

8 計画の推進

(1) 計画の進行管理と推進体制

計画の推進にあたっては、行政や交通事業者のみならず、市民の理解・参加・協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要であり、施策を実施しながら地域が一体となって地域公共交通に向き合う必要があります。

本計画の策定以降、これまでも実行してきたPDCAサイクルに従い、美唄市地域公共交通活性化協議会において計画の進捗状況確認と検証・評価を継続的に行うものとしします。

具体的には、1 年毎に実施状況の確認・評価を行い、必要に応じて事業や取組の内容を見直します。また、本計画で掲げた評価指標である目標値の評価を 5 年後に実施し、計画全体の妥当性の確認と見直しの必要性について検証します。

(2) 地域公共交通全体の定量的な目標の設定

地域公共交通全体の定量的な目標は、後述の「(3) 施策の継続的な実施に向けた目標値の設定」における、利用者数、収益率及び公共交通負担額から以下のとおり定めます。

表 9 地域公共交通全体の定量的な目標

【利用者数】：人

項 目	令和元年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年
市街地等	120,116	111,500	107,700	103,900	102,200	98,300
郊 外 部	3,439	3,100	2,900	3,400	3,200	3,100
全 体	123,555	114,600	111,300	107,300	105,400	101,400

【収益率】

項 目	令和元年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年
市街地等	33.4%	36.3%	35.2%	34.1%	41.6%	40.2%
郊 外 部	17.4%	21.3%	19.7%	18.3%	18.3%	16.9%
全 体	32.1%	34.5%	33.4%	32.0%	38.6%	37.2%

【公共交通負担額】：千円

項 目	令和元年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年
市街地等	22,178	25,200	25,700	26,200	23,600	24,300
郊 外 部	3,768	4,600	4,700	5,600	5,600	5,700
全 体	25,946	29,800	30,400	31,800	29,200	30,000

(3)施策の持続的な実施に向けた目標値設定

施策の持続的な実施に向けた評価指標及び目標値を整理するとともに、目標値の測定方法や評価のスケジュールを整理します。以下の目標値を設定し、計画及び施策の進行管理を行います。

基本目標① 市街地の効率的な公共交通体系の実現に係る目標値

【市街地における路線バス(路線運行・デマンド運行)の利用者数】

現状値 (人/年)	目標値(人/年)				
	上段:市民バス東線、中段:南美唄線、下段:デマンド運行				
令和元年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
70,474	67,100	65,600	64,000	63,800	62,200
49,642	44,400	42,100	39,900	38,400	36,100
120,116	111,500	107,700	103,900	102,200	98,300
評価実施 スケジュール	現状	現状	現状	再編	再編
目標値設定の 考え方・ 調査方法等	・新型コロナ前である令和元年度の市民バス東線と南美唄線の利用者数を現状値として採用 ・沿線の行政区の人口減少を加味するとともに、路線運行では年間で2%、デマンド運行では年間で4%利用率が改善 ・今後は毎年各事業者から情報提供いただき検証を実施				

※新型コロナ後の年間輸送人数による検証が必要

H27～R1 人口の線形近似式 東線(市街地人口) $= -305.1X + 15788$ $[R^2 = 0.9939]$ 南美唄線(南美唄人口) $= -69.5X + 1937.1$ $[R^2 = 0.9798]$						
地域名	R1	R4	R5	R6	R7	R8
市街地	0.0%	-6.6%	-8.7%	-10.9%	-13.0%	-15.1%
南美唄	0.0%	-12.4%	-16.9%	-21.2%	-25.7%	-30.1%
○市民バス東線の利用者数 利用者数 = R1 東線利用者数 $\times (100\% - \text{変化率}) \times \text{利用率の改善}(1.02, \text{あるいは} 1.04)$ R4 利用者数 $= 70,474 \text{ 人} \times (100 - 6.6) \times 1.02 = 67,139 \approx 67,100 \text{ 人/年}$ R5 利用者数 $= 70,474 \text{ 人} \times (100 - 8.7) \times 1.02 = 65,630 \approx 65,600 \text{ 人/年}$ R6 利用者数 $= 70,474 \text{ 人} \times (100 - 10.9) \times 1.02 = 64,048 \approx 64,000 \text{ 人/年}$ R7 利用者数 $= 70,474 \text{ 人} \times (100 - 13.0) \times 1.04 = 63,765 \approx 63,800 \text{ 人/年}$ R8 利用者数 $= 70,474 \text{ 人} \times (100 - 15.1) \times 1.04 = 62,226 \approx 62,200 \text{ 人/年}$						
○南美唄線の利用者数 利用者数 = R1 南美唄線利用者数 $\times (100\% - \text{変化率}) \times \text{利用率の改善}(1.02, \text{あるいは} 1.04)$ R4 利用者数 $= 49,642 \text{ 人} \times (100 - 12.4) \times 1.02 = 44,356 \approx 44,400 \text{ 人/年}$ R5 利用者数 $= 49,642 \text{ 人} \times (100 - 16.9) \times 1.02 = 42,078 \approx 42,100 \text{ 人/年}$ R6 利用者数 $= 49,642 \text{ 人} \times (100 - 21.2) \times 1.02 = 39,900 \approx 39,900 \text{ 人/年}$ R7 利用者数 $= 49,642 \text{ 人} \times (100 - 25.7) \times 1.04 = 38,359 \approx 38,400 \text{ 人/年}$ R8 利用者数 $= 49,642 \text{ 人} \times (100 - 30.1) \times 1.04 = 36,088 \approx 36,100 \text{ 人/年}$						

【市街地における路線バス(路線運行・デマンド運行)の収益率】

現状値	目標値				
	上段:市民バス東線、中段:南美唄線、下段:デマンド運行				
令和元年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
34.2%	37.4%	36.8%	35.8%	—	—
32.7%	33.8%	31.7%	30/3%	—	—
33.7%	36.3%	35.2%	34.1%	41.6	40.2%
評価実施 スケジュール	現状	現状	現状	再編	再編
目標値設定の 考え方・ 調査方法等	【路線運行】 ・経常収益は利用人数の伸び率により算定 ・経常費用は現況値と同値 【デマンド運行】 ・市民バス東線及び南美唄線の収益率を採用 ・経常収入について、1回当たりの運賃を現状230円から300円に値上げし、現状値を基に利用者数を基に推計 ・経常費用は1便(1台)当たりの費用を現状値より推計 ・今後は毎年各事業者から情報提供いただき検証を実施				

■路線運行

●市民バス東線

【経常費用】

R4～R8 経常費用=R1 経常費用=31,796 千円

【経常収益】

経常費用=R1 経常収益×利用者数の伸び率×運賃の値上げ率

R4 経常収益=10,886 千円×0.95×1.15=11,926 ≒ 11,900 千円

R5 経常収益=10,886 千円×0.93×1.15=11,658 ≒ 11,700 千円

R6 経常収益=10,886 千円×0.91×1.15=11,377 ≒ 11,400 千円

【収益率】

R4 収益率 = 11,900 ÷ 31,796 = 37.4%

R5 収益率 = 11,700 ÷ 31,796 = 36.8%

R6 収益率 = 11,400 ÷ 31,796 = 35.9%

●南美唄線

【経常費用】

R4～R8 経常費用=R1 経常費用=14,474 千円

【経常収益】

経常費用=R1 経常収益×利用者数の伸び率×運賃の値上げ率

R4 経常収益=4,728 千円×0.89×1.15=4,858 ≒ 4,900 千円

R5 経常収益=4,728 千円×0.85×1.15=4,609 ≒ 4,600 千円

R6 経常収益=4,728 千円×0.80×1.15=4,370 ≒ 4,300 千円

【収益率】

R4 収益率 = 4,900 ÷ 14,474 = 33.9%

R5 収益率 = 4,600 ÷ 14,474 = 31.8%

R6 収益率 = 4,300 ÷ 14,474 = 29.7%

■デマンド運行

【経常費用】

○現状値

$$\begin{aligned} \text{1日1台当り費用} &= (\text{市民バス東線費用} + \text{南美唄線費用}) \div 3 \text{ 台} \div 365 \text{ 日} \\ &= (31,796 \text{ 千円} + 14,474 \text{ 千円}) \div 3 \text{ 台} \div 365 \text{ 日} \\ &= 42,256 \text{ 千円} \div 3 \text{ 台} = 14,085 \text{ 千円/台} \end{aligned}$$

○目標値

(運行費用)

$$\begin{aligned} \text{平日経常費用} &= \text{1日1台当り費用} \times \text{平日日数} \times \text{台数} \\ &= 14,085 \text{ 千円/台} \times 246 \text{ 日} \times (3 \text{ 台} \times 46\% + 2 \text{ 台} \times 54\%) \\ &= 25,598 \text{ 千円} \div 3 \text{ 台} = 8,533 \text{ 千円/台} \end{aligned}$$

ここで 6:30~12:30 :3 台 6 時間/13 時間=46%

12:30~19:30 :2 台 7 時間/13 時間=64%

$$\begin{aligned} \text{土日祝日費用} &= \text{1日1台当り費用} \times \text{土日祝日日数} \times \text{台数} \\ &= 14,085 \text{ 千円/台} \times 119 \text{ 日} \times 2 \text{ 台} \\ &= 10,067 \text{ 千円} \div 2 \text{ 台} = 5,033 \text{ 千円/台} \end{aligned}$$

$$\text{運行費用} = 8,533 + 5,033 = 13,566 \text{ 千円}$$

(予約システム・電話受付人件費)

$$\text{予約システム} = 180 \text{ 千円/月} \times 12 \text{ ヶ月} \times 1.2 (\text{諸経費}) = 2,592 \text{ 千円}$$

$$\begin{aligned} \text{平日人件費} &= 1,000 \text{ 円} \times 13 \text{ 時間} \times 246 \text{ 日 (平日日数)} \times 2 \text{ 人} \times 1.2 (\text{経費}) \\ &= 7,676 \text{ 千円} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{土日祝日人件費} &= 1,000 \text{ 円} \times 13 \text{ 時間} \times 119 \text{ 日 (平日日数)} \times 1 \text{ 人} \times 1.2 (\text{経費}) \\ &= 1,857 \text{ 千円} \end{aligned}$$

$$\text{人件費} = 7,676 + 1,857 = 9,533 \text{ 千円}$$

$$\text{予約システム・電話受付人件費} = 2,592 + 9,533 = 12,125 \text{ 千円} \div 3 \text{ 台} = 4,042 \text{ 千円/台}$$

$$\begin{aligned} \text{経常費用} &= 13,566 (\text{運行費用}) + 4,042 (\text{システム・人件費}) \\ &= 17,608 \text{ 千円} \end{aligned}$$

【経常収益】

$$\text{経常費用} = \text{年間輸送人数} \times \text{運賃} \times \text{運賃低減率}$$

ここで運賃低減率は定期券等の割引率を加味した値

$$= R1 \text{ 経常収益} \div \text{輸送人数} \div 200 \text{ 円}$$

$$= (10,886 \text{ 千円} + 4,728 \text{ 千円}) \div 120,116 \text{ 人} \div 200 \text{ 円} = 0.65$$

$$R4 \text{ 経常収益} = 111,500 \text{ 人} \times 300 \text{ 円} \times 0.65 = 21,743 \text{ 千円} \div 3 \text{ 台} = 7,248 \text{ 千円/台}$$

$$R5 \text{ 経常収益} = 107,700 \text{ 人} \times 300 \text{ 円} \times 0.65 = 21,002 \text{ 千円} \div 3 \text{ 台} = 7,001 \text{ 千円/台}$$

$$R6 \text{ 経常収益} = 103,900 \text{ 人} \times 300 \text{ 円} \times 0.65 = 20,261 \text{ 千円} \div 3 \text{ 台} = 6,754 \text{ 千円/台}$$

$$R7 \text{ 経常収益} = 102,200 \text{ 人} \times 300 \text{ 円} \times 0.65 = 19,929 \text{ 千円} \div 3 \text{ 台} = 6,643 \text{ 千円/台}$$

$$R8 \text{ 経常収益} = 98,300 \text{ 人} \times 300 \text{ 円} \times 0.65 = 19,169 \text{ 千円} \div 3 \text{ 台} = 6,389 \text{ 千円/台}$$

【収益率】

$$R4 \text{ 収益率} = 7,248 \div 17,608 = 40.9\%$$

$$R5 \text{ 収益率} = 7,001 \div 17,608 = 39.7\%$$

$$R6 \text{ 収益率} = 6,754 \div 17,608 = 38.3\%$$

$$R7 \text{ 収益率} = 6,643 \div 17,608 = 37.7\%$$

$$R8 \text{ 収益率} = 6,389 \div 17,608 = 36.3\%$$

【市街地における路線バス(路線運行・デマンド運行)の公共交通負担額】

現状値 (千円)	目標値(千円)				
	上段:市民バス東線、中段:南美唄線、下段:デマンド運行				
令和元年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
12,432	15,600	15,800	16,100	—	—
9,746	9,600	9,900	10,100	—	—
22,178	25,200	25,700	26,200	23,600	24,300
評価実施 スケジュール	現状	現状	現状	再編	再編
目標値設定の 考え方・ 調査方法等	・市民バス東線及び南美唄線の市負担額及び公共交通負担額を 現状値として採用 ・今後は毎年各事業者から情報提供いただき検証を実施				

公共交通負担額＝経常費用－経常収益－地域内フィーダー系統補助金

【市民バス東線】

R4 公共交通負担額＝31,800－11,900－4,300 ＝ 15,600 千円

R5 公共交通負担額＝31,800－11,700－4,300 ＝ 15,800 千円

R6 公共交通負担額＝31,800－11,400－4,300 ＝ 16,100 千円

【南美唄線】

R4 公共交通負担額＝14,500－ 4,900 ＝ 9,600 千円

R5 公共交通負担額＝14,500－ 4,600 ＝ 9,900 千円

R6 公共交通負担額＝14,500－ 4,400 ＝ 10,100 千円

【デマンド運行】

R7 公共交通負担額＝47,800－19,900－4,300 ＝ 23,600 千円

R8 公共交通負担額＝47,800－19,200－4,300 ＝ 24,300 千円

ここで地域内フィーダー系統補助金は、下式により求めるとともに、R1 の乗合タクシー費用とで按分する。

地域内フィーダー系統補助金＝20,350 人(R2 人口)×120 円＋220 万円＝4,642 千円

市街地デマンド交通の按分比率＝4,642×8,478÷9,055＝4,346 ÷ 4,300 千円

基本目標② 郊外部における資源の有効活用による輸送支援に係る目標値
【郊外部における乗合タクシー・デマンド交通の利用者数】

現状値 (人/年)	目標値(人/年)				
令和元年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年
a) 855	740	700	670	630	590
b) —	—	—	120	110	90
c) 1,086	980	930	890	840	800
d) 593	550	530	510	490	470
e) 905	810	770	730	700	660
f) —	—	—	490	470	450
3,439	3,080 ≒3,100	2,930 ≒2,900	3,410 ≒3,400	3,240 ≒3,200	3,060 ≒3,100
評価実施 スケジュール	現状 再編等検討	再編・拡大	再編・拡大	再編・拡大	再編・拡大
目標値設定の 考え方・ 調査方法等	・乗合タクシー全体の利用者数を現状値として採用 ・盤の沢・我路方面に落合を追加、新たな運行区域として光珠内・峰延・豊葦方面を中村・沼の内方面の利用者数と同等と仮定して推計 ・運行区域内の人口減少を加味するとともに、年間で利用率が 2% 改善 ・今後は毎年各事業者から情報提供いただき検証を実施				

※落合及び光珠内・峰延・豊葦方面の輸送人数実績による検証が必要

※a)盤の沢・我路方面、b)落合方面、c)日東・茶志内方面、d)中村・沼の内方面、
e)西美唄・開発方面、f)光珠内・峰延・豊葦方面

○人口減少率の推計

H27～R1 人口の線形近似式

a)盤の沢・我路方面人口 $= -32.114X + 862.73$ 【 $R^2 = 0.9918$ 】

b)落合方面人口 $= -11.629X + 215.2$ 【 $R^2 = 0.9773$ 】

c)日東・茶志内方面人口 $= -29.857X + 883.67$ 【 $R^2 = 0.9913$ 】

d)中村・沼の内方面人口 $= -14.343X + 492.87$ 【 $R^2 = 0.9669$ 】

e)西美唄・開発方面人口 $= -32.629X + 957.2$ 【 $R^2 = 0.9932$ 】

f)光珠内・峰延・豊葦方面人口 $= -57.371X + 1921.1$ 【 $R^2 = 0.9914$ 】

略称	R1	R4	R5	R6	R7	R8
a)盤の沢	0.0%	-14.7%	-19.2%	-23.7%	-28.2%	-32.7%
b)落合	0.0%	-20.3%	-28.1%	-35.9%	-43.1%	-51.0%
c)日東	0.0%	-11.5%	-15.7%	-19.6%	-23.8%	-27.9%
d)中村	0.0%	- 8.9%	-12.5%	-15.9%	-19.3%	-22.9%
e)西美唄	0.0%	-12.3%	-16.5%	-20.7%	-24.7%	-28.8%
f)光珠内	0.0%	-11.3%	-14.8%	-18.3%	-21.7%	-25.2%

a) 盤の沢・我路方面の利用者数

利用者数 = R1 盤の沢方面利用者数 $\times$ (100% - 変化率) $\times$ 利用率の改善(1.02)

R4 利用者数 = 855 人 $\times$ (100 - 14.7) $\times$ 1.02 = 744 $\div$ 740 人/年

R5 利用者数 = 855 人 $\times$ (100 - 19.2) $\times$ 1.02 = 705 $\div$ 700 人/年

R6 利用者数 = 855 人 $\times$ (100 - 23.7) $\times$ 1.02 = 665 $\div$ 670 人/年

R7 利用者数 = 855 人 $\times$ (100 - 28.2) $\times$ 1.02 = 626 $\div$ 630 人/年

R8 利用者数 = 855 人 $\times$ (100 - 32.7) $\times$ 1.02 = 587 $\div$ 590 人/年

b) 落合方面の利用者数

利用者数 = R1 日東・茶志内方面利用者数 $\times$ (100% - 変化率) $\times$ 利用率の改善(1.02)

R4 利用者数 = 185 人 $\times$ (100 - 20.3) $\times$ 1.02 = 150 $\div$ 150 人/年

R5 利用者数 = 185 人 $\times$ (100 - 28.1) $\times$ 1.02 = 136 $\div$ 140 人/年

R6 利用者数 = 185 人 $\times$ (100 - 35.9) $\times$ 1.02 = 121 $\div$ 120 人/年

R7 利用者数 = 185 人 $\times$ (100 - 43.1) $\times$ 1.02 = 107 $\div$ 110 人/年

R8 利用者数 = 185 人 $\times$ (100 - 51.0) $\times$ 1.02 = 92 $\div$ 90 人/年

※落合の R1 利用者数は現状ではデータが無いため、盤の沢・我路の R1 人口(709 人)に対する R1 利用者数(855 人)の比率 120.6%を落合の R1 人口(153 人)に乗じて算出(185 人)

c) 日東・茶志内方面の利用者数

利用者数 = R1 日東・茶志内方面利用者数 $\times$ (100% - 変化率) $\times$ 利用率の改善(1.02)

R4 利用者数 = 1,086 人 $\times$ (100 - 11.5) $\times$ 1.02 = 980 $\div$ 980 人/年

R5 利用者数 = 1,086 人 $\times$ (100 - 15.7) $\times$ 1.02 = 934 $\div$ 930 人/年

R6 利用者数 = 1,086 人 $\times$ (100 - 19.6) $\times$ 1.02 = 891 $\div$ 890 人/年

R7 利用者数 = 1,086 人 $\times$ (100 - 23.8) $\times$ 1.02 = 844 $\div$ 840 人/年

R8 利用者数 = 1,086 人 $\times$ (100 - 27.9) $\times$ 1.02 = 799 $\div$ 800 人/年

d) 中村・沼の内方面の利用者数

利用者数 = R1 中村・沼の内方面利用者数 $\times$ (100% - 変化率) $\times$ 利用率の改善(1.02)

R4 利用者数 = 593 人 $\times$ (100 - 8.9) $\times$ 1.02 = 551 $\div$ 550 人/年

R5 利用者数 = 593 人 $\times$ (100 - 12.5) $\times$ 1.02 = 529 $\div$ 530 人/年

R6 利用者数 = 593 人 $\times$ (100 - 15.9) $\times$ 1.02 = 509 $\div$ 510 人/年

R7 利用者数 = 593 人 $\times$ (100 - 19.3) $\times$ 1.02 = 488 $\div$ 490 人/年

R8 利用者数 = 593 人 $\times$ (100 - 22.9) $\times$ 1.02 = 466 $\div$ 470 人/年

e) 西美唄・開発方面の利用者数

利用者数 = R1 西美唄・開発方面利用者数 $\times$ (100% - 変化率) $\times$ 利用率の改善(1.02)

R4 利用者数 = 905 人 $\times$ (100 - 12.3) $\times$ 1.02 = 810 $\div$ 810 人/年

R5 利用者数 = 905 人 $\times$ (100 - 16.5) $\times$ 1.02 = 771 $\div$ 770 人/年

R6 利用者数 = 905 人 $\times$ (100 - 20.7) $\times$ 1.02 = 732 $\div$ 730 人/年

R7 利用者数 = 905 人 $\times$ (100 - 24.7) $\times$ 1.02 = 695 $\div$ 700 人/年

R8 利用者数 = 905 人 $\times$ (100 - 28.8) $\times$ 1.02 = 657 $\div$ 660 人/年

f) 光珠内・峰延・豊葦方面の利用者数

利用者数 = R1 光珠内・峰延・豊葦方面利用者数 $\times$ (100% - 変化率) $\times$ 利用率の改善(1.02)

R4 利用者数 = 593 人 $\times$ (100 - 11.3) $\times$ 1.02 = 537 $\div$ 540 人/年

R5 利用者数 = 593 人 $\times$ (100 - 14.8) $\times$ 1.02 = 515 $\div$ 520 人/年

R6 利用者数 = 593 人 $\times$ (100 - 18.3) $\times$ 1.02 = 494 $\div$ 490 人/年

R7 利用者数 = 593 人 $\times$ (100 - 21.7) $\times$ 1.02 = 474 $\div$ 470 人/年

R8 利用者数 = 593 人 $\times$ (100 - 25.2) $\times$ 1.02 = 452 $\div$ 450 人/年

※光珠内・峰延・豊葦方面の R1 利用者数は現状ではデータが無いため、中村・沼の内方面の R1 利用者数(593 人)を適用

【郊外部における乗合タクシー・デマンド交通の収益率】

現状値	目標値				
令和元年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
a) 10.5%	14.1%	13.5%	12.4%	11.8%	10.6%
b) —	—	—			
c) 26.2%	30.0%	28.7%	27.3%	26.0%	24.7%
d) 14.9%	18.0%	17.0%	17.0%	16.0%	15.0%
e) 18.0%	21.1%	20.0%	18.9%	18.4%	17.4%
f) —	—	—	16.0%	15.0%	15.0%
17.4%	20.8%	19.8%	18.3%	17.4%	16.5%
評価実施 スケジュール	現状 再編等検討	再編・拡大	再編・拡大	再編・拡大	再編・拡大
目標値設定の 考え方・ 調査方法等	・乗合タクシーの収益率を現状値として採用 ・経常収入について、利用者1回当たりの運賃を変動なしと仮定し、現状値を基に利用者数を基に推計 ・経常費用は運行区域が増える分を類似地域や人口比で推計し、現状と変わらない区域は現状値を採用 ・今後は毎年各事業者から情報提供いただき検証を実施				

【経常費用】

経常費用(R4~R8) = 令和元年度費用 × 値上げ率(1.17)

a) 盤の沢・我路方面

経常費用(R4~R8) = $1,459 \times 1.17 = 1,707 \div 1,700$ 千円

b) 落合方面

a)に含む

c) 日東・茶志内方面

経常費用(R4~R8) = $1,273 \times 1.17 = 1,489 \div 1,500$ 千円

d) 中村・沼の内方面

経常費用(R4~R8) = $867 \times 1.17 = 1,014 \div 1,000$ 千円

e) 西美唄・開発方面

経常費用(R4~R8) = $1,661 \times 1.17 = 1,943 \div 1,900$ 千円

f) 光珠内・峰延・豊葦方面

経常費用(R4~R8) = $867 \times 1.17 = 1,014 \div 1,000$ 千円

※d) 中村・沼の内方面と同費用と仮定

【経常収益】

a) 盤の沢・我路方面

一人当たり収益 = 令和元年度収益 ÷ 同年度輸送人数 = $153 \text{ 千円} \div 855 \text{ 人} = 179 \text{ 円/人}$

R4 経常収益 = $179 \text{ 円/人} \times 890 \text{ 人} \times 1.5 = 239 \div 240$ 千円

R5 経常収益 = $179 \text{ 円/人} \times 840 \text{ 人} \times 1.5 = 226 \div 230$ 千円

R6 経常収益 = $179 \text{ 円/人} \times 790 \text{ 人} \times 1.5 = 212 \div 210$ 千円

R7 経常収益 = $179 \text{ 円/人} \times 740 \text{ 人} \times 1.5 = 199 \div 200$ 千円

R8 経常収益 = $179 \text{ 円/人} \times 680 \text{ 人} \times 1.5 = 183 \div 180$ 千円

ここで 1.5 は R2 料金改定値上げ率

b) 落合方面 a) 盤の沢・我路方面に含める

c)日東・茶志内方面

一人当り収益=令和元年度収益÷同年度輸送人数=334千円÷1,086人 =308円/人

R4 経常収益=308円/人×980人×1.5 = 453 ≒ 450千円

R5 経常収益=308円/人×930人×1.5 = 430 ≒ 430千円

R6 経常収益=308円/人×890人×1.5 = 411 ≒ 410千円

R7 経常収益=308円/人×840人×1.5 = 388 ≒ 390千円

R8 経常収益=308円/人×800人×1.5 = 370 ≒ 370千円

d)中村・沼の内方面

一人当り収益=令和元年度収益÷同年度輸送人数=129千円÷593人 =218円/人

R4 経常収益=218円/人×550人×1.5 = 180 ≒ 180千円

R5 経常収益=218円/人×530人×1.5 = 173 ≒ 170千円

R6 経常収益=218円/人×510人×1.5 = 167 ≒ 170千円

R7 経常収益=218円/人×490人×1.5 = 160 ≒ 160千円

R8 経常収益=218円/人×470人×1.5 = 154 ≒ 150千円

e)西美唄・開発方面

一人当り収益=令和元年度収益÷同年度輸送人数=299千円÷905人 =330円/人

R4 経常収益=330円/人×810人×1.5 = 401 ≒ 400千円

R5 経常収益=330円/人×770人×1.5 = 381 ≒ 380千円

R6 経常収益=330円/人×730人×1.5 = 361 ≒ 360千円

R7 経常収益=330円/人×700人×1.5 = 347 ≒ 350千円

R8 経常収益=330円/人×660人×1.5 = 327 ≒ 330千円

f)光珠内・峰延・豊葦方面

一人当り収益=令和元年度収益÷同年度輸送人数=129千円÷593人 =218円/人

R4 経常収益=218円/人×550人×1.5 = 180 ≒ 180千円

R5 経常収益=218円/人×530人×1.5 = 173 ≒ 170千円

R6 経常収益=218円/人×510人×1.5 = 167 ≒ 170千円

R7 経常収益=218円/人×490人×1.5 = 160 ≒ 160千円

R8 経常収益=218円/人×470人×1.5 = 154 ≒ 150千円

※d)中村・沼の内方面と同費用と仮定

【収益率】

a)盤の沢・我路方面

R4 収益率=240÷1,700= 14.1%

R5 収益率=230÷1,700= 13.5%

R6 収益率=210÷1,700= 12.4%

R7 収益率=200÷1,700= 11.8%

R8 収益率=180÷1,700= 10.6%

b)落合方面 a)盤の沢・我路方面に含む

c)日東・茶志内方面

R4 収益率=450÷1,500= 30.0%

R5 収益率=430÷1,500= 28.7%

R6 収益率=410÷1,500= 27.3%

R7 収益率=390÷1,500= 26.0%

R8 収益率=370÷1,500= 24.7%

d)中村・沼の内方面

R4 収益率=180÷1,000= 18.0%

R5 収益率=170÷1,000= 17.0%

R6 収益率=170÷1,000= 17.0%

R7 収益率=160÷1,000= 16.0%

R8 収益率=150÷1,000= 15.0%

e)西美唄・開発方面

R4 収益率=400÷1,900= 21.1%

R5 収益率=380÷1,900= 20.0%

R6 収益率=360÷1,900= 18.9%

R7 収益率=350÷1,900= 18.4%

R8 収益率=330÷1,900= 17.4%

f)光珠内・峰延・豊葦方面

R4 収益率=180÷1,000= 18.0%

R5 収益率=170÷1,000= 17.0%

R6 収益率=160÷1,000= 16.0%

R7 収益率=150÷1,000= 15.0%

R8 収益率=150÷1,000= 15.0%

【郊外部における乗合タクシー・デマンド交通の公共交通負担額】

現状値 (千円)	目標値(千円)				
令和元年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
3,768	4,600	4,700	5,600	5,600	5,700
評価実施 スケジュール	現状 再編等検討	再編・拡大	再編・拡大	再編・拡大	再編・拡大
目標値設定の 考え方・ 調査方法等	・乗合タクシーの市負担額を現状値として採用 ・地域内フィーダー系統の国庫補助により負担軽減を図るが、運行区域を拡大し、市民の利便性向上を図るため、市の負担配分が増額と推計 ・利用促進や効率的な運行への改善を継続的に検討しながら、適宜見直しを図る ・今後は毎年各事業者から情報提供いただき検証を実施				

市負担額＝経常費用－経常収益－地域内フィーダー系統補助金
 ここで地域内フィーダー系統補助金は、下式により求めるとともに、R1の市民バス東線費用とで按分する。
 $\text{地域内フィーダー系統補助金} = 20,350 \text{ 人(R2人口)} \times 120 \text{ 円} + 220 \text{ 万円} = 4,642 \text{ 千円}$
 $\text{市街地デマンド交通の按分比率} = 4,642 \times 577 \div 9,055 = 295 \div 200 \text{ 千円}$

R4 市負担額＝6,100－1,300－200 ＝ 4,600 千円
 R5 市負担額＝6,100－1,200－200 ＝ 4,700 千円
 R6 市負担額＝7,100－1,300－200 ＝ 5,600 千円
 R7 市負担額＝7,100－1,300－200 ＝ 5,600 千円
 R8 市負担額＝7,100－1,200－200 ＝ 5,700 千円

基本目標③ 地域で守り育てる公共交通への意識の醸成に係る目標値

【運転免許証返納者数】

現状値 (人/年)	目標値(人/年)				
令和2年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
78	80	85	90	90	90
評価実施 スケジュール	○	○	○	○	○
目標値設定の 考え方・ 調査方法等	・美唄警察署提供資料より現状値を採用 ・今後の取組の進捗に応じた免許証返納者の増加を期待するものとし、令和6年以降、毎年90人の免許証返納者を目標とする ・今後は毎年美唄警察署から情報提供いただき検証を実施				

美唄市地域公共交通計画
令和4年(2022年)12月策定