

自動車事業会計

1 総括

(1) 平成 28 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なか、当年度は「神戸市営交通事業 経営計画 2020」（計画期間：平成 28 年度から 32 年度）の初年度として、目標達成に向けて取り組んだ。

スマートフォンなどで市バスの現在位置をリアルタイムに把握できるバスロケーションシステムについては、実証実験の結果を踏まえ、本格導入に向けた整備（サービス開始：平成 29 年 4 月 1 日）を進めたほか、ICOCA 定期券の導入や交通系 IC カード全国相互利用対応のための機器の設計・改修（サービス開始：平成 29 年 4 月 15 日）を行い、利用者の利便性の向上を図った。

また、スマートフォンアプリ「KOBE まちの安全・安心アプリ～かもめん navi～」の機能の一つだった「KOBE 乗継検索」（市内公共交通機関の乗継検索や所要時間を調べられる。）を単独アプリ化し、利用者の利便性の向上を図った。

さらに高齢化の進展に対応するため、バス停におけるベンチの設置を推進した。

イ 経営面（「4 経営成績」参照）

営業収益は、運輸収入が減少したことや他会計負担金が減少したことにより、前年度に比べて減少した。営業費用は、運転費、減価償却費が減少したものの人件費が増加したため、前年度に比べて増加した。これにより、営業損益は 3 億 2 千万円悪化し、7 億 2 千万円の損失となった。一方、経常損益は、交通事業基金の運用益相当額を繰り入れたものの、一般会計からの補助金が 6 千万円減少したことなどにより、3 億円の損失となった。

この結果、当年度損益では 3 億円の純損失を計上し赤字決算となり、未処分利益剰余金残高は当年度末 5 億 2 千万円を計上した。

資金面では、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、当年度も交通事業基金から取り崩した 4 億 5 千万円を繰り入れたことや企業債元金償還額の減少により、不良債務額（健全化法による資金不足額）は 16 億円となった。

(2) 審査意見

ア 経営計画財政目標の達成

「神戸市営交通事業 経営計画 2020」（以下「経営計画 2020」という。）では、財政目標として「単年度収支の均衡 累積資金不足額の縮減（改善額累計 21 億円）」を掲げている。

計画初年度にあたる当年度は燃料費の下落等により運転費が減少したものの、給与改定、定期昇給、運転士の欠員を補充するための再転任などにより人件費が 4 億 4 千万円増加したことや、兵庫県立こども病院の移転、西日本旅客鉄道株式会社の摩耶駅開業の影響などによる運輸収入の

減少、一般会計からの補助金の減少により、3億円の純損失を計上し、累積資金不足額は16億円となった。

目標とする単年度収支の均衡や累積資金不足額の縮減を実現するためには費用、収益とも一層の努力が必要とされる。費用では、自動車運送事業を経営する8政令市の中で2番目（平均年齢は3番目）に職員給与が高い（「地方公営企業年鑑（平成27年4月1日～平成28年3月31日）第63集」総務省自治財政局編）という統計もあることから、「経営計画2020」で位置づけられている経営戦略の一環として、総人件費及び一人あたり人件費の抑制に努められたい。

収益では、定期外収入の減少が定期乗車収入の増加を上回り、運輸収入が減少している。交通事業管理者をトップとする営業推進会議により収益力を向上させる乗客増対策を検討し、学校、大学、病院などの需要の掘り起こしと、これに対応した路線運行に取り組んでいるほか、定期外収入の確保のため、「八社巡り」、「重要文化財めぐり」など観光資源を活かした市バスの観光利用にも取り組んでいる。今後も市バス路線沿線の需要や観光資源の掘り起こしを行うとともに、路線ごとの乗車人員数の動向を踏まえたダイヤ改正と路線の見直しを行い、運輸収入の増収に取り組まれたい。なお、バスロケーションシステムなどスマートフォン向けの情報媒体を活用した広告収入の可能性も含め、営業外収入の確保に努められたい。

「経営計画2020」では、神戸市交通事業審議会の答申を踏まえ、経営形態は改善型地方公営企業(*)を維持していくこととしているが、今後、多くの車両が更新時期を迎えることから、車両購入にかかる多額の費用や減価償却費の増、交通事業基金の取り崩しに伴う財源の減少が見込まれるなど、厳しい経営環境が続く。近隣都市での事業の譲渡、或いは民営化の議論の推移を見極め、まちづくりと連携した地域の公共交通ネットワークの再構築といった課題にも対応すべく、経営のあり方を根本から検討されたい。

なお、業務や財務の内容については、市民に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。

*改善型地方公営企業：外部委託など民間的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27年3月23日 神戸市交通事業審議会「市営交通事業の今後の経営の方向性について（答申）」）

イ 交通系 IC カードを活用した新たなサービスの提供

利用者の利便性向上のため、「経営計画2020」では交通系 IC カードサービスの充実を掲げ、交通系 IC カード利用率を乗車人員の70%にすることを目標としている。

事業者側のメリットとしては、IC 化により調査の手間をかけずに利用状況を把握できるほか、

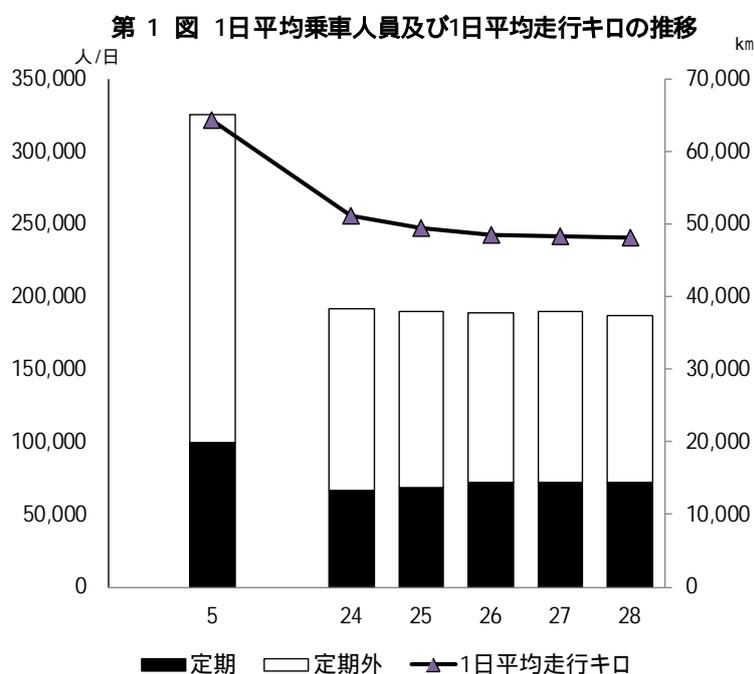
居住人口、就業人口、地理情報などを重ね合わせるにより線的、面的な分析が可能となり、路線の見直しやダイヤ改正の有効な資料が得られることにある。交通系 IC カードから得られる情報をより有用なものとするためには、利用率向上が欠かせない。ICOCA 定期券の導入や交通系 IC カード全国相互利用対応を図ったことで利用率の上昇が期待できるが、さらなる利用率向上のためには、交通系 IC カード利用にインセンティブがある料金制度の検討や、すでに導入済みの乗継割引や他都市で導入例がある市バス 1 日乗車券の付加など、交通系 IC カードの特性を活かし、現金や磁気カードでは実現できなかった新たなサービスの提供に努め、利用率の向上と利用者の利便性の向上に努められたい。

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、年間延乗車人員では対前年度 1,032,307 人（ 1.4% ）減少し 68,348,082 人（《決算審査資料》別表 1 参照）となり、1 日平均乗車人員では対前年度 2,308 人（ 1.2% ）減の 187,255 人となり、乗車人員が減少した。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、48,037 km（前年度比 0.7%）である。



(単位: 人, km)

年 度	5	24	25	26	27	28
1日平均乗車人員	325,119	191,849	189,336	189,286	189,563	187,255
定 期	99,771	66,873	68,359	71,901	72,503	72,469
定 期 外	225,348	124,976	120,977	117,384	117,060	114,785
1日平均走行キロ	64,296	51,189	49,433	48,437	48,386	48,037

3 予算の執行状況

(1) 収益的収支

収益的収入の執行率は97.8%となっている。これは主として、運輸収入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95.3%となっている。これは主として、営業費用の運転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	11,670,243	100.0	11,415,663	100.0	-	254,579	97.8
(1) 営業収益	11,042,460	94.6	10,845,202	95.0	-	197,257	98.2
(2) 営業外収益	627,783	5.4	570,460	5.0	-	57,322	90.9
1 自動車事業費	12,274,648	100.0	11,698,147	100.0	-	576,500	95.3
(1) 営業費用	11,918,120	97.1	11,383,798	97.3	-	534,321	95.5
(2) 営業外費用	326,528	2.7	314,348	2.7	-	12,179	96.3
(3) 予備費	30,000	0.2	-	-	-	30,000	-

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63.3%となっている。これは主として、交通事業基金取り崩しによる繰り入れが予定を下回ったことによる。

資本的支出の執行率は86.0%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	1,098,505	100.0	695,308	100.0	-	403,196	63.3
(1) 企業債	379,000	34.5	219,000	31.5	-	160,000	57.8
(2) 補助金	1,757	0.2	24,620	3.5	-	22,863	1,401.3
(3) 他会計繰入金	716,000	65.2	450,000	64.7	-	266,000	62.8
(4) 財産収入	1,498	0.1	806	0.1	-	691	53.8
(5) 雑収入	250	0.0	882	0.1	-	632	352.9
1 資本的支出	1,102,955	100.0	948,063	100.0	-	154,891	86.0
(1) 建設改良費	381,702	34.6	246,811	26.0	-	134,890	64.7
(2) 企業債償還金	701,253	63.6	701,252	74.0	-	0	100.0
(3) 予備費	20,000	1.8	-	-	-	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	122	バス停留所テント建設工事(9) バスロケーションシステム工事(67)
改 良 費	124	営業所建物改良工事(50) 車両搭載機械装置データ改良工事(30) 排水処理装置改良工事(17)

イ 資本的収支の構成

当年度の資本的収入の決算額は、交通事業基金から取り崩した4億5千万円を繰り入れ、6億9,530万円となっている。これに対し、資本的支出の決算額は9億4,806万円で、不足する額2億5,275万円を、当年度分消費税及び地方消費税資本的収支調整額1,828万円、当年度分損益勘定留保資金2億3,447万円で補てんしている。

なお、当年度純利益で補てんする場合には、地方公営企業法施行令第17条第1項第10号に基づき、予算に当年度純利益の処分を予め定めることとされている。

第 2 図 資本的収支の構成

(単位 金額：百万円)

支出	建設改良費 246	企業債償還金 701	
収入	企業債 219	他会計繰入金 450	補填額 252
	補助金 24	財産収入・雑収入 1	

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3億152万円の純損失を計上しており、当年度末の未処分利益剰余金は5億2,512万円となっている。

経常損益については、3億152万円の損失となっており、前年度と比べると収益が減少する一方、費用が増加したため、経常利益は3億9,135万円(435.6%)悪化している。また、特別利益が減少した(*8)ため、純損益は5億8,601万円悪化(206.0%)した。

ア 収 益

営業収益の主なものは「運輸収入」で、収益の74.8%を占める。営業外収益の主なものは、経営改善促進のため路線ごとの収支差の一部等を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)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2億1,848万円減少している。

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」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「経費」(*4,*5)と「減価償却費」(*7)で2億5,872万円減少したが、人件費が4億4,115万円増加し、営業外費用は956万円減少した結果、費用は1億7,286万円の増加となっている。

第 4 表 損 益 状 況 の 比 較

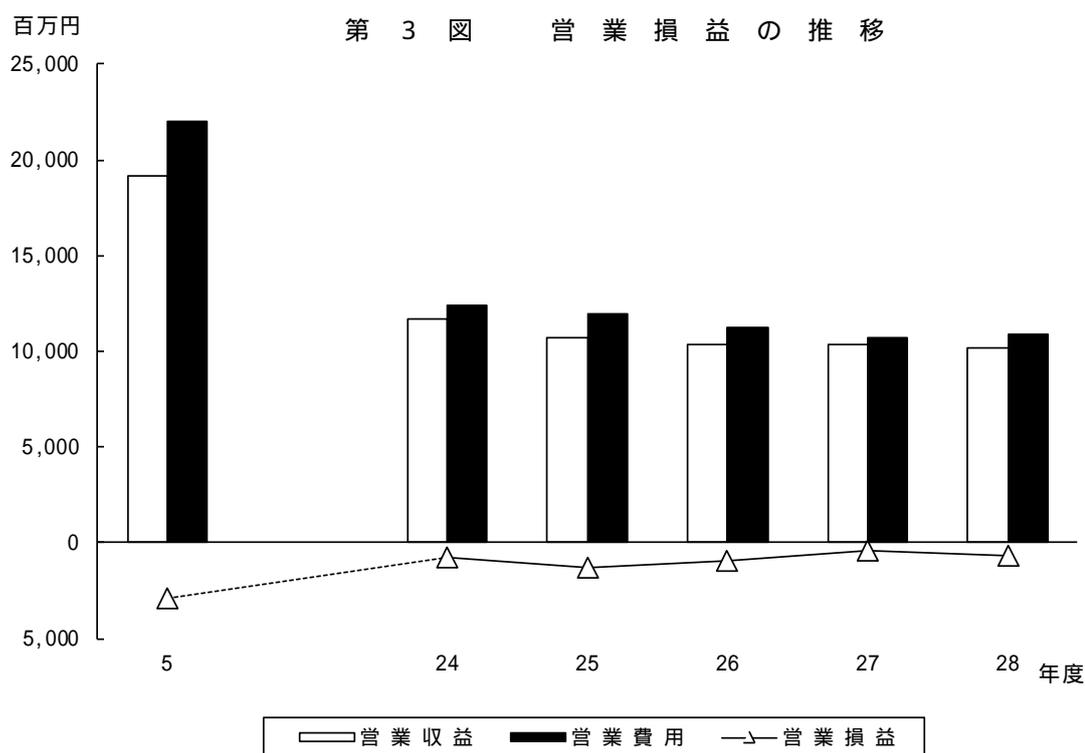
(単位 金額：千円，比率：%)

項 目	平成28年度		平成27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)	10,758,209	100.0	10,976,698	218,489	2.0	
営 業 収 益	10,188,894	94.7	10,328,472	139,577	1.4	
運 輸 収 入	8,042,757	74.8	8,180,162	137,405 *1	1.7	*1 定期外収入の減
他 会 計 負 担 金	1,872,545	17.4	1,887,044	14,499	0.8	
運 輸 雑 収 入	273,592	2.5	261,264	12,327	4.7	
営 業 外 収 益	569,314	5.3	648,226	78,911	12.2	
受 取 利 息 及 配 当 金	2	0.0	40	38	94.9	
県 補 助 金	7,344	0.1	7,492	148	2.0	
他 会 計 補 助 金	494,449	4.6	558,719	64,269 *2	11.5	*2 経営改善促進補助金の減
他 会 計 繰 入 金	8,000	0.1	-	8,000 *3	皆増	*3 基金運用益の繰入
長 期 前 受 金 戻 入	32,159	0.3	49,697	17,538	35.3	
雑 収 入	27,359	0.3	32,276	4,916	15.2	
費 用 (B)	11,059,732	100.0	10,886,862	172,869	1.6	
営 業 費 用	10,916,320	98.7	10,733,886	182,433	1.7	
経 費	6,318,063	57.1	6,465,637	147,573	2.3	
建 物 保 存 費	30,928	0.3	38,878	7,950 *4	20.4	*4 建物修繕費の減
車 両 保 存 費	596,505	5.4	635,640	39,134	6.2	
運 転 費	5,145,830	46.5	5,289,669	143,838 *5	2.7	*5 燃料費の減
運 輸 管 理 費	450,821	4.1	411,010	39,811	9.7	
一 般 管 理 費	93,977	0.8	90,438	3,538	3.9	
人 件 費	4,212,116	38.1	3,770,957	441,158 *6	11.7	*6 再転任職員による増
減 価 償 却 費	386,139	3.5	497,292	111,152 *7	22.4	*7 減価償却の進捗による減
営 業 外 費 用	143,412	1.3	152,975	9,563	6.3	
支 払 利 息 及 企 業 債 諸 費	45,797	0.4	49,132	3,334	6.8	
雑 支 出	97,614	0.9	103,843	6,228	6.0	
経 常 損 益 (C=A-B)	301,523	-	89,835	391,358	435.6	
特 別 利 益 (D)	-	-	194,653	194,653 *8	皆減	*8 前年度の資産売却の皆減
特 別 損 失 (E)	-	-	-	0	-	
当 年 度 純 損 益 (F=C+D-E)	301,523	-	284,488	586,012	206.0	
前 年 度 繰 越 利 益 剰 余 金 (繰 越 欠 損 金) (G)	826,651	-	542,162	284,488	52.5	
そ の 他 未 処 分 利 益 剰 余 金 変 動 額 (H)	-	-	-	0	-	
当 年 度 未 処 分 利 益 剰 余 金 (未 処 理 欠 損 金) (F+G+H)	525,128	-	826,651	301,523	36.5	

(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てきたが、当年度は前年度より営業収益が減少する一方で、運転士の欠員を補充するための再転任により営業費用が増加したため、営業損失が増加した。



(単位 金額：百万円)

年 度	5	24	25	26	27	28
営 業 収 益	19,120	11,657	10,701	10,344	10,328	10,188
営 業 費 用	22,018	12,392	11,989	11,273	10,733	10,916
営 業 損 益	2,898	734	1,288	929	405	727

イ 単位あたりの営業収益費用の推移

バス走行1キロ当たりの営業収益費用の推移をみると、走行1キロ当たりの営業収益は減少が続いており、走行1キロ当たりの営業費用は当年度増加したため、1キロあたり営業損益は悪化している。

第 5 表 自動車事業走行1キロ当たりの営業収益と営業費用

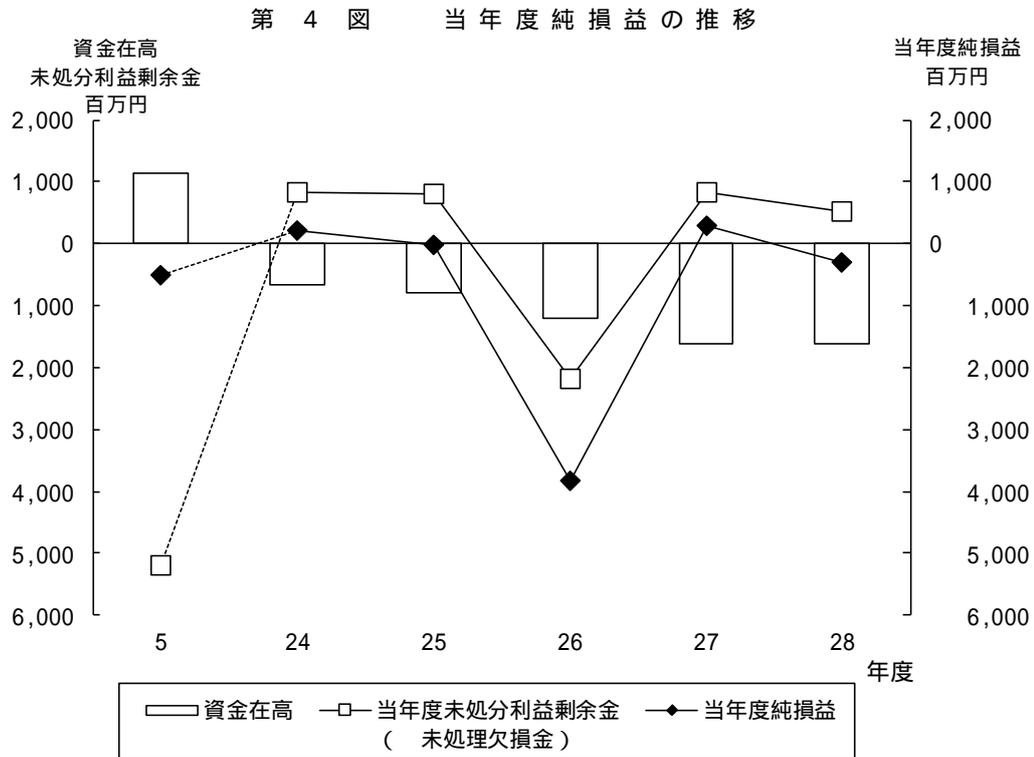
項 目	平成26年度		平成27年度		平成28年度		
	予算	決算	予算	決算	予算	決算	
営 業 収 益 (円 / km)	636.67	585.12	619.66	583.21	591.18	581.10	
内 訳	運 輸 収 入 (円 / km)	505.47	464.45	490.92	461.91	466.78	458.70
	他 会 計 負 担 金 (円 / km)	116.02	105.31	111.73	106.55	107.64	106.79
	運 輸 雑 収 入 (円 / km)	15.17	15.35	17.00	14.75	16.75	15.60
営 業 費 用 (円 / km)	694.23	637.67	676.33	606.11	651.00	622.58	
内 訳	人 件 費 (円 / km)	244.82	218.24	238.14	212.93	243.49	240.22
	経 費 (*1) (円 / km)	401.69	376.38	407.52	365.09	384.85	360.33
	減 価 償 却 費 (円 / km)	47.71	43.04	30.66	28.08	22.64	22.02
営 業 損 益 (円 / km)	57.56	52.55	56.66	22.89	59.81	41.48	
運 転 走 行 キ ロ (km)	16,672,524	17,679,760	16,795,952	17,709,402	17,545,105	17,533,737	

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後，平成 27 年度は 2 年ぶりに純利益を計上したが，当年度は純損失を計上した。



(単位 金額：百万円)

年 度	5	24	25	26	27	28
当年度純損益	506	206	27	3,835	284	301
当年度未処分利益剰余金 (未処理欠損金)	5,204	841	813	2,180	826	525
資 金 在 高	1,144	652	793	1,197	1,609	1,607

備考：資金在高 = 健全化法による資金不足額

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172億7,305万円で、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90.6%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58.2%、資本が41.8%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、流動負債は未払金及び前受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」、営業所施設などの「建物」、バスなどの「車両」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、有形固定資産の車両の減価償却による減（*1）等により資産総額は減少している。

イ 負債及び資本

負債及び資本では、資本が41.8%で、そのうち資本金20.9%、剰余金が20.9%である。

固定負債は「企業債」及び「引当金」、流動負債は「未払金」、繰延収益は「長期前受金」が主なものとなっている。資本金は「自己資本金」、剰余金は「他会計繰入金」が主なものとなっている。

前年度と比べると、交通事業基金を取り崩して資本金を増資した(*7)ため「資本金」の増により資本は増加したが、「企業債」(*4)の減による負債の減少が上回ったため、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28年度末		平成27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							
固 定 資 産	17,273,054	100.0	17,378,860		105,806	0.6	
1 自 動 車 事 業	15,794,359	91.4	15,956,139		161,780	1.0	
(1) 有 形 固 定 資 産	15,681,435	90.8	15,862,631		181,195	1.1	
ア 土 地	15,651,601	90.6	15,827,248		175,647	1.1	
イ 建 物	12,960,475	75.0	12,960,475		0	0.0	
ウ 構 築 物	1,305,131	7.6	1,314,058		8,926	0.7	
エ 車 両	283,913	1.6	279,312		4,601	1.6	
オ 機 械 装 置	898,874	5.2	1,126,874		228,000 *1	20.2	*1 減価償却による減
カ 工 具 器 具 備 品	185,879	1.1	127,746		58,132 *2	45.5	*2 パスロケーションシステムによる増
(2) 無 形 固 定 資 産	17,326	0.1	18,781		1,454	7.7	
2 関 連 施 設	29,834	0.2	35,382		5,548	15.7	
(1) 有 形 固 定 資 産	57,218	0.3	66,456		9,238	13.9	
(2) 無 形 固 定 資 産	57,153	0.3	66,391		9,238	13.9	
3 建 設 仮 勘 定	64	0.0	64		0	0.0	
4 投 資	28,907	0.2	-		28,907 *3	皆増	*3 営業所建替工事による増
(1) 出 資 金	26,797	0.2	27,051		254	0.9	
(2) リ サ イ ク ル 料 金	2,000	0.0	2,000		0	0.0	
流 動 資 産	24,797	0.1	25,051		254	1.0	
1 現 金 預 金	1,478,694	8.6	1,422,720		55,973	3.9	
2 未 収 金	155,146	0.9	123,301		31,845	25.8	
3 貯 蔵 品	1,311,929	7.6	1,287,583		24,346	1.9	
4 前 払 費 用	6,663	0.0	7,140		477	6.7	
負債 及 び 資 本	4,953	0.0	4,694		259	5.5	
負 債	17,273,054	100.0	17,378,860		105,806	0.6	
固 定 負 債	10,053,028	58.2	10,307,311		254,283	2.5	
1 企 業 債 権	5,992,484	34.7	6,042,062		49,577	0.8	
(1) 建設改良等の増減に充てるための企業債	2,318,788	13.4	2,552,068		233,279 *4	9.1	*4 企業債償還による減
(1) 建設改良等の増減に充てるための企業債	2,318,788	13.4	2,552,068		233,279	9.1	
2 引 当 金	3,514,378	20.3	3,330,808		183,569	5.5	
(1) 退職給付引当金	3,514,378	20.3	3,330,808		183,569 *5	5.5	*5 要支給額の増
3 その他 固 定 負 債	159,317	0.9	159,184		132	0.1	
(1) 長期 預 り 金	159,317	0.9	159,184		132	0.1	
流 動 負 債	3,797,544	22.0	3,995,460		197,916	5.0	
1 一 時 借 入 金	900,000	5.2	800,000		100,000	12.5	
2 企 業 債 権	452,279	2.6	701,252		248,972	35.5	
(1) 建設改良等の増減に充てるための企業債	452,279	2.6	701,252		248,972 *6	35.5	*6 翌年度企業債元金償還額の減
3 未 払 金	1,281,934	7.4	1,332,856		50,921	3.8	
4 前 受 金	821,938	4.8	815,764		6,174	0.8	
5 預 り 金	20,700	0.1	23,906		3,206	13.4	
6 引 当 金	258,875	1.5	261,513		2,638	1.0	
(1) 賞 与 引 当 金	217,952	1.3	221,010		3,058	1.4	
(2) 法 定 福 利 費 引 当 金	40,922	0.2	40,502		420	1.0	
7 その他 流 動 負 債	61,815	0.4	60,166		1,649	2.7	
繰 延 収 益	262,998	1.5	269,788		6,789	2.5	
1 長 期 前 受 金	2,602,154	15.1	2,576,918		25,236	1.0	
収 益 化 累 計 額	2,339,155	13.5	2,307,130		32,025	1.4	
資 本	7,220,025	41.8	7,071,548		148,476	2.1	
資 本 金	3,604,343	20.9	3,154,343		450,000	14.3	
1 自 己 資 本 金	2,974,343	17.2	2,524,343		450,000 *7	17.8	*7 基金取崩資金による増資
2 一 般 会 計 出 資 金	630,000	3.6	630,000		0	0.0	
剰 余 金	3,615,681	20.9	3,917,205		301,523	7.7	
1 資 本 剰 余 金	3,090,553	17.9	3,090,553		0	0.0	
(1) 受 贈 財 産 評 価 額	955,810	5.5	955,810		0	0.0	
(2) 他 会 計 繰 入 金	2,134,743	12.4	2,134,743		0	0.0	
2 利 益 剰 余 金	525,128	3.0	826,651		301,523	36.5	
(1) 当 年 度 未 処 分 利 益 剰 余 金	525,128	3.0	826,651		301,523	36.5	
(うち 当 年 度 純 損 益)	(301,523)	-	(284,488)		(586,012)	(206.0)	

備考：有形固定資産の減価償却累計額は、19,317,540千円である。

6 その他

(1) 一般会計からの補助金及び出資金

一般会計からの補助金及び出資金は、地方公営企業法第17条の3に基づくほか、第18条に基づいて一般会計が負担するもので、当年度は収益的収入(税込)の4.3%(*1)、資本的収入の0.4%(*2)に相当する補助金を受け入れている。

*1：収益的収入補助金額 / 収益的収入 = 494 百万円 / 11,415 百万円

*2：資本的収入補助等金額 / 資本的収入 = 3 百万円 / 695 百万円

第7表 一般会計からの補助金等及び出資金

(単位 金額：百万円)

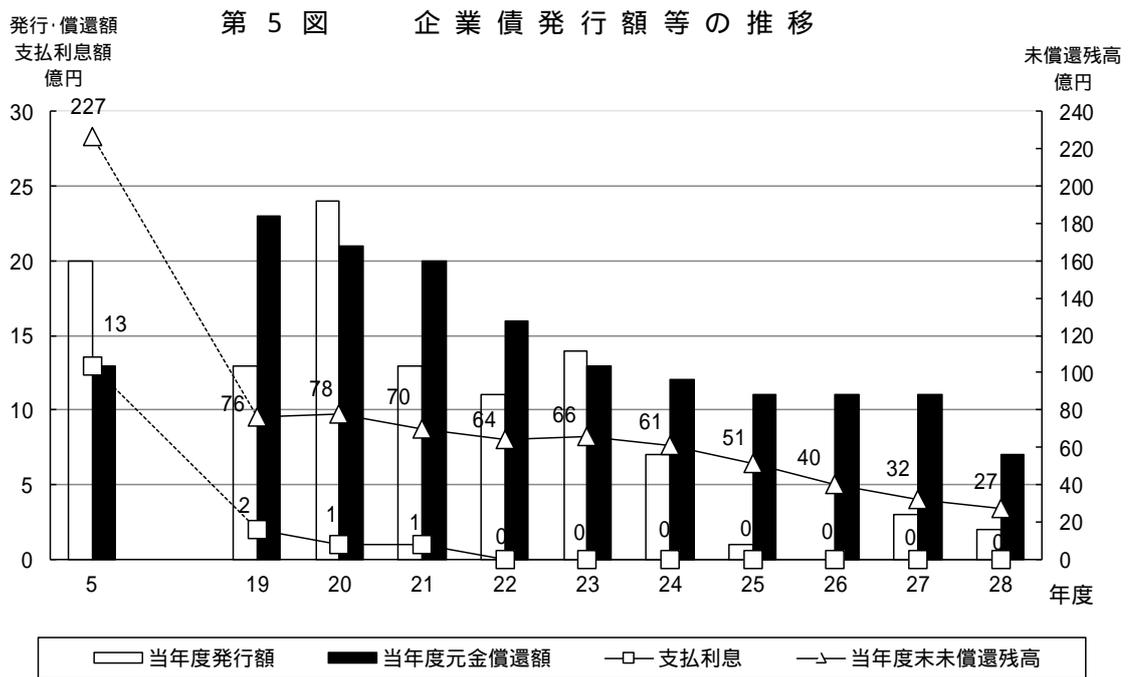
項目	平成28年度 補助等金額	平成27年度 補助等金額	対前年度 増減額	説明	収入科目	根拠規定 (地方公営企業法)
1 経営改善促進補助金	327	383	55	経営改善促進のため自動車事業の収支差の一部を補助	収益的収入 (営業外収益)	17条の3 (*1)
2 共済公的負担繰入金	108	102	5	地方公営企業職員に係る基礎年金拠出金に係る公的負担		
3 児童手当繰入金	18	19	1	3歳に満たない児童に係る児童手当給付に要する経費の15分の8 3歳以上中学校終了前の児童に係る児童手当給付に要する経費		
4 共済追加費用繰入金	39	52	13	共済追加費用(共済組合による年金支給制度設立以前の給付に係るもの)に係る負担金		
5 災害応急対策等に要する経費	0	-	0	熊本地震に係る被災地の応援等に要する経費		
小計	494	558	64			
6 バス利便性向上促進事業費補助金	3	-	3	バスロケーションシステムの整備に要する経費に対する補助	資本的収入	18条1項
7 地域公共交通確保維持改善事業費補助金	-	6	6	ノンステップバス車両購入費用に対する補助		
8 出資金	-	200	200	一般会計からの出資金		
小計	3	206	202			
合計	497	764	267			

*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、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	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
当年度発行額	20	13	24	13	11	14	7	1	0	3	2
当年度元金償還額	13	23	21	20	16	13	12	11	11	11	7
当年度末未償還残高	227	76	78	70	64	66	61	51	40	32	27
支 払 利 息	13	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0

(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、減価償却費等により 1 億 8,460 万円の増加となっており、投資活動によるキャッシュ・フローは他会計繰入金等により 2 億 2,949 万円の増加、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 3 億 8,225 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、3,184 万円の増加となっている。

第 8 表 キャッシュ・フロー計算書

(単位 金額：千円)

項 目	平成28年度	平成27年度
業務活動によるキャッシュ・フロー	184,601	756,822
小 計	230,299	805,811
当年度純利益(純損失)	301,523	284,488
減価償却費	386,139	497,292
退職給付引当金	183,569	254,254
賞与・法定福利費引当金	2,638	13,038
長期前受金戻入	32,159	49,697
受取利息及び受取配当金	2	40
支払利息	45,700	49,030
固定資産除却損	3,363	5,900
未収金の増減	24,346	34,712
未払金の増減	50,921	186,912
前払費用の増減	259	2,433
前受金の増減	6,174	15,271
預り金の増減	3,206	2,797
貯蔵品の増減	477	2,167
その他の流動資産の増減	-	23
その他の流動負債の増減	1,649	2,119
消費税資本的収支調整額	18,282	22,817
小 計	45,698	48,989
利息及び配当金の受取額	2	40
利息の支払額	45,700	49,030
投資活動によるキャッシュ・フロー	229,496	296,561
固定資産の取得による支出	246,811	308,037
固定資産の取得にかかる補助金	24,620	6,048
投資	-	191
財産収入	806	5,365
保証金	-	78
他会計繰入金	450,000	-
雑収入による収入	882	176
財務活動によるキャッシュ・フロー	382,252	535,814
建設改良等の財源に充てる企業債収入	219,000	300,000
建設改良等の財源に充てた企業債償還金	701,252	1,135,814
一時借入金増減	100,000	100,000
出資	-	200,000
資金増加額	31,845	75,552
資金期首残高	123,301	198,853
資金期末残高	155,146	123,301

備考 1 本表は間接法により作成している。

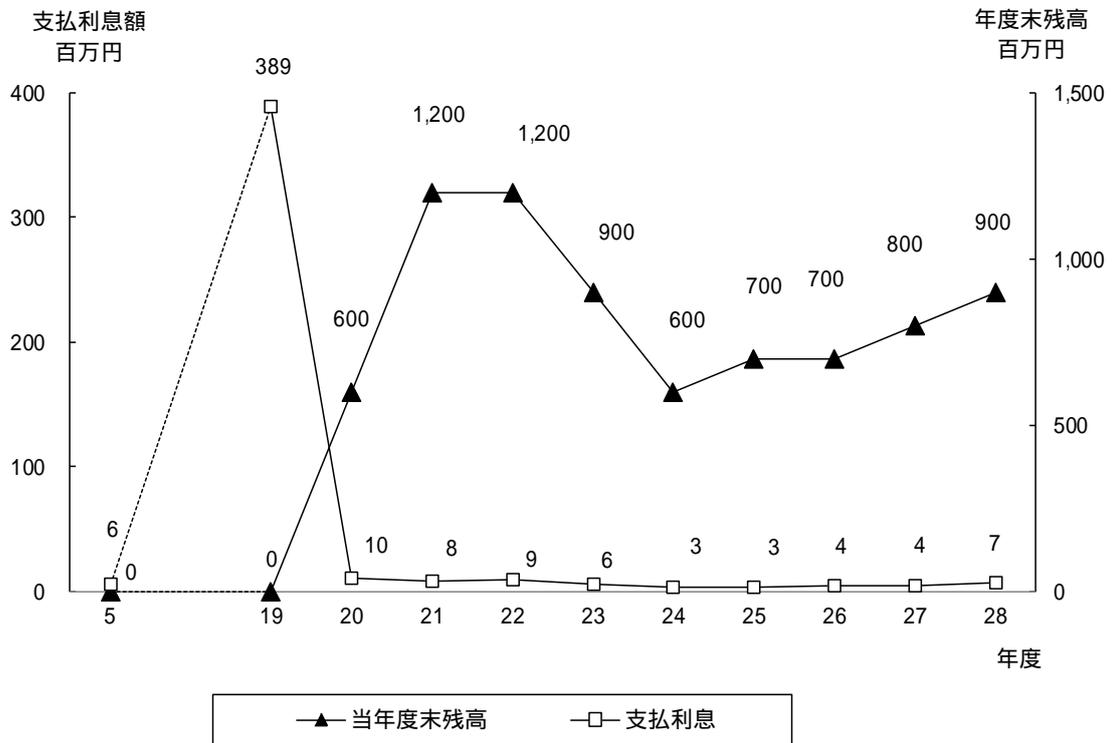
2 項目は、原則として損益計算書、貸借対照表及び決算報告書の科目によっている。

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入れを行っており、当年度末残高は 9 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	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
当年度末残高	-	-	600	1,200	1,200	900	600	700	700	800	900
支 払 利 息	6	389	10	8	9	6	3	3	4	4	7

《決算審査資料》

別表 1 業 務 量 の 比 較

項 目	平成 28 年 度			平成 27 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)	367.7	5.1	1.4	362.6	5.5	1.5	
在籍車両数 (両)	517	0	0.0	517	0	0.0	
年間 延	運転車両数 (両)	162,344	1,633	0.9	163,977	2,495	1.5
	運転走行キロ (km)	17,533,737	175,665	0.9	17,709,402	29,642	0.1
	乗車人員 (人)	68,348,082	1,032,307	1.4	69,380,389	290,859	0.4
	定期 (人)	26,451,266	84,925	0.3	26,536,191	292,084	1.1
	定期外 (人)	41,896,816	947,382	2.2	42,844,198	1,225	0.0
一日 平均	運転車両数 (両)	444	4	0.8	448	6	1.3
	運転走行キロ (km)	48,037	349	0.7	48,386	51	0.1
	乗車人員 (人)	187,255	2,308	1.2	189,563	277	0.1
	1車当たり走行キロ (km)	108.0	0.1	0.0	107.9	1.5	1.3
	1車当たり乗車人員 (人)	421	2	0.4	423	5	1.0
営業日数 (日)	365	1	0.2	366	1	0.2	
平均表定速度 (km/h)	14.3	0.0	0.2	14.3	0.3	2.0	
職員数 (人)	383	3	0.7	386	25	6.0	

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。