

八戸市自動車運送事業経営戦略

(計画期間：令和元年度～令和10年度)

八戸市交通部

八戸市自動車運送事業は、昭和7年の事業開始以来80余年の長きにわたり、市民の生活を支える公共交通としての役割を果たしてきました。しかしながら少子化・人口減少の進行に伴い、乗客数のさらなる減少が見込まれるなど、今後も厳しい環境が続いていくことが予想されます。

安全で快適なサービスを今後も継続して提供するために、今後10年度間の投資及び財政の経営戦略を策定し、しっかりとした経営基盤を確立することを目指します。

1. 事業概要

(1) 事業の現況について

平成29年度の事業の状況及び運輸実績は下表のとおりとなっています。

職員数	207人	年間乗客数	684万3千人
営業路線キロ数	179.7km	在籍車両数	118両
運転系統数	15路線100系統	バス平均車齢	15.07年
年間営業キロ数	377万1千km	乗車効率 ^{*1}	9.9%

*1 乗車効率は、車両1両の乗車定員に対する平均乗客数の割合

(2) 運賃について

路線バスの運賃は、八戸市地域交通総合連携計画に基づき、平成23年10月より上限運賃制を採用しています。初乗りは150円であり、以降50円刻みで上限300円となっています。

(3) 経営状況について

八戸市の人口は、平成17年をピークに減少し続けています。また、市営バスの主な利用者である高校生が少子化の進行により年々減少しています。

経営の状況は下表のとおりですが、年間乗客数の減少に伴い、運送収益は年々減少しています。

経常収支比率は、市から毎年度3億円以上の補助金の交付を受けていることもあり、いずれの年度も100%を超えて黒字で推移していますが、当比率も年間乗客数の減少に伴い年々悪化しています。

純利益は、平成27年度は1億円を超えていましたが、平成29年度は4,600万円ほどに減少しています。

なお、自動車運送事業では資金不足が発生しておらず、資金不足比率は0%となっています。

人口減少・少子化の進行は、自動車運送事業の収支に大きな影響を及ぼすことが考えられ、今後どのようにして乗客数と運送収益を確保していくかが課題となっています。

年 度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
運送収益	1, 109, 395千円	1, 095, 870千円	1, 090, 661千円
経常収支比率	108.1%	104.7%	103.1%
純 利 益	118, 495千円	43, 881千円	46, 112千円
資金不足比率	0%	0%	0%
年 間 乗 客 数	698万1千人	688万8千人	684万3千人

2. 経営の基本方針

自動車運送事業は、市民生活を支える公共交通として重要な役割を担っています。今後も持続して事業を展開していくことを目指し、以下の基本方針に取り組んでいきます。

① 便利で利用しやすいダイヤの編成

バス利用者の利用実態を踏まえ、利便性の高いダイヤの編成に努めます。また、利用実態に合わせ、運行経路等の見直しを進めていきます。

② 計画的なバス車両の更新

平成30年3月末時点でのバス車両の平均車齢は15.07年となっており、車齢20年以上の車両が54両と全体の約46%を占める状況となっています。一般会計からの支援を受けながら、計画的に更新を進めていきます。

③ 運賃改定の実施

現在の上限運賃は消費税率が5%の時点で定めた金額ですが、平成26年に税率が8%に引き上げられた際には運賃の改定を行っていません。今後消費税率が引き上げられる際には、運送収益の減少を招かないよう運賃改定を実施します。

④ 乗務員の確保

平成30年4月1日現在の乗務員の年齢構成をみると、60歳以上が30.7%と高齢化が進んでいます。安定的に事業を継続していくため、積極的に乗務員の採用を行い高齢化進行の防止に努めます。また、長期に就労していただけるよう働きがいのある職場環境の整備を進めていきます。

⑤ 質の高いサービスの提供

「もっと安全 もっと安心 もっと快適な市営バスを目指して」のキャッチフレーズのもと、市民が信頼と安心を感じられる自動車運送事業にするため、接客マナーの向上や安全運転などに努めます。

3. 投資・財政計画

今後10年度間の収支の見込みは別紙「収支計画」のとおりです。

経営健全化団体にならないよう、計画期間全体にわたって資金不足比率0%の維持に努めます。また、最終年度に純利益を計上できるよう収益の確保に努めるとともに、事業の継続に必要な投資を計画的に実施します。

(1) 投資について

① バス車両

老朽化が進んでおり更新が喫緊の課題であるため、令和3年度までの3年度間で新車・中古車合わせて32両の更新を見込んでいます。令和4年度以降も老朽化の状況等を勘案しながら、毎年度中古車両を6両程度更新することを見込んでいます。なお、バリアフリー化を進めるべく、今後もノンステップバスを導入していきます。

② バス車両以外の設備

バス車両以外でも、運賃表示器など他の設備の更新が必要であると考えています。各年度1千万円を見込んで設備の計画的な更新を進めていきます。

③ 施設

修繕で対応することとし、計画期間中は改築等の大規模な投資は行いません。なお、修繕では対応できない場合は、当該施設の必要性も検討します。

(2) 財源について

① 運送収益(料金収入)

市の人口減少・少子化の進行に伴い、毎年度1%ずつ年間乗客数が減少していくと見込んでいます。年間乗客数の減少に伴い運送収益も減少を見込んでいますが、消費税率引き上げ後の令和2年度以降は、一人一回あたりの単価を増額して試算しています。

② 企業債

バス車両の大量更新期間中は、企業債の借入額が増大する見込みとなっています。令和4年度以降は企業債の借入額を4千万円に抑えることとし、企業債残高の減少を図ります。また、償還方法は、金利負担額を抑えるために元金均等払いとし、据置期間なしで償還します。

- ③ 繰入金
一般会計からの繰入金について、補助金は平成29年度と同額の3億4千万円を見込んでいます。また、合計5億円程度出資金を繰り入れし、バス更新の財源とする予定です。

(3)投資以外の経費について

- ① 職員給与費
平成30年度末現在の正職員65名のうち、計画期間中に42名が定年を迎える見込みです。新規に職員を採用することで対応しますが、職員の平均給与は概ね横ばいで、職員給与費はほぼ現在と同額で推移すると見込んでいます。
- ② 動力費
動力費の主なものは軽油費です。軽油費は原油価格や為替に左右され、特に原油価格は激しく変動しているため、計画期間の軽油費は平成27年度から29年度の3年度間の平均額で推移すると仮定し、収支計画に反映させています。
- ③ 修繕費及び材料費
バスの修繕や部品などの材料の費用です。バスの更新が進むにつれて車両修繕は減少すると考えていますが、労務単価の上昇も考えられることから、平成27年度から29年度の3年度間の平均額で推移すると見込んでいます。
- ④ 減価償却費
令和3年度まで大規模なバスの更新を行うため増加していくことが見込まれますが、令和4年度以降は投資額を年4,600万円に抑制し、減価償却費の削減に努めます。

(4)今後検討予定の取り組みについて

- ① 資産の有効活用の検討
路線の変更などにより使用していないバス回転用地等の未利用用地については、これまでどおり売却を図るほか、貸し付けできるかどうかを検討します。また、現在使用中の土地資産についても、利用形態の再点検を行うこととし、有効活用の可能性を探ります。
- ② 運行形態の検討
効率的な路線の運行を図るため、バス運行の一部を民間交通事業者等に委託できるかどうかを検討します。また、当地域の民間交通事業者も経営が厳しい状況である中、八戸市全体の公共交通インフラをいかにして維持していくかという課題について、八戸市の交通政策担当課や他の事業者と一緒に取り組んでいきます。
- ③ 運賃水準の検討
消費税率引き上げ時の運賃改定を除いて、運賃上限制のもとで今のところ運賃改定は予定していません。しかしながら今後、燃料単価の高騰など社会経済情勢に急激な変化が生じた場合には、運賃水準が妥当であるかどうかを検討します。また、定期券等の割引率なども併せて検討を進めます。

4. 経営戦略の事後検証、更新等について

経営戦略は毎年度進捗管理を行うこととします。さらに、計画期間前半の5か年度終了後には、それまでの5年度間における取り組みや収支状況などを検証し、経営戦略の見直しを行います。