

# 検証資料-4

(支援策後の阪堺電軌の経営状況について)

# 全路線（阪堺線、上町線）の収支について

- ・ 営業収益は、平成21年度に比べて、約33,386千円増加している。
- ・ 営業費用は、平成21年度に比べて、約98,308千円減少している。
- ・ 営業損益は、平成21年度に比べて、約131,694千円改善している。

## 平成26年度 軌道事業収支表

(単位：千円) 未満切捨

	全路線		大阪市内		堺市内	
	金額	対支援策開始前(H21)	金額	対支援策開始前(H21)	金額	対支援策開始前(H21)
<b>営業収益</b>	<b>1,238,025</b>	<b>33,386</b>	<b>1,003,101</b>	<b>▲ 1,694</b>	<b>234,923</b>	<b>35,081</b>
旅客運輸収入	1,148,907	33,850	934,416	▲ 2,810	214,490	36,660
定期外	918,212	92,065	734,648	51,094	183,563	40,970
定期	230,694	▲ 58,215	199,766	▲ 53,905	30,926	▲ 4,311
運輸雑収入	89,117	▲ 464	68,684	1,115	20,433	▲ 1,579
貸付料	9,187	▲ 6,410	5,719	▲ 925	3,467	▲ 5,485
広告料	44,275	▲ 3,503	32,293	▲ 4,190	11,981	688
構内営業料	24,075	4,211	21,667	2,376	2,406	1,834
その他雑入	11,579	5,238	9,001	3,853	2,577	1,385
<b>営業費用</b>	<b>1,445,481</b>	<b>▲ 98,308</b>	<b>1,016,690</b>	<b>▲ 123,211</b>	<b>428,789</b>	<b>24,902</b>
人件費	633,966	▲ 153,054	437,638	▲ 125,271	196,327	▲ 27,782
電車動力費	88,057	20,268	58,249	11,995	29,807	8,274
修繕費	380,076	▲ 31,361	283,406	▲ 38,977	96,669	7,616
物件費	50,374	8,648	34,209	3,342	16,163	5,306
経費	117,240	36,347	81,822	21,101	35,418	15,247
諸税	68,457	1,354	45,220	▲ 844	23,236	2,198
減価償却費	107,307	19,488	76,140	5,445	31,167	14,044
<b>営業損益 (堺市補助含まない)</b>	<b>▲ 207,456</b>	<b>131,694</b>	<b>▲ 13,590</b>	<b>121,516</b>	<b>▲ 193,866</b>	<b>10,178</b>

### (堺市補助)

運賃施策への支援	114,280
周知広報への支援	13,720
施設保安・保守への支援	72,000
補助額合計	200,000
<b>営業損益 (堺市補助含む)</b>	<b>▲ 7,456</b>

※2区間運賃均一化(大人290円→200円)・高齢者運賃割引(100円)・堺おもてなしチケット等への支援が通年実施されております。

※施設保安・保守に要する経費への支援が通年実施されております。

# 全路線（阪堺線、上町線）の収支について

## 平成21年度 支援策前軌道事業収支表

(単位：千円) 未満切捨

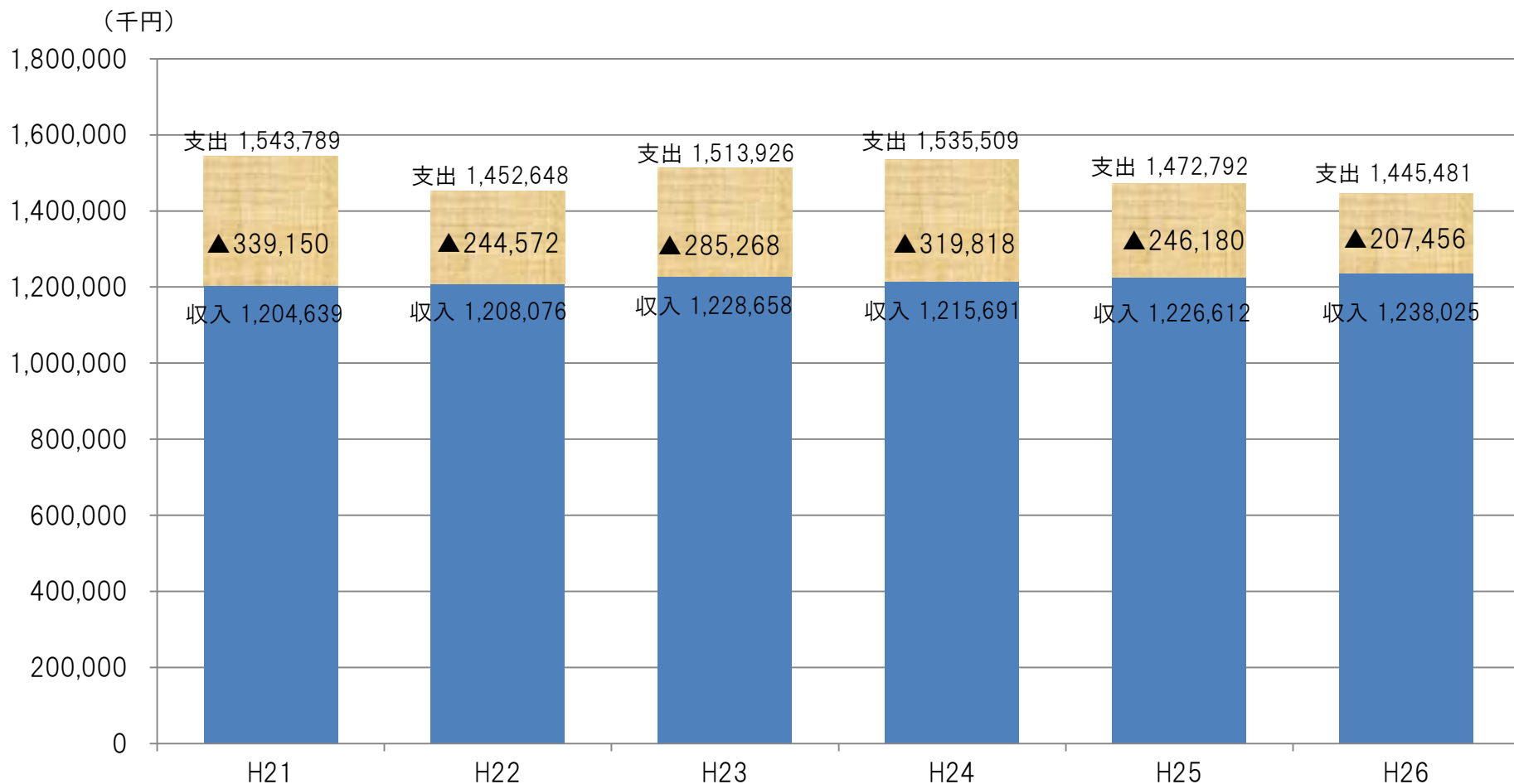
	全路線	大阪市内	堺市内
<b>営業収益</b>	<b>1,204,639</b>	<b>1,004,795</b>	<b>199,842</b>
旅客運輸収入	1,115,057	937,226	177,830
定期外	826,147	683,554	142,593
定期	288,909	253,671	35,237
<b>運輸雑収入</b>	<b>89,581</b>	<b>67,569</b>	<b>22,012</b>
貸付料	15,597	6,644	8,952
広告料	47,778	36,483	11,293
構内営業料	19,864	19,291	572
その他雑入	6,341	5,148	1,192
<b>営業費用</b>	<b>1,543,789</b>	<b>1,139,901</b>	<b>403,887</b>
人件費	787,020	562,909	224,109
電車動力費	67,789	46,254	21,533
修繕費	411,437	322,383	89,053
物件費	41,726	30,867	10,857
経費	80,893	60,721	20,171
諸税	67,103	46,064	21,038
減価償却費	87,819	70,695	17,123
<b>営業損益</b>	<b>▲ 339,150</b>	<b>▲ 135,106</b>	<b>▲ 204,044</b>

(堺市補助)

運賃施策への支援	/
周知広報への支援	
施設保安・保守への支援	
補助額合計	
営業損益 (堺市補助含む)	

# 阪堺線の収支（堺市補助なし）について

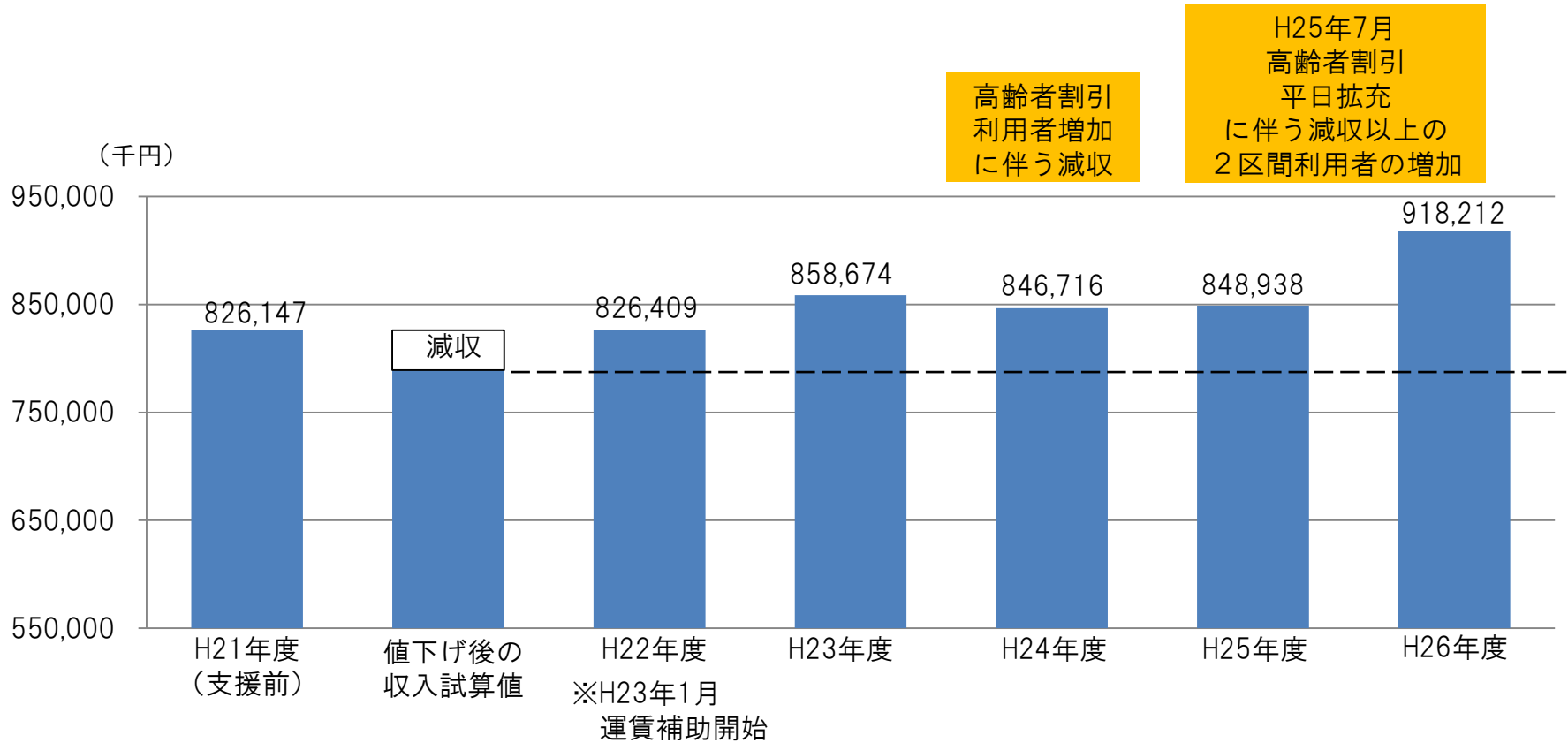
- ・ 阪堺線全線の欠損額は、収入が増加傾向にあり、支出が減少傾向になっているため、支援策前より大幅に改善されている。
- ・ 堺市内の欠損額より大阪市内の欠損額が大幅に改善しているが、大阪市内の支出が支援策前より大幅に減少していることが要因となっている。



堺市内 欠損額	204,044 (千円)	203,973 (千円)	213,958 (千円)	231,094 (千円)	181,521 (千円)	193,866 (千円)
大阪市内 欠損額	135,106 (千円)	40,599 (千円)	71,310 (千円)	88,724 (千円)	64,659 (千円)	13,590 (千円)

# 阪堺電軌の運賃収入比較（補助なし）

・ 阪堺電軌（全路線）の運賃収入は、支援策による運賃値下げに伴う収入減以上の運輸収入増加となっている。



## ※減収の内訳

- ・ 堺市内・大阪市内区間の均一運賃化による減収

290円→200円 90円/人の減収

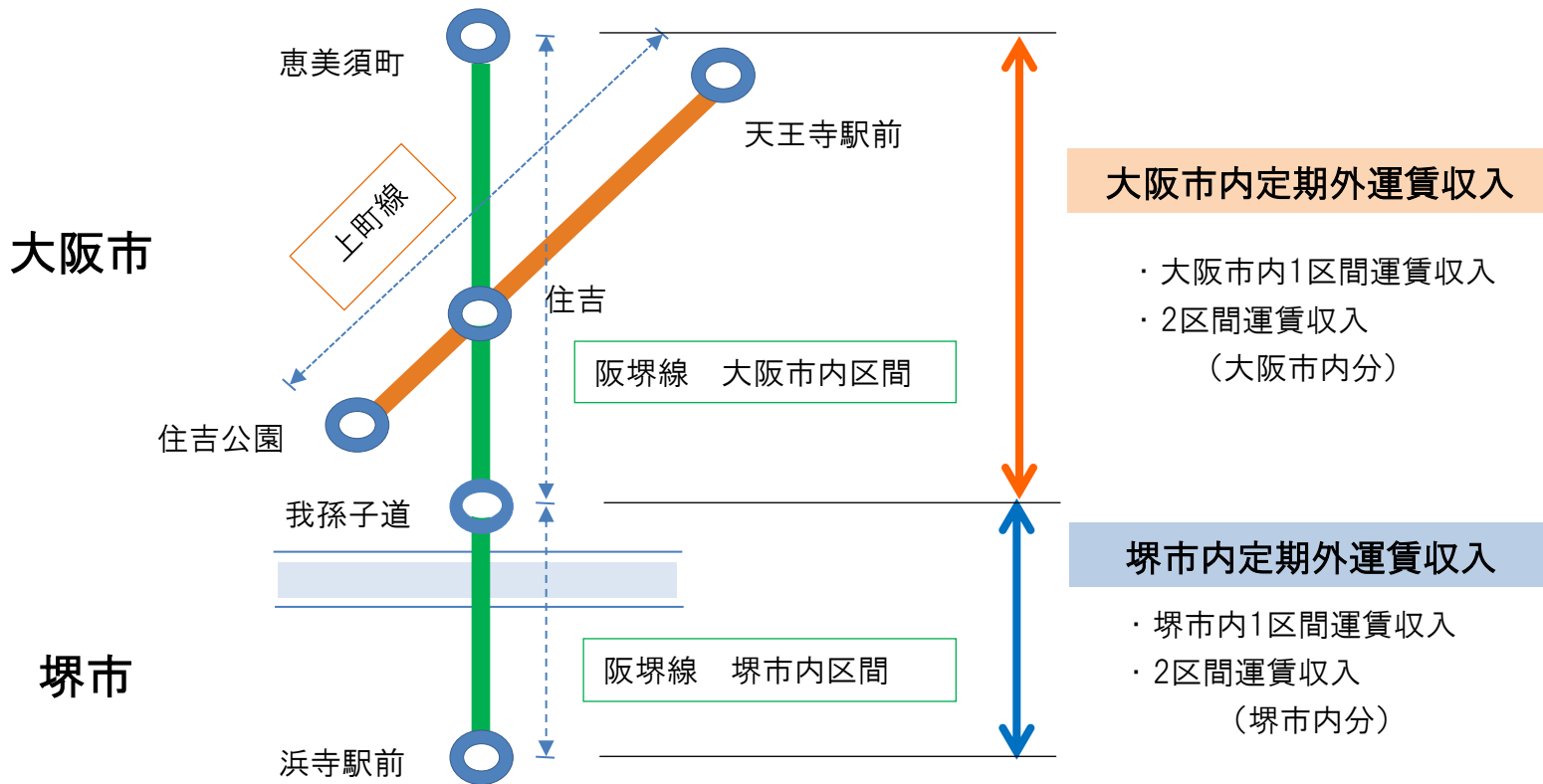
- ・ 高齢者利用割引による減収

1区間利用時：200円→100円 100円/人の減収

2区間利用時：290円→100円 190円/人の減収

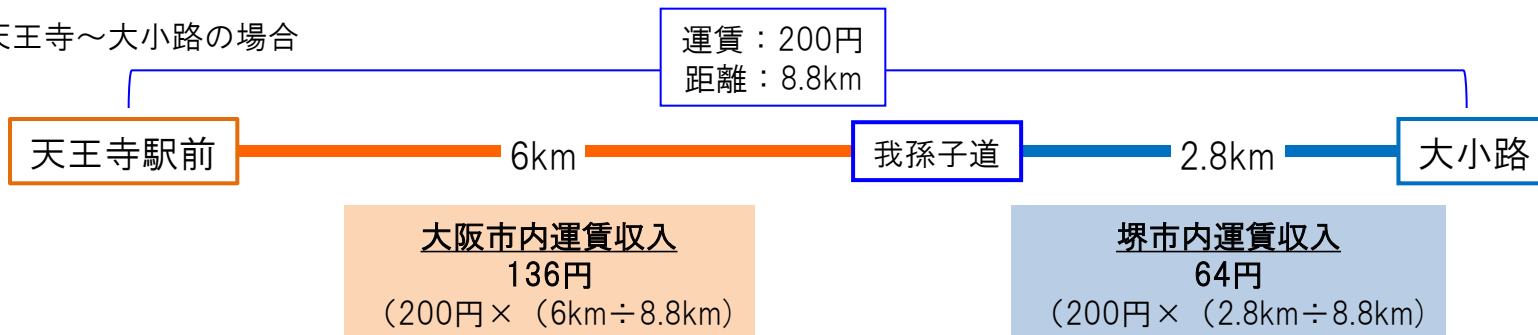
# 定期外運賃収入内訳（大阪市内・堺市内）

- ・ 2区間の定期外運賃収入は、大阪市内区間と堺市内区間を利用者が移動した距離の比率により割り振ることとしている。
- ・ 交通量調査の結果から、大阪市内区間と堺市内区間の定期外運賃収入の比率は、約8：2としている。



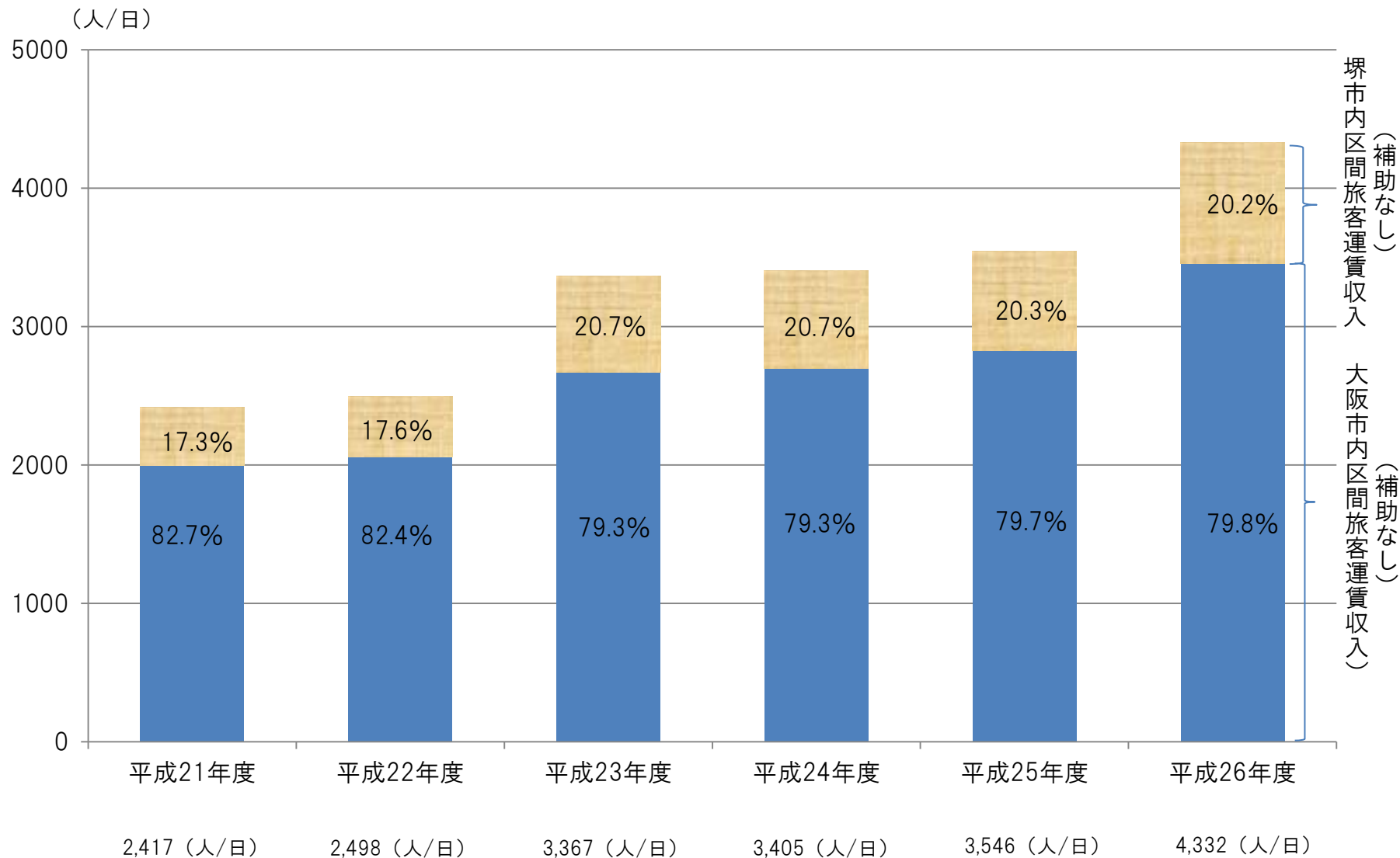
## ○2区間運賃収入について

【例】天王寺～大小路の場合



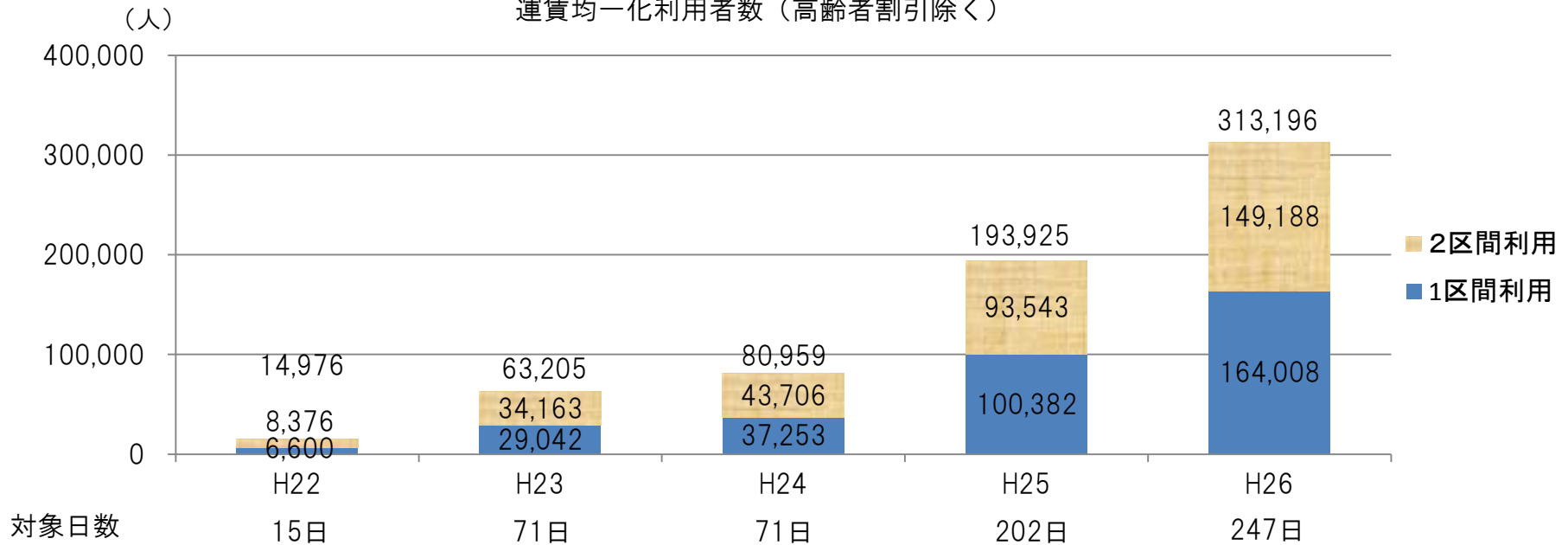
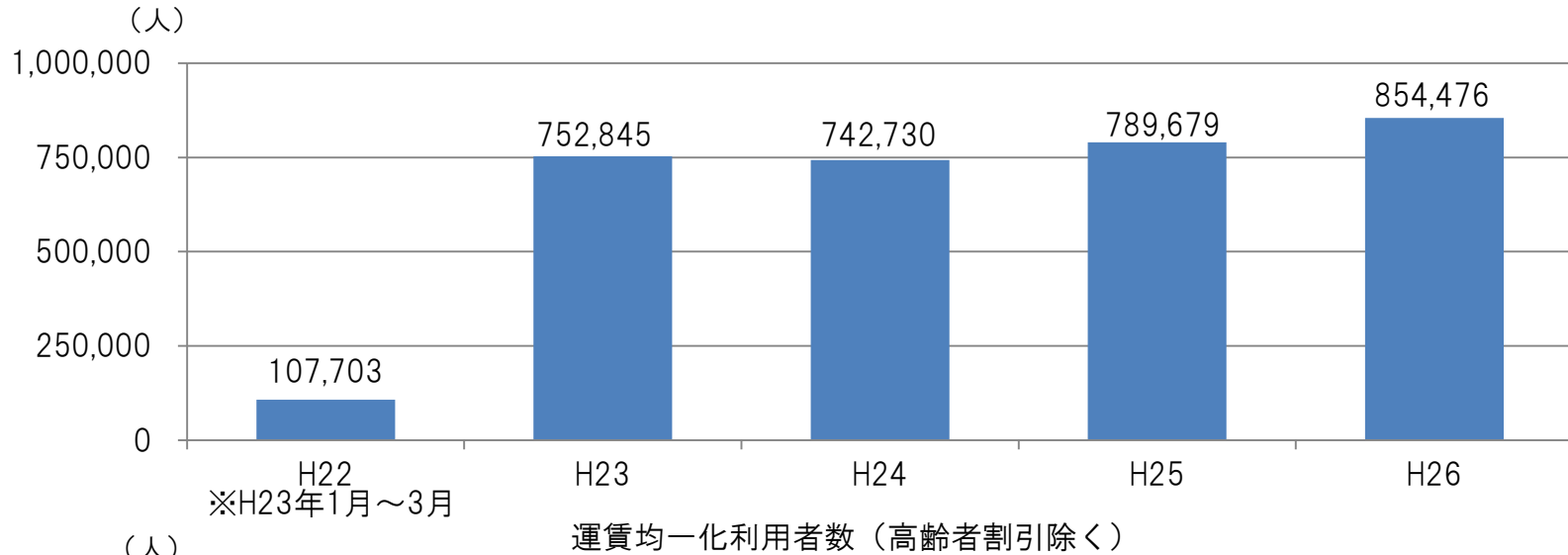
# 阪堺電軌の2区間利用の取扱いについて

- ・ 2区間利用の収入は、距離比により大阪市内区間と堺市内区間に割り振られている。
- ・ 2区間利用者増加による増収の約8割が、大阪市内区間の旅客運賃収入に割り振られている。



# 運賃均一化及び高齢者割引の利用者数について

- ・ 高齢者割引の利用者数は、H25年に利用日拡充（五十日→平日）を行ったことで、利用者数が増加した。
- ・ 運賃均一化の利用者数についても増加傾向にある。





## 2区間運賃均一化及び高齢者割引への運賃差額支援について

・支援策による2区間運賃均一化及び高齢者割引での運賃差額（減収分）の支援を行っている。

### ●2区間均一運賃化

支援前

大人：290円 小児：150円  
【阪堺収入】



支援後

運賃差額  
大人：90円  
小児：50

大人：200円 小児：100円  
【阪堺収入（補助なし）】

堺市補助額  
90円

### ●高齢者割引

【1区間】

支援前

大人：200円  
【阪堺収入】



支援後

運賃差額  
大人：100円

大人：100円  
【阪堺収入（補助なし）】

堺市補助額  
100円

【2区間】

支援前

大人：290円  
【阪堺収入】



支援後

運賃差額  
大人：190円

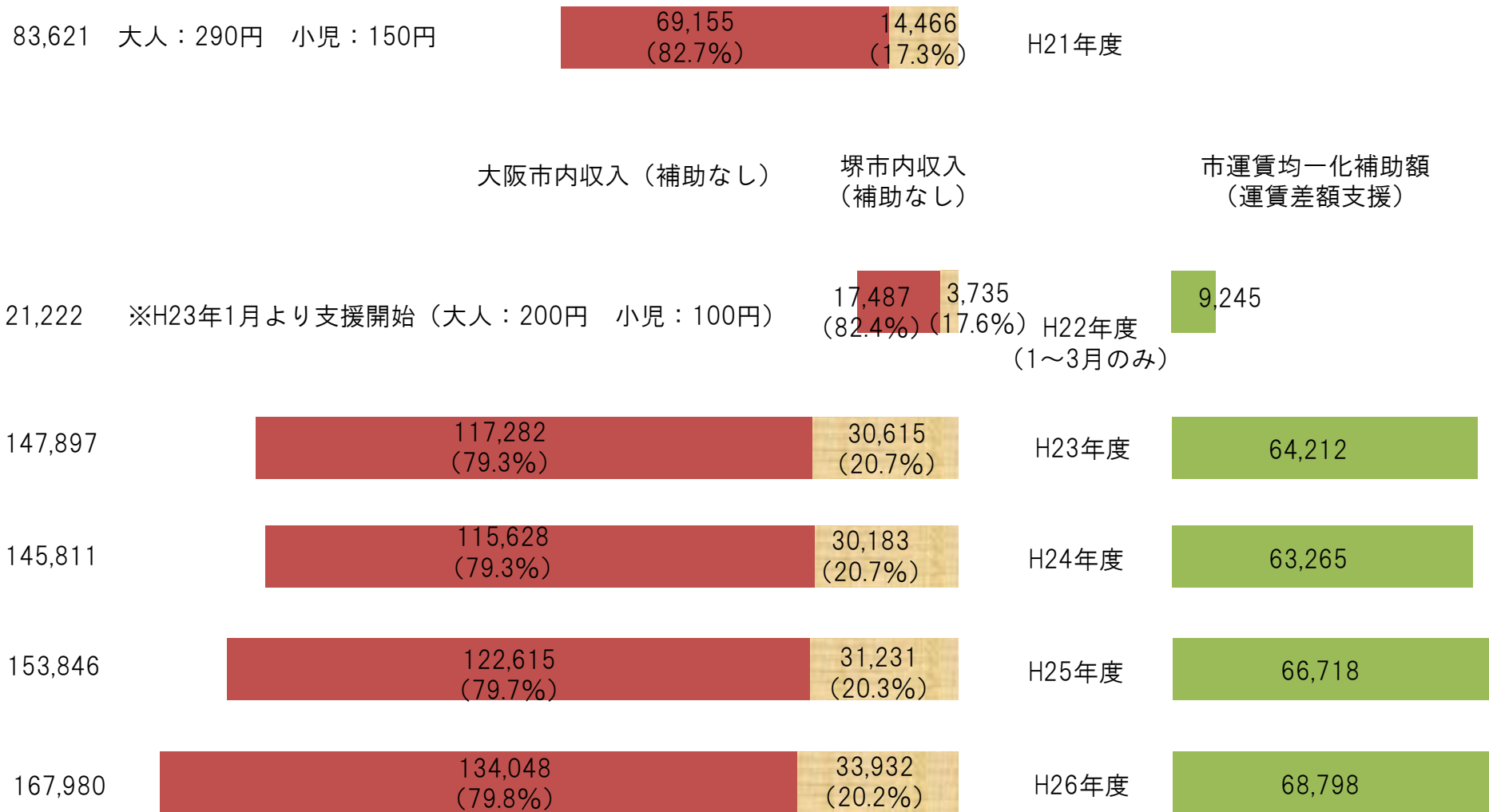
大人：100円  
【阪堺収入（補助なし）】

堺市補助額  
190円

# 定期外2区間運賃収入内訳（高齢者割引除く）

- ・大阪市内、堺市内とも運賃値下げによる利用者増加によって、支援策前より2区間運輸収入が増加となっている。
- ・2区間利用者の堺市内の利用区間が長くなったことで、堺市内収入の割合も支援策前より増加しているが、2区間運輸収入の割り振りは、大阪市内への割合が多くなっている。

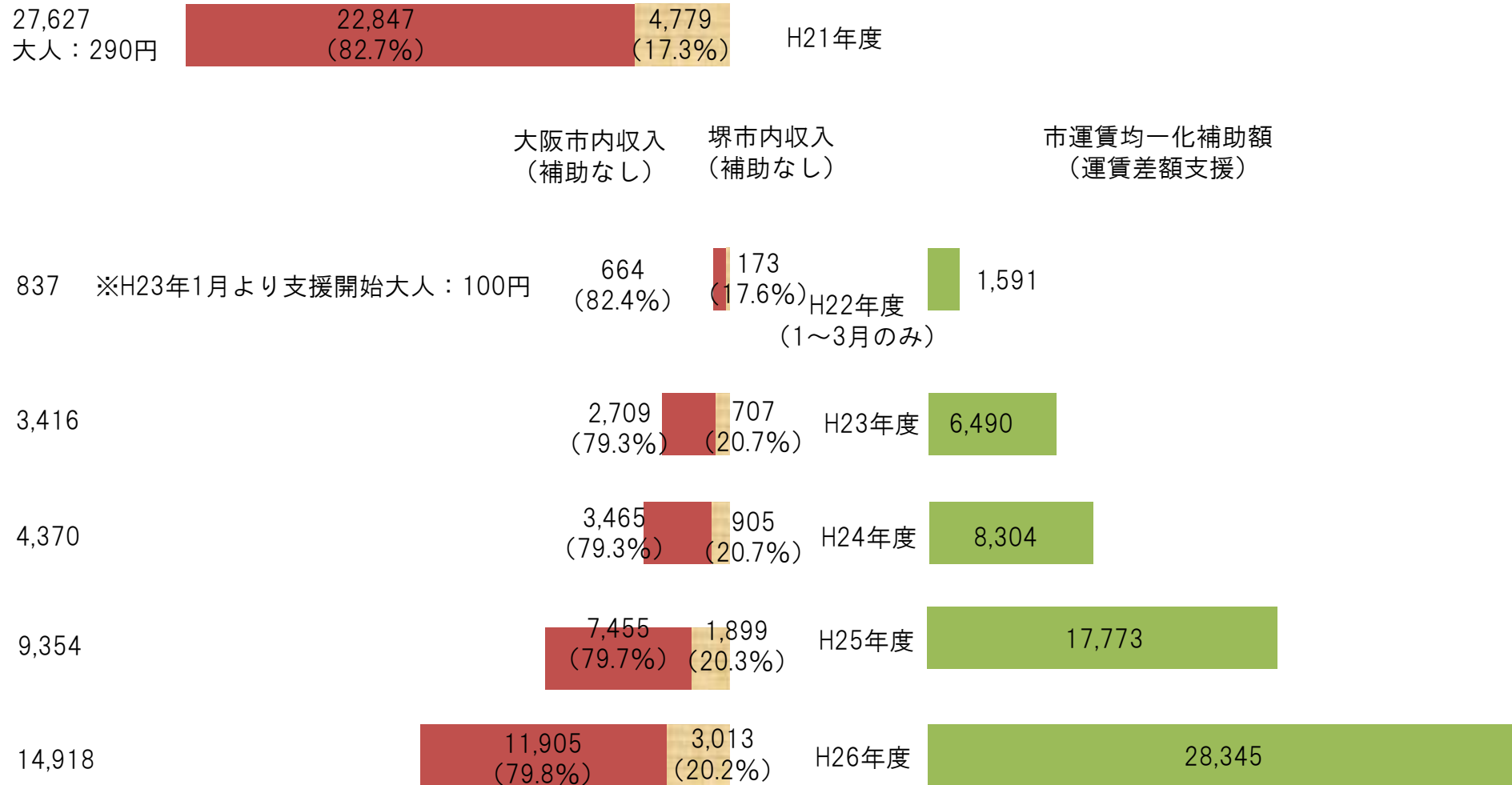
(千円)



# 高齢者割引時の定期外2区間運賃収入内訳

- ・大阪市内、堺市内とも運賃値下げによって、支援策前より2区間運輸収入が得られていない。
- ・運賃値下げによる減収分は、運賃差額支援によって賄う状態となっている。
- ・2区間利用者の堺市内の利用区間が長くなったことで、堺市内収入の割合も支援策前より増加しているが、2区間運輸収入の割り振りは、大阪市内への割合が多くなっている。

(千円)



# 高齢者割引時の定期外1区間運賃収入内訳（堺市内区間）

- ・ 運賃値下げによって、支援策前より堺市内区間運輸収入が得られていない。
- ・ 運賃値下げによる減収分は、運賃差額支援によって賄う状態となっている。

大人：200円

29,638(千円)

H21年度

堺市内収入  
(補助なし)

市運賃均一化補助額  
(運賃差額支援)

(千円)

※H23年1月より支援開始大人：100円

660

H22年度  
(1~3月のみ)

660

2,904

H23年度

2,904

3,725

H24年度

3,725

10,038

H25年度

10,038

16,400

H26年度

16,673

## ■他の路面電車事業者の選定方法

○阪堺電気軌道株式会社と同様、公費が投入されている路面電車事業者を選定

## ■選定路面電車事業者

○福井鉄道株式会社（福井県）

○万葉線株式会社（富山県）

## ■路面電車選定理由

○福井鉄道株式会社

阪堺電気軌道株式会社と同様、民間事業者が軌道事業を行っており、公費が投入されている。

○万葉線株式会社

阪堺線電気軌道株式会社と同様、公費が投入される前から軌道事業として営業運行を行っている。

## ■他の路面電車事業者との比較項目

○支援策後の利用者数状況を支援開始前年度から開始5年目までで比較

○支援策後の経営指標を最新の鉄道統計年報である平成24年度実績で比較

- ・収支バランス
- ・職員数あたりの収入
- ・輸送人キロあたりの収入や支出のバランス

## ■福井鉄道株式会社概要

- 昭和20年設立の100%民間事業者
- 鉄軌道事業以外に乗合バス事業、貸切バス事業、広告業、物品販売業の事業を実施
- 鉄軌道事業は、福井県福井市の田原町駅から福井県越前市の越前武生駅の21.4km
- 平成21年2月に全国初となる鉄道事業再構築実施計画（計画期間10年間）の認定を受ける

### ※鉄道事業再構築実施計画とは

経営状況に鑑み、その継続が困難となり、又は困難となる恐れがあると認められた鉄道事業を対象として、事業構造の変更に必要な許可等の法的手続きの簡素化等の特例措置や、予算・税制特例・地方財政措置等の総合的なパッケージによる支援措置が講じられるために必要な計画

## ■福井鉄道への支援内容（平成21年度より支援開始）

- 設備投資への補助（10年間：31億円）
  - ※県：21億円、国：10億円
  - ※設備投資の範囲：駅の新設（4駅）、P & R駐車場の新設・増設、低床式車両導入、駅等の改修
- 修繕費等への補助（10年間：12億円）
  - ※沿線3市（福井市、鯖江市、越前市）による補助
  - ※修繕費の範囲：線路保全費、電路保全費、保守管理費、固定資産税
- 鉄道用地の無償貸付
  - ※県の鉄道用地取得費の一部補助を活用し、沿線3市が福井鉄道から鉄道用地を取得

## ■万葉線株式会社概要

○平成13年設立の第三セクター

○平成13年に加越能鉄道株式会社から営業譲渡され、平成14年4月より営業開始

○鉄軌道事業は、富山県高岡市の高岡駅から富山県射水市の六渡寺駅の8.6kmの高岡軌道線と射水市の六渡寺駅から射水市の越ノ潟駅の4.9kmの新湊港線（高岡軌道線と新湊港線は直通運転）

※万葉線の第三セクター方式

富山県、高岡市と新湊市（現射水市）両市、市民等が出資

軌道事業者としては、全国初の第三セクター

## ■万葉線への支援内容（平成14年度より支援開始）

○地域公共交通確保維持改善事業の対象施設の整備（国費対応あり）

※国：事業費の1/3を補助、県：事業費の1/3を補助、高岡市：事業費の1/6を補助、射水市：事業費の1/6を補助

○地域公共交通確保維持改善事業の対象施設の整備（国費対応なし）

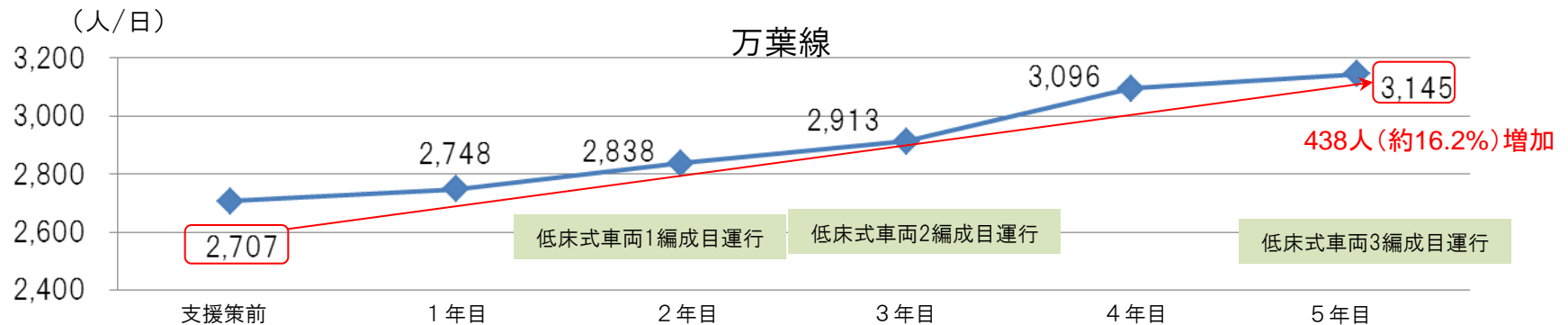
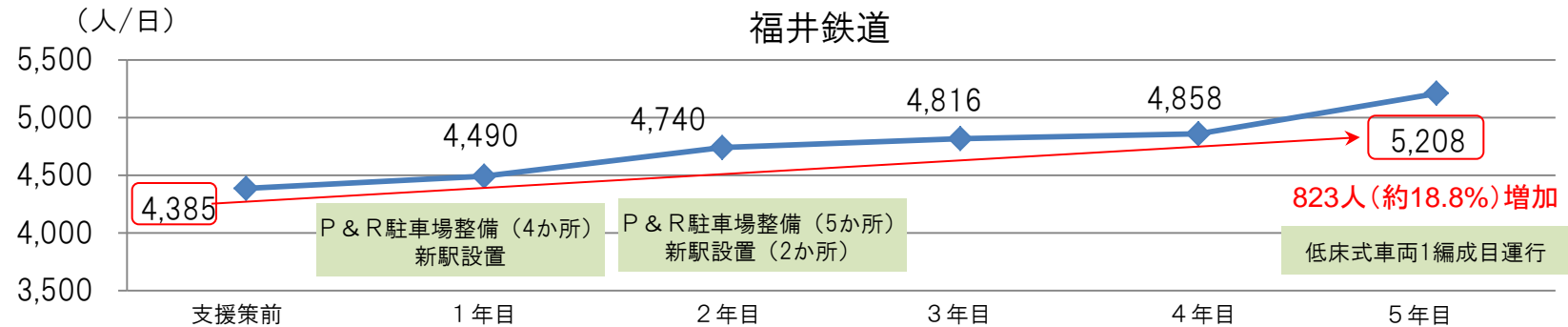
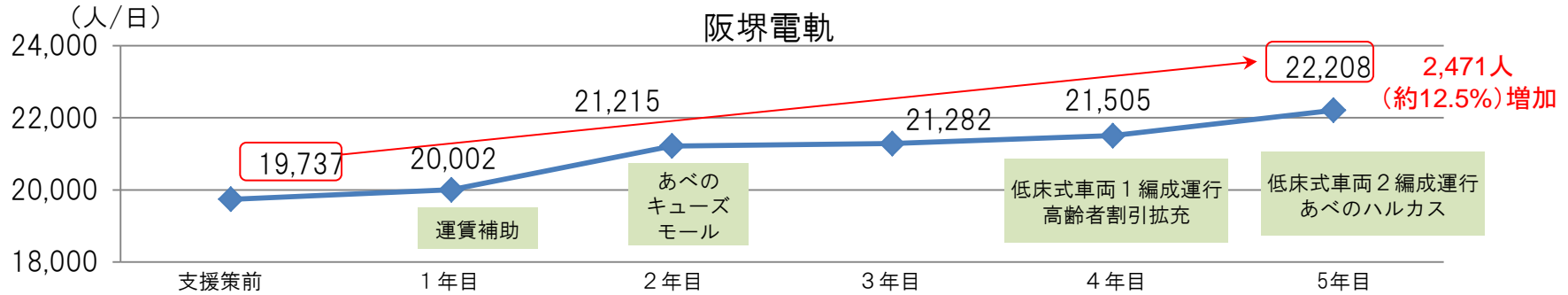
※県：事業費の1/3を補助、高岡市：事業費の1/3を補助、射水市：事業費の1/3を補助

○運営に係る損益分を負担

※高岡市：損益分の1/2を負担、射水市：損益分の1/2を負担

# 支援策開始後の利用者数について

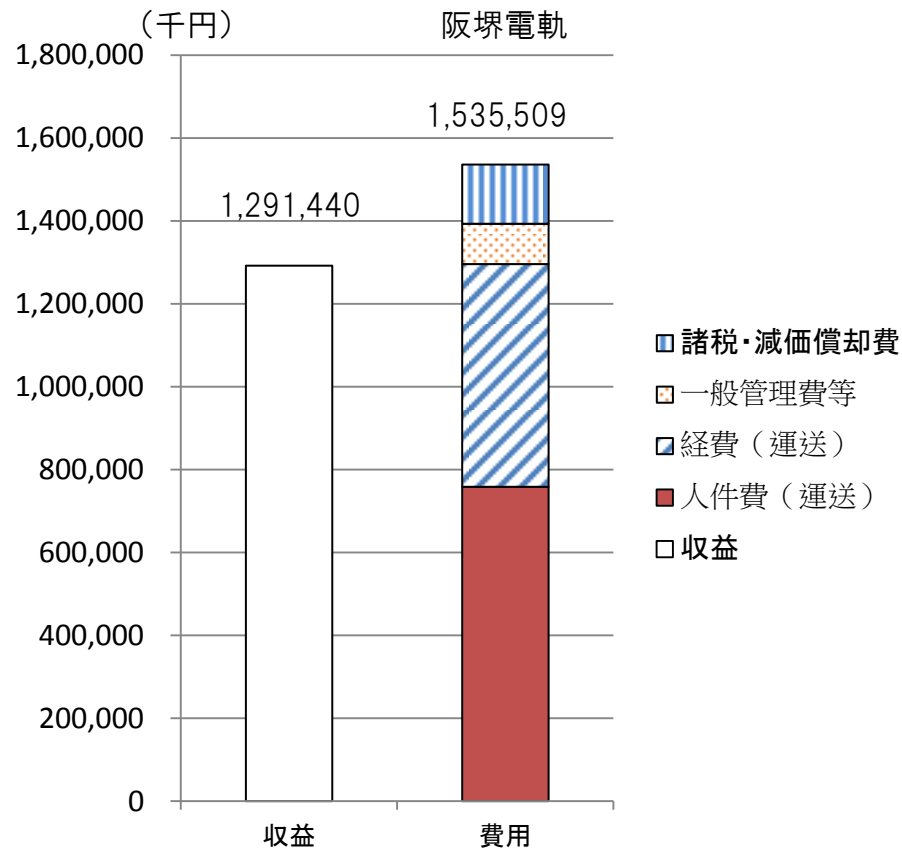
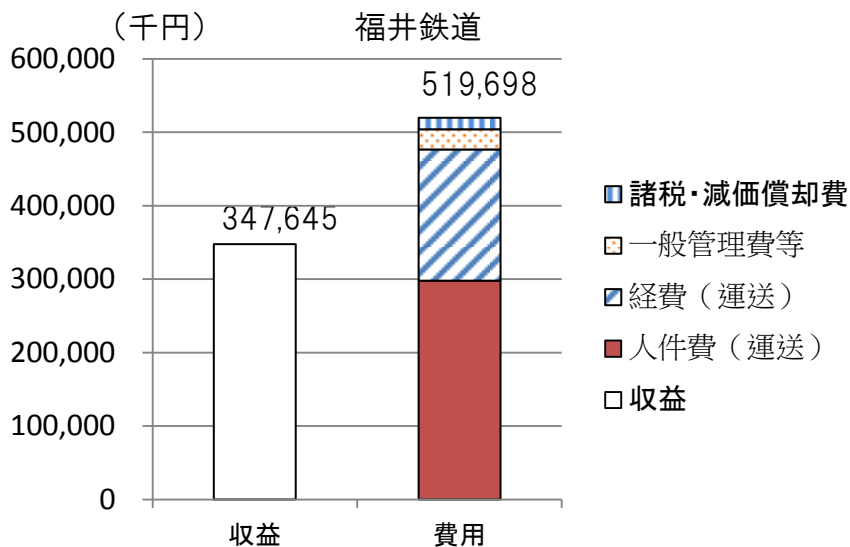
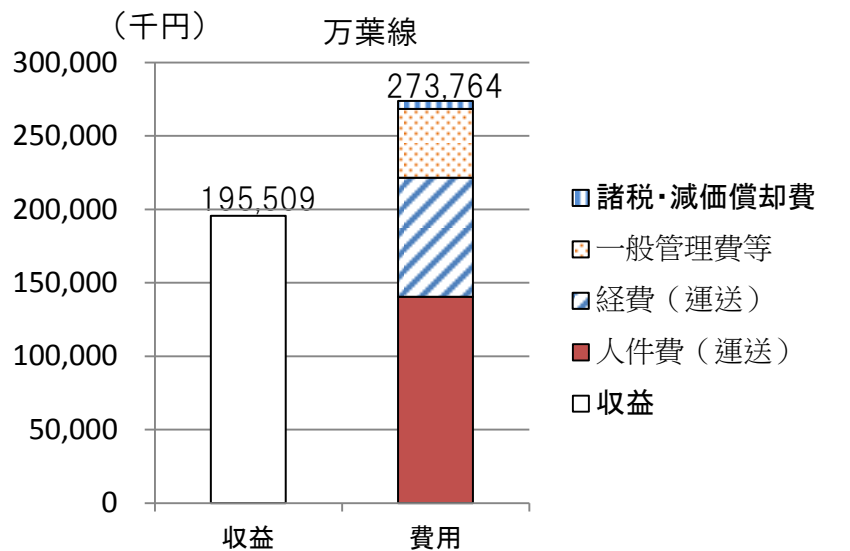
・ 阪堺電軌、福井鉄道、万葉線とも支援策開始前の利用者数より、支援策開始後の利用者数が増加している。3事業者とも増加策を行ったことが、利用者増加に繋がっていると考えられる。





### 3事業者の収支バランスについて

- ・万葉線の営業費は、収益の約1.4倍となっている。
- ・福井鉄道の営業費は、収益の約1.5倍となっている。
- ・阪堺電軌の営業費は、収益の約1.2倍となっており、他の路面電車事業者より収支バランスが良くなっている。

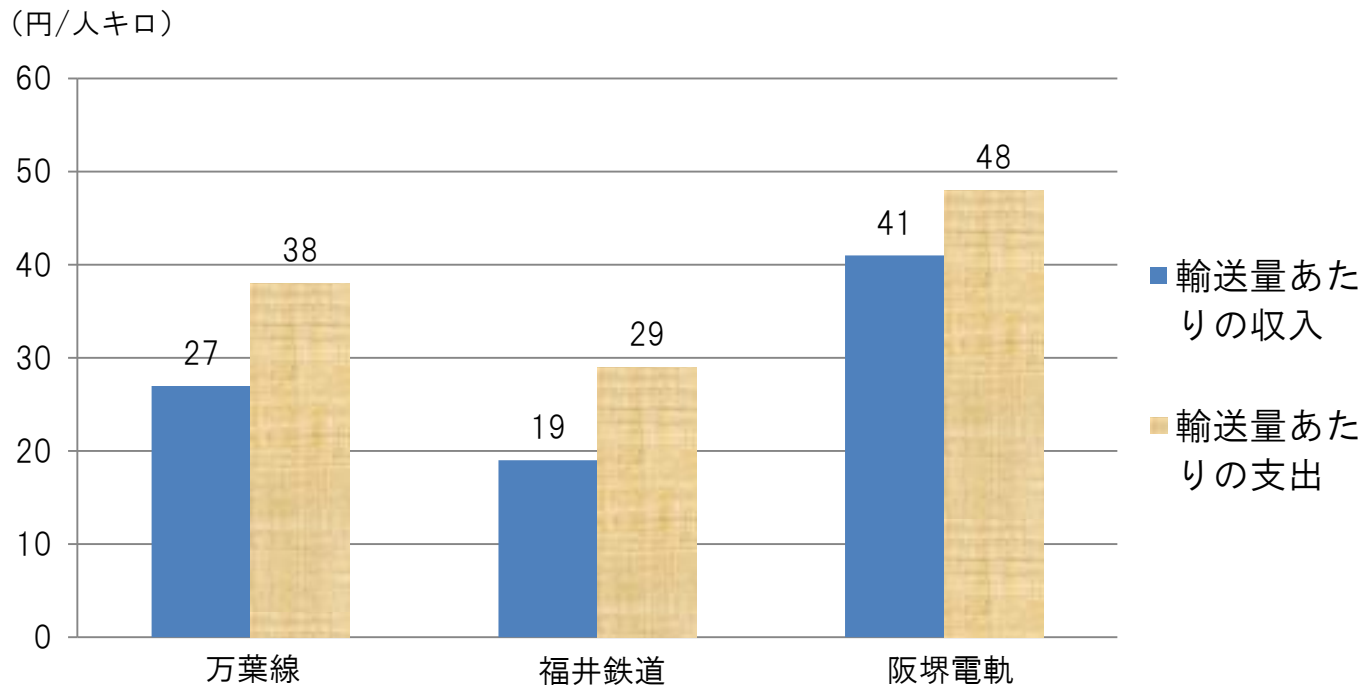


資料: 鉄道統計年報 [平成24年度]

### 3事業者の輸送人キロあたりの収支について

- ・輸送人キロあたりの収支は阪堺電軌が最も良く、次に万葉線、福井鉄道の順になっている。
- ・阪堺電軌は他の事業者より輸送人キロあたりの収入、支出とも多いが、輸送人キロあたりの支出に占める収入割合が他の事業者より良くなっている。

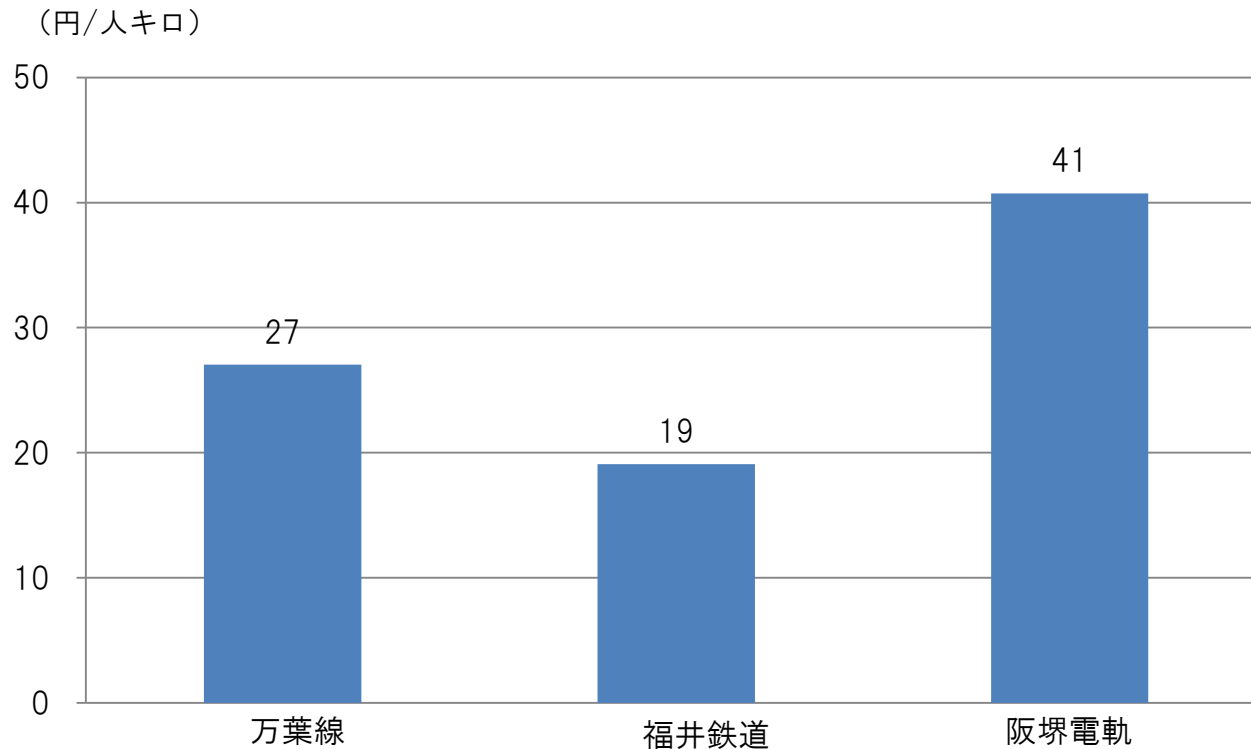
事業者名	輸送人キロあたりの収入 (円/人キロ)	輸送人キロあたりの支出 (円/人キロ)	輸送人キロあたりの支出 に占める収入割合
万葉線	27	38	0.71
福井鉄道	19	29	0.66
阪堺電軌	41	48	0.85



### 3事業者の輸送人キロあたりの収入について

- ・輸送人キロあたりの収入は阪堺電軌が最も高く、次に万葉線、福井鉄道の順になっている。
- ・阪堺電軌は他の事業者より収入、輸送量とも多いが、輸送人キロあたりの収入が他の事業者の1.5～2倍程度になっている。

事業者名	収入（千円）	輸送人キロ（千人キロ）	輸送人キロあたりの収入（円/人キロ）
万葉線	195,509	7,227	27
福井鉄道	347,645	18,208	19
阪堺電軌	1,291,440	31,701	41

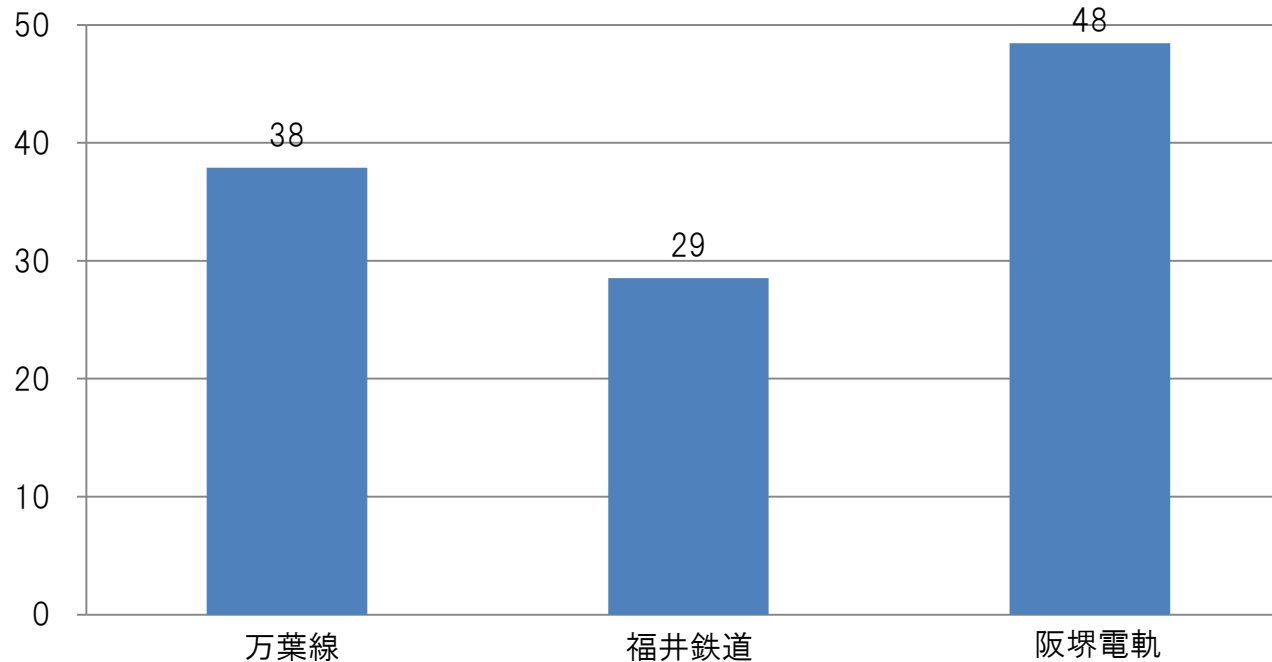


### 3事業者の輸送人キロあたりの支出について

- ・輸送人キロあたりの支出は阪堺電軌が最も高く、次に万葉線、福井鉄道の順になっている。
- ・阪堺電軌の支出が他の事業者より3～5倍多いが、輸送人キロあたりの支出は他事業者と同程度となっている。

事業者名	支出（千円）	輸送人キロ（千人キロ）	輸送人キロあたりの支出（円/人キロ）
万葉線	273,764	7,227	38
福井鉄道	519,698	18,208	29
阪堺電軌	1,535,509	31,701	48

（円/人キロ）



注) 支出は諸税・減価償却費を含む営業費