

新居浜市渡海船事業経営戦略(改正案)

団 体 名	:	新居浜市			
事 業 名	:	渡海船事業			
策 定 日	:	令和 4 年 3 月			
改 定 日	:	令和 8 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	15人	年 間 輸 送 人 員 数	74千人
営 業 航 路	2.5km	在 籍 船 舶 数	2両
運 航 路 線 数	1本	平 均 船 齢	17年
年 間 運 航 キ ロ	23千km	乗 船 効 率 * 1	5.1%

*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	平成15年4月1日	賃率(ベース):人 24円 特殊荷物 48円 自動車 64円
実 施	平成15年4月1日	賃率(ベース):人 24円 特殊荷物 48円 自動車 64円

(3) 料金水準の検討

現行の乗船料金は、平成14年に設定してから20年以上料金改定を行っておらず、他の近隣事業者と比較して料金水準が低い。また、一般会計からの繰入金料金が料金収入を大きく上回っており、今後も燃料費及び資材等の高騰が続くことが見込まれている。このような状況から、支出の抑制に努めるとともに料金値上げを実施する必要があるが、値上げを含む経営改善の実施時期については、今後便益向上を目的とした新造船等の大規模投資の際に併せて行う。なお、値上げに際しては、島民への負担軽減措置の検討も併せて行う。

(4) 現在の経営状況

料 金 収 入 ※過去3年度分を記載	R4	13,870千円	R5	13,298千円	R6	12,564千円
経 常 収 支 比 率 (又は収益的収支比率) ※過去3年度分を記載	R4	100%	R5	100%	R6	100%
純 損 益 (又は実質収支) ※過去3年度分を記載	R4	0千円	R5	0千円	R6	0千円
資 金 不 足 比 率 * 2 ※過去3年度分を記載	R4	-	R5	-	R6	-

【上記の指標等を踏まえた現在の経営状況の分析】

料金収入は、島民人口の減少に伴い減少傾向にある。支出については、減便や配船計画(2隻の船のそれぞれの便数)の変更により燃料費高騰の影響を抑えている。また、船員による整備により船舶老朽化に伴う整備費用の上昇抑制を図るなどして支出の削減に努めている。しかし、営業収益が大きく不足するため、国及び県の補助金を充当し、不足分については、一般会計からの繰入金で会計の収支を整えている状況である。

*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。

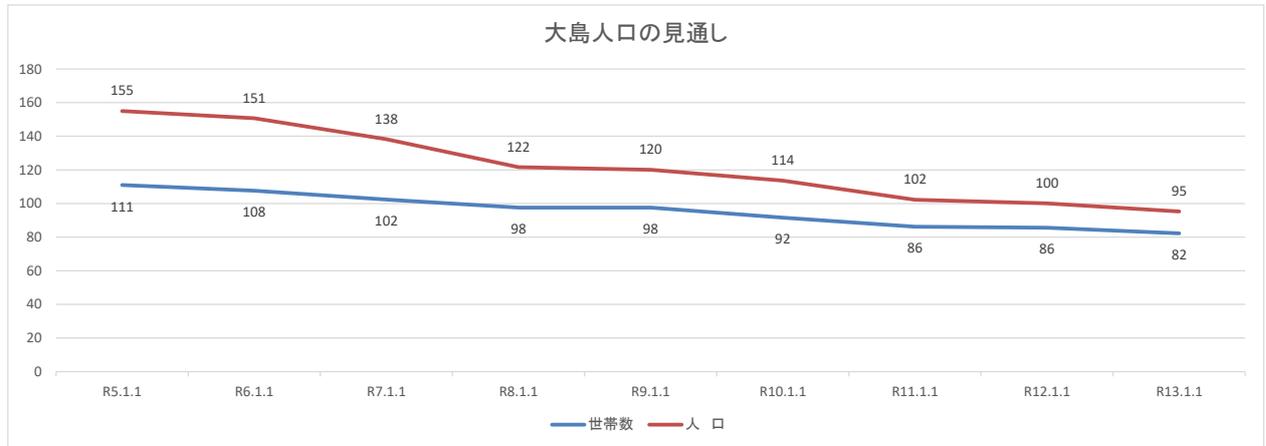
資金不足比率〔法適用企業の場合〕 = (地方財政法施行令第15条第1項により算定した資金の不足額) / ((営業収益) - (受託工事収益)) × 100

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

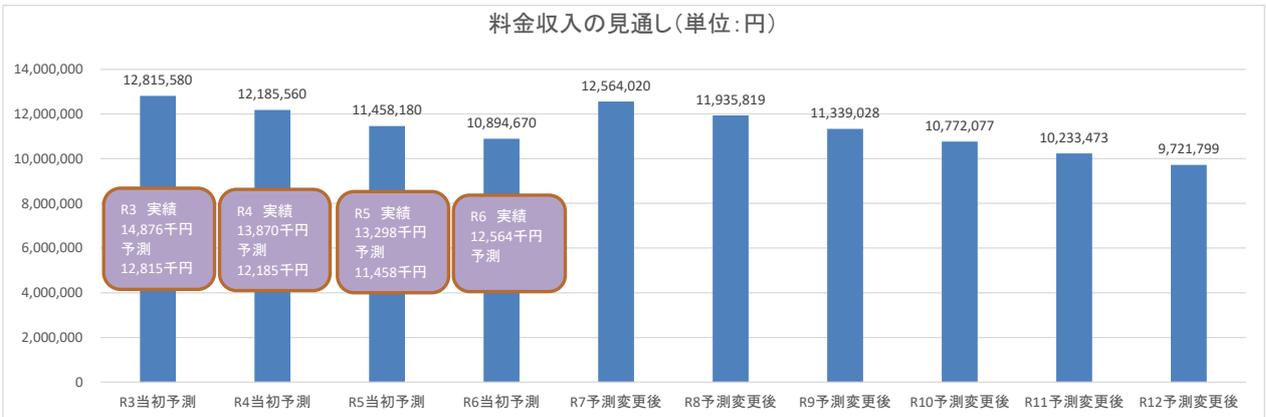
2. 将来の事業環境

(1) 利用者数の予測

渡海船の利用は、島民の生活利用が大部分を占めている。島民人口は、年約5%の減少が続くことが見込まれており、レジャー等により大島を訪れる方の数も、市内全体の人口減少や観光資源の乏しさから増加は見込まれない。そのため、渡海船の利用者数は、今後も毎年5%程度減少すると予測される。



料金収入は、島民の生活利用による乗船料と、公共工事等による車両の航送料が大部分を占めている。島民の乗船料収入は、利用者の減少に伴う減少が見込まれるが、工事等による車両航送料の減少はあまり見込まれないため、料金収入は、利用者数の減少率よりも緩やかに減少すると予測される。



(3) 船舶更新時期の見通し

船舶は、平成23年竣工の188t船「おおしま7」と、平成14年竣工の19t船「くろしま」の2隻を使用して運航している。「くろしま」については、耐用年数の11年を大きく超えており、故障等により運航できない日数が増え、修繕やドックに要する費用も上昇しているため、更新時期を迎えている。「くろしま」に代わる新造船に関しては、船価が高騰しているため、建造決定に関して速やかに協議会等において決定する必要がある。また、「おおしま7」についても耐用年数を経過しているが、現状は大きな問題は生じていないため、できる限り長期に使用できるよう整備を行いながら使用する。

3. 経営の基本方針

本市渡海船事業は、旅客運輸収益が減少する中、大島住民も高齢化を迎えるなど、非常に厳しい経営状況に置かれており、支出を抑え、収入を増やす方が求められている。一方で、安全、安心な運航を行うため、必要な設備投資も行っていかなければならない状況にある。事業者として、安全、安心な運航を使命とすることはもとより、公営としてまちづくり施策や福祉施策等とも連携し、引き続き公営事業者として経営を継続していく。

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、計画期間中、黒島待合所及び大島待合所空調機修繕(R4)、黒島待合所空調機修繕(R5)、大島待合所空調機修繕(R6)を実施し、合計132万円を支出している。今後も、施設や船舶の修繕に係る費用を見込み、それぞれの延命化を図る。また、令和12年度には大島漁港内の浚渫工事を予定しており、約6千万円の支出を見込む。

②収支計画のうち財源についての説明

財源については、料金収入、国庫補助金、県補助金及び一般会計からの繰入金となっている。料金収入については、利用者の減少に伴う減少が見込まれるが、支出の抑制を図り、一般会計繰入金の上昇を抑える。また、令和12年度の浚渫工事については、国庫補助金を活用し、一般会計繰入金の増加を避けるよう見込んでいる。

③収支計画のうち投資以外の経費についての説明

人件費に関しては、退職者補充等による新規職員の採用を行い、一定程度に落ち着くが、昇給等により増加していくものと見込んでいる。委託料に関しては、事業運営上必要な委託の種類、規模を維持していくため、一定額を各年に計上している。燃料費など動力費については、見込みを立てることが難しいことから、過去のデータをもとに積算している。減便を令和5年10月に実施しているが、燃料費の高騰幅に圧迫される形で、あまり燃料費は減少していない。また、今後は、配船計画を見直すことにより、一定程度の減少が見込まれる。

(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。

地元特産物等活用した利用客の増加に向け、関係課所との連携を強化し、収入増を図る。また、新船建造を含めた船舶の更新計画を検討する中で、関係課所(港務局、農林水産課等)と協議し、黒島待合所及び駐車場整備等を検討していく予定である。なお、船舶については更新時期を迎えているが、投資時期、規模が明確でないため、本改定には盛り込んでいない。さらには、現状、近隣のフェリーと比較して便数が多い状況であるため、実情に応じた運航計画とするよう検討を行い、経営改善を進めていく必要がある。便数については、船員の高齢化や新規雇用が困難な状況から現在の3班体制での運航から2班体制への移行も検討する必要が生じており、人材の面からも削減の検討を要する状況となっている。

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	本事業における経営戦略については、以下のとおり事後検証、改定等を行う。 PDCA(計画→実施→検証→改善)に基づき全体の進捗管理を行い、毎年度決算に合わせて検証を行うこととする。検証結果については予算に反映し、随時改善を行う。 本改定については、新造船の建造が具体化した場合には大幅な改定が見込まれることから、今後5年間についての見直しとし、計画期間中に経営戦略に大きな影響を与える変更等が生じる場合は、随時改定を行う。
---------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

投資・財政計画 (収支計画)

(単位円, %)

年 度	前々年度 (決算)	前年度 (決算)	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
区 分												
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 ($\frac{(A)}{(D)+(H)} \times 100$)	99.68	99.75	99.69	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 資金不足額 (R)												
営業収益－受託工事収益 (B)-(C) (S)	14,161,620	15,758,030	14,876,410	13,870,020	13,298,730	12,564,020	12,564,020	11,935,819	11,339,028	10,772,077	10,233,473	9,721,799
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)	14,161,620	15,758,030	14,876,410	13,870,020	13,298,730	12,564,020	12,564,020	11,935,819	11,339,028	10,772,077	10,233,473	9,721,799
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)	1,150											

○他会計繰入金

(単位:円)

年 度	前々年度 (決算)	前年度 (決算)	本年度									
区 分												
収 益 的 収 支 分	47,027	105,624,593	48,113,714	80,044,754	40,498,284	56,361,362	49,110,204	55,278,773	55,294,721	56,367,159	58,578,997	55,448,155
うち基準内繰入金												
うち基準外繰入金	47,027	105,624,593	48,113,714	80,044,754	40,498,284	56,361,362	49,110,204	55,278,773	55,294,721	56,367,159	58,578,997	55,448,155
資 本 的 収 支 分	560	569,893	580,197									
うち基準内繰入金												
うち基準外繰入金	560	569,893	580,197									
合 計	47,587	106,194,486	48,693,911	80,044,754	40,498,284	56,361,362	49,110,204	55,278,773	55,294,721	56,367,159	58,578,997	55,448,155