

経営比較分析表

大阪府 大阪市

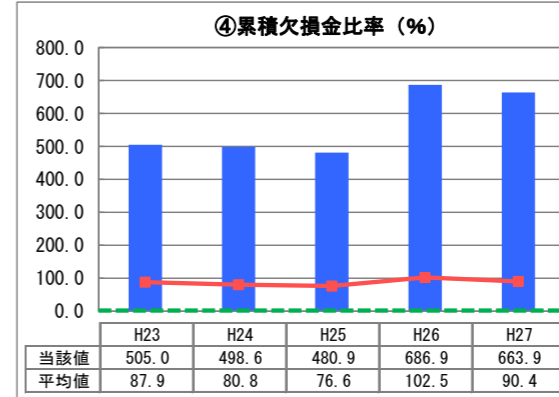
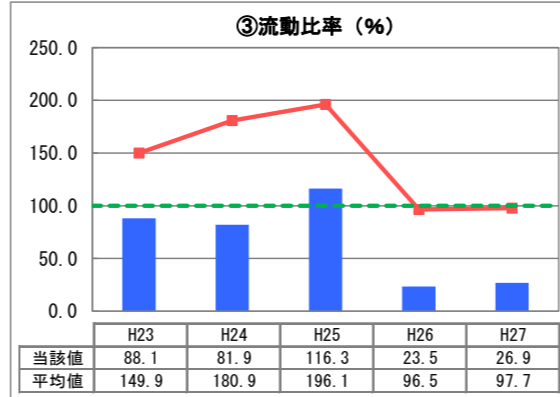
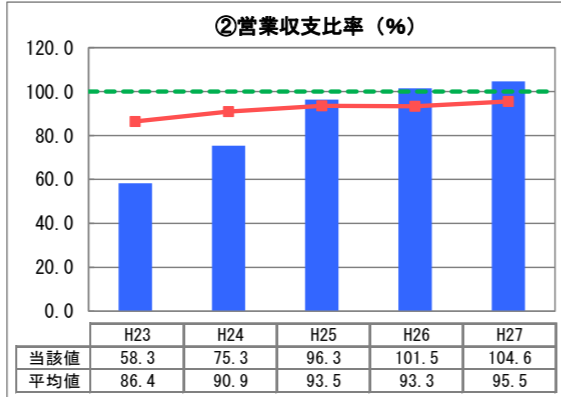
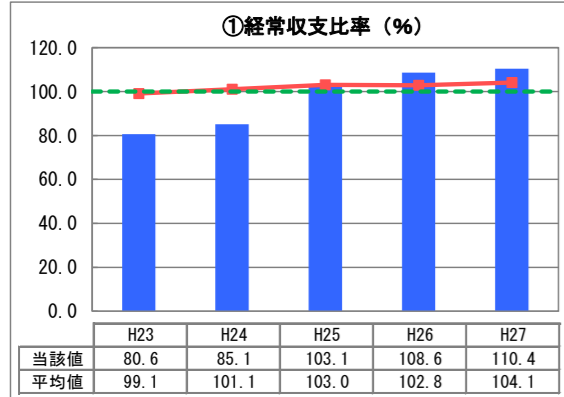
業務名	業種名	事業名	資金不足比率 (%)
法適用	交通事業	自動車運送事業	131.6
営業路線 (km)	年間走行キロ (千km)	在籍車両数 (両)	職員数 (人)
440.9	17,201	530	539
管理の委託割合 (%)	民間事業者の有無	地域公共交通網形成計画策定の有無	
54.3	有	無	

※民間事業者の有無とは、行政区内で民間バス事業者が運行しているかどうかを指す。

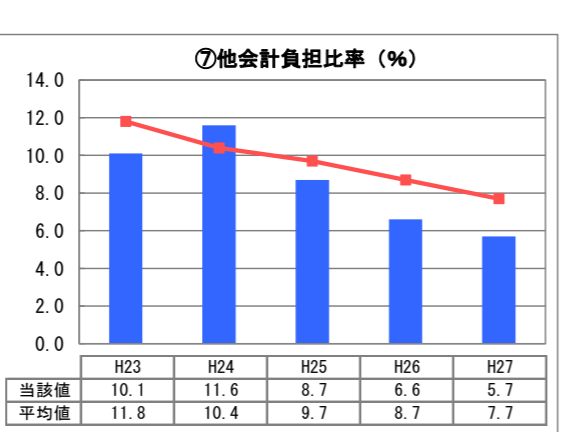
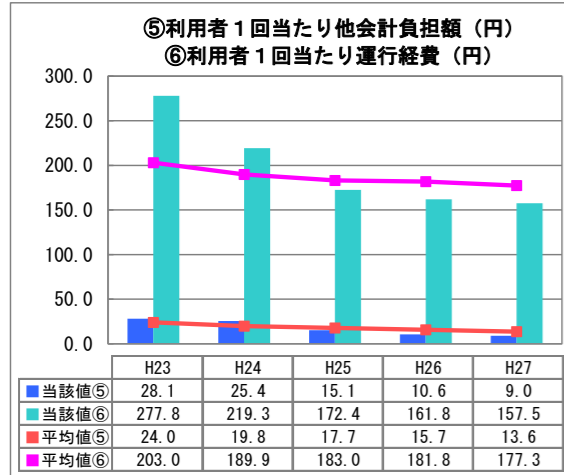
	H23	H24	H25	H26	H27
年間輸送人員 (千人)	80,300	78,919	76,397	72,892	74,622
他会計負担額 (千円)	2,258,613	2,000,671	1,151,535	773,817	675,271

1. 経営の健全性

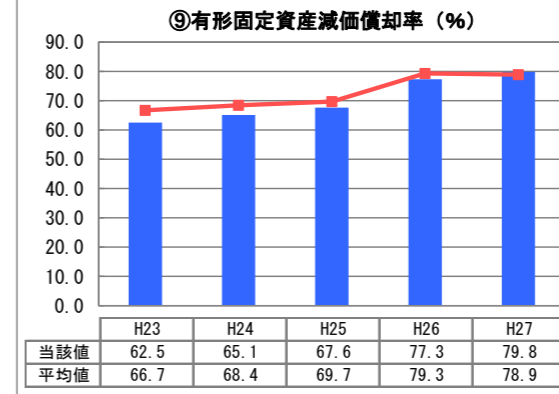
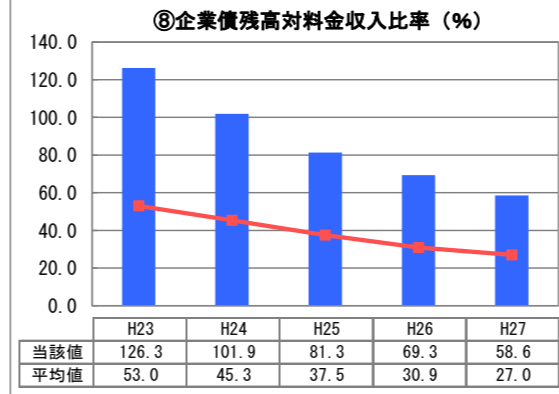
○事業の状況



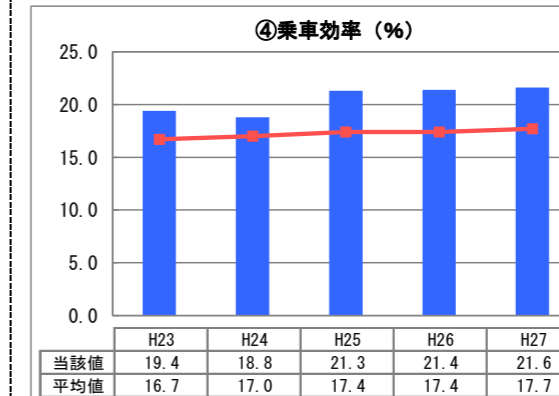
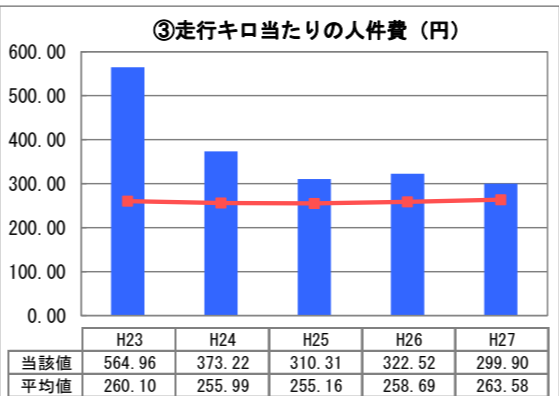
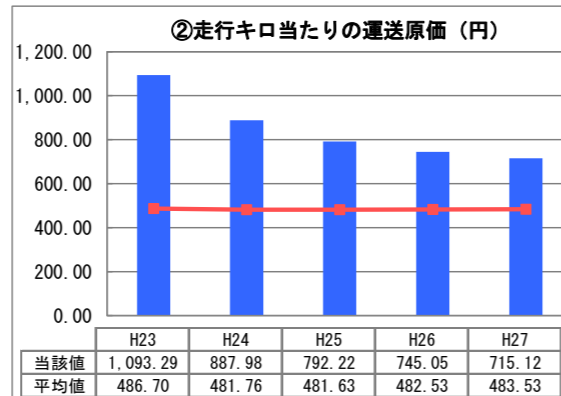
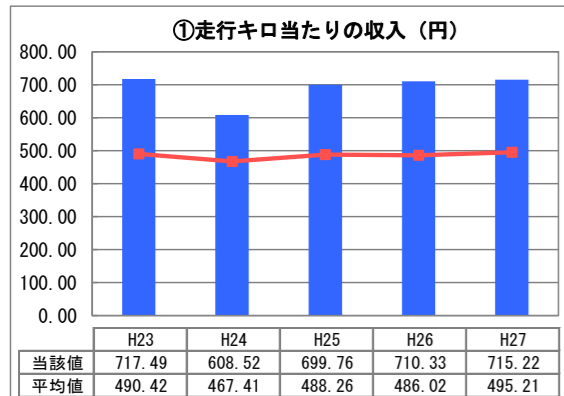
○独立採算の状況



○資産及び負債の状況



2. 経営の効率性



※民間事業者平均値は当該団体が所属する標準原価ブロックの民間平均値

分析欄

1. 経営の健全性について

- ① 経常収支比率は、H23・H24は公営企業平均値に比べ下回っていましたが、過去からの経営改善効果がH25以降に現れたことにより、類似団体並みとなりました。
- ② 営業収支比率は、H23・H24は公営企業平均値に比べ下回っていましたが、過去からの経営改善効果がH25以降に現れたことにより、類似団体並みとなりました。
- ③ 流動比率は、公営企業平均値と比べて大幅に低く、H26に係争中であつた住之江用地土地信託事業の終結し、和解金160億円を支払うため、一時借入を行ったことから、100%を大きく下回っています。
- ④ 累積欠損金比率は、過去の経営改善によっても縮減できず公営企業平均値と比べ大幅に高くなっています。
- ⑤・⑦ 利用者1回当たり他会計負担額及び他会計負担比率は、補助対象である不採算路線の大幅な廃止・見直しによる補助金の減少により、減少傾向にあります。
- ⑥ 利用者1回当たり運行経費は、H23・H24が公営企業平均値と比べ高いものの、コスト縮減など経営改善に努めた結果、公営企業平均値と比べて低くなっています。
- ⑧ 企業債残高対料金収入比率は、投資の抑制による企業債の発行抑制を進めるなど、H23と比べ大幅に改善されているものの、公営企業平均値と比べ高くなっています。
- ⑨ 有形固定資産減価償却率は、H26年度の会計制度の見直しにより上昇したものの、車両更新周期の見直しなどによる投資の抑制を行ったことから公営企業平均値並みになっています。

2. 経営の効率性について

- ① 走行キロ当たりの収入は、人口が集中する都心部を主たる営業区域としていることから、民間事業者平均値と比べ多くなっています。
- ② 走行キロ当たりの運送原価は、コストの縮減など経営改善に努めた結果、H23と比べ改善されているものの、民間事業者平均値と比べ上回っています。
- ③ 走行キロ当たりの人件費は、給料水準の見直し等により、H23と比べ大幅に改善されているものの、依然、民間事業者平均値までには至っていません。
- ④ 乗車効率は、効率的な路線の見直しなどにより、公営企業平均値と比べ上回っています。

全体総括

- これまで数度にわたる経営改善に努め、効率的な路線への見直し、給料水準の見直しや職員数の縮減等に伴う人件費・経費の減及び投資の抑制に取り組んできたことにより、指標は全般的に改善されているものの、累積欠損金は平成27年度末で794億円にも上り、累積欠損金比率は600%を超えています。
- 多額の累積欠損金を抱えるなど公営としては存続できない状態であるバス事業の運営を経営効率の優れた大阪シティバス(株)に委ねることにより、市民・お客さまの移動手段として必要不可欠なバスサービスを持続的・安定的に提供していくため、取り組んでまいります。