

はなバスの評価基準について

1. はなバスの運行目的

はなバスは既存の路線バスではカバーしきれない公共交通空白地域・不便地域を中心にルートを設定しており、市内の公共施設等に向かう交通利便性の地域格差をなくし、利用者の利便性向上を目的としたコミュニティバスである。

公共交通空白地域・不便地域の解消

補完的
役割

健康応援
都市

西東京市の施策

◆評価方法

- ① 持続可能な公共交通 → 事業性の評価
- ② 公共交通空白地域・不便地域の運行 → はなバスが運行しないと、公共交通空白地域・不便地域となるバス停の利用率

(参考) 健康応援都市との関連

→ 福祉的要素の把握

2. 事業性の評価（収支率）

2-1. 目標収支率

目標収支率 70%	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者によって変動する運賃を統一するため、設定運賃は 150 円とする。 ・ 収入は利用者数×設定運賃/1.08(税抜き)で算出する。
----------------------------	--

2-2. 公費負担の考え方の整理

(1) 公費負担のあり方の考え方

「使用料・手数料等の適正化に関する基本方針」(平成 27 年度改訂版) より、選択的な市場的なサービスでは、公費負担を主に 0～30% とすべきものとし、費用算定対象項目に減価償却費を含めている。

(2) はなバスの評価基準に関する公費負担の考え方

「使用料・手数料等の適正化に関する基本方針」を基本とし、公費負担割合を 30%、目標収支率 70% と設定した。はなバスの評価基準は、持続的な運行が可能かどうかを判断するための基準であるため、車両の実際の利用状況を考慮する必要がある。

◆設定条件

車両の減価償却費の算出方法は、10 年償却で平準化する。

2-3. 算出結果

算出した収支率を下記の表に示す。

ルート		ア	イ	ウ	エ
		利用者数	仮想収入	経費（税抜）	収支率
		（人）	（円）	（円）	（％）
		現金+IC+回数券	（利用者数×150円 /1.08）+広告	減価償却費（平準化）含 臨時経費除	収支率 イ/ウ
第1		288,019	40,137,639	41,420,698	97%
第2	駅間	148,812	20,799,015	32,219,343	65%
	循環	109,983	15,331,852	19,508,685	79%
	計	258,795	36,130,867	51,728,029	70%
第3	駅間	143,812	20,115,677	49,796,599	40%
	循環	159,566	22,251,039	31,187,168	71%
	計	303,378	42,366,716	80,983,767	52%
第4北		160,148	22,497,778	50,911,057	44%
第4南	駅間	110,472	15,475,230	23,598,954	66%
	折返し	154,525	21,584,909	25,215,071	86%
	計	264,997	37,060,139	48,814,025	76%
全ルート合計		1,275,337	178,193,139	273,857,575	65%

◆算出の条件

※ 系統別に利用者数を計上。

※ 仮想収入は上記の利用者数×設定運賃/1.08（税抜き）した値に、走行距離で按分した広告費を加算。

※ 経費は車両の減価償却費を10年償却で平準化した値を使用。

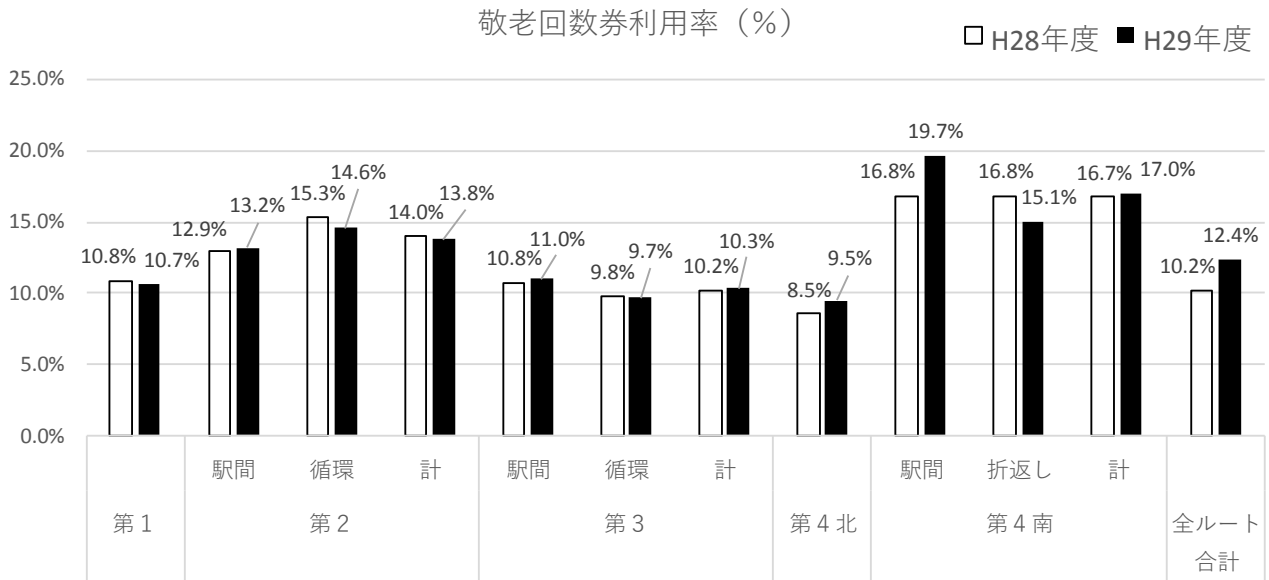
4. (参考) 福祉的要素の把握

福祉的要素については、ルートの特徴を把握するための参考値とする。

参考にすべき項目		内容
パターン ①	敬老回数券の利用率 (%)	<ul style="list-style-type: none"> ・実績として、毎年把握することができる。 ・敬老回数券の利用状況が把握できる。 ・利用者の中に占める敬老回数券の割合を示すため、地域としての必要性の観点からは評価が難しい。
パターン ②	年間のはなバスに 乗車している高齢者利用率 (%)	<p>パターン②～④はOD調査の結果を使用。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・OD調査の高齢者は、65歳以上を対象とし、調査員による目視判断である。 ・OD調査の結果を用いているため、調査日の利用が影響する。 ・高齢者の利用を、概算で把握することができる。 ・対外的な説明が難しい。
パターン ③	沿線人口あたりの はなバスに乗車している 高齢者の利用回数 (回/人・年)	
パターン ④	沿線高齢者人口 (65歳以上) あたりの はなバスに乗車している 高齢者の利用回数 (回/人・年)	

◆パターン①：敬老回数券の利用率

算出方法：年間の敬老回数券利用人数÷年間利用者数

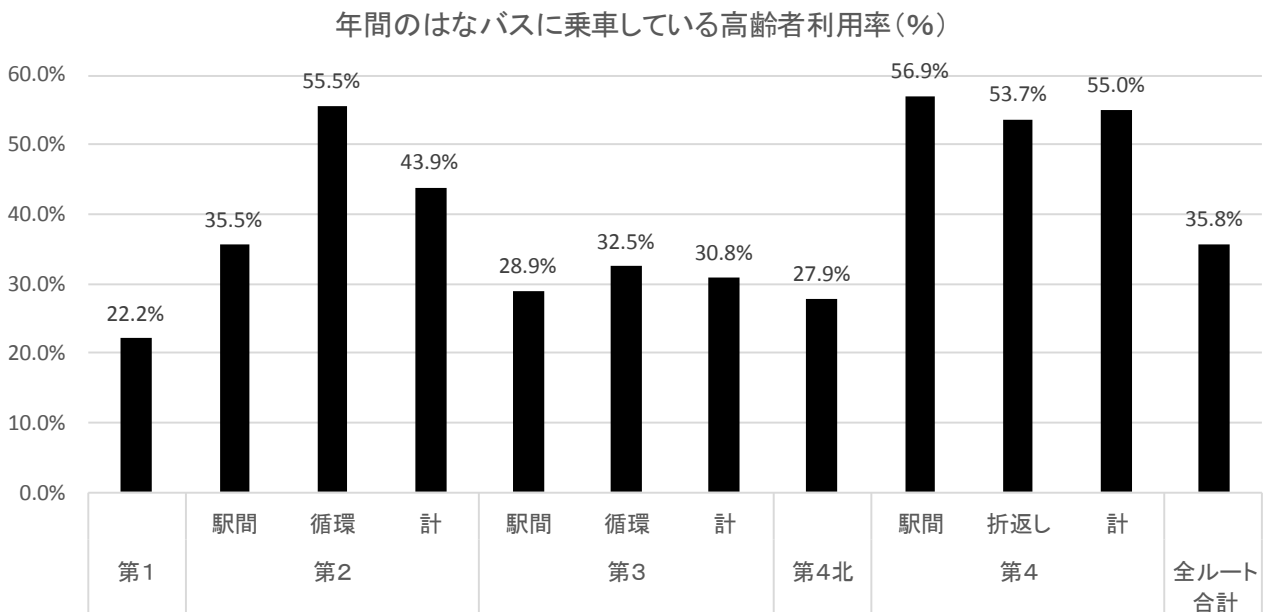


◆パターン②：年間のはなバスに乗車している高齢者利用率

推計方法：

$$\star \text{年間のはなバスに乗車している高齢者} = \text{年間の敬老回数券の利用者数} \times \frac{\text{1日の高齢者人数(OD調査)}}{\text{1日の敬老回数券の利用枚数(OD調査)}}$$

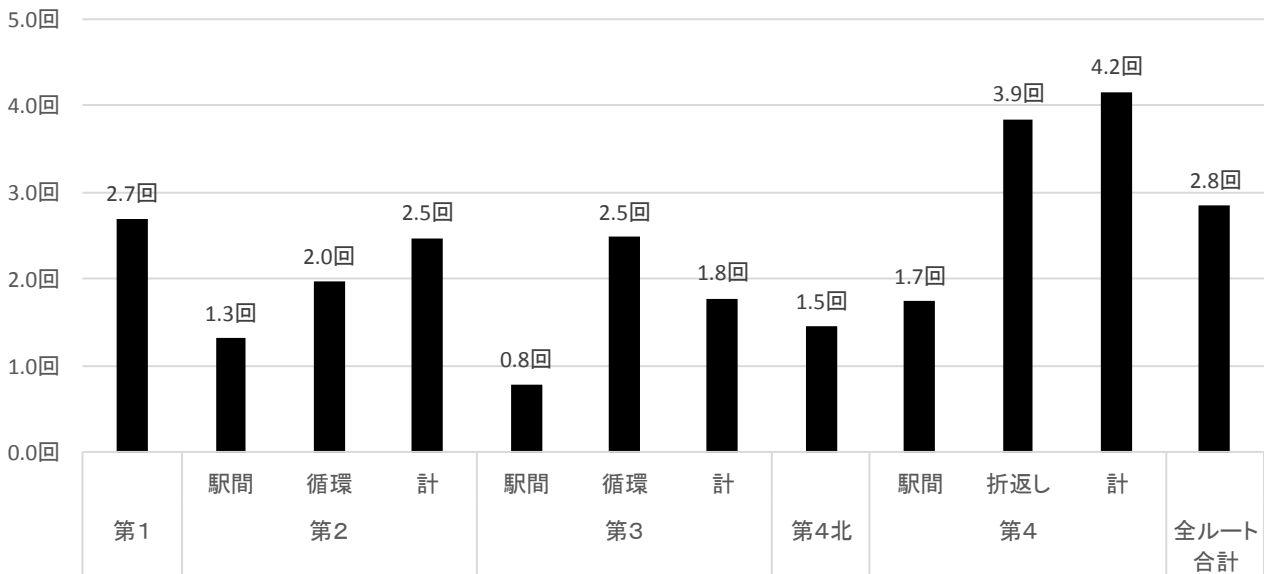
$$\text{年間のはなバスに乗車している高齢者利用率} = \frac{\text{年間のはなバスに乗車している高齢者}}{\text{年間のはなバス乗車人数}}$$



◆パターン③：沿線人口あたりのはなバスに乗車している高齢者の利用回数

推計方法：年間のはなバスに乗車している高齢者（パターン②★参照）÷沿線人口

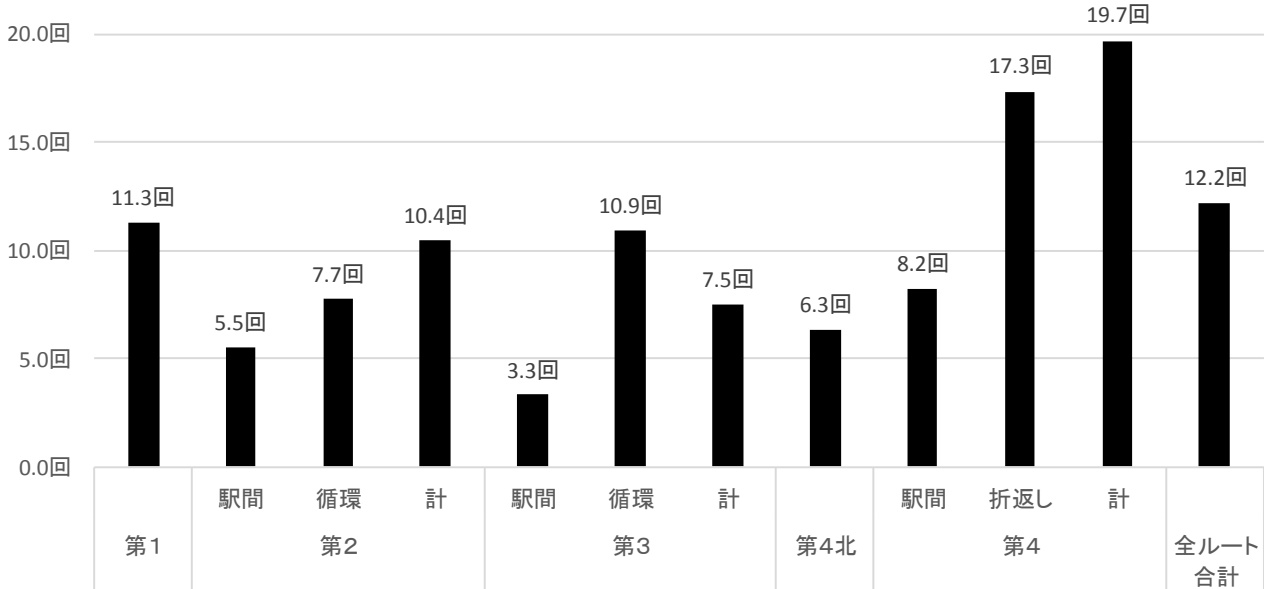
沿線人口あたりのはなバスに乗車している高齢者の利用回数(回/人・年)



◆パターン④：沿線高齢者人口（65歳以上）あたりのはなバスに乗車している高齢者の利用回数

推計方法：年間のはなバスに乗車している高齢者（パターン②★参照）÷沿線高齢者人口

沿線高齢者人口あたりのはなバスに乗車している高齢者の利用回数(回/人・年)

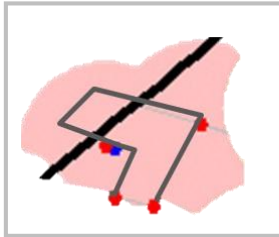


3. 公共交通空白地域・不便地域にあるはなバスのバス停（300m圏域）

公共交通空白地域・不便地域を以下のとおり定める。

- ① 鉄道駅300m圏域外かつ路線バスのバス停300m圏域外を公共交通空白地域・不便地域とする。
- ② 路線バスのバス停があっても、市内の鉄道駅を経由しないバス停については、はなバスの運行目的を踏まえた公共交通空白地域・不便地域とする。

第4北ルート



第4北	空白・不便地域にある はなバスのバス停の人口 (人)	乗車回数(回/年)	
		H28年度	H29年度
	2,379	31,682	33,593
沿線人口1人当たり 乗車回数(回/人・年)		直近の 傾向	
H28年度	H29年度		
13.3 回	14.1 回		↑

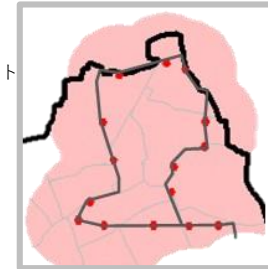
※ 第4北ルートについては、平成28年8月1日から迂回運行を実施。

【凡例】

- 公共交通空白地域・不便地域
- 路線バス300m圏域
- 鉄道駅300m圏域
- バス停（はなバス）
- バス停（路線バス）

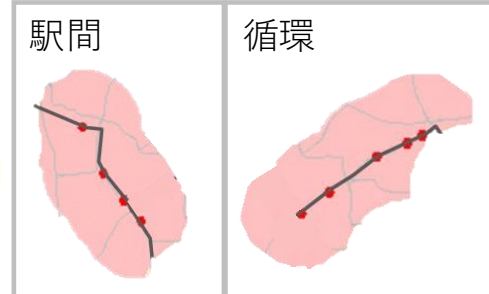
※乗車回数はIC・現金のみのデータ

第1ルート



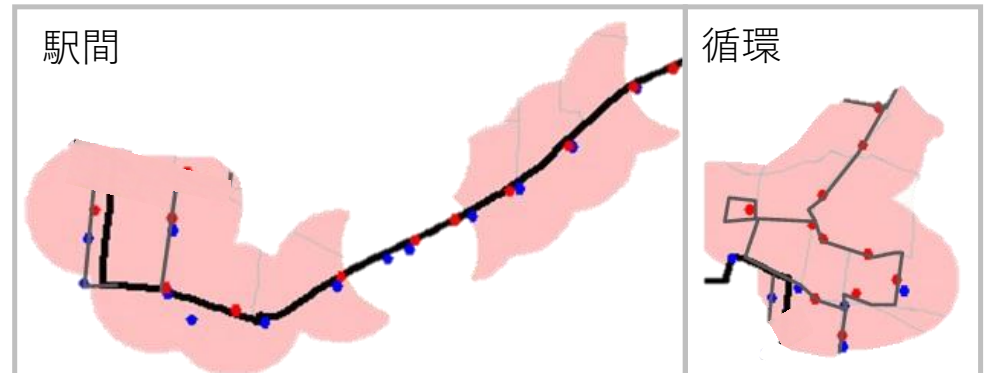
第1	空白・不便地域にある はなバスのバス停の人口 (人)	乗車回数(回/年)		直近の 傾向
		H28年度	H29年度	
	17,281	132,366	132,988	
沿線人口1人当たり 乗車回数(回/人・年)		直近の 傾向		
H28年度	H29年度			
7.7 回	7.7 回			→

第2ルート



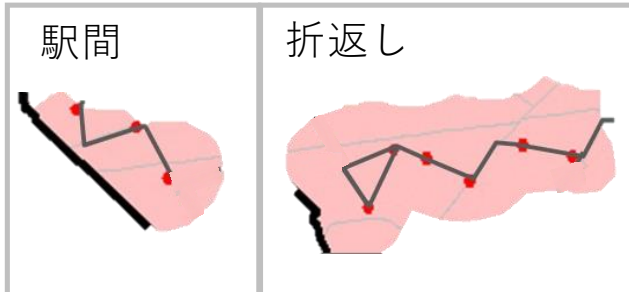
第2	空白・不便地域にある はなバスのバス停の人口 (人)	乗車回数(回/年)		沿線人口1人当たり 乗車回数(回/人・年)		直近の 傾向
		H28年度	H29年度	H28年度	H29年度	
駅間	6,319	29,764	32,559	4.7 回	5.2 回	↑
循環	5,913	4,261	4,648	0.7 回	0.8 回	↑
計	9,345	34,025	37,207	3.6 回	4.0 回	↑

第3ルート



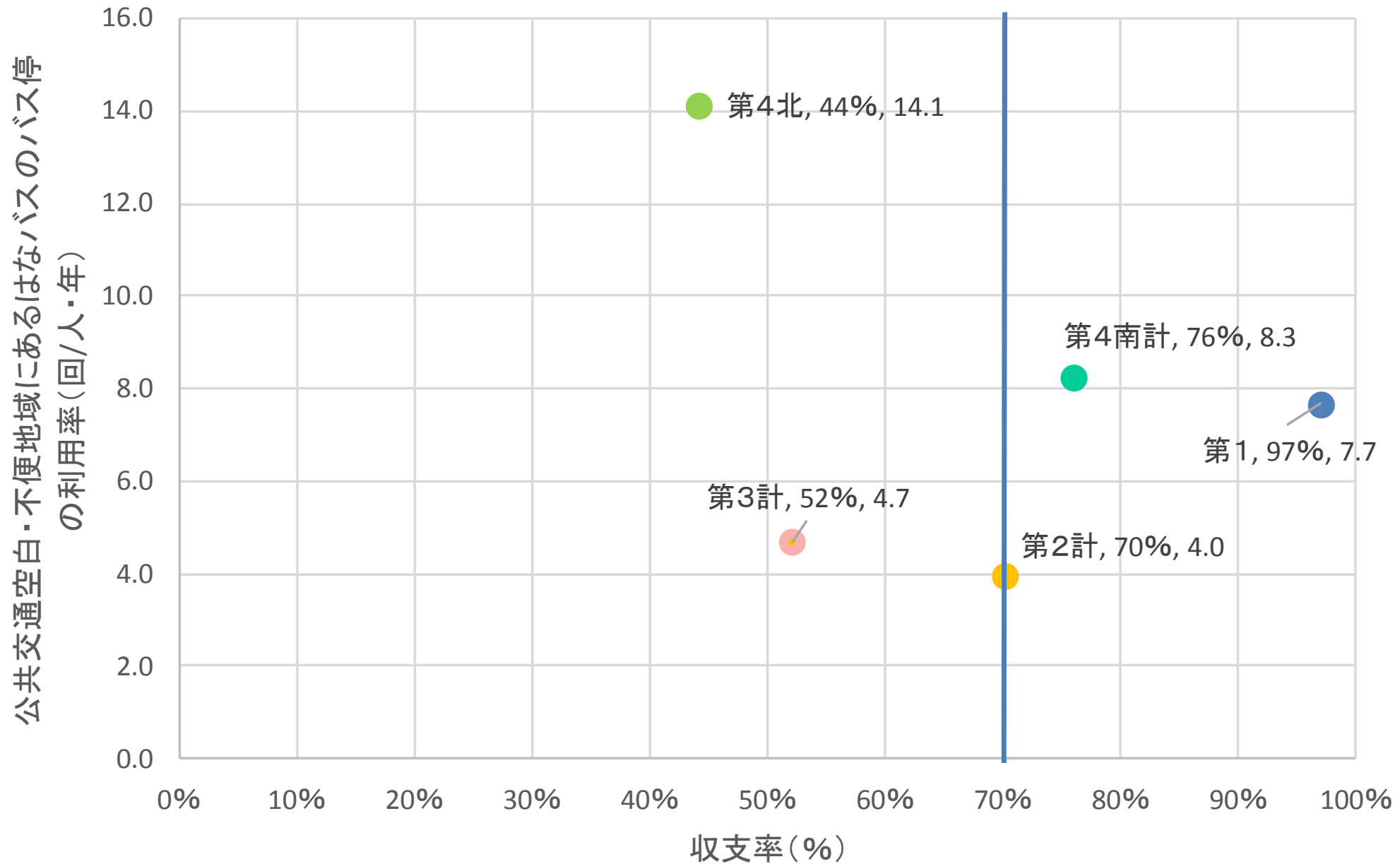
第3	空白・不便地域にある はなバスのバス停の人口 (人)	乗車回数(回/年)		沿線人口1人当たり 乗車回数(回/人・年)		直近の 傾向
		H28年度	H29年度	H28年度	H29年度	
駅間	16,406	16,582	17,554	1.0 回	1.1 回	↑
循環	13,053	110,745	108,572	8.5 回	8.3 回	↓
計	26,999	127,327	126,126	4.7 回	4.7 回	→

第4南ルート



第4南	空白・不便地域にある はなバスのバス停の人口 (人)	乗車回数(回/年)		沿線人口1人当たり 乗車回数(回/人・年)		直近の 傾向
		H28年度	H29年度	H28年度	H29年度	
駅間	5,398	13,552	12,649	2.5 回	2.3 回	↓
折返し	11,435	94,678	98,351	8.3 回	8.6 回	↑
計	13,314	108,230	111,000	8.1 回	8.3 回	↑

収支率と公共交通空白地域・不便地域にあるはなバスのバス停利用率の関係

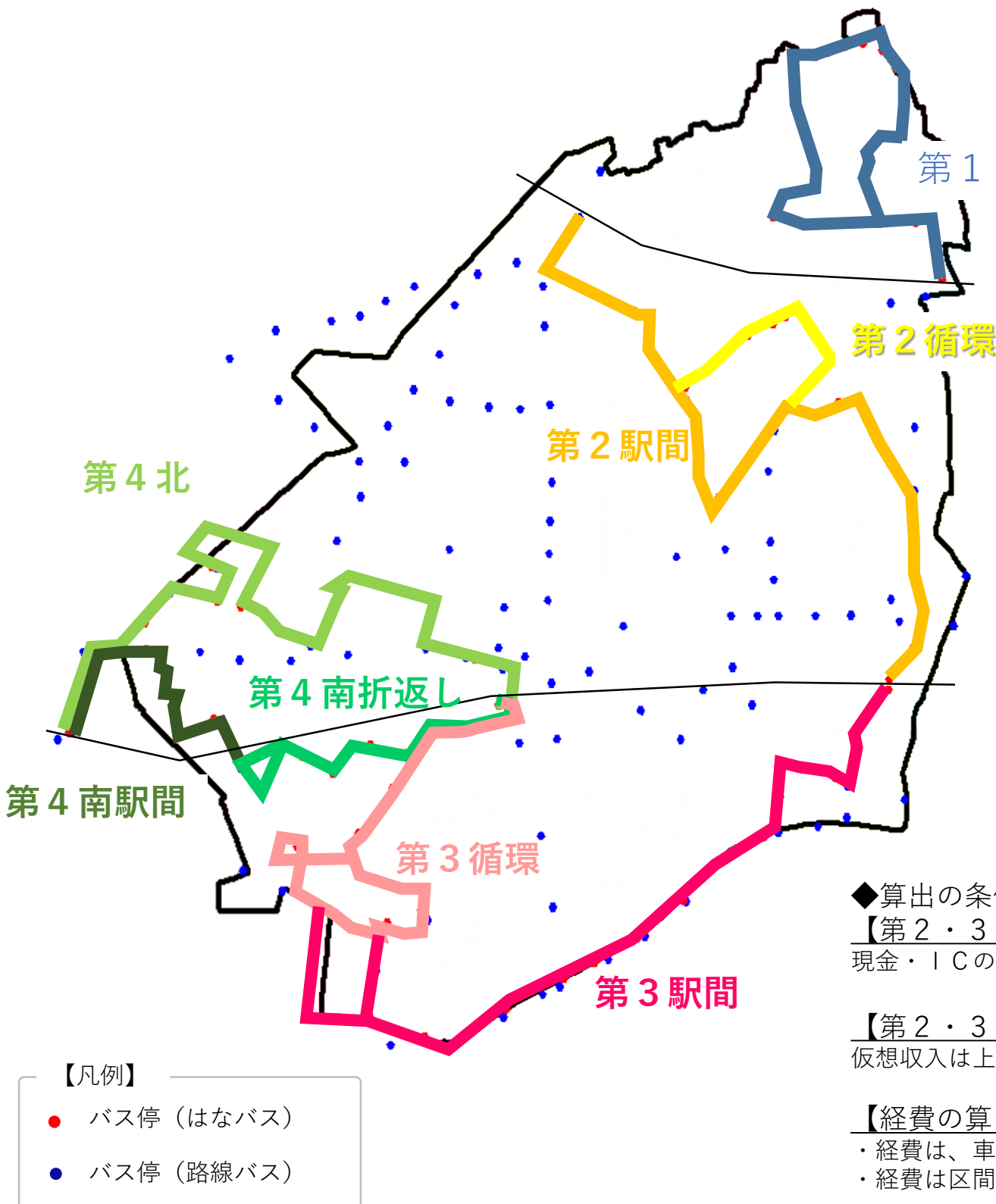


【公共交通空白地域・不便地域にあるはなバスのバス停の利用率】
 ※公共交通空白地域・不便地域にあるはなバスのバス停の区間別利用者数を使用。
 【収支率】
 ※ 系統別利用者数を使用。
 ※ 仮想収入は上記の利用者数×設定運賃/1.08（税抜き）した値に、走行距離で按分した広告費を加算。
 ※ 経費は車両の減価償却費を10年償却で平準化した値を使用。

利用者数に関する評価項目	公共交通空白地域・不便地域にあるはなバスのバス停の利用率
目標値	沿線人口一人あたり 2.0回/人・年 以上（往復）とする。

平成29年度実績による収支率について

区間計上の考え方と算出結果



◆ 算出結果

ルート	A	B	C	D
	利用者数 (人)	仮想収入 (円)	経費（税抜） (円)	収支率 (%)
	現金・IC・回数券 区間計上	(A × 150円/1.08) + 広告	減価償却費（平準化）含 臨時経費除	B / C
第1	288,019	40,137,639	41,420,698	97%
第2 駅間	250,545	34,968,786	46,936,422	75%
第2 循環	8,250	1,182,817	4,791,607	25%
第3 駅間	47,301	6,670,003	28,504,260	23%
第3 循環	256,077	35,675,977	52,479,507	68%
第4 北	160,148	22,497,778	50,911,057	44%
第4 南駅間	32,347	4,627,646	12,490,553	37%
第4 南折返し	232,650	32,432,493	36,323,472	89%
全ルート合計	1,275,337	178,193,139	273,857,575	65%

◆ 算出の条件

【第2・3・4南ルート of 駅間・循環・折返しの利用者数の算出の仕方】

現金・ICのみの利用者数を区間計上し、それに区間別利用者数で按分した敬老回数券利用者数を加算

【第2・3・4南ルート of 駅間・循環・折返しの仮想収入の算出の仕方】

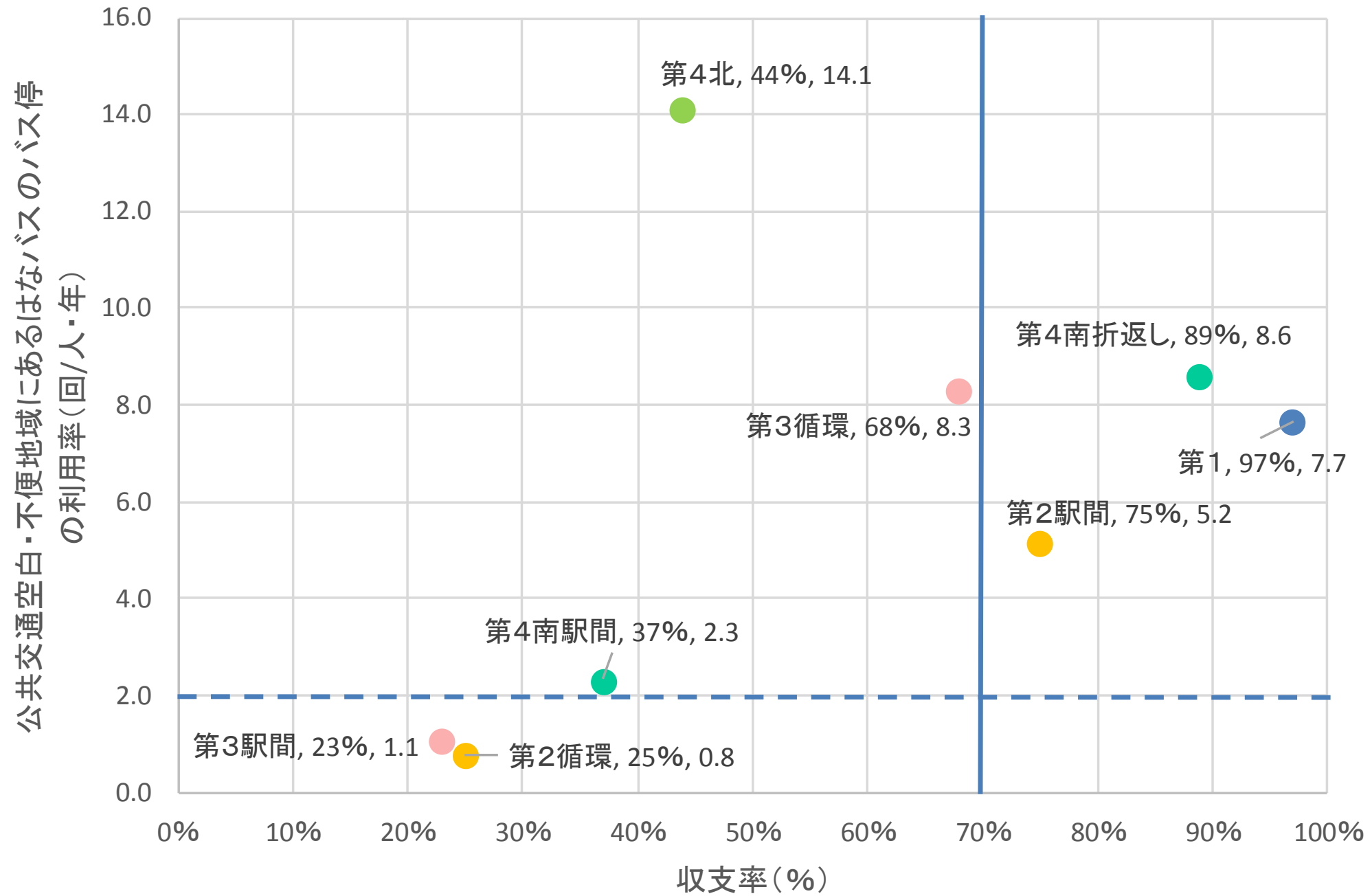
仮想収入は上記の利用者数 × 設定運賃/1.08（税抜き）した値に、走行距離で按分した広告費を加算

【経費の算出の仕方】

- ・経費は、車両の減価償却費を10年償却で平準化した値を使用。
- ・経費は区間計上の考え方を踏まえ、走行距離按分で算出。

※ 各バス停のIC・現金データについて、現金の誤払い等がある場合、システムの関係上、人数に反映されない。

収支率と公共交通空白地域・不便地域にあるはなバスのバス停利用率の関係



【公共交通空白地域・不便地域にあるはなバスのバス停の利用率】
 ※公共交通空白地域・不便地域にあるはなバスのバス停の区間別利用者数を使用。
 【収支率】
 ※区間別利用者数を使用。
 ※仮想収入は上記の利用者数×設定運賃/1.08（税抜き）した値に、走行距離で按分した広告費を加算。
 ※経費は車両の減価償却費を10年償却で平準化した値を使用。

利用者数に関する評価項目	公共交通空白地域・不便地域にあるはなバスのバス停の利用率
目標値	沿線人口一人あたり 2.0回/人・年 以上（往復）とする。