

仙台市自動車運送事業経営改善計画

(平成29年度～平成33年度)

平成29年3月

仙台市交通局

目 次

はじめに	1
I. 市営バス事業の現状と課題について	2
1. 市営バス事業の現状	2
2. 市営バス事業を取り巻く環境と課題	6
II. 本計画の策定について	9
1. 計画策定の趣旨	9
2. 計画期間	9
3. 計画の目標	9
4. 重点方針	9
III. 計画体系	11
IV. 個別取組項目	12
1. お客様サービスの向上	12
2. 安定的なサービス提供に向けた経営体質の構築	14
V. 収支見通し	17
VI. 計画の推進に向けて	18
おわりに	19

はじめに

平成27年度は、仙台市の乗合自動車運送事業（以下「市営バス事業」という。）にとって、12月の地下鉄東西線開業に合わせたバス路線の再編や、ＩＣカード乗車券 **icsca**（イクスカ）の導入など、今後の経営のあり方に重要な意味を持つ取り組みを実施した、大きな転換点となった年でした。

仙台市交通局では、これらの取り組みを市営バスの経営方針や収支改善に向けた経営計画である「仙台市自動車運送事業経営改善計画【平成27年3月改訂版】」（計画期間：平成23～28年度）に重点項目として掲げ、これまでも継続して取り組んできた増客・増収や経費削減、災害対応力の強化などとともに着実に進めてまいりました。

とりわけ、バス運転業務等の管理の委託の拡大により事業運営の更なる効率化を図りつつ、市営バス事業を将来にわたって維持していくために必要不可欠であるとの認識から、次世代の職員の採用・育成にも取り組んできました。

しかしながら、生産年齢人口の減少や少子高齢化の急速な進展など、市営バス事業を取り巻く環境は今後一層厳しさを増す見込みであるほか、地下鉄東西線の開業などにより、市営バスが本市公共交通体系において担う役割も、また変化しつつあります。

そのため、こうした厳しい状況下にあっても、市営バスを地域の足として安定的に維持していくためには、足腰の強い経営体質を構築していく必要があるとの認識のもと、平成29年度からの新たな経営計画、すなわち本計画を策定することといたしました。

本計画においては、引き続き増客・増収や経費削減に向けて継続的に取り組むことはもちろん、需要の動向を捉えた効果的な運行や、地下鉄との連携の強化などを柱とする取り組みを推進することを掲げ、経営の効率化と持続性の確保を目指します。

厳しい経営環境の中にあっても、これまでの取り組みの成果を確実に引き継ぎながら、本計画に掲げる取り組みを着実に進めることで、市営バス事業が、将来においても市民の皆様にとって身近な公共交通機関としての役割を担えるよう、職員一丸となって取り組んでいく所存です。

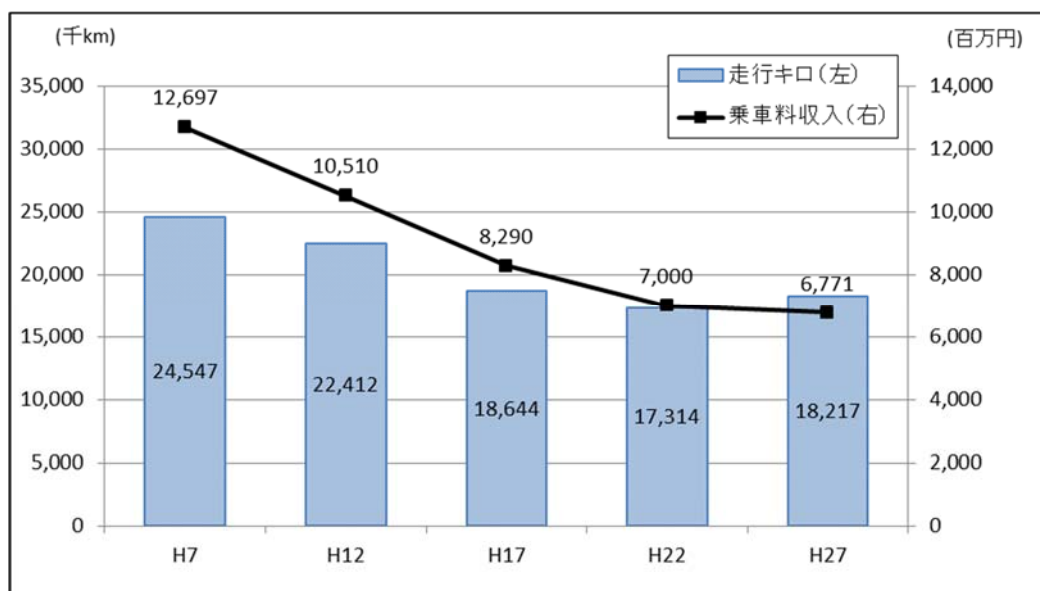
I. 市営バス事業の現状と課題について

1. 市営バス事業の現状

(1) 乗車料収入及び走行キロの推移

市営バスの乗車人員は、昭和55年度をピークに、移動手段の多様化によって、長らく減少傾向にあります。乗車料収入も同様に減少基調にあり、この20年間では半分近くにまで減少しています。一方で、走行キロ（回送を含む。以下同じ。）については、需要が減少する中であっても、便数等のサービス供給量を維持すべく努めてきたこともあり、同じく直近の20年間では約3割の減少に留まっています。その結果、走行キロ1kmあたりの乗車料収入は年々減少しており、これは事業の効率性が低下していることを示しています。

図1 走行キロと乗車料収入（税抜き）の推移



(2) 経営改善に向けたこれまでの取り組み

運行の効率性が低下し、経営状況が悪化する中、市営バス事業は、第1次計画「仙台市自動車事業経営健全化計画」(平成3～7年度)から、第6次計画「仙台市自動車運送事業経営改善計画」(平成23～28年度)に至るまで、乗務員等の給与制度の見直しやバス運転業務等の管理の委託の導入及び推進、「学都仙台 市バス・地下鉄フリーパス」やICカード乗車券 **icsca** (イクスカ) の導入、バリアフリーや環境問題への対応といった様々な施策に取り組んできました。

また、地下鉄東西線の開業に際しては、本市の新たな公共交通体系構築に向けた取り組みと連携し、かつ、それによるバス事業への経営上の影響を軽減するために、東西線沿線地域において地下鉄駅に結節することを基本としたバス路線の再編を実施しました。

これまでの計画における主な取り組み

<経営の効率化>

- バス車両使用年数の延長(平成8年度～)
- 給与制度の見直し(平成10年度)
- ボディ広告バスの導入(平成11年度～)
- 正職乗務員の採用停止(平成13年度～平成27年度) ※平成28年度に採用を再開
- 競合路線の整理(平成14年度、平成15年度)
- バス運転業務等の管理の委託(平成18年度～)
- 東西線開業に合わせたバス路線再編(平成27年度)

<サービス向上>

- 市バスモニター制度の実施(平成9年度～)
- 「100円パッ区」の導入(平成15年度～)
- バスロケーションシステム「どこバス仙台」の導入(平成18年度～)
- 広告付きバス停留所上屋の整備(平成20年度～)
- 「学都仙台 市バス・地下鉄フリーパス」の本格実施(平成22年度～)
- ICカード乗車券 **icsca** (イクスカ) の導入(平成27年度～)
- 「東西線結節駅周辺バス均一運賃制度」の導入(平成27年度～)

<行政施策との連携>

- 低公害バスの導入(平成4年度～)
- ワンステップバス・ノンステップバスの導入(平成10年度～)
- 「るーぷる仙台」の運行(平成11年度～)
- モビリティ・マネジメントの実施(平成18年度～)

(3) 経営状況の推移

前述した取り組みを経ても、なお市営バス事業の経営は厳しい状況が続いており、平成27年度は単年度で約5億円、累積では約48億円の赤字を計上しています。

また、営業収益に対する手持ち資金の不足額の割合を示す「資金不足比率」も悪化しており、平成27年度は前年度に比べて3ポイント悪化して6.6%となり、平成28年度においてはさらに悪化して11.9%となる見込みです。

さらに、一般会計からの繰入金についても高い水準が続いており、平成28年度における営業収益に対する割合は4割を超える見込みです。

このほか、営業収支比率、経常収支比率といった指標についても悪化傾向にあります。

表1 収支等の推移

(金額の単位：億円)

項目	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
当年度純損益	△ 2	△ 2	△ 4	△ 5	△ 12
資金不足比率	－	0.0%	3.6%	6.6%	11.9%
一般会計補助金	25	26	28	27	30
一般会計補助金／営業収益	33.5%	34.9%	37.9%	39.3%	44.3%
営業収支比率	73.7%	72.8%	71.1%	68.2%	61.3%
経常収支比率	98.4%	98.1%	98.4%	95.2%	89.6%

※金額はいずれも消費税及び地方消費税抜き

※平成24～27年度は決算、平成28年度は補正予算の値

※資金不足比率は会計制度改正に伴う猶予措置（平成26～28年度）を考慮しない値

(項目の解説)

資金不足比率…事業規模（営業収益）に対する累積資金不足額の割合。資金不足比率が20%以上となると、地方公共団体の財政の健全化に関する法律に基づき「経営健全化団体」となり、議会の議決を経て経営健全化計画を策定することとなる。

営業収支比率…営業収益÷営業費用により算出。数値が大きいほど、乗車料収入で運行経費を賄っている割合が高いと言える。

経常収支比率…経常収益÷経常費用により算出。数値が大きいほど、収支状況が良いと言える。なお、一般会計補助金など、乗車料収入以外の収入への依存割合が大きいと、営業収支比率との差が大きくなる場合がある。

(4) 正職乗務員の高齢化

仙台市交通局では、人件費抑制策の一環として、平成13年度以降、正職乗務員の採用を停止し、退職により生じる乗務員の不足については、嘱託乗務員の採用やバス運転業務等の管理の委託（注）といった手法により対応してきました。この結果、市営バスの正職乗務員の平均年齢は、平成28年度当初で53.2歳まで上昇し、高齢化が進んでいます。

こうした事態に対応するため、平成28年度には正職乗務員の採用を再開するとともに、大型自動車二種免許を保有していない者を採用し、免許を取得させる養成制度を開始しました。しかし、将来的には今後10年間で約8割の正職乗務員が定年退職する見通しであり、事業の安定的な継続に支障をきたす可能性が生じています。

（注）バス運転業務等の管理の委託

道路運送法に基づき、バス運転業務や運行管理業務等を一体的に他のバス事業者に委託すること。原則、委託者のバス路線の長さ又はバス車両数全体の2分の1まで委託が可能。

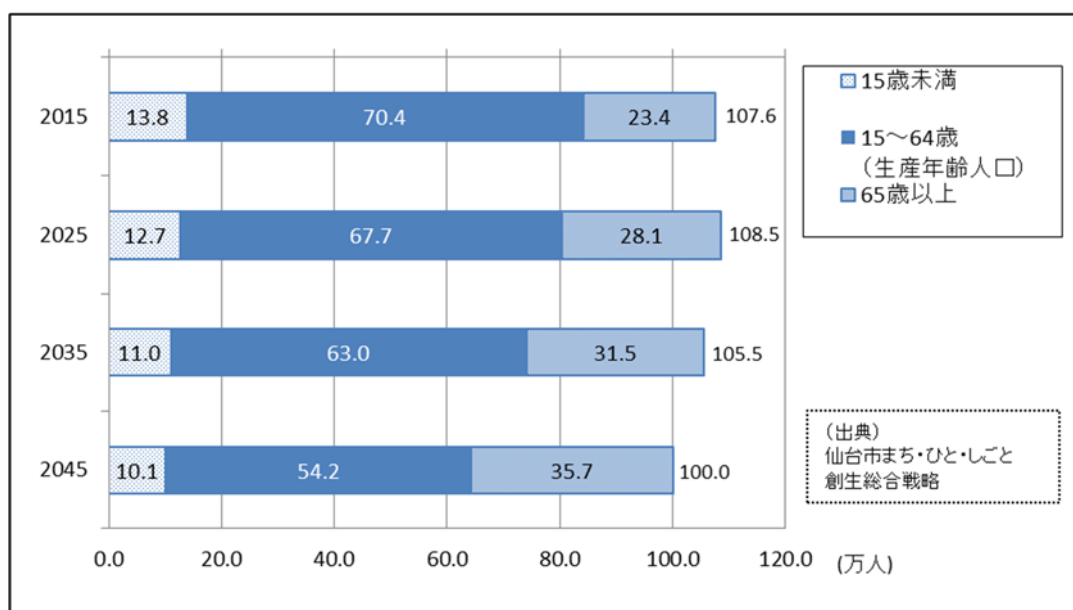
2. 市営バス事業を取り巻く環境と課題

(1) 生産年齢人口減少の進展

本市の生産年齢人口は平成12年度をピークに減少を続けており、さらに今後約30年間で現在の8割程度まで減少すると推計されています。これは、市営バスの利用の中心である通勤・通学客が、今後更に減少していくことを意味しています。また、総人口に関しても、現在は緩やかに増加し、平成27年度には約108万人に達していますが、2020年頃をピークに減少に転じ、2045年には約100万人にまで減少するものと見込まれています。

人口の増減や年齢構成の変化の動向は地域によって様々ですが、特に生産年齢人口の減少が著しいエリアにおいては、バス路線の採算性が更に悪化することが想定され、こうした地域における住民の移動手段をいかに確保するかということが、今後、大きな課題となってくるものと考えられます。

図2 本市人口の推計



(2) 安全安心志向の高まり

多くのお客様が利用する公共交通機関には高い安全性が求められており、交通事業者は絶えず輸送の安全の確保と向上に努めていかなければなりません。

また、高齢人口の急速な増加や、ノーマライゼーションの理念の普及に伴い、高齢の方や障害のある方をはじめ、全ての方が安心して公共交通機関を利用できる環境の整備に向けた社会的要請が強まっています。

本市バス事業においても、事業運営の根幹である安全の確保はもとより、こうした要請に応えるべく、全車両へのドライブレコーダーの設置や事故防止に向けた研修の充実、ノンステップバスの導入など、様々な取り組みを行ってきました。今後も徹底した輸送の安全確保に加え、全てのお客様に安心してご利用いただくための取り組みが引き続き求められています。

(3) 新たな都市軸の形成

地下鉄東西線が開業したことにより、十文字の都市軸を支える骨格交通体系が完成しました。また、バスと地下鉄とを組み合わせることで、公共交通を利用してより広い範囲を移動しやすくなったこともあり、市営バス事業においても、従来の市中心部への直接輸送から、鉄道に接続し、これを面的に補完する役割がより強まっています。今後は、そうした役割やニーズの変化を的確に捉えた対応がますます必要となっていきます。

(4) 防災環境都市の構築

本市では、東日本大震災の経験と教訓を踏まえながら、将来の災害や気候変動のリスクなどへの備えを有した防災環境都市の構築を目指しています。

市営バスにおいても、災害発生時における乗客・乗員の安全と安心、確実な運行の確保のために、常日頃から備えを整えておくとともに、環境にやさしい公共交通サービスの担い手として、本市の環境負荷の小さい持続可能なまちづくりの一助となる取り組みが求められています。

（５）事業運営の効率化の必要性

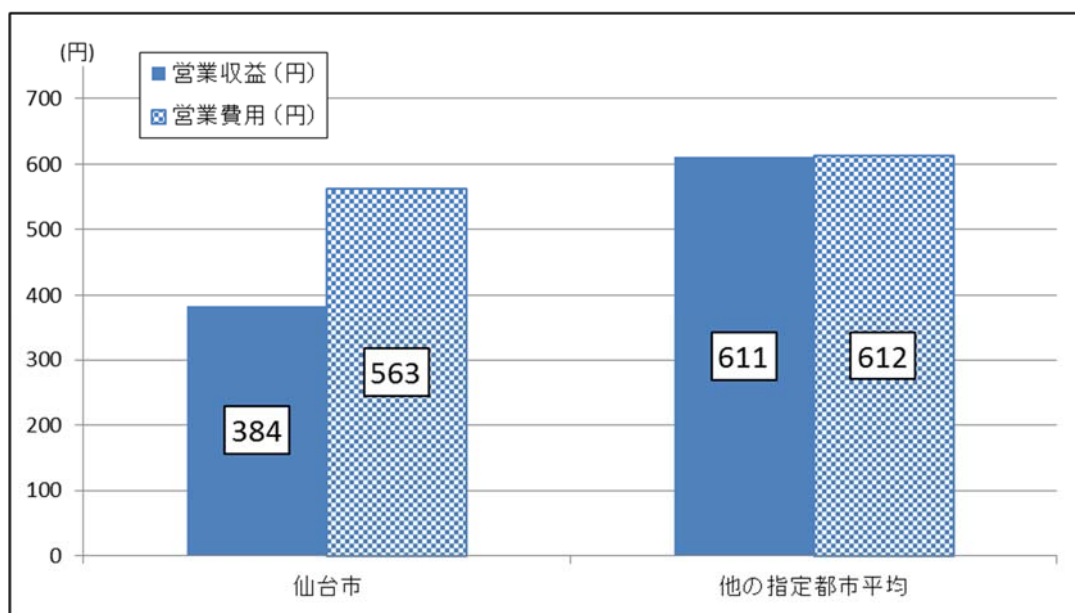
仙台市営バスと他の指定都市の公営バス（注）を、走行キロ1kmあたりの営業収支で比較すると、他都市はほぼ収支が均衡しているのに対して、本市は営業費用の3分の2程度しか営業収益を得られておらず、事業として非常に非効率な状態となっていることが分かります。また、本市の走行キロあたりの営業費用は、これまでの経営の効率化に向けた取り組みの成果もあり、指定都市の中では最低レベルとなっていますが、走行キロあたりの営業収益も同様に指定都市の中では最低レベルであり、しかも他都市平均の約6割にとどまっています。このことから、本市バス事業の事業効率の悪さは、高コスト体質であるというよりは、走行キロあたりで見た場合の収入の少なさにあると考えられます。

これまでは、乗車料収入の減少を、主に人件費を中心とした様々な費用の圧縮によって吸収することで、便数等のサービス供給量は極力維持してきましたが、それも限界に達しつつあります。今後は、収入・支出両面からの見直しに加え、減便等による走行キロあたりの収支の改善により、事業効率を向上させていくことが必要となっています。

（注）他の指定都市の公営バス

川崎市、横浜市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市の6都市の公営バス（事業規模が極めて小さい北九州市は除く）

図3 走行キロ1kmあたりの営業収益・営業費用の比較



Ⅱ. 本計画の策定について

1. 計画策定の趣旨

今後、経営環境が更に厳しさを増すと見込まれる状況下にあっても、経営の持続性を確保していくために、次のように経営改善の方向性を定め、実効性のある取り組みを進めていくことを目指し、本計画を策定するものです。

(1) お客様サービスの向上

安全運行に加え、安心かつ快適なサービスを提供することにより、お客様からの信頼性の向上を目指します。

(2) 安定的なサービス提供に向けた経営体質の構築

増客・増収や経費削減に取り組むとともに、事業の一層の効率化を図ることにより、安定的で持続可能な経営体質の構築を目指します。

2. 計画期間

平成29年度から平成33年度までの5年間とします。

3. 計画の目標

(1) 平均乗車密度の向上

平均乗車密度（注）を事業の効率性を測る指標とし、本計画に基づく改善策に取り組むことで、これを向上させることを目指します。

（注）平均乗車密度

バス1便ごとの始点から終点まで常時バスに乗車しているとした場合の平均人数

（平成27年度は9.5人）

(2) 資金不足比率の抑制及び資金収支の均衡

「経営健全化団体」となることのないよう、計画期間内における各年度の資金不足比率を20.0%未満に抑制するとともに、計画期間以降においても安定的な経営を持続できるよう、資金収支の均衡を目指します。

4. 重点方針

本計画が掲げる目標の達成に向け、次の3点を重点方針とし、取り組みを進めます。

(1) 需要の動向を捉えた効果的な運行

事業の効率性や採算性の改善が急務との認識のもと、利用状況に応じた減便等による運行の効率化を図るとともに、これまでの利用実績と合わせ、今後見込み得る新たな需要を見定めながら、効果的な運行経路等についての調査・研究を進めます。

(2) 地下鉄との連携の強化

バスと地下鉄との乗り継ぎに配慮したダイヤの設定や地下鉄施設も活用したバス待ち環境の向上などにより、バスと地下鉄とを組み合わせ、より便利にご利用いただけるような取り組みを進めます。

(3) 次世代の職員の育成と技術の確実な継承

バス事業を将来に渡り安定的に維持していくためには、乗務員や運行管理要員の育成、ダイヤ編成のノウハウなどの確実な継承が不可欠であるという認識のもと、乗務員の確保に取り組むとともに、各種研修による人材育成の更なる充実を図ります。

Ⅲ. 計画体系

区分	項目名	備考
1. お客様サービスの向上	(1) 便利で利用しやすいサービスの提供	
	①定時性の向上に向けたダイヤの編成	
	②地下鉄等との連携強化によるサービスの向上	【重点方針2】
	③ホームページなどを活用した「知りたい」に応える情報提供の充実	【重点方針2】
	④バス待ち環境の向上	【重点方針2】
	(2) 安全・快適なサービスの提供	
	①運転技術の向上と安全運行の徹底	【重点方針3】
	②接客教育の充実による接客サービスの向上	【重点方針3】
	③人とまちに優しいバス車両の導入	
	④災害対応訓練の実施	
2. 安定的なサービス提供に向けた経営体質の構築	(1) 増客・増収に向けた取り組み	
	①市バスの利用促進に向けた取り組み	
	②新たな需要の捕捉と取り込み	【重点方針1】
	③運賃制度及び運賃水準の検討	
	④広告料収入の確保	
	⑤親しみの持てる市営バスへの取り組み	
	⑥資産の有効活用	
	(2) 効率的経営に向けた取り組み	
	①人件費の抑制に向けた取り組み	
	②管理の委託の継続的な活用	
	③利用状況に応じた運行の効率化	【重点方針1】
	④バス車両にかかる投資額抑制	
	⑤施設の効率的な管理・更新	
	⑥燃料費・光熱水費の節減	
	(3) 組織の活性化に向けた取り組み	
	①乗務員の安定的な確保と育成	【重点方針3】
	②業務への意欲を高める取り組み	
	③職員の意識の向上と働きやすい環境づくり	

IV. 個別取組項目

1. お客様サービスの向上

(1) 便利で利用しやすいサービスの提供

お客様がより便利にバスをご利用いただけるように努めることは、交通事業者にとって常に求められる大切な取り組みです。

走行環境や地下鉄等との乗り継ぎを考慮したダイヤの設定、バス待ち環境の向上などを図るとともに、インターネット等を活用した分かりやすい情報提供に努め、より利用しやすいサービスの提供を目指していきます。

【個別取組項目】

①定時性の向上に向けたダイヤの編成

- ・運行区間ごとに状況を把握・分析し、道路渋滞などの走行環境を考慮した適切なダイヤ編成を実施します。

②地下鉄等との連携強化によるサービスの向上

- ・バスと地下鉄・JR線との乗り継ぎを考慮したダイヤを設定します。
- ・地下鉄駅に設置しているバス発車時刻表示器を新設・更新します。

③ホームページなどを活用した「知りたい」に応える情報提供の充実

- ・交通局のホームページや配布物などを通じ、市営バスの運行情報や運賃のご案内に加え、各種イベント情報など、様々な情報をお知らせします。
- ・「どこバス仙台」(注1)、及び「せんだい市バス・地下鉄ナビ」(注2)をそれぞれインターネット上で運用します。

(注1)「どこバス仙台」

乗りたいバスが今どこを走っているのかをインターネットで調べることができる、バスロケーションシステムのこと。

(注2)「せんだい市バス・地下鉄ナビ」

市営バスや地下鉄での経路・運賃、時刻表をインターネットで検索することができるシステム。

- ・ホームページ等の多言語表記を充実させます。

④バス待ち環境の向上

- ・バス停留所上屋の設置・修繕や、電照式バス停留所等の着実な整備を進めます。
- ・時刻表の文字を大きくするなど、表示方法の工夫を行います。

(2) 安全・快適なサービスの提供

お客様を目的地まで安全に輸送することは、交通事業者にとって最大の使命であり責務です。

従来のマニュアルや映像教材による研修に加えて、全車両に設置が完了した常時記録型ドライブレコーダーを活用し、安全運行や接客教育に係る様々な研修を実施するとともに、アイドリングストップ装置付きノンステップバスを引き続き計画的に導入することなどにより、すべてのお客様が安心して快適にご利用いただけるサービスの提供を目指していきます。

【個別取組項目】

①運転技術の向上と安全運行の徹底

- ・様々な研修の実施を通して、乗務員の運転技術の向上や安全に対する意識の浸透を図り、有責事故発生件数の減少を目指します。

②接客教育の充実による接客サービスの向上

- ・乗務員への様々な接客研修を充実させることにより、市バスモニター制度の平均評価の向上及び年間苦情件数の減少を目指します。

③人とまちに優しいバス車両の導入

- ・障害のある方も乗り降りしやすい、国の最新の自動車排出ガス規制に適合したアイドリングストップ装置付きノンステップバスを計画的に導入します。

④災害対応訓練の実施

- ・東日本大震災の経験を踏まえ、独自災害対応訓練や集団災害対応訓練を定期的に実施します。

2. 安定的なサービス提供に向けた経営体質の構築

(1) 増客・増収に向けた取り組み

増客及び増収は、バス事業の経営改善を図る上で、効率性や採算性の向上に直結する、最も基本となる取り組みです。

需要を捉えた運行経路等の設定、運賃制度・水準の見直し等による増収に向けた検討のほか、広告料やバス事業資産の活用など、あらゆる収入において増収の可能性を探り、収益性の改善を目指していきます。

【個別取組項目】

①市バスの利用促進に向けた取り組み

- ・本市が実施する、公共交通利用促進に向けた取り組みである「せんだいスマート」との連携・協力や、交通局独自の取り組みである「学都仙台 市バス・地下鉄フリーパス」の一括販売などを積極的に展開します。
- ・交通局内のプロジェクトチームを中心に利用促進策を検討し、交通局を挙げて増客に取り組んでいきます。

②新たな需要の捕捉と取り込み

- ・大規模集客施設の新設などにより生じる新たな需要を捉え、これを取り込むことで事業の採算性向上が期待できるバス路線の設定について検討を実施します。

③運賃制度及び運賃水準の検討

- ・収支の状況を踏まえながら、運賃制度や運賃水準のあり方について検討し、その見直しを進めます。

④広告料収入の確保

- ・広告媒体の販売方法の工夫や認知度を高めるための取り組みなどにより、引き続き着実な広告料収入の確保に努めます。

⑤親しみの持てる市営バスへの取り組み

- ・オリジナルグッズの作成、販売を実施します。
- ・営業所等の施設を見学する「バス・地下鉄親子探検ツアー」を開催します。
- ・大規模集客イベント等とのタイアップを行います。

⑥資産の有効活用

- ・遊休不動産の貸付などの新たな有効活用策について検討を行います。

(2) 効率的経営に向けた取り組み

経営の効率化は、増収・増客に向けた取り組みと並んで、事業の経営改善に向けた基本的な取り組みの一つであるという認識のもと、これまでも様々な手法で取り組みを進めてきましたが、市営バス事業を安定的に維持していくためには、今後も不断の取り組みが必要です。

人件費の抑制や管理の委託の活用、その他の経費の圧縮などに引き続き取り組むほか、路線バスの系統・区間の利用状況を詳細に分析し、減便等を行うことで、急務となっている運行の効率化を図り、持続可能な経営体質の構築を目指していきます。

【個別取組項目】

①人件費の抑制に向けた取り組み

- ・適正な定員管理、嘱託職員の活用及び効率的なダイヤ編成などにより、人件費の抑制を目指します。

②管理の委託の継続的な活用

- ・引き続き、経費削減に資する管理の委託の活用を図っていきます。

③利用状況に応じた運行の効率化

- ・利用状況の詳細な分析を行い、減便等によって運行の効率性向上を目指します。

④バス車両にかかる投資額抑制

- ・中古バス車両の活用により、必要車両数の確保に努めながら投資額の抑制を図ります。
- ・保有車両全般にわたる状態調査を実施し、適切な車両の保全により、計画的な車両更新に努めます。

⑤施設の効率的な管理・更新

- ・営業所や出張所及び整備工場の建築物や、その他付帯設備などの施設の状況調査を行い、資金計画も考慮しながら適切な改修・更新計画を策定するとともに、これを着実に実施します。

⑥燃料費・光熱水費の節減

- ・燃料使用量の節減に向けて、引き続きエコドライブに取り組みます。
- ・交通局庁舎・営業所・出張所において、電気・ガス・水道使用量の節減を図ります。

(3) 組織の活性化に向けた取り組み

風通しのよい組織の構築は、典型的な労働集約型産業であるバス事業において、サービス提供の根幹に関わる職員、特に乗務員のモチベーションを高め、サービスの質的向上にも大いに寄与する取り組みです。

平成28年度に再開した、正職乗務員の採用をはじめとした乗務員の確保策を継続するとともに、乗務員の意欲や意識を高めるための様々な取り組みを進め、職員一人ひとりが心身ともに充実した状態で働けるような環境づくりを目指していきます。

【個別取組項目】

①乗務員の安定的な確保と育成

- ・大型自動車二種免許を有していない若年層を採用し、免許を取得させる養成制度を継続します。
- ・運転操作や接遇等に関する実践的な研修の実施により、職員の資質向上を図ります。

②業務への意欲を高める取り組み

- ・業務改善意見提案制度や業務改善に向けたプロジェクトチームなど様々な方法を通して、職員からの意見を事業運営に反映させていきます。
- ・接客サービスなどで優秀な成績を収めた職員の表彰を実施します。

③職員の意識の向上と働きやすい環境づくり

- ・営業所と管理部門の職員との意見交換会を実施します。
- ・安全確保や健康管理等について、日頃から情報交換がしやすい職場環境づくりを進めます。
- ・コンプライアンス遵守に向けた職場内研修を実施していきます。

V. 収支見通し

計画期間における収支の見通しは、次のとおりです。

期間中は、人件費の抑制や管理の委託の活用を継続するとともに、前計画期間中に比べて一般会計からの補助金の増額を図りながらも、毎年度赤字を計上せざるを得ず、それに応じて累積赤字も増加する見込みです。しかしながら、本計画に掲げる増客・増収や利用状況に応じた運行の効率化等に向けた取り組みを着実に進めることにより、計画の目標として掲げたように、「経営健全化団体」となることのないよう、計画期間内における各年度の資金不足比率を20.0%未満へ抑制するとともに、計画期間以降においても安定的な経営を持続できるよう、資金収支の均衡を目指していきます。

表2 計画期間中の収支の見通し

(金額の単位：億円)

項目	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
収益的収入	103	100	100	99	98
うち乗車料収入	65	65	65	64	64
うち一般会計補助金	33	32	32	32	31
収益的支出	112	107	105	103	102
うち人件費	48	47	45	44	42
当年度純損益	△ 9	△ 6	△ 5	△ 4	△ 3
累積損益	△ 70	△ 76	△ 81	△ 85	△ 88
単年度資金過不足額	△ 4	△ 1	1	△ 1	3
累積資金過不足額	△ 12	△ 13	△ 12	△ 12	△ 10
資金不足比率	17.2%	18.7%	17.2%	18.7%	14.3%
一般会計補助金／営業収益	48.2%	47.5%	47.1%	47.4%	47.4%
営業収支比率	61.6%	63.5%	65.0%	66.3%	66.5%
経常収支比率	92.2%	93.9%	95.4%	96.5%	97.0%

※金額はいずれも消費税及び地方消費税抜き

※端数処理により、合計等が合わない場合がある

VI. 計画の推進に向けて

本計画に掲げた施策を着実に実行し、成果を上げていくために、定期的に施策の進捗状況を確認し、効果や課題を評価・検証しながら、さらに実効性を高められるよう取り組んでいきます。

併せて、お客様から日々寄せられる声やご利用の状況を適切に分析し、さらなるサービスの改善や、運行の効率化等に向けた取り組みに速やかに反映させるとともに、進捗状況に応じて、必要な対策を講じることなどにより、本計画に掲げた目標の着実な達成を目指します。

また、計画期間中に事業を取り巻く環境等に大きな変化があった場合は、必要に応じて計画内容の適切な見直しを行います。

これらの取り組みの状況や経営状況等に関する情報は、交通局のホームページなどを活用し、市民の皆様やお客様に分かりやすくお伝えしていきます。

おわりに

市営バス事業は、公営企業として独立採算制が原則とされる一方で、地域の足、市民の足を安定的に維持するために、一般会計から毎年多額の補助金の繰り入れを受けながら、運行経費を収入で賄うことができない、いわゆる不採算路線を数多く運行しています。しかし、急速に進展する少子高齢化への対応など、今後ますます財政的制約が強まる中、市営バス事業としても、一般会計に対する過度な依存は回避しなければなりません。

また、今後、更に生産年齢人口の減少が進む状況においては、各バス路線の採算性の更なる悪化が想定されます。移動に関するサービスの担い手が多様化する中、そうした地域における公共の移動手段の確保について、全国的には様々な取り組みがなされておりますが、本市においても全市的な交通政策の観点から、当該地域における公共交通のあり方について、検討が求められております。

本計画に基づいて、これまでの収支改善に向けた取り組みを継続し、資金収支を均衡させ、一般会計からの補助に過度に依存しない経営体質を目指す中において、仙台市交通局として、将来の本市公共交通体系の中で市営バスが果たしていくべき役割を見極めていくことも必要となってまいります。

このため、本市公共交通政策との連携に係る調整合体制をより緊密なものとしながら、その担い手として必要な経営基盤の確立を図り、市営バスを地域の足、市民の足として今後も安定的に維持できるよう、職員一丸となって努めてまいります。

仙台市自動車運送事業経営改善計画

平成 2 9 年 3 月

仙台市交通局総務部経営企画課

〒980-0801 仙台市青葉区木町通一丁目 4 番 1 5 号

電 話 : 0 2 2 - 7 1 2 - 8 3 5 6

F A X : 0 2 2 - 2 2 4 - 5 5 0 6

E-mail : kot050115@city.sendai.jp