

# 市バスの経費削減に係る取組みと 運賃改定の必要性について

仙台市交通局

# 1 市バスのこれまでの経費削減について

市バスは、平成7年3月を最後に、運賃体系の基本となる「基準賃率」や「最低運賃」の改定を行っていないが、厳しい経営状況を踏まえ、これまでも経費の大部分を占める人件費を中心に、経費削減に取り組んできた。

## これまでの主な取組み

- (1) 利用状況に応じた運行の効率化（便数調整）
- (2) 人件費削減の取組み
  - ・給料表の見直し
  - ・会計年度任用職員としての採用（正職員運転手の採用停止）
  - ・バス運行業務等の管理の委託
  - ・民間バス事業者への路線移譲

# (1) 利用状況に応じた運行の効率化（便数調整）

- 概要

仙台市交通事業経営計画（令和3年3月策定）では、事業量の削減を計画しており、「ダイヤ改正実施にあたっては、需要に応じた便数調整を実施し、運行の効率性向上を目指す」としている。

計画期間の令和3年度～令和12年度で、合計12.5%（営業キロベース、令和2年度比）の削減を想定しており、令和6年4月までに計6.6%（営業キロベース、令和2年度比）の削減を達成している。

- 費用削減額

令和3年4月ダイヤ改正

事業量：2.6%削減

経費節減効果額：1年あたり約8,200万円

令和5年4月ダイヤ改正

事業量：1.3%削減

経費節減効果見込額：1年あたり約6,000万円

令和6年4月ダイヤ改正

事業量：2.8%削減

経費節減効果見込額：1年あたり約7,500万円

令和3～6年度の取組みによる費用削減額合計

⇒ 年間 ▲217百万円 ※各実施年度の試算に基づく

## 削減効果/年の内訳

実施年度	効果額計/年	うち人件費/年	うち燃料費/年	うち修繕費等/年
令和3年4月	約8,200万円	4,700万円	1,700万円	1,800万円
令和5年4月	約6,000万円	4,000万円	1,000万円	1,000万円
令和6年4月	約7,500万円	3,500万円	2,500万円	2,000万円

## (2) 人件費削減の取組み

### ◆ 給料表の見直し（運輸職員への独自給料表導入）

#### ・ 概要

民間の運輸職員の給与水準との均衡を図ることを目的に、平成11年1月1日から運輸職員（交通局採用職員）に対し、交通局独自の企業職給料表(二)を導入している。

#### ・ 費用削減額

年間▲483百万円

※令和4年度決算に基づく試算

## ◆ 会計年度任用職員バス運転手の採用

### ・概要

平成13年度以降、正職員バス運転手の採用を停止していたが、営業所の管理委託について国が認める委託割合の上限に達したことや、職員の高齢化など将来の事業運営を考慮し、平成28年度から採用を再開した。再開にあたっては、まず会計年度任用職員バス運転手として採用し、一定期間の乗務経験を有する者を対象として、正職員の採用選考を行っている。

### ・費用削減額

年間▲284百万円

※令和4年度決算に基づく試算



## ◆ バス運行業務等の管理の委託

### ・概要

委託の状況（R6.4.1時点）

事業所	委託事業所	運行車両数
白沢出張所	JRバス東北(株)	42両
七北田出張所	JRバス東北(株)	30両
東仙台営業所	宮城交通(株)	78両
霞の目営業所	宮城交通(株)	77両

※委託率は49.1% 法令により通常で委託できる事業量は全体の50%のため上限に達している

### ・費用削減額

各委託事業所合計で 年間▲約563百万円

※R5.12月末時点において管理の委託を行わなかった場合の人件費試算額と委託契約金額との差額により試算

⇒全国的な大型二種免許保有者の減少等により、バス事業者における人材確保のための費用が上昇傾向にあることから、

管理の委託費用も上昇傾向にあり、経費削減効果が減少している。

## ◆ 民間バス事業者への路線移譲

### ・ 概要

平成14年2月の乗合バス事業における規制緩和（需給調整規制廃止）を踏まえ、バス事業における赤字額の削減と、需要と供給のバランス調整の観点から、競合する路線の整理について検討を進め、宮城交通（株）に路線移譲し、運行の一元化による事業量の適正な見直しを図った。

平成14年10月

泉パークタウン線：9系統

将監団地線：2系統

加茂・長命ヶ丘線：3系統

### ・ 費用削減額

年間▲541百万円

※移譲当時の人件費・経費等に基づく試算

平成16年3月

宮城学院線：3系統

尚絅短大線：3系統

- ・費用削減額

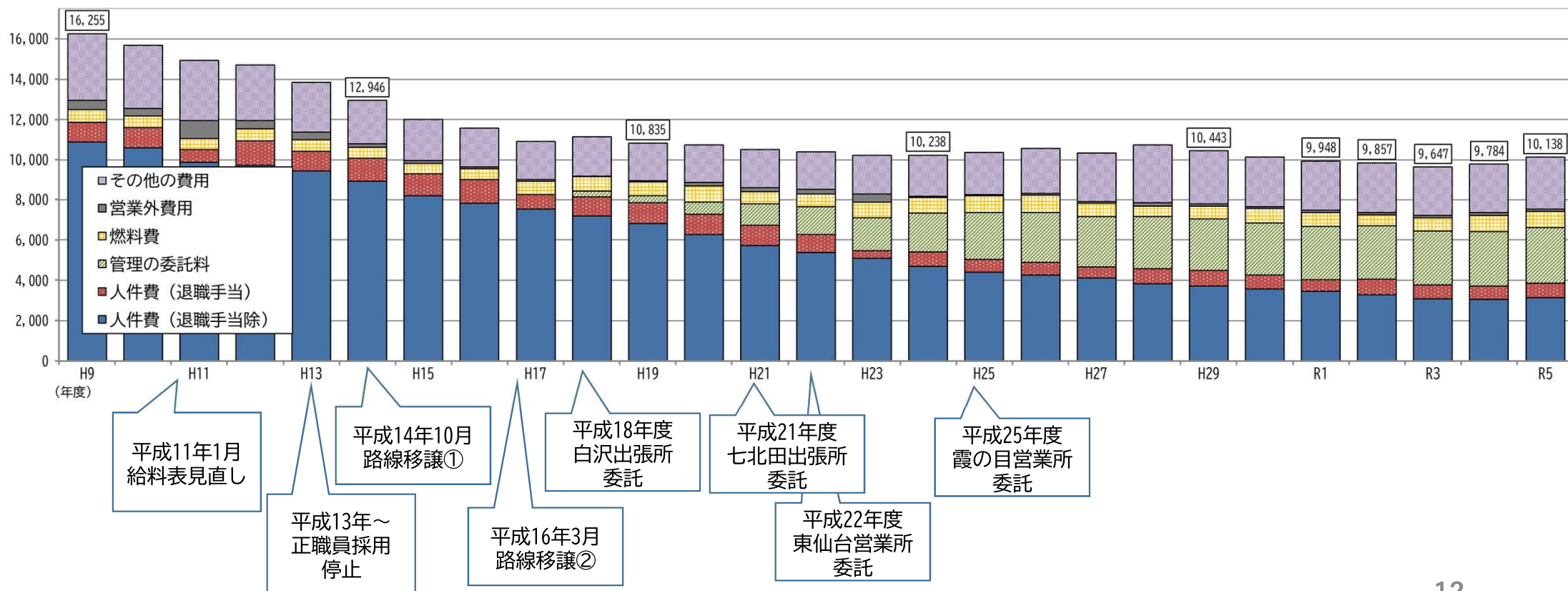
年間▲415百万円

※移譲当時の人件費・経費等に基づく試算



## 2 これまでの取組みによる費用削減の推移

(百万円：税抜)



(百万円：税抜)

	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
人件費	11,869	11,618	10,501	10,935	10,424	10,086	9,298	8,993	8,237	8,138	7,831	7,259
人件費(退職手当除)	10,900	10,589	9,891	9,734	9,445	8,895	8,179	7,802	7,522	7,194	6,825	6,262
人件費(退職手当)	969	1,029	610	1,201	979	1,191	1,119	1,191	715	944	1,006	997
管理の委託料										270	345	626
燃料費	615	549	558	606	583	554	541	564	663	717	706	803
その他の費用	3,298	3,134	2,974	2,753	2,445	2,156	2,045	1,930	1,929	1,953	1,901	1,871
営業費用	15,782	15,301	14,033	14,294	13,452	12,796	11,884	11,487	10,829	11,078	10,783	10,559
営業外費用	473	382	893	414	381	150	123	95	79	64	52	170
合計	16,255	15,683	14,926	14,708	13,833	12,946	12,007	11,582	10,908	11,142	10,835	10,729
人件費割合	73.0%	74.1%	70.4%	74.3%	75.4%	77.9%	77.4%	77.6%	75.5%	73.0%	72.3%	67.7%

路線移譲①

路線移譲②

平成11年1月  
給料表見直し

平成13年～  
正職員の  
採用停止

平成18年度  
白沢出張所委託

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
人件費	6,716	6,258	5,466	5,396	5,022	4,877	4,662	4,584	4,480	4,250	4,035	4,057	3,778	3,714	3,850
人件費(退職手当除)	5,723	5,390	5,084	4,679	4,410	4,255	4,118	3,825	3,712	3,583	3,452	3,276	3,081	3,048	3,127
人件費(退職手当)	993	868	382	717	612	622	544	759	768	667	583	781	697	666	723
管理の委託料	1,074	1,372	1,637	1,923	2,325	2,479	2,502	2,560	2,573	2,589	2,626	2,648	2,651	2,697	2,754
燃料費	588	655	757	772	848	861	649	537	614	707	696	545	681	809	811
その他の費用	1,925	1,903	1,937	2,092	2,131	2,274	2,444	2,911	2,666	2,488	2,481	2,507	2,424	2,438	2,602
営業費用	10,303	10,188	9,797	10,183	10,326	10,491	10,257	10,592	10,333	10,034	9,838	9,757	9,534	9,658	10,017
営業外費用	215	218	428	55	54	74	83	155	110	104	110	100	113	126	121
合計	10,518	10,406	10,225	10,238	10,380	10,565	10,340	10,747	10,443	10,138	9,948	9,857	9,647	9,784	10,138
人件費割合	63.9%	60.1%	53.5%	52.7%	48.4%	46.2%	45.1%	42.7%	42.9%	41.9%	40.6%	41.2%	39.2%	38.0%	38.0%

平成21年度  
七北田出張所委託

平成22年度  
東仙台営業所委託

平成25年度  
霞の目営業所委託

- ・ 職員数の削減、バス運転業務等の管理の委託拡大等の効果もあり、人件費は着実に減少。費用に占める人件費割合は半減 (H9 : 73% ⇒ R5 : 38%)。
- ・ その他の経費も削減が進んでいたが、近年は横ばい。昨今の燃料費高騰、資材費高騰により増加傾向。
- ・ 管理の委託料は年々上昇。2024年問題に係る人材確保の必要 ⇔ **人件費を含めた経費の削減は限界状態**

- ・ 今後、さらなる費用削減に加え、改善基準告示の改正や全国的な運転手不足（2024年問題）への対応を図るため、事業量の削減（便数調整、路線の統廃合等）を一層進めていかざるを得ないが、事業量の削減は逸走による乗車料収入の減少を伴う。

⇒ 収入の確保のための**運賃改定**の必要性

# 3 市バスの運賃水準について

## (1) 近年の運賃改定等

昭和26年12月～ 市内均一制 + 対キロ区間制  
平成 2年3月 対キロ区間制（市内均一制を廃止）

~~~~~

|                 |                                                        |
|-----------------|--------------------------------------------------------|
| 平成 4年 3月        | 運賃値上げ（基準賃率の値上げ）                                        |
| <b>平成 7年 3月</b> | <b>運賃値上げ（基準賃率の値上げ）</b>                                 |
| 平成 9年 4月        | 消費税改定（3→5%）による値上げ                                      |
| 平成15年10月        | 100円パッ区開始                                              |
| 平成20年10月        | 学都仙台フリーパス販売開始                                          |
| 平成26年 4月        | 消費税改定（5→8%）による値上げ                                      |
| 平成27年12月        | 東西線結節100円均一運賃開始                                        |
| 平成30年10月        | 100円パッ区→120円パッ区に値上げ<br>学都仙台フリーパスを1か月あたり800円（+15.6%）値上げ |
| 令和元年10月         | 消費税改定（8→10%）による値上げ                                     |

運賃体系の基本となる「基準賃率」や「最低運賃（初乗り運賃）」の改定は、これが最後。  
以降30年にわたり、据え置いている。



## (2) 県内他事業者との比較

### ◆基準賃率の比較（消費増税10%込みの試算）

市バス 39.9円

宮城交通 46.5円（平成29年改定）

ミヤコーバス 47.2円（平成29年改定）

➤市バスの基準賃率は他事業者よりも15%程度低廉に据え置かれている一方、営業収支はコロナ禍以前から毎年30億円以上の単年度赤字となっており、多大な系統数を抱えながら、運賃収入だけで運行経費を賄えない状況が続いている。市の一般会計からの繰入金や、コロナ禍による減収を踏まえた国の企業債を借入れることで、辛うじて経営を維持している状況。

## 4 まとめ

- ・市バスは、平成7年3月を最後に、運賃体系の基本となる「基準賃率」や「最低運賃」の改定を行っていないが、厳しい経営状況を踏まえ、これまでも経費の大部分を占める人件費を中心に、経費削減に取り組んできた。
- ・市バス運賃は県内他事業者と比べても低廉なままで据え置かれており、コロナ禍以前から運賃収入だけでは事業費を賄っていない状況。
- ・市バスの経営改善にあたっては、運賃改定の検討が喫緊の課題である。  
現経営計画では令和8年度に7%の値上げを見込んでいたが、コロナ禍による影響の長期化や燃料費の高騰、国から借入れた企業債の償還により経営が圧迫されている状況を鑑み、改定幅を再検討する必要がある。