

議案第2号

さくらやまなみバス事業における課題と今後の対応について

○添付資料

- 資料 「さくらやまなみバス事業における課題と今後の対応について」
- 別紙1 「さくらやまなみバス事業経費 人件費上昇による増加額の試算結果」
- 別紙2 「平成30年度 さくらやまなみバス曜日別・便別輸送人員」

さくらやまなみバス事業における課題と今後の対応について

バス業界全体で課題となっている「運転士の不足・高齢化」に対応するため、阪急バスが運転士の待遇改善を行った結果、市が阪急バスに運行委託しているさくらやまなみバス事業の運転士の人件費が大幅に上昇することとなった。この人件費の上昇により、事業経費全体で約 3,400 万円増となり、収支比率が約 11%悪化、現行の運行見直し基準値を下回る見込みである。この状況に対し、市としての対応策をとりまとめるため、今回、以下の内容について、検証・検討を行った。

- 人件費上昇分の妥当性の検証
- 運行計画の見直しの検討
- さくらやまなみバス事業の効果の検証

1. 人件費上昇分の妥当性の検証

経費増の根拠と増加額

経費増の根拠と、平成 30 年度実績に基づき試算した増加額については、別紙 1 のとおりであるが、概要としては下表のとおりである。

表 経費増の根拠と増加額の試算結果

根 拠	増 加 額
① 運転士の平均基準給の上昇 <ul style="list-style-type: none"> ・吸収合併により運転士の平均基準給が上昇 4,393 千円/人 ⇒ 5,831 千円/人 (+1,438 千円/人) ・増加額の算出 : 1,438 千円/人 × 14.6 人 = 20,995 千円 	+20,995 千円
② 運転士の必要人員の増加 <ul style="list-style-type: none"> ・吸収合併により 1 日当たりの労働時間上限が 16 時間 から 14 時間に下がる 土曜ダイヤ 7 人/日 ⇒ 8 人/日 (+1 人/日) 日祝ダイヤ 6 人/日 ⇒ 7 人/日 (+1 人/日) ・吸収合併により年間休日日数が増加 108 日 ⇒ 118 日 (+10 日) ・上記により、休日等を加味した必要運転士数が増加 14.6 人/日 ⇒ 15.8 人/日 (+1.2 人/日) ・増加額の算出 : 5,831 千円/人 × 1.2 人 = 6,997 千円 	+6,997 千円
③ 運転士の各種手当の上昇 <ul style="list-style-type: none"> ・吸収合併により運転士の各種手当が上昇 基準外手当 1,670 円/時間 ⇒ 1,901 円/時間 (+231 円/時間) 長時間手当 500 円/回 ⇒ 1,000 円/回 (+500 円/回) 深夜手当 700 円/回 ⇒ 1,000 円/回 (+300 円/回) 中休手当 3,000 円/回 ⇒ 4,300 円/回 (+1,300 円/回) ・増加額の算出 : (別紙 1 を参照) = 1,869 千円 	+1,869 千円
④ 人件費等の経費の比例部分による単純増(その他経費、一般管理費、営業外費用) <ul style="list-style-type: none"> ・増加額の算出 : (別紙 1 を参照) = 3,779 千円 	+3,779 千円
合 計	+33,640 千円

運転士の平均基準給の検証（公的な資料に基づく）

前頁の表中①に示す、さくらやまなみバス事業の経費の対象となる運転士の平均基準給と、公的な資料に基づく阪急バスの平均支給給与について比較し、検証を行った。ここで、公的な資料として、阪急バスが国土交通省近畿運輸局に提出した「平成 29 年度 一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書」（以下「原価報告書」という）を参照した。

比較の結果は下記のとおりであり、前者と後者の金額は、算定条件が異なるため若干異なるが、ほぼ一致していた。

なお、さくらやまなみバス事業については、毎年度、事業経費の妥当性を第三者の視点から確認するため、市が監査法人に委託し、人件費に係る給与台帳等との照合や阪急バスへのヒアリングなどを行っており、今後も引き続き実施する予定である。

さくらやまなみバス事業の経費対象となる平均基準給	阪急バスの原価報告書に基づく平均支給給与
・支給延人員：9,353 人月	・支給延人員：10,761 人月
・支給人員：779.4 人	・支給人員：896.75 人
・年間支払額：4,544,318 千円	・年間支払額：5,217,496 千円
・平均基準給： 4,544,318 千円 ÷ 779.4 人 = 5,831 千円/人	・平均支給給与： 5,217,496 千円 ÷ 896.75 人 = 5,818 千円/人

※ 両方とも、阪急バスの会社全体の実績を基に算定している。

表 算定対象項目

項目	さくらやまなみバス事業の経費対象となる平均基準給 (H29.10.1～H30.9.30)	阪急バスの原価報告書に基づく平均支給給与 (H29.4.1～H30.3.31)
勤務手当	含まず	含む
退職金・厚生費	含む	含まず
正社員以外（契約社員等）の給与	含まず	含む

事業経費の検証

阪急バスの原価報告書に基づき算出した事業経費（①）と、さくらやまなみバス事業の人件費上昇後に想定される事業経費（②）を比較したところ、以下のとおり、②の方が 526 万円低い結果となり、人件費上昇後の事業経費は阪急バス全体の平均と比べ、やや少ない。

① 阪急バスの原価報告書に基づき算出した事業経費

阪急バスの原価報告書に基づく実車走行キロ当たりの平均経常費用（H29.4.1～H30.3.31）

$$\text{経常費用 } 15,347,202 \text{ 千円}^* \div \text{実車走行キロ } 28,610,746 \text{ km} = 536.41 \text{ 円/km}$$

※ 運送費、一般管理費、営業外費用の合計から、車両減価償却費を控除した金額。

上記に、さくらやまなみバス事業の平成 30 年度実車走行キロを乗じて算出

$$\text{キロ当たり平均経常費用 } 536.41 \text{ 円/km} \times \text{実車走行キロ } 374,272.7 \text{ km} = \mathbf{200,764 \text{ 千円}}$$

② さくらやまなみバスの事業経費

平成 30 年度実績に人件費上昇による経費増を加味

平成 30 年度実績 161,860 千円 + 人件費上昇分 33,640 千円 = **195,500 千円**

☞ **実車走行キロ**：旅客を輸送するために、バスの全車両が走行した距離の合計

2. 運行計画の見直しの検討

運転士の待遇改善に伴うさくらやまなみバス事業の経費増大への対応策として、減便、運行ルート短縮、運賃改定（値上げ）、及び他事業者への運行委託について、それぞれ検討を行った。

減便の検討

平成 30 年度の年間輸送実績から、便別の平均輸送人員を別紙 2 のとおり集計した。この集計結果を基に、減便による収支改善について検討を行ったが、減便による利用者への実際の影響を想定した上で、輸送人員及び運行収入の減少を試算することは極めて困難である。単に便毎の輸送人員のみを勘案して減便を行った場合、サービスの低下による利用者離れが予想以上に生じ、運行経費の削減額に比べ、運行収入の減少額の方が増大する懸念がある。

近年輸送人員が安定している状況の中で、減便を行うには、今後、利用者の交通行動や利用意向等を十分に踏まえた上で、地域をはじめ関係者との合意形成を図りながら、慎重に行う必要があると考える。

運行ルート短縮の検討

南部の主要駅の 1 つである阪急夙川から山口地域までの運行ルートに短縮し、西宮北口、J R 西宮、西宮市役所前、西宮戎（阪神西宮駅北）、J R さくら夙川の 5 停留所を廃止した場合の影響について、検討を行った。

平成 30 年度の年間の輸送実績を基に、乗降客数（乗車、降車した客数の合計）が上位の 15 停留所を抽出した結果、次頁の表のとおりとなった。廃止対象の 5 停留所のうち、西宮市役所前を除く 4 停留所は 10 位以内に入っており、5 停留所の合計の乗降客数は全体の 28.6%を占めた。

また、平成 30 年に実施した OD 調査の結果に基づき、5 停留所の乗降客（乗車または降車した利用者）の運賃収入が、調査実施日の全体の運賃収入に占める割合を算出した。その結果は次頁の図のとおりであり、5 停留所の乗降客の運賃収入は、全体の 51.3%~67.0%を占めた。

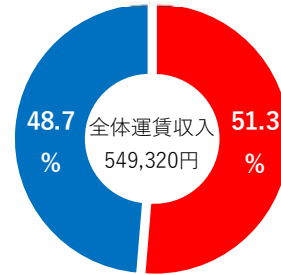
以上を考慮すると、運行ルートを短縮し、5 停留所を廃止した場合、輸送人員及び運賃収入が大幅に減少する可能性が高い。

表 乗降客数上位 15 停留所 (平成 30 年度実績)

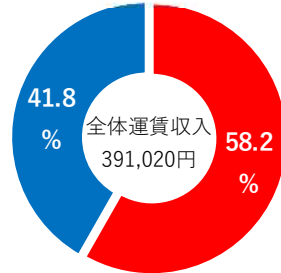
順位	停留所名	乗降客数(人)
1位	阪急夙川	124,086
2位	柏堂町	89,332
3位	西宮北口	84,410
4位	西宮甲山高校前	57,788
5位	西宮戎	52,128
6位	有馬温泉	40,667
7位	JRさくら夙川	37,263
8位	JR西宮	36,630
9位	舟坂橋	36,162
10位	越木岩神社北	34,255
11位	獅子ヶ口	26,449
12位	山口センター前	26,379
13位	下山口	24,745
14位	西宮市役所前	20,523
15位	金仙寺口	7,120
〰〰〰		
合計		806,854

5 停留所 合計
230,954 人
(全体の 28.6%)

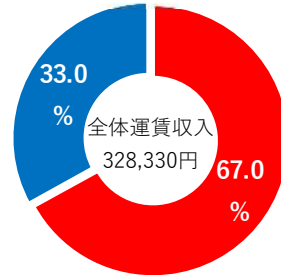
□ 平日 (H30.11.30 調査)



□ 土曜日 (H30.11.10 調査)



□ 日曜日 (H30.11.25 調査)



■ 5 停留所 ■ 5 停留所以外

図 5 停留所の運賃収入の割合 (平成 30 年 00 調査)

運賃改定の検討

一般乗合旅客自動車運送事業 (乗合バス事業) の運賃及び料金については、一部を除き、上限の認可を受けた範囲 (上限運賃) 内で、実際に適用する運賃 (実施運賃) を届け出る「上限認可制」となっており、実施運賃は上限運賃を上回ることとはできない。

さくらやまなみバスの上限運賃と実施運賃を比較すると次頁の表のとおりであり、乗り継いだ方が安くなる区間 (表中の※1) や阪急バスと競合する区間 (表中の※2) において、運賃を調整しているケースを除けば、上限運賃と実施運賃にほとんど差がない。そのため、現状では、運賃改定 (値上げ) の実施は困難である。

- ☞ 上限運賃：乗合バス事業の経営に必要な原価に応じて算出される、バス事業者が収受してもよいとされる運賃の上限額で、国の認可が必要
- ☞ 実施運賃：認可が得られた上限運賃の範囲内で実施する、実際に利用者から収受する運賃額

他事業者への運行委託の検討

さくらやまなみバス事業に関して他事業者への運行委託を検討するため、以下のとおり、過年度に他事業者及び他市への調査を実施した。

【他事業者へのサウンディング調査】

平成 26 年度に、市が外部に委託し、兵庫県、京都府、大阪府で乗合バス事業を運営している事業者のうち、一定以上の事業規模を有する 2 社を調査対象に選定し、さくらやまなみバス事業に関するサウンディング調査を実施した。

□ A 社

- ・さくらやまなみバスの路線は鉄道等による代替輸送ができないため、事故があった場合などの緊急対応を行うためには起終点である山口地域と南部地域にバス基地が必要であり、参入するためには、市からバス基地用地を提供してもらうことが条件となる。
- ・単一路線のため、スケールメリットが活かせない。

□ B 社

- ・さくらやまなみバスの現行ダイヤどおり、朝の通勤通学時間帯に対応するためには、山口地域及び南部地域にバス基地が必要である。
- ・運転士及び管理者を予備人員を含めて新たに雇用して西宮市に配置する必要がある、人件費は割高になる。
- ・運転士の教育期間の人件費、営業所の設備費、バス停留所の施設整備費等の準備経費を別途市に負担してもらう必要がある。

※ 市の試算では、バス基地及びバス停留所の施設整備費だけで約 3 億 7,200 万円掛かる。

- ☞ サウンディング調査：民間事業者との意見交換等を通し、事業に対して様々なアイデアや意見を把握する調査
- ☞ スケールメリット：経営効率化やコスト削減など経済性に関する効果、競合他社に対する優位性に関する効果

【他市へのヒアリング調査】

平成 27 年度に、新規バス路線の運行開始に伴って既存路線のバス事業者に補助を行っている市に対し、ヒアリング調査を実施した。

□ C 市

- ・市全域のバス路線網を維持することが最重要であり、そのためには、市全域で運行している事業者へ新規路線の運行を担わせるべきである。
- ・新規路線の運行により既存路線との競合区間が生じる場合、既存路線の利用者が減少する可能性が高く、既存路線の減便や廃止に繋がる恐れがある。
- ・既存路線の事業者へ運行を担わせることで、競合区間の円滑な調整や、事業者の既存施設等の活用を行うことができる。

□ D 市

- ・市内にはバス事業者が 2 社あるが、新規路線を既存の営業区域で分けて、新規路線の運行をそれぞれに担わせている。

□ E市

- ・市全域で運行している事業者に新規路線の運行を担わせることで、既存路線との乗継割引施策（コミュニティバスの1日乗車券で既存路線の運賃が割引）が実施できている。

3. さくらやまなみバス事業の効果の検証

さくらやまなみバス事業の効果を検証するため、平成30年度の実績及びOD調査を基に、クロスセクター効果を算出した。その結果、次頁のとおり、平成30年度では、国の補助と市の助成を合わせた行政の財政支出額は約5,980万円であるのに対し、さくらやまなみバスを廃止した場合の分野別代替費用が約11,150万円必要であることから、クロスセクター効果額はプラスの約5,170万円となった。

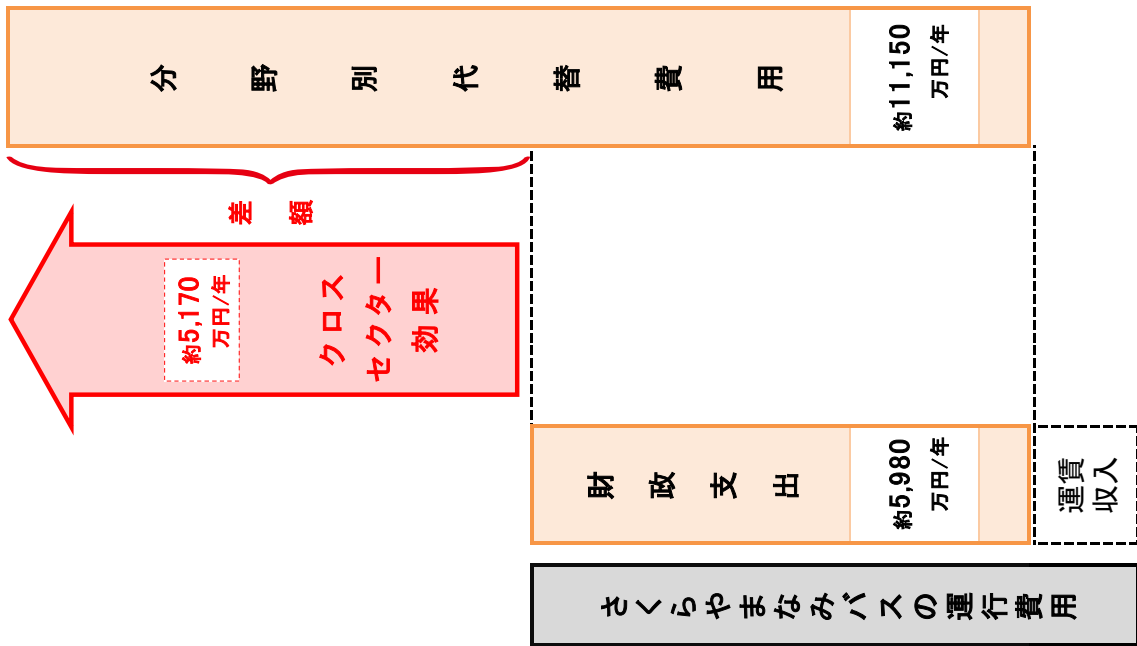
従って、人件費の上昇により、行政の財政支出額が平成30年度実績より約3,400万円増の約9,380万円となっても、クロスセクター効果額はプラスの約1,770万円となる見込みである。

なお、地域公共交通を廃止した場合に必要となる行財政負担項目については、次頁の表に示す以外にも下表のような項目が挙げられるが、コストとして数値化するのが困難なため、計上していない。また、観光分野については、観光目的でさくらやまなみバスを利用する乗客の多くは市外の有馬温泉が目的地となるため、行財政負担項目として計上していない。

表 数値化が困難だが地域公共交通が廃止になった場合に必要となる行財政負担項目

分野	地域公共交通が廃止された場合に必要となる行財政負担項目	内容
福祉	さらなる介護予防事業	外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策	地域外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから地域外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。
	さらなる定住支援事業	地域公共交通がないということで市外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。
	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために地域外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。
建設	駐車場の整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。
環境	さらなる温室効果ガス削減対策	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。
防災	災害時における住民の移動手段の調達	災害時の移動手段としての役割も担う地域公共交通が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	地域コミュニティ活動に参加できる人の減少やバス等の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。

さくらやまなみバス事業のクロスセクター効果（平成30年度実績に基づく算出結果）



分野	さくらやまなみバスが廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	費用
医療	病院送迎貸切バスの運行 現在さくらやまなみバスを利用して通院している人を貸切バスで送迎するとして計上	1,330 万円/年
	通院のためのタクシー券配布 現在さくらやまなみバスを利用して通院している70歳以上の高齢者を対象に通院のためのタクシー券を配布するとして計上	950 万円/年
	医師による往診 現在さくらやまなみバスを利用して通院している70歳以上の高齢者を対象に医師が往診するとして計上	2,890 万円/年
商業	医療費の増加 さくらやまなみバス利用者が車での送迎等に転換することにより、バス停まで歩かなくなることで健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加分を計上	360 万円/年
	買物バスの運行 現在さくらやまなみバスを利用して買物している人を貸切バスで送迎するとして計上	1,480 万円/年
教育	買物のためのタクシー券配布 現在さくらやまなみバスを利用して買物している70歳以上の高齢者を対象に買物のためのタクシー券を配布するとして計上	1,210 万円/年
	貸切スクールバスの運行 現在さくらやまなみバスを利用して通学している人の通学手段として、貸切のスクールバスを運行する費用として算出	3,960 万円/年
	通学のためのタクシー券配布 現在さくらやまなみバスを利用して通学している人の通学手段として、通学のためのタクシー券を配布するとして算出	32,810 万円/年
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布 現在、さくらやまなみバスを利用して、通院・買物・観光以外の自由目的で移動している70歳以上の高齢者を対象に、当該目的での移動のためのタクシー券を配布するとして計上	4,680 万円/年
分野別代替費用		11,150 万円/年

※ 各分野の費用の合計と総数(分野別代替費用)の約10万円の差は、各々の費用を10万円単位で四捨五入しているためである。

4. 検証・検討結果のまとめ

前章までの検証・検討結果をまとめると、以下のとおりである。

表 検証・検討結果のまとめ

項 目		検 証 ・ 検 討 結 果
人件費の上昇		<ul style="list-style-type: none"> ・経費増の根拠と増加額について確認 ・運転士の平均基準給は、公的な資料とほぼ一致 ・人件費上昇後の事業経費は阪急バス全体の平均と比べ、やや少ない
運行計画 の見直し	減便	<ul style="list-style-type: none"> ・便毎の輸送人員のみを勘案して減便を行った場合、サービスの低下による利用者離れが予想以上に生じ、運行経費の削減額に比べ、運行収入の減少額の方が増大する懸念がある
	運行ルート短縮	<ul style="list-style-type: none"> ・阪急夙川から山口地域までの運行ルートに短縮し、西宮北口～JRさくら夙川の5停留所を廃止した場合、輸送人員及び運賃収入が大幅に減少する可能性が高い
	運賃改定 (値上げ)	<ul style="list-style-type: none"> ・上限運賃と実施運賃にほとんど差がないため、現状では、運賃改定(値上げ)の実施は困難である
	他事業者への 運行委託	<p>(以下、他事業者及び他市への調査結果に基づく)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山口地域及び南部地域のバス基地に加え、バス停留所の整備が必要 ・単一路線のため、スケールメリットが活かせない ・運転士及び管理者を新たに雇用する必要があるため、人件費は割高 ・他市では、既存のバス路線網の維持や乗継割引施策の実施のため、市全域で運行しているバス事業者に新規路線の運行を担わせている ・新規路線の運行により既存路線との競合区間が生じる場合、既存路線の減便や廃止に繋がる恐れがある
事業の効果 (クロスセクター効果)		<ul style="list-style-type: none"> ・平成30年度実績ではプラスの約5,170万円 ・人件費上昇後でもプラスの約1,770万円(見込み)

5. その他

さくらやまなみバスに関して、令和元年度では、庁内関係部局と連携してイベント等の広報を行った事例として、以下のようなものがあるが、今後も引き続き各種連携を推進していく。

- ① 市政ニュースによる山口地域のイベント等の広報(令和元年10月25日号)
- ② バス車内での地域イベントの広報
- ③ まちたびにしのみやのパンフレットによる広報
- ④ 高齢者交通助成割引購入証での広報

さくらやまなみバス事業経費 人件費上昇による増加額の試算結果

1. 経費内訳

※ 平成30年度実績を基に算出、赤字が変更箇所

科目等					金額 [円]			算出式										
					人件費上昇前	人件費上昇後	増減											
運行 経費	営業費	運送費	人件費	運転士	基準給	64,137,800	92,129,800	27,992,000	前:	4,393,000	円/人・年(1人当たりの基準給) ×	14.6	人(必要人員) =	64,137,800	円/年			
					後:	5,831,000	円/人・年(1人当たりの基準給) ×	15.8	人(必要人員) =	92,129,800	円/年							
					基準外手当	6,269,848	6,828,334	558,486	前:	1,670	円/時間・年(1時間当たりの基準外手当) ×	3,754.40	時間(基準外労働時間) =	6,269,848	円/年			
					後:	1,901	円/時間・年(1時間当たりの基準外手当) ×	3,591.97	時間(基準外労働時間) =	6,828,334	円/年							
					勤務手当	長時間	前:	500	円/回・年(1回当たりの勤務手当:長時間) ×	458	回(長時間勤務回数) =	229,000	円/年					
							後:	1,000	円/回・年(1回当たりの勤務手当:長時間) ×	241	回(長時間勤務回数) =	241,000	円/年					
						深夜	539,700	771,000	231,300	前:	700	円/回・年(1回当たりの勤務手当:深夜) ×	771	回(深夜勤務回数) =	539,700	円/年		
					後:	1,000	円/回・年(1回当たりの勤務手当:深夜) ×	771	回(深夜勤務回数) =	771,000	円/年							
					中休	1,539,000	2,605,800	1,066,800	前:	3,000	円/回・年(1回当たりの勤務手当:中休) ×	513	回(中休勤務回数) =	1,539,000	円/年			
					後:	4,300	円/回・年(1回当たりの勤務手当:中休) ×	606	回(中休勤務回数) =	2,605,800	円/年							
					責任者	基準給	8,919,666	8,919,666	0	6,742,000	円/人・年(1人当たりの基準給) ×	7	人(山口営業所勤務者数) ×	18.9	% (運転士比率) =	8,919,666	円/年	
					計	81,635,014	111,495,600	29,860,586										
					燃料油脂費	燃料費	17,106,329	17,106,329	0									
							油脂費	86,879	86,879	0								
							計	17,193,208	17,193,208	0								
					車両修繕費	15,215,240	15,215,240	0	37.72	円/キロ(総走行キロ当たり単価) ×	403,373.3	キロ/年間(総走行キロ) =	15,215,240	円/年				
					有料道路利用料	1,947,345	1,947,345	0										
					その他	その他経費①	前:	84.16	円/キロ(総走行キロ当たり単価) -	16.53	円/キロ(自動車取得税、広告費、ダイヤ改正検討費等) -	3.46	円/キロ(固定資産税) =	64.17	円/キロ			
							後:	87.86	円/キロ(総走行キロ当たり単価) -	16.53	円/キロ(自動車取得税、広告費、ダイヤ改正検討費等) -	3.46	円/キロ(固定資産税) =	67.87	円/キロ			
							25,884,464	27,376,945	1,492,481	64.17	円/キロ ×	403,373.3	キロ/年(年間総走行キロ) =	25,884,464	円/年			
							後:	67.87	円/キロ ×	403,373.3	キロ/年(年間総走行キロ) =	27,376,945	円/年					
							計	34,866,501	36,358,982	1,492,481								
					その他	経費②	OD調査関連経費	2,926,245	2,926,245	0								
利用促進費	2,580,070	2,580,070	0	ご利用案内印刷費、企画乗車券増刷費、バスNEWS作成・印刷費 等														
警備費	3,475,722	3,475,722	0	阪急夙川駅前ロータリー警備費														
計	8,982,037	8,982,037	0															
計	150,857,308	182,210,375	31,353,067															
一般管理費	前:	150,857,308	円/年(運送費) ×	7.09	% (一般管理費比率) =	10,695,783	円/年											
	後:	182,210,375	円/年(運送費) ×	7.09	% (一般管理費比率) =	12,918,715	円/年											
計	161,553,091	195,129,090	33,575,999															
営業外費用	前:	161,553,091	円/年(営業費) ×	0.19	% (営業外費用比率) =	306,950	円/年											
	後:	195,129,090	円/年(営業費) ×	0.19	% (営業外費用比率) =	370,745	円/年											
計	161,860,041	195,499,835	33,639,794															

2. 算出根拠

※ 平成30年度実績を基に算出、赤字が変更箇所

項目		人件費上昇前	人件費上昇後																																																												
人件費	運転士	<p>・ 運転士に係る年間支払額(阪急田園バス(株)山口支社)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>単位</th> <th>実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>支給延人員</td> <td>人月</td> <td>582</td> </tr> <tr> <td>支給人員</td> <td>人</td> <td>48.5</td> </tr> <tr> <td>給料</td> <td>千円</td> <td>135,328</td> </tr> <tr> <td>手当</td> <td>千円</td> <td>72,121</td> </tr> <tr> <td>賞与</td> <td>千円</td> <td>34,807</td> </tr> <tr> <td>厚生費</td> <td>千円</td> <td>42,945</td> </tr> <tr> <td>総額</td> <td>千円</td> <td>285,201</td> </tr> </tbody> </table>	項目	単位	実績	支給延人員	人月	582	支給人員	人	48.5	給料	千円	135,328	手当	千円	72,121	賞与	千円	34,807	厚生費	千円	42,945	総額	千円	285,201	<p>・ 運転士に係る年間支払額(阪急バス(株))</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>単位</th> <th>実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>支給延人員</td> <td>人月</td> <td>9,353</td> </tr> <tr> <td>支給人員</td> <td>人</td> <td>779.4</td> </tr> <tr> <td>給料</td> <td>千円</td> <td>2,446,751</td> </tr> <tr> <td>手当</td> <td>千円</td> <td>1,418,805</td> </tr> <tr> <td>賞与</td> <td>千円</td> <td>959,123</td> </tr> <tr> <td>退職金</td> <td>千円</td> <td>197,456 (追加)</td> </tr> <tr> <td>厚生費</td> <td>千円</td> <td>940,988</td> </tr> <tr> <td>総額</td> <td>千円</td> <td>5,963,123</td> </tr> </tbody> </table>	項目	単位	実績	支給延人員	人月	9,353	支給人員	人	779.4	給料	千円	2,446,751	手当	千円	1,418,805	賞与	千円	959,123	退職金	千円	197,456 (追加)	厚生費	千円	940,988	総額	千円	5,963,123									
		項目	単位	実績																																																											
		支給延人員	人月	582																																																											
支給人員	人	48.5																																																													
給料	千円	135,328																																																													
手当	千円	72,121																																																													
賞与	千円	34,807																																																													
厚生費	千円	42,945																																																													
総額	千円	285,201																																																													
項目	単位	実績																																																													
支給延人員	人月	9,353																																																													
支給人員	人	779.4																																																													
給料	千円	2,446,751																																																													
手当	千円	1,418,805																																																													
賞与	千円	959,123																																																													
退職金	千円	197,456 (追加)																																																													
厚生費	千円	940,988																																																													
総額	千円	5,963,123																																																													
		<p>・ 1人当たりの基準給(手当を除いた年間支払額)</p> <p>総額285,201千円 - 手当72,121千円 支給人員48.5人 = 4,393 千円</p>	<p>・ 1人当たりの基準給(手当を除いた年間支払額)</p> <p>総額5,963,123千円 - 手当1,418,805千円 支給人員779.4人 = 5,831 千円</p>																																																												
		<p>・ 必要人員</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平日ダイヤ</th> <th>土曜ダイヤ</th> <th>日祝ダイヤ</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①1日当たり必要運転士数</td> <td>11人</td> <td>7人</td> <td>6人</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>②標準的な年間運行日数</td> <td>244日</td> <td>52日</td> <td>69日</td> <td>365日</td> </tr> <tr> <td>③年間必要運転士数(①×②)</td> <td>2,684 人日</td> <td>364 人日</td> <td>414 人日</td> <td>3,462 人日</td> </tr> <tr> <td>④1日当たり平均的な必要運転士数(③÷②)</td> <td colspan="4">3,462人日÷365日=9.48人</td> </tr> <tr> <td>⑤法廷休日等を加味した必要運転士数(④×1.54^{※1})</td> <td colspan="4">9.48人×1.54=14.60人</td> </tr> </tbody> </table> <p>※1 阪急田園バス(株)所定の倍率(予備率)</p>		平日ダイヤ	土曜ダイヤ	日祝ダイヤ	合計	①1日当たり必要運転士数	11人	7人	6人	-	②標準的な年間運行日数	244日	52日	69日	365日	③年間必要運転士数(①×②)	2,684 人日	364 人日	414 人日	3,462 人日	④1日当たり平均的な必要運転士数(③÷②)	3,462人日÷365日=9.48人				⑤法廷休日等を加味した必要運転士数(④×1.54 ^{※1})	9.48人×1.54=14.60人				<p>・ 必要人員</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平日ダイヤ</th> <th>土曜ダイヤ</th> <th>日祝ダイヤ</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①1日当たり必要運転士数</td> <td>11人</td> <td>8人^{※2}</td> <td>7^{※2}</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>②標準的な年間運行日数</td> <td>244日</td> <td>52日</td> <td>69日</td> <td>365日</td> </tr> <tr> <td>③年間必要運転士数(①×②)</td> <td>2,684 人日</td> <td>416 人日</td> <td>483 人日</td> <td>3,583 人日</td> </tr> <tr> <td>④1日当たり平均的な必要運転士数(③÷②)</td> <td colspan="4">3,583人日÷365日=9.82人</td> </tr> <tr> <td>⑤法廷休日等を加味した必要運転士数(④×1.61^{※1})</td> <td colspan="4">9.82人×1.61=15.80人</td> </tr> </tbody> </table> <p>※1 阪急バス(株)所定の倍率(予備率)、勤務条件の違い(年間休日日数:108日⇒118日)のため増 ※2 勤務条件の違い(1日当たりの労働時間上限:16時間⇒14時間)のため増員(乗務ダイヤを参照)</p>		平日ダイヤ	土曜ダイヤ	日祝ダイヤ	合計	①1日当たり必要運転士数	11人	8人 ^{※2}	7 ^{※2}	-	②標準的な年間運行日数	244日	52日	69日	365日	③年間必要運転士数(①×②)	2,684 人日	416 人日	483 人日	3,583 人日	④1日当たり平均的な必要運転士数(③÷②)	3,583人日÷365日=9.82人				⑤法廷休日等を加味した必要運転士数(④×1.61 ^{※1})	9.82人×1.61=15.80人			
	平日ダイヤ	土曜ダイヤ	日祝ダイヤ	合計																																																											
①1日当たり必要運転士数	11人	7人	6人	-																																																											
②標準的な年間運行日数	244日	52日	69日	365日																																																											
③年間必要運転士数(①×②)	2,684 人日	364 人日	414 人日	3,462 人日																																																											
④1日当たり平均的な必要運転士数(③÷②)	3,462人日÷365日=9.48人																																																														
⑤法廷休日等を加味した必要運転士数(④×1.54 ^{※1})	9.48人×1.54=14.60人																																																														
	平日ダイヤ	土曜ダイヤ	日祝ダイヤ	合計																																																											
①1日当たり必要運転士数	11人	8人 ^{※2}	7 ^{※2}	-																																																											
②標準的な年間運行日数	244日	52日	69日	365日																																																											
③年間必要運転士数(①×②)	2,684 人日	416 人日	483 人日	3,583 人日																																																											
④1日当たり平均的な必要運転士数(③÷②)	3,583人日÷365日=9.82人																																																														
⑤法廷休日等を加味した必要運転士数(④×1.61 ^{※1})	9.82人×1.61=15.80人																																																														
	基準外手当	<p>・ 1時間当たりの基準給</p> <p>給料135,328千円 支給人員48.5人×年間月数12ヵ月×算定日数21.75日×所定労働時間8時間 = 1,336 円</p> <p>・ 1時間当たりの基準外手当</p> <p>1時間当たりの基準給1,336円 × 割増率1.25[※] = 1,670 円 ※ 阪急田園バス(株)が定める時間外労働の割増率25.0%</p> <p>・ 基準外労働時間 3,754.40 時間</p>	<p>・ 1時間当たりの基準給</p> <p>給料2,446,751千円 支給人員779.4人×年間月数12ヵ月×算定日数21.75日×所定労働時間8時間 = 1,503 円</p> <p>・ 1時間当たりの基準外手当</p> <p>1時間当たりの基準給1,503円 × 割増率1.265[※] = 1,901 円 ※ 阪急バス(株)が定める時間外労働の割増率26.5%</p> <p>・ 基準外労働時間 3,591.97 時間 ※ 土曜・日祝ダイヤの増員に伴い時間減</p>																																																												
	勤務手当	<p>・ 1回当たりの勤務手当:長時間 500 円 ※ 阪急田園バス(株)が定める手当</p> <p>・ 長時間勤務回数 458 回</p>	<p>・ 1回当たりの勤務手当:長時間 1,000 円 ※ 阪急バス(株)が定める手当</p> <p>・ 長時間勤務回数 241 回 ※ 土曜・日祝ダイヤの増員に伴い回数減</p>																																																												
		<p>・ 1回当たりの勤務手当:深夜 700 円 ※ 阪急田園バス(株)が定める手当</p>	<p>・ 1回当たりの勤務手当:深夜 1,000 円 ※ 阪急バス(株)が定める手当</p>																																																												
		<p>・ 1回当たりの勤務手当:中休 3,000 円 ※ 阪急田園バス(株)が定める手当</p> <p>・ 中休勤務回数 513 回</p>	<p>・ 1回当たりの勤務手当:中休 4,300 円 ※ 阪急バス(株)が定める手当</p> <p>・ 中休勤務回数 606 回 ※ 土曜・日祝ダイヤの増員に伴い回数増(増員する運転士の勤務は、朝乗務～中休～夜乗務)</p>																																																												
その他	その他経費①	<p>・ 総走行キロ当たり単価 84.16 円</p>	<p>・ 総走行キロ当たり単価 87.86 円 ※ 人件費等の経費の比例部分だけ増額</p>																																																												

3. 乗務ダイヤ

人件費上昇前

・ 平日ダイヤ 11人/日

番号	出動	退勤	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	2
1	05:47	15:22		(営)		西北			名来南		西北												
13	07:08	17:45				名来南		西北			(営)			西北									
19	06:40	16:47				名来南		西北		(営)				西北						(営)		西北	
22	14:32	23:11																					
23	09:03	19:26						(営)			西北			(営)		西北							
33	15:36	24:25																					
78	06:54	20:30				名来南		西北						(営)	名来南	西北			名来南		西北		
67	12:06	22:24								(営)				西北						(営)		西北	
69	05:09	13:10		(営)	西宮戎	(営)			西北														
71	05:25	18:40		(営)	西宮戎	山セ			西北						名来南		西北						
72	06:09	21:28				名来南		西北												(営)		西北	
				1/3																			
				2/3																			
				3/3																			

・ 土曜ダイヤ 7人/日

番号	出動	退勤	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	2
13	08:14	20:03					名来南		西北		西北			(営)		西北							
19	07:08	18:49					名来南		西北		(営)				西北								
23	09:15	20:49						(営)			西北				名来南		西北						
31	06:11	21:21			(営)		西北		名来南		西北				(営)		西北						
33	12:12	23:35																					
66	06:55	22:21			(営)		西北		(営)		西北				西北		(営)		名来南		西北		
78	07:26	19:21				名来南		西北								西北							
				1/3																			
				2/3																			
				3/3																			

・ 日祝ダイヤ 6人/日

番号	出動	退勤	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	2
13	09:50	18:59							名来南		西北			(営)		西北							
19	07:15	15:59						(営)		西北		名来南		西北									
23	08:50	18:01						(営)		西北		名来南		西北									
31	05:58	19:58				名来南		西北		(営)		西北			名来南		西北						
66	13:10	22:25								(営)		西北								名来南		西北	
78	08:02	20:59					名来南		西北							(営)		西北					
				1/3																			
				2/3																			
				3/3																			

※ 乗務する便と便の合間の時間が一定以上あれば休憩時間とカウントするため、拘束時間＝労働時間とはならない。
 なお、1日当たり休憩時間とカウントする時間の上限はない(阪急田園バス株)。

人件費上昇後

・ 平日ダイヤ 11人/日

変更なし

・ 土曜ダイヤ 8人/日

番号	出動	退勤	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	2
931	06:11	15:56			(営)		西北		名来南						西北								
999	06:55	21:21				(営)		西北								(営)							
19	07:08	18:49					名来南		西北		(営)				西北								
78	07:26	19:21					名来南		西北						名来南		西北						
13	08:14	20:03							名来南		西北					(営)							
23	09:15	20:49								(営)						西北			名来南		西北		
966	11:25	22:21									(営)				西北					(営)		西北	
33	12:12	23:35														名来南		西北			名来南		西北
				1/3																			
				2/3																			
				3/3																			

・ 日祝ダイヤ 7人/日

番号	出動	退勤	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	2
978	05:58	20:59				名来南		西北								(営)							
19	07:15	15:59						(営)		西北					名来南		西北						
966	08:02	17:02								名来南		西北		(営)		西北							
923	08:50	12:32								(営)		西北											
13	09:50	18:59										名来南		西北		(営)					西北		
931	11:10	19:58									(営)			西北					名来南		西北		
999	14:02	22:25													名来南		西北			名来南		西北	
				1/3																			
				2/3																			
				3/3																			

※ 乗務する便と便の合間の時間が一定以上あれば休憩時間とカウントするため、拘束時間＝労働時間とはならない。
 なお、1日当たり休憩時間とカウントする時間の上限がある(阪急バス株)。

平成30年度 さくらやまなみバス曜日別・便別輸送人員

□ 曜日別平均輸送人員

	平日 (46便/日)		土曜 (32便/日)		日曜・祝日 (26便/日)		全日	
	1日当たり (人/日)	1便当たり (人/便)	1日当たり (人/日)	1便当たり (人/便)	1日当たり (人/日)	1便当たり (人/便)	1日当たり (人/日)	1便当たり (人/便)
南北間	514.1	11.2	412.4	12.9	351.8	13.5	467.1	11.7
南部地域内	653.6	14.2	460.3	14.4	328.3	12.6	560.6	14.1
北部地域内	106.2	2.3	45.2	1.4	36.3	1.4	83.7	2.1
全体	1,273.9	27.7	917.9	28.7	716.3	27.6	1,111.4	27.9

□ 便別平均輸送人員

【平日】南部方面行き (23便/日)

単位：人/便

系統名	金0	金2	金12	有13	金23	有13	金23	金0	金0	有1	金23	有1	有2	有1	有23	有1	金2	有1	有23	有1	金2	有1	金23	合計
始発停留所発車時刻	5:25発	5:41発	6:03発	6:31発	7:02発	7:16発	7:30発	7:50発	8:08発	9:19発	10:25発	11:19発	12:17発	13:19発	13:56発	14:58発	15:21発	16:07発	17:07発	18:11発	18:53発	19:32発	20:38発	(人/日)
南北間	1.0	5.7	13.2	13.0	17.8	15.2	27.9	28.3	14.1	12.4	10.2	15.6	10.1	10.1	9.0	10.0	4.3	11.6	8.1	7.1	1.9	3.3	1.9	251.8
南部地域内	7.0	8.9	20.3	23.5	15.3	10.0	11.3	8.6	5.7	19.0	18.1	12.6	19.6	9.0	14.6	27.2	18.9	21.8	18.8	16.4	8.0	3.8	2.3	320.6
北部地域内	0.0	0.0	0.1	0.9	0.4	1.7	1.8	0.3	0.6	2.9	1.9	1.8	2.9	1.3	2.3	1.7	5.3	12.8	5.3	3.8	0.5	0.7	0.1	49.2
全体	8.0	14.6	33.6	37.4	33.5	26.8	41.1	37.1	20.4	34.3	30.3	30.0	32.6	20.4	25.9	38.8	28.5	46.2	32.1	27.3	10.4	7.9	4.4	621.6

【平日】北部方面行き (23便/日)

単位：人/便

系統名	金0	金0	金0	有1	有23	有1	金2	有1	金23	有1	有2	金2	金23	有1	金23	有1	金23	有1	金23	金23	有1	金2	金123	合計
始発停留所発車時刻	6:38発	7:01発	7:38発	8:25発	9:10発	9:40発	10:23発	10:53発	11:30発	12:30発	13:50発	14:58発	15:33発	16:13発	16:52発	17:23発	17:58発	18:28発	19:02発	20:00発	20:55発	21:50発	22:50発	(人/日)
南北間	2.9	2.3	4.9	8.1	9.2	11.3	7.7	14.4	9.6	19.6	16.8	20.2	17.0	16.0	17.2	10.7	19.3	11.6	8.7	10.5	9.3	9.5	5.6	262.4
南部地域内	5.5	13.2	32.7	16.1	10.1	10.7	7.0	10.9	9.5	13.3	14.7	11.1	14.7	15.2	13.3	15.1	21.8	20.3	10.4	14.6	18.6	21.4	12.9	332.9
北部地域内	3.1	26.2	1.8	0.8	1.9	1.1	1.2	1.6	1.4	2.3	2.8	2.5	1.9	1.4	1.9	0.9	0.5	1.2	1.0	0.4	0.7	0.2	0.2	57.0
全体	11.4	41.6	39.4	25.1	21.2	23.1	15.8	26.9	20.6	35.3	34.3	33.9	33.6	32.5	32.4	26.7	41.6	33.1	20.0	25.5	28.5	31.1	18.8	652.3

【土曜日】南部方面行き (16便/日)

単位：人/便

系統名	金1	金5	有4	金2	金2	有14	金2	有14	金11	有14	有11	有14	有11	金1	有5	有6	合計
始発停留所発車時刻	6:27発	7:11発	7:30発	7:48発	8:39発	9:30発	10:41発	11:40発	12:30発	13:20発	14:30発	15:39発	16:43発	17:32発	18:05発	19:33発	(人/日)
南北間	16.0	14.4	9.5	14.6	10.2	14.1	12.9	18.6	8.7	13.5	15.4	17.0	16.5	4.6	11.8	8.5	206.1
南部地域内	13.9	10.3	5.6	7.1	10.4	20.1	18.3	20.6	31.1	23.7	20.7	14.2	13.8	9.7	5.2	2.8	227.6
北部地域内	0.1	0.2	1.0	0.7	0.6	1.8	1.4	2.0	2.8	1.7	1.9	2.2	3.4	1.3	1.6	1.0	23.7
全体	30.0	24.9	16.0	22.4	21.2	36.1	32.6	41.1	42.6	38.9	38.0	33.4	33.7	15.6	18.6	12.3	457.4

【土曜日】北部方面行き (16便/日)

単位：人/便

系統名	有11	有14	有11	有14	金2	有14	金11	有14	金2	有4	金5	金2	有5	金5	金1	金4	合計
始発停留所発車時刻	8:00発	9:00発	10:00発	11:00発	12:00発	13:05発	14:10発	15:20発	16:30発	17:20発	18:00発	18:35発	19:20発	20:00発	21:00発	22:00発	(人/日)
南北間	15.9	14.4	16.9	17.2	12.8	22.2	11.5	20.9	17.1	13.2	9.1	6.7	6.9	5.2	6.3	9.9	206.3
南部地域内	19.5	14.9	11.8	11.7	16.0	13.2	13.7	17.9	24.1	19.7	14.1	15.1	8.5	8.0	10.4	14.1	232.7
北部地域内	2.5	2.2	1.9	2.0	2.6	1.6	1.6	1.8	1.3	0.7	1.0	0.6	0.8	0.5	0.1	0.3	21.4
全体	37.9	31.5	30.6	31.0	31.3	37.0	26.9	40.6	42.5	33.6	24.3	22.4	16.2	13.7	16.7	24.3	460.5

【日曜日・祝日】南部方面行き (13便/日)

単位：人/便

系統名	金23	有1	金23	有1	金23	有1	金23	有1	有23	有1	有23	有1	有23	合計
始発停留所発車時刻	6:20発	7:31発	8:24発	9:06発	10:12発	11:26発	12:29発	13:21発	14:19発	15:26発	16:28発	17:51発	19:08発	(人/日)
南北間	9.5	15.9	7.9	10.8	10.7	21.0	6.0	16.4	18.4	21.2	20.9	16.6	9.2	184.5
南部地域内	6.5	7.5	11.6	15.6	10.6	14.9	25.0	18.4	16.5	14.6	9.9	5.6	2.8	159.4
北部地域内	1.0	1.0	0.5	1.2	1.3	1.0	1.7	0.9	1.7	1.4	2.8	1.4	0.8	16.8
全体	17.0	24.4	19.9	27.6	22.7	36.8	32.7	35.7	36.6	37.3	33.6	23.6	12.8	360.7

【日曜日・祝日】北部方面行き (13便/日)

単位：人/便

系統名	有23	有1	有23	有1	金23	有1	有23	有1	金23	有1	金23	有1	金123	合計
始発停留所発車時刻	8:00発	9:17発	10:05発	11:00発	12:00発	13:15発	14:20発	15:30発	16:30発	17:30発	18:30発	19:30発	20:50発	(人/日)
南北間	15.7	20.3	18.6	17.2	8.2	17.5	12.6	11.4	11.8	10.3	9.3	6.2	8.1	167.3
南部地域内	10.1	13.1	9.5	11.8	12.5	11.0	12.5	16.6	19.3	19.0	11.8	9.8	11.8	168.9
北部地域内	1.8	1.9	1.8	2.3	2.3	2.1	2.0	1.6	0.6	0.9	0.6	1.2	0.5	19.5
全体	27.5	35.3	29.9	31.3	23.1	30.6	27.1	29.7	31.7	30.2	21.7	17.1	20.5	355.6