

<参考事例> 他都市の導入事例

①関西圏

- ・平成18年より、民鉄・地下鉄・バスによる「PiTaPa」とJR西日本による「ICOCA」の相互利用が可能
- ・「PiTaPa」では、各事業者ごとに利用回数、利用額、利用区間の指定やキャンペーンに応じた割引を実施。また、京阪電気鉄道、阪急電鉄等では、「PiTaPa」に対応した自社グループのクレジットカードで乗車した場合、運賃に応じたポイントを付与する施策を実施

②首都圏

- ・平成19年3月よりJR東日本による「Suica」と民鉄・地下鉄・バスによる「PASMO」の相互利用を開始

③高松琴平電気鉄道

- ・ICカード「IruCa」では、利用回数に応じた割引(1回目から)や鉄道・バスの乗継割引を実施。また、高齢者、学生、身体障害者・介護者用に割引率を高めた種類も発売

④伊予鉄道

- ・ICカード「IC い〜カード」では、電車・バスを利用した場合、通常の運賃から10%を割り引いた運賃を自動的に精算。市内電車(坊っちゃん列車を除く)およびバス(都心循環東南線・東西線・平和通り線)の利用については、1日300円(小児150円)で1日フリー乗車券のサービスを自動的に利用可能
- ・デパートなどの加盟店での使用も可能

▼「PASMO」



▼「IruCa」



▼「IC い〜カード」



⑤鹿児島市(鹿児島県)ほか 5 事業者

- ・かごしま共通乗車カード「Rapica」と「いわさき ICカード」は各社路線バス、市電、一部フェリー等旅客船で利用でき、主に以下のサービスを利用可能
- (i) 発売・積み増し時のプレミア: 発売時および積み増し時に1割のプレミアを付加

- (ii) ICカード導入に伴う新たなサービスとして、乗継割引(バスとバスの場合は5%割引、市バスと市電の場合は40円(小児20円)を割引たし、同一事業者の場合に限定)

- (iii) 利用運賃額の1%がポイントとして積み増し時に付加

((ii)、(iii)は「Rapica」のみ)

- ・鹿児島市交通局におけるICカード導入費用は、車載機器、ソフト開発等に計2億1,800万円(うち、バス1億3,900万円、市電7,900万円)で、このうちバスに対して国・県・市から3,299万円の補助

▲「Rapica」

＜参考事例＞他都市における実施効果

①伊予鉄道での実施効果

- ・ 運賃値下げ等の総合的な施策の効果により、利用者が増加
- ・ 顧客満足度としては、特に高齢者の方に小銭が不要、残額保障などが好評
- ・ 現金客が依然として多いが、バス停留所ごとの乗車人員の把握可能

②鹿児島市ほか 5 事業者での実施効果

- ・ 鹿児島市交通局の市バス・市電における収入額に占める回数券・定期券(紙製から IC カード化した券種)の割合が増加しており、IC カードの普及が拡大
- ・ また、紙製回数券の発売中止により、精算に係る人件費や販売委託店手数料などの経費が節減

③札幌市の実証実験での実施効果

- ・ 交通型 IC カード導入による一人当たりの乗降時間短縮効果
現金等利用時の一人当たりの乗降時間:約 2.67 秒
交通型 IC カード用時の一人当たりの乗降時間:約 1.78 秒

利用しやすいバス運賃の検討

1. 地元関係者からの利用者確保を前提とした提案を受けた試験的な料金の値下げ（トリガー方式） 中心部・郊外部・公共交通空白地域

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)								
				短期			中期				長期	
				21	22	23	24	25	26	27	28	～
バス事業者	市民・地元関係者との協議・協定締結	—	—									
市民・地元関係者	交通事業者との協議・協定締結											
市	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介											

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額
※3 H23以降の本格実施の金額
※4 H21以降の本格実施の金額

→ 検討
→ 実証実験・効果検証
→ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
→ 本格実施

- 金沢市で実施されている「金沢バストリガー方式」の秋田市版である。
- 市民・地元関係者と交通事業者が協定を結ぶことで、交通事業者が積極的に事業展開しようとする際のリスクを軽減する一方で、利用者には利便性が向上する代わりに、積極的かつ継続的にバスを利用してもらうという一定の責任を担うものである。
- 大学だけでなく、その他地元関係者との実施可能性もある。

＜参考事例＞金沢バストリガー方式(石川県金沢市)

- ・ 北陸鉄道、金沢大学、金沢市の産官学連携により、旭町周辺～金沢大学角間キャンパス間の路線バス運賃を100円とする実証実験を、平成18年4月より実施中
- ・ バス事業者による積極的な利便性向上施策の導入を促し、利用者に積極的かつ継続的なバス利用を促すため、バス事業者がバス料金の低減や路線の新設・延長・増便など実施する場合には、事前に設定した採算ラインを満たさなければ元に戻すことを約する協定(バストリガー)をバス事業者と地域住民等との間で締結
- ・ 平成19年11月30日時点で、対象区間の運賃収入額が基準年度である平成17年度の運賃収入額を超えたことから、平成20年度も継続して路線バスの100円運行を実施していくことが決定

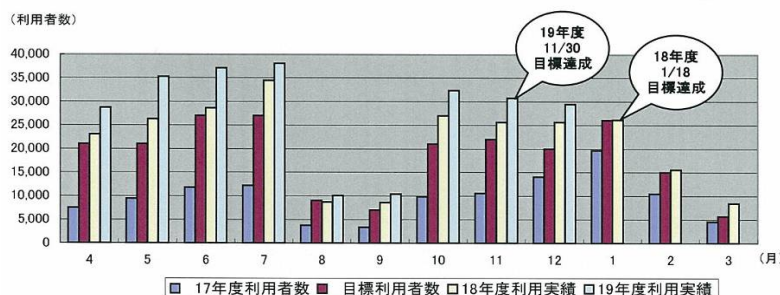
【バストリガー利用実績】

■平成19年度目標利用者数

- ・ 対象区間内における平成17年度の運賃収入額を上回るために必要な利用者数

目標利用者数	221,687人(189%)
平成17年度推計利用者数	117,090人

■達成状況



※平成20年11月12日時点において目標を達成(222,543人)し、平成21年度も継続実施

2. バスのゾーン制料金等の導入によるバス運賃支払いの単純化 中心部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期				長期 28～
				21	22	23	24	25	26	27	
バス事業者	バス運賃支払いの単純化の検討	—	—								
市	ゾーン制料金導入の支援(実証実験への補助等)										

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上

※2 H24の本格導入時の金額
※3 H23以降の本格実施の金額
※4 H21以降の本格実施の金額

→ 検討

→ 実証実験・効果検証

→ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

→ 本格実施

- 秋田中央交通(株)の路線バスは、現在、基本的に対距離料制の運賃体系を採用している。
- バス路線の再編が終了後、幹線バスへの導入を検討する。
- 幹線バスで実証実験を行い、その結果を踏まえて本格導入を検討する。
- 幹線バスで十分な効果が得られれば、支線バスへの導入も検討する。
- ICカード導入の際には、ICカードを活用した割引運賃も検討していく。

<参考事例>京丹後市(上限対距離制)

- ・ バス利用者の減少に伴い補助額は増加を続けたことから、市は大規模な市民アンケートを行い、ニーズを調査、分析。思い切った低額運賃の導入により、乗車人員を増加させ、財政支出を抑制するとの方針を決め、利用者、運行事業者、国、県との協働で、従前最高700円の区間を含め、200円定額バスの運行を開始
- ・ 職員の営業活動の効果もあり、利用者は倍増し、収入は従前と同額を確保。さらに、市は、「公共交通の発展を図ることが、あらゆる発展につながる」との考えのもと、短期、中期、長期の公共交通施策を実施⇒平成19年10月1日市全域に拡大

★実証実験結果(3路線)

- ・ (実施前) 9.3万人 ⇒ (実施後) 15.2万人 1.6倍に増加

※(実施前)平成17年10月から平成18年9月 (実施後)平成18年10月～H19年9月

＜参考＞国内のバス運賃体系一覧

- ・ 国内のバスの運賃体系は以下のとおりであり、路線バスは対距離区間制や対距離制運賃が主流
- ・ 均一制運賃は、主に大都市部や地方中核都市の中心市街地の路線バスや一部のコミュニティバスで導入

運賃体系	概 要
対距離制	距離あたりの賃率と距離を掛け合わせて料金を算定。これに基礎運賃額を加算する場合があります。 金額端数は多くの場合、四捨五入、五捨六入、24捨25入等で調整します。
対距離区間制	短距離と同様だが、距離を区間帯(たとえば10～15kmなど)単位で料金を設定
上限対距離制	対距離制であるが上限金額が決まっているもの
均一制	料金が一律
部分均一制	一定エリア内(もしくは一定額)は均一、それ以外は対距離となる料金設定
ゾーン制	エリア(ゾーン)均一料金とゾーンまたぎ料金の組み合わせで料金を設定。乗り換えは何度でも可能で時間制限を設定するのが一般的。
ゾーン区間制	ゾーン制を基礎に、距離区間帯を設定する。

3. 商業施設との連携による割引制度の拡大 中心部

関係者	事業内容	短期コスト※ (百万円) (H21～H23)	総コスト※ (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)								
				短期			中期				長期	28
				21	22	23	24	25	26	27		
バス事業者	割引クーポン等の配布、割引運賃の設定等	—	—									
商業施設	割引制度の割引費用負担											

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
 ※2 H24の本格導入時の金額
 ※3 H23以降の本格実施の金額
 ※4 H21以降の本格実施の金額

検計
 実証実験・効果検証
 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
 本格実施

現状の割引制度、他都市の割引制度を考慮すると以下の実施方法が考えられる。

- ・ 商業施設と連携した割引サービスの拡大による買物客の利用促進
- ・ 現在の日フリー乗車券の土・日・休日割引の導入と現在の日フリー乗車券提示による沿線施設割引の導入による休日利用促進

【参考】秋田市における現行の割引制度

秋田市には現在、以下のバス割引サービスが存在する。

① ほっぺちゃんカード(あきた共通商品券協同組合)

加盟店で買い物すると、100円毎に1ポイントもらえる。
 400ポイントたまると「満点カード」として使える。
 バス回数券購入時に「満点カード」1枚につき500円として利用可能である。(協同組合が割引分を費用負担)

▼ほっぺちゃんカード



② イオンモール買い物割引制度

イオンモールで買い物すると、四ツ小屋御所野線(四ツ小屋駅前～新都市交通広場を休日のみ運行)の通常片道運賃200円が半額の100円になる割引券をもらえる。(イオンモールが割引分を費用負担)

▼イオンモール割引券



③ その他の割引制度

- ・ 高齢者バス優遇乗車助成事業(秋田市 福祉保健部 介護・高齢福祉課)
 満70歳以上のかたは、1冊1,000円分の高齢者専用回数券(ゆうゆう乗車券)を600円で毎月7冊まで購入できる。申請により「高齢者バス優遇資格証明書」の交付を受け、販売所で回数券を買うことができる。中央交通バス、マイタウン・バス西部線、北部線(予約式乗合タクシー)で利用できる。
- ・ 高齢者運転免許証返納専用定期乗車券(秋田中央交通(株))
 (らくらくパス) 運転免許証自主返納者で65歳以上のかたが購入可能な定期乗車券
 ※購入時、返納証明書が必要。
 中央交通全線で利用できる。(但し、高速バス、リムジンバス、定期観光バスを除く)
 価格は、1ヶ月：10,000円、3ヶ月：21,000円、6ヶ月：36,000円である。
- ・ 乗り放題乗車券(秋田中央交通(株))
 (一日フリー乗車券) 秋田市内路線で利用できる。(一部を除く)
 乗車日1日に限り、何回でも乗車できる。
 価格は、大人820円、小児410円である。