

## 経営健全化計画書

伊平屋村  
船舶運航事業特別会計

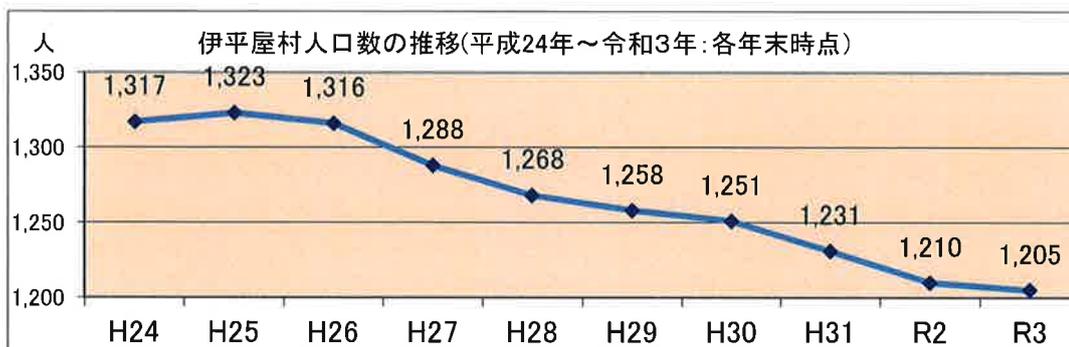
### 第1 資金不足比率が経営健全化基準以上となった要因の分析

本村の船舶運航事業特別会計は、1隻のフェリーを船員16名及び事務系職員3名で運営されており、本村住民の生活航路として必要不可欠で重要な交通手段である。現在沖縄本島の今帰仁村運天港と伊平屋村前泊港を「フェリーいへや皿」(旅客定員300名、所要時間1時間20分)で1日2便の定期便を運航している。

近年では、定住人口の減少や公共工事の減少に伴う運送人員の減少により厳しい経営状況であるが、最大の要因はコロナ禍における利用者減に収益悪化により、燃料高騰や軽石被害に伴う修繕料の費用増に対する資金が不足したことである。

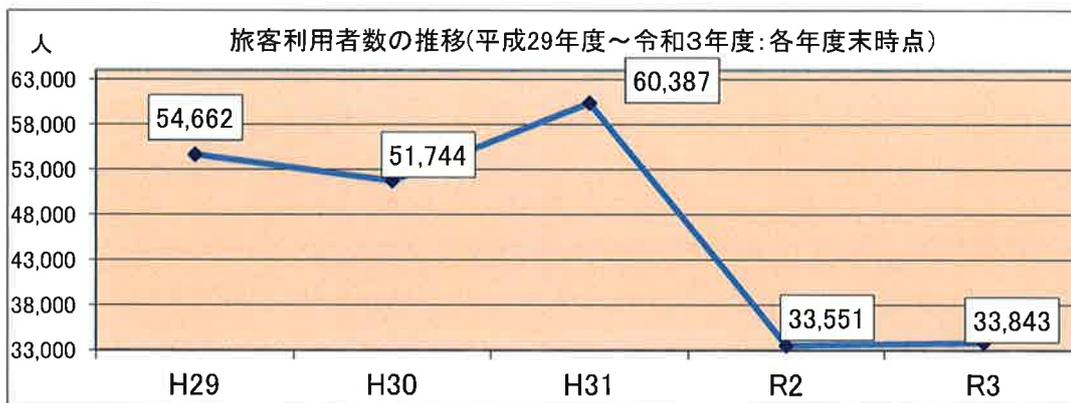
利用者減少及び燃料費の推移などについては、図1～図15のとおり。

図1



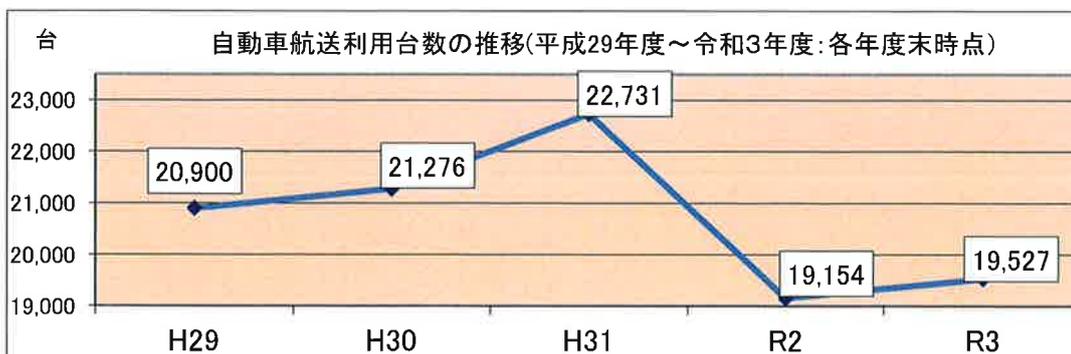
※ 人口は年々減少傾向にある。

図2



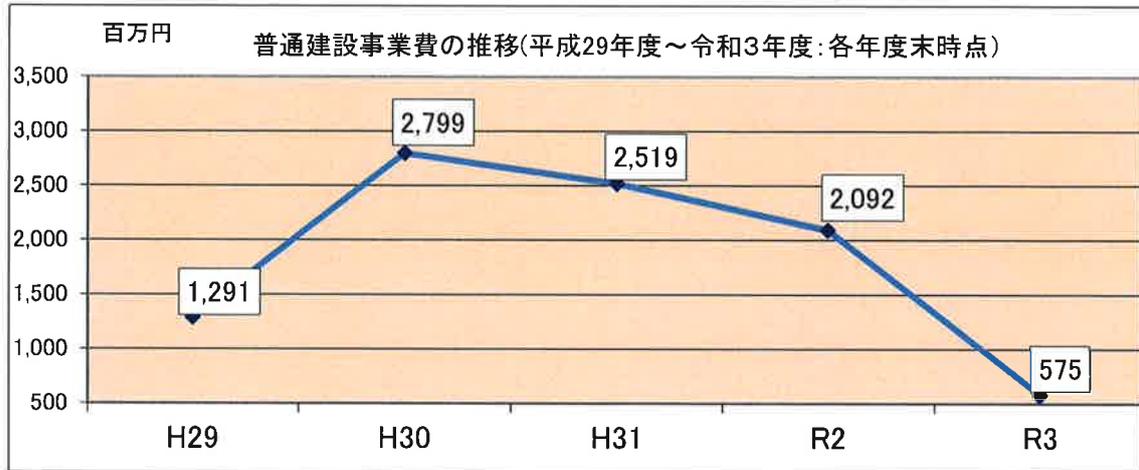
※ H31(R1)をピークにコロナ禍に突入しその後減少となっている。  
R2、R3は民泊事業である修学旅行生誘致、村内イベントや事業等をコロナ禍により中止をしたため、減少に転じた。

図3



※ H31をピークにコロナ禍に突入しその後減少となっている。

図4



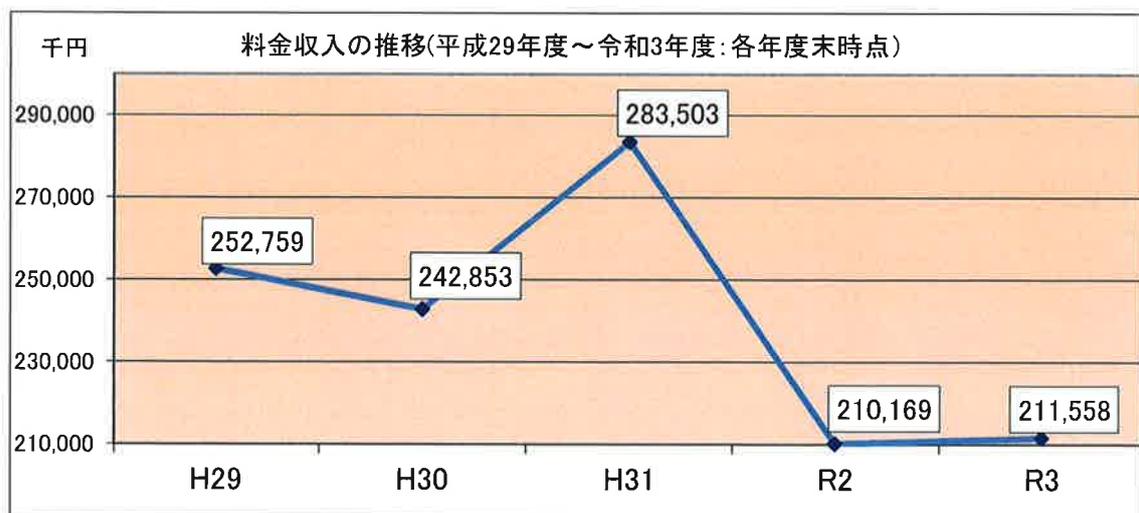
※ 普通建設事業費の推移により、公共工事の減少もフェリー利用者の減少に影響していると思われる。

図5



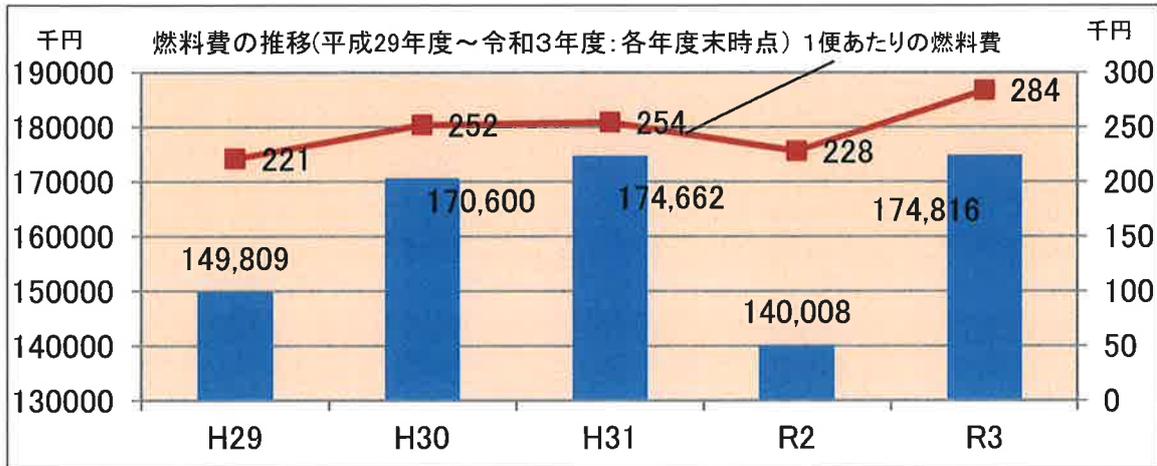
※ 観光客数は増加傾向にあったが、コロナの影響でR2・R3は大幅に減少している。

図6



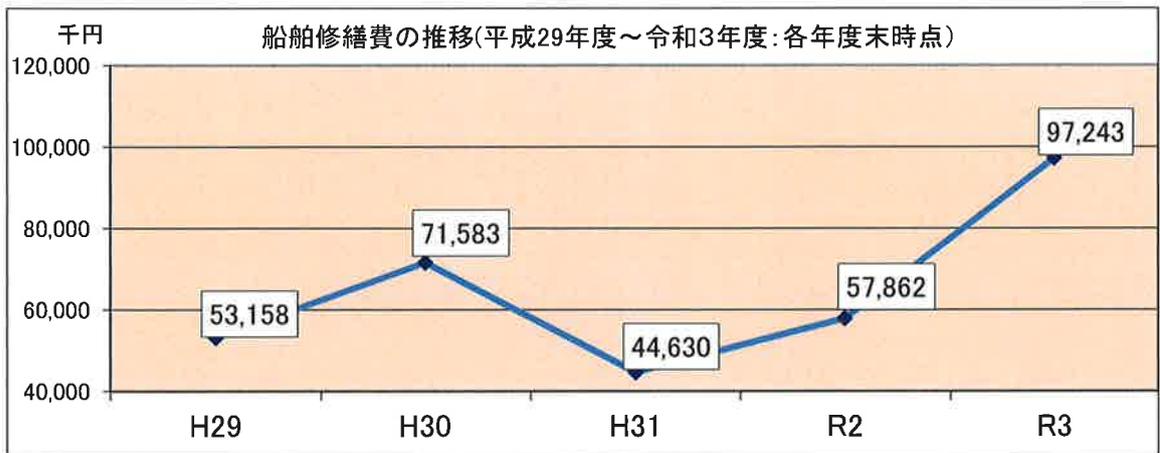
※ H31は最高額に達したが、その後コロナ禍に突入し減少となっている。

図7



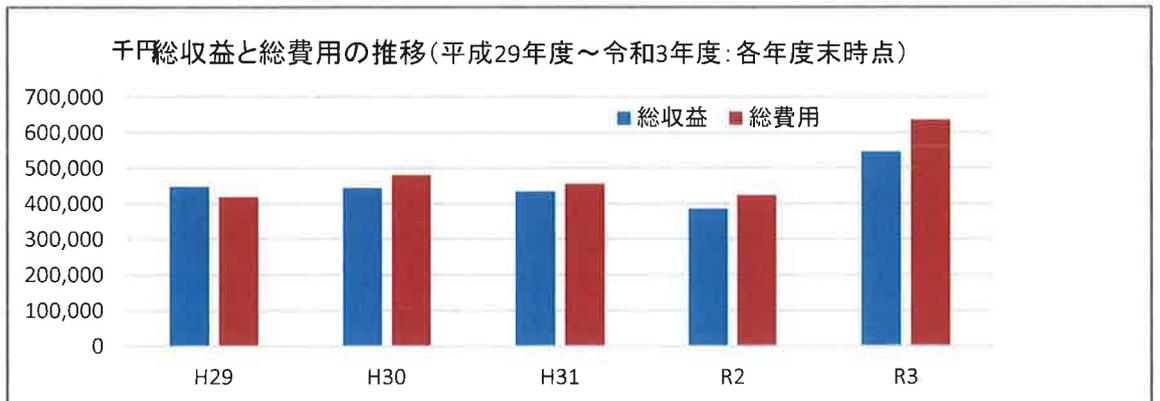
※ R2と令和3年度については、コロナ感染拡大防止対策として減便運航を行っているが、1便あたりの燃料費をみるとR3が高騰している事が確認出来る

図8



※ 修繕費はフェリードック費用が主で高騰していることがわかる。特にR3は軽石の被害に伴い修繕費用がかかったことも影響していると思われる。

図9



	H29	H30	H31	R2	R3
総収益	446,868	442,695	433,195	385,024	545,036
総費用	417,593	479,319	453,659	422,091	634,170

※ H29を除いて総費用が総収入を上回っていることがわかる。

図10



※ H29は黒字だが、H30以降は赤字に転じている。

図11



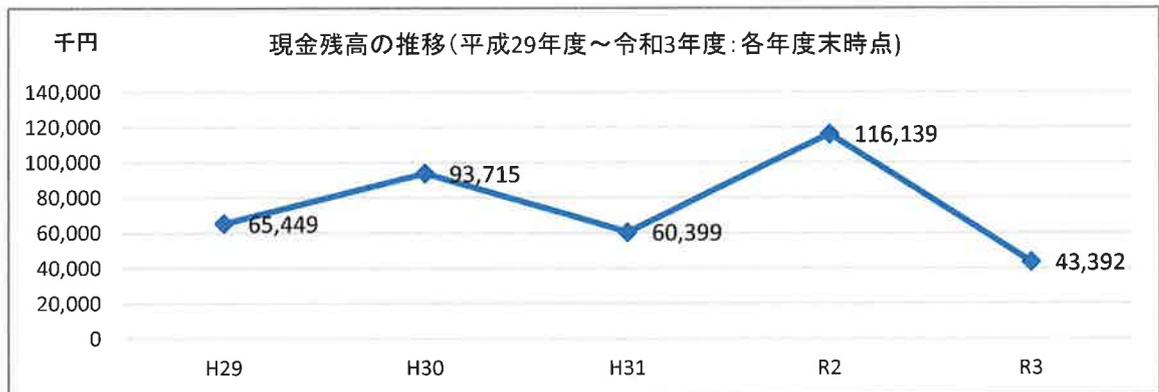
※ H29～H31は、当初の欠損見込みよりも収益実績が改善したため、国庫補助金のみで県と村の負担がなかった。R2～R3は、当初の欠損見込みよりも収益実績が悪化したため、国庫補助金のみでは補填できず県・村の負担が発生した。

図12

分類	H29	H30	H31	R2	R3
①村負担(離島航路補助)	21,685	21,884	25,410	17,848	21,028
②自動車コスト事業	65,074	68,664	70,027	56,968	63,610
③辺地債交付税措置	10,137	15,375	15,375	15,375	15,375
④児童手当	1,130	1,080	1,730	2,985	2,750
⑤村ふるさと割(住民負担軽減)	765	896	792	599	691
計	98,791	107,899	113,334	93,775	103,454

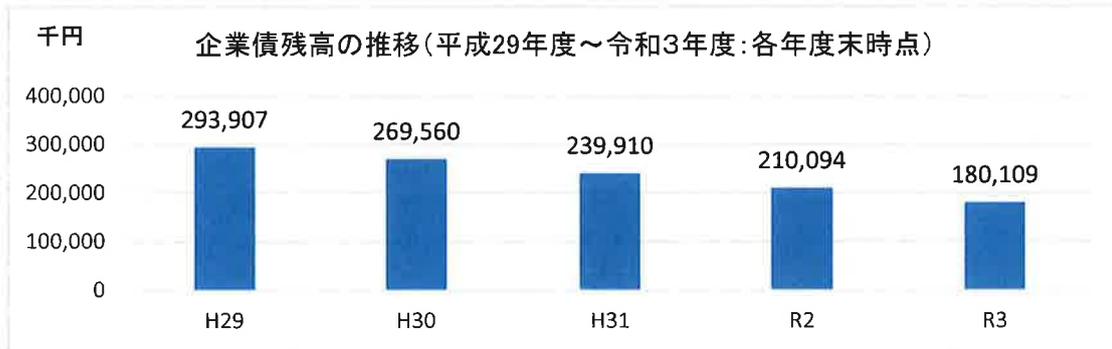
※ 一般会計からの繰入金は毎年同じ推移での額となっている。

図13



※ R2の増は金融機関からの一時借入で一時的に増となったが、コロナ禍に伴う収益悪化・原油高騰等の費用増で急激に資金流出

図14



※ 企業債は、フェリーいへやⅢ建造時に借入れし、R15年まで返済(償還)がある。新規借入は当面ないが、返済に必要な財源を確保する必要がある。

図15

資金不足比率の推移(平成29年度～令和3年度:各年度末時点)

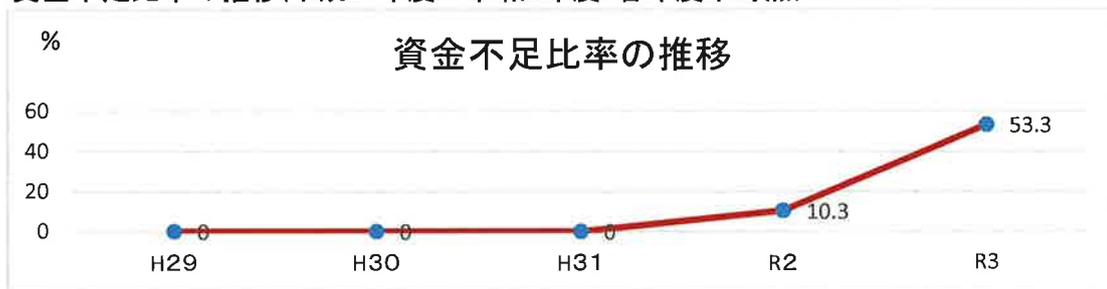


図1から図15に示した指標に関連して次第に、資金不足比率が上昇していることがわかる。

これまでのグラフにより、下記の事が解る。

- ①人口減少により運送人口の減少に繋がり料金収入の減少へと転じた。
- ②公共工事の減少も利用者の移動が減少したことで料金収入の減少に転じた。
- ③コロナの影響により観光客数が減少したことで料金収入が減った。
- ④燃料費や修繕費の高騰により、営業費用の増加

よって、外部要因の変化が毎年度の収支に影響を及ぼし、赤字補填については離島航路補助金があるが、コロナ禍で赤字幅が膨らんだにも関わらず対象期間のずれ(10月～9月)、県・村負担分が翌年度に計上されることから、コロナ禍で収益が悪化しているにもかかわらずコロナ禍前の補助金が計上されることとなり、結果的に事業赤字が拡大し、資金不足比率が悪化した要因となっている。

## 第2 計画期間

令和4年度から令和6年度までの3年間

## 第3 経営健全化の基本方針

本航路は、沖縄本島と本村をつなぐ唯一の交通手段である。フェリーいへやⅢの安定的な経営を維持し住民サービスを提供していくためには、個別外部監査人からの提言を踏まえ以下の事項について取り組みを行い、早期資金不足の解消に務める。

- 1.観光客等誘致の強化による料金収入の安定的確保
- 2.運航スケジュール見直しによる経営の効率化
- 3.一般会計からの繰入の確保

#### 第4 資金不足比率を経営健全化基準未満とするための方策

「第3 経営の健全化の基本方針」で示した内容について以下の方策を実施することとする。

##### 1. 観光客等誘致の強化による料金収入の安定的確保

###### ① 観光客等の誘致

関係機関との連携を強化し修学旅行及び民泊事業等の利用者誘致、島内各イベントの実施に協力し、利用者誘致の増加を図る。

###### 【観光客等の誘致目標】

年度	観光客数	料金収入額(千円)	再掲(修学旅行生数)	再掲(料金収入額)
令和4年度	18,040人	44,739千円	1,479人(14校)	4,901千円
令和5年度	21,000人	52,080千円	3,295人(23校)	11,535千円
令和6年度	21,000人	52,080千円	3,295人(23校)	11,535千円
令和7年度	21,000人	52,080千円	3,295人(23校)	11,535千円
令和8年度	21,000人	52,080千円	3,295人(23校)	11,535千円

※利用者誘致増をコロナ禍前のH31(R1)年度の水準まで目指す。

##### 2. 運航スケジュール見直しによる経営の効率化

###### ① 令和5年度より、利用者が少ない月等で1便運航とし費用の縮減を図る。

また、1便運航により利用者の逡減を招かないように事前の周知活動（船内広告、村ホームページの案内、住民への広報活動）を行う。

###### ② 運航スケジュールを検討することによって運航回数の調整により費用抑制に努める。

###### (1) 【2ヶ月間の減便による試算】

単位:千円

運行形態	料金収入①	燃料費他②	①-②
減便前	40,028	19,050	20,978
減便後	38,027	10,530	27,497
効果額			6,519

※減便による料金収入は、5%の減少を想定している。

※減便による燃料費の節減額は、過去の実績値を元に以下により試算した。  
 $19,050,000円 - (284,000円 \times 30回) = 10,530,000円$

###### (2) 経営健全化に必要な事項

経営の健全化に必要な事項で、燃料費について外部監査の提言を受けたことでもあり近隣の自治体等からの情報収集及び全県的な燃料単価の情報共有を行う。

また、契約方法の情報収集をし、競争入札等を実施している自治体があれば競争入札の検討も行うことで単価の低減を図る。

また、船舶修繕費(中間・定期検査)は引き続き5社以上から見積もり入札を実施し、費用の低減を図る。

### 3 一般会計からの繰入の確保

一般会計からの繰入については、住民交通コスト負担軽減、自動車航送コスト負担軽減事業交付金、ふるさと割があるので、安定的に住民が利用できるよう、軽減事業の交付金を継続して確保する。また、辺地対策事業債の普通交付税措置分の繰入についても継続して確保する。

#### 第5 各年度毎の第4の方策に係る収入及び支出に関する計画

区 分		年 度		前年度	本年度	令和5年度	令和6年度
				( 決 算 )	[ 決 算 ]		
収 入	1. 営 業 収 益 (A)	1. 営 業 収 益 (A)		192,326	265,111	283,503	283,503
		(1) 料 金 収 入		192,326	265,111	283,503	283,503
		(2) 受 託 工 事 収 益 (B)					
	2. 営 業 外 収 益	(3) そ の 他					
		2. 営 業 外 収 益		330,972	355,361	323,681	311,391
		(1) 補 助 金		226,224	253,378	221,698	209,408
	他 会 計 補 助 金	他 会 計 補 助 金		119,556	126,733	91,160	80,873
		そ の 他 補 助 金		106,668	126,645	130,538	128,535
		(2) 長 期 前 受 金 戻 入		101,983	101,983	101,983	101,983
	3. そ の 他	(3) そ の 他		2,765			
収 入 計 (C)			523,298	620,472	607,184	594,894	
1. 営 業 費 用			573,772	589,273	592,205	578,076	
1. 職 員 給 与 費	(1) 職 員 給 与 費		141,867	130,263	131,128	131,999	
	基 本 給 与 費		64,802	66,309	66,773	67,241	
	そ の 他		77,065	63,954	64,355	64,758	
2. 経 費	(2) 経 費		303,556	330,857	332,924	317,924	
	動 力 費		161,396	188,400	188,400	188,400	
	修 繕 費		88,403	95,140	97,000	82,000	
3. そ の 他	材 料 費						
	そ の 他		53,757	47,317	47,524	47,524	
	(3) 減 価 償 却 費		128,349	128,153	128,153	128,153	
2. 営 業 外 費 用	2. 営 業 外 費 用		16,231	1,685	1,322	1,220	
	(1) 支 払 利 息		1,869	1,685	1,322	1,220	
	(2) そ の 他		14,362				
支 出 計 (D)		590,003	590,958	593,527	579,296		
経 常 損 益 (C)-(D) (E)		△ 66,705	29,514	13,657	15,598		
特 別 利 益 (F)		2,490					
特 別 損 失 (G)		12,460					
特 別 損 益 (F)-(G) (H)		△ 9,970					
当 年 度 純 利 益 ( 又 は 純 損 失 ) (E)+(H)		△ 76,675	29,514	13,657	15,598		
繰 越 利 益 剰 余 金 又 は 累 積 欠 損 金 (I)		△ 267,133	△ 237,619	△ 223,962	△ 208,364		

#### ○計画の前提条件

##### (1) 営業損益計算

- ① 料金収入は、コロナ禍直前期令和元年度と同額を見込む
- ② 職員給与費は、年間53百万円で計画し定期昇給を「沖縄県人事委員会」データよりH25-R3年の対前年増加率平均0.7%を加味した。
- ③ 動力費(燃料費)は、令和4年度見込みを直近の1月実績を2月及び3月と同額の15.7百万円とし年間188.4百万円とし、令和5年度・6年度も同額を見込む

④修繕費の中間検査及び定期検査費用については下記の通りで試算

	実績	見込み	計画	計画
	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
中間検査	83,340	84,251		75,000
定期検査			90,000	
その他	5,063	10,889	7,000	7,000
計	88,403	95,140	97,000	82,000

第6 各年度毎の資金不足比率の見通し

	計画前年度	計画初年度	計画2年度	計画3年度
	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
流動負債(a)	189,727	171,600	192,225	113,494
うち建設改良費分(b)	30,155	30,326	19,249	11,394
うち引当金分	12,460	6,500	6,500	6,500
うち一時借入金	55,000		40,000	40,000
うち未払金	92,112	134,774	126,476	55,600
流動資産(c)	57,017	64,249	105,453	57,096
うち現金及び預金	43,392	45,556	85,479	37,122
うち未収金	13,625	18,693	19,974	19,974
営業収益(事業規模) (d)	192,326	265,111	283,503	283,503
資金不足額 (e) (a)-(b)-(c)	102,555	77,025	67,523	45,004
資金不足比率 (e)/(d)×100	53.3%	29.1%	23.8%	15.9%

コロナ禍前の水準に料金収入が回復すること及びコロナ禍による赤字補填分の離島航路補助金(県・村負担分)がR4・5年度に交付されることで収入増が見込まれる。また、建設改良費分の企業債も令和5年度から減少することから資金不足比率は解消を見込んでいる。

第7 その他経営の健全化に必要な事項

- (1) 利便性向上の観点からキャッシュレス化を図り、利用者増の増加に努める。
- (2) 隣村及び旅行会社と連携し、ツアー等を図り利便性向上を図る。
- (3) 燃料費や検査費用が更なる上昇の場合は、運賃改定の検討が必要。住民の生活に影響することから十分な理解を得る必要がある。
- (4) 持続可能な航路収益の確保に向け、伊是名村との共同運航が可能か検討する。