

3. 交通事業

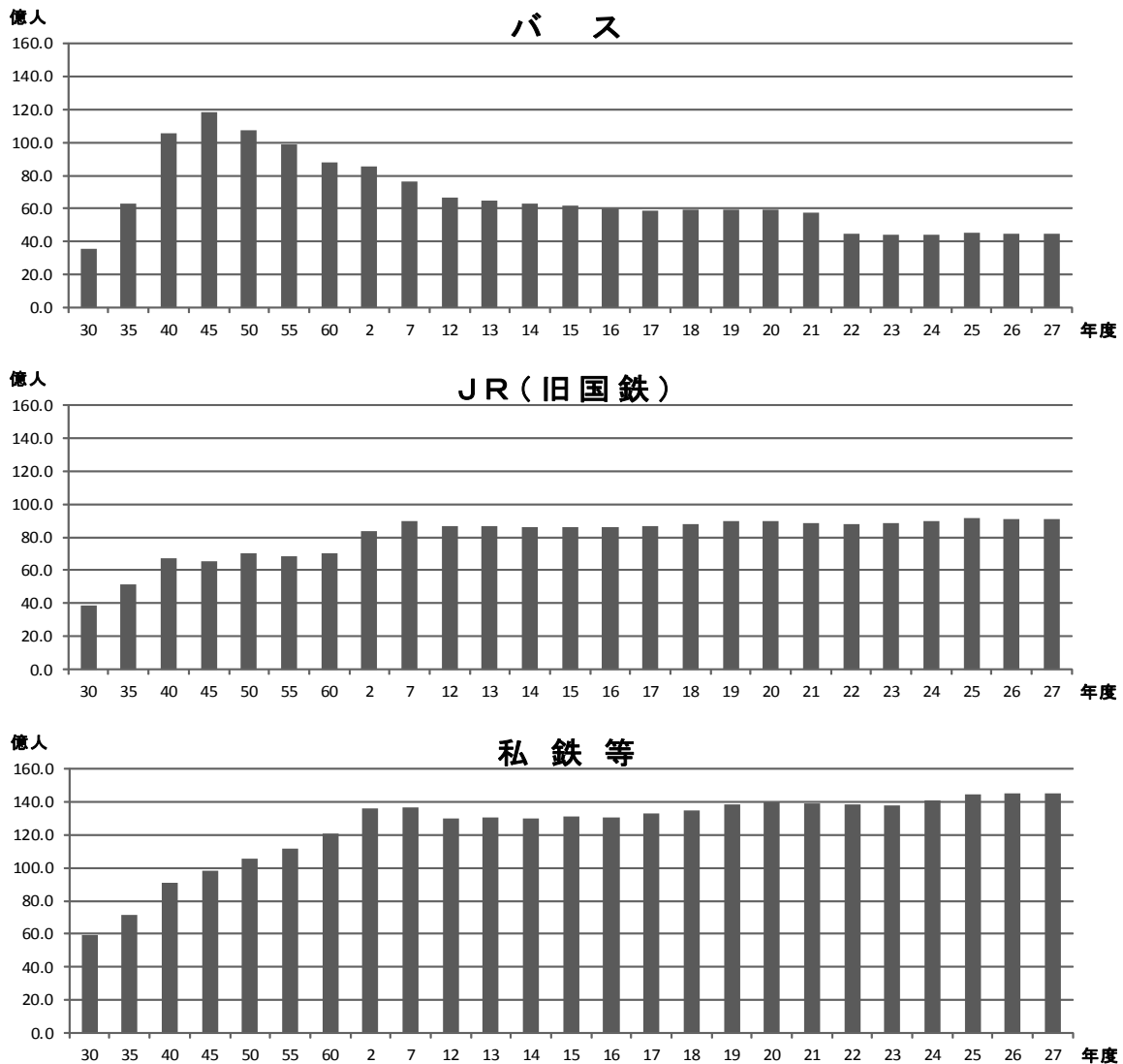
I 概要及び沿革

1. 概要

我が国の陸上交通機関は、昭和40年代前半までは、鉄道、バスを中心として、乗用車等がこれを補完する形で推移していたが、昭和40年代後半から、都市部への人口集中や乗用車の普及等により、これまでの公共交通機関のあり方に著しい変化が生じた。

各公共交通機関別の推移でみると、JR（旧国鉄）や私鉄等の鉄道利用者については堅調に推移する一方、バス事業においては、モータリゼーションの進展に伴う自家用乗用車の普及等の影響が特に大きく、輸送人員が大幅に減少している。（第1表）

第1表 公共交通機関別国内旅客輸送人員の推移（陸上）



2. 沿革

公営交通事業は、明治後期の路面電車に始まり、大正後期にバス事業が、昭和前期には地下鉄事業が開業されていった。

(1) 公営路面電車事業

明治36年9月、大阪市が築港～花園橋間約5kmで路面電車を開業したのが公営交通事業の最初であり、その後、東京市、神戸市、横浜市、名古屋市が既存の民営電車を買収して公営路面電車事業を開業した。

地方公営企業法が施行された昭和27年には15団体723kmの営業路線を有していたが、昭和30年代に入ると、旅客輸送人員に占めるバスのシェアの拡大、地下鉄建設の進捗、昭和40年代からのモータリゼーションの進展によるマイカーの急増等により経営が悪化し、昭和41年度には全事業が赤字となり、その後路線の廃止が相次ぎ、現在では5団体57kmの営業路線となっている。

(2) 公営バス事業

公営バス事業は、大正13年1月、東京市が関東大震災によって大きな被害を受けた路面電車を復旧するまでの間、応急措置として開業したのが始まりであり、その後、民営バスとの競合や買収により路線を拡大したが、第二次世界大戦中にはガソリン供給の停止や車両の損壊等により壊滅的な打撃を受けた。

戦後、車両の増強等により輸送力が回復し、昭和30年代には旅客輸送人員に占めるシェアを拡大していったが、昭和40年代後半以降、モータリゼーションの進展等によって道路混雑による輸送効率の低下や定時性の喪失等によりバス離れが加速し、現在も極めて厳しい経営状況に置かれている。

事業数は、昭和55年の58事業がピークであり、現在では26事業となっている。

(3) 公営都市高速鉄道事業

公営都市高速鉄道事業は、昭和8年、大阪市が梅田～心斎橋間を開業したのが最初であり、その後、昭和32年に名古屋市が名古屋～栄町間を開業し、昭和35年には東京都が押上～浅草橋間を開業した。その後、この3都市が路線を拡大するとともに、札幌市、横浜市、神戸市、京都市、福岡市及び仙台市が開業し、現在9団体が経営している。

II 現状と課題

1. 自動車運送事業（バス事業）

(1) 現状

平成27年度末のバスの輸送人員は年間939百万人であり、前年度（931百万人）に比べ7百万人増加しており、昭和35年度末（1,697百万人）に比べ758百万人減少している。輸送人員は、昭和44年度から対前年比マイナスに転じ、年々減少していたが、平成25年度以降は、僅かに増加が続いている。また、公営バス事業の状況を走行キロ当たり輸送人員、車両1台当たり輸送人員の推

移でみると、減少傾向にあった輸送効率について、路線・事業規模の見直しを踏まえた営業所の統廃合など経営健全化の推進により、近年は一定の改善を示している。（第2表）

このような状況の下で、各バス事業においては、省エネルギー、環境の保全、道路の有効利用等の観点から輸送の需要を乗用車からバスへ誘導するために、バス優先・専用レーン、バス専用道路の設定等行政部門等と連携を図りつつ、定時性の確保、速達性の向上を図る努力が続けられている。（第3表）

また、高齢者・身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保する観点からノンステップバス等のバリアフリー対応型の車両の積極的な導入を促進するほか、環境問題への対応等の観点からCNGバス^(注)、ハイブリッド車等の低公害車両の積極的な導入を図るなど、公営バス事業においては、安心して暮らしやすい社会の実現に向けた積極的な取組が行われている。

(注) CNGバスとは、圧縮天然ガス（Compressed Natural Gas）を燃料とするバスのことである。

第2表 公営バスの輸送人員等の推移

項目 年度	輸送人員 (百万人)	走行キロ (百万km)	車両数 (両)	輸送人員	
				走行キロ当たり (人)	車両1台当たり (千人)
35(a)	1,697	323	7,964	5.3	213
40	2,361	436	11,359	5.4	208
45	2,422	486	13,274	5.0	182
50	2,332	504	14,911	4.6	156
55	2,093	465	13,693	4.5	153
60	1,810	447	12,741	4.0	142
2	1,718	443	12,254	3.9	140
7	1,594	423	12,069	3.8	132
12	1,346	382	11,007	3.5	122
17	1,063	324	9,354	3.3	114
22	941	286	8,522	3.3	110
26(b)	931	261	7,838	3.6	119
27(c)	939	258	7,640	3.6	123
(c)-(a)					
(a)	△44.7%	△20.1%	△4.1%	△32.1%	△42.3%
(c)-(b)					
(b)	0.9%	△1.1%	△2.5%	-	3.4%

第3表 路線バス等の優先対策としての交通規制

(単位：km)

規制種別	年度	25	26	27
		延長	延長	延長
計		1,924.3	1,916.9	1,877.8
バス専用通行帯		798.2	792.5	782.3
路線バス等の優先通行帯		878.2	875.0	846.7
バス等以外の車両通行止め		247.9	249.4	248.8

(注) 警察庁調べ

(2) 課題

ア 地域の実情に即したサービス提供

乗合バスは、地域に密着した輸送サービスであるため、地域のニーズを的確に把握し、それぞれの地域の実情に即したサービスを提供することが重要である。

例えば、乗合バスの競争相手であるマイカー及び自転車との共存を図り、バスの利用を促進するため、パーク&バスライドやサイクル&バスライドを図るための駐車場・駐輪場をバス停留所の近辺に整備する等のバス利用促進や、バスロケーションシステムの導入等の快適性の向上、ICバスカードの導入等による利便性の向上を図る取組も必要である。

さらに、人口減少、少子高齢化が加速度的に進展することにより、交通事業を取り巻く環境が年々厳しさを増している中で、平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、まちづくりと一体となった公共交通の再編を進めるとされていることから、生活交通路線の維持や路線等の配置・再編成、鉄道などとの乗り継ぎ環境の整備等については、地域の公共交通ネットワークの再構築のための枠組みの中で、一般行政部門やその他の関係機関、地域住民との密接な連携のもとに検討することが望ましい。

イ バス事業のあり方についての再検討

地方公営企業が公共サービスを提供する企業であるとともに、経営の効率化、活性化のためには民間的経営手法の導入が極めて有効であるという観点から、今後の公営バス事業のあり方においては、公営企業としてサービス供給を行う必要性について、採算性や路線維持の必要性、地域における公共交通網の持続可能性の確保等の観点から見直しを行い、民間への事業譲渡等の選択肢を含め再検討する必要がある。そのため、運行経費、人件費、料金収入等については、経営指標を他団体や民間事業者と比較するなど、住民が理解、評価しやすいように工夫をこらし、積極的な情報開示に取り組む必要がある。

ウ バス事業運転手等の給与について

バス事業運転手等の給与については、民間の同一又は類似の職に従事する者との均衡等を考慮して定められるものであり、各団体において、住民の理解と納得が得られる適正な給与制度・運用となるように留意すべきである。

2. 都市高速鉄道事業

(1) 現状

地下鉄事業及びニュータウン鉄道事業は、初期投資が多額であり、投下資本の回収に極めて長期間を要することから、国及び地方公共団体等から所要の措置が講じられている。

現状をみると、平成27年度末における営業キロは554km（前年度末540km）で、昭和35年度末（26km）の21.3倍、昭和40年度末（51km）の10.9倍となっている。また、輸送人員は、都市高速鉄道の整備・拡充に伴って増加傾向にあり、平成27年度末においては昭和35年度末の12.5倍とな

っている。(第4表)

都市高速鉄道の1キロ当たり建設費は、昭和50年代以降急騰しており、資本費負担の増嵩が経営にとって大きな負担となっている。(第5表)

平成27年度における企業債の元利償還金は、2,401億83百万円(うち元金1,786億24百万円、利息615億59百万円)で、前年度(2,627億34百万円)に比べ225億51百万円、8.6%減少しており、旅客運輸収益に対する割合は47.0%となっている。(第6表)

このように資本費負担が大きなことに加え、少子・高齢化の進展等により旅客運輸収益が見込みどおり確保されていないという経営上の問題等に起因して不良債務の額が多額になっているなど、極めて厳しい経営状況にある。

第4表 都市高速鉄道の輸送人員等の推移

年度	項目 営業キロ (km)	輸送人員 (百万人)	1日平均 輸送人員 (千人)	走行キロ (百万km)	車両数 (両)	輸送人員	
						走行キロ当たり (人)	車両1台当たり (千人)
35(a)	26	256	712	18	241	14.2	1,062
40	51	512	1,404	40	511	12.8	1,002
45	121	1,022	2,801	93	1,068	11.0	957
50	164	1,430	3,918	135	1,489	10.6	960
55	234	1,736	4,756	178	2,011	9.8	863
60	300	2,070	5,672	231	2,488	9.0	832
2	359	2,524	6,915	287	3,056	8.8	826
7	395	2,664	7,278	328	3,512	8.1	759
12	473	2,621	7,180	380	4,260	6.9	615
17	509	2,788	7,638	413	4,422	6.8	630
22	540	2,903	7,953	430	4,532	6.8	641
26(b)	540	3,093	8,474	434	4,564	7.1	678
27(c)	554	3,195	8,731	438	4,640	7.3	689
(c)-(a)							
(a)	2,030.8%	1,148.0%	1,126.3%	2,333.3%	1,825.3%	△48.6%	△35.1%
(c)-(b)							
(b)	2.6%	3.3%	3.0%	0.9%	1.7%	2.8%	1.6%

第5表 公営都市高速鉄道建設費の推移(1km当たり)

年度	昭和 40年度まで	41年度から 45年度まで	46年度から 50年度まで	51年度から 55年度まで	56年度から 60年度まで	61年度から 平成2年度まで	3年度から 7年度まで	8年度から 12年度まで	13年度から 17年度まで	18年度から 22年度まで	23年度から 27年度まで
金額	20.9億円	44.7億円	50.1億円	137.1億円	187.6億円	237.6億円	241.9億円	292.5億円	227.9億円	194.8億円	159.6億円

(注) 当該年度に開業した路線の総建設費により算出した。

第6表 都市高速鉄道事業における企業債償還金の推移

(単位：億円、%)

年度	項目	旅客運輸収益	経常収益	企業債 償還元金	企業債 利息	企業債元利 償還金	(B)	(C)	(D)	(D)
		(A)	(A)'	(B)	(C)	(B)+(C)=(D)	(A)	(A)	(A)	(A)'
40		97	138	24	52	76	24.7	53.6	78.4	55.1
45		292	415	114	223	337	39.0	76.4	115.4	81.2
50		697	1,257	190	436	626	27.3	62.6	89.8	49.8
55		1,513	2,593	479	1,073	1,552	31.7	70.9	102.6	59.9
60		2,551	3,690	840	1,729	2,569	32.9	67.8	100.7	69.6
2		3,390	4,984	1,253	2,185	3,438	37.0	64.5	101.4	69.0
7		4,061	4,616	1,558	2,131	3,689	38.4	52.5	90.8	79.9
12		4,318	4,389	1,555	1,807	3,362	36.0	41.8	77.9	76.6
17		4,583	5,575	2,070	1,380	3,450	45.2	30.1	75.3	61.9
22		4,742	5,589	2,272	904	3,176	47.9	19.1	67.0	56.8
26		4,935	5,976	1,952	675	2,627	39.6	13.7	53.2	44.0
27		5,106	6,258	1,786	616	2,402	35.0	12.1	47.0	38.4

(注) 借換分及び建設改良以外に充てた企業債は除く。

(2) 課題

少子・高齢化の進展により旅客輸送需要が構造的に変化する中で、公営都市高速鉄道事業が、将来にわたりその本来の目的である公共の福祉を増進していくためには、近年の社会経済情勢の著しい変化や厳しい経営環境に適切に対応し、経営基盤を強化し、より厳しい見通しに基づいた事業計画の見直しが必要である。

このため、安全性の確保に留意しつつ、企業の経済性を発揮し、通勤・通学者の維持・確保やそれ以外の輸送人員の増加を図る取り組みを行うとともに、民間委託等による経費の削減や遊休資産等の有効活用による収益の増加等、経営の一層の健全化・効率化に努める必要がある。

3. 軌道事業（路面電車事業）

(1) 現状

路面電車は、昭和30年代後半から各都市で路線の廃止や縮小が進められてきた。特に昭和41年地方公営企業法の改正に伴う財政再建計画（第一次財政再建計画）及び昭和48年地方公営交通事業の経営の健全化の促進に関する法律の制定に伴う財政再建計画（第二次財政再建計画）により、財政再建団体の指定を受けた団体において、路面電車から他の代替交通機関への転換が図られ、路線の大幅な廃止、縮小が行われた。現在では、公営路面電車は、東京都、札幌市、函館市、熊本市及び鹿児島市の5団体で経営されている。

平成27年度末の公営路面電車の営業キロは57km（前年度同数）であり、昭和35年度末（773km）の7.4%となっている。また、輸送人員は年間52百万人（前年度51百万人）であり、昭和35年度末（1,989百万人）の2.6%となっている。（第7表）

第7表 路面電車の輸送人員等の推移

項目 年度	営業キロ (km)	輸送人員 (百万人)	走行キロ (百万km)	車両数 (両)	輸送人員	
					走行キロ当たり (人)	車両1台当たり (千人)
35(a)	773	1,989	175	3,933	11.4	506
40	665	1,548	131	3,232	11.8	479
45	265	556	54	1,192	10.3	466
50	129	178	17	485	10.5	367
55	68	83	8	243	10.4	342
60	62	67	8	218	8.4	307
2	62	62	8	210	7.8	295
7	57	62	7	203	8.9	305
12	57	57	7	209	8.1	273
17	57	54	7	212	7.7	255
22	57	51	7	209	7.3	244
26(b)	57	51	7	209	7.3	244
27(c)	57	52	7	211	7.4	246
(c) - (a)						
(a)	△92.6%	△97.4%	△96.0%	△94.6%	△35.1%	△51.4%
(c) - (b)						
(b)	-	2.0%	-	1.0%	1.4%	0.8%

(2) 課題

近年、モータリゼーションの進展に伴う渋滞問題や地球環境保全への大きな関心の下、速達性、環境性に優れた公共交通としての路面電車が見直され、旧来の路面電車に比して高速、低騒音、低振動で運行が可能であり、バリアフリーにも対応した高機能路面電車システムであるLRTシステム（LRT：Light Rail Transit）の導入が一部で進められ、また各地でその検討が行われている。

このような中で、軌道事業においても他の交通事業と同様に、料金収入をもって経営を行う独立採算制を基本原則としながら、将来にわたりその本来の目的である公共の福祉を増進していくためには、近年の社会経済情勢の著しい変化や厳しい経営環境に適切に対応し、経営基盤を強化し、より厳しい見通しに基づいた事業計画の見直しが必要である。

このため、安全性の確保に留意しつつ、企業の経済性を発揮し、輸送人員の増加を図る取り組みを行うとともに、民間委託等による経費の削減や遊休資産等の有効活用による収益の増加等、経営の一層の健全化・効率化に努める必要がある。

4. 経営基盤の強化

経営環境の変化に適切に対応し、地方公営企業として将来にわたって安定的に事業を継続していくためには、中長期的な経営の基本計画である「経営戦略」を策定し、これに基づく計画的な経営を行うことで、経営基盤の強化と財政マネジメントの向上に取り組む必要がある。なお、「経営戦略」の策定について、総務省では「経済・財政再生計画」（経済財政運営と改革の基本

方針2015（平成27年6月30日閣議決定）第3章をいう。）に基づき、平成32年度までの策定を要請している。

Ⅲ 平成27年度決算の概況

1. 事業数及び経営規模

平成27年度において地方公共団体が経営する交通事業は、団体数で71団体（法適用35団体、法非適用39団体、うち3団体は法適用と法非適用の両事業を経営）、事業数で87事業（法適用48事業、法非適用39事業）である。事業別の事業数はバス26事業、都市高速鉄道9事業（地下鉄9事業、うち2団体は地下鉄とニュータウン鉄道の両事業を経営）、路面電車5事業、モノレール等2事業、船舶45事業となっている。

2. 業務の状況

営業路線（航路）は、バス7,397km、都市高速鉄道554km、路面電車57km、モノレール等18km、船舶1,947kmとなっている。

また、保有車両（船舶）数は、バス7,640両、都市高速鉄道4,640両、路面電車211両、モノレール等171両、船舶92隻となっている。（第8表）

第8表 公営交通事業の事業規模

(単位：両、隻、人)

事業	適用区分	法適用企業			法非適用企業			計		
		事業数	車両等数	職員数	事業数	車両等数	職員数	事業数	車両等数	職員数
バス		26	7,640	10,027	-	-	-	26	7,640	10,027
都市高速鉄道		9	4,640	15,014	-	-	-	9	4,640	15,014
路面電車		5	211	500	-	-	-	5	211	500
モノレール等		2	171	257	-	-	-	2	171	257
船舶		6	15	241	39	77	488	45	92	729
計	(A)	48	12,677	26,039	39	77	488	87	12,754	26,527
平成26年度	(B)	53	12,792	26,150	38	73	488	91	12,865	26,638
差引	(A) - (B)	△5	△115	△111	1	4	-	△4	△111	△111

(注)1. 事業数は、決算対象事業数（未開業のものを除く。）である。

2. モノレール等は、モノレール及び新交通システムをいう。

全事業の年間輸送人員は42億5,452万人で、前年度（41億4,098万人）に比べ1億1,354万人、2.7%増加している。また、1日平均輸送人員は1,163万人で、前年度（1,135万人）に比べ28万人、2.5%増加している。このうち東京都及び公営交通事業を経営する政令指定都市における1日平均輸送人員は1,127万人で、前年度（1,098万人）に比べ29万人、2.6%増加している。

また、事業別に1日平均輸送人員をみると、バスが257万人で前年度（255万人）に比べ1万人、0.5%の増加、都市高速鉄道が873万人で前年度（847万人）に比べ26万人、3.0%の増加、路面電車が14万人で前年度に比べ1.4%の増加、その他が19万人で前年度（18万人）に比べ1万人、4.5%の増加となっている。（第9表）

第9表 公営交通事業の1日平均輸送人員（法非適用企業を含む）

（単位：千人、％）

事業区分	26		27				増減率		
	全国計	東京都・指定都市	全国計		東京都・指定都市		(C)-(A)	(D)-(B)	
	輸送人員(A)	輸送人員(B)	輸送人員(C)	構成比	輸送人員(D)	構成比	(A)	(B)	
バス	2,552	2,256	2,565	22.1	2,278	20.2	88.8	0.5	1.0
都市高速鉄道	8,474	8,474	8,731	75.1	8,731	77.5	100.0	3.0	3.0
路面電車	141	98	143	1.2	99	0.9	69.2	1.4	1.0
その他	178	152	186	1.6	161	1.4	86.6	4.5	5.9
計	11,345	10,980	11,625	100.0	11,269	100.0	96.9	2.5	2.6

3. 公営交通事業の経営状況（総括）

法適用企業及び法非適用企業を通じた公営交通事業の経営状況は、次のとおりである。

（単位：事業、億円）

区分	項目	26 (A)			27 (B)			差引 (B-A)		
		法適用	法非適用	合計	法適用	法非適用	合計	法適用	法非適用	合計
	(事業数)	(18)	(37)	(55)	(40)	(38)	(78)	(22)	(1)	(23)
	黒字額	286	4	290	1,148	6	1,154	862	2	864
	(事業数)	(35)	(1)	(36)	(8)	(1)	(9)	(△27)	(0)	(△27)
	赤字額	1,416	0	1,416	37	0	37	△1,379	△0	△1,379
	(事業数)	(53)	(38)	(91)	(48)	(39)	(87)	(△5)	(1)	(△4)
	収支	△1,130	4	△1,126	1,111	6	1,117	2,241	2	2,243

(注)1. 事業数は、決算対象事業数（未開業のものを除く。）である。

2. 黒字額、赤字額は、法適用企業にあっては純損益、法非適用企業にあっては実質収支による。

4. 法適用企業の経営状況

(1) 損益収支の状況

ア 総括

(ア) 純損益

総収益は8,321億96百万円で、前年度（8,116億40百万円）に比べ205億56百万円、2.5%増加している。一方、総費用は7,210億84百万円で、前年度（9,245億90百万円）に比べ2,035億6百万円、22.0%減少している。この結果、純損益は1,111億12百万円の黒字（前年度1,129億50百万円の赤字）となっている。このうち、純利益を生じた事業数は40事業（同18事業）で、その額は1,147億77百万円（同286億20百万円）、純損失を生じた事業数は8事業（同35事業）で、その額は36億65百万円（同1,415億70百万円）となっている。

(イ) 経常損益

経常収益は8,242億21百万円で、前年度（7,969億40百万円）に比べ272億81百万円、3.4%増加し、経常費用は7,154億2百万円で、前年度（7,163億5百万円）に比べ9億3百万円、

0.1%減少している。この結果、経常損益は、1,088億20百万円の黒字（前年度806億36百万円の黒字）となっている。このうち、経常利益を生じた事業数は40事業（同32事業）で、その額は1,129億15百万円（同853億63百万円）、経常損失を生じた事業数は8事業（同21事業）で、その額は40億96百万円（同47億27百万円）となっている。

また、経常収支比率は115.2%で、前年度（111.3%）に比べ3.9ポイント上昇している。

(ウ) 資本不足

平成27年度末において資本不足となっている事業は12事業あり、前年度（14事業）に比べ2事業、14.3%減となっている。なお、返済義務のない負債である長期前受金を負債から控除した場合、資本不足となっている事業は8事業あり、前年度（9事業）に比べ1事業、11.1%減となっている。

(エ) 累積欠損金・不良債務

累積欠損金を有する事業数は26事業（前年度39事業）であり、その額は1兆8,407億円で、前年度（1兆9,314億円）に比べ906億26百万円、4.7%減少している。

また、不良債務を有する事業数は14事業（同19事業）であり、その額は1,387億98百万円で、前年度（1,416億83百万円）に比べ28億84百万円、2.0%減少している。（第10表）

第10表 交通事業の経営状況の推移（法適用企業）

（単位：百万円、%）

項目	年度		23		24		25		26		27		増減率
	(A)	(B)	(A)	(B)	(A)	(B)	(A)	(B)	(A)	(B)	(A)	(B)	(B)-(A) (A)
総 収 益			763,077		759,038		771,685		811,640		832,196		2.5
経 常 収 益			758,026		752,156		760,922		796,940		824,221		3.4
営 業 収 益			682,244		692,577		706,920		705,035		724,175		2.7
特 別 利 益			5,051		6,882		10,763		14,699		7,975		△45.7
総 費 用			736,895		708,589		694,823		924,590		721,084		△22.0
経 常 費 用			730,737		699,242		690,142		716,305		715,402		△0.1
営 業 費 用			630,565		611,412		609,699		640,313		642,043		0.3
特 別 損 失			6,158		9,347		4,680		208,285		5,682		△97.3
経 常 損 益			27,289		52,914		70,780		80,636		108,820		35.0
経 常 利 益	(33)		45,832	(29)	65,836	(34)	79,432	(32)	85,363	(40)	112,915		32.3
経 常 損 失	(25)		18,543	(25)	12,922	(19)	8,652	(21)	4,727	(8)	4,096		△13.3
特 別 損 益			△1,107		△2,464		6,083		△193,586		2,292		101.2
純 損 益			26,182		50,449		76,863		△112,950		111,112		198.4
純 利 益	(38)		46,701	(33)	60,251	(36)	87,119	(18)	28,620	(40)	114,777		301.0
純 損 失	(20)		20,519	(21)	9,802	(17)	10,257	(35)	141,570	(8)	3,665		△97.4
資 本 不 足 額	(5)		23,901	(3)	20,642	(3)	19,118	(14)	292,372	(12)	259,794		△11.1
資本不足額（繰延収益控除後）	(-)		-	(-)	-	(-)	-	(9)	95,080	(8)	92,704		△2.5
累 積 欠 損 金	(33)		2,191,375	(32)	2,154,220	(30)	2,115,099	(39)	1,931,351	(26)	1,840,726		△4.7
不 良 債 務	(22)		144,725	(19)	136,193	(15)	123,126	(19)	141,683	(14)	138,798		△2.0
総 事 業 数			59		55		53		53		48		△9.4
う ち 未 開 業			1		1		-		-		-		-
経 常 収 支 比 率			103.7		107.6		110.3		111.3		115.2		-
総 収 支 比 率			103.6		107.1		111.1		87.8		115.4		-

(注)1. ()書は未開業の事業を除いた事業数（決算対象事業数）である。

2. 経常利益及び純利益の欄の事業数には収支差引が0である事業を含む。

イ バス事業

(ア) 純損益

総収益は1,767億42百万円で、前年度（1,851億89百万円）に比べ84億46百万円、4.6%減少している。一方、総費用は1,689億16百万円で、前年度（2,409億79百万円）に比べ720億64百万円、29.9%減少している。この結果、純損益は78億27百万円の黒字（前年度557億91百万円の赤字）となっている。このうち、純利益を生じた事業数は23事業（同7事業）で、その額は91億99百万円（同18億31百万円）、純損失を生じた事業数は3事業（前年度23事業）で、その額は13億72百万円（同576億21百万円）となっている。

(イ) 経常損益

経常収益は1,732億50百万円で、前年度（1,741億9百万円）に比べ8億59百万円、0.5%減少している。一方、経常費用は1,664億8百万円で、前年度（1,693億62百万円）に比べ29億54百万円、1.7%減少している。この結果、経常損益は、68億43百万円の黒字（前年度47億48百万円の黒字）となっている。このうち、経常利益を生じた事業数は23事業（同14事業）であり、その額は84億95百万円（同70億30百万円）、経常損失を生じた事業数は3事業（同16事業）であり、その額は16億52百万円（同22億83百万円）となっている。

また、経常収支比率は104.1%で、前年度（102.8%）に比べ1.3ポイント上昇しているが、引き続き経常費用の節減等、経営改善を図っていく必要がある。

(ウ) 資本不足

平成27年度末において資本不足となっている事業は6事業（建設中を除く法適用企業の全体数の23.1%）あり、前年度（8事業）に比べ2事業、25.0%減となっている。なお、返済義務のない負債である長期前受金を負債から控除した場合、資本不足となっている事業は6事業（同23.1%）あり、前年度（7事業）に比べ1事業、14.3%減となっている。

(エ) 累積欠損金・不良債務

累積欠損金を有する事業数は12事業（前年度22事業）であり、その額は1,420億4百万円で、前年度（1,595億58百万円）に比べ175億54百万円、11.0%減少している。累積欠損金比率は90.4%で、前年度（102.5%）に比べ12.1ポイント低下している。

また、不良債務を有する事業数は7事業（同10事業）であり、その額は258億97百万円で、前年度（274億70百万円）に比べ15億73百万円、5.7%減少している。（第11表）

第11表 バス事業の経営状況の推移（法適用企業）

（単位：百万円、％）

項目	年度					増減率 (B)-(A) (A)	
	23	24	25	26 (A)	27 (B)		
総収益	192,895	184,057	180,899	185,189	176,742	△4.6	
経常収益	188,290	178,164	175,219	174,109	173,250	△0.5	
営業収益	160,581	157,737	156,850	155,737	157,002	0.8	
うち旅客運輸収益	150,881	148,562	147,767	146,901	148,212	0.9	
国庫（県）補助金	415	526	499	489	489	-	
他会計補助金	22,003	17,919	15,998	14,166	12,263	△13.4	
長期前受金戻入	-	-	-	1,619	1,622	0.2	
特別利益	4,605	5,893	5,680	11,079	3,492	△68.5	
総費用	194,950	177,929	170,566	240,979	168,916	△29.9	
経常費用	189,957	176,245	170,103	169,362	166,408	△1.7	
営業費用	185,897	173,471	167,784	166,954	164,486	△1.5	
うち							
職員給与費	103,208	92,581	88,953	88,642	87,334	△1.5	
減価償却費	15,229	14,109	11,740	11,125	10,441	△6.1	
支払利息	1,218	974	793	657	485	△26.2	
特別損失	4,993	1,684	463	71,617	2,508	△96.5	
経常損益	△1,667	1,918	5,115	4,748	6,843	44.1	
経常利益	(20) 6,141	(16) 6,305	(17) 7,095	(14) 7,030	(23) 8,495	20.8	
経常損失	(15) 7,809	(15) 4,387	(13) 1,980	(16) 2,283	(3) 1,652	△27.6	
特別損益	△388	4,209	5,217	△60,538	984	101.6	
純損益	△2,055	6,128	10,333	△55,791	7,827	114.0	
純利益	(23) 6,960	(20) 7,591	(19) 11,719	(7) 1,831	(23) 9,199	402.4	
純損失	(12) 9,015	(11) 1,464	(11) 1,386	(23) 57,621	(3) 1,372	△97.6	
資本不足額	(4) 13,116	(2) 9,503	(2) 6,809	(8) 55,366	(6) 51,624	△6.8	
資本不足額（繰延収益控除後）	(-) -	(-) -	(-) -	(7) 51,189	(6) 47,879	△6.5	
累積欠損金	(18) 141,087	(17) 127,471	(15) 120,176	(22) 159,558	(12) 142,004	△11.0	
不良債務	(11) 20,801	(9) 14,297	(7) 9,818	(10) 27,470	(7) 25,897	△5.7	
総事業数	35	31	30	30	26	△13.3	
うち建設中	-	-	-	-	-	-	
経常収支比率	99.1	101.1	103.0	102.8	104.1	-	
総収支比率	98.9	103.4	106.1	76.8	104.6	-	
総事業数 （建設中を 除く）に対 する割合	経常損失を生じた事業数	42.9	48.4	43.3	53.3	11.5	-
	純損失を生じた事業数	34.3	35.5	36.7	76.7	11.5	-
	資本不足となっている事業数	11.4	6.5	6.7	26.7	23.1	-
	資本不足となっている事業数（繰延収益控除後）	-	-	-	23.3	23.1	-
不良債務を有する事業数	累積欠損金を有する事業数	51.4	54.8	50.0	73.3	46.2	-
	不良債務を有する事業数	31.4	29.0	23.3	33.3	26.9	-
営業収益に 対する割合	経常損失比率	4.9	2.8	1.3	1.5	1.1	-
	累積欠損金比率	87.9	80.8	76.6	102.5	90.4	-
	不良債務比率	13.0	9.1	6.3	17.6	16.5	-

(注)1. ()書は、当該項目に該当する事業数である。
2. 経常利益及び純利益の欄の事業数には収支差引が0である事業を含む。

ウ 都市高速鉄道事業

(ア) 純損益

総収益は6,288億77百万円で、前年度（6,005億44百万円）に比べ283億33百万円、4.7%増加している。また、総費用は5,256億61百万円で、前年度（6,521億4百万円）に比べ1,264億42百万円、19.4%減少している。この結果、純損益は1,032億16百万円の黒字（前年度515億60百万円の赤字）となっている。このうち、純利益を生じた事業数は9事業（同4事業）であり、その額は1,032億16百万円（同260億69百万円）、純損失を生じた事業はない。（同5事業、776億29百万円）

(イ) 経常損益

経常収益は6,258億16百万円で、前年度（5,975億55百万円）に比べ282億62百万円、4.7%増加している。一方、経常費用は5,226億7百万円で、前年度（5,216億86百万円）に比べ9億21百万円、0.2%増加している。この結果、経常損益は1,032億9百万円の黒字（前年度758億69百万円の黒字）となっている。このうち、経常利益を生じた事業数は9事業（同8事業）であり、その額は1,032億9百万円（同767億31百万円）、経常損失を生じた事業はない。（同1事業、8億63百万円）

また、経常収支比率は119.7%で、前年度（114.5%）に比べ5.2ポイント上昇している。

(ウ) 資本不足

平成27年度末において資本不足となっている事業は3事業（建設中を除く法適用企業の全体数の33.3%、前年度同数）である。なお、前年度に引き続き、返済義務のない負債である長期前受金を負債から控除した場合、資本不足となっている事業はない。

(エ) 累積欠損金・不良債務

累積欠損金を有する事業数は8事業（前年度同数）となっており、その額は1兆6,323億円で、前年度（1兆7,055億円）に比べ732億75百万円、4.3%減少している。累積欠損金比率は298.4%で、前年度（322.2%）に比べ23.8ポイント低下している。

また、不良債務を有する事業数は6事業（前年度同数）であり、その額は740億87百万円で、前年度（756億25百万円）に比べ15億39百万円、2.0%減少している。（第12表）

第12表 都市高速鉄道事業の経営状況の推移（法適用企業）

（単位：百万円、％）

項目	年度		23	24	25	26	27	増減率			
						(A)	(B)	$\frac{(B)-(A)}{(A)}$			
総収益			548,442	553,111	567,820	600,544	628,877	4.7			
経常収益			548,345	552,333	563,035	597,555	625,816	4.7			
営業収益			502,459	515,529	530,243	529,328	546,988	3.3			
うち旅客運輸収益			471,247	481,918	494,505	493,502	510,624	3.5			
国庫（県）補助金			272	220	215	139	116	△16.5			
他会計補助金			41,149	32,577	28,559	20,830	29,567	41.9			
長期前受金戻入			-	-	-	41,776	42,161	0.9			
特別利益			96	778	4,785	2,989	3,061	2.4			
総費用			518,063	506,654	499,942	652,104	525,661	△19.4			
経常費用			516,942	499,114	495,779	621,686	522,607	0.2			
営業費用			422,070	415,316	419,031	449,895	454,014	0.9			
うち職員給与費			140,215	133,401	131,822	135,904	135,604	△0.2			
減価償却費			164,625	161,622	160,288	185,214	183,937	△0.7			
支払利息			87,249	79,218	72,735	68,329	62,262	△8.9			
特別損失			1,121	7,540	4,163	130,418	3,054	△97.7			
経常損益			31,403	53,219	67,256	75,869	103,209	36.0			
経常利益	(7)	38,930	(7)	58,772	(8)	71,312	(8)	76,731	(9)	103,209	34.5
経常損失	(2)	7,527	(2)	5,553	(1)	4,055	(1)	863	(-)	-	皆減
特別損益			△1,025	△6,762	622	△127,428	7	100.0			
純損益			30,378	46,457	67,878	△51,560	103,216	300.2			
純利益	(7)	38,784	(7)	51,745	(8)	74,109	(4)	26,069	(9)	103,216	295.9
純損失	(2)	8,405	(2)	5,288	(1)	6,230	(5)	77,629	(-)	-	皆減
資本不足額	(-)	-	(-)	-	(-)	-	(3)	190,723	(3)	160,996	△15.6
資本不足額（繰延収益控除後）	(-)	-	(-)	-	(-)	-	(-)	-	(-)	-	-
累積欠損金	(8)	1,988,443	(8)	1,962,796	(8)	1,929,416	(8)	1,705,534	(8)	1,632,258	△4.3
不良債務	(7)	82,649	(6)	80,526	(5)	72,955	(6)	75,625	(6)	74,087	△2.0
総事業数			10	10	9	9	9	-			
うち未開業			1	1	-	-	-	-			
経常収支比率			106.1	110.7	113.6	114.5	119.7	-			
総収支比率			105.9	109.2	113.6	92.1	119.6	-			
総事業数 （建設中を 除く）に 対する割合	経常損失を生じた事業数	22.2	22.2	11.1	11.1	-	-				
	純損失を生じた事業数	22.2	22.2	11.1	55.6	-	-				
	資本不足となっている事業数	-	-	-	33.3	33.3	-				
	資本不足となっている事業数（繰延収益控除後）	-	-	-	-	-	-				
累積欠損金を有する事業数	88.9	88.9	88.9	88.9	88.9	88.9	-				
	77.8	66.7	55.6	66.7	66.7	-	-				
営業収益に 対する割合	経常損失比率	1.5	1.1	0.8	0.2	-	-				
	累積欠損金比率	395.7	380.7	363.9	322.2	298.4	-				
	不良債務比率	16.4	15.6	13.8	14.3	13.5	-				

(注)1. ()書は未開業の事業を除いた事業数（決算対象事業数）である。
2. 経常利益及び純利益の欄の事業数には収支差引が0である事業を含む。

エ 路面電車事業

(ア) 純損益

総収益は132億32百万円で、前年度（111億67百万円）に比べ20億65百万円、18.5%増加している。一方、総費用は114億92百万円で、前年度（124億2百万円）に比べ9億11百万円、7.3%減少している。この結果、純損益は17億41百万円の黒字（前年度12億35百万円の赤字）となっている。このうち、純利益を生じた事業数は3事業（同2事業）であり、その額は20億34百万円（同5億6百万円）、純損失を生じた事業数は2事業（同3事業）であり、その額は2億93百万円（同17億41百万円）となっている。

(イ) 経常損益

経常収益は119億76百万円で、前年度（107億46百万円）に比べ12億30百万円、11.4%増加している。一方、経常費用は113億89百万円で、前年度（99億38百万円）に比べ14億51百万円、14.6%増加している。この結果、経常損益は5億87百万円の黒字（前年度8億9百万円の黒字）となっている。このうち、経常利益を生じた事業数は3事業（同4事業）であり、その額は8億80百万円（同10億53百万円）、経常損失を生じた事業数は2事業（同1事業）であり、その額は2億93百万円（同2億44百万円）となっている。

また、経常収支比率は105.2%で、前年度（108.1%）に比べ2.9ポイント低下しており、引き続き経常費用の節減等、経営改善を図っていく必要がある。

(ウ) 資本不足

前年度に引き続き、平成27年度末において資本不足となっている事業はない。

(エ) 累積欠損金・不良債務

累積欠損金を有する事業数は2事業（前年度3事業）であり、その額は3億76百万円で、前年度（12億32百万円）に比べ8億57百万円、69.5%減少している。累積欠損金比率は4.8%で、前年度（16.3%）に比べ11.5ポイント低下している。

また、不良債務を有する事業はない。（同1事業、12億31百万円）（第13表）

第13表 路面電車事業の経営状況の推移（法適用企業）

（単位：百万円、％）

項目	年度		23	24	25	26	27	増減率			
						(A)	(B)	$\frac{(B)-(A)}{(A)}$			
総収益			9,456	9,520	9,876	11,167	13,232	18.5			
経常収益			9,352	9,408	9,742	10,746	11,976	11.4			
営業収益			7,544	7,550	7,611	7,548	7,842	3.9			
うち旅客運輸収益			6,792	6,655	6,784	6,723	6,976	3.8			
国庫（県）補助金			-	1	3	1	-	皆減			
他会計補助金			1,589	1,634	1,653	1,719	1,516	△11.8			
長期前受金戻入			-	-	-	614	626	2.0			
特別利益			104	112	135	421	1,256	198.3			
総費用			9,053	9,028	9,108	12,402	11,492	△7.3			
経常費用			9,011	9,021	9,108	9,938	11,389	14.6			
営業費用			8,713	8,737	8,597	9,025	9,404	4.2			
うち職員給与			4,575	4,613	4,306	4,067	4,228	4.0			
減価償却費			1,308	1,323	1,319	1,674	1,611	△3.8			
支払利息			98	88	76	82	81	△1.2			
特別損失			42	7	-	2,465	103	△95.8			
経常損益			341	386	633	809	587	△27.4			
経常利益	(2)	576	(3)	612	(4)	810	(4)	1,053	(3)	880	△16.4
経常損失	(3)	235	(2)	226	(1)	177	(1)	244	(2)	293	20.1
特別損益		61		105		134		△2,044		1,153	156.4
純損益		403		492		768		△1,235		1,741	241.0
純利益	(3)	629	(3)	702	(4)	929	(2)	506	(3)	2,034	302.0
純損失	(2)	226	(2)	211	(1)	162	(3)	1,741	(2)	293	△83.2
資本不足額	(-)	-	(-)	-	(-)	-	(-)	-	(-)	-	-
資本不足額（繰延収益控除後）	(-)	-	(-)	-	(-)	-	(-)	-	(-)	-	-
累積欠損金	(3)	5,393	(3)	4,880	(3)	4,196	(3)	1,232	(2)	376	△69.5
不良債務	(2)	4,236	(2)	3,685	(2)	2,659	(1)	1,231	(-)	-	皆減
総事業数		5		5		5		5		5	-
うち建設中		-		-		-		-		-	-
経常収支比率		103.8		104.3		107.0		108.1		105.2	-
総収支比率		104.5		105.4		108.4		90.0		115.1	-
総事業数 （建設中を 除く）に 対する割合	経常損失を生じた事業数	60.0	40.0	20.0	20.0	20.0	40.0	40.0	-	-	-
	純損失を生じた事業数	40.0	40.0	20.0	20.0	60.0	40.0	40.0	-	-	-
	資本不足となっている事業数	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	資本不足となっている事業数（繰延収益控除後）	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
不良債務を有する事業数	累積欠損金を有する事業数	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	40.0	40.0	-	-	-
	不良債務を有する事業数	40.0	40.0	40.0	40.0	20.0	-	-	-	-	-
営業収益に 対する割合	経常損失比率	3.1	3.0	2.3	3.2	3.7	-	-	-	-	-
	累積欠損金比率	71.5	64.6	55.1	16.3	4.8	-	-	-	-	-
	不良債務比率	56.1	48.8	34.9	16.3	-	-	-	-	-	-

(注)1. ()書は、当該項目に該当する事業数である。

2. 経常利益及び純利益の欄の事業数には収支差引が0である事業を含む。

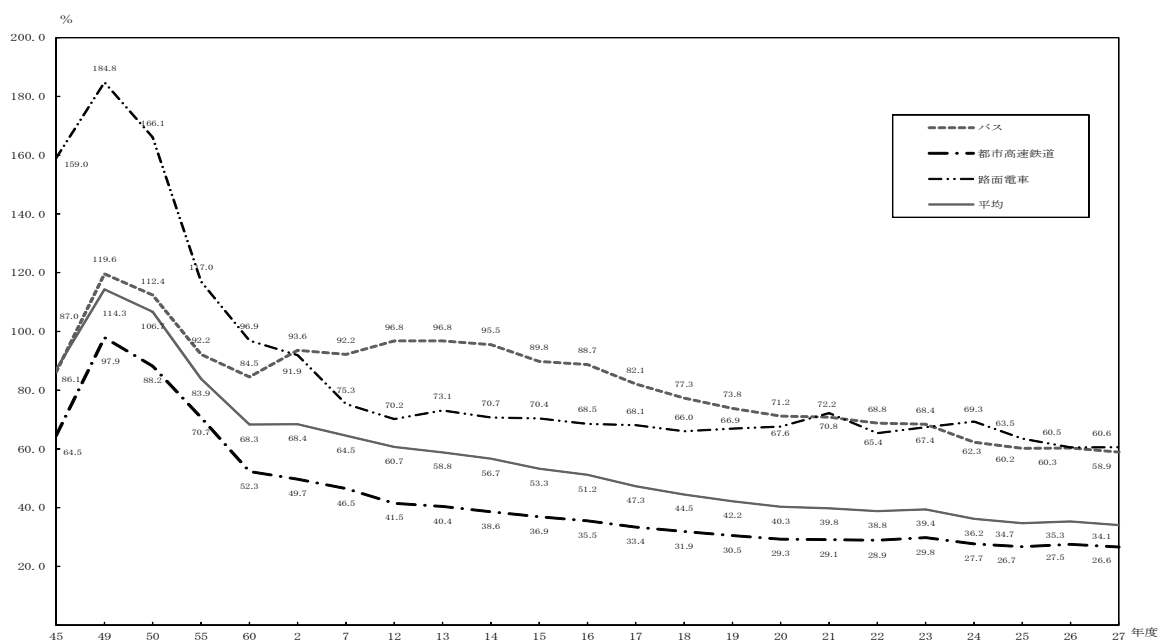
(2) 職員給与費

職員給与費は2,317億89百万円で、前年度（2,334億12百万円）に比べ16億23百万円、0.7%減少している。

また、旅客運輸収益に対する職員給与費の割合は、昭和49年度以降全体としてはおおむね低下傾向にあり、平成27年度は34.1%で、前年度（35.3%）に比べ1.2ポイント低下している。

なお、この割合を事業別にみると、バスが58.9%（前年度60.3%）、都市高速鉄道が26.6%（同27.5%）、路面電車が60.6%（同60.5%）となっている。（第14表）

第14表 旅客運輸収益に対する職員給与費の割合



(3) 旅客運輸収益の状況 (バス・都市高速鉄道・路面電車)

平成27年度については、路面電車1事業で運賃改定が行われている。(第15表)

3事業全体での乗客1人当たり運賃支払額は、前年度に比べ0.2%増加しており、旅客運輸収益は6,658億12百万円で、前年度(6,471億26百万円)に比べ2.9%増加している。営業費用は6,279億4百万円で、前年度(6,258億74百万円)に比べ0.3%増加している。旅客運輸収益に対する営業費用の割合を事業別にみると、バスが111.0%、都市高速鉄道が88.9%、路面電車が134.8%となっており、3事業全体で94.3%となっている。(第16表及び第17表)

第15表 公営交通事業の運賃改定の状況

事業	項目	全事業数	運賃改定事業数			改定事業数の割合		
			25年度	26年度	27年度	25年度	26年度	27年度
バス		26	-	28	-	-	93.3%	-
都市高速鉄道		9	-	9	-	-	100.0%	-
路面電車		5	-	5	1	-	100.0%	20.0%
計		40	-	42	1	-	95.5%	2.5%

(注)1. 改定事業数の割合は、当該年度の事業数に対する割合である。

2. 事業数は建設中の事業を含まない。

第16表 乗客1人当たり運賃支払額と経常費用の増加率

(単位：円、%)

事業	項目	運賃支払額					27年度経常費用の増加率	
		25年度(A)	26年度(B)	27年度(C)	(C)/(A)	(C)/(B)	対25年度	対26年度
バス		158.98	157.71	157.90	99.3	100.1	97.8	98.3
都市高速鉄道		162.12	159.56	159.80	98.6	100.2	105.4	100.2
路面電車		131.68	130.63	133.29	101.2	102.0	125.0	114.6
3事業全体		161.01	158.77	159.04	98.8	100.2	103.8	99.9

第17表 旅客運輸収益と費用

(単位：百万円、%)

事業	項目	旅客運輸収益 (A)	営業費用 (B)	(B)/(A)	営業外費用		主な費用					
					(C)	(C)/(A)	職員給与費 (D)	(D)/(A)	減価償却費 (E)	(E)/(A)	支払利息 (F)	(F)/(A)
バス		148,212	164,486	111.0	1,922	1.3	87,334	58.9	10,441	7.0	485	0.3
都市高速鉄道		510,624	454,014	88.9	68,593	13.4	135,604	26.6	183,937	36.0	62,262	12.2
路面電車		6,976	9,404	134.8	1,985	28.5	4,228	60.6	1,611	23.1	81	1.2
計		665,812	627,904	94.3	72,500	10.9	227,166	34.1	195,990	29.4	62,829	9.4

(4) 資本収支

ア 総括

平成27年度における資本的支出の総額は4,872億11百万円で、前年度(4,761億31百万円)に比べ110億80百万円、2.3%増加している。このうち建設改良費は1,686億84百万円で、前年度(1,602億70百万円)に比べ84億14百万円、5.2%増加、企業債償還金は2,793億8百万円で、前年度(2,761億83百万円)に比べ31億26百万円、1.1%増加、その他が392億19百万円で、前年度(396億79百万円)に比べ4億60百万円、1.2%減少している。

これに対する財源は、企業債等の外部資金2,257億66百万円(前年度2,380億12百万円)、損益勘定留保資金等の内部資金2,268億18百万円(同2,111億1百万円)の合計4,525億85百万円で、前年度(4,491億12百万円)に比べ34億72百万円、0.8%増加している。この結果、財源不足額は346億27百万円(同270億19百万円)となっている。(第18表)

イ バス事業

資本的支出の総額は242億36百万円で、前年度(287億26百万円)に比べ44億91百万円、15.6%減少している。このうち建設改良費は114億88百万円で、前年度(125億2百万円)に比べ10億14百万円、8.1%減少、企業債償還金は110億94百万円で、前年度(148億6百万円)に比べ37億12百万円、25.1%減少している。

一方、この財源の総額は、企業債等の外部資金71億12百万円(前年度99億71百万円)、損益勘定留保資金等の内部資金132億25百万円(同121億27百万円)の合計203億37百万円で、前年度(220億98百万円)に比べ17億62百万円、8.0%減少している。この結果、財源不足額は、38億99百万円(同66億28百万円)、実質財源不足額は38億99百万円(同66億28百万円)となっている。

ウ 都市高速鉄道事業

資本的支出の総額は4,470億4百万円で、前年度（4,348億38百万円）に比べ121億65百万円、2.8%増加している。このうち建設改良費は1,430億94百万円で、前年度（1,371億64百万円）に比べ59億30百万円、4.3%増加、企業債償還金は2,664億71百万円で、前年度（2,595億44百万円）に比べ69億27百万円、2.7%増加している。

一方、これに対する財源は、企業債等の外部資金2,062億65百万円（前年度2,177億66百万円）、損益勘定留保資金等の内部資金2,117億1百万円（同1,976億73百万円）の合計4,179億66百万円で、前年度（4,154億39百万円）に比べ25億27百万円、0.6%増加している。この結果、財源不足額は290億37百万円（同193億99百万円）、実質財源不足額は290億37百万円（同193億99百万円）となっている。

第18表 交通事業の資本収支の推移（法適用企業）

(単位：百万円、%)

項目	年度	23	24	25	26	27	増減率 (B)-(A) (A)
					(A)	(B)	(A)
資本的支出	建設改良費	182,389	198,350	150,212	160,270	168,684	5.2
	企業債償還金	332,081	276,686	251,146	276,183	279,308	1.1
	(うち建設改良のための企業債償還金)	249,677	218,453	199,182	209,451	191,136	△8.7
	その他	27,720	20,430	37,088	39,679	39,219	△1.2
	計	542,191	495,466	438,447	476,131	487,211	2.3
同 上 財 源	内部資金	211,218	174,194	186,057	211,101	226,818	7.4
	外部資金	289,974	283,024	220,808	238,012	225,766	△5.1
	企業債	152,944	140,825	119,041	130,298	132,268	1.5
	(うち建設改良のための企業債)	71,294	83,988	63,018	69,235	79,484	14.8
	他会計出資金	45,914	49,060	29,995	29,114	32,120	10.3
	他会計負担金	-	9	8	24	281	1,070.8
	他会計借入金	12,701	10,233	10,382	10,227	10,208	△0.2
	他会計補助金	41,175	43,650	31,087	29,486	25,301	△14.2
	国庫(県)補助金	21,347	20,427	17,044	10,863	10,128	△6.8
	翌年度繰越財源充当額(△)	873	235	1,018	1,865	4,962	166.1
計	501,191	457,218	406,865	449,112	452,585	0.8	
(実質財源不足額)	(41,000)	(38,248)	(31,581)	(27,019)	(34,627)	28.2	
財源不足額	41,000	38,248	31,581	27,019	34,627	28.2	

(注)1. 内部資金=補填財源-前年度からの繰越工事資金+固定資産売却代金

2. 外部資金=資本的支出額-(内部資金+財源不足額)

3. (実質財源不足額)とは、当該年度同意等債で未借入又は未発行のもののうち、支出済として決算された事業費に対応する分を控除した場合の不足額である。

5. 法非適用企業の経営状況

法非適用企業には、船舶運航事業の39事業（前年度38事業）がある。その経営状況を見ると、総収益は92億28百万円で、前年度（90億80百万円）に比べ1億48百万円、1.6%増加しており、総費用は85億34百万円で、前年度（85億20百万円）に比べ14百万円、0.2%増加している。資本的収入は38億83百万円で、前年度（29億26百万円）に比べ9億57百万円、32.7%増加しており、

このうち、地方債が17億16百万円で、前年度（12億69百万円）に比べ4億46百万円、35.2%増加している。一方、資本的支出は42億10百万円で、前年度（30億91百万円）に比べ11億19百万円、36.2%増加しており、このうち、建設改良費が35億13百万円で、前年度（25億71百万円）に比べ9億41百万円、36.6%増加、地方債償還金が5億58百万円で、前年度（5億16百万円）に比べ、41百万円、8.1%増加している。

実質収支をみると、黒字を生じた事業数は38事業（前年度37事業）で、その額は6億12百万円（同4億6百万円）、赤字を生じた事業数は1事業（前年度同数）で、その額は15百万円（同30百万円）となっており、赤字比率は0.3%で、前年度（0.7%）に比べ0.4ポイント低下している。

（第19表）

第19表 交通事業の経営状況の推移（法非適用企業）

（単位：百万円、%）

項目	年度	23	24	25	26	27	増減率
					(A)	(B)	$\frac{(B)-(A)}{(A)}$
収益的収支	総収益	9,059	8,728	8,614	9,080	9,228	1.6
	営業収益	3,822	3,907	4,131	4,188	4,694	12.1
	うち料金収入	3,739	3,815	3,986	4,072	4,498	10.5
	他会計繰入金	2,059	1,819	1,421	1,751	1,242	△29.1
	総費用	8,267	8,340	8,363	8,520	8,534	0.2
	営業費用	8,062	8,171	8,204	8,372	8,039	△4.0
	うち職員給与費	3,537	3,466	3,377	3,392	3,477	2.5
	収支差引	792	388	251	560	694	23.9
資本的収支	資本的収入	653	941	1,856	2,926	3,883	32.7
	地方債	110	283	609	1,269	1,716	35.2
	他会計繰入金	515	543	400	475	479	0.8
	資本的支出	1,110	1,295	2,092	3,091	4,210	36.2
	建設改良費	225	523	1,540	2,571	3,513	36.6
	地方債償還金	884	763	515	516	558	8.1
	収支差引	△457	△354	△236	△165	△326	△97.6
実質収支	黒字	238	234	297	406	612	50.7
	赤字	162	120	146	30	15	△50.0
	収益的収支比率	99.0	95.9	97.0	100.5	101.5	-
	赤字比率	4.2	3.1	3.6	0.7	0.3	-
	事業数	39	38	38	38	39	2.6
	収益的収支で赤字を生じた事業数	5	7	7	4	4	-
	実質収支で赤字を生じた事業数	2	2	4	1	1	-

（注）事業数は、決算対象事業数である。

6. 他会計繰入金

他会計からの繰入金についてみると、経常収益において455億円（繰入金比率5.5%）で、前年度（395億55百万円）に比べ59億45百万円、15.0%増加しており、特別利益を含めた総収益において469億34百万円（同5.6%）で、前年度（404億60百万円）に比べ64億74百万円、16.0%増加している。また、資本的収入において683億90百万円（同29.2%）で、前年度（693億26百万円）

に比べ9億36百万円、1.4%減少している。また、他会計からの繰入金の合計は1,153億24百万円（同10.7%）で、前年度（1,097億86百万円）に比べ55億38百万円、5.0%増加している。

これを事業別にみると、バスでは157億24百万円（同8.5%）で、前年度（166億10百万円）に比べ8億86百万円、5.3%減少、都市高速鉄道では930億38百万円（同11.1%）で、前年度（861億42百万円）に比べ68億95百万円、8.0%増加、路面電車では37億8百万円（同20.1%）で、前年度（33億87百万円）に比べ3億22百万円、9.5%増加している。

また、法適用企業における繰入金の総額は1,136億2百万円（同10.7%）で、前年度（1,075億59百万円）に比べ60億43百万円、5.6%増加している。（第20表）

第20表 他会計繰入金の状況

(1) 事業別

(単位：百万円、%)

項目	事業名	交通事業 合計	法適用 企業	事業別					法非適用企業 (船舶)
				バス	都市高速鉄道	路面電車	モノレール等	船舶	
他	経常収益 (a)	45,500	44,258	13,019	29,567	1,593	30	50	1,242
会	負担金	832	832	755	-	77	-	-	-
か	補助金	44,668	43,426	12,263	29,567	1,516	30	50	1,242
ら	特別利益 (b)	1,434	1,434	1,434	-	-	-	-	-
の	補助金	1,434	1,434	1,434	-	-	-	-	-
繰	資本的収入 (c)	68,390	67,911	1,272	63,471	2,116	959	93	479
入	出資金	32,120	32,120	320	30,841	-	959	-	-
金	負担金	281	281	-	152	116	-	12	-
比	借入金	10,208	10,208	45	10,163	-	-	-	-
率	補助金	25,780	25,301	907	22,314	1,999	-	81	479
	計 (a)+(b)+(c) (d)	115,324	113,602	15,724	93,038	3,708	989	143	1,721
	経常収益 (e)	833,449	824,221	173,250	625,816	11,976	8,348	4,830	9,228
	総収益 (f)	841,424	832,196	176,742	628,877	13,232	8,348	4,996	9,228
	資本的収入 (g)	234,500	230,616	7,820	209,435	5,256	7,631	474	3,883
	繰入金 経常収益 (a)/(e)	5.5	5.4	7.5	4.7	13.3	0.4	1.0	13.5
	総収益 ((a)+(b))/(f)	5.6	5.5	8.2	4.7	12.0	0.4	1.0	13.5
	資本的収入 (c)/(g)	29.2	29.4	16.3	30.3	40.2	12.6	19.7	12.3
	率 計 (d)/((f)+(g))	10.7	10.7	8.5	11.1	20.1	6.2	2.6	13.1

(注)1. 料金収入となる繰入金は含まない。

2. 経常収益とは、法非適用企業においては総収益である。

(2) 年度別推移（法適用企業）

(単位：百万円、%)

項目	年度 項目	23		24		25		26		27	
		金額	対前年度 増減率	金額	対前年度 増減率	金額	対前年度 増減率	金額	対前年度 増減率	金額	対前年度 増減率
他会社 計 から の 繰 入 金 比 率	経常収益 (a)	65,776	△10.0	53,072	△19.3	47,186	△11.1	37,804	△19.9	44,258	17.1
	負担金	842	1.5	823	△2.3	823	0.0	907	10.3	832	△8.3
	補助金	64,934	△10.1	52,249	△19.5	46,364	△11.3	36,884	△20.4	43,426	17.7
	資本費繰入収益	-	-	-	-	-	-	12	皆増	-	皆減
	特別利益 (b)	3,271	258.6	3,999	22.2	744	△81.4	905	21.6	1,434	58.5
	補助金	3,271	258.6	3,999	22.2	744	△81.4	905	21.6	1,434	58.5
	資本的収入 (c)	99,790	△0.2	102,952	3.2	71,471	△30.6	68,851	△3.7	67,911	△1.4
	出資金	45,914	△11.9	49,060	6.9	29,995	△38.9	29,114	△2.9	32,120	10.3
	負担金	-	皆減	9	皆増	8	△15.0	24	219.1	281	1,059.8
	借入金	12,701	17.0	10,233	△19.4	10,382	1.5	10,227	△1.5	10,208	△0.2
補助金	41,175	11.1	43,650	6.0	31,087	△28.8	29,486	△5.2	25,301	△14.2	
計	(a)+(b)+(c) (d)	168,837	△3.0	160,022	△5.2	119,401	△25.4	107,559	△9.9	113,602	5.6
	経常収益 (e)	758,026	△2.0	752,156	△0.8	760,922	1.2	796,940	4.7	824,221	3.4
	総収益 (f)	763,077	△1.9	759,038	△0.5	771,685	1.7	811,640	5.2	832,196	2.5
	資本的収入 (g)	283,916	△17.5	273,174	△3.8	217,678	△20.3	237,244	9.0	230,616	△2.8
繰入金比率	経常収益 (a)/(e)	8.7	-	7.1	-	6.2	-	4.7	-	5.4	-
	総収益 ((a)+(b))/(f)	9.0	-	7.5	-	6.2	-	4.8	-	5.5	-
	資本的収入 (c)/(g)	35.1	-	37.7	-	32.8	-	29.0	-	29.4	-
	計 (d)/((f)+(g))	16.1	-	15.5	-	12.1	-	10.3	-	10.7	-

(注) 料金収入となる繰入金は含まない。

7. 職員数

平成27年度末における交通事業職員数は26,527人（法適用26,039人、法非適用488人）で、前年度末における26,638人（法適用26,150人、法非適用488人）に比べ111人、0.4%減少している。

これを事業別にみると、バス事業10,027人（損益勘定職員のみ）、都市高速鉄道事業15,014人（うち損益勘定職員14,476人、資本勘定職員538人）、路面電車事業500人（損益勘定職員のみ）、モノレール等事業257人（損益勘定職員のみ）、法適用の船舶事業241人（うち損益勘定職員235人、資本勘定職員6人）、法非適用の船舶事業488人（損益勘定職員のみ）となっている。（第21表）

第21表 職員数の状況

(単位：人、%)

事業別	区分	年度					増減率 (B) - (A) (A)
		23	24	25	26 (A)	27 (B)	
バス	損益勘定職員	10,719	10,058	10,200	10,117	10,027	△0.9
	資本勘定職員	-	-	-	-	-	-
	計	10,719	10,058	10,200	10,117	10,027	△0.9
都市高速鉄道	損益勘定職員	14,333	14,392	14,281	14,279	14,476	1.4
	資本勘定職員	730	722	745	744	538	△27.7
	計	15,063	15,114	15,026	15,023	15,014	△0.1
路面電車	損益勘定職員	523	517	510	496	500	0.8
	資本勘定職員	-	-	-	-	-	-
	計	523	517	510	496	500	0.8
モノレール等	損益勘定職員	263	255	255	256	257	0.4
	資本勘定職員	-	-	-	-	-	-
	計	263	255	255	256	257	0.4
船舶	損益勘定職員	272	262	257	253	235	△7.1
	資本勘定職員	-	3	5	5	6	20.0
	計	272	265	262	258	241	△6.6
法適用事業計	損益勘定職員	26,110	25,484	25,503	25,401	25,495	0.4
	資本勘定職員	730	725	750	749	544	△27.4
	計	26,840	26,209	26,253	26,150	26,039	△0.4
法非適用事業 (船舶)	損益勘定職員	490	492	488	488	488	-
	資本勘定職員	-	-	-	-	-	-
	計	490	492	488	488	488	-
合計	損益勘定職員	26,600	25,976	25,991	25,889	25,983	0.4
	資本勘定職員	730	725	750	749	544	△27.4
	計	27,330	26,701	26,741	26,638	26,527	△0.4

8. 経営健全化の状況

(1) 経営健全化の状況

平成20年度から施行された「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」では、資金不足比率が20%以上となる公営企業会計には経営健全化計画の策定が義務付けられている。交通事業においては、1会計（前年度2会計）が対象となっている。（第22表）

第22表 交通事業における経営健全化基準以上である会計数

	平成25年度	平成26年度	平成27年度
経営健全化基準以上 事業会計数	3 / 86	2 / 86	1 / 83

(注) 分母は、交通事業における会計数である。

(2) 地下鉄事業経営健全化対策実施団体の状況

地下鉄事業経営健全化対策実施要領により、4団体が経営健全化対策実施団体の指定を受け、経営健全化対策に取り組んでいたが、平成27年度末において、1団体が経営健全化対策に取り組んでいる。(第23表)

第23表 地下鉄事業経営健全化対策実施団体一覧表

団 体 名	指 定 年 月 日	経 営 健 全 化 計 画 期 間
京 都 市	22. 3. 19	9 年 (22~30)

(注) 京都市については、平成22年度から「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」第23条に規定する経営健全化計画を策定した団体に適用される基準が適用されることとなったため、指定年月日及び経営健全化計画期間については、当該適用に基づく数値を記入している。