

# 上場公共交通事業者の決算から見た COVID-19の交通事業へのインパクト

神田 佑亮 呉工業高等専門学校

中村 陸哉 呉工業高等専門学校

y-kanda@kure-nct.ac.jp

# COVID19による減収額の推計(JCOMM)

- 日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM) 影響試算レポート(2020/4/30)

## 新型コロナウイルス感染症の

**公共交通全体の推定損失は最大8.3兆円**(最小3.5兆円)

(バス・鉄道・タクシー・船舶・航空)

- 4月時点で公共交通は「6～9割」の利用縮小

新幹線87～96%減、特急82～95%減

山手線68～80%減、関東民鉄6～8割減

全国平均タクシー約56%減、航空国内90%・国際95%以上減

- これに基づいて推計すると**全国の公共交通事業は、年間** (最小3.5兆円～) **最大8.3兆円**の減収。  
**中小事業者** (バス・タクシー・地方鉄道等) に限定すると、  
**年間** (最小1兆円～) **最大2.3兆円**の減収。

(最楽観シナリオ：5月に緊急事態解除 最悲観シナリオ：来年1月に緊急事態解除)

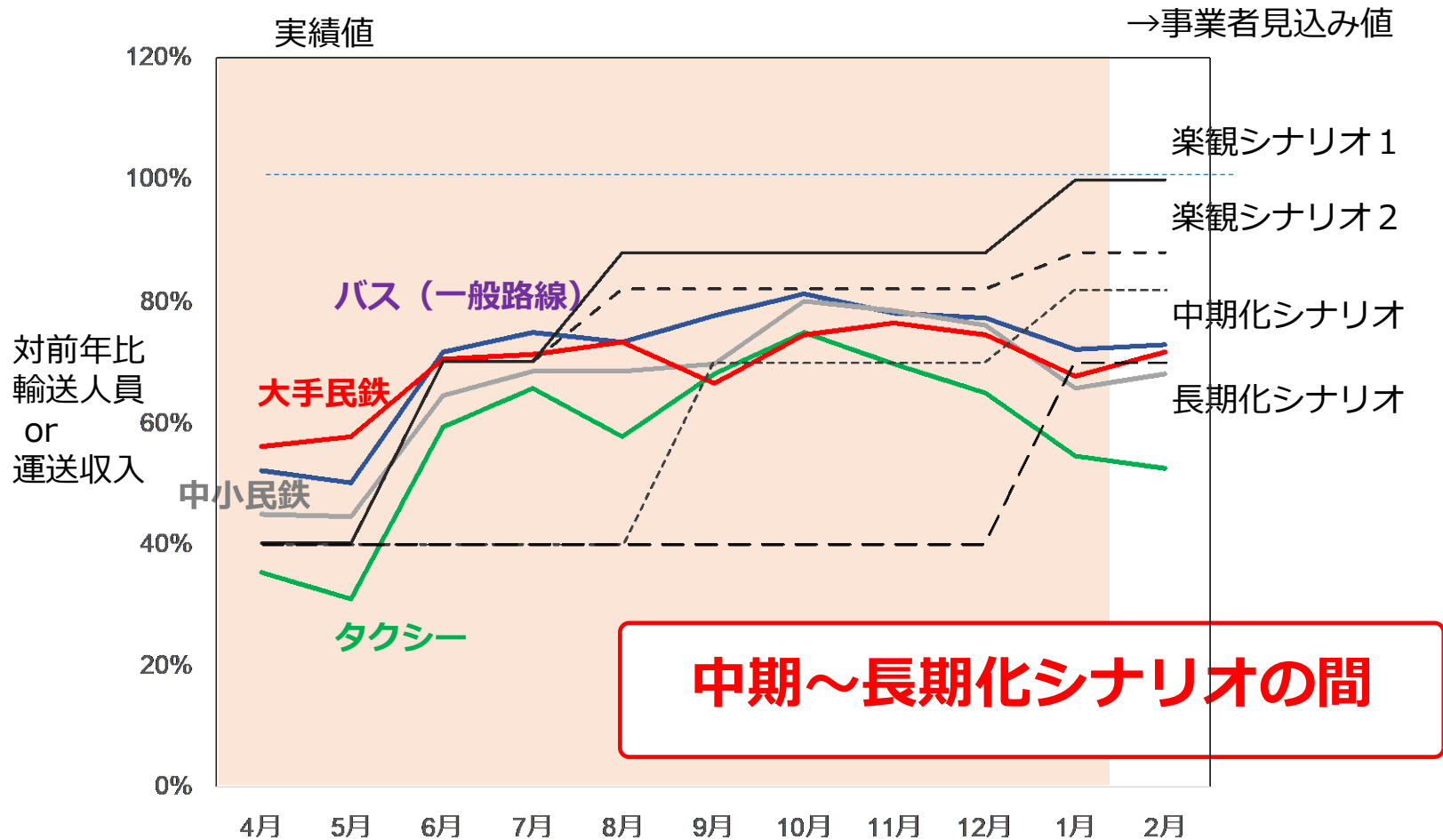
- 最大8兆規模の支援がないと全国の交通事業者が倒産し「コロナ後」の国民的・地域的モビリティが崩壊する!**

一般社団法人  
日本モビリティ・マネジメント会議  
「新型コロナウイルス感染症の拡大と政府による自粛要請が公共交通に与える影響試算」より  
(令和2年4月30日)

# 需要の回復状況と推計シナリオの比較

## ・都市内交通

データ出典：国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について」

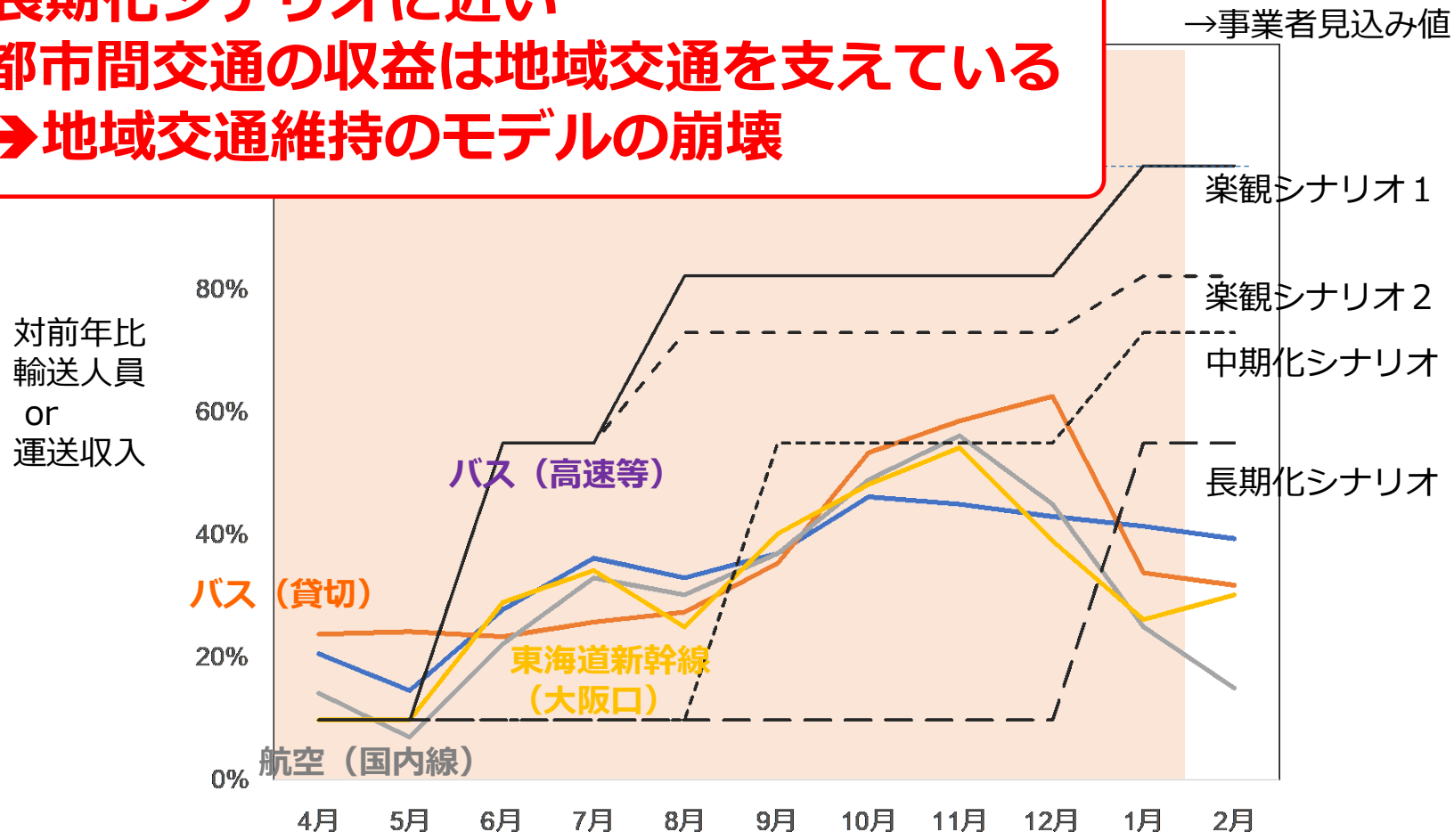


# 需要の回復状況と推計シナリオの比較

## 都市間交通

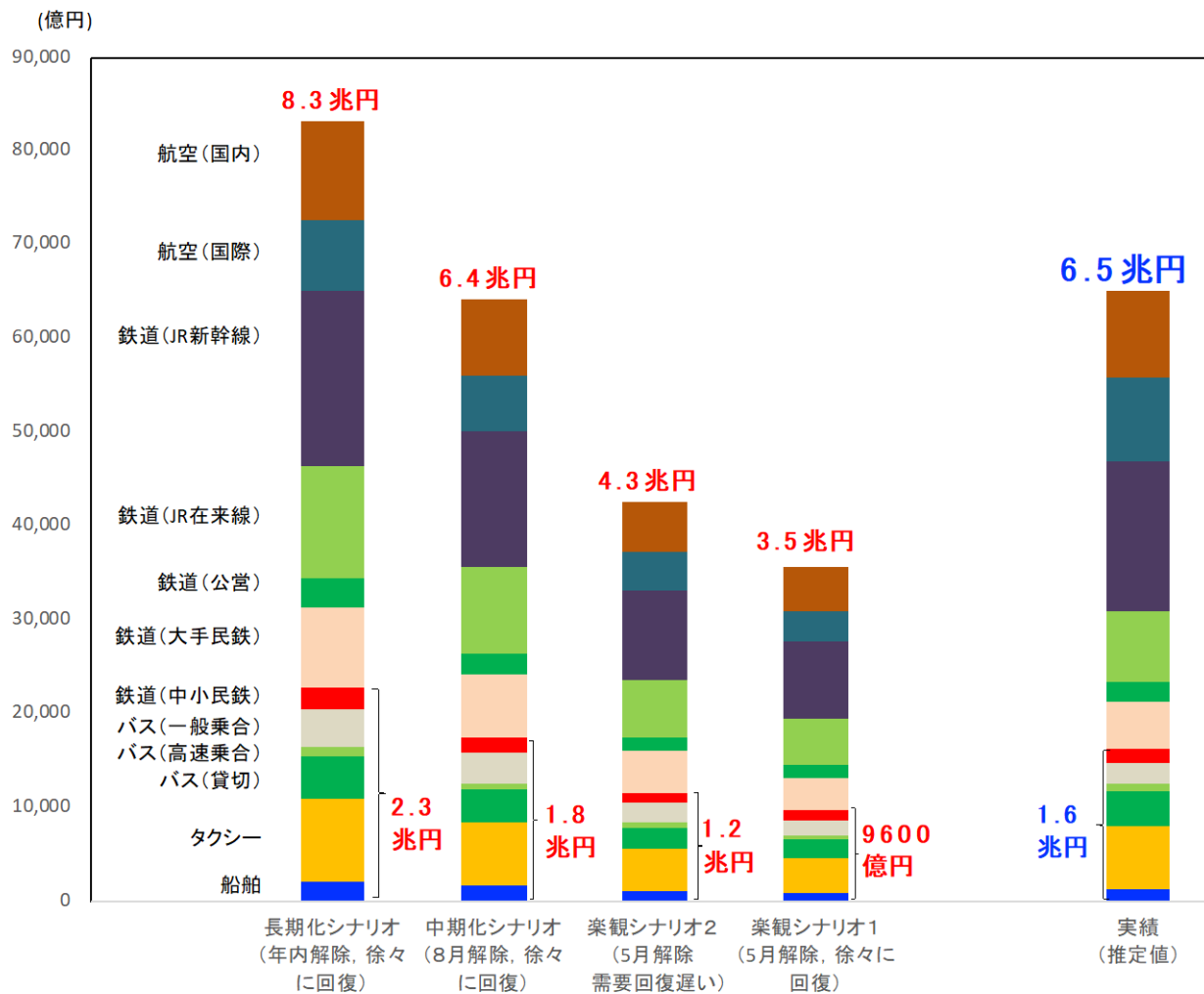
データ出典：国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について」,  
JR東海(JR東海は2月24日までの公表実績値)

**長期化シナリオに近い**  
**※都市間交通の収益は地域交通を支えている**  
**→地域交通維持のモデルの崩壊**



# 減収額（実績）の推計結果

- 6-7兆円規模の減収額（※4月予測推計と同一の方法による推計値）



# COVID-19の交通事業への影響

- 数兆円規模の減収はほぼ間違いない状況
- 減収だけでなく、損益は？  
（そもそも赤字、黒字？）
- 雇用調整助成金などの助成金でカバーされているのでは？
  
- **公共交通事業**とは何なのか？
- 公共交通事業のビジネスモデルの転換点？
  - 特に、地域交通を支える仕組み

# 交通事業者の決算による分析

# 2. 交通事業者の決算による分析

## ・ 分析の目的

- ・ COVID-19禍による各交通業界の**経営への影響**について、現状を的確に把握
- ・ 四半期ごとに上場企業(東証1部・2部, ジャスダックを対象)が開示している**IR情報 (決算短信)**を使用
- ・ 対象時期 **(2019年4月)~2021年3月**

- ・ **四半期の売上額** (営業収益)  
→企業が一般的な営業活動から得た**収入**
- ・ **四半期の営業利益・損失額**  
→営業収益から販売費などを差し引いた**利益**
- ・ **雇用調整助成金等助成金受給額**  
→企業の雇用調整 (休業) による休業手当等への**助成金**



# 決算短信での記述 (神奈川中央交通の例)

## • 決算短信



### 2021年3月期 決算短信〔日本基準〕(連結)

2021年4月27日

上場取引所 東

上場会社名 神奈川中央交通株式会社  
 コード番号 9081 URL <http://www.kanachu.co.jp/>

代表者 (役職名) 取締役社長 (氏名) 堀 康紀

問合せ先責任者 (役職名) 総務部総務担当課長 (氏名) 大雲 武士

TEL 0463-22-8800

定時株主総会開催予定日 2021年6月29日 配当支払開始予定日 2021年6月30日

有価証券報告書提出予定日 2021年6月29日

決算補足説明資料作成の有無 : 有

決算説明会開催の有無 : 無

(百万円未満切捨て)

#### 1. 2021年3月期の連結業績(2020年4月1日～2021年3月31日)

##### (1) 連結経営成績

(%表示は対前期増減率)

	売上高		営業利益		経常利益		親会社株主に帰属する当期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
2021年3月期	90,915	△19.3	△5,940	—	△5,354	—	△8,516	—
2020年3月期	112,702	△1.8	5,329	△19.3	5,470	△19.4	2,044	△50.0

(注) 包括利益 2021年3月期 △4,463百万円 (—%) 2020年3月期 1,018百万円 (△79.6%)

	1株当たり当期純利益	潜在株式調整後1株当たり当期純利益	自己資本当期純利益率	総資産経常利益率	売上高営業利益率
	円 銭	円 銭	%	%	%
2021年3月期	△693.97	—	△16.0	△3.4	△6.5
2020年3月期	166.61	—	3.6	3.5	4.7

(参考) 持分法投資損益 2021年3月期 △15百万円 2020年3月期 △20百万円

# 決算短信での記述 (神奈川中央交通の例)

## ・ 損益計算書(P/L)と助成金(雇用調整助成金など)

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2019年 4月 1日 至 2020年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 2020年 4月 1日 至 2021年 3月 31日)
<b>売上高</b>		
一般旅客自動車運送事業営業収益	56,931	40,176
不動産事業売上高	6,534	6,433
その他の事業売上高	49,237	44,305
売上高合計	112,702	90,915
<b>売上原価</b>		
一般旅客自動車運送事業運送費	49,533	44,193
不動産事業売上原価	3,069	2,949
その他の事業売上原価	39,879	36,236
売上原価合計	92,482	83,379
売上総利益	20,219	7,535
<b>販売費及び一般管理費</b>		
販売費	9,744	9,002
一般管理費	5,145	4,472
販売費及び一般管理費合計	14,889	13,475
営業利益又は営業損失(△)	5,329	△5,940
<b>営業外収益</b>		
受取配当金	312	249
助成金収入	—	*1 736
受取保険金	61	12
受取補償金	58	6
その他	141	136
営業外収益合計	573	1,143
<b>営業外費用</b>		
支払利息	339	411
その他	93	145
営業外費用合計	433	557

←雇用調整助成金を含めた、**助成金収入**が**営業外収益**に計上(前の期はゼロ)

# 決算短信での記述

## ・ 助成金収入受給の計上状況 (2021年3月期)

		計上項目	計上科目名
バス	神姫バス	営業外収益	助成金収入
	神奈川中央交通	特別利益	助成金収入
		営業外収益	助成金収入
	新潟交通	営業外収益	雇用調整助成金
私鉄	東武鉄道	営業外収益	助成金収入
	東京急行電鉄	特別利益	雇用調整助成金
	京浜急行電鉄	営業外収益	助成金収入
	小田急電鉄	特別利益	助成金収入
	京王電鉄	営業外収益	助成金等収入
	西武HD	特別利益	雇用調整助成金等受入額
	名古屋鉄道	営業外収益	雇用調整助成金
	富士急行	特別利益	雇用調整助成金
	京成電鉄	営業外収益	雇用調整助成金
	秩父鉄道	営業外収益	助成金収入
	広島電鉄	特別利益	新型コロナウイルス感染症に係る助成金
	神戸電鉄	営業外収益	雇用調整助成金
	南海電気鉄道	特別利益	補助金
	山陽電気鉄道	営業外収益	雇用調整助成金
	京福電気鉄道	--	--
	相鉄HD	--	--
	新京成電鉄	--	--
航空	ANAHD	営業外収益	雇用調整助成金
	日本航空	--	--
JR	九州旅客鉄道	営業外収益	雇用調整助成金
	東海旅客鉄道	営業外収益	雇用調整助成金
	東日本旅客鉄道	営業外収益	雇用調整助成金

# 決算短信での記述 (神奈川中央交通の例)

## ・セグメント (部門) 別

### ・各社が設定した事業部門での売上・利益が記述

3. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産その他の項目の金額に関する情報  
前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)

(単位：百万円)

	報告セグメント			その他の 事業 (注1)	計	調整額 (注2)	連結 財務諸表 計上額 (注3)
	一般旅客 自動車 運送事業	不動産事業	自動車 販売事業				
売上高							
外部顧客への売上高	56,931	6,534	27,687	21,550	112,702	—	112,702
セグメント間の内部 売上高又は振替高	224	43	4,114	9,676	14,058	△14,058	—
計	57,155	6,577	31,801	31,226	126,761	△14,058	112,702
セグメント利益	1,469	2,619	289	1,214	5,592	△262	5,329
セグメント資産	62,598	42,286	19,304	35,908	160,097	△3,943	156,154
その他の項目							
減価償却費	4,898	957	288	613	6,758	—	6,758
減損損失	—	164	—	224	389	—	389
有形固定資産及び 無形固定資産の増加額	10,468	851	1,449	971	13,741	△260	13,480

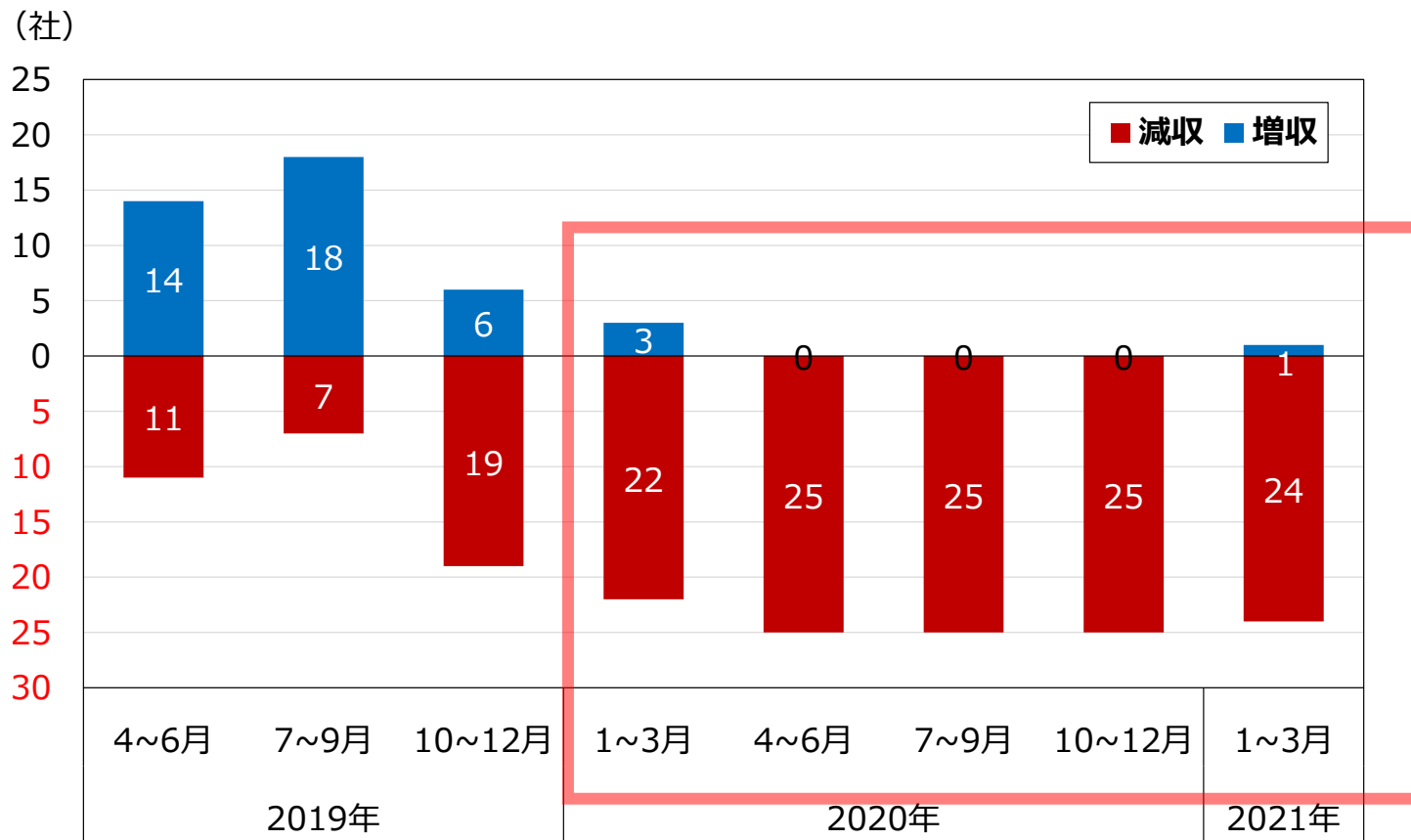
# 交通事業者の決算による分析

対象企業：セグメント別決算を四半期で公表している企業

業種	対象の企業
JR (3社)	九州旅客鉄道, 東海旅客鉄道, 東日本旅客鉄道
私鉄 (17社)	山陽電気鉄道, 京福電気鉄道, 名古屋鉄道, 神戸電鉄, 南海電気鉄道, 広島電鉄, 西武HD, 新京成電鉄, 秩父鉄道, 富士急行, 京成電鉄, 京王電鉄, 小田急電鉄, 京浜急行電鉄, 東京急行電鉄, 相鉄HD, 東武鉄道
バス (3社)	神姫バス, 神奈川中央交通, 新潟交通
航空 (2社)	ANAホールディングス, 日本航空
物流 (18社)	SBSHD, SGHD, C&Fロジ, 丸和運輸機関, 日立物流, エスライン, セイノーHD, 福山通運, 日本石油輸送, ニッコンHD, トナミHD, センコーGHD, 丸全昭和運輸, 山九, ヤマトHD, 日本通運, ハマキョウ, 鴻池運輸

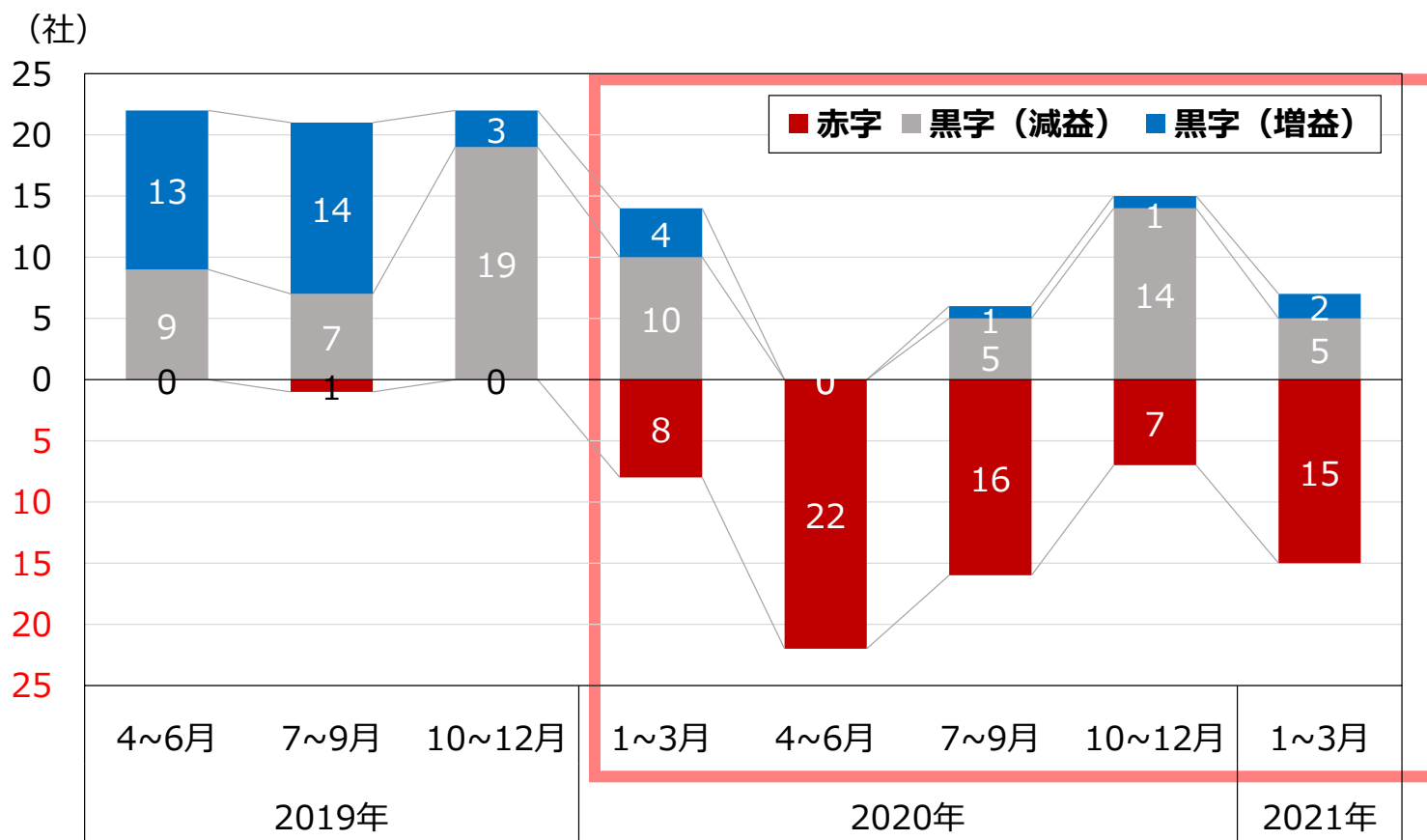
# 増収・減収状況（旅客事業者，対2018年度同期比）

- COVID-19の感染拡大により，ほぼ全社で減収



# 増益・減益状況（旅客事業者，対2018年度同期比）

- COVID-19の感染拡大により，ほぼ全社で減益
- 1回目の緊急事態宣言時は全社赤字.

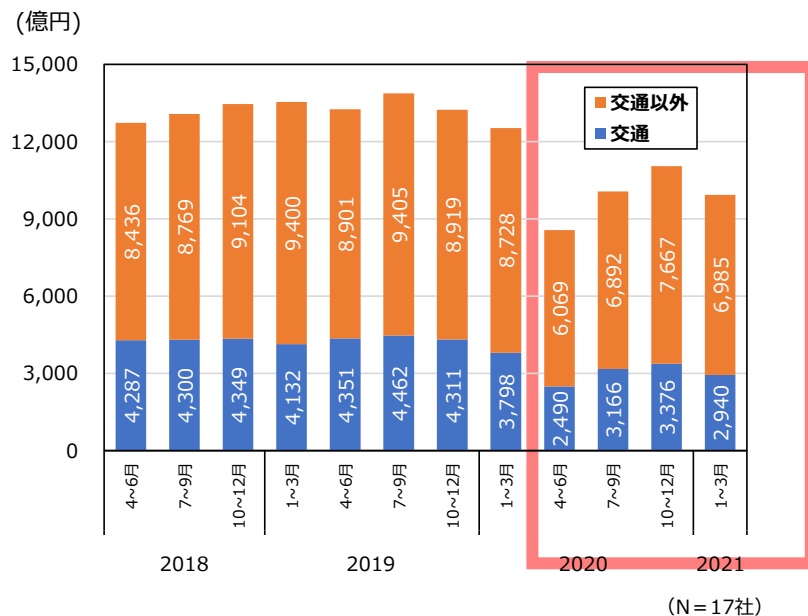


# 決算の分析結果

## 営業収益(売上額) (合計)

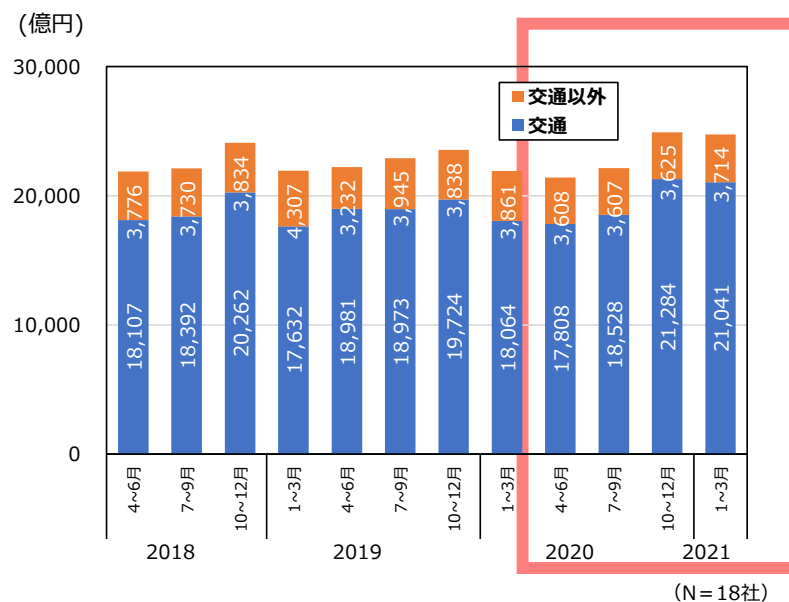
### 私鉄

- 緊急事態宣言中の2020年4~6月期は、**対前年同期比の約65%まで減収**
- その後緩やかに回復傾向がみられるも、**再度の緊急事態宣言の影響もあり**  
**停滞気味**



### 物流

- COVID-19禍前後で、約2兆2,000億円で推移する**傾向に変化なし**
- さらに2021年1~3月期は、2019年同期比で約**10%増収**



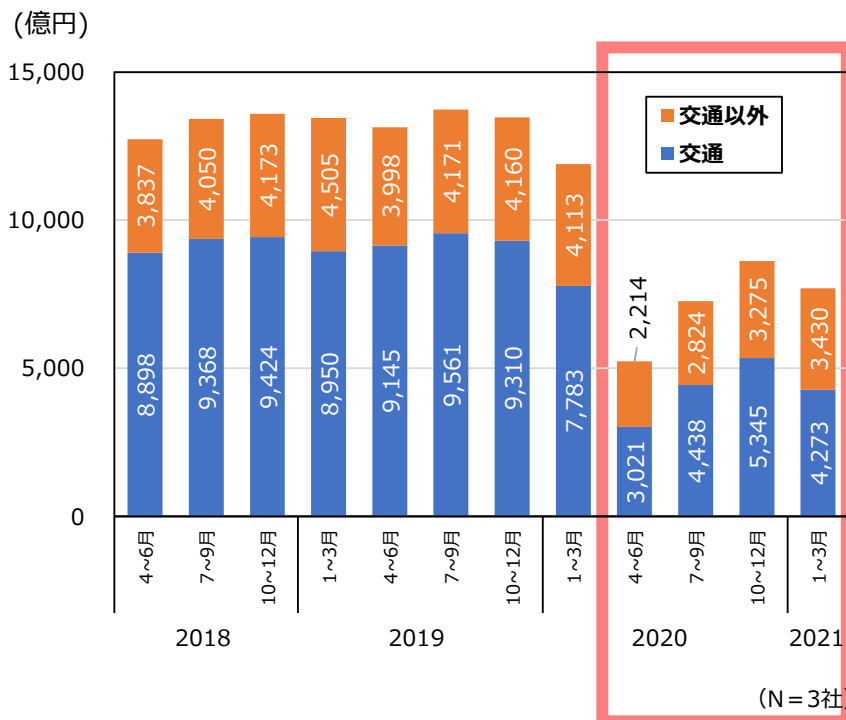


# 決算の分析結果

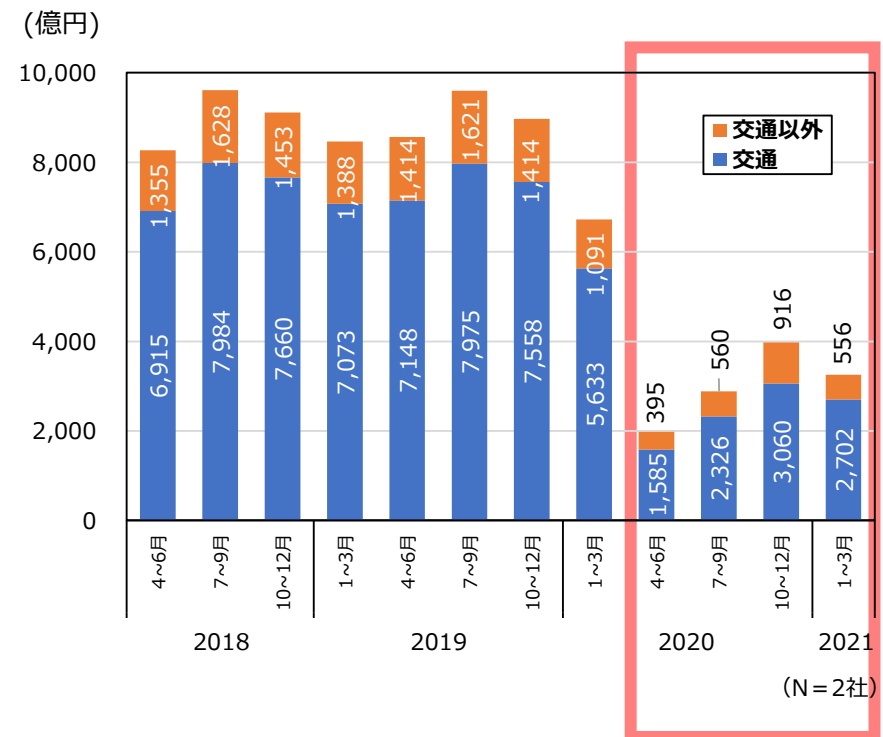
## 営業収益(売上額) (合計)

- 長距離の比率の高い航空・JRは苦戦

### JR



### 航空

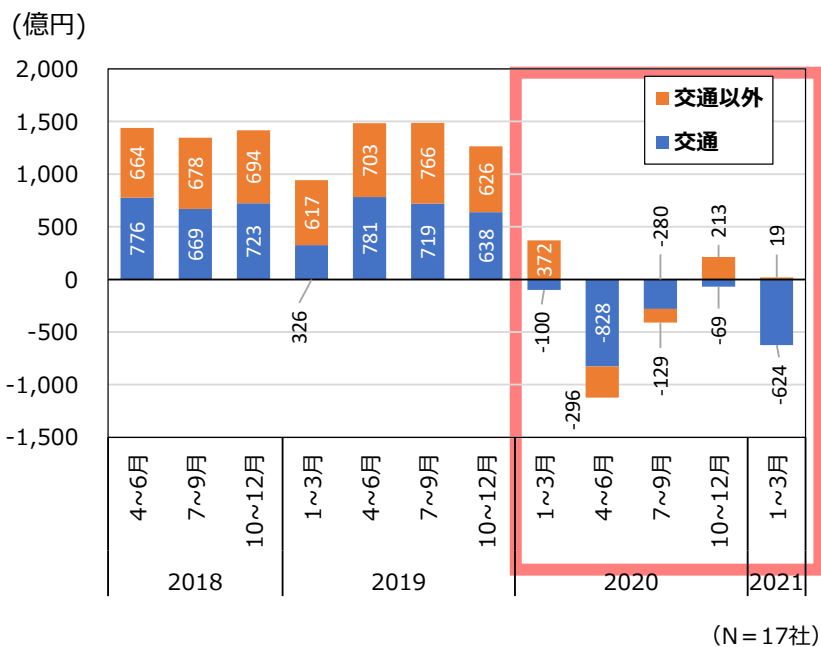


# 2. 決算の分析結果

## 営業利益・損失（合計）

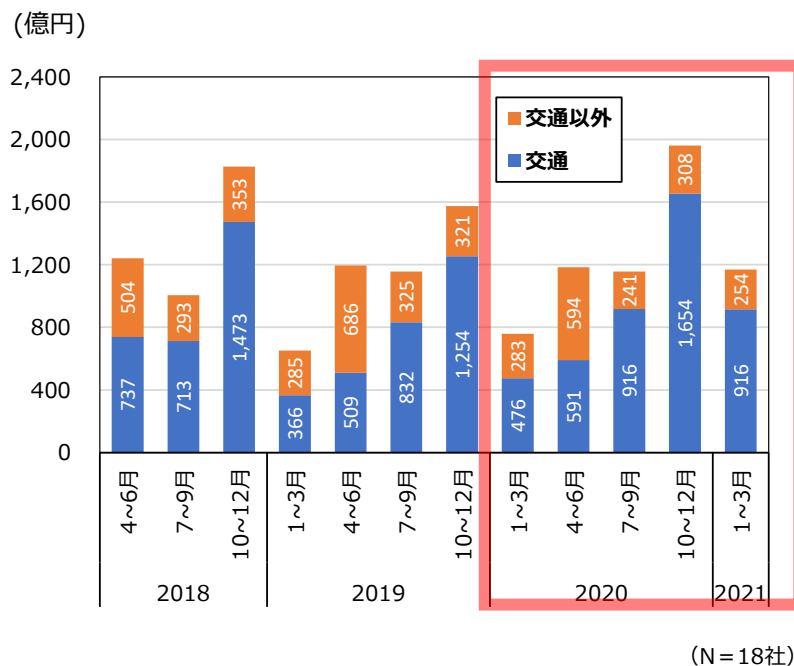
### 私鉄

- 2020年1~3月期以降、交通部門はすべて赤字
- さらに、利益の半分を占める**交通以外の部門も赤字**・利益が大幅に低下



### 物流

- 2019年3~12月期と2020年3~12月期で同様の傾向、赤字なし
- さらに**2021年1~3月期は、対2019年同期比で+80%の増益**

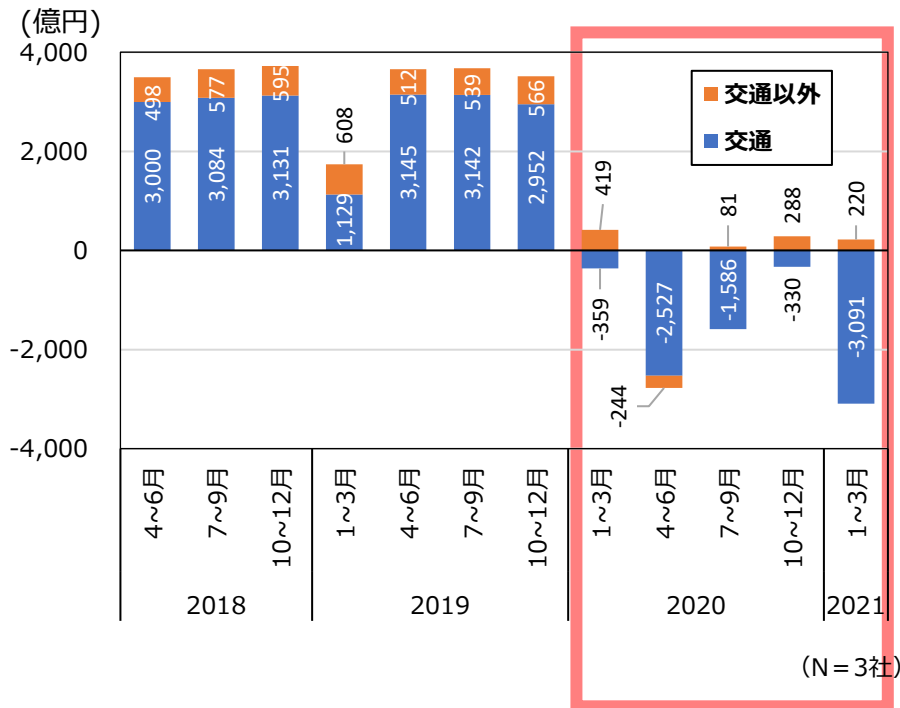


# 決算の分析結果

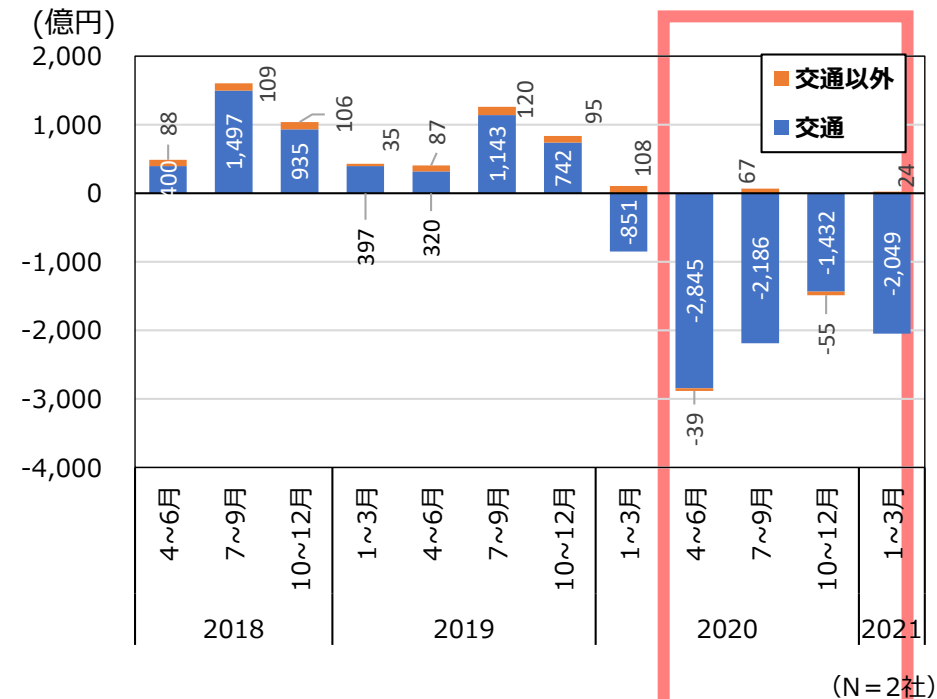
## 営業利益・損失（合計）

- 長距離の比率の高い航空・JRは苦戦

### JR



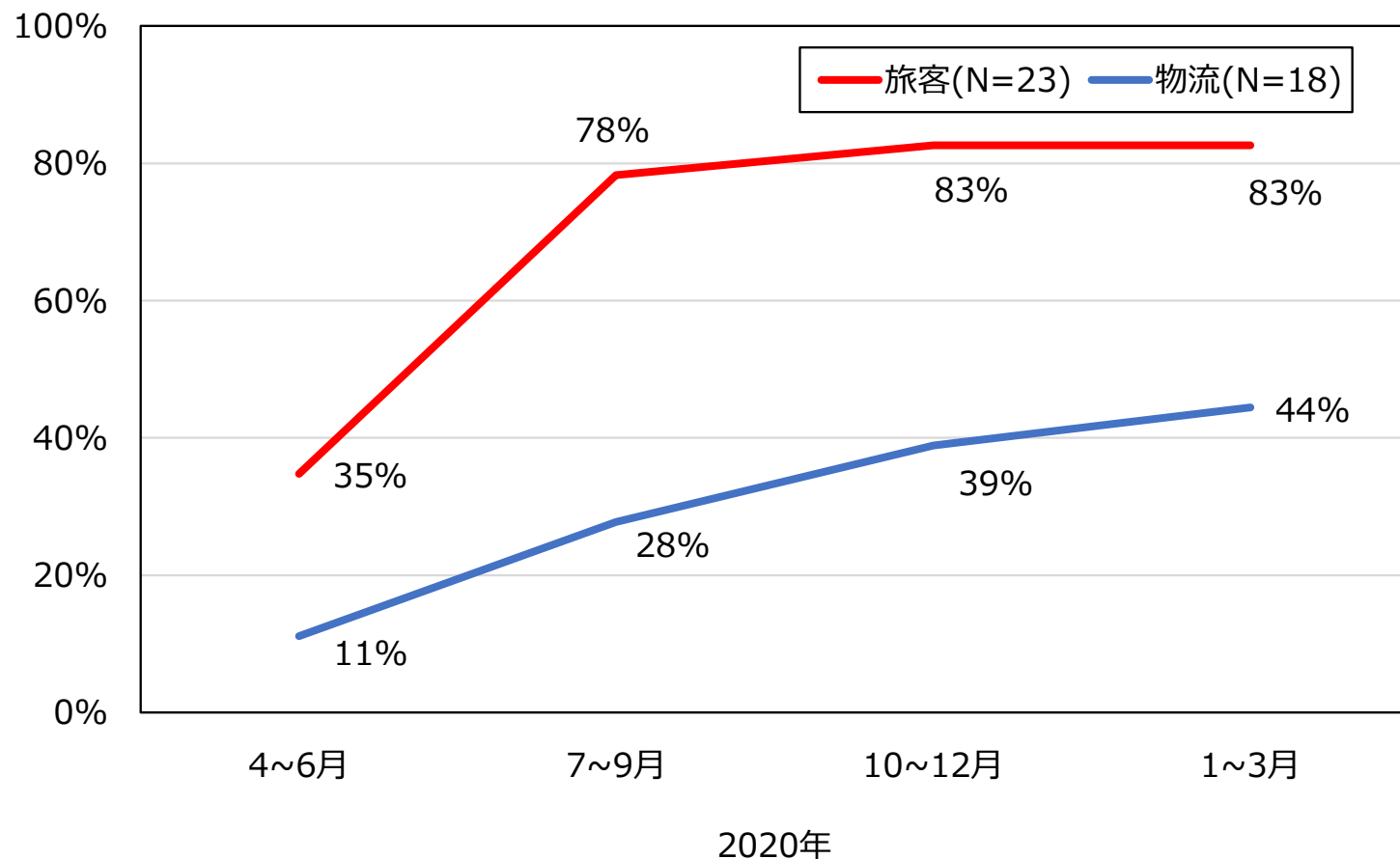
### 航空



# 助成金(雇用調整助成金等)の受給状況

## 損益計算書での助成金等（雇用調整助成金など）の計上状況

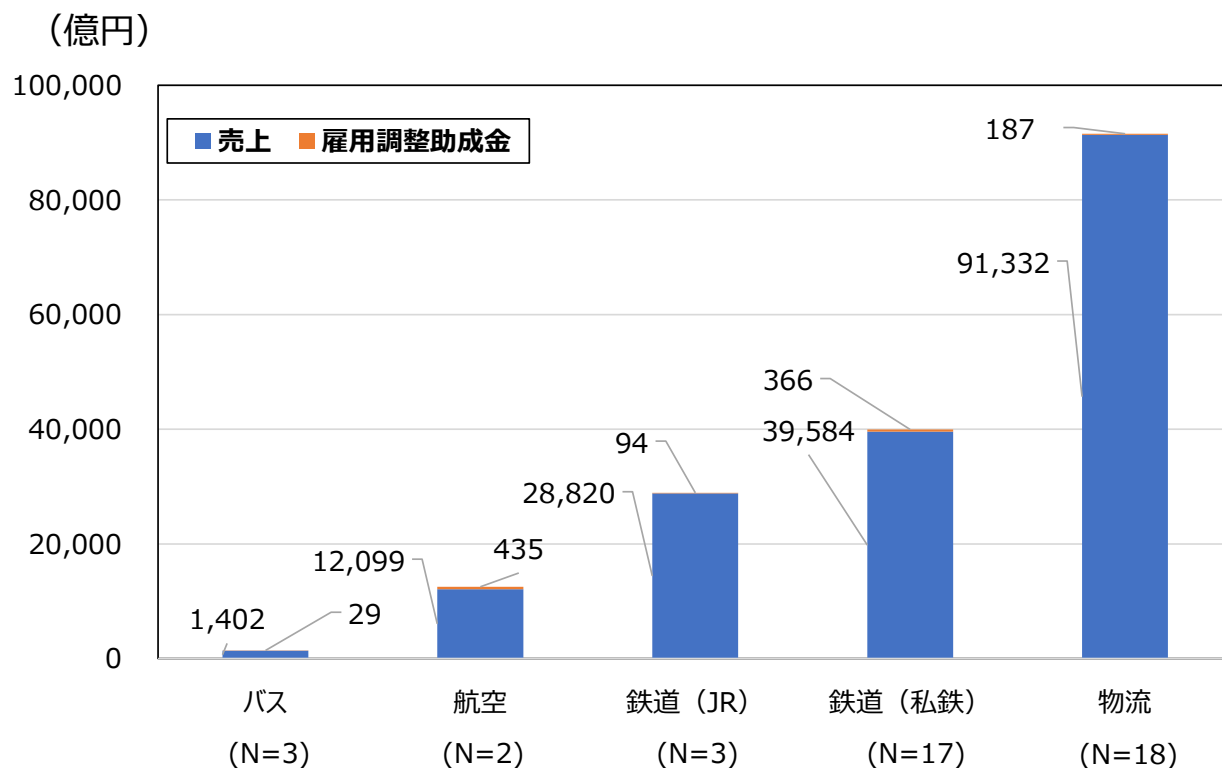
- 旅客事業者はほとんどが受給している状況



# 決算の分析結果

## 営業収益 (売上額) 対 助成金額 (2021年3月期) 合計

- 助成金の営業収益 (売上) 額に対する受給額の割合極めて小さい

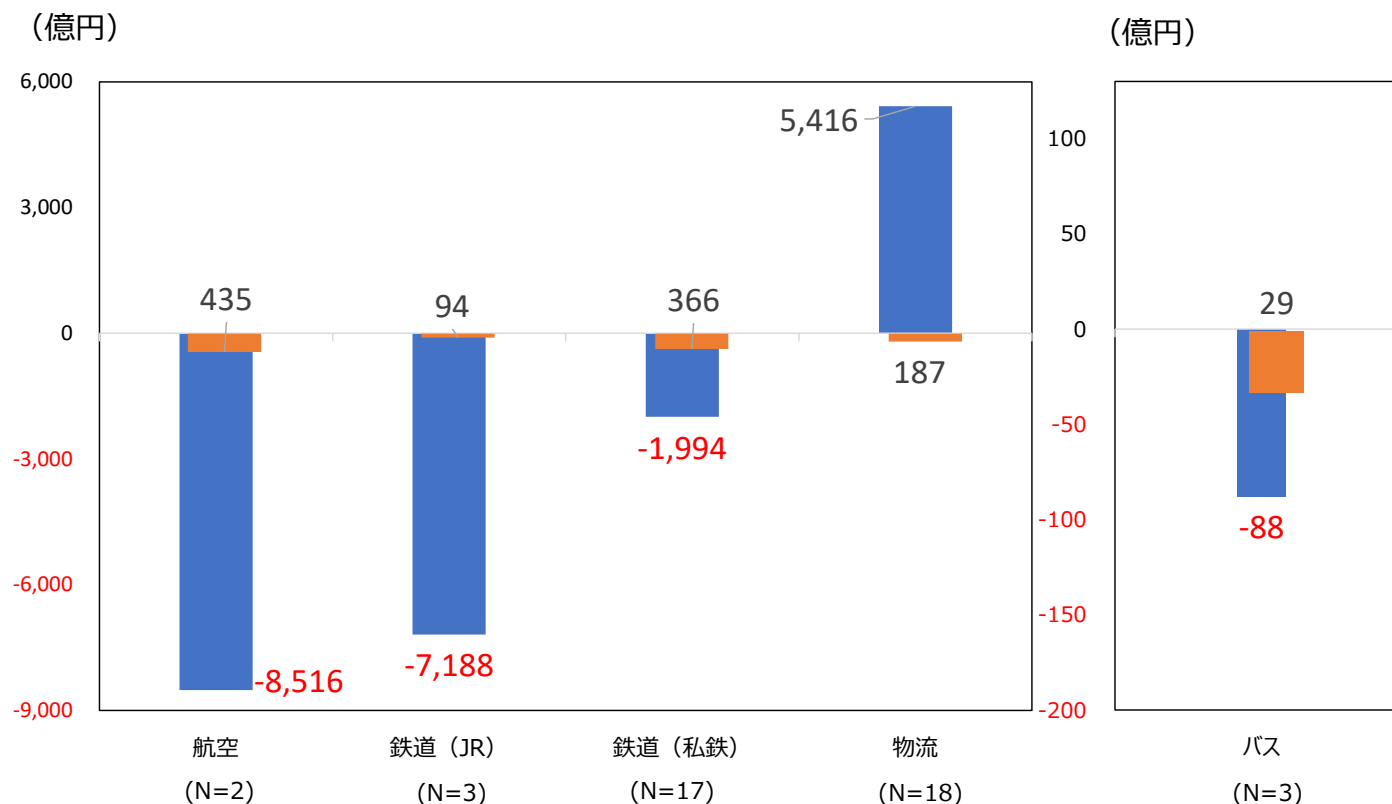


(助成金額は公表値)

# 決算の分析結果

## 営業利益(損失)額 対 助成金額 (2021年3月期) 合計

- 助成金の営業利益に対する受給額の割合も同様に極めて小さい



(助成金額は公表値)

# 分析のまとめ

- 交通事業者の交通部門は減収、多額の赤字に
- 更に、交通以外の付帯事業による収益・利益も大幅減
- 利益額に対して、雇用調整助成金の受給額はわずか

(別途研究調査で)

- 昼間の乗車数が減少、定期券ユーザーも減少傾向にあり

- 現在も公共交通の危機的状況は継続しており、  
対する支援もまだまだ十分とは言い難い
- 長距離交通で稼ぎ、地域交通に補填する内部補助のモデル  
の崩壊
- 「アフターコロナ」を見据えた支援策が必要