市バス路線のあり方に係る有識者会議

第４回会議資料

令和８年11月５日

仙台市営交通100周年

1926 ›››››››››› 2026

各回の議題（想定）



第1回 （5/7）	・仙台市バスの現状と課題 ・本会の進め方・スケジュール
第2回 （7/1）	・時間帯別・券種別の利用状況、乗降車地別の利用状況 ・バス利用データをもとにした全系統の分類
第3回 （9/3）	・路線・沿線の特徴 ・適切なルート設定・ダイヤ設定
第4回 （11/5）	・**これまでの論点整理**
第5回 （12/1）	・基本方針中間案 ・パブリックコメントの実施について
第6回 （3月頃）	・パブリックコメント実施結果について ・基本方針の策定

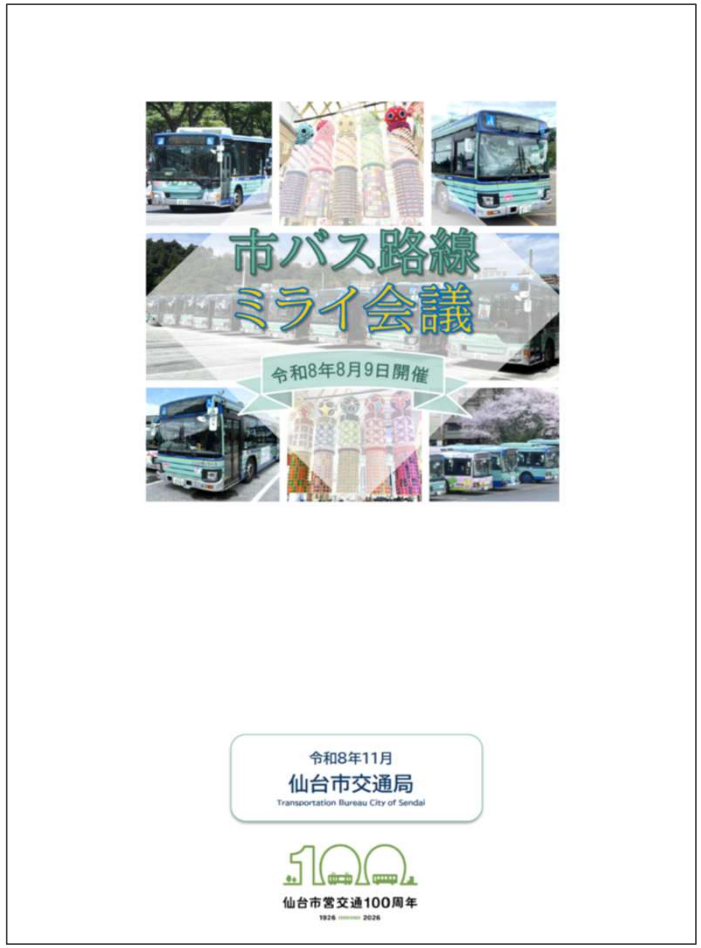
目次



1. 「市バス路線ミライ会議」報告書について
2. これまでの論点整理
3. 第5回有識者会議の検討項目について

１ 「市バス路線ミライ会議」報告書について

1-1.「市バス路線ミライ会議」報告書について



構　成

第1章　開催趣旨および実施概要

第2章　トークセッション

第3章　グループワーク①
（架空の人物になりきって考える）

第4章　グループワーク②
（私自身が市バスに期待すること）

第5章　アンケート結果とワークショップ全体の感想

公表時期・方法

第4回有識者会議終了後、仙台市交通局ホームページにて公表

２　これまでの論点整理

2 これまでの論点整理



（1） 基本方針の位置づけ

（2） 市バス事業の現状と課題

（3） 市バスとして果たすべき役割

（4） ビッグデータの分析

（5） 市バス路線再編の基本的な方向性

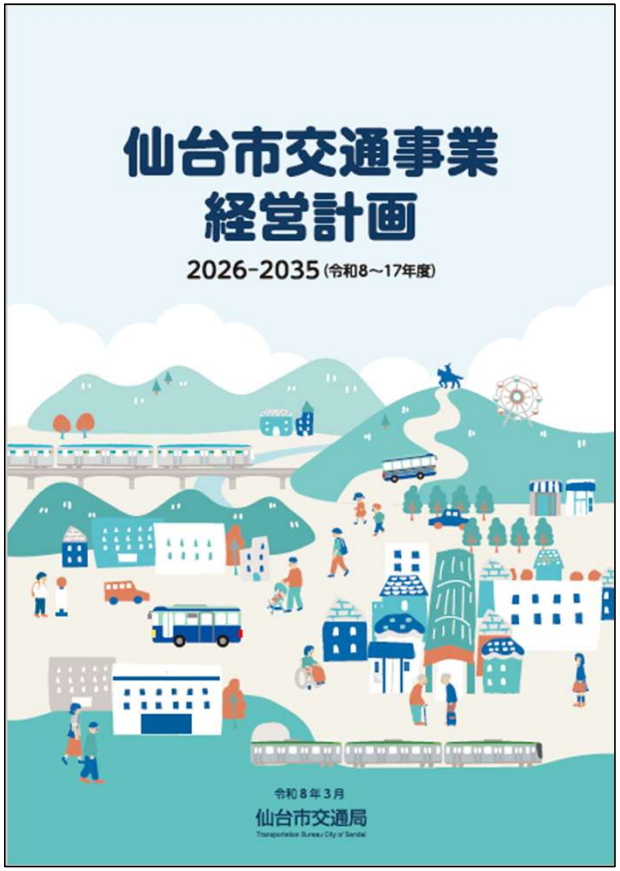
（6） 持続可能なバス路線網確立に向けて

2-(1) 基本方針の位置づけ

2-(1) 基本方針の位置づけ



◎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）



2-(1) 基本方針の位置づけ



◎仙台市交通事業経営計画における位置づけ

仙台市交通事業経営計画

戦略Ⅲ　まちの将来に向けた行動

施策1「持続可能なバス路線網の確立」

「(仮称)市バス路線のあり方に係る基本方針」策定

基本方針に基づく路線再編の実施

戦略Ⅳ　持続可能な経営基盤の確立と事業運営

施策2「事業の省力化・効率化」

利用状況に応じた便数調整

分かりやすく利用しやすい路線網の確立

運行効率の向上

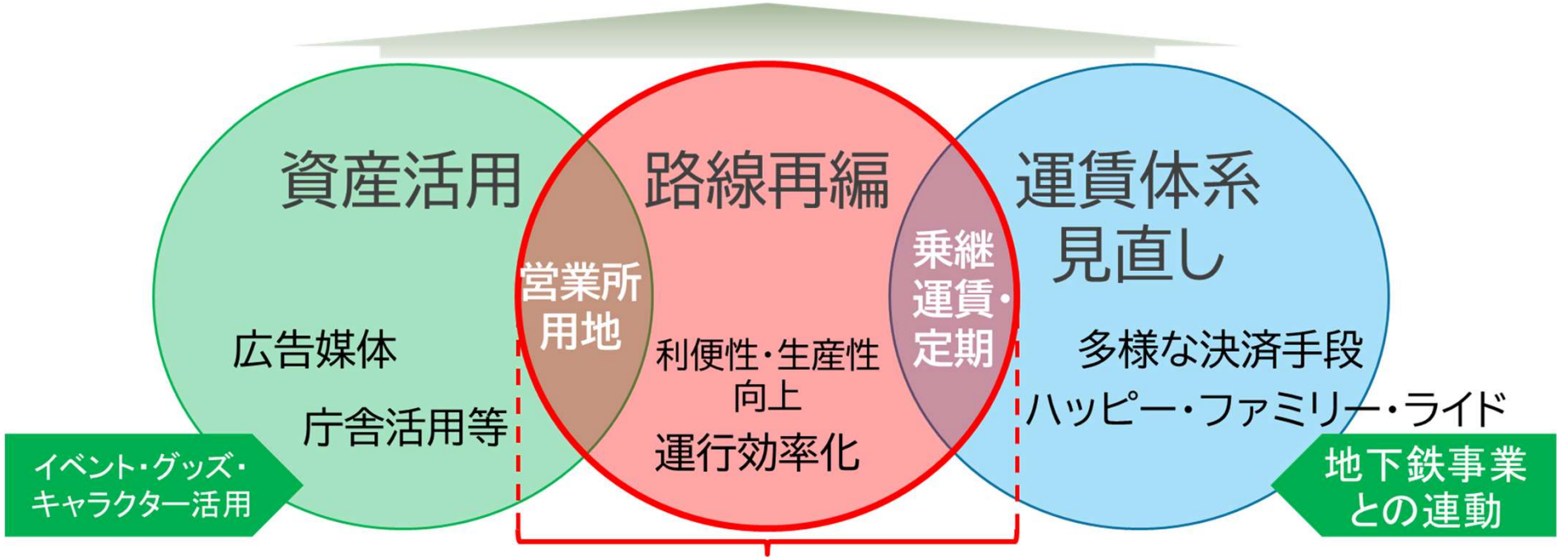
経営の効率化



2-(1) 基本方針の位置づけ



自動車会計の経常収支均衡を実現



（仮称）市バス路線のあり方に係る基本方針

持続可能なバス路線網の確立に向けた**路線再編にあたっての基本的な考え方**

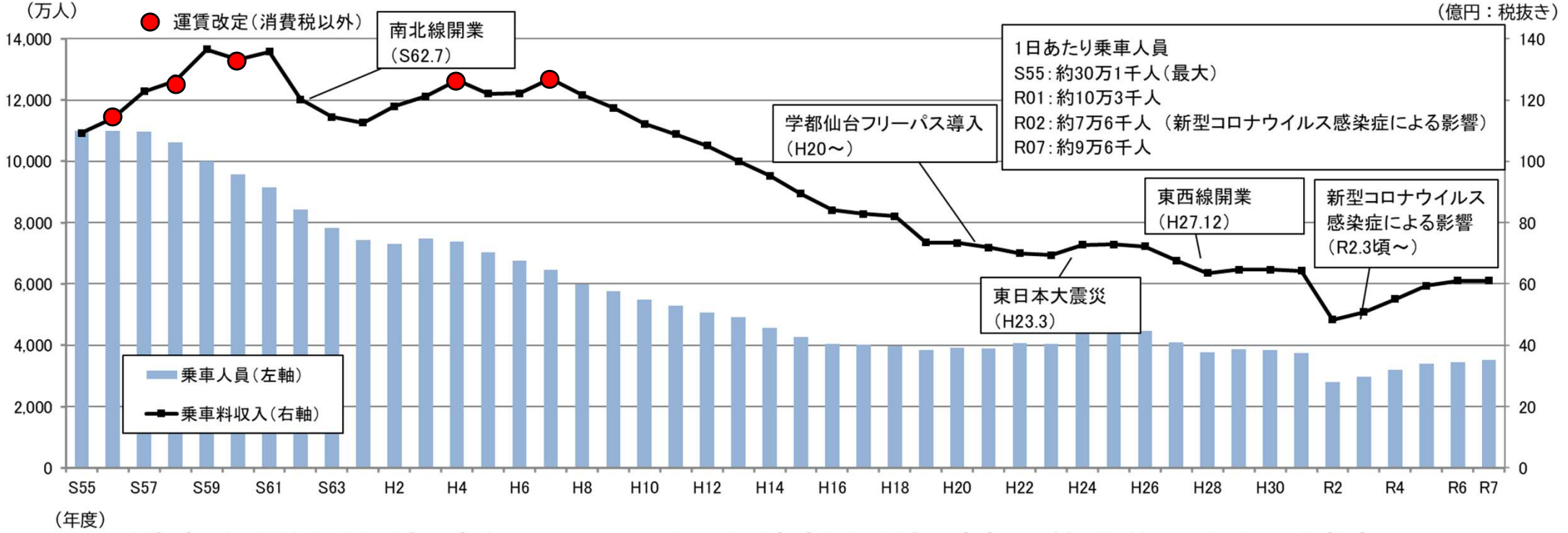


2-（2） 市バス事業の現状と課題

2-(2) 市バス事業の現状と課題



◎バス乗車人員と乗車料収入の推移



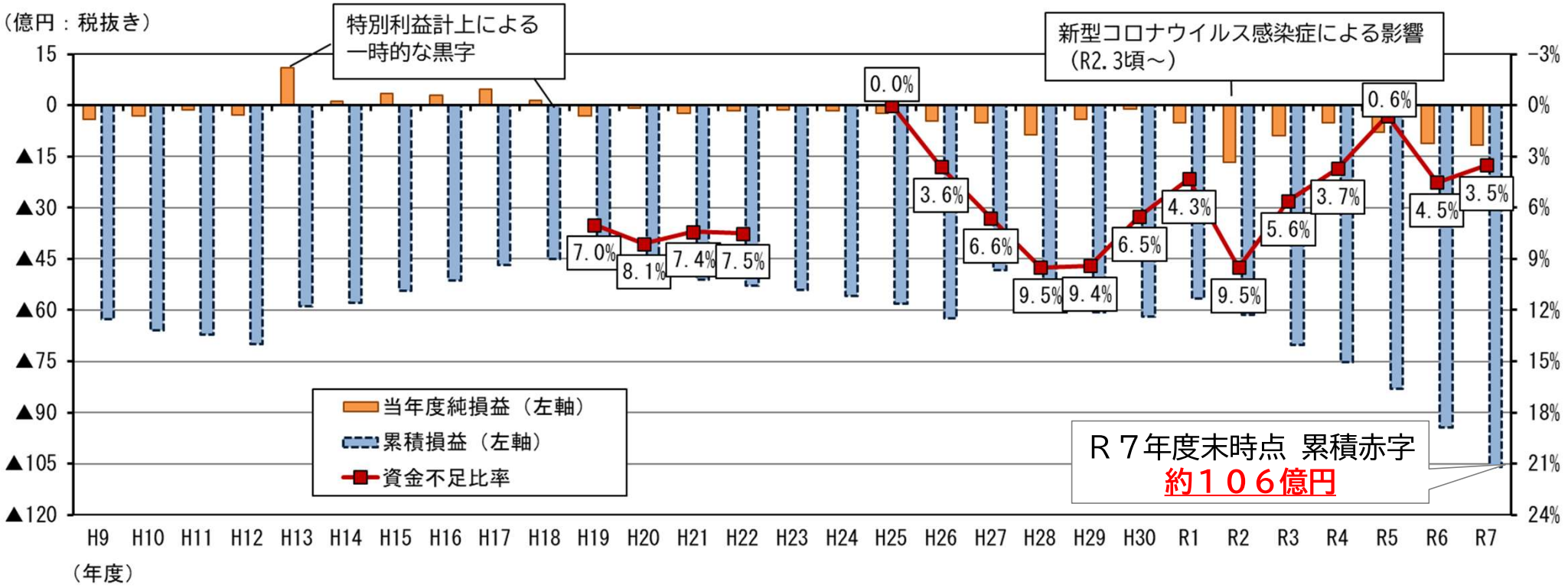
- 乗車人員はR元年度においてピーク時(S55年度)の約3分の1まで減少
- 乗車料収入は最後に運賃改定(消費税以外)を実施したH7年度から約半減



2-(2) 市バス事業の現状と課題



◎バス当年度純損益・累積損益・資金不足比率の推移



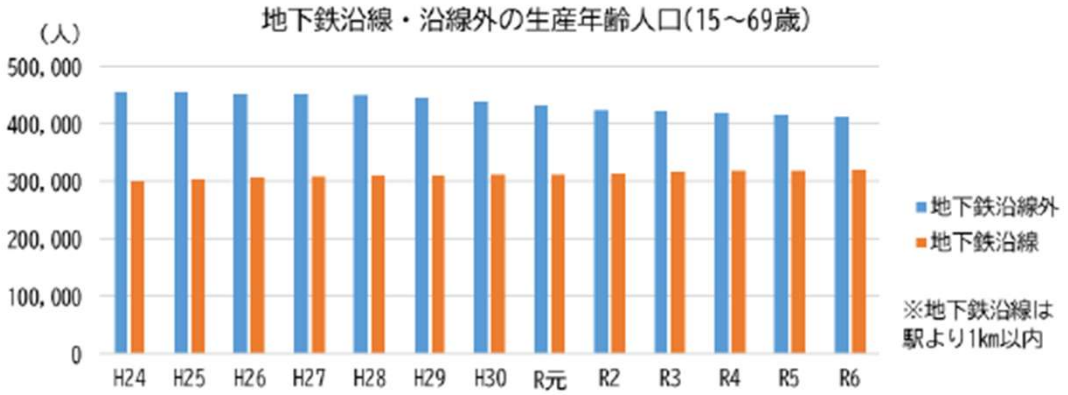
➢当年度純損益はH19年以降赤字が続き、累積赤字も拡大傾向

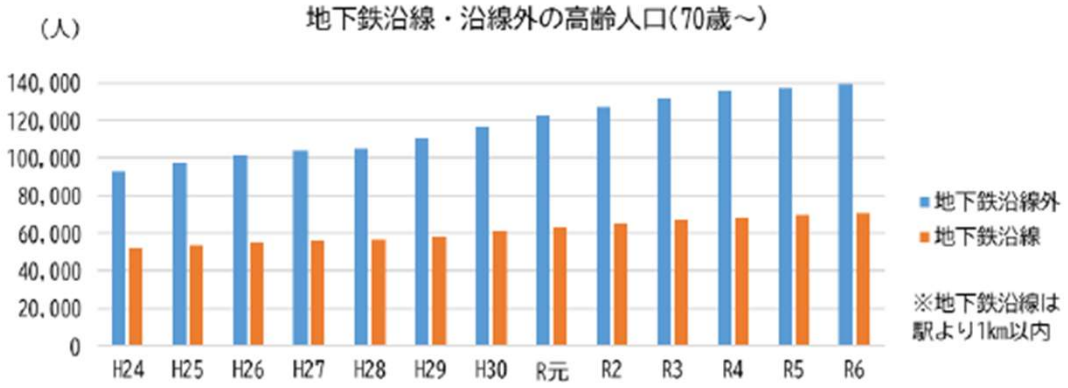


2-(2) 市バス事業の現状と課題



◎地下鉄沿線・沿線外の人口動態





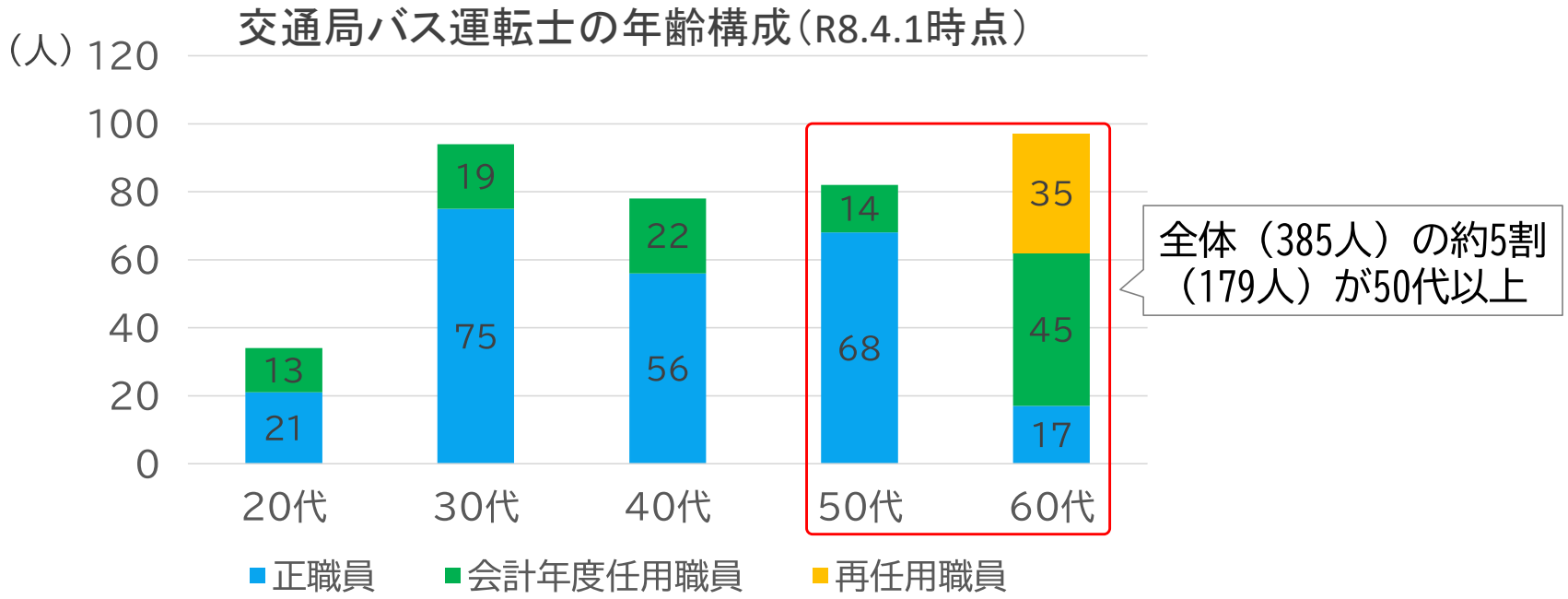
- 地下鉄沿線と沿線外を比較すると、沿線外では生産年齢人口が減少、高齢人口は増加
- 朝夕の通勤通学利用の減少や、日中の多様な移動の増加等、**社会の移動ニーズが変化が見込まれる**



2-(2) 市バス事業の現状と課題



○交通局におけるバス運転士の現状



- 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、現在の事業量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



2-(2) 市バス事業の現状と課題



現　状

- 地下鉄沿線外(バス利用地域)の人口減少
- 運行効率の上昇を見込みにくい都市構造
  (市街化区域面積あたりの人口が少ない)
- 物価・人件費等の高騰
- 移動手段の多様化
- バス運転士の約半数が50代以上
- 大型2種免許保持者の減少
- 2024年問題

乗車人員の減少

運行経費の増加

担い手不足の
深刻化

課　題

累積赤字の拡大
R7年度末時点で
累積赤字**106億円**

全路線における赤字
R7年度の営業係数**168**

バス事業を継続するための運転士確保が困難

現状と課題を踏まえ、市バス全体の事業量縮小が必要



【参考】 曜日・時間帯別の営業係数



令和7年度の曜日・時間帯別営業係数

時間帯		時間帯別営業係数	券種割合から見る利用者の姿
平日	朝(6～8時台)	123	通勤・通学
	日中(9～15時台)	180	高齢者等(※)
	夕方(16～18時台)	142	通勤・通学
	夜間(19～20時台)	197	通勤・その他
	深夜(21～22時台)	192	その他
土日祝		212	その他
全体		168	

※市の敬老乗車証負担金含む

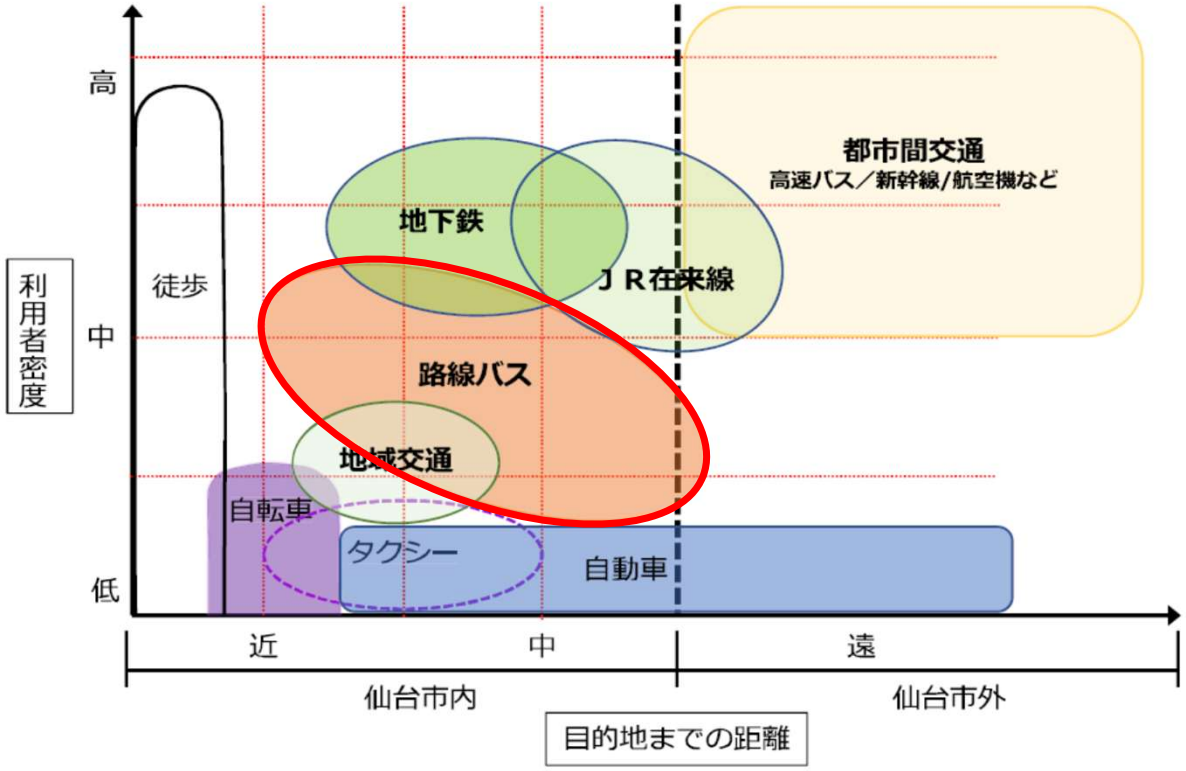
- **平日朝夕**の営業係数が良い時間帯は、**通勤通学の利用**がピーク
- **平日日中**は営業係数が悪化
- 夜間以降や土日はさらに悪化

2-（3） 市バスとして果たすべき役割

2-(3) 市バスとして果たすべき役割



◎本市における各交通手段の役割



各交通手段が担う役割のイメージ（※せんだい都市交通プランより）

- 本市では、地下鉄やJR在来線、路線バス、地域交通、タクシーを公共交通と位置付け、主に市内の日常生活や社会活動における移動を支え、近距離から遠距離の移動まで幅広く担う
- 路線バスは鉄道と比べ、多方面への路線設定が可能なことから、通勤・通学、買い物、通院など、多様な目的に対応するとともに、一定規模の移動需要を効率的に輸送できる交通手段



2-(3) 市バスとして果たすべき役割



◎市バスとして果たすべき役割

◆ 都市交通としての役割

都心などへの主な交通手段が市バスとなっている地域からの移動を確保するとともに、過度に自家用車に依存しない都市交通を形成する役割

◆ 市民の暮らしの足としての役割

通勤・通学、買い物、通院などの市民の日常生活における多様な目的の移動のうち一定規模の移動を支える役割

これらの役割を果たしながら持続可能なバス路線網を確立する必要がある



2-（4） ビッグデータの分析

2-(4) ビッグデータの分析



◎これまでの分析の流れ

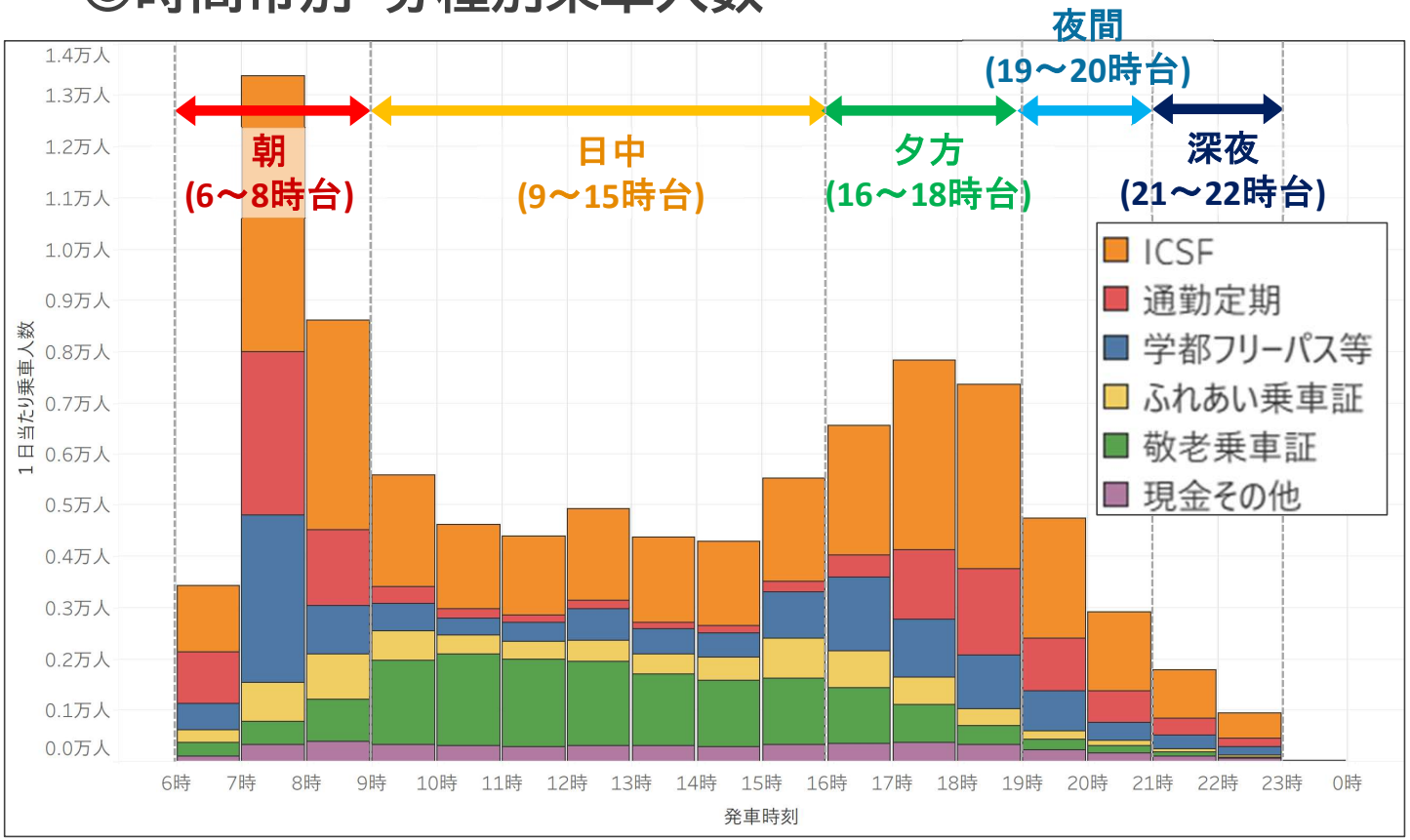
①利用状況データの分析	時間帯・券種・乗降車地別の利用状況を分析（P.23～27）
②運行効率によるグルーピング	系統単位でキロ当たり利用者数・走行キロによりA～Dグループに分類（P.28）
③要因分析（重回帰分析）の実施	キロ当たり沿線人口・運行便数等の関係を確認（P.29）
④系統形状による分類	循環・都心直通・フィーダー・駅間の4形状に整理（P.30）
⑤形状ごとの個別系統分析	傾向外系統を精査し重複区間等の要因を特定（P.31～34）
⑥運行効率に関係する要因の整理	運行効率を上げる要因・下げる要因を整理（P.35）



2-(4) ビッグデータの分析結果



◎時間帯別・券種別乗車人数



平日1時間ごとの券種別乗車人数

- 乗・降車ごとの精算データである「乗降データ(OD)」と便単位の「運行データ(トラフィックデータ)」により、「時間帯別の利用割合」、「精算種別の利用割合」等が分析可能
- 乗車は朝の時間帯(7時台)と夕方の時間帯(17時台)にピークを迎える
- 券種別の利用は通勤定期は7時台と18時台、学都フリーパス等は7時台と16時台の通勤通学時に乗車のピークを迎える
- 敬老乗車証は主に日中の10時～16時台での利用が多い



2-(4) ビッグデータの分析結果



◎乗降車地別利用状況分析における施設分類

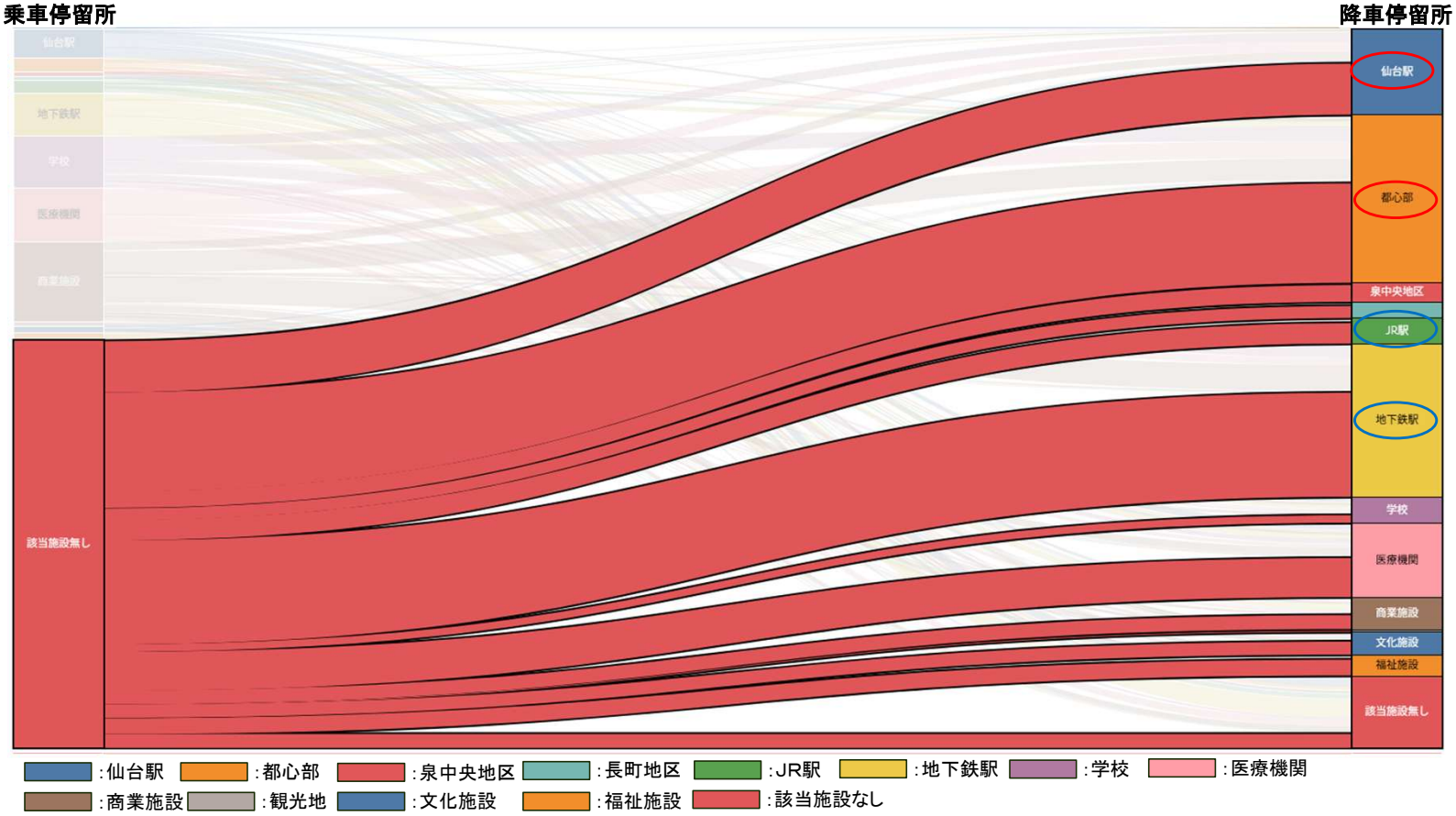
区分	データ名【施設数】	条件等
利用実績データ	乗降データ	対象期間(2025年4月～2026年3月)の合計値
施設データ ※いずれも都心部を除く	仙台駅【1】	仙台駅を対象施設とする停留所:仙台駅前、仙台駅北口
	都心部	「120円パッ区」適用範囲(仙台駅除く)
	泉中央地区	泉中央駅周辺の停留所:泉中央駅、泉中央駅北口、泉区役所イズミティ21前、泉警察署前
	長町地区	長町駅・長町南駅周辺の停留所:長町南駅・太白区役所前、長町駅西口、長町駅東口 長町駅・たいはっくる前、長町三丁目南、長町四丁目長町営業所前、長町南年金事務所前、長町七丁目)
	JR駅(都心部除く)【20】	都心部の駅(仙台、あおば通)を除くJR駅
	地下鉄駅(都心部除く)【22】	都心部の駅(仙台、勾当台公園、広瀬通、大町西公園、青葉通一番町)を除く地下鉄駅
	学校【48】	中等教育学校、高等学校、高等専門学校、各種学校、大学、短期大学、特別支援学校
	医療機関【21】	「地域医療支援病院」、「救急告示医療機関」
	商業施設【52】	2,000 ㎡以上のスーパーマーケット等
	観光地【19】	「仙台市オープンデータ」のうち主要観光地を選定
	文化施設【9】	「仙台市オープンデータ」のうち主要施設を選定
	福祉施設【10】	市内の障害者福祉センター、老人福祉センター



2-(4) ビッグデータの分析結果



◎乗降車地別利用状況〔朝(6-8時台)〕の通勤利用



- 自宅(該当施設なし)からの乗車が多い
- 降車を見ると、**都心部・仙台駅が**多い
- 鉄道駅での乗降車も多いことから、**フィーダー利用も多い**ことが伺える。

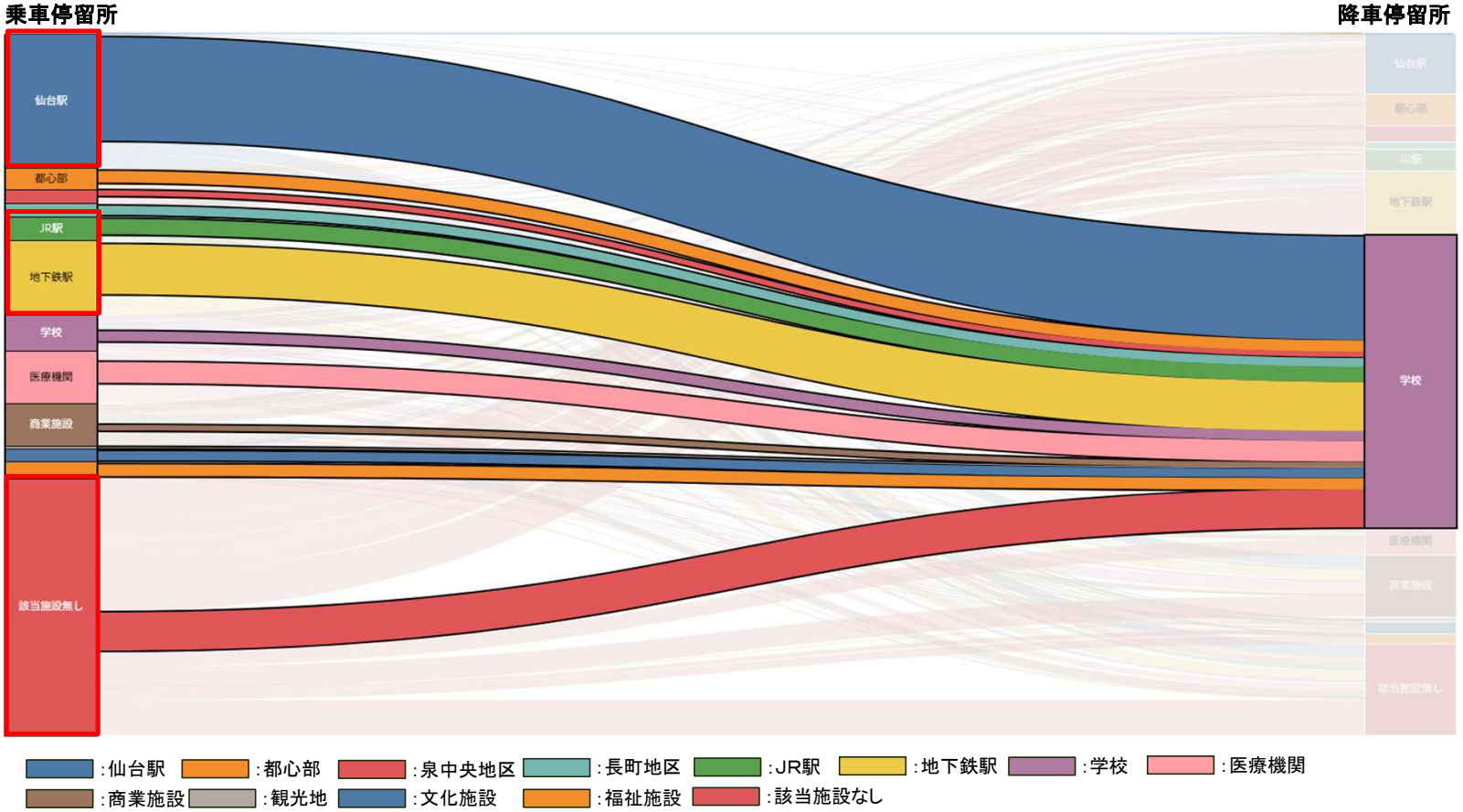
【集計条件】
R7年度平日における精算種別が「通勤定期」の利用者



2-(4) ビッグデータの分析結果



◎乗降車地別利用状況〔朝(6-8時台)〕の通学利用



- 学校近隣での停留所での降車が多い
- 鉄道駅からの乗車が多く、フィーダー利用が多いことが伺える
- 自宅(該当施設なし)から学校または、鉄道駅から乗継いで学校へ向かう移動が考察される

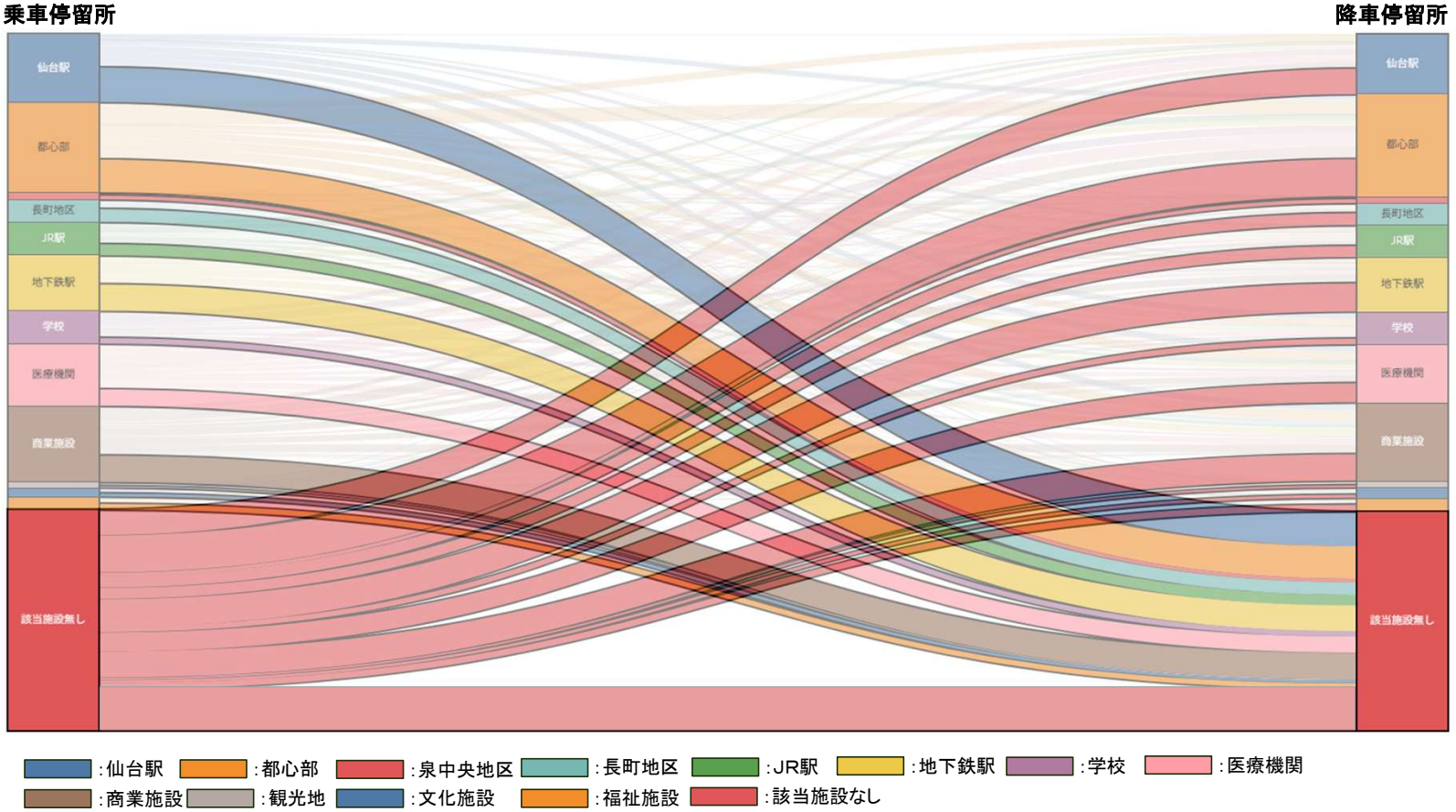
【集計条件】
R7年度平日における 精算種別が「通学定期」、「学都フリーパス」、「せんだいバスFree+」の利用者



2-(4) ビッグデータの分析結果



◎乗降車地別利用状況〔日中(9-15時台)〕の敬老乗車証利用



- **自宅(該当施設なし)から都心部・副都心部・仙台駅・地下鉄駅・商業施設等への移動**が考察される
- 乗降車の傾向が類似し、**乗車地と降車地の往復利用が多い**ことが伺える

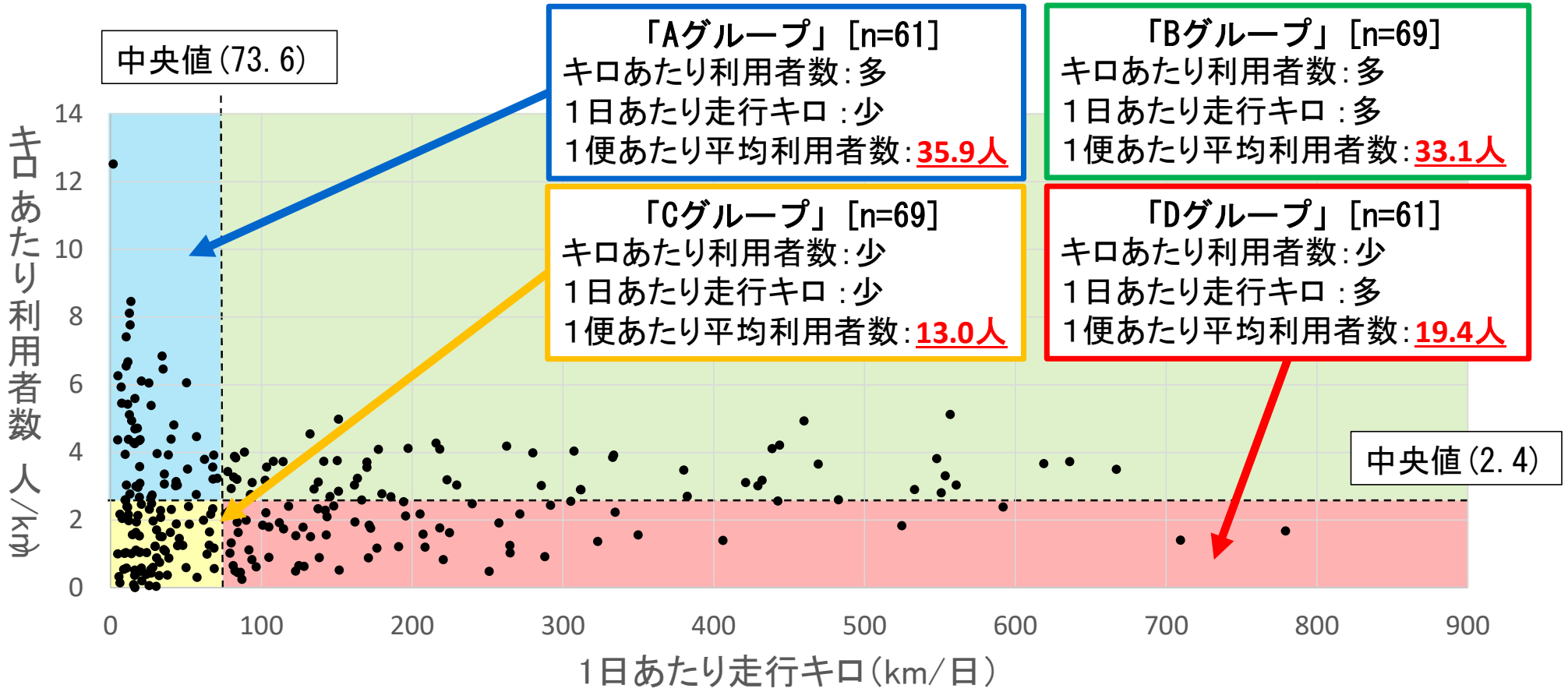
【集計条件】
・R7年度平日における 精算種別が「敬老乗車証」の利用者



2-(4) ビッグデータの分析結果



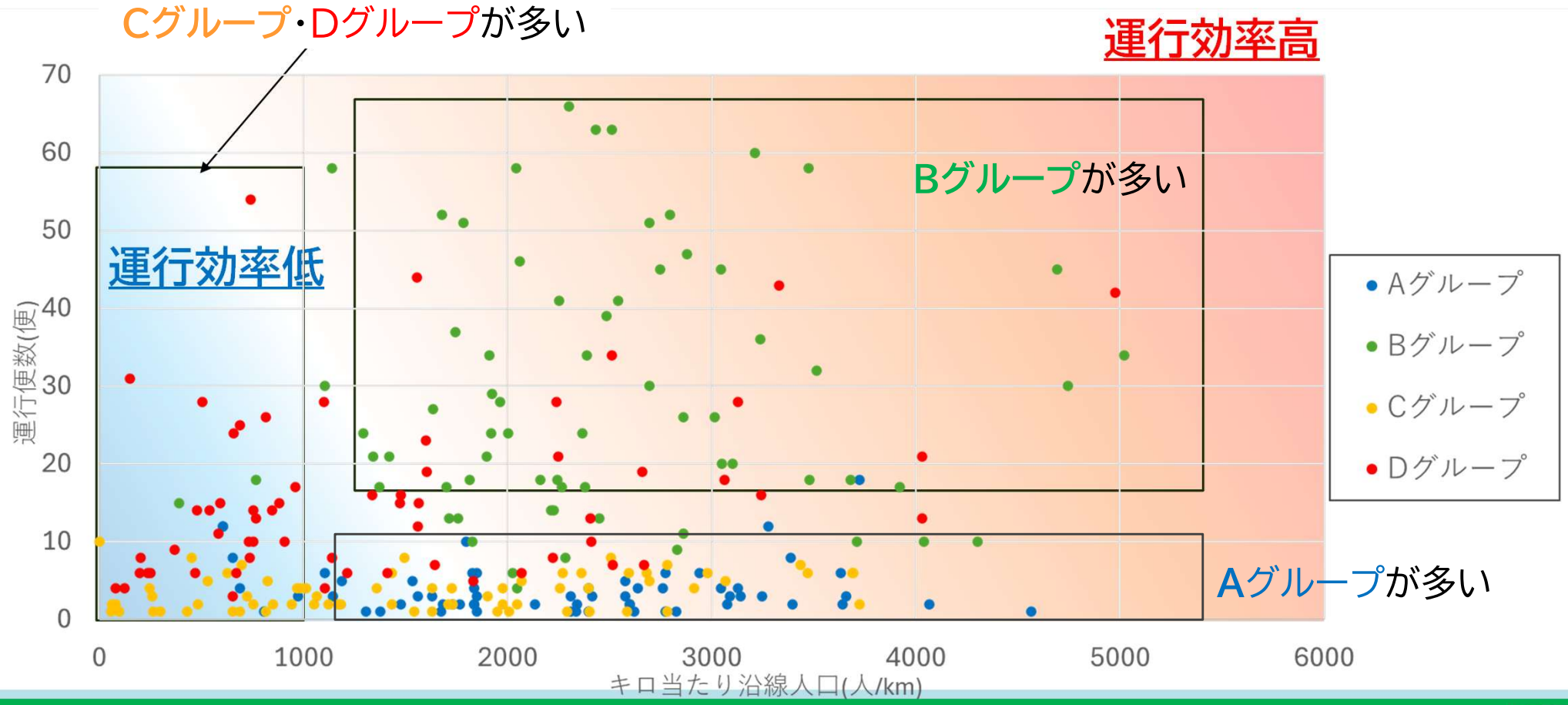
◎効率性(キロあたり利用者数)と投入資源(1日の走行距離)に着目したグルーピング



2-(4) ビッグデータの分析結果



◎運行効率に関係する要因(運行便数・キロ当たり沿線人口)による分布





2-(4) ビッグデータの分析結果

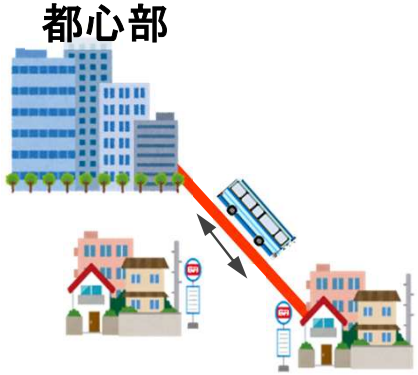


◎系統形状による分類

- 市バスの全44路線を、起終点・経由地別に計260系統に区分
- これらを、**「都心直通系統」**、**「フィーダー系統」**、**「駅間系統」**、**「循環系統」**の4つの系統形状に分類し、運行効率に関係する要因を分析

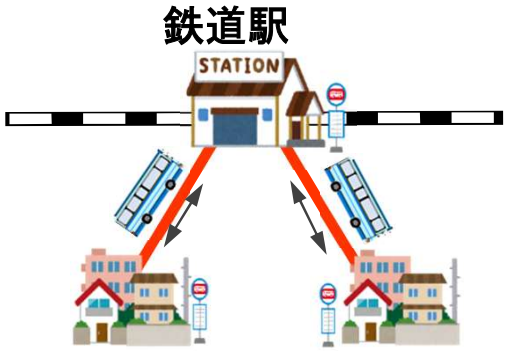
① 都心直通系統
(135系統)

都心部(仙台駅前)と住宅地等を結ぶ系統



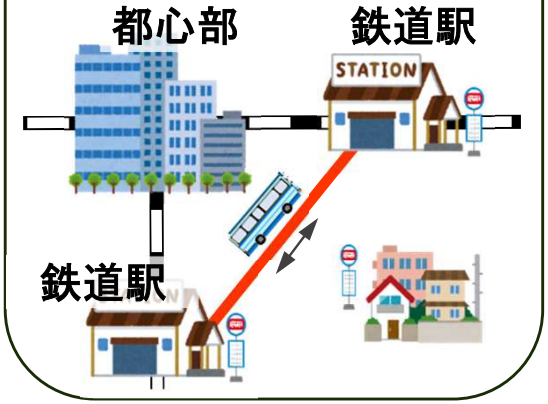
② フィーダー系統
(77系統)

都心部を除く鉄道駅と住宅地等を結ぶ系統



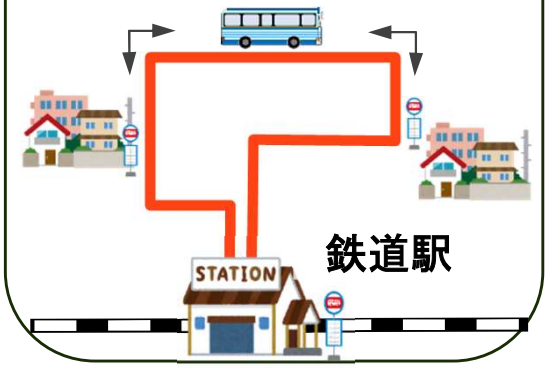
③ 駅間系統
(24系統)

都心部を除く複数の鉄道駅間を結ぶ系統



④ 循環系統
(9系統)

鉄道駅を起終点に住宅地等を循環する系統



※いずれにも該当しない系統(15系統)あり

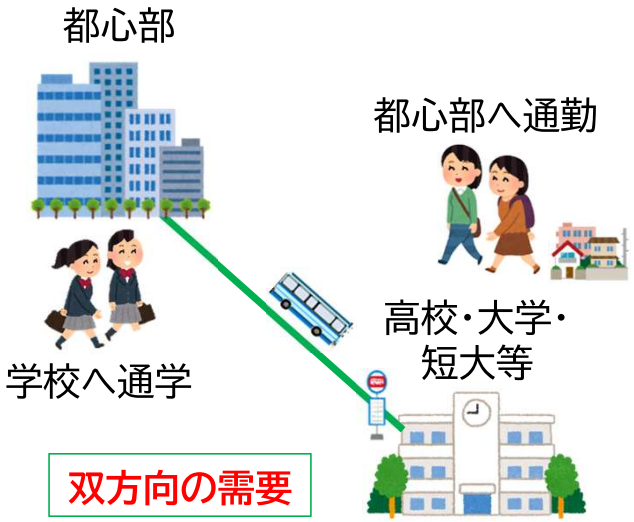


2-(4) ビッグデータの分析結果

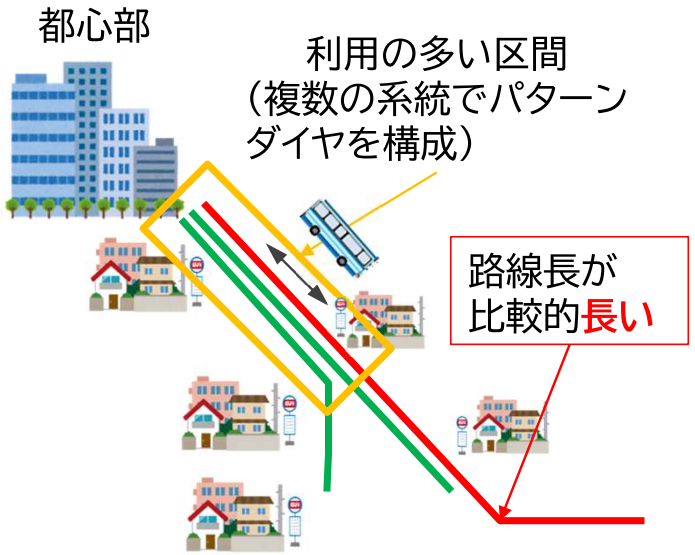


◎都心直通系統の分析

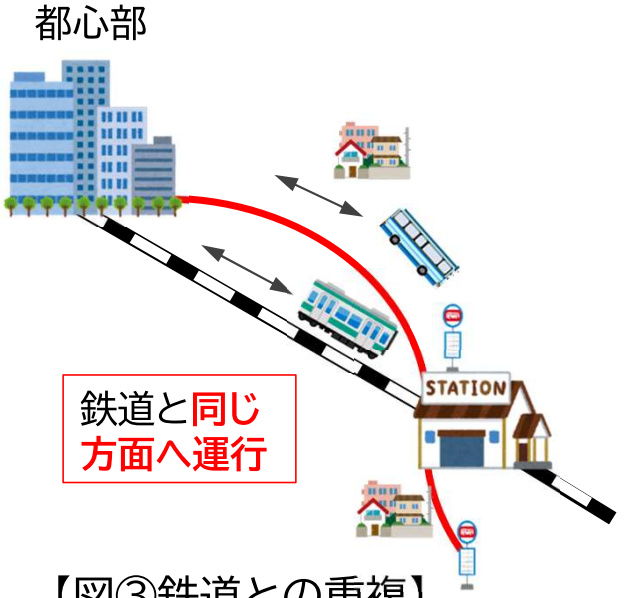
- 運行効率が高い系統は、同じ時間帯に上り・下りの**双方向の需要**がある【下図①】
- 運行効率が低い系統は、路線長が比較的長く、**他系統と重複**【下図②】
- 運行効率が低い系統は、**鉄道と同じ方面**へ運行【下図③】



【図①双方向の需要】



【図②バス路線同士の重複】



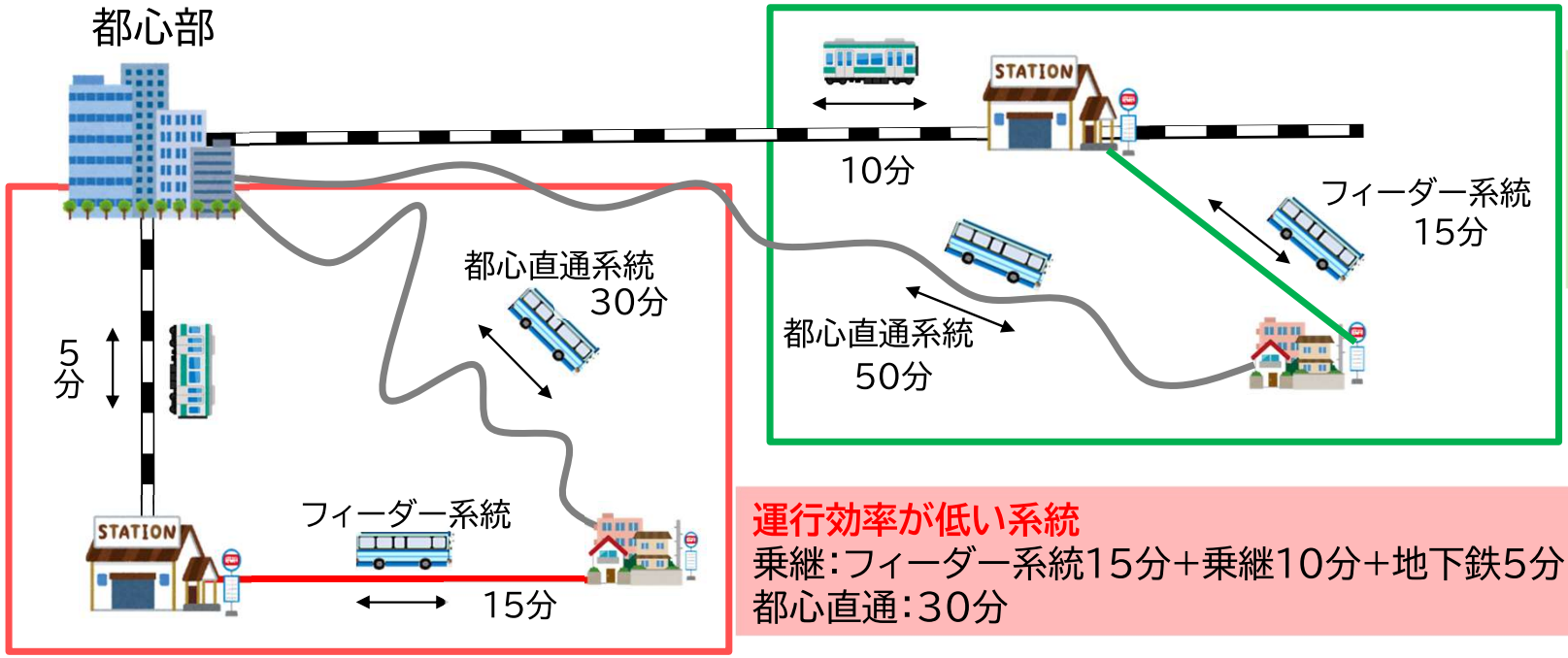
【図③鉄道との重複】

2-(4) ビッグデータの分析結果



◎フィーダー系統の分析

- 運行効率が高い系統はバス鉄道乗継により速達性が向上している
- 運行効率が低い系統は都心直通系統と所要時間がほぼ変わらない



運行効率が高い系統
乗継：フィーダー系統15分＋
乗継10分＋地下鉄10分
＝35分
都心直通：50分

乗継いだ方が早い

運行効率が低い系統
乗継：フィーダー系統15分＋乗継10分＋地下鉄5分＝30分
都心直通：30分

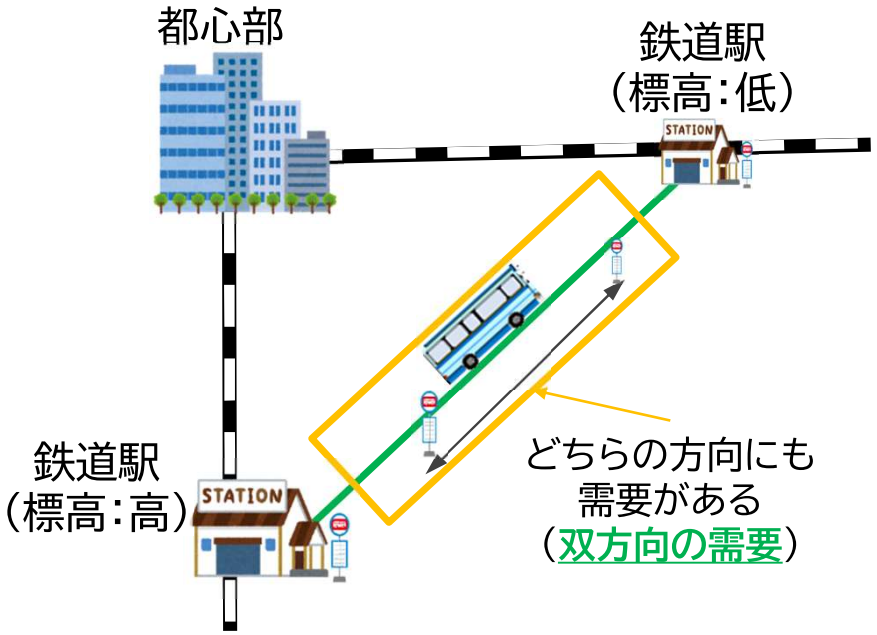
ほぼ変わらない



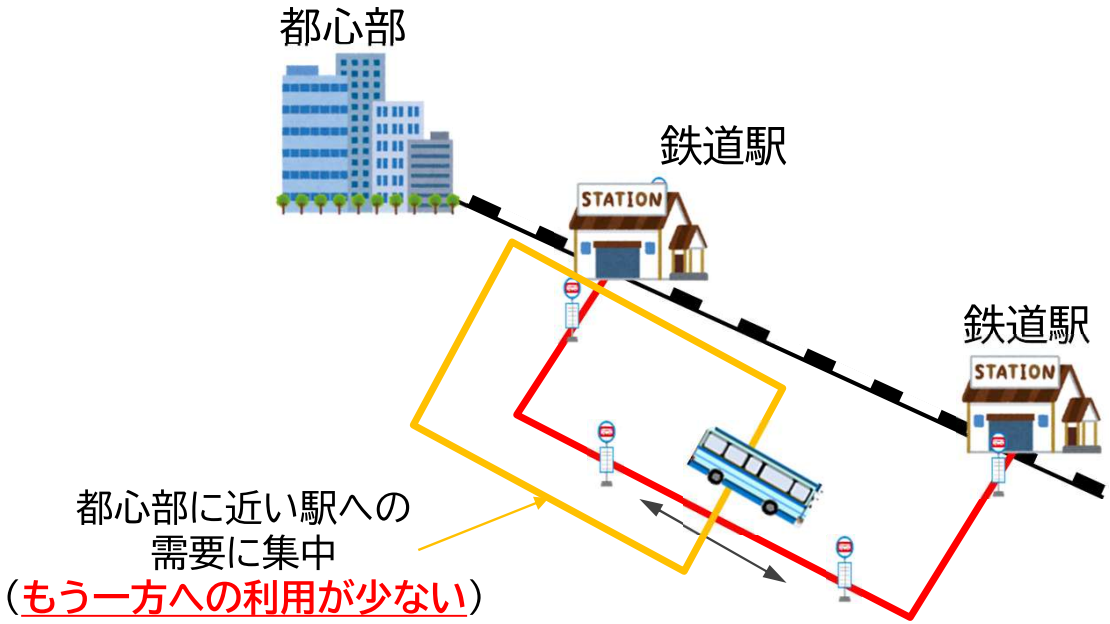
2-(4) ビッグデータの分析結果

◎駅間系統の分析

- 運行効率が高い系統は、異なる鉄道路線を結び、高低差がある【下図①】
- 運行効率が低い系統は、同じ鉄道路線上の異なる駅を結び、平坦地である【下図②】



【図①異なる鉄道路線を結ぶ】



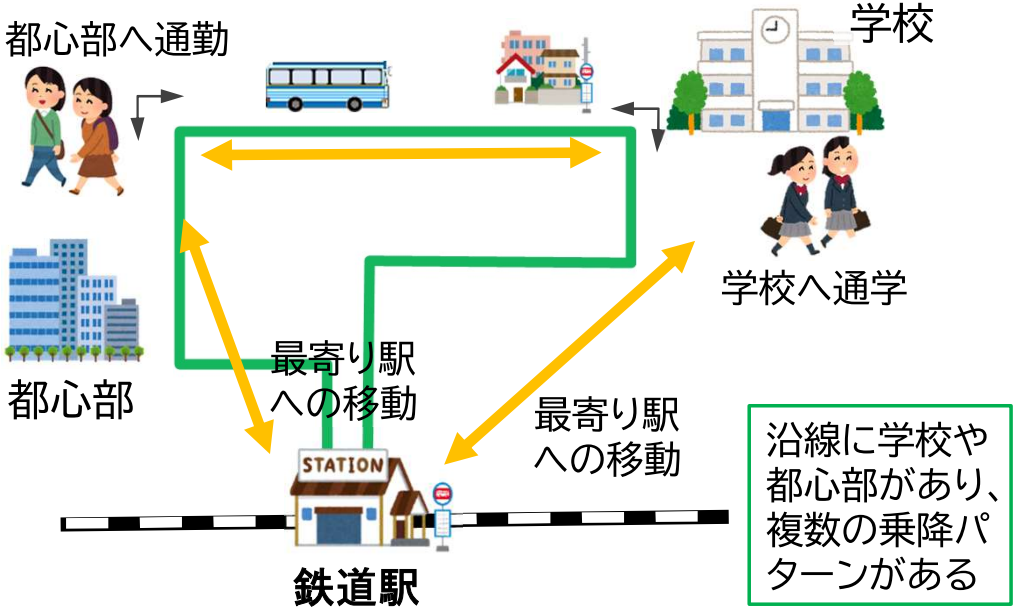
【図②同じ鉄道路線上の異なる駅を結ぶ】

2-(4) ビッグデータの分析結果

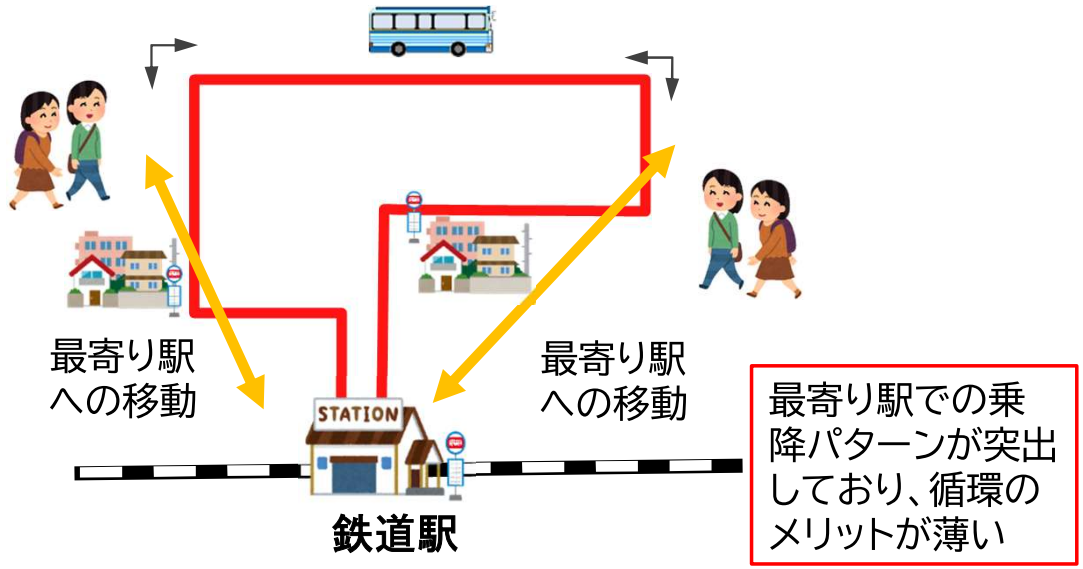


◎循環系統の分析

- 運行効率が高い系統は、**複数箇所での乗降**パターンがある【下図1】
- 運行効率が低い系統は、**最寄り駅での乗降**パターンが突出【下図2】



【図①複数箇所での乗降パターン】



【図②最寄り駅での乗降パターン】



2-(4) ビッグデータの分析結果



【運行効率が上がる要因】

- 学校等の**目的地となる施設が沿線上にあり、双方向の移動需要**がある
- 坂が多いなど**徒歩や自転車での移動が困難な地域**を走行
- 鉄道との乗継ぎにより都心への**速達性が確保される**

【運行効率が下がる要因】

- 他系統との重複
- **路線長**が長い（特に都心直通系統において影響が大きい）
- **鉄道路線と役割が重複**している（近接・移動方向等）

2-（5） 市バス路線再編の基本的な方向性

2-(5) 市バス路線再編の基本的な方向性



◎基本方針の骨子

現状・課題

- 乗車人員の減少
- 運行経費の増嵩
- 担い手不足の深刻化
- ・・・

分 析

ビッグデータの分析
- 乗降データ(ODデータ)
- 運行データ(トラフィックデータ)
- オープンデータ(地域特性)

有識者意見・考慮すべき点等

市民意見

- 市バス路線ミライ会議
- パブリックコメント

再編の方向性

- 適切なルート設定
- 適切なダイヤ設定
- 利便性向上



2-(5) 市バス路線再編の基本的な方向性

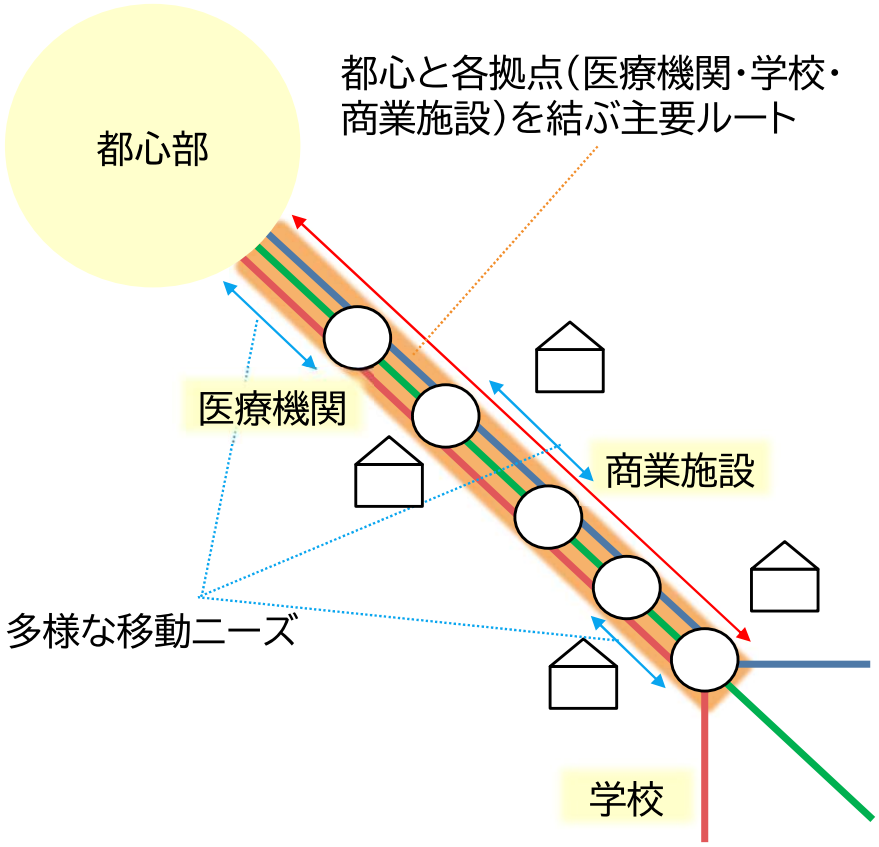


◎適切なルート設定(①経営を支える幹線)

- 駅と学校等を結ぶ路線は、朝夕ラッシュに双方向の利用が見込める
- 路線上に商業施設や病院がある路線は、週末や日中も利用が見込める
- 平均乗車密度が上がるように、様々な需要を取り込むルート設定が重要

市バスの「経営を支える幹線」へと育てる

幹線区間のイメージ



2-(5) 市バス路線再編の基本的な方向性



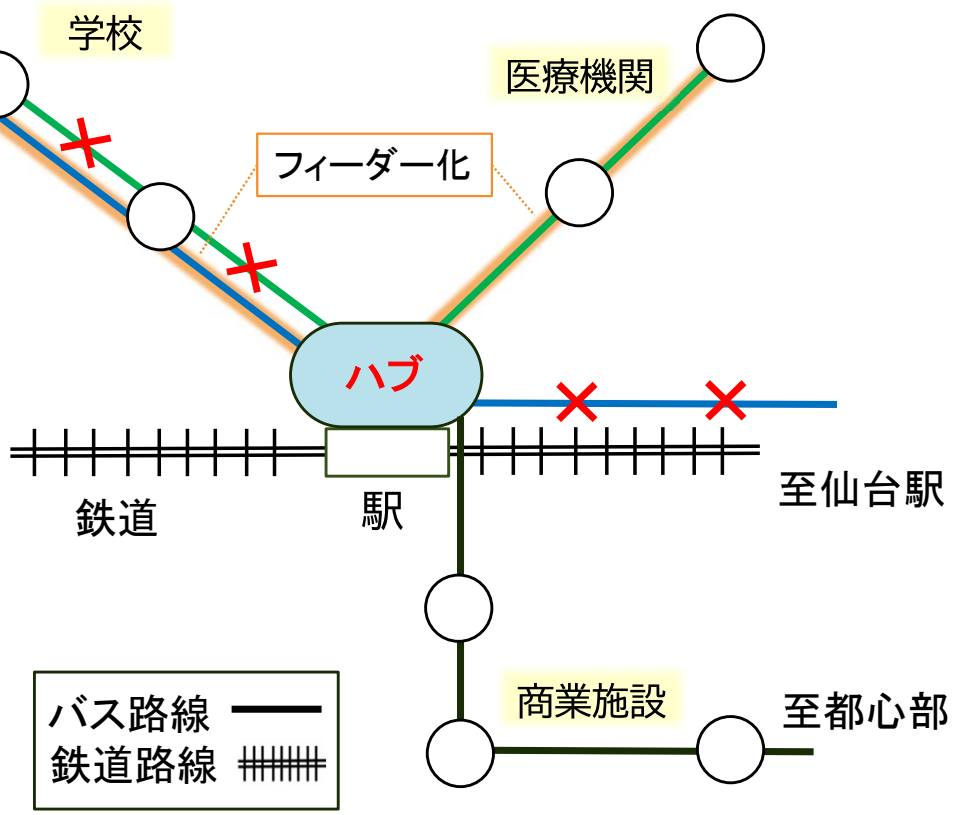
◎適切なルート設定(②モビリティハブの形成)

- **地下鉄・JR・バス路線同士の接続**により、バス路線を短縮(フィーダー化等)することで、**回送ロスの削減など運行効率化**が見込める
- 乗継に配慮した情報発信や、運賃施策等により、乗継抵抗の低減を図る

複数の交通手段との相互補完

※ハブの設定においては場所・運行効率化・速達性の確保等を考慮して設定する

モビリティハブのイメージ

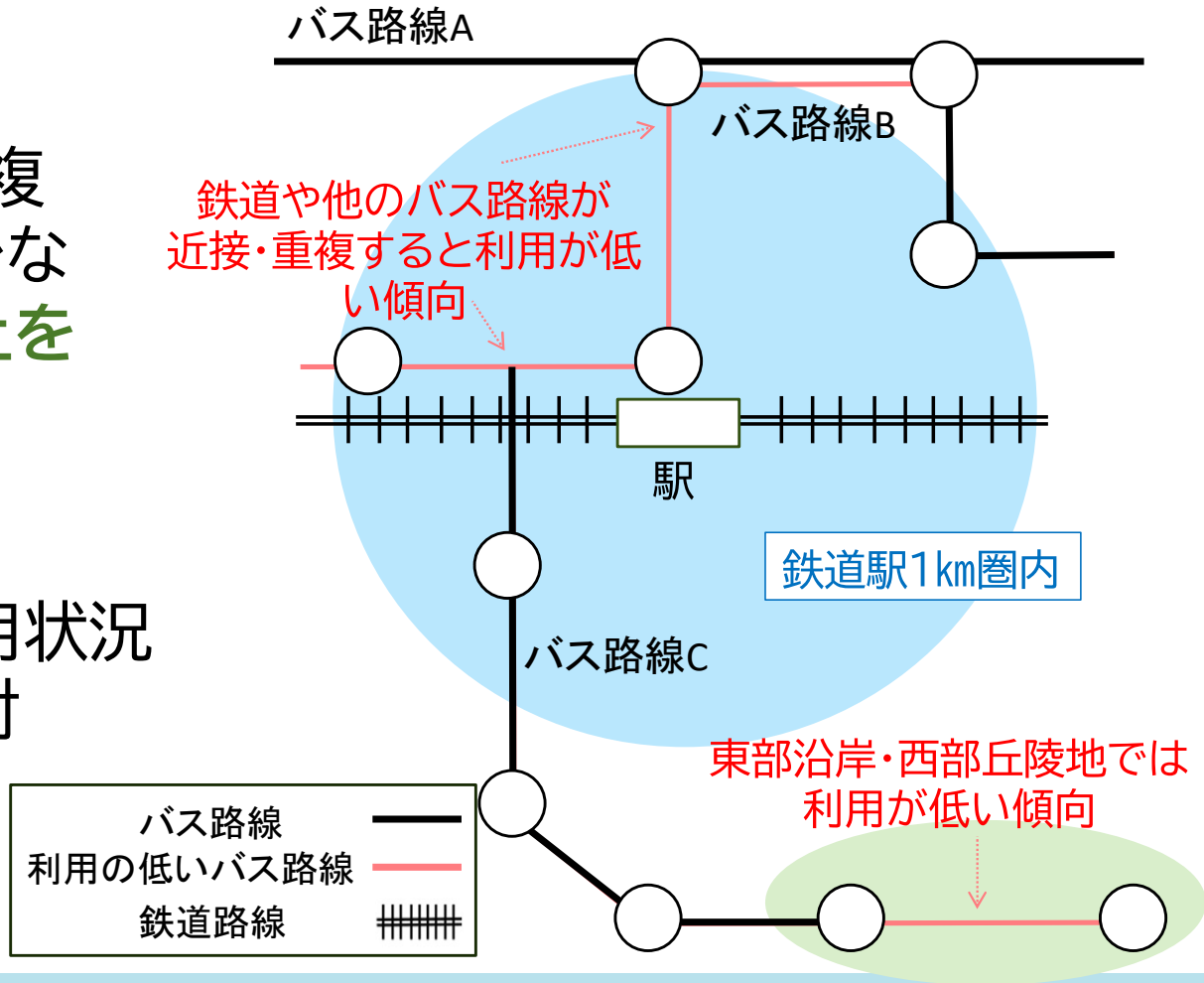


2-(5) 市バス路線再編の基本的な方向性

◎適切なルート設定(③系統の整理)

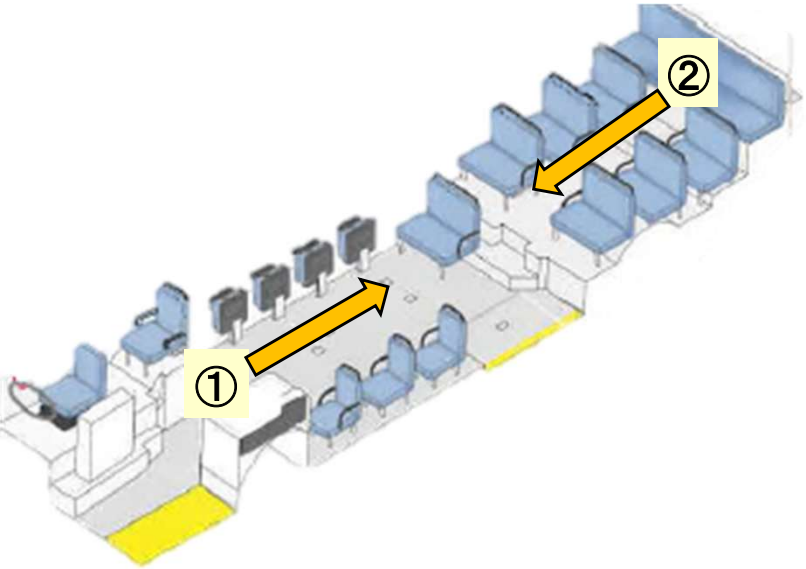
- 鉄道やバス路線同士が近接・重複がみられる区間や特に利用の少ない区間など、**一定エリアの廃止を含めた系統の整理**

整理においては路線ごとの利用状況や地域特性を個別に考慮し検討



2-(5) 市バス路線再編の基本的な方向性

◎適切なダイヤ設定



いすゞ自動車㈱
「ERGA大型路線バス LV ノンステップ」カタログより引用





【標準的な車両仕様】
座席数：定員27人、吊り革：17本、握り棒：11本

- 「経営を支える幹線」については、平日日中も高頻度かつパターンダイヤ等の利便性の高いダイヤ設定を確保
- 車内状況を考慮した最大車内人数の目安を設定し、運行状況や利用状況に応じた便数調整を実施

【目指す車内状況の目安】
朝夕ラッシュ帯：車内移動に大きな支障のない程度（50人程度）
それ以外の時間帯：全座席に着席している程度（30人程度）

2-(5) 市バス路線再編の基本的な方向性



◎これまでの有識者会議における利便性向上に係る意見

開催回	主な内容
第1回会議	◆利用者にとって**わかりやすい・利用のしやすい情報**の出し方の検討が必要である（路線図やバス停の表記等）
第2回会議	◆ダイヤ設定においては便数や平均利用者数だけではなく、**便ごとの最大車内人員を把握し、混雑状況を分析**することも重要である
第3回会議	◆モビリティハブは、バス同士の乗継を考慮していく際に、乗継拠点としての**拠点性（バス待ち環境の整備）**が必要である ◆停車時間についても見直しを図る必要があり、特に高齢者の利用が多い日中の時間帯については、**車内移動も考慮した停車時分の見直し**を含めた検討が必要である ◆仙台市の**取り組み（立ち乗車への配慮等）についてアナウンス**しながら、多くの人数を輸送していきたいということを利用者に伝えてく必要がある ◆フィーダー化やバス-バス乗継の実施においては、利用者に複雑な印象を与えないよう、**よりわかりやすい情報発信を心がけていく**必要がある ◆一番目につくところに一番必要な情報があり、**探さず分かるような案内を検討**する必要がある



2-(5) 市バス路線再編の基本的な方向性



◎市民ワークショップ(グループワーク①)から得られたポイント

カテゴリー	主な意見
乗継利便性	◆乗継があったとしても、早く学校についた方が安心(ペルソナ:高校生) ◆塾や部活動で帰りが遅くなることもあるため、夜の便があれば安心できる(ペルソナ:高校生) ◆都心行きバスは乗車時間が長く、混雑時は遅延するおそれ(ペルソナ:大学生) ◆夜遅い便があれば、アルバイトする際遅い時間のシフトに入ることができる(ペルソナ:大学生) ◆運行本数が多いことで利用が分散され、車内混雑が回避(ペルソナ:共働き夫婦) ◆運行本数が多ければ、選択肢の幅が広がり、子供の病院など突発的な事案に対応できる(共働き夫婦) ◆本数が多い方が、日中時間帯の移動の自由度が高い(ペルソナ:高齢者) ◆団地内にスーパーや病院などが揃っているのであれば、都心行きのバスよりも団地内を運行するバスが増便された方が便利(ペルソナ:高齢者)

乗継が生じても乗車機会増加を選択する回答が多い



2-(5) 市バス路線再編の基本的な方向性



◎市民ワークショップ(グループワーク②)から得られたポイント

☆:委員のフィードバック意見

カテゴリー	主な意見
案内表示	☆路線図や経路図をわかりやすくしてほしい(どの経路を走るのか分からない) ☆バスの経由地や運行経路がもっとわかりやすければバスを利用したいと思う ☆初めて利用する人が理解できるような、わかりやすい案内表示がほしい
情報発信・広報	☆バスに乗らない人向けの情報発信が少ない(もっと利用してもらえる取組みを) ◆路線再編やダイヤ改正を実施する際に、もっと広く、伝わるように周知してほしい ◆「推しバス」のように、応援したくなる車両デザインを採用してはどうか
運行	☆時刻表通りに運行してほしい(遅延の改善) ☆時刻表をパターンダイヤ化してほしい
乗継利便性	☆地下鉄や JR との乗継円滑化
運賃・支払い	◆運賃の均一化や幅広い企画乗車券を打ち出してほしい ◆学都フリーパスのようなお得な通勤版定期券など働き世代にも配慮して欲しい
その他	☆運転手による差(技術や対応)をなくしてほしい ◆地下鉄駅だけでなく、バス停のそばにも駐輪場を整備してはどうか



2-(5) 市バス路線再編の基本的な方向性



◎主な利便性向上策

①バスインフォメーションの向上

バス利用者だけではなく、初めて利用する方にもわかりやすい**案内表示・情報発信等を強化**する。

【主な取り組み】

- バス認知向上のための広報
- ダイヤ改正や路線変更時の丁寧な周知
- リアルタイム運行情報の提供
- バス停への案内誘導の改善
- 路線図の表記方法の改善
- バスの系統、行先、方面、経由地などの表記改善

②乗継利便性向上

路線再編に伴う**乗継利用の負担を軽減**するため、待合環境改善や運賃制度の検討を行う。

【主な取り組み】

- バス上屋、ベンチの設置
- スマートバス停の設置
- 乗継ぎを考慮した運賃制度の検討
- 鉄道とのダイヤ接続改善

③定時性の向上〔※「適切なダイヤ設定」に含む〕

各系統の利用・運行状況等の各種データに基づくダイヤ設定により、**定時性の高さを確保**する。



2-（6） 持続可能なバス路線網確立に向けて



2-(6) 持続可能なバス路線網確立に向けて



◎適切なルート・ダイヤ設定及び利便性向上

- 都心部と人口密集地や施設等を効率よく結ぶ、**「経営を支える幹線」**を確立
- 鉄道やバス路線同士をつなぐ**モビリティハブ**を形成し、複数の交通手段との相互補完を実現
- 鉄道やバス路線同士の重複がみられる区間や特に利用の少ない区間など、一定エリアの廃止を含めた**系統の整理**
- 朝夕ラッシュとそれ以外の時間帯における車内状況を考慮した目安を設定し、**利用状況に応じた便数調整**を実施
- 利用・運行状況等の各種データに基づき**定時性の高いダイヤ**を設定
- 利用者目線に立った**分かりやすい情報発信**、乗継を考慮した**待合環境改善**等

路線再編の実施にあたっては、路線ごとの利用状況や地域特性を個別に考慮し検討

2-(6) 持続可能なバス路線網確立に向けて



◎基本方針に基づいた路線再編について

- 基本方針の考え方に基づき、路線ごとの**利用状況(時間帯・券種別)**、や**地域特性(バス沿線の人口動態、鉄道等との重複、施設立地など)を考慮**したうえで路線再編の具体案を検討
- 市民・利用者への**丁寧な説明や周知広報を行いながら**路線を順次再編

持続可能なバス路線網を確立

３　第5回有識者会議の検討項目について

3-1.第5回有識者会議に向けた検討項目



◎有識者会議の検討項目および今後の予定

