

# 経営比較分析表（平成29年度決算）

大阪府 大阪市

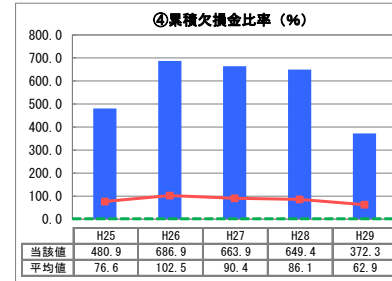
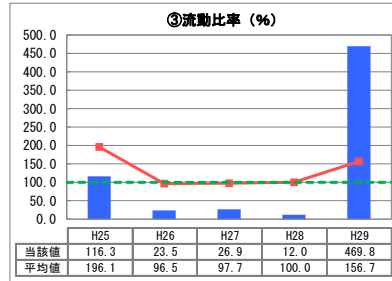
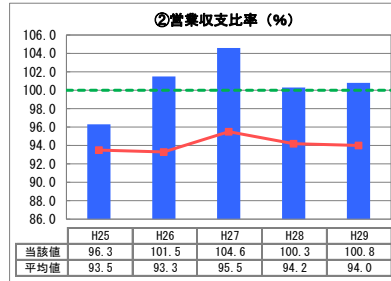
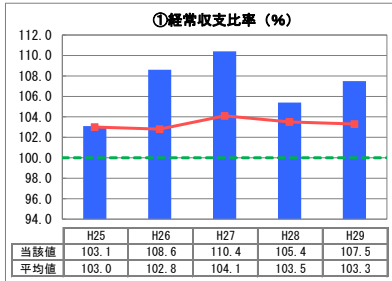
業務名	業種名	事業名	管理者の情報
法適用	交通事業	自動車運送事業	自治体職員
資金不足比率 (%)	営業路線 (km)	年間走行キロ (千km)	在籍車両数 (両)
-	439.8	17,268	530
職員数 (人)	管理の委託割合 (%)	民間事業者の有無	地域公共交通網形成計画策定の有無
490	60.8	有	無

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

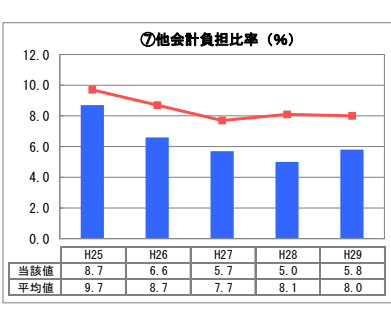
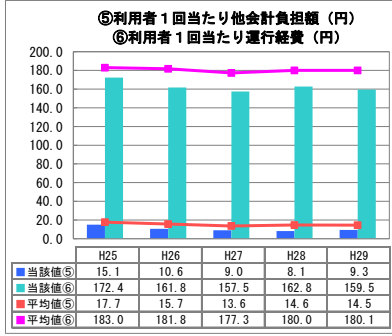
	H25	H26	H27	H28	H29
年間輸送人員 (千人)	76,397	72,892	74,622	75,857	77,869
他会計負担額 (千円)	1,151,535	773,817	675,271	614,450	720,674

## 1. 経営の健全性

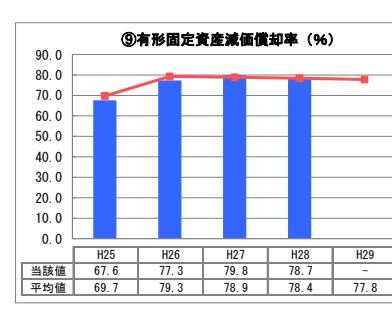
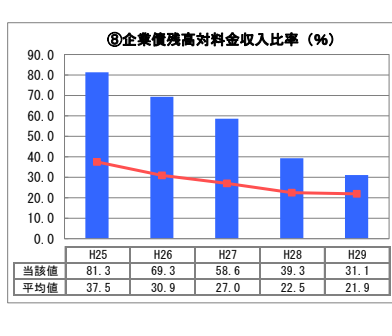
### ○事業の状況



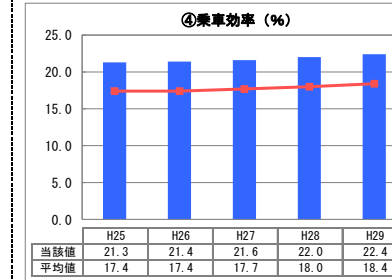
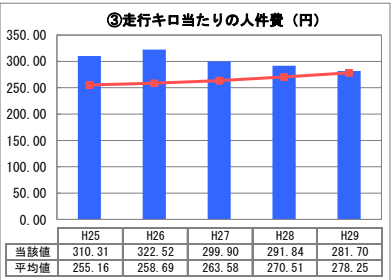
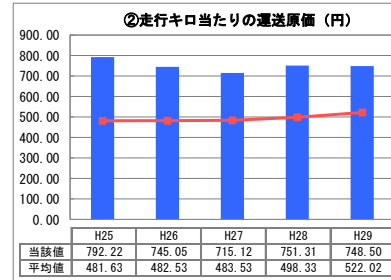
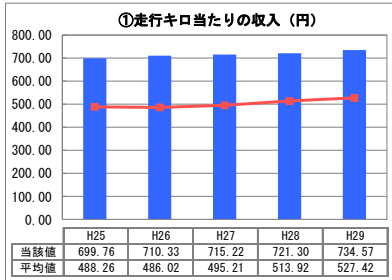
### ○独立採算の状況



### ○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、過去からの経営改善効果が現れたことにより、類似団体並みとなりました。
- ②営業収支比率は、過去からの経営改善効果が現れたことにより、類似団体並みとなりました。
- ③流動比率は、H26に係争中であった住之江用地土地信託事業の終結に際し、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たものの、民営化に伴い、高速鉄道事業会計からの借入金返済免除などにより、大幅に上回っています。
- ④累積欠損比率は、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、公営企業平均値と比べて低くなっています。
- ⑥利用者1回当たり運行経費は、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、H25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有形固定資産は、民営化に伴う対外的な債務弁済等の財源調達として、保有する固定資産を売却したことにより、減少しています。

### 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、H25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、H25と比べ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、指標は全体的に改善しているものの、累積欠損金は平成29年度末で463億円にも上り、累積欠損比率は300%を超えております。
- 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平成30年4月に経営効率の優れた大阪シティバス(株)に一括譲渡し、市民・お客さまの移動手段として、引き続き市内交通サービスの維持・発展をはかってまいります。