

はなバスに関する意見とりまとめ

はなバスの全体的な方向性	・受益者負担の運賃の部分や、路線の改編等考えていかなければならない問題もあるが、比較的安定した運営をしている中で、今後数年にわたり、どのように運営していくかを会議で考えていければ良いと思う。規模及び運行時間の拡大は、2024 年問題もあり、運転士不足が今後加速的に広がる可能性があるため、非常に厳しい状況である。より効率的な輸送や、全般的に収支を改善する方法についても会議で考えていければ良いと思う。(令和8年度第1回会議) ・はなバスは収支率 20%といっても一人当たりの公費負担は 1,000 円でおつりがくる程度である。一人当たり 5,000 円の実証運行を継続し、一人当たり 800 円のはなバスを赤字で廃止するというのは、説明が難しいのではないかと。その上で、運営的に厳しい部分を廃止することは、必要なことかもしれないが、利用者がいるところをしっかりと残し、バスがある生活を変えずに暮らし続けられることを継続することが大事である。(令和8年度第1回会議)
運賃について	・幹線道路を走っている路線バスより、コミュニティバスが安い運賃でサービスを提供する必要はなく、路線バスと同額にするのでよいのではないかと。(令和7年度第4回会議) ・福祉政策なのか、交通空白地域への対策なのか、こういった目的で利用されるかで対象者ごとに運賃を整理すれば良いのではないかと。また、利用目的を考えると、通勤者は自己負担でない方もいることを考慮すると通勤時間とそれ以外の時間で運賃の価格を変えることも一考ではないかと。(令和7年度第4回会議) ・運賃を上げるということを前向きに考えてはどうか。路線バスの運賃についても上がっており、市民としては仕方がない情勢であり、受け入れられるのではないかと。市民の移動手段として定着しているため、減便についてはなるべく避けたい。はなバスは生活に必要なものであるため、運賃を上げ、継続していくという方向が良いのではないかと。仮に運賃を上げた場合は、夏休みの間は子供の運賃を割引する等お得感を感じながら利用ができる仕組みがあればよいと思う。(令和8年度第1回会議) ・ 運賃の見直しは、収支率の基準を決めて判断した方が、今後の議論が順調に進行するのではないかと感じた。(令和8年度第1回会議) ・コミュニティバスがどういう役割であるか、各自治体によって全く考え方が異なる。バスや鉄道がない自治体であれば無償でも運行する場合もあれば、バスや鉄道やタクシーの運賃とバランスをとりながら運行する自治体もある。はなバスの運賃については、様々な関係者の方々と公費負担とのバランスを考えて決定すればよいと思う。民営のバス会社の運賃改定を実施する理由は、待遇改善により運転士を確保する意味合いがあり、コミュニテ

	ィバスと路線バスの性格は少々異なるが、ご検討いただきたい。(令和8年度第1回会議)
人材不足について	・少子高齢化も一因。バス業界においては、採用強化や離職防止に努めているが、改善の兆しは見えない。人的資源をどこに割くかということが問題になる。(令和7年度第4回会議)
再編の考え方に ついて	・再編を検討する段階においては、行政側の運行経費の面、事業者側の運転士不足の視点から、運行を持続していくための目標を設定するのも一つのやり方。一方で、運賃改定で経費増分をカバーし、空白地域を広げること避けることが望ましいという考え方もある。行政としての考え方は、示してほしい。(令和7年度第4回会議)
そのほか	・個人的にはなバスで「歩いてまちを楽しむ」空間を創出することができると考えており、はなバス1日乗車券などを検討し、Aというバス停で降車し、Bというバス停までバス停間を歩いて景色を楽しみ、改めてはなバスに乗車して帰るという、はなバスの区間を歩いてまちを楽しむなどの企画ができるのではないかと考えている。理想論のため実施するかは別だが、区間のスタンプラリーを実施すると良いのではないかと考えている。一つの提案としてお伝えする。(令和8年度第1回会議)