

今治市船舶運航事業経営戦略

団 体 名 : 今治市

事 業 名 : 今治市船舶運航事業

策 定 日 : 令和 3 年 3 月

計 画 期 間 : 令和 3 年度 ~ 令和 12 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	11 人	年 間 輸 送 人 員 数	79 千人
営 業 航 路	26.2 km	在 籍 船 舶 数	2 隻
運 航 路 線 数	1 本	平 均 船 齢	8 年
年 間 運 航 キ 口	136 千km	乗 船 効 率 * 1	12.5%

*1 乗船効率 = 延人キロ / (運航キロ × 平均乗船定員) × 100

(2) 料金形態

	年 月 日	制 度 及 び 賃 率
上 限 認 可	令和元年9月9日	今治市せきぜん渡船条例
実 施	令和元年10月1日	今治市せきぜん渡船条例

(3) 料金水準の検討

平成24年3月に、国、県、関係市町、航路事業者、地域住民等で構成する今治市せきぜん渡船航路改善協議会において航路改善計画を策定し、同計画において運賃水準の検討を行った。結果、旅客運賃、自動車運賃共に離島航路の平均運賃と比較して運賃水準が低いものの、島民の消費支出に占める交通費の割合が四国の平均を上回るため、運賃を据え置いた。なお、平成26年4月、令和元年10月の消費税改正の際には、増税分を運賃に転嫁している。

(4) 現在の経営状況

料 金 収 入	H29		H30		R1	
※過去3年度分を記載		93,468 千円		86,140 千円		88,480 千円
経 常 収 支 比 率 (又は収益的収支比率) ※過去3年度分を記載	H29	100%	H30	100%	R1	100%
純 損 益 (又は実質収支) ※過去3年度分を記載	H29	千円	H30	千円	R1	千円
資 金 不 足 比 率 * 2 ※過去3年度分を記載	H29	%	H30	%	R1	%

【上記の指標等を踏まえた現在の経営状況の分析】

本市船舶事業における旅客・貨物・自動車航送の運輸収益は減少傾向にある。旅客収益においては、H20のとびしま街道の全架橋の開通およびH24の旅客船の航路再編に伴う観光利用の増加によりH25までは増加傾向であったが、H26以降は人口減少等に伴う利用者減によりマイナスが続いている。自動車航送収益においても旅客と同様の傾向が見られ、特にH30には西日本豪雨被害の影響により前年比-10%の減少となった。R1には回復したが、今後も減少傾向は続くものと思われる。支出においてはフェリー老朽化などにより修繕費用が増加傾向にあるほか、燃料費も価格上昇により増加傾向にある。なお、料金収入等の実質的な歳入を歳出がR1実績において2.5倍ほど上回っているが、不足分の6割を国・県の補助金、残りを市からの繰入によって補填している。今後も料金収入の減少が予想されるため、補助金、繰入金の増加を抑制を図り、経費の抑制に取り組む必要がある。

*2 ここでいう資金不足比率とは、地方財政法による資金不足比率を指し、以下の算式により算出するものとする。

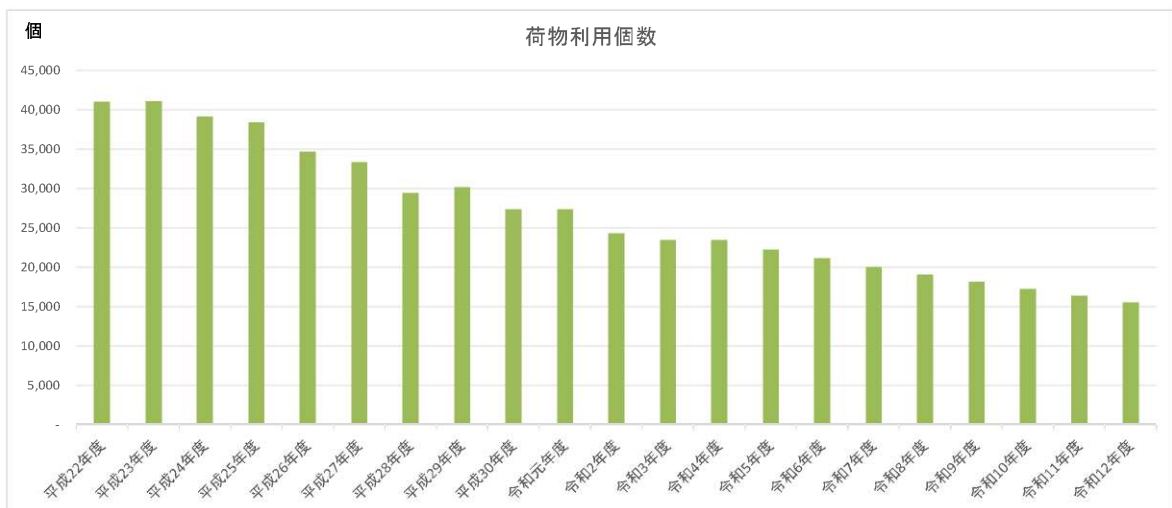
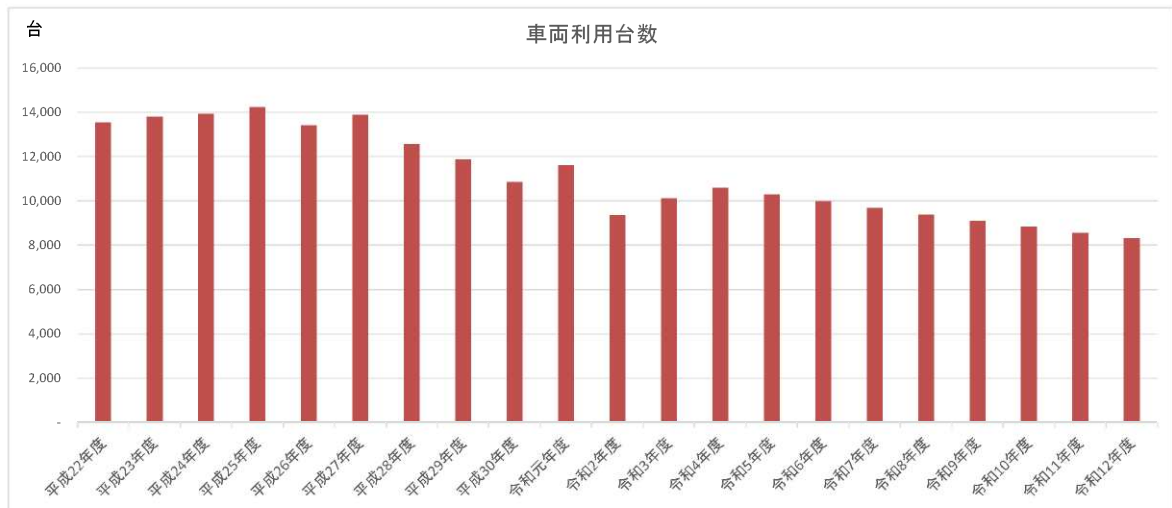
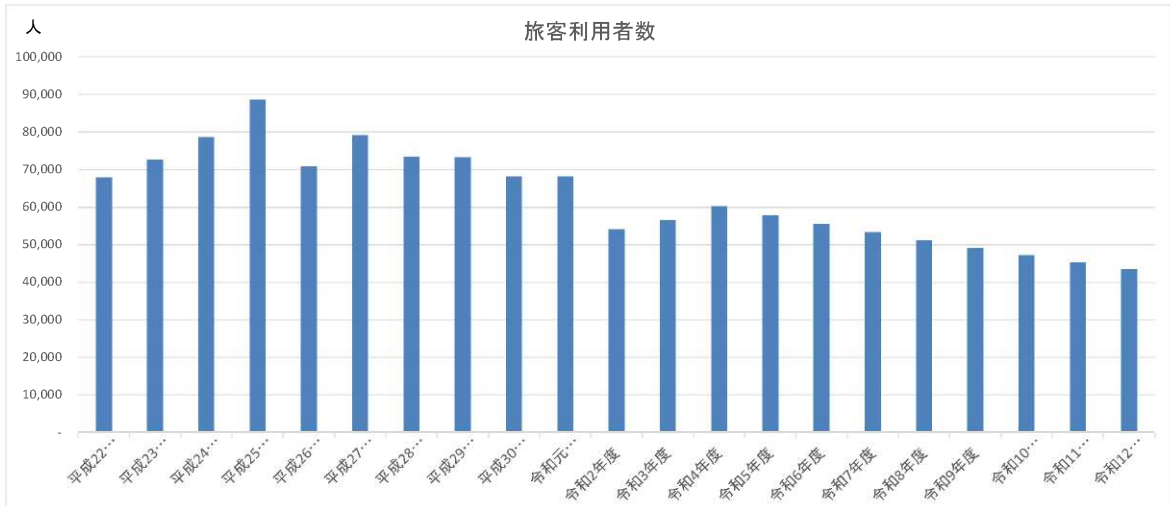
資金不足比率[法適用企業の場合] = (地方財政法施行令第15条第1項により算定した資金の不足額) / ((営業収益) - (受託工事収益)) × 100

資金不足比率[法非適用企業の場合] = (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

2. 将来の事業環境

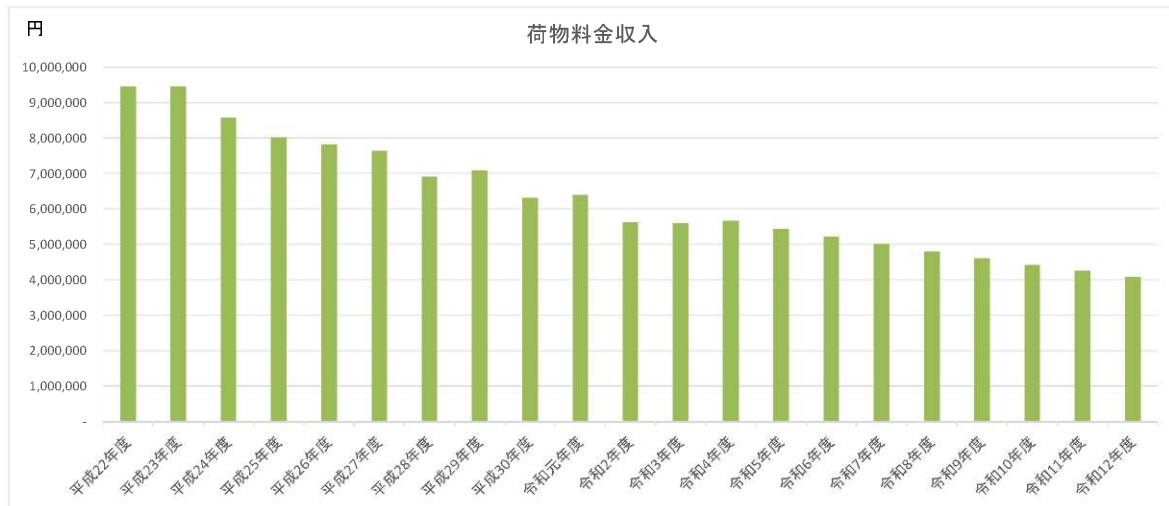
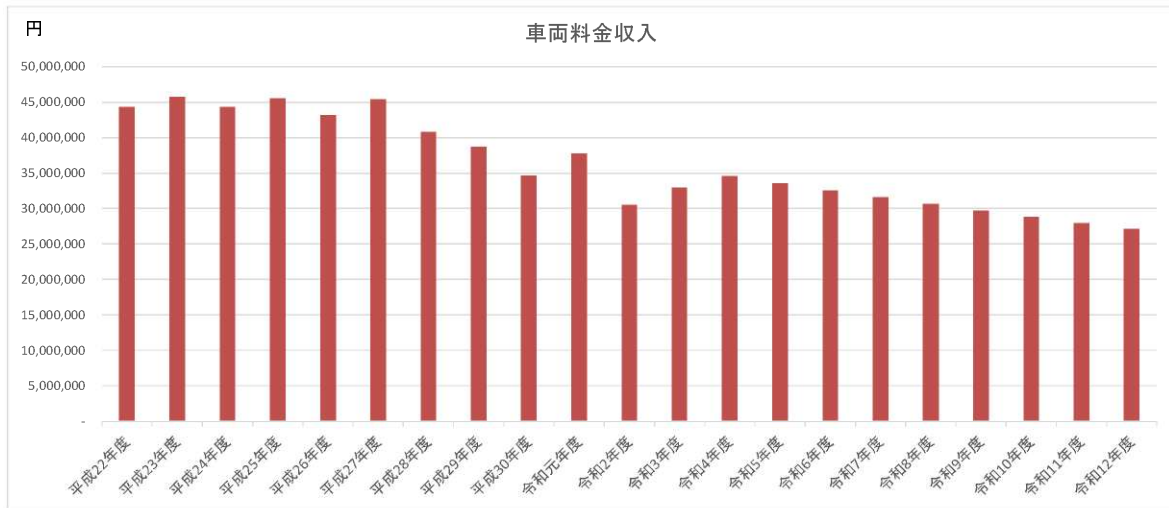
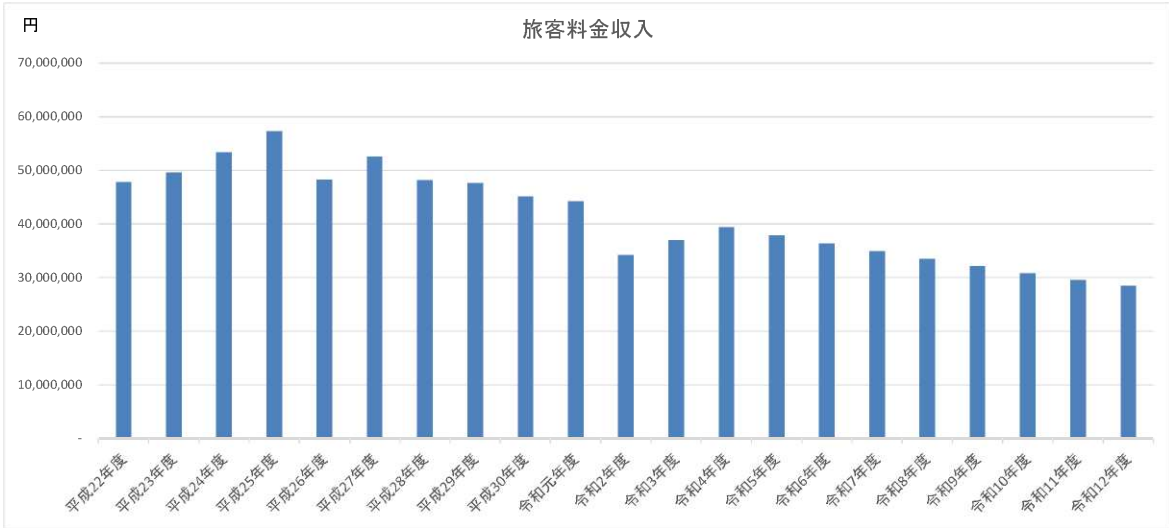
(1) 利用者数の予測

利用者予測においては、人口推計や観光入込状況を勘案することが望ましいが、イベントの実施、天候・災害及び社会情勢などにより推計が困難な状況であるため、航路再編後の平成25年度から令和元年度までを対象として旅客、自動車、荷物別に平均減少率を算出し、この減少率により利用者数を見込んだ。なお、令和2年度及び3年度は、新型コロナウイルス感染症による利用減を見込んでいる。



(2) 料金収入の予測

利用者予測においては、人口推計や観光入込状況を勘案することが望ましいが、イベントの実施、天候・災害及び社会情勢などにより推計が困難な状況であるため、航路再編後の平成25年度から令和元年度までを対象として旅客、自動車、荷物別に平均減少率を算出し、この減少率により料金収入額を見込んだ。なお、令和2年度及び3年度は、新型コロナウイルス感染症による利用減を見込んでいる。



(3) 船舶更新時期の見通し

本市船舶事業においては、2隻の船舶を所有しており、フェリー第二せきぜんは平成15年6月の竣工、旅客船とびしまは平成28年12月の竣工である。うち、フェリーについては、平成30年度に建造時の起債の償還が終了したところであり、税法上の耐用年数は経過しているが、丁寧な修繕を行いながら現在まで使用を続けてきた。今後についても、きめ細かい修繕により船舶の使用継続を図るとともに、代替船の建造の時期について検討を行いたい。

3. 経営の基本方針

上記の航路改善計画においては、市営せきぜん渡船と一部同一航路を運航している民間航路事業者との一社経営統合が有用との結論であったが、利用者の減少による料金収入の減少や、船員の高齢化及び人材不足等により、合意形成ができるか依然不透明な状況である。しかしながら、地域住民にとって重要な生活航路であり、通院・通学・通勤・生活物資及び生産物運送等すべてにおいて、生活を支える上で必要不可欠な交通基盤である。そのため、当面、公営として適正な運営を行いながら事業を継続していくとともに、経営統合だけでなく、公設民営方式についても引き続き検討していく。

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

(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

投資については、耐用年数を経過したフェリーの安全運航に必要なメンテナンスを施しながら使用継続を図り、あわせてリプレースの時期を検討する。建造にあたっては、国の構造改革補助制度を活用し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構との共有建造方式を検討するなど負担方法の工夫を図る。

②収支計画のうち財源についての説明

料金収入については、航路再編後の実績に基づく増減率により試算した。国・県補助については、現行の制度が維持されるものと仮定し、運航補助においては欠損額に対する補助割合を現状程度と見込んで試算した。一般会計からの繰入については、一般会計における厳しい財政状況の中で、現状のサービス基準を維持しながら船舶の安全性を考慮したうえで必要となる額を試算した。

③収支計画のうち投資以外の経費についての説明

職員給与費については、現状の職員数で運航を継続する計画のため横ばいになると見込んでいる。その他経費の主なものとして、切符販売に係る委託費、船舶修繕費及び燃料費等を計上している。委託費については労務単価の上昇等により一定程度の増加が見込まれ、修繕費については、年数経過により増加することも考えられるが、現状程度の一定額を各年に計上している。燃料費についても価格増減の見込みを立てるのが難しいことから、現状で推移するものとして試算している。

(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

(1)において、純損益(法適用)又は実質収支(法非適用)が計画期間の最終年度で黒字とならず、赤字が発生している場合には、赤字の解消に向けた取組の方向性、検討体制・スケジュール等を記載すること。

* (1)において黒字の場合においても、投資・財政計画(収支計画)に反映することができなかった検討中の取組や今後検討予定の取組について、その内容等を記載すること。

経営統合や公設民営方式による改善策については、民間事業者との調整が必要であるため、収支計画に反映していないが、フェリー更新にあわせて検討したい。また、人口減少により、地域の利用者の減少も避けられない状況にあるが、観光事業との連携やSNS活用等を通じて域外利用者の増加に取り組むなど、利用促進に努めたい。なお、経営統合や船舶更新にあたっては、地域公共交通確保維持改善事業(国土交通省)に基づく「航路改善計画」を策定することとなるため、当該計画においてより具体的かつ詳細な改善策を示すこととしたい。

5. 経営戦略の事後検証、改定等に関する事項

経営戦略の事後検証、改定等に関する事項	<p>おおむね5年ごとに検証・改定を行う。ただし、計画への影響が著しく大きい外的要因等があった場合は適宜行う。改定にあたっては計画と実績の乖離について、担当課による検証、予算担当課による検証、経営責任職によるレビューなどと、段階を経て検証を行ったうえで、状況に応じた計画となるよう改定する。</p> <p>また、上記4(3)のとおり、「航路改善計画」を策定した際には、当該計画に沿った見直しを行う。</p>
---------------------	---

(単位:千円, %)

区 分	年 度		前年度 (決算)	本年度 (決算 見 込)	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	(E)+(I)	(J)												
収 支 再 差 引	(E)+(I)	(J)												
積 立 金		(K)												
前年度からの繰越金		(L)												
前年度繰上充用金		(M)												
形 式 収 支	(J)-(K)+(L)-(M)	(N)												
翌年度へ繰り越すべき財源		(O)												
実 質 収 支	黒	字 (P)												
(N)-(O)	赤	字 (Q)												
赤字比率	$\frac{(Q)}{(B)-(C)} \times 100$													
収益的収支比率	$\frac{(A)}{(D)+(H)} \times 100$		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
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		(R)												
営業収益－受託工事収益	(B)-(C)	(S)	88,695	70,607	75,763	79,946	77,103	74,363	71,723	69,178	66,726	64,363	62,085	59,890
地方財政法による 資金不足の比率	$((R)/(S) \times 100)$													
健全化法施行令第16条により算定した 資金の不足額		(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)												
健全化法第22条により算定した 資金不足比率	$((T)/(V) \times 100)$													
他会計借入金残高		(W)												
地方債残高		(X)												

○他会計繰入金

(単位:千円)

区 分	年 度		前年度 (決算 見 込)	本年度	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
収益的収支分			60,467	71,286	104,336	54,905	63,380	67,410	66,946	67,373	67,792	68,203	68,606	69,004
うち基準内繰入金			120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120
うち基準外繰入金			60,347	71,166	104,216	54,785	63,260	67,290	66,826	67,253	67,672	68,083	68,486	68,884
資本的収支分			1,870											
うち基準内繰入金														
うち基準外繰入金			1,870											
合 計			62,337	71,286	104,336	54,905	63,380	67,410	66,946	67,373	67,792	68,203	68,606	69,004