

# 交通部の経営状況について



平成25年度 青森市自動車運送事業会計 決算総括表(税抜き)

区分	平成24年度末	平成25年度末	増減
路線数	43路線	36路線	△ 7路線
ダイヤ数	159ダイヤ	148ダイヤ	△ 11ダイヤ
便数	1,003便	907便	△ 96便
輸送人員	8,448,859人	8,184,444人	△ 264,415人

科	目	24年度決算額	25年度決算額	増減	増減率		構成比率		
					24	25	24	25	
営業(ア)収益	運送	乗合	2,098,623,678	2,105,536,901	6,913,223	△ 4.1	0.3	84.2	88.3
		送							
		計	2,098,623,678	2,105,536,901	6,913,223	△ 4.1	0.3	84.2	88.3
	運雑	広告料	24,354,364	25,452,152	1,097,788	4.0	4.5	1.0	1.1
		雑収益	337,620	361,715	24,095	△ 9.2	7.1	0.0	0.0
		送							
		計	24,691,984	25,813,867	1,121,883	3.8	4.5	1.0	1.1
	営業収益計 ①		2,123,315,662	2,131,350,768	8,035,106	△ 4.0	0.4	85.2	89.4
	営業(イ)外収益	他会計補助金	350,034,000	215,619,000	△ 134,415,000	△ 26.8	△ 38.4	14.0	9.0
		補助金	0	1,991,885	1,991,885	皆減	皆増	0.0	0.1
その他		15,397,815	21,370,403	5,972,588	△ 8.0	38.8	0.6	0.9	
営業外収益計 ②		365,431,815	238,981,288	△ 126,450,527	△ 26.5	△ 34.6	14.7	10.0	
経常収益計 ③(①+②)		2,488,747,477	2,370,332,056	△ 118,415,421	△ 8.1	△ 4.8	99.9	99.4	
経常収支		△ 239,892,237	△ 197,401,428	42,490,809	-	-	-	-	
特別(ウ)利益	固定資産売却益	2,732,361	0	△ 2,732,361	皆増	皆減	0.1	0.0	
	その他特別利益	0	13,746,628	13,746,628	-	皆増	0.0	0.6	
	特別利益計 ④	2,732,361	13,746,628	11,014,267	皆増	403.1	0.1	0.6	
事業収益計 ⑤(③+④)		2,491,479,838	2,384,078,684	△ 107,401,154	△ 8.0	△ 4.3	100.0	100.0	
(キ)純損益(⑤-⑬)		△ 237,159,876	△ 183,654,800	53,505,076	-	-	-	-	
(ク)累積欠損金		1,431,602,638	1,615,257,438	183,654,800	-	-	-	-	

【単位:円】

科	目	24年度決算額	25年度決算額	増減	増減率		構成比率		
					24	25	24	25	
営業(エ)費用	職給	基本給	647,899,479	604,737,006	△ 43,162,473	△ 6.2	△ 6.7	23.7	23.6
		退職給与	168,709,680	103,715,791	△ 64,993,889	△ 32.9	△ 38.5	6.2	4.0
		その他	861,558,605	833,802,117	△ 27,756,488	△ 2.0	△ 3.2	31.6	32.5
		小計 ⑥	1,678,167,764	1,542,254,914	△ 135,912,850	△ 7.9	△ 8.1	61.5	60.1
	経費	動力・燃料・油脂	237,497,152	236,691,308	△ 805,844	△ 0.8	△ 0.3	8.7	9.2
		部品・材料・外注	117,443,502	137,800,892	20,357,390	6.3	17.3	4.3	5.4
		その他	399,674,958	342,972,406	△ 56,702,552	△ 5.3	△ 14.2	14.6	13.4
		小計 ⑦	754,615,612	717,464,606	△ 37,151,006	△ 2.2	△ 4.9	27.7	27.9
	減価償却費 ⑧		188,188,767	256,687,890	68,499,123	33.7	36.4	6.9	10.0
	営業費用計 ⑨(⑥+⑦+⑧)		2,620,972,143	2,516,407,410	△ 104,564,733	△ 4.1	△ 4.0	96.1	98.0
営業(オ)外費用	支払利息・企業債取扱諸費	2,739,932	2,452,455	△ 287,477	△ 8.3	△ 10.5	0.1	0.1	
	繰延勘定償却	94,402,391	40,269,748	△ 54,132,643	△ 27.1	△ 57.3	3.5	1.6	
	その他	10,525,248	8,603,871	△ 1,921,377	396.3	△ 18.3	0.4	0.3	
	営業外費用計 ⑩	107,667,571	51,326,074	△ 56,341,497	△ 20.0	△ 52.3	3.9	2.0	
経常費用計 ⑪(⑨+⑩)		2,728,639,714	2,567,733,484	△ 160,906,230	△ 4.9	△ 5.9	100.0	100.0	
特別(カ)損失	過年度損益修正損	0	0	0	-	-	-	-	
	特別損失計 ⑫	0	0	0	-	-	-	-	
事業費用計 ⑬(⑪+⑫)		2,728,639,714	2,567,733,484	△ 160,906,230	△ 4.9	△ 5.9	100.0	100.0	

資本的収入	企業債	347,500,000	91,700,000	△ 255,800,000	47.0	△ 73.6	83.3	42.1	
		国(県)補助金	3,077,000	983,115	△ 2,093,885	115.5	△ 68.0	0.7	0.5
		他会計補助金	56,872,000	119,588,000	62,716,000	皆増	110.3	13.6	54.8
		投資	481,350	5,778,690	5,297,340	皆増	1,100.5	0.1	2.7
		固定資産売却代金	8,897,200	0	△ 8,897,200	皆増	皆減	2.1	0.0
		負担金	535,800	0	△ 535,800	167.9	皆減	0.1	0.0
		他会計長期借入金	0	0	0	-	-	-	-
		(A)資本的収入合計	417,363,350	218,049,805	△ 199,313,545	75.3	△ 47.8	100.0	100.0

資本的支出	建設改良費	342,485,341	106,789,920	△ 235,695,421	46.7	△ 68.8	72.7	37.2	
		企業債償還金	64,387,073	115,990,731	51,603,658	232.0	80.1	13.7	40.4
		他会計長期借入金返還金	64,200,000	64,200,000	0	0.0	0.0	13.6	22.4
		投資	0	203,600	203,600	皆減	皆増	0.0	0.1
		(B)資本的支出合計	471,072,414	287,184,251	△ 183,888,163	48.4	△ 39.0	100.0	100.0

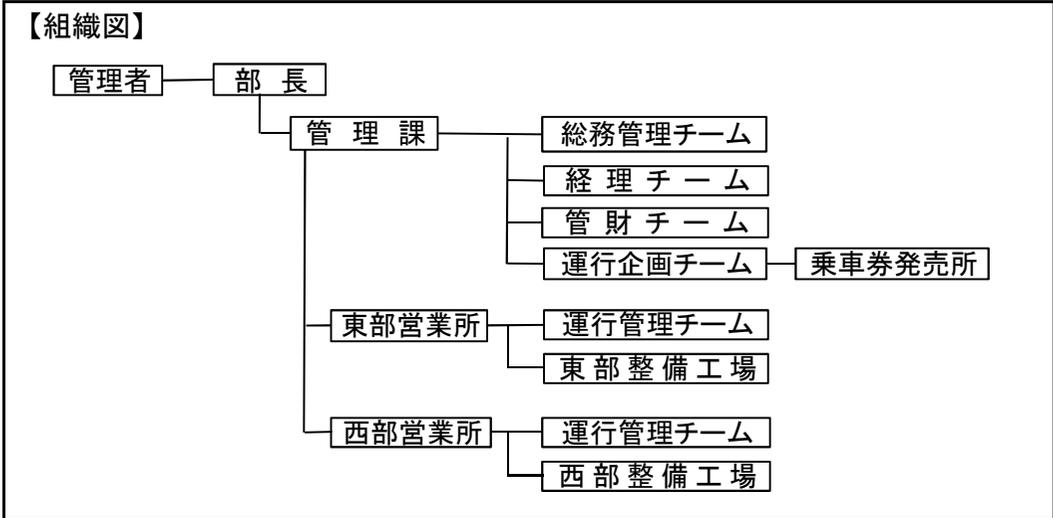
【注】  
 【1】平成25年度資本収支差 △69,134,446円＝資本的収入計(A)－資本的支出計(B)  
 【2】平成25年度資金不足比率 H25年度資金不足額 278,236,762円÷平成25年度営業収益2,131,350,768円＝13.0%

※増減率・構成比率は端数処理で一致しない場合がある

### 1. 組織概要

団体・組織名称	青森市企業局交通部
事業名称	自動車運送事業
管理者（企業局長）	相馬 政美
所在地	青森市大字野内字菊川47番地1
職員数	249人（うち乗務員183人）

※管理者は水道事業管理者と兼務  
職員数に管理者は含まない



### 2. 事業概要

区 分	平成24年度	平成25年度	比 較	
			増 減	増減率
路線数	43 路線	36 路線	△ 7 路線	△ 16.3 %
ダイヤ数	159 ダイヤ	148 ダイヤ	△ 11 ダイヤ	△ 6.9
便数	1003 便	907 便	△ 96 便	△ 9.6
車両数	158 両	146 両	△ 12 両	△ 7.6
総走行キロ数	4,834,148.5 km	4,499,516.3 km	△ 334,632.2 km	△ 6.9
輸送人員	8,448,859 人	8,184,444 人	△ 264,415 人	△ 3.1
1日当たり輸送人員	23,148 人	22,423 人	△ 725 人	△ 3.1

**【事業概要】**  
10月1日のダイヤ改正において、市が実施する「公共交通社会実験」の進捗に合わせ、浪岡線（空港経由）、高田線、青柳線など計7路線を休止・統合しました。  
その結果、年度末時点では、36路線について、1日当たり148ダイヤ、907便の運行となりました。

**【車両数】**  
車両数は、ダイヤ数の減少に伴い、前年度比12両減の146両となりました。

**【輸送実績】**  
ダイヤ数の減少により、総走行キロ数は、前年度比6.9%減の約449万9,500kmとなりました。  
輸送人員は、公共交通社会実験により、高田線や青柳線などの比較的輸送人員の多い路線を休止した影響などにより、前年度比3.1%減の818万4,444人となりました。

### 3. 決算の概要

**平成25年度決算は、8年連続の赤字**

輸送人員の減少が続く中、経費削減等の経営改善に取り組み赤字額は減少したものの、平成25年度決算は、約1億8,370万円の赤字決算となりました。  
(平成18年度以降8年連続)

(1) 収益的収支(3条)

区 分	平成24年度	平成25年度	比 較		備 考
			増 減	増減率	
事業収益	2,491,480 <sup>千円</sup>	2,384,079 <sup>千円</sup>	△ 107,401 <sup>千円</sup>	△ 4.3 <sup>%</sup>	
営業収益	2,123,316	2,131,351	8,035	0.4	
営業外収益	365,432	238,981	△ 126,451	△ 34.6	
特別利益	2,732	13,747	11,015	403.2	
事業費用	2,728,640	2,567,734	△ 160,906	△ 5.9	
営業費用	2,620,972	2,516,408	△ 104,564	△ 4.0	
営業外費用	107,668	51,326	△ 56,342	△ 52.3	
特別損失	0	0	0	—	
純 損 益	△ 237,160	△ 183,655	53,505	△ 22.6	

**【事業収益】**

事業収益全体では、前年度比約1億740万円減の約23億8,410万円になりました。

営業収益は、前年度比約800万円増となりましたが、不採算路線を維持するための市の負担金の増加(約4,440万円)によるものです。

(乗車料収入は、約3,750万円減少)

営業外収益は、前年度比約1億2,650万円減となりましたが、主な要因は、H25年度の退職者が前年度より減少したことによる市補助金が減額となったことによるものです。

**【事業費用】**

事業費用全体では、前年度比約1億6,090万円減の約25億6,770万円になりました。

営業費用は、前年度比約1億460万円減となりましたが、主な要因は、退職者の不補充による人件費の削減などにより、職員給与費が約1億3,590万円減少したことによるものです。

また、軽油価格の高騰や、車両の修繕経費は増加しましたが、委託料の見直しなどにより、経費全体の削減を行いました。

営業外費用は、前年度比約5,630万円の減となりましたが、主な要因は、過去の退職金に対する償却額(繰延勘定償却)の減少によるものです。

**【純 損 益】**

費用が収益を上回ったことにより、約1億8,370万円の損失となりました。

(2) 資本的収支(4条)

区 分	平成24年度	平成25年度	比 較		備 考
			増 減	増減率	
収 入	417,363 <small>千円</small>	218,050 <small>千円</small>	△ 199,313 <small>千円</small>	△ 47.8 %	
支 出	471,072	287,184	△ 183,888	△ 39.0	
収 支 差 引	△ 53,709	△ 69,134	△ 15,425	28.7	

(参考)

区 分	平成24年度	平成25年度	増 減	備 考
資金不足額	337,874 <small>千円</small>	278,237 <small>千円</small>	△ 59,637 <small>千円</small>	
資金不足比率	15.9 %	13.0 %	△ 2.9 <small>ポ ィ ン ト</small>	

【資本的収支】

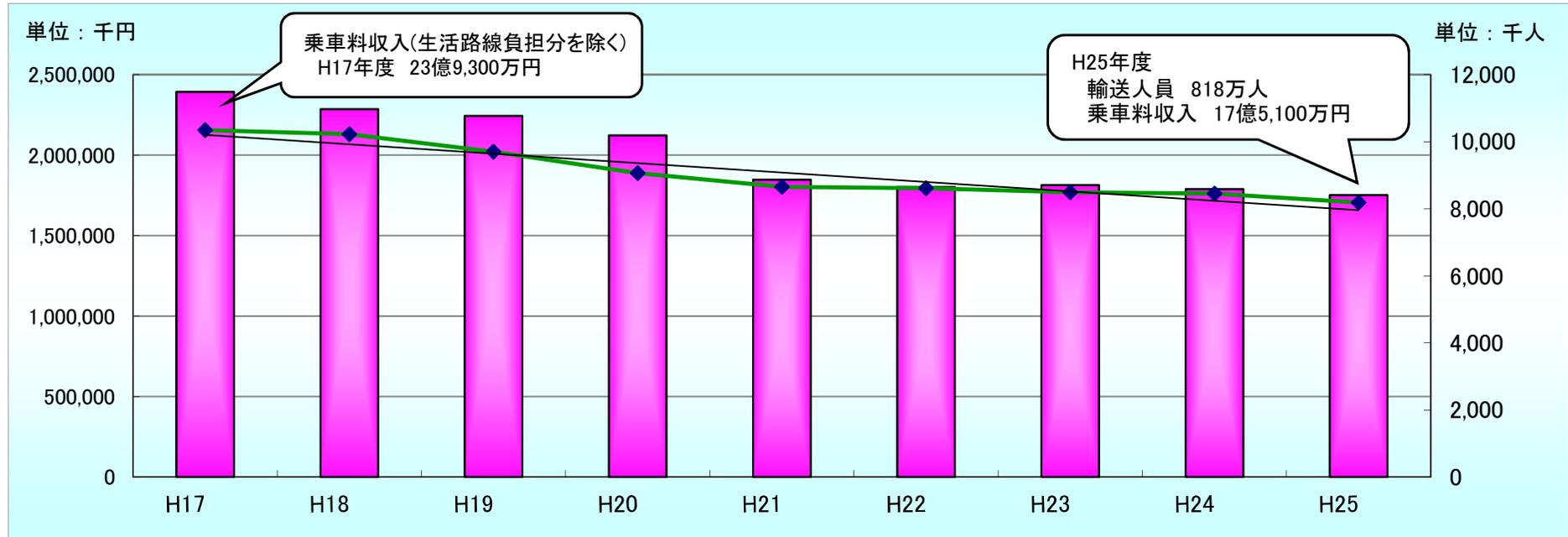
収入、支出とも前年度より大幅に減少しましたが、主な要因は、バス車両や設備、施設等を更新するための建設改良費とその財源である企業債の減少によるものです。

支出(建設改良費)については、平成24年度が老朽化に伴う車両運賃箱101両分、約2億7,600万円であったのに対し、平成25年度は、中型バス5両分、約8,660万円(前年度比△1億8,930万円:建設改良費全体では△2億3,570万円)となったことによるものです。

# H25年度決算における収益等の推移について

平成25年度決算(参考資料)  
平成26年10月 交通部管理課

## ◆ 輸送人員と乗車料収入の推移 (平成17年度～25年度)

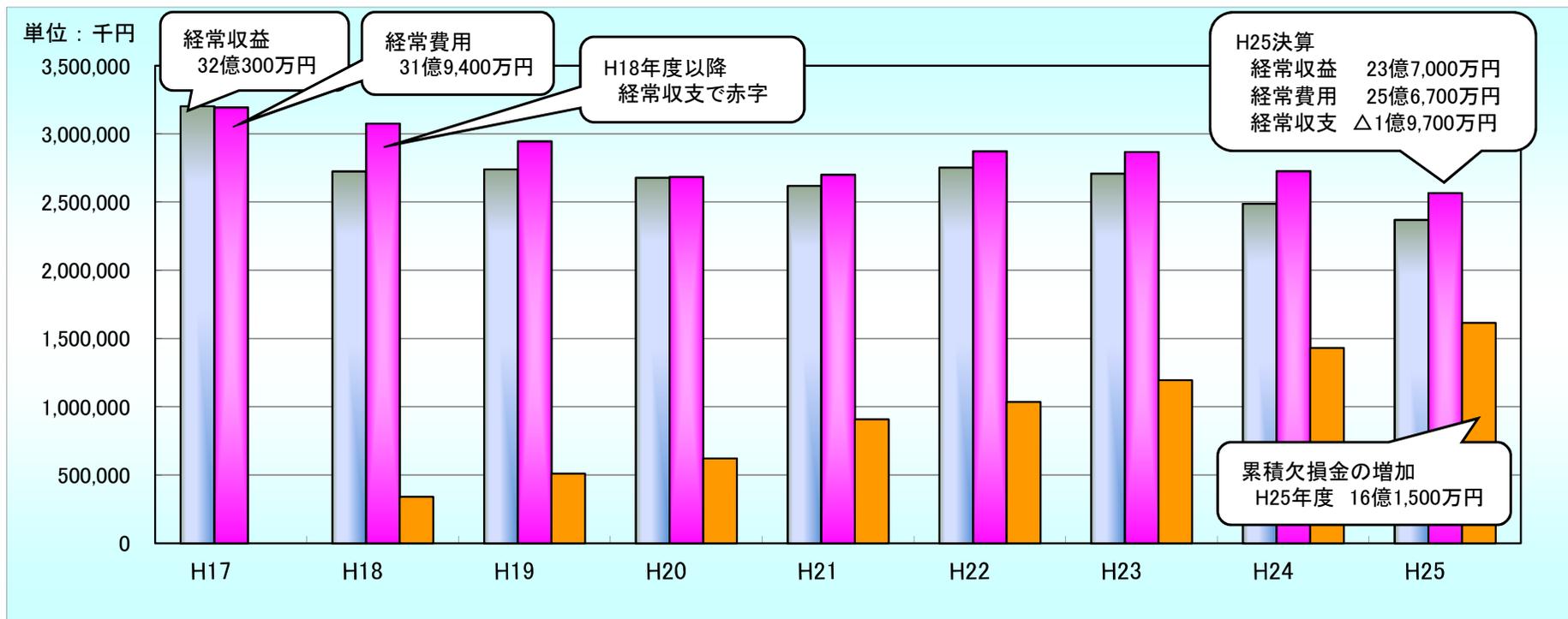


【輸送人員・乗車料収入】

区 分	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
輸送人員 (千人)	10,345	10,223	9,699	9,065	8,651	8,614	8,491	8,449	8,184
乗車料収入 (千円)	2,392,732	2,285,584	2,242,865	2,122,502	1,847,087	1,801,915	1,813,541	1,788,577	1,751,109

- ◆乗車料収入は、運送収益から貸切(H21で終了)、観光(H19で終了)、生活路線維持負担金を除いたもので、福祉負担を含む収入です。
- ◆乗車料収入は、平成17年度の新市誕生による浪岡線の開設により若干増加(H16：約23億2,090万円)しましたが、その後は減少が続き、平成25年度では約17億5,110万円となっています。(H17年度比で △26.8%)  
※H21決算の乗車料収入の大幅減は、高齢者の福祉負担の見直し(いき粋乗車証)による利用者の減(前年比△206,723千円)が主な要因です。
- ◆輸送人員は、平成17年の合併による人口増にも関わらず年々減少し続けています。(H17年度比で △20.9%)

## ◆ 経常収支・累積欠損金の推移 (平成17年度～25年度)



【経常収支・累積欠損金】

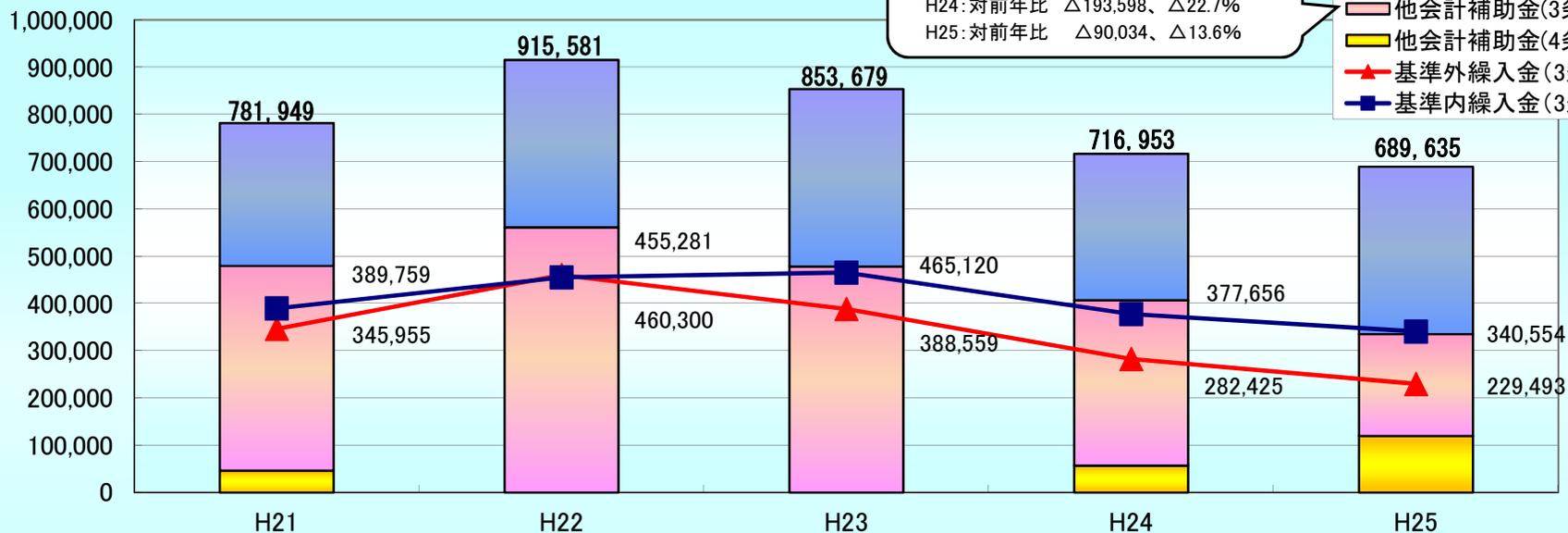
(単位：千円)

区 分	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
経常収益	3,203,839	2,726,665	2,741,297	2,679,410	2,619,699	2,754,895	2,709,447	2,488,747	2,370,332
経常費用	3,194,470	3,076,542	2,946,528	2,685,752	2,701,504	2,873,453	2,868,318	2,728,640	2,567,733
経常収支	9,369	△ 349,877	△ 205,231	△ 6,342	△ 81,805	△ 118,558	△ 158,871	△ 239,893	△ 197,401
累積欠損金	0	340,238	510,935	620,875	907,804	1,035,572	1,194,443	1,431,603	1,615,257

- ◆近年の経常収支の状況は、平成17年度は一般会計からの繰入金が多かったことにより黒字でしたが、平成18年度以降は一般会計の繰入金の見直しもあり、赤字が続いている状況にあります。
- ◆経常収益は、主に繰入金の増減により変動していますが、基本的に輸送人員と連動し年々減少し、平成25年度では約23億7,000万円になっています。(H17年度比で △26.0%)
- ◆経常費用は、退職者に伴う退職金によって年度間で変動しますが、経費削減への取組みにより年々減少しています。(H17年度比で△19.6%)
- ◆累積欠損金は、平成18年度以降赤字のため、年々増加しています。

## ◆ 一般会計繰入金の推移 (平成21年度～25年度)

単位：千円



H23年度以降、3条の繰入金は減少傾向  
 H23: 対前年比 △61,902、△6.8%  
 H24: 対前年比 △193,598、△22.7%  
 H25: 対前年比 △90,034、△13.6%

生活路線維持負担金  
 他会計補助金(3条)  
 他会計補助金(4条)  
 基準外繰入金(3条)  
 基準内繰入金(3条)

【一般会計繰入金の内訳】

(単位：千円)

区分	H21	H22	H23	H24	H25
生活路線負担金(3条)	302,339	354,342	375,186	310,047	354,428
他会計補助金(3条)	433,375	561,239	478,493	350,034	215,619
他会計補助金(4条)	46,235	0	0	56,872	119,588
<b>合計</b>	<b>781,949</b>	<b>915,581</b>	<b>853,679</b>	<b>716,953</b>	<b>689,635</b>

【繰入金の区分(3条：収益的収入分)】

(単位：千円)

区分	H21	H22	H23	H24	H25
基準内繰入金	389,759	455,281	465,120	377,656	340,554
基準外繰入金	345,955	460,300	388,559	282,425	229,493
<b>合計</b>	<b>735,714</b>	<b>915,581</b>	<b>853,679</b>	<b>660,081</b>	<b>570,047</b>

基準内繰入金 … 生活路線維持負担金(赤字分)、補助金(基礎年金、共済費、児童手当分)

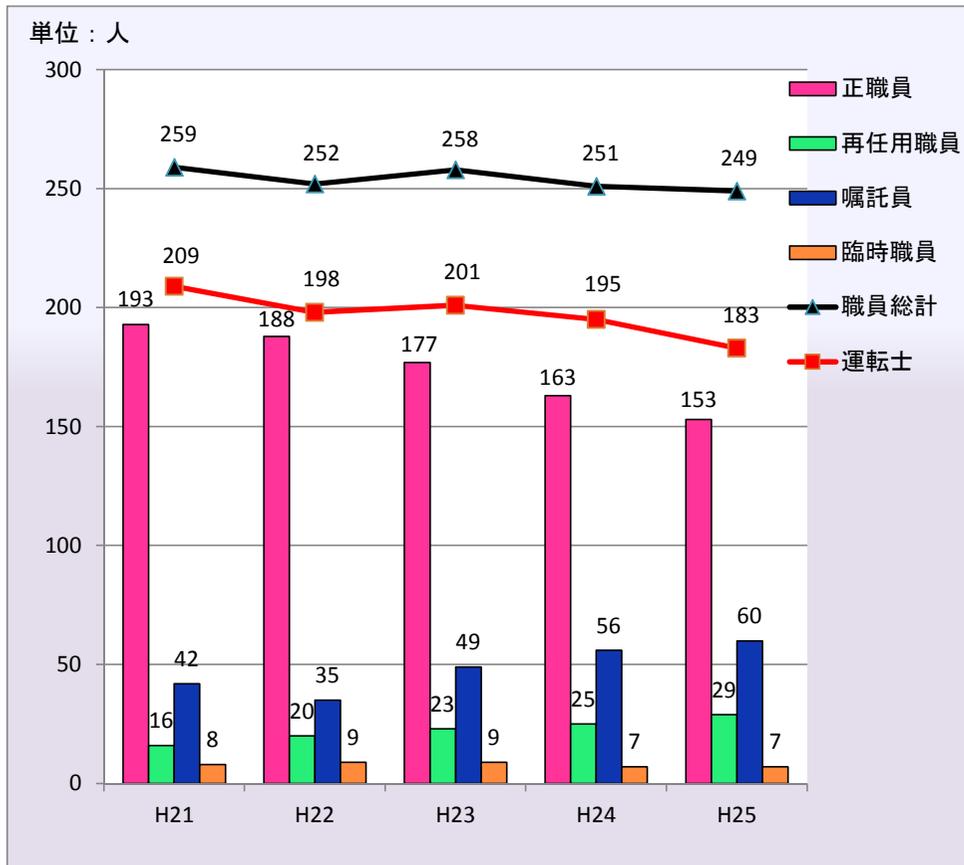
基準外繰入金 … 生活路線維持負担金(市単独分)、補助金(退職金、企業債利息等)

※参考(市民1人当たり繰入額 = 繰入金合計額 / 住民基本台帳人口) (単位：円)

区分	H21	H22	H23	H24	H25
市民1人当たり繰入額	2,569	3,022	2,838	2,402	2,328

- ◆一般会計からの繰入金には、退職金の補助(3条)やバスの購入などの財源として借入れた企業債の償還元金に対する補助(4条)なども含まれており、その年度の事業や収益、職員の状況によって変動しますが、H23年度以降減少傾向にあります。
- ◆生活路線維持負担金は、原則として、1日当たり乗車人数が150人以下の赤字路線の赤字額の8割を市が負担するものですが、近年は3億円台で推移しています。
- ◆3条予算の他会計補助金が増えているのは、退職者の人数による退職金補助の影響が大きくなっています。  
(※退職者数 H23→14人、H24→10人、H25→6人)
- ◆4条予算の他会計補助金は、バスや運賃箱などの購入財源である企業債の償還元金に対する補助で、H24年度はH22年度に購入したバス10両が、さらにH25年度は、H23年度に購入したバス12両の元金償還が開始となったことにより増加しています。
- ◆市民1人当たりの負担額は2,328円で、前年度より74円減少しました。

◆ 職員数の推移 (平成21年度～25年度)



【職員数の推移】

① 職種別内訳

(単位：人)

区分	H21	H22	H23	H24	H25
<b>運転士</b>	<b>209</b>	<b>198</b>	<b>201</b>	<b>195</b>	<b>183</b>
正職員	152	144	131	116	107
再任用職員	15	19	21	23	27
嘱託員	42	35	49	56	49
<b>整備士</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
正職員	2	2	2	2	2
<b>事務職員</b>	<b>48</b>	<b>52</b>	<b>55</b>	<b>54</b>	<b>64</b>
正職員	39	42	44	45	44
再任用職員	1	1	2	2	2
嘱託員	0	0	0	0	11
臨時職員	8	9	9	7	7
<b>職員総計</b>	<b>259</b>	<b>252</b>	<b>258</b>	<b>251</b>	<b>249</b>

② 任用区分別内訳

(単位：人)

区分	H21	H22	H23	H24	H25
正職員	193	188	177	163	153
再任用職員	16	20	23	25	29
嘱託員	42	35	49	56	60
臨時職員	8	9	9	7	7
<b>職員総計</b>	<b>259</b>	<b>252</b>	<b>258</b>	<b>251</b>	<b>249</b>

※正職員比率

74.5%

74.6%

68.6%

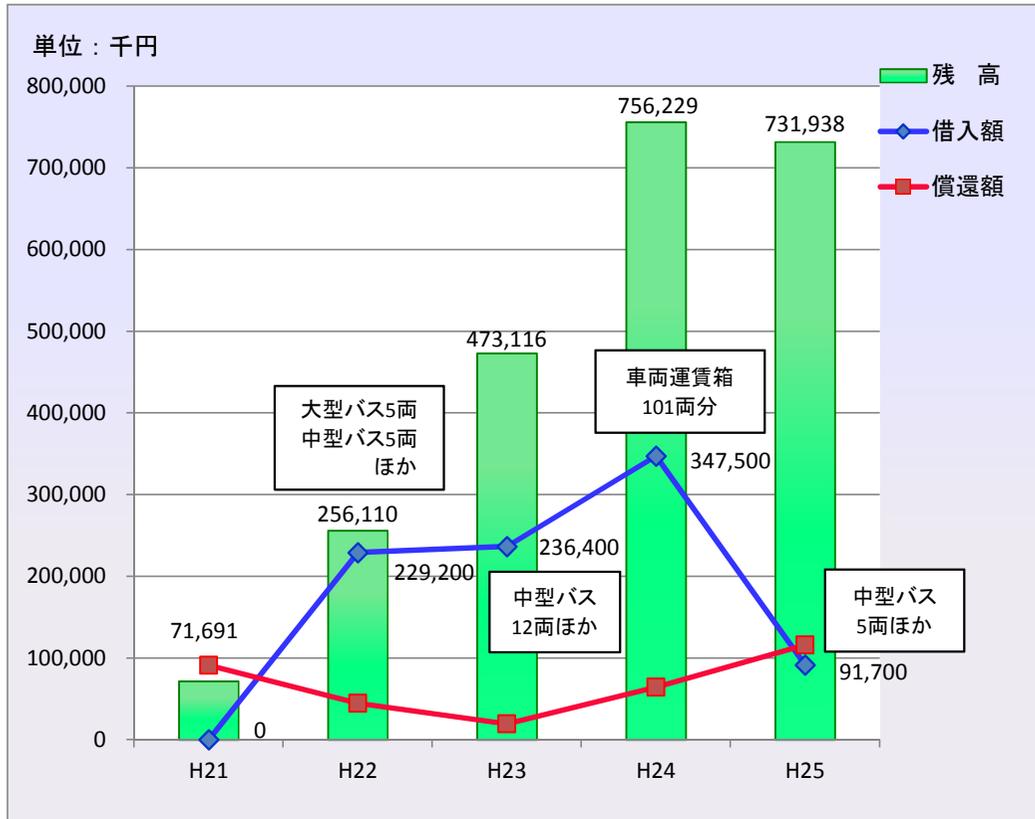
64.9%

61.4%

- ◆職員数については、市が進める「バス交通に関する戦略」と連携した経営改善計画に基づき、正職員運転士の退職者不補充による人件費の削減を進めており、バス路線の再編と合わせた経営の効率化に取り組んでいます。
- ◆正職員は、退職者不補充の継続により、年々減少しており、特に運転士はH21年度からの5年間で45名、約30%減少しています。なお、全職員に占める正職員の割合も年々減少しており、H21年度の74.5%から61.4%へ減少(△13.1%)しました。
- ◆嘱託職員は、バス路線再編によるダイヤ数の減少に合わせ、新規採用を抑制しています。なお、H25年度から、第三セクターが運営してきた乗車券発売所3箇所を交通部の直営に変更したため、嘱託職員11名を事務職員として新たに雇用しました。

◆ 企業債の推移 (平成21年度～25年度)

企業債とは、地方債のひとつで、公営企業の事業資金を調達するために国の許可を受けて借入れし、数年にわたり返済する借金のことをいいます。交通部では、営業に必要なバス車両や車載機器、設備、建物などを維持・更新するため、企業債の借入れで対応しています。特にバスの更新は多額の費用を要することから、費用全体を抑制するため、平成17年度以降新車を購入していませんでしたが、車両や機器の老朽化が著しいことなどから、平成22年度以降は、将来の必要台数を見極めつつ、経営改善計画に基づき順次更新することとしています。



#### 【借入額】

- ◆H22年度以降、老朽化が進行するバス車両及び車載機器（LED行先表示機、運賃箱など）を計画的に購入することとし、毎年度企業債の借入れを行っています。
- ◆H24年度は、老朽化により故障が頻発していた車両運賃箱101両分購入のため、約3億4,800万円を借入れしましたが、H25年度は、中型ワンステップバス5両及び財務会計システムの更新費用として、約9,200万円の借入れとなったため、約2億5,600万円減となりました。

#### 【企業債残高】

- ◆借入額の増加に伴い、企業債の残高も増加しています。
- ◆バスや車載機器等の償還（返済）年数は、5年間（うち元金据え置き期間1年）となっていますので、借入額に連動し、増加する傾向にあります。

#### 【償還額】

- ◆上記のとおり、バスの場合、企業債の償還は借入れの翌年から5年間となりますので、今後も増加の見込みです。
- ◆H25年度は、H23年度に購入した中型バス12両の元金償還が開始されたため、前年度より約5,200万円増加しました。

#### 【企業債残高】

(単位: 千円)

年度	H21	H22	H23	H24	H25
借入額	0	229,200	236,400	347,500	91,700
償還額	90,974	44,781	19,394	64,387	115,991
残高	71,691	256,110	473,116	756,229	731,938

## 決算における各種経営指標について(平成21年度～25年度)

- ◆以下の各種経営指標については、交通部における近年の収支状況や経営改善への取り組みの結果、経営に関連する収益性や健全性、生産性、効率性などがどのように推移しているかを過去5年間の決算データを基に数値に表したものです。
- ◆平成25年度においては、乗車料収入は若干減少したものの、退職金・職員給与費などの人件費が減少したことや委託料等の経費削減効果により概ね改善していますが、今後も厳しい経営状況が見込まれる中、更なる取り組みが必要となっています。

経常収支比率【%】 ( 経常収益 / 経常費用 * 100 )	H21	H22	H23	H24	H25
		97.0	95.9	94.5	91.2

<収益性を示す指標>

◆業務活動によってもたらされた経常収益とそれに要した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。

<前年度決算との比較>

◆経常収支比率は、前年度比で1.1ポイント改善しました。  
経常収益については、退職者の減（前年度比△4名）による退職金の補助（他会計補助金）が減少したため、約1億1,800万円減少しました。  
しかし、経常費用についても退職者不補充による職員給与費や委託経費の見直しなどのコスト削減により、収益の減少を上回る約1億6,100万円の減少となったことから、経常収支比率は前年度より改善しました。

**H25状況**  
**改善**

流動比率【%】 ( 流動資産 / 流動負債 * 100 )	H21	H22	H23	H24	H25
		33.2	46.4	46.0	39.9

<健全性・安全性を示す指標>

◆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を示します。

<前年度決算との比較>

◆流動比率は、前年度比で6.4ポイント悪化しました。  
流動比率はH23年度以降悪化していますが、その主な要因は、流動負債の未払金と流動資産の未収金に職員の退職金とその支払に充てるための繰入金それぞれ含まれているため、退職者が減少したことが大きく影響しました。  
なお、資金不足額は改善しており、資金繰りのための一時借入金も減少しているため、短期間の支払能力は問題ないと考えます。

**H25状況**  
**悪化**

市民1人当たりの繰入額	H21	H22	H23	H24	H25
① 収益的収支 【円】 ( 収益的収入繰入額 / 住民基本台帳人口 )	2,418	3,022	2,838	2,212	1,924
② 資本的収支 【円】 ( 資本的収入繰入額 / 住民基本台帳人口 )	152	0	0	191	404
③ 合計 【円】 ( 総繰入額 / 住民基本台帳人口 )	2,569	3,022	2,838	2,402	2,328
<p>&lt;健全性・安全性を示す指標&gt;</p> <p>◆市民1人当たりの繰入額とは、市民1人当たりの市税等投入額です。          なお、上記に記載した金額は、①（上段）が収益的収支の「生活路線維持負担金」＋「他会計補助金」、②（中段）が資本的収支に対する「他会計補助金」、③（下段）が総繰入額となります。</p>					
<p>&lt;前年度決算との比較&gt;</p> <p>◆市民1人当たりの繰入額は、<u>前年度比で約74円減少（改善）</u>しました。          乗車料収入は減少していますが、経営改善への取組みにより一般会計繰入金の縮減に努めています。</p>					<p>H25状況</p> <p>改善</p>

○繰入額・人口等の内訳

【収益】			
年度	繰入額 (収益的収入)	住基人口	1人当たり
H21	735,714,000	304,321	2,418
H22	915,581,000	302,957	3,022
H23	853,679,000	300,778	2,838
H24	660,081,000	298,462	2,212
H25	570,047,000	296,215	1,924

【資本】		
年度	繰入額 (資本的収入)	1人当たり
H21	46,235,000	152
H22	0	0
H23	0	0
H24	56,872,000	191
H25	119,588,000	404

【総繰入額】		
年度	繰入額	1人当たり
H21	781,949,000	2,569
H22	915,581,000	3,022
H23	853,679,000	2,838
H24	716,953,000	2,402
H25	689,635,000	2,328

乗務員 1 人当たり 年間輸送人員【人】 ( 輸送人員 / 乗務員数 )	H21	H22	H23	H24	H25
		41,390	43,504	42,244	43,327
<p>&lt;生産性を示す指標&gt;</p> <p>◆乗務員 1 人当たりの輸送人員を示すものです。 数値が高いほど効率的に乗客を輸送していることになります。</p>					
<p>&lt;前年度決算との比較&gt;</p> <p>◆乗務員一人当たりの輸送人員は、<u>前年度比で1,397人増加（改善）</u>しました。 バス交通戦略の進展に伴い、H25年度は4月1日から5路線が市民バスへ移行した影響もあり、輸送人員は前年度比で約264,000人、3.1%減少しましたが、乗務員数も、前年度比で12人減少（195⇒183人）したため、1人当たりの輸送人員は増加しました。</p>					<p>H25状況</p> <p>改善</p>

乗務員 1 人当たり 運送収益【千円】 ( 運送収益 / 乗務員数 )	H21	H22	H23	H24	H25
		10,284	10,890	10,889	10,762
<p>&lt;生産性を示す指標&gt;</p> <p>◆乗務員 1 人当たりの運送収益を示すものです。 数値が高いほど 1 人当たりの生産性が高いことを示します。</p>					
<p>&lt;前年度決算との比較&gt;</p> <p>◆乗務員一人当たりの運送収益は、<u>前年度比で約74万円増加（改善）</u>しました。 運送収益全体では、前年度比で約690万円増加しており、また、乗務員数は12人減（195人⇒183人）となったことから、乗務員1人当たりの生産性は向上しました。</p>					<p>H25状況</p> <p>改善</p>

人件費比率【%】 ( 職員給与費 / 営業収益 * 100 )	H21	H22	H23	H24	H25
		72.8	73.0	71.0	71.1
<p>&lt;生産性を分析する指標&gt;</p> <p>◆営業収益（売り上げ）に対する職員給与費（退職給与費を除く人件費）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。</p>					
<p>&lt;前年度決算との比較&gt;</p> <p>◆人件費比率は、<u>前年度比で3.6ポイント改善</u>しました。 退職者不補充の継続などにより、年々人件費が減少しているため、収益に占める人件費の比率も減少傾向にあります。</p>					<p>H25状況</p> <p>改善</p>

職員1人当たり 人件費【千円】 ( 職員給与費 / 職員数 )	H21	H22	H23	H24	H25
		6,114	6,316	6,085	6,014
<p>&lt;生産性を分析する指標&gt;</p> <p>◆職員1人当たりどれだけ人件費（※退職給与費を除く）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。</p>					
<p>&lt;前年度決算との比較&gt;</p> <p>◆職員1人当たりの人件費は、<u>前年度比で23万7,000円減少（改善）</u>しました。 退職者不補充の継続と10月からの給与削減により、H25年度は給与の平均単価が大きく減少しました。</p>					<p>H25状況</p> <p>改善</p>

## 公営企業会計関連

### 資金不足比率

公営企業の資金不足の状況を、公営企業の事業規模である料金収入の規模と比較して指標化し、経営状況の悪化の度合いを示すものです。

公営企業の経営状況を、公営企業の料金収入に対する資金不足の規模で表したのが、「資金不足比率」です。この比率が高くなるほど、料金収入で資金不足を解消するのが難しくなり、公営企業として経営に問題があることとなります。

地方公共団体の財政の健全化に関する法律により、この率が経営健全化基準（20%）以上である場合、経営の健全性が確保できていないとして、「経営健全化計画」を定めなければなりません。

### 収益的収入・支出

公営企業の会計は、地方公営企業法施行規則により、収益的収支（損益勘定）と資本的収支（資本勘定）の2つに区分されます。

収益的収支とは、企業の一事業年度における営業活動により発生する収益とそれに対応する費用のことをいいます。

地方公営企業法施行規則第12条別表第5号、予算様式第3条に規定されているため、一般に「3条収支（予算）」ともいいます。

#### 収益的収入とは、

- ①サービスの提供の対価としての料金収入や広告料などの「営業収益」、
- ②市の一般会計からの繰入金である他会計補助金などの「営業外収益」、
- ③固定資産売却益などの「特別利益」に分類されます。

#### 収益的支出とは、

- ①サービスの提供に要する職員人件費や燃料・修繕・委託料等の物件費、減価償却費などの「営業費用」、
- ②企業債の支払利息、雑支出などの「営業外費用」、
- ③固定資産売却損や過年度損益修正損などの「特別損失」に分類されます。

なお、収益的支出には、減価償却費\*のように現金の支払いが伴わない費用もありますので、収益的収支（収入と支出の差）が赤字であっても、必ずしも資金（現金）が不足しているということではありません。

#### \* 減価償却費とは

建物、車両、設備などは、時間の経過とともに価値が低下します。これらの耐用年数に応じ、価値の低下分を必要経費とすることを減価償却といいます。

減価償却費は、将来の更新や企業債償還金に充てるため、積み立てられますが、帳簿上

の処理であり、費用計上の際に現金の支出は伴いません。

## 資本的収入・支出

資本的収支とは、公営企業の将来の経営活動に備えて行う建設改良費や、建設改良に係る企業債償還金などの投資的な支出及びその財源となる収入をいいます。

地方公営企業法施行規則第12条別表第5号、予算様式第4条に規定されているため、一般に「4条収支（予算）」ともいいます。

### 資本的収入とは、

建設改良に係る企業債、他会計からの補助金（企業債償還金元金の繰入等）、投資、固定資産売却代金（売却益を除く）、他会計からの長期借入金、負担金など、収益とは直接関係のない収入で、現金収入を伴うものをいいます。

### 資本的支出とは、

バス購入などの建設改良費、企業債償還金（元金）、他会計からの長期借入金償還金など、費用とは直接関係ない支出で、現金支出を必要とするものをいいます。

## 経常収支

収益的収支のうち、乗車料収入などの本来の営業活動により得られる営業収益と、一般会計からの繰入金や預金利息、不用品の売却収入などの本来の営業活動以外で得られる営業外収益の合計を経常収益といいます。

また、職員給与費や燃料費や部品・修繕費、委託料、減価償却費など、本来の営業活動により生じる営業費用と、企業債利息や繰延勘定償却などの本来の営業活動以外で生じる営業外費用の合計を経常費用といいます。

経常収支は、この経常収益から経常費用を差し引いたもので、プラスの場合は経常利益、マイナスの場合は経常損失といいます。

## 純損益（純損失）

総収益（収益的収入計）から総費用（収益的支出計）を差し引いた額のことです。

経常収支に、特別利益を加え、特別損失を差し引いたものが純損益になります。

純損益の数値がプラスの場合は「純利益」（黒字）、マイナスの場合は「純損失」（赤字）といいます。

## 累積欠損金

各事業年度の営業活動によって欠損を生じた場合に、繰越利益剰余金（前事業年度から繰り越した利益）、利益積立金などによって補てんできなかった各事業年度の損失（額が累積したもの（これまでの純損失（赤字）を積み上げた未処理欠損金）を累積欠損金といいます。

なお、この累積欠損金には、減価償却費などの現金の支出を伴わない費用も含まれていますので、事業全体への資金不足に直接つながるものではありませんが、企業経営の健全性に何らかの課題があるといえます。

## 資金不足額

貸借対照表において、流動負債の額が流動資産の額を上回る場合、その上回る額を資金不足額（不良債務）とといいます。

資金不足額は、当面の運転資金に不足が生じている状態にあることを意味し、損益及び資本収支の資金繰りの状況を把握するための経営状況を判断することができます。

資金不足額 = 流動負債 - (流動資産 - 翌年度へ繰越すべき財源)

### ① 流動負債

未払金や一時借入金などの1年以内に支払期限が到来する債務

### ② 流動資産

現金・預金、未収金などの1年以内に回収又は換金が可能な債権

### ③ 翌年度へ繰り越すべき財源

翌年度への繰越事業等の財源であり、用途が特定されており、自由に使用できないもの。資金不足額はこの財源を控除

### ④ 未払金

物品購入や工事発注などにより、支払義務は生じているが、代金が未払いであるもの

### ⑤ 一時借入金

支払への一時的な資金不足を補うため、年度内返済を条件とした金融機関などからの一時的な資金の借入れ

### ⑥ 未収金

バスカード等の乗車料収入や市の補助金など、実際に収納されるまでの間の金銭債権

## 繰入金（基準内繰入金と基準外繰入金）

繰入金とは、公営企業の目的である事業の遂行に必要な財源として、一般会計から繰入れられた資金のことをいいます。

地方公営企業は独立採算を原則としていますが、一般会計が本来負担（繰出）すべき経費の基本的な考え方を、国（総務省）が「繰出基準」として示しており、この繰出基準に基づく繰入金を基準内繰入金とといいます。

基準内繰入金は、その性質上公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが適当でない、あるいは、収入をもって充てることが客観的に困難である経費であり、基準外繰入金は、公営企業の財源不足を補填するためのそれ以外の経費を対象とした繰入金になります。

### ※基準外繰入金

資金不足解消のための市単独分の生活路線維持負担金、退職金及び企業債の償還金に対する補助金など

### **企業債**

公営企業が、主に施設整備や資産取得のための財源として、借り入れする地方債（借金）のことを企業債といいます。

市交通部の場合は、主に計画的な更新が必要なバス車両やその車両に設置する行先表示機・運賃箱などの機器を購入するために活用しています。

### **建設改良費**

公営企業の固定資産の新規取得や増改築などに要する経費のことを建設改良費といいます。

市交通部の場合は、主に企業債を活用した車両や車載機器の購入費用が多くなっています。

## 市の政策・バス事業関連

### 青森市総合都市交通戦略

「青森市総合都市交通戦略」は、地球温暖化問題や高齢・人口減少社会の進行、東北新幹線新青森駅開業といった本市を取り巻く交通環境の変化に対応するため、「地域に根ざした持続可能な公共交通体系の整備」「選択と集中による計画的な街路整備の促進」「中心市街地活性化を後押しする交通環境の整備」を基本方針とし、人と環境にやさしい交通環境の形成を目指し、平成21年10月に青森市が策定したものです。

この戦略は、「バス交通に関する戦略」、「駐車場案内システムに関する戦略」、「街路整備に関する戦略」、「鉄道整備に関する戦略」の4つの重点戦略で構成されています。

### バス交通に関する戦略

#### 「バス路線再編について」 ～持続可能で利用しやすいバス交通を目指して～

「青森市総合都市交通戦略」の重点戦略として、「わかりやすく利用しやすいバスの路線再構築」のため、市が平成24年2月に策定したもので、計画期間は平成23年度から33年度までの11年です。

この計画では、市民の公共交通利用可能圏域の維持を前提条件とし、将来的に持続可能なバス交通としていくための抜本的な路線再編や運営方法の見直しを行うこととしており、交通需要や都市構造に合わせて骨格線、幹線、支線（フィーダー線）の3つの路線に区分し、骨格線・幹線は交通部（市営バス）が、支線は市（市民バス）が担うほか、乗り継ぎポイントなどの環境整備に努めることとしています。

なお、これまで市民バスへ移行した路線の大部分が、当初予定していなかった市中心部へ乗り入れしている現状から、平成26年度は一旦立ち止まって路線や乗り継ぎ、市民参画によるバス事業の運営などを再検証し、見直しすることとしています。

※当ホームページ（経営状況（事業計画書、決算書など））内の

「『バス路線再編について』～持続可能で利用しやすいバス交通を目指して～（青森市総合都市交通戦略関連資料）」を参照

### 青森市自動車運送事業経営改善計画

「バス交通に関する戦略」における自動車運送事業（市営バス）の経営状況を改善するための計画です。

自動車運送事業は、マイカーの普及をはじめとする交通手段の多様化や人口減少などにより、輸送人員（利用者）が年々減少しており、厳しい経営状況が続いています。

このため、市交通部では、この戦略に基づき、需要が少なく収支改善が困難な郊外部の支線を市営バスから分離し、地域内の根幹となる骨格線と幹線を担うことで、資金不足を解消し、将来的にも持続可能な運行体系を目指すこととしています。

また、効率的な運行ダイヤや職員体制、料金体系、設備投資などに取り組み、計画的な経営改善に取り組んでいます。

※当ホームページ（経営状況（事業計画書、決算書など））内の

「『バス路線再編について』～持続可能で利用しやすいバス交通を目指して～（青森市総合都市交通戦略関連資料）」、【6. 「青森市総合都市交通戦略」実施に伴う青森市自動車運送事業経営改善計画】（10～15 ページに記載）を参照

## 公共交通社会実験

採算性が厳しい郊外の支線 29 路線の再編については、「バス交通に関する戦略」に基づき、沿線住民と協議しながら、市民や民間事業者などの参画による事業運営（市民バスの運行）を段階的に実施することとしています。

公共交通社会実験は、次年度からの支線の本格運行を見据えた、積雪時を含む 6 ヶ月間（10 月から 3 月まで）において実施する試験運行のことです。

平成 24 年度は、孫内線、岡町線、矢田・滝沢線、滝沢線（平成 25 年 4 月～本格運行開始）、平成 25 年度は、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（大釈迦経由の浪岡線を除き、平成 26 年 4 月～本格運行開始）において市民バスの運行を実施しました。

なお、平成 26 年度は、10 月から実施した浪岡線（大釈迦経由）を除き、バス路線再編の見直しに合わせ、予定していた公共交通社会実験を 1 年先送りすることとしています。

## 路線

起点と終点を結ぶ往来を線でつなぎ示すものを路線といいます。

現時点における本市の路線は、そのほとんどが国道 4 号・7 号線を経由し、郊外の支線へ連携しています。そのため、その起点となる営業所を東西の 2 箇所を設置し、安全で効率的な運行を行っています。

## バスダイヤ

バスが走行する 1 日の運行計画のことをバスダイヤといいます。

1 台のバスで、毎日複数便の運行を行っていますが、営業所から出庫したバスは、1 回目の目的地まで運行した後、2 回目以降の目的地までそれぞれ運行し、最終的に出発した営業所まで戻る運行計画となっています。

市交通部では、交通渋滞なども想定しながら、無駄のない効率的なダイヤ編成に努めています。