

ところバス吾妻循環の多摩湖町周辺への延伸 本格運行移行の判断基準の検討 その2

1. 判断基準の考え方

- ・ 今回の「ところバス吾妻循環の多摩湖町周辺への延伸」に関しては、東村山市コミュニティバス新規導入ガイドラインの検討対象には該当しないが、可能な限りガイドラインの検証方法に沿った形で、判断することとする。
- ・ ガイドラインでは「収支率 40%以上」が、判断基準に設定されている。ところバスに関しては、路線別の収支率が把握できないため、利用者数等、収支率の代わりとなる判断基準を設定する必要がある。
- ・ 平成29年度第4回の東村山市地域公共交通会議において、「運行距離当たり利用者数」（基準案1）と「バス停当たり利用者数」（基準案2）を事務局より提案した。
- ・ 第4回会議において意見をいただいた、運行経費からの試算について、以下の事務局案を作成した。
- ・ ランニングコストから逆算して収支率40%を満たす利用者数を試算した。（基準案3）
- ・ グリーンバスのランニング経費に対する収支率40%の場合の一人当たり補助額と同等の利用者数を試算した。（基準案4）

※ガイドラインでは、「実証運行開始から半年間の収支率が40%未満の場合でも、利用が順調に伸びており、残りの半年間で本格運行への移行要件を満たすことができると、地域公共交通会議で認められた場合は、実証運行期間を半年間延長し、半年後の収支率を確認する。」とされていることから、基準を満たさない場合の実証運行期間の延長については、いずれの案も、地域公共交通会議で議論するものとする。

2. 判断基準の設定

<p>・ 収支率40%を達成するための1日当たりの利用者数（基準案3） 運行経費のランニングコストの金額に対して40%の収入額を満たす利用者数は、運行経費（ランニング）の40%の場合の収入額を、需要調査の分析結果から算出した平均運賃159.3円（税抜）で除して1日当たりの利用者数とした。 1日当たりの利用者数 =東村山市が負担する経費（ランニングコスト）×収支率÷平均運賃÷営業日数 実証運行に当てはめた場合・・・20.5人/日 $20.5人 = 1,438,840円 \times 40\% \div 159.3円 \div 176日$</p>
<p>・ 1人当たりの補助額が既存路線と同程度にするための1日当たりの利用者数（基準案4） グリーンバスの直近3年間の実績から、収支率40%の場合の一人当たり補助額の平均(230円)と平均運賃の合計額で1日当たりの運行経費（ランニング）を除いた人数とした。 1日当たりの利用者数 =東村山市が負担する経費（ランニングコスト）÷営業日数 ÷（平均運賃+1人当たりの補助額） 実証運行に当てはめた場合・・・21.0人/日 $21.0人 = 1,438,840円 \div 176日 \div (159.3円 + 230円)$</p>

運行経費に対する収支率40%の利用者数（基準案3）

	運行経費 (ランニング)	40%の収入額	平均運賃 (需要調査)	運行日数	1日当たりの 利用者数
運行経費に対する 収支率40%の場合	1,438,840円	575,536円	159.3円	176日	20.5人

収支率40%の場合のグリーンバスと同等の1人当たりの補助額（基準案4）

グリーンバス	運行経費 (ランニング)	収入額 (40%)	平均運賃 (税抜) (実績)	利用者数 (40%)	1人当たり 補助額	1日当たり 利用者数
平成27年度	88,473,042円	35,389,217円	155.5円	227,583人	233円	633.9人
平成28年度	98,406,239円	39,362,496円	154.8円	254,280人	232円	708.3人
平成29年度 (見込み)	106,810,256円	42,724,102円	149.7円	285,398人	225円	795.0人
ところバス	運行経費(A) (ランニング)	運行日数(B)	平均運賃(C) (税抜) (需要調査)	利用者数(D)	1人当たり 補助額(E)	1日当たり 利用者数(F)
吾妻循環 コース	1,438,840円	176日	159.3円	3,696人 ^{※1}	230円 ^{※2}	21.0人

※1 B×F

※2 グリーンバス3年間（H27～29）の実績平均値

3. 本格運行移行の判断基準（案）

<運行距離当たり利用者数の場合>（基準案1）

- ・ 収支率の代わりとなる基準として「運行距離当たり利用者数」を設定する場合、延伸部分の距離を乗じると、延伸区間のバス停の乗降人数が「14.7 人/日以上」であれば、収支率 40%以上の水準を満たす利用状況であると判断できる。

本格運行移行の判断基準 14.7 人/日＝

$$\text{収支率 40\%の水準の運行距離当たり利用者数 (0.97 人/km)} \\ \times \text{延伸区間の運行距離 (15.2km/日)}$$

<バス停当たり利用者数の場合>（基準案2）

- ・ 収支率の代わりとなる基準として「1バス停当たり乗降者数」を設定する場合、延伸部分のバス停数を乗じると、延伸区間のバス停の乗降人数が「12.9 人/日以上」であれば、収支率 40%以上の水準を満たす利用状況であると判断できる。

本格運行移行の判断基準 12.9 人/日＝

$$\text{収支率 40\%の水準の1バス停当たり乗降者数 (1.61 人/日・停留所)} \\ \times \text{延伸区間のバス停数 (8 停留所)}$$

<運行経費に対する収支率40%の利用者数の場合>（基準案3）

- ・ 収支率の代わりとなる基準として「運行経費に対する収支率40%の利用者数」を設定する場合、延伸区間のバス停の乗降人数が「20.6 人/日以上」であれば、収支率 40%以上の水準を満たす利用状況であると判断できる。

本格運行移行の判断基準 20.5 人/日＝

$$\text{運行経費 (ランニングコスト)} \times 40\% \div \text{平均運賃 (需要調査) 159.3 円} \\ \div \text{運行日数 176 日}$$

<1人当たりの補助額が既存路線と同程度にするための1日当たりの利用者数の場合> (基準案4)

- ・ 収支率の代わりとなる基準として「1人当たりの補助額が既存路線と同程度にするための1日当たりの利用者数」を設定する場合、延伸区間のバス停の乗降人数が「21.0 人/日以上」であれば、収支率 40%以上の水準を満たす利用状況であると判断できる。

本格運行移行の判断基準 21.0 人/日＝

$$\text{運行経費 (ランニングコスト)} \div \text{運行日数 176 日} \\ \div (\text{平均運賃 (需要調査) 159.3 円} + \text{1人当たりの補助額 230 円})$$

4. 事務局からの提案

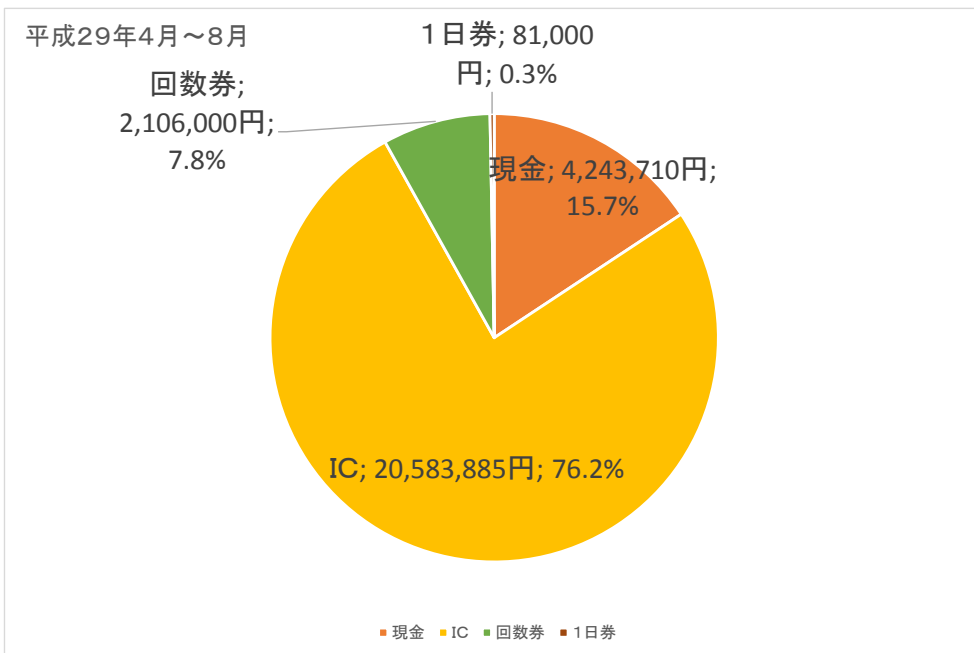
1人当たりの補助額が既存路線と同程度にするための1日当たりの利用者数（基準案4）の「21.0人/日」は、基準案3の経費に対する40%の利用者数1日当たり20.5人と、基準案4の既存路線と同等の1人当たり補助額になる利用者数1日当たり21.0人のどちらの条件も満たすことから、「21.0人/日」を本格運行移行の判断基準としたい。

※基準案で示している収入額は、基準値算出のための仮定の数値であり、実際の予算額・決算額や所沢市への負担金額とは異なります。

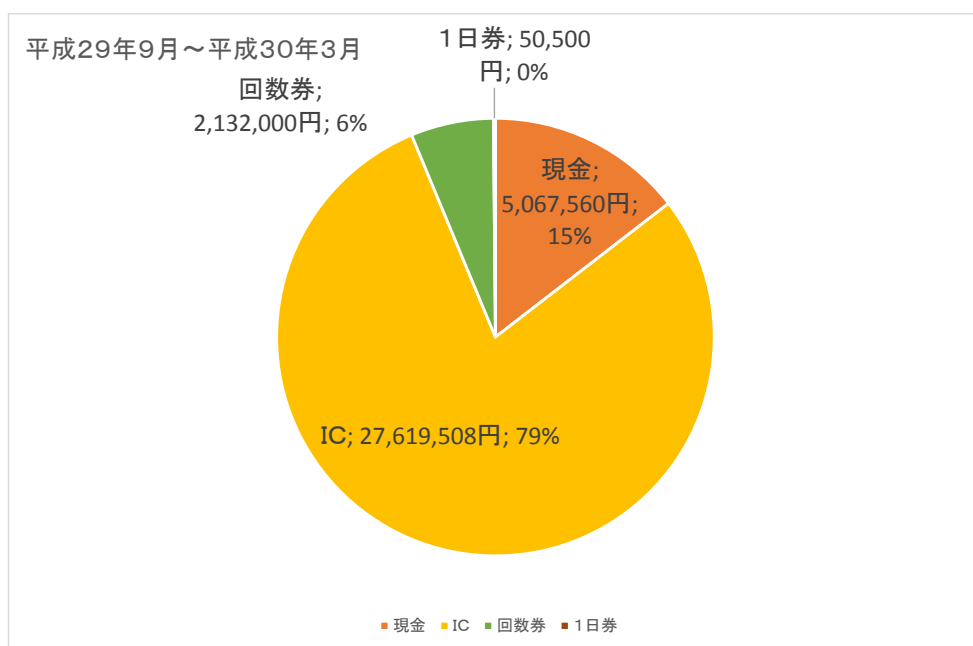
グリーンバス平成29年度の実績見込

平成30年度 第1回 参考資料

	乗車数	運行経費 (フィンガ)	運行改善・ 立替経費	収入 (税抜)	経費	収支率 (フィンガ)	収支率 (総経費)
東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅	140,230人	37,543,213円	475,524円	21,229,347円	38,018,737円	56.55%	55.84%
東村山駅東口～多摩北部医療センター	83,108人	24,505,135円	0円	12,125,231円	24,505,135円	49.48%	49.48%
久米川町循環	49,304人	14,205,486円	0円	7,413,585円	14,205,486円	52.19%	52.19%
諏訪町循環	58,112人	14,828,750円	162,000円	8,825,485円	14,990,750円	59.52%	58.87%
東村山駅西口～久米川駅南口	51,995人	15,727,672円	1,000,998円	7,706,503円	16,728,670円	49.00%	46.07%
合計	382,749人	106,810,256円	1,638,522円	57,300,151円	108,448,778円	53.65%	52.84%



	現金	IC	回数券	1日券
収入額 (税込)	4,243,710円	20,583,885円	2,106,000円	81,000円



	現金	IC	回数券	1日券
収入額 (税込)	5,067,560円	27,619,508円	2,132,000円	50,500円