

# 自動車事業会計

## 1 総括

### (1) 平成19年度決算の概要

#### ア 業務面（「2 業務実績」参照）

平成19年度は「神戸市営交通 ステップ・アップ プラン」を策定し、その初年度として計画の具体化に取り組んだ。

業務面では、少子高齢社会における市営交通の使命として、「市民の足」を守るという福祉の充実の観点から、地域密着型バス路線として新たに3系統（26・83・57系統）を新設したほか、各路線に対するニーズに応じて、増便や始発時刻の繰上げ、終発時刻の繰下げなど利便性の向上に努めた。また、引き続きノンステップバスやCNG（圧縮天然ガス）バスを導入するなど、ひとと環境に優しい市バス事業を推進するとともに、市バスへのICカードによる乗車システムの導入着手や市バスへのベビーカーの直接乗車など、時代のニーズに対応したサービスの向上に努めた。さらに、快適な環境を将来へ継承するため、エコファミリー制度、エコショッピング制度を引き続き実施するとともに、モビリティ・マネジメントを実施するなど、公共交通優先のまちづくりに取り組んだ。

#### イ 経営面（「4 経営成績」参照）

「神戸市営交通 ステップ・アップ プラン」の初年度として、費用面では、給与構造の見直し、特殊勤務手当の原則全廃、支給要件の厳格化など、人件費の抑制等に努めた。また、収益面においても、サービス向上等乗客増対策や、バス停ネーミングライツ制度などの収入増対策に取り組んだ。

以上の結果、当年度損益では2億5千万円の純利益を計上し、14年ぶりに黒字を計上した前年度よりもさらに約1億円の改善を果たしている。しかしながら、これは、営業外損益や特別利益によるところが大きく、また、不良債務額（当年度末の流動資産から流動負債を差し引いた資金在高がマイナスとなっている額）においても、約12億1千万円に減少しているとはいえ、これは交通事業基金からの繰入という特別な事由によるものであり、これを除く実質的な資金収支や営業収支ベースでの赤字の傾向は続いており、依然として厳しい課題は残されている。

### (2) 審査意見

#### ア 「神戸市営交通 ステップ・アップ プラン」の早期達成

交通局においては、経営改革プラン《レボリューション2004》の実施により、平成18年度までの3年間で約28億円の収支改善を行い、財政基盤を強化し、今後も市民の足としての役割を果たすための礎を築いてきた。平成19年度にはさらに、これを充実・発展させる形で、平成19～22

年度を計画年度とする「神戸市営交通 ステップ・アップ プラン」を策定し、財政面においては、自動車事業では、黒字経営の持続・累積損失の縮小を目標として、計画年度の4年間での収支改善累計額を25億円としている。初年度の達成状況としては、純損益が計画の5千万円に対し、2億5千万円の実績となっている。

一方、「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」の成立により、今後は公営企業においても資金不足比率が経営健全化基準以上となった場合には、経営健全化計画を定めなければならないことになる。自動車事業においては、交通事業基金のうち取り崩し可能額全額の328億円を繰り入れることにより、現時点では、経営健全化基準である20%を下回ってはいるものの、依然単年度ベースでの実質的な資金不足の状態は続いている。また、本格的な少子高齢社会の到来等社会経済情勢の変化による今後の乗客動向の推移や、原油価格の高騰による燃料費等の上昇などの経営圧迫要因も懸念されるところである。

自動車事業は、1日当たり20万人以上が利用するなど、市民生活に不可欠な「市民の足」としての重責を担っており、その使命と役割を果たし続けていくためには、敬老優待乗車証制度の見直しによる影響も勘案しながら、さらなる経営の効率化を図ることにより経営基盤の強化・安定化に努め、将来負担の軽減に積極的に取り組んでいくことが望まれる。そのためにも「ステップ・アップ プラン」に掲げた財政目標を可能な限り早期に達成できるよう、その実行に全力で取り組まれることを希望する。

#### イ サービス水準の向上と情報開示

平成19年度に「神戸市交通局市バス営業所管理の受委託に係る評価委員会」が示した報告書では、財政面での効果とともに、良好な「安全・安定運行」、「サービス水準」が確保され、順調な管理委託が行われていると評価されており、この評価を恒常的なものとし、受委託を一層効果的・効率的なものとしていくため、絶えず改善・改良を続けていくことが必要とされている。

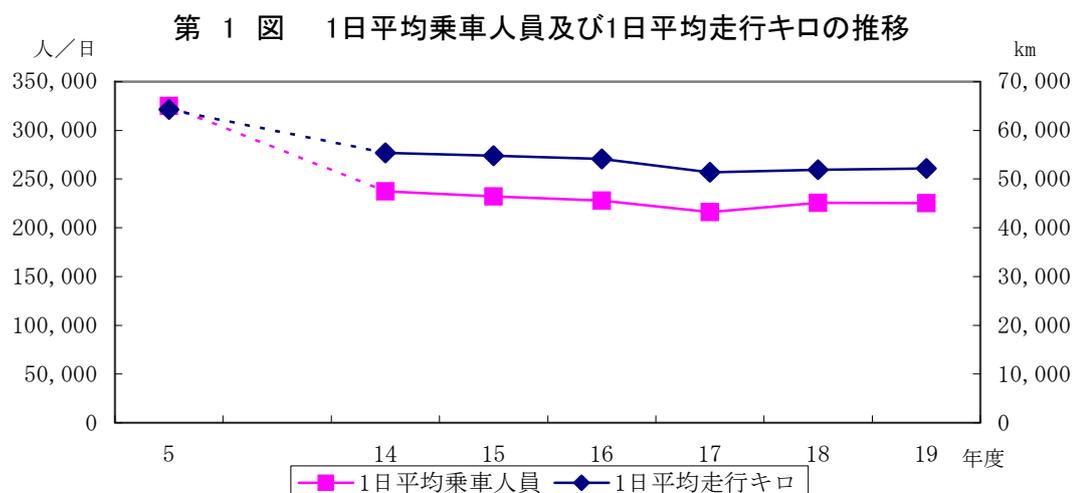
自動車事業は地域に密着した輸送サービスであるため、地域のニーズを的確に把握し、その実情に即したサービスを提供していくことが重要である。とりわけ自治体の行う自動車事業は、地域住民の足として、不採算路線も含めて運営する役割を担っており、一般会計からの補助を受けながら運営している現状である。これまで以上に経済性と公共性の両立が求められる厳しい経営環境の中で、事業環境の変化に対応しながら市民の信頼や期待に応えていくため、委託・直営営業所を問わず絶えず改善を続けることにより総合的サービス水準の向上を図っていくとともに、今後の事業運営に当たっては、よりきめ細かな情報開示のもとに市民が理解、評価しやすいように工夫を凝らし進めることを希望する。

## 2 業務実績

### (1) 1日平均乗車人員及び1日平均走行キロ

当年度の年間延乗車人員は対前年度 141,581 人 (0.2%) の増加であったが、閏年であったため、1日平均では定期外乗車の減少により対前年度△229 人 (△0.1%) とわずかに減少している。自動車事業では、平成5年度以来減少傾向が続いていたが、ここ数年間はほぼ横ばいで推移している。

1日平均走行キロでは、利便性向上のための増便や、地域密着型バス路線として新たに3系統(26・83・57系統)を新設したことにより、わずかに増加している。



(単位：人，km)

年 度	5	14	15	16	17	18	19
1日平均乗車人員	325,120	237,521	232,207	227,795	216,027	225,481	225,252
1日平均走行キロ	64,296	55,405	54,795	54,135	51,432	51,931	52,202

## 3 予算の執行状況

### (1) 収益的収支

収益的収入の執行率は99.9%となっている。これは主として、運輸収入の増により営業収益が増加したが、高速鉄道事業会計から繰り入れられる他会計繰入金金の減により営業外収益が減少したことによる。

収益的支出の執行率は98.3%となっている。これは主として、営業費用の経費及び営業外費用の一時借入金利子等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	15,530,641	100.0	15,515,350	100.0	—	△ 15,291	99.9
(1) 営業収益	12,768,879	82.2	13,034,978	84.0	—	266,099	102.1
(2) 営業外収益	2,761,762	17.8	2,400,873	15.5	—	△ 360,889	86.9
(3) 特別利益	—	—	79,499	0.5	—	79,499	皆増
1 自動車事業費	15,427,150	100.0	15,170,581	100.0	3,100	253,469	98.3
(1) 営業費用	14,490,849	93.9	14,378,672	94.8	3,100	109,077	99.2
(2) 営業外費用	886,301	5.7	791,909	5.2	—	94,392	89.3
(3) 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98.8%となっている。これは主として，ICカードシステム導入に伴う  
他会計借入金及びバス車両購入等に係る補助金が減少したことによる。

資本的支出の執行率は92.8%となっている。これは主として，ICカードシステム導入等の建  
設改良費が減少したことによる。

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		予 算 額 に 比 べ る 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	35,039,073	100.0	34,620,687	100.0	△ 418,386	98.8
(1) 企業債	1,365,000	3.9	1,365,000	3.9	—	100.0
(2) 他会計借入金	578,000	1.6	294,000	0.8	△ 284,000	50.9
(3) 補助金	293,109	0.8	156,585	0.5	△ 136,524	53.4
(4) 財産収入	2,964	0.0	5,102	0.0	2,138	172.1
(5) 他会計繰入金	32,800,000	93.6	32,800,000	94.7	—	100.0
1 資本的支出	4,616,720	100.0	4,285,892	100.0	330,828	92.8
(1) 建設改良費	2,239,173	48.5	1,929,094	45.0	310,079	86.2
(2) 企業債償還金	1,937,707	42.0	1,937,706	45.2	1	100.0
(3) 退職手当償還金	416,000	9.0	416,000	9.7	—	100.0
(4) 投資	3,840	0.1	3,092	0.1	748	80.5
(5) 予備費	20,000	0.4	—	—	20,000	—

備考：予算額及び決算額には，消費税が含まれている。

第 3 表 主な建設改良事業

(単位 金額：百万円)

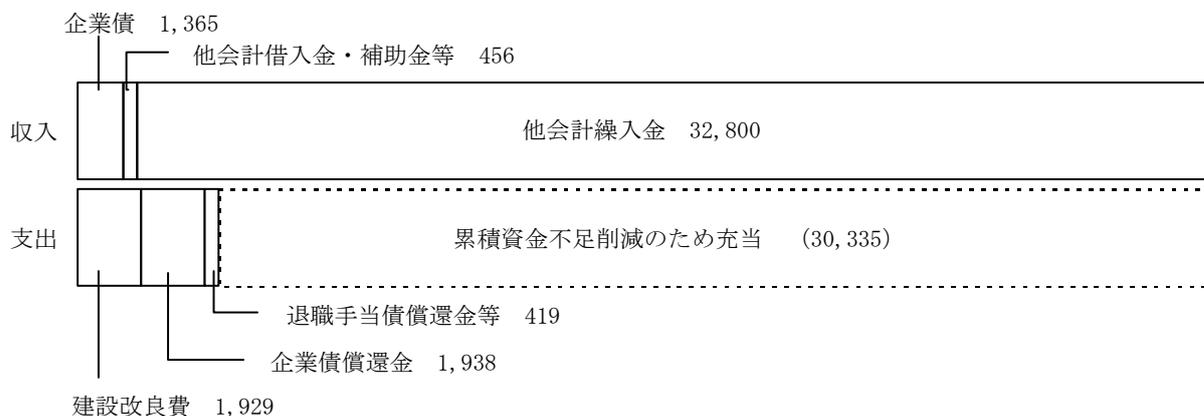
費 目	当年度事業費	主 な 事 業
建 設 費	1,878	バス車両更新64両 (1,549) , バスICカードシステム (294)
改 良 費	28	車両工場機械設備更新 (19) , 整理券発行機 (9)

## イ 資本的収支の構成

当年度の資本的収入の決算額は、自動車事業の累積資金不足額削減のため交通事業基金から328億円を繰入れたことにより、346億2,068万円となっている。これに対し、資本的支出の決算額は42億8,589万円で、収支差は303億3,479万円となっており、この結果、不良債務額は当年度純利益等と合わせて前年度末から318億7,821万円減少し、12億953万円となっている。

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）

前年度に引き続き純利益を計上している。当年度純利益は2億5,332万円であり、当年度未処理欠損金は306億6,525万円である。

前年度と比べると、収益の増加が費用の増加を若干上回った結果、経常利益は増加しており、さらに固定資産売却による特別利益を計上した結果、9,633万円（61.4%）の純利益増加となっている。

第4表 損益状況の比較

(単位 金額：千円，比率：%)

項目	平成19年度		平成18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			
収益 (A)	15,011,208	100.0	14,903,918	107,290	0.7	
営業収益	12,612,509	84.0	12,566,909	45,600	0.4	*1 閏年による営業日数の増による。
運輸収入	8,254,352	55.0	8,233,470	20,882	*1 0.3	
他会計負担金	4,058,770	27.0	4,053,141	5,629	0.1	
運輸雑収入	299,386	2.0	280,298	19,088	*2 6.8	*2 広告料収入の増（1,346万円）等による。
営業外収益	2,398,699	16.0	2,337,010	61,689	2.6	
受取利息及配当金	932	0.0	269	663	246.5	
他会計補助金	1,799,372	12.0	1,745,292	54,080	*3 3.1	*3 一般会計からの車両減価償却費等補助金の増（1億582万円）、共済追加費用繰入金の減（△5,395万円）による。
受託工事収入	—	—	4,857	△4,857	皆減	
県補助金	7,704	0.1	8,076	△372	△4.6	
他会計繰入金	500,000	3.3	500,000	0	0.0	
雑収入	90,691	0.6	78,516	12,175	15.5	
費用 (B)	14,837,385	100.0	14,746,933	90,452	0.6	
営業費用	14,104,434	95.1	13,897,552	206,882	1.5	
経費	6,203,476	41.8	6,019,450	184,026	3.1	
建物保存費	27,902	0.2	32,356	△4,454	△13.8	*4 委託料の増（7,925万円）、燃料費の増（4,309万円）等による。
車両保存費	586,728	4.0	540,091	46,637	8.6	
運転費	5,063,922	34.1	4,926,490	137,432	*4 2.8	*5 給料の減（△1億3,437万円）、諸手当の減（△8,881万円）、法定福利費の減（△7,719万円）、退職金の増（2億5,794万円）等による。
運輸管理費	432,983	2.9	430,723	2,260	0.5	
一般管理費	91,941	0.6	89,790	2,151	2.4	
人件費	6,767,811	45.6	6,821,020	△53,209	*5 △0.8	
減価償却費	1,133,147	7.6	1,057,082	76,065	*6 7.2	*6 バス車両購入（更新）台数増加による（H16：34両，H17：64両，H18：60両）。
営業外費用	732,951	4.9	849,381	△116,430	△13.7	
支払利息及企業債諸費	618,559	4.2	732,529	△113,970	*7 △15.6	
受託工事費	—	—	4,252	△4,252	皆減	*7 一時借入金及び企業債利息の減少による。
雑支出	114,392	0.8	112,600	1,792	1.6	
経常損益 (C=A-B)	173,823	—	156,985	16,838	10.7	
特別利益 (D)	79,499	—	—	79,499	皆増	
特別損失 (E)	—	—	—	—	—	
当年度純損益 (F=C+D-E)	253,323	—	156,985	96,338	61.4	
前年度繰越利益剰余金 (△繰越欠損金) (G)	△30,918,579	—	△31,075,565	156,986	—	
当年度未処分利益剰余金 (△未処理欠損金) (F+G)	△30,665,257	—	△30,918,579	253,322	—	

#### ア 収益

営業収益の主なものは「運輸収入」で、収益の55.0%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及び企業債利子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の増(\*1)、運輸雑収入の増(\*2)等により微増、営業外収益も他会計補助金の増等(\*3)により増加し、収益は1億729万円増加している。

## イ 費用

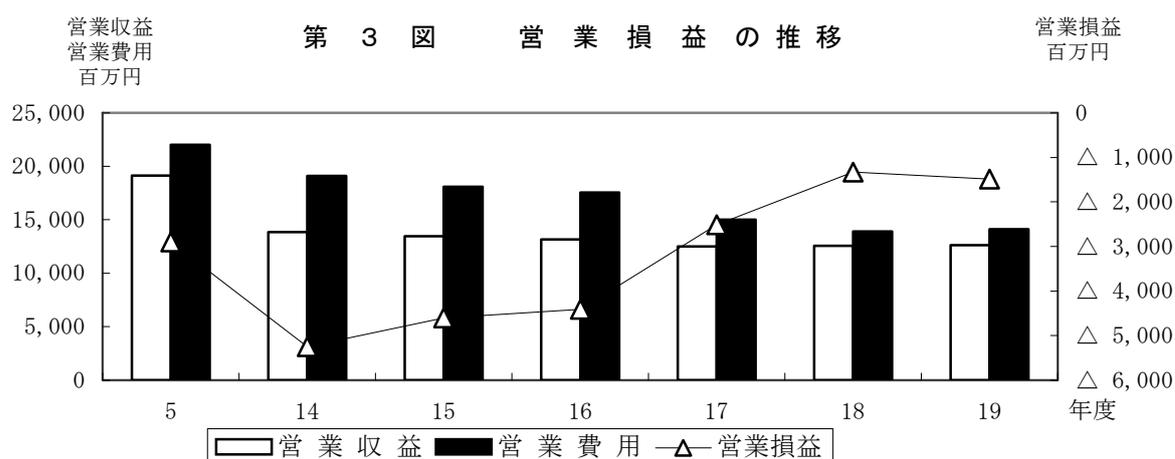
営業費用の主なものは、損益勘定支弁職員に係る「人件費」、営業所の管理委託費等に係る「運転費」、車両等に係る「減価償却費」である。営業外費用の主なものは、企業債等の「支払利息及企業債諸費」である。

前年度と比べると、人件費は、退職者の増加により退職金が大幅に増加したものの、人員の減、特殊勤務手当の原則全廃等によりトータルとしては減少(\*5)している。営業費用は、運転費の増(\*4)、減価償却費の増(\*6)と合わせて2億688万円増加したが、営業外費用が、支払利息及び企業債諸費の減(\*7)により、1億1,643万円減少した結果、費用は9,045万円の増加となっている。

## (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では、震災前から営業費用が営業収益を上回ってきた。経営改革プラン《レボリューション2004》(計画期間平成16~18年度)の下、営業所の管理委託等により、人件費及び経費の削減を進めた結果、営業損益は前年度まで大幅に改善してきた。当年度は委託料、燃料費の増のほか、退職金の増という要因も加わり、営業費用が増加しており、前年度に比べ悪化している。



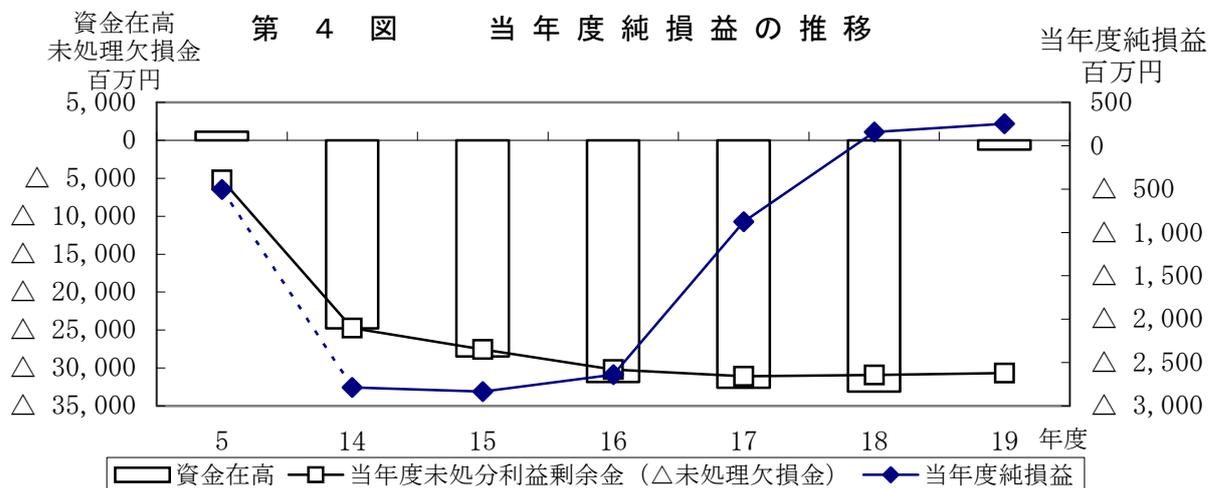
(単位 金額：百万円)

年 度	5	14	15	16	17	18	19
営 業 収 益	19,120	13,846	13,467	13,142	12,508	12,567	12,613
営 業 費 用	22,019	19,095	18,073	17,553	15,019	13,898	14,104
営 業 損 益	△ 2,899	△ 5,249	△ 4,606	△ 4,411	△ 2,511	△ 1,331	△ 1,492

イ 当年度純損益の推移

上記の営業損益に営業外損益，特別損益を加えた純損益は，前年度において平成4年度以来の利益を計上した。当年度は他会計補助金の増，固定資産売却益等もあり，前年度を上回る純利益を計上している。

なお，他会計繰入金 328 億円により，不良債務額は 12 億 953 万円となり，大幅に減少している。



(単位 金額：百万円)

年 度	5	14	15	16	17	18	19
当 年 度 純 損 益	△ 506	△ 2,787	△ 2,834	△ 2,638	△ 877	157	253
当年度未処分利益剰余金 (△未処理欠損金)	△ 5,205	△ 24,726	△ 27,560	△ 30,198	△ 31,076	△ 30,919	△ 30,665
資 金 在 高	1,145	△ 24,797	△ 28,494	△ 31,864	△ 32,616	△ 33,088	△ 1,210

備考：資金在高＝流動資産－流動負債

## (3) 経営の効率性

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、この指標によれば、当年度は、始発時刻の繰上げ、終発時刻の繰下げ、増便等のニーズに応じた運行サービス向上に伴い、運転走行キロが増加し、営業収益総額も増加したものの、走行1キロあたりでは営業収益は減少している。走行1キロあたりの営業費用は、経営改革が効果を示した結果、前年度まで大幅に改善してきたが、当年度は引き続き人件費が減少したものの、経費、減価償却費の増加により、若干増加した。その結果、1キロあたり営業損益はやや悪化している。

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14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
営 業 収 益 (円/km)	684.69	671.48	665.10	666.30	663.00	660.13
内 乗車料収入 (*1) (円/km)	672.78	660.50	654.80	653.92	648.21	644.46
内 運 輸 雑 収 入 (円/km)	11.90	10.98	10.30	12.38	14.79	15.67
営 業 費 用 (円/km)	944.23	901.16	888.36	800.05	733.20	738.21
内 人 件 費 (円/km)	729.71	698.68	677.76	490.76	359.86	354.22
内 経 費 (*2) (円/km)	159.17	150.86	162.73	260.84	317.57	324.68
内 減 価 償 却 費 (円/km)	55.34	51.62	47.87	48.45	55.77	59.31
営 業 損 益 (円/km)	△ 259.54	△ 229.68	△ 223.26	△ 133.75	△ 70.20	△ 78.08
人件費/営業収益×100 (%)	106.6	104.1	101.9	73.7	54.3	53.7
運 転 走 行 キ ロ (km)	20,222,995	20,055,135	19,759,255	18,772,615	18,954,735	19,106,146

\*1 乗車料収入は、運輸収入及び他会計負担金である。

\*2 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。

## 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209億2,200万円で、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91.3%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、前年度末時点では一時借入金のみで資産総額を超過していたが、交通事業基金を取崩し、高速鉄道事業会計より繰り入れた結果、債務超過状態から脱している。

## 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。また、無形固定資産は自動車事業における施設利用権及びソフトウェア等であり、投資は「投資有価証券」が主なものである。流動資産の主なものは「未収金」である。

前年度に比べると、車両の増 (\*1)、建設仮勘定の増 (\*2) 等により資産総額は増加している。

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19年度末		平成18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	20,922,008	100.0	20,249,274	672,734	3.3	
I 固 定 資 産	19,590,415	93.6	18,942,682	647,733	3.4	
1 自 動 車 事 業	19,115,444	91.4	18,746,172	369,272	2.0	
(1) 有 形 固 定 資 産	19,093,938	91.3	18,723,842	370,096	2.0	
ア 土 地	12,467,608	59.6	12,469,785	△ 2,177	0.0	
イ 建 物	1,601,339	7.7	1,652,614	△ 51,275	△ 3.1	
ウ 構 築 物	597,589	2.9	636,924	△ 39,335	△ 6.2	
エ 車 両	4,205,990	20.1	3,750,464	455,526 *1	12.1	*1 バス車両更新 (64両) による増
オ 機 械 装 置	193,268	0.9	185,373	7,895	4.3	
カ 工 具 器 具 備 品	28,144	0.1	28,682	△ 538	△ 1.9	
(2) 無 形 固 定 資 産	21,506	0.1	22,330	△ 824	△ 3.7	
2 関 連 施 設	58,953	0.3	60,466	△ 1,513	△ 2.5	
(1) 有 形 固 定 資 産	39,742	0.2	42,963	△ 3,221	△ 7.5	
(2) 無 形 固 定 資 産	19,211	0.1	17,503	1,708	9.8	
3 建 設 仮 勘 定	280,000	1.3	—	280,000 *2	皆増	*2 自動車ICカード システムによる増
4 投 資 資 産	136,018	0.7	136,044	△ 26	0.0	
(1) 投 資 有 価 証 券	110,000	0.5	110,000	0	0.0	
(2) そ の 他 投 資	216	—	505	△ 289	△ 57.2	
(3) リ サ イ ク ル 料 金	25,802	0.1	25,539	263	1.0	
II 流 動 資 産	1,331,593	6.4	1,306,592	25,001	1.9	
1 現 金 預 金	127,680	0.6	169,929	△ 42,249	△ 24.9	
2 未 収 金	1,192,848	5.7	1,123,474	69,374	6.2	
3 貯 蔵 品	4,454	—	4,192	262	6.3	
4 前 払 費 用	286	—	278	8	2.9	
5 そ の 他 流 動 資 産	6,325	—	8,719	△ 2,394	△ 27.5	
負 債 及 び 資 本	20,922,008	100.0	20,249,274	672,734	3.3	
負 債	3,254,445	15.6	35,526,710	△ 32,272,265	△ 90.8	
I 固 定 負 債	713,315	3.4	1,132,363	△ 419,048	△ 37.0	
1 企 業 債 権	557,137	2.7	976,185	△ 419,048	△ 42.9	
(1) 退 職 手 当 債 権	529,000	2.5	945,000	△ 416,000 *3	△ 44.0	*3 償還による減 (△4億1,600万円)
(2) 災 害 復 旧 事 業 債 権	28,137	0.1	31,185	△ 3,048	△ 9.8	
2 そ の 他 固 定 負 債	156,178	0.7	156,178	0	0.0	
(1) 長 期 預 り 金	156,178	0.7	156,178	0	0.0	
II 流 動 負 債	2,541,130	12.1	34,394,347	△ 31,853,217	△ 92.6	
1 一 時 借 入 金	—	—	31,800,000	△ 31,800,000 *4	皆減	*4 繰入基金の充当 により全額解消
2 未 払 金	2,100,241	10.0	2,162,009	△ 61,768	△ 2.9	
3 前 受 金	351,245	1.7	336,354	14,891	4.4	
4 預 り 金	37,604	0.2	31,988	5,616	17.6	
5 そ の 他 流 動 負 債	52,040	0.2	63,996	△ 11,956	△ 18.7	
資 本	17,667,563	84.4	15,277,436	32,944,999	—	
I 資 本	9,725,216	46.5	10,000,875	△ 275,659	△ 2.8	
1 自 己 資 本 金	2,361,676	11.3	2,361,676	0	0.0	
2 借 入 資 本 金	7,363,541	35.2	7,639,199	△ 275,658	△ 3.6	
(1) 企 業 債 権	6,982,411	33.4	7,542,632	△ 560,221 *5	△ 7.4	*5 企業債の償還に よる減 (△19億 2,522万円), 発行 による増 (13億 6,500万円)
(2) 他 会 計 借 入 債 権	294,000	1.4	—	294,000	皆増	
(3) 災 害 復 旧 事 業 債 権	87,129	0.4	96,567	△ 9,438	△ 9.8	
II 剰 余 金	7,942,346	38.0	25,278,311	33,220,657	—	
1 資 本 剰 余 金	38,607,603	184.5	5,640,268	32,967,335	584.5	
(1) 受 贈 財 産 評 価 額	2,178,918	10.4	2,168,169	10,749	0.5	
(2) 建 設 受 入 寄 付 金	202,316	1.0	202,316	0	0.0	
(3) 建 設 補 助 金	3,426,368	16.4	3,269,783	156,585	4.8	*6 資金不足解消の ため, 交通事業基金 を取崩し, 高速鉄道 事業会計より繰入
(4) 他 会 計 繰 入 金	32,800,000	156.8	—	32,800,000 *6	皆増	
2 欠 損 金 (うち当年度純損益)	△ 30,665,257	△ 146.6	△ 30,918,579	253,322	—	
	(253,323)	—	(156,985)	(96,338)	61.4	

備考: 有形固定資産の減価償却累計額は, 15,776,127千円である。

## イ 負債及び資本

負債及び資本は、他会計繰入金の繰入（\*6）により債務超過状態から脱し、資本が84.4%を占めるまでに回復している。

固定負債は「企業債」が主なものであり、流動負債は他会計繰入金を原資に多額の一時借入金を解消（\*4）したため、「未払金」が主なものとなっている。資本金の主なものは、企業債の「借入資本金」であり、剰余金のうち資本剰余金の主なものは「他会計繰入金」である。

前年度に比べると、退職手当債の減（\*3）等により固定負債は減少し、流動負債も一時借入金の減（\*4）により大幅に減少している。また、企業債の減（\*5）により、資本金は減少しているが、他会計繰入金の増（\*6）により、剰余金が大幅に増加している。

なお、資本剰余金における他会計繰入金のうち306億6,525万円が、当年度未処理欠損金の処理のため、議会の議決を経て取り崩される予定である。

## 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、当年度は収益的収入の11.6%、資本的収入の0.2%（他会計繰入金328億円を除いた収入を分母とする場合、4.0%）に相当する補助金を受け入れている。自動車事業の場合は、国が定める繰出基準外の繰入も見られる。

車両の減価償却費の増に伴い、車両減価償却費等補助金が増加しているほか、共済追加費用繰入金が増加している。

第7表 一般会計からの補助金

(単位 金額：百万円)

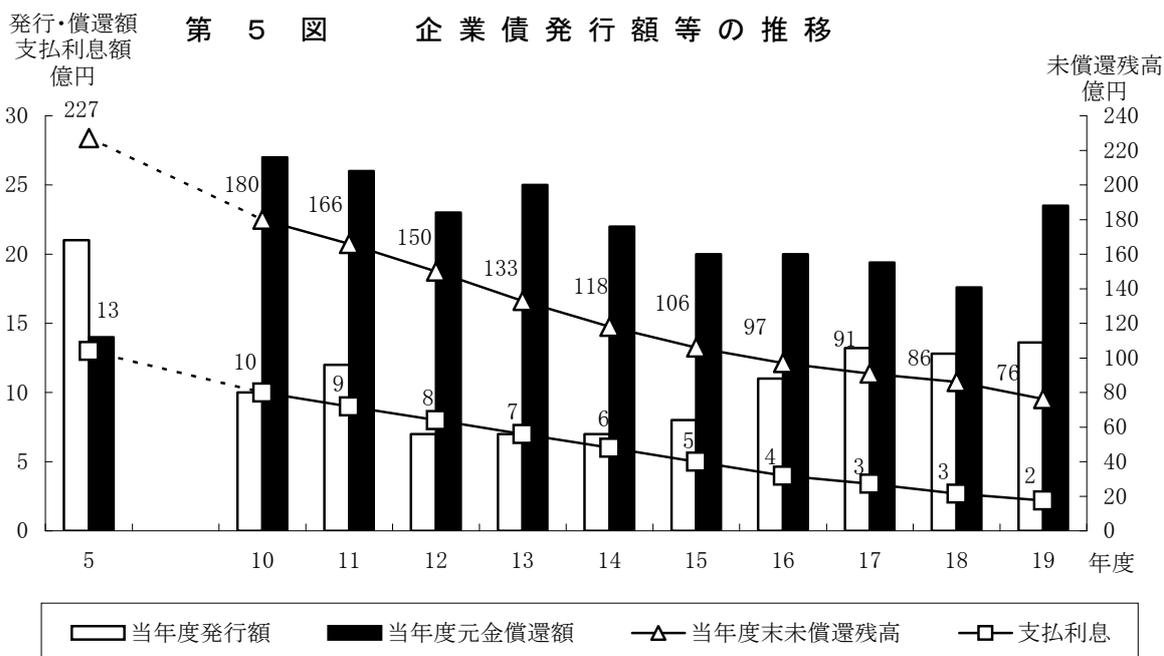
項目	平成19年度 補助金額	平成18年度 補助金額	対前年度 増減額	説明	収入科目	根拠規定 (地方公営企業法)
1 車両減価償却費等補助金	1,040	934	106	車両減価償却費及び車両固定資産除却損相当額の補助	収益的収入 (営業外収益)	17条の3 (*1)
2 企業債利子等補助金	199	212	△ 13	車両以外の減価償却費・固定資産除却損の1/2及び資本費に係る全ての企業債利子の1/2を補助		
3 走行環境改善関連経費補助	158	158	-	車両誘導業務及びバスレーン監視業務に係る費用を補助		
4 基礎年金拠出金に係る公的負担補助	81	75	6	地方公営企業職員基礎年金拠出金に係る公的負担		
5 ノンステップバス導入推進補助金	5	5	-	ノンステップバス導入に伴うバス停整備経費の1/2を補助		
6 経営基盤支援補助金	111	110	1	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		
7 児童手当繰入金	12	4	8	児童手当のうち3歳以上を対象とした特例給付分（平成19年度から3歳未満の児童手当の3/10を追加）		
8 共済追加費用繰入金	194	248	△ 54	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		
9 自動車事故対策費補助金	1	16	△ 15	バス車両本体及び車載設備・機器に対する補助	資本的収入	
10 公共交通移動円滑化設備整備費補助金	64	57	6			
11 低公害車普及促進対策費補助金	9	11	△ 2			低公害車の導入に対する助成
合計	1,873	1,830	43			

\*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

## (2) 企業債

企業債の発行・償還状況を見ると、震災前は発行額が償還額を上回っていたが、直近10年間は償還額が発行額を上回る状況が継続しており、それに伴って未償還残高も減少している。

また、未償還残高の減少に加え、近年の低金利政策のもとで利率の低い企業債の比率が高くなってきたことから、企業債支払利息についても減少傾向にある。



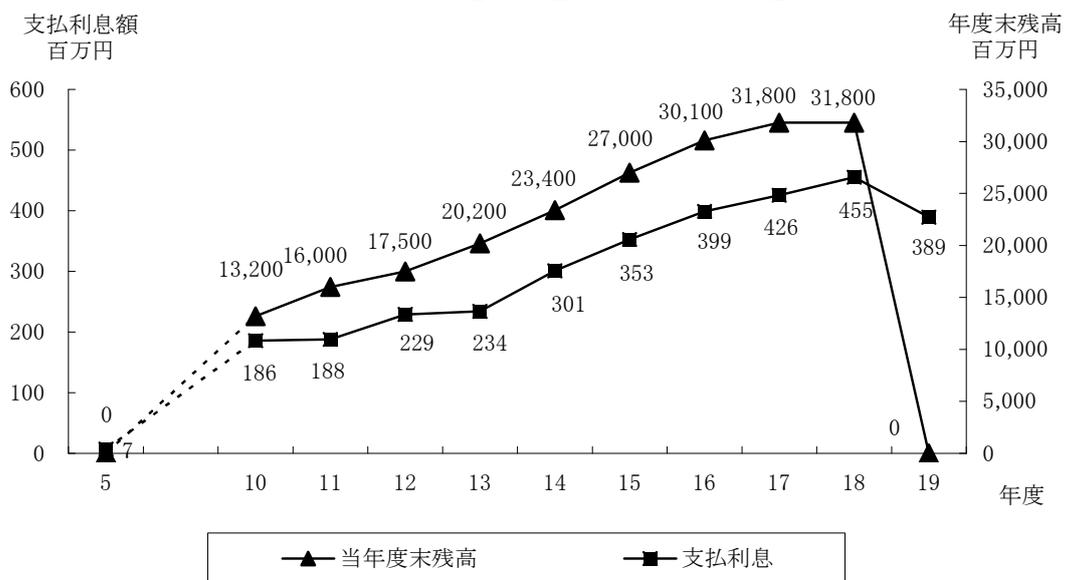
(単位 金額:億円)

年 度	5	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
当年度発行額	21	10	12	7	7	7	8	11	13	13	14
当年度元金償還額	14	27	26	23	25	22	20	20	19	18	24
当年度末未償還残高	227	180	166	150	133	118	106	97	91	86	76
支 払 利 息	13	10	9	8	7	6	5	4	3	3	2

(3) 一時借入金

一時借入金の年度末残高の状況を見ると、震災以降、資金不足が拡大し、年度末残高が増加傾向にあったが、平成20年3月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、年度末残高は0となっている。

第 6 図 一時借入金残高等の推移



(単位 金額:百万円)

年 度	5	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
当年度末残高	0	13,200	16,000	17,500	20,200	23,400	27,000	30,100	31,800	31,800	0
支 払 利 息	7	186	188	229	234	301	353	399	426	455	389

## 《決算審査資料》

別表 1 業 務 量 の 比 較

(単位 比率：%)

項 目	平 成 19 年 度			平 成 18 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 ロ 程 (km)	380.1	16.0	4.4	364.1	2.7	0.7	
在 籍 車 両 数 (両)	545	0	0.0	545	3	0.6	
年 間 延	運 転 車 両 数 (両)	172,185	4,869	2.9	167,316	111	0.1
	運 転 走 行 キ ロ (km)	19,106,146	151,411	0.8	18,954,735	182,120	1.0
	乗 車 人 員 (人)	82,442,238	141,581	0.2	82,300,657	3,450,721	4.4
	定 期 (人)	21,307,789	180,216	0.9	21,127,573	570,678	2.8
	定 期 外 (人)	61,134,449	△ 38,635	△ 0.1	61,173,084	2,880,043	4.9
一 日 平 均	運 転 車 両 数 (両)	470	12	2.6	458	0	0.0
	運 転 走 行 キ ロ (km)	52,202	271	0.5	51,931	499	1.0
	乗 車 人 員 (人)	225,252	△ 229	△ 0.1	225,481	9,454	4.4
	1 車 当 たり 走 行 キ ロ (km)	111.1	△ 2.3	△ 2.1	113.4	1.1	1.0
	1 車 当 たり 乗 車 人 員 (人)	479	△ 13	△ 2.6	492	20	4.2
営 業 日 数 (日)	366	1	0.3	365	0	0.0	
平 均 表 定 速 度 (km/h)	14.8	0.0	0.0	14.8	0.9	6.5	
職 員 数 (人)	533	△ 16	△ 2.9	549	△ 265	△ 32.6	

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 乗車人員の定期外には敬老優待乗車証等に係る人員を含む。

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。

別表2 キャッシュ・フロー計算書

(単位 金額：千円)

項目	平成19年度	平成18年度	平成17年度	平成16年度
<b>I 営業活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>1,339,356</b>	<b>1,623,127</b>	<b>△ 562,394</b>	<b>△ 1,493,237</b>
当年度純利益（△純損失）	253,323	156,985	△ 877,428	△ 2,638,219
減価償却費	1,133,147	1,057,082	909,548	945,949
固定資産除却損	65,693	56,690	162,151	40,958
雑支出（控除対象外払消費税）	7,456	8,614	14,411	7,917
未収金の増減	△ 69,374	136,251	74,826	93,645
貯蔵品の増減	△ 263	64	370	196
その他の流動資産の増減	2,387	10,229	2,821	△ 3,814
長期預り金の増減	-	-	40,800	△ 12,719
未払金の増減	△ 61,769	219,220	△ 918,016	98,391
その他の流動負債の増減	8,552	△ 22,010	28,123	△ 25,595
その他（非現金支出）	204	1	-	54
<b>II 投資活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>△ 1,927,084</b>	<b>△ 1,475,122</b>	<b>△ 751,857</b>	<b>△ 1,011,522</b>
建設改良費	△ 1,929,094	△ 1,475,638	△ 1,636,415	△ 1,011,630
投資	△ 3,092	△ 2,884	△ 26,272	-
財産収入	5,102	3,399	910,830	108
<b>III 財務活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>545,478</b>	<b>△ 275,775</b>	<b>1,450,233</b>	<b>2,397,468</b>
一時借入金の増減	△ 31,800,000	-	1,700,000	3,100,000
企業債収入	1,365,000	1,281,000	1,326,000	822,000
他会計借入金	294,000	-	-	-
他会計繰入金	32,800,000	-	-	-
補助金収入	156,585	180,888	302,641	166,267
補助金返還金	-	△ 37,266	-	-
企業債償還金	△ 1,937,706	△ 1,761,059	△ 1,773,524	△ 2,028,452
退職手当債	-	-	-	298,000
退職手当債償還金	△ 416,000	-	△ 167,000	-
消費税資本的収支調整額	83,600	60,663	62,115	39,653
<b>IV 当期現金預金増減額</b>	<b>△ 42,249</b>	<b>△ 127,770</b>	<b>135,982</b>	<b>△ 107,291</b>
<b>V 現金預金期首残高</b>	<b>169,929</b>	<b>297,699</b>	<b>161,717</b>	<b>269,008</b>
<b>VI 現金預金期末残高</b>	<b>127,680</b>	<b>169,929</b>	<b>297,699</b>	<b>161,717</b>

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。