

第4章 事業実施の収支及び評価

1. 事業実施に係る費用

- 中心市街地循環バスの事業費は、増加傾向で推移しており、2017年度の事業費は39,500千円となっています。
- 2019年度から始発の時間が繰り上がり、運行時間が長くなることから、事業費は41,000千円と見込んでいます。

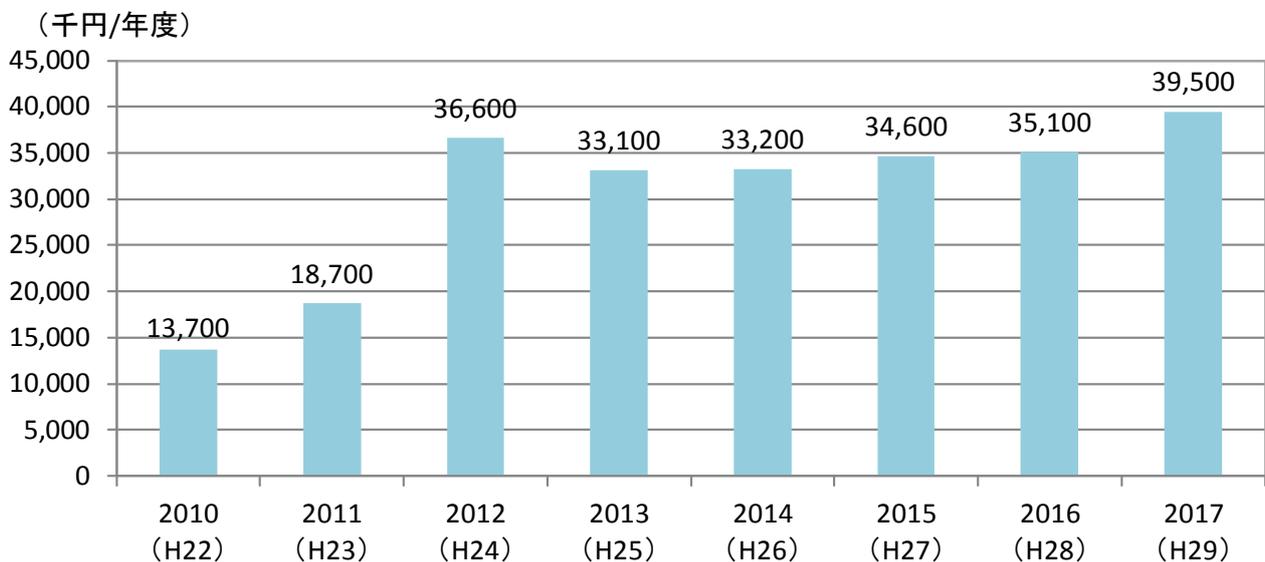


図 4-1. 中心市街地循環バスの事業費の推移

2. 増収策について

- バス停オーナー等制度を設け、運賃外収入を運行経費に充てます。
- バス停オーナーで年間 18 万円/基×17 基=306 万円、車外広告で年間 12 万円/枠×39 枠=468 万円の最大で計 774 万円の収入を見込んでいます。

【バス停オーナー等制度】

バス停のネーミングライツやバス車体への広告掲載に対する協力金というかたちで地域の企業・事業所等に地域貢献をお願いし、頂いた協力金を循環バスの運行経費に充てて、運行の継続を図ります。



図 4-2.オーナーバス停のイメージ



図 4-3.車外広告のイメージ

3. 事業による収支

3-1. 利用者数算定の考え方

●循環バスの利用圏人口と、これまでの利用者数実績をもとに、段階的に循環バスの利用者数を算定しました。

考え方①

現行の循環バスのバス停から半径300m圏人口の和を利用圏人口と定める。



考え方②

利用圏人口と利用者数（実績）との関係から、算出係数を求める。



考え方③

それぞれのルートを伸ばした西部ルート、中部ルートにおいて、利用圏人口を求める。



考え方④

考え方③で求めた利用圏人口に、考え方②で求めた算出係数をかけて、利用者数見込を試算する。（バス停周辺の市民属性や、集客施設等は考慮しない。）



考え方⑤

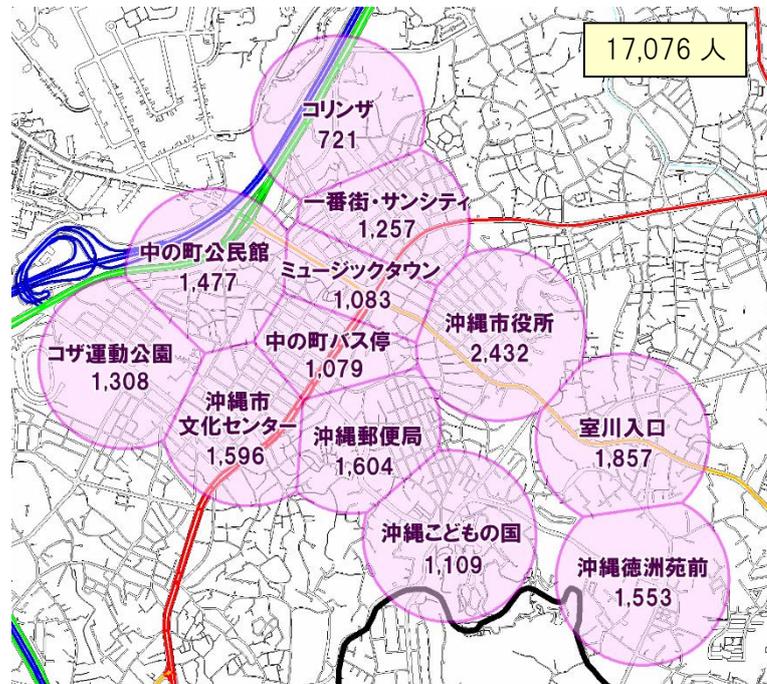
一部利用料金の値上げに伴う利用者数の減少を想定。

図 4-4.利用者数算定の考え方

3-2. 利用者数の算定

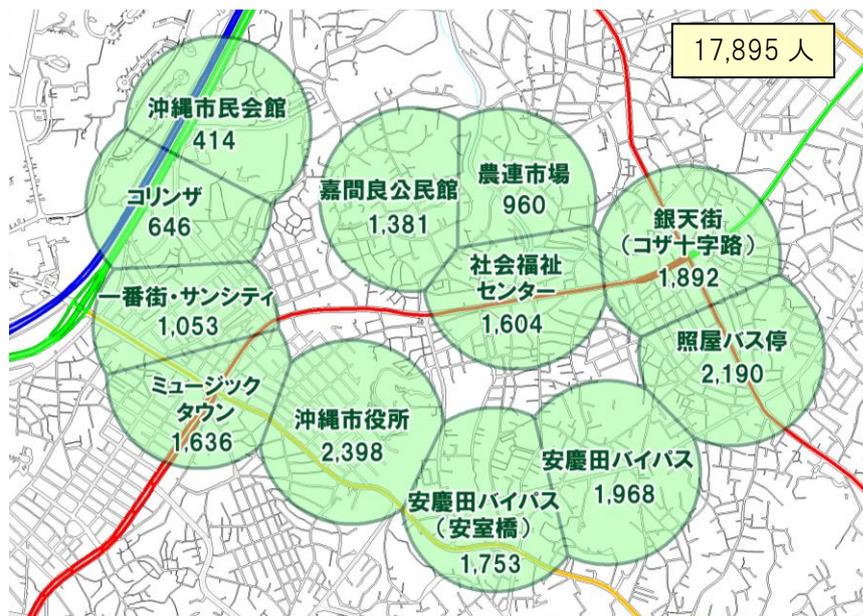
(1)考え方①:現在の利用圏人口の算出

●現在の胡屋ルートの利用圏人口が 17,076 人、コザルートの利用圏人口が 17,895 人と算出されました。



※利用圏人口はバス停から半径 300m圏内の人口。データは網形成計画策定時の H29.11

図 4-5.現在の胡屋ルートの利用圏人口



※利用圏人口はバス停から半径 300m圏内の人口。データは網形成計画策定時の H29.11

図 4-6.現在のコザルートの利用圏人口

(2)考え方②:算出計数の算定

●利用圏人口と利用者数実績から、算出計数を算定しました。

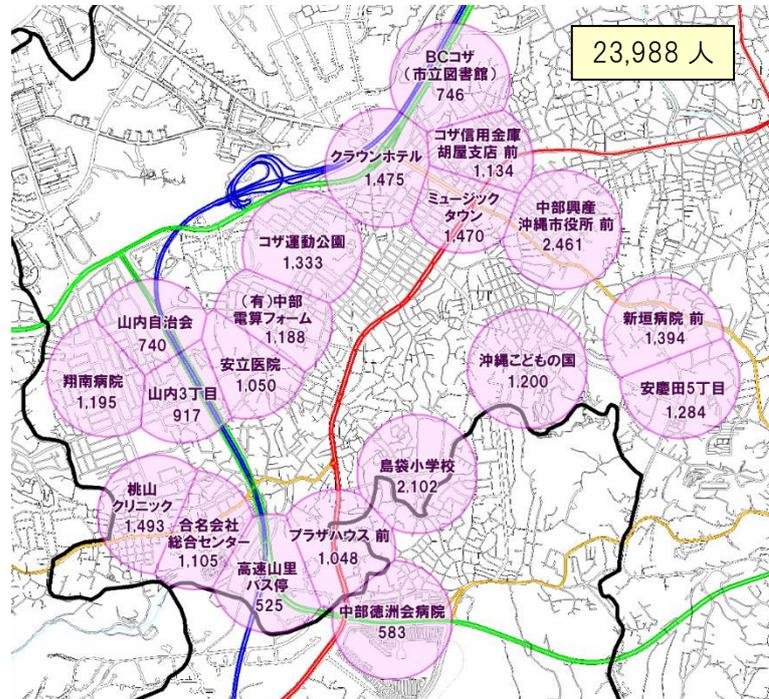
ルート名称	利用圏人口	利用者数実績	算出係数
胡屋ルート	17,076 人	54,891 人	3.2
コザルート	17,895 人	47,842 人	2.7

注: 胡屋ルートの算出係数は約3.2倍、コザルートの算出係数は約2.7倍と表示されています。

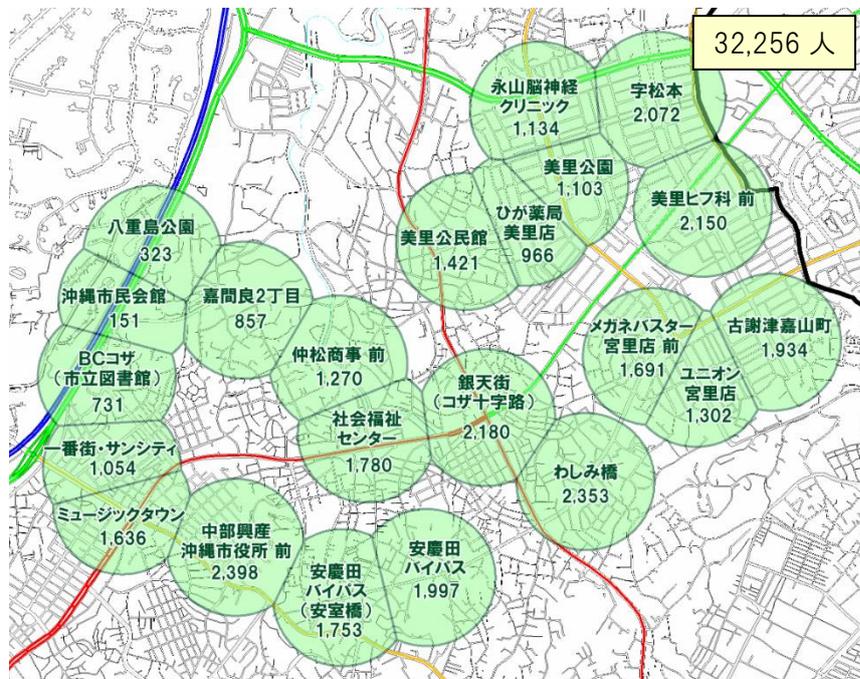
※利用者数の実績は平成29年度

(3)考え方③:見直し時の利用圏人口の算出

●見直しルートでの利用圏人口を算出しました。



※利用圏人口はバス停から半径 300m圏内の人口。データは網形成計画策定時の H29.11
 図 4-7.見直し後の西部ルート(現胡屋ルート)の利用圏人口



※利用圏人口はバス停から半径 300m圏内の人口。データは網形成計画策定時の H29.11
 図 4-8.見直し後の中部ルート(現コザルート)の利用圏人口

(4)考え方④:現運賃での利用者数の推計

●見直し後の利用者数と算出計数を乗じて利用者数見込を推計しました。

ルート名称	利用圏人口	利用者数見込
西部ルート	23,988 人	76,762 人
中部ルート	32,256 人	87,091 人

注: 西部ルートは約3.2倍、中部ルートは約2.7倍の乗数で推計されている。

(5)考え方⑤:運賃値上げによる補正

●運賃値上げによる利用者数の減を、20%と40%のケースを設定し補正しました。

利用者数（補正前）

ルート名称	利用者数見込
西部ルート	76,762 人
中部ルート	87,091 人

利用者数（補正後）

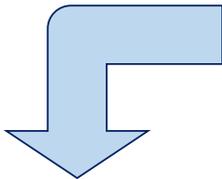
ルート名称	利用者数 20%減の場合	利用者数 40%減の場合
西部ルート	67,934 人	59,107 人
中部ルート	69,673 人	64,813 人

※実質的に利用料金が上がる一般、小学生以下、障がい者手帳所持者の割合を減少の対象とした。
 ※20%減は、100円から200円への値上げを行った東京都立川市の事例を、40%減は、本市の中心市街地循環バスを無料から有料に変更した際の実績から設定。

3-3. 収支見込み

●現状の運行経費をもとに、収支を予測すると、西部ルートは収支率が55～61%、中部ルートは57～65%と試算されました。

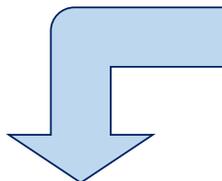
西部ルート H31見込



胡屋ルート	平成29年度実績
利用者数	約55,000人
運賃収入	約350万円
運賃外収入	—
運行経費	約1,900万円
収支合計	約▲1,550万円
収支率	18%

西部ルート	利用者数20%減の場合	利用者数40%減の場合
利用者数	約68,000人	約59,000
運賃収入	約850万円	約720万円
運賃外収入	420万円	
運行経費	約2,080万円	
収支合計	約▲810万円 (運賃のみ約▲1,230万円)	約▲940万円 (運賃のみ約▲1,360万円)
収支率	61% (運賃のみ41%)	55% (運賃のみ35%)

中部ルート H31見込



コザルート	平成29年度実績
利用者数	約48,000人
運賃収入	約300万円
運賃外収入	—
運行経費	約2,000万円
収支合計	約▲1,700万円
収支率	15%

中部ルート	利用者数20%減の場合	利用者数40%減の場合
利用者数	約76,000人	約65,000人
運賃収入	約990万円	約820万円
運賃外収入	350万円	
運行経費	約2,050万円	
収支合計	約▲710万円 (運賃のみ約▲1,060万円)	約▲880万円 (運賃のみ約▲1,230万円)
収支率	65% (運賃のみ48%)	57% (運賃のみ40%)

4. 網形成計画の目標値の達成見込み

- 網形成計画の目標値となっている公共交通カバー人口の割合をみると、循環バスのルート見直しにより、59%から63%へ向上し、目標の62%を上回るようになります。
- 利用者一人あたりの財政負担は、現況の301円から147円へと大幅に低下し、目標の減少（301円以下）を達成する見込みです。

公共交通カバー人口の割合 …… バス停から半径300m圏人口

現況値	拡充運行後
59%	63%

コミュニティバス等の利用者一人あたりの財政負担 …… 財政負担額 ÷ 利用者数

	現況値	拡充運行後
運賃のみ	301円/年	209円/年
運賃外収入込み	—	147円/年

(両ルートとも利用者が40%減少した場合)

※現況値は網形成計画に示されている値