

コミュニティバス運賃の設定方針について

1 運賃設定の考え方（12月開催地域公共交通協議会）

再編後のちゅうバス路線の補助金額の増加、一般路線バスの運賃の値上げ、経費の上昇の見込みを踏まえると、**再編後の運賃設定は、現在の100円から1.5倍程度の値上げが必要です。**

一方で、運賃の値上げによる逸走や、一般路線バスの運賃においては、定期券などの定期運賃、高齢者へのシルバーパスの適用、障害者運賃、小児運賃などの各種割引制度があることから、協議会や運行事業者と協議の上、**運賃と割引制度を検討する必要があります。**

新たに導入するワゴンタイプの車両に関しても、定時定路線の運行とすることから、**バスタイプとワゴンタイプは、いずれも同一の運賃とする方向で検討します。**なお、ワゴンタイプについては、車両サイズや運行地域を考慮すると、タクシー初乗り運賃との価格差についても考慮する必要があります。

2 他市の状況

(1) 他市の運賃の状況

多摩地域においてコミュニティバスを導入している市の運賃設定の状況は、次の表のとおりです。

No.	区分	自治体名	名称	運賃		シルバーパス	障害者割引	路線数	車両数	利用者数(日平均) R5	備考
				初乗り	上限						
1	①	府中市	ちゅうバス	100	100	×	×	7	18	5,579人	
2	②	武蔵野市	ムーバス	100	100	×	×	9	16	6,766人	
3	③	昭島市	Aバス	100	100	×	×	4	4	385人	
4	④	国分寺市	ふんバス	100	100	×	×	6	6	2,659人	6台中1台はワゴン車両 ※200円に値上げ検討
5	⑤	羽村市	はむらん	100	100	×	×	4	4	503人	
6	⑥	あきる野市	るのバス	100	100	×	×	2	2	222人	別途: デマンド実証、無料輸送
7	①	小平市	にじバス・ぶるべー号	150	150	×	×	4	8	823人	8台中6台はワゴン車両
8	②	西東京市	はなバス	150	150	×	○	7	12	2,845人	
9	①	立川市	くるりんバス	180	180	○	○	2	5	561人	
10	②	小金井市	CoCoバス・ミニ	180	180	×	○	5	7	2,373人	65歳以上100円
11	③	東村山市	グリーンバス	180	180	×	○	4	6	913人	
12	④	東大和市	ちょこバス	180	180	×	○	2	3	453人	
13	⑤	清瀬市	きよバス	180	180	×	○	2	3	201人	
14	⑥	武蔵村山市	MMシャトル	180	180	○	○	2	8	535人	別途: むらタク(区域運行)
15	①	狛江市	こまバス	200	200	○	○	1	2	521人	
16	②	稲城市	バス	200	200	○	○	5	7	1,349人	
17	①	三鷹市	みたかシティバス	210	210	○	○	5	7	1,962人	別途: グリスロ、AIデマンド交通実証
18	②	調布市	調布市ミニバス	230	230	○	○	3	5	2,388人	別途: デマンド、循環実証
19	③	町田市	玉ちゃんバス	210	210	○	○	3	3	1,338人	別途: まちっこ、かわせみ号
20	④	国立市	くにっこ	210	210	○	○	2	2	753人	別途: あおやぎっこ
21	①	日野市	日野市内連絡バス	200	380	○	○	7	15	4,392人	別途: かわせみGo
22	②	多摩市	多摩市ミニバス	200	520	○	○	2	5	1,856人	
23	①	八王子市	はちバス	100	200	○	○	4	4	475人	別途: 小津町地域バス
24	②	東久留米市	くるぶー	500	500	×	×	1	3	41人	区域運行

※路線数、車両数及び利用者数は、小平市が実施した調査を基にした概算のものであり、実際の数値と異なる場合があります。

※青梅市、福生市はコミュニティバスを運行していません。

(2) 他市の運賃の比較

	区分	運賃内容	自治体数	シルバー	障害者割
1	府中市、武蔵野市ほか	100円均一	6	0	0
2	小平市、西東京市	150円均一	2	0	1
3	立川市、小金井市ほか	180円均一	6	2	6
4	狛江市、稲城市	200円均一	2	2	2
5	三鷹市、調布市ほか	路線バス準拠均一	4	4	4
6	日野市、多摩市	路線バス準拠対キロ制	2	2	2
7	八王子市、東久留米市	その他	2	1	1
			24	11	16

【他自治体のコミュニティバス運賃設定の傾向】

- 運賃100円均一では、シルバーパス適用、障害者等割引を実施している自治体はない。
- 運賃180円均一以上では、約7割の自治体でシルバーパスを適用している。
- 運賃180円均一以上では、全ての自治体で障害者等割引を実施している。
- 運賃200円均一以上では、全ての自治体でシルバーパス、障害者等割引を実施している（定時定路線に限る。）。

【シルバーパス以外の高齢者割引の事例】

- 町田市金森地区コミュニティバス・成瀬駅ルート（かわせみ号）

対象：70歳以上 金額：100円

確認方法：乗務員へ口頭申告・サルビアカード（高齢者乗車証明証）の提示

- 小金井市Cocoバス・Cocoバスミニ

対象：65歳以上 金額：100円

確認方法：車内で介護保険被保険者証を提示・高齢者専用回数券を使用（介護保険被保険者証提示により事前購入（100円×10枚を1,000円で販売）※車外販売のみ

3 運賃に関する意見の整理

市民や協議会からの運賃に関する意見を整理しました。

	意見の要旨	検討方針等
意見交換会	多くの参加者は100円を維持してほしいとの意見だが、200円でも良いと考えている意見も一部あった。	(検討方針①) <u>運賃案として、運行維持のために必要最小限に値上げをする案を設定する。</u>
	シルバーパスに関する意見が多く、高齢者にとっての利便性が重要視されている。	(検討方針②) <u>運賃案として、路線バスに準拠し、シルバーパスを適用する案を設定する。</u>
現状維持が望ましい33% アンケート	高齢者や交通弱者が利用しやすいよう現状維持が望ましい。	路線・サービスの原則現状維持のために運賃の見直しを検討していることから、100円均一料金の維持には対応できない。
	運賃を上げる場合は、運行回数、新たなルートの開拓、運行時間の拡大など、サービスの質を向上させてほしい。	路線・サービスの原則現状維持のために運賃の見直しを検討していることから、現時点ではサービスの向上には対応できない。
	運賃の値上げは、高齢者や障害者、子育て世代などの値上げによる影響の大きい可能性のある方から反対意見が多い。	(検討方針③) <u>運賃値上げにより影響を受ける頻回利用者に対応した割引等を検討する。</u>
値上げはやむを得ない67% アンケート	運賃の値上げは、運行維持のために必要であり、物価上昇や他の交通手段との比較からも妥当であるという意見が多い。	検討方針①と同様
	値上げにより高齢者や障害者の外出機会が減少することを懸念する声もあり、そのために割引制度などの対策が求められている。	検討方針③と同様
	値上げによる収益は、運行時間の拡大や本数の増加、定期券の発行など、サービス向上に活用すべきだという意見もある。	路線・サービスの原則現状維持のために運賃の見直しを検討していることから、現時点ではサービスの向上には対応できない。ただし、定期券の発行など頻回利用者割引は検討する（検討方針③）。

地域公共交通 協議会	運賃を路線バスと同等とすることで、路線バス定期券の活用や、重複課題のハードルをそもそも下げることに繋がり、再編の選択肢が広がるため、運賃は路線バスと同等にすべき。	検討方針②と同様
	運賃を150円にしたうえで高齢者割引を設定するなど、路線バスよりベース運賃を下げたうえでさらに割引をすることには賛成できない。	(検討方針④) <u>割引制度は、路線バスのサービス水準を考慮して検討する。</u>
	値上げはやむを得ないが、当初の運行目的に鑑みて、移動困難者の移動手段を確保するための割引の考え方となるよう検討していただきたい。	検討方針④と同様
	一般のバスに比べてちゅうバスは高齢者の利用割合が高いので、ターゲットとしている方を割引するのが大事と考えることも、ターゲットの方を割引してしまうと収入が確保できないと考えることもできるので丁寧な議論が必要。	(検討方針⑤) <u>収支率を考慮して運賃を検討する。</u>
	現状の100円が300円になるのであれば、大幅な割引を検討する必要があるが、数十円程度の値上げであれば、むしろ広く薄く負担していただくという考えも重要。	検討方針①と同様
	30分間隔での運行が重要なちゅうバスのサービス水準だと考えると、大事なことはそれを維持していくことであり、安く乗れるというのはそのサービス水準を維持した上での話で、安いことが大事になってしまうと本末転倒になる。	検討方針①と同様。
	障害者手帳を持っているので路線バスも半額ぐらいで乗車できるが、現状の100円から150円程度の値上げであれば許容できる。	検討方針①と同様
	基本的な運賃の考え方や、どういう方向性で運賃を改正していくのかというのは、運賃協議会ではなく地域公共交通協議会で議論すべき。	(検討方針⑥) <u>運賃改定時の指針として、運賃設定の基本的な考え方を示す。</u>

4 運賃案の検討

検討方針を踏まえ、次のとおり運賃案を検討しました。

(1) 前提条件

運賃案の検討に当たって、次のとおり前提条件を整理しています。なお、運賃は、バスタイプもワゴンタイプも原則として同額設定とします。

区分	前提条件
運賃案の種類 (検討方針①、②)	○最小限負担案 一般路線バスの値上げ幅、再編後の収支率等を踏まえ必要最小限の値上げ（現行運賃の1.5倍）とする案 ○路線バス準拠案 一般路線バスの運賃、割引サービス水準に準拠する案
頻回利用者への割引制度の検討 (検討方針③)	運賃の値上げにより、高頻度でちゅうバスを利用する方の負担軽減のため、 <u>回数券などによる割引制度を充実</u> させる。ただし、紙券などの発行による事務経費の増加が発生しないようアプリ等のデジタル技術の活用を検討する。
障害者等割引の適用範囲・水準 (検討方針④)	障害者、小児への割引 については、100円を超える運賃設定の場合は、一般路線バス運賃における障害者等の割引後の金額との逆転現象を避けるため、 <u>原則一般路線バスと同等水準</u> とする。
高齢者割引の考え方 (検討方針④)	高齢者への割引 については、一般路線バスと同等程度の運賃設定とした場合は、乗務員等にかかる負担の抑制、 <u>一般路線バスとの公平性の観点から、独自割引は行わず、シルバーパスの適用</u> を検討する。
収支率の検証 (検討方針⑤)	○収支率検証のための運行収入は、推計利用者数に運行頻度の変更及び運賃値上げによる逸走率を考慮して計算する。 ・運賃1.5倍 → 利用者0.836倍 ・運賃2.1倍 → 利用者0.742倍 ・運行頻度45分間隔 → 利用者0.781倍 ・運行頻度60分間隔 → 利用者0.671倍 ・運行頻度90分間隔 → 利用者0.562倍 ○収支率検証のための運行経費の見込額は、次のとおりとする。 令和8年度再編案運行経費 ・バス 3億4,584万円 ・ワゴン 5,400万円 ・合計 3億9,984万円 ○収支率の目標は、コミュニティバス事業全体で60%以上とする。
運賃設定の基本的な考え方 (検討方針⑥)	令和8年度再編案における運賃案の検討経過を踏まえ、次回以降の運賃改定の指針となる「 <u>府中市コミュニティバス運賃設定の基本的な考え方</u> 」を示すものとする。

(2) 運賃案の内容

運賃案の内容は、次の表のとおりです。

区分	運賃額の例示	割引内容の例示
最小限負担案	150円均一	・未就学児無料 ・障害者手帳所持者100円 ・小学生100円 ・回数券(3,000円・22枚) ・その他の頻回利用者割引※
路線バス準拠案	初乗り210円	・シルバーパス適用 ・モットクパス(IC定期券) ・障害者割引(普通運賃5割引) ・小児運賃(普通運賃5割引) ・その他京王バス各種サービス適用
参考：現行運賃	100円均一	・未就学児無料 ・回数券(2,000円・21枚)

※路線バス準拠案の初乗り運賃については、暫定期間終了後の京王バスの初乗り運賃である210円と同額で例示しています。

※割引制度は、デジタルチケット等の整備状況により随時導入します。

(3) 運賃案の収支比較

区分	利用者数	見込収入	収支率	補助金額
最小限負担案	1,777,958人	243,980,104円	61.0%	155,855,000円 (市民一人当たり598円)
路線バス準拠案	1,856,801人	185,173,500円	46.3%	214,662,000円 (市民一人当たり822円)
参考：現行運賃	2,126,561人	194,544,732円	48.7%	205,290,000円 (市民一人当たり787円)

※利用者数は、令和8年度からの再編後路線の利用者推計に基づいて計算しています。

※市民一人当たりの負担額は、年間の補助金額を、令和7年2月1日時点の人口260,845人で除した額としています。

※路線バス準拠案における70歳以上の利用率は47.6%(参照：令和3年度ちゅうバス利用者アンケート)で、シルバーパス利用率は81.7%(参照：令和3年度路線バス利用者アンケート)で計算しています。

※路線バス準拠案は、便宜上、初乗り運賃均一で計算しています。

※路線バス準拠案におけるシルバーパスの適用については、逸走率0%で利用者数を計算し、制度上、東京バス協会からの運賃補償は受けられないため、収入は0円で計算しています。

※障害者・小児及び頻回利用割引の利用者は、便宜上、見込収入の計算の際に考慮していません。

※見込収入には、運賃収入額の0.6%分を回数券及び広告料収入額として加算しています。

(4) 運賃案の評価

区分	メリット	デメリット
最小限負担案	○均一料金のため分かりやすい ○利用者全体で公平に経費を負担できる ○収支率が目標値を達成する可能性が高い	●ワンコインの利便性が減少する →路線バスでも10円単位の運賃設定 →利用者の7割程度がIC利用 ●シルバーパスが適用できない →他市と比較しても適用外の運賃設定
路線バス準拠案	○路線バス利用者との公平性が担保できる ○割引サービスが市内で統一される ○ODデータが取得しやすい ○シルバーパスにより高齢者の外出支援になる	●シルバーパスの運賃補償がないため運行収入が大幅に減少し、収支率が目標値を達成しない ●運賃の変更に伴う大幅な設備投資が必要となる ●高齢者以外の利用者負担が2倍以上となり変動が大きい

5 府中市コミュニティバス運賃設定の基本的な考え方（案）

府中市コミュニティバスの運賃設定の基本的な考え方の案は、次のとおりです。

<府中市コミュニティバス運賃設定の基本的な考え方（案）>

（最小限負担案）

- (1) **基本運賃**は、コミュニティバスを維持するため、受益者負担の観点から、利用者が運行経費の**6割程度を負担する金額**で設定します。
- (2) (1)の金額が、市内の路線バスの運賃水準以上になる場合は、当該路線バスの運賃の金額までとし、路線バスに準拠したサービスの適用を検討します。
- (3) **小児及び障害者の運賃**は、路線バスの割引後運賃の金額を超えることを避けるため、**割引後の金額と同水準となる金額**で設定します。
- (4) **定期又は高頻度利用者の運賃**は、運行事業者と利用者の双方に負担にならないよう**デジタル技術等を活用して割引**を検討します。

（路線バス準拠案）

- (1) **基本運賃**は、公平性の観点から、**路線バスに準拠した金額**で設定します。
- (2) **割引サービス等**は、**路線バスと同一**とします。
- (3) 収支率が、**6割未満の場合は必要最小限の範囲で路線の効率化**を行います。