

乗車人員予測の作成について

仙台市交通局

1 現経営計画の乗車人員見通し作成方法

算定条件

①基本の積算方法

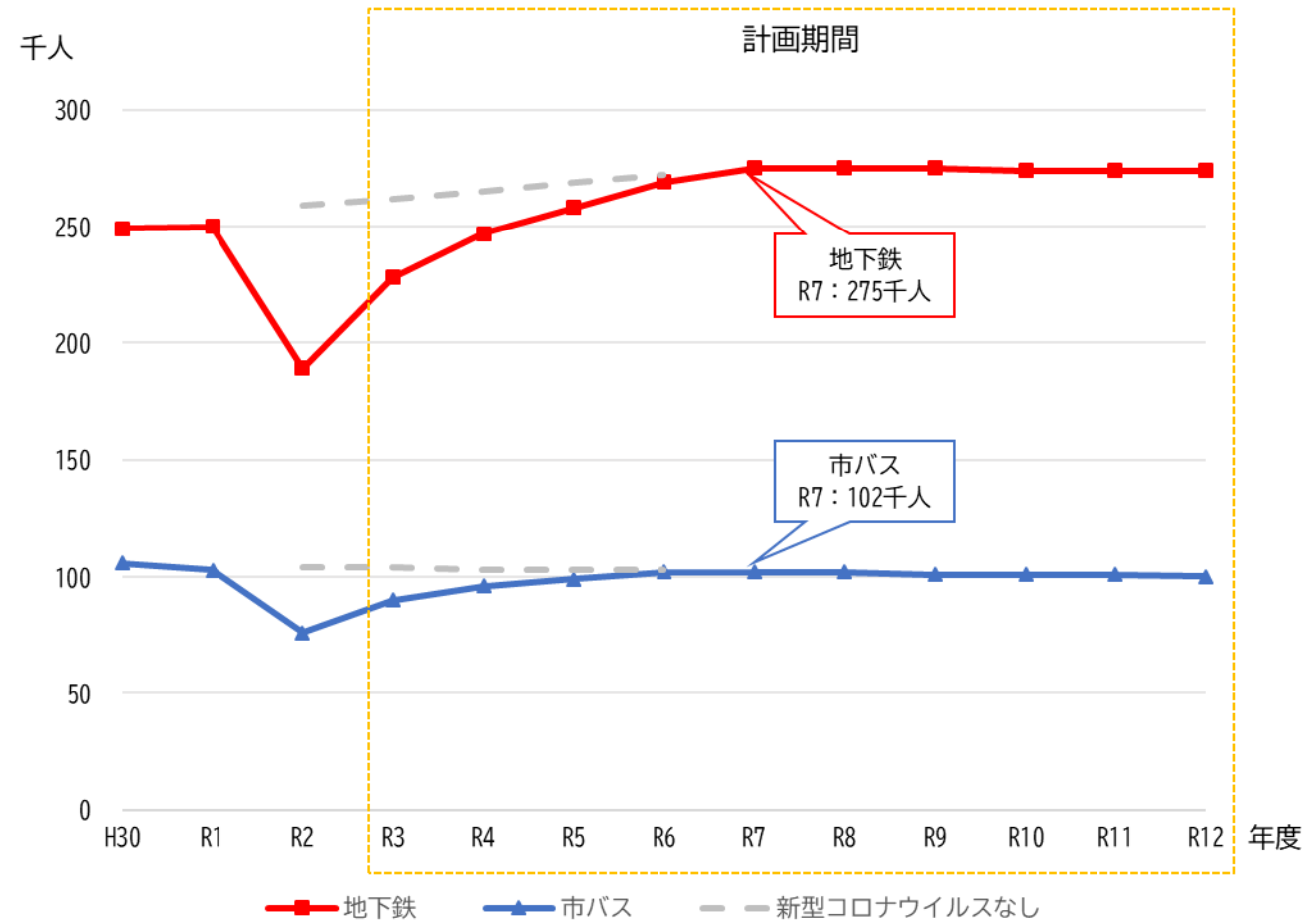
令和元年度の乗車実績を仙台市まちづくり政策局の作成した人口動態データ等を基に増減させることで積算した。

②新型コロナウイルス感染症の影響

令和2年12月時点で、元年度比約83%まで乗車人員が回復してきたことを踏まえ、①で積算した値に、コロナからの回復予測率を乗じている。

令和3年度は約87%まで回復、その後は段階的に回復し、令和7年度には100%まで回復する想定とした。

一日平均乗車人員の見通し



2 今回の乗車人員予測の見込み方（たたき台） 【市バス・地下鉄共通】

【考慮する要素】

- ①人口推計等
- ②新型コロナウイルス感染拡大の波による影響
- ③生活スタイルの変化

※ その他の考慮すべき要素は今後検討

①人口推計等

現経営計画の「コロナがなかった場合の乗車人員予測※」の積算方法を踏襲

※スライド番号3の — — 新型コロナウイルスなし

【現経営計画策定時の「コロナがなかった場合の乗車人員予測」の基本的な見込み方】

市バス	令和元年度の乗車実績を仙台市まちづくり政策局の推計した人口動態データを基に増減させることにより積算
地下鉄	令和元年度の乗車実績を仙台都市圏パーソントリップ調査に基づく交通行動モデルや人口動態データ等を基に増減させることにより積算

現経営計画策定時は、券種別の乗車人員予測はしていない（全券種計のみ）

⇒今回は券種ごとの試算を想定しているため、全券種計の乗車人員を令和元年度（コロナ前）の券種構成比※で按分することにより、券種別の「コロナがなかった場合の乗車人員予測」を作成

※令和5年3月のicsca基本ポイント廃止により、ICSFから通勤定期への逸走が発生しているため、当該券種については令和5年度以降の構成比を補正している

②新型コロナウイルス感染拡大の波による影響

令和5年5月でコロナが5類に移行したことから、令和6年度以降は感染の拡大に伴う外出自粛による影響（社会的要請、心理的自粛）はなくなると見込む。

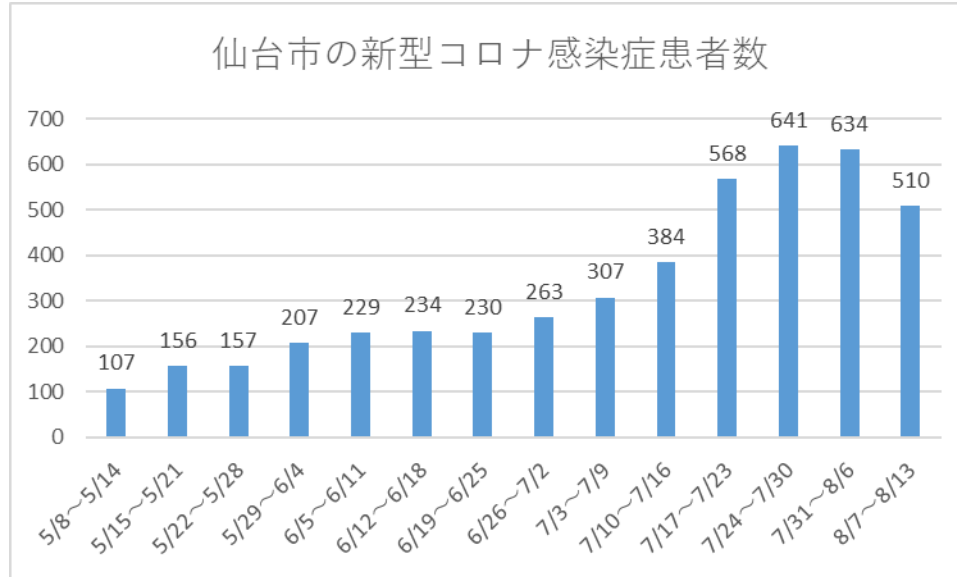
○仙台七夕来場者数（令和5年より通常開催）

令和5年度 8/6（日）～8/8（火）：**2,269千人**

令和元年度 8/6（火）～8/8（木）：2,249千人

（参考）平成28年度 8/6（土）～8/8（月）：2,283千人

⇒**コロナ禍前を上回る人出**
（土日を含んだ平成28年度にも肉薄）



仙台市感染症発生動向調査情報(週報)より

仙台七夕期間中は、新型コロナウイルス感染症の感染者数が多かったにもかかわらず、
コロナ禍前を上回る人出となった

⇒感染者数が増えると乗車人員（特にお出かけ需要）が落ち込むという相関関係は
すでになくなったものとする

③生活スタイルの変化

②のとおり、感染拡大の波による影響はなくなるものの、コロナ禍を契機としたさまざまな生活スタイルの変化による影響は、今後も続くものと考えられる。

◆平日・土休日の時間帯別利用人数（令和5年6月OD降車人数の令和元年6月比）

平日	バス	地下鉄 南北線	地下鉄 東西線	土休日 ※ODは土曜日使用	バス	地下鉄 南北線	地下鉄 東西線
	朝（7時～9時台）	▲12%	▲6%	+2%	朝（7時～9時台）	▲17%	▲5%
日中（10時～15時台）	▲13%	▲9%	▲1%	日中（10時～15時台）	▲10%	▲3%	+26%
夕方（16時～20時台）	▲14%	▲8%	▲1%	夕方（16時～20時台）	▲19%	▲7%	+5%
深夜（21時～23時台）	▲35%	▲30%	▲11%	深夜（21時～23時台）	▲32%	▲18%	▲16%

⇒利用人数は引き続き減少の傾向が継続（土休日の東西線を除く）。特に夜間の落ち込みが継続している。

○テレワーク実施率

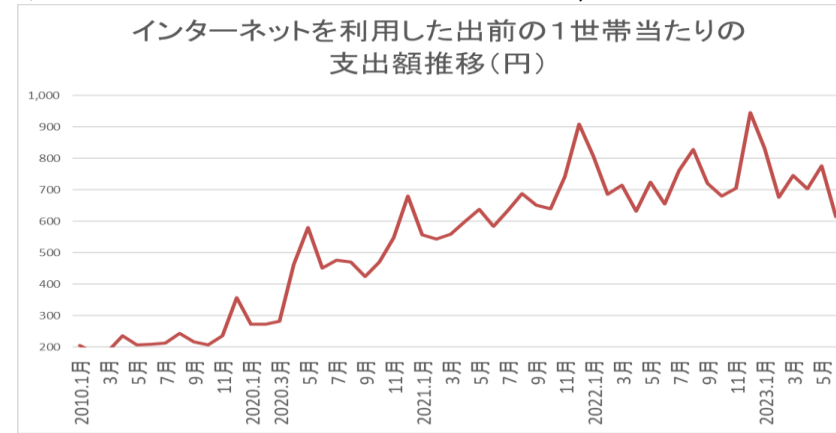
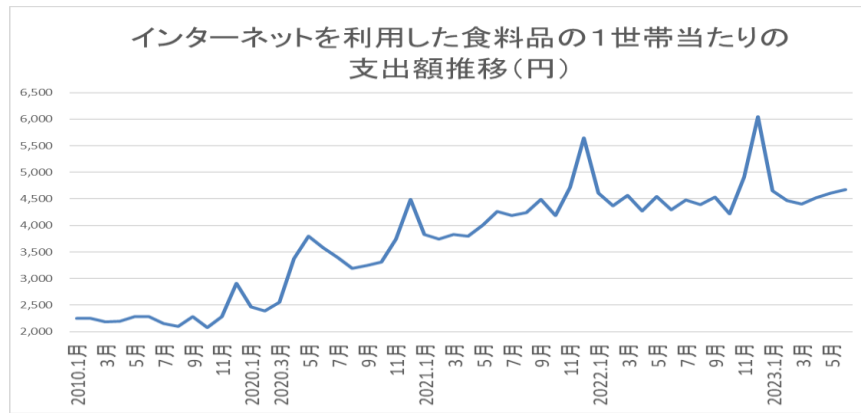
- ・全国の雇用型テレワーカーのうち、週1日以上テレワークをする人の割合
令和元年度58.3%（平均1.9日／週）⇒**令和4年度72.4%（平均2.3日／週）**
- ・雇用型テレワーカーの83%が継続を希望しており、うち61%が増加を希望している
(国土交通省-令和4年度テレワーク人口実態調査より)

○電動自転車の普及

DATE BIKE（ダテバイク）の利用回数は、令和元年度46万回→**令和4年度末時点86万回と約2倍に増加**
(所管：市民局自転車交通安全課)

○買い物、食事における宅配サービスの普及

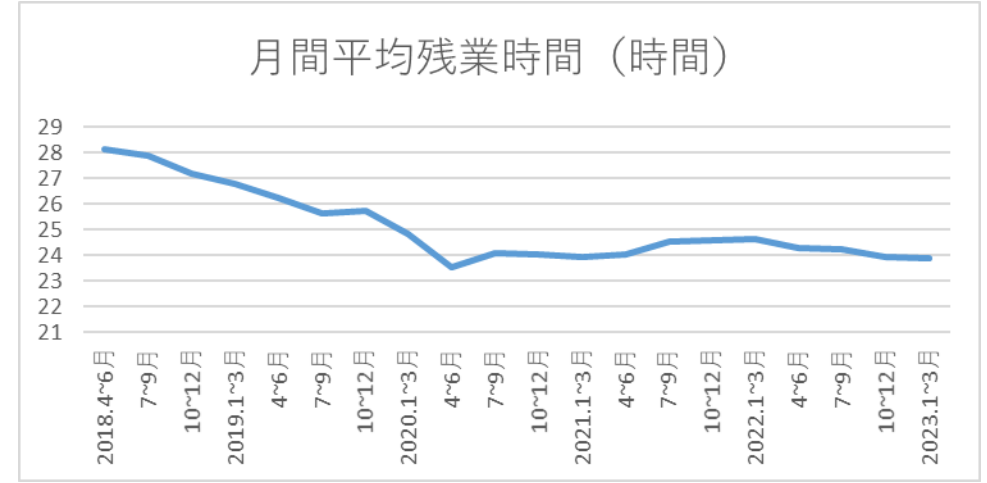
(総務省統計局 家計消費状況調査より)



○在宅で利用できる娯楽の多様化 (総務省-令和4年版情報通信白書より) ○働き方改革で残業時間は下げ止まり

世界の動画配信・音楽配信・電子書籍の市場規模の拡大

(OpenWork 働きがい研究所 「日本の残業時間 定点観測」より)



テレワーク、他交通手段の利用、在宅で利用できる娯楽や宅配サービスの定着等により全体の利用人数が減少している。飲み会や会食が再開されつつあるにも関わらず、深夜の利用が回復しないのは働き方改革による残業時間減により、帰宅時間繰り上げの影響が一部あるものと思料。

⇒ コロナを契機とした落ち込みからの回復はある程度頭打ちとなると予測

3 事業ごとの見込み方（たたき台）

(1) 市バス

① 人口推計等

現経営計画策定時に見込んだ「コロナがなかった場合の乗車人員」を令和元年度券種構成比で按分し券種ごとの発射台を作成

② 新型コロナ感染拡大の波の影響

令和3～5年度のみ影響あり、令和6年度～は影響なし

③ 生活スタイルの変化

- ・券種ごとに受ける影響が異なると考えられるため、券種ごとに「影響度」を算出
- ・令和5年度中回復傾向が続き令和6年度からは横ばいと仮定
- ・令和3年度から5年度の平均伸び率から6年度の数値を仮置き。通勤定期は、5年度で頭打ちと仮定

②+③の影響度

③の影響度

②③の影響度	R3	R4	R5	R6(仮)	R7～
現金・ICSF	77.2%	83.8%	82.7%	85.5%	→
敬老乗車証	75.8%	83.8%	87.5%	93.3%	→
通勤定期・ふれあい乗車証	90.6%	93.1%	97.4%	98.0%	→
通学定期	72.8%	80.0%	84.1%	89.7%	→
全券種計	78.4%	84.6%	86.8%	90.3%	→

⇒①に②③の影響度を券種ごとに
乗じて算出した値を積み上げ、
全体の乗車人員予測を作成する

(2) 地下鉄

- ① 人口推計等
- ② 新型コロナ感染拡大の波の影響
- ③ 生活スタイルの変化

市バスと同様の方法によりたたき台を作成

- ・③について、現金・ICSFは令和5年度の緑化フェアによる増客の影響を除いた平均伸び率を採用

②+③の影響度

③の影響度

②③の影響度		R3	R4	R5	R6(仮)	R7~
現金・ICSF		71.9%	81.7%	84.9%	91.4%	
	南北線	73.0%	81.8%	84.9%	90.9%	→
	東西線	70.2%	82.1%	85.4%	93.0%	
敬老乗車証		67.7%	78.4%	82.4%	89.6%	
	南北線	68.0%	78.2%	82.2%	89.3%	→
	東西線	67.0%	79.8%	83.5%	91.7%	
通勤定期・ふれあい乗車証		89.2%	91.6%	94.5%	95.6%	
	南北線	89.1%	91.1%	94.0%	95.0%	→
	東西線	91.6%	95.5%	98.2%	99.0%	
通学定期		69.9%	82.1%	85.4%	92.9%	
	南北線	68.2%	79.4%	82.3%	89.4%	→
	東西線	70.8%	82.5%	86.6%	94.6%	
全券種計		78.4%	85.5%	88.9%	93.5%	
	南北線	79.3%	85.4%	88.8%	92.8%	→
	東西線	77.2%	86.4%	90.0%	95.4%	

⇒①に②③の影響度を券種ごとに乗じて算出した値を積み上げ、全体の乗車人員予測を作成する