

経営比較分析表（令和5年度決算）

兵庫県 伊丹市

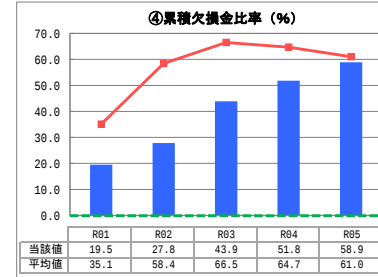
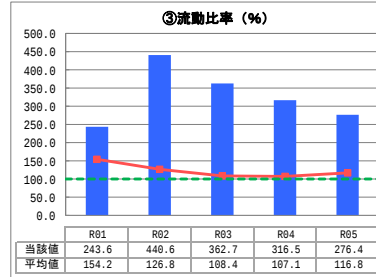
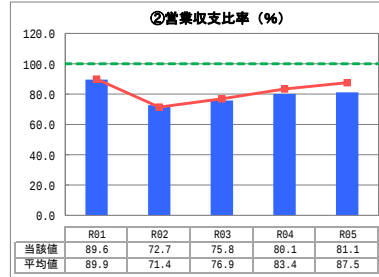
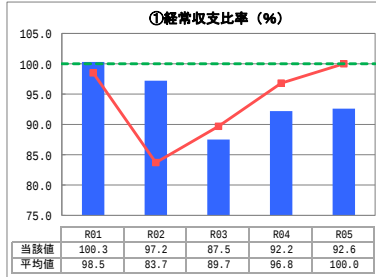
業務名	業種名	事業名	管理者の情報
法適用	交通事業	自動車運送事業	自治体職員
資金不足比率（％）	営業路線（km）	年間走行キロ（千km）	在籍車両数（両）
-	79.2	2,474	90
職員数（人）	管理の委託割合（％）	民間事業者の有無	地域公共交通計画策定の有無
201	-	有	無

※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。

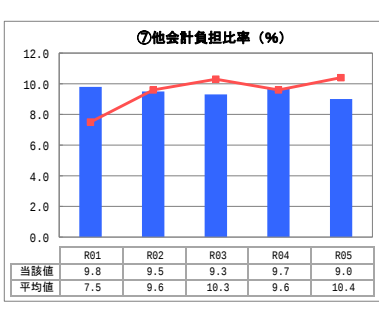
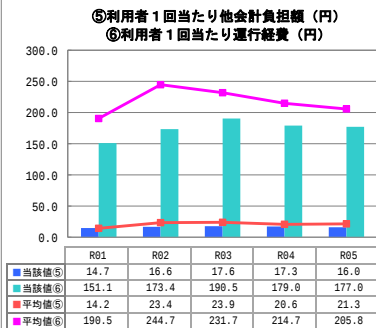
	R01	R02	R03	R04	R05
年間輸送人員（千人）	15,270	13,289	11,909	12,633	13,207
他会計負担額（千円）	225,136	220,028	210,074	218,269	211,353

1. 経営の健全性

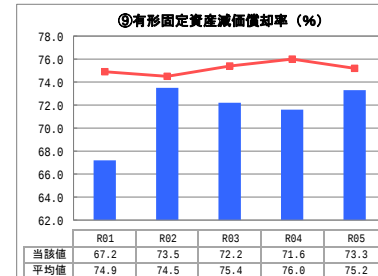
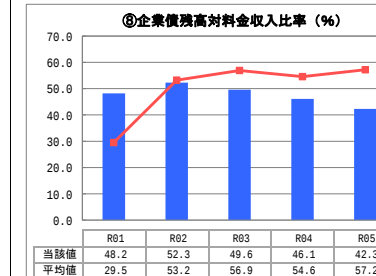
○事業の状況



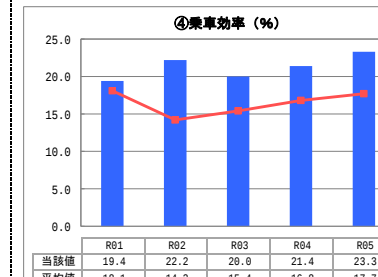
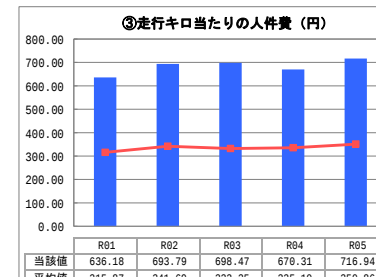
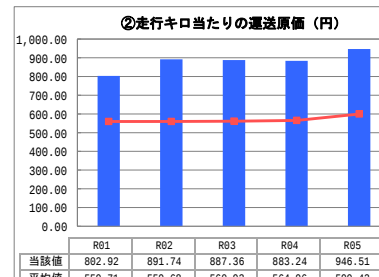
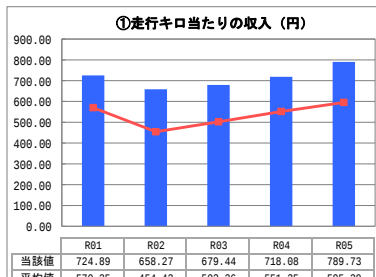
○独立採算の状況



○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
①経常収支比率は、コロナ禍以降、徐々に回復していますが、未だ100%を下回っており更なる経営改善が必要な状況と認識しています。
②営業収支比率も、前年度から1ポイント改善していますが、他団体との比較では、①と同様低い水準となっています。市域の約8割が鉄道空白地という市の特性から、不採算の路線であっても維持しなくてはならないといった事情もありますが、まずは平均値を上回る水準を目指して収支改善に努めていきたいと考えています。
③流動比率は、他団体と比較しても高い水準を確保していますが、長期債務(退職給付引当金)などを含めれば、決して安心できる状況ではありません。
④累積欠損金比率は、コロナ禍を契機とした収支悪化で年々上昇しており、単年度収支の改善が急務となっています。

○独立採算の状況
⑤利用者1回当たりの他会計負担額および⑥運行経費、⑦他会計負担比率は、いずれも平均値を下回っており、引き続き、他会計の負担に過度に頼ることのない状況が維持されているものと考えています。

○資産及び負債の状況
⑧企業債残高対料金収入比率は、R2をピークに下降しています。これは乗合車両の減車をはじめ建設改良事業の抑制に努めてきたこと、また、コロナ禍により減少した運賃収入が徐々に回復していることによるものです。
⑨有形固定資産減価償却率は、他団体より低い水準となっており、特に憂慮すべき状況にはありません。

2. 経営の効率性について

走行キロ当たりの指標（①～③）は、運行区域の道路環境や路線長等によって大きく異なってくる性質のもので、比較する際にはそうした事情を踏まえる必要がありますと考えています。
当市は、民間の事業者と比較して路線長やバス停間の距離が短く、市域の狭小道路を運行していることもあり、これらの数値が民間事業者平均値より高くなることはやむを得ないところです。
①走行キロ当たりの収入から②走行キロ当たりの運送原価を差引した走行キロ当たりの収支が大きくマイナスとなっており、運賃原価を運賃等の収入で賄っていない状況が続いています。
④乗車効率は、輸送需要の回復や利用実態に即したダイヤの見直しの効果等で、ここ数年上昇傾向にあり、平均値を上回る水準で推移しています。

全体総括

R2年度以降、単年度純損益は4年連続でマイナスとなっており、経営状況や効率性を測る指標は、そうした状況を表わす形となっています。
こうした経営状況の下、R5年7月には乗降データに基づくダイヤ改正を実施し、運行の効率化を図ったほか、R6年2月には消費税転嫁によるものを除き約29年ぶりとなる運賃改定を実施する等、経営改善に向けた様々な取り組みを行いました。
引き続き、「伊丹市交通事業経営戦略」及び当該計画の中期4か年行動計画である「伊丹市交通事業第4次アクションプラン」を着実に推進し、更なる経営の健全化を図ることで、各指標の改善につなげていきたいと考えています。