

## 公営企業会計関連

### 資金不足比率

公営企業の資金不足の状況を、公営企業の事業規模である料金収入の規模と比較して指標化し、経営状況の悪化の度合いを示すものです。

公営企業の経営状況を、公営企業の料金収入に対する資金不足の規模で表したのが、「資金不足比率」です。この比率が高くなるほど、料金収入で資金不足を解消するのが難しくなり、公営企業として経営に問題があることとなります。

地方公共団体の財政の健全化に関する法律により、この率が経営健全化基準（20%）以上である場合、経営の健全性が確保できていないとして、「経営健全化計画」を定めなければなりません。

### 収益的収入・支出

公営企業の会計は、地方公営企業法施行規則により、収益的収支（損益勘定）と資本的収支（資本勘定）の2つに区分されます。

収益的収支とは、企業の一事業年度における営業活動により発生する収益とそれに対応する費用のことをいいます。

地方公営企業法施行規則第12条別表第5号、予算様式第3条に規定されているため、一般に「3条収支（予算）」ともいいます。

#### 収益的収入とは、

- ①サービスの提供の対価としての料金収入や広告料などの「営業収益」、
- ②市の一般会計からの繰入金である他会計補助金などの「営業外収益」、
- ③固定資産売却益などの「特別利益」に分類されます。

#### 収益的支出とは、

- ①サービスの提供に要する職員人件費や燃料・修繕・委託料等の物件費、減価償却費などの「営業費用」、
- ②企業債の支払利息、雑支出などの「営業外費用」、
- ③固定資産売却損や過年度損益修正損などの「特別損失」に分類されます。

なお、収益的支出には、減価償却費\*のように現金の支払いが伴わない費用もありますので、収益的収支（収入と支出の差）が赤字であっても、必ずしも資金（現金）が不足しているということではありません。

#### \* 減価償却費とは

建物、車両、設備などは、時間の経過とともに価値が低下します。これらの耐用年数に応じ、価値の低下分を必要経費とすることを減価償却といいます。

減価償却費は、将来の更新や企業債償還金に充てるため、積み立てられますが、帳簿上

の処理であり、費用計上の際に現金の支出は伴いません。

## 資本的収入・支出

資本的収支とは、公営企業の将来の経営活動に備えて行う建設改良費や、建設改良に係る企業債償還金などの投資的な支出及びその財源となる収入をいいます。

地方公営企業法施行規則第12条別表第5号、予算様式第4条に規定されているため、一般に「4条収支（予算）」ともいいます。

### 資本的収入とは、

建設改良に係る企業債、他会計からの補助金（企業債償還金元金の繰入等）、投資、固定資産売却代金（売却益を除く）、他会計からの長期借入金、負担金など、収益とは直接関係のない収入で、現金収入を伴うものをいいます。

### 資本的支出とは、

バス購入などの建設改良費、企業債償還金（元金）、他会計からの長期借入金償還金など、費用とは直接関係ない支出で、現金支出を必要とするものをいいます。

## 経常収支

収益的収支のうち、乗車料収入などの本来の営業活動により得られる営業収益と、一般会計からの繰入金や預金利息、不用品の売却収入などの本来の営業活動以外で得られる営業外収益の合計を経常収益といいます。

また、職員給与費や燃料費や部品・修繕費、委託料、減価償却費など、本来の営業活動により生じる営業費用と、企業債利息や繰延勘定償却などの本来の営業活動以外で生じる営業外費用の合計を経常費用といいます。

経常収支は、この経常収益から経常費用を差し引いたもので、プラスの場合は経常利益、マイナスの場合は経常損失といいます。

## 純損益（純損失）

総収益（収益的収入計）から総費用（収益的支出計）を差し引いた額のことです。

経常収支に、特別利益を加え、特別損失を差し引いたものが純損益になります。

純損益の数値がプラスの場合は「純利益」（黒字）、マイナスの場合は「純損失」（赤字）といいます。

## 累積欠損金

各事業年度の営業活動によって欠損を生じた場合に、繰越利益剰余金（前事業年度から繰り越した利益）、利益積立金などによって補てんできなかった各事業年度の損失（額が累積したもの（これまでの純損失（赤字）を積み上げた未処理欠損金）を累積欠損金といいます。

なお、この累積欠損金には、減価償却費などの現金の支出を伴わない費用も含まれていますので、事業全体への資金不足に直接つながるものではありませんが、企業経営の健全性に何らかの課題があるといえます。

## 資金不足額

貸借対照表において、流動負債の額が流動資産の額を上回る場合、その上回る額を資金不足額（不良債務）とといいます。

資金不足額は、当面の運転資金に不足が生じている状態にあることを意味し、損益及び資本収支の資金繰りの状況を把握するための経営状況を判断することができます。

資金不足額 = 流動負債 - (流動資産 - 翌年度へ繰越すべき財源)

### ① 流動負債

未払金や一時借入金などの1年以内に支払期限が到来する債務

### ② 流動資産

現金・預金、未収金などの1年以内に回収又は換金が可能な債権

### ③ 翌年度へ繰り越すべき財源

翌年度への繰越事業等の財源であり、用途が特定されており、自由に使用できないもの。資金不足額はこの財源を控除

### ④ 未払金

物品購入や工事発注などにより、支払義務は生じているが、代金が未払いであるもの

### ⑤ 一時借入金

支払への一時的な資金不足を補うため、年度内返済を条件とした金融機関などからの一時的な資金の借入れ

### ⑥ 未収金

バスカード等の乗車料収入や市の補助金など、実際に収納されるまでの間の金銭債権

## 繰入金（基準内繰入金と基準外繰入金）

繰入金とは、公営企業の目的である事業の遂行に必要な財源として、一般会計から繰入れられた資金のことをいいます。

地方公営企業は独立採算を原則としていますが、一般会計が本来負担（繰出）すべき経費の基本的な考え方を、国（総務省）が「繰出基準」として示しており、この繰出基準に基づく繰入金を基準内繰入金とといいます。

基準内繰入金は、その性質上公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが適当でない、あるいは、収入をもって充てることが客観的に困難である経費であり、基準外繰入金は、公営企業の財源不足を補填するためのそれ以外の経費を対象とした繰入金になります。

### ※基準外繰入金

資金不足解消のための市単独分の生活路線維持負担金、退職金及び企業債の償還金に対する補助金など

## 企業債

公営企業が、主に施設整備や資産取得のための財源として、借り入れする地方債（借金）のことを企業債といいます。

市交通部の場合は、主に計画的な更新が必要なバス車両やその車両に設置する行先表示機・運賃箱などの機器を購入するために活用しています。

## 建設改良費

公営企業の固定資産の新規取得や増改築などに要する経費のことを建設改良費といいます。

市交通部の場合は、主に企業債を活用した車両や車載機器の購入費用が多くなっています。

## 市の政策・バス事業関連

### 青森市総合都市交通戦略

「青森市総合都市交通戦略」は、地球温暖化問題や高齢・人口減少社会の進行、東北新幹線新青森駅開業といった本市を取り巻く交通環境の変化に対応するため、「地域に根ざした持続可能な公共交通体系の整備」「選択と集中による計画的な街路整備の促進」「中心市街地活性化を後押しする交通環境の整備」を基本方針とし、人と環境にやさしい交通環境の形成を目指し、平成21年10月に青森市が策定したものです。

この戦略は、「バス交通に関する戦略」、「駐車場案内システムに関する戦略」、「街路整備に関する戦略」、「鉄道整備に関する戦略」の4つの重点戦略で構成されています。

### バス交通に関する戦略

#### 「バス路線再編について」 ～持続可能で利用しやすいバス交通を目指して～

「青森市総合都市交通戦略」の重点戦略として、「わかりやすく利用しやすいバスの路線再構築」のため、市が平成24年2月に策定したもので、計画期間は平成23年度から33年度までの11年です。

この計画では、市民の公共交通利用可能圏域の維持を前提条件とし、将来的に持続可能なバス交通としていくための抜本的な路線再編や運営方法の見直しを行うこととしており、交通需要や都市構造に合わせて骨格線、幹線、支線（フィーダー線）の3つの路線に区分し、骨格線・幹線は交通部（市営バス）が、支線は市（市民バス）が担うほか、乗り継ぎポイントなどの環境整備に努めることとしています。

なお、これまで市民バスへ移行した路線の大部分が、当初予定していなかった市中心部へ乗り入れしている現状から、一旦立ち止まって路線や乗り継ぎ、市民参画によるバス事業の運営などを再検証し、見直しすることとしています。

※当ホームページ（経営状況（事業計画書、決算書など））内の

「『バス路線再編について』～持続可能で利用しやすいバス交通を目指して～（青森市総合都市交通戦略関連資料）」を参照

### 青森市自動車運送事業経営改善計画

「バス交通に関する戦略」における自動車運送事業（市営バス）の経営状況を改善するための計画です。

自動車運送事業は、マイカーの普及をはじめとする交通手段の多様化や人口減少などにより、輸送人員（利用者）が年々減少しており、厳しい経営状況が続いています。

このため、市交通部では、この戦略に基づき、需要が少なく収支改善が困難な郊外部の支線を市営バスから分離し、地域内の根幹となる骨格線と幹線を担うことで、資金不足を解消し、将来的にも持続可能な運行体系を目指すこととしています。

また、効率的な運行ダイヤや職員体制、料金体系、設備投資などに取り組み、計画的な経営改善に取り組んでいます。

※当ホームページ（経営状況（事業計画書、決算書など））内の

「『バス路線再編について』～持続可能で利用しやすいバス交通を目指して～（青森市総合都市交通戦略関連資料）」、【6. 「青森市総合都市交通戦略」実施に伴う青森市自動車運送事業経営改善計画】（10～15 ページに記載）を参照

## 青森市交通事業経営改善計画 ～チャレンジプラン 2017～

今後、人口減少・少子高齢化の進展などが地域の公共交通のあり方や公営企業の経営に大きな影響を及ぼすことが懸念されていることから、本市交通事業においては、平成 30 年 2 月に、平成 30 年度から平成 32 年度までを計画期間とする「青森市交通事業経営改善計画～チャレンジプラン 2017～」を策定いたしました。

この計画では、バス事業を運営する上での課題や今後の環境変化を踏まえ、将来にわたり安定した公共交通サービスを提供できるよう「100 年続くバス交通への新たな挑戦」を基本理念とし、その実現に向けて、施策の視点となる 3 つの基本方針「利用満足度向上への挑戦」、「新たな利用層拡大への挑戦」、「持続可能な体制構築への挑戦」を掲げ、総合的に施策を推進することとしています。

また、交通体系や組織のあり方も含めた中長期的な基本計画である「経営戦略」については、立地適正化計画や地域公共交通網形成計画などとの整合性を図りつつ、この計画による取組の成果についても検証しながら、計画期間の最終年度である平成 32 年度に策定することとしています。

## 路線

起点と終点を結ぶ往来を線でつなぎ示すものを路線といいます。

現時点における本市の路線は、そのほとんどが国道 4 号・7 号線を経由し、郊外の支線へ連携しています。そのため、その起点となる営業所を東西の 2 箇所を設置し、安全で効率的な運行を行っています。

## バスダイヤ

バスが走行する 1 日の運行計画のことをバスダイヤといいます。

1 台のバスで、毎日複数便の運行を行っていますが、営業所から出庫したバスは、1 回目の目的地まで運行した後、2 回目以降の目的地までそれぞれ運行し、最終的に出発した営業所まで戻る運行計画となっています。

市交通部では、交通渋滞なども想定しながら、無駄のない効率的なダイヤ編成に努めています。