

## 収支シミュレーションについて～調査の結果を踏まえ～

## 【収支シミュレーションの目的】

- 今後のバス路線再編における収支改善等の効果を算定し、今後の路線再編の効果を定量的に示すもの。
  - 持続可能なバス事業のために、今後必要となる経費の内容を明らかにしたうえで再編実施計画の検討を行う。
  - 1. 労働力不足⇒労働環境の向上、2. バス車両の老朽化⇒低床車両の導入促進、3. ICカードの更新⇒ICカードの機能拡大につながる
- ※1及び2については形成計画の施策では平成31年度までに実現、3については平成32～36年度までに実現としている

## 【収支シミュレーションの考え方】

- 両事業者の原価報告書、事業報告書の決算額から、将来収支の簡易シミュレーションを実施（西肥自動車は本土乗合）
- H28以降の路線再編に関して、以下の6通りのケースを想定

ケース①: 両事業者とも抜本的な対策をせず、最近の収入支出状況の傾向を踏襲した場合  
※概ね10年で総走行キロを1割削減

ケース②: 相浦方面での積み上げ式の再編計画（両事業者における現行の車両運用をベースに検討）をH29までに段階的に実施（H30から完全実施）し走行キロ数を削減した場合  
※概ね2年で総走行キロを1割削減

ケース②-2: ケース②において、人件費単価をH31に県内の民間バスの平均水準を基に年収3,700千円に引き上げ

ケース②-3: ケース②-2に加えて、H31以降、年間20台を目安に新車投入し計画的な車両更新を実施（車両更新に係る減価償却費を両社計で現在の年間2億円程度から4億円程度に引き上げ）

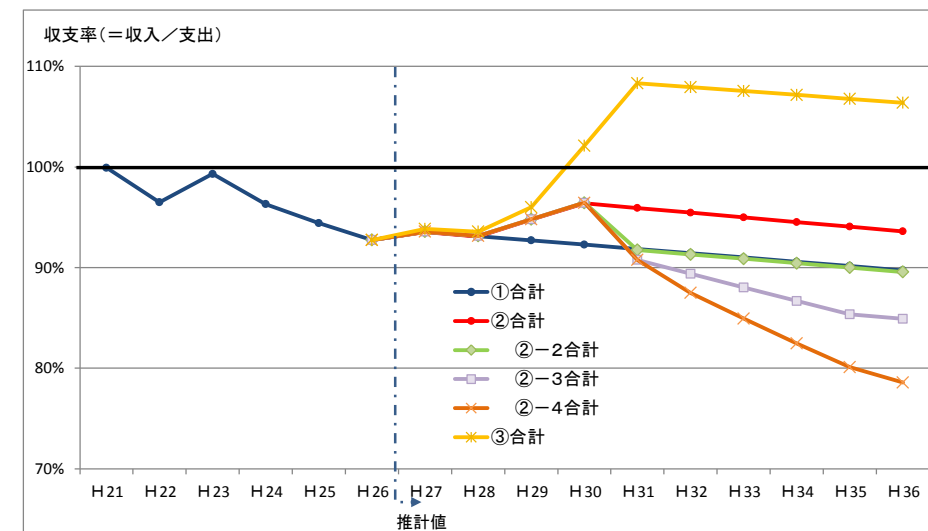
ケース②-4: ケース②-3に加えて、H32より全国ICカードを導入・運用開始（初期投資が2.3億円（補助率50%）、年間運営費が3400万円）

ケース③: 競合路線3割削減、非競合路線1割削減の前提条件をもとに、抜本的再編をH30までに段階的に実施（H31から完全実施）し、総走行キロを大きく削減した場合（人件費単価は現状を維持。設備投資は近年の水準を維持）  
※概ね3年で総走行キロを27%削減。

## 【今回の試算の前提】

- 原価報告書、事業報告書でのH26決算値をベースにH27～H36の11年間の収支をシミュレート
- H26以降の主な設定は以下の通り（両事業者とも同一の設定）
  - ・収入: 輸送人員と連動して減少
  - ・支出1: 輸送費のうち人件費は、社員数と連動して減少。ただし、ケース②-2以下については人件費単価も増加させる。
  - 支出2: 輸送費のうち燃料費は、過去3年実績の平均値をベースに実車走行キロ（輸送人員連動）と連動して減少
  - 支出3: 輸送費のうちその他費は、今後の車両・施設等の更新を見込み、過去3年実績の平均値を据え置き。但し、ケース②-3以下では車両更新費を増加させる。
  - ・支出4: その他の費用については、固定的経費として過去3年実績の平均値を据え置き
  - ・輸送人員は将来人口推計と連動して減少
  - ・実車総走行キロは①～③のケースの前提に沿って減少
  - ・社員数は実車走行キロと連動し、乗務職員数は減少、非乗務職員数はH26実績数を据え置き。

ケース	総量（総走行キロ）削減の考え方	人件費単価の考え方	設備投資の考え方
ケース①	これまでの削減傾向を踏まえ、今後10年間で1割削減を前提とした。	H26決算における人件費単価にて据え置き	近年の水準を維持する
ケース②	両事業者の競合区間である相浦方面における低乗車率の運行について、事業者ごとに前後便との統合可能性等を検討し、それらを積み上げて削減率を試算(9.1%)したうえで、他区間も同様の削減率として10%と設定した。なお、あくまでも現状の両事業者における車両運用をベースに検討した。 ※概ね2年で総走行キロを1割削減	H26決算における人件費単価にて据え置き	近年の水準を維持する
ケース②-2	同上	人件費単価をH31に県内の民間バスの平均水準より算出した年収3,700千円水準に引き上げ	近年の水準を維持する
ケース②-3	同上	同上	H31以降、年間20台を目安に新車投入し計画的な車両更新を実施（車両更新に係る減価償却費を両社合わせてH35にかけて年間2億円程度⇒4億円程度に引き上げ） ※国はノンステップバス導入を全体の台数の70%を目標にあげている中、H27.8月現在、両事業者合わせて11.4%である。それがH36に38%程度となる ※バスの平均車齢は2事業者合わせて約17年がH36に約15年となる。
ケース②-4	同上	同上	H32より全国ICカードの運用開始を想定（初期投資が2.3億円（補助率50%）、年間運営費が3400万円） ※国はH32年までに全国共通カード仕様導入を推進している
ケース③	競合路線3割削減、非競合路線1割削減の前提条件をもとに、各区間における運行基準を検討し運行本数ベースで削減率を積み上げた（削減率26.7%）	H26決算における人件費単価にて据え置き	近年の水準を維持する



- ・ケース①（抜本的な対策を行わない場合）はもとより、ケース②（両事業者による現行の車両運用を前提とした、積み上げ方式の再編計画の場合）でも、長期的に収支は黒字化せず、赤字幅が拡大する。
- ・さらに、労働条件を改善するために人件費単価を高めた場合（ケース②-2）、計画的な車両更新を実施した場合（ケース②-3）、ICカードの設備投資やその運用コストも含めて考えた場合（ケース②-4）、さらに収支は悪化することとなる。
- ・ケース③のように、競合区間3割削減を前提とした再編ができれば、収支は大きく改善する。