

## i バス第Ⅲ期見直し路線の運賃について

### 1 これまでの地域公共交通会議での検討状況

#### (1) (令和6年度第3回)

方針3 コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎ  
・路線バスへ乗り継ぎすることで遠方へいくことができる路線の検討

事務局：乗り継ぎをする際は、それぞれの路線でバス料金がかかることになる。

方針6 再編後のコミュニティバス路線について、収支率の設定による路線見直しを検討

委員：方針6「収支率の設定による路線見直しの検討」について、基本的な考えを伺いたい。

事務局：現在のiバス5コースについて、運行経費と運賃収入については公表をしている。収支率が最も低いところで約10%、最も高いところで約60%と大きな開きがある。そうした中で、今回の見直しにあたって、ある程度目標となる収支率を設定できないかと考え、方針案に記載させていただいている。

#### (2) (令和7年度第1回)

方針8 路線バスと競合しない運賃設定の検討

事務局：現在、iバスは路線バスより40円安い金額で運行しており、路線バスとの重複区間でのiバスの利用は、運行する路線バス事業者としては減収となっていた。方針2より路線バスとでiバスの重複区間については、現行コースの主に鶴川街道や天神通りや坂浜・平尾線については解消する案となっている。今後、方針6の目標収支率も含めて、地域公共交通会議で検討していきたいと考えている。

#### (3) (令和7年度第2回)

方針3 コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎ  
・路線バスへ乗り継ぎすることで遠方へいくことができる路線の検討

委員：新路線の運賃額については、方針3「コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎ・路線バスへ乗り継ぎすることで遠方へいくことができる路線の検討」の乗り継ぎ時の運賃割引の検討について、伺う。

事務局：運転手の不足や改善基準告示対応などの関係で、どうしても路線バスを守るためにも、今まで7台で運行していた循環路線を減らし、分割した路線にしないと立ち行かなくなるというところにある。

小田急バス：iバスについても、これまで路線バスと競合しているエリアもあり、路線バスと同じ運賃にしていきたいというところがある。小田急バスとしては乗り継ぎ割引ができない代わりに、仮に路線バスより安い現行の200円のままでも受託させていただくことが市に対する協力と思っている。

## 【まとめ】

割引運賃については、乗り継ぐ方がどの程度いるかを新路線運行後の実際の利用を見ながら、その中で乗り継ぎの運賃のあり方については継続的に協議をしていくということとなった。

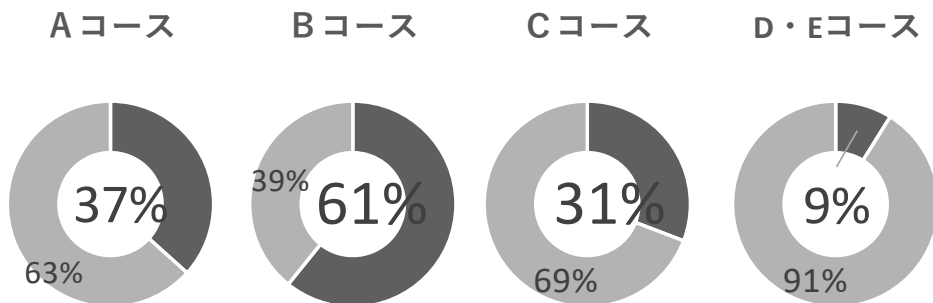
## 方針 6 再編後のコミュニティバス路線について、収支率の設定による路線見直しを検討

現在の 5 コースのうち、収支率が一番いいところで 60%、悪いところで 10% 台となっている。今回変更見直しに当たっては今後その収支率についても目標率を設定していきたいと考えている。

## 2

## 令和 6 年度 i バス収支率

## 令和 6 年度 i バス収支率



## 3

## 東京都シルバーパス

i バス第Ⅲ期の見直し路線の東京都シルバーパスの適用に関しては、市から東京バス協会・小田急バス㈱に確認したところ、今回の i バス再編によりすべての路線が新規コースとなるため、東京都シルバーパスを適用しても運賃補償の交付はなく、シルバーパス適用による運賃無料分の運行会社への運賃補償は現行路線と同様に市が負担することには変わりはないと確認しているところです。

## 4

## 東京都シルバーパスの I C カード化

東京都シルバーパス制度については東京都福祉局が担当となる。現時点では、東京都から正式な発表はされていないが、次のシルバーパスの更新時（令和 8 年 10 月ころ）にこれまでの磁気カードから I C カードへの変更を検討している。

## 5

## 南観光交通(株)運行路線の交通系 I C の使用について

交通系 I C（S u i c a ・ P A S M O）については、J R 東日本、大手私鉄系の運行会社が導入できるシステムとなっており、南観光交通(株)で導入することは不可能であることがわかりました。

市では、大手私鉄電鉄系の運行会社以外でコミュニティバスに交通系 I C を導入している自治体がないか確認しているところです。

そのため、令和 8 年 4 月の運行当初は南観光交通(株)の運行するコースは現金

のみの利用方法になる可能性があります。

## 6 i バス第Ⅲ期の見直し路線の事業収支試算

i バス現行路線  
【小田急バス】

現金・IC：200円（大人）

【令和6年度】 支払い方法別の内訳	現金	I C カード	定期券	シルバー パス
	4.09 %	45.24 %	2.96 %	47.71 %
平均運賃単価の内訳（円）	159.87 円	168.08 円	131.05 円	円

i バス第Ⅲ期見直し路線  
【小田急バス】

現金・IC：200円（大人）50円（小人）

※シルバーパスは適用あり（東京都から運賃補償交付なし）

① 内 訳	① 輸送人員想定	163,820 人	② × 1.34 人
	(1) 現金	6,694 人	(現行 i バス第Ⅱ期路線の営業キロあたりの人数)
	(2) I C	74,115 人	
	(3) 定期券	4,852 人	
	(4) 東京都シルバーパス 適用した乗車人数	78,155 人	
② 内 訳	② 年間総営業キロ	122,251 km	
	(1) はるひ野駅～南多摩駅	79,441 km	
	(2) 平尾循環	42,810 km	42810
	③ 税抜き運賃収入額（想定）	14,163,344 円	① × 153.00 円
	④ 運行経費	118,224,082 円	(現行 i バス第Ⅱ期路線の平均一人あたりの平均単価)
	⑤ 収支率③/④	11.98 %	

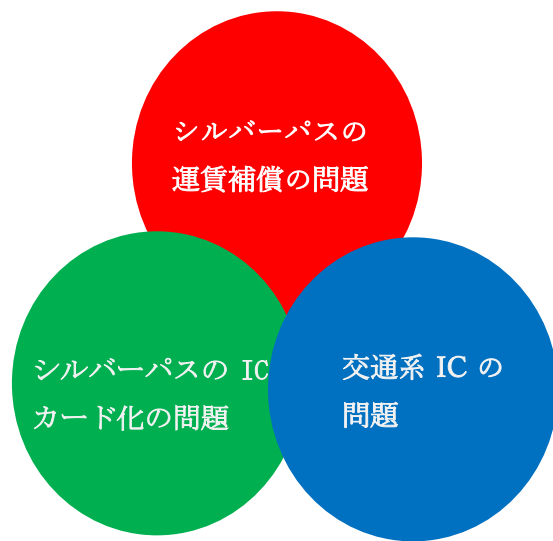
i バス第Ⅲ期見直し路線  
【南観光交通】

現金・IC：100円（大人・子供）

※シルバーパスは適用しない

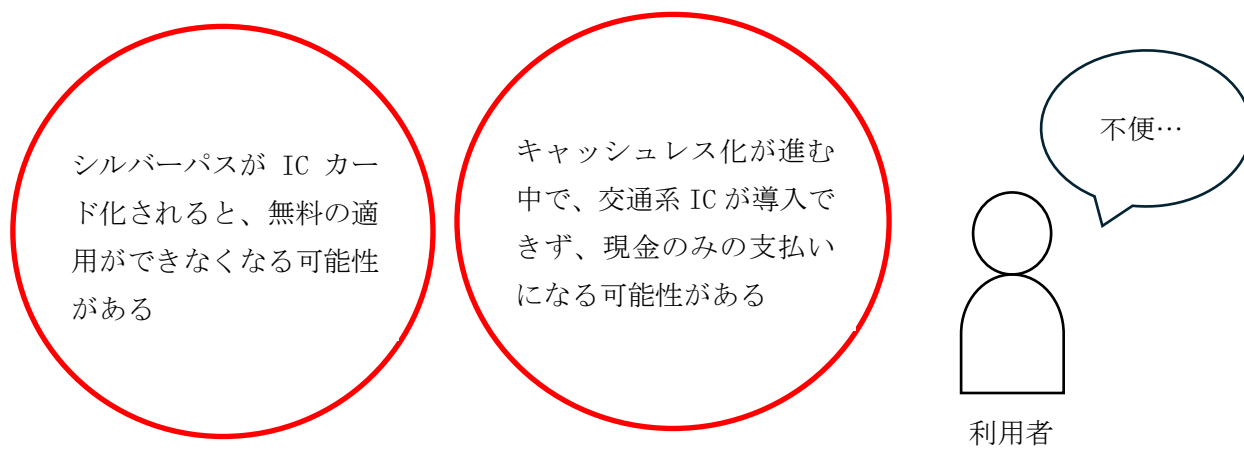
①' 内 訳	①' 輸送人員想定	95,304 人	②' × 1.34 人
	(1) 現金	3,894 人	(現行 i バス第Ⅱ期路線の営業キロあたりの人数)
	(2) I C	43,118 人	
	(3) 定期券	2,823 人	
	(4) 東京都シルバーパス 適用相当乗車人数	45,468 人	
②' 内 訳	②' 年間総営業キロ	71,123 km	
	(1) 南多摩駅～稲城・府 中メモリアルパーク	71,123 km	
	③' 税抜き運賃収入額（想定）	8,662,974 円	①' × 90.90 円（一律100円運賃 消費税抜き単価）
	④' 運行経費	67,261,900 円	
	⑤' 収支率③'/④'	12.88 %	

## 南観光交通(株)の路線

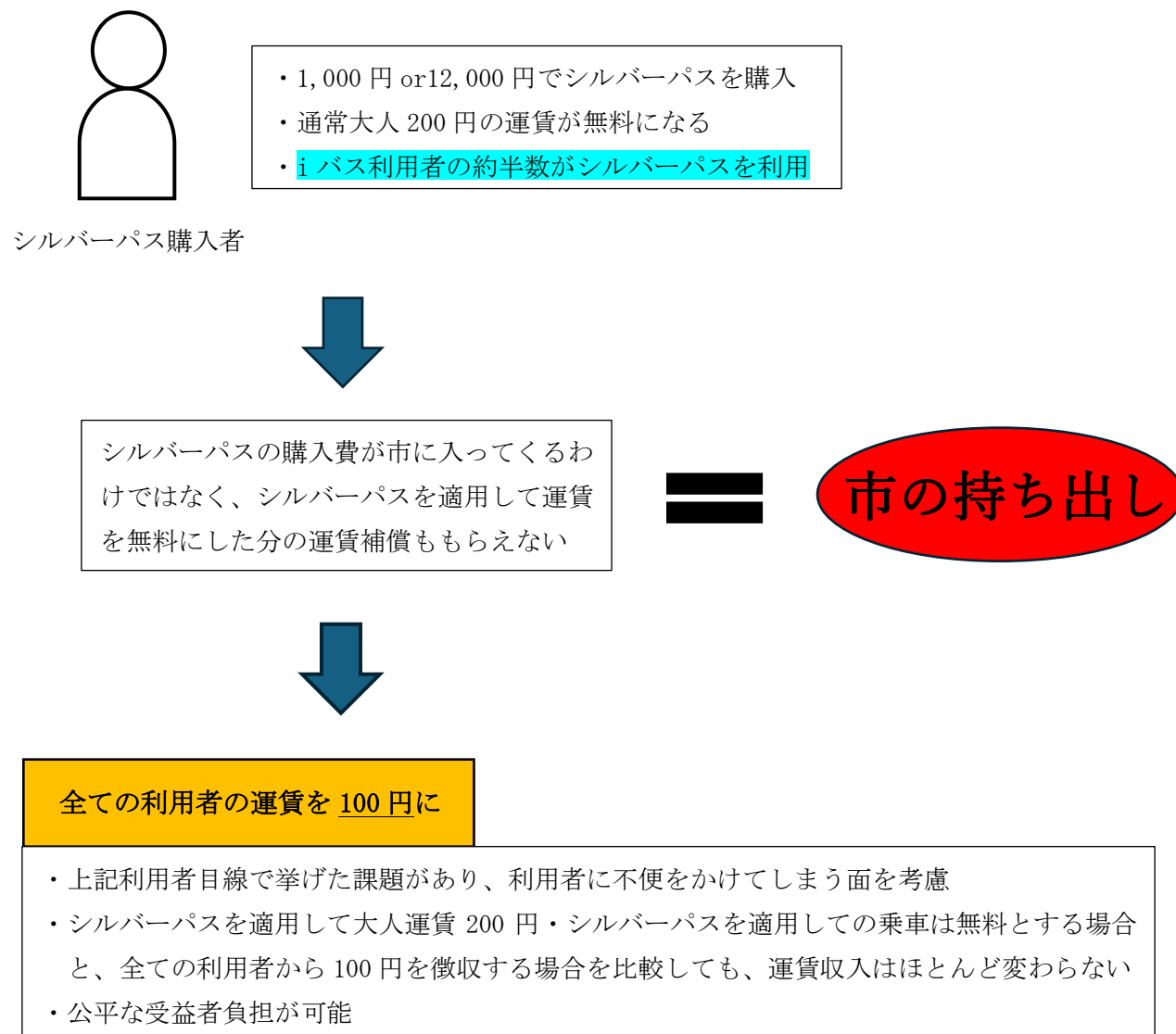


3つの問題が複雑に絡み合っている

## 利用者の視点（シルバーパス購入者を含む）



## 市の視点



7-1 i バス第Ⅲ期の見直し路線の運賃を検討するにあたって

1 交通系 I C の導入の経過

(1) 路線バス等（※ウィキペディア調べ）

J R 東日本 2 0 0 1 年（平成 13 年）11 月 18 日導入  
P A S M O 2 0 0 7 年（平成 19 年）3 月 18 日導入  
小田急バス㈱ 2 0 0 7 年（平成 19 年）3 月 18 日導入（バス共通カードの後継）  
首都圏 I C カード相互利用サービス開始 2 0 0 7 年（平成 19 年）3 月 18 日

(2) i バス

I C 車載器（P A S M O ・ S u i c a 両方利用可）を導入 2 0 0 7 年（平成 19 年）12 月 3 日  
紙式定期券を廃止し全線共通 I C 定期券（P A S M O や S u i c a に定期を記録）に変更 2 0 1 2 年（平成 24 年）12 月 3 日

2 南観光交通㈱の I C の導入について

交通系 I C カードは、J R（S u i c a）や大手私鉄（P A S M O）が開発したシステムで、S u i c a ・ P A S M O のカード発行からその料金収受までを行い、ある程度の運行規模が必要なシステムである。現在の i バスは、小田急バス㈱の運行のため、小田急バス㈱が運行する路線規模の中の一部として、交通系 I C（S u i c a ・ P A S M O カード）を使用した料金収受が行われているが、南観光交通㈱が i バスの 1 コースのみ規模で導入するのは難しいことが判明している。

また、東京都シルバーパスが次回更新時（令和 8 年 10 月ころ）に、現在の磁気カードから交通系 I C を使った I C 化を予定しており、バス乗車時に運転手にシルバーパスを見せての乗車方法から、I C カードを交通系 I C カード読取り機にタッチして乗車する方法に変更になることから、その対応も必要になる。

3 東京都シルバーパス制度（東京都）

(1) コミュニティバスをシルバーパス適用に含めないとする根拠

東京都シルバーパス条例施行規則(平成 12 年 8 月 25 日規則第 340 号) (条例第六条の規則で定めるパスの通用区間) 第四条 条例第六条に規定するパスの通用区間は、別表の上欄に掲げる運送事業者ごとにそれぞれ同表の下欄に定めるとおりとする。 2 前項の規定にかかわらず、次に掲げる運行系統は、パスの通用区間から除外する。ただし、知事が別に指定する運行系統は除く。 一 道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)第九条第一項の規定により国土交通大臣が運賃の特殊割増しを認可した運行系統 二 道路運送法第二十一条第二号の規定により国土交通大臣の許可を受けて乗合旅客を運送する運行系統 三 定期観光運送(定期に運行する自動車により観光を目的とする乗合旅客を専ら運送することをいう。)を目的として定めた運行系統 <u>四 地方公共団体、民間団体その他の団体の委託を受けて乗合旅客を運送する運行系統</u> 五 季節により、又は臨時に設けられた運行系統 3 知事は、前項ただし書の規定による指定をしたとき、又は指定を変更したときは、その旨を告示する。	
--	--

(2) 東京都議会でのコミュニティバスへのシルバーパス適用に関する質疑（一部）

令和 7 年厚生委員会：2025-03-18		
○立憲民主党（中村ひろし都議） 民間バス路線が減少している現状においては、シルバーパスをコミュニティバスに適用しても、民間を圧迫することにはなりません。コミュニティバスは高齢者の利用率が高いので、 <u>シルバーパスをコミュニティバスでも使えるようにする</u> ことが必要ですが、都の見解を伺います。	○高齢者施策推進部長 シルバーパスの利用対象交通機関は、東京都シルバーパス条例及び条例施行規則に基づき都営交通及び路線バスとなっております。 コミュニティバスは、交通手段の少ない地域の解消や公共施設などへの移動手段の確保のため、区市町村とバス事業者が、路線や運賃、運行経費の負担等について協定を締結し、運行されております。 <u>コミュニティバスのうち、一般の路線バスと同等の運賃を設定しているものについて、区市町村とバス事業者の協議が調った場合は、シルバーパスで乗車できるようになっております。</u>	
令和 7 年第 2 回定例会：2025-06-03		
○都民ファースト（荒木ちはる都議） 東京都が主体的に公共交通網を維持するためには、公共交通の状況を把握するとともに、利用者を増やし、事業者の利益を上げる取組が必要です。 この観点から、子供パスの創設や、多摩都市モノレールと <u>コミュニティバスのシルバーパスの適用</u> など、新たな利用者増の施策をエビデンスベースで検討、構築し、東京の交通不便地域ゼロを目指すよう求めておきます。	○福祉局長 シルバーパスは、現行制度となってから四半世紀が経過し、平均寿命、健康寿命の延伸や、交通事情の変化、地域における移動手段の多様化など、本事業を巡る環境は大きく変化しております。 このような状況の変化を踏まえまして、アクティブな長寿社会の実現を目指し、高齢者施策全体を総合的に議論する中で、I C カード化により利用実態を把握しながら、制度の改善に向けて検討してまいります。	

(3) 都政新報記事（2025 年（令和 7 年 7 月 22 日発行）

【I C 化で利用実態把握】

現在のシルバーパスは運転手に提示するだけで乗車できる。正確な利用者数を把握できない課題がある。

【利用者負担額】（制度見直し 運賃補償に影響）

発行枚数に応じシルバー制度開始時の国土交通省の「道路交通センサス」に基づく高齢者の利用回数に当時の乗車金額（200 円）とバスカード利用時の割引率を掛け合わせた固定額。福祉局は発行枚数に応じた「運賃補償」をバス協会に支払うことで制度を運営してきた。

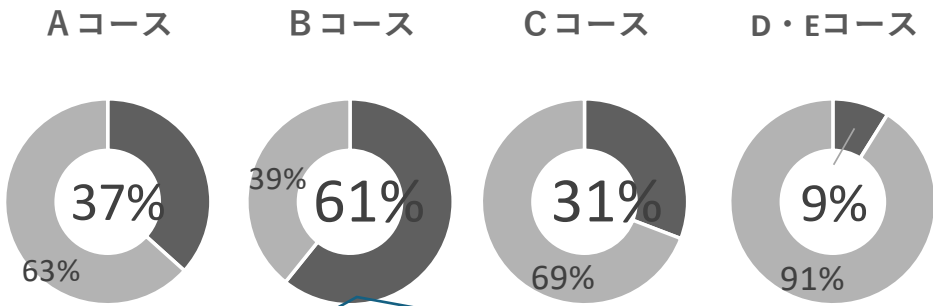
また、運賃改定を踏まえた運賃補償額の見直しが行われていない。

7-2 iバス第Ⅲ期の見直し路線の運賃を検討するにあたって

1（現行 i バス第Ⅱ期路線Bコースの東京都シルバーパス運賃補償交付の流れ）

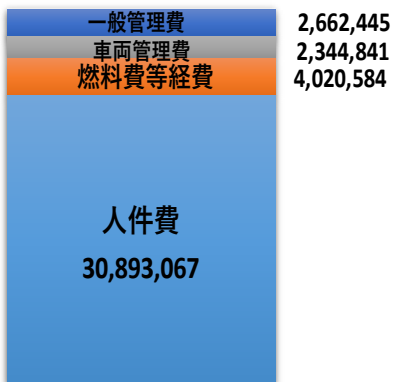
東京都シルバーパス利用者  
ご本人の住民税の課税・非課税の区分に応じた購入額（1,000円あるいは12,000円）で購入したパスを提示することで、無料で乗車することが可能となっている。  
シルバーパスでの乗車人数は、運転手がカウントしています。乗車人数の集計は、毎月ごとに小田急バス(株)から市にその支払い方法別に報告があります。（資料3の6「令和6年度 i バス収支率」の表のとおり）

令和6年度 i バス収支率

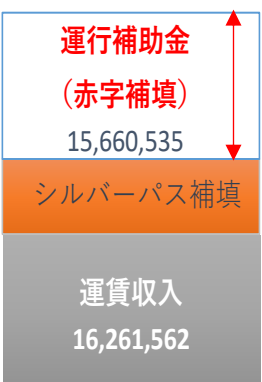


見直し路線では「シルバーパス運賃補償」は交付されない（7,998,840円）

運行経費

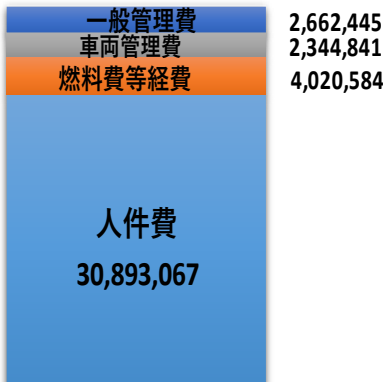


運賃収入



23,659,375

運行経費



運賃収入



2（東京都シルバーパス運賃補償交付の流れ）

【東京都】「令和7年度主要事業予算書（単位：百万円）」

	7年度	6年度	増減
(5) 社会参加の促進	28,845	21,830	7,015
ア シルバーパスの交付	22,977	21,365	1,612
対象者	70歳以上の希望者（寝たきり等の状態の者を除く。）	規模 (1,300,383枚)	(1,125,662枚) (174,721枚)
年間負担額	住民税非課税者等 1,000円 その他 12,000円		
(新) イ シルバーパスのICカード化	5,429	0	5,429
〔交通事業会計、高速電車事業会計に計上されている事業を含む。〕			
シルバーパスのICカード化に向け、システム改修を行う指定団体に対する支援等を行う。			

バス事業者へ東京都シルバーパス運賃補償交付のイメージ

シルバーパスの実績

① 小田急バス交付（受領）金額 1,163,100,277円

(1) 走行キロ比例（70%） 814,170,194円

(2) 輸送人員比例（30%） 348,930,083円

⑤ iバス走行キロ（iバスBコース） 0.98%

バス事業者の持ち出し

3 100円運賃での市運行経費について

稲城市のiバス利用者の内訳は、約50%が東京都シルバーパスの利用者となっている。(資料3の6「支払い方法別の内訳を参照」)

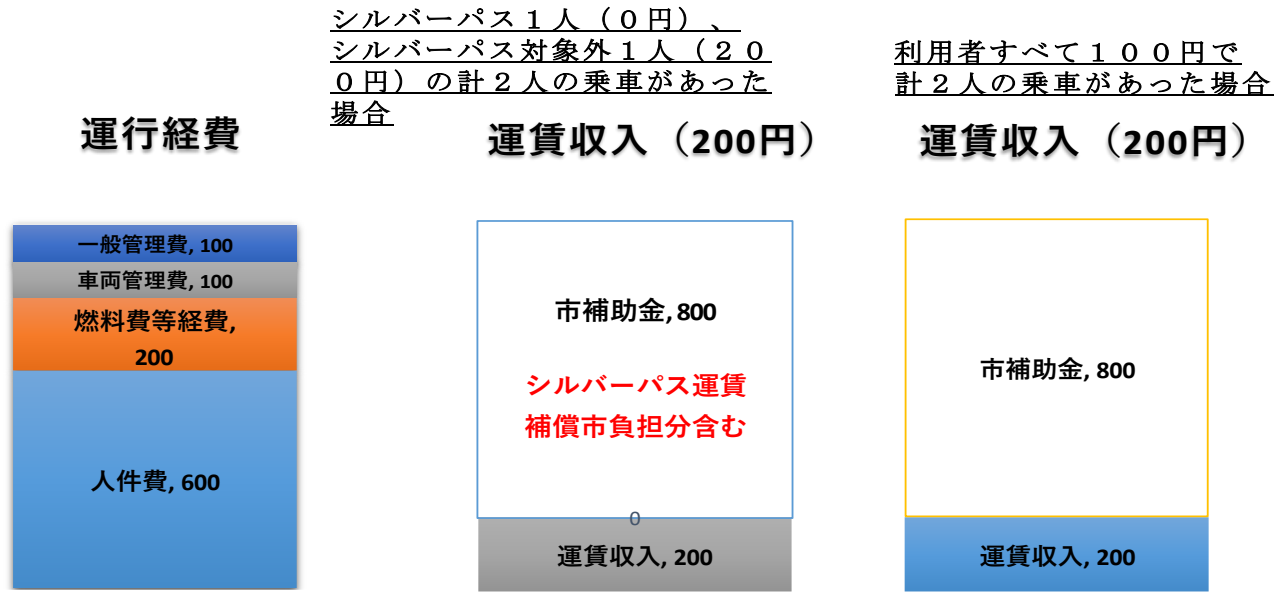
今回の路線見直しにより、東京都シルバーパスの適用に伴う運賃補償の交付がなくなるとした場合、市が運行事業者に交付する運行補助金の額は、東京都シルバーパスを適用して大人運賃200円、東京都シルバーパスでの乗車は無料とした場合とすべての利用者から100円の徴収とした場合とでは差はほとんどない。

(1) 大人200円の運賃（現行iバス第Ⅱ期路線路線）

利用者等		運賃	
大人	全部又は一部を現金で支払う場合	200 円	
	全部を I C カードで支払う場合	200 円	
	各種手帳所持者	全部又は一部を現金で支払う場合	100 円
		全部を I C カードで支払う場合	100 円
小児	全部又は一部を現金で支払う場合	50 円	
	全部を I C カードで支払う場合	50 円	
	各種手帳所持者	全部を I C カードで支払う場合	25 円
未就学児童		無料	
※東京都シルバーパス、その他の割引制度、定期券の適用を行う。			

(2) 大人100円の運賃

利用者等			運賃
大人		全部を現金で支払う場合	100 円
		全部を I C カードで支払う場合	－
	各種手帳所持者	全部を現金で支払う場合	100 円
		全部を I C カードで支払う場合	－
小児		全部を現金で支払う場合	100 円
		全部を I C カードで支払う場合	－
	各種手帳所持者	全部を I C カードで支払う場合	－
未就学児童			無料
※東京都シルバーパスその他の割引制度、定期券は <u>ありません。</u>			



【「シルバーパス利用率50%の試算」】

左の試算表は、東京都シルバーパス適用者1名と70歳未満の大人1名乗した場合の試算

70歳以上の東京都シルバーパス適用者1名(無料)+70歳未満の大人1名(200円)=200円

70歳以上の大人1名(100円)+70歳未満の大人1名(100円)=200円

4 iバス・路線バスの収支への影響

iバス現行路線  
【小田急バス】

現金・IC：200円（大人）

【令和6年度】 支払い方法別の内訳	現金	ICカード	定期券	シルバーパス
	4.09%	45.24%	2.96%	47.71%
	21,506人	238,076人	15,538人	251,052人

年間 526,172人 ①  
1日あたり 1,442人

iバス第Ⅲ期見直し路線  
【小田急バス】

現金・IC：200円（大人）

【令和8年度想定】 支払い方法別の内訳	現金	ICカード	定期券	シルバーパス
	4.09%	45.24%	2.96%	47.71%
	6,694人	74,115人	4,852人	78,155人

年間 163,816人 ②  
1日あたり 449人

iバス第Ⅲ期見直し路線  
【南観光交通】

現金・IC：200円（大人）

【令和8年度想定】 支払い方法別の内訳	現金	ICカード	定期券	シルバーパス
	4.09%	45.24%	2.96%	47.71%
	3,894人	43,118人	2,823人	45,468人

年間 95,303人 ③  
1日あたり 261人

【(②+③)-①】 △267,053人