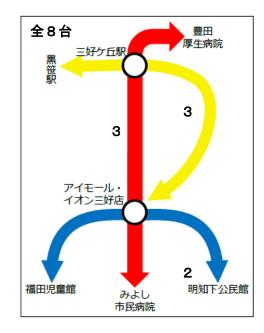
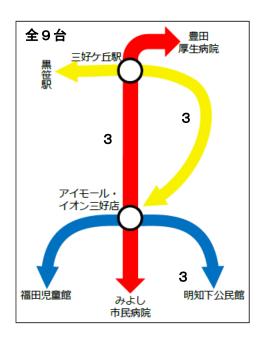


さんさんバス各路線の台数配置の検討

バス8台・9台の考え方





特徴	・今以上のサービス水準の確保	・今以上のサービス水準の確保	
(+要素)	・乗車密度が9台より高い	・市中心部ときたよし・おかよしの連	
	(輸送効率が高い)	携強化(乗継時間の短縮効果大)	
	・収支率が9台よりも高くなる	・赤と青の乗り継ぎ頻度が高い	
		・乗車の分散により車内の密回避	
		(コロナへの配慮)	
		・弾力性のあるダイヤが設定できる	
		(運転手への配慮)	
		・移動需要に応じたダイヤ設定がしや	
		すくなる	
		・乗継を考慮したダイヤが設定しやす	
		くなる	
特徴	・乗継の待ち時間が長くなる	・収支率が低くなる	
マイナス (- 要素)	・乗車が多いと車内が密になる	・利用が少ない時間帯の利用の検討	
		・乗車密度が8台より低い	
		(輸送効率が低い)	

※ 移動需要に応じて一部車両を時間帯によってフレックス化することも検討したが、路線に応じた 車両の配置など運用が複雑になり、利用者にとっても分かりにくくなることが想定されることから フレックス化の導入は見送る。 資料1参考

さんさんバス路線等再編にかかる経費見込み(概算費用)

(シミュレーション条件)

- 1 バス1台当たりの運行経費は20,000千円
- 2 国の事業者補助(地域間幹線系統補助)は、20,000千円
- 3 利用者数は、現状の1.1倍と仮定(年間280,590人×1.1=308,649人)
- 4 運賃収入も、現状の1.1倍と仮定(26,455千円×1.1≒29,100千円)

	【現行6台】	【8台】	【9台】
全体経費 と内訳	令和元年度実績ベース		180,000千円
	120,934千円 運賃収入, 26,455 国事業者補助, 20,989 市運行負担金, 73,490	道質収入, 29,100 国事業者補助, 20,000 市運行負担金, 110,900	運賃収入, 29,100 国事業者補助, 20,000 市運行負担金, 130,900
市民1人当たり 負担額 ※	1,202円	1,814円	2,142円
利用者1人当たり 負担額	262円	359円	424円
収支率	21. 9%	18. 2%	16. 2%

収支率は、運賃収入を運行経費総額で除した値

【参考】市民1人当たりの負担額比較 (R1実績より本市で計算)

- ・豊田市:2,208円 ・刈谷市:2,345円 ・知立市:1,337円 ・碧南市:739円
- ・豊明市: 229円 ・日進市:1,319円 ・長久手市:2,221円 ・東郷町:1,541円
- ※ 豊田市は200円/回、100円/回、距離制運賃が有り
- ※日進市は200円/回、その他市町は100円/回、 刈谷市及び碧南市は運賃無料で運行