

1. 業務の目的

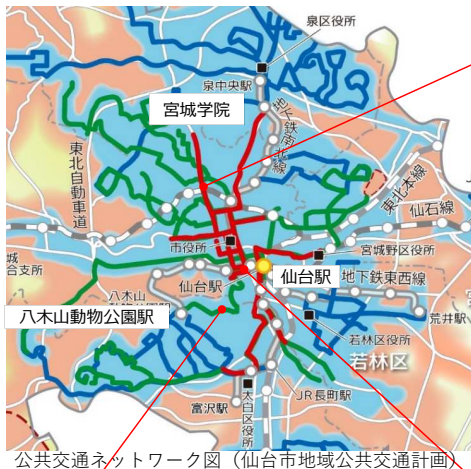
- 本業務は、令和4年3月に策定した仙台市地域公共交通計画に位置づけた取組内容のうち、交通事業者と合意形成が図られた取組を「仙台市地域公共交通利便増進実施計画」（以下、利便増進実施計画）の利便増進事業としてとりまとめを行うための検討業務である。

2. 検討の進め方

- 利便増進実施計画の策定に向け、令和4年度は、協議会4回、公共交通ワーキング11回（メンバー：吉田委員・交通事業者・公共交通推進課）等において検討を行ってきた。なお、本委託業務においては、協議会3回及び公共交通ワーキング9回の支援を実施。

3. 業務成果概要

(1) 事業者間調整等による検討箇所



③ 桜ヶ丘ライン

② 仙台都心循環線

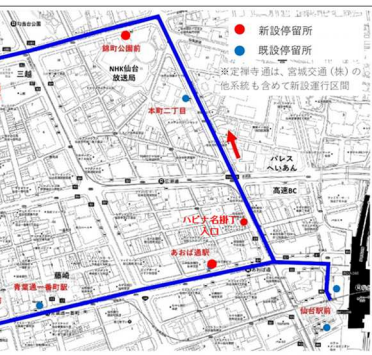
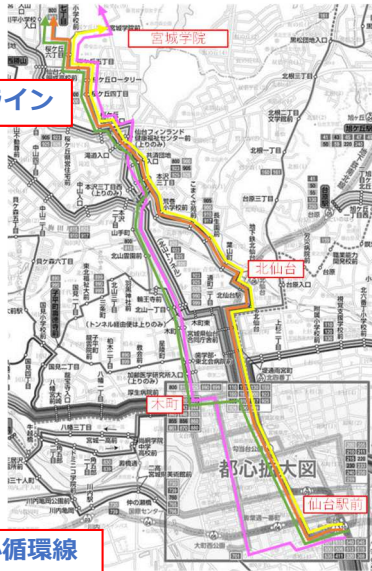
① 八木山ライン

■令和4年度の開催会議一覧

WGにおいて、業務成果概要の(1)～(3)の検討を実施

会議	開催日	主な内容
WG①※	4/18(月)	・第1回推進協議会資料、ダイヤ調整等
協議会①※	5/27(金)	・決算及び予算、R4取組、委託業務等
WG②※	6/8(水)	・ダイヤ調整等、利便増進実施計画イメージ
WG③	7/27(水)	・ダイヤ調整、その他取組、利便増進実施計画イメージ
WG④	8/18(木)	・第2回協議会資料、ダイヤ調整
協議会②	9/1(木)	・利便増進実施計画素案について
WG⑤	9/29(木)	・八木山ラインダイヤ調整、統合時刻表の検討
WG⑥	10/20(木)	・利便増進実施計画案、ダイヤ調整と連動した取組
WG⑦	11/10(木)	・第3回推進協議会資料
協議会③	11/30(水)	・利便増進実施計画案について（国提出資料）
WG⑧	12/15(木)	・利便増進実施計画の修正、八木山ライン周知広報
WG⑨	1/12(木)	・八木山ライン周知広報、統合時刻表
WG⑩	2/8(水)	・八木山ライン周知広報、統合時刻表
WG⑪	3/8(水)	・第4回協議会資料、その他施策検討、委託成果
協議会④	3/23(木)	・利便増進実施計画案

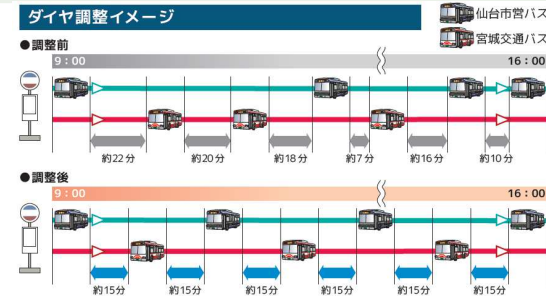
※委託による支援外（契約前のため）



(2) 実施事業の内容・実施主体の検討

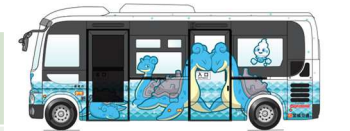
① 八木山ラインのダイヤ調整【利便増進実施計画策定(第1版)】

実施事業内容	バス幹線区間、バス準幹線区間の「仙台駅前～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
具体内容	平日オフピーク時（9時～15時台）の上下便の運行ダイヤ見直し。ダイヤ調整の基準バス停は、乗降者数、地下鉄からの乗り換え等を考慮して検討を行い、下りは「仙台駅前」、上りは「八木山神社前」に設定。調整後ダイヤの検討にあたっては、各交通事業者の乗務員ハンドルトイム、休憩時間等の運用ルールが異なる点やダイヤ編成時の各バス停毎の時刻設定の考え方、同バス停における同発便の回避を要する点など様々な課題を整理し、個別に事業者との調整及びトライアンドエラーを重ねることで事業者間でのダイヤ調整検討を実施。
連携事業	ダイヤ調整の取り組み効果を増進させるため、総合時刻表等による情報案内の改善、モビリティマネジメント等による連携事業の実施が必要。



② 仙台都心循環線【利便増進実施計画策定(第1版)】

実施事業内容	市民や来訪者にとってわかりやすくスムーズな都心内移動を提供することにより、回遊を促進させ賑わいの更なる創出を目的とした都心循環線を新設する。
実施主体	宮城交通株式会社
具体的内容	中心市街地の各エリアを結ぶ路線の新設により（図2）、賑わい向上やインバウンドなど来仙観光客の受け入れに対応。（9時台～17時台、18便/日、1周21分、運賃120円均一で運行）
連携事業	周遊・観光等の利用促進のために周知広報による連携事業を実施



走行車両
※R4年度内にEV車両導入予定



③ 桜ヶ丘ライン(仙台駅前～宮城学院前)ダイヤ調整

実施事業内容	バス幹線区間の「仙台駅前～宮城学院前・桜ヶ丘七丁目」を運行する2事業者4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
具体的内容	平日オフピーク時（9時～15時台）の上下便の運行ダイヤ見直し。ダイヤ調整の基準バス停は、2事業者4系統が集中するバス停とし、下りは「仙台駅前」、上りは「桜ヶ丘六丁目」に設定。
課題	最大待ち時間を短縮するダイヤ調整を検討したが、系統経路が異なり、基準バス停で調整を行っても、系統が分岐する北仙台及び木町のバス停で最大待ち時間が長くなる場合がみられた。ダイヤ調整の方法より、複数ある系統を目的に合わせて活用できるように、共通定期を含めた運賃等のサービス統一化による利用の偏りが出ないような方法の検討が必要。

(3) 事業の実施効果の検討

① 八木山ラインのダイヤ調整による実施効果

- 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。最大待ち時間が下り20分→14分（6分短縮）、上り22分→17分（5分短縮）。

【下り】仙台駅の時刻表（八木山動物公園駅方面）



最大待ち時間を6分短縮



【上り】八木山神社前の時刻表（仙台駅方面）



最大待ち時間を5分短縮



② 仙台都心循環線の新設による実施効果

- 現状の都心内における周遊は「仙台駅西口」に集中している状況であるが、仙台都心循環線の新設により、主要施設へのアクセス性が向上し、都心内の回遊性向上等が期待されるとともに、現状の都心内周遊パターンのうち、「仙台駅西口周辺」+「一番町周辺」+「国分町周辺」の周遊パターン構成比も高くなるのが期待される。
- 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（右記図参照）。



(4) 施策・事業推進のための支援措置の検討

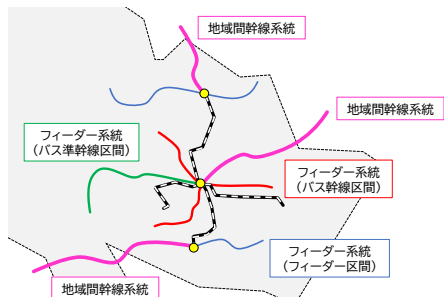
施策・事業推進のため、利便増進実施計画策定によるメリットを踏まえ、国補助金の活用に向けた補助メニューの確認及び課題整理を行った。

① 補助メニューについて

- 地域内フィーダー系統補助等の補助条件を整理

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	複数市町村にまたがる系統への欠損額の補助
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金	補助対象地域間幹線系統に接続するフィーダー系統への欠損額の補助 →利便増進実施計画の策定必要 →仙台市地域公共交通計画に位置付けた幹線・準幹線・フィーダー区間
地域公共交通計画策定事業、利便増進計画策定事業	計画策定のための調査に要する費用の補助 →R3年度、4年度、活用し計画を策定 実施計画に位置付けた、取組に関する利用促進に係る事業に要する経費等への補助 →意見交換やワークショップ開催時の経費等
利便増進計画推進事業	

■ 地域間幹線系統及びフィーダー系統のイメージ



② 課題の整理

- 地域内フィーダー系統補助に位置付けるためには、地域間幹線系統の位置づけが必要
- 補助金額算定に用いる東北ブロック単価が東北地域で均一の設定であり、仙台市内の交通事業者の経常費用と乖離が大きく、赤字であっても補助対象にならない現状がある。

→東北ブロック単価の地域区分の見直しに向けた整理が必要

(5) 事業に関連する施策の実施内容・事業展開の検討

- 地域公共交通計画に位置付けた各施策のうち、わかりやすいバス整備、共通ナンバリング、都心回遊向上について、実施内容・事業展開を検討した。

① わかりやすいバス整備

- 複数事業者のバス停統合のメリットとして、利用者にとっては、分かりやすさの改善が見込まれる（宇都宮市の例）とともに、事業者にとっても維持管理費の削減が想定される。
- 他地域においては、事業者同士の連携等により、複数事業者のバス停が統合されている例が存在する。

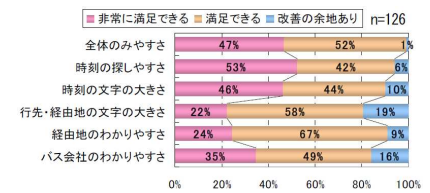
■ 複数事業者のバス停が統合されている例



4社が2標柱に統合されている例
松江市朝日町

- 中国地方の多くの都市では、複数事業者が1本の標柱を共用することが標準となっている。
- 沖縄県では、全県的に異なる事業者のバス停時刻表が1枚にまとまっている。

■ バス停統合の評価（宇都宮市）



出典) 村上啓介・森本章倫・島田昌司, 宇都宮市における高齢者等に配慮したバス時刻表の検討。土木計画学研究・講演集, Vol.34, CD-ROM, 2006.

② 共通ナンバリング



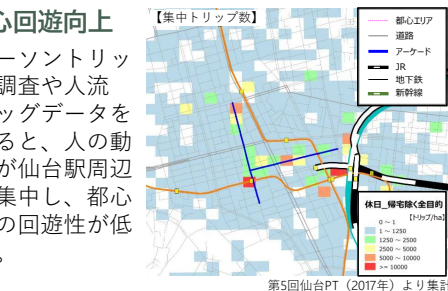
【ナンバリングの必要性】

- バスサービスを特定するキーとして重要。スマートフォンやバス停で確認した「乗りたいバス」と、バス停に「実際に来たバス」が同じものであるかどうかを照合する。
- 便数が多く系統が輻輳する仙台市では特に必要性が高いと想定される。

- 本市では、市交通局が系統番号を導入しており、他社は導入していない状況である。
- 共通ナンバリングの検討にあたって、市交通局の系統番号をベースに他社が参加する形や、新たに系統番号を付与する形などの手法について、他都市事例等を踏まえ整理が必要である。
- ナンバリングの必要性及びその効果を示しながら、交通事業者間で共通認識を醸成する取り組みが求められる。

③ 都心回遊向上

- パーソントリップ調査や人流ビッグデータを見ると、人の動きが仙台駅周辺に集中し、都心部の回遊性が低い。



- DATE BIKE1日券利用者の施錠箇所を見ると、都心部や観光施設周辺に集中しており、観光・周遊の魅力がある箇所であると考えられる。
- 仙台駅とこれらをつなぐ循環バスルート等の設定により、都心部の回遊性向上が想定される。

