

市バス路線のあり方に係る有識者会議

第2回会議資料

令和8年7月1日



仙台市営交通100周年

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





各回の議題(想定)

第1回 (5/7)	<ul style="list-style-type: none">・ 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)	<ul style="list-style-type: none">・ 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)	<ul style="list-style-type: none">・ 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)	<ul style="list-style-type: none">・ これまでの論点整理
第5回 (12/1)	<ul style="list-style-type: none">・ 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)	<ul style="list-style-type: none">・ パブリックコメント実施結果について・ 基本方針の策定

市民意見反映のための
ワークショップ(8/9)



第1回有識者会議での主なご意見



主な意見		今後に向けた考え方
時間帯に関するご意見	<p>乗客の少ない日中の便を減らしたとしても、朝夕ピークの輸送力を維持する場合、人件費はそれほど減らない可能性がある。</p> <p>高齢化に伴う「日中の多様な移動の増加」について、移動の目的だけでなく頻度も変わってくる。そうした変化を把握することが重要。</p>	<p>時間帯ごとの需要・供給のギャップや、券種別の動向を大まかに把握するため、スライド6～13の分析を行いました。</p>
券種に関するご意見	<p>高齢者の移動目的については、従来のような「駅」や「都心」に限らないのではないか。</p> <p>高齢者の利用頻度が高いスーパー等の生活利便施設は、分析にあたって考慮が必要。</p> <p>通勤利用の多い工業団地等へのアクセスについて、将来的な可能性も含めて考慮が必要。</p>	<p>券種ごとの目的地の違いを把握するため、降車バス停の周辺施設ごとに分類を設け、スライド18～28の分析を行いました。</p> <p>第3回以降で、路線ごとの形状や沿線の特徴に着目した分析を実施したいと考えています。</p>



第1回有識者会議での主なご意見



主な意見		今後に向けた考え方
分析手法に関するご意見	全路線の詳細な分析は1年では難しい。いくつかの路線をピックアップするという方法もある。	起終点別に258ある市内全系統を、定量的に評価可能な指標に基づいて大まかにグルーピングするため、スライド29～40の分析を行いました。 第3回以降で、路線ごとの形状や沿線の特徴に着目した分析を実施したいと考えています。
	大量のデータを一度に見るのではなく、段階的にスクリーニングしながら分析することが必要。	
地域特性に関するご意見	地下鉄フィーダーの路線、都心直行の路線等、場所ごとに違うのではないか。	今回予定の議論も踏まえながら、第3回以降で、鉄道駅フィーダー型・都心直行型等の路線ごとの形状や沿線の特徴に着目した分析を実施したいと考えています。
	都市構造の影響で、回送距離の長さや渋滞の問題があるのではないか。	



第1回有識者会議での主なご意見



主な意見		今後に向けた考え方
観光利用に関するご意見	<p>人口減少社会の中で新たな利用獲得という観点から、インバウンドを含めた観光客の動向把握が必要。</p> <p>レジャー目的だけでなく、ビジネスやイベントでの来訪者利用もあるのではないかと。</p> <p>土日にICSFによる特定区間の利用が多いケースを把握してはどうか。</p>	<p>土日の利用状況について、スライド14～16で分析を行いました。</p> <p>第3回以降で、より特定区間の分析を実施したいと考えています。</p>
分かりやすい情報発信に関するご意見	<p>市バスの路線図は、表面(基本系統)と裏面(特殊系統)との違いが、利用者には分かりづらい。</p> <p>「仙台駅前」のバス停が広範囲に複数存在しており、利用者には分かりづらい。</p> <p>「全ての情報を正確に載せる」ことが必ずしも分かりやすいとは限らないので、利用のしやすい情報の出し方が必要。</p>	<p>分かりやすい情報発信について、市民ワークショップでの意見等も踏まえ、各員の意見を集約し、基本方針へ盛り込みたいと考えています。</p>



目次



1. 時間帯別・券種別の利用状況
2. 乗降車地別の利用状況
3. バス利用データをもとにした全系統の分類
4. 市民ワークショップ
5. 第3回有識者会議に向けた検討項目



1 時間帯別・券種別の利用状況





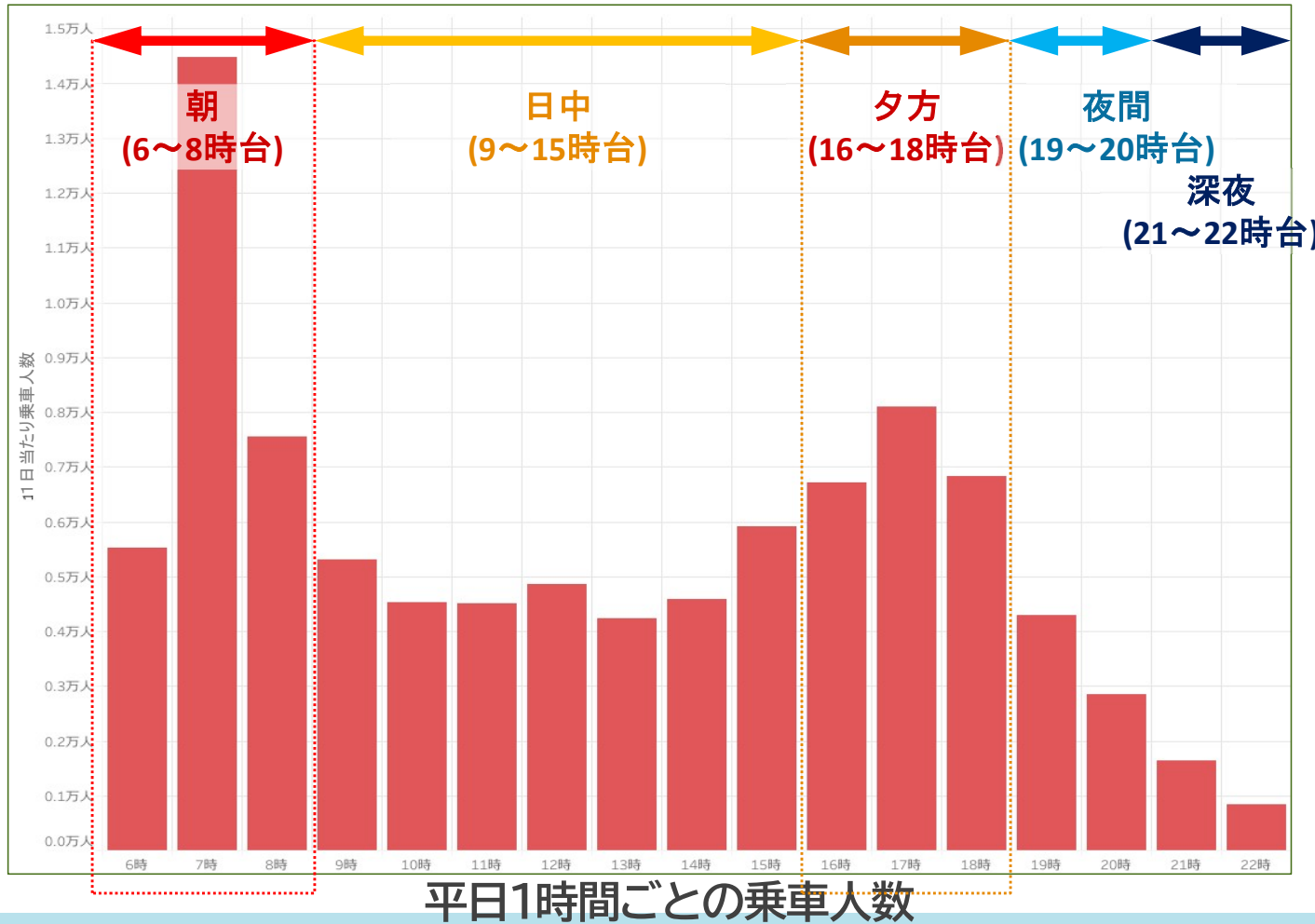
1-1.分析の目的

- 平日の時間帯別の利用状況および、券種別からみた利用者の特徴を把握するため分析を実施
- 令和7年度の市バスのビッグデータ(乗降データおよびトラフィックデータ)を利用





1-2.平日は朝夕にピーク

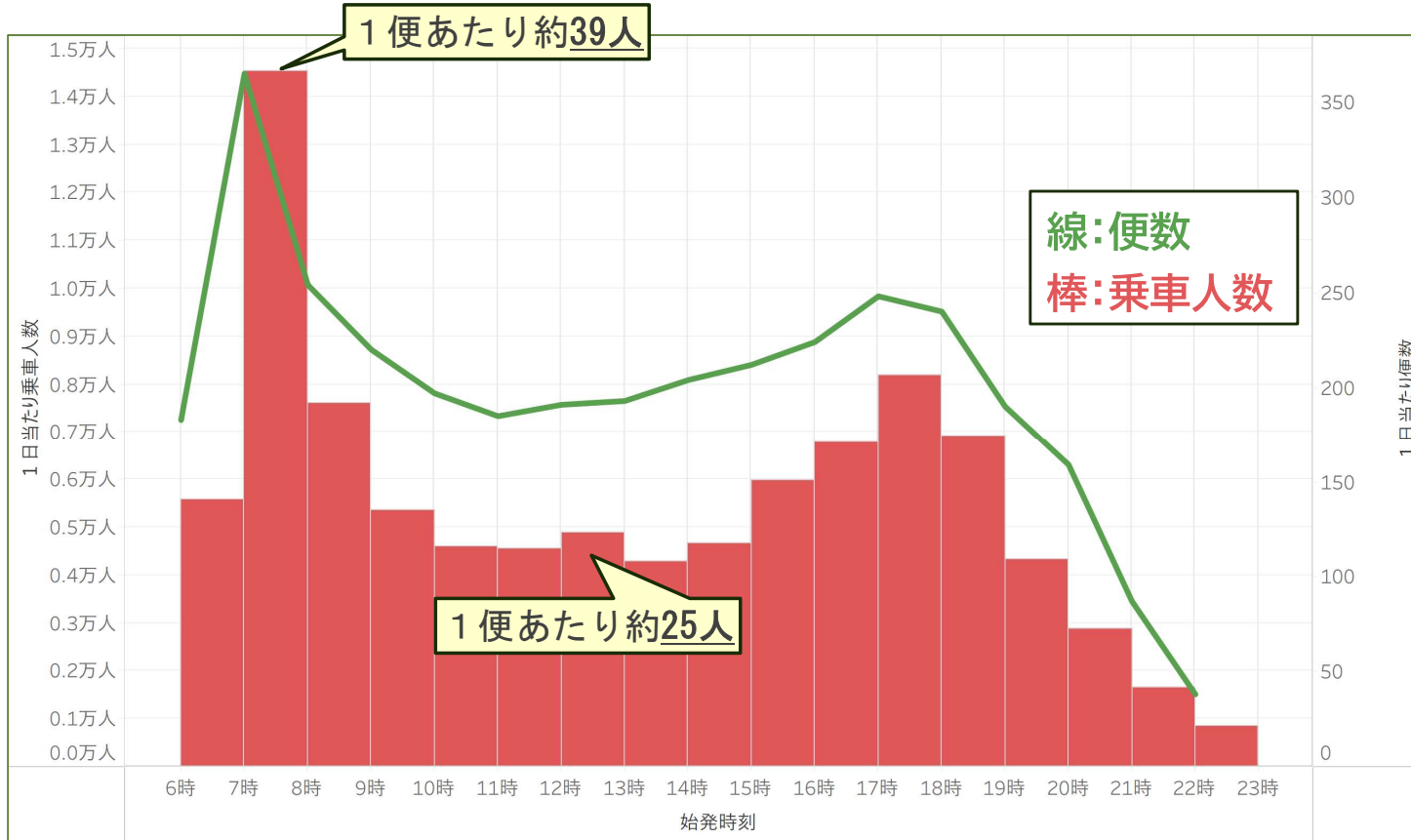


- **始発時刻ごと、時間帯別に年間利用者数を集計(6:00～6:59の発車は6時として集計)**
- **乗車は7時台と17時台にピークを迎える**





1-3.利用者数に応じた便数設定

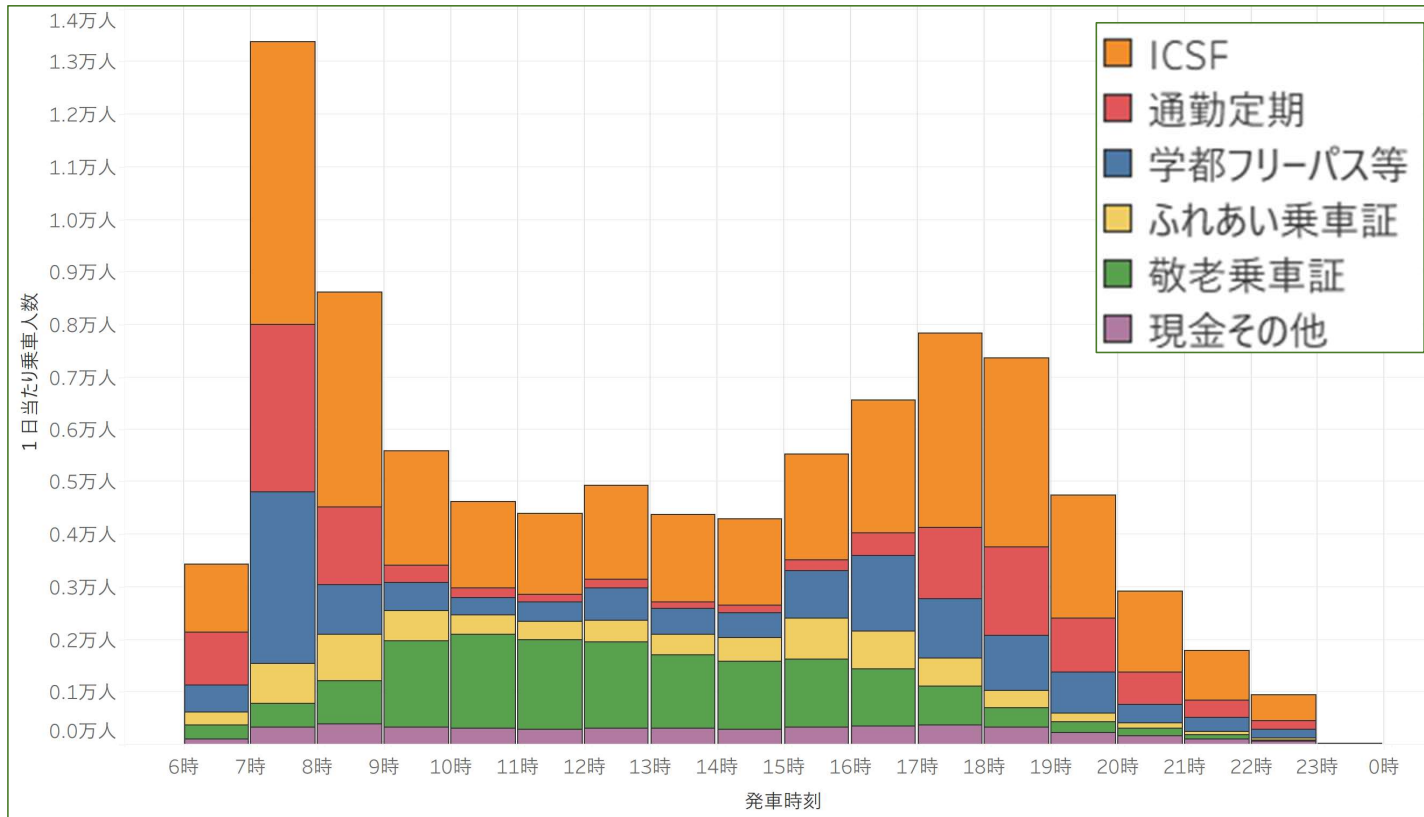


- 7時台・17時台の需要増加に合わせて便数を確保している
- 日中および夜間以降における便数は、ピーク時と比較し、便数に対しての利用者は少ない。

平日1時間ごとの乗車人数とバス運行便数



1-5.平日1時間ごとの券種別乗車人数

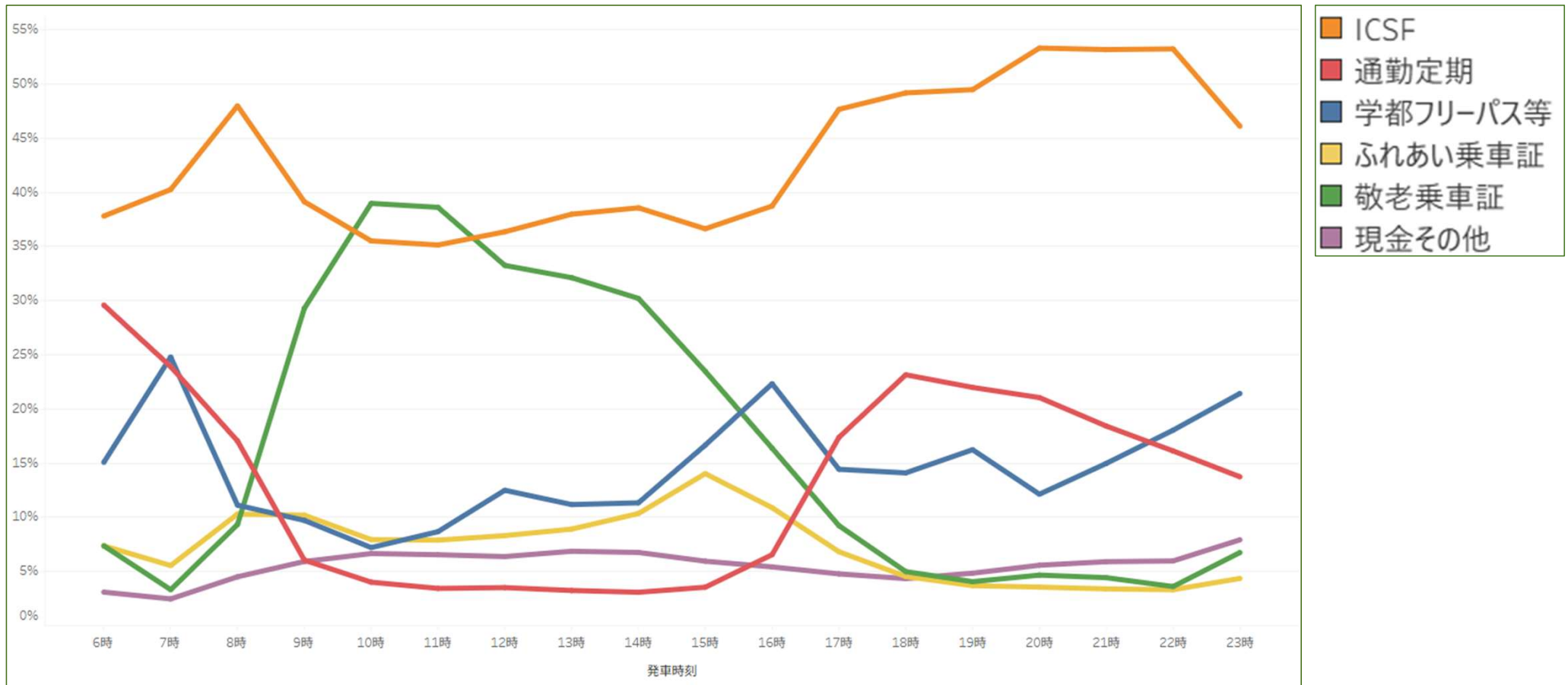


平日1時間ごとの券種別乗車人数

- 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時台に乗車のピークを迎える
- 敬老乗車証は10時～16時台での利用が多い



(参考)ほとんどの時間帯でICSFの割合が高い



平日1時間ごとの利用券種割合



1-6. 時間帯別・券種別のデータから見える傾向



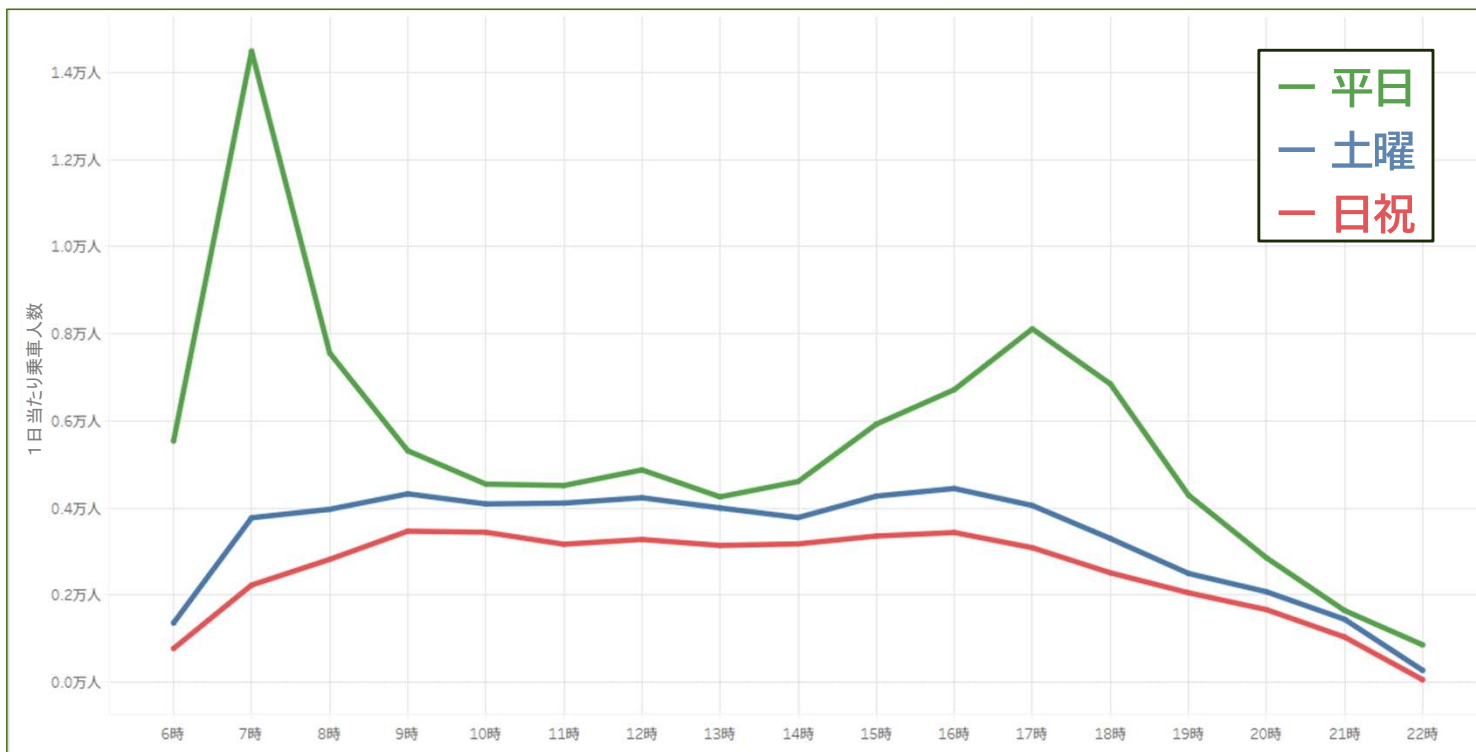
- 平日は、朝夕に通勤通学による利用、日中は敬老乗車証の利用のピークがある
- 朝夕の需要増加に合わせて便数を確保しているが、日中は運行便数に対して乗車人数が落ち込む



- さらなる運行効率化を進めるにあたっては、時間帯ごとに適切なルートおよびダイヤ設定の検討が必要



(参考)平日・土曜・日祝の違い

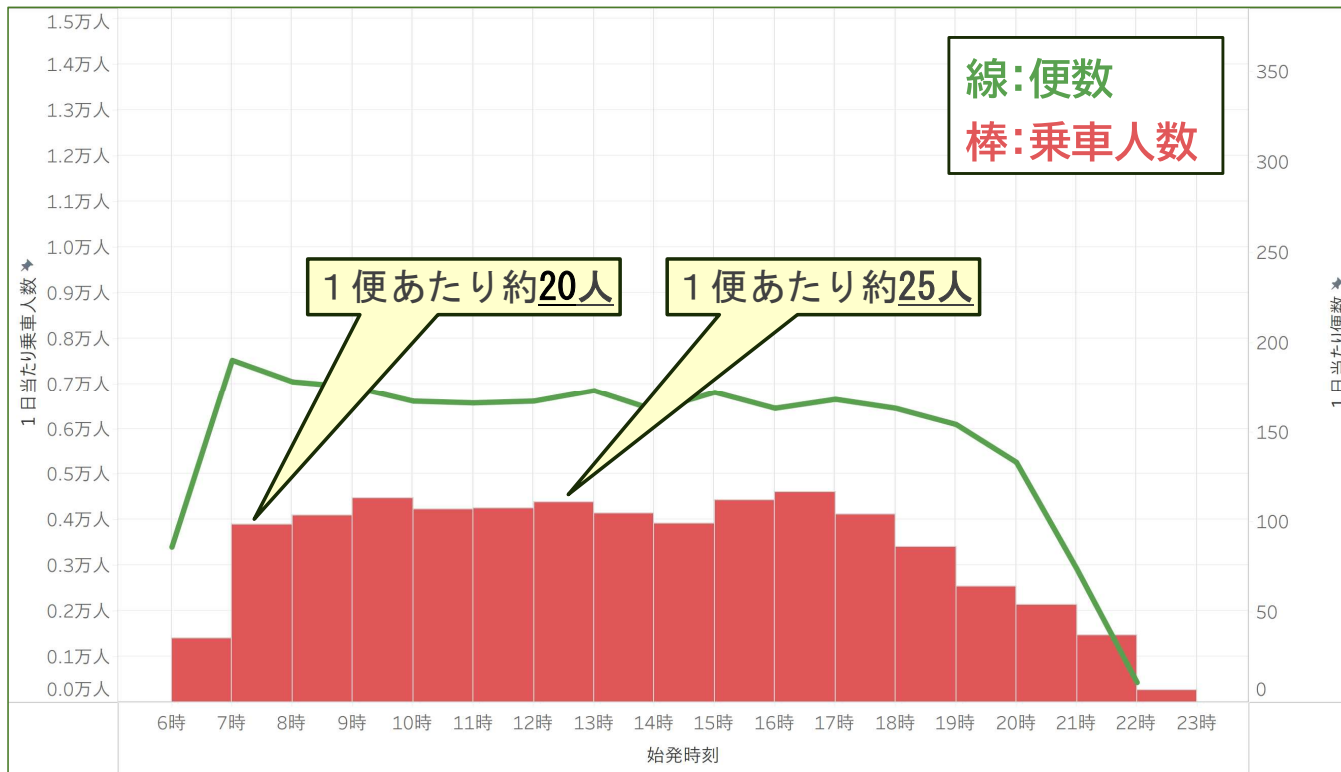


- 各停留所を発車した時刻を**時間帯別**に年間利用者数を集計(6:00~6:59の発車は6時として集計)
- 土曜・日祝は、平日に比べて朝は1/3以下の利用
- 日中は平日と土曜・日祝では大きな差がない

平日・土曜・日祝の1時間ごと乗車人数



(参考)時間帯別便数および乗車人員 (土曜)

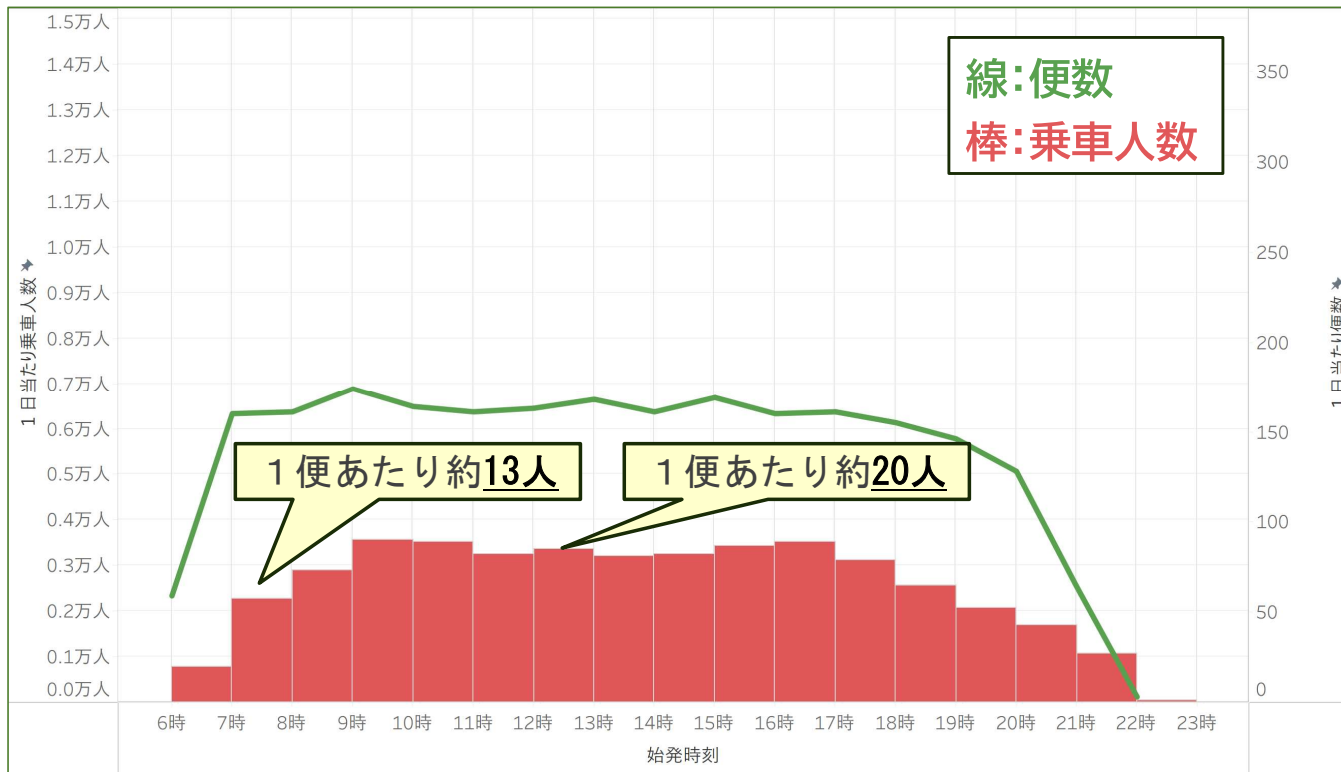


土曜1時間ごとの乗車人数とバス運行便数

➤ 平日と比較し、便数に対する利用者は少ない



(参考)時間帯別便数および乗車人員 (日祝)



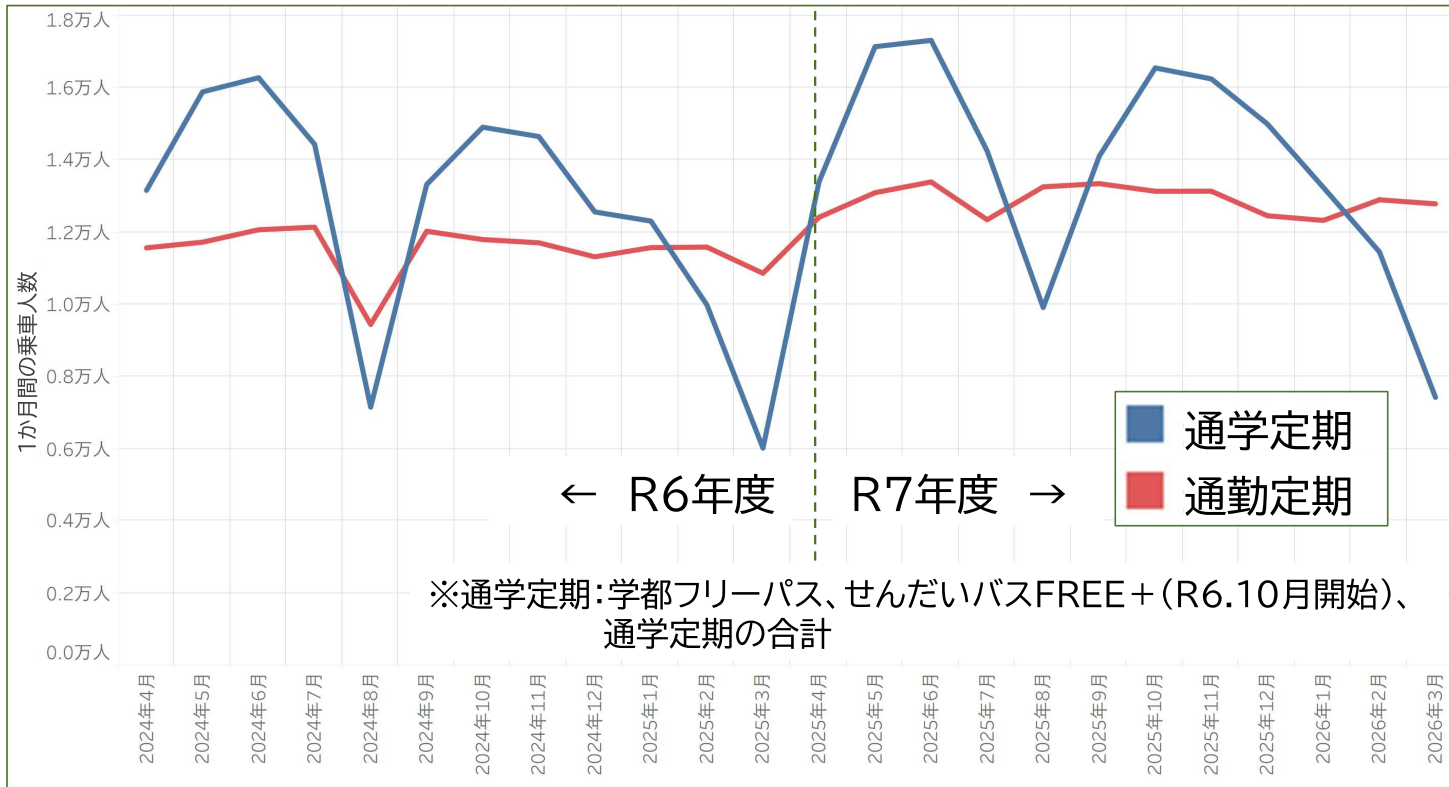
日祝1時間ごとの乗車人数とバス運行便数

- 平日・土曜と比較し、便数に対する利用者は少ない
- 土曜と日祝とでは、利用のされ方が概ね同じ





(参考)通勤・通学定期の推移の違い



- 通学定期は、夏季休暇等学校スケジュールの影響を受けやすく、上期よりも下期の利用者が減る傾向
- 通勤定期は年間を通じて利用者数が比較的安定している

通勤・通学定期の平日乗車人数 月別推移 ※R6(2024)~R7(2025)年度



2 乗降車地別の利用状況について



2-1.分析の目的

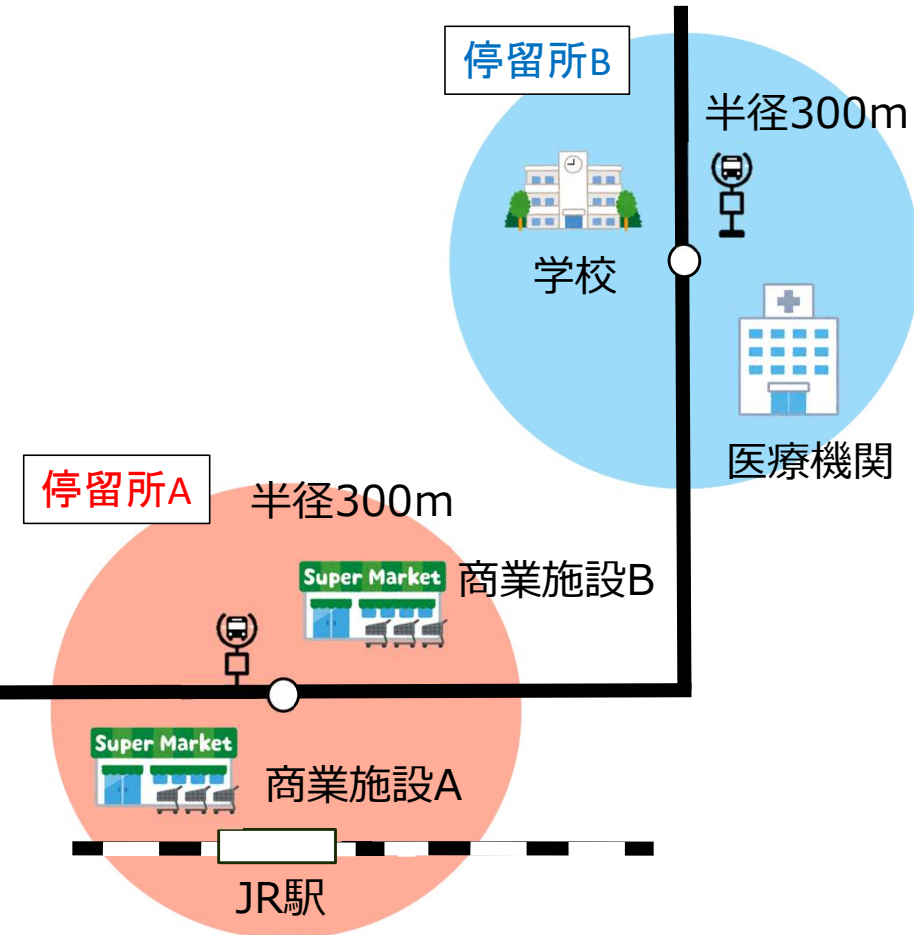


- 時間帯および券種ごとに利用者が何のためにバスを利用しているか傾向を把握するため、「目的地」に着目した分析を実施
- 国のオープンデータ等の施設位置情報と市バスのビッグデータ(乗降データ)を組み合わせた分析を実施





2-2.分析手法について



- 各停留所の半径300m圏内にある対象施設を「目的地」として設定
- 乗降データと組み合わせ、利用者を集計（同一施設が複数存在する場合は1施設として計上）
- 対象施設は計10分類（次ページ参照）

停留所	対象施設(目的地)
停留所A	JR駅、商業施設
停留所B	学校、医療機関





(参考)利用実績データ、施設データ一覧

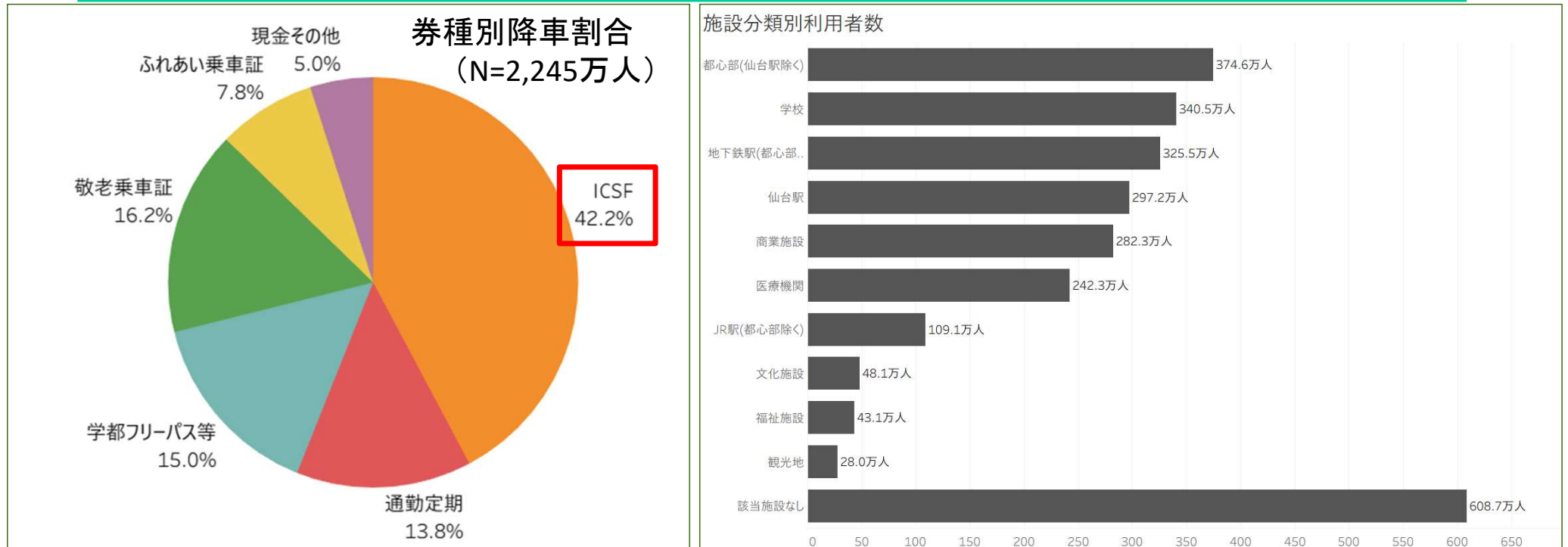
区分	データ名【施設数】	条件等
利用実績データ	乗降データ	対象期間(2025年4月~2026年3月)の合計値
施設データ	仙台駅【1】	仙台駅を対象施設とする停留所:仙台駅前、仙台駅北口
	都心部	「120円パツ区」適用範囲(仙台駅除く)
	JR駅(都心部除く)【20】	都心部の駅(仙台、あおば通)を除くJR駅
	地下鉄駅(都心部除く)【22】	都心部の駅(仙台、勾当台公園、広瀬通、大町西公園、青葉通一番町)を除く地下鉄駅
	学校【48】	中等教育学校、高等学校、高等専門学校、各種学校、大学、短期大学、特別支援学校
	医療機関【21】	「地域医療支援病院」、「救急告示医療機関」
	商業施設【52】	2,000 m ² 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	

※いずれも
都心部を除く





2-3.平日のバス利用者の姿

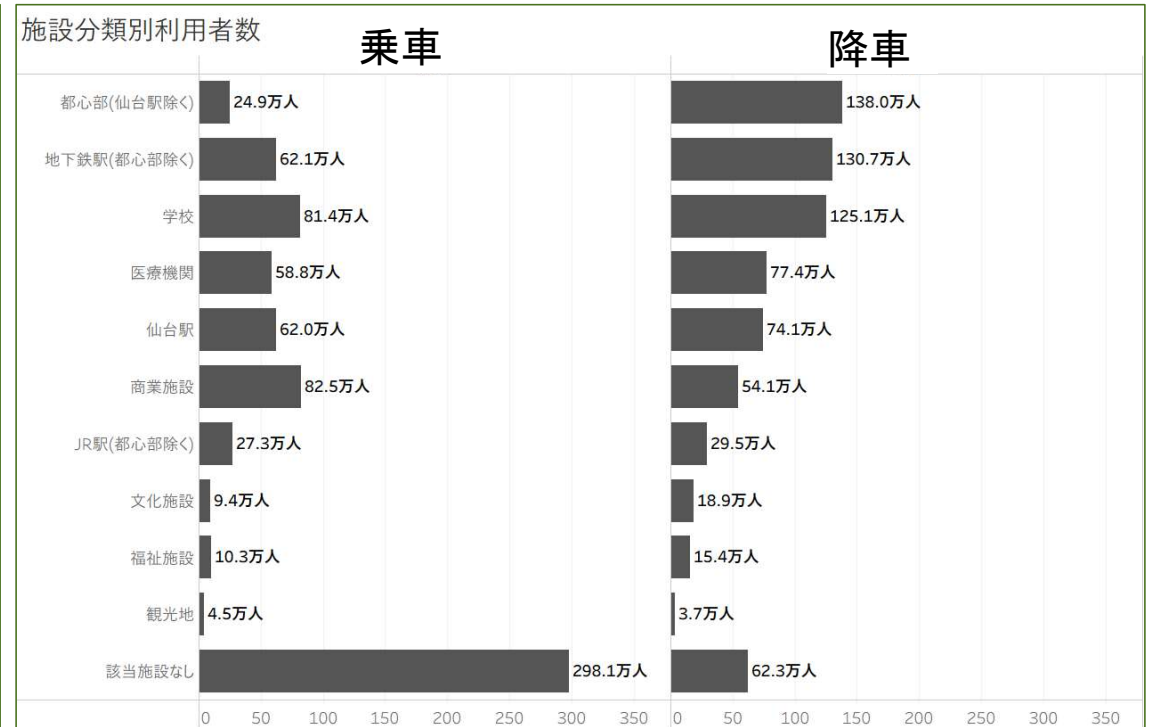
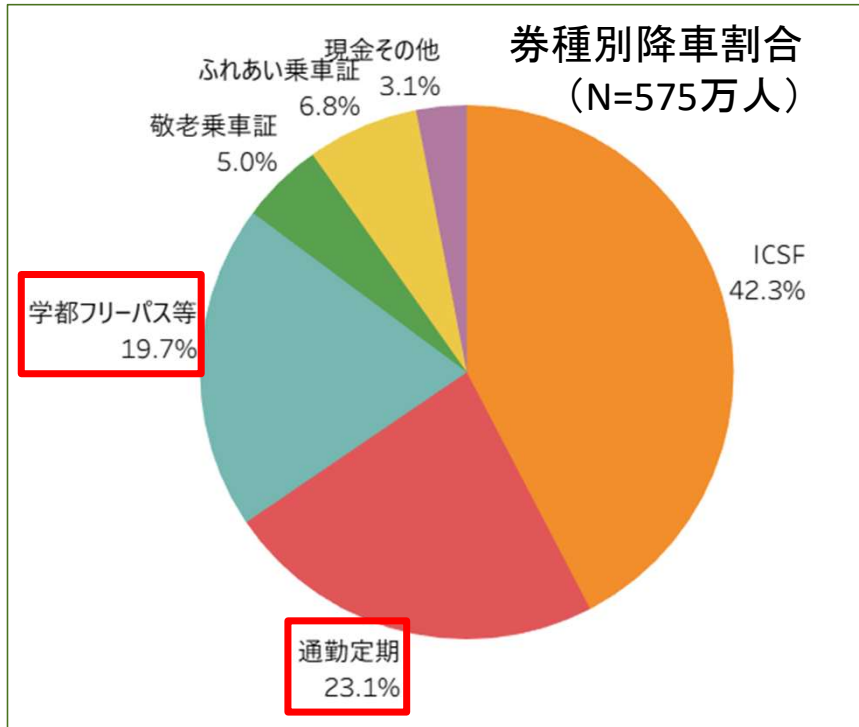


- ICSFが**全体の約4割**を占め、通勤・通学・敬老は各14~16%
- 利用されたバス停の300m圏内に複数の分類が存在する場合、各分類に1を計上する。
(【例】「長町駅・太白区役所前」を利用した場合、「地下鉄駅(都心部除く)」、「商業施設」それぞれに1計上する)





2-4.朝(6-8時台)のバス利用者の姿

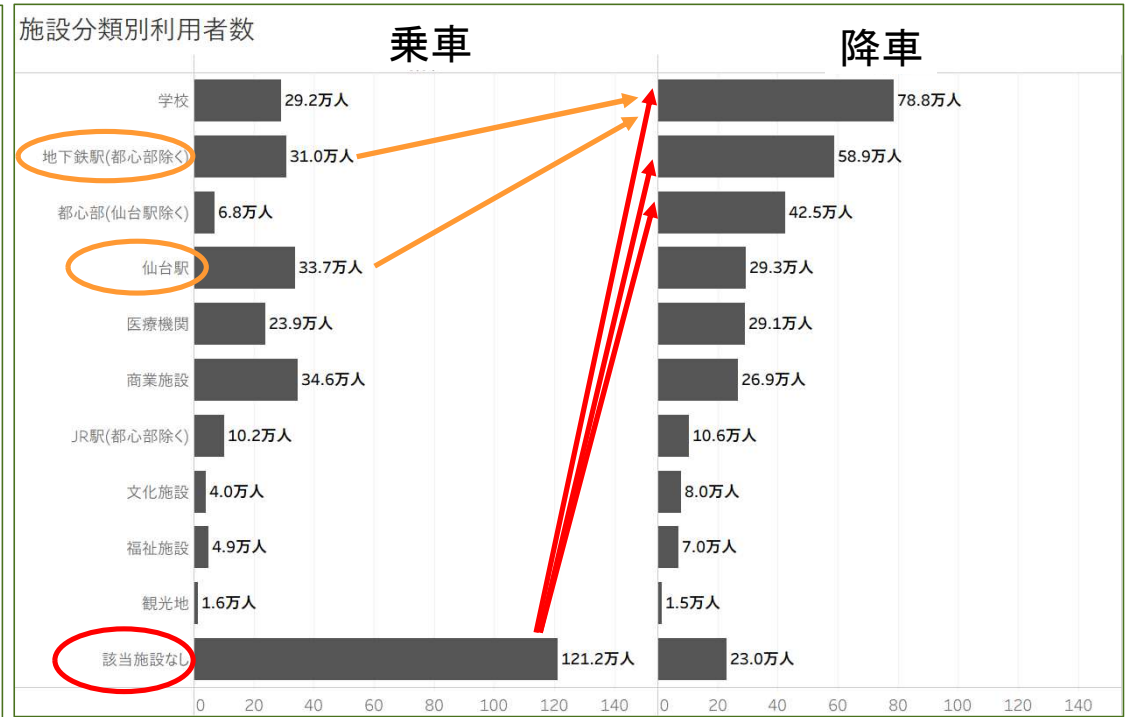
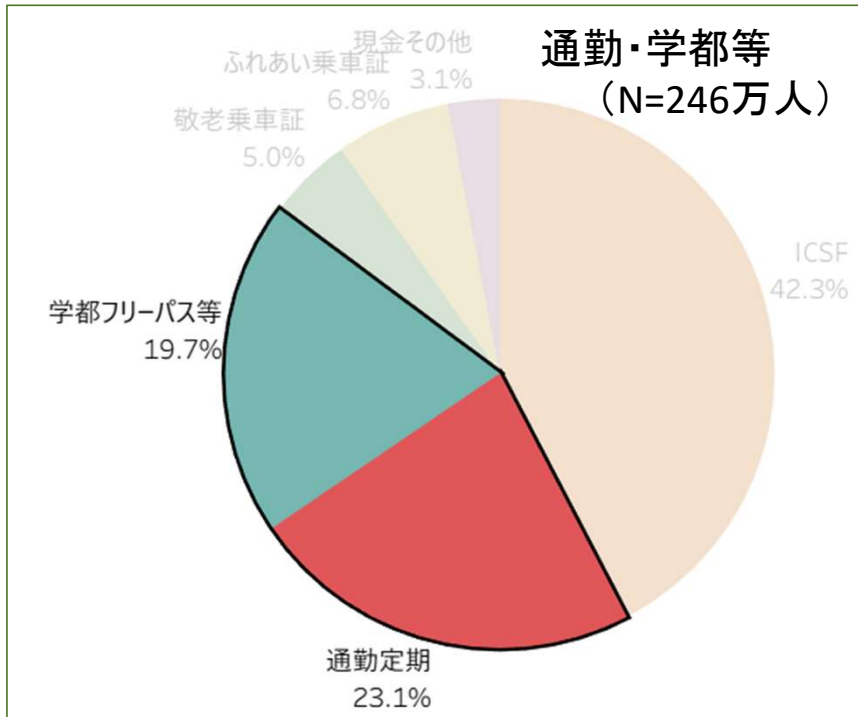


- ICSF利用が最も多いが、通勤定期・学都フリーパス等の利用割合が高くなる
- 降車を見ると、都心部・地下鉄駅・学校の順に多い
- 鉄道駅からの乗車も多いことから、駅からバスへの乗継利用もあることがうかがえる





2-5. 通勤・通学利用者の朝の目的地



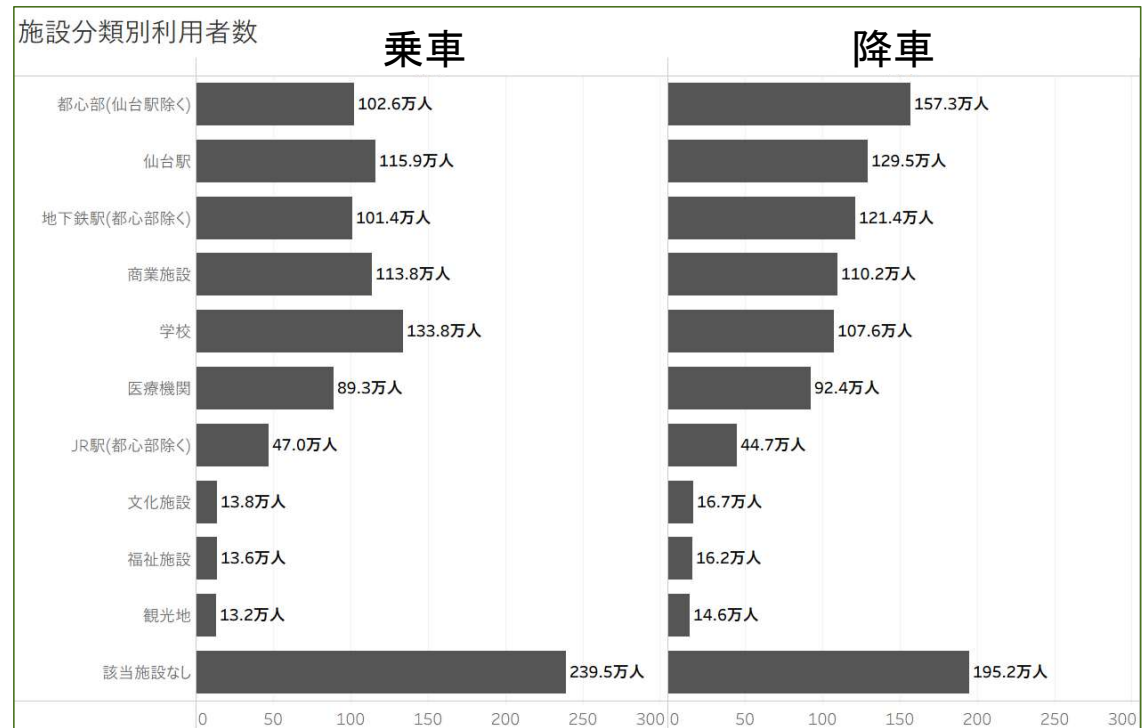
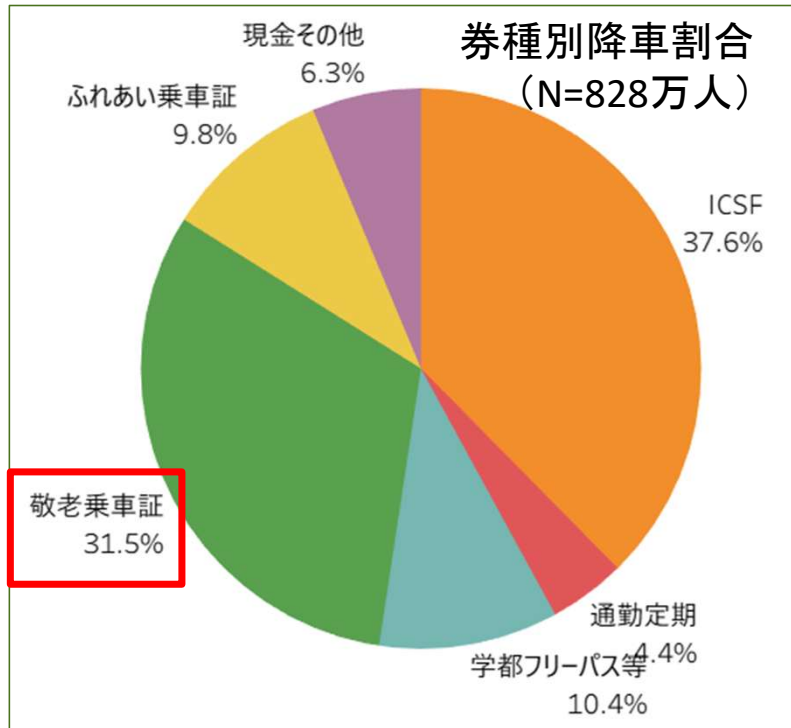
【想定される利用者の姿】

- 自宅付近のバス停(対象施設なし)から乗車し、学校や最寄り駅等の目的地で降車
- 地下鉄駅や仙台駅から乗車し、学校等の目的地で降車





2-6.日中(9-15時台)のバス利用者の姿

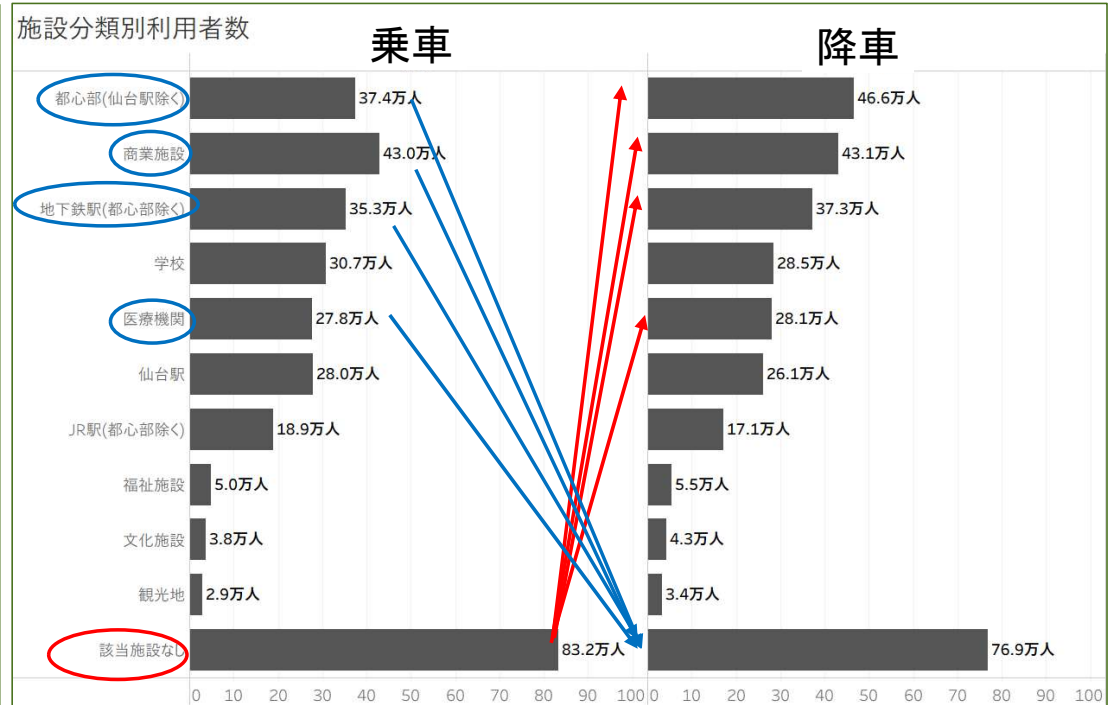
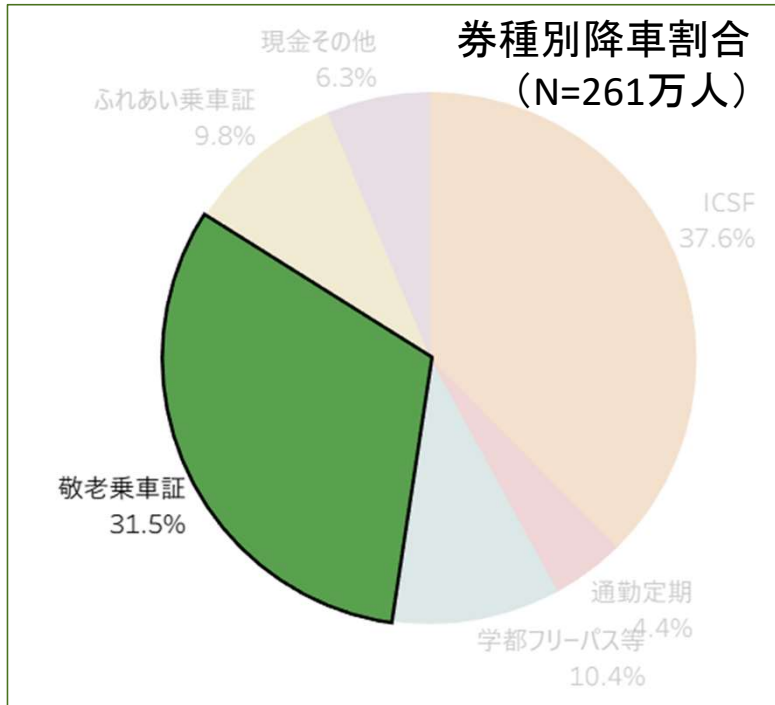


- ICSF利用が最も多いが、敬老乗車証の利用割合が高くなる
- 目的地は、都心部、仙台駅、地下鉄駅、商業施設の順に高い





2-7.敬老乗車証利用者の日中の目的地



【想定される利用者の姿】

- 自宅付近のバス停から乗車し、都心部、商業施設、最寄り駅、医療機関等の目的地で降車
- 商業施設、都心部、最寄り駅等から乗車し、自宅付近のバス停で降車





(参考)商業施設上位3か所

停留所(商業施設名)	降車人数	他の近隣施設
長町南駅・太白区役所前 (ザ・モール仙台長町・ララガーデン長町)	199,426	長町南駅
八幡一丁目 (レキシントンプラザ八幡)	186,165	宮城第一高等学校
泉中央駅 (SELVA)	154,064	泉中央駅 仙台循環器病センター

- 停留所上位3か所で商業施設全体降車人数の約2割を占め、いずれも鉄道駅、学校および医療機関が近いなど様々な目的の利用者が降車している。
- こうした停留所を含めた路線は、鉄道駅への移動や商業施設への移動など多くのニーズを取り込んでいると考えられる。





2-8. 乗降車地別のデータから見える傾向

- 朝の通勤通学時間帯は、都心部・地下鉄駅・学校等への利用が多く、乗車地と降車地は異なる傾向
- 日中は、都心部・仙台駅・地下鉄駅・商業施設等への利用が多く、乗車地と降車地の往復利用が多い傾向
- 朝、日中いずれも仙台駅・都心部への利用が多い



- 運行の効率化に向けて、朝夕ラッシュの片方向の利用と、日中の往復利用を分けて考慮することが必要
- 運行の効率化に向けて、都心部への移動需要を、市バス単独ではなくJR駅を含めた鉄道へのフィーダー強化により分担することが必要



3 バス利用データをもとにした全系統の分類





3-1.分析手法について

- 第1回会議の議論を踏まえ、市内全系統をグルーピングするための、定量的評価が可能な指標について検討
- バス事業を供給側から見た際、ボトルネックは運転士の数=1日に走れる総キロ数(投入できる資源の総量)が将来減っていく
- そのため、利用者数(需要)をキロ数(投入資源)で割った「キロあたり利用者数」を、運行の効率を測る評価指標とした

$$\text{利用者数} \div \text{実車走行キロ} = \text{キロあたり利用者数}$$



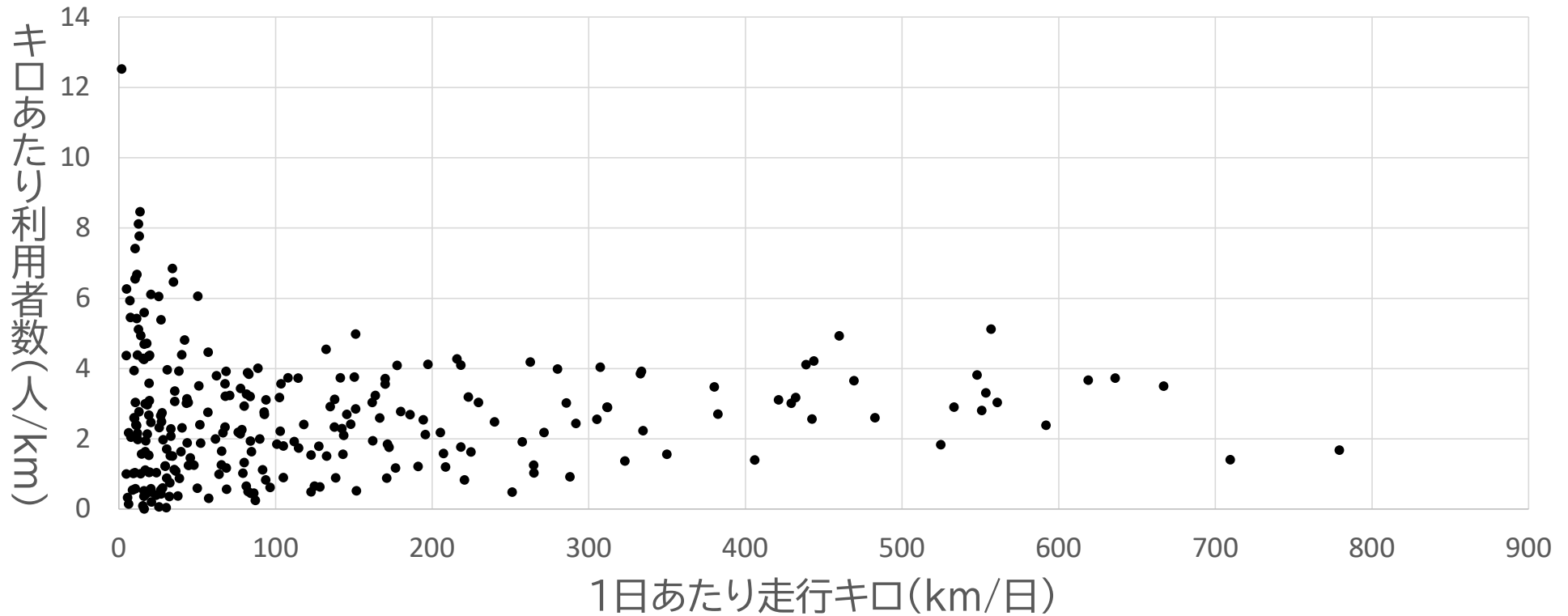


3-2.分析の条件設定

- 令和7年度の平日利用データを集計
- 路線ではなく系統で評価(起終点別に258に細分化)
- 使用する指標は下記の2つ
 - ① キロあたり利用者数(利用者数 ÷ 実車走行キロ)
 - ② 1日あたり走行キロ(路線長×1日あたり運行便数)
- 各指標の相対評価のため中央値にて4つにグループ分け



3-3. 評価指標の分布

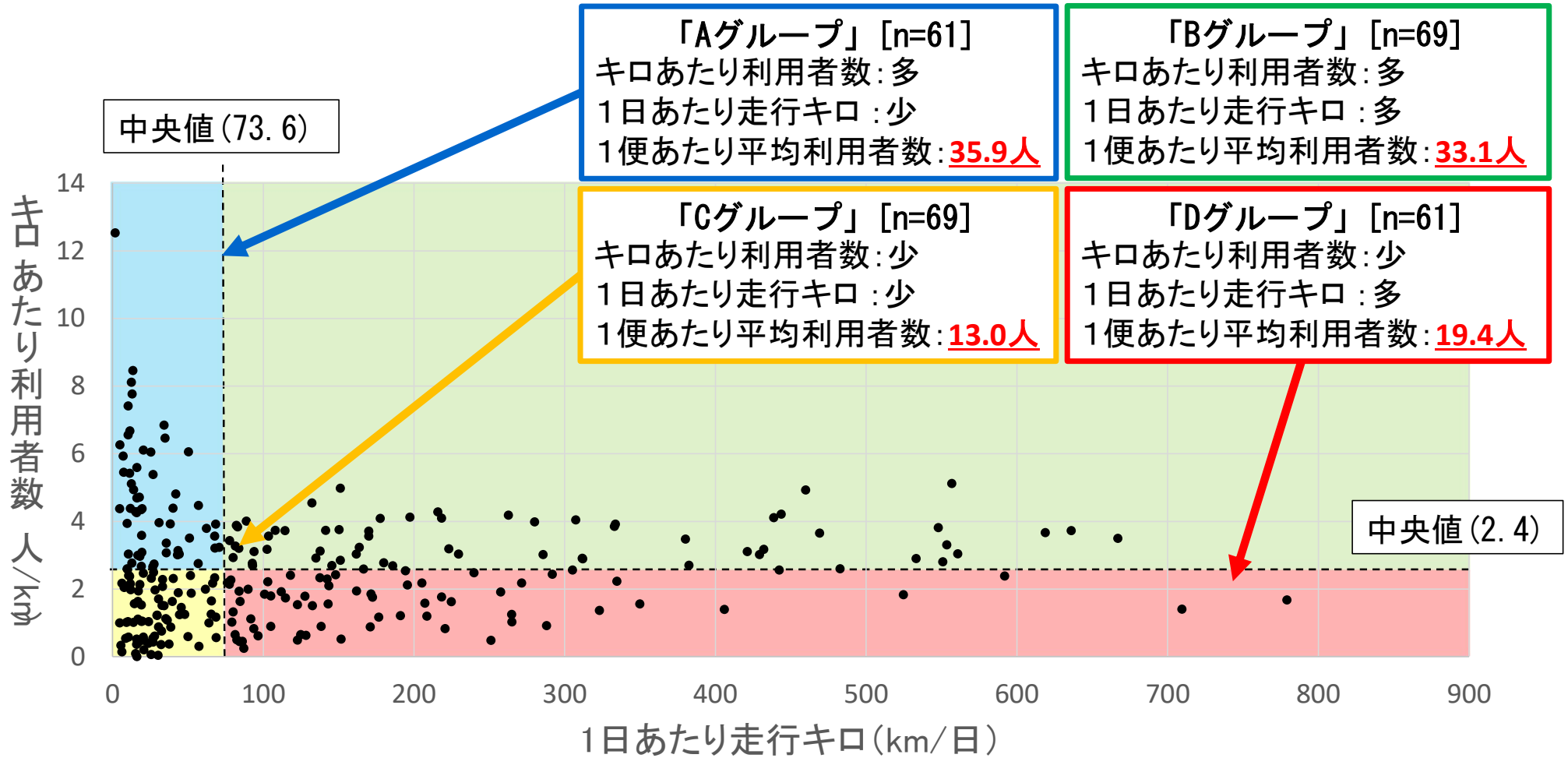


- 上へ行くほど運行の効率性が高い系統
- 右へ行くほど沢山走っている(投入資源の多い)系統

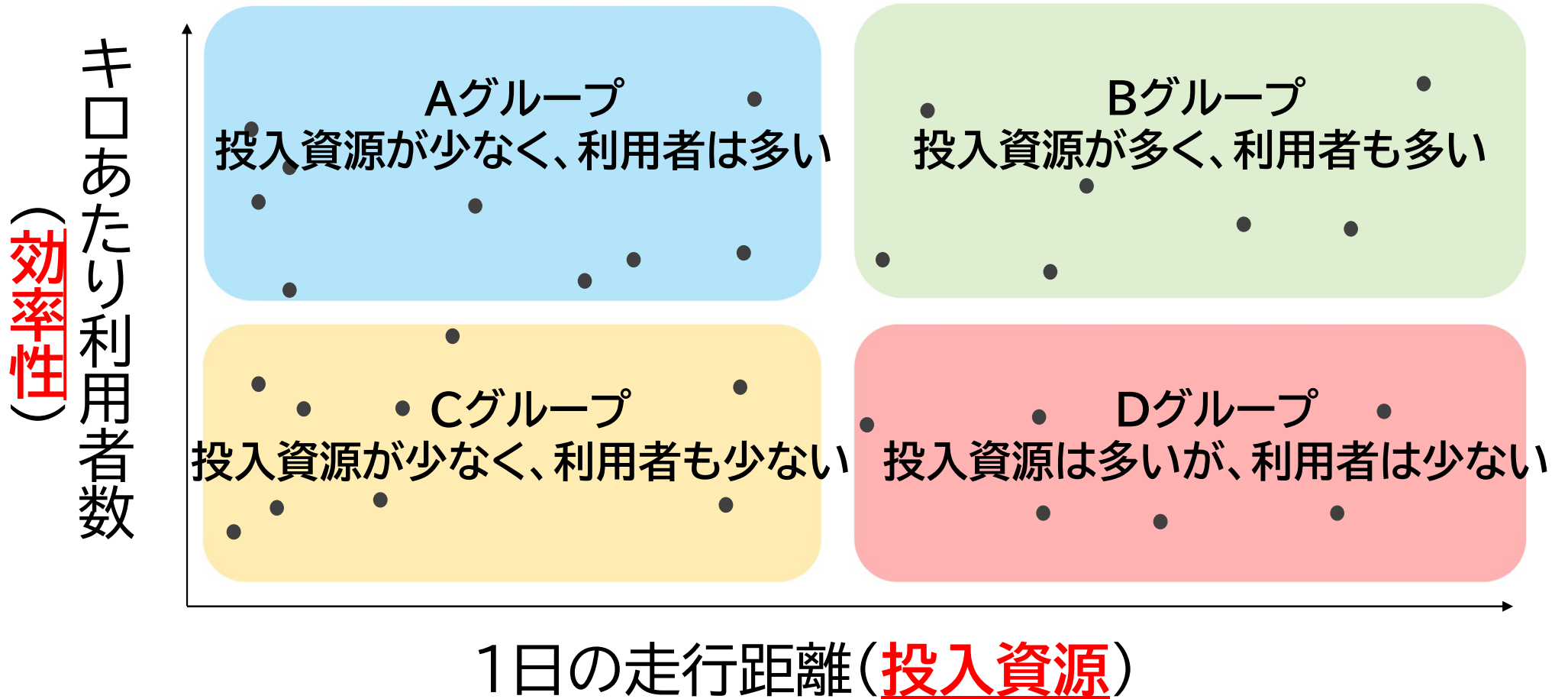




3-4. 評価指標のグルーピング



3-5.各グループの特徴





3-6. Dグループの検証内容

- 投入資源は多いが、利用者は少ないDグループについて、運行効率が低い要因として以下の3つを想定
- A・B・Cグループとの比較により検証

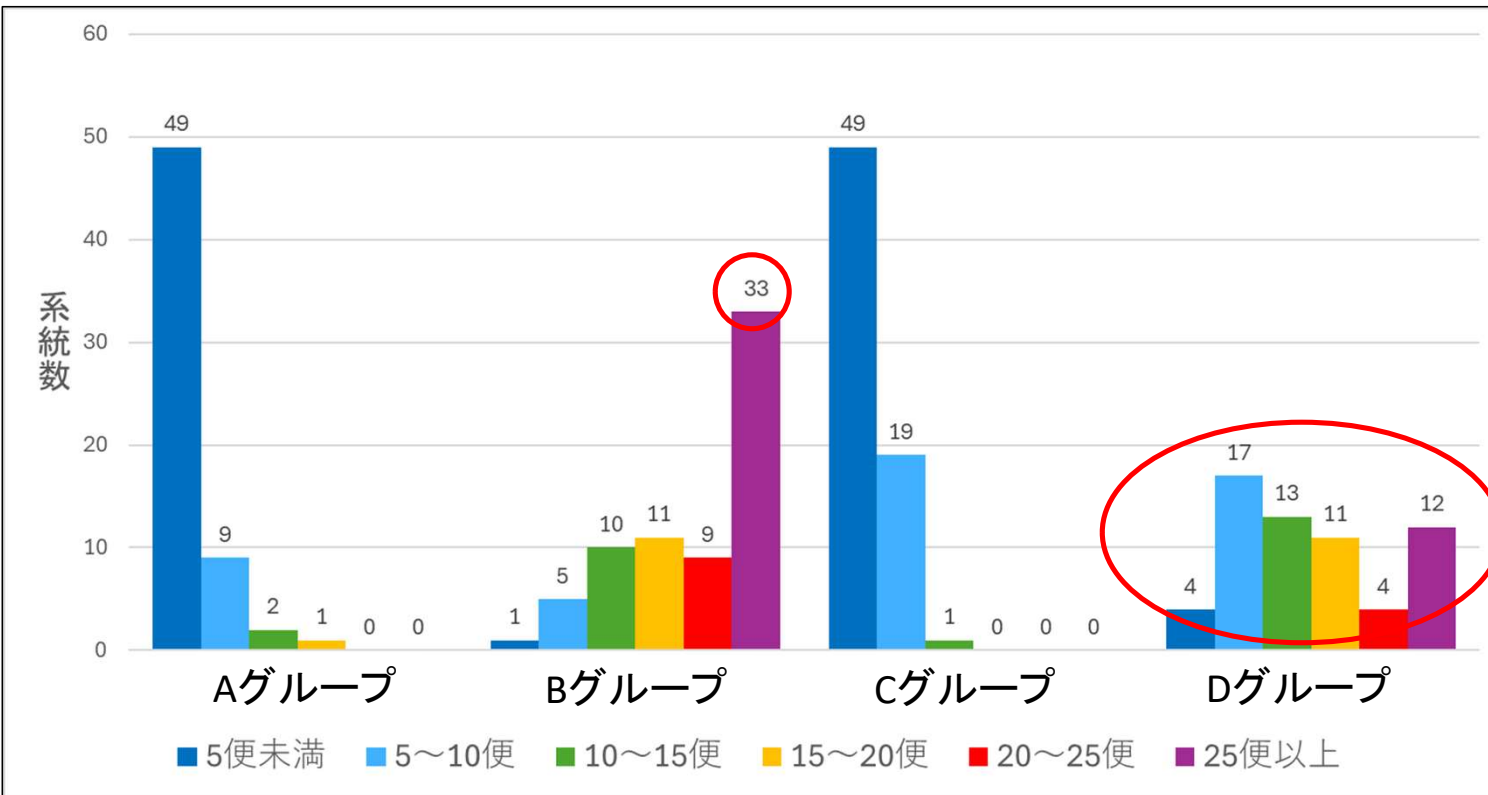
① 便数が多い 【評価指標: 一日あたりの便数】

② 系統の路線長が長い 【評価指標: 路線長】

③ 利用者数が少ない 【評価指標: 平均乗車密度】



3-7. 一日あたりの便数の検証

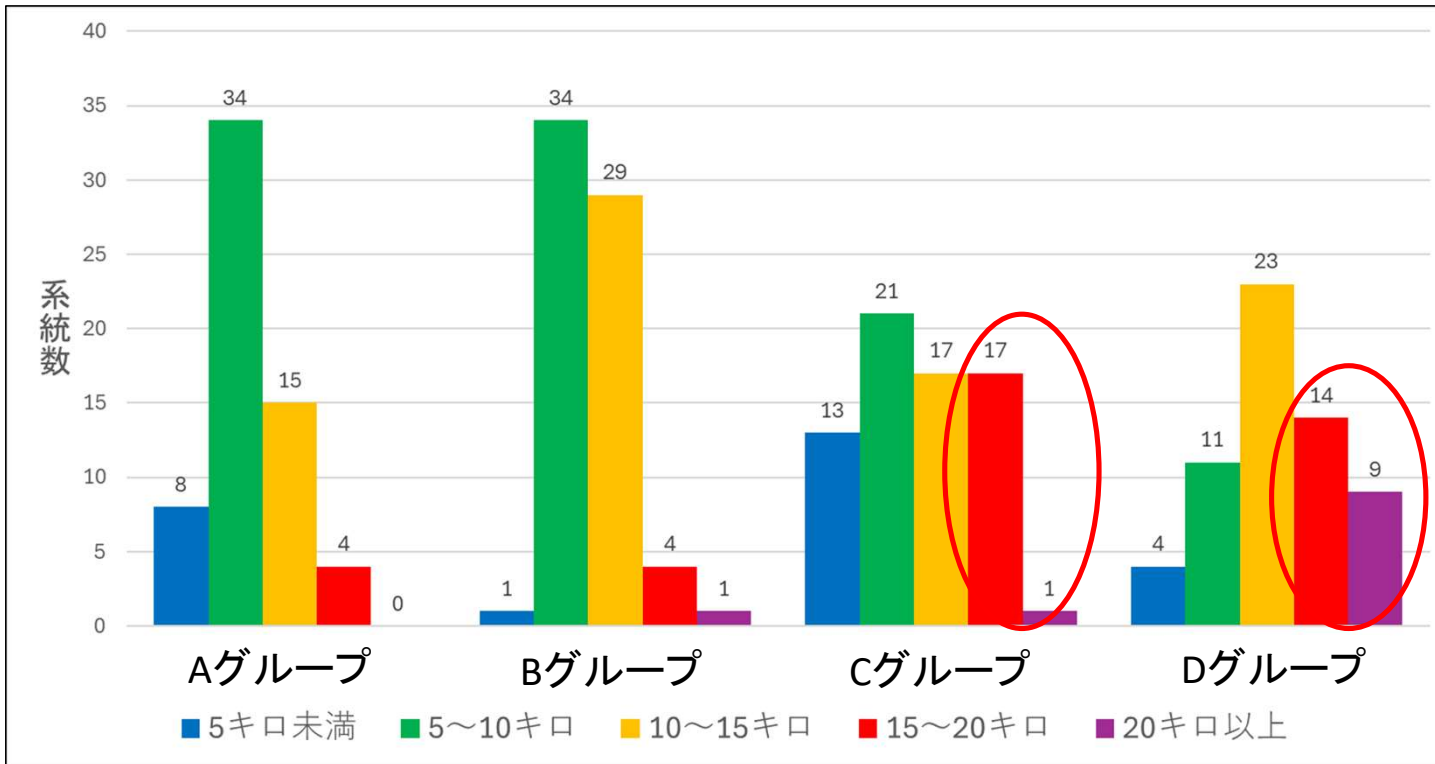


グループ別便数(1日あたり)分布

- Bグループは25便以上のシステムが多い
- A・Cグループは5便未満のシステムが多い
- Dグループにおいては、便数の多いシステムも少ないシステムも含まれる



3-8. 路線長の検証



グループ別路線長分布

- A・Bグループについては路線長が5~15キロの系統が占める
- C・Dグループにおいて、比較的路線長が長い系統が多く含まれる

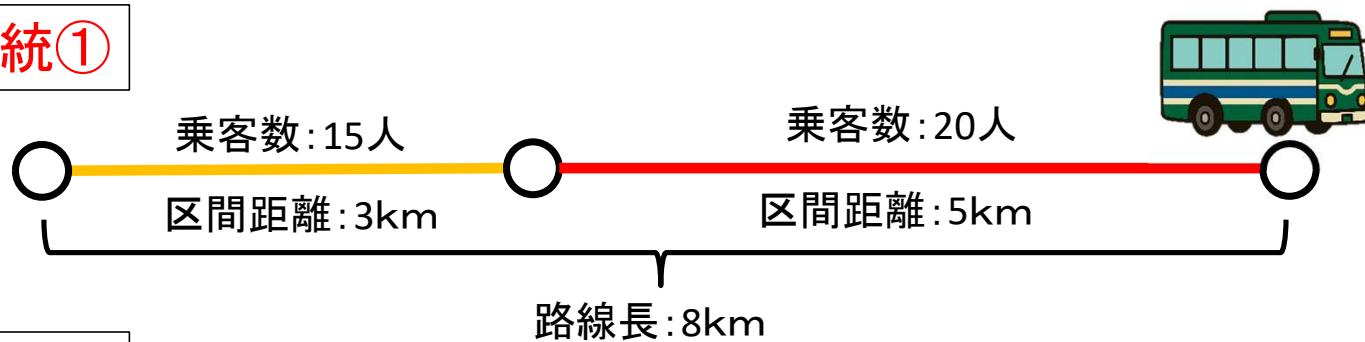




(参考) 平均乗車密度について

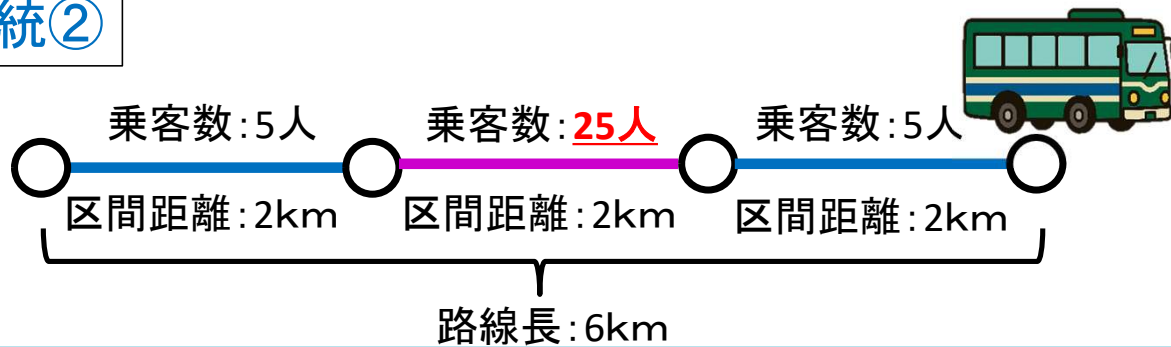
- 平均乗車密度とは、1便当たりのバスに乗った乗客数を全線で平均した値

系統①



$$\frac{(15人 \times 3km) + (20人 \times 5km)}{8km} = \underline{\underline{18.1}}$$

系統②

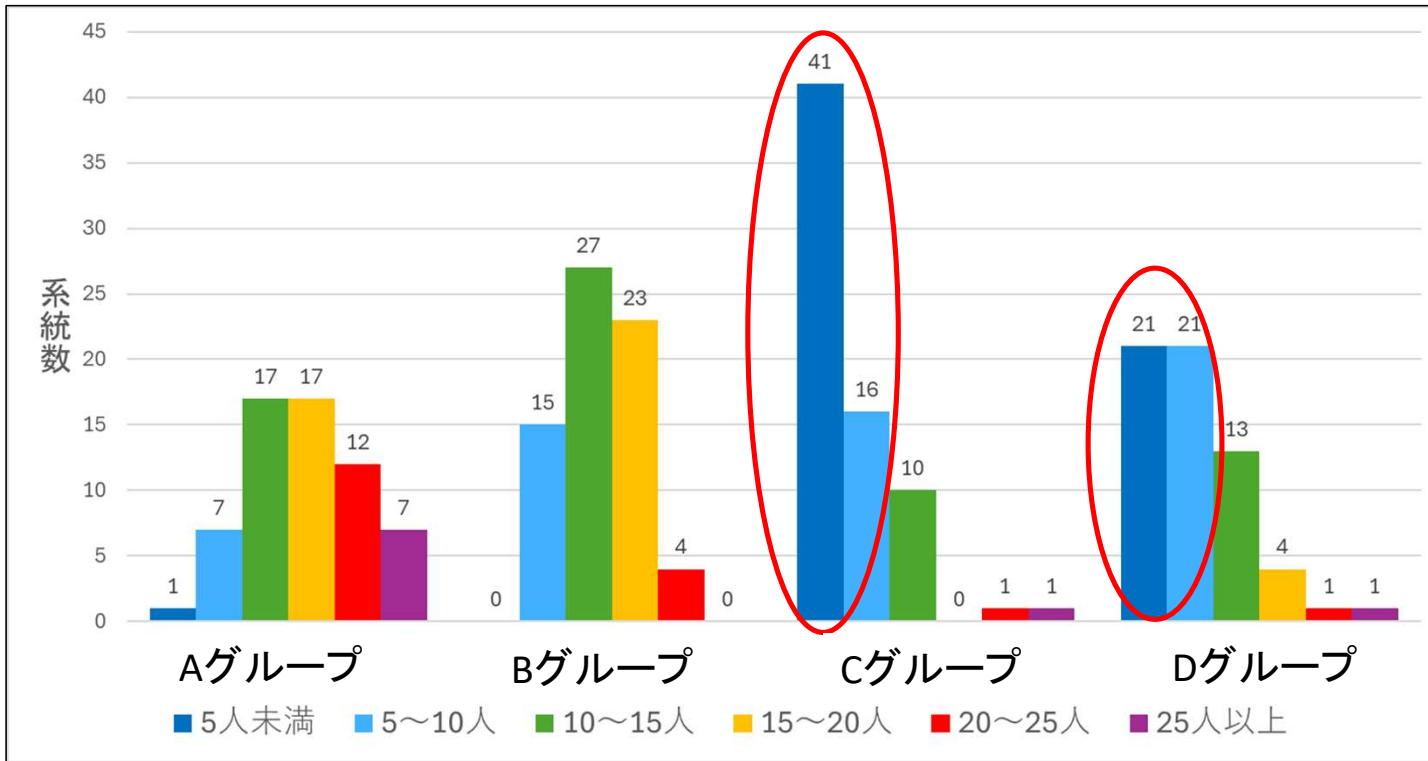


$$\frac{(5人 \times 2km) + (25人 \times 2km) + (5人 \times 2km)}{6km} = \underline{\underline{11.7}}$$





3-9. 平均乗車密度の検証



グループ別平均乗車密度分布

➤ 運行効率が低いグループ(C・D)においては、平均乗車密度が少ない系統が占める





3-10. さらなる検証の必要性

- Dグループには便数の多い系統も少ない系統も含まれる
⇒ 便数の偏りが無い
- 路線長が長い系統が多く含まれる
- 平均乗車密度が少ない系統が多く含まれる



- 路線長の長さや平均乗車密度について、さらなる検証を進めるため、路線ごとの形状や沿線の特徴についても着目して分析



4 市民ワークショップ





4-1. 開催概要

- 表題：「市バス路線ミライ会議」
- 日時：8月9日(日)10時30分～13時
- 会場：せんだいメディアテーク1階オープンスクエア
- 内容：【第1部】有識者によるトークセッション
【第2部】参加者によるグループワーク
- 参加対象：宮城県在住の15歳以上の方(50名程度)
※ 事前申込制(6月17日から7月17日まで募集)



5 第3回有識者会議に向けた検討項目



5-1.利用者に着目した分析



(1)時間帯別・券種別の利用状況(平日)

- 朝夕に利用のピークがあり、需要増加に合わせて便数を確保しているが、日中は運行便数に対して乗車人数が下がる。
- 朝夕ラッシュは**通勤通学**利用、日中は**敬老乗車証**の利用が増える。また、全時間帯で**ICSF**の利用が最も多い。

(2)乗降車地別の利用状況(平日)

- **都心部や地下鉄駅への利用が多い。**
- **朝は片方向の移動、日中は往復利用が多い。**



5-2. 運行効率に着目した全系統の分類



(3) バス利用データをもとにした全系統の分類

- 利用者数(需要)をキロ数(投入資源)で割った「**キロあたり利用者数**」を、運行の効率を測る評価指標とし、4グループに分類
- 投入資源は多いが、利用者は少ないグループ(Dグループ)について、他のグループとの比較を行った。
- 今後はそれぞれのグループについて**路線ごとの形状や沿線の特徴等**にも着目して、さらなる検証が必要



5-3.第3回有識者会議に向けた検討項目



- 区間別、時間帯別、曜日別の利用状況の分析から**路線形状ごとの特徴を把握**
- 人口や施設等のオープンデータから**沿線の特徴を把握**
- 市民ワークショップにおける**意見の確認**
- **人流データ**を活用した潜在ニーズの把握
- 上記を踏まえた**適切なルート・ダイヤ設定**





(参考)第1回会議での確認事項

確認事項	内容	確認事項への回答
特別利益計上 要因の確認	平成13年度の 一時的な黒字の 要因	広瀬通駐車場用地(当時の所管:交通局)と新寺駐車場用地(当時の所管:ガス局)との交換により差益が生じ、特別利益を計上したこと等によるものです。
路線維持・減便・ 再編の考え方 整理	これまでの路線 維持や減便、 生活交通と幹線 交通の考え方・ 経緯を整理し、 提示する	①便数の調整について 利用実績をもとに便数調整を実施してきました。一方で、利用者が少ない系統であっても、代替交通手段のない地域は、通勤通学時間帯等の便を確保するなど、地域ごとの特性を考慮しています。 ②路線の経緯について 市内各地での団地開発や都市計画道路の整備に合わせて、新規路線の拡充や既設経路の延長、経路変更等を実施してきました。 また、地下鉄東西線の開業に合わせた路線再編など、社会環境の変化に応じた見直しを行ってきました。

