

「市バス事業の現状と運賃改定案に関する説明会」における
主な意見の概要と本市の考え方（回答の要旨）について

①運賃の値上げについて

No	主な意見	本市の考え方（回答の要旨）
1	将来にわたって公共交通を維持することが大切だと考えており、運賃改定は、やむを得ないと思っている。 （同様の意見 他 2 件）	令和 8 年 10 月に予定している運賃改定は、全面的な運賃改定としては約 30 年ぶりとなりますが、持続可能な経営のためには必要なことと考えています。今後も、運賃体系・水準について、収支状況等も踏まえ適時適切な見直しを行ってまいります。
2	バス運賃改定をやめる気はないのか。一般会計からの補助金を手厚くして値上げをしないようにしてほしい。国にも地方交通の厳しい状況に応じた補助金を出すよう要請してほしい。 （同様の意見 他 6 件）	市バス事業は、地方公営企業法に基づき、独立採算による運営を求められていますが、市民の皆さまの移動手段を守る趣旨から、毎年度仙台市の一般会計（市税）から市バス収入全体の 1/3 に上る補助金を受領することで路線を維持してきました。これは、他都市の公営交通事業者と比較しても高い割合となっています。 また、今回の市バス運賃改定に際しては、上述の補助金を継続することに加え、コロナ禍による減収で生じた企業債の償還負担が増大する期間、市の一般会計から総額 40 億円の追加の財政支援を受けることとしております。 経営の自立性を高め、市バス事業を継続していくためには、バス路線のあり方や運賃体系の見直し、保有資産活用など、踏み込んだ経営改善策を行いつつも、お客様に一定のご負担をお願いせざるを得ないと考えております。

②今回の運賃改定案について

No	主な意見	本市の考え方（回答の要旨）
3	なぜ 30 年間運賃改定を行わなかったのか。	これまでは費用の削減等により経営改善に努めてきたため、運賃改定は行ってきませんでした。 その背景として、免許制から許可制への制度変更によりバス事業への民間参入が進み、運行業務の委託による人件費の削減が可能だった点が大きく、全国的にもこの 30 年間、改定を行う事業者は少ない状況でした。

No	主な意見	本市の考え方（回答の要旨）
4	改めて今回改定を行う動機は何か。	<p>市バスの乗車人員は昭和 55 年度をピークに減少傾向となっていました。長期にわたる厳しい経営状況の中、人件費を中心とした費用削減に取り組むことで、運賃については平成 7 年 3 月の改定を最後に実質的な価格を据え置いてきました。</p> <p>その後、コロナ禍により令和 2 年度以降の乗車人員が大幅に減少し、令和 6 年度決算でも 9 割程度の回復にとどまっていることに加えて、近年の物価高騰などによる費用の増加により、市バス事業の経営状況は一層厳しい状況に置かれています。</p> <p>将来にわたって市バス事業を安定的に継続していくためには、一般会計から追加の財政支援も受けながら、さらなる経営改善の取組みを推進するとともに、約 30 年ぶりの全体的な運賃改定が必要であると考えております。</p>

③一般会計補助金、決算値等について

No	主な意見	本市の考え方（回答の要旨）
5	交通局が示した収支見通しにおける一般会計補助金の推移について、令和 17 年度に向けて減少していくことは納得できない。	これは、赤字補填の考え方での補助があることから、運賃改定等による増収に伴い、収支差が改善すれば補助額が縮減するというものです。
6	公営交通が独立して黒字運営されている都市はあるのか。また、黒字の公営事業者がどういった企業努力をしているのか分析しているか。	全国的にコロナ禍による乗車人員の減少から回復せず、公営・民営問わず厳しい経営状況となっております。政令市では、川崎市などは黒字となっておりますが、全路線黒字ではなく、複数の黒字路線で利益を上げて赤字路線を補填し、全体として黒字になるものと認識しております。
7	近畿運輸局の資料「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」（平成 30 年 3 月）では、コミュニティバスなど公共交通は赤字が一般的で、廃止やサービス低下につながる「赤字＝悪」という捉え方は問題だと指摘されている。赤字という表現は適切なのか。	赤字という表現は、費用超過であることを示す一般的な意味で用いており、問題はないと捉えています。ご指摘の資料の趣旨は「赤字だから即路線廃止ではなく、行政が税で支援するか、新手段を用意するかを比較検討すべき」という一つの考え方と理解しております。交通局では赤字だから即路線廃止とは考えていないところであり、市からも多くの補助により支えられていると認識しております。

④経営計画中間案や路線のあり方、今後の取組み等について

No	主な意見	本市の考え方（回答の要旨）
8	資金不足比率 20%未満を維持できる見通しは。次の値上げは予定しているのか。	資金不足比率は中長期的取組み（運賃体系の見直し、路線再編、資産活用等）が達成される前提で 10%程度を維持できる見通しとなっております。さらなる運賃改定は現時点では予定しておりませんが、今回の運賃改定後も、適切な運賃水準などの検討は必要と考えております。
9	これからの人口減少・少子高齢化の中で、どのように増客の取組みを行っていくつもりなのか。	現在実証実験を行っていますハッピーファミリーライドについて、恒常的な実施を検討しているほか、現在仙台 MaaS でバス全線一日乗車券も発売し、休日利用の促進に取り組んでおります。また、学都仙台フリーパスは今回の運賃改定でも据え置く予定であり、将来のお客様となる若い世代や、これまで公共交通を利用していない方々への効果的な取組みを検討していきます。
10	便数減少が利用者減少を招いているのではないか。	減便は利用状況に応じた調整をしており、深夜便など利用が少ない時間帯を中心に削減しております。データに基づき利用が少ないところを減便していることから、便数減少が乗車人員の減少につながったとは認識しておりません。
11	路線再編はどのようにして進めるのか。ビッグデータ（乗降データ等）を活用すると言うが、ビッグデータの解析だけでは地域の本当のニーズは拾えないのではないか。	<p>路線再編に向けては、令和 6 年度に新たな組織（事業企画室）を設置しました。</p> <p>今後はビッグデータ分析で利用実態を把握し、利便性と効率性を両立する路線再編を目指します。また、国の交付金や専門家の意見を活用し、バス利用者以外の動きを含めた潜在的ニーズも考慮していきます。</p> <p>将来的には時間帯別運行や新路線も検討し、利便性向上に努めます。</p>
12	地下鉄開業によってバスの乗車人員が減った部分もあるのだから、地下鉄会計がバス事業をカバーすることはできないのか。 また、地下鉄との乗り継ぎ割引制度を強化すべきではないか。	<p>バス事業と地下鉄事業は別々に経理するのが法律上も原則です。また、地下鉄事業自体もコロナの影響で黒字化の予測が後ろ倒しとなっており、厳しい経営状況が続いております。</p> <p>現状では乗り継ぎ時に icscs ポイントを付与する制度がございますが、今後、制度の拡充も検討してまいります。</p>
13	地下鉄はエレベーターがないところが多く、階段の上り下りが大変で不便。また、案内標識も不足していると感じる。もっとバリアフリーに配慮してほしい。	<p>これまでも仙台市交通局バリアフリー特定事業計画に基づき、施設の充実を行っており、エレベーターやエスカレーターの整備を進めております。今後も、計画に沿って順次進めていきますので、ご理解願います。</p> <p>また、案内サインなどソフト面も重要と認識しており、仙台市の歩行者系案内誘導サインの方針に基づき取り組んでおります。ユーザー目線で不足と感じる箇所は、駅内の案内表示などを含め、日々改善に努めてまいります。</p>

⑤仙台市交通政策等について

No	主な意見	本市の考え方（回答の要旨）
14	公共交通は単なるビジネスではなく、市民の移動権を保障するインフラ。補助金の推移を踏まえ、市が責任を持って支えるべき。	公営交通事業の運営については、地方公営企業法に基づき、公共性と経済性を発揮し公共の福祉の増進に努める独立採算が原則となります。これまでも市の一般会計から毎年度 30 億円の補助金を受けており、加えて令和 8～12 年は総額 40 億円の追加の財政支援も予定されているところです。一般会計の支えを受けながら市バス事業を運営しているものと認識しております。
15	値上げをするのであれば、敬老乗車証の上限額 12 万円引き上げを検討すべき。利用できる回数が減ってしまい厳しい。	敬老乗車証制度は、仙台市の福祉政策として、企画・実施しているものです。 いただいたご意見は、所管部署と共有いたします。
16	周辺市町村（多賀城・名取など）との広域連携も重要。討論の場を設け、市民が自由に要望を言える機会を設けてほしい。	市全体の公共交通網の維持は、都市整備局総合交通政策部が所管しており、「地域公共交通計画」は交通事業者だけでなく、国、県、JR、タクシー、民間バス、商工・観光団体等で構成される仙台市交通政策推進協議会でネットワーク維持をに向けた議論しております。交通事業者として必要な意見を述べ、持続可能なネットワーク構築に努めるとともに、いただいたご意見は、所管部署と共有いたします。
17	地域の交通について、地域の住民の声を拾い集めるためのシステムないのか。専任の職員を配置し、地域のニーズを拾い集める必要があるのではないか。	仙台市は、5つの区役所と2つの総合支所が地域の皆様と直接意見交換・施策説明を行う体制となっており、区役所等で町内会等からのご意見をお受けするほか、交通局が地域懇談会等に出向きご要望等を伺うこともあります。

⑥その他

No	主な意見	本市の考え方（回答の要旨）
18	市民と協議する場をもっと設けるべき。仙台市の地域公共交通計画では市民との協働がうたわれている。	<p>今回の運賃改定案は、市議会へ報告を行っているほか、外部有識者による「仙台市交通事業経営検討委員会」においても議論してきたものです。現在、経営計画中間案のパブリックコメントを実施しておりますが、当該計画は、令和８年の運賃改定を前提とした計画であることから、そちらでも意見を広く募集しております。</p> <p>今回の説明会では、運賃改定案に限らず様々なご意見をいただいておりますが、いただいたご意見等は、市議会へ報告するとともに関係部署とも共有いたします。</p>
19	今回の説明会での意見を、今後どのように反映していくのか。	<p>今回、交通局の運賃改定案の説明会として開催し、運賃改定案に限らず様々なご意見をいただいておりますが、いただいたご意見・ご質問は関係部署とも共有してまいります。</p> <p>なお、今回の説明会の開催状況等は１月の市議会常任委員会へ報告した上で、運賃条例改正案を取りまとめてまいります。</p>
20	運転士給料表は仙台市の事務職員より低いのか。運転士不足の中、バスドライバーを安く働かせる環境はよくない。	<p>運転士の給料表は事務職と比べて低い水準となっておりますが、運転士の給与は国や他都市、民間との均衡を図りつつ、人事委員会勧告に基づき処遇改善を行ってまいりました。全国的な運転士不足は認識しており、処遇改善と採用強化で必要人材の確保に努めてまいります。</p>

※この他、市バス事業の決算状況や一般会計からの補助金の推移、運転士の人数など事実確認等に関するご質問等をいただきました。