

団体名	横浜シティ・エア・ターミナル株式会社	所管課	都市整備局都市交通課
-----	--------------------	-----	------------

協約（団体の経営向上等に向けた団体及び市の取組）

2 財務の改善に向けた取組

団体の目指す将来像	当期純利益の黒字継続			
現在の取組	平成25年8月の高速乗合バス制度改正を契機とした新規バス路線の誘致による収益増と付帯事業の損益改善に取り組んでいます。			
方針期間の主要目標	①当期純利益の黒字継続	25年度実績	①当期純利益39百万円	目標数値 ①当期純利益36百万円
具体的取組	成田空港線の減便など空港線は厳しい環境ですが、バスバースを効率的に活用した新規路線誘致などの取組を進め、バスの発着回数拡大を図るとともに、今後増加が見込まれるインバウンド旅客の取り込みを進め、総利用客数目標を達成することで、収入の確保と経営の安定を図ります。			
団体				
市				

3 業務・組織の改革

団体の目指す将来像	効率的な業務運営と法令順守の徹底			
現在の取組	会社設立以来初めて、平成25年度から従業員より役員の登用を行いました（従業員兼務役員）			
方針期間の主要目標	①人員配置計画の見直し ②コンプライアンス意識の定着と従業員意識調査の実施	25年度実績	①新制度対応に伴う増員等の実施 ②コンプライアンス研修実施（1回）従業員意識調査（1回）	目標数値 ①策定・実施（効率的な業務運営の達成） ②実施
具体的取組	空港の24時間化対応などに向けて、適正な人員配置計画を策定、実施します。また、業務執行体制強化のため研修を実施するなど、コンプライアンス意識を高める取組を進めます。			
団体				
市				

公的な役割を担う外郭団体としての
団体と市との円滑な連携・協力体制の構築に関する取組

27年度以降の関与のあり方検討を踏まえて記載します。

新方針に係る審議の論点

(横浜シティ・エア・ターミナル株式会社)

新 方 針

審 議 の 論 点

外郭団体等経営改革委員会での議論を踏まえ、民間主体の運営への移行を前提とした上で、横浜市が求める団体の役割を改めて整理し、どの程度の市の関与を残す必要があるのか判断する必要があります。また、市の関与の程度を踏まえた出資割合等を検討する必要があります。

審議の論点に対する局の考え方

団体の経営状況や取り巻く環境を考慮したうえで、横浜という都市にとってのYCATの価値や、民間移行の内容も含め、最善な関与の在り方を検討し判断する必要があります。

◆ 公益的使命の達成

総務局等・監査法人の意見

民間主体の運営については、第3期協約で方向性は出ていると認識しています。これを改めて検討するのであれば、団体を取り巻く状況が第3期協約策定時からどう変化し、なぜ現時点で方針の再検討が必要なのか具体的に示してください。あわせて、都市整備局が考える関与の度合いや今後の見通し、スケジュール等についても具体的に示してください。また、根拠についても示してください。

所管局の考え

羽田空港の24時間化や、国家戦略特区、中期4か年計画に、当団体の設立目的である空港アクセス強化が位置付けられたこと、法改正による高速ツアーバス等の発着ニーズが増加していることから、平成22年度の協約策定時から、団体を取り巻く環境は大きく変化しています。また、中期4か年計画にも「改めて状況の変化等も踏まえた検証を行うとともに、すべての外郭団体について今後の方向性を検討します」となっていることから、中期4か年計画の期間に今後の民間移行の内容も含めたYCATの扱いと方向性を検討します。

◆ 財務の改善

総務局等・監査法人の意見

所管局の考え

◆ 業務・組織の改革

総務局等・監査法人の意見

効率的な人員配置に係る目標数値については、計画が策定されたら具体的な数値を記載し、改めて外郭団体等経営向上委員会で議論してください。

所管局の考え

空港の24時間化対応などに向け、人員配置計画を策定した上で目標の記載について検討します。

団体名	横浜シティ・エア・ターミナル株式会社
-----	---------------------------

団体概要	(平成26年7月1日現在)
-------------	---------------

- (1) 設立形態
株式会社
- (2) 設立年月日
昭和54年1月18日
- (3) 所在地
横浜市西区高島二丁目19番12号 横浜スカイビル15階
- (4) 基本金
3,000,000千円 (うち横浜市出資額1,550,000千円、出資割合51.7%)
- (5) 設立目的
主に、シティ・エア・ターミナル及び自動車ターミナル等交通施設の所有及び経営、航空運送事業者、航空旅客及び航空貨物並びに自動車運送事業者に対する役務の提供、貨物自動車運送事業、物品販売業務及びこれらに附帯する一切の事業を営む。
- (6) 代表者
代表取締役社長 中 込 雅 (市OB)
- (7) 役職員数
役員数 14人
うち常勤 3人 (うち横浜市派遣 0人、うち横浜市退職 1人)
うち非常勤 11人 (うち横浜市現職 0人、うち横浜市退職 1人)
職員数 28人 (うち横浜市派遣 0人、うち横浜市退職 0人)
- (8) 横浜市所管局課
都市整備局都市交通課

主要事業	(平成26年7月1日現在)
-------------	---------------

ア シティ・エア・ターミナル及び自動車ターミナル等交通施設の運営 (バス進入路は一部横浜市行政財産使用許可、バス駐待機所敷地は横浜市行政財産使用許可)
市内と成田空港及び羽田空港を結ぶバス路線等のターミナルとして施設経営
利用客数の推移

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
成田空港線	人 673,332	人 604,788	人 577,266	人 583,663	人 572,137
羽田空港線	2,068,648	2,136,375	2,103,071	2,020,285	1,828,881
空港アクセス 以外の路線	535,303	641,551	822,263	901,735	1,036,558
利用客合計	3,277,283	3,382,714	3,502,600	3,505,683	3,437,576

※ 往路、復路の合計

- イ 航空運送事業者、航空旅客及び航空貨物並びに自動車運送事業者に対する役務の提供
- ウ 旅客から依頼された手荷物一時預かり等の取扱業務
- エ 土産品、食料品、衣料品及び日用雑貨等、旅行に必要な物品の販売

公益的使命

横浜市ではなく団体が事業を行う理由

空港アクセスを主体とする高速バスターミナル事業は、空港からの横浜の玄関として、また他の高速路線バスを含めた高速バスターミナルとして、公益性の高い事業であるため、羽田空港線深夜便など採算性の悪い便等についても、安心安全なサービスの提供が求められている。

主要な事業について、団体の設立目的、ミッションとの関連性

- 事業①
 ・横浜市や神奈川県在住の航空旅客の空港アクセスの確保及び新規路線誘致による交通拠点性の強化
- 事業②
 ・空港路線等の円滑な運行を図るため、空港路線を中心としたバス事業者への役務や駐待機場所の提供
 ・売店等の運営による利用者の利便性向上

団体ごとの経営改革に関する方針（22年度策定）

- ・施設の利便性、交通拠点性の維持・充実を図るとともに国際都市化推進のため、経営に対する一定の関与及び土地使用に係る支援を継続しつつも、民間団体としての主体的な経営強化に努めます。

第3期協約期間（23～25年度）の取組状況

【協約事項1】	評価指標 (比重)	単位		評価指標の推移				
				(参考) 22年度	23年度	24年度	25年度	(参考) 26年度
全路線利用客数を、年間290万人以上確保します。	成田空港線 (0.33)	千人	目標	—	465	465	465	557
			実績	605	577	584	572	
	羽田空港線 (0.33)	千人	目標	—	1,709	1,624	1,660	1,451
			実績	1,682	1,638	1528 (2,021)	1,419 (1,829)	
	空港線以外の 路線 (0.33)	千人	目標	—	712	736	775	1,094
			実績	642	822	902	1,037	
計	千人	目標	—	2,886	2,825	2,900	3,102	
		実績	2,929	3,038	3013 (3,506)	3,028 (3,438)		
「羽田空港線」の評価指標及び合計における () 内の数値は、PASMOやSUICAなど交通ICカード利用者を含む数値です。 「成田空港線」は交通ICカードの利用ができませんが、「空港線以外の路線」は交通ICカード利用者が含まれています。								
取組状況	成田空港線運賃割引キャンペーンの継続とWEB予約の導入により利用客を確保した。羽田空港線の横浜駅改札口前降車、国際線ターミナル直行及び新整備場行きが増便等により利用客減少を抑制した。空港線以外の路線において、新規バス路線の誘致と既存路線の増便、バス受入れに伴う施設・設備の整備を行った。							
目標と実績の差異原因	成田空港線は、運賃割引キャンペーンの継続等により利用客を確保しているが、日本人国際線航空旅客の動向がやや減少傾向にある。羽田空港線は、横浜駅改札口前降車や運行ダイヤ強化による利便向上を図ったが、鉄道の直通ダイヤ倍増や他の空港アクセスへの分散等により減少した。空港線以外の路線は、新規路線の誘致と既存路線の増便により増加した。							
今後の取組についての考え	より安全で快適なターミナルを目指しの施設・設備の整備・充実を図るとともに、利用客のニーズにあったバスサービスの提供により利便性の向上を図り、リピーターの確保、新規利用客の獲得を務める。							
所管局の見解	成田空港線、羽田空港線に関して、各年協約目標を達成しているが年々減少傾向にあり、今後も厳しい状況が予想される。高速乗合バス制度の改定に伴う高速ツアーバス等の誘致により、空港線以外の路線を受け入れ、全体的な利用客数の増加に努めてほしい。							

監査法人評価	S	監査法人コメント	羽田空港線の利用客は毎年、減少しているが、その落ち込みを空港線以外の新規路線の開拓によりカバーしている。26年度は羽田空港の国際線発着枠の拡大により、羽田空港線及び成田空港線の利用客が増減すると考えられるため、ニーズに対応したサービスの提供により利用客の確保が望まれる。
--------	---	----------	---

【協約事項2】	評価指標 (比重)	単位		評価指標の推移				
				(参考) 22年度	23年度	24年度	25年度	(参考) 26年度
バス発着回数を、年間168千回達成し、アンケート調査によるお客様満足度を、5段階評価の4.0点以上獲得します。	成田空港線バス発着回数 (0.25)	千回	目標	—	39	39	39	41
			実績	41	42	41	41	
	羽田空港線バス発着回数 (0.25)	千回	目標	—	94	94	94	95
			実績	93	94	94	94	
	空港線以外の路線バス発着回数 (0.25)	千回	目標	—	34	35	35	77
			実績	35	47	53	63	
	バス発着回数	千回	目標	—	167	168	168	213
			実績	168	183	188	198	
	アンケート調査によるお客様満足度調査	千回	目標	—	3.5	3.8	4.0	4.0
			実績	3.6	3.7	3.7	3.7	
取組状況	羽田空港線の利便向上のための取組により、利用客の減少を抑制し、運行便数を維持した。成田空港線は運賃割引キャンペーン継続等により、利用客を確保することで、減便を抑制した。空港線以外の路線は既存路線の増便、高速乗合バス制度の改正を契機とした新規路線の誘致を実施した。							
目標と実績の差異原因	成田空港線の利用客確保による減便の抑制および羽田空港線の利便向上のための取組により発着便数を維持した。空港線以外の路線において、新規バス路線の誘致と既存路線の増便に取組んだ。アンケート調査によるお客様満足度調査において、乗務員・係員の対応など目標に達する項目がある一方、運賃や横浜駅からの案内サインに関する項目などの評価が低く、目標値に未達であった。							
今後の取組についての考え	乗入バス事業者のニーズや、アンケート結果の分析により把握した利用客のニーズに対応したサービス提供を行うことで、利用客を確保し、主要路線である空港線の減便を抑制する。また、その他の路線では更なる新規路線の誘致を図る。							
所管局の見解	主要路線である空港線の利用客数が減少傾向にある中、バス発着回数は協約目標を達成している。バス発着回数が増えるよう尽力すると共に、利用者を対象としたアンケート調査の結果を基に、顧客サービスの向上にさらに努めて欲しい。							
監査法人評価	S	監査法人コメント	バスの発着回数の目標は空港線、空港線以外の路線すべてにおいて目標を達成している。アンケート調査によるお客様満足度調査は、基準年度こそ上回っているものの、目標には達せず、協約期間中同じ数値となっている。費用や建築物等の関係で、利用者からの要望を直接的に満たすことが難しいことが考えられるため、顕在化していない利用客のニーズを汲み取るなどして、利用客の満足度を高めることが望まれる。					

その他取組状況及び所管局の課題認識

<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港アクセスおよび施設の利便性、交通拠点性の維持・充実に継続的に取り組んでいます。 ・ 民間団体の主体的な経営強化をめざし、空港線以外の新規路線誘致に取組み、平成22年度より利用客数は年々増加しました。 ・ 平成20年度より黒字経営を継続しており、エキサイトよこはま22の動きや、経営環境に配慮しながら、引続き、市の関与のあり方について検討していきます。

財務状況 (24年度, 25年度: 3月31日現在)

	24年度	25年度
<資産の部>		
資産合計	3,445,881	3,482,252
流動資産	783,990	792,299
固定資産	2,661,892	2,689,953
<負債の部>		
負債合計	236,084	233,547
流動負債	91,916	81,985
固定負債	144,169	151,562
<純資産の部>		
純資産合計	3,209,797	3,248,705
資本金	3,000,000	3,000,000

	24年度	25年度
営業収益	470,935	496,693
営業費用	395,957	424,103
営業利益	74,978	72,590
営業外収益	6,117	4,995
営業外費用	379	70
経常利益	80,716	77,515
特別損益	△ 214	△ 9,836
税引前当期純利益	80,502	67,679
当期純利益	47,317	38,592

	24年度	25年度
損失補償残額	0	0

団体ごとの経営改革に関する方針 (22年度策定)

- 現在、本市の財政的支援は行われておらず、より一層団体による経営改善を期待することから、今後も財政的支援は行わない。
- 旅行部門については廃止に向け見直しを行います。また、航空部門については利用動向等を踏まえた航空各社の意向を勘案しつつ、窓口利用を望む顧客のために、存続を前提に適正な規模等を検討します。また、バスの減便の抑制、新規路線の誘致などを実施し、バス使用料等の確保に努め収支バランスの改善を図ります。

第3期協約期間 (23~25年度) の取組状況

【協約事項3】	評価指標 (比重)	単位		評価指標の推移				
				(参考) 22年度	23年度	24年度	25年度	(参考) 26年度
財 当期純利益の黒字を継続します。	当期純利益	百万円	目標 実績	— 25	8 42	4 47	4 39	50
取組状況	航空部門、旅行部門の廃止に伴う空きスペースを有効活用し、新たな賃貸テナントを誘致した。 高速乗合バス制度の改正を契機とした新規路線を誘致した。							
目標と実績の差異原因	テナント誘致や新規路線の乗入増により収入が増加した。							
今後の取組についての考え	主要路線である成田空港線の便数を維持することにより、収入を確保し、新規路線の誘致やバス駐待機場の利用促進による収入の増加を目指すとともに、業務効率化による経費の削減に努める。							
所管局の見解	毎年バス発着回数の維持に取組むと共に、業務体制の見直しや運営費の削減に取組み、黒字経営を継続している。平成25年度は、売上高が純増しているが、高速乗合バス制度の改定の対応により純利益が減少している。空港線の発着回数を維持するとともに、今後、更なるツアーバス等の誘致を進め増収につなげてほしい。							
監査法人評価	S	監査法人 コメント	組織体制を見直し、コストを削減することにより協約期間中、目標を大幅に上回って達成している。					

その他取組状況及び所管局の課題認識

- これまででも本市の財政的支援は行っておらず、経営状況は黒字を継続しています。
- 平成23年度旅行部門、航空部門を廃止しました。
- 空港線の利用が減少傾向にある中、新規路線を積極的に誘致し、収支バランスの改善を図りました。
- 主要路線である空港線の利用客数およびバス発着回数が年々減少傾向にあるなど厳しい経営環境の中、高速ツアーバス等の新規路線誘致等により、黒字経営を継続する必要があります。

人事組織 (役職員数は各年度7月1日現在、人件費総額は25年度決算及び26年度予算)

役 職 員 数		(単位：人)	
		25年度	26年度
役 員 数		14	14
常勤役員		3	3
	固有	1	1
	市現職	0	0
	市OB	1	1
非常勤役員		11	11
	固有	0	0
	市現職	0	0
	市OB	1	1
職 員 数		28	28
固有		28	28
	市派遣	0	0
	市OB	0	0
嘱 託 員 数		1	1
固有嘱託		1	1
	市OB嘱託	0	0

※職員数は、嘱託員数やアルバイト数を除く

人 件 費 総 額		(単位：千円)	
		25年度	26年度
人 件 費 総 額 (a)		184,272	183,178
役員報酬		12,397	11,160
職員人件費		134,764	134,700
退職給与引当預金支出額		11,471	10,941
法定福利費		25,640	26,377
総 収 入 (b)		501,688	529,449
人 件 費 割 合 (a/b)		36.7%	34.6%

※人件費は、嘱託員や人材派遣、アルバイトを除く

平均年齢・年齢構成 (25年4月1日～26年3月31日までの実績)

区分	平均年齢	年齢構成				
		30歳未満	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代
全職員	44.6歳	1人	14人	8人	6人	0人
うち固有職員	44.6歳	1人	14人	8人	6人	0人

※全職員は、嘱託員やアルバイトを除く

団体ごとの経営改革に関する方針 (22年度策定)

- ・ 現在、本市からの職員派遣は行っておらず、今後とも派遣は行わない。
- ・ 固有職員の管理職、役員への登用制度の推進を図るため、人材育成を目的とした定期的な配置転換などにより管理職としての能力を高めるよう団体と協議します。

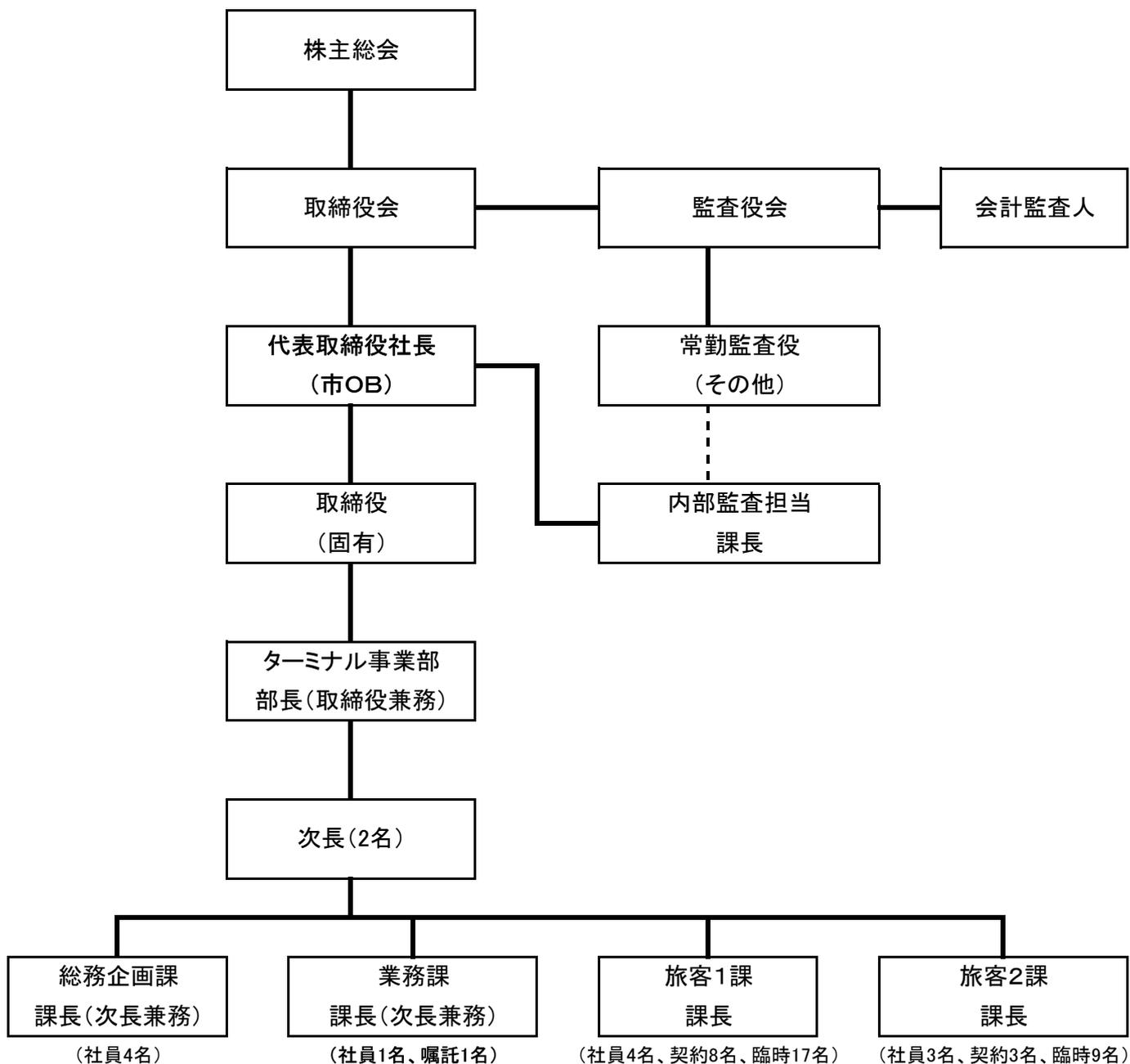
第3期協約期間 (23～25年度) の取組状況

【協約事項4】	評価指標 (比重)	単位		評価指標の推移				
				(参考) 22年度	23年度	24年度	25年度	(参考) 26年度
業 業	人員の再配置及び人材育成を図り、効率的業務運営体制を構築します。	年度末人	目標	—	3(2)	3(2)	3(2)	3(3)
			実績	4(3)	3(2)	3(2)	3(3)	
取組状況	業務体制の見直し(一部制)及び常勤役員を削減した。従業員からの役員登用(従業員兼務役員)や臨時社員の契約社員を登用した。							
目標と実績の差異原因	平成25年度の6月、従業員兼務役員発生のため有給役員が増加した。							
今後の取組についての考え	効率的な業務運営体制執行のための人材を確保し、管理職及び経理専門職の育成を図る。							
所管局の見解	従業員の役員登用により、効率性の高い運営を実施している。また、市の研修制度活用や定期異動による人員配置により、経理専門職員の育成等に取組んでおり、継続して実施してほしい。							
監査法人評価	B	監査法人コメント	常勤役員数は目標を達成したが、有給役員数は目標を達成しなかった。					

その他取組状況及び所管局の課題認識

- ・ 本市からの職員派遣は行っておらず、今後も派遣する予定はありません。
- ・ 市への人事派遣制度を活用したり、定期的に配置転換を実施し職員の能力向上を図りました。
- ・ 平成25年度、固有職員の役員登用を行いました。

横浜シティ・エア・ターミナル株式会社組織図



取締役	監査役	役員合計
10名	4名	14名

※職員兼務を含む

正社員	契約社員	臨時社員	嘱託社員	派遣社員	従業員合計
18名	11名	26名	1名	0名	56名

