

## （仮称）仙台市交通事業経営計画（骨子）

## I. 計画策定の趣旨

地下鉄東西線が令和 2 年 12 月で開業 5 年を迎えるにあたり、これまで蓄積された乗車動向のデータなどに基づき、中長期的な事業の見通し及び持続的な事業運営に向けた今後の取り組みを市民の皆さまに対してお示しするため、本市高速鉄道事業に関して初めての経営計画を策定する。

新計画は、市バスと地下鉄が一体となって本市公共交通体系を構築し、密接に関連していることに鑑み、市バス・地下鉄両事業を一本化した交通事業の経営計画とする。

## II. 計画期間

令和 3 年度～12 年度（10 年間）

## III. 東西線開業後の事業の振り返り

## 1 自動車運送事業

## （1）乗車人員（単位：千人）

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
乗車人員	44,779	40,916	37,749	38,765	38,527

## （2）財務状況（単位：千円）

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
収入	10,395,685	9,839,655	9,886,613	10,040,878	10,021,563
乗車料収入	7,229,468	6,770,750	6,348,139	6,465,856	6,470,194
一般会計補助金	2,825,601	2,747,970	2,908,084	3,037,123	3,108,864
その他収入	340,616	320,935	630,390	537,899	442,505
費用	10,844,906	10,341,639	10,747,012	10,442,490	10,138,888
人件費	4,877,285	4,662,313	4,584,345	4,479,708	4,250,226
その他の費用	5,967,621	5,679,326	6,162,667	5,962,782	5,888,662
営業収支	▲ 3,027,968	▲ 3,265,863	▲ 4,015,912	▲ 3,622,265	▲ 3,311,281
当年度純損益	▲ 449,221	▲ 501,984	▲ 860,399	▲ 401,612	▲ 117,325
資金不足比率(%)	3.6	6.6	9.5	9.4	6.5

## （3）経営分析・課題

- 乗車人員・乗車料収入は平成 27 年 12 月のバス路線再編で落ち込んだものの、近 2～3 年はおおむね横ばいで推移している。  
⇒ 再編後のバス路線が一定程度定着。
- 現行の経営改善計画に基づき、便数調整による運行効率改善（H30. 4、R02. 4）、一部券種の運賃見直し（H30. 10）等に取り組んだ結果、資金不足比率は 20%未満に抑制。  
⇒ 現行計画期間においては、経営健全化団体への転落は回避できる見通し。
- 他方、営業収支は毎年 30 億円超の赤字を計上し、一般会計補助金も約 30 億円／年と極めて高い水準となっている。

## 2 高速鉄道事業

## (1) 乗車人員（単位：千人）

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
乗車人員（全線）	60,664	67,915	83,703	88,358	90,893
南北線	60,664	63,536	68,181	70,517	71,316
東西線	-	6,325	22,726	25,926	28,199

## (2) 財務状況（単位：千円）

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
収入	16,507,124	18,056,255	24,282,780	23,803,982	23,505,961
乗車料収入	10,908,599	12,059,406	14,747,242	15,425,350	15,761,663
一般会計補助金	3,010,295	2,463,482	2,136,084	1,291,275	996,498
その他の収入	2,588,230	3,533,367	7,399,454	7,087,357	6,747,800
費用	13,197,502	16,211,527	27,235,104	26,144,894	25,402,630
減価償却費	5,278,160	7,166,702	15,666,092	14,601,275	13,739,436
支払利息	1,435,327	1,567,078	2,010,679	1,876,576	1,785,989
人件費	2,928,120	3,162,169	3,896,985	4,051,197	3,797,510
その他の費用	3,555,895	4,315,578	5,661,348	5,615,846	6,079,695
営業収支	306,143	▲ 1,381,598	▲ 8,953,950	▲ 7,355,352	▲ 6,353,652
当年度純損益	3,309,622	1,844,728	▲ 2,952,324	▲ 2,340,912	▲ 1,896,669

## (3) 経営分析・課題

- ・東西線の乗車人員は、開業当初、需要予測を大きく下回る値となっていたが、毎年度堅調な増加を見せている。東西線開業後、それまで概ね横ばいで推移していた南北線の乗車人員も増加傾向が続いている。
- ・乗車人員増に伴い、乗車料収入も増加傾向にある。
- ・他方、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。

## IV. 計画期間における主要な課題

## 1 両事業共通

## (1) 安全運行の確保

交通事業者は、お客さまを安全に目的地まで運ぶことが第一の使命であることから、持続的な経営に向けて、安全運行、事故防止に引き続き取り組む必要がある。

## (2) 自然災害・危機への対応

地震や大雨といった自然災害・危機に備え、令和元年台風 19 号の経験なども踏まえながら、必要な対応について、準備、訓練を行っていく必要がある。また、非常時において、運行情報等をお客さまに迅速かつ的確にお届けできるよう、情報発信体制の強化を図る必要がある。

### （3）乗客サービスの向上、利用しやすい環境整備

交通事業の根幹である乗車料収入を確保するには、より多くのお客さまに乗りいただくような、快適なサービスの提供が必要である。そのためには、接客サービスの向上はもとより、ICT を活用してより分かりやすい情報発信を行うなどの環境整備が必要である。

## 2 自動車運送事業

### （1）資金不足比率の悪化

計画期間中の本市の人口は減少局面となり、特に少子高齢化の影響で市バスの主たる利用者層である生産年齢人口（15～64歳）の減少が見込まれることから、乗車人員の増加は期待できない状況。

現在と同様の条件（路線、便数、運賃、一般会計補助金等）のもと事業を継続した場合の計画初年度及び最終年度の経営見通しは下表のとおり。（単位：億円）

	令和3年度	令和12年度
営業収益	68	67
営業費用	100	102
累積欠損金	68	124
資金不足比率	5.3%	40.7%

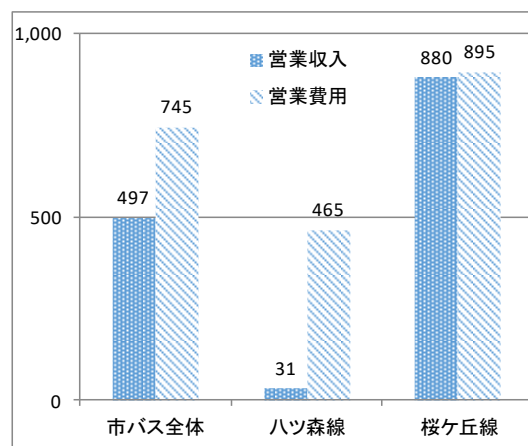
資金不足比率が経営健全化団体の判断基準である20%を大きく超過。  
⇒10年後を見据えて、経営改善に取り組むことが急務。

### （2）バス運転手の確保

大型二種免許所持者の減少及び高齢化により全国的にバス運転手が不足している。本市では、人件費抑制のために平成13～27年度に正職乗務員の採用を停止していたことも相まって、事業を維持するために必要な乗務員数の確保が困難さを増している。

### （3）極めてお客さまの少ないエリアの運行

走行1kmあたりの営業収支（H30決算、単位：円）



市中心部の桜ヶ丘線がほぼ収支が均衡している一方、市郊外部の八ツ森線は収入が非常に少ないことから収支差が大きくなっている。

お客さまの極めて少ないエリアにおいては、都市整備局の進める地域交通の取り組みと連携し、市バスからトリップ規模に応じた適切な交通手段（乗合タクシー等）への転換を図っていく必要がある。

### （4）一般会計補助金への依存

公営企業は独立採算が原則であるが、市バスは年間30億円に上る一般会計補助金を繰り入れることで、不採算路線を維持するとともに、運賃の値上げを回避してきた。

平成30年度決算における、営業収益に対する補助金の割合は46.2%で、これは他政

令市のバス事業者（川崎市、横浜市、名古屋市、京都市、神戸市）の平均値 7.7%の約 6 倍である。

バスを利用しない市民からも多額の税負担を得て運行している状態であるため、受益と負担の関係からも、適切な補助金の在り方・水準の見極めが必要である。

#### （5）運賃水準

平成 7 年 3 月に運賃改定を実施して以来、一部券種や消費税改定を除くと 20 年以上にわたり運賃を維持しているが、毎年 30 億円以上の赤字を計上し、現行運賃水準では事業費をまかなえていない。一般会計から年間 30 億円に上る補助金を得てもなお、計画期間終期には資金不足比率が経営健全化団体判断基準の 20%を大きく超過の見通しであり、喫緊の課題として運賃水準の検討を行う必要がある。

### 3 高速鉄道事業

#### （1）沿線まちづくりと連携した乗客誘致

東西線沿線人口は、沿線まちづくりの進展によって計画期間中も増加基調が続くと見込まれる。南北線についても、南部エリアを中心に、マンション開発等で人口が増加している。こうした沿線開発の動きを地下鉄の乗車人員増につなげられるよう、沿線まちづくり施策との連携が必要である。

#### （2）収益的収支の黒字化

収益的収支は、費用の多くを占める減価償却費の低減により、計画期間中は改善が見込まれる。早期の黒字転換により、累積欠損金の減少に努めていくことが必要である。

#### （3）南北線車両の更新

南北線は昭和 62 年の開業から 30 年以上が経過しており、計画期間中に車両更新を行う予定。そのほかにも、安定運行のために老朽施設設備の更新を行う必要がある。

#### （4）資本的支出の増大

東西線建設事業に係る企業債償還が本格化し、10 年間で 700 億円以上が見込まれる。また、南北線車両更新など大規模投資の発生により、計画期間後半にかけて建設改良費の増大が見込まれる。こうしたことから資金収支は厳しい見通しであり、必要な建設改良事業の絞り込みを行うなど、経営の引き締めが必要である。

#### （5）運賃水準

平成 8 年 6 月に運賃改定を実施して以来、消費税改定を除いて運賃を維持している。計画期間は一定収支の改善が見込まれるものの、より長期的な視点も踏まえて、運賃改定の時期や必要性について検討が必要である。

※高速鉄道事業については、令和 2 年中に、国の規定に基づき東西線事業の「事後評価」を行うこととしており、その中で需要予測、費用便益分析等を実施予定である。それらの値を、中期経営計画における地下鉄の乗車人員や収支の見通しに活用していく予定。

## V. 課題に対応する施策

課題	対応する施策
共通(1) 安全運行の確保	1. 安全・安心の推進
共通(2) 自然災害・危機への対応	
地下鉄(3) 南北線車両の更新	
共通(3) 乗車サービスの向上	2. 快適なお客さまサービスの提供
共通(3) 利用しやすい環境整備	
地下鉄(1) 沿線まちづくりと連携した乗客誘致	3. まちづくりとの連携
自動車(1) 資金不足比率の悪化	4. 持続可能な経営の確保
自動車(2) バス運転手の確保	
自動車(3) 極めてお客さまの少ないエリアの運行	
自動車(4) 一般会計補助金への依存	
地下鉄(2) 収益的収支の黒字化	
地下鉄(4) 資本的支出の増大	
自動車(5)・地下鉄(5) 運賃水準	

## VI. 施策体系（案）

## 施策の柱 1 安全・安心の推進

- 安全運行の確保
  - ・安全運行確保のための研修・訓練の実施
  - ・利用者等の安全意識の醸成（マナー啓発）
- 自然災害・危機への対応
  - ・地震、大雨対策及び訓練の実施
  - ・非常時における迅速・的確な情報発信
- 施設設備の計画的な維持更新
  - ・南北線車両更新
  - ・各種施設設備の更新
  - ・バス営業所建物の更新

## 施策の柱 2 快適なお客さまサービスの提供

- 乗車サービスの向上
  - ・「知りたい」に答える情報提供の充実
  - ・接客教育の充実による接客サービスの向上
  - ・バスの定時性の向上に向けたダイヤの編成
- 利用しやすい環境整備
  - ・ICT や新技術の活用検討
  - ・分かりやすい案内サイン
  - ・南北線地下鉄駅におけるホームと車両間の隙間と段差の解消

**施策の柱 3 まちづくりとの連携**

- まちづくり・社会への貢献
  - ・人とまちに優しいバス車両の導入
  - ・バリアフリーの推進
- 関係機関と連携した利用促進
  - ・まちづくり施策・観光施策と連携した乗客誘致
  - ・他の交通機関との連携強化（乗り継ぎ利便性の向上）
  - ・せんだいスマートとの連携
  - ・MaaS の検討・実施

**施策の柱 4 持続可能な経営の確保**

- 経営基盤の強化、経営の健全化
  - ・バス運行エリアの見直し（地域交通との役割分担）
  - ・バスの運賃改定
  - ・バス運転業務の管理の委託の実施
  - ・バス一般会計補助金のあり方の検討
  - ・地下鉄駅業務委託の実施
- 人材の確保・育成
  - ・市バス乗務員の確保
  - ・次世代の職員の育成と技術の確実な継承
  - ・職員の働きやすい環境づくり

**VII. 数値目標に用いる経営指標値****1 自動車運送事業**

	平成 30 年度 (参考)	望ましい 方向性
平均乗車密度 (乗車人員×一人平均推定乗車キロ) ÷ 実車キロ	10.1 人	↑
資金不足比率 (資金不足額 ÷ 営業収益)	6.5%	↓
営業収支比率 (営業収益 ÷ 営業費用)	67.0%	↑
営業収益に対する一般会計繰入金割合	46.2%	↓

**2 高速鉄道事業**

	平成 30 年度 (参考)	望ましい 方向性
乗車人員	9,089 万人	↑
乗車料収入	158 億円	↑
営業利益	▲19 億円	↑
累積欠損金残高	943 億円	↓