

市バス路線のあり方に係る有識者会議

第3回会議資料

令和8年9月3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

市民意見反映のための
ワークショップ(8/9)

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. 市民ワークショップ開催結果の概要について
2. 路線・沿線の特徴について
3. 適切なルート・ダイヤ設定について
4. 第4回有識者会議の検討項目について



1 市民ワークショップ開催結果の概要について



1-1. 市民ワークショップ「市バス路線ミライ会議」概要



市民ワークショップ実施状況(左:委員からのフィードバック、右:グループワーク)

- 令和8年8月9日(日)開催
- 参加者40名(県内在住の15歳以上の方)※当選者数者56名(応募者数83名)





1-2.トークセッションの内容

有識者会議やバス事業の現状について	
谷本委員	・有識者会議の発足にかかる背景や取組みについて (市バスの乗降データをもとに、時間帯ごとや券種ごとに利用状況を分析しているなど)
鈴木委員	・運転士が不足しているため、利用者がいても減便せざるを得ない事象が起きている ・ <u>運転士不足は金で解決できる問題ではなく、限られた資源を効率よく活用する必要がある</u>
吉田委員	・路線バス利用者の全国的なピークが1968年であったのに対し、仙台は1980年台にピークを迎えており、かつて仙台はバスが選ばれる街であり、バスはポテンシャルを持っている ・ <u>効率化の観点からは、地下鉄やJR駅を起点として、鉄道と連携を進めていかなければならない</u>
これからの市バスに大切にしてほしいこと・意識してほしいこと	
谷本委員	・データを用いた効率化を進めつつも、 <u>生活者目線を大切にしてほしい</u> ・移動できるということは生活の質に関わり、生活を守る立場として、福祉のまちづくりの観点からは、利用者の声を聞きながらを進めてほしい
鈴木委員	・バスに乗らない理由は運行経路や乗り方が「わからない」から ・ <u>市バス利用者の視点をクローズアップし「わかりやすく」情報提供する必要がある</u>
吉田委員	・市バスをよくするためには1人でも多くの人に利用してもらうことが大切 ・ <u>都市交通として機能させ、自家用車との使い分けを促し、利用してもらえるサービスを確立する</u>



1-3.グループワーク①[ミライの時刻表について考える]



● GROUP WORK①

仙台のとある〈架空の〉まち



➤ **時刻表1**
「都心直通バスを日中増便」
⇕
「最寄り駅までの支線バスを日中減便」

➤ **時刻表2**
「最寄り駅までの支線バスを日中増便」
⇕
「都心直通バスを廃止」

➤ **時刻表3**
「最寄り駅までの支線バスを夜間増便」
⇕
「都心直通バスを廃止」

➤ 各グループで設定された架空の人物になり切って、ミライの時刻表について考える





1-4.グループワーク①〔ミライの時刻表について考える〕

ペルソナ	グループ	時刻表	選んだ理由
高校生	A	2	長期休暇中に、Y駅までぱっと行けると便利(部活など) 18歳になって塾の回数を増やすなら、夜多いほうがいいなあ
高校生	E	3	夜が安心(部活が長引いたとき等)、親に送迎を頼めないときもカバーできる ＜ただし遅刻のリスクがある＞
大学生	B	3	大学生は平日と土日のライフスタイルが変わらない 3は、平日と土日の運行が似ているので、生活リズムに合う
大学生	F	3	居酒屋バイトは夜のシフトが多いから(バイト以外にも使える)
共働き夫婦	C	2	平日の便数が多いと選択肢が増える、乗客の分散でゆとりも 小さい子供がいるので、通院や平日休みにも使える ＜地下鉄の混雑や渋滞に影響するかも＞
共働き夫婦	G	3	朝8:10の便が残っているから、残業のときの選択肢が増える ＜パターン2だと、乗り遅れても次の便がある＞
高齢者	D	2	最初はパターン1が多かった(高齢者は乗り継ぎが負担かも) ⇨55分バスに乗ることの負担が大きい、日中の便数が大切
高齢者	H	2	ポイントは通院(団地内にかかりつけがあると想定) 都心部への通院が多いならパターン1 案4:平日はパターン2だが、土日はパターン1の組み合わせ

➤ 乗り継ぎが生じても乗車機会が増加する時刻表(2・3)の選択が多かった





1-5.グループワーク②〔市バスのミライに期待すること〕

委員名(※五十音順)	主なフィードバックの内容
鈴木委員	バスは遅れるというイメージが利用者についてしまっているため、いかに<u>時刻表通りに運行できるダイヤを作っていくかが重要</u>
高澤委員	- 外国人の方の意見で、バスの利用方法がわかりにくく、しばらくバスを利用できなかったというのが印象に残っており、これは観光客にも同じ課題があると思われる <u>住民以外にも利用してもらうための取組みも重要</u>
谷本委員	料金表示やバス停がどこにあるのかなど、初見の人には「わかりにくい」といった意見のほか、JRや地下鉄との<u>乗継や待合環境を改善</u>してほしいなど、利便性向上を求める意見が多かった
徳永委員	- 車内トラブル等への<u>運転士の対応</u>に差があり、対応がよければ利用者は増える - 都心部に比べてバス沿線は地価が低いといった、<u>まちづくりとの関係</u>も重要である
吉田委員	- 乗車機会の増加に魅力を感じたグループが多く、「1時間に●本」のようにパターンダイヤ化し、運行本数を担保することで利用者は安心する - 運転手不足と利用者の減少は表裏一体であり、<u>利用者を増やし、負の循環から正の循環に持っていく</u>ことで、住みよい地域へと変化していく



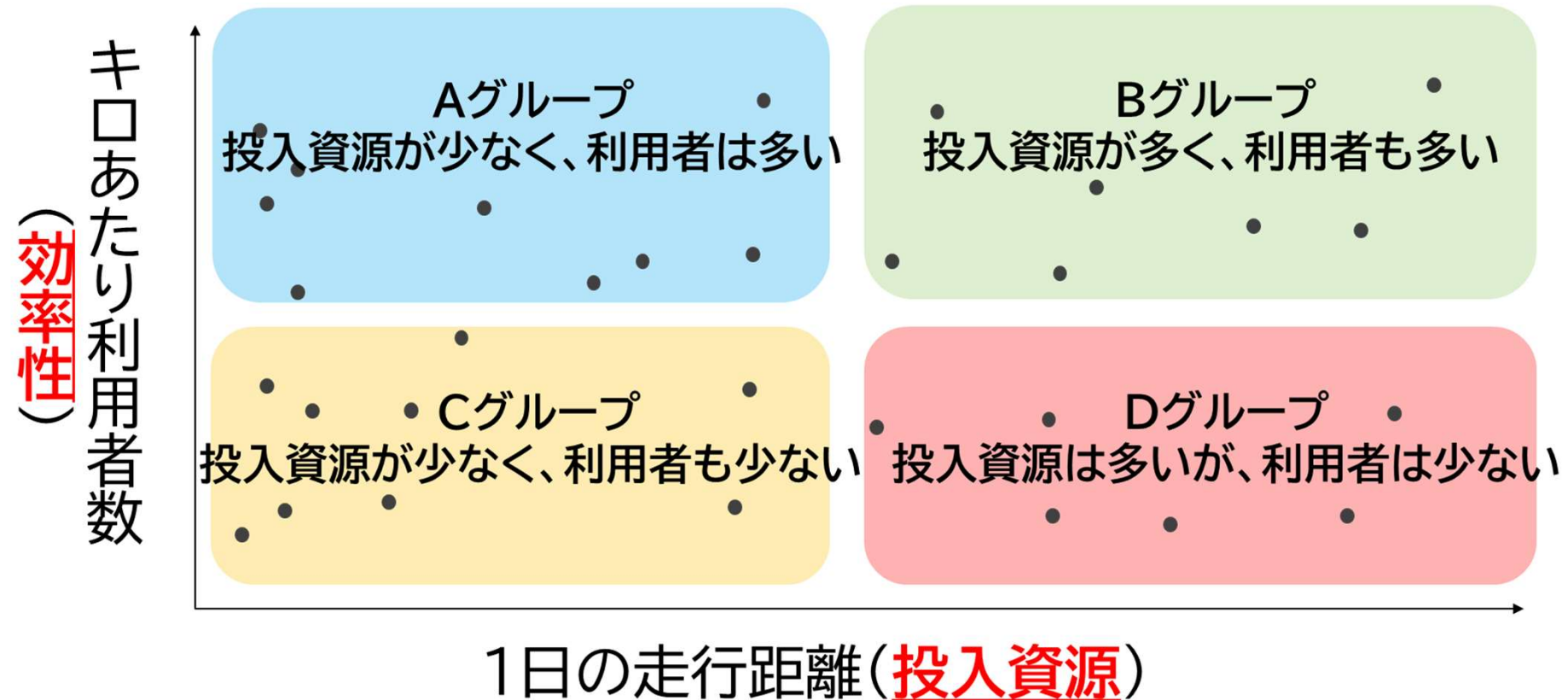
2 路線・沿線の特徴について





2-1. 前回(第2回有識者会議)のおさらい

➤ 運行効率に着目したグルーピングを実施



2-2.分析の目的



- 今回の分析では、運行効率に影響を与える路線・沿線の特徴が何かを明らかにする
- まず路線形状に着目したグルーピングを実施
(※分析結果は、34.35ページに記載のとおり)



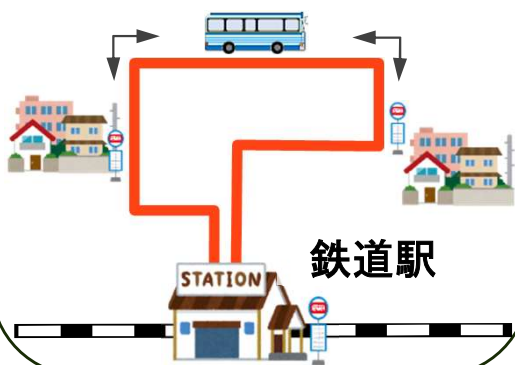


2-3. 路線形状に着目したグルーピング

- 全系統を「循環系統」、「都心直通系統」、「フィーダー系統」、「駅間系統」の4つの路線形状に分類

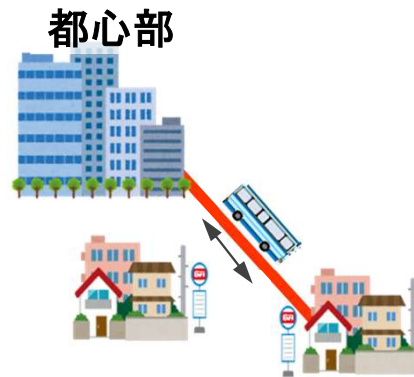
① 循環系統

鉄道駅を起終点に住宅地等を循環する系統



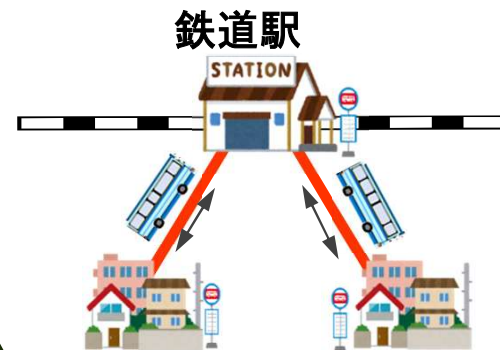
② 都心直通系統

都心部(仙台駅前)と住宅地等を結ぶ系統



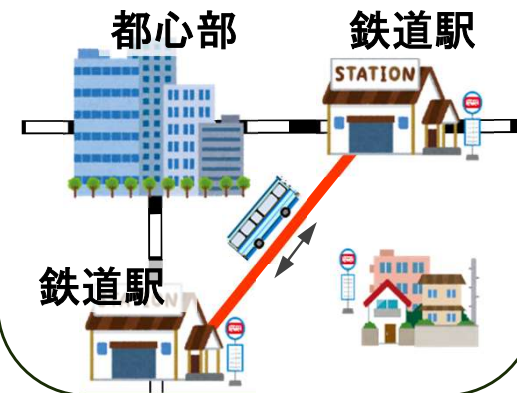
③ フィーダー系統

都心部を除く鉄道駅と住宅地等を結ぶ系統



④ 駅間系統

都心部を除く複数の鉄道駅間を結ぶ系統





2-4.路線形状の分類

路線形状【系統数】	定 義
①循環系統【9系統】	起終点が同じ系統
②都心直通系統【135系統】	起終点のいずれかが「仙台駅前」または「交通局大学病院前」の系統(※①除く) ※仙台駅前を通る系統は、①を除き全て該当
③フィーダー系統【77系統】	起終点の <u>いずれか</u> が鉄道駅の系統(※①・②除く)
④駅間系統【24系統】	起終点の <u>いずれも</u> 鉄道駅の系統(※①・②除く)
⑤その他系統【15系統】	①～④いずれにも該当しない系統



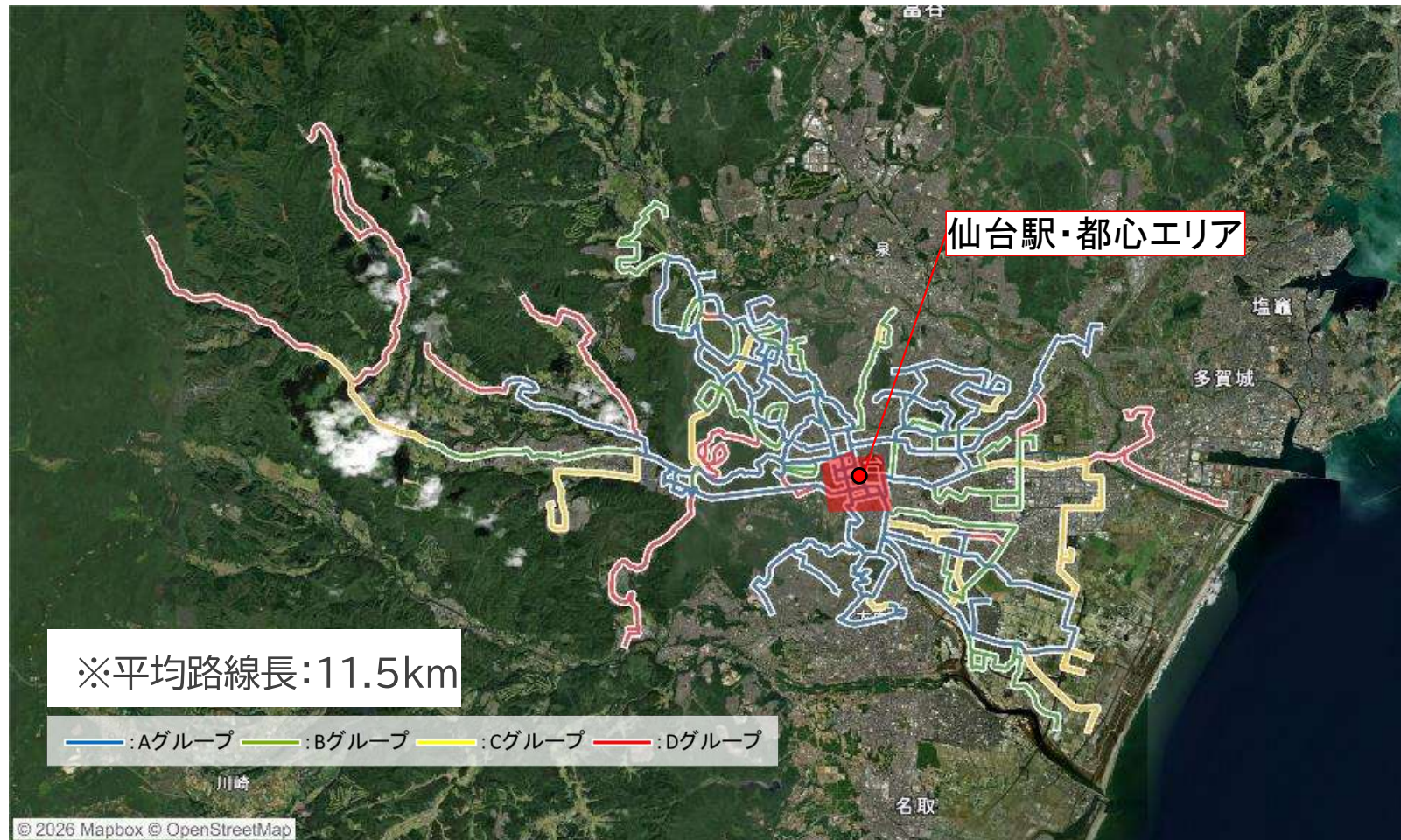


2-5.① 循環系統の内訳および分布





2-6.② 都心直通系統の内訳および分布





2-7.③ フィーダー系統の内訳および分布





2-8.④ 駅間系統の内訳および分布



2-9.沿線の特徴の分析



- 運行効率に影響を与える要因(沿線の特徴)を把握するため分析
- キロあたり利用者数を目的変数とした重回帰分析※を実施し、関係のある説明変数を把握(説明係数は次ページ参照)

※重回帰分析

複数の原因・要因(説明変数)を用いて、結果(目的変数)への影響度や関係性を分析する手法。





2-10.目的変数・説明変数一覧

変数		条件等
目的変数	キロあたり利用者数	対象期間(令和7年4月～令和8年3月の平日)
説明変数	路線長	
	運行便数	1日当たりの運行便数
	キロあたり沿線人口	<u>バス停から半径300m圏内の人口/路線長 ※鉄道駅500m圏内は除く</u>
	キロあたり生徒数	沿線の学校の生徒数/路線長 【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】
	キロあたり外来患者数	沿線の医療機関の外来患者数(R6年度)/路線長【「地域医療支援病院」、「救急告示医療機関」】
	キロあたり商業施設数	沿線の商業施設数/路線長【2,000 m ² 以上のスーパーマーケット等】
	JR駅停留所割合	JR駅から半径500m圏内の停留所数の割合
	地下鉄駅停留所割合	地下鉄駅から半径500m圏内の停留所数の割合
	駅間系統フラグ	駅間系統である
	循環系統フラグ	循環系統である
	仙台駅通過フラグ	仙台駅、仙台駅北口を通過
	長町エリア通過フラグ	長町駅西口、長町駅東口、長町南駅・太白区役所前、長町駅・たいはつくる前、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、長町七丁目を通過
	泉中央エリア通過フラグ	泉中央駅、泉中央駅北口、泉区役所イズミティ21前、泉警察署前を通過





2-11.分析結果(全体)

説明変数(原因・要因)	関係の度合い
路線長	×
運行便数	◎
キロあたり沿線人口	◎
キロあたり生徒数	○
キロあたり外来患者数	×
キロあたり商業施設数	×
駅間系統フラグ	×
循環系統フラグ	△
JR駅停留所数割合	×
地下鉄駅停留所数割合	×
仙台駅通過フラグ	○
長町エリア通過フラグ	△
泉中央エリア通過フラグ	×

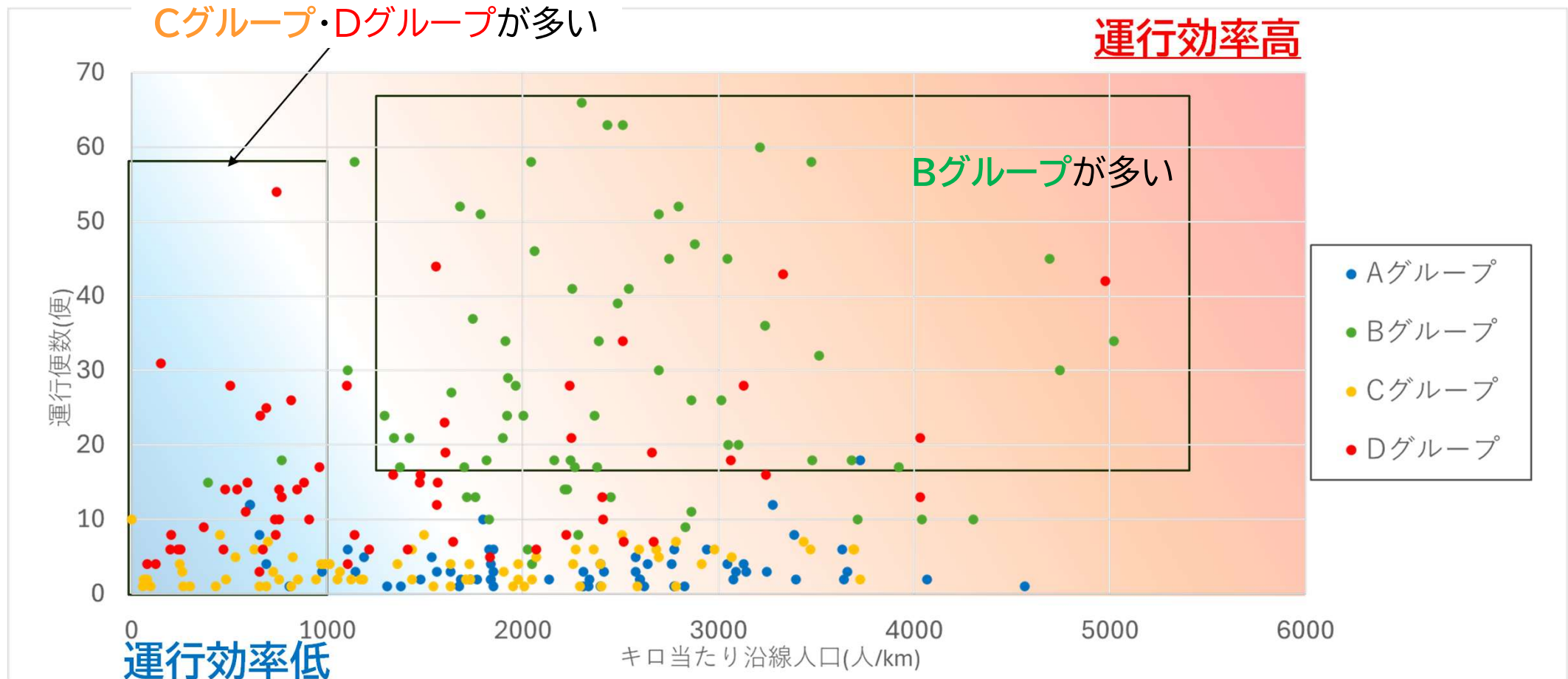
- キロあたり沿線人口および運行便数が、運行効率に大きく関係していることが示唆された。
- その他、沿線に学校があることや、都心部を通ることも運行効率を高める方向に関係している。

【凡例】

◎:大きい、○:ある、△:少しある、×:ない
(赤:正の方向、青:負の方向)



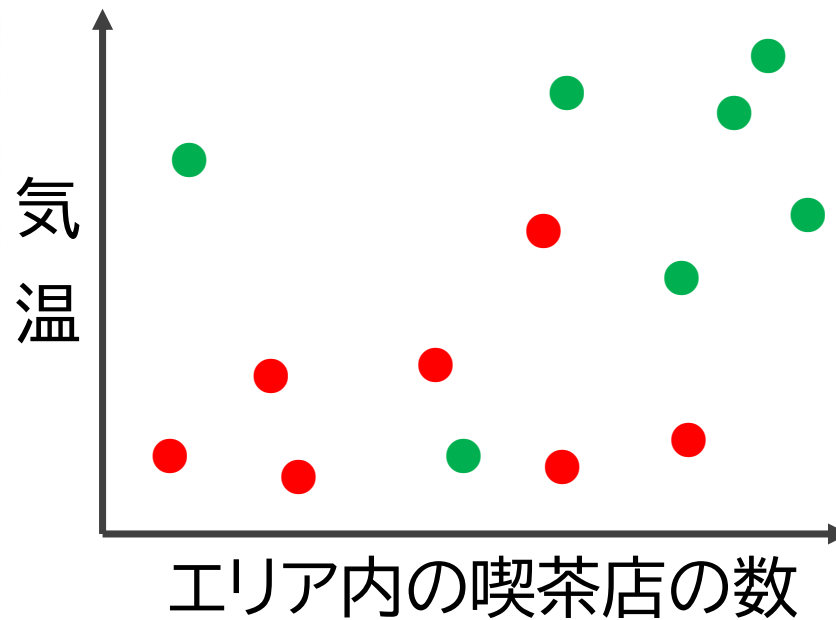
2-12.分析結果(全体)





【参考】分析結果の見方(補足)

➤ 便数を増やせば、運行効率は良くなる？



目的変数：
エリア内1店舗あたりの売上
●→売上の高いエリア
●→売上の低いエリア



現在の状況を説明するものであって、将来を予測するものではない



2-13.キロあたり沿線人口1000人未満の系統



分類	系統数	キロあたり沿線人口が少ない要因
A	5	全系統が、通勤通学対策のため経路・停留所をショートカットして運行 (通学:東北工大、明成高校 通勤:西花苑、赤坂、みやぎ台)
B	2	全系統が高校・大学付近を運行 (東北医科薬科大学、東北高校)
C	25	17系統が、 東部沿岸・西部丘陵地 ※を運行 3系統が、経路の4割以上を 鉄道と並走 して運行 1系統が、西道路経由で運行
D	27	14系統が、 東部沿岸・西部丘陵地 を運行 3系統が、経路の4割以上を 鉄道と並走 して運行 5系統が、西道路経由で運行

※東部沿岸:仙台東部道路より東側、西部丘陵地:東北自動車道より西側の郊外部等

➤ 東部沿岸・西部丘陵地や、鉄道との並走区間を運行する系統が6割以上を占める





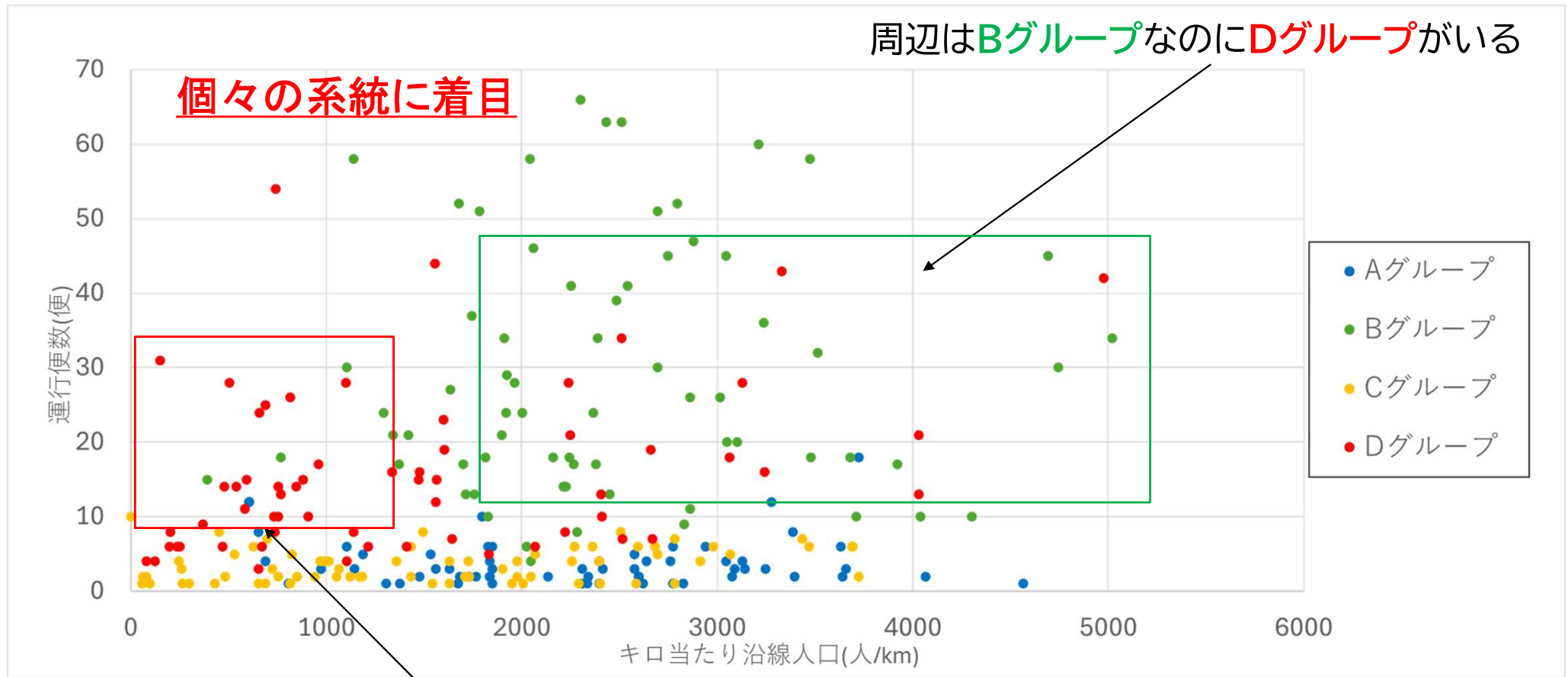
2-14.C・Dグループの利用状況比較

単位:系統数 期間:令和7年6月平日	1便あたり利用者数		最も混んでいる便の 最大車内人数	
	~9人	10人~	~9人	10人~
東部沿岸・西部丘陵地 (計31系統)	17	14	9	22
鉄道と並走 (計6系統)	5	1	1	5
西道路経由 (計6系統)	0	6	0	6
その他 (計9系統)	4	5	4	5

- 東部沿岸・西部丘陵地の系統や、鉄道と並走する系統には、1便10人未満が多い
- 最も混んでいる便でも10人を下回る系統もある



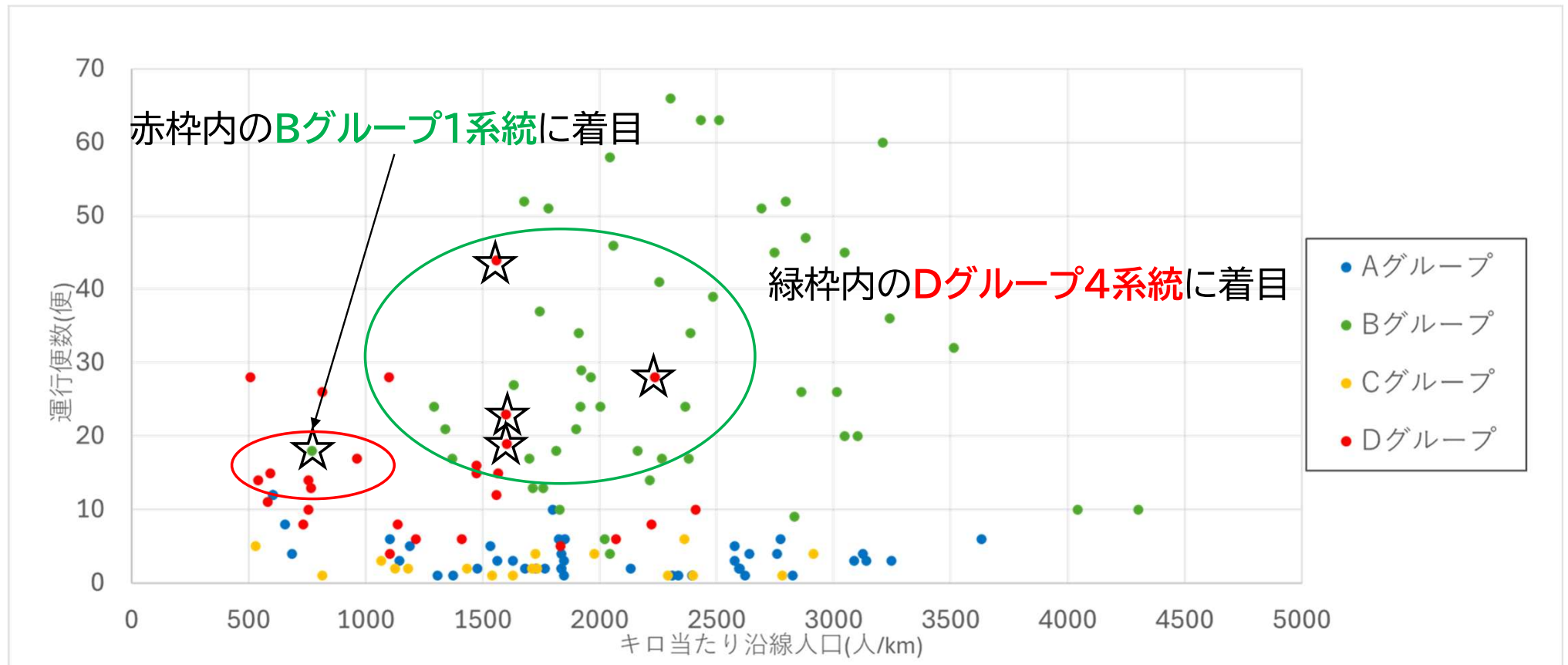
2-15.傾向が当てはまらない要因を分析



周辺はDグループなのにBグループがいる



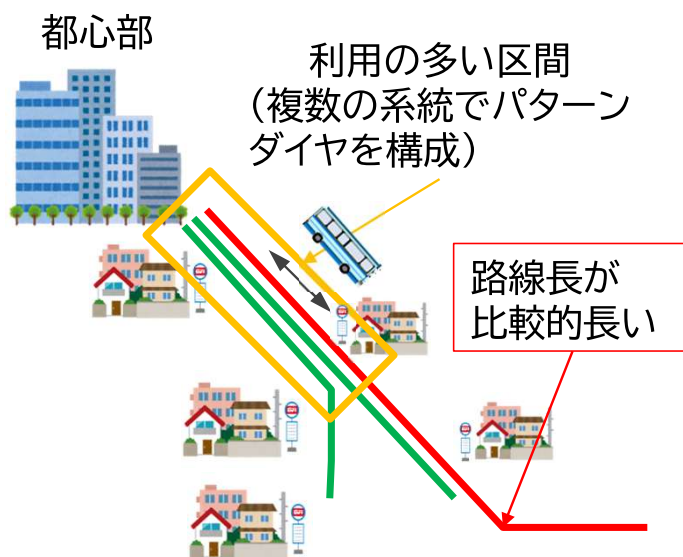
2-16.都心直通系統に着目



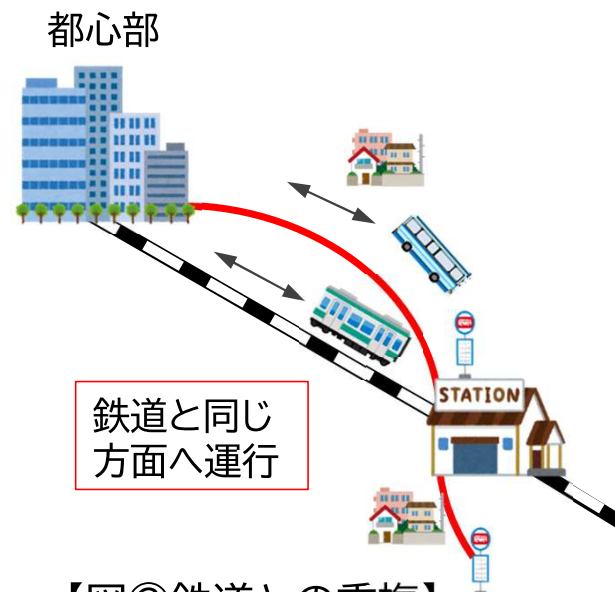


2-17. 都心直通系統の分析結果

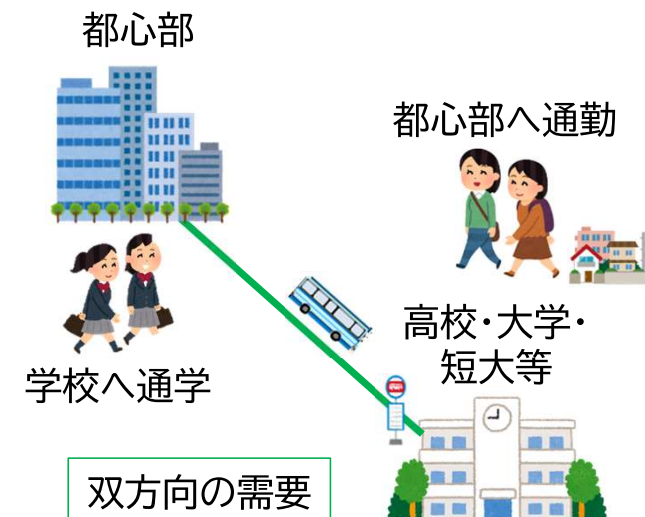
- **Dグループ**は、いずれも利用の多い区間で他系統と重複【下図①】
- **Dグループ**のうち3つの系統が、鉄道と同じ方面へ運行【下図②】
- **Bグループ**は、都心部と学校の間を運行し、双方向の需要がある【下図③】



【図①バス路線同士の重複】



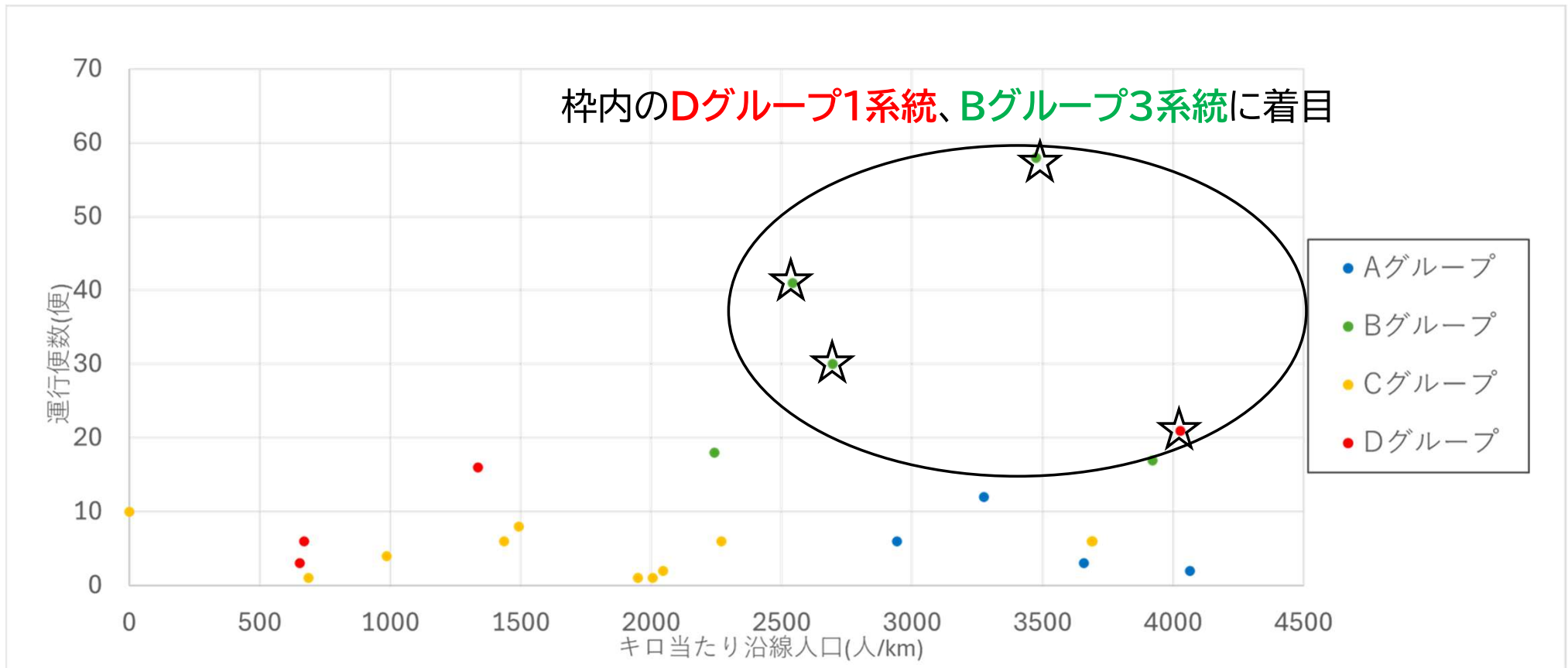
【図②鉄道との重複】



【図③双方向の需要】



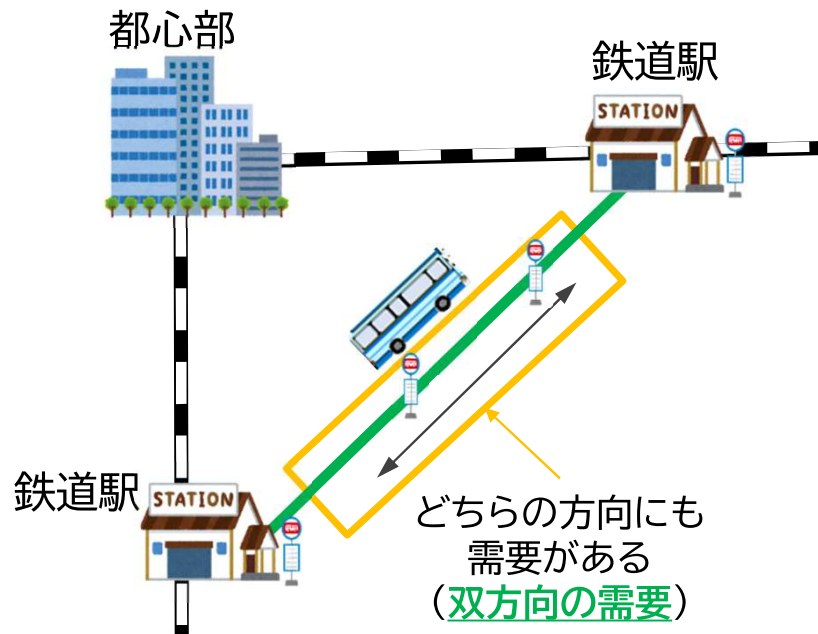
2-18. 駅間系統に着目



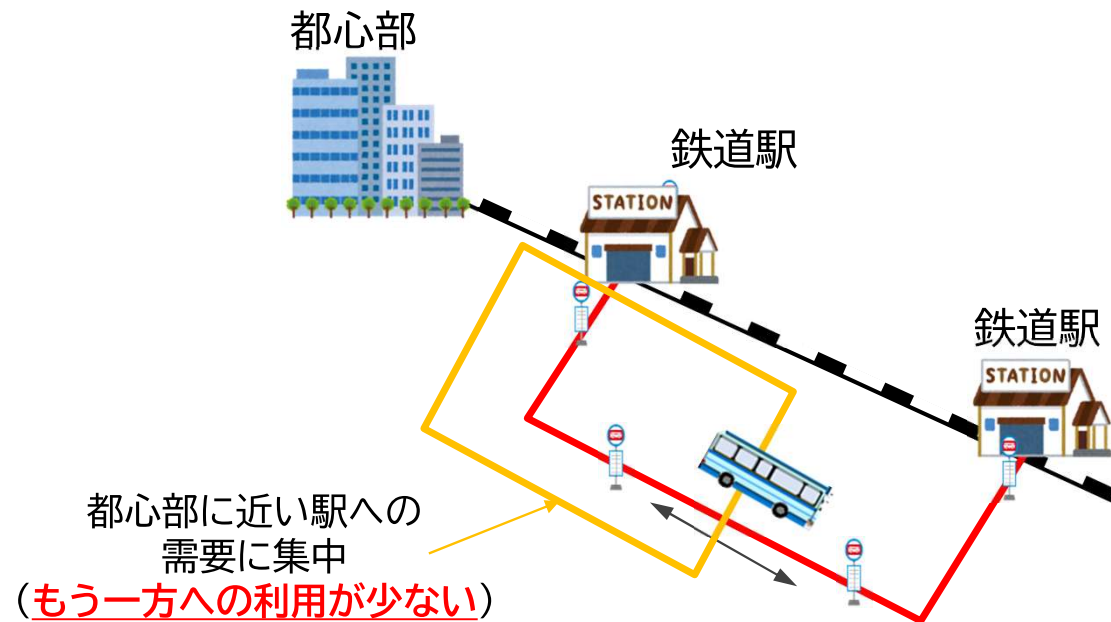


2-19. 駅間系統の分析結果

- Bグループは、異なる鉄道路線を結び、高低差がある【下図①】
- Dグループは、同じ鉄道路線上の異なる駅を結び、平坦地である【下図②】



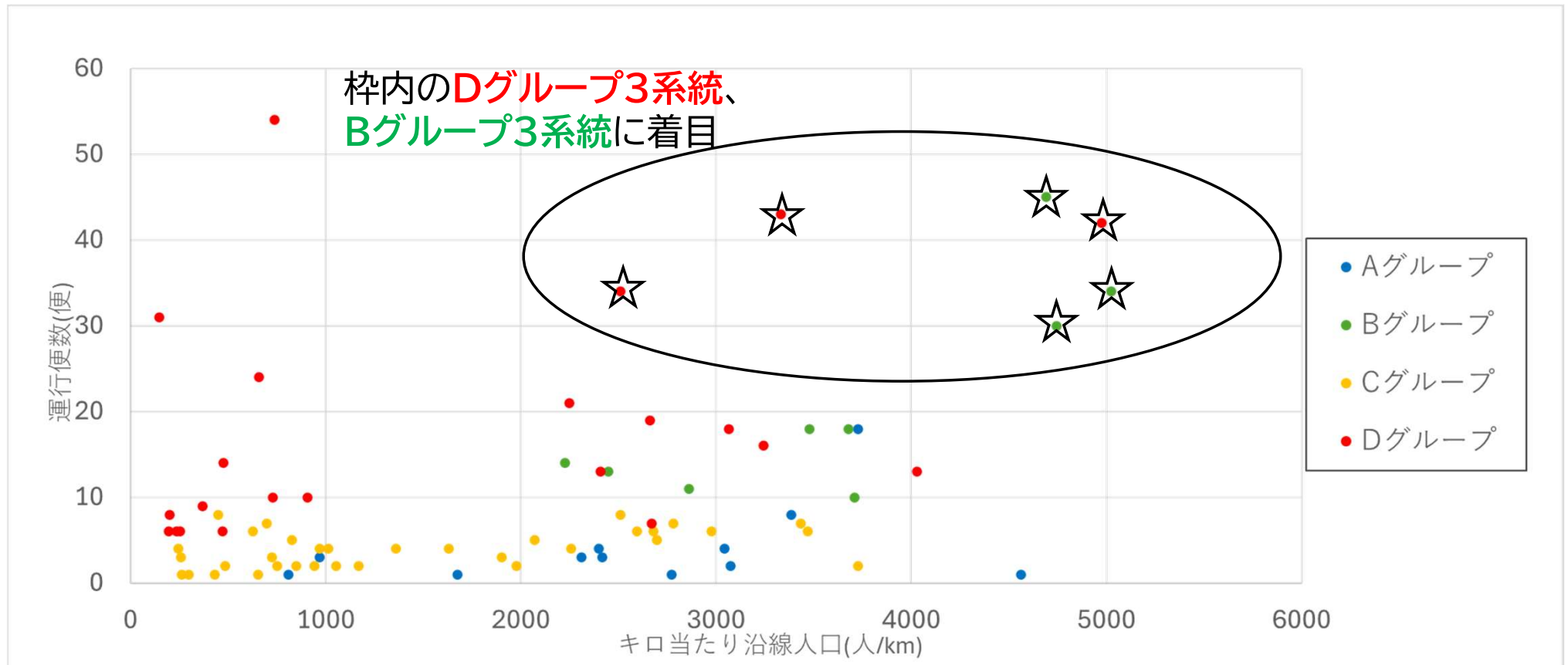
【図①異なる鉄道路線を結ぶ】



【図②同じ鉄道路線上の異なる駅を結ぶ】



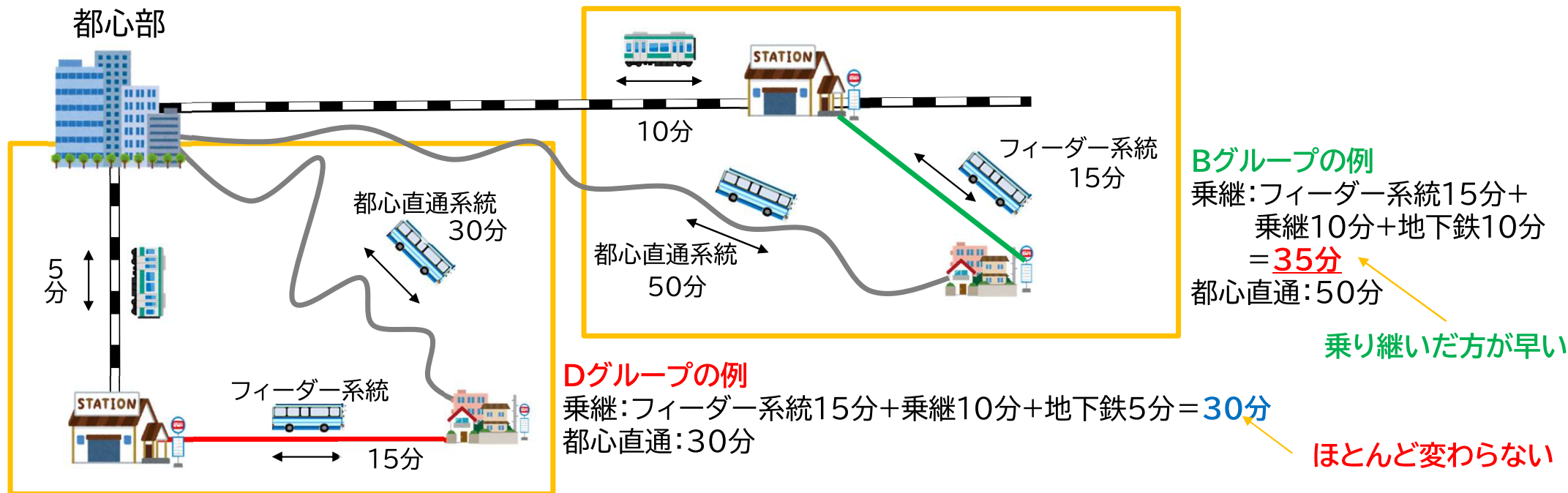
2-20. フィーダー系統に着目



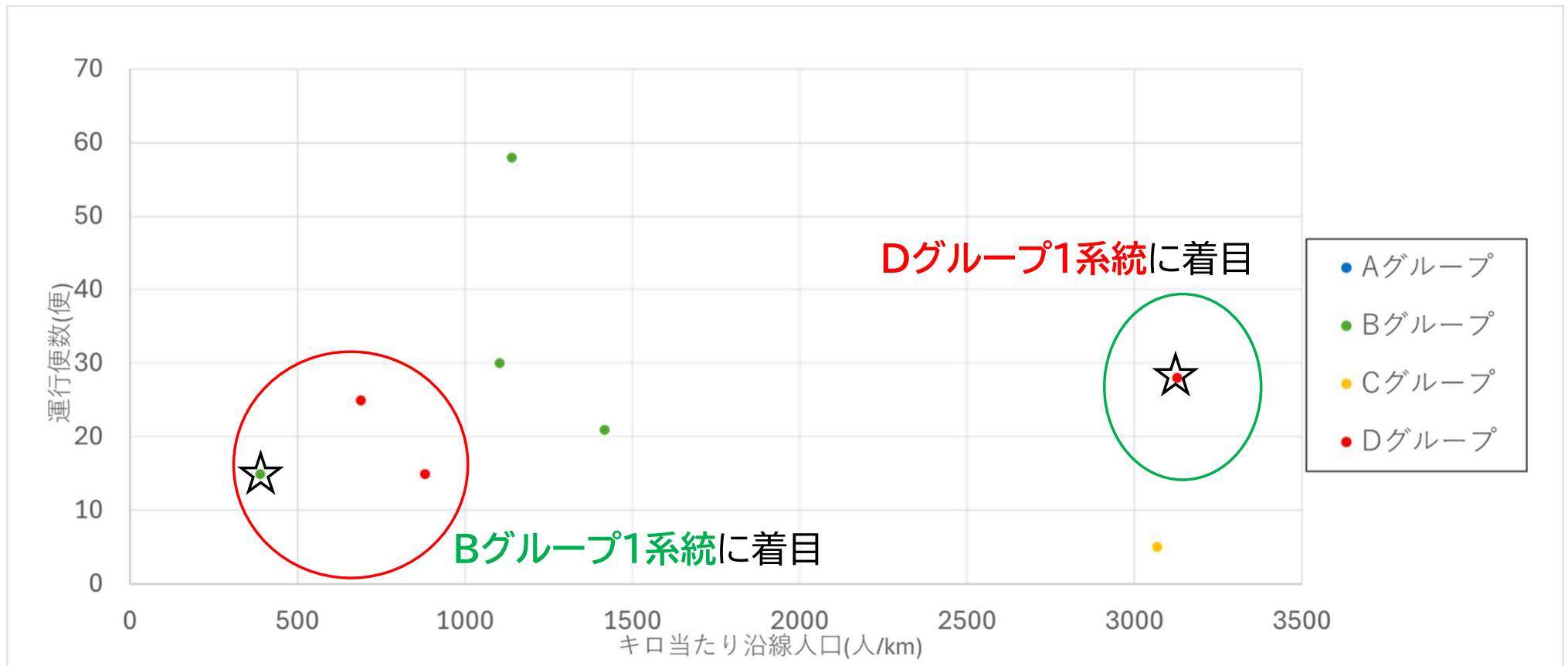


2-21.フィーダー系統の分析結果

- Bグループはバス鉄道乗継により速達性が向上するが、Dグループはほとんど変わらない【下図】



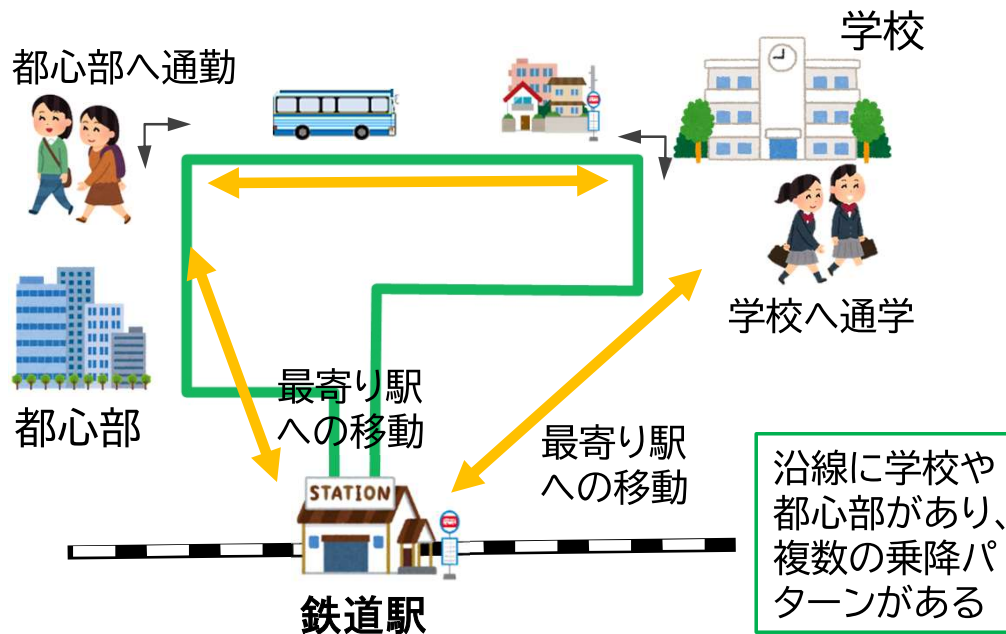
2-22. 循環系統に着目



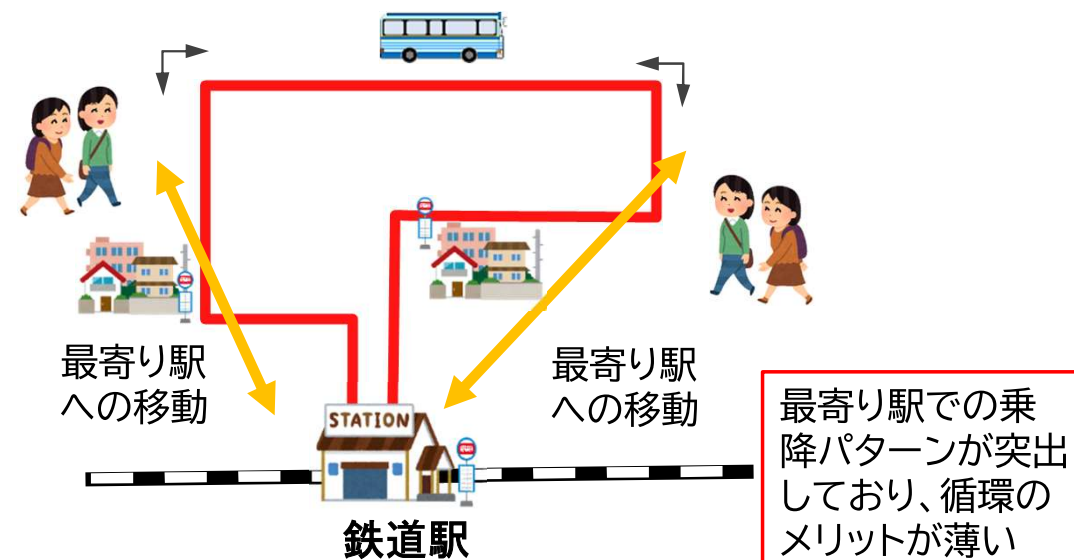


2-23.循環系統の分析結果

- Bグループは、複数箇所での乗降パターンがある【下図1】
- Dグループは、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】



2-24.路線・沿線の特徴から見える傾向



- キロ当たり利用者数を目的変数とした路線形状・沿線状況との重回帰分析により「キロあたり沿線人口」および「運行便数」が運行効率に大きく関係している
- 本市バス路線においては「キロ当たり沿線人口」および「運行便数」が多いほど運行効率が高い傾向にある
- 傾向にあてはまらない系統を精査することにより、指標では見えない運行効率に影響を与える要因を確認



2-25.運行効率に影響を与える要因



【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
- 都心への速達性(特にフィーダー系統において影響が大きい)

【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)



3 適切なルート・ダイヤ設定について



3-1.適切なルート設定(①幹線系統)

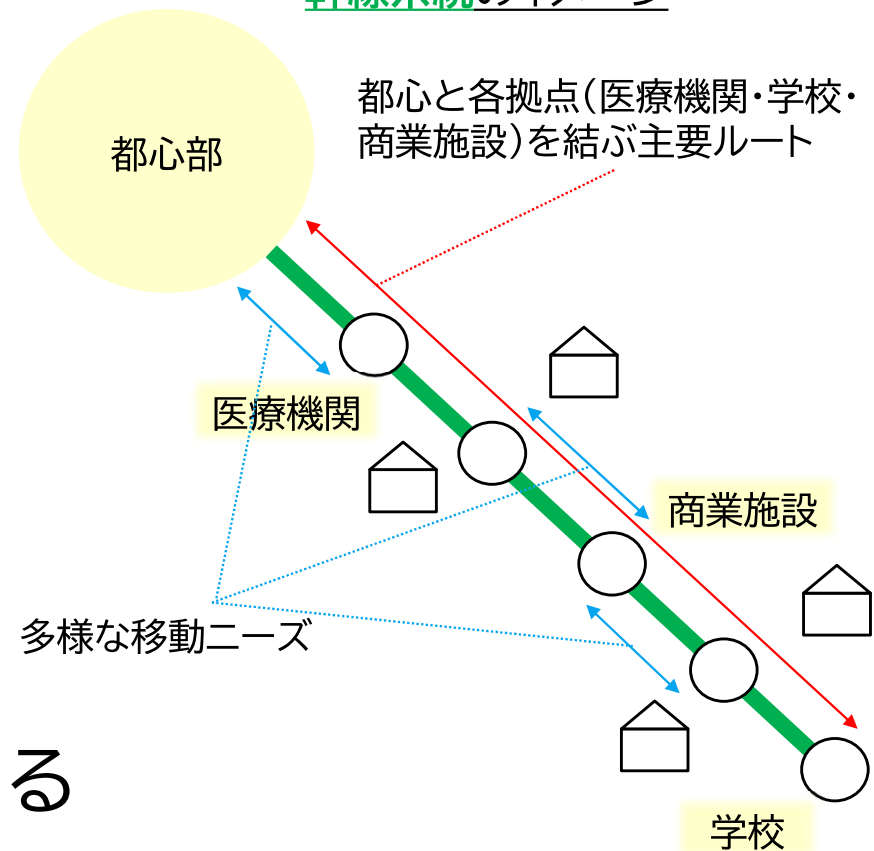


- 駅と学校等を結ぶ路線は、朝夕ラッシュに双方向の利用が見込める
- 路線上に商業施設や病院がある路線は、週末や日中も利用が見込める
- 平均乗車密度が上がるように、様々な需要を取り込むルート設定が重要



市バスの経営を支える「**幹線**」へと育てる

幹線系統のイメージ



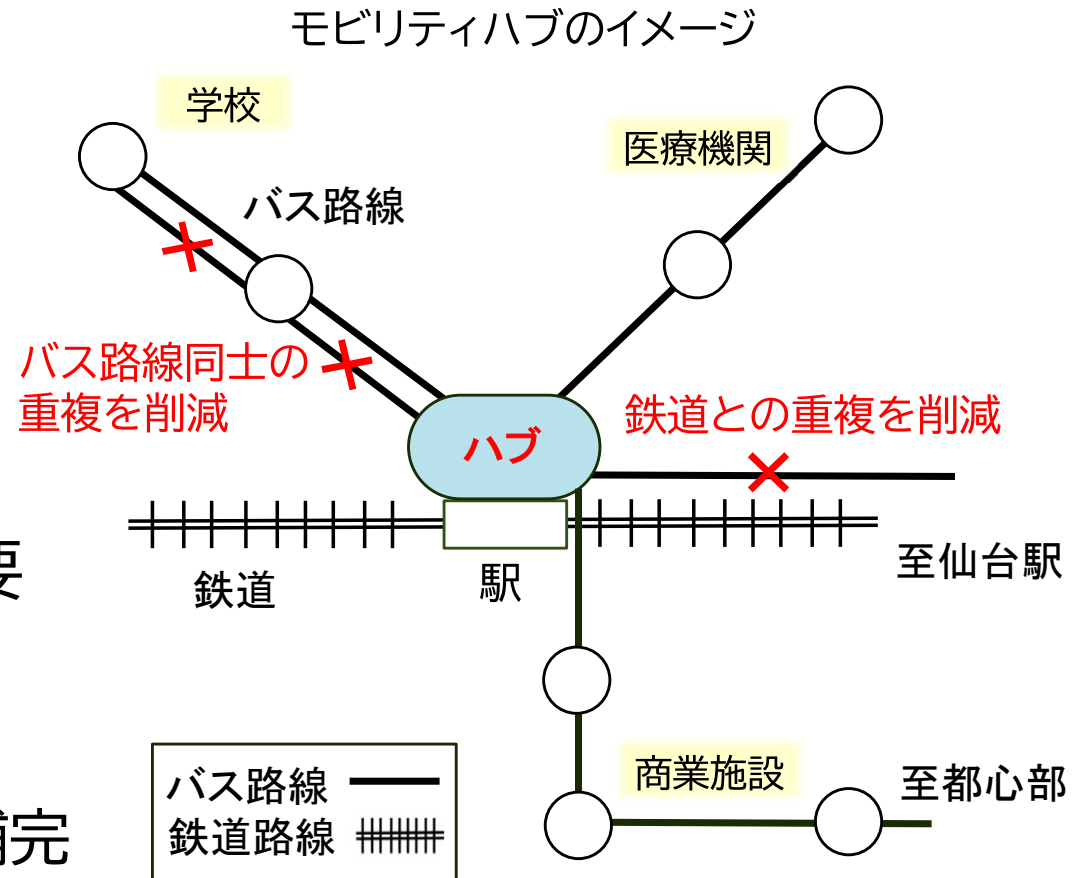
3-2.適切なルート設定(②モビリティハブの形成)



- 地下鉄・JRへの接続により、バス路線を短縮することで、**回送ロスの削減**など**運行効率化**が見込める
- バスの幹線へ乗継できるようにすることで、幹線の利用者増が見込める
- **重複を削減**し、系統を集約することで平均乗車密度を上げる工夫が重要



鉄道とバス幹線、フィーダー系統の相互補完



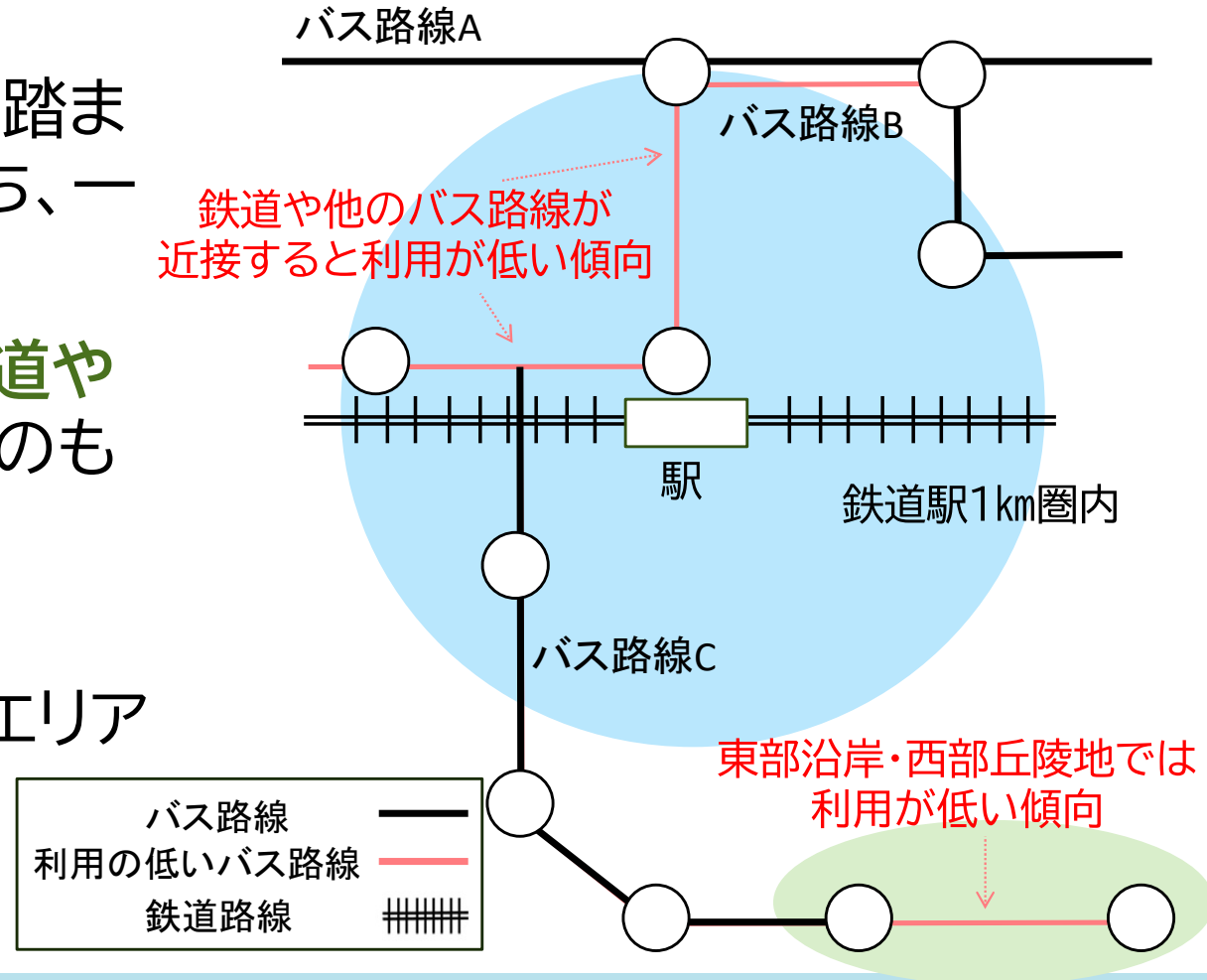
3-3.適切なルート設定(③路線廃止)



- 厳しい経営状況や運転士不足を踏まえると、利用の少ない路線のうち、一定エリアの廃止は避けられない
- 利用が少ない路線の中には、**鉄道や他のバス路線と近接**しているものも多い



運行効率向上のためには、一定エリア
の路線廃止の検討が必要



3-4.適切なルート設定の考え方(案)

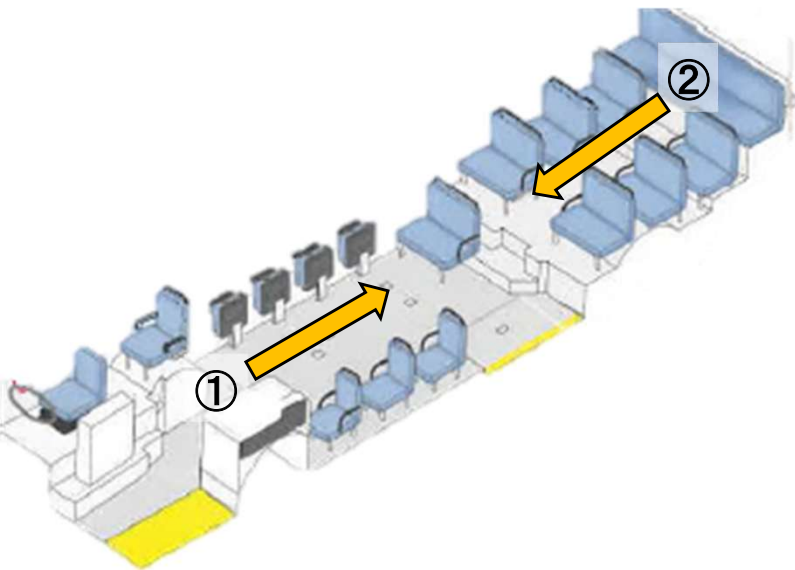


- 都心部と学校、施設等を効率よく結び、平均乗車密度が高いルート設定を行い、市バスの経営を支える「幹線」を確立
- 運行の効率化に向け、地下鉄・JRとの接続や、バス路線同士の役割分担を意識し、モビリティハブを通じたネットワークを形成
- 厳しい経営状況や運転士不足を踏まえ、利用の少ない路線のうち、一定エリアの路線廃止も検討





3-5. 適切なダイヤ設定(車内状況の目安)



いすゞ自動車(株)
「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



- 朝夕は、限られた投入資源で多くの需要を満たすため、一定の車内混雑を前提にダイヤを設定
- それ以外の時間帯でも、座席が埋まっている状態以上を目安にダイヤを設定



市バスの標準的な車両仕様を考慮し、
朝夕は車内移動に大きな支障のない
50人程度、**それ以外の時間帯は30**
人程度が、 目指す車内状況の目安
となる

3-6.適切なダイヤ設定の考え方(案)



- 「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
- 通学対策等の系統については、需要に応じた便数を確保したうえで、実勢に合った定時性の高いダイヤ設定を確保
- 上記を除く系統については、朝夕ラッシュとそれ以外の時間帯との目安に応じ、便ごとの車内状況を考慮し、需給に応じた便数調整を実施



【参考】次期・地域公共交通計画(素案)について



次期・仙台市地域公共交通計画(素案)について

●計画の目的と期間

・目的

事業者や市民と共に、本市における持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、鉄道や路線バス、タクシー、地域交通をはじめ、地域の実情に応じた公共交通のあり方を位置付け、それぞれの施策について着実に推進し、移動手段を確保していくこと

・計画期間

令和9(2027)年度から令和13(2031)年度まで(5年間)

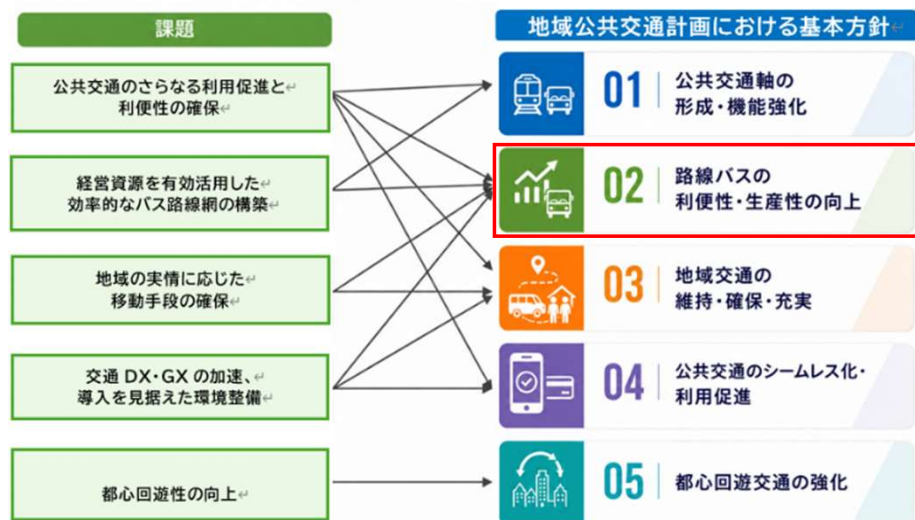
●公共交通に関する目標 現計画を維持



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※1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※2の賑わい向上をめざします。

●公共交通に関する基本方針

深刻な運転士不足等を踏まえ、経営資源を有効活用した効率的なバス路線網の構築等を課題とし、基本方針に路線バスの「生産性の向上」を追加



●公共交通ネットワークのエリアと区間 現計画を維持



みんなで支える路線バスエリア

人口や施設が集積し、一定の利用需要が見込まれる地域について、鉄道や路線バスを中心とした公共交通サービスの維持・確保を図るエリア

バス幹線区間 都心への高い移動需要を支える区間

多車線道路を運行し、沿線に高い利用需要が見込まれる区間です。鉄道に準じた高いサービス水準により、都心へのアクセスを担う主要な公共交通軸として、運行本数の確保や走行環境の改善等により、定時性・速達性に優れた移動を支えます。

バス準幹線区間 地域と都心を結ぶ区間

高い利用需要が見込まれる区間として、バス幹線区間を補完し、一定のサービス水準により、都心へのアクセスを担う主要な区間です。運行本数の確保や利便性向上を図り、地域と都心との移動を支えます。

フィーダー区間 地域と鉄道駅を結ぶ区間

一定の利用需要が見込まれる地域から鉄道駅へのアクセスを担う区間です。鉄道との円滑な乗継ぎを確保し、公共交通ネットワークを生かした移動手段の確保と利便性向上を図ります。

※支えるエリアには、上記3つの区間に該当しない路線もあります。



みんなで育む多様な交通確保エリア

地域、交通事業者、行政の三者で意見交換を行いながら、地域の実情に応じた路線バスや地域交通等の交通サービスのうち適した移動手段を検討するエリア

郊外部等を中心に人口が点在しているなど、路線バスによる輸送需要の確保が課題と考えられるエリアです。地域の利用実態や観光需要なども踏まえながら、路線バスの維持・改善や運行形態の見直し、地域交通の導入などを検討し、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保を目指します。

・分類基準とサービスレベルの設定

分類基準の見直しとサービスレベル(目安)の設定

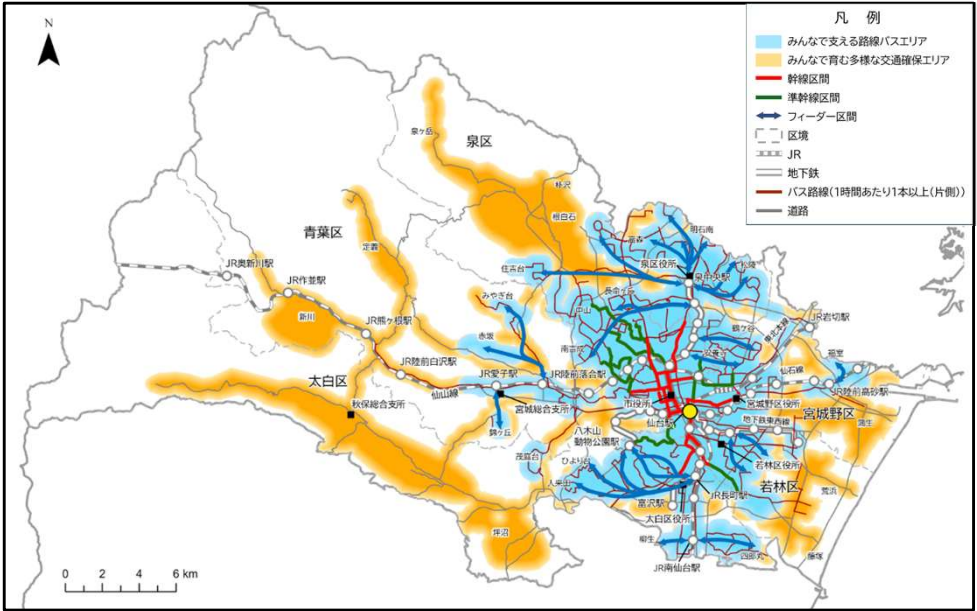
分類	分類基準	サービスレベル(目安)
みんなで支える路線バスエリア	・沿線の夜間人口密度40人/ha以上(R2国勢調査) ・乗降者数50人/日以上(バス停または平均乗車人数5人以上)の区間	1時間あたり 1本以上(片側)
バス幹線区間	・都心アクセス型路線 ・沿線の夜間人口密度60人/ha以上(R2国勢調査) ・沿道施設立地8箇所/km以上 ・乗車人数1,000人/日以上(区間かつ系統数が3系統以上) ※鉄道と完全に並走する区間は除外 ※多車線道路(上り方向2車線以上)	1時間あたり 3本以上(片側)
バス準幹線区間	・都心アクセス型路線 ・沿線の夜間人口密度60人/ha以上(R2国勢調査) ・沿道施設立地8箇所/km以上 ・乗車人数1,000人/日以上(区間) ※鉄道と完全に並走する区間は除外 ※片側1車線道路でも対象とする	1時間あたり 2本以上(片側)
フィーダー区間	・沿線の夜間人口密度40人/ha以上(R2国勢調査)のエリアとJR・地下鉄(駅前広場等整備済み)の駅を結ぶ区間	1時間あたり 1本以上(片側)
みんなで育む多様な交通確保エリア	・みんなで支える路線バスエリアの基準未達となる区間の沿線 ・地域交通の運行が行われている区域	—

※サービスレベル(目安)について

・サービスレベル(目安)は、「みんなで支える路線バスエリア」において、利用が比較的小さい日中の時間帯においても、徒歩圏内(概ね500m)にあるいずれかのバス停から、一定水準の公共交通サービスを利用できる状態を想定したものです。このため、個々のバス停で一律に当該サービスレベルを確保するものではありません。また、朝夕など利用が多い時間帯については、利用状況に応じたサービスの確保を基本とします。

次期・仙台市地域公共交通計画(素案)について

●公共交通ネットワーク図 都心直通路線・フィーダー路線等の役割分担の明確化

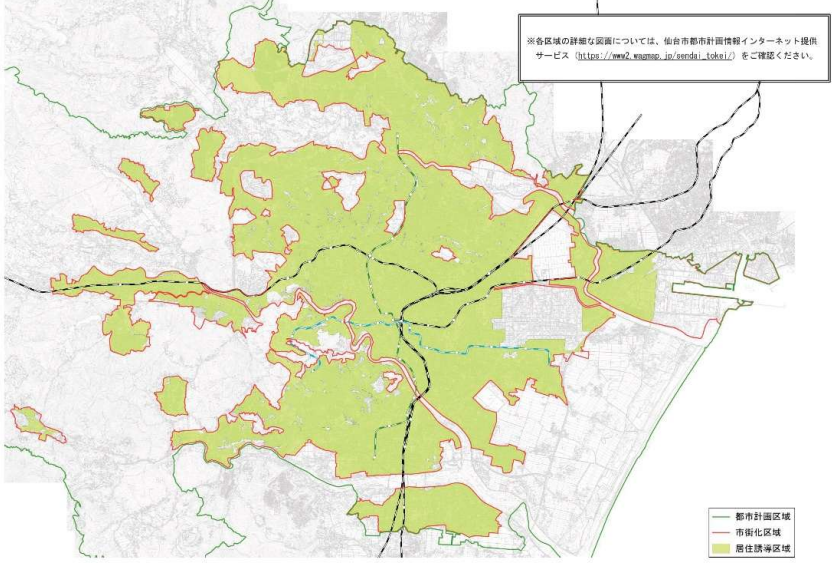


●公共交通体系を実現するための施策

公共交通の基本方針	個別施策
01 公共交通軸の形成・機能強化	① 持続可能なバス路線網の形成
02 路線バスの利便性・生産性の向上	② バス幹線区間・準幹線区間における利便性向上策の実施
	③ フィーダー区間における利便性向上策の実施
03 地域交通の維持・確保・充実	④ 既存鉄道の機能強化
	⑤ 地域が主体となった移動手段の確保・充実
	⑥ 地域交通と路線バス等他の公共交通との乗り換え環境の向上
	⑦ 自動運転等新技術の活用検討
	⑧ バス待ち環境整備
	⑨ 公共交通の情報提供や案内誘導の改善
	⑩ 運賃施策等による公共交通利用の促進
04 公共交通のシームレス化・利用促進	⑪ キャッシュレス決済の利活用の促進
	⑫ 駅やバス・地下鉄車両等のバリアフリー化
	⑬ モビリティ・マネジメント等の推進
	⑭ MaaSの推進
	⑮ 旅行者等が移動しやすい環境の整備
05 都心回遊交通の強化	⑯ 公共交通を利用した都心の回遊の促進

【参考】本市における居住誘導区域

居住誘導区域と「みんなで支える路線バスエリア」は概ね一致



出典:仙台市立地適正化計画

「持続可能なバス路線網の形成」を施策に追加し、
取組内容に「利用状況や地域特性等を踏まえた
路線再編の検討・実施」を追加

個別施策	取組内容
① 持続可能な バス路線網の形成	1) 利用状況や地域特性等を踏まえた 路線再編の検討・実施
	2) 路線バスの運行確保に係る支援策の検討
	3) 連節バス等を活用した効率的な 輸送サービスの検討

4 第4回有識者会議の検討項目について





4-1.第4回有識者会議に向けた検討項目

- 基本方針中間案の策定に向け、**これまでの論点を整理**

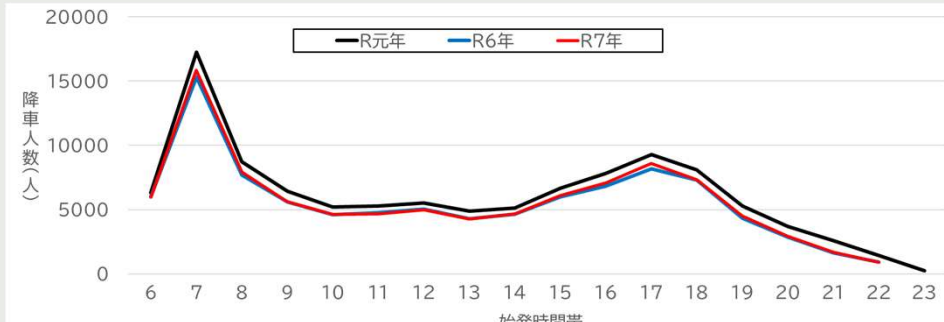
表:これまでの論点の例

第1回 (5/7)	市バス事業の現状と課題
第2回 (7/1)	時間帯別・券種別の分析
ワークショップ (8/7)	市民・利用者の意見
第3回 (9/3)	路線・沿線の分析 適切なルート・ダイヤ設定





【参考】その他確認事項

確認事項	内容	確認事項への回答
コロナ前後での ライフスタイル 変化	他機関のデータ等から、在宅勤務などライフスタイルの変化を確認する	最新の国交省の調査によると、R7年度におけるテレワーク実施率※は全国平均で16.8%だった。コロナ禍(R3年度:21.4%)以降減少傾向だったが、R7年度から再度増加に転じており、テレワークが定着傾向にあるとのこと。 なお、民間シンクタンクによる調査では、宮城県内のテレワーク実施率は17.8%で、全国平均より高い水準となっている。 出典:国土交通省「令和7年度テレワーク人口実態調査-調査結果-」(R8.3) (株)パーソル総合研究所「第十回・テレワークに関する調査」(R7.8) ※どちらの調査も、就業者を対象としたWEBアンケートにより実施
コロナ前後での 利用状況変化	コロナ前後で、時間帯別に利用状況の変化を確認する	コロナ前の令和元年を100とした時の、昨年度の利用状況は以下のとおり。 朝:92.1 日中:89.2 夕方:91.2 夜間・深夜:75.9 





【参考】その他確認事項

確認事項	内容	確認事項への回答																																																																		
遅延状況の確認	遅延状況を地図上に可視化し、どのような特徴があるかを把握する	令和7年度平日の停留所ごとの遅延状況を確認した結果、中央値で4分以上の遅れがある停留所は全体の9%(96か所)、5分以上の遅れは全体の2%(22か所)だった。市内中心部では、東西方向の主要道路において4分程度の遅延のある停留所が連続する傾向にあった。																																																																		
時間帯別事業量(仕業数)	時間帯ごとに、どの程度の仕業数を投入しているか把握する	朝:最大369仕業(8時台) 日中:最大374仕業(9時台) 夕方:最大350仕業(16時台) 夜間:最大303仕業(19時台) 深夜:最大164仕業(21時台) <table><caption>時間帯別仕業数 (R8年4月ダイヤ)</caption><tr><th>時間帯</th><th>5時台</th><th>7時台</th><th>9時台</th><th>11時台</th><th>13時台</th><th>15時台</th><th>17時台</th><th>19時台</th><th>21時台</th><th>23時台</th></tr><tr><td>朝</td><td>100</td><td>300</td><td>369</td><td>360</td><td>300</td><td>350</td><td>340</td><td>300</td><td>200</td><td>100</td></tr><tr><td>日中</td><td></td><td></td><td>374</td><td>350</td><td>370</td><td>360</td><td>350</td><td>300</td><td>200</td><td>100</td></tr><tr><td>夕方</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>350</td><td>340</td><td>300</td><td>200</td><td>100</td></tr><tr><td>夜間</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>303</td><td>250</td><td>150</td><td>100</td></tr><tr><td>深夜</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>164</td><td>100</td></tr></table> グラフ: R8年4月ダイヤの時間帯別仕業数	時間帯	5時台	7時台	9時台	11時台	13時台	15時台	17時台	19時台	21時台	23時台	朝	100	300	369	360	300	350	340	300	200	100	日中			374	350	370	360	350	300	200	100	夕方						350	340	300	200	100	夜間							303	250	150	100	深夜									164	100
時間帯	5時台	7時台	9時台	11時台	13時台	15時台	17時台	19時台	21時台	23時台																																																										
朝	100	300	369	360	300	350	340	300	200	100																																																										
日中			374	350	370	360	350	300	200	100																																																										
夕方						350	340	300	200	100																																																										
夜間							303	250	150	100																																																										
深夜									164	100																																																										





【参考】その他確認事項

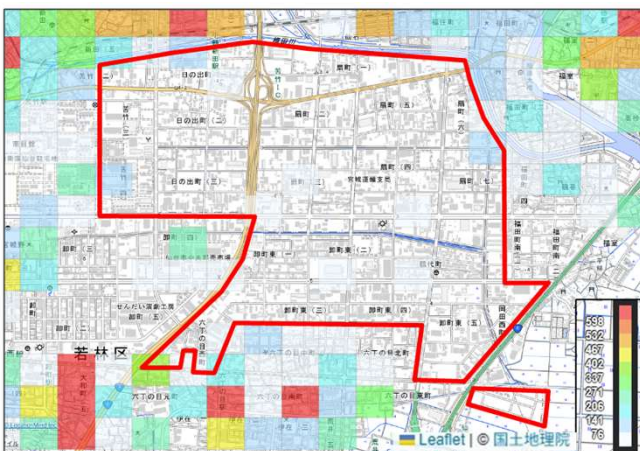
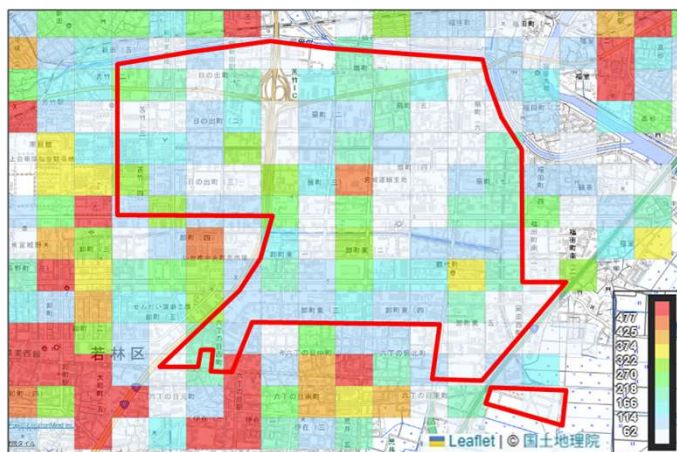
確認事項	内容	確認事項への回答
ハッピーファミリーライド (土日祝こども無料)	昨年度実施したハッピーファミリーライド実証実験の結果を提示する	①実施期間 R7.10.4～R8.3.29の土日祝日及び冬休み期間(計70日間) ②利用者数 【市バス】大人:2,933人 小児3,293人 計6,226人(一日当たり89人) 【地下鉄】大人:87,551人 小児98,178人 計185,729人 (一日当たり2,653人) ③効果※アンケート(設問:この制度がなければどうしていたか?)より推計 本実験により、子育て世代の公共交通利用が1.65倍になったと考えられる。
地下鉄との乗継 利用分析	地下鉄との乗継利用を把握する方法がないか検討する	地下鉄システムにはODの一件明細を出力する機能がなく、IC乗車券システムも全国共通ICカードに準拠した設計となっており、バス・地下鉄のODデータ全てを取得できないことから、バスシステム側のODのみを把握できる仕様となっており、地下鉄との乗継利用の把握は困難。



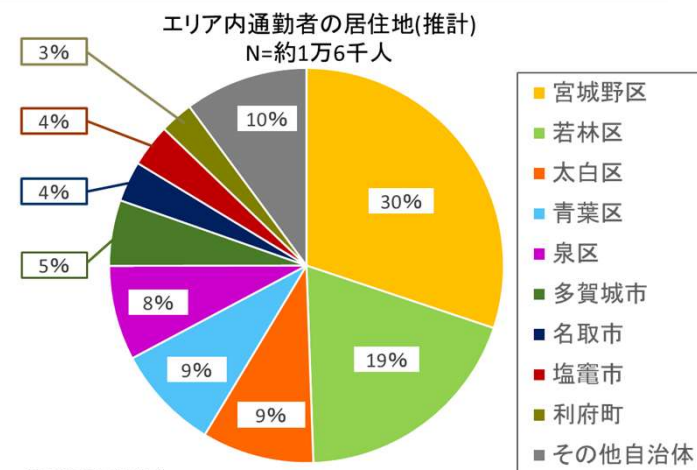


【参考】その他確認事項

確認事項	内容	確認事項への回答
昼間人口の多いエリアに着目	人流データ等も活用し、昼間人口の多いエリアに着目した分析を実施	国の提供するRESAS(地域経済分析システム)及び本市が契約する人流分析ツール〔KDDI Location Analyzer(※)〕を用いて、昼間人口のみが多いエリア(東部工業地域)において、どのエリアからの人流(通勤による移動)が多いかを分析した。 その結果、約50%が通勤距離の短い宮城野区・若林区からの移動であることが分かった。



左:平日昼間(14時)滞留人口、右:平日夜間(0時)滞留人口 ※「RESAS(地域経済分析システム)ー滞留人口メッシュ分析」(R7年6月分集計)



【※集計条件】
R7年6月の平日7:00~19:00に5時間以上滞在した日を10日間以上計測した人物の居住地を集計

(※)データ提供:KDDI・技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

調査に用いたデータは au(KDDI)スマートフォンの位置情報ビッグデータ。

(auスマートフォンユーザーからの同意に基づき取得し、個人が特定できない形式に加工した位置情報および属性(性別・年齢層)情報データ)

・データには 20 歳未満, およびインバウンド観光利用者のデータは含まれません。

・分析結果の数値は全人口推計値(サンプルを、国勢調査の市区町村別・性年代別人口に基づいて拡大した値)となります。

