転手の待遇改善への原資確保		
	ICカード等の維持・更新コストへの対応		
	運行サービス向上の原資確保		
	バリアフリー化等の原資確保		
	その他		
	ターゲット	通勤	○
通学		○	
生活(通院・買物など)			
生活(おでかけ・レジャーなど)			
観光			
特に限定しない			
その他			
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃	○	○
	一部路線のみの基本運賃		
	通学定期		
	通勤定期		○
	高齢者専用定期		
	その他定期券		
	普通回数券		
	その他(割増拡充等)		
値上げの概要	値上げ前	特区210円、1区230円、2区260円、3区300円、4区320円	割引率30%
	値上げ後	特区230円、1区250円、2区280円、3区310円、4区330円 ※概ね10円～20円の値上げ	割引率25% ※230円区間6か月52,160円→55,890円などの値上げ
平均改定率	7.80%	7.10%	
値上げ後の利用者増減	やや増加	やや増加	
減便・休廃止の値上前後の	実施の有無	減便 路線休廃止	○
	実施時期	2022年8月20日	2021年3月13日
	実施範囲	概ね全路線	
		一部路線のみ	○
	減便割合(減便した路線における減便数の比率)	27.8%	7.7%

●基本運賃 ●定期 ●回数券 ●合計 ■新型コロナウイルス新規陽性者数 対人口10万人

事業者⑮(1回目)

▼輸送人員の推移(※改定月を基準とした比率の推移)



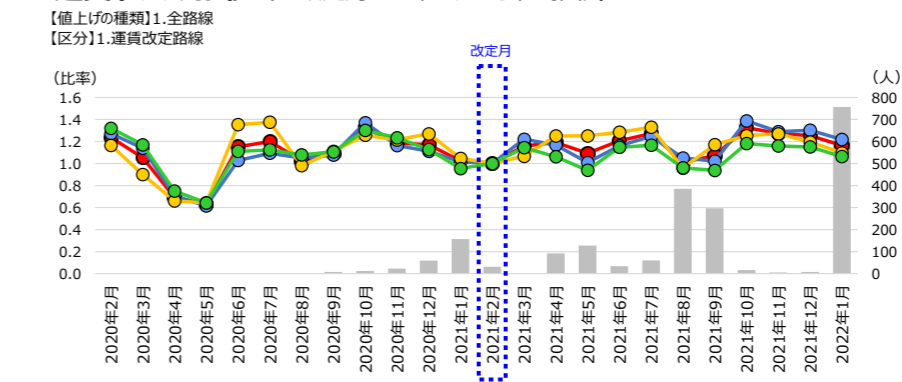
▼値上げ路線の利用者の増減

・やや増加

▼上記の増減結果となった理由

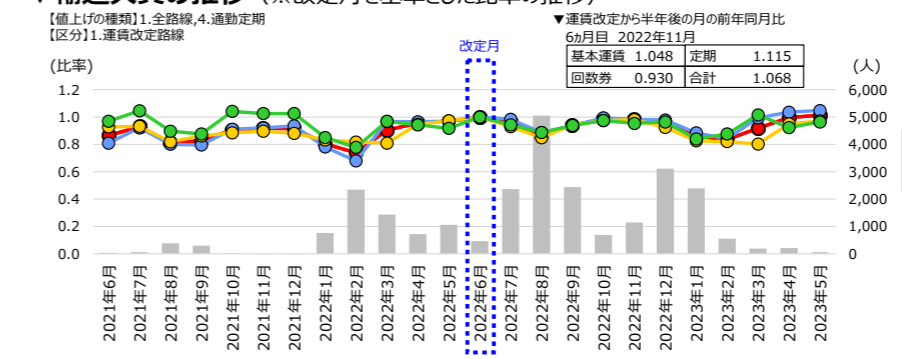
・緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の発出等は継続されながらも、通勤・通学需要が徐々に回復したことによる微増であると考えられる。

▼運賃収入の推移(※改定月を基準とした比率の推移)



事業者⑮(2回目)

▼輸送人員の推移(※改定月を基準とした比率の推移)



▼値上げ路線の利用者の増減

・やや増加

▼上記の増減結果となった理由

・コロナの収束傾向による利用需要の回復のため。

▼運賃収入の推移(※改定月を基準とした比率の推移)

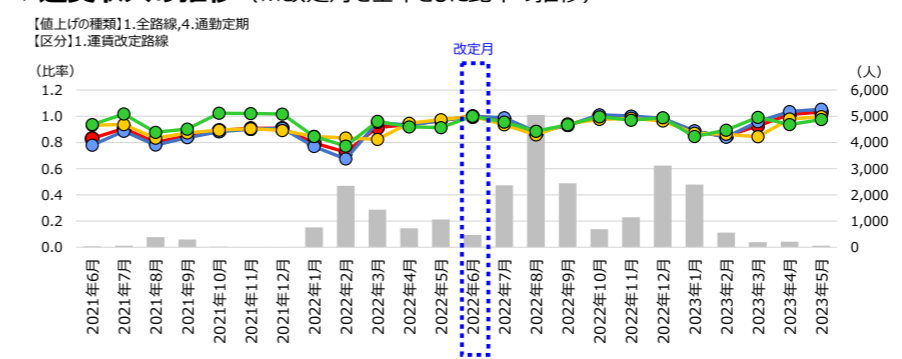


図 2-62 輸送人員・運賃収入の推移(4/16)

◆ 事業者⑯

表 2.53 運賃値上げの概要(5/16)

交通事業者名		事業者⑯	
値上げ回数		1回目	2回目
値上げ年月日		2021年6月1日	2022年6月1日
法令上の種類	上限運賃		
	実施運賃	○	○
	協議運賃		
制定形態	対キロ区間制	○	○
	特殊区間制	○	○
	均一制	○	○
	地帯制		
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応	○	○
	コロナの影響で定着する利用者減への対応	○	○
	燃料等の物価高騰への対応		
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応		
	運転手の待遇改善への原資確保		
	ICカード等の維持・更新コストへの対応		
	運行サービス向上への原資確保		
	バリアフリー化等の原資確保		
	その他		
	ターゲット	通勤	
通学			
生活（通院・買物など）			
生活（おでかけ・レジャーなど）			
観光			
特に限定しない		○	○
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃		
	一部路線のみの基本運賃		
	通学定期		
	通勤定期		
	高齢者専用定期		
	その他定期券		
	普通回数券		
	その他回数券	○	○
値上げの概要	値上げ前	(その他回数券の見直し)	
	値上げ後		
平均改定率			
値上げ後の利用者増減		やや増加	やや増加
減便・休止後の値上前後の	実施の有無	減便 路線休止	○
	実施時期	2021年3月13日	
	実施範囲	概ね全路線	
		一部路線のみ	○
減便割合（減便した路線における減便数の比率）		2.5%	

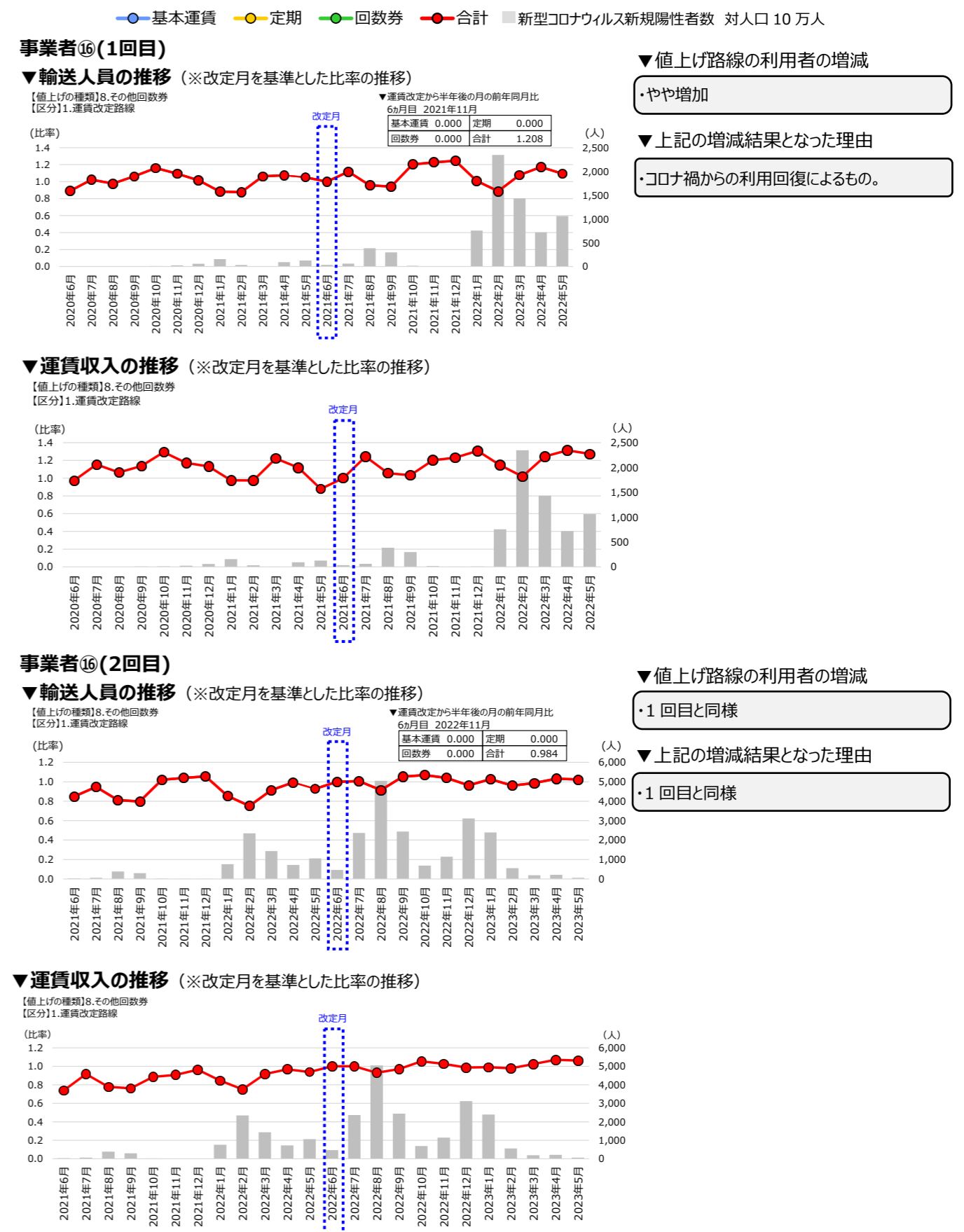


図 2-63 輸送人員・運賃収入の推移(5/16)

◆ 事業者①

表 2.54 運賃値上げの概要(6/16)

交通事業者名		事業者①
値上げ回数		1回目
値上げ年月日		2019年3月16日
法令上の種類	上限運賃	○
	実施運賃	
	協議運賃	
制定形態	対キロ区間制	○
	特殊区間制	
	均一制	
	地帯制	
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応	
	コロナの影響で定着する利用者減への対応	
	燃料等の物価高騰への対応	
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応	
	運転手の待遇改善への原資確保	
	ICカード等の維持・更新コストへの対応	
	運行サービス向上の原資確保	
	バリアフリー化等の原資確保	
	その他	○
	ターゲット	通勤
通学		
生活（通院・買物など）		
生活（おでかけ・レジャーなど）		
観光		
特に限定しない		○
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃	
	一部路線のみの基本運賃	○
	通学定期	
	通勤定期	
	高齢者専用定期	
	その他定期券	
	普通回数券	
	その他回数券	
その他（割増拡充等）		
値上げの概要	値上げ前	対キロ制 初乗り160円 基準賃率29円00銭
	値上げ後	●●市に調整 均一制 230円 ※区間により概ね20～70円の値上げ
平均改定率		27.80%
値上げ後の利用者増減		変わらない
減便・休後の	減便の有無	減便 路線休廃止
	実施時期	
	実施範囲	概ね全路線 一部路線のみ
	減便割合（減便した路線における減便数の比率）	

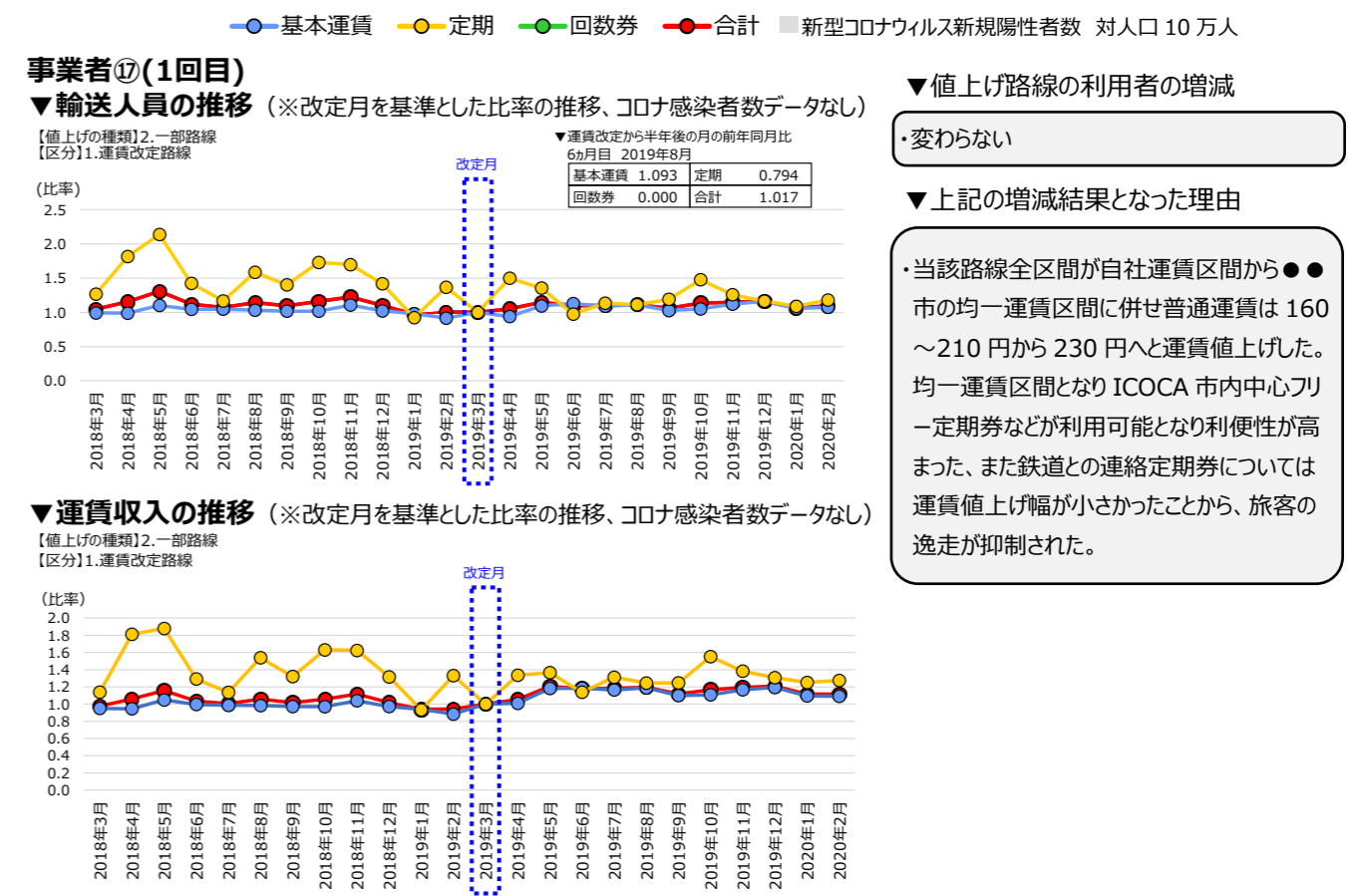


図 2-64 輸送人員・運賃収入の推移(6/16)

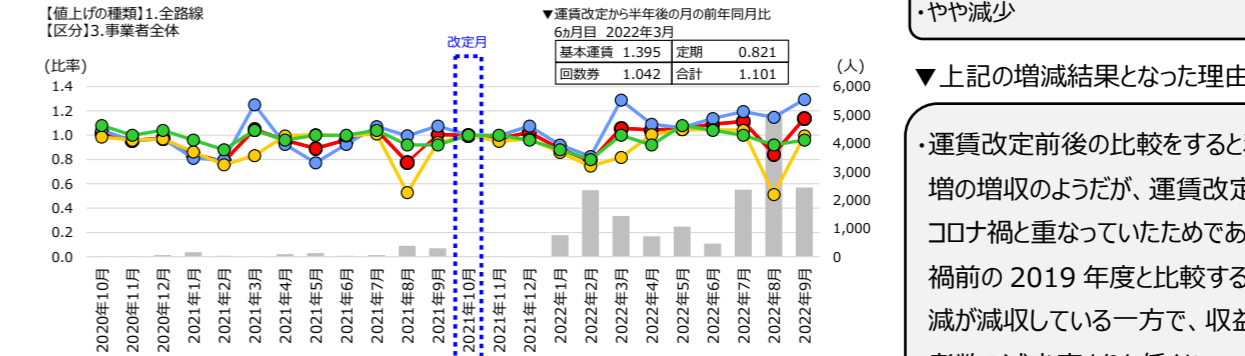
◆ 事業者⑱

表 2.55 運賃値上げの概要(7/16)

交通事業者名		事業者⑱	
値上げ回数		1回目	2回目
値上げ年月日		2021年10月1日	2023年4月1日
法令上の種類	上限運賃	○	
	実施運賃		
	協議運賃		○
制定形態	対キロ区間制	○	
	特殊区間制		
	均一制		○
	地帯制		
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応	○	
	コロナの影響で定着する利用者減への対応		○
	燃料等の物価高騰への対応		
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応		
	運転手の待遇改善への原資確保	○	
	ICカード等の維持・更新コストへの対応	○	
	運行サービス向上の原資確保		
	バリアフリー化等の原資確保		
	その他		
	ターゲット	通勤	
通学			
生活（通院・買物など）			
生活（お出かけ・レジャーなど）			
観光			
特に限定しない		○	○
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃	○	○
	一部路線のみの基本運賃		
	通学定期		
	通勤定期		
	高齢者専用定期		
	その他定期券		
	普通回数券		
	その他（割増拡充等）		
値上げの概要	値上げ前	基準賃率 37円00銭 初乗り210円	コミュニティバス均一運賃 150円
	値上げ後	基準賃率 39円00銭 初乗り230円	コミュニティバス均一運賃 200円
平均改定率		7.04%	33.30%
値上げ後の利用者増減		やや減少	やや増加
減便・休廃止の値上前後の	実施の有無	減便 路線休廃止	
	実施時期		
	実施範囲	概ね全路線 一部路線のみ	
	減便割合（減便した路線における減便数の比率）		

事業者⑱ (1回目)

▼輸送人員の推移（※改定月を基準とした比率の推移）



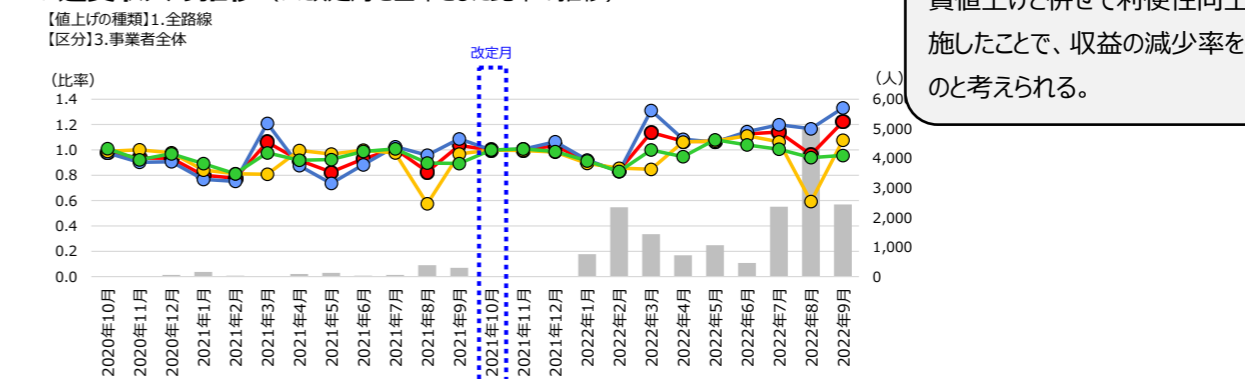
▼値上げ路線の利用者の増減

・やや減少

▼上記の増減結果となった理由

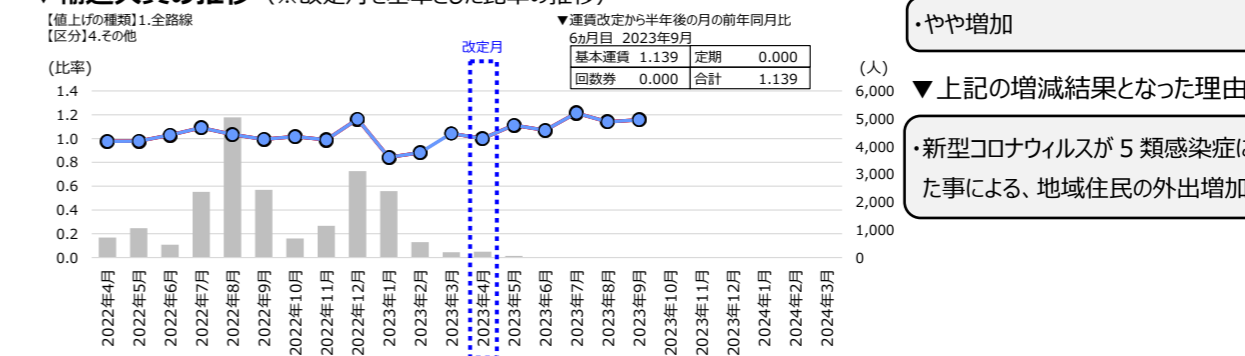
・運賃改定前後の比較をすると利用者増の増収のようなのだが、運賃改定時期がコロナ禍と重なっていたためであり、コロナ禍前の2019年度と比較すると利用者減が減収している一方で、収益は利用者数の減少率よりも低くなっており、運賃値上げと併せて利便性向上策を実施したことで、収益の減少率を抑えたものと考えられる。

▼運賃収入の推移（※改定月を基準とした比率の推移）



事業者⑱ (2回目)

▼輸送人員の推移（※改定月を基準とした比率の推移）



▼値上げ路線の利用者の増減

・やや増加

▼上記の増減結果となった理由

・新型コロナウイルスが5類感染症に移行された事による、地域住民の外出増加。

▼運賃収入の推移（※改定月を基準とした比率の推移）

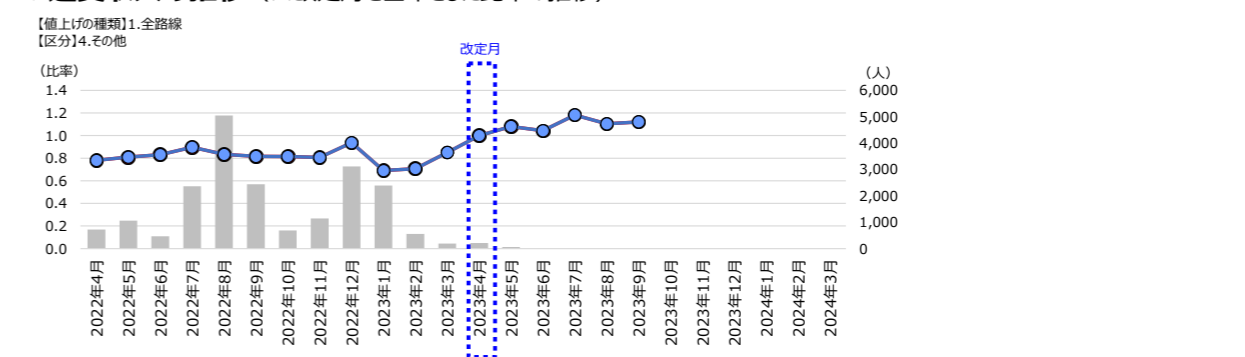


図 2-65 輸送人員・運賃収入の推移(7/16)

◆ 事業者②

表 2.56 運賃値上げの概要(8/16)

交通事業者名		事業者②
値上げ回数		1回目
値上げ年月日		2021年6月1日
法令上の種類	上限運賃	○
	実施運賃	○
	協議運賃	
制定形態	対キロ区間制	○
	特殊区間制	
	均一制	○
	地帯制	
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応	○
	コロナの影響で定着する利用者減への対応	○
	燃料等の物価高騰への対応	
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応	
	運転手の待遇改善への原資確保	
	ICカード等の維持・更新コストへの対応	
	運行サービス向上の原資確保	
	バリアフリー化等の原資確保	
	その他	
	ターゲット	通勤
通学		○
生活(通院・買物など)		○
生活(おでかけ・レジャーなど)		○
観光		
特に限定しない		
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃	
	一部路線のみの基本運賃	
	通学定期	○
	通勤定期	○
	高齢者専用定期	
	その他定期券	
	普通回数券	
	その他回数券	○
値上げの概要	値上げ前	定期旅客運賃 通勤割引率26.5%、通学割引率41.5% 定期券基準運賃2016.4.1改定区間運賃・回数旅客運賃の割引率 ICカード式普通14.5%、昼間限定18.0% 紙式普通9.1%、高額16.7%、昼間限定16.7%
	値上げ後	定期旅客運賃 通勤割引率25.0%、通学割引率41.5% 定期券基準運賃2019.10.1改定区間運賃・回数旅客運賃の割引率 ICカード式普通4.8% 昼間限定13.0% 紙式回数券の廃止
平均改定率	定期4.9% 回数10.3%	
値上げ後の利用者増減	やや減少	
減便・休廃止	実施の有無	減便 路線休廃止
	実施時期	2020年6月1日
	実施範囲	概ね全路線 一部路線のみ
	減便割合(減便した路線における減便数の比率)	20%

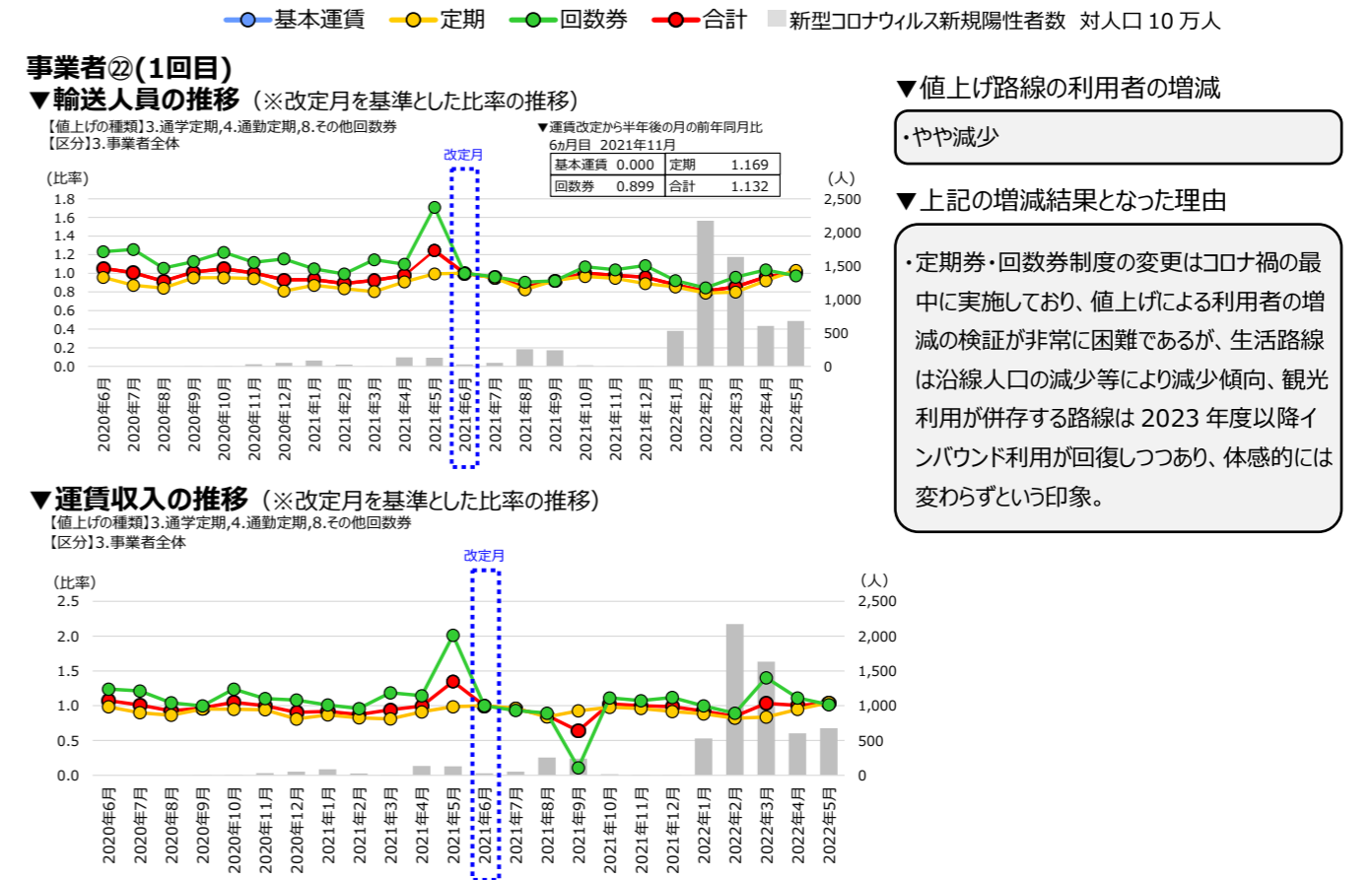


図 2-66 輸送人員・運賃収入の推移(8/16)

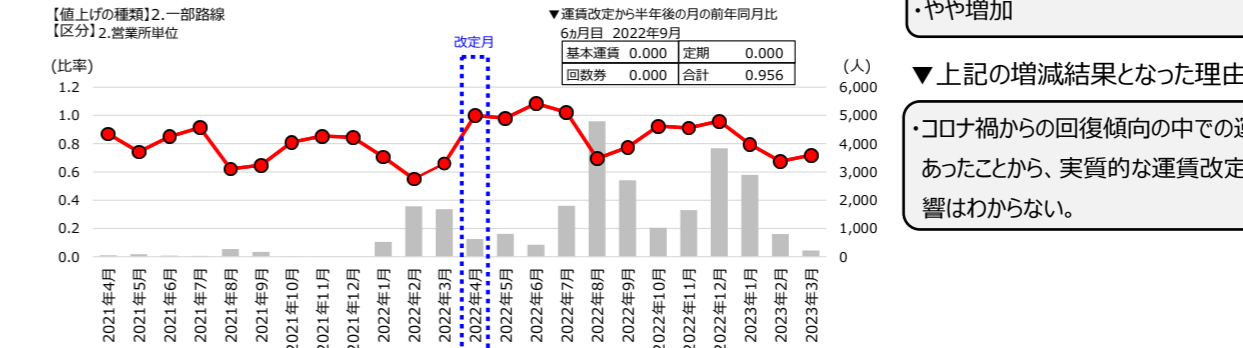
◆ 事業者⑭

表 2.57 運賃値上げの概要(9/16)

交通事業者名		事業者⑭		
値上げ回数		1回目	2回目	
値上げ年月日		2022年4月1日		
法令上の種類	上限運賃			
	実施運賃	○	○	
	協議運賃			
制定形態	対キロ区間制		○	
	特殊区間制	○	○	
	均一制			
	地帯制			
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応		○	
	コロナの影響で定着する利用者減への対応		○	
	燃料等の物価高騰への対応		○	
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応		○	
	運転手の待遇改善への原資確保			
	ICカード等の維持・更新コストへの対応			
	運行サービス向上の原資確保			
	バリアフリー化等の原資確保			
	その他	○		
	ターゲット	通勤	○	○
通学				
生活(通院・買物など)		○		
生活(おでかけ・レジャーなど)				
観光				
特に限定しない				
その他				
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃			
	一部路線のみの基本運賃	○		
	通学定期			
	通勤定期		○	
	高齢者専用定期			
	その他定期券			
	普通回数券			
値上げの概要	値上げ前	特区：210円 1区：230円	通勤定期券 割引率30%	
	値上げ後	特区：230円 1区：250円	通勤定期券 割引率25% ※210円区間1ヶ月8,820円→9,450円	
	平均改定率	9.11%	7.14%	
	値上げ後の利用者増減	やや増加	変わらない	
	減便・休止後の値上げ前後の	実施の有無	減便 路線休止	
		実施時期		
		実施範囲	概ね全路線 一部路線のみ	
減便割合(減便した路線における減便数の比率)				

事業者⑭(1回目)

▼輸送人員の推移(※改定月を基準とした比率の推移)



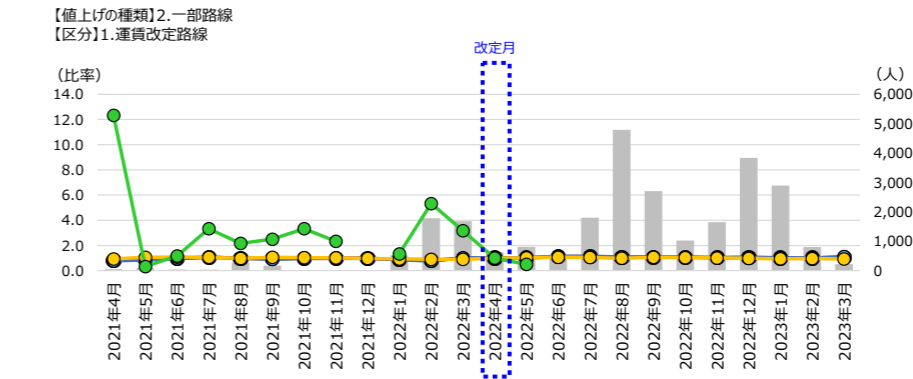
▼値上げ路線の利用者の増減

・やや増加

▼上記の増減結果となった理由

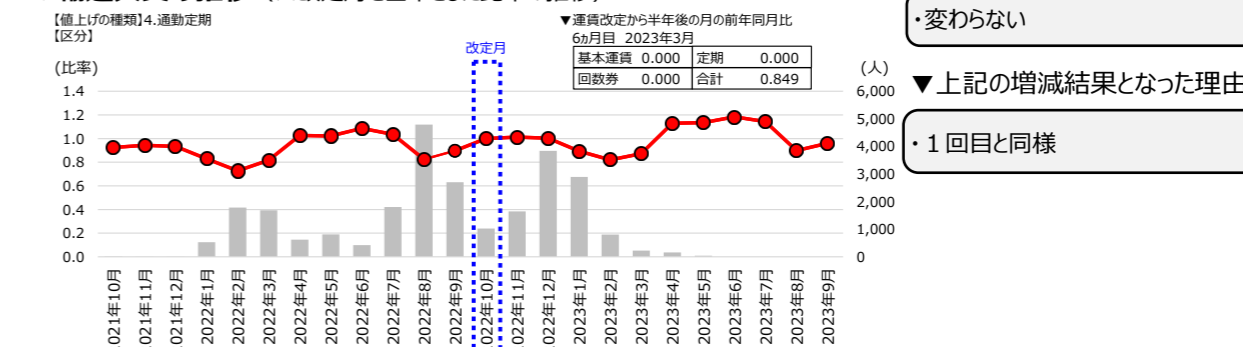
・コロナ禍からの回復傾向の中での運賃改定であったことから、実質的な運賃改定による影響はわからない。

▼運賃収入の推移(※改定月を基準とした比率の推移)



事業者⑭(2回目)

▼輸送人員の推移(※改定月を基準とした比率の推移)



▼値上げ路線の利用者の増減

・変わらない

▼上記の増減結果となった理由

・1回目と同様

▼運賃収入の推移(※改定月を基準とした比率の推移)

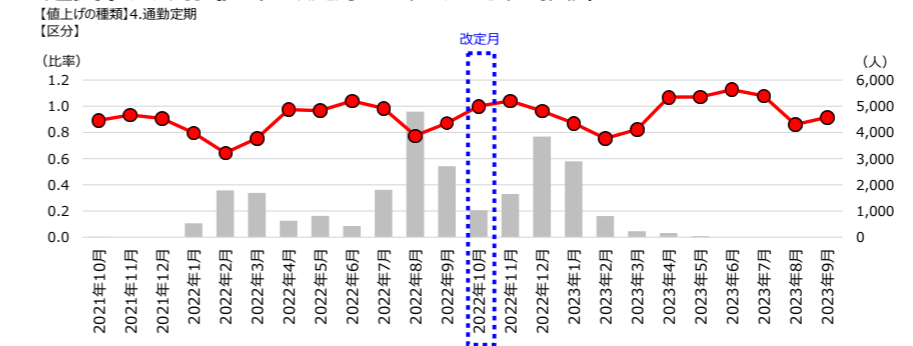


図 2-67 輸送人員・運賃収入の推移(9/16)

◆ 事業者⑤

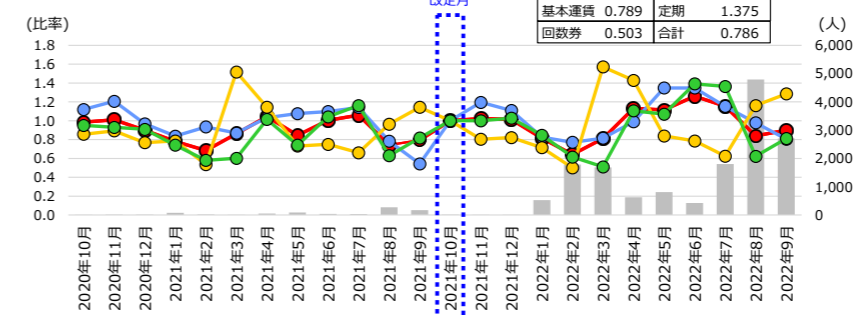
表 2.58 運賃値上げの概要(10/16)

交通事業者名		事業者⑤	
値上げ回数		1回目	2回目
値上げ年月日		2021年10月1日	2022年10月1日
法令上の種類	上限運賃		
	実施運賃	○	○
	協議運賃		
制限形態	対半口区間制	○	○
	特殊区間制		
	均一制		
	地帯制		
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応	○	○
	コロナの影響で定着する利用者減への対応	○	○
	燃料等の物価高騰への対応	○	○
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応	○	○
	運転手の待遇改善への原資確保	○	○
	ICカード等の維持・更新コストへの対応		
	運行サービス向上の原資確保	○	○
	バリアフリー化等の原資確保		
	その他	○	
	ターゲット	通勤	○
通学		○	
生活（通院・買物など）		○	
生活（おでかけ・レジャーなど）			
観光			
特に限定しない			
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃	○	
	一部路線のみの基本運賃		
	通学定期		
	通勤定期		○
	高齢者専用定期		
	その他定期券		
	普通回数券	○	
その他回数券	○		
その他（割増拡充等）			
値上げの概要	値上げ前	紙式普通回数券 割引率13% 紙式昼間回数券 割引率24.8~26.5%	通勤定期券：割引率30%
	値上げ後	紙式普通回数券 割引率4.8~5.1% 紙式昼間回数券 割引率15.5%	通勤定期券：割引率25%
平均改定率		9.45%	5.00%
値上げ後の利用者増減		変わらない	変わらない
減便・休廃止の値上げ前後	実施の有無	○	○
	実施時期	2022年9月18日	2023年5月8日
	実施範囲	○	○
	減便割合（減便した路線における減便数の比率）	9.1%	6.8%

事業者⑤(1回目)

▼輸送人員の推移（※改定月を基準とした比率の推移）

【値上げの種類】1.全路線,7.普通回数券,8.その他回数券
【区分】3.事業者全体



▼値上げ路線の利用者の増減

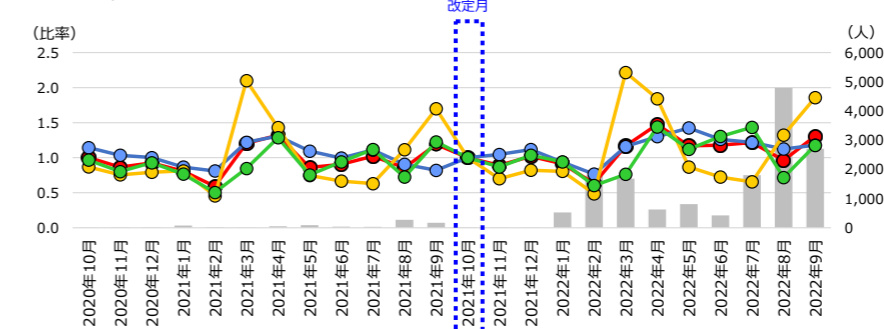
・変わらない

▼上記の増減結果となった理由

・コロナ禍中による改定のため、回数券の改定が利用者増に繋がったかどうかは不明瞭ではある。

▼運賃収入の推移（※改定月を基準とした比率の推移）

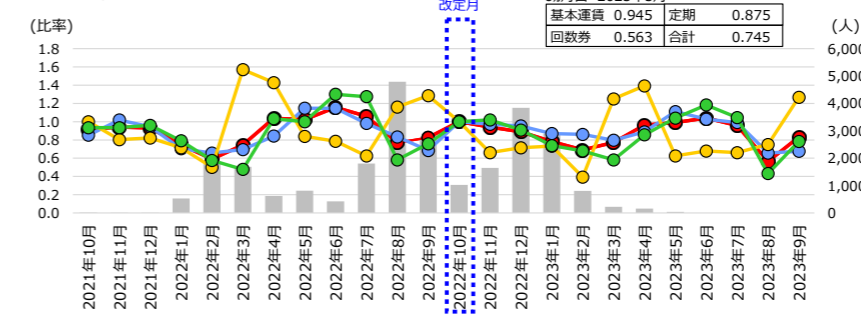
【値上げの種類】1.全路線,7.普通回数券,8.その他回数券
【区分】3.事業者全体



事業者⑤(2回目)

▼輸送人員の推移（※改定月を基準とした比率の推移）

【値上げの種類】4.通勤定期
【区分】3.事業者全体



▼値上げ路線の利用者の増減

・変わらない

▼上記の増減結果となった理由

・全体の利用者数の増減は見られないが、定期券から回数券の利用の移動はみられる。

▼運賃収入の推移（※改定月を基準とした比率の推移）

【値上げの種類】4.通勤定期
【区分】3.事業者全体

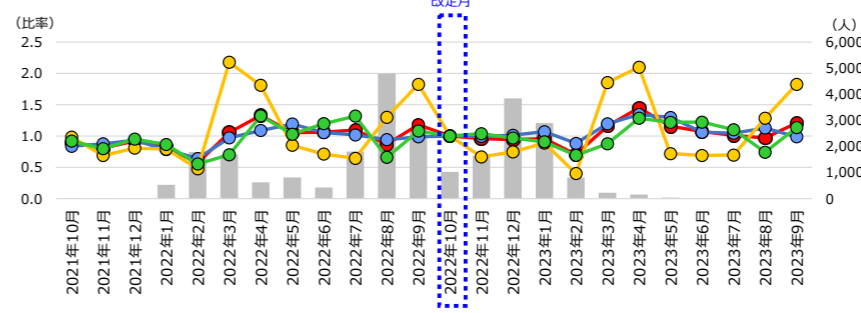


図 2-68 輸送人員・運賃収入の推移(10/16)

◆ 事業者②⑥

表 2.59 運賃値上げの概要(11/16)

交通事業者名		事業者②⑥
値上げ回数		1回目
値上げ年月日		2021年4月1日
法令上の種類	上限運賃	○
	実施運賃	
	協議運賃	
制定形態	対キロ区間制	○
	特殊区間制	
	均一制	
	地帯制	
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応	○
	コロナの影響で定着する利用者減への対応	
	燃料等の物価高騰への対応	○
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応	○
	運転手の待遇改善への原資確保	○
	ICカード等の維持・更新コストへの対応	○
	運行サービス向上の原資確保	○
	バリアフリー化等の原資確保	○
	その他	
	ターゲット	通勤
通学		○
生活（通院・買物など）		○
生活（おでかけ・レジャーなど）		
観光		○
特に限定しない		
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃	○
	一部路線のみの基本運賃	
	通学定期	○
	通勤定期	○
	高齢者専用定期	
	その他定期券	
	普通回数券	○
	その他回数券	
値上げの概要	値上げ前	基準賃率 47円20銭 初乗り180円
	値上げ後	基準賃率 56円60銭 初乗り210円 ※概ね30円～50円の値上げ
平均改定率		16.02%
値上げ後の利用者増減		やや減少
減便・休廃止の値上前後の	実施の有無	減便 路線休廃止
	実施時期	
	実施範囲	概ね全路線 一部路線のみ
	減便割合（減便した路線における減便数の比率）	

※回答があった1回目の改定のみ掲載

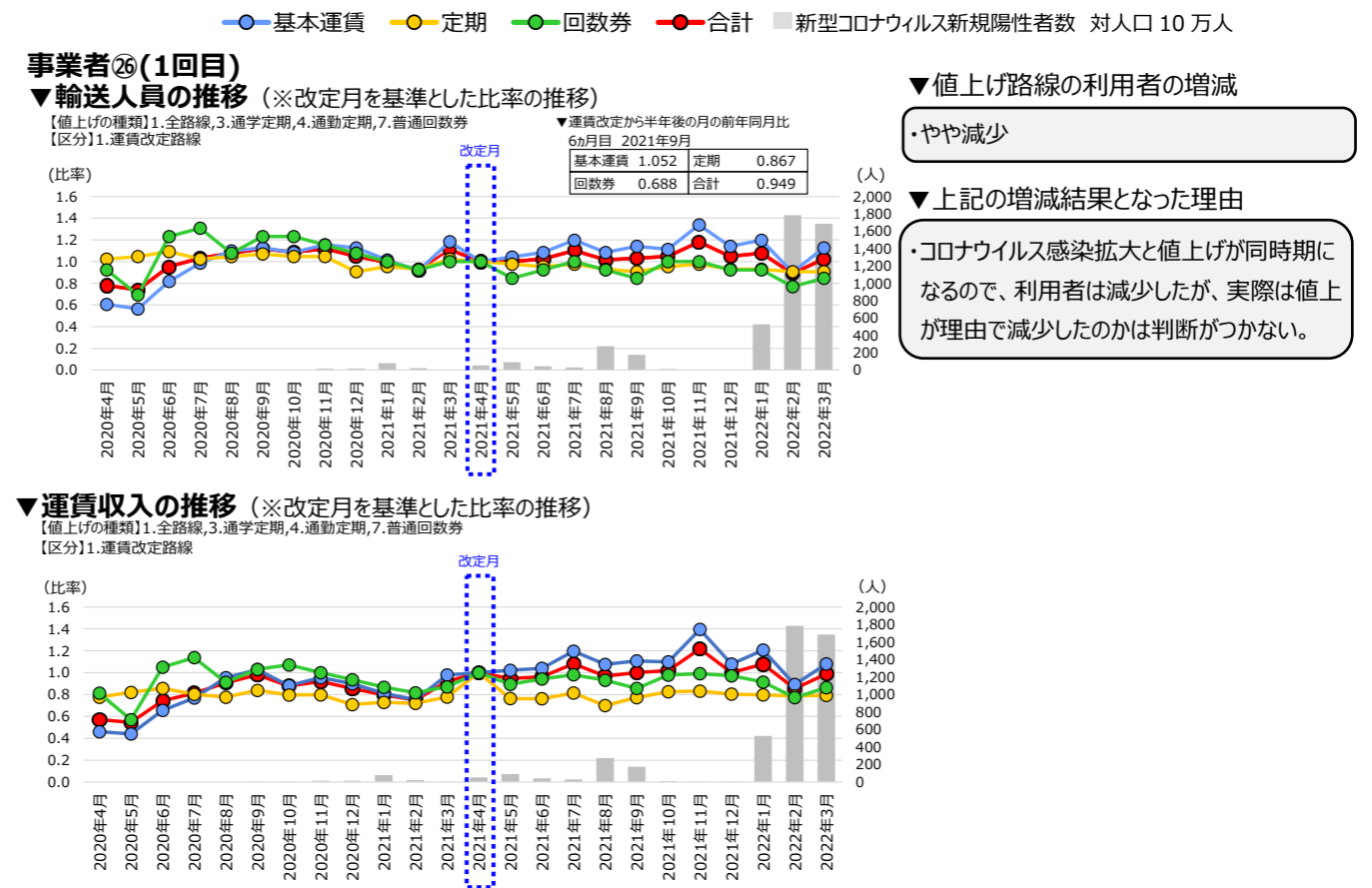


図 2-69 輸送人員・運賃収入の推移(11/16)

◆ 事業者⑳・事業者㉕

表 2.60 運賃値上げの概要(12/16)

交通事業者名		事業者⑳	事業者㉕
値上げ回数		1回目	1回目
値上げ年月日		2022年12月1日	2020年12月1日
法令上の種類	上限運賃		
	実施運賃	○	○
	協議運賃		
制定形態	対キロ区間制	○	○
	特殊区間制		
	均一制		
	地帯制		
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応		○
	コロナの影響で定着する利用者減への対応	○	○
	燃料等の物価高騰への対応		○
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応		○
	運転手の待遇改善への原資確保		○
	ICカード等の維持・更新コストへの対応		
	運行サービス向上の原資確保		○
	バリアフリー化等の原資確保		
	その他		
ターゲット	通勤	○	○
	通学	○	○
	生活(通院・買物など)		○
	生活(おでかけ・レジャーなど)		○
	観光		
	特に限定しない		
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃		
	一部路線のみの基本運賃		
	通学定期	○	
	通勤定期	○	
	高齢者専用定期		
	その他定期券		
	普通回数券		
	その他回数券		○
	その他(割増拡充等)		
値上げの概要	値上げ前	通勤: 基準運賃×60×(1-0.30) 通学: 1ヶ月定期運賃×12×(1-0.45)	A回数券…1,000円(割引率28.6%)、3,000円(割引率35.3%)、5,000円(割引率35.6%) B回数券…全線1,000円(割引率23.1%) C回数券2,000円(割引率23.1%)
	値上げ後	通勤: 基準運賃×60×(1-0.25) 通学: 1ヶ月定期運賃×12×(1-0.425)	D回数券1,000円(割引率9.1%)、 C回数券(割引率16.7%)、 A回数券(割引率16.7%)
平均改定率	6.67%	4.34%	14.20%
値上げ後の利用者増減	変わらない		大幅に減少
減便・休廃止の値上前後の	実施の有無	減便 路線休廃止	
	実施時期		2020年10月1日
	実施範囲	概ね全路線	
		一部路線のみ	○
	減便割合(減便した路線における減便数の比率)		

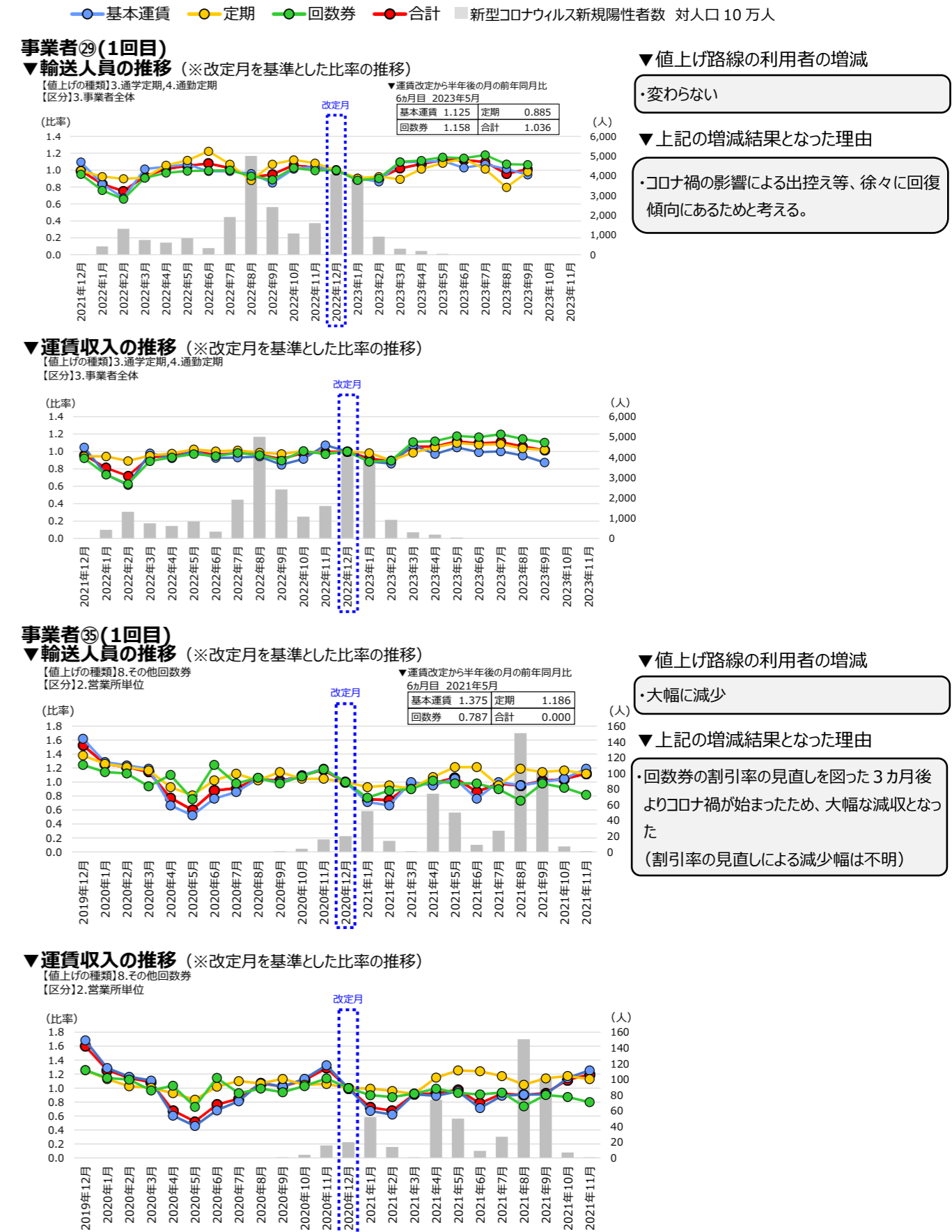
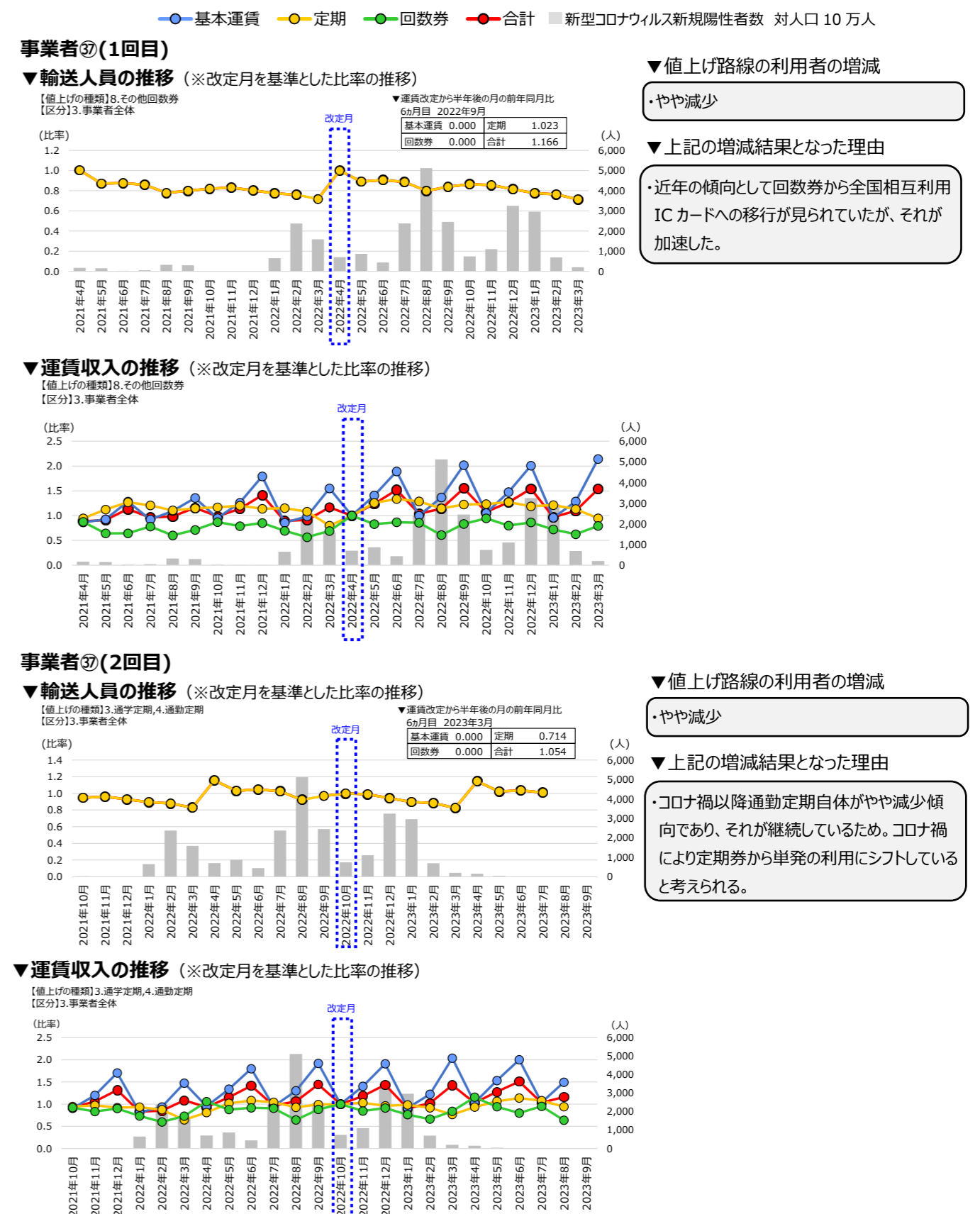


図 2-70 輸送人員・運賃収入の推移(12/16)

◆ 事業者⑦

表 2.61 運賃値上げの概要(13/16)

交通事業者名		事業者⑦	
値上げ回数		1回目	2回目
値上げ年月日		2022年4月1日	2022年10月1日
法令上の種類	上限運賃		○
	実施運賃	○	
	協議運賃		
制定形態	対キロ区間制	○	○
	特殊区間制	○	○
	均一制	○	○
	地帯制		
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応	○	○
	コロナの影響で定着する利用者減への対応	○	○
	燃料等の物価高騰への対応	○	○
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応	○	○
	運転手の待遇改善への原資確保	○	○
	ICカード等の維持・更新コストへの対応		
	運行サービス向上の原資確保		
	バリアフリー化等の原資確保		
ターゲット	通勤		○
	通学		
	生活(通院・買物など)	○	
	生活(おでかけ・レジャーなど)	○	
	観光		
	特に限定しない		
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃		
	一部路線のみの基本運賃		
	通学定期		○
	通勤定期		○
	高齢者専用定期		
	その他定期券		
	普通回数券		
値上げの概要	値上げ前	徳用割引率30%	通勤定期…割引率30% 通学1年定期…割引率60%
	値上げ後	徳用割引率25%	通勤定期…割引率25% 通学1年定期…割引率55%
	平均改定率	7.00%	4.70%
値上げ後の利用者増減		やや減少	やや減少
減便・休廃止	実施の有無	○	○
	減便 路線休廃止		
	実施時期	2022年4月1日	2022年10月1日
	実施範囲	概ね全路線	○
	減便割合(減便した路線における減便数の比率)	4.5%	5.3%



▼ 値上げ路線の利用者の増減

・やや減少

▼ 上記の増減結果となった理由

・近年の傾向として回数券から全国相互利用ICカードへの移行が見られていたが、それが加速した。

▼ 値上げ路線の利用者の増減

・やや減少

▼ 上記の増減結果となった理由

・コロナ禍以降通勤定期自体がやや減少傾向であり、それが継続しているため。コロナ禍により定期券から単発の利用にシフトしていると考えられる。

図 2-71 輸送人員・運賃収入の推移(13/16)

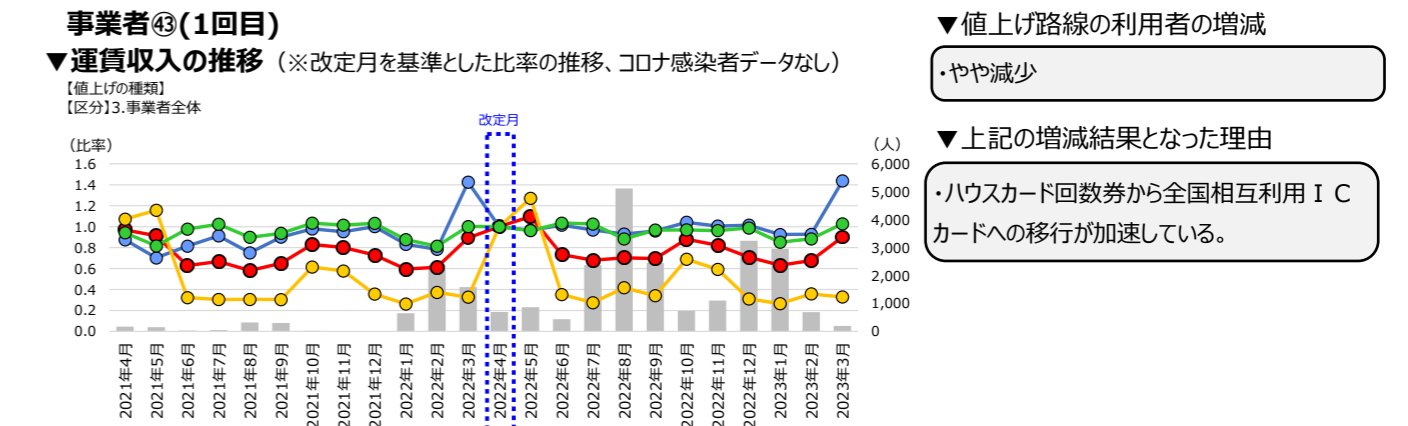
◆ 事業者④

表 2.62 運賃値上げの概要(14/16)

交通事業者名		事業者④	
値上げ回数		1回目	2回目
値上げ年月日		2022年4月1日	2022年10月1日
法令上の種類	上限運賃		○
	実施運賃	○	
	協議運賃		
制定形態	対キロ区間制	○	○
	特殊区間制		
	均一制		
	地帯制		
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応	○	○
	コロナの影響で定着する利用者減への対応	○	○
	燃料等の物価高騰への対応	○	○
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応	○	○
	運転手の待遇改善への原資確保	○	○
	ICカード等の維持・更新コストへの対応		
	運行サービス向上の原資確保		
	バリアフリー化等の原資確保 その他		
ターゲット	通勤		○
	通学		
	生活（通院・買物など）	○	
	生活（おでかけ・レジャーなど）	○	
	観光		
	特に限定しない その他		
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃		
	一部路線のみの基本運賃		
	通学定期		○
	通勤定期		○
	高齢者専用定期		
	その他定期券		
	普通回数券		
	その他回数券 その他（割増拡充等）	○	
値上げの概要	値上げ前	徳用割引率30%	通勤定期…割引率30% 通学1年定期…割引率60%
	値上げ後	徳用割引率25%	通勤定期…割引率25% 通学1年定期…割引率55%
平均改定率		7.00%	4.70%
値上げ後の利用者増減		やや減少	やや減少
減便・休廃止の値上げ前後	実施の有無	減便 路線休廃止	
	実施時期		
	実施範囲	概ね全路線	
		一部路線のみ	
減便割合（減便した路線における減便数の比率）			

●基本運賃 ●定期 ●回数券 ●合計 ■新型コロナウイルス新規陽性者数 対人口10万人

輸送人員データなし



輸送人員データなし

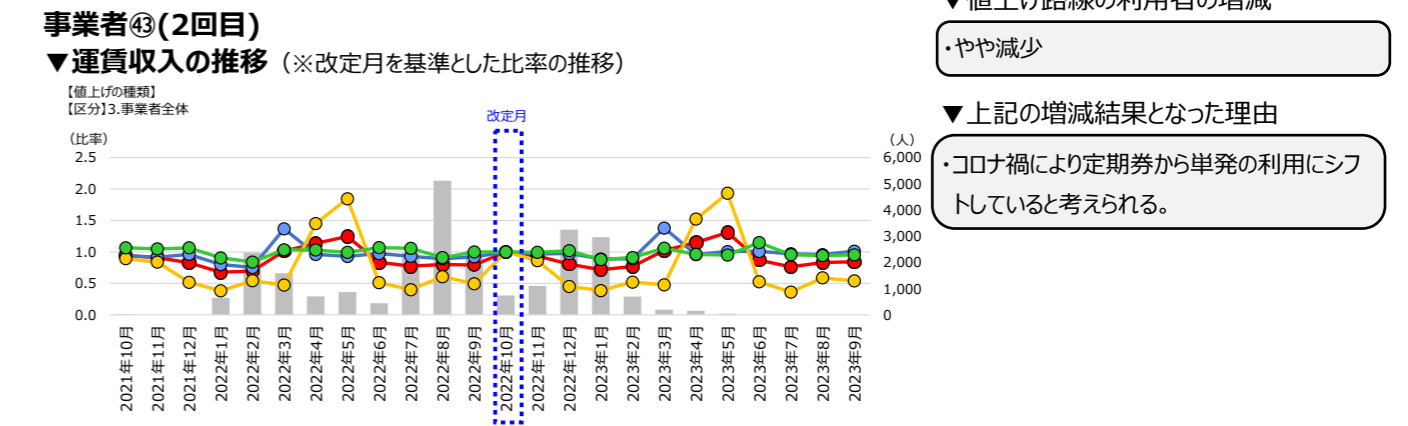


図 2-72 輸送人員・運賃収入の推移(14/16)

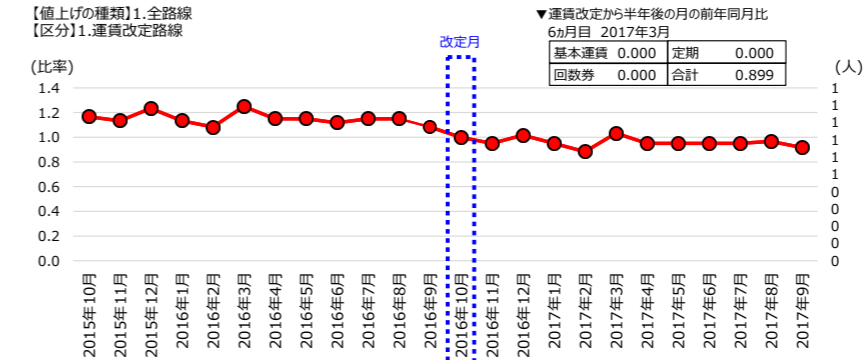
◆ 事業者⑦

表 2.63 運賃値上げの概要(15/16)

交通事業者名		事業者⑦	
値上げ回数		1回目	2回目
値上げ年月日		2016年10月1日	2021年3月1日
法令上の種類	上限運賃		
	実施運賃	○	
	協議運賃		○
制定形態	対半口区間制	○	○
	特殊区間制		
	均一制		
	地帯制		
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応	○	○
	コロナの影響で定着する利用者減への対応		○
	燃料等の物価高騰への対応		○
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応		
	運転手の待遇改善への原資確保		
	ICカード等の維持・更新コストへの対応		○
	運行サービス向上の原資確保		
	バリアフリー化等の原資確保		
	その他		
ターゲット	通勤	○	○
	通学		
	生活(通院・買物など)		
	生活(おでかけ・レジャーなど)	○	
	観光		
	特に限定しない		
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃	○	○
	一部路線のみの基本運賃		
	通学定期		
	通勤定期		
	高齢者専用定期		
	その他定期券		
	普通回数券		
	その他(割増拡充等)		
値上げの概要	値上げ前	基準賃率24円90銭 普通運賃410円	基準賃率44円90銭 普通運賃190円または230円
	値上げ後	基準賃率24円90銭 普通運賃500円 ※上限運賃への引き上げ	協議運賃へ移行 普通運賃230円または280円
平均改定率		22.00%	21.40%
値上げ後の利用者増減		大幅に減少	変わらない
減便・休止後の値上げ前後	実施の有無	減便 路線休廃止	
	実施時期		○
	実施範囲	概ね全路線	
		一部路線のみ	○
	減便割合(減便した路線における減便数の比率)		0%

事業者⑦(1回目)

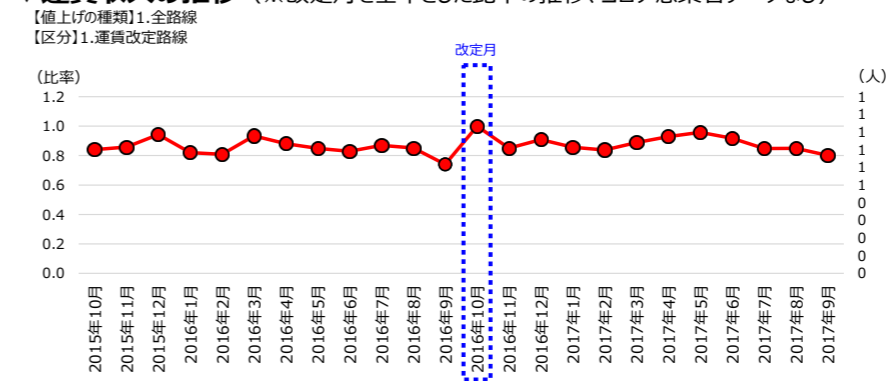
▼輸送人員の推移 (※改定月を基準とした比率の推移、コロナ感染者データなし)



▼値上げ路線の利用者の増減

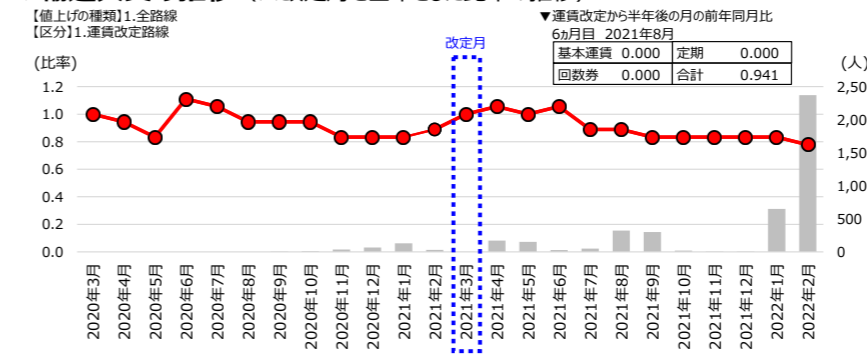
- ・大幅に減少
- ▼上記の増減結果となった理由
- ・運賃値上げ幅が大きかったため。

▼運賃収入の推移 (※改定月を基準とした比率の推移、コロナ感染者データなし)



事業者⑦(2回目)

▼輸送人員の推移 (※改定月を基準とした比率の推移)



▼値上げ路線の利用者の増減

- ・変わらない
- ▼上記の増減結果となった理由
- ・路線の特性上、通勤利用に特化しており、利用者の家計負担に影響しなかったことが要因と想定される。

▼運賃収入の推移 (※改定月を基準とした比率の推移)

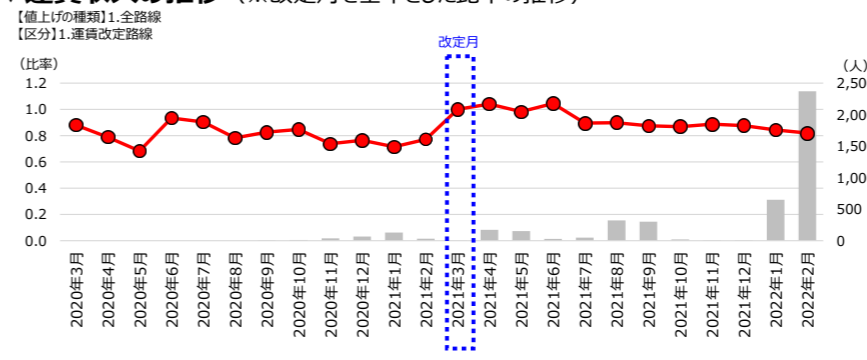


図 2-73 輸送人員・運賃収入の推移(15/16)

◆ 事業者④

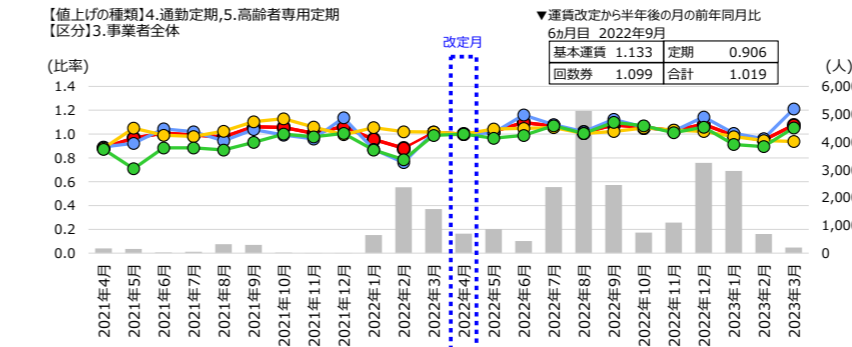
表 2.64 運賃値上げの概要(16/16)

交通事業者名		事業者④
値上げ回数		1回目
値上げ年月日		2022年4月1日
法令上の種類	上限運賃	
	実施運賃	○
	協議運賃	
制定形態	対キロ区間制	
	特殊区間制	○
	均一制	○
	地帯制	
値上げの目的	コロナ前からの利用減への対応	○
	コロナの影響で定着する利用者減への対応	○
	燃料等の物価高騰への対応	○
	車両更新費用の捻出・コスト増への対応	○
	運転手の待遇改善への原資確保	○
	ICカード等の維持・更新コストへの対応	
	運行サービス向上の原資確保	
	バリアフリー化等の原資確保	○
	その他	
	ターゲット	通勤
通学		
生活（通院・買物など）		
生活（おでかけ・レジャーなど）		
観光		
特に限定しない		
値上げの種類	概ね全路線の基本運賃	
	一部路線のみの基本運賃	
	通学定期	
	通勤定期	○
	高齢者専用定期	○
	その他定期券	
	普通回数券	
	その他回数券	
	その他（割増拡充等）	
	値上げの概要	値上げ前
値上げ後		<通勤定期>・一律：割引率25% <高齢者専用定期>・65～69歳：1ヵ月6,800円・70歳以上：1ヵ月6,400円
平均改定率		10.08%
値上げ後の利用者増減		やや減少
減便・休廃止の値上げ前後	実施の有無	減便 路線休廃止
	実施時期	2022年5月23日
	実施範囲	概ね全路線 一部路線のみ
	減便割合（減便した路線における減便数の比率）	○

●基本運賃 ●定期 ●回数券 ●合計 ●新型コロナウイルス新規陽性者数 対人口10万人

事業者④(1回目)

▼輸送人員の推移（※改定月を基準とした比率の推移）



▼値上げ路線の利用者の増減

・やや減少

▼上記の増減結果となった理由

・高齢者専用定期の購入者数が減少したため。

▼運賃収入の推移（※改定月を基準とした比率の推移）

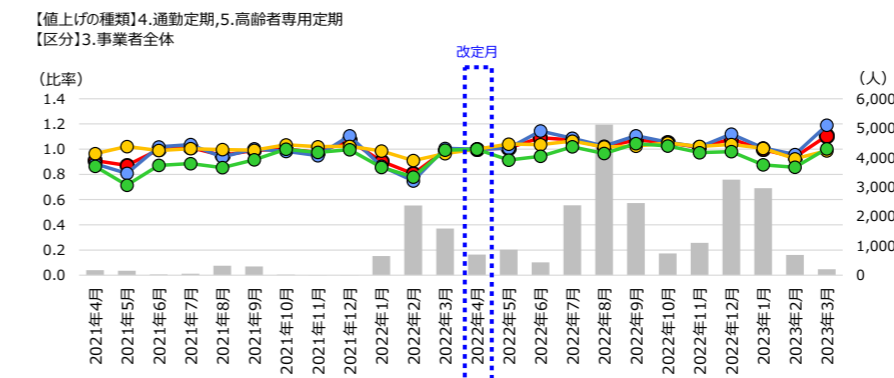


図 2-74 輸送人員・運賃収入の推移(16/16)

i) 運賃改定したバス路線の体感的な利用者数の増減結果と捉えた理由

「生活交通として利用されているバス路線」は沿線人口の減少には影響を受けるものの、運賃改定の影響は少ないものと考えられる。

「通勤定期」は会社負担のため影響は少ないと考えられる。

「運賃改定に併せた利便性向上策」を実施することで逸走を抑制する効果が期待できる。

コロナ禍の影響で、「定期券から回数券、単発利用への転換」が増加している。

表 2.65 運賃改定したバス路線の利用者数が増減した理由

交通事業者	運賃改定回数	利用者 の増減	利用者の増減結果となった理由	考察
事業者①	1回目	変わらない	生活交通であることから、運賃改定により利用を控える動向は少なかったと考えられる。また、券種別では、通勤定期については、会社より通勤手当が支給されることから、抵抗感がなかったものと考えられる。	・生活交通として利用されており影響は少ない ・通勤定期券は会社負担のため逸走はない
事業者⑤	1回目	変わらない	少子高齢化に伴う人口減少に加え、コロナ禍で利用者が減少しており、運賃改定時点でバスを必要とする方の利用になっていたこと	・生活交通として利用されており逸走が少ない
事業者⑥	1回目	やや増加	緊急事態宣言の解除	・コロナ禍からの利用回復によりやや増加
事業者⑨	1回目	変わらない	コロナ影響で増減が把握しにくい。	・コロナ禍の影響で検証不明
事業者⑮	1回目	やや増加	緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の発出等は継続されながらも、通勤・通学需要が徐々に回復したことによる微増であると考えられる。	・コロナ禍からの利用回復によりやや増加
事業者⑯	1回目	やや増加	コロナ禍からの利用回復によるもの。	・コロナ禍からの利用回復によりやや増加
事業者⑰	1回目	変わらない	当該路線全区間が自社運賃区間から●●市の均一運賃区間に併せ普通運賃は160～210円から230円へと運賃改定した。均一運賃区間となりICOCA市内中心フリー定期券などが利用可能となり利便性が高まった、また鉄道との連絡定期券については運賃改定幅が小さかったことから、旅客の逸走が抑制された。	・運賃改定に併せた利便性向上策を実施することで逸走を抑制
事業者⑲	1回目	やや減少	運賃改定前後の比較をすると利用者増の増収のようだが、運賃改定期がコロナ禍と重なっていたためであり、コロナ禍前の2019年度と比較すると利用者減により減収している一方で、収益の減少率は利用者数の減少率より抑えられており、運賃改定と併せて利便性向上策を実施したことで、収益の減少率を抑えたものと考えられる。	・コロナ禍の影響で利用はやや減少したものの、運賃改定に併せた利便性向上策を実施することで収益の減少率を抑制
事業者⑳	1回目	やや増加	コロナ禍からの回復傾向の中での運賃改定であったことから、実質的な運賃改定による影響はわからない。	・コロナ禍の影響で検証不明
事業者㉑	1回目	変わらない	コロナ禍中による改定のため、回数券の改定が利用者増に繋がったかどうかは不明瞭ではある。	・コロナ禍の影響で検証不明
事業者㉒	1回目	やや減少	コロナウイルス感染拡大と運賃改定が同時期になるので、利用者は減少したが、実際は値上が理由で減少したのかは判断がつかない。	・コロナ禍の影響で検証不明
事業者㉓	1回目	やや減少	定期券・回数券制度の変更はコロナ禍の最中に実施しており、運賃改定による利用者の増減の検証が非常に困難ですが、生活路線は沿線人口の減少等により減少傾向、観光利用が併存する路線は2023年度以降インバウンド利用が回復しつつあり、体感的には変わらずという印象です。	・コロナ禍による利用、生活交通としての利用が減少している一方で、インバウンド需要が増加しているものの全体ではやや減少
事業者㉔	1回目	変わらない	コロナ禍の影響による出控え等、徐々に回復傾向にあるためと考える。	・コロナ禍からの利用回復により変化なし
事業者㉕	1回目	大幅に減少	回数券の割引率の見直しを図った3カ月後よりコロナ禍が始まったため、大幅な減収となった。(割引率の見直しによる減少幅は不明)	・コロナ禍による大幅な減収 ・コロナ禍の影響で検証不明
事業者㉖	1回目	やや減少	近年の傾向として回数券から全国相互利用ICカードへの移行が見られていたが、それが加速した。	-
事業者㉗	1回目	やや減少	ハウスカード回数券から全国相互利用ICカードへの移行が加速している。	
事業者㉘	1回目	大幅に減少	運賃改定幅が大きかったため。	・運賃改定幅が大きく利用が大幅に減少
事業者㉙	1回目	やや減少	高齢者専用定期の購入者数が減少したため。	
事業者①	2回目	変わらない	生活交通であることから、運賃改定により利用を控える動向は少なかったと考えられる。また、券種別では、通勤定期については、会社より通勤手当が支給されることから、抵抗感がなかったものと考えられる。	・生活交通として利用されており逸走が少ない ・通勤定期券は会社負担のため逸走はない
事業者⑮	2回目	やや増加	コロナの収束傾向による利用需要の回復のため。	・コロナ禍からの利用回復によりやや増加
事業者⑯	2回目	やや増加	コロナ禍からの利用回復によるもの。	・コロナ禍からの利用回復によりやや増加
事業者⑲	2回目	やや増加	新型コロナウイルスが5類感染症に移行された事による、地域住民の外出増加。	・コロナ禍からの利用回復によりやや増加
事業者㉒	2回目	変わらない	コロナ禍からの回復傾向の中での運賃改定であったことから、実質的な運賃改定による影響はわからない。	・コロナ禍の影響で検証不明
事業者㉓	2回目	変わらない	全体の利用者数の増減は見られないが、定期券から回数券の利用の移動はみられる。	・利用者数に変化はない ・定期券からの利用の転換
事業者㉔	2回目	やや減少	コロナ禍以降通勤定期自体がやや減少傾向であり、それが継続しているため。コロナ禍により定期券から単発の利用にシフトしていると考えられる。	・コロナ禍の影響でやや減少 ・定期券からの利用の転換
事業者㉕	2回目	やや減少	コロナ禍により定期券から単発の利用にシフトしていると考えられる。	
事業者㉖	2回目	変わらない	路線の特性上、通勤利用に特化しており、利用者の家計負担に影響しなかったことが要因と想定される。	・通勤定期券は会社負担のため逸走はない

※青字：生活交通として利用されており逸走が少ない

赤字：通勤定期券は会社負担のため逸走はない 黒字：コロナ禍における影響

緑字：運賃改定に併せた利便性向上策を実施することで逸走を抑制

紫字：転換

ii) 運賃改定による利用者からの意見

運賃改定したバス路線への利用者からの意見は、利用者の増減にかかわらず、特段意見がないことが多かったが、通学定期利用者や高齢者専用定期利用者からは家計の負担になるとの意見もあった。

表 2.66 運賃改定による利用者からの意見

交通事業者	1 回目		2 回目	
	利用者の増減	運賃改定に対する利用者の声	利用者の増減	運賃改定に対する利用者の声
事業者①	変わらない	特段のご意見はなかった。	変わらない	特段のご意見はなかった。
事業者⑤	変わらない	運賃改定後の運賃の確認の問い合わせ等があったが、運賃改定に関する否定的なご意見はなかった。	-	-
事業者⑥	やや増加	特にありませんでした	-	-
事業者⑨	変わらない	特にお客様の意見はなかった。 定期券割引率変更と同時にスマホ定期券を導入（割引率に差をつけた）し、PiTaPa 登録型割引を全線に拡充したので、そちらの問い合わせが多かった。	-	-
事業者⑮	やや増加	利用者からの意見は特になし。	やや増加	利用者からの意見は特になし。
事業者⑯	やや増加	利用者からの意見はなし。	やや増加	利用者からの意見はなし。
事業者⑰	変わらない		-	-
事業者⑲	やや減少	利用者からの意見等はなし。	やや増加	近隣市町の運賃が 200 円又は 230 円であり、運賃改定前が安価（150 円）だったため批判的なご意見はなし。
事業者⑳	やや減少	特に厳しいご意見はいただいておりません。	-	-
事業者㉔	やや増加	特になし。	変わらない	特になし。
事業者㉕	変わらない	運賃改定に対しての苦情や要望については特にはない。	変わらない	運賃改定に対しての苦情や要望については特にはない。
事業者㉖	やや減少	値上金額の問合せはあったが、運賃改定による意見は無かった。	-	-
事業者㉙	変わらない	特にご意見等なし。	-	-
事業者㉚	大幅に減少	通学回数券をご利用いただいている旅客からは、 運賃改定に伴い家計の負担が大きくなり困っている とのご意見を頂戴した	-	-
事業者㉟	やや減少	数件のご意見は頂戴したが、大きく問題になることはなかった。	やや減少	数件のご意見は頂戴したが、大きく問題になることはなかった。
事業者㊳	やや減少	特に問題なく移行できた。	やや減少	特に問題なく移行できた。
事業者㊵	大幅に減少		変わらない	
事業者㊿	やや減少	通勤定期：特に運賃改定に対するご意見はなかった。 高齢者専用定期 ：特に、行政からの助成を受けて購入している旅客より、助成額は据え置きのまま、運賃額（自己負担額）のみ上がった事で、 余計に運賃改定幅が大きき感じられた とのご意見を頂戴した。	-	-

iii) 運賃改定をするにあたっての主となるターゲット

運賃改定をするにあたっての主なターゲットは通勤が約 70%を占め、次いで、通学約 33%、生活（通院・買物など）約 33%の順である。

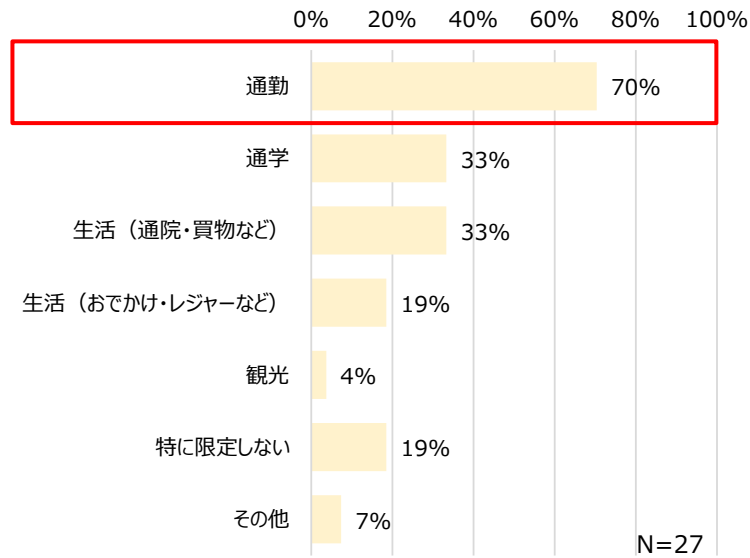


図 2-75 運賃改定の主となるターゲット

表 2.67 ターゲット別の運賃改定による増収効果が高いと見込まれた理由

主となるターゲット	増収効果が高いと見込まれた理由	まとめ
通勤	通勤定期は事業者が負担 することが多いため、定期券の割引率を見直しても逸走は少なく、増収効果があると考えたため。	通勤定期は事業者が負担しており、個人への負担が少なく、逸走が少ないと想定したため。
	コロナ禍での利用者減に伴う減収対策として、通勤費の支給により 個人への負担が少ない と思われる通勤定期代の改定により収支改善を図ろうとしたため。	
	家計に与える負担が最も少ない 通勤定期の運賃改定は旅客からの理解も得られやすいであろうと考えたから。	
	平日は朝・夕方の 通勤時間帯での利用が多い ため。	
	工場地帯への従業員送迎に特化した路線 であるため。	運賃改定対象路線が、従業員送迎に特化したバス路線のため。
通勤,通学	当社の運行エリアは住宅地と鉄道駅間の 通勤・通学時のバス利用者が主要な顧客 であるため。	通勤・通学時のバス利用者が当該バス路線の主な利用者のため。
	鉄道駅を中心とした路線網を有しており、専ら 通勤・通学需要が高い地域 であるため。	
	全体的な路線の特性として、 通勤・通学を中心とした生活路線 であるため。	
	運賃本改定には時間を要するため、 早期に実施可能な定期運賃、回数運賃の改定 を行った。結果として、ターゲットは日常利用者となった。	基本運賃の改定には時間がかかる。運賃改定のなかでも定期券・回数券の割引率の改定が早期に着手できるため。結果として通勤・通学者が主な対象となった。
	通勤定期券の 割引率改定 のため。	
	通勤でのバス利用者に対して効果が見込めると判断。	
定期券利用旅客に対する増収対策 を行ったため。		
生活 (通院・買物・おでかけ・レジャーなど)	病院のあるエリアの運賃改定 に伴い、一般利用客による 増収効果 が見込まれるため。	通院・買物等生活する上で必要なバス路線のため逸走が少なく、増収効果が見込めるため。
	土休日は買物等のレジャー目的 での利用が多いため。	
高齢者定期	高齢者専用定期は 元々の割引率がかなり高い定期券 だったため、運賃改定はやむなしと判断したから。	高齢者専用定期は元の割引率がかなり高い定期券のため。
回数券	回数券の割引率を見直すことにより 増収効果が高まる と考えたから。	割引率を見直すことでより増収効果が高まると想定されたため。
	回数券の割引率見直しのため、回数券利用のターゲット層を指定。	
	当社路線の主たる利用が回数券であるため。	当該バス路線の主な利用者が回数券利用者のため。
特に限定しない	普通運賃について、自社運賃（対キロ制）から他社運賃（均一制）への調整に変更したものであり、ターゲットは特に存在しない。なお、対象路線は地域柄、日常利用（通勤・通学・通院・買物など）の利用が圧倒的多数。	基本運賃改定のため特にターゲットは存在しない。
	特に限定していない。	

iv) 運賃改定の検討過程としてあてはまるもの

「コロナ禍前から運賃改定についての議論があり、コロナ禍が後押しになった」、「自社の経営状況から積極的に検討」という回答が半数を占めている。

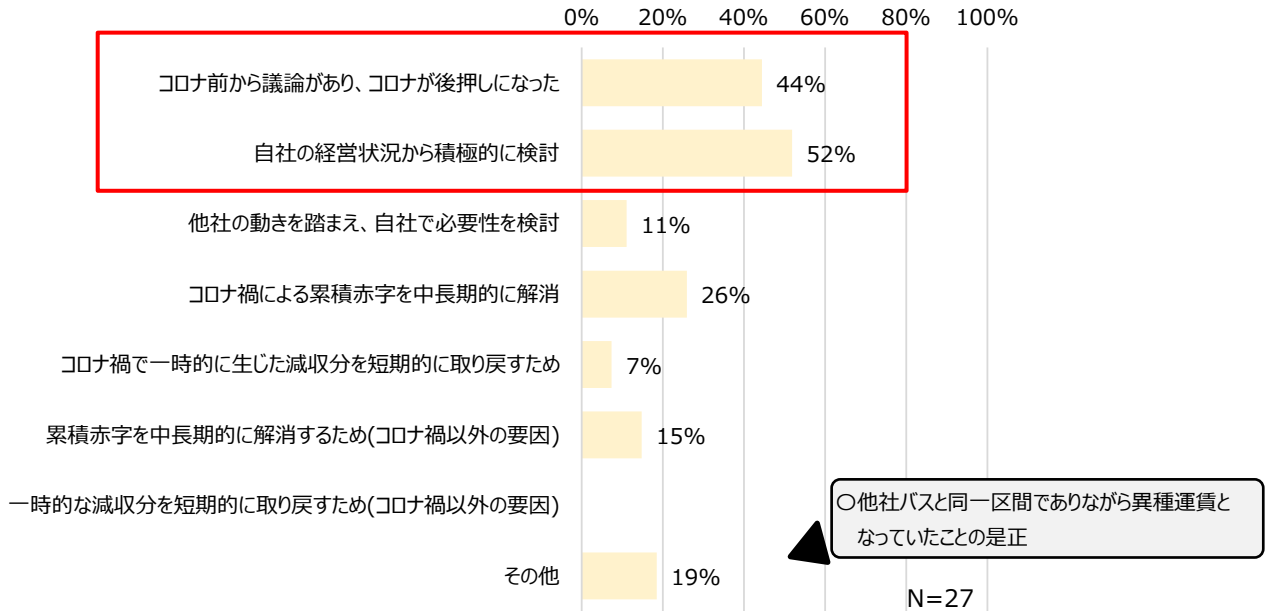


図 2-76 運賃改定の検討過程としてあてはまるもの

v) 運賃改定額の決定方法

運賃改定額の決定方法は、「利用者の逸走の可能性を考慮」が約 44%と最も多く、次いで、「他事業所の運賃改定の程度を参考にした」が約 26%、「事業経営上必要な増収額から逆算した」が約 22%、「認可を受けられる限度額まで運賃改定した」が約 15%の順である。

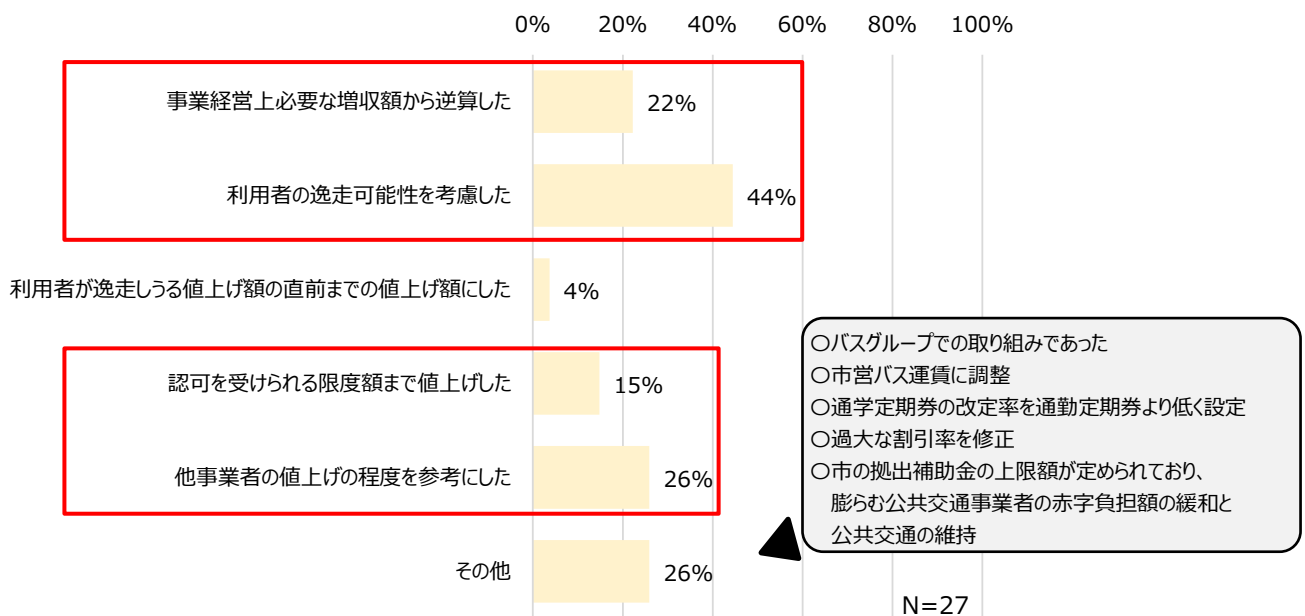


図 2-77 運賃改定額の決定方法

vi) 運賃改定に併せて実施した利便性向上策・利用促進策

① 運賃改定に併せて実施した利便性向上策・利用促進策

「運賃改定に併せて利便性向上策・利用促進策を実施していない」との回答が約 60%を占める。

運賃改定に併せて実施した利便性向上策・利用促進策は、「乗車券のデジタル化」、「割引乗車券の導入・拡充」、「運行サービスの向上」、「利用促進の取組拡充」がそれぞれ約 10%となっている。

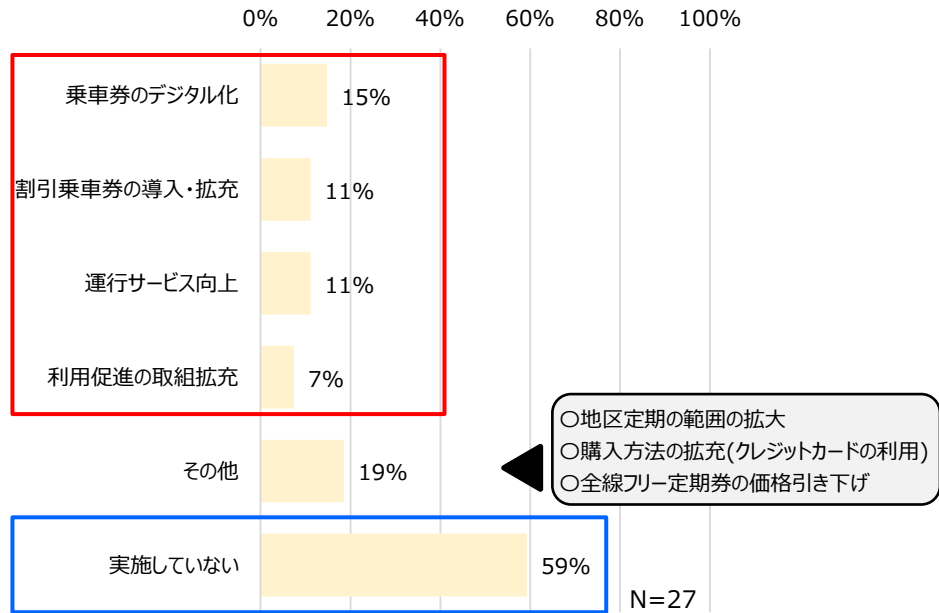


図 2-78 運賃改定に併せて実施した利便性向上策・利用促進策

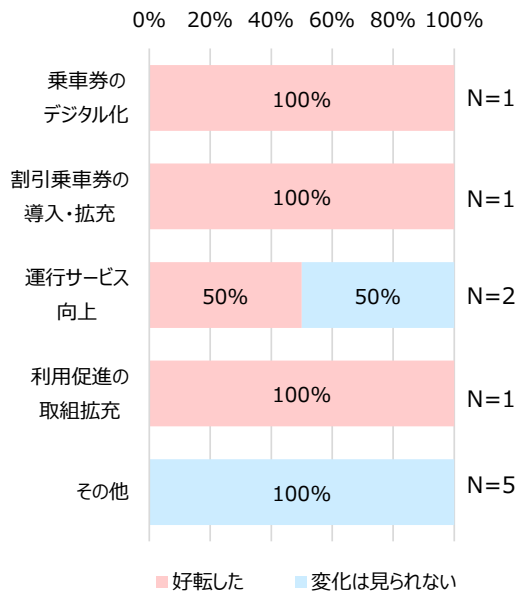


図 2-79 最も効果のあった取組別利用者の心象の変化(参考値)

② 効果のあった利便性向上策・利用促進策の効果

運賃改定に併せて利便性向上策・利用促進策をおこなうことで、多くの既存利用をつなぎ止めたとの回答が得られている。例えば、初乗り運賃を運賃改定した分地区定期券の適用範囲を拡大したことで、利便性が高まったことで好意的にみられるケースがある。

表 2.68 効果のあった利便性向上策・利用促進策

施策	取組内容	効果
乗車券のデジタル化	・スマホ定期券の導入	・少ないが既存利用をつなぎ止めた
	・通勤時間帯での需要を分散する事を目的としたモバイルアプリの導入。	・施策による増収や逸走抑制は確認できなかった
	・市中心部が均一運賃区間となったことで交通系ICのフリー定期券が利用可となり 利便性が向上 。	・ 多くの既存利用をつなぎ止めた ・利便性が高まったことで好意的な意見をいただいた
割引乗車券の導入・拡充	・割引制度として、土日・祝日は通勤定期券利用者の同伴の小児の運賃を50円から無賃とした。(大人は100円)	・少ないが利用頻度増加又は新規利用者獲得につながった
運行サービス向上	・鉄道のダイヤ改定にあわせてコミュニティバスのダイヤ改正を行い、 乗継環境向上 とともに 利便性の維持確保 を図った。	・ 多くの既存利用をつなぎ止めた
	・新規路線により通院の利便性が向上した。	・少ないが既存利用をつなぎ止めた
利用促進の取組拡充	・利便性の高いルート、ダイヤの再編、定期券等購入補助、タクシー乗継割引、モビリティマネジメントの実施。 (小学校への乗り方教室)	・少ないが利用頻度増加又は新規利用者獲得につながった ・少ないが既存利用をつなぎ止めた
その他	・購入方法の拡充。 (クレジットカードの利用)。	・施策による増収や逸走抑制は確認できなかった
	・路線バス全線乗り放題の全線フリー定期券の価格引き下げ。	・少ないが既存利用をつなぎ止めた
	・初乗り運賃改定とともに 地区定期の利用範囲の拡大 を行った。	・ 多くの既存利用をつなぎ止めた ・定期券販売枚数は他路線では減少、地区定期は微増

c) 運賃値下げについて

vii) 運賃値下げの実施概要

近畿運輸局管内の乗合バス事業者 49 社の中で回答のあった 35 社のうち運賃値下げを実施した乗合バス事業者は 8 社に留まる。

表 2.69 運賃値下げの実施概要

交通事業者	事業者③	事業者④	事業者⑭	事業者⑰	事業者③③	事業者③⑧	事業者③⑨	事業者④①
運賃値下げ年月日	2018年 10月1日	2021年 3月20日	2019年 3月16日	2019年 3月16日	2022年 12月1日		2022年 10月1日	2022年 4月1日
運賃値下げの種類	概ね全路線の基本運賃							
	一部路線のみの基本運賃	○		○		○	○	
	通学定期							
	通勤定期							
	高齢者専用定期							
	その他定期券							
	普通回数券							
	その他回数券					○		
	その他（割増拡充等）	○		○				○
行政補助	値下げ分の全部を受けている					○	○	
	値下げ分の一部を受けている				○			
	受けていない	○	○	○	○			○
ターゲット	通勤					○		
	通学					○		
	生活（通院・買い物など）				○	○		
	生活（おでかけ・レジャーなど）							
	観光		○					
	特に限定しない				○		○	○
	その他	○		○				
運賃値下げ後の利用者増減		やや増加		やや増加	やや増加	大幅に増加	やや増加	大幅に増加

viii) 運賃値下げを検討するにあたっての主となるターゲット

運賃値下げを検討するにあたっての主な対象は通勤が約 63%と最も多い。

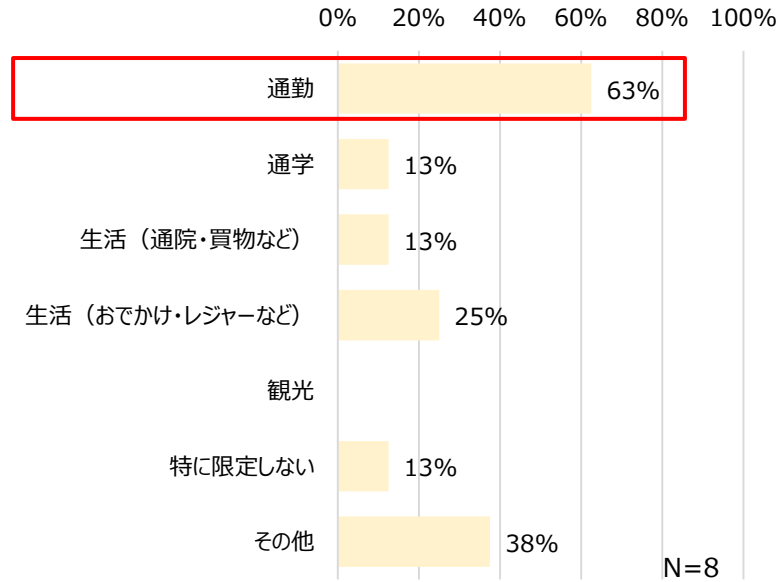


図 2-80 運賃値下げを検討するにあたっての主となるターゲット

表 2.70 ターゲット別の増収効果が高いと見込んだ理由

主となるターゲット	増収効果が高いと見込まれた理由
観光	主要な観光地である地区まで市内均一運賃と同額設定とすることで、一日乗車券の利便向上につながるため。
	観光客の乗降が多そうなバス停の数を増やした。
生活	新規利用者獲得による増収並びに、将来の顧客確保による経営基盤の強化を踏まえて子育て世代向けの割引制度を導入した。
	その後、1歳未満の乳児とその保護者2名まで適用できる特別運賃制度を導入した。
その他	市民利用が多い券種での乗継割引額の拡充や市民利用の多い対象バス路線を運賃改定の対象としている。
	一旦運賃を上限200円に設定したことで、利用者が増えて、サービスが向上するという正のスパイラルを醸成した。
	既存の回数券と異なり、シンプルな金種設定、且つ、割引率の高い回数券「100円均一バス」を設定し、利用者の利便性を向上と利用促進をおこなった。
特に限定しない	普通運賃について、自社運賃（対キロ制）から他社運賃（均一制）への調整に変更したものであり、ターゲットは特に存在しない。なお、対象路線は地域柄、日常利用（通勤・通学・通院・買い物など）の利用が圧倒的多数。
	当地方ではマイカーの普及率が高く、路線バス運賃に“割高感”を持たれているため、“協議運賃”（従来運賃を60%に減額し、500円上限とする）を実施することで割高感イメージを払拭し、路線バス利用を促進させようとする狙いで“運賃値下げ”を実施した。
	徒歩移動が主流である都市部周辺において短距離であってもバスで移動するという新たなライフスタイルを提案することで、徒歩移動からバスの利用に転換することが可能と考えたため。

ix) 値下げしたバス路線の利用者数が増減した理由

値下げしたバス路線の利用者数の増減結果と捉えた理由は以下のとおり。

表 2.71 運賃値下げしたバス路線の利用者数が増減した理由

交通事業者	運賃値下げの概要	利用者増減	利用者の増減結果となった理由
事業者④	●●市内の 230 円均一運賃区間の拡大による運賃改定を実施し、運賃 530 円を 230 円に改定している。	やや増加	路線の利用者は増加したものの、新型コロナからの回復の影響が大きく、上記割引による効果によるものかは不明瞭。
事業者⑰	●●市内の 230 円均一運賃区間の拡大による運賃改定を実施し、運賃 370 円を 230 円に改定している。	やや増加	運賃改定前は均一運賃区間外からの利用は少なかったが、運賃改定後、均一運賃区間外の運賃が値下げ（最大 370 円から 230 円へ値下げ）となり、当該地域からの利用が大きく伸びた。
事業者③③	セット回数乗車券の割引率を上げると同時に券種の見直しを実施した。	やや増加	セット回数乗車券の利便性が向上したことで、セット回数乗車券を利用した乗車が増加した。
事業者③⑧	運賃の上限を 200 円とした。 併せて通勤通学専用の速達性の高い便や帰宅時間帯の夜間便の運行本数を増便した。	大幅に増加	行政・地元地域・事業者が三位一体となり乗車運動を展開したことにより、当時休止の検討をしていた路線の利用が V 字回復した。
事業者③⑨	●●市内のバス路線の運賃を現行運賃の約 6 割に値下げし、かつ、利用者支払額の上限を 500 円と設定した。	やや増加	バス利用経験のない方々の新規利用を期待したが、そういう事例はほとんどなく、月 1 回の利用が 2～3 回に増えるなど、一部の利用者の利用頻度が少し上がったような増加傾向を示しているように感じる。
事業者④①	都心部の駅を中心とした概ね 1km 圏内のバス停間を IC カードで乗降する際には乗車運賃を 110 円（通常 210 円）とする取組。	大幅に増加	制度実施前と実施後と比較すると、利用者は平均 1.8 倍となっている。

出典：事業者④、事業者⑰、事業者③⑧の運賃値下げの概要は当該企業ホームページより情報収集したものを記載

x) 運賃値下げを検討するにあたっての行政補助の必要性

運賃値下げを検討するにあたっての行政補助については、「運賃値下げ分の全部について行政補助があれば、運賃値下げ（割引含む）施策は検討可能」と約 75%が回答している。

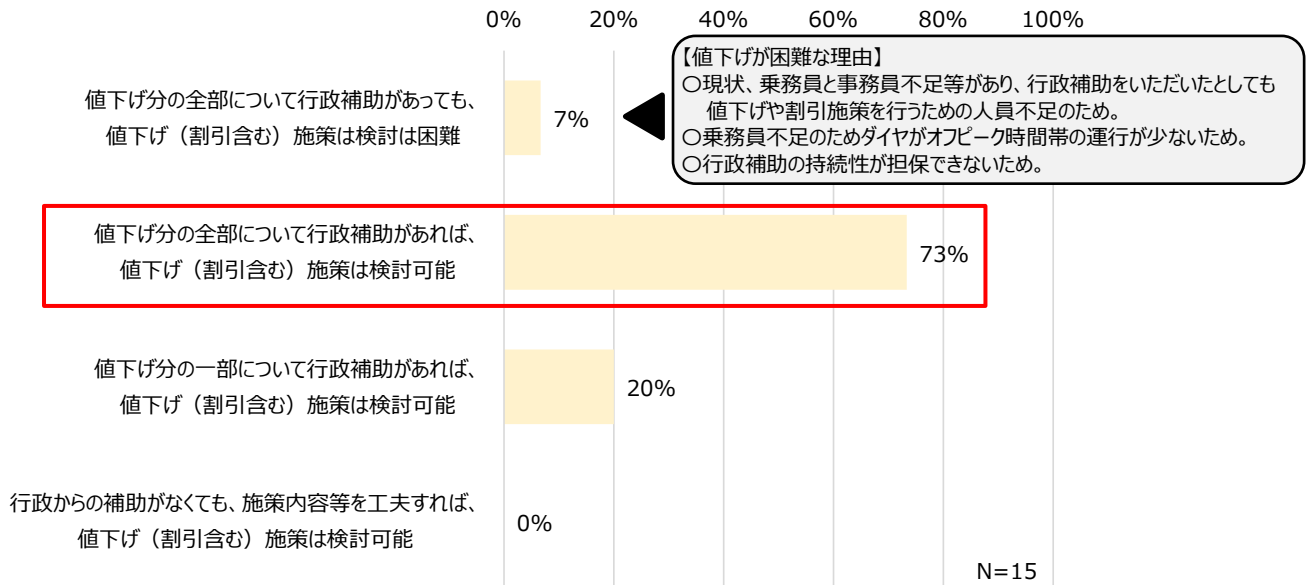


図 2-81 値下げを検討するにあたっての行政補助(利用者に対する、運賃負担への補填)の必要性

d) 財源確保に向けた運賃改定以外の取組

i) 運賃改定以外の財源確保に向けた取組

近畿運輸局管内の乗合バス事業者 35 社の半数が、i) 運賃改定以外の財源確保に向けた取組を実施していないと回答している。

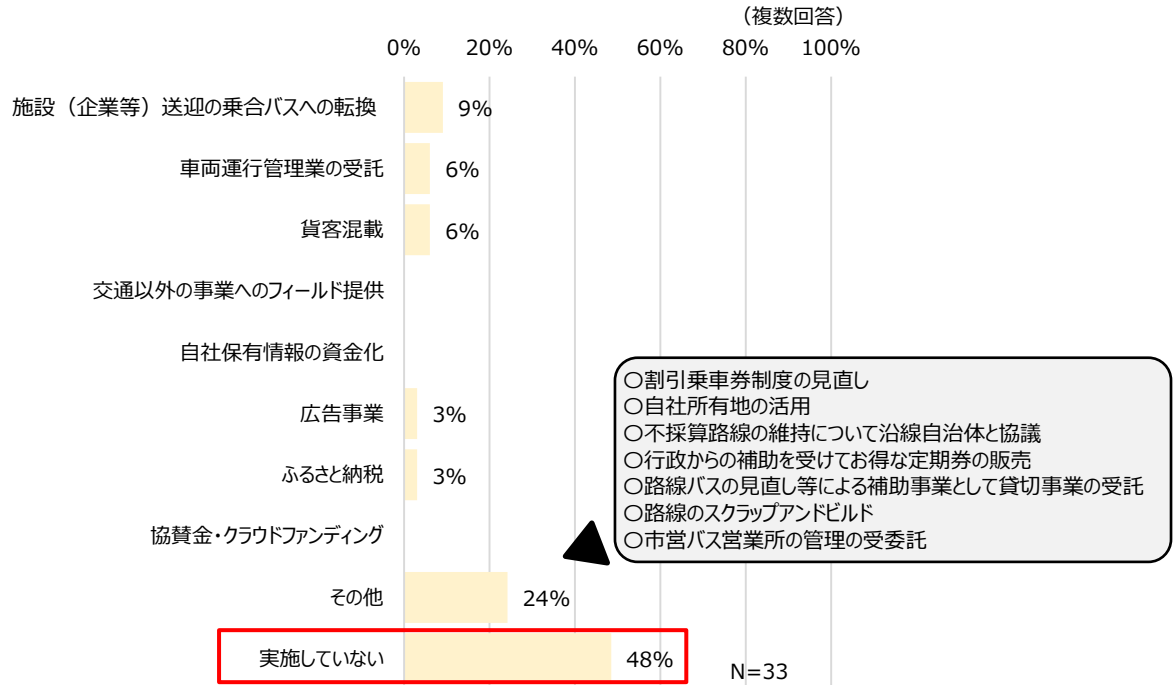


図 2-82 運賃改定以外の財源確保に向けた取組

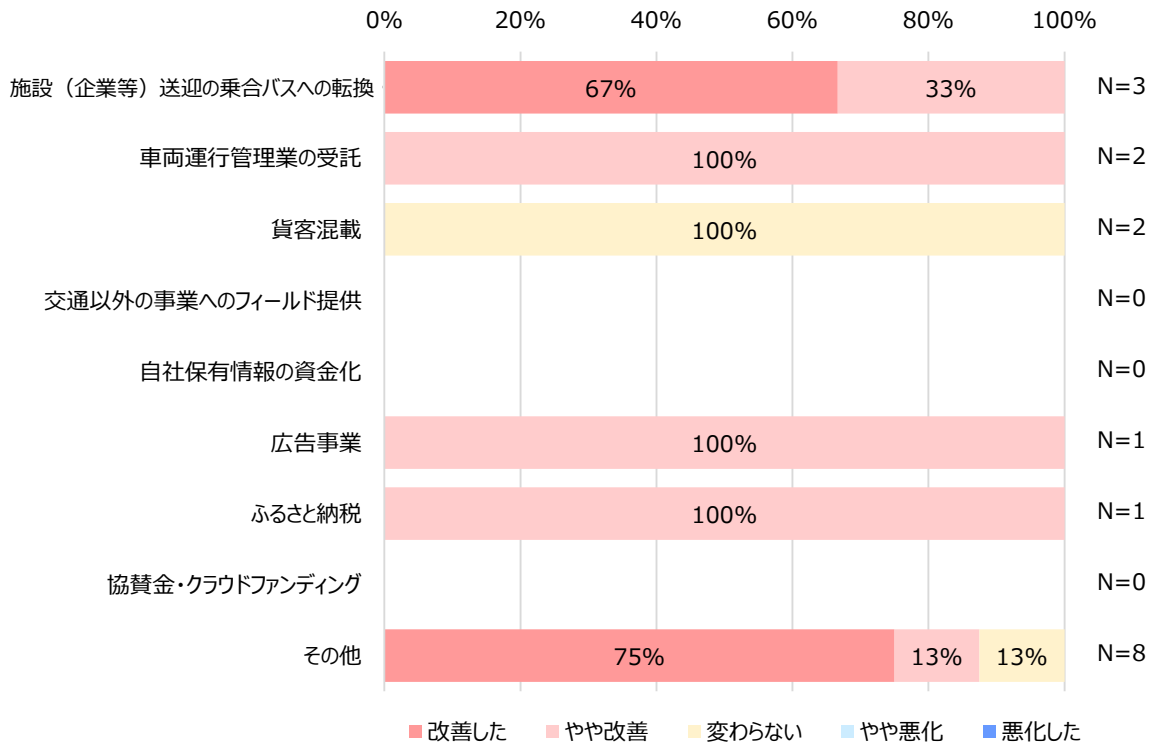


図 2-83 財源確保に向け最も効果のあった取組毎の収益の改善状況(参考値)

ii) 今後検討している運賃改定以外の財源確保に向けた取組

今後検討している運賃改定以外の財源確保に向けた取組を検討していない乗合バス事業者が約40%を占めている。

一方で、財源確保に向けた取組として「施設（企業等）送迎の乗合バスへの転換」、「広告事業」との回答が約20%である。

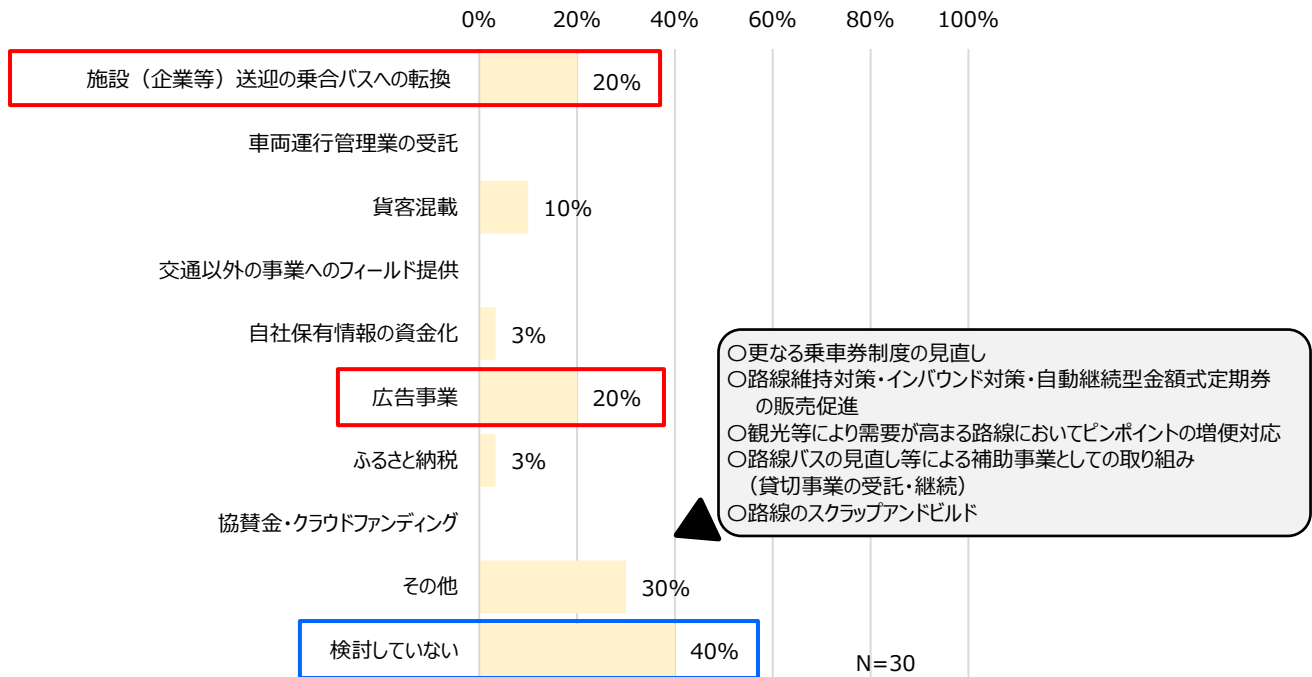


図 2-84 今後検討している運賃改定以外の財源確保に向けた取組

iii) 収支の改善状況別の運賃改定以外の財源確保に向けた取組

収支の改善状況別に、乗合バス事業者が取組んでいる運賃改定以外の財源確保に向けた取組を示している。

表 2.72 収支の改善状況別の運賃改定以外の財源確保に向けた取組

収益の改善	取組の種類	具体的な取組内容
変わらない	貨客混載	<ul style="list-style-type: none"> ・一般路線バスの約 10km 区間を 1 日 1 回宅配事業者の貨物を輸送 ・既存バス路線を活用し、農産物直売所前のバス停から野菜等の食材を商業施設のある駅前ターミナルバス停まで配送
	貸切(特定)事業の受託	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体と路線バスの維持確保・旅客利便性向上等について定期的な協議を行っている ・競争入札に参加し、貸切事業を受託している（路線バスの見直し等による補助事業）
やや改善	車両運行管理業の受託	<ul style="list-style-type: none"> ・受託事業の拡大 ・スクールバスの運行管理委託業務の受注拡大（路線バスが運行していないエリア等の学校統廃合に係るスクールバス受注）
	ふるさと納税	・「ふるさと寄付金」の返礼品として、オリジナルグッズを提供
	施設（企業等）送迎の乗合バスへの転換	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所増設による乗客利便性の向上 ・2023 年 10 月 1 日から、追加の停留所増設・運行便数増便により、さらに利便性の向上を図る
	広告事業	・乗合バス車両ラッピング広告の代理店への解禁
	自治体バス営業所管理の受委託	・自治体のバス営業所の受託業務を開始
改善した	施設（企業等）送迎の乗合バスへの転換	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線企業の通勤輸送（別事業者による貸切輸送）について、当社既存路線バスを一部経路変更やバス停新設を行う等して、乗合バスでの輸送に転換 ・自動車教習所の無料送迎を路線バスで代替
	協議運賃の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議や各自治体と協議の上、協議運賃を導入した。 ・併せて、効率的で需要に沿った運行系統の見直しや経費削減に資する運行距離、車両数、仕業数の削減当を実施 ・このほか、モビリティマネジメントの取組みや、自治体における通学定期や高齢者定期への購入費補助制度の創設なども併せて実施
	割引乗車券制度の見直し	・各種割引乗車券等からポイントサービスへの転換（各種割引乗車券等の廃止）
	自社所有地の活用	・自社所有地の賃貸料の運賃改定（賃貸収入）
	不採算路線の維持方策について沿線自治体と協議	・一部補助または無補助の不採算路線について、収支均衡を前提とした路線の維持方策を沿線自治体と積極的に協議を実施
	路線のスクラップアンドビルド	・不採算路線の整理および収益路線の拡充を断続的に実施
	行政からの補助を受けてお得な定期券の販売	・自治体より定期券補助を受けて、特別学割定期券や高齢者専用定期券などの、お得な定期券を販売することにより定期利用者および路線バス利用者が増加

e) 今後の運賃改定の実施予定について

i) 今後の運賃改定の実施予定

今後、「概ね全路線の基本運賃」の運賃改定を実施予定との回答が約 60%を占めている。一方で、「予定していない」との回答も約 34%を占めている。

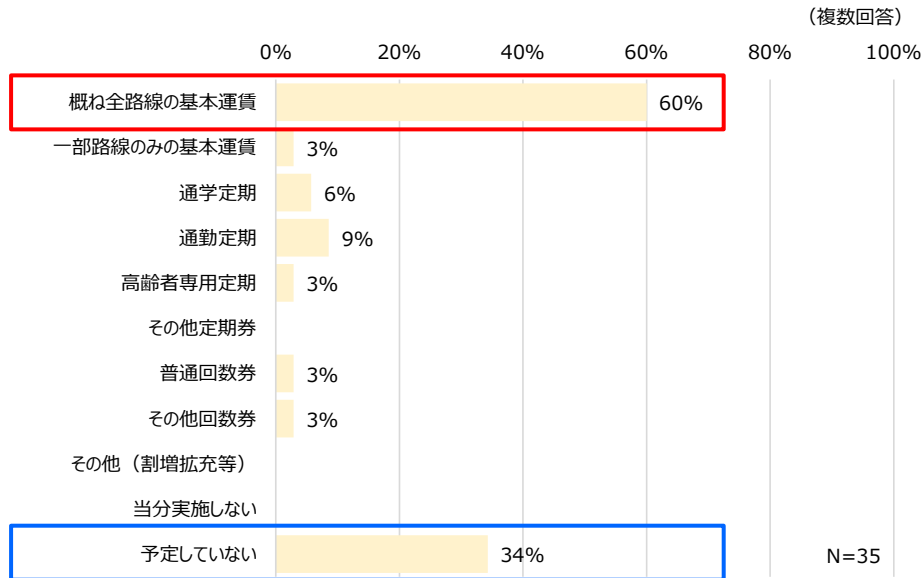


図 2-85 今後の運賃改定の実施予定

ii) 運賃改定をしない理由

運賃改定をしない理由は、「運賃改定したくても利用者が減る等を考えると運賃改定できない」との回答が約 23%である。

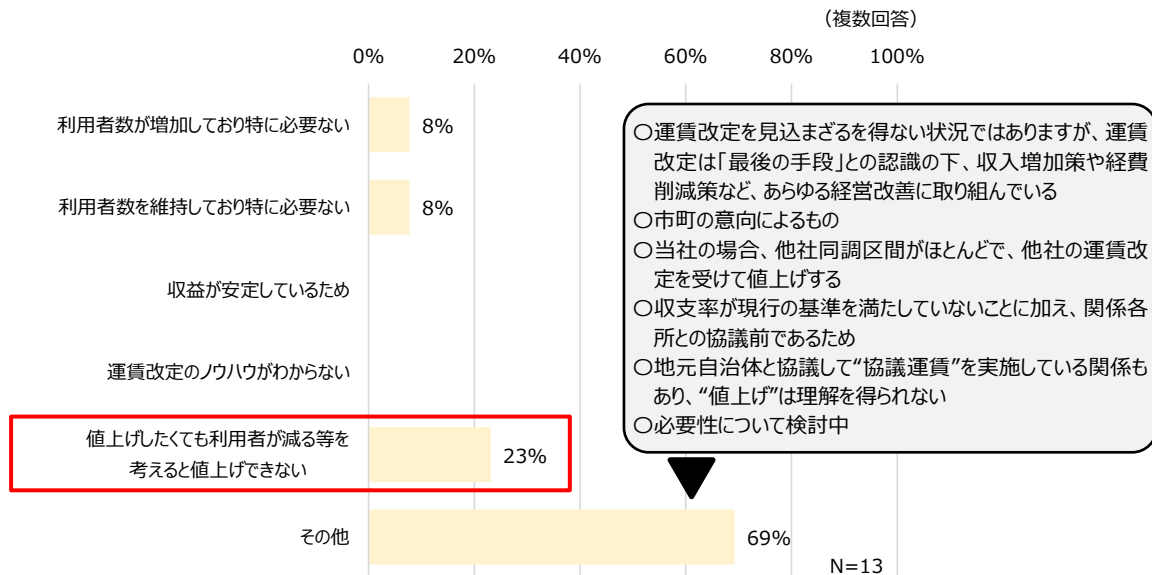


図 2-86 運賃改定をしない理由

iii) 運賃改定にあたってのボトルネック

運賃改定にあたってのボトルネックとなる課題は以下のとおり。

表 2.73 運賃改定を検討するにあたっての留意点

留意点	運賃改定にあたってのボトルネックとなる課題	回答数
利用者への影響	運賃を分かりやすくする為に設定を、50 円刻みとしている。運賃改定を実施する場合、一気に 50 円上がるため、利用者の影響が大きいと思うので慎重に事を進めています。（初乗りのみ運賃改定する等）	3 社
	利用旅客への影響、実施に必要な費用（機器類など）を懸念しています。	
	地域住民の反響・乗客の減少・減収を懸念しています	
沿線自治体との調整	当社が運行する地域では各市町の地域公共交通会議で承認された協議運賃（上限 200 円バス）となっている。今般の物価高騰や人材確保のため、経費が大きく上昇する中、当社としては値上の声も上げているが、市町による運賃維持の意向が強い。なお、最終的には市町による欠損補填のため赤字とはならないが、持続可能な交通として維持するためには、社会状況に合った健全な運賃改定も必要と感じています。	3 社
	従来からのバス利用者の理解と地元自治体との関係を懸念しています。 （“協議運賃”制度の継続協議と市町単独補助）	
	市営バス等の共同運行会社との調整を懸念しています。	
運賃改定手続きの作業負担	原価計算書類作成が極めて煩雑であり、（ノウハウもないので）作成に多大な時間を要することに負担を感じています。	2 社
	許認可に必要な書類作成を懸念しています。	
収益への影響	当社現金収入のうちの 70%強が、市営バスの運賃調整区間（均一運賃区間）内のものであり、当社運賃を改定しても市営バスが運賃改定しないと増収効果は限定的と考えられます。	2 社
	コロナ禍により、国や県から多額の補助金をいただいておりますが収益率がネックとなっています。	
沿線企業・学校への影響	関係各所（企業や学校）との協議を懸念しています。	1 社
運賃改定基準の考え方	コロナが収束傾向にあり、業績は回復の一途を辿るが、運賃改定の認可基準が「収入（補助金含む）/原価+適正利潤が 100%を超えない場合」のままであれば、改定の必要がないものと見なされ、不足する乗務員の処遇改善や新たな雇用の機会に繋げることができないことを危惧しています。	1 社

3. ヒアリング調査

2章で実施したアンケート調査のうち、2.2.1 乗合バス事業者調査の結果を踏まえて、運賃改定実施交通事業者及び沿線企業等に対してヒアリング調査を実施する。

3.1 運賃改定実施交通事業者へのヒアリング調査

3.1.1 調査目的

運賃改定実施交通事業者へのヒアリング調査では、乗合バス事業者調査では把握できなかった運賃改定をおこなった背景や運賃改定の影響、運賃改定を実施する際の工夫点等について深堀する。また、他乗合バス事業者が運賃改定や運賃改定以外の財源確保に向けた検討をおこなう際の参考となるような情報を聞き取ることを目的とする。

3.1.2 調査対象の選定

1) 調査対象を選定する際の考え方

運賃改定実施交通事業者へのヒアリング調査の対象を選定するにあたり、2.2.1 乗合バス事業者調査で調査対象となった、近畿運輸局管内の乗合バス事業者 49 社のうち、運賃改定を実施している乗合バス事業者からヒアリング対象を 2 社選定することとする。

ヒアリング対象を選定する際の選定条件を以下のとおりとし、ヒアリング対象を選定した結果は次頁に示している。

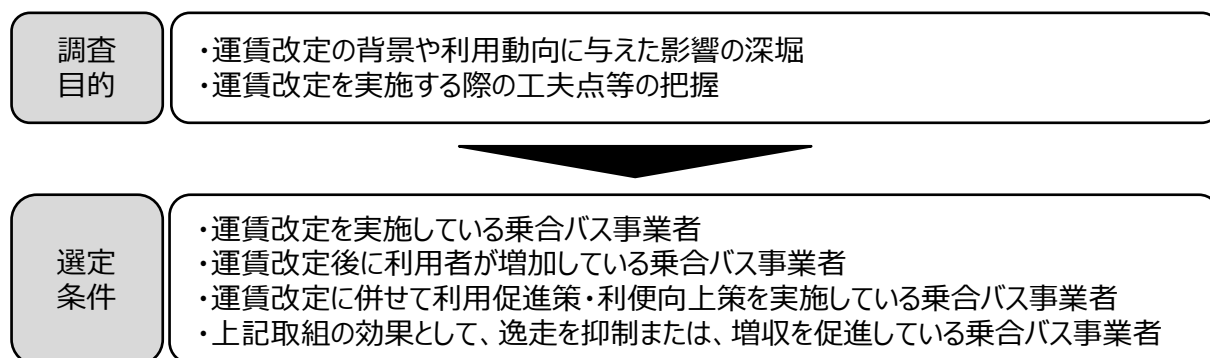


図 3-1 ヒアリングの調査目的と選定方法

2) 調査対象の選定

前述した選定条件をもとに選定した結果、評価点の高い「事業者⑰、事業者⑲」をヒアリング先とする。

表 3.1 運賃改定実施交通事業者へのヒアリング調査 調査対象の選定結果

赤字：上位3者

交通事業者	運賃改定回数	運賃改定とともに利用促進策・利便向上策を実施し、輸送人員が向上							評価点数				NO
		運賃改定後の利用者の増減	利便性向上策等の実施の有無	実施した取組の収入・利用への効果					運賃改定後の利用者の増減	利便性向上策等の実施の有無	実施した取組の収入・利用への効果	評価点数 ※3	
				1.増収を大きく促進	2.増収を小さく促進	3.逸走を大きく抑制	4.逸走を小さく抑制	5.増収や逸走抑制は確認できなかった					
事業者①	1回目	変わらない	有		○				0	10	5	15	1
事業者⑤	1回目	変わらない	-						0	0	0	0	5
事業者⑥	1回目	やや増加	-						5	0	0	5	6
事業者⑨	1回目	変わらない	有				○		0	10	5	15	9
事業者⑮	1回目	やや増加	-						5	0	0	5	15
事業者⑯	1回目	やや増加	-						5	0	0	5	16
事業者⑰	1回目	変わらない	有			○			0	10	7	17	17
事業者⑲	1回目	やや減少	有			○			0	10	7	17	19
事業者⑳	1回目	やや減少	-						0	0	0	0	22
事業者㉒	1回目	やや増加	-						5	0	0	5	24
事業者㉓	1回目	変わらない	有					○	0	10	0	10	25
事業者㉔	1回目	やや減少	-						0	0	0	0	26
事業者㉕	1回目	変わらない	-						0	0	0	0	29
事業者㉖	1回目	大幅に減少	有				○		0	10	5	15	35
事業者㉗	1回目	やや減少	-						0	0	0	0	37
事業者㉘	1回目	大幅に減少	-						0	0	0	0	47
事業者㉙	1回目	やや減少	-						0	0	0	0	49
事業者①	2回目	変わらない	有		○		○		0	10	5	15	1
事業者⑮	2回目	やや増加	-						5	0	0	5	15
事業者⑯	2回目	やや増加	-						5	0	0	5	16
事業者⑲	2回目	やや増加	有			○			5	10	7	22	19
事業者㉒	2回目	変わらない	-						0	0	0	0	24
事業者㉓	2回目	変わらない	有					○	0	10	0	10	25
事業者㉗	2回目	やや減少	有				○		0	10	5	15	37
事業者㉘	2回目	変わらない	-						0	0	0	0	47
											平均	7.24	

表 3.2 評価点数

分類	評価指標	基準点
運賃改定	※1	利用者の増減
	※2	利便性向上策・利用促進策の有無
	※3	実施した取組の収入・利用への効果
		10点：大幅に増加 5点：やや増加 0点：変わらない 0点：やや減少・大幅に減少
		10点：有 0点：無
		10点：1 増収を大きく促進、かつ、3 逸走を大きく抑制 7点：1 増収を大きく促進、または、3 逸走を大きく抑制 5点：2 増収を小さく促進、または、4 逸走を小さく抑制 0点：5 増収や逸走抑制は確認できなかった

3.1.3 調査内容

1) 調査項目

ヒアリング調査項目について、調査の目的から整理をした上で、次頁以降に示す調査票を作成した。また、調査票を作成するにあたり、ヒアリング調査項目を基本としながら、調査対象に合わせた調査内容となっている。

表 3.3 ヒアリング調査項目

分類	内容	乗合バス事業者調査に該当する項目	調査の目的
運賃改定の背景・目的	利用者減、燃料費高騰、路線維持、サービス維持・改善、人材確保、バリアフリー整備、その他ハード整備等	Ⅲ (10) 目的、 Ⅲ (11) 検討過程	乗合バス事業者調査で把握した事項の深堀
運賃改定額	運賃改定額の決定方法、自治体等との合意形成の図り方等	Ⅲ (12) 重要視した運賃改定額の決定要素	他事業の参考として整理
運賃改定の障壁と対応策	どういった障壁があり、どのように対応したのか	—	
工夫ポイント	利用者維持のための工夫・配慮 (収支状況の周知や、通学定期は据置きで通勤定期のみを運賃改定等)	Ⅲ (16) 利便性向上策・ 利用促進策	
実施したサービス向上策	増便や早朝・深夜帯の運行時間拡大、バス停留所の高度化等の具体策		
実利用者数、輸送人員	実利用者数、輸送人員の変化、どの程度増えた or 減ったか	Ⅲ (13) 輸送人員 Ⅲ (14)、Ⅳ (4) 利用者増減	乗合バス事業者調査で把握した事項の深堀
1乗車平均支払い額	平均支払い額はどれくらい増えたか(利用者の負担増)	—	運賃改定による効果の把握
運賃収入	運賃収入はどれくらい増えたか	Ⅲ (13) 運賃収入	乗合バス事業者調査で把握した事項の深堀
収支率(参考)	収支率はどの程度改善したか ★コスト増加も考慮	—	運賃改定による効果の把握
利用者の声	利用者や沿線企業等からの声	Ⅲ (15) 利用者の意見	乗合バス事業者調査で把握した事項の深堀
行政補助の必要性	行政補助の必要性の有無、 どういった行政補助が必要なのか ★補助有無による割引可否の理由	Ⅳ (1) 4)、(5) 行政補助の必要性	

2) 調査票

運賃改定実施交通事業者ヒアリング

1. 運賃改定をおこなった背景・目的について伺います。

Q1-1 運賃改定をおこなった背景・御社のおかれていた状況等について伺います。

Q1-2 運賃改定の目的を選定した理由について伺います。(深堀)

Q1-3 値上げの検討過程で後押しになった具体的な事柄について伺います。(深堀)

2. 運賃改定について伺います。

Q2-1 運賃改定額を決定する際に収益や逸走特性をどの程度見込んでいたのか等を伺います。(深堀)

Q2-2 運賃額を決定する際の自治体・企業等との合意形成の図り方を伺います。

Q2-3 運賃改定をするにあたっての障壁とその対応策について伺います。

障壁	対応策

図 3-2 バス事業者ヒアリング調査票(1/2)

Q2-4 運賃改定にあたっての利用者の声を伺います。

3. 運賃改定したことによる影響について伺います。

Q3-1 運賃改定したことによる影響を伺います。(※運賃改定による収支の改善状況の実感、御社への効果や想定していた見込みと実態の差等)

Q3-2 1乗車時の平均支払い額の変化について伺います。

4. 運賃改定に伴い利用者維持のために実施した工夫・配慮について伺います。

Q4-1 実施した乗合バスの利便性向上策・利用促進策の内容や工夫点を伺います。

実施したサービス	実施した内容と効果	工夫点・配慮したこと

5. 行政補助の必要性について伺います。

Q5-1 どういった行政補助を必要としているのかを伺います。

図 3-3 バス事業者ヒアリング調査票(2/2)

ii) 2019年3月に均一運賃化した理由やきっかけ

2017年から、均一運賃区間内において区間を限定せず利用できる「ICフリー定期券」が導入され、利便性が向上した。

今般、運賃改定を実施したA地区（図3-5参照）は、50年前は田園地帯でもともと高齢者が多い地域だったが、近年は開発が進み住宅地化しており、均一運賃化やICフリー定期券の利用拡大により公共交通の利便性が高まることが想定された。運賃改定により値上げ区間では逸走も考えられたが、それ以上に増収の可能性が想定された。

A地区の初乗り運賃は160円としていたが、当該地域ではバスの均一運賃区間拡大を施策としていたこともあり、本バス事業者でも他バス事業者とのシームレス化の一環として運賃制度や乗車券制度を合わせるべく、2019年3月に均一運賃化に踏み切った。

※均一運賃区間内の複数事業者のバスが乗り放題になる定期券

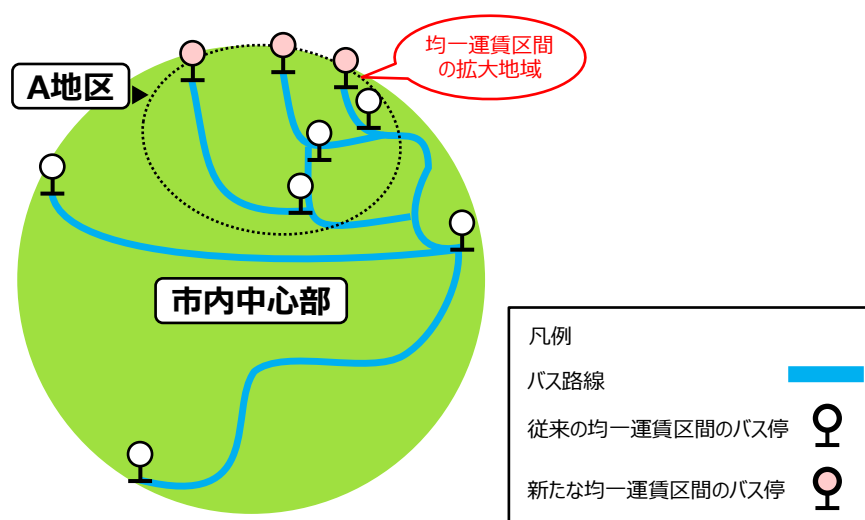


図 3-5 バス1日券、ICフリー定期券の利用可能範囲

iii) 他社運賃に調整することのメリット等

① 利用者属性に応じた券種を選択できる

今回の運賃改定により普通運賃に関し、A地区内の移動は値上げになるが、市内中心部へ行くバス路線は最大370円が230円に値下げになるなど、値上げ区間がある一方で値下げ区間もあり、遠方に行くほどお得感が得られるようになり長距離移動が増加した。

また当時は、ICカードを利用することで、バスから地下鉄に乗り継ぐと60円割引になる制度があり、バスだけでなく、鉄道を乗り継いでもお得という感覚があったと思われる。

以前、A地区のバス利用は少なかったが、開発が進み住宅地化し、均一運賃区間化に伴いICフリー定期券が利用できるようになるなど利便性が向上したことで、徐々に通勤客のICフリー定期券利用者が増え、安定顧客の確保につながっている。

高齢の方は敬老乗車券等もあり、運賃改定の影響が少ないと考えられる。

観光客は均一運賃区間化でバス1日券が利用できるようになり、利便性が向上した。

以上のように、均一運賃区間化に伴い多様な乗車券が使えるようになり、利用者属性により券種を選択できるため、一部運賃値上げ区間があったものの利用を続けられる方が多い印象である。

② 利便性が高まることで好意的な意見も

均一運賃区間地域となることで利便性が高まったこともあり、一部値上げ区間もあったが、厳しい意見はほとんどなく、むしろ好意的な意見が多かった。

③ IC カードリーダーの設置・メンテナンス費用の削減

対キロ制の運賃の場合、乗車時、降車時にカードリーダーの設置が必要となるが、均一運賃の場合、カードリーダーは降車時の1台ですむため設置費用削減と、すでに2台設置している場合でもメンテナンスは1台でよく、ランニングコストの削減にも寄与している。

④ 逸走があった場合の減便等のサービスの見直しも想定

逸走があった場合は減便することも想定していたが、目立った逸走は見られなかったため、運行本数は維持した。

b) 運賃改定について**i) 運賃改定額を決定する際の想定された収益や逸走特性**

均一運賃としたことで、値下げ区間もあるが、値上げ区間の利用が多く増収が見込まれた。

定期運賃のうち、地下鉄とバスの連絡定期券について、均一運賃区間外で乗り継ぐ場合の割引率は10%である一方、均一運賃区間内で乗り継ぐ場合の定期の割引率は25%と割引率が大きくなるものの、運賃改定で定期運賃自体が値上げになったことから、差し引きで増収になると想定していた。

また、市内中心部で利用できるICOCAフリー定期券がA地区でも使えるようになったことから、輸送人員が増加し収入も増加した。

ii) 運賃額を決定する際の自治体・企業等との合意形成の図り方**① 自治体との合意形成**

当該地域では、均一運賃区間を拡大したいという施策目標があった。当社としては他社と並行するバス路線についてシームレス化の観点から、自社の対キロ制運賃から他社の均一制運賃に変更し、乗車券制度を合わせることでお客さま利便を高めるべく、均一運賃化を順次進めており、最後に残ったA地区においてもこの2019年3月に実施に踏み切った。

②市民との合意形成

鉄道駅との乗り継ぎ割引の PR に力をいれ、チラシの配布や地元説明等を実施した。

運賃改定で運賃が上がる区間もあるが、IC フリー定期券のお得な面や、均一運賃化したことによる長距離利用のしやすさなど、こんなに素敵なお得な面があるといったプラスイメージを PR したことで、自動車より便利、安いなどの気づきにつながったのかもしれない。

iii) 運賃改定をするにあたっての障壁とその対応策

① 運賃改定による利用者の反応

バス利用者には、運賃改定は、デメリットばかりではなく、メリットもあるということを示して納得してもらった。

② プリペイドカード(プレミア付)

当時、3,000 円で 3,300 円分使えるプリペイドカードが存在した。これは他社発行のカードであり、以前は他社のバスしか利用できなかったが、2019 年の運賃改定で他社の理解も得て、本バス事業者も利用できるようになった。地下鉄とバスの乗継割引について、IC カードだと 60 円のところ、当プリペイドカードだと 120 円になるため、利便性が向上した。

iv) 運賃改定したことによる影響

① 乗車時の平均支払い額の変化

均一運賃化したことで、長距離のバス利用がしやすくなり、足が伸びやすくなったことで、利便性が高まり、いままで利用していなかった人が利用するようになった。

長距離路線の平均単価は下がった一方、短距離を中心とする路線では平均単価が上がり、ある程度逸走はあったものの、全体的には運賃単価が以前より上回ったため、経営には大きな打撃はほとんどなく、むしろプラスになった。

減収を心配していたが、思っていた以上に、様々な状況がうまく組み合わさって、良い結果につながったのではないかと思う。

v) 運賃改定に伴い利用者維持のために実施した取組

- ・乗車券のデジタル化 (IC フリー定期券)
- ・割引乗車券の導入・拡充 (IC フリー定期券・プリペイドカード (プレミア付き) ・バス 1 日券)

c) 行政補助の必要性**i) どういった行政補助を必要としているのか****① 運行補助**

本バス事業者は定例的な行政補助は受けていないため一般論になるが、機器導入費用が高くなっているため機器の購入補助や、運転手不足が深刻化しており、その分、便数が減るなどの悪循環となる可能性があることから、そのようにならないような補助があるとよい。

需要が少ない路線は、需要が多い路線で稼いだ部分から当ててかろうじて運行させている。年間かなりの赤字額となっており、なんとか維持していこうとしているが、採算に関係なく、人手が足りない場合は、どうしても需要が多いところに人手をまわすことになる。運行本数を減らせば減らすほど、さらに利用が減少するため非常に厳しい状況である。

② サービス改善に向けた補助

パークアンドライドや手ぶら観光等、バスを利用しやすい状況をつくるためのサービスがあるとよい。手ぶら観光が進むことにより手荷物が減れば、輸送力が高まる効果もあると思う。

d) その他意見

バス会社だけで見ると、なるべくバスに乗ってもらいたいとなりがちだが、最寄り駅まで鉄道で移動し乗り換えてバスを利用いただくことで、市内中心部のバスの混雑緩和につながるとともに、郊外地域への観光の分散化にもつながり、鉄道会社にもバス会社にもメリットがあるのではないかと。

2) 事業者⑯

(1) ヒアリング実施概要

表 3.5 ヒアリング実施概要

調査日時	2024年1月29日(水) 15時~16時
出席者	事業者⑯ 課長クラス他2名、近畿運輸局3名

(2) ヒアリング結果

a) 運賃改定をおこなった背景・目的

i) 運賃改定をおこなった背景・おかれていた状況等

本バス事業者は、2003年より親会社であるバス事業者の不採算路線を維持するために子会社として発足し、9市町をまたいで運行している。2014年4月に、沿線のお他バス事業者と合併および営業所を統合し、輸送力の強化、路線の効率化を図り、輸送人員や運送収入ともに微増ながら堅調に推移していた。

本バス事業者は、大手バス事業者に囲まれており、より労働条件の良いバス事業者や貨物輸送へ転職される方が多く慢性的な乗務員不足の状況である。

2019年に離職が急激に増加したことから、離職を防ぐ方策として、運行時刻の縮小(始発の繰下げ、終発の繰上げ)や土休日の昼間時間帯の大幅な減便を実施したが、離職を食い止めることができず、発足当初から低条件であった労働条件を改善させるために2021年に運賃改定をおこなった。

コロナ禍では離職が減り、乗務員数を一定確保できていたが、コロナの終息に伴い、人材の流動性が高まり離職が増加することを懸念している。離職を最小限に抑え、且つ新規採用の拡大に向け労働条件の改善が喫緊の課題と考えている。

新たに乗務員を採用する際は、経験者もいるが、未経験者で養成が必要な方もいる。未経験者には、大型2種免許を取得するために、教習所に通ってもらっているが、教習所に大型車が1~2台しかなく、教官も少ないため、免許取得に時間がかかることも乗務員確保の難しさの一つになっていると考えられる。また、免許取得後に養成(バス路線のルート・バス停位置、運行手順等)をした後に、実際の運行を始めてみると、土地勘等が必要なシーンも多く、プレッシャーを感じて離職する方がいる。特に、都心部のバス路線で養成を受けている方は、よりプレッシャーが高くなっている。

親会社との乗務員の人事交流はおこなっていない。

自衛官の中には、大型免許を保有している方もあり、自衛官のセカンドキャリアとして、本バス事業者の乗務員になっている方が数名いるが、今後、乗務員不足の解消策として、自治体からの斡旋で自衛官や消防士などのセカンドキャリアとしてバス乗務員という選択肢もある。ただし、乗務員不足解決には、乗務員給与水準の引き上げが必要であるため運賃改定を行った。

ii) 運賃改定の目的

運賃改定の目的は、以下の通りだが、運賃改定時期がコロナ禍だったため、運賃改定による収益を②労働条件の改善に用いることができなかった。

- ① 沿線での少子高齢化の進展による運賃収入減少の補填（バス利用者の減少）
- ② 昨今の深刻な乗務員不足による要員確保のための人件費の確保（労働条件の改善）
- ③ ICカードシステムをはじめとする各種システムの維持費用ならびに更新費用の確保
- ④ バス路線の維持や運行本数の確保

③の各種システムの維持等については、近隣のバス事業者はICカードに対応しているが、社局ごとにサービスの内容が異なる。今後キャッシュレス化を進めるなど新サービスの導入及び更新費用の確保等のために運賃改定を行うことが必要であった。また、ICカードへの対応だけでなく、新札・新コインや、ワンマンバスへの対応が必要となりリースで賄っているが、10年毎の更新が控えており、更新費用の確保が中長期的な課題となっている。

iii) 運賃改定の検討過程で後押しになった事柄

本バス事業者では、大部分が赤字路線であり、地域交通網を維持するためには、近隣バス事業者に近い運賃設定をおこなうことが必要であった。

親会社	初乗り運賃 230 円（特殊区間制）
市営バス	初乗り運賃 230 円（均一制）
本バス事業者	初乗り運賃 210 円（対キロ制）

また、基本運賃の改定に併せて、地区定期券の適用範囲を拡大することで、定期券の利便性を高めた。（地区定期券では、地区内のバス停すべて乗降を自由にすることができる。）

地区定期の適用範囲の拡大については、運賃が値上げされた分を対距離で考えた場合の距離分適用範囲を広げ、地区定期の適用範囲として再設定した。初乗り運賃の値上げと併せ、初乗り運賃区間外となる区間運賃も値上げをおこなった。

表 3.6 本バス事業者の普通運賃の改定状況

	現行	改定
初乗り運賃	210 円	230 円
区間運賃	220 円～660 円	230 円～670 円 (1 区間増すごとに 10 円を加算)

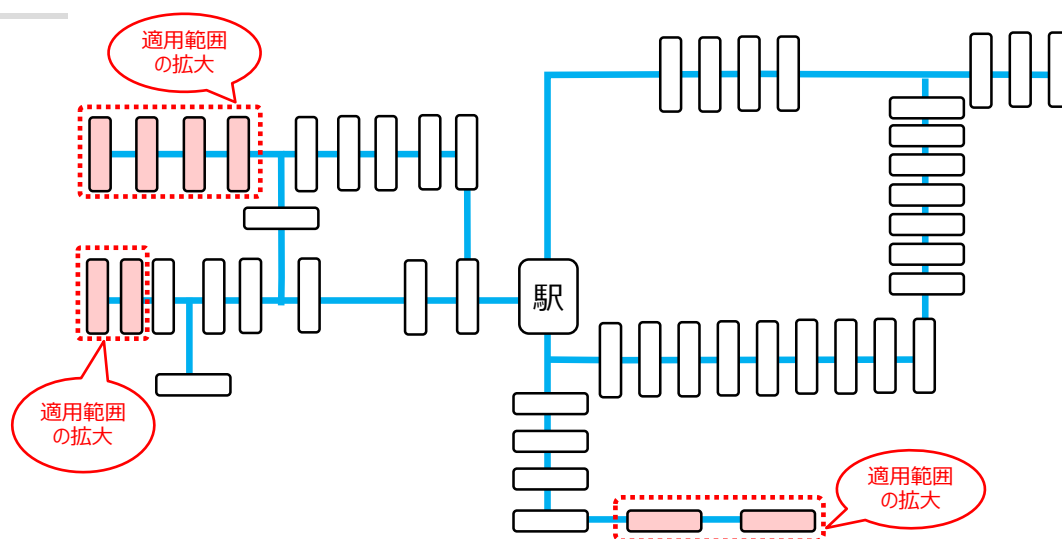


図 3-6 定期券の適用範囲の拡大

b) 運賃改定について

i) 運賃改定額を決定する際の想定された収益や逸走特性

運賃改定時の平均運賃改定率は約 7%となるが、逸走率については、営業区域内に他社競合路線もほとんどなく、交通空白地域ではマイカー（送迎）との接続利用も多いことから逸走はほぼなし（約 0.6%）と見込んでいた。また、地区定期の適用範囲の拡大により利便性が向上することで、増収率が約 5%プラスになると見込んでいた。

他路線の定期券販売数は軒並み減少しているなか、地区定期の適用範囲を拡大した地域（学校、会社が多く、駅周辺でマンション開発が進んでいる地域）では、販売枚数が微増している。

ii) 運賃額を決定する際の自治体・企業等との合意形成の図り方

本バス事業者のバス路線は、9 市町をまたいで運行しており、振興局（広域的な視点から地域振興に取り組む地方機関、以下「振興局」と示す。）を通し、定期的にコミュニケーションをとりながら、本バス事業者の実情について理解をさせていただいており、運賃改定前から合意形成を図れる関係性を築いていた。

2019 年 8 月頃、振興局を通し、各自治体に対して、当社現況を共有し、乗務員不足による支援を要請するとともに、賃上げに対応すべく各路線への補助をお願いした。

その後、コロナ禍となり経営がさらに厳しい状態となり、短期的支援のお願いと運賃改定を 2021 年におこなうことを打診した。

iii) 運賃改定の際のサービスを低下させない工夫

運賃改定の際、運行回数を維持する等、現行サービスを低下させないように工夫をおこなった。

c) 運賃改定したことによる影響

i) 運賃改定したことによる影響

コロナ前の2019年度とコロナ禍である2022年度を比較すると、輸送人員は約12%減少したが、運賃改定したことによる逸走は0、定期券の適用範囲を拡大したことで当該バス路線の定期券の利用が伸びて、運送収入は約9%減にとどまり、運賃改定による効果があったと判断できる。

また、バス路線沿線に工場が多く、長きにわたりコロナ禍が続いたため、通勤や移動のあり方が変容し、通勤定期券の利用が緊急事態宣言時（ピーク時）では5割減少したが、コロナ前の水準に戻りつつあるものの、十分な需要の回復が出来ておらず、輸送人員は想定より約22万人少なく、約8千万円収入減となった。（コロナ前に減便しているが、コロナの影響があり、サービス変更前後の比較がしづらい状況であった。）

当該バス路線沿線に高等学校・中学校があるが、近年学部が増え約1,700人の学生がいる。定期的に学校内で定期券の販売をおこなっており、学生の8割がバス定期券を保有しており、このような取組をおこなうことが逸走を抑制する効果に繋がっているのではないかと推察される。

通学でバスを利用している方は遠方からきている方が多く、最寄り駅では7時台が混みあっている。地元から大学まで通学する方は親の送迎が多いように見える。

また、雨の日は絶対利用者が増える傾向があり1日換算で約5万円増収益となるため、ひと月の比較をする際は、天候も考慮して比較している。

ii) 乗車時の平均支払い額の変化

乗車時の平均支払い額は、2019年度に比べ2020年度には8円マイナスとなっているが、バスに乗っている距離が減ったと理解している。2022年度では、2019年度より9円プラスとなったが、コロナ禍でもあり1乗車時の平均支払い額がマイナスになると想定していたが、運賃改定の効果でプラスに転じたものと想定している。

2019年度…228円（税込）
 2020年度…220円（税込）
 ……………< 2021年10月1日（運賃改定）
 2022年度…237円（税込）

初乗り運賃内でバスを利用している方が約65%、初乗り運賃以上の遠方の地域までバスを利用している方が約35%いる。本バス事業者のバス路線は、道路が狭く、周辺には駐輪場が少なく、山越えのバス路線もあることから、自転車の利用が少ない等、代替となる交通手段が少なく逸走しづらい地域特性があるものと考えられる。

d) 運賃改定に伴い利用者維持のために実施した取組

i) 鉄道とバスとの乗り継ぎしやすい環境づくり

運行本数の維持や夜間運行等も行っているが、運行サービスを向上するために、鉄道からバスへの乗り継ぎをスムーズにおこなえるよう、鉄道のダイヤ改正に伴い、バス路線のダイヤをこまめに改正している。また、場合によっては隣の駅まで運行させるなど、運行経路などの改正も適宜おこなっている。

ii) 地区定期の範囲の拡大

初乗運賃の改定で 20 円値上げした分、地区定期券の適用範囲を拡大したことで、拡大地域では、近隣での利用の際は値上げとなるが、遠方に行く場合は実質値下げとなった。

地区定期の範囲拡大等についての PR 方法は、定期券売り場や、バス停等に案内を掲示している。

iii) モビリティ・マネジメントの実施

本バス事業者のバス路線が運行している 6 市町等でおこなう行政のイベントやフェスに出展し、バス試乗体験や既設運行しているバス路線図の配布をおこない、バスに親しみをもってもらうきっかけづくりを積極的におこなっている。

運賃改定後に参加したイベント等においても、運賃改定の周知を行ったが、利用者等からの厳しいご意見を頂くようなことはなかった。

e) 行政補助の必要性

i) どういった行政補助を必要としているのか

例年の輸送実績報告のとおり、路線のみでの収支率は 100% とならず、コミュニティバスの受託や各自自治体による運行協力等の補助で何とか維持しており、乗合事業全体を貸切事業や自動車運転管理請負事業等で賄っていることから、継続的な行政補助は不可欠である。

また、全国的な最低賃金の引上げや労働条件の改善等から、バス運転者の賃金アップは必須であり、人件費に係る負担分の協調補助もしくは、それ同等の運行維持支援が必要となっている。

行政補助がないと、黒字に近いバス路線以外は維持が困難になり、減便やエリア縮小、路線の合併等により、さらにバス利用者が減少することを懸念している。

ii) 行政補助があった場合、なかった場合の割引の可否

<行政補助がある場合>

運賃制度の簡素化（対キロ→均一および特殊区間）ならびにエリア定期券の拡大（停留所間→エリア間）等のサービスを改正できた。

<行政補助がない場合>

現行運賃制度の継続および通勤定期券の割引率を 30%→25%に改定せざるを得ない。

<その他>

本バス事業者の一部のバス路線が、大規模商業施設へ1時間に1本運行しているが、利用促進策として、大規模商業施設へバス路線から来訪した方への運賃の一部の補助を大規模商業施設がおこなっている。

例えば、年金支給月に先着数名や年3~4回の特売日等に併せ、大規模商業施設から「半額補助」を出してもらっている。当初の実施期間は数日間としていたが、休日に来訪者が集中し、増便して対応していたが、ドライバーの確保が困難となり、実施期間を1週間に延長し来訪の分散化を図り、現行通りのサービス水準で運賃補助等の取組をおこなっている。

また、当初の利用対象者は高齢者に限定していたが、誰でも利用できるようにした。

大規模商業施設からの運賃補助の負担額は当初50円だったが、運賃改定に併せて100円を負担してもらうようになった。

f) その他意見

<バス運転者の魅力向上>

バス運転者不足を解消するために、バス運転者は低賃金というイメージを払拭することで魅力の向上を図りたい。

最低賃金に近い現在の給与体系（基本給は20万円を下回る）では、将来の担い手を確保することは困難だと考える。

そこで、現行の輸送人員で30~40円/人の収入増があれば、現行より数万円以上の賃金アップが可能となり、職業の選択肢としてバス運転者という選択肢もでてくるのではないか。

しかし、大幅な運賃アップも当面は見込めないことから、各自治体に全線定期券等を購入していただく等、直接収入として残る方法でご支援をお願いしたい。

<補助制度>

現在の補助制度は、赤字補填がメインになっているが、それだけでは現在のサービス水準を維持することは難しいため、利用者の運賃負担を補助するような制度があるとよい。

本バス事業者が運行している6市町でそれぞれ当該バス路線の運行状況を調査しているが、その市町に係る区間のみの収入については細かく聞かれている。市街地のみを運行する市町からは、当該区間のみの収入では黒字となり運賃補助は不要と判断される場合があるが、バス路線全体では収入が赤字となる場合もあり、サービスを維持するためには、バス路線全体で判断してもらえないか。

<運行経費の増加>

本バス事業者では、保有してから12年弱を経過している車両（オートマ車7割、ノンステップバス8割等）が多く、今後、運賃回収箱やモニター等の買い換え等の車両設備費として全体で2億円程度の経費がかかるものと試算している。230円に運賃改定をおこなったが、このままでは車両整備費を賄えるものではない。

また、令和3年11月に人件費の改定方法が変わり、全産業の平均賃金との差額や、2024年問題による人件費増など、今後、人件費についても増加することが見込まれている。

近隣の大手バス路線の運賃水準に併せて引き上げるといった運賃改定をおこなったが、上記のような問題はあるものの、本バス事業者が率先して運賃改定をおこなうことは難しく、運賃改定をおこなうとすれば、定期券の割引率から改定することになると思う。

3.2 沿線企業・学校へのヒアリング調査

3.2.1 調査目的

乗合バスを運賃改定すると、当該バス路線を利用している企業では通勤手当や業務移動のコストが上昇し、企業利益の減少につながる可能性がある。また、学校では、通学にかかる費用は学生もしくはその家族等が負担しており、通学費の上昇が学校の魅力の低下につながる可能性がある。

そこで、当該バス路線沿線の企業・学生について、運賃改定によるバス利用者の行動変化や運賃改定による負担感・企業コスト・利益の変化、今後、さらに運賃改定をおこなわれる場合の許容度を把握することで、運賃改定後も継続的に当該バス路線を利用してもらうための必要な条件等を把握することを目的とする。

また、新型コロナウイルス感染症がもたらした新しい生活様式（社会変化）に対しておこなった企業・学校の取組や、その取組に対する従業員・学生の行動の変化について把握することとする。

3.2.2 調査対象の選定

1) 調査対象を選定する際の考え方

沿線企業・学校へのヒアリング調査の対象を選定するにあたり、2.2.1 乗合バス事業者調査で調査対象となった、近畿運輸局管内の乗合バス事業者 49 社のうち、運賃改定を実施している乗合バス事業者のバス路線を利用している企業・学校をそれぞれ 1 つ選定する。

ヒアリング対象を選定する際の選定条件を以下のとおりとし、ヒアリング対象を選定した結果は次頁に示している。

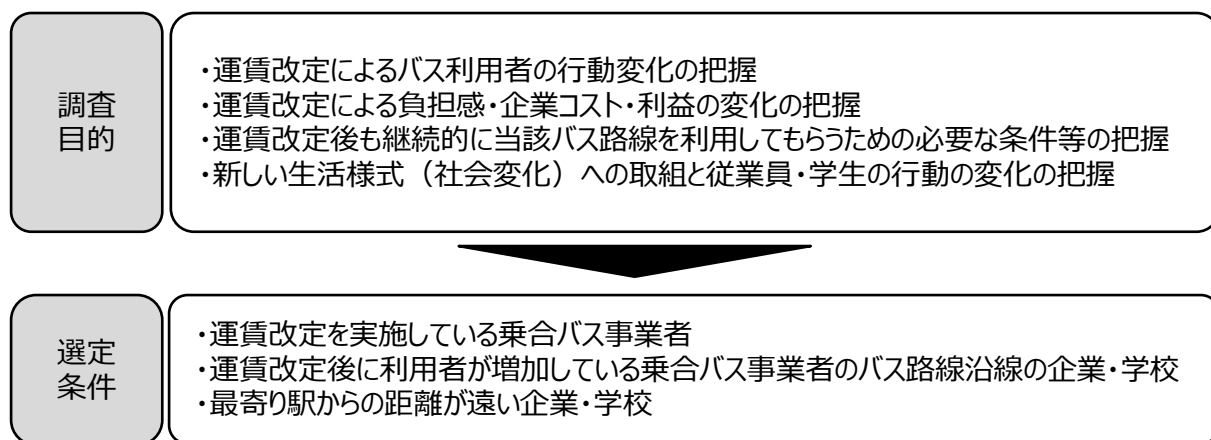


図 3-7 ヒアリングの調査目的と選定方法

2) 調査対象の選定

前述した選定条件をもとに選定した結果、評価点が最も高い「事業者⑭沿線企業」、「事業者⑳沿線学校」をヒアリング先とする。

表 3.7 沿線企業・学校へのヒアリング調査 調査対象の選定結果

□ : 平均点以上 赤字 : 最高点

交通事業者	運賃改定回数	利用者数の増減※1	沿線企業		沿線学校		沿線企業 評価点数			沿線学校 評価点数			NO
			運賃改定路線 沿線企業名	最寄り駅からの 距離(km) ※2	運賃改定路線 沿線企業名	最寄り駅からの 距離(km) ※2	利用者の増減	最寄り駅からの距離	合計	利用者の増減	最寄り駅からの距離	合計	
事業者⑨	1回目	変わらない			県内大学	3.3	-	-	-	0	0	0	9
事業者⑱	1回目	やや減少	府内病院	3.7	-	-	0	5	5	-	-	-	19
事業者⑭	1回目	やや増加	市内企業	5.4	-	-	5	10	15	-	-	-	24
			市内企業	2.1	-	-	5	0	5	-	-	-	
事業者⑮	1回目	変わらない	市内企業	5.0	-	-	0	10	10	-	-	-	25
事業者⑯	1回目	やや減少	市企業	6.1	-	-	0	10	10	-	-	-	26
事業者⑲	1回目	変わらない	市企業	3.2	県内大学	1.9	-	-	-	0	0	0	29
事業者⑳	1回目	やや減少			県内大学	3.9	-	-	-	0	5	5	37
事業者㉑	1回目	大幅に減少	工業団地企業連絡協議会	1.1	-	-	0	0	0	-	-	-	47
事業者㉒	1回目	やや減少	産業団地	2.7	-	-	0	0	0	-	-	-	49
			平均	3.4		2.9			5.4			2.5	

表 3.8 評価点数

分類	評価指標	基準点
運賃改定	※1 利用者の増減	10点 : 大幅に増加 5点 : やや増加 0点 : 変わらない 0点 : やや減少・減少
	※2 最寄り駅からの距離	10点 : 5.0km 以上 5点 : 5.0km 未満 3.4km 以上 0点 : 3.4km 未満

3.2.3 調査内容

1) 調査項目

ヒアリング調査項目について、調査の目的から整理をした上で、次頁以降に示す調査票を作成した。また、調査票を作成するにあたり、ヒアリング調査項目を基本としながら、調査対象に合わせた調査内容となっている。

表 3.9 ヒアリング調査項目

分類	内容	調査の目的	調査項目	
			企業	学校
企業・学校の概要	従業員数・学生数や従業員・学生の通勤・業務・通学時の移動手段等	基礎情報の把握	■	■
推奨する通学通勤手段	推奨している通勤方法、その理由、バス会社との合意形成の図り方等		■	■
通勤手当・学校による運賃補填の概要	通勤手当の有無、定期代支給、上限支給、実費支給等		■	—
自社送迎の有無	自社送迎、スクールバスの有無、アクセス駅等		■	■
当該路線の利用者数、比率	運賃改定が行われた路線の利用者数や比率（＝企業としてコストへの影響度合い）	当該バス路線の利用状況と影響の把握	■	■
運賃改定による負担感、企業コスト・利益の変化	運賃改定による通勤手当や業務移動時のコストの増減、利益への影響	企業から見た負担感の把握	■	—
運賃改定による交通・行動変化	運賃改定によるバス通勤者・通学者の増減・変化、自動車通勤・自転車通勤への転換状況、従業員・生徒からの声等・従業員、学生の反応を把握	バスの利用の変化 自動車等手段への転換・流出の把握	■	■
コロナによる影響	テレワーク、オンライン授業の実施状況、密を避けた自動車通勤、通勤手当の見直し状況、自転車通勤・通学の許可・推進等（コロナ前、コロナ禍、コロナ後の変化）	コロナの影響の把握	■	■
今後、さらに運賃改定が行われる場合の許容度、想定される懸念・行動	いくら程度なら許容できるか、想定される従業員・学生の行動	運賃改定に関する許容度の把握	■	—
運賃改定後も利用し続ける条件 ※値下げ路線沿線企業は利用頻度が増える条件として問う	ダイヤ調整、増便、運行時間拡大、バス停新設、通勤定期の割引等、利用し続ける条件	継続的に利用してもらえる条件の把握	■	■
当該路線やサービス維持が困難となる場合のバス路線維持への協力意向	バス事業者への補填、従業員への呼びかけや回数券購入、通勤定期代の支給等への協力意向	バスの持続性の確保への協力意向	■	■
行政補助の必要性（特に通学）	行政補助の必要性の有無、どういった行政補助が必要なのか	行政補助の必要性の把握	■	■

2) 調査票

(1) 乗合バス沿線企業ヒアリング調査票

バス路線沿線の企業ヒアリング						
1. 御社について伺います。						
Q1-1 御社について伺います。						
従業員数						人
勤務時間帯	始業時間：		終業時間：			
勤務形態	交代なし 2 交代制 3 交代制					
休業日	なし あり（ 曜日）					
Q1-2 従業員の通勤・業務での移動について伺います。						
よく利用されている移動手段のおおよその割合	通勤	鉄道	バス路線	自動車	自転車	その他（ ）
	業務	鉄道	バス路線	自動車	自転車	その他（ ）
通勤手当の概要						
バスで通勤する際によく利用されているバス路線（おおよその割合を伺えますと幸いです）	■鉄道駅 A： ■鉄道駅 B： ■鉄道駅 C：					
当該バス路線を利用して通勤している従業員数もしくは割合						人
自社送迎の有無	なし あり（送迎バスで発着する鉄道駅： 駅）					
Q1-3 推奨している通勤手段と推奨している理由を伺います。						
Q1-4 当該バス路線を利用した通勤等を促進するために実施したバス事業者と連携した取組・工夫点を伺います。						
1						

図 3-8 乗合バス沿線企業ヒアリング調査票 事業者④沿線企業(1/3)

Q1-5 Q1-4などでの連携に際し、御社とバス事業者との合意形成について伺います。(※合意形成の有無、合意形成を図るタイミング、可能な範囲でどういった内容について合意形成を図っているのか等)

2. 当該バス路線の運賃が値上げされた際の御社の状況について伺います。

Q2-1 値上げしたことによる通勤・業務時の従業員の行動の変化を伺います。

(※バス通勤者の増減・変化の割合、自動車通勤等他の交通手段への転換状況等)

Q2-2 値上げの負担感、通勤手当や業務移動時のコストや利益への影響を伺います。

Q2-3 値上げしたことによる従業員からの声を伺います。

3. 新しい生活様式への対応状況について伺います。

Q3-1 新型コロナウイルス感染症がもたらした新しい生活様式(社会変化)に向け、コロナ禍・コロナ後に実施した内容やそれに伴う従業員の行動の変化について伺います。

(※テレワークの実施状況、密を避けた通勤手段の推奨、通勤手当の見直し状況等)

時期	新しい生活様式に対応するために実施した内容	従業員の行動の変化
コロナ禍		
コロナ後		

図 3-9 乗合バス沿線企業ヒアリング調査票 事業者④沿線企業(2/3)

4. 今後のバス路線の運賃改定について伺います。

Q4-1 2024年4月に予定される運転手の改善基準告示の改正及び自動車運転者の担い手の減少などにより運転手不足が深刻化しておりバス路線のサービス低下が懸念されています。そこで、当該バス路線を維持するために運賃改定が行われる場合の許容できる範囲を伺います。

Q4-2 また、運賃が改定された場合の想定される従業員の行動の変化を伺います。

Q4-3 運賃が改定された場合でも当該バス路線を利用し続けるための条件を伺います。
(運行経路見直し等による速達性の向上・運行数の増加・地域定期の導入等)

Q4-4 当該バス路線のサービス維持のために御社が協力できることについて伺います。
(※バス事業者への補填、従業員への呼びかけや回数券購入、通勤定期代の支給等への協力意向等)

Q4-5 当該バス路線を利用し続けるために御社への行政補助の必要性やどのような行政補助を必要としているのかを伺います。

5. その他自由意見

(2) 乗合バス沿線学校ヒアリング調査票

バス路線沿線の学校ヒアリング						
1. 貴学校の●●キャンパスについて伺います。						
Q1-1 ●●キャンパスについて伺います。						
全学生数・教職員数	学生数	：		人		
	教職員数	：		人		
主な授業の時間帯と休日	始業時間	：	終業時間	：	休日	：
Q1-2 学生・教職員が●●キャンパスへ通学・通勤する際の移動について伺います。						
よく利用されている移動手段のおおよその割合	市内在住学生	鉄道	バス路線	自動車	自転車	その他（ ）
	市外在住学生	鉄道	バス路線	自動車	自転車	その他（ ）
	教職員	鉄道	バス路線	自動車	自転車	その他（ ）
通学への学校による運賃補填						
●●キャンパスにバスで通学・通勤されている方がよく利用しているバス路線 (おおよその割合を伺えますと幸いです)						
当該バス路線を利用して通学している学生数・教職員数もしくは割合		学生数	：		人	
		教職員数	：		人	
スクールバスの有無		なし	あり	(送迎バスで発着する鉄道駅		： 駅)
Q1-3 推奨している通学・通勤時の移動手段と推奨している理由を伺います。						
Q1-4 バス路線を利用した通学を促進するために実施したバス事業者と連携した取組・工夫点を伺います。						

図 3-11 乗合バス沿線学校ヒアリング調査票 事業者⑳沿線企業(1/3)

Q1-5 Q1-4などでの連携に際し、貴学校とバス事業者との合意形成について伺います。(※合意形成の有無、合意形成を図るタイミング、可能な範囲でどういった内容について合意形成を図っているのか等)

2. 当該バス路線の運賃が値上げされた際の貴学校の状況について伺います。

Q2-1 値上げしたことによる学生の行動の変化を伺います。

(※バス通学者の増減・変化の割合、自転車通学等他の交通手段への転換状況等)

Q2-2 値上げしたことによる学生からの声を伺います。

3. 新しい生活様式への対応状況について伺います。

Q3-1 新型コロナウイルス感染症がもたらした新しい生活様式(社会変化)に向け、コロナ禍・コロナ後に実施した内容やそれに伴う学生の行動の変化について伺います。

(※オンライン授業の実施状況、密を避けた通学手段の推奨等)

時期	新しい生活様式に対応するために実施した内容	学生の行動の変化
コロナ禍		
コロナ後		

図 3-12 乗合バス沿線学校ヒアリング調査票 事業者③7沿線企業(2/3)

4. 今後のバス路線の運賃改定について伺います。

Q4-1 2024年4月に予定される運転手の改善基準告示の改正及び自動車運転者の担い手の減少などにより運転手不足が深刻化しておりバス路線のサービス低下が懸念されています。そこで、当該バス路線を維持するために運賃改定が行われる場合の許容できる範囲を伺います。

Q4-2 また、運賃が改定された場合の想定される学生の行動の変化を伺います。

Q4-3 運賃が改定された場合でも当該バス路線を利用し続けるための条件を伺います。

(運行経路見直し等による速達性の向上・運行数の増加・地域定期の導入等)

Q4-4 当該バス路線のサービス維持のために貴学校が協力できることについて伺います。

(※バス事業者への補填、学生への呼びかけ等)

Q4-5 当該バス路線を利用し続けるために貴学校への行政補助の必要性やどのような行政補助を必要としているのかを伺います。

5. その他自由意見

図 3-13 乗合バス沿線学校ヒアリング調査票 事業者⑳沿線企業(2/3)

3.2.4 調査結果

1) 事業者⑳沿線企業

(1) ヒアリング実施概要

表 3.10 ヒアリング実施概要

調査日時	2024年1月17日(水) 15時～16時
交通事業者	事業者⑳
出席者	企業2名、近畿運輸局3名

(2) ヒアリング結果

a) 企業概要

i) 従業員数と勤務時間帯

フレックス制度はあるが、朝礼文化があり出勤時間の分散ができず、一般勤務者、交代勤務者とも朝礼の時間に間に合うように出社している。

表 3.11 従業員数と勤務形態

従業員数		勤務形態	休業日
一般	非公表	日勤	週休2日(土日)
交代	非公表	朝～夕方	週休2日(土日以外)
		夕方～深夜	
		深夜～朝	

ii) 従業員の移動手段

最寄り駅から本事業所までバスで 20 分かかり、事業所内にバス停がある。

本事業所周辺の交通事情により、自動車通勤者については会社側で一定の制限（地域柄自動車以外の交通手段がない、自宅から本事業所までの距離が 2km 以上 35km 以下、公共交通を利用するより 20 分以上出勤時間が短縮する場合、家庭の事情等）を決めており許可制としている。

最寄り駅から本事業所までバスを利用されている方のうち、パーク＆ライドを利用している従業員が一定数いるが、それほど多くはない。本事業所最寄り駅にはパーク＆ライド駐車場はなく、従業員のお住い近くの駅周辺のパーク＆ライド駐車場を利用している。現時点では、自社送迎は想定していない。

表 3.12 従業員の通勤時・業務時の移動手段

通勤時の移動手段	通勤時	業務時
鉄道	約 1,500 人 (※鉄道はバス路線の内数)	県内だと自動車、 県外だと公共交通を利用 (半々くらい) ※県内事業所へ行く際は自動車
バス	約 2,100 人	
自動車	約 2,100 人 (※駐車場約 2,000 台以上)	
自転車	約 60 人	
徒歩のみ	少数	

iii) 通勤手当の概要

通勤手当に上限を設けることは考えていない。

本事業所の最寄り駅からバスを利用している従業員には特別割引のバス定期券を現物支給している。

b) バス路線を利用した通勤を促進するために実施したバス事業者と連携した取組・工夫点

鉄道駅 A のバス路線のピーク時間帯は 7 時台で長蛇の列となっている。ピーク時間帯のバス乗車時間は 30 分かかるため、座りたいと思っている従業員が多く、次のバスを待つ列に並ぶ人が多く、余計にバスに乗車するまでの時間を要している。

雨の日は鉄道駅 A のロータリー内に一般車両の流入が多く、バスがロータリーに入るまでに 20～30 分かかる。一般車両の方が駅近くまで入れる構造で、バスはロータリーに入るために待つことになる。

鉄道駅 A のバス路線の混雑緩和と社員の負荷低減を目的として、鉄道駅 A のバス便数を減らさずに鉄道駅 C のバス便数を増やしたいと思っておりバス事業者と協議をしているが、ドライバー数を増やすことは難しい状況のため、同じドライバー数で鉄道駅 A のバス便数を 5 便減便できれば、鉄道駅 C のバス便数を 8 便増便できると言われている。

(従業員から鉄道駅 C に分散できないかという提案があった)

表 3.13 バスで通勤する際によく利用されている鉄道駅

鉄道駅	鉄道駅からの バス利用者数	駅から本事業所までの バス乗車時間	鉄道駅までのアクセス
鉄道駅 A	約 1,800 人	20 分程度 ピーク時 30 分程度	社宅から最も近い駅、 終着駅で、快速が停車し乗り換え 不要で便数が最も多い
鉄道駅 B	約 300 人	20 分程度	一部快速が停車するが時間帯に よっては乗り換えが必要
鉄道駅 C	少ない	ピーク時 10 分程度	社宅から最も遠い駅、 快速が停車せず、快速を利用する 場合は乗り換えが必要

連節バスについても検討したが、現状のロータリーの構造や、道路幅員では連節バスを利用することはできない。

座りたい社員が多いため、座れるバスとして、観光バスを利用できないか協議しているが、どこまでメリットあるか測りかねている。

40 人乗りのバスを想定しているが途中から乗車する従業員もおり、出発地で全席埋まってしまうと、途中乗車ができなくなる。

また、観光バスはハイヤーなので、1 便当たりで費用が発生しお金がかかる。

c) バス事業者との合意形成の図り方

バス事業者とは、半年に 1 回は定例で打合せを実施し、都度の対応については月 1~2 回協議を行いながら合意形成を図っている。

昨年大雨の際、従業員を事前に帰宅させるために、運行時間の変更や増便について協議をおこない対応してもらった。

また、紙のバス定期券を従業員に配布することに手間がかかるのと、バス定期券を紛失した際はバス事業者の営業所に従業員がいて再発行をすることが必要となるが、営業所が開いているのは、月末月初のみ、18 時までとなっており、就業時間と重なり、再発行手続きが難しい。そこで、モバイルの交通系 IC 定期に変えられないかといった相談をバス事業者に行っている。

現在、本事業所最寄り駅から本事業所までバスを利用している従業員は、本事業所最寄り駅までの鉄道定期券と、本事業所最寄り駅から本事業所までのバス路線の特別割引されているバス定期券の 2 枚を保有している。

バス定期券は、片道 320 円分の定期となっており、片道 320 円以内であれば、同バス事業者の別路線のバスを利用することができ、鉄道駅 B、鉄道駅 C からバス路線を利用する際もバス定期券を利用できる。（片道のバス運賃が 320 円を超す場合は、差額は従業員が負担）

d) バス路線の運賃改定された際の状況

i) 運賃改定したことによる通勤・業務時の従業員の行動の変化や従業員からの声

通勤費は全額本事業所負担であり、バス運賃の運賃改定による従業員からの声もなく行動の変化は感じられない。

ii) 運賃改定の負担感、通勤手当や業務移動時のコストや利益への影響

他県や遠方に住んでいる従業員もいて、鉄道やバスでしか本事業所まで通勤できない従業員や来訪者もあり、バス運賃が改定され本事業所の負担が増えたとしても、公共交通でのアクセス性の確保は必須である。

バス運賃が改定されたからといって、自動車通勤（35km 以内）比率をあげるために、通勤手当にかかる費用の軽減の是非や、混雑度がどの程度上がるのかといった精査はできないため、通勤時の移動手段の割合はいまが限界だと思う。

今後、従業員が減った場合は自社送迎といった選択肢がでてくる可能性はある。

e) 新しい生活様式に対応するための取組と従業員の行動の変化

新型コロナウイルス感染症がもたらした新しい生活様式（社会変化）に対応するために取組をおこなったが、自動車通勤の制限を一部緩和したことで自動車通勤は増加したが、テレワークの実施により出勤率が低下したため、自動車通勤者の総数は変わらなかった。

コロナ後もテレワークは引き続き実施している。

表 3.14 新しい生活様式に対応するための取組と従業員の行動の変化

新しい生活様式に対応するための取組	従業員の行動の変化	
	コロナ禍	コロナ後
制服を着用した通勤 (ロッカーを密にしないため)	制服での通勤	制服での通勤の継続
自動車通勤の制限を一部緩和	自動車通勤が増加	自動車通勤はコロナ前より 100 台程度増加
テレワークの実施	テレワーク 3 割、出社 7 割 (コロナ前は 100%出社)	テレワーク 3 割、出社 7 割

f) 今後のバス路線の運賃改定について

i) 当該バス路線を維持するために運賃改定が行われる場合の許容できる範囲・利用条件

バス路線以外の代替手段を持ち合わせておらず、鉄道の運賃改定と同様に、バス運賃が改定しても許容せざるを得ず会社として許容できる範囲の提示などは困難である。利用条件などは特にない。

また、2,000 人以上がバスを利用しており、人数規模等を鑑みても自社送迎は現実的ではないと考えている。

ii) 当該バス路線のサービス維持のために協力できること

個別契約をおこなっている特定割引の大口バス定期券となっており、割引率の見直しなどが考えられる。

iii) 当該バス路線を利用し続けるために行政補助の必要性等

鉄道駅 A 周辺のロータリーの整備で、私有車と公共交通機関との棲み分け等による駅周辺の混雑緩和ができないか。

鉄道駅 A 周辺の道路について、連節バスが通行可能な道路幅員の拡幅整備や信号整備をすることで、国道の渋滞緩和につながるのではないか。

2) 事業者⑦沿線学校

(1) ヒアリング実施概要

表 3.15 ヒアリング実施概要

調査日時	2024年1月19日(金) 14時～15時
交通事業者	事業者⑦
出席者	学校 課長クラス他3名、近畿運輸局4名

(2) ヒアリング結果

a) 学校概要

i) 学生の通学、教職員の通勤状況

学生数のうち、市内在住者 約 1,500 人、市外在住者 約 3,000 人、教職員の約 300 人がバスを利用して通学・通勤をしている。バス事業者と連携してできた専用の交通系 IC カードを利用することで、学生は特別割引運賃でバスを利用できる。さらに専用の交通系 IC カードに 10,000 円をチャージすると 12,500 円分乗車できるが、25%割引分はバス事業者が負担し、それ以上の割引額は本キャンパスで負担している。

新入学生には入学前に「バス通学ガイド」を配布しており、事前に情報を登録すると入学前から専用の交通系 IC カードを利用できる。新入学生の 9 割が専用の交通系 IC カードに利用登録しており、バス通学が学生に認知されていると思われる。

学生の自動車通学は許可制、教職員が自動車通勤をする場合は条件がある。

学校内の駐車場は学生、教職員で別料金になっている。学生は 1 回 500 円、学生駐車場年間パスカード (8,200 円) を持っている学生は 1 年間駐車場を無料で利用できる。

教職員への通勤手当は、公共交通機関で来校した際の金額を支給しており、それをどう使うかは個人で判断している。

駐車場は 700 台分あるが、登下校する時間が異なるので、満杯で駐車場が不足しているという話は聞かない。

表 3.16 全学生数・教職員数と授業時間帯等

全学生数・教職員数		授業時間帯	授業がある曜日
学生数	約 6,000 人	1 限目開始時間 9:00 5 限目終了時間 18:45	月曜日～金曜日 ※土曜日は補講が入る場合がある
教職員数	約 500 人		
生協の職員	約 300 人	不明	不明

表 3.17 学生・教職員の学校までの主な移動手段

種別		割合	学校までの主な移動手段
学生	市内在住学生 (約 2,100 人)	35% (学部生の下宿生割合)	バス路線 (7~8 割=約 1,500 人)、 バイク (不明)、自転車 (ほとんどない)
	市外在住学生 (約 3,900 人)	65% (下宿生を除いた割合)	鉄道+バス路線 (約 3,000 人)、 自動車通学許可者 (約 900 人)
教職員 (約 500 人)		-	鉄道+バス路線 (約 200 人)、 自動車通勤許可者 (約 300 人)

表 3.18 専用の交通系 IC カードを利用した場合の割引運賃額

発着地	適用運賃		
	通常運賃	特別割引運賃	実質運賃
府内駅①	860 円	640 円	512 円
府内駅②	960 円	640 円	512 円
府内駅③	860 円	640 円	512 円
県内駅①	830 円	560 円	448 円
市内駅①	320 円	280 円	224 円
市内駅②	260 円	230 円	184 円
市内駅③	440 円	350 円	280 円

ii) 通学・通勤の際に利用できるバス路線

本キャンパスでは、バス事業者と連携して、広域的な地域から大学に通学しやすいよう、他県、他市の複数の拠点地域から大学まで直通で来校できる高速バスや最寄り駅から大学まで直通で来校できるバス路線、一般のバス路線といった、複数のバスでの来校方法があることで、学生が通学しやすい環境をつくっている。

スクールバスは無く、今後も自前でスクールバスを運行させることは考えていない。

iii) バス路線を利用した通学を促進するための取組

以下の取組をバス事業者と連携しながらおこなっている。

専用の交通系 IC カードは 2007 年から導入している。

本キャンパスが開学した時から特別割引運賃を設定している。（当時は回数券）

新入学生にバス通学ガイドを入学前に配布し、オリエンテーションでも説明をしている。元々市内からの通学者は少ないため、他県、他市の複数の拠点地域から大学まで高速バスで直到来校できることを主に PR している。

- ・専用の交通系 IC カードの導入
- ・特別割引運賃の設定
- ・バス利用をわかりやすく説明したバス通学ガイドの作成

b) バス事業者との合意形成の図り方

【次年度のダイヤ改正、増便交渉】

バス事業者との打ち合わせのタイミングは、例年 12 月頃、通学時の利便性向上を目的として、ダイヤ改正や増便等の交渉をバス事業者とおこなっている。2 月頃にバス事業者から具体的なバスダイヤ等の提案内容が届き、精査の上、3 月に最終決定をしている。

新学期となる 4 月頃は、どの曜日に学生が多いのか読めないため、予め 1 本くらい多く見込んで必要な便数を要請している。積み残しは運行してみないとわからないが、あらかじめできる準備はしている。

【普段の運行】

キャンパスの拡大とともに学生数が増え、それとともにバス利用者が増えている。また、新学期となる 4 月頃はキャンパス内の学生数が多く、利用者が集中しやすい 1 限目、5 限目の帰宅の際に、高速バスの直通便等で積み残しが発生している。積み残しが発生した際は、バス事業者に依頼して最寄り駅までいく臨時便を運行してもらっている。

学期始めなど、あらかじめ積み残しが想定される時限（1 時限）は、事前にバス事業者と交渉し、便数増を手配している。

同じ時間帯に 4～5 台まとめて高速の直通バスがくるが、学生は補助席を避けがちで、バスが満席にならずに運行している場合もあり、もったいない空き方で積み残しが発生していることもある。

【土曜日の定期試験及び祝日授業実施日の運行】

定期試験期間である約 2 週間をめぐりに、バス事業者から臨時便ダイヤ案を提示してもらい、内容を確認、調整をおこなっている。

【その他】

オープンキャンパスやイベント等で利用者増が見込まれる場合は、事前に個別調整し、臨時便手配等をおこなっている。また、警報発令時に休講により急遽下校となる場合は、臨時便手配等をおこない、バス事業者に対応してもらっている。

c) バス路線の運賃改定された際の本キャンパスの状況

i) 運賃改定したことによる学生の行動の変化や声

バス運賃を改定しても、学生に特段の変化はない。

全路線とも平等に運賃改定しており、運賃改定額は学生に負担してもらっている。

コロナ禍でのバス利用者の減少、ドライバー不足等のバス事業者をとりまく環境が厳しいということ認識しているので運賃改定されても学生からの声はあがっていない。

d) 新しい生活様式に対応するための取組と学生の行動の変化

コロナ禍は、オンライン授業を実施しており来校者数が激減したが、コロナ後は100%対面授業となり来校者数は回復している。

ただし、授業数自体は減少している。

表 3.19 新しい生活様式に対応するための取組と学生の行動の変化

新しい生活様式に対応するための取組	従業員の行動の変化	
	コロナ禍	コロナ後
オンライン授業 (2020年、2021年に実施)	キャンパスへの来校が激減	—
全対面授業の再開 (2022年以降100%対面授業)	—	キャンパスへの来校が回復

e) 今後のバス路線の運賃改定について

i) 当該バス路線を維持するために運賃改定が行われる場合の許容できる範囲・利用条件

自動車、バイクでの通学は事故が発生する可能性があり、公共交通を利用した通学を推奨している。

バス事業者と話をしていて、ドライバー不足が深刻だということはわかっている。

運賃改定を許容できるかどうかというより、このキャンパスを維持するためにもバスが必須のため運賃の許容できる範囲は申し上げられない。

他校との競争を考えると、通学運賃をどこまで大学で負担するのかというのはある。

別の交通手段があるとなれば、鉄道延伸しかないと思う。本キャンパスを開校した時期に、鉄道が延伸すると聞いていたが、そういった動きがあるとは聞いていない。

本キャンパスへのバス路線の運賃が値上がりしたからといって、即授業料を値上げするという事にはならない。授業料の値上げは社会情勢の変化を含め、総合的な判断から、同大学の本部で決めている。社会情勢の変化で、少しずつ様々な分野でお金がかかっている。

ii) 運賃が改定された場合の想定される学生の行動の変化

郊外型キャンパスのため、バス利用が不可欠である。

そのため、自宅通学のバス利用者には変化はあまりないように見えるが、自動車通学者が増える可能性はある。下宿者は、バイク通学、自動車通学が増える可能性がある。

バス運賃が高騰すると、高校生等の進学先候補の選択に影響がでてくる可能性がある。

iii) 運賃が改定された場合でも当該バス路線を利用し続けるための条件

利便性向上のために、運行数の増便やダイヤ改正、運行経路の見直し等。

iv) 当該バス路線のサービス維持のために貴大学が協力できること

学生への呼びかけ。

v) 当該バス路線を利用し続けるために行政補助の必要性等

本キャンパスが負担している運賃補助に対して、行政から補助があるとよい。

f) その他意見**【バス会社の合併による路線・便数の維持や運行の柔軟性向上】**

複数のバス事業者で並行路線がある場合は、ドライバーの取り合いとなり互いのバス事業者とも大変になるのではないかと。そのため、便数や運行ルートの見直しや、バス路線の再編、企業合併等をおこなって効率化してもいいのではないかと。

競争していくのは経済の原理だと思うが、なんとかならないかと思う。

【公共交通の可能性】

バスや鉄道を残さないといけないという考え方ではなく、地域を維持するために公共交通をどうすべきかといった考え方をすることが大事なのではないか。

4. 運賃改定等が利用動向に与えた影響の集計・検証

2章と3章の各調査により得られた結果を基に、運賃改定等が利用動向に与えた影響について調査結果の集計等を行い検証した。

4.1 アンケート調査に基づく影響検証

4.1.1 利用者調査による検証

1) 運賃改定に対する許容状況

2章にて整理した利用者アンケート調査結果について、運賃改定に対する許容状況を再整理する。

(1) 運賃値上げに対する賛否

運賃値上げに対する賛否について、地域鉄道利用者・乗合バス利用者ともに、賛成が約4割、反対が約2割となっている。

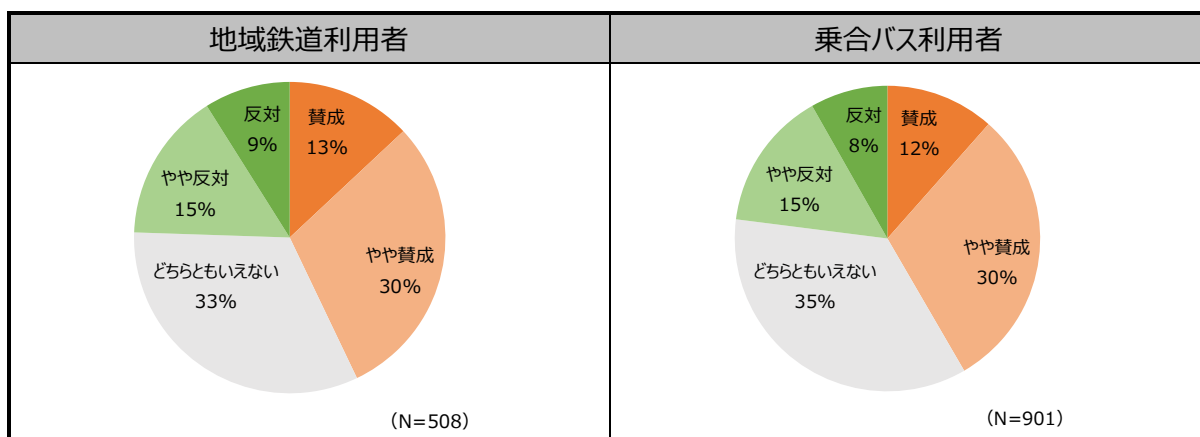


図 4-1 運賃値上げに対する賛否(再掲)

(2) 運賃値上げを許容できる理由

運賃値上げを許容できる理由として、地域鉄道利用者・乗合バス利用者ともに、「今利用している公共交通が無くなったら困るため」が半数を占める。

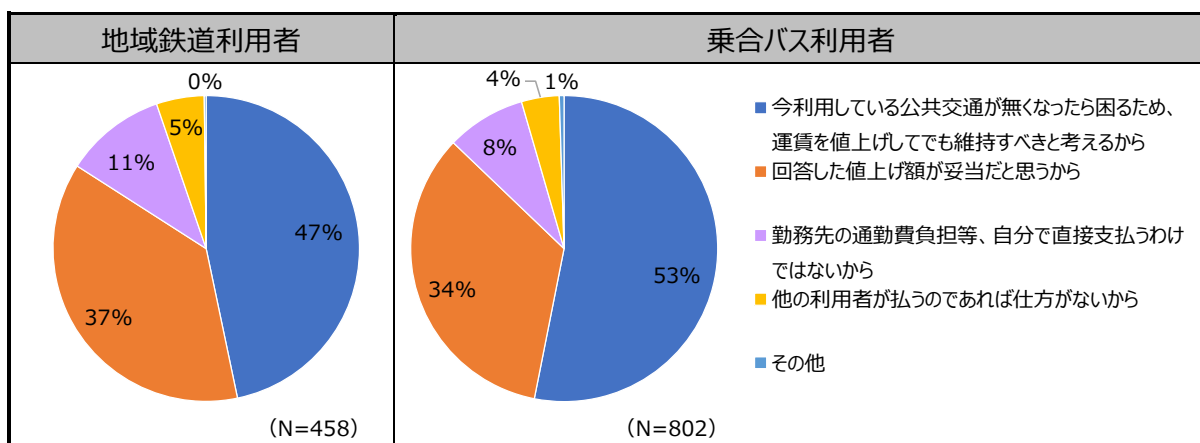


図 4-2 運賃値上げを許容できる理由(再掲)

(3) 運賃値上げを許容できない理由

運賃値上げを許容できない理由として、地域鉄道利用者・乗合バス利用者ともに「運賃を値上げすると家計や個人の負担になるから」という回答が特に多い。

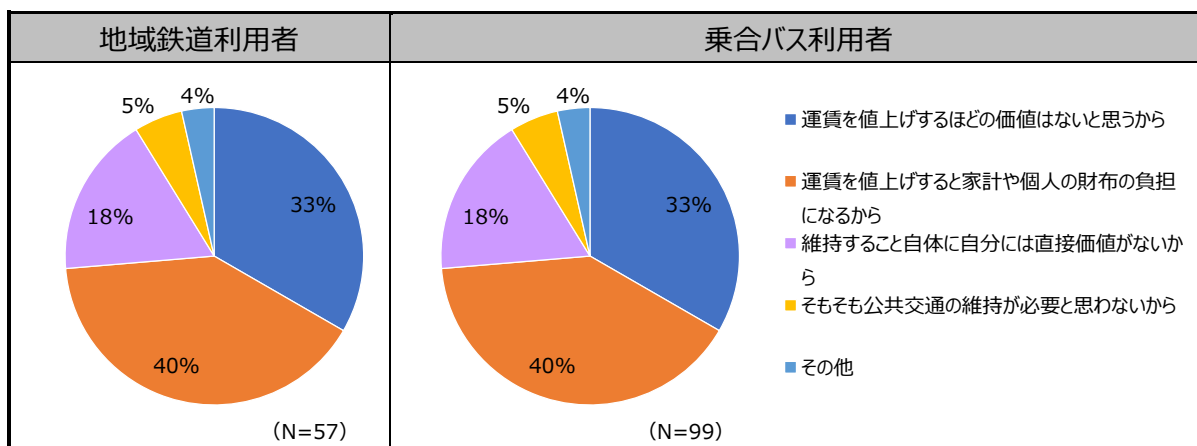


図 4-3 運賃値上げを許容できる理由(再掲)

2) 検証の手法と視点

1) に示した許容状況について、許容度に関する傾向の違いを分析した。

(1) 検証のための分析手法

運賃改定に伴う公共交通の利用需要を把握するための分析手法として、交通手段分担率をベースに算出する「交通需要予測」と調査から得られた支払い意思額から価値を計測する「CVM（仮想的市場評価法）」の2つの手法が考えられる。

今回の分析対象である地域鉄道と乗合バス利用者について、2章で整理した利用者アンケート調査結果では、運賃改定した場合の行動変容として、「他の移動手段に変更する」よりも「利用頻度を下げる」が多く、「公共交通での外出を止める」や「行き先を変更する」等その他の選択においても一定数存在していることが確認された。

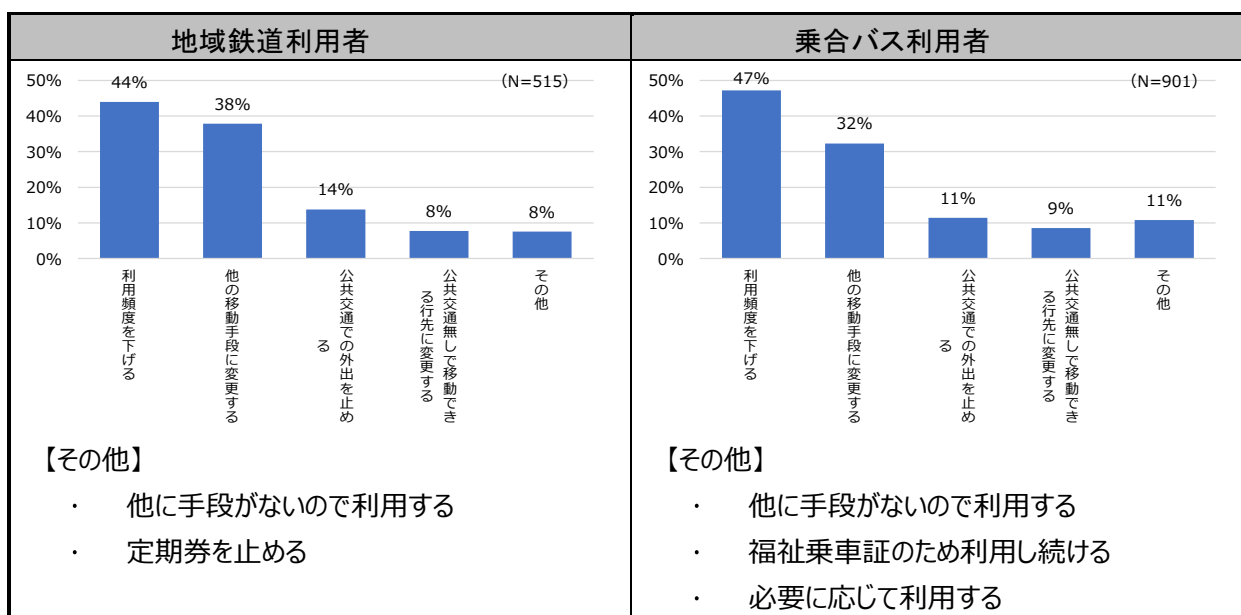


図 4-4 運賃値上げした場合の行動変容(再掲)

そのため、分析手法として、交通手段選択行動の変化のみをベースとする交通需要予測よりも、交通手段転換以外の行動変容についても考慮できる CVM の方が適している。

ただし、CVM のデメリットとして、①上限金額の選択肢によりバイアスを受けやすい、②時間に対する感度は考慮できない、の2点が主に挙げられる。

①については、2章に整理している通り、上限金額の選択肢の幅を持たせた調査票を設計しているため対応ができています。

また、②については、運賃改定されても移動時間が変わることはなく、運賃以外の負担において移動時間は関係ないことから、本検討に大きく影響しないものとする。

以上を踏まえ、ここでは CVM による分析手法を採用した。

表 4.1 分析手法

分析手法	概要	メリット	デメリット
交通需要予測 (交通手段選択モデル)	<ul style="list-style-type: none"> PT 調査結果から交通需要予測モデルを構築 	<ul style="list-style-type: none"> 実際の行動データを用いるため比較的信頼性は高い 属性ごとに交通手段選択行動と時間や費用の関係性が把握可能 	<ul style="list-style-type: none"> “いくらまで”という上限金額は確認できないため、許容値を直接的には把握不可能 また、想定により得られた許容値を超えた場合、交通手段転換以外の行動変容を考慮できない (OD は固定)
CVM (仮想的市場評価法)	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査により各人の支払意思額を把握し、支払行動のモデルを構築 	<ul style="list-style-type: none"> “いくらまで”という上限金額が確認できるため、許容値を直接的に把握可能 許容値を超えた場合、外出しない等交通手段転換以外の行動変容を考慮できる 	<ul style="list-style-type: none"> 上限金額の選択肢が調査票で表明したデータとなるため、バイアスを受けやすい 時間に対する感度は考慮できない ⇒ただし時間は料金に比例

(2) 分析の視点

公共交通の運賃改定に対する利用意向について、運賃が値上げしても公共交通を利用し続けるかどうかは、公共交通に対する価値観の違いによって変わるものと想定される。

公共交通に対する価値観は、利用頻度や利用目的といった個々人の利用特性や、利用している公共交通そのもののサービス特性により形成され、個々人により異なるものである。

そこで、①現在の公共交通利用状況による許容度の違いと、②公共交通に関する価値観・意識による許容度の違いという2つの視点に基づき分析を行った。

分析にあたっては、2章で整理した利用者アンケート調査の結果を活用し、各視点での指標とする調査項目の内容を下表に示す。

表 4.2 分析の視点と対応する指標(調査項目)

分析の視点	調査項目	内容
① 現在の公共交通利用状況による許容度の違い	公共交通の利用頻度	・ 週4日以上/週に2~3日/週に1日/月に1~3日/年に4回程度
	運賃支払い方法	・ 定期券/定期券以外の交通系ICカード・クレジットカード/現金支払い/その他企画乗車券
	公共交通の利用目的	・ 通勤/通学/業務/買い物・通院/観光/その他私用
② 公共交通に関する価値観・意識による許容度の違い	公共交通サービスの満足度	・ 感じている・やや感じている/ 感じていない・あまり感じていない
	公共交通への愛着	
	公共交通の経営状況に対する危機感	

3) 検証結果

(1) 公共交通の利用状況による許容度の違い

a) 公共交通の利用頻度

- 公共交通の利用頻度の違いによる運賃改定に対する許容額の違いはみられない。

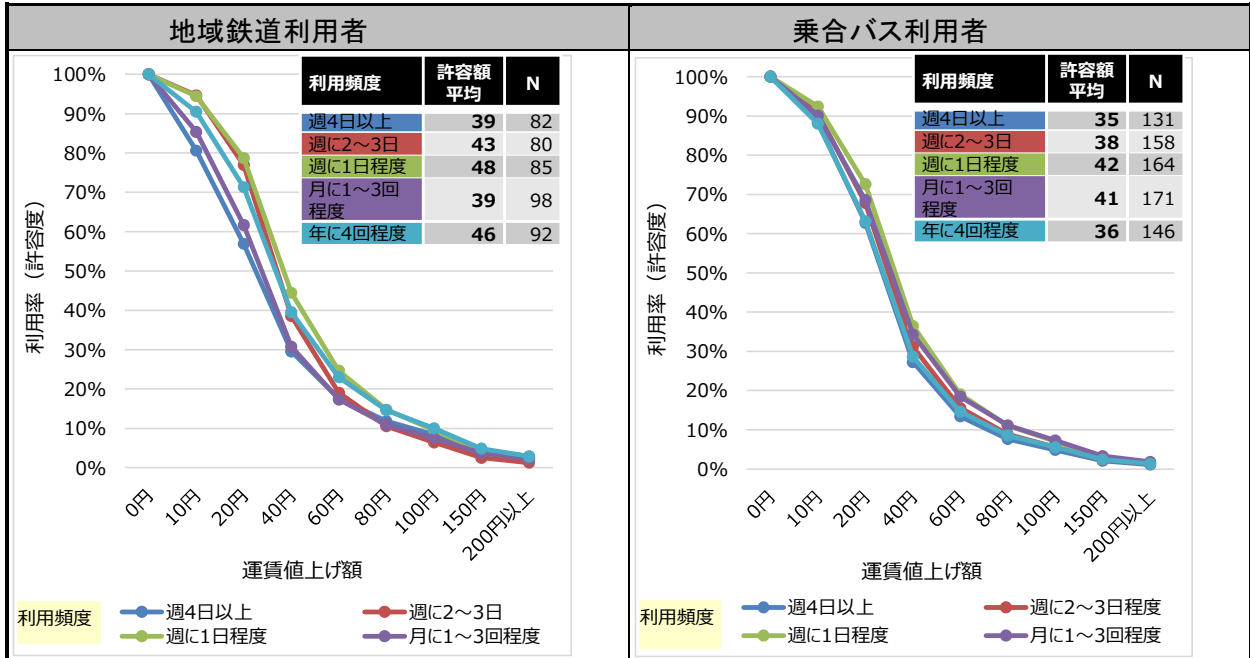


図 4-5 公共交通の利用状況による許容度の違い(公共交通の利用頻度)

b) 運賃支払い方法

- 運賃支払い方法の違いによる運賃改定の許容度の違いについて、地域鉄道利用者ではその他企画乗車券利用者、乗合バス利用者では現金支払い利用者の許容額が比較的高い傾向にある。

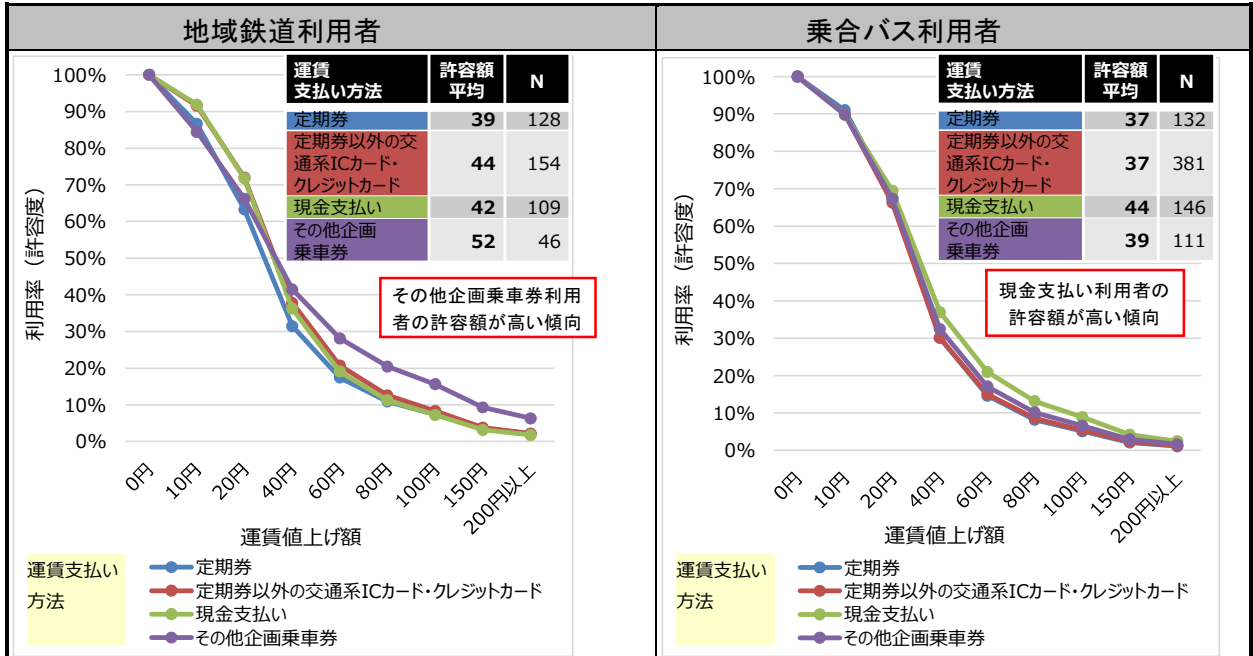


図 4-6 公共交通の利用状況による許容度の違い(運賃支払い方法)

c) 公共交通の利用目的

- 公共交通の利用目的の違いによる運賃改定に対する許容度の違いについて、いずれも観光目的の許容額が高い傾向にある(通学はサンプル数が少ないため参考値扱いとした)。

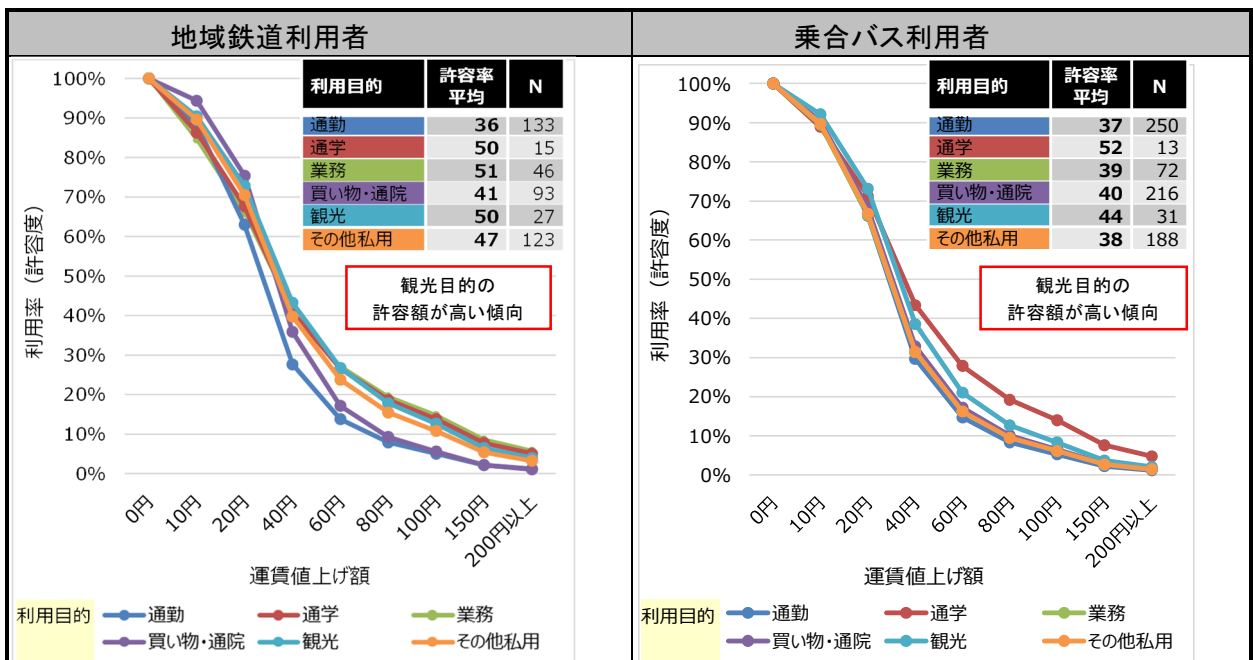


図 4-7 公共交通の利用状況による許容度の違い(公共交通の利用目的)

d) 許容度の違い

年齢別の運賃値上げに対する許容度をみると、地域鉄道利用者は50代と70代、乗合バス利用者は40代と70代の許容度が高い傾向にあり、自由に利用できる自家用車の所有状況は、70代は家族含め自家用車を所有していない割合が比較的高い傾向にある。

以上より、家族含め自家用車を所有していない割合が高い高齢者は、外出できなくなるよりは公共交通が高くなっても利用するしかないために許容度が高くなっていると想定される。

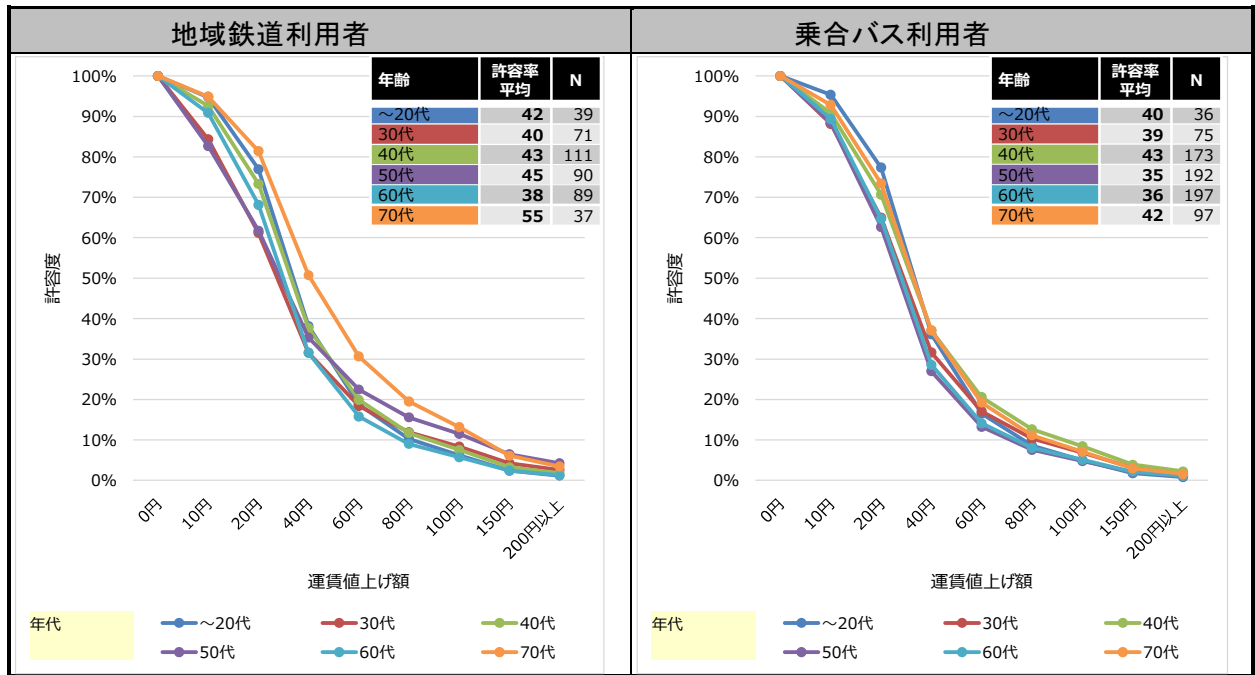


図 4-8 公共交通の利用状況による許容度の違い(年齢)

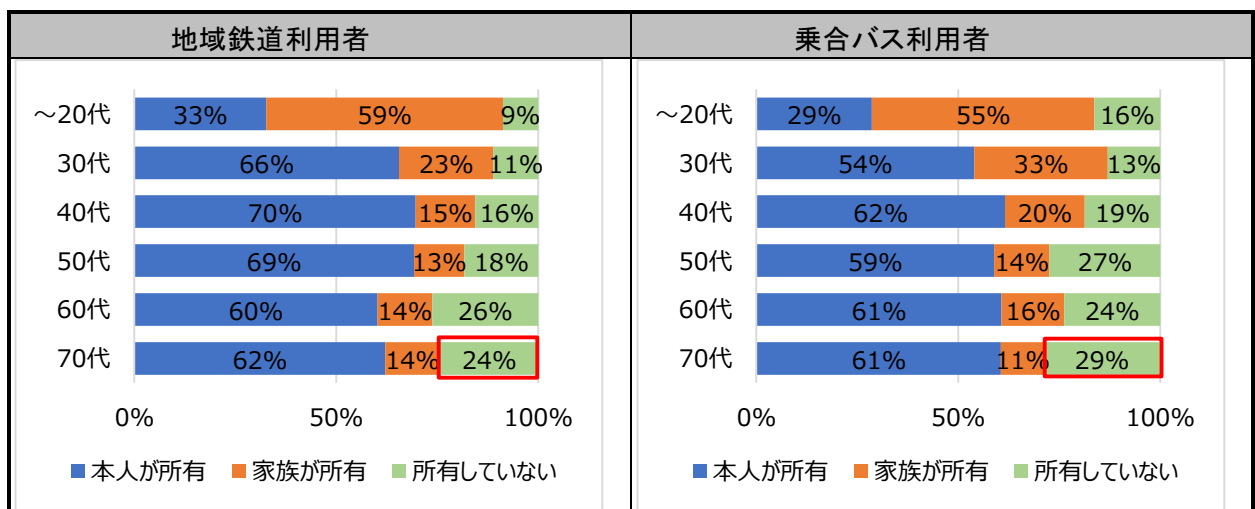


図 4-9 公共交通の利用状況による許容度の違い(自由に利用できる自家用車の所有状況)

(2) 公共交通に対する認識による許容度の違い

a) 公共交通サービスの満足度

- 公共交通サービスの満足度の違いによる運賃改定に対する許容度の違いについて、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに、満足度が高い方が許容額は高い傾向にある。

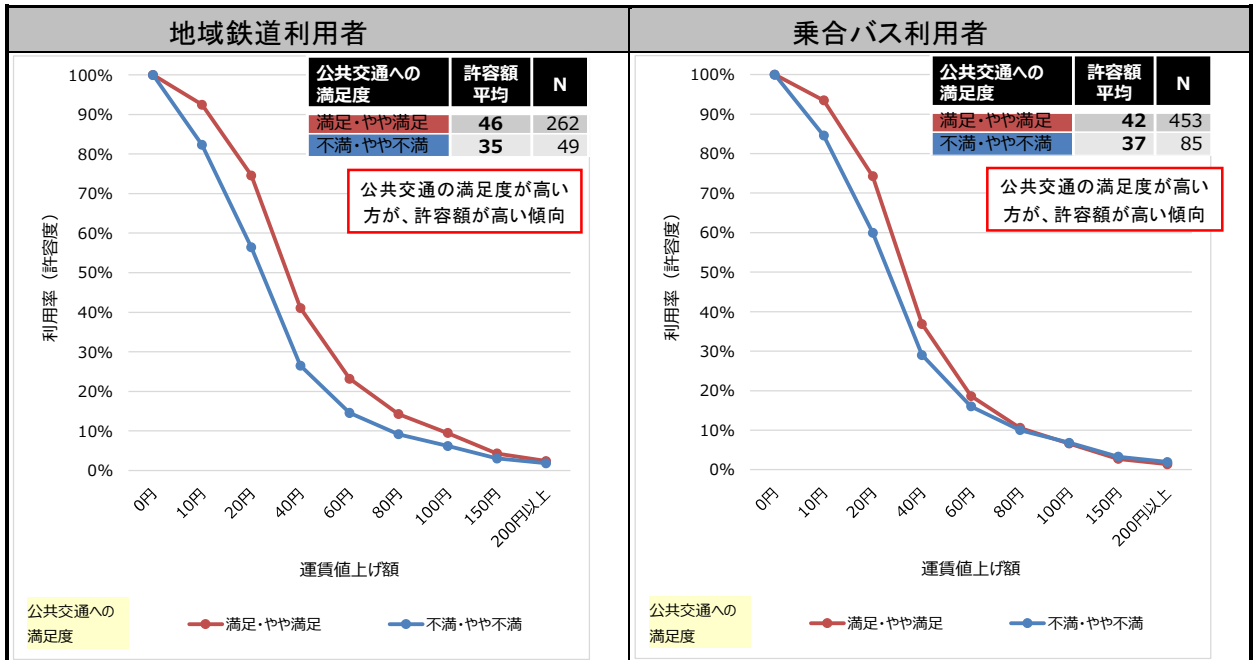


図 4-10 公共交通に対する認識による許容度の違い(公共交通サービスの満足度)

b) 公共交通への愛着

- 公共交通への愛着の有無による運賃改定に対する許容度の違いについて、地域鉄道利用者と乗合バス利用者ともに、愛着を感じられている方が許容額は高い傾向にある。

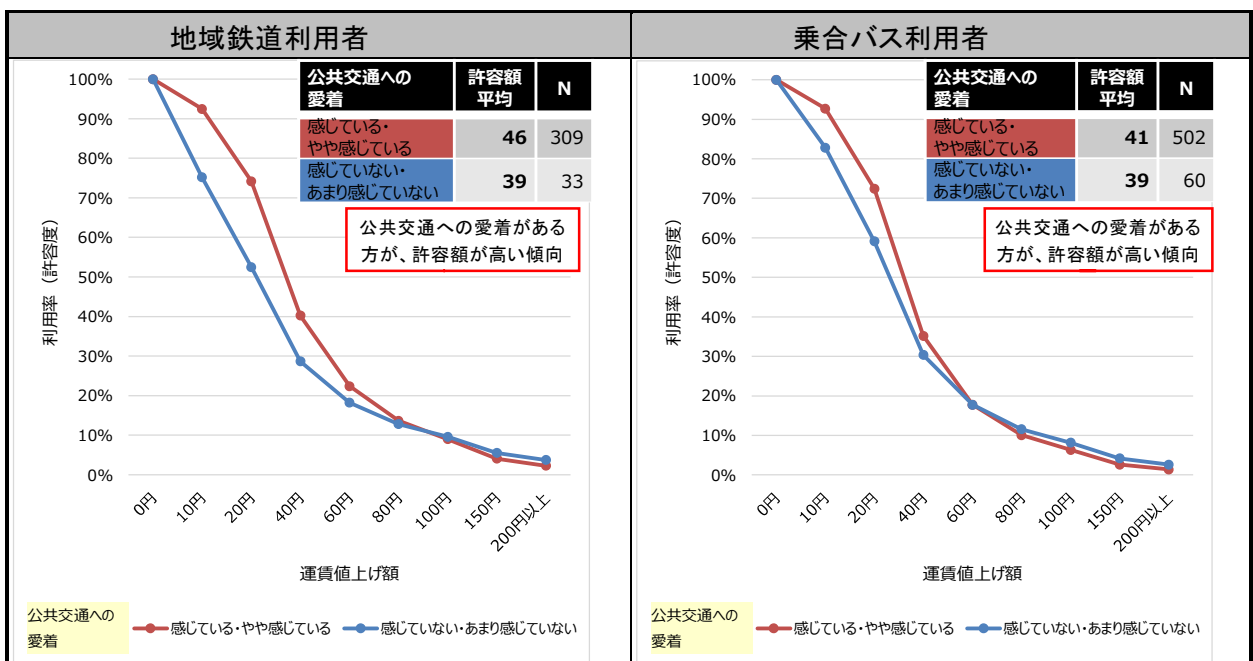


図 4-11 公共交通に対する認識による許容度の違い(公共交通に対する愛着)

c) 公共交通の経営状況に対する危機感

- 公共交通の経営状況に対する危機感の認識状況の違いによる運賃改定に対する許容度の違いについて、地域鉄道利用者は大きな傾向の違いはみられないが、乗合バス利用者は危機感を感じている方が感じていないよりも許容額が高い傾向にある。

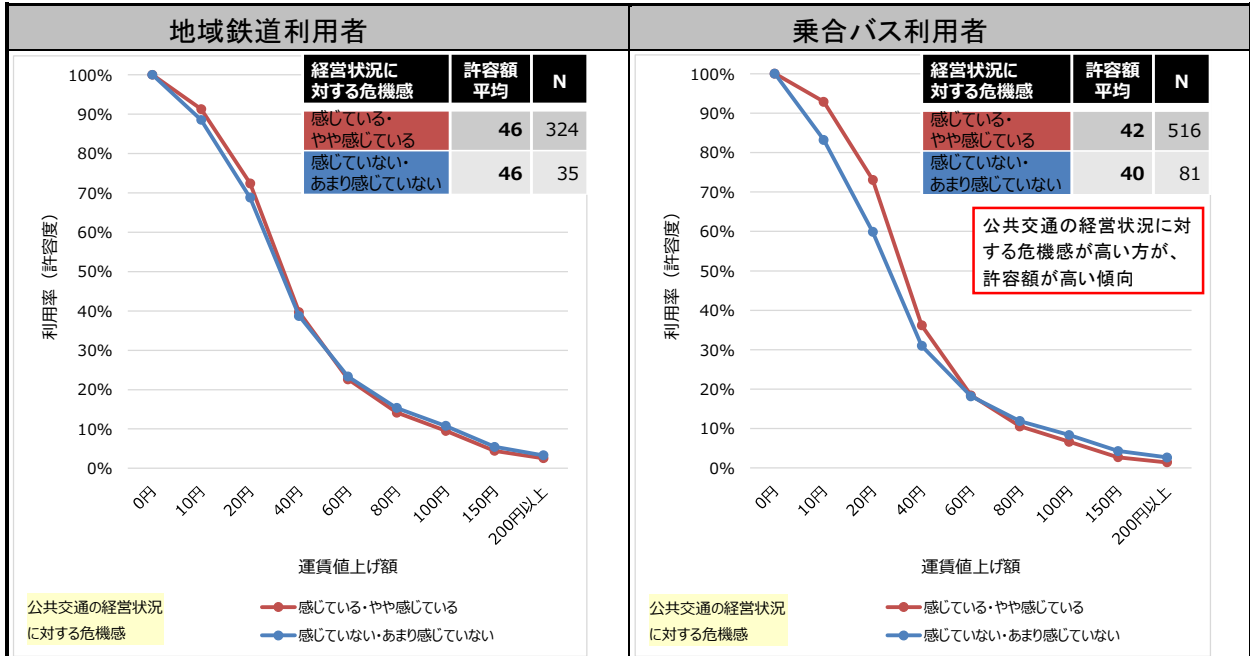


図 4-12 公共交通に対する認識による許容度の違い(公共交通の経営状況に対する危機感)

(3) 利用者調査による検証結果まとめ

利用者の視点からみた運賃改定に対する許容度の検証結果を下表に示す。

表 4.3 利用者調査による検証結果まとめ

視点	地域鉄道利用者	乗合バス利用者
① 現在利用している公共交通の利用状況による許容度の違い	・ 買い物・通院や通勤など、他の手段を選択しやすい目的行動よりも、観光や通学目的のように他の手段が選択しにくい目的行動において許容額が高い。	・ 買い物・通院や通勤など、他の手段を選択しやすい目的行動よりも、通学目的のように他の手段が選択しにくい目的行動において許容額が高い。
② 公共交通に対する意識による許容度の違い	・ サービス満足度や愛着度が高いほど、許容額が高い。	・ サービス満足度や愛着度が高いほど、許容度が高い。 ・ 更には、経営状況に対する危機感が高い方が許容度額は高い。

一方で、2章に整理した利用者アンケート調査の結果によると、持続に対する危機感やサービス満足度、愛着に対する認識として、地域鉄道利用者・乗合バス利用者ともに「どちらともいえない・あまり感じていない・感じていない」というネガティブな回答が約3割～4割存在する。

このことから、運賃改定に対する許容度を上げるためには、これらを感じてもらうための取り組みが重要であるといえる。

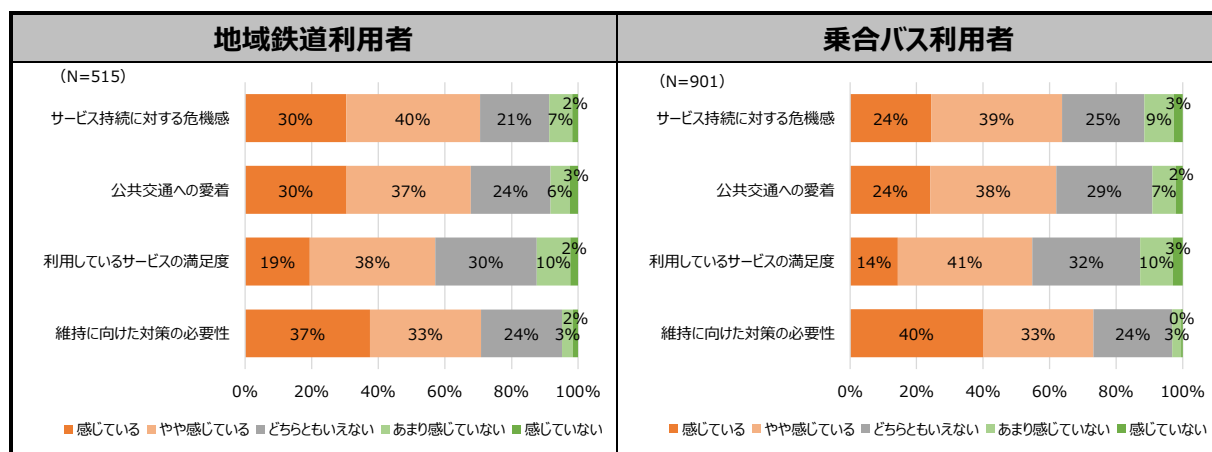


図 4-13 公共交通に対する認識

4.1.2 乗合バス事業者調査による検証

1) 検証の手法と視点

乗合バス事業者調査結果を基に以下の視点について次頁以降で検証する。

表 4.4 検証の視点と検証手法

検証の視点		検証手法	
運賃改定時の逸走特性	基本運賃	<ul style="list-style-type: none"> ■ 以下のパターンより逸走特性を検証する ・平均改定率別の輸送人員の推移 ・運賃改定に併せた利便性向上策等の実施の有無別の輸送人員の推移 ・時間軸別改定月を基準とした比率別の輸送人員の推移 ・時間軸別前年同月比別の輸送人員の推移 	
	定期券	<ul style="list-style-type: none"> ■ 以下のパターンより逸走特性を検証する ・改定月を基準とした比率別の輸送人員の推移 	
	回数券	<ul style="list-style-type: none"> ■ 以下のパターンより逸走特性を検証する ・改定月を基準とした比率別の輸送人員の推移 ・時間軸別改定月を基準とした比率別の輸送人員の推移 ・時間軸別前年同月比別の輸送人員の推移 	
運賃改定による影響	事業者への影響	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運賃改定による体感的な利用者の増減結果となった理由より事業者への影響を検証する 	
	利用者の運賃改定の受け止め方	利用者の声	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運賃改定したバス路線への利用者からの意見から利用者への影響を検証する
		運賃改定に対する市民意識	<ul style="list-style-type: none"> ■ (参考) 市民意識について検証する ・運賃改定に対する賛否 ・運賃改定を許容できる理由
運賃改定と併せて利便性向上策・利用促進策を実施した場合の効果	効果の検証	<ul style="list-style-type: none"> ■ 輸送人員、収益の改定から6ヵ月後の減率の差分より効果を検証する 	
	効果のあった利便性向上策・利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ■ 最も効果のあった利便性向上策・利用促進策より有益な取組を検証する 	
運賃改定する際のターゲット設定と市民意識	運賃改定する際のターゲット設定	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運賃改定をする際の主なターゲットとそのターゲットが増収効果が高いと見込んだ理由より検証する 	
	運賃改定に対する市民意識	<ul style="list-style-type: none"> ■ (参考) 市民意識について検証する ・運賃支払い方法別、公共交通の利用目的別の運賃改定の許容度の違いを検証する 	
運賃改定を検討する際の留意点		<ul style="list-style-type: none"> ■ 運賃改定の実施意向を検証する ■ 運賃改定にあたってのボトルネックとなる課題から留意点を検証する 	

2) 検証結果

(1) 運賃改定時の逸走特性

a) 基本運賃

i) 平均改定率別の輸送人員の推移(改定月を基準とした比率)

運賃の平均改定率が1割未満、1割以上に分けて基本運賃の輸送人員の推移を比較すると、運賃改定後の輸送人員の変動比率の幅は、おおむね0.6倍から1.4倍の間で推移しており、運賃改定率の差では大きな変化は見られない。

また、利用変動が様々で、運賃改定による特定の逸走特性は見受けられない。

【平均改定率1割未満の場合】

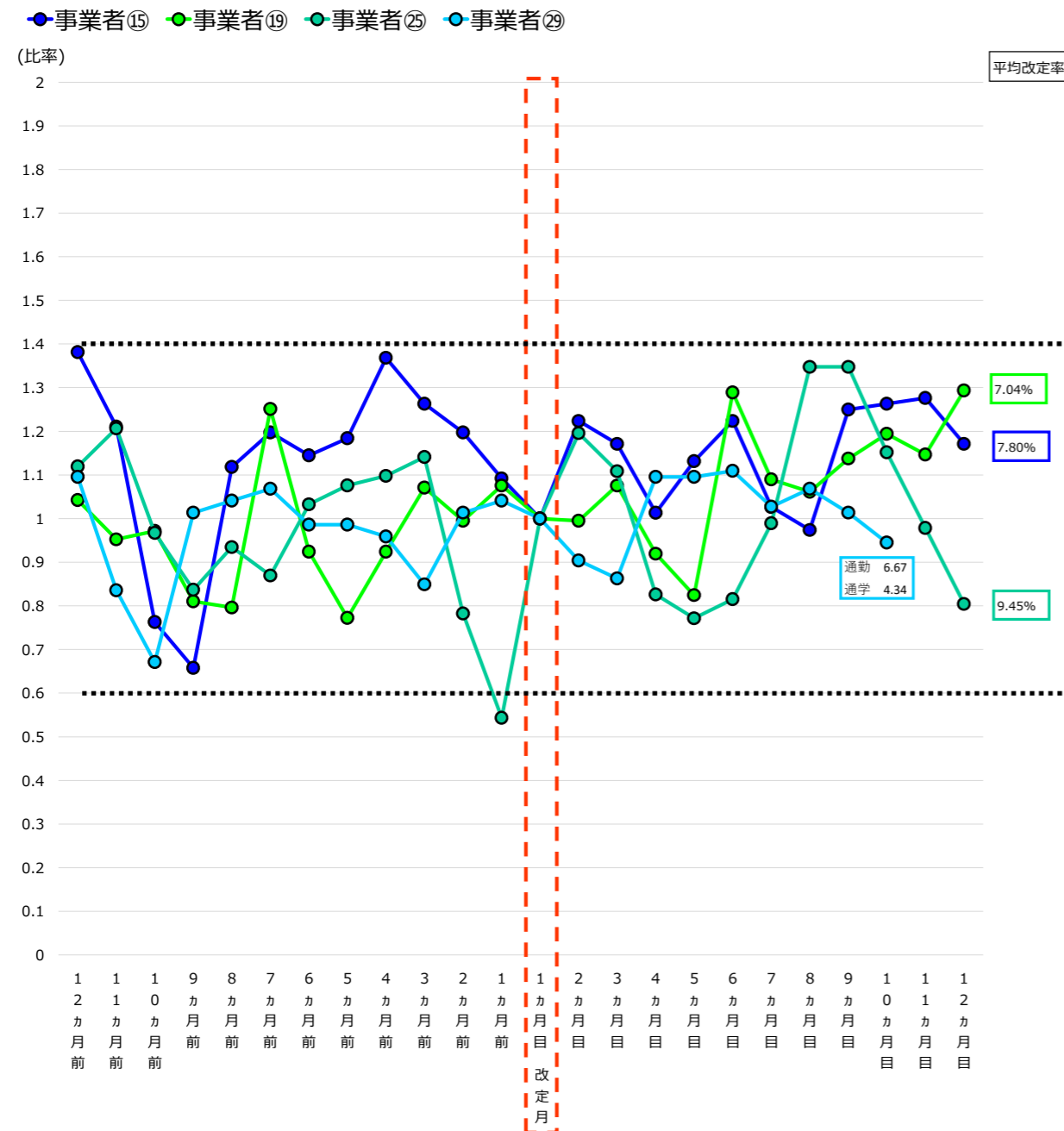


図 4-14 基本運賃 平均改定率(1割未満)の輸送人員の推移

【平均改定率1割以上の場合】

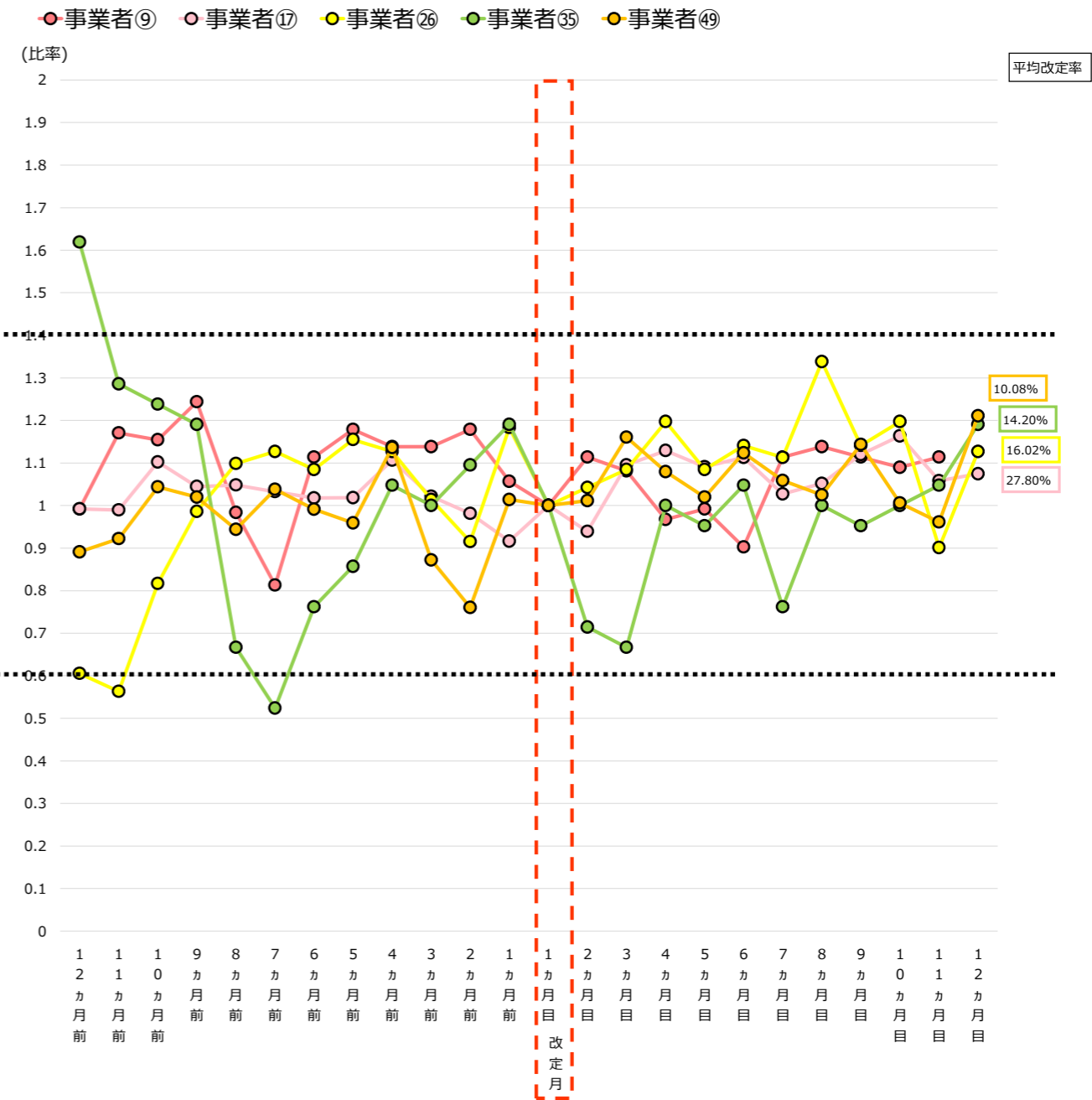
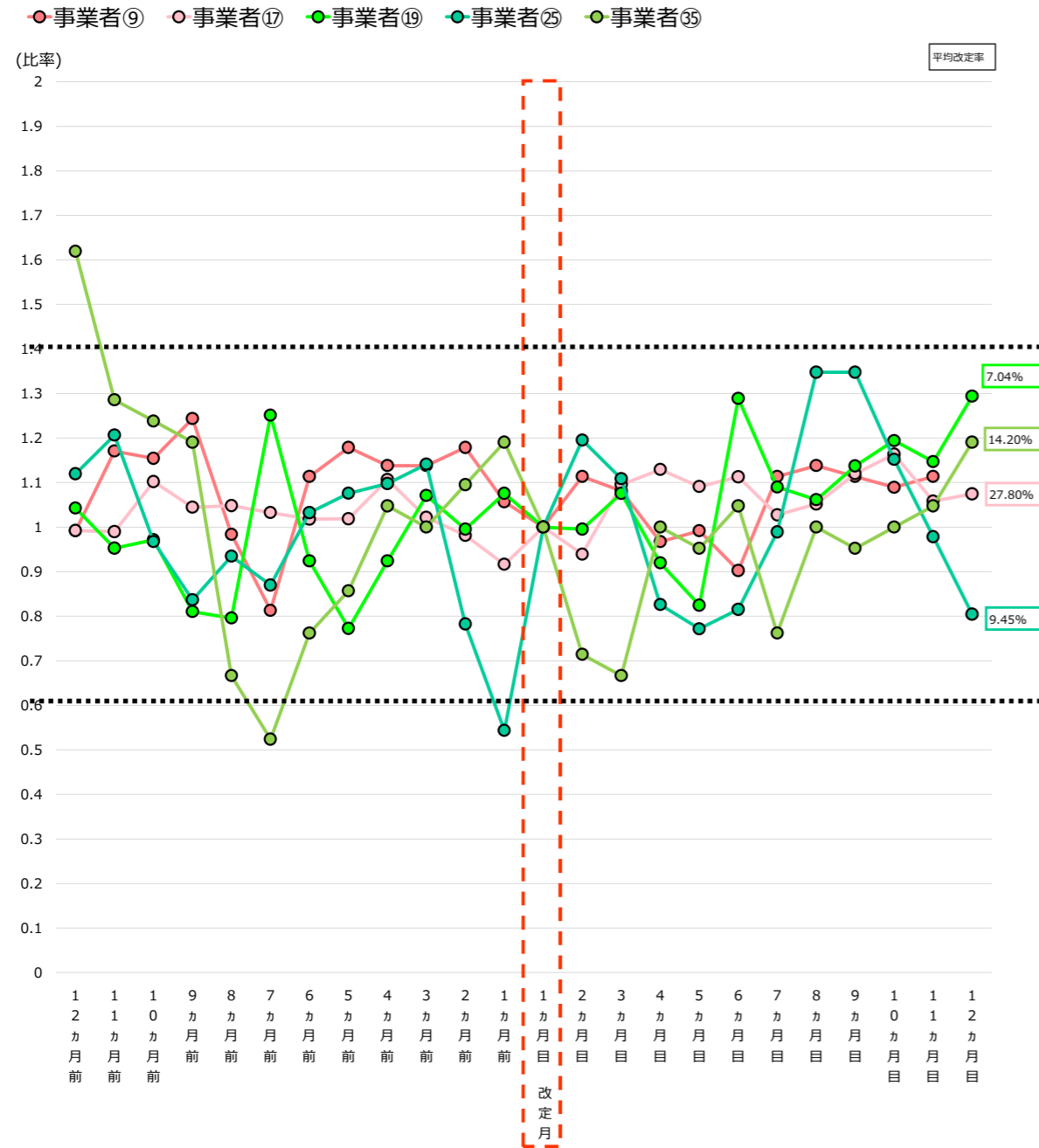


図 4-15 基本運賃 平均改定率(1割以上)の輸送人員の推移 ※事業者9は平均改定率が無回答

ii) 運賃改定に併せた利便性向上策・利用促進策の有無別輸送人員の推移(改定月を基準とした比率)

運賃改定に併せて利便性向上策・利用促進策の有無別に分けて基本運賃の輸送人員の推移を比較すると、輸送人員の変動比率の幅は、おおむね0.6倍から1.4倍の間で推移しており大きな変化は見られない。また、利用変動が様々で、運賃改定による特定の逸走特性は見受けられない。

【運賃改定に併せて利便性向上策・利用促進策を実施した場合】



※事業者⑨は平均改定率が無回答

図 4-16 基本運賃 利便性向上策・利用促進策を実施した場合の輸送人員の推移

【運賃改定に併せて利便性向上策・利用促進策を実施していない場合】

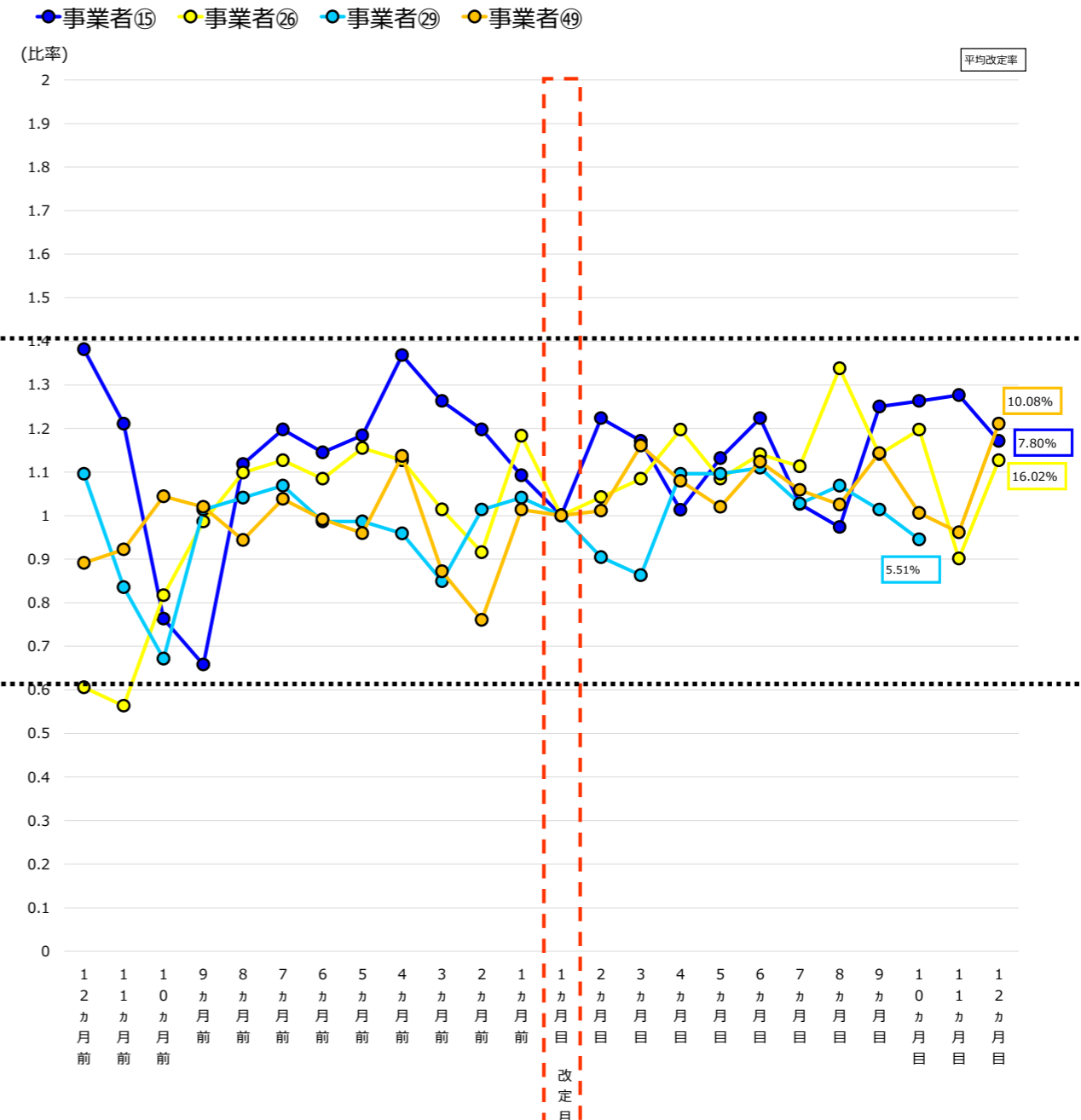


図 4-17 基本運賃 利便性向上策・利用促進策を実施していない場合の輸送人員の推移

iii) 時間軸別の輸送人員の推移(改定月を基準とした比率)

時間軸で基本運賃の輸送人員の推移をみると、緊急事態宣言期間や近畿圏（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）の新型コロナウイルス新規感染者数が増加している時期に輸送人員が大幅に減少している場合が多く、運賃改定の影響だけでなく、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けており、運賃改定による特定の逸走特性は見受けられない。

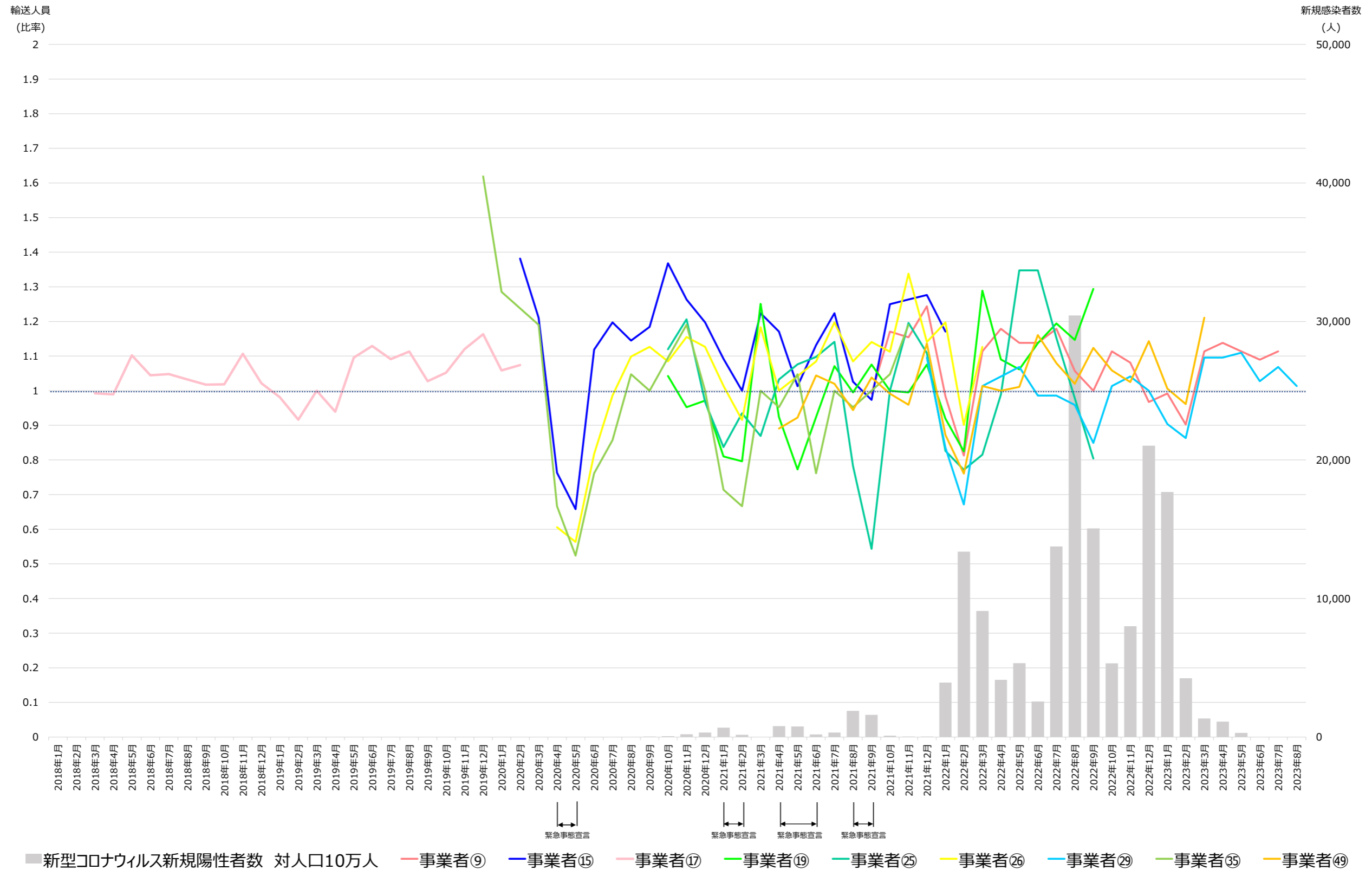


図 4-18 時間軸別基本運賃の輸送人員と新型コロナウイルス新規感染者数の推移(改定月を基準とした比率)

iv) 時間軸別の輸送人員の推移(前年同月比)

改定月を基軸として、前年同月比で基本運賃の輸送人員の推移をみると、同一時期の場合、輸送人員が比較的同様の変動を見せていることがわかる。しかし、2020年4月以降は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けており、2020年12月以降からの前年同月比別の輸送人員の推移については、運賃改定による逸走特性を把握することは難しいものの、事業者⑰の運賃改定を見ると、一旦下がった輸送人員が2か月目以降で利用が回復していることがみてとれる。

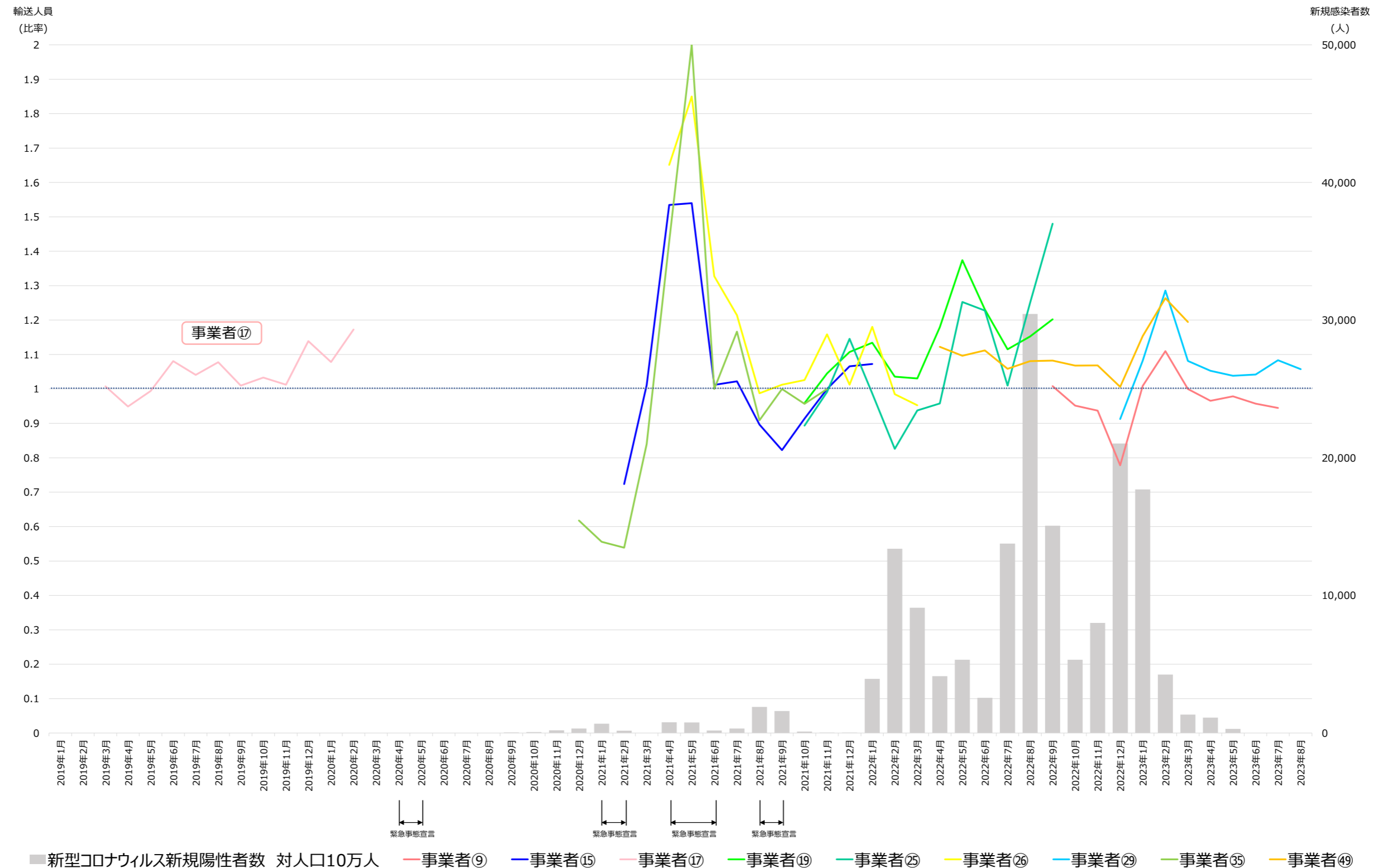


図 4-19 時間軸別基本運賃の輸送人員と新型コロナウイルス新規感染者数の推移(前年同月比)

b) 定期券の輸送人員の推移(改定月を基準とした比率)

定期券の輸送人員は、利用変動が様々で、運賃改定による特定の逸走特性は見受けられない。

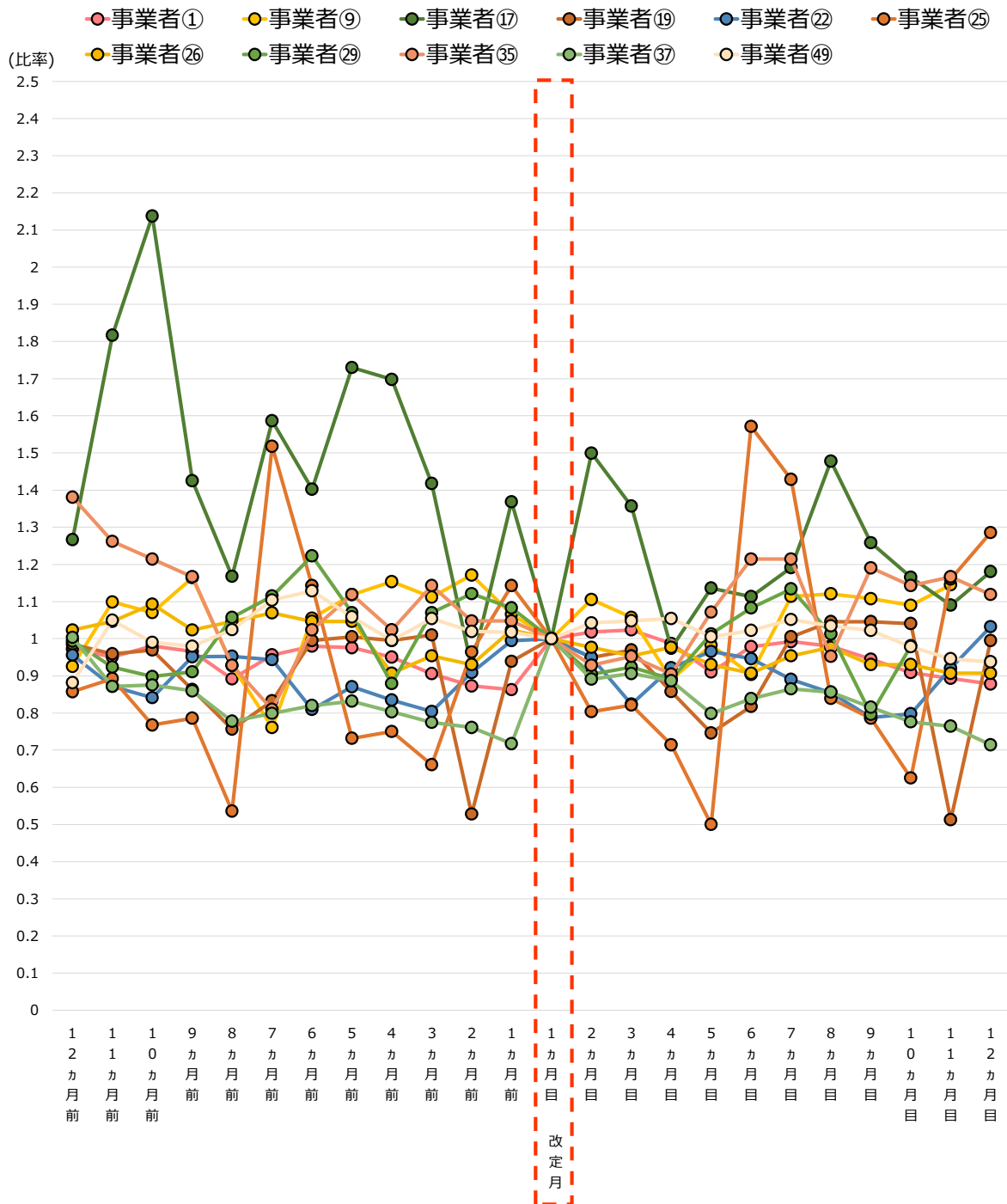


図 4-20 定期券の輸送人員の推移

c) 回数券

i) 回数券の輸送人員の推移(改定月を基準とした比率)

回数券の輸送人員は、利用変動が様々で、運賃改定による特定の逸走特性は見受けられない。

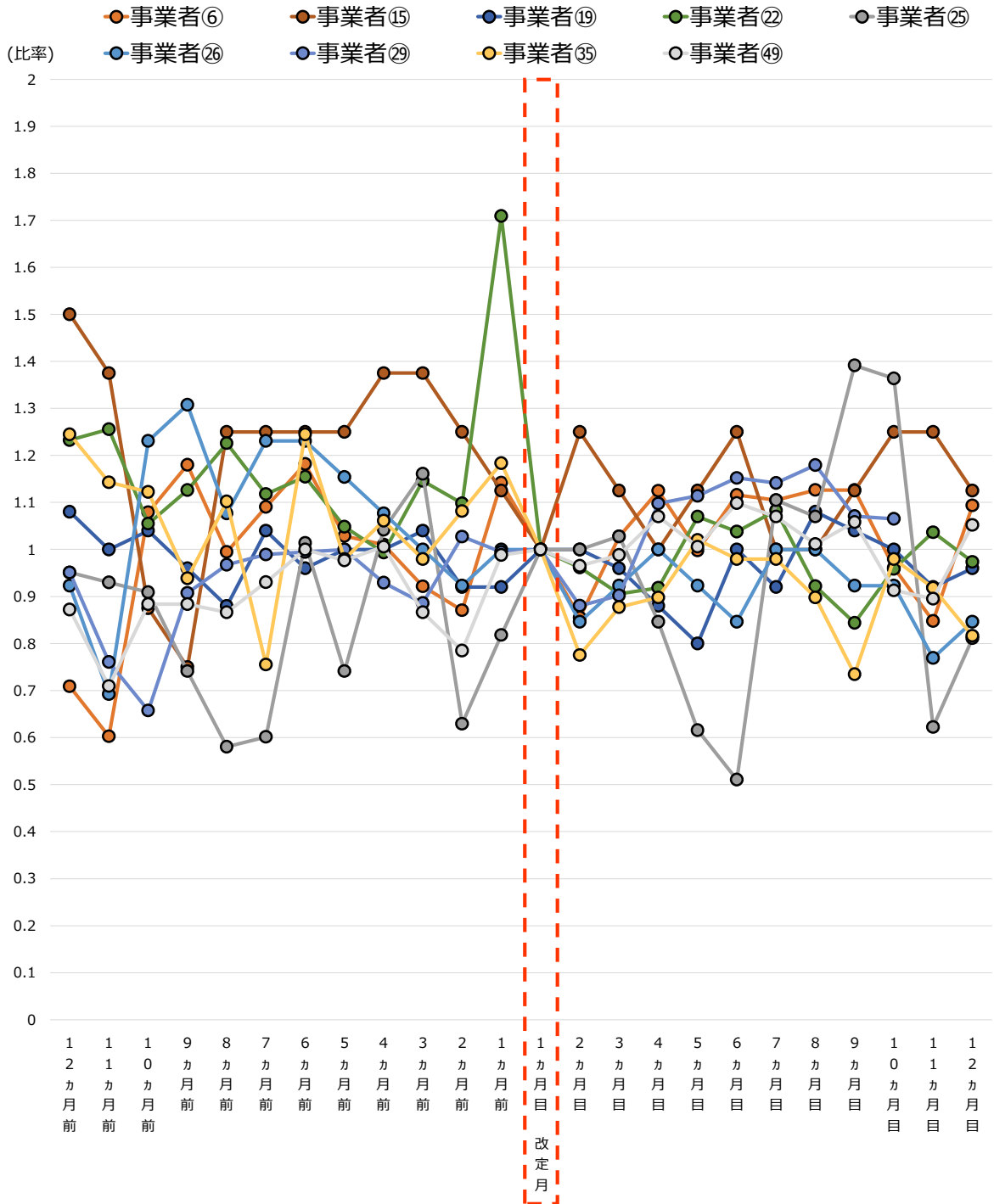


図 4-21 回数券の輸送人員の推移

ii) 時間軸別の輸送人員の推移(改定月を基準とした比率)

時間軸で回数券の輸送人員の推移をみると、緊急事態宣言期間や近畿圏（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）の新型コロナウイルス新規感染者数が増加している時期に輸送人員が大幅に減少している場合が多く、運賃改定の影響だけでなく、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けており、運賃改定による特定の逸走特性は見受けられない。

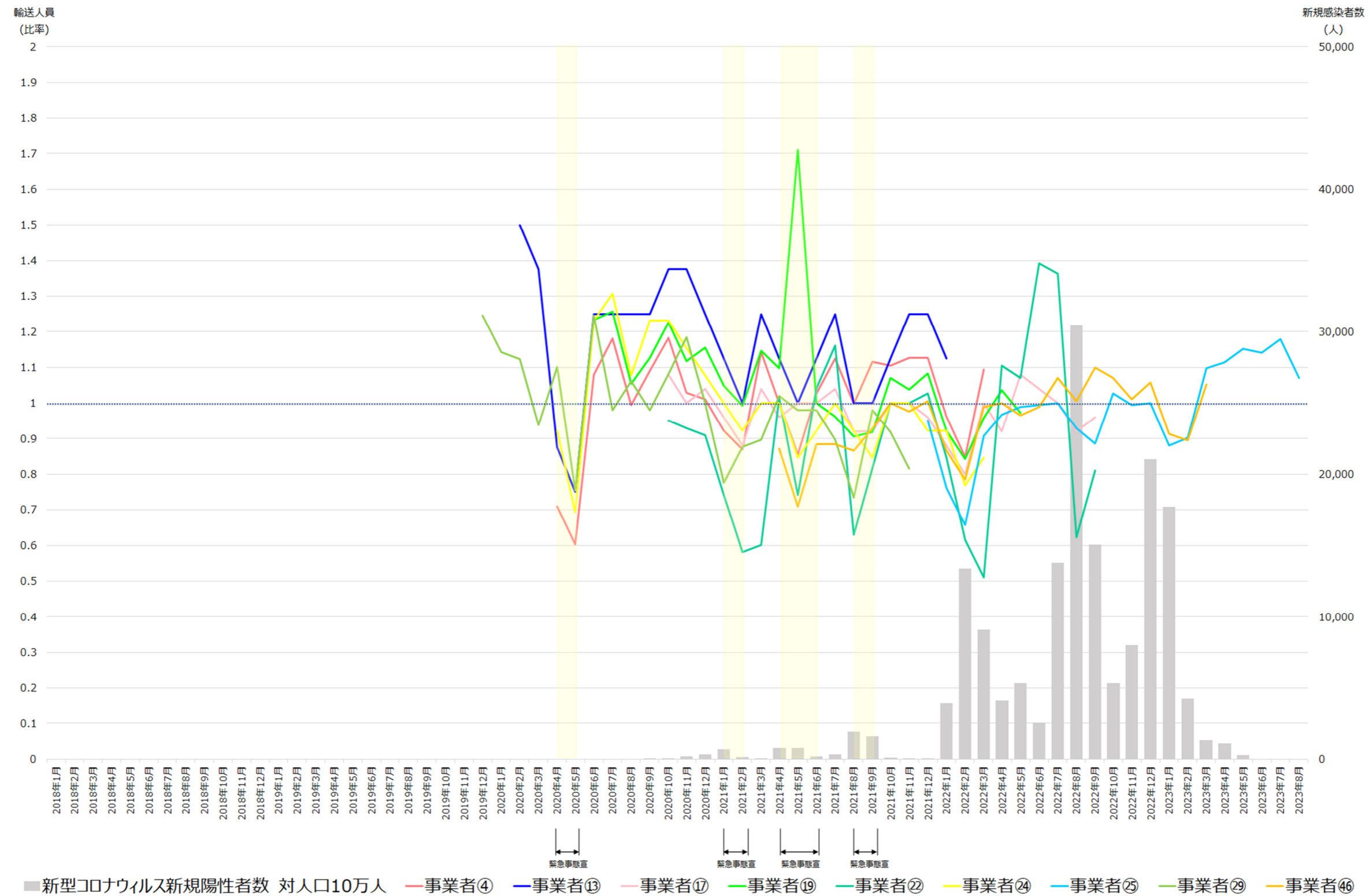


図 4-22 時間軸別回数券の輸送人員と新型コロナウイルス新規感染者数の推移(改定月を基準とした比率)

iii) 時間軸別の輸送人員の推移(前年同月比)

改定月を基軸として、前年同月比で回数券の推移をみると、同一時期の場合、輸送人員が比較的同様の変動を見せていることがわかる。しかし、2020年4月以降は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けており、2020年12月以降からの前年同月比別の輸送人員の推移については、運賃改定による特定の逸走特性を把握することは難しい。

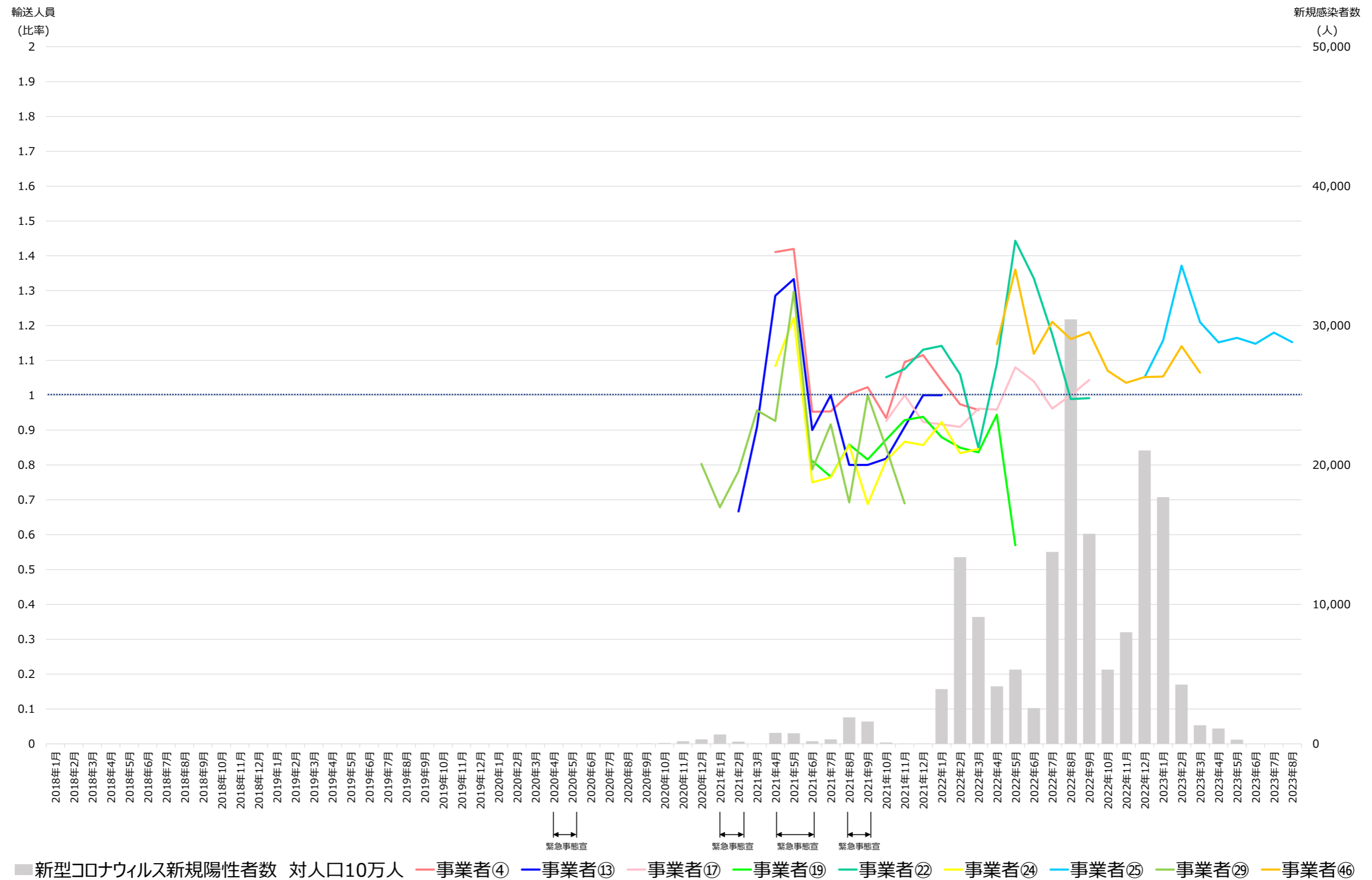


図 4-23 時間軸別回数券の輸送人員と新型コロナウイルス新規感染者数の推移(前年同月比)

(2) 運賃改定による影響

a) 事業者への影響

「生活交通として利用されているバス路線」は沿線人口の減少には影響を受けるものの、運賃改定の影響として影響は少ないものと考えられる。

「通勤定期」は会社負担のため影響は少ないと考えられる。

「運賃改定に併せた利便性向上策等」を実施することで逸走を抑制する効果が期待できる。

コロナ禍の影響で、「定期券から回数券、単発利用への転換」が増加している。

表 4.5 運賃改定したバス路線の利用者数が増減した理由(再掲)

交通事業者	運賃改定回数	利用者の増減	利用者の増減結果となった理由	考察
事業者①	1回目	変わらない	生活交通であることから、運賃改定により利用を控える動向は少なかったと考えられる。また、券種別では、 通勤定期については、会社より通勤手当が支給されることから、抵抗感がなかった ものと考えられる。	・生活交通として利用されており影響は少ない ・通勤定期券は会社負担のため逸走はない
事業者⑤	1回目	変わらない	少子高齢化に伴う人口減少に加え、コロナ禍で利用者が減少しており、 運賃改定時点でバスを必要とする方の利用 になっていたこと	・生活交通として利用されており逸走が少ない
事業者⑥	1回目	やや増加	緊急事態宣言の解除	・コロナ禍からの利用回復によりやや増加
事業者⑨	1回目	変わらない	コロナ影響で増減が把握しにくい。	・コロナ禍の影響で検証不明
事業者⑮	1回目	やや増加	緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の発出等は継続されながらも、 通勤・通学需要が徐々に回復 したことによる微増であると考えられる。	・コロナ禍からの利用回復によりやや増加
事業者⑯	1回目	やや増加	コロナ禍からの利用回復 によるもの。	・コロナ禍からの利用回復によりやや増加
事業者⑰	1回目	変わらない	当該路線全区間が自社運賃区間から●●市の均一運賃区間に併せ普通運賃は160～370円から230円へと運賃改定し、短距離では値上げ、長距離では値下げとなった。均一運賃区間となりICフリー定期券などが利用可能となり 利便性が高まった 、また鉄道との 連絡定期券については運賃改定幅が小さかった ことから、旅客の逸走が抑制された。	・運賃改定に併せた利便性向上策を実施することで逸走を抑制
事業者⑲	1回目	やや減少	運賃改定前後の比較をすると利用者増の増収のようだが、 運賃改定時期がコロナ禍と重なっていた ためであり、コロナ禍前の2019年度と比較すると利用者減により減収している一方で、収益の減少率は利用者数の減少率より抑えられており、運賃改定と併せて利便性向上策を実施したことで、 収益の減少率を抑えた ものと考えられる。	・コロナ禍の影響で利用はやや減少したものの、 運賃改定に併せた利便性向上策を実施することで収益の減少率を抑制
事業者⑳	1回目	やや増加	コロナ禍からの回復傾向の中での運賃改定であったことから、実質的な運賃改定による 影響はわからない 。	・コロナ禍の影響で検証不明
事業者㉑	1回目	変わらない	コロナ禍中による改定のため、回数券の改定が利用者増に繋がったかどうかは 不明瞭 ではある。	・コロナ禍の影響で検証不明
事業者㉒	1回目	やや減少	コロナウイルス感染拡大と運賃改定が同時期になるので、利用者は減少したが、実際は値上が理由で減少したのかは 判断がつかない 。	・コロナ禍の影響で検証不明
事業者㉔	1回目	やや減少	定期券・回数券制度の変更はコロナ禍の最中に実施 しており、運賃改定による利用者の増減の検証が非常に困難ですが、 生活路線は沿線人口の減少等により減少傾向 、観光利用が併存する路線は2023年度以降 インバウンド利用が回復 しつつあり、体感的には変わらずという印象です。	・コロナ禍による利用、 生活交通としての利用が減少 している一方で、インバウンド需要が増加しているものの全体ではやや減少
事業者㉖	1回目	変わらない	コロナ禍の影響による出控え等、 徐々に回復傾向 にあるためと考える。	・コロナ禍からの利用回復により変化なし
事業者㉗	1回目	大幅に減少	回数券の割引率の見直しを図った3カ月後より コロナ禍が始まったため、大幅な減収 となった。(割引率の見直しによる減少幅は不明)	・コロナ禍による大幅な減収 ・コロナ禍の影響で検証不明
事業者㉙	1回目	やや減少	近年の傾向として回数券から全国相互利用ICカードへの移行が見られていたが、それが加速した。	-
事業者㉛	1回目	やや減少	ハウスカード回数券から全国相互利用ICカードへの移行が加速している。	
事業者㉝	1回目	大幅に減少	運賃改定幅が大きかったため。	・運賃改定幅が大きく利用が大幅に減少
事業者㉟	1回目	やや減少	高齢者専用定期の購入者数が減少したため。	
事業者①	2回目	変わらない	生活交通であることから、運賃改定により利用を控える動向は少なかったと考えられる。また、券種別では、通勤定期については、 会社より通勤手当が支給されることから、抵抗感がなかった ものと考えられる。	・生活交通として利用されており逸走が少ない ・通勤定期券は会社負担のため逸走はない
事業者⑮	2回目	やや増加	コロナの収束傾向による利用需要の回復 のため。	・コロナ禍からの利用回復によりやや増加
事業者⑯	2回目	やや増加	コロナ禍からの利用回復 によるもの。	・コロナ禍からの利用回復によりやや増加
事業者⑲	2回目	やや増加	新型コロナウイルスが5類感染症に移行された事による、 地域住民の外出増加 。	・コロナ禍からの利用回復によりやや増加
事業者㉔	2回目	変わらない	コロナ禍からの回復傾向の中での運賃改定であったことから、実質的な運賃改定による 影響はわからない 。	・コロナ禍の影響で検証不明
事業者㉕	2回目	変わらない	全体の利用者数の増減は見られないが、 定期券から回数券の利用の移動 はみられる。	・利用者数に変化はない ・定期券からの利用の転換
事業者㉙	2回目	やや減少	コロナ禍以降通勤定期自体がやや減少傾向 であり、それが継続しているため。コロナ禍により 定期券から単発の利用にシフト していると考えられる。	・コロナ禍の影響でやや減少 ・定期券からの利用の転換
事業者㉛	2回目	やや減少	コロナ禍により定期券から単発の利用にシフトしていると考えられる。	
事業者㉝	2回目	変わらない	路線の特性上、 通勤利用に特化しており、利用者の家計負担に影響しなかった ことが要因と想定される。	・通勤定期券は会社負担のため逸走はない

※青字：生活交通として利用されており逸走が少ない

赤字：通勤定期券は会社負担のため逸走はない

黒字：コロナ禍における影響

緑字：運賃改定に併せた利便性向上策を実施することで逸走を抑制

紫字：転換

b) 利用者の運賃改定の受け止め方

i) 利用者の声

運賃改定したバス路線への運賃改定に対する利用者の声から分析すると、利用者の増減にかかわらず、特段意見がないことが多かったが、通学定期利用者や高齢者専用定期利用者からは家計の負担になるとの意見もあった。

表 4.6 運賃改定に対する利用者の声(再掲)

交通事業者	1回目		2回目	
	利用者の増減	運賃改定に対する利用者の声	利用者の増減	運賃改定に対する利用者の声
事業者①	変わらない	特段のご意見はなかった。	変わらない	特段のご意見はなかった。
事業者⑤	変わらない	運賃改定後の運賃の確認の問い合わせ等はあったが、運賃改定に関する否定的なご意見はなかった。	-	-
事業者⑥	やや増加	特にありませんでした	-	-
事業者⑨	変わらない	特にお客様の意見はなかった。 定期券割引率変更と同時にスマホ定期券を導入(割引率に差をつけた)し、PiTaPa登録型割引を全線に拡充したので、そちらの問い合わせが多かった。	-	-
事業者⑮	やや増加	利用者からの意見は特になし。	やや増加	利用者からの意見は特になし。
事業者⑯	やや増加	利用者からの意見はなし。	やや増加	利用者からの意見はなし。
事業者⑰	変わらない		-	-
事業者⑲	やや減少	利用者からの意見等はなし。	やや増加	近隣市町の運賃が200円又は230円であり、運賃改定前が安価(150円)だったため批判的なご意見はなし。
事業者⑳	やや減少	特に厳しいご意見はいただいておりません。	-	-
事業者㉔	やや増加	特になし。	変わらない	特になし。
事業者㉕	変わらない	運賃改定に対する苦情や要望については特にはない。	変わらない	運賃改定に対する苦情や要望については特にはない。
事業者㉖	やや減少	値上金額の問合せはあったが、運賃改定による意見は無かった。	-	-
事業者㉙	変わらない	特にご意見等なし。	-	-
事業者㉚	大幅に減少	通学回数券をご利用いただいている旅客からは、運賃改定に伴い家計の負担が大きくなり困っているとのご意見を頂戴した	-	-
事業者㉛	やや減少	数件のご意見は頂戴したが、大きく問題になることはなかった。	やや減少	数件のご意見は頂戴したが、大きく問題になることはなかった。
事業者㉜	大幅に減少		変わらない	
事業者㉞	やや減少	通勤定期：特に運賃改定に対するご意見はなかった。 高齢者専用定期：特に、市からの助成を受けて購入している旅客より、市助成額は据え置きのまま、運賃額(自己負担額)のみ上がった事で、余計に運賃改定幅が大き感じられたとのご意見を頂戴した。	-	-

ii) (参考) 運賃改定の利用者の受け止め

運賃改定に対しては、「賛成」「やや賛成」が約 42%を占める一方、「反対」「やや反対」が約 23%に留まる。

運賃改定を許容できる理由については、「今利用している公共交通が無くなったら困るため」が半数程度を占め、次いで「回答した運賃改定額が妥当だと思うから」が多くなっている。

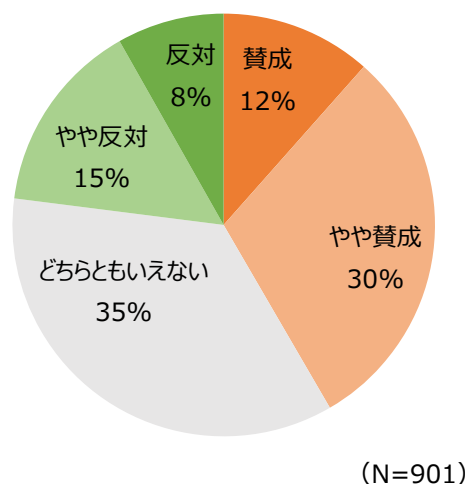


図 4-24 乗合バス利用者の運賃改定に対する賛否(再掲)

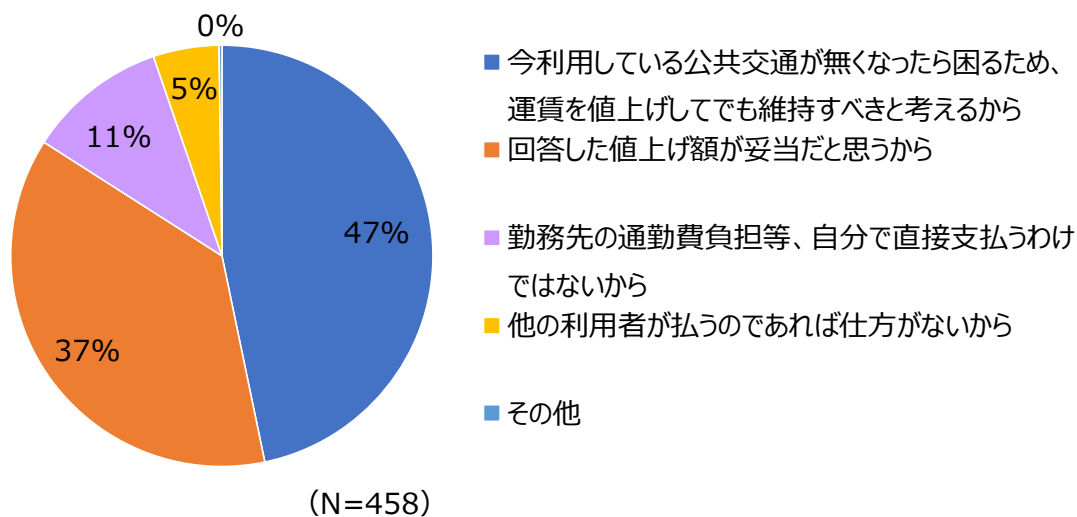


図 4-25 運賃改定を許容できる理由(再掲)

資料: 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査結果より抜粋

(3) 運賃改定と併せて利便性向上策・利用促進策を実施した場合の効果

a) 効果の検証

「4.1.2 2) (1) 運賃改定時の逸走特性」を検証したところ、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けており、どの券種でも特定の逸走特性は見受けられなかった。

また、「4.1.2 2) (2) 事業者への影響」で、運賃改定に併せた利便性向上策等を実施することで逸走を抑制する効果が期待できることから、運賃改定と併せて利便性向上策・利用促進策を実施した場合の効果を検証することとした。

検証にあたっての考え方は、新型コロナウイルス感染症の影響で輸送人員が大幅に削減したとしても、運賃改定から6ヵ月後の輸送人員の増減割合に比べ、収益の増減割合が少なければその差分が運賃改定の効果と考えた。作業の流れは以下のとおり。

■Step1 差分割合の算出

運賃改定した乗合バス事業者毎に、改定月から6ヵ月後の輸送人員の増減割合と収益の増減割合を算出し、「収益の増減割合 - 輸送人員の増減割合」から差分割合を算出する。

$$\text{差分} = \text{収益の増減割合 (6ヵ月後の収益} \div \text{改定月の収益)} \\ - \text{輸送人員の増減割合 (6ヵ月後の輸送人員} \div \text{改定月の輸送人員)}$$

■Step2 運賃改定と併せた利便性向上策・利用促進策の実施の有無を分類

乗合バス事業者が運賃改定を実施した際に併せて利便性向上策・利用促進策を実施の有無を分類する。

■Step3 グラフの作図

グラフを作図するにあたり、差分割合を分類するためのレンジを5段階で設定する。その後、Step2 で分類した運賃改定と併せた利便性向上策・利用促進策を実施の有無に分けてグラフを作図する。

検証したところ、運賃改定に併せて**利便性向上策・利用促進策を実施すると収益性が高まる割合が高いという結果となった。**

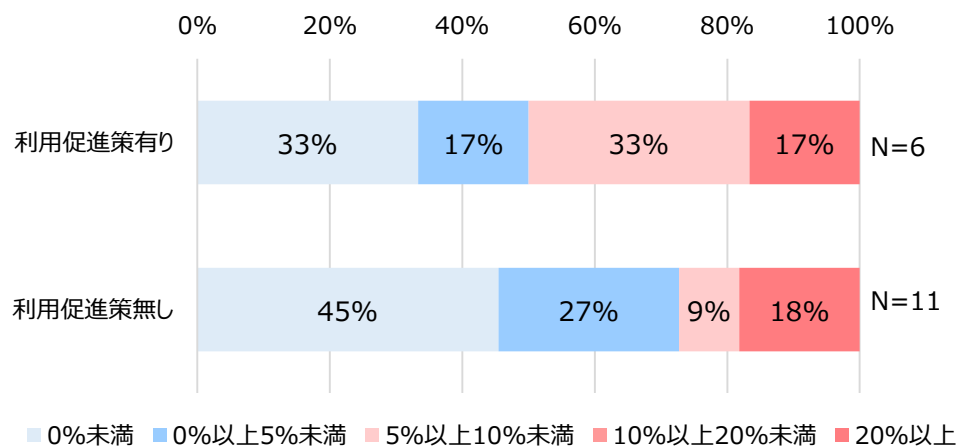


図 4-26 利用促進策等の実施の有無別輸送人員、収益の改定から6ヵ月後の減率の差分割合

b) 効果のあった利便性向上策・利用促進策(再掲)

運賃改定に併せて利便性向上策・利用促進策をおこなうことで、多くの既存利用をつなぎ止めたとの回答が得られている。例えば、初乗り運賃を運賃改定した分地区定期券の適用範囲を拡大したことで、利便性が高まったことで好意的にみられるケースがある。

表 4.7 効果のあった利便性向上策・利用促進策

施策	取組内容	効果
乗車券のデジタル化	・スマホ定期券の導入	・少ないが既存利用をつなぎ止めた
	・通勤時間帯での需要を分散する事を目的としたモバイルアプリの導入。	・施策による増収や逸走抑制は確認できなかった
	・均一制にしたことで長い距離の移動が安価で利用できるようになり、さらに「IC フリー定期券」に参入でき 利便性が向上 。 (1日フリー券の適用範囲も拡大)。	・ 多くの既存利用をつなぎ止めた ・利便性が高まったことで好意的な意見をいただいた
割引乗車券の導入・拡充	・割引制度として、土日・祝日は通勤定期券利用者の同伴の小児の運賃を50円から無賃とした。(大人は100円)	・少ないが利用頻度増加又は新規利用者獲得につながった
運行サービス向上	・鉄道のダイヤ改定にあわせてコミュニティバスのダイヤ改正を行い、 乗継環境向上 とともに 利便性の維持確保 を図った。	・ 多くの既存利用をつなぎ止めた
	・新規路線により通院の利便性が向上した。	・少ないが既存利用をつなぎ止めた
利用促進の取組拡充	・利便性の高いルート、ダイヤの再編、定期券等購入補助、タクシー乗継割引、モビリティマネジメントの実施。 (小学校への乗り方教室)	・少ないが利用頻度増加又は新規利用者獲得につながった ・少ないが既存利用をつなぎ止めた
その他	・購入方法の拡充。 (クレジットカードの利用)。	・施策による増収や逸走抑制は確認できなかった
	・路線バス全線乗り放題の全線フリー定期券の価格引き下げ。	・少ないが既存利用をつなぎ止めた
	・初乗り運賃改定とともに 地区定期の利用範囲の拡大 を行った。	・ 多くの既存利用をつなぎ止めた ・定期券販売枚数は他路線では減少、地区定期は微増

(4) 運賃改定する際のターゲット設定と利用者の意識

a) 運賃改定する際のターゲット設定

運賃改定をする際の主なターゲットは通勤が約72%を占め、次いで、通学約36%、生活（通院・買物など）約32%の順である。

通勤を運賃改定する際の主なターゲットと見込んだ理由は、「個人への負担が少ない」、「従業員送迎に特化したバス路線」、「運賃改定のなかでも定期券・回数券の割引率の改定が早期に着手できるため」と回答している。

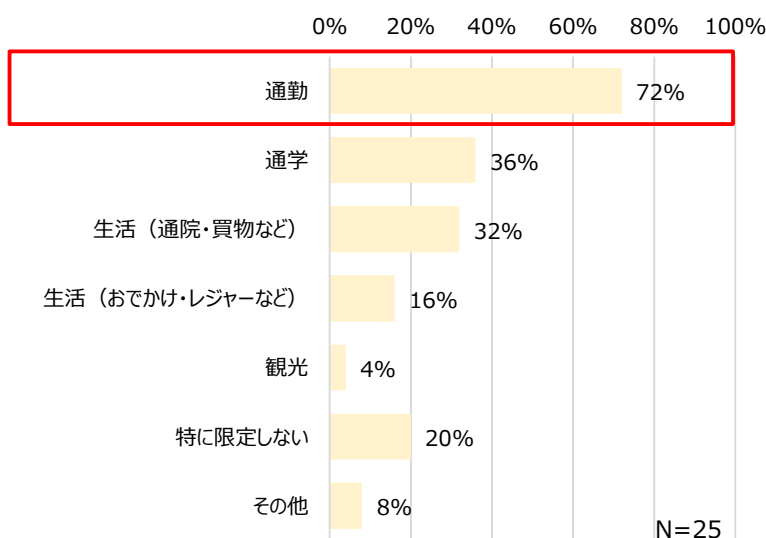


図 4-27 運賃改定の主となるターゲット(再掲)

表 4.8 ターゲット別の増収効果が高いと見込んだ理由(再掲)

ターゲット	増収効果が高いと見込まれた理由	回答数
通勤	通勤定期は企業が負担しており、 個人への負担が少ない ため逸走が少ないと想定したため。	3社
	運賃改定対象路線が、 従業員送迎に特化したバス路線 のため。	2社
通勤・通学	通勤・通学時のバス利用者が当該バス路線の主な利用者のため。	3社
	基本運賃を改定には時間がかかる。 運賃改定のなかでも定期券・回数券の割引率の改定が早期に着手できるため 。結果として通勤・通学者が主な対象となった。	4社
生活 (通院・買物・おでかけ・レジャーなど)	通院・買い物等生活する上で必要なバス路線のため逸走が少なく、増収効果が見込めるため。	2社
高齢者定期	高齢者専用定期は元の割引率がかなり高い定期券のため。	1社
回数券	割引率を見直すことでより増収効果が高まると想定されたため。	2社
	当該バス路線の主な利用者が回数券利用者のため。	1社
特に限定しない	基本運賃改定のため特にターゲットは存在しない。	2社

b) (参考)運賃改定の許容度に対する利用者意識

運賃改定の許容度の違いについて、運賃支払い方法別でみると、現金支払い利用者の許容額が比較的高い傾向にある。また、公共交通の利用目的別でみると、観光目的の許容額が高い傾向にある。

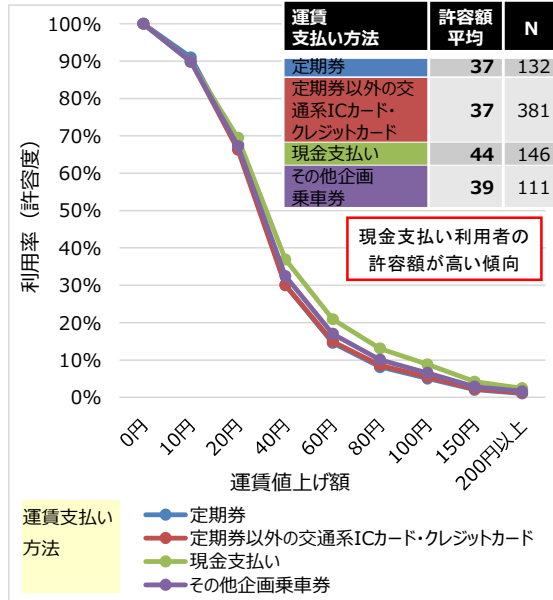


図 4-28 乗合バス利用者の利用状況による許容度の違い(運賃支払い方法)(再掲)

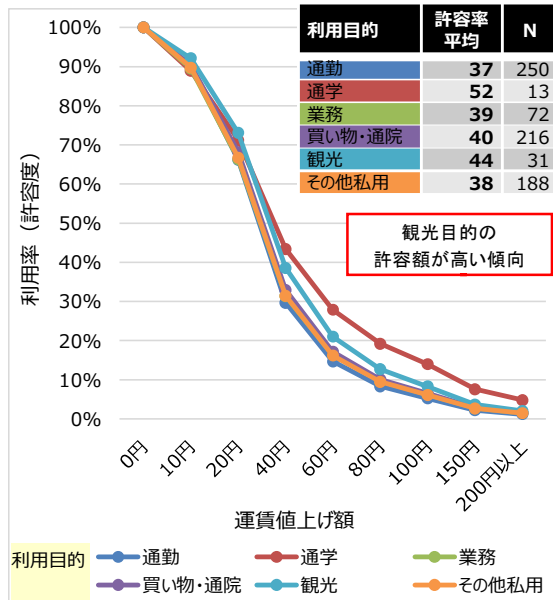


図 4-29 乗合バス利用者の利用状況による許容度の違い(公共交通の利用目的)(再掲)

資料: 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査結果より抜粋

(5) 運賃改定を検討する際の留意点(再掲)

今後、「概ね全路線の基本運賃」の運賃改定を実施予定との回答が約60%を占めている。
一方で、「予定していない」との回答も約34%を占めている。

運賃改定にあたってのボトルネックとなる課題より留意点を検証した結果、「利用者への影響」、「沿線自治体との調整」が最も多い。

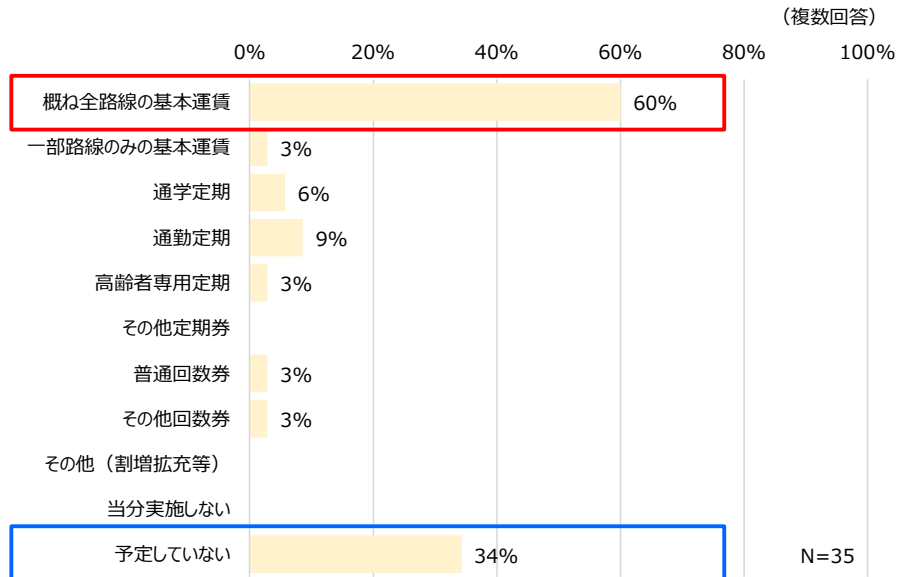


図 4-30 後の運賃改定の実施予定(再掲)

表 4.9 運賃改定を検討する際の留意点(再掲)

留意点	運賃改定にあたってのボトルネックとなる課題	回答数
利用者への影響	運賃を分かりやすくする為に設定を、50 円刻みとしている。運賃改定を実施する場合、一気に 50 円上がるため、利用者の影響が大きいと思うので慎重に事を進めています。(初乗りのみ運賃改定する等)	3 社
	利用旅客への影響、実施に必要な費用(機器類など)を懸念しています。	
	地域住民の反響・乗客の減少・減収を懸念しています	
沿線自治体との調整	当社が運行する地域では各市町の地域公共交通会議で承認された協議運賃(上限 200 円バス)となっている。今般の物価高騰や人材確保のため、経費が大きく上昇する中、当社としては値上の声も上げているが、市町による運賃維持の意向が強い。なお、最終的には市町による欠損補填のため赤字とはならないが、持続可能な交通として維持するためには、社会状況に合った健全な運賃改定も必要と感じています。	3 社
	従来からのバス利用者の理解と地元自治体との関係を懸念しています。 (“協議運賃”制度の継続協議と市町単独補助)	
	市営バス等の共同運行会社との調整を懸念しています。	
運賃改定手続きの作業負担	原価計算書類作成が極めて煩雑であり、(ノウハウもないので)作成に多大な時間を要することに負担を感じています。	2 社
	許認可に必要な書類作成を懸念しています。	
収益への影響	当社現金収入のうちの 70%強が、市営バスの運賃調整区間(均一運賃区間)内のものであり、当社運賃を改定しても市営バスが運賃改定しないと増収効果は限定的と考えられます。	2 社
	コロナ禍により、国や県から多額の補助金をいただいておりますが収益率がネックとなっています。	
沿線企業・学校への影響	関係各所(企業や学校)との協議を懸念しています。	1 社
運賃改定基準の考え方	コロナが収束傾向にあり、業績は回復の一途を辿るが、運賃改定の認可基準が「収入(補助金含む)/原価+適正利潤が 100%を超えない場合」のままであれば、改定の必要がないものと見なされ、不足する乗務員の処遇改善や新たな雇用の機会に繋げることができないことを危惧しています。	1 社

(6) 乗合バス事業者調査による検証結果のまとめ

乗合バス事業者調査による検証結果を以下に示す。

表 4.10 検証の視点と検証方法

検証の視点		検証方法	検証結果
運賃改定時の逸走特性	基本運賃	<ul style="list-style-type: none"> ■ 以下のパターンより逸走特性を検証する <ul style="list-style-type: none"> ・平均改定率別の輸送人員の推移 ・運賃改定に併せた利便性向上策等の実施の有無別の輸送人員の推移 ・時間軸別改定月を基準とした比率別の輸送人員の推移 ・時間軸別前年同月比別の輸送人員の推移 	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナの影響を大きく受けており、特定の逸走特性は見受けられなかった
	定期券	<ul style="list-style-type: none"> ■ 以下のパターンより逸走特性を検証する <ul style="list-style-type: none"> ・改定月を基準とした比率別の輸送人員の推移 	
	回数券	<ul style="list-style-type: none"> ■ 以下のパターンより逸走特性を検証する <ul style="list-style-type: none"> ・改定月を基準とした比率別の輸送人員の推移 ・時間軸別改定月を基準とした比率別の輸送人員の推移 ・時間軸別前年同月比別の輸送人員の推移 	
運賃改定による影響	事業者への影響		<ul style="list-style-type: none"> ■ 運賃改定による体感的な利用者の増減結果となった理由より事業者への影響を検証する <ul style="list-style-type: none"> ・生活交通、通勤定期の利用は逸走が少ない ・運賃改定に併せた利便性向上策等を実施することで逸走を抑制する効果が期待できる
	利用者の運賃改定の受け止め方	利用者の声	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運賃改定したバス路線への利用者からの意見から利用者への影響を検証する <ul style="list-style-type: none"> ・運賃改定に対し特段意見がないことが多いが、通学定期利用者や高齢者専用定期利用者からは家計の負担になるとの意見もある
		運賃改定に対する市民意識	<ul style="list-style-type: none"> ■ (参考) 市民意識について検証する <ul style="list-style-type: none"> ・運賃改定に対する賛否 ・運賃改定を許容できる理由 <ul style="list-style-type: none"> ・運賃改定に賛成が4割、反対が2割となり、賛成の理由は、なくなると困る、運賃額が妥当だからとの回答が多い
運賃改定と併せて利便性向上策・利用促進策を実施した場合の効果	効果の検証		<ul style="list-style-type: none"> ■ 運賃改定後の輸送人員、収益の6ヵ月後の増減率の差分より効果を検証する <ul style="list-style-type: none"> ・運賃改定に併せて利便性向上策・利用促進策を実施すると収益性が高まる
	効果のあった利便性向上策・利用促進策		<ul style="list-style-type: none"> ■ 最も効果のあった利便性向上策・利用促進策より有益な取組を検証する <ul style="list-style-type: none"> ・運賃改定に併せて利便性向上策・利用促進策をおこなうことで、多くの既存利用をつなぎ止めたとの回答が得られている
運賃改定する際のターゲットと市民ニーズ	運賃改定する際のターゲット設定		<ul style="list-style-type: none"> ■ 運賃改定をする際の主なターゲットとそのターゲットが増収効果が高いと見込んだ理由より検証する <ul style="list-style-type: none"> ・運賃改定をする際の主なターゲットは通勤が多く、その理由は個人への負担が少ない、運賃改定対象路線が従業員輸送に特化しているため
	運賃改定の許容度に対する市民意識		<ul style="list-style-type: none"> ■ (参考) 市民意識について検証する <ul style="list-style-type: none"> ・運賃支払い方法別、公共交通の利用目的別の運賃改定の許容度の違いを検証する <ul style="list-style-type: none"> ・運賃改定の許容度は、その他企画乗車券や現金支払い、観光目的での利用者の許容度が高い傾向にある
運賃改定を検討する際の留意点			<ul style="list-style-type: none"> ■ 運賃改定の実施意向を検証する ■ 運賃改定にあたってのボトルネックとなる課題から留意点を検証する <ul style="list-style-type: none"> ・全路線の基本運賃の運賃改定を「実施予定」との回答が6割占める一方で、「予定していない」との回答が3割を占める ・運賃改定を検討する際の留意点として、利用者への影響、沿線自治体との調整等が挙げられている <p>→対応策を以下の章で示している</p> <p>4.4 運賃改定を検討する際の留意点と対応策</p>

4.2 ヒアリング調査に基づく影響検証

4.2.1 管内交通事業者における過去の運賃施策上の優良事例の整理

ヒアリング調査結果より運賃改定や運賃改定以外の優良な取組事例について、乗合バス事業者、沿線企業・学校について整理し、次頁以降に示している。

1) 運賃改定した乗合バス事業者の優良事例

乗合バスの運賃施策上の優良事例【乗合バス事業者①】

運賃改定の概要

事業概要	事業者名	事業者⑦	運賃改定の概要	改定前	・対キロ区間制 初乗り160円 基準賃率29円00銭
	法令上の種類	上限運賃		改定後	・均一制 230円（平均改定率 約28%） ・「ICフリー定期券」が利用できる均一運賃区間の拡大
	制定形態	対キロ区間制		見込み	・公共交通の利便性が高まることが想定され、値上げによる逸走も想定されるが、それ以上に増収の可能性が想定された。
	地域特性等	・かつては農村地で高齢者が多い地域だったが、近年は宅地開発が進んでいた。		実績	・乗車時の平均支払額がプラスとなった。また、定期券は、ICフリー定期券については利用が伸び、地下鉄・バス連絡定期券については割引率が改定されたものの定期運賃自体が上がったため、差し引きで増収となった。
	背景・目的	・当該バス路線と並行するバス路線では均一運賃制をとっており、同じ地域内に2つの運賃制度があり課題となっていた。		上記の実績の理由	・均一制にしたことで、足が伸びやすくなったこと、乗り継ぎ利便性が高まり、いままで利用していなかった人が「ICフリー定期券」を利用するようになったため。
運賃改定の概要	運賃改定年月	2019年3月	運賃改定の結果	事業者	・均一制にしたことで、ICカードリーダーが1台ですむようになり、設置・メンテナンス費用が削減した。 ・公共交通の乗り継ぎ利便性を高めることで増収につながった。
	運賃改定のきっかけ	・市の施策として均一制を推進していたこともあり、シームレス化の一環として、運賃制度を並行他社の均一制に合わせるべく、運賃改定を決定した ・均一運賃区間で利用できるICフリー定期券が2017年から導入されており、均一制に改定することで、こちらのサービスに参入できた		利用者	・利用者属性に応じた券種が選択できる。 ・「ICフリー定期券」適用地域の拡大で、拡大地域が市内中心部に位置付けられたとして、地域ブランド力が向上したと好意的に受け止められた。

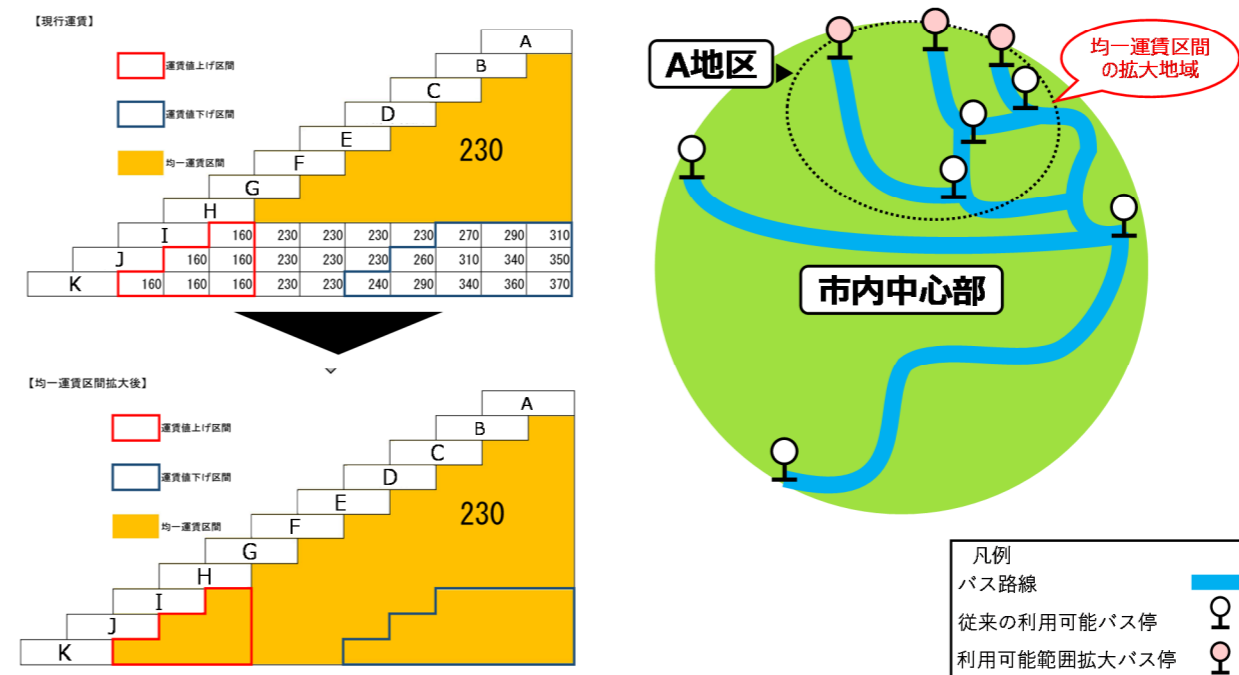
運賃改定等をおこなう際の工夫

【運賃改定をする際の工夫点】

- **自治体の施策と連携した公共交通サービスの拡充**
 - ・市の施策として均一制を推進していたこともあり、シームレス化の一環として、運賃制度を並行他社の均一制に合わせるべく、運賃改定を実施した。その結果、利用できる券種も増え、利便性が向上した。
- **お得にバス・地下鉄が利用できるサービスに拡充**
 - ・均一制にしたことで長い距離の移動が安価で利用できるようになり、さらに「ICフリー定期券」に参入できた。（1日フリー券の適用範囲も拡大）
 - ・最寄り駅まで鉄道で移動し乗り換えてバスを利用いただくことで、市内中心部のバスの混雑緩和につながるのと同時に、郊外地域への観光の分散化にもつながるのではないか。
- **市民への理解促進を図るため運賃改定のプラスイメージをPR**
 - ・バスから鉄道への乗り継ぎ割引や、均一運賃化したことによる長距離利用のしやすさ等、運賃改定によるプラスイメージを前面にチラシを作成、配布し、地元説明会等のPRをおこなったが、運賃改定については特に市民から意見はなかった。

(参考) 運賃改定の概要図

■ 現行運賃と値上げ後の運賃の比較 ■ 地区定期券の適用範囲の拡大



乗合バスの運賃施策上の優良事例【乗合バス事業者②】

運賃改定の概要

事業概要	事業者名	事業者⑨	運賃改定の概要	改定前	・対キロ区間制 初乗り運賃210円、区間運賃220～660円
	法令上の種類	上限運賃		改定後	・対キロ区間制 初乗り運賃230円、区間運賃230～670円 (1区間増すごとに10円加算) ・地区定期の適用範囲の拡大
	制定形態	対キロ区間制		見込み	・営業区域内に他社競合路線が少ないことから逸走はほぼないと想定した。収益は、地区定期の適用範囲の拡大により利便性が向上するためプラスになると見込んでいた。
	地域特性等	・営業区域内に他社競合バス路線はほとんどなく、当該バス路線は生活交通として利用されている。 (道路も狭く、山越えのバス路線もあり自転車の利用が少ない地域)		実績	・値上げによる逸走はほぼなかった。(平均支払額UP) ・コロナ禍の値上げだったが、値上げ・適用範囲を拡大した地区定期券の売り上げが微増、それ以外は減少した。(コロナ禍での収益の減少率は、輸送人員の減少率+3%となった)
運賃改定の概要	背景・目的	・コロナ前から利用者が減少しており、運転手の待遇改善に着手できず、慢性的な従業員不足が課題となっていた。 ・設備の維持・10年毎の更新が控えており原資の確保が必要となった。	運賃改定の結果	上記の実績の理由	・逸走が少ない理由は、生活交通として利用されており選択肢が他にないため。また、地区定期の適用範囲の拡大地域は、駅周辺でマンション開発が進んでおりポテンシャルがあった。
	運賃改定年月	2021年10月		事業者	・利用者減少、設備の維持管理・更新、路線・運行本数を維持するための原資として活用した。 (コロナ禍に利用者が大幅に減少し労働条件の改善は未着手)
	運賃改定のきっかけ	・慢性的な乗務員不足の中、離職が急激に増加したため、離職を防ぐ方策として、近隣バス事業者に近い運賃に改定した。 (大手バス事業者に囲まれており、より労働条件の良いバス事業者や貨物輸送へ転職される方が多い。)		利用者	・地区定期券の適用範囲の拡大で定期券の利便性が向上した。 (地区定期券は地区内のすべてのバス停で乗降可)

運賃改定等をおこなう際の工夫

【運賃改定をする際の工夫点】

- **値上げ運賃分の地区定期の適用範囲の拡大**
 - ・初乗運賃を20円値上げた分、地区定期券の適用範囲を拡大したことで利便性が向上した。PR方法は、定期券売り場や、バス停等に案内を掲示した。
- **モビリティ・マネジメントによるバスへの親近感の醸成と値上げに対する理解促進**
 - ・営業区域内の6市町等でおこなう行政のイベントやフェスに出展し、バス試乗体験やバス路線図の配布、値上げの周知をおこなっている。値上げについては特に市民から意見はなかった。
- **バス運転手という「職」の魅力向上を考慮**
 - ・コロナで実現できなかったが、バス運転手不足を解消するために待遇改善に向け運賃改定をおこなった。バス運転手は低賃金というイメージの払拭が必要となる。
(輸送人員あたり30～40円収入増があれば、現行より数万円以上の賃金アップ可)

【運賃改定以外の工夫点】

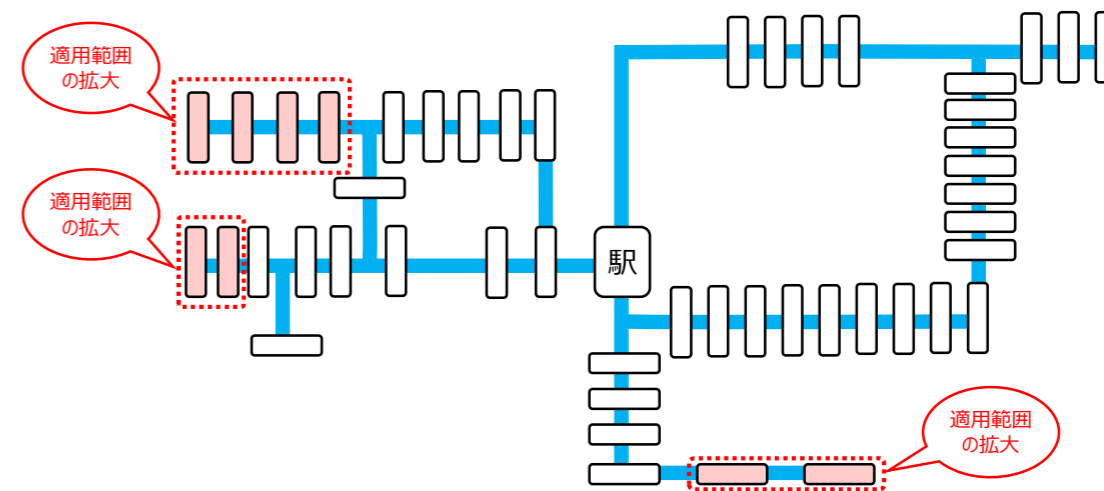
- **鉄道とバスとの乗り継ぎしやすい環境づくり**
 - ・鉄道からバスへの乗り継ぎをスムーズにおこなえるよう、鉄道のダイヤ改正に併せて、バス路線のダイヤや運行経路等の見直しをこまめにおこなっている。
- **大規模商業施設と連携した運賃補助制度の構築（沿線施設との合意形成）**
 - ・年金支給月や年数回の特売日に併せ、大規模商業施設へバス路線から来訪した方への運賃の一部補助を大規模商業施設がおこなっている。実施期間を1週間等とし、来訪者数の平準化を図り、集中する日に増便しなくても対応できる仕組みとしている。

(参考) 運賃改定の概要図

■ 普通運賃の改定状況

	現行	改定
初乗り運賃	210円	230円
区間運賃	220円～660円	230円～670円 (1区間増すごとに10円加算)

■ 定期券の適用範囲



2) 運賃改定したバス路線沿線の企業・学校

乗合バスの運賃施策上の優良事例【沿線企業】

企業の概要				運賃改定の影響等	
企業名		事業者④沿線企業		運賃改定時の従業員の行動	
従業員数	一般勤務者	非公表	日勤	・従業員の行動に変化はないし、特に意見もない。	
	交代勤務者	2交代	朝～夕方	運賃改定に対する負担感・コスト・利益への影響	・鉄道やバスでしか通勤できない従業員や来訪者もあり、バス運賃が値上げされ負担が増えたとしても、公共交通でのアクセス性の確保は必須である。
	3交代	非公表	夕方～深夜 深夜～朝		
通勤時の移動手段	鉄道	約1,500人 (鉄道はバス路線の内数)	自動車	約2,100人 (駐車場約2,000台以上)	運賃改定に対し許容できる範囲
		バス	約2,100人	自転車	
	徒歩			少数	
バス通勤者への対応		本事業所の最寄り駅からバスを利用している従業員には特別割引のバス定期券を現物支給している			
業務時の移動手段		県内：自動車、県外：公共交通			
バス通勤時に利用される鉄道駅	鉄道駅A	【利用者数】約1,800人 【乗車時間】約20分(ピーク時約30分)			
	鉄道駅B	【利用者数】約300人 【乗車時間】約20分			
	鉄道駅C	【利用者数】少ない 【乗車時間】ピーク時約10分			
乗合バス事業者との合意形成		・半年に1回は定例で打合せを実施し、都度の対応については月1～2回協議を行いながら合意形成を図っている。			
バス利用の課題		・鉄道駅Aの朝7時台に集中しており混雑緩和が求められている(雨天は一般車両が多く、バスがロータリーに入るまで20～30分かかる)			
新しい生活様式への対応					
新しい生活様式に対応するための取組		従業員の行動の変化			
		コロナ禍		コロナ後	
制服を着用した通勤(ロッカーを密にしないため)		制服での通勤		制服での通勤の継続	
自動車通勤の制限を一部緩和		自動車通勤が増加		自動車通勤はコロナ前より100台程度増加	
テレワークの実施		テレワーク3割、出社7割(コロナ前は100%出社)		テレワーク3割、出社7割	

バス通勤を促進するための工夫

【運賃改定をする際の工夫点】

➤ 特別割引の大口バス定期券の販売

・当該企業、バス事業者で定期的な協議をおこない当該企業専用の特別割引のバス定期券の割引率を設定している。バスを利用している全従業員分の特別割引のバス定期券(片道320円分であれば営業管内どこでも利用可)を一括で当該企業に販売している。

【運賃改定以外の工夫点】

➤ 従業員の負担を軽減するために混雑緩和に向けた取組(調整中)

・鉄道駅Aから鉄道駅Cへの分散化による混雑緩和を検討している。
 ・これ以上のバス運転手の確保が難しいため、鉄道駅Aのバス便数を減らさずに鉄道駅Cのバス便数を増やすことが難しい。そのため、同じドライバー数で鉄道駅Aのバス便数を減便して、鉄道駅Cのバス便数を増便できないかといった調整をおこなっている。

乗合バスの運賃施策上の優良事例【沿線学校】

学校の概要		運賃改定の影響等		
学校名	事業者⑨沿線学校	運賃改定時の従業員の行動	・郊外型キャンパスのため、バス利用が不可欠であり、学生の行動に変化はないし、特に意見もない。	
主な授業時間帯	月曜日～金曜日 9時～18時45分（土曜日は補講が入る場合有り）	運賃改定に対する負担感・コスト・利益への影響	・利便性向上のために、運行数の増便やダイヤ改正、運行経路等の見直し。	
学生数	約6,000人（市内在住：約2,100人、市外在住：約3,900人）	運賃改定に対し許容できる範囲	・キャンパスを維持するためにもバスが必須のため運賃の許容できる範囲は答えられない。	
教職員数等	約800人（教職員数 約500人、生協 約300人）	新しい生活様式への対応		
通学手段	市内 在住学生 バス路線利用が約1,500人（7～8割）、 バイク（不明）、自転車（ほぼなし）			
通学手段	市外 在住学生 鉄道+バス路線は約3,000人、 自動車通学許可者は約900人	新しい生活様式に 対応するための取組	学生の行動の変化	
通勤手段	教職員 鉄道+バス路線（約200人）、自動車通勤許可者（約300人）	オンライン授業 （2020年、2021年に実施）	コロナ禍	コロナ後
バス通学サービス	・学生はバス通学定期より安価な当該学校専用割引率の交通系ICカードを利用できる。（新入学生の9割が交通系ICカードを保有） ・大阪梅田、新大阪、三宮等の都市部から高速バスで通学できる。	全対面授業の再開 （2022年以降100%対面授業）	—	キャンパスへの来校が回復
乗合バス事業者との合意形成	・例年12月～3月にかけて、ダイヤ・便数等について交渉をおこない、4月から新ダイヤ・便数等で運行している。 ・別途、あらかじめ積み残しが想定される時期等は、増便を依頼する等、都度交渉をおこなっている。			
バス利用の課題	・少子化が進展しており、広域的な地域から学生を募る必要がある。 ・大学の都心回帰が進みつつあり、郊外型キャンパスでは特に遠方からも通学しやすい環境づくりが求められている。			

バス通学を促進するための工夫

【運賃改定以外の工夫点】

- 当該学校専用の交通系ICカードの導入
 - ・当該学校専用の交通系ICカードは10,000円チャージすると12,500円分利用できる。
 - ・さらに、通常運賃から25%割引（25%割引分は学校が負担）した額で利用ができ、実質運賃は通常のバス定期券より安価となる。
- 各方面からの広域的なバスアクセスルートの構築
 - ・大阪梅田、新大阪駅北口、千里ニュータウン、三宮・新神戸駅等の都市部からノンストップで来校できる広域的なバスアクセスルートを構築している。
 - ・当該学校専用の交通系ICカードを利用できるため安価に通学できる。
- バス通学のお得さや利用のしやすさを説明したバス通学ガイドの作成
 - ・新入学生に「バス通学ガイド」を入学前に配布し、オリエンテーションでも説明をしている。
 - ・また、他県、他市の複数の拠点地域から大学まで高速バスで直通来校できることを主にPRしている。

■（参考）専用の交通系ICカードを利用した場合の特別割引運賃額

発着地	適用運賃		
	通常運賃	特別割引運賃	実質運賃
大阪府内駅①	860円	640円	512円
大阪府内駅②	960円	640円	512円
大阪府内駅③	860円	640円	512円
兵庫県内駅①	830円	560円	448円
市内駅①	320円	280円	224円
市内駅②	260円	230円	184円
市内駅③	440円	350円	280円

4.3 運賃改定等が利用動向に与えた影響の集計・検証結果のまとめ

アンケート調査に基づく影響検証、ヒアリング調査に基づく影響検証をもとに運賃改定等が利用動向に与えた影響の集計・検証結果を以下に示す。

運賃改定等が利用動向に与えた影響の集計・検証

▼運賃改定等が利用動向に与えた影響の集計・検証

	利用者の視点	事業者の視点
	①公共交通利用者アンケート調査	②事業者アンケート調査
	<p>【運賃改定に対する賛否】</p> <ul style="list-style-type: none"> 約4割が賛成、約2割が反対。 賛成理由は「今利用している公共交通が無くなったら困るため」が約半数を占める。 反対理由は「運賃を改定すると家計や個人の財布の負担になるから」が多い。 運賃改定による行動変容は、利用頻度を下げるか、他の移動手段への変更が多い。 他の移動手段に変更する場合、地域鉄道から自家用車、乗合バスから自転車への転換意向が多い。 <p>【公共交通の利用状況による許容度の違い】</p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤や買い物・通院目的に比べ、観光目的の許容度が高い傾向にある。 通学時に公共交通を利用している家庭の運賃改定後の行動変容として、半数以上が「今までと変わらず利用させる」と回答している。 <p>【公共交通に対する意識による許容度の違い】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域鉄道利用者：サービス満足度や愛着度が高いほど、許容度が高い。 乗合バス利用者：地域鉄道利用者と同様、サービス満足度や愛着度が高いほど、許容度が高い。更には、経営状況に対する危機感が高い方が許容度が高い。 	<p>【運賃改定による利用者数の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者数が減少：7社、利用者数に変化なし：10社、利用者数が増加：7社 (※利用者数が減少している7社はコロナの影響を受けている可能性がある) コロナの影響で逸走特性は把握できなかった。 <p>【運賃改定の影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> 生活交通として利用されているバス路線、通勤定期の利用動向に変化はない。 利用者から運賃改定に対する意見はほとんどなかったが、通学定期や高齢者専用定期利用者からは運賃改定は家計の負担になるという声もわずかだがあった。 運賃改定に賛成が4割を占め、賛成する理由は、なくなると困る、運賃額が妥当だからとの回答が多い。(公共交通利用者アンケート調査より) <p>【運賃改定に併せた利便向上策・利用促進策の効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 実施あり：9社(36%)、実施なし：16社(64%) 運賃改定に併せて利便性向上策・利用促進策を実施すると収益性が高まる可能性があり、また、既存利用者のつなぎ止めに有効との回答を得た。 <p>【今後の運賃改定の実施意向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本運賃の改定を予定しているとの回答が4割、予定していないが3割を占める。
③ヒアリング調査	<p>■沿線企業・学校</p> <p>【運賃改定の影響・負担感】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃改定をしても従業員・学生の行動に変化はなく、手段変更等はみられない。 郊外に立地している場合、公共交通でのアクセス性の確保が不可欠であるため、運賃改定されたとしても利用せざるを得ない。 <p>【公共交通利用を促進するための必要条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃改定よりも、利用のしやすさの方が重要である。大きな需要が見込める場合は、当該企業・学校に併せた商品開発(ダイヤ、経路等)が利用促進に有効である。 乗合バス事業者が厳しい状況に立たされているという状況を理解している。バス・企業、学校それぞれWINWINとなるよう、定期的な協議や日々の対応について都度協議する等、合意形成をしやすい環境づくりが必要である。 	<p>■運賃改定の優良事例となる事業所</p> <p>【市民への理解浸透(どのように受け入れてもらったか)】</p> <ul style="list-style-type: none"> チラシ配布や地元説明等をする際は、運賃改定によるプラスイメージ(乗継割引、値上げ分の定期の適用範囲の拡大、長距離利用のしやすさ等)を前面にPRする。 バス試乗体験等による、モビリティ・マネジメントによるバスへの親近感の醸成と運賃改定(背景・プラス面)に対する理解促進を図る。 <p>【運賃改定に併せた利便向上策・利用促進策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1日フリー乗車券の導入 鉄道とバスの乗り継ぎ割引等による、乗継しやすい環境づくり 地区定期券の適用範囲の拡大 モビリティマネジメントの実施
① ② ③より	<p>【事業者目線の運賃改定のターゲットと利用者の許容度】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「個人への負担が少ない」等の理由から通勤者をターゲットとした運賃改定が多く存在しているが、利用者の視点では、観光での利用や現金利用者、移動手段が比較的少ない(公共交通でしか移動できない場面が多い)利用者の方が運賃改定に対して許容度が高い傾向にある。 公共交通のサービス満足度や愛着度が高い方が運賃改定に対する許容度が高くなる傾向にあり、実際に運賃改定した事業者においても運賃改定と併せた利便性向上策・利用促進策を実施した事業者の方が、運賃改定を単独施策で実施した事業者よりも効果が発現している。 	

▼検証結果のまとめ

- ◆ 運賃改定の際は、収益の試算や逸走の見込みを踏まえた運賃改定内容の検討や、日ごろから公共交通事業の危機的状況の共有と、公共交通に対する親近感の醸成に向けた取組を図る等、許容してもらえる工夫が望ましい。
- ◆ 運賃改定を単独の施策として実施するのではなく、利便向上策・利用促進策を合わせて実施することで、収益性を高める効果や利用者のつなぎ止めに有効。

図 4-31 運賃改定等が利用動向に与えた影響の集計・検証結果のまとめ

4.4 運賃改定を検討する際の留意点と対応策

乗合バス事業者調査をもとに検証した「運賃改定を検討する際の留意点」への対応策を次頁以降に示している。

- 利用者への影響
- 沿線自治体との調整
- 運賃改定手続きの作業負荷
- 収益への影響
- 沿線企業・学校への影響

図 4-32 運賃改定を検討する際の留意点

4.4.1 利用者への影響

運賃改定について、特段意見がないことが多かったが、通学定期利用者や高齢者専用定期利用者からは家計の負担になるとの意見もあった。

表 4.11 運賃改定に対する利用者の主な意見

利用者からの意見の内容	第1回運賃改定	第2回運賃改定
特段意見なし	18社中13社	9社中6社
家計への負担となる	18社中1社	9社中0社
高齢者専用定期券の割引率が高い	18社中1社	9社中0社

資料：乗合バス事業者調査結果より

4.4.2 沿線自治体との調整

沿線自治体との調整は、普段から、自治体の施策に併せた取組等の実施や、定期的にコミュニケーションをとれる「場」づくりをしておくことで、円滑に合意形成をしやすい関係性を構築しておくことが必要と考えられる。

事業者⑱のように、事前に「場」づくりをしていたことで、コロナ等による緊急かつ短期的支援について依頼することができた。

表 4.12 自治体との合意形成の図り方

ヒアリング先	運行地域の概要	自治体との合意形成の図り方
事業者⑮	市内を運行 競合他社路線有	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 自治体の施策に併せた運賃やバスサービスの改定 ・自治体の施策に沿ってバスサービスの改定をおこなったため、自治体が主体となって各種方面への調整をおこなった。
事業者⑱	6市町を跨いで運行 競合他社路線無	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 振興局を通じたコミュニケーションの「場」づくり ・振興局（広域的な視点から地域振興に取り組む地方機関）を通し、営業管内となる複数市町と定期的にコミュニケーションをおこなっており、コロナ等による緊急かつ短期的支援を依頼できる「場」を構築していた。
		<ul style="list-style-type: none"> ➤ 乗合バス事業者・行政が連携したバス路線の維持 ・生活に欠かせないバス路線を維持するために、継続的な行政補助が不可欠である。そこで、コミュニティバスの受託や各自自治体による運行協力等の補助を受ける等、乗合バス事業者・行政が連携したバス路線の維持をおこなっている。
		<ul style="list-style-type: none"> ➤ モビリティ・マネジメントへの協力 ・行政のイベント等に出展し、バス試乗体験やバス路線図の配布をおこない、バスに親しみをもってもらうきっかけづくりを積極的におこなっている。

資料：ヒアリング調査結果より抜粋

4.4.3 運賃改定の手続きの作業負荷

乗合バス事業者調査で、運賃改定を検討する際のボトルネックとして、「運賃改定の書類作成が膨大かつ煩雑で作業負担が大きい」との声があった。

運賃改定手続きの作業負荷を軽減するために、近畿バス団体協議会で策定された「乗合バス運賃施策事例集（2022年3月）」、「乗合バス運賃制度について（2023年3月）（乗合バス運賃施策事例集 付録）」の表紙と目次を次頁以降で紹介する。

1) 乗合バス運賃施策事例集(2022年3月)

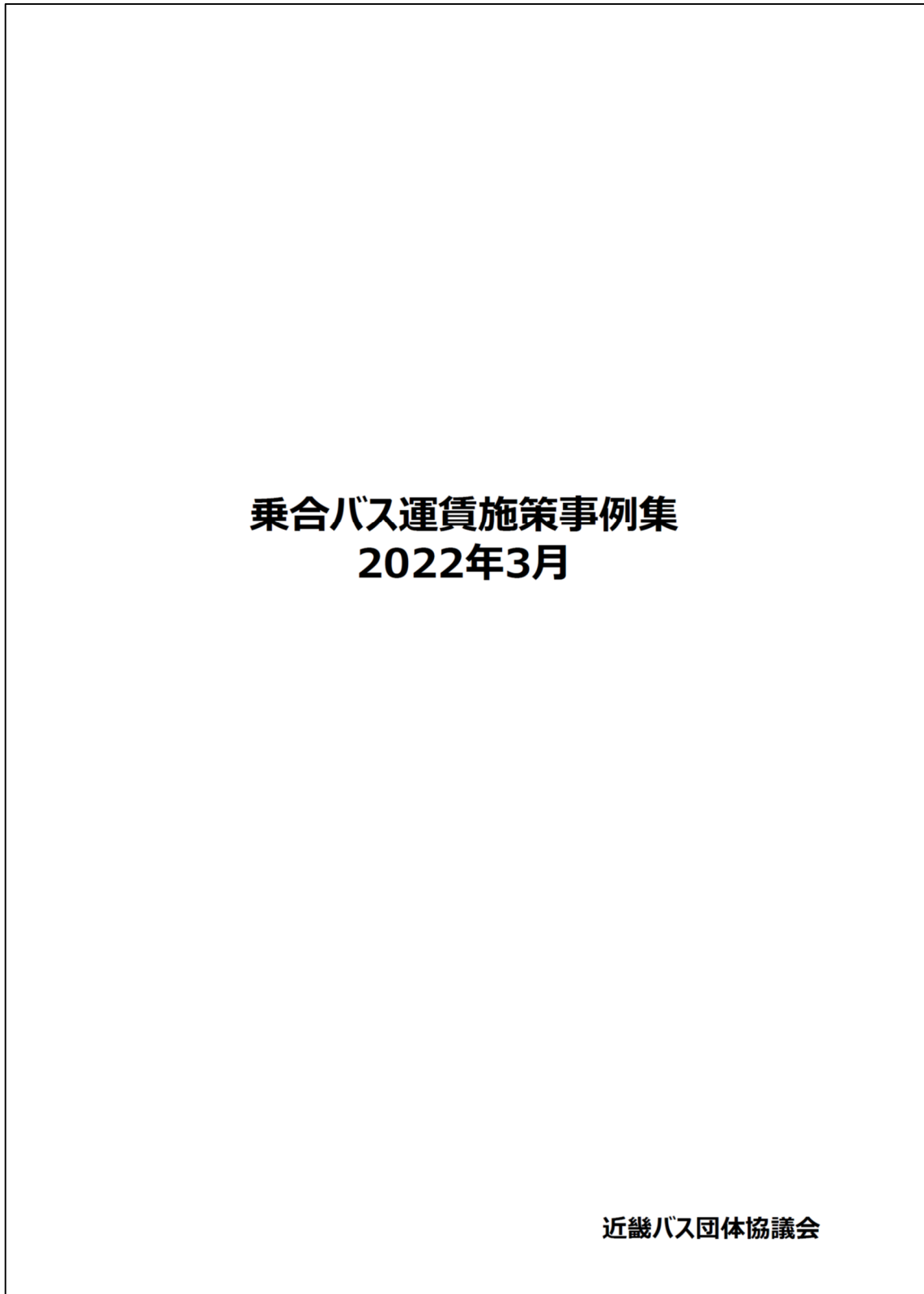


図 4-33 乗合バス運賃施策事例集(2022年3月)(1/2)

出典:一般社団法人大阪バス協会

https://www.osakabus.or.jp/uploads//file/upFile/20220411154422_1.pdf

目次

1章 はじめに（本書の目的）	p3
2章 乗合バス運賃施策の事例（全体概要）	p4
3章 乗合バス運賃施策の事例（各者の事例紹介）	p6
4章 乗合バス運賃施策検討における考慮事項	p37
5章 おわりに	p44

＜3章（p6～p36）に掲載している各社局の事例一覧＞

事例① 山陽バス	: 「二見線」における運賃改定による収支改善
事例② 近江鉄道	: スーパー学割定期券販売による利用促進
事例③ 奈良交通	: 通学以外の目的・区間でも購入できる学生（通学）定期券発売による増販
事例④ 阪神バス	: 自動車教習所と連携した大口頻度割引新設による利便性、事業持続性の向上
事例⑤ 近江鉄道	: 高齢者おでかけバスの販売による輸送人員増加
事例⑥ 愛知県豊橋市	: コロナ禍における行政・公共交通事業者・市内の店舗3者協働MM
事例⑦ 奈良交通	: 高齢者向け定期乗車券「奈良交通ゴールドパス」の発売による利用促進
事例⑧ 神姫バス	: ウッディ999バス(三田市ニュータウン限定企画乗車券)による需要喚起
事例⑨ 九州産交バス	: さんごーたいむバス（旧「Bフリーバス」をリニューアル）による対コロナ影響の利用促進
事例⑩ 九州産交バス	: 休日学生限定！往復乗車券によるターゲットを定めた利用促進
事例⑪ 京都市交通局	: 一日乗車券等の価格適正化による経営安定化
事例⑫ 近江鉄道	: ゴールデンバス（1日乗り放題1,000円乗車券）による利用促進
事例⑬ 西日本JRバス	: 金沢市内1日フリー乗車券の共通利用による利便性向上
事例⑭ 京阪バスG	: ICカード割引率改定による収支悪化の抑制
事例⑮ 南海バスG	: 割引の変更による収支悪化の抑制
事例⑯ 神姫バスG	: 市内完結利用者支払額の上限を定める運賃制度の導入による利用促進
事例⑰ 南海バス	: 自治体補助での無料化/100円運賃によるコロナ対策利用促進
事例⑱ 近鉄バス	: 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
事例⑲ 栃木県小山市	: 全線共通定期券 おーバスnoroca等による利便性向上
事例⑳ 丹後海陸交通	: 上限200円バスによる財政支出抑制
事例㉑ 全但バス	: 上限200円バスによる収支改善
事例㉒ 帝産湖南交通	: モバイルチケットの導入及び回数券割引率の変更によるデジタル化・収支改善
事例㉓ 大阪シティバス	: モバイルチケットの導入によるデジタル化を通じた業務合理化
事例㉔ 近鉄バス	: 磁気回数カードの取扱終了によるIC化促進
事例㉕ 山陽バス	: バスカード廃止・ICカード共通乗車ポイントサービスの導入によるIC化促進、費用削減
事例㉖ 神戸市交通局	: バスカード廃止・ICカード共通乗車ポイントサービスの導入によるIC化促進、費用削減
事例㉗ 京都市交通局	: 昼間回数券、トラフィカ京カードの発売停止 各種割引乗車券等からICカードによるポイントサービスへの転換
事例㉘ 阪急バス	: 金額式定期券の導入による利便性向上（増収策）
事例㉙ 山陽バス	: 同伴幼児無料人数の変更による新たな利用機会の創出
事例㉚ 西日本JRバス	: 定期券の共通利用による利便性向上
事例㉛ 京都市交通局	: 定期券の共通利用による利便性向上
事例㉜ 西日本JRバス	: 京都市内均一運賃区間の拡大による利便性向上
事例㉝ 京都市交通局	: 京都市内均一運賃区間の拡大による利便性向上
事例㉞ 阪急バス	: hanica定期券の阪急バス・阪神バス相互利用による利便性向上
事例㉟ 神戸市交通局	: 神戸市バス普通区IC定期券の神姫バスとの共用化による利便性向上

図 4-34 乗合バス運賃施策事例集(2022年3月)(2/2)

出典:一般社団法人大阪バス協会

https://www.osakabus.or.jp/uploads//file/upFile/20220411154422_1.pdf

2) 乗合バス運賃制度について(2023年3月)(乗合バス運賃施策事例集 付録)

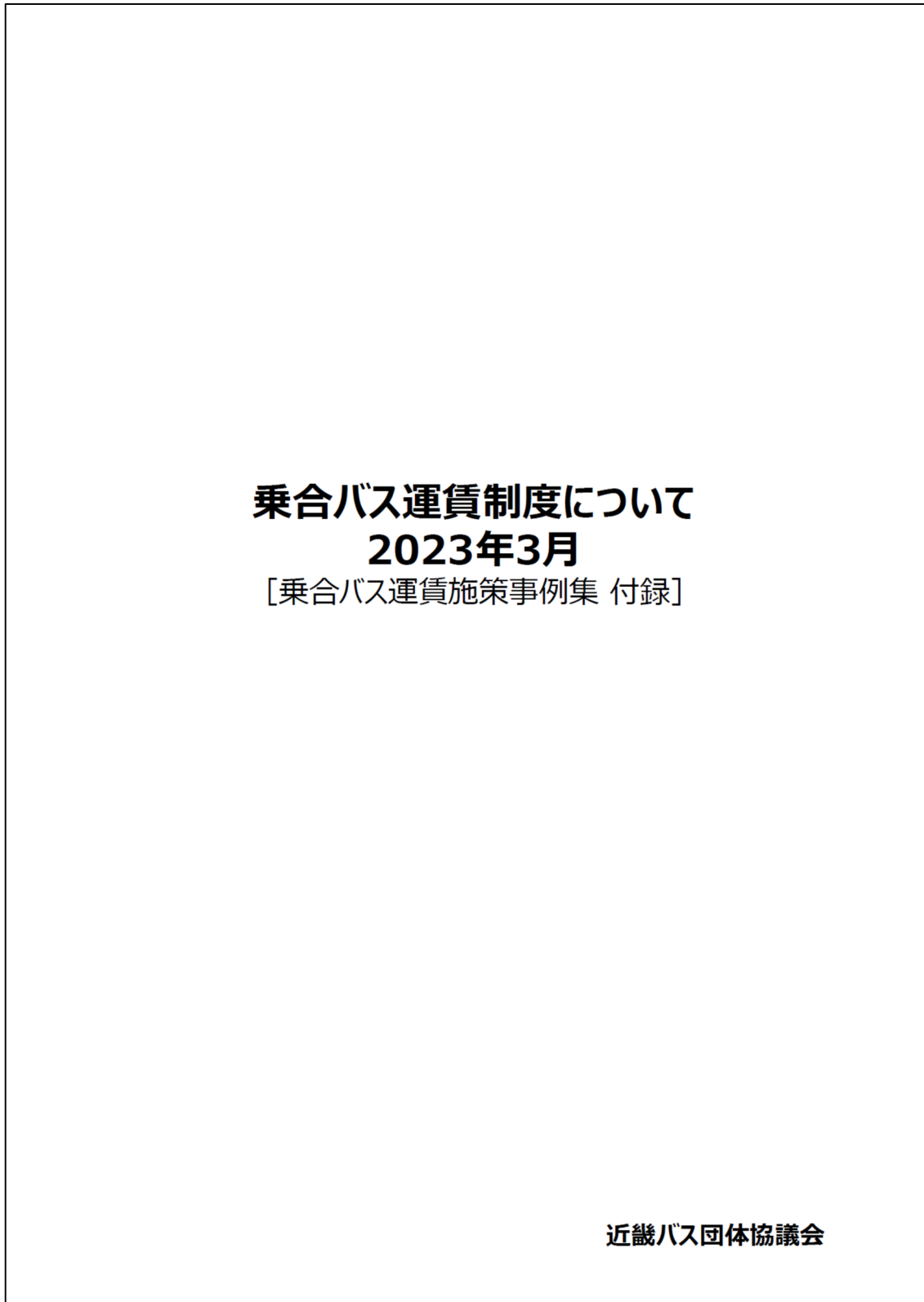


図 4-35 乗合バス運賃制度について(2023年3月)(乗合バス運賃施策事例集 付録)(1/2)

出典:一般社団法人大阪バス協会

<https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/000293048.pdf>

目次

1. 乗合バス運賃制度の基本的な枠組み	p3
1. 乗合バス運賃制度の概要	
2. 規制	
3. 制度（定め方）	
4. 手続	
（参考）法令条文	
（参考）制度の詳細	
2. 運賃改定実務	p24
1. 運賃の種類ごとの運賃改定にかかる手続き	
2. 運賃改定枠組みの全体像（要否基準、認可基準）	
3. 処分権限	
4. 運賃改定エリア（上限運賃の設定地域等の単位）	
5. 原価計算期間	
6. 乗合バス事業の情報提供ガイドライン	
7. 運賃改定手続きに関する手順例（地方運輸局長権限を想定）	
8. 申請書類	
3. 今後に向けた議論	p34
【提案1】今後の上限運賃制度のあり方について	
【提案2】変動運賃制について	
【提案3】今後の協議運賃制度のあり方について	

図 4-36 乗合バス運賃制度について(2023年3月)(乗合バス運賃施策事例集 付録)(2/2)

出典：一般社団法人大阪バス協会

<https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/000293048.pdf>

4.4.4 収益への影響

運賃改定に併せて利便性向上策・利用促進策を実施すると収益性が高まる割合が高いという結果となった。(4.1.22)(3)参照)また、乗合バス事業者調査で、効果のあった利便性向上策・利用促進策を次頁で紹介する。

表 4.13 効果のあった利便性向上策・利用促進策(再掲)

施策	取組内容	効果
乗車券のデジタル化	・スマホ定期券の導入	・少ないが既存利用をつなぎ止めた
	・通勤時間帯での需要を分散する事を目的としたモバイルアプリの導入。	・施策による増収や逸走抑制は確認できなかった
	・均一制にしたことで長い距離の移動が安価で利用できるようになり、さらに「IC フリー定期券」に参入でき 利便性が向上 。 (1日フリー券の適用範囲も拡大)。	・ 多くの既存利用をつなぎ止めた ・利便性が高まったことで好意的な意見をいただいた
割引乗車券の導入・拡充	・割引制度として、土日・祝日は通勤定期券利用者の同伴の小児の運賃を50円から無賃とした。(大人は100円)	・少ないが利用頻度増加又は新規利用者獲得につながった
運行サービス向上	・鉄道のダイヤ改定にあわせてコミュニティバスのダイヤ改正を行い、 乗継環境向上 とともに 利便性の維持確保 を図った。	・ 多くの既存利用をつなぎ止めた
	・新規路線により通院の利便性が向上した。	・少ないが既存利用をつなぎ止めた
利用促進の取組拡充	・利便性の高いルート、ダイヤの再編、定期券等購入補助、タクシー乗継割引、モビリティマネジメントの実施。 (小学校への乗り方教室)	・少ないが利用頻度増加又は新規利用者獲得につながった ・少ないが既存利用をつなぎ止めた
その他	・購入方法の拡充。 (クレジットカードの利用)。	・施策による増収や逸走抑制は確認できなかった
	・路線バス全線乗り放題の全線フリー定期券の価格引き下げ。	・少ないが既存利用をつなぎ止めた
	・初乗り運賃改定とともに 地区定期の利用範囲の拡大 を行った。	・ 多くの既存利用をつなぎ止めた ・定期券販売枚数は他路線では減少、地区定期は微増

資料: 乗合バス事業者調査結果より抜粋

4.4.5 沿線企業・学校との調整

沿線企業・学校に沿ったバスサービスについて商品開発をしている。また、商品の内容については、定期的に協議を行う部分と、普段の運行への対応については都度協議をおこなっており、可能な範囲の中で柔軟な対応がおこなえる関係性を築いている。

表 4.14 沿線企業・学校との合意形成の図り方

ヒアリング先	バスの必要性	自治体との合意形成の図り方
沿線企業	鉄道やバスでしか通勤できない従業員や来訪者もあり、バス運賃改定され負担が増えたとしても、公共交通でのアクセス性の確保は必須である。	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 当該企業に沿った特別割引のバス定期券の大口販売 ・当該企業の状況に応じた商品（特別割引のバス定期券）を開発し、通勤時にバスを利用する方すべての定期券を当該企業に一括で販売している。
		<ul style="list-style-type: none"> ➤ 定期的な協議と都度の協議の実施で柔軟な対応を実施 ・特別割引のバス定期券の割引率や便数等については、年数回定例で協議をおこなっている。 ・鉄道の遅延等への対応については、都度（月 1～2 回程度）協議を行いながら合意形成を図っている。
沿線学校	キャンパスを維持するためにもバスが必須	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 当該学校に沿った専用割引率の交通系 IC カードの導入 ・当該企業の状況に応じた商品（専用割引率の交通系 IC カード）を開発したことで、学生はバス通学定期より安価にバスを利用できる。
		<ul style="list-style-type: none"> ➤ 広域的なバス路線網の構築 ・都心部から郊外型キャンパスまで直通運行できる広域的なバス路線網を構築している。次年度のダイヤ改正、増便交渉は例年 12～3 月の間で協議し、4 月から改定している。
		<ul style="list-style-type: none"> ➤ 都度の協議の実施で柔軟な対応を実施 ・あらかじめ積み残しが想定される時限の増便等については、都度協議をおこない対応している。

資料：ヒアリング調査結果より抜粋

4.5 運賃改定以外での財源確保に向けた取組み

本項では、運賃改定以外での財源確保に向けた取組みについて整理する。

4.5.1 考えられる負担者及び財源確保策の整理

従来、公共交通事業は各交通事業者の経営努力と公共交通利用者の運賃により維持されてきた。しかし、近年では人口減少に伴う公共交通の利用者数の減少やドライバー不足、燃料費の高騰に伴う経営状況の悪化が深刻化しており、交通事業者の負担が増大し、経営困難な状況にある。そこで、今後は交通事業者や公共交通利用者に加え、自治体や地域住民も財源確保に関与し、地域が一丸となって公共交通を支えることが重要である。

公共交通を維持していくための財源確保策を行う上での各主体の関わり方について、考えられる取組みの一例を下表に示す。

表 4.15 各主体が財源確保策を行う上での関わり方(例)

主体	財源確保策を行う上での関わり方(例)
交通事業者	・ 従来通り、経営努力により財源確保を図る 例) サービス向上による利便向上策・利用促進策など
公共交通利用者	・ 公共交通利用者が、公共交通を維持するために負担する 例) 運賃改定など
自治体	・ 自治体が行政サービスの一環として、公共交通の運営に関与することで、交通事業者の負担を軽減する 例) 鉄道の上下分離など
地域住民	・ 公共交通の利用有無に関わらず、地域の公共交通サービスを維持するために一定額を負担する

4.5.2 財源確保に向けた取組み事例・意向等の整理

4.5.1 で整理した財源確保策の内、公共交通利用者が負担する取組みについては、4.1～4.3 にて利用者視点と事業者視点で事例や意向を整理した。

そのため、ここでは運賃改定以外での財源確保として、自治体及び地域住民に関係する取組みの事例や取組に対する賛否の意向、交通事業者が負担する財源確保に向けた取組み事例について整理している。

1) 自治体が財源確保策に関与することについて

(1) 公共交通の運営に自治体に関与することに対する意向

2 章にて整理した利用者アンケート調査結果を踏まえ、自治体が公共交通の運営に関与することに対する意向の結果を以下に示す。

a) 地域鉄道利用者の意向

i) 公共交通の運営に自治体に関与することに対する賛否

- 地域鉄道利用者が公共交通の運営に自治体に関与することに対する賛否について、約7割が賛成・やや賛成としており、反対・やや反対は1割にも満たない。

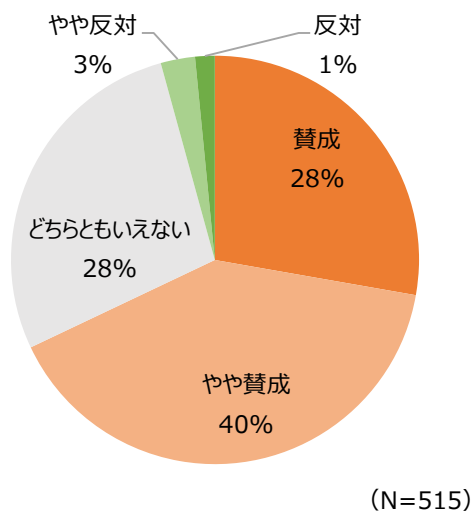


図 4-37 公共交通の運営に自治体に関与することに対する賛否(地域鉄道利用者)

資料: 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査結果より抜粋

ii) 公共交通の運営に自治体が関与することに対する各意向理由

- 地域鉄道利用者が公共交通の運営に自治体が関与することに賛成の理由として、“公共交通が維持されないと生活に困るから”が突出して多い。
- 反対の理由として、“公共交通の維持は、公共交通事業者の経営努力により行われるべきだから”が突出して多い。

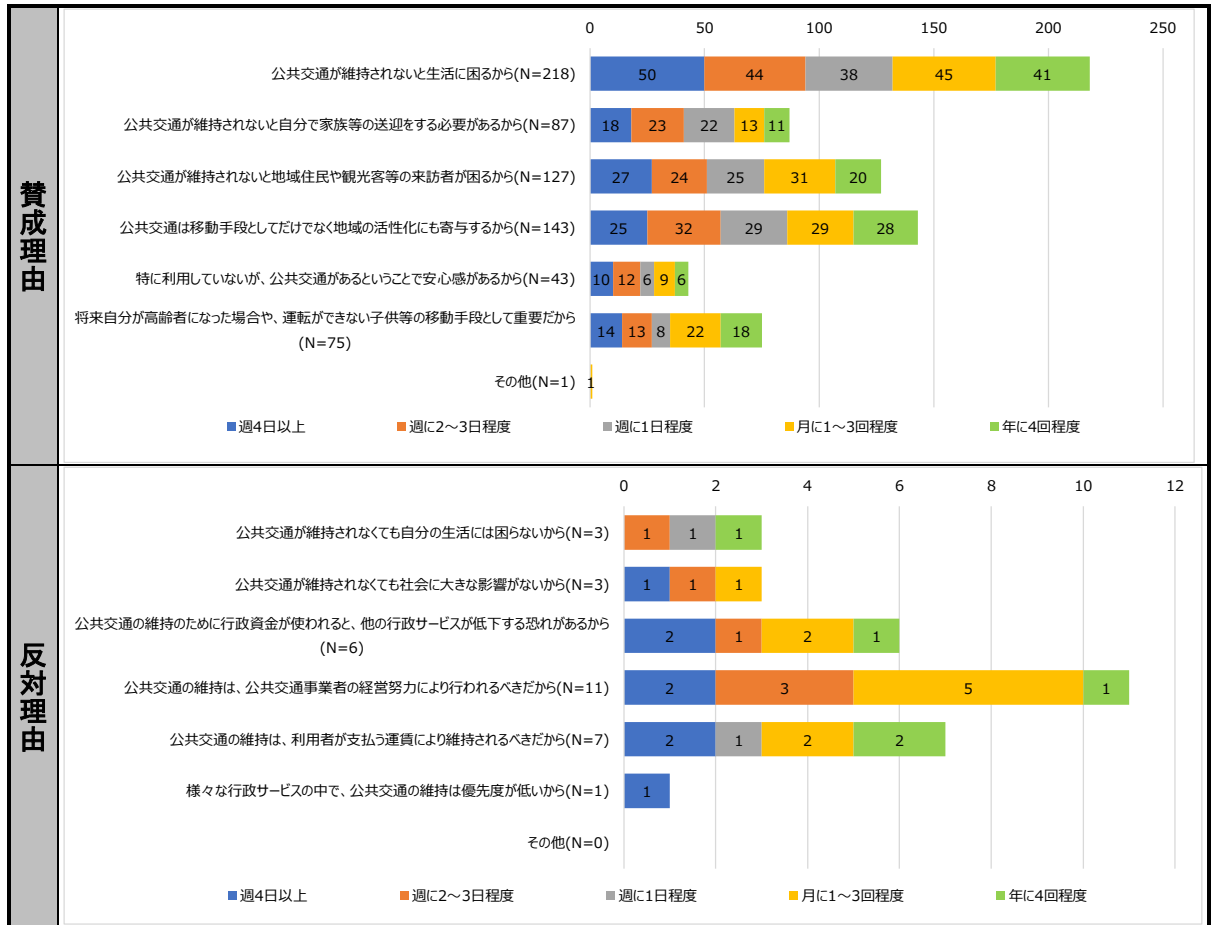


図 4-38 公共交通の運営に自治体が関与することに対する各意向理由(地域鉄道利用者)

資料: 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査結果より抜粋

b) 乗合バス利用者の意向

i) 公共交通の運営に自治体が関与することに対する賛否

- 乗合バス利用者が公共交通の運営に自治体が関与することに対する賛否について、約7割が賛成・やや賛成としており、反対・やや反対は1割にも満たない。

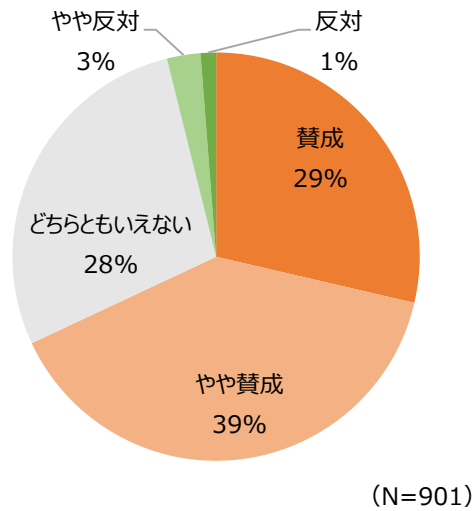


図 4-39 公共交通の運営に自治体が関与することに対する賛否(乗合バス利用者)

資料: 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査結果より抜粋

ii) 公共交通の運営に自治体が関与することに対する各意向理由

- 乗合バス利用者が公共交通の運営に自治体が関与することに賛成の理由として、“公共交通が維持されないと生活に困るから”が突出して多い。
- 反対の理由として、“公共交通の維持のために行政資金が使われると、他の行政サービスが低下する恐れがあるから”、“公共交通の維持は、公共交通事業者の経営努力により行われるべきだから”が多い。

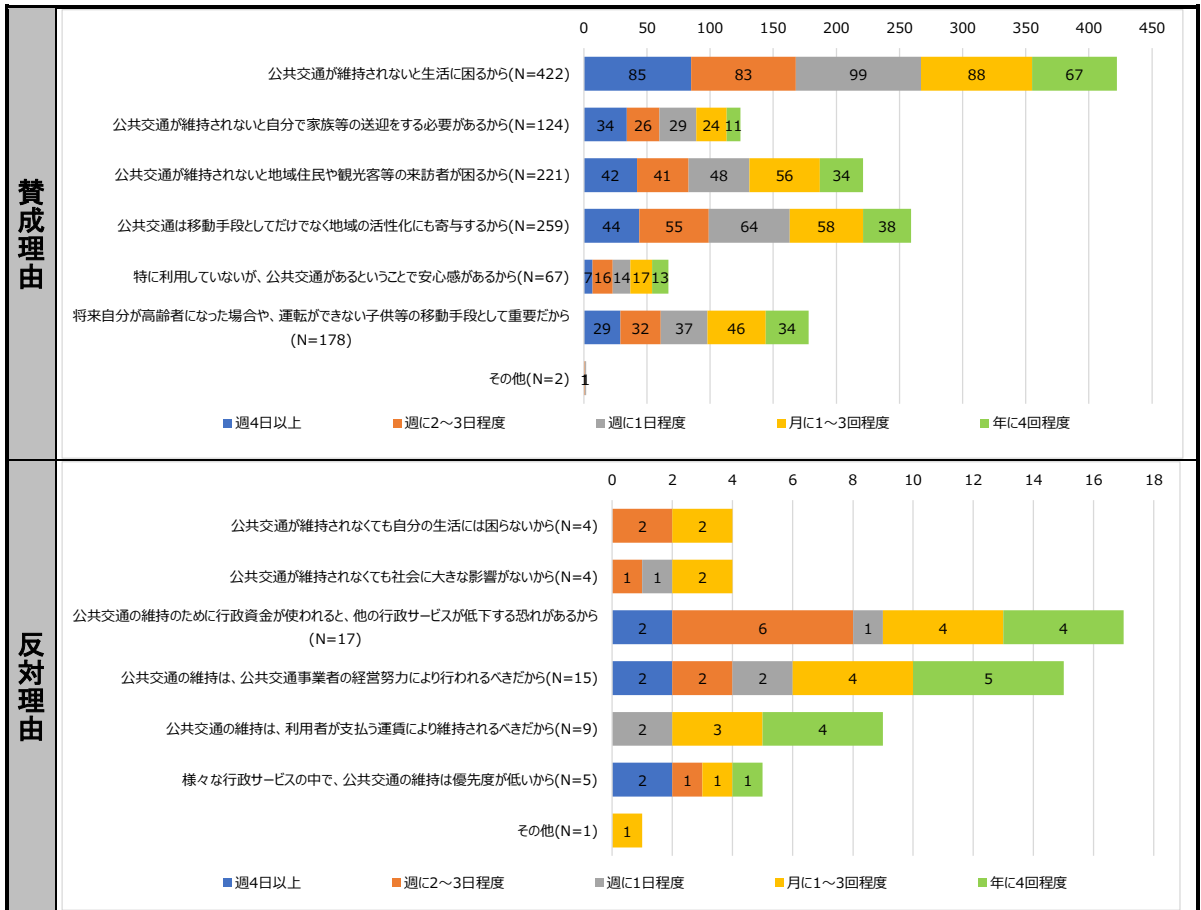


図 4-40 公共交通の運営に自治体が関与することに対する各意向理由(乗合バス利用者)

資料: 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査結果より抜粋

c) 公共交通の運営に自治体が関与することに対する意向まとめ

全体として賛成の意向割合が多いものの、他の行政サービス低下を懸念する意見も多いことから、地域ニーズを把握した上で関与していくことが必要である。

表 4.16 公共交通の運営に自治体が関与することに対する意向まとめ

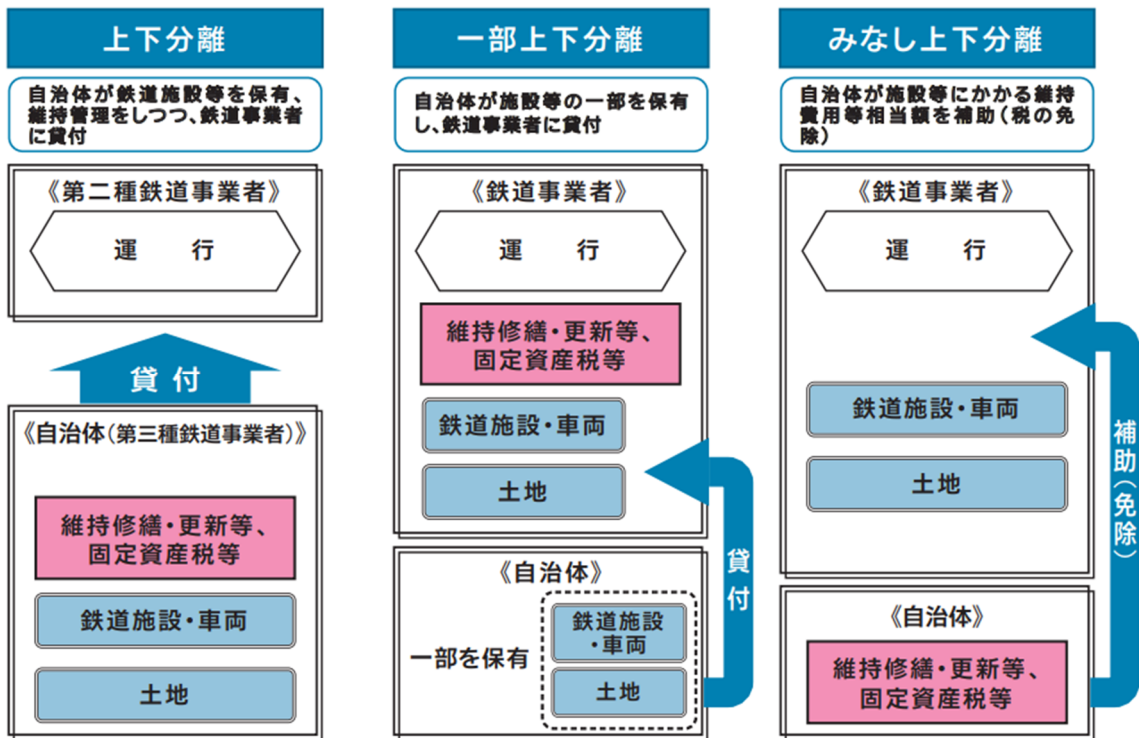
	意向調査結果
地域鉄道利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域鉄道利用者の68%が賛成。 ・ 賛成理由は、「公共交通が維持されないと困るから」、「公共交通は移動手段としてだけでなく地域の活性化にも寄与するから」という回答が多い。 ・ 反対理由は、「公共交通の維持は交通事業者の経営努力により行われるべき」という回答が半数を占める。
乗合バス利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗合バス利用者の68%が賛成。 ・ 賛成理由は、「公共交通が維持されないと困るから」、「公共交通は移動手段としてだけでなく地域の活性化にも寄与するから」という回答が多い。 ・ 反対理由は、「公共交通の維持のために行政資金が使われると、他の行政サービスが低下する恐れがあるから」という回答が半数を占める。
まとめ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 賛成の割合が7割以上を占めているが、他の行政サービスの低下を懸念する意見も多いため、自治体は地域ニーズを把握した上で関与していくことが必要。

(2) 取組み事例

自治体が地域公共交通の運営に関与し再構築を図る取組み例を整理した結果を下表に示す。

表 4.17 自治体が財源確保策に関与する取組み例

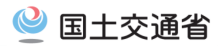
取組み例	内容
第三セクター化	・ 地方自治体が経営に直接関与する第三セクター事業者となる。 ⇒地域との連携が大幅に改善し、利便性や持続可能性が高まる。
上下分離	・ 地方自治体等が鉄道事業者にとって鉄道施設や車両を保有する。 ⇒鉄道事業者は施設・車両等をオフバランス化（貸借対照表から切り離し）でき、減価償却費や固定資産税の負担がなくなる。仮に地方自治体等の判断により施設・車両等の使用料が減免又は無償化されれば、経常収支も改善され、事業改善や新規投資のための余力が生まれる。
みなし上下分離	・ 上下の主体の完全分離をしないものの、鉄道施設等の保有に係る経費相当分を地方自治体が負担することで、実質的に上下分離したのと同じような効果を実現。
車両の購入支援	・ 観光列車やサイクルトレイン等も含め、新たな車両を地域の観光振興策の一環として、あるいは、地域住民をはじめとする利用者の快適性・利便性向上策として、沿線自治体等が新たに購入し、鉄道事業者に貸し付ける。



出典：地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言（令和4年7月、国土交通省）

図 4-41 上下分離のイメージ図

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に向けた取組



三セク化：あいの風とやま鉄道の例

【取組の内容】

- ・北陸新幹線開業に伴い、2015年3月にJR西日本の北陸本線の一部を引き継ぎ、第三セクター鉄道として開業。

【ポイント】

- ・地域と連携した利用促進、利用者サービスの向上
 - ✓ 開業前より運行本数を増加（286本→328本、あいの風ライナーを設定）
 - ✓ 効果的なダイヤ設定や乗り継ぎ等の改善
 - ✓ 新駅の開業により駅勢圏を拡大し需要増加（高岡やぶなみ駅<2018.3>新富山口駅<2022.3>）
 - ✓ ファンクラブ創設〈2014.9〉
会員数 2961人・社（2021.10末現在）
⇒マイレール意識の醸成
 - ✓ 利用者は2015年推計値約38千人/日に対し、2019年で1割増の約41千人/日（10%増）
※開業年（2015年）から5年間増加傾向



【観光列車「一万三千尺物語」】



【新富山口駅開業式典 2022.3.12】

三セク化：ひたちなか海浜鉄道の例

【取組の内容】

- ・経営難の茨城交通の湊線を引継ぎ、2008年4月に第三セクター鉄道として開業。

【ポイント】

- ・地元・沿線観光地との連携により、鉄道利用者増と沿線地域の活性化が図られるwin-winの関係
 - ✓ 沿線の5小中学校統合に併せた新駅（美乃浜学園駅）設置で、通学時の利便性向上と安全確保
 - ✓ まちづくりと連携して路線延伸（阿字ヶ浦～新駅2駅3.1km、78億円）2024年6月春開業予定
⇒ひたちなか海浜公園（年間利用者数200万人）への延伸で、10%の鉄道利用者があれば2億円増収、沿線への立寄り（買物等）により1億8千万円の経済効果を見込む
 - ✓ 利用者数が70万人（2007年度開業前）から106万人（2019年度・151%）と大幅に増加
 - ✓ 単年度収支も黒字達成（2019年度、289万円）



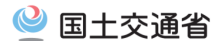
【連携イベントで人があふれる商店街】



【延伸計画】

出典：第4回鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会 資料2(国土交通省)

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に向けた取組



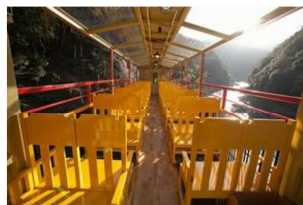
分社化：嵯峨野観光鉄道の例

【取組の内容】

- ・山陰線（JR西日本）の複線化によって使われなくなった線路の観光利用を目的として、JR西日本の子会社である嵯峨野観光鉄道が発足。

【ポイント】

- ・分社化したことにより、JR西日本とは別体系の運賃設定が可能
 - ✓ 1991年4月に「観光を目的として開業した鉄道」（通勤通学ゼロ）として営業を開始
 - ✓ 営業キロは7.3kmで、運賃は一律880円
 - ✓ トロッコ列車を運行



上下分離・まちづくりとの連携：福井鉄道の例

【取組の内容】

- ・鉄道事業再構築事業による上下分離を行い（2008年度、全国初）、鉄道用地を沿線3市（福井市、鯖江市、越前市）に有償譲渡し沿線3市が無償貸付。

【ポイント】

- ・資産保有コストの削減、各種利用促進策の実施
 - ✓ パークアンドライド駐車場の整備、新駅の設置
 - ✓ 低床式車両の導入
 - ✓ えちぜん鉄道との相互乗り入れ実施による福井市南北交通軸の形成、地域間交流の促進
 - ✓ 都市政策との連携が進み、福井駅西口駅前広場開発に伴うJR福井駅への延伸による交通結節点としての機能強化、駅前中心市街地の活性化
 - ✓ 地域のマイレール運動等の各種利用促進策により、利用者数が24%増加（2007年度→2017年度）



【低床式車両】



【福井駅西口駅前広場】

出典：第4回鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会 資料2(国土交通省)

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に向けた取組

上下分離（新たな運行会社の募集）
：京都丹後鉄道(WILLER TRAINS)の例

【取組の内容】

- ・鉄道事業再構築事業による上下分離を行い、三セクによる運行から公募で選定された民間事業者による運行に移行(2015年4月～)。

【ポイント】

- ・上下分離によるリスクシェア
- ・異業種の民間事業者のノウハウ等を活用した新斬な利用者サービスの提供
 - ✓ 4種類の観光列車導入による沿線の観光地化
 - ✓ 沿線地域の交流人口増加をねらいとした企画きつぷの発売やインバウンド需要の拡大
 - ✓ クラウドファンディングを活用した新規事業の展開



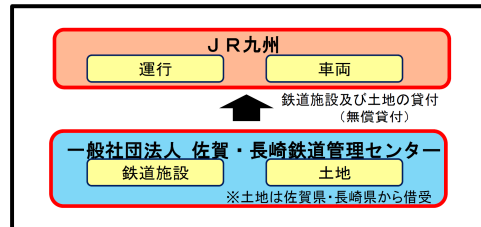
上下分離：J R九州（長崎本線）の例

【取組の内容】

- ・2022年9月の西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の開業にあわせて、JR九州の長崎線（肥前山口・諫早間）において上下分離方式を導入予定。

【ポイント】

- ・JRによる一定水準での運行サービスの継続を確約
 - ✓ JRと地域が鉄道維持に係る負担を分担
 - ⇒ JR九州が普通列車の運行を現行程度の本数により23年間維持する一方で、佐賀・長崎両県が設立した（一社）佐賀・長崎鉄道管理センターは鉄道施設等をJR九州に無償で使用させることとする。
 - ✓ 維持管理費の縮減のため、一部区間（肥前浜・諫早間）の電化設備の撤去を予定
 - ✓ 第三種鉄道事業者となる（一社）佐賀・長崎鉄道管理センターに対しては地域鉄道関係の支援が可能



3

出典：第4回鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会 資料2(国土交通省)

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に向けた取組

みなし上下分離：上毛電気鉄道の例

【取組の内容】

- ・利用者の減少から経営不振となり、設備投資のできない上毛電気鉄道に対して、群馬県をはじめとする自治体が全額負担して近代化投資を実施し、基盤の維持についても、自治体が基本的に負担。

【ポイント】

- ・上下の主体を分離することなく、鉄道事業者と自治体の間でコスト負担を分担
 - ✓ 県と市町村が基盤の維持管理と運行の一部（車両の修繕）の経費を事業者に補助（みなし上下分離）
 - ⇒単なる欠損補助ではなく、上下分離と同様に、補助対象経費を明確化・固定化することで、鉄道事業者の経営改善努力を促進
 - ⇒人材確保など、地方公共団体が第三種鉄道事業者を設立する際の課題を回避
 - ✓ 固定資産税、都市計画税相当額の補助も実施



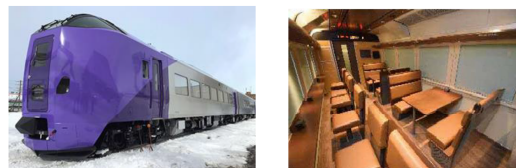
鉄道車両の保有・無償貸与：JR北海道の例

【取組の内容】

- ・地域振興による利用促進のため、観光列車としても活用可能な鉄道車両を北海道が出資する第三セクターが取得し、JR北海道に無償で貸与。

【ポイント】

- ・鉄道の更なる利用拡大に向けた取組の検討・実施
 - ✓ 北海道が出資する第三セクターが車両取得・保有、JR北海道に無償貸与し、JR北海道が運行・維持管理
 - ✓ JR北海道は、貸与された車両を通常ダイヤに組み込みつつ、観光列車としても活用する。こうした車両の運用については、道や地域関係者の意向を可能な限り反映する



4

出典：第4回鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会 資料2(国土交通省)

2) 地域住民が財源確保策に関与することについて

2 章にて整理した利用者アンケート調査結果を踏まえ、公共交通の利用有無に関係なく一律負担することに対する意向の結果を以下に示す。

(1) 地域鉄道利用者の意向

a) 公共交通の利用有無に関係なく一律負担することに対する賛否

- 地域鉄道利用者が公共交通の利用有無に関係なく一律負担することに対する賛否について、約半数が賛成・やや賛成としており、反対・やや反対は約 1 割存在する。

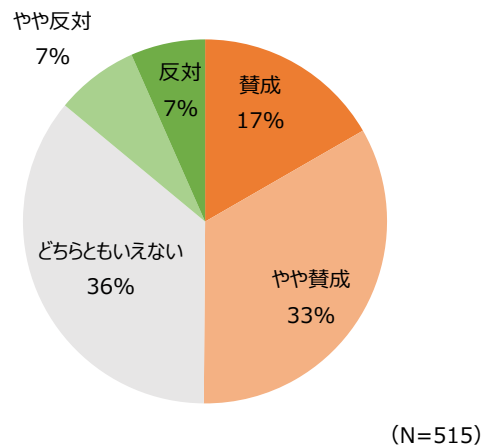


図 4-42 公共交通の利用有無に関係なく一律負担することに対する賛否(地域鉄道利用者)

資料: 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査結果より抜粋

b) 公共交通の利用有無に関係なく一律負担することに対する各意向理由

- 地域鉄道利用者が公共交通の利用有無に関係なく一律負担することに賛成の理由として、“公共交通が維持されないと生活に困るから”が突出して多い。
- 反対の理由として、“利用者が負担すべきであって、利用していない者が負担すべきことではないと思うから”が突出して多い。

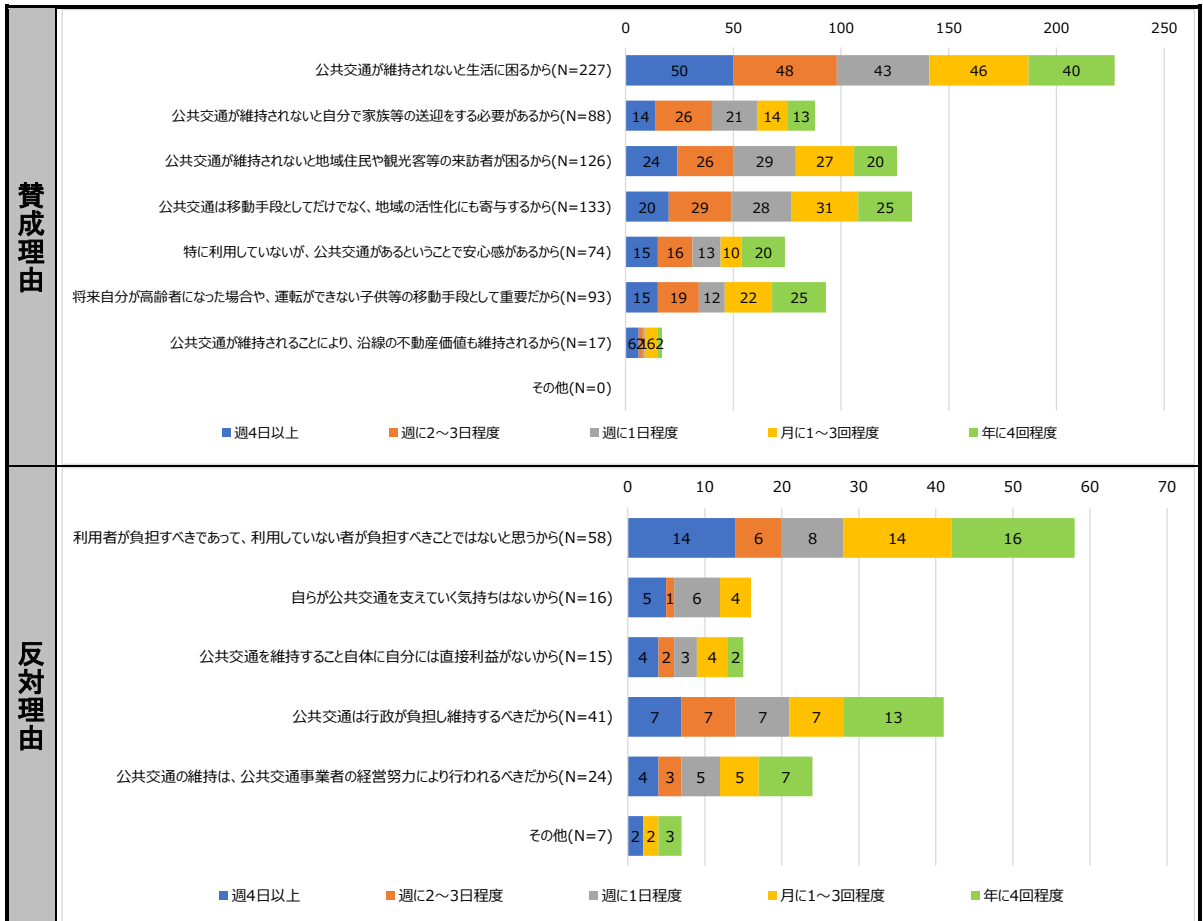


図 4-43 公共交通の利用有無に関係なく一律負担することに対する各意向理由(地域鉄道利用者)

資料: 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査結果より抜粋

c) 公共交通の利用有無に関係なく一律負担する場合の許容度

地域住民が一律負担する金額による許容度を把握するために、4.1.1 で運賃改定に対する許容度を分析した CVM 手法を用い、2 章で整理した調査結果を活用して同様の分析を行った。

公共交通の利用有無に関係なく一律負担することについては、公共交通を日常的に利用している住民よりも、普段公共交通を利用していない住民との合意形成が重要になってくると想定される。

そこで、利用者アンケート調査にて、公共交通を利用していない地域住民に近い状況である、公共交通の利用頻度が少ない（月に 1～3 回と年に 4 回程度）回答結果に絞り分析を行った。

i) 支払いに対する意向の違いによる許容度

- 地域鉄道について、利用有無に関係なく地域住民が一律負担することに対し賛成者と反対者の許容できる金額の差は、平均で見ると約 200 円となっている。

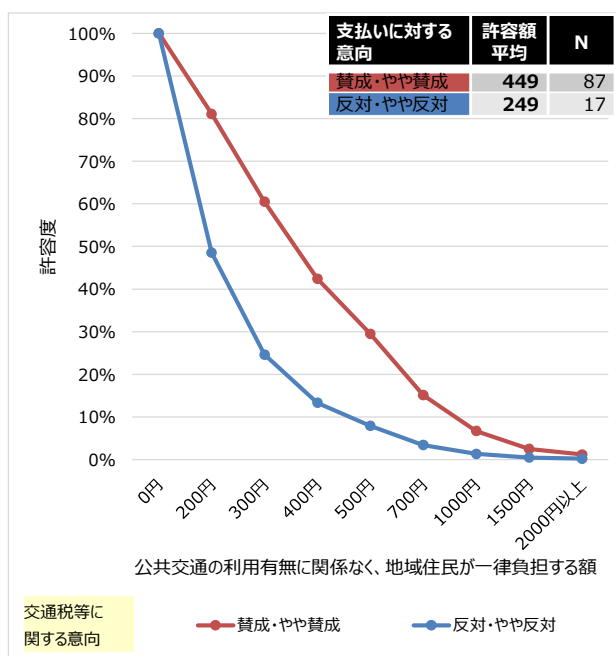


図 4-44 支払いに対する意向の違いによる許容度(地域鉄道)

資料: 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査結果より抜粋

ii) 公共交通に対する意識の違いによる一律負担額の許容度

- 地域鉄道について、公共交通の満足度や経営状況に対する危機感については認識の違いによる許容度について大きな違いはみられなかったが、公共交通への愛着については、愛着がある方が許容額は高い傾向にある。

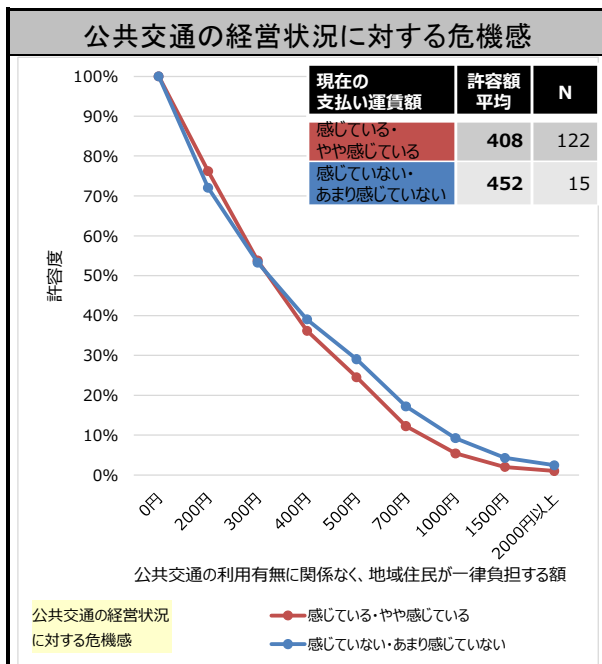
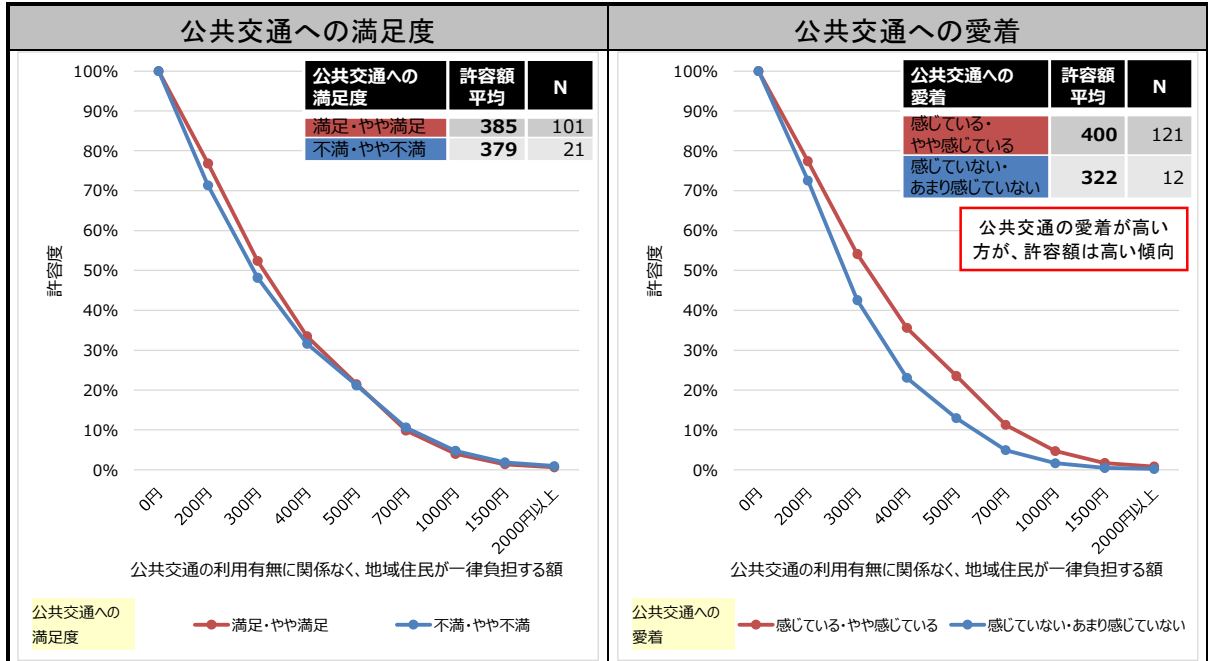


図 4-45 公共交通に対する意識の違いによる一律負担額の許容度(地域鉄道)

資料: 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査結果より抜粋

(2) 乗合バス利用者の意向

a) 公共交通の利用有無に関係なく一律負担することに対する賛否

- 乗合バス利用者が公共交通の利用有無に関係なく一律負担することに対する賛否について、約4割が賛成・やや賛成としており、反対・やや反対は約2割存在する。

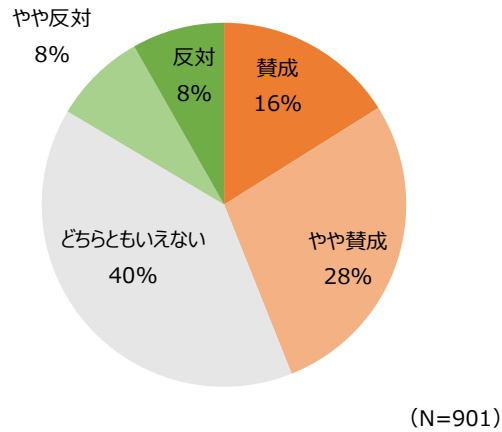


図 4-46 公共交通の利用有無に関係なく一律負担することに対する賛否(乗合バス利用者)

資料: 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査結果より抜粋

b) 公共交通の利用有無に関係なく一律負担することに対する各意向理由

- 乗合バス利用者が公共交通の利用有無に関係なく一律負担することに賛成の理由として、“公共交通が維持されないと生活に困るから”が突出して多い。
- 反対の理由として、“利用者が負担すべきであって、利用していない者が負担すべきことではないと思うから”が突出して多い。

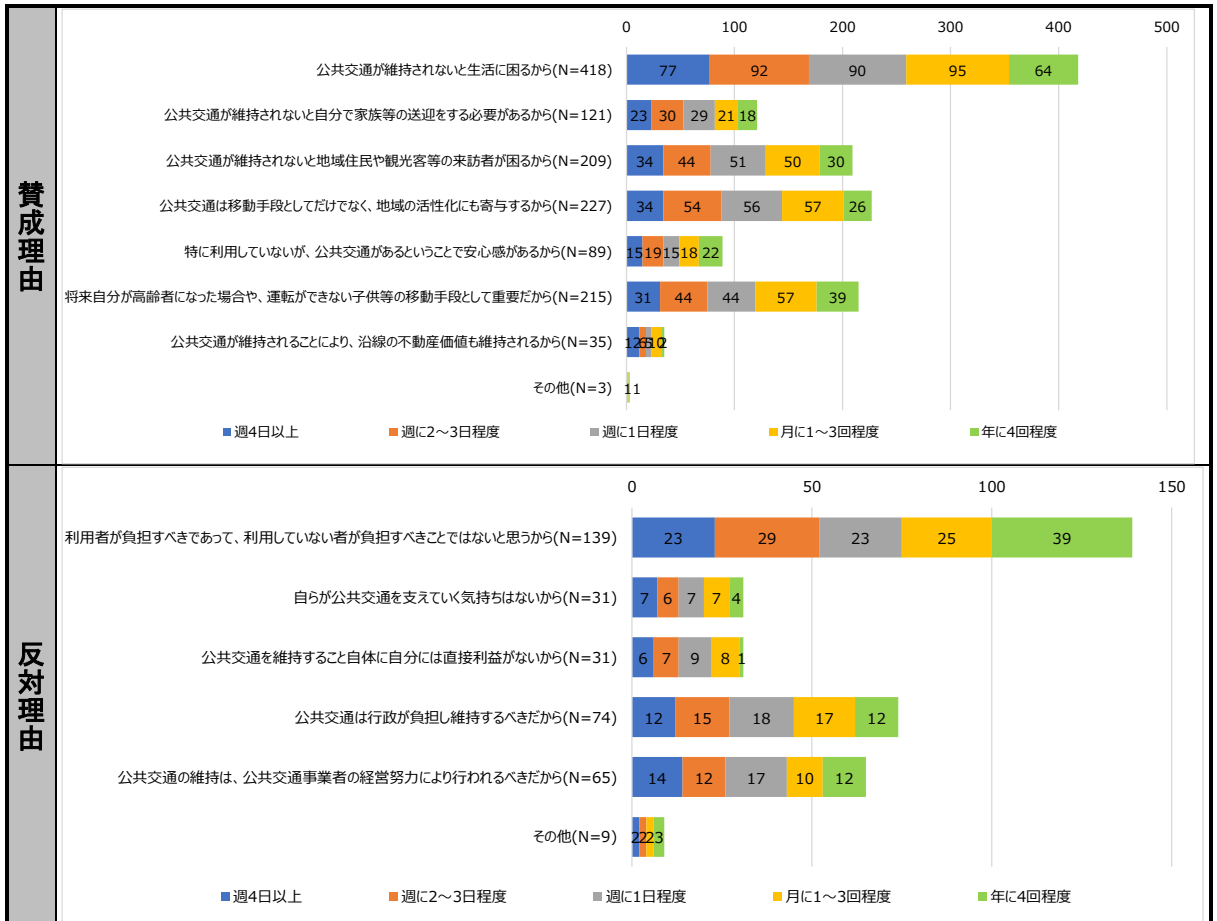


図 4-47 公共交通の利用有無に関係なく一律負担することに対する各意向理由(乗合バス利用者)

資料: 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査結果より抜粋

c) 公共交通の利用有無に関係なく一律負担する場合の許容度

(1) で整理した地域鉄道利用者の意向分析と同様、CVM 手法を用い、2 章で整理した調査結果を活用して分析を行った。

なお、ここでも、利用者アンケート調査にて、公共交通を利用していない地域住民に近い状況である、公共交通の利用頻度が少ない（月に 1～3 回と年に 4 回程度）回答結果に絞り分析を行っている。

i) 支払いに対する意向の違いによる許容度

- 乗合バスについて、利用有無に関係なく地域住民が一律負担することに対し賛成者と反対者の許容できる金額の差は、平均で見ると約 200 円となっている。

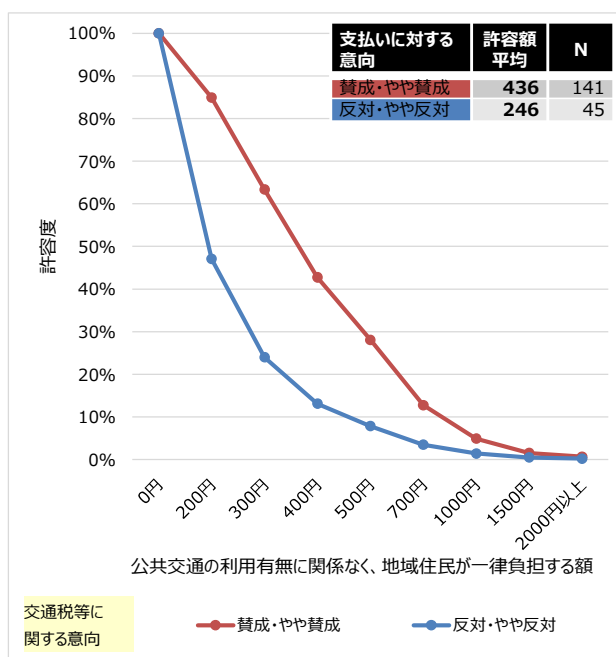


図 4-48 支払いに対する意向の違いによる許容度(乗合バス)

資料: 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査結果より抜粋

ii) 公共交通に対する意識の違いによる一律負担額の許容度

- 乗合バスについて、公共交通への愛着や経営状況に対する危機感については認識の違いによる許容度について大きな違いはみられなかったが、公共交通サービスの満足度については、満足度が高い方が許容額は高い傾向にある。

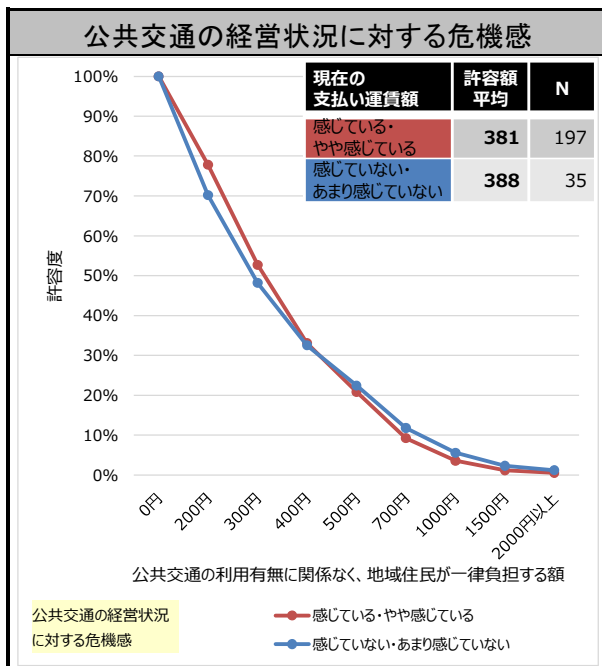
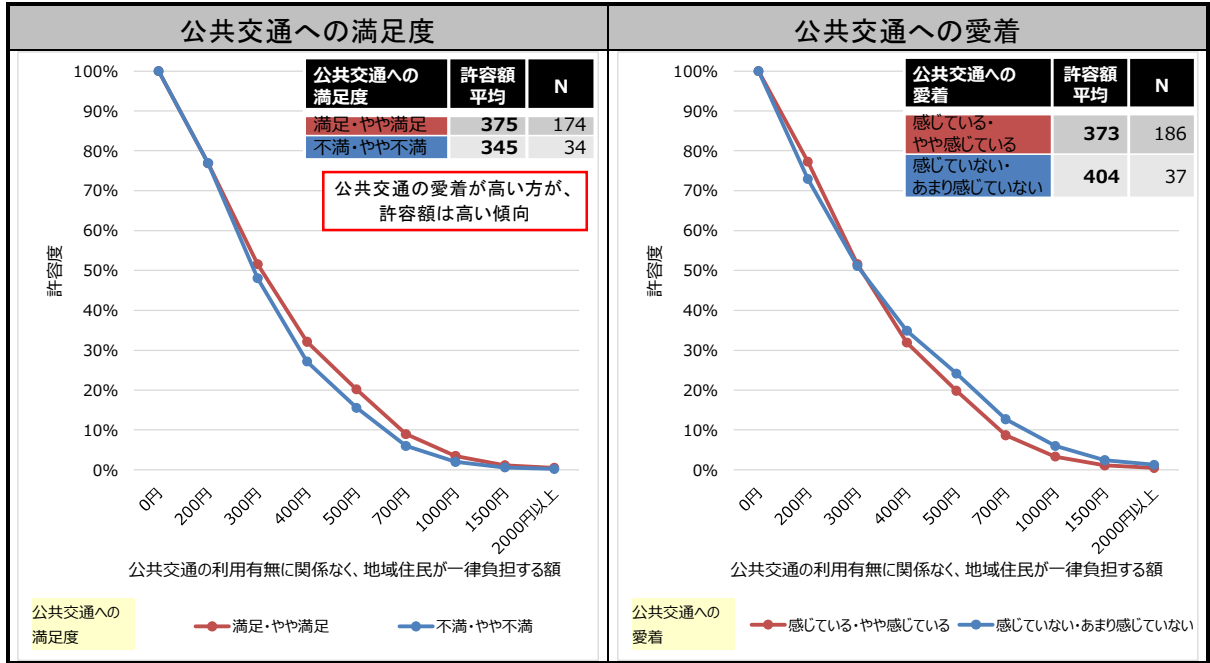


図 4-49 公共交通に対する意識の違いによる一律負担額の許容度(乗合バス)

資料: 乗合バス・ローカル鉄道利用者調査結果より抜粋

(3) 公共交通の利用有無に関係なく財源確保策に関与することに対する意向まとめ

全体として賛成の意向割合が半数程度であり、公共交通の利用が少ない人でも公共交通の愛着や満足度が高い方が許容度は高いことが確認された。

そのため、取組みを行う上では、誰もが公共交通に愛着や満足感を感じられるような取組みを並行して行うことで、抵抗感を抑制する工夫が必要である。

表 4.18 公共交通の利用有無に関係なく財源確保策に関与することに対する意向まとめ

地域鉄道利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域鉄道利用者の半数が賛成。 ・ 賛成理由は、「公共交通が維持されないと困るから」が突出。 ・ 反対理由は、「利用者が負担すべきであって、利用していない者が負担すべきことではないと思うから」が突出。 <p>【公共交通に対する意識による許容度の違い】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の愛着が高い方が許容額は高い
乗合バス利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗合バス利用者の44%が賛成。 ・ 賛成理由は、「公共交通が維持されないと困るから」が突出。 ・ 反対理由は、「利用者が負担すべきであって、利用していない者が負担すべきことではないと思うから」が突出。 <p>【公共交通に対する意識による許容度の違い】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の満足度が高い方が許容額は高い。 ・ 公共交通への愛着によって許容度に差はない。
まとめ	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>公共交通の利用が少ない人に対しても、公共交通の愛着や満足度を高めることで一律負担に対する抵抗感を抑制する見込みあり。</u> ・ 特に、地域鉄道はマイレールや地域シンボル等としての“愛着”、乗合バスはサービスの“満足度”に価値を見出されている傾向がある。

3) 交通事業者の財源確保策に向けた取組例

収支の改善状況別に、乗合バス事業者が取組んでいる運賃改定以外の財源確保に向けた取組は以下のとおり。

表 4.19 収支の改善状況別の運賃改定以外の財源確保に向けた取組

収益の改善	取組の種類	具体的な取組内容
変わらない	貨客混載	<ul style="list-style-type: none"> ・一般路線バスの約 10km 区間を 1 日 1 回宅配事業者の貨物を輸送 ・既存バス路線を活用し、農産物直売所前のバス停から野菜等の食材を商業施設のある駅前ターミナルバス停まで配送
	貸切(特定)事業の受託	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体と路線バスの維持確保・旅客利便性向上等について定期的な協議を行っている ・競争入札に参加し、貸切事業を受託している（路線バスの見直し等による補助事業）
やや改善	車両運行管理業の受託	<ul style="list-style-type: none"> ・受託事業の拡大 ・スクールバスの運行管理委託業務の受注拡大（路線バスが運行していないエリア等の学校統廃合に係るスクールバス受注）
	ふるさと納税	・「ふるさと寄付金」の返礼品として、オリジナルグッズを提供
	施設送迎バスへの転換	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所増設による乗客利便性の向上 ・2023 年 10 月 1 日から、追加の停留所増設・運行便数増便により、さらに利便性の向上を図る
	広告事業	・乗合バス車両ラッピング広告の代理店への解禁
	自治体バス営業所管理の受委託	・自治体のバス営業所の受託業務を開始
改善した	施設（企業等）送迎の乗合バスへの転換	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線企業の通勤輸送（別事業者による貸切輸送）について、当社既存路線バスを一部経路変更やバス停新設を行う等して、乗合バスでの輸送に転換 ・自動車教習所の無料送迎を路線バスで代替
	協議運賃の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議や各自治体と協議の上、協議運賃を導入した。 ・併せて、効率的で需要に沿った運行系統の見直しや経費削減に資する運行距離、車両数、仕業数の削減当を実施 ・このほか、モビリティマネジメントの取組みや、自治体における通学定期や高齢者定期への購入費補助制度の創設なども併せて実施
	割引乗車券制度の見直し	・各種割引乗車券等からポイントサービスへの転換（各種割引乗車券等の廃止）
	自社所有地の活用	・自社保有地の賃貸料の値上げ（賃貸収入）
	不採算路線の維持方策について沿線自治体と協議	・一部補助または無補助の不採算路線について、収支均衡を前提とした路線の維持方策を沿線自治体と積極的に協議を実施
	路線のスクラップアンドビルド	・不採算路線の整理および収益路線の拡充を断続的に実施
	行政からの補助を受けてお得な定期券の販売	・自治体より定期券補助を受けて、特別学割定期券や高齢者専用定期券などの、お得な定期券を販売することにより定期利用者および路線バス利用者が増加

資料：乗合バス事業者調査結果より抜粋