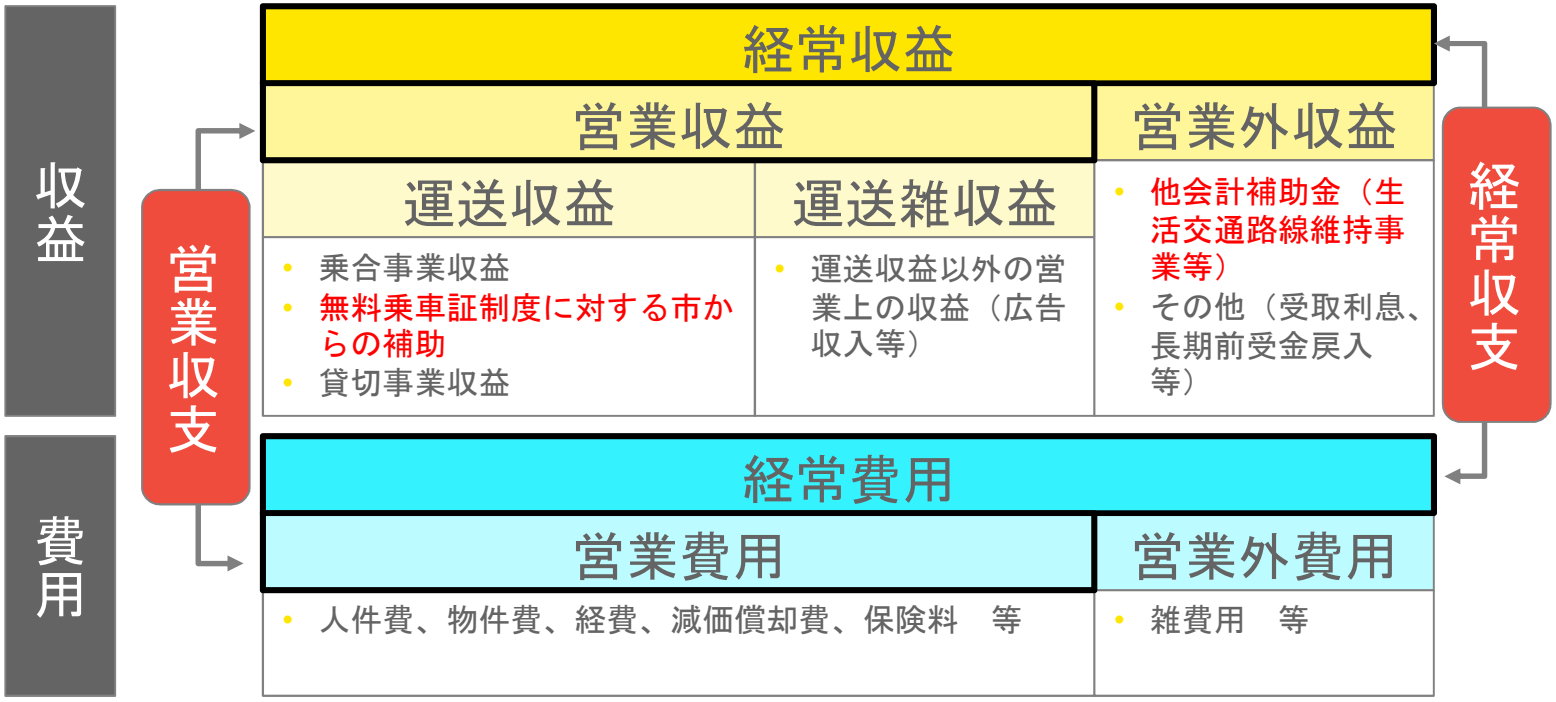
資料－２

第５回高槻市自動車運送事業審議会
将来収支予測について

高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

1．シミュレーションの前提条件（全体）

- 基準年度：平成29年度（2017年）
- 収支予測期間：令和12年度（2030年）まで（次期経営計画の目標年次）
- 収益予測：運送収益、営業収益、営業外収益
- 費用予測：営業費用、営業外費用（特別損益等）
- 収支予測：営業収支および経常収支（それぞれ補助金を含む場合、含まない場合）



高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

１．シミュレーションの前提条件（収益関連）

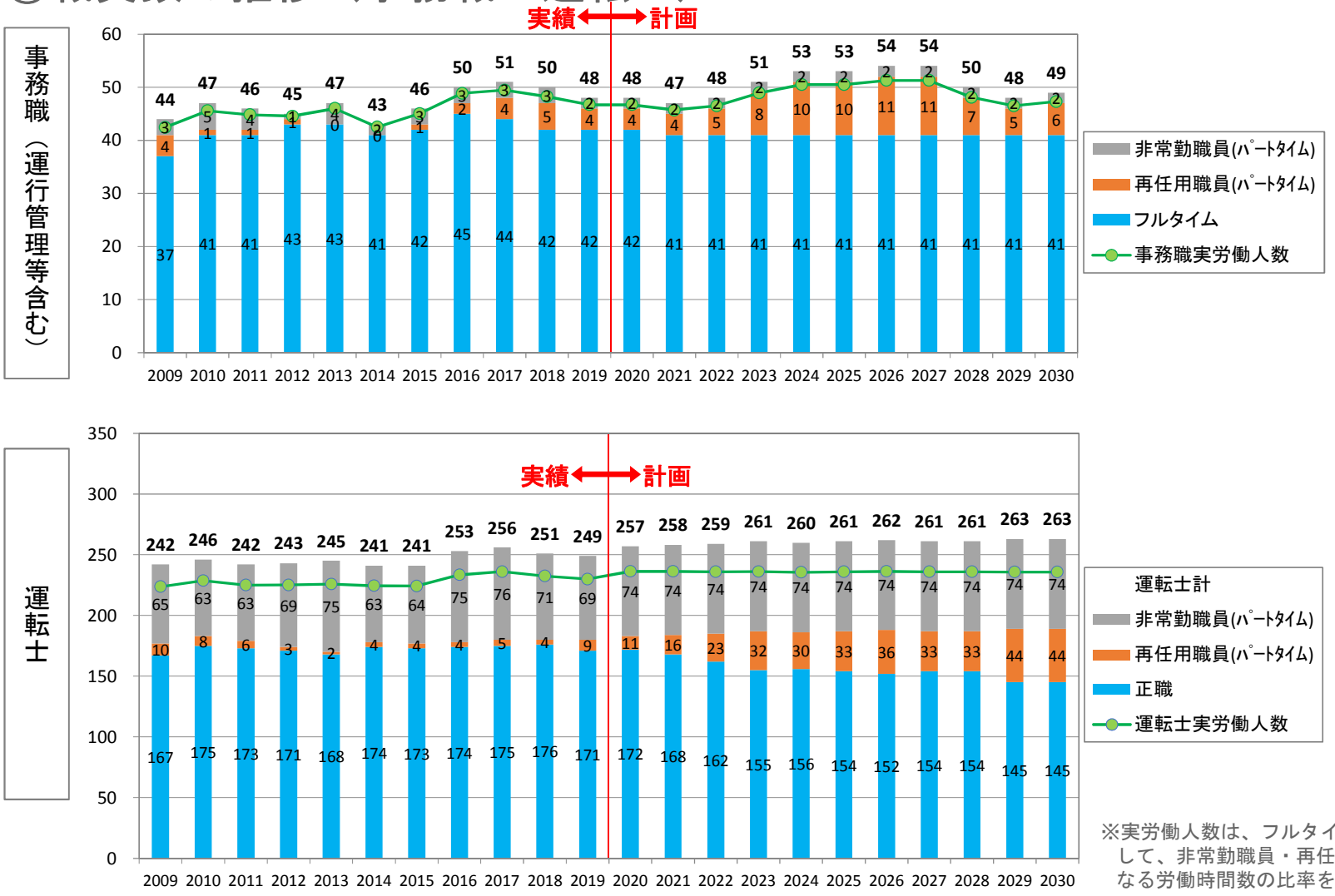
番号	項目		前提条件	備考
1	運送収益	乗合収益 （定期＋定期外）	• 過去１０年間（H19～H29）の収益推移等より推計	
		無料乗車証制度に対する市からの補助	• シミュレーションパターンにより異なる	P9参照
		貸切収益	• 過去５年間（H25～H29）の平均値を適用	
2	運送雑収益		• 過去５年間（H25～H29）の平均値を適用	
3	営業外収益	他会計補助金 （生活交通路線維持事業等）	• シミュレーションパターンにより異なる	P9参照
		その他	• 平成30年度の実績値を適用	

１．シミュレーションの前提条件（費用関連）

番号	項目		前提条件	備考
4	営業費用	人件費	• 人員計画に基づいて算定	
		物件費	• 過去５年間（H25～H29）の平均値を適用	
		経費	• 過去５年間（H25～H29）の平均値を適用	
		減価償却費	• 既存分に加え、車両・建物・構築物等の更新計画に基づき推計	
5	営業外費用	雑費用他	• 過去５年間（H25～H29）の平均値を適用	
6	その他	特別損失	• 車両更新時の残存価値と実際の売却価格の差額を計上	

1．シミュレーションの前提条件（費用関連）

①職員数の推移（事務職・運転士）

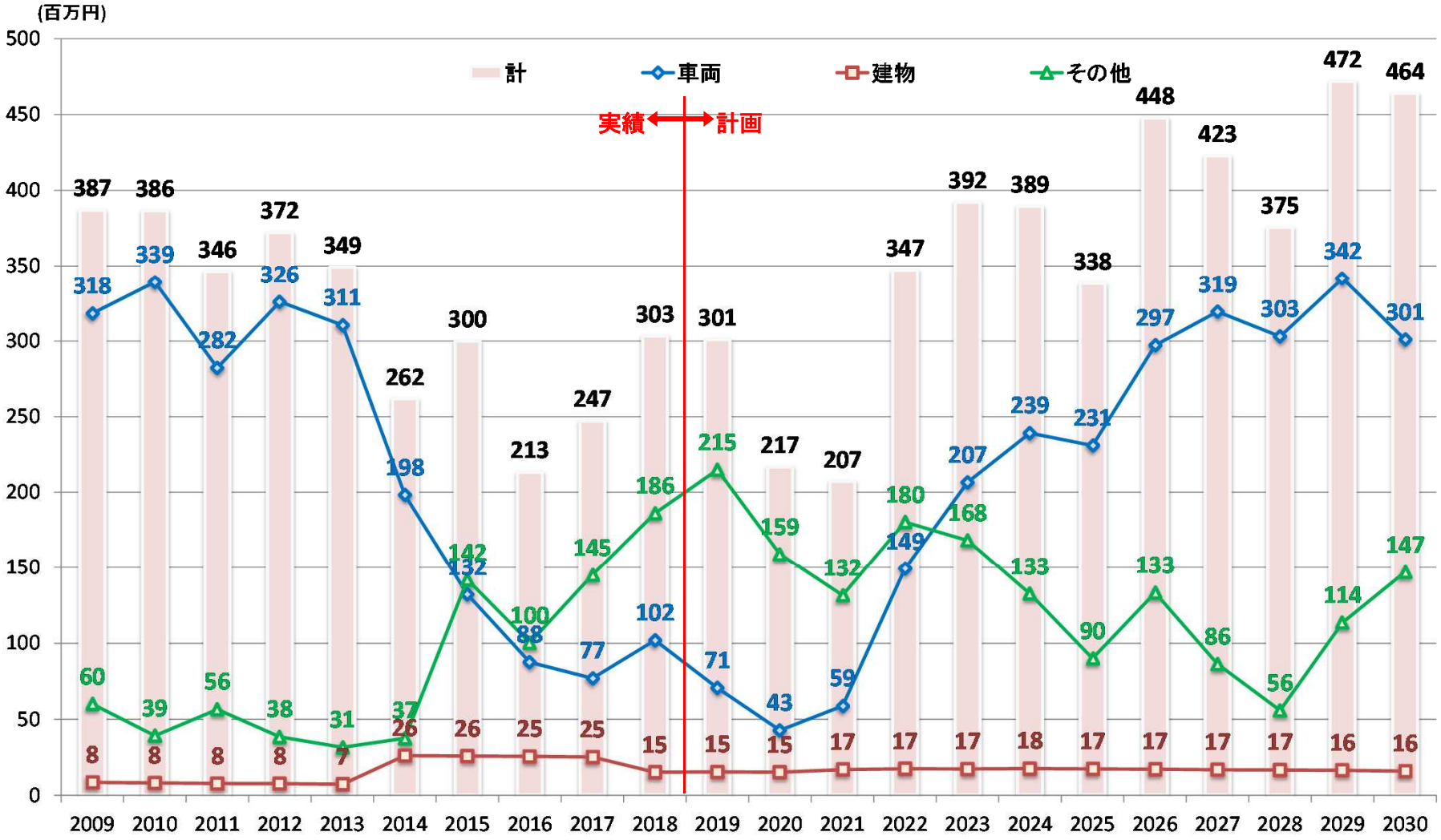


※実労働人数は、フルタイム・正職を1.0として、非常勤職員・再任用職員は基準となる労働時間数の比率を考慮して算出

高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

１．シミュレーションの前提条件（費用関連）

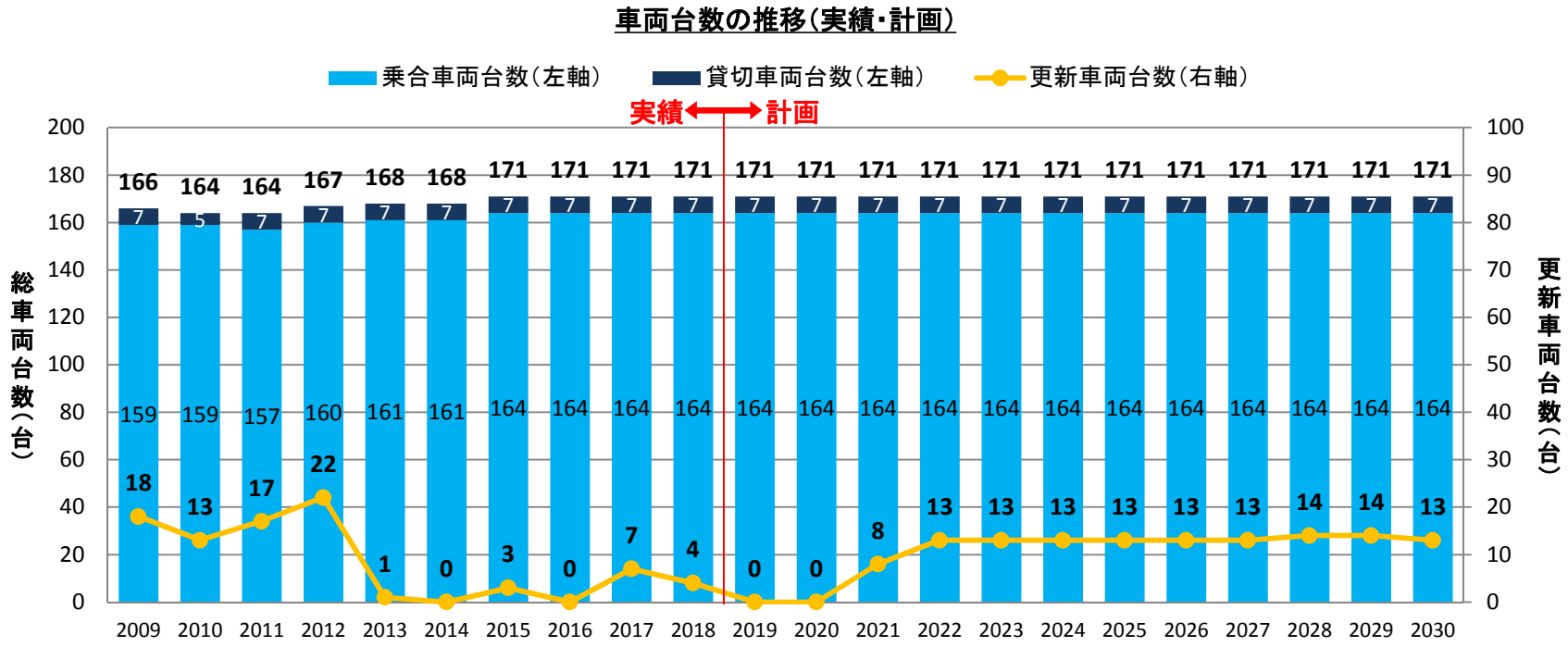
②減価償却費の推移



高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

1．シミュレーションの前提条件（費用関連）

③車両更新計画



《平均使用年数》　　実績←|→計画　　(単位:年)

	2009 H21	2010 H22	2011 H23	2012 H24	2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 R1	2020 R2	2021 R3	2022 R4	2023 R5	2024 R6	2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12
更新車両	12.3	12.8	12.9	13.0	増車のみ	－	増車のみ	－	14.0	14.0	－	－	17.3	17.0	17.3	17.5	18.3	18.5	18.7	19.0	18.8	19.2
全車両	7.9	7.3	6.8	5.9	5.9	5.4	5.4	5.1	4.5	5.5	10.5	11.5	12.0	12.0	12.0	11.9	11.7	11.5	11.1	10.6	10.0	9.5

高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

２．シミュレーションパターンの設定

- 今後の事業運営のあり方として、下記３つの考え方を設定。
- それぞれについて、高齢者無料乗車証制度、生活交通路線維持事業、路線縮小に伴う人件費削減等を考慮した収支予測シミュレーションを行う。

【今後の事業運営のあり方】

①	現状の事業運営スキームで推移する（成り行き）
②	無駄を省き、事業の効率化を図る（事業効率化）
③	バスネットワークを維持するための手段を講じる（路線維持）

２．シミュレーションパターンの設定

パターン ＼ 検討項目		高齢者無料乗車証制度(*2)	生活交通路線維持事業(*4)
①成り行き		現状維持（年間６億円の市補助）	現状維持（７５%補助）
②事業効率化	a. 山間３路線(*1)縮小	現状維持（年間６億円の市補助）	縮小路線は補助なし
③路線維持	a. 市100%負担	運賃相当額を100%市が補助(*3)	現状維持（７５%補助）
	b. 市75%,市バス25%負担	運賃相当額を75%市が補助(*3)	現状維持（７５%補助）
	c. 市50%,市バス25%,利用者25%負担	運賃相当額50%を市が補助(*3) ＋高齢者から料金徴収	現状維持（７５%補助）
④ミックス案（②+③）	a.　山間3路線縮小 ＋市100%負担	運賃相当額を100%市が補助(*3)	縮小路線は補助なし
	b. 山間3路線縮小 ＋市75%,市バス25%負担	運賃相当額を75%市が補助(*3)	縮小路線は補助なし
	c.山間3路線縮小 ＋ 市50%,市バス25% 利用者25%負担①	運賃相当額50%を市が補助(*3) ＋高齢者から料金徴収(逸走率40%)	縮小路線は補助なし
	d.山間3路線縮小 ＋ 市50%,市バス25% 利用者25%負担②	運賃相当額50%を市が補助(*3) ＋高齢者から料金徴収(逸走率30%)	縮小路線は補助なし
	e.山間3路線縮小 ＋ 市50%,市バス25% 利用者25%負担③	運賃相当額50%を市が補助(*3) ＋高齢者から料金徴収(逸走率20%)	縮小路線は補助なし

２．シミュレーションパターンの設定

▶ 注釈

(*1) 山間３路線の縮小対象
- 田能・杉生・中畑・二料線：原大橋以北
- 萩谷線：関西大学以北
- 成合・川久保線：上成合以北

(*2) 高齢者無料乗車証制度
- 平成29年度実績：6億円
  （平成9年度以降ほぼ同額で推移）
- 高齢者の無料乗車分の運賃相当額：約13.4億円
  （ICカード利用実績（2018年10月～2019年6月）を1年間に割り戻した金額）

(*3) 高齢者無料乗車証制度に対する市からの補助について
- 70歳以上高齢者の運賃相当額13.4億円に対し、市からの補助率を３ケース設定
  ③および④－a.　100%：13.4億円
  ③および④－b.　75%：10.0億円
  ③および④－c～e.　50%：　4.1億円（高齢者から料金徴収することから逸走率を各ケースで設定）

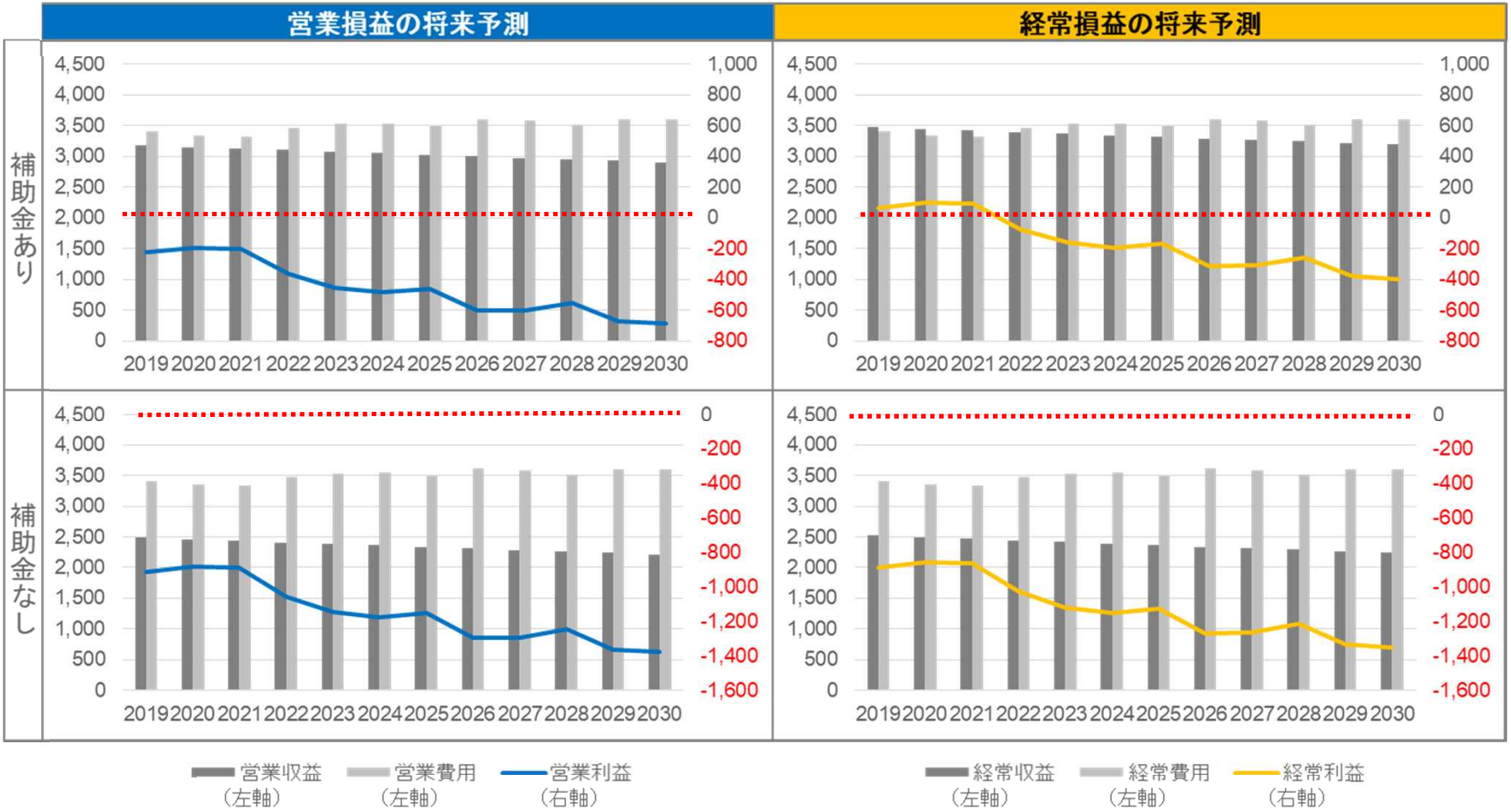
(*4) 生活交通路線維持事業
- 山間部３路線及び営業係数130以上かつ乗車密度18人以下かつ運行損失3000万円以上の路線に対し、損失額の75%を補助する。
- 平成29年度対象路線：山間部３路線、柱本・三島江線、道鵜線、梶原線の計６路線
- 平成29年度補助額：約2.1億円（６路線計）

３．ケース別シミュレーション結果

①成り行き

（単位：百万円）

- 補助金ありのケースでは2022年度以降経常損失が発生する見込み。



高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

３．ケース別シミュレーション結果

【成り行きケースの赤字要因】

- 人口の減少による運送収益の減少
- 高齢者無料乗車証制度収入が一定で据え置き
- 事業規模を維持するための人件費を確保

（単位：百万円）

		2019年度	2030年度	増減額	
営業損益	営業収益	3,180	2,906	-274	※
	営業費用	3,407	3,595	188	
		-226	-689	-462	
営業損益（補助金なし）		-916	-1,379	-462	
経常損益		66	-396	-462	
経常損益（補助金なし）		-888	-1,351	-462	
営業費用内訳					
	人件費	2,455	2,479	24	
	物件費	340	340	0	
	経費	312	312	0	
	減価償却費	300	464	164	

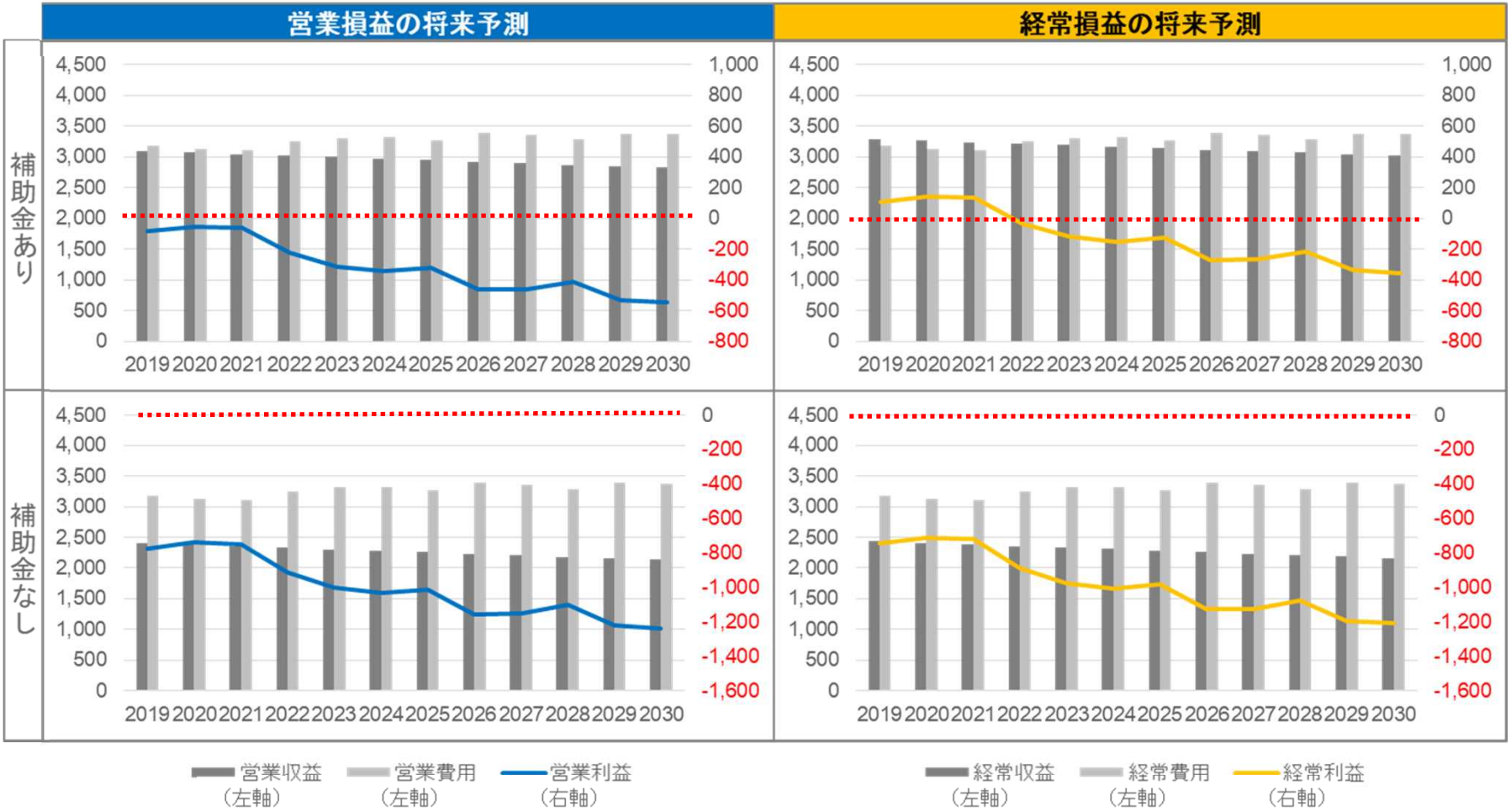
※乗合収益のみ将来予測を反映し、無料乗車証制度収入額等は過去実績の通り推移

３．ケース別シミュレーション結果

②. 事業効率化（山間3路線縮小）

（単位：百万円）

- 成り行きと比較して営業・経常損益はともに同程度で推移する見込み。



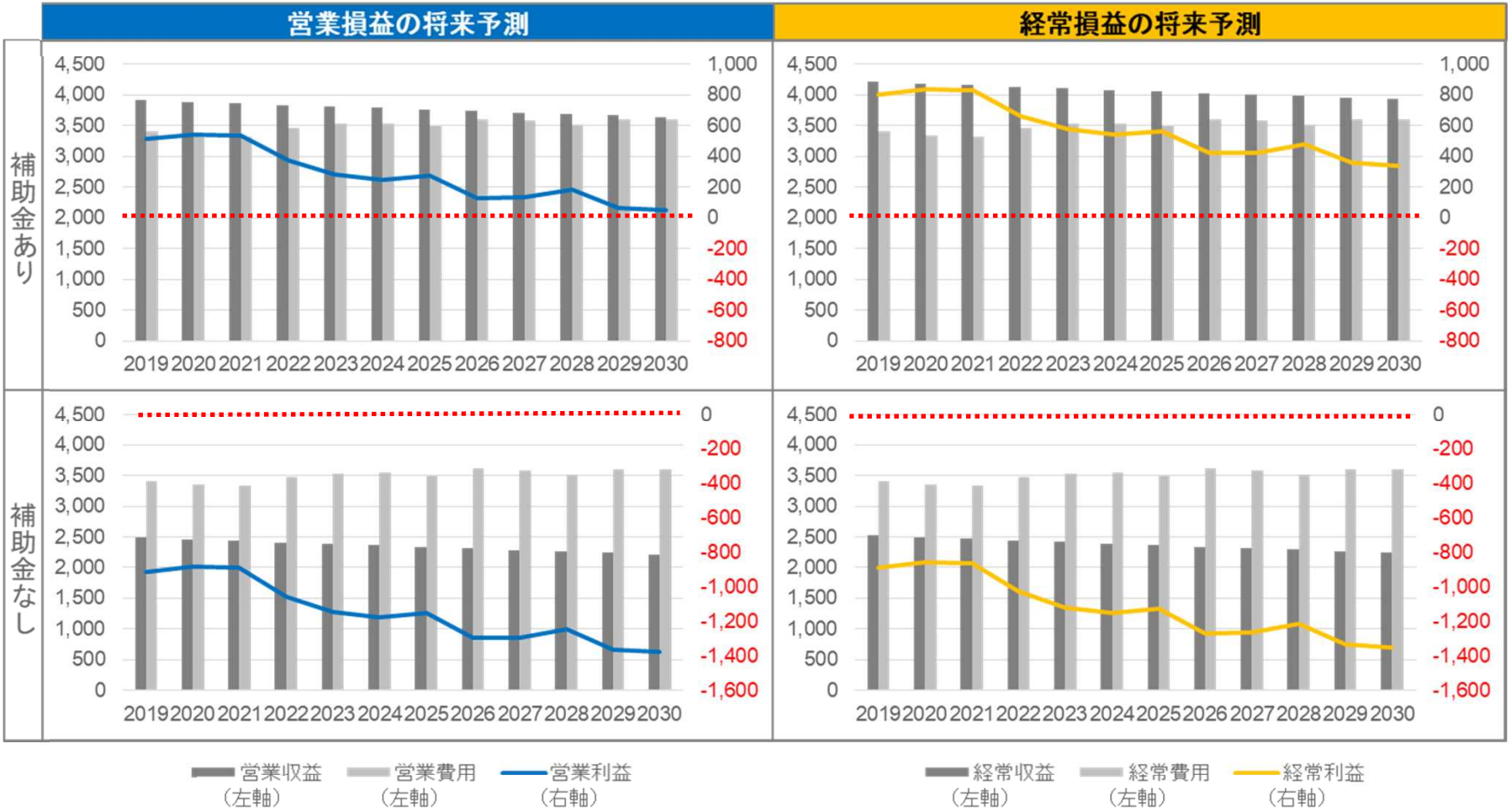
高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

３．ケース別シミュレーション結果

③-a. 路線維持（市100%負担）

（単位：百万円）

- 無料乗車証制度による補助額が増加するため損益は改善する見込み。



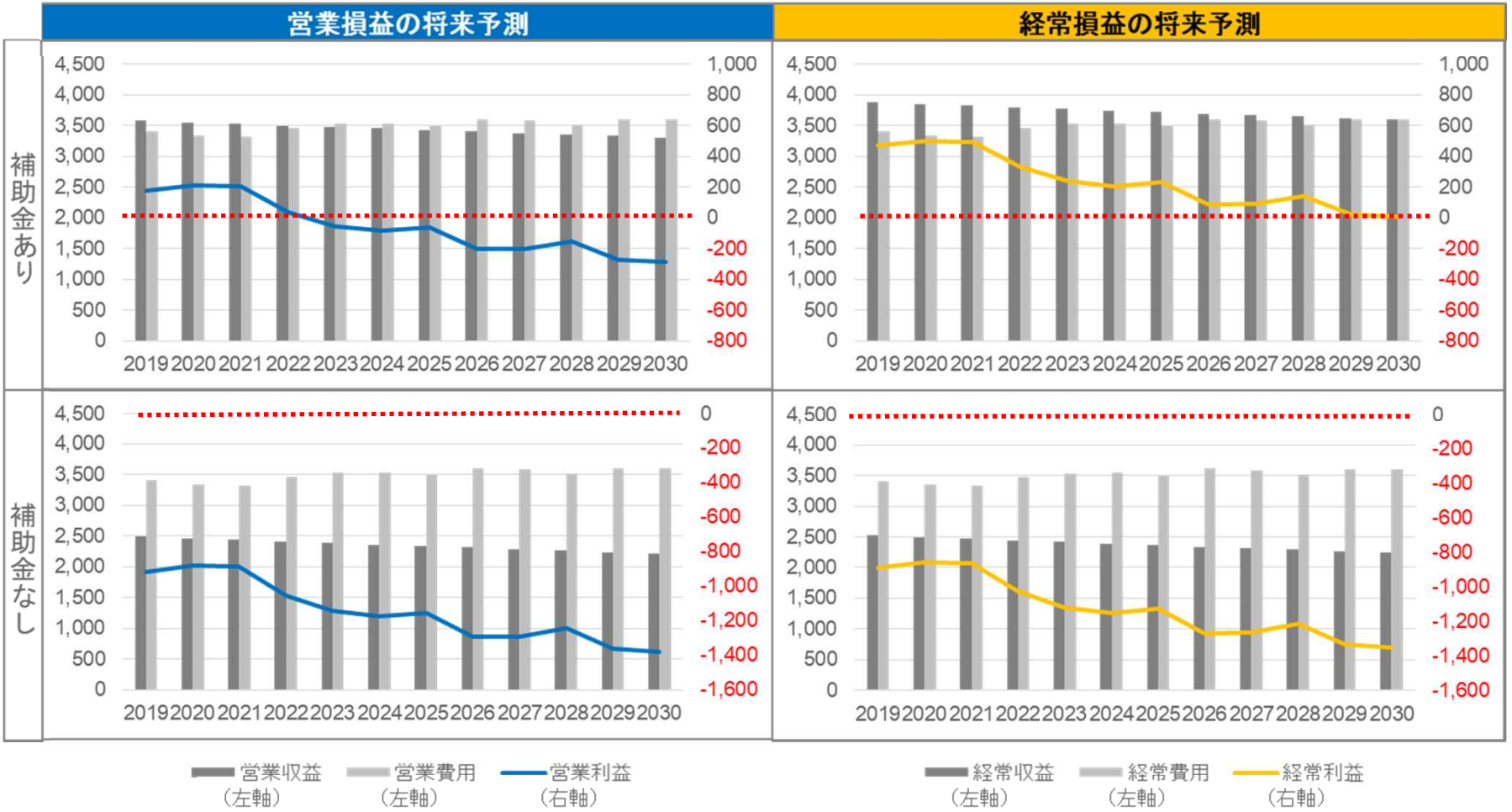
高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

３．ケース別シミュレーション結果

③-b. 路線維持（市75%,市バス25%）

（単位：百万円）

- 営業損失は発生するものの、経常損失は発生しない見込み。



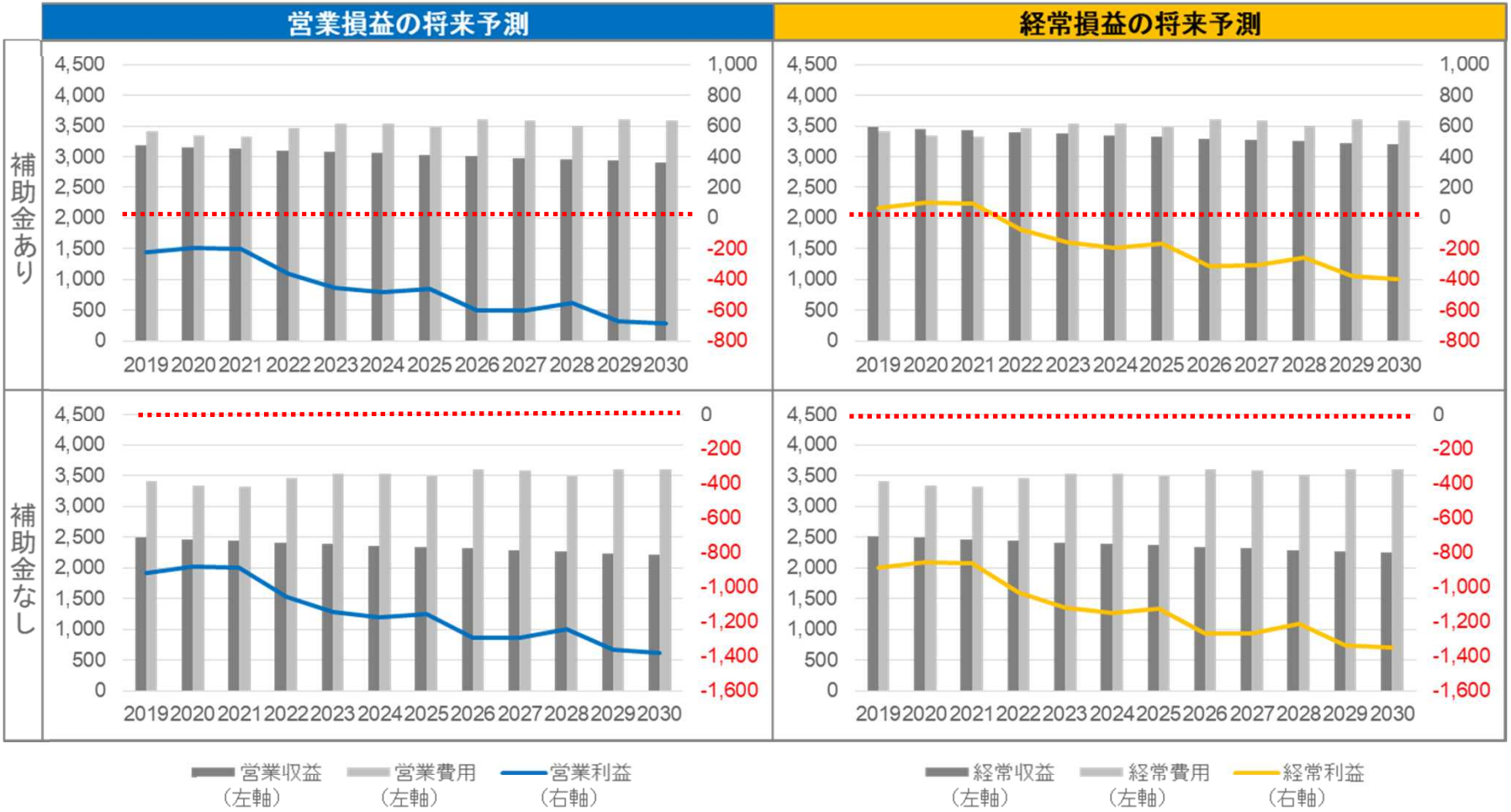
高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

３．ケース別シミュレーション結果

③-c. 路線維持（市50%,市バス25%,利用者25% 逸走率40%）

（単位：百万円）

- 営業・経常ともに、成り行きと同程度の損益で推移する見込み。



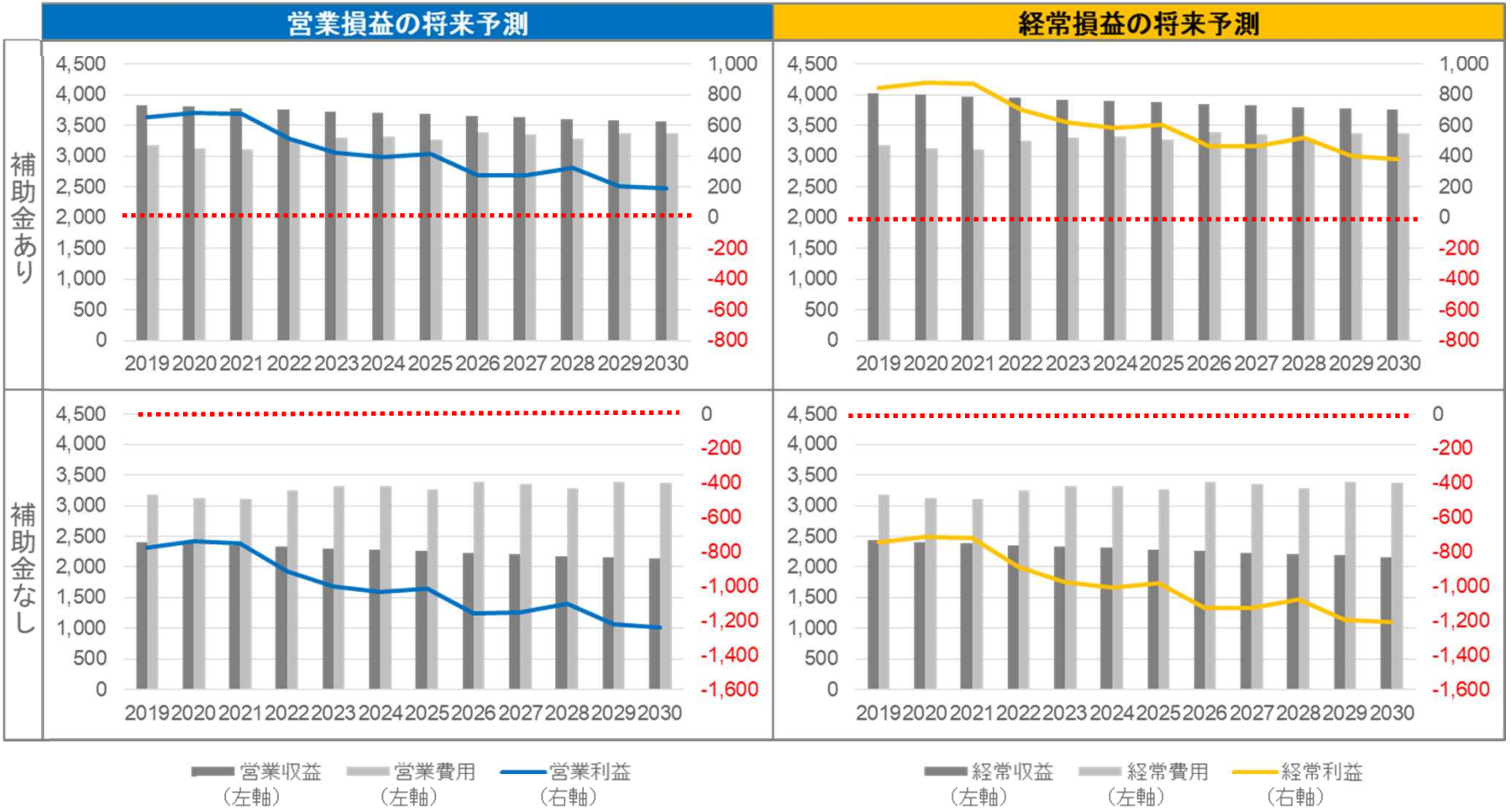
高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

３．ケース別シミュレーション結果

④-a. ミックス（市100%負担）

（単位：百万円）

- 成り行きと比較して営業・経常損益はともに改善する見込み。



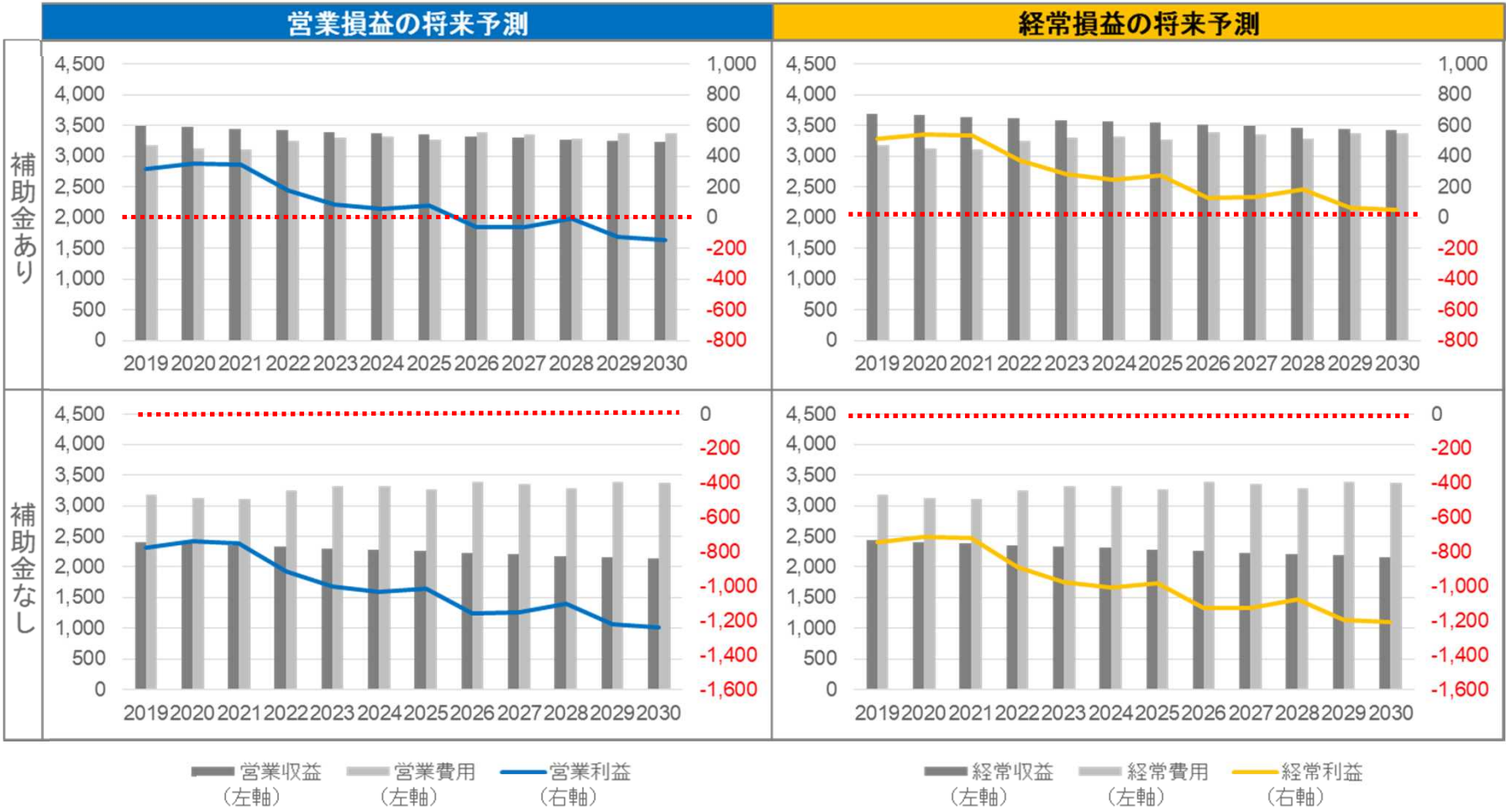
高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

３．ケース別シミュレーション結果

④-b. ミックス（市75%,市バス25%）

（単位：百万円）

- 営業損失は発生するものの、経常損失は発生しない見込み。



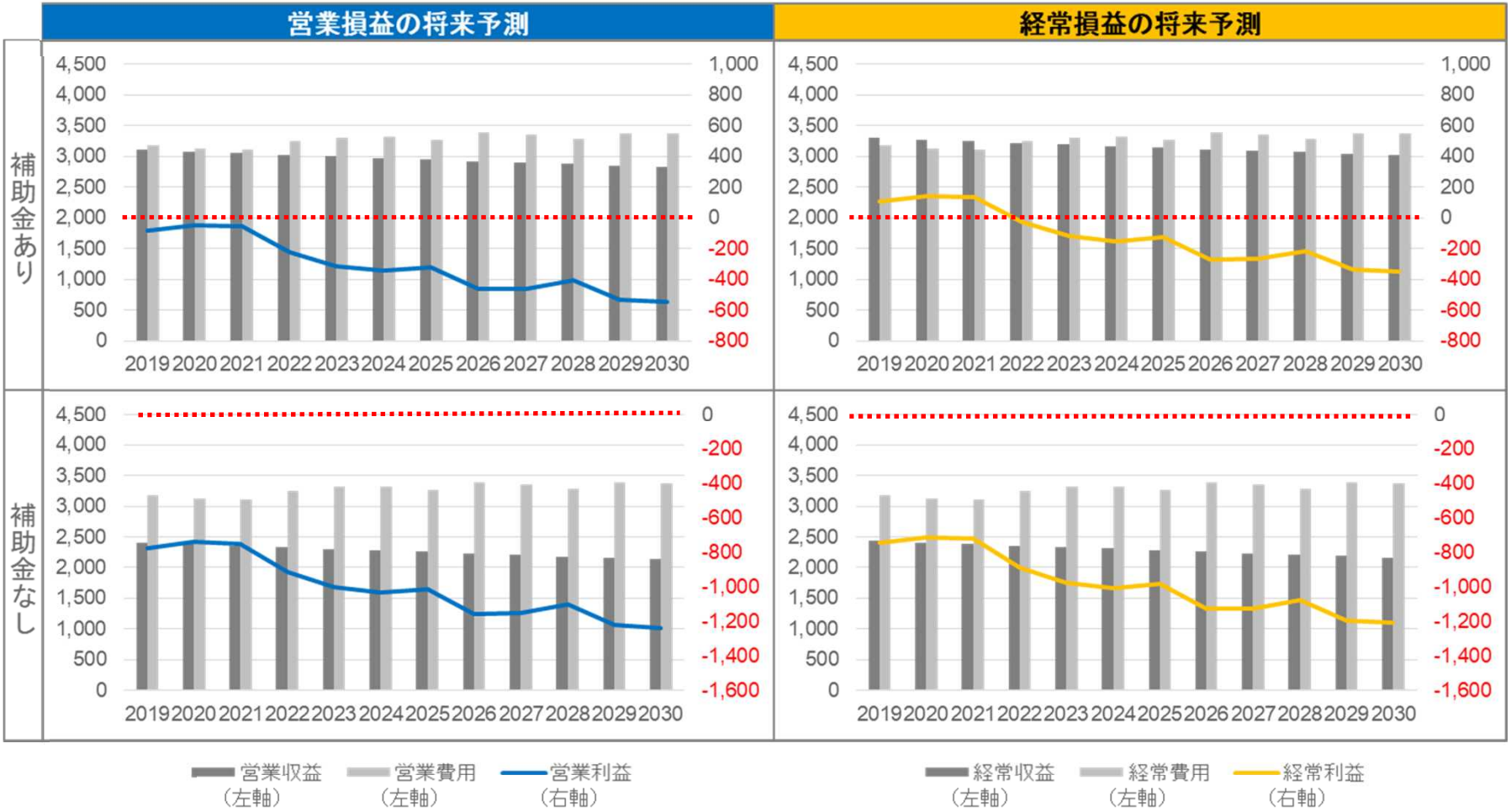
高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

３．ケース別シミュレーション結果

④-c. ミックス（市50%,市バス25%,利用者25% 逸走率40%）

（単位：百万円）

- 成り行きと比較して営業・経常損益はともに同程度で推移する見込み。



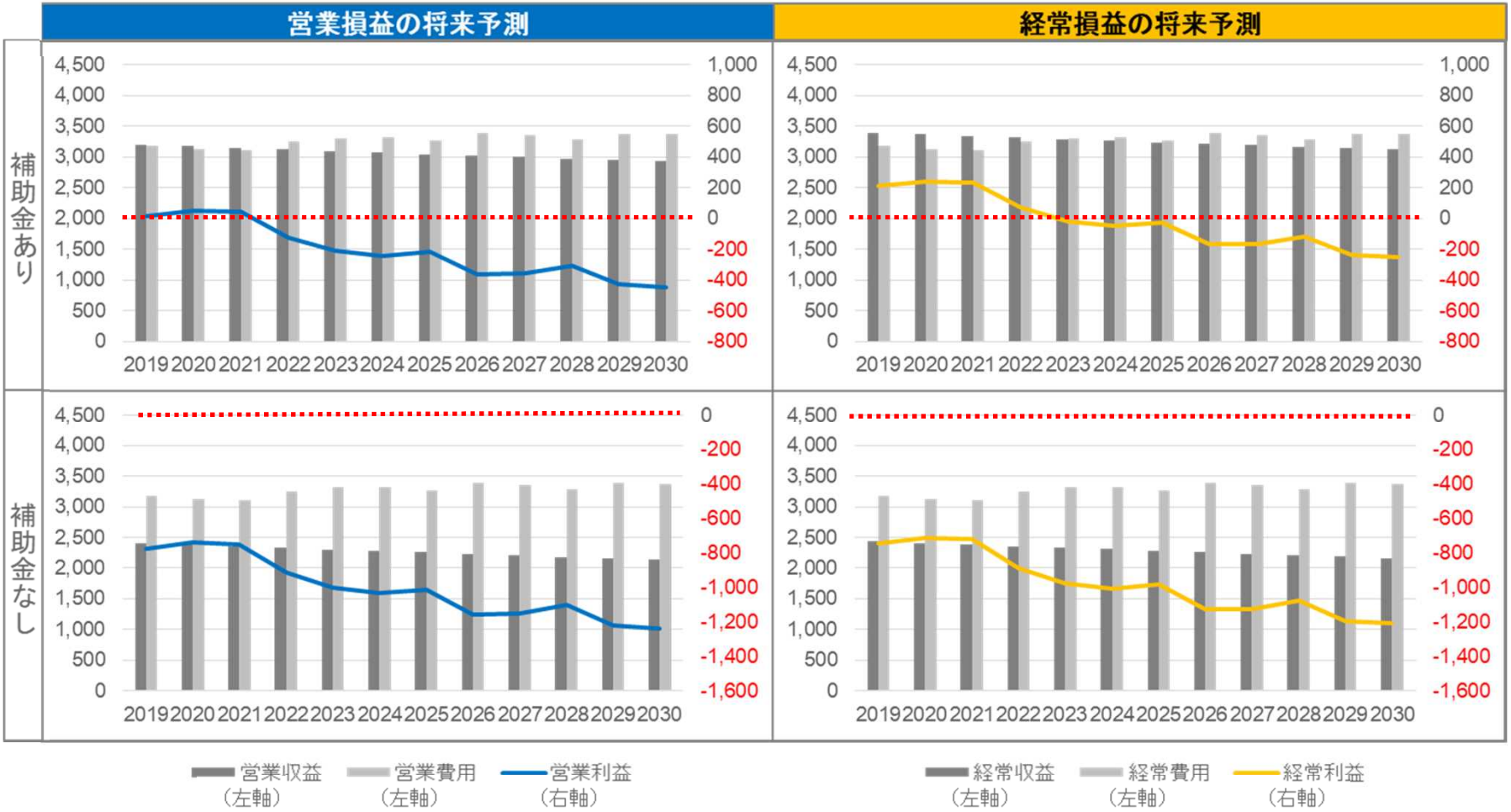
高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

３．ケース別シミュレーション結果

④-d. ミックス（市50%,市バス25%,利用者25% 逸走率30%）

（単位：百万円）

- ケース④-cと比較して損益は改善するものの、期間後半には経常損失が発生する見込み。



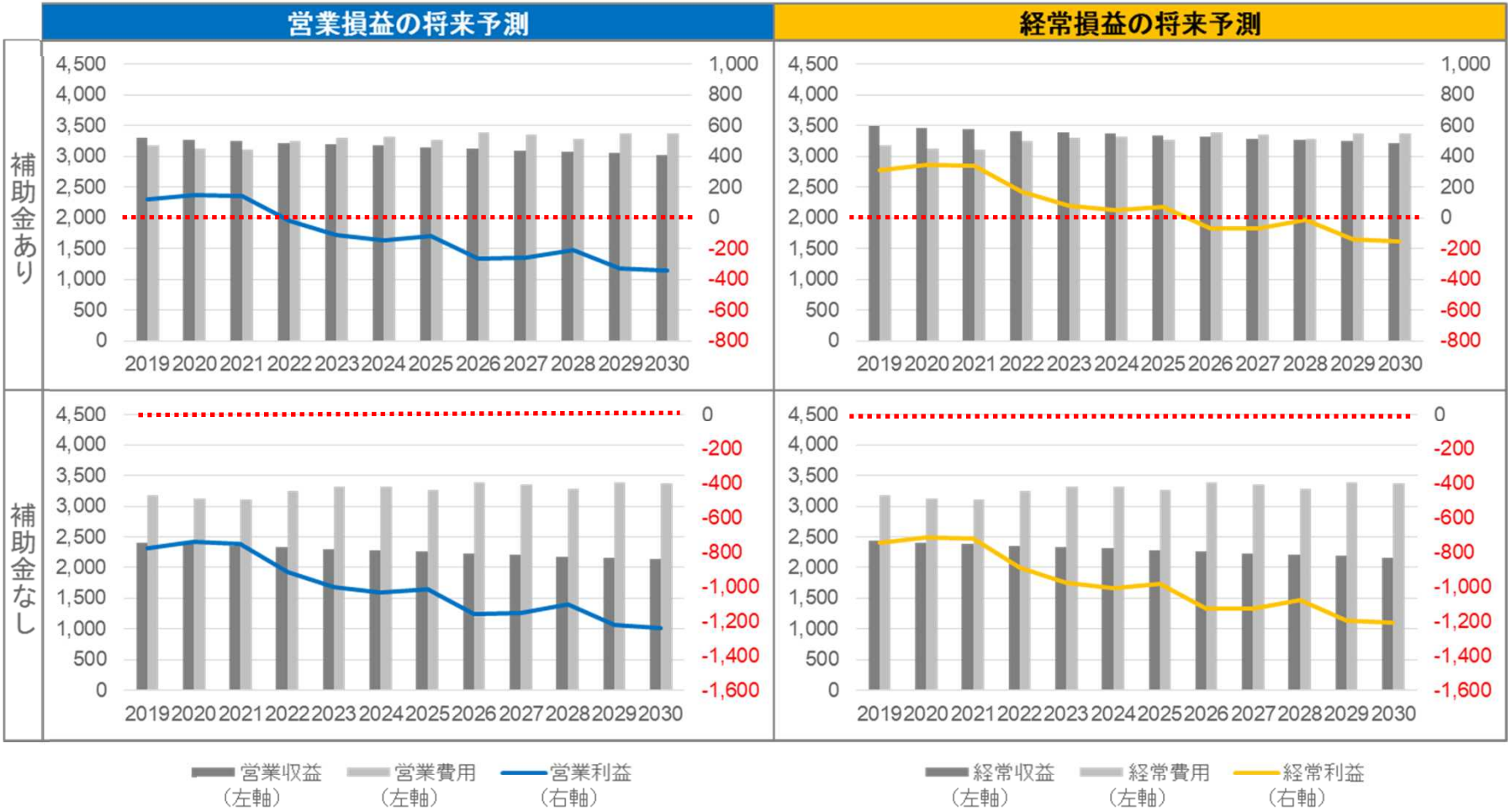
高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

３．ケース別シミュレーション結果

④-e. ミックス（市50%,市バス25%,利用者25% 逸走率20%）

（単位：百万円）

- ケース④-cと比較して経常損益は2億円程度改善する見込み。



高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

４．ケース別シミュレーション結果まとめ

令和12年度（2030年）予測数値		経常損益（百万円）	
①成り行き		-396	―
② 事業効率化	山間3路線縮小	-354	△
③ 路線維持	a.市100%負担	341	◎
	b.市75%,市バス25%	7	○
	c.市50%,市バス25%, 利用者25%	-394	△
④ ミックス	a.市100%負担	383	◎
	b.市75%,市バス25%	49	○
	c.市50%,市バス25%, 利用者25%(逸走率40%)	-352	△
	d.市50%,市バス25%, 利用者25%(逸走率30%)	-252	△
	e.市50%,市バス25%, 利用者25%(逸走率20%)	-152	△