

つばきバスの料金改定について

1. 料金見直しの経緯

①つばきバスに係る財政負担の増加

つばきバスは平成 15 年 10 月から運賃 100 円で運行開始しており、利用者は 12 ヶ月間の運行が始まった平成 16 年度の利用者約 15 万人から、新型コロナウイルス感染症拡大前において年間約 19 万人まで増加しています。それに伴い運賃収入も増加していますが、増収を上回るペースで人件費等の運行経費が上昇しており、令和元年時点で一般財源の支出が運行開始当初の約 4,100 万円から約 5,000 万円まで増加しました。

②コミュニティバス運賃設定方法の変遷

運行開始当時は、コミュニティバスを先行導入していた他自治体の好事例などもあり、各地方運輸局などが作成していた「コミュニティバス導入に関するマニュアル」等でも「新たな需要の吸収・発掘、需要の定着を図るうえで利用しやすい運賃設定が重要であり、低廉で分かりやすい運賃としては、例えばワンコイン（100 円等）、均一運賃等とすることも有効と考えられる」とされていました。このことから、府中町においても同様の効果を期待し、100 円の運賃設定を行っていました。

しかしながら、高齢化等の社会構造の変化に伴い、コミュニティバスの位置付けも変化しており、平成 18 年に国が作成した「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」においては、「他の旅客自動車運送業者との間に不当競争を引き起こす恐れがないこと、財政負担を踏まえつつ安全運行に必要な費用を確保できること及び持続的な運行が可能であることにつき、十分検討する必要がある」とされ、民間公共交通への影響や、安全で持続的な運行が重視されるようになっていきます。

③つばきバスの運行見直しにおける運賃改定の方向性

これらの現状を踏まえ、令和元年 10 月に策定した「府中町地域公共交通網形成計画」において、つばきバスのサービスと運賃のバランスを見直すため、つばきバス運行ルートの見直しに合わせ、料金の見直しについても検討を行うこととしました。

まず、府中町においては、つばきバスは地域公共交通として民間の路線バスを補完する形で需要が定着しており、「低廉で分かりやすい運賃」の設定による効果はすでに十分発揮されたものと判断できます。

一方で、需要が定着したことにより、つばきバスは町民の生活にとって必要なものとなっていることから、サービス水準の低下は生活環境へ大きな悪影響を及ぼすことが想定されず。

このことから、つばきバスの持続的な運行を検討するにあたって、「運賃を低廉に抑えるための運行経費の削減（運休日の設定等サービス水準の調整）」ではなく、「現在のサービス水準を長期的に維持・確保できる運行収入の確保」が優先されるべきと考え、運賃の改定（値上げ）を実施することとしました。

2. 運賃の検討

運賃については、先述のガイドラインの記載のとおり、民間公共交通への影響や府中町の財政負担を考慮し設定を行う必要があります。このことから、つばきバスの運行経費について、次の3点に着目しそれぞれ試算を行いました。

- つばきバスと競合する路線バスの料金
- 運行当初のつばきバス運行に係る財政負担
- 地域公共交通網形成計画における目標値

なお、試算にあたっては、12ヶ月の運行を開始した「平成16年度実績」を当初の状況、「直近10年の実績の最大値」を現在の状況として、以下の試算条件を採用します。また、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が大幅に減少していますが、今後の見通しが不明であることから、現時点での料金改定は新型コロナ前の経費・利用者数により検討します。

試算条件	値	備考
年間運行経費	63,000千円	直近10年間の各経費の最大値の合計を補正 ※
当初年間運行経費	46,700千円	H16年度実績を補正 ※
年間利用者数	190,000人	直近の最大年間利用者数（H29実績）による
当初年間利用者数	150,000人	H16年度実績（平成15年は6か月運行の為）
目標年間利用者数	200,000人	府中町地域公共交通網形成計画による

※ つばきバスは車両を「5年間リースした後、買い上げて5年程度継続使用する」という形を採用していることから、リース期間中とそれ以外で年間支出額に差が生じている。そのため、車両費については、リース料及び買い上げ料を10年平均化した費用で算出する。
また、修繕費についても、老朽化により増加傾向となること、平成27年度以前は天然ガス車両を使用していたことにより現在の車両よりも修繕費が高いことから、直近5年の修繕費を補正した運行経費により試算を行う。

<試算1> 町内路線バス運賃との競合を回避する場合のつばきバス運賃

つばきバスと一部同一ルートを行うバス路線について初乗り運賃及びイオンモール広島府中周辺エリアまでの運賃をとりまとめたものが以下のとおりです。

	初乗り運賃 (最低値)	広電2号線 府中永田	広電2号線 府中ニュータウン	広電2号線 温品四丁目	広電2号線 府中山田
区間	—	浜田二丁目～	安芸府中高校入口～	本町四丁目～	山田二丁目～
運賃	170円	190円	220円	180円	220円

路線バスとの競合を完全に解消するためには、220円以上の運賃設定が必要となりますが、他自治体では、競合路線の初乗り運賃と揃える事例が多くみられることから、170円が民間運行事業者に配慮した運賃設定であると考えられます。

<試算2>公費負担額を運行当初と同程度とする場合のつばきバス運賃

府中町の財政負担を運行当初と同程度にするために必要なバス運賃は以下のとおりです。

- ・「当初運行経費」と「平成16年度の運行収入（実績）」から「当初の公費負担額」を算出
46,700千円－13,000千円＝33,700千円 → 当初の公費負担額
- ・「現在の運行経費」と「当初の公費負担額」から「運行収入で賄う額」を算出
63,000千円－33,700千円＝29,300千円 → 運行収入で賄う額
- ・「運行収入で賄う額」を計画人数で割り、一人当たりの運賃を算出
29,300千円÷19万人＝150円

<試算3>計画の目標値を「運賃の値上げのみ」で達成する場合のつばきバス運賃

府中町地域公共交通網形成計画では、地域公共交通を将来にわたって維持していくため、つばきバスの利用者数を20万人、収支率を40%まで引き上げることが目標としている。この目標値から逆算した一人当たり運賃は以下のとおりです。

$$63,000 \text{ 千円} \times 40\% \div 20 \text{ 万人} = \underline{130 \text{ 円}}$$

3. 近隣の状況との比較による運賃の妥当性の評価

試算結果の妥当性を判断するにあたり、近隣の市街地において、府中町と近い運行形態を行っているバス路線（運行事業者へ負担金を支払うことで運行が成り立っている路線）として、以下のとおり、周辺自治体のコミュニティバスや、広島駅からイオンモール広島府中まで運行しているシャトルバスの状況と比較を行いました。

	つばきバス	イオンモール広島府中シャトルバス	海田町ふれあいバス	廿日市さくらバス
運賃（H15時点）	100円	無料	100円（H19～）	100円
運賃（現在）	100円	150円（R3～）	150円（R2～）	150円（H27～）※
小学生・障害者割引	なし	あり（各半額）	あり（各半額）	あり（各50円引）
PASPY割引	なし	なし	なし	あり
回数券・定期券	なし	なし	なし	PASPY導入に伴い廃止

※さくらバス西循環線はH25に200円に改定したが値上げによる利用者減等から、H27に150円に値下げを実施。

各半額 … 小学生又は障害者：80円、小学生の障害者：40円

各50円引 … 小学生又は障害者：100円、小学生の障害者：50円

近隣では、いずれも平成15年度以降に料金改定を実施しており、運賃は現在の時点でいずれも150円となっています。一方で、つばきバスとは異なり、いずれも小学生・障害者の割引が適用されています。さらに、廿日市さくらバスについては、利用者の負担軽減として、令和2年度までは回数券、令和2年3月からはPASPY割引を導入しています。

4. 公共施設使用料を参考とした運賃の妥当性の評価

公共サービスの受益者負担の設定にあたっては、「市場主義（前述 3.が該当）」と「原価主義」の2つの方法が想定されますが、ここでは、原価主義の考え方から、運賃の妥当性について府中町の「公の施設の使用料と手数料の見直し方針（平成 30 年 10 月）」を参考に評価を行います。

・つばきバスのサービス原価

施設使用料の算定に使用する原価計算式は以下のとおりです。

$$\text{【年間維持管理経費} \div \text{施設貸出面積} \div \text{年間利用可能時間} \div \text{稼働率】}$$

これを参考に設定したつばきバスの原価計算式は以下のとおりです。

$$\text{【年間運行経費} \div \text{乗車定員} \div \text{年間利用可能便数} \div \text{乗車率】}$$

上記の式について、運行見直し前・後のサービス原価を計算した結果が次のとおりです。

	運行経費	定員	利用可能便数 (下段：見直し効果を反映)	乗車率 (H29 実績)	サービス原価
見直し前	63,000 千円	32人	5,756 便	103%	332 円
見直し後			9,250 便		207 円

・つばきバスの受益者負担割合からみた一人あたり負担額

上記で得られたサービス原価に対して、つばきバスの市場性と選択性を考慮し、右図から求められる受益者負担割合を掛けることにより、利用者一人あたり負担額（運賃）を試算します。



市場性 : 市場で同等のサービスが提供されており、競争の可能性があるもの⇒市場性（大）

選択性 : 一定の公共性のもと、特定の利用者に利便を図るもの⇒選択性（中）

つばきバスの受益者負担割合 ⇒ 75%

以上から算出した利用者一人あたり負担額は以下のとおりです。

見直し効果を最大限反映した場合でも、150 円を上回る運賃となりました。

	サービス原価	運賃
見直し前	332 円	249 円
見直し後	207 円	155 円

5. 試算結果を踏まえた料金の検討

①受益者負担による評価からみた運賃

3.及び4.で実施した受益者負担による評価から判断すると、<試算2>の結果である「150円」が運賃として望ましいと考えられます。

②民間公共交通への配慮

民間公共交通への影響に関しては、上記「150円」という運賃設定は<試算1>の結果である「170円」よりも安価ですが、次の2点から、一定程度の配慮がなされていると考えます。

- ・府中町地域公共交通網形成計画策定時の利用実態調査では、「路線バス」と「つばきバス」は「町外への移動」と「町内での移動」で概ね使い分けされているという結果が出ていること
- ・町外の移動について、平成29年度の段階ではイオンモールシャトルバスとつばきバスを乗り継ぐことにより、200円で広島駅まで移動でき、路線バス（～260円）よりも安価にであったことから、この移動と思われる利用が一定数見受けられていましたが、令和3年4月のイオンモールシャトルバス運賃改定（150円）と、つばきバスの料金改定により解消される見込みであること

③府中町地域公共交通網形成計画の目標と取り組みとの整合性

計画の目標値だけに着目して運賃を設定した場合、<試算3>のとおり「130円」で達成可能ですが、運賃の値上げのみを実施した場合、利用者がバスでの外出頻度を控えることなどが想定されます。そのため、計画の目標値であるつばきバス年間利用者数20万人の達成が困難になることが想定されます。

また、計画における基本目標の一つである「誰もがおでかけしやすい地域公共交通」を実現するためにも、公共交通による移動が必要不可欠な人などの負担軽減や、外出の促進を図る取り組みが必要であり、これらの取り組みと連動した料金体系の見直しが、計画の目標達成には必要であると考えられます。

④つばきバス料金の見直し結果

以上①～③を踏まえると、つばきバスの運賃は「150円」に改定し、併せて「負担軽減策の新規導入」を実施することが望ましいと判断されます。

負担軽減策としては、近隣の状況を踏まえ、「小学生及び障害者の割引運賃の導入」を行うとともに、「公共交通を移動手段として本当に必要としている方」の負担を確実に軽減するため、つばきバスの利用回数が多い程サービスを楽しむことができる仕組みである「定額サービスの導入」を行うことが適当であると考えられます。

なお、定額サービスは「乗れば乗るほどお得になる」サービスであるため、副次的効果として、「定額サービスの積極的な利用による外出機会の増加」が期待されます。この効果により、

当該サービスの導入は「府中町地域公共交通網計画」の施策の一つである「高齢者の外出機会の確保」にも資すると考えられます。

以上のことから、改定後の料金体系（案）を次のとおりとします。

〈つばきバス料金体系（案）〉

	運賃	小学生割引及び 障害者割引	PASPY 割引	回数券・定期券
現行	100円	なし	なし	なし
改定後	150円	各半額運賃	なし	30日間定額サービスを導入

各半額 … 小学生又は障害者：80円、小学生の障害者：40円

6. 定額サービスの検討

〈検討1〉サービス内容の検討

①料金の試算

定額サービスの内容を決定するにあたり、30日間のPASPYデータから、定額サービス移行者を試算し、試算結果を19万人に拡大して計算を行いました。

運賃	定額サービス料金	負担軽減となる乗車回数	←外出頻度に換算	定額サービス移行者数（最大値）※	1回の乗車が100円未満となる乗車回数	収支率
100円	なし	-		-		30%
130円	なし					39%
150円	1500円	11回以上	週1回程度	465人	16回以上	30%
	2000円	14回以上	週1～2回程度	403人	21回以上	34%
	2500円	17回以上	週2回程度	327人	26回以上	37%
	3000円	21回以上	週2～3回程度	181人	31回以上	40%
	3500円	24回以上	週3回程度	100人	36回以上	42%
	なし	-		-		45%

※定額サービス移行者数（最大値）…負担軽減となる乗車回数以上の利用者が全員移行した場合の人数

「府中町地域公共交通網形成計画」のつばきバス目標収支率が「40%」であることから、定額サービスの料金については、「3,000円」程度が望ましいと考えられます。

なお、具体的な定額サービス料金については、実施に係る手数料等が未定のため、関係者協議のうえ、別途お示しする予定です。

②料金の妥当性の評価

料金の妥当性の評価にあたり、鉄道・路線バスの通勤定期券料金との比較を行いました。

(運賃 150 円)	1 ヶ月定期販売額	運賃と同額になる回数
路線バス※	6,300 円	42 回
JR 西日本	4,620 円	31 回
つばきバス	3,000 円	20 回

※バス定期券の販売額については、広電バス・広島バス・芸陽バスともに同様

①で試算した結果については、運賃 150 円区間の通勤定期券よりも安価となっています。

JR 西日本の定期券販売金額で評価すると、「3,000 円」の場合、運賃「100 円」相当となることから、料金改定に伴うつばきバスの負担軽減策として有効であると考えられます。

③定額サービスの利用促進効果

お出かけ促進効果について、定額サービス移行者全員がつばきバスを月に 2 回（1 往復）多く利用した場合、増加する年間利用者数は以下のとおりです。

$$181 \text{ 人} \times 2 \text{ 回} \times 12 \text{ ヶ月} = \underline{4,300 \text{ 人}}$$

<検討 2> 定額サービス実施方法の検討

上記サービスを検討するにあたり、広島電鉄株式会社と協議を行い、令和元年 3 月から広島電鉄がサービスを開始したデジタルチケットサービス「MOBIRY」について、対応可能との回答がありました。

「MOBIRY」は、スマートフォンを用いてデジタルチケットを発券する仕組みのため、役場や広島電鉄の窓口に行かなくても、自宅等から購入ができることから、つばきバスの定額サービスの実施方法としては最適であると考えます。

このことから、定額サービスの実施に向け、広島電鉄株式会社と導入に向けた具体的な協議を行うこととします。

なお、スマートフォンを所有していない方であっても定額サービスを受けることができるようにするため、定額サービスは原則「MOBIRY」により提供し、やむを得ない場合について、紙媒体での発券で対応する方向で調整を行います。

7. つばきバス料金の改定時期

料金の改定については、利用者への影響を考慮し、「つばきバスの運賃改定」と「定額サービスの導入」を同時に実施することが適当であると考えられます。

このことから、定額サービスの導入に向けた調整が出来次第、改めて府中町公共交通協議会で定額サービスの内容を決定し、運賃の改定と定額サービスの実施を行うこととします。

なお、「MOBIRY」の利用開始手続きや、料金の改定に係る住民周知の期間を考慮すると、改定時期は令和 4 年 10 月頃となる予定です。