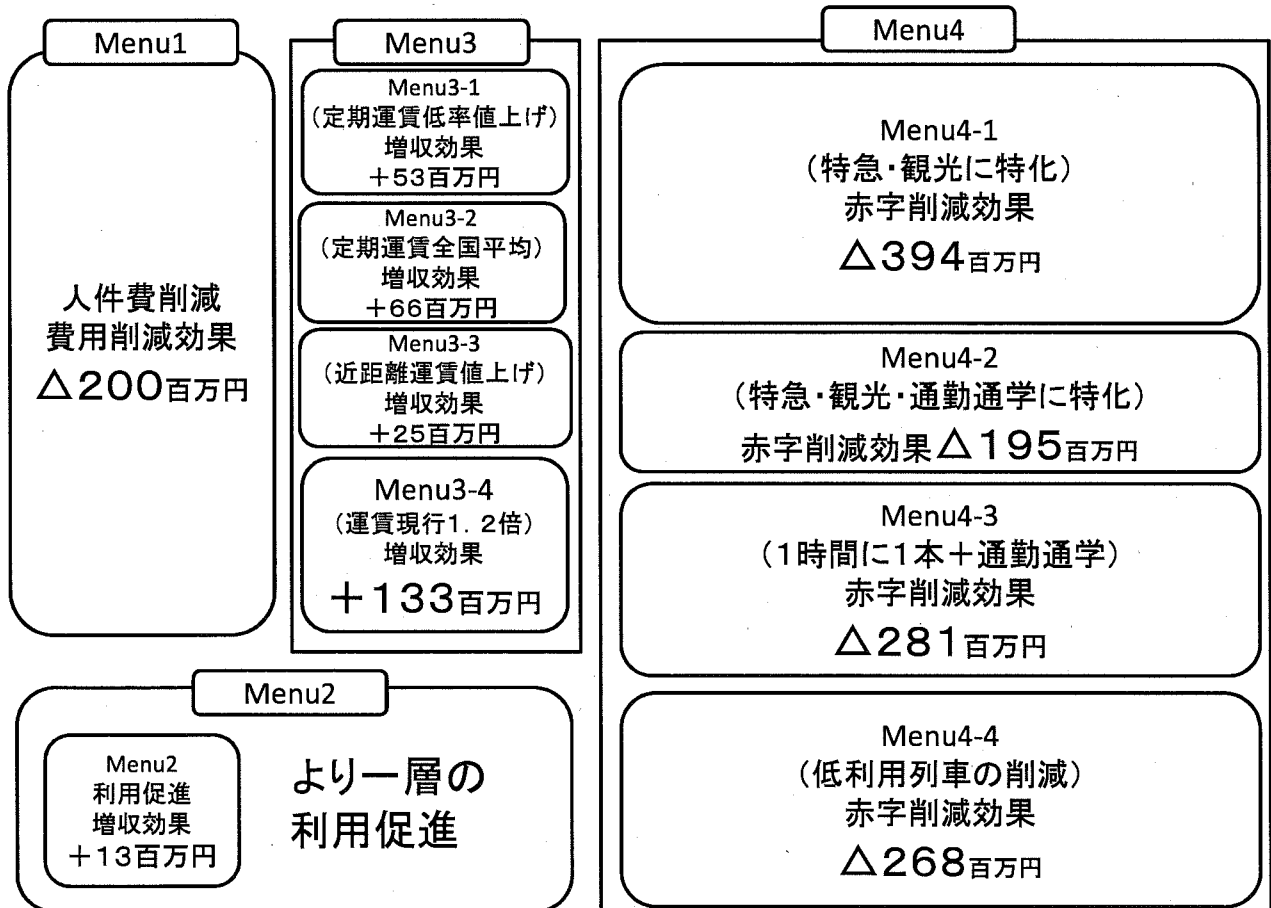


第3回 北部地域総合公共交通検討会

- 経営改善メニューとその効果 1
(第2回検討会資料から抜粋)
- 資金残高の状況 7
- 公的負担額の過去の推移 8
- 現行の負担スキーム 9
- 他の第三セクター鉄道の事業実施スキーム・10
(三陸鉄道、若桜鉄道の鉄道事業再構築事業)
- インセンティブを加味した負担スキームの考え方
について 11

経営改善メニューとその効果

(第2回検討会資料から抜粋)



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倍に引き上げ

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本のパターンと
通勤・通学を確保したダイヤ
(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

資金残高の状況

(単位:百万円)

	63	元	2	3	4	5
営業フロー(経常損益、減価償却費等)	△24	2,678	△2,130	△268	△2	181
投資フロー(固定資産取得による支出等)	△498	△2,910	△111	△158	△667	△559
財務フロー	1,302	226	2,256	169	694	370
借入金収入・返済支出	—	—	—	—	500	△113
補助金	336	92	2,256	169	194	483
増資	966	134	—	—	—	—
現金・預金の期末残高	1,081	1,075	1,090	833	858	850

	6	7	8	9	10	11
営業フロー(経常損益、減価償却費等)	632	△1,348	△514	△419	△109	△421
投資フロー(固定資産取得による支出等)	△1,187	△3,580	△222	△242	△265	△452
財務フロー	539	4,867	1,033	459	519	594
借入金収入・返済支出	△74	1,513	△76	△73	△73	△73
補助金	613	2,634	629	532	592	667
増資	—	720	480	—	—	—
現金・預金の期末残高	834	773	1,070	868	1,013	734

	12	13	14	15	16	17
営業フロー(経常損益、減価償却費等)	△470	△278	△288	△350	△937	△59
投資フロー(固定資産取得による支出等)	△395	△170	△204	△129	△252	△854
財務フロー	698	646	636	599	585	878
借入金収入・返済支出	△73	△73	△73	△74	△73	△72
補助金	771	719	709	673	658	950
増資	—	—	—	—	—	—
現金・預金の期末残高	567	765	909	1,029	425	390

	18	19	20	21	22
営業フロー(経常損益、減価償却費等)	923	2,215	△1,667	△214	△3,782
投資フロー(固定資産取得による支出等)	△1,039	△2,320	△3,280	△3,844	△4,258
財務フロー	620	735	4,564	3,483	7,728
借入金収入・返済支出	△72	△71	△70	△71	△72
補助金	692	806	4,634	3,554	7,800
増資	—	—	—	—	—
現金・預金の期末残高	894	1,524	1,141	566	254

公的負担額の過去の推移

(単位:百万円)

	H13	H14	H15	H16	H17	H18
経常損益	△547	△544	△541	△503	△578	△563
自治体補助 (a)	437	427	425	421	383	459

設備投資(地上設備)	214	198	208	187	295	149
国庫補助	68	64	67	57	97	54
自治体補助 (c)	68	64	67	57	97	54
KTR自己負担	78	70	74	73	101	41

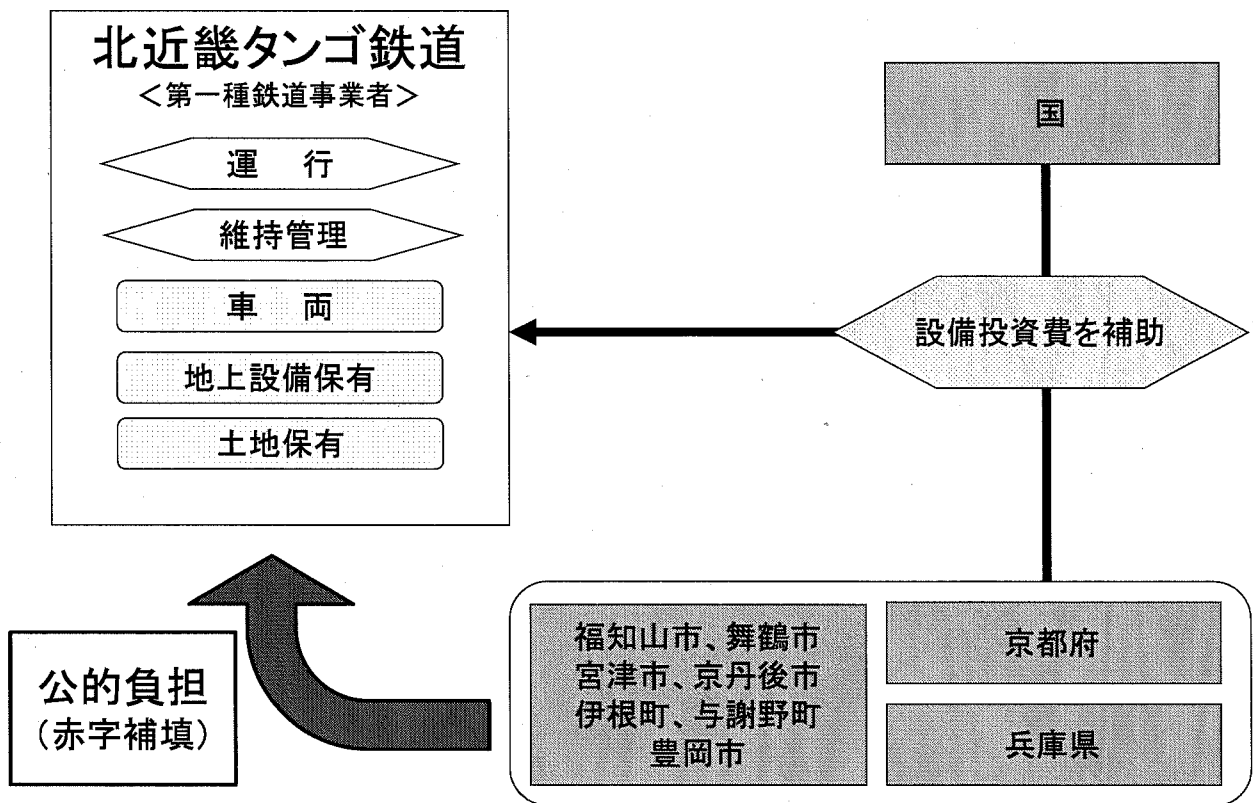
自治体補助合計 (a)+(c)	505	491	492	478	480	513
-----------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

	H19	H20	H21	H22	合計	平均
経常損益	△565	△694	△716	△670	△5,921	△594
自治体補助 (a)	465	526	648	625	4,816	482

設備投資(地上設備)	197	182	128	164	1,922	192
国庫補助	67	59	29	51	613	61
自治体補助 (c)	67	59	29	51	613	61
KTR自己負担	63	64	70	62	696	70

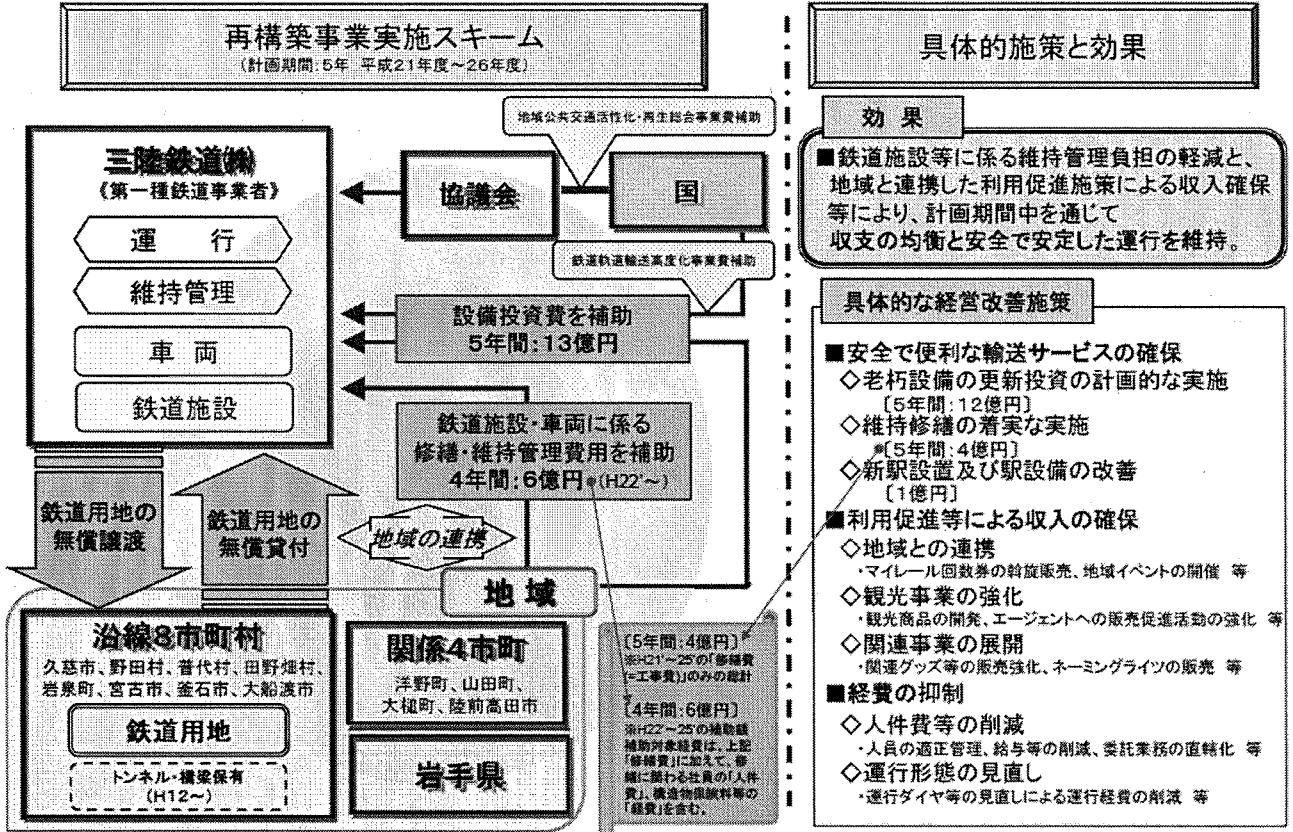
自治体補助合計 (a)+(c)	532	585	677	676	5,429	543
-----------------	-----	-----	-----	-----	-------	-----

現行の負担スキーム

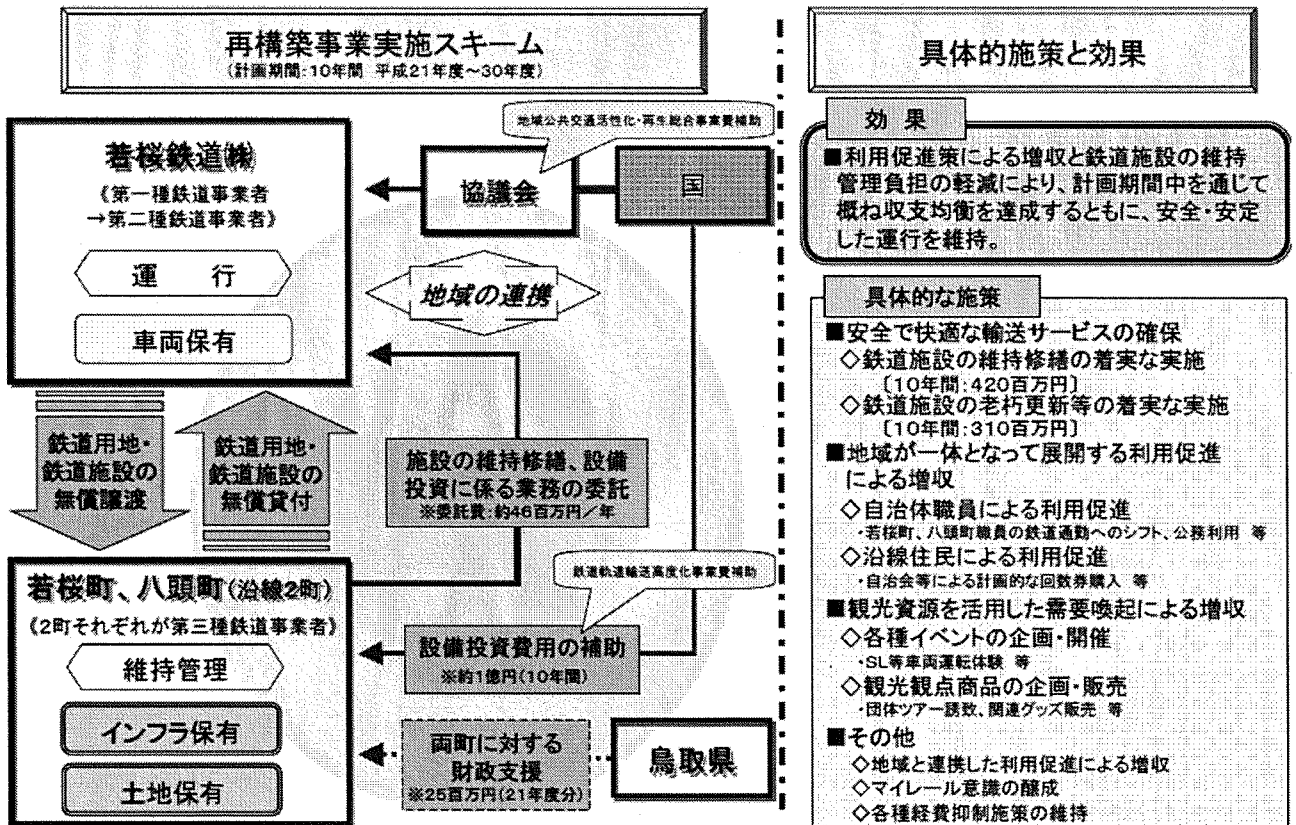


他の第三セクター-鉄道の事業実施スキーム

三陸鉄道の鉄道事業再構築事業の概要



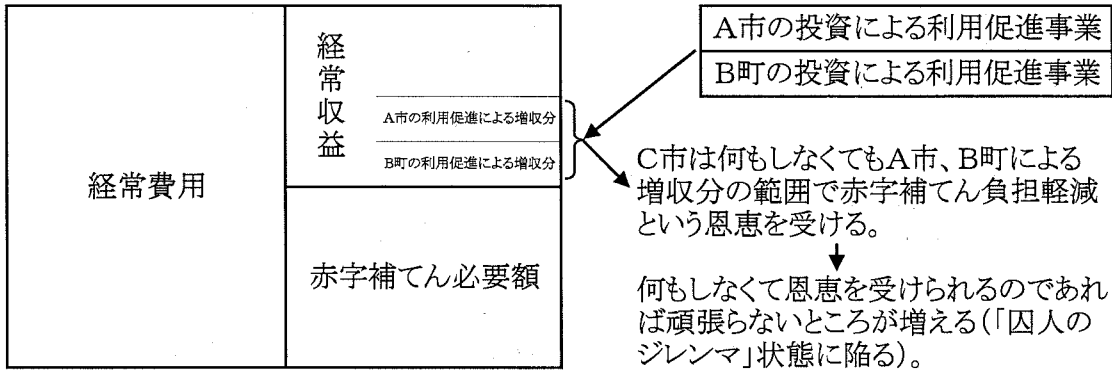
若桜鉄道の鉄道事業再構築事業の概要



インセンティブを加味した負担スキームの考え方について

1 現行方式

- ①各自治体の利用促進事業の展開
- ②年度末に当該年度の経常損失見込みに対する各自治体からの負担による補てん



2 利用促進する自治体にインセンティブを付与する方式

(1) 第1段階

- ①年度当初に当該年度の経常損失の見込を立て、各自治体の負担見込額を算出。
- ②利用促進事業を実施。そこで発生した減収分については実施自治体の責任でKTRに補てん。
- ③自治体の利用促進策による増収が生じれば、その自治体の当初負担見込額から控除する。



例えば、運賃低額化をすることで利用促進を図ろうとする場合、従来利用者による収益減少の可能性が生じる
⇒KTRや他の自治体の不利益にならないよう、取り組む自治体が責任を持って対処する必要

【イメージ】

①当初見込み

運輸収入見込み	補てん必要額
---------	--------

②利用者が増えなかった場合は従来利用者分の減収が発生

運輸収入見込み	減収見込み	補てん必要額
---------	-------	--------

③従来利用者による減収分以上に利用者増加による収益が上回る場合＝実施自治体にインセンティブ

運輸収入見込み	増収見込み	補てん必要額
---------	-------	--------

※純粋に新規の利用者拡大の取組であれば増収のみ

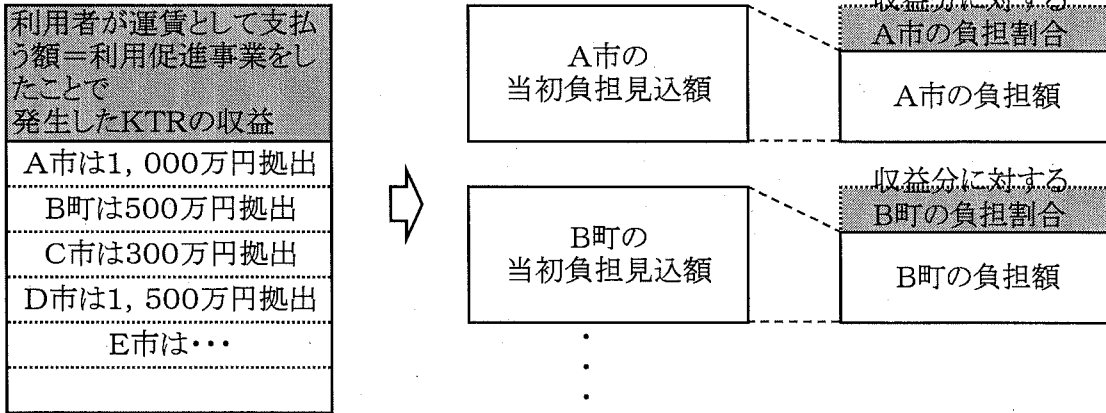
【期待できる効果】

- ・最終的にKTRに必要な補てん額は満足される。
- ・利用促進を積極的に展開する動機づけになる(頑張った自治体に対しては一定の恩恵)
- ・各自治体ごとの創意工夫を生み出すきっかけになる(メリットがあればアイデアも期待できる)

(2) 第2段階

- ①年度当初に当該年度の経常損失の見込を立て、各自治体の負担見込額を算出。
- ②利用促進事業を実施。そこで発生した減収分については実施自治体が連帯してKTRに補てん。
- ③利用促進策による増収が生じれば、拠出割合に応じて各々の当初負担見込額から控除する。

【イメージ】複数市町で利用促進に取り組む場合



【期待できる効果】

- ・最終的にKTRに必要な補てん額は満足される。
- ・利用促進を積極的に展開する動機づけになる(頑張った自治体に対しては一定の恩恵)
- ・複数自治体の創意工夫を生み出すきっかけになる(メリットがあればアイデアも期待できる)