

経営比較分析表（令和2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)
15.5	376.0	17,289	517
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
416	47.8	有	有

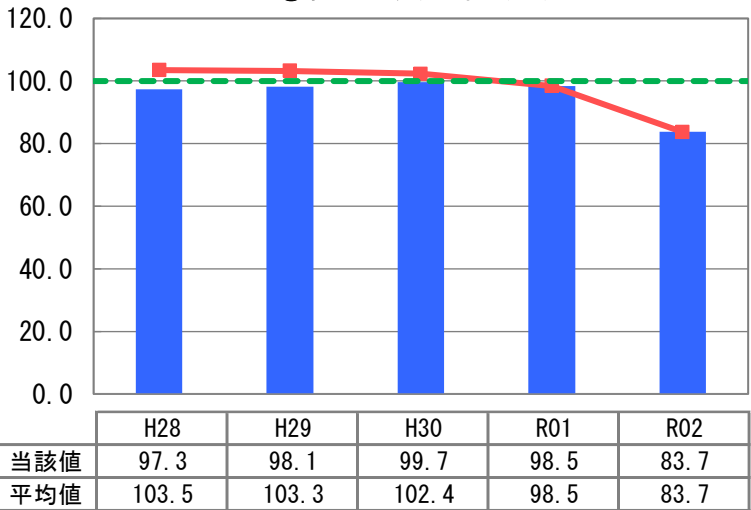
※民間事業者の有無とは、行政区域内で民間バス事業者が運行しているかどうかを指す。

	H28	H29	H30	R01	R02
年間輸送人員 (千人)	68,348	68,168	66,879	65,951	50,695
他会計負担額 (千円)	494,450	401,363	538,905	575,866	690,585

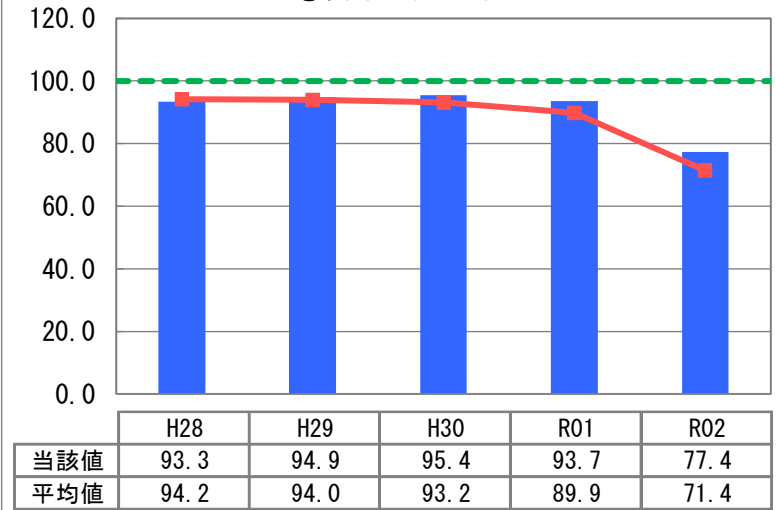
1. 経営の健全性

○事業の状況

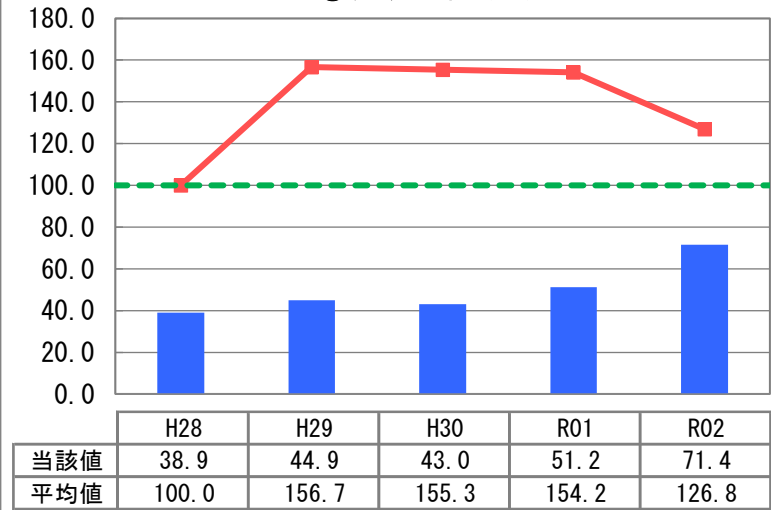
①経常収支比率 (%)



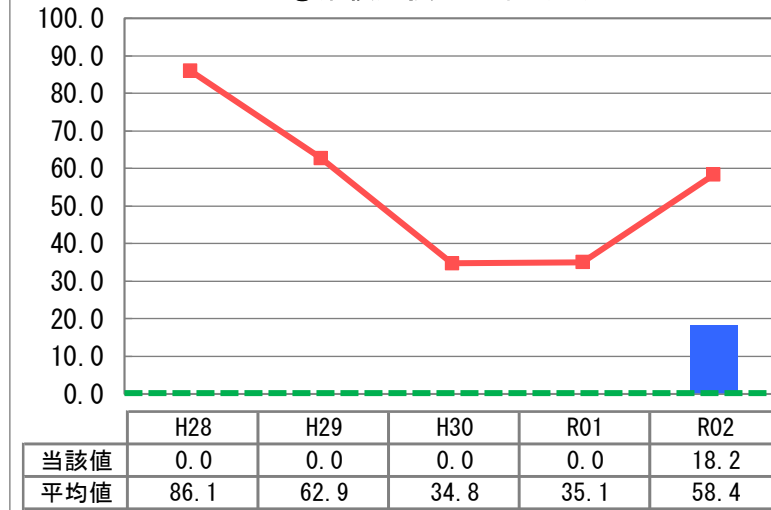
②営業収支比率 (%)



③流動比率 (%)

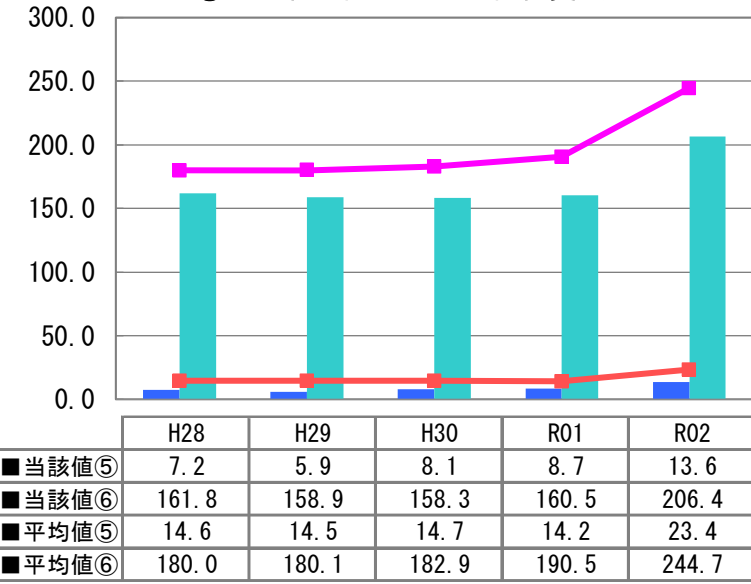


④累積欠損金比率 (%)

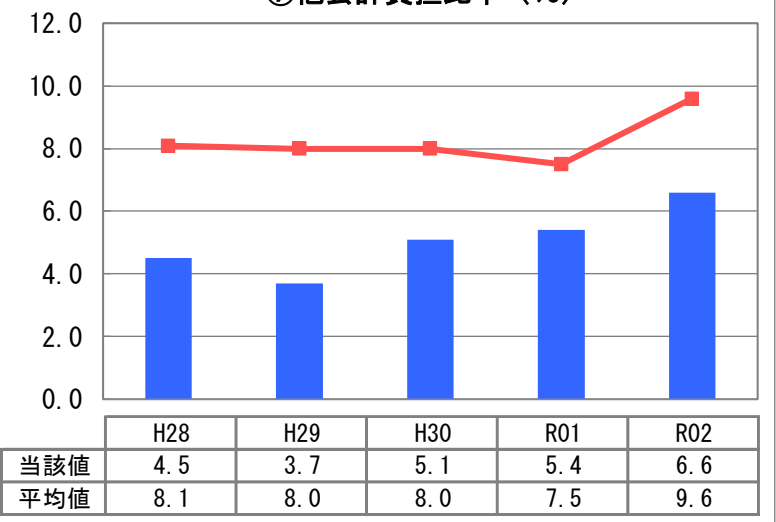


○独立採算の状況

⑤利用者1回あたり他会計負担額 (円)
⑥利用者1回あたり運行経費 (円)

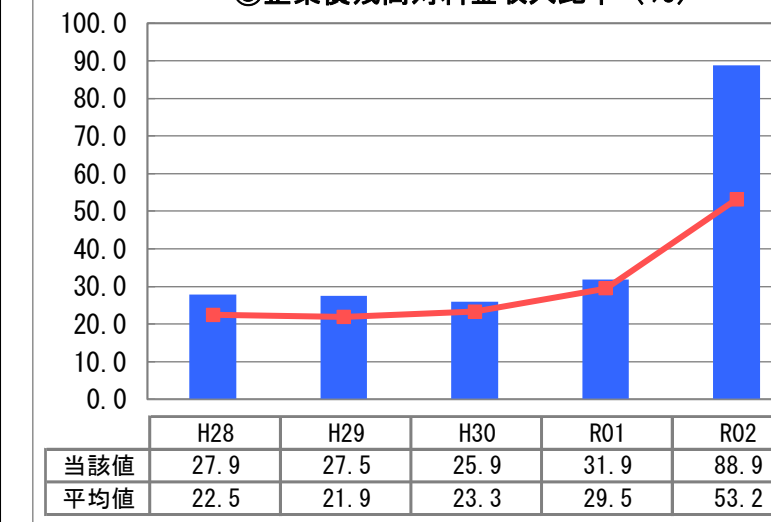


⑦他会計負担比率 (%)

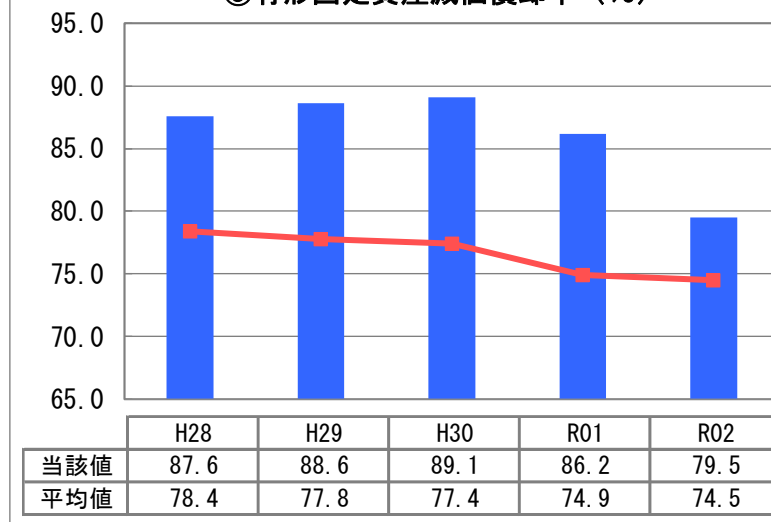


○資産及び負債の状況

⑧企業債残高対料金収入比率 (%)

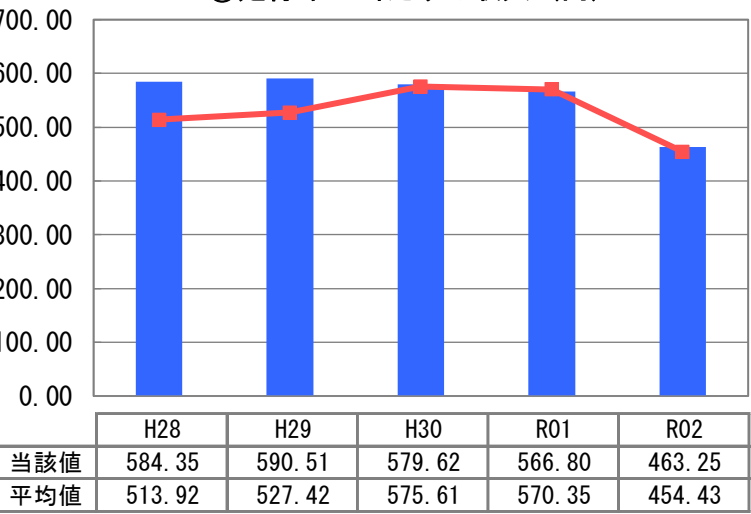


⑨有形固定資産減価償却率 (%)

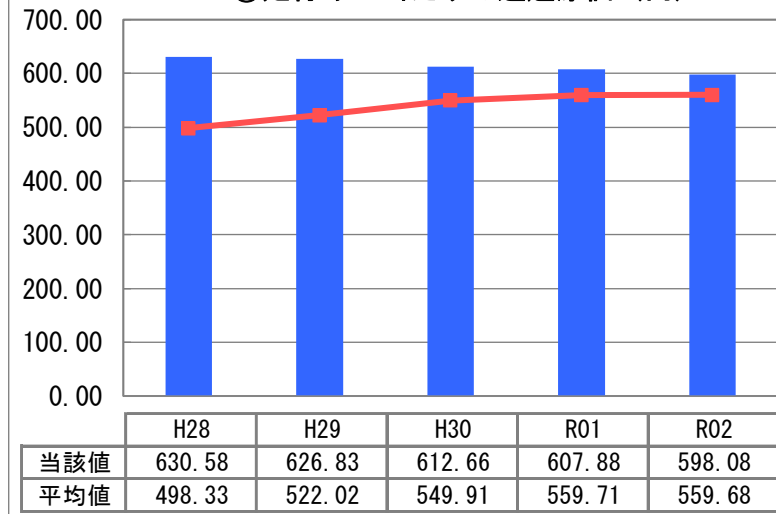


2. 経営の効率性

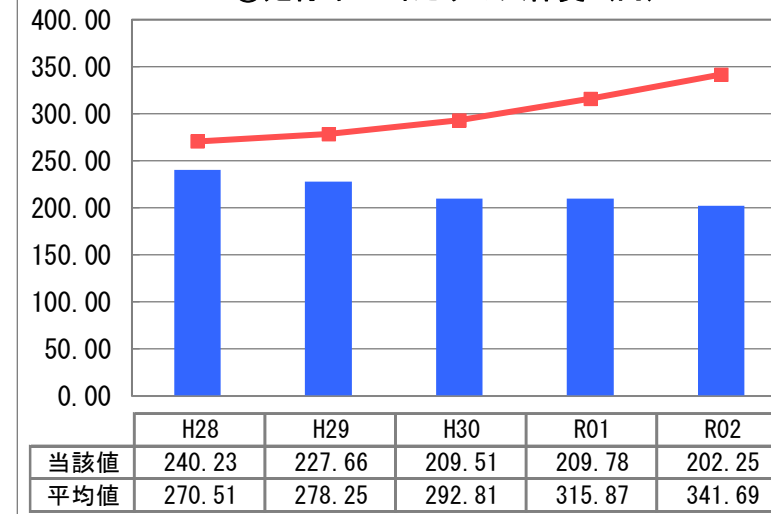
①走行キロ当たりの収入 (円)



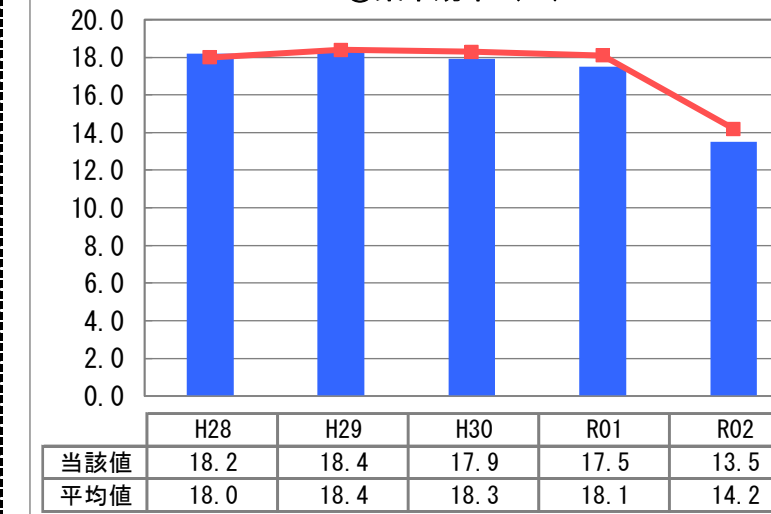
②走行キロ当たりの運送原価 (円)



③走行キロ当たりの人件費 (円)



④乗車効率 (%)



※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

令和2年度は、乗車料収入および乗車人員ともに新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛・テレワーク等の影響を大きく受けて大幅に減少したことを前提として、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】

①経常収支比率②営業収支比率③流動比率④累積欠損金比率についてはいずれも目標値も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拡大による影響で乗車料収入が大幅に減少したことが要因であり、今後についても感染状況が不透明なことからこの状況が継続されると考えている。

一方で、③流動比率については目標値を下回っているが、令和元年度比約20%程度改善して71.4%となっている。これは令和3年3月末に発行した特別減収対策企業債の償還が留保されていたことが要因と考えている。ただし、100%を下回っていることから短期的な債務の支払い能力が低いことおよび特別減収対策企業債については、今後償還が発生することから決して楽観視できる状況にはないと考えている。

【独立採算の状況】

⑤利用者1回あたり他会計負担額⑥利用者1回あたり運行経費ともに令和元年度対比かなり増加している。これは、上記と同じく新型コロナウイルス感染症拡大による影響で乗車人員が減少したことが要因となっている。

一方で、⑦他会計負担比率については、新型コロナウイルス感染症拡大による影響を受けて令和元年度比増加しているが、公営企業平均値と比較して7~8割程度の水準であることから比較的独立採算性は高いものと考えている。

【資産及び負債の状況】

⑧企業債残高対料金収入比率は、令和元年度比57%増加している。これは、新型コロナウイルス感染症拡大に伴った資金不足悪化額を補填対象とした特別減収対策企業債を発行したことによるものであり、今後償還が進むにつれて下がっていくが引き続き高い水準が継続されると見込んでいる。一方で、⑨有形固定資産減価償却率については、市バス車両を令和元年度に11両・令和2年度に13両を購入したことおよび営業所の建替えを行ったことに加えて市バス料金収受システムの更新を実施したことにより減少した。

今後についても新型コロナウイルス感染症の動向が不透明であることから乗車人員・乗車料収入ともに引き続き厳しく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費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

①走行キロ当たりの収入についても、上記と同様、新型コロナウイルス感染症拡大による乗車料収入の大幅な減少を受けた結果、令和元年度比103.55%の減少となっている。

②走行キロ当たりの運送原価は、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため年度当初の緊急事態宣言期間中に減便を実施したため、走行キロが減少したことで令和元年度比下がっているが、依然として民間事業者平均値を上回っている状況にある。一方で、③走行キロ当たりの人件費は、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。

④乗車効率は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛の影響で乗車人員が減少した一方で、乗車定員や（一部減便を実施したもの）走行キロが減少していないことから令和元年度対比大幅に減少している。

全体総括

新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛・テレワークの普及、定着により乗車料収入及び乗車人員ともに減少した。指標については各事業者平均値と比較して一部良好なものもあるが、経常収支が赤字で推移していること及び流動比率が100%を切っ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動向が不透明であることから乗車人員・乗車料収入ともに厳しい状況が続くと想定している。それに加えて、車両・設備更新に伴う建設改良費および新型コロナウイルス感染症拡大による資金不足悪化額の補填を目的として発行した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に定めたあらゆる経営改善策を着実に実施することで人件費の抑制や経費の削減を行うなど経営改善に取り組んでまいりたい。