

資料4

Ⅲ 経営健全化計画の完了報告の概要について

○経営健全化計画の完了報告を行った団体

事業区分	都道府県名	市区町村	会計名	概要掲載 ページ
交通事業	京都府	京都市	京都市高速鉄道事業特別会計	1
	大阪府	大阪市	自動車運送事業会計	4

京都府京都市 京都市高速鉄道事業特別会計

経営健全化計画完了報告(要旨)

1 経営健全化計画の平成 29 年度実施状況

平成 29 年度は、1 日当たりのお客様数が前年度に比べ 8 千人増加したことなどから、経常損益は、前年に比べ減少したものの 3 年連続の黒字を確保することができ、また、現金収支（償却前損益）についても 94 億円の黒字を確保することができた。その結果、財政健全化法に定める資金不足は生じず、今後も、資金不足比率は安定的に経営健全化基準を下回る見込みとなったため、計画よりも 1 年前倒しで経営健全化団体から脱却することとなった。

(1) 計画と具体的な措置の状況

- ・ 収入増加策については、「地下鉄・市バスお客様 1 日 80 万人」の目標を掲げ、新たに民間団体とも連携した公共交通の利用促進に取り組み、1 日当たりのお客様数は前年度に比べ 8 千人増の 38 万 7 千人となるとともに、駅ナカビジネスの収入が目標の 10 億円を 1 年前倒しで達成したことなどから、営業収益についても計画を 8 億円上回る 279 億円となった。
- ・ コスト削減策については、安全に十分留意したうえで地下鉄設備の更新期間の延長をはじめとした徹底したコスト削減に努めた。
- ・ 一般会計等からの支援については、計画に基づき、経営健全化対策出資金を繰り入れた。(5,114,000 千円) また、市バス事業から、経営健全化を財政面から支援するための出資金を受け入れた。(1,190,000 千円)

(2) 資金不足額解消の状況

(単位：千円)

年度 区分	計画初年度 の前年度	平成 21 年度 (計画初年度)	平成 22 年度 (第 2 年度)	平成 23 年度 (第 3 年度)	平成 24 年度 (第 4 年度)
当初計画 A		1,728,774	137,596	2,590,235	3,870,569
解消実績額 B		4,554,145	8,582,715	4,034,069	6,002,474
現在計画 C		4,554,145	8,582,715	4,034,069	6,002,474
B-A 又は C-A		2,825,371	8,445,119	1,443,834	2,131,905
資金不足額	30,981,281	26,427,136	17,844,420	13,810,351	7,807,877

区分	年度	平成 25 年度 (第 5 年度)	平成 26 年度 (第 6 年度)	平成 27 年度 (第 7 年度)	平成 28 年度 (第 8 年度)	平成 29 年度 (第 9 年度)	平成 30 年度 (第 10 年度)
	当初計画 A		4,565,994	1,301,953	6,074,202	5,234,430	△1,221,975
解消実績額 B		1,630,979	2,343,069	6,898,407	4,001,109	△3,167,959	—
現在計画 C		1,630,979	2,343,069	6,898,407	4,001,109	△3,167,959	—
B-A 又は C-A		△2,935,015	1,041,116	824,205	△1,233,321	△1,945,984	—
資金不足額		6,176,898	3,833,829	0	0	0	—

備考 1 「現在計画 C」とは、現時点での解消見込額のことをいう。

2 資金不足解消額の平成 25 年度「解消実績額 B」が「当初計画 A」を下回ったのは、計画で見込んでいた 5%相当の運賃改定を見送ったためである。

(3) 資金不足比率の状況

(単位：%)

年度	計画初年度 の前年度	平成 21 年度 (計画初年度)		平成 22 年度 (第 2 年度)		平成 23 年度 (第 3 年度)		平成 24 年度 (第 4 年度)	
		計画値	実績値	計画値	実績値	計画値	実績値	計画値	実績値
資金不足比率	133.5	126.8	114.5	125.7	76.2	114.0	57.8	96.9	31.9

年度	平成 25 年度 (第 5 年度)		平成 26 年度 (第 6 年度)		平成 27 年度 (第 7 年度)		平成 28 年度 (第 8 年度)		平成 29 年度 (第 9 年度)		平成 30 年度 (第 10 年度)
	計画値	実績値	計画値	実績値	計画値	実績値	計画値	実績値	計画値	実績値	計画値
資金不足比率	73.6	24.4	66.6	14.8	41.5	—	20.7	—	24.7	—	—

備考 1 平成 29 年度においては、お客様が増加したことやコスト削減に努めたことなどにより、経常損益は黒字となり、資金不足比率は計画と比べて大きく改善した。今後も資金不足比率は安定的に経営健全化基準を下回る見込みである。

2 今後の公営企業の経営の方針

(1) 経営の現状と今後の見通し

- 本市地下鉄事業は、未だ企業債等残高は 3,629 億円、累積資金不足は 309 億円の巨額に上るなど、依然として全国一厳しい経営状況にある中、今後は車両・設備の更新に 10 年間で 700 億円を超える多額の費用を要することが見込まれるほか、一般会計からの経営健全化対策出資金の繰入れが終了することから、累積資金不足は大きく増加する見込みである。
- 今後も引き続き厳しい経営状況が見込まれることから、健全な経営の確保に向けた取組を継続していくことが必要である。

(2) 健全な経営の確保に向けた取組

- ・ 地下鉄事業を将来にわたり安定的に運営していくことができるよう、経営健全化計画の後継となる経営計画として、平成 31 年度から 10 年間で期間とする市バス・地下鉄事業の新たな経営ビジョンを、平成 30 年度中に策定することとしている。
- ・ この経営ビジョンにおいては、今後の累積資金不足の増加を可能な限り抑制し、企業債等残高と累積資金不足を合わせた有利子負債残高の着実な削減を目指すことを基本的な方針として検討している。
- ・ このため、地下鉄 1 日 5 万人増客の目標を実現してきたこれまでの取組成果を踏まえ、平成 29 年度に設立した「チーム『電車・バスに乗るっ』」に参画する沿線の商業、文化施設等の民間事業者と連携し、地下鉄・市バスを含めた公共交通全体の利用を促進することや、値下げした「地下鉄・バス 1 日券」の利用促進をはじめ、より多くの方にバスと地下鉄を組み合わせ御利用いただけるよう取り組むなど、更なる増客により収入増加を図ることを柱として、中長期的な安定経営に向けた今後の方針や取組、財政収支計画を取りまとめていく予定である。
- ・ 今後の経営環境や、市民や御利用者の皆様からの御意見などを十分に踏まえながら、平成 30 年度中に新たな経営ビジョンを策定し、これに基づき、健全な経営の確保に向けて取り組んでいく。

大阪府大阪市 自動車運送事業会計

経営健全化計画完了報告(要旨)

1 経営健全化計画の平成 29 年度実施状況

(1) 計画と具体的な措置の状況

① 計画収支との対比

- ・ 平成 29 年度の純損益は、計画 4,904 百万円の利益に対し、実績 32,563 百万円の利益となり、差引 27,659 百万円の収支好転となった。
- ・ 主な理由として、大阪シティバス株式会社への事業の引継ぎにより公営企業の終結処理を行ったことに伴う高速鉄道事業会計への有償所管換え等による特別利益の増（計画 5,415 百万円→実績 40,635 百万円）並びに人員の減に伴う人件費の減（計画 5,172 百万円→実績 4,501 百万円）及び軽油単価の減による自動車燃料費の減など経費の減（計画 7,306 百万円→実績 7,038 百万円）などによるものである。
- ・ 一方、単年度資金過不足額については、計画額の 3,805 百万円の資金剰余から、大阪シティバス株式会社への事業の引継ぎに伴う公営企業の終結処理等により 17,923 百万円の資金剰余となり、累積資金額においても、1 年前倒して資金不足額を解消することができた。

② 民営化に向けた取組み

平成 28 年 3 月に「大阪市自動車運送事業の引継ぎに関する基本方針の策定について」が、平成 29 年 3 月には「大阪市交通事業の設置等に関する条例を廃止する条例」が議会にて可決され、平成 30 年 4 月 1 日に民営化（大阪シティバス株式会社への事業引継ぎ）を行った。

(2) 資金不足額解消の状況

(単位：千円)

区分 \ 年度	計画初年度 の前年度	計画初年度 (平成 27 年度)	平成 28 年度 (第 2 年度)	平成 29 年度 (第 3 年度)	平成 30 年度 (第 4 年度)
当初計画 A		871,199	▲ 3,048,972	3,805,000	14,921,000
解消実績額 B		799,214	▲ 2,006,795	17,923,106	—
現在計画 C		799,214	▲ 2,006,795	17,923,106	14,921,000
B - A 又は C - A		▲ 71,985	1,042,177	14,118,106	0
資金不足額	16,548,085	15,748,871	17,755,666	—	—

備考 「現在計画 C」とは、現時点での解消見込額のことをいう。

(3) 資金不足比率の状況

(単位：%)

年度 資金不足比率	計画初年度 の前年度	計画初年度 (平成 27 年度)		平成 28 年度 (第 2 年度)		平成 29 年度 (第 3 年度)		平成 30 年度 (第 4 年度)		備考
	実績値	計画値	実績値	計画値	実績値	計画値	実績値	計画値	実績値	
資金不足比率	140.9	128.5	131.6	153.9	146.2	124.0	—	—		特別利益の増や 人件費・経費の減など

備考 「備考」欄には、当該年度（平成 29 年度）の計画値と実績値の差異の理由について記載している。

(4) その他経営の健全化に必要な事項の措置の状況

① 経費削減の取組み

ア バス車両更新計画の見直し

安全性を前提として、引き続き、車両更新周期の延長（12 年⇒18 年）を行った。

② 利用促進の取組み

ア 接客・接客サービスの向上

市民・利用者にバスをより安全で安心してご利用いただくため、運転手の接客、接客力向上に努めることとし、外部講師による「事故防止・接客力向上のための基本研修」を実施した。

イ 増収増客に向けた運行サービスの拡大

沿線人口の増加等により、増客・増収が見込まれる系統について、昼間時間帯を中心に増回し、一人でも多くの市民・利用者にご利用いただけるようサービス向上に努めた。

ウ 多様な手段による情報発信とあらゆる機会をとらえたPRの実施

バス路線沿線のイベントや、商業施設と連携したPR展開などにより、移動手段としてバスを選択していただけるよう、利用促進に努めた。

エ 各種イベントや集客施設への適時適切な臨時輸送

季節に合わせた臨時バスの運行や、話題性のある大型集客イベントの臨時輸送を実施した。

2 今後の公営企業の経営の方針

平成 30 年 4 月 1 日に民営化（大阪シティバス株式会社への事業引継ぎ）を行ったことにより、平成 29 年度末をもって自動車運送事業会計は廃止した。