

## 仙台市地域公共交通利便増進実施計画調査・検討業務

### 1. 業務の目的

- 本業務は、令和4年度に策定した「仙台市地域公共交通利便増進実施計画」(以下、「利便増進実施計画」)について、新たな実施事業の具体的な内容の調査・検討を行うものである。

### 2. 検討の進め方

- 新たな実施事業の具体的な内容について、協議会4回、公共交通ワーキング11回(メンバー: 吉田委員・事業者・公共交通推進課)において検討を行った(支援対象: 協議会3回、WG7回)。

### 3. 業務成果概要

#### (1) 利便増進実施計画変更に向けた調査分析(八木山ライン)

##### ① 検討箇所



##### ② 実施事業の内容検討

実施事業内容	バス幹線区間、バス準幹線区間の「仙台駅～八木山動物公園駅」を運行する2事業者8系統についてダイヤ調整を行い、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

#### ■ 開催会議一覧

会議	開催日	主な内容
第1回WG	4月27日(木)	第1回協議会に向けての確認
第2回WG	5月17日(水)	利便増進実施計画策定に向けた検討事項
第1回協議会	5月24日(水)	R4決算及び監査、R5予算、令和5年度協議内容について(業務委託発注)
第3回WG	6月29日(木)	協議会委託業務、ダイヤ調整、その他取組
第4回WG	7月27日(木)	ダイヤ調整、都心内交通、施策状況調査
第5回WG	8月25日(金)	ダイヤ調整、都心内交通、施策状況調査
第2回協議会	9月13日(水)	第2回協議会に向けての確認 今年度取組の検討状況について 業務委託締結について
第6回WG	10月19日(木)	ダイヤ調整、都心内交通、施策状況調査
第7回WG	11月9日(木)	第3回協議会に向けての確認 利便増進実施計画素案について
第3回協議会	11月27日(月)	地域公共交通確保維持改善事業費の自己評価 地域公共交通計画の評価指標、交通プランモニタリング結果について
第8回WG	12月22日(金)	都心内交通、施策状況調査、周知広報
第9回WG	1月18日(木)	都心内交通、地域公共交通計画の変更、周知広報
第10回WG	2月7日(水)	都心内交通、施策状況調査、周知広報
第11回WG	3月6日(水)	第4回協議会に向けての確認
第4回協議会	3月22日(金)	利便増進実施計画の策定 施策取組、二次評価報告

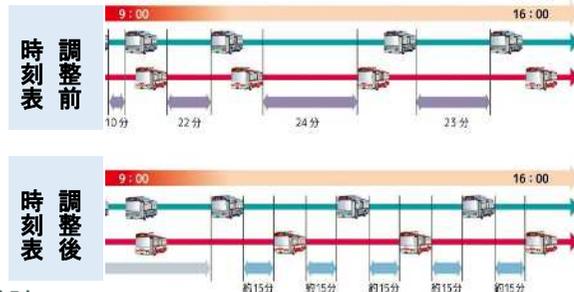
業務委託内で支援した会議

#### 具体内容

- 平日6～8時台及び16～21時台の上下ダイヤの調整を検討。
- ダイヤ調整の基準となるバス停設定は、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。
- 高校及び大学へのヒアリング等により始業時刻、使われ方及び居住地情報を確認し、影響がでる便の固定化、居住地情報を踏まえた列車との仙台駅と八木山ラインの乗継時間等を整理。
- その他の朝ピークの上り、夕ピークの上下は、最大運行間隔を短くしつつ、オフピーク時のダイヤになるべく合わせることで利便性向上を図る。
- その際、朝ピークの上りは通勤渋滞等による遅延の影響が予想されることから最大運行間隔の短縮に重点を置き、遅延等の影響が小さいと考えられる夕ピークはパターンダイヤ化に重点を置いたダイヤ調整を検討する。
- 上記検討を行い、7～8時台、16時～20時台の上下のダイヤ調整を行うこととなった。

#### 連携事業

ダイヤ調整の取り組み効果増進及び利用者の利用促進のために、総合時刻表及びポケット時刻表による情報案内の改善、モビリティ・マネジメントの取組を実施。



##### ③ 実施効果の検討

- 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とともに、利用しやすいダイヤとなる。
- 最大待ち時間 下り: 27分→26分 (1分短縮) 上り: 24分→21分 (3分短縮)  
 平均最大待ち時間 下り: 22.1分→18.3分 (3.8分短縮) 上り: 21.0分→18.4分 (2.6分短縮)



## (2) 利便増進実施計画変更に向けた調査分析(都心内エリア)

各方面から多くの路線バスが流入している都心内について、バス事業者の安定経営に資する運行の効率化や改善基準告示等による更なる乗務員不足に対応した輸送手段の確保、利便性向上のために、都心内路線バスの再編に向け、都心内を運行するバス幹線区間・バス準幹線区間の各方面の利用状況及び分析等を行った。

### ① 検討箇所



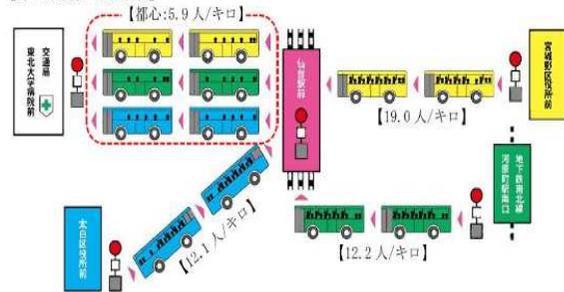
### ② 実施事業の内容検討

■バス幹線区間・バス準幹線区間の利用状況

方面	系統数	運行回数	総運行距離 (km/日)	乗車密度(全体) (人/日)	乗車密度(都心) (人/日)
1: 北六番丁小学校前	9 (9.0)	203 (203.0)	1930 (1930.0)	466 (466.0)	12.3 (12.3, 0.0)
2: 宮城野区役所前	17 (16.1)	388 (382.6)	3869 (3790.79)	974 (968.6)	19.0 (19.3, 6.1)
3: 若林一丁目	14 (10.4)	189 (161.28)	2246 (2045.201)	645 (580.66)	12.2 (12.4, 9.6)
4: 砂押町	14 (11.13)	149 (6, 143)	2215 (29, 2186)	348 (7, 341)	12.1 (1.9, 12.3)
5: 大崎八幡宮前	18 (18.0)	397 (397.0)	5257 (5258.0)	1331 (1231.0)	15.5 (12.5, 0.0)
6: 宮城学院前	25 (23.2)	622 (578, 44)	7009 (6402, 608)	1638 (1524, 114)	16.2 (16.7, 9.9)
7: 八乙女駅	25 (2.23)	233 (25, 208)	2662 (191, 2471)	440 (58, 382)	16.2 (8.8, 16.8)
9: 高等裁判所前	12 (7.5)	159 (96, 63)	1639 (821, 818)	474 (336, 138)	10.7 (13.4, 7.9)
西道路	4 (4.0)	55 (55.0)	725 (725.0)	250 (250.0)	16.7 (16.7, 0.0)
合計	90 (90.47)	2380 (1903, 477)	27375 (21190, 6186)	6439 (5420, 1018)	14.7 (15.1, 13.1)
交通圏東北大南院前(含)	33	545	—	1308	—

※総運行回数 = 系統別運行回数 × 系統別運行回数  
 ※乗車密度 = (バス停留利用客数 × バス停留距離) の合計値 ÷ 総運行距離  
 ※交通圏東北大南院前方面のみ、都心区間は仙台駅～交通圏東北大南院前  
 出典：系統数・運行回数・総運行距離：仙台市交通局「仙台市圏輸送実態データ」(R3平日) 20年産  
 乗車密度を算定するための利用客数：仙台市交通局「仙台市圏輸送実態データ」(R4.6平日) より作成

【都心内路線バスの現状】



### ■対象として選定した方面の検討内容等について

検討内容	具体的な内容
対象として選定した方面の検討内容等について	都心内における乗車密度が全体に比べて低い若林一丁目方面、砂押町方面、北六番丁方面の運行効率化等に向け、バス利用者の分析を行う。
具体的な内容	区間別、時間帯別の利用状況、バス停ブロック間OD等を整理し、都心内々・都心内外の運行と利用の需給バランスを検証の上、今後の都心内における路線再編に向けた方向性を整理する。

## ■各方面の分析結果

上り利用の都心内への利用者数と便数の比については、便数が1.0に対して利用者数は0.6となっている。

若林一丁目方面	○: 仙台駅周辺		△: 都心内		□: 五橋～河原町		×: その他		○: △: □	
	利用者数	便数	利用者数	便数	利用者数	便数	利用者数	便数	利用者数の比	便数の比
上り計	1,391	109	844	107	520	107	272	107	1.0:0.6:0.4	1.0:1.0:1.0
下り計	1,278	110	1,084	105	382	105	206	105	1.0:0.8:0.3	1.0:1.0:1.0

上り利用の都心内への利用者数と便数の比については、便数が1.0に対して利用者数は0.8となっている。

北六番丁小学校前	○: 都心内北		△: 都心内南		□: 仙台駅周辺		○: △: □	
	利用者数	便数	利用者数	便数	利用者数	便数	利用者数の比	便数の比
上り計	877	106	771	103	902	106	1.0:0.8:1.0	1.0:1.0:1.0
下り計	616	102	693	102	892	102	1.0:1.1:1.4	1.0:1.0:1.0

上り利用の都心内への利用者数と便数の比については、便数が0.7に対して利用者数は0.4となっている。

宮城野区役所方面	○: 仙台駅周辺		△: 都心関連		×: その他		○: △	
	利用者数	便数	利用者数	便数	利用者数	便数	利用者数の比	便数の比
上り計	2,003	184	727	119	2,051	184	1.0:0.4	1.0:0.7
下り計	1,658	188	795	116	2,006	188	1.0:0.5	1.0:0.6

上り利用の都心内への利用者数と便数の比については、便数が0.9に対して利用者数は0.5となっている。

砂押町	○: 仙台駅周辺		△: 都心内		□: 五橋～河原町		◆: 長町南駅		○: △: □: ◆	
	利用者数	便数	利用者数	便数	利用者数	便数	利用者数	便数	利用者数の比	便数の比
上り計	623	80	337	72	255	80	501	45	1.0:0.5:0.4:0.8	1.0:0.9:1.0:0.6
下り計	718	82	419	75	129	82	446	52	1.0:0.6:0.2:0.6	1.0:0.9:1.0:0.6

## ■各方面の検討

検討対象	検討内容
若林一丁目方面 北六番丁小学校前方面および宮城野区役所方面	①ブロック別・系統別に利用実態を分析。 運行本数、利用者数、便あたり利用者数をもとに再編検討候補の系統を整理 ②時間帯別に利用実態を分析。 ③具体的にどの便を再編対象とするかの検討を行い、利用者及び隣接車両への影響を把握。

## ■路線再編を進めていく上での課題

再編案の具体化での課題	路線再編と合わせた検討課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>車両の取り回しを考慮した場合に上り下りを一体で再編する必要がある。</li> <li>乗継抵抗を軽減するための運賃設定を検討する必要がある。</li> <li>次年度以降は、全体の方面を踏まえた検討が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>再編を行うにあたっては、車両の待機場所の検討も必要となる。</li> <li>西口BTへの乗り入れ台数の緩和に向け、北方面からの系統再編についても検討する必要がある。</li> <li>西口BT内でのバスの乗継が不便なため、乗り継ぎをやすくするバス乗降場の配置の工夫や60番バス停のような分かりやすいバス停の活用・設置を検討することが重要である。</li> </ul>