

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3

1. これまでの基準案

- 案1：運行距離当たりの利用者数（14.7人/日）
- 案2：バス停当たりの利用者数（12.9人/日）
- 案3：収支率40%を達成するための1日当たりの利用者数（20.5人/日）
- 案4：1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（21.0人/日）



【新たな基準案】・・・

決算額ベースの基準

案5 ところバス利用実績に基づく実際の1人当たり補助額とグリーンバスで収支率40%とした場合の1人当たり平均補助額との比率

○ところバス1人当たりの補助額

$$= (\text{東村山市が負担する経費 (ランニングコスト)} - \text{東村山市分の収入}) \div \text{実証運行期間中の乗降者数}$$

○比率=ところバス1人当たりの補助額÷グリーンバスで収支率40%とした場合の1人当たりの平均補助額（直近3カ年の平均）

| ところバス | 運行経費(A) (ランニング) | 40%の収入額(B) | 平均運賃(C) (税抜) (需要調査) | 運行日数(D) | 1日当たり 利用者数 (F)=A×0.4÷C÷D | | |
|----------------------------|--------------------|------------------|----------------------------|----------------------|--------------------------------|------------------|-------------------------|
| 【案3】運行経費に対する収支率40%の利用者数 | 1,438,840 円 | 575,536 円 | 159.3 円 | 176 日 | 20.5 人 | | |
| ところバス | 運行経費(A) (ランニング) | 1人当たり 補助額 (B) | 平均運賃(C) (税抜) (需要調査) | 運行日数(D) | 1日当たり 利用者数 (F)=A÷D÷(B+C) | | |
| 【案4】グリーンバス1人あたり補助額と同等の利用者数 | 1,438,840 円 | 230 円 | 159.3 円 | 176 日 | 21.0 人 | | |
| ところバス | 運行経費(A) (ランニング) | 収入額(B) | 負担金 (C)= A-B (ランニング) | 1日当たり 利用者数 (D) | 運行日数 (E) | 利用者数 (F)= D×E | 1人当たり 補助額 (G)=C÷F |
| 【案5】決算ベースの1人当たり補助額 | 1,438,840 円 | 252,837 円 | 1,186,003 円 | 21.0 人 | 176 日 | 3,696 人 | 321 円 |

※表の数字は予算編成時の見積もりのため、実績確定時には変動することがあります。

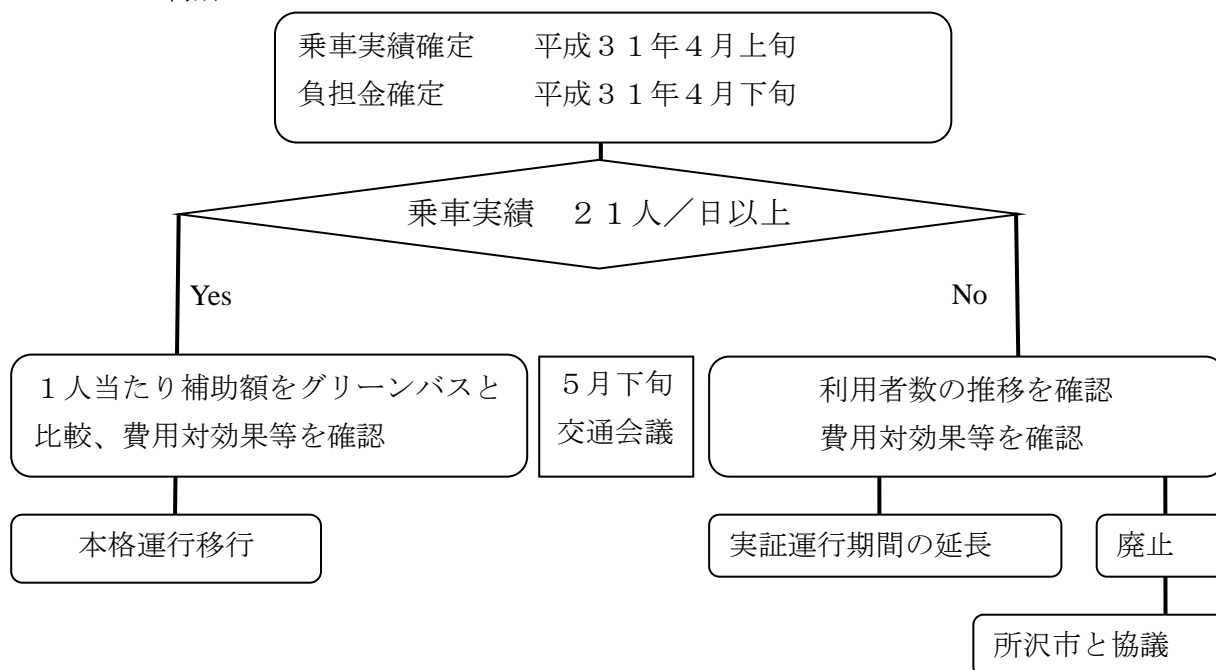
| グリーンバス | 運行経費 (ランニング) | 収入額 (40%) | 平均運賃 (税抜) (実績) | 利用者数 (40%) | 1人当たり 補助額 | 1日当たり 利用者数 |
|-----------------|-----------------|--------------|----------------------|---------------|--------------|---------------|
| 平成27年度 | 88,473,042円 | 35,389,217円 | 155.5円 | 227,583人 | 233円 | 633.9人 |
| 平成28年度 | 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 |
| 3カ年合計(平均) | 293,689,537円 | 117,475,815円 | 153.1円 | 767,261人 | 230円 | 712.4人 |

【最終的な方針(案)】

基準案3、4の「21人/日」と基準案5の「1人当たり補助額の比率」の2つの要素から、多摩湖町地域の利便性の向上と費用対効果等の視点で複合的に検討し、最終的に判断して頂くこととしたい。

《判断のながれ》

- 1日当たりの利用者数21人を達成
- 決算ベースで一人あたりの補助額を算出
- グリーンバスの一人当たり補助額との比率を確認
- 地域の利便性向上、費用対効果の視点で本格運行移行、または実証運行期間の延長、廃止の判断



※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。

コミュニティバス広告収入

| 消費税率8% | | 平成26年度 (実績) | 平成27年度 (実績) | 平成28年度 (実績) | 平成29年度 (見込) | 平成30年度 (4月～6月) |
|-------------------|------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|
| 車内額面 | | 126,000円 | 123,120円 | 248,400円 | 314,280円 | 285,120円 |
| 車内チラシ | | 0円 | 12,960円 | 10,800円 | 0円 | 25,920円 |
| 車体外側枠（乗車側） | | 0円 | 0円 | 0円 | 77,760円 | 0円 |
| 停留所標識 | | 0円 | 0円 | 0円 | 0円 | 0円 |
| 車内放送 | | 0円 | 0円 | 0円 | 51,840円 | 0円 |
| 車体ラッピング (運転席側) | ショート | 0円 | 0円 | 0円 | 0円 | 0円 |
| | ロング | 0円 | 0円 | 0円 | 324,000円 | 0円 |
| 合計 | | 126,000円 | 136,080円 | 259,200円 | 767,880円 | 311,040円 |

コミュニティバス基金

| | | 平成26年度 (実績) | 平成27年度 (実績) | 平成28年度 (実績) | 平成29年度 (見込) | 平成30年度 (当初予算) |
|----|--|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| 積立 | | 16,500,000 | 20,879,665 | 20,609,392 | 16,992,156 | 17,000,000 |
| 利子 | | | 7,532 | 2,666 | 2,451 | 3,000 |
| 取崩 | | | -1,067,000 | -10,947,396 | -17,810,547 | -13,239,000 |
| 合計 | | 16,500,000 | 19,820,197 | 9,664,662 | -815,940 | 3,764,000 |
| 累計 | | 16,500,000 | 36,320,197 | 45,984,859 | 45,168,919 | 48,932,919 |

《コミュニティバス基金とは》

前年度の乗車数が、運賃改定前の運賃収入だった場合の差額を効果額として積み立て、新規路線の運行などの事業を円滑かつ効率的に行うための積立基金