

経営比較分析表（令和4年度決算）

鹿児島県 鹿児島市

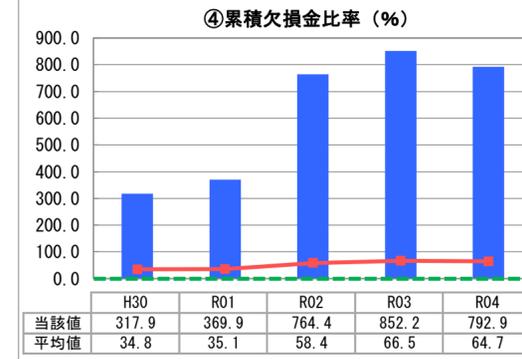
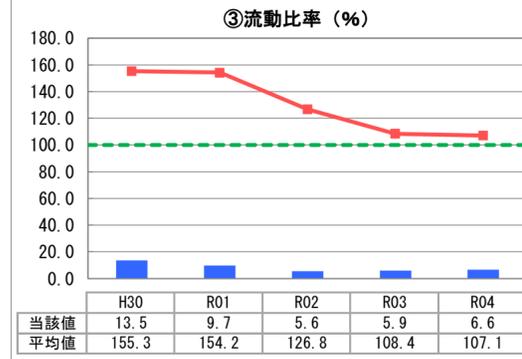
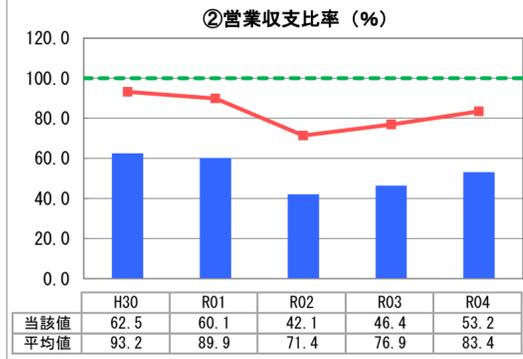
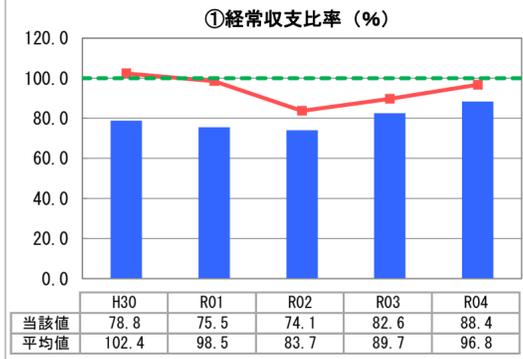
業務名	業種名	事業名	管理者の情報
法適用	交通事業	自動車運送事業	その他
資金不足比率（％）	営業路線（km）	年間走行キロ（千km）	在籍車両数（両）
-	152.3	3,318	135
職員数（人）	管理の委託割合（％）	民間事業者の有無	地域公共交通計画策定の有無
127	43.0	有	有

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

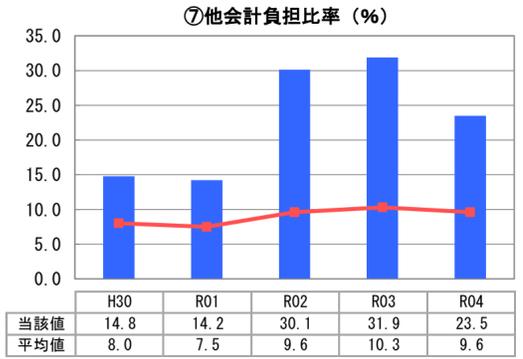
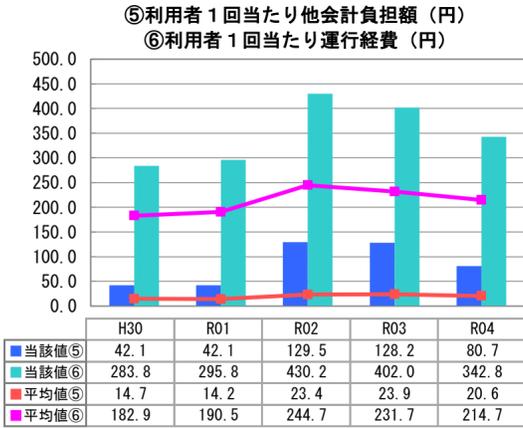
	H30	R01	R02	R03	R04
年間輸送人員（千人）	10,467	10,123	5,255	4,765	5,362
他会計負担額（千円）	440,731	425,983	680,764	610,906	432,658

1. 経営の健全性

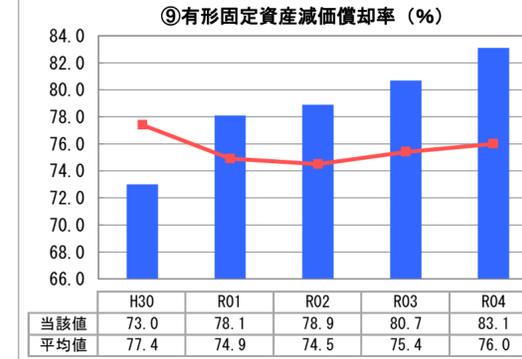
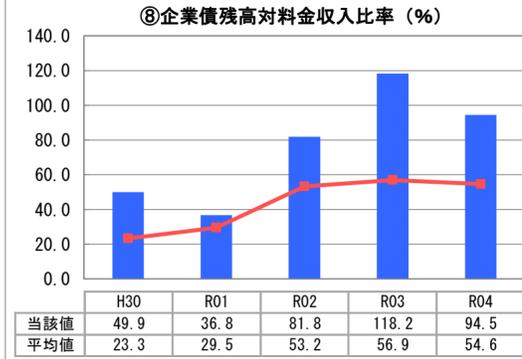
○事業の状況



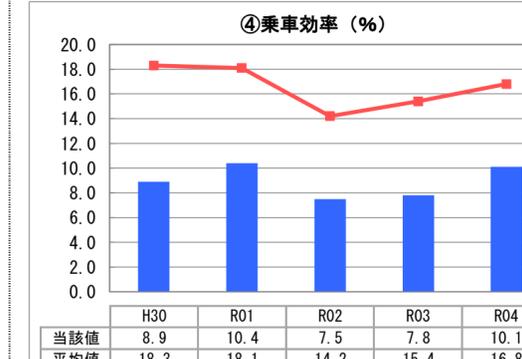
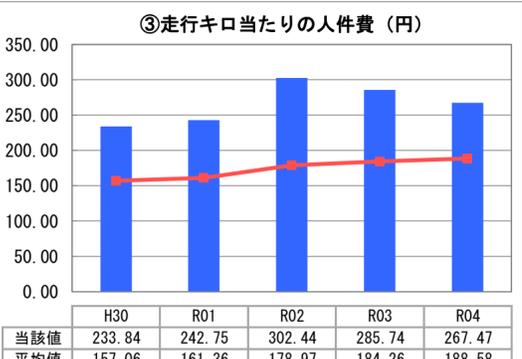
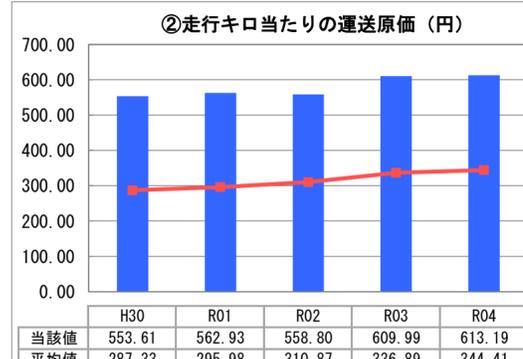
○独立採算の状況



○資産及び負債の状況



2. 経営の効率性



※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

○事業の状況
令和4年度は、前年度に比べ新型コロナウイルスの影響が縮小したことによる収益の増や自動車運送事業の抜本的見直しの効果による費用の減などにより回復したものの、依然として厳しい経営状況が続いており、表①経常収支比率、表②営業収支比率は公営企業平均値に届いておらず、表③流動比率、表④累積欠損比率は赤字が長年継続しているため非常に厳しい数値となっている。

○独立採算の状況
表⑤利用者1回当たり他会計負担額、表⑦他会計負担率は、敬老バス・友愛バス負担金等により、公営企業平均値を大きく上回っている。特に令和2年度から4年度にかけて大きく上回っているのは、自動車運送事業の抜本的見直しにおける初期の経営を安定させるための人件費補助によるものである。表⑥利用者1回当たり運行経費は、経費削減等により改善傾向にあるものの、依然として平均を上回り、厳しい数値となっている。

○資産及び負債の状況
表⑧の企業債残高対料金収入比率は局舎等リニューアルにより増加し、28年度には土地の売却益で企業債を繰り上げ償還したものの、令和2年度と3年度の特別減収対策企業債（元金償還3年間据置）の借入により残高が増加したため、比率が大きく上昇した。令和4年度においては特別減収対策企業債の借入れを行わなかったことから、比率がわずかに下降している。

表⑨の有形固定資産減価償却率はバス等の資産取得の時期により、年度ごとにばらつきがある。27年度の局舎等リニューアルに伴い有形固定資産が増加したことなどから、数年間は公営企業平均値を下回っていたが、令和2年度以降はそれまで継続していたバス車両の更新を行っていないことから、増加している。

2. 経営の効率性について

表①走行キロ当たりの収入は民間企業平均値に比べて高い状況にあるものの、表④乗車効率を勘案し、利用状況を踏まえたダイヤ改正等に取り組む必要がある。

表②走行キロ当たりの運送原価、表③走行キロ当たりの人件費は、人件費単価の違いにより、いずれも民間企業平均値に比べて高い状況にある。

表④乗車効率は、公営企業平均値に比べて低い状況にあり、引き続き利用状況を踏まえたダイヤ改正等に取り組む必要がある。

全体総括

本市自動車運送事業については、事業規模を縮小する抜本的見直しを推進することとし、令和2年4月1日付で16路線、令和3年4月1日付で4路線を民間バス事業者に移譲したところであり、新型コロナウイルスの影響が縮小したことによる収益の増や自動車運送事業の抜本的見直しの効果による費用の減などにより改善しているものの、厳しい経営状況が続いている。これらも踏まえ、令和5年10月1日付で運賃改定を実施したところである。

今後とも「鹿児島市交通事業経営計画」に基づき、自動車運送事業の抜本的見直しを着実に推進するとともに、コロナ禍収束後の新たな社会に即した事業見直し等を進め、軌道事業と合わせて持続可能な経営基盤の確立を図りながら、公共交通機関として、安全・安心で快適な質の高いサービスの提供を目指していく。