

公共交通施策における定額乗り放題施策（サブスクリプション）について

	事業概要	メリット	デメリット	流山市への適用（見解）
栃木県 小山市	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市内コミュニティバスを対象とした大幅な割引率を設けた定期券を販売。 ■ 片道 200 円の乗車券に対し、1 カ月、3 カ月定期では約 5 割の割引率、6 カ月、12 カ月定期では約 7 割の割引率が設定されており、65 歳以上、小学生及び障がい者は更に半額となる。 	<p>潜在需要の掘り起こし</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 導入前は定期券保有者が約 120 名だったが、導入後は約 1,500 名（2022 年時点）へと大幅に増加。 <p>高齢者の外出促進と福祉</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者向けの割引率を高めたことにより、通院・買い物以外に「特に用事がなくても出かける」層が増え、フレイル（加齢による衰え）予防への貢献が期待されている。 	<p>収支の悪化と公費負担の増大</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 運賃収入の「単価」が減少するため、利用者数が増えても全体の運賃収入は減少傾向にある。 ■ 不足分は市の税金で補填しているため、持続可能性が議会で度々議論されている。 <p>物理的な混雑（積み残し）</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 特定の時間帯・路線に利用が集中し、定員オーバーで乗れない事態が発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 小山市では、2007 年に民間路線バスが撤退し、市内のバス路線は市が運営主体となっているため（民間事業者に運行委託）、大幅な割引が可能。 ■ 流山市では、民間路線バスとぐリーンバスが混在していることから、大幅な割引は困難である。
青森県 弘前市	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日本版 MaaS 推進事業を活用した事業であり、月額 9,000 円で弘南バス全線、弘南鉄道全線、弘前市内乗り合いタクシー全線が乗り放題となる。 	<p>家族の送迎負担の軽減</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 市のアンケート結果によると、利用者の約 85% が「家族の送迎負担が減った」と回答。特に高齢者の移動が自立したことで、現役世代の負担が軽減された。 <p>マルチモーダルな移動の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ バスだけでなく鉄道やタクシーをシームレスに使えるため、公共交通の利用頻度が 59% から 80% に向上した。 <p>データの可視化</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ デジタルチケット化により、誰が・いつ・どこから乗ったかの詳細な移動データが取得可能になり、次年度のダイヤ調整や施策立案に活用可能となった。 	<p>デジタル格差</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ アプリの操作が前提となるため、高齢者から「登録が難しい」「スマホを持っていない」と恩恵に預けられない」という意見がある。 <p>事業者の採算性</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 現時点では国の補助による実証事業だが、事業化にあたっては、複数の民間事業者が参画しているため、定額料金を事業者間でどう分配するか調整が懸念されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国の補助を活用した実証事業として検討の余地はあるが、事業化後の清算に関する課題が残る。 ■ 実証実験を行う場合においても、流山市（ぐリーンバス）、バス事業者、鉄道事業者及びタクシー事業者と、事業化後を見据えた綿密な連携・調整が必要となる。
群馬県 前橋市	<ul style="list-style-type: none"> ■ 前橋駅を中心とした 6 社のバス路線（200 円区間）が 1 日乗り降り自由となるデジタルフリーパス。通常は 1 日大人 500 円であるが、マイナンバーカードを登録することで市民が 360 円で利用可能となる。 	<p>利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 以前は事業者ごとに運賃体系が異なり、共通定期も不十分だったが、共通運賃化とフリーパス導入により、利用者が「やってきたバスに迷わず乗れる」環境が整備された。 <p>デジタル化による「ついで利用」の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ スマホアプリ「GunMaaS」等で購入できる「1 日チケット（中心市街地乗り放題）」の導入により、公共交通の利用が増えたと回答した人が 45% に達した。 	<p>事業者間の複雑な精算事務</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 6 社という多数の事業者が混在するため、乗り放題券の売上を各社の乗車実績（走行距離や乗車人数）に応じて分配する事務負担が極めて重くなっている。 <p>エリア制による限定的な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 「中心市街地」という以外は通常の対距離料金となるため、郊外から中心部へ流入する利用者にとっては、乗り放題券と二重払いになるため、お得感を感じにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 複数の民間事業者の連携による事業ではあるが、乗合バス事業共同経営計画に基づいて実施されているものであり、流山市において同様の計画を策定するには調整等に時間を要する。

	事業概要	メリット	デメリット	流山市への適用（見解）
福井県 福井市	<ul style="list-style-type: none"> ■ 金・土・日に限り、京福バス、福井鉄道（鉄道、バス）、えちぜん鉄道の全路線が29時間乗り放題（2,900円）となる。 	付加価値 <ul style="list-style-type: none"> ■ バスについては左記の路線バスに加えて、観光地である永平寺に向かう直行バスも利用可能となる。 	限定的な利用 <ul style="list-style-type: none"> ■ ふくい MaaS アプリ限定のサービスであり、紙のチケット等が用意されていない。 ■ 決済方法がクレジットカード又は地域通貨（ふくいはぴコイン）に限られている。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道と路線バスのどちらも利用可能なサービスだが、対象エリアが広域で実施するため、近隣市との調整等課題が多い。
広島県 広島市	<ul style="list-style-type: none"> ■ 広島エリアの路面電車・バス・フェリーを対象とした共通乗り放題チケット。 ■ デジタルチケットでは24時間（1,000円）、48時間券（1,500円）、72時間券（2,000円）から選択できる。 	利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ■ ブラウザで完結するため、利用者はインストール不要ですぐ使える。 	主に非日常利用 <ul style="list-style-type: none"> ■ 主に観光客を対象としたチケットであり、日常利用に用いるには料金が高額である。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 複数の民間事業者の連携による事業であり、広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営計画に基づいて実施されているもの。 ■ 流山市においては、同様の計画を策定する部分に時間と調整を要する。
新潟県 越前市	<ul style="list-style-type: none"> ■ 拠点間を輸送する無料シャトルバスと、拠点を起点とした指定エリア内を定額（300円/回）で運行するタクシーを連携したサービス 	利便性向上と空白地域の解消 <ul style="list-style-type: none"> ■ バスで主要拠点まで運び、そこから先の細かな目的地へはタクシーが補完することで、公共交通の空白を埋められる。 	移動の制約 <ul style="list-style-type: none"> ■ バス運行ルートやタクシーの指定乗降場の設定によって、自由度が変化する。 案内周知の複雑化 <ul style="list-style-type: none"> ■ 複数の交通手段を組み合わせるため、利用者への周知や案内が複雑になりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 流山おおたかの森駅などをハブ駅から、バスが入りにくい（運行しにくい）エリア等へタクシーで繋ぐ「観光」を目的としたサービスとしては検討できる。