

検証資料-4

(支援策後の阪堺電軌の経営状況について)

■現状に対する監修者の評価

- 利用者の増加により、運賃値下げに伴う減収分を上回る収入増となっている。
- 人件費の圧縮等により、支出（営業費用）が減少している。
- 経常収支は黒字には至っていないものの、収支は改善している。
- 2区間利用者増加による収入は、距離比により大阪市内区間の収入に割り振られることから、堺市区間だけでなく、大阪市内区間の定期外収入の増加にも結びついている。
- 公費が投入されている他の路面電車事業者と比べ、阪堺電軌の収支状況は良好となっている。

■主な実績

- 平成26年度における阪堺線全線の収入が、平成21年度に比べて約33,386千円（約2.7%）増加
- 平成26年度における阪堺線全線の支出が、平成21年度に比べて約98,308千円（約6.4%）減少
- 平成26年度における阪堺線全線の営業損益が、平成21年度に比べて約130,000千円（約38.8%）改善
- 平成26年度における定期外収入が、平成21年度に比べて大阪市内区間の定期外収入は約51,094千円（約7.5%）増加、堺市内区間の定期外収入は約40,970千円（約28.7%）増加
- 他の路面電車事業者と比較して、阪堺電軌の輸送人キロあたりの収支については約2～3割良好

■監修者から提起された今後の課題

- 収支均衡に向けて、収入面・支出面ともに引続き経営努力を重ねていく必要がある。

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)
営業収益	1,238,025	33,386	1,003,101	▲ 1,694	234,923	35,081
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
営業費用	1,445,481	▲ 98,308	1,016,690	▲ 123,211	428,789	24,902
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
営業損益 (堺市補助含まない)	▲ 207,456	131,694	▲ 13,590	121,516	▲ 193,866	10,178

(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
営業損益 (堺市補助含む)	▲ 7,456

※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

- ・ 営業収益は、平成21年度に比べて、約21,973千円増加している。
- ・ 営業費用は、平成21年度に比べて、約70,997千円減少している。
- ・ 営業損益は、平成21年度に比べて、約92,971千円改善している。

平成25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)
営業収益	1,226,612	21,973	993,216	▲ 11,579	233,395	33,553
旅客運輸収入	1,128,001	12,944	921,111	▲ 16,115	206,890	29,060
定期外	848,938	22,791	676,481	▲ 7,073	172,455	29,862
定期	279,063	▲ 9,846	244,628	▲ 9,043	34,434	▲ 803
運輸雑収入	98,610	9,029	72,105	4,536	26,505	4,493
貸付料	26,008	10,411	16,718	10,074	9,289	337
広告料	46,315	▲ 1,463	34,196	▲ 2,287	12,118	825
構内営業料	15,650	▲ 4,214	15,036	▲ 4,255	613	41
その他雑入	10,637	4,296	6,151	1,003	4,484	3,292
営業費用	1,472,792	▲ 70,997	1,051,062	▲ 88,839	421,728	17,841
人件費	799,189	12,169	558,469	▲ 4,440	240,718	16,609
電車動力費	89,598	21,809	60,271	14,017	29,326	7,793
修繕費	298,493	▲ 112,944	226,160	▲ 96,223	72,332	▲ 16,721
物件費	48,734	7,008	35,342	4,475	13,390	2,533
経費	85,476	4,583	61,763	1,042	23,713	3,542
諸税	66,630	▲ 473	44,280	▲ 1,784	22,349	1,311
減価償却費	84,669	▲ 3,150	64,771	▲ 5,924	19,898	2,775
営業損益 (堺市補助含まない)	▲ 246,179	92,971	▲ 57,846	77,260	▲ 188,333	15,711

(堺市補助)

運賃施策への支援	94,846
周知広報への支援	5,152
施設保安・保守への支援	100,000
補助額合計	199,998
営業損益 (堺市補助含む)	▲ 46,181

※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

- ・ 営業収益は、平成21年度に比べて、約11,052千円増加している。
- ・ 営業費用は、平成21年度に比べて、約8,280千円減少している。
- ・ 営業損益は、平成21年度に比べて、約19,333千円改善している。

平成24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)
営業収益	1,215,691	11,052	982,260	▲ 22,535	233,430	33,588
旅客運輸収入	1,128,000	12,943	917,115	▲ 20,111	210,884	33,054
定期外	846,716	20,569	671,662	▲ 11,892	175,053	32,460
定期	281,283	▲ 7,626	245,451	▲ 8,220	35,831	594
運輸雑収入	87,690	▲ 1,891	65,144	▲ 2,425	22,545	533
貸付料	18,552	2,955	9,260	2,616	9,291	339
広告料	44,305	▲ 3,473	32,965	▲ 3,518	11,339	46
構内営業料	17,329	▲ 2,535	16,665	▲ 2,626	663	91
その他雑入	7,503	1,162	6,251	1,103	1,251	59
営業費用	1,535,509	▲ 8,280	1,070,983	▲ 68,918	464,524	60,637
人件費	818,446	31,426	572,972	10,063	245,472	21,363
電車動力費	73,308	5,519	49,810	3,556	23,498	1,965
修繕費	326,227	▲ 85,210	227,223	▲ 95,160	99,003	9,950
物件費	50,063	8,337	36,094	5,227	13,968	3,111
経費	124,786	43,893	80,062	19,341	44,723	24,552
諸税	65,592	▲ 1,511	43,766	▲ 2,298	21,825	787
減価償却費	77,083	▲ 10,736	61,050	▲ 9,645	16,032	▲ 1,091
営業損益 (堺市補助含まない)	▲ 319,817	19,333	▲ 88,723	46,383	▲ 231,094	▲ 27,050

(堺市補助)

運賃施策への支援	75,749
周知広報への支援	730
施設保安・保守への支援	120,000
補助額合計	196,479
営業損益 (堺市補助含む)	▲ 123,338

※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

- ・ 営業収益は、平成21年度に比べて、約24,019千円増加している。
- ・ 営業費用は、平成21年度に比べて、約29,863千円減少している。
- ・ 営業損益は、平成21年度に比べて、約53,882千円改善している。

平成23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)
営業収益	1,228,658	24,019	1,008,908	4,113	219,748	19,906
旅客運輸収入	1,138,707	23,650	941,747	4,521	196,958	19,128
定期外	858,674	32,527	696,935	13,381	161,738	19,145
定期	280,033	▲ 8,876	244,812	▲ 8,859	35,220	▲ 17
運輸雑収入	89,950	369	67,159	▲ 410	22,790	778
貸付料	15,408	▲ 189	6,093	▲ 551	9,315	363
広告料	45,587	▲ 2,191	34,038	▲ 2,445	11,548	255
構内営業料	19,090	▲ 774	18,408	▲ 883	680	108
その他雑入	9,863	3,522	8,618	3,470	1,245	53
営業費用	1,513,926	▲ 29,863	1,080,219	▲ 59,682	433,707	29,820
人件費	782,302	▲ 4,718	550,808	▲ 12,101	231,493	7,384
電車動力費	71,536	3,747	48,674	2,420	22,861	1,328
修繕費	370,754	▲ 40,683	268,226	▲ 54,157	102,527	13,474
物件費	47,353	5,627	34,690	3,823	12,662	1,805
経費	98,681	17,788	72,104	11,383	26,577	6,406
諸税	66,219	▲ 884	43,567	▲ 2,497	22,651	1,613
減価償却費	77,079	▲ 10,740	62,146	▲ 8,549	14,933	▲ 2,190
営業損益 (堺市補助含まない)	▲ 285,268	53,882	▲ 71,310	63,796	▲ 213,958	▲ 9,914

(堺市補助)

運賃施策への支援	74,093
周知広報への支援	5,875
施設保安・保守への支援	120,000
補助額合計	199,968
営業損益 (堺市補助含む)	▲ 85,300

※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

- ・ 営業収益は、平成21年度に比べて、約3,437千円増加している。
- ・ 営業費用は、平成21年度に比べて、約91,141千円減少している。
- ・ 営業損益は、平成21年度に比べて、約94,578千円改善している。

平成22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	対前年	金額	対前年	金額	対前年
営業収益	1,208,076	3,437	1,004,544	▲ 251	203,531	3,689
旅客運輸収入	1,114,133	▲ 924	933,200	▲ 4,026	180,931	3,101
定期外	826,409	262	683,531	▲ 23	142,877	284
定期	287,723	▲ 1,186	249,668	▲ 4,003	38,054	2,817
運輸雑収入	93,943	4,362	71,343	3,774	22,599	587
貸付料	15,726	129	6,431	▲ 213	9,295	343
広告料	44,427	▲ 3,351	33,949	▲ 2,534	10,476	▲ 817
構内営業料	19,333	▲ 531	18,743	▲ 548	590	18
その他雑入	14,455	8,114	12,217	7,069	2,237	1,045
営業費用	1,452,648	▲ 91,141	1,045,143	▲ 94,758	407,504	3,617
人件費	785,447	▲ 1,573	557,302	▲ 5,607	228,144	4,035
電車動力費	67,860	71	46,148	▲ 106	21,710	177
修繕費	322,742	▲ 88,695	235,815	▲ 86,568	86,926	▲ 2,127
物件費	45,897	4,171	33,531	2,664	12,365	1,508
経費	83,792	2,899	63,690	2,969	20,101	▲ 70
諸税	66,506	▲ 597	44,209	▲ 1,855	22,295	1,257
減価償却費	80,401	▲ 7,418	64,440	▲ 6,255	15,960	▲ 1,163
営業損益 (堺市補助含まない)	▲ 244,572	94,578	▲ 40,599	94,507	▲ 203,973	71

(堺市補助)

運賃施策への支援	11,516
周知広報への支援	7,021
施設保安・保守への支援	60,000
補助額合計	78,537
営業損益 (堺市補助含む)	▲ 166,035

※平成23年1～3月の間、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実施されております。

※平成23年10月～平成24年3月の間、施設保安・保守に要する経費への支援が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
営業収益	1,204,639	1,004,795	199,842
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
運輸雑収入	89,581	67,569	22,012
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
営業費用	1,543,789	1,139,901	403,887
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
営業損益	▲ 339,150	▲ 135,106	▲ 204,044

（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）	

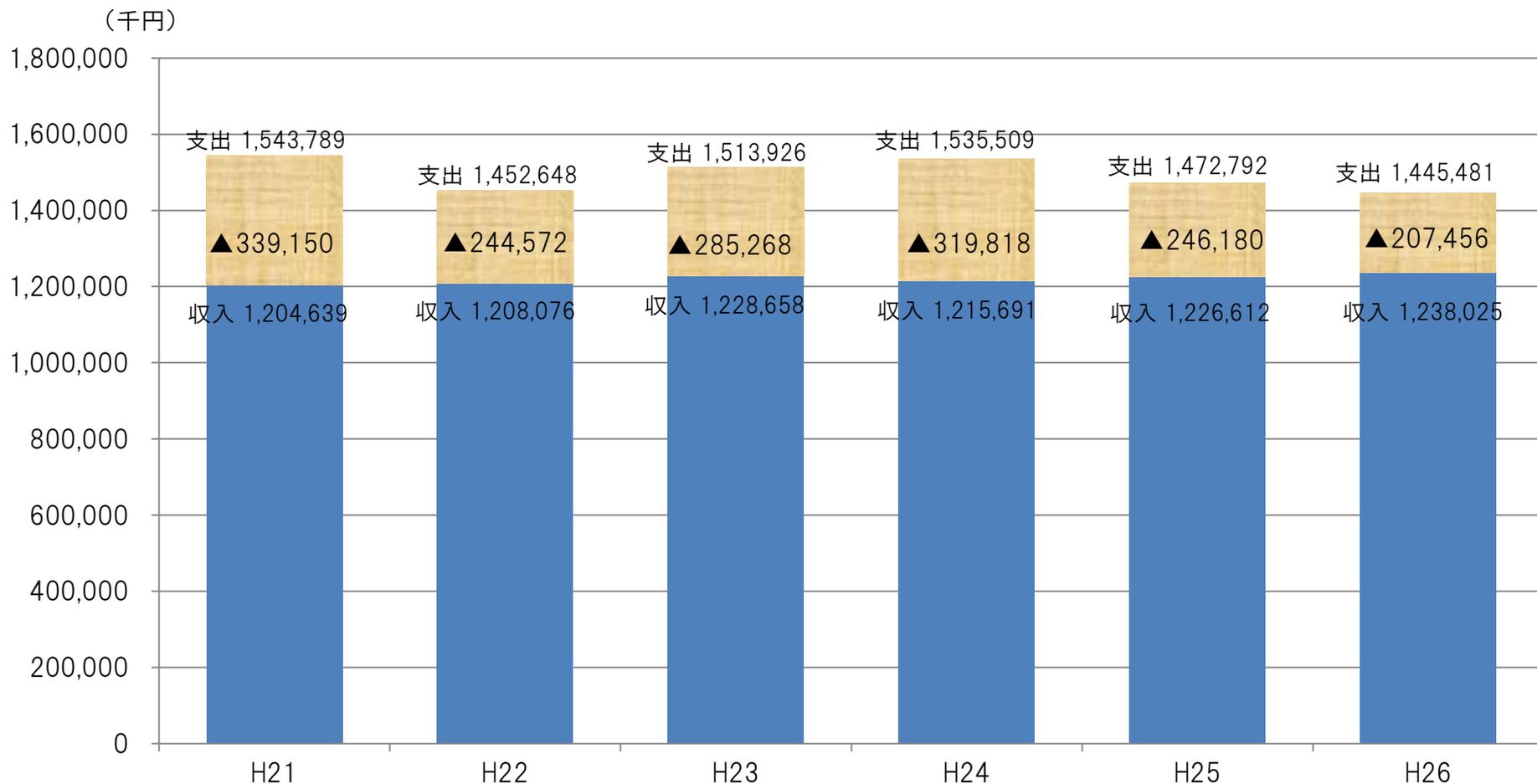
全路線（阪堺線、上町線）の収支について

- ・ 支援策前の平成21年度に比べて、平成26年度の営業収入が全路線と堺市内で増加しており、営業費用が全路線と大阪市内で減少している。
- ・ 営業損益は平成21年度に比べて、平成26年度の全路線、大阪市内、堺市内の営業損益は改善している

		(千円)		
		全路線	大阪市内	堺市内
H21年度	営業収入	1,204,639	1,004,795	199,842
	営業費用	1,543,789	1,139,901	403,887
	営業損益	▲ 339,150	▲ 135,106	▲ 204,044
H22年度	営業収入	1,208,076	1,004,544	203,531
	営業費用	1,452,648	1,045,143	407,504
	営業損益	▲ 244,572	▲ 40,599	▲ 203,973
H23年度	営業収入	1,228,658	1,008,908	219,748
	営業費用	1,513,926	1,080,219	433,707
	営業損益	▲ 285,268	▲ 71,310	▲ 213,958
H24年度	営業収入	1,215,691	982,260	233,430
	営業費用	1,535,509	1,070,983	464,524
	営業損益	▲ 319,817	▲ 88,723	▲ 231,094
H25年度	営業収入	1,226,612	993,216	233,395
	営業費用	1,472,792	1,051,062	421,728
	営業損益	▲ 246,179	▲ 57,846	▲ 188,333
H26年度	営業収入	1,238,025	1,003,101	234,923
	営業費用	1,445,481	1,016,690	428,789
	営業損益	▲ 207,456	▲ 13,590	▲ 193,866

阪堺線の収支（堺市補助なし）について

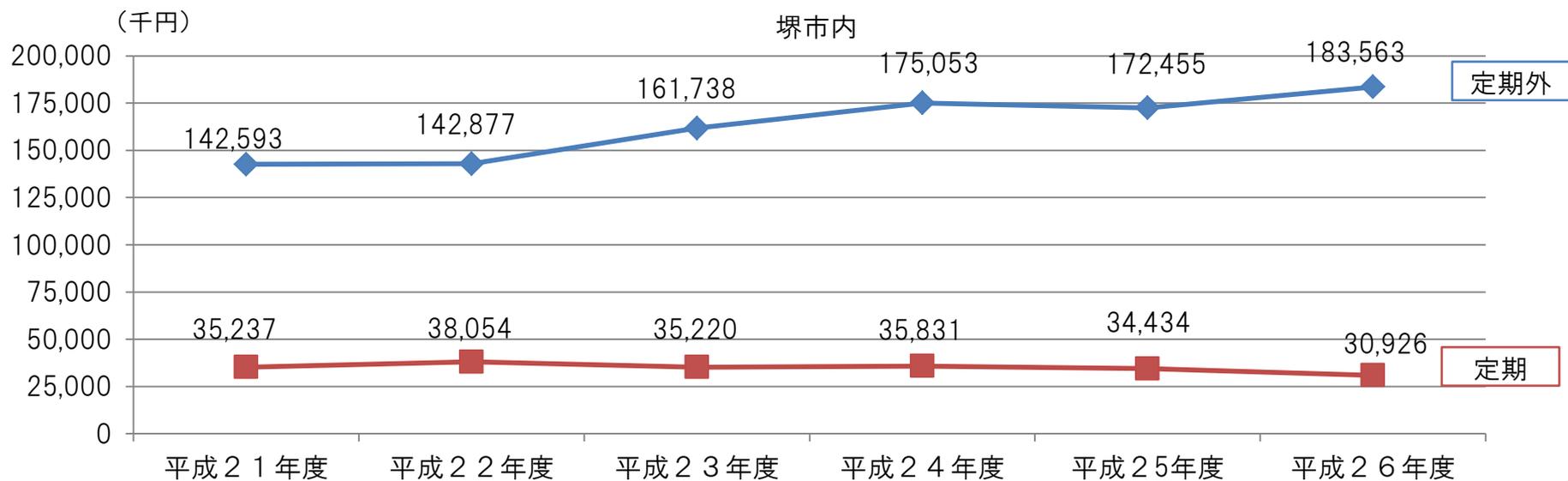
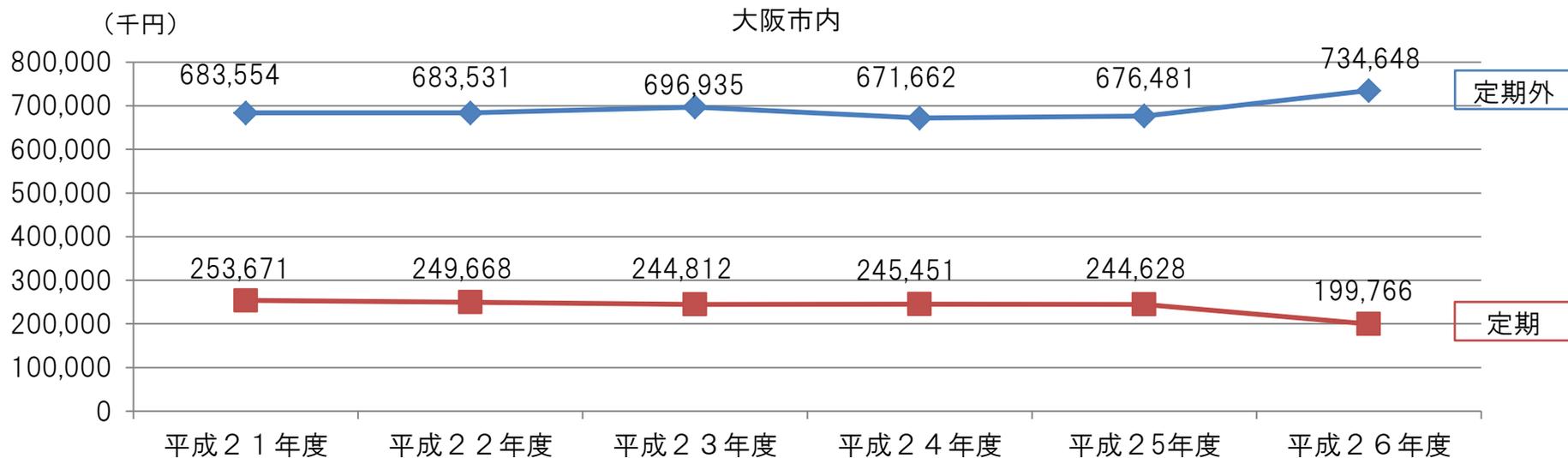
- ・ 阪堺線全線の欠損額は、収入が増加傾向にあり、支出が減少傾向になっているため、支援策前より大幅に改善されている。
- ・ 堺市内の欠損額より大阪市内の欠損額が大幅に改善しているが、大阪市内の支出が支援策前より大幅に減少していることが要因となっている。



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)

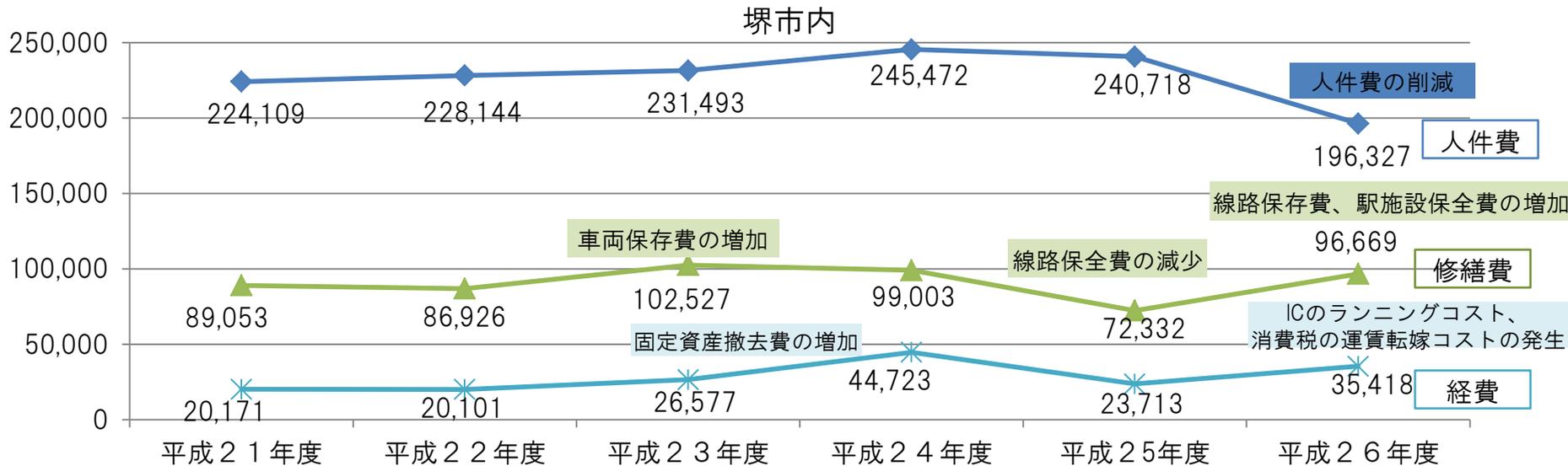
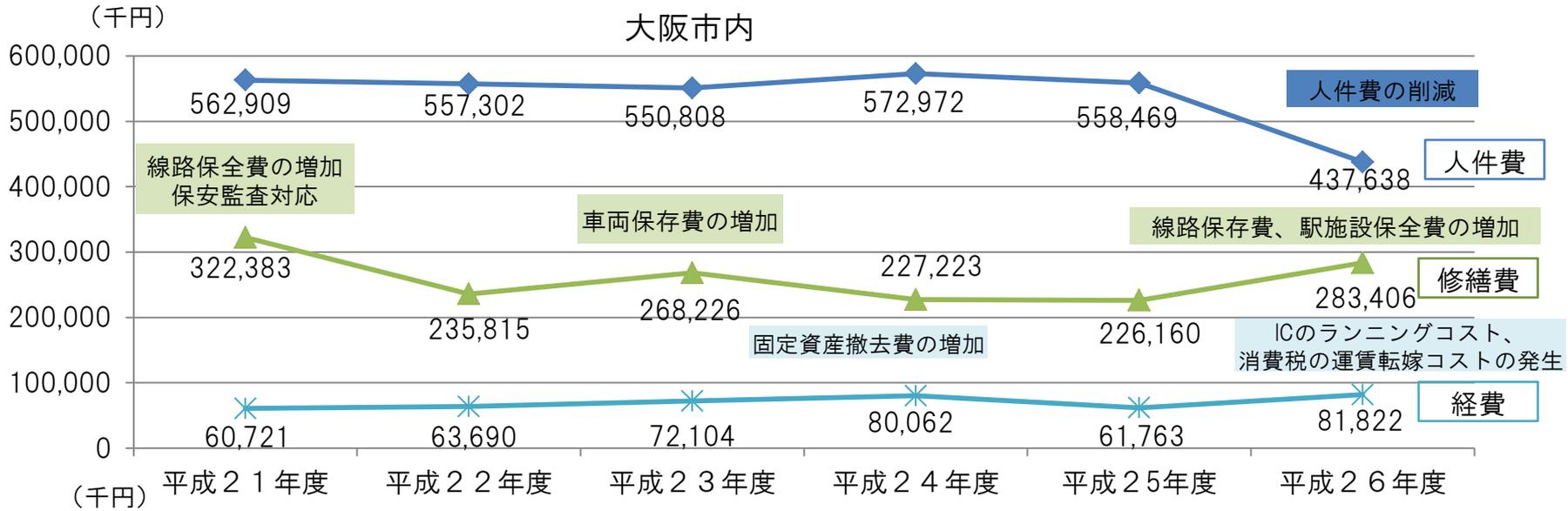
阪堺電軌の運輸収入比較（補助なし）

- ・堺市内は、支援策開始前の平成21年度より平成25年度までは、定期外の収入は増加しているが、定期の収入はほぼ横ばいとなっていたが、平成26年度より開始した交通系ICカードにより、定期の収入が減少し、定期外の収入が大幅に増加している。
- ・大阪市内は、支援策開始前の平成21年度より平成25年度までは定期外、定期ともに収入が微減となっていたが、平成26年度より開始した交通系ICカードにより、定期の収入が減少し、定期外の収入が増加している。



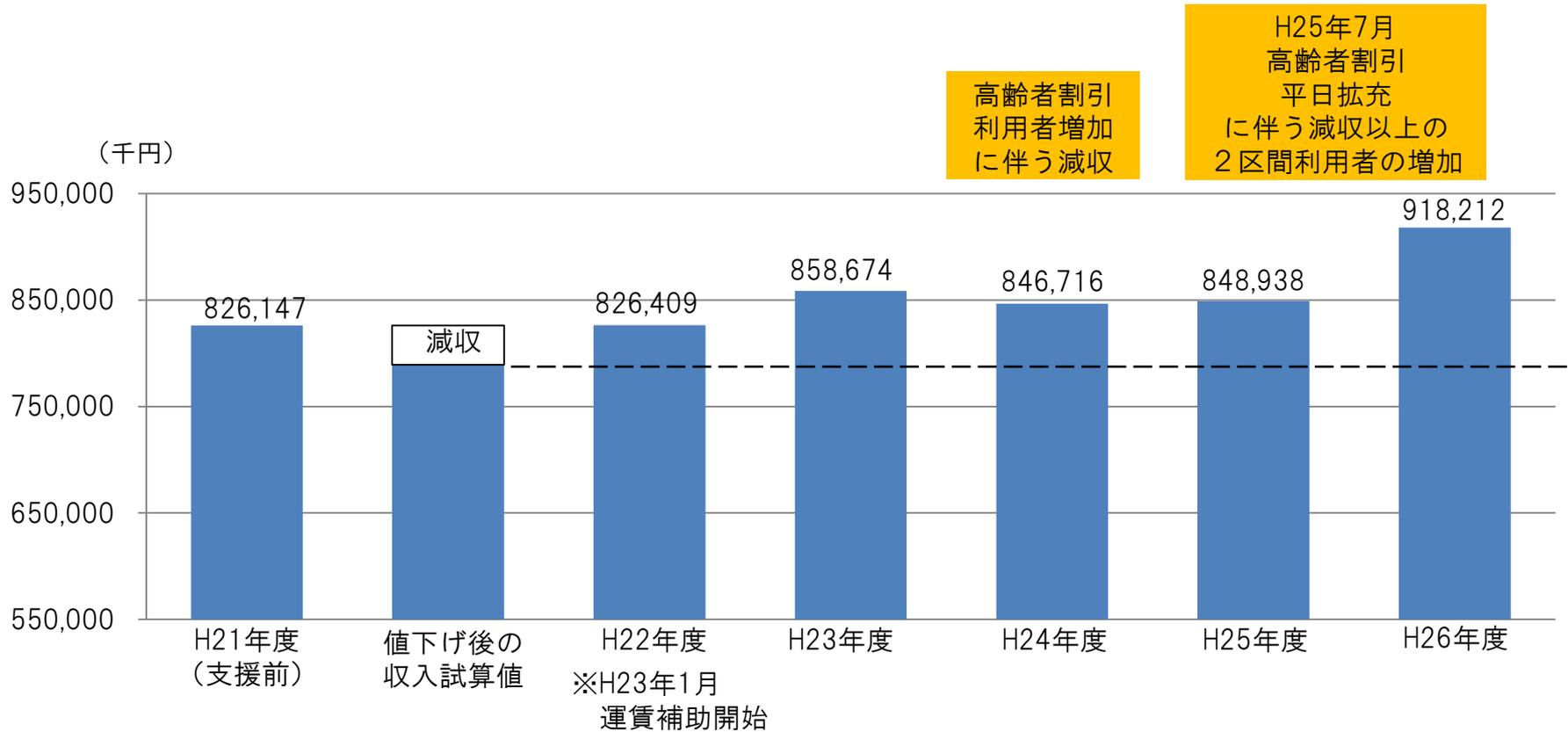
阪堺電軌の支出比較（補助なし）

- ・堺市内の人件費は、平成25年度まで支援策による利用者増加によって費用按分の負担増が影響して増加していたが、阪堺電気軌道が人件費の削減の経営改革を行ったことで、減少に転じている。
- ・堺市内、大阪市内の修繕費、経費ともに費用の増加や減少の要因になる事柄がない場合は、ほぼ横ばいとなっている



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

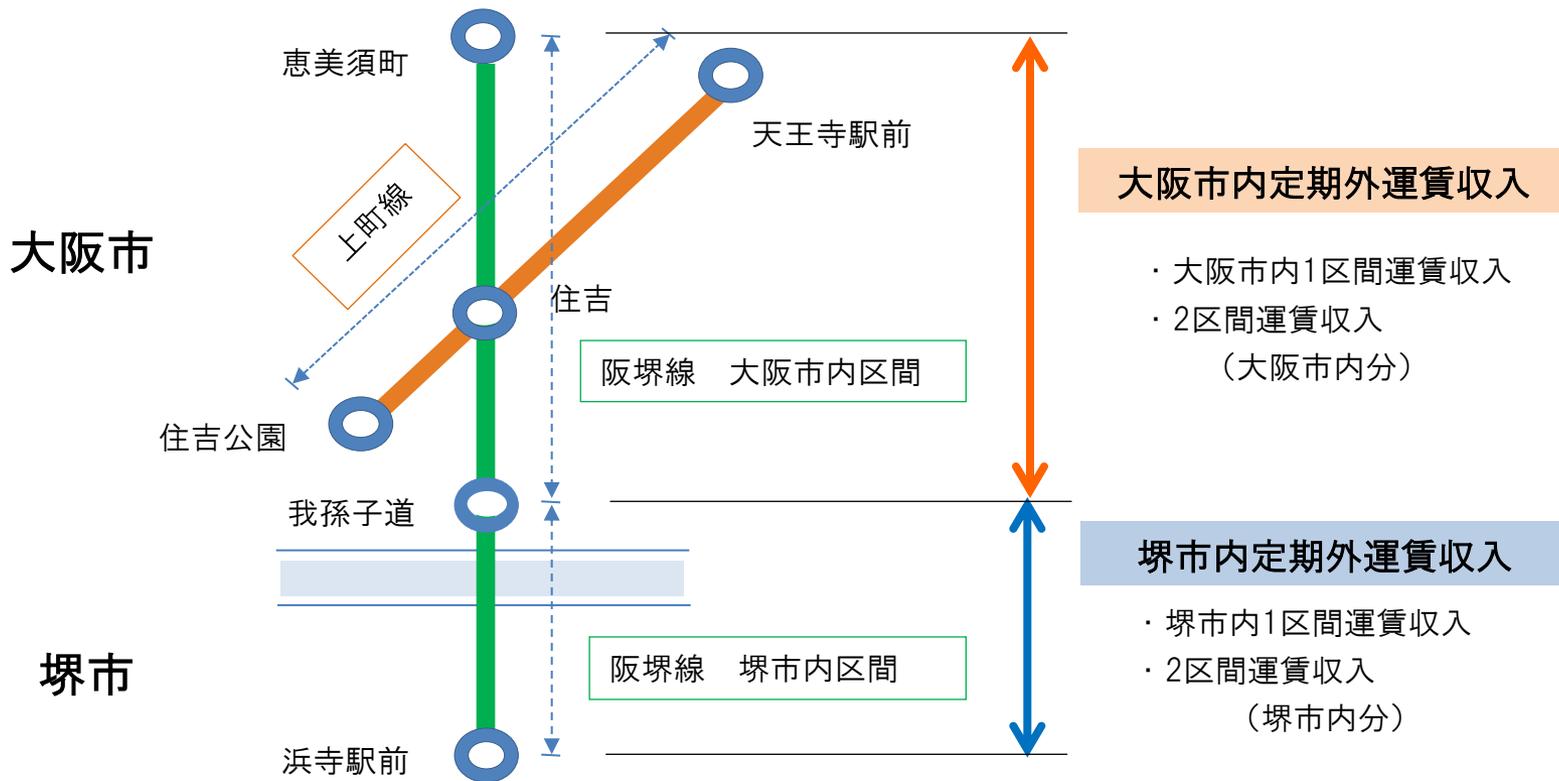
- ・ 高齢者利用割引による減収

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

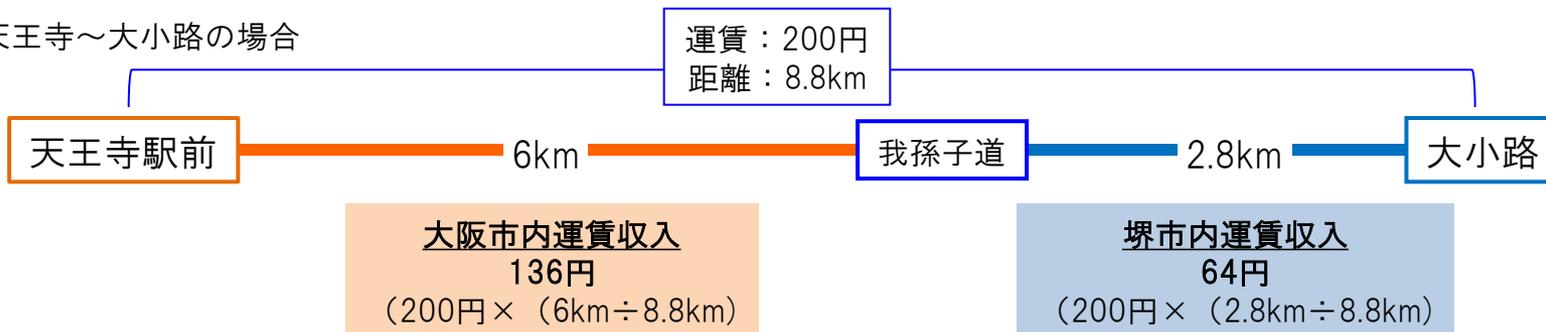
定期外運賃収入内訳（大阪市内・堺市内）

- ・ 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



2区間運賃収入内訳（全路線（阪堺線、上町線）の収支）

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)
営業収益	1,238,025	33,386	1,003,101	▲ 1,694	234,923	35,081
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
営業費用	1,445,481	▲ 98,308	1,016,690	▲ 123,211	428,789	24,902
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
営業損益 （堺市補助含まない）	▲ 207,456	131,694	▲ 13,590	121,516	▲ 193,866	10,178

（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
営業損益 （堺市補助含む）	▲ 7,456

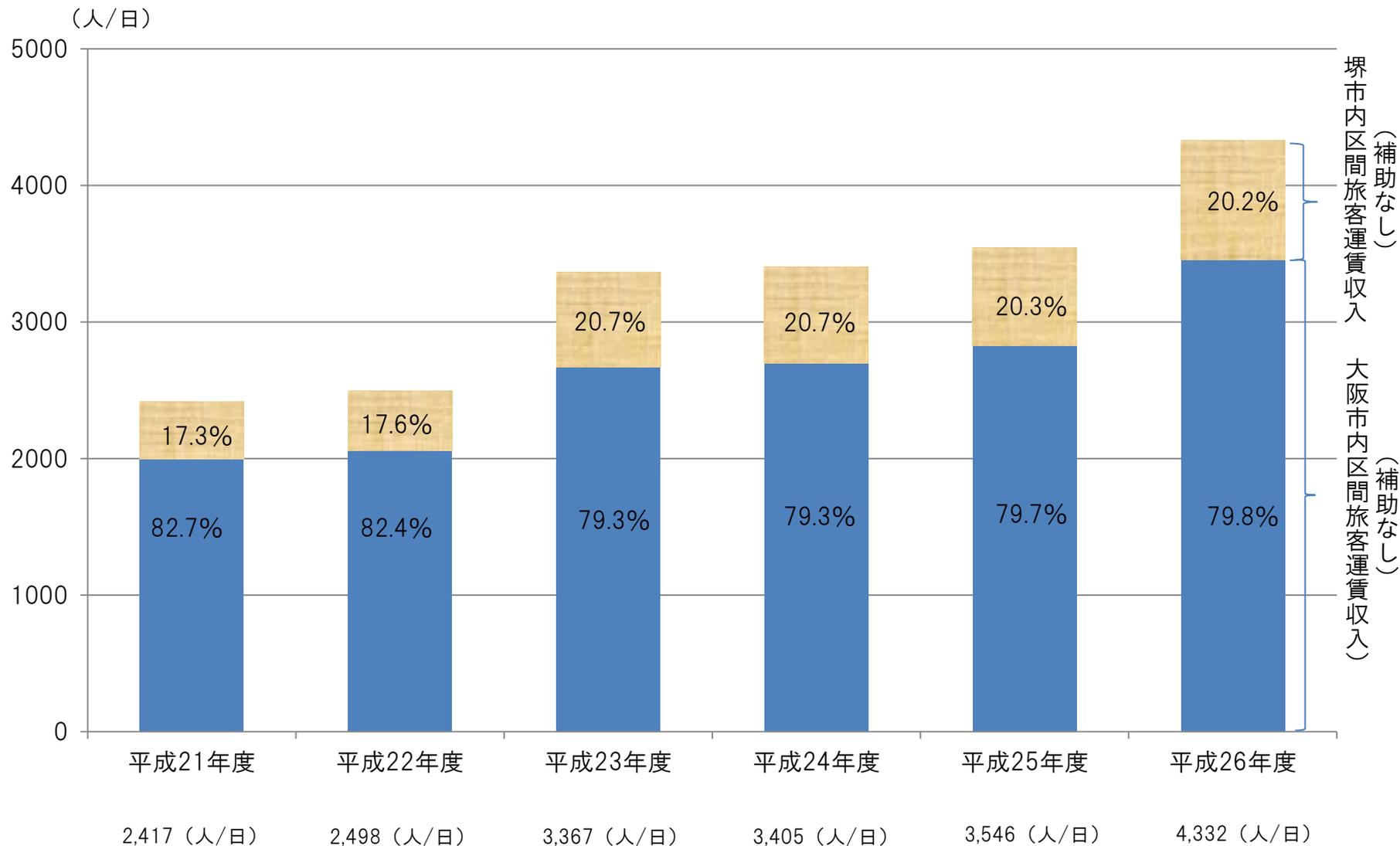
・大阪市内1区間運賃収入
・2区間運賃収入大阪市内分）

・堺市内1区間運賃収入
・2区間運賃収入（堺市内分）

おもてなしチケットへの支援及び運賃均一化
と高齢者割引における運賃差額支援

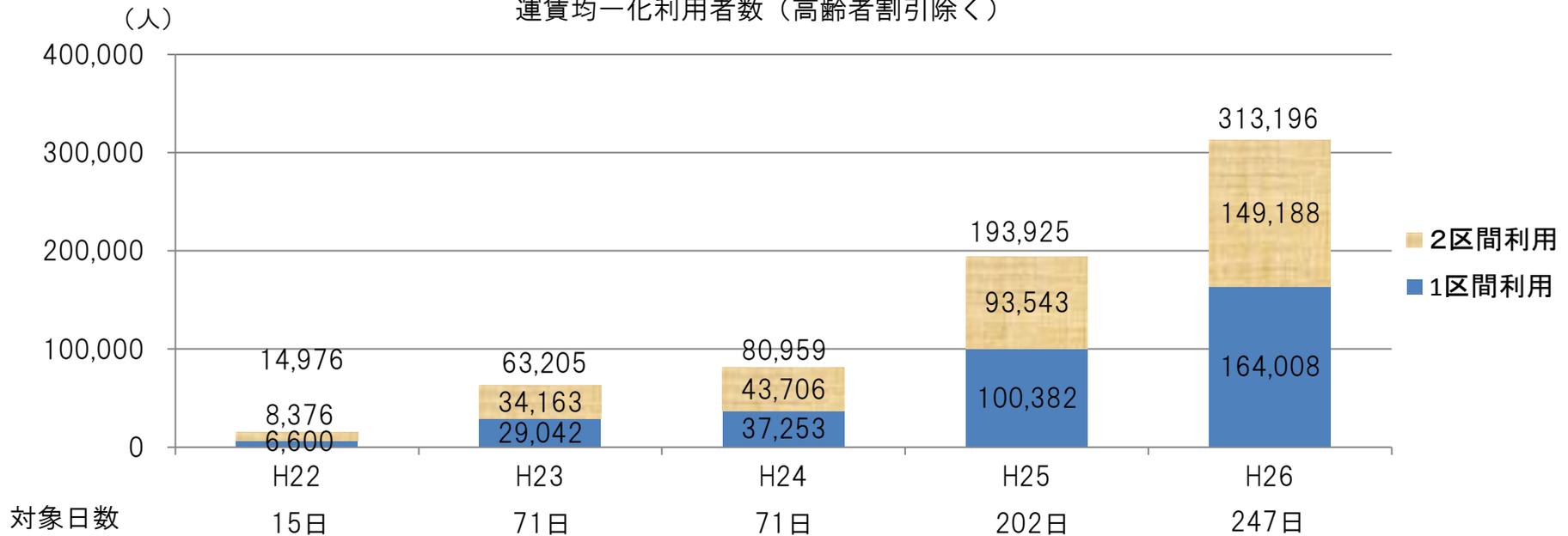
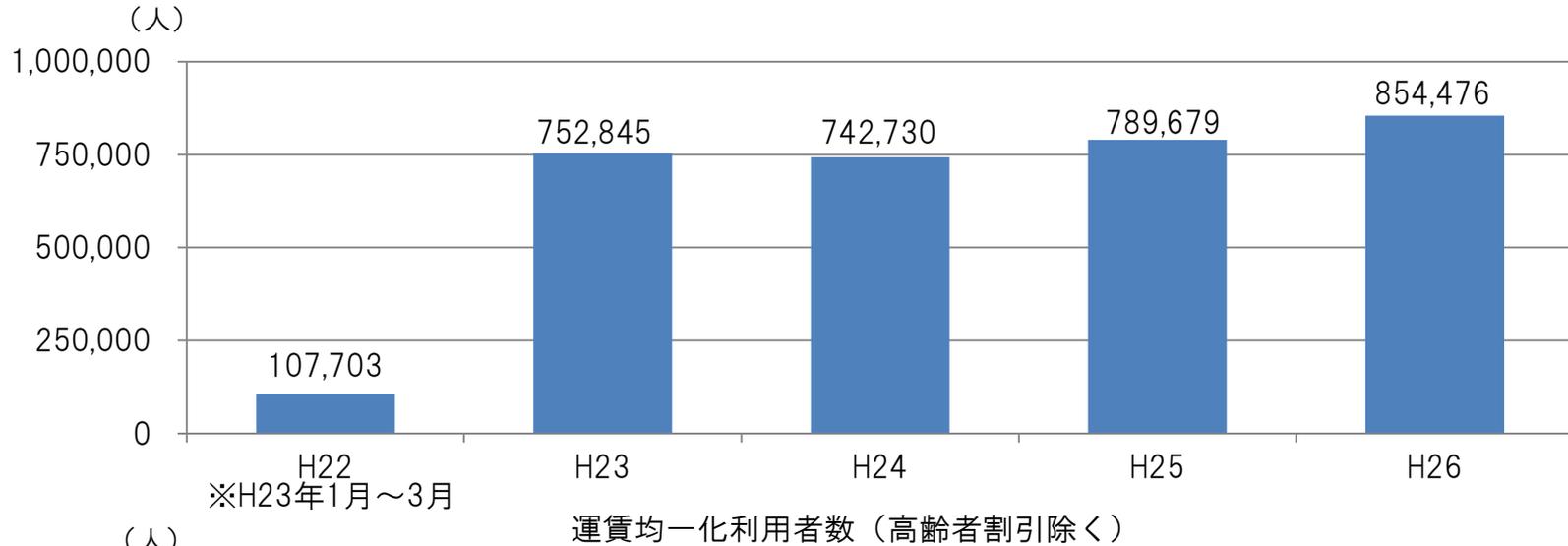
阪堺電軌の2区間利用の取扱いについて

- ・ 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：200円 小児：100円
大人：90円 小児：50	【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

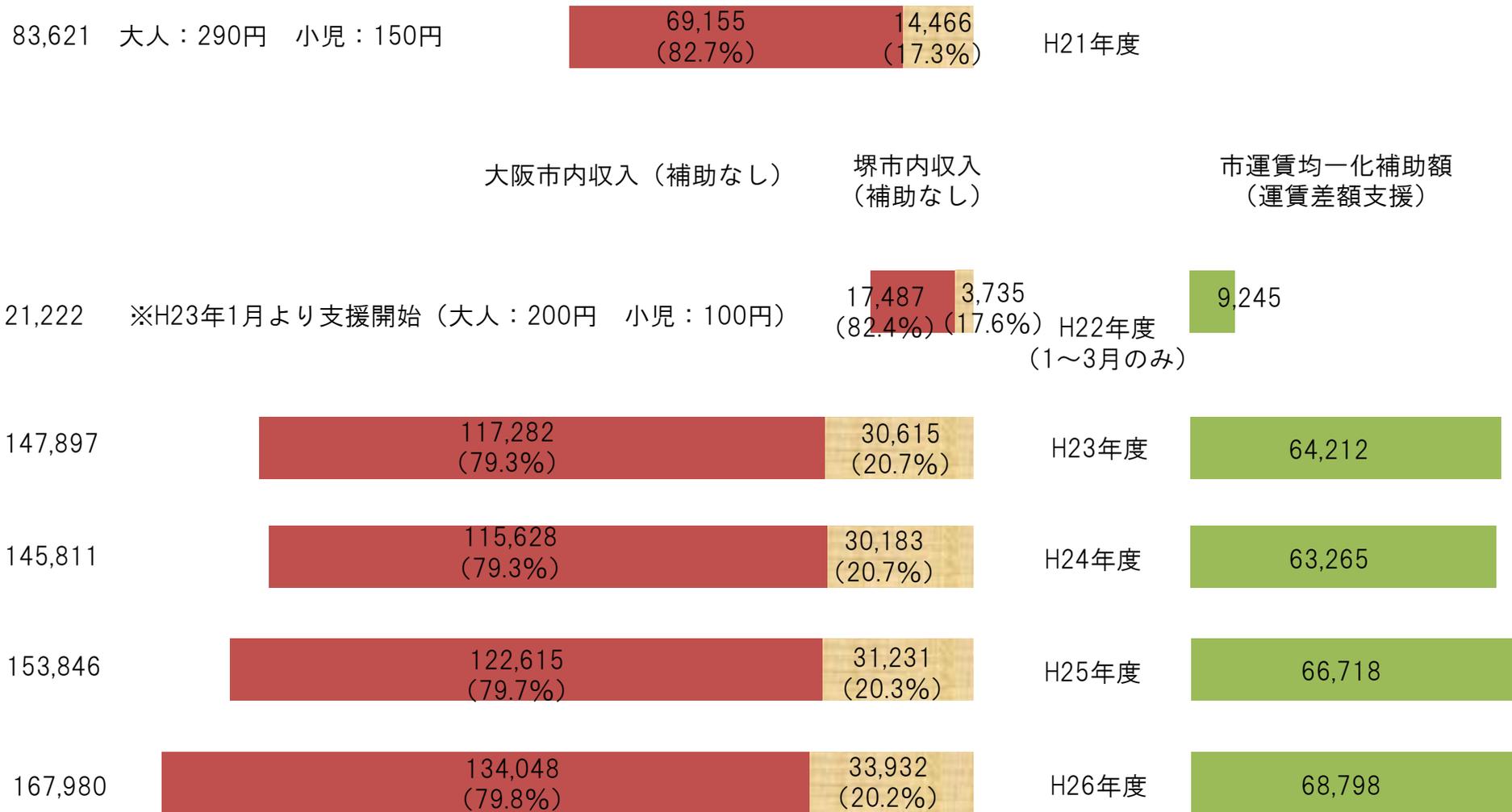
運賃差額	大人：100円
大人：190円	【阪堺収入（補助なし）】

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。

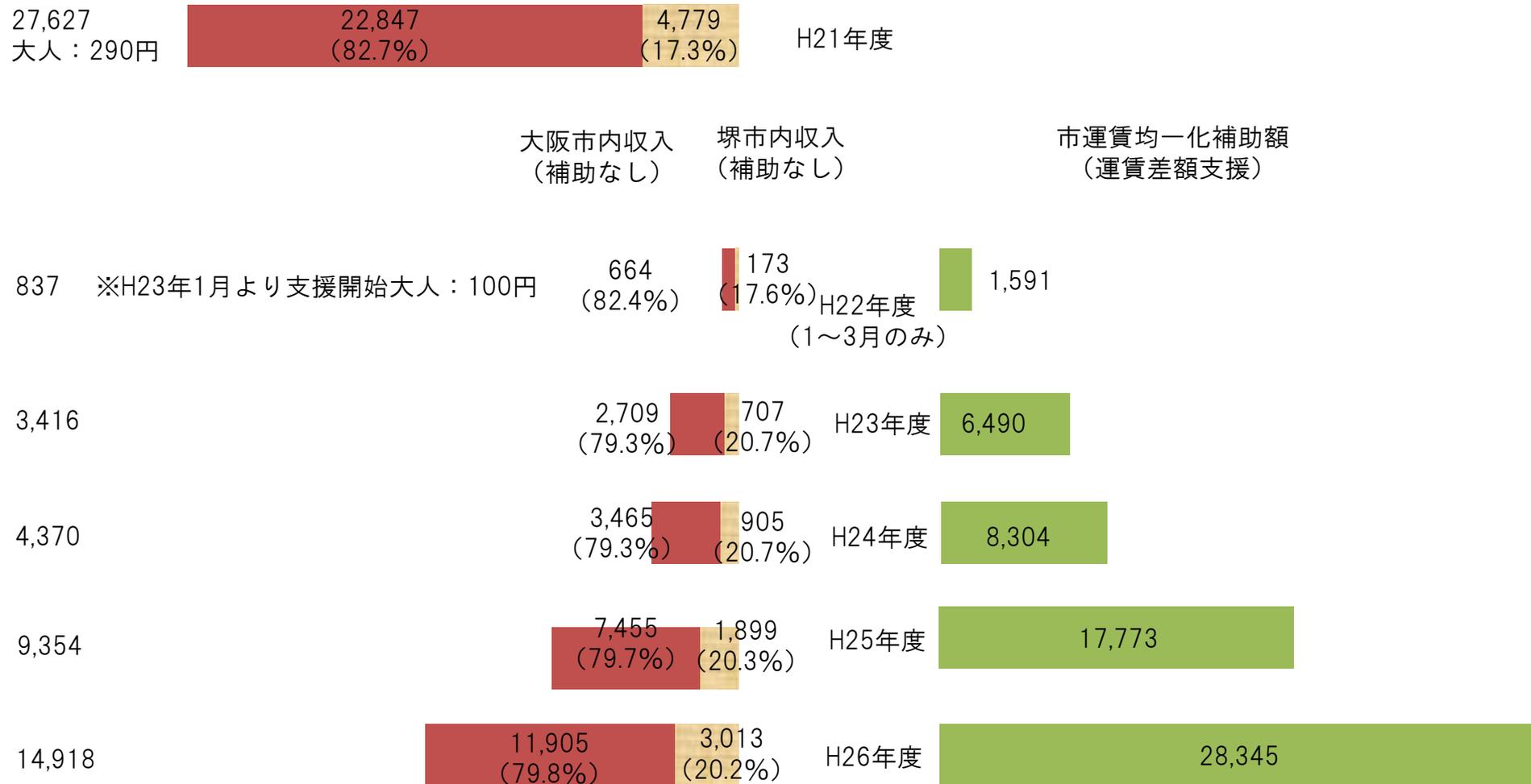
(千円)



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

・消費税率引上げにより、適正範囲で普通運賃へ転嫁する。

	1 区間運賃	2 区間運賃	2 区間運賃 市補助後
現行運賃	200円	290円	200円
消費税増税後の運賃	<u>210円</u>	290円	<u>210円</u>

※市の支援により、2区間運賃については1区間運賃での営業運行を行っている

○改定日：平成27年2月1日（日）

※阪堺電気軌道としては、消費税率引上げ分の運賃への転嫁を検討していたが、平成26年に運用を開始したICシステムの利便性を多くの方に感じてもらうために、現行運賃（200円）でIC運用を行ったが、国から消費税率引上げ分の運賃への転嫁は、概ね1年以内に行うよう指導があり、ICの運賃改定の準備が整い次第、改定を行った。

○定期運賃平均割引率

通勤1ヵ月 32.55%（現行割引率 31.48%）

通学1ヵ月 67.48%（現行割引率 66.91%）

年間総車両走行キロあたりの収支について

- ・年間総車両走行キロ数が支援策前より減少傾向にある中で、年間総車両走行キロあたりの運輸収入は1.1倍に増加している。
- ・年間総車両走行キロあたりの運輸収入と営業費用を比較すると、支援策前より運輸収入が増加し、営業費用が同程度となっていることから、収支は改善傾向にある。

車両走行キロあたりの運輸収入

	H21	H22	H23	H24	H25	H26
年間総車両走行キロ（千km）	1,583	1,574	1,579	1,568	1,534	1,465
運輸収入（千円）	1,115,057	1,114,133	1,138,707	1,128,000	1,128,001	1,148,907
年間総車両走行キロあたり運輸収入（円/km）	704	708	721	719	735	784

車両走行キロあたりの営業費用

	H21	H22	H23	H24	H25	H26
年間総車両走行キロ（千km）	1,583	1,574	1,579	1,568	1,534	1,465
営業費用（千円）	1,543,789	1,452,648	1,513,926	1,535,509	1,472,792	1,445,481
年間総車両走行キロあたり営業費用（円/km）	975	923	959	979	960	987

年間総車両走行キロあたりの費用に占める収入割合

H21	H22	H23	H24	H25	H26
0.72	0.77	0.75	0.73	0.77	0.79

・年間2億円を上限に利用者拡大策と運行継続に必要な経常的経費に支援を行う

1. 利用者拡大策への支援

(1) ゾーンチケットへの支援

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
実績額	487千円	454千円	317千円	463千円

(2) 高齢者利用割引への支援

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
実績額	9,395千円	12,029千円	27,811千円	45,018千円

(3) 堺市内・大阪市内区間の均一運賃化への支援

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
実績額	64,212千円	63,265千円	66,718千円	68,798千円

2. 運行の継続に必要な経費への支援

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
実績額	120,000千円	120,000千円	100,000千円	72,000千円

・10年間で30億円を高度化による利便性の向上と老朽化に伴う施設の改修に対する経費に支援を行う

1. 高度化による利便性の向上

(1) 低床式車両の導入

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
実績額	10,020千円（設計費）	234,000千円	249,600千円	249,600千円
（国補助）	-	81,333千円	83,200千円	83,200千円
（市補助）	-	152,667千円	166,400千円	166,400千円

(2) 停留場の増設、機能改善

	平成24年度	平成25年度	平成26年度
実績額	18,478千円	30,715千円	148,257千円
（国補助）	-	-	45,900千円
（市補助）	-	-	102,357千円

(3) ICカードの導入

	平成25年度	平成26年度
実績額	161,335千円	30,000千円
（国補助）	52,900千円	-
（市補助）	108,435千円	30,000千円

※平成26年度はおでかけ応援ICカードのシステム費

2. 老朽化対策

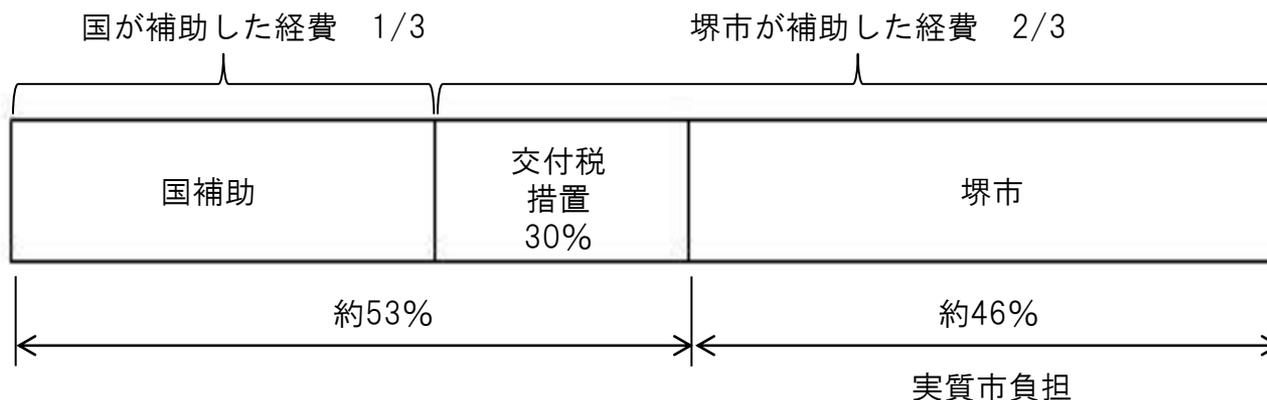
	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
実績額	222,034千円	181,411千円	90,034千円	87,078千円
（国補助）	45,418千円	59,617千円	30,012千円	32,078千円
（市補助）	176,616千円	121,794千円	60,022千円	55,000千円

- ・国として地域公共交通の支援を図るべく、地方公共団体が老朽化対策など輸送対策事業に対して補助金を負担した場合、その負担額の30%分について、平成25年度より交付税措置を実施。
- ・平成25年度3月末に、利用環境改善事業（LRVの導入やICカードシステムの導入等）についても交付税措置されることになり、平成26年度よりLRVの導入や停留場設置に対する交付税措置も実施。

< H24までの阪堺線支援スキーム >



< H25以降の阪堺線支援スキーム >



○H25年度交付税措置額

輸送対策事業：堺市補助額 61,286（千円） ⇒ 交付税措置30% 18,386（千円）

○H26年度交付税措置額

輸送対策事業：堺市補助額 356,342（千円） ⇒ 交付税措置30% 107,502（千円）

■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

■万葉線株式会社概要

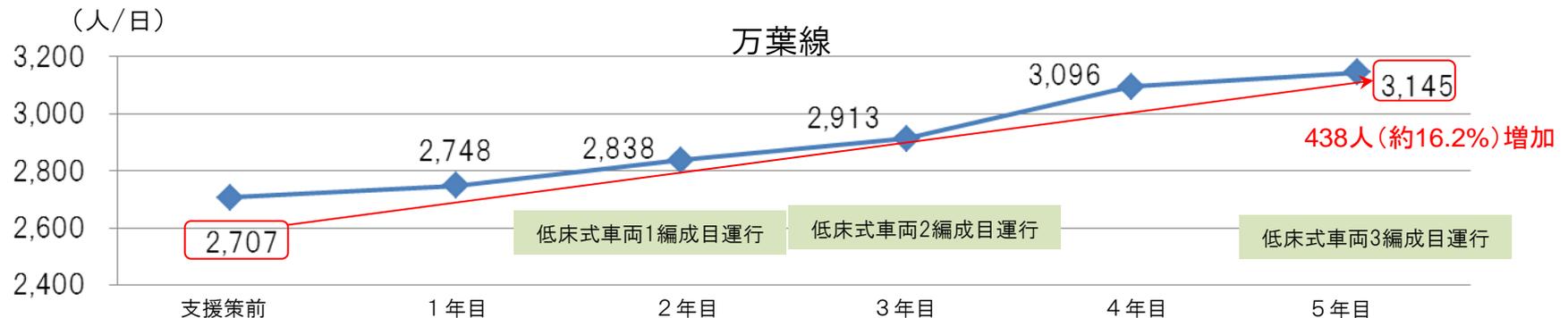
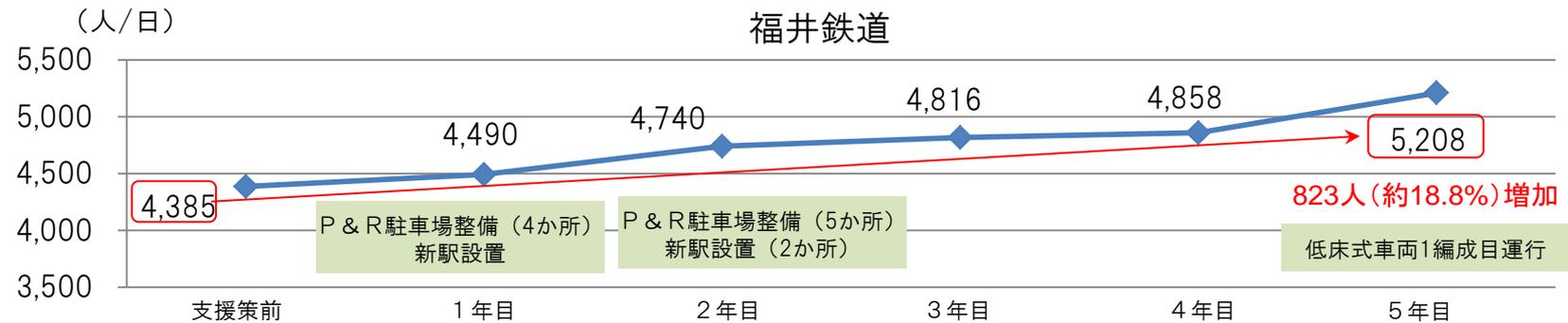
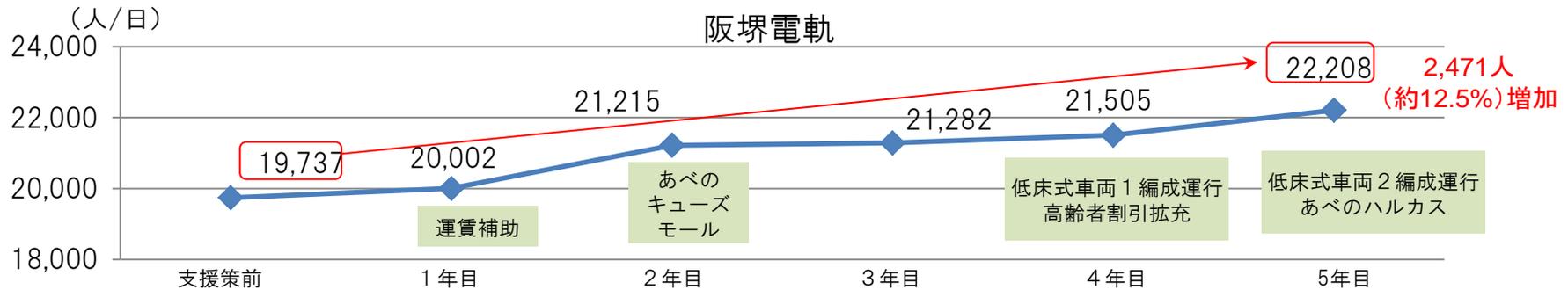
- 平成13年設立の第三セクター
- 平成13年に加越能鉄道株式会社から営業譲渡され、平成14年4月より営業開始
- 鉄軌道事業は、富山県高岡市の高岡駅から富山県射水市の六渡寺駅の8.6kmの高岡軌道線と射水市の六渡寺駅から射水市の越ノ潟駅の4.9kmの新湊港線（高岡軌道線と新湊港線は直通運転）

※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

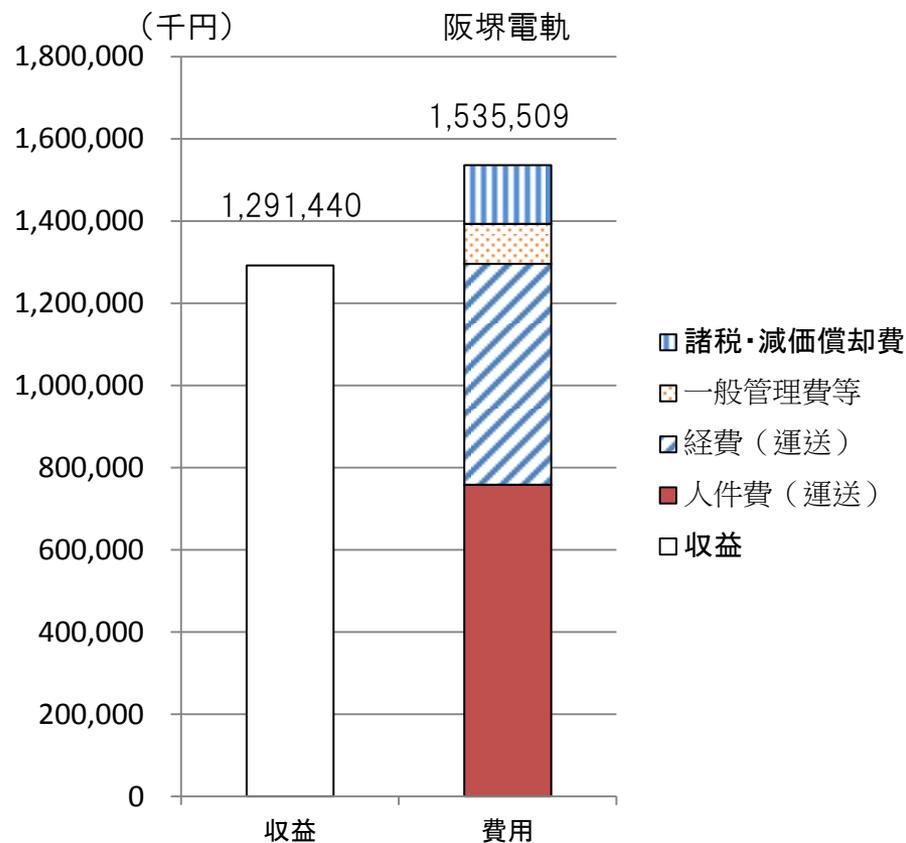
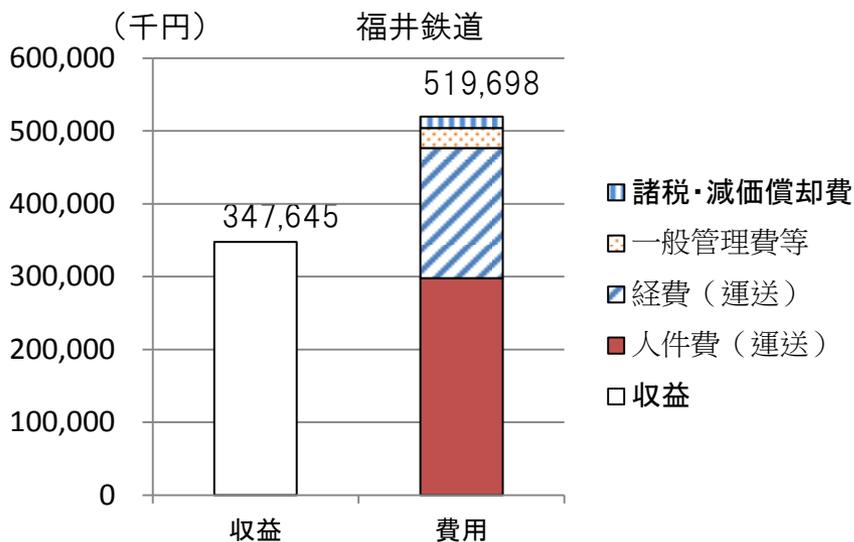
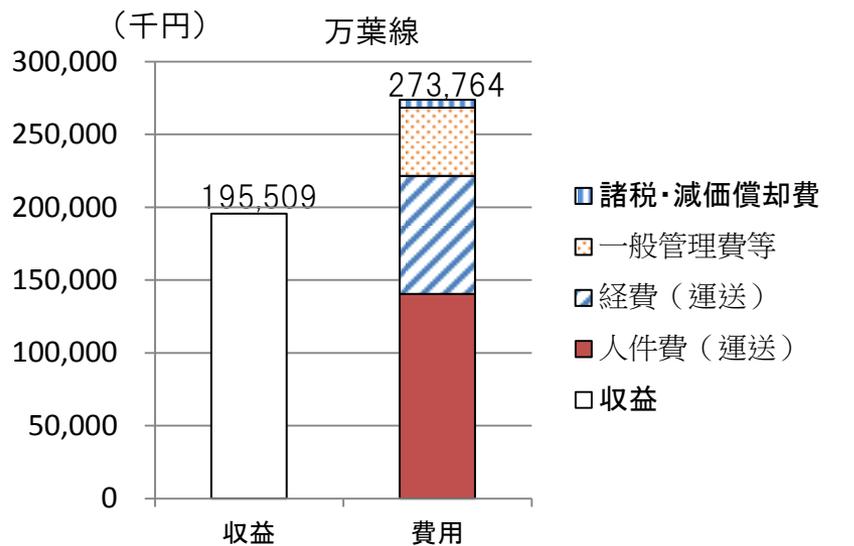
支援策開始後の利用者数について

- ・ 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。

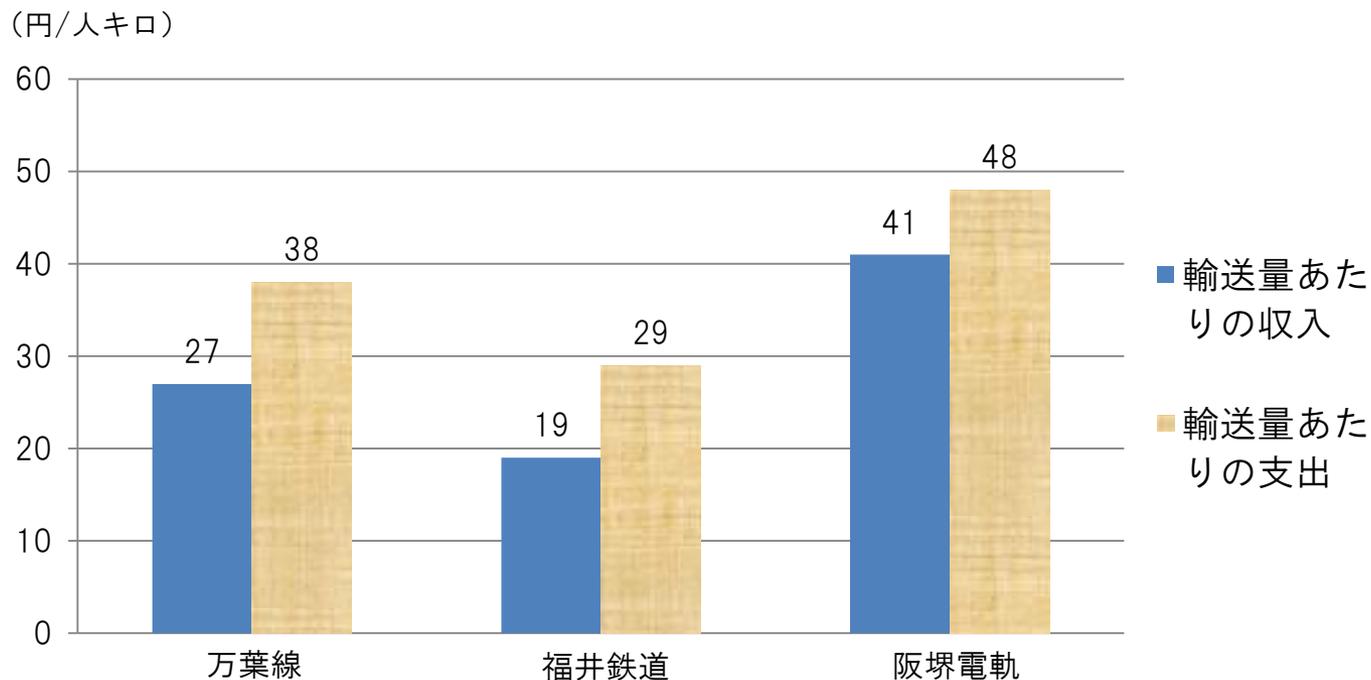


資料: 鉄道統計年報[平成24年度]

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。

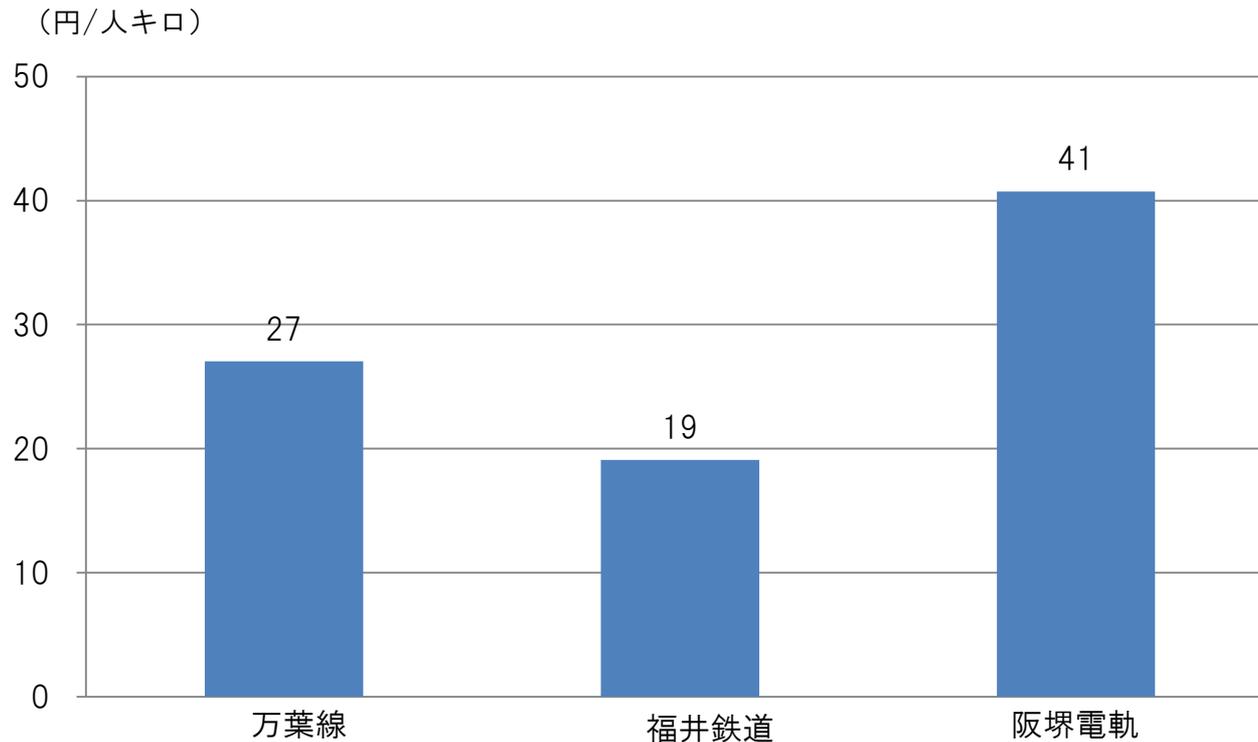
事業者名	輸送人キロあたりの収入 (円/人キロ)	輸送人キロあたりの支出 (円/人キロ)	輸送人キロあたりの支出 に占める収入割合
万葉線	27	38	0.71
福井鉄道	19	29	0.66
阪堺電軌	41	48	0.85



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。

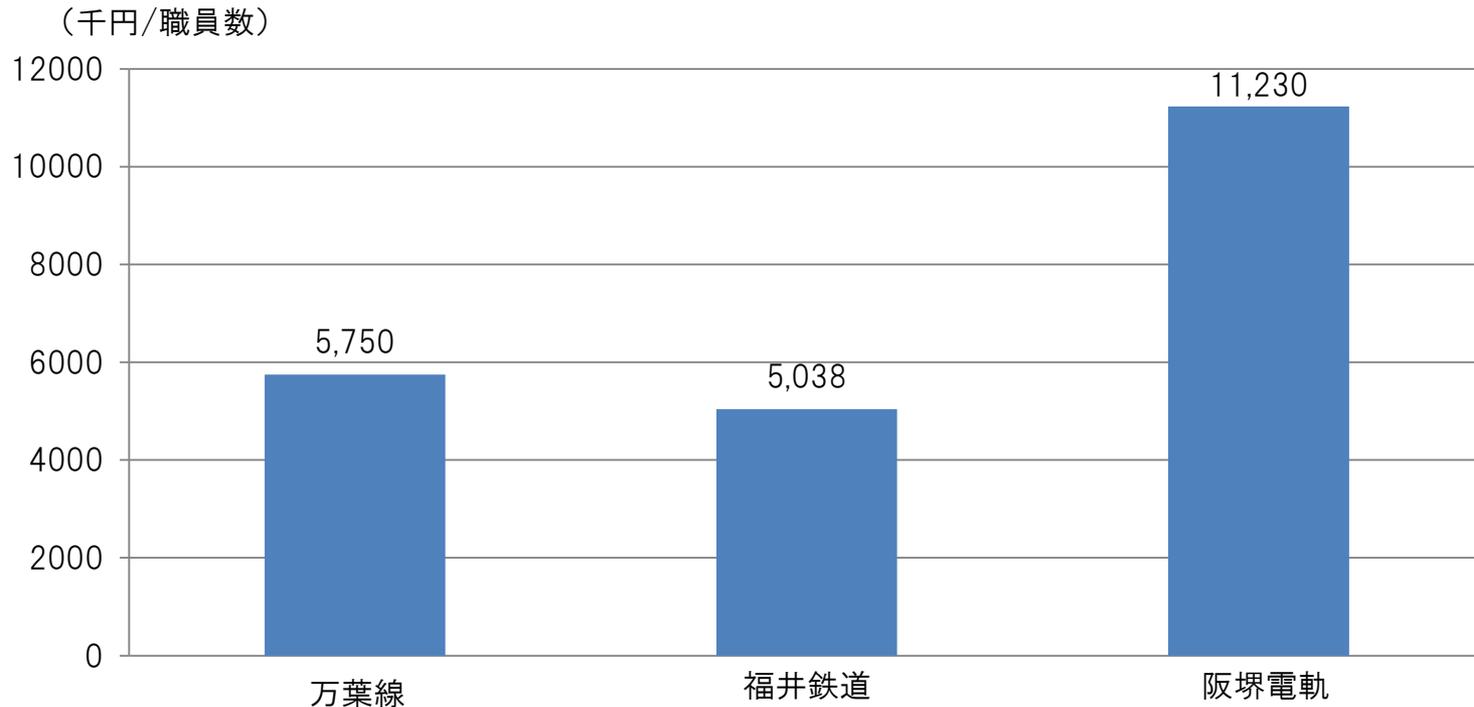
事業者名	収入（千円）	輸送人キロ（千人キロ）	輸送人キロあたりの収入（円/人キロ）
万葉線	195,509	7,227	27
福井鉄道	347,645	18,208	19
阪堺電軌	1,291,440	31,701	41



3事業者の職員数あたりの収入について

- ・ 職員数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。
- ・ 阪堺電軌の職員数が他の事業者より多いが、職員数あたりの収入は他の事業者の2倍以上になっている。

事業者名	収入（千円）	職員数（人）	職員数あたりの収入 （千円/職員数）
万葉線	195,509	34	5,750
福井鉄道	347,645	69	5,038
阪堺電軌	1,291,440	115	11,230

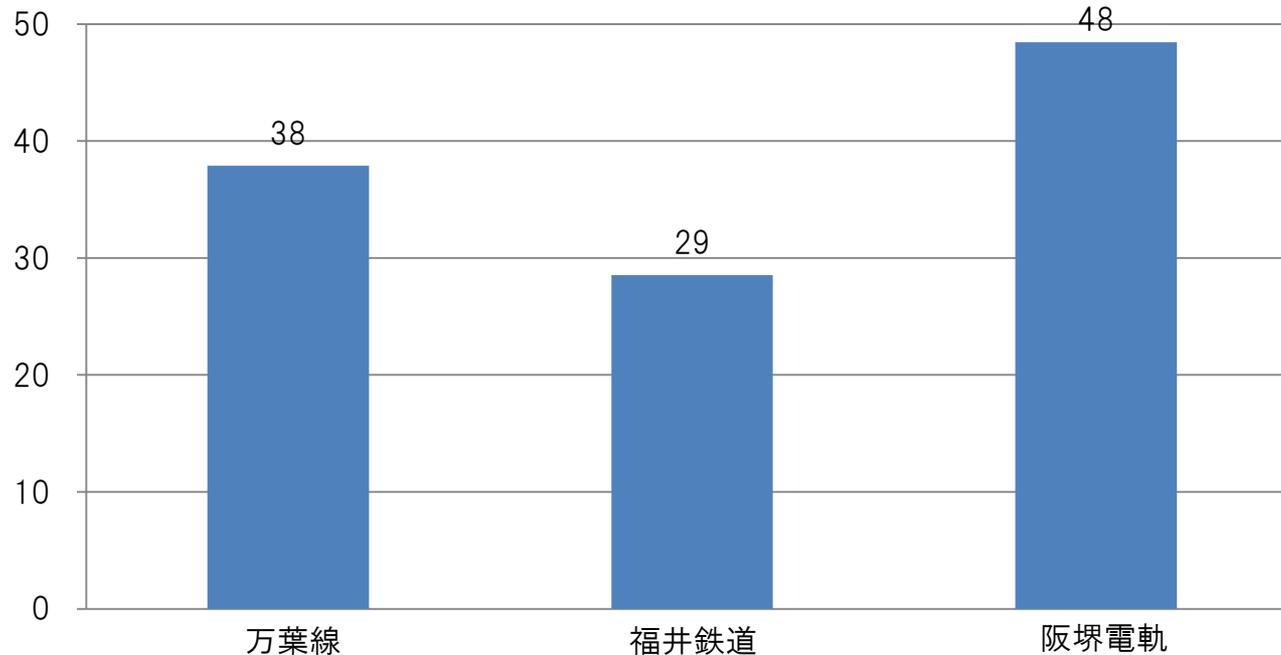


3事業者の輸送人キロあたりの支出について

- ・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

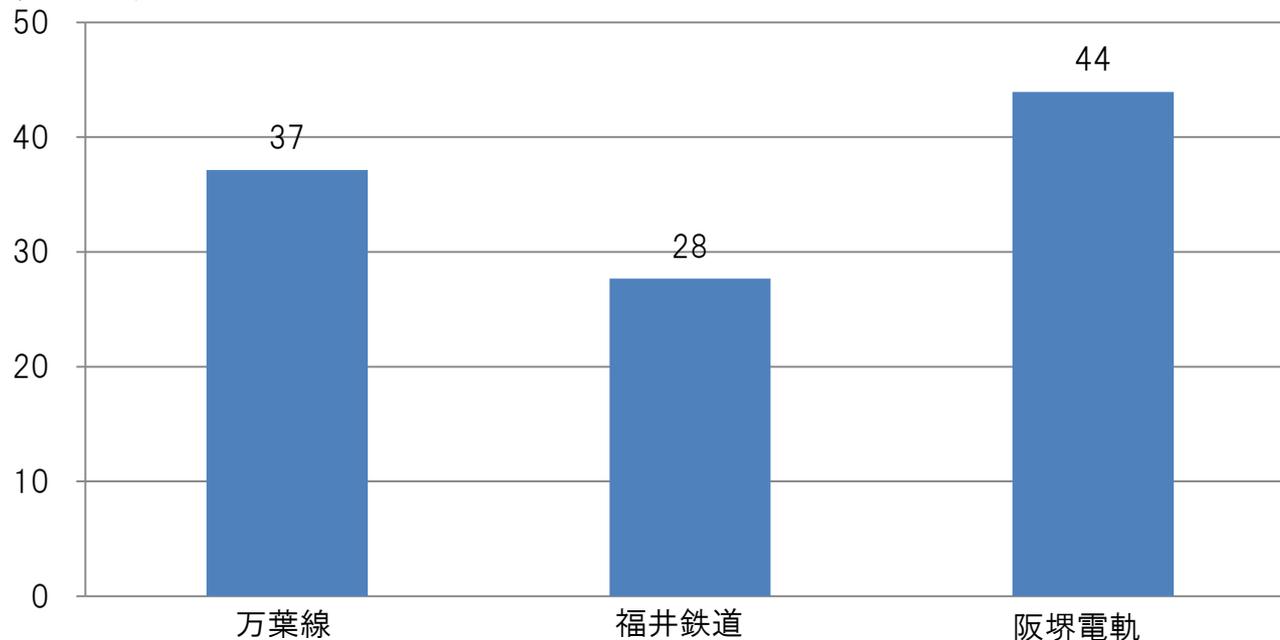
資料: 鉄道統計年報[平成24年度]

3 事業者の輸送人キロあたりの営業費（輸送費・一般管理費等）について

- ・ 輸送人キロあたりの営業費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。
- ・ 阪堺電軌の営業費が他の事業者より2～5倍多いが、輸送人キロあたりの営業費は他事業者と同程度となっている。

事業者名	営業費（千円）	輸送人キロ（千人キロ）	輸送人キロあたりの営業費（円/人キロ）
万葉線	268,446	7,227	37
福井鉄道	503,869	18,208	28
阪堺電軌	1,392,832	31,701	44

（円/人キロ）



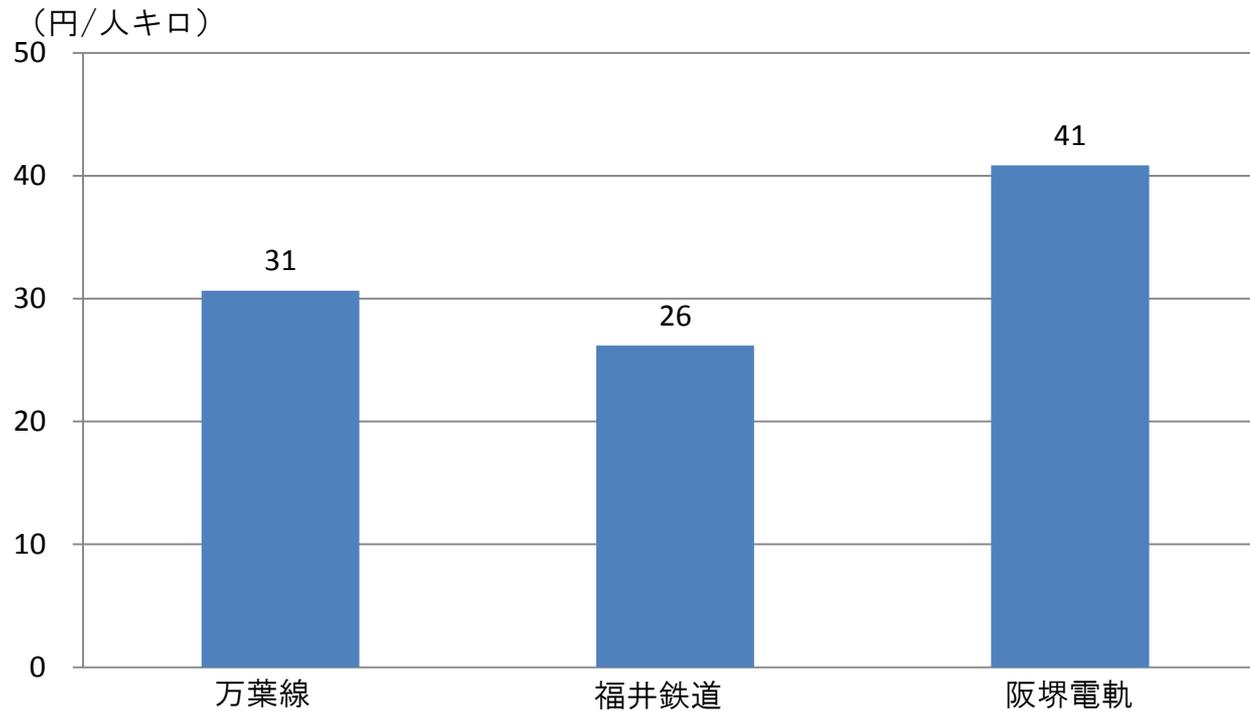
注) 営業費は諸税・減価償却費を除く

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輸送費（人件費・経費）について

- ・ 輸送人キロあたりの輸送費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。
- ・ 阪堺電軌の輸送費が他の事業者より3～5倍程度多いが、輸送人キロあたりの輸送費は他事業者と同程度となっている。

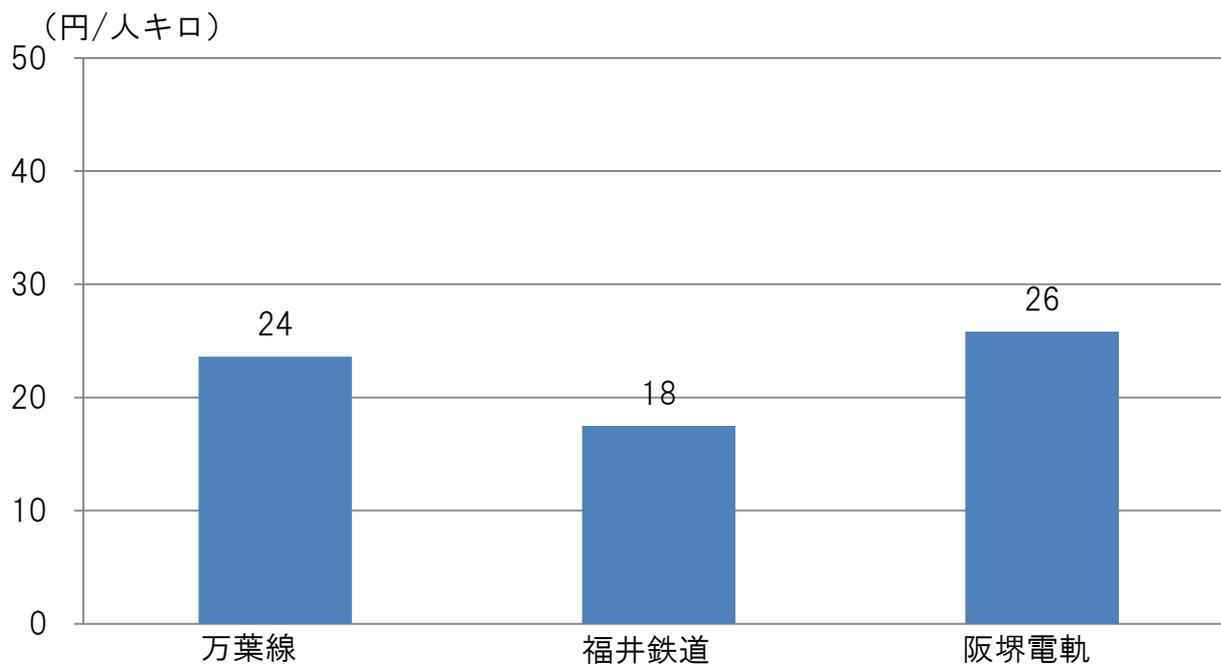
事業者名	輸送費（千円）	輸送人キロ（千人キロ）	輸送人キロあたりの輸送費（円/人キロ）
万葉線	221,514	7,227	31
福井鉄道	476,426	18,208	26
阪堺電軌	1,295,297	31,701	41



3 事業者の輸送人キロあたりの人件費について

- ・輸送人キロあたりの人件費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。
- ・阪堺電軌の人件費が他の事業者より2～4倍多いが、輸送人キロあたりの人件費は他事業者と同程度となっている。

事業者名	人件費（千円）	輸送人キロ（千人キロ）	輸送人キロあたりの人件費（円/人キロ）
万葉線	170,709	7,227	24
福井鉄道	318,734	18,208	18
阪堺電軌	818,446	31,701	26

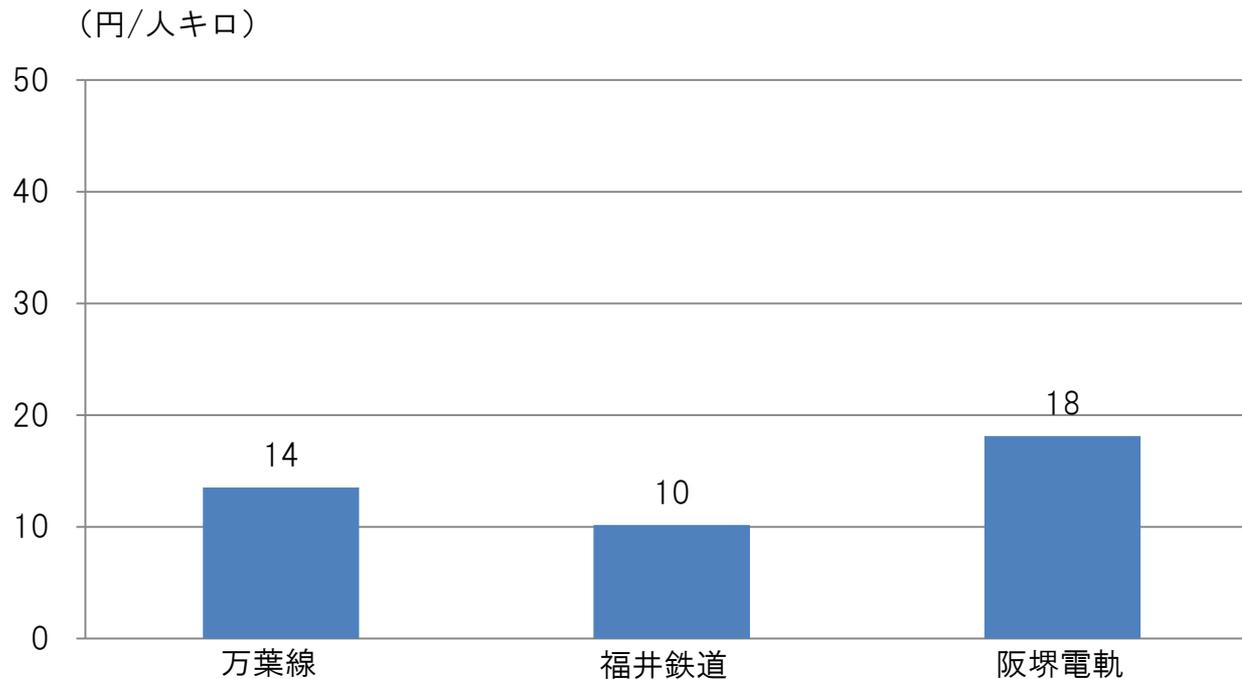


注)人件費は運送費・一般管理費等にかかる人件費の合計

3事業者の輸送人キロあたりの経費について

- ・輸送人キロあたりの経費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。
- ・阪堺電軌の経費が他の事業者より3～6倍多いが、輸送人キロあたりの経費は他事業者と同程度となっている。

事業者名	経費（千円）	輸送人キロ（千人キロ）	輸送人キロあたりの経費（円/人キロ）
万葉線	97,737	7,227	14
福井鉄道	185,135	18,208	10
阪堺電軌	574,386	31,701	18

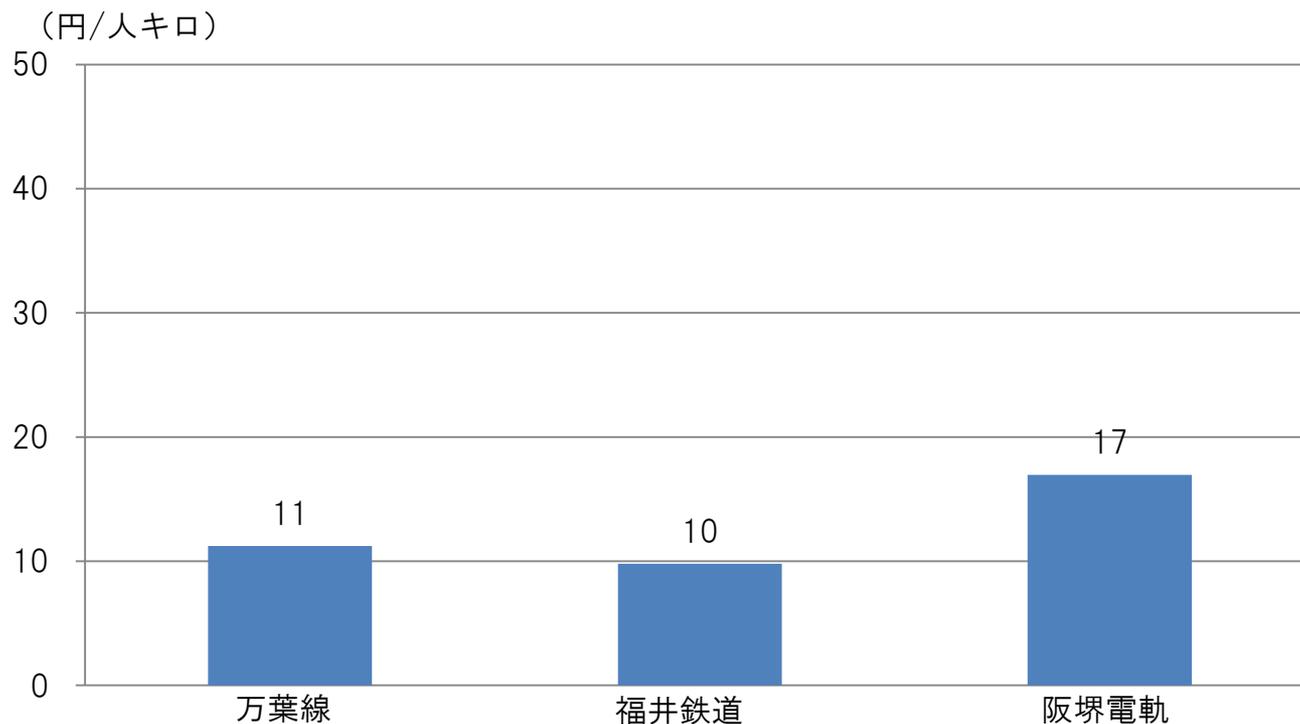


注)経費は運送費・一般管理費等にかかる経費の合計

3 事業者の輸送人キロあたりの輸送経費について

- ・ 輸送人キロあたりの運送経費は阪堺電軌が高くなっており、次に万葉線、福井鉄道の順になっている。
- ・ 阪堺電軌の輸送経費が他の事業者より3～6倍多いが、輸送人キロあたりの輸送経費は他事業者と同程度となっている。

事業者名	運送経費（千円）	輸送人キロ（千人キロ）	輸送人キロあたりの輸送経費（円/人キロ）
万葉線	81,098	7,227	11
福井鉄道	178,375	18,208	10
阪堺電軌	537,102	31,701	17



3 事業者の輸送人キロあたりの輸送修繕費について

- ・輸送人キロあたりの線路、電車線等運送に必要な修繕費は阪堺電軌が最も高く、次に福井鉄道、万葉線の順になっている。
- ・阪堺電軌は他の事業者より輸送修繕費が3～30倍に及ぶが、輸送人キロあたりの輸送修繕費でみると2～10倍である。

事業者名	運送修繕費（千円）	輸送人キロ（千人キロ）	輸送人キロあたりの運送修繕費（円/人キロ）
万葉線	10,795	7,227	1
福井鉄道	90,879	18,208	5
阪堺電軌	325,335	31,701	10

（円/人キロ）

