

上島町 生名船舶事業経営戦略 (令和2年度～令和11年度)



令和3年(2021年)3月 策定

目 次

1. 事業概要	
(1) 事業形態等	1
① 事業の概要	1
② 職員数の内訳	2
③ 年間輸送人員の推移	2
④ 年間荷物輸送量の推移	2
⑤ 所有船舶の現状	3
(2) 料金形態	4
(3) 料金水準の検討	6
(4) 現在の経営状況	7
2. 将来の事業環境	
(1) 利用者数の予測	8
(2) 料金収入の予測	10
(3) 船舶更新時期の見通し	11
3. 経営の基本方針	12
4. 投資・財政計画（収支計画）	
(1) 投資・財政計画（収支計画）	13
(2) 投資・財政計画（収支計画）の 策定に当たっての説明	13
① 収支計画のうち投資についての説明	13
② 収支計画のうち財源についての説明	13
③ 収支計画のうち投資以外の 経費についての説明	14
(3) 投資・財政計画（収支計画）に未反映の 取組や今後検討予定の取組の概要	15
5. 経営戦略の事後検証、改定等に関する事項	16

上島町 生名船舶事業経営戦略

団 体 名：	上島町
事 業 名：	生名船舶事業
策 定 日：	令和3年3月
計 画 期 間：	令和2年度～令和11年度

1. 事業概要

(1) 事業形態等

法適用（全部適用・一部適用）・法非適用の区分	法非適用		
職員数 (R2年度時点)	22 人	年間輸送人員数 (R1年度実績)	1,025 千人
営業航路	0.4 km	年間自動車輸送台数 (R1年度実績)	426,329 台
運航路線数	1 本	在籍船舶数 (R3年3月時点)	2 隻
年間運航キロ	18 千km	平均船齢 (R3年3月時点)	10 年

① 事業の概要

広島県尾道市因島土生港長崎栈橋と愛媛県上島町生名立石港を結ぶ 0.4 キロメートルの航路を午前 6 時から午後 11 時 5 分まで 1 日 60 往復（日・祝 55 往復）を運航しており、通勤・通学・通院・買い物等で島民にとってはなくてはならない海上交通機関として重要な役割を果たしています。



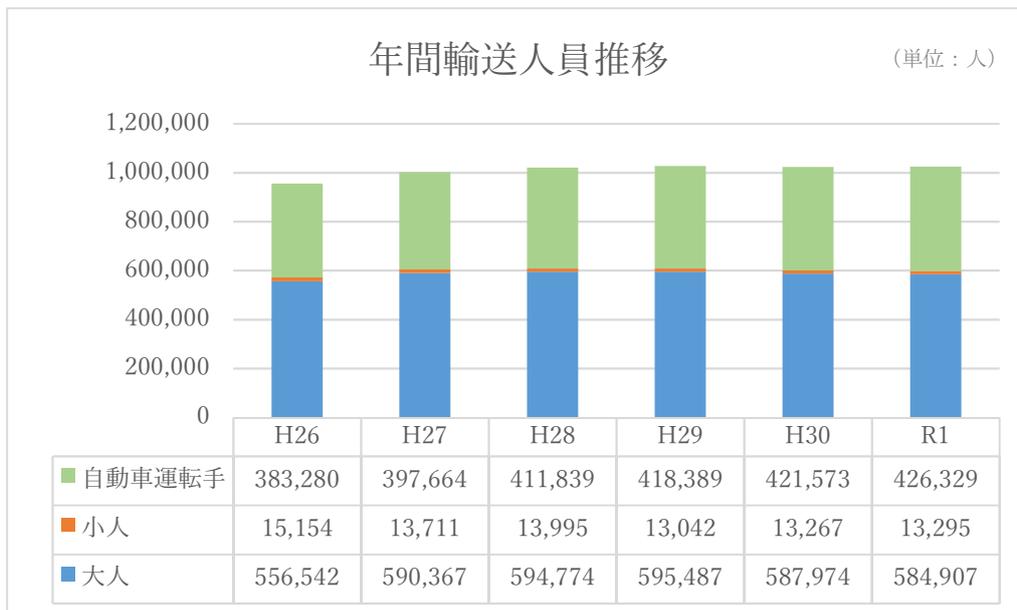
②職員数の内訳

事業の運営は、次の人員で対応しています。

※R3年3月時点

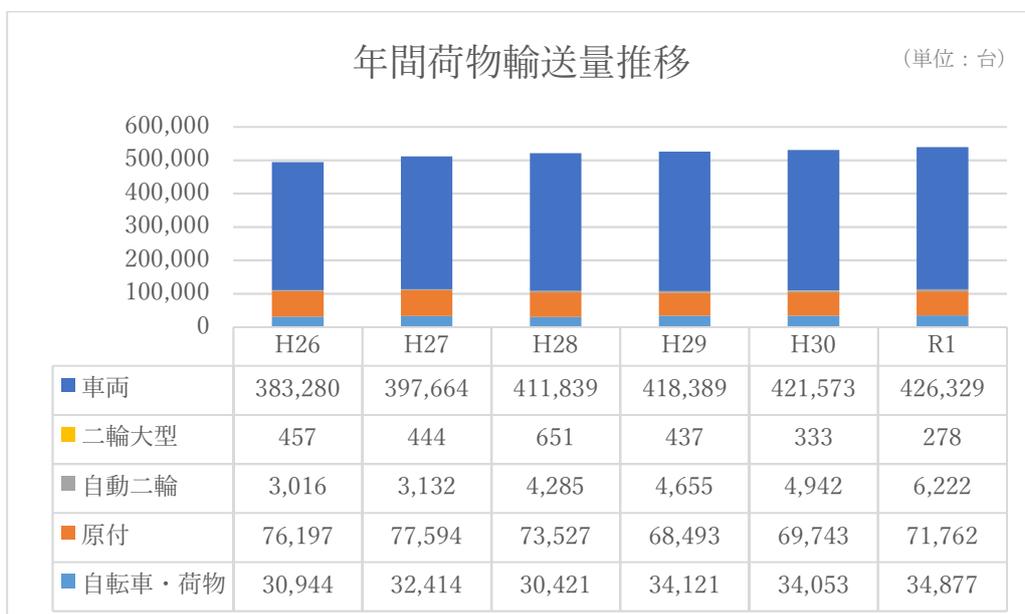
	人数	業務内容
海事職員	13人	船舶運航業務
一般行政職員	3人	一般事務・回漕店業務
会計年度任用職員（フルタイム）	1人	回漕店業務
会計年度任用職員（パートタイム）	5人	〃

③年間輸送人員の推移



※小人は、0.5人でカウント。

④年間荷物輸送量の推移



⑤所有船舶の現状

船名	【主船】 ゆめしま	(予備船) いきな
船舶の種類	汽船	汽船
船質	鋼	鋼
進水年月日	令和2年7月	平成14年3月
総トン数	194トン	146トン
全長	48.00m	41.00m
幅	12.50m	12.10m
深さ	2.95m	3.09m
自動車航送に係る自動車積載面積	250 m ²	192.50 m ²
乗用自動車4～5m車 (10.4 m ² /車)	24台	18台
旅客定員	椅子席	24名
	立席	126名
	合計	150名
航海速度 (試運転最大)	8.963 KNOT	8.7 KNOT
航海速度	8.0 KNOT	8.2 KNOT

《船舶所有の経緯》

現有船「いきな」の老朽化及び岩城橋開通に伴う利用者の増加が予想されることから、令和2年度に新造船「ゆめしま」を建造し乗船可能な旅客及び車両等の輸送能力の増加に取り組みました。

また、これまで主船として使用してきた「いきな」を予備船として保有するなど、緊急時の対応も含め、より安全で適切な運航形態の構築に努めています。

(2) 料金形態

旅客（大人、小人）、荷物（手荷物、小荷物、單車種別等）、自動車（mごと）に分けて料金を設定しています。

料金の設定は、下記料金表とは別に、障害者割引や団体割引があります。

	年 月 日	制度及び料金
上 限 認 可	平成 21 年 5 月 18 日	下記料金表のとおり
実 施	平成 21 年 7 月 1 日	
その他の事項	消費税率改正に伴い、H26. 4. 1（8%転嫁）、R1. 10. 1（10%転嫁）を実施。	

●片道・往復料金表（税込み価格）

種別		片道運賃	往復運賃	付記
旅 客 手 荷 物	大人	70円	140円	満12歳以上(小学生除く)
	小人	40円	80円	満6歳以上12歳未満(小学生)
	受託手荷物	60円		3辺の和が2m以下、重量30kg以下
	自転車・その他	60円	120円	
	原動機付自転車	100円	200円	総排気量125cc以下
	自動2輪車	140円	280円	総排気量125cc超え750cc未満
	自動2輪車(大型)	190円	380円	総排気量750cc以上
小 荷 物	10kg以下	60円		
	20kg以下	100円		
	30kg以下	140円		
自 動 車	3m未満	320円	600円	
	3m以上～4m未満	500円	900円	
	4m以上～5m未満	630円	1,150円	
	5m以上～6m未満	1,250円	2,250円	
	6m以上～7m未満	1,470円	2,650円	
	7m以上～8m未満	2,100円	3,800円	
	8m以上～9m未満	2,300円	4,150円	
	9m以上～10m未満	2,520円	4,550円	
	10m以上～11m未満	2,720円	4,900円	
	11m以上～12m未満	2,930円	5,300円	
12mを超え1mごと	230円	460円		

備考 「自転車・その他」とは、自転車、小児用の車、手押車、リヤカー等道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第2条第4項に規定する軽車両をいう。

●回数乗船券料金表 (税込み価格)

種別		運賃		
		11枚	30枚	60枚
大人回数券		700円		
小人回数券		400円		
自転車・荷物等回数券		600円		
原動機付自転車回数券		1,000円		
自動2輪車回数券		1,400円		
自動2輪車(大型)回数券		1,900円		
自動車	3m未満	3,200円	7,680円	13,440円
	3m以上4m未満	5,000円	12,000円	21,000円
	4m以上5m未満	6,300円	15,120円	26,460円
	5m以上6m未満	12,500円	30,000円	52,500円
	6m以上7m未満	14,700円		
	7m以上8m未満	21,000円		
	8m以上9m未満	23,000円		
	9m以上10m未満	25,200円		
	10m以上11m未満	27,200円		
	11m以上12m未満	29,300円		

備考 「自転車・荷物等」とは、自転車、小児用の車、手押車、リヤカー等道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第2条第4項に規定する軽車両をいう。

●定期乗船券料金表 (税込み価格)

種別		一般運賃	学生運賃
1箇月	歩行者	2,520円	1,680円
	自転車付	4,680円	3,120円
	原動機付自転車付	6,120円	4,080円
	自動2輪車付	7,560円	5,040円
	自動2輪車(大型)付	9,360円	6,240円
3箇月	歩行者	7,180円	4,790円
	自転車付	13,340円	8,890円
	原動機付自転車付	17,440円	11,630円

	自動2輪車付	21,540円	14,370円
	自動2輪車(大型)付	26,670円	17,790円
6箇月	歩行者	13,610円	9,070円
	自転車付	25,270円	16,850円
	原動機付自転車付	33,050円	22,030円
	自動2輪車付	40,830円	27,210円
	自動2輪車(大型)付	50,550円	33,690円

(3) 料金水準の検討

生名船舶の料金設定は、運航に係る経費や設備投資費用（船舶建造など）をまかない得ることを原則としています。

料金改正については、平成21年7月の改正以降、消費税率改正に伴う改正以外は大きな料金改正もなく、健全で安定した経営状況が継続しており、平成23年度からは、基金積み立ても実施できております。また、令和2年度には新造船「ゆめしま」の建造も行うことができ、船舶の老朽化の解消及び岩城橋開通に向けての準備も実施できたところです。

このことから、現行の料金は適切な利潤を得られる水準に設定されているものと考えています。

なお、料金の改正の際には、周辺航路事業者の料金体系とのバランス等も考慮し、民業圧迫につながらないような対策も必要となります。

今後の料金改正の予定 …… 現段階では、改正の予定なし。
ただし、消費税率改正があった場合は、適切に転嫁する。

《改正検討の目安》

周辺航路の料金体系とのバランス等も考慮しながら、設備投資（船舶の建造費）を視野に入れた中長期的な収支見込みの中で、独立採算の確保を基本とした経営分析を行ったうえで、料金の改正を検討することとする。

(4)現在の経営状況

	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R1 年度
料金収入 (千円)	217, 181	226, 320	233, 451	234, 463	248, 935
収益的収支比率	116. 93 %	118. 79 %	115. 62 %	118. 41 %	117. 76 %
実質収支 (千円)	69, 769	85, 609	97, 175	112, 387	76, 663
単年度収支 (千円)	10, 835	15, 840	11, 567	15, 212	△ 35, 724
資金不足比率	— %	— %	— %	— %	— %
基金残高 (千円)	105, 355	125, 355	145, 355	165, 355	185, 355

【上記の指標等を踏まえた現在の経営状況の分析】

当航路は、生活航路であることから通勤・通学・買い物等で安定的に利用されています。また、近年は岩城橋架橋関係の公共工事等により、工事車両の利用が増加しています。

これに伴い料金収入も増加傾向にあり、令和3年度末には岩城橋が完成予定となっていることから、実質的な利用エリアが拡大され、さらなる増収となる見込みです。

平成27年度から令和元年度の収益的収支比率では、すべて100%を上回っており、問題なく資金繰りが出来ていることを表しています。

単年度収支を見ると、船舶の建造に伴い、令和元年度はマイナスに転じておりますが、他の年度はすべて黒字であり、経営状況は良好であると考えられます。

今後の船舶更新（建造）や緊急修繕、急激な運営悪化がある場合でも対応できるように基金積み立ても行っており、より安定的で持続可能な事業運営に努めています。

(参考) 指標等の算定方法

収益的収支比率 = 収益的総収入 / (収益的総支出 + 地方債償還金)

単年度収支 = 当該年度の実質収支 - 前年度の実質収支

資金不足比率 = (地方財政法施行令第16条第1項により算定した資金の不足額) / ((営業収益) - (受託工事収益)) × 100 [法非適用企業の場合]

2. 将来の事業環境

(1) 利用者数の予測

利用者数の過去の実績（P2 参照）を見ると、岩城橋関係の公共工事等の影響もあり徐々に上昇している傾向が見られます。

なお、当該航路は、通勤・通学・買い物等の生活に密着した利用者が多いため、公共工事による利用が減少しても、過去実績に近い利用の確保ができると想定しています。

利用者の予測は、「過去の利用状況」、「令和3年度末に完成予定の岩城橋開通の影響」、「上島町の人口予測」などの自然条件や社会条件を加味した予測としました。

岩城橋開通後の令和4年度には、岩城地区からの利用者の増加が見込まれ、愛媛県が実施した岩城橋開通による航路輸送量の予測調査結果の増加率を参考に予測しました。

また、開通後の数年間は、利用者が個々のニーズに合った利用方法を選択していくこととなりますが、過去の生名橋開通後の利用実績等に基づき、利用者数が毎年度微増するものと見込んでいます。

その後の利用については、人口減少の影響を受けて緩やかに減少していく見込みとしています。

なお、令和2年度は、新型コロナウイルスの影響により、大幅に利用者が減少（旅客：約△138千人、車両：約△36千台）する見込みとしています。しかし、令和2年度後半は回復傾向にあることから、不確定要素はあるものの令和3年度には、あまり大きな影響を受けないものと推測しています。

【利用者予測の設定】

	利用者予測の設定方法
R2年度の見込	新型コロナの影響により減少する見込。 (直近の実績から推測)
R3年度の見込	過去の実績の5ヵ年平均（H27～R1）並みの利用見込。
R4年度～R8年度の見込 (岩城橋開通後5年間)	R4年度から、岩城橋開通に伴い上昇する見込。 上昇見込は、県調査結果（旅客 +17%、車両等 +14%） R5年度からR8年度の4年間は、過去実績より微増する見込。 (後述の収入予測の増加をベースに算出)
R9年度からの見込	R9年度から、人口減少に伴い緩やかに減少する見込。 R1年度作成の上島町人口ビジョンより（弓削・生名・岩城地区の人口予測を活用)

※人口ビジョンの数値は、次ページ参照。

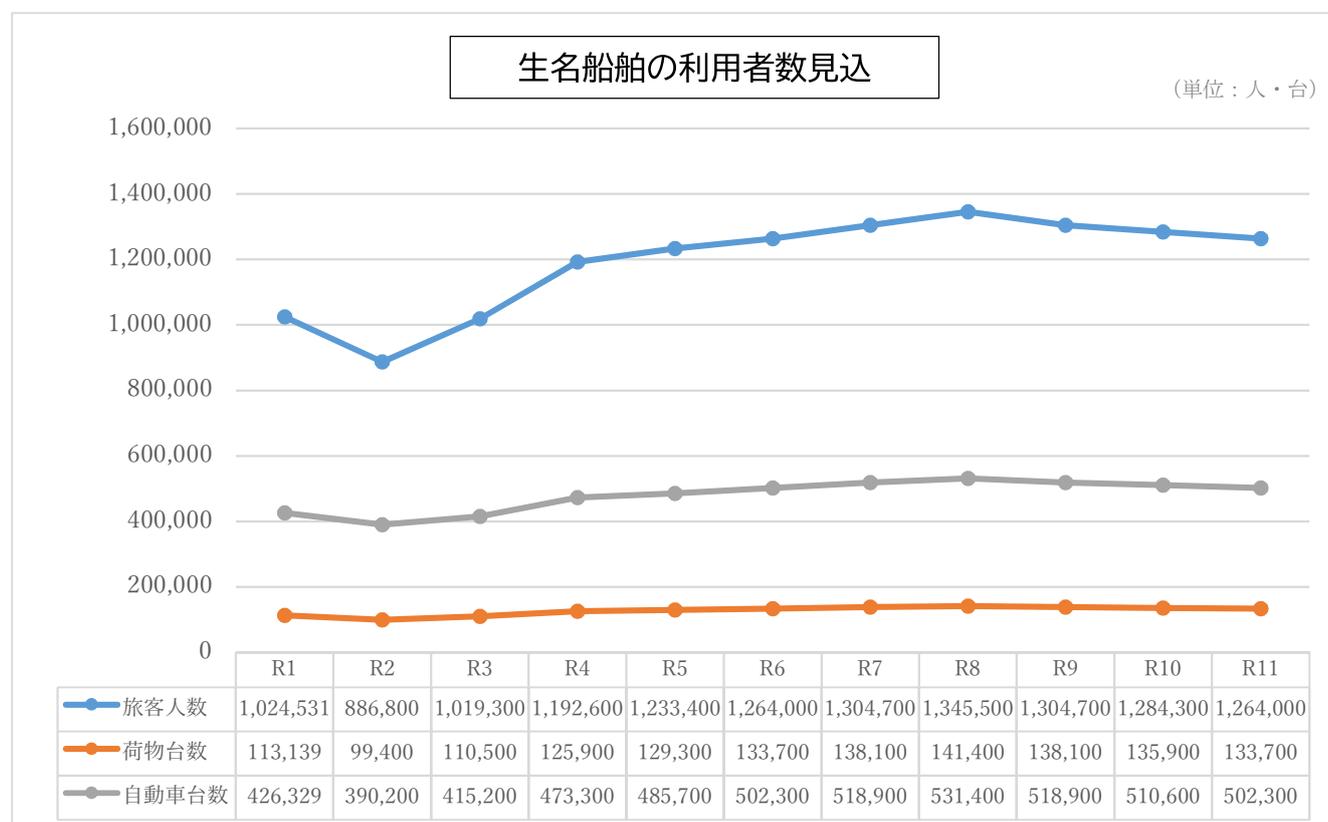
2020年（R1年）人口ビジョンによる上島町の人口推移予測

(単位：人)

	2020.3月	2021.3月	2022.3月	2023.3月	2024.3月	2025.3月
	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
弓削地区	3,085	3,035	3,052	2,974	2,898	2,842
生名地区	1,514	1,478	1,431	1,395	1,356	1,316
岩城地区	2,036	2,016	1,995	1,974	1,956	1,929
魚島地区	161	159	156	152	149	148
合計	6,796	6,688	6,634	6,495	6,359	6,235

	2026.3月	2027.3月	2028.3月	2029.3月	2030.3月
	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
弓削地区	2,793	2,716	2,628	2,600	2,568
生名地区	1,268	1,230	1,189	1,150	1,114
岩城地区	1,900	1,875	1,853	1,833	1,802
魚島地区	146	141	139	133	130
合計	6,107	5,962	5,809	5,716	5,614

生名船舶の利用者数の推移見込



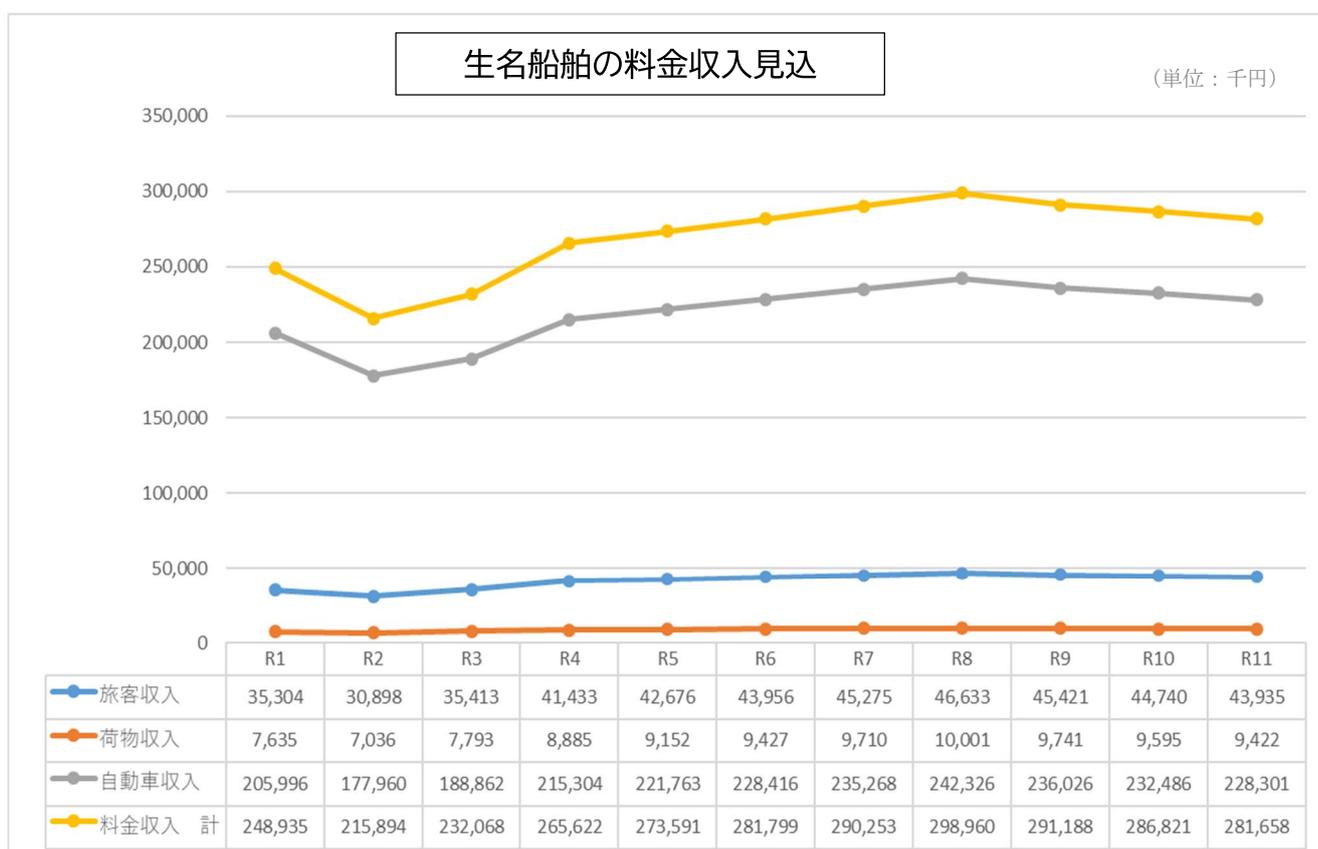
※設定した利用者数予測（P9）により算出した利用者数見込となります。

(2) 料金収入の予測

料金収入の予測は、利用者数の予測と同様の考え方で、旅客収入、荷物（手小荷物・二輪車）収入、自動車航送収入別に予測を行いました。

	料金収入予測の設定方法
R2 年度の見込	新型コロナウイルスの影響により減収。 (直近の実績から推測)
R3 年度の見込	過去の実績の5ヵ年平均 (H27～R1) 並みの収入予測。
R4 年度～R8 年度の見込 (岩城橋開通後5年間)	R4 年度から、岩城橋開通に伴い大幅な増収。 R5 年度から R8 年度の4年間は、過去実績に基づき微増と予測。(H29～R1 年度の3ヵ年平均上昇率 +3%毎年度増加)
R9 年度からの見込	R9 年度から、人口減少に伴い年々緩やかに減収と予測。

生名船舶の料金収入の推移見込



※設定した収入予測により算出した収入見込となります。

(3) 船舶更新時期の見通し

生名船舶は、主船「ゆめしま (R2年建造)」と予備船「いきな (H14年建造)」の2隻を所有しています。

現在、主船として使用している「ゆめしま」は、「いきな」の老朽化及び令和3年度末の岩城橋開通に伴う車両運搬台数の増加等に対応するため、令和2年度に建造しました。

船舶更新については、船齢及び社会情勢等を勘案して検討していく必要があります、それに伴う財源を確保するために、可能な限り計画的に基金積立等を行う必要があると考えています。

新造船建造を検討するうえで、下記の要因について精査し、計画的な船舶の建造(更新)が行えるように努めていきます。

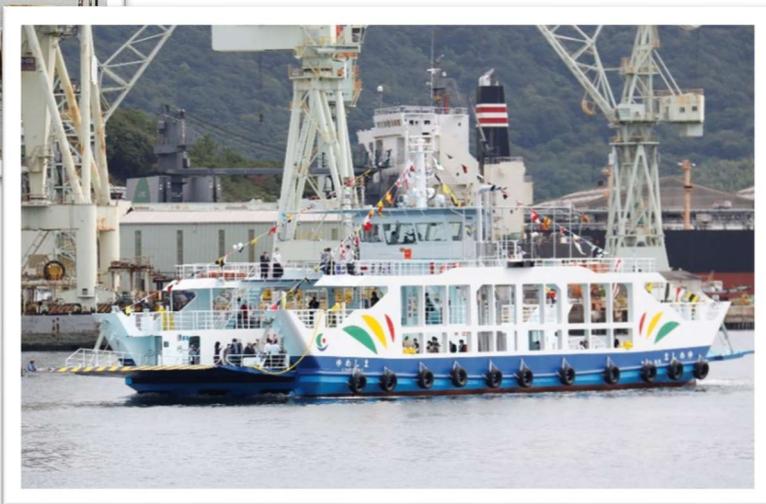
(新造船建造時期の検討要因)

- ① 船 齢 (船舶耐用年数を参考に、船舶の老朽化状況により検討)
- ② 利用者の状況 (利用状況により、使用船舶の大型化又は小型化等を検討)
- ③ 社会情勢等 (架橋等の社会的要因により大きく左右されるときに検討)
- ④ 基金の積み立て状況 (建造費用を確保するための資金繰りを検討)



R2.7.23 「ゆめしま」進水式

R2.9.26 「ゆめしま」就航式



3. 経営の基本方針

生名船舶は、上島町第2次総合計画にもあるとおり、「上島町が運営する町有バス及び公営航路については、ほかの公共交通機関との接続や住民からの要望を考慮して、ダイヤ改正などを検討する。また、岩城橋完成後の運行形態について検討を進める。」を基本方針として、公共交通網の充実に努めます。また、安全面についても十分に注意した取組みを進めていきます。

安全運航 の 徹底

安全で快適な運航を推進するため、船員の意識向上に努め、安全管理を徹底します。

- ・安全最優先の運航の徹底
- ・月に1回程度の安全教育の取組み
- ・安全管理規程など関係法令の遵守

事業 の 継続

持続可能な運営ができるように、独立採算による運営や人材確保に努めます。

- ・業務の合理化や経費の削減の検討
- ・船員不足対策

利便性 の 向上

利用者のニーズの把握に努め、経費面を考慮しながら、可能な限り利便性の向上に努めます。

- ・利用状況を把握した時刻改正等の検討
- ・他の公共交通機関との連携

4. 投資・財政計画(収支計画)

(1) 投資・財政計画(収支計画)

別紙のとおり

※「様式第2号（法非適用企業）投資・財政計画（収支計画）」参照。

(2) 投資・財政計画(収支計画)の策定に当たっての説明

① 収支計画のうち投資についての説明

○ 目 標

設備投資の必要性和経営に与える影響を検証し、効率的かつ計画的な実施に努める。

○ 計 画

船舶の保有に関しては、年間100万人を超える利用者がいる生活航路であることから、緊急時に少しでも早く運航を再開する必要があるため、予備船を保有する形態で対応できるように計画していきます。

自動券売機及び公用車の更新については、今までの修繕状況と耐用年数等をもとに、更新時期を検討しています。

船舶の建造については、「2. 将来の事業環境（3）船舶更新時期の見通し」に記載したとおり、船齢及び社会情勢等を勘案して検討した結果、本計画最終年度（R11年度）までは、建造しない予定としています。

○ 取組み状況

船舶の老朽化及び岩城橋架橋による利用者の増加が予測されることから、新造船「ゆめしま」を令和2年度に建造しました。また、兩岸の乗船案内設備や待機レーンの状況が把握できる監視カメラシステムの導入などを実施し、円滑な運航とサービス向上に取り組んでいます。

当事業ではありませんが、架橋後の利用者の増加に対応するための待機レーン等（港湾設備）の整備を担当課と連携・協議しながら進めています。

② 収支計画のうち財源についての説明

○ 目 標

公営企業の原則である「独立採算」で運営を行えるよう適切に事業展開を行う。設備投資については、国・県等の補助や交付税措置の高い起債を活用するなど、可能な限り単独費用を抑えるように努める。

○ 財源（運賃収入、他会計繰入金、起債、基金）の積算の考え方

料金収入	見込は、「2. 将来の事業環境（2）料金収入の予測」に記載したとおり。黒字経営であり、当面は料金改定の予定はなし。料金を改定する場合は、他の航路との均衡等に配慮し料金設定を行うことを心がける。
他会計繰入金	赤字補填による繰入はなし。 起債借入による交付税措置分のみ繰入を行う。
起債の借入	交付税措置がある有利な起債の借入を行う。 基本的には、設備投資のみ検討することとなる。
基金の取崩し	新造船建造時の起債借入に伴う償還金については、交付税措置分を除き、原則として、基金の取崩しにより対応する。

③収支計画のうち投資以外の経費についての説明

投資以外の経費の積算の考え方について

・ 人件費に関する事項

現在の運航計画とサービスを、安定的かつ適切に提供するためには、現組織体制を維持する必要があることから、現行の職員数をベースに人件費を算出しています。

・ 修繕費に関する事項

当航路の利用者数から判断すると、故障等による緊急事態に運休した場合の影響が大きいことから、予備船を保持し2隻体制で運営する方針としており、代船による船舶借上料は不要となりますが、修繕費のコストは増加します。しかしながら、今まで夜間給油しか行えなかったものが、日中に給油が可能となること、船舶のメンテナンスも細かく実施できること、代船と異なり船員が予備船の操船に慣れており、安心して操船ができること等のメリットがあります。

船舶検査（ドック）では、単年度に費用が集中しないよう5年間の継続検査を行うようにすること、2隻体制により船員がメンテナンスを行いやすい環境になったことから、ドック費用の均衡化や軽減を図っていく計画としています。新造船「ゆめしま」については、ドックを一度も実施しておらずコストの把握が困難だったため、「いきな」のドックコストの実績を用いて算出しています。

・燃料費に関する事項

燃料費は、燃料単価に大きく左右されますが想定できないため、過去5年間の最高平均単価を採用し算出しています。(燃料単価： 94.0 円/ℓ)

また、燃料使用量については、新造船「ゆめしま」を主船とした年間見込使用量で算出しました。(年間見込使用量： 232,000ℓ/年)

なお、予備船を持つ前には、夜間の給油手数料が必要でしたが、2隻保有となったため不要となっています。

・基金積立金に関する事項

生名船舶基金については、新造船「ゆめしま」建造に係る起債償還金や次期新造船建造費、今後の人口減少に伴う収入減等に対応し、将来に渡って安定的な経営を行っていくために、収支状況を精査のうえ、計画的に基金積立てを実施することとしています。

・人材育成費に関する事項

近年、どの航路事業者も船員不足に悩まされており、特に有資格者(船長、機関長)の確保が難しい状況です。

生名船舶では、有資格者の育成のため乗船年数等の資格取得要件を満たした船員に、公費で資格を取得できる制度を導入しています。

船員の資格取得及び人員確保(雇用)について、資格取得者不足により事業の継続が困難にならないよう、計画的に人材を確保していく計画(方針)としています。

(3)投資・財政計画(収支計画)に未反映の取組や今後検討予定の取組の概要

投資・財政計画(収支計画)に未反映の取組及び今後の検討事項について

・民間委託の検討

平成30年度に完全直営化に踏み切ったことから、民間事業者の活用(委託等)については難しい状況になっていますが、回漕店業務を含め、将来的には民間委託についても検討する必要があります。

・土生港長崎栈橋の待機レーンの整備と運営体制

長崎栈橋の待機レーンの整備が課題となっており、他課において整備を進めています。

整備の状況にもよりますが、現段階では待機レーン整備後に長崎栈橋側に誘導員等の陸上作業員が必要になる可能性が高いと考えられます。

待機レーンの整備内容及び、どのように運営していくかの検討が今後の課題となっています。

・立石港の待機レーンの整備と運営体制

立石港の待機レーンの整備が課題となっており、他課において整備を進めています。

現在は、立石港の回漕店業務者が誘導を行っていますが、整備の状況や利用状況によっては、増員対応が必要となる可能性もあります。

待機レーンの整備内容及び、架橋後の利用状況を参考に、回漕店業務者の適正人員及び運営方法の検討が必要となってきます。

5. 経営戦略の事後検証、改定等に関する事項

経営戦略は、毎年度進捗管理を行いながら概ね3年～5年ごとに計画の改定を行うことが必要です。また、計画と大きな乖離が生じたときにも見直しが必要となります。生名船舶事業の経営戦略は、次の方針で見直し等を図るものとします。

○生名船舶事業経営戦略の見直し時期

毎年度、進捗管理を行い3～5年ごとに見直しを実施することを基本とする。
なお、岩城橋完成後の利用状況や取り巻く環境が大きく変化するおそれがあるため、想定と大幅な誤差が生じた場合は、速やかに経営戦略の内容見直しを実施するものとする。

投資・財政計画
（収支計画）

【別紙】

（単位：千円、％）

年 度		前々年度 （決算）	前年度 （決算 見込）	本年度	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
収 益 的 収 入	1 総 収 益 (A)	235,625	249,209	224,107	262,807	265,864	273,843	282,047	290,497	299,201	291,425	287,054	281,887
	(1) 営 業 収 益 (B)	234,463	248,935	215,894	232,068	265,622	273,591	281,799	290,253	298,960	291,188	286,821	281,658
	ア 料 金 収 入	234,463	248,935	215,894	232,068	265,622	273,591	281,799	290,253	298,960	291,188	286,821	281,658
	イ 受 託 工 事 収 益 (C)												
	ウ そ の 他												
	(2) 営 業 外 収 益	1,162	274	8,213	30,739	242	252	248	244	241	237	233	229
	ア 他 会 計 繰 入 金					12	11	9	8	6	5	3	2
	イ そ の 他	1,162	274	8,213	30,739	230	241	239	236	235	232	230	227
	2 総 費 用 (D)	198,999	211,621	226,959	237,971	262,977	252,780	261,875	270,066	256,224	255,953	255,599	255,287
	(1) 営 業 費 用	198,999	211,621	226,951	237,940	262,946	252,752	261,851	270,046	256,208	255,940	255,590	255,282
	ア 職 員 給 与 費	118,087	121,249	137,925	137,548	145,182	137,818	145,465	153,115	138,275	138,445	138,615	138,719
	うち 退 職 手 当												
	イ そ の 他	80,912	90,372	89,026	100,392	117,764	114,934	116,386	116,931	117,933	117,495	116,975	116,563
	(2) 営 業 外 費 用			8	31	31	28	24	20	16	13	9	5
	ア 支 払 利 息			8	31	31	28	24	20	16	13	9	5
うち 一 時 借 入 金 利 息													
うち 資 本 費 平 準 化 債 分													
イ そ の 他													
3 収 支 差 引 (A)-(D) (E)	36,626	37,588	△ 2,852	24,836	2,887	21,063	20,172	20,431	42,977	35,472	31,455	26,600	
資 本 的 収 入	1 資 本 的 収 入 (F)			376,000		23,493	46,989	46,993	46,997	47,000	47,004	47,008	47,012
	(1) 地 方 債			376,000									
	うち 資 本 費 平 準 化 債												
	(2) 他 会 計 補 助 金					9,397	18,795	18,797	18,798	18,800	18,801	18,803	18,804
	(3) 他 会 計 借 入 金												
	(4) 固 定 資 産 売 却 代 金												
	(5) 国（都道府県）補助金												
	(6) 工 事 負 担 金												
	(7) そ の 他					14,096	28,194	28,196	28,199	28,200	28,203	28,205	28,208
	2 資 本 的 支 出 (G)	1,414	1,892	417,420		29,353	46,989	46,993	46,997	51,360	47,004	47,008	47,012
	(1) 建 設 改 良 費	1,414	1,892	417,420		5,860				4,360			
	うち 職 員 給 与 費		1,650	1,070									
	(2) 地 方 債 償 還 金 (H)					23,493	46,989	46,993	46,997	47,000	47,004	47,008	47,012
	うち 資 本 費 平 準 化 債 償 還 金												
	(3) 他 会 計 長 期 借 入 金 返 還 金												
(4) 他 会 計 へ の 繰 出 金													
(5) そ の 他													
3 収 支 差 引 (F)-(G) (I)	△ 1,414	△ 1,892	△ 41,420		△ 5,860				△ 4,360				
収 支 再 差 引 (E)+(I) (J)	35,212	35,696	△ 44,272	24,836	△ 2,973	21,063	20,172	20,431	38,617	35,472	31,455	26,600	
積 立 金 (K)	20,000	20,000	50,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	35,000	35,000	30,000	30,000
前年度からの繰越金 (L)	97,175	112,387	128,083	33,811	38,647	15,674	16,737	16,909	17,340	20,957	21,429	22,884	
前年度繰上充用金 (M)													
形 式 収 支 (J)-(K)+(L)-(M) (N)	112,387	128,083	33,811	38,647	15,674	16,737	16,909	17,340	20,957	21,429	22,884	19,484	
翌年度へ繰り越すべき財源 (O)		51,420											
実 質 収 支 (N)-(O)	黒 字 (P)	112,387	76,663	33,811	38,647	15,674	16,737	16,909	17,340	20,957	21,429	22,884	19,484
赤 字 (Q)													
赤 字 比 率 ($\frac{(Q)}{(B)-(C)} \times 100$)													
収 益 的 収 支 比 率 ($\frac{(A)}{(D)+(H)} \times 100$)		118.41	117.76	98.74	110.44	92.81	91.35	91.32	91.62	98.67	96.19	94.86	93.25
地方財政法施行令第16条第1項により算定した 資金不足額 (R)													
営業収益－受託工事収益 (B)-(C) (S)	234,463	248,935	215,894	232,068	265,622	273,591	281,799	290,253	298,960	291,188	286,821	281,658	
地方財政法による 資金不足の比率 ((R)/(S)×100)													
健全化法施行令第16条により算定した 資金不足額 (T)													
健全化法施行規則第6条に規定する 解消可能資金不足額 (U)													
健全化法施行令第17条により算定した 事業の規模 (V)	234,463	248,935	215,894	232,068	265,622	273,591	281,799	290,253	298,960	291,188	286,821	281,658	
健全化法第22条により算定した 資金不足比率 ((T)/(V)×100)													
他 会 計 借 入 金 残 高 (W)													
地 方 債 残 高 (X)			376,173	376,143	352,620	305,604	258,588	211,572	164,556	117,540	70,524	23,508	

○他会計繰入金

（単位：千円）

年 度		前々年度 （決算）	前年度 （決算 見込）	本年度	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
収 益 的 収 支 分						12	11	9	8	6	5	3	2
	うち 基 準 内 繰 入 金												
	うち 基 準 外 繰 入 金					12	11	9	8	6	5	3	2
資 本 的 収 支 分						9,397	18,795	18,797	18,798	18,800	18,801	18,803	18,804
	うち 基 準 内 繰 入 金												
	うち 基 準 外 繰 入 金					9,397	18,795	18,797	18,798	18,800	18,801	18,803	18,804
合 計						9,409	18,806	18,806	18,806	18,806	18,806	18,806	18,806