

路線バス事業に対する要望書

タッチ決済システム導入や「渋滞なくそう！半額パス」事業への補助など、路線バス事業への深いご理解とご支援を頂いておりますことを心から感謝申し上げます。

お陰様で路線バス事業者5社による共同経営事業も2020年4月の共同経営準備室設置以来5年を経過し、路線の効率化、共通定期、均一運賃区間の設定など一定の成果を上げることができました。

一方、2022年度以降から本格的に取り組んでいる利用者増に向けた試みは一定の成果を生んでいるものの、乗務員不足からくる減便の影響もあり、2024年度は目標数の2672万人を達成できず、コロナ禍前の水準に戻すことができませんでした。

自動車から公共交通への転換を促し、利用者の長期減少傾向に歯止めをかけるには、安全で、速達性、定時性に優れ、運行頻度が高く、しかも低廉な公共交通ネットワークの提供が必要です。

2024年度の県市調整会議にて「自動車1割削減、公共交通2倍、渋滞半減」の目標および短中長期の数値目標が掲げられました。また今年度から来年度にかけて、県市による都市交通マスタープラン、地域公共交通計画が策定されます。そこで本要望書では、次年度の事業要望のみならず、「10年で利用者2倍」達成に必要な長期策についてお願いしております。

路線バス事業者の足元の経営環境は、運転士不足のために思うようにいかない状況にありますが、安全運行に努め市民生活の足として使命を果たしてまいりますので、より一層のご配慮を賜りますよう、下記の通りご要望申し上げます。

1、県市調整会議で示された内容の着実な実行、および各行政計画への目標と具体策の明記

- 熊本都市圏都市交通マスタープランや地域公共交通計画に、県市調整会議で示された「2027年度までにバス輸送人員3,000万人」「2034年度までに公共交通分担率2倍」の数値目標と、それを実現する具体策を計画に明記し、着実に実行頂くことを要望します。

2、2026年度および長期の公共交通予算拡大

- 自動車から公共交通への転換を促すために、運転士確保、増便、新路線、速達化、交通結節、運賃軽減などが必要である。しかし、事業者だけでは限界があるため、公共交通予算拡大しつつ、事業者とともに公共交通への転換政策を進めていただくことを要望します。

3、実現のための新たな推進体制の整備

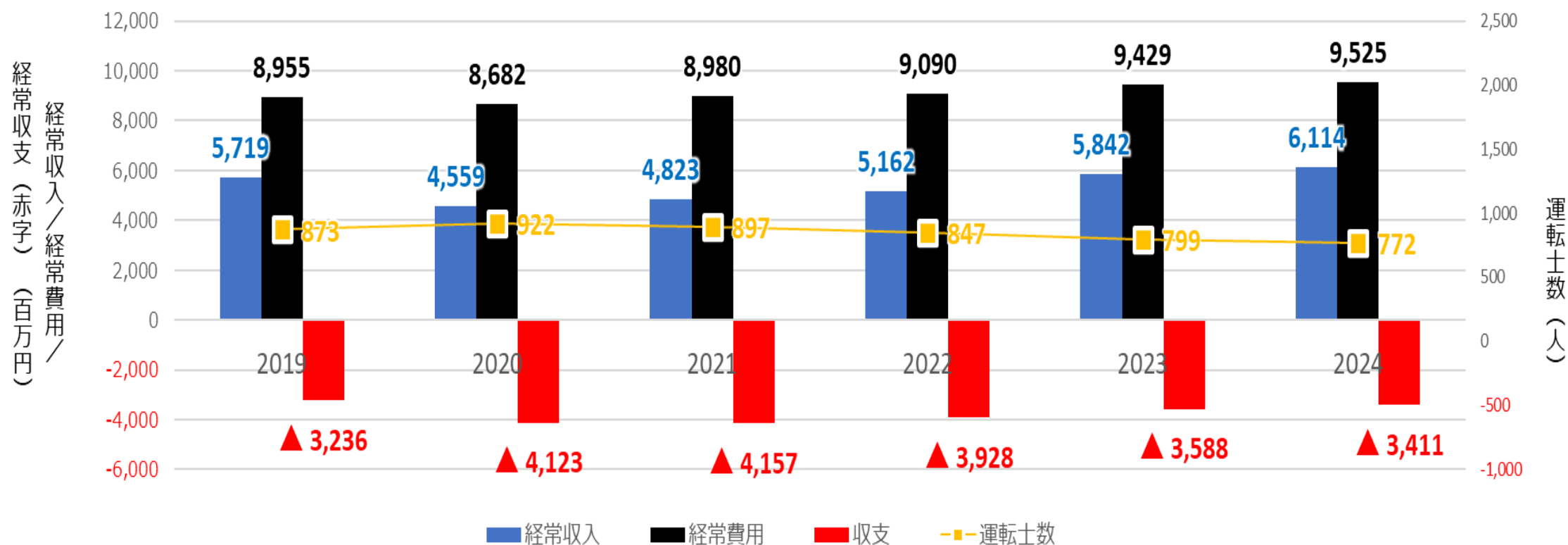
- 官民連携の「交通連合／運輸連合」のような仕組みを行政主導で設け、公費投入の受け皿、運行委託の枠組み、専門人材の確保を行い、交通全体を統合的にマネジメント・推進できる体制の構築に向け進めて頂くことを要望します。

1. 経営状況と運転士数

3

■ 厳しい経営状況と減少する運転士

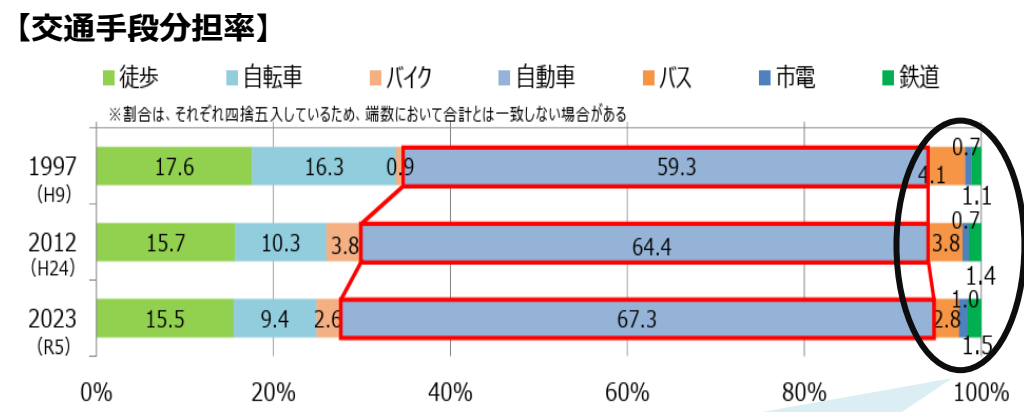
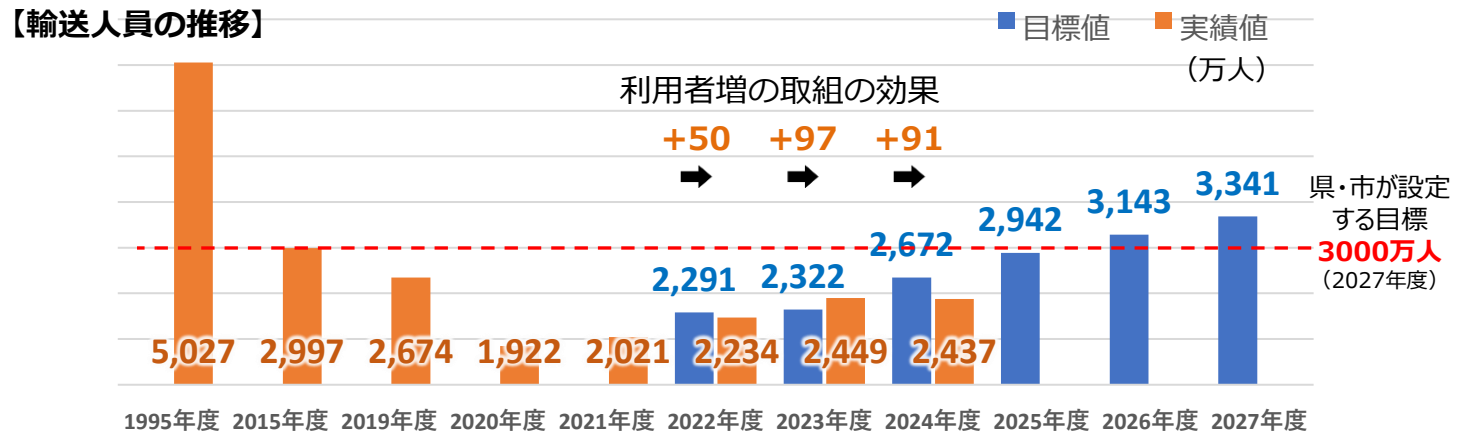
- ・ 収入は前年比で104.7%(2019年度比106.9%)2023年10月の運賃改定により過去5年と比較しても最大でコロナ前を上回った。
- ・ 費用は前年比で101.0%(2019年度比106.3%) 運転士数は減っているが待遇改善を各社進めている。さらに、物価高騰もあり費用は増加傾向。
- ・ バス運転士は高齢化や新たな成り手の不在により不足が深刻化しているが、欠損補助ベースの既存スキームでは事業収支が改善していないため、運転士確保に向けた積極的な投資が難しい状況にある。



2. 利用者数等の現状

良い要因	コロナ禍からの回復：輸送人員は2019年度比で91.1%であるが、2020年度比で126.8%まで回復 利用者2倍の取組の成果：共通定期券、均一運賃、半額パス等により毎年数十万人を積み上げ、2020年度比12.0%の利用増に貢献
悪い要因	減便と値上げ：運転士不足により走行キロは減少。賃金確保と物価上昇のため、やむを得ず運賃を値上げ(10月にも予定) 利用者2倍の取組・共同経営の限界：大きな公的投資を要する大胆な施策を実現できていない
結果	2024年度の伸び悩み：2024年度の輸送人員は前年比0.5%減。JR九州在来線が3.1%伸びる中、減便したバスと市電が減少 長期的なバスの一人負け：2012→2023年の交通分担率は市電・鉄道の増加に対し、バスは減少。ニーズに対し供給不足が顕著

➡ 県市目標「2027年度：バス3000万人」「2034年度：公共交通分担率2倍」達成のためには、**大胆な公的投資が不可欠**



	2015年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
走行キロ (万km)	3,249	2,674	2,531	2,473	2,393	2,356	2,190
初乗運賃	2014/4~ 150	10/1~ 160				10/1~ 180	10/1予 200

走行キロ：33%減 (2015→2024)
利用者数の19%減以上に走行キロが減少
= 供給不足

■ 自家用車依存が強まっている
→ 交通渋滞をさらに悪化

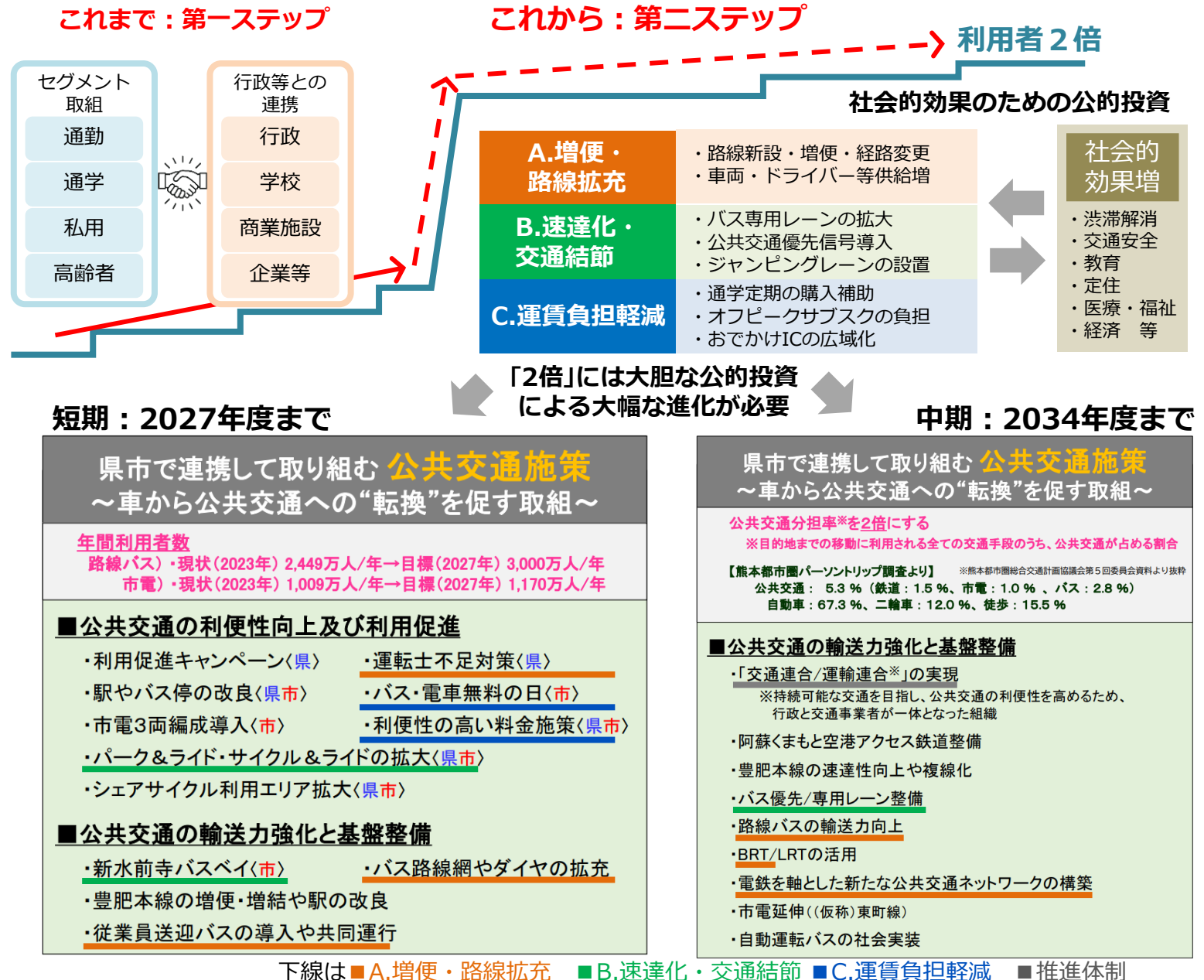
■ 公共交通の中では、バスが一人負け

年度	バス	市電	鉄道
1997	4.1	0.7	1.1
2012	3.8	0.7	1.4
2023	2.8	1.0	1.5

消費税8→10%

- これから利用者2倍に向けては、
 - A. 増便・路線拡充
 - B. 速達化・交通結節
 - C. 運賃負担軽減 等県民、市民に分かる大幅な進化が必要で、実現には公的投資が不可欠

- 交通手段横断・官民連携で「利用者2倍」に向けて強力・継続的に推進する体制が必要
- マネジメント、オペレーション、利用促進を担う



4. 計画・次年度事業

■ 各交通計画

計画・協議会		現状課題	計画改定に際しての要望
熊本都市圏 都市交通MP /総合交通戦略	進捗 状況	基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化：8/14施策が未完 バス路線網の再編：10/14施策が未完 公共交通の利用促進、防災力の向上：18/30施策が未完	◆ 各種施策の着実かつ速やかな実行に向けた予算確保、体制強化
	目標	公共交通の年間利用者数：減少（2%減（将来の人口減を考慮））	◆ 目標2倍
熊本県 地域公共交通 計画	計画	主に路線バスの地域間幹線系統の維持に関する計画。利便増進に向けた施策や都市圏の交通に関する施策などが不在。	◆ 県全体的な利便増進の推進 ◆ 都市圏交通の輸送強化
	目標	路線バス年間輸送人員：現状維持（±0） 路線バス利用者一人当たり行政負担額：現状維持（±0）	◆ 輸送人員の増加、財政投資の強化の目標化
(熊本市・嘉島町) 熊本地域公共 交通計画	目標	公共交通機関の年間利用者数：ほぼ横ばい（1%増） 利用者1人当たりの公共交通への公的資金投入額：現状維持（利用者数を増加と見込むため公的資金投入額は実質的には縮小）	◆ 輸送人員の増加、財政投資の強化の目標化
公共交通の 再構築	開催 状況	R5.4月に第1回検討会開催後、非公開にて2回開催（2年間で3回のみ。今年度の開催予定は未定） 熊本市地域公共交通に関する特別委員会設立（R6.3）	◆ 議論の加速化に向けた体制強化

■ 2026年度事業の進め方

- ・「2027年までにバス輸送人員年間3000万人、2034年までに公共交通分担率2倍」という目標からのバックキャストによる**施策の展開**と、**実行に向けた予算拡大のため優先施策**などを今後ともに検討したい。
- ・施策を実施するにあたって、**切れ目のない、柔軟かつスピーディー**なものにしていくには、**民間5社（共同経営推進室）の連携強化**が適しています。効果的な事業を展開するための**県・市からの活動資金の増額**について協議をお願いしたい。

5. 実施を目指していく施策一覧の例

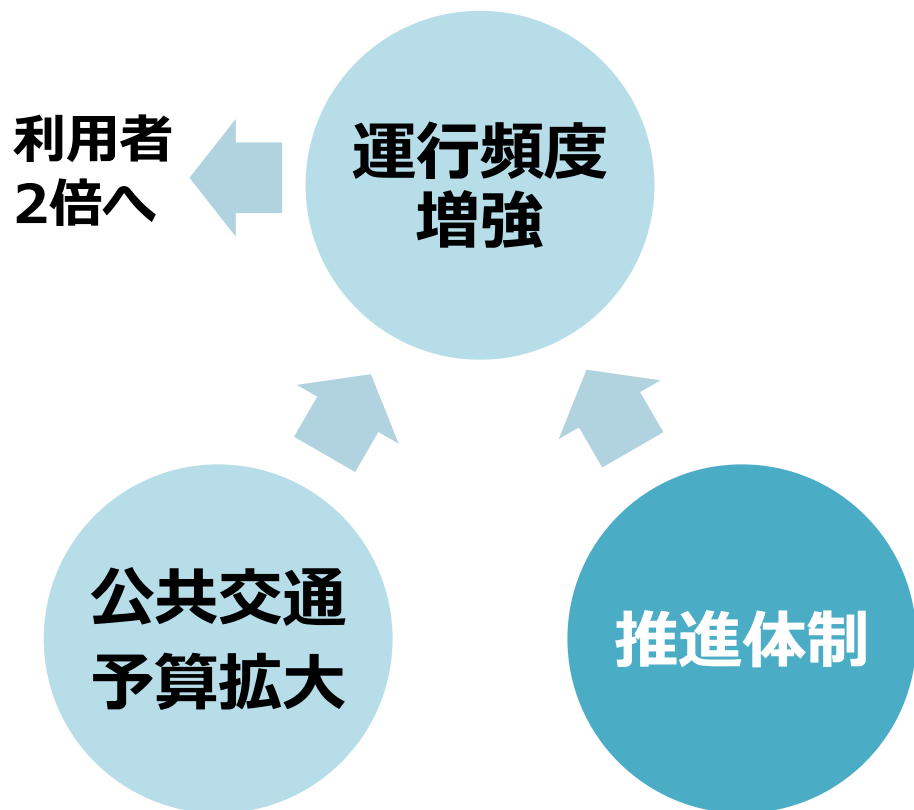
大分野	小分野	要望目的	2026 年度要望	●：実施 ○：一部実施	取組
A.増便・ 路線拡充	①運転士確保	サービス提供の基盤であり、人手不足の解消が急務	●	●	公務員の兼業運転手制度の導入 補助拡大、通学割引の行政負担 全産業平均・週休2日確保
	②増便	増便による、公共交通の活性化が不可欠	●	●	行政、事業者が必要と考える路線の委託運行 都市圏幹線1.5倍
	③新路線	新たな交通需要を創出し、面的な交通渋滞の解決につなげる	●	●	セミコン新路線の継続運行 セミコンBRT 西環状・浜線BP快速バス
B.速達化・交通結節	④速達性・ 定時性向上	バスの速達性、定時性の向上させることで、道路渋滞による遅延を解消や安全運行を目指す	○	●	バスレーン3路線(浄行寺・産業道路・県庁通) 神水軌道敷乗入 中心部の交通運用改善（信号サイクル、一般車線削減、鶴屋渋滞、大甲橋）
	⑤交通結節	交通網全体を意識した、シームレスな移動を実現	●	●	駅バスサイネージ サイクル&バスライド駐輪場整備 中心部へのJR結節(新水前寺・南熊本) 郊外JR結節・フィーダーバス化 健軍市電結節・フィーダーバス化 熊本電鉄の都心直結・フィーダーバス化
C.運賃負担軽減	⑥運賃負担軽減	利用者の負担を軽減し、自動車利用より、公共交通の方がインセンティブ促すためにはわかりやすく安いサービスが必要	●	●	オフピーク半額バスの継続 中学生キッズパス(夏) NEO定期券（金額定期・上限等） 免許返納割引制度の統一 乗継運賃のシームレス化 乗り放題サブスク

利用者2倍に達する大きな施策を積み上げることがを要望いたします（最終的には年数十億円規模）

6. 推進体制（交通連合/運輸連合）

推進体制の必要性

利用者2倍に向けた運行頻度増強には、公共交通の予算拡大と、推進体制が必要



推進体制により実現したいこと

マネジメント

- 公費投入の受け皿
- 運行委託元の組織
- 専門的・中立的・継続的な企画人員の増強
- バス以外も含めた交通計画

オペレーション

- 運賃施策の統一、運賃プール
- タクシーへの運行委託、自動運転等の柔軟な実施

利用促進

- 利用者向けのブランドの統一

上記内容を行政主導で深めていただくことを要望します。

各施策の詳細説明

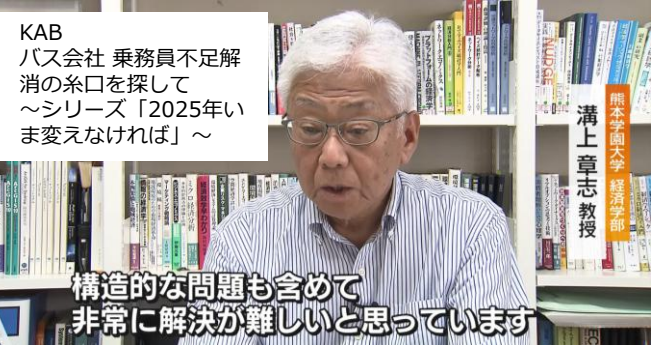
運転士確保に必要な待遇

年度	年収	休日数	拘束時間	状況
2022	373万	85日	日10.2h	2020→2023年度で13%人員減
2024	414万	92日		値上げを原資に賃上げし人員増になったが減便もあり利用者は0.5%減
めざす姿	500万	130日	日9.0h	年収増に7億+休日増に6億必要
県内2024	500万	131日		熊本県・2024年度・全産業・100人以上・一般労働者・男性
市電2025	493万			2021年度の353万円から年々増加

運転士不足減便の損失推計

運転士1割減（幹線8方面を約2割減便）したら
➡利用8%減、車0.2%増、渋滞損失20億円/年

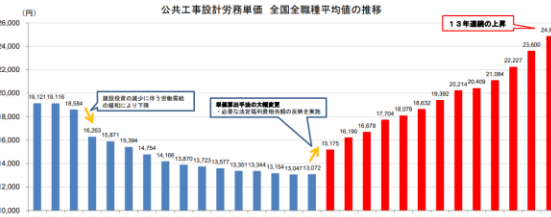
エッセンシャルワーカーと見なす気運



介護・保育に対して国から給与上乗せが出ている。バス運転士もエッセンシャルワーカーだから、直接的に賃金を支援するということも合意が取ればおかしいことではない。

公共工事の運転士には国交省の労務単価がある

7都道府県・51職種別に単価を設定
(法定福利費・労務管理・現場経費等は別途)
運転士（一般）熊本県
23,100円/日（234日で540万/年）
12年で64%増加



補助拡大、通学割引の行政負担

(施策合わせて)年2億

↓できるところから実施し、中長期的に、人員確保に必要な規模に拡大していく

全産業平均・週休2日確保

(施策合わせて)年13億

将来的には行政からの委託に切り替えていくのが本筋。
当面は、現行補助の拡大、他費用の補助の新設による原資確保や、人件費への直接的な補助により、増便が可能な雇用状況をめざす

方法	概要	次年度
①公務員兼業運転手制度の導入	朝ピークや夕方時などの混雑時間帯の増便に、増便が期待できる ➡官民連携で担い手を増やす仕組みづくり	
②赤字補填補助路線の拡大	赤字路線が年々増えてきており、このままでは維持できない路線が増えていることが予見される。 ➡収支率の低い一般系統を運行依頼系統にし補助率嵩上げ	
③補助の基準額増	地域間幹線・一般系統の補助金が、熊本都市圏の人件費に合わない「熊本県ブロック・キロ単価」であり、赤字補填しきれない。 ➡実際の経費に合う基準に改定	
④車両購入補助	国補助が地域間幹線路線に限られるため、中古車が多く、平均で車齢17.5年、維持費が高い ➡経年18年以上を対象に新車購入補助	
⑤通学定期割引の行政負担	通学5割引と通勤4割引との差は事業者負担 ➡差額(1割)を行政負担 ※おでかけICに近い	
⑥人件費基準との差額補助	県内平均・トラック・市電以下の給与で運転士不足 ➡労務単価を設定し、実態との差額を行政が負担	
⑦委託路線の拡大	委託路線はしろめぐりに限られている ➡A.収支率の低い路線をさらに委託化 B.幹線路線についても便単位で委託化 C.幹線を路線単位・長期で委託化 D.エリア単位・長期で委託化	

本数に関する主な課題

①朝夕の混雑	朝は利用客平均40人以上の便が49%。 一部便や天候が悪い日は座れず、積み残しや遅延も生じる。 原因) ピークに合わせた車両・人員の確保に限界があるため
②日中・土休の不便	適宜間引かれており、分かりにくく信頼性に欠ける。時差出勤の障壁。 熊本市「望ましい運行頻度水準」10分毎以上の路線は僅か。 原因) 運転士不足の中で、少しでも運転時間を減らすため
③深夜の不便・混雑	22時以降の本数が減り、金土は特に混雑。 残業や飲み会時に使えず、定期利用自体の妨げに。 原因) 2024年問題（夜の休憩時間増）のため

望ましい運行頻度水準

熊本市公共交通ランドデザイン（2012年：初版）では「**10分毎**」が望ましいとされた。乗換利用を促すにはさらに高いことが望ましい。

[望ましいサービス水準]			
・自動車交通から公共交通への転換を促すため、公共交通へ転換可能な公共交通サービス水準を望ましい目標値とする。			
	望ましい目標値	出展	
速達性	所要時間	自動車利用所要時間+5分程度(30 % 転換可能性)	辛島公園地下駐車場利用者アンケート(H23.12)
	鉄道・軌道等利用者のアクセス時間	10分以内	第3回PT調査(市電端末所要時間) 徒歩10分以内が9割 自転車10分以内が8割
	運行本数	10分間隔(40%転換可能性)	国交省WEBアンケート(H21)
輸送力	運行時間帯	始発：5～6時帯 後発：23～24時帯	国交省WEBアンケート(H21)
	運行容量(車内混雑)	座席に座れるくらいの余裕がある程度(44%転換可能性)	国交省WEBアンケート(H21)

増便による利用増

減便傾向の国内では例が少ないが、大幅な増便をすれば利用者は増える。増便率の半分程度の利用は増える見込み。(例：50%増→25%利用増)

国内の増便事例

路線	増便	利用増
富山ライトレール	3.5倍	平日2.2倍 休日5.3倍
小山市おーばす	1.8倍	2.0倍
鶴岡市市内循環バス	4倍	3倍

次年度

行政、事業者が必要と考える
路線に委託運行を実施

特定時間帯の増便

初期 - 億 年 0.3 億 0.2千人増

今年度実証実験を行う混雑時間の増便について、次年度は規模をさらに拡大して実施するもの
混雑時間の定義とは
・平日 朝、夜間帯
・土曜 夕方～夜間帯

幹線増便実証実験

初期 - 億 年 0.7億 1.1千人増

都市圏幹線1.5倍を目指し、今年度協議を行う幹線方面の増便について、次年度1方面の増便実証実験を行うもの

都市圏幹線1.5倍増

初期 - 億 年13.8億 11.0千人増

幹線8方面の29路線（断面）に、運行頻度レベルを割り当て、全体として48%増便。増便率の0.5倍の利用増を仮定。

運行頻度
レベル表
イメージ

幹線Lv	初着	終発	往復	上下	便数	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
8	6:10	23:30	123	上	123	4	11	11	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	6	4	3	3	1	0
				下	123	3	9	11	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	10	6	4	3	3	2
6	6:20	23:00	93	上	93	3	9	9	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	3	3	2	0	0
				下	93	2	7	9	6	6	6	6	6	6	6	6	6	8	4	3	3	2	1	0
4	6:30	23:00	63	上	63	2	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	0	0
				下	63	1	5	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	3	2	2	2	1	0
3	6:30	23:00	49	上	49	2	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	0	0
				下	49	1	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	2	2	2	1	0
2	6:30	22:30	34	上	34	1	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	0	0
				下	34	0	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	0	0

■ 渋滞削減効果：車削減8.3千人/日・便益40.6億円/年（費用の2.9倍）

新路線の考え方

考え方	具体例
①新たな需要地への対応	セミコン →BRTを見据えて強化
②新たな道路への対応	西環状、浜線BP →公費投入を含め再検討
③速達性の向上	
④流動の補完	環状路線
⑤他交通と併せた再編	鉄道フィーダー路線 →分野⑤に記載

セミコンテクノパークへの路線新設

通勤者10,000人のうち車通勤が9500人。通勤者は今後も拡大。
原水駅セミコン通勤バスだけでは、利用が豊肥本線沿いに限られる。
➡合志市(御代志)・光の森北・熊本市東区などへの新路線が必要

年度	取り組み(実績・案)
～2024	県UX PJ(4ルート)、県事業(光の森)、合志市事業(御代志) →県実証事業の無料運行では 164人/日 の利用
2026	大津ルートと光の森北ルートを軸に 長期運行開始
～2027	ミニ専用レーン、公共交通優先信号による 速達性向上
～2034	県道30号拡幅・中九州横断道も含めた BRT化

次年度	
大津ルート開始案	
年0.2億	0.1千人増
光の森北ルート開始案	
年0.2億	0.1千人増

新路線に必要な官民連携

課題	官民連携のポイント
①採算性が低い	外部効果を見据えた 公費投入 のスキームを確立
②定着に時間がかかる	一過性の実証ではなく少なくとも 3年 は取り組む
③認知向上が必要	地域への PR を共同で実施

西環状 快速バス

年0.4億 0.2千人増



北部まちづくりセンター前→
市役所前(平日7:30-8:00)

バス現状

(2025年/5)

平均 41分
最小 30分
最大 59分

西環状

GoogleMaps

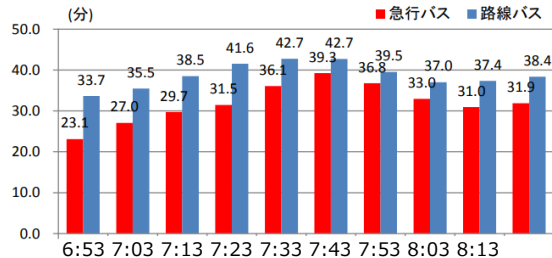
24分
(-17分)

➡ 花園ICが空けば
さらに短縮

浜線バイパス 快速バス

年 0.5億 0.1千人増

2014年1-2月(1ヶ月)の実験では
平均**6.5分**、最大**10分** 速達化された

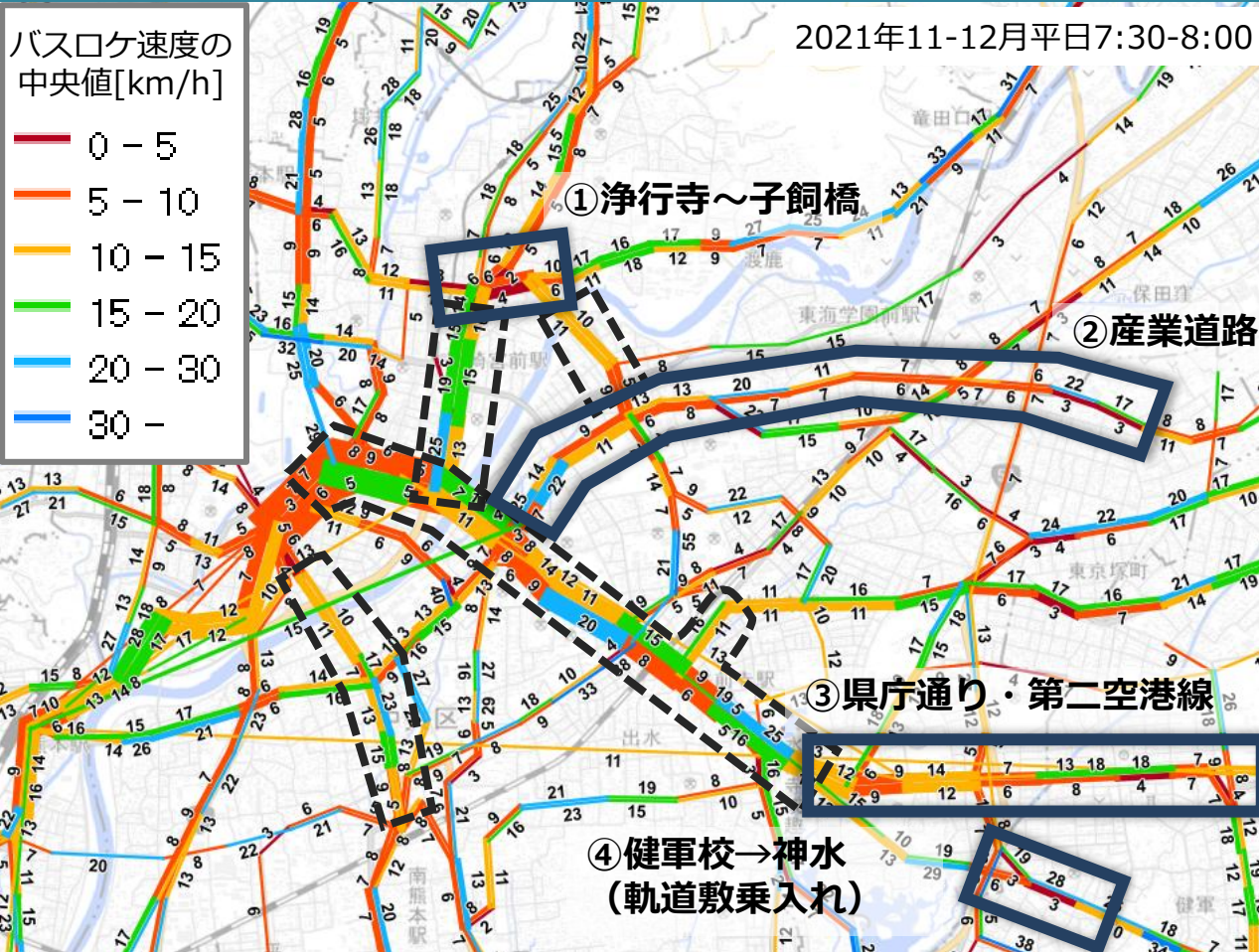


便別の急行バスと路線バスの所要時間の比較 (イオンモール熊本～交通センター)

➡公費の継続投入を前提に再検討

分野④ 速達性・定時性向上

13



速達性低下の影響

- ① 利便性低下→利用離れ
- ② 運行効率低下→運行費増

対策の方向性

- ① 幹線へのバスレーン設置 (新設・軌道敷乗入れ)
 - ② 中心部の交通運用改善
- ※バイパス快速は分野③、
※鉄道との連携は分野⑤

バスレーン3路線新設

初期 - 億 年+4.6億 3.5千人増

完全8方面に、バスレーン・鉄道結節・BP快速のいずれかが完備される状態をめざす。

次年度

- | | |
|--------------|--|
| ① 浄行寺～子飼橋 | 3方面が集中→拡幅の設計を変更し左折バスレーンを設置。 |
| ② 産業道路 | 利用が多く長い区間で渋滞→ボトルネックからでも用地買収し着実に事業化させたい |
| ③ 県庁通り・第二空港線 | 本数多くリムジン経路→東BPへの左折レーン設置などから |

中心部の交通運用改善

初期 - 億 年+3.7億 1.9千人増

バスレーンがあっても遅れている。(例:桜町→水道町 朝ピーク平均12分 = 深夜7分+5分)
道路空間の再配分により、公共交通・歩行者・自転車中心の、快適で安全な街中にする。

次年度

- | | |
|-------------|---------------------------------|
| ① 信号サイクル短縮 | 信号サイクルを短縮しバスレーンがあっても遅れる状況を改善 |
| ② 鶴屋渋滞対策 | 停車取締等により電車通りへのはみ出しを抑止し安全性・速達性向上 |
| ③ 大甲橋のレーン拡幅 | 歩道をバスレーンに割くことで安全性・速達性向上 |
| ④ 一般車線の削減 | 一般車線を削減し、公共交通・歩行者・自転車に道路空間を再配分 |

神水軌道敷乗入

初期 - 億 年+0.1億 0.1千人増

諸外国と同様に、市電の軌道にバスを乗り入れることで、実質的にバスレーンとして機能させる。
例: 健軍校前→神水町 朝ピーク平均8.6分

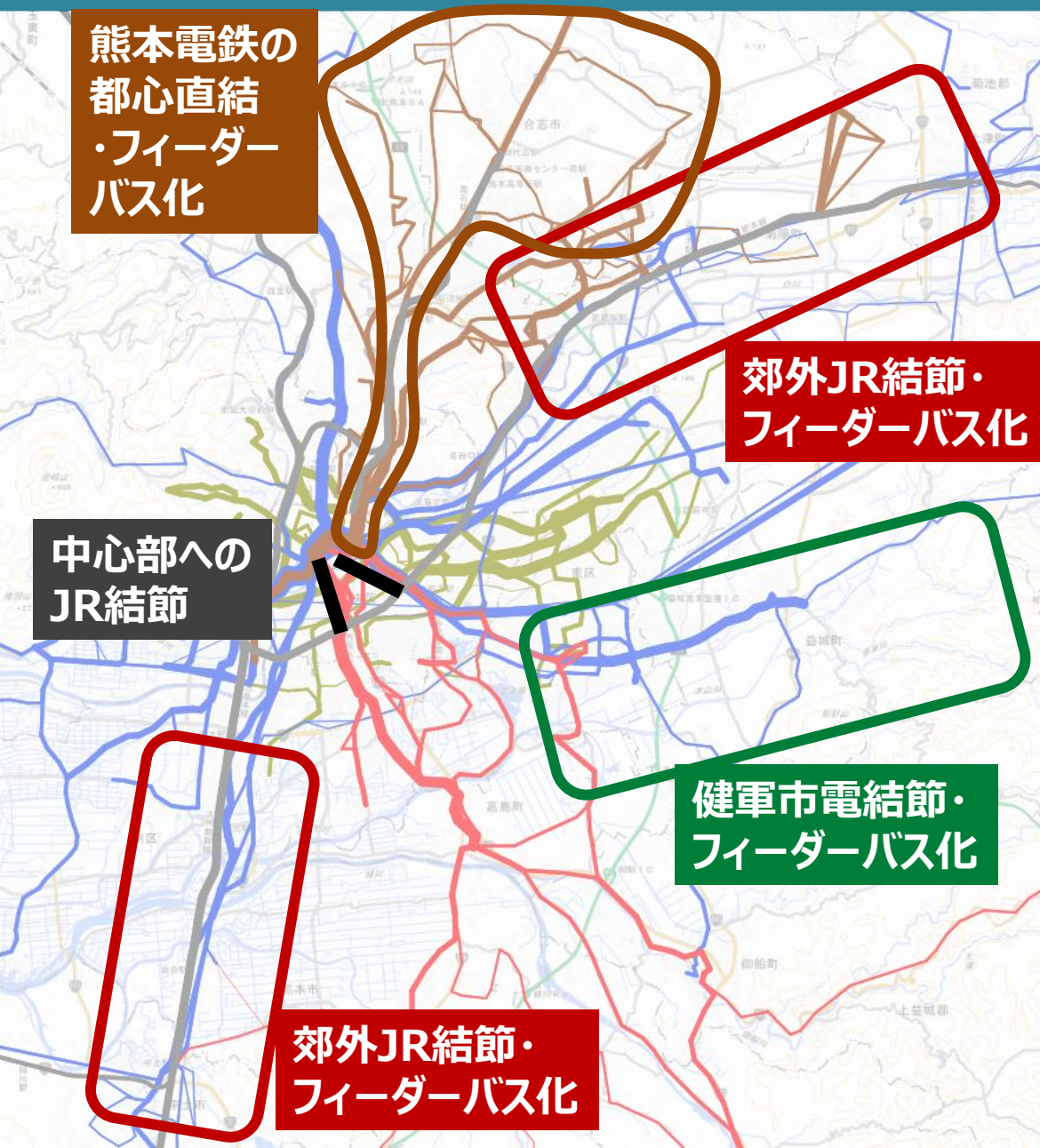


岡山実証実験 (提供: RACDA)



ドイツ ドレスデン (東洋経済記事)





次年度

駅バスサイネージ	初期0.1億	0.2千人増
上熊本、新水前寺、熊本、竜田口、御代志等にサイネージを設置。市電の混雑分散にも寄与。 ➡ハード整備と、JRとの調整を支援		
サイクル&バスライド駐輪場整備	初期5億	年0.3億 1千人増
駐車場の10倍効率的な駐輪場を大量に整備する。50箇所×30台×往復×転換率1/3なら1千人 ➡公有地提供、用地買収、施設運営を事業化		
中心部へのJR結節(新水前寺・南熊本)	初期 - 億	年0億 0.4千人増
市電の混雑緩和と速達性向上のため、駅前のハード整備による結節改良を行う。 ➡新水前寺：駅下に大型バス用の用地確保。 南熊本：(JRの増便を前提に)結節強化。 ➡市電との共通定期化等の運賃措置を実施		
郊外JR結節・フィーダーバス化	初期 - 億	年0.6億 0.9千人増
武蔵塚～肥後大津、西熊本～松橋を中心にフィーダーバス化し、バスの運行効率化と駅勢圏拡大 ➡(JRの増便を前提に) 移行期の運行費支援、分野⑥「乗継運賃」を拡大。		
健軍市電結節・フィーダーバス化	初期 - 億	年0.6億 0.8千人増
健軍・益城方面への路線を、市電へのフィーダーバス化し運行効率化・増便 ➡(市電の速達性・輸送力向上を前提に)乗換拠点整備。共通定期券・分野⑥「乗継割引」を拡大。		
熊本電鉄の都心直結・フィーダーバス化	初期200億	5千人増 (電車併せ)
藤崎宮前からの都心直結に加え、菊池方面・合志市内を御代志等からフィーダーバス化 ➡上熊本協議会を電鉄全線のあり方検討に拡大し、都心直結の検討を再開。		

桜町中心のバス路線網

- 鉄道と並行し利用低迷
- 長距離で非効率・遅延
- 鉄道の頻度も少なく中途半端

交通モード横断で再構築

- 鉄軌道の増便・速達化により乗継を上回る利便性を提供
- バス利用短縮分の減収補填により事業性を確保

鉄軌道へのフィーダーバス網

- 駅勢圏を拡大し公共交通利用増
- 短距離で効率化・定時性向上
- 鉄道の頻度も増えて利便性向上

割引に関する主な課題

属性	対象		課題	施策の方向性
属性	通勤		・雇用主負担のため従業員の価格感度は低い	・乗り放題サブスク ・金額定期券
	通学		・自転車に比べ家計圧迫感がある ・収入が無いのに高齢者ほど割引がない ・乗車習慣が乏しいまま生涯、車に依存	(通勤向けに加え) ・学生は割安に ・中学生キッズパス
	私用		・目的地が様々で低頻度なため定期券が使えない	・オフピーク半額パス
	高齢者		・おでかけICが熊本市以外ではが使えない ・おでかけICの8割引のうち1.5割が事業者負担 ・免許返納の2年間5割引が事業者負担	・おでかけICの広域化・ 免許返納連携 ・乗り放題サブスク
利用方法	乗継		・JRとの乗継割引が無く、バス-バス・市電・電鉄の乗継割引は20円と小さく事業者負担 ・中心部以外への利用やフィーダーバス化の妨げ	・金額定期 ・乗継割引、運賃統合
	長距離		・都市圏内でも片道千円以上、JRと比べても割高 ・渋滞削減効果の大きい長距離利用の妨げ	・上限運賃 ・乗り放題サブスク

海外事例：ソウル

- ・ICカードで乗継時に初乗りがかからない
- ・青少年約4割引、子ども約6割引
- ・乗り放題「気候同行カード」1日₩5千～30日₩62千
- ・市が準公営で経営し運行事業者を入札で選定

国内事例：小山市

- ・市内のほぼバスをコミバス化し本数と利用者が倍増
- ・年2.8万円（通学2.5万円）の定期が4年で8倍に

定期券を持っている人



次年度

オフピーク半額パスの継続	初期0.1億	年2億	1.7千人増
・公費負担による渋滞なくそう半額パスの継続（0.7億円の支援に対し、2.8億円の便益） →実証実験ではなく年間サービスとしての実行するための割引減資支援			
中学生パス		年0.2億	0.02千人増
・高校進学後の通学手段に公共交通が選択されやすくするため、中学生のうちから使い慣れてもらう事を趣旨に「夏休みバス電車乗り放題券」を電子チケットとして販売。 →夏休み期間中の実施を予定しており、事業費支援。			
NEO定期券（金額定期・上限等）	初期3.5億		
・お客様がいつでもどこでも購入でき、分かりやすい定期券サービスを目指すため、新しい定期券システムを構築しオンライン化、サブスクサービスの実装を目指すもの →新しい定期券システム構築への支援			
免許返納割引制度統一		年0.2億	0.6千人増
・免許返納者に対して様々な支援制度（サービス）を展開しているが、分りづらくなっているため、免許返納に関するそれぞれの取組を統合した「新たな1つのサービス」として展開するもの。 →乗り放題サブスク型定期券（路線バス、市電）他、タクシーの乗車割引、特定商業施設の利用割引を想定			
乗継運賃のシームレス化	初期 - 億	6億	13千人増
・乗継利用はバス⇔バスが7%、鉄軌道⇔バスが6%に留まり、中心部以外の利用が少ない原因 →乗継時の初乗り運賃を公費負担し、乗継割引・ゾーン制等を導入			
乗り放題サブスク	初期 - 億	10億	12千人増
・長距離利用、若年層・子育て世代には運賃の負担感が大きい。 ・通勤の公共交通転換のインセンティブが乏しい。 →諸外国のような公費投入を前提とした月数千円（学生は割安）の乗り放題サブスクを導入			

市電との運賃体系や定期券の共通化も必要