

平成25年度ベースにおける運賃改定シミュレーション

	運賃	根拠	運賃の格差	メリット	デメリット	シルバー等割引	想定逸走率	収入 (円)	支出 (円)	収支 (円) (≒補助金額)	乗車人員 (人)	利用者1人当りの補助金額 (円)
								a	b	a-b		
均一制	100円	・現在と同じ料金 ・ワンコイン方式	大	・ワンコインで支払いが便利 ・親しみやすい ・路線バスより安い	・事業採算性の確保が困難 ・路線バスの継続運行に悪影響	無	-	188,283,773	292,291,837	-104,008,064	2,009,186	52
	150円	・現在の料金と路線バスの初乗り運賃の中間	中	・運賃収入が増える可能性がある ・継続可能性は上がる	・値上げに対する抵抗感がある ・ワンコインではないので運賃支払いが面倒	有(100円)	0.13125	216,862,775	292,291,837	-75,429,062	1,745,480	43
						無	0.18750	229,110,917	292,291,837	-63,180,920	1,632,464	39
	180円	・路線バスの初乗り運賃	小	・運賃収入が増える可能性がある ・継続可能性は上がる	・値上げに対する抵抗感が大きい ・ワンコインではないので運賃支払いが面倒	有(100円)	0.21000	222,251,956	292,291,837	-70,039,881	1,587,257	44
						無	0.30000	236,809,751	292,291,837	-55,482,086	1,406,430	39
対キロ制	180円～420円 (平均単価192円)	・路線バスと同じ料金制度	なし	東京都シルバーパス条例に基づく補助がないと収入としてのメリットはない	・値上げに対する抵抗感が大きい ・運賃設定が細かくて利用者には分かりにくい ・長区間利用だと割高感が大きい ・運賃表示板の設備投資が必要 ・ICカード設備投資が倍額(入口・出口) ・運賃収入が減る可能性がある ・継続可能性は下がる	有(シルバー無料、小人・障害者半額)	0.23650	171,322,078	292,291,837	-120,969,759	1,534,014	79

- ※シルバー等割引…
- ①「シルバー等」はシルバーパス保持者、小人及び障害者をいう。
 - ②シルバー等に属する利用者数は、全体の30%と仮定(シルバー20%、小児6%、障害者4%)する。
 - ③シルバー等割引が無い場合は、利用者区分に関わらず均一運賃として算出する。
 - ④シルバーパスは東京都シルバーパス条例に基づく割引ではないため、収入は純減とする。

- ※想定逸走率…
- ①運賃180円の逸走率は、東村山市コミュニティバス値上げ(100円→180円)後1ヶ月間の乗車人員実績(25%減)より30%と見込む。
 - ②運賃180円以外の逸走率は、線形補間により求める。
 - ③対キロ制は、利用方法・利用金額等の分かりづらさから利用者減少が想定されるため、別途5%の逸走を加算する。
また、シルバーパス保持者は無料のため20%の利用者増加を見込む。
 - ④シルバー等割引で100円設定とした利用者区分及び対キロ制で半額設定とした利用者区分については、逸走は発生しないものとする。

※バス利用特典サービスは付与しない。

※消費税は8%で算定する。