

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

資料3

令和 年 月 日

協議会名: 仙台市交通政策推進協議会

評価対象事業名: 利便増進計画策定事業

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③計画策定等に向けた方針
<p>【事業内容】 (1)利便増進実施計画の策定に向けた調査分析 ①実施事業の内容・実施主体の検討 ②施策・事業推進のための支援措置の検討 ③事業の実施効果の検討 (2)協議会の運営支援 協議会:2回分、公共交通ワーキング:6回分</p> <p>【結果概要】 ・仙台市地域公共交通計画で位置づけたバス幹線区間・バス準幹線区間の利便性向上策実施に向け、複数事業者が運行する発現効果の高い区間である八木山ライン[※]を選定し、オフピーク時における最大待ち時間の短縮を図るためダイヤ調整の検討を実施した。 [※]仙台市地域公共交通計画で位置づけた「バス幹線区間No.9仙台駅～高等裁判所前 付近」及び「バス準幹線区間No.114仙台駅(高等裁判所前)～八木山動物公園駅 付近」</p> <p>・市民や来訪者の利便性向上及び都心の回遊促進のため、令和4年10月から宮城交通(株)が実証運行を行っている仙台都心循環線(まちのり「チョコット」withラプラス)について、本格運行に合わせた利便増進事業として位置づけるための検討を実施した。</p> <p>・利便増進事業の実施効果について、八木山ラインにおけるダイヤ調整については、コストをかけずに利用しやすいダイヤとなるような検討を行い、仙台都心循環線については、他系統への効果を踏まえ検討を実施した。</p> <p>・八木山ラインにおけるダイヤ調整の取り組みを増進させる取り組みとして、統合時刻表の作成に向けた検討を実施した。</p> <p>・協議会を3回開催し、そのうち2回分を支援。</p> <p>・公共交通ワーキングを8回開催し、そのうち6回分を支援。</p> <p>【今後、取り組む内容】 ・事業に関連する施策の実施内容、事業展開の検討 ・協議会の運営支援 協議会予定開催数:1回、公共交通ワーキング予定開催数:3回</p>	<p>A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された(される見込み)。</p>	<p>仙台市地域公共交通計画に位置づけた個別施策の「バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施」及び「公共交通を利用した都心の回遊促進」について、事業者等との同意のもと、利用者の利便の増進に資する具体的な取組内容を定める「仙台市地域公共交通利便増進実施計画」を策定する。 今後、各取組の円滑化を図るため地域公共交通利便増進事業(利便増進計画推進事業)の活用も見込んでいく。</p>

地域の概要

1. 基礎データ

仙台市

人口：1,062,285人

(R4.4.1現在・住民基本台帳)

面積：78,635 平方キロメートル

過疎地域等指定：山村(旧秋保村、旧広瀬村、旧大沢村、旧根白石村)

高齢化率：24.75%(R4.4.1)

協議会開催数：3回、公共交通ワーキング開催数：8回
(R4.4 ~ R4.12)

2. 公共交通の概況

【乗合バス】

路線バス

運行：仙台市交通局、宮城交通(株)、愛子観光バス(株)、(株)タケヤ交通

路線：90路線

【鉄道】

運行：東日本旅客鉄道(株)

路線：4路線

【地下鉄】

運行：仙台市交通局

路線：2路線

【タクシー】

運行：タクシー事業者47社

エリア：仙台地区

【乗合タクシー】

運行：(有)高砂タクシー

エリア：宮城野区燕沢地区

【デマンドタクシー】

運行：KM仙台タクシー(株)、(有)秋保交通、相互タクシー(株)

エリア：太白区坪沼地区、秋保地区、生出地区、青葉区新川地区

【フェリー】

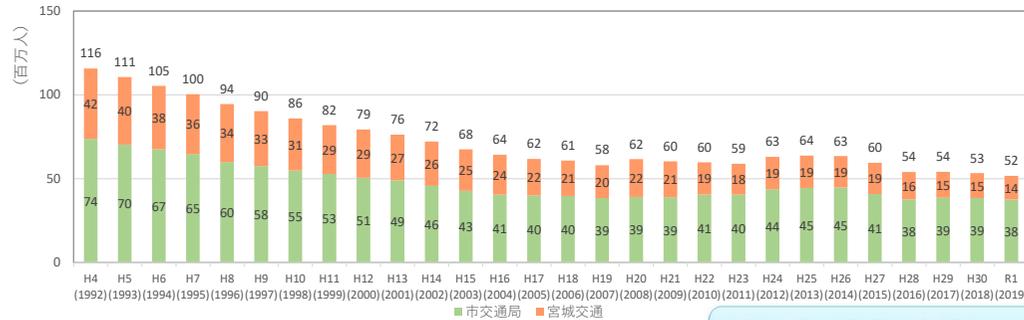
運行：太平洋フェリー(株)

路線：2路線

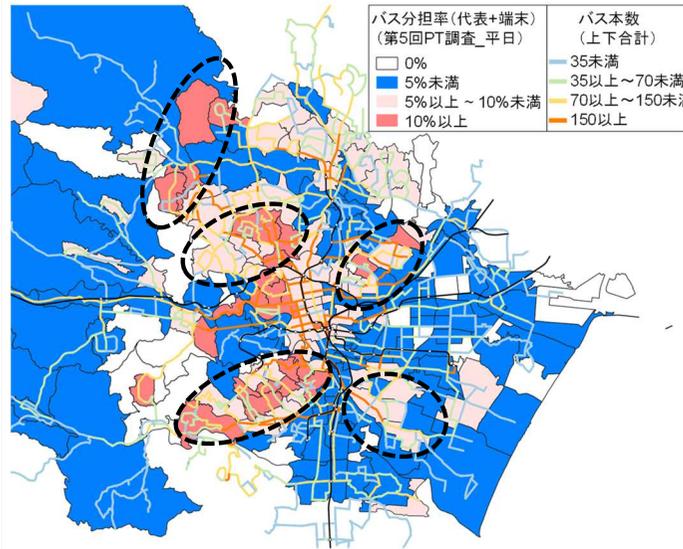
バス事業においては、長期にわたる乗車人員の減少傾向から厳しい経営状況が続いているが、公共交通を中心とした交通体系は、都市の基盤として、広域的な交流・連携や、通勤・通学・通院などの日常生活における移動を支え続ける必要があり、公共交通機関の安定運行や地域主体の移動手段の確保等に向けて、安定的・効率的な公共交通体系の構築が喫緊の課題である。

3. 公共交通の問題点

- ① 人口は近い将来にピークを迎えた後、緩やかに減少し、高齢化が今後も進む見込みであり、人口減少に伴う公共交通の利用者の減少・高齢化による移動制約者の増加が懸念される。
- ② 鉄道利用は増加傾向にあるが、路線バスは長期間の乗車人員の減少傾向から経営状況が厳しい。
- ③ バスの分担率は4%程度だが、鉄道・地下鉄沿線から外れた地域ではバスの分担率が比較的高い。
- ④ 大型二種免許保有者の減少により、バス運転手の確保が困難さを増すことに加え、バス車載機やバス営業所建物等、施設設備の更新に多額の費用が必要となる。
- ⑤ 都心部では歩行者が仙台駅周辺に集中し、都心内での回遊性が低くなっており、公共交通等による都心の回遊性強化が求められる。



【バス乗車人員の推移】



【地域別バス分担率(平日・代表+端末)(2015)】

市民との協働により、地域の实情に合った、誰もが利用しやすい質の高い公共交通を持続的に確保し、自由に移動ができる生活の実現とまちなかの賑わい向上をめざします。

【課題】

公共交通カバリー圏の維持や公共交通による中心部や鉄道駅へのアクセス利便性確保

マイカーを持たない世代や高齢者などへの移動手段の確保

都心回遊性の向上

既存サービス・制度との調整・整合

【地域公共交通計画における基本方針】

基本方針1 公共交通軸の形成・機能強化
都心や拠点にアクセスできる公共交通軸の設定と強化により、機能集約型の都市づくりを目指す。

基本方針2 路線バスの利便性向上
路線バスの効率性と利便性の向上により、持続可能な公共交通のサービスの確保を目指す。

基本方針3 地域交通の維持・確保・充実
地域のニーズや実情に応じた地域主体の移動手段の維持・確保・充実により、自由に移動ができる生活の実現を目指す。

基本方針4 都心回遊交通の強化
都心での多様な活動や利便性を高めるため、公共交通等による都心の回遊性強化により、まちなかの賑わい向上を目指す。

基本方針5 公共交通のシームレス化・利用促進
公共交通を中心とした、持続可能な交通体系を構築するため、複数の交通手段を組み合わせた移動に関する利便性の向上により、誰もが利用しやすい公共交通サービスの確保を目指す。

【公共交通に関する目標と基本方針】

※記入する際、枠の大きさの変更及び次頁に作成することも可能とします。

仙台市交通政策推進協議会

調査内容

【事業評価時点で完了している内容】

(1) 利便増進実施計画の策定に向けた調査分析

- ①実施事業の内容・実施主体の検討
 - ②施策・事業推進のための支援措置の検討
 - ③事業の実施効果の検討
- (2) 協議会の運営支援

【今後予定している内容】

- ・ 事業に関連する施策の実施内容、事業展開の検討
- ・ 協議会の運営支援

今後の取組みについて

【今後のスケジュール(予定)】

- ・ 1月中旬 公共交通ワーキング
- ・ 2月中旬 公共交通ワーキング
- ・ 3月上旬 公共交通ワーキング
- ・ 3月下旬 第4回協議会
- ・ 3月下旬 利便増進実施計画の策定

【地域の公共交通の目指す姿】

仙台市地域公共交通計画に位置づけられた各施策のうち、より具体的な取組内容について、事業者等との同意のもと、利便性向上と運行効率化を図り、持続可能な移動手段を目的とした「仙台市地域公共交通利便増進実施計画」を策定する。今後、地域公共交通利便増進事業(利便増進計画推進事業)の活用も見込んでいる。

調査結果概要(1)

(1) 利便増進実施計画の策定に向けた調査分析

①実施事業の内容・実施主体の検討

1)バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施

- ・ 仙台市地域公共交通計画で位置づけたバス幹線区間・バス準幹線区間の利便性向上策実施に向け、複数事業者が運行する発現効果の高い区間である八木山ラインを選定し、オフピーク時における最大待ち時間の短縮を図るためダイヤ調整の検討を実施した。
- ・ **事業内容:**八木山ラインを運行する2事業者8系統についてオフピーク時のダイヤ調整を行い、最大待ち時間の短縮を行う
- ・ **実施主体:**仙台市交通局、宮城交通株式会社



【公共交通ネットワーク図】

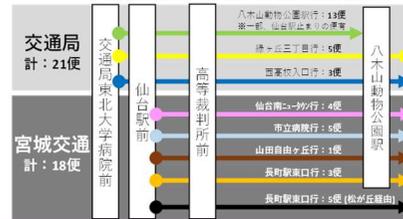
【事業内容及び検討内容】

- 平日**オフピーク時(9時~15時台) 上下の運行ダイヤ見直し**
- ダイヤ調整の基準となるバス停の設定にあたっては、各バス停の乗降者数、地下鉄からの乗り換え、各バス停のダイヤのズレを加味して検討を行い、下りは「仙台駅前」、上りは「八木山神社前」に設定。

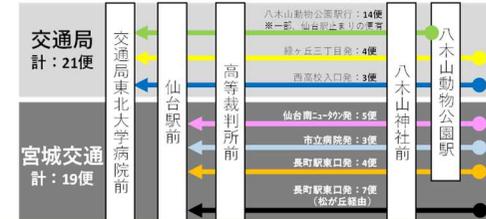
【事業効果】

- ダイヤ調整により、コストを上げることなく、最大待ち時間を短縮することで、利用しやすいダイヤとなる。
- **最大待ち時間:**【下り 20分 → 14分】**6分短縮** 【上り 22分 → 17分】**5分短縮**

下りの主要バス停及び系統数



上りの主要バス停及び系統数



【下り】仙台駅の時刻表 (八木山動物公園駅方面)

	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
9時台			6		22	27	18分		45	50		
10時台	4		10	16分	26		38		46	54		
11時台	3		8		23	26	最大20分		46	54		
12時台			8	18分	26		32		46	54		
13時台	3		8	18分	26		32		40	46	54	
14時台			8	18分	26		33		40	46		
15時台	3		8	18分	26		40		45	54		

(時間帯別運行本数: 4~7本/時)

【上り】八木山神社前の時刻表 (仙台駅方面)

	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
9時台			9	最大22分	31	38						55
10時台			20分	15	21		33	39		54	57	
11時台			17分	14	21		33	39		54	57	
12時台			17分	14	21		33	39		54	57	
13時台			17分	14	21		33	39		54	57	
14時台			18分	15	21		33	39		54	57	
15時台			17分	14	21		28	35		46	57	

(時間帯別運行本数: 4~6本/時)

最大待ち時間を6分短縮

	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
9時台			8	14分	22		32		45	56		
10時台			8	10	22		32	13分	45	56		
11時台			3	8	最大14分	22	32		45	56		
12時台			8	14分	22		32		45	56		
13時台			8	14分	22		32		40	45	56	
14時台			8	14分	22		32		40	45	56	
15時台			8	14分	22		32		45	56		

最大待ち時間を5分短縮

	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
9時台			12	最大17分	29		42		59			
10時台			21	29		42	15分	57	59			
11時台			12	21	29		42	15分	57	59		
12時台			12	21	29		42	15分	57	59		
13時台			12	21	29		42	15分	57	59		
14時台			12	21	29		42	15分	57	59		
15時台			12	21	29	13分	42	46	57	59		

※調整後のダイヤについては、変更の可能性があり、確定したものではありません

仙台市交通政策推進協議会

調査結果概要(2)

2) 公共交通を利用した都心回遊の促進

- 市民や来訪者の利便性向上及び都心の回遊促進のため、令和4年10月から宮城交通(株)が実証運行を行っている仙台都心循環線(まちなり「チョコット」withラプラス)について、本格運行に合わせた利便増進事業として位置づけるための検討を実施した。
- 事業概要**：仙台駅を起点に愛宕上杉通、定禅寺通、晩翠通、青葉通を反時計回りに巡回する循環線を新設
- 実施主体**：宮城交通株式会社



【仙台都心循環線路線図】

②施策・事業推進のための支援措置の検討

1) バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施

- 各事業者間の調整
- 利用促進に向けた周知広報
- 統合時刻表の作成

2) 公共交通を利用した都心回遊の促進

- 利用促進に向けた周知広報

統合時刻表の作成検討について

→利用者の更なる利便性向上に繋げるため、各交通事業者のバス停に、ダイヤ調整を実施した系統の統合バス時刻表を貼付することで、利用者のスムーズなバス乗車につながる取り組み。

現状 仙台市交通局

現状 宮城交通

統合時刻表を各事業者のバス停に貼付

停留所の距離 1.5m

停留所の設置状況 (八木山入口長徳寺前・上り)

統合時刻表イメージ

	10	20	30	40	50
9	12	21	29	42	59
10	12	21	29	42	57 59
11	12	21	29	42	57 59
12	12	21	29	42	57 59
13	12	21	29	42	57 59
14	12	21	29	42	57 59
15	12	21	29	42	45 57 59

③事業の実施効果の検討

1) バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施

- 2社の既存8系統のダイヤ調整により、コストを上げることなく、最大待ち時間を短縮することで、利用しやすいダイヤとなる。

2) 公共交通を利用した都心回遊の促進

- 都心循環線の運行により、市民や来訪者の利便性向上が図られることで、都心の回遊が促進される。
- 他系統への効果として、地域公共交通計画で位置付けた区間のうち仙台都心循環線と経路が重複する区間の都心内々利用者が仙台都心循環線へ転換することにより、重複区間における将来的な運行効率化が見込まれる。