

3. 交通事業

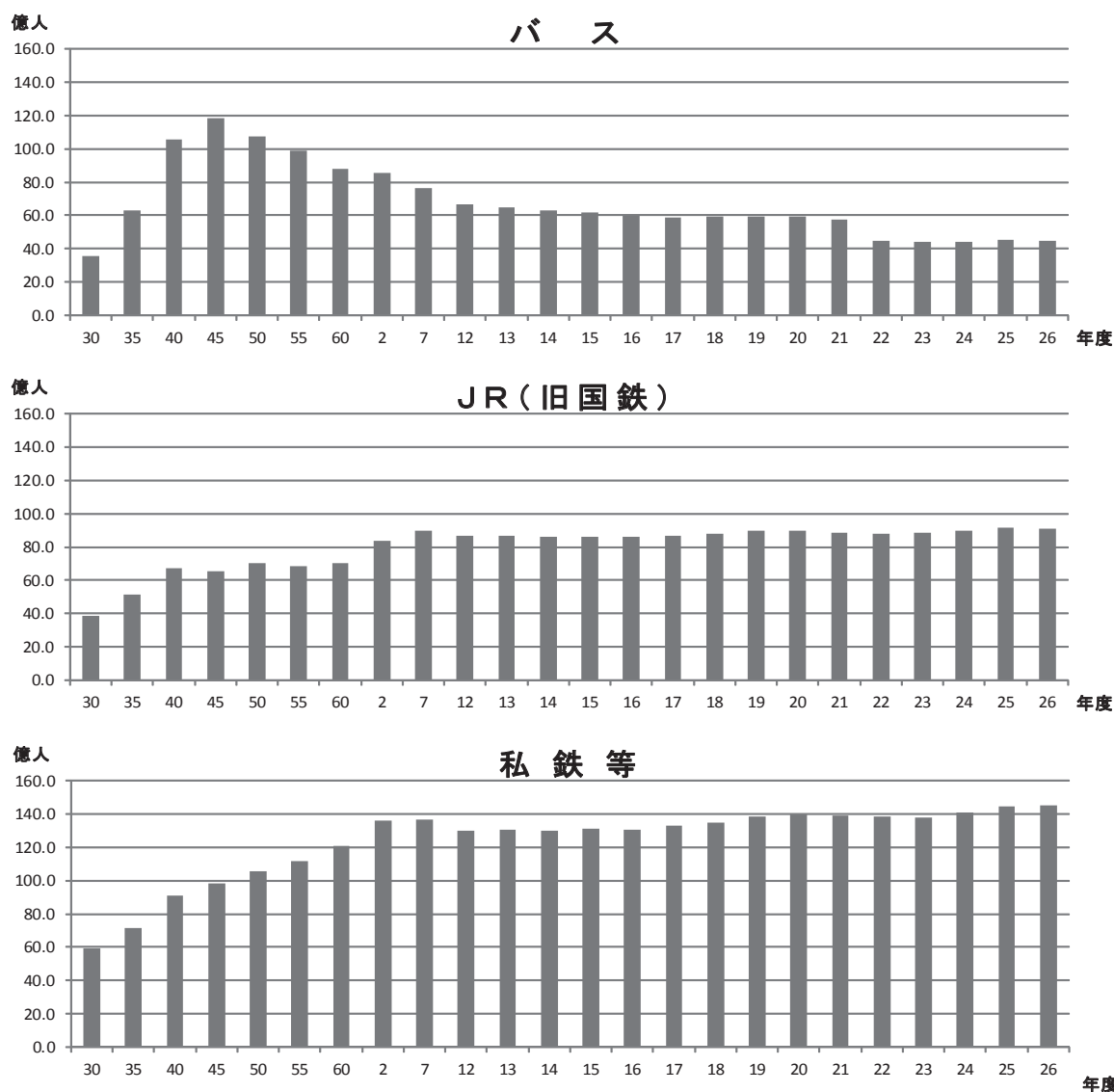
I 概要及び沿革

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）



(注) 1. 資料：国土交通省「交通関連統計資料集」による。
 2. バスには、自家用バスを含む。
 3. 私鉄等とは、JR以外の鉄軌道事業をいい、公営の地下鉄、路面電車及びモノレール等を含む。

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30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26年度末のバスの輸送人員は年間931百万人であり、前年度（929百万人）に比べ2百万人増加しており、昭和35年度末（1,697百万人）に比べ766百万人減少している。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年度に引き続き、平成26年度も僅かに増加している。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、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
25(b)	929	264	7,882	3.5	118
26(c)	931	261	7,838	3.6	119
(c) - (a)					
(a)	△45.1%	△19.2%	△1.6%	△32.1%	△44.1%
(c) - (b)					
(b)	0.2%	△1.1%	△0.6%	2.9%	0.8%

第3表 路線バス等の優先対策としての交通規制

規制種別	年度	24	25	26
		延長	延長	延長
計		1,916.3	1,924.3	1,916.9
バス専用通行帯		803.1	798.2	792.5
路線バス等の優先通行帯		879.6	878.2	875.0
バス等以外の車両通行止め		233.6	247.9	249.4

(注) 警察庁調べ

(2) 課題

ア 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、人件費、料金水準等については類似団体や民間企業の対応するデータを添えるなど、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。

イ 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5月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正され、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。

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26年度末における営業キロは540km（前年度末同数）で、昭和35年度末（26km）の20.8倍、昭和40年度末（51km）の10.6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26年度末においては昭和35年度末の12.1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26年度における企業債の元利償還金は、2,627億34百万円（うち元金1,951億96百万円、利息675億38百万円）で、前年度（2,554億58百万円）に比べ72億76百万円、2.8%増加しており、旅客運輸収益に対する割合は53.2%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
25(b)	540	3,050	8,357	432	4,568	7.1	668
26(c)	540	3,093	8,474	434	4,564	7.1	678
(c)-(a)							
(a)	1,976.9%	1,108.2%	1,090.2%	2,311.1%	1,793.8%	△50.0%	△36.2%
(c)-(b)							
(b)	-	1.4%	1.4%	0.5%	△0.1%	-	1.5%

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 26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	-

（注）当該年度に開業した路線の総建設費により算出した。23年度から26年度までの間においては、開業した路線がないため「-」としている。

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	
25	4,945	5,630	1,836	718	2,555	37.1	14.5	51.7	45.4	
26	4,935	5,976	1,952	675	2,627	39.6	13.7	53.2	44.0	

(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、企業の経済性を発揮するとともに、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26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51百万人（前年度52百万人）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

年度	項目 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
25(b)	57	52	7	206	7.4	252
26(c)	57	51	7	209	7.3	244
(c) - (a)						
(a)	△92.6%	△97.4%	△96.0%	△94.7%	△36.0%	△51.8%
(c) - (b)						
(b)	-	△1.9%	-	1.5%	△1.4%	△3.2%

(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ことが必要であり、近年の経営環境に適切に対応し、そのあり方について絶えず検討を行うことが求められる。

Ⅲ 平成26年度決算の概況

1. 事業数及び経営規模

平成26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74団体(法適用39団体、法非適用38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91事業(法適用53事業、法非適用38事業)である。事業別の事業数はバス30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

第2章 3 交通事業

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7,620km、都市高速鉄道540km、路面電車57km、モノレール等18km、船舶1,954kmとなっている。

また、保有車両（船舶）数は、バス7,838両、都市高速鉄道4,564両、路面電車209両、モノレール等162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		30	7,838	10,117	-	-	-	30	7,838	10,117
都市高速鉄道		9	4,564	15,023	-	-	-	9	4,564	15,023
路面電車		5	209	496	-	-	-	5	209	496
モノレール等		2	162	256	-	-	-	2	162	256
船舶		7	19	258	38	73	488	45	92	746
計	(A)	53	12,792	26,150	38	73	488	91	12,865	26,638
平成25年度	(B)	53	12,838	26,253	38	74	488	91	12,912	26,741
差引	(A) - (B)	-	△46	△103	-	△1	-	-	△47	△103

(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41億4,098万人で、前年度（40億9,489万人）に比べ4,609万人、1.1%増加している。また、1日平均輸送人員は1,135万人で、前年度（1,122万人）に比べ13万人、1.1%増加している。このうち東京都及び公営交通事業を営営する政令指定都市における1日平均輸送人員は1,098万人で、前年度（1,084万人）に比べ14万人、1.3%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255万人で前年度に比べ0.2%の増加、都市高速鉄道が847万人で前年度（836万人）に比べ12万人、1.4%の増加、路面電車が14万人で前年度とほぼ同数、その他が18万人で前年度に比べ1.7%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	年度	25		26				増減率		
		全国計	東京都・指定都市	全国計		東京都・指定都市		(D)/(C)	(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
バス		2,546	2,240	2,552	22.5	2,256	20.5	88.4	0.2	0.7
都市高速鉄道		8,357	8,357	8,474	74.7	8,474	77.2	100.0	1.4	1.4
路面電車		141	97	141	1.2	98	0.9	69.5	-	1.0
その他		175	147	178	1.6	152	1.4	85.4	1.7	3.4
計		11,219	10,841	11,345	100.0	10,980	100.0	96.8	1.1	1.3

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	年度 項目	25 (A)			26 (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)	(36)	(34)	(70)	(18)	(37)	(55)	(△18)	(3)	(△15)
	黒 字 額	871	3	874	286	4	290	△585	1	△584
	(事業数)	(17)	(4)	(21)	(35)	(1)	(36)	(18)	(△3)	(15)
	赤 字 額	103	1	104	1,416	0	1,416	1,313	△1	1,312
	(事業数)	(53)	(38)	(91)	(53)	(38)	(91)	(-)	(-)	(-)
	収 支	769	2	770	△1,130	4	△1,126	△1,898	2	△1,896

(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8,116億40百万円で、前年度（7,716億85百万円）に比べ399億54百万円、5.2%増加している。一方、総費用は9,245億90百万円で、前年度（6,948億23百万円）に比べ2,297億67百万円、33.1%増加している。この結果、純損益は1,129億50百万円の赤字（前年度768億63百万円の黒字）となっている。このうち、純利益を生じた事業数は18事業（同36事業）で、その額は286億20百万円（同871億19百万円）、純損失を生じた事業数は35事業（同17事業）で、その額は1,415億70百万円（同102億57百万円）となっている。

(イ) 経常損益

経常収益は7,969億40百万円で、前年度（7,609億22百万円）に比べ360億18百万円、4.7%増加し、経常費用は7,163億5百万円で、前年度（6,901億42百万円）に比べ261億62百万円、3.8%増加している。この結果、経常損益は、806億36百万円の黒字（前年度707億80百万円の黒字）となっている。このうち、経常利益を生じた事業数は32事業（同34事業）で、その額は853億63百万円（同794億32百万円）、経常損失を生じた事業数は21事業（同19事業）で、その額は47億27百万円（同86億52百万円）となっている。

また、経常収支比率は111.3%で、前年度（110.3%）に比べ1.0ポイント上昇している。

(ウ) 累積欠損金・不良債務

累積欠損金を有する事業数は39事業（前年度30事業）であり、その額は1兆9,314億円で、前年度（2兆1,151億円）に比べ1,837億48百万円、8.7%減少している。

また、不良債務を有する事業数は19事業（同15事業）であり、その額は1,416億83百万円で、前年度（1,231億26百万円）に比べ185億57百万円、15.1%増加している。（第10表）

第2章 3 交通事業

(エ) 資本不足

平成26年度末において資本不足となっている事業は14事業であり、地方公営企業会計基準の見直し等により、前年度（3事業）に比べ、11事業増加している。（返済義務のない負債である長期前受金を控除した場合、資本不足となっている事業は9事業である。）

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		22		23		24		25		26		増減率
									(A)	(B)	(A)	(B)	(B)-(A) (A)
総 収 益			777,789	763,077	759,038	771,685	811,640						5.2
経 常 収 益			773,134	758,026	752,156	760,922	796,940						4.7
営 業 収 益			685,029	682,244	692,577	706,920	705,035						△0.3
特 別 利 益			4,655	5,051	6,882	10,763	14,699						36.6
総 費 用			739,026	736,895	708,589	694,823	924,590						33.1
経 常 費 用			735,232	730,737	699,242	690,142	716,305						3.8
営 業 費 用			627,341	630,565	611,412	609,699	640,313						5.0
特 別 損 失			3,794	6,158	9,347	4,680	208,285						4,350.5
経 常 損 益			37,902	27,289	52,914	70,780	80,636						13.9
経 常 利 益	(34)	54,290	(33)	45,832	(29)	65,836	(34)	79,432	(32)	85,363			7.5
経 常 損 失	(24)	16,389	(25)	18,543	(25)	12,922	(19)	8,652	(21)	4,727			△45.4
特 別 損 益		862		△1,107		△2,464		6,083		△193,586			△3,282.4
純 損 益		38,763		26,182		50,449		76,863		△112,950			△246.9
純 利 益	(36)	54,235	(38)	46,701	(33)	60,251	(36)	87,119	(18)	28,620			△67.1
純 損 失	(22)	15,472	(20)	20,519	(21)	9,802	(17)	10,257	(35)	141,570			1,280.2
累 積 欠 損 金	(37)	2,199,544	(33)	2,191,375	(32)	2,154,220	(30)	2,115,099	(39)	1,931,351			△8.7
不 良 債 務	(23)	146,634	(22)	144,725	(19)	136,193	(15)	123,126	(19)	141,683			15.1
総 事 業 数		59		59		55		53		53			-
う ち 未 開 業		1		1		1		-		-			-
経 常 収 支 比 率		105.2		103.7		107.6		110.3		111.3			-
総 収 支 比 率		105.2		103.6		107.1		111.1		87.8			-

(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1,851億89百万円で、前年度（1,808億99百万円）に比べ42億90百万円、2.4%増加している。一方、総費用は2,409億79百万円で、前年度（1,705億66百万円）に比べ704億13百万円、41.3%増加している。この結果、純損益は557億91百万円の赤字（前年度103億33百万円の黒字）となっている。このうち、純利益を生じた事業数は7事業（同19事業）で、その額は18億31百万円（同117億19百万円）、純損失を生じた事業数は23事業（前年度11事業）で、その額は576億21百万円（同13億86百万円）となっている。

(イ) 経常損益

経常収益は1,741億9百万円で、前年度（1,752億19百万円）に比べ11億9百万円、0.6%減少している。一方、経常費用は1,693億62百万円で、前年度（1,701億3百万円）に比べ7億42百万円、0.4%減少している。この結果、経常損益は、47億48百万円の黒字（前年度51億15百万円の黒字）となっている。このうち、経常利益を生じた事業数は14事業（同17事業）であり、その額は70億30百万円（同70億95百万円）、経常損失を生じた事業数は16事業（同13事業）であり、その額は22億83百万円（同19億80百万円）となっている。

また、経常収支比率は102.8%で、前年度（103.0%）に比べ0.2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) 累積欠損金・不良債務

累積欠損金を有する事業数は22事業（前年度15事業）であり、その額は1,595億58百万円で、前年度（1,201億76百万円）に比べ393億83百万円、32.8%増加している。累積欠損金比率は102.5%で、前年度（76.6%）に比べ25.9ポイント上昇している。

また、不良債務を有する事業数は10事業（同7事業）であり、その額は274億70百万円で、前年度（98億18百万円）に比べ176億52百万円、179.8%増加している。（第11表）

(エ) 資本不足

平成26年度末において資本不足となっている事業は8事業であり、地方公営企業会計基準の見直し等により、前年度（2事業）に比べ、6事業増加している。（返済義務のない負債である長期前受金を控除した場合、資本不足となっている事業は7事業である。）

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		22	23	24	25	26	増減率
	(A)	(B)	(A)	(B)	(A)	(B)	(B)-(A) (A)	
総収益			195,725	192,895	184,057	180,899	185,189	2.4
経常収益			192,748	188,290	178,164	175,219	174,109	△0.6
営業収益			161,748	160,581	157,737	156,850	155,737	△0.7
うち旅客運輸収益			152,257	150,881	148,562	147,767	146,901	△0.6
国庫（県）補助金			367	415	526	499	489	△2.0
他会計補助金			22,946	22,003	17,919	15,998	14,166	△11.5
長期前受金戻入			-	-	-	-	1,619	皆増
特別利益			2,977	4,605	5,893	5,680	11,079	95.1
総費用			191,143	194,950	177,929	170,566	240,979	41.3
経常費用			189,864	189,957	176,245	170,103	169,362	△0.4
営業費用			185,611	185,897	173,471	167,784	166,954	△0.5
うち職員給与費			104,680	103,208	92,581	88,953	88,642	△0.3
減価償却費			16,496	15,229	14,109	11,740	11,125	△5.2
支払利息			1,418	1,218	974	793	657	△17.2
特別損失			1,279	4,993	1,684	463	71,617	15,368.0
経常損益			2,884	△1,667	1,918	5,115	4,748	△7.2
経常利益	(20)		6,886	6,141	6,305	7,095	7,030	△0.9
経常損失	(15)		4,002	7,809	4,387	1,980	2,283	15.3
特別損益			1,699	△388	4,209	5,217	△60,538	△1,260.4
純損益			4,582	△2,055	6,128	10,333	△55,791	△639.9
純利益	(22)		7,516	6,960	7,591	11,719	1,831	△84.4
純損失	(13)		2,933	9,015	1,464	1,386	57,621	4,057.4
累積欠損金	(21)		139,252	141,087	127,471	120,176	159,558	32.8
不良債務	(12)		21,225	20,801	14,297	9,818	27,470	179.8
総事業数			35	35	31	30	30	-
うち建設中			-	-	-	-	-	-
経常収支比率			101.5	99.1	101.1	103.0	102.8	-
総収支比率			102.4	98.9	103.4	106.1	76.8	-
総事業数	經常損失を生じた事業数		42.9	42.9	48.4	43.3	53.3	-
（建設中を	純損失を生じた事業数		37.1	34.3	35.5	36.7	76.7	-
除く）に	累積欠損金を有する事業数		60.0	51.4	54.8	50.0	73.3	-
対する割合	不良債務を有する事業数		34.3	31.4	29.0	23.3	33.3	-
営業収益に	經常損失比率		2.5	4.9	2.8	1.3	1.5	-
対する割合	累積欠損金比率		86.1	87.9	80.8	76.6	102.5	-
	不良債務比率		13.1	13.0	9.1	6.3	17.6	-

(注)1. ()書は、当該項目に該当する事業数である。
2. 經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6,005億44百万円で、前年度（5,678億20百万円）に比べ327億24百万円、5.8%増加している。また、総費用は6,521億4百万円で、前年度（4,999億42百万円）に比べ1,521億62百万円、30.4%増加している。この結果、純損益は515億60百万円の赤字（前年度678億78百万円の黒字）となっている。このうち、純利益を生じた事業数は4事業（同8事業）であり、その額は260億69百万円（同741億9百万円）、純損失を生じた事業数は5事業（同1事業）であり、その額は776億29百万円（同62億30百万円）となっている。

(イ) 經常損益

經常収益は5,975億55百万円で、前年度（5,630億35百万円）に比べ345億20百万円、6.1%

増加している。一方、経常費用は5,216億86百万円で、減価償却費の増加等により前年度（4,957億79百万円）に比べ259億7百万円、5.2%増加している。この結果、経常損益は758億69百万円の黒字（前年度672億56百万円の黒字）となっている。このうち、経常利益を生じた事業数は8事業（前年度同数）であり、その額は767億31百万円（同713億12百万円）、経常損失を生じた事業数は1事業（前年度同数）であり、その額は8億63百万円（同40億55百万円）となっている。

また、経常収支比率は114.5%で、前年度（113.6%）に比べ0.9ポイント上昇している。

(ウ) 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1兆7,055億円で、前年度（1兆9,294億円）に比べ2,238億82百万円、11.6%減少している。累積欠損金比率は322.2%で、前年度（363.9%）に比べ41.7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（同5事業）であり、その額は756億25百万円で、前年度（729億55百万円）に比べ26億71百万円、3.7%増加している。（第12表）

(エ) 資本不足

平成26年度末において資本不足となっている事業は3事業であり、地方公営企業会計基準の見直し等により、前年度（該当事業なし）に比べ、3事業増加している。（返済義務のない負債である長期前受金を控除した場合、資本不足となっている事業はない。）

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	22	23	24	25	26	増減率				
					(A)	(B)	$\frac{(B)-(A)}{(A)}$				
総収益		560,204	548,442	553,111	567,820	600,544	5.8				
経常収益		558,903	548,345	552,333	563,035	597,555	6.1				
営業収益		504,572	502,459	515,529	530,243	529,328	△0.2				
うち旅客運輸収益		474,161	471,247	481,918	494,505	493,502	△0.2				
国庫(県)補助金		345	272	220	215	139	△35.3				
他会計補助金		47,499	41,149	32,577	28,559	20,830	△27.1				
長期前受金戻入		-	-	-	-	41,776	皆増				
特別利益		1,300	96	778	4,785	2,989	△37.5				
総費用		524,461	518,063	506,654	499,942	652,104	30.4				
経常費用		522,055	516,942	499,114	495,779	521,686	5.2				
営業費用		419,674	422,070	415,316	419,031	449,895	7.4				
うち											
職員給与費		136,880	140,215	133,401	131,822	135,904	3.1				
減価償却費		164,558	164,625	161,622	160,288	185,214	15.6				
支払利息		93,475	87,249	79,218	72,735	68,329	△6.1				
特別損失		2,406	1,121	7,540	4,163	130,418	3,032.8				
経常損益		36,849	31,403	53,219	67,256	75,869	12.8				
経常利益	(6)	46,605	(7)	38,930	(7)	58,772	(8)	71,312	(8)	76,731	7.6
経常損失	(3)	9,757	(2)	7,527	(2)	5,553	(1)	4,055	(1)	863	△78.7
特別損益		△1,106	△1,025	△6,762	622	△127,428	△20,586.8				
純損益		35,743	30,378	46,457	67,878	△51,560	△176.0				
純利益	(6)	45,668	(7)	38,784	(7)	51,745	(8)	74,109	(4)	26,069	△64.8
純損失	(3)	9,926	(2)	8,405	(2)	5,288	(1)	6,230	(5)	77,629	1,146.1
累積欠損金	(8)	2,000,912	(8)	1,988,443	(8)	1,962,796	(8)	1,929,416	(8)	1,705,534	△11.6
不良債務	(7)	83,852	(7)	82,649	(6)	80,526	(5)	72,955	(6)	75,625	3.7
総事業数		10	10	10	9	9	-				
うち未開業		1	1	1	-	-	-				
経常収支比率		107.1	106.1	110.7	113.6	114.5	-				
総収支比率		106.8	105.9	109.2	113.6	92.1	-				
総事業数	経常損失を生じた事業数	33.3	22.2	22.2	11.1	11.1	-				
(建設中を	純損失を生じた事業数	33.3	22.2	22.2	11.1	55.6	-				
除く) 対	累積欠損金を有する事業数	88.9	88.9	88.9	88.9	88.9	-				
する割合	不良債務を有する事業数	77.8	77.8	66.7	55.6	66.7	-				
営業収益に	経常損失比率	1.9	1.5	1.1	0.8	0.2	-				
対する割合	累積欠損金比率	396.6	395.7	380.7	363.9	322.2	-				
	不良債務比率	16.6	16.4	15.6	13.8	14.3	-				

(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111億67百万円で、前年度(98億76百万円)に比べ12億91百万円、13.1%増加している。一方、総費用は124億2百万円で、前年度(91億8百万円)に比べ32億94百万円、36.2%増加している。この結果、純損益は12億35百万円の赤字(前年度7億68百万円の赤字)となっている。このうち、純利益を生じた事業数は2事業(同4事業)であり、その額は5億6百万円(同9億29百万円)、純損失を生じた事業数は3事業(同1事業)であり、その額は17億41百万円(同1億62百万円)となっている。

(イ) 経常損益

経常収益は107億46百万円で、前年度(97億42百万円)に比べ10億5百万円、10.3%増加

している。一方、経常費用は99億38百万円で、前年度（91億8百万円）に比べ8億29百万円、9.1%増加している。この結果、経常損益は8億9百万円の黒字（前年度6億33百万円の黒字）となっている。このうち、経常利益を生じた事業数は4事業（前年度同数）であり、その額は10億53百万円（同8億10百万円）、経常損失を生じた事業数は1事業（前年度同数）であり、その額は2億44百万円（同1億77百万円）となっている。

また、経常収支比率は108.1%で、前年度（107.0%）に比べ1.1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) 累積欠損金・不良債務

累積欠損金を有する事業数は3事業（前年度同数）であり、その額は12億32百万円で、前年度（41億96百万円）に比べ29億63百万円、70.6%減少している。累積欠損金比率は16.3%で、前年度（55.1%）に比べ38.8ポイント低下している。

また、不良債務を有する事業数は1事業（同2事業）であり、その額は12億31百万円で、前年度（26億59百万円）に比べ14億28百万円、53.7%減少している。（第13表）

(エ) 資本不足

前年度に引き続き、平成26年度末において資本不足となっている事業はない。

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						増減率 (B)-(A) (A)				
	22	23	24	25 (A)	26 (B)						
総 収 益	9,701	9,456	9,520	9,876	11,167	13.1					
経 常 収 益	9,324	9,352	9,408	9,742	10,746	10.3					
営 業 収 益	7,400	7,544	7,550	7,611	7,548	△0.8					
うち 旅客運輸収益	6,657	6,792	6,655	6,784	6,723	△0.9					
国庫（県）補助金	-	-	1	3	1	△66.7					
他会計補助金	1,663	1,589	1,634	1,653	1,719	4.0					
長期前受金戻入	-	-	-	-	614	皆増					
特別利益	377	104	112	135	421	211.9					
総 費 用	8,900	9,053	9,028	9,108	12,402	36.2					
経 常 費 用	8,792	9,011	9,021	9,108	9,938	9.1					
営 業 費 用	8,513	8,713	8,737	8,597	9,025	5.0					
うち 職員給与費用	4,356	4,575	4,613	4,306	4,067	△5.6					
減価償却費	1,302	1,308	1,323	1,319	1,674	26.9					
支払利息	113	98	88	76	82	7.9					
特別損失	108	42	7	-	2,465	皆増					
経 常 損 益	532	341	386	633	809	27.8					
経 常 利 益	(4)	618	(2)	576	(3)	612	(4)	810	(4)	1,053	30.0
経 常 損 失	(1)	86	(3)	235	(2)	226	(1)	177	(1)	244	37.9
特 別 損 益	269	61	105	134	△2,044	△1,625.4					
純 損 益	802	403	492	768	△1,235	△260.8					
純 利 益	(4)	872	(3)	629	(3)	702	(4)	929	(2)	506	△45.5
純 損 失	(1)	70	(2)	226	(2)	211	(1)	162	(3)	1,741	974.7
累 積 欠 損 金	(3)	5,736	(3)	5,393	(3)	4,880	(3)	4,196	(3)	1,232	△70.6
不 良 債 務	(2)	5,171	(2)	4,236	(2)	3,685	(2)	2,659	(1)	1,231	△53.7
総 事 業 数	5	5	5	5	5	-					
うち 建設中	-	-	-	-	-	-					
経 常 収 支 比 率	106.1	103.8	104.3	107.0	108.1	-					
総 収 支 比 率	109.0	104.5	105.4	108.4	90.0	-					
総 事 業 数 経 常 損 失 を 生 じ た 事 業 数	20.0	60.0	40.0	20.0	20.0	-					
（建設中を純損失を生じた事業数	20.0	40.0	40.0	20.0	60.0	-					
除く）対 累 積 欠 損 金 を 有 す る 事 業 数	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	-					
す る 割 合 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	1.2	3.1	3.0	2.3	3.2	-					
経 常 損 失 比 率	77.5	71.5	64.6	55.1	16.3	-					
累 積 欠 損 金 比 率	69.9	56.1	48.8	34.9	16.3	-					
不 良 債 務 比 率											

(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。

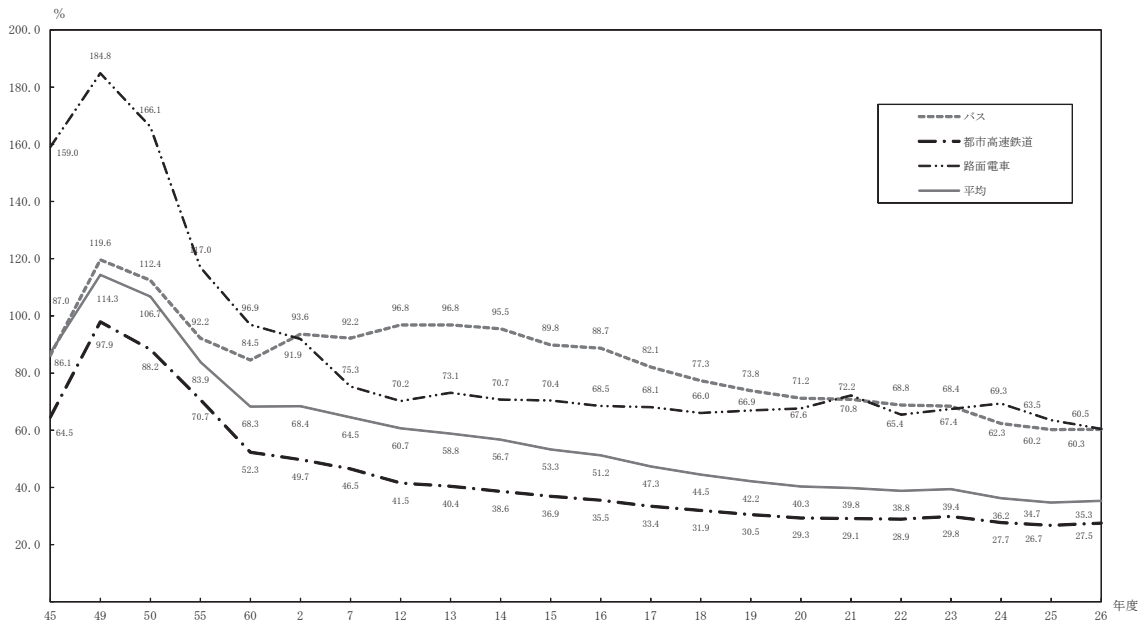
(2) 職員給与費

職員給与費は2,334億12百万円で、退職給付引当金の計上義務化等により前年度（2,296億12百万円）に比べ38億円、1.7%増加している。

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るが、平成26年度は35.3%で、前年度（34.7%）に比べ0.6ポイント上昇している。

なお、この割合を事業別にみると、バスが60.3%（前年度60.2%）、都市高速鉄道が27.5%（同26.7%）、路面電車が60.5%（同63.5%）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26年度については、消費税率の引上げ等に伴い、バス28事業、都市高速鉄道9事業、路面電車5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1.4%減少しており、旅客運輸収益は6,471億26百万円で、前年度（6,490億56百万円）に比べ0.3%減少している。営業費用は6,258億74百万円で、前年度（5,954億13百万円）に比べ5.1%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113.7%、都市高速鉄道が91.2%、路面電車が134.2%となっており、3事業全体で96.7%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		
			24年度	25年度	26年度	24年度	25年度	26年度
バス		30	1	-	28	3.2%	-	93.3%
都市高速鉄道		9	-	-	9	-	-	100.0%
路面電車		5	-	-	5	-	-	100.0%
計		44	1	-	42	2.2%	-	95.5%

(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					26年度経常費用の増加率	
		24年度(A)	25年度(B)	26年度(C)	(C)/(A)	(C)/(B)	対24年度	対25年度
バス		160.11	158.98	157.71	98.5	99.2	96.1	99.6
都市高速鉄道		162.55	162.12	159.56	98.2	98.4	104.5	105.2
路面電車		131.19	131.68	130.63	99.6	99.2	110.2	109.1
3事業全体		161.58	161.01	158.77	98.3	98.6	102.4	103.9

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		146,901	166,954	113.7	2,408	1.6	88,642	60.3	11,125	7.6	657	0.4
都市高速鉄道		493,502	449,895	91.2	71,791	14.5	135,904	27.5	185,214	37.5	68,329	13.8
路面電車		6,723	9,025	134.2	913	13.6	4,067	60.5	1,674	24.9	82	1.2
計		647,126	625,874	96.7	75,112	11.6	228,613	35.3	198,013	30.6	69,068	10.7

(4) 資本収支

ア 総括

平成26年度における資本的支出の総額は4,761億31百万円で、前年度（4,384億47百万円）に比べ376億84百万円、8.6%増加している。このうち建設改良費は1,602億70百万円で、前年度（1,502億12百万円）に比べ100億57百万円、6.7%増加、企業債償還金は2,761億83百万円で、前年度（2,511億46百万円）に比べ250億36百万円、10.0%増加、その他が396億79百万円で、前年度（370億88百万円）に比べ25億91百万円、7.0%増加している。

これに対する財源は、企業債等の外部資金2,380億12百万円（前年度2,208億8百万円）、損益勘定留保資金等の内部資金2,111億1百万円（同1,860億57百万円）の合計4,491億12百万円で、前年度（4,068億65百万円）に比べ422億47百万円、10.4%増加している。この結果、財源不足額は270億19百万円（同315億81百万円）となっている。（第18表）

イ バス事業

資本的支出の総額は287億26百万円で、前年度（282億47百万円）に比べ4億79百万円、1.7%増加している。このうち建設改良費は125億2百万円で、前年度（94億31百万円）に比べ30億70百万円、32.6%増加、企業債償還金は148億6百万円で、前年度（168億51百万円）に比べ20億45百万円、12.1%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99億71百万円（前年度112億96百万円）、損益勘定留保資金等の内部資金121億27百万円（同107億36百万円）の合計220億98百万円で、前年度（220億32百万円）に比べ66百万円、0.3%増加している。この結果、財源不足額は、66億28百万円（同62億15百万円）、実質財源不足額は66億28百万円（同62億15百万円）となっている。

ウ 都市高速鉄道事業

資本的支出の総額は4,348億38百万円で、前年度（3,981億50百万円）に比べ366億88百万円、9.2%増加している。このうち建設改良費は1,371億64百万円で、前年度（1,305億40百万円）に比べ66億24百万円、5.1%増加、企業債償還金は2,595億44百万円で、前年度（2,325億78百万円）に比べ269億66百万円、11.6%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2,177億66百万円（前年度1,999億11百万円）、損益勘定留保資金等の内部資金1,976億73百万円（同1,738億85百万円）の合計4,154億39百万円で、前年度（3,737億96百万円）に比べ416億44百万円、11.1%増加している。この結果、財源不足額は193億99百万円（同243億54百万円）、実質財源不足額は193億99百万円（同243億54百万円）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	22	23	24	25	26	増減率 (B)-(A) (A)
					(A)	(B)	
資本的支出	建設改良費	186,195	182,389	198,350	150,212	160,270	6.7
	企業債償還金	355,676	332,081	276,686	251,146	276,183	10.0
	(うち建設改良のための企業債償還金)	244,797	249,677	218,453	199,182	209,451	5.2
	その他	36,005	27,720	20,430	37,088	39,679	7.0
	計	577,876	542,191	495,466	438,447	476,131	8.6
同 上 財 源	内部資金	190,659	211,218	174,194	186,057	211,101	13.5
	外部資金	349,530	289,974	283,024	220,808	238,012	7.8
	企業債	199,473	152,944	140,825	119,041	130,298	9.5
	(うち建設改良のための企業債)	81,354	71,294	83,988	63,018	69,235	9.9
	他会計出資金	52,091	45,914	49,060	29,995	29,114	△2.9
	他会計負担金	2	-	9	8	24	200.0
	他会計借入金	10,853	12,701	10,233	10,382	10,227	△1.5
	他会計補助金	37,075	41,175	43,650	31,087	29,486	△5.2
	国庫(県)補助金	19,626	21,347	20,427	17,044	10,863	△36.3
	翌年度繰越財源充当額(△)	4,664	873	235	1,018	1,865	83.2
計	540,190	501,191	457,218	406,865	449,112	10.4	
(実質財源不足額)	(37,686)	(41,000)	(38,248)	(31,581)	(27,019)	△14.4	
財源不足額	37,686	41,000	38,248	31,581	27,019	△14.4	

(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38事業（前年度同数）がある。その経営状況を見ると、総収益は90億80百万円で、前年度（86億14百万円）に比べ4億66百万円、5.4%増加しており、総費用は85億20百万円で、前年度（83億63百万円）に比べ1億57百万円、1.9%増加している。資本的収入は29億26百万円で、前年度（18億56百万円）に比べ10億70百万円、57.7%増加しており、

第2章 3 交通事業

このうち、地方債が12億69百万円で、前年度（6億9百万円）に比べ6億61百万円、108.4%増加している。一方、資本的支出は30億91百万円で、前年度（20億92百万円）に比べ9億99百万円、47.8%増加しており、このうち、建設改良費が25億71百万円で、前年度（15億40百万円）に比べ10億32百万円、66.9%増加、地方債償還金が5億16百万円で、前年度（5億15百万円）とほぼ同額となっている。

実質収支をみると、黒字を生じた事業数は37事業（前年度34事業）で、その額は4億6百万円（同2億97百万円）、赤字を生じた事業数は1事業（同4事業）で、その額は30百万円（同1億46百万円）となっており、赤字比率は0.7%で、前年度（3.6%）に比べ2.9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	22	23	24	25	26	増減率
					(A)	(B)	(B)-(A) (A)
総 収 益		8,598	9,059	8,728	8,614	9,080	5.4
収 益 的 収 支							
営 業 収 益		3,920	3,822	3,907	4,131	4,188	1.4
う ち 料 金 収 入		3,826	3,739	3,815	3,986	4,072	2.2
他 会 計 繰 入 金		1,885	2,059	1,819	1,421	1,751	23.2
総 費 用		7,953	8,267	8,340	8,363	8,520	1.9
営 業 費 用		7,767	8,062	8,171	8,204	8,372	2.0
う ち 職 員 給 与 費		3,585	3,537	3,466	3,377	3,392	0.4
収 支 差 引		645	792	388	251	560	123.1
資 本 的 収 入		1,004	653	941	1,856	2,926	57.7
地 方 債		367	110	283	609	1,269	108.4
他 会 計 繰 入 金		537	515	543	400	475	18.8
資 本 的 支 出		1,503	1,110	1,295	2,092	3,091	47.8
建 設 改 良 費		496	225	523	1,540	2,571	66.9
地 方 債 償 還 金		946	884	763	515	516	0.2
収 支 差 引		△499	△457	△354	△236	△165	30.1
実 質 収 支							
黒 字		217	238	234	297	406	36.7
赤 字		312	162	120	146	30	△79.5
収 益 的 収 支 比 率		96.6	99.0	95.9	97.0	100.5	-
赤 字 比 率		8.0	4.2	3.1	3.6	0.7	-
事 業 数		39	39	38	38	38	-
収 益 的 収 支 で 赤 字 を 生 じ た 事 業 数		12	5	7	7	4	△42.9
実 質 収 支 で 赤 字 を 生 じ た 事 業 数		6	2	2	4	1	△75.0

(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395億55百万円（繰入金比率4.9%）で、前年度（486億7百万円）に比べ90億52百万円、18.6%減少しており、特別利益を含めた総収益において404億60百万円（繰入金比率4.9%）で、前年度（493億51百万円）に比べ88億91百万円、18.0%減少している。また、資本的収入において693億26百万円（同28.9%）で、前年度（718億

71百万円) に比べ25億45百万円、3.5%減少している。また、他会計からの繰入金の合計は1,097億86百万円(同10.3%)で、前年度(1,212億22百万円)に比べ114億36百万円、9.4%減少している。

これを事業別にみると、バスでは166億10百万円(同8.5%)で、前年度(186億74百万円)に比べ20億63百万円、11.1%減少、都市高速鉄道では861億42百万円(同10.6%)で、前年度(966億11百万円)に比べ104億69百万円、10.8%減少、路面電車では33億87百万円(繰入金比率21.4%)で、前年度(29億26百万円)に比べ4億60百万円、15.8%増加している。

また、法適用企業における繰入金の総額は1,075億59百万円(同10.3%)で、前年度(1,194億1百万円)に比べ118億42百万円、9.9%減少している。(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 会 計 か ら の 繰 入 金 比 率	経常収益 (a)	39,555	37,804	14,939	20,830	1,796	25	214	1,751
	負担金	907	907	773	-	77	-	57	-
	補助金	38,636	36,884	14,166	20,830	1,719	25	145	1,751
	資本費繰入収益	12	12	-	-	-	-	12	-
	特別利益 (b)	905	905	512	-	393	-	-	-
	補助金	905	905	512	-	393	-	-	-
	資本的収入 (c)	69,326	68,851	1,160	65,313	1,198	798	383	475
	出資金	29,114	29,114	294	28,022	-	798	-	-
	負担金	24	24	-	-	-	-	24	-
	借入金	10,227	10,227	45	10,182	-	-	-	-
補助金	29,961	29,486	821	27,109	1,198	-	358	475	
計 (a)+(b)+(c) (d)	109,786	107,559	16,610	86,142	3,387	823	597	2,227	
経常収益 (e)	806,021	796,940	174,109	597,555	10,746	9,135	5,394	9,080	
総収益 (f)	820,720	811,640	185,189	600,544	11,167	9,152	5,588	9,080	
資本的収入 (g)	240,171	237,244	10,810	215,934	4,667	4,124	1,709	2,926	
繰入金比率	経常収益 (a)/(e)	4.9	4.7	8.6	3.5	16.7	0.3	4.0	19.3
	総収益 ((a)+(b))/(f)	4.9	4.8	8.3	3.5	19.6	0.3	3.8	19.3
	資本的収入 (c)/(g)	28.9	29.0	10.7	30.2	25.7	19.4	22.4	16.2
	計 (d)/((f)+(g))	10.3	10.3	8.5	10.6	21.4	6.2	8.2	18.5

(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。

第2章 3 交通事業

(2) 年度別推移（法適用企業）

(単位：百万円、%)

項目	年度	22		23		24		25		26	
		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
経常収益 (a)		73,088	△4.3	65,776	△10.0	53,072	△19.3	47,186	△11.1	37,804	△19.9
他常負担金		829	△1.4	842	1.5	823	△2.3	823	0.0	907	10.3
会社補助金		72,259	△4.3	64,934	△10.1	52,249	△19.5	46,364	△11.3	36,884	△20.4
計		-	-	-	-	-	-	-	-	12	皆増
か特別利益 (b)		912	31.6	3,271	258.6	3,999	22.2	744	△81.4	905	21.6
ら補助金		912	31.6	3,271	258.6	3,999	22.2	744	△81.4	905	21.6
の資本的収入 (c)		100,021	△6.0	99,790	△0.2	102,952	3.2	71,471	△30.6	68,851	△3.7
繰出資金		52,091	0.4	45,914	△11.9	49,060	6.9	29,995	△38.9	29,114	△2.9
入負担金		2	△90.3	-	皆減	9	皆増	8	△15.0	24	219.1
金借入金		10,853	18.5	12,701	17.0	10,233	△19.4	10,382	1.5	10,227	△1.5
補助金		37,075	△18.4	41,175	11.1	43,650	6.0	31,087	△28.8	29,486	△5.2
計 (a)+(b)+(c) (d)		174,021	△5.2	168,837	△3.0	160,022	△5.2	119,401	△25.4	107,559	△9.9
経常収益 (e)		773,134	△0.7	758,026	△2.0	752,156	△0.8	760,922	1.2	796,940	4.7
総収益 (f)		777,789	△1.1	763,077	△1.9	759,038	△0.5	771,685	1.7	811,640	5.2
資本的収入 (g)		344,277	△10.8	283,916	△17.5	273,174	△3.8	217,678	△20.3	237,244	9.0
繰入		9.5	-	8.7	-	7.1	-	6.2	-	4.7	-
金		9.5	-	9.0	-	7.5	-	6.2	-	4.8	-
比率		29.1	-	35.1	-	37.7	-	32.8	-	29.0	-
率		15.5	-	16.1	-	15.5	-	12.1	-	10.3	-

(注) 料金収入となる繰入金は含まない。

7. 職員数

平成26年度末における交通事業職員数は26,638人（法適用26,150人、法非適用488人）で、前年度末における26,741人（法適用26,253人、法非適用488人）に比べ103人、0.4%減少している。

これを事業別にみると、バス事業10,117人（損益勘定職員のみ）、都市高速鉄道事業15,023人（うち損益勘定職員14,279人、資本勘定職員744人）、路面電車事業496人（損益勘定職員のみ）、モノレール等事業256人（損益勘定職員のみ）、法適用の船舶事業258人（うち損益勘定職員253人、資本勘定職員5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)
		22	23	24	25 (A)	26 (B)	
バス	損益勘定職員	11,126	10,719	10,058	10,200	10,117	△0.8
	資本勘定職員	-	-	-	-	-	-
	計	11,126	10,719	10,058	10,200	10,117	△0.8
都市高速鉄道	損益勘定職員	14,578	14,333	14,392	14,281	14,279	△0.0
	資本勘定職員	742	730	722	745	744	△0.1
	計	15,320	15,063	15,114	15,026	15,023	△0.0
路面電車	損益勘定職員	526	523	517	510	496	△2.7
	資本勘定職員	-	-	-	-	-	-
	計	526	523	517	510	496	△2.7
モノレール等	損益勘定職員	233	263	255	255	256	0.4
	資本勘定職員	-	-	-	-	-	-
	計	233	263	255	255	256	0.4
船舶	損益勘定職員	277	272	262	257	253	△1.6
	資本勘定職員	-	-	3	5	5	-
	計	277	272	265	262	258	△1.5
法適用事業計	損益勘定職員	26,740	26,110	25,484	25,503	25,401	△0.4
	資本勘定職員	742	730	725	750	749	△0.1
	計	27,482	26,840	26,209	26,253	26,150	△0.4
法非適用事業 (船舶)	損益勘定職員	496	490	492	488	488	-
	資本勘定職員	-	-	-	-	-	-
	計	496	490	492	488	488	-
合計	損益勘定職員	27,236	26,600	25,976	25,991	25,889	△0.4
	資本勘定職員	742	730	725	750	749	△0.1
	計	27,978	27,330	26,701	26,741	26,638	△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、2会計（前年度3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24年度	平成25年度	平成26年度
経営健全化基準以上 事業会計数	3 / 88	3 / 86	2 / 86

(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26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。