

上場公共交通事業者の決算短信による COVID-19 が公共交通事業に与えた経営影響分析

呉工業高等専門学校 学生会員 ○中村 陸哉
 呉工業高等専門学校 正会員 神田 佑亮
 呉工業高等専門学校 非会員 小倉 亜紗美

1. 背景と目的

2020年初頭からその影響が顕在化した COVID-19 の感染拡大により、人々の生活や経済の活動は非常に甚大な影響を受けている。これまでに感染の拡大と縮小を何度も繰り返しつつ、未だ COVID-19 による影響の収束は見通せない状況にある。

それに伴い、公共交通事業は、深刻なダメージを長期に亘って受け続けており、未だ回復をしておらず、その影響は拡大し続けている。運輸収入が大きく落ち込んだ交通事業者は、路線の維持のため、減便や終電時刻の繰り上げを余儀なくされている。この状況が続けば、路線網の縮小、運行廃止等の影響に留まらず、デジタル化の投資の遅れ、安全問題などの発生も懸念される。こうした影響は利用者や地域・国家の経済にも跳ね返ることとなる。

こうした課題認識から、本研究では、COVID-19 禍での公共交通事業の安定供給に向けた議論に資することを企図し、上場する企業が公表する「IR 資料」に着目して COVID-19 が公共交通事業者の経営に与えた影響を把握することを目的とする。具体的には、東京証券取引所（1 部・2 部）およびジャスダック市場に上場する旅客事業者（表-1）を対象に、IR 情報（決算短信）に記されている収益・損益などの収支フロー及び資産や借入金・現金などのストックの両面に着目し、影響の分析を行う。

2. 旅客事業者の営業利益・損失の状況

旅客事業者の営業収益の対 2018 年同一四半期を比較対象とした、営業利益・損失が増益・減益または赤字となった事業者数を図-1 に示す。COVID-19 の感染拡大前である 2019 年に赤字であった事業者はほとんどなかったが、1 度目の緊急事態宣言が発令された 2020 年 4-6 月期には、全ての事業者が赤字に転じた。その後、緊急事態宣言の緩和に伴い、赤字の割合は減少し、Go To トラベル事業などの需要回復策が講じられた 2020 年 10-12 月期には、集計対象の 22 社中 17 社が黒字となった。しかしながら 2021 年 1-3 月期以降、再度の感染拡大や、緊急事態宣言の再発令の影響により、再び大多数の事業者が赤字に転じている。

3. 旅客事業者の資産・負債への影響分析

事業者の日々の営業活動は、現金等の運転資金により行われる。利益が得られれば、株主への還元のほか、資産の形成や投資に用いられる。一方で損失が続けば、借入を行ない、借入で賄えなくなれば、資産の売却や増資により運転資金を確保する。

前述の分析により、COVID-19 禍で多くの旅客事業者者に損失が生じ続けており、運転資金である現金・預金の減少や、借入金の増加、資産の減少等の影響が生じているものと考えられる。このような視点から、決算短信内の貸借対照表に記載された、長期間にわたり保有される資産を示す「固定資産」、短期借入金と長期借入金を合計した「借入金」、企業が所有している現金

表-1 分析対象事業者

業種	対象事業者
バス	神姫バス, 神奈川中央交通, 新潟交通
私鉄	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
JR	九州旅客鉄道, 東海旅客鉄道, 東日本旅客鉄道
航空	ANA ホールディングス, 日本航空

キーワード COVID-19, 公共交通, モビリティ, 経営分析, 交通崩壊

連絡先 〒730-0017 広島市中区鉄砲町 1-18 佐々木ビル (公社)土木学会 支部研究発表会 係

TEL 082-222-2376

や銀行に預けている預金を示す「現金及び預金」をデータとし、事業者の実質的な借金額を示す「借入金－現金及び預金」の4項目に着目し、2019年9月末を基準とした2020年9月末、2021年9月末の増減を算出し、影響を分析する。

4. 旅客事業者の資産・現金及び預金・借入金の状況

旅客事業者の「固定資産」、「借入金」、「現金及び預金」、「借入金－現金及び預金（実質借金額）」の対2019年比増減率と事業者数について図-2に示す。

固定資産についてみると、2021年9月末で10%以上増加した事業者の数は全体の約2割に留まっている。また、2020年9月末、2021年9月末ともに、約8割の事業者が±5%の小幅な増減に留まっている。

借入金についてみると、旅客事業者では2020年は約8割、2021年は約6割の事業者で10%以上の増加となり、また規模の分布も広く、多くの事業者で借入が行われている。2019年、2020年ともに50%以上増加した企業が3社（神姫バス、ANAHD、九州旅客鉄道）で確認されており、個別の事業者の状況をみると、神姫バスはコロナ禍での手元資金拡充によって、九州旅客鉄道は経営環境の悪化による金融機関からの新規借入れや社債発行を行った。

現金及び預金についてみると、多くの事業者が増加しており、特に50%以上増額となった事業者が3割近くを占める状況である。一方で、減少した事業者も存在する。借入金の増加と連動して増加傾向がみられており、特にCOVID-19禍直後の2020年9月末の時点では、全体の約4割の事業者で50%以上の増加となった。

借入金－現金及び預金（実質借金額）についてみると、2020年9月末、2021年9月末ともに、全体の約6割の事業者で10%以上の増額となっており、増加の規模も大小様々である。なお、2021年9月末で50%以上増加した事業者は4社（九州旅客鉄道、ANAHD、広島電鉄、新京成電鉄）である。

5. 本研究のまとめ

本研究では、COVID-19禍による各交通業界の経営への影響について、現状を的確に把握するため、上場企業が3ヶ月単位で公開している決算情報、資産・負債の状況を集計、解析した。

その結果、利益の状況は、COVID-19が国内で確認された2020年3月期に赤字が確認されて以降、緊急事態宣言の発令、解除と連動する形で、回復と悪化を繰り返していた。また、資産・負債の状況は、2021年以降、固定資産は減額、借入金は増額となる傾向がみられた。公共交通事業者は、サービス維持のための資金を借入によって確保する一方で、返済の困難な状況が長期にわたって続いており、将来的に倒産や事業規模の縮小、サービスの廃止に繋がる恐れが高まっていると考えられる。

上記のことから、現在もCOVID-19の影響は継続し続けており、公共交通の危機的状況も加速し、崩壊が近づいていると言っても過言ではない。赤字が積み重なる中、今後は運転資金確保のため、資産の現金化等の手法も想定される。今後も引き続き公共交通事業者の経営状況を注視するとともに、人々の生活や経済活動への影響を最小化するための議論も必要である。

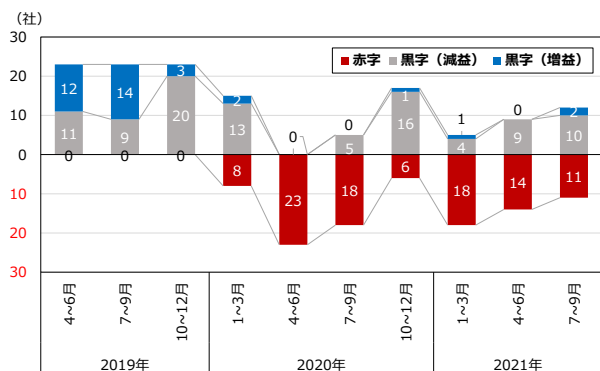


図-1 対2018年同一四半期比営業利益の増益・減益・赤字事業者数(N=22)

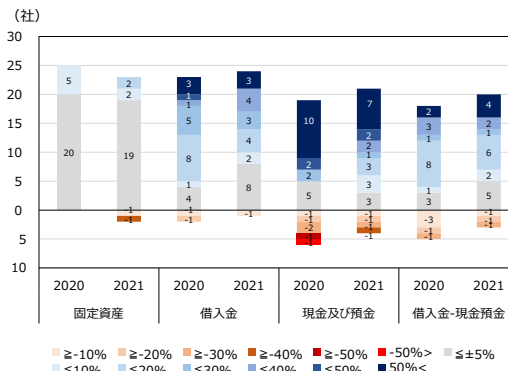


図-2 対2019年:旅客事業者の資産・負債の増減率及び事業者数(N=25)