



市バス路線ミライ会議

令和8年8月9日開催





令和8年11月

仙台市交通局

Transportation Bureau City of Sendai

仙台市営交通100周年

1926 ›››››››››› 2026



SECTION : INDEX

◆ 本報告書の目次

第１章 ｜ 開催趣旨および実施概要 …… P 2 ～ P 5

1-1. 市バス路線ミライ会議 開催趣旨・実施概要 …… P 2
1-2. イベントプログラム …… P 3
1-3. 有識者会議の概要と有識者会議委員紹介 …… P 4 ～ P 5

第２章 ｜ トークセッション（これからの市バスの行く先とは） …… P 6 ～ P 7

2-1. 有識者会議での議論とバス事業の現状について …… P 6
2-2. 市バスのミライを考えるうえで重要な視点 …… P 7

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） …… P 8 ～ P19

3-1. グループワーク①の説明（ペルソナや時刻表設定の説明） …… P 8 ～ P 9
3-2. 各グループ（A～H）の対話プロセスと時刻表を選定した根拠 …… P10 ～ P17
3-3. 有識者会議委員からのコメント、グループワークの様子 …… P18 ～ P19

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） …… P20 ～ P23

4-1. グループワーク②の説明 …… P20
4-2. 有識者会議委員からのフィードバック …… P21
4-3. 参加者意見、参加者の声 …… P22 ～ P23

第５章 ｜ ワークショップ全体の感想とアンケート結果 …… P24 ～ P30

5-1. 参加者からの質問 …… P24
5-2. 市バス路線ミライ会議の講評 …… P25
5-3. 参加者の感想 …… P26
5-4. ファシリテーターの感想 …… P27
5-5. アンケート結果 …… P28 ～ P29
5-6. むすび …… P30

SECTION : INTRODUCTION

◆ 市バス路線ミライ会議 開催趣旨



仙台市交通局では今年5月に、公共交通や、福祉のまちづくり、観光学の専門家からなる「市バス路線のあり方に係る有識者会議」を設置しました。

有識者会議では、利用者の減少傾向と運転士不足など、バス事業を取り巻く環境が全国的に厳しさを増す中、市バスが将来にわたって公共交通としての役割を果たし、安定的な事業運営を続けていけるよう、今後の路線再編に向けた基本的な考え方について検討を重ねています。

「市バス路線ミライ会議」は有識者会議における検討の一環として、ミライに繋がる市バスのあり方について、市民・利用者の皆様と一緒に考えるために開催いたしました。

本イベントの第一部では有識者会議委員によるトークセッション、第二部では2つのグループワークを実施し、参加者の皆様が検討の主役となり、グループ内の参加者や有識者会議委員との意見交換を通じて、市バスへの期待やミライについて検討を深めました。

◆ 市バス路線ミライ会議 実施概要

名　　称	市バス路線 ミライ会議
日　　程	令和8年8月9日(日)10:30 ～ 13:00
会　　場	せんだいメディアテーク 1F オープンスクエア(仙台市青葉区春日町2-1)
実施内容	■トークセッション 「これからの市バスの行く先とは」 ■グループワーク① 「架空の人物になりきって、ミライの時刻表について考える」 ■グループワーク② 「私自身が、市バス路線のミライに期待すること」
参加者	• 宮城県内在住の15歳以上の方を対象に事前申込制(抽選) • 当日出席者40名 → 高校生、大学生、社会人、高齢者など幅広い世代にご参加いただきました。
主　　催	• 仙台市交通局 • 市バス路線のあり方に係る有識者会議



SECTION : PROGRAM

◆ イベントプログラム

時 間	プログラム	登壇者／出演者
10:30	■ 開会 ①司会、有識者会議委員紹介 ②トークセッション登壇委員自己紹介	○司会：NPO法人都市デザインワークス 代表理事 榊原 進 氏（※以下、榊原氏） ○有識者会議会長 吉田 樹 委員 ○有識者会議委員 鈴木 文彦 委員 ○有識者会議委員 谷本 裕香子 委員
10:35	■ トークセッション 「これからの市バスの行く先とは」 ①有識者会議での議論とバス事業の現状 ②市バスのミライを考えるうえで重要な視点	○司会：榊原氏 ○有識者会議会長 吉田 樹 委員 ○有識者会議委員 鈴木 文彦 委員 ○有識者会議委員 谷本 裕香子 委員
11:00	■ グループワーク① 「架空の人物になりきって、ミライの時刻表について考える」 ➢ 各グループに4つのペルソナのうち、1つのペルソナがあらかじめ設定される ➢ 設定されたペルソナになりきり、3つの時刻表の案から、最も利用しやすいと思う時刻表を話し合い選択する	○司会：榊原氏 ○仙台市交通局 自動車部 事業計画課 事業企画室長 岡田 裕司
休 憩		
12:00	■「グループワーク①」の発表 ■ 有識者会議委員からのフィードバック	○司会：榊原氏 ○有識者会議会長 吉田 樹 委員 ○有識者会議副会長 徳永 幸之 委員 ○有識者会議委員 鈴木 文彦 委員
12:15	■ グループワーク② 「私自身が、市バス路線のミライに期待すること」 ➢ 前段のペルソナからは離れ、自分自身の立場に戻り、市バスに大切にしてほしいことや、期待している思いについて意見を出し合う ■ 有識者会議委員からの講評	○司会：榊原氏 ○有識者会議会長 吉田 樹 委員 ○有識者会議副会長 徳永 幸之 委員 ○有識者会議委員 鈴木 文彦 委員 ○有識者会議委員 高澤 由美 委員 ○有識者会議委員 谷本 裕香子 委員
12:50	■ 閉 会	○司会：榊原氏 ○有識者会議会長 吉田 樹 委員 ○有識者会議副会長 徳永 幸之 委員 ○有識者会議委員 高澤 由美 委員

SECTION : POLICY & EXPERTS

◆ 市バス路線のあり方に係る有識者会議の概要

■ 有識者会議の設置目的

仙台市営バスが、将来にわたり公共交通としての役割を果たしながら安定的な事業運営を続けることができるよう、仙台市交通事業経営計画(2026-2035)に掲げる路線再編を実施するための基本的な考え方を示す「市バス路線のあり方に係る基本方針」の策定にあたり、有識者の知見を活用することを目的として設置。

■ 有識者会議の構成と開催回数

- 構成： 公共交通の専門家3名、福祉まちづくりの専門家1名、観光学の専門家1名の計5名
- 開催： 第1回　5月7日
  第2回　7月1日
  第3回　9月3日
  第4回 11月5日
  第5回 12月1日
  第6回　3月(未定)
  ※計6回開催予定



第1回有識者会議(5/7)

◆ 有識者会議委員紹介

【会長】



吉田 樹 委員
Yoshida Itsuki

- 福島大学教授、前橋工科大学特任教授
- 専門は地域交通政策
- 「現場での実践」に基づく理論構築に努め、全国各地の交通政策協議会等委員を歴任

【副会長】



徳永 幸之 委員
Tokunaga Yoshiyuki

- 宮城大学特任教授
- 専門は交通計画、地域計画
- 交通とまちづくりや企業戦略の関係について研究を行い、宮城県内自治体の交通会議等委員を歴任

SECTION : EXPERTS

◆ 有識者会議委員紹介

【有識者会議委員】※五十音順



鈴木 文彦 委員
Suzuki Fumihiko

- バス、地方鉄道を中心に公共交通を取材
- 全国各地の自治体や交通事業者のアドバイザー、協議会等委員を歴任
- 著書「日本のバス～100余年のあゆみとこれから」



高澤 由美 委員
Takasawa Yumi

- 山形大学准教授
- 専門は観光学、都市計画
- 地域の共創とウェルビーイングな環境づくりを支援しており、山形市都市計画審議委員等歴任



谷本　裕香子 委員
Tanimoto Yukako

- 東北工業大学准教授
- 専門は建築計画、福祉まちづくり
- 高齢者や障害者が安心して暮らせる住環境等について研究。日本福祉のまちづくり学会委員等歴任



◆ 司会者・ファシリテーター紹介



■ 司会

NPO法人都市デザインワークス代表理事
榊原 進 氏

- 仙台を拠点に市民主体のまちづくりを支援
- 仙台市交通事業経営検討委員会委員

■ ファシリテーター

- NPO法人都市デザインワークス、一般社団法人ONE TOHOKU HUB

SECTION : TALK SESSION

◆トークセッション



・本日のトークセッションの前半では「有識者会議での議論とバス事業の現状」について、後半では「市バスのミライを考えるうえで重要な視点」について伺います。
・まず、有識者会議ではどういった内容を議論しているのでしょうか？

榊原氏

◆ 有識者会議では、市バスの乗降データをもとに時間帯や券種ごとに利用状況を分析している。
◆ 通勤通学の多い「朝夕時間帯」の利用が多い特徴がある一方で、高齢者は日中時間帯の往復利用が多いことが改めて確認できた。
◆ 分析を進めてはいるものの、ビッグデータからは掴めないこともあるため、今後は路線ごとの特徴を捉えるほか、利用者の声も聞きながら、改善を図っていく必要がある。



谷本委員



・続いて、路線バス事業は全国的にどういう状況にあるのでしょうか？全国的な傾向や各事業者の取組みについてご紹介願います。

榊原氏

◆ 全国的に運転士が足りていない状況にあり、近年は利用者がいても、運転士がいないために減便せざるを得ない状況で、お金で解決できる問題ではないという深刻な状況にある。
◆ これまでは1日中同じルートで運行するのが当たり前であったが、「朝と日中の運行の仕方」や「平日と休日の運行の仕方」を変化させることで、路線の効率化を図るといった取組みが全国で出てきた。
◆ 限られた資源を最も有効に活用できる仕組みへ転換する必要がある。



鈴木委員



・路線バス事業を取り巻く環境は全国的にも厳しいというのが伝わってきました。一方で、仙台市内のバス路線はどのように変化してきたのでしょうか？

榊原氏

◆ 乗合路線バスのピークは1968年頃と言われているが、仙台はピークが1980年代頃であり、それだけ仙台はバスが選ばれる街であった。
◆ その後、長期的に利用者が年々減ってきているが、コロナ禍で大きく落ち込んだ利用者は近年回復基調にあり、コロナ禍で減った利用者が戻ってきている一方で、夜間の利用者の戻りが悪く、終バスが繰上げられている状況にある。
◆ 運転士不足の観点から言えば、地下鉄駅から離れているエリアはバスでアクセスさせ、駅から先（都心方面）については地下鉄やJRとの連携を考えていく必要がある。



吉田委員

SECTION : TALK SESSION

◆トークセッション



・続いては市バスのミライを考える視点についてお話しいただきます。グループワークの前に、参加者の皆さんに大切にしてほしい視点について谷本先生からお話し願います。

榊原氏

◆運転士不足で厳しい状況にある中ではあるものの、選ばれ続けるバスであるためには「生活者目線」を大切にしてほしい。
◆現状、質的・量的な住民の移動ニーズをどれだけ把握・分析できているのかという点も踏まえ、住民の生活を守りながら、市バスの立場を確立させてほしい。
◆高齢者にとって「移動する」ということは生活の質に関わる。移動できることがバスの利用を促進し、高齢者も元気になるような好サイクルが生まれるよう、利用者の声を聴きながら進めてほしい。



谷本委員



・鈴木先生からもミライの市バス運営を考えるうえで大切にしてほしい視点についてお話し願います。

榊原氏

◆バスは路線が見えにくいため、使う人と使わない人とに二極化されやすいが、様々な人に使ってもらうことがいい街作りに繋がる。
◆全国でも「どこを走っているかわからないからバスに乗らない」という意見が多く、「わからない」から市民が使わないのであれば、他所から仙台に来た人は、なおさらバスを使えない。
◆バスの利用ニーズがある人や他所から来た人に、仙台のバスについて、ちゃんとわかってもらうための工夫が必要であり、そのためにも使う人の視点にクローズアップする必要がある。



鈴木委員



・吉田先生からもミライの市バス運営を考えるうえで大切にしてほしい視点についてお話し願います。

榊原氏

◆市バスが都市交通として機能し、車とうまく使い分けしてもらえるようなサービスを提供すること、加えて市民の足を守るうえで市バスが果たす役割を考えることが大切。
◆幅広い課題をいかに棚卸するのかがポイント。課題に対する打ち手が「利用者に喜んでもらえる取組み」かどうかも問題である。グループワークで出された意見からヒントをもらいたい。
◆1人でも多く使ってもらうことが大切で、市民が年に1日乗るだけでも大きな力になる。市バスも街もよくなり、信頼され愛してもらえるようになる。



吉田委員

SECTION : ABOUT THE GROUPWORK①

◆ グループワーク①の説明

■ グループワーク①のテーマとねらい

- テーマ
  - ➢「架空の人物になりきって、ミライの時刻表について考える」
- ねらい
  - ➢ 架空の人物(ペルソナ)になりきることで、自分自身の居住地や利用実態にとらわれず、年代や生活環境の異なる人々の視点から、市バスについて考える
- ワーク内容・作業
  - ➢ 現行の時刻表と提示された3つの時刻表を比較し、好ましい時刻表順に順位付けをする

■ グループワーク①で設定したペルソナ

1. 17歳高校生

◆ バスと地下鉄を利用して、都心部の学校に通学している
◆ Xバス停7:15発のバスに乗車する
◆ 吹奏楽部に所属(土日も部活がある)、木曜日は、学校のそばの塾に通う(18時～21時まで)

2. 21歳大学生

◆ バスと地下鉄を利用して、都心部の大学に通学している
◆ 曜日によって登校時間が異なる
◆ テニスサークルに所属(学校のそばで週2日程度活動)、都心部の居酒屋でバイト(週4日程度)

3. 39歳共働き夫婦

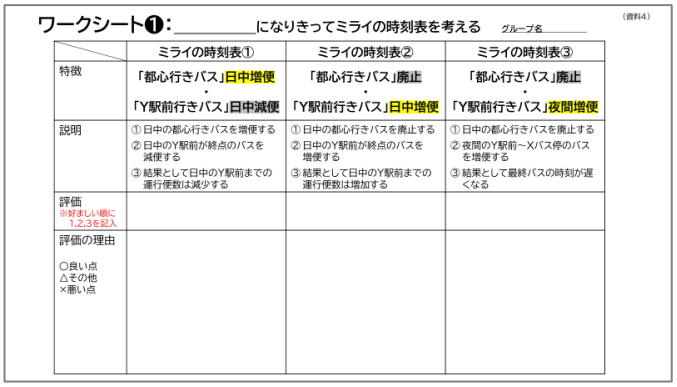
◆ 夫はバスと地下鉄で都心部へ通勤している
◆ 夫は子供を保育園に送迎後、Xバス停8:10発のバスに乗車する
◆ 妻は自転車で通勤(自宅から8分)、自家用車1台あり

4. 79歳高齢者夫婦

◆ 収入は年金のみ、運転免許証は返納済み
◆ 団地内での買い物や通院にバスを利用している
◆ 都心部の百貨店等に週に1度外出する

■ まちの地図とワークシート





ワークシート❶:_____になりきってミライの時刻表を考える　グループ名_____　(資料4)

	ミライの時刻表①	ミライの時刻表②	ミライの時刻表③
特徴	「都心行きバス」日中増便 ・ 「Y駅前行きバス」日中減便	「都心行きバス」廃止 ・ 「Y駅前行きバス」日中増便	「都心行きバス」廃止 ・ 「Y駅前行きバス」夜間増便
説明	① 日中の都心行きバスを増便する ② 日中のY駅前が終点のバスを減便する ③ 結果として日中のY駅前までの運行便数は減少する	① 日中の都心行きバスを廃止する ② 日中のY駅前が終点のバスを増便する ③ 結果として日中のY駅前までの運行便数は増加する	① 日中の都心行きバスを廃止する ② 夜間のY駅前～Xバス停のバスを増便する ③ 結果として最終バスの時刻が遅くなる
評価 ※好ましい順に1,2,3を記入			
評価の理由 ○良い点 △その他 ×悪い点			

■ 仙台のとある〈架空の〉まちについて

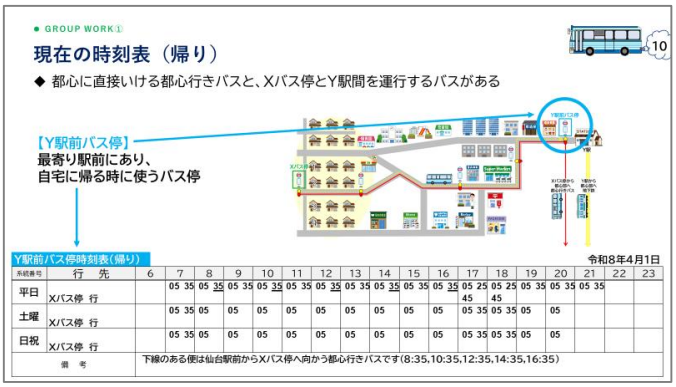
- 参加者の皆さんはXバス停周辺の団地に住んでおり、都心に出かける際には、Xバス停から最寄り駅(Y駅)までバスに乗り地下鉄に乗り継ぐパターンと、Xバス停から都心まで行ける「都心行きバス」に乗るパターンの2通りあります
- 団地内にはスーパーや銀行、郵便局のほか、小学校、保育園、内科医、歯科医など、生活に必要な店舗や施設が揃っています
- 地下鉄は10分間隔で運行しています(毎時00分、10分、20分、30分、40分、50分出発)

SECTION : ABOUT THE GROUPWORK①

◆ グループワーク①の説明

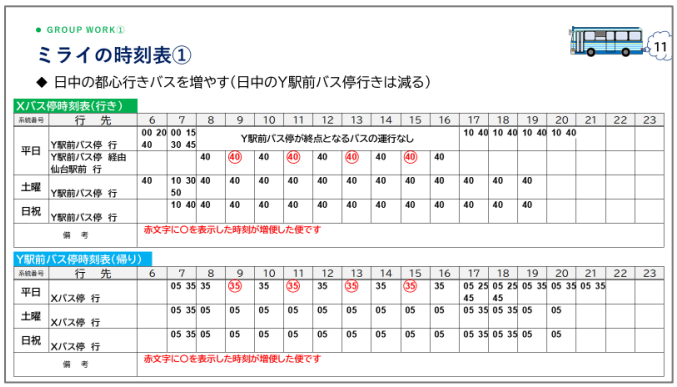
■ 架空のまち〈現行の時刻表〉



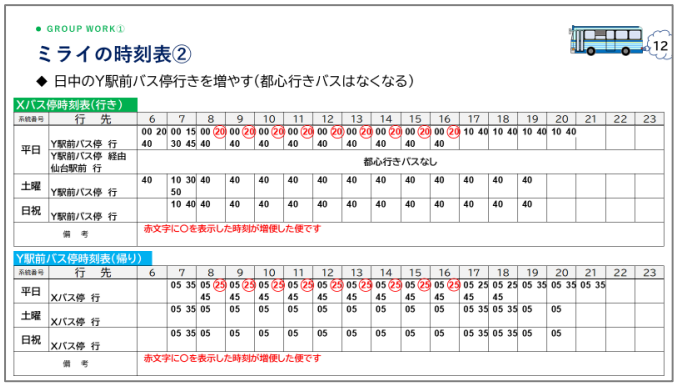


- Xバス停からY駅区間には1時間に2本バスがあり、そのうち都心まで直通でいける「都心行きバス」が2時間に1本運行している
- 平日、Y駅前から団地へ帰る最終バスは21時35分

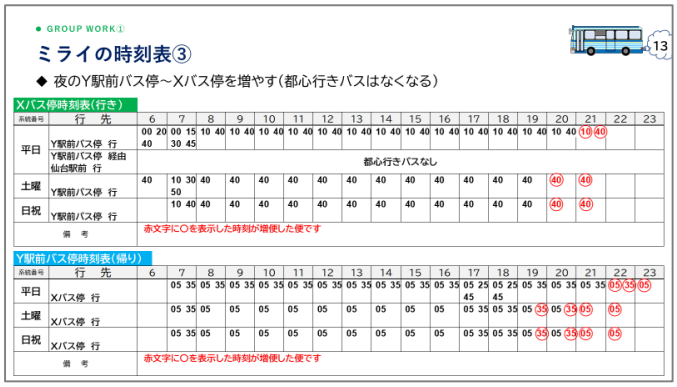
■ ミライの時刻表の説明



● ミライの時刻表①の特徴
- ➢ 都心行きバスを増便
  （現行） 2時間に1本
  （ミライ）1時間に1本
- ➢ Xバス停⇔Y駅前間を減便
  （現行） 1時間に2本
  （ミライ）1時間に1本



● ミライの時刻表②の特徴
- ➢ Y駅行きバスを増便
  （現行） 1時間に2本
  （ミライ）1時間に3本
- ➢ 都心行きバスの廃止
  （現行） 2時間に1本
  （ミライ）廃止



● ミライの時刻表③の特徴
- ➢ 夜間バスを増便
  （現行） 最終21:35
  （ミライ）最終23:05
- ➢ 都心行きバスの廃止
  （現行） 2時間に1本
  （ミライ）廃止

SECTION : A_GROUP

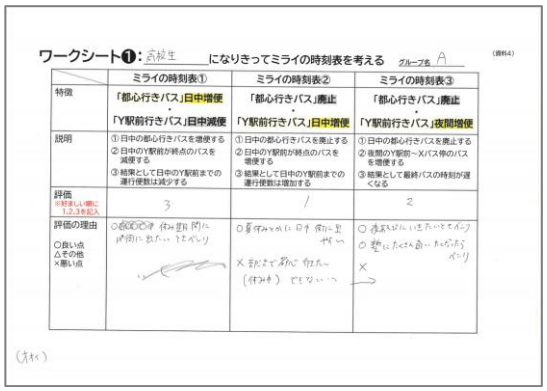
◆ Aグループ

項　目	内　容
ペルソナ	17歳高校生
選択した時刻表	時刻表②日中時間帯の増便
評価順	1位：時刻表②、2位：時刻表③、3位：時刻表①

Aグループの発表

◆長期休暇等の際、部活や塾、友達と遊びに行く時など、日中に出かけたい時に最寄り駅まですぐに行ける（行きやすい）のが選択したポイント。

◆一方で、将来的に受験等で塾にもっと通いたいとなった場合には、夜の便が増便された方がいいという意見もあり、②と③でかなり迷った。


ワークシート❶：高校生 になりきってミライの時刻表を考える グループ名 A

	ミライの時刻表①	ミライの時刻表②	ミライの時刻表③
特徴	「都心行きバス」日中増便 「Y駅前行きバス」日中減便	「都心行きバス」廃止 「Y駅前行きバス」日中増便	「都心行きバス」廃止 「Y駅前行きバス」夜間増便
説明	① 日中の都心行きバスを増便する ② 日中のY駅前が終点のバスを減便する ③ 結果として日中のY駅前までの運行便数は減少する	① 日中の都心行きバスを廃止する ② 日中のY駅前が終点のバスを増便する ③ 結果として日中のY駅前までの運行便数は増加する	① 日中の都心行きバスを廃止する ② 夜間のY駅前～Xバス停のバスを増便する ③ 結果として最終バスの時刻が遅くなる
評価	3	1	2
評価の理由	○[illegible] 休み期間に 時間に気にしてよい ×遅くなる	○夏休みなどに日中に乗れる ×都心まで都心行かない（休みや）できない	○遅くまでいたいとき ○塾にたくさん通いたいから ×[illegible]



グループワークで出た意見

■ 時刻表②を選んだ理由（②が良いと思った理由）

- 発表のとおり

■ 時刻表②を選んだ理由（①③を選ばなかった理由）

- 天気が悪い日は遅れ等により、都心行きバスは乗車時間が更に長くなる可能性がある。
- 乗継があったとしても、早く学校（目的地）に着いた方が安心。
- 遅いバスがあれば塾からの帰りに利用しやすくなるが、週1しか塾がないなら問題ない。
- そもそも高校生はそこまで帰宅する時間が遅くなる（21時以降になる）ことがないのでは。

■ 他の時刻表とで悩んだ点（①③のいい点）

- ①部活道具が重いときは乗りっぱなしでいける都心行きバスが便利。
- ③遅いバスがあると塾が長引いた際の帰りも安心できる（そわそわしない）。
- ③遅いバスがあることで親に迎えを頼む必要がなく、自力で帰宅することができる。
- ③遅いバスがあると部活終わりに友達と遊んで帰ることができる。

SECTION : B_GROUP

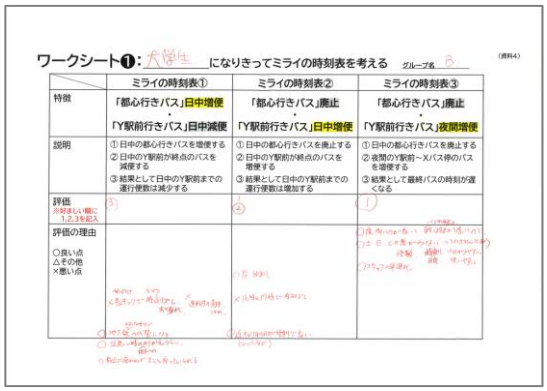
◆ Bグループ

項　目	内　容
ペルソナ	21歳大学生
選択した時刻表	時刻表③夜間バスの増便
評価順	1位:時刻表③、2位:時刻表②、3位:時刻表①

Bグループの発表

◆大学生のライフスタイルは平日と土日に差があまりないため、平日と土日のバス時刻に差がなく、夜の運行が多くある③のダイヤを選択した。

◆③は、バスの本数も他の時刻表より少ないため、事業運営上も少ない運転士で経営ができるのではないかと感じた。


ワークシート❶：大学生になりきってミライの時刻表を考える　グループ名 B

	ミライの時刻表①	ミライの時刻表②	ミライの時刻表③
特徴	「都心行きバス」日中増便 ・ 「Y駅前行きバス」日中減便	「都心行きバス」廃止 ・ 「Y駅前行きバス」日中増便	「都心行きバス」廃止 ・ 「Y駅前行きバス」夜間増便
説明	① 日中の都心行きバスを増便する ② 日中のY駅前が終点のバスを減便する ③ 結果として日中のY駅前までの運行便数は減少する	① 日中の都心行きバスを廃止する ② 日中のY駅前が終点のバスを増便する ③ 結果として日中のY駅前までの運行便数は増加する	① 日中の都心行きバスを廃止する ② 夜間のY駅前～バス停のバスを増便する ③ 結果として最終バスの時刻が遅くなる
評価	B	A	①
評価の理由			



グループワークで出た意見

■ 時刻表③を選んだ理由（③が良いと思った理由）

- 飲み会やアルバイトで帰りが遅くなることが多いため、夜の時間に余裕がもてる。
- アルバイトの選択肢が広がる。

■ 時刻表③を選んだ理由（①②を選ばなかった理由）

- 日中の運行便数が1時間に1便では少なすぎる、最終バスが21:35は早い。
- 都心行きバスは乗車時間が長く、混雑時は遅延して予定時刻に着かないのでないか。
- 長距離を運転するのはバス運転士の負担が大きい。

■ 他の時刻表とで悩んだ点（①②のいい点）

- ①都心行きバスなら乗継する必要がないため、怪我をした時等は利用したくなるかも。
- ①都心行きバスは地下鉄が運休してしまった時に代替輸送の手段として活用できる。
- ②日中の運行本数が多いと日中の用事で使いやすく、地下鉄に乗れば都心にいけるため。
- ②日中の運行本数が多いと夏季休暇中も利用しやすい。

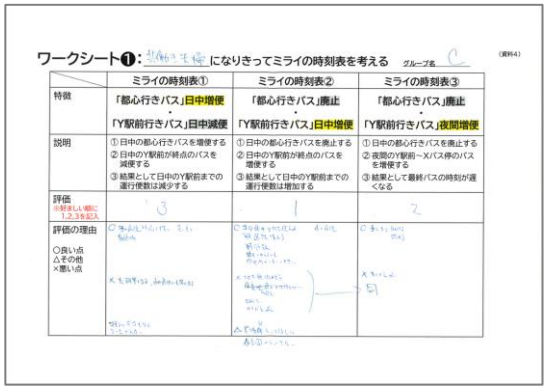
SECTION : C_GROUP

◆ Cグループ

項　目	内　容
ペルソナ	39歳共働き夫婦
選択した時刻表	時刻表②日中時間帯の増便
評価順	1位：時刻表②、2位：時刻表③、3位：時刻表①

Cグループの発表

◆②であれば日中のバスの本数が増え、利用者にとって選択肢が増えるほか、乗客の分散が図られ、車内にゆとりが生まれるのではないか。
◆子供が小さいため、平日日中の病院対応や、平日休みの日に利用しやすい。
◆一方で、②は地下鉄が少し混みそうといった意見や、保育園から出るバスがあれば便利、8時台のバスが増えるともっと便利といった意見が出た。


ワークシート❶：[redacted]になりきってミライの時刻表を考える　グループ名 C

	ミライの時刻表①	ミライの時刻表②	ミライの時刻表③
特徴	「都心行きバス」日中増便 ・ 「Y駅前行きバス」日中減便	「都心行きバス」廃止 ・ 「Y駅前行きバス」日中増便	「都心行きバス」廃止 ・ 「Y駅前行きバス」夜間増便
説明	① 日中の都心行きバスを増便する ② 日中のY駅前が終点のバスを減便する ③ 結果として日中のY駅前までの運行便数は減少する	① 日中の都心行きバスを廃止する ② 日中のY駅前が終点のバスを増便する ③ 結果として日中のY駅前までの運行便数は増加する	① 日中の都心行きバスを廃止する ② 夜間のY駅前～バス停のバスを増便する ③ 結果として最終バスの時刻が遅くなる
評価	3	1	2
評価の理由	○良い点 △その他 ×悪い点		



グループワークで出た意見

■ 時刻表②を選んだ理由（②が良いと思った理由）

- こどもの通院や買い物に出かける際に利用しやすい。
- 運行本数が多いことで利用者が分散され、車内混雑が回避される。
- 日中の生活圏内（団地内）での移動が便利になる。

■ 時刻表②を選んだ理由（①と③を選ばなかった理由）

- 朝の時間帯に都心行きバスがなければ、通勤に利用することができない。
- 日中の運行本数が減少すると車内が混雑してしまう可能性がある。

■ 他の時刻表とで悩んだ点（①③のいい点）

- ①都心行きバスがあればそのまま乗っていられて楽。
- ③遅いバスがあると残業時や飲み会の帰りにバスで帰れる。
- ③遅いバスが土日もあると、移動手段の選択肢としてバスが選ばれるようになる。

SECTION : D_GROUP

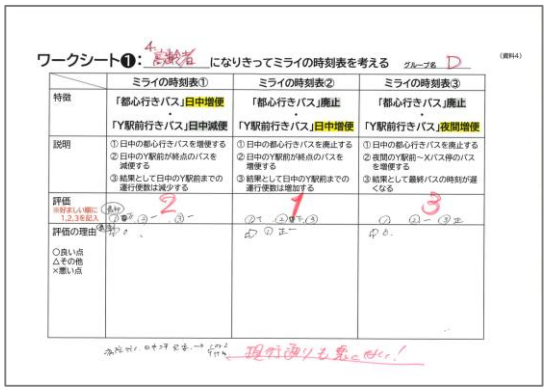
◆ Dグループ

項　目	内　容
ペルソナ	79歳高齢者夫婦
選択した時刻表	時刻表②日中時間帯の増便
評価順	1位：時刻表②、2位：時刻表①、3位：時刻表③

Dグループの発表

◆高齢者は階段の上り下りなど、地下鉄乗継がしんどいという意見や、日中時間帯に融通が利くため、ある程度便数が少なくなっても大丈夫じゃないかとの意見から、最初は①を選択した。

◆一方で、都心まで55分間バスに乗っているのはトイレの問題で辛いという意見もあり、地下鉄乗継が必須となるものの、それでも②の方が選択肢が増え、予定を立てやすいという結論になった。本数が少ないと、用事先で数十分待たないといけない場合もある（バスをどこで待つのかといった課題もある）。


ワークシート❶：4.高齢者 になりきってミライの時刻表を考える　グループ名 D

	ミライの時刻表①	ミライの時刻表②	ミライの時刻表③
特徴	「都心行きバス」日中増便 ・ 「Y駅前行きバス」日中減便	「都心行きバス」廃止 ・ 「Y駅前行きバス」日中増便	「都心行きバス」廃止 ・ 「Y駅前行きバス」夜間増便
説明	① 日中の都心行きバスを増便する ② 日中のY駅前が終点のバスを減便する ③ 結果として日中のY駅前までの運行便数は減少する	① 日中の都心行きバスを廃止する ② 日中のY駅前が終点のバスを増便する ③ 結果として日中のY駅前までの運行便数は増加する	① 日中の都心行きバスを廃止する ② 夜間Y駅前～Xバス停のバスを増便する ③ 結果として最終バスの時刻が遅くなる
評価	2	1	3
評価の理由	○良い点 △その他 ×悪い点		

現行通りも残して欲しい！



グループワークで出た意見

■ **時刻表②を選んだ理由（②が良いと思った理由）**

- 団地内のスーパーなど移動がしやすくなる。
- 日中時間帯の移動に自由度が高く、バス利用のハードルが下がる。

■ **時刻表②を選んだ理由（①③を選ばなかった理由）**

- 高齢者は朝や日中の活動が多いイメージがあり、夜はバスを利用しないのではないか。
- 長時間の移動（乗車）が負担の場合もある。

■ **他の時刻表とで悩んだ点（①③のいい点）**

- ①足腰が悪い場合、乗継なしで都心まで行ける方が安心で楽。
- ①地下鉄は階段が多く、地下鉄のりばまでの移動距離も結構ある。

SECTION : E_GROUP

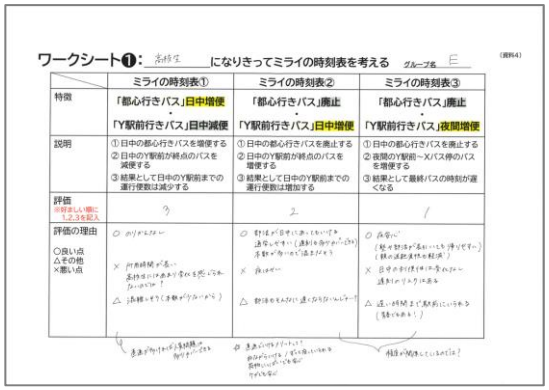
◆ Eグループ

項　目	内　容
ペルソナ	17歳高校生
選択した時刻表	時刻表③夜間バスの増便
評価順	1位：時刻表③、2位：時刻表②、3位：時刻表①

Eグループの発表

◆③を選んだ一番のポイントは夜安心できるため。塾や部活が長引いたとしても、自力で帰ることができ、両親に送迎を頼まなくても済むから。

◆一方で、③は日中の利便性に変化がないため、朝寝坊して家を出るのがギリギリになった場合遅刻しそうになるリスクがある。


ワークシート❶：　　になりきってミライの時刻表を考える　グループ名 E

	ミライの時刻表①	ミライの時刻表②	ミライの時刻表③
特徴	「都心行きバス」日中増便 ・ 「Y駅前行きバス」日中減便	「都心行きバス」廃止 ・ 「Y駅前行きバス」日中増便	「都心行きバス」廃止 ・ 「Y駅前行きバス」夜間増便
説明	① 日中の都心行きバスを増便する ② 日中のY駅前が終点のバスを減便する ③ 結果として日中のY駅前までの運行便数は減少する	① 日中の都心行きバスを廃止する ② 日中のY駅前が終点のバスを増便する ③ 結果として日中のY駅前までの運行便数は増加する	① 日中の都心行きバスを廃止する ② 夜間のY駅前→Xバス停のバスを増便する ③ 結果として最終バスの時刻が遅くなる
評価	3	2	1
評価の理由 ○良い点 △その他 ×悪い点	○ 便利 × 所要時間が長い △ 混雑しそう	○ 都心行きが増えて便利 × 夜遅い △ 乗れるかどうか心配	○ 安心 × 日中の利便性が変わらない △ 遅い時間まで駅前にいる



グループワークで出た意見

■ 時刻表③を選んだ理由（③が良いと思った理由）

- 塾の授業が延び、予定の時間を過ぎたとしても心配せず授業が受けられる。
- 大会前は部活動で帰りが遅くなることもあるため、そういった時も安心して打ち込める。
- バスがあれば、共働きの両親も迎えに行く必要がない（平日は送迎が難しい場合がある）。
- 夜はバスの遅延も少ない。

■ 時刻表③を選んだ理由（①②を選ばなかった理由）

- 都心行きバスは乗車時間が長いうえ、バスは遅れるから。
- 日中の運行本数が減少すると車内が混雑する可能性がある。
- 日中の運行本数が減少すると団地内生活者が不便になる。

■ 他の時刻表とで悩んだ点（①②のいい点）

- ②日中の運行本数が多いと、学校が早く終わった日は便利になる。
- ②運行本数が多く、運行距離が短い方がバスが遅れにくくなる。

SECTION : F_GROUP

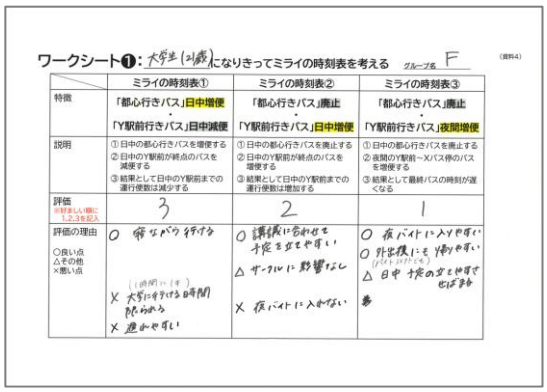
◆ Fグループ

項　目	内　容
ペルソナ	21歳大学生
選択した時刻表	時刻表③夜間バスの増便
評価順	1位：時刻表③、2位：時刻表②、3位：時刻表①

Fグループの発表

◆大学生が居酒屋でバイトしている設定のため、夜のシフトが多いことを想定すると夜遅い便があるほうがいいほか、大学生は遠出（部活、サークル、旅行）することも多いので、夜が遅い③の時刻表を選択した。

◆一方で、日中のバスの時間が限られてしまうと出かける時に予定を立てづらいとの意見もあった。



ワークシート❶：大学生（21歳）になりきってミライの時刻表を考える　グループ名 F　（資料4）

	ミライの時刻表①	ミライの時刻表②	ミライの時刻表③
特徴	「都心行きバス」日中増便・「Y駅前行きバス」日中減便	「都心行きバス」廃止・「Y駅前行きバス」日中増便	「都心行きバス」廃止・「Y駅前行きバス」夜間増便
説明	①日中の都心行きバスを増便する ②日中のY駅前が終点のバスを減便する ③結果として日中のY駅前までの運行便数は減少する	①日中の都心行きバスを廃止する ②日中のY駅前が終点のバスを増便する ③結果として日中のY駅前までの運行便数は増加する	①日中の都心行きバスを廃止する ②夜間のY駅前～Xバス停のバスを増便する ③結果として最終バスの時刻が遅くなる
評価 ※好ましい順に1,2,3を記入	3	2	1
評価の理由 ○良い点 △その他 ×悪い点	○ 寝ながら行ける （1時間に1本） × 大学に行ける時間限られる × 遅れやすい	○ 講義に合わせて予定を立てやすい △ サークルに影響なし × 夜バイトに入れない	○ 夜バイトに入りやすい ○ 外出後にも帰りやすい（バイトシフトでも） △ 日中 予定の立てやすさ せばまる



グループワークで出た意見

■ 時刻表③を選んだ理由（③が良いと思った理由）

- 居酒屋でアルバイトする際、遅い時間のシフトに入れる。
- 遅くまで友達と遊んで帰れる。
- 遠方からの帰りで時間が遅くなった場合でも、バスで家に帰ることができる。

■ 時刻表③を選んだ理由（①②を選ばなかった理由）

- 最終バスが21：35は早く、アルバイトの選択肢が狭まる。
- アルバイトの時間が短くなる（お金を稼げない）。

■ 他の時刻表とで悩んだ点（①②のいい点）

- ①都心行きバスなら疲れた時に寝て帰れる。
- ②日中の運行本数が多いと大学の講義に対応しやすい。
- ②日中の運行本数が多いと曜日ごとに履修する講義、授業の選択肢が広がる。

SECTION : G_GROUP

◆ Gグループ

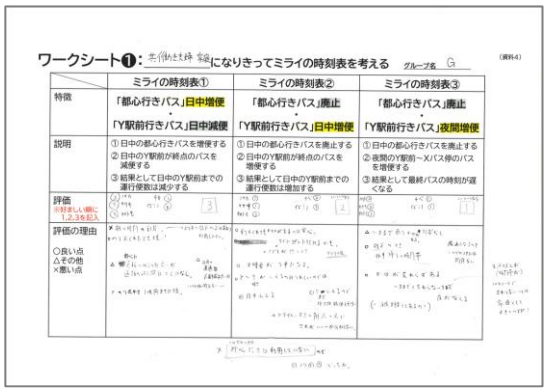
項　目	内　容
ペルソナ	39歳共働き夫婦
選択した時刻表	時刻表③夜間バスの増便
評価順	1位：時刻表③、2位：時刻表②、3位：時刻表①

Gグループの発表

◆②と③で迷ったが、生活リズムにあまり変化がないことや残業を考慮すると、夜時間帯のバスが多い③がいいとなった。

◆②は日中の運行本数が多いため、選択肢に幅があり、子供の病院など、突発的な事案にも対応しやすい。

◆運転士不足の中ではどの時刻表がいいのかという視点でも議論ができた。





グループワークで出た意見

■ 時刻表③を選んだ理由（③が良いと思った理由）

- 残業で帰りが遅くなってもバスで帰ることができる。
- シフトなど、勤務サイクルが遅い人でもバスを利用して通勤ができる。

■ 時刻表③を選んだ理由（①②を選ばなかった理由）

- ①のように、都心行きバスを残すことでバスの運行本数が減少してしまうと、バスに乗り遅れた際の待ち時間が長くなってしまう。

■ 他の時刻表とで悩んだ点（①②のいい点）

- ①都心行きバスは乗継が不要で、都心へのアクセスがしやすい。
- ②日中の運行本数が増えることで地下鉄へのアクセスがしやすくなる。
- ②運行本数が増えることで子供が熱を出したときなどの対応がしやすくなる。

SECTION : H_GROUP

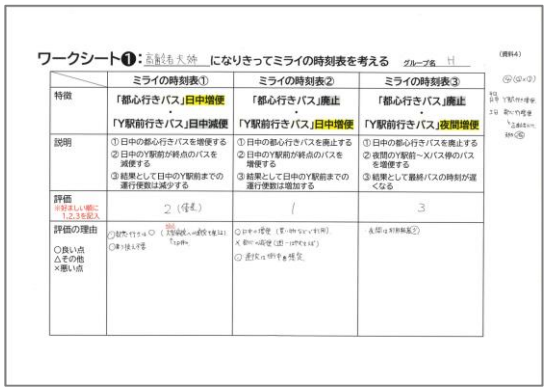
◆ Hグループ

項　目	内　容
ペルソナ	79歳高齢者夫婦
選択した時刻表	時刻表②日中時間帯の増便
評価順	1位:時刻表②、2位:時刻表①、3位:時刻表③

Hグループの発表

◆①と②で迷ったが、通院がポイントとなり、団地内にかかりつけ医がある場合は②が好ましいと判断したが、都心部によく通院する総合病院がある場合は①の方がいいという結論となった。

◆新たな時刻表案④として、平日は②とする一方、土日は都心行きバスを設定することで、子連れ家族にとって利用しやすくなるという意見が出た。



ワークシート❶：高齢者夫婦 になりきってミライの時刻表を考える　グループ名 H

	ミライの時刻表①	ミライの時刻表②	ミライの時刻表③
特徴	「都心行きバス」日中増便 ・ 「Y駅前行きバス」日中減便	「都心行きバス」廃止 ・ 「Y駅前行きバス」日中増便	「都心行きバス」廃止 ・ 「Y駅前行きバス」夜間増便
説明	① 日中の都心行きバスを増便する ② 日中のY駅前が終点のバスを減便する ③ 結果として日中のY駅前までの運行便数は減少する	① 日中の都心行きバスを廃止する ② 日中のY駅前が終点のバスを増便する ③ 結果として日中のY駅前までの運行便数は増加する	① 日中の都心行きバスを廃止する ② 夜間のY駅前～バス停のバスを増便する ③ 結果として最終バスの時刻が遅くなる
評価	2 (得点)	1	3
評価の理由 ○良い点 △その他 ×悪い点			



グループワークで出た意見

■ 時刻表②を選んだ理由(②が良いと思った理由)

- 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。
- 都心部で買い物する機会があっても、それが週に1回程度であればそこまで頻度が高くないため、都心行きバスの優先度は低くなると思われる。

■ 時刻表②を選んだ理由(①③を選ばなかった理由)

- 日中の便が減便されると外出するのに不便になる。
- 都心行きバスがなくなるのは納得できないが、日中増便されるのであれば許せる。
- 高齢者は夜間にあまりバスを利用しないと思われる。

■ 他の時刻表とで悩んだ点(①③のいい点)

- ①都心行きバスは乗継がなく、都心に行きやすい。
- ①運行本数が減少しても、高齢者には時間があるため、都心行きバスがあったほうがいい。

SECTION : COMMENTS FROM EXPERTS

◆ 有識者会議委員からのコメント

■ グループワーク①の結果を受けた有識者会議委員のコメント

■ いろいろな設定の下で意見が聞けて楽しかった。限られた資源を上手く使うために、夜の便を増やすのであればどこかを減らさなければならず、都心行きを増やす場合も同様で、どこかを削る必要が出てしまう。
■ 利用する側の選択として「一度乗ったら楽にずっと座って行きたい」ニーズと「少しでも早く行きたい」ニーズに別れると想定したが、結果として都心行きバスが選ばれなかった。これは、その時の状況に応じた便利さについて、皆さんが考えた結果であり、示唆的に感じた。
■ Q. 時間がかかっても楽に行きたい、もしくは乗継があっても早く行きたいといった考えについて、具体的にどんな議論があったか教えてほしい。



鈴木委員



ファシリテーター

➢ A1. 大学生は朝が弱いというのがあり、都心行きバスなら、頑張って朝起きて、バスに乗りさえすれば、寝ながら学校に行けるのがいいという意見があった。
➢ A2.高校生は部活の荷物が多い場合や、バスの中で勉強できる等のメリットに対し、乗車時間が長いと遅延の不安がある。高校生は若くて元気なため、タイムパフォーマンスを意識するのではないかという意見があった。
➢ A3.怪我をした場合や最初から座れるのであれば直通もいいという意見があった。

■ 話し合いの過程を聞く中で面白い話が聞けて良かった。感想としては、選択の自由度というか、自由に行動したいという要望が強いと感じた。
■ アンケートによって、バスを使い慣れている人と使い慣れていない人とでバスに対する考えが全く違うというのがわかってきている。今日は普段バスを利用している人と、普段利用しないが仮に乗るとしたらどうかという視点で議論したと思うが、立場による意見の対立や違いがあったのかが気になる。
■ 例えば、遅れが気になるとか階段がきついという意見は、普段バスを使っているから気になる点であり、利用しないと気付かない意見だと思う。



徳永委員

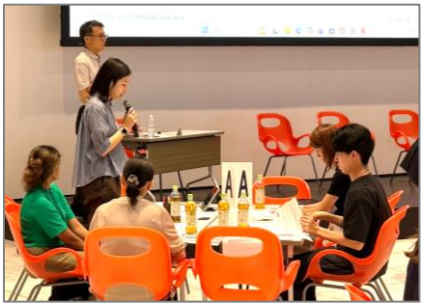
■ 時刻表②と③に回答が集中したのは「頻度」だと感じた。団地内での頻度が1時間に1本では、仙台の都市規模・密度では少なすぎるということで、乗継の抵抗よりも「頻度」を優先したものと思う。あとは、時間あたり3本なのか、時間2本だが夜にあった方がいいのかという点がくっきりとあらわれた。
■ 大きな病院の話題が出たが、目的地が都心でなく、バス路線の途中や地下鉄駅から少し遠い所にあるといった場合では、都心行きバスの価値が変化(向上)し、①や現行ダイヤの方が良いといった意見も出てくるかもしれない。
■ いずれにしても、これだけペルソナが設定されている中で、同じ属性の中でも考え方が違うかもしれないということを感じていただけたと思う。その中でどうやって最大公約数にしていくのかが、我々の課題であり難しい所。



吉田委員







SECTION : PHOTOS FROM THE GROUPWORK

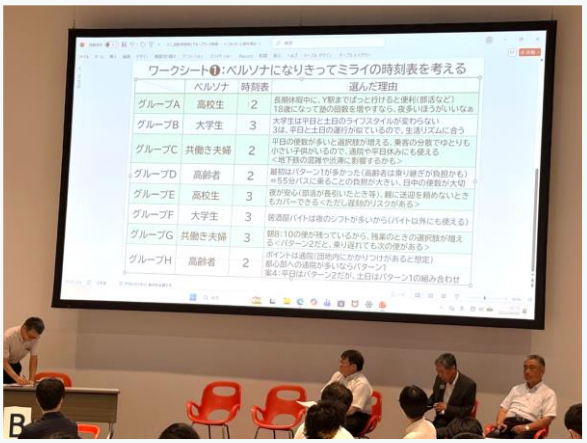
◆ グループワークの様子

























SECTION : ABOUT THE GROUPWORK②

◆ グループワーク②の説明

■ グループワーク2のテーマとねらい

- テーマ
  - 「私自身が、市バス路線のミライに期待すること」
- ねらい
  - トークセッションやグループワークを通じて得た様々な視点や気づきを踏まえ、自分自身の立場に戻り、市バスに大切にしてほしいことや、期待している思いを共有する
- ワーク内容・作業
  - 参加者の思っていること、感じていることを自由形式で記載し、グループ内で共有する

GROUP WORK①

グループワーク②について

12：15～

◆グループワーク②（30分）

・「私自身が、市バス路線のミライに期待すること」

◆ねらい

・トークセッションやグループワークを通じて得た様々な視点や気づきを踏まえ、自分自身の立場に戻り、市バスに大切にしてほしいことや、期待している思いを共有する

GROUP WORK②

グループワーク②の流れ

◆ワークの説明（３分）

◆個人ワーク　（７分）

◆グループワーク（10分）

◆先生からのフィードバック（10分）

■ ワークシート

ワークシート❷：私自身が、市バスのミライに期待すること　　グループ名＿＿＿＿＿







SECTION : FEEDBACK FROM EXPERTS

◆ 有識者会議委員からのフィードバック



■ 市バスは電車や地下鉄が走れない地域をフォローしており、重要な役割を担っているという話があった。その中でも、利便性向上やわかりやすさの改善に対する要望が大きい印象を受けた。
■ 利便性の観点では、JRや地下鉄とのアクセスを改善してほしい、乗継するにしても待合環境を改善してほしいなど、多くの要望があった。
■ わかりやすさの観点では、料金表示やバス停の場所がわかりにくいなど、初見の人が理解しにくい案内や表記となっているのではないかと感じた。

谷本委員



■ 利便性やわかりやすさの議論が多く、地下鉄やJRとの連携について、他都市と比較すると利便性が低く、運賃体系を含めて見直しすることで、利用者が増えるのではないかという意見があった。
■ 観光の観点では、外国人にはバスの利用の仕方がわかりにくく、しばらくバスを利用できなかったという意見があった。
■ 初見の人にはどのバスを利用したらいいのかがわかりにくく、バスの利用を住民以外の方にも広げていくための取組みが大切であると感じた。

高澤委員

■ 観光で来られた人の使いにくさやわかりにくさで言えば、特に仙台駅前。私が学生の頃と比べるとこれでも改善されたのだが、やはり、どこから乗ればいいのか、どこにバス停があるのかがわからないと感じるようである。
■ 遅延の問題の意見もあった。時刻表通りにバスが走れるかどうかは重要な要素で、これがないとバスは信用されなくなる。世間一般の中にバスは遅れるイメージがあるのは、時刻表通りに走れないから。再編を考える中で、いかに時刻表通りに走れるような作りにしていくかが重要だと認識した。



鈴木委員



■ 車内トラブル関係の話もあり、お釣りの問題やICカードの問題、その対応が運転士によって違うといった意見があり、運転士の対応がよければバスの利用者はもっと増えるのではないかという声もあった。
■ バスは都市によって乗り方などが異なるため、普段利用する人にとっての普通が、他所から来た人には分からないことが多いため、丁寧にしてほしい。
■ まちづくりとの関係も重要で、都心部や鉄道沿線に比べてバス沿線は地価が低く、バスしかないエリアは将来大丈夫なのかと不安になる声もあった。

徳永委員

■ 行きと帰りで経路が異なることや、降りたバス停と乗るバス停が異なるということが、バスのわかりにくさを助長しているのではないか。
■ 対キロ制から均一制へ運賃制度を見直しするという意見や、1日乗り放題となる企画乗車券の対象エリアが狭いのではないかといった意見があった。
■ ダイヤ編成についてはできる限りパターンダイヤ化し、「1時間に〇本」とすることで運行本数が担保され、利用者を安心させることができる。
■ 利用者を増やし、負の循環から正の循環に持っていくことで、住みよい地域になるのではないか。
■ 市民に必要とされていく路線を設計することが大切。公共交通としての政策の優先順位を上げるべきではないか。



吉田委員



SECTION : PATICIPANTS' OPINIONS

グループワーク②の参加者意見

■ インフォメーション・わかりやすさ

- 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。
- 「わかりやすい、見やすい、伝わりやすい」ポスターや案内表示を掲示してほしい。
- バスの行先表示の改善(数字やアルファベットだけではどこに行くのかがわからない)。
- 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がわからない)。
- どこに停まるのか、どこを通るのか、どこまで行くのかがわかりにくい。
- 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。
- 時刻表が見づらいため改善してほしい。
- 仙台駅前のバス停が点在しすぎており、利用しづらい(のりば案内をわかりやすく)。
- バス停でバスを待つ際、バスの運行情報が視覚的にわかると利用しやすい。

■ 運行に関わること

- 時刻表通りに運行してほしい(遅延の改善)。
- 地下鉄やJRとの乗継利便性を向上してほしい(乗継の円滑化)。
- 系統や運行区間の簡略化、多すぎる複雑な系統を統合し利用しやすくしてほしい。
- 時刻表をパターンダイヤ化してほしい。
- バス専用道路を整備してほしい(遅れの改善に寄与するのでは)。
- 速達性重視の快速バスやノンストップ便などがあってもいいのではないか。

■ 運賃・支払関連

- 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が欲しい。
- icscaで買い物をしたい。
- バス車内でお釣りの出る精算機がほしい。

■ 取組みの提案

- 学生や高齢者だけでなく、働き世代にも配慮した施策や取組みがあってもいいのではないか。
- 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。
- バス車内でBGMのような音楽を流してはどうか。
- 混雑時は座席を折りたたみ、乗車できるスペースを確保してはどうか。
- どこバス仙台をアプリ化してはどうか。
- 「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。
- イクスカすずめを使ったイベントなど、親しみやすい情報発信をしてはどうか。
- バスの利用についてのセミナーをもっと開いてもいいのではないか。

■ その他

- 運転手による差(技術や対応)をなくしてほしい。
- 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してはどうか)。
- 地下鉄から遠く、バスしか移動方法のないエリアの路線は優先的に維持してほしい。
- 「赤字路線」と報道されると、路線が廃止されるのではないかと毎回不安になる。
- 敬老乗車証の負担を25%から50%にしてはどうか。

SECTION : PATICIPANTS' OPINIONS

グループワーク中の参加者の声

■ わかりやすい情報発信・周知方法の改善

- 仙台出身でないということもあり、バスはどこに連れていかれるのか、目的地から離れてしまうのではないかという不安や恐怖があるため、なかなか利用できないでいた。一方で、1回使ってしまえばハードルが下がり、気軽に利用できるようになった。
- バスに乗ると便利な情報がポスター等で掲示されていたりするが、バスに乗らない人にはそういった情報が届かないため、周知範囲が狭められていると感じる。普段バスを利用しない人にバスに乗ってもらいたいのであれば、掲示場所等をもっと工夫するべきだと思う。
- 自分はicscaでなく、モバイルSuicaを使っているが、バス車内でチャージができるかわからず不安で、残高がない場合は現金で支払いしている。
- どこバス仙台は便利なのでよく利用している。車内に何人乗っているか、バスが今どの辺にいるのかがわかるので便利。一方で知らない人も多いため、もっと広く周知したらいいのにと思う。可能であればアプリ化し、自分が普段利用するバス停を登録できたり、この建物・施設の近くにはこのバス停がありますといった検索機能まで装備されると更に便利になる。

■ バスに不慣れな方も利用しやすい時刻表の表示やバス停名の改善

- 同じのりばから、学校まで行くバスと行かないバスがあり、時刻表上では数字の下に線が引いてあるとか、小さな文字で補足があるだけなので、ぱっと見違いがわからない。もっと直感的にわかるような時刻表にしてほしい。
- 交通局発のバスのほとんどが仙台駅前を経由するのに、バス正面の行先表示に「仙台駅」の表示がなく、仙台駅前を経由するのかどうかがわからないことが多い。
- 仙台駅前のバス停がわかりづらすぎる。目的地へ行くバス停がなかなか見つけられないほか、県庁方面にいくバスは利用者や運行本数が多いにも関わらず「60番のりば」といった駅前から離れた所にある。バス停名をもっと工夫するべきで、例えば仙台には「国分町前」というバス停がない。他所から来た人は電力ビル前、商工会議所前と言われてもピンと来ない。

■ ダイヤのパターン化・複雑な系統の整理

- ダイヤのパターン化を進めて欲しい。八幡町の辺りから仙台駅方面のバスに乗る際に、一件見ると本数が多く、5分間隔に見えたりもするが、実は5分後の次が20分後だったりすることもあり、本数が多くても使いづらい時刻設定になっている。
- 同じ行先(終点)でも、経由地が異なるバスが多く、初見では混乱させる原因になる。

■ 時間帯ごとの利用状況に応じた便数設定

- 東北工大の長町キャンパスは、学校の目の前(キャンパス内)にバス停があるのだが、朝一や授業が終わったタイミング、悪天候の日は車内混雑がひどく、バスに乗れないことが多い。授業に遅刻しないために、バスに乗れないリスクがあるときは、長町南駅から30分近く歩いて通学している生徒もいる。乗れないことが多いと定期も買わなくなる。







SECTION : QUESTION & ANSWER

参加者からの質問



参加者

- 時刻表、ダイヤの乱れがバスの信用性を低下させてしまうというお話が委員の先生からありましたが、バスのダイヤはどのように時刻を設定しているのでしょうか？信号や道路の混雑具合に加え、高齢者の乗降にも時間がかかるようになってきていますが、そういったことも加味されているのでしょうか？

- 時刻表は、「この時刻で毎日運行します」と定めたものになりますが、時刻表を作成する上で「平日ダイヤ」というものは年間を通して1つしか設定することができません。
- 1年365日の間には春夏秋冬や晴れ・雨・雪の日があり、路線バスは道路の混雑状況が日々変化している中、多くの一般車と同じ道路上を、毎日時刻表通りに走らなければならないという状況にあります。
- 時刻設定にあたっては、バスの運行実績のデータを活用して時刻を調整しています。バスの車両に設置した装置からデータを吸い上げ、分析し、バス停を通過する時刻が適正になるように努力をしていますが、先程お話した通り、日々、様々な条件によって運行に差が出てしまうことがあり、その中で1つの時刻に統一することに苦慮しており、難しく感じているところです。



交通局次長
三浦 孝行

有識者会議委員からの補足

鈴木委員

- バスは時刻表よりも早く走ってはいけず、一般にこれを「早発」というが、時刻表よりも早く走ってしまわないようにダイヤを作る関係で、条件の変化によって遅れてしまうということがあるのだが、段々と精度は上がってきている。また、バスロケーションシステムの導入によって、バスの位置情報を一般の方も見れるようになるなど、少しずつ改善はされている。精度が上がってきてはいるものの、やはり限界もあり、いかに無理なく、時刻表通りに走れるダイヤを作るかがこれからも大きな課題である。

徳永委員

- 昔、バスカードを導入したことで、平均の乗降時間が1秒遅くなったというデータがある。これは、紙の定期の時代は見せるだけ、小銭を現金箱に入れるだけであったが、バスカードにより、カードを入れて出てくるまで待つという時間が生まれたからである。
- さらに、昔は降りる前に両替を済ますとか、降りる前に出口の前に移動しないと怒られるというのがあったが、今は車内事故防止のためにバスが停車してからでないと移動してはいけないこととなっている。これにより、1バス停につき10秒や20秒ずつ遅れが発生してしまっている。
- バス停に一度停車すると、後続の一般車にどんどん追い抜かれ、ウインカーを出していてもなかなか車線に入れてもらえないということが多い。こういったことは交通局の自助努力だけでは解決できない問題であり、普段運転する皆さんにも理解してもらい、少し気を遣ってもらいたい点である。






SECTION : COMMENTS FROM EXPERTS

市バス路線ミライ会議の講評

■ 高澤委員、徳永委員、吉田委員より

高澤委員

- 本日は、この場を設けることができて良かった。我々は有識者会議の中で、データに基づき議論を進めているが、普段から利用者目線を意識してはいるものの、少し自信がないところもあった。
- 本日は皆様から、愛ある発言を直接伺うことができて、本当に良かった。今後の有識者会議の中で活かしていけることをたくさん得ることができた。感謝申し上げる。





徳永委員

- 本日の議論を聞いていると、有識者会議の範疇を超えた内容が出ていると感じた。有識者会議では路線の再編問題が議論の中心になるが、運賃や車内環境、まちづくりなど幅広く課題があることを再認識できた。
- バスの問題というのはバス事業者や利用者だけが考えればよいというものではなく、これらの課題を市全体に広げていかなければならないと改めて感じた。

吉田委員

- 良いルートやダイヤをいかに出していくかが必要。そのための視点は何かを考えていくのが私たちの検討会である。
- ペルソナだけでは抽象的な点もあったが、2番目のワークで具体的に吐露してもらえたため、皆さんの意見を大切にさせていただきながら今後の議論を進めていきたい。
- 交通局を皆さんで見守っていただきながら、バスを利用して支えていただきたい。





SECTION : PATICIPANTS' REFLECTIONS

◆ 参加者の感想(主なもの)

■ 市バス路線ミライ会議に参加して重要だと感じたこと

- 自分事にとらえ、今後ともこの市バスの問題について考えていきたい。
- 利用者もバスを「乗って支える」という視点が重要だと考える。
- 末永く市営バスという形態で存続してほしいと思います。私自身利用にも貢献していきたいと思います。
- 運転士不足や少子高齢化の中で、インフラとして生活を支え続けてほしいです。
- セクターを超えた公共交通のインパクト評価が進むと公共交通政策の優先度が上がると感じた。
- 都市計画とも連携し、官民学連携した改善の案もあり、その通りだと感じた。
- 交通のことをあらかじめ考えた上で都市計画を策定するべき。
- 課題が多い分、その課題を解決できれば、よりよいまちになると実感できた。
- 限度のある資源の中で、初心者にも利用しやすいバスが求められる。
- わかりやすさ、乗りやすさが他所から来た人には必要だと感じました。

■ 今後、交通局に進めて欲しい取組み、期待すること

- 交通局の経営も大事だが、市全体や市民生活のことを広く考えた上で運賃などを考えてほしい。
- 市民にとっては必要な移動手段を残していく方向で考えてほしい。
- 交通局全体で「運命共同体意識」を持ってほしい。
- バスを待機する上で、寒さをしのげる場所が必要(シカゴのヒーター付バス停みたいに)。
- 観光(瑞宝殿、七夕の会場)が一目でわかるよう、観光に特化したバスマップ、観光地のマークが表示されたバスのりばの案内が必要。
- バス無料デーの実施により、バスの利用者を増やす(バスを敬遠する人に利便性をアピールする)ような取組みを実施してほしい。
- 利用促進策の継続が運転士不足、利用者減少といった問題の改善に繋がると考える。
- 市民の一員である外国の方へのバス利用方法を説明する機会を設け、利用に繋げてほしい。
- 減便される路線が増えるばかりでは不安になるので、増便や地下鉄・JR・他バス事業者と協働してもらい、市バスの未来に期待したい。
- 来訪者には「わかりやすく」、沿線の市民には「使い勝手を良く」!
- 多様な車種、車体を保全していただきたい。

■ 市バス路線ミライ会議に参加した感想

- 自分と異なる立場の人が、どのように市バスについて考えているのかについて知ることができる、いい機会になりました。
- 学校や社会生活で学ぶことのできない、生活に直結するテーマについて考える機会は、今後さらに範囲を広げて確保していくべきだと思います。
- 様々な年代の方と日々利用する市バスについての議論ができて楽しかった。
- 実際に市バスの検討会で議論されている専門家の方々の話を聞くことができてとても貴重な機会となりました。市バスがより利便性の高いものになることを期待しています!
- 今後の課題と向き合った話題を発見することができた。
- 参加者やペルソナなど、その人の背景によって要望が異なるものだとわかった。
- 経路の利用やその所感を多方面から知ることができ非常に有意義な時間であったと感じた。
- 住んでいる地域のことについて住民どうしで議論できたことはすごくよかった。
- バスはまちづくりにおいて欠かせないが、多くの課題があることが理解できた。
- 限られた資源の中で必要とされるバスの運営、運用に携わる皆さんに心から感謝しています。
- これからも利用していくと思うので、引き続き交通局の方には頑張っていただきたい。
- よりよい市バスの運営ができるように頑張ってほしい。
- このような機会をくださった皆様、ありがとうございました。



SECTION : FACILITATORS REFLECTIONS

◆ ファシリテーターの感想（主なもの）

- グループワークでは、自身とは異なる属性のペルソナについて考えることで、市バスの利用者には多様な方がいることを、参加者の皆さんが実感されていました。「ミライの時刻表」を検討する際には、「目的地まで早く移動できること」「移動するタイミングを選べること」が重要だと捉えられているように感じました。
- 運行情報や運賃、乗り方などに関する情報発信がわかりにくく、利用しづらいという意見もあり、高齢者や外国籍の方、観光客などにも配慮した情報発信とすることで、多くの人にとってわかりやすくなり、バスの利用促進にも繋がるのではないかと思います。
- また、今回のワークショップのように、バス路線やダイヤなどの検討内容について、行政からの情報発信を充実させるとともに、市民の意見を聞く機会を増やしてほしいという意見があったことも印象的でした。

- 「高齢夫婦」というペルソナを共有したことで、参加者の年齢差を超えて、当事者目線の議論が生まれたことが印象的でした。
- 当初は乗継負担の軽減から「都心への直通」を支持する意見が多数でしたが、対話を重ねる中で、長時間乗車によるトイレの不安や待ち時間の負担など、高齢者の心理や日常に即した視点が次々と加わり、その結果、通院や買い物など日常利用を支える「便数の確保」がより重要という認識が共有され、最終的に全員一致で②の運行本数が確保された時刻表が選択されました。
- ペルソナを用いることで参加者の想像力が引き出され、抽象論ではなく具体的な生活場面に基づく議論が深まり、変化していくプロセスを実感しました。

- ルートによって運賃が異なることや、乗降に時間がかかり遅延が発生することに対し、先払い制の導入や、スムーズに乗り降りできる仕組みの改善などの提案がありました。
- 「どこバス仙台」や「仙台市バス地下鉄ナビ」などを利用している参加者がいる一方、サービス自体を知らない参加者もおり、情報発信の強化を求める意見も見られました。さらに、1日乗車券の販売や、乗車券を購入できる場所を増やしてほしいという声もあり、より利用しやすいサービスへの期待が伺えました。
- 参加者が自身の経験をもとに主体的に意見や提案をしていることから、市民の声を取り入れることの大切さを実感しました。「今ある良さ」を残しながらも、より利用しやすい公共交通に繋げていくことが大切だと感じました。

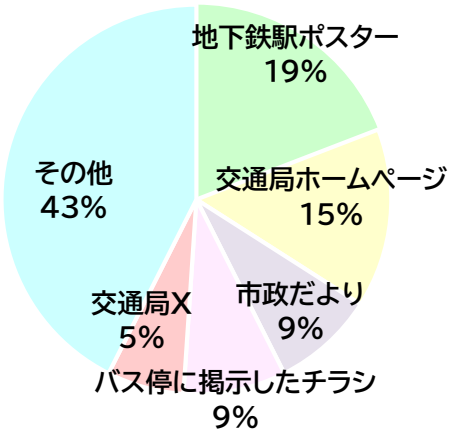
- バス利用者からは、通学や買い物など生活に欠かせない移動手段としての側面に加え、車窓の景色や乗務員・他の乗客とのコミュニケーションなど、市バスならではの体験を楽しんでいるという意見も聞かれました。
- バス非利用者からは、路線や運行時間が複雑でわかりにくい、混雑しているイメージ、学校までの便数が少ない、料金の支払い方法がわかりにくいといった声が挙がりました。普段利用している人でも、日常的に使う特定の路線以外は把握していないという意見があり、情報提供のわかりやすさが共通する課題として見られました。
- 今後は、路線図や案内表示、乗り方などをより直感的に伝える工夫に加え、子ども・高齢者向けの割引制度など既存サービスの周知を強化することで、非利用者の心理的なハードルを下げ、市バスを移動手段の選択肢として認識してほしいという声が上がりました。

- ペルソナに近い人物がグループにいなかったため、イメージしながらになりましたが、バスはJRや地下鉄に比べ、階段の上り下りが少ないなど、バスの乗車にかかる前後の行動（負担）について意識した利用者目線の意見を伺うことができました。
- 各自が考える改善点としては、バス停と地名を合わせることや料金・ダイヤ間隔の統一化、「どこバス仙台」などの情報検索において、都度バス停名を入力する手間の見直しなど、いずれも調べれば済むことですが、逆に調べる手間が負担である現状が見えてきました。観光客に限らず転勤や出張で来仙する人にとっても、市民にとってもプラスに繋がる改善点を出し合うことができ、とても有意義な時間となりました。

SECTION : SURVEY RESULTS

参加者アンケート結果

市バス路線ミライ会議をなにで知りましたか？

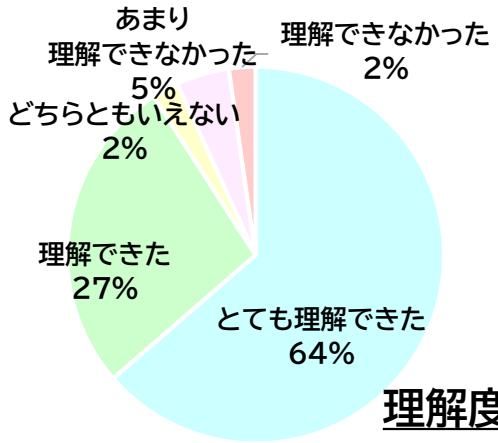


回答数 ※複数回答可 （単位：人）

Q1：市バス路線ミライ会議をどこで知りましたか？	
1.地下鉄駅ポスター	9
2.交通局ホームページ	7
3.市政だより	4
4.バス停に掲示したチラシ	4
5.交通局X（旧：Twitter）	3
6.その他 ex.知り合いの紹介など	20

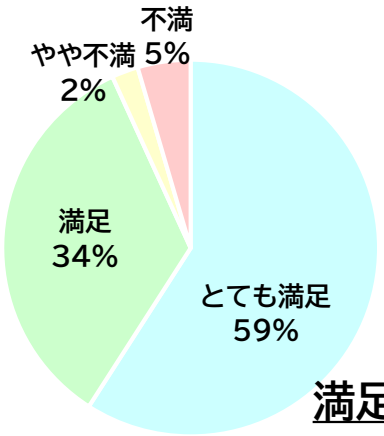
以下、回答者44名（参加者及びファシリテーター）

市バスを取り巻く現状や課題について理解できましたか



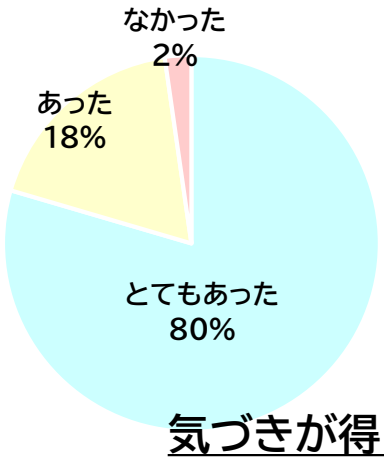
理解度 91%

本イベントに満足できましたか



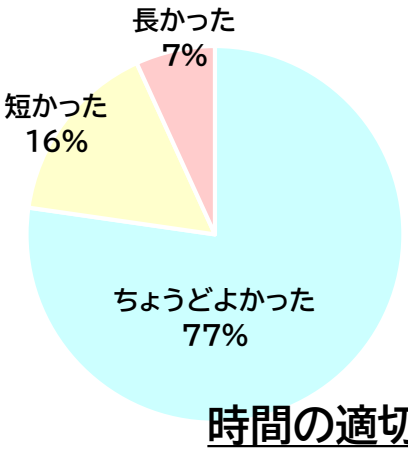
満足度 93%

本イベントで得られた気づきはありましたか？



気づきが得られた 98%

本イベントの時間は適切でしたか

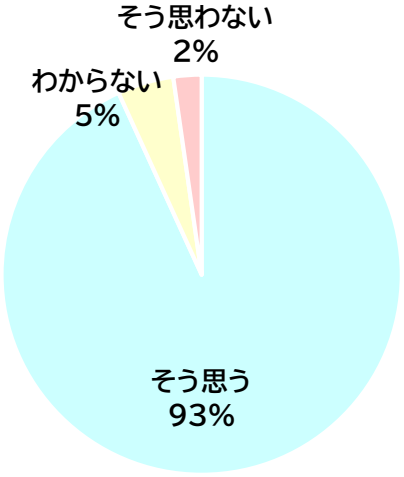


時間の適切さ 77%

SECTION : SURVEY RESULTS

参加者アンケート結果

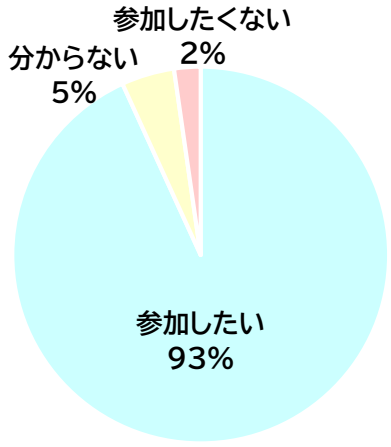
市バスの見直しや再編が必要だと思いますか？



市バスの見直しや再編が必要 93%

（意見抜粋　順不同）
- グループワークを重ね、皆さんの意見を聞き、必要だと感じた
- 泉中央、愛子など、拠点となるポイントを活性化する上で必要
- 将来の利便性に向け、市民・利用者と多様性の視点・意見を集約して検討してほしい
- 時代や人口の変化に応じたリデザインは求められると思います
- 数年、数十年先も継続的に利用するため、アップデートしていくことが大切と考える
- 人口減少など、流動に伴う生活者数やペルソナに合わせる必要がある
- 働き手（運転手）の見直しなどに対応していくため
- まだまだ住民のニーズに対応していく必要がある
- 今日出た意見の中でとても深いものがあったから
- 利用者のニーズは変化するものであり、それによって不便にならないような市バス路線の在り方を考えるべきだと思う
- 利用者と事業者、双方の目線から課題がたくさんあったから
- 現状維持は不安の種になるので、常にブラッシュアップしている様子を市民に示していく必要があり、その中で路線の見直しは避けられないと思う
- 使いやすい、わかりやすい形になってほしい
- 今日の会議でいい意見が多くあったので、見直してほしいと思った
- 様々な意見が出たため、まだまだ改善できると感じた
- 少子高齢化における状況に応じたダイヤを組むべきだと思う
- 課題として、市バスがわかりにくいという問題は今後見直していくべきだと思う
- 資源が限られているため
- 利用者のことを考えて、今日出た問題点を直してほしいと思う
- 様々な意見があり、私も含め、今日参加した皆さんがよりよい交通を目指していると理解できたから
- 鉄道など他交通機関との分担が十分になされていないため
- 仙台駅のみを起点に考えてしまっているため
- 運転士不足問題があるので必要と考える
- 利用者減少の傾向、運転士不足の中で、利用者のニーズを踏まえながら変えていくことは大切

また参加したいと感じましたか？



また参加したい 93%

- 様々な年代の方と日々利用する市バスについて議論することができて楽しかった。
- 自分と異なる立場の人が市バスについてどう考えているのか知れる、いい機会になった。

本イベント終了後にアンケートを実施したところ、「また参加したい」といった継続参加を希望する声があり、全体として参加者満足度は非常に高く、イベントの目的を十分に達成できたものと実感しております。

SECTION :CONCLUSION

むすび

「市バス路線ミライ会議」は、仙台市営交通100周年を迎える節目の年に、交通局として初めて開催した、市民・利用者の皆様とともに市バスの未来を考える取組みです。ご参加いただいた皆様からは、市バス路線のあり方や、市バスに期待することなど、様々な立場・視点から貴重なご意見を頂きました。

バス事業を取り巻く環境が大きく変化する中、分かりやすく利用しやすい持続可能なバス路線網の確立に向け、今回寄せられたご意見やご提案を、年度内に策定する「(仮称)市バス路線のあり方に係る基本方針」をはじめ、今後の路線再編やサービス改善の検討に活かしてまいります。

本イベントの開催にあたり、ご参加いただいた皆様をはじめ、開催にあたってご尽力いただいた全ての皆様に、心より感謝申し上げます。

市バスがこれからも皆様に親しまれ、愛される存在であることを願い、報告書の結びといたします。

仙台市営交通100周年

1926 »»»»»»»» 2026

これからも、お客さまとともに、このまちとともに。

令和8年11月

仙台市交通局

市バス路線ミライ会議報告書

作成　仙台市交通局自動車部事業計画課
〒980-0801 仙台市青葉区木町通一丁目4番15号
TEL　022-712-8310
FAX　022-224-5510