

## 議案第2号

# さくらの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 「さくらの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 「さくらの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 さくらの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の現状と課題

さくらやまなみバスは、鉄道駅の無い山口地域と南部市街地を繋ぐ唯一の公共交通機関として市が事業主体となり阪急バスを運行事業者として平成 21 年 4 月 1 日から本格運行を開始し、12 年目を迎えている。図-1 のとおり、年間輸送人員は当初 21 万人程であったが、ダイヤ改正や利用促進活動等の取組みもあり、平成 27 年度以降は概ね 42~43 万人と倍増しており、当該バスが市民の足として定着しているものと考えている。なお、平成 30 年度に年間輸送人員が減少しているのは、大雨・台風による大幅な減便の影響による。

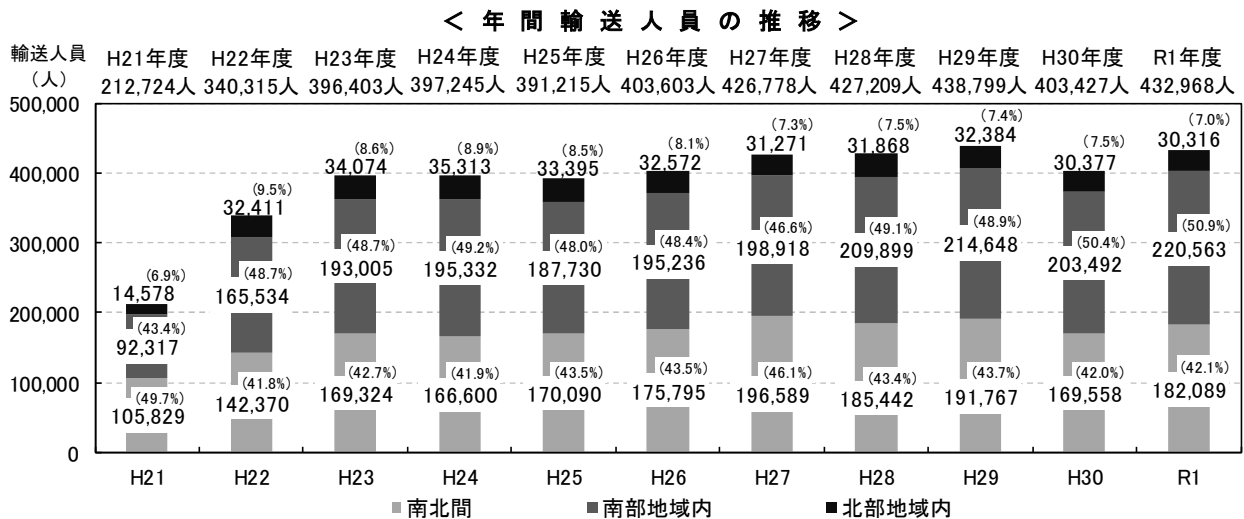


図-1 さくらやまなみバス年間輸送人員の推移

こうした中、昨年4月に阪急バスから、人件費の大幅な上昇により、さくらやまなみバスの事業経費が、今後、年間で3,400万円上昇する見込みのため、市助成金の増額について申出があった。

そのため、今回、収支改善の可能性、事業効果などについて整理・検討を行い、併せて西宮市都市交通会議地域公共交通分科会での意見を踏まえながら、事業経費の増加に対する市対応策（案）の策定を行った。併せて、バス車両の更新時期も到来しているため、車両更新計画（案）の策定も行った。

## 事業経費の増加に対する市対応策（案）

### 課題等の整理及び検証

#### 1. バス業界における課題

##### (1) 深刻な運転士の不足・高齢化

バス業界では、運転士の不足・高齢化が深刻な問題となっており、運転士の確保が課題である。

##### (2) 国の働き方改革による影響

運転士の待遇改善（労働時間の見直し、正社員と非正規社員の待遇差の解消等）が課題である。

## 2. 阪急バス運転士対策

平成 31 年 4 月 契約社員の運転士を正社員化  
 令和元年 7 月 子会社の阪急田園バスを吸収合併 ⇒ 運転士 1 人当たりの人件費が大幅上昇

## 3. さくらやまなみバス事業への影響

### (1) 事業収支の試算（平成 30 年度事業費ベース）

平成 30 年度実績において、運行収入と国庫補助に変動しないものとし、人件費上昇後の事業収支を試算したところ、下図のとおり事業経費全体で約 3,400 万円増となり、収支率が約 11%悪化、現行の運行見直し基準値（収支率 61.0%）を下回る見込みである。

項目	平成 30 年度実績		人件費上昇を反映	
運行経費	161,860 千円		195,500 千円	人件費上昇による
運行収入	102,033 千円		102,033 千円	変動無と想定
運行損失	59,827 千円	➔	93,467 千円	+ 33,640 千円
収 支 率	63.0%		52.2%	- 10.8%
国 補 助	17,600 千円		17,600 千円	変動無と想定
市 助 成 <sup>※</sup>	42,227 千円		75,867 千円	+ 33,640 千円

※ 市は、運行損失のうち国の補助を控除した額を阪急バスに助成している。

### (2) 人件費上昇による事業経費の検証

阪急バスから提出された資料〔別紙 1 参照〕を基に、人件費上昇後の事業経費を精査した結果、算出内容は適正であった。なお、人件費上昇後の運転士一人当たりの基準給（5,831 千円／人・年）については、阪急バスが国土交通省近畿運輸局に提出した「一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書（平成 29 年度）」から算出される運転士一人当たりの基準給と概ね整合している。

なお、毎年度、市では監査法人に、事業経費の検証、人件費に係る在籍人員の確認及び給与台帳の照合等を委託し、会計処理が適切であることを確認している。

## 収支改善策等の検討

### 1. 運行計画の見直しについて

#### (1) 減便

減便により運行経費を削減することができるが、減便分の利用者数の減少だけでなく、バスサービスの低下により利用者離れが進行する負のスパイラルに陥ることが想定されるため、運行経費の削減額よりも運行収入の減少額の方が大きくなって、運行損失額の増加が懸念される。

また、運行経費の大幅な削減には、運転士や車両の削減を見込める利用ピーク時の減便を行う必要があり、年間輸送人員が概ね 43 万人前後で安定している現状では、通勤・通学を始め市民生活に大きな影響を及ぼすものと考える。

(2) 運行路線の短縮（南部地域の停留所廃止）

運行路線の短縮による運行経費の削減について、バスの起終点を阪急西宮北口駅から阪急夙川駅へ変更し、南部地域の5停留所（西宮北口、JR西宮、西宮市役所前、西宮戎、JRさくら夙川）の廃止可能性について検討を行った。（表-1、図-2）

廃止対象の5停留所の乗降客数の合計は全体の28.6%、運賃収入の割合は全体の51.3～67.0%を占めており、南部地域の5停留所は運行収入面から維持すべき箇所となっている。

また、阪急夙川駅を起終点とした場合に、当該駅周辺では、路線バスの待機場所を確保できず、現行どおり阪急バスの西宮営業所（阪急西宮北口駅南側）まで回送する必要があるため、運行経費を大きく削減できない。

以上より、運行収支やバスの待機場所の面から、南部地域の運行路線の短縮（阪急夙川～西宮北口間）は困難である。

表-1 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

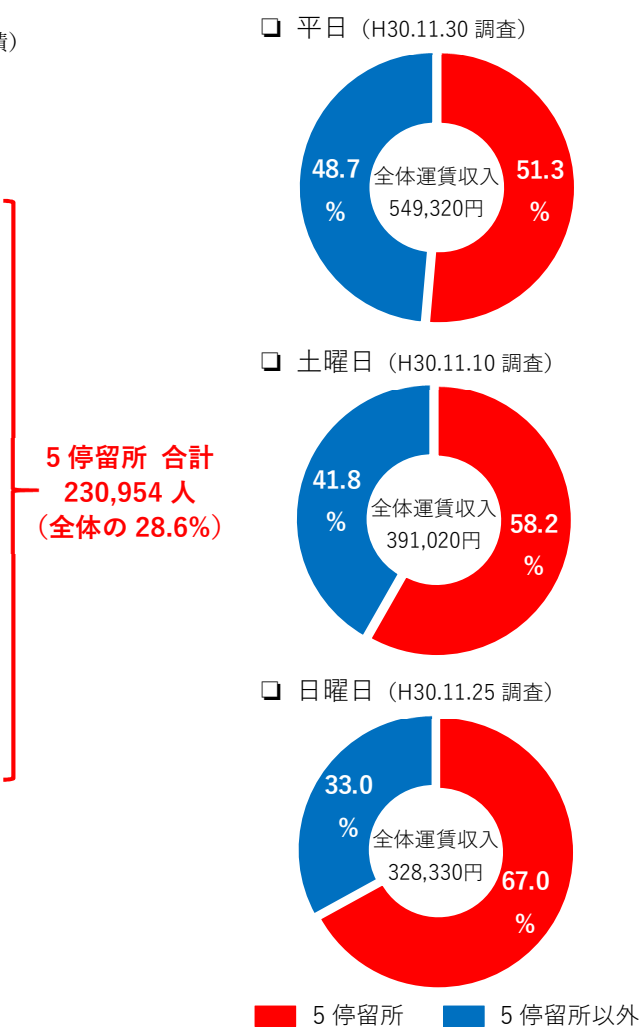


図-2 停留所の運賃収入の割合（平成30年OD調査）

(3) 運賃改定（運賃値上げ）

一般乗合旅客自動車運送業（乗合バス事業）の運賃は、原則国の認可を受けた「上限運賃」の範囲内で、実際に適用する「実施運賃」を届け出ることが定められている。

このうち、「上限運賃」は、現状では阪急バスの兵庫県内における収支が黒字であるため、国から運賃値上げの認可を得ることができない。

また、「実施運賃」は、乗継及び既存バス路線との料金調整を実施している一部区間を除き、上限運賃との差がほとんどないため、値上げを行う余地がない。〔別紙2 参照〕

#### (4) 他のバス事業者へ運行依頼

運行依頼を行う際の条件や判断ポイントについては、下記のとおり、過年度に他事業者及び他市への調査を行った結果、阪急バスへの運行依頼を継続する方が有利と判断している。

なお、バス業界全体として深刻な運転士不足の状態が続いており、他のバス事業者が当該路線の運行を引き受けることは、現実的には困難な状況にある。

#### ア. 他のバス事業者へのさくらやまなみバス事業に関する運行条件調査（平成26年度）

兵庫県、京都府、大阪府で乗合バス事業を運営している大手事業者（2社）へさくらやまなみバスの運行を引き受ける際の必要条件について調査を行った。結果概要は以下のとおり。

- ・通勤、通学時間帯のピーク時や事故等の緊急事態へ適切に対応するため、山口地域と南部地域にバス基地の設置が必要。
- ・運転士及び運行管理者の新規雇用及び教育等が必要。
- ・バス停留所の整備費、営業所（バス待機場所）の設備費等が必要。
- ・単一路線のため、\*スケールメリットが得られない。  
\*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のこと

#### イ. 他市へのヒアリング調査（平成27年度）

既存路線のバス事業者に新規バス路線の運行依頼を行った他市（2市）へ実施理由を調査した結果、「新規バス路線の開設は、既存バス路線の減便や廃止に繋がる恐れがあるため、既存バス路線の事業者に運行を依頼することにより、路線競合区間の円滑な調整や既存バス関連施設等の活用など、市域のバス路線網の維持・活性化が期待できる。」との見解が得られた。

## 2. 阪急バスの収支改善策について

### (1) これまでの改善内容

#### ア. 固定資産税や人件費に係る経費削減

営業所の固定資産税は、平成26年度まで、さくらやまなみバスの走行距離に応じて事業経費に計上していたが、平成27年度以降、阪急バスが負担している。

また、さくらやまなみバスの必要運転士数は、平成27年度まで、端数（14.6人）を切り上げた整数値（15人）を用いて経費を計上していたが、平成28年度以降、端数切り上げを行わず、その分を阪急バスが負担している。

#### イ. バス情報提供に係る費用の抑制

バスロケーションシステムの導入実施や、ダイヤ改正等に必要となる停留所掲示物及び車内音声案内等の更新は、阪急バスの他の路線と実施時期を合わせることで、費用を抑制している。

(2) 今後の改善内容

運転士の勤務体制について、阪急バスの他路線と合わせて効率化を進めることにより、人件費の削減に努めていく。

3. まとめ

以上から、現状では、下記のとおり有効な収支改善策は見出せないが、今後も引き続き、利用状況の変化を見極めながら運行計画を精査し、必要な改善策を検討していく。

項 目		検 証 ・ 検 討 結 果
運行計画見直しによる収支改善策	減便	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスサービスの低下により利用者離れが進行し、運行経費の削減額よりも運行収入の減少額の方が大きくなり、運行損失額の増加が危惧される。</li> <li>・運行経費の大幅な削減には、運転士や車両の削減を見込める利用ピーク時に減便を行う必要があるため、市民生活に大きく影響する。</li> </ul>
	運行路線の短縮（南部地域の停留所廃止）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行路線を短縮し南部地域のバス停留所（阪急夙川駅以南）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。</li> <li>・阪急夙川駅周辺でバスの待機場所の確保ができない。</li> </ul>
	運賃改定（運賃値上げ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状では、上限運賃及び実施運賃ともに運賃改定（運賃値上げ）は困難である。</li> </ul>
	他事業者への運行依頼	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他事業者及び他市への調査結果から、阪急バスへ運行依頼を継続する方が有利となる。</li> <li>・バス業界全体が深刻な運転士不足のため、他事業者では困難である。</li> </ul>
阪急バスによる収支改善策		<ul style="list-style-type: none"> <li>・阪急バスの他路線と合わせた運転士の勤務体制の効率化より、人件費の削減を図る。</li> </ul>

**事業効果の検証**

行政支出の抑制面からさくらやまなみバス事業の効果を検証するため、平成30年度実績及びOD調査に基づき、※クロスセクター効果（図-3）を算出した。

行政補助額（国補助と市助成の合計額：約5,980万円/年）と、さくらやまなみバスを廃止した場合の分野別代替費用（約11,150万円/年）を比較すると、クロスセクター効果はプラス約5,170万円/年と算出される。

今回の人件費の上昇により、行政補助額が約9,380万円/年（平成30年度事業経費の実績に約3,400万円/年を積み増した額）と増加しても、クロスセクター効果額はプラス約1,770万円/年となる見込みであり、事業効果は得られている状況にある。

つまり、現行の運行計画において、人件費上昇に応じた市助成金の増額を行っても、行政支出の抑制効果は得られているものと考えられる。

※クロスセクター効果：「地域公共交通の運行に要する行政の財政支出額」と「地域公共交通を廃止した場合、行政の各種代替施策に要する財政支出額」を比較し、地域公共交通の行政分野における支出抑制効果を定量的に評価する手法

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

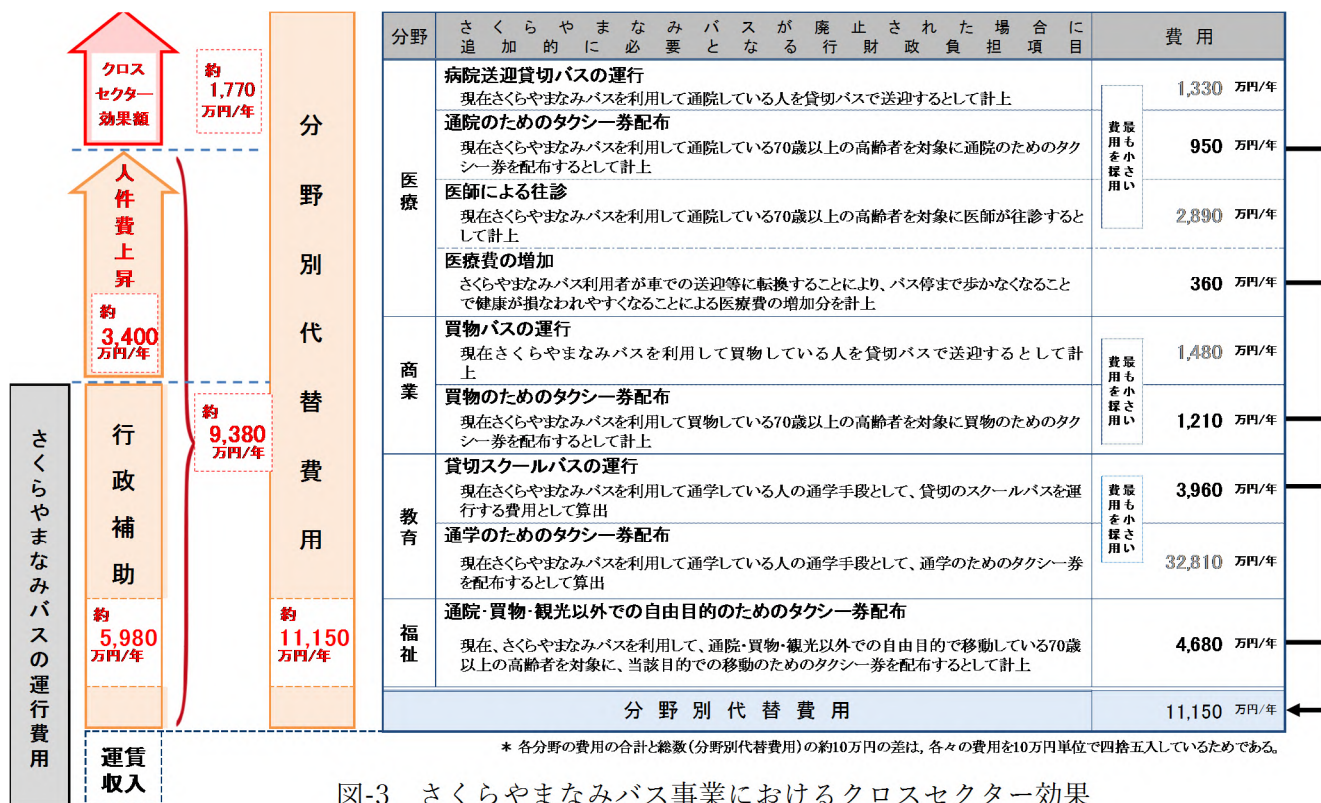


図-3 さくらやまなみバス事業におけるクロスセクター効果

市の対応策（案）

今回の事案への市の考え方と対応策（案）は、各種検討等と西宮市都市交通会議地域公共交通分科会での意見を踏まえ、下記のとおりとする。

1. 市の考え方

(1) 事業経費の削減について

今回の人件費上昇に見合った事業経費の削減については、大幅な減便や路線縮小を行うなど運行計画を大きく見直す必要があるが、バスサービス低下に伴う利用者離れにより運行収入が大幅に減少する懸念があること、また市民生活に著しく影響が及ぶことなどから、現状では困難と考える。しかしながら、市としては、今後も引き続き、利用状況の変化を見極めながら運行計画を精査し、必要な改善策を検討していくとともに、運行事業者である阪急バスに対して経費節減に向けた継続的な業務改善を求めていくものとする。

(2) 運行計画の見直しについて

現行の運行計画の見直し基準値は、平成22年度の実績値に基づき、年間輸送人員、年間南北間輸送人員、収支率の3つを指標に設定している。このうち、収支率は、今回、公共交通として重要な指標となる輸送人員に関係無く、社会情勢の変化に伴う人件費上昇により大幅に悪化する事態が生じた。

そこで、既述のとおり、行政支出の抑制の視点からクロスセクター効果による分析を行ったが、正の効果が得られている間は、現行の運行計画を基本的に維持するものとし、また、市民の利用状況が悪化し負の効果に至る場合には、運行計画を適切に見直すこととする。

## 2. 市の対応策（案）

### （1）市助成金の増額実施

上記の考え方にに基づき、今回は、人件費上昇に見合った市助成金の増額を行うこととする。  
 なお、開始時期は令和3年度（R2.10～R3.9）を予定している。

### （2）新たな運行見直し基準値の設定

クロスセクター効果における行政に係る分野別代替費用（さくらやまなみバス事業を廃止した場合に必要なと想定される行政費用）と行政補助（国補助金+市助成金）の均衡する状態、つまり、※正のクロスセクター効果が得られる下限で想定される年間輸送人員、助成金額を新たな運行見直しの基準値とする。（図-4）

なお、当該基準値については、緊急事態（大規模災害、感染症の流行など）が発生した場合には適用外とする。（表-2）

※クロスセクター効果を正とするには、輸送人員を増やして行政補助を減じる必要がある。

逆に輸送人員が減少し行政補助が増加すれば、クロスセクター効果が負となる可能性がある。

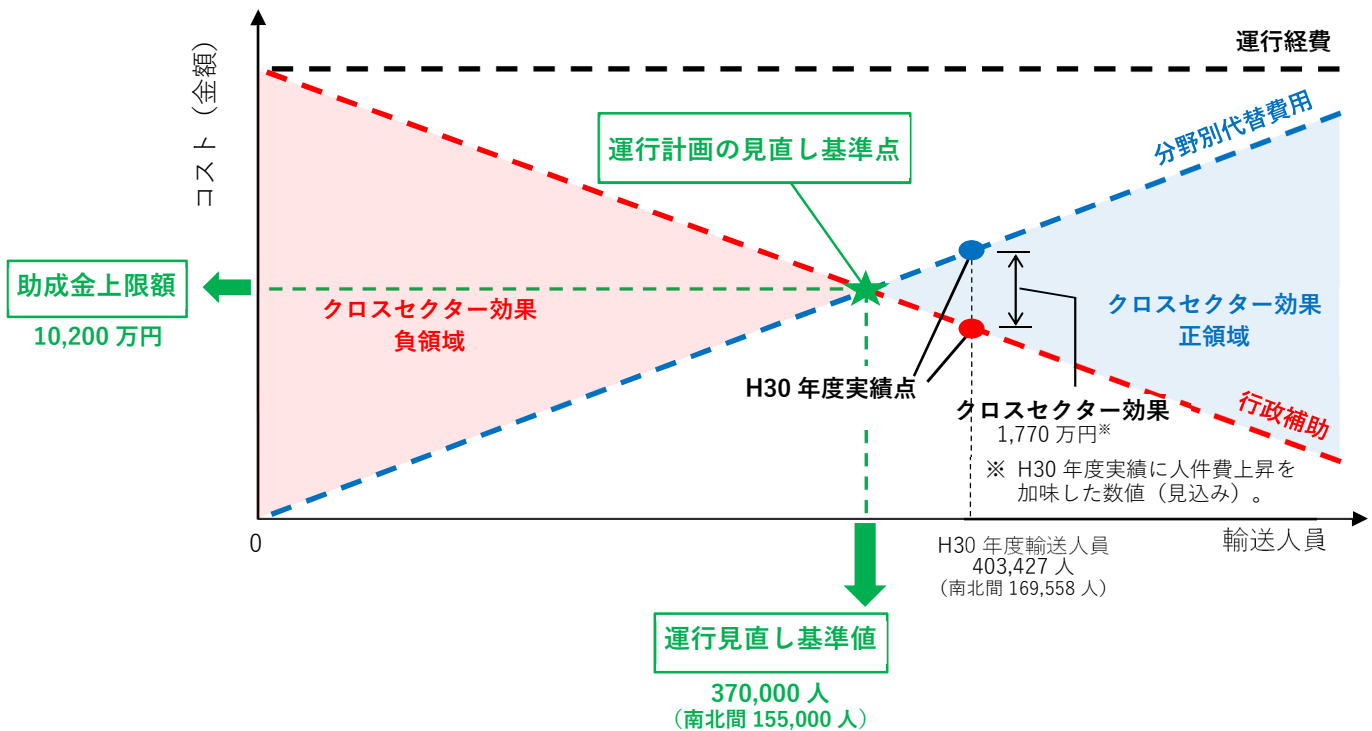


図-4 新たな運行計画の見直し基準値の設定（イメージ図）

表-2 運行見直し基準値・助成金上限額の試算

現行の運行見直し基準値		➔	新たな運行見直し基準値(案)	
年間輸送人員	340,000人			370,000人
年間南北間輸送人員	142,000人			155,000人
収支率	61.00%			-
助成金上限額	-			10,200万円



開催回・日時	主な議題	委員からの主な意見
第 15 回 (R1.11.28)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の現状と課題</li> <li>・他市の状況(ヒアリング結果)</li> <li>・阪急バスの現状と取り組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・阪急バスによる事業改善策が必要。</li> <li>・利用促進に向けた庁内連携の強化。</li> </ul>
第 16 回 (R2.1.10)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人件費上昇分の妥当性の検証</li> <li>・運行計画の見直しの検討</li> <li>・事業効果の検証</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人件費上昇に対する市財政支援は、市民の理解を得ることが難しい。</li> <li>・事業効果の算出によるバスの社会的な価値の試算は評価したい。</li> <li>・事業の定性的な効果も調査すべき。</li> <li>・市民への広報が必要。</li> </ul>
第 17 回 (R2.3.26)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・阪急バスによる事業改善策</li> <li>・運行見直し基準値等の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民に対して「公共交通を利用する」という意識付けが必要。</li> <li>・小学生を対象とした積極的なモビリティマネジメントが必要。</li> </ul>

## 車両更新計画（案）

### 1. 既存車両

大型バス（ディーゼル車・ワンステップバス）8台。購入時期（車両登録）は下表のとおり。

	所有車両	車両登録日	車齢（R2年3月末）
平成 20 年度	7 台	平成 21 年 3 月 25 日	11 年
平成 21 年度	1 台	平成 22 年 3 月 15 日	10 年

### 2. 車両更新方法

阪急バスでは大型バスの使用期限（法定耐用年数は5年）を15年と定めており、今後の更新時における市予算の平準化を勘案し、4ヶ年を掛けて順次更新する。なお、車両購入は阪急バスが行い、購入費用は市が負担する。

### 3. 車両規格の検討

#### (1) 車両サイズ

現行のさくらやまなみバスは、大型バス（定員74人）にて運行しており、平成30年度の輸送実績では、積み残しが発生することはなかったが、乗車人数が一時的に60人を超えるケースが月平均約5回発生している。そのため、中型バス（定員60人）では、多数の積み残しの発生が予想されるため、現行通り大型バスを選定する。

## (2) 動力

現行のさくらやまなみバスは、ディーゼル車両であるが、昨年12月下旬に、比較的燃費と環境性能が良いとされるハイブリッド車両を用いて、試験走行による動力性能の検証を行ったところ、ハイブリッド車両は、勾配の大きな山麓部ルートでは登坂力が弱く法定速度に達しないことが判明し、現行ダイヤ（時刻表）での運行が困難であることや、後続車両の円滑な走行を阻害し交通渋滞を引き起こすことが懸念されるため、現行どおりディーゼル車両を選定する。

## (3) バリアフリー化

さくらやまなみバスでは、これまで、県道の一部区間において、ノンステップバスでは車両底面が路面と接触するため、ワンステップバスを使用してきた経緯がある。

しかし、今年度、県にて当該道路区間の改良工事を行い、ノンステップバスが通行可能となる予定の為、今回はノンステップバスを選定する。

## (4) まとめ

以上の検討結果から、車両更新時には、「大型・ディーゼル・ノンステップ」車両を選定する。

### 〔参考資料〕

車両規格	大型ディーゼル (ワンステップ)	大型ディーゼル (ノンステップ)	大型ハイブリッド (ノンステップ)	中型ディーゼル (ノンステップ)	燃料電池	電気
メーカー	三菱ふそう	三菱ふそう	日野自動車	日野自動車	トヨタ	BYD
乗車定員(人)	79	71	74	57	79	49
燃費(km/L)	4.25	4.3	5.5	6.0	-	-
車両価格(千円/台)	20,000	24,000	30,500	23,000	100,000	65,000
搭載機器(千円/台)	3,400	3,400	3,400	3,400	3,400	3,400
充電施設(円/箇所)	-	-	-	-	400,000	2,000

※現行車両は、大型ディーゼル(ワンステップ)である

※上記の表は全て税抜き価格であり、別途ラッピング料が50万円/台が必要

## 4. 更新スケジュール・予算（案）

単位：千円

更新時期 更新車両	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	合計
平成20年度 購入車両 ( 7 台 )	56,000 (2台・車齢13年)	56,000 (2台・車齢14年)	84,000 (3台・車齢15年)	-	196,000 (7台)
平成21年度 購入車両 ( 1 台 )	-	-	-	28,000 (1台・車齢15年)	28,000 (1台)
合 計	56,000	56,000	84,000	28,000	<b>224,000</b> <b>(8台)</b>

※1台あたりの購入費は、28,000千円を想定

※バス事業基金（残高約46,500千円 R2.3月末現在）より R3～R5：17,700千円/台 R6：19,300千円/台を充当することを想定

※使用期限を迎えた既存車両は、阪急バスが売却するが、その売却益は市に帰属する

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	229,000	241,000	12,000	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	25,884,464	27,376,945	1,492,481	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:	64.17	円/キロ ×	403,373.3	キロ/年(年間総走行キロ) =	25,884,464	円/年					
							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			
							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	10,695,783	12,918,715	2,222,932	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	306,950	370,745	63,795	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>基準給</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運転士に係る年間支払額(阪急田園バス(株)山口支社)</li> <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> <ul style="list-style-type: none"> <li>1人当たりの基準給(手当を除いた年間支払額)  <math>\frac{\text{総額}285,201\text{千円} - \text{手当}72,121\text{千円}}{\text{支給人員}48.5\text{人}} = 4,393\text{千円}</math></li> <li>必要人員</li> <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<sup>※1</sup>)</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> </ul> </ul>	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		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 <sup>※1</sup> )	9.48人×1.54=14.60人				<p>基準給</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運転士に係る年間支払額(阪急バス(株))</li> <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> <ul style="list-style-type: none"> <li>1人当たりの基準給(手当を除いた年間支払額)  <math>\frac{\text{総額}5,963,123\text{千円} - \text{手当}1,418,805\text{千円}}{\text{支給人員}779.4\text{人}} = 5,831\text{千円}</math></li> <li>必要人員</li> <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<sup>※2</sup></td> <td>7人<sup>※2</sup></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<sup>※1</sup>)</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> </ul> </ul>	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		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 <sup>※2</sup>	7人 <sup>※2</sup>	-	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 <sup>※1</sup> )	9.82人×1.61=15.80人			
		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																																																																																																																
	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 <sup>※1</sup> )	9.48人×1.54=14.60人																																																																																																																	
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																																																																																																																
	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 <sup>※2</sup>	7人 <sup>※2</sup>	-																																																																																																														
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 <sup>※1</sup> )	9.82人×1.61=15.80人																																																																																																																	
	基準外手当	<ul style="list-style-type: none"> <li>1時間当たりの基準給  <math>\frac{\text{給料}135,328\text{千円}}{\text{支給人員}48.5\text{人} \times \text{年間月数}12\text{ヵ月} \times \text{算定日数}21.75\text{日} \times \text{所定労働時間}8\text{時間}} = 1,336\text{円}</math></li> <li>1時間当たりの基準外手当  <math>1\text{時間当たりの基準給}1,336\text{円} \times \text{割増率}1.25^{\text{※}} = 1,670\text{円}</math>                      ※ 阪急田園バス(株)が定める時間外労働の割増率25.0%</li> <li>基準外労働時間 3,754.40 時間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1時間当たりの基準給  <math>\frac{\text{給料}2,446,751\text{千円}}{\text{支給人員}779.4\text{人} \times \text{年間月数}12\text{ヵ月} \times \text{算定日数}21.75\text{日} \times \text{所定労働時間}8\text{時間}} = 1,503\text{円}</math></li> <li>1時間当たりの基準外手当  <math>1\text{時間当たりの基準給}1,503\text{円} \times \text{割増率}1.265^{\text{※}} = 1,901\text{円}</math>                      ※ 阪急バス(株)が定める時間外労働の割増率26.5%</li> <li>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</li> </ul>																																																																																																															
	勤務手当	<ul style="list-style-type: none"> <li>長時間</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>長時間勤務回数 458回</li> </ul> <li>深夜</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <li>中休</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>中休勤務回数 513回</li> </ul> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>長時間</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <li>深夜</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <li>中休</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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)</li> </ul> </ul>																																																																																																															
その他	その他経費①	<ul style="list-style-type: none"> <li>総走行キロ当たり単価 84.16円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>																																																																																																															

