

地域公共交通の将来像2026

運賃制度とサービス統合

EY新日本有限責任監査法人

2026年6月1日



The better the question. The better the answer. The better the world works.



Shape the future
with confidence



プログラム

1. 開会のあいさつ
2. 「統合運賃の意義と可能性」
3. 「地方分権時代の運賃規制のあるべき姿 ～自治体主導の統合運賃を展望して～」
4. 「広島における競争と共創の歴史 ～運賃・定期券制度を中心に～」
5. 休憩
6. ディスカッション、Q&A
7. 閉会のあいさつ

(参考) Q&A機能の使い方

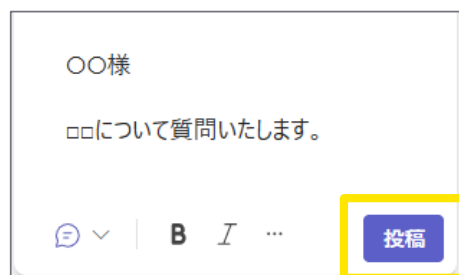
- ① Teamsタウンホールに接続後、メニュー画面上部の「Q&A」をクリック



- ② メニュー画面右側に表示された入力欄の「投稿を作成」をクリック



- ③ 質問文を入力し、「投稿」をクリック(どなた宛ての質問か分かるように質問の宛先もご入力ください)

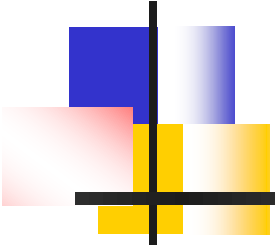




開会のあいさつ

「統合運賃の意義と可能性」

関西大学 経済学部 教授 宇都宮 浄人 氏

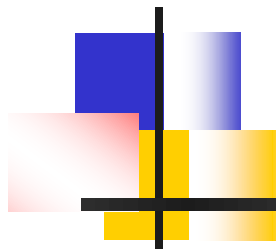


統合運賃の意義と可能性

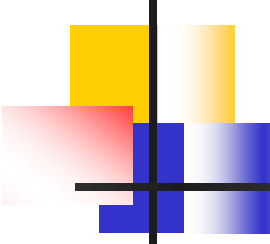
2026.6.1

宇都宮 浄人(関西大学経済学部)*

* Email: t110025@kansai-u.ac.jp



1 問題意識



問題意識

- 日本の都市圏では、運賃がモード、事業者単位で決まっており、運賃統合がなされていない。
- これに対し、欧州では運賃統合を進めてきた。
ドイツ・ハンブルクで1964年に運輸連合が創設されて、運賃統合を実施したのが嚆矢
- 日本においても、協議運賃などの制度は整いつつあるように見える。
- わかりやすく、乗換時にも初乗り運賃をその都度支払うことない運賃統合はどの程度効果が期待できるのか。
- 公的資金を用いた運賃統合に賛同は得られるのか。

ハンブルク運輸連合 公共交通全路線図

Zeichenerklärung / Key to signs

C Bezeichnung der Tarifringe
Description of fare rings

604 Nr. der Tarifzone
Number of the fare zone

Tarifzonen- und Ringgrenzen
Fare zone and fare ring boundaries

Tarifzongrenze und Grenze von Hamburg AB
Fare zone boundary and Hamburg AB boundary

U Schnellbahn-
verkehr
Rapid Transit
(U-Bahn)
A Regionalverkehr
Regional Rail

Geltungsraum des Area of validity of
City-Ticket

AB • Hbf/Central Station
Hamburg
602 • Elmshorn
807 • Lüneburg

H G hvv Tarif nur für Zeittickets
Only hvv season tickets valid

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

H 1219
G 1209
F 1119
E 1109
D 1009
C 999
B 909
A 809
0 709
- 609
+ 509
+ 409
+ 309
+ 209
+ 109
+ 099
+ 009
+ 000

hvv Tarifplan
Fare Zone Plan
U S A R

ハンブルク中央駅

ゾーン制運賃

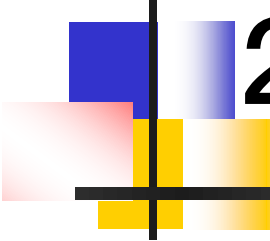
Gesamtnetzplan



ウィーン市公共交通全路線図

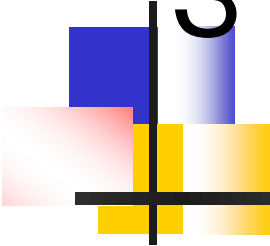
ウィーン市内均一



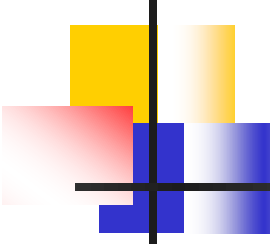


2 運賃統合に関する先行研究

- 欧州各国で、運賃統合が利用者増をもたらしたとする実証結果。
 - FitzRoy & Smith(1998), FitzRoy & Smith (1999), Abrate et al. (2009), Matas(2004),等
- 理論的に、運賃が統合されていないことに伴う資源配分の歪みも指摘。
 - 田渕隆俊編(2015)
- 日本では、大都市圏で運賃が統合されていないゆえの交通行動の歪み、サブスク型の運賃導入のケーススタディは存在。
 - 北野 喜正(2018),中川ほか(1999), 石井・西堀(2021), 浅見・谷口・石田 (2022)



3 アンケート調査からみる運賃統合の 可能性と効果



アンケート調査

- 政令指定都市の15歳から84歳までの住民を対象。
- 三大都市圏*¹とそれ以外の地域*²(地方)に大きく分け、男女・年齢別・地域別の層化無作為抽出に基づき、各地域400人、合計800人の標本に対し、インターネット調査を実施。

*1 東京23区・千葉市・さいたま市・川崎市・横浜市・相模原市・名古屋市・大阪市・堺市・京都市・神戸市

*2 札幌市・仙台市・静岡市・浜松市・新潟市・岡山市・広島市・熊本市・北九州市・福岡市

回答者の特徴

- 鉄道の利用状況は、地方では「ほとんど利用しない」が68%（バスを組み合わせても同54%）

鉄道の利用
状況 ⇒

自動車の利
用可能性 ↓

	全体		三大都市		地方	
	回答数	比率(%)	回答数	比率(%)	回答数	比率(%)
6往復／週以上	83	10.4	55	13.8	28	7.0
3～5往復／週程度	117	14.6	90	22.5	27	6.8
1～2往復／週程度	79	9.9	56	14.0	23	5.8
1～3往復／月程度	123	15.4	72	18.0	51	12.8
ほとんど利用しない	398	49.8	127	31.8	271	67.8

	全体		三大都市		地方	
	回答数	比率(%)	回答数	比率(%)	回答数	比率(%)
自分のみが運転する自動車を保有している	197	24.6	78	19.5	119	29.8
家族と共有の自動車を保有しており、運転することがある	166	20.8	71	17.8	95	23.8
家族と共有の自動車を保有しているが、運転することはない	137	17.1	64	16.0	73	18.3
世帯で自動車は保有していないが、カーシェアリングを利用している	20	2.5	15	3.8	5	1.3
世帯で自動車は保有しておらず、カーシェアリングも利用しない	280	35.0	172	43.0	108	27.0

現行運賃の弊害

一「乗り換えると割高になるので、遠回りでも同じ事業者の鉄道路線を利用したことはありますか」

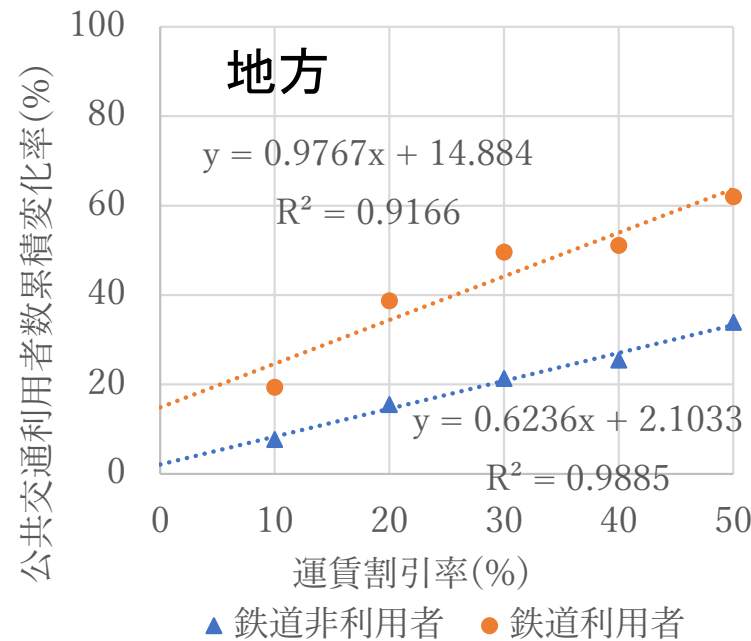
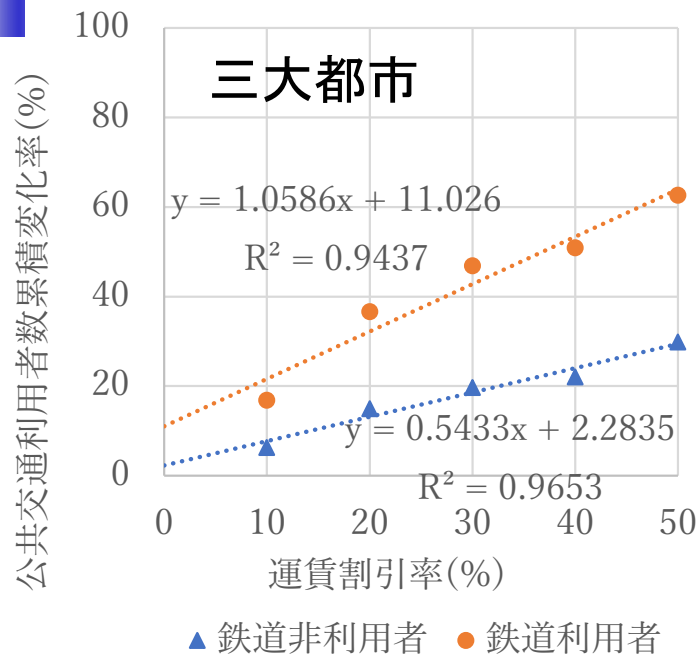
[そうした経験はない]を差し引いた合計に対する比率

	全体		三大都市				地方			
	回答数	比率 (%)	回答数	比率 (%)	鉄道非利用 比率 (%)	鉄道利用 比率 (%)	回答数	比率 (%)	鉄道非利用 比率 (%)	鉄道利用 比率 (%)
よくある	64	15.8	51	19.5	7.0	22.0	13	9.0	4.1	13.9
時々ある	126	31.0	80	30.7	34.9	29.8	46	31.7	32.9	30.6
あまり気にしない	168	41.4	106	40.6	44.2	39.9	62	42.8	43.8	41.7
全く気にしない	48	11.8	24	9.2	14.0	8.3	24	16.6	19.2	13.9
そのような状況を経験したことがない	394	—	139	—	—	—	255	—	—	—

- 三大都市の鉄道利用者は22%が「よくある」と回答、「時々ある」も合わせると半数以上の52%
- 地方においても、鉄道利用者の14%が「よくある」と答え、「時々ある」も合わせると45%。

統合運賃の効果（割引率別）

—「乗り換えが必要な目的地がある場合で、もし初乗り運賃が加算されなければ、そうでないときよりも鉄道やバスの利用が増えると思いますか・・・」



- 弾性値は鉄道利用者はいずれも1前後、鉄道非利用者は三大都市で0.54、地方で0.62。
- 普段から鉄道利用をする者にとっては、割安感が直接利用増に
- 鉄道非利用者についても、一定の弾性値があり、地方の方がやや高く、地方における潜在需要の掘り起こしの可能性も

統合運賃の効果

— どのような人が公共交通利用を増やすか

被説明変数	
公共交通利用増加	1:「・・・利用が増えると思う」 0:「ほとんど利用は増えないと思う」
説明変数	
鉄道利用者	1: 月 1 往復程度以上、0:「ほとんど利用しない」(月 1 往復程度未満)
子供有	1: 世帯に高校生以下の子供がいる、0: 高校生以下の子供がいない

説明変数	三大都市			地方		
	係数	P 値	オッズ比	係数	P 値	オッズ比
鉄道利用者	1.355	0.000	3.878	1.156	0.000	3.177
子供有	0.759	0.004	2.136	—	—	—
定数	-1.004	0.000	0.367	-0.666	0.000	0.514
カイ二乗、p 値	46.417、0.000			26.088、0.000		

- 月に一度でも鉄道に乗る人は、公共交通利用を増加させる傾向
- 三大都市については、運賃統合が、子どもを連れて公共交通で出かけるきっかけになっている可能性

公的資金(原資は税金)を用いた運賃統合への賛否

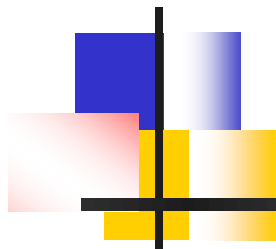
初乗り運賃加算なし	全体		三大都市				地方			
	回答数	比率(%)	回答数	比率(%)	鉄道非利用比率(%)	鉄道利用比率(%)	回答数	比率(%)	鉄道非利用比率(%)	鉄道利用比率(%)
基本的に賛成	190	23.8	107	26.8	19.7	30.0	83	20.8	18.5	25.6
どちらかといえば賛成	377	47.1	178	44.5	35.4	48.7	199	49.8	50.2	48.8
どちらかといえば反対	139	17.4	69	17.3	22.0	15.0	70	17.5	16.6	19.4
基本的に反対	94	11.8	46	11.5	22.8	6.2	48	12.0	14.8	6.2

エリア乗り放題チケット発売	全体		三大都市				地方			
	回答数	比率(%)	回答数	比率(%)	鉄道非利用比率(%)	鉄道利用比率(%)	回答数	比率(%)	鉄道非利用比率(%)	鉄道利用比率(%)
基本的に賛成	166	20.8	93	23.3	14.2	27.5	73	18.3	15.5	24.0
どちらかといえば賛成	416	52.0	197	49.3	44.1	51.6	219	54.8	55.4	53.5
どちらかといえば反対	141	17.6	71	17.8	19.7	16.8	70	17.5	17.0	18.6
基本的に反対	77	9.6	39	9.8	22.0	4.0	38	9.5	12.2	3.9

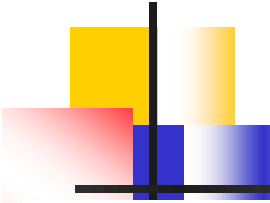
- 鉄道利用者は、三大都市、地方とも8割近く、鉄道非利用者も大都市圏では半数以上、地方は71%が賛成
- 単なる初乗り運賃の補助より賛成の声が大きく、その差は地方の方がやや大きい
 - 一地方は公共交通ネットワークが小さいことが背景か

運賃統合のための費用

- 熊本市内のバスの初乗り運賃180円を補助すると(各種割引運賃があるため平均補填額は120円)、必要額は4.4億円と試算(太田 2024)。同市の当初予算に対する比率は**0.1%強**
- 高松琴平電気鉄道の鉄道(ことでん)とバス(ことでんバス)の乗継割引に際し、高松市は、当初予算の**0.02%以下の支出**で対応
 - ー 高松市内の利用者は、電車が2022年度比で2024年度が2.5%、2025年度が同7.4%と伸び、バスもそれぞれ7.9%、10.1%の伸び。この間、JRの伸びを大きく上回る実績。
- 小山市のコミュニティバス(おーバス)の格安乗り放題チケットnorocaを発売し、バスの運賃統合を実現。その際の予算は、同市の当初予算比率で**0.2%**
 - ー nocroca 導入後の定期券保有者は、導入前(2019年度4~6月平均)に比べて2025年度4~6月平均で73倍に



4 まとめ

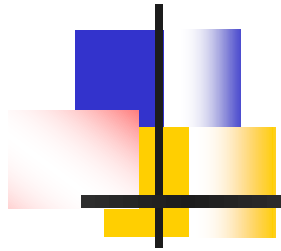


まとめ

- 現行運賃制度の下、初乗り運賃加算を回避するために迂回行動をする人は相当数。利用者にとっても、事業者にとっても非効率。
- 運賃統合によって、加算運賃の割高感が解消されれば、鉄道利用者は高い弾性値で利用を増やす意向。鉄道を利用していない人も、一定程度、公共交通の利用が増やすことを示唆。
- 公的資金を用いて運賃統合による事業者の減収分を賄うことについては、賛成意見が多い。
- 運賃統合を実現するための公的資金の額は、決して大きな額ではなく、予算総額の0.2%程度で可能。
- 持続可能な社会に向けた交通計画の課題として、統合的運賃政策の実施は優先順位が高いのでは。

参考文献

- 1) FitzRoy, F. and Smith, I. (1998), Public transport de-mand in Freiburg: why did patronage double in a dec-ade? *Transport Policy* 5 (3) 163—173.
- 2) FitzRoy, F. and Smith., I., (1999), Season tickets and the demand for public transport, *Kiklos* 52, 219– 238.
- 3) Abrate, G., Piacenza, M., and Vannoni, D., (2009), The impact of integrated tariff systems on public transport demand: Evidence from Italy, *Regional Science and Urban Economics*, 39, 120—127.
- 4) Matas, A. (2004), Demand and revenue implications of an integrated public transport policy: the case of Madrid, *Transport Reviews* 24 (2) 195—217.
- 5) 田渕隆俊編(2015)「公共交通における運賃統合の経済分析」日交研シリーズA—626
- 6) 北野 喜正(2018)「都市鉄道における運賃システムの改善に関する研究—通算運賃の検討—」『運輸政策研究』20, 006-019
- 7) 中川大, 西尾健司, 松中亮治, 伊藤雅(1999)「共通運賃制度の導入による所要時間短縮効果に関する研究」土木計画学研究・論文集16巻、667-674
- 8) 石井真・西堀泰英(2021)「地方都市における定額制 MaaS の需要調査 ～愛知県豊田市を事例として～」『交通工学論文集』7 巻 2 号 B_41-B_45
- 9) 浅見知秀・谷口綾子・石田東生(2022)「地方都市の路線バスにおけるサブスクリプション型運賃の導入プロセスと効果の実証分析」『土木学会論文集F5(土木技術者実践)』78 (1)、65-79
- 10) 太田恒平(2024)「熊本都市圏の渋滞緩和効果推計～公共交通への公的投資に向けた感度と集計QVに基づく迅速なシナリオ検討～」『土木計画学研究・講演集』69



ご清聴ありがとうございました



「地方分権時代の運賃規制のあるべき姿 ～自治体主導の統合運賃を展望して～」

一般財団法人計量計画研究所 研究員 何 玗 氏

地方分権時代の 運賃規制のあるべき姿 ～自治体主導の統合運賃を展望して～

計量計画研究所 何功（カロク）

lehe@ibs.or.jp

宇都宮先生の話題提供を通して、概ね次のことが確認された

- 運賃統合には交通・社会課題解決の効果があること
- 公的資金を用いた運賃統合には賛意が寄せられており、社会的受容性があること

これを受けて私の話題提供

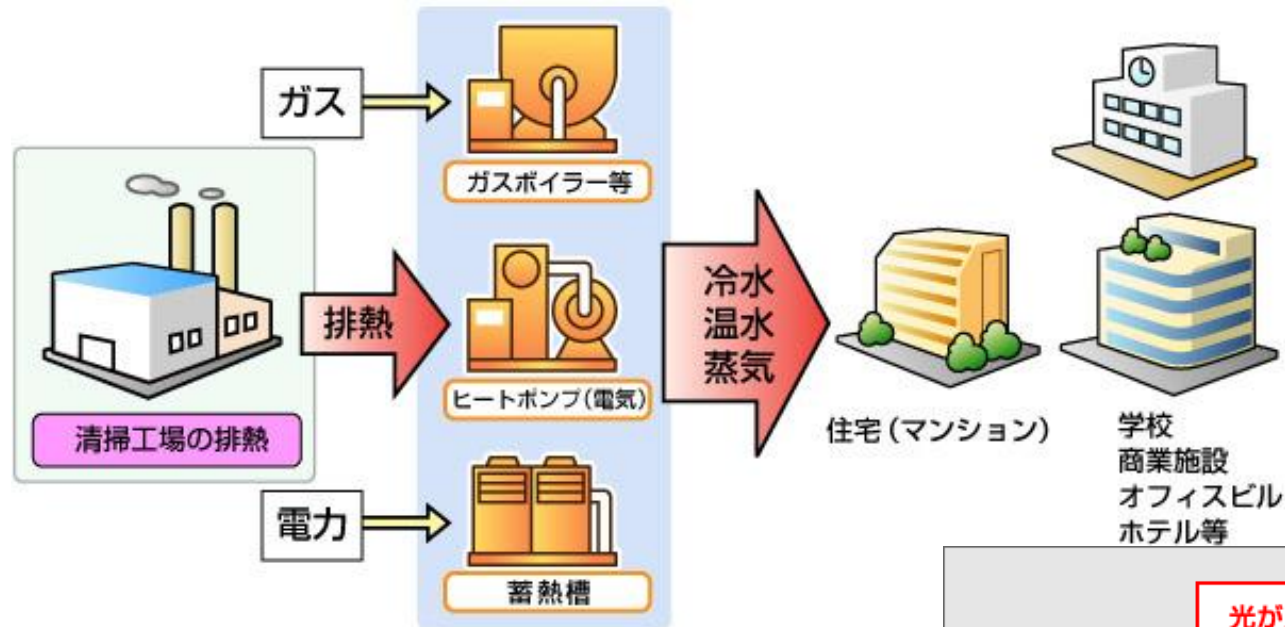
- **統合運賃と整合的な運賃規制のあり方**について、
「地方分権時代の運賃規制のあるべき姿」と題して、
「自治体主導の統合運賃を展望し」て考えます。
- 結論を先取りしていえば、**現状の規制には一定の柔軟性があり、すでに統合運賃は制度的に可能であるが、より弾力的な制度とする余地がある**ということを述べます。

現状の運賃規制の振り返り

なぜ運輸事業の価格は厳しい規制のもとにおかれてきたのか（おさらい）

- 電気・ガス・鉄道のような「ネットワーク産業」は、固定費用が大きく、かつ、規模の経済を有していると考えられた
- こうした産業では、規模の拡大が単位あたりの費用を低下させる
- 競争に委ねていると、各社の規模拡大による価格競争が発生する。しかし、需要には限度があるので、各社は激しい価格競争をくりひろげ、最後は勝者総取りとなる（破滅的競争、その結果を「自然独占」と呼ぶ）
- 勝者総取り状態の社会的問題点
 - 敗北した事業者の莫大な投下資本が無駄になってしまう
 - 勝利した1つの事業者は独占価格を設定し利用者を搾取する
- これらを防ぐために、あらかじめ特定地域に1人の者に限定した営業（投資）免許を交付し、そのかわり、独占価格の弊害を防ぐために価格は政府がこれを決定（認可）することとした＝需給調整規制
- 参考：竹内（健蔵）(2018, pp.19-21)、竹内（伝史）(2011, p.23)

現代に生きる自然独占産業の一例＝地域熱供給



東京熱供給株式会社HPより



競争がない産業の価格を誰が決めるか＝国家が法律で規制し、役所が査定することで、利用者が納得できる価格が形成できる

指定旧供給区域熱供給規程料金（規制料金）の位置づけ

- みなし熱供給事業者は、規制料金について、電気事業法等の一部を改正する等の法律（平成27年法律第47号。以下「改正法」という。）附則に基づいて、指定旧供給区域熱供給規程を定め、経済産業大臣の認可を受けることが必要であり、これを変更しようとするときも認可が必要である。
- また、改正法附則において、経済産業大臣は、申請のあった指定旧供給区域熱供給規程が、以下のいずれにも適合していると認めるときは、認可をしなければならないこととされている。
 - ① 料金が能率的な経営の下における適正な原価に照らし公正妥当なものであること。
 - ② 料金の額の算出方法が適正かつ明確に定められていること。
 - ③ みなし熱供給事業者及び指定旧供給区域熱供給を受ける者の責任に関する事項並びに導管、熱量計その他の設備に関する費用の負担の方法が適正かつ明確に定められていること。
 - ④ 特定の者に対して不当な差別的取扱いをするものでないこと。

競争がない産業の価格を誰が決めるか＝国家が法律で規制し、役所が査定することで、利用者が納得できる価格が形成できる

燃料費・電力料・冷温熱購入費の概要

- **燃料費・電力料・冷温熱購入費**の現行原価と申請原価との比較は以下のとおりであり、**合計値は僅かに減少**している。
- **燃料費**については、ボイラーの燃料となる**都市ガスの購入費用**であり、ガス小売事業者との契約単価等に基づく直近実績単価により算定されている。
- **電力料**については、ヒートポンプ、ターボ冷凍機等の動力に必要な**電力の購入費用**であり、小売電気事業者との契約単価等に基づく直近実績単価により算定されている。
- **冷温熱購入費**については、光が丘清掃工場から購入する**温水排熱費用**であり、契約単価等に基づき算定されている。

(単位：千円)

	現行原価 (A)	直近実績【参考】			申請原価 (B)	増減 (B/A)
		2020年度	2021年度	2022年度		
燃料費	18,637	253,954	212,518	186,419	156,196	838%
電力料	550,052	270,919	301,847	416,507	391,028	71.1%
冷温熱購入費	9,097	684	19,060	23,557	20,385	224%
計	577,786	525,557	533,425	626,483	567,609	98.2%

出典：事業者からの聞き取りに基づき、事務局で作成。
※【現行原価】：原価算定期間（1989～92年）の3か年平均値。
※【申請原価】：原価算定期間（2024～26年）の3か年平均値。

燃料費・電力料・冷温熱購入費（審査における論点・審査の結果①）

【審査における論点】

- **燃料費、電力料**について、ガス小売事業者及び小売電気事業者からの**相対購入価格が、他の小売事業者と比較して適正な水準であるか。**
- **冷温熱購入費**について、**冷温熱購入量及び契約に基づいた単価により適正に算定されているか。**

【審査の結果】

<燃料費>

- ガス取引報のデータを用いて分析したところ、**燃料費**について、関東地域の**ガス小売事業者の料金水準と同程度であり、適正な水準**である。
- なお、**実績単価がガス取引報の水準を超えている点**については、光が丘清掃工場からの**温水・排熱（蒸気）の受入れ量の変動影響によるもの**であり、不合理なものではない。
- また、**現行原価と比較して大きく増加している点**については、温水導管の再構築工事（2012年12月～2015年11月）により、**温水製造の一部が電気からガス方式に変更（ガス量は大幅増、電力量は半減）したことに伴うもの**であり、不合理なものではない。

関係法令における規定（燃料費・電力料・冷温熱購入費）

- 燃料費・電力料・冷温熱購入費については、料金算定要領において、**実績値等を基に算定**することとなっている。
- また、料金審査要領において、審査の考え方が示されている。

【参考】指定旧供給区域熱供給規程料金算定要領（料金算定要領）（抜粋）

2. 個別算定方式
総括原価は、熱供給事業に係る営業費用（以下「営業費」という。）及び営業費以外の費用の合計額から控除項目の額を差し引いたものに事業報酬並びに法人税、住民税及び事業税の額を加えたものとする。
総括原価の算定は、原価算定期間の開始の直前における熱供給事業の実績及び需要想定等を前提として、次に定めるところにより行うものとする。
(1) 事業者は、営業費として、原価算定期間の開始の直前におけるこれらの額の実績又は原価算定期間の需要想定に基づいて算定した**燃料費、電力料及び冷温熱購入費は、原価算定期間の開始の直前におけるこれらの額の実績又は原価算定期間の需要想定に基づいて算定した使用燃料量、使用電力量及び冷温熱購入量の想定値に時価を基礎とする適正な単価をそれぞれ乗じて算定した額とする。**
③～⑥ 略

【参考】指定旧供給区域熱供給規程料金審査要領（料金審査要領）（抜粋）

- (1) 営業費等
営業費等（総括原価のうち、以下の(2)及び(3)を除いたものをいう。以下同じ。）は、営業費等の項目ごとに、**算定要領第2章2.に定める方法に基づき適正に算定しているか否か、並びに算定根拠が熱の販売量等の実績及び需要想定等を踏まえて妥当であるか否か等につき、算定の根拠となる数値その他の必要な説明を事業者に求めて審査する。**
(2) 事業報酬（略）
(3) 控除項目（略）

燃料費・電力料・冷温熱購入費（審査における論点・審査の結果②）

<電力料>

- 電力取引報のデータを用いて分析したところ、**電力料**について、関東地域の**小売電気事業者の料金水準と同程度であり、適正な水準**である。
- なお、**電力料の実績単価が、電力取引報の水準を周期的に上回っている点**については、ターボ冷凍機等で電力が使用されるところ、ターボ冷凍機等で製造された冷水が、主に夏季期間に多く使用され、冬季期間は使用量が減るため、**冬季期間の電力料の単価が上昇することに伴うもの**であり、不合理なものではない。

<冷温熱購入費>

- **冷温熱購入費**について、**冷温熱購入量及び契約に基づいた単価によって適正に算定されていることを確認した。**
- なお、**現行原価と比較して大きく増加している点**については、光が丘清掃工場の建替に伴って、当該工場からの温水の購入に加え、**2021年3月から排熱（蒸気）の購入が開始されたことによるもの**であり、不合理なものではない。

自然独占とみなされる産業の減少

- 航空はコンテストابل・マーケットとみなされてきた（1970年代以降のコンテストابل・マーケット理論の発達）
- 電気・ガス・鉄道は、ネットワークとサービスの分離により、自然独占部分をネットワークに限定し、サービスは競争の導入が可能になった（日本における電力自由化・ガス自由化。日本の鉄道はオープンアクセス未導入）
- 地方の鉄道・バスは、自家用車や自転車との競争がもともとあり、モード間競争を考えれば自然独占産業とは言えなくなっている
- 地方の鉄道・バスは公的補助が当たり前になってきており、そこにおいては市場メカニズムに基づく価格というよりも、共同体（政府）が定める自己負担額といった性質が強くなるはず

厳格な価格規制はその適用領域を狭めてきた

今も残る自然独占分野

- 日本の大都市の鉄道（上下一体、自家用車とのモード間競争ほぼなし）

規制が必要な領域と、そうでない領域の場合分けが重要

鉄道

- 1997年 価格規制の弾力化（上限価格制（値下げの自由化）等）
- 2000年 需給調整規制の廃止＋上限価格制による運賃規制の継続
 - 鉄道には市場支配力がまだ残っているとの判断

「需給調整規制の廃止後における鉄道市場については、他の交通機関相互との競争が一層活発化していくものと想定されるが、その一方で路線、地域等により程度の差はあるものの鉄道輸送サービスが支配的ないし優位な地位にある場合が多く、運賃について市場原理が十分に機能する状況にはなっていないと考えられる。（中略）したがって、鉄道運賃等の規制については、今後とも利用者利益の保護の観点から行政が一定の関与をしていく必要がある。」（運輸政策審議会鉄道部会1998）

これが、規制緩和後の運賃規制の大枠になっている

バス

- 2002年 需給調整規制の廃止 + 上限価格制による運賃規制の継続
 - バスは事業の実態として地域独占的な傾向があるため、利用者保護のためには運賃規制が必要だとの判断

「運賃設定は、事業経営上最も基本的な事項であり、できる限り事業者の自主性や創意工夫が尊重される制度とすることが必要である。その一方で、乗合バスは地域住民の基本的かつ最も身近な日常生活の足となっていることや、事業の実態として地域独占的な傾向があることを踏まえると、運賃の上限の規制を行うことが適当である。」（運輸政策審議会自動車交通部会1999）

これが、規制緩和後の運賃規制の大枠になっている

あるべき運賃規制政策とは

論点1 場合分け

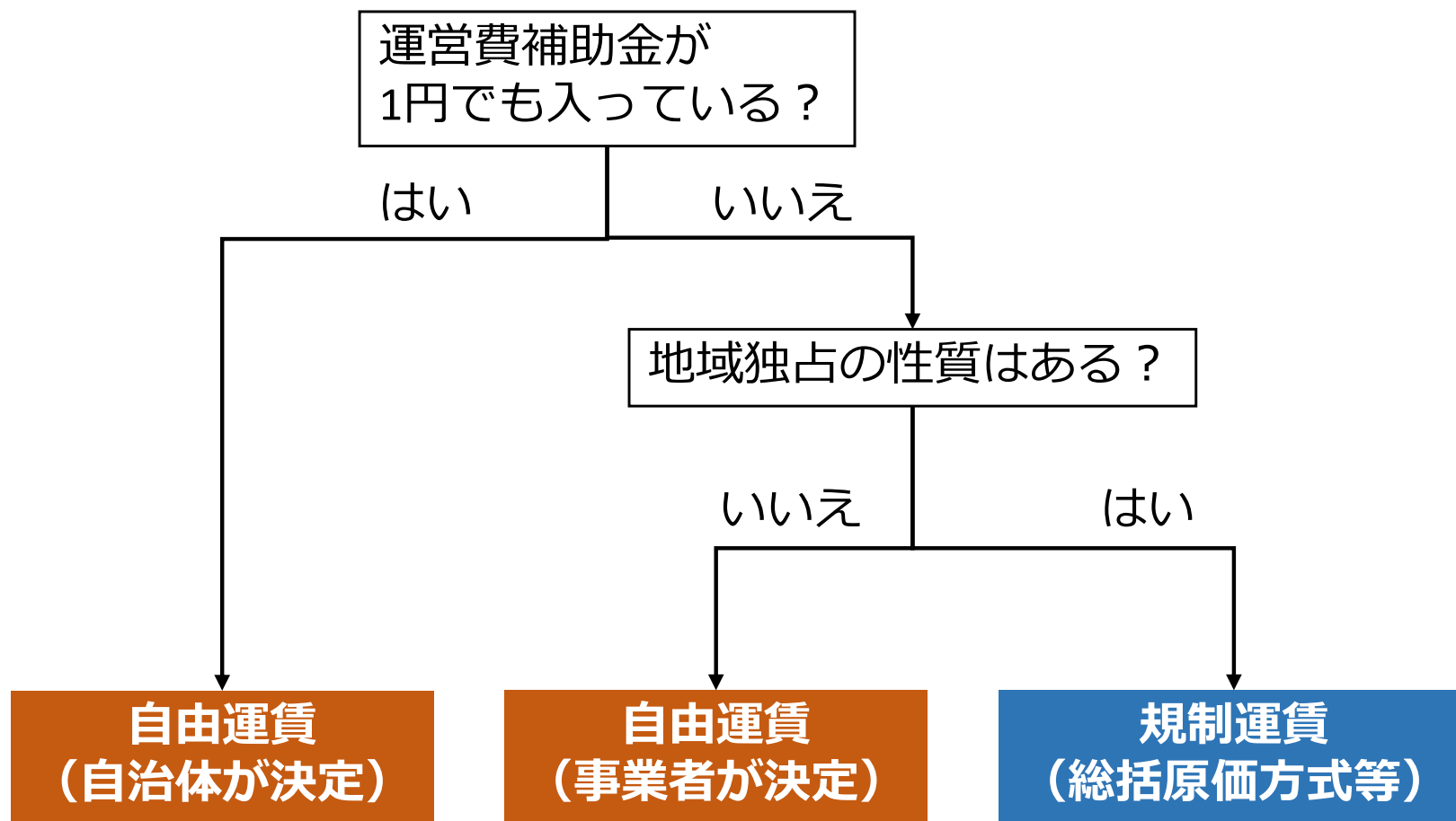
- 公共交通の世界には、自然独占の性質が残されている領域と、そうでない領域があるようだ
- さらに公共交通の世界には、もはや市場メカニズムにはほとんど依拠せず、自治体の判断で供給・自己負担額設定がされる領域があるようだ

規制する領域と、規制しない領域の場合分けが重要

論点2 事業主体の自主性発揮の裁量確保

- 規制のために、思う値付けが出来ないと主張され、新たな運賃規制システムが生み出されることがある
- 既存の規制を前提に、新たな規制を生み出すのは、アプローチとして正しいのか？
 - 規制は市場の失敗を是正するためのやむを得ない措置で、そもそも無くても済むなら無いほうがましなもの
 - 規制に規制を対置することは規制コストを増やす

新たな法律・通達をつくりたいという役所の論理にとらわれない、真に事業主体の自主性発揮を支援するための仕組み再考をめざしたい



経済学的
意味合い



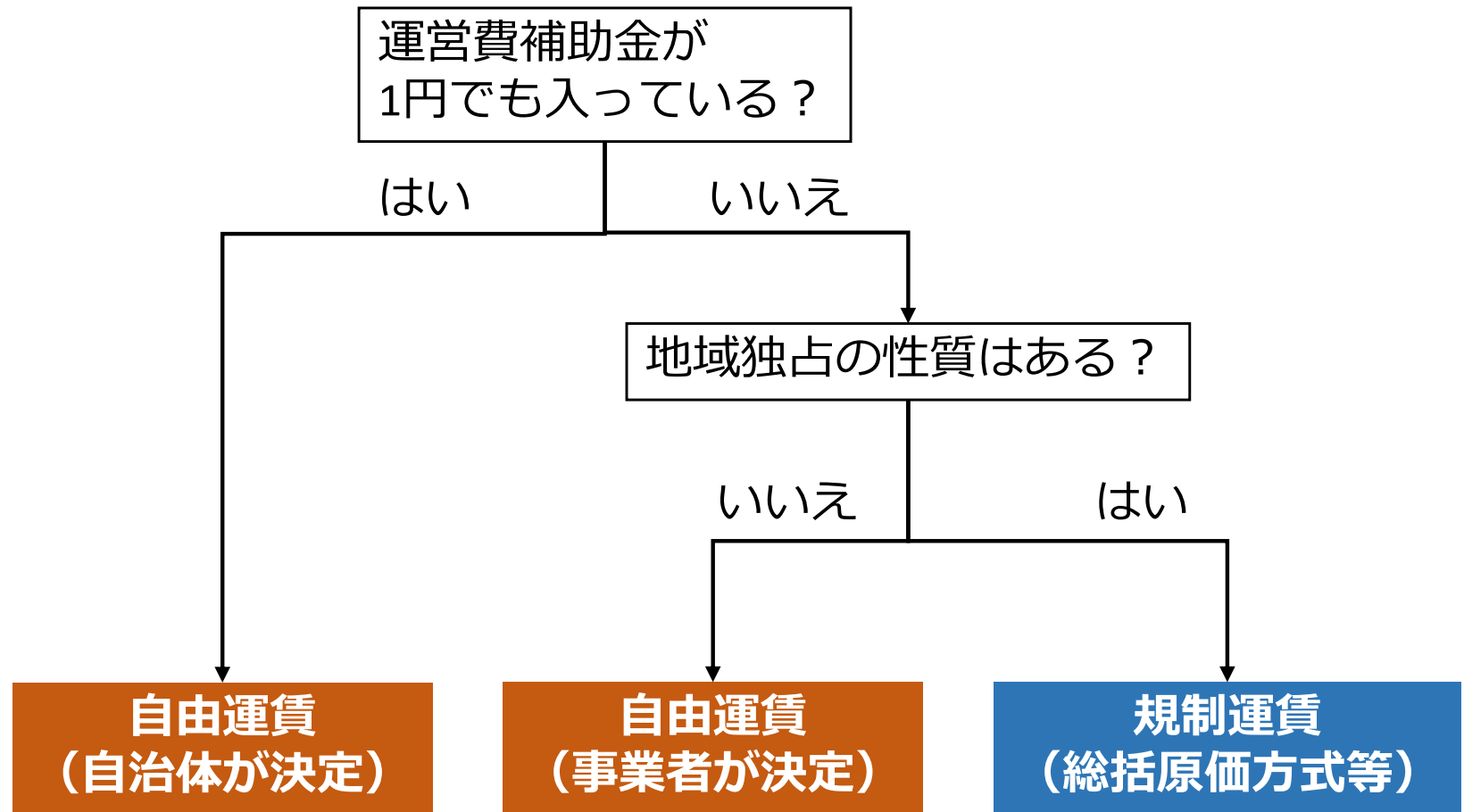
共同体の自己決定

市場均衡

平均費用、
独占価格の防止

日本の運賃規制はどうなっているか

16



日本の
バス
運賃規制



協議運賃
(道路運送法9条4項)

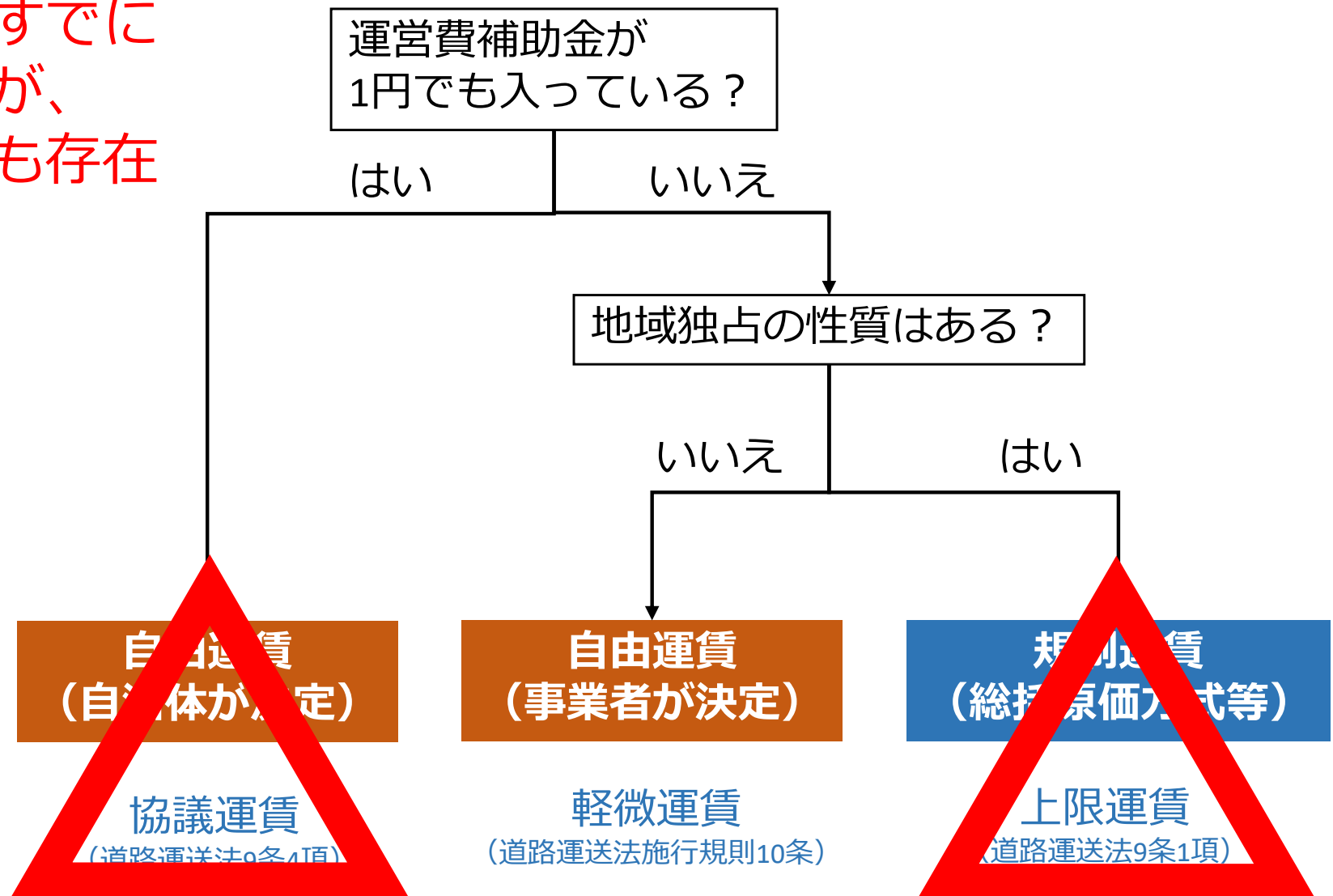
軽微運賃
(道路運送法施行規則10条)

上限運賃
(道路運送法9条1項)

日本の運賃規制はどうなっているか

17

場合分けはすでに
されているが、
不備・課題も存在
する
→次節



日本の
バス
運賃規制

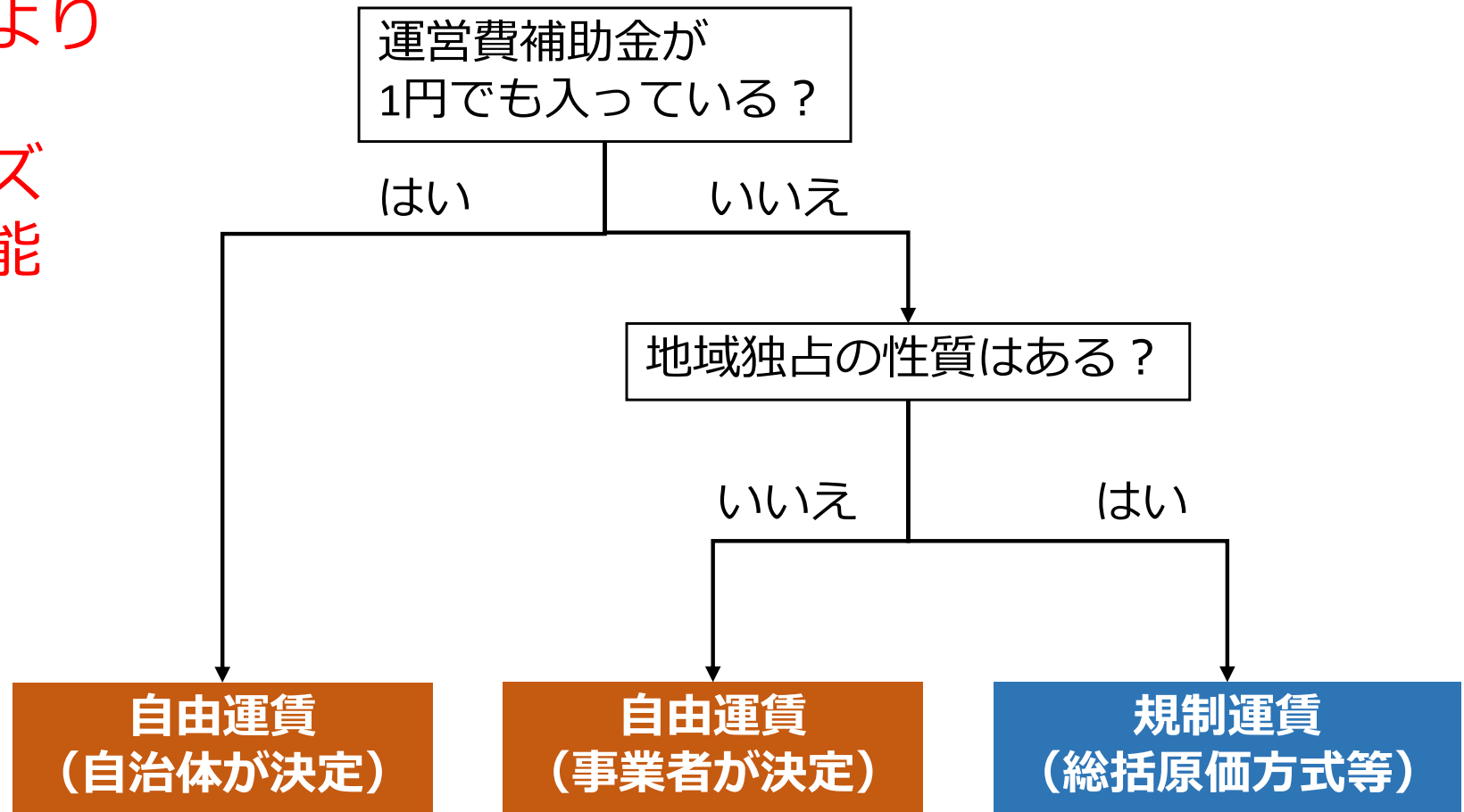
現行の運賃規制システムのもとで 統合運賃は可能？

論点1 場合分け

統合運賃は可能か？

19

場合分けにより
自由運賃に
カテゴライズ
されれば可能



日本の
バス
運賃規制



協議運賃
(道路運送法9条4項)

軽微運賃
(道路運送法施行規則10条)

上限運賃
(道路運送法9条1項)

- 補助金付き民営バス路線



- 自治体運営バス路線 = 自由運賃（自治体が決定）

- 補助金付き民営バス路線 = 国・自治体が多額の費用負担をしており、国による総括原価主義の運賃規制はもはや経済学的意味を失っているにもかかわらず、ほとんどの場合規制運賃に従う



- 自治体運営バス路線 = 自由運賃（自治体が決定）

過去の地方バス路線維持費補助行政からの経路依存性

2 バス関係（地方バス路線運行維持対策要綱）

1 この要綱は、平成7年度補助金から適用する。
別表（第7条関係）

補助事業の区分	補助率
1 一般事業	20%
2 低公害車等普及促進事業	20%
3 調査事業	20%
4 先駆的事业	25%

○地方バス路線運行維持対策要綱

（平成7年5月29日
自令第71号）

第1 目的

路線バスが住民にとって必要不可欠でありながら、過疎現象等による輸送人員の減少のため、路線バス事業の全部又は一部の運行が困難となっている現状にか

ん
た
め

第2
1

2

第3
1

2

2 生活路線は、次により維持する。

(1) 第1種生活路線については、路線バス事業者が、自らの採算において維持する。

(2) 第2種生活路線については、第5に定めるところにより、路線バス事業者が維持する。

(3) 第3種生活路線については、第7に定めるところにより、代替バス運行等の措置の円滑化を図る。

318

2 バス関係（地方バス路線運行維持対策要綱）

路線については、「3／4」とあるのは「2／3」と、「1／8」とあるのは「1／6」と読み替える。

(3) 第3種 平均乗車密度が5人未満のバス路線であって、知事が一定期間地域住民の生活上必要と認めて指定したもの

2 生活路線は、次により維持する。

(1) 第1種生活路線については、路線バス事業者が、自らの採算において維持する。

(2) 第2種生活路線については、第5に定めるところにより、路線バス事業者が維持する。

(3) 第3種生活路線については、第7に定めるところにより、代替バス運行等の措置の円滑化を図る。

第5 第1種及び第2種生活路線に係る助成措置

1 整備地域におけるバス路線の運行を維持するため、別に定めるところにより助成措置を講ずる。

2 国及び地方公共団体は、路線バス事業者に対して融資等企業の経営基盤の強

的独占の禁止
所要の手続き
が実質的な競

より、助成措

他の者が、利
るときは、国
円滑化を図る

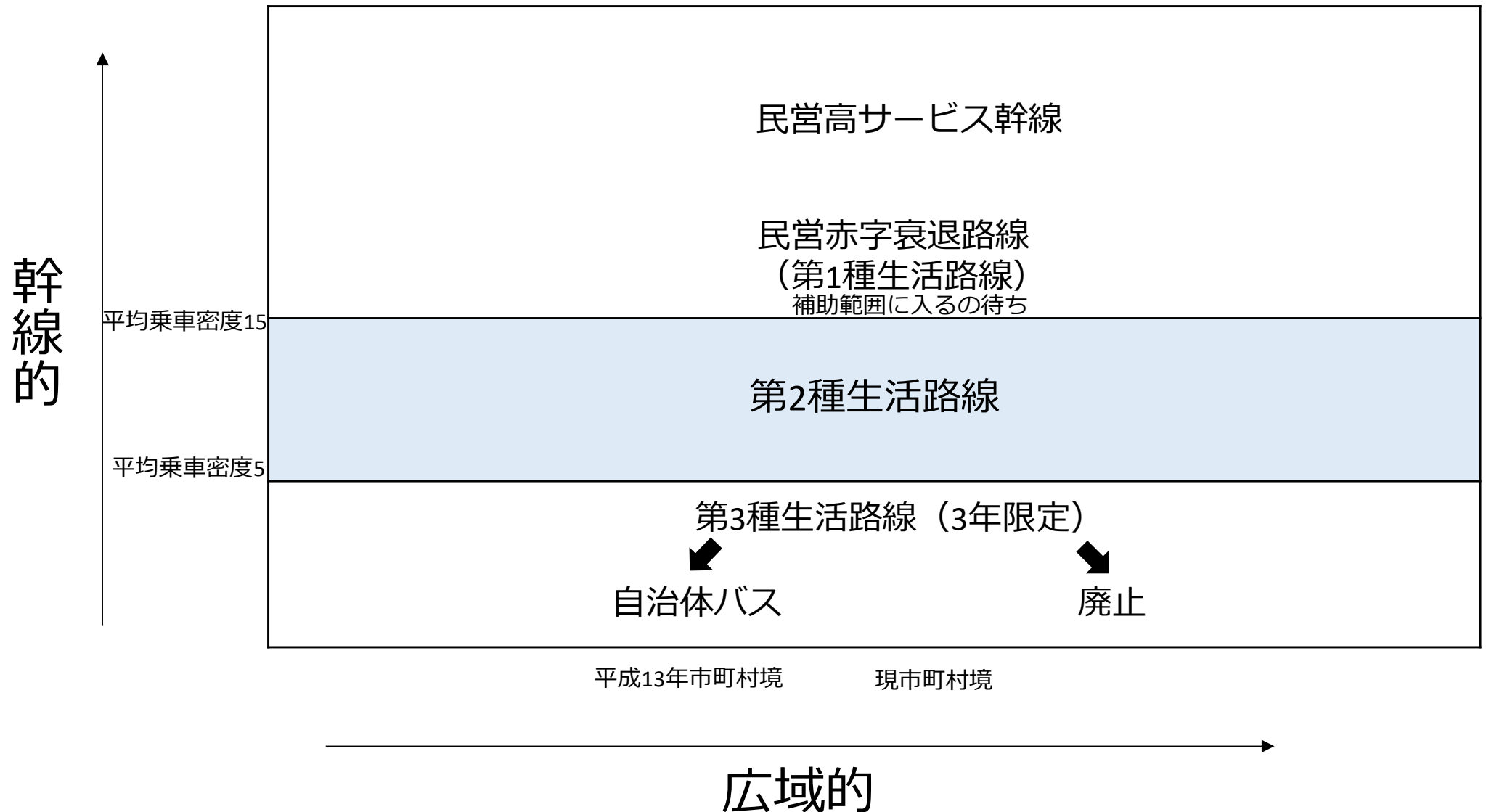
に定めるとこ

320

なぜ「あるべき運賃規制」とズレているか

23

講演省略



第2種生活路線

- （道路）運送法上の標準的な輸送サービスとの格式を失っていない
- 規制運賃を継承
- 規制運賃では結果的に欠損が生じるため、国・都道府県が補助

第3種生活路線

- 3年間限定の低率・定率の国・都道府県補助金（＝手切れ金）により維持するが、その間に確保維持責任は市町村に移管される
- 3年経過後、多くの場合、既存事業者・国・都道府県は手を引き、市町村が自らバス運営に乗り出す
- ここにおいて、運送法の世界観ではもはや格下の輸送サービスとみなされ、相当程度の規制緩和が行われた＝自由運賃
 - 市町村に、自家用バスで運賃収受を認めたのが80条バス
 - 市町村に、80条バスの貸切バス会社への運行委託を認めたのが21条バス

第2種生活路線

- （道路）運送法上の標準的な輸送サービスとの格式を失っていない
- 規制運賃を継承
- 規制運賃では結果的に欠損が生じるため、国・都道府県が補助

第3種生活路線 + コミュニティバス

- 3年間限定の低率・定率の国・都道府県補助金（＝手切れ金）により維持するが、その間に確保維持責任は市町村に移管される
- 3年経過後、多くの場合、既存事業者・国・都道府県は手を引き、市町村が自らバス運営に乗り出す
- ここにおいて、運送法の世界観ではもはや格下の輸送サービスとみなされ、相当程度の規制緩和が行われた＝自由運賃
 - 市町村に、自家用バスで運賃収受を認めたのが80条バス
 - 市町村に、80条バスの貸切バス会社への運行委託を認めたのが21条バス
 - 主に80条バス・21条バスのスキームを使って市町村が新規に走らせ始めたバス＝コミュニティバス

旧第2種生活路線を引き継いだタイプの路線

- 「補助金付き民営路線バス」 看板は民間、行政補助あり
- 補助を受け取っており、運賃には市場均衡や平均費用としての意味合いがもはや失われているにも関わらず、実務上は規制運賃に従う

旧第3種生活路線を引き継いだタイプの路線+コミュニティバス

- 自由運賃

2000年以前の第2種生活路線と第3種生活路線の区切りがその後も生きており、前者は規制運賃、後者は自由運賃という切り分けになっている

= 2001年地バス補助制度改正の残した置き土産（何・楽・永田2024）

旧第2種生活路線を引き継いだタイプの路線

- 「補助金付き民営路線バス」 看板は民間、行政補助あり
- 補助を受け取っており、運賃には市場均衡や平均費用としての意味合いがもはや失われているにも関わらず、実務上は規制運賃に従う

旧第3種生活路線を引き継いだタイプの路線+コミュニティバス

- 自由運賃➡今日（2006年法改正以降）の「協議運賃」

なぜ実務上このような場合分けが生きながらえてきたのか？

次節とも関係しますが.....

- 規制運賃でも値下げする自由はある（次節）
- 規制運賃とは別に存在してきた自由運賃の実務的意味：
 - 公的補助を入れて値下げする自由というよりはむしろ、
 - 「運賃原価・収入の算定」が**必要ないセクター**として扱われてきた

次節とも関係しますが.....

- なぜ「運賃原価・収入の算定」が必要ないセクターを切り出すことが重要？
 - そもそも「運賃原価・収入の算定」（2001年12月5日付け国自旅第116号「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針」第4、別紙2）は事業者側に非常に重い事務負担をもたらす
 - 自治体コミバスは伝統的に異業種の事業者が受託者として運送を引き受ける事が多いが、**それらの異業種出身事業者は乗合バス部門の「運賃原価・収入の算定」を一度も経ておらず、市場参入手続きに伴う追加コストが非常に高い** ➡当該セクターではこの手続きを免除
 - 既存事業者中心の旧第2種生活路線と、新規事業者中心の旧第3種生活路線・コミュニティバスの切り分けという実務的意味があった

**実務起点の場合分けを改め、
市場メカニズムvs.自治体による供給というロジカルな場合分けへ**

総括原価規制から 自由でない

協議運賃制度が導入されたが、条文をよく読むと当該区間の総括原価を超えないこととの規制が課せられており、「区間ごとに原価計算する権利」を与えたにすぎないことがわかる。

日本の
鉄道
運賃規制



協議運賃
(鉄道事業法16条4項)

運営費補助金が
1円でも入っている？

はい

いいえ

地域独占の性質はある？

いいえ

はい

上限規制
(総括原価)

上限規制
(総括原価)

上限規制
(総括原価＋
ヤードスティック)

中小民鉄
(中小民鉄事業者の
収入原価算定要領)

JR旅客会社、大手民鉄
地下鉄事業者
(「JR旅客会社、大手民鉄及び
地下鉄事業者の収入原価算定要領」
2000年3月1日付け鉄業第10号)

- 規制の必要性が有る領域と、規制の必要性が無い領域との場合分けが重要
- 鉄道部門の場合、全体的に規制が重厚な傾向
- バス部門の場合、場合分けが実務的ニーズに基づいており、必ずしもロジカルなものになっていない

現行の運賃規制システムのもとで 統合運賃は可能？

論点2 事業主体の自主性発揮の裁量確保

2020年改正地域公共交通活性化再生法・独占禁止法特例法の立法事実として強調された「運賃規制の問題点」

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

国土交通省

→ 参考資料p41

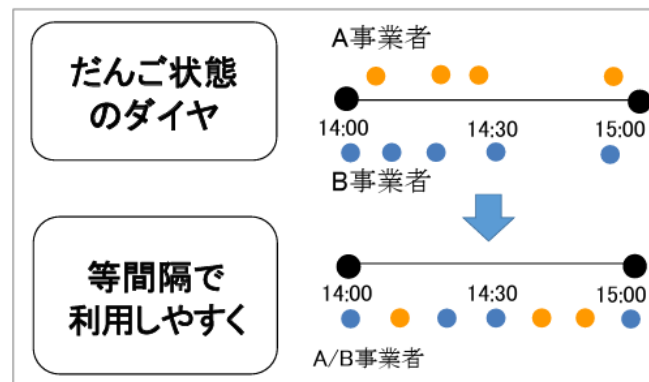
既存の公共交通サービスの改善の徹底（①利用者目線による路線の改善、運賃の設定）

【現状】

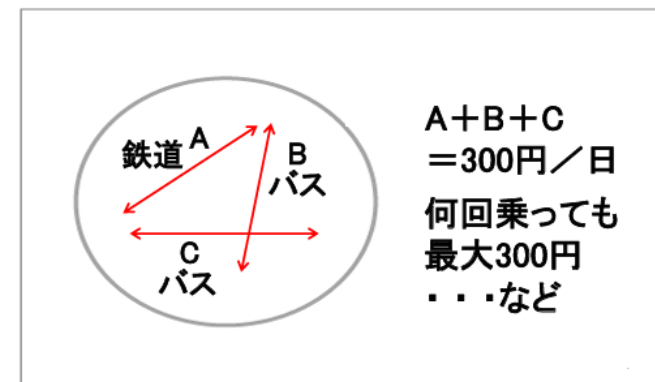
- 地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- また、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれから、ダイヤ、運賃等の調整は困難

【改正案】

- 「地域公共交通利便増進事業」を創設
⇒路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」「乗継ぎ割引運賃（通し運賃）」等のサービス改善を促進
- 併せて、独占禁止法特例法により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設



等間隔運行



定額制乗り放題運賃

**厳格な運賃規制も、消費者保護を目的に上限を規制するものであり、
「下げる自由」はそれなりにある**

- 統合運賃を実現するために、なにか新たな運賃規制制度を必ず作らないといけないということはない
- より統合運賃を実現しやすくするために、規制の必要性に乏しい領域を特定して、規制が緩和・撤廃できるとよい（論点1に戻る）

- 1720円で東京23区内のＪＲの普通列車（快速含む）普通車自由席と地下鉄、日暮里・舎人ライナー、都電、都バスが乗り降り自由

[illegible]

<https://www.jreast.co.jp/tickets/info.aspx?GoodsCd=2487>

既存制度のもとでも「MaaS」が実現しているのに、新たに法律で「新モビリティサービス協議会」（地域公共交通活性化再生法第36条の4）を設ける必要性？

全国初となる新モビリティサービス事業計画の認定について

国土交通省では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「地域交通法」という。）に基づく「新モビリティサービス事業計画」について、令和6年3月29日付けで2件（一般社団法人九州MaaS協議会（令和6年4月設立予定）・原村）の認定を行いました。全国初となる、地域交通法に基づく新モビリティサービス事業計画の認定案件となります。

- **地域交通法に基づく新モビリティサービス事業とは、情報通信技術等の先端技術を活用して交通機関の利用者の利便を増進するMaaS（※）をはじめとした新たなモビリティサービスを提供する事業です。**

※MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、さらには移動の目的地におけるサービスとも連携し、予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

- **地域交通法に基づく新モビリティサービス事業を実施しようとする者は、新モビリティサービス事業計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けることで、以下のことができるようになります。**

- ・ 共通乗車船券に係る運賃・料金届出手続きのワンストップ化
- ・ 地方公共団体に対する、新モビリティサービス協議会の組成要請
- ・ 地方公共団体の交通関係部局や公共交通事業者に加え、MaaSアプリや新たなモビリティサービスを開発する民間事業者等も含めた、多様な関係者による協議・連携の促進

なぜ既存制度のもとでも可能になっているの？ 鉄道部門

- 鉄道事業法第16条3項「鉄道運送事業者は、第一項の認可を受けた旅客運賃等の上限の範囲内で旅客運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。（後略）」
- 2000年3月1日付け鉄業第12号「鉄道の旅客の運賃及び料金に関する職権等について」2（3）において「営業割引運賃又は料金」が届出事項として定められている。

なぜ既存制度のもとでも可能になっているの？ バス部門

- 道路運送法第9条3項「一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項の認可を受けた運賃等の上限の範囲内で運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。（後略）」
- 2001年12月5日付け国自旅第117号「一般乗合旅客自動車運送事業の実施運賃、協議運賃及び軽微運賃の届出並びに変更命令に関する処理要領」第1(3)において「営業割引運賃」が届出事項として定められている。
- さらに、道路運送法第9条7項は届出運賃に運賃変更命令規制を課しているところ、2001年12月5日付け国自旅第117号（同上）第4の1(1)3)において「営業割引運賃」は運賃変更命令規制から運用上除外されている。
- そもそもバス部門は運賃構成に関する規制が鉄道に比べて厳しすぎるとの指摘あり（寺田2002, p.185）

バス部門の既存の運賃規制に見られる柔軟性（その1）

- バス・バス乗継割引乗車券類、バス・鉄道乗継割引乗車券類等、バス共通回数券類、バス・鉄道共通回数券類等
(2001年12月5日付け国自旅第118号「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度」Ⅱ第6の1)

富山地方鉄道株式会社 Train Information English テキストサイズ 小 中 大 サイ

HOME 鉄道 市内電車 バス

乗車券のご案内 Ticket Info

市内電車・バス共通定期券

通勤1箇月持参人

市電・バス地帯制共通

'09.04.01 から

'09.04.30 まで

999,999 円

フツ 知ウ様 男性

市内電車とバス地帯制区間(富山駅前から240円の区間)が乗り放題です。
※興人団地-国立高専線の「千代田町～下新北町三区」バス停は対象外です。

【通勤定期券】
1ヶ月：12,080円
3ヶ月：34,430円
6ヶ月：65,230円

バス部門の既存の運賃規制に見られる柔軟性（その2）

- 定期券の共通使用は「原則として独占禁止法上問題とはならない協定」とされている（公正取引委員会1997年7月「一般乗合旅客自動車運送事業に係る相談について」）



相鉄バス・神奈中バス共通

定期券がスマホからのご購入・ご利用

へ変更になります！



ご注意！

従来の磁気券は廃止となります。それに伴い相模鉄道係員定期券発売所と神奈川中央交通横浜駅前サービスセンターでの発売は、2026年3月末日で終了いたします。
※相模鉄道定期券QR予約は3月13日までです。

若葉台線デジタル定期券は「区間式定期」です。ご指定のバス停区間でのご購入が可能となります。ただし、ご購入の区間範囲を超えた場合は打ち切り精算（定期区間外は別料金が必要）となります。そのため、定期券発売額が同じ範囲内で最大区間のバス停を選んで購入することをおすすめいたします。

<https://www.sotetsu.co.jp/bus/tickets/pass/others/>

バス部門の既存の運賃規制に見られる柔軟性（その3）

- 会社同士が示し合わせて同じ運賃にすることは独占禁止法上問題になるが、ある会社が自主的な判断として他社と同じ運賃にすることは問題ないというえ、運輸行政は古来どちらかといえば奨励的
 - 2001年12月5日付け国自旅第118号「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度」Ⅱ第3の1(1) 他の事業者との競合路線における運賃調整
 - 2001年12月5日付け国自旅第118号「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度」Ⅱ第3の2 面的競合の場合
 - 2001年12月5日付け国自旅第116号「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針」第3の2 参入事業者の制定形態

FARE
料金・支払い方法

料金 PRICE

大人 230円

支払い方法 HOW TO

このバスは一般の方もご乗車いただけます

このバスは前乗り 先払いです。
運賃は乗車の際、運賃箱にお入れください。

京都市バスと同額の
新規参入hoopバス
<https://hoopbus.jp/>

**あれだけ「できない」と言われている、
異なる事業者の通し運賃も実在する（した）**

三原駅ー登山口：靱鉄道

登山口ー尾道駅：おのみちバス

2019/10/1改正

										三原 福地 線			
										三原駅前 - 登山口 - 尾道駅			
										1 三原駅前		三原駅前	
										2 三原古浜橋		三原古浜橋	
										3 糸崎駅前		糸崎駅前	
										4 下木原		下木原	
										5 赤石		赤石	
										6 福地		福地	
										7 登山口		登山口	
										正徳橋		正徳橋	
										尾道国際ホテル前		尾道国際ホテル前	
										尾道駅前		尾道駅前	
										上福地		上福地	
										150		150	
										170		170	
										220		220	
										250		250	
										300		300	
										370		370	
										410		410	
										150		150	
										170		170	
										240		240	
										250		250	
										320		320	
										360		360	
										430		430	
										150		150	
										170		170	
										240		240	
										280		280	
										330		330	
										390		390	
										440		440	
										530		530	
										150		150	
										230		230	
										310		310	
										350		350	
										400		400	

乗継

4

残念ながら現在は廃止

<https://onomichibus.jp/info/8139/>

うなぐい、ひと・まち・絆

おのみちバス

[HOME](#)
[会社概要](#)
[menu](#)

路線バス	貸切バス	旅行・ツアー	新着情報	各問い合わせ先
------	------	--------	------	---------

[ホーム](#) > [新着情報](#) > 3/31(日) 登山口乗り継ぎ時の業界廃止のお知らせ

路線バス

3/31(日) 登山口乗り継ぎ券の発券廃止のお知らせ

2024.03.04

いつもおのみちバスをご利用いただきありがとうございます。

弊社では、平成元年に廃止した路線「尾道三原線」の通し運賃（三原駅前方面からのお客様が、登山口停留所で路線乗車をし、畠岡から尾道駅前までの各停留所で降りられる場合、又は、尾道駅前方面からのお客様が、登山口停留所で路線乗車し、福知浜から三原駅前までの各停留所で降りられる場合、登山口で発券した乗車券の提示により、所定の割引運賃が適用できるもの）を、尾道駅前から三原駅前までの区間において特設道（株）と適用させていただきますいておりますこと、この登山口乗車券の発券を、**令和6年3月31日(日)**をもって、**廃止**させていただきますことになりました。

登山口での乗り継ぎをご利用のお客様には大変ご不便とご迷惑をおかけすることとなりますが、ご理解いただきますよう、よろしくお願いいたします。

<https://web.archive.org/web/20210923150017/https://www.tomotetsu.co.jp/wpsite/wp-content/uploads/2020/04/c97b95ccf4a1f4a76b5c728d057bfd42.pdf>

←https://web.archive.org/web/20210414073848/https://www.tomotetsu.co.jp/?page_id=1288 福地線運賃表

地域公共交通特定事業、独占禁止法特例法.....概ね共通して次のようなことが言える

- 事業法なら地方運輸局長許可or届出で済む事項が、大臣認定事項になる
 - 行政裁量が介在し、予測可能性が下がる
 - 特に、事業法に比べて「基準」や「標準処理期間」がなにかと不明確で、中央官庁の行政裁量が大きい
 - リードタイムが伸び、需要・課題に応じた臨機応変な対応が妨げられる
- 事業法に比べて、より細かい事項まで規制対象になる
 - 計画書全体が大臣認定事項となるため
- 大臣認定事項の適切な実施が義務付けられる
 - 試行錯誤の一環でやめる自由が制限される
- 実施内容の変更時に改めて大臣認定の取り直しが必要になる
 - 需要・課題に応じた臨機応変な対応が妨げられる
- 活性化再生法の大臣認定を、事業法による許可・認可・届出とみなす規定が「手続き簡素化メリット」と謳われることがあるが、合計の申請・届出ボリュームは同じなので別段メリットとはいえない
- 立法事実として既存の運賃規制で「できないこと」が強調されることが、かえって既存の法令の規制強化を招く（柴田(2025, p.8)に一例あり）

地域公共交通特定事業、独占禁止法適用除外特例法.....

概ね共通して次のようなことが言える

共同経営推進室のレビュー（私見）

6

改善目指したい点

- ・ 事業者だけで実働しているのが実態で、**官民の役割分担を明確にできておらず**、大きなうねりに出来ていないこと
- ・ 共同経営計画に記載すると、道路運送法の手続きでも必要としない発時刻の変更ではなく区間時分の変更でも、関係ない市町村の意見聴取を含めた共同経営計画変更申請を出すことが必要になり、**改善を二の足を踏むようになってきている。**
- ・ 乗継割引等や、1日乗車券の営業施策は、検討したが事業者だけでは**減収、改修費などの問題が多く**頓挫しており、政策的にやる必要がある。
- ・ 他地域なら行政がやる様な**社会問題解決の話を共同経営推進室に担っており**、現体制では、持続可能性と民間事業者として目的自体を欠いている事

- 厳格な運賃規制も、消費者保護を目的に上限を規制するものであり、「下げる自由」はそれなりにある。既存制度に内在する一定の柔軟性を大切にし、それらをまず活用しきることを考えたい
- 統合運賃を実現するために、なにか新たな運賃規制制度を必ず作らないといけないということはない
- より統合運賃を実現しやすくするために、規制の必要性に乏しい領域を特定して、規制が緩和・撤廃できるとよい（論点1に戻る）

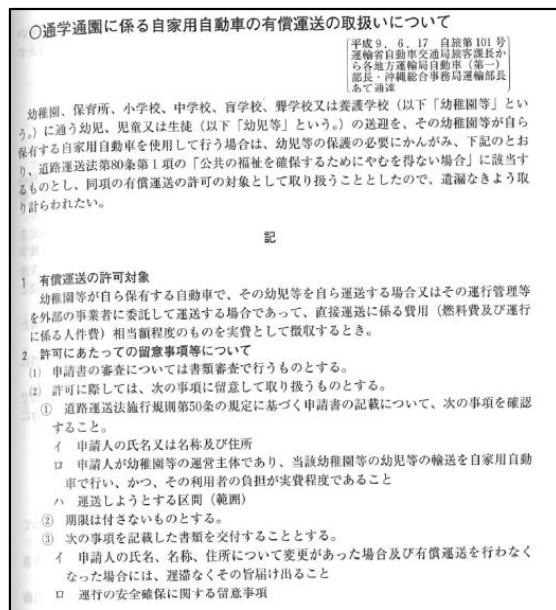
協議運賃制度の若干の課題

- 例えば幼稚園バスは、法令と運用により、実費程度の運送の対価をほとんど自由に収受している（サービス設計が自由！）

- 道路運送法第78条「自家用自動車は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。」

同条3号「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。」

- 1997年6月17日付け自旅第101号「通学通園に係る自家用自動車の有償運送の取扱いについて」



← 規制内容はたったこれだけ（A4 1 ページ未満）

**幼稚園バスに比べると、
協議運賃制度は追加的規制の一つである**

古典的な運賃規制を解除するメルクマール

- 自然独占なのか、競争市場なのか
- 市場メカニズムなのか、共同体（自治体）の自己決定なのか
 - ひるがえって、「地域の関係者で協議をすること」と運賃規制を解除することとの間に必然的つながりは乏しいところ

協議運賃は、協議と引き換えに規制緩和するというよりは、もともと自由運賃だった旧第3種生活路線とコミュニティバスに対して、新たに「地域の関係者で協議すること」を条件として課したともいえるのではないか

地域公共交通会議の時代（2006年～）と制度趣旨

- 80条バス・21条バス＝廃止路線代替バス＝に認められていた規制緩和措置を引き継いだもの
- 地域の関係者の協議を、運賃規制緩和の条件とした
 - 地域住民・利用者と協議することにより、「地域のニーズに対応し、また、地域住民に愛着を持って利用してもらうバスとする」（コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会2006, p.20）
 - 地元のバス事業者と協議することにより、「周囲の交通システムと整合のとれたネットワークを形成し、利用者利便を確保する」（コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会2006, p.20）
- 背景には、安易な模倣に基づいた浪費的なコミュニティバス供給への問題意識があったと思われる（何・楽2025）



多モードへの展開の時代（2023年～）

- 2006年に導入された協議運賃は、検討小委員会の関係者間でいささか異なる捉え方をされていたと思われる
 - 座長の寺田一薫は、どちらかといえば80条バス・21条バスの後継制度とみなしていた（寺田へのインタビューによる）
 - 委員の加藤博和は、地域の関係者の協議を経ることではいかなるバスサービスでも規制緩和対象になることがこの制度の価値だとみなしていた（加藤・福本2006）
- 結果的には加藤説が採用され、17年越しで「地域の関係者の協議を経ることではいかなる運送サービスでも規制緩和する」仕組みとされた
 - 2023年4月改正鉄道事業法・道路運送法による「鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設」

- 運賃規制緩和と、協議によるサービス内容の改善は本来別問題
- 協議を経ると運賃規制緩和されるのか、運賃規制緩和の効果を得るためには協議をしなければならないのか
- すでに運賃規制緩和がされていた80条バス・21条バス・コミュニティバスの立場から見れば、それまで通りの運賃規制緩和の効果を楽しむためには新たに協議をしなければならないとなった
 - 背景には、浪費的なコミュニティバスへの問題意識があったので、規制者としては想定通りの立法効果が得られていることになる
- もともと運賃規制緩和のニーズがない旧第2種生活路線、独立採算路線には協議運賃制度は広がることはほとんどなかった
- 協議運賃制度の擁護者は、どちらかといえば「協議」モデルの普及に関心があるところ
- 「協議を経ると運賃規制緩和される」ことを強調して他交通モードにも適応対象を広げたところだが、80条バス・21条バスと異なり、「協議」の予測不可能性コストを上回るほどの運賃規制緩和の確たるニーズが事業者側に乏しい。そのため、想定した通りには鉄道・タクシーの協議運賃は普及しないのではないかと。
 - 鉄道に比べてバスの運賃規制が厳しすぎたからこそ、バスの世界で協議運賃が選択され得たとも言えるのではないかと。

制度が生み出す複雑なアクター間関係のために、値付け主体にとって予測可能性が低い

- 自治体にとっては、既存事業者が反対票を入れる可能性
- 事業者にとっては、自治体・住民・利用者が反対票を入れる可能性

予測可能性の低さ

「自治体にとっては、既存事業者が反対票を入れる可能性」

市町村名	地域公共交通会議で起こった出来事
島根県 益田市	民間事業者の撤退後の自治体運営バスの運行計画について、民間事業者が反対票を入れ、そのままでは予定通りの運行ができなくなった。(中国新聞2024)
静岡県 掛川市	民間事業者が反対したため、自治体運営バスのバス停設置ができなかった。(掛川市2020)
兵庫県 洲本市	民間事業者と意見が折り合わず地域公共交通会議が紛糾し、自治体運営バスの運賃を民営バスの3倍にすることを余儀なくされた。(内閣府2017)

- 2025年2月～3月実施
- 都道府県ごとの比例配分層化抽出法で抽出した300区市町村対象
- 地域公共交通の担当部局にアンケートをメール送付し、メール回答の形式で回答を受け付け
- 125区市町村が回答、回収率は41%

地域公共交通会議に関するアンケート調査 ⑧秘

回答が困難な設問については空白で提出いただくことも可能です（なるべくすべての設問にご回答いただけますと幸いです）。

選択式の設問には「●」（黒丸）を入れてご回答ください。

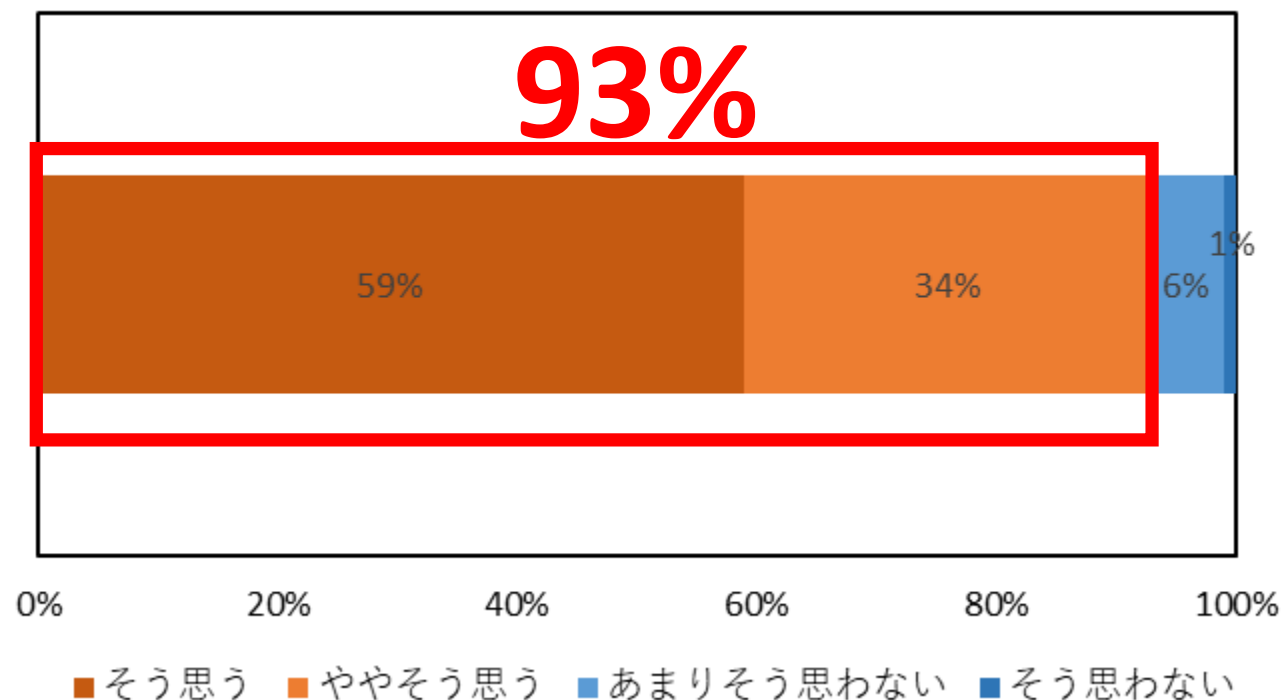
問1 ご記入者の状況についてお答えください。

都道府県名	
市町村名	
担当部署名	
記入者（担当者）氏名	
記入者（担当者）役職	
電話番号	

予測可能性の低さ

「自治体にとっては、既存事業者が反対票を入れる可能性」

- 問「国土交通省が定める地域公共交通会議の仕組みの下では、自治体運営バスを導入するにあたって、既存事業者の同意が必要とされていると思われますか」
- 回答結果



予測可能性の低さ

「自治体にとっては、既存事業者が反対票を入れる可能性」

- 極めて慎重に協議を進めなくてはならないため、リードタイムが非常に長くなっている

表 アンケートから得られた協議路線の実勢リードタイム

	民営バスの 標準処理期間	協議路線の 標準処理期間	協議路線の 実勢リードタ イム中央値	協議路線の 実勢リードタ イム平均値
路線新設	3ヶ月	2ヶ月	19.5週間	27.9週間
ダイヤ改正	原則事後届出	原則事後届出	12.0週間	16.1週間
運賃改正	3ヶ月	30日前届出	13.5週間	15.4週間

2023年改正道路運送法により、4条協議路線の運賃は「カルテルに当たるとの疑義が生じないように」に次のことが義務付けられた

- 運賃協議会で協議を調えること
- 公聴会の開催等

民営バス	700台以上	公聴会必要
	道路運送法施行規則第六十七条第三項 700台未満	公聴会不要
自治体運営バス		公聴会等必要

自治体運営バスに対して運賃カルテル防止策を講じる必要性は乏しく、自治体に対する新たな負担となっている。

2023年改正道路運送法により、4条協議路線の運賃は「カルテルに当たるとの疑義が生じないように」に次のことが義務付けられた

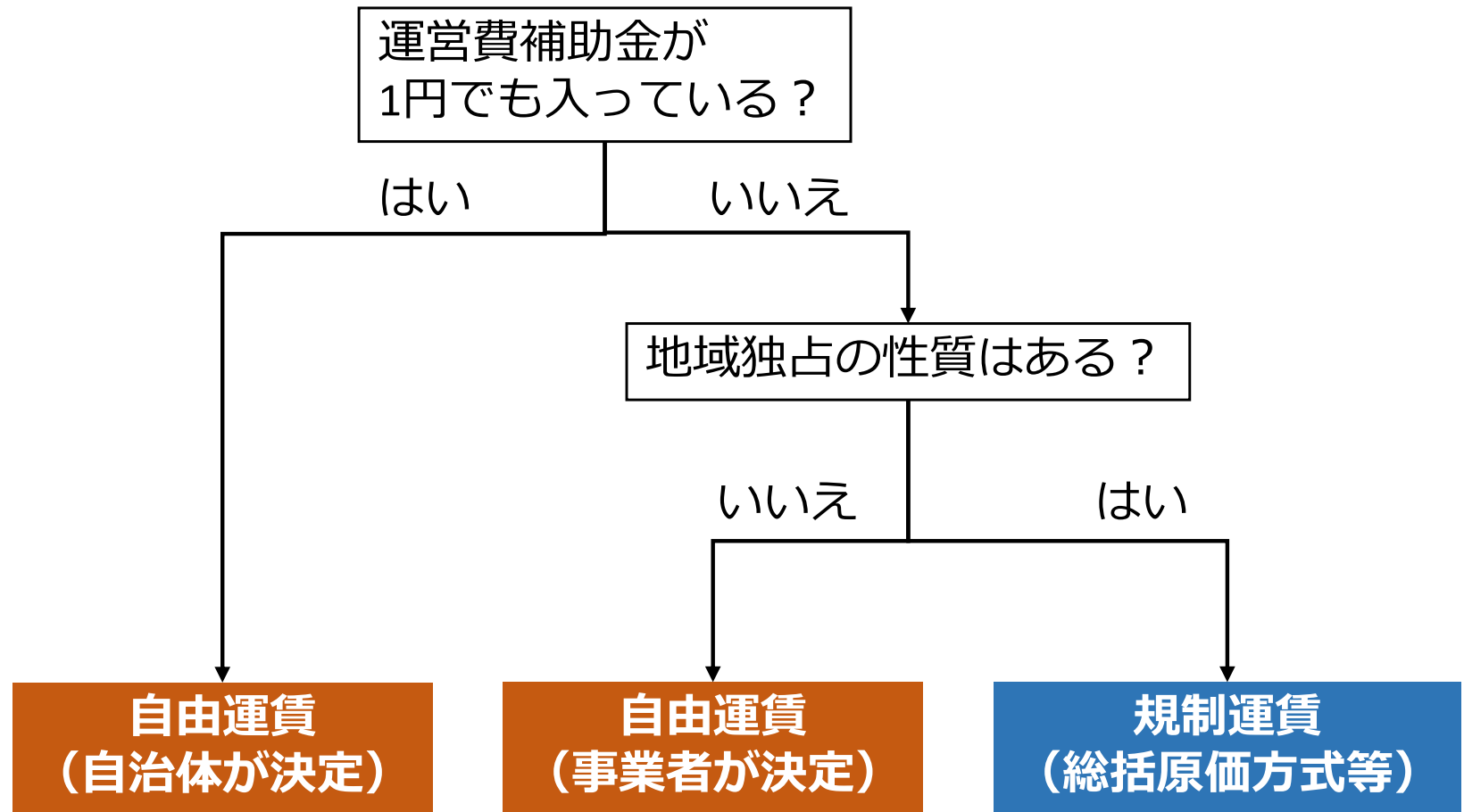
- 運賃協議会で協議を調えること
- 公聴会の開催等

民営バス	700台以上	公聴会必要
	道路運送法施行規則第六十七条第三項 700台未満	公聴会不要
自治体運営バス		公聴会等必要

「協議を経ると運賃規制緩和される」ことを強調した結果、協議運賃が自治体運営バス向け規制緩和措置であることを説明できなくなったのではないかと

地方分権時代の あるべき運賃規制政策

- 協議運賃制度をめぐって入り組みに入り組んでしまった各種ロジックは解きほぐしていくべき時に。
- 誰が値付けするのか、住民・利用者の利益はどのようにして確保するのか、規制の必要性はあるか、という観点から論理的に**場合分け**していきたい。



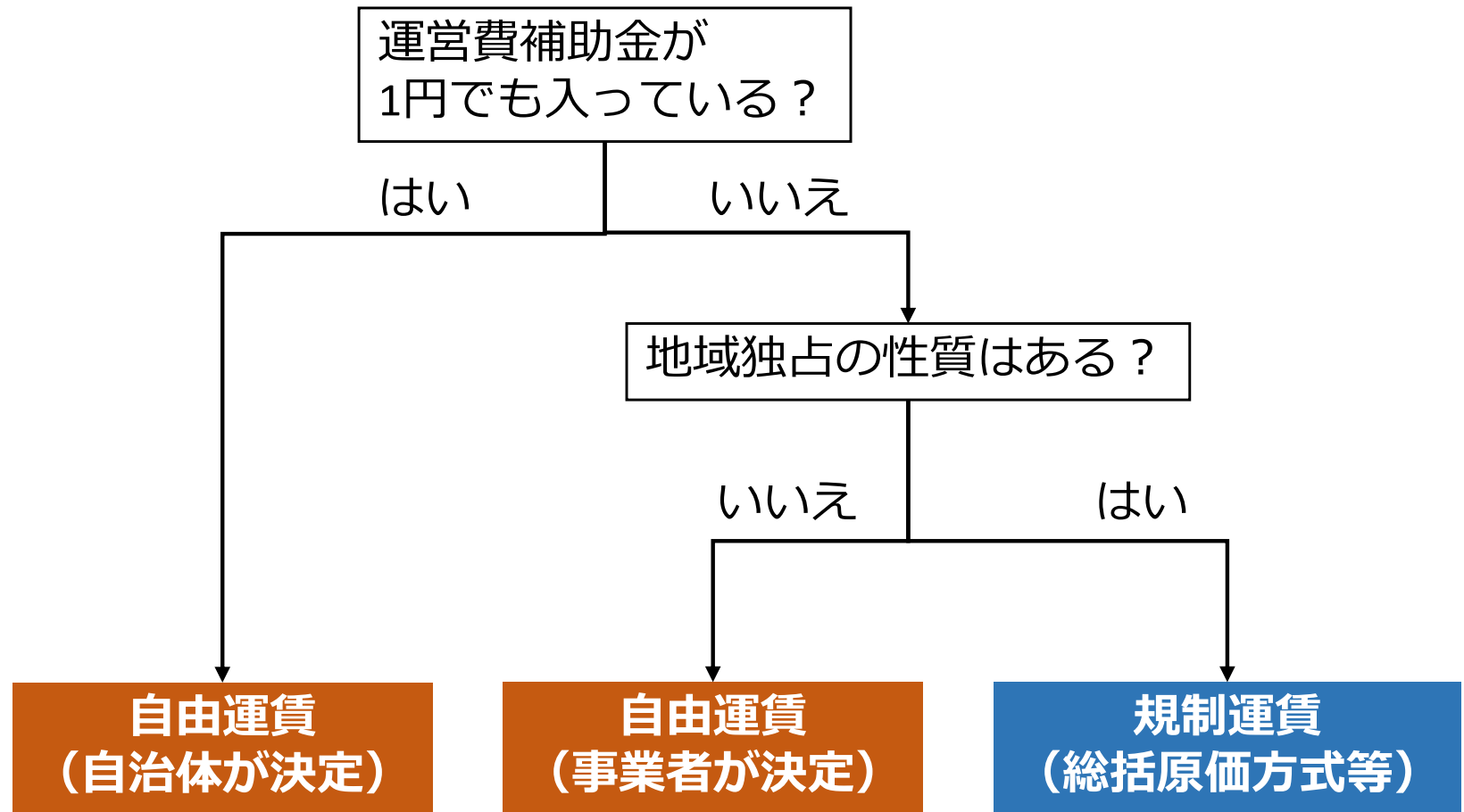
経済学的
意味合い



共同体の自己決定

市場均衡

平均費用、
独占価格の防止



あるべき
運賃規制



自治体運賃



**自治体主導の
統合運賃へ**

軽微運賃

上限運賃

JRローカル線の値上げ

- 鉄道事業法の体系に、鉄道が独占性を持っている都市鉄道以外を括りだしてバス同様の「軽微運賃」と位置づけて規制緩和するカテゴリを設ける

バス

- 旧第2種生活路線も今後は「自治体運賃」と位置づけ、運輸行政は運賃規制を行わず、自治体が運賃決定を行う。このことにより、自治体の実務を支配している無用な「旧第2種生活路線」と「旧第3種生活路線・コミュニティバス」の境界線が徐々に無くなっていくことが期待される。もちろん、すべての補助金付き路線が「旧第3種生活路線・コミュニティバス」＝自治体運営バスとして、公共調達型で効率的に運営されることを展望する。
- 地域の関係者の協議は、運輸行政から規制緩和とバーターで義務付けられるのではなく、自治体が自ら望んで行い、最後は自治体が共同体を代表して意思決定を行う。

- 竹内健蔵(2018)『交通経済学入門〔新版〕』有斐閣.
- 竹内伝史(2011)『地域交通計画：政策と工学』鹿島出版会.
- 電力・ガス取引監視等委員会(2023)「第477回配布資料 資料5 指定旧供給区域熱供給規程の変更認可に係る経済産業大臣からの意見聴取への回答について」
https://warp.ndl.go.jp/web/20250901131205/https://www.egc.meti.go.jp/activity/emsc/477_haifu.html
- 運輸政策審議会鉄道部会(1998)「旅客鉄道分野における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について～運輸政策審議会鉄道部会答申～」.
- 運輸政策審議会自動車交通部会(1999)「乗合バスの活性化と発展を目指して～乗合バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について～」.
- 国土交通省 公共交通・物流政策審議官・自動車局(2020)「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律について」<https://warp.ndl.go.jp/web/20260107185025/https://www.mlit.go.jp/common/001352013.pdf>.
- 寺田一薫(2002)『バス産業の規制緩和』日本評論社.
- 柴田卓巳(2025)「人口稀薄地域において並行する鉄道とバスの連携とその課題—JR四国による取組みを事例に—」『運輸政策研究』第27巻、pp.5-12.
- 今釜卓哉(2022)「熊本の路線バス事業者による共同経営のレビューと今後」第66回土木計画学研究発表会スペシャルセッション「今いちど真面目に都市交通～熊本都市圏からの挑戦～」.
- コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会(2006)「コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会報告書」.
- 何功・楽奕平・永田右京(2024)「地域公共交通のあるべき補助方式への一考察—赤字補填からの脱却の主張に着目して—」『土木学会論文集』80巻9号.
- 何功・楽奕平(2025)「バス産業規制緩和後の生活交通確保に対する学説と国・自治体の姿勢の展開—ミニマム保障と利便性向上の概念的曖昧さと政策目的の希薄化—」『土木学会論文集』80巻20号.
- 加藤博和・福本雅之(2006)「市町村のバス政策の方向性と地域公共交通会議の役割に関する一考察」『土木計画学研究発表会・講演集』第34巻.
- 中国新聞(2024)「廃止予定の石見交通バス3路線、益田市の大型タクシーの代替案が不承認」『中国新聞デジタル』2024年12月24日付.
- 掛川市(2020)「令和2年度第2回掛川市地域公共交通会議会議要録」.
- 内閣府(2017)「平成29年地方分権改革に関する提案募集 提案事項 国土交通省 最終的な調整結果 管理番号275」.



「広島における競争と共創の歴史 ～運賃・定期券制度を中心に～」

広島電鉄株式会社 進矢 光明 氏

地域公共交通の将来像2026 運賃制度とサービス統合

広島における競争と共創の歴史 ～運賃・定期券制度を中心に～



2026年6月1日



交通政策部 進矢 光明

1. 会社概要
2. 最近のトピック
3. 当社を取り巻く環境
4. 競争と共創の歴史
5. 最近の競争と共創

広島電鉄の概要



開 業	1912年（大正元年）11月23日（広島電気軌道株式会社）
創 立	1942年（昭和17年）4月10日（広島瓦斯電軌株式会社から分離）
本社所在地	広島市中区東千田町二丁目9番29号
資本金	23億3562万5千円
主な事業内容	鉄・軌道事業、自動車事業、不動産事業・グループ
従業員数	1,605名

広島電鉄グループにおける運輸事業の展開

広島電鉄グループは、広島県にて16社のグループ企業で構成。
鉄軌道・バス以外にも、ハイヤーや船舶等の多様な交通モードで運輸事業を展開。



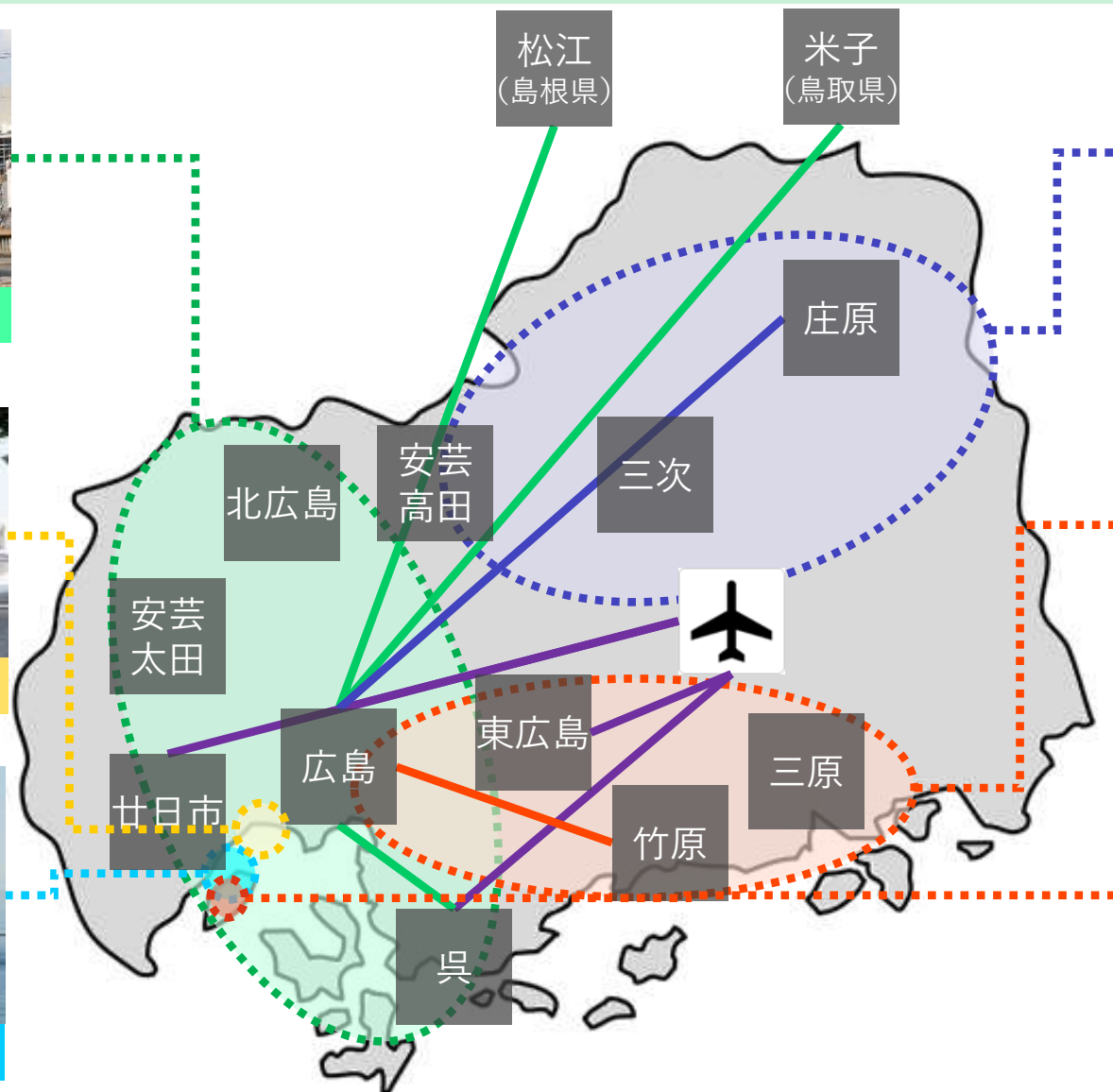
広島電鉄（鉄軌道・バス）



ひろでんモビリティサービス



宮島松大汽船



備北交通



芸陽バス

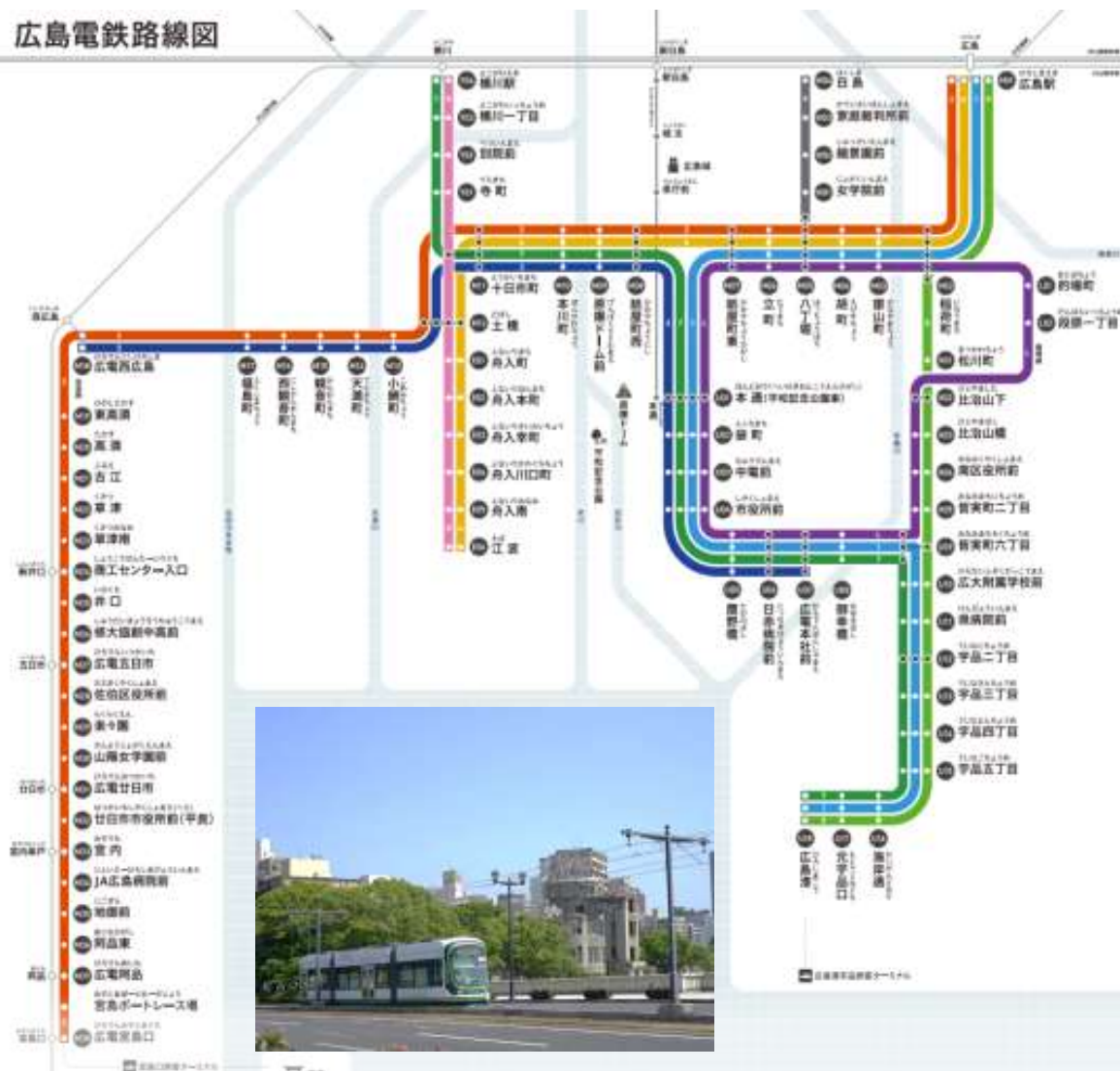


広島観光開発（索道）

鉄・軌道事業

総延長35.8kmの鉄軌道ネットワークを133両編成の車両で1日あたり約1,500本運行。
 旅客輸送人員は年間4694.7万人。（1日あたり12.9万人）

広島電鉄路線図



鉄道区間 (宮島線)

営業キロ：16.1km（広電西広島～広電宮島口）
 軌道区間と直通運転を実施

軌道区間 (市内線)

営業キロ：19.7km
 9つの路線系統で運行

1号線

広島駅～広島港（紙屋町経由）

2号線

広島駅～広電西広島（広電宮島口まで直通運転）

3号線

広電本社前～広電西広島

5号線

広島駅～広島港（比治山下経由）

6号線

広島駅～江波

7号線

横川駅～広島港

8号線

横川駅～江波

9号線

八丁堀～白島

循環線

広電本社前～的場町～広電本社前

車両数

連接車：66編成（うち超低床車両32編成）
 単車：67両（うち超低床車両18両）

※ 営業キロ、運行本数は2026年3月循環線開業後、旅客輸送人員・車両数は2024年度末時点

自動車（バス）事業

広島県西部において1,178kmの営業キロ路線を501両の車両で1日あたり約4,500本運行。
旅客輸送人員は年間3,457.9万人。（1日あたり9.5万人）



※ 営業キロ・車両数・運行本数・旅客輸送人員は2024年度末時点

©Hiroshima Electric Railway Co., Ltd. All rights reserved.

最近のトピック

2つの路線が開業 — 駅前大橋ルートと循環線

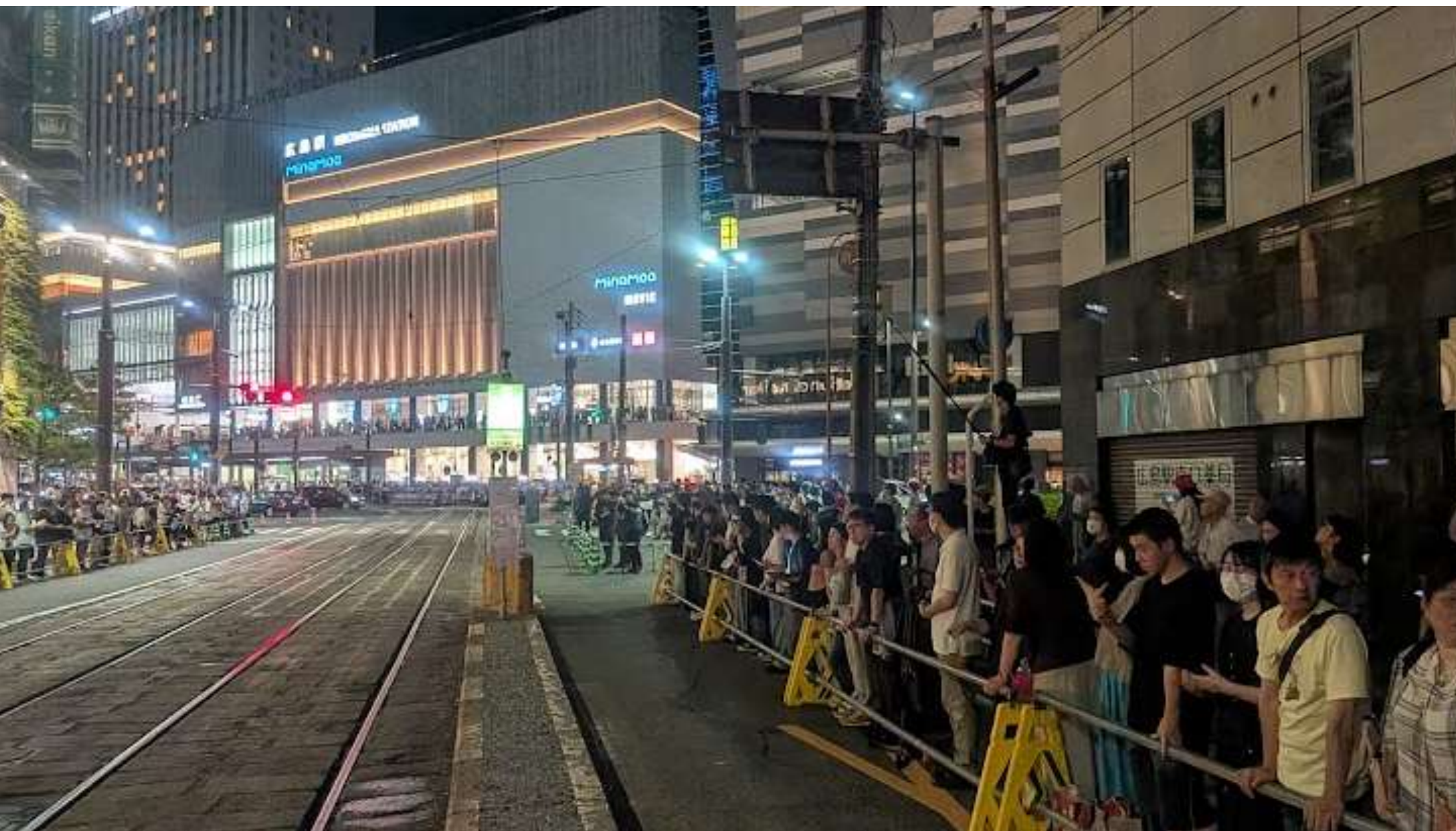


広島駅前大橋ルート概要



8月3日開業（一番電車）

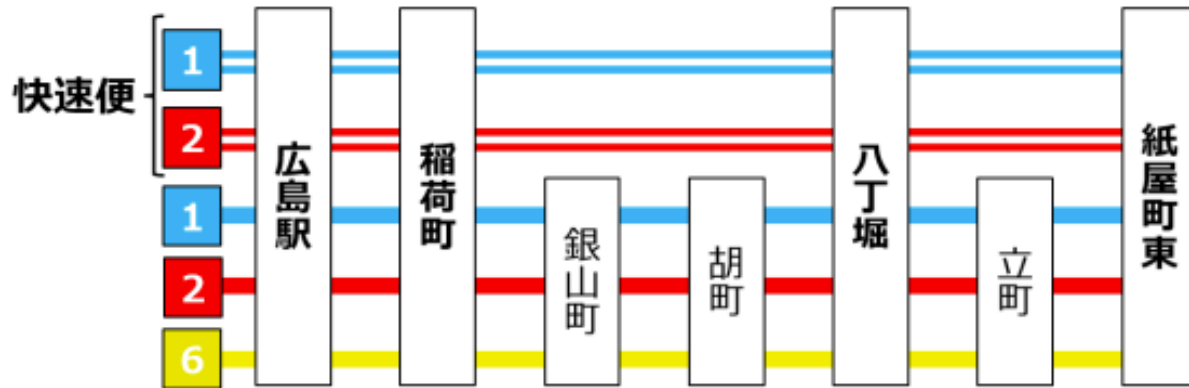




快速便の運行実施

広島駅前大橋ルート開業に合わせて、広島駅～紙屋町東間において、八丁堀・紙屋町方面への速達性向上を図るため、一部の停留場を通過する「快速便」の運行を開始。

- ・所要時分 10分 → 9分（広島駅→紙屋町東）
- ・運行本数 平日朝ラッシュ時間帯 4本（1号線と2号線）
- ・平均乗車人員 約80名（前後の通常便は50名弱）



まだまだ再開発はつづく — 広島駅南口広場再整備事業

ペDESTリアンデッキ
2026年3月開通済

にぎわい広場整備
2028年春（予定）

まだまだ再開発はつづく ―広島駅南口広場再整備事業



当社を取り巻く環境

広島県の人口概況

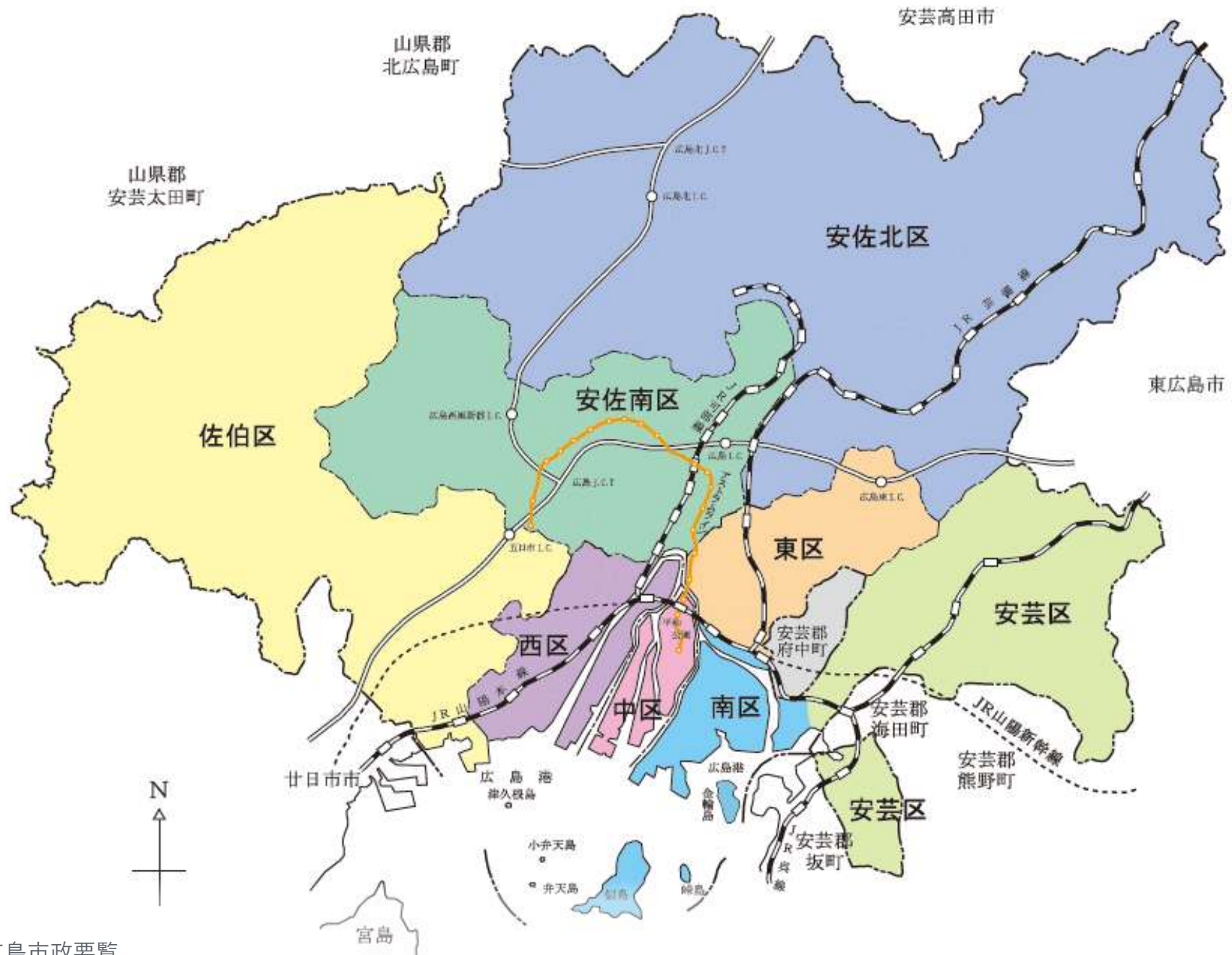
広島県全体の人口は、約 2 7 0 万人。
そのうち、広島市とその周辺（安芸郡）が約 1 3 0 万人で、同地域に集中している。

広島市（8区）および
安芸郡（府中町・海田町・熊野町・坂町）



※ 人口数値は、2025年4月調査時点のもの
※ 地図引用：日本統計地図 市区町村別人口密度（令和2年国勢調査）

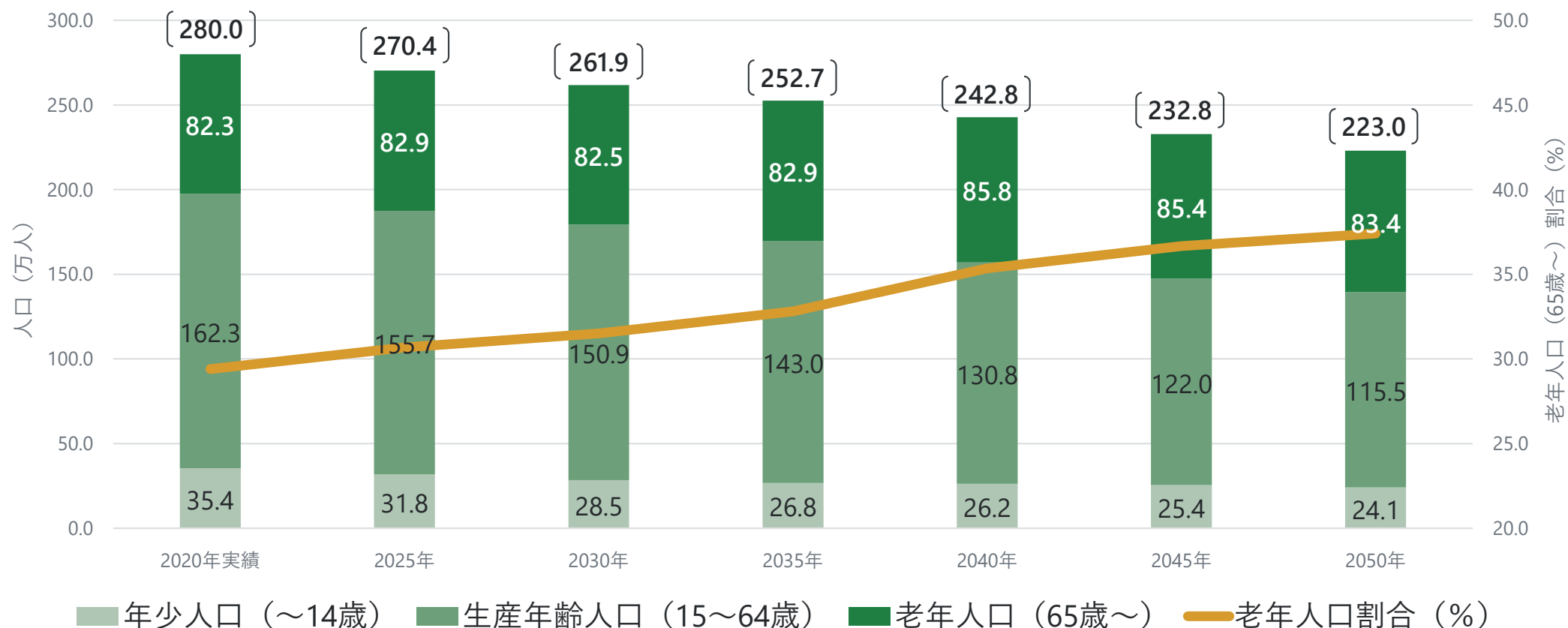
広島市の鉄道網



人口減少と少子高齢化

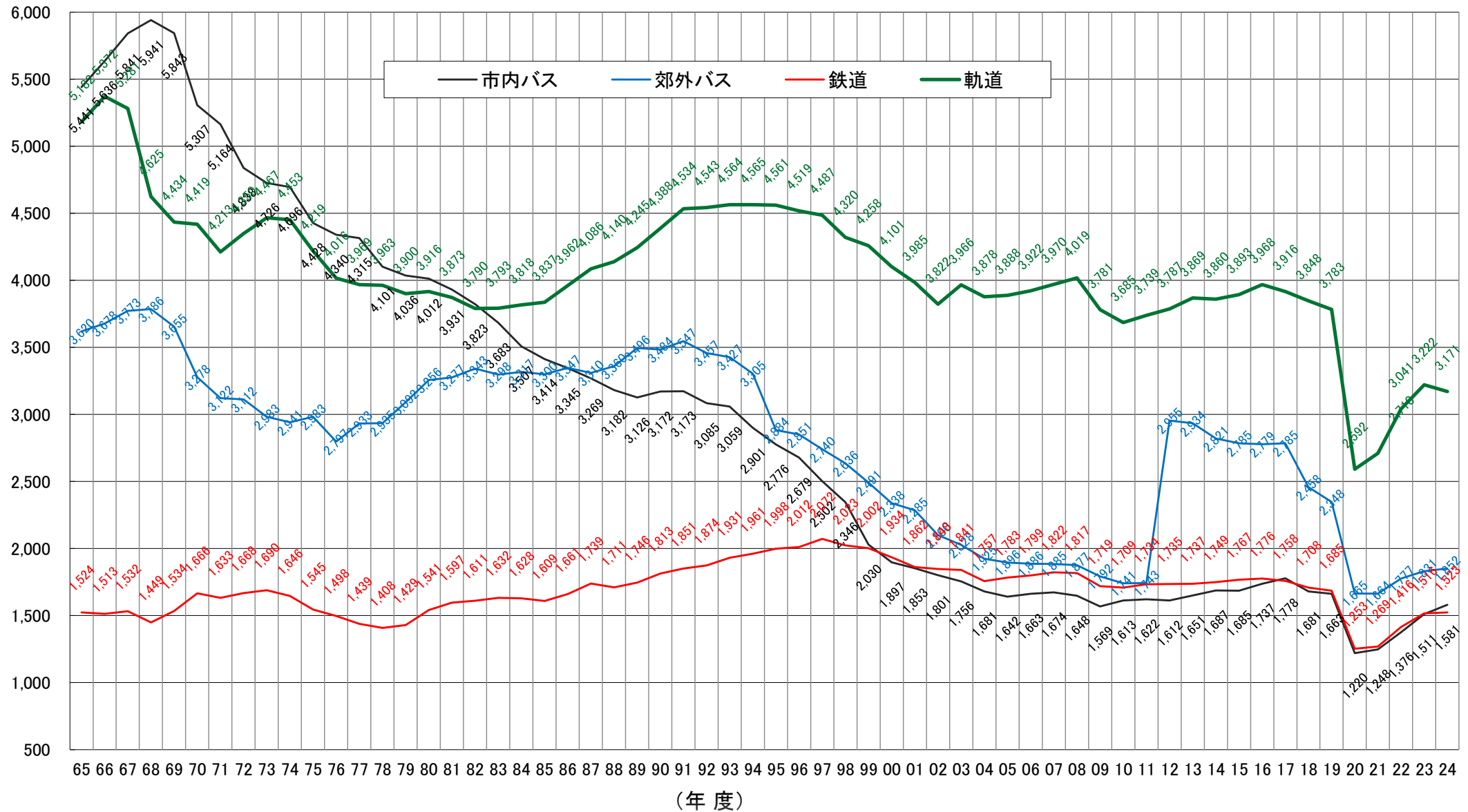
人口減少社会において、まちのにぎわいを創出する上で、公共交通は重要な役割を果たす。
高齢者が、買物・通院等の日常生活に不可欠な移動手段の確保や、社会参加を促進するための環境づくりが求められる。

【広島県】年齢3区分別人口割合の推移と将来推計



部門別輸送人員の推移

(万人)



※ 鉄道とは、広電電車の宮島線のことを指す。

広島都市圏の公共交通



広島電鉄（バス）
513両



広島電鉄（電車）
136編成



広島高速交通
（アストラムライン）



JR西日本
山陽本線など



広島バス
199両



エイチ・ディー西広島
28両



芸陽バス
110両



広島交通
189両



JRバス中国
80両



2km

※ 画像は各事業者および広島県バス協会のホームページより引用
※ JRバス中国の車両数は広島地区乗合事業の保有車両数

市街地中心部の競争 — 路線の重複

広島市中心部は、各方面から流入するバス路線や路面電車で過密運行状態に。
→ 複数ある交通モード(機関)の各運行事業者による過当競争状態。



競争と共創の歴史

～いろいろな競争と共創～

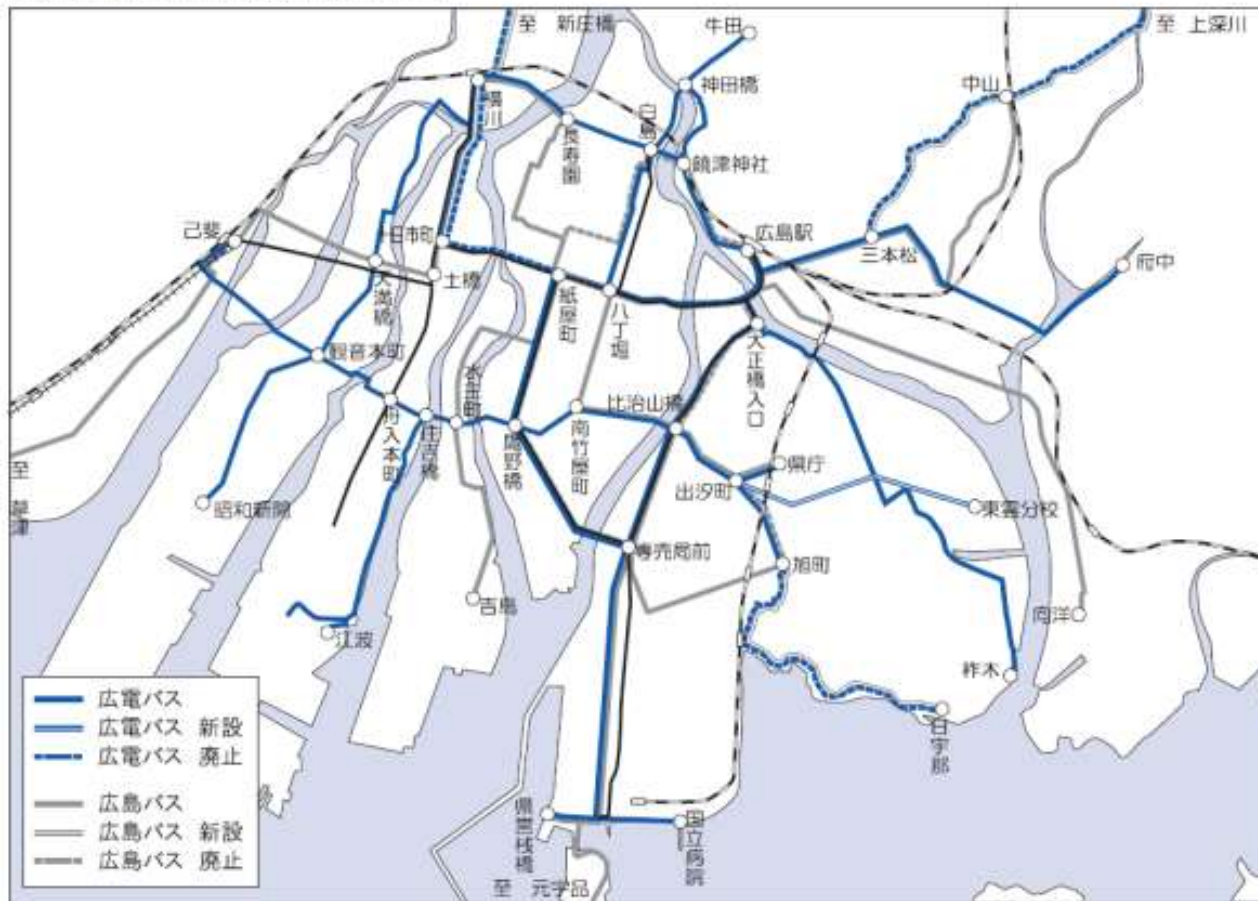
広島市内のバス競争の歴史

1950年、現在の「広島バス」が広島市内で路線バス事業に参入。

路面電車と並行する路線も多く、両社ともに赤字経営に陥る破滅的競争の様相へ。

→1955年に陸運局指導のもと路線の調整へ

II -2-4-8 昭和30年に行った広島バスとの路線調整



II -2-4-6 帝産広島バス

広島市内のバス競争の歴史



備北交通

1961年、「広島交通」が県北東部の山間地を営業エリアとする「備北交通」の株式35%を取得。翌年、**広島電鉄が株式の55%を取得。**



芸陽バス

1964年、県中央部を営業エリアとする「芸陽バス」への資本参加し株式42%を取得するものの、「**広島バス**」が50%を取得。

※2012年、広島バスから取得。

モータリゼーションが加速した1967年、5社で「バス経営協議会」を設立。

経営統合の対象事業の考え方や、合併比率で折り合いがつかず暗礁に乗り上げる・・・

広島市内のバス競争の歴史

1971年、帝産本社から「広島バス」の現地役員が譲り受ける話を契機とし、株式譲渡が打診され**広島電鉄が85%の株式を取得**。

→路線調整の具体的な検討や『2社調整回数券の発売』を開始。

→1972年、公正取引委員会より独占禁止法違反するとして勧告書が送達され、**株式を売却**。



Ⅱ-4-3-2
公正取引委員会が広島バス株式取得を独禁法違反として勧告したことを報じる新聞記事
(中国新聞：昭和47年9月28日)

1972年、広島交通社長が広島電鉄の筆頭株主へ。

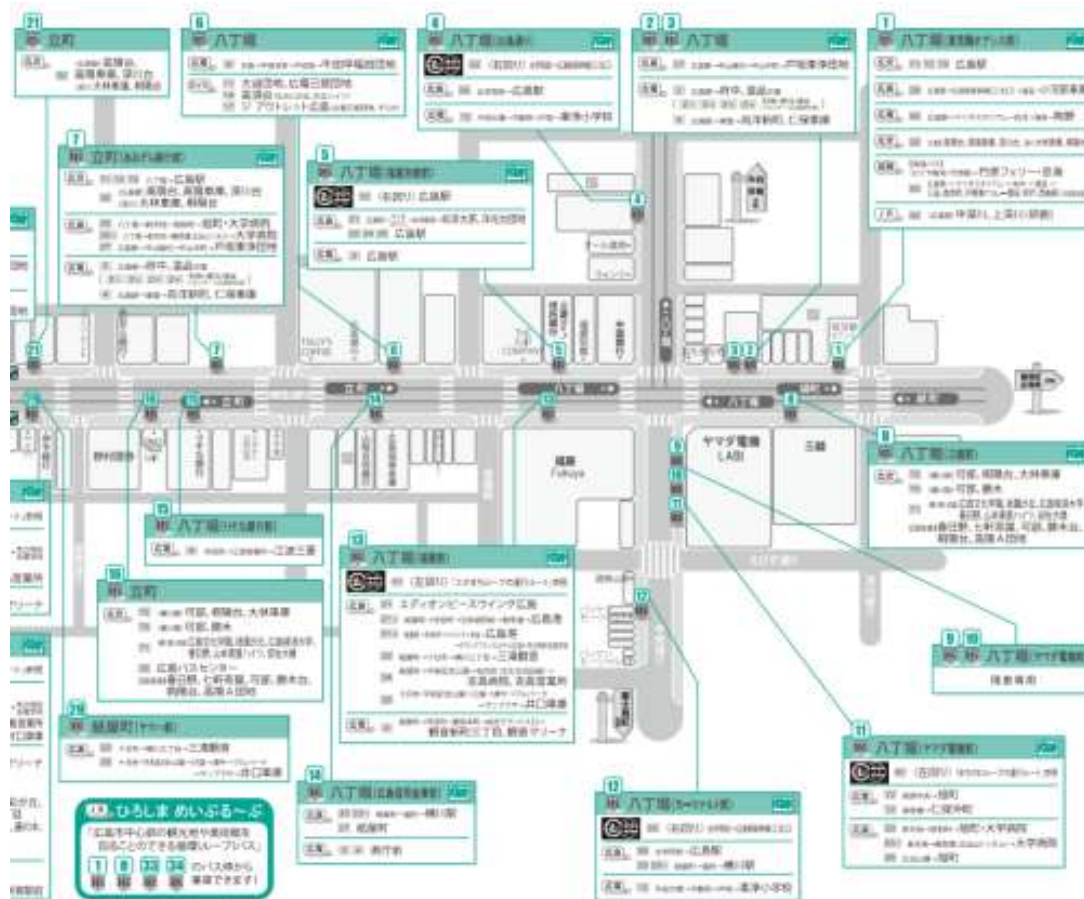
「広電が広島県西部バス事業者5社を系列化すべき」と公言する一方、新設される住宅街への路線新設ではことごとく競合。

→1975年に陸運局も入るトップ会談で「広島交通」路線調整が成立。

バス停・所要時間の競争

バス停もある種の縄張り。

→八丁堀バス停だけでも12バス停。同じ方面でもバス会社により乗り場が分かれていたりする。



速達性を訴える営業看板

株式会社広島バスセンターの設立・運営

県外からの各バス事業者も含め、会社ごとにバス停留所を設置。

→1955年 広島市とバス事業者等が出資する形で「株式会社広島バスセンター」が設立。



40 41 海田・瀬野 方面			40 41 熊野・焼山 方面			竹原・忠海 方面		
40 広島駅・向洋線 41 海田・瀬野線 40 広島駅・向洋線 41 海田・瀬野線 40 広島駅・向洋線 41 海田・瀬野線			40 熊野・焼山線 41 熊野・焼山線 40 熊野・焼山線 41 熊野・焼山線 40 熊野・焼山線 41 熊野・焼山線			竹原・忠海線 竹原・忠海線 竹原・忠海線		
月～金曜日			土曜・日祝日			月～金曜日		
5 30 55 6 25 55 7 25 55 8 25 45 9 25 25 45 10 25 25 45 11 25 25 45 12 25 25 45 13 25 25 45 14 25 25 45 15 25 25 45 16 25 25 45 17 25 25 45 18 25 25 45 19 25 25 55 20 25 45 21 25 22 23			5 55 6 55 7 25 8 50 25 55 9 25 45 10 25 25 45 11 25 45 12 25 25 45 13 25 25 45 14 25 25 15 25 25 45 16 25 25 45 17 25 25 45 18 25 45 19 25 25 55 20 25 45 21 25 22 23			5 6 7 55 8 23 9 50 55 10 50 11 50 13 58 12 43 13 30 23 43 14 13 33 15 20 43 16 13 33 17 13 33 50 18 13 30 58 19 13 43 53 20 23 33 21 43 22 13 23		
毎日			毎日			毎日		
5 6 7 55 8 23 9 15 10 40 11 12 10 13 10 14 15 10 16 50 17 10 18 10 19 10 20 10 21 22 23			5 6 7 55 8 23 9 15 10 40 11 12 10 13 10 14 15 10 16 50 17 10 18 10 19 10 20 10 21 22 23			5 6 7 55 8 23 9 15 10 40 11 12 10 13 10 14 15 10 16 50 17 10 18 10 19 10 20 10 21 22 23		

※ 画像引用：広島バスセンターウェブサイト

バス停留所の標識

各バス事業者が各々バス停標識を設置

→通信会社系の広告会社が一括して設置・管理する座組へ。



※ 画像引用：広告通信社ウェブサイト

バス路線番号の整備

2014年、それまで一部バスのみ設定していた路線番号を各社共通で全てのバス路線に付与。

2014年11月10日～順次 路線番号 はじめました!

従来から路線番号のついているバスもありますが、このたび広島都市圏全体のバスに共通ルールに沿った路線番号を設定しました。

※高速バスは対象外です。導入の時期に差があり、また、車両の都合により路線番号のついていない車両とついている車両が並走して運行することがあります。

都心部から郊外へ向うときは…

例

40-3

主な方面と最終到着地

複数のバス会社が走っていてもわかりやすい!

どのバスに乗ればいいのか迷わない!

郊外から都心部へ向うときは…

例

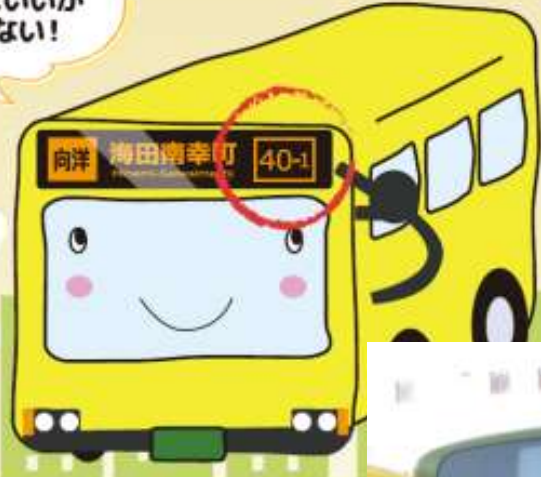
40H

主な方面と都心部の通り方

※「都心部の通り方」は北部・広島市の路線のみになります。



広島都市圏路線番号図



公益社団法人広島県バス協会

詳しくは  広島県バス協会



バスロケーションシステムの導入

2015年・2016年、各社と共同でバスロケーションシステムを導入。



事業者ごとの負担が公平となるよう、開発費は車両数、表示機は表示する運行便数比率で費用負担するなど、複雑な費用按分で実現。

コミバスとの共創

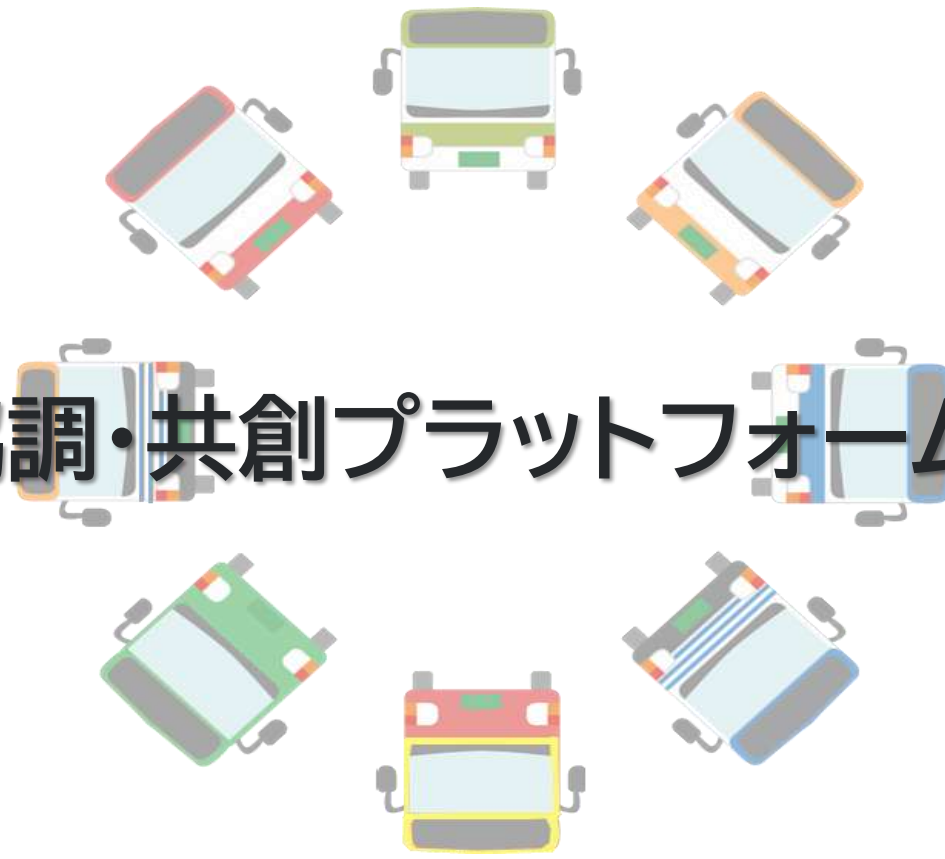
広島県西部廿日市市の団地では、人口減少から、団地ー駅を結ぶ民間バス路線が減便
 →減便した部分を廿日市市が運営している**コミュニティバスが運行し便数を確保**
 両路線の定期券の共通化（相互利用可）によって料金面のサービス維持も実現

駅→団地行きバス時刻表（イメージ）

 広電バス 阿品台線		07:00	09:00 減便	11:00	13:00 減便	15:00	17:00 減便	19:00	21:00 減便
 廿日市さくらバス 阿品台ルート			09:00		13:00		17:00		21:00



「共創」を軸とした「広島ならではのバス事業」への再構築を目指す「乗合バス事業の共同運営システム（広島モデル）」の中核を担う組織として、利用者目線での質の高いバスサービスと経営の安定化の実現に取り組むことを目的として、2025年に設立。



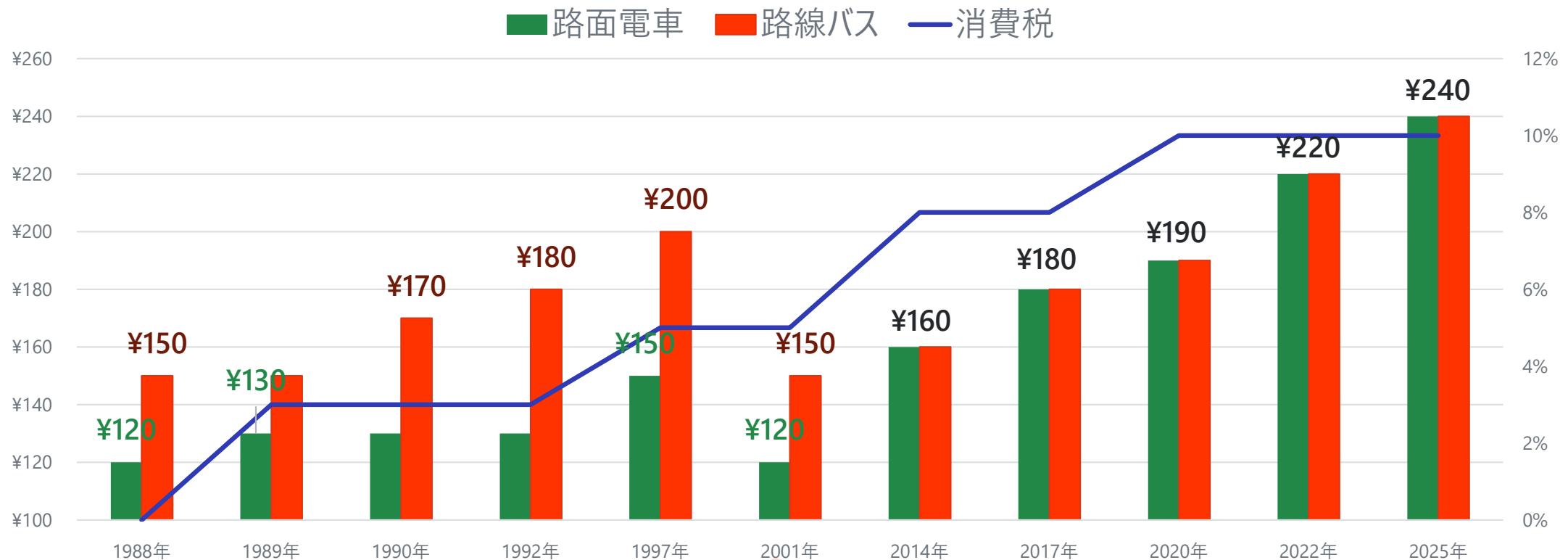
バス協調・共創プラットフォームひろしま

競争と共創の歴史

～運賃施策・定期券制度の競争と共創～

市街地中心部の運賃額の競争（電車 VS バス）

広島 of 玄関口の「広島駅」と中心部である「紙屋町」間において、路面電車と路線バスの間で運賃競争があった。



バスの値上げに対し
路面電車は据え置き

路面電車・バスにともに運賃を下げる※ 1
翌年、路面電車が150円に戻り、同額へ。

バス均一運賃エリア導入
※2

バス均一運賃エリア拡大
※3

※ 1 : 電車 広島駅～原爆ドーム前・本通り間のみ120円に値下げ バス 広島駅～原爆ドーム前・本通り間のみ150円に値下げ
 ※ 2 : 特区制の1区～4区(160-230円)のうち、180円均一運賃エリア内の実施運賃を180円に値下げ
 ※ 3 : 180円均一運賃エリアを拡大し、エリア内の実施運賃を190円に値上げ

共通回数券の導入

1972年、広島バスとの路線調整とセットで「広電・広島バス共通回数券」を販売開始。
1983年には、「広島市域6社バス共通回数券」を販売開始。



キャッシュがすぐ入らない＆退蔵益（売上－利用額）の配分方法をめぐってもめる事態に。
→1986年、6社それぞれが発行して、相互に精算する形態に見直し。

共通磁気式バスカードの導入

1993年、磁気式の共通バスカードを導入。
順次、アストラムラインや広電電車にも展開。



Ⅱ-6-5-2 降車口のバスカード車載器

広島バスセンターや大手旅行代理店をはじめとした大口窓口の売上の扱いが課題に。

回数券でも生じていた「キャッシュがすぐ入らない＆退蔵益（売上－利用額）の配分方法への対応のため、「代売所カード」という売上を最初から按分するカードを設定。

ICカード「PASPY」の導入

2007年、ICカード「PASPY」を導入。

「PASPY運営協議会」を立ち上げ、参画する9社それぞれがカードを発行。



ここでも“キャッシュがすぐ入らない＆退蔵益（売上－利用額）”への対応があり、発行事業者が分かれる形に・・・

→カードの色によって購入できる定期券の種類が異なるなど、使い勝手には一定の課題が。

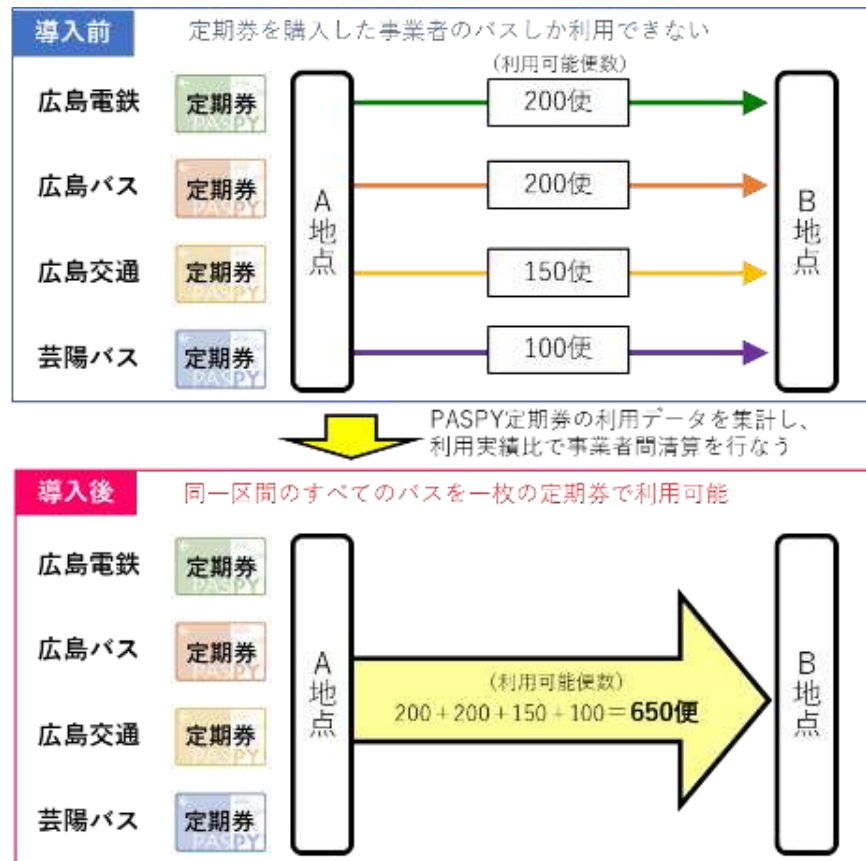
旅行客向け共通一日券の導入

2015年、電車と各バス事業者が乗り放題の一日券「広島ピースパス」発売。
2018年より、「広島たびパス」として拡大。



共通定期券制度の実現

2018年より、PASPYの区間式定期券を「共通定期券」化。

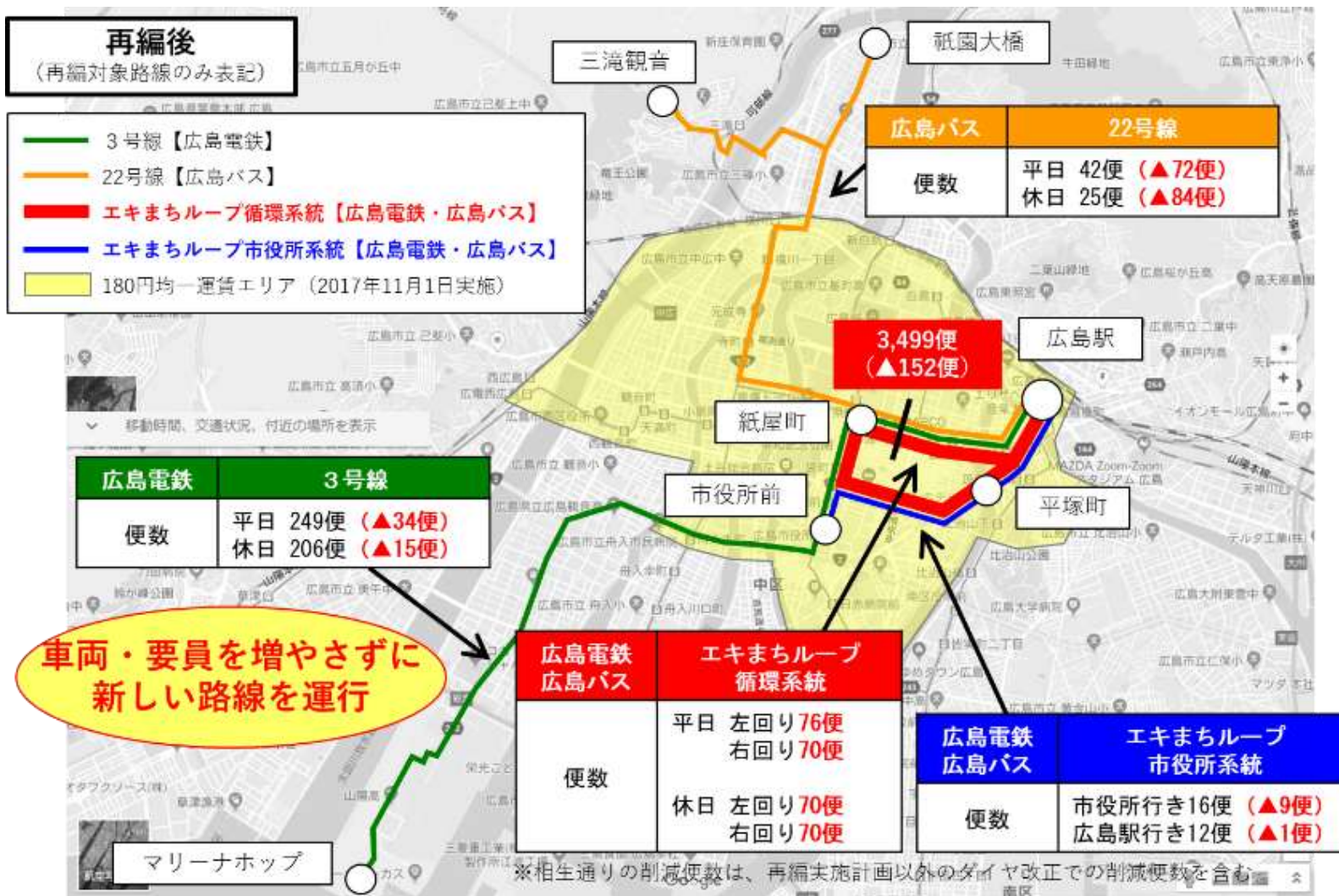


背景には大規模な路線再編。

カード1枚ずつ、利用区間の運賃額を積算して細かく収入按分する相互精算の仕組みを構築により実現。

路線再編の取組み

2018年5月、広島市地域公共交通再編実施計画に基づき、事業者が個別に運行していた複数のバス路線を再編して、複数の事業者が共同運行するバス路線を新設。




**ま
ち
の
わ
ル
ー
プ**

MACHINOWA LOOP

広島駅・基幹病院・大学・大規模商業施設をつなぐ


**エ
キ
ま
ち
ル
ー
プ**

EKI-MACHI LOOP

広島駅・八丁堀・紙屋町・平和大通りをつなぐ

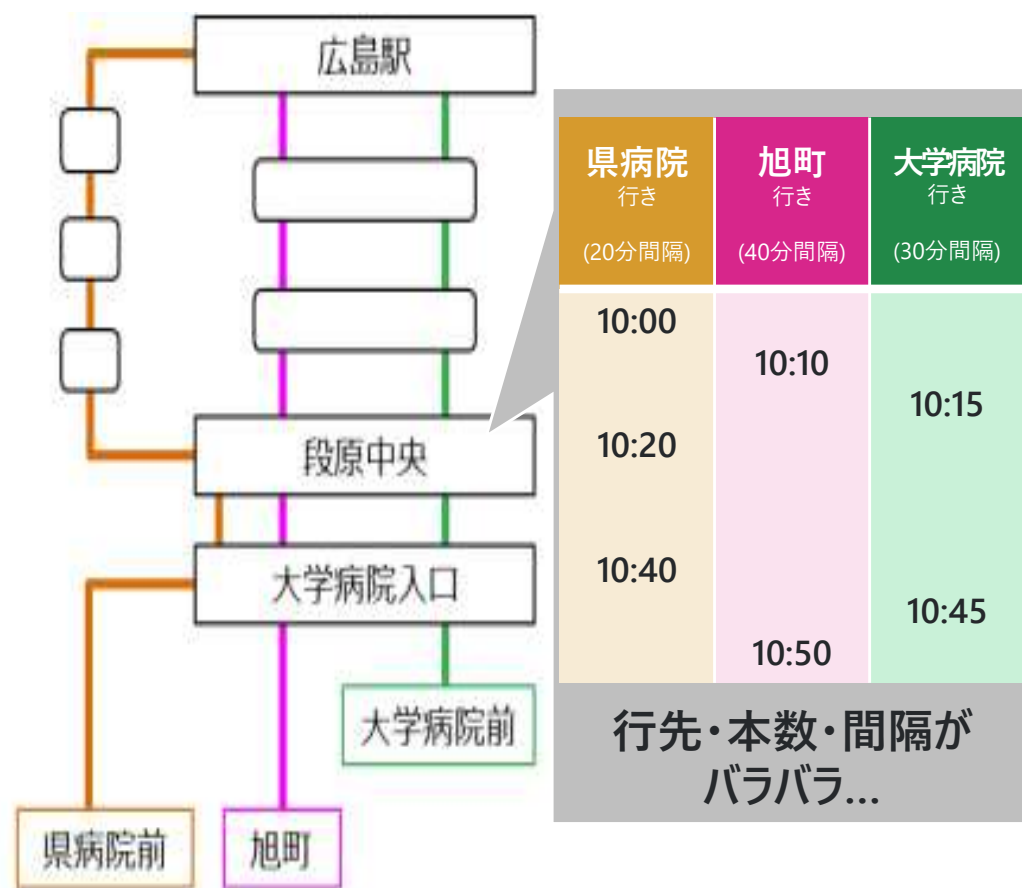

**毎日/
運行中!**

日常生活はもちろん!
観光・ビジネスに
便利な循環バス

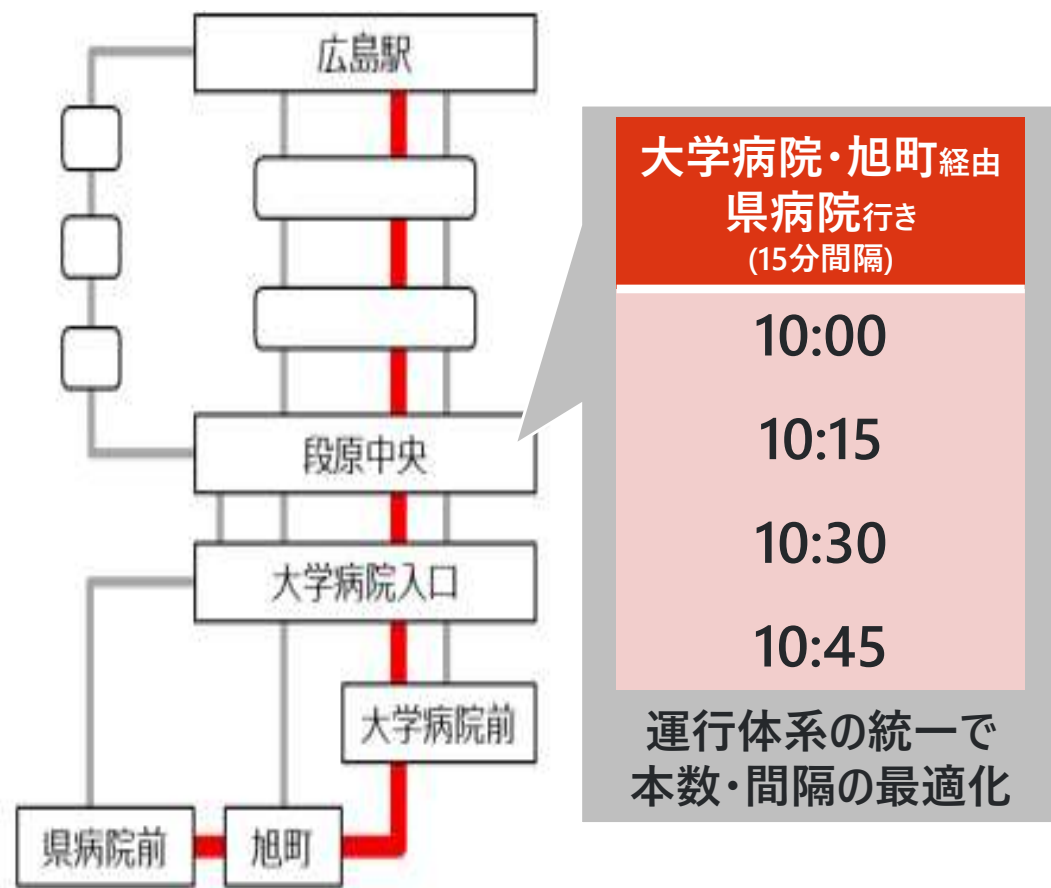
路線再編の取組み

JR広島駅を起点とした複数のバス会社が運行する4路線を統合・集約し共同運行
 →共同運行を行うことで、経由地を統一し、運行間隔も均一化が実現

再編前イメージ



再編後イメージ



広島シティパスの発売 — 利用しやすい共通乗車券の展開

2020年にエリア定期券と共通定期券を組み合わせた定期券「広島シティパス」を販売開始。
エリア内のバスや路面電車を、事業者を問わず定額で自由に利用できる環境を実現。

広島シティパス 広島シティパス ワイド デジタルシティパス

定額で広島市内が乗り放題。//

**公共交通の
共通パス
発売中!**

選べる! 共通バス シーンに合わせて 3種類 使い方いろいろ

エリア内を運行するバス7社と広電電車で利用可能!

DAYS TRAVEL

1 広島シティパス 今までの定期券よりも断然便利! 詳しくみる

2 広島シティパス ワイド 都心から郊外まで広域をカバー! 詳しくみる

3 デジタルシティパス お買い物など日常使いに最適! 詳しくみる

Point!

エリア内を運行するバス7社と広電電車に乗り放題!
どれでも乗れて、移動がさらに便利に!



ICカード「PASPY」終了に伴う対応

2025年3月下旬をもってICカード「PASPY」を終了。

PASPY サービス終了に伴う 払い戻しのご案内

平素より広島県交通系ICカードPASPYをご利用いただき誠にありがとうございます。
長年のご愛顧に心よりお礼申し上げます。
PASPYのサービス終了およびこれに伴う払い戻しについて以下の通りご案内いたします。

PASPY払い戻し終了日 2027年3月31日(水)まで

※2027年4月1日(木)以降は払い戻しの対応はできません。



後継サービスとしてMOBIRY DAYSを中心と据える広電と、ICOCAシステムを中心と据える社に分かれる事態に。。。



広島電鉄（電車）
136編成



広島電鉄（バス）
513両



エイチ・ディー西広島
28両



芸陽バス
110両



広島バス
199両



広島交通
189両



JRバス中国
80両

最近の競争と共創

MOBIRY DAYSの導入

2024年夏から新しいキャッシュレス乗車券システム「MOBIRY DAYS」のサービスを開始。
広島地域の電車・バス約1,400両に導入、2025年10月、北海道北見バスでも導入。



※ 数値は、2025年度導入車両予定数も含む。

地域公共交通を、地元利用者が一番便利に利用できる
運賃制度・サービスを提供したい

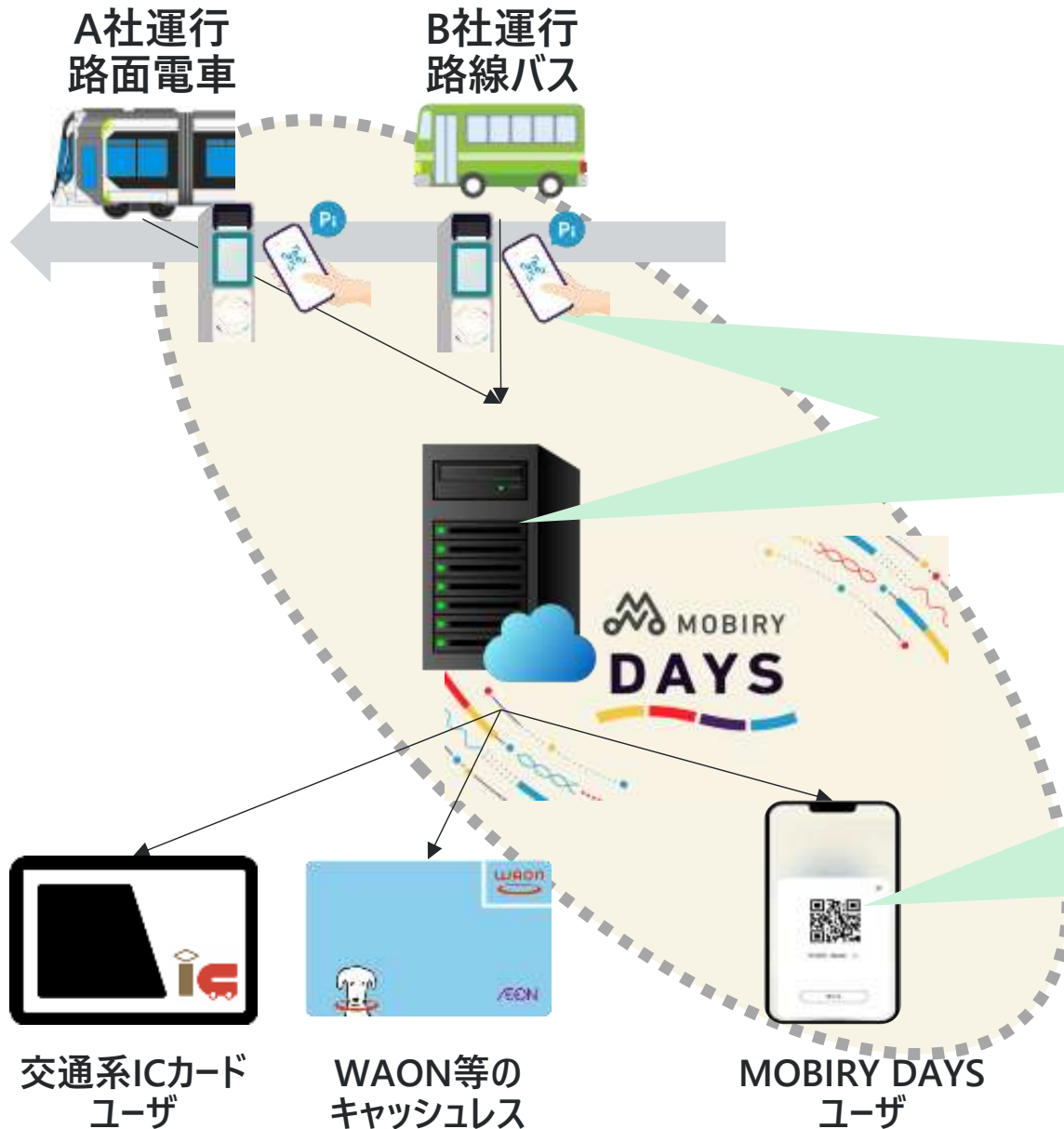
運賃決済システムも
地域のスケールや都合に合わせたものを導入していく必要がある



DAYS

は、それらを実現した
“地域”交通系決済システム

MOBIRY DAYSは地域交通系決済システム



①クラウドレジ機能（ABT）

- ✓ 複数の交通事業者や交通モードの利用運賃を横断的に精算処理が可能
- ✓ 車両の読取機器がシンプルで安価
乗車用・降車用 2 台→乗降兼用 1 台に！
- ✓ アップデートにより複数の支払媒体で決済が可能

②支払認証機能

- ✓ スマホアプリorカードが選べる
- ✓ 定期券の購入やチャージが可能

※ ABT = Account Based Ticketing方式：チャージ残高や定期券などの利用者情報をクラウド側で保持・参照・更新する方式
従来のCBT（Card Based Ticketing）方式と異なり機器側では計算処理を行わない為システム全体の低廉化を図れる

バスの全扉降車も一部バス停で開始



2025年11月より、
広電バスやボンバスの、一部の終点で後ろの扉から降車を開始

交通系ICカードやWAONをMOBIRY DAYS端末で

2026年7月1日より、
MOBIRY DAYS リーダによる、交通系 IC カード（ICOCA 等）および WAON の取扱開始



2025年2月の運賃改定 ～中心部～

広島市中心部は、協議運賃により240円均一(従前220円均一)に改定。

※電車は運賃改定



協議運賃エリアにおいては、利用者代表から慎重な意見が相次ぎ、一度協議が整わず再協議になる事態が生じた。



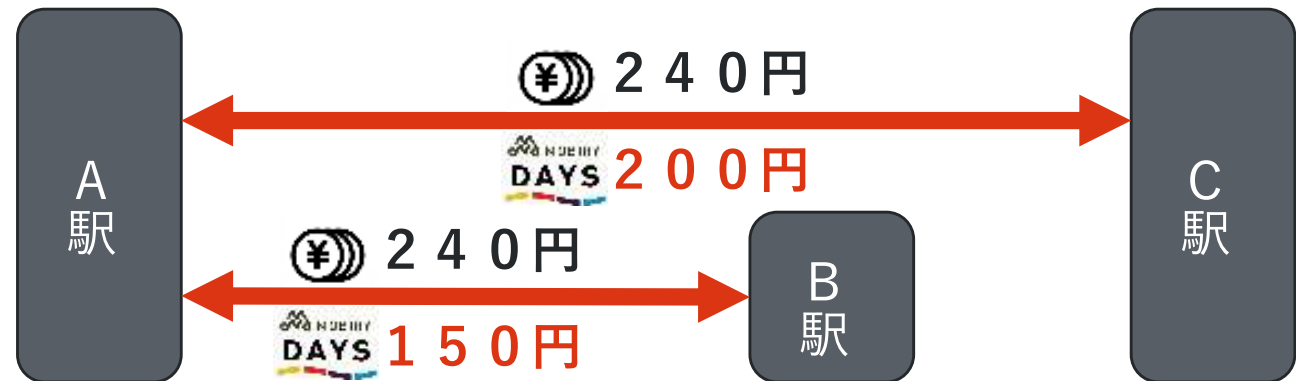
※ 画像引用：中国放送「RCCニュース（2025.1.31）」

2025年2月の運賃改定 ～電車郊外部～

電車は、全線均一240円均一運賃に変更したが、
 MOBIRY DAYSユーザーは、一部区間（宮島線）において距離に応じた運賃割引を実施。
 →「均一運賃」と「割引距離制運賃」の一物二価の運賃設定を実現



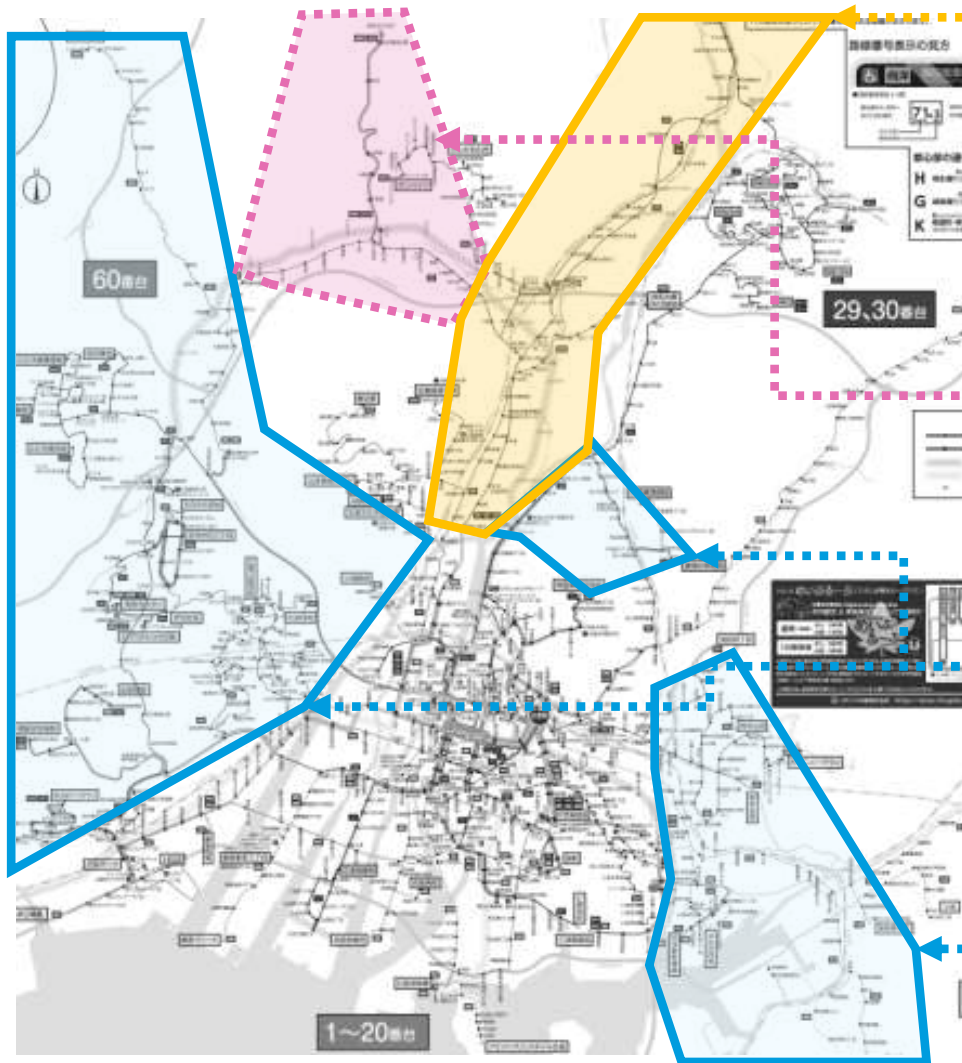
基本運賃 (均一運賃)	MOBIRY DAYS運賃 (距離制運賃)	割引率
240円 (いずれの区間も同額)	150円～220円 (区間に応じて5段階)	10%～40%



MOBIRY DAYS運賃のイメージ

2025年2月の運賃改定 ～バス郊外部～

競合先のバス事業者の対応により、運賃改定できたエリアとできなかったエリアが生じた。



運賃改定を見送ったエリア
(※2026年2月に改定)

当社の運賃改定により、
競合他社と異種運賃になったエリア

運賃改定をしたエリア

バス金額式定期券の発売

2025年2月1日より、
MOBIRY DAYS で17社共通で利用できるバス金額式定期券を導入。



一部の競合他社では利用できないなど、利便性に課題も残る。

広島地域におけるバス共創の取組 —ネットワーク再編の事例

郊外地域と広島中心市街地間運行する2つのバス会社が共同で実証運行。
→重複する市街地運行区間を調整し、郊外区間を増便や商業施設への乗り入れ実施

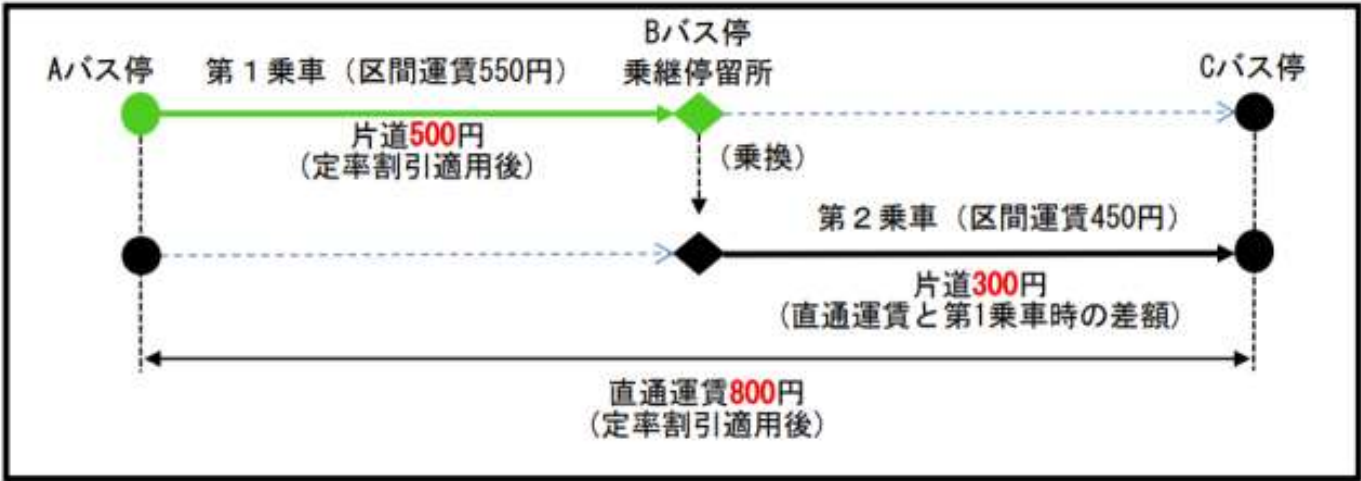


広島電鉄バスの車庫に広島バスが乗り入れて乗継拠点に！



再編時に適用している「直通乗継割引」

ネットワーク再編時等に初乗りを適用せず、直通運賃と同額になる制度。
→ 1エリア以外は事業者をまたがる設定



エリア	対象路線	乗継停留所
中心部エリア	市内2号線	大須三丁目、温品四丁目
北部エリア	今吉田線 (広島駅～今吉田公民館)	安佐営業所、飯室、勝木、下勝木、可部上市、可部駅前
五日市エリア	藤の木団地線、彩が丘団地線、薬師が丘団地線、東観音台団地線	地毛、波出石
東部エリア	阿戸線 (熊野営業所～阿戸学校)	熊野消防署前、熊野馬場、萩原下
呉エリア	呉倉橋島線(呉駅前～田原～藤の脇)	鍋棧橋
	阿賀音戸の瀬戸線(呉駅前～阿賀駅前・見晴町)	鍋棧橋
	広仁方線(呉駅前～小用入口)/広長浜線(呉駅前～東小坪)	広市民センター
	広仁方線(呉駅前～小須磨)	仁方駅南口
	焼山熊野苗代線(呉駅前～神山峠)	昭和市民センター

乗継先

広島バス

広島交通

広電バス

朝日交通

呉市生活バス

こんな街をめざして・・・



こんな街をめざして・・・



ワクワクをゾクゾクと

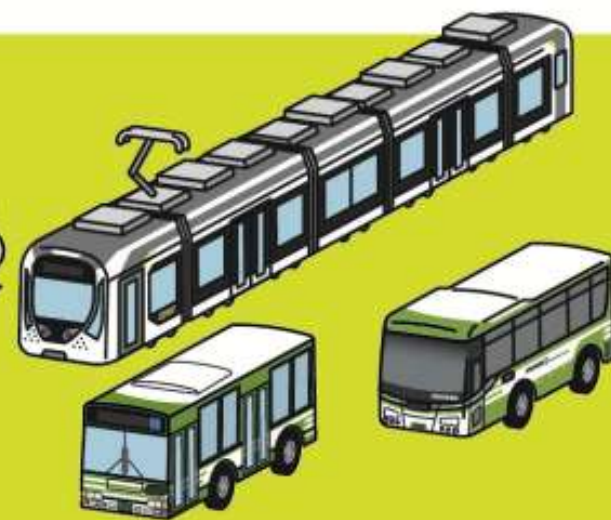
ご清聴
ありがとうございました



広島のワクワクを創造する
広島電鉄



ワクワクは
続くよ
どこまで





休憩



ディスカッション、Q&A



閉会のあいさつ

アンケートご協力のお願い(セミナー終了後)

アンケートのご回答をお願いいたします。

お答えいただいた内容は、今後のセミナー開催のご参考とさせていただきます。

URL

https://globaleysurvey.ey.com/jfe/form/SV_8va6D5fl6em6nSS

二次元コード



EY | Building a better working world

EYは、クライアント、EYのメンバー、社会、そして地球のために新たな価値を創出するとともに、資本市場における信頼を確立していくことで、より良い社会の構築を目指しています。

データ、AI、および先進テクノロジーの活用により、EYのチームはクライアントが確信を持って未来を形づくるための支援を行い、現在、そして未来における喫緊の課題への解決策を導き出します。

EYのチームの活動領域は、アシュアランス、コンサルティング、税務、ストラテジー、トランザクションの全領域にわたります。蓄積した業界の知見やグローバルに連携したさまざまな分野にわたるネットワーク、多様なエコシステムパートナーに支えられ、150以上の国と地域でサービスを提供しています。

All in to shape the future with confidence.

EYとは、アーnst・アンド・ヤング・グローバル・リミテッドのグローバルネットワークであり、単体、もしくは複数のメンバーファームを指し、各メンバーファームは法的に独立した組織です。アーnst・アンド・ヤング・グローバル・リミテッドは、英国の保証有限責任会社であり、顧客サービスは提供していません。EYによる個人情報の取得・利用の方法や、データ保護に関する法令により個人情報の主体が有する権利については、ey.com/privacyをご確認ください。EYのメンバーファームは、現地の法令により禁止されている場合、法務サービスを提供することはありません。EYについて詳しくは、ey.comをご覧ください。

EY新日本有限責任監査法人について

EY新日本有限責任監査法人は、EYの日本におけるメンバーファームであり、監査および保証業務を中心に、アドバイザリーサービスなどを提供しています。詳しくはey.com/ja_jp/about-us/ey-shinnihon-llcをご覧ください。

© 2026 Ernst & Young ShinNihon LLC.
All Rights Reserved.

ED None

本書は一般的な参考情報の提供のみを目的に作成されており、会計、税務およびその他の専門的なアドバイスを行うものではありません。EY新日本有限責任監査法人および他のEYメンバーファームは、皆様が本書を利用したことにより被ったいかなる損害についても、一切の責任を負いません。具体的なアドバイスが必要な場合は、個別に専門家にご相談ください。

ey.com/ja_jp