

収支シミュレーションについて

1 前提条件

(1) 収支基礎数

ア 運賃収入（現金・回数券）…平成26年度決算

イ 広告料収入…平成27年度見込み

ウ 支出…平成27年度見込み

エ 路線変更時経費…運行車両数の1台増（20台⇒21台）から、支出の5%程度と想定する。

(2) 運賃設定

資料2の事務局案のとおり

（一般150円、高齢者・障がい者・子ども100円）

(3) 逸走率（利用者数の減少割合）

同条件の西東京市の事例（100円→150円、高齢者（専用回数券）・障がい者・子ども割引）を参考に想定した。

(4) 利用者割合

市内人口比率及びアンケート結果を参考に、一般70%、高齢者20%、障がい者5%、子ども5%と想定した。

(5) 路線変更の利用者数への影響

路線変更による利用者数の増減は想定しないものとする。

2 運賃シミュレーション

(1) 収支基礎数

| | 項目 | 金額 | | | |
|--------------|-------|--------------|---------|------------|--|
| 収入 (100円) | 現金収入 | 151,359,157 | | | |
| | 回数券収入 | 35,701,579 | | | |
| | 広告収入 | 1,818,120 | | | |
| | 収入合計 | 188,878,856 | | | |
| 支出 | 路線現行 | 296,858,199 | | | |
| | 路線変更 | 311,701,109 | 路線変更分経費 | 14,842,910 | |
| 収支 | 路線現行 | -107,979,343 | | | |
| | 路線変更 | -122,822,253 | | | |

(2) 運賃シミュレーション

| 運賃・路線 | 想定逸走率 | 収入合計 | 収支≒補助金額 | 収支改善額 | | 想定乗車人員 | 乗車人員減少数 | 1人当り補助金額 | 1人当り補助割合 | |
|------------------------------------|---------|-------------|--------------|-------------|------------|-----------|----------|----------|----------|-------|
| 100円 路線現行 | - | 188,878,856 | -107,979,343 | - | | 2,044,484 | - | 52.8 | 36.4% | |
| 100円 路線変更 | - | 188,878,856 | -122,822,253 | - | | 2,044,484 | - | 60.1 | 39.4% | |
| 一般150円 割引100円 (事務局案) 路線現行 | 0.15796 | 210,652,719 | -86,205,480 | 21,773,863 | | 1,721,541 | -322,943 | 50.1 | 一般 | 29.0% |
| | | | | | | | | | 割引 | 58.0% |
| 一般150円 割引100円 (事務局案) 路線変更 | 0.15796 | 210,652,719 | -101,048,390 | 対現行 路線経費 | 6,930,953 | 1,721,541 | -322,943 | 58.7 | 一般 | 32.4% |
| | | | | 対変更 路線経費 | 21,773,863 | | | | 割引 | 60.0% |

3 分析

(1) 補助金額・収支改善額

- ア 現行路線同士で比較すると、現状の約108,000,000円程度が、約86,000,000円程度となり、約22,000,000円程度の収支改善が見込まれる。
- イ 現在検討中の路線変更実施による経費増を含めると、補助金額が約101,000,000円程度と見込まれ、約7,000,000円程度の収支改善にとどまる。

(2) 1人当り補助金額・補助割合

※ 補助割合…利用者1人当りの運行経費に占める補助金額の割合

$$\text{【1人当りの補助金額（+割引額）} \div \text{（支出合計} \div \text{想定乗車人数）】}$$

- ア 同一路線同士で比較すると、1人当りの補助金額は若干下がる。
- イ 路線変更実施による経費増を含めると、1人当りの補助金額は増加するが、補助割合としては、一般利用者は下がり、割引対象者は上がる。

4 総括

路線変更を実施した場合には、補助金額の軽減効果は限定的である。しかしながら、今回の路線変更は市内に現存する最後の交通不便地域の解消が目的のため、実施には大きな意義がある。それを実現したうえで、補助金額を現状維持以下に抑え、かつ1人当りの補助金額は増加するものの一般利用者の補助割合（補助金への依存度）を下げられることから、行政側としては事務局案での運賃改定による本シミュレーション結果は許容できる範囲と考える。