

自動車事業会計

1 総括

(1) 平成 26 年度決算の概要

ア 業務面（「2 業務実績」参照）

少子・超高齢社会の進展による人口減少や先行き不透明な経済情勢など厳しい経営環境が続く中で「市民の足」を確保していくため、平成 26 年度は「神戸市営交通事業 経営計画 2015」（計画期間平成 23～27 年度）の 4 年目であり、経営改善を図るとともに市民サービスの向上に取り組んだ。

当年度は、経営計画の重点施策「安全で安心な『市民の足』の確保」「人と環境にやさしい市バス・地下鉄」として、ICカードによる市バス乗継割引制度を新設するとともに、市バス・山陽バス共用区と地下鉄との連絡定期券の割引拡大を実施した。また、バス停におけるベンチ・上屋の設置を積極的に行うとともに、バス乗降口の中扉化に対応した停留所の点字ブロックの設置及び位置改修を行った。さらに、「安定した経営を維持するためのさらなる経営改善」として、需要に応じた路線・ダイヤの設定・見直しを行った。

その結果、当年度の 1 日平均乗車人員は、減少幅は縮小したものの前年度比較では 51 人(0.0%)の減少となっており、依然乗車人員の減少傾向が続いている。

イ 経営面（「4 経営成績」参照）

営業費用及び営業収益は、前年度に比べて費用・収益ともに減少した。営業損益は、減価償却費等の減による費用の減少額が、運輸収入等の減による収益の減少額を上回ったため 3 億 5 千万円好転したが、依然として 9 億円の損失となっている。一方、経常損益は、一般会計からの補助金が 3 億円減少したものの経常損失は 2 億 4 千万円となり、損失額は前年度より 9 千万円改善している。なお、特別損益に関しては、特別利益は前年度とほぼ同額の 3 億円を計上しているが、特別損失は会計制度見直しにより 38 億 9 千万円を計上している。

この結果、当年度損益では 38 億 3 千万円の純損失を計上し、2 年連続の赤字決算となった。

資金面でも、平成 19 年度に交通事業基金の取り崩しにより 328 億円を繰り入れた結果、平成 19 年度末の資金不足は大幅に改善したが、当年度末の不良債務額（当年度末の流動資産から流動負債（企業債を除く）を差し引いた額）は、前年度より 6 億円悪化し 14 億 4 千万円となっている。

(2) 審査意見

ア 経営計画財政目標の達成と次期経営計画の策定

本市では、経済性の発揮と公共の福祉の増進を両立するため、改善型地方公営企業(*)として交通事業を行うこととし、一般会計からの補助を受けながら不採算路線も含めて運営し、経営目標として「神戸がめざすまちの姿を実現するための『市民の足』の確保」を掲げている。

経営計画で掲げた財政目標「単年度黒字の確保と累積資金不足の縮小（目標額：平成 23 年度～27 年度改善額累計 19 億円）」の達成状況については、2 年連続で赤字となり、累積資金不足が拡大している。福祉パス制度の見直しに伴う負担金の減（平成 24 年度から平成 26 年度への減少額 9 億円）や車両減価償却費等にかかる一般会計補助金の縮減（平成 22 年度から平成 26 年度への減少額 7 億円）により、特に収益の面で厳しい状況となっている。

一方、経営の効率化（運行経費の削減）については、新規採用者の給与 20%引き下げや時間外勤務の縮減、営業所の運営委託、再任用・嘱託職員の活用などにより人件費を削減し、さらには有形固定資産（車両）の耐用年数を延長して減価償却費を削減するなどの取り組みを行い一定の成果を上げている。

しかしながら、財政目標の達成は極めて困難な状況であり、次期経営計画の策定に向けて、経営計画の目標が達成できないことについては、その原因を徹底して分析・解明し、それを次期経営計画に反映させていくことが必要である。

また、このような厳しい財務状況を踏まえると、人件費・物件費の抑制や車両の効率的な配置による減価償却費の抑制といった経費削減策に加え、運輸サービスの向上、移動の円滑化により新たな需要の獲得を目指すことや、政策的に必要な事業に対する一般会計との役割分担の見直しを図る必要がある。さらに、市民の足である市バスを守り、経営を安定・維持するため、市民ニーズを踏まえ、効率的な運行に向けた路線再編などに取り組む必要がある。

近隣都市での事業の譲渡、或いは民営化の議論の推移も見極めながら、現在の厳しい経営状況の改善策を根本から検討し、交通局のみでは対処できない部分については他部局とも連携して持続可能な経営の再構築に取り組みたい。

* 改善型地方公営企業：外部委託など民間の経営手法を積極的に導入するなどしつつ、「企業の経済性」を發揮するとともに、本来の目的である「公共の福祉を増進」するように、地方公営企業制度を基本的に維持しつつ、これまで以上の経営健全化を目指すものをいう。（平成 19 年 3 月 27 日神戸市交通事業審議会「神戸市交通局の次期経営計画（平成 19 年度～22 年度）の方向性について（答申）」3．各経営形態の検討）

イ 市民ニーズの反映

当年度から IC カードによる市バス乗継割引を開始し、収益面においては減収となるが、平成 26 年度は 112 万人が利用している。利用者の利便性向上につなげ、さらなる制度の周知や乗継情報等の PR に努め、利用者の増加に取り組まれたい。

また、市民の需要に柔軟に対応していくため、減少傾向にある 1 日平均乗車人員の原因分析を進め、乗車人員の維持・増加につながるよう地域ニーズの把握に努められたい。

さらに、バス利用者に対してはバスロケーションシステムによる運行情報の提供など、より利便性に資する情報提供に努めるとともに、市民全体に対しては業務や財務の内容について、より丁寧な情報開示に努め、誰もが利用しやすく安全で安心な「市民の足」として広く支持が得られるようにされたい。

ウ 適正な予算編成及び予算統制

資本的収入額が資本的支出額に不足する場合、当年度発生する損益勘定留保資金や消費税資本的収支調整額で補てんするが、当年度、資本的収支の補てんに不足する額4億円は未払金で補てんされている。

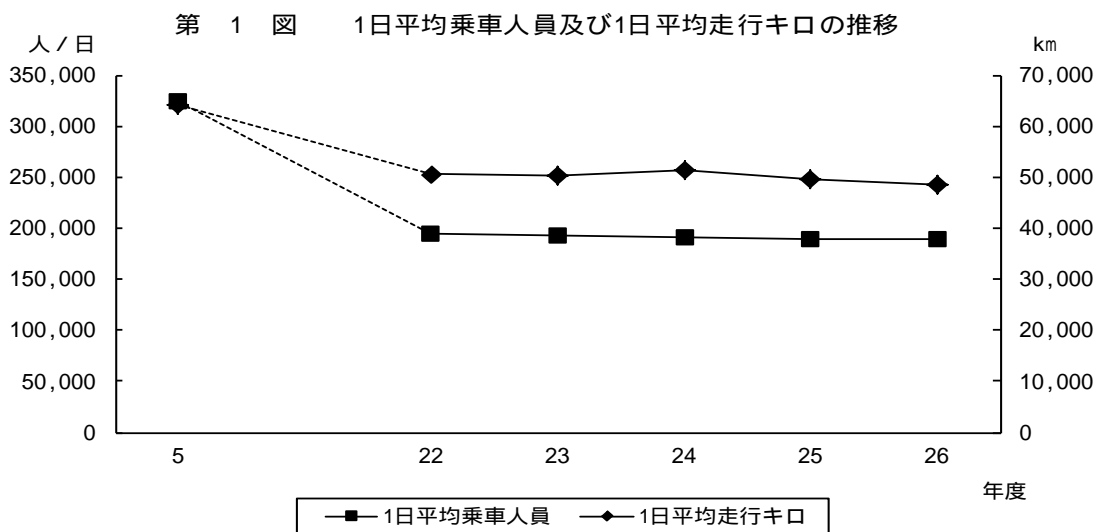
未払金を補てん財源とすることはできないため、補てん財源の不足が生じないように、予算編成の段階で適正な財源確保に努め、適正な予算統制に取り組まれない。

2 業 務 実 績

(1) 1日平均乗車人員及び1日平均走行キロ

当年度は、1日平均乗車人員では対前年度51人(0.0%)減少し189,286人となり、年間延乗車人員では対前年度18,412人(0.0%)減少し69,089,530人(《決算審査資料》別表1参照)となるなど、乗車人員の減少傾向が続いている。1日平均乗車人員の減少の主な理由は、定期外乗車人員の減である。

1日平均運転走行キロは、48,438km(2.0%減少)である。



(単位：人，km)

年 度	5	22	23	24	25	26
1日平均乗車人員	325,120	194,608	192,034	191,850	189,337	189,286
1日平均走行キロ	64,296	50,507	50,432	51,189	49,434	48,438

3 予算の執行状況

(1) 収益的収支

収益的収入の執行率は97.4%となっている。これは主として、運輸収入、他会計負担金が予定を下回ったため営業収益が減少したことによる。

収益的支出の執行率は97.6%となっている。これは主として、営業費用の人件費が予定を下回ったことによる。

第 1 表 収益的収支の執行状況

(単位 金額：千円，比率：%)

項 目	予 算 額		決 算 額		翌年度繰越額 に係る財源 充当額又は 翌年度繰越額	予 算 額 に 比 べ 決 算 額 の 増 減 又 は 不 用 額	執 行 率 (B / A × 100)
	金額 (A)	構成比率	金額 (B)	構成比率			
1 自動車事業収益	12,447,464	100.0	12,121,292	100.0	-	326,172	97.4
(1) 営業収益	11,301,563	90.8	10,999,118	90.7	-	302,445	97.3
(2) 営業外収益	845,901	6.8	822,175	6.8	-	23,726	97.2
(3) 特別利益	300,000	2.4	300,000	2.5	-	-	100.0
1 自動車事業費	16,336,055	100.0	15,949,150	100.0	-	386,905	97.6
(1) 営業費用	12,058,161	73.8	11,765,268	73.8	-	292,893	97.6
(2) 営業外費用	333,624	2.0	290,006	1.8	-	43,618	86.9
(3) 特別損失	3,894,270	23.8	3,893,876	24.4	-	394	100.0
(4) 予備費	50,000	0.3	-	-	-	50,000	-

備考：予算額及び決算額には、消費税が含まれている。

(2) 資本的収支

ア 資本的収支の執行状況

資本的収入の執行率は46.0%となっている。これは主として、営業所建物改良工事等の建設改良費が予定より下回ったため、そのための企業債が減少したことによる。

資本的支出の執行率は90.6%となっている。これは主として、建設改良費が予定を下回ったことによる。

第 2 表 資本的収支の執行状況

(単位 金額：千円，比率：%)

項 目	予 算 額		決 算 額		翌年度繰越額 に係る財源 充当額又は 翌年度繰越額	予 算 額 に 比 べ 決 算 額 の 増 減 又 は 不 用 額	執 行 率 (B / A × 100)
	金額 (A)	構成比率	金額 (B)	構成比率			
1 資本的収入	196,916	100.0	90,585	100.0	-	106,331	46.0
(1) 企業債	195,000	99.0	89,000	98.3	-	106,000	45.6
(2) 財産収入	54	-	-	-	-	54	-
(3) 雑収入	1,862	0.9	1,585	1.7	-	277	85.1
1 資本的支出	1,337,140	100.0	1,211,291	100.0	-	125,849	90.6
(1) 建設改良費	197,985	14.8	92,136	7.6	-	105,849	46.5
(2) 企業債償還金	1,119,155	83.7	1,119,155	92.4	-	0	100.0
(3) 予備費	20,000	1.5	-	-	-	20,000	-

第 3 表 主な建設改良事業

(単位 金額：百万円)

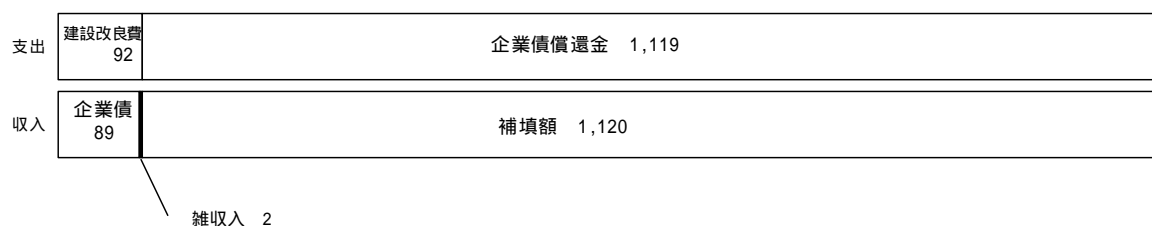
費 目	当年度事業費	主な事業
建設費	34	バス停上屋設置(7) 交通局ネットワークシステム更新(7) 営業所勤務管理システム改修(7)
改良費	58	外壁・鉄部・屋上防水改修(34) バスサーバー更新(10) ツインリフト設置工事(5)

イ 資本的収支の構成

当年度の資本的収入の決算額は、9,058 万円となっている。これに対し、資本的支出の決算額は12億1,129 万円で、不足する額11億2,070 万円を損益勘定留保資金7億1,044 万円、消費税資本的収支調整額682 万円、未払金4億343 万円で補てんしている。

第 2 図 資本的収支の構成

(単位 金額：百万円)



4 経営成績

- (1) 当年度の損益状況(カッコ内の*付数字は、第4表の「対前年度増減理由の主なもの」に対応)

当年度は38億3,530 万円の純損失を計上しており、当年度末の未処理欠損金は21億8,051 万円となっている。

経常損益については、前年度に引き続き2億4,143 万円の損失となっているが、前年度と比べると収益、費用ともに減少するも、費用の減少額が収益の減少額を上回ったため、経常損益は9,538 万円(28.3%)好転している。

また、特別利益が3億円あったが(*9)、退職給付会計の導入に伴い過年度に発生した退職給付引当金繰入額を特別損失として36億4,668 万円計上したため(*10)、純損益は38億751 万円悪化している。

ア 収 益

営業収益の主なものは「運輸収入」で、収益の73.5%を占める。営業外収益の主なものは、車両に係る減価償却費等を負担区分に基づき一般会計から繰り入れる「他会計補助金」である。

前年度と比べると、営業収益は、運輸収入(*1)及び保健福祉局から敬老・福祉乗車証の負担金を受け入れる「他会計負担金」(*2)の減等により減少し、営業外収益も他会計補助金の減(*3)等により減少したため、収益は6億3,487 万円減少している。

イ 費 用

営業費用の主なものは、損益勘定支弁職員に係る「人件費」、営業所の管理委託費等に係る「運転費」、車両等に係る「減価償却費」である。営業外費用の主なものは、企業債等の「支払利息及企業債諸費」である。

前年度と比べると、営業費用は、「建物保存費」(*5)、人件費(*6)及び減価償却費(*7)の減等により、7億1,564万円減少し、営業外費用は、支払利息及企業債諸費の減(*8)等により、1,461万円減少した結果、費用は7億3,025万円の減少となっている。

第 4 表 損 益 状 況 の 比 較

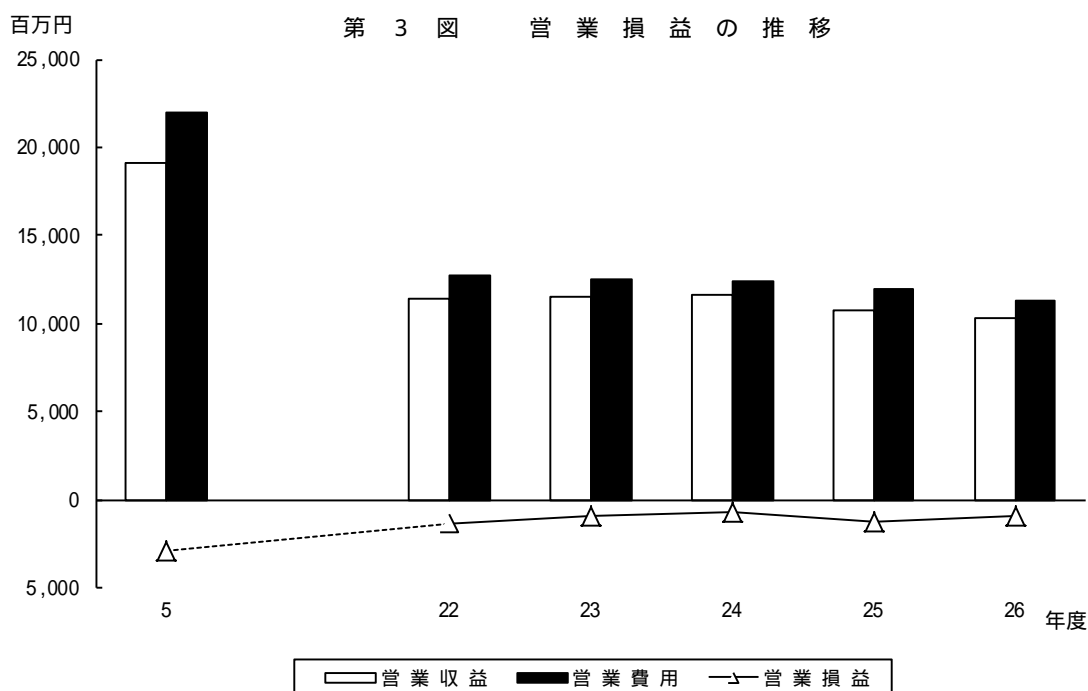
(単位 金額：千円，比率：%)

項 目	平成26年度		平成25年度		対前年度 増 減	対前年度 増 減 率	対前年度増減理由の主なもの
	金 額	構 成 比 率	金 額	構 成 比 率			
収 益 (A)	11,166,000	100.0	11,800,872		634,872	5.4	
営 業 収 益	10,344,786	92.6	10,701,065		356,279	3.3	
運 輸 収 入	8,211,417	73.5	8,407,736		196,319 *1	2.3	*1 定期外収入の減
他 会 計 負 担 金	1,861,858	16.7	2,026,049		164,191 *2	8.1	*2 福祉乗車証負担金の減
運 輸 雑 収 入	271,511	2.4	267,280		4,231	1.6	
営 業 外 収 益	821,214	7.4	1,099,806		278,592	25.3	
受 取 利 息 及 配 当 金	65	0.0	70		5	7.1	
他 会 計 補 助 金	697,426	6.2	1,001,769		304,343 *3	30.4	*3 減価償却費等繰入金の減 等
県 補 助 金	7,011	0.1	6,855		156	2.3	
長 期 前 受 金 戻 入	77,159	0.7	-		77,159 *4	皆増	*4 会計制度の見直しに伴う増
雑 収 入	39,554	0.4	91,113		51,559	56.6	
費 用 (B)	11,407,432	100.0	12,137,686		730,254	6.0	
営 業 費 用	11,273,889	98.8	11,989,530		715,641	6.0	
経 費	6,654,428	58.3	6,948,293		293,865	4.2	
建 物 保 存 費	42,408	0.4	163,926		121,518 *5	74.1	*5 営業所修繕の減
車 両 保 存 費	604,003	5.3	683,826		79,823	11.7	
運 転 費	5,482,209	48.1	5,512,009		29,800	0.5	
運 輸 管 理 費	425,244	3.7	479,257		54,013	11.3	
一 般 管 理 費	100,563	0.9	109,275		8,712	8.0	
人 件 費	3,858,433	33.8	4,040,903		182,470 *6	4.5	*6 職員の減少による減
減 価 償 却 費	761,028	6.7	1,000,335		239,307 *7	23.9	*7 償却対象車両の減少による減
営 業 外 費 用	133,543	1.2	148,156		14,613	9.9	
支 払 利 息 及 企 業 債 諸 費	57,057	0.5	63,918		6,861 *8	10.7	*8 企業債の減少に伴う減
雑 支 出	76,486	0.7	84,238		7,752	9.2	
経 常 損 益 (C=A-B)	241,432	-	336,815		95,383	28.3	
特 別 利 益 (D)	300,000	-	309,023		9,023 *9	2.9	*9 用地売却益
特 別 損 失 (E)	3,893,876	-	-		3,893,876 *10	皆増	*10 会計制度の見直しに伴う増
当 年 度 純 損 益 (E=C+D)	3,835,308	-	27,791		3,807,517	ほぼ皆減	
前 年 度 繰 越 利 益 剰 余 金 (繰 越 欠 損 金) (F)	813,904	-	841,696		27,792	3.3	
そ の 他 未 処 分 利 益 剰 余 金 変 動 額 (G)	840,893	-	-		840,893	皆増	
当 年 度 未 処 分 利 益 剰 余 金 (未 処 理 欠 損 金) E+F+G	2,180,510	-	813,904		2,994,414	367.9	

(2) 損益状況の推移

ア 営業損益の推移

本業の収支を表す営業損益は、阪神・淡路大震災前から営業損失を計上しているが、平成 16 年度以降、経営改革プランの下、営業所の管理委託等により人件費の削減を進めた結果、営業損失は大幅に減少した。当年度は、前年度と比べると営業収益は減少したが、営業費用の減少がそれを上回ったため、営業損失は減少した。



(単位 金額：百万円)

年 度	5	22	23	24	25	26
営 業 収 益	19,120	11,431	11,559	11,657	10,701	10,345
営 業 費 用	22,019	12,780	12,533	12,392	11,990	11,274
営 業 損 益	2,899	1,349	974	735	1,289	929

イ 単位あたりの営業収益費用の推移

自動車事業の経営の効率性を表す指標として、バス走行1キロ当たりの「営業収益」と「営業費用」があるが、当年度の指標では、走行1キロ当たりの営業収益は減少しているが、走行1キロ当たりの営業費用の減少がそれを上回っている。その結果、1キロあたり営業損益は好転している。

第 5 表 自動車事業走行1キロあたりの営業収益と営業費用

項 目	平成24年度		平成25年度		平成26年度		
	予算	決算	予算	決算	予算	決算	
営 業 収 益 (円 / km)	613.54	623.92	634.68	593.08	636.68	585.12	
内 訳	乗 車 料 収 入 (円 / km)	446.18	451.92	502.32	465.98	505.48	464.45
	他 会 計 負 担 金 (円 / km)	151.21	157.53	115.29	112.29	116.02	105.31
	運 輸 雑 収 入 (円 / km)	16.15	14.47	17.07	14.81	15.18	15.36
営 業 費 用 (円 / km)	685.37	663.25	755.22	664.49	694.24	637.67	
内 訳	人 件 費 (円 / km)	250	241.93	265.26	223.96	244.83	218.24
	経 費 (*1) (円 / km)	370.99	358.47	428.76	385.09	401.70	376.39
	減 価 償 却 費 (円 / km)	64.38	62.85	61.20	55.44	47.72	43.05
営 業 損 益 (円 / km)	71.84	39.33	120.53	71.41	57.56	52.55	
運 転 走 行 キ ロ (km)	18,409,872	18,684,004	16,491,122	18,043,265	16,672,524	17,679,760	

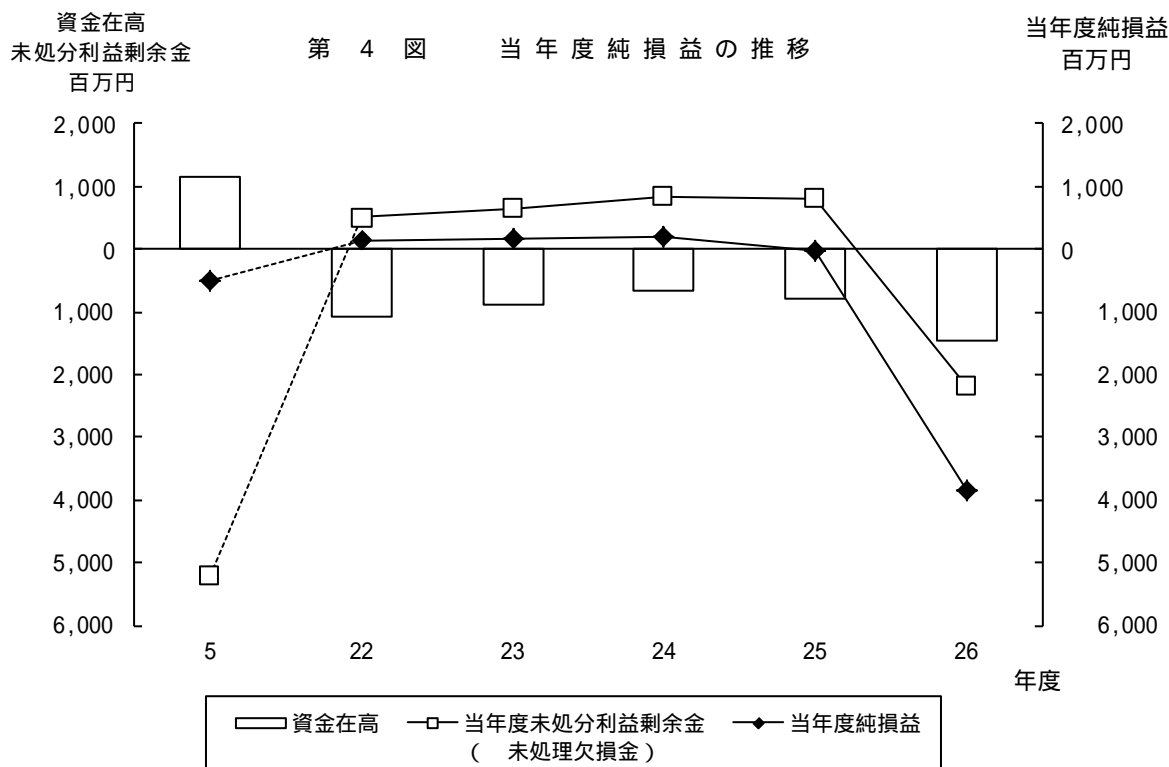
予算については、予算書をもとに消費税を控除した金額とした

*1 経費の内容は、営業所管理委託料、燃料油脂費、修繕費等である。

ウ 当年度純損益の推移

営業損益に営業外損益，特別損益を加えた純損益は，平成 18 年度以降，7 年連続純利益を計上していたが，前年度に引き続き，当年度も純損失を計上している。

なお，当年度の純損失により未処理欠損金を計上している。



(単位 金額：百万円)

年 度	5	22	23	24	25	26
当 年 度 純 損 益	506	146	151	207	28	3,835
当年度未処分利益剰余金 (未処理欠損金)	5,205	500	643	842	814	2,181
資 金 在 高	1,145	1,088	883	652	794	1,446

備考：資金在高 = 流動資産 - 流動負債（企業債を除く）

5 財 政 状 態

(1) 貸借対照表（カッコ内の*付数字は，第 6 表の「対前年度増減理由の主なもの」に対応）

資金の運用形態を示す「資産」の総額は 177 億 769 万円で，そのうち営業所用地やバス等の自動車事業の有形固定資産が 90.8%を占めている。

一方，資金の調達源泉を示す「負債及び資本」では，負債が 62.8%，資本が 37.2%を占めている。負債のうち固定負債は企業債及び退職給付引当金，流動負債は企業債及び未払金が主なものとなっている。

ア 資 産

固定資産のうち大半を占める有形固定資産の主なものは、営業所用地などの「土地」、バスなどの「車両」、営業所施設などの「建物」である。流動資産の主なものは「未収金」である。

前年度に比べると、会計制度見直しに伴いみなし償却制度が廃止され、それにより有形固定資産の車両の減価償却累計額が増加したことに伴う減（*1）等により資産総額は減少している。

イ 負債及び資本

負債及び資本については、会計制度見直しにより、これまで借入資本金として資本に計上されていた企業債が固定負債及び流動負債に計上され、また、退職給付引当金を固定負債に、賞与引当金及び法定福利費引当金を流動負債に計上している。また、資本のうち資本剰余金については、みなし償却制度の廃止に伴い、償却資産の取得又は改良に伴い交付された補助金等を長期前受金として繰延収益に計上し、減価償却見合い分を収益化累計額として減額計上している。

その結果、固定負債は「引当金」、流動負債は「未払金」及び「企業債」、繰延収益は「長期前受金」が主なものとなっている。

前年度と比べると、負債及び資本総額は減少している。

第 6 表 自動車事業会計比較貸借対照表

(単位 金額:千円, 比率:%)

科 目	平成26年度末		平成25年度末		対前年度増減 (A - B)	対前年度 増減率	対前年度増減理由 の主なもの
	金 額 (A)	構成 比率	金 額 (B)				
資							
産 産	17,707,695	100.0	20,641,672		2,933,977	14.2	
1 自 動 車 事 業	16,179,407	91.4	18,325,529		2,146,122	11.7	
(1) 有 形 固 定 資 産	16,114,579	91.0	18,267,855		2,153,276	11.8	
ア 土 地	16,074,210	90.8	18,229,466		2,155,256	11.8	
イ 建 物	12,960,475	73.2	12,960,475		0	0.0	
ウ 構 築 物	1,253,182	7.1	1,281,451		28,269	*1 2.2	
エ 工 車 両	299,156	1.7	497,673		198,517	*1 39.9	
オ 機 械 装 置	1,376,217	7.8	3,182,955		1,806,738	*1 56.8	*1 会計制度の見直しに伴う減
カ 工 具 器 具 備 品	165,805	0.9	282,744		116,939	*1 41.4	
(2) 無 形 固 定 資 産	19,374	0.1	24,168		4,794	19.8	
2 関 連 施 設	40,369	0.2	38,389		1,980	5.2	
(1) 有 形 固 定 資 産	37,949	0.2	30,794		7,155	23.2	
(2) 無 形 固 定 資 産	37,610	0.2	30,304		7,306	24.1	
3 投 資 資 産	338	0.0	490		152	31.0	
(1) 出 資 金	26,880	0.2	26,880		0	0.0	
(2) リ サ イ ク ル 料 金	2,000	0.0	2,000		0	0.0	
24,880	0.1	24,880		0	0.0		
流 動 資 産	1,528,288	8.6	2,316,143		787,855	34.0	
1 現 金 預 金	198,854	1.1	407,592		208,738	51.2	
2 未 収 金	1,322,296	7.5	1,903,007		580,711	30.5	
3 貯 蔵 品	4,853	0.0	3,325		1,528	46.0	
4 前 払 費 用	2,261	0.0	2,216		45	2.0	
5 そ の 他 流 動 資 産	23	0.0	3		20	666.7	
負 債 及 び 資 本	17,707,695	100.0	20,641,672		2,933,977	14.2	
負 債	11,120,635	62.8	4,778,272		6,342,363	132.7	
1 企 業 債	6,697,365	37.8	1,668,264		5,029,101	301.5	
(1) 建設改良等の増減に充てるための企業債	2,953,321	16.7	1,508,827		1,444,494	95.7	
(2) 退職手当債	1,781,121	10.1	-		1,781,121	*2 皆増	*2 会計制度の見直しに伴う減
(3) 災害復旧事業債	-	-	231,000		231,000	*3 皆減	*3 会計制度の見直しに伴う減
(4) 資本費平準化債	-	-	7,707		7,707	*3 皆減	
2 引 当 金	1,172,200	6.6	1,270,120		97,920	7.7	
(1) 退職給付引当金	3,585,063	20.2	-		3,585,063	皆増	*4 会計制度の見直しに伴う増
3,585,063	20.2	-		3,585,063	*4 皆増		
3 そ の 他 固 定 負 債	158,980	0.9	159,437		457	0.3	
(1) 長期預り金	158,980	0.9	159,437		457	0.3	
流 動 負 債	4,109,882	23.2	3,110,008		999,874	32.2	
1 一 時 借 入 金	700,000	4.0	700,000		0	0.0	
2 企 業 債	1,135,814	6.4	-		1,135,814	皆増	*5 会計制度の見直しに伴う増
(1) 建設改良等の増減に充てるための企業債	904,814	5.1	-		904,814	*5 皆増	
(2) そ の 他 の 企 業 債	231,000	1.3	-		231,000	*5 皆増	
3 未 払 金	1,145,944	6.5	1,409,465		263,521	18.7	
4 前 受 金	800,494	4.5	929,376		128,882	13.9	
5 預 り 金	21,109	0.1	21,518		409	1.9	
6 引 当 金	248,475	1.4	-		248,475	皆増	
(1) 賞 与 引 当 金	209,973	1.2	-		209,973	*6 皆増	*6 会計制度の見直しに伴う増
(2) 法 定 福 利 費 引 当 金	38,502	0.2	-		38,502	*6 皆増	
7 そ の 他 流 動 負 債	58,047	0.3	49,650		8,397	16.9	
繰 延 収 益	313,387	1.8	-		313,387	皆増	
1 長 期 前 受 金	2,615,445	14.8	-		2,615,445	*7 皆増	*7 会計制度の見直しに伴う増
2 収 益 化 累 計 額	2,302,057	13.0	-		2,302,057	*7 皆減	
資 本	6,587,060	37.2	15,863,400		9,276,340	58.5	
1 自 己 資 本 金	2,954,344	16.7	6,564,807		3,610,463	55.0	
2 借 入 資 本 金	2,954,344	16.7	2,954,344		0	0.0	
(1) 企 業 債	-	-	3,610,463		3,610,463	皆減	
(2) 災 害 復 旧 事 業 債	-	-	3,586,598		3,586,598	*8 皆減	*8 会計制度の見直しに伴う減
3 剰 余 金	-	-	23,865		23,865	*8 皆減	
3,632,716	20.5	9,298,593		5,665,877	60.9		
1 資 本 剰 余 金	5,813,227	32.8	8,484,688		2,671,461	31.5	
(1) 受 贈 財 産 評 価 額	1,305,281	7.4	2,195,024		889,743	*9 40.5	
(2) 建 設 受 入 寄 付 金	193,204	1.1	229,962		36,758	*9 16.0	
(3) 建 設 補 助 金	2,179,999	12.3	3,924,959		1,744,960	*9 44.5	
(4) 他 会 計 繰 入 金	2,134,743	12.1	2,134,743		0	0.0	
2 利 益 剰 余 金	2,180,510	12.3	813,904		2,994,414	367.9	
(1) 当 年 度 未 処 分 利 益 剰 余 金	2,180,510	12.3	813,904		2,994,414	367.9	
(うち当年度純損益)	3,835,308	21.7	27,791		3,807,517	-	

備考：有形固定資産の減価償却累計額は、18,581,998千円である。

6 その他

(1) 一般会計からの補助金

一般会計からの補助金は、その性質上地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが適当ではない経費などについて、地方公営企業法第17条の2第1項等の規定により一般会計が負担するもので、当年度は前年度に比べ減少しているものの収益的収入（税込）の5.7%(*1)に相当する補助金を受け入れている。当事業の場合、国が示している繰出基準以外の項目による繰入額が大きくなっている。

*1：収益的収入補助金額 / 収益的収入 = 697 百万円 / 12,121 百万円

第7表 一般会計からの補助金

(単位 金額：百万円)

項目	平成26年度 補助金額	平成25年度 補助金額	対前年度 増減額	説明	収入科目	根拠規定 (地方公営企業法)
1 車両減価償却費等 補助	478	745	267	車両減価償却費及び車両固定 資産除却損相当額の補助	収益的収入 (営業外収益)	17条の3 (*1)
2 経営基盤支 援補助金	118	133	15	経営基盤支援のための自動車 事業の収支差の一部を補助		
3 児童手当繰入金	22	25	3	3歳に満たない児童に係る 児童手当給付に要する経費の 15分の8 3歳以上中学校終了 前の児童に係る児童手当給付 に要する経費		
4 共済追加費用 繰入	79	99	20	共済追加費用（共済組合によ る年金支給制度設立以前の給 付に係るもの）に係る負担金		
合計	697	1,002	305			

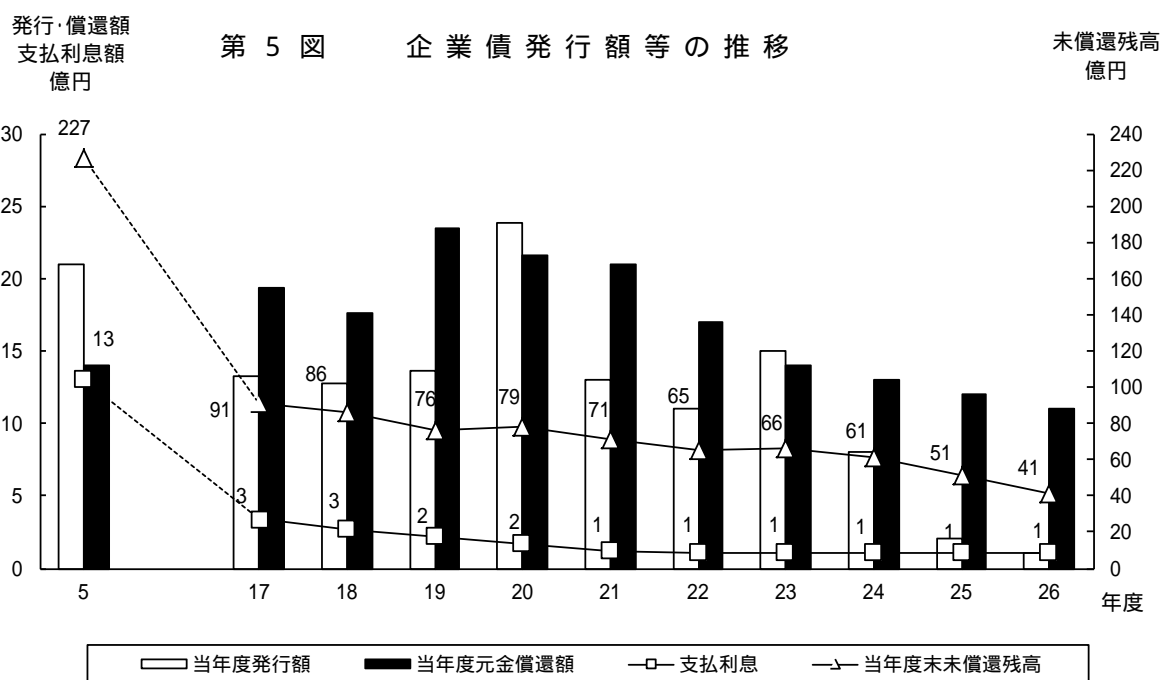
*1 災害の復旧その他特別の理由による必要がある場合に補助される経費

注1 総務省通知「地方公営企業繰出金について」に基づくものは、3～4である。

(2) 企業債

企業債の発行・償還状況を見ると、資本費平準化債が新たに認められた平成 20 年度、車両更新をすすめた平成 23 年度を除いて、償還額が発行額を上回り未償還残高が減少している。当年度も、償還額が発行額を上回ったため、未償還残高は減少した。

また、支払利息については、利率の低い企業債の占める割合の上昇、元金償還の進捗に伴い、減少傾向にある。



(単位 金額:億円)

年 度	5	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
当 年 度 発 行 額	21	13	13	14	24	13	11	15	8	2	1
当 年 度 元 金 償 還 額	14	19	18	24	22	21	17	14	13	12	11
当 年 度 末 未 償 還 残 高	227	91	86	76	79	71	65	66	61	51	41
支 払 利 息	13	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1

(3) キャッシュ・フロー計算書

業務活動によるキャッシュ・フローは、当年度純損失を計上しているものの退職給付引当金等により 9 億 1,242 万円の増加となっており、投資活動によるキャッシュ・フローは固定資産の取得等により 9,100 万円の減少、財務活動によるキャッシュ・フローは企業債償還等により 10 億 3,015 万円の減少となっている。

その結果、当年度の資金期末残高は、2 億 873 万円の減少となっている。

第 8 表 キャッシュ・フロー計算書

(単位 金額：千円)

項 目	平成26年度
業務活動によるキャッシュ・フロー	912,424
小 計	969,319
当年度純利益（純損失）	3,835,308
減価償却費	761,028
退職給付引当金	3,585,063
賞与・法定福利費引当金	248,475
長期前受金戻入	77,159
受取利息及び受取配当金	65
支払利息	56,960
固定資産除却損	28,447
未収金の増減	580,711
未払金の増減	263,521
前払費用の増減	45
前受金の増減	128,883
預り金の増減	409
貯蔵品の増減	1,179
その他の流動資産の増減	20
その他の流動負債の増減	8,397
消費税資本的収支調整額	6,825
小 計	56,895
利息及び配当金の受取額	65
利息の支払額	56,960
投資活動によるキャッシュ・フロー	91,007
固定資産の取得による支出	92,136
保証金返還による支出	456
雑収入による収入	1,585
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,030,155
企業債収入	89,000
企業債償還金	1,119,155
資金減少額	208,738
資金期首残高	407,592
資金期末残高	198,854

備考：1 本表は間接法により作成している。

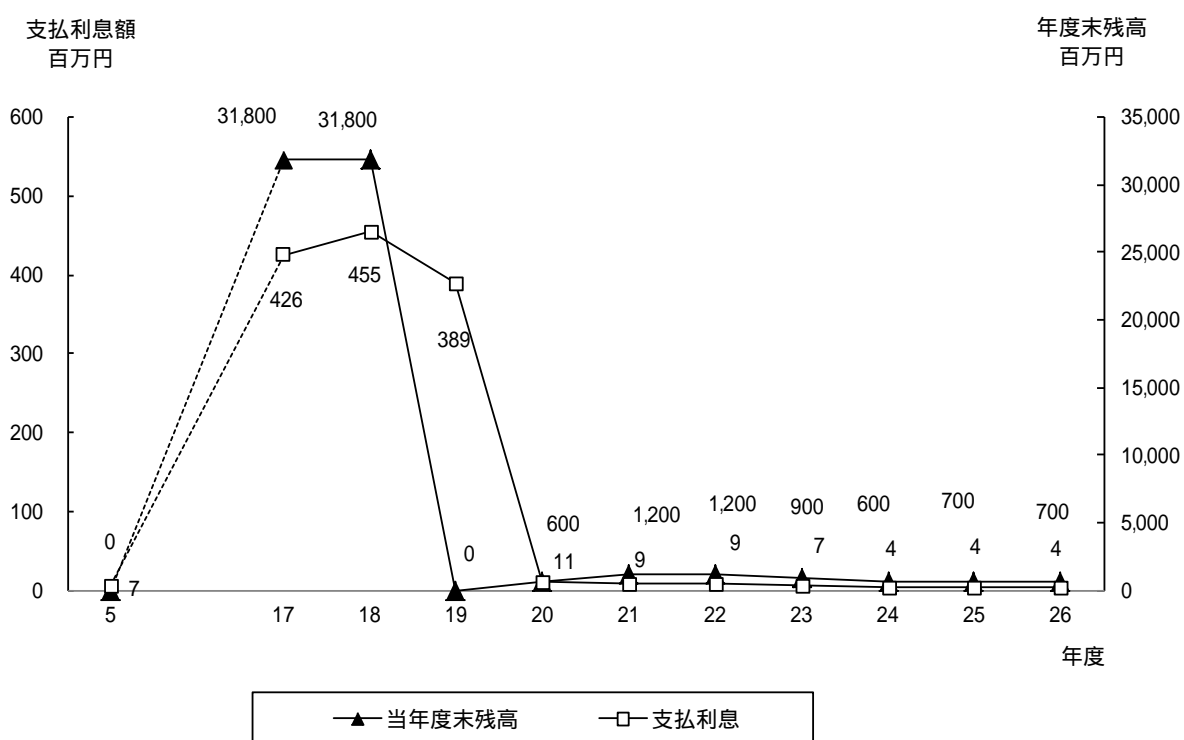
2 項目は、原則として損益計算書、貸借対照表及び決算報告書の科目によっている。

3 未収金の増減、貯蔵品の増減、その他の流動資産の増減の数値がプラスの場合はそれぞれの資産の減少を、マイナスの場合は資産の増加を表す。

(4) 一時借入金

平成 19 年度末に交通事業基金を取り崩し、高速鉄道事業会計より繰り入れた他会計繰入金を原資として全額返済したため、平成 19 年度末残高は 0 となっていた。しかし、平成 19 年度末においても不良債務額が約 12 億円であり、その後も資金不足の状態が続いたため借り入れを行っており、当年度末残高は 7 億円である。一時借入金への依存が深まることのない経営努力が求められる。

第 6 図 一時借入金残高等の推移



(単位 金額:百万円)

年 度	5	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
当年度末残高	0	31,800	31,800	0	600	1,200	1,200	900	600	700	700
支 払 利 息	7	426	455	389	11	9	9	7	4	4	4

《決算審査資料》

別表 1 業 務 量 の 比 較

項 目	平成 26 年 度			平成 25 年 度			
	実 数	対前年度 増 減	対前年度 増 減 率 (%)	実 数	対前年度 増 減	対前年度 増 減 率 (%)	
営 業 キ 口 程 (km)	357.1	0.1	0.0	357.0	35.7	9.1	
在 籍 車 両 数 (両)	517	1	0.2	518	21	3.9	
年 間 延	運 転 車 両 数 (両)	161,482	4,848	2.9	166,330	5,132	3.0
	運 転 走 行 キ 口 (km)	17,679,760	363,505	2.0	18,043,265	640,739	3.4
	乗 車 人 員 (人)	69,089,530	18,412	0.0	69,107,942	917,145	1.3
	定 期 (人)	26,244,107	1,292,987	5.2	24,951,120	542,468	2.2
	定 期 外 (人)	42,845,423	1,311,399	3.0	44,156,822	1,459,613	3.2
一 日 平 均	運 転 車 両 数 (両)	442	14	3.1	456	14	3.0
	運 転 走 行 キ 口 (km)	48,438	996	2.0	49,434	1,755	3.4
	乗 車 人 員 (人)	189,286	51	0.0	189,337	2,513	1.3
	1 車 当 たり 走 行 キ 口 (km)	109.6	1.2	1.1	108.4	0.5	0.5
	1 車 当 たり 乗 車 人 員 (人)	428	13	3.1	415	7	1.7
営 業 日 数 (日)	365	0	0.0	365	0	0.0	
平 均 表 定 速 度 (km/h)	14.6	0.0	0.0	14.6	0.1	0.7	
職 員 数 (人)	411	27	6.2	438	34	7.2	

備考：1 営業キロ程，在籍車両数及び職員数は，年度末現在の数値である。

2 敬老優待乗車証等に係る人員のうち，定期券の割引購入制度利用者は定期に，それ以外は定期外に含む。

3 「1車当たり」とは，「実働1日1車当たり」の意味である。

4 平均表定速度とは，（路線別営業キロ程）/（路線別起点～終点間所要時間）である。

5 職員は，全員損益勘定支弁職員である。