

運賃・割引に関する検討について

1 運賃検討における前提と方向性

1.1 現在の状況

- バス基本運賃：以下の通り

CoCo バス	現金	100 円
路線バス	現金	180 円※
	IC カード	178 円※

※初乗り運賃

- CoCo バスでの導入割引：回数券（21 枚綴り 2,000 円）、未就学児無料

1.2 市民・利用者からの意見（アンケート調査、地域懇談会より）

- 現状運賃 100 円の維持を望む意見が多数であったが、財政負担の状況や路線バスとの運賃格差から値上げもやむを得ない、との意見もあった。
- 市民と市外利用者との運賃設定を変える、といった意見もあった。
- シルバーパスを含む割引制度や IC カードの導入に関して多数の意見が挙がった。

1.3 市内バス事業者からの意見

- コミュニティバスと路線バスとの運賃格差から、路線バスの旅客がコミュニティバスへ流出し、既存路線バスが大幅な縮小や廃止に至った路線もある。結果として、市内の公共交通全体として大きな損失になるのではないかと考える。
- CoCo バスは黒字運行が目的ではないが、100 円運賃でバス事業の採算性を求めることは現実的ではない。少しでも行政負担を減らし今後の継続的な運行を図るためには、運賃設定を見直すことは有効と考える。
- 市の予算には限りがあることを認識し、今後人件費等の経費が増加する可能性も含めて検討する必要がある。

1.4 基準の方向性

- 市民・利用者からは現在の 100 円運賃を維持する要望が多い一方で、CoCo バスと路線バスとの運賃格差により、路線バスとの競合、地域間における公平性が課題となっており、これら課題への対応が必要
- 基本方針に基づき、交通弱者への配慮や財政負担の考慮が必要

⇒ 再編基本方針 1（公共交通が不便な地域における交通弱者への対応）、方針 2（路線バスを補完するサービスの提供）、方針 4（持続可能な運行形態・サービスの提供）に基づき、交通弱者への配慮や路線バスとの競合回避を考慮するとともに、受益者負担や財政支援、地域間における公平性の観点から、運賃水準や体系について、以下の方向性で検討する。

<運賃検討の方向性>

- 運賃体系は現行路線と同様の **均一制**
- 基本運賃額は **路線バスの初乗り運賃と同程度**
- 小児運賃や IC 運賃の設定を検討
- 路線バスや他自治体事例を参考に、交通弱者への配慮や財政負担等を考慮するとともに、導入に伴う課題等を踏まえ、**割引制度の導入を検討**

【参考】 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針

- ①公共交通が不便な地域における交通弱者への対応
- ②路線バスを補完するサービスの提供
- ③日常生活に即した運行サービスの提供
- ④持続可能な運行形態・サービスの提供

2 基本運賃の検討

2.1 運賃形態について

現在の CoCo バスは均一制運賃で運行を行っており、路線バスは対キロ区間制（距離により運賃額が変動）の運行となっている。

- CoCo バスは循環型路線であるため、対キロ区間制は馴染まないことから、現在と同様に均一制運賃を継続することとする。

2.2 支払形態について

現在の CoCo バスは現金及び回数券のみの取扱いとなっているが、他の自治体のコミュニティバスでは IC カードの導入が増加している。

- 支払形態について、利便性向上策の一環として、CoCo バス車両 7 台（予備車含む）に公共交通系 IC カードを導入することとする（令和 3 年 4 月先行導入予定）。

なお、野川・七軒家循環（CoCo バス・ミニ車両 2 台（予備車含む））については、車内スペースの都合により、料金機等が設置できないため導入不可としている。

2.3 運賃設定について

1) 他自治体での状況(多摩 26 市中導入 23 市/28 路線)

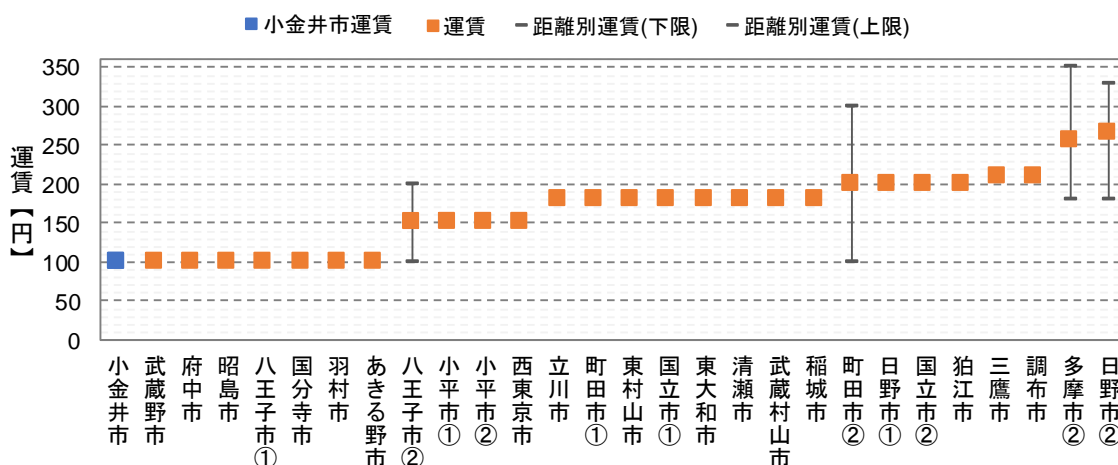
多摩 26 市のうち、コミュニティバス等を導入している 23 市（28 路線^(※1)）における運賃一覧を以下に示す。

- 現在の CoCo バスと同じ、100 円均一としているのは 8 路線（小金井市含む）
- 路線バスの初乗り運賃と同等の 180 円均一としているのは 8 路線
- 路線バスに多くみられる、距離による変動型を採用しているのは 4 路線
- 多摩 23 市におけるコミュニティバス等の運賃平均^(※2) は約 160 円

※1： 運賃や運行形態の異なる路線は別路線として整理

※2： 平均値の算出に際し、距離により運賃が変動する路線については価格帯の中央値を使用

図表 1 多摩 23 市/28 路線運賃一覧



⇒ 多摩地区では過半数の自治体が 150 円以上の運賃設定としている。

2) CoCo バスの収支状況

現行の CoCo バス 5 路線における収支状況について、平成 30 年度利用実績から整理した。収支率については以下の計算式より算出した。

$$\text{収支率 (\%)} = \text{運賃収入}^{\ast 1} \div \text{経常経費}^{\ast 2} \times 100$$

※ 1 : 広告収入は含まない

※ 2 : 運行に係る経費を対象とする (車両の償却費を含まない、いわゆる「ランニングコスト」)

図表 2 現行路線の収支状況(平成 30 年度)

路線	利用者数	運賃収入(a)	経常経費(b)	収支率(a/b)
北東部循環	51.7 万人	4,897 万円	4,166 万円	117.5%
貫井前原循環	22.0 万人	2,049 万円	3,207 万円	63.9%
東町循環	10.4 万人	979 万円	1,901 万円	51.5%
中町循環	15.3 万人	1,466 万円	1,838 万円	79.7%
野川・七軒家循環	9.2 万人	854 万円	1,849 万円	46.2%
合計	108.7 万人	10,245 万円	12,962 万円	79.0%

- 北東部循環のみ運賃収入 > 経常経費、他 4 路線は運賃収入 < 経常経費
 - 現行 5 路線合計の収支率は約 8 割
 - 経常経費について、平成 30 年度は人件費や燃料費等の影響から前年比約 16%増加となっており、今後も運転士確保や輸送の安全確保に伴う人件費等、経費増加が見込まれる。
 - 運賃収入について、コロナ禍の影響から令和 2 年度は大幅な収入減が見込まれ、今後の利用動向を注視する必要がある。
- 路線全体でみると、収支率は 80%程度であり、今後の経常経費の増加やコロナ禍の収入減等を踏まえ、改善も視野に検討する必要がある。

【参考】車両原価償却費を含めた場合の収支率

図表 3 現行路線の収支状況(車両原価償却費含む)(平成 30 年度)

路線	利用者数	運賃収入(a)	運行支出 (c)	収支率(a/c) (償却費含む)
北東部循環	51.7 万人	4,897 万円	4,674 万円	104.8%
貫井前原循環	22.0 万人	2,049 万円	3,553 万円	57.7%
東町循環	10.4 万人	979 万円	2,074 万円	47.2%
中町循環	15.3 万人	1,466 万円	2,011 万円	72.9%
野川・七軒家循環	9.2 万人	854 万円	1,849 万円	46.2%
合計	108.7 万人	10,245 万円	14,161 万円	72.3%

※収支率は「運賃収入÷運行支出」により算出

※野川・七軒家循環については、車両原価償却費を含まない

2.4 運賃改定後の収支試算

運賃設定の検討にあたり、基本運賃や逸走率等を以下の通り設定し、収支率の確認を行う。

1) 前提条件の整理

a) 経常経費

- 再編後の運行ルート(案)は現在検討中であり、運行に係る経費の試算ができないため、今回の収支率試算において使用する経常経費については、平成 30 年度の実績値とした。

b) 基本運賃

- 基本運賃**について、多摩 23 市のうち、均一性運賃を設定しているコミュニティバスとしては、100 円、150 円、180 円、200 円、210 円のケースがあり、基本運賃 100 円以外の路線については、小児運賃を半額程度に設定している。
 - 200 円、210 円を設定しているコミュニティバス路線については、路線バス運賃が 210 円(均一制)である地域のほか、ワゴン車両で運行する一部路線のみを対象としている。
 - IC 運賃**について、路線バスでは導入が一般的であるが、多摩 26 市コミュニティバスでは約 4 割の導入、いずれの市も路線バス並みの運賃設定となっている。
- 多摩 23 市の状況と路線バスとの公平性から、試算時の**基本運賃を 150 円・180 円**とし、かつ、小児運賃の導入を前提として、それぞれの**小児運賃を 80 円・90 円**と設定した。
- IC 運賃については、CoCo バス路線間における公平性や、運行事業者との調整等を考慮し、導入検討を行うが、試算時には、利用実態の把握等が困難なため考慮しない。

c) 逸走率(運賃変動による利用者数変化率)

- 逸走率については、東村山市の運賃改定時の利用者数変動状況を基に以下の通り設定
- 数値の設定にあたっては、周辺他市における運賃改定事例から、改定前後のルート変更状況、公表数値等から東村山市が適当と判断した。

図表 4 料金別逸走率の設定

運賃	逸走率	備考
180 円	23.2%	東村山市の実績値より設定 (図表 5 参照)
150 円	14.5%	180 円の逸走率を基に線形補完により設定

【参考】東村山市コミュニティバスにおける運賃改定状況

- 一律 100 円から大人(中学生以上)を 180 円、子ども(小学生)を 90 円とし、障がい者(及びその介助者)は、その半額としている。
- 改定前後の利用者数の変化は下表の通り。

図表 5 東村山市グリーンバス運賃改定前後の利用者数

	改定前	改定後	その後
期間	平成 25 年 6 月 ～ 翌年 5 月	平成 26 年 6 月 ～ 翌年 5 月	平成 27 年 6 月 ～ 翌年 5 月
利用者計	431,738 人	331,702 人	324,776 人
前 1 年間比	-0.8%	-23.2%	-2.1%

出典:東村山市 HP「グリーンバス乗車数」より作成

2) 試算結果

- 基本運賃をそれぞれの金額で設定した場合の、利用者数と収支率は下表の通り。
- 現行路線における平成 30 年度の利用実績を基に算出
- 収支率については、小児運賃を考慮し^{*}、現行の回数券利用状況は加味せず算出

図表 6 基本運賃別試算結果

基本運賃	利用者	収支率
100 円 (現行)	年約 109 万人 (現行)	79.0% (現行)
150 円	年約 93 万人	96.7%
180 円	年約 84 万人	104.1%

※小児運賃対象者は平成 30 年度の乗込み調査及び同年 9 月・10 月の人口統計の数値から算出

- 基本運賃を 150 円、180 円とした場合、利用者数は減少するものの、運賃収入が増えることで、収支率は高くなる見込みであるが、次頁より記載する割引制度の導入に伴う収支率の減少を考慮しなければならない。

a) 基本運賃を 150 円(現行運賃と路線バス運賃の中間程度)とした場合

利用者は全路線合計で年間約 16 万人減少し、収支率は約 96.7%となる。

図表 7 基本運賃 150 円設定時の収支状況

路線	利用者数	運賃収入(a)	経常経費(b)	収支率(a/b)
北東部循環	44.2 万人	5,935 万円	4,166 万円	142.5%
貫井前原循環	18.8 万人	2,539 万円	3,207 万円	79.2%
東町循環	8.9 万人	1,211 万円	1,901 万円	63.7%
中町循環	13.1 万人	1,776 万円	1,838 万円	96.6%
野川・七軒家循環	7.9 万人	1,069 万円	1,849 万円	57.8%
合計	92.9 万人	12,530 万円	12,962 万円	96.7%

※収支率は「運賃収入÷経常経費」により算出

※小児運賃は考慮、現行の回数券利用を加味せずに算出

b) 運賃を 180 円(路線バスの初乗り運賃と同額)とした場合

利用者は全路線合計で年間約 25 万人減少し、収支率は約 104.1%となる。

図表 8 基本運賃 180 円設定時の収支状況

路線	利用者数	運賃収入(a)	経常経費(b)	収支率(a/b)
北東部循環	39.7 万人	6,391 万円	4,166 万円	153.4%
貫井前原循環	16.9 万人	2,734 万円	3,207 万円	85.3%
東町循環	8.0 万人	1,305 万円	1,901 万円	68.6%
中町循環	11.8 万人	1,913 万円	1,838 万円	104.1%
野川・七軒家循環	7.1 万人	1,152 万円	1,849 万円	62.3%
合計	83.5 万人	13,495 万円	12,962 万円	104.1%

※収支率は「運賃収入÷経常経費」により算出

※小児運賃は考慮、現行の回数券利用を加味せずに算出

3 割引制度の検討

3.1 検討の方針

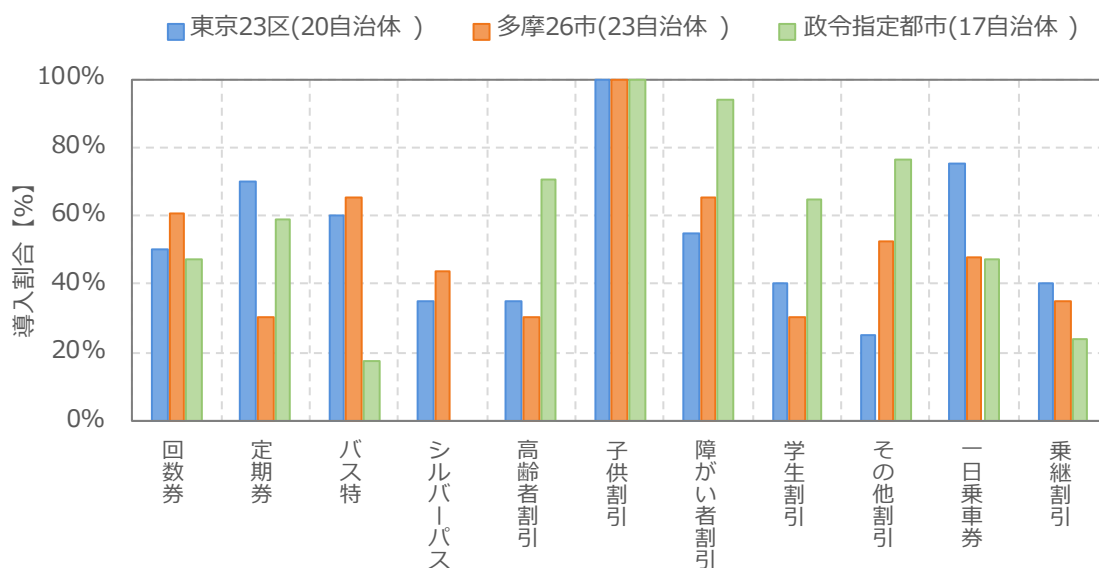
割引制度の検討にあたり、以下の方針で整理を行う。

- 路線バスや他自治体の運賃体系を参考
- 基本方針 1 及び 4 に基づき、交通弱者への配慮や財政負担等を考慮
- 導入に伴う課題への対応
 - ・バス運転士の負担増加（安全確保や遅延等、運行に支障をきたす可能性）
 - ・路線毎のサービス格差（設備や運行事業者の違いにより対応が異なる可能性）
 - ・減収に伴う運行補助金（財政負担）の増加

3.2 他自治体における導入状況

- 他自治体における各種割引の導入率は下図の通り。
- 小金井市を含む多摩 26 市（コミュニティバス運行 23 自治体）でみると、子供割引※は全自治体で導入しており、回数券、バ斯特、障がい者割引は導入率が約 6 割を超え、定期券、高齢者割引、学生割引、乗継割引の導入率は 4 割以下となる。

図表 9 各種割引導入状況一覧



※「子供割引」は未就学児無料等を導入している自治体を対象とした。（令和 2 年度第 2 回地域公共交通会議資料では「未就学児無料」を含めず集計していたが、割引制度の具体整理に伴い、集計方針を変更）

3.3 導入可能性の検討

- 再編後の CoCo バスにおける割引制度の導入可能性について、下表のとおり整理する。
- 「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」において、一般割引及び営業割引制度に該当するもの及び運賃の種類における実質割引となるものを「一般割引」、その他の割引制度を「特殊割引」として分類

図表 10 各種割引制度の導入状況等

割引制度		取扱有無		導入可能性の 検討
		現行の CoCo バス	市内路線バス	
一般 割引	回数券 ^(※1)	○	事業者による	P.10
	定期券 ^(※1)	×	○	-
	障がい者割引	×	○	P.11
	バ斯特	×	○	P.12
	学生割引	×	○	-
	乗り継ぎ割引	×	事業者による	P.12
	1日乗車券	×	○	P.13
特殊 割引	子供割引 ^(※2)	○	○	P.14
	シルバーパス ^(※3)	×	○	P.15
	高齢者割引	×	事業者による	P.16
	その他割引	×	事業者による	-

※1：一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上、いずれかの設定が望ましいとされる。

※2：同上制度に基づく「小児運賃」以外の割引運賃の場合として整理

※3：東京都シルバーパス条例施行規則では、コミュニティバスはシルバーパスの適用対象外となっており、東京都からの補助を受けることができないため、導入に当たっては、運賃収入の減収分を市が補助する必要がある。

1) 導入を想定しない割引制度とその理由

a) 定期券

- 路線バスでは導入が一般的であり、多摩 23 市コミュニティバスでは約 3 割が導入
 - 窓口販売が必要など、新たに運行事業者への負荷増加が見込まれる。
 - 運行基準に定める CoCo バスの運行時間帯は一般的な通勤時間帯とは異なるため、定期券利用者は限定的となる。
- 他市状況や CoCo バスの利用実態を踏まえると、定期券の導入必要性は低く、利用頻度が多い一般利用者への割引については、回数券の導入により対応可能と考える。

b) 学生割引

- 路線バスでは学生定期券の導入が一般的であり、多摩 23 市コミュニティバスでは約 3 割が学生定期券を導入している。
 - 定期券の場合、窓口販売が必要など、新たに運行事業者への負担増加が見込まれる。
 - 運行基準に定める CoCo バスの運行時間帯は、一般的な通学時間帯とは異なるため、定期券利用者は限定的となる。
- 他市状況や CoCo バスの利用実態を踏まえると、定期券の導入必要性は低く、利用頻度が多い一般利用者への割引については、回数券の導入により対応可能と考える。

c) その他割引

- その他割引としては、他自治体の事例から、市民を限定とした割引、長期休暇期間の子供割引、休日の家族割引、運転免許自主返納者への割引等が考えられる。
 - 路線バスでは、長期休暇期間の子供割引や、定期券所有者の休日家族割引等が導入されており、多摩 23 市コミュニティバスでは、この他の制度として、運転免許自主返納者への割引等を実施している事例もある。
 - これまで要望のあった免許自主返納者への割引等については、運転免許の未保有者との公平性が課題であり、また、地域懇談会で意見のあった市民限定の割引（市外利用者との運賃設定を変える）については、市民と市外利用者の区別や確認が明確に行うことができないことが課題である。
 - 運賃設定が複雑になり、利用者の混乱や運転士への負担増加を招く可能性が高い。
- その他割引については、制度や手法が多岐にわたることや上記課題から、再編後の CoCo の利用状況等を踏まえながら必要に応じて検討することとし、まずは次頁から記載する割引制度の導入を検討する。

2) 導入可能性を検討する制度

a) 一般割引

各種割引制度を導入した場合における収支の変化を確認する。

i) 回数券

<路線バスと多摩 23 市における導入状況>

- 路線バスでは、定期券の導入に伴い回数券の導入事例は比較的少ない。
- 多摩 23 市コミュニティバスでは約 6 割が導入しており、割引率としては基本運賃の 5%~10%程度となっている。
- ▶ 定期券を導入しない場合、利用頻度が多い一般利用者への割引制度として、導入必要性は高いと考える。

<導入想定>

他市事例を踏まえ、以下の場合について整理する。

- 基本運賃 150 円の場合：150 円券 11 枚綴り（1,500 円）（大人用）
： 80 円券 13 枚綴り（1,000 円）（小児用）
- 基本運賃 180 円の場合： 90 円券 12 枚綴り（1,000 円）（大人・小児用共通）

<導入時の課題>

- 回数券（金券）の販売・管理や、乗車時の運転士による確認が必要であるが、現在も導入されていることから、運転士への負担は現在と同程度と考える。
- 基本運賃を 150 円とした場合には、回数券の販売金額が大人用と小児用とで異なるため、回数券の販売・管理において、運転士への負担増加が見込まれる。

<収支率等の試算>

運賃設定のパターン	収支率試算値 ^(※1)	収支額試算値 ^(※2)
150 円	95.0%	-648 万円
180 円	102.6%	342 万円

※1:令和 2 年 9 月時点の利用実績より算出

※2:試算した運賃収入から平成 30 年度における経常経費を減じた値

ii) 障がい者割引

<路線バスと多摩 23 市における導入状況>

- 路線バスでは、基本運賃の半額程度として設定されている。また、介助者 1 名まで割引適用としている事業者が多い。
- 多摩 23 市コミュニティバスでは約 7 割と、基本運賃を路線バスの初乗り運賃と同程度としている自治体のほとんどが導入している。
- ▶ 交通弱者への配慮、路線バスとの公平性及び運賃上昇による利用者への負担軽減を考えると、導入必要性の高い割引制度と考える。

<導入想定>

- 基本運賃 150 円の場合：80 円（小児 40 円）
- 基本運賃 180 円の場合：90 円（小児 50 円）

<導入時の課題>

- 乗車時の運転士による確認・IC 金額変更等の対応が必要となり、現在よりも運転士への負担増加が見込まれる。

<収支率等の試算>

①介助者 1 名も含めて対象とした場合

運賃設定のパターン	収支率試算値 ^(※1)	収支額試算値 ^(※2)
150 円	92.1%	-1024 万円
180 円	98.8%	-150 万円

②障がい者のみ対象とした場合

運賃設定のパターン	収支率試算値 ^(※1)	収支額試算値 ^(※2)
150 円	94.4%	-586 万円
180 円	101.05%	191 万円

※1:日本の全人口における障がい者率 7.4% (平成 30 年度版「障害者白書」内閣府)から、CoCo バス利用者全体の 5%と仮定し算出。なお、小児の利用については考慮していない。

※2:試算した運賃収入から平成 30 年度における経常経費を減じた値

iii) バス利用特典サービス(バス特)

1ヶ月間(毎月1日～末日)におけるPASMO・Suicaでのバス利用額に応じて、バス運賃の支払いに使用できる「特典バスチケット」がカード内に自動付与されるサービス。実質割引率は約10%となり、「バス特」登録事業者で共通ポイントとなる。

<路線バスと多摩23市における導入状況>

- 路線バスにおいては、一般的な制度として導入されている(一部対象外路線あり)。
- 多摩23市コミュニティバスでは約7割と、基本運賃を路線バスの初乗り運賃と同程度としている自治体の多くが導入している。

<導入想定>

- 路線バスに適用されている制度と同様とする。

<導入時の課題>

- ICカード導入を前提とした制度であり、現状、ICカードの導入が難しい野川・七軒家循環は適用外となるため、CoCoバス路線間においてサービス格差が生じる。
- ICカード利用時には自動的に反映されるため、運転士への負担は発生しないが、CoCoバス車両へのシステム上の設定可否について整理が必要
- CoCoバス路線間における公平性や、運行事業者との調整等を考慮し、検討する必要がある。

<収支率等の試算>

- 収支率を算出根拠となる、利用実態の把握や条件整理が困難なため、試算不可。

iv) 乗継割引

<路線バスと多摩23市における導入状況>

- 路線バスにおいては、適用路線が限定的である等、導入事例は比較的少ない。
- 多摩23市コミュニティバスでは約4割が導入しているが、乗り継ぎ割引が対象となるバス停や区間を限定している。

<導入想定>

- 運転士への口頭申告または乗継券の発行により、乗継先CoCoバスの運賃を無料

<導入時の課題>

- 運転士による乗継券(金券)の販売・管理や、運転士による乗車時の確認と降車時の乗継券の発行が必要となり、運転士への負担増加が見込まれる。
- 運転士負担が大きいことから、乗継需要等も考慮し、検討する必要がある。

<収支率等の試算>

- 収支率を算出根拠となる、利用実態の把握や条件整理が困難なため、試算不可。

v) 1 日乗車券

<路線バスと多摩 23 市における導入状況>

- 路線バスにおいては、一般的な制度として導入されており（一部対象外路線あり）、価格帯は対象エリアによって 500 円～700 円。なお、現在は、IC カードへの書き込み式のみの対応としている事業者が多い。
- 多摩 23 市コミュニティバスでは約 4 割が導入しており、運行事業者において実施しているサービス内容と同様としている事例が多い。

<導入想定>

- 基本運賃が 150 円の場合、180 円の場合いずれも 500 円

<導入時の課題>

- 1 日乗車券の販売管理等が必要となり、運転士への負担増加が見込まれる。
- IC 乗車券のみとする場合、現状、IC カードの導入が難しい野川・七軒家循環は適用外となるため、CoCo バス路線間においてサービス格差が生じる。
- 紙券として発行する場合、路線バスでの取扱いがないため、運行事業者との調整が必要となる。
- 運転士への負担や運行事業者における実施可否を踏まえ、検討する必要がある。

<収支率等の試算>

- 収支率を算出根拠となる、利用実態の把握や条件整理が困難なため、試算不可。

b) 特殊割引

各種割引制度を導入した場合における収支の変化を確認する。

i) 子供割引

<路線バスと多摩 23 市における導入状況>

- 路線バスでは、「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」上、小児運賃の設定が必須*となっている。割引としては未就学児を無料としている。
- 多摩 23 市コミュニティバスでは全路線で未就学児を無料としている。
- 路線バスとの公平性を考えると、必要性の高い割引制度と考える。

<導入想定>

- 基本運賃が 150 円の場合、180 円の場合いずれの場合も未就学児無料

<導入時の課題>

- 乗車時の運転士による確認が必要となるが、現在も導入されていることから、運転士への負担は現在と同程度と考える。

<収支率等の試算>

- 現行においても未就学児は無料であり利用者数に算入していないことから、試算実施なし。

※普通旅客運賃の場合、小児片道普通運賃は半額(10 円未満切上げ)と規定されているが、CoCo バス運賃は「協議運賃」扱いとなり設定は必須ではないものの、路線バスとの公平性を考え、導入を前提として整理(本資料 P.5 参照)している。

ii) シルバーパス

東京都シルバーパス条例施行規則では、自治体コミュニティバスはシルバーパスの適用対象外とされており、東京都からの補助を受けることができないため、導入に当たっては運賃収入の減収分を市が補助する必要がある。

<路線バスと多摩 23 市における導入状況>

- 東京都内の路線バスにおいては、概ね導入されている。
- 多摩 23 市コミュニティバスでは約 4 割（10 市）が導入しているが、いずれの自治体も基本運賃は路線バス並以上の設定としている。
- 東京都からの補助を受けている自治体は 10 市中 8 市となっており、運行開始当時から、路線バス並以上の運賃設定・シルバーパス適用となっている。

<導入想定>

- 東京バス協会発行の東京都シルバーパス提示により運賃無料（70 歳以上対象）

<導入時の課題>

- 乗車時の運転士による確認が必要であるが、車内における年齢確認や運賃精算は不要であるため、運転士への負担は比較的少ないと考えられる。
- 平成 30 年度に実施した利用者アンケート調査から、CoCo バス現行路線における 70 歳以上の利用者は約 45%を占めていることから、大幅な収入減が予想され、財政負担の増加を加味した上での検討が必要となる。

<収支率等の試算>

運賃設定のパターン	収支率試算値 ^(※1)	収支額試算値 ^(※2)
150 円	56.7%	-5,612 万円
180 円	61.0%	-5,050 万円

※1:平成 30 年度 9 月に実施した利用者アンケート及び市民アンケートの結果より算出。なお、各アンケートの回答者の 70 歳以上の方が全員シルバーパスを利用した場合として整理

※2:試算した運賃収入から平成 30 年度における経常経費を減じた値

iii) 高齢者割引

<路線バスと多摩 23 市における導入状況>

- 路線バスにおいては、高齢者を対象とした割引制度としてシルバーパス以外の割引制度は比較的少ないが、65 歳以上対象の専用パスの発行により運賃割引を実施している事業者もある。
- 多摩 23 市コミュニティバスでは約 3 割が導入しており、運行事業者にて実施している制度（専用パス）の運用や、この他にも高齢者専用回数券の発行事例もある。

<導入想定>

他市事例及び運転士への負担を考慮し、高齢者専用回数券による運用について、65 歳以上もしくは 70 歳以上を対象とした場合について、以下 2 パターンを検証する。

- ① 100 円券 11 枚綴り（1,000 円）※基本運賃 150 円、180 円いずれの場合も同様
- ② 基本運賃が 150 円の場合：80 円券 13 枚綴り（1,000 円）、
基本運賃が 180 円の場合：90 円券 12 枚綴り（1,000 円）

<導入時の課題>

- 回数券（金券）の販売・管理や、販売時と乗車時に運転士による確認が必要であり、また、一般回数券と券種が異なるため、運転士への負担増加が見込まれる。
- 回数券の購入時における、対象者条件（年齢）の確認方法が課題である。
- 専用回数券の場合、路線バスにおいても現在運用されていない制度であるため、運行事業者との調整等が必要となる。
- 収支率は現行と同程度となるが、他の割引制度も含めた検証が必要となる。

<収支率等の試算>

①100 円券 11 枚綴り（1,000 円）の場合

運賃設定のパターン	対象年齢	収支率試算値 ^(※1)	収支額試算値 ^(※2)
150 円	65 歳以上	77.3%	-2,938 万円
	70 歳以上	80.9%	-2,473 万円
180 円	65 歳以上	77.9%	-2,860 万円
	70 歳以上	82.8%	-2,230 万円

②80 円券 13 枚綴り 1,000 円（基本運賃 150 円）または 90 円券 12 枚綴り 1,000 円（基本運賃 180 円）の場合

運賃設定のパターン	対象年齢	収支率試算値 ^(※1)	収支額試算値 ^(※2)
150 円	65 歳以上	72.8%	-3,530 万円
	70 歳以上	77.2%	-2,956 万円
180 円	65 歳以上	75.7%	-3,149 万円
	70 歳以上	81.0%	-2,465 万円

※1:平成 30 年度 9 月に実施した利用者アンケート及び市民アンケートの結果より算出

※2:試算した運賃収入から平成 30 年度における経常経費を減じた値

3) 収支率まとめ

- 各種割引制度の収支率一覧（図表 11）と、組合せ一覧（図表 12）は以下の通り。
- シルバーパスや高齢者割引を導入する場合は、収支率が現行と同程度もしくは下回る。
- 今回の各収支率及び収支額については、平成 30 年度実績値やアンケート調査等の結果を踏まえた利用割合等から試算した結果となっており、今後の経常経費の増加やコロナ禍の収入減等に伴う収支率の変動を考慮するとともに、再編ルート（案）の利用者数予測等の分析も踏まえ、再度整理が必要。

図表 11 収支率一覧

割引制度		収支率試算値		収支額試算値			
		150 円	180 円	150 円	180 円		
一般割引	回数券		95.0%	102.6%	-648 万円	342 万円	
	バス特		-	-	-	-	
	障がい者割引	本人のみ	94.4%	101.5%	-728 万円	191 万円	
		介助者含む	92.1%	98.8%	-1024 万円	-150 万円	
	乗継割引		-	-	-	-	
1 日乗車券		-	-	-	-		
特殊割引	子供割引		-	-	-	-	
	シルバーパス		56.7%	61.0%	-5,612 万円	-5,050 万円	
	高齢者割引	65 歳以上	80 円 or 90 円	72.8%	75.7%	-3,530 万円	-3,149 万円
			100 円	77.3%	77.9%	-2,938 万円	-2,860 万円
		70 歳以上	80 円 or 90 円	77.2%	81.0%	-2,956 万円	-2,465 万円
100 円			80.9%	82.8%	-2,473 万円	-2,230 万円	

※現行収支率(79.0%)を下回る箇所を赤表記

※高齢者割引は基本運賃 150 円の場合が 80 円、180 の場合が 90 円設定

図表 12 割引制度の組合せ一覧

割引制度				収支率試算値		収支額試算値	
一般割引		特殊割引		150 円	180 円	150 円	180 円
回数券	障がい者割引	高齢者割引	シルバーパス				
○	○	-	-	91.3%	98.2%	-1125万円	-238万円
○	○	-	○	51.4%	55.1%	-6306万円	-5825万円
○	○	65歳以上	80or90円	67.6%	69.9%	-4204万円	-3905万円
○	○		100円	72.1%	72.1%	-3612万円	-3617万円
○	○	70歳以上	80or90円	71.8%	75.0%	-3650万円	-3240万円
○	○		100円	75.6%	76.8%	-3167万円	-3005万円

※現行収支率(79.0%)を下回る箇所を赤表記

※高齢者割引は基本運賃 150 円の場合が 80 円、180 の場合が 90 円設定

※障がい者割引、高齢者割引、シルバーパス対象者と回数券利用者は重複しないものとして整理

3.4 本日の論点・確認事項

- 各種割引制度の導入について、導入時の課題や収支等を踏まえ、広くご意見を伺いたい。
- 特殊割引におけるシルバーパス・高齢者割引の導入について、収支等も踏まえて意見を伺いたい。