

## 路線バス上限運賃政策の継続について

### 1. 概要

八戸市内及び圏域における路線バスの運賃（初乗り 150 円、50 円刻み、市内 300 円上限・圏域 500 円上限）について、平成 26 年 4 月の消費税 8%の導入時においても、これまで実施してきた運賃を継続する。

### 2. 経緯

#### 1) 実証実験の実施（平成 23 年 10 月～）

近年の路線バスは、利用者数や運送収入の減少に歯止めがかからない状況にあり、年々財政負担の増大が懸念されていた中で、従来どおりの欠損補助を続けるのではなく、投じた経費がより多くの住民の便益向上に繋がる政策へと転換を図り、将来にわたって持続可能な公共交通システムを構築することを目的として、平成 23 年 10 月から 2 年間にわたり路線バス上限運賃化実証実験を実施した。

#### 2) 本格実施（平成 25 年 10 月～）

実証実験を実施してからの路線バスの状況は、利用者数が増加に転じ、運送収入の減少にも歯止めがかかるなど効果が上がってきており、このことを踏まえ、実証実験終了後の本年 10 月 1 日から本格実施に移行している。

#### 3) 上限運賃の継続（平成 26 年 4 月～）

平成 26 年 4 月 1 日からの消費税 8%導入を前に、バス事業者並びに圏域町村と“上限運賃と消費増税の取り扱い”について協議してきた結果、これまでの“わかりやすく利用しやすい運賃”政策の効果として利用者数の伸びが継続している状況を踏まえ、平成 26 年 4 月 1 日からも、現在の運賃を継続していくということで協議が整った。

### 3. 運賃の考え方

消費増税は基本的に運賃に転嫁する性質のものであるが、今回は、利用者が支払う運賃の額を変えず、税抜き運賃を引き下げることにより、現行の運賃体系を維持する。

※別紙：「消費税 8%導入に伴う運賃の考え方(イメージ)」参照

### 4. 利用者数の推移

平成 25 年 9 月乗降実態調査の結果、平日一日あたりの利用者数は、実験開始前と比較して、乗車人員数で 12.2%の増加、うち運賃支払者数で 17.0%の増加となっている。

※参考資料：「乗降実態調査による利用状況の推移（H25 年 9 月乗降実態調査を反映）」参照

### 5. 上限運賃について

- |          |                           |   |
|----------|---------------------------|---|
| 1) 運行主体  | 八戸市交通部、南部バス(株)、十和田観光電鉄(株) |   |
| 2) 適用路線  | 市内路線                      | 市営バス：15 路線（旭ヶ丘線、八戸駅線、是川団地線他）<br>南部バス：17 路線（八戸駅線、河原木団地線、市ノ沢線他）                     |
|          | 圏域路線                      | 南部バス：19 路線（三八線、八戸線、階上循環線、田子線他）<br>十鉄バス：2 路線（八戸線、十和田八戸線）                           |
| 3) 運賃の概要 | 市内路線                      | 初乗り運賃 150 円、150 円以上 50 円刻み、上限 300 円   |
|          | 圏域路線                      | 初乗り運賃 150 円、150 円以上 50 円刻み、上限 500 円<br>※小児運賃及び身体障害者等は半額、また、端数が出る場合は 10 円単位に切り上げ。） |

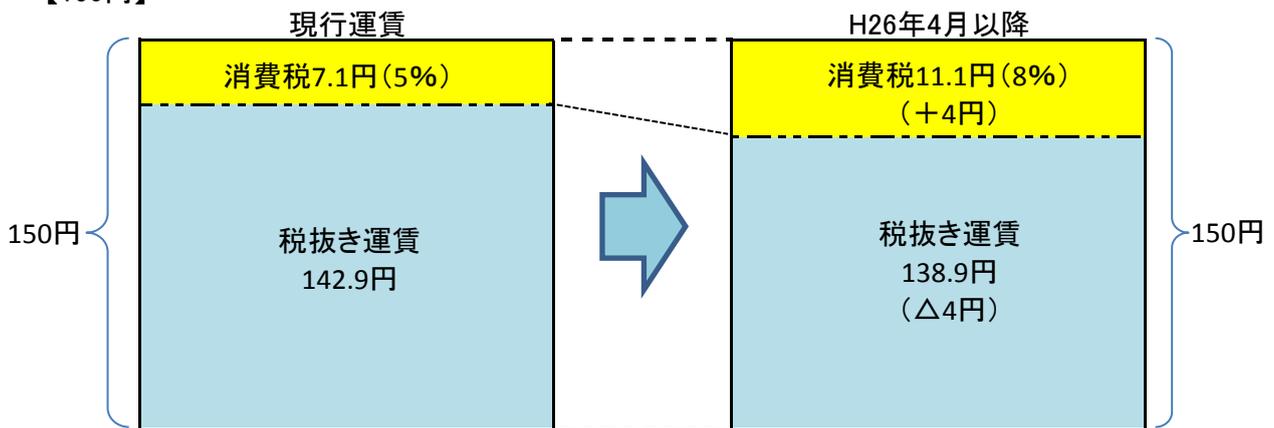
### 6. 周知・広報

- 1) 広報はちのへに掲載（3 月号を予定）
- 2) 市ホームページに掲載
- 3) 営業所・定期券販売所等での周知

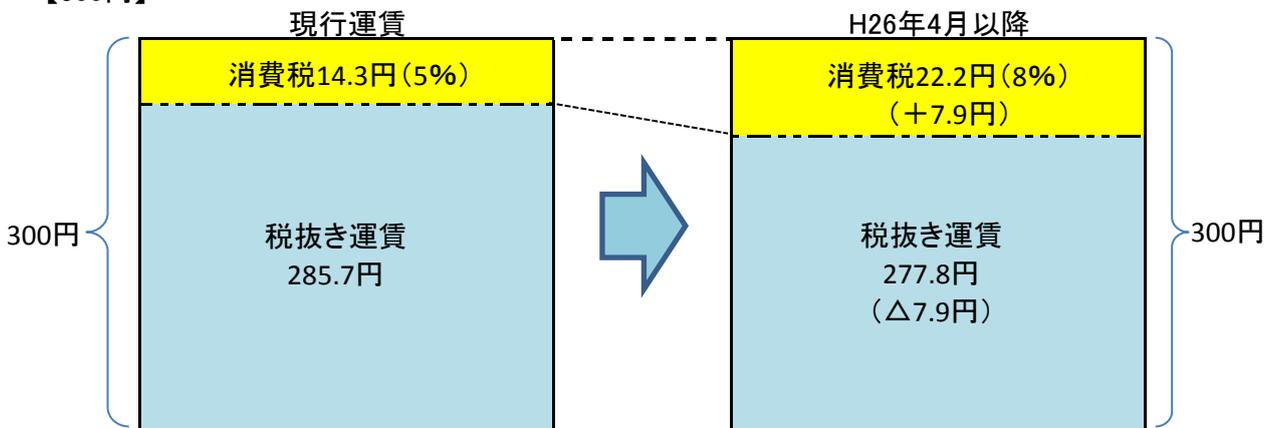
## 消費税8%導入に伴う運賃の考え方(イメージ)

H26年4月からの消費税8%導入に伴い、税抜き運賃を引き下げることにより、現行の運賃体系(初乗り150円、50円刻み、市内300円上限・圏域500円上限)を維持する。

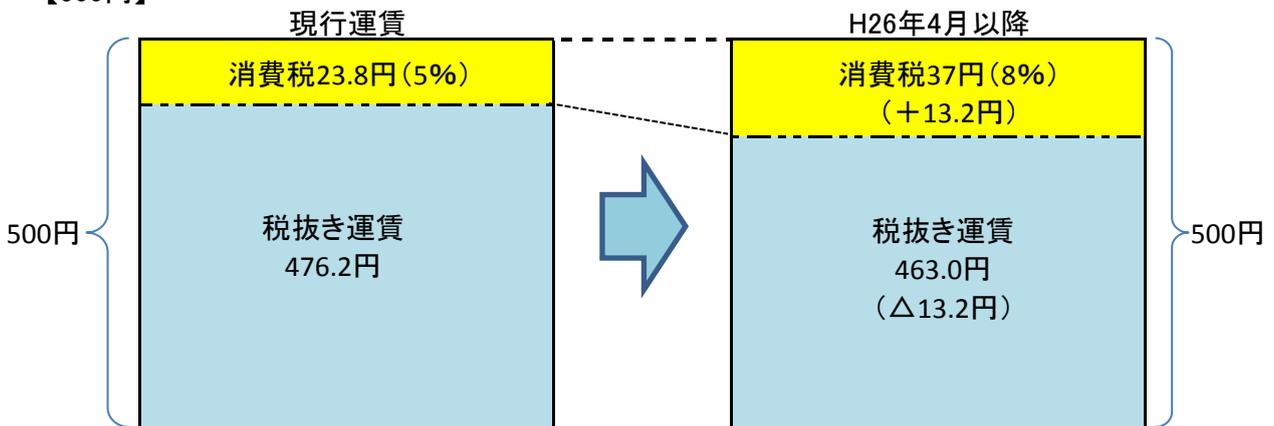
【150円】



【300円】



【500円】



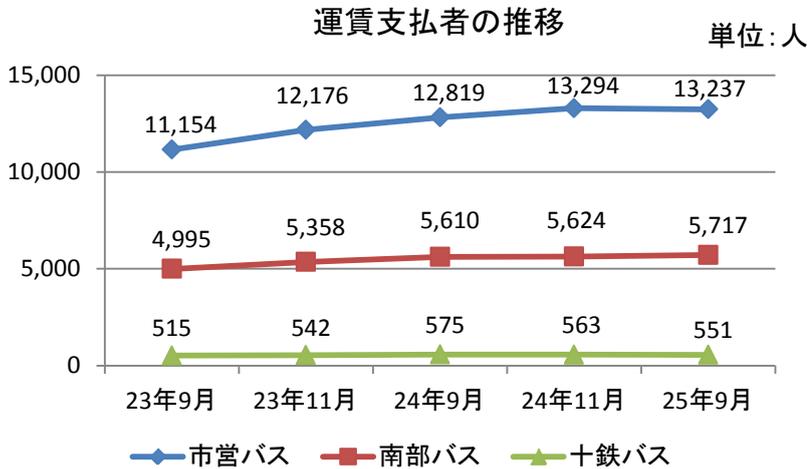
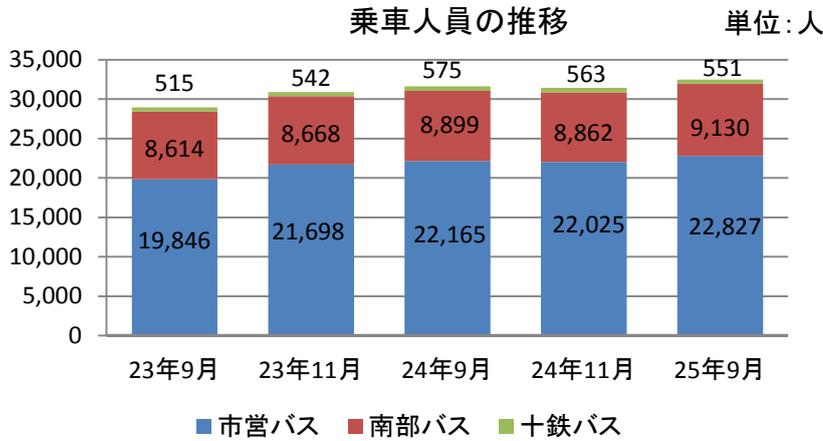
乗降実態調査による利用状況の推移(H25年9月乗降実態調査を反映)

(1)乗車人員の推移

単位:人

事業者	H23年9月調査		H23年11月調査		H24年9月調査		H24年11月調査		H25年9月調査	
	実験前		実験2ヵ月後		実験1年後		実験1年2ヶ月後		実験2年後	
	乗車人員	うち運賃支払者	乗車人員	うち運賃支払者	乗車人員	うち運賃支払者	乗車人員	うち運賃支払者	乗車人員	うち運賃支払者
市営バス	19,846	11,154	21,698	12,176	22,165	12,819	22,025	13,294	22,827	13,237
南部バス	8,614	4,995	8,668	5,358	8,899	5,610	8,862	5,624	9,130	5,717
十鉄バス	515	515	542	542	575	575	563	563	551	551
計	28,975	16,664	30,908	18,076	31,639	19,004	31,450	19,481	32,508	19,505

※平日全ダイヤ1日分の乗車人員  
 ※運賃支払者は、現金・定期券・回数券による利用者数。(福祉乗車証利用者と不明分を除く。)



(2)乗車人員の変化率(実験開始前のH23年9月乗車人員に対する伸び率)

事業者	変化率(乗車人員)				変化率(運賃支払者)			
	実験2ヵ月後	実験1年後	実験1年2ヵ月後	実験2年後	実験2ヵ月後	実験1年後	実験1年2ヵ月後	実験2年後
市営バス	9.3%増	11.7%増	11.0%増	15.0%増	9.2%増	14.9%増	19.2%増	18.7%増
南部バス	0.6%増	3.3%増	2.9%増	6.0%増	7.3%増	12.3%増	12.6%増	14.5%増
十鉄バス	5.2%増	11.7%増	9.3%増	7.0%増	5.2%増	11.7%増	9.3%増	7.0%増
計	6.7%増	9.2%増	8.5%増	12.2%増	8.5%増	14.0%増	16.9%増	17.0%増