

熊本市交通事業中期経営収支プラン

平成28年3月31日策定

平成28年4月1日施行

熊本市交通局

熊本市交通事業会計

第1 経営の基本方針

熊本市交通事業においては、経営状況の悪化により「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」に基づく「経営健全化計画」(平成21年度～平成27年度)(以下「前計画」という。)を策定し、中間年である平成24年度に必要な見直しを行い、最終年度(平成27年度)までに資金不足の解消を目指しており、計画目標を概ね達成(資金不足の解消)する見込みです。

公営企業である交通局(以下「交通局」という。)は、運賃収入をもって経営を行う独立採算制が基本原則であることを踏まえ、経営基盤の強化を図るため、受益者に過重な負担をかけない程度の運賃改定は避けられないとして、前計画期間中に、平成4年10月以来の本格的な運賃の値上げ改定を実施しました。

交通局の経営基盤である運賃については、能率的な経営を行う上で適正な原価を賄うものであるか等の国の審査を経て認可されるものであり、その運賃収入を主たる財源にして、市電のサービス向上や安全対策を充実させ、利用促進を図りながら乗客数の増加に向けた取り組みを進めることで、経営基盤の強化につながっているところです。

しかしながら、交通局の経営は繰出金(地方公営企業法第17条の2、第17条の3に基づき一般会計又は他の特別会計から公営企業の特別会計へ繰り出した金銭的給付をいう。)に大きく依存した状況にあることから、今後、安全で快適な運行体制を確立することはもとより、更なる経営の合理化や経営基盤の強化に向けて不断に取り組み、一層の自助努力による独立採算制の基本原則に立脚した公営企業の経営に努める必要があります。

加えて、急速に少子高齢化が進む中、将来にわたって市民の日常生活に必要な移動を公共交通により確保するため、本市では、平成25年4月に、移動権の理念の尊重を掲げた「熊本市公共交通基本条例」を制定し、これに基づき、行政・市民・交通事業者等が連携し、公共交通ネットワークの強化や公共交通の利便性向上等に取り組んでおり、これらの施策や事業を進めるにあたり、交通局は、公営企業として、他の民間公共交通事業者をリードしていく役割が求められています。

また、本市では、今後、本格的に到来する人口減少・超高齢化社会においても、市民の暮らしやすさを維持するために、都市マスタープランにおいて、目指すべき都市の将来像として「多核連携都市」を位置づけており、郊外部を含む広域的な地域生活圏の核となる地域拠点に都市機能を確保するとともに、公共交通による拠点へのアクセスや拠点間のアクセスを充実させ、さらには、拠点やその周辺、公共交通の利便性の高い地域に居住を誘導することで、都市機能や公共交通の持続性を確保することとしています。

公営企業を取り巻く経営環境が厳しさを増す中であっても、沿線への居住の誘導など多核連携都市の実現に向けた取り組みと連携しつつ、常に企業の経済性を発揮するとともに公共の福祉を増進するよう努め、利用者に満足いただけるサービスの提供を将来にわたり安定的に継続することが、交通局が担う重要な役割と認識しています。

このため、交通局における今後の経営の基本方針を以下に掲げ、その実現のための具体的な方策として、別途実施プログラムを策定するとともに、進捗状況の検証並びに新たなサービスや利用促進策を企画・立案するための「利用促進検討委員会」を交通局に設置し、今後の社会経済情勢や経営状況等を踏まえた検証を行いつつ、業務の改善につなげながら本計画の着実な推進を図ります。

なお、本計画の策定にあたっては、後述の「計画体系図」に示す関連計画等との整合を図る必要があり、特に市電の延伸や交通局の経営形態の見直しといった中長期的な課題については、現在、その実現可能性を含め、市長事務部局等において調査・検討中であることから、必要経費等の試算が困難として、本計画の収支計画には反映しないこととします。

1 基本方針

(1) 安定的な企業経営の推進

持続可能な事業経営を確立するためには、業務の効率化を一層図るとともに、更なる経費節減に取り組む等、経営の合理化に努めます。

また、交通局の経営基盤である運賃の適正化について、社会経済情勢の変化や利用者数の変動等を考慮して検討するほか、施設や車両等の延命対策や資産の有効活用を図り、経営基盤の強化と財政マネジメントの向上に努めます。

(2) 安全で快適な運行の強化

輸送の安全確保に向けては、更なる向上への取り組みが不可欠であり、それまでの安全運転対策の強化・見直しを図った「安全運転推進計画」に基づき、安全運転の徹底を図り、重大事故の撲滅を目指します。

また、より安全に運行できる環境整備を図るとともに、利便性向上や安全性確保を勘案した運行ダイヤへ適宜見直すこと等により安全で快適な運行に努めます。

(3) 公共交通機関全体の利用促進

公共交通機関全体の利用促進に向けては、市民や観光客を対象とした実態調査による利用者ニーズの的確な把握に努めるとともに、市電の利便性向上を図ります。

また、だれもが安心して移動できる公共交通体系を確立するために、市長事務部局と連携・協力しながら自家用車から公共交通機関への利用転換を促進するよう努めます。

2 経営目標

本計画は、本市の最上位計画である「熊本市第7次総合計画」や関連計画との整合を図り、交通局の使命や目指すべき方向性を見据え、交通事業を一体的、計画的かつ効果的に推進するために定めるものであり、交通局の経営収支見通しを示す計画（「計画体系図」及び「各方策の主な取組」参照）の経営目標として、経常収支比率を次のとおりとします。

経常収支比率

年度	26年度 決算	27年度 見込み	28年度	29年度	30年度	31年度
目標比率 (%)	122.2	114.6	100.6	100.1	100.5	103.0

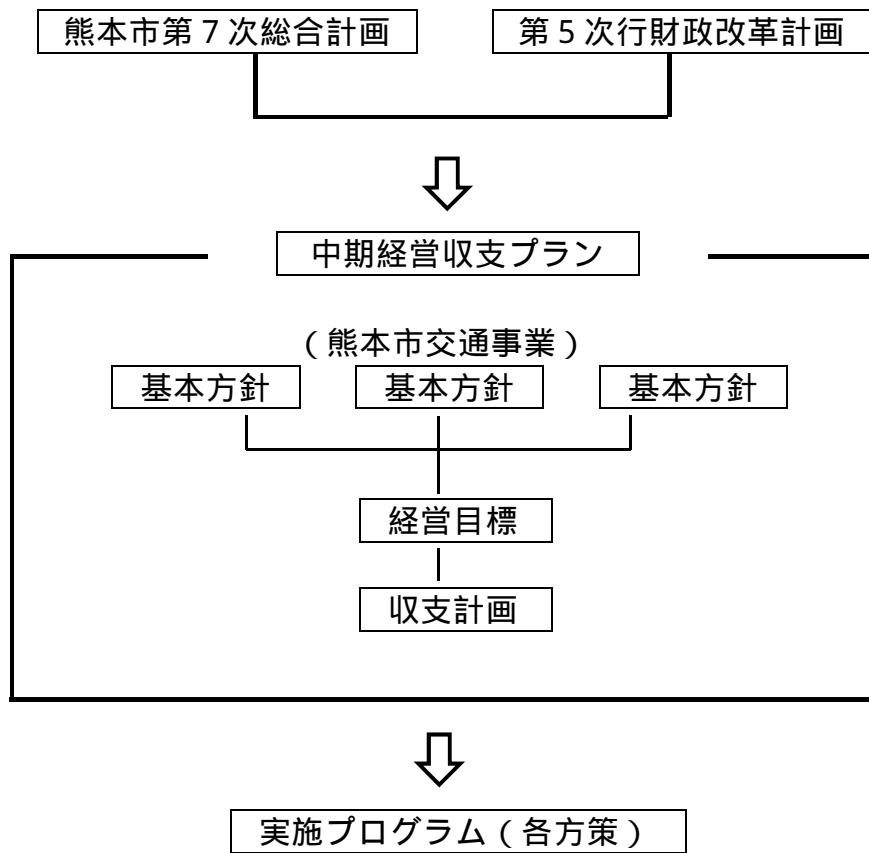
経常収支比率とは、経常収入を経常支出で除した値をいい、収支の状況を「経常的な収入」と「経常的な支出」との比率で捉え、この比率が高ければ経営能力が高いとされています。企業財務の経営能力を判断する1つの指標であり、一時的あるいは営業活動の結果ではない収支（固定資産の売却収入等）は算入されません。

【参考指標】一般会計補助金（繰出基準外）を除く経常収支比率

年度	26年度 決算	27年度 見込み	28年度	29年度	30年度	31年度
比率 (%)	89.2	81.0	89.3	89.3	87.6	93.6

参考指標は、一般会計補助金（繰出基準外）を除く経常収支比率をいい、一般会計からの支援度を判断する1つの指標（参考）です。この比率が高いほど自立的経営に近いと考えられます。

3 計画体系図



4 各方策の主な取組

(1) 安定的な企業経営の推進

安定的な企業経営を確保するため、業務改善や合理化を一層徹底し能率的な経営に努めるとともに、定員管理の適正化を図りつつ、事業収入の基本である運賃適正化の検討や広告等収入増に向けた事業を展開します。

【目標1】前計画で定めた、平成28年4月1日現在100人体制（7年間で238人削減）の基準に基づき定員管理の適正化に努めます。

【目標2】社会経済情勢の変化により資材価格等が高騰する中であっても、前計画における経費水準を維持します。（平成20年度比10%削減）

【目標3】一般会計繰出金に依存した企業経営からの脱却を目指します。

経営の合理化

- ・コンセッション方式等の導入検討（民間的経営手法の導入検討、アウトソーシングの推進など）
- ・スクラップアンドビルドの推進（費用対効果を勘案した改善、トータルコスト意識の醸成など）
- ・コスト削減と既存ストックの有効活用（定員の適正化、資産の有効活用、ICTを活用した事務の効率化など）

経営基盤の強化

- ・運賃の適正化（利用者数の推移検証、社会経済情勢の変動等を考慮した運賃改定など）
- ・施設設備等の延命対策強化（予防重視の点検整備・適正な維持管理による延命化の強化など）
- ・広告等収入増に向けた事業展開（広告収入増に向けた企画立案など）

(2) 安全で快適な運行の強化

安全運転に向けた積極的な取り組みはもとより、外部専門講師による研修や技術の継承による人材育成など、安全運転の徹底を図るとともに、利便性や経済性の向上、安全性の確保を勘案した運行ダイヤへ適宜見直しを図ります。

【目標 1】事故件数を毎年度減少させるとともに、重大事故の撲滅を目指します。

【目標 2】施設や車両整備不良による事故をなくします。

【目標 3】職員の資質向上を図り、運転及び接客に関する苦情等の減少を目指します。

安全運転対策の強化

- ・人材育成（外部専門講師による研修、個人指導、表彰制度の充実、技術の継承など）
- ・事故防止策の強化（ICTを活用した情報の発信など）
- ・事故防止策の効率的な展開（運転記録装置等の有効活用、事故事例を踏まえた点呼の改善など）

運行体制の整備

- ・適正なダイヤ編成（朝夕混雑時間帯等の利用者動向を見極めたダイヤ改正の早期対応など）
- ・車両等維持管理の強化（電停のバリアフリー化など）
- ・計画的な軌道改良（軌条更換による計画的な軌道改良など）

(3) 公共交通機関全体の利用促進

ＩＣカードＯＤデータ等を活用した利用者ニーズの的確な把握に努め、市電利用者が満足する輸送サービスを提供します。また、各方策の成果等を検証し、適宜改善を図ります。

【目標 1】人口減少や運賃改定による逸走が見込まれる中であっても、市電利用者数（平成 26 年度 10,876,776 人）の増加を目指します。

【目標 2】交通局で実施しているアンケート調査における市電利用者の満足度（平成 26 年度 69.5%）の増加を目指します。

【目標 3】他の公共交通事業者等と連携・協力し、自家用車から公共交通機関への利用転換を促進するよう努めます。

利用者ニーズの検証と利用促進策の推進

- ・利用者ニーズの的確な把握（ＩＣカードＯＤデータ活用による実態把握など）
- ・利用促進策の推進（交通系ＩＣカードの相互利用、サービス向上キャンペーンの実施、輸送力の強化など）
- ・公共交通機関への利用転換促進（市長事務部局と連携した他の公共交通との結節強化など）
- ・利用促進検討委員会の設置（各利用促進策の評価・検証・改善・新規事業の立案など）

利用者視点による情報発信

- ・ＩＣＴの有効活用（市電ロケーションシステム等の導入など）
- ・各種広報媒体の活用（体験運転の実施、ＰＲ拡充など）
- ・公共交通事業者との連携強化（他の公共交通事業者との連携による利用転換促進ＰＲ活動など）

第2 計画期間

平成28年度から平成31年度まで 4年間

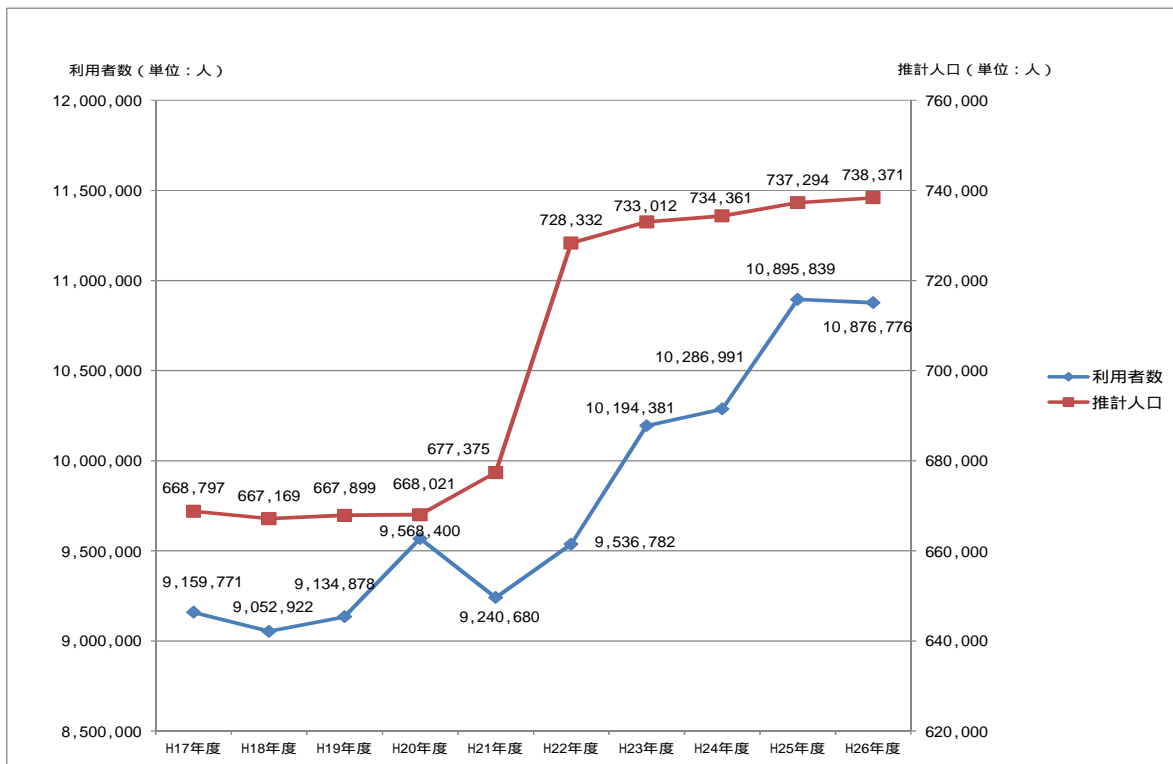
第3 収支計画 (別紙)

1 収支についての説明

収支計画期間については、市長任期、市電延伸の検討状況、交通局の経営状況等、それぞれの内容を見定める単位として検討した結果、現時点では4年間の期間が適当と判断しています。

「収支試算」については、今後、サービスの提供に必要な施設等の老朽化に伴う更新投資の増大、人口減少に伴う運賃収入の減少等を前提としたものであり、「熊本市将来人口推計」(熊本市第7次総合計画人口ビジョン)、「市電の年間利用者と人口の推移」(図1)を積算の基礎としています。「資金不足額と資金不足比率の推移」(図2)は、参考として過去10年間の推移を示しています。

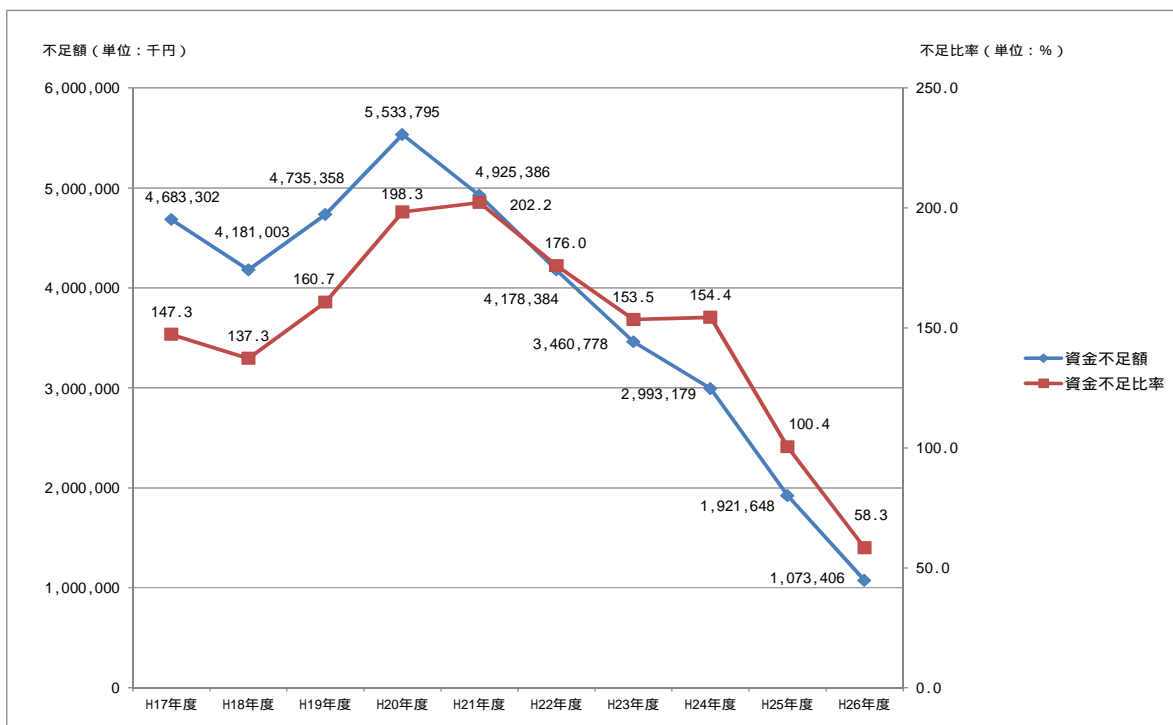
【市電の年間利用者と人口の推移】(図1)



推計人口は、熊本市の推計人口速報による各年度の4月1日現在の数値。

平成20年10月6日富合町合併。平成22年3月23日植木町・城南町合併。

【資金不足額と資金不足比率の推移】(図2)



資金不足額及び資金不足比率は、地方財政法により算出した数値。

「収支試算」における主な内容は、以下のとおり。

(1) 車両維持・購入関連

ラッシュ時に一部の電停で乗車できない状況が発生していること等から、輸送力の強化は喫緊の課題と認識しています。現在の経営状況において、明確な車両購入計画を策定することは困難であることから、既存ストックの活用を原則としつつ、当面、適切な維持管理等による長寿命化を図ります。

(2) 軌条更換関連

安全運行に係る重要な経費と捉え、老朽化率・更新率を総合的に勘案しつつ、投資時期の偏在解消のための平準化を行いながら維持水準の検証・適正化を図ります。

(3) 電停改良関連

電停改良整備計画（平成 2 1 年度策定）に基づき、道路幅員や電停改良の実現可能性を考慮しつつ、市長事務部局と連携しながら電停改良の優先順位や効果の検証を行い、電停のバリアフリー化の推進を図ります。

2 財源についての説明

計画期間については、前述「収支試算」と同様に 4 年間とし、公営企業が料金収入（運賃収入）をもって経営を行う独立採算制を基本原則としていることを踏まえた「財源試算」としているものの、将来の経営・財政収支見通しが厳しい状況であることから、徹底的な経費削減を図ったうえで、運賃改定の実施による経営改善（料金収入の増加）を前提としています。運賃改定による影響額（効果額）については、「運賃収入試算」（図 3）によるシミュレーションに示すとおりです。

また、一般会計繰出金については、平成 2 7 年度当初予算ベースで推計していますが、前計画に基づく一般会計の支援の拡充が終了することを踏まえ、今後は、本計画に基づく経営基盤の強化を図ることにより、一般会計繰出金に依存した企業経営からの脱却に取り組むこととし、毎年度の経営状況等を踏まえて、市長事務部局と協議することとしています。

【運賃収入試算】(図3)

項目	H26年度 決算	H27年度(決算見込)		H28年度 予算(基準)	H29年度 将来推計	H30年度 将来推計	H31年度 将来推計	
		4~1月	2~3月					
運賃収入試算 (円)	定期	173,414,852	169,988,000	26,207,000	212,505,000	217,356,527	217,269,551	217,182,696
	定期外	1,043,224,129	884,354,000	186,422,000	1,153,707,000	1,132,217,690	1,138,808,775	1,138,353,271
	その他	86,675,875	81,403,000	14,860,000	103,846,000	103,829,296	103,787,791	103,746,287
	合計	1,303,314,856	1,135,745,000	227,489,000	1,470,058,000	1,453,403,513	1,459,866,117	1,459,282,254
乗車人員 (人) (将来推計)	定期	1,973,024	1,549,000	230,000	1,728,000	1,799,309	1,798,589	1,797,870
	定期外	8,016,468	6,719,000	1,224,000	7,721,000	7,717,912	7,762,841	7,759,736
	その他	887,284	841,000	132,000	946,000	945,622	945,244	944,866
	合計	10,876,776	9,109,000	1,586,000	10,395,000	10,462,843	10,506,674	10,502,472

乗車人員は、第7次総合計画における将来人口推計の平成27年と平成31年人口から年間の伸び率を推計して試算。

平成31年将来人口推計739,000人 / 平成27年人口740,223人 = 伸び率 0.17% (年間伸び率 = 0.04%)

乗車人員は、運賃改定による逸走率(値上げ率1%につき0.25%逸走率)を加味して試算。

「財源試算」における主な内容は、次のとおり。

(1) 運賃収入関連

交通局の経営基盤である運賃については、社会経済情勢の変化や経営状況等に鑑み、適正化を図ることは重要であることから、平成19年10月12日から全線150円均一制とした運賃を見直し、平成28年2月1日から値上げ改定し、経営体力の強化を図ります。

(2) 国庫補助・企業債関連

国庫補助については、対象事業・補助メニュー等を精査し、最大限の活用を図ることにより財源の確保に努め、企業債については、人口減少等に伴う運賃収入減少が見込まれる中で、将来に過重な負担を強いることがないよう適切な水準の確保を図ります。

(3) 一般会計繰出金関連

将来の経営・財政収支見通しが厳しい状況から、一般会計から一定程度の補助(繰出基準外)を確保することが望まれますが、市長事務部局と連携・協力しながら、一層の自助努力により独立採算制の基本原則に立脚した経営体制の確立を目指します。

第4 効率化・経営健全化の取組

1 組織、人材、定員、給与に関する事項

(1) 効率的な組織の整備

交通局の組織について、実質的な権限と責任の明確化を図るなど、組織の見直しを積極的に推進し、効果的かつ効率的に事務・事業を処理し得る組織化を図ります。

(2) 人材の確保・育成

運転士（嘱託員）については、給与体系・変則勤務・運転資格取得に係る期間など、人材の確保に苦慮しているところであり、抜本的な改善策を見いだせていない状況であるが、個人のスキルアップはもとよりコスト意識の醸成や知見・ノウハウの技術継承等の人材育成に努めます。

(3) 定員管理の推進

効率的な組織の整備と併せ、経営の合理化・経営基盤の強化のため、本市が推進する「第5次行財政改革計画」との整合を図りつつ、中長期的観点から継続的に定員管理の適正化を図ります。

(4) 人事管理、退職管理

人事評価制度を活用しながら、能力及び実績に基づく人事管理を徹底するとともに、退職管理の適正化を図ります。

2 民間的経営手法の活用に関する事項

事業運営に見合う民間企業の存否や民間事業者とのコスト比較等を行いながら軌道事業の民間的経営手法を慎重に検討します。

3 その他の経営基盤の強化に関する事項

(1) 企業環境の整備

公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりの実現を目指して、市長事務局や民間公共交通事業者と連携し、だれもが安心して移動できる公共交通体系を確立するための企業環境の整備に努めます。

(2) 資産の有効活用等

真に必要な資産を精査し、安全運行へ影響のない不用資産を売却、活用するとともに既存ストックを最大限に活用することで経営の活性化を図ります。

(3) 情報通信技術の活用

ICTの有効活用による業務改善、行財政改革等を推進し、効率的で生産性の高い経営の実現と利用者サービスの向上を図ります。

4 資金不足比率の見通し

交通局においては、地方公共団体の財政の健全化に関する法律の規定に基づく前計画（平成21年度～平成27年度）を策定し、最終年度（平成27年度）に資金不足比率及び資金不足額を解消する見込みです。

5 資金管理・調達に関する事項

「投資・財政計画」に基づく「資金計画」を策定し、適正かつ効率的な資金管理及び資金調達を行うとともに、内部留保の適切な活用を図ります。

6 情報公開に関する事項

本計画の進捗状況等（評価・改善等）については、利用者が理解・評価しやすいよう工夫しながらホームページ等を活用し、情報を発信します。

情報開示項目

事業概要（平成27年4月1日現在）

1	団体名	熊本市	6	組織概要	組織図 管理者 └─ 総務課 └─ 電車課 ─┬─ 上熊本車両工場 └─ 大江営業所
2	組織名	交通局			
3	事業名	交通事業（軌道事業）			
4	所在地	熊本市中央区大江5丁目1番40号			
5	職員数	101名			

業務予定量（平成27年度当初）

	業務項目	予定量
1	運行車両数	54両
2	乗車人員（1日平均）	10,821,000人（29,647人）
3	運賃収入	1,374,947千円

財務状況（平成26年度決算）

貸借対照表	項目	金額（千円）	損益計算書	項目	金額（千円）
	総資産	8,082,910		総収入（注1）	3,525,217
負債	7,142,650	経常損益	705,968		
資本	940,260	当期損益	805,157		
累積欠損金	673,755	減価償却及び長期前受金収益化前当期損益	985,300		

（注1）売上高 + 営業外収益 + 特別利益

一般会計等の関与（平成26年度決算）

	内訳	金額（千円）	備考（算出方法等）
1	補助金（国）	51,243	社会資本整備総合交付金（1/2）等
2	繰出金	1,016,300	
	うち基準内繰出	280,520	軌道修繕費負担金（10/10）等
	うち基準外繰出	735,780	経営健全化補助金等

（注）補助金が、国、県等にわかれている場合には、それぞれ区分して記載すること。

企業債等残高（平成26年度決算）

	区分	金額（千円）	備考
1	企業債	2,733,445	
	（うち公的資金）	（144,081）	
2	借入金	1,138,000	一般会計からの長期借入金

運賃の状況（平成27年度当初）

	項目	金額		運賃算定方法	
1	普通旅客運賃（均一制）	150 円	2	全線 150 円均一運賃	
	普通旅客運賃（小児）	80 円	3	公共料金の推移（抜粋）	
	定期旅客運賃（通勤 1 ヶ月）	5,400 円			H19.10.12 均一制全線 150 円
	定期旅客運賃（通勤 3 ヶ月）	15,390 円			H10.3.1 消費税増率分転嫁
	定期旅客運賃（通学 1 ヶ月）	4,500 円			H4.10.1 運賃改定（対キ口区間制）
	定期旅客運賃（通学 3 ヶ月）	12,830 円			H1.9.1 運賃改定（対キ口区間制）
	定期旅客運賃（小児 1 ヶ月）	2,250 円			S61.11.1 運賃改定（対キ口区間制）
	定期旅客運賃（小児 3 ヶ月）	6,410 円			S59.10.1 運賃改定（対キ口区間制）
	貸切旅客運賃	10,300 円			S57.10.7 運賃改定（対キ口区間制）
	回数旅客運賃（動植物園券）	500 円			S55.10.17 運賃改定（対キ口区間制）
	回数旅客運賃（市電専用）	400 円			S52.4.6 運賃改定（対キ口区間制）

事業評価等の実施状況

本計画においては、（仮称）利用促進検討委員会を交通局に設置し、前述の【計画体系図】に示す実施プログラム（各方策）を策定するとともに、進捗状況の検証・改善並びに新たなサービスを企画・立案することとします。

以下、前計画（平成21年度～平成27年度）における実施プログラム（各方策）の評価等の実施状況（概要）を示します。（交通局ホームページで公開中）

1	<p>評価結果</p> <p>各取り組みの達成状況</p> <p>達成 49 項目（平成25年度までに完了した取り組み 11 項目）</p> <p>一部達成 3 項目</p> <p>未達成 1 項目</p> <p>「達成」と「一部達成」を合わせた達成状況は、98.1%</p>
2	<p>評価結果の事業運営への反映状況</p> <p>平成27年9月、交通局ホームページにおいて「資金不足比率を経営健全化基準未滿とするための各方策についての実施プログラム検証シート」（平成26年度成果）を公開しており、PDCA サイクルによる進行管理によって、平成27年度の主な取り組み内容を定めたところです。</p>

7 その他重点事項

(1) 危機管理等の体制整備

危機管理、情報管理等のリスク管理のための体制を整備し、事故や災害時等の緊急事態が発生した場合に、ロケーションシステム等を活用しながら的確に対応できる体制の整備を図ります。

(2) 入札手続の適正化

交通局における契約事務の公平性、競争性、透明性を高め、市民に信頼される契約事務を執行するために交通局内に契約事務調査会議を設置し、契約の適正化を図ります。

第5 その他の事項（参考）

1 事業の意義、提供するサービス自体の必要性

路面電車は、全国で19の事業者、公営では5事業者（札幌市、函館市、東京都、鹿児島市、熊本市）が運行しています。

昭和53年8月に全国の軌道で初めて冷房車の運行を開始、平成9年8月に軌道で全国初の超低床電車の運行を開始したほか、平成22年4月に一部でサイドリザベーションによる運行を開始するなど、全国初の取り組みを積極的に実施してきました。

市電（路面電車）は、本市の公共交通の基軸をなし、平成27年1月に本市が認定を受けた「地域再生計画」には、持続可能で創造的な多核連携都市の形成を掲げ、まちづくりと一体となった地域公共交通の再生の取り組みの一つとして市電延伸の検討を位置づけています。

これは、人口減少や少子高齢化が顕在化している社会情勢の中、将来を見据えた中長期的な視点から公共交通ネットワークをさらに充実させていくためには、定時性、速達性に優れた鉄軌道を公共交通の基軸として捉えていくことも重要との認識によるものです。

これらを踏まえ、また、本市の「熊本市第7次総合計画」に掲げる「だれもが安心して移動できる公共交通体系の確立」の実現のためにも、市電（軌道事業）は必要不可欠であると考えています。

2 経営形態のあり方について

市電は、熊本城と並び本市をイメージさせる観光資源（ブランド）ともなっており、今後も都市圏公共交通における鉄軌道ネットワークの一翼を担う基軸として活性化を図る必要があります。

また、市電は、本市の公共交通グランドデザインにおいても、基幹交通として重要な位置づけとなっており、その高い公共性から、安全性、継続性が不可欠です。このようなことや、マニフェスト「交通局のあり方（経営形態）を見直します。」を踏まえ、運行体制の方向性を検討してまいります。

別紙

【収支計画】

(収益的収支)

(単位：千円)

軌道事業		26年度 決算	27年度 決算見込	28年度	29年度	30年度	31年度
収益的 収入	営業収益	1,414,933	1,475,102	1,570,386	1,554,251	1,564,341	1,563,757
	うち運賃収入	1,303,315	1,363,234	1,470,058	1,453,404	1,459,866	1,459,282
	営業外収益	1,104,855	1,213,873	561,111	538,275	650,966	537,744
	うち一般会計補助金(基準内)	271,750	230,210	128,960	148,460	179,660	160,430
	うち一般会計補助金(基準外)	681,750	788,290	239,740	225,040	285,740	191,670
収入計(A)		2,519,788	2,688,975	2,131,497	2,092,526	2,215,307	2,101,501
収益的 支出	営業費用	2,010,846	2,304,923	2,087,577	2,048,723	2,158,150	1,993,829
	うち人件費	1,248,524	1,404,794	1,277,391	1,213,129	1,251,325	1,114,128
	うち経常経費	424,830	538,950	437,965	453,570	501,132	480,561
	うち減価償却費	337,492	361,179	372,221	382,024	405,693	399,140
	営業外費用	50,756	42,338	31,767	41,884	45,375	46,250
	うち支払利息	38,491	42,060	31,489	36,884	40,375	41,250
支出計(B)		2,061,602	2,347,261	2,119,344	2,090,607	2,203,525	2,040,079
経常損益		458,186	341,714	12,153	1,919	11,782	61,422
特別利益		7,985	993,322	8,679	8,362	16,180	11,847
特別損失		60,216	18,147	7,812	0	0	0
特別損益		52,231	975,175	867	8,362	16,180	11,847
当年度純損益		405,955	1,316,889	13,020	10,281	27,962	73,269
繰越利益剰余金又は累積欠損金		673,755	1,738,742	1,751,762	1,762,043	1,790,005	1,863,274
経常収支比率《経営目標》 (A/B)		122.2%	114.6%	100.6%	100.1%	100.5%	103.0%
一般会計補助金(基準外) を除く経常収支比率(参考)		89.2%	81.0%	89.3%	89.3%	87.6%	93.6%

26年度決算における繰越利益剰余金又は累積欠損金は、自動車運送事業分を含む交通事業会計全体の額を記載

(資本的収支)

(単位：千円)

軌道事業		26年度 決算	27年度 決算見込	28年度	29年度	30年度	31年度
資本的 収入	企業債	605,800	284,300	405,800	479,400	343,700	354,700
	一般会計補助金	62,700	82,900	67,600	83,300	116,400	59,100
	国補助金	51,243	0	57,833	48,500	28,500	57,000
	その他	155	600,885	21,500	0	0	0
	収入計		719,898	968,085	552,733	611,200	488,600
資本的 支出	建設改良費	694,387	377,725	491,351	534,117	378,347	418,200
	企業債償還金	201,637	242,685	257,276	291,780	362,182	357,893
	他会計長期借入返還金	0	0	103,000	105,000	107,000	110,000
	その他	0	4,687	4,000	0	0	0
	支出計		896,024	625,097	855,627	930,897	847,529
資本的収入額が資本的支出額 に不足する額		176,126	342,988	302,894	319,697	358,929	415,293
補填財源		35,910	0	302,894	319,697	358,929	415,293
補填財源不足額		140,216	342,988	0	0	0	0

(健全化判断比率)

(単位：千円)

資金不足額	1,073,407	-	-	-	-	-
事業規模	1,840,937	1,475,102	1,570,386	1,554,251	1,564,341	1,563,757
資金不足比率	58.3%	-	-	-	-	-

26年度決算における健全化判断比率は、自動車運送事業分を含む交通事業会計全体の数値を記載