

議題（４）収支（案）について

1．需要予測（参考資料 参照）

（１）基本的な考え方

バス利用の需要予測には決定的な手法がない。そのため M バスの運行実績をもとに料金抵抗等を考慮した方法、市内循環便の路線バスの運行実績をもとにした方法及びコミュニティバス、アセスメント指針（兵庫県）の考え方を参考にした方法により、需要予測する。

- ・方法 A：M バスの運行実績と料金抵抗等を考慮した予測

（A-1：バス停勢圏の変化、A-2：ルート別利用率）

- ・方法 B：路線バスの運行実績と高齢者割引運賃導入を考慮した予測
- ・方法 C：コミュニティバス・アセスメント指針（兵庫県）の考え方を参考にした予測

収支予測に利用する需要は、方法 A-1、A-2、B、C の予測手法の中から最も安全側の予測として、最小値を利用する。

（２）需要予測の結果

	利用者予測
方法 A-1	1,225 ~ 931 人/日 (447,125 人/年)
方法 A-2	1,314 ~ 1,020 人/日 (479,610 人/年)
方法 B	906 人/日 (330,690 人/年)
方法 C	1,133 人/日 (413,545 人/年)

なお、今回採用する需要予測の結果については、最も少ない予測値を用いることとするので、新たなバス交通の利用者は、906 人/日（330,690 人/年）となる。

このうち、高齢者の利用者数については、M バスの高齢者の乗降割合を利用した場合、以下の結果になる。

- ・ 65 歳以上の高齢者利用者数： $906 \times 73\% = 661.38$ 人/日（241,403 人/年）
- ・ 70 歳以上の高齢者利用者数： $906 \times 58\% = 525.48$ 人/日（191,800 人/年）
- ・ 75 歳以上の高齢者利用者数： $906 \times 43\% = 389.58$ 人/日（142,196 人/年）

2. 運賃等

(1) 基本運賃

200円(全ルートとも1乗車均一)

(2) 割引運賃

高齢者：100円

- ・割引適用年齢は70歳以上
- ・市が発行する証明書の呈示。

小児(基本運賃の半額):100円

- ・小学生が主な対象者
- ・幼児は同伴の場合2人まで無料(阪急バスと同じ)

障がい者：100円

- ・身体障害者手帳又は療育手帳等の呈示(阪急バスと同じ)
- ・介護人又は付添人も同額(阪急バスと同じ)

(3) その他の割引

新たなバス同士の乗り継ぎ割引：100円(高齢者、小児、障がい者は50円)

- ・初めの降車時に乗り継ぎ券を受け取り、乗り継いだバスの降車時に乗り継ぎ券と割引運賃(100円又は50円)を支払う。

回数券：1,000円(1,100円分使用可・小児/身体障害者など割引運賃専用)

2,000円(2,200円分使用可)

5,000円(5,600円分使用可)

- ・阪急バスの回数券を共通利用できるようにする。
- ・但し、高齢者割引、乗り継ぎ割引には利用できない。

ゾーン定期券：8,400円/月(高齢者4,200円/月)

- ・新しいバスの全ルートが利用できる定期券とする。

はんきゅうランドパス65：5,500円/月、40,000円/年他

- ・65才以上を対象としている。阪急バスの乗降り自由なフリーパスを新たなバスにも利用できるようにする。

路線バスの箕面森町線と新たなバスとの乗り継ぎ割引：100円

(高齢者、小児、障がい者は50円)

- ・初めの降車時に乗り継ぎ券を受け取り、乗り継いだバスの降車時に乗り継ぎ券と割引いた差額の運賃を支払う。

今後の導入についての検討項目

- ・新しいバスと路線バスとの乗り継ぎ割引
- ・1日乗車券

(4) その他収入

今後の導入についての検討項目

- ・ 広告：バスの車体や車内への広告掲載料
 路線図やバスマップ等への広告掲載料
- ・ 協賛金：商業施設、医療施設、地域その他各種団体等からの協賛の出資
- ・ 市内公共施設駐車場の有料化：公共施設附属駐車を有料化することにより、バス利用への転換による運賃収入を見込むとともに、駐車料金が市負担金の財源にもなりうる。

3. 収支（参考資料 P 8～参照）

（1）前提条件

収支予測は、次の前提条件により算出する。

収支目標：運賃収入率は、収入全体の35%以上（年間4200万円/年以上）

需要予測：新たなバス交通の利用者は、906人/日（年間330,690人/年）

運行経費：年間の運行経費は、1億2,000万円以内

運賃：基本運賃は、200円

高齢者70歳以上の乗車率は、58%（年間191,800人/年）、運賃は、100円

その他の割引は、収入への影響が不明なので考慮しない

（2）収支予測の結果

運賃収入

$$\begin{aligned} & [\text{基本運賃の利用者数}] \times [\text{基本運賃}] + [\text{70歳以上の高齢者の利用者数}] \\ & \times [\text{高齢者割引運賃}] \\ & = (330,690 \text{ 人} - 191,800 \text{ 人}) \times 200 \text{ 円} + 191,800 \text{ 人} \times 100 \text{ 円} \\ & = 46,958,000 \text{ 円} \end{aligned}$$

支出（運行経費）

・全ルート11便/日で運行した場合：126,709,385円

・全ルート10便/日で運行した場合：115,190,350円

運行経費の上限が1億2,000万円なので、各ルートの便数は10～11便/日となる。

収支

・運賃収入だけによる収支は73,042,000円の赤字となり、運賃収入率は39.14%である。

・そのため、国庫補助金、市負担金が必要となるとともに、その他収入についても積極的に導入を目指す。

$$\begin{aligned} [\text{運賃収入率}] &= [\text{運賃収入}] / [\text{運行経費}] \\ &= 46,958,000 \text{ 円} / 120,000,000 \text{ 円 (最大)} \\ &= 0.3914 = 39.14\% > 35.0\% \end{aligned}$$

（内訳）

	運賃	国庫補助金	市負担額金
金額	46,958,000円	36,521,000円	36,521,000円
()は割合	(39.14%)	(30.43%)	(30.43%)

分科会での収支の検討資料

1. 前提条件

運賃収入目標は、収入全体の 35% 以上 (4200 万円/年 以上)

バスの利用者予測は、330,690 人/年

高齢者の乗車率

高齢者 65 歳以上の乗車率は、73% (241,403 人)

高齢者 70 歳以上の乗車率は、58% (191,800 人)

高齢者 75 歳以上の乗車率は、43% (142,196 人)

路線バス 230 円区間の乗車率は、7%

2. 基本運賃と高齢者の割引運賃について

基本運賃と高齢者割引運賃の組み合わせによる運賃収入率 ()内は年間の収入合計額(単位:万円)

基本運賃 高齢者の 割引運賃	100円均一	150円均一	200円均一	210円均一	210円～ 230円の 区間制
割引なし	27.6% (3307)	41.3% (4960)	55.1% (6614)	57.9% (6944)	58.3% (6991)
75歳以上割引 割引運賃 100円	-	35.4% (4249)	43.3% (5192)	44.8% (5380)	45.1% (5407)
70歳以上割引 割引運賃 100円	-	33.3% (4001)	39.1% (4696)	40.3% (4835)	40.5% (4854)
65歳以上割引 割引運賃 100円	-	31.3% (3753)	35.0% (4200)	35.7% (4289)	35.8% (4302)

定期券、乗り継ぎ割引等を導入する場合、収支は数%減少する。

75歳以上は無料にすると意見もあった。

この場合の運賃収入率(年間の運賃収入)は、31.4%(3770万円/年)となる。