

平成 30 年度

# 包括外部監査の結果報告書

自動車運送事業に係る財務事務の執行及び管理の状況について

平成 31 年 3 月

仙台市包括外部監査人  
公認会計士 瀬戸 卓

# 目 次

第1	外部監査の概要	1
1	外部監査の種類	1
2	選定した特定の事件	1
3	特定の事件を選定した理由	1
4	外部監査の対象期間	1
5	外部監査の方法	2
	(1) 監査着眼点	2
	(2) 実施した主な監査手続	2
6	外部監査の実施期間	2
7	包括外部監査人補助者の資格及び氏名	2
8	利害関係	2
第2	監査対象の概要	3
1	自動車運送事業	3
	(1) 沿革	3
	(2) 概要	4
	(3) 事業実績	5
	(4) 財務状況	6
2	仙台交通	10
第3	外部監査の結果及び意見	12
I	個別検出事項	17
1	経営改善計画	17
	(1) 不十分な計画期間	18
	(2) 不十分な経営改善効果	21
	(3) 不十分な情報開示（路線別営業係数）	24
	(4) 不十分な情報開示（一般会計負担）	28
	(5) 重要課題の識別もれ	30
	(6) 抜本的な改革の検討不足	31
2	一般会計負担	34
	(1) 行政判断との不整合	35
	(2) 一般会計繰入の過大積算	36
	(3) 経営改善インセンティブに乏しい繰出基準	37
	(4) 不十分な有効性評価	38

3	組織・運営	40
	(1) 勤勉手当に係る成績率の一律適用	41
	(2) 企業の経営状況を考慮しない手当支給	42
	(3) 退職手当の過小負担	44
	(4) 非常勤職員の任用根拠と勤務実態の不整合	46
4	契約	48
	(1) 合理的根拠を欠いた随意契約理由	49
5	会計	51
	(1) 固定資産台帳の不明差異	51
	(2) 減損損失の計上もれ	51
	(3) ポイント引当金の計上もれ	54
	(4) 前受金の計上もれ	54
	(5) 資金不足比率の基準超過	57
6	外郭団体	58
	(1) 委託費に係るコスト付け替えの懸念	59
	(2) 低価格入札	60
	(3) 合理的根拠を欠いた代替性評価	61
II	抜本的な改革と市民への説明責任	63
	(1) 公営バスの存在意義	63
	(2) 現状の問題認識	65
	添付資料 1. 経営改善計画の概要	68
	添付資料 2. 地域路線運行補助金の対象路線別明細	72
	添付資料 3. 経営分析比較表（平成 29 年度）	81
	添付資料 4. 経営指標の概要	81

報告書中の表は、端数処理の関係で、総数と内訳の合計とが一致しない場合等があります。

# 包括外部監査の結果報告書

## 「自動車運送事業に係る財務事務の執行及び管理の状況について」

包括外部監査人 公認会計士 瀬戸 卓

### 第1 外部監査の概要

#### 1 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項に基づく包括外部監査。

#### 2 選定した特定の事件

自動車運送事業に係る財務事務の執行及び管理の状況について

監査対象局等は以下のとおりである。

都市整備局

交通局

仙台交通株式会社（以下「仙台交通」という。）

#### 3 特定の事件を選定した理由

公営企業については、「公営企業の経営に当たっての留意事項について」（平成26年8月29日付総務省自治財政局公営企業三課室長通知）において、将来にわたって安定的に事業を継続していくための、中長期的な基本計画である「経営戦略」の策定が要請されている。

一方、仙台市（以下、「市」という。）の自動車運送事業は赤字決算が常態化し、累積損失が60億円（平成29年度）生じている。また、「仙台市自動車運送事業経営改善計画（平成29年3月 仙台市交通局）」（以下、「経営改善計画」という。）によると、毎年30億円を超える一般会計補助金を受け入れても、今後も赤字決算の継続が見込まれ、平成33年度における累積損失88億円、資金不足額10億円と厳しい業績見通しが示されている。

よって、自動車運送事業に係る財務事務の執行及び管理の状況について、包括外部監査人の立場から検討を加えることは、今後の行政運営にとって有意義と認識し、本年度の包括外部監査の特定の事件として選定した。

#### 4 外部監査の対象期間

平成29年度とするが、必要に応じて過年度及び平成30年度の一部についても監査対象に含めている。

## 5 外部監査の方法

### (1) 監査着眼点

- ① 経営改善計画は経営戦略策定ガイドラインの趣旨に沿って策定されているか
- ② 一般会計負担は適切に行われているか
- ③ 能率的な経営により経済性が発揮されているか
- ④ 契約事務は適切に行われているか
- ⑤ 財務諸表は適切に作成されているか
- ⑥ 外郭団体の管理は適切に行われているか

### (2) 実施した主な監査手続

実施した主な監査手続は次のとおりである。なお、監査手続の適用にあたっては効率的な監査を実施するという観点から、重要と判断したものに限定し、原則として試査<sup>1</sup>により行った。

- ① 予備調査
  - 自動車運送事業の関連資料を入手、分析、質問により、当該事業の現状と課題を把握した。
- ② 本監査
  - 予備調査の結果に基づき、「(1) 監査着眼点」について経済性、効率性及び有効性(3E)並びに合規性の観点から検討を行った。検討に際しては、関連資料を閲覧し、必要に応じて関係部署に対する質問を行った。
  - 交通局川内営業所、霞の目営業所、七北田出張所を視察した。
  - 仙台交通に往査した。

## 6 外部監査の実施期間

平成30年6月18日から平成31年3月7日まで

## 7 包括外部監査人補助者の資格及び氏名

公認会計士	井口立和
公認会計士	木村雅弘
コンサルタント	戸内和信
公認会計士	日野夏希

## 8 利害関係

包括外部監査の対象とした事件につき、地方自治法第252条の29の規定により記載すべき利害関係はない。

---

<sup>1</sup> 試査とは、特定の監査手続の実施に際して監査対象となる母集団からその一部の項目を抽出し、それに対して監査手続を実施することをいう。

## 第2 監査対象の概要

### 1 自動車運送事業

#### (1)沿革

年月		路面電車事業	自動車運送事業	都市高速鉄道事業
大正	15. 11	市電開通 (3.3 km)		
昭和	17. 8		市営バス営業開始 (仙台市街自動車(株)を買収)	
	51. 3	市電廃止		
	62. 7			地下鉄南北線開業 (13.59 km)
平成	4. 7			八乙女～泉中央間開通 (1.18 km)
	14. 10		泉パークタウン線など3路線14系統を宮城交通(株)に路線移譲	
	16. 3		宮城学院線など2路線6系統を宮城交通(株)に路線移譲	
	18. 4		白沢出張所におけるバス運転業務等についてジェイアールバス東北(株)に委託	
	20. 4		岡田出張所におけるバス運転業務等について宮城交通(株)に委託	
	21. 4		七北田出張所におけるバス運転業務等についてジェイアールバス東北(株)に委託	
	22. 4		新寺出張所を開所し、バス運転業務等について宮城交通(株)に委託	
	23. 6		東仙台営業所におけるバス運転業務等について宮城交通(株)に委託 (委託事業所を新寺出張所から変更)	
	25. 4		霞の目営業所における一部バス運転業務等について霞の目分室として宮城交通(株)に委託	
	27. 12		霞の目営業所における運転業務等について宮城交通(株)に委託 (完全委託)	地下鉄東西線開業 (13.90 km)

出所：事業概要 平成29年版（仙台市交通局）より抜粋

## (2)概要

### ■交通局の組織と職員数（平成 29 年 4 月 1 日現在）

部課名		職員数	
総務部 (50 人)	総務課	18	総務係・人事係・労務係（理事、次長及び総務部長を含む）
	経営企画課	14	企画係・営業推進係・icsca 事業係
	財務課	18	財務係・会計係・契約管財係
自動車部 (338 人)	業務課	17	庶務係・指導係（自動車部長を含む）
	輸送課	16	管理係・運行計画係
	整備課	13	管理係・整備係
	川内営業所	92	
	長町営業所	90	
	実沢営業所	110	
鉄道管理部 (288 人)	営業課	17	管理係・安全指導係・調整係（鉄道管理部長を含む）
	駅務サービス課	131	駅務係・仙台管区駅・勾当台管区駅・東西線管区駅
	運転課	108	運転係・富沢乗務区・荒井乗務区
	総合指令所	32	運転指令区・設備指令区
鉄道技術部 (124 人)	施設課	29	計画係・工務係・軌道区（鉄道技術部長を含む）
	建築設備課	23	営繕第一係・営繕第二係
	車両課	34	車両係・技術係・富沢検修係・荒井検修係
	電気課	32	信号係・情報通信係・電力第一係・電力第二係
	東西線事業室	6	事業係
合計		800	

出所：事業概要 平成 29 年版（仙台市交通局）より抜粋

### ■営業所・出張所と車両台数（平成 29 年 4 月 1 日現在）

	開設年月	敷地面積 (㎡)	保有車両台数	運行委託
川内営業所	昭 41.7	12,619	87	(直営)
東仙台営業所	昭 34.11	11,569	79	宮城交通(株)
霞の目営業所	昭 34.11	15,970	83	宮城交通(株)
長町営業所	昭 31.7	10,256	74	(直営)
実沢営業所	平 4.7	17,237	95	(直営)
白沢出張所	昭 41.3	6,737	42	ジェイアールバス東北(株)
七北田出張所	平 6.3	5,528	33	ジェイアールバス東北(株)
合計		79,916	493	

出所：交通局作成資料

### (3)事業実績

		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
営業路線	km	594.14	594.79	580.97	575.75	566.84
運転系統数	本	250	251	256	230	232
年間走行キロ	千km	18,289	18,487	18,217	17,383	17,288
年間輸送人員	千人	44,532	44,779	40,916	37,749	38,765
乗車密度	人	10.4	9.9	9.5	9.6	9.8
在籍車両数	両	530	532	496	496	493
職員数	人	439	415	379	365	355
管理の委託割合	%	43.4	47.7	49.7	49.7	49.1
他会計負担額	百万円	2,623	2,825	2,747	2,908	3,037

出所：交通局作成資料



#### (4)財務状況

##### ■貸借対照表

(単位：百万円)

	26年度	27年度	28年度	29年度
固定資産	6,226	6,765	6,110	5,734
有形固定資産	6,188	6,731	6,073	5,682
土地	2,829	2,825	2,844	2,844
建物	1,249	1,164	1,088	1,034
車両	707	714	726	788
機械装置	11	22	50	59
工具・器具・備品	299	1,852	1,166	764
構築物	139	142	195	193
建設仮勘定	955	13	5	0
無形固定資産	6	5	8	23
投資その他の資産	31	30	30	29
流動資産	2,251	2,484	906	1,176
現金預金	1,391	1,933	507	773
未収金	861	556	401	406
貸倒引当金	△ 10	△ 11	△ 10	△ 10
貯蔵品	9	5	8	7
資産合計	8,476	9,249	7,016	6,910
固定負債	2,250	2,679	2,790	2,640
企業債	2,250	2,679	2,442	2,157
退職給付引当金			349	483
流動負債	3,091	3,634	2,357	2,651
企業債	566	689	823	839
未払金	1,881	2,577	1,156	1,449
賞与引当金等	228	231	225	205
その他	417	138	153	158
繰延収益	2,334	2,516	2,160	1,927
長期前受金	5,260	5,125	4,647	4,402
収益化累計額	△ 2,927	△ 2,609	△ 2,487	△ 2,475
負債合計	7,674	8,829	7,307	7,218
資本金	4,754	4,874	5,023	5,395
剰余金	△ 3,952	△ 4,454	△ 5,314	△ 5,703
資本剰余金	2,298	367	367	367
利益剰余金	△ 6,249	△ 4,821	△ 5,681	△ 6,070
資本合計	802	420	△ 291	△ 308
負債資本合計	8,476	9,249	7,016	6,910

出所：自動車運送事業会計決算書

■損益計算書

(単位：百万円)

	26年度	27年度	28年度	29年度
営業収益	7,463	6,991	6,576	6,711
運送収益	7,229	6,771	6,348	6,466
運送雑収益	234	220	228	245
営業費用	10,491	10,257	10,592	10,333
運転費	7,689	7,279	7,077	7,114
車両保存費	1,104	1,273	1,176	1,211
その他保存費	22	20	14	30
自動車重量税	22	21	20	20
運輸管理費	811	848	879	757
厚生福利施設費	16	13	14	13
一般管理費	266	213	213	211
減価償却費	561	591	1,200	978
営業利益(△は損失)	△ 3,028	△ 3,266	△ 4,016	△ 3,622
営業外収益	2,932	2,848	3,308	3,317
他会計補助金	2,826	2,748	2,908	3,037
長期前受金戻入	69	75	370	238
その他	38	25	29	42
営業外費用	74	83	155	110
支払利息等	13	12	10	9
雑支出	61	71	144	101
経常利益(△は損失)	△ 170	△ 500	△ 862	△ 415
特別利益		0	2	13
特別損失	279	2	0	0
当年度純利益(△は純損失)	△ 449	△ 502	△ 860	△ 402
前年度繰越利益剰余金(△は繰越欠損金)	△ 5,800	△ 4,319	△ 4,821	△ 5,681
その他未処分利益剰余金変動額		0	0	13
当年度未処分利益剰余金(△は未処理欠損金)	△ 6,249	△ 4,821	△ 5,681	△ 6,070

出所：自動車運送事業会計決算書

■損益計算書／営業費用の節別明細（平成 29 年度）

（単位：百万円）

	運転費	車両保 存費	その他 保存費	自動車 重量税	運輸管 理費	厚生福利 施設費	一般管 理費	減価償 却費	合計
給料	1,230	54			149		72		1,506
手当等	776	29			94		47		946
賞与引当金繰入額	137	7			19		10		174
退職給付引当金繰入額	690	18			40		20		768
法定福利費	401	17			49		24		491
法定福利費引当金繰入額	25	1			4		2		31
賃金	520	7			24	5	10		564
車両修繕費		673							673
諸構築物及び諸設備修繕費			13						13
建物修繕費			17						17
その他修繕費	1	1			1	0	0		2
固定資産除却費	4	40			4		0		44
油脂費	2								—
自動車燃料費	614								—
乗車券					0				0
医薬品費						0			0
備用品費	15	2			20	0	3		25
被服費	10	0			0		0		1
光熱水費	55	1			8	1	3		13
車両清掃費		20							20
乗車券販売手数料					5				5
旅費	0	0			1		1		2
通信運搬費	1	1			11		1		12
印刷製本費	0	1			3		2		6
事故費					5				5
負担金	0	0			54	1	3		57
会議費	0				0				0
報償費	0	0			0		0		1
委託料	2,609	336			172	0	11		518
広告取扱手数料					21				21
手数料	0	2	0		2	6	0		10
賃借料	23	0			15	0	1		17
保険料	0	0	0		54		0		55
交際費							0		0
広告費					3				3
自動車重量税	0	0		20	0		0		20
有形固定資産減価償却費								975	975
無形固定資産減価償却費								2	2
合計	7,114	1,211	30	20	757	13	211	978	10,333

出所：自動車運送事業会計決算書

■キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	26年度	27年度	28年度	29年度
業務活動によるキャッシュ・フロー	302	59	53	819
当年度純利益(△は純損失)	△ 449	△ 502	△ 860	△ 402
減価償却費	561	591	1,200	978
固定資産除却費	20	168	72	44
有形固定資産売却損益(△は益)	18	2	0	0
退職給付引当金の増減額			349	135
賞与引当金等の増減額	238	4	△ 7	△ 21
長期前受金戻入額	△ 69	△ 75	△ 370	△ 238
受取利息及び受取配当金	△ 1	△ 1	△ 0	△ 0
支払利息	13	12	10	9
未収金の増減額(△は増加)	△ 92	206	△ 112	△ 10
たな卸資産の増減額(△は増加)	△ 0	4	△ 3	1
未払金の増減額	16	△ 62	△ 231	325
自動車リサイクル料費用化	1	3	1	2
その他	58	△ 279	15	5
小計	315	71	63	828
利息及び配当金の受取額	1	1	0	0
利息の支払額	△ 13	△ 12	△ 10	△ 9
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 663	△ 190	△ 1,525	△ 656
有形固定資産の取得による支出	△ 1,256	△ 1,301	△ 1,803	△ 641
有形固定資産の売却による収入	24	2	0	0
無形固定資産の取得による支出	△ 0	0	△ 0	△ 20
補助金等による収入	6	9	12	6
他会計からの繰入金による収入	351	243	268	1
未収入金の増減額(△は増加)	△ 148	99	0	0
未払金の増減額	359	757	0	0
その他	△ 0	2	△ 2	△ 1
財務活動によるキャッシュ・フロー	521	672	46	103
建設改良費等の財源に充てるための企業債による収入	899	1,118	566	554
建設改良費等の財源に充てるための企業債の償還による支出	△ 472	△ 566	△ 669	△ 823
他会計からの出資による収入	94	120	149	372
資金増減額	161	542	△ 1,426	266
資金期首残高	1,231	1,391	1,933	507
資金期末残高	1,391	1,933	507	773

出所：自動車運送事業会計決算書

## 2 仙台交通

### ◆団体基本情報

No.	23	種別	株式会社	団体名	仙台交通株式会社		
所在地	〒981-3133 仙台市泉区泉中央一丁目8-3						
電話番号	022-243-2174		FAX番号	022-243-2176		所管 部局	交通局 総務課
団体ホームページ	http://sendaikotsu.co.jp						
代表者職氏名	代表取締役社長 鈴木 三津也			設立年月日	昭和61年12月19日		
資本金・基本財産	75,000 千円		市の出資額 (割合)	75,000 千円 (100.0 %)			
設立目的	仙台市バス・地下鉄事業等，市の交通事業の補完的役割を担い，市民サービスに寄与する。						
事業概要	仙台市バス及び地下鉄関連保守管理，清掃						
評価対象決算期	平成29年4月1日 ~ 平成30年3月31日						

### ◆人員等の状況

	平成27年度	平成28年度	平成29年度
①常勤役員数	2 人	2 人	2 人
うち市派遣	0 人	0 人	0 人
市退職者	2 人	2 人	2 人
②常勤役員平均年齢	62.0 歳	62.0 歳	63.0 歳
③常勤役員平均年間報酬	5,305 千円	5,953 千円	5,978 千円
④職員数	293 人	273 人	291 人
うち市派遣	0 人	0 人	0 人
市退職者	9 人	8 人	9 人
⑤職員平均年齢	49.8 歳	50.3 歳	49.9 歳
⑥職員平均年間給与	2,579 千円	2,763 千円	2,743 千円

### ◆主要財務データ

	平成27年度	平成28年度	平成29年度
①営業利益	△ 1,696 千円	7,766 千円	15,090 千円
②経常利益	7,300 千円	15,864 千円	21,754 千円
③当期純利益 (税引後)	2,377 千円	7,149 千円	17,070 千円
④繰越利益剰余金	△ 49,317 千円	△ 42,168 千円	△ 25,098 千円
⑤利益剰余金	404,824 千円	411,785 千円	428,763 千円
⑥資本金	75,000 千円	75,000 千円	75,000 千円
⑦純資産	479,824 千円	486,785 千円	503,763 千円
⑧長期借入金残高	0 千円	0 千円	0 千円

### ◆市の財政的関与

	平成27年度	平成28年度	平成29年度
①市からの補助金	0 千円	0 千円	0 千円
②市からの委託料 (指定管理料含む)	1,243,132 千円	1,313,399 千円	1,332,163 千円
③市に対する収入依存度	91.74 %	92.01 %	91.82 %
④市からの借入金	0 千円	0 千円	0 千円
⑤市からの債務保証に係る債務残高	0 千円	0 千円	0 千円
⑥市からの損失補償に係る債務残高	0 千円	0 千円	0 千円

◆主要事業一覧及び概要

事業名	事業概要	平成29年度事業費
高速事業	仙台市地下鉄駅舎設備及び車両保守管理等	558,017 千円
環境事業	仙台市地下鉄駅舎清掃及び車両保守管理等	290,279 千円
自動車事業	仙台市営バス車両整備点検	256,600 千円
サービス事業	乗車券発売・販売等	199,318 千円
不動産事業	駐車場管理	39,211 千円
		千円
		千円

◆経営評価の総括

項目	外郭団体による総括	所管局によるコメント
1. 公益的使命・市が期待する役割への対応	仙台市のバス、地下鉄車両および施設の保守管理や駅舎重要施設の清掃、案内、定期券発売等、受託業務の着実な実施により、仙台市の公共交通機関の安全とサービスの向上に寄与することができた。	バス、地下鉄の安全運行及び利用者の利便性向上に大きく寄与しており、本市の交通事業を補完するという設立目的を適切に果たしている。
2. 業務・組織管理	受託業務を円滑に遂行することができた。平成28～33年度の中期経営計画を策定し、経営の安定化や社員の意欲・資質の向上、業務の質の向上等に取り組んで行くこととした。	中期経営計画で数値目標を定め、進捗管理を行いながら取り組んでいる姿勢は評価できる。各目標の達成に向けて引き続き取り組んでいただきたい。
3. 財務状況	バス事業関連の契約金額は減少したものの、地下鉄関連の契約金額が増加したこと、駐車場事業等の自主事業に積極的に取り組んだことにより、昨年度を上回る当期純利益を計上することができた。	着実に利益を重ね、毎年繰越欠損金を圧縮させていることは評価できる。引き続き、さらなるコスト管理や経営の効率化に努めていただきたい。
4. 今後の方向性及び課題	中期経営計画を着実に実施し、有能な社員の確保や社員の仕事に取り組む意欲を高め、組織力の向上を図り、活力のある職場づくりに取り組むこと。	中期経営計画に基づいて現状の課題に対する取り組みを進めている他、最近では、研修への参加等を通じて技術力の向上にも力を入れている。これらの取り組みによって、今後さらなる組織力の向上が期待できる。

出所：仙台市外郭団体経営評価シート（平成29年度）

### 第3 外部監査の結果及び意見

今回の監査の過程で発見された検出事項については、「指摘」と「意見」に分けており、以下の判断基準によっている。

区分	根拠規定	監査上の判断基準
指摘	監査の結果（地方自治法第 252 条の 37 第 5 項）	違法（法令、条例、規則等の違反） 不当（違法ではないが行政上実質的に妥当性を欠くこと、または適当でないこと）
意見	監査の結果に添えて提出する意見（地方自治法第 252 条の 38 第 2 項）	違法または不当なもの以外で、包括外部監査人が個別検出事項として記載することが適当と判断したもの

なお、個別検出事項を監査着眼点に基づく監査上の論点ごとに整理して記載したのは、今回の監査対象の範囲外においても市が財務事務の点検を行う場合の参考になると判断したことによる。

#### <指摘及び意見の要約一覧表>

項目	区分	現状の問題点	解決の方向性
I 個別検出事項			
1 経営改善計画			
(1) 不十分な計画期間	意見	以下の点を考慮すると、経営改善計画の計画期間5年が合理的な期間といえるか疑問である。 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 赤字解消や資金不足の解消見通しが不明確であり、現行の経営改善計画による持続可能性の評価が困難であること</li> <li>▶ 経営環境の変化についてはローリング方式による計画策定で足りる問題であり、計画期間を短縮する合理的理由とは考えられないこと</li> <li>▶ やむを得ず10年未満の計画期間とする理由について、市民・議会に対する説明状況が不明確であること</li> </ul>	公営企業は、将来にわたり持続的・安定的に必要な住民サービスの提供を維持することが求められていることを認識のうえ、経営戦略策定ガイドラインが示す「10年以上の合理的な計画期間」で経営改善計画を策定する。
(2) 不十分な経営改善効果	意見	経営改善計画の計画期間は赤字が継続し、赤字解消年度の見通しが示されていないため、現行の経営改善計画で十分な経営改善効果を期待できるといえるか疑問である。健全化対策補助金による安易な一般会計負担の継続により、経営健全化団体を回避している印象は否めない。	経営改善計画上、適正な一般会計負担のもとでの赤字解消予定年度の見通しを明確にする。
(3) 不十分な情報開示（路線別営業係数）	意見	経営健全化に向けた議論の契機とする観点から、交通局が示す路線別営業係数のみでは偏った不十分な情報開示にならないか懸念される。	毎年度公表している経営比較分析表において、経営の効率性に関する民間事業者平均値との差異分析を記載する。

項目	区分	現状の問題点	解決の方向性
(4) 不十分な情報開示(一般会計負担)	指摘	<p>経営改善計画において、計画期間各年度の一般会計負担の総額は示されているものの、一般会計負担の内訳まで明示されていない。</p> <p>また、経営改善計画では「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」と記載しているものの、以下の点で情報開示が不十分と認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 具体的な方策は示されておらず、実質的な内容を伴っていないこと</li> <li>▶ 健全化対策補助金は計画期間中12億円の横ばい推移であることが開示されていないこと</li> </ul>	<p>「情報開示が適当な項目例」に沿って、一般会計等の関与に係る情報開示を行うとともに、経営改善計画が示す「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」具体的な方策を経営改善計画に明示する。</p>
(5) 重要課題の識別もれ	意見	<p>前回の経営改善計画に掲げられていた「公営バス事業の担うべき役割等に関する行政との検討」について明確な成果等はなく、かつ、現行の経営改善計画では当該項目が取組項目として掲げられていない。自動車運送事業における重要課題が経営改善計画に反映されておらず、実効性のある経営戦略とは認められない。</p>	<p>経営健全化に向けた議論の契機とするため、市における公営バス事業の担うべき役割を整理し、経営改善計画に反映させる。</p>
(6) 抜本的な改革の検討不足	意見	<p>交通局の聞き取り調査は運行管理業務受託に限定した内容であるため、他の選択肢(例えば、民間への事業譲渡)もある中で、運行管理委託に限定した確認では「受け皿になる民間企業は存在しない」との根拠に乏しいと考えられる。</p> <p>個別検出事項「1(2)不十分な経営改善効果」に記載のとおり、現行の経営改善計画による経営改善効果が不十分である点を考慮すると、抜本的な改革の検討不足と認められる。</p>	<p>民間譲渡の選択肢を含めたサウンディング型市場調査を行い、受け皿になる民間企業が存在しないことの根拠付けを明確にする。</p>
2 一般会計負担			
(1) 行政判断との不整合	意見	<p>不採算路線の維持(行政判断)が目的なら、一般会計負担の対象路線の運行便数の下限設定(行政サービスの提供水準)が必要と考えられるが、生活路線・フィーダー路線とも運行頻度の下限設定はなされていない。生活路線における「運行便数20便以下」のような運行頻度の上限設定が不合理なことは、事業者が恣意的に減便することで一般会計負担の対象路線の増加が可能となる点からも自明である。</p> <p>経営改善計画において減便方針が示されている現状も考慮すると、対象路線の運行頻度に下限設定のない一般会計負担が、市の行政判断と整合しているといえるか疑問である。</p>	<p>行政と公営企業の役割分担を踏まえ、路線維持のサービス水準(対象路線、運行頻度)を行政側にて明確に提示する。</p> <p>民間バス会社に対する運行補助との代替性を考慮すれば、対象路線の運行頻度の下限設定を明確にし、地域路線運行補助金を積算するのが合理的である。</p>



項目	区分	現状の問題点	解決の方向性
(2) 一般会計繰入の過大積算	指摘	営業収支の算定上、減価償却費が含まれているため、減価償却費に対応する収益である長期前受金戻入を考慮せず営業収支を算定すると、補助金等で手当された部分にまで一般会計負担がなされたと考えられる。長期前受金戻入を反映せず一般会計負担を積算するのは、補助金等で手当された部分まで一般会計負担している点で、一般会計繰入の過大積算と認められる。	収支差額の積算上、減価償却費を含めるのであれば、減価償却費に見合う収益である長期前受金戻入（営業外収益）も考慮のうえ、収支差額（一般会計負担額）を積算する。
(3) 経営改善インセンティブに乏しい繰出基準	意見	地域路線運行補助金は、一般会計負担の対象路線に係る営業損失（実績値）を基礎に算定している。現行の積算方法は経営努力による収支改善インセンティブが働きにくいものと認められ、「能率的な経営を行ってもなおその経営に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難であると認められる経費」とは言い難い。	標準的な運送原価を設ける等、交通局の経営改善インセンティブを阻害しない積算方法に見直す。自動車運送事業の代替性を考慮し、標準的な運送原価は民間事業者平均を参考に設定するのが合理的である。
(4) 不十分な有効性評価	意見	自動車運送事業には多額の一般会計負担が行われているが、当該一般会計負担に対する明確な有効性評価が行われていない。個別検出事項「1（2）不十分な経営改善効果」に記載のとおり、現行の経営改善計画による経営改善効果は不十分と認められる点を考慮すると、交通事業健全化対策補助金が有効といえるか疑問である。	自動車運送事業の主要な一般会計負担を行政評価対象に加え、一般会計負担の有効性を検証する。
3 組織・運営			
(1) 勤勉手当に係る成績率の一律適用	指摘	一般職員に対して一律に適用された成績率を基礎とした勤勉手当の支給が行われている現状は、「職員が発揮した能率が十分に考慮されるものでなければならない」という企業職員の給与の基本原則の趣旨に反したものと考えられる。	企業職員の給与の基本原則の趣旨を踏まえた成績率の基準見直しを行う。 なお、交通局では、平成 31 年度以降の一般職員に関する成績率を変更予定である。
(2) 企業の経営状況を考慮しない手当支給	意見	交通局の給与規程上、期末・勤勉手当を含めて「企業の経営状況」を考慮して支給すると明示されたものはないため、手当支給額の算定上、企業の経営状況を考慮して決定されたかどうか不明確である。自動車運送事業の経営状況は、平成 19 年度以降、経常損失を計上していることを考慮すれば、期末・勤勉手当に係る現行の決定方法は「企業の経営状況」を考慮すべきことを定めた地方公営企業法第 38 条第 3 項や条例の趣旨に反している。	法の規定と整合するよう、期末・勤勉手当の支給額決定を企業の経営状況を考慮した方法に見直す。

項目	区分	現状の問題点	解決の方向性
(3) 退職手当の過小負担	指摘	<p>普通会計との比較で、自動車運送事業会計の退職率が低いことは、人事交流職員に係る退職手当負担に偏りが生じており、自動車運送事業会計における退職手当の過小負担が懸念される。</p> <p>退職時に所属する会計が退職手当を全額負担する取扱いがあくまで例外的な方法であるという考え方に立てば、例外処理が許容される実態を有するといえるか疑問である。</p>	<p>会計間の職員の異動が双方向・頻繁であっても、会計間の退職率に乖離が生じており、退職給付費用の負担に重要な不均衡が生じていないか精査する。</p>
(4) 非常勤職員の任用根拠と勤務実態の不整合	意見	<p>自動車運送事業における非常勤嘱託職員の任用根拠は地方公務員法第3条第3項第3号に基づき特別職非常勤職員として整理されている。</p> <p>しかし、これら非常勤嘱託職員の個別の職務の内容は必ずしも一般職の職員との相違が明らかではなく、かつ、労働者性の低い勤務態様とは考え難いため、任用根拠と勤務実態の整合がとれているか疑問である。</p>	<p>非常勤職員の任用根拠と勤務実態の不整合は会計年度任用職員制度（平成32年度から導入）の中で解決することが想定されるが、それぞれの職の必要性を十分吟味した上で、適正な人員配置に努める。</p>
4 契約			
(1) 合理的根拠を欠いた随意契約理由	意見	<p>仙台交通に対するバス車両整備業務委託は「整備士の常駐及び作業体制の確保が唯一可能な業者」であることを随意契約の理由としているが、現在においても同様といえるか疑問であり、仙台交通との随意契約理由の合理的根拠は希薄である。</p>	<p>仙台交通以外の事業者では受託困難な根拠を明確にする。</p> <p>随意契約とする合理的理由がなければ、公平性・競争性を確保した契約方法に見直す。</p>
5 会計			
(1) 固定資産台帳の不明差異	指摘	<p>貸借対照表と固定資産台帳の金額に生じている差異の原因が把握されていない。固定資産台帳は、関連する資産等の管理の他、関連損益項目（減価償却費、固定資産除却費、長期前受金戻入等）の算出根拠資料となることから、財務諸表が適正に作成されているか確認できない。</p>	<p>差異内容を調査のうえ、財務諸表または固定資産台帳の所要の修正を行う。</p>
(2) 減損損失の計上もれ	指摘	<p>固定資産のグループ化に関する交通局判断は不合理であり、減損損失の計上もれと認められる。</p>	<p>正味売却価額を精査のうえ、帳簿価額と回収可能価額（正味売却価額と使用価値のいずれか大きい方）の差額を減損損失として計上する。</p>
(3) ポイント引当金の計上もれ	指摘	<p>包括外部監査人の視点で整理すると、ポイント引当金（引当見積額29,224千円）の合理的な見積りは可能と考えられるため、ポイント引当金の計上もれと認められる。</p>	<p>ポイント残高のうち翌年度以降の利用見込額を合理的に算出し、ポイント引当金として計上する。</p>

項目	区分	現状の問題点	解決の方向性
(4) 前受金の計上もれ	意見	バスカードの利用終了に伴う払戻見込残高 10,319 千円（平成 29 年度末、交通局試算）を前受金として計上した場合、資金不足比率の基準超過が生じる。地方財政法に定める基準値を超える事象について、会計上の重要性判断により前受金の計上もれが許容されるといえるか疑問である。	払戻し見込残高を精査し、金額的重要性があれば、過年度損益修正処理を行い、前受金等として負債計上する。
(5) 資金不足比率の基準超過	意見	個別検出事項「5（3）ポイント引当金の計上もれ」「5（4）前受金の計上もれ」に係る未計上負債を考慮した資金不足比率は 10.0%であり、地方財政法上の「10%基準」を超過している。	各年度の決算において、資金不足比率の基準超過に影響する重要な未計上負債等がないか十分に点検する。
6 外郭団体			
(1) 委託費に係るコスト付け替えの懸念	意見	平成 29 年度において、仙台交通全体では売上総利益を確保しているものの、自動車事業が売上総利益△7,180 千円と赤字になっている。 自動車運送事業会計と高速鉄道事業会計の間で委託費を通じたコスト付け替えが行われていないか懸念される。	全体の損益状況のみならず、事業別損益の状況も適時に把握し、外郭団体において不自然な赤字が発生していないか確認する。
(2) 低価格入札	意見	仙台交通が指名競争入札で受託している遺失物取扱業務委託は間接経費（一般管理費）まで考慮すれば実質的には赤字受注と認められる。仙台交通の売上高の大半が交通局との特命随意契約による受託業務であり、市に対する収入依存度の高い状況にあることを考慮すると、実質的な赤字受注になるほどの低価格入札が適切とは認められない。	市からの財政依存度の高い外郭団体においては、入札額が実質的な赤字受注にならないよう慎重に判断する。
(3) 合理的根拠を欠いた代替性評価	意見	仙台交通との随意契約によるバス車両整備業務委託に関する問題については、個別検出事項「4（1）合理的根拠を欠いた随意契約理由」に記載のとおりである。バス車両整備業務委託については民間事業者との代替性が認められることから、外郭団体経営評価において代替性がないと評価する合理的根拠は希薄である。	外郭団体が実施する事業の代替性を的確に評価し、外郭団体の指導監督の実効性を確保する。

# I 個別検出事項

## 1 経営改善計画

公営企業は、将来にわたって安定的に事業を継続していくための、中長期的な基本計画である「経営戦略」の策定が求められている。

参考 「公営企業の経営に当たっての留意事項について」(平成26年8月29日付通知)の概要

### 「公営企業の経営に当たっての留意事項について」(平成26年8月29日付通知)の概要

#### 1. 基本的な考え方

- 平成21年度から集中的に推進してきた公営企業の抜本改革の取組は、予定どおり平成25年度末で一区切り。
- 人口減少、施設老朽化等、経営環境が厳しさを増す中で、サービスの安定的な継続のためには、平成26年度以降も、不断の経営健全化等が必要。(事業の意義・必要性がない場合には廃止し、採算性に応じて民営化・民間譲渡等を検討。)
- 中長期的な経営の基本計画である「経営戦略」を策定し、経営基盤強化と財政マネジメントの向上に取り組むことが必要。
- 過益・資産等の的確な把握のため、地方公営企業法の適用による公営企業会計の導入が必要。特に、簡易水道・下水道は、基本的に必要。

#### 2. 計画的経営の推進 ～「経営戦略」の策定～

・ 将来にわたり事業を安定的に継続するため、「経営戦略」を企業ごとに策定し、これに基づく計画的な経営が必要。<期間：10年以上を基本>

(「経営戦略」の主な内容)

- ・ 企業及び地域の現状と将来見通しを踏まえたもの
  - ・ 「投資試算」(施設・設備投資の見通し)、「財源試算」(財源の見通し)等で構成される「投資・財政計画」(収支計画)
  - ・ 「投資試算」等の支出と「財源試算」が均衡するよう、施設・設備のサイズダウン、効率的配置、PPP/PFIをはじめとする民間的経営手法の導入や事業の広域化等の取組、財源面の見直しを検討
  - ・ 組織、人材、定員、給与について、効率化・合理化の取組を検討
  - ・ ICTの活用、資金不足比率、資金管理・調達、情報公開、防災対策等
- ※3～5年に一度見直しを行う等、適切な事後検証、更新等を行う

#### 3. 公営企業の経営に係る事業別の留意事項

「経営戦略」の策定等に当たっての、水道事業、下水道事業をはじめとする事業ごとの留意点。

#### 4. 「資金不足等解消計画」策定上の留意事項

#### 5. 「経営健全化計画」策定上の留意事項

地方債同意等基準に定める「資金不足等解消計画」や、健全化法に基づき、資金不足比率が経営健全化基準以上である公営企業が策定する「経営健全化計画」は、「経営戦略」の考え方等を基本として策定。

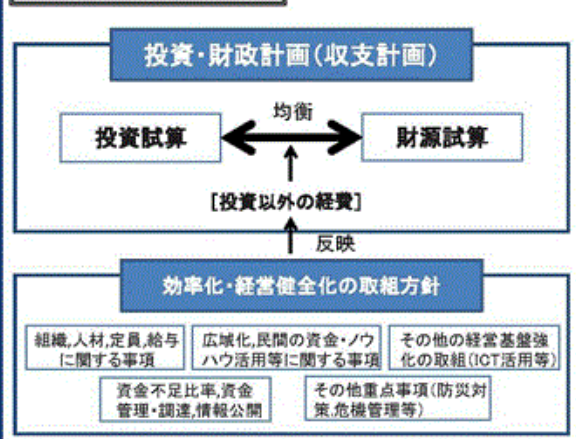
#### 6. その他

- ・ 市町村の公営企業に対する都道府県の支援、消費税の適正な転嫁、「インフラ長寿命化基本計画」等との関係等を記載。
- ・ 総務省においては、必要な支援を継続的に行っていく予定。

### 「経営戦略」についての基本的な考え方と構成

- 「経営戦略」は、各公営企業が、将来にわたって安定的に事業を継続していくための中長期的な経営の基本計画。
- 「経営戦略」は、「投資試算」(施設・設備投資の見通し)等の支出と「財源試算」(財源の見通し)を均衡させた「投資・財政計画」(収支計画)が中心。
- 組織効率化・人材育成、広域化、PPP/PFI等の効率化・経営健全化の取組方針を記載。

#### 経営戦略[イメージ]



#### 経営戦略の特徴(想定)

- ① 特別会計ごとの策定を基本とすること。
- ② 企業及び地域の現状と、これらの将来見通しを踏まえたものであること。
- ③ 計画期間は10年以上を基本とすること。
- ④ 計画期間中に必要な住民サービスを提供することが可能となっていること。
- ⑤ 「投資試算」をはじめとする支出と「財源試算」により示される収入が均衡した形で「投資・財政計画」が策定されていること。
- ⑥ 効率化・経営健全化のための取組方針が示されていること。

出所：経営戦略策定ガイドライン改訂版（平成29年3月31日 総務省）

経営戦略の策定に当たっての実務上の指針として、経営戦略策定ガイドライン（平成 28 年 1 月 26 日 総務省）、「経営戦略策定ガイドライン改訂版（平成 29 年 3 月 31 日 総務省）」（以下、「経営戦略策定ガイドライン改訂版」という。）が通知されている。この中で、「経営戦略」策定の定義については、以下のように示されている。

#### 6 「経営戦略」策定の定義

○ 「経営戦略」については、留意事項通知及び本ガイドラインに示した各事項の趣旨を十分踏まえた上で策定することが必要であり、具体的には、次に掲げる事項を全て満たすことにより、「経営戦略」を策定したこととする。

- (1) 企業（事業）及び地域の現状と、これらの将来見通しを踏まえたものであること
- (2) 計画期間が10年以上となっていること（やむを得ず10年未満とする場合、理由について住民・議会に説明されていること）
- (3) 計画期間内に収支均衡していること（収支均衡していない場合でも、収支ギャップの解消に向けた取組の方向性や検討体制・スケジュールが記載されていること）
- (4) 効率化・経営健全化のための取組方針が示されていること
- (5) 進捗管理（モニタリング）や見直し（ローリング）等の経営戦略の事後検証、更新等に関する考え方が記載されていること
- (6) 住民・議会に公開されていること

出所：経営戦略策定ガイドライン改訂版

交通局では、平成 29 年 3 月に策定した経営改善計画をもって経営戦略を策定したと整理している。経営改善計画の概要については「添付資料 1. 経営改善計画の概要」を参照されたい。

#### (1)不十分な計画期間

経営改善計画の計画期間は平成 29 年度から平成 33 年度までの 5 年間としているが、計画策定の趣旨を以下のように掲げている。

##### 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。

出所：経営改善計画

経営戦略策定における計画期間の考え方は以下のように示されている。

1 「計画期間」に関する基本的考え方

- 10年以上の合理的な期間を基本として設定

「経営戦略」（「投資・財政計画」を含む。）の「計画期間」は、10年以上を基本として設定すべきであり、事業の特性、個々の団体・事業の普及状況、施設の老朽化状況、経営状況等を踏まえて、10年以上の合理的な期間を設定することが必要である。

やむを得ず10年未満の「計画期間」とする場合（例えば、市町村合併や広域化等の具体的検討が進められている等の事情がある場合<sup>3)</sup>）には、その理由について住民・議会にわかりやすく説明することが必要である。

（中略）

3「経営戦略」の目的が、将来にわたって安定的に事業を継続していくための中長期的な経営の基本計画の策定にあり、料金水準の検討ではないことから、料金設定の収支見込み期間が3～5年であることをもって10年以上の「計画期間」とすることができない理由にならないものである。

出所：経営戦略策定ガイドライン改訂版

【経営戦略の公開と計画期間との関係について】

Q5 投資計画については10年間を公開しているが、財政計画については物価変動等の社会経済情勢の影響を大きく受けることにより試算の精度が低下することから前期5年間のみを公開している。この場合は経営戦略の「策定」についてどのように考えればいいのか。

A5

○ 経営戦略の目的は、将来にわたって安定的に事業を継続していくための中長期的な経営の基本計画の策定であるため、計画期間については10年以上の合理的な期間を設定することが必要であるとしているところであるが、より長期間の計画期間とする場合には、精度の低下は当然に起こりうるものである。したがって、投資試算・財源試算の精度の低下という理由のみをもって、投資・財政計画の一部の内容の公開を行わず、10年未満の計画期間とすることは適当ではない。

○ また、経営戦略については、計画を策定したことをもって終わりではなく、見直し（ローリング）等を行うことによりPDCAサイクルを働かせることが必要であるとしているところであり、このことから投資試算・財源試算の精度の低下によって計画期間を10年以上とする投資・財政計画の策定、公開ができないということはないものと考えられる。

○ いずれにしろ、設問の場合は、経営戦略の中心をなす投資・財政計画において、財政計画の一部の期間の内容を公開しておらず、計画期間を10年間とする経営戦略を策定したものとすることは困難であるが、計画期間について、やむを得ず10年未満とする場合には、その理由について住民・議会に対してわかりやすく説明することにより理解を得ることが必要である。

出所：経営戦略の策定に関するQ&A（平成28年5月12日 総務省）

### 【現状の問題点（意見）】

経営戦略策定ガイドラインでは「10年以上の合理的な期間を基本として設定」とされていることから、経営改善計画の計画期間5年の妥当性が問題となる。

この点につき、交通局の説明によると、以下の点より、計画期間5年は妥当なものである、とのことである。

- 自動車運送事業を取り巻く経営環境の変化が激しいため、5年を超える収支見通しを策定することが難しいこと
- 計画期間5年で問題ない旨、総務省に確認していること

しかし、以下の点を考慮すると、経営改善計画の計画期間5年が合理的な期間といえるか疑問である。

- 赤字解消や資金不足の解消見通しが不明確であり、現行の経営改善計画による持続可能性の評価が困難であること
- 経営環境の変化についてはローリング方式による計画策定で足りる問題であり、計画期間を短縮する合理的理由とは考えられないこと
- やむを得ず10年未満の計画期間とする理由について、市民・議会に対する説明状況が不明確であること

### 【解決の方向性】

公営企業は、将来にわたり持続的・安定的に必要な住民サービスの提供を維持することが求められていることを認識のうえ、経営戦略策定ガイドラインが示す「10年以上の合理的な計画期間」で経営改善計画を策定する。

## (2)不十分な経営改善効果

経営改善計画では、毎年 30 億円を超える一般会計補助金を受入れつつも、赤字解消見通しが明らかでない収支見通しになっている。

(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%

出所：経営改善計画

このうち、一般会計負担金の内訳は以下のとおりである。

(単位：百万円)

	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度
健全化対策補助金	1,209	1,209	1,209	1,237	1,247
地域路線運行補助金	1,770	1,695	1,673	1,643	1,622
その他	271	271	271	271	270
合計	3,251	3,176	3,153	3,151	3,140

出所：交通局作成資料

経営改善計画では、計画目標の1つに「資金不足比率の抑制及び資金収支の均衡」を掲げている。

### (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。

出所：経営改善計画



また、運行管理委託に伴いコスト削減効果について、交通局では以下のように試算している。

(単位：百万円)

事業所	委託期間	委託料 (5年総額)	効果額見込	
			5年総額	1年あたり
白沢出張所	H28.4～H33.3	2,893	693	138
七北田出張所	H26.4～H31.3	2,191	463	92
東仙台営業所	H27.4～H32.3	4,140	1,813	362
霞の目営業所	H25.4～H30.3	3,834	1,730	346
	合計	13,059	4,699	939

出所：交通局作成資料

(注) 効果額の算出方法は「直営で運行した場合の想定経費－委託料」による。

### 【現状の問題点（意見）】

当年度純損失（赤字）は減少傾向にあるものの、計画期間中の赤字解消には至らず、一般会計補助金のうち健全化対策補助金も12億円の横ばい推移のため、自動車運送事業が「経営健全化団体」にならないような一般会計による繰入が行われているのが経営改善経営計画の実態と認められる。

(注) 健全化対策補助金に係る問題については、個別検出事項「2(4)不十分な有効性評価」を参照されたい。

このことは、国からより厳しい経営改善に向けた取組みが求められる経営健全化団体になることを実質的に回避している、とみることもできるため、現行の経営改善計画が経営健全化団体の回避に足りる経営努力を反映したものと評価できるかが問題となる。

この問題を評価するためには、現在の自動車運送事業会計の赤字要因を分析することが重要であるが、平成29年度決算をもとに整理すると以下のとおりである。

(単位：億円)

赤字要因	交通局の見解	包括外部監査人の見解	備考
労働生産性	—	13.9	民間と比較し、労働生産性が低い（経営比較分析表の「走行キロ当たりの人件費」が民間事業者平均の約1.7倍）点に着目し、試算した。 正職員人件費 33.8億円×0.7/1.7=13.9億円
退職給付（過年度分の償却費）	5.3	5.3	退職給付費用のうち、過年度の引当不足分に係る償却費。広義の人件費である。
長期前受金戻入	2.3	2.3	減価償却費に見合う財源。営業外収益に計上されているため、営業損失の一部を構成するものと考えられる。
行政コスト／不採算路線の維持以外	1.4	1.4	基準内繰入。営業外収益に計上されているため、営業損失の一部を構成するものと考えられる。
行政コスト/利用促進	1.2	1.2	東西線結節駅周辺バス均一運賃制度実施事業費補助金。営業外収益に計上されているため、営業損失の一部を構成するものと考えられる。 左記の他、営業収益に含まれる敬老乗車証及びふれあい乗車証14億円が行政コストとして生じている。

赤字要因	交通局の見解	包括外部監査人の見解	備考
行政コスト／不採算路線の維持	—	—	補助対象範囲と基準原価が曖昧なため、地域路線運行補助相当額の推計は困難である(個別検出事項「2 一般会計負担」を参照)。
非効率的運営 等	26.0	12.1	その他の要因(逆算)
営業損失	36.2	36.2	29年度実績

赤字要因の分析について、交通局と包括外部監査人の見解に相違があるが、赤字要因に関する交通局の説明とこれに対する包括外部監査人の見解を整理すると以下のとおりである。

交通局の説明	包括外部監査人の見解
走行キロ当たり営業費用は他の指定都市(川崎市、横浜市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市)平均と同程度であり、高コスト体質であることが主たる赤字要因ではない。	公営バスを廃止した指定都市もあり、公営バスは全ての指定都市に有するものではない。民間との代替性のあるバス事業において、他の公営バス平均との比較より民間平均との比較分析が重要と考える。
乗務員等の給与制度の見直し(平成10年度)や正職乗務員の採用停止(平成13年度～平成27年度)などを実施し、人件費の縮減に努めてきた。	個別検出事項「1(3)不十分な情報開示(路線別営業係数)」の中で示したように、民間に運行委託した事業所では一般会計負担なく民間経営の可能性が認められる。この主たる要因は、市営と民間の労働生産性の相違によるものと考えられるため、交通局が労働生産性を主たる赤字要因と考えていないことには疑問がある。
走行キロ当たり営業収益が他の指定都市(川崎市、横浜市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市)の6割程度である。これは乗車料収入の減少により事業効率が悪くなったのが主要因であり、減便等により事業効率の改善を図る必要がある。	経営比較分析表によると、走行キロ当たりの収入は民間平均の約2倍であり、事業効率の面で一概に悪いといえるか疑問である。 市はゼロと主張するが、赤字要因「非効率的運営等」には不採算路線の維持(行政コスト)に相当するものを含んでいる可能性があるが、一般会計負担の積算が曖昧なため、不採算路線の維持(行政コスト)の識別は困難である。 市は乗車料収入の減少を主な赤字要因と主張するが、民間と比較し高コストであることを考慮せず、減収要因(乗車料収入の減少)自体を本質的な赤字要因とまでいえるか疑問である。

実際、経営改善計画の計画期間は赤字が継続し、赤字解消年度の見通しが示されていないため、現行の経営改善計画で十分な経営改善効果を期待できるといえるか疑問である。健全化対策補助金による安易な一般会計負担の継続により、経営健全化団体を回避している印象は否めない。

### 【解決の方向性】

経営改善計画上、適正な一般会計負担のもとでの赤字解消予定年度の見通しを明確にする。

### (3)不十分な情報開示(路線別営業係数)

経営戦略策定ガイドライン改訂版では、経営健全化に向けた議論の契機とする観点から、公営企業の経営に関する情報開示の必要性を示している。

#### 3 「経営戦略」の「公開」に関する基本的考え方

○ 経営健全化に向けた議論の契機とするためにも「公開」することが必要

公営企業が住民生活に密着したサービスを提供する主体であり、住民等からの料金収入をもって経営を行う独立採算制を基本としていること等に鑑み、「経営戦略」については、まずは、経営健全化に向けた議論の契機とするためにも、広く住民・議会に対して、その意義・内容等を「公開」することが必要である。

なお、「公開」の方法や内容については、各団体・事業において、住民・議会に対して理解を得られるように適切に判断していくことが必要である。

また、3～5年ごとの見直し（ローリング）が行われた際も、同様に「公開」することが必要である。

出所：経営戦略策定ガイドライン改訂版

経営改善計画では、利用状況に応じた減便等による運行の効率化を図る方針が示されている。

### (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あたりの営業収支と比較すると、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）

（中略）

## 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。

出所：経営改善計画

また、交通局では平成28年度分から路線別営業係数をバス車両や一部バス停に掲示するなど情報開示している。平成29年度における路線別営業係数は以下のとおりであり、全ての路線で営業収支が赤字（営業係数が100超）と示されている。

	路線名	営業収益 (千円)	営業費用 (千円)	営業収支 (千円)	営業係 数(円)	28年度 営業係 数(円)	東 仙 台	七 北 田	霞 の 目	白 沢	直 営
1	秋保・二口	22,461	97,898	△75,437	436	454				●	
2	余目	1,993	23,931	△21,938	1,201	1,347	●				
3	泉松陵高校	1,005	4,061	△3,056	404	374		●			
4	泉ビレジ	378,215	427,036	△48,821	113	119		○			●
5	井土浜	298,627	499,912	△201,285	167	175			●		○
6	芋沢	136,729	230,712	△93,983	169	175				●	○
7	岩切	115,783	192,777	△76,994	166	173	●				
8	大沢	62,531	106,458	△43,927	170	178				●	
9	沖野	124,917	173,116	△48,199	139	142			●		○
10	折立・茂庭台	272,981	348,844	△75,863	128	130				●	○
11	卸町	60,535	142,004	△81,469	235	240	○		●		
12	貝ヶ森団地	259,691	313,183	△53,492	121	128					●
13	蒲生	52,393	117,167	△64,774	224	244			●		○
14	北山・子平町	236,050	352,999	△116,949	150	157					●
15	恵和町	51,769	93,944	△42,175	181	184					●
16	工学部・宮教大	13,236	51,772	△38,536	391	428					●
17	交通公園	134,955	238,976	△104,021	177	180				○	●
18	作並	184,482	284,088	△99,606	154	155				●	○
19	桜ヶ丘	312,982	327,825	△14,843	105	111		○			●
20	定義	78,298	138,838	△60,540	177	176				●	
21	四郎丸	152,310	291,128	△138,818	191	197					●
22	住吉台	106,776	150,832	△44,056	141	145					●
23	高砂	75,468	153,491	△78,023	203	211	○		●		
24	高松・安養寺	96,358	206,183	△109,825	214	226	●				
25	長命ヶ丘	153,009	195,054	△42,045	127	134		○			●
26	鶴ヶ谷・南光台	795,062	1,050,154	△255,092	132	136	●	○			
27	東部工場団地	16,289	69,043	△52,754	424	449	○		○		●
28	動物公園	249,761	396,496	△146,735	159	168					●
29	長町	4,149	22,461	△18,312	541	571					●
30	中山・川平	648,118	775,689	△127,571	120	126		○			●
31	七北田	31,471	56,310	△24,839	179	194		●			
32	西の平	47,113	81,367	△34,254	173	177					●
33	根白石	38,976	138,371	△99,395	355	411					●
34	東黒松	1,389	16,870	△15,481	1,215	1,272	○	●			
35	東仙台営業所	279,872	471,977	△192,105	169	176	●				○
36	深沼	36,172	190,459	△154,287	527	585			●		

	路線名	営業収益 (千円)	営業費用 (千円)	営業収支 (千円)	営業係 数(円)	28年度 営業係 数(円)	東 仙 台	七 北 田	霞 の 目	白 沢	直 営
37	福田町四丁目	21,782	152,406	△130,624	700	674			●		
38	緑ヶ丘	79,544	127,193	△47,649	160	158					●
39	南小泉	148,442	289,716	△141,274	195	194			●		
40	南吉成	365,794	467,918	△102,124	128	134		○			●
41	瞑想の松	53,143	85,918	△32,775	162	170		●			
42	八木山南団地	47,825	95,242	△47,417	199	210					●
43	野草園	63,851	126,007	△62,156	197	218					●
44	八ツ森	780	12,561	△11,781	1,610	1,826				●	
45	大和町	37,420	129,397	△91,977	346	338			●		
46	六丁の目・岡田	126,599	261,373	△134,774	206	210			●		
	合計	6,477,106	10,179,157	△3,702,051	157	164					

出所：交通局作成資料

(注1) 路線バス事業に係る営業収益・営業費用をもとに算出しているため、合計額は財務諸表の金額と差異が生じている。

(注2) 上表中の「○」は当該路線を運行している事業所を、「●」はこのうち、営業キロ数が最長の事業所を表す。

### 【現状の問題点（意見）】

交通局が開示している路線別営業係数は経営健全化に向けた議論に資する情報と考えられるため、偏りのない十分な情報開示が行われているか問題となる。

これに関連して、交通局が民間に運行委託している営業所・出張所を対象に、仮に民間経営した場合の採算性を包括外部監査人が試算した結果と路線別営業キロ当たり収益を示すと以下のとおりである。

(単位：千円)

		東仙台	七北田	霞の目	白沢	試算の前提条件
営業収益		1,083,137	484,770	834,863	699,332	路線別営業収益を営業キロ比で按分
営業費用	運行委託料	766,922	405,753	856,070	540,318	29年度実績
	その他経費	280,987	107,209	315,539	251,672	走行キロ当たり135円×営業キロ数
営業利益		35,228	△28,192	△336,745	△92,658	

(注1) 路線別営業係数の算出資料（交通局作成）をもとに包括外部監査人が試算（消費税等抜き）したものである。

(注2) その他経費の試算の前提としている「走行キロ当たり135円」は「添付資料3. 経営比較分析表（平成29年度）」の走行キロ当たりの運送原価と人件費の民間事業者平均値の差額を参考に算出した。

区分	路線名	営業キロ当たり収益(円)	東仙台	七北田	霞の目	白沢	直営
営業キロ当たり 収益の上位 10 路線	桜ヶ丘	895		○			●
	貝ヶ森団地	699					●
	北山・子平町	696					●
	中山・川平	672		○			●
	泉ビレジ	658		○			●
	南吉成	621		○			●
	動物公園	619					●
	長命ヶ丘	600		○			●
	鶴ヶ谷・南光台	599	●	○			
	交通公園	589				○	●
営業キロ当たり 収益の下位 10 路線	工学部・宮教大	172					●
	東部工場団地	171	○		○		●
	泉松陵高校	161		●			
	深沼	145			●		
	長町	143					●
	秋保・二口	113				●	
	福田町四丁目	103			●		
	東黒松	73	○	●			
	余目	55	●				
	八ツ森	30				●	

出所：交通局作成資料をもとに包括外部監査人が作成

(注) 上表中の「○」は当該路線を運行している事業所を、「●」はこのうち、営業キロ数が最長の事業所を表す。

4事業所のうち、3事業所の営業利益が赤字となっているが、東西線結節駅周辺バス均一運賃制度実施事業費補助金が未考慮である他、事業所別担当路線の収益性（営業キロ当たり収益）に影響を受けたものと考えられる。このことは、事業所単位で見た場合、減便せず現行の事業量を維持し、かつ一般会計負担のない民間経営の可能性を示唆するものと考えられる。この包括外部監査人の試算と交通局が示す路線別営業係数（全ての路線が赤字）に乖離が生じた主要因として以下の事項が考えられる。

- 路線別営業係数の算定上、自動車運送事業全体の平均人件費（運行委託に含まれる人件費分を含む）で算定しており、直営と運行委託の人件費が区分されていないこと
- 人件費以外の経費について、路線別営業係数は実績値で算定しているのに対し、包括外部監査人の試算は民間事業の平均値を使用していること

経営健全化に向けた議論の契機とする観点から、交通局が示す路線別営業係数のみでは偏った不十分な情報開示にならないか懸念される。

### 【解決の方向性】

毎年度公表している経営比較分析表において、経営の効率性に関する民間事業者平均値との差異分析を記載する。

#### (4)不十分な情報開示(一般会計負担)

経営改善計画では、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ことが示されている。

#### 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。

出所：経営改善計画

一般会計負担の内訳については、個別検出事項「2 一般会計負担」を参照されたい。  
一方、一般会計等の関与に係る情報開示について、以下のように示されている。

#### 情報開示が適当な項目例

情報開示を行うことが適当である項目としては、以下のようなものが考えられる。なお、表示項目については、これらの項目を全て含む情報開示様式を作成しなければならないという趣旨ではないが、各企業の実情及び情報公開の趣旨を踏まえ、適切な様式で作成されたい。

(中略)

エ 一般会計等の関与

・出資金、補助金、負担金、繰出金(基準内繰出、基準外繰出)、貸付金、機会費用(①出資金の機会費用、②低利貸付の機会費用、③公有財産の無償貸付の機会費用)等

(中略)

ケ 事業評価等企業の経営効率化への取組の実施状況

実施している場合は評価手法及び結果等を掲載することが望ましい。

- ・評価手法、評価結果、評価結果の事業運営への反映状況等

(中略)

(情報開示の例)

(中略)

#### 4. 一般会計の関与

内訳		金額（千円）	備考（算出方法等）
1	出資金		
2	補助金		
3	負担金		
4	繰出金		
	うち基準内繰出		
	うち基準外繰出		
5	貸付金		
6	機会費用		

(注) 補助金が、国、県等にわかれている場合には、それぞれ区分して記載すること。

(以下省略)

出所：情報開示が適当な項目例（「公営企業の経営に当たっての留意事項について」  
（平成26年8月29日 総務省自治財政局）別紙）

#### 【現状の問題点（指摘）】

経営改善計画において、計画期間各年度の一般会計負担の総額は示されているものの、一般会計負担の内訳まで明示されていない。

また、経営改善計画では「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」と記載しているものの、以下の点で情報開示が不十分と認められる。

- 具体的な方策は示されておらず、実質的な内容を伴っていないこと
- 健全化対策補助金は計画期間中12億円の横ばい推移であることが開示されていないこと

#### 【解決の方向性】

「情報開示が適当な項目例」に沿って、一般会計等の関与に係る情報開示を行うとともに、経営改善計画が示す「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」具体的な方策を経営改善計画に明示する。



## (5)重要課題の識別もれ

経営戦略策定の留意事項の1つに、公営企業の経営管理担当部局のみならず、関係する一般行政部門との連携が示されている。

② 公営企業の経営管理担当部局のみで策定するのではなく、技術担当部局や一般会計の企画、財政部局をはじめ、地方公共団体全体の関係部局と連携して策定すること。

(中略)

(4) 交通機関の路線等の配置・再編成、複数の交通機関相互の乗り継ぎ環境の整備等については、地域特性、まちづくり等の地域戦略との一体性等に留意しながら推進していくことが重要であることから、地域の公共交通ネットワークの再構築のための枠組みの中で、一般行政部門やその他の関係機関、地域住民との密接な連携のもとに検討を行うことが望ましいこと。

出所：公営企業の経営に当たっての留意事項について（平成26年8月29日 総務省自治財政局）

前回の経営改善計画における取組項目の一つに「公営バス事業の担うべき役割等に関する行政との検討」が掲げられている。

### ④ 公営バス事業の担うべき役割等に関する行政との検討 (新規)

人口減少や少子高齢化の進展により、特に郊外のバス路線については利用者の減少傾向が続いており、今後はさらに路線バスとしての維持が困難となる路線が多くなるものと考えられます。このような、一般路線バスとして維持することは困難である一方で、住民の生活に必要とされる生活路線バスの維持や運行のあり方、公営バス事業者として担うべき役割などについて、行政とともに検討を行います。

そのほか、都市内公共交通の運行のあり方等についても、市が策定する新たな都市交通プランの内容と整合を図りながら、行政とともに調査・研究を進めます。

#### 年次計画

平成27年度	平成28年度
・公営バス事業の担うべき役割等に関する行政との検討	⇒

出所：仙台市自動車運送事業経営改善計画【平成27年3月改訂】

### 【現状の問題点（意見）】

前回の経営改善計画に掲げられていた「公営バス事業の担うべき役割等に関する行政との検討」について明確な成果等はなく、かつ、現行の経営改善計画では当該項目が取組項目として掲げられていない。

以下の点を考慮すると、自動車運送事業における重要課題が経営改善計画に反映されておらず、実効性のある経営戦略とは認められない。

- 「住民の生活に必要とされる生活路線バスの維持や運行のあり方、公営バス事業者として担うべき役割」は公営バスの存在意義に直結する問題と考えられること
- 個別検出事項「2（1）行政判断との不整合」に記載のとおり、地域路線維持のための一般会計負担に関する課題を有していること
- 経営改善計画の策定に際して、関係する市長部局の関与の程度が乏しいと考えられること

### 【解決の方向性】

経営健全化に向けた議論の契機とするため、市における公営バス事業の担うべき役割を整理し、経営改善計画に反映させる。

## (6) 抜本的な改革の検討不足

公営企業においては、抜本的な改革の検討が求められており、経営戦略の策定と表裏一体のものとして捉えて推進されるべきと示されている。

### ○ 広域化等や民間活用も含めた抜本的な改革の検討

公営企業においては、経営効率化やサービス水準の向上等を図る観点から、事業ごとの特性に応じて、事業廃止、民営化・民間譲渡、広域化等及び民間活用という4つの方向性を基本として抜本的な改革を検討する必要がある。

この抜本的な改革の検討と経営戦略の策定は、表裏一体のものとして捉えて推進されるべきであり、各公営企業においては、抜本的な改革の検討を行った上で、経営戦略を早期に策定し、経営戦略に基づく計画的かつ合理的な経営を行うことが必要である。地域の実情に応じ、広域化等や民間活用も含めた抜本的な改革の検討について積極的かつ具体的に検討することが求められる。

出所：経営戦略策定ガイドライン改訂版

特にバス事業は民間事業者の活動と競合し、代替性を有する可能性があるため、民間への事業譲渡等の選択肢を含め再検討することが求められている。

(3) バス事業にあつては、公営企業としてサービス供給を行う必要性について、採算性や路線維持の必要性等の観点から見直しを行い、民間への事業譲渡等の選択肢を含め再検討する必要があること。なお、民間への事業譲渡を行う場合は、路線の廃止等による住民サービスへの影響を考慮した上で、譲渡先事業者との調整に努めること。

また、公営企業によりサービス供給を継続する場合には、職員定数や給与水準の適正化

等、経営効率化に努めること。

特に、バス事業運転手の給与等については、総合的な点検を行い、その現状、見直しに向けた基本的な考え方、具体的な取組内容等を策定し公表するよう要請してきたところであるが、引き続き、当該公営企業の経営の状況その他の事情をも考慮しながら、特に地域の民間バス事業者との均衡に一層留意し、住民の理解と納得が得られる適正な給与制度・運用となるようにすること。

出所：公営企業の経営に当たっての留意事項について（平成 26 年 8 月 29 日 総務省自治財政局）

自動車運送事業における抜本的な改革等の取組状況は以下のとおりである。

### 地方公営企業の抜本的な改革等の取組状況(平成30年3月31日時点)

団体名	業種名	事業名	施設名
仙台市	交通事業	自動車運送	—

#### 実施状況

抜本的な改革の取組							現行の経営体制を継続
事業廃止	民営化・民間譲渡	広域化等	民間活用				
			指定管理者制度	包括的民間委託	PPP/PFI方式の活用	地方独立行政法人への移行	
							○

#### 現行の経営体制・手法を継続する理由、今後の方向性

<p><b>(現行の経営体制・手法を継続する理由)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>その他</li> </ul>	<p><b>(左記で「その他」となっている場合の詳細)</b></p> <p>自動車運送事業においては、本市の市域内及び周辺地域に抜本的な改革を実施した際の受け皿になる民間企業は存在しないことから、本市が一定の路線を維持しつつ、運転業務等の管理の委託を進めることで経営効率の向上を図る現在の手法が最善と判断しているため。</p>
<p><b>(今後の経営改革の方向性等)</b></p> <p>今後の少子高齢化の進展及び人口減少局面を見据えて、利用状況に応じた適切なサービス供給量への見直しや、公営バス事業の担うべき役割に関する行政との調整を進めていくことが必要と考える。</p>	

出所：地方公営企業の抜本的な改革等について（平成 30 年 3 月 31 日現在調査 総務省）

### 【現状の問題点（意見）】

市では「本市の市域内及び周辺地域に抜本的な改革を実施した際の受け皿になる民間企業は存在しない」ことを理由に、現行の経営体制の継続（市直営バスの維持）と判断していることから、「受け皿になる民間企業は存在しない」との判断の適切性が問題となる。

この点につき市の説明によると、平成 28 年に民間バス会社（4 社）に対し、運行管理業務受託の拡大可能性に関する聞き取り調査を行い、各社とも乗務員不足等を理由に新規の業務受託は難しい状況にあることを確かめている、とのことである。

しかし、交通局の聞き取り調査は運行管理業務受託に限定した内容であるため、他の選択肢（例えば、民間への事業譲渡）もある中で、運行管理委託に限定した確認では「受け皿になる民間企業は存在しない」との根拠に乏しいと考えられる。

個別検出事項「1（2）不十分な経営改善効果」に記載のとおり、現行の経営改善計画による経営改善効果が不十分である点を考慮すると、抜本的な改革の検討不足と認められる。

### 【解決の方向性】

民間譲渡の選択肢を含めたサウンディング型市場調査を行い、受け皿になる民間企業が存在しないことの根拠付けを明確にする。

抜本的な改革の検討に際しては、経営改善計画（中間案）のパブリックコメントに対して示された「交通局の考え方」に留意する。

#### （2）安定的なサービス提供に向けた経営体質の構築に関する意見

No.	意見の概要	交通局の考え方
24	委託ではなく民間への路線移譲を検討すべきである。	路線移譲につきましても、機会を捉え民間事業者と協議・検討して参ります。

出所：「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）（中間案）」に寄せられたご意見と交通局の考え方

## 2 一般会計負担

地方公営企業は受益者負担に基づく独立採算制により事業を行う仕組みをとっているため、以下の基本原則を有している。

	内 容	地方公営企業法
経費負担の原則	地方公営企業の特別会計においては、その経費は、地方公共団体の一般会計又は他の特別会計により負担するものを除き、当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てなければならない。	第17条の2第2項
料金決定の原則	料金は、公正妥当なものでなければならず、かつ、能率的な経営の下における適正な原価を基礎とし、地方公営企業の健全な運営を確保することができるものでなければならない。	第21条第2項

また、独立採算の原則の例外として、経費の負担区分（地方公営企業法第17条の2第1項）によるものの他、補助（同法第17条の3）、出資（同法第18条）、長期貸付け（同法第18条の2）の形態で一般会計等からの繰出しが認められている。

一般会計繰入の推移は以下のとおりである。

（単位：千円）

区分	項目	区分	27年度	28年度	29年度
収益的 収入	基礎年金拠出金負担金	基準内	98,185	109,430	108,294
	児童手当負担金	基準内	13,885	9,387	9,300
	共済組合追加費用負担金	基準内	45,354	39,069	18,510
	車両購入等補助金	基準外	2,216	—	—
	交通事業健全化対策補助金	基準外	1,330,000	1,225,000	1,159,000
	地域路線運行補助金	基準外	1,220,226	1,400,000	1,620,114
	東西線結節駅周辺バス均一運賃制度 実施事業費補助金	基準外	38,104	125,198	121,905
資本的 収入	車両購入等補助金	基準外	—	5,241	—
	低床バス車両等導入事業補助金	基準外	1,836	1,485	—
	IC乗車券導入補助金	基準外	260,301	—	—
	出資金	基準外	120,000	149,000	372,000
	合計 (うち基準外)		3,130,107 (2,972,683)	3,063,810 (2,905,924)	3,409,123 (3,273,019)

出所：交通局作成資料

## (1)行政判断との不整合

地域路線運行補助金の推移は以下のとおりである。

(単位：千円)

	27年度	28年度	29年度
生活路線に係る営業損失	767,758	673,371	1,052,815
フィーダー路線に係る営業損失	495,704	700,100	983,443
その他調整	△43,236	26,529	△416,144
合計	1,220,226	1,400,000	1,620,114

出所：交通局作成資料

市では、一般会計負担の対象としている地域路線の範囲を以下のように整理している。

区分	一般会計負担の対象範囲
生活路線	運行便数 20 便以下かつ乗車密度 15 人以下の系統
フィーダー路線	地下鉄駅・JR 駅（仙台駅を除く）に結節する系統

出所：交通局作成資料

地域路線運行補助金の対象路線別明細（平成 29 年度）は「添付資料 2. 地域路線運行補助金の対象路線別明細」を参照されたいが、これを要約すると以下のとおりである。

(単位：千円)

	対象	営業収益	営業費用	営業利益（△損失）
生活路線	102 系統	842,203	1,895,018	△1,052,815
フィーダー路線	43 系統	969,900	1,953,343	△983,443
補助対象外	88 系統	4,922,968	6,730,990	△1,808,023
合計	233 系統	6,735,070	10,579,351	△3,844,281

出所：交通局作成資料

(注) 路線バスに係る営業損益（前々年度）を基礎に地域路線運行補助金を積算しているため、合計額は財務諸表の金額と一致しない。

### 【現状の問題点（意見）】

地域路線運行補助金は不採算路線を維持する趣旨であり、交通局の経営判断ではなく、市の行政判断によるものと考えられるため、一般会計負担の対象路線と市の行政判断の整合性が問題となる。

この点に関する市の説明は以下のとおりである。

- 生活路線は、不採算路線の傾向である「運行便数が少ない」点や「乗車密度が低い」点に着目し、一定の数値基準を設定し、一般会計負担の対象としている。一般会計負担の対象路線の運行便数を下限設定していないが、不採算路線の維持と運行便数の下限設定は無関係である。
- フィーダー路線は「鉄道と連携したバス路線への再編」という市の施策に沿った路線と考えられるため、フィーダー路線に係る赤字を全て一般会計負担としている。

しかし、不採算路線の維持（行政判断）が目的なら、一般会計負担の対象路線の運行便数の下限設定（行政サービスの提供水準）が必要と考えられるが、生活路線・フィーダー路線とも運行頻度の下限設定はなされていない。生活路線における「運行便数 20 便以下」のような運行頻度の上限設定が不合理なことは、事業者が恣意的に減便することで一般会計負担の対象路線の増加が可能となる点からも自明である。

経営改善計画において減便方針が示されている現状も考慮すると、対象路線の運行頻度に下限設定のない一般会計負担が、市の行政判断と整合しているといえるか疑問である。

### 【解決の方向性】

行政と公営企業の役割分担を踏まえ、路線維持のサービス水準（対象路線、運行頻度）を行政側にて明確に提示する。

民間バス会社に対する運行補助との代替性を考慮すれば、対象路線の運行頻度の下限設定を明確にし、地域路線運行補助金を積算するのが合理的である。

## (2)一般会計繰入の過大積算

地域路線運行補助金の算出基準は、前々年度の対象路線の営業損失を基礎としている。平成 29 年度の地域路線運行補助金は平成 27 年度の対象路線の営業損失を基礎としており、平成 27 年度の損益計算書と比較して示すと以下のとおりである。

(単位：千円)

		損益計算書 (27 年度)	うち生活路線	うちフィーダー 路線
営業収益	a	6,991,179	842,203	969,900
営業費用	b	10,257,044	1,895,018	1,953,343
うち減価償却費		590,522	109,101	112,459
営業損失（一般会計負担）	c=a-b	△3,265,865	△1,052,815	△983,443
長期前受金戻入（営業外収益）	d	75,461	13,942	14,371
長期前受金戻入調整後	c+d	△3,190,404	△1,038,873	△969,072

出所：交通局作成資料

### 【現状の問題点（指摘）】

地域路線運行補助金の算定基礎となる営業収支に長期前受金戻入（営業外収益）が反映されていないため、長期前受金戻入を反映しないことの適切性が問題となる。

この点につき、市の説明によると、他の経営指標（営業係数等）の計算との整合性から、地域路線運行補助金の算出基準は営業収支とし、営業外収益である長期前受金戻入を考慮せず一般会計負担を積算するのは妥当である、とのことである。

しかし、長期前受金戻入は固定資産の取得又は改良のために充てられた補助金等の収益化額であり、減価償却費に対応する収益と考えられる。営業収支の算定上、減価償却費が含まれているため、減価償却費に対応する収益である長期前受金戻入を考慮せず営業収支を算定すると、補助金等で手当された部分にまで一般会計負担がなされたと考えられる。長期前受金戻入を反映せず一般会計負担を積算するのは、補助金等で手当された部分まで一般会計負担している点で、一般会計繰入の過大積算と認められる。

### 【解決の方向性】

収支差額の積算上、減価償却費を含めるのであれば、減価償却費に見合う収益である長期前受金戻入（営業外収益）も考慮のうえ、収支差額（一般会計負担額）を積算する。

### (3) 経営改善インセンティブに乏しい繰出基準

地域路線運行補助金は、一般会計負担の対象路線に係る営業損失（実績値）を基礎に算定している。

（単位：千円）

	27年度	28年度	29年度
生活路線に係る営業損失	767,758	673,371	1,052,815
フィーダー路線に係る営業損失	495,704	700,100	983,443
積算基礎となる営業損失の年度	25年度	26年度	27年度

出所：交通局作成資料

### 【現状の問題点（意見）】

一般会計繰入の積算方法が営業損失の実績によるため、交通局における経営努力の如何に関わらず、一般会計負担がなされることから、「能率的な経営を行ってもなおその経営に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難であると認められる経費」（地方公営企業法第17条の2第1項第2号）と説明可能か問題となる。

この点につき、市の説明によると、経営改善計画に掲げている「一般会計に過度に依存しない体質を目指す」という目標のもと経営改善努力を行っており、一般会計繰入の積算方法が営業損失の実績値によることで経営改善インセンティブが阻害されることはない、とのことである。

しかし、個別検出事項「1（2）不十分な経営改善効果」で問題を示しているとおおり、現行の経営改善計画による経営改善効果は不十分と認められるため、市の説明を裏付ける合理的根拠は希薄である。現行の積算方法は経営努力による収支改善インセンティブが働きにくいものと認められ、「能率的な経営を行ってもなおその経営に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難であると認められる経費」とは言い難い。

### 【解決の方向性】

標準的な運送原価を設ける等、交通局の経営改善インセンティブを阻害しない積算方法に見直す。自動車運送事業の代替性を考慮し、標準的な運送原価は民間事業者平均を参考に設定するのが合理的である。



#### (4)不十分な有効性評価

一般的に行政評価は、政策、施策及び事務事業について、事前、事中、事後を問わず、一定の基準、指標をもって、妥当性、達成度や成果を判定するものと位置付けられている。市では、行政評価に相当する取組みとして、仙台市実施計画の進行管理の過程で行う重点事業の自己評価を実施している。

### 1 実施計画策定の位置付けと計画期間

本実施計画は、目指すべき都市の姿を示す「仙台市基本構想」及び都市像の実現に向けた長期計画である「仙台市基本計画（平成23年度～平成32年度）」の目標の着実な実現に加え、東日本大震災における長期的視点により取り組むべき課題に対し、総合的かつ計画的に施策を推進するため、平成28年度から平成30年度までの3年間に取り組む内容を明らかにするものです。

### 2 実施計画の考え方

#### (1) 基本計画における中間年としての役割

平成28年度からは基本計画の後半期に入り、また、「仙台市震災復興計画（平成23年度～平成27年度）」の計画期間終了という転換期にもあたり、震災復興の取り組み状況や時代の趨勢、本市特有の新たな動向を踏まえ、仙台市の個性や強み・弱み、政策課題を考慮した施策の実施が重要となります。

#### (2) 震災復興に関する取り組み

日常生活の土台である住まいの再建に関する事業は、震災復興計画期間内で概ね完了しますが、住まいの再建後の孤立防止やコミュニティづくり、心のケアを含む健康支援については引き続き取り組んでいくことが必要であるほか、津波防災対策や震災の記憶を継承する事業などは長期に渡り取り組むことが重要です。

#### (3) 時代の趨勢からみた状況

我が国全体を覆う少子高齢・人口減少の趨勢から見えてくる課題を踏まえ、本格化する少子高齢・人口減少に果敢に対応していくことが重要となります。

#### (4) 本市特有の新たな動向

東西線開業を契機としたまちづくりや震災の経験や教訓・知見に基づく防災・減災の取り組みの世界への発信など本市特有の新たな動向を見逃すことなく、新しい時代にふさわしい、人をひきつけるまちの魅力づくりを進めることが重要となっています。

### 3 事業の重点化

震災復興計画の理念を継承しつつ、基本計画の重点的な取り組みを着実に推進するため、「仙台市政策重点化方針2020（平成28年度～平成32年度）」を踏まえた事業の重点化を図ります。

出所：仙台市実施計画（平成28年3月策定）

## 4 実施計画の構成

実施計画における各章の位置づけを示します。

### 【第1章 総論】

計画策定の位置付けと計画期間、計画の基本的な考え方、事業の重点化、計画の構成を示します。

### 【第2章 重点的な取り組み】

基本計画第2章「重点的な取り組み」に加え、震災からの復興まちづくりを進めるための政策方針を具体化する事業の内容について示します（全123事業）。「第3章 8つの戦略プロジェクト」に該当する事業には⑤（括弧内は該当するプロジェクト番号）を記載します。

### 【第3章 8つの戦略プロジェクト】

政策重点化方針2020に掲げる戦略プロジェクトの体系に基づき、「第2章 重点的な取り組み」の事業の中から該当する事業を示します（全87事業）。

### 【第4章 分野別計画】

基本計画第3章「分野別計画」に加え、震災からの復興まちづくりを進める分野及び都市経営の分野を加え、これらの体系に基づき実施事業を一覧表の形で示します（全261事業）。

### 【第5章 区別計画】

基本計画の区別計画における「区の将来ビジョン」を基本とし、震災後の現状や課題を踏まえながら、復興・整備の方向性について、計画期間中の各区の主な施策を示します。

### 【第6章 進行管理と評価方法】

実効性の高い計画の進行管理と評価に向けた取り組みの内容について示します。

出所：仙台市実施計画（平成28年3月策定）

仙台市実施計画には、自動車運送事業に対する一般会計負担に係る事項は反映されていないが、市の説明によると、毎年度の予算編成を通じて、一般会計負担の点検・見直しを実施している、とのことである。

### 【現状の問題点（意見）】

自動車運送事業には多額の一般会計負担が行われているが、当該一般会計負担に対する明確な有効性評価が行われていない。個別検出事項「1（2）不十分な経営改善効果」に記載のとおり、現行の経営改善計画による経営改善効果は不十分と認められる点を考慮すると、交通事業健全化対策補助金が有効といえるか疑問である。

### 【解決の方向性】

自動車運送事業の主要な一般会計負担を行政評価対象に加え、一般会計負担の有効性を検証する。

	有効性評価の視点
健全化対策補助金	経営健全化団体への転落を回避する趣旨で行政判断により一般会計負担している点を踏まえ、経営改善計画による経営改善効果の十分性や民間バス事業者との代替性の観点より有効性を評価する。
地域路線運行補助金	路線維持のサービス水準（対象路線、運行頻度）に関する行政判断との整合性や、対象経費（実績ではなく基準原価）を検討のうえ、多額の一般会計負担が見込まれる場合、有効性を評価する。

### 3 組織・運営

自動車運送事業における職員給与費の状況（平成 29 年度）は以下のとおりである。

区分	項目（節）	金額（千円）	職員数（人）	一人当たり 人件費（千円）
正職員	給料	1,505,765	424	9,242
	手当等	948,953		
	賞与引当金繰入額	173,749		
	退職給付引当金繰入額	768,378		
	法定福利費	490,694		
	法定福利費引当金繰入額	31,081		
	計	3,918,620		
臨時・非常 勤職員	賃金	565,582	182	3,108
	職員給与費合計	4,484,202		

出所：交通局作成資料

（注）職員給与費の予算額は 4,841,037 千円である。

このうち、諸手当の支給状況（平成 29 年度）は以下のとおりである。

	金額（千円）	備考
特別調整額	17,848	
扶養手当	54,306	
地域手当	94,682	
住居手当	12,311	
通勤手当	45,196	
特殊勤務手当	3,775	
超過勤務手当	199,712	
休日給	82,698	
夜勤手当	8,345	
管理職特勤手当	287	
期末手当・勤勉手当	608,944	
諸手当合計	1,128,104	手当等との差額 179,151 千円の内訳 賞与引当金取崩額：190,662 千円 児童手当：△11,511 千円
退職手当	633,534	退職給付引当金取崩額
手当合計	1,751,634	

出所：交通局作成資料

### (1) 勤勉手当に係る成績率の一律適用

勤勉手当は、職員の勤務期間及び勤務期間における勤務成績に応じて支給するものとしている（交通局職員の給与に関する規定第 49 条第 1 項）。

勤勉手当は、「勤勉手当基礎額×期間率×成績率」で算定されるが、算定基礎となる成績率は以下のように定められている。

	一般職員	管理職員のうち部長職以上の職員以外の職員	管理職員のうち部長職以上の職員
	90.0/100	—	—
直近の業績評価の相対評価結果が S の職員	—	114.0/100	118.0/100
直近の業績評価の相対評価結果が A の職員	—	111.5/100	113.0/100
直近の業績評価の相対評価結果が B の職員	—	109.0/100	108.0/100
直近の業績評価の相対評価結果が C の職員	—	106.5/100	103.0/100
直近の業績評価の相対評価結果が D の職員	—	104.0/100	98.0/100
課長・所長訓戒	75.0/100	90.8/100	—
部長訓戒	60.0/100	72.7/100	—
管理者訓戒	45.0/100	54.5/100	54.0/100
戒告処分を受けた場合	30.0/100	36.3/100	26.0/100
減給処分を受けた場合	15.0/100	18.2/100	18.0/100
停職処分（1ヶ月未満）を受けた場合			
停職処分（1ヶ月以上）を受けた場合	0.0/100	0.0/100	0.0/100

出所：勤勉手当の成績率に関する基準（平成 10 年 5 月 29 日管理者決裁）

企業職員の給与は、その職務に必要とされる技能、職務遂行の困難度等職務の内容と責任に応ずるものであり、かつ、職員の発揮した能率が十分に考慮されるものでなければならない（地方公営企業法第 38 条第 2 項）。この点について、以下のような説明がなされている。

また、企業職員の給与は、職員の発揮した能率が十分に考慮されるものでなければなりません（同項）（このことは一般職員の給与については要求されていません）。この能率給の原則は、個々の職員の勤務意欲を喚起し、それにより企業全体の経営能率の向上を図るために要請されるものです。したがって、職務の内容と責任や職員の勤務成績と無関係に年功序列のみにより決定されるような給与体系をとることは、法律の趣旨に反するものであるといわなければなりません。

出所：図解地方公営企業法 改訂版（細谷芳郎 第一法規株式会社）

### 【現状の問題点（指摘）】

一般職員の成績率は、懲戒処分の有無の区分を除いて、一律に適用されている。勤勉手当が「基準日以前における直近の人事評価の結果及び基準日以前六箇月以内の期間における勤務の状況」によるとは、職員が発揮した能率が十分に考慮されるものでなければならぬ（地方公営企業法第 38 条第 2 項）という企業職員の給与の基本原則を踏まえたものと考えられるが、一律に適用された成績率を基礎とした勤勉手当の支給が行われている現状は、当該基本原則の趣旨に反したものと考えられる。

### 【解決の方向性】

企業職員の給与の基本原則の趣旨を踏まえた成績率の基準見直しを行う。

なお、交通局では、平成 31 年度以降の一般職員に関する成績率を以下のように変更予定である。

直近の業績評価の相対評価結果が上位の職員	98.5/100
直近の業績評価の相対評価結果が標準の職員	92.5/100
直近の業績評価の相対評価結果が C の職員	88.5/100
直近の業績評価の相対評価結果が D の職員	86.5/100

出所：交通局作成資料

## (2) 企業の経営状況を考慮しない手当支給

企業職員の給与は、以下の要素を考慮して定めなければならない（地方公営企業法第 38 条第 3 項）。

- ① 生計費
- ② 同一又は類似の職種の国及び地方公共団体の職員の給与
- ③ 同一又は類似の職種の民間事業の従事者の給与
- ④ 経営の状況
- ⑤ その他の事情

この考慮すべき要素のうち、「経営の状況」について、以下のような説明がなされている。

職員に仕事の能率を向上させなくてはならないというインセンティブを与えることに関係しています。すなわち、企業職員の給与が企業の経営状況と無関係に定められ、職員の努力の成果である経営成績が給与の決定に何の影響も及ぼさないとすれば、職員の勤労意欲の向上は望めず、企業自体も活力を失ってしまうでしょう。

地方公営企業を独立採算制の下で経営する意味は、まさに能率的な経営による経済性の発揮にあるのであり、企業職員の給与決定原則の 1 つに企業の経営状況の考慮があるのは、いわば当然のことといえます。しかし、実際には、企業職員と一般職員との人事交流が行われていることも多いことから、同一地方公共団体の中で企業職員と一般職員の給与の間に格差を設けることについて合意が得にくいとして、一般職員とほぼ同一の給与を定めている例も見受けられます。これが、民間企業と競合関係にある事業を中心に民間企業に比べて給与水準が高いとの批判が生じ、地方公営企業の民営化論が唱えられる理由の 1 つともなっています。

出所：図解地方公営企業法 改訂版（細谷芳郎著 第一法規株式会社）

職員の給与の額は、市の一般職員の給与条例等に規定する職員の給与の額を基準とし、企業の特異性及び実態を考慮して定めるものとされている（仙台市企業職員の給与の種類及び基準に関する条例第 21 条）。

一方、交通局における期末手当及び勤勉手当は以下のとおりであり、市の一般職員と同様の内容で別途規定されている。

#### ■ 期末手当

期末手当は、6 月 1 日及び 12 月 1 日に在職する職員に対し、その在職期間に応じ支給される（仙台市企業職員の給与の種類及び基準に関する条例第 12 条第 1 項）。期末手当は「期末手当基礎額×支給率×期間率」で算定され、その算定基礎である支給率は一定（6 月支給は 122.5/100、12 月支給は 137.5/100。管理職員にあっては、6 月支給は 102.5/100、12 月支給は 117.5/100）に適用される（交通局職員の給与に関する規程第 46 条）。

#### ■ 勤勉手当

勤勉手当は 6 月 1 日及び 12 月 1 日に在職する職員に対し、直近の人事評価の結果及び対象期間における勤務の状況に応じて支給される（仙台市企業職員の給与の種類及び基準に関する条例第 13 条第 1 項）。勤勉手当は「勤勉手当基礎額×期間率×成績率」で算定される（交通局職員の給与に関する規程第 49 条）が、その算定基礎である成績率の区分については、個別検出事項「3（1）勤勉手当に係る成績率の一律適用」を参照されたい。

### 【現状の問題点（意見）】

期末・勤勉手当は、民間企業におけるボーナスに相当するものであるが、その内容は生活給的要素と企業の経営状況を踏まえた精勤報償としての要素の両者を含んでいると考えられる。このため、期末・勤勉手当の支給額の算定上、企業の経営状況を考慮して決定されたかどうか問題となる。

この点につき、交通局の説明によると、地方公営企業法第 38 条第 3 項に規定されている 5 つの要素（自動車運送事業の経営状況を含む）を考慮したうえで、企業職員に係る期末・勤勉手当の支給額を決定しており、適切なものである、とのことである。

しかし、交通局の給与規程上、期末・勤勉手当を含めて「企業の経営状況」を考慮して支給すると明示されたものはないため、手当支給額の算定上、企業の経営状況を考慮して決定されたかどうか不明確である。自動車運送事業の経営状況は、平成 19 年度以降、経常損失を計上していることを考慮すれば、期末・勤勉手当に係る現行の決定方法は「企業の経営状況」を考慮すべきことを定めた地方公営企業法第 38 条第 3 項や条例の趣旨に反している。

### 【解決の方向性】

法の規定と整合するよう、期末・勤勉手当の支給額決定を企業の経営状況を考慮した方法に見直す。

### (3)退職手当の過小負担

退職手当の支給額の推移は以下のとおりである。

		27年度	28年度	29年度
退職手当の支給額	千円	542,270	410,925	631,144
退職手当の支給対象者数 (うち他会計の在職期間がある職員)	人	28 (0)	22 (0)	32 (1)

出所：交通局作成資料

市では、退職手当に係る一般会計等との負担区分について、人事交流職員を含めて、退職時に所属する会計が退職手当を全額負担する運用が行われている。

一方、人事交流職員に係る退職手当の負担区分については、在籍期間で按分する方法が合理的との説明がなされている。

#### 会計間を異動した職員の退職金について

問

病院事業に五年間所属した職員が、引き続き水道事業の職員として一〇年間勤務した後退職した場合、その退職金の支払に関して両会計間の関係はどのようになるか。

答

一般に、会計間の異動のあった職員が退職した場合、その退職金についてはどの会計で支払うべきかが問題になる。退職時に属していた会計で支払うべきだという意見もあれば、退職前にごく短期間しか所属しなかったような場合に当該会計が全額支払うというのはわりきれないという意見もある。

ところで、この問題については本人へ支払う会計の問題と、最終的に退職金の負担をする会計の問題と二つに分けて考えるべきである。

まず最初の問題については、形式的問題ではあるが、あくまで退職時に当該職員の所属する会計で支出すべきものと考えられる。つまり、例えば職員に対して両会計から一〇〇万円ずつ支払われるのではないということである。

次に実質的な負担の問題であるが、これは原則的には関係会計で在職期間等を基準に分担すべきものと考えられる。すなわち退職金を支払った会計に対して他会計が繰り出しを行うということになる。(中略)

ただ、会計間で分担するのが原則としても、職員の異動にも多くのパターンがあり、必ずしもすべての場合に会計間で分担する必要があるとはいいきれない。例えば人事の都合でごく短期間しか所属しなかった会計にまで負担を求める必要はうすいし、あるいは会計間の異動が非常に頻繁で、しかもそれが一方的でなく双方向のものであればいちいち清算しないで全体として相殺するということもありうる。

つまり、在籍期間等に応じた分担を行うことが基本としても、異動の実態によっては例外的に分担を行わないこともあるということになる。(以下省略)

出所：「質疑応答 公営企業実務提要」(地方公営企業制度研究会編集)

#### 【現状の問題点(指摘)】

人事交流職員に係る退職手当の負担区分について、退職時に所属する会計が全額負担することは例外的な取扱いと考えられることから、市においてこのような例外処理が許容される実態があるかどうかの問題となる。

この点につき、市職員の退職率を普通会計と自動車運送事業会計に区分して比較すると、自動車運送事業会計の退職率が極端に低いことが分かる。

	普通会計		自動車運送事業会計	
	職員数	退職者数	職員数	退職者数
21年度	4,648	227	36	0
22年度	4,612	197	41	1
23年度	4,679	212	40	0
24年度	4,824	233	42	0
25年度	4,836	232	45	0
26年度	4,920	253	45	0
27年度	4,882	278	45	0
28年度	4,832	263	37	0
29年度	4,855	241	36	1
30年度	4,903	196	36	0
計	47,991	2,332	403	2
平均退職率	4.9%		0.5%	

出所：市作成資料

(注1) 30年度の退職者数は見込数を表す。

(注2) 職員数は各年度4月1日現在を表す。

普通会計との比較で、自動車運送事業会計の退職率が低いことは、人事交流職員に係る退職手当負担に偏りが生じており、自動車運送事業会計における退職手当の過小負担が懸念される。

退職時に所属する会計が退職手当を全額負担する取扱いはいくまで例外的な方法であるという考え方に立てば、例外処理が許容される実態を有するといえるか疑問である。

### 【解決の方向性】

会計間の職員の異動が双方向・頻繁であっても、会計間の退職率に乖離が生じており、退職給付費用の負担に重要な不均衡が生じていないか精査する。この場合、退職給付費用の金額的重要性に留意する。

	金額（千円）
29年度要支給額（a）	202,748
28年度要支給額（b）	188,568
退職給付費用（年額）（a-b）	14,180

出所：交通局作成資料をもとに包括外部監査人が試算

(注) この退職給付費用は、平成29年度末、28年度末ともに交通局在籍の人事交流職員27名分を対象に試算したものであり、交通局の人事交流職員全ての退職給付費用を表すものではない。



#### (4)非常勤職員の任用根拠と勤務実態の不整合

自動車運送事業における臨時・非常勤職員の任用の状況（平成30年4月1日現在）は以下のとおりである。

区分	職種	任用根拠	職員数 (人)	任用の状況
臨時的任用職員	バス運転手教習生	地方公務員法第22条第2項	11	大型2種免許を取得するまでの間、臨時の職に充てるための任用であり、同一者の臨時的任用の繰り返しは行われていない。
非常勤嘱託職員	一般路線バス運転手	地方公務員法第3条第3項第3号	118	大型2種免許を有し、一般路線バスの正職乗務員より短時間（週30時間）を基本の勤務時間として雇用されている。
	るーぷる仙台運転手		11	大型2種免許を有し、るーぷる仙台専属の運転手として雇用されている。一般路線バスの正職乗務員より短時間（週30時間）を基本の勤務時間としている。
	シャトルバス運行業務		19	大型2種免許を有し、正職員より短時間（楽天シャトルの運行期間）での雇用となっている。
	バス事業関係事務		20	バスモニターや事故防止に関する業務など専門的知見を有する職又はバス事業に係る事務に従事する職であり、正職員より短時間（週30時間）を基本の勤務時間として雇用されている。
	自動車整備業務		1	整備士資格を有し、正職員より短時間（週30時間）を基本の勤務時間として雇用されている。
	産業医		1	医師免許を有し、交通局の産業医業務に従事している。正職員より短時間（週8時間）を基本の勤務時間として雇用されている。
	看護師		3	看護師免許を有し、職員の健康管理業務に従事している。正職員より短時間（週30時間）を基本の勤務時間として雇用されている。

出所：交通局作成資料

「臨時・非常勤職員及び任期付職員の任用等について」（平成26年7月4日 総務省自治行政局公務員部長）では、就けようとする職務の内容、勤務形態等に応じ、「任期の定めのない常勤職員」「任期付職員」「臨時・非常勤職員」のいずれが適当かを検討し、その上で臨時・非常勤職員の職として設定する場合には、下記3つの任用根拠に位置づけるかを明確にしておくべきである、との通知がなされている。

職の設定及び任用根拠	任用根拠ごとの留意点
特別職非常勤職員 (地方公務員法第3条第3項第3号)	<p>特別職の非常勤職員については、主に特定の学識・経験を必要とする職に、自らの学識・経験に基づき非専務的に公務に参画する労働者性の低い勤務態様が想定され、地方公務員法の適用が除外されているものであることを踏まえ、適切に運用されるべきである。</p> <p>職務の内容が補助的・定型的であったり、一般職の職員と同一と認められるような職や、勤務管理や業務遂行方法において労働者性の高い職については、本来、一般職として任用されるべきであり、特別職として任用することは避けるべきである。</p>

職の設定及び任用根拠	任用根拠ごとの留意点
一般職非常勤職員 (地方公務員法第 17 条)	一般職の非常勤職員については、任期を限った任用を繰り返すことで事実上任期の定めのない常勤職員と同様の勤務形態を適用させるようなことは、避けるべきである。また、第 17 条による採用は、競争試験又は選考によることとされており、客観的な能力実証を担保する仕組みが必要不可欠であることにも留意すべきである。
臨時的任用職員 (地方公務員法第 22 条)	臨時的任用職員については、任用可能な場合や任期に係る要件が地方公務員法第 22 条に明確に定められているところであり、任用に当たっては、こうした制度上の要件を再度確認し、特にフルタイムの臨時的任用を繰り返すことによって、事実上任期の定めのない常勤職員と同様の勤務形態を適用させるようなことは避けるべきである。

出所：臨時・非常勤職員及び任期付職員の任用等について（平成 26 年 7 月 4 日 総務省自治行政局公務員部長）

### 【現状の問題点（意見）】

自動車運送事業における非常勤嘱託職員の任用根拠は地方公務員法第 3 条第 3 項第 3 号に基づき特別職非常勤職員として整理されている。

しかし、これら非常勤嘱託職員の個別の職務の内容は必ずしも一般職の職員との相違が明らかではなく、かつ、労働者性の低い勤務態様とは考え難いため、任用根拠と勤務実態の整合がとれているか疑問である。

### 【解決の方向性】

非常勤職員の任用根拠と勤務実態の不整合は会計年度任用職員制度（平成 32 年度から導入）の中で解決することが想定されるが、それぞれの職の必要性を十分吟味した上で、適正な人員配置に努める。

#### ② 簡素で効率的な行政体制の実現

各地方公共団体においては、組織として最適と考える任用・勤務形態の人員構成を実現することにより、厳しい財政状況にあっても、住民のニーズに応える効果的・効率的な行政サービスの提供を行っていくことが重要です。その際、ICT の徹底的な活用、民間委託の推進等による業務改革を進め、簡素で効率的な行政体制を実現することが求められます。

このため、臨時・非常勤の職の設定に当たっては、現に存在する職を漫然と存続するのではなく、それぞれの職の必要性を十分吟味した上で、適正な人員配置に努めてください。

出所：「会計年度任用職員制度の導入等に向けた事務処理マニュアル（第 2 版）」（平成 30 年 10 月 総務省自治行政局公務員部）

#### 4 契約

自動車運送事業における契約の状況（平成 29 年度）は以下のとおりである。

番号	契約形態	契約方法	件名	設計額 (千円)	契約金額 (千円)	契約日	契約業者名	監査 対象
1	単価	WTO	軽油(北地区4月分～6月分)購入	85,922	@81.4 円/ℓ	29 年 4 月 1 日	コスモ石油販売(株)東北カンパニー	
2	単価	WTO	軽油(南地区4月分～6月分)購入	75,052	@81.5 円/ℓ	29 年 4 月 1 日	コスモ石油販売(株)東北カンパニー	
3	業務委託 (工事・清掃)	指名競争	仙台市交通局本局庁舎清掃業務委託	42,158	16,933	29 年 4 月 1 日	キョウワプロテック(株)仙台事業所	
8	業務委託	随意契約 (特命)	平成 29 年度仙台市交通事業に係る乗客等案内業務委託	40,595	40,586	29 年 4 月 1 日	仙台交通(株)	●
11	業務委託	随意契約 (特命)	平成 29 年度仙台市交通事業に係る乗車券の発売等業務委託	161,508	161,503	29 年 4 月 1 日	仙台交通(株)	●
26	単価	随意契約 (特命)	平成 29 年度事業用自動車(いすゞ)継続検査整備等業務委託	95,546	(注3)	29 年 4 月 1 日	いすゞ自動車東北(株)	
27	単価	随意契約 (特命)	平成 29 年度事業用自動車(日野)継続検査整備等業務委託	43,910	(注3)	29 年 4 月 1 日	宮城日野自動車(株)	
29	単価	随意契約 (特命)	平成 29 年度UDトラック純正部品購入	37,567	(注4)	29 年 4 月 1 日	UDトラック(株)仙台カスタマーセンター	
30	単価	随意契約 (特命)	平成 29 年度いすゞ純正部品購入	143,087	(注4)	29 年 4 月 1 日	いすゞ自動車東北(株)	
31	単価	随意契約 (特命)	平成 29 年度日野純正部品購入	65,742	(注4)	29 年 4 月 1 日	宮城日野自動車(株)	
32	単価	随意契約 (特命)	平成 29 年度三菱ふそう純正部品購入	35,357	(注4)	29 年 4 月 1 日	三菱ふそうトラック・バス(株)東北ふそう仙台支店	
33	業務委託	随意契約 (特命)	平成 29 年度川内等4営業所におけるバス車両整備業務委託	277,128	277,128	29 年 4 月 1 日	仙台交通(株)	●
41	業務委託	随意契約 (特命)	平成 29 年度センターシステム保守点検業務委託	67,716	67,176	29 年 4 月 1 日	日本電気(株)東北支社	
47	物件売買	随意契約 (特命)	平成 29 年度ICカード購入	93,569	93,569	29 年 5 月 10 日	JR東日本メカトロニクス(株)	
49	単価	WTO	軽油(北地区7月分～9月分)購入	96,509	@78.5 円/ℓ	29 年 6 月 27 日	(株)東日本宇佐美東北支店	
50	単価	WTO	軽油(南地区7月分～9月分)購入	87,151	@78.4 円/ℓ	29 年 6 月 28 日	丸山(株)	
92	物件売買	WTO	平成 29 年度大型ディーゼルノンステップバス購入	564,382	543,024	29 年 8 月 21 日	いすゞ自動車東北(株)	
105	単価	WTO	軽油(北地区10月分～12月分)購入	90,270	@83.15 円/ℓ	29 年 10 月 1 日	佐藤燃料(株) 仙台エリア	
106	単価	WTO	軽油(南地区10月分～12月分)購入	79,400	@83.20 円/ℓ	29 年 9 月 26 日	(株)東日本宇佐美東北支店	
135	単価	WTO	軽油(北地区1月分～3月分)購入	88,852	@92.3 円/ℓ	29 年 12 月 26 日	丸山(株)	
175	単価	WTO	軽油(南地区2月分～3月分)購入	52,649	@96.58 円/ℓ	30 年 1 月 25 日	カメイ(株)	

出所：交通局作成資料

- (注 1) 設計額 30 百万円以上の契約を記載している。
- (注 2) 仙台交通との契約を監査対象として抽出した。
- (注 3) 整備業務項目毎に定める金額
- (注 4) 純正部品目毎の割引率の金額

### (1)合理的根拠を欠いた随意契約理由

バス車両整備業務委託は自動車運送事業で使用するバス車両の点検整備を行うものであり、当該業務委託に係る契約の状況は以下のとおりである。

件名	契約方法	契約先	契約期間	契約額(千円)	対象営業所・車両台数(運行委託先)
川内等4営業所におけるバス車両整備業務委託	随意契約	仙台交通	29年度	277,128	川内 129台 うち白沢 42台 (JRバス東北株)
					霞の目 83台 (宮城交通株)
					長町 74台
					実沢 128台 うち七北田 33台 (JRバス東北株)
東仙台営業所におけるバス車両整備業務委託	随意契約	宮城交通株	27～31年度(5年)	230,796	東仙台 79台 (宮城交通株)

出所：交通局作成資料

(注)出張所(白沢・七北田)には車両整備設備を有しないため、当該出張所の車両を所掌する整備工場にて車両整備を実施している。

各業務委託契約に係る随意契約の理由は以下のとおりである。

<p>■川内等4営業所におけるバス車両整備業務委託(仙台交通)</p> <p>&lt;根拠規定&gt; 地方公営企業法施行令第21条の14第1項第2号</p> <p>&lt;理由&gt; 当該業務の履行にあたっては、ワンマン運行を行う路線バスの特性や構造に関する知識と経験を有し、また事業用自動車安定かつ安全に路線運行できるように整備士を整備工場(4営業所内)に常駐でき、かつ日常整備のみならず臨時整備や路上故障に対応できる確実で迅速な作業体制を継続的に確保できる業者でなければ請け負うことができないものである。</p> <p>路線バスの特性や構造に関する知識と経験を有する事業者としては自社整備部門を有する民間バス事業者があるが、慢性的な整備士不足から新たに確実で迅速な作業体制を継続的に確保できる状況にはない。</p> <p>よって、整備士の常駐及び作業体制の確保が唯一可能な業者である仙台交通を選定する。</p>
<p>■東仙台営業所におけるバス車両整備業務委託(宮城交通株)</p> <p>&lt;根拠規定&gt; 地方公営企業法施行令第21条の14第1項第2号</p> <p>&lt;理由&gt; 本業務の履行に際しては、高度な技術を持つ整備員を常駐させることができ、かつ確実で迅速な作業体制の確保を可能とする事業者でなければ請け負うことができない。また、整備管理業務とともに一体的に運営されることが望ましい。</p> <p>宮城交通株は、乗合バス事業者として自社において高度な技術を持つ整備員を雇用し、営業所への常駐体制が確保できる業者である。また、東仙台営業所における管理の委託業務(運行、運行管理及び整備管理の諸業務)の受託業者でもあるため、管理の委託業務と併せて本業務を運営させることによって営業所における一体的な業務運営が確保され、十分な連携の</p>

下に確実な整備業務を実施することができることから、輸送の安全確保を図ることができる。

(注) 「重要な経過」

本業務を従前から受託してきた仙台交通は、平成 24 年度以降、本業務を受託する体制の確保が不可能となっている。このため平成 24 年から平成 26 年度までは東仙台営業所における管理の委託業務の受託者である宮城交通㈱へ本業務を委託した。

出所：交通局作成資料

地方自治法上、契約の締結は一般競争入札によることが原則であり、随意契約によることができる場合は、以下に掲げられる場合に限定されている（地方公営企業法施行令第 21 条の 14 第 1 項）。

- ① 予定価格が少額
- ② その性質または目的が競争入札に適しない
- ③ 障害者等の就業、自立支援目的を実現する過程で派生する調達
- ④ 新商品の生産により新たな事業分野の開拓を図る者からの調達
- ⑤ 緊急の必要により競争入札に付することができない
- ⑥ 競争入札に付することが不利
- ⑦ 時価に比して著しく有利な価格で契約できる
- ⑧ 入札者がない、または落札者がない
- ⑨ 落札者が契約を締結しない

**【現状の問題点（意見）】**

従来、仙台交通が受託していた東仙台営業所のバス車両整備業務は、平成 24 年度より宮城交通㈱が受託しているが、当該営業所の運行委託事業者と同一事業者が車両整備を担うことによるメリットが考えられるため、随意契約とする合理的理由は認められる。一方、仙台交通に対する業務委託は「整備士の常駐及び作業体制の確保が唯一可能な業者」であることを随意契約の理由としているため、当該理由の合理性が問題となる。

この点に関する市の説明は以下のとおりである。

- 市内及び近県に事業所を有するディーラーや民間バス事業者等 10 者に対する聞き取り調査を行い、仙台交通以外に、整備士の常駐及び作業体制の確保が可能な業者がいないことを確かめている。
- 東仙台営業所のバス車両整備業務を宮城交通㈱が受託しているとはいえ、同社が運行受託している霞の目営業所のみであっても整備士の確保の都合上、更なるバス車両整備業務の受託までは困難である。

しかし、市の聞き取り調査は平成 22 年に実施したものであり、7 年以上経過した現在においても「整備士の常駐及び作業体制の確保が唯一可能な業者」といえるか疑問であり、仙台交通との随意契約理由の合理的根拠は希薄である。

**【解決の方向性】**

仙台交通以外の事業者では受託困難な根拠を明確にする。

随意契約とする合理的理由がなければ、公平性・競争性を確保した契約方法に見直す。

## 5 会計

### (1) 固定資産台帳の不明差異

自動車運送事業会計の貸借対照表に計上されている有形固定資産、無形固定資産及び長期前受金は固定資産台帳にて管理されている。

平成 29 年度における貸借対照表と管理台帳の金額を比較すると以下のとおりである。

(単位：千円)

勘定科目		貸借対照表(a)	固定資産台帳(b)	差異(a-b)
有形固定資産	土地	2,844,083	2,844,082	0
	建物	1,034,114	1,219,305	△185,191
	車両	787,799	1,040,879	△253,080
	機械装置	58,517	41,917	16,600
	工具・器具・備品	763,789	745,330	18,459
	構築物	193,256	165,617	27,639
無形固定資産	施設利用権	10	10	-
	その他無形固定資産	22,947	5,080	17,867
長期前受金	他会計補助金	1,648,907	550,271	1,098,635
	県補助金	81,501	41,994	39,507
	国庫補助金	112,805	75,366	37,439
	受贈財産評価額	64,741	337,457	△272,716
	寄附金	900	900	-
	その他長期前受金	18,375	10,535	7,840

#### 【現状の問題点（指摘）】

貸借対照表と固定資産台帳の金額に生じている差異の原因が把握されていない。固定資産台帳は、関連する資産等の管理の他、関連損益項目（減価償却費、固定資産除却費、長期前受金戻入等）の算出根拠資料となることから、財務諸表が適正に作成されているか確認できない。

#### 【解決の方向性】

差異内容を調査のうえ、財務諸表または固定資産台帳の所要の修正を行う。

### (2) 減損損失の計上もれ

自動車運送事業会計の土地の内訳（平成 29 年度）は以下のとおりである。

区分	物件	面積 (㎡)	帳簿価額 (千円)
営業所用地	東仙台、霞の目、長町、実沢	55,032	767,396
出張所用地	七北田、白沢	12,265	19,258
駐車場用地	木町通、新寺	10,867	1,299,900
回転場用地	12 件	9,278	378,467
その他用地	10 件	38,229	379,063
合計		125,671	2,844,084

出所：交通局作成資料

このうち、「その他用地」の内訳（平成 29 年度）は以下のとおりである。

(単位：千円)

物件名	所在地	面積 (㎡)	帳簿価額	正味売却価額	備考
茂庭用地	太白区茂庭台	5,472	14,258	98,488	営業所用地として取得するも計画中止
南光台用地	泉区南光台	496	32,176	30,819	月極駐車場用地として仙台交通に賃貸中
旧南仙台出張所用地	名取市植松字宮島	11,603	50,456	378,000	事業用定期借地として賃貸中
旧泉パークタウン出張所用地	泉区明通	13,226	31,500	440,420	事業用定期借地として賃貸中
南吉成用地	青葉区南吉成	828	91,898	32,793	資材置場として賃貸中
旧岡田出張所用地	宮城野区蒲生字前通	4,146	153,905	84,754	工事現場事務所用地として賃貸中
その他 4 件			4,870		
			379,063		

出所：交通局作成資料

固定資産の減損会計における「減損の兆候」は以下のように規定されている。

#### 第4章 第1節 第3 減損会計

1 固定資産であって、事業年度の末日において予測することができない減損が生じたもの又は認識すべきものは、その時の帳簿価額から当該生じた減損による損失又は認識すべき減損損失の額を減額した額を帳簿価額として付し、減損処理を行わなければならない（規則第8条第3 項第2 号）。

2 (省略)

3 規則第41 条第1 号の「減損の兆候」とは、固定資産又は固定資産グループに減損が生じている可能性を示す事象をいい、例として次の事象が考えられる。

(1) 固定資産又は固定資産グループが使用されている業務活動から生じる損益又はキャッシュ・フローが、継続してマイナスとなっているか、あるいは、継続してマイナスとなる見込みであること

(2) 固定資産又は固定資産グループが使用されている範囲又は方法について、当該固定資産又は固定資産グループの回収可能価額が著しく低下させる変化が生じたか、あるいは、生ずる見込みであること

(3) 固定資産又は固定資産グループが使用されている事業に関連して、経営環境が著しく悪化したか、あるいは、悪化する見込みであること

(4) 固定資産又は固定資産グループの市場価格が著しく下落したこと

出所：地方公営企業が会計を整理するに当たりよるべき指針（平成 24 年総務省告示第 18 号）

日付	番号	質問	総務省回答
24. 10. 12	6-2	グループ化の単位の決定方法	お見込みのとおり。
		将来の使用が見込まれていない遊休資産については、キャッシュ・フローを生み出さないため、原則として、当該遊休資産を独立した固定資産グループとして扱うことになると思われるが、重要性の基準を適用し、重要性の乏しいものについては、他の資産及び資産グループから独立して取り扱わなくてもよいか。	

出所：地方公営企業会計基準見直し Q&A

### 【現状の問題点（指摘）】

その他用地には、固定資産の使用方法について、固定資産の回収可能価額を著しく低下させる変化が生じているものとして「減損の兆候」と認められる土地が含まれているため、減損兆候の判断の適切性が問題となる。

この点につき交通局の説明によると、交通局の会計アドバイザーである公認会計士に相談の上、総資産の5%を重要性判断の目安としており、個々の物件の帳簿価額に金額的重要性が認められないため、「グループ化の単位の決定方法」（地方公営企業会計基準見直し Q&A 6-2）に沿って、独立した固定資産グループと識別せず、減損の兆候を識別したその他用地はない、とのことである。

しかし、その他用地の中に、正味売却価額が帳簿価額を大きく下回る物件が2件生じており、減損損失の発生が見込まれる。

（単位：千円）

	帳簿価額	正味売却価額	差引
南吉成用地	91,898	32,793	59,105
旧岡田出張所用地	153,905	84,754	69,151
合計	245,803	117,547	128,256

交通局は「その他用地」の帳簿価額が総資産の5%未満であることのみを根拠に重要性がないと判断しているが、以下の点を考慮すると、固定資産のグループ化に関する交通局判断は不合理であり、減損損失の計上もれと認められる。

- 営業費用（平成29年度10,333百万円）の1%を超える減損損失の発生可能性は金額的重要性が認められるが、このような経済的実態を加味せず、重要性を判断していること
- 遊休資産は独立した固定資産グループとするのが原則的取扱いであり、交通局は「その他用地」を物件単位で管理している。個々に管理している遊休資産に関して、固定資産のグループ化における重要性の原則の適用については慎重に判断すべきと考えられること

### 【解決の方向性】

正味売却価額を精査のうえ、帳簿価額と回収可能価額（正味売却価額と使用価値のいずれか大きい方）の差額を減損損失として計上する。



### (3)ポイント引当金の計上もれ

平成 27 年度より、交通局では自動車運送事業と高速鉄道事業の共通 IC カードを導入している。IC カードを使用してバスや地下鉄に乗車すると、利用に応じてポイントが貯まり、地下鉄の発券機等で当該ポイントチャージすると運賃として利用できる。ポイントチャージ可能期間は、乗車日の翌月 10 日から翌年同月末日までとなっており、当該期間を過ぎるとポイントは失効する。

自動車運送事業における IC カード乗車券によるポイント付与の状況は以下のとおりである。

(単位：千円)

	27 年度	28 年度	29 年度	備考
ポイント付与	43,909	177,560	178,181	利用頻度に応じて、利用額の 5~25%を付与
ポイントチャージ	10,198	142,935	156,781	IC 乗車券利用額から控除して運送収益を計上
ポイント失効	—	7,261	28,356	付与時から 1 年で失効
ポイント残高	33,711	61,075	54,119	

出所：交通局作成資料

交通局の説明によると、交通局の会計アドバイザーである公認会計士にポイント引当金の引当の要件を確認した結果、IC 乗車券ポイントサービス開始後、間もなく状況が安定していないと考えられるため、3~5 年度分の実績平均により算出する貸倒実績率と同様に、失効率の実績を把握できていない現時点では、引当金の計上要件の 1 つである「金額を合理的に見積もることができる」(地方公営企業法施行規則第 22 条)に該当しないと判断し、ポイント引当金を計上していない、とのことである。

#### 【現状の問題点（指摘）】

交通局がポイント引当金を計上しない根拠に挙げている合理的見積りの可能性について、包括外部監査人の視点で整理すると以下のとおりであり、ポイント引当金の合理的な見積りは可能と考えられる。

	金額（千円）	備考
29 年度末ポイント残高	54,119	交通局ではポイント残高を把握・管理している
チャージ見込率	54%	「1-失効率（見込）」として算出。失効率を 46%（28 年度のポイント残高 61,075 千円に対する 29 年度ポイント失効 28,356 千円の割合）と見積り
引当見積額	29,224	29 年度末ポイント残高×チャージ見込率

この点につき、交通局の説明とこれに対する包括外部監査人の所見を整理すると以下のとおりである。

交通局の説明	左記に対する包括外部監査人の所見
<p>29年度実績と同程度でチャージ見込率が推移する根拠に乏しく、ポイント引当金を計上することで不明瞭な会計処理となり、決算を歪めることになる。</p>	<p>チャージ見込率は一定の性質のものではなく、環境変化等に応じて変動することはあり得るものであるから、「29年度実績と同程度でチャージ見込率が推移する根拠に乏しい」という交通局の説明自体が、合理的見積りの可能性の判断として不合理である。</p>
<p>ポイント引当金を合理的に見込むため、過去複数年度の実績を把握する必要がある、その平均から失効率を見込むことについては、交通局の会計アドバイザーである公認会計士の見解を踏まえているものであり、民間企業向けの複数の参考図書等においても記載されており、会計事象の発生から間もない場合の見積方法について、包括外部監査人が示したような方法の記載はなく、地方公営企業法の関係規定において、具体的な算出方法が定義されていない以上、何ら違法不当な取り扱いを行っているものではない。</p>	<p>例えば、貸倒引当金は「債権の状況に応じて求めた過去の貸倒実績率等合理的な基準により算定する」（地方公営企業が会計を整理するに当たりよるべき指針第4章第1節第6二）とされており、過去の複数年の平均実績のみでしか合理的な見積りと判断できない、とする交通局の見解を裏付けるものはない。</p> <p>交通局が説明の根拠に挙げている「民間企業向けの複数の参考図書等においても記載」は、対象となる会計事象が過去から継続していることを前提とした見積方法の例示と考えられるため、会計事象の発生から間もない本件事案において、合理的な見積りは困難とする根拠にはなり得ない。</p>

以下の点を考慮すると、金額を合理的に見積もることができないことを理由に引当計上しない、との交通局の判断は合理的根拠に乏しく、ポイント引当金の計上もれと認められる。

- 交通局ではポイント残高等を把握・管理しており、精度の高い引当見積額の算定基礎データが整備されていること
- 29年度の実績値がありながら、合理的なチャージ見込率として使用できない根拠が不明確であること

### 【解決の方向性】

現行のポイント付与制度は恒常的なものであり、質的側面も考慮のうえ、ポイント残高のうち翌年度以降の利用見込額を合理的に算出し、ポイント引当金として計上する。

日付	番号	質問	総務省回答
26. 01. 07	3 - 26	<p>引当金と重要性の原則</p> <p>各種引当金について、営業規模等に対して引当金計上金額が少額である場合、重要性が乏しいものとして引当金の計上を行わないこととしてよいか。</p>	<p>引当金は、将来の費用又は損失として貸借対照表上の負債又は資産の控除項目に計上するものであり、民間企業以上に住民の日常生活に密接に関連するサービスを安定的かつ継続的に供給することが望まれる地方公営企業において、住民や議会等を含めた関係者が将来に向けた経営計画の策定や料金の決定等に係る判断にあたり、もれなく全てを確実に把握しておくべき性格のものである。このため、計上に際しての重要性の原則の適用については、たとえ金額が少額であっても、それのみをもって判断することなく、その質的側面を勘案し、慎重に判断すべきものである。</p> <p>(以下省略)</p>

出所：地方公営企業会計基準見直しQ&A

#### (4)前受金の計上もれ

従来、交通局が発行していたバスカードは平成 27 年 12 月に販売終了、平成 28 年 10 月に利用終了となり、現在は利用終了に伴う払戻しのみ実施している。バスカードの販売額と払戻額の推移は以下のとおりである。

(単位：千円)

	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度	備考
バスカード販売	4,043,254	2,647,456	—	—	平成 27 年 12 月に販売終了 平成 28 年 10 月に利用終了
バスカード等払戻額	—	—	68,989	16,974	雑支出。回数券（平成 6 年販売終了）分を含む。

出所：交通局作成資料

(注) 払戻し期間は平成 28 年 10 月から平成 33 年 10 月までの約 5 年間である。

交通局では、紙回数券の際の経理処理との継続性からバスカードの販売時に収益計上しているため、払戻額については払戻時に雑支出として費用計上している。

#### 【現状の問題点（意見）】

自動車運送事業に係る収益の年度所属区分は役務提供基準である（地方公営企業法施行令第 10 条第 2 号）ため、バスカードは販売時ではなく、バスカードの使用時に収益計上するのが合理的である。会計上、バスカードの販売代金は前受金として処理するのが適当であるため、払戻相当額の負債（前受金）計上がもれていると考えられる。

この点につき、交通局の説明によると、平成 29 年度末における払戻見込残高は 10,319 千円であり、金額的重要性に乏しいと判断している、とのことである。

払戻年度	金額（千円）
30 年度	6,146
31 年度	2,669
32 年度	1,105
33 年度	399
合計（払戻見込残高）	10,319

出所：交通局作成資料

しかし、個別検出事項「5（5）資金不足比率の基準超過」に記載のとおり、交通局が試算した払戻見込残高を前受金として計上した場合、資金不足比率の基準超過が生じる。地方財政法に定める基準値を超える事象について、会計上の重要性判断により前受金の計上もれが許容されるといえるか疑問である。

#### 【解決の方向性】

払戻見込残高を精査し、金額的重要性があれば、過年度損益修正処理を行い、前受金等として負債計上する。

## (5) 資金不足比率の基準超過

自動車運送事業会計の資金不足比率の推移は以下のとおりである。 (単位：千円)

	計算式	27年度	28年度	29年度	備考
資金不足額	A=(a+b-c-d)	220,306	392,937	634,971	
流動負債	a	2,714,531	1,308,852	1,811,665	(注1)
算入地方債現在高	b	-	-	-	
流動資産	c	2,494,225	915,915	1,176,694	
解消可能資金不足額	d	-	-	-	
事業規模	B	6,991,180	6,576,514	6,710,717	
資金不足比率	A/B	3.1%	5.9%	9.4%	(注2)

出所：交通局作成資料

(注1) 翌年度に償還する企業債を控除している。また、28年度までは会計制度改正に伴う経過措置分も控除している。

(注2) 経営改善計画における資金不足比率 17.2% (平成29年度) との差異は、主に経営改善計画策定時の資金不足額を28年度補正予算額及び29年度予算額により見込んだ結果、決算時に費用の執行額が減少したことによるものである。

資金不足比率に関連して、以下の基準が設けられている。

内容	基準値	関連法令
経営健全化基準： 健全化計画の策定義務等	20%以上	地方公共団体の財政の健全化に関する法律
地方債協議制度（許可事業への移行基準）： 企業債の発行が協議制から許可制へ	10%以上	地方財政法

### 【現状の問題点（意見）】

個別検出事項「5（3）ポイント引当金の計上もれ」「5（4）前受金の計上もれ」に記載のとおり、未計上負債が検出されているため、これに伴い資金不足比率の算定に影響が生じる。未計上負債を考慮した資金不足比率は10.0%であり、地方財政法上の「10%基準」を超過している。

(単位：千円)

	計算式	29年度	ポイント引当金の計上もれ	前受金の計上もれ	修正後
資金不足額	A=(a+b-c-d)	634,971	29,224	10,319	674,514
流動負債	a	1,811,665	29,224	10,319	1,851,208
算入地方債現在高	b	-			-
流動資産	c	1,176,694			1,176,694
解消可能資金不足額	d	-			-
事業規模	B	6,710,717			6,710,717
資金不足比率	A/B	9.4%			10.0%

この点につき、交通局の説明によると、地方債協議制度上の基準値は起債借入対象額に影響を生じる等、経営上、当該基準値に質的な重要性はない、とのことである。

しかし、地方財政法に定める基準値を超える事象について、会計上の重要性はないと判断できるか疑問である。

### 【解決の方向性】

各年度の決算において、資金不足比率の基準超過に影響する重要な未計上負債等がないか十分に点検する。

## 6 外郭団体

外郭団体の管理を適正に実施することを確保するため、地方自治法では以下のチェック制度を定めている。

チェックの実施主体	内容	対象団体の出資割合	地方自治法の根拠規定
地方公共団体の首長	予算の執行状況の調査権を有する。	50%以上	第 221 条第 3 項
議会	地方公共団体の首長は、毎事業年度、経営状況を説明する書類を作成し、議会に報告しなければならない。	50%以上	第 243 条の 3 第 2 項
監査委員	出納その他の事務の執行で当該出資に係るものの監査を行うことができる。	25%以上	第 199 条第 7 項

また、市では「外郭団体経営評価マニュアル」を策定し、主に毎年度作成・公表される「経営評価シート」にて外郭団体の経営評価を実施している。今回の包括外部監査で監査対象とした外郭団体である仙台交通に係る経営評価シート（平成 29 年度）については「監査対象の概要」を参照されたい。

仙台交通では市からの随意契約による委託料に大きく依存しており、市からの委託料の内訳は以下のとおりである。

(単位：千円)

	契約名	27 年度	28 年度	29 年度	備考
交通局	乗客等案内業務委託	43,600	37,330	37,580	特命随意契約
	乗車券の発売等業務委託	142,300	144,300	149,540	
	燃料スタンド給油業務委託	9,800	7,530	6,590	
	バス停留所施設維持管理等業務委託	22,100	21,550	21,940	
	バス車両整備業務委託	271,000	261,400	256,600	
	遺失物取扱業務委託	13,100	9,999	9,999	特命随意契約から指名競争入札に変更(27年10月以降)
	交通局庁舎電気機械設備運転管理業務委託	—	—	5,200	指名競争入札
その他（高速鉄道事業関連）	630,057	712,704	724,645	特命随意契約	
その他		19,091	21,297	21,390	特命随意契約
	合計（税抜き）	1,151,048	1,216,110	1,233,484	
	合計（税込み）	1,243,132	1,313,399	1,332,163	

出所：交通局作成資料

(注) 金額は高速鉄道事業会計負担分を含む総額を表す。

## (1)委託費に係るコスト付け替えの懸念

仙台交通の事業別損益の推移は以下のとおりである。

(単位：千円)

	事業区分	27年度	28年度	29年度	交通局事業との関係
売上高	高速	485,433	536,305	558,016	地下鉄駅舎設備・車両保守管理
	環境	306,806	293,968	290,279	地下鉄駅舎清掃・車両清掃
	自動車	271,000	261,400	256,600	バス車両整備
	サービス	157,554	193,811	199,318	乗車券発売・案内・遺失物
	不動産	33,934	36,237	39,210	交通局用地である駐車場の管理
	計	1,254,726	1,321,722	1,343,424	
売上総利益	高速	15,785	36,674	58,836	
	環境	23,908	36,787	22,717	
	自動車	20,157	1,982	△7,180	
	サービス	18,587	14,523	19,749	
	不動産	3,224	△939	10,825	
	計	81,664	89,028	104,948	
一般管理費		83,360	81,262	89,858	
営業利益		△1,696	7,766	15,089	

出所：損益計算書（仙台交通）

### 【現状の問題点（意見）】

平成29年度において、仙台交通全体では売上総利益を確保しているものの、自動車事業が売上総利益△7,180千円と赤字になっている。仙台交通の売上の大半が交通局との随意契約による受託業務（自動車運送事業または高速鉄道事業）であることを考慮すると、自動車運送事業の赤字を高速鉄道事業に転嫁している外観を有するため、交通局において、委託費の負担を通じた公営企業会計間の利益調整が行われていないかが問題となる。

この点に関する交通局及び仙台交通の説明は以下のとおりであり、恣意的なコスト付け替えは行っていない、とのことである。

交通局	仙台交通に対する委託費は、同社で発生する費用を基礎に積算しており、自動車運送事業会計と高速鉄道事業会計の間で委託費負担の調整等、恣意的な操作は行っていない。
仙台交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 平成29年度において自動車事業が赤字に至った臨時的な主要因はなく、営業費用の増加に見合う受託収益を確保できず、赤字に至ったものである。</li> <li>✓ 営業費用の事業別負担区分に誤りはない。</li> </ul>

しかし、仙台交通の説明が正しければ、仙台交通において自動車事業の売上総利益が赤字になるとは考え難いため、自動車運送事業会計と高速鉄道事業会計の間で委託費を通じたコスト付け替えが行われていないか懸念される。

### 【解決の方向性】

全体の損益状況のみならず、事業別損益の状況も適時に把握し、外郭団体において不自然な赤字が発生していないか確認する。

## (2)低価格入札

仙台交通が交通局より受託している「仙台市交通事業に係る遺失物取扱業務委託」に係る契約の推移は以下のとおりである。

契約期間	26年度(1年)	27年4～9月(0.5年)	27年10月～32年9月(5年)
契約方法	特命随意契約	特命随意契約	指名競争入札(応札11者)
予定価格(千円)	16,834	8,803	94,184
契約額(千円)	16,740	8,748	53,994
契約額/予定価格	99.4%	99.4%	57.3%

出所：交通局作成資料

(注) 予定価格、契約額とも高速鉄道事業会計負担分を含む総額を表す。

仙台交通における当該受託業務に係る損益の状況(平成29年度)は以下のとおりである。

		金額(千円)	備考
売上		9,999	消費税等抜
売上原価	人件費	8,799	本件業務従事者(4.5名)分
	その他経費	501	
売上総利益		698	
一般管理費		—	
営業利益		698	

出所：仙台交通作成資料

### 【現状の問題点(意見)】

特命随意契約から指名競争入札への移行の際、業務仕様に大きな変更がなかったにもかかわらず、契約額が予定価格の57.3%と低水準にあるため、入札額の適切性が問題となる。

この点につき、仙台交通の説明によると、これまで当該業務に従事しており、指名競争入札に移行しても受託継続メリットはあると判断し、採算割れしない程度の低価格で応札した、とのことである。

しかし、仙台交通の説明は当該業務受託の直接経費(売上原価)のみであるため、間接経費(一般管理費)まで考慮すれば実質的には赤字受注と認められる。仙台交通の売上高の大半が交通局との特命随意契約による受託業務であり、市に対する収入依存度の高い状況にあることを考慮すると、実質的な赤字受注になるほどの低価格入札が適切とは認められない。

### 【解決の方向性】

市からの財政依存度の高い外郭団体においては、入札額が実質的な赤字受注にならないよう慎重に判断する。

### (3)合理的根拠を欠いた代替性評価

市では、外郭団体が作成する「外郭団体経営自己評価シート」を基礎に外郭団体の経営評価を実施している。外郭団体経営自己評価シートにおけるチェック項目を示すと以下のとおりである。

項目		チェック項目の内容（または項目数）
1 公益的使命のチェック	1-1 社会的必要性	(1)
	1-2 公共的重要性	① 団体は、市の事務・事業を補完または支援する事業を行っている。また、市の事務・事業を補完・支援する事業の中期計画・年次計画等は、市の政策・施策との整合性に配慮したものとなっており、市との十分な連携のもと、市の事務・事業の効果的な実施が図られている。
		② 団体が事業を行う積極的な理由がある。
		③ 他の民間事業者等（民間企業、NPO など）の活動と競合しない・代替性がないと考えられる理由がある。
	1-3 成果等：事業の目標と実績	(5)
	1-4 顧客満足度・市場ニーズの把握	(5)
1-5 公開性	(3)	
2 業務・組織の改革のチェック	2-1 経営基本方針	(4)
	2-2 計画性	(10)
	2-3 経営資源等の把握、改善	(3)
	2-4 経営環境の把握、対応	(2)
	2-5 人員・組織体制	(8)
	2-6 人事	(4)
	2-7 意思決定の健全性	(2)
	2-8 規程及び業務のチェック機能	(4)
	2-9 会計制度の運用状況	(7)
	2-10 固定資産の管理保全状況	(2)
	2-11 有価証券の評価	(2)
	2-12 借入金の返済計画	(1)
	2-13 保証債務	(1)
	2-14 コスト低減努力	(3)
3 財政状況のチェック	3-1 財政的関与の状況	(3)
	3-2 主要な財務数値	(5)
	3-3 財務数値（安全性）	(4)
	3-4 財務数値（収益性、効率性）	(4)

出所：外郭団体経営自己評価シート（株式会社用 平成 29 年度）



このうち、「1-2 公共的重要性」のチェック項目③「他の民間事業者等（民間企業、NPO など）の活動と競合しない・代替性がないと考えられる理由がある」について、仙台交通では以下のように評価している。

③他の民間事業者等（民間企業、NPO など）の活動と競合しない・代替性がないと考えられる理由（注）がある。

（注）「競合しないと考えられる理由」では、不採算性や安定供給が不可能などの事由により他の主体では代替が困難である、民間企業と競合する領域がある場合は協働や民営化を検討している等の理由が考えられます。

⇒「○」とする場合、当該理由について、具体的に説明してください。

バス車両については、複数メーカーの車両を整備出来る体制をとっており、迅速な対応が出来るのは当社のみであると考えます。また、地下鉄機器の保守業務については、各機器の製造メーカー等による単独の保守業務はあるが、総合的に管理出来る体制をとっている。平成 23 年 4 月からは（財）仙台市交通事業振興公社事業と統合し、案内業務等を継承したことにより、広範囲なサービス・案内が提供出来る。

出所：外郭団体経営自己評価シート（平成 29 年度）

#### 【現状の問題点（意見）】

仙台交通との随意契約によるバス車両整備業務委託に関する問題については、個別検出事項「4（1）合理的根拠を欠いた随意契約理由」に記載のとおりである。バス車両整備業務委託については民間事業者との代替性が認められることから、外郭団体経営評価において代替性がないと評価する合理的根拠は希薄である。

#### 【解決の方向性】

外郭団体が実施する事業の代替性を的確に評価し、外郭団体の指導監督の実効性を確保する。

## II 抜本的な改革と市民への説明責任

### (1) 公営バスの存在意義

乗合バス事業における公営・民営の区分は、道路運送法上の一般乗合旅客自動車運送事業または公共交通機関であるバス輸送という面から差異はないが、公営のメリットとされている点について以下のような論点整理が見られる。

公営のメリット	左記に対する意見
民営バス事業者の参入が望めない場合に地方公共団体が自らバス事業を運営して輸送サービスを提供すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>公営も民営並の効率的経営が前提</li> </ul>
公営企業は地方公共団体の一部として事務を行っており、まちづくり、福祉・環境対策等一般行政部門と連携した行政施策の実施が容易なこと	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体が地域交通計画を策定し必要なサービス水準（路線編成等）を位置付けた上で民営の協力を得ることができれば公営にこだわる必要はない</li> <li>バス事業の主体が地方公共団体と同じであることが「もたれ合い」の構造を招いた側面がある</li> </ul>
既存バス路線の維持という面において民営は営利主義による路線縮小・廃止や倒産のリスクがあるが、公営バスは地方公共団体が直営で行うため、長期的かつ安定的なバス運行サービスの提供が可能であること	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線の維持方策は、公営という直営方式に限らず、第三セクター方式、民営バス補助方式等色々な選択肢があり、最も効率的な方策を選択することが住民福祉の向上につながる</li> </ul>
低公害車両、低床型車両の導入等、直接収益の向上に結び付きづらい投資を先駆的に行うことにより住民福祉の向上を図ること	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境・バリアフリー対策は、公共交通事業者としての責務であり、公営としての先導的役割は薄れていく</li> </ul>
議会・住民の意向を反映した運行サービスの提供が可能であること	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス利用者等の要望が外部介入となる恐れがある</li> <li>民営との比較対照情報を分かり易く公開すべきである</li> </ul>
営利追求が目的でないことから、内部補助による一定程度の不採算路線の維持が可能であること	<ul style="list-style-type: none"> <li>経営実態から内部補助にも限界がある</li> <li>内部補助は「受益と負担の連動関係」から公平の原則に反する</li> </ul>
公務員としての身分保障により雇用が安定しているため、良質な人材を確保することが可能であること	<ul style="list-style-type: none"> <li>親方日の丸意識が経営悪化に拍車をかけている</li> <li>給与水準が民営より高い合理性をバス輸送との関連で説明する責任がある</li> <li>身分保障を前提に民営並の経営効率化はできない</li> </ul>

出所：「公営バス事業のあり方に関する研究会報告書《要約版》（平成12年12月 社団法人公営交通事業協会）」をもとに包括外部監査人が作成

政令市における公営バスの状況は以下のとおりである。

	人口(人)	面積(k㎡)	人口密度 (人/㎡)	公営バス	備考
札幌市	1,952,348	1,121.26	1,741		平成 16 年に廃止(北海道中央バス㈱、ジェイ・アール北海道バス㈱、じょうてつバスに移譲)
仙台市	1,060,545	786.30	1,349	○	
さいたま市	1,292,016	217.43	5,942		
千葉市	967,832	271.77	3,561		
横浜市	3,737,845	437.56	8,542	●	
川崎市	1,488,031	143.01	10,405	●	
相模原市	718,192	328.91	2,184		
新潟市	796,773	726.45	1,097		
静岡市	706,287	1,411.90	500		
浜松市	807,013	1,558.06	518		
名古屋市	2,288,240	326.45	7,009	●	
京都市	1,415,775	827.83	1,710	●	
大阪市	2,702,432	225.21	12,000	●	平成 30 年に廃止(大阪シティバスに移管)
堺市	840,622	149.82	5,611		
神戸市	1,542,935	557.02	2,770	●	
岡山市	709,188	789.95	898		
広島市	1,195,327	906.68	1,318		
北九州市	961,024	491.95	1,953	○	
福岡市	1,529,040	343.39	4,453		
熊本市	734,317	390.32	1,881		平成 27 年に廃止(熊本都市バスに移譲)

出所：人口：住民基本台帳人口（平成 30 年 1 月 1 日）、面積：全国都道府県市区町村別面積調（平成 29 年 10 月 1 日）

（注）公営バス欄の「●」は経営改善計画のベンチマークを表す。

バス事業の経営環境は運行区域の人口密度に大きく左右されるが、行政区域内で民間バス事業者が運行している中、相対的に人口密度の低い仙台市においても、市営バスの存在意義を明確にすることが求められているといえよう。

#### （４）改革の方向性

民間事業者やコミュニティバスの運行等で代替可能な地域においては、必ずしも公営企業として行う必要はないことから、事業廃止、民営化・民間譲渡、民間活用による経営改革について検討が可能である。

まず、経営比較分析表等を活用し、民営化・民間譲渡の可能性を検討すべきである。

民営化・民間譲渡を検討した結果、民間事業者の経営状況や乗務員確保の問題等により全路線の譲渡が難しい場合は、路線の一部譲渡について検討しつつ、管理の委託等による民間活用を推進すべきである。併せて、職員定数及び給与水準の適正化や運行計画の見直し等により更なる経営の効率化を推進する必要がある。

民営化・民間譲渡の可能性が極めて低く、民間活用や職員定数及び給与水準の適正化等

による経営の効率化を図ってもなお収益性の低い事業や、人口減少等の要因によって将来にわたって収益性の悪化が見込まれる事業においては、地域における公共交通手段を地方公共団体が確保する必要性を踏まえ、公営企業として引き続きサービスを提供するのか、若しくは、公営企業を廃止し、一般会計において行う代替手段（コミュニティバス・デマンドタクシー等）により公共交通手段を確保するのか比較・検討を行った上で、当該代替手段の導入が望ましい場合は、その導入を検討すべきである。その際には、採算性等将来にわたって持続的に公営企業として事業を継続していくことが可能であるかどうかという視点から検討する。

出所：公営企業の経営のあり方に関する研究会報告書（平成 29 年 3 月 総務省）

## (2) 現状の問題認識

市営バスを存続させるのであれば、まずは民間事業者並みのコストで経営できるようにすべきである。このためには、経営比較分析表の活用による経営分析を行い、抜本的な改革の検討を行うことが重要である。自動車運送事業の経営比較分析表や経営比較分析表に掲げられている経営指標の概要については、「添付資料 3. 経営比較分析表（平成 29 年度）」「添付資料 4. 経営指標の概要」を参照されたい。

しかし、経営比較分析表に示されている市の分析に対する包括外部監査人の問題認識を整理すると以下のとおりであり、市民に対する説明責任を果たしているとは認められない。

市の分析（「経営比較分析表（平成 29 年度）」より）	包括外部監査人の問題認識
<p>1. 経営の健全性について</p> <p>表②のとおり、本市の営業収支比率は公営企業の平均を下回っている。平成 29 年度決算時点では同比率が 64.9%と乗車料収入をはじめとした営業収益で営業費用の 2/3 も賄っていない状況にあり、毎年、多額の営業赤字を計上している。</p> <p>これを補うために、毎年、一般会計から多額の補助金を繰り入れていることから、表⑦のとおり、他会計負担金比率は公営企業平均値を大きく上回っており、かつ同比率が増加傾向にあることから、他会計負担金への依存度は年々高まっているといえる。</p> <p>こうした補助金を繰り入れてもなお、表①のとおり、公営企業平均が経常黒字を達成している中、本市の経常収支比率は目標値を大きく下回っている。</p> <p>このように毎年多額の赤字を計上していることなどから、表③のとおり流動比率は 50%を下回り、表④のとおり累積欠損金比率は前年度から悪化している。</p>	<p>独立採算の状況に関する全ての指標（表⑤⑥⑦）が悪く、公営企業平均値との乖離が大きい。現行の経営改善計画において、これらの指標の改善見通しに乏しいため、市民の理解を得られるか疑問である。</p> <p>このような独立採算の状況に関する分析の記載がなく、適切な情報開示が行われていない。</p> <p>■関連する個別検出事項</p> <p>1（4）不十分な情報開示（一般会計負担）</p>

<p>市の分析（「経営比較分析表（平成 29 年度）」より）</p>	<p>包括外部監査人の問題認識</p>
<p>2. 経営の効率性について</p> <p>表①及び表②のとおり、本市の走行キロ当たりの収入はキロ当たりの運送原価を下回っている。</p> <p>これはバスの需要が減少していく中であっても便数等のサービス供給量を極力維持してきたことにより、表④のとおり、本市の乗車効率が公営企業平均よりも低い値で推移してきたことに起因しており、近年は生産年齢人口の減少などから更に悪化傾向にある。</p>	<p>表①②③は民間比較の指標でありながら、民間比較分析の記載がなく、適切な情報開示が行われていない。</p> <p>民間と比較すると、収入は上回っているが、費用はそれ以上に上回っており、特に人件費（表③）の乖離が大きいことから、主な赤字要因は労働生産性の低さによるものと考えられる。</p> <p>（注）「走行キロ当たりの人件費」（人件費／年間実車走行キロ）が民間比で約 1.7 倍と示されているが、人件費に運行委託分が反映されないため、民間比の乖離の実態はさらに大きいものと推察される。</p> <p>市は乗車効率の低さを課題と認識しているが、運行区域の特性等を考慮する必要あり、当該データのみで乗車効率の改善が優先度の高い課題といえるか疑問である。</p> <p>■関連する個別検出事項</p> <p>1（2）不十分な経営改善効果</p> <p>1（3）不十分な情報開示（路線別営業係数）</p>
<p>全体総括</p> <p>需要の減少による慢性的な営業赤字に対して、本市はこれまで、人件費の抑制やバス運転業務等の管理の委託の活用など、走行キロ当たりの運送原価の縮減を図ることで対応し、便数等のサービス供給量は極力維持してきた。</p> <p>しかし、指定都市の公営バス事業者の中では低い人件費水準とし、管理の委託についても法定上限まで委託を拡大するなど、費用の削減も限界に達しつつあること、受益と負担の公平性の観点などから他会計補助金への依存度をこれ以上高めることは適切ではないと考えることから、経営改善を図るために、「仙台市自動車運送事業経営改善計画（平成 29～33 年度）」に基づき、利用状況に応じた便数調整を行うなど、運行を効率化するための取り組みが必要不可欠となっている。</p>	<p>交通局は運行の効率化への取り組みの必要性を強調しているが、以下のようなリスクにも留意する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 減便等の便数調整を行うことは利便性の低下に繋がるものであり、利用者の負担増になること</li> <li>➤ マイカー等の代替交通手段があれば、利便性の低下は更なるバス利用者減を招き、バス事業が負のスパイラルに陥ること</li> <li>➤ 民間との違いが不明確になり、市営バスの存在意義自体がなくなること</li> </ul> <p>市営バスの維持に多額の一般会計負担が行われているが、市営バスの継続と民間譲渡に関する「市民負担と選択」が示されていない。</p> <p>■関連する個別検出事項</p> <p>1（5）重要課題の識別もれ</p> <p>1（6）抜本的な改革の検討不足</p>

市は経営比較分析表をもとに以下の点を整理し、市営バスの継続と民間譲渡に関する「市民負担と選択」を示すことにより、市民に対する説明責任を果たす必要があると考える。

分析の方法（注）	包括外部監査人の見解
<p>①持続可能性に関する経営指標を活用して、自団体の経年比較や他団体平均比較を行った結果、持続可能性が低い場合や、民間事業者との比較分析に関する経営指標を活用して、民間事業者と比較分析を行った結果、公営企業よりも民間事業者が低コストでサービス供給を行うことができる場合については、民営化・民間譲渡についての検討を行う。</p>	<p>以下の点を考慮すれば、民間譲渡が望ましいと考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 独立採算の状況に関する経営指標改善の見通しが立たないため、市営による持続可能性は低いと判断されること</li> <li>▶ 市営より民間事業者が低コストでサービス供給を行うことが可能と見込まれること</li> </ul> <p>■関連する個別検出事項</p> <p>1（2）不十分な経営改善効果</p>
<p>②民営化・民間譲渡が難しい場合は、持続可能性に関する経営指標を活用して、自団体の経年比較や他団体平均比較を行う。その結果、公営企業としての持続可能性が低く、当該指標の改善が見込まれない場合においては、公営企業として引き続きサービスを提供する場合と一般会計においてコミュニティバス・デマンドタクシー等に代替した場合とを比較・検討した上で、当該代替手段の導入が望ましい場合は、その導入（公営企業としては事業廃止）を検討する。</p>	<p>運行委託している営業所・出張所の採算性を見ると、民間譲渡の可能性が見込まれるため、仙台市において受け皿となる民間事業者が存在しないとは考え難い。実際、これまでも仙台市で路線単位の民間移譲を実施しているのであるから、民間譲渡は可能と考えられる。</p> <p>■関連する個別検出事項</p> <p>1（3）不十分な情報開示（路線別営業係数）</p> <p>1（6）抜本的な改革の検討不足</p>
<p>③民営化・民間譲渡した場合や、公営企業の事業を廃止し一般会計による代替手段（コミュニティバス・デマンドタクシー等）を導入した場合等においても、地方公共団体として持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むという観点及び一般会計による負担に対する説明責任を果たす観点から、民営化・民間譲渡先又はコミュニティバス・デマンドタクシー等の運行委託先から乗車効率や利用者1回当たり他会計負担額（改革実施後においては一般会計負担額）等の必要な情報の提供を求め、これらを活用して抜本的な改革の効果について検証を行う。</p>	<p>不採算路線の維持（行政判断）による運行路線はないのであれば、民間譲渡（市営バスの事業廃止）に伴う利用者へのマイナス影響は限定的と想定されるものの、一般会計による代替手段を導入する必要性が生じることは考えられる。この場合、市営バスのコストが民間を上回っていることを考慮すると、市営バスの事業廃止による一般会計負担の軽減効果は、代替手段を民間事業者に運行委託することによる一般会計負担の増加を上回ると予想され、市民負担の適正化を図れるものと考えられる。</p> <p>■関連する個別検出事項</p> <p>1（2）不十分な経営改善効果</p> <p>2（4）不十分な有効性評価</p>
<p>④公営企業として引き続きサービスを提供する場合でも、民間活用、職員定数及び給与水準の適正化や運行計画の見直し等により経営改善を図るとともに、経営比較分析表で示される事業の状況、独立採算の状況及び資産・負債に関する経営指標並びに民間事業者も含めた他のバス事業者の経営改善事例を参考に、「経営戦略」を策定し、中長期的な経営を考えることが必要である。</p>	<p>市は現行の経営改善計画をもって経営戦略を策定したと整理しているが、経営改善計画に様々な課題を有することを勘案すると、もはや市の直営によるバス事業の継続には無理がある。</p> <p>■関連する個別検出事項</p> <p>1（1）不十分な計画期間</p> <p>1（2）不十分な経営改善効果</p>

（注）公営企業の経営のあり方に関する研究会報告書（平成29年3月 総務省）より引用

# 仙台市自動車運送事業経営改善計画の概要

## 市営バス事業の新たな経営改善計画を策定しました

この計画は、厳しい経営状況にある市営バス事業を、生産年齢人口の減少や少子高齢化の急速な進展など、事業環境が一層厳しさを増す中においても安定的に維持していくことを目指して、市民の皆様からのパブリックコメントによるご意見をいただきながら策定したものです。

計画期間中は事業の効率性を向上させるとともに、資金不足比率（注）20%以上の「経営健全化団体」（注）となることのないよう、資金収支を改善し、さらに資金収支を均衡させることを目標とします。

交通局では、この計画に基づき、具体的な取り組みを進めることにより、経営基盤の更なる強化を図り、安定的・持続的な事業運営を目指します。

（注）「資金不足比率」…営業収益に対する資金不足額の比率。「経営健全化団体」…資金不足比率が20%以上になると、法に基づき「経営健全化団体」とされ、国からより厳しい経営改善に向けた取り組みが求められる。

## 計画策定の背景

### 1 市営バスの現状

- 乗車人員・乗車料収入はいずれも長らく減少傾向にあります。
- 走行キロも減少傾向にありますが、需要が減少しても便数等のサービス供給量は維持するよう努めてきたこともあり、乗車料収入の減少率が走行キロの減少率を上回っています。（図1）

⇒ 運行効率は長らく悪化傾向

- これまでも6次にわたる経営改善のための計画を策定し、経営の効率化とサービス向上に向け様々な取り組みを進めてきましたが、依然として厳しい経営状況が続き、毎年多額の赤字を計上しています。
- 資金不足比率も年々悪化しており、この状況が続けば、数年内に「経営健全化団体」となってしまうおそれがあります。（表1）

⇒ 各種数値は悪化の一途

- 人件費抑制策の一環として正職乗務員の採用を一時期停止していた影響で、正職乗務員の高齢化が進んでいます。（平成28年度当初の平均年齢は53.2歳。今後10年間で約8割が退職の見込み）

⇒ 事業の安定的継続に課題

図1 走行キロと乗車料収入の推移

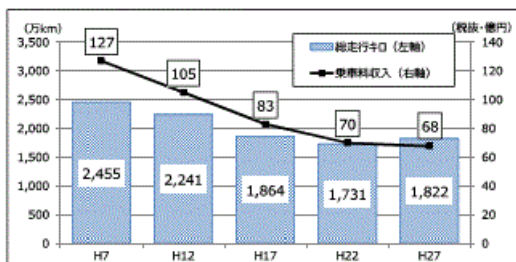


表1 当年度純損益と資金不足比率（平成27年度決算）

当年度純損益 (赤字額)	平成27年度:▲5億円 (累積赤字は▲48億円)
資金不足比率	平成27年度:6.6% (注) (26年度の3.6%から悪化)

（注）会計制度改正に伴う猶予措置（～28年度）を考慮しない場合の値

## 2 市営バス事業を取り巻く環境・課題

- ▶ 本市の生産年齢人口（15～64歳）は今後30年間で2割以上減少、総人口も約100万人まで減少するものと推計されています。（図2）

⇒ 主たる利用者となる通勤・通学者の需要は確実に縮小

- ▶ 安全運行やバリアフリーなどに対する社会的ニーズが増大しています。

⇒ サービスの質的向上への要請

- ▶ 地下鉄東西線開業により十文字の骨格交通体系が完成しました。

⇒ バスが担う役割の変化

- ▶ 環境負荷の小さい、快適な都市環境の創出を目指しています。

⇒ 公共交通サービスへの期待、持続性確保

- ▶ 走行キロ1kmあたりの収益・費用は他の政令指定都市公営バスがほぼ均衡しているのに対し、本市は大幅な赤字となっています。これは本市のキロあたり費用が政令市中最低レベルであるにもかかわらず、キロあたり収益がそれ以上に低いことに起因しています。（図3）

⇒ 事業効率の向上が本市バス事業の経営上の課題

図2 本市人口の推計

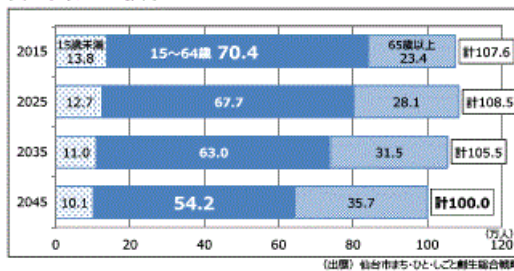
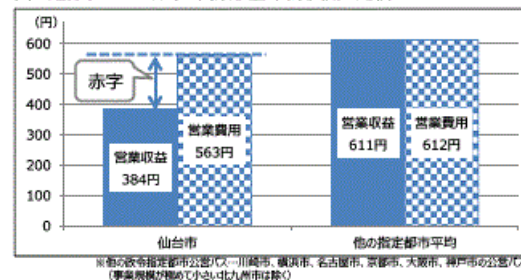


図3 走行キロ1kmあたりの営業収益・営業費用の比較



## 計画のポイント

### 1 計画策定の趣旨

経営環境が更に厳しさを増すと見込まれる状況下であっても、経営の持続性を確保していくために、次の方向性に基づき、実効性ある取り組みを進めていくことを目指します。

#### (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提供により、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～平成33年度（5カ年）



### 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

#### (1) 需要の動向を捉えた効果的な運行

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。

### 5 計画体系（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

- 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
- 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
- ④ バス待ち環境の向上

##### (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
- ② 接客教育の充実による接客サービスの向上
- 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
- 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
- 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
- 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

## 6 収支の見通し

- ▶ 人件費の抑制や管理の委託の活用といったこれまでの取り組み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っても、なお毎年度赤字を計上せざるを得ない見込みです。
- ▶ 「経営健全化団体」となることのないよう、本計画に掲げる取り組みを着実に進めることで赤字額の縮減を図り、計画期間内における各年度の資金不足比率を20%未満に抑制するとともに、計画期間以降も安定的に経営を持続できるよう、資金収支の均衡を目指します。

表2 計画期間中の収支（税抜き）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
当年度純損益	△ 9	△ 6	△ 5	△ 4	△ 3
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（営業収益／営業費用）	61.6%	63.5%	65.0%	66.3%	66.5%
経常収支比率（経常収益／経常費用）	92.2%	93.9%	95.4%	96.5%	97.0%

収支の見通しには、計画期間内に現在の事業量の概ね8%削減に相当する収支改善効果を盛り込んでいます。今後、計画に掲げた様々な取り組みを総合的に進めることによって、そうした改善効果を生み出していく必要があります。

生産年齢人口の減少や少子高齢化の進展によって財政的制約が強まる中、市営バス事業は、各バス路線の採算性の更なる悪化が見込まれる状況にあっても、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。

そのため、本計画に基づく収支改善に向けた様々な取り組みによって、資金収支を均衡させ、一般会計からの補助金に過度に依存しない経営体質を目指すとともに、将来の本市公共交通体系において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います。

今後、本市の公共交通政策との連携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努めてまいります。

- ◆ 計画の全文は、交通局のホームページからご覧いただけます。市政情報センター（市役所本庁舎1階）、宮城野区・若林区・太白区情報センター等でもご覧いただくことができます。

※交通局ホームページ [http://www.kotsu.city.sendai.jp/kigyuu/keiei/bus\\_kaizen\\_29\\_33.html](http://www.kotsu.city.sendai.jp/kigyuu/keiei/bus_kaizen_29_33.html)

～交通局からのお知らせ～



### どこバス仙台

乗車・降車バス停名を指定して検索すると、自分が乗りたいバスが今どこまで近付いているか分かります。  
<http://www.dokobasu.kotsu.city.sendai.jp/>

### せんだい市バス・地下鉄ナビ

出発地と到着地のバス停名や地下鉄駅名などを指定すると、経路や運賃、時刻表が検索できます。運賃は定期券も検索できます。

PC・スマホから <http://www.navi.kotsu.city.sendai.jp/>  
携帯電話から <http://www.navi.kotsu.city.sendai.jp/m/>

### 【問い合わせ先】

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15号  
電話：022-712-8356  
FAX：022-224-5506  
E-mail：[kot050115@city.sendai.jp](mailto:kot050115@city.sendai.jp)  
URL：<http://www.kotsu.city.sendai.jp/>

平成29年3月作成

添付資料 2. 地域路線運行補助金の対象路線別明細

(単位:千円)

路線名	項番	起点	主な経由地	終点	営業収入	営業費用	営業収支	補助対象
東仙台営業所	1	市営バス川内営業所前	錦町公園前、宮城野区役所前、東仙台	市営バス東仙台営業所前	5,135	4,888	247	
	2	仙台駅前	宮城野区役所前、東仙台	市営バス東仙台営業所前	34,054	88,746	△ 54,692	
	3	交通局東北大学病院前	定禅寺通市役所前、仙台駅前、宮城野区役所前、平成二丁目	新田二丁目東	95,578	158,162	△ 62,584	
	4	広瀬通一番町	尚綱学院中学高校前、堤通雨宮町、中江公園前、保険環境センター・青年会館前	市営バス東仙台営業所前	6,385	17,222	△ 10,837	生活路線
	5	仙台駅前	堤通雨宮町、中江公園前、保険環境センター・青年会館前	市営バス東仙台営業所前	140,410	217,273	△ 76,863	
瞑想の松	6	仙台駅前	宮町二丁目、東照宮一丁目、東北薬科大・東北高校前、台原駅	仙台駅前	32,066	56,341	△ 24,276	
	7	仙台駅前	宮町二丁目、東照宮一丁目、東北薬科大・東北高校前	台原駅	20,232	32,275	△ 12,044	
交通公園	8	仙台駅前	東北大学病院前、尚綱学院中学高校前、交通公園・三居沢水力発電所前、川内亀岡	仙台駅前	66,255	108,003	△ 41,748	
	9	仙台駅前	広瀬通一番町、仲の瀬橋、二高・宮城県美術館前、川内亀岡	市営バス川内営業所前	18,786	58,524	△ 39,738	
	10	仙台駅前	県庁市役所前、東北大学病院前、尚綱学院中学高校前	市営バス川内営業所前	47,283	78,107	△ 30,824	
	11	仙台駅前	県庁市役所前、東北大学病院前、八幡一丁目	市営バス川内営業所前	5,227	5,546	△ 318	
動物公園	12	交通局東北大学病院前	仙台駅、片平丁小学校前、八木山入口長徳寺前、八木山動物公園東門前	八木山動物公園駅	163,442	274,237	△ 110,795	
	13	交通局東北大学病院前	仙台駅、愛宕大橋、八木山入口長徳寺前、八木山動物公園東門前	八木山動物公園駅	32,105	50,538	△ 18,433	
	14	仙台駅前	片平丁小学校前、八木山入口長徳寺前、八木山動物公園東門前	八木山動物公園駅	26,967	38,353	△ 11,385	
	15	仙台駅前	愛宕大橋、八木山入口長徳寺前、八木山動物公園東門前	八木山動物公園駅	39,310	59,369	△ 20,059	
工学部・宮教大	16	県庁市役所前	仙台駅前、宮教大前	特別支援学校前	1,173	6,890	△ 5,718	生活路線
	17	八木山動物公園駅	八木山動物公園東門前、工学部中央、宮教大前	成田山	1,584	7,150	△ 5,566	フィーダー
	18	八木山動物公園駅	八木山動物公園東門前、工学部中央、宮教大前	青葉台	14,542	49,705	△ 35,163	フィーダー
長町	19	仙台駅前	愛宕大橋、三桜高校前	長町四丁目長町営業所前	1,662	9,110	△ 7,448	
	20	長町四丁目長町営業所前	長町南駅・太白区役所前、三桜高校前、向山高前、八木山動物公園駅	日赤病院前	2,960	14,993	△ 12,033	生活路線
野草園	21	仙台駅前	愛宕大橋、向山四丁目	野草園前	4,059	10,478	△ 6,419	生活路線
	22	交通局東北大学病院前	定禅寺通市役所前、仙台駅前、愛宕大橋、向山四丁目	野草園前	29,900	54,231	△ 24,331	
	23	長町四丁目長町営業所前	長町南駅・太白区役所前	東北工大長町キャンパス	1,317	10,465	△ 9,148	生活路線
	24	交通局東北大学病院前	仙台駅前、愛宕大橋、野草園前、東北工大長町キャンパス	長町四丁目長町営業所前	15,447	32,018	△ 16,570	
	25	仙台駅前	愛宕大橋、向山四丁目、野草園前、東北工大長町キャンパス	長町四丁目長町営業所前	4,809	10,011	△ 5,201	
	26	仙台駅前	愛宕大橋	東北工大長町キャンパス	4,784	13,605	△ 8,820	

(単位:千円)

路線名	項番	起点	主な経由地	終点	営業収入	営業費用	営業収支	補助対象
南小泉	27	交通局東北大学病院前	仙台駅前、荒町、若林区役所前、薬師堂駅	霞の目	13,684	16,697	△ 3,012	生活路線
	28	霞の目	遠見塚、薬師堂駅、若林区役所前、荒町	交通局東北大学病院前	2,043	2,303	△ 260	生活路線
	29	交通局東北大学病院前	仙台駅前、若林区役所前、薬師堂駅、若林区役所前	市営バス霞の目営業所前	13,826	18,064	△ 4,238	生活路線
	30	薬師堂駅	若林区役所前、高原住宅前、沖野一丁目	市営バス霞の目営業所前	13,637	21,493	△ 7,856	生活路線
	31	霞の目	遠見塚、大和町 NTT 東北病院前	薬師堂駅	3,556	2,097	1,459	
	32	薬師堂駅	若林区役所前、遠見塚	霞の目	22,642	42,013	△ 19,371	フィーダー
	33	長町南駅・太白区役所前	河原町駅南口、南小泉三丁目中、若林区役所前	薬師堂駅	3,720	24,079	△ 20,359	生活路線
	34	交通局東北大学病院前	仙台駅前、荒町、若林区役所前、大和町 NTT 東北病院前	薬師堂駅	97,902	152,253	△ 54,351	
	35	仙台駅前		薬師堂駅	957	1,106	△ 149	
大和町	36	薬師堂駅	大和小学校東	市営バス霞の目営業所前	9,241	28,944	△ 19,703	フィーダー
	37	市営バス霞の目営業所前	遠見塚、若林区役所前、薬師堂駅、蒲の町	市営バス霞の目営業所前	21,200	55,202	△ 34,002	フィーダー
	38	交通局東北大学病院前	仙台駅前、荒町、若林区役所前、薬師堂駅	市営バス霞の目営業所前	19,540	29,331	△ 9,790	生活路線
	39	交通局東北大学病院前	仙台駅前、連坊一丁目	薬師堂駅	13,239	35,452	△ 22,213	生活路線
北山・子平町	40	仙台駅前	春日町、東北大学病院前、子平町・壽徳寺前、三条町	仙台駅前	198,435	276,807	△ 78,372	
	41	仙台駅前	東北大学病院前	子平町・壽徳寺前	10,442	9,141	1,302	
	42	仙台駅前	県庁市役所前、北山一丁目、三条町	子平町・壽徳寺前	6,958	7,733	△ 774	
	43	川内駅	三条町	地下鉄北仙台駅	18,756	72,078	△ 53,322	フィーダー
緑ヶ丘	44	八木山動物公園駅	八木山動物公園駅、松が丘、青山二丁目	緑ヶ丘三丁目	35,876	29,943	5,933	
	45	西高校入口	八木山動物公園駅	緑ヶ丘三丁目	2,128	2,767	△ 638	生活路線
	46	長町駅東口	西高校入口、八木山動物公園駅	緑ヶ丘三丁目	44,552	60,479	△ 15,927	生活路線
	47	交通局東北大学病院前	仙台駅前、片平丁小学校前、八木山入口長徳寺前、八木山動物公園駅	緑ヶ丘三丁目	25,528	21,710	3,819	
恵和町	48	長町駅東口	長町南駅・太白区役所前、砂押町、緑ヶ丘三丁目	恵和町	19,025	30,511	△ 11,486	フィーダー
	49	長町四丁目長町営業所前	長町南駅・太白区役所前、砂押町、緑ヶ丘三丁目	恵和町	17,812	28,982	△ 11,170	フィーダー
	50	市立病院	長町駅東口、長町南駅・太白区役所前、砂押町、緑ヶ丘三丁目	恵和町	20,732	37,385	△ 16,653	フィーダー
桜ヶ丘	51	仙台駅前	県庁市役所前、北仙台駅、葉山町、本沢三丁目	桜ヶ丘七丁目	170,390	161,913	8,477	
	52	仙台駅前	県庁市役所前、東北大学病院前、北山霊園前、本沢三丁目	桜ヶ丘七丁目	106,204	130,420	△ 24,216	
	53	桜ヶ丘七丁目	桜ヶ丘団地入口、北山霊園前、木町、東北大学病院前	市営バス川内営業所前	3,296	4,004	△ 708	
	54	仙台駅前	県庁市役所前、北仙台駅、葉山町、本沢三丁目	宮城学院前	26,042	37,960	△ 11,917	
	55	仙台駅前	県庁市役所前、北仙台駅、葉山町、本沢三丁目	市営バス実沢営業所前	2,452	2,197	255	

(単位:千円)

路線名	項番	起点	主な経由地	終点	営業収入	営業費用	営業収支	補助対象
中山・川平	56	仙台駅前	県庁市役所前、北仙台駅、地下鉄北仙台駅、本沢二丁目	西勝山入口	34,323	41,448	△ 7,125	
	57	仙台駅前	県庁市役所前、北仙台駅、地下鉄北仙台駅、本沢二丁目	市営バス実沢営業所前	115,804	176,301	△ 60,497	
	58	仙台駅前	県庁市役所前、東北大学病院前、北山霊園前、中山不動尊前	市営バス実沢営業所前	19,613	23,113	△ 3,500	生活路線
	59	仙台駅前	県庁市役所前、二日町北四番丁、北仙台駅、葉山町	明成高校前	6,208	14,797	△ 8,590	生活路線
	60	旭ヶ丘駅	北根黒松南、双葉ヶ丘入口、北根四丁目西、桜ヶ丘団地入口	明成高校前	911	1,468	△ 556	生活路線
	61	仙台駅前	県庁市役所前、北仙台駅、葉山町、中山不動尊前	市営バス実沢営業所前	15,144	30,344	△ 15,200	生活路線
	62	仙台駅前	県庁市役所前、東北大学病院前、北山霊園前、中山六丁目	西中山	134,419	145,942	△ 11,523	
	63	仙台駅前	県庁市役所前、北仙台駅、葉山町、本沢三丁目	西中山	114,494	128,844	△ 14,350	
	64	仙台駅前	広瀬通一番町、折立、南吉成二丁目、川平団地	市営バス実沢営業所前	9,999	11,209	△ 1,209	生活路線
	65	仙台駅前	県庁市役所前、東北大学病院前、中山六丁目、仙台大観音前	西中山	115,923	123,111	△ 7,188	
	66	仙台駅前	県庁市役所前、本沢三丁目、川平団地	西中山	77,198	87,124	△ 9,926	
	67	仙台駅前	県庁市役所前、本沢三丁目、川平団地	市営バス実沢営業所前	3,787	13,235	△ 9,447	生活路線
	68	仙台駅前	県庁市役所前、北山霊園前	中山六丁目	5,054	3,908	1,146	
東黒松	69	旭ヶ丘駅	東黒松団地	八乙女駅	672	9,240	△ 8,568	生活路線
	70	台原駅	旭ヶ丘二丁目	旭ヶ丘駅	671	7,970	△ 7,299	生活路線
七北田	71	仙台駅前	堤通雨宮町、JCHO仙台病院前、黒松二丁目	八乙女駅	28,576	43,286	△ 14,710	生活路線
	72	仙台駅前	堤通雨宮町、JCHO仙台病院前、黒松団地入口	八乙女駅	2,656	11,381	△ 8,725	生活路線
	73	八乙女駅	黒松団地入口、瞑想の松	台原駅	516	3,421	△ 2,905	生活路線
鶴ヶ谷・南光台	74	旭ヶ丘駅	南光台中学校前、南光台東一丁目中央、鶴ヶ谷四丁目中、南光台南三郵便局前	旭ヶ丘駅	17,772	75,750	△ 57,978	フィーダー
	75	旭ヶ丘駅	鶴谷特別支援学校前、鶴ヶ谷六丁目西、鶴ヶ谷七丁目、鶴ヶ谷団地入口	台原駅	43,209	51,367	△ 8,158	フィーダー
	76	旭ヶ丘駅	南光台小学校前、鶴谷特別支援学校前	鶴ヶ谷七丁目	63,246	58,226	5,021	
	77	台原駅	自由ヶ丘、鶴ヶ谷団地入口	鶴ヶ谷七丁目	47,479	62,662	△ 15,183	フィーダー
	78	仙台駅前	宮城野区役所前、鶴ヶ谷団地入口、鶴ヶ谷六丁目西、鶴ヶ谷七丁目	旭ヶ丘駅	96,905	106,983	△ 10,078	
	79	仙台駅前	宮城野区役所前、鶴ヶ谷団地入口	鶴ヶ谷七丁目	77,197	99,976	△ 22,779	
	80	仙台駅前	堤通雨宮町、中江公園前、鶴ヶ谷団地入口、鶴ヶ谷六丁目西	旭ヶ丘駅	16,768	20,863	△ 4,095	
	81	仙台駅前	堤通雨宮町、中江公園前、鶴ヶ谷団地入口	鶴ヶ谷七丁目	152,978	194,427	△ 41,449	
	82	旭ヶ丘駅	鶴谷特別支援学校前、鶴ヶ谷六丁目西、鶴ヶ谷七丁目、保険環境センター・青年会館前	市営バス東仙台営業所前	52,305	66,200	△ 13,895	フィーダー

(単位:千円)

路線名	項番	起点	主な経由地	終点	営業収入	営業費用	営業収支	補助対象
	83	台原駅	自由ヶ丘、鶴ヶ谷団地入口、鶴ヶ谷団地入口、保険環境センター・青年会館前	市営バス東仙台営業所前	28,735	59,189	△ 30,454	フィーダー
	84	仙台駅前	宮城野区役所前、保険環境センター・青年会館前、鶴ヶ谷団地入口、鶴ヶ谷七丁目	市営バス東仙台営業所前	3,879	5,863	△ 1,984	
	85	仙台駅前	堤通雨宮町、中江公園前、保険環境センター・青年会館前、鶴ヶ谷団地入口	市営バス東仙台営業所前	13,242	19,093	△ 5,851	
	86	旭ヶ丘駅	南光台小学校前、鶴谷特別支援学校前、鶴ヶ谷七丁目	市営バス東仙台営業所前	16,111	23,506	△ 7,395	生活路線
	87	旭ヶ丘駅	南光台小学校前、松森明神	八乙女駅	13,280	19,331	△ 6,051	生活路線
	88	旭ヶ丘駅	南光台四丁目	南光台六丁目	13,035	16,802	△ 3,767	フィーダー
	89	旭ヶ丘駅	南光台四丁目、南光台六丁目	八乙女駅	4,691	12,523	△ 7,832	フィーダー
	90	旭ヶ丘駅	南光台四丁目、南光台六丁目、南光台四丁目	旭ヶ丘駅	4,241	17,063	△ 12,822	生活路線
	91	仙台駅前	宮町二丁目、東照宮一丁目、東北薬科大・東北高校前	旭ヶ丘駅	121,538	135,556	△ 14,018	
	92	仙台駅前	堤通雨宮町、視覚支援学校前、東照宮一丁目、東北薬科大・東北高校前	旭ヶ丘駅	4,891	7,415	△ 2,524	生活路線
	93	旭ヶ丘駅	鶴谷特別支援学校前、鶴ヶ谷六丁目西、鶴ヶ谷七丁目、与兵衛沼公園前	台原駅	8,996	12,566	△ 3,570	生活路線
	94	台原駅	自由ヶ丘、鶴ヶ谷団地入口、鶴ヶ谷団地入口、保険環境センター・青年会館前	原ノ町駅・宮城野区役所前	5,670	12,839	△ 7,169	生活路線
	95	旭ヶ丘駅	南光台小学校前、鶴谷特別支援学校前、鶴ヶ谷七丁目、鶴ヶ谷団地入口	台原駅	2,864	4,542	△ 1,678	生活路線
卸町	96	交通局東北大学病院前	定禅寺通市役所前、仙台駅前、第四合同庁舎前、国立病院前	小鶴新田駅	26,390	65,067	△ 38,677	
	97	交通局東北大学病院前	定禅寺通市役所前、仙台駅前、第四合同庁舎前、国立病院前	小鶴新田駅	18,875	39,709	△ 20,835	生活路線
	98	交通局東北大学病院前	仙台駅前、第四合同庁舎前、国立病院前、卸町四丁目北	市営バス東仙台営業所前	9,101	21,896	△ 12,795	生活路線
	99	交通局東北大学病院前	仙台駅前、第四合同庁舎前、国立病院前	市営バス東仙台営業所前	5,557	19,310	△ 13,753	生活路線
高松・安養寺	100	仙台駅前	堤通雨宮町、東照宮一丁目、保険環境センター・青年会館前	市営バス東仙台営業所前	18,378	50,194	△ 31,816	生活路線
	101	仙台駅前	堤通雨宮町、東照宮一丁目	安養寺二丁目	22,297	44,007	△ 21,709	
	102	仙台駅前	堤通雨宮町、東照宮一丁目、高松二丁目、安養寺二丁目	台原駅	38,657	79,933	△ 41,275	
	103	仙台駅前	堤通雨宮町、東照宮一丁目、幸町一丁目、安養寺二丁目	台原駅	5,596	8,780	△ 3,184	生活路線
	104	原ノ町駅・宮城野区役所前	幸町五丁目、ニの森東、安養寺二丁目	台原駅	2,974	10,935	△ 7,961	生活路線
	105	台原駅	与兵衛沼公園前、保険環境センター・青年会館前	市営バス東仙台営業所前	4,934	18,808	△ 13,874	生活路線
八木山南団地	106	八木山動物公園駅	日赤病院前	西高校入口	6,103	11,910	△ 5,807	フィーダー
	107	八木山動物公園駅	日赤病院前、西公園入口	長町駅東口	38,459	63,286	△ 24,827	フィーダー
	108	交通局東北大学病院前	仙台駅、片平丁小学校前、八木山入口長徳寺前、八木山動物公園駅	西高校入口	11,037	15,553	△ 4,516	生活路線

(単位:千円)

路線名	項番	起点	主な経由地	終点	営業収入	営業費用	営業収支	補助対象
西の平	109	八木山動物公園駅	八木山小学校前、砂押町	長町駅東口	45,651	77,017	△ 31,366	フィーダー
福田町四丁目	110	薬師堂駅	志波町、陸上自衛隊仙台駐屯地前、自動車団地、若林体育館前	荒井駅	14,904	73,292	△ 58,388	フィーダー
	111	薬師堂駅	志波町、卸町会館前、陸上自衛隊仙台駐屯地前、銀杏町	薬師堂駅	659	2,254	△ 1,595	生活路線
	112	荒井駅	若林体育館前、狐塚、鶴巻保育所前、福田町四丁目北	荒井駅	19,941	81,277	△ 61,336	フィーダー
沖野	113	交通局東北大学病院前	定禅寺通市役所前、仙台駅前、河原町駅南口、若林小学校前	沖野	129,311	152,296	△ 22,985	
	114	薬師堂駅	若林区役所前、古城三丁目、沖野、東高校入口	藤田	5,996	24,819	△ 18,823	生活路線
南吉成	115	仙台駅前	春日町、東北大学病院前、国見二丁目、仙台高校南	国見ヶ丘一丁目	173,363	221,762	△ 48,399	
	116	仙台駅前	春日町、東北大学病院前、国見二丁目、吉成二丁目	市営バス実沢営業所前	90,480	130,588	△ 40,107	
	117	泉中央駅	加茂四丁目南、川平団地、青陵中等教育学校前	貝ヶ森一丁目	6,114	7,178	△ 1,064	フィーダー
	118	泉中央駅	加茂四丁目南、川平団地、南吉成四丁目、南吉成一丁目	泉中央駅	81,245	92,522	△ 11,277	フィーダー
	119	泉中央駅	八乙女駅入口、加茂四丁目南、川平団地、南吉成四丁目	市営バス実沢営業所前	12,170	24,587	△ 12,417	フィーダー
	120	仙台駅前		市民墓地I区画前	3,052	10,695	△ 7,642	生活路線
東部工場団地	121	市営バス東仙台営業所前	小鶴新田町、食肉市場入口、狐塚	荒井駅	617	4,775	△ 4,158	生活路線
	122	長町南駅・太白区役所前	広瀬橋、若林小学校前、大和小学校東、中央卸売市場正門前	荒井駅	6,636	32,412	△ 25,775	生活路線
	123	仙台駅前	第四合同庁舎前、宮城野区役所前、食肉市場入口、狐塚	荒井駅	3,789	8,373	△ 4,583	生活路線
	124	旭ヶ丘駅	南光台小学校前、鶴ヶ谷団地入口、宮城野区役所前、卸町会館前	荒井駅	3,049	6,365	△ 3,316	生活路線
	125	小鶴新田駅	食肉市場入口、狐塚	荒井駅	6,252	20,263	△ 14,011	生活路線
貝ヶ森団地	126	仙台駅前	春日町、東北大学病院前、大崎八幡宮前、国見二丁目	国見ヶ丘三丁目福祉大野球場前	123,090	151,046	△ 27,957	
	127	仙台駅前	春日町、東北大学病院前、国見二丁目、国見ヶ丘三丁目福祉大野球場前	市営バス実沢営業所前	89,416	127,907	△ 38,491	
	128	仙台駅前	春日町、東北大学病院前、国見二丁目、国見ヶ丘三丁目福祉大野球場前	市営バス実沢営業所前	15,286	17,514	△ 2,227	生活路線
	129	仙台駅前	東北大学病院前、国見小学校前、貝ヶ森一丁目	青陵中等教育学校前	7,552	10,836	△ 3,284	
	130	仙台駅前	春日町、東北大学病院前、国見二丁目、国見ヶ丘三丁目福祉大野球場前	市営バス実沢営業所前	8,139	10,403	△ 2,263	生活路線
	131	仙台駅前	県庁市役所前、地下鉄北仙台駅、本沢二丁目、中山不動尊前	貝ヶ森一丁目	2,788	4,352	△ 1,564	
	132	JR東北福祉大前駅	仙台高校・福祉大ウェルコム21前	青陵中等教育学校前	991	455	536	
四郎丸	133	長町南駅・太白区役所前	南仙台駅東口、東中田六丁目、袋原、堰場	四郎丸	23,810	38,535	△ 14,725	フィーダー
	134	長町南駅・太白区役所前	南仙台駅東口、JCHO仙台南病院入口、袋原	四郎丸	28,976	44,964	△ 15,988	フィーダー
	135	長町四丁目長町営業所前	南仙台駅東口、東中田六丁目、袋原、堰場	四郎丸	25,241	58,434	△ 33,192	フィーダー

(単位:千円)

路線名	項番	起点	主な経由地	終点	営業収入	営業費用	営業収支	補助対象
	136	長町四丁目長町営業所前	南仙台駅東口、JCHO仙台南病院入口、袋原	四郎丸	15,597	41,489	△ 25,891	フィーダー
	137	長町四丁目長町営業所前	東中田六丁目、東中田三丁目、袋原、東四郎丸	四郎丸	30,512	60,918	△ 30,406	フィーダー
	138	長町四丁目長町営業所前	中田小学校前、東中田六丁目、袋原、東四郎丸	四郎丸	3,848	6,729	△ 2,880	フィーダー
	139	市立病院	長町駅・たいはつくる前、南仙台駅東口、東中田六丁目、袋原	四郎丸	12,294	23,628	△ 11,334	フィーダー
	140	市立病院	長町駅・たいはつくる前、南仙台駅東口、JCHO仙台南病院、袋原	四郎丸	16,384	26,257	△ 9,873	フィーダー
深沼	141	薬師堂駅	大和町 NTT 東北病院前、蒲の町	荒井駅	7,553	18,607	△ 11,054	生活路線
	142	市営バス霞の目営業所	古城三丁目、若林区役所前、薬師堂駅、中倉一丁目	荒井駅	50,567	134,553	△ 83,985	フィーダー
	143	市営バス霞の目営業所	藤田、四ツ谷	荒井駅	173	1,286	△ 1,113	生活路線
	144	荒井駅	荒井矢取、農業園芸センター、笹新田	南長沼	1,765	19,256	△ 17,490	生活路線
	145	荒井駅		南長沼	2,828	15,999	△ 13,171	生活路線
	146	市営バス霞の目営業所	古城三丁目、若林区役所前、薬師堂駅、蒲の町	南長沼	5,199	18,669	△ 13,470	フィーダー
井土浜	147	交通局東北大学病院前	定禅寺通市役所前、仙台駅前、河原町駅南口、若林小学校前	中野	66,748	110,725	△ 43,977	
	148	交通局東北大学病院前	定禅寺市役所前、仙台駅前、河原町駅南口、若林小学校前	東高校入口	68,985	83,498	△ 14,513	
	149	交通局東北大学病院前	定禅寺市役所前、仙台駅前、愛宕大橋、若林小学校前	竹野花	35,525	49,993	△ 14,469	生活路線
	150	交通局東北大学病院前	仙台駅、若林小学校前、東高校入口、三本塚	荒井駅	51,786	90,106	△ 38,320	生活路線
	151	交通局東北大学病院前	仙台駅、若林小学校前、東高校入口、長屋敷	荒井駅	32,343	57,935	△ 25,592	生活路線
	152	荒井駅	七郷中学校前、藤田、長屋敷	六郷小学校前	1,069	5,227	△ 4,158	生活路線
	153	東高校入口	若林小学校前、仙台駅	交通局東北大学病院前	3,970	4,369	△ 399	生活路線
	154	荒井駅	七郷中学校前、藤田、三本塚	六郷小学校前	503	3,500	△ 2,997	生活路線
	155	交通局東北大学病院前	仙台駅、若林小学校前、東高校入口	六郷小学校前	38,874	55,892	△ 17,018	
	156	薬師堂駅	若林区役所前、南小泉二丁目東、東高校入口、井土浜	中野	2,535	15,169	△ 12,634	生活路線
	157	市立病院	長町駅東口、六郷小学校前、藤田	荒井駅	3,951	24,248	△ 20,296	生活路線
	158	交通局東北大学病院前	定禅寺市役所前、仙台駅前、若林小学校前、南小泉二丁目東	薬師堂駅	5,474	16,962	△ 11,488	生活路線
六丁目の目・岡田	159	交通局東北大学病院前	定禅寺通市役所前、仙台駅前、新寺四丁目・サンプラザ入口、志波町	市営バス霞の目営業所前	118,375	184,200	△ 65,825	
	160	荒井駅	若林体育館前、狐塚、賀茂皇神社前	蒲生小田切	16,342	55,127	△ 38,785	フィーダー
	161	荒井駅	若林体育館前、狐塚、賀茂皇神社前、堀切	陸前高砂駅	6,192	30,449	△ 24,257	フィーダー
蒲生	162	交通局東北大学病院前	定禅寺通市役所前、仙台駅前、第四合同庁舎前、宮城野区役所前	蒲生(6号公園住宅)	38,496	99,895	△ 61,399	
	163	市営バス川内営業所前	交通局東北大学病院前、定禅寺通市役所前、仙台駅前、宮城野区役所前	中野新町	4,676	6,091	△ 1,415	



(単位:千円)

路線名	項番	起点	主な経由地	終点	営業収入	営業費用	営業収支	補助対象
	164	市営バス川内営業所前	交通局東北大学病院前、定禅寺通市役所前、仙台駅前、宮城野区役所前	蒲生(6号公園住宅)	9,154	25,201	△ 16,047	
	165	陸前高砂駅	東北薬科大病院入口、白鳥二丁目、中野新町	蒲生(6号公園住宅)	673	8,133	△ 7,460	生活路線
高砂	166	交通局東北大学病院前	定禅寺通市役所前、仙台駅前、第四合同庁舎前、宮城野区役所前	高砂市営住宅西	70,557	113,813	△ 43,256	
	167	陸前高砂駅	高砂市民センター前、福室六丁目、中野中学校前	高砂市営住宅西	1,120	11,327	△ 10,207	生活路線
	168	小鶴新田駅	田子西市営住宅前	陸前高砂駅	3,425	33,314	△ 29,889	生活路線
岩切	169	市営バス東仙台営業所前	今市橋	岩切駅	659	6,574	△ 5,915	
	170	交通局東北大学病院前	定禅寺通市役所前、仙台駅前、宮城野区役所前、市営バス東仙台営業所前	岩切駅	108,139	181,685	△ 73,546	
	171	交通局東北大学病院前	定禅寺通市役所前、仙台駅前、宮城野区役所前、市営バス東仙台営業所前	岩切分台二丁目	6,780	10,023	△ 3,243	
余目	172	陸前高砂駅	田子小学校入口	市営バス東仙台営業所前	719	13,181	△ 12,462	生活路線
	173	陸前高砂駅	田子小学校入口	余目	881	11,453	△ 10,572	生活路線
根白石	174	泉中央駅	野村、実沢、根白石下町、川崎入口	杉の崎公会堂前	6,440	28,748	△ 22,307	フィーダー
	175	泉中央駅	野村、実沢、根白石下町、福岡	花輪	5,186	27,719	△ 22,533	生活路線
	176	泉中央駅	野村、実沢、根白石下町、川崎入口	泉岳自然ふれあい館	16,026	42,475	△ 26,449	フィーダー
	177	泉中央駅	野村、実沢、根白石下町	根白石市民センター前	5,847	8,141	△ 2,294	フィーダー
	178	泉中央駅	野村、実沢	市営バス実沢営業所前	455	3,854	△ 3,399	フィーダー
	179	泉中央駅	野村、根白石下町、川崎入口	朴沢	6,239	29,400	△ 23,161	フィーダー
	180	市営バス実沢営業所前	野村、根白石下町、川崎入口	朴沢	11	744	△ 733	生活路線
	181	市営バス実沢営業所前	根白石下町、福岡	花輪	9	1,175	△ 1,166	生活路線
	182	泉中央駅	野村、実沢、根白石下町、川崎入口	杉の崎公会堂前	4,129	16,783	△ 12,654	フィーダー
	183	泉中央駅		墓園 11 区画前	2,614	4,448	△ 1,834	生活路線
大沢	184	愛子駅	開成橋、赤坂下	畑前北	2,570	14,230	△ 11,659	生活路線
	185	仙台駅前	東北大学病院前、大崎八幡宮前、折立、陸前落合駅	畑前北	51,543	117,445	△ 65,902	生活路線
	186	仙台駅前	東北大学病院前、大崎八幡宮前、折立、陸前落合駅	赤坂三丁目	9,796	10,037	△ 241	生活路線
	187	陸前落合駅	佛國寺前	畑前北	275	1,310	△ 1,035	生活路線
芋沢	188	愛子駅	開成橋、大沢中学校前、芋沢明神、みやぎ台五丁目	大國神社前	1,341	4,476	△ 3,135	生活路線
	189	陸前落合駅	高野原二丁目	赤坂三丁目	1,699	3,073	△ 1,374	生活路線
	190	愛子駅	陸前落合駅、長泉寺前、みやぎ台入口、住吉台一丁目	市営バス実沢営業所前	2,873	9,645	△ 6,772	生活路線
	191	愛子駅	陸前落合駅、落合駅入口、高野原二丁目、赤坂一丁目東	大國神社前	10,108	37,298	△ 27,190	生活路線
	192	愛子駅	陸前落合駅、高野原二丁目、芋沢明神、萱場	泉中央駅	5,345	20,407	△ 15,062	生活路線

(単位:千円)

路線名	項番	起点	主な経由地	終点	営業収入	営業費用	営業収支	補助対象
	193	仙台駅前	東北大学病院前、大崎八幡宮前、折立、陸前落合駅	大國神社前	124,417	162,475	△ 38,057	
定義	194	仙台駅前	大崎八幡宮前、折立、愛子駅前、市営バス白沢車庫前	定義	41,515	68,671	△ 27,156	生活路線
	195	市営バス白沢車庫前	白沢駅前、上愛子小学校前、熊ヶ根、大倉ダム	定義	178	9,923	△ 9,745	
	196	仙台駅前	大崎八幡宮前、折立、愛子駅前、市営バス白沢車庫前	定義	3,638	7,201	△ 3,564	生活路線
	197	市営バス白沢車庫前	白沢駅前、上愛子小学校前、熊ヶ根、大倉ダム	定義	15	590	△ 575	生活路線
	198	仙台駅前	大崎八幡宮前、折立、愛子駅前、市営バス白沢車庫前	定義	32,559	54,157	△ 21,598	生活路線
	199	市営バス白沢車庫前	熊ヶ根橋、滝の上	定義	13	3,154	△ 3,141	
	作並	200	愛子駅	二軒在家	市営バス白沢車庫前	374	3,809	△ 3,435
201		仙台駅前	東北大学病院前、大崎八幡宮前、折立、愛子駅前	熊ヶ根関	10,478	14,089	△ 3,610	
202		仙台駅前	県庁市役所前、東北大学病院前、大崎八幡宮前、折立	市営バス白沢車庫前	53,128	75,431	△ 22,302	
203		仙台駅前	大崎八幡宮前、折立、愛子駅前、市営バス白沢車庫前	作並深沢山	128,112	186,814	△ 58,703	
204		市営バス白沢車庫前	白沢駅前、上愛子小学校前、熊ヶ根駅、作並駅前	作並深沢山	170	6,412	△ 6,242	
八ツ森	205	市営バス白沢車庫前	白沢駅前、上愛子小学校前、熊ヶ根駅、ニッカ橋	八ツ森	101	6,730	△ 6,629	生活路線
	206	作並駅	ニッカ橋	八ツ森	148	2,266	△ 2,118	生活路線
	207	市営バス白沢車庫前	熊ヶ根駅前、八ツ森、作並駅、熊ヶ根駅前	市営バス白沢車庫前	490	4,003	△ 3,513	生活路線
秋保・二口	208	市営バス白沢車庫前	白沢駅前、上愛子小学校前、境野、並木	上の原	117	5,769	△ 5,653	生活路線
	209	市営バス白沢車庫前	白沢駅前、上愛子小学校前、境野、並木	野尻町北	1,471	17,663	△ 16,192	生活路線
	210	愛子駅	錦ヶ丘七丁目北・天文台入口、秋保文化の里センター、境野、並木	上の原	5,184	28,138	△ 22,954	生活路線
	211	愛子駅	錦ヶ丘七丁目北・天文台入口、秋保文化の里センター、境野、並木	野尻町北	3,042	18,604	△ 15,562	生活路線
	212	愛子駅	錦ヶ丘七丁目北・天文台入口、秋保文化の里センター、境野、並木	二口	4,128	20,396	△ 16,268	生活路線
	213	仙台駅前	広瀬通一番町、西国道維持出張所前、折立、栗生	錦ヶ丘八丁目	6,356	10,016	△ 3,660	生活路線
折立・茂庭台	214	仙台駅前	東北大学病院前、大崎八幡宮前、西国道維持出張所前、梨野	生出橋	15,005	17,968	△ 2,963	生活路線
	215	仙台駅前	広瀬通一番町、西国道維持出張所前、梨野	茂庭台一丁目	63,241	70,569	△ 7,328	
	216	仙台駅前	広瀬通一番町、西花苑一丁目、折立団地児童公園前、梨野	茂庭台一丁目	81,950	103,443	△ 21,494	
	217	仙台駅前	広瀬通一番町、西国道維持出張所前、梨野	生出橋	31,156	49,986	△ 18,829	
	218	仙台駅前	東北大学病院前、大崎八幡宮前、西国道維持出張所前、折立小学校前	西花苑二丁目	64,141	88,432	△ 24,290	
	219	仙台駅前	東北大学病院前、大崎八幡宮前、墓園正門前、西国道維持出張所前	西花苑二丁目	14,868	19,731	△ 4,862	生活路線
	220	仙台駅前	広瀬通一番町、折立小学校前	西花苑二丁目	12,274	11,075	1,200	

(単位:千円)

路線名	項番	起点	主な経由地	終点	営業収入	営業費用	営業収支	補助対象
長命ヶ丘	221	仙台駅前	県庁市役所前、北仙台駅、葉山町、本沢三丁目	長命ヶ丘二丁目	6,378	12,904	△ 6,525	生活路線
	222	仙台駅前	県庁市役所前、本沢三丁目、泉館山高校前	長命ヶ丘二丁目	125,897	148,590	△ 22,693	
	223	泉中央駅	七北田公園西口、加茂四丁目、長命ヶ丘一丁目東、長命ヶ丘六丁目南	西中山	7,628	14,261	△ 6,632	生活路線
	224	泉中央駅	上谷刈三丁目、上谷刈山添、川平団地、南中山小学校入口	聖和短大前	12,277	25,778	△ 13,501	生活路線
泉松陵高校	225	旭ヶ丘駅	東北薬科大・東北高校前、自由ヶ丘、鶴ヶ谷七丁目、鶴谷特別支援学校前	泉松陵高校入口	1,362	4,193	△ 2,832	生活路線
住吉台	226	泉中央駅	菅間、野村、実沢、芦沢	住吉台西三丁目	118,455	156,662	△ 38,207	フィーダー
泉ビレジ	227	仙台駅前	東北大学病院前、聖和短大前、泉ビレジ四丁目	根白石下町	17,489	18,069	△ 579	
	228	仙台駅前	県庁市役所前、北仙台駅、葉山町、中山不動尊前	市営バス実沢営業所前	141,613	145,395	△ 3,781	
	229	仙台駅前	県庁市役所前、北仙台駅、葉山町、本沢二丁目、聖和短大前(短大構内系統含む)	泉ビレジ四丁目	202,735	217,179	△ 14,444	
	230	仙台駅前	県庁市役所前、東北大学病院前、北山霊園前、中山不動尊前	泉ビレジ四丁目	1,415	3,179	△ 1,764	
	231	仙台駅前	広瀬通一番町、折立、南吉成二丁目、中山吉成	市営バス実沢営業所前	13,946	12,847	1,099	
	232	泉中央駅	野村、実沢、泉ビレジ四丁目、泉ビレジ一丁目	市営バス実沢営業所前	14,004	33,003	△ 18,999	生活路線
	233	泉中央駅	野村、実沢、泉ビレジ一丁目、北中山二丁目	市営バス実沢営業所前	5,255	10,419	△ 5,164	生活路線
				合計	6,735,070	10,579,351	△3,844,281	

出所：交通局作成資料



## 添付資料4. 経営指標の概要

### 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 (%)	$\frac{\text{経常収益}}{\text{経常費用}} \times 100$

##### 【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 (%)	$\frac{\text{営業収益}}{\text{営業費用}} \times 100$

##### 【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 (%)	$\frac{\text{流動資産}}{\text{流動負債}} \times 100$

##### 【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っておらず、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填することができず、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）	$\frac{\text{他会計補助金} + \text{他会計負担金}}{\text{年間輸送人員}}$

【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 (%)	$\frac{\text{他会計負担金} + \text{他会計補助金}}{\text{経常費用}} \times 100$

【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)	$\frac{\text{営業収益} + \text{営業外収益}}{\text{実車走行キロ}}$

(※)「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、分析にあたっては、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)	$\frac{\text{営業費用} + \text{営業外費用}}{\text{実車走行キロ}}$

(※)「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 (%)	$\frac{\text{延べ人キロ}}{(\text{年間走行キロ} \times \text{平均乗車定員数})} \times 100$

(※) 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、分析にあたっては、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) 各指標の組み合わせによる分析の考え方**

指標	分析の考え方
<b>1. 経営の健全性</b>	
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っておらず、他会計からの繰入り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。
<b>2. 経営の効率性</b>	
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（〇%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、〇年度までに策定等）を記載すること。

出所：「経営指標の概要（交通事業（自動車運送事業）平成29年度）」（総務省）