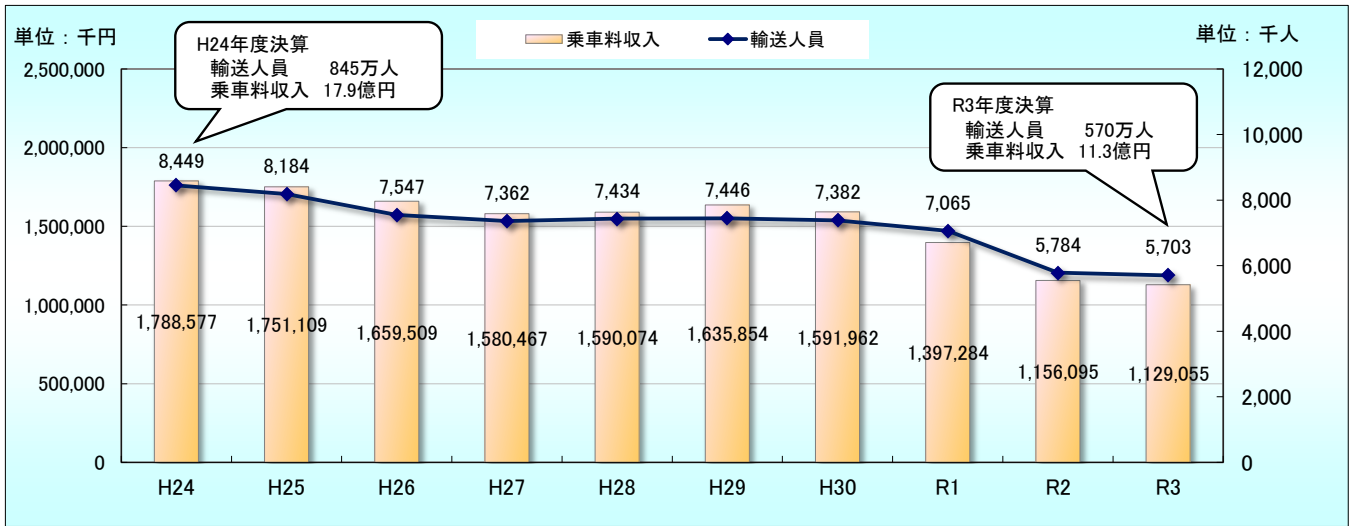


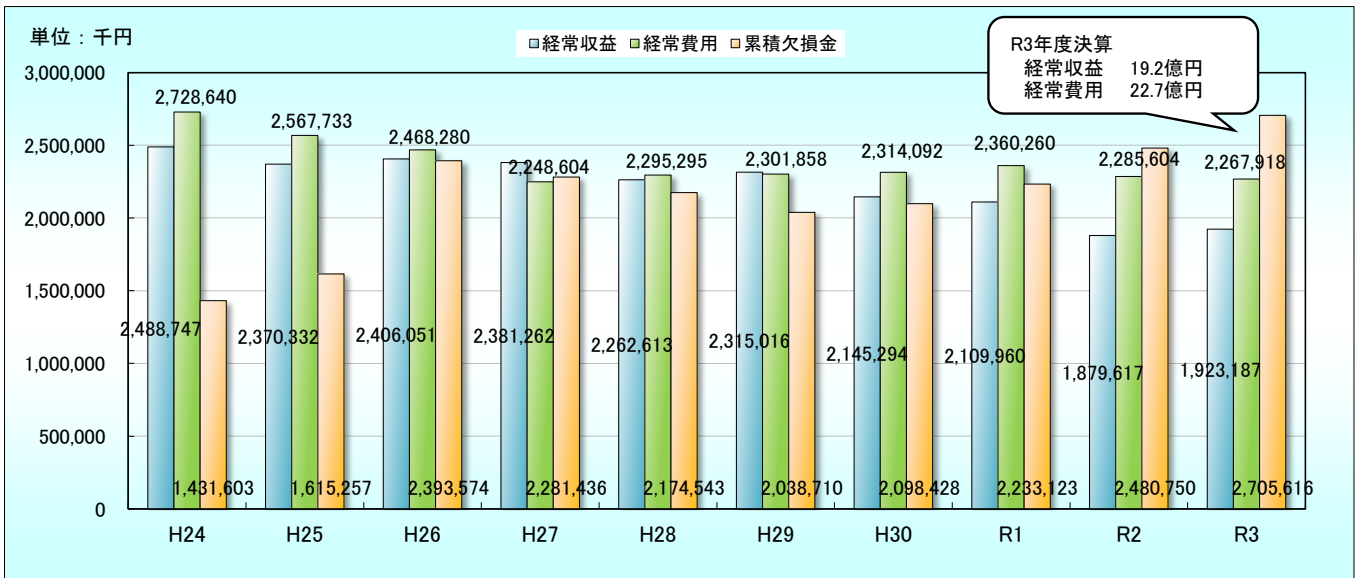
令和3年度決算における収益等の推移及び指標について

◆ 輸送人員と乗車料収入の推移（平成24年度～令和3年度）



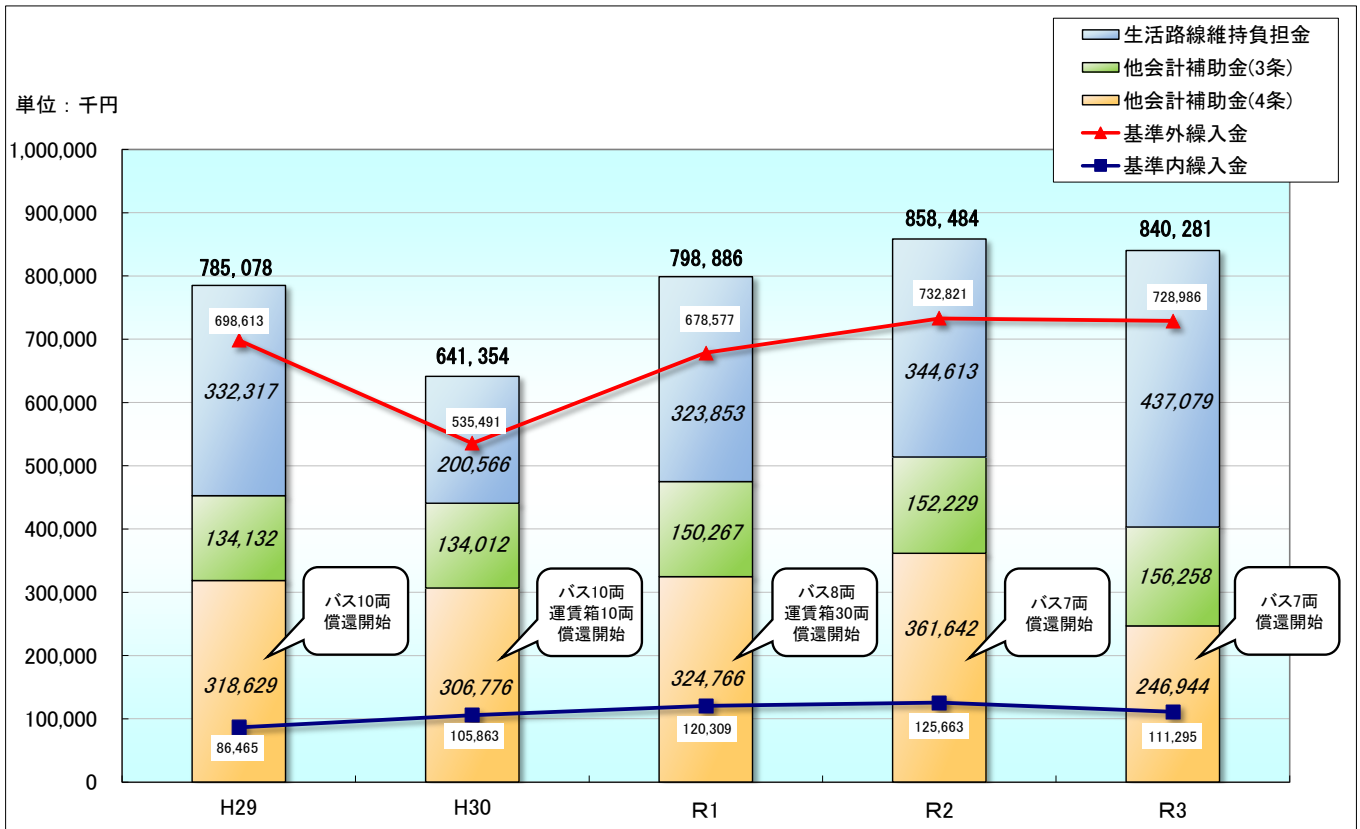
- ◆輸送人員は、これまで減少傾向にあった中、平成28・29年度で増加したものの、平成30年度から再び減少に転じ、令和3年度は新型コロナウイルス感染症感染拡大等の影響により、前年度と比較して約8万人減（△1.4%）の約570万人となった。輸送人員のピークであった昭和44年度（3,154万人）の18%程度にまで減少している。
- ◆乗車料収入は、合併に伴い浪岡線が開通された平成17年度を境に減少が続いていた中、平成28・29年度は増加となったものの、平成30年度から再び減少に転じ、令和3年度は新型コロナウイルス感染症感染拡大等の影響により、前年度と比較して約2,704万円減の約11億2,906万円となった。
 ※乗車料収入は、運送収益から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・累積欠損金の推移（平成24年度～令和3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）の増減が大きく影響するが、令和3年度は新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響による輸送人員の減少などに伴い乗車料収入が減少となったものの、福祉負担金及び不採算路線を維持するための市の繰入金である生活路線維持負担金の増加により運送収益が増加したことなどから、約3億4,473万円の赤字となった。
- ◆経常収益は、輸送人員の減少に伴う運送収益の減収が影響し、基本的には年々減少傾向にある。このような状況の中、平成28・29年度は増収となったものの、平成30年度から再び減少に転じ、令和3年度は新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響による輸送人員の減少などに伴い乗車料収入が減少となったものの、福祉負担金及び不採算路線を維持するための市の繰入金である生活路線維持負担金の増加により運送収益が増加したことなどから、前年度と比較して約4,360万円増の約19億2,319万円となった。
- ◆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削減に努めている。令和3年度は、燃料費高騰により軽油費が増加したものの、職員給与費及び減価償却費の減少などに伴い、前年度と比較して約1,769万円減の約22億6,792万円となった。
- ◆累積欠損金は、令和3年度に約2億2,487万円の当年度純損失を計上したことで増加し、当年度末で約27億56万円を抱えている。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が大きく影響しており、平成30年度から4年連続で赤字決算となったことにより増加している。

◆ 一般会計繰入金などの推移（平成29年度～令和3年度）



- ◆ 基準内繰入金（3条）：基礎年金拠出金分、共済追加費用分、児童手当分、経営戦略の策定等分
 企業債利子分（バス事業の環境対策分及びバス事業のバリアフリー化促進分）、
 企業債利子分（新型コロナウイルス感染症に係る減収対策のために発行する特別減収対策企業債分）
- ◆ 基準外繰入金（3条）：生活路線維持負担金（150人以下の赤字路線に係る赤字分の8割、経営健全化分）、退職給与金分、
 企業債利子分（バス事業の環境対策分及びバス事業のバリアフリー化促進分を除く。）、バスまち空間向上事業分
 ドライブレコーダー導入分、地域連携ICカード運用共通経費分
 ※R2：新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金充当事業分：2,947千円を除く。
- ◆ 基準内繰入金（4条）：企業債元金分（バス事業の環境対策分及びバス事業のバリアフリー化促進分）
- ◆ 基準外繰入金（4条）：企業債元金分（バス事業の環境対策分及びバス事業のバリアフリー化促進分を除く。）、バスまち空間向上事業分
 ドライブレコーダー導入分
 ※R3：新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金充当事業分：216,652千円を除く。

指標名	H29決算	H30決算	R1決算	R2決算	R3決算
営業収支比率【%】 (営業収益 / 営業費用 * 100)	87.7 ※(73.1)	79.6 ※(70.9)	75.2 ※(61.4)	68.1 ※(52.8)	72.9 ※(53.0)
経常収支比率【%】 (経常収益 / 経常費用 * 100)	100.6 ※(86.1)	92.7 ※(84.0)	89.4 ※(75.7)	82.2 ※(67.2)	84.8 ※(65.5)
<収益性を示す指標> 営業収支比率 R2年度公営企業平均値: 71.4% 経常収支比率 R2年度公営企業平均値: 83.7%					
◆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%を超えると赤字になります。					
<経営指標からの現状分析・前年度決算との比較>					R3状況
◆営業収支比率は72.9%で、R3年度は新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響による輸送人員の減に伴い乗車料収入が減少したものの、福祉負担金及び不採算路線を維持するための市の繰入金である生活路線維持負担金が増加したことにより、営業収益が約6,414万円の増となったこと、また、燃料費高騰により軽油費が増加したものの職員給与費及び減価償却費などが減少したことにより、営業費用が約1,769万円の減となったことから、営業収支は約5億9,566万円の赤字となり、 前年度比で4.8ポイント改善 しました。 なお、他事業者との比較においては、 R2年度公営企業平均値を上回っている状況 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0.2ポイント改善しました。)					(営業収支) 改善
◆経常収支比率は84.8%で、R3年度は新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響による輸送人員の減に伴い乗車料収入が減少したものの、福祉負担金及び不採算路線を維持するための市の繰入金である生活路線維持負担金が増加したことにより、営業収益が約6,414万円の増となったこと、また、燃料費高騰により軽油費が増加したものの職員給与費及び減価償却費などが減少したことにより、営業費用が約1,769万円の減となったことから、経常収支は約3億4,473万円の赤字となり、 前年度比で2.6ポイント改善 しました。 なお、他事業者との比較においては、 R2年度公営企業平均値を上回っている状況 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1.7ポイント悪化しました。)					(経常収支) 改善

※()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	H29決算	H30決算	R1決算	R2決算	R3決算
流動比率【%】 (流動資産 / 流動負債 * 100)	56.1	39.3	27.1	45.3	50.4
<健全性・安全性を示す指標> R2年度公営企業平均値: 126.8%					
◆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>					R3状況
◆流動比率は50.4%で、R3年度は新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響による減収に伴う資金不足に対応するため、特別減収対策企業債を253,100千円借入したことなどにより、現金及び預金が増加したことから、 前年度比で5.1ポイント改善 しました。 なお、他事業者との比較においては、 R2年度公営企業平均値を下回っている状況 にあります。					改善

指標名	H29決算	H30決算	R1決算	R2決算	R3決算
累積欠損金比率【%】 (累積欠損金 / 営業収益 * 100)	102.0	115.1	127.2	161.6	169.2
<経営の健全性を示す指標> R2年度公営企業平均値: 58.4%					
◆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>					R3状況
◆累積欠損金比率は169.2%で、R3年度は新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響による減収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7.6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、 R2年度公営企業平均値を上回っている状況 にあります。					悪化

指標名	H29決算	H30決算	R1決算	R2決算	R3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)	18.0 ※(105.4)	18.2 ※(86.9)	21.3 ※(113.1)	26.3 ※(148.4)	27.4 ※(147.3)
<健全性・安全性を示す指標> R2年度公営企業平均値: 23.4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>					R3状況
◆利用者1回当たりの他会計負担額は27.4円で、R3年度は他会計補助金が増加したこと、また、年間輸送人員が減少したことから、 前年度比で1.1円悪化 しました。 なお、他事業者との比較においても、 R2年度公営企業平均値よりも高い数値 となっています。 (他会計補助金等に生活路線維持負担金と資本的収支に係る補助金等を加えた場合は、前年度比で1.1円改善しました。)					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	H29決算	H30決算	R1決算	R2決算	R3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)	309.1	313.5	334.1	395.2	397.7
<健全性・安全性を示す指標> R2年度公営企業平均値：244.7円					
◆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。					
<経営指標からの現状分析・前年度決算との比較>					R3状況
◆利用者1回当たりの運行経費は397.7円で、R3年度は燃料費高騰により軽油費が増加したものの職員給与及び減価償却費などが減少したことにより、経常費用が約1,769万円の減となったものの、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により年間輸送人員が減少したため、 前年度比で2.5円悪化 しました。 なお、他事業者との比較においても、 R2年度公営企業平均値よりも高い数値 となっています。					悪化

指標名	H29決算	H30決算	R1決算	R2決算	R3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)	5.8 ※(34.1)	5.8 ※(27.7)	6.4 ※(33.8)	6.7 ※(37.6)	6.9 ※(37.1)
<健全性・安全性を示す指標> R2年度公営企業平均値：9.6%					
◆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。					
<経営指標からの現状分析・前年度決算との比較>					R3状況
◆他会計負担比率は6.9%で、R3年度は燃料費高騰により軽油費が増加したものの職員給与及び減価償却費などが減少したことにより、経常費用が約1,769万円の減となったものの、退職者の増加に伴い退職金に係る他会計補助金が増加したことから、 前年度比で0.2ポイント悪化 しました。 なお、他事業者との比較においては、 R2年度公営企業平均値を下回っている状況 にあります。 (他会計補助金等に生活路線維持負担金と資本的収支に係る補助金等を加えた場合は、前年度比で0.5ポイント改善しました。)					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	H29決算	H30決算	R1決算	R2決算	R3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)	33.1	36.5	32.7	56.0	68.7
<健全性・安全性を示す指標> R2年度公営企業平均値：53.2%					
◆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。					
<経営指標からの現状分析・前年度決算との比較>					R3状況
◆企業債残高対料金収入比率は68.7%で、R3年度は大型ノンステップバス11両の購入及び新500円硬貨に対応するための運賃箱の改修を行ったことに加え、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響による減収に伴う資金不足に対応するため、特別減収対策企業債を253,100千円借入したことから企業債残高が増加し、 前年度比で12.7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、 R2年度公営企業平均値を上回っている状況 にあります。					悪化

指標名	H29決算	H30決算	R1決算	R2決算	R3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)	74.3	75.1	77.2	78.3	72.6
<施設等の老朽化度合を示す指標> R2年度公営企業平均値：74.5%					
◆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。					
<経営指標からの現状分析・前年度決算との比較>					R3状況
◆有形固定資産減価償却率は72.6%で、R3年度は地域連携ICカード「AOPASS(アオパス)」を導入したほか、バス車両11両の更新を行ったことなどにより、 前年度比で5.7ポイント改善 しました。 なお、他事業者との比較においても、 R2年度公営企業平均値を上回っている状況 にあります。					改善

指標名	H29決算	H30決算	R1決算	R2決算	R3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)	497.07	482.43	428.94	356.94	348.80
<p><生産性を示す指標> R2年度民間事業者平均値：207.59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348.80円で、R3年度は効率的なダイヤ編成に努め運行を行った結果、実車走行キロが減少したものの新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により輸送人員が減少し、乗車料収入が減少したことから、前年度比で8.14円悪化しました。 なお、他事業者との比較においては、R2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>					<p>R3状況</p> <p>悪化</p>

指標名	H29決算	H30決算	R1決算	R2決算	R3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)	684.29	683.99	703.82	678.41	676.14
<p><生産性を示す指標> R2年度民間事業者平均値：350.51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> ◆走行キロ当たりの運送原価は676.14円で、R3年度は燃料費高騰により軽油費が増加したものの、職員給与費及び減価償却費などが減少したことにより経常費用が約1,769万円の減となったことに加え、効率的なダイヤ編成に努め運行を行ったことにより実車走行キロが約14,875キロ減少したため、前年度比で2.27円改善しました。 なお、他事業者との比較においては、R2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>					<p>R3状況</p> <p>改善</p>

指標名	H29決算	H30決算	R1決算	R2決算	R3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)	422.23	419.85	433.18	414.29	390.75
<p><生産性を示す指標> R2年度民間事業者平均値：202.09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390.75円で、R3年度は正職員運転士の退職者不補充の継続や運行委託の拡大により職員数が減となったことなどにより職員給与費が減少したことに加え、効率的なダイヤ編成に努め運行を行ったことにより実車走行キロが約14,875キロ減少したため、前年度比で23.54円改善しました。 なお、他事業者との比較においては、R2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>					<p>R3状況</p> <p>改善</p>

指標名	H29決算	H30決算	R1決算	R2決算	R3決算
乗車効率【%】 (延べ人Km / (年間走行Km * 平均乗車定員数) * 100)	14.2	13.6	12.1	9.8	9.5
<p><経営の効率性を示す指標> R2年度公営企業平均値：14.2% ◆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9.5%で、R3年度は新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響などにより、輸送人員が減少したことなどから前年度比で0.3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、R2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>R3状況</p> <p>悪化</p>

指標名	H29決算	H30決算	R1決算	R2決算	R3決算
職員1人当たりの人件費【千円】 (職員給与費 / 職員数)	5,610	5,515	5,655	5,679	5,808
<p><生産性を分析する指標></p> <p>◆職員1人当たりにはどれだけ人件費(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></p> <p>◆職員1人当たりの人件費は5,808千円で、従前より正職員運転士の退職者不補充を継続し削減に努めているところであるが、R3年度は職員数が全体として21人減少したことから職員人件費全体としては減少したものの、職員1人当たりの人件費としては増となったことから、前年度比で12万9千円悪化しました。</p>					<p>R3状況</p> <p>悪化</p>

指標名	H29決算	H30決算	R1決算	R2決算	R3決算
人件費比率【%】 (職員給与費 / 営業収益 * 100)	66.8	75.6	78.3	86.2	77.0
<p><生産性を分析する指標></p> <p>◆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。</p>					
<p><経営指標からの現状分析・前年度決算との比較></p> <p>◆人件費比率は77.0%で、R3年度は正職員運転士の退職者不補充の継続や委託運行の拡大に伴う職員数の減少などにより、職員給与費が減少したことに加え、福祉負担金及び不採算路線を維持するための市の繰入金である生活路線維持負担金が増加したことなどにより営業収益が増となったことから、前年度比で9.2ポイント改善しました。</p>					<p>R3状況</p> <p>改善</p>

指標名	H29決算	H30決算	R1決算	R2決算	R3決算
資金不足比率【%】 (資金不足額 / 営業収益 * 100)	—	2.6	9.9	9.9	8.9
<p><健全性・安全性を示す指標></p> <p>◆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。</p>					
<p><経営指標からの現状分析・前年度決算との比較></p> <p>◆資金不足比率は8.9%で、R3年度は新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響による輸送人員の減に伴い乗車料収入が減少したものの、福祉負担金及び不採算路線を維持するための市の繰入金である生活路線維持負担金が増加したことにより、営業収益が増となったこと、また、燃料費高騰により軽油費が増加したものの職員給与及び減価償却費などが減少したことにより、営業費用が減となったことから、資金不足額が減少したため、前年度比で1.0ポイント改善しました。</p>					<p>R3状況</p> <p>改善</p>