

公共交通の運賃設定について

1. 運賃設定の考え方・枠組みなど

受益者負担の原則

- ・我が国では従来、公共交通事業＝収益事業という構図で運営されてきた経緯があり、事業者側の「必要事業費＋利益」を、利用者からの運賃収入ですべてを賄うことが基本とされてきた。
- ・一方で、公共交通は基本的な社会資本（インフラ）であり、とくに地方部においては、運賃収入だけで事業費を賄うことは極めて困難であるため税金によって整備、運営を行い、公共料金として適切な額を運賃として徴収するという方法が一般的である。
- ・いずれにしても、利用者が相応の費用を負担する「受益者負担」が原則となる。

妥当な運賃設定の必要性

- ・今日のコミュニティバスは、自家用車を利用することができない交通弱者を救うという観点などから、過度に安くする傾向がみられ、全国的には、100円ワンコインや無料というものも多くみられる
- ・採算を確保することはどのみちできないので、運賃を安くして少しでも多く利用してもらおう、というのもひとつの考え方ではあるが、受益者負担の原則に即していない面も否めない。
- ・人件費や燃料費など事業費が高騰する折、採算性の低下が深刻となり、運賃の見直しを図る市町村も増えつつあるところである。

運賃検討の必要性

- ・上述の通り、地方部のコミュニティバスなどで採算性を確保することは困難ではあるが、持続可能性の高い運行のため、運賃収入を高める努力は必要といえる。
- ・利用促進の観点からも、使いやすい運賃設定の工夫なども重要である。
- ・代表的なものとして、次のようなものがあげられる。（⇒右上段）
- ・また、運賃設定とは異なるが、支払い方法の利便性向上策としてキャッシュレス決済の導入も効果的である。交通系ICカードが代表的であるが、地方部のコミュニティバスで導入するにはコストが高いため、QRコード決済などを先行的に導入するケースも多い。

運賃設定の例など

- 【均一運賃】路線の全区間を200円均一などにする方法。支払いやすいが長距離路線では不公平感が生じる。
- 【ゾーン制運賃】均一運賃が馴染まないとき、大きな地区ブロックを設定し、境界を跨ぐごとに100円アップなど。分かりやすいが整理券などが必要
- 【割引運賃】子ども、高齢者、障がい者などを半額にするなど。介添えの方にも適用するものなども。
- 【1日券】定額で乗り放題。3～4回分の運賃を基準にする場合が多い。

- 【回数券】10回分の運賃で12枚綴りなどの設定が多い。
- 【定期券】毎日利用する学生、通勤者向けの割引で、普通運賃に対して、2～3割引程度。長期ほどお得に。
- 【乗継割引】郊外部から市街地に来て、市街地循環バスに乗る際の運賃を割り引くなど。
- 【時間帯割引】混雑時間帯を回避してもらうことで割引を行うもの。
- 【定額乗り放題】オンデマンド乗合タクシーなどでも、月額定額制を導入する例もある（↓下記）。

月額定額制オンデマンドタクシーの例

昨今、全国的に導入事例が増えている「AIオンデマンド乗合タクシー」でも、月額定額制を取り入れているものもある。秋田県大館市で導入している「mobi」では、実証実験時に月額5,000円での定額運行を行ったところ、期間中8割の稼働率で相乗り率も6割と高くなった一方で、繁忙期には半数近くで予約不成立、上位10%の会員が全稼働の7割を占有するという課題も

明らかとなった。現在、月額料金を6,000円としその他の料金プランも改定するたちで本格運行に移行している。



2. 大町市における運賃検討の方向性

- ・現在、大町市のふれあい号では、1回200円、子ども、障がい者半額という設定としている（デマンドエリアは100円増）。
- ・その他に12枚綴りの回数券を2,000円で販売している。

⇒通学利用を促進するなかで、現在、定期券の設定がないため、導入が必要と考えられる。

⇒定期券は居住区から市街地の路線だけでなく、市内全線利用可能とすることも効果的である。

⇒コースを短縮する市街地循環は、使いやすさを考慮し100円ワンコインにするほか、郊外路線からの乗継時には乗継割引を適用など。

⇒QRコード決済の導入。 など