

宮城県利府町

～研究テーマ～

「各路線(町民バス)の乗車データを活用した新規
路線の見直しについて」

日本三景松島湾に浮かぶ「馬の背」



十符の里の妖精 **リーフ**ちゃん

利府町の概要

- ◆人口：35,900人（R7.12月末現在）
- ◆高齢化率：26.7%
（県内35市町村の内、6番目に低い）
- ◆駅数：3駅（仙台駅まで約20分）
- ◆主な施設：宮城スタジアム（県施設）
イオンモール利府（東北最大級）
JR東日本新幹線総合車両センター
- ◆観光名所：馬の背（松島湾内）
- ◆特産品：梨、蜂蜜
- ◆イベント：TOYOTA GAZOO Racing Rally
スポーツ流鏝馬

宮城県市町村図



公共交通の現状は

■昭和50年代後半からの急激な団地造成に伴う人口増

↳ 民間バスによる運行

■公共交通空白地域解消及び公共交通ネットワークの向上

↳ 平成11年 町民バス運行開始

- ◆高齢化が進む団地の増加
- ◆大型商業施設の建設や土地区画整理事業の増加
- ◆民間バスとの競争を避け、公共交通空白地帯を運行



課題は

- ◆利用者数の伸び悩み
- ◆通勤、買い物、病院等、利用者に合わせて運行
- ◆高齢者の足の確保
- ◆バス乗車時間の短縮（中心部の巡回バス）
- ◆電車と合わせた運行



取り組みの流れ（EBPMブートキャンプ）

P
problem

町民バスの利用者ニーズはしっかりと分析できていないため、乗車数の伸びは鈍化傾向にある。

P
plan

町民バスの「乗降データ」の分析に加え、アンケートデータ等を組み合わせることであらゆる視点からニーズと傾向を分析する。

D
data

「乗降データ」に加え、「入金・乗者データ」と「住民アンケートデータ」結果を収集する。

A
analysis

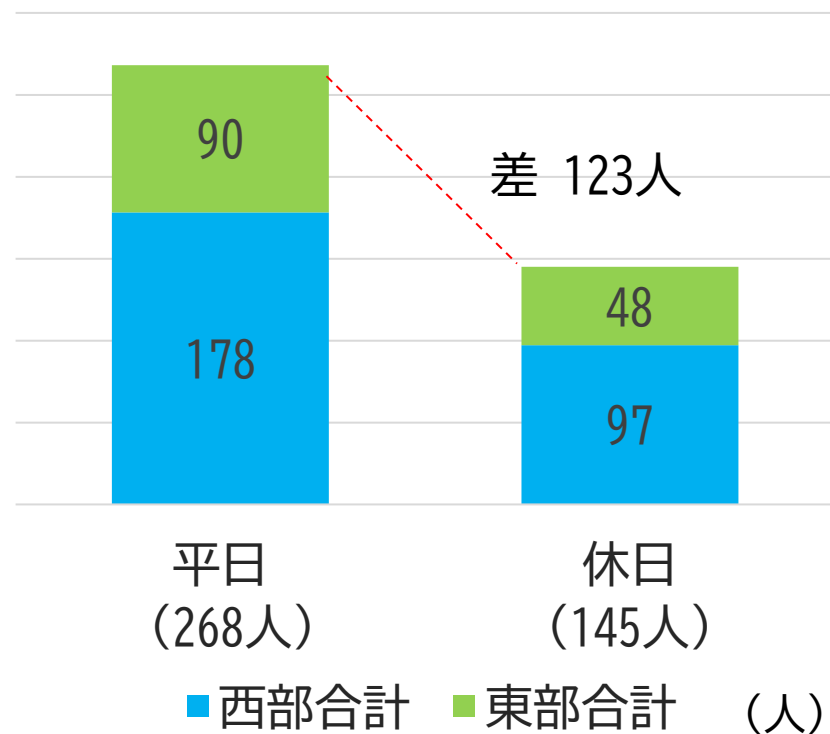
「乗降データ」により各バス停の乗降数の分析、「入金・乗者データ」と「住民アンケート調査データ」を組み合わせた分析を実施する。

C
conclusion

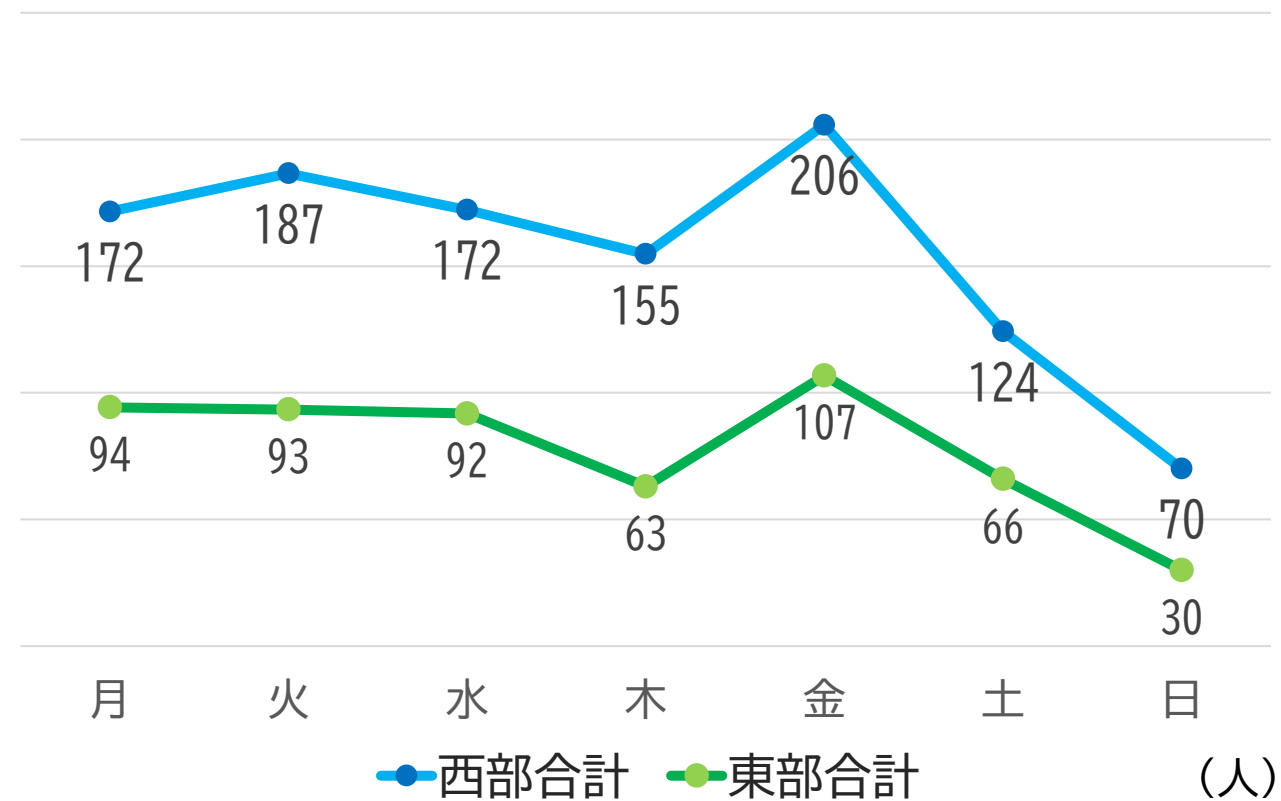
「町民バス路線の見直し」に向けた検討の参考材料として活用する。

町民バスの利用者数（EBPMブートキャンプ）

1日当たりの利用者数平均
（平日・休日比較）



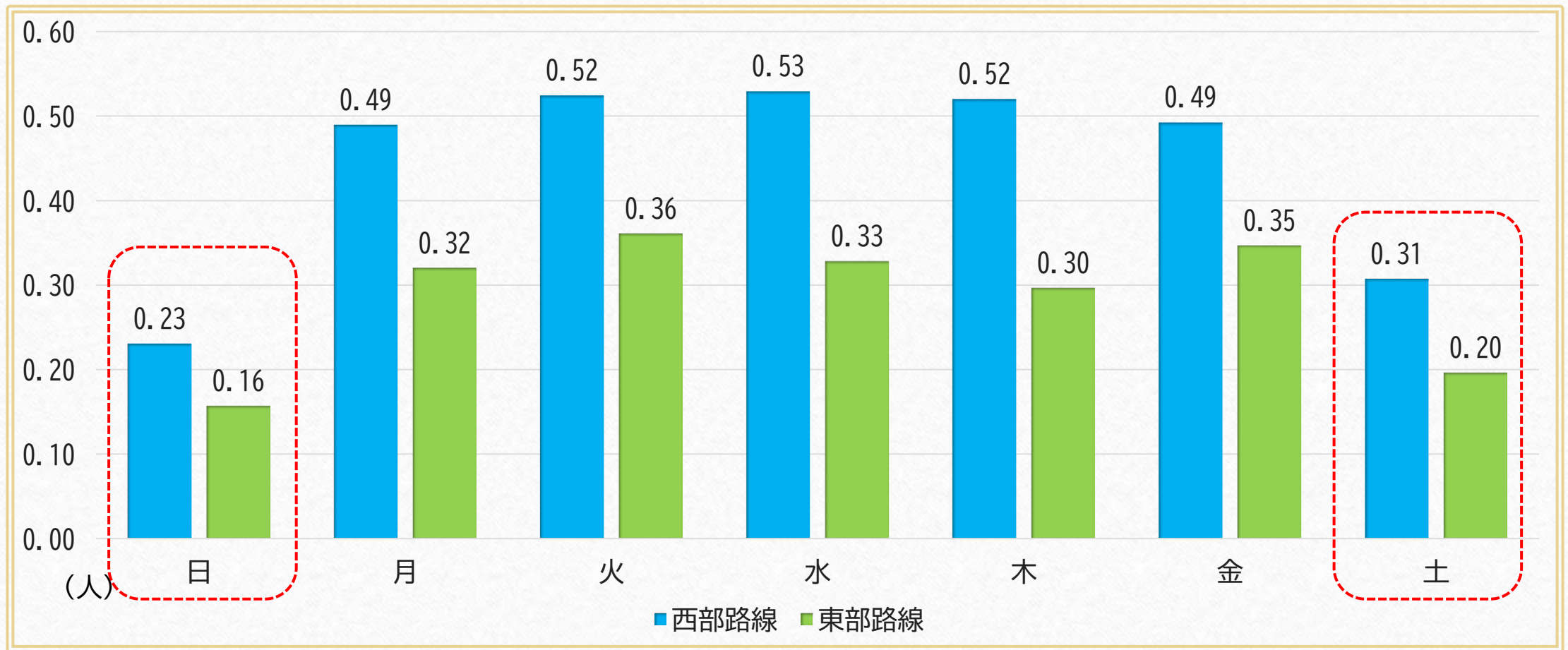
1日当たりの利用者数平均（曜日比較）



◆平日の利用者数は、休日の約2倍。

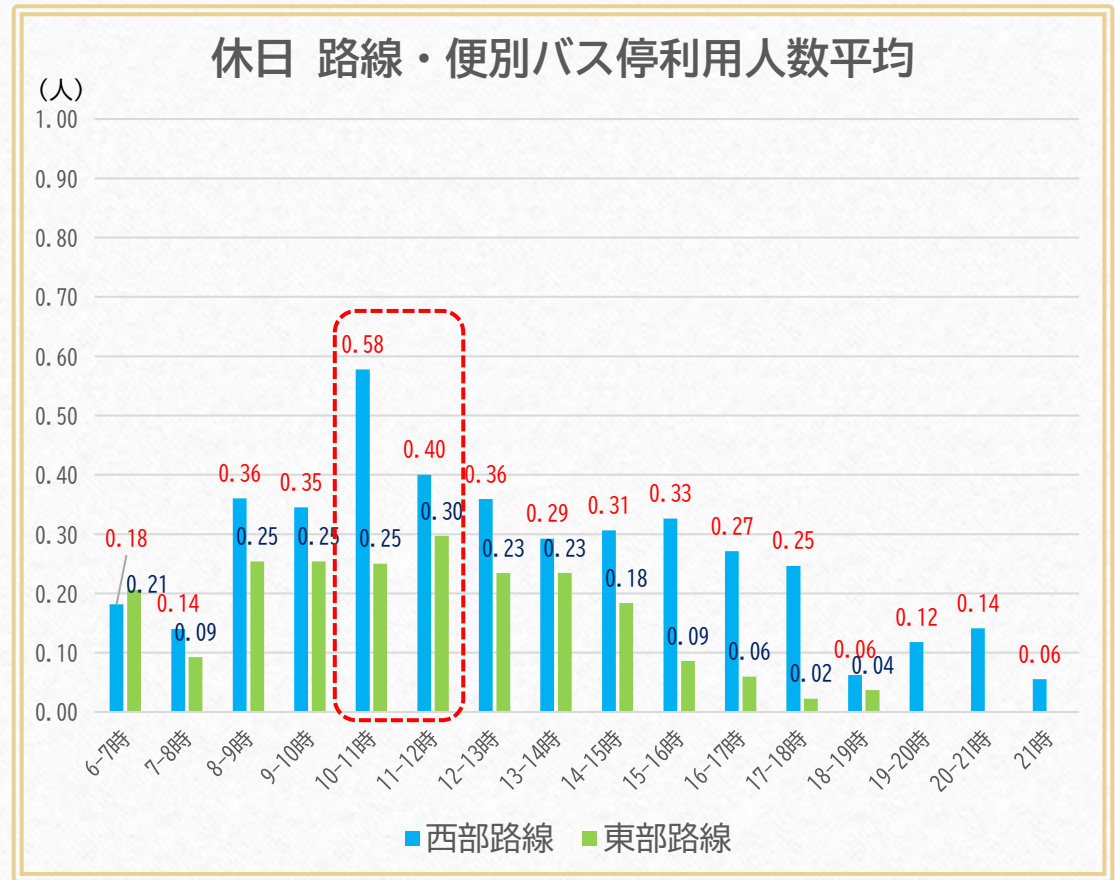
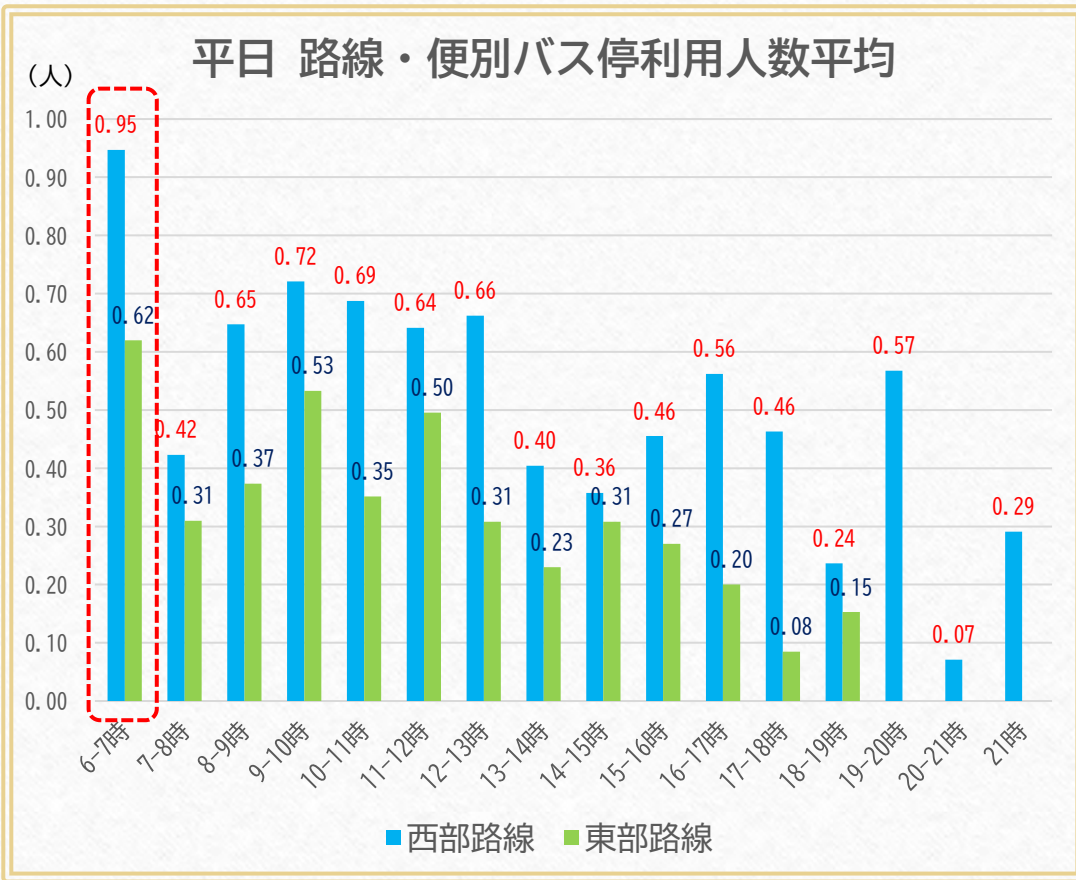
◆日曜の利用者数は、便数が少ないこともあり、平均100人が利用。

曜日別バス停利用人数平均（EBPMブートキャンプ）



- ◆土・日の利用者が少ない
- ◆平日はほぼ横ばい、主に通勤・通学の利用

路線・便別バス停利用人数平均（EBPMブートキャンプ）

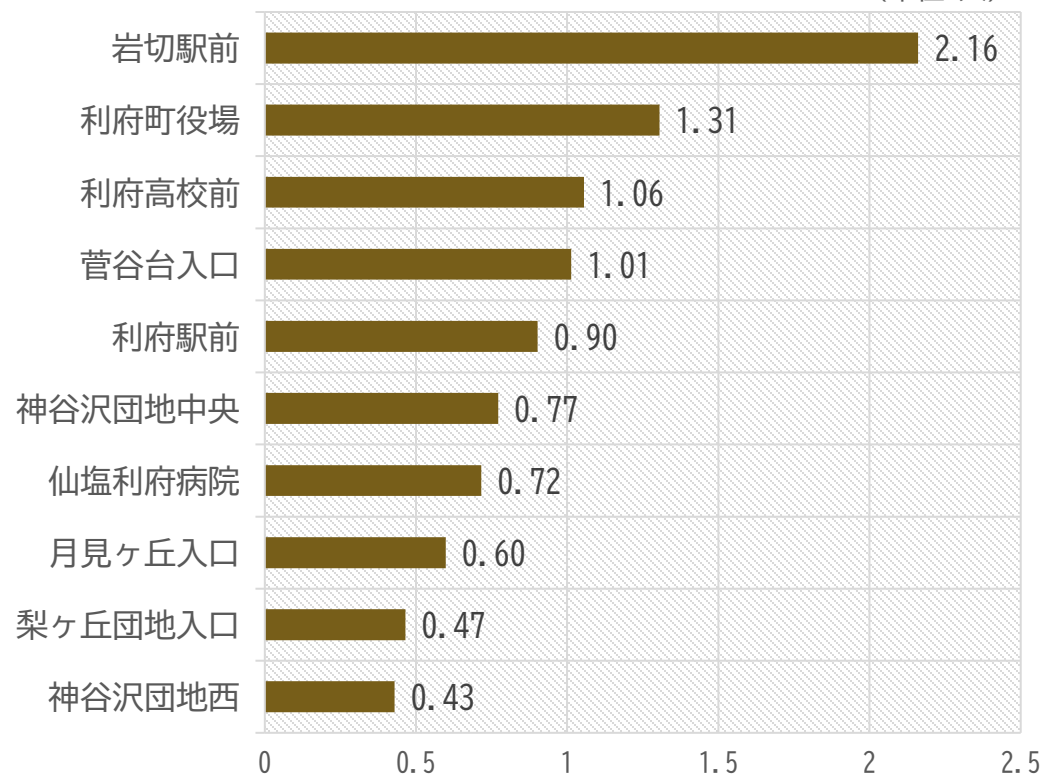


- ◆平日は午前6時～7時の利用が多い
- ◆休日は午前10時～12時の利用が多い

各バス停の平均乗降者数について

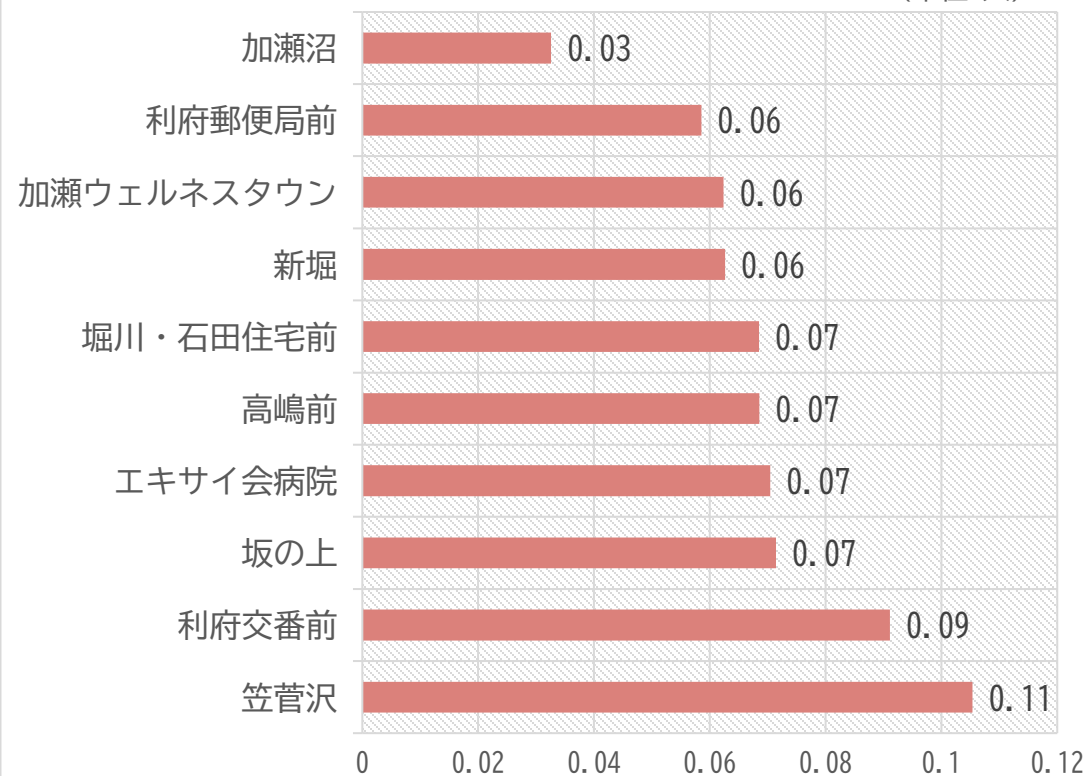
利用が多いバス停留所

(単位:人)



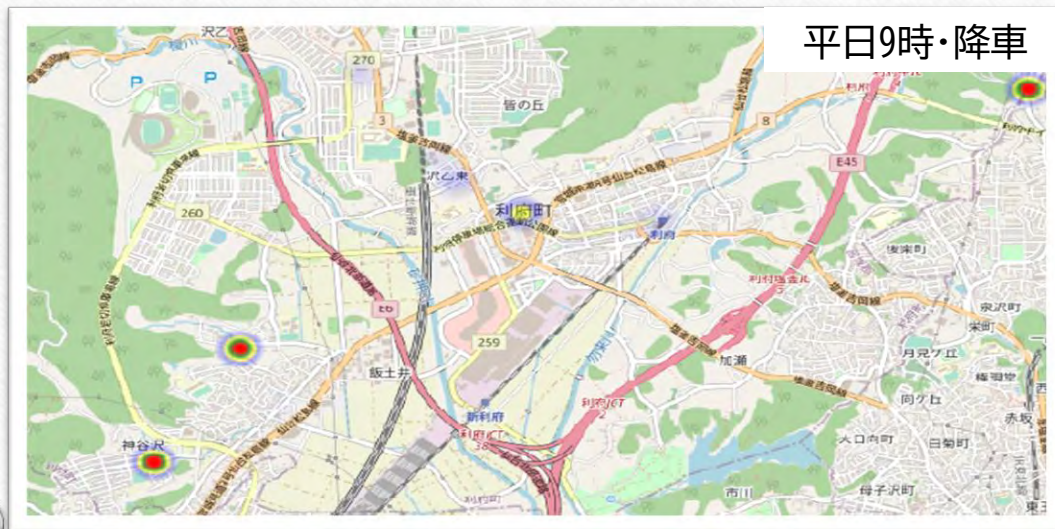
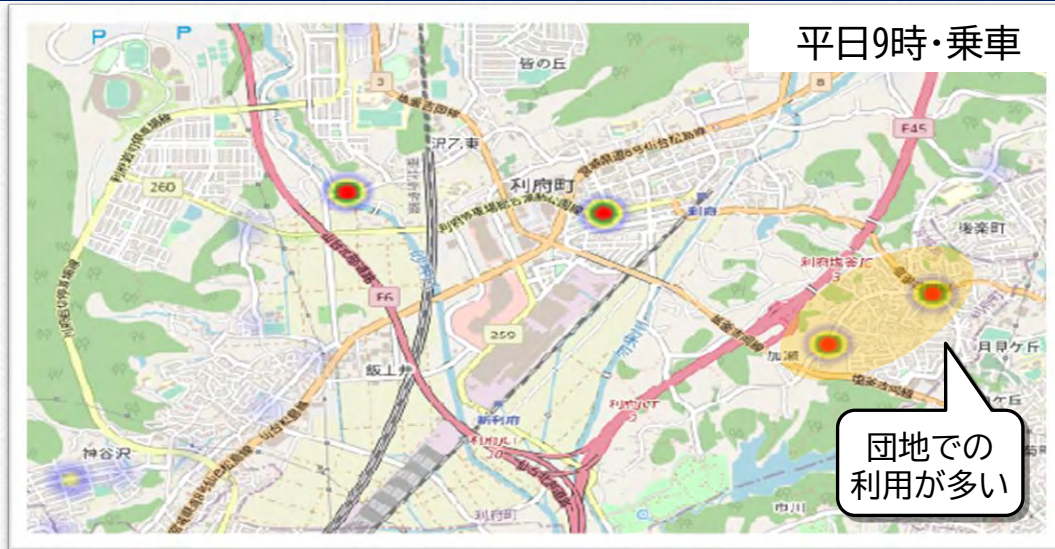
利用が少ないバス停留所

(単位:人)



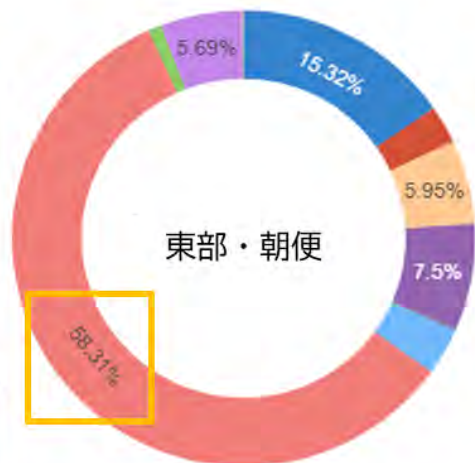
- ◆通勤・通学等で利用者が多い岩切駅前と町中心部が多い
- ◆東部路線のバス停は利用者が少ない

乗降データの可視化（時間帯：9時）

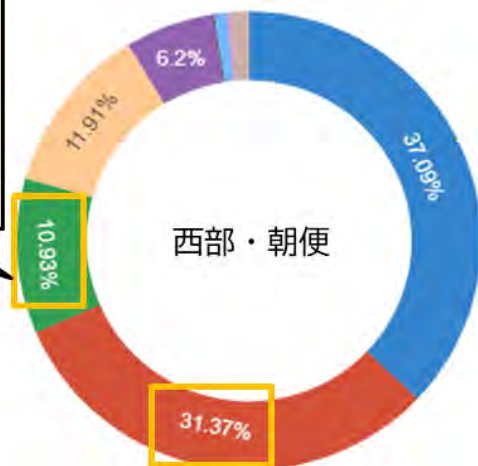


運賃決済種別から見る利用状況について

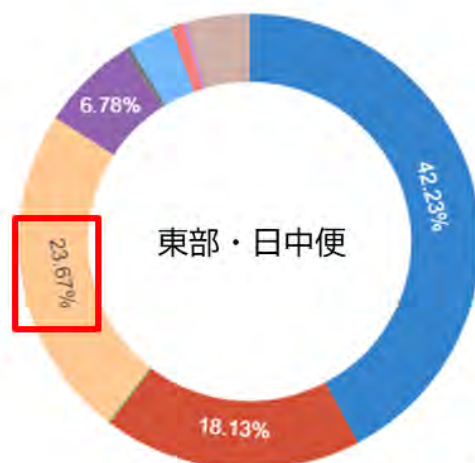
東部の朝の便は、主に小中学生の通学で利用されている



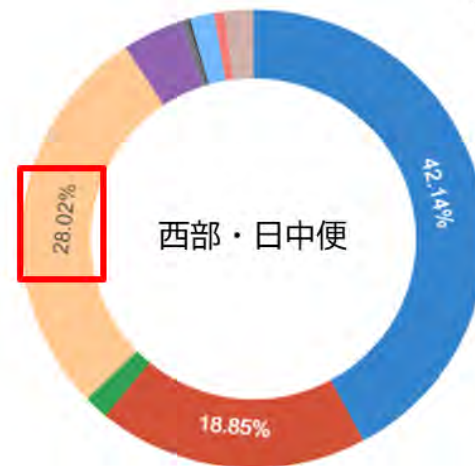
西部の朝の便は、通勤通学が多いため、他の便と比較し、回数券及び定期券の利用者が多い



東部・日中便



東部・西部ともに日中の利用者の3割が高齢者

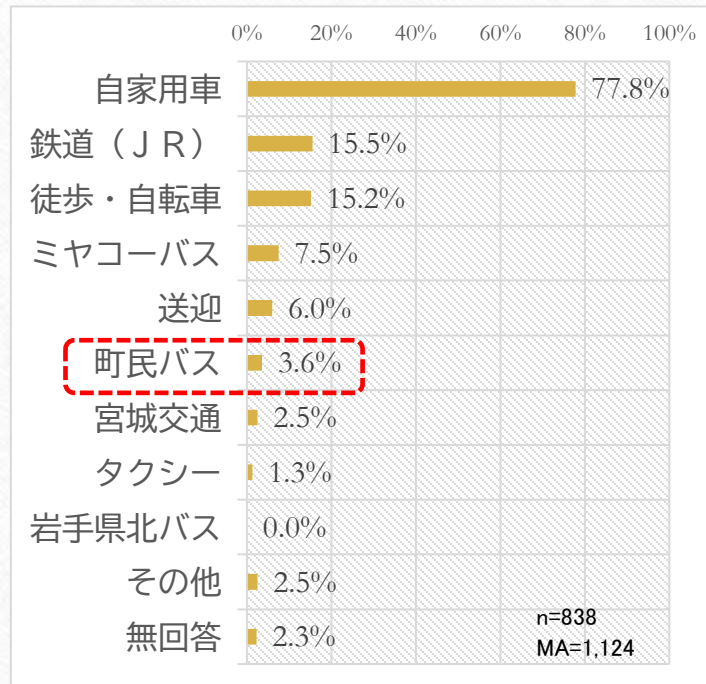


- ◆東部・西部路線とも朝の便は回数券(小人)・定期券(大人)の利用が多い
- ◆日中便についてはシルバーパス(70歳以上)利用者が増加

- 現金(大人)
- 現金(子供)
- シルバーパス(大人)
- 身障(子供)
- 回数券(大人)
- 回数券(子供)
- 身障(大人)
- 夏休み(子供)
- 定期券(大人)
- 定期券(子供)
- 免許返納(大人)
- どこばす(大人)

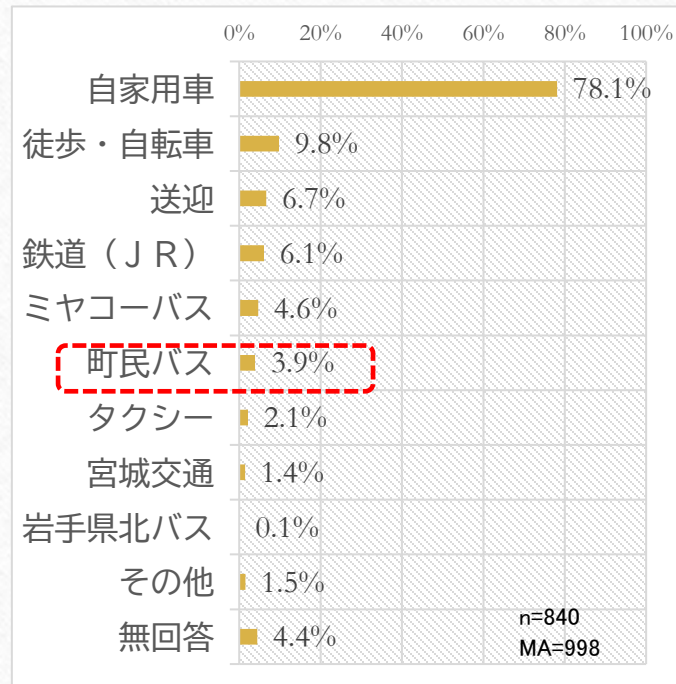
住民が外出のために利用する交通手段について（アンケートより）

通勤・通学



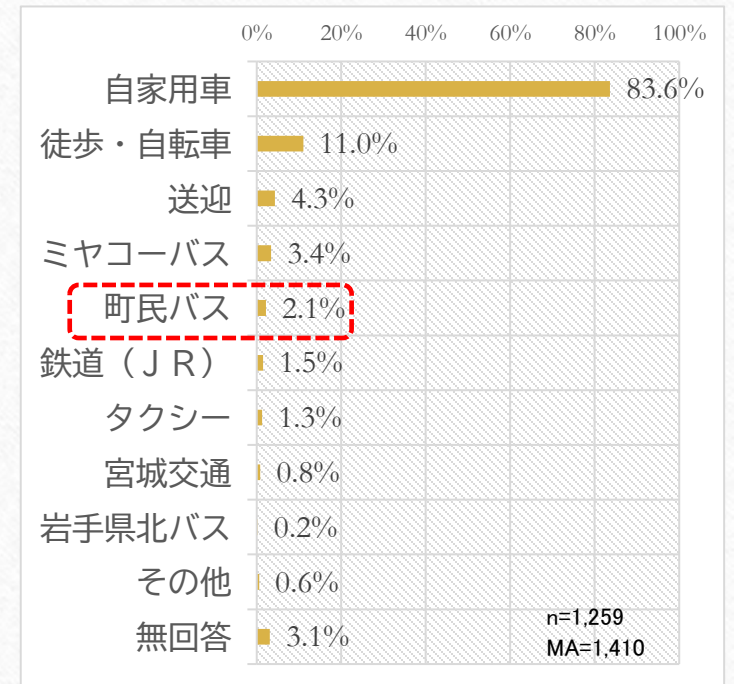
自家用車利用は77.8%
バス利用は13.6%
➡町民バス利用3.6%

定期的な通院



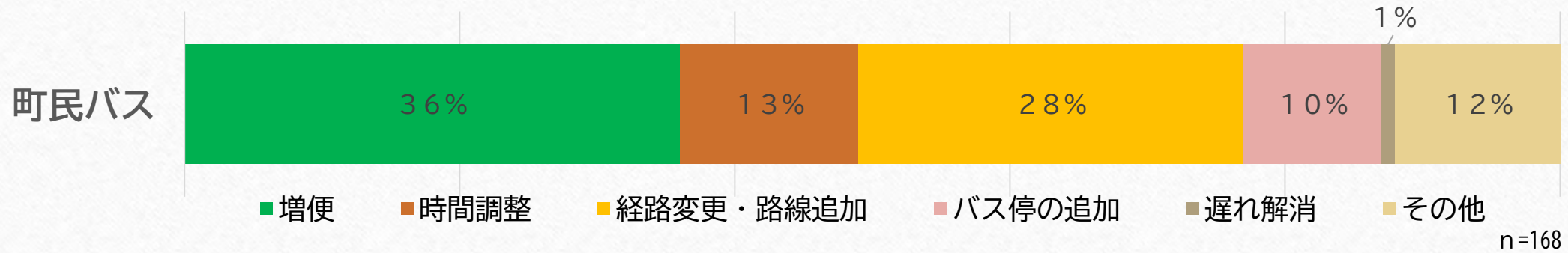
自家用車利用は約78.1%
バス利用は10%
➡町民バス利用3.9%

買い物



自家用車利用は約83.6%
バス利用は6.5%
➡町民バス利用2.1%

町民バスに対する要望について（アンケートより）



町民バスは安くて利用したい気持ちがありますが、ちょうどいい時間に動いていないので本数を増やしてほしい。

現在は自家用車を使用しているが、いずれ免許返納となった時、もっと多くの本数があると良い。今のままでは不安が大きい。



バス路線が「団地⇔駅」という設定になっているが、団地内を巡回するルートとまちなかを回るルートがあると利用しやすくなる。

土日のバスダイヤがJRのダイヤと合わないので使えない。電車との乗り継ぎ時間にゆとりを持ってほしい。



各データから考える今後の取り組み

指標化

平均乗車数の分析により、各バス停の必要性と重要度を数値化し、路線再編の指標とする。

分析強化

年代別や目的別の調査を追加し、通年でデータを収集することで分析の精度を向上させる。

- ◆平日と休日の運行ダイヤの変更
- ◆バス停の見直しによる運行時間の短縮
- ◆利用目的に合わせた循環バス（新規路線）

EBPMブートキャンプにて学んだこと

本町では「令和4年度EBPMブートキャンプ」に参加し、単純集計を行っているバスの乗降データやアンケート調査結果データを十分に活用できていなかった。

データや情報を多角的に収集分析し、正確な現状把握と検証に基づくエビデンス、政策決定に対する説得力の無さを痛感し、公共交通政策の見直しを図ることとしました。

■ 「EBPMブートキャンプ」参加後、改めて公共交通課題の再整理



- ◆ 高齢化が進む団地の増加。免許返納対策事業の必要性
- ◆ 町民バスや民間バスによる公共交通政策からの脱却
- ◆ 継続的なデータ分析に基づく新たな公共交通政策



データを活用した「新たな公共交通システム」導入によるチャレンジ