

1992  
(平成4年)

11. 5 リフト付きバス運行開始

11.20 ハイブリッドバス運行開始

1993  
(平成5年)

7.27 ギャラリーバス運行開始

1994  
(平成6年)

9.15 プリペイドカードシステムの利用開始

1996  
(平成8年)

4. 1 敬老乗車証／ふれあい乗車証磁気カード化

1998  
(平成10年)

11.21 超低床バスワンステップバス運行開始

1999  
(平成11年)

1.18 パークアンドライド事業開始(大型店と提携)

3.29 超低床バスノンステップバス運行開始

5.13 観光シティループバス「るーぷる仙台」運行開始

9. 1 ボディー広告バス運行開始

2000  
(平成12年)

3. 5 CNGバス(天然ガス燃料)運行開始

2002  
(平成14年)

2. 1 都心バス100円均一運賃制度(100円パツ区) 試行実施 ※H15.10.1本格実施

# 04

車両の安全面と  
利用者の快適性を追求

## 市民に寄り添う 多様なバス

人にやさしい市バスをめざして

リフト付きバス  
運行開始 ..... 56

バスのバリアフリーと低床化が進む

ワンステップバス  
運行開始 ..... 58

令和のスタンダードとなるスタイルへ

ノンステップバス  
運行開始 ..... 59

仙台観光の軸となる循環バス誕生

観光シティループバス  
「るーぷる仙台」運行開始 ..... 62



仙台駅前

## 1992 人にやさしい市バスをめざして リフト付バス 運行開始

急激に加速する高齢化社会に呼応するように、平成初期からバスのバリアフリー化、低床車の導入が進められました。平成3年に東京都営バスと車両メーカーで共同開発した「リフト付きワンステップバス」が登場。翌年の11月に仙台市交通局でもリフト付きバスを導入し、車いす利用者が安全に乗車できるようになりました。誰もが利用しやすい『人にやさしい市バス』を追求するため、バス車両と運用方式の多様化が進んでいきます。

リフト付バスの車内  
(平成4年)

## 地下鉄と 市バスの両輪で 平成時代がスタート

市電の代替交通として運行開始されたグリーンバスでしたが、昭和62年の地下鉄南北線開業に伴って廃止となりました。地下鉄と両輪で市民の足となる市バスは運行方式やエリアが整備され、昭和63年9月には停留所以外でも降りできるフリー乗降バス(根白石線、八ツ森線、二口線、定義線)が運行開始しました。また、時代が平成になると学校や公共機関、企業の完全週休二日制が進み、利用者の利用傾向を考慮し、市バスの「土曜・日曜ダイヤ」が設定されました(平成4年1月16日)。

日産製リフト付バス  
(東仙台6315号車一般路線/平成5年)三菱製リフト付バス  
(川内6000号車中央循環/平成5年)

## 低公害車の先駆けハイブリッドバス

バスのハイブリッド化への開発は早く、平成3年に日野自動車が世界で初めて「ディーゼル電気ハイブリッドバス」の販売を開始。仙台市交通局でも環境にやさしい低公害車の導入が推進され、翌年11月からハイブリッドバスの運行を開始しています。ディーゼルエンジンと電気モーターを効率的に働かせ、排気ガスを軽減。減速時にモーターが発電機として働き、バッテリーに電気を蓄えます。



初代ハイブリッドバス「霞の目6009号車」

## 1993 快適で『みんなに愛されるバス』の提供 「ギャラリーバス」 運行開始

バス車両に小学生の伸び伸びとした絵が描かれた「ギャラリーバス」。平成5年から霞の目、実沢、長町、東仙台、川内の各営業所管内に1両ずつ配置されました。地域に溶け込み、子どもたちに愛されるバス運営を目指しました。また、車両の快適性も年々進化し、特に、貸切バスでは、車窓からの見晴らしがよく、後部座席がサロンとなるハイデッカー車を導入。多くのお客様に心地よい時間を過ごしてもらえるようになりました。

貸切スーパーハイデッカー車  
(平成3年)

ギャラリーバス(平成5年頃)

仙台駅西口バスターミナル  
(平成3年/定期観光川内1954号車)

## 「プリペイドカードシステム」導入で スムーズな乗降を

昭和後半から平成初期には全国の交通車両に「プリペイドカードシステム」の導入が進みました。現金や紙の回数券などのやり取りが減ることにより、利用者のスムーズな乗降や改札での混雑軽減が図られていきました。仙台市交通局では平成6年9月15日にバス・地下鉄で磁気カード乗車券の供用を開始します。また、平成8年には「敬老乗車証」と「ふれあい乗車証」が磁気カード化され、誰でも快適に利用できる公共交通の形を目指しました。

磁気カードリーダーと  
整理券発行機(平成初期)



初代ワンステップバス

## 1998 バスのバリアフリーと低床化が進む ワンステップバス 運行開始

平成8年に仙台市の「環境基本条例」、「ひとにやさしいまちづくり条例」が制定。仙台の良好な環境を保全し、公共施設のバリアフリー整備が推進されました。仙台市交通局ではこの年に「アイドリングストップバス」を51台導入しています。また、平成10年11月に超低床バス「ワンステップバス」の運行を開始。ツースtepバスより床面が低く、乗降口のステップが1段で乗り降りがしやすくなっています。いわゆる「交通バリアフリー法」は平成12年11月に施行されたので、それに先んじてバリアフリーや環境に配慮した車両への更新が進んでいきました。



スロープを引き出した乗車口



左：ツースtepバス  
右：ワンステップバス



ノンステップバス

## 1999 令和のスタンダードとなるスタイルへ ノンステップバス 運行開始

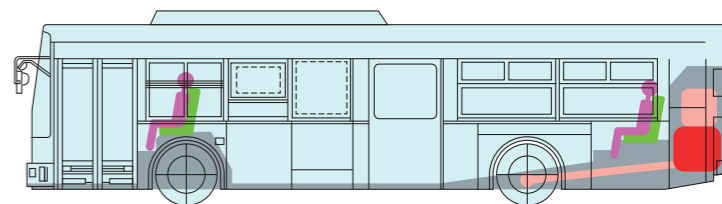
平成11年3月に仙台市交通局では初めて「ノンステップバス」の運行を開始しました。翌年に施行された「交通バリアフリー法」では、バスの床の高さを地上65cm以下にすることや車いすの利用を可能にするなどの基準が定められました。この基準に沿って「ノンステップバス」の導入が進み、令和7年4月1日現在、総車両458両中442両が「ノンステップバス」になっています。「ノンステップバス」の最大の特徴は、乗車から着席、降車まで段差を感じずバスの利用が可能になるノンステップエリアにあり、車両の構造上、座る位置が高い席があったり、通路後部がスロープや階段になっています。令和の標準仕様となっていく「人にやさしいバス」への進化は終わることがありません。



乗車から着席まで楽にできるノンステップエリア

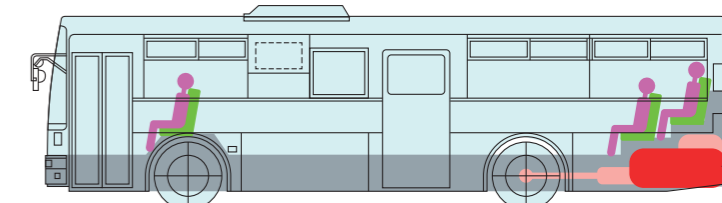


乗り口から後ろの階段



ノンステップバス

エンジン(横置き)



ツースtepバス

エンジン(縦置き)

## 環境保全に配慮した低公害バス CNGバス(天然ガス燃料)の導入

CNGはCompressed Natural Gas(圧縮天然ガス)の略で、「CNGバス」は一般家庭で使われている都市ガス(メタンガスが主成分)を燃料として走ります。交通局では平成12年3月に運行が開始されました。軽油を燃料とするディーゼルエンジンバスに比べて排出ガスに含まれる有害物質が非常に少なく「低公害車」といわれます。天然ガスを約200気圧に圧縮したガスボンベを屋根の上に格納し、独特なフォルムで走っていました。しかし、屋根に搭載しているCNGガスボンベが使用期限を迎えたことなどにより、令和3年度に全車運行終了となりました。



ガスボンベが屋根上にあるワンステップ仕様車



ガスボンベが床下にあるツースtep仕様車

## 仙台市の 「国際姉妹友好都市バス」

仙台市は国際姉妹・友好都市として、世界の7都市と友好関係を築いています。交通局では各姉妹・友好都市を紹介した「国際姉妹友好都市バス」を平成10年から運行しています。平成28年11月にはダラス市長が来仙し、東日本大震災で被災した市内沿岸部などの視察をされました。その際、市役所にて、「ダラス号」をご覧

いただきました。また、ダラス市民の方々からいただいた寄付金は、被災した特別養護老人ホームの再建資金の一部にも充てられています。



リバサイド市(アメリカ)



レンヌ市(フランス)



ミンスク市(ベラルーシ)



アカプルコ市(メキシコ)



長春市(中国)

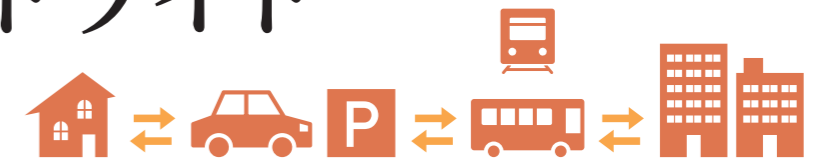


ダラス市(アメリカ)



光州広域市(韓国)

# 1999 南北線とマイカー乗り換えで交通混雑緩和へ パークアンドライド 事業開始



仙台市では地下鉄南北線の開業後、市中心部へのクルマの乗り入れを減らし、交通混雑の緩和を図るため「パークアンドライド」施策を推進しました。交通局が主体となった最初の試みは「ザ・モール仙台長町」の駐車場(114台分無償提供)にマイカーを置き、地下鉄長町南駅で乗り換える方法でした。地下鉄定期券およびザ・モール仙台長町の商品券(1万円単位)を定期券の有効月分購入することを利用条件としました。同様にみやぎ生協富沢店でも平成13年から実施。泉中央エリアでは月5,000円の使用料で6か所で実施しました。また、平成15年には霞の目営業所敷地内においてパークアンドバスライド事業を開始しました。商業施設や公共施設の駐車場と連携することで環境対策にもなり、現在は地下鉄東西線沿線でも行われています。



(令和8年3月現在)

## Point of view

### 「愛される市バス」の安全を日々見守る大切さ

国の主導で「バスのバリアフリー化」が進み、仙台市交通局でもワンステップバス、ノンステップバスが相次いで導入されました。ノンステップバス導入の際には座席の位置が高くなったりしたので、乗客から「車内が狭くなった」という声も上がりました。そこでホームページで、乗り降りしやすくするために、出入口と床面をフラットにしていますと説明し、利用者にも徐々に浸透していきました。時代と共に車両の形態やシステムが変化しても、メンテナンス部門では「基本的にやることは同じ」。老若男女、色々な目的で市バスに乗る方に安全を提供できるよう、日々点検し、細心の注意で維持管理してゆく——創業以来、常に職員の目を光らせて円滑な運行に臨んでいます。





当初導入されたレトロ感あふれる車両

# 1999 仙台観光の主軸となる循環バス誕生

## 観光シティループバス「るーぷる仙台」運行開始

平成11年5月、仙台市の人口は100万人に達し、東北の中核都市としての成熟度を高めていくために様々な施策が図られました。観光促進の面では、仙台城跡、瑞鳳殿などの歴史的遺産や文化的施設を活かした都市観光にも力を入れていました。観光シティループバス「るーぷる仙台」は、仙台市中心部の観光スポットを気軽に巡ることができる循環バスとして誕生しました。仙台駅を起点として、青葉通一番町から青葉山方面、東北大学理学部キャンパスなどを経て、宮城県美術館前、大崎八幡宮前、定禅寺通、広瀬通を巡って一周約70分のコースです。一日乗車券を購入すれば乗り降り自由で、市内観光の主軸となって“杜の都”の美しい風景の中を走り続けています。

当初レトロ感あふれるデザインの車両が3台導入され、その後仙台市電をイメージしたカラーや伊達政宗公の水玉模様陣羽織のデザイン、「伊達政宗公生誕450年記念号」など、幾度かのデザインチェンジと車両交代がありました。令和6年3月には市内のデザイン専門学校の学生によるコンセプトとデザインを取り入れた新車両も導入されました。



デザイン専門学生のコンセプトとデザインを取り入れた車両



伊達政宗公生誕450年記念号

るーぷる仙台 運行ルートマップ るーぷる仙台公式サイトより転載。令和8年3月現在



るーぷる仙台ルート

平成15年の七夕期間中には仙台駅前と瑞鳳殿・仙台城跡を結ぶ「七夕ナイト号」が運行され、以来毎年企画されており、冬の「光のページェント号」とともに季節の風物詩となっています。また、平成20年の仙台・宮城デスティネーションキャンペーン中に、三居沢発電所・大崎八幡宮を回る特別ルートを行い、後にこれが通常ルートとなりました。平成23年の東日本大震災や、令和3年・4年の地震による仙台城跡の石垣の崩落により、迂回ルートでの運行や停留所の変更など、紆余曲折がありましたが、観光ルートバスとして親しまれ多くのお客様に利用されてきました。



「るーぷる仙台」のマークが入った赤いバス停



レトロ感あふれる車両デザイン



後方には展望席を設けた特徴的な内装

## 利用促進のためのお得な運賃制度・乗車券

平成10年には仙台市交通局のホームページが開設、平成14年には民間企業と提携し、インターネット時刻表での「バス路線検索システム」がスタートします。交通機関の利用の仕方も、インターネットやスマホアプリを使う時代に移行していきます。平成初期は様々な企画やサービスで、利用者ニーズの多様化に対応していきました。

### わくわくecoきっぷ

ゴールデンウィーク限定でバス(市バス・宮城交通)と地下鉄が1日乗り放題になるフリー切符。平成10年度から平成25年度まで実施しました(平成23年度は東日本大震災の影響で中止)。

### 環境定期券制度 — 休日カルガモ制度

土・日・休日、年末年始に、市バスまたは宮城交通バスの定期券を持っている方が、同居する家族(5人まで)と定期券区間内を乗降すると、大人100円・小児50円(現金限定)で利用できる制度を導入しました(平成11年から試行、翌年から本格実施)。

### 100円パッ区

平成11年に仙台市が策定した「アクセス30分構想推進計画」は、公共交通を中心とした利便性の高い交通体系を目指したもので、平成14年3月29日にはバス事業者が国・市から財政的支援が得られる「オムニバスタウン」の指定を受けました。バスの走行環境の改善や円滑化、公共交通としてのサービスを推進するため仙台市交通局・宮城交通が共同し、路線バスの100円均一運賃制度『100円パッ区』を導入しました。まず平成14年2月から翌年3月まで実証実験として試行されました。その後、試行が延長され、平成15年10月には東西エリアが拡大されるとともに、本格実施に至りました(その後運賃改定に伴う改称を実施)。

### 夏休み遊ぼうきっぷ

夏休み期間中、バス(市バス・宮城交通)、地下鉄が乗り放題になる一日フリー切符を発売。平成15年度から平成20年度まで実施しました。提携施設の割引券もついていました。

### 秋のジュニアパス

小・中学生限定で9月1日～11月30日の期間、バス(市バス・宮城交通)、地下鉄が乗り放題になる一日フリー切符。校外活動や学校週5日制による土・日・祝日のお出かけを応援するパスで、小学生500円・中学生700円で発売。平成15年度から平成28年度まで実施しました(平成24年度からは、利用期間を8月1日～11月30日に拡大し、「秋のジュニアパスプラス」として実施)。



100円パッ区本格実施時のエリア図

## Thank you for 100 years 想いをつなぐ感謝のメッセージ

小学校がバス通学だったので、毎日市バスに乗っていました。バスに乗り遅れたり、雪の日は時間通りバスが来なかったり、バスの中に忘れ物をしたり、マイナスな思い出もたくさん。でも停留所で一緒にバスを待つ大人に、時間を教えてもらったり、夏の暑い日に停留所のすぐ後ろのお弁当屋さんで水をもらって喉をうるおしたりと、思い出は尽きません。

(市バス 平成2年頃)

実家が仙台市交通局のそばにあったので、こどもの頃から姉とよく市バスで仙台駅などに遊びに行っていました。姉の結婚式の二次会の後も市バスで帰ってきたのですが、姉と別れて乗車したとき、今日からは一人なんだとひどく寂しく感じたのを覚えています。あれから35年たちましたが、今はまた姉と市バスに乗る機会もあります。

(市バス 平成2年頃)

仙台の実家からの交通手段は市バスだったので通学、通勤で利用していました。通勤時にバスで寝てしまつて仙台駅を通過しても眠っていた私に、乗客の女性が声をかけてくれて、いくつか先の停留所からダッシュして仕事に間に合いました。あの時お世話になった方、ありがとうございました。

(市バス 平成7年頃)

幼い頃、バス停の近くに住んでました。母や祖母にだっこされて、バスが出発するのを玄関先から見るのが好きでした。私が言葉を話せるようになり、「バス君、バイバイ!」と手を振ると、お客さんの多くが手を振り返してくれ、嬉しかったです。

(市バス 平成7年頃)

結婚するまで、学生時代を含めて毎日通学や通勤に利用させてもらいました。始発のバス停なので、最後尾の左の窓側に座ると良い日だとおまじないみたいにしていました。

(市バス 平成9年頃～30年頃)

仙台に来て1人暮らしをして初めて乗りました。親元を離れ、乗ったバス。何というわけではないのですが、ちょっぴり甘酸っぱい思い出です。

(市バス 平成10年頃)

通勤で、仙台駅前から古城経由霞の目営業所行きに乗ると、狭い道でのあまりにすごいドライビングテクニックに、よくヨイ(酔い)しました(笑)。

(市バス 平成11年頃)

昔、青葉山に通勤していた頃、大雪の日は運転手さんがとても大変だったと思います。地下鉄東西線ができて、とても便利になりましたが、あの頃がとてもなつかしい思い出です。

(市バス 平成11年頃)

# 時代の変遷と市バスの経営状況

## 急速な宅地造成と「バス路線網」の拡大

昭和40年代以降、仙台の市街地周辺部や郊外において宅地造成が急速に進展したことを受け、市バスの路線網は拡大を続けました。昭和45年度には車両数511両、348系統、路線延長約490kmにおよび、一日あたり約26万人を輸送しました。昭和45年度～47年度にかけては毎年40～50両ずつ車両が増え、路線延長も昭和47年度は約530kmまで伸びました。

しかし、昭和40年代後半になると、石油危機の影響による景気の低迷などに起因して路線の整理が行われるようになり、郊外の団地造成が一段落したことに



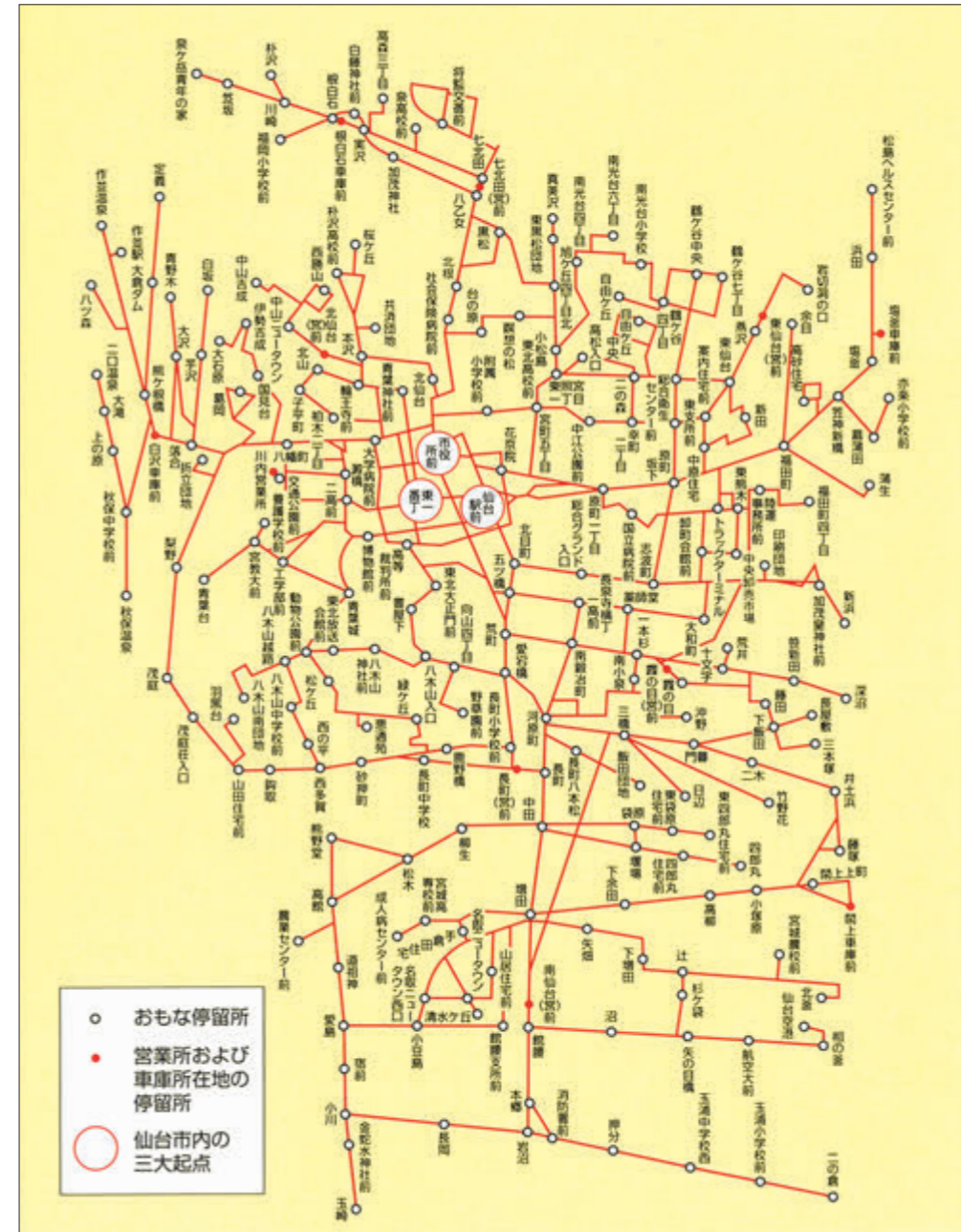
朝の長町で渋滞に巻き込まれる市バスと市電(昭和49年)

より、路線延長も頭打ちに。その結果、昭和48年度まで増加を続け2,255万kmに達した年間走行距離は、翌年度には32万km余り減少しました。一方で利用者は増加を続け、昭和49年度の年間輸送人員は前年度に比べ446万人も増加しました。

## 合理化の推進と経営の抜本的改善

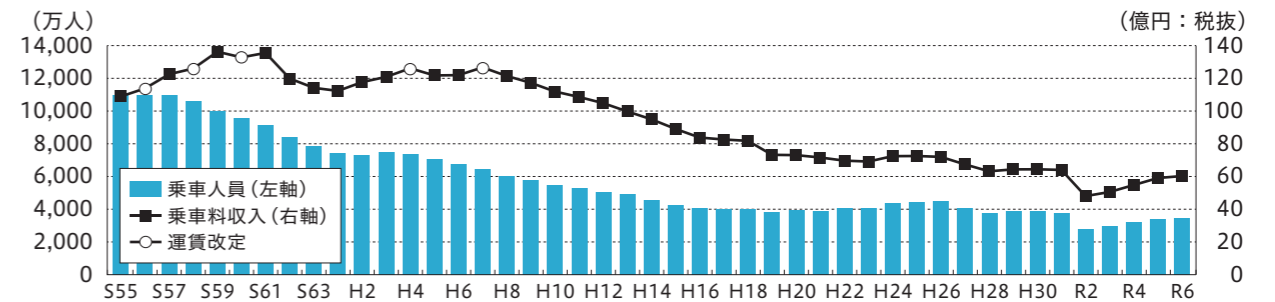
路線網の拡大や運行効率の向上などの施策により利用者は大きく増加しましたが、反面、運行経費が大きく膨らみ、以前からの赤字体質は改まりませんでした。交通局が昭和41年度から進めた「再建5か年計画」では、市内路線を中心にワンマン化の推進を図り、昭和45年度末には計画通りワンマン化率が50%に達しましたが、経営の改善にはつながりませんでした。

市電事業・バス事業ともに大きな赤字を抱えた交通局は、経営の抜本的改善を図るため、昭和48年度に国の再建団体指定を受け、昭和57年度までの10年計画を策定。バスのワンマン化の更なる促進、貸切事業の縮小、路線の整理やバスレーンの設置、営業所・出張所の適正配置による効率的な運行、適時の運賃改定等を行い、観光バス事業の充実による増収策もとられました。このような中、廃止された市電の代替交通手段となったグリーンバスが運行されたこともあり、昭和50年代、市バスは年間走行距離、乗車人員ともに伸びを見せます。しかし、ますます家用車の普及が進展し、昭和55年度をピークに、郊外路線を中心にバス離れが進んでいきます。



昭和53年1月における市バス路線図 「仙台市史 通史編9 現代2」(仙台市.平成24年)より転載

## [市バスの運輸成績の推移(乗車人員と乗車料収入)]



## 利用者数の減少と 経営健全化への取り組み

昭和48年度から進められた「交通事業再建計画」は、8次に渡って見直されながら、一定の効果を上げました。しかし、赤字体質の抜本的な解決には至らず、昭和58年度からは3か年計画で自主再建が進められ、さらに平成元年4月に出された「仙台市交通事業経営問題調査会」の答申を受け、さらなる経営健全化の模索が始まりました。かつて市電の利用者が減少した際には、「合理化」のもとに運行本数の削減や営業時間の短縮が行われ、利便性の低下から、ますます利用者が減るという事態に至りました。その経験から、市バスの経営再建では、利用者の「バス離れ」を防ぐためにいくつかの試みが実施されました。

バスの利便性を向上させる施策のひとつとして、昭和56年6月に「仙台駅西口バスターミナル」を供用開始。路線拡大によって駅前のバス停は飽和状態にあり、仙台駅から300mも離れたところに「仙台駅前」のバス停があるなど、利用者には不便な状況でした。駅前広場南寄りに16の発着所を持つターミナルが新設され、駅前のバス利用が格段に便利になりました。また、昭和58年1月からは宮城交通との共通回数券を発行。郊外路線の利用促進を図るため、指定した区間内であればどこでもバスの乗降ができる「フリー乗降バス」の運用も開始しました。

このような数々の施策にもかかわらず、市バス利用者の減少に歯止めはかからず、ピークの昭和55年度に、年間1億1千万人(1日当たり30万1千人)を数えた乗車人員は、その後の地下鉄南北線・東西線開業の影響などもあり、令和元年度には、3,757万人(1日当たり10万3千人)と、ピーク時の約3分の1まで減少しました。昭和50年代後半から長期にわたる乗車人員と乗車料収入の減少に対応するため、平成以降も、経費削減など、経営効率の向上に向け様々な取り組みを重ねてきました。厳しい経営状況にあっても、将来にわたり事業を安定的に維持するとともに、安全安心を最優先に、便利で快適なお客様サービスを提供していきます。

### [数字で見るバス事業の変遷]

#### 市電廃止後

(昭和51年度)  
 営業キロ数……………550.91km  
 停留所数……………942カ所  
 在籍車両数……………725両  
 乗車人員……………108,311,261人  
 乗車人員(1日平均)…296,743人

#### 乗車人員ピーク時

(昭和55年度)  
 営業キロ数……………587.57km  
 停留所数……………1,041カ所  
 在籍車両数……………760両  
 乗車人員……………110,029,896人  
 乗車人員(1日平均)…301,452人

#### 地下鉄南北線開業後

(昭和63年度)  
 営業キロ数……………699.09km  
 停留所数……………1,279カ所  
 在籍車両数……………718両  
 乗車人員……………78,322,307人  
 乗車人員(1日平均)…214,582人

#### 地下鉄東西線開業後

(平成28年度)  
 営業キロ数……………578.22km  
 停留所数……………1,100カ所  
 在籍車両数……………496両  
 乗車人員……………37,748,503人  
 乗車人員(1日平均)…103,421人

#### コロナ禍直前

(令和元年度)  
 営業キロ数……………568.36km  
 停留所数……………1,070カ所  
 在籍車両数……………480両  
 乗車人員……………37,571,140人  
 乗車人員(1日平均)…102,653人

### [平成以降のバス事業経営効率化の取り組み]

時期	内容
平成6年度	H7.3.1 市バス運賃改定
平成7年度	H8.3.29 閑上出張所閉所 路線廃止(羽黒台線・飯田団地線・閑上線)
平成8年度	バス車両の使用年数を12年→16年→20年と段階的に引き上げ、車両更新数を削減
平成9年度	H10.3.23 南仙台出張所閉所
平成11年度	H11.4.1 エアポートリレー(館越駅～仙台空港)廃止
平成11～13年度	H11.7～ バス活性化計画に基づく路線再編
平成12年度	H13.3.31 一般貸切旅客自動車運送事業(観光バス)の休止
平成14年度	H14.4.1 土曜ダイヤ縮減(学校週五日制) H14.10.6 泉パークタウン出張所閉所 H14.10.7 泉パークタウン線など3路線14系統を宮城交通(株)に路線移譲
平成15年度	H16.3.29 宮城学院線など2路線6系統を宮城交通(株)に路線移譲
平成18年度	H18.4.1 白沢出張所におけるバス運転業務等をジェイアールバス東北(株)に委託 H19.3.17 空港バス廃止
平成20年度	H20.4.1 岡田出張所におけるバス運転業務等を宮城交通(株)に委託
平成21年度	H21.4.1 七北田出張所におけるバス運転業務等をジェイアールバス東北(株)に委託
平成22年度	H22.4.1 新寺出張所を開所し、バス運転業務等を宮城交通(株)に委託
平成25年度	H25.4.1 霞の目営業所における一部バス運転業務等を宮城交通(株)に委託
平成27年度	H27.12.5 新寺出張所閉所 H27.12.6 東西線開業に合わせた路線再編等 H27.12.6 霞の目営業所における運転業務等を宮城交通(株)に委託 (一部、霞の目分室として委託していたものを完全委託)
平成30年度	H30.4.1 一般貸切旅客自動車運送事業(貸切バス)の休止 H30.4.1 需要に応じたバスの便数調整 路線廃止(泉松陵線) H30.10.1 市バス運賃改定(学都仙台フリーパス・都心均一運賃・市中心部初乗り運賃)
令和2年度	R2.4.1 需要に応じたバスの便数調整
令和3年度	R3.4.1 需要に応じたバスの便数調整 路線廃止(八ツ森線) R4.3.31 一般貸切旅客自動車運送事業(貸切バス・観光バス)の廃止
令和5年度	R5.4.1 需要に応じたバスの便数調整 R5.4.1 <b>icsca</b> ポイント制度見直し(基本ポイント廃止(乗継ポイント継続))
令和6年度	R6.4.1 需要に応じたバスの便数調整
令和7年度	R7.4.1 需要と運転士不足に応じたバスの便数調整