

町有バス運賃定額制導入の経緯について

○運賃定額制導入について

町有バス運行の改善を図るうえで収益性の改善が最初に取り組むべき課題として挙げられます。しかしながら、現行のまま利用者を増やす取組みは難しく、運賃値上げ施策の提案は慎重さを伴うべきとの考えから、経費削減など歳出削減を目指す取組みを実施する方が現実的で効果も高いとの判断から、経費削減や運営改善について検討し総合的な判断として、運賃定額制の導入（200円/回、5割助成100円/回）を目指すこととなりました。

運賃定額制の導入により期待される効果として、利用者の利便性の向上（分かり易い料金体系）、運賃徴収の簡素化と時短による乗務員負担の軽減、運行ダイヤ遅延の解消のほか、将来的な設備費用の削減（運賃表示機・整理券機等）などの効果が期待されます。

この機会に町有バスをご利用される皆様へ運賃定額制導入についてご理解いただけるよう経緯等について下記のとおりお知らせします。

1. 運賃定額制導入を検討するに至った改善（検討）課題

バス運営の課題等について次の5項目を掲げ改善したいと考えました。

①複雑な運賃設定

現在、北部路線136通り、南部路線731通りの運賃設定となっており、複雑すぎる運賃設定のため車両毎に運賃表示機の設置が不可欠な現状にある。

②バス運賃表示機等の更新に伴う高額な負担

現在、スクールバスを除く4台の車両に運賃表示機等を設置。今後、車両更新などで新たに機器更新した場合1,000万円以上の費用負担が発生する。

③運賃改定してこなかった過去の経緯

消費税増税等による運賃改定機会は複数回あったが、利用者への配慮や運賃表示システム改修費の課題（高額負担）を考慮し料金改定を見送ってきた。（推測）

④燃油価格の高騰・維持管理費上昇など運賃価格への転嫁の必要性

生活必需品や他の公共交通において運賃への価格転嫁が生じている現状を踏まえ一定の価格転嫁は必要と考える。（公平負担の観点からは利用者が一定負担）

⑤各種割引制度の必要性と実態を踏まえた見直し（維持・廃止）

身障者手帳所持者等への5割支援は維持、高齢者5割支援65歳→70歳に引き上げ、生活保護者への支援、病院・温泉復路無料と回数券制度は廃止。
定期券運賃は定額制運賃を基に見直す。

2. 運賃定額制導入により期待される効果

①分かり易い運賃設定による利便性の向上

②運賃表示機や整理券発券機が不要となり維持管理コストの削減に繋がる

③バス運賃は乗車時に支払、簡略・時短に伴う乗務員の負担軽減とバス遅延の解消

④割引制度の見直しによる過度な割引制度と運用実績の少ない制度の解消等

3. 運賃定額制導入の根拠・理由

最初の検討事項としては燃油価格高騰等に伴う価格転嫁対策を検討。

過去の消費税増額に伴う価格改定を見送ってきた経緯、バス利用者は病院通院者や高齢者等が多いことを踏まえ（公共交通であるため、利益を追求する運営ではなく福祉支援策について配慮した運営を重視）今後の運賃体系の見直しを検討する。

運賃体系は分かり易い価格設定を目指す = 100円単位制の導入。

100円単位制とし、運賃エリア制での運賃変動方式など複数パターンを検討したが、この場合、運賃表示機は不要になるものの整理券機は必要で車内アナウンスとの連動が不可欠な仕組みが残る。

定額制を導入した場合、運賃表示機と整理券機の両方が不要となり、利便性や乗務

員負担の削減等、メリットも多く運賃変動制より大きな効果が期待できる。

このため、運賃定額制の導入を目指すこととし、釣銭を考慮すると1回の運賃は100円か200円又は400円がベースになる。

新しい運賃体制とした場合でも福祉支援策は今後も必須（5割引制度は維持）と考え、偶数額200円or400円が望ましく。後者だと初乗り運賃と比較した場合、280円の料金格差が生じるため、運賃価格設定は200円を基準とし、5割助成の場合は100円で利用できる案が妥当ではないかとの判断に至る。

(1) エリア設定 … なし

(2) 料金設定

利用区間	料 金
設定なし	1回の利用につき 200円

(3) 補助制度の見直し

区分	現行の割引率（運用）	新割引率
身障者等	無料	5割引
65歳以上、生活保護者	5割引	廃止
70歳以上	—	5割引
病院通院、温泉利用	復路無料	廃止
定期券	片道料金の20倍の額	片道料金の30倍=6,000円/月

※70歳以上の方を高齢者割引対象者として設定した理由・根拠

当初シルバー割は75歳基準で検討。根拠として後期高齢者の年齢要件、自動車免許証更新手続きにおいて認知症検査が義務付けられる年齢で、高齢者の免許返納を促し高齢ドライバーの交通事故防止を町の施策として支援する狙いとしたが、函館市や札幌市のほか他市町村のシルバー割の多くが70歳以上を基準としていたため、本町も同様とした。（個人差はあるが奥尻町では65～70代前半の方は現役世代に近い方が多い）

4. 運賃定額制導入に必要な手続き（条例改正）

町有バス運賃制度を改めるためには、バス運賃を定めた町条例を改正することが必要となります。また、道路運送車両法の規定で有償旅客運送においては地域公共交通会議で協議し地域での合意を得る必要があります。

このため、令和5年10月25日開催の地域公共交通会議で運賃定額制の導入について承認を受けた後、令和5年12月7日開催の奥尻町議会定例会において運賃改正に伴う条例改正案が議会で可決され、令和6年4月1日より運賃定額制が導入されることとなりました。

5. 課題や今後の在り方

今回提案の運賃設定は地域の民間交通事業者にとって不利益な金額設定となっておりますが、運賃定額制の導入には賛同をいただいています。

しかしながら、運賃格差の影響により民間交通事業者の収益性が悪化し、交通事業から撤退せざるを得ない状況になると地域産業の衰退や町有バスがカバーできていない分野での利用者に大きな影響（夜間やバス運行時間以外の利用者）を与えられ、総合的な判断としてマイナスとならないよう地域公共交通会議などを通じ民間交通事業者にも配慮した仕組みの構築が不可欠と考えます。

他にも、バス運営の課題として、車両や格納庫の老朽化、慢性的な運転手不足、今後の車両維持管理体制などがありますが、今後も限られた財源の中での適切な運営に努め、課題を一つずつ解決し、安心・安全なまちづくり政策の一つとしての町有バスの運行に努めていく必要がある。