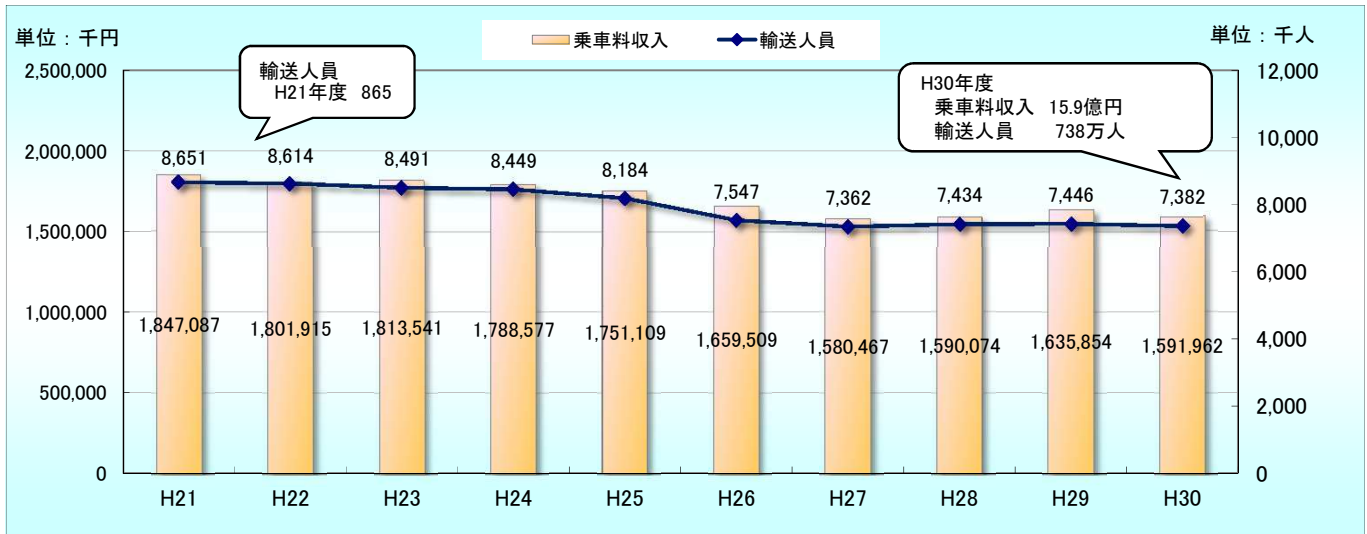


平成30年度決算における収益等の推移及び指標について

◆ 輸送人員と乗車料収入の推移（平成21年度～30年度）

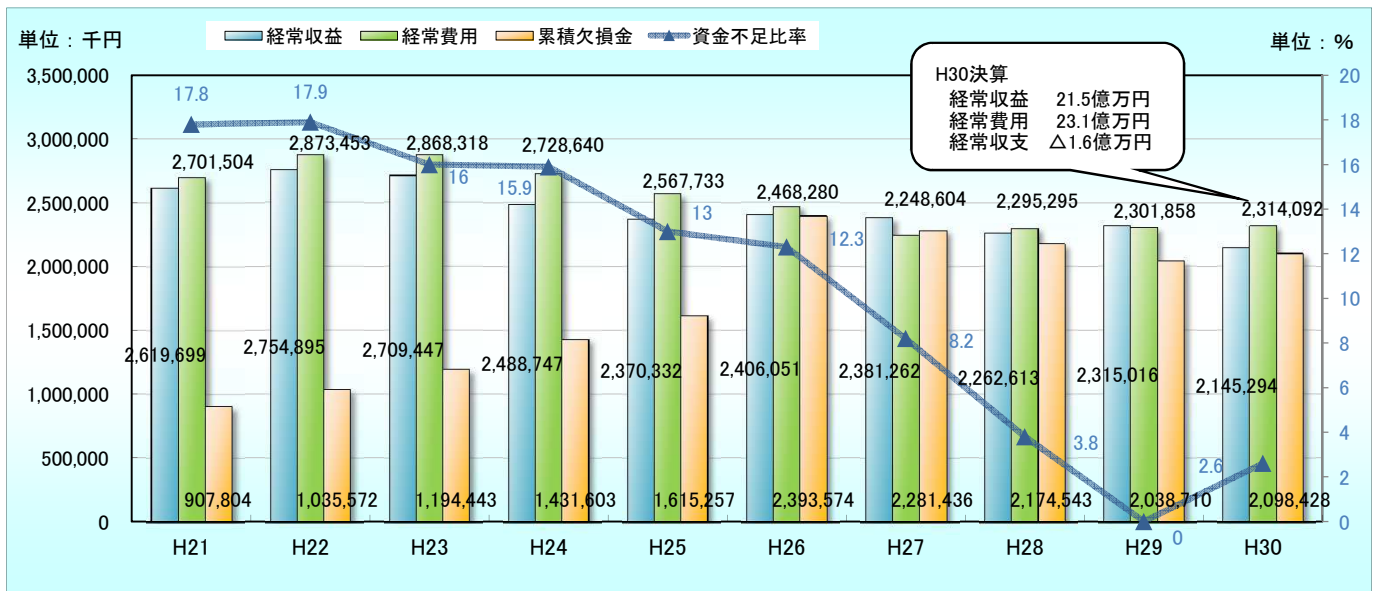


◆輸送人員は、これまで減少傾向にあった中、平成28・29年度で増加したものの、平成30年度に再び減少し、前年度と比較して約6万4千人減（△0.9%）の約738万人となった。輸送人員のピークであったS44年度（3,154万人）の23%程度にまで減少している。

◆乗車料収入は、合併に伴い浪岡線が開設された平成17年度を境に減少が続いていた中、平成28・29年度は増加となったものの、平成30年度は再び減少に転じ、前年度と比較して約4,389万円減の約15億9,196万円となった。

※乗車料収入は、運送収益から観光バス（H19で終了）及び貸切バス（H21で終了）に係る収入と生活路線維持負担金を除いたもので、福祉負担金を含む。

◆ 経常収支・累積欠損金・資金不足比率の推移（平成21年度～30年度）



◆経常収支は、営業収益及び営業費用の増減と、営業外収益である他会計補助金（一般会計繰入金）の増減がその収支に大きく影響するが、平成30年度は、主に輸送人員の減少に伴う運送収益の減少となったことなどにより、約1億6,880万円の赤字となった。

◆経常収益は、輸送人員の減少に伴う運送収益の減少が影響し、基本的には年々減少傾向にある。そのような中、平成29年度は増収となったものの、平成30年度は運送収益及び運送雑収益の減などにより、前年度に比べて約1億6,972万円減の約21億4,529万円となった。

◆経常費用は、正職員運転士の退職者不補充の実施による職員給与費の抑制などで、その削減に努めている。平成30年度は、退職給付引当金が減となったものの、軽油費や修繕費、減価償却費が増となったことなどから、前年度に比べて約1,223万円増の約23億1,409万円となった。

◆累積欠損金は、平成30年度は約5,972万円の当年度純損失を計上したことで若干増加となり、当年度末で約20億9,843万円の額を抱えている。これは、平成18年度以降、9年連続で赤字決算が続いたことに加え、平成26年度において、会計基準の見直しに伴い、過年度分の退職給付引当金等約11億2,730万円を特別損失に一括計上したことなどが大きく影響している。

◆資金不足比率は、経営改善に向けた一般会計からの臨時的な追加支援等により減少し、平成29年度において、資金不足が解消された。しかしながら、平成30年度は、冬期間の輸送人員の減少に伴う乗車料収入の減などにより、再び2.6%の資金不足比率が生じる結果となった。（一般会計からの支援については、資金不足解消により平成30年度から通常支援となった。）

指標名	H26決算	H27決算	H28決算	H29決算	H30決算
営業収支比率【%】 (営業収益 / 営業費用 * 100)	84.5	87.4	83.3	87.7	79.6
	※(68.6)	※(71.9)	※(70.8)	※(73.1)	※(70.9)
経常収支比率【%】 (経常収益 / 経常費用 * 100)	97.5	105.9	98.6	100.6	92.7
	※(81.6)	※(90.5)	※(86.2)	※(86.1)	※(84.0)
<収益性を示す指標> 営業収支 H29年度公営企業平均値：94.0% 経常収支 H29年度公営企業平均値：103.3% ◆業務活動によってもたらされた営業（経常）収益とそれに要した営業（経常）費用の割合を示すもので、経常費用が経常収益によってどの程度賄われているかを示すものです。 この比率が100%を超えると黒字になります。					
<経営指標からの現状分析・前年度決算との比較> ◆営業収支比率は79.6%で、H30年度は、運送収益が約1億7,564万円減少したことで、営業収益が前年度比約1億7,590万円、8.8%の減となったことに加え、燃料費、修繕費及び減価償却費などの増加により営業費用が約1,061万円の増となったことから、 前年度比で8.1ポイント悪化 しました。なお、他事業者との比較においても、 H29年度公営企業平均値を下回っている状況 にあります。 （運送収益から生活路線維持負担金を除いて営業収支比率を算出した場合も、前年度比で2.2ポイント悪化しました。） ◆経常収支比率は92.7%で、H30年度は、営業外費用が約163万円増加した一方で、営業外収益が約618万円増加となったものの、営業収支の悪化に伴い経常収支は約1億6,880万円の赤字となり、 前年度比で7.9ポイント悪化 しました。 なお、他事業者との比較においても、 H29年度公営企業平均値を下回っている状況 にあります。 （運送収益から生活路線維持負担金を除いて経常収支比率を算出した場合は、前年度比で2.1ポイント悪化しました。）					H30状況 (営業収支) 悪化 (経常収支) 悪化

※（ ）の数字は、「生活路線維持負担金」を除いた営業（経常）収益で算出した場合。

指標名	H26決算	H27決算	H28決算	H29決算	H30決算
流動比率【%】 (流動資産 / 流動負債 * 100)	20.3	34.4	44.4	56.1	39.3
<健全性・安全性を示す指標> H29年度公営企業平均値：156.7% ◆流動比率とは、短期的な支払義務である流動負債と短期的な支払手段である流動資産との割合で、企業の支払能力（流動性）を表すものです。 比率が高いほど資金繰りが順調で、支払能力が高いこととなります。					
<経営指標からの現状分析・前年度決算との比較> ◆流動比率は39.3%で、H30年度は、流動資産の現金預金や未収金が減少したことなどにより、 前年度比で16.8ポイント悪化 しました。 なお、他事業者との比較においても、 H29年度公営企業平均値を下回っている状況 にあります。					H30状況 悪化

指標名	H26決算	H27決算	H28決算	H29決算	H30決算
累積欠損金比率【%】 (累積欠損金 / 営業収益 * 100)	115.3	116.9	114.6	102.0	115.1
<経営の健全性示す指標> H29年度公営企業平均値：62.9% ◆事業の規模に対する累積欠損金の状況を表す指標で、0%より高い場合は、累積欠損金が発生していることを示すものです。					
<経営指標からの現状分析・前年度決算との比較> ◆累積欠損金比率は115.1%で、H30年度は、運送収益が減収となったことなどにより純損失を計上したため、累積欠損金が増加し、 前年度比で13.1ポイント悪化 しました。なお、他事業者との比較においても、 H29年度公営企業平均値を上回っている状況 にあります。					H30状況 悪化

指標名	H26決算	H27決算	H28決算	H29決算	H30決算
利用者1回当たり他会計負担額【円】 ((他会計補助金+他会計負担金) / 年間輸送人員)	23.1	37.2	29.8	18.0	18.2
	※(102.0)	※(119.7)	※(99.6)	※(105.4)	※(86.9)
<健全性・安全性を示す指標> H29年度公営企業平均値：14.5円 ◆利用者がバスを1回利用するに当たり、一般会計等の他会計がどれだけ負担しているかを表すものです。 当該指標は独立採算の観点から、できるだけ低い数値にあることが望ましいものです。					
<経営指標からの現状分析・前年度決算との比較> ◆利用者1回当たりの他会計負担額は18.2円で、H30年度は、他会計負担額は前年度と同程度であったものの、輸送人員が減少したことに伴い、 前年度比で0.2円悪化 しました。しかし、他事業者との比較では、 H29年度公営企業平均値よりも高い数値 となっています。 （他会計負担金等に生活路線維持負担金と資本的収支に係る補助金を加えた場合は、前年度比で18.5円改善しました。					H30状況 悪化

※（ ）の数字は、「生活路線維持負担金及び資本的収支の他会計補助金」を加え、他会計負担額を算出した場合。

指標名	H26決算	H27決算	H28決算	H29決算	H30決算
利用者1回当たり運行経費【円】 (経常費用 / 年間輸送人員)	327.1	305.4	308.7	309.1	313.5
<p><健全性・安全性を示す指標> H29年度公営企業平均値：180.1円</p> <p>◆利用者がバスを1回利用するに当たり、費用がどれだけかかっているかを表すものです。当該指標はできるだけ低い数値にあることが望ましいものです。</p>					
<p><経営指標からの現状分析・前年度決算との比較></p> <p>◆利用者1回当たりの運行経費は313.5円で、平成30年度は、輸送人員が減少したことに加え、軽油単価の上昇に伴う燃料費の増加などにより、経常費用が増加し、前年度比で4.4円悪化しました。なお、他事業者との比較においても、H29年度公営企業平均値よりも高い数値となっています。</p>					<p>H30状況</p> <p>悪化</p>

指標名	H26決算	H27決算	H28決算	H29決算	H30決算
他会計負担比率【%】 ((他会計補助金+他会計負担金) / 経常費用)	7.1 ※(31.2)	12.2 ※(39.2)	9.6 ※(32.3)	5.8 ※(34.1)	5.8 ※(27.7)
<p><健全性・安全性を示す指標> H29年度公営企業平均値：8.0%</p> <p>◆人件費や燃料費等の費用が一般会計等の他会計の負担によって、どの程度賄われているかを表すものです。当該指標は独立採算の観点からできるだけ低い数値にあることが望ましいものです。</p>					
<p><経営指標からの現状分析・前年度決算との比較></p> <p>◆他会計負担比率は5.8%で、H30年度は、他会計補助金及び経常費用ともに前年度と同程度であったことから、対前年度と同値となりました。なお、他事業者との比較においても、H29年度公営企業平均値を下回っている状況にあります。(他会計負担金等に生活路線維持負担金と資本的収支に係る補助金を加えた場合は、前年度比で6.4ポイント改善しました。)</p>					<p>H30状況</p> <p>現状維持</p>

※()の数字は、「生活路線維持負担金及び資本的収支の他会計補助金」を加え、他会計負担額を算出した場合。

指標名	H26決算	H27決算	H28決算	H29決算	H30決算
企業債残高対料金収入比率【%】 ((企業債残高 - 一般会計等負担額) / 旅客運送収益)	26.1	32.8	32.7	33.1	36.5
<p><健全性・安全性を示す指標> H29年度公営企業平均値：21.9%</p> <p>◆運送収益に対する企業債残高(一般会計等負担額除く)の割合で、企業債残高の規模を表す指標であり、数値が低いほど企業債への依存度が低いことを示します。</p>					
<p><経営指標からの現状分析・前年度決算との比較></p> <p>◆企業債残高対料金収入比率は36.5%で、H30年度は、大型ノンステップバス8両の購入等に伴い企業債の借入を行った結果、企業債残高が増加したため、前年度比で3.4ポイント悪化しました。なお、他事業者との比較においても、H29年度公営企業平均値を上回っている状況にあります。</p>					<p>H30状況</p> <p>悪化</p>

指標名	H26決算	H27決算	H28決算	H29決算	H30決算
有形固定資産減価償却率【%】 (有形固定資産減価償却累計額 / 有形固定資産のうち償却対象資産の帳簿原価)	73.8	72.7	74.0	74.3	75.1
<p><施設等の老朽化度合を示す指標> H29年度公営企業平均値：77.8%</p> <p>◆有形固定資産のうち償却対象資産が、どれくらい耐用年数に近づいているか(老朽化度合)を表すものです。</p>					
<p><経営指標からの現状分析・前年度決算との比較></p> <p>◆有形固定資産減価償却率は75.1%で、H30年度は、前年度購入の大型ノンステップバス10両・運賃箱10基に係る減価償却費を新たに計上したことにより、前年度比で0.8ポイント悪化しました。しかし、他事業者との比較では、H29年度公営企業平均値を下回っている状況にあります。</p>					<p>H30状況</p> <p>悪化</p>

指標名	H26決算	H27決算	H28決算	H29決算	H30決算
走行キロ当たりの収入 【円】 ((営業収益 + 営業外収益) / 実車走行キロ)	485.57	478.26	481.31	497.07	482.43
<p><生産性を示す指標> H29年度民間事業者平均値：248.24円 ◆バスの運行1キロ当たりでどれだけの収入をあげられているかを表すものです。</p>					
<p><経営指標からの現状分析・前年度決算との比較> ◆走行キロ当たりの収入は482.43円で、H30年度は、実車走行キロが増加したものの、営業収益が減少したことなどに伴い、前年度比で14.64円悪化しました。 しかし、他事業者との比較では、H29年度民間事業者平均値よりも高い数値となっています。</p>					H30状況 悪化

指標名	H26決算	H27決算	H28決算	H29決算	H30決算
走行キロ当たりの運送原価 【円】 ((営業費用 + 営業外費用) / 実車走行キロ)	702.49	663.61	678.15	684.29	683.99
<p><生産性を示す指標> H29年度民間事業者平均値：330.16円 ◆バスの運行1キロ当たりでどれだけの経費がかかっているかを表すものです。</p>					
<p><経営指標からの現状分析・前年度決算との比較> ◆走行キロ当たりの輸送原価は683.99円で、平成30年度は、経費削減に努めたものの、軽油単価の上昇に伴う燃料費の増加などにより経常経費が増加したことに加え、実験運行の実施により実車走行キロも増加したことから、前年度比で0.3円改善しました。 なお、他事業者との比較でも、H29年度民間事業者平均値よりも高い数値となっています。</p>					H30状況 改善

指標名	H26決算	H27決算	H28決算	H29決算	H30決算
走行キロ当たりの人件費 【円】 ((人件費(運送費)+人件費(一般管理費)) / 実車走行キロ)	473.30	415.48	426.45	422.23	419.85
<p><生産性を示す指標> H29年度民間事業者平均値：193.56円 ◆バスの運行1キロ当たりでどれだけの人件費がかかっているかを表すものです。</p>					
<p><経営指標からの現状分析・前年度決算との比較> ◆走行キロ当たりの人件費は419.85円で、H30年度は、正職員運転士の退職者不補充の継続による職員給与費の削減に加え、実験運行の実施により実車走行キロも増加したことから、前年度比で2.38円改善しました。しかし、他事業者との比較では、H29年度民間事業者平均値よりも高い数値となっています。</p>					H30状況 改善

指標名	H26決算	H27決算	H28決算	H29決算	H30決算
乗車効率 【%】 (延べ人Km / (年間走行Km * 平均乗車定員数) * 100)	13.6	14.0	14.0	14.2	13.6
<p><経営の効率性を示す指標> H29年度公営企業平均値：18.4% ◆車両1台当たり乗車定員に対する平均輸送人員の割合であり、車両の利用状況を把握するものです。</p>					
<p><経営指標からの現状分析・前年度決算との比較> ◆乗車効率は13.6%で、H30年度は、年間輸送人員が減少したことに加え、年間走行キロが増加したことから、前年度比で0.6ポイント悪化しました。なお、他事業者との比較においても、H29年度公営企業平均値を下回っている状況にあります。</p>					H30状況 悪化

指標名	H26決算	H27決算	H28決算	H29決算	H30決算
職員1人当たりの人件費 【千円】 (職員給与費 / 職員数)	6,053	5,989	5,838	5,610	5,515
<p><生産性を分析する指標> ◆職員1人当たりどれだけ人件費(退職給付引当金を除く)がかかっているのかを示すものです。 高いほど給与月額などの人件費単価が高いことを示します。 ※職員とは、正職員、再任用職員、嘱託員及び臨時職員の総数とする。</p>					
<p><経営指標からの現状分析・前年度決算との比較> ◆職員1人当たりの人件費は5,515千円で、従前より正職員運転士の退職者不補充を継続し、職員給与費の削減に努めているところですが、H30年度は、正職員や再任用職員が11人減となった一方で、運行委託ダイヤの減少により乗務員の確保が必要となったことから、嘱託員や臨時職員が23人増となりました。この結果、職員数全体として12人増となりましたが、退職給付引当金を除く職員給与費は約4,356万円の増にとどまったことから、前年度比で95千円減少(改善)しました。</p>					H30状況 改善

指標名	H26決算	H27決算	H28決算	H29決算	H30決算
人件費比率【%】 (職員給与費 / 営業収益 * 100)	69.7	70.3	69.5	66.8	75.6
<生産性を分析する指標> ◆営業収益（売り上げ）に対する職員給与費（退職給付引当金を除く）の割合を示すものです。 比率が高いほど、収益に対する固定費が高くなり、生産性は低下することになります。 ※職員とは、正職員、再任用職員、嘱託員及び臨時職員の総数とする。					
<経営指標からの現状分析・前年度決算との比較> ◆人件費比率は75.6%で、H30年度は、営業収益が減収となったことに加え、退職給付引当金を除く職員給与費は増となったことから、 前年度比で8.8ポイント増加（悪化） しました。					H30状況 悪化

指標名	H26決算	H27決算	H28決算	H29決算	H30決算
資金不足比率【%】 (資金不足額 / 営業収益 * 100)	12.3	8.2	3.8	—	2.6
<健全性・安全性を示す指標> ◆資金不足額(当面の運転資金の不足＝不良債務)の営業収益に対する割合です。 比率が大きいほど支払いのための現金が手元にない状態で、その解消が困難であるといえます。					
<経営指標からの現状分析・前年度決算との比較> ◆これまで発生していた資金不足は、前年度で解消されましたが、H30年度は、営業収益の減少などにより、約5,972万円の純損失を計上した結果、流動資産が減少し、約4,920万円の資金不足が生じたことから、 資金不足比率が2.6%発生（悪化） しました。					H30状況 悪化