

収支シミュレーションについて

【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、今後の路線再編の方向性を定量的に示すもの。□
- 検討結果については策定する再編実施計画に反映する。

【収支シミュレーションの考え方】

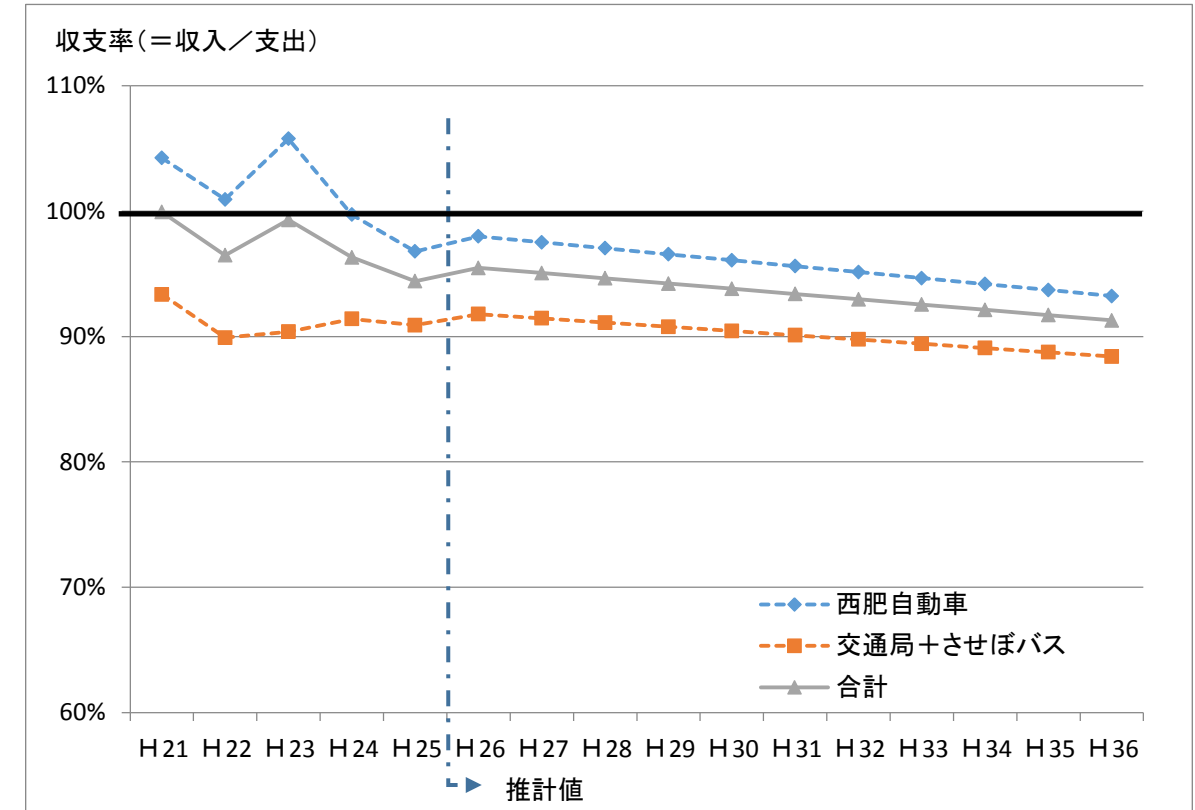
- 両事業者の原価報告書、事業報告書の決算額から、将来収支の簡易シミュレーションを実施（西肥自動車は本土乗合）
- 両事業者とも抜本的な対策をせず、最近の収入支出状況の傾向を踏襲した場合を想定。（輸送人員減少に伴う最低限のダイヤ削減は反映）
- 今回はH25決算値をベースに試算。今後、H26決算値をベースにした数値に置き換えを予定。

【今回の試算の前提】

- 原価報告書、事業報告書でのH25決算値をベースにH26～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
 - 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、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□
 - ・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
 - ・実車走行キロは輸送人員と連動して減少
 - ・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H25実績数を据え置き

【試算結果】

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
西肥自動車	104.2%	100.9%	105.8%	99.7%	96.8%	98.0%	97.5%	97.0%	96.6%	96.1%	95.6%	95.1%	94.7%	94.2%	93.7%	93.2%
交通局+させぼバス	93.4%	89.9%	90.4%	91.4%	90.9%	91.8%	91.4%	91.1%	90.8%	90.4%	90.1%	89.8%	89.4%	89.1%	88.7%	88.4%
合計	99.9%	96.5%	99.3%	96.3%	94.4%	95.5%	95.1%	94.6%	94.2%	93.8%	93.4%	93.0%	92.6%	92.1%	91.7%	91.3%



- ・両事業者とも今後は赤字幅がさらに拡大していくことが想定される。経費面、収入面の双方からの抜本的な対策が求められる。
- ・収入面については、減少傾向にある収入を確保するため、適切な運賃への見直しなどの増収対策が必要となる。
- ・経費面については、これまでも人件費をはじめ経費削減の取組みを推進してきたものの、労働環境の改善の必要性等を考慮すればこれ以上の経費削減は困難である。さらなる経費削減を進めるならば、採算性の低い路線が維持できなくなる可能性も想定される。