

# 第3回 北部地域総合公共交通検討会

平成23年9月5日

# 第3回検討会の検討内容

第1回(4月28日)  
KTRの現状分析

第2回(7月20日)  
経営改善のためのメニューと5つのケーススタディ

第3回(9月5日)

- ・代替バスシミュレーション
- ・設備投資計画
- ・車両整備計画
- ・経営シミュレーションと合わせた公的負担額

(論点)

- ・設備投資、車両整備計画について
- ・設備投資、車両整備計画を考慮した公的負担額について

第4回～ KTRのあり方(10月中旬)

# KTRダイヤ見直しに伴う 代替バスシミュレーション

- 次の2つのKTRダイヤ見直しパターンについて  
代替バスの運行収支を試算

Menu4-1 特急・観光型列車に特化

Menu4-2 特急・観光型列車・通勤通学に特化

## (代替バス運行収支の試算方法)

- 年間運賃収入  
現行KTRと同じ運賃で、同じ距離を、同じ人数運ぶと仮定  
代替バスの運賃収入＝ダイヤ見直しによるKTRの減収見込み額  
Menu4-1 159百万円、 Menu4-2 87百万円
- 年間運行経費  
走行キロ(km/日) × 250円/km × 365日 (+ 縦貫道料金)  
走行キロ…現行KTRダイヤの運行区間と輸送人員をバスで維持すると仮定。  
代替バス乗車上限を32人(座席数)/台とし、現在のKTR平均ノリホ  
から必要なバス本数を計算し、運行距離を積算  
250円/km…近隣バス事業者のキロ当たり運行経費を参照  
縦貫道料金…宮福線のみ 代替バス本数 × 600円 × 365日
- 減価償却費  
購入バス台数 × 20百万円/台 ÷ 5年  
購入バス台数…代替バスの仮想ダイヤグラムから推計  
Menu4-1 36台、 Menu4-2 17台  
20百万/台…大型バス(座席数32、定員約60人)の価格

## ダイヤ見直しMenu4-1 (特急・観光型列車に特化) の代替バス運行イメージ

**宮津線(西)代替バス**  
バス本数: 上下 55本/日  
走行キロ: 2,941.9 km/日  
乗車人員: 1,174人/日  
路線延長: 62.8km  
所要時間: 約 2時間10分  
(現行 約 1時間20分)

営業所(豊岡)  
駐車場 16台  
約 1,600 m<sup>2</sup>

営業所(宮津)  
駐車場 12台  
約 1,200 m<sup>2</sup>

**宮津線(東)代替バス**  
バス本数: 上下 49本/日  
走行キロ: 1,817.9 km/日  
乗車人員: 1,079人/日  
路線延長: 37.1km  
所要時間: 約 1時間20分  
(現行 約 30分)

**宮福線 代替バス**  
バス本数: 上下 41本/日  
走行キロ: 1,879.7 km/日  
乗車人員: 825人/日  
路線延長: 49.3km  
所要時間: 約 1時間35分  
(現行 約 50分)

縦貫道利用の場合  
辛皮駅は経由不可。  
縦貫道利用しない場合  
宮福間は2時間オーバー

大江~大江山口内宮  
間はピストン輸送

縦貫道利用  
(宮津天橋立IC~  
舞鶴大江IC)  
大型車片道600円

営業所(福知山)  
駐車場 8台  
約 800 m<sup>2</sup>

## ダイヤ見直しMenu4-2 (特急・観光型列車・通勤通学に特化) の代替バス運行イメージ

**宮津線(西)代替バス**  
バス本数: 上下 20本/日  
走行キロ: 1,019.9 km/日  
乗車人員: 345人/日  
路線延長: 62.8km  
所要時間: 約 2時間10分  
(現行 約 1時間20分)

営業所(豊岡)  
駐車場 6台  
約 700 m<sup>2</sup>

営業所(宮津)  
駐車場 11台  
約 1,100 m<sup>2</sup>

**宮津線(東)代替バス**  
バス本数: 上下 18本/日  
走行キロ: 667.8 km/日  
乗車人員: 309人/日  
路線延長: 37.1km  
所要時間: 約 1時間20分  
(現行 約 30分)

**宮福線 代替バス**  
バス本数: 上下 18本/日  
走行キロ: 865.8 km/日  
乗車人員: 312人/日  
路線延長: 49.3km  
所要時間: 約 1時間35分  
(現行 約 50分)

縦貫道利用の場合  
辛皮駅は経由不可。  
縦貫道利用しない場合  
宮福間は2時間オーバー

大江~大江山口内宮  
間はピストン輸送

縦貫道利用  
(宮津天橋立IC~  
舞鶴大江IC)  
大型車片道600円

# 代替バス運行収支試算

ダイヤ見直しMenu4-1 (特急・観光型列車以外をバスに転換した場合)

単位:百万円

	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	合計	平均
年間運賃収入	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	1,590	
年間運行経費	615	615	615	615	615	615	615	615	615	615	6,150	
減価償却費	144	144	144	144	144	0	0	0	0	0	720	
運行収支	△600	△600	△600	△600	△600	△456	△456	△456	△456	△456	△5,280	△528

Menu4-1の経費削減効果 = 394

※バス購入費を支援した場合

	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	合計
年間運賃収入	159	159	159	159	159	159	159	159	159	159	1,590
年間運行経費	615	615	615	615	615	615	615	615	615	615	6,150
運行収支	△456	△456	△456	△456	△456	△456	△456	△456	△456	△456	△4,560
バス購入費	720										720

ダイヤ見直しMenu4-2 (特急・観光型列車・通勤通学以外をバスに転換した場合)

	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	合計	年平均
年間運賃収入	87	87	87	87	87	87	87	87	87	87	870	
年間運行経費	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	2,370	
減価償却費	68	68	68	68	68	0	0	0	0	0	340	
運行収支	△218	△218	△218	△218	△218	△150	△150	△150	△150	△150	△1,840	△184

Menu4-2の経費削減効果 = 195

※バス購入費を支援した場合

	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	合計
年間運賃収入	87	87	87	87	87	87	87	87	87	87	870
年間運行経費	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	2,370
運行収支	△150	△150	△150	△150	△150	△150	△150	△150	△150	△150	△1,500
バス購入費	340										340

(試算に織り込めていない課題)

- 営業所、車庫等の設置(又は拡充)に係る投資が含まれていない。  
→ 仮に新設の場合、土地代だけで億単位の投資
- 現状のKTR利用者がそのまま代替バスに乗り続けるという前提。  
→ 速達性が低下しても同じように乗ってもらえるか  
宮津～豊岡 KTR約80分 → バス約130分  
宮津～西舞鶴 約30分 → 約 80分  
宮津～福知山 約50分 → 約 95分 (縦貫道を利用しなければ125分)
- 全国の多くの事例では、バス転換することにより利用者数が減少している。
- 特急列車に接続する普通列車をバスに転換することによって、利用者数が減った場合は、存続する特急列車の収支にもマイナス影響。
- 地元利用者のマイカーシフトを促進するおそれ。渋滞発生によりバスの定時性が悪化する可能性も。

# 設備投資の経過（車両を除く）

(単位:百万円)

設備投資の内容	実施年度											14~23の設備投資		備考			
	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	数量	金額					
列車制御関係装置				75													
自動列車停止装置(ATS)の新設																	75
自動閉そく装置																	135
ATS-P車上試験装置 関連器具																	17
踏切保安設備更新		谷内 8	円山 8											女布・神崎大 17			39
踏切障害物検知装置新設																公文名 6	6
列車接近表示装置新設													辛皮駅 6				6
列車無線設備改良								18		31							49
電柱改良		10本 3	20本 6					2				3				25	61
通信コンクリート柱																	1
搬送装置取替																67	67
通信機器																	12
軌道道床交換																	12
分岐器交換		西舞鶴・野田川 47	宮津線310m 23	宮津線680m 51			56					61	48	20		35	350
重軌条交換		宮津線2048m 88	宮津線2564m 97														136
ポイント融雪設備		西舞鶴・野田川 3	宮津線2076m 2														8
レール遊間管理システム																	3
PCマクラギ化																700本 23	23

設備投資の内容	実施年度											14～23の設備投資		備考			
	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	数量	金額					
										第一谷内							
橋梁・トンネル等																	
a 橋りょう改良																	45
a トンネル改良	下山90m、高路50m 44	馬路150m 31	長尾山・権太山 32		38	41	20		11							216	
b 施工基礎設備工事							10									10	
b 法面改良											5					5	
a その他補助対象事業	3	2		151	速度計 5	風速計 7		調査事業 8								175	
b 工具器具	2	0.5	2	4	0.3	2	1	1	2							14	
b 建物・土地関係	1	0.3	1		2	1	2	0.01								7	
b 構築物関係		1		10	1	1		2	0.4							16	
b 車内補充発行機						21										21	
b 自動券売機関係			27		8											36	
b その他補助対象外事業						5	3									7	
計	198	208	187	295	149	197	182	128	164	171						1,878	
補助対象事業 (=a)	195	206	156	282	137	168	149	115	154	102						1,663	
国・自治体補助金(c)	128	135	114	195	108	133	118	59	102	68						1,159	
KTR自己資金 (=a-c+b)	70	73	72	101	40	64	64	69	62	103						719	

(注) 端数処理の関係で合計が合わない場合がある

# 必要な設備投資 (車両を除く)

(単位:百万円)

	当面見込まれる設備投資の内容		実施年度												今後10年の設備投資		備考
	項目	数量	金額	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	数量	金額		
列車制御関係装置	a	列車集中制御装置(CTC)改良 PRC・中央装置 駅装置	1組 7駅	254	宮福線 254									1組 7駅	254	老朽化により修理困難。 荒河指令を宮津駅に移転。 宮福線行き速い駅7駅と連動。 荒河指令移転に伴う改築。	
	b	CTC化建物他 機器室、指令室改築他	1式	39	RH他 39									1式	39		
	a	列車集中制御装置(CTC)新設															老朽化が予想されることから、 荒河指令方式に統一した新設。 電子部品の補充を確保し延命を図る
	b	通信ケーブル新設	12駅	700	宮津線											0	宮津指令CTC化に伴う新設。
	a	運転状況記録装置新設	84km	213	宮津線											0	電子部品の補充を確保し延命を図る
	a	荒河指令・宮津指令 通信機器室改築	1箇所	3	1箇所 3									1箇所	3	3	整備基準で27年度までの設置を指令 統合に合わせ設置。
	a	宮津	1箇所	20	1箇所 20									1箇所	20	20	老朽化による改築
	a	自動列車停止装置(ATS)の新設 分岐器速照	32箇所	108	宮福6箇所 78									32箇所	108	108	整備基準で27年度までに計画 的に設置。
	a	閉そく無線駅装置改良	13駅	29	13駅 29									13駅	29	29	整備基準で27年度までに計画 的に設置。(宮津指令から駅)
	b	電力速方制御装置更新 制御所、変電所	1式	38	C/C・S/S 38									1式	38	38	老朽化により修理困難。 宮津指令で操作(宮津、二俣)。
踏切等保安設備	a	踏切保安設備更新	20箇所	162	2箇所 16	2箇所 16	2箇所 16	2箇所 16	2箇所 16	2箇所 16	2箇所 16	2箇所 16	2箇所 16	20箇所	162	162	宮津線毎年計画更新
	a	踏切障害物検知装置新設	5箇所	50	新町・峰山 20	細野街道・平田 20	宮津 10							6箇所	50	50	安全対策による新設。
	b	信号機構改良 信号機のLED化	180基	216	宮福31基 37	宮津43基 52	宮津60基 72							180基	216	216	老朽化に伴う更新。
	b	列車接近表示装置新設	6箇所	30	牧・天津・公庄 15	かしの木・豊多・甲山 15								6箇所	30	30	安全対策による新設。
	a	列車無線設備改良 基地局・固定局 移動局	24箇所 63台	358	移動局63 130	基地局6・固定局9 150	基地局5・固定局4 78							24箇所 63台	358	358	老朽化により修理困難。 (宮津指令と運転士間連絡)
	a	電柱改良	670本	232	50本 15	50本 18	50本 18	50本 18	50本 18	50本 18	50本 18	50本 18	50本 18	670本	232	232	宮津線で木柱からコンクリート 柱にし、33年度で計画終了予定。 老朽化による更新。
	b	発車標取替 LED発車標	2組	10	2組 10									2組	10	10	老朽化による更新。 (宮津、天橋立駅)
	b	搬送装置取替 西舞鶴～宮津・宮津～豊岡	2組	80	宮津～豊岡 50	西舞鶴～宮津 30								2組	80	80	老朽化による取替。 (鉄道電話、FAX)
	b	遠隔放送装置更新 福知山～宮津・西舞鶴～豊岡	2組	27	福知山～宮津 10	西舞鶴～豊岡 17								2組	27	27	老朽化による更新。 (指令から駅放送)
	b	電気転つ機取替 マグネットクワッチ化	62組	81	6組 8	6組 8	6組 8	6組 8	6組 8	6組 8	6組 8	6組 8	6組 8	62組	81	81	老朽化による計画の更新。
b	発動発電機取替	18組	90	3組 15	3組 15	3組 15	3組 15	3組 15	3組 15	3組 15	3組 15	3組 15	18組	90	90	電気転つ機取替による取替。	



線路等設備	当面見込まれる設備投資の内容		実施年度												今後10年の設備投資		備考
	項目	数量	金額	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	数量	金額		
a	軌道道床交換	1,310m	113	451m 39	420m 36	439m 38								1,310m	113	宮津線計画的に実施し、26年度で終了予定。	
a	分岐器交換	2組	27			西舞鶴 13								2組	27	老朽化による交換。 (側線部分)	
a	PCマクラギ化	8,000本	368	500本 23	500本 23	500本 23	500本 23	500本 23	500本 23	500本 23	500本 23	500本 23	500本 23	5,000本	230	本マクラギからコンクリートマクラギに計画的に更新。 毎年500本として計画	
a	橋りょう改良	4箇所	143	由良川 14	福田川 9	新川 5	矢立川 5							4箇所	33	老朽化による改良。 新川、矢立川を補修に変更。 老朽化による補修。	
a	橋りょう塗装・補修	4箇所	22	船山谷・佐野谷 12	野田川・水戸谷 10									4箇所	22	老朽化による補修。	
a	トンネル補修	7箇所	1,502			城山52.5m 53		城山52.5m 53	同左 53	愛宕山134m 134	同左 134	二本松34m 34	同左 34	3箇所	441	老朽化による補修。 工法の検討必要。二年に1箇所の工事とし、補修を四回	
b	伏び改築	32箇所	320		5箇所 50	5箇所 50	5箇所 50	5箇所 50	5箇所 50	5箇所 50	2箇所 20			32箇所	320	老朽化による取替等。 (配水管の割れ、つまり等)	
b	二線橋改築	6箇所	740		宮津 70	天橋立 70	久美兵 30	網野 30	丹後由良 30	栗田 30				6箇所	260	老朽化による改築。 補修により延命。	
b	法面改良	2箇所	35						2箇所70m <sup>2</sup> 35					2箇所	35		
a	雪覆い改築	1箇所	76		引原 20									1箇所	20	老朽化による改築。 補修により延命。	
b	西舞鶴運転区油貯蔵地下タンクライニング工事		4	4											4		
b	福知山運転区熱源改修工事		4	4											4	老朽化による冷暖房装置工事。	
b	電車基地設置		100	100											100		
設備投資合計			6,192	631	473	424	369	445	336	304	229	114	111		3,434		
補助対象事業費(=a)			4,166	376	231	211	215	270	198	201	201	101	98		2,101		
国・自治体補助金(a×2/3=c)			2,777	251	154	141	143	180	132	134	134	67	65		1,401		
KTR自己資金(=a-c+b)			3,415	380	319	283	226	265	204	170	95	47	46		2,034		

(注) 端数処理の関係で合計が合わない場合がある

# 車両整備計画<ケース①>

- Exp以外の全車両を計画的に更新
- 冷房装置はH24夏までに全普通車両の更新を完了

			現状	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
MF (S63年)	1	冷房	済											
		リニューアル	済											
	2	冷房	済											
		リニューアル	済											
	3	冷房	×	○										
		リニューアル	×											
4	冷房	×	○											
	リニューアル	×												
5	冷房	×	○											
	リニューアル	×												
6	冷房	×	○											
	リニューアル	×												
KTR (H2年)	1	冷房	×		○									
		リニューアル	済											
	2	冷房	×		○									
		リニューアル	済											
	3	冷房	×		○									
		リニューアル	済											
	4	冷房	×		○									
		リニューアル	済											
	5	冷房	×	○										
		リニューアル	×											
	6	冷房	×	○										
		リニューアル	×											
7	冷房	×	○											
	リニューアル	×												
8	冷房	×	○											
	リニューアル	×												
9	冷房	×		○										
	リニューアル	×												
10	冷房	×		○										
	リニューアル	×												
11	冷房	×		○										
	リニューアル	×												
12	冷房	×		○										
	リニューアル	×												
Exp (H2年)	1	冷房												
		リニューアル												
(H4年)	2	冷房	×											
		リニューアル	×											
Dis (H8年)	1	冷房	済											
		リニューアル	×											
	2	冷房	済											
		リニューアル	×											
	3	冷房	済											
リニューアル		×												
4	冷房	済												
	リニューアル	×												
5	冷房	済												
	リニューアル	×												

- 冷房 : 冷房装置の更新 (老朽化に伴う故障多発への対応)
- リニューアル : 外装工事(板金の張り替え、塗装等)及び内装工事(床の張り替え、シート交換等)
- : 冷房装置更新の実施年度
- : リニューアルの実施年度

# 車両整備計画<ケース②>

○ 設備投資を極力抑制し、車両の延命を図る

			現状	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33		
MF (S63年)	1	冷房	済												→	
		リニューアル	済													→
	2	冷房	済													→
		リニューアル	済													→
	3	冷房	×	○												→
		リニューアル	×			●										→
4	冷房	×		○											→	
	リニューアル	×				●									→	
5	冷房	×													→	
	リニューアル	×													→	
6	冷房	×													→	
	リニューアル	×													→	
KTR (H2年)	1	冷房	×	○											→	
		リニューアル	済												→	
	2	冷房	×	○												→
		リニューアル	済													→
	3	冷房	×	○												→
		リニューアル	済													→
	4	冷房	×	○												→
		リニューアル	済													→
	5	冷房	×	○												→
		リニューアル	×			●										→
	6	冷房	×	○												→
		リニューアル	×				●									→
7	冷房	×		○											→	
	リニューアル	×						●							→	
8	冷房	×		○											→	
	リニューアル	×						●							→	
9	冷房	×		○											→	
	リニューアル	×							●						→	
10	冷房	×		○											→	
	リニューアル	×							●						→	
11	冷房	×		○											→	
	リニューアル	×								●					→	
12	冷房	×		○											→	
	リニューアル	×								●					→	
Exp (H2年)	1	冷房		→											→	
リニューアル			→												→	
(H4年)	2	冷房	×												→	
		リニューアル	×												→	
Dis (H8年)	1	冷房	済												→	
		リニューアル	×												→	
	2	冷房	済												→	
		リニューアル	×												→	
	3	冷房	済												→	
リニューアル		×												→		
4	冷房	済												→		
	リニューアル	×												→		
5	冷房	済												→		
	リニューアル	×												→		

冷房 : 冷房装置の更新 (老朽化に伴う故障多発への対応)  
 リニューアル : 外装工事 (板金の張り替え、塗装等) 及び内装工事 (床の張り替え、シート交換等)  
 ○ : 冷房装置更新の実施年度  
 ● : リニューアルの実施年度

# 車両整備計画<ケース①>

(単位:百万円)

	合計	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
普通車両導入 (16両)	3,200			400 (2両)	400 (2両)	800 (4両)	800 (4両)	800 (4両)			
特急車両導入 (10両)	2,500								1,000 (4両)	1,000 (4両)	500 (2両)
電車(新車)導入 (2両)	500			250 (1両)	250 (1両)						
冷房装置更新 (16両)	304	152 (8両)	152 (8両)								
合計	6,504	152	152	650	650	800	800	800	1,000	1,000	500

	合計	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
更新による 修繕費削減効果	470	3	5	11	16	30	44	57	83	106	115

# 車両整備計画<ケース②>

(単位:百万円)

	合計	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
冷房装置更新 (14両)	266	133 (7両)	133 (7両)								
リニューアル (10両)	200			40 (2両)	40 (2両)	40 (2両)	40 (2両)	40 (2両)			
電車(中古)購入 (2両)	100		100 (2両)								
合計	566	133	233	40	40	40	40	40			

	合計	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
更新による 修繕費削減効果	57	2	4	6	7	8	8	8	6	5	3

# H24を基礎としてH33までの 10年間経営シミュレーション

- 旅客運輸収入は、定期外、通勤定期、通学定期それぞれのH2～H22のトレンドから類推。
- 受取車両使用料は、H21実績からExp減少分150百万円を引いて、以降横置き。
- 車両修繕費はH21実績からExp1編成を定期運用から外すと仮定して40百万円縮減。
- 軽油は軽油単価アップ(H21比150%アップ)を反映。
- その他経費は人件費補助減を反映して+35増。
- 営業外収益は人件費助成費等の減収を反映して11百万円減収。
- その他はH21実績の横置き。

## 経営シミュレーション(現状維持)

		(百万円)										
		H21	基礎(H24)	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
営業 収益	旅客運輸収入	936	900	870	832	795	752	715	693	667	636	605
	定期外	799	771	757	723	688	648	612	593	569	541	512
	通勤定期	40	38	21	19	18	17	17	16	16	15	14
	通学定期	97	91	92	90	89	87	86	84	82	80	79
	運輸雑収	345	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195
	受取車両使用料	311	161	161	161	161	161	161	161	161	161	161
	その他	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
合計	1,281	1,095	1,065	1,027	990	947	910	888	862	831	800	
営業 費用	人件費	886	886	886	886	886	886	886	886	886	886	886
	修繕費	560	520	520	520	520	520	520	520	520	520	520
	線路	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130
	電路	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
	車両	364	324	324	324	324	324	324	324	324	324	324
	その他	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	動力費	178	248	248	248	248	248	248	248	248	248	248
	軽油	142	212	212	212	212	212	212	212	212	212	212
	電力	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
	その他経費	295	330	330	330	330	330	330	330	330	330	330
	諸税	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
	減価償却費	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121
	合計	2,082	2,147	2,147	2,147	2,147	2,147	2,147	2,147	2,147	2,147	2,147
	営業外損益	85	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
営業外収益	98	87	87	87	87	87	87	87	87	87	87	
営業外費用	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	
経常損益	△ 716	△ 978	△ 1,008	△ 1,046	△ 1,083	△ 1,126	△ 1,163	△ 1,185	△ 1,211	△ 1,242	△ 1,273	△ 1,132

# 車両整備計画 <ケース①>

- Exp以外の全車両を計画的に更新
- 冷房装置はH24夏までに全普通車両の更新を完了

(単位:百万円)

	H24	H25	H26	H27	H28	H29
経常損益 (a)	△973	△997	△1,030	△1,053	△1,082	△1,106

※経常損益 (a) には、車両整備<ケース①>による修繕費削減効果を反映している

設備投資	783	1,123	1,074	1,169	1,245	1,136
車両 (b)	152	650	650	800	800	800
地上設備	631	473	424	369	445	336
国庫補助	125	77	70	71	90	66
自治体補助 (c)	126	77	71	72	90	66
KTR自己負担 (d)	380	319	283	226	265	204

(a)+(b)+(c)	1,251	1,724	1,751	1,925	1,972	1,972
-------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

(a)+(b)+(c)+(d)	1,631	2,043	2,034	2,151	2,237	2,176
-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

	H30	H31	H32	H33	合計	平均
経常損益 (a)	△1,102	△1,105	△1,127	△1,158	△10,733	△1,073

設備投資	1,304	1,229	614	111	9,788	979
車両 (b)	1000	1000	500	0	6352	635
地上設備	304	229	114	111	3434	343
国庫補助	67	67	33	32	698	70
自治体補助 (c)	67	67	34	33	703	70
KTR自己負担 (d)	170	95	47	46	2035	204

(a)+(b)+(c)	2,169	2,172	1,661	1,191	17,788	1,779
-------------	-------	-------	-------	-------	--------	-------

(a)+(b)+(c)+(d)	2,339	2,267	1,708	1,237	19,823	1,982
-----------------	-------	-------	-------	-------	--------	-------

# 車両整備計画 <ケース②>

- 設備投資を極力抑制し、車両の延命を図る

(単位:百万円)

	H24	H25	H26	H27	H28	H29
経常損益 (a)	△974	△1,002	△1,039	△1,075	△1,118	△1,155

※経常損益 (a) には、車両整備<ケース②>による修繕費削減効果を反映している

設備投資	864	513	464	409	485	376
車両 (b)	233	40	40	40	40	40
地上設備	631	473	424	369	445	336
国庫補助	125	77	70	71	90	66
自治体補助 (c)	126	77	71	72	90	66
KTR自己負担 (d)	380	319	283	226	265	204

(a)+(b)+(c)	1,333	1,119	1,150	1,187	1,248	1,261
-------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

(a)+(b)+(c)+(d)	1,713	1,438	1,433	1,413	1,513	1,465
-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

	H30	H31	H32	H33	合計	平均
経常損益 (a)	△1,179	△1,206	△1,239	△1,270	△11,257	△1,126

設備投資	304	229	114	111	3,869	387
車両 (b)	0	0	0	0	433	43
地上設備	304	229	114	111	3434	343
国庫補助	67	67	33	32	698	70
自治体補助 (c)	67	67	34	33	703	70
KTR自己負担 (d)	170	95	47	46	2035	204

(a)+(b)+(c)	1,246	1,273	1,273	1,303	12,393	1,239
-------------	-------	-------	-------	-------	--------	-------

(a)+(b)+(c)+(d)	1,416	1,368	1,320	1,349	14,428	1,443
-----------------	-------	-------	-------	-------	--------	-------