

# 運賃及び割引制度に関する検討について

## 1 これまでの提示内容

### 1.1 検討の方向性

運賃検討の方向性は以下の通り。

#### <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（180円）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**

### 1.2 前回会議までの方向性の決定状況

前回の会議までに方向性を確認した事項は次ページ以降のとおり。前回会議時点で回数券の導入有無、金額設定が未提示であった。

また、割引後の運賃の設定及び高齢者割引の年齢確認方法について意見をいただき継続検討となった。

#### <前回会議での意見>

- 割引後の運賃の設定について、運賃体系をシンプルにすることで運転士への作業負担を軽減する必要があるのではないか。（基本運賃180円、各割引後100円等）
- 高齢者割引について、介護保険被保険者証（介護保険証）を提示することは現実的でないを考える。
- 他の割引も含めて割引券を購入する形としてはどうか。

				会議での意見及び事業者からの意見	基本運賃案・割引制度案の提示	会議での承認状況	
		R2 第3回 地域公共交通会議		-	R3 第1回 地域公共交通会議		
運賃	基本運賃	目的	路線バスとの公平性、適切な受益者負担	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスとの公平性から180円を支持</li> <li>・小銭発生による収受負担増加</li> </ul>	提案	<b>180円 (小児90円)</b>	承認 (小児運賃額は今後検討)
		課題	利用者負担増、小銭発生		理由	路線バスとの公正性、コミバス収支率の維持	
	IC運賃	目的	利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CoCoバス・ミニとのサービス格差を懸念</li> </ul>	提案	<b>IC運賃の導入 (178円 (小児89円))</b>	承認 (小児運賃額は今後検討)
		課題	CoCoバス・ミニ非対応		理由	路線バスとの公平性、運賃への正確な消費税率転嫁	
割引制度	回数券	目的	高頻度利用者への割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現行と同等の販売金額(2,000円)が望ましい</li> <li>・現行回数券との移行時の対応方法の調整が必要</li> </ul>	提案	<b>調整中</b>	未 (割引額、割引手法について今後検討)
		課題	回数券の管理・販売による負担増加		理由	キャッシュレスの推進、運転士負担を考慮、他割引との併用等を検討中	
	定期券	理由	他市の導入率は低い 高頻度利用者への割引制度は回数券で対応可能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>	提案	<b>導入見送り</b>	承認
		理由	他市の導入率、高頻度利用者への割引制度は回数券で対応可能		理由	京王バス制度に準拠し、 <b>90円 (小児50円)</b>	
	障がい者割引・児童福祉法適用者割引	目的	交通弱者への配慮、路線バスとの公平性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・100円、50円単位での運用が望ましい</li> <li>・路線バスと同等の扱いが望ましい</li> </ul>	提案	<b>京王バス制度に準拠し、90円 (小児50円)</b>	承認 (割引額は今後検討)
		課題	運転士による確認負担の増加		理由	交通弱者への配慮、路線バスとの公平性	
	バス特	目的	ICカード利用の促進、路線バスとの公平性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・京王バスでは同サービスの終了(R3/4/4 終了)</li> </ul>	提案	<b>導入見送り</b>	承認
		課題	CoCoバス・ミニ非対応		理由	京王バスでのサービス終了	
学生割引	理由	他市の導入率は低い 学生の高頻度利用への割引制度は回数券で対応可能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>	提案	<b>導入見送り</b>	承認	
	理由	他市の導入率、学生の高頻度利用者への割引制度は回数券で対応可能		理由	他市の導入率、学生の高頻度利用者への割引制度は回数券で対応可能		
乗継割引	目的	乗継負担の軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・発券、確認作業に伴う運転士負担増加を懸念</li> <li>・需要が少ないと予想される</li> </ul>	提案	<b>導入見送り</b>	承認	
	課題	発券等による運転士への負担の増加		理由	需要に対する運転士負担の増加、乗継利用者への割引制度は1日乗車券で対応可能		

				会議での意見及び事業者からの意見	基本運賃案・割引制度案の提示	会議での承認状況	
		R2 第3回 地域公共交通会議		-	R3 第1回 地域公共交通会議		
割引制度	1日乗車券	目的	乗継負担の軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスで紙券はすでに廃止</li> <li>金券管理方法について調整が必要</li> </ul>	提案	<b>1日乗車券 500円 (スクラッチ式)</b>	承認
		課題	紙券の場合は運行事業者と調整が必要		理由	乗継利用時の割引制度としての有効性を考慮、事業者との調整済	
	子供割引	目的	交通弱者への配慮、子育て世代への支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスと同等の扱いが望ましい</li> </ul>	提案	<b>未就学児無料 (人数制限なし)</b>	承認
		課題	運転士による確認負担の増加		理由	交通弱者への配慮、子育て世代への支援	
	シルバーパス	目的	既存制度の活用 (管理負担少)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象者が4割以上となり、財政負担の増大 (大幅な減収) について懸念</li> <li>※シルバーバスをコミバスで適用する場合、東京都補助がなく小金井市で負担する必要がある</li> </ul>	提案	<b>導入見送り</b>	承認
課題		大幅な財政負担の増加	理由		運賃全額の割引は財政負担が過大、高齢者への割引制度は高齢者割引で対応		
高齢者割引	目的	高齢者の移動支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>毎回年齢確認を行わない形が望ましい</li> <li>財政負担の増大を懸念</li> <li>年齢確認による運転士負担増、運行遅延の懸念</li> <li>対象年齢はシルバーパスと同等の扱いが望ましい</li> <li>専用パスの発行は個人情報の管理等に懸念</li> </ul>	提案	<b>介護保険被保険者証提示者を対象に 100円</b>	未 (割引額、割引手法について今後検討)	
	課題	財政負担の増加 運転士による確認負担の大幅な増加		理由	新たな発券負担、運転士への負担増加を抑える手法、高齢者の移動支援		
その他割引	理由	割引制度が多岐にわたるため、再編後必要に応じ検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>特になし</li> </ul>	提案	<b>導入見送り</b>	承認	
				理由	割引制度が多岐にわたるため、再編後必要に応じ検討		

## 2 継続検討事項への対応

前回会議にて継続検討をした以下の事項について、それぞれの対応案を以下のとおり示す。

未決定事項		対応案	
基本運賃	小児運賃	90 円	
割引制度	一般割引	回数券	90 円券 24 枚綴り(2,000 円)
		障がい者割引	90 円(小児 50 円)
	特殊割引	高齢者割引	100 円(介護保険被保険者証提示)

## 3 対応事項への設定理由

### 3.1 基本運賃の設定

#### 1) 事務局案

路線バスとの公平性等から、基本運賃は以下の通りとし、利用者・運転士の負担軽減等を考慮し、IC 運賃を導入することとする。また、小児運賃を以下のとおり定める。

ただし CoCo バス・ミニの運行区間である野川・七軒家循環では IC カード導入は行わない。

**基本運賃：大人 180 円 (IC 178 円) 小児 90 円 (IC 89 円)**

#### 2) 懸念事項に対する考え方

##### (1) 釣銭発生による運行負荷

###### a) ポンチョ車両での対応

- IC カードが導入されるため釣銭が生じる機会は低く運行負荷は少ないと想定。

###### b) CoCo バス・ミニでの対応

- 基本運賃・小児運賃それぞれに対して釣銭が発生する可能性がある。
- CoCo バス・ミニの利用者の約半数は 65 歳以上の高齢者であり、高齢者割引の対象となる。後述のとおり、高齢者割引後の運賃を 100 円と想定しており、釣銭が生じる可能性は低い。
- 小児運賃の支払い時は釣銭が生じるが、現在の CoCo バス・ミニ（野川・七軒家循環）での小児運賃対象者の利用割合は 1.2%と低く負荷は少ない。

## 3.2 割引制度の設定

### 3.2.1 一般回数券

#### 1) 事務局案

高頻度利用者への割引制度（定期券、学生割引の代替）として、以下の設定で「導入する」

- 対象 | 基本運賃・小児運賃での利用者（他の割引との併用は不可）
- 利用方法 | 事前に購入した回数券を利用
- 金額案 | 90円券24枚綴り（2,000円） 割引率7.4%

#### 2) 懸念事項に対する考え方

- 車内販売時の運転士への負荷が依然として発生。ただし高齢者は対象外となり頻度は減少すると想定。
- 現行回数券の取扱は今後検討を予定。（現行回数券のほうが割引率が低くなるため、保有者はそのまま使用可能とすることを想定）

#### <割引率の比較>

- 金額設定は現行と同様の販売額である2,000円を想定。割引率は4.7%→7.4%に上がる。

	現行	事務局案
金額設定	2,000円(100円×21枚、2,100円相当)	2,000円(90円×24枚、2,160円相当)
割引率	4.7%	7.4%
乗車回数	大人 21乗車分(10.5往復) 小児 21乗車分(10.5往復)	大人 12乗車分(6往復) 小児 24乗車分(12往復)

### 3.2.2 障がい者割引・児童福祉法適用者割引

#### 1) 事務局案

交通弱者への配慮・路線バスとの公平性を考慮し、以下の設定で「導入する」

- 対象 | 障がいのある方とその介助人<sup>※1</sup>、児童福祉法適用者とその介助人<sup>※1</sup>
- 利用方法 | 乗車時に手帳等を提示、確認<sup>※2</sup>
- 金額案 | 大人90円、小児50円（IC運賃導入の場合は大人89円、小児45円）

※1：対象者は路線バスの取り扱いに準拠し、介助人は1名まで

※2：適用範囲は運行事業者（京王バス）の取扱いに準拠

#### 2) 懸念事項に対する考え方

##### (1) 釣銭発生による運行負荷

- 支払い時に釣銭が生じるが、想定される利用割合は2%程度（京王バスでの障がい者の乗車率）と低く負荷は少ない。
- 路線バスでは基本運賃の半額（90円）と設定しており、路線バスとの公平性から同様の設定とすることが妥当と考える。

### 3.2.3 高齢者割引

#### 1) 事務局案

路線バスにおけるシルバーパスの代替制度として、以下の設定にて「導入する」

- 対象 | 65歳以上（介護保険第2号被保険者証の保有者\*を含む）
- 利用方法 | 乗車時に介護保険被保険者証を提示した場合に運賃を割引
- 金額案 | 1回100円

※介護保険第2号被保険者：40～64歳の医療保険加入者。このうち特定疾病により介護や支援が必要と認定された人に対して、市区町村から被保険者証を交付。

#### 2) 懸念事項に対する考え方

##### (1) 乗車時の介護保険被保険者証の提示

- 介護保険被保険者証の提示以外に65歳以上であることを証明する方法として、専用パスの発行、専用回数券の発行も検討した。
- しかし、専用パスの発行、専用回数券は、市・事業者・利用者ともに別途手続きを行う必要があり利用者にも負荷が生じることから、介護保険被保険者証の提示により割引を行うこととする。

	介護保険被保険者証の提示	専用パスの提示	専用回数券の使用
適用方法等	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 65歳以上の方全員に介護福祉課から郵送される。</li> <li>• 事前手続き不要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 年齢を証明するものを窓口を持参し、事前に交付を受ける。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 年齢を証明するものを持参し、事前に回数券を購入。</li> </ul>
市の事務 財政負担	なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 通年通して交付窓口を設定</li> <li>• 年齢確認作業</li> <li>• 補助金増(専用パス作成)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 補助金増(専用回数券作成)</li> </ul>
運行業者の 事務	なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 専用パスの作成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 専用回数券の作成と管理(頻度高)</li> <li>• 車内販売による運転士負担(頻度高)</li> </ul>
利用者の 対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 携帯が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 事前手続きが必要</li> <li>• 携帯が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 事前購入が必要</li> <li>• 携帯が必要</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 新たな事務及び財政負担なし</li> <li>• 市、利用者、運行事業者いずれも手続きなし</li> <li>• 2号保険者も対象となる(要介護者への配慮)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CoCoバス割引を受けるためだけのパス(携帯に抵抗感なし)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 降車時に回数券を提出するだけなので、IC機械の操作や現金による支払が無い</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 介護保険者証を携帯することへの抵抗感</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 利用者は事前手続きが必要(状況に応じて更新手続きも必要)</li> <li>• 市にて交付窓口を設置する必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 利用者は事前購入が必要</li> <li>• 複数枚数での購入となり利用頻度が少ない方が購入しにくい</li> <li>• 販売時の年齢確認作業</li> <li>• 車内手渡し販売のコロナ対策への影響</li> </ul>
考察	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 他の対応に対してデメリットが少ない</li> <li>• 基本方針(三者とも過度な負担なく、持続可能な運行形態・サービスの提供)に合致</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 市、事業者、利用者ともに新たな事務作業が発生</li> <li>• 専用回数券と比較すると手続き頻度は低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 市、事業者、利用者ともに新たな事務作業が発生</li> <li>• 一定の利用回数で購入するため手続き頻度が高い</li> <li>• コロナ対策として適切ではない</li> </ul>

### 3.3 割引額の差に対する考え方

前回検討で継続検討とした、小児運賃、障がい者割引、高齢者割引の割引額について、以下のとおり考え方を整理する。

路線バスとの公平性の観点から、小児運賃・障がい者割引では路線バスと同等の 90 円と設定する。利用者における対象者の割合も低く、運転士等への負荷も低いと考える。

一方、小金井市の施策として導入を行う高齢者割引は、利用者における対象者も多く、釣銭等の発生による運転士負荷も高いと考えられることから、現在の運賃である 100 円のままとする。

	小児運賃	障がい者割引	高齢者割引
運賃・割引区分	基本運賃	一般割引	特殊割引
路線バスでの対応 (市内での設定額)	基本運賃の半額 (90 円)	基本運賃の半額 (90 円)	設定なし (別途シルバーパス)
CoCo バスにおける 対象者の利用率	2.4%	2% (京王バスでの値)	約半数
路線バスとの公平性	<ul style="list-style-type: none"> <li>小児運賃は基本運賃、障がい者割引は一般割引にあたる。</li> <li>路線バスとの公平性の観点から、路線バスより高額にする理由がなく、同等の割引額にて設定することが適切。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>特殊割引に相当し小金井市の独自の施策。</li> <li>路線バスと公平性の観点での金額設定は不要</li> </ul>
釣銭発生による負荷	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用率が低い。</li> <li>IC カードでの支払いも多いと想定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用率が低い。</li> <li>IC カードでの支払いも多いと想定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用率が高く負荷が多い可能性。(特に IC カード未導入の CoCo バス・ミニ)</li> </ul>
設定金額	90 円	90 円	100 円

### 3.4 まとめ

以上より、現在導入を予定している運賃・割引制度案は以下のとおり。

表 運賃・割引制度案

運賃・割引制度案		運賃・割引制度案
基本運賃		180 円 (小児 90 円)
一般 割引	回数券	90 円券 24 枚綴り (2,000 円)
	障がい者割引 児童福祉法適用者割引	90 円 (小児 50 円) ※対象は事業者制度に準拠
	1 日乗車券	500 円 (大人・小児用共通)
特殊 割引	子供割引 <sup>(※1)</sup>	未就学児無料 ※人数制限なし
	高齢者割引	介護保険被保険者証提示により 100 円

※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に基づく「小児運賃」以外の割引運賃の場合として整理。

## 4 収支予測

前項に示した運賃制度を適用した場合の収支率を示す。

### 4.1 基本となる収支率(基本運賃 100 円想定)

基本運賃改定、割引制度導入による収支率変化を把握するため、現在の収支の状況を確認する。新型コロナウイルス感染拡大による利用者の減少（7割程度に減少）を考慮したうえでの、現行の運賃制度での令和3年度の収支予測を行う。新型コロナウイルス感染拡大以前の平成30年度実績での収支率は80%弱、赤字補填額は2,715万円であったが、利用者数の減少に伴い、**令和3年度の収支率は50%弱、市の補助金額は7,510万円程を想定**している。

表 令和3年度の収支率予測

設定		収支率 試算値	収支額 試算値
R3 予測	利用者数:H30 実績値×0.7(新型コロナウイルスの影響を考慮) 支出額 :R3 見込値	48.8%	-7,510 万円
【参考】 H30 実績	利用者数:H30 実績値 支出額 :H30 実績値	79.0%	-2,715 万円

### 4.2 各種割引を反映した収支率(基本運賃 180 円想定)

新型コロナウイルスの感染拡大による利用者減を前提として以下の通り試算する。

支出額は令和3年度の見込値、利用者数は新型コロナウイルス感染拡大の影響による利用者数の減少（平成30年度の7割に減少）を考慮して設定する。

この想定に基づき、基本運賃を180円とし、逸走率（23.2%：東村山市の改定前後の実績値より設定）及び各種割引制度を導入した際の収支率試算結果を下表に示す。

前に示した各種割引制度を一括で導入した際の収支率は48.1%、赤字補填額は7,623万円程となると想定される。

表 各種割引制度導入時の収支率

導入する運賃・割引制度	収支率 試算値	収支額 試算値
<ul style="list-style-type: none"> <li>・小児運賃</li> <li>・回数券</li> <li>・障がい者割引</li> <li>・児童福祉法適用者割引</li> <li>・高齢者割引</li> </ul>	48.1%	-7,623 万円

※基本となる収支率（48.8%）を下回る箇所を赤字表記

また、参考として各割引制度を個別で導入した場合の収支状況は以下のとおりとなる。

表 各種割引制度導入時の収支率(個別導入の場合)

運賃・割引制度		試算条件	収支率 試算値	収支額 試算値
割引なし（小児運賃のみ反映）		-	64.3%	-5,237 万円
一般割引	回数券	90 円券 24 枚綴り (2,000 円)	63.4%	-5,371 万円
	障がい者割引 および、 児童福祉法適用者割引	90 円(小児 50 円)	63.0%	-5,429 万円
特殊割引	高齢者割引（65 歳以上）	100 円	49.8%	-7,370 万円

※基本となる収支率（48.8%）を下回る箇所を赤字表記

※回数券は 90 円券 24 枚綴り（2,000 円）にて試算（以下同様）

※1 日乗車券は利用者数・利用回数の設定根拠となる事例がないため、試算対象外とした。

## 5 ご意見をいただきたい事項

以上の内容をもとに以下についてご意見及びご承認をいただきたい。

- 運賃・割引制度の設定項目及び金額、割引を受ける際の方法について
- 収支率の算定結果について

## 6【参考】運賃設定の内容と根拠の整理

### 6.1 基本運賃

#### 1) 導入案

路線バスとの公平性等から、基本運賃は以下の通りとし、利用者・運転士の負担軽減等を考慮し、IC 運賃を導入することとする。また、小児運賃を以下のとおり定める。

ただし CoCo バス・ミニの運行区間である野川・七軒家循環では IC カード非対応のため、IC 運賃の導入は行わない。

**基本運賃：大人 180 円 (IC 178 円) 小児 90 円 (IC 89 円)**

#### 2) これまでの主な意見

- 路線バスとの公平性から 180 円を支持する。
- 釣銭発生により収受時の負担が増加する可能性がある。

#### 3) 運行事業者からの主な意見

- 路線バスとの公平性から 180 円を支持する。

#### 4) 懸念事項への対応

- 釣銭発生による運行時の負担増加の可能性。  
⇒IC カードが導入されるため釣銭が生じる機会は低く運行負荷は少ないと想定する。  
⇒IC カードが導入されていない、CoCo バス・ミニでは、利用者の約半数は 65 歳以上の高齢者であり、高齢者割引の対象となる。後述のとおり、高齢者割引後の運賃を 100 円と想定しており、釣銭が生じる可能性は低い。  
⇒小児運賃の支払い時は釣銭が生じるが、現在の CoCo バス・ミニ（野川・七軒家循環）での小児運賃対象者の利用割合は 1.2%と低く負荷は少ない。

## 6.2 割引制度(導入予定)

### 6.2.1 一般回数券

#### 1) 導入案

高頻度利用者(定期券、学生割引の代替)への割引制度として、以下の設定で「導入する」

- 対象 | 基本運賃・小児運賃での利用者(他の割引との併用は不可)
- 利用方法 | 事前に購入した回数券を利用
- 金額案 | 90円券24枚綴り(2,000円) 割引率7.4%

#### 2) これまでの主な意見

- 特段意見なし

#### 3) 運行事業者からの主な意見

- 現行等同等の金額が望ましい(現行100円21枚2,000円)。
- 1,000円単位の調整は可能である。
- 既存の100円券との取違、確認のための運転士の作業負担が懸念される。
- 払戻対応については市に協力頂きたい。

#### 4) 懸念事項に対する考え方

- 車内販売時の運転士への負荷が依然として発生。ただし高齢者は対象外となり頻度は減少すると想定。
- 現行回数券の取扱は今後検討を予定。(現行回数券のほうが割引率が低くなるため、保有者はそのまま使用可能とすることを想定)

### 6.2.2 障がい者割引・児童福祉法適用者割引

#### 1) 導入案

交通弱者への配慮・路線バスとの公平性を考慮し、以下の設定で「導入予定」

- 対象 | 障がいのある方とその介助人<sup>※1</sup>、児童福祉法適用者とその介助人<sup>※1</sup>
- 利用方法 | 乗車時に手帳等を提示、確認<sup>※2</sup>
- 金額案 | 大人90円、小児50円(IC運賃導入の場合は大人89円、小児45円)

※1: 対象者は路線バスの取り扱いに準拠し、介助人は1名まで

※2: 適用範囲は運行事業者(京王バス)の取扱いに準拠

#### 2) これまでの主な意見

- 特段意見なし

#### 3) 運行事業者からの主な意見

- 100円、50円単位での運用が望ましい。
- 障がい者割引は路線バスとの公平性をもった導入が望ましい。

#### 4) 懸念事項への対応

- 利用者への割引適用範囲の明確化・周知  
⇒車内・HP等のほか、市の自立生活支援課が発行している「障がい福祉のてびき」に記載を依頼予定。

## 6.2.3 1日乗車券

### 1) 導入案

- 乗継利用時の割引制度としての有効性を考慮し、以下の設定にて「導入予定」
  - 対象 | 全利用者
  - 利用方法 | 1路線目の乗車時に、運転士より購入（車内販売のみ）  
（2路線目以降は、乗車時に運転士への乗車券提示のみ）
  - 金額案 | 500円
  - 券の種類 | スクラッチ
  - 備考 | CoCoバス専用（一般路線バスでは利用不可。）

### 2) これまでの主な意見

- 特段意見なし

### 3) 運行事業者からの主な意見

- 路線バスでは紙券での販売を廃止、IC化が完了。改めての紙券の導入は難しい。
- つくば観光交通では紙券での運用も可能だが、金券管理方法について調整が必要となる。

### 4) 懸念事項への対応

- 金券の管理方法等の調整  
⇒バス事業者にて実施することを了解済み

## 6.2.4 こども割引(未就学児に対する割引)

### 1) 導入案

- 路線バスとの公平性、現行路線や他自治体の導入状況を考慮し、以下の設定で「導入予定」
  - 対象 | 未就学児（同伴する旅客1人に対する人数制限はなし）
  - 利用方法 | 乗車時における口頭申告（または運転士による確認）

### 2) これまでの主な意見

- 特段意見なし

### 3) 運行事業者からの主な意見

- 路線バスと同等の扱いとしてほしい。

### 4) 懸念事項への対応

- 利用者への割引適用範囲の明確化・周知  
⇒車内・HP等へ利用方法を掲示する。

## 6.2.5 高齢者割引

### 1) 導入案

- 高齢者に対する配慮、シルバーパス未導入を考慮し、以下の設定にて「導入予定」
  - 対象 | 65 歳以上（介護保険第 2 号被保険者証の保有者\*を含む）
  - 利用方法 | 乗車時に介護保険被保険者証を提示した場合に運賃を割引
  - 金額案 | 1 回 100 円で検討中

※介護保険第 2 号被保険者：40～64 歳の医療保険加入者。このうち特定疾病により介護や支援が必要と認定された人に対して、市区町村から被保険者証を交付。

### 2) これまでの主な意見

- 運転士と利用者負担を考慮すると、毎回年齢確認を伴わない形式が望ましい。
- 高齢者に対する割引は財政負担への影響が大きいため、福祉関連部署における助成実施可否と、収支率の許容範囲を市で検討する必要がある。

### 3) 運行事業者からの主な意見

#### ①高齢者専用回数券に関して

- ⇒金券管理の煩雑さ、年齢確認による運転士負担の増加、遅延発生の可能性
- ⇒年齢確認時のトラブル発生を懸念

#### ②専用パス提示による割引に関して

- ⇒パスを忘れた時の対応方法によってトラブルの懸念
- ⇒高齢者の割合が高く、確認作業に時間がかかり所要時間を維持できるか懸念
- ⇒バス会社での発行は難しい、個人情報管理、二重発行防止等に対応も必要
- ⇒65 歳以上とすることは一般路線との基準の違いから望ましくない

### 4) 懸念事項への対応

- 他の割引制度での料金設定額との関係
- ⇒料金体系、運転士負担を考慮し、運行事業者からの了解を獲得済み

## 6.3 割引制度(導入見送り)

### 6.3.1 バス利用特典サービス

#### 1) これまでの主な意見

- 特段意見なし

#### 2) 運行事業者からの主な意見

- 本サービスの導入目的(ICカードの普及・促進)を達したことから、令和3年4月4日をもって、京王バスにおけるバスポイント及びバス特典バスチケットの付与を終了した。

#### 3) 導入見送り理由

- 運行事業者である京王バスにてサービスが終了しており、CoCoバスのみでの導入が困難。

### 6.3.2 乗継割引

#### 1) これまでの主な意見

- 特段意見なし

#### 2) 運行事業者からの主な意見

- 発行・確認作業に伴う運転士負担から、導入は望ましくない。
- 需要が少ないと予想され、金券管理と運転士の対応も懸念される。

#### 3) 導入見送り理由

- 乗継利用者への負担軽減策として検討したが、別途導入する1日乗車券にて対応を行う。

### 6.3.3 シルバーパス

#### 1) これまでの主な意見

- 財政負担の増大について懸念

#### 2) 運行事業者からの主な意見

- 運転士負担はかからないが、CoCoバスは高齢者の利用が多く、大幅な収入減となる。

#### 3) 導入見送り理由

- 現行利用者の4割以上が70歳以上の高齢者であり、財政負担への影響が非常に大きい。  
※

- 高齢者に対する割引として、別途「高齢者割引」を導入。

※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。

### 6.3.4 定期券

#### 1) これまでの主な意見

- 特段意見なし

#### 2) 運行事業者からの主な意見

- 特段意見なし

#### 3) 導入見送り理由

- 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。

### 6.3.5 学生割引

#### 1) これまでの主な意見

- 特段意見なし

#### 2) 運行事業者からの主な意見

- 特段意見なし

#### 3) 導入見送り理由

- 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。