経営指標の概要
（交通事業（自動車運送事業））

１．経営の健全性

	算出式
①経常収支比率（%）	$\frac{経常収益}{経常費用} \times 100$

【指標の意味】

当該年度において、料金収入や一般会計からの繰入金等の収益で、人件費や支払利息等の費用をどの程度賄えているかを表す指標である。

【分析の考え方】

当該指標は、単年度の経常収支が黒字であることを示す 100%以上となっていることが必要である。数値が 100%未満の場合、単年度の経常収支が赤字であることを示しているため、経営改善に向けた取組が必要である。

当該指標が 100%以上の場合であっても、営業収支比率や他会計負担比率等と併せて分析し、料金収入以外の収入（一般会計からの繰入金等）への依存が大きい場合には、改善に向けた取組が必要である。

	算出式
②営業収支比率（%）	$\frac{営業収益}{営業費用} \times 100$

【指標の意味】

当該年度において、料金収入等の営業活動から生じる収益で、人件費や燃料費等の営業費用をどの程度賄えているかを表す指標である。

【分析の考え方】

当該指標は、単年度の営業収支が黒字であることを示す 100%以上となっていることが必要である。数値が 100%未満の場合、単年度の営業収支が赤字であることを示しているため、経営改善に向けた取組が必要である。

当該指標が 100%未満である場合や経年で比較した場合に減少傾向にある場合は、累積欠損金比率や他会計負担比率等の他の指標と併せて分析し、公営企業としての持続可能性について検討が必要である。

	算出式
③流動比率（%）	$\frac{流動資産}{流動負債} \times 100$

【指標の意味】

短期的な債務の支払能力を表す指標である。

【分析の考え方】

当該指標は、１年以内に支払うべき債務を支払うことができる現金等がどの程度あるかを表す指標であり、100%以上であることが必要である。一般的に 100%未満の場合、１年以内に現金化できる資産で、１年以内に支払わなければならない負債を賄えておらず、支払能力を高めるための経営

改善に向けた取組が必要である。

当該指標が 100%以上の場合であっても、現金等の流動資産が減少傾向にある場合や一時借入金等の流動負債が増加傾向にある場合には、将来の見込みも踏まえた分析が必要である。

	算出式
④累積欠損金比率（%）	$\frac{\text{当年度未処理欠損金}}{\text{営業収益}} \times 100$

【指標の意味】

事業の規模に対する累積欠損金（営業活動により生じた損失で、前年度からの繰越利益剰余金等でも補塡することができず、複数年度にわたって累積した損失のこと）の状況を表す指標である。

【分析の考え方】

当該指標は、累積欠損金が発生していないことを示す 0%であることが求められ、数値が 0%ではない場合は、経年の状況も踏まえながら 0%となるよう経営改善に向けた取組が必要である。

特に、経年で比較した場合に、当該指標が増加傾向にある場合には、早期に減少傾向となるよう経営改善に向けた取組が必要である。

	算出式
⑤利用者１回当たり他会計負担額（円）	$\frac{\text{他会計補助金＋他会計負担金}}{\text{年間輸送人員}}$

【指標の意味】

利用者がバスを１回利用するに当たり、一般会計等の他会計がどれだけ負担しているかを表す指標である。

【分析の考え方】

当該指標は独立採算の観点からできるだけ低い数値にあることが望ましい。経年比較や他団体との比較等により、バスの運行に係る他会計の負担の大きさを把握・分析し、適切な数値となっているか検証することが求められる。また、利用者１回当たりの利用料金と比較することも有用である。

経年で比較した場合に、当該指標が増加傾向にある場合には、公営企業としての持続可能性や他会計負担のあり方等について検討が必要である。

なお、民間譲渡等により事業主体が変わった場合に一般会計負担を行う場合には、引き続き説明責任が果たせるよう、事業主体から必要な情報の提供を求め、経年の推移を分析し、民間譲渡等の抜本的な改革の効果を検証する必要がある。

	算出式
⑥利用者１回当たり運行経費（円）	$\frac{\text{経常費用}}{\text{年間輸送人員}}$

【指標の意味】

利用者がバスを１回利用するに当たり、費用がどれだけかかっているかを表す指標である。

【分析の考え方】

当該指標はできるだけ低い数値にあることが望ましい。経年比較や他団体との比較等により、バスの運行に必要な経費を把握・分析し、適切な数値となっているか検証することが求められる。また、利用者１回当たりの利用料金と比較することも有用である。

他団体と比較して数値が高い場合や経年で比較した場合に増加傾向にある場合は、走行キロ当たりの収入や走行キロ当たりの運送原価、乗車効率等と併せて分析し、収入に対して経費が過大になっていないか、住民サービスに則した効率的な運行となっているか等の観点から経営上の問題点を分析し、改善に向けた取組の検討が必要である。

	算出式
⑦他会計負担比率（%）	$\frac{\text{他会計補助金＋他会計負担金}}{\text{経常費用}} \times 100$

【指標の意味】

人件費や支払利息等の費用が一般会計等の他会計の負担によってどの程度賄われているかを表す指標である。

【分析の考え方】

当該指標は独立採算の観点からできるだけ低い数値にあることが望ましい。経年比較や他団体との比較等により、バスの運行に係る他会計からの負担の大きさを把握・分析し、適切な数値となっているか検証することが求められる。

経年で比較した場合に、当該指標が増加傾向にある場合には、公営企業としての持続可能性や他会計負担のあり方等について検討が必要である。

	算出式
⑧企業債残高対料金収入比率（%）	$\frac{\text{企業債現在高} - \text{一般会計等負担額}}{\text{旅客運送収益}} \times 100$

【指標の意味】

料金収入に対する企業債残高の割合であり、企業債残高の規模を表す指標である。

【分析の考え方】

当該指標については、明確な数値基準はないため、経年比較や他団体との比較等により自団体の置かれている状況を把握・分析し、数値が高い場合には、投資の効率化や将来の償還財源の確保といった経営改善に向けた取組が必要である。

当該指標の数値が低い場合でも、必要な更新が先送りされていないかといった観点を踏まえた分析が必要である。

	算出式
⑨有形固定資産減価償却率（%）	$\frac{\text{有形固定資産減価償却累計額}}{\text{有形固定資産のうち償却対象資産の帳簿原価}} \times 100$

【指標の意味】

有形固定資産のうち償却対象資産の減価償却がどの程度進んでいるかを表す指標である。

【分析の考え方】

当該指標については、明確な数値基準はないため、経年比較や他団体との比較等により自団体の置かれている状況を把握・分析し、適切な数値となっているか、対外的に説明できることが求められる。

一般的に、数値が 100%に近いほど、保有資産が法定耐用年数に近づいていることから、計画的な施設の更新等を検討する必要がある。

【分析の留意点】
　バス事業の主要な資産である車両をはじめとして、法定耐用年数を大きく超えて使用している資産があることに留意し、各資産の使用状況を踏まえた分析が必要である。

２．経営の効率性

	算出式
①走行キロ当たりの収入（円）	$\frac{\text{営業収益＋営業外収益}}{\text{実車走行キロ}}$

（※）「一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書」（国土交通省）の数値を用いる。

【指標の意味】
　バスの運行１キロ当たりでどれだけの収入をあげられているかを表す指標である。
【分析の考え方】
　バスの運行１キロ当たりの収入を同じ地域（標準原価ブロック）の民間事業者と比較することで、効率的なバスの運行となっているかを分析し、経営改善につなげていくものである。
　民間事業者と比較して数値が低い場合や経年で比較した場合に減少傾向にある場合は、利用者のニーズに即した効率的な運行になっていない可能性がある。
　そのため、分析に当たっては、路線別に当該指標を算出するなどして、利用者の利用動向や需要、沿線人口や沿線諸施設の現状が現在の路線や運行計画とミスマッチとなっていないか詳細な分析を行っていくことが望ましい。

	算出式
②走行キロ当たりの運送原価（円）	$\frac{\text{営業費用＋営業外費用}}{\text{実車走行キロ}}$

（※）「一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書」（国土交通省）の数値を用いる。

【指標の意味】
　バスの運行１キロ当たりでどれだけの経費がかかっているかを表す指標である。
【分析の考え方】
　バスの運行１キロ当たりの運送原価を同じ地域（標準原価ブロック）の民間事業者と比較することで、効率的なバスの運行となっているかを分析し、経営改善につなげていくものである。
　民間事業者と比較して数値が高い場合や経年で比較した場合に増加傾向にある場合は、走行キロ当たりの収入や走行キロ当たりの人件費等と併せて分析し、収入に対して経費が過大になっていないか、何が経費を押し上げる要因になっているか等の観点から経営上の問題点を分析し、改善に向けた取組が必要である。

	算出式
③走行キロ当たりの人件費（円）	$\frac{\text{人件費}}{\text{実車走行キロ}}$

（※）「一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書」（国土交通省）の数値を用いる。

【指標の意味】
　バスの運行１キロ当たりでどれだけの人件費がかかっているかを表す指標である。

【分析の考え方】
バスの運行経費の大半を占める人件費について、同じ地域（標準原価ブロック）の民間事業者と比較することで、効率的なバスの運行となっているかを分析し、経営改善につなげていくものである。
民間事業者と比較して数値が高い場合は、経営の状況その他の事情を考慮しつつ、職員定数や給与水準について、住民の理解と納得が得られる適正な水準となっているか検証し、改善に向けた取組が必要である。
【分析の留意点】
管理の委託の実施状況等を踏まえた分析を行う必要がある。

	算出式
④乗車効率（%）	$\dfrac{\text{延べ人キロ}}{(\text{年間走行キロ} \times \text{平均乗車定員数})} \times 100$

（※）一般乗合旅客自動車運送事業に係る車両のみ対象とする。
【指標の意味】
車両１台の乗車定員に対する平均輸送人員の割合であり、バスの定員当たりでどの程度乗車しているかを表す指標である。
【分析の考え方】
当該指標については、明確な数値基準はないが、他団体と比較して数値が低い場合や経年で比較した場合に減少傾向にある場合は、利用者のニーズに即した効率的なバスの運行になっていない可能性がある。
そのため、分析に当たっては、路線や時間帯ごとに当該指標を算出するなどして、利用者の利用動向や需要、沿線人口や沿線諸施設の現状が現在の路線や運行計画とミスマッチとなっていないか詳細な分析を行っていくことが望ましい。
なお、民間譲渡等により事業主体が変わった場合も、地域における公共交通網の持続可能性を確保するため、事業主体から必要な情報の提供を求め、引き続き経年の推移を分析し、民間譲渡等の抜本的な改革の効果を検証する必要がある。

（参考）各指標の組合せによる分析の考え方

指標	分析の考え方
１．経営の健全性	
②営業収支比率 ⑦他会計負担比率	営業収支比率が低く、他会計負担比率が高い場合は、料金収入によって費用を賄えておらず、他会計からの繰入れに依存している状態であることから、まずは経営改善を図り、なお当該指標の改善が見込まれない場合には、民営化・民間譲渡を検討する必要がある。民営化・民間譲渡が難しい場合は、必要に応じ、一般会計において、コミュニティバス等の代替手段を導入することを検討する。
２．経営の効率性	
②走行キロ当たり運送原価 ③走行キロ当たり人件費	民間事業者と比べ、走行キロ当たり運送原価や走行キロ当たり人件費が大きく上回っている場合など、民間事業者の方が低コストでサービス供給を行うことができる場合は、まずは経営改善を図り、なお当該指標の改善が見込まれない場合には、民間譲渡を検討する。

３．分析欄記入上の留意事項

・各指標の増減結果（○％増加した、減少した）だけでなく、経年比較や平均値との比較により、公営企業の現状や背景について分析した内容を記載すること。

・「全体総括」には、各指標の分析結果を踏まえ、その対応策（経営戦略の策定・見直しを含む経営改善に向けた取組等）を記載すること。また、経営戦略の策定について、その策定状況（策定済、○年度までに策定等）を記載すること。