

市バス路線のあり方に係る有識者会議

第1回会議資料

令和8年5月7日 仙台市交通局



仙台市営交通100周年

1926 >>>>>>>>>> 2026





目次

1. 市バス事業の概要
 2. 現状と課題①ニーズの変化
 3. 現状と課題②運転士不足
 4. 市バス事業の計画
 5. 基本方針の策定
 6. ワークショップ(案)
 7. 検討の項目・手順
- 次第(1)
- 次第(2)
- 次第(3)



1 市バス事業の概要





1-1 市バス事業の概要

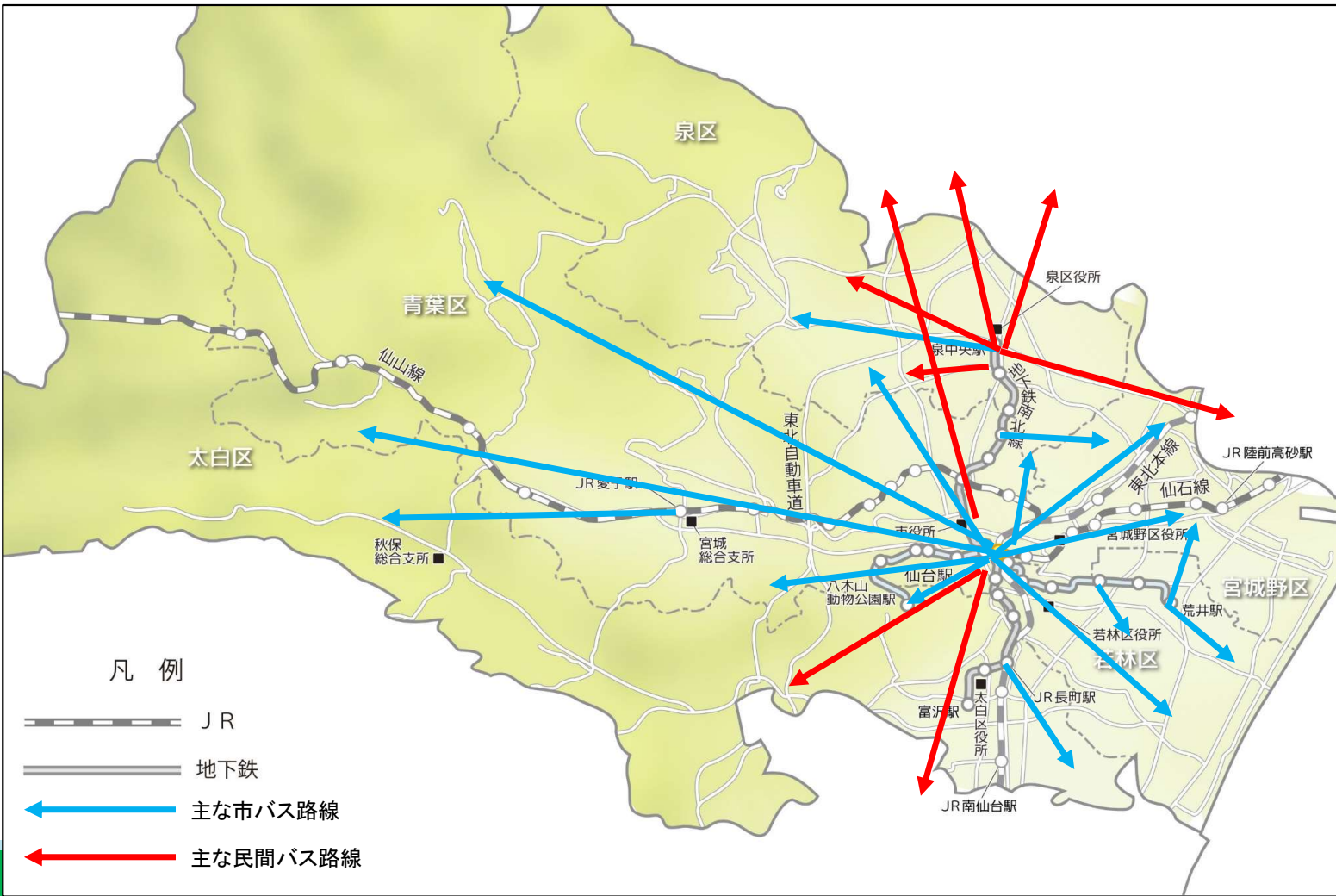
- 1926年(T15年)仙台市電開業
- 1942年(S17年)仙台市営バス事業開始
- 市内ほぼ全域を運行
- 地下鉄南北線(S62年)、東西線(H27年)の開業に合わせて路線再編を行い、現在の路線に至る
- 東西線開業と同時にICカードを導入し、現在は9割以上がICカードで乗降



S29年頃から
現在のデザインに



1-2 仙台市の公共交通



- 鉄道は全て仙台駅が起点
- 市バスも民間バスも、仙台駅等の鉄道駅を基点に、放射状の路線網を形成
- 民間バスは太白区、泉区を中心に、近隣市町にも運行



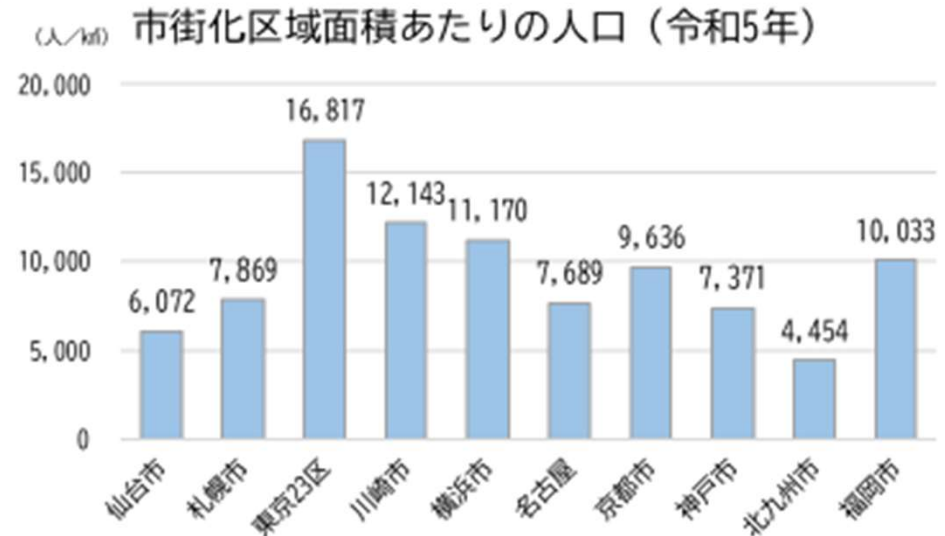


1-3 他都市と比較した本市の特徴

一世帯当たり自家用乗用車保有台数(令和7年3月末時点)

仙台市	0.980
札幌市	0.760
川崎市	0.432
横浜市	0.588
名古屋市	0.891
京都市	0.595
神戸市	0.652
北九州市	1.005
福岡市	0.726

出典：(一財)自動車検査登録情報協会



出典：大都市比較統計年表 (令和5年)

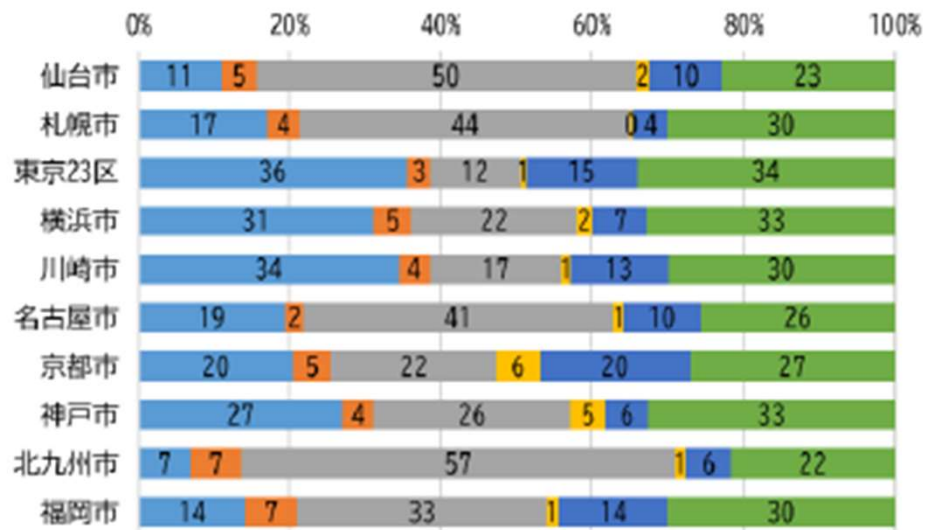
- 一世帯当たりの自家用乗用車保有台数が多い
- 市街化区域面積あたりの人口も他都市と比べて低い



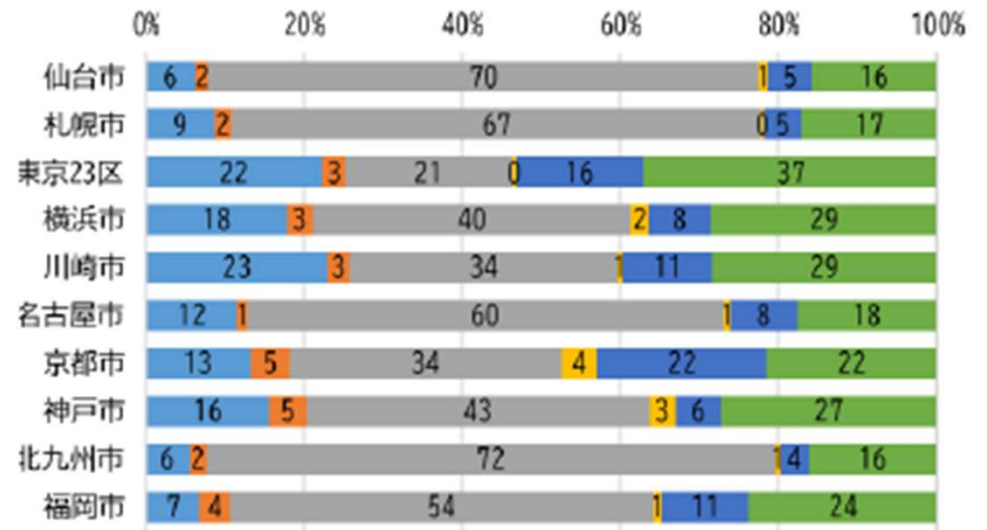


1-3 他都市と比較した本市の特徴

平日の代表交通手段分担率の比較 (%)



休日の代表交通手段分担率の比較 (%)



■鉄道 ■バス ■自動車 ■自動二輪車 ■自転車 ■徒歩・その他

■鉄道 ■バス ■自動車 ■自動二輪車 ■自転車 ■徒歩・その他

出典：令和3年度 全国都市交通特性調査（国土交通省）

- 交通分担率も自家用車の割合が高い
- 乗車効率の上昇を見込みにくい





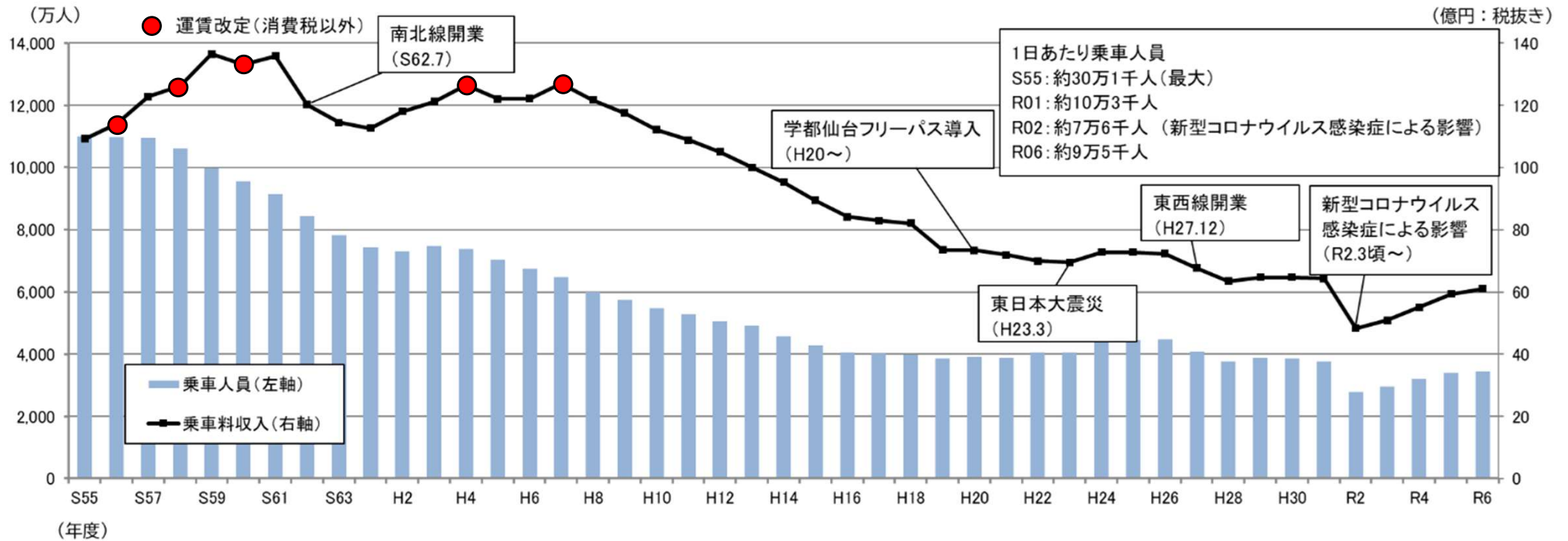
1-4 数字で見る市バス

	S55年度 (利用者最大時)	S62年度 (南北線開業)	H27年度 (東西線開業)	R6年度
車両数	760両	718両	496両	462両
停留所数	1,041か所	1,259か所	1,099か所	1,075か所
営業路線	587.6km	695.1km	592.2km	565.1km
1日平均 走行距離	71,010km	74,345km	49,774km	42,653km
1日平均 乗降者数	301,452人	230,193人	111,791人	<u>94,603人</u>
1日平均 乗車料収入	29,916,976円	32,829,245円	19,713,374円	<u>17,867,846円</u>





1-5 バス乗車人員と乗車料収入の推移

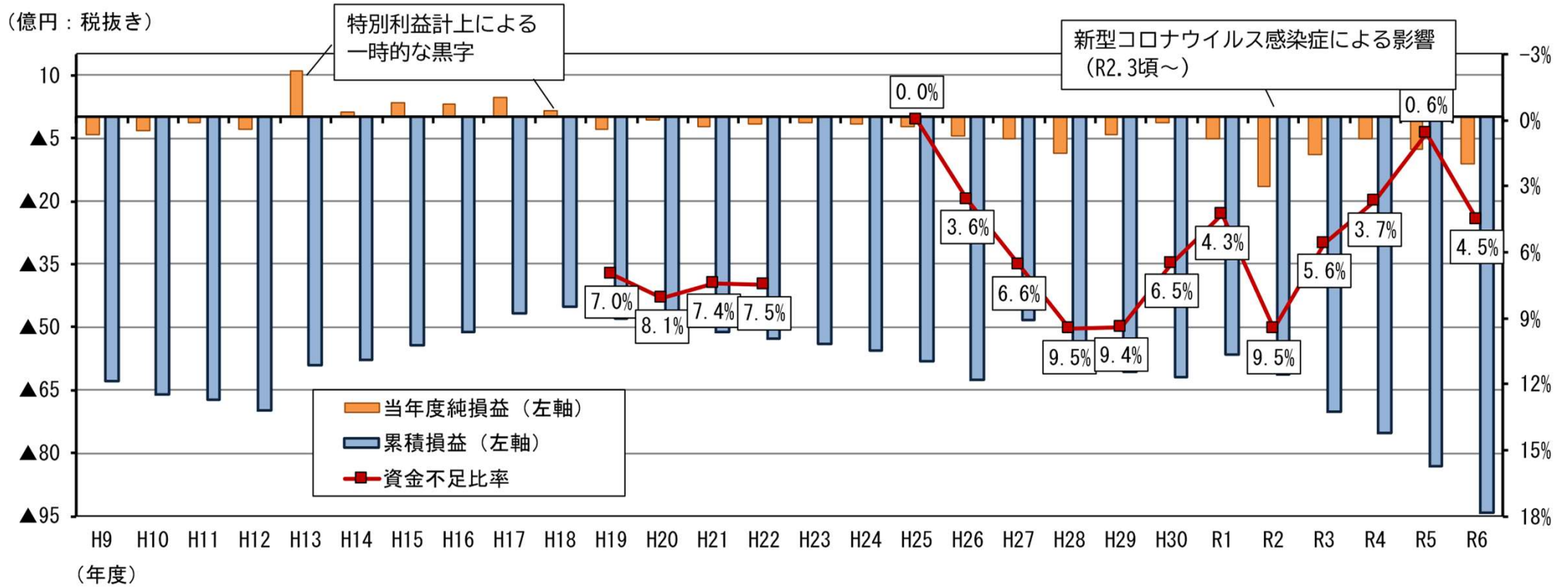


- 乗車人員はR元年度においてピーク時(S55年度)の約3分の1まで減少
- 乗車料収入は最後に運賃改定(消費税以外)を実施したH7年度から約半減





1-6 バス当年度純損益・累積損益・資金不足比率の推移



➤ 当年度純損益はH19年以降赤字が続き、累積赤字も拡大傾向



1-5 経営改善に向けたこれまでの取組み



(1) 人件費の抑制

- 給料表の見直し(H10～)
- 市バス正職運転手採用停止(H13～H27、H28再開)
- バス運転業務管理委託(H18～)

(2) 運行の効率化

- 競合路線の整理(H14～、5路線20系統を宮城交通(株)に移譲)
- 需要に応じたバス便数調整(R2～7までに事業量の約8%相当を減便)

(3) 運賃改定

- 消費税増税を除いては約30年ぶりとなる運賃改定を実施予定(R8年10月)



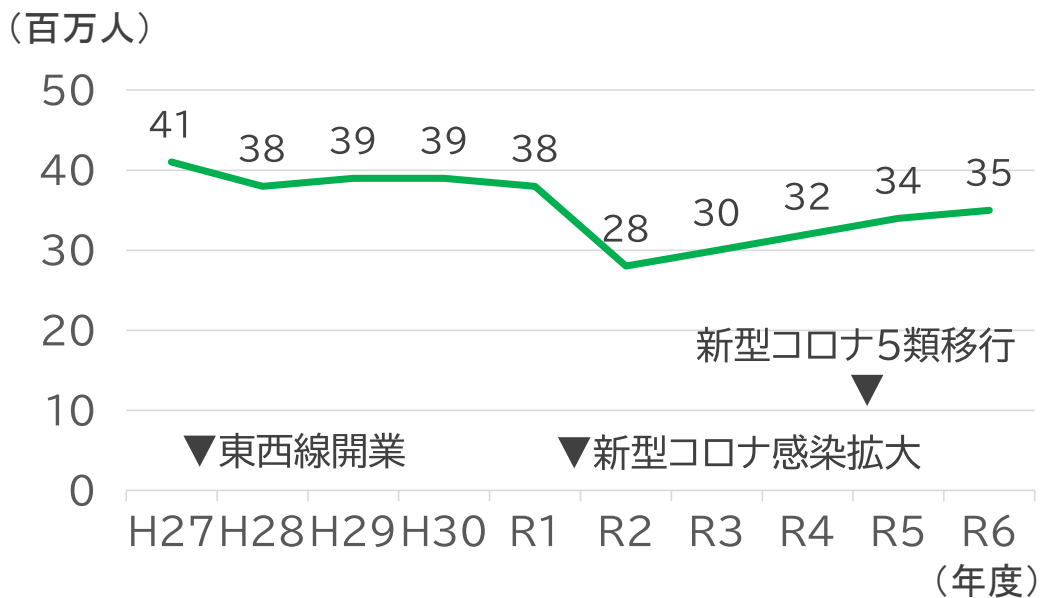
2 現状と課題①ニーズの変化



2-1 直近の市バス乗車人員推移



表：過去10年間の市バス乗車人員（年間）



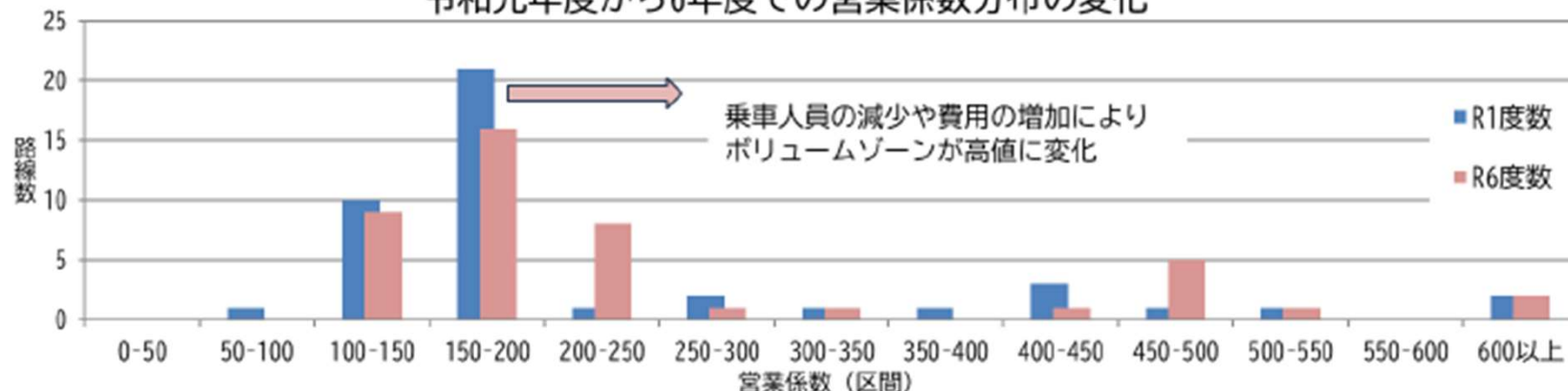
- 東西線開業後の乗車人員約38百万人に対し、R6年度は約35百万人
- コロナ禍での落込みから徐々に回復しつつあるが、依然としてコロナ前と比較して約1割減





2-2 営業係数の状況と補助金への依存

令和元年度から6年度での営業係数分布の変化



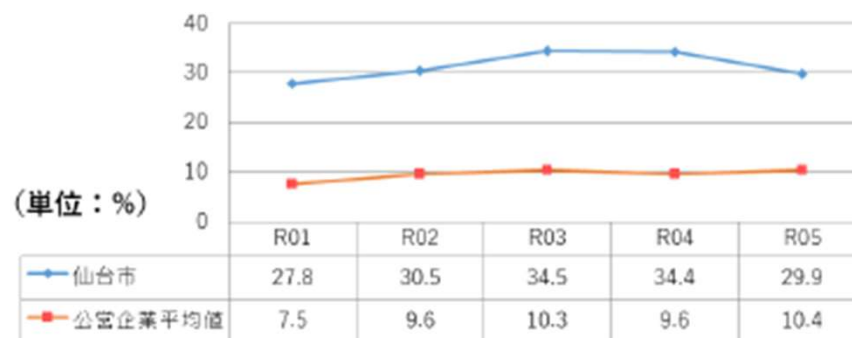
大都市公営バス事業者の営業係数 (令和6年度)

都市名	路線数 (または系統数) 計	営業係数別 路線数				全線営業係数
		~99 (黒字)	100~199	200~299	300~	
仙台市	44路線	0	25	9	10	164
横浜市	142系統	33	91	15	3	110
川崎市	28路線	4	23	1	0	115
名古屋市	163系統	9	122	20	12	132
京都市	83系統	24	44	14	1	103
神戸市	87系統	22	46	10	9	113
北九州市	76系統	13	33	7	23	135

⇒仙台市のみ黒字路線が0路線 出典：各都市HP等より

他会計負担率

※費用が一般会計等の負担によってどの程度賄われているかを表す指標

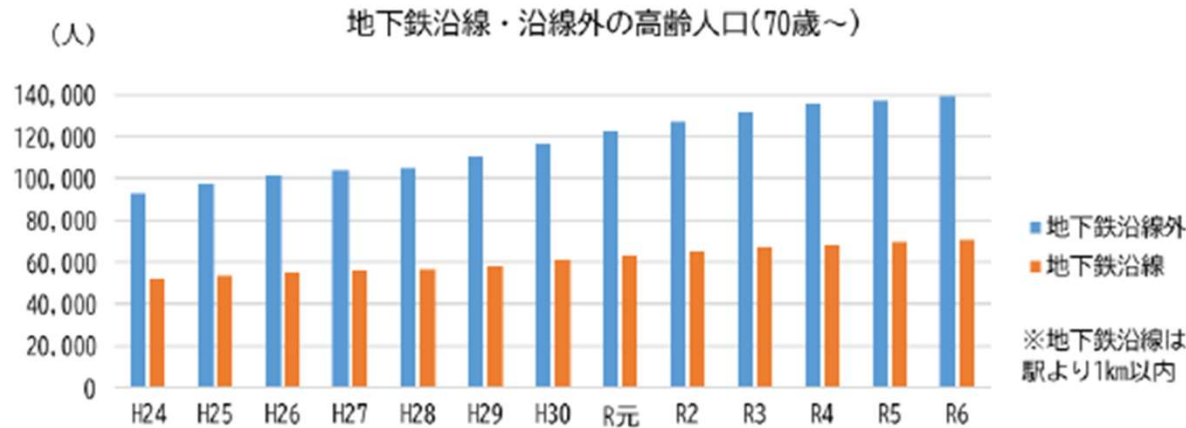
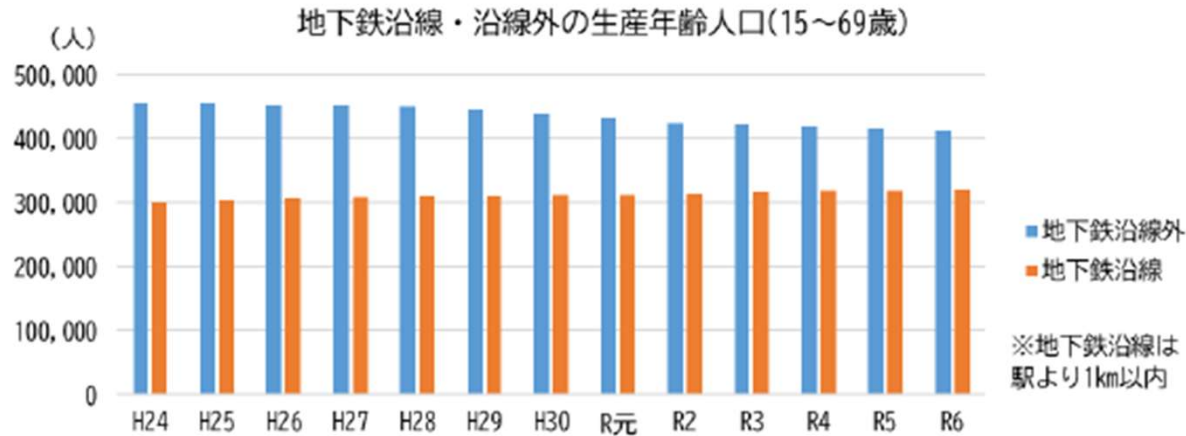


出典：経営比較分析表 (令和5年度) (総務省)





2-3 地下鉄沿線外の人口動態



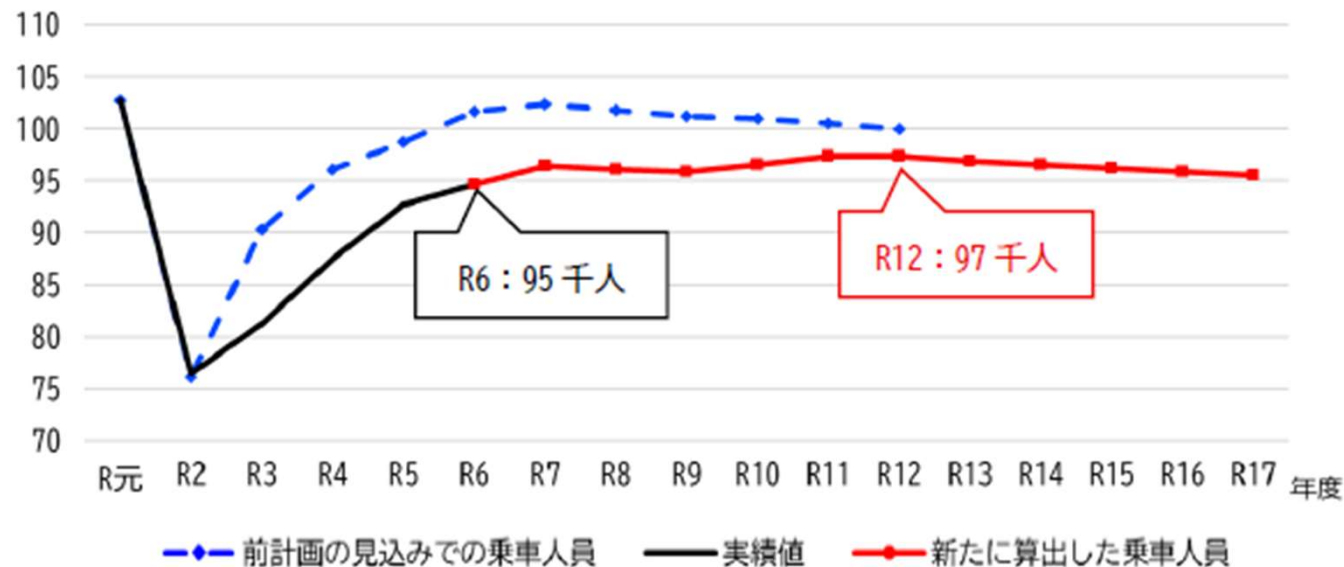
- ▶ 地下鉄沿線と沿線外を比較すると、沿線外では生産年齢人口が減少、高齢人口は急増
- ▶ 朝夕の通勤通学利用の減少や、日中の多様な移動の増加等、**社会の移動ニーズが変化**しつつある



2-4 今後10年間の乗車人員の見通し



【市バス】一日平均乗車人員の推移（千人）



- R6年度実績と地下鉄沿線外の人口動態等を踏まえ、今後の乗車人員は、R12年頃をピークに減少傾向に転ずると予測



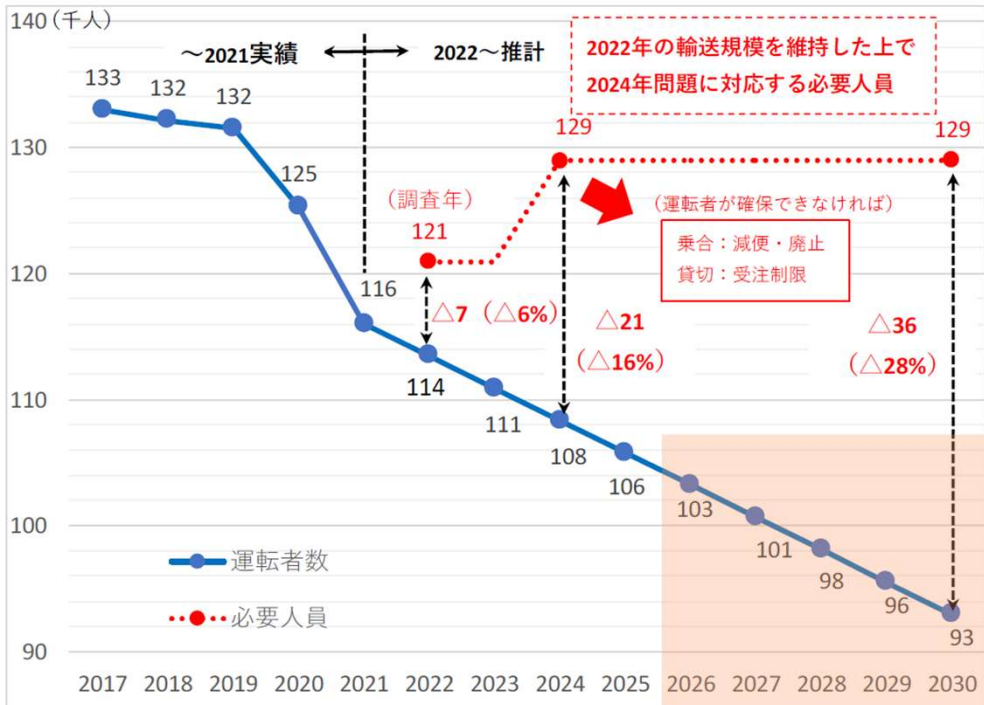
3 現状と課題②運転士不足





3-1 全国的な路線バス運転士不足

バス運転手数の将来推計と不足見込み(日本バス協会試算)



新経営計画前半に相当

- 日本バス協会の試算によると、R4年の事業量を維持するためにはR12年時点で全国で約3万6千人のバス運転士が不足

出典:国土交通省『令和7年版国土交通白書』



3-2 主な公営バス事業者の事例



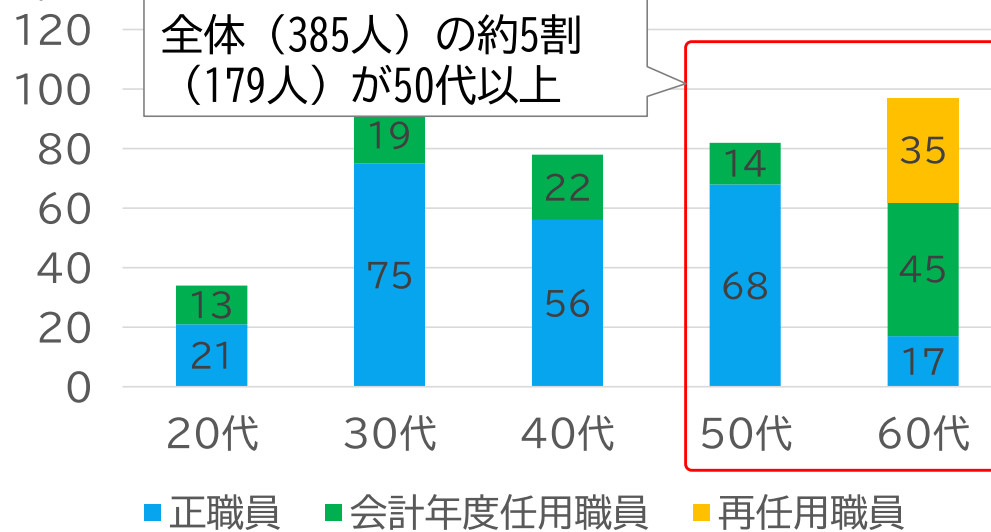
仙台市交通局	◆ 2024年問題による運転士不足への対応等のため令和6年4月、令和7年4月に減便
東京都交通局	◆ 委託先の(株)はとバスの運転士不足により令和7年10月に減便
横浜市交通局	◆ 運転士不足により令和6年度に3度の減便
川崎市交通局	◆ 運転士不足により令和6年に減便。令和8年4月に一部路線を民間に移譲
京都市交通局	◆ 令和6年に「市バス運転士不足 非常事態宣言」を発出、令和7年3月に減便
神戸市交通局	◆ 厳しい経営状況と運転士不足により、令和6年から毎年、エリアを変えて路線再編を実施。令和9年には営業所の再編も予定
鹿児島市交通局	◆ 令和7年7月、路線の3割を委託する南国交通(株)から「継続困難」と通知 ◆ 令和9年度からの対応について検討中





3-3 交通局における現状

(人) 交通局バス運転士の年齢構成 (R8.4.1時点)



委託先の現状

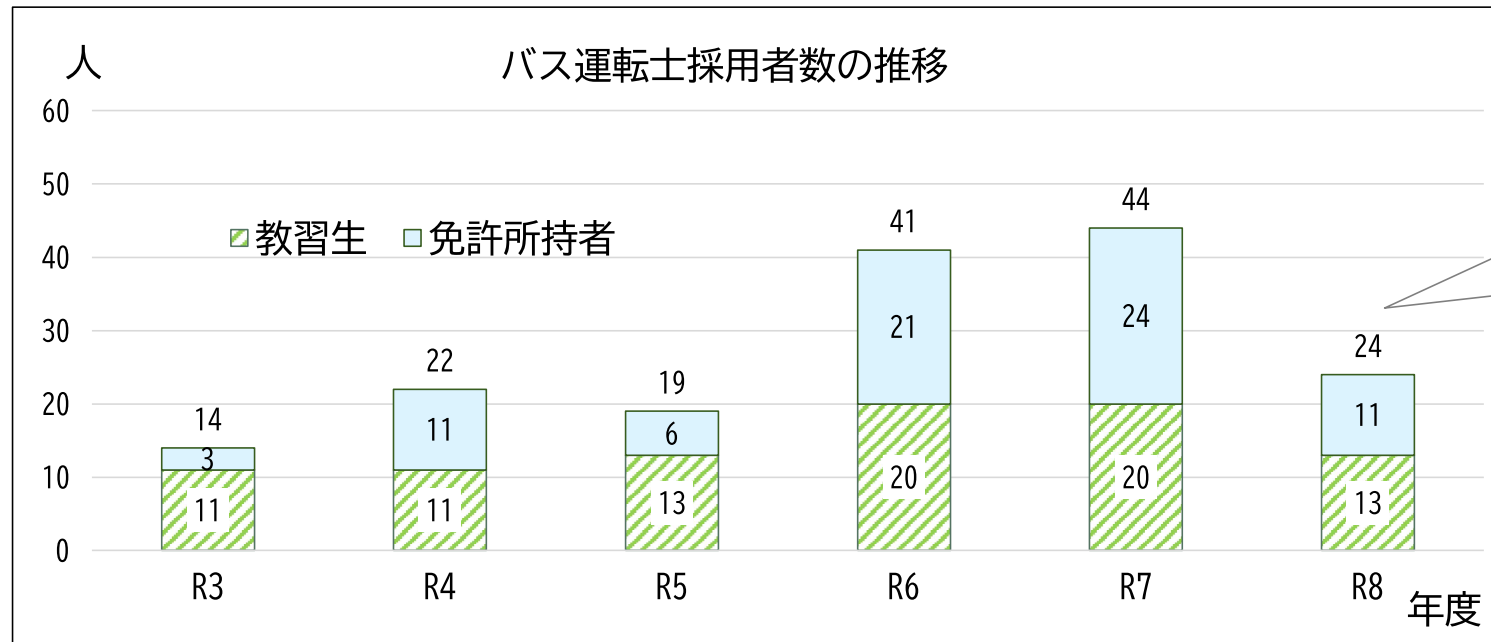
- H18年度、民間事業者へのバス運転業務等の管理委託を開始し、R7年度時点では、法の上限である、車両数の1/2を委託
- しかし、委託事業者においても運転士不足が深刻化していることから、R8年度当初には一部の業務を直営に戻すこととしており、今後さらにそうした動きが加速する見込み

- 50代以上の職員の引退により、退職者数は当面高水準
- 早期退職者（平均して1年間で10人程度）も見込むと、現在の直営の便数を維持するためには、今後5年間で150人程度の採用が必要
- 委託事業者の深刻な運転士不足を直営でカバーするには、さらなる採用が必要





3-4 運転士確保の取組み



令和8年度については、年度当初の採用数のみ計上

- これまで、募集強化の取組みにより、**一定の採用者を確保**
- しかし、全国的な大型二種免許保有者の減少や、生産年齢人口全体の減少を踏まえると、今後も**同水準の採用者を継続的に確保することは困難**な見通し
- 加えて**委託から直営に戻す分もカバーできる人員数の確保は一層困難**



4 市バス事業の計画





4-1 交通事業経営計画と目標

仙台市交通事業経営計画（R8年3月策定）

基本方針（抜粋）

安全・安心を最優先に、快適で便利なサービスを提供する交通事業者としての役割を果たしながら、将来にわたり仙台のまちづくりに寄与するため、持続可能な事業運営を目指す

市バス事業の財政目標

- ①経常収支均衡 ②資金不足比率20%未満維持 ③路線の赤字補填等に係る一般会計補助金額縮減

計画期間

R8～17年度（5年後のR12年度に中間見直しを実施）





4-2 経営計画に掲げる収支見通し

- 新経営計画における収支見通しでは、今回の運賃改定による増収に加え、令和11年度以降さらなる経営改善効果を発揮させることが前提

経営計画期間中の収支見通し(税抜)

(億円)

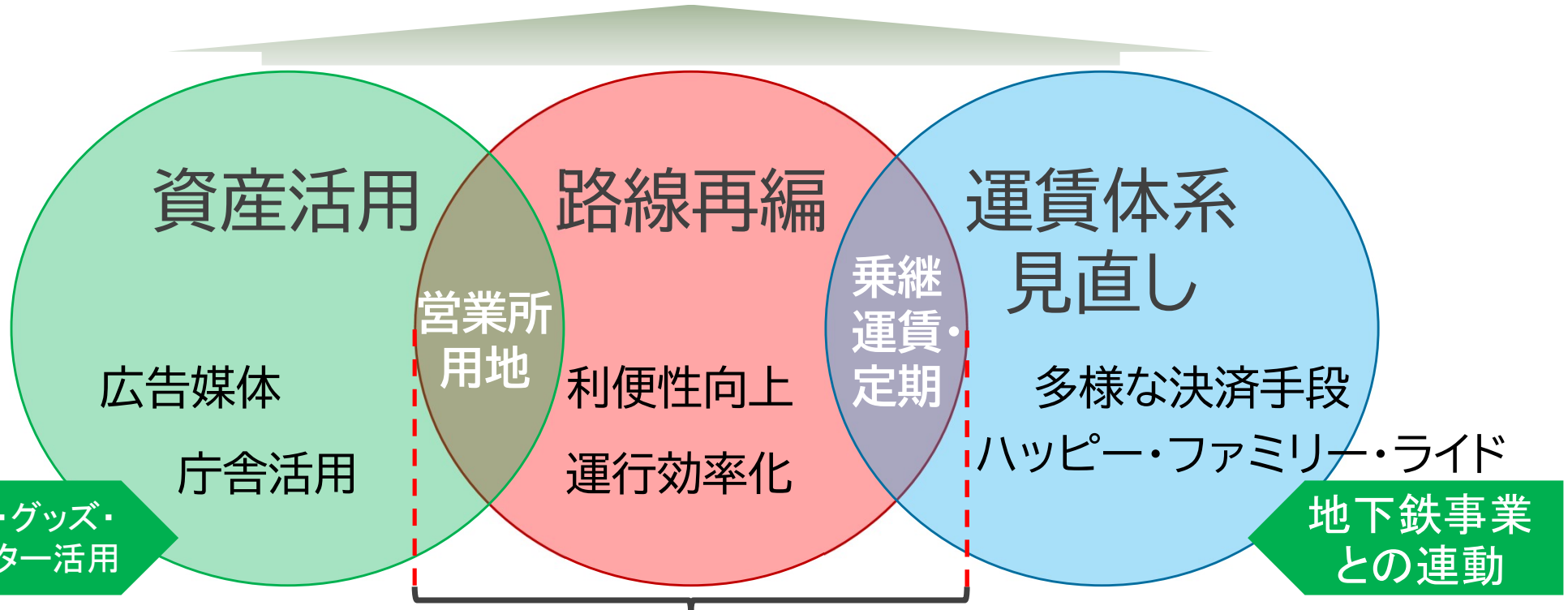
		2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)	2032 (R14)	2033 (R15)	2034 (R16)	2035 (R17)
収益的 収支	収益(A)	102	103	103	104	104	102	102	101	101	101
	費用(B)	113	109	107	107	108	106	107	107	108	108
	<u>さらなる経営 改善効果額</u> (C)				<u>1</u>	<u>1</u>	<u>4</u>	<u>6</u>	<u>7</u>	<u>7</u>	<u>8</u>
	経常収支 (A-B+C)	▲11	▲5	▲4	▲3	▲4	▲0	<u>+1</u>	<u>+1</u>	<u>+1</u>	<u>+1</u>





4-3 経営計画に掲げる3つの取組み

自動車会計の経常収支均衡を実現



路線のあり方基本方針



4-4 本市公共交通の計画



仙台市地域公共交通計画（R5年3月策定）※都市整備局所管

目標

市民との協働により、地域の実情に合った、**誰もが利用しやすく質の高い公共交通**を持続的に確保し、自由に移動ができる生活の実現とまちなかの賑わい向上をめざします。

基本方針

- **公共交通軸の形成・機能強化**
- **路線バスの利便性向上**
- 地域交通の維持・確保・充実
- 都心回遊交通の強化
- 公共交通のシームレス化・利用促進

計画期間

R4～8年度（**R8年度中に改定**）



5 基本方針の策定





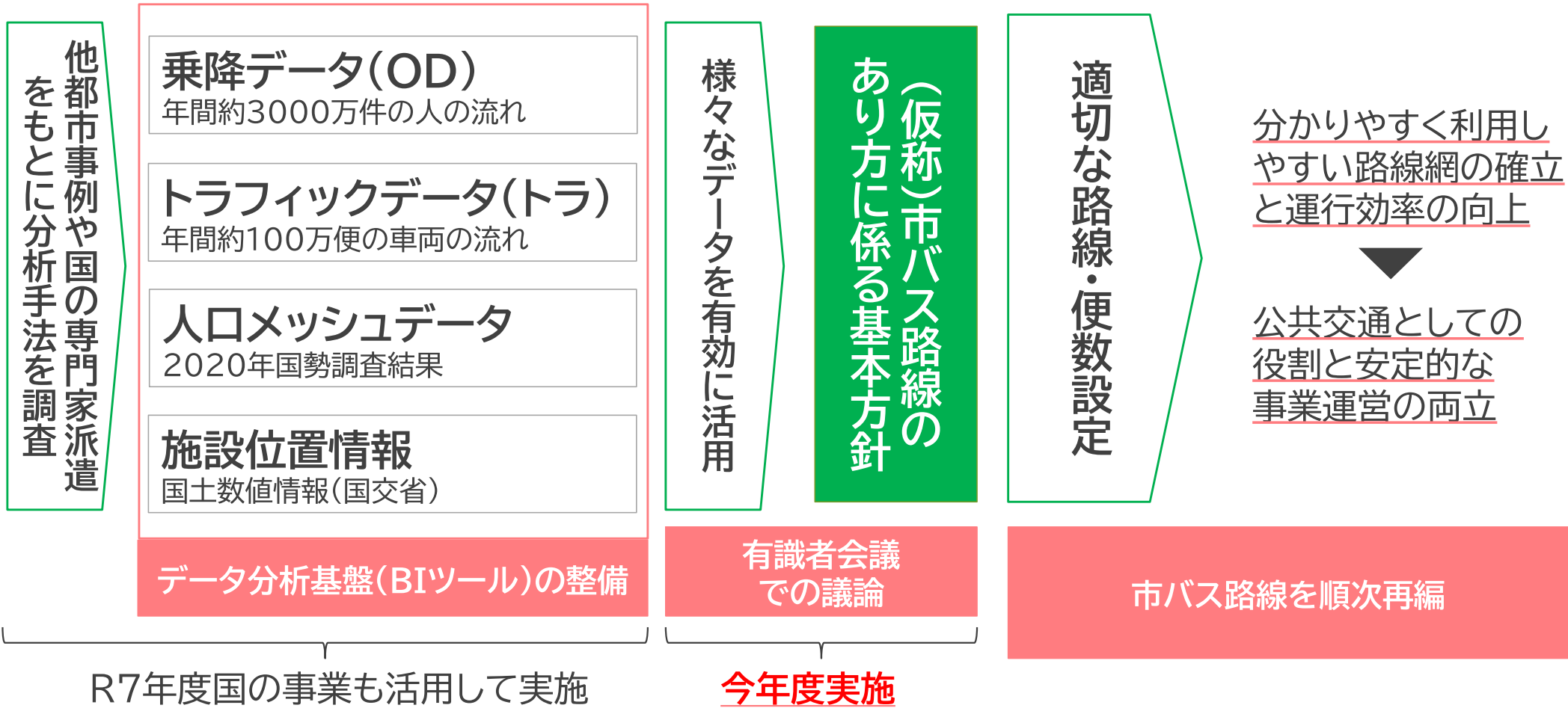
5-1 基本方針策定の主旨

1. 本年10月の運賃改定により、一定の収支改善が見込まれるものの、少子化・高齢化の進展等により、R12年頃をピークに乗車人員は減少する見通し。その中で新経営計画に掲げる経常収支の均衡のためには、今回の運賃改定に加えて、さらなる経営改善効果を生み出していく必要がある
2. 加えて、大型二種免許保有者の減少や、50代以上の運転士が今後引退していくことなどから、直営・委託先いずれにおいても、運転士不足が今後も継続
3. 経営改善と運転士不足に対応しながら、快適で便利なサービスを提供する公共交通としての役割を果たすため、バス路線の抜本的な再編に向けた基本的な考え方を示す「市バス路線のあり方に係る基本方針」を策定するもの





5-2 基本方針策定の流れ





5-3 有識者会議の目的・検討事項

1 設置目的

- 路線再編における基本的な考え方を示す基本方針の策定にあたり、有識者の意見を反映させること

2 検討事項

- IC乗車券等から得られるビッグデータの分析手法に関する事項
- 地域特性等に応じた路線のあり方検討に関する事項
- 利便性の向上につながる望ましい施策に関する事項

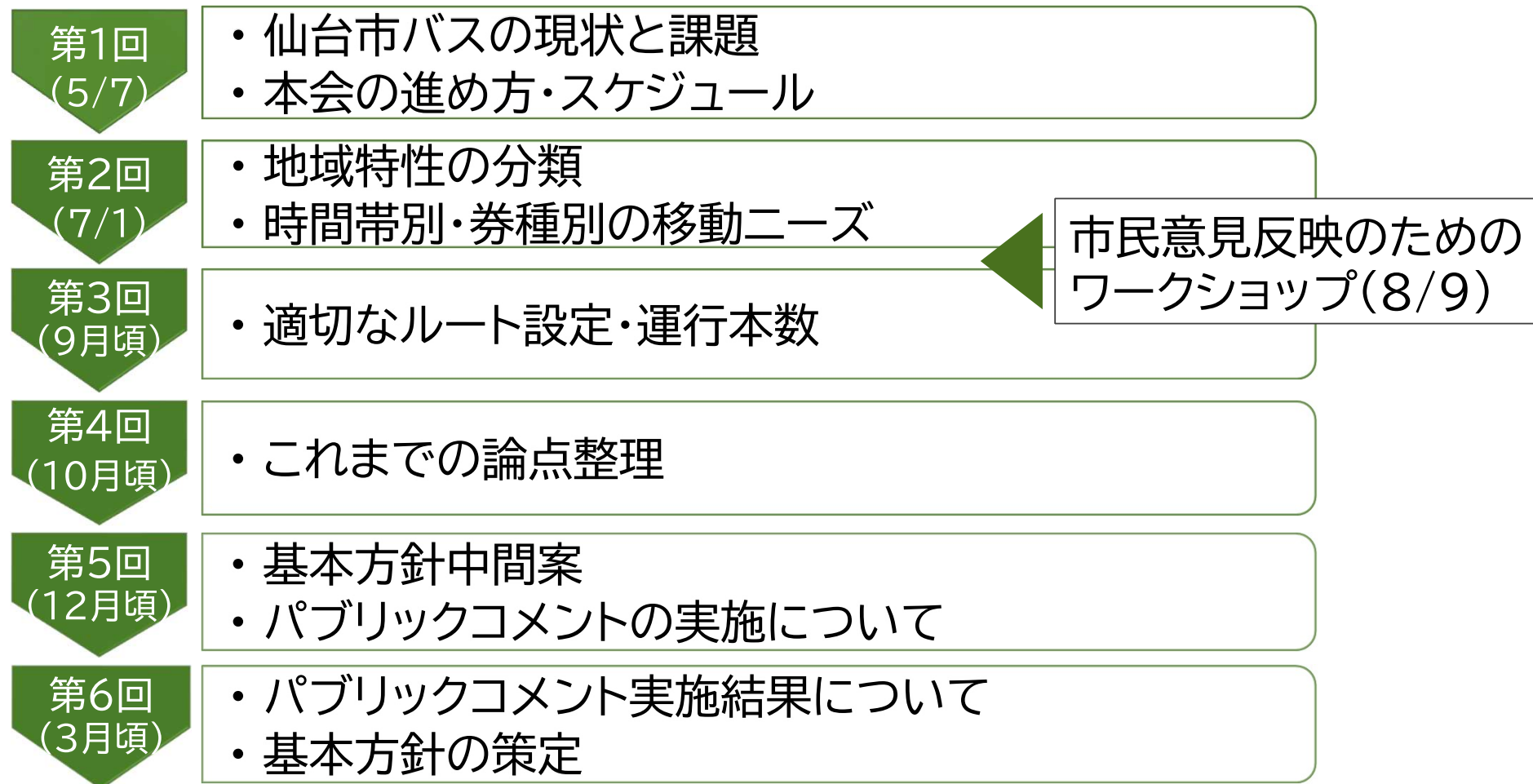
3 組織

- 委員5名





5-4 各回の議題(想定)



6 ワークショップ(案)



6-1 開催概要(案)



- 日時:8月9日(日)10時~12時30分
- 会場:メディアテーク1階オープンスクエア
- 形態:ワークショップ形式
- 想定:学生、公共交通に関心のある方等(50人程度)

※ 事前申込制(要件:年齢15歳以上)

会場イメージ



ワークショップイメージ



6-2 企画内容(案)



第一部：パネルディスカッション(40分程度)

- 有識者会議委員によるパネルディスカッション
- 第二部につながるようなテーマを想定

第二部：グループワーク(1時間40分程度)

- 参加者が複数グループに分かれて意見交換
- 各グループより意見交換内容を発表
- 意見交換テーマ例：10年後も利用したい市バスとは？



7 検討の項目・手順



7-1 市バスのビッグデータ

①乗降データ(OD):乗・降車ごとの精算データ

(年間約3000万件の人の流れ)



②トラフィックデータ:便単位の運行データ

(年間約100万便の車両の流れ)



精算種別の利用割合(敬老乗車証、学都フリーパス、通学定期、通勤定期など)

時間帯別の利用割合(朝、日中、夕方、夜、深夜)

停留所・区間ごとの利用状況





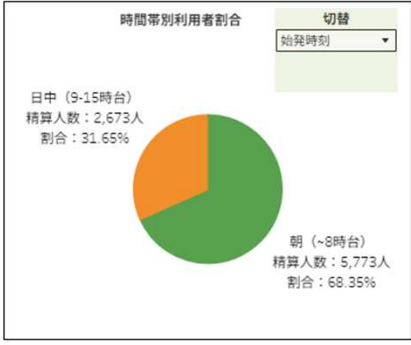
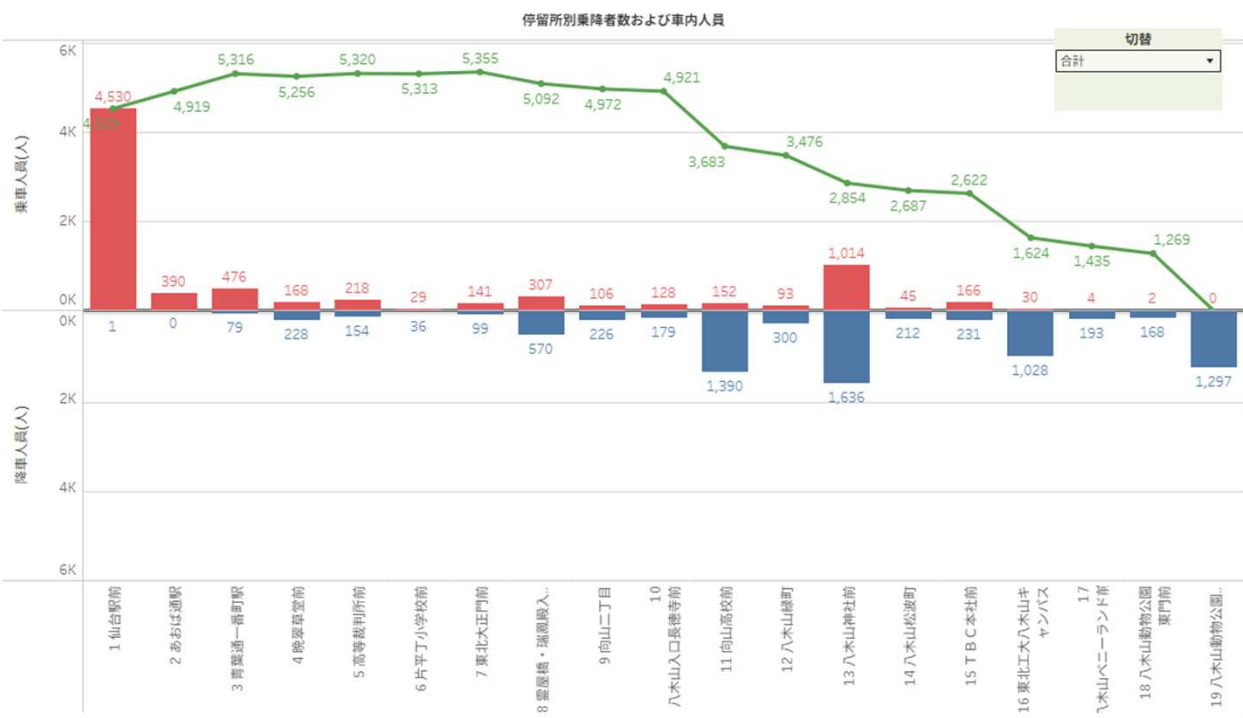
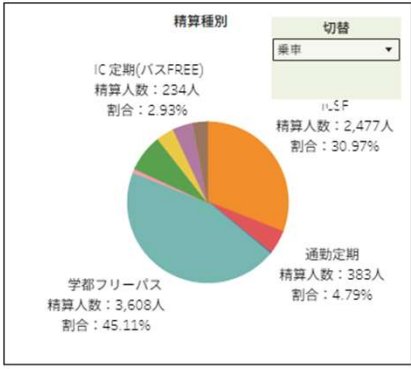
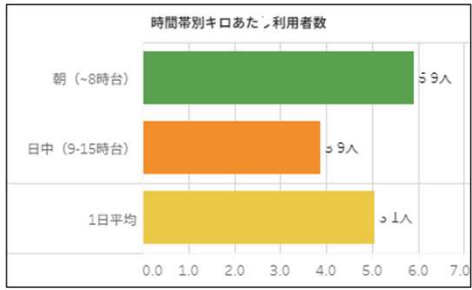
7-1 市バスのビッグデータ

系統情報

期間： 2025/06/02~2025/06/30
 系統： 1066012(701)
 経由地： 701 仙台駅前～豊屋橋～八木山動物公園駅
 平土休： 平日
 1日あたり運行本数： 12本

1日あたり運行本数

朝 (~8時台)	1	平日
日中 (9-15時台)	5	
統計	12	



例：仙台駅→八木山動物公園駅



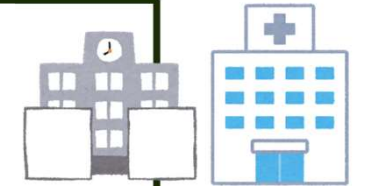
7-2 国のオープンデータ



③人口メッシュデータ: 250mメッシュデータ
(R2国勢調査実績、R12,R22年推計人口)



④施設位置情報: 公共施設・福祉施設・医療機関等



沿線人口

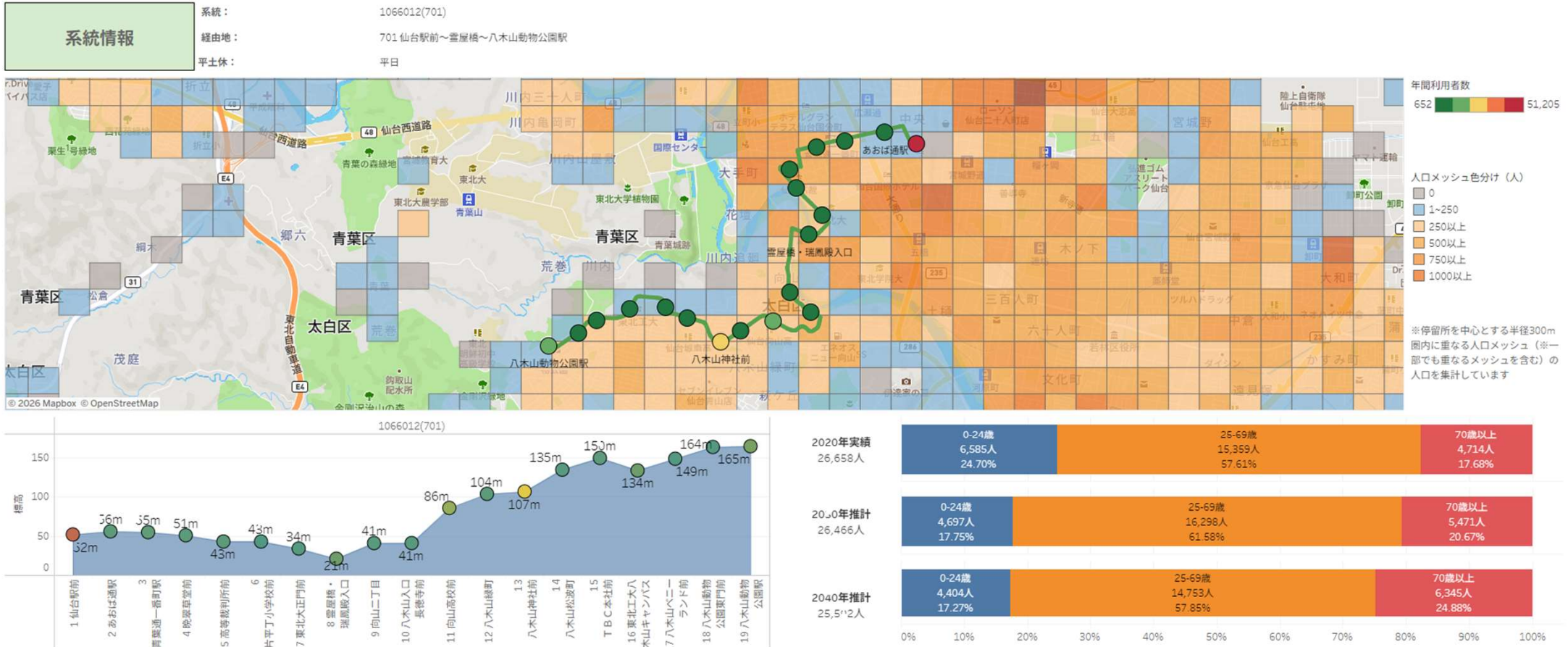
沿線住民の年齢構成(0-24歳, 25-69歳, 70歳以上で区分分け)

沿線の近隣施設

経路上の標高の変化



7-2 国のオープンデータ



例：仙台駅→八木山動物公園駅

7-3 分析の着眼点



➤ 市バスのビッグデータを基に全システムを分類

- 「キロ当たり利用者数」などの指標による大まかなグルーピング

➤ 各システムのポテンシャルを分析

- 国のオープンデータ等を活用し、各システムのポテンシャルを分析



上記に加え、考慮すべき観点についてご意見をいただきながら第2回以降で議論



(参考) 市バス事業のあゆみ①



- 1926年(T15年)仙台市電開業
- 1942年(S17年)仙台市営バス事業開始
- 1965年(S40年)ワンマンバス運行開始
- 1971年(S46年)バスレーン導入開始
- 1976年(S51年)仙台市電全線廃止
- 1981年(S56年)仙台駅西口バスターミナル供用開始
- 1987年(S62年)地下鉄南北線開業
- 1990年(H2年)対キロ区間制全線採用
- 1992年(H4年)地下鉄南北線延伸(泉中央-八乙女)
- 1994年(H6年)プリペイドカードシステム利用開始



(参考) 市バス事業のあゆみ②



1999年(H11年)ノンステップバス運行開始・るーぷる仙台運行開始

2003年(H15年)100円ぱっ区本格実施

2004年(H16年)仙台まるごとパス実施

2006年(H18年)白沢出張所業務委託

2009年(H21年)七北田出張所業務委託

2010年(H22年)学都せんだいフリーパス本格実施

2013年(H25年)霞の目営業所一部業務委託

2014年(H26年)icscaサービス開始

2015年(H27年)地下鉄東西線開業・霞の目営業所完全業務委託

2016年(H28年)icsca、Suica等と連携・プリペイドカード廃止

