

# 経営比較分析表（令和4年度決算）

兵庫県 神戸市

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）
19.1	375.3	16,167	491
職員数（人）	管理の委託割合（％）	民間事業者の有無	地域公共交通計画策定の有無
408	44.3	有	有

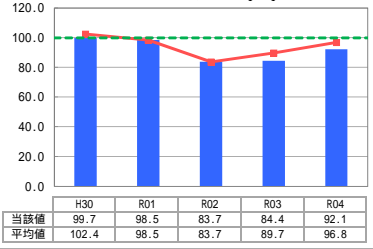
民間事業者の有無とは、行政区域内で民間バス事業者が運行しているかどうかを指す。

	H30	R01	R02	R03	R04
年間輸送人員（千人）	66,879	65,951	50,695	51,633	54,624
他会計負担額（千円）	538,905	575,866	690,585	785,940	1,271,389

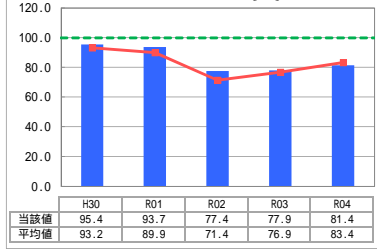
## 1. 経営の健全性

### 事業の状況

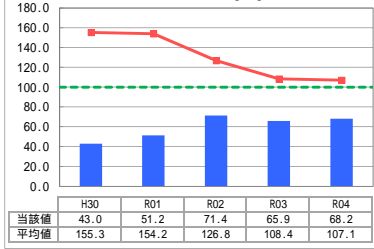
経常収支比率（％）



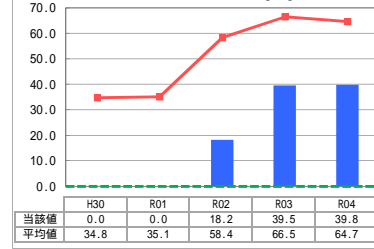
営業収支比率（％）



流動比率（％）

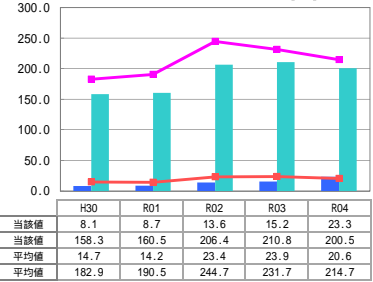


累積欠損比率（％）

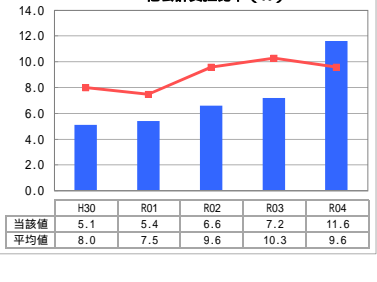


### 独立採算の状況

利用者1回あたり他会計負担額（円）  
利用者1回あたり運行経費（円）

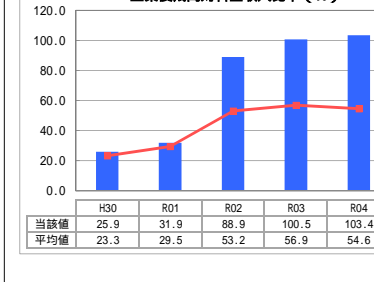


他会計負担比率（％）

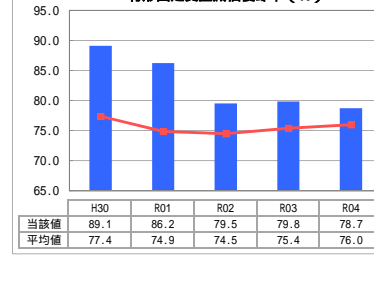


### 資産及び負債の状況

企業債務高対料金収入比率（％）

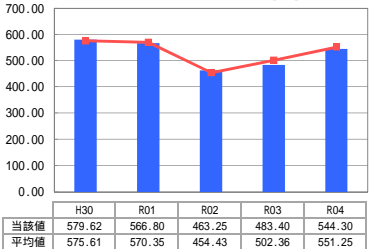


有形固定資産減価償却率（％）

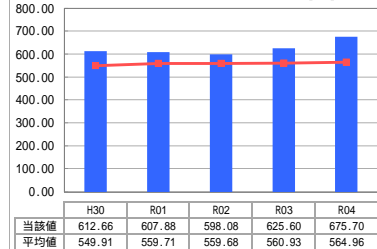


## 2. 経営の効率性

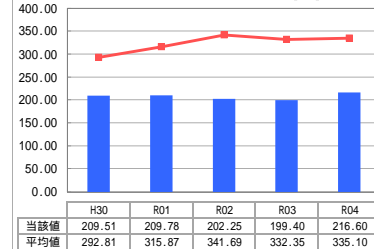
走行キロ当たりの収入（円）



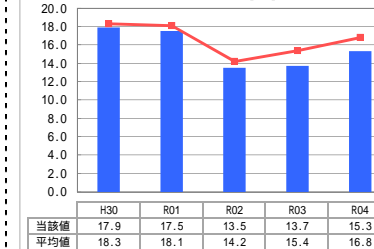
走行キロ当たりの運送原価（円）



走行キロ当たりの人件費（円）



乗車効率（％）



## 分析欄

### 1. 経営の健全性について

令和4年度は、引き続き、新型コロナウイルス感染症に端を発した「新しい生活様式」の定着により、乗車料収入および乗車人員ともにコロナ以前に比べ大幅に減少していることを前提として、経営の健全性については下記のとおりと考えている。

#### 【事業の状況】

経常収支比率 営業収支比率 累積欠損比率についてはいずれも目標値を下回って着地したが、これは、上記のとおり、新型コロナウイルス感染症の影響による乗車料収入の減少が要因であり、加えて昨今の原油価格や物価の高騰による各種経費の増加もあり、この状況が継続されると考えている。

流動比率についても目標値を下回っており、短期的な債務の支払い能力が低いと考える。

#### 【独立採算の状況】

利用者1回あたり他会計負担額 利用者1回あたり運行経費ともにコロナ以前（令和元年度）から増加した水準のままであり、新型コロナウイルス感染症の影響で乗車人員が減少していることが要因となっている。

他会計負担比率は令和3年度比で61%増加し、公営企業平均値よりも高い水準となっている。これは新型コロナウイルス感染症の影響による乗車料収入の減少に伴い、他会計負担額が増加したことが要因となっている。

#### 【資産及び負債の状況】

企業債務高対料金収入比率は、令和3年度同様、特別減収対策企業債を引き続き発行したことにより増加しており、今後償還が進むにつれて下がっていくと考えている。

今後についても新型コロナウイルス感染症に端を発した「新しい生活様式」の定着により乗車人員・乗車料収入ともに引き続き厳しい状況が続くと考えている。あわせて、市バス車両更新による建設改良債や特別減収対策企業債の償還が見込まれていることから、経営計画2025に基づいてあらゆる経営改善を行っていく必要がある。

### 2. 経営の効率性について

走行キロ当たりの収入については、令和3年度比60.9円増加したが、新型コロナウイルス感染症の影響による乗車料収入の減少により、コロナ以前より低い水準となっている。

走行キロ当たりの運送原価は、原油価格や物価の高騰による各種経費の増加により、令和3年度比50.1円増加した。

走行キロ当たりの人件費については、営業所管理委託を進めていることにより、民間事業者平均値より低くなっている。

乗車効率は、令和4年度において、新型コロナウイルス感染症の影響による乗車人員の減少規模程度ではないが、一部ご利用状況に応じた減便を実施したことで12%回復した。

## 全体総括

令和3年度に引き続き、新型コロナウイルス感染症拡大に端を発した「新しい生活様式」の定着により乗車料収入および乗車人員ともにコロナ以前より減少したままとされている。経常収支が赤字で推移していることおよび流動比率が100%を切っていること、企業債務高対料金収入比率が100%を超えていることから厳しい経営状況にある。

今後についても、新型コロナウイルス感染症の影響による乗車人員・乗車料収入はコロナ以前の水準までは回復しないと予想しており、厳しい状況が続くと想定している。それに加え、昨今の物価高騰や、車両・設備更新に伴う建設改良債および特別減収対策企業債の償還が始まることさらに厳しい経営状況になると見込んでいる。

そのため、抜本的な収支構造の改善を図るため平成30年度より給与体系の見直しを行ったことに加えて、新たに策定した経営計画2025に定められたあらゆる経営改善策を着実に実施していくとともに、更なる経営改善策に取り組んでまいりたい。