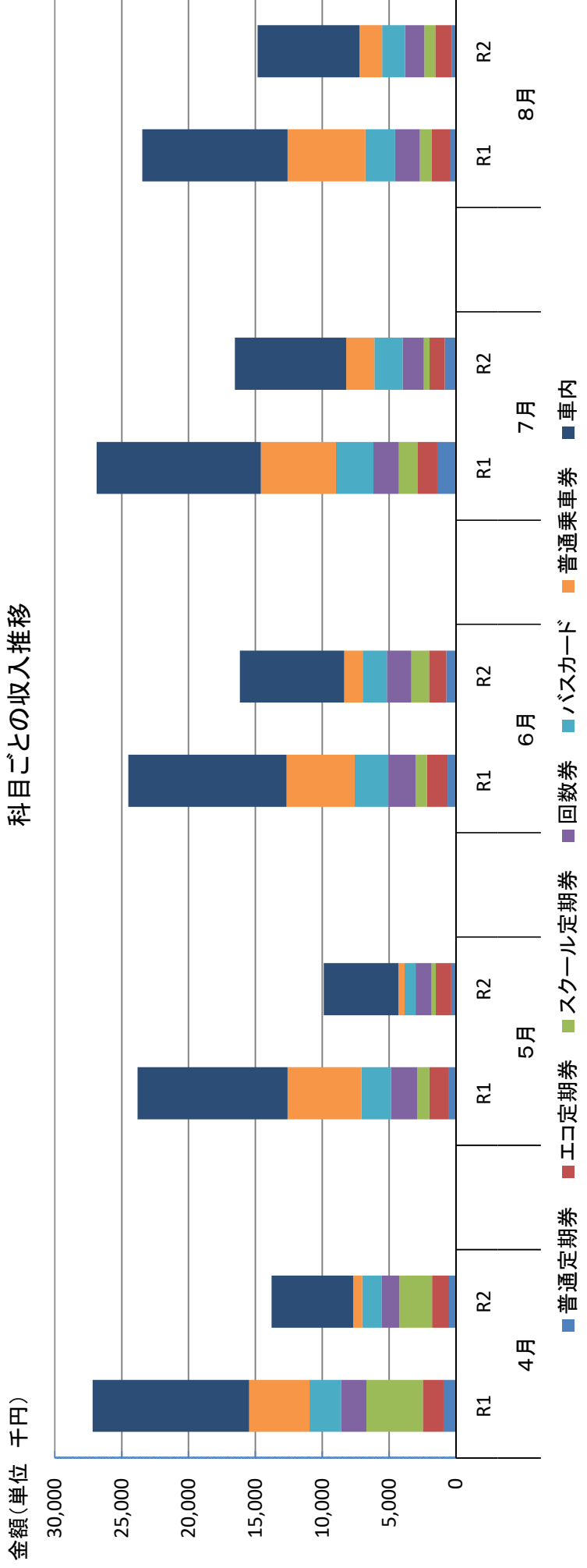


新型コロナウイルスの影響 路線バス

単位:円

科目	4月			5月			6月			7月			8月		
	R1	R2	対前年比	R1	R2	対前年比	R1	R2	対前年比	R1	R2	対前年比	R1	R2	対前年比
普通定期券	931,370	524,700	56.3%	579,330	349,080	60.3%	620,440	729,620	117.6%	1,398,480	843,770	60.3%	404,460	332,830	82.3%
エコ定期券	1,544,132	1,270,413	82.3%	1,410,165	1,152,013	81.7%	1,537,865	1,279,413	83.2%	1,450,818	1,135,750	78.3%	1,405,144	1,208,936	86.0%
スクール定期券	4,218,860	2,434,560	57.7%	917,000	331,280	36.1%	859,040	1,334,000	155.3%	1,429,000	419,000	29.3%	897,000	814,840	90.8%
回数券	1,913,300	1,305,000	68.2%	1,957,300	1,181,000	60.3%	2,036,800	1,828,900	89.8%	1,895,700	1,586,600	83.7%	1,848,500	1,453,400	78.6%
バスカード	2,350,194	1,486,475	63.2%	2,212,719	833,826	37.7%	2,512,008	1,806,534	71.9%	2,799,458	2,107,820	75.3%	2,217,583	1,704,806	76.9%
普通乗車券	4,520,000	663,940	14.7%	5,510,720	454,200	8.2%	5,095,790	1,381,900	27.1%	5,612,700	2,107,150	37.5%	5,818,580	1,710,220	29.4%
車内	11,700,147	6,103,074	52.2%	11,233,826	5,585,409	49.7%	11,844,742	7,792,407	65.8%	12,287,830	8,332,506	67.8%	10,876,783	7,617,043	70.0%
合計	27,178,003	13,788,162	50.7%	23,821,060	9,886,808	41.5%	24,506,685	16,152,774	65.9%	26,873,986	16,532,596	61.5%	23,468,050	14,842,075	63.2%

科目ごとの収入推移

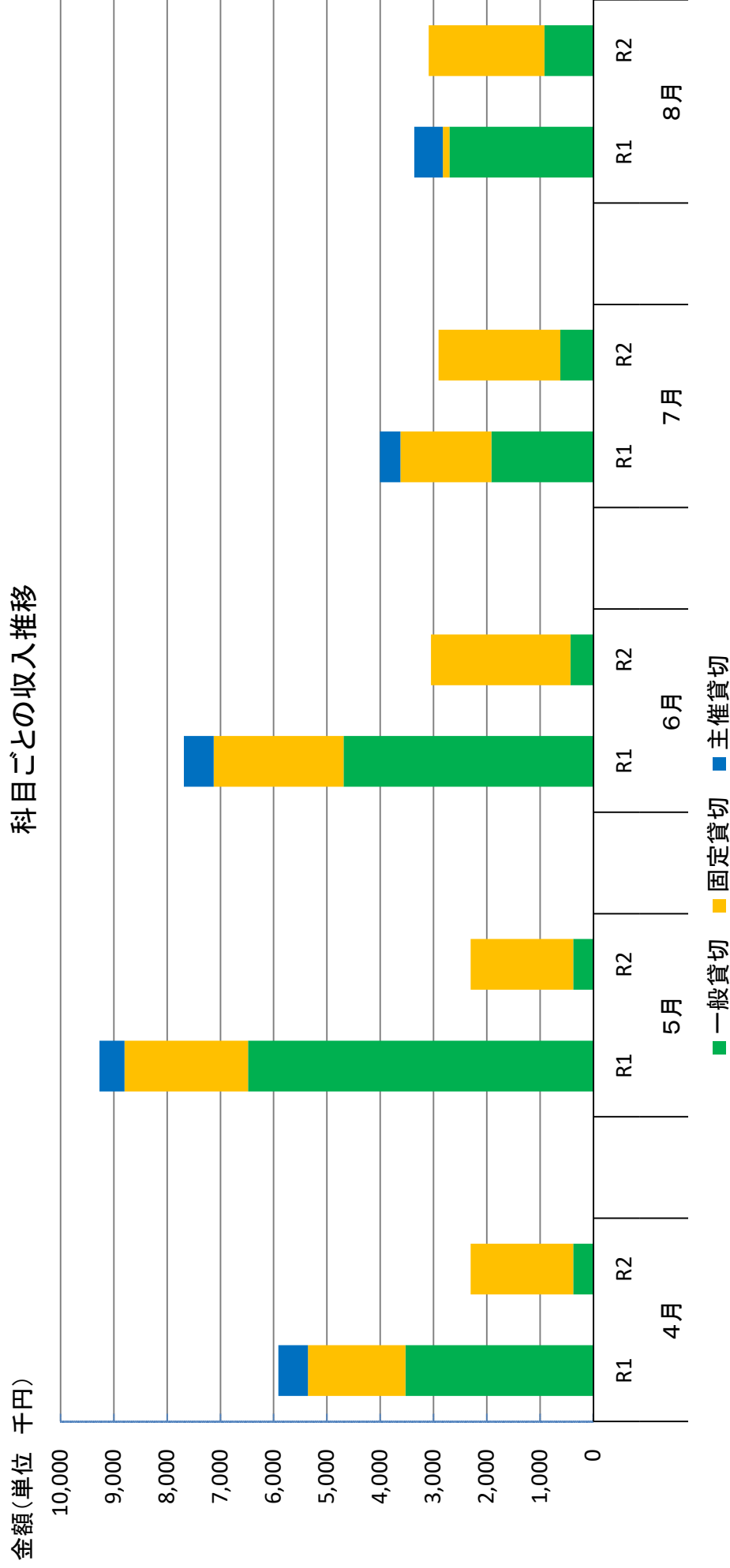


新型コロナウイルスの影響 貸切バス

単位:円

月	4月		5月		6月		7月		8月					
	R1	R2	対前年比	R1	R2	対前年比	R1	R2	対前年比	R1	R2	対前年比		
一般貸切	3,528,252	376,805	10.7%	6,480,600	376,805	5.8%	4,688,010	430,305	1,911,600	620,090	32.4%	2,702,545	917,000	33.9%
固定貸切	1,830,000	1,926,104	105.3%	2,318,000	1,926,094	83.1%	2,440,000	2,614,969	1,708,000	2,284,309	133.7%	122,000	2,174,604	1782.5%
主催貸切	556,231		0.0%	472,270		0.0%	560,300	0	386,500	0	0.0%	536,000	0	0.0%
合計	5,914,483	2,302,909	38.9%	9,270,870	2,302,899	24.8%	7,688,310	3,045,274	4,006,100	2,904,399	72.5%	3,360,545	3,091,604	92.0%

科目ごとの収入推移



今後の審議会スケジュール（案）

9月30日（第4回）時点

月	9月（今回）	10月	11月	12月	1月	2月	3月
内容	<p style="text-align: center;">乗合関係</p>						
議題	<p>B その中で路線バスが果たすべき役割 （A 次世代交通システムと融合させた新たな公共交通網の方向性）</p>						
検討事項	<p>①宇部市交通局乗合事業の守備範囲：エリア 宇部市外路線（新山口線，空港線，小野田線）の在り方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市外路線が果たすべき役割 ・宇部市内の路線運行に集中した場合のメリット，デメリット <p>コミュニティタクシー、グリーンズローモビリティなどの地域内交通との役割分担（Aとも関連）</p> <p>②宇部市交通局乗合事業の守備範囲：時間帯 休日の運行の在り方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日と比較して利用が少ないと予想される（過去のデータのみ） ・労働環境改善を考慮した場合の減便，運休の可能性 ・最重要と考えられる平日昼間のサービスの維持するためのバランス 夜間・早朝の運行の在り方 <p>③増収を志向した運賃制度の改定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「交通弱者の移動手段確保」と「サービス維持のための負担」のバランス ・ICカード導入を見据えた運賃制度改定の検討 						
	貸切関係		貸切関係		貸切関係		
	C 路線バスの非収益性を補うための手段としての貸切事業の有効性		C 路線バスの非収益性を補うための手段としての貸切事業の有効性		C 路線バスの非収益性を補うための手段としての貸切事業の有効性		
	<ul style="list-style-type: none"> ・貸切車両の概況，稼働率 ・稼働率の年次推移 ・運転手不足により獲得できなかった需要 ・最終的に，貸切事業の「適正規模」と，それに向けた以降のスケジュールが必要ではないか。 		<ul style="list-style-type: none"> ・貸切車両の概況，稼働率 ・稼働率の年次推移 ・運転手不足により獲得できなかった需要 ・最終的に，貸切事業の「適正規模」と，それに向けた以降のスケジュールが必要ではないか。 		<ul style="list-style-type: none"> ・貸切車両の概況，稼働率 ・稼働率の年次推移 ・運転手不足により獲得できなかった需要 ・最終的に，貸切事業の「適正規模」と，それに向けた以降のスケジュールが必要ではないか。 		
	運営体制		運営体制		運営体制		
	交通局の組織について		交通局の組織について		交通局の組織について		
	取りまとめ		取りまとめ		取りまとめ		
	答申		答申		答申		

新山口線を阿知須線に短縮した場合のシミュレーション

1. 現状・目的

宇部市域から新山口駅までの新山口線（特急除く3系統）については、サンパークあじす以降（岩倉～新山口）の利用客が少なく、収支を悪化させているのではないかとの問題意識がある。

そこで、新山口線について、サンパークあじす（又は阿知須駅前）止めに短縮した場合のシミュレーションを令和元年度のOD調査結果をもとに行い、経営効率及び社会的便益への影響について検討を行う。

（※現状の区間ごとの利用は下表＜OD表＞を参照）

＜OD表＞

		降車人数	
		宇部新川駅～ サンパークあじす	岩倉～新山口駅
乗車人数	宇部新川駅～ サンパークあじす	356人 63.3%	79人 14.1%
	岩倉～新山口駅	74人 13.2%	53人 9.4%

2. シミュレーション条件

- ・岩倉～新山口駅の区間は運行しない（それに伴い、実車キロ、賃率を修正）
- ・岩倉～新山口駅間の乗降客による収入はゼロとする
（これらの利用客は、宇部新川駅～サンパークあじす間のバス利用はしない）
- ・便数の変更はしない

3. 分析結果

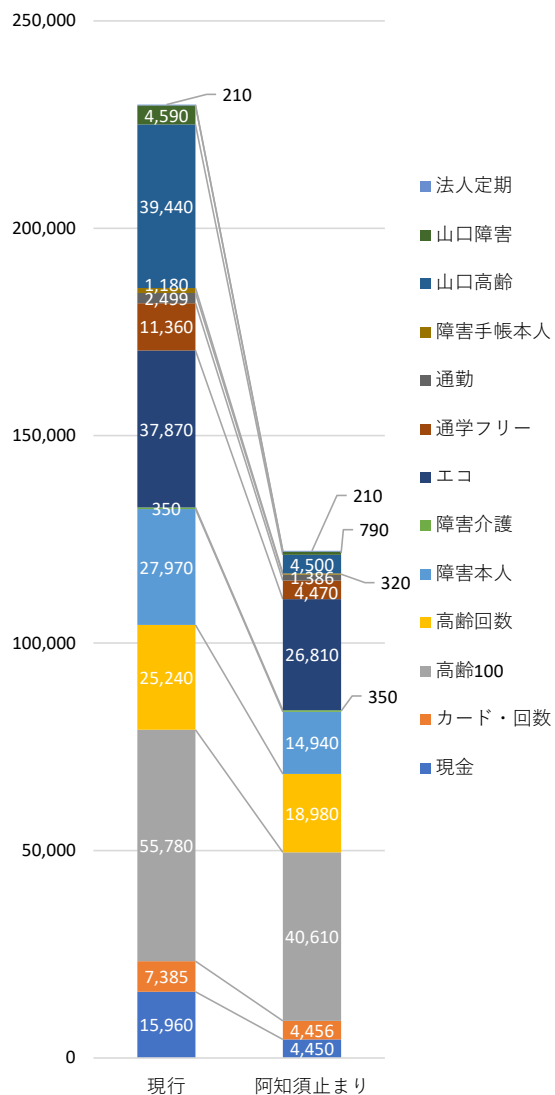
A) 路線別経営収支の比較

- ・阿知須止まりとすることで、経常収益と経常費用はどちらも概ね40%減少
- ・これにより欠損額は半減

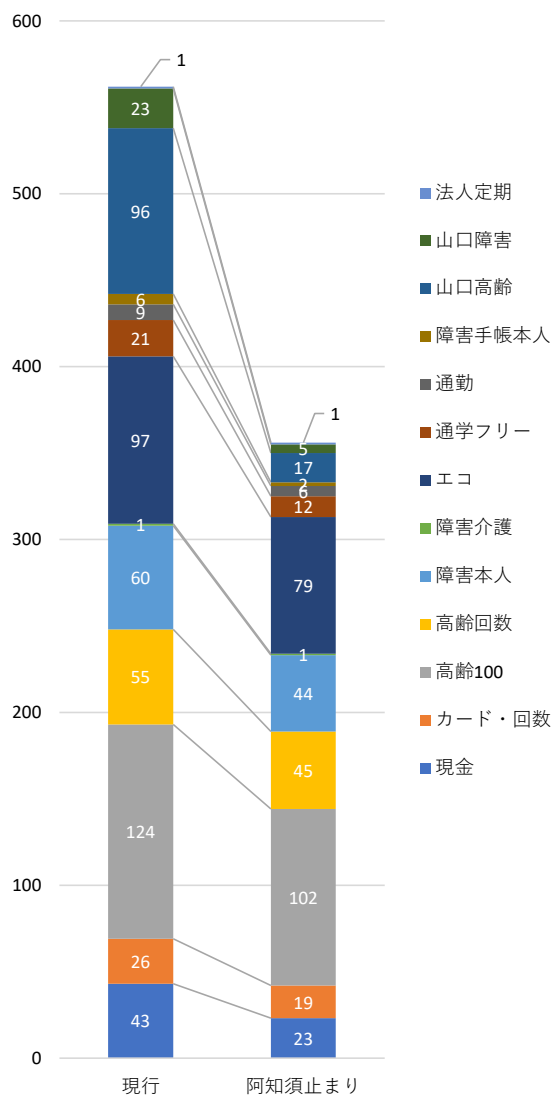
	系統	乗車密度	輸送量	年間実車走行キロ		運送収入 (円)	運送雑収 (円)	営業外収益 (円)	経常収益 (円)	人件費 (円)	経常費用 (円)	欠損額 (円)	輸送人員 (人)
				比率									
現行 A	1241	6.1	42.7	156,891	6.91%	37,686,124	560,227	794,659	39,041,010	41,718,753	54,051,915	15,010,905	127,542
	1251	5.6	16.8	67,019	2.95%	14,839,786	239,314	339,458	15,418,558	17,821,075	23,089,454	7,670,896	53,349
	1252	5.5	4.9	20,634	0.91%	4,494,613	73,679	104,510	4,672,802	5,486,787	7,108,825	2,436,023	17,665
阿知須止まり B	1241	5.7	39.9	92,249	4.25%	24,280,075	344,783	489,061	25,113,919	25,675,664	32,941,195	6,667,706	83,959
	1251	5.2	15.6	39,316	1.81%	9,353,214	146,944	208,435	9,708,593	10,942,739	14,039,243	3,836,451	34,314
	1252	4.7	4.2	11,729	0.54%	2,573,494	43,834	62,177	2,679,505	3,264,477	4,188,237	1,361,301	11,681
変化率(%) (A-B)/A	1241	-6.6%	-6.6%	-41.2%	-38.5%	-35.6%	-38.5%	-38.5%	-35.7%	-38.5%	-39.1%	-55.6%	-34.2%
	1251	-7.1%	-7.1%	-41.3%	-38.6%	-37.0%	-38.6%	-38.6%	-37.0%	-38.6%	-39.2%	-50.0%	-35.7%
	1252	-14.5%	-14.3%	-43.2%	-40.5%	-42.7%	-40.5%	-40.5%	-42.7%	-40.5%	-41.1%	-44.1%	-33.9%

B) 支払方法別収入・乗客数の比較

(円) 支払方法別収入金額の比較



(人) 支払方法別乗客数の比較



メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> ● 走行キロ、経常収入、経常費用は約4割減少 ● 欠損額は半減し、経営は改善 	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送人員は3割強減少 ● 域間をまたぐ移動（全体の3割弱）については、障害者、通学者の利用も一定数あるため対策が必要 ● 補助金収入減少（額はP）