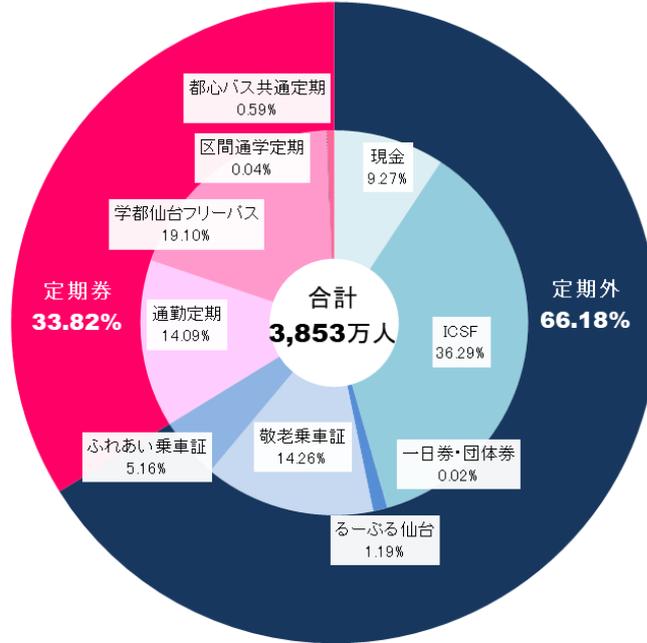


自動車運送事業の経営概況

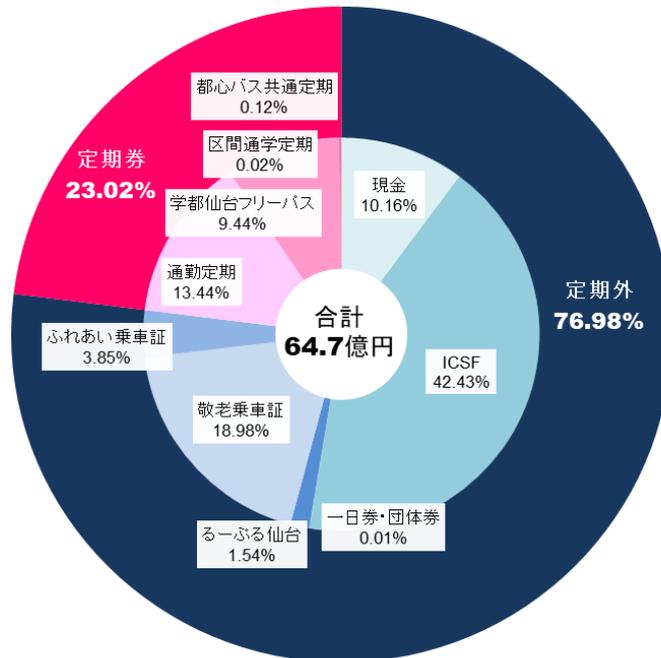
1 平成30年度決算の状況

(1) 乗車人員・乗車料収入

○ 乗車人員



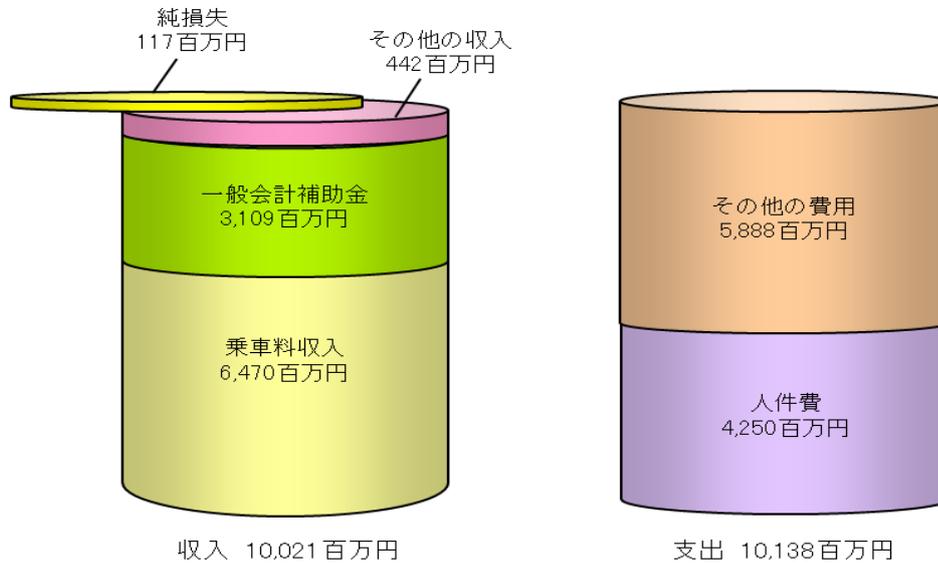
○ 乗車料収入(税抜き)



- お客さまが多い順に、①ICSF、②学都仙台フリーパス、③敬老乗車証、④通勤定期、⑤現金
- 近年は、通勤定期の利用増により、定期券の利用割合が増加傾向にある。
- ICカード乗車券の比率は約9割（現金、一日券・団体券、るーぶる仙台以外はIC）
- 来訪者・観光客向けの「一日券・団体券」の比率は極めて小さい。
⇒本市バスの主要なお客さまは、日常生活でご利用の皆様。

(2) 事業収支

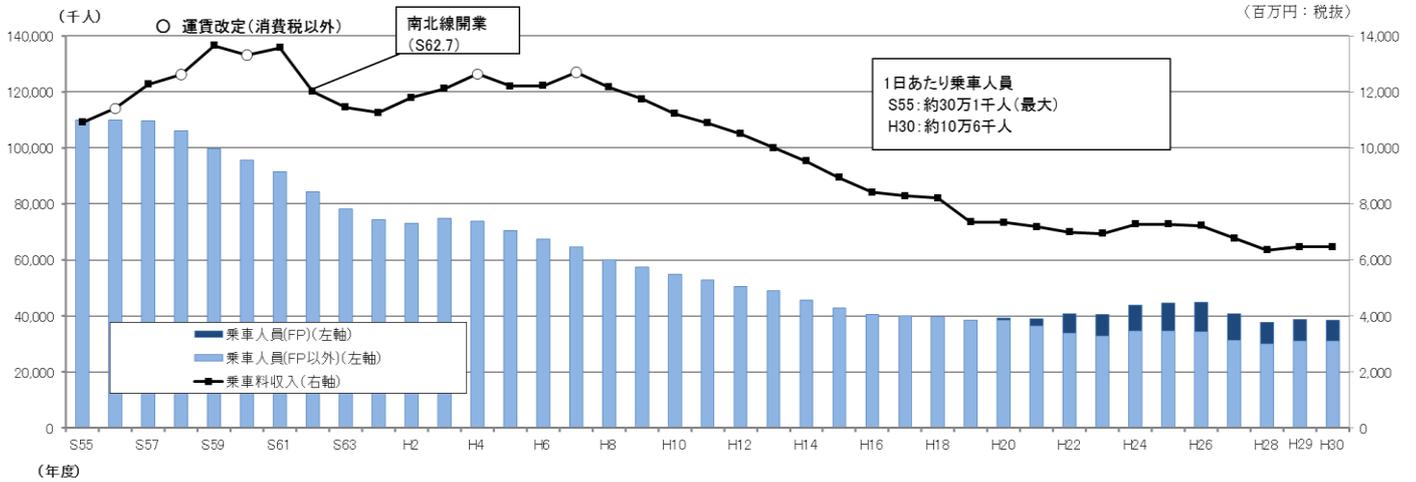
図表: 平成30年度収益的収入と支出の内訳(金額: 税抜)



- 平成30年度のバス事業は、1億1千7百万円の純損失（赤字）。
- 収入のうち、全体の3割以上を占める約31億円が本市の一般会計からの補助金であり、乗車料収入等だけでは32億円以上の赤字となる計算。
- 公営企業は独立採算が原則であるため、収支均衡があるべき姿として求められているものの、乗車料収入のみでは営業費用をまかなえていない現状。
- **バスを利用しない市民からも多額の税負担を得て経営している。**

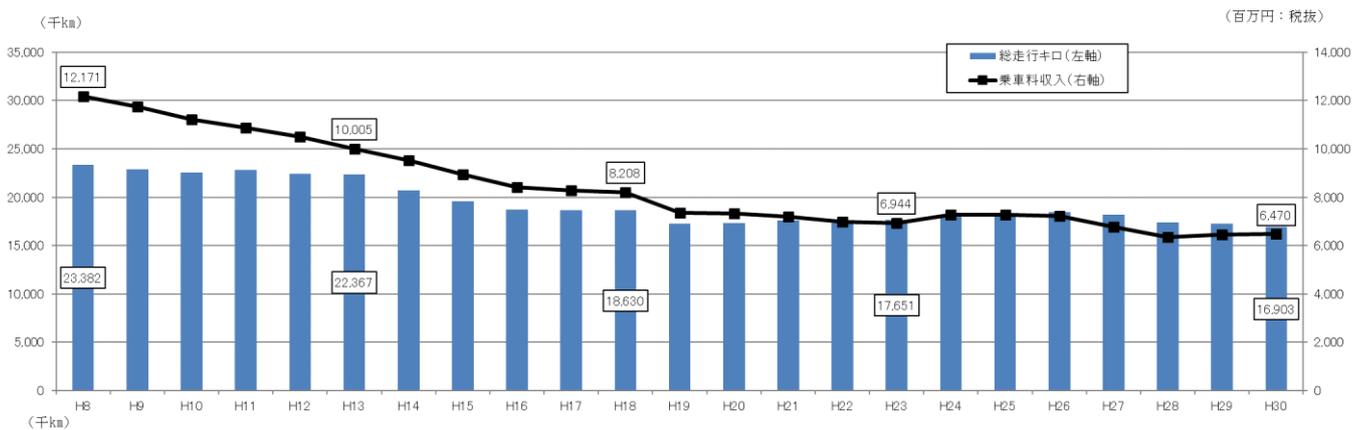
2 市営バス事業の推移と現状

(1) 乗車人員と乗車料収入の推移



- 乗車人員は減少傾向が続き、ピークの昭和 55 年から 3 分の 1 程度にまで減少。
- 乗車料収入も同様の傾向にあり、ピーク時の約半分にまで減少。
- 学都仙台フリーパス (FP) 導入により、乗車人員は増加、乗車料収入も減少に一定の歯止め。
- 今後の市内の人口 (特に生産年齢人口) の見通しや地下鉄沿線に人口集積が進むことなどを勘案すると、主たる利用者である通勤・通学者の需要は今後も確実に減少していく。

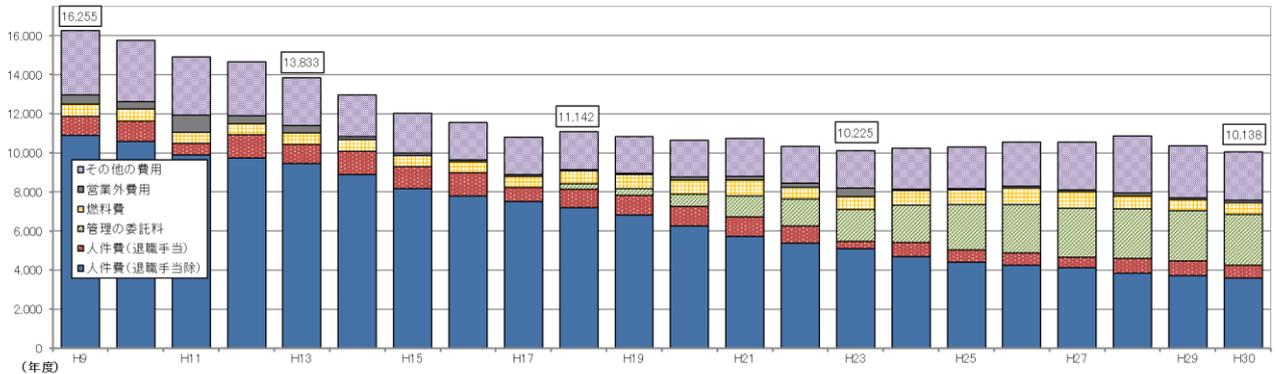
(2) 乗車料収入と走行 (回送含む) キロの推移



- 走行キロの減少率以上に乗車料収入が減少。
- ⇒ 走行キロ 1 kmあたりの乗車料収入が減少し、事業の効率性が低下している。

(3) 事業費用の推移

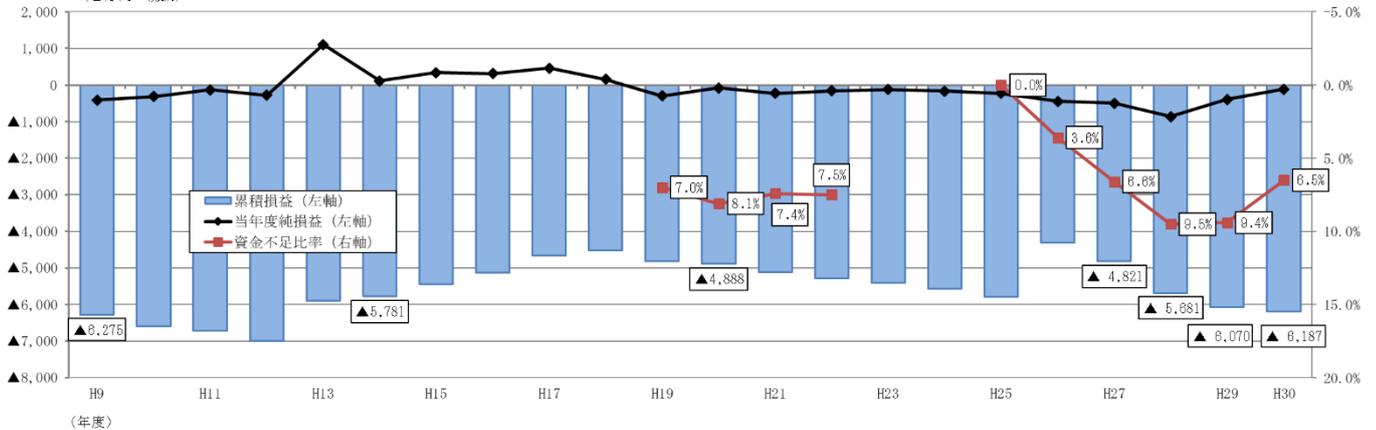
(百万円:税抜)



- 乗務員の給与制度の見直し (H10~)、バス運転業務等の管理の委託の導入 (H18~) などにより、費用の大部分を占めていた人件費は着実に減少。
 - その他の費用も削減が進んでいたが、近年は横ばい状態。
- ⇒ 人件費を含めた費用削減の余地は極めて少なくなっている。

(4) 当年度純損益・累積損益・資金不足比率の推移

(百万円:税抜)



- 平成 19 年度以降純損失を計上しており、累積損失が拡大し続けている。
- 近年、資金不足比率が急速に悪化し、「経営健全化団体」の判断基準 (20%) 未滿に抑制するため、経営改善計画に基づく取組みを行っている。

3 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）策定の背景

（1）市バスの現状

①運行効率の低下

乗車人員、乗車料収入が減少を続ける中、便数などのサービス供給量は極力維持してきたことから、走行キロあたりの乗車料収入が減少し、運行効率は長らく低下傾向にあった。

②従来の経営改善の取り組み

平成3年以降経営改善計画を策定し、費用の圧縮を中心に取り組んできた。

営業費用の多くを占めていた人件費については、乗務員の給与の引き下げ（H10～）、正職乗務員の採用停止（H13～H27）を行ってきたほか、バス運転業務等の管理の委託（H18～）も上限まで実施済みであり、従前の事業量を維持しながらの費用の圧縮は限界に達している。

③資金不足比率の悪化

資金不足比率が年々悪化し、従来の取り組みを継続するだけでは、計画期間内に「経営健全化団体」に陥る可能性が高まった。

④正職乗務員の高齢化

正職乗務員の採用を停止していた影響で、正職乗務員の高齢化が進んでいる。全国的にも大型二種免許所持者が減少する中、事業の安定的継続に向けて、次世代の乗務員の確保と育成を進める必要がある。

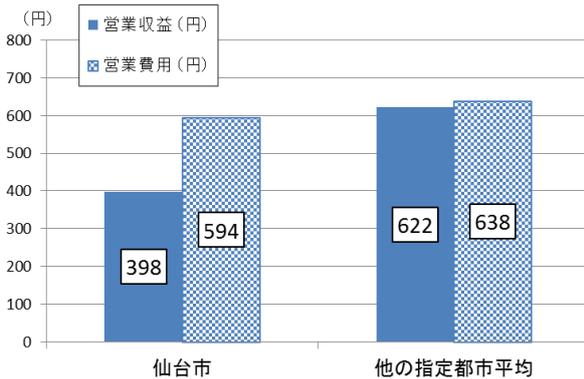
（2）市バスの経営課題

図①は、市バスが1km走行した場合の収入と費用を、他の指定都市の公営バスと比較したものの。本市の費用（594円）は、他都市（638円）より低廉であるが、本市は長い走行距離のわりにはお客様の利用が少ないため、収入が大幅に少なくなっている（398円）。このような収支構造の解決に向けては、減便や運賃の見直し等によって走行キロあたりの収支を改善し、事業効率を向上させていくことが必要である。

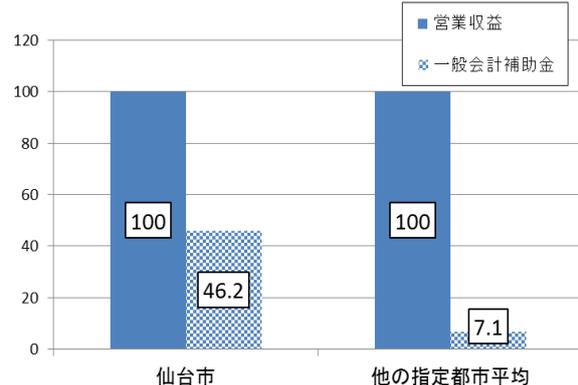
また、本市の一般会計からの補助金は年間約30億円に上っており、図②のとおり営業収益に対する割合は他の指定都市平均の約6倍となっている。

平成30年度実績

①走行キロ1kmあたりの営業収支の比較



②営業収益を100とした場合の一般会計補助金の比較



4 現行計画の策定

市バスを取り巻く環境は、少子高齢化の進展や生産年齢人口の減少により、一層厳しさを増していく。このような中でも安定的・持続的な事業運営を目指し、平成29年3月に現行の経営改善計画を策定した。

(1) 計画の目標

- ①平均乗車密度の向上
- ②資金不足比率の抑制及び資金収支の均衡

(2) 重点方針

- ①需要の動向を捉えた効果的な運行
- ②地下鉄との連携の強化
- ③次世代の職員の育成と技術の確実な継承

(3) 収支見通し

各種取組みにより、従来の事業量の概ね8%削減に相当する収支改善効果を見込む。

5 計画に基づく具体の取り組み

(1) 需要動向に応じた便数調整

運行効率改善のため、乗客数に応じて運行便数を調整することとし、計画期間中に市バスの運行便数を段階的に約5%削減することとした。

平成30年4月のダイヤ改正では、営業キロベースで2.5%の削減を実施。

・H30.4改正による営業費用の減

人件費 ▲55,140千円

燃料費・修繕費 ▲32,022千円 計 87,162千円

営業費用の減の一方、営業収益にはほぼ影響が見られなかったことから、収支改善に向けて有効な方策であると判断。令和2年4月に、再度2.5%の減便を実施することとした。

・R2.4改正による週平均営業キロ・運行便数の変化

	現行	改正	令和元年比		〈参考〉 平成29年4月 時点	平成29年比	
			増減	増減率		増減	増減率
営業キロ[km/日]	34,785	33,866	△ 919	△ 2.6%	35,663	△ 1,797	△ 5.0%
運行便数[便/日]	3,541	3,422	△ 119	△ 3.4%	3,616	△ 194	△ 5.4%

(2) 運賃制度の見直し

経営改善計画で見込んだ残りの3%分の収支改善は運賃見直し等による増収でまかなうこととし、平成30年10月1日に一部の運賃制度の見直しを実施した。

見直しの内容と平成30年度下半期(10月～3月)の効果額は、以下のとおり。

①学都仙台市バスフリーパス値上げによる効果額(大人1ヶ月5,140円→5,940円)

※初乗り運賃である150円区間の通学定期(大人1ヶ月5,660円)を上回る金額に引き上げ

	人員(千人)	収入(税込千円)
値上げによる増収	—	+31,079
値上げによる逸走	▲85	▲7,276
計	▲85	+23,803

②都心バス均一区間値上げによる効果額

(100円パッ区→120円パッ区、定期券1ヶ月3,980円→4,780円)

	人員(千人)	収入(税込千円)
値上げによる増収	—	+15,592
値上げによる逸走等	▲46	▲4,920
計	▲46	+10,672

③特別に設定していた市中心部の初乗り運賃値下げによる効果額(170円→150円)

	人員(千人)	収入(税込千円)
計	+19	▲4,427

※運賃は、令和元年10月1日の消費税率引上げに伴い再度改定している。

6 計画の進捗状況

(1) 平均乗車密度(単位:人)

H27	H28	H29	H30
9.5	9.6	9.8	10.1

(2) 資金不足比率(単位:%)

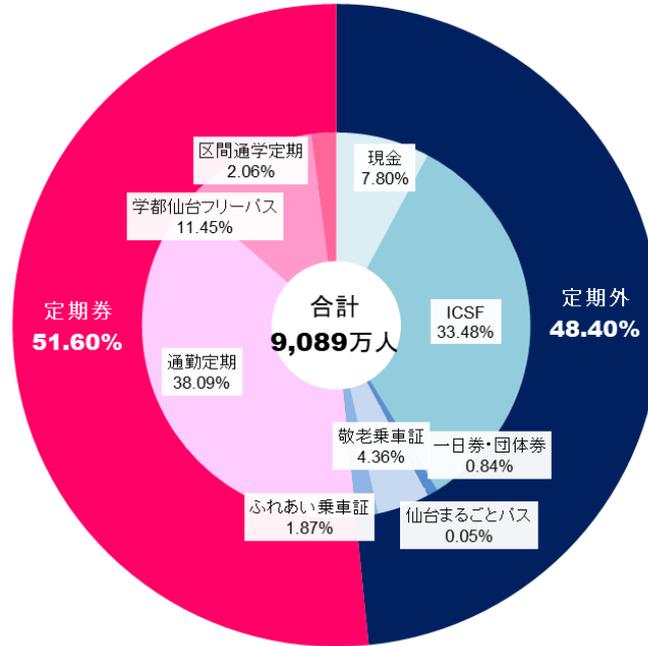
H27	H28	H29	H30
6.6	9.5	9.4	6.5

高速鉄道事業の経営概況

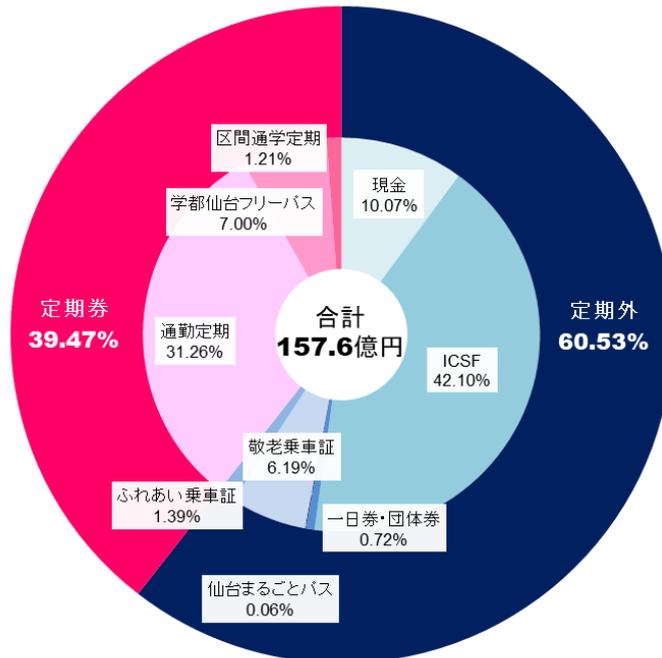
1 平成30年度決算の状況

(1) 乗車人員・乗車料収入

○ 乗車人員



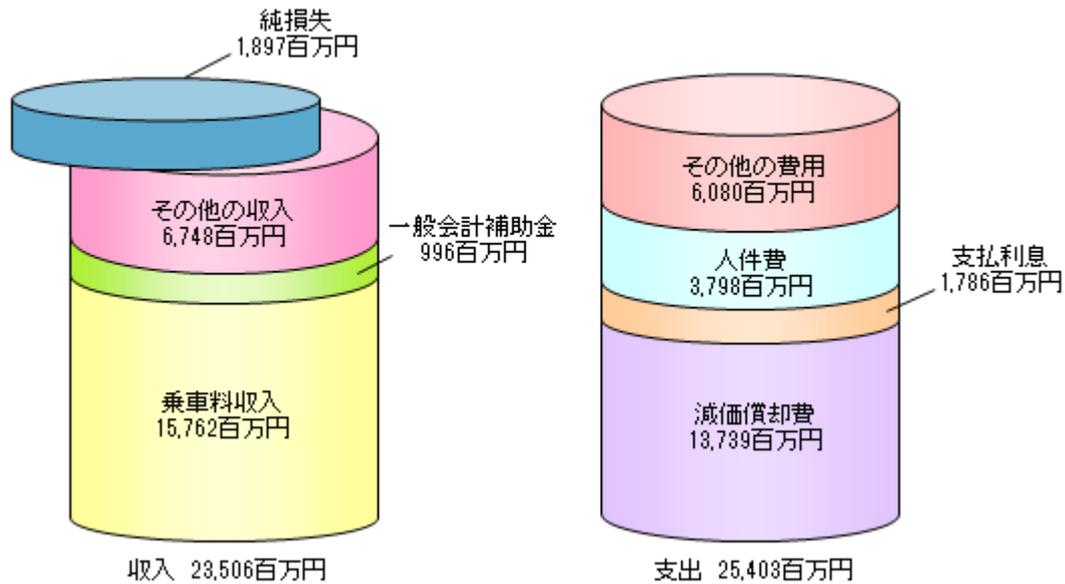
○ 乗車料収入(税抜き)



- お客さまが多い順に、①通勤定期、②ICSF、③学都仙台フリーパス、④現金、⑤敬老乗車証
- 近年は、通勤定期、学都仙台フリーパスの利用増により、定期券の利用割合が増加傾向にある
- ICカード乗車券の比率は約9割（現金、一日券・団体券、仙台まるごとバス以外はIC）

(2) 事業収支

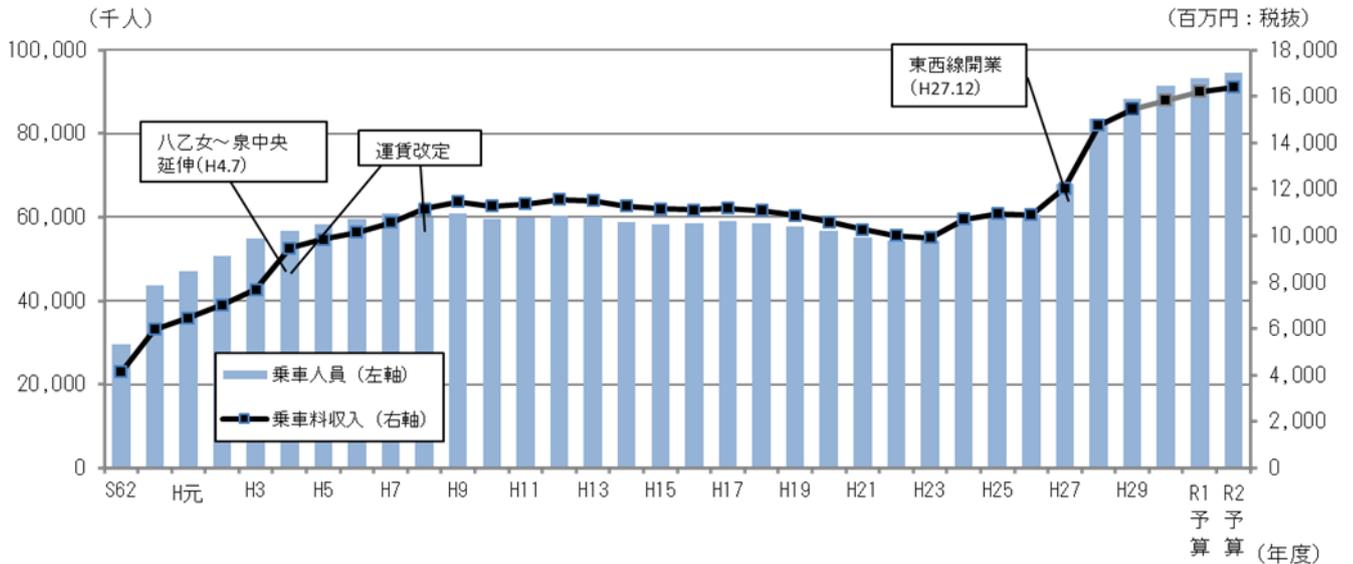
図表:平成30年度収益的収入と支出の内訳(金額:税抜)



- 平成30年度の地下鉄事業は、18億9千7百万円の純損失(赤字)
- 当年度純損益は、平成27年度まで黒字であったが、東西線建設に係る資本費負担から平成28年度以降赤字に転じている。

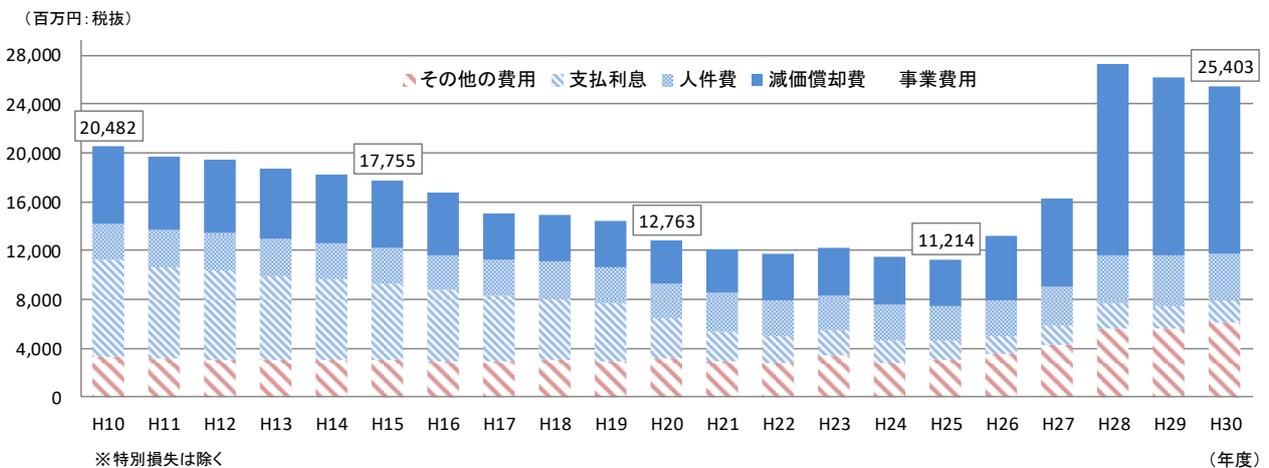
2 地下鉄事業の推移と現状

(1) 乗車人員と乗車料収入の推移



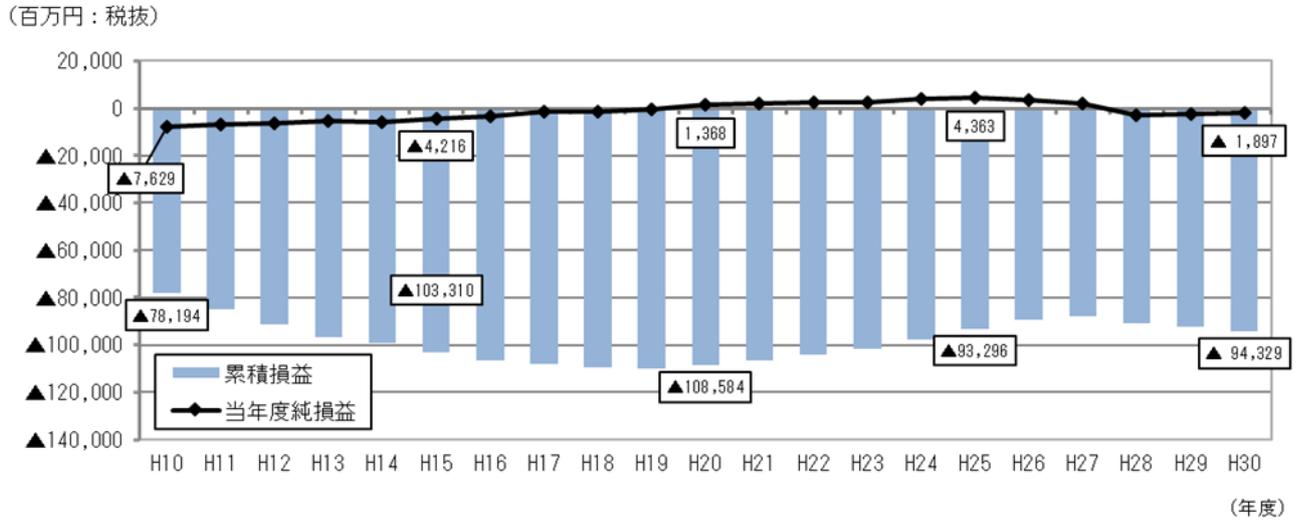
- 乗車人員は、開業以来増加が続いたが、平成7年度をピークに震災前までは横ばい傾向。
 - 震災で一時的に落ち込んだ後、沿線人口の増加などにより回復。
 - 東西線開業後は、事業全体としても、南北線単独でも乗車人員・乗車料収入ともに過去最高の実績が継続している
- ⇒ 南北線の堅調な状態を維持しつつ、東西線の更なる増客が重要となっている。

(2) 事業費用の推移



- 南北線建設から期間が経過したことに伴い、支払利息や減価償却費等は年々減少傾向にあったが、東西線開業により減価償却費は再び増加。
- ⇒ 東西線に係る減価償却費により、費用は当面高額となる。

(3) 当年度純損益・累積損益の推移



- 平成 20 年度に単年度黒字を達成。以降、平成 27 年度までは毎年黒字を計上し、累積赤字も順調に減少。
- 平成 28 年度以降は減価償却費をはじめとした費用の増加により赤字に転じている。
- 南北線開業時の減価償却終了により、令和 3 年度に再度黒字転換の見込み

3 地下鉄東西線の現況

開業時の需要予測

	当初計画 (H15 工事許可)	再評価 (H24 実施)
1日あたり 乗車人員	119 千人	80 千人

決算・予算

	H27 決算	H28 決算	H29 決算	H30 決算	R1 予算	R2 予算
1日あたり 乗車人員	54 千人	62 千人	71 千人	77 千人	82 千人	84 千人

- 東西線の乗車人員は現時点で需要予測に達していないが、東部地域の沿線開発の進展や、東北大学をはじめとする沿線の学校への通学利用の増加等により、堅調な伸び率となっている。
- 沿線イベント時には、8 万人、9 万人超が乗車する日もある。