



平成26年度 企業局交通部運営方針



平成26年4月
青森市企業局交通部

はじめに

青森市のバス事業は、大正15年の創業以来、これまで88年の長きにわたり、市民に最も身近な公共交通機関として、安全で安心して利用できる“市民の皆様の足”としての役割を果たしてきました。

しかしながら、モータリゼーションの進行や人口減少などを要因とし、利用者の減少が続いており、バス事業を取り巻く経営環境は一層厳しさを増しています。

その一方で、バス事業は、市民の通勤・通学・買物・通院など、市民生活に欠かせないものであり、特に高齢化の進展により、その社会的重要性はますます増大していくことが見込まれます。

交通部では、将来にわたって、持続可能なバス運行の確保に向け、職員一人ひとりがお客様の視点に立ち、安全・安心・快適な輸送サービスの提供に努めるとともに、引き続き経費の削減に取り組むことはもとより、新たな増客増収対策にも積極的に取り組んでいきます。

青森市公営企業管理者

相馬 政美

目 次

I 運営体制	.....	3 p
1 業務組織図		
2 職員人員表		
II 基本方針	.....	4 p
1 安全・安心・快適な輸送サービスの提供		
2 経営健全化の推進		
3 市行政施策との連携		
III 自動車運送事業の概要		
1 業務の予定量	.....	4 p
2 平成 26 年度予算のポイント	.....	5 p
IV 平成 26 年度主要施策		
1 安全・安心・快適な輸送サービスの提供	.....	8 p
2 経営健全化の推進	.....	10 p
3 市行政施策との連携	.....	15 p

(参考資料)

資料 1・・・平成 26 年度青森市自動車運送事業会計当初予算総括表

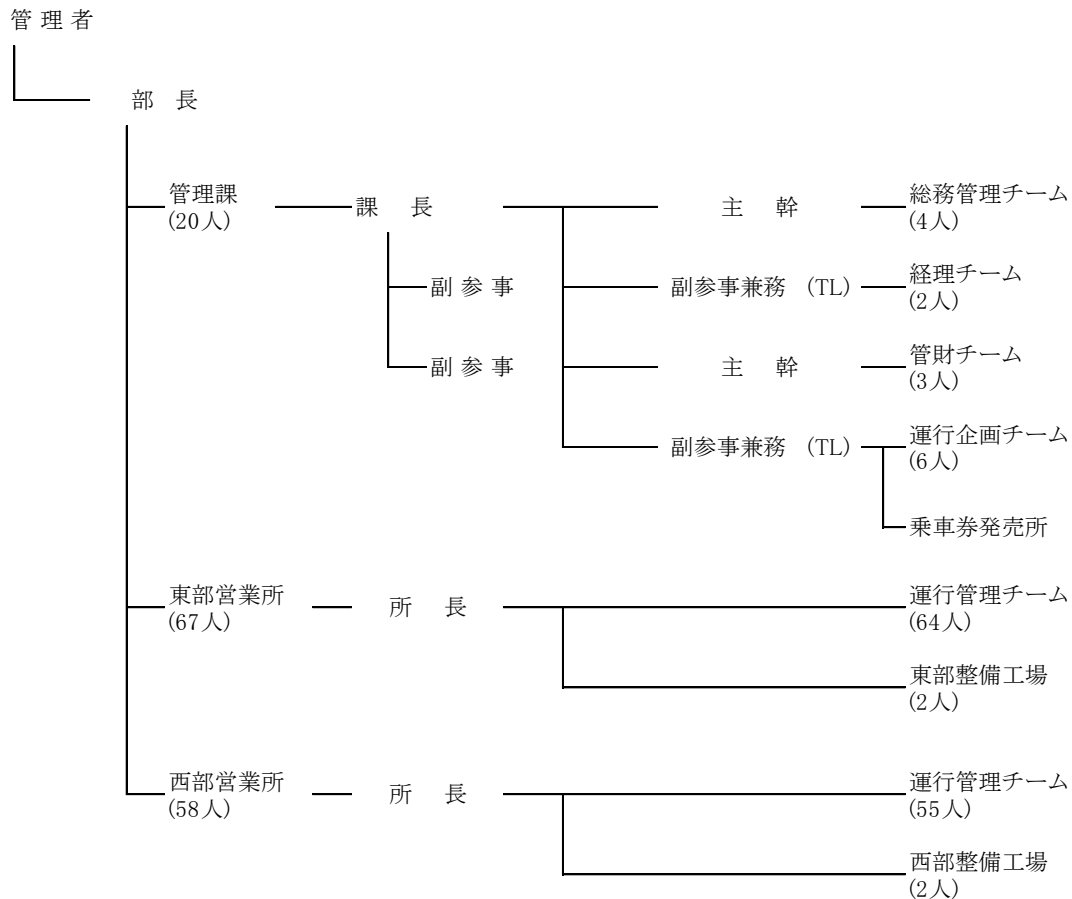
資料 2・・・一般会計からの補助金等の推移

資料 3・・・営業成績の推移（5 年間）

1 日あたり乗車人員と 1 日あたり乗車料収入の推移

I 運営体制

1 業務組織図 (平成26年4月1日現在)



※再任用・嘱託員・臨時職員は除く。

2 職員人員表 (平成26年4月1日現在)

	正職員	再任用職員	嘱託員	臨時職員	合計
管理者	1	0	0	0	1
部長	1	0	0	0	1
管理課	20	0	12	5	37
東部営業所	67 (55)	18 (16)	23 (23)	1	109 (94)
西部営業所	58 (45)	9 (8)	26 (26)	1	94 (79)
合計	147 (100)	27 (24)	61 (49)	7	242 (173)

※ () 内は乗務員の数

Ⅱ 基本方針

1 安全・安心・快適な輸送サービスの提供

「輸送の安全確保が、最大の使命」をスローガンとし、安全運転を更に徹底するとともに、接客研修の充実などにより、安全・安心・快適な輸送サービスを提供します。

2 経営健全化の推進

増客増収対策の取組みやコスト削減により、経営力の強化に努めます。

3 市行政施策との連携

「青森市総合都市交通戦略」の重点戦略である「バス交通に関する戦略」の実効性の確保に向け、都市整備部と連携しながら、骨格線・幹線における効率的なダイヤについて検討します。

また、バス利用の促進に向け、「青森市総合計画」に掲げる各施策と連携した取組みを進めます。

Ⅲ 自動車運送事業の概要

1 業務の予定量

	平成 26 年度当初予算	参考：平成 25 年度当初予算
営業路線数	36 路線	43 路線
運行系統数	170 系統	191 系統
ダイヤ数	148 ダイヤ	159 ダイヤ
バス停留所数	780 基	869 基
在籍車両数	146 両	158 両
年間走行キロ（見込み）	4,133,348 k m	4,531,499 k m
年間輸送人員（見込み） （1日平均輸送人員）	7,876,308 人 （1日平均 21,579 人）	8,149,729 人 （1日平均 22,328 人）
乗合収入（税込）	1,814,172,000 円	1,833,853,000 円

※乗合収入には、生活維持路線負担金は含まない。

平成 26 年度当初においては、平成 25 年 10 月からの公共交通社会実験に伴う 7 路線（浪岡線＜空港経由＞、高田線、青い森病院線、入内線、大柳辺線、青柳線、八甲田丸線）の

路線廃止を踏まえ、36 路線 170 系統での運行を予定しています。

なお、平成 26 年度においても浪岡線<大釈迦経由>の路線休止や交通需要等の変化に対応し、10 月 1 日にダイヤ改正を実施することとしています。

2 平成 26 年度当初予算のポイント

【予算（税込）】		単位：百万円
事業収益	2,616	
営業収益	2,222	
(生活路線維持負担金)	(380)	
営業外収益	394	
特別利益	1	
事業費用	3,730	
営業費用	2,548	
営業外費用	55	
特別損失	1,127	
経常損益	13	
純損益	△1,114	
累積欠損金	2,743	
資本的収入	497	
資本的支出	569	
資本的収支差	△72	
資金不足額	276	
(資金不足比率：%)	12.3	

*百万円未満を四捨五入していますので、合計が一致しない場合があります。

経常損益 = 経常収益(営業収益+営業外収益) - 経常費用(営業費用+営業外費用)

【予算の規模】

平成 26 年度の当初予算規模は、消費税増税や会計基準の改正に伴う影響分などを見込んだ結果、収益的支出の事業費用は、3 億 7 千 3 百万円（対前年度 1 億 8 千 2 百万円増）、資本的支出は、5 億 6 千 9 百万円（対前年度 2 億 8 千万円増）の合計 4 億 2 億 9 千 9 百万円（対前年度 1 億 3 千 6 百万円増）となっています。

(※P18「【資料 1】平成 26 年度 青森市自動車運送事業会計 当初予算総括表(税込み)」参照)

【主な事業予算】

- ワンステップバスの購入
・・・15 両、3 億円
- バイオディーゼル燃料バスの運行
・・・1 両（4 月から 10 月）

【新会計基準による主な影響】

○退職給付引当金等の計上が義務付けられました。・・・1 億 6 千万円

〔 営業費用 1 億 3 千 3 百万円
 特別損失 1 億 2 千 7 百万円 〕

○補助金等で取得した固定資産の減価償却相当額を収益化することが義務付けられました。(営業外収益に計上)

・・・2 億 7 百万円

※新会計基準の影響を除外した場合、6 千万円の純損失となります。(平成 25 年度は、約 2 億円の赤字見込み)

[損益収支の状況]

事業収益は、26億1千6百万円で、前年度に比べ1億5千万円増加しています。

このうち、営業収益は、公共交通社会実験に伴う路線廃止の影響等による減収分を見込み、22億2千2百万円で、前年度に比べ2千百万円減少しています。

営業外収益は、会計基準の改正で義務付けられた長期前受金2億7百万円を収益化したことなどにより3億9千4百万円となり、前年度に比べ1億7千万円増加しています。

一方、事業費用は、37億3千万円で、前年度に比べ10億8千2百万円増加しています。

このうち、営業費用は、会計基準の改正で義務付けられた退職給付等の引当金や軽油単価の上昇、車両修繕費が増加したものの、25億4千8百万円で、前年度に比べ2千6百万円減少しています。

その結果、経常損益は1千3百万円の黒字となったものの、特別損失として過年度分に係る退職給付引当金等を計上したことにより、純損益は11億1千4百万円の赤字となっています。

なお、会計基準の影響分を除いた純損益は6千百万円の赤字となりますが、前年度に比べ1億2千万円改善しています。

[累積欠損金と資金不足比率]

平成26年度の累積欠損金は、会計基準の改正に伴う特別損失の計上などにより、27億4千3百万円となり、前年度に比べ11億4千百万円増加しています。

ただし、退職給付引当金は、固定負債に計上されるため、純損失や累積欠損金は大幅に増加するものの、不良債務である資金不足額は、2億7千6百万円で、前年度に比べ1千8百万円減少し、その結果、公営企業の健全度を示す資金不足比率は、12.3%で、前年度に比べ0.7ポイント改善しています。

[資本的収支の状況]

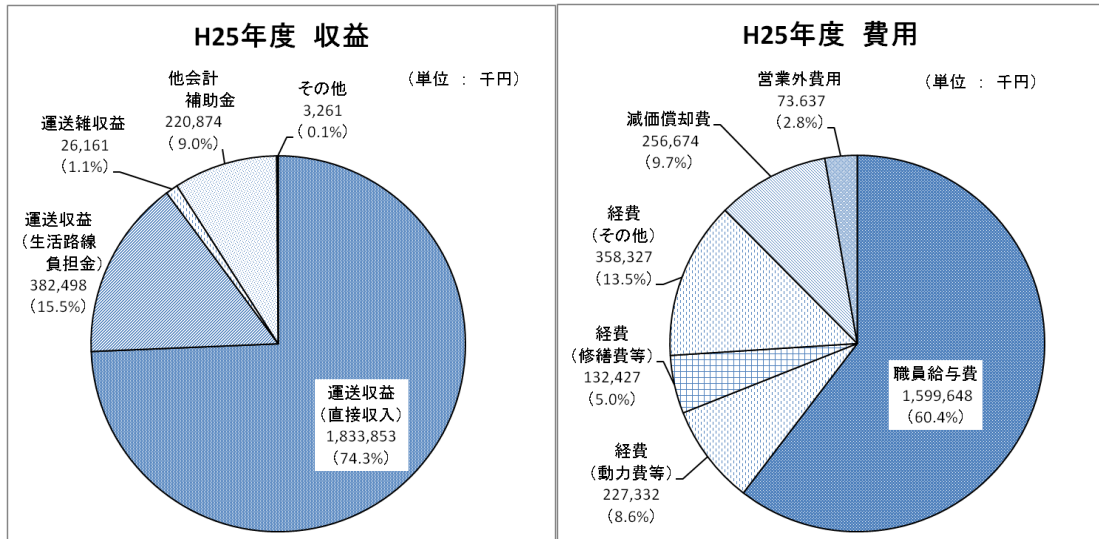
収入は、4億9千7百万円で、前年度に比べ2億7千4百万円増加しており、支出は、5億6千9百万円で、前年度に比べ2億8千万円増加しています。

これは、中型ワンステップバス15両（前年度に比べ10両の増）の購入費用（建設改良費）とその財源（企業債）や、平成24年度に購入した車両運賃箱（101両分）の償還金（企業債償還金）とその財源（他会計補助金）が増加したことによるものです。

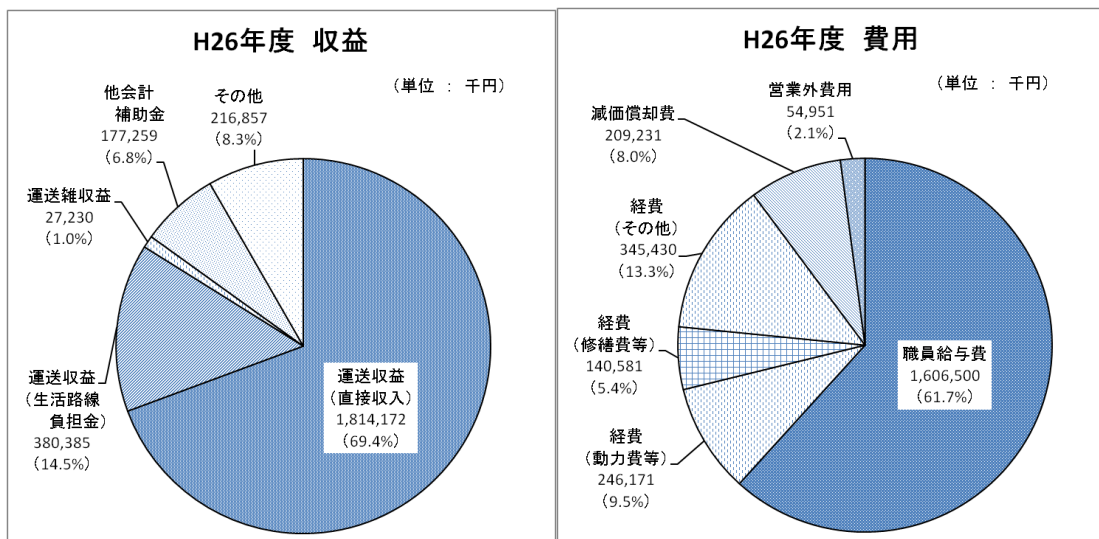
※「長期前受金」とは・・・

公営企業の会計基準の改正により義務付けられた新たな会計処理で、償却資産の取得または改良に伴い交付される補助金等を「長期前受金」として負債に計上したうえで、減価償却見合い分を毎年度の収益（営業外収益）に計上するものです。

【平成 25 年度当初予算の経常収支の内訳（割合）】



【平成 26 年度当初予算の経常収支の内訳（割合）】



IV 平成 26 年度主要施策

1 安全・安心・快適な輸送サービスの提供

1-1 安全性の強化

(1) 運輸安全マネジメントの推進

平成 18 年 10 月、輸送の安全確保に向け、基本方針、重点施策、計画等を定めた「安全管理規程」を制定し、その運用を通じて安全運行に努めています。

平成 26 年度も、この安全マネジメントの実効性を確保するため、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用、乗務員に対する研修等を実施しながら、重大事故の防止や車内事故等の削減に努めます。

[これまでの推移]

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
重大事故	0 件	0 件	0 件
有責事故	3 8 件	3 1 件	1 6 件
うち車内事故	4 件	6 件	2 件

参考①：重大事故とは、自動車事故報告規則第 2 条に規定されている「転覆」「転落」等の事故に該当するものです。

参考②：車内事故とは、車内で発生した転倒やドア操作ミスによる負傷事故等です。

(2) 市民バスモニター制度の継続実施

日常バスを利用しているお客様から、運転操作、接客状況等をチェックしていただく「市民バスモニター制度」を引き続き実施し、業務改善に生かしていきます。

[平成 26 年度実施予定]

平成 26 年 11 月～平成 27 年 1 月 (3 ヶ月間)

モニター数 20 名

1-2 利便性の向上

(1) 需要に応じた路線・ダイヤの設定・見直し

「青森市総合都市交通戦略」の重点戦略である「バス交通に関する戦略」と連動した路線再編に取り組むとともに、平成26年10月のダイヤ改正にあたっては、市民要望に応え、路線や始発・終発時間の見直し、鉄道との乗継ぎ利便性も考慮しながら、効率的なダイヤ編成に努めます。

(2) 臨時的な需要への対応

ねぶた祭り、お盆などの行事に伴う臨時便を運行するほか、イベント会社等からの便数の要請に可能な限り応えていきます。

(3) 高齢者に配慮した時刻表の改善

バス停留所に掲載している通過時刻表について、バス停留所毎の便数等にあわせ文字を大きくするなど、見やすい表示に努めます。

(4) ホームページの充実

「見やすく、わかりやすく、親しみやすい」ホームページへのリニューアルを図るとともに、バスの利用方法や車いす、ベビーカーの乗り方など、内容の充実を図ります。

(5) 降雪期のバス停留所の除雪対応

降雪期における寄せ雪などによるバス停留所の安全を確保するため、バス停留所除雪について関係機関への協力を求めるとともに、交通部職員による除雪を引き続き実施します。

1-3 サービス・マナーの向上

(1) 外部講師を活用した接客研修の実施

職員の接客能力の向上のため、平成 25 年度から実施している外部講師による研修を引き続き実施します。

(2) お客様にやさしい、きれいなバスの整備

子どもから高齢者まで様々な方がスムーズに乗り降りできるよう、お客様にやさしいワンステップバスを 15 両導入します。

また、腐食が進行しているバス 20 両の板金修繕（外注）を実施するとともに、営業所整備工場に新たな板金用機械を導入し、軽微な腐食を修繕していきます。

[ノンステップ・ワンステップバスの導入実績]

	平成 24 年度 決算	平成 25 年度 決算見込み	平成 26 年度 決算見込み
バス車両数 (台)	1 5 8	1 4 6	1 4 3
ノンステップバス	2	2	2
ワンステップバス	3 8	4 3	5 8
導入割合 (%)	2 5 . 3	3 0 . 8	4 2 . 0

2 経営健全化の推進

2-1 増客増収対策

(1) フリーパス券の購入促進

平成 26 年 4 月から高齢者のフリーパス券販売価格を一部値下げします。これに併せ、発売所や車内に値下げのポスターを掲示しながら、フリーパス券の購入促進に取り組みます。

[フリーパス販売枚数の推移]

単位：枚

	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
1カ月	6,021	5,596	5,299	5,094	5,118
3カ月	2,439	2,232	1,969	1,896	1,833
6カ月	1,055	1,005	954	890	830
1年	2,593	2,629	2,546	2,411	2,306
計	12,108	11,462	10,768	10,291	10,087

(2) 通学定期券等の販売推進

鉄道沿線に立地していない高等学校の新入生に通学定期等のPRを兼ねて臨時発売所を開設します。

(3) 中学校等におけるフリールートカードの活用促進

中学校などの校外学習用として、お得なフリールートカード(700円/日)を普及するため、市内中学校を訪問します。

(4) 広告料収入の確保

引き続きバス広告のスポンサーの獲得に努めるとともに、平成26年度から、「企業向け広告付きバスカード」や交通部ホームページへの「バナー広告」の募集を行います。

(5) 市営バスのイメージアップ

市営バスへの理解と親しみを深めていただくため、バス車内への市内小学校の版画の展示や、福祉団体等と連携した車いす乗車講習会を開催します。

2-2 経営の効率化

(1) 人件費の削減

引き続き正職員運転士の退職者不補充を継続するとともに、嘱託運転士についても新規雇用を抑制します。

[職員数の推移 (当初)]

	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度 計画
運転士	213	199	202	200	188	173
正職員	154	144	132	118	108	100
再任用職員	16	20	21	23	29	24
嘱託員	43	35	49	59	51	49
整備士	2	2	2	2	2	4
事務職員	49	52	54	54	63	64
正職員	40	43	45	45	44	42
再任用職員	1	1	2	2	2	3
嘱託員	0	0	0	0	10	12
臨時職員	8	8	7	7	7	7
職員総計	264	253	258	256	253	241

※管理者除く

〔参考指標：人件費比率 (%) (職員給与費 / 営業収益*100)〕

毎年度の営業収益 (売上) と職員給与費 (人件費、退職給与含む) を対比し、割合が低いほど生産性が高いことを示します。

会計基準の改正に伴う影響分を除くと 66.3% と平成 25 年度より低下しています。

(各年度とも税込み額で算出)

指 標 名	H24 年度 決算	H25 年度 当初予算	H26 年度 当初予算	
			会計基準含む	会計基準含まず
人件費比率 (%)	77.1	71.3	72.3	66.3

※H26 年度当初予算

会計基準の改正に伴う新たな予算計上 (引当金 133 百万円) により、人件費比率が平成 25 年度を上回りますが、その影響分を除いた比率も記載しています。

(2) 経費の削減

平成 26 年度予算では、消費税増税や燃料費高騰などの影響のなか、経常経費の削減に努めた結果、経常費用を前年度当初予算比で 98.3%に抑制しました。

引き続き計画的かつ効率的な予算執行を行い、一層の経費削減に努めます。

〔参考指標：経常収支比率（%）（経常収益 / 経常費用*100）〕

経常的活動の能率性を示すもので、100%を超えると黒字になります。

経費節減に継続して取り組んだ結果、前年度当初予算より上昇しています。

(各年度とも税込み額で算出)

指 標 名	H24 年度 決算	H25 年度 当初予算	※H26 年度 当初予算	
			会計基準含む	会計基準含まず
経常収支比率 (%)	91.9	93.1	100.5	97.5

※H26 年度当初予算

会計基準の改正に伴う新たな予算計上（収益 207 百万円、費用 133 百万円）により、100%を超えるため、その影響分を除いた比率も記載しています。

(3) 車両の効率的な運用

計画的な車両の修繕や車両の納入時期に合わせた廃車、各営業所における適正な配車など、車両の効率的な運用に努め、平成 26 年度実働率の向上を図ります。

[バス車両数の推移と実働率の推移]

		平成 24 年度 決算	平成 25 年度 決算見込み
稼働車両数（延べ台数） A		43,264	40,603
実在車両数（延べ台数） B		59,978	56,350 (※55,594)
実働率 (%) A/B		72.1	72.1 (※73.0)
参 考	路線数	43	36
	ダイヤ数	165	159
	車両数	158	146

※括弧内の数値：板金修繕車両の予備車として保有していたが、11月(新車導入時)から、稼働していなかった車両(9両)を除いた数値。
なお、9両については、2月にまとめて廃車した。

(4) 更なる経営改善に向けた取組

交通部では、「青森市総合都市交通戦略」の重点戦略である「バス交通に関する戦略」と連動しつつ、平成 29 年度での資金不足解消を目標とした経営改善計画（H24. 2 月）を策定しています。

しかし、計画策定時に予測できなかった、市に移譲した郊外部のバス路線の直通化や燃料費などの物価変動が経営に大きな影響を与えてきています。

平成 26 年度は、これら社会経済情勢の変化等も踏まえ、経営改善計画の見直しを行います。

2-3 事務改善

(1) インターネットバンキングの導入

交通事業における支払業務を従前の紙（振込依頼書）による銀行取引から、インターネットを活用した銀行取引（インターネットバンキング）に変更し、出納事務の効率化と迅速化を図ります。

3 市行政施策との連携

(1) 市総合都市交通戦略との連携

市では、現在、「青森市総合都市交通戦略」の重点戦略である「バス交通に関する戦略」に基づき、バス交通ネットワークの再編に取り組んでいます。

平成24年10月からは、孫内、岡町、矢田・滝沢地区、平成25年10月からは、浪岡、高田、荒川、入内・大柳辺、青柳地区において公共交通社会実験がスタートし、現在は、市民バスが本格運行していますが、ほとんどが市街地までの直通便となっており、戦略との乖離が生じています。

市では、一旦立ち止まり、改めて「バス交通に関する戦略」の実効性を確保するための手法を検討することとしました。

交通部としても、郊外からの円滑な乗り継ぎができるよう、都市整備部と連携・協力しながら検討を進めていきます。

[これまでの路線再編進捗状況と今後の見込]

再編対象路線	業 務 内 容				
	H24	H24	H25	H26	H27～
孫内線、岡町線、矢田線、 滝沢線、矢田・滝沢線	再編 調査	社会 実験	本 格 運 行		
浪岡線（空港経由）、高 田線、青い森病院線、入 内線、大柳辺線、青柳線		再編 調査	社会 実験	本 格 運 行	
その他の対象路線				手法等を検討した上で、 スケジュール等再整理	

(2) 市環境施策との連携

市では、(株)西田組、(株)マエダとの間で三者協定を締結し、家庭から排出される廃食用油をバイオディーゼル燃料(BDF)としてリサイクルしていく取り組みを推進しています。

交通部としても、企業としての環境への貢献、さらには市が推進しているリサイクル活動への貢献といった観点から、平成26年度からBDFを導入します。

(参考)

平成26年度使用台数・・・1台

使用期間・・・4月中旬から10月まで

使用量・・・約4,000リットル

(3) 中学校等におけるフリールートカードの活用促進(「2-1増客増収対策」再掲)

中学校などの校外学習用として、お得なフリールートカード(700円/日)を普及するため、市内中学校を訪問します。

(4) 市営バスのイメージアップ(「2-1増客増収対策」再掲)

市営バスへの理解と親しみを深めていただくため、バス車内への市内小学校の版画の展示や、福祉団体等と連携した車いす乗車講習会を開催します。

參考資料

【資料1】

平成26年度 青森市自動車運送事業会計 当初予算総括表(税込み)

(単位:千円、%)

科 目		収 益			費 用			増減率	
		H25当初予算	H26当初予算	増減額	H25当初予算	H26当初予算	増減額	増減率	
収 益	運送収益	乗 合	2,216,351	2,194,557	△ 21,794	610,094	△ 33,592	△ 5.2	
		計	2,216,351	2,194,557	△ 21,794	151,119	61,560	68.7	
	営業収益	広告料	25,682	26,863	1,181	845,287	△ 21,116	△ 2.4	
		雑収益	479	367	△ 112	1,606,500	6,852	0.4	
		運送雑収益				227,332	246,171	18,839	8.3
		計	26,161	27,230	1,069	132,427	8,154	6.2	
		計	2,242,512	2,221,787	△ 20,725	718,086	14,096	2.0	
	的 収 支	他会計補助金	220,874	177,259	△ 43,615	2,547,913	△ 26,495	△ 1.0	
		補助金の他	3,261	2,000	2,000	6,845	4,437	△ 2,408	△ 35.2
		その他		214,857	211,596	2,261	40,270	△ 40,270	皆減
		小 計	224,135	394,116	169,981	26,522	50,514	23,992	90.5
經常収益		2,466,647	2,615,903	149,256	73,637	54,951	△ 18,686	△ 25.4	
固定資産売却益		△ 181,398	13,039	194,437	2,648,045	2,602,864	△ 45,181	△ 1.7	
特別利益		0	500	500	0	1,127,298	1,127,298	皆増	
小 計		2,466,647	2,616,403	149,756	73,637	54,951	△ 18,686	△ 25.4	
事業収益		2,466,647	2,616,403	149,756	2,648,045	2,602,864	△ 45,181	△ 1.7	
純 損		△ 181,398	△ 1,113,759	△ 932,361	2,648,045	3,730,162	1,082,117	40.9	
累 積 欠 損 金		1,602,253	2,743,349	1,141,096					
資 本 的 収 支	企業(国)補助金	98,100	291,600	193,500	108,539	300,740	192,201	177.1	
	他会計補助金	2,858	951	△ 1,907	115,991	203,199	87,208	75.2	
	投資	121,491	203,199	81,708	236	611	375	158.9	
	負債	87	782	695	64,200	64,200	0	0.0	
	小 計	200	0	△ 200					
	計	222,736	496,532	273,796					
	資金不足額	293,768	275,501	△ 18,267	288,966	568,750	279,784	96.8	
	資金不足比率(%)	13.0	12.3	-					
	支 出								
	建設改良費								
	企業債償還金								
投資									
他会計長期借入金返還金									
計									
※千円未満四捨五入									

【資料 2】

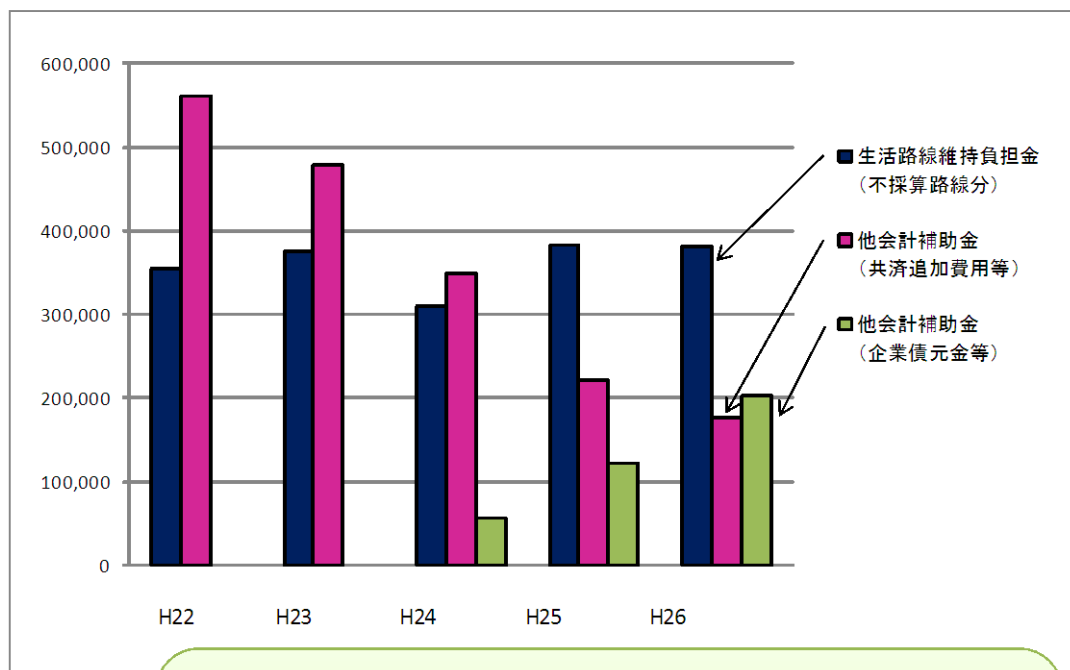
一般会計からの補助金等の推移（5年間）

事業収入をもって充てることが適当でない又は困難な経費については、地方公営企業法により、一般会計が負担することとしており、交通事業においては、不採算路線の維持に係る経費や企業債の償還分などを繰入れしています。

【一般会計繰入金の内訳】

(単位:千円)

繰入区分		平成22年度 (決算)	平成23年度 (決算)	平成24年度 (決算)	平成25年度 (当初予算)	平成26年度 (当初予算)
収 益 入 的	生活路線維持負担金 (不採算路線分)	354,342	375,186	310,047	382,498	380,385
	他会計補助金 (共済追加費用等)	561,239	478,493	350,034	220,874	177,259
収 資 本 入 的	他会計補助金 (企業債元金等)	0	0	56,872	121,491	203,199
合 計		915,581	853,679	716,953	724,863	760,843



他会計補助金(3条予算:共済追加費用等)は、退職手当に係る補助金の減少などにより、年々減少しています。
 生活路線維持負担金は、各年度の運行ダイヤや路線別の収支状況、物価変動などの影響を受けるもので、H25、26年度はほぼ横ばいとなっています。
 なお、他会計補助金(4条予算:企業債元金等)は、H22年度から計画的に更新しているバス車両等の購入に係る償還に対する補助で、更新車両数によって変動します。

【資料3】

営業成績の推移(5年間)

H22～H24は決算額(税抜)、H25～H26は予算額(税込)

区分	年度	H22	H23	H24	H25 (当初予算)	H26 (当初予算)	備考
営業	キロ (km)	282.5	282.5	271.4	271.4	235.6	
	運転車両数 (両)	162	174	158	158	146	
運転	走行キロ (km)	4,118,553	4,216,631	4,147,065	3,870,233	3,557,886	※実車 [※]
	総運転走行キロ (km)	4,870,775	4,949,851	4,834,149	4,531,499	4,133,348	※実車 [※] + 回送キロ
乗車	人員 (人)	8,613,869	8,491,110	8,448,859	8,149,729	7,876,308	
乗車料	収入 (千円)	1,801,915	1,813,542	1,788,577	1,833,853	1,814,172	
在籍	職員数 (人)	209	201	189	186	174	※職員数には管理者を含み、嘱託員・臨時職員は含まない
一日平均	運転走行キロ (km)	11,284	11,521	11,362	10,603	9,748	
	総運転走行キロ (km)	13,345	13,524	13,244	12,415	11,324	
	乗車人員 (人)	23,600	23,200	23,148	22,328	21,579	
	乗車料収入 (千円)	4,937	4,955	4,900	5,024	4,970	
収益的 収支	収入 (千円)	2,757,102	2,709,447	2,491,480	2,466,647	2,616,403	
	支出 (千円)	2,884,870	2,868,318	2,728,640	2,648,045	3,730,162	[H26年度収支について] ※会計基準改正の影響分
	損益 (千円)	△ 127,768	△ 158,871	△ 237,160	△ 181,398	△ 1,113,759	(収入) 206,563千円 (支出) 1,259,848千円 (差引) △1,053,285千円
	累積欠損金 (千円)	1,035,572	1,194,443	1,431,603	1,602,253	2,743,349	
	資金不足比率 (%)	17.9	16.0	15.9	13.0	12.3	