

第2回 北部地域総合公共交通検討会

平成23年7月20日

今回の資料について

H24を基準年としてH25から5年間の経常
収支見込みに経営改善の取組効果を反映し、
複数パターンのシミュレーションを行う

経営改善の取組

- | | |
|-------|--------|
| Menu1 | 人件費削減 |
| Menu2 | 利用促進 |
| Menu3 | 運賃見直し |
| Menu4 | ダイヤ見直し |

H24を基礎としてH25～H29までの 経営シミュレーション

- 旅客運輸収入は定期外、通勤定期、通学定期それぞれのH2～H22のトレンドから類推
- 受取車両使用料はH21実績からExp減少分150百万円を引いて、以降横置き
- 車両修繕費はH21実績からExp1編成を定期運用から外すと仮定して40百万円縮減
- 軽油は軽油単価アップ(H21比150%アップ)を反映
- その他経費は車両借上料の減少を反映して28百万円縮減
- 営業外収益は人件費助成費等の減収を反映して11百万円減収
- その他はH21実績の横置き

単位:百万円

| | H21 | 基礎(H24) | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | |
|---------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----|
| 営業収益 | 旅客運輸収入 | 936 | 900 | 870 | 832 | 795 | 752 | 715 |
| | 定期外 | 799 | 771 | 757 | 723 | 688 | 648 | 612 |
| | 通勤定期 | 40 | 38 | 21 | 19 | 18 | 17 | 17 |
| | 通学定期 | 97 | 91 | 92 | 90 | 89 | 87 | 86 |
| | 運輸雑収 | 345 | 195 | 195 | 195 | 195 | 195 | 195 |
| | 受取車両使用料 | 311 | 161 | 161 | 161 | 161 | 161 | 161 |
| | その他 | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 |
| 合計 | 1,281 | 1,095 | 1,065 | 1,027 | 990 | 947 | 910 | |
| 営業費用 | 人件費 | 886 | 886 | 886 | 886 | 886 | 886 | 886 |
| | 修繕費 | 560 | 520 | 520 | 520 | 520 | 520 | 520 |
| | 線路 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 |
| | 電路 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 |
| | 車両 | 364 | 324 | 324 | 324 | 324 | 324 | 324 |
| | その他 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | 動力費 | 178 | 248 | 248 | 248 | 248 | 248 | 248 |
| | 軽油 | 142 | 212 | 212 | 212 | 212 | 212 | 212 |
| | 電力 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 |
| | その他経費 | 295 | 267 | 330 | 330 | 330 | 330 | 330 |
| | 諸税 | 42 | 42 | 42 | 42 | 42 | 42 | 42 |
| 減価償却費 | 121 | 121 | 121 | 121 | 121 | 121 | 121 | |
| 合計 | 2,082 | 2,084 | 2,147 | 2,147 | 2,147 | 2,147 | 2,147 | |
| 営業外損益 | 85 | 74 | 74 | 74 | 74 | 74 | 74 | |
| 営業外収益 | 98 | 87 | 87 | 87 | 87 | 87 | 87 | |
| 営業外費用 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | |
| 経常損益 | △ 716 | △ 915 | △ 1,008 | △ 1,046 | △ 1,083 | △ 1,126 | △ 1,163 | |
| 設備投資 | 車両関係 | 42 | 65 | 64 | 64 | 64 | 64 | 64 |
| | うち冷房設備 | | 38 | 38 | 38 | 38 | 38 | 38 |
| | 施設整備関係 | 126 | 557 | 307 | 334 | 251 | 251 | 251 |
| | 列車集中制御装置 | | 256 | | | | | |
| | 電車基地 | | 100 | | | | | |
| | 軌道・踏切・橋梁等 | 126 | 201 | 307 | 334 | 251 | 251 | 251 |
| | 合計 | 168 | 622 | 371 | 398 | 315 | 315 | 315 |
| 補助金 | 59 | 227 | 127 | 136 | 138 | 138 | 138 | |
| KTR自己資金 | 109 | 395 | 244 | 262 | 177 | 177 | 177 | |

Menu1 人件費削減

○会社の経営努力による経費削減策

| | |
|-------------|---------|
| 社員給与・手当の引下げ | ▲130百万円 |
| 社員数の削減 | ▲40百万円 |
| 再任用制度の導入 | ▲30百万円 |

経費削減効果 ▲200百万円

※H22年度～H24年度にかけて3年間で削減

Menu2 利用促進

○沿線市町の取組による増収策

定期に関する取組 +6百万円

定期外に関する取組 +7百万円

増収効果 13百万円

※H22年度とH23年度の取組を比較

Menu3 運賃見直し

○Menu3-1

定期旅客運賃の見直し(割引率の縮小)

通勤定期運賃の割引率を10%縮小 → + 6百万円

(割引率:40%→30%)

通学定期運賃の割引率を15%縮小 → +47百万円

(割引率:72%→57%)

※割引率を京都市交通局並みに(京都市交通局:通勤30%、通学60%)

増収効果

53百万円

例) 福知山駅～宮津駅の通学定期(6カ月)は 65,180 円から 94,740 円に

○Menu3-2

定期旅客運賃の見直し

(全国平均並みに引き上げ)

通勤定期運賃を現行設定額の1.3倍 → +11百万円

(割引率:40%→22%)

通学定期運賃を現行設定額の1.6倍 → +54百万円

(割引率:72%→55%)

増収効果

66百万円

例) 福知山駅～宮津駅の通学定期(6カ月)は 65,180 円から 104,290 円に

○Menu3-3

普通旅客運賃の見直し

(短距離区間を肥薩おれんじ鉄道並みに引き上げ)

3kmまで 現行160円 → 200円

3km～(3km増すごとに)50円加算

34km以上(福知山～天橋立間程度)は現行運賃と同じ

増収効果 25百万円

例) 福知山駅～宮津駅の普通運賃は680円から700円に

例) 福知山駅～宮津駅の通学定期(6カ月)は65,180円から67,100円に

○Menu3-4

普通旅客運賃の見直し

(全区間を肥薩おれんじ鉄道並みに引き上げ)

3kmまで 現行160円 → 200円

3km～ 現行の1.2倍に引上げ

増収効果 133百万円

例) 福知山駅～宮津駅の普通運賃は680円から820円に

例) 福知山駅～宮津駅の通学定期(6カ月)は65,180円から78,600円に

Menu4 ダイヤ見直し

○Menu4-1

特急・観光型列車のみ運行

(列車・バスの役割分担の見直し)

| | | | |
|----------|-----|---|-----------|
| 運行本数(特急) | 21本 | → | 21本(100%) |
| 運行本数(普通) | 82本 | → | 6本(10%) |
| 乗務員数 | 63人 | → | 35人 |
| 車両数 | 34両 | → | 17両 |

経費削減効果 = 553百万円

減便による減収の影響 = 159百万円

赤字削減効果 ▲394百万円

○Menu4-2

特急・観光型列車と通勤・通学列車のみ運行

| | | | |
|----------|-----|---|-----------|
| 運行本数(特急) | 21本 | → | 21本(100%) |
| 運行本数(普通) | 82本 | → | 43本(50%) |
| 乗務員数 | 63人 | → | 54人 |
| 車両数 | 34両 | → | 31両 |

経費削減効果 = 283百万円

減便による減収の影響 = 88百万円

赤字削減効果 ▲195百万円

○Menu4-3

1時間に1本のパターンを確保したダイヤ
(Expを2編成とも定期運用から外す)

| | | | |
|----------|-----|---|----------|
| 運行本数(特急) | 21本 | → | 10本(50%) |
| 運行本数(普通) | 82本 | → | 60本(70%) |
| 乗務員数 | 63人 | → | 45人 |
| 車両数 | 34両 | → | 28両 |

経費削減効果 = 376百万円
減便による減収の影響 = 95百万円

赤字削減効果 ▲281百万円

○Menu4-4

低利用列車の削減

| | | | |
|----------|-----|---|----------|
| 運行本数(特急) | 21本 | → | 18本(85%) |
| 運行本数(普通) | 82本 | → | 44本(55%) |
| 乗務員数 | 63人 | → | 47人 |
| 車両数 | 34両 | → | 31両 |

経費削減効果 = 321百万円
減便による減収の影響 = 53百万円

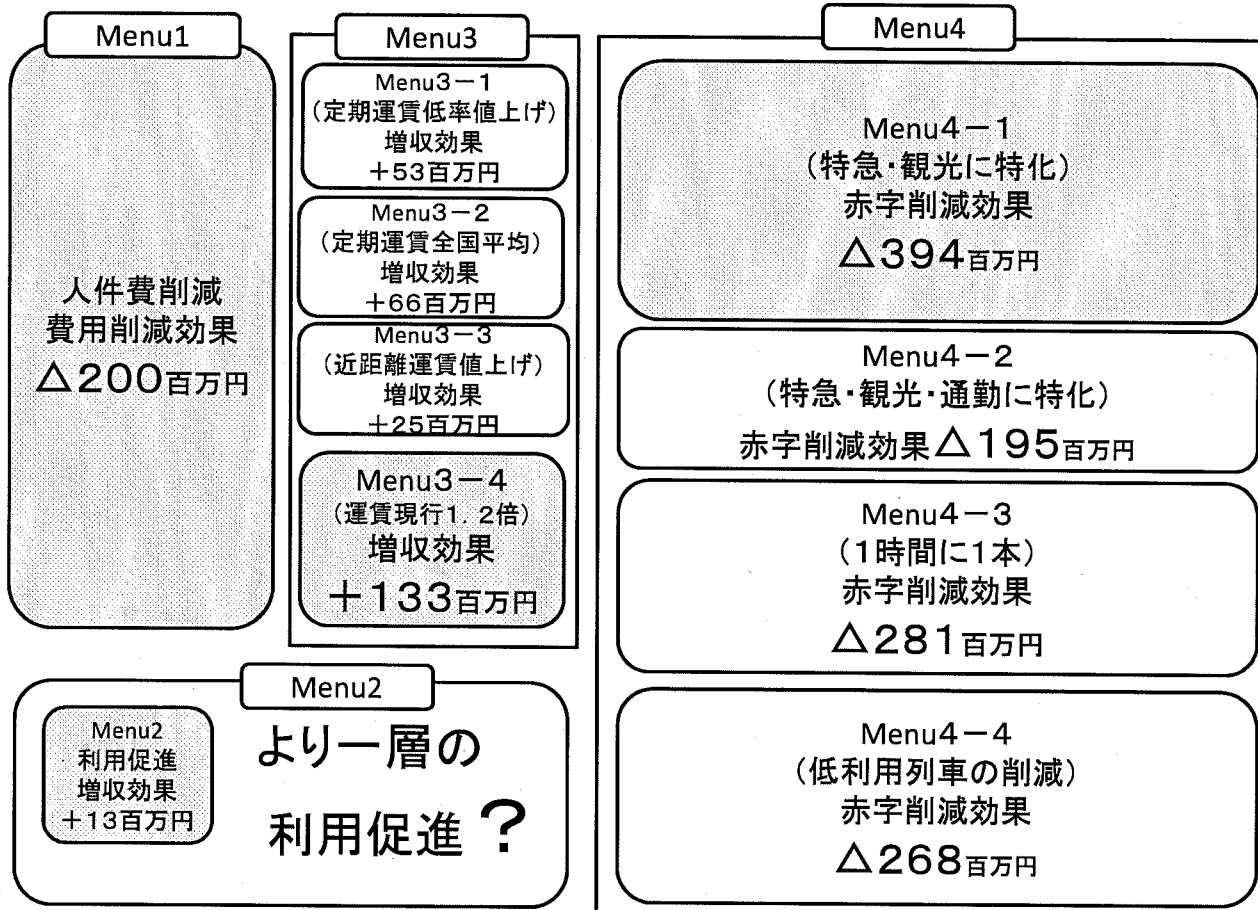
赤字削減効果 ▲268百万円

Case1

特急・観光に特化したダイヤ。
全ての利用者に運賃の負担増をお願いする。

改善効果 = 740百万円

| | 運行形態 | | 利便性 | 運賃 |
|---------|------|-----|-----|----|
| | 朝・夕 | 昼・夜 | | |
| 通勤・通学 | × | — | × | × |
| 通院 | × | × | × | × |
| 買物 | — | × | × | × |
| ビジネス | ○ | ○ | ○ | × |
| 旅行・レジャー | ○ | ○ | ○ | × |



経常損益シミュレーション

(単位:百万円)

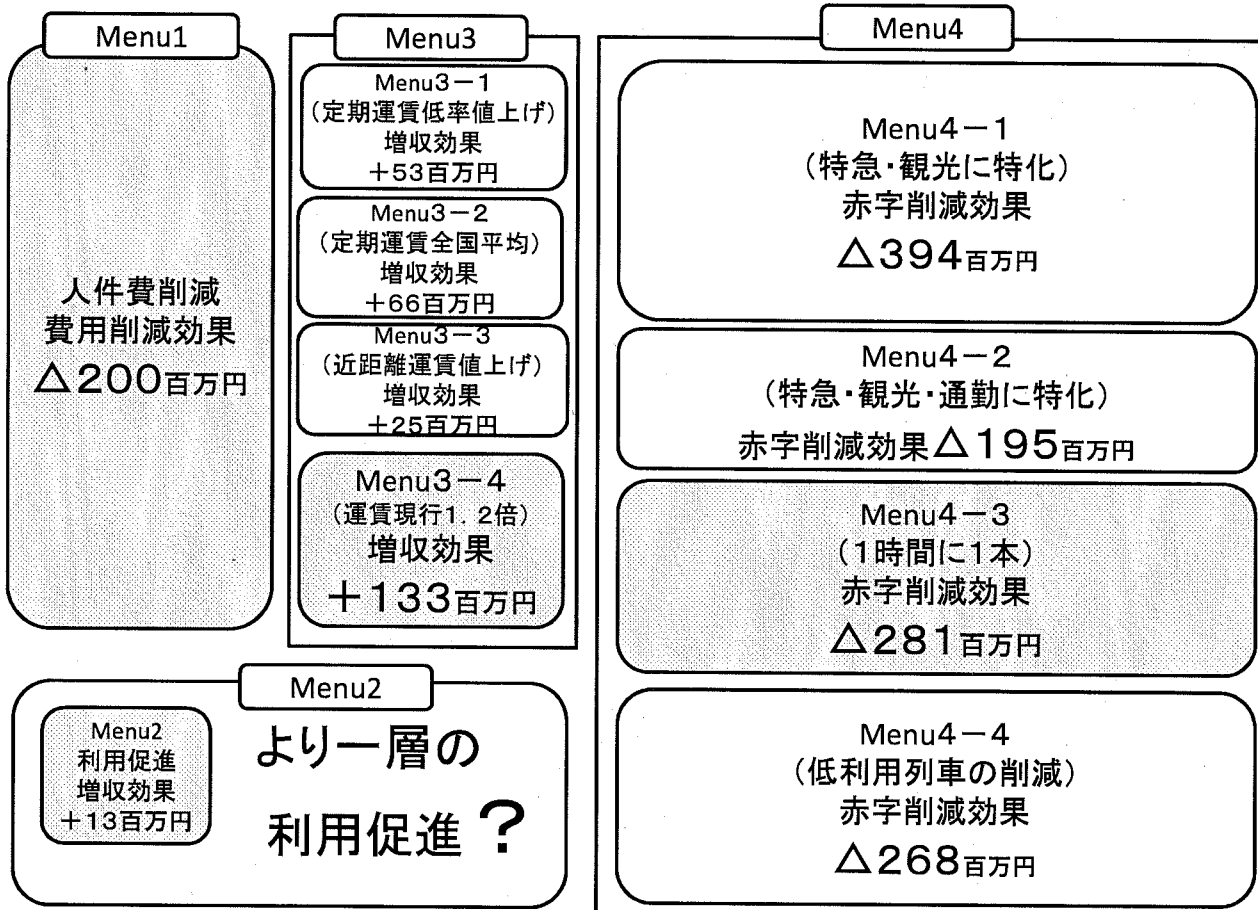
| | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 |
|---------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 基礎 | △ 915 | △ 1,008 | △ 1,046 | △ 1,083 | △ 1,126 | △ 1,163 |
| Menu3-4 | 133 | 133 | 133 | 133 | 133 | 133 |
| Menu4-1 | 394 | 394 | 394 | 394 | 394 | 394 |
| 人件費削減 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |
| 利用促進 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 |
| 改善後 | △175 | △268 | △306 | △343 | △386 | △423 |

Case2

1時間に1本の運行を確保するダイヤ。
全ての利用者に運賃の負担増をお願いする。

改善効果 = 627百万円

| | 運行形態 | | 利便性 | 運賃 |
|---------|------|-----|-----|----|
| | 朝・夕 | 昼・夜 | | |
| 通勤・通学 | △ | — | △ | × |
| 通院 | △ | △ | △ | × |
| 買物 | — | △ | △ | × |
| ビジネス | △ | △ | △ | × |
| 旅行・レジャー | △ | △ | △ | × |



経常損益シミュレーション

(単位:百万円)

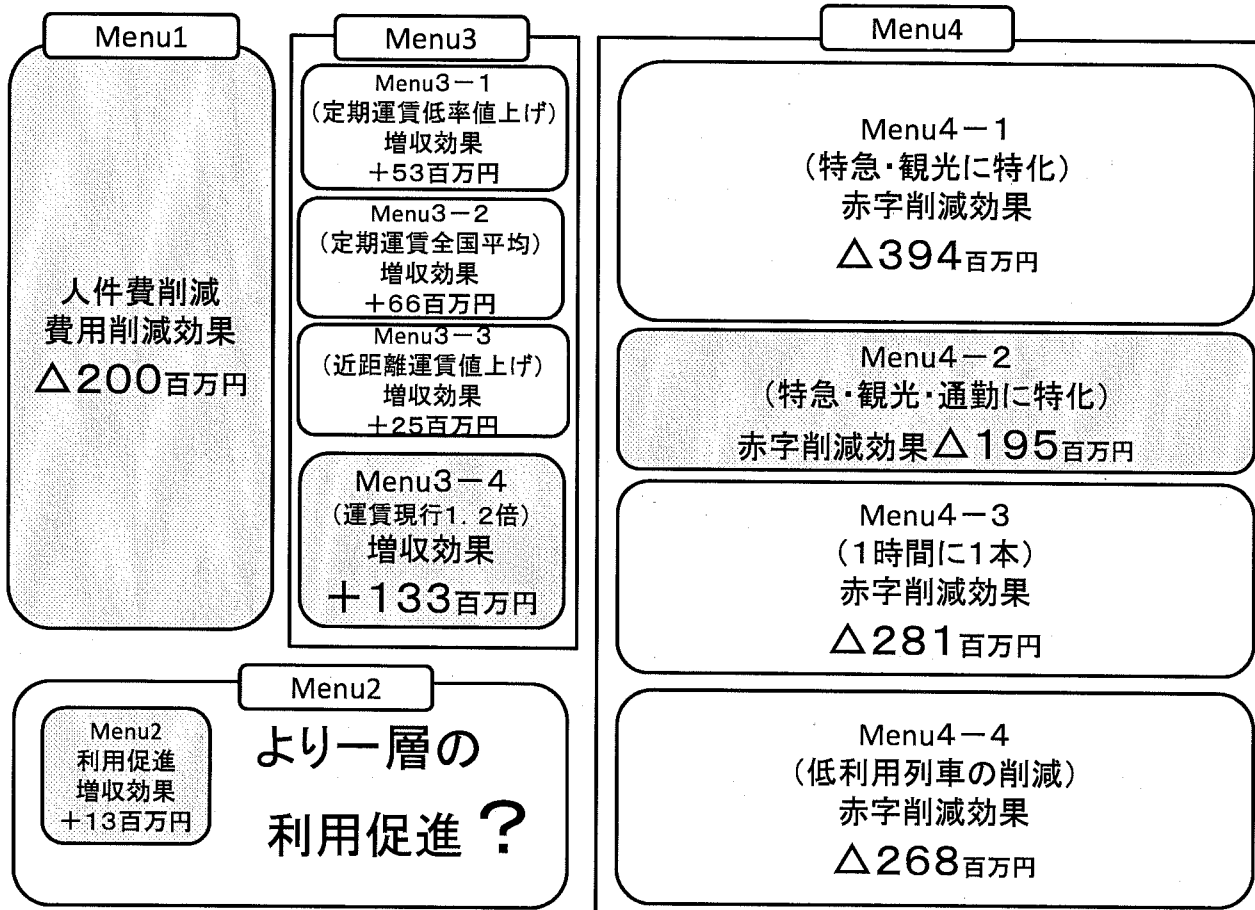
| | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 |
|---------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 基礎 | △ 915 | △ 1,008 | △ 1,046 | △ 1,083 | △ 1,126 | △ 1,163 |
| Menu3-4 | 133 | 133 | 133 | 133 | 133 | 133 |
| Menu4-3 | 281 | 281 | 281 | 281 | 281 | 281 |
| 人件費削減 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |
| 利用促進 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 |
| 改善後 | △288 | △381 | △419 | △456 | △499 | △536 |

Case3

特急・観光、通勤・通学に特化したダイヤ。
全ての利用者に運賃の負担増をお願いする。

改善効果 = 541百万円

| | 運行形態 | | 利便性 | 運賃 |
|---------|------|-----|-----|----|
| | 朝・夕 | 昼・夜 | | |
| 通勤・通学 | ○ | — | ○ | × |
| 通院 | ○ | × | × | × |
| 買物 | — | × | × | × |
| ビジネス | ○ | ○ | ○ | × |
| 旅行・レジャー | ○ | ○ | ○ | × |



経常損益シミュレーション

(単位:百万円)

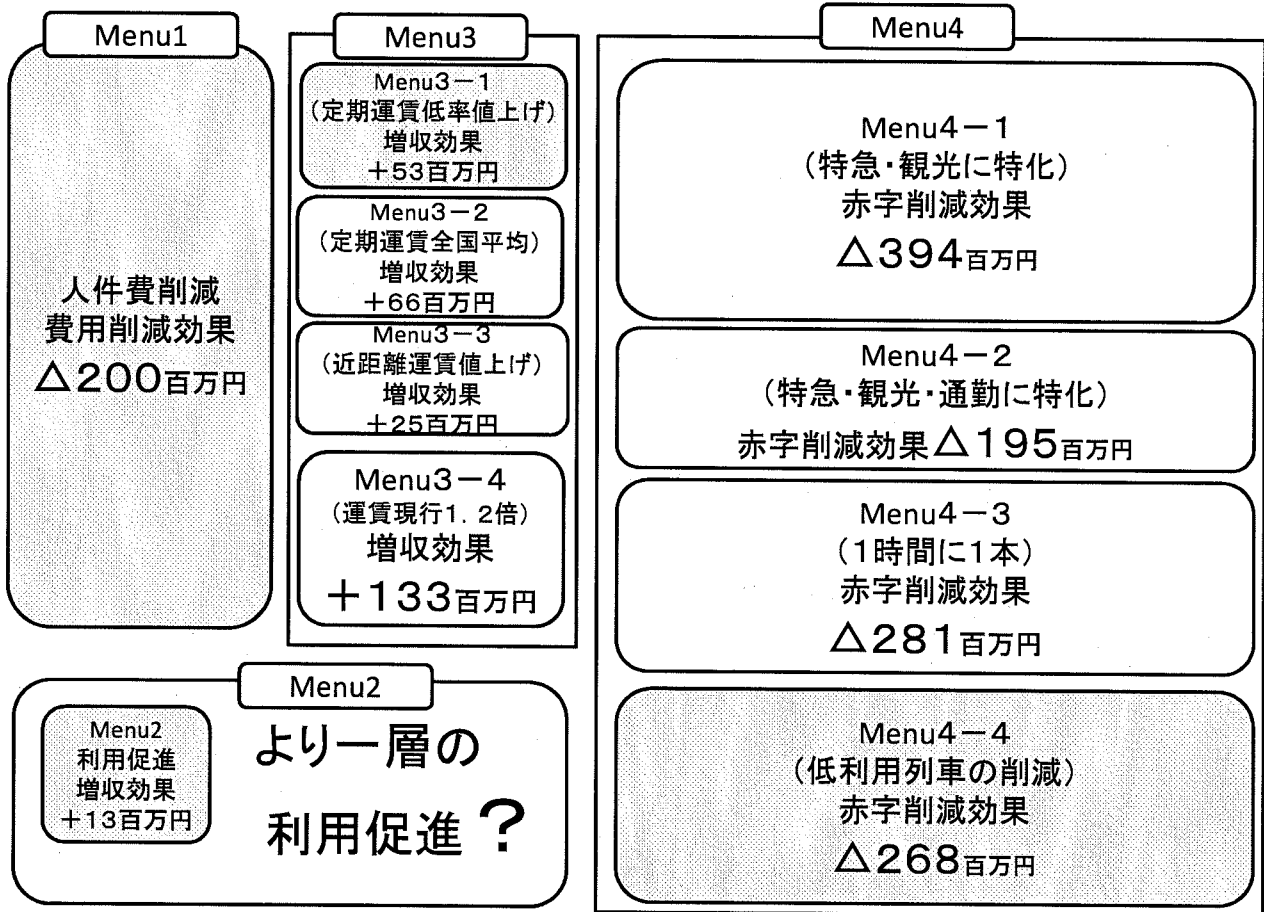
| | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 |
|---------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 基礎 | △ 915 | △ 1,008 | △ 1,046 | △ 1,083 | △ 1,126 | △ 1,163 |
| Menu3-4 | 133 | 133 | 133 | 133 | 133 | 133 |
| Menu4-2 | 195 | 195 | 195 | 195 | 195 | 195 |
| 人件費削減 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |
| 利用促進 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 |
| 改善後 | △374 | △467 | △505 | △542 | △585 | △622 |

Case4

低利用列車を削減する。
定期利用者に運賃の負担増をお願いする。

改善効果 = 534百万円

| | 運行形態 | | 利便性 | 運賃 |
|---------|------|-----|-----|----|
| | 朝・夕 | 昼・夜 | | |
| 通勤・通学 | ○ | — | ○ | × |
| 通院 | × | × | × | × |
| 買物 | — | × | × | × |
| ビジネス | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 旅行・レジャー | ○ | ○ | ○ | ○ |



経常損益シミュレーション

(単位:百万円)

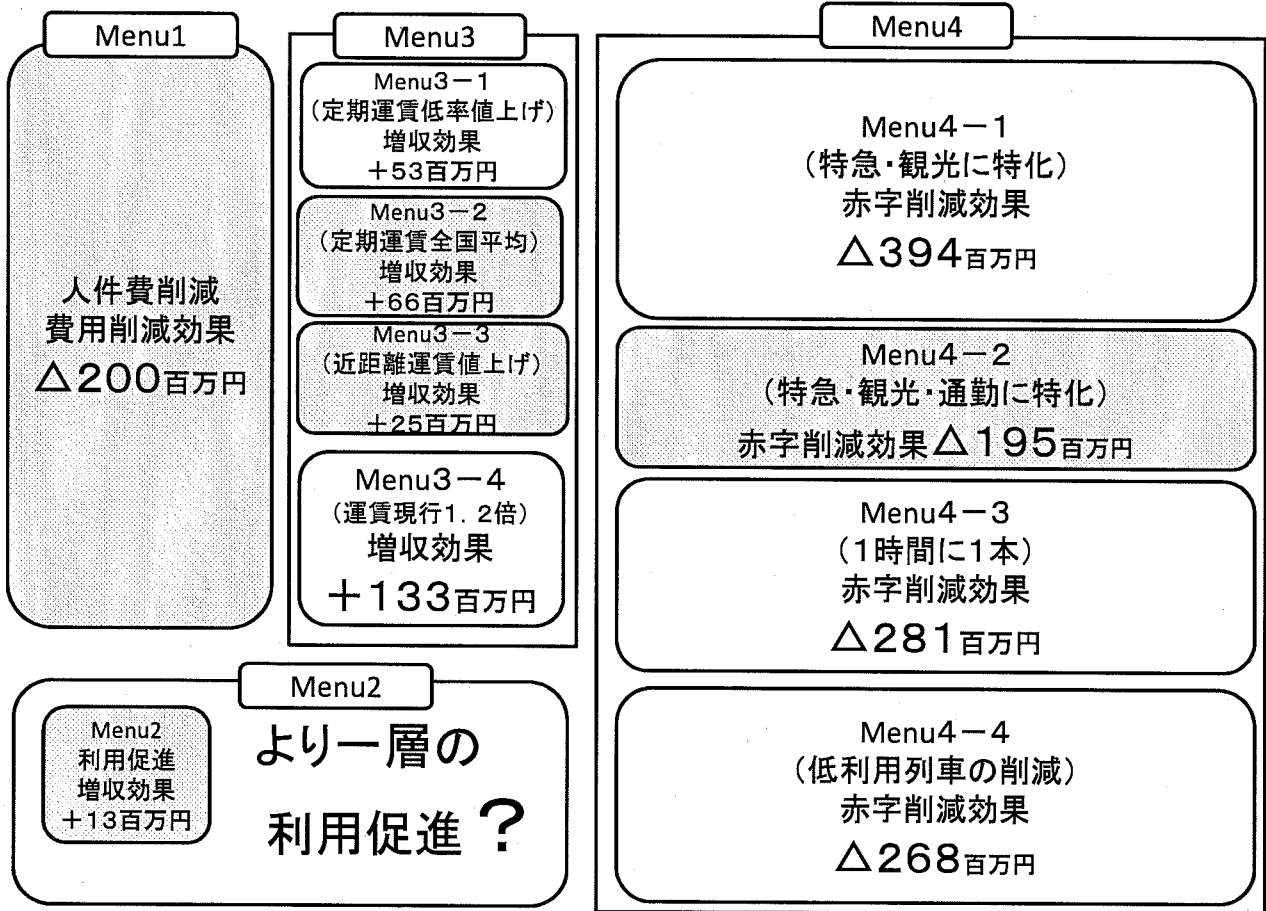
| | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 |
|---------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 基礎 | △ 915 | △ 1,008 | △ 1,046 | △ 1,083 | △ 1,126 | △ 1,163 |
| Menu3-1 | 53 | 53 | 53 | 53 | 53 | 53 |
| Menu4-4 | 268 | 268 | 268 | 268 | 268 | 268 |
| 人件費削減 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |
| 利用促進 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 |
| 改善後 | △381 | △474 | △512 | △549 | △592 | △629 |

Case5

特急・観光、通勤・通学に特化したダイヤ。
定期利用者に運賃の負担増をお願いする。

改善効果 = 499百万円

| | 運行形態 | | 利便性 | 運賃 |
|---------|------|-----|-----|----|
| | 朝・夕 | 昼・夜 | | |
| 通勤・通学 | ○ | — | ○ | × |
| 通院 | ○ | × | × | × |
| 買物 | — | × | × | × |
| ビジネス | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 旅行・レジャー | ○ | ○ | ○ | ○ |



経常損益シミュレーション

(単位:百万円)

| | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 |
|---------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 基礎 | △ 915 | △ 1,008 | △ 1,046 | △ 1,083 | △ 1,126 | △ 1,163 |
| Menu3-2 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 |
| Menu3-3 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Menu4-2 | 195 | 195 | 195 | 195 | 195 | 195 |
| 人件費削減 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |
| 利用促進 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 |
| 改善後 | △416 | △509 | △546 | △584 | △627 | △664 |

