05 公共交通ネットワークの考え方

1. 公共交通ネットワークの基本的な考え方

本市では、鉄道を基軸として、路線バスや地域交通等がそれぞれの役割を分担しながら連携することで、誰もが利用しやすく持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。

また、人口や都市機能の集積状況、公共交通需要などは地域ごとに異なることから、それぞれの地域特性や交通需要に応じた移動手段を確保するため、公共交通ネットワークを「みんなで支える路線バスエリア」と「みんなで育む多様な交通確保エリア」の 2 つのエリアに区分します。

「みんなで支える路線バスエリア」では、人口や都市機能が集積し、一定の利用需要が見込まれる地域では、鉄道や路線バスを中心とした公共交通サービスの維持・確保を図ります。一方、「みんなで育む多様な交通確保エリア」では、路線バスや地域交通等、地域の実情に応じた移動手段の確保を目指します。

また、「みんなで支える路線バスエリア」では、全ての路線に同じサービス水準や施策を適用するのではなく、路線の役割や利用需要に応じて重点的・効率的に施策を展開するため、「バス幹線区間」「バス準幹線区間」「フィーダー区間」の 3 つの区間を設定します。各区間の役割を明確にするとともに、その特性に応じたサービス水準や施策を展開することで、限られた経営資源を有効に活用し、路線バスの利便性と持続可能性の両立を図ります。

なお、各エリア及び各区間の考え方は次ページのとおりとし、社会情勢や公共交通の利用状況等を踏まえながら、必要に応じて見直しを行います。



図 5-1 公共交通ネットワークの考え方

■公共交通ネットワークのエリア・区間の設定

本市の公共交通ネットワークは、公共交通需要や地域特性に応じて、「みんなで支える路線バスエリア」と「みんなで育む多様な交通確保エリア」の 2 つのエリアを基本としています。また、「みんなで支える路線バスエリア」では、路線バスの役割や利用需要に応じて、3 つの区間を設定し、鉄道や地域交通等と連携した持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。

みんなで支える路線バスエリア

（人口や施設が集積し、一定の利用需要が見込まれる地域について、鉄道や路線バスを中心とした公共交通サービスの維持・確保を図るエリア）



バス幹線区間

都心への高い移動需要を支える区間

▶ 多車線道路を運行し、沿線に高い利用需要が見込まれる区間です。鉄道に準じた高いサービス水準により、都心へのアクセスを担う主要な公共交通軸として、運行本数の確保や走行環境の改善等により、定時性・速達性に優れた移動を支えます。

バス準幹線区間

地域と都心を結ぶ区間

▶ 高い利用需要が見込まれる区間として、バス幹線区間を補完し、一定のサービス水準により、都心へのアクセスを担う主要な区間です。運行本数の確保や利便性向上を図り、地域と都心との移動を支えます。

フィーダー区間

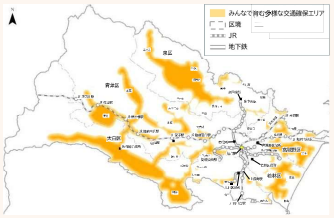
地域と鉄道駅を結ぶ区間

▶ 一定の利用需要が見込まれる地域から鉄道駅へのアクセスを担う区間です。鉄道との円滑な乗継ぎを確保し、公共交通ネットワークを活かした移動手段の確保と利便性向上を図ります。

※支えるエリアには、上記 3 つの区間に該当しない路線もあります。

みんなで育む多様な交通確保エリア

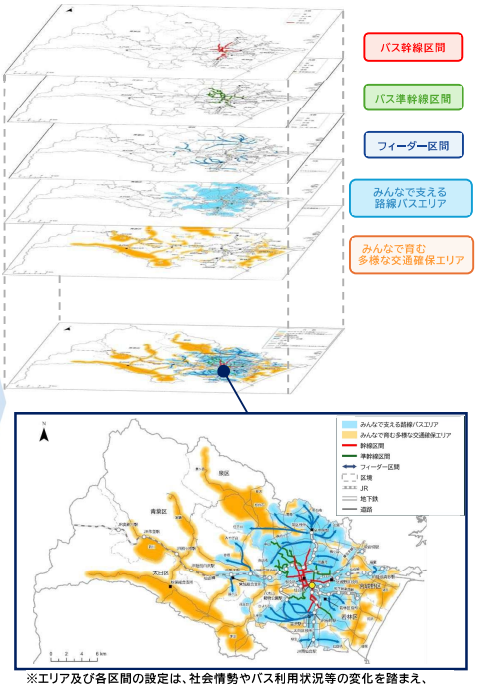
（地域、交通事業者、行政の三者で意見交換を行いながら、地域の実情に応じた路線バスや地域交通等の交通サービスのうち適した移動手段を検討するエリア）



みんなで育む多様な交通確保エリア

▶ 郊外部等を中心に人口が点在しているなど、路線バスによる輸送需要の確保が課題と考えられるエリアです。
地域の利用実態や観光需要なども踏まえながら、路線バスの維持・改善や運行形態の見直し、地域交通の導入などを検討し、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保を目指します。

公共交通ネットワークの全体像



※エリア及び各区間の設定は、社会情勢やバス利用状況等の変化を踏まえ、必要に応じて見直します。

2. 公共交通ネットワークの構築

前節で示した公共交通ネットワークの考え方に基づき、本節では、公共交通需要や地域特性を踏まえ、「みんなで支える路線バスエリア」と「みんなで育む多様な交通確保エリア」の分類を行うとともに、「みんなで支える路線バスエリア」においては、路線バスの役割や利用需要に応じて「バス幹線区間」「バス準幹線区間」「フィーダー区間」の 3 つの区間を設定します。

エリア及び区間の設定に当たっては、沿線人口密度や施設立地、路線バスの利用状況、鉄道駅との位置関係などを踏まえ、公共交通需要や地域特性を適切に反映できる分類基準を設定しています。

また、それぞれの区間の役割に応じて、持続可能な公共交通サービスの維持・確保を図るためのサービスレベル（目安）を設定します。なお、サービスレベル（目安）は、各区間が担う役割に応じた公共交通サービスの方向性を示すものであり、個別路線のダイヤや運行本数を拘束するものではありません。実際の運行内容については、市と交通事業者等が利用需要や地域特性、交通事業者の運行状況等を踏まえ、必要に応じて協議・調整を行いながら柔軟に設定します。

表 5-1 エリア及び区間の分類基準

分類	分類基準 (※1)	サービスレベル（目安） (※2)
みんなで支える路線バスエリア	・沿線の夜間人口密度40人/ha以上（R2国勢調査） ・乗降者数50人/日以上のバス停 または 平均乗車人数5人以上の区間	1時間あたり 1本以上（片側）
バス幹線区間	・都心アクセス型路線 ・沿線の夜間人口密度60人/ha以上（R2国勢調査） ・沿道施設立地8箇所/㎢以上 ・乗車人数1,000人/日以上の区間　かつ　系統数が3系統以上 ※鉄道と完全に並走する区間は除外 ※多車線道路（上り方向2車線以上）	1時間あたり 3本以上（片側）
バス準幹線区間	・都心アクセス型路線 ・沿線の夜間人口密度60人/ha以上（R2国勢調査） ・沿道施設立地8箇所/㎢以上 ・乗車人数1,000人/日以上の区間 ※鉄道と完全に並走する区間は除外 ※片側1車線道路でも対象とする	1時間あたり 2本以上（片側）
フィーダー区間	・沿線の夜間人口密度40人/ha以上（R2国勢調査）のエリアと JR・地下鉄（駅前広場等整備済み）の駅を結ぶ区間	1時間あたり 1本以上（片側）
みんなで育む多様な交通確保エリア	・みんなで支える路線バスエリアの基準未満となる区間の沿線 ・地域交通の運行が行われている区域	－

※1分類基準について

・各エリア、各区間の分類基準は、それぞれ全てを満たすものとします。
・分類基準は、国の考え方や本市における人口分布、公共交通の利用実態等を踏まえて設定しています。
・すでに地域交通が運行されており、地域交通が地域内の移動を担っている区域（ただし、主要な目的地や最寄駅・バス停など他の交通手段との接続のため設定されている箇所を除く）は、分類基準を満たしても当該エリアには含めません。

※2 サービスレベル（目安）について

・サービスレベル（目安）は、「みんなで支える路線バスエリア」において、利用が比較的少ない日中の時間帯においても、徒歩圏内（概ね 500m）にあるいずれかのバス停から、一定水準の公共交通サービスを利用できる状態を想定したものです。
このため、個々のバス停で一律に当該サービスレベルを確保するものではありません。また、朝夕など利用が多い時間帯については、利用状況に応じたサービスの確保を基本とします。

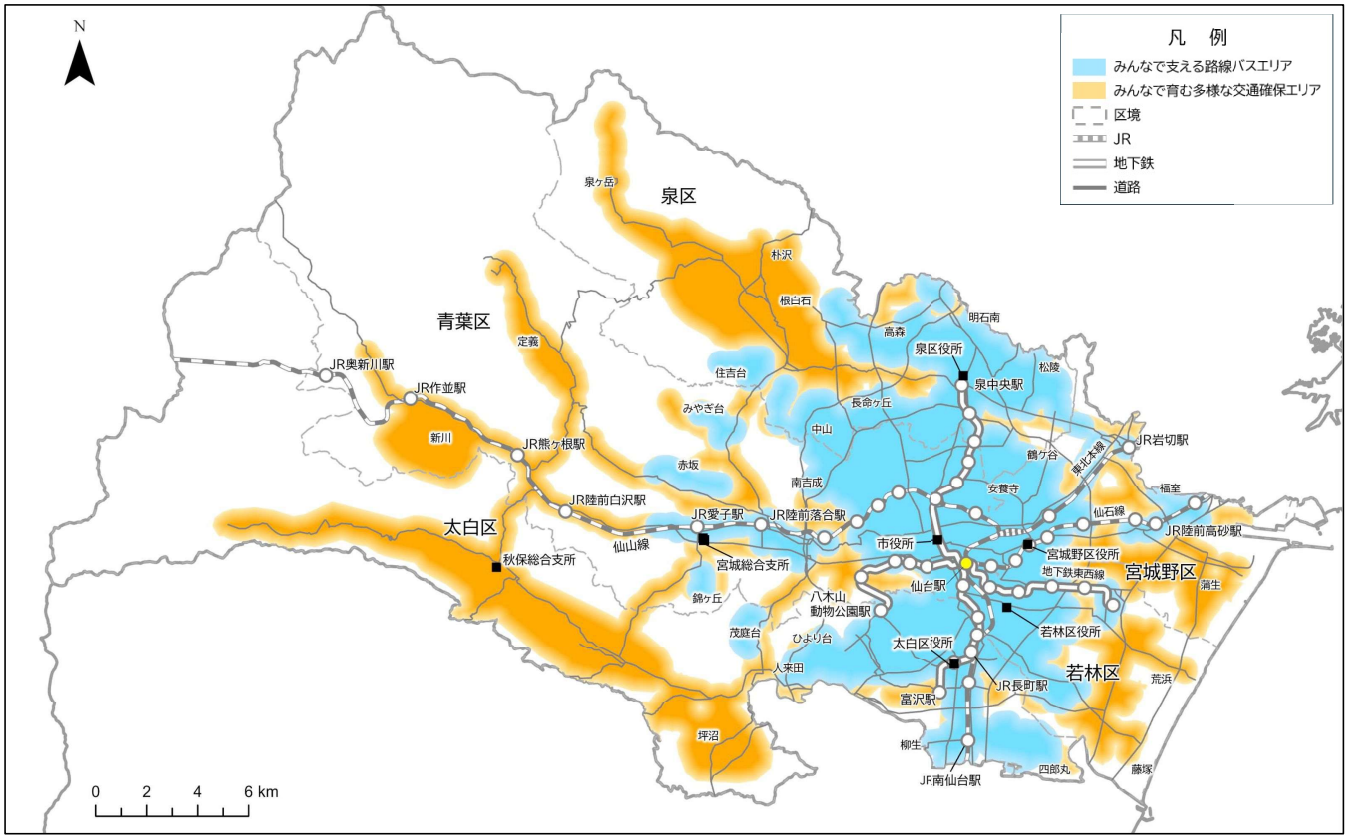
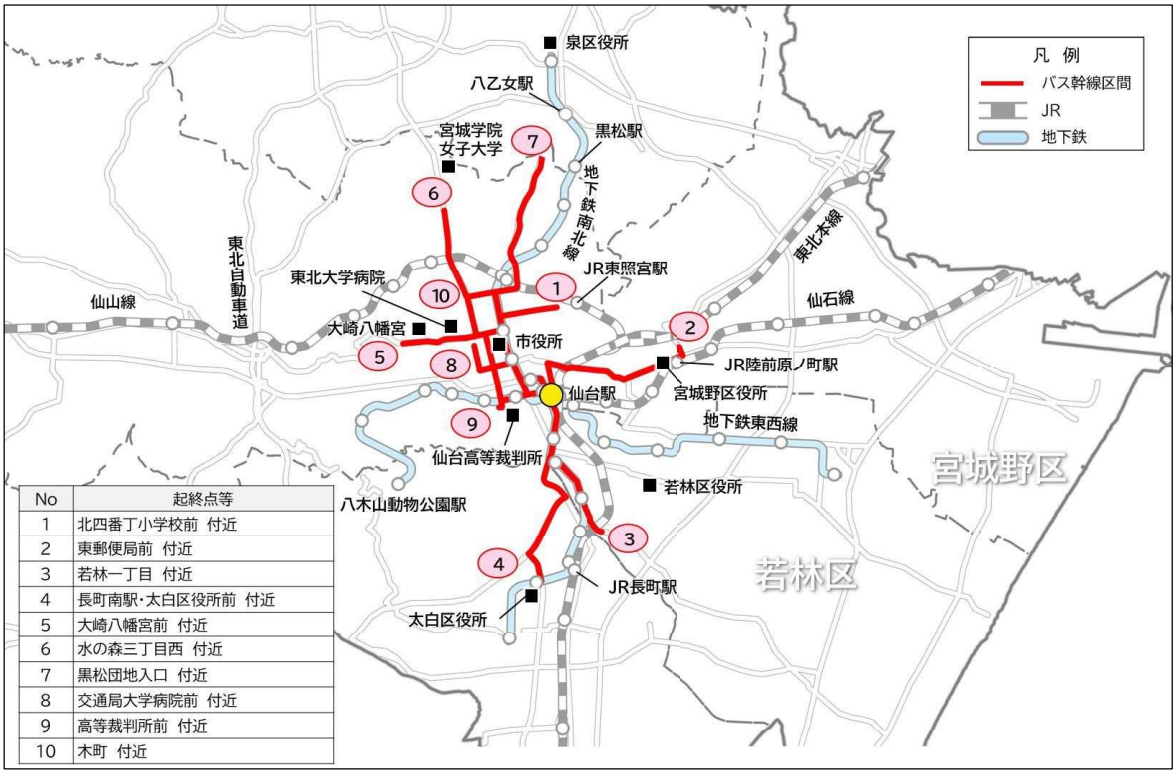


図 5-2 みんなで支える路線バスエリア・みんなで育む多様な交通確保エリア

（1） バス幹線区間

多車線道路を運行し、沿線に高い利用需要が見込まれる区間です。鉄道に準じた高いサービス水準により、都心へのアクセスを担う主要な公共交通軸として、運行本数の確保や走行環境の改善等により、定時性・速達性に優れた移動を支えます。

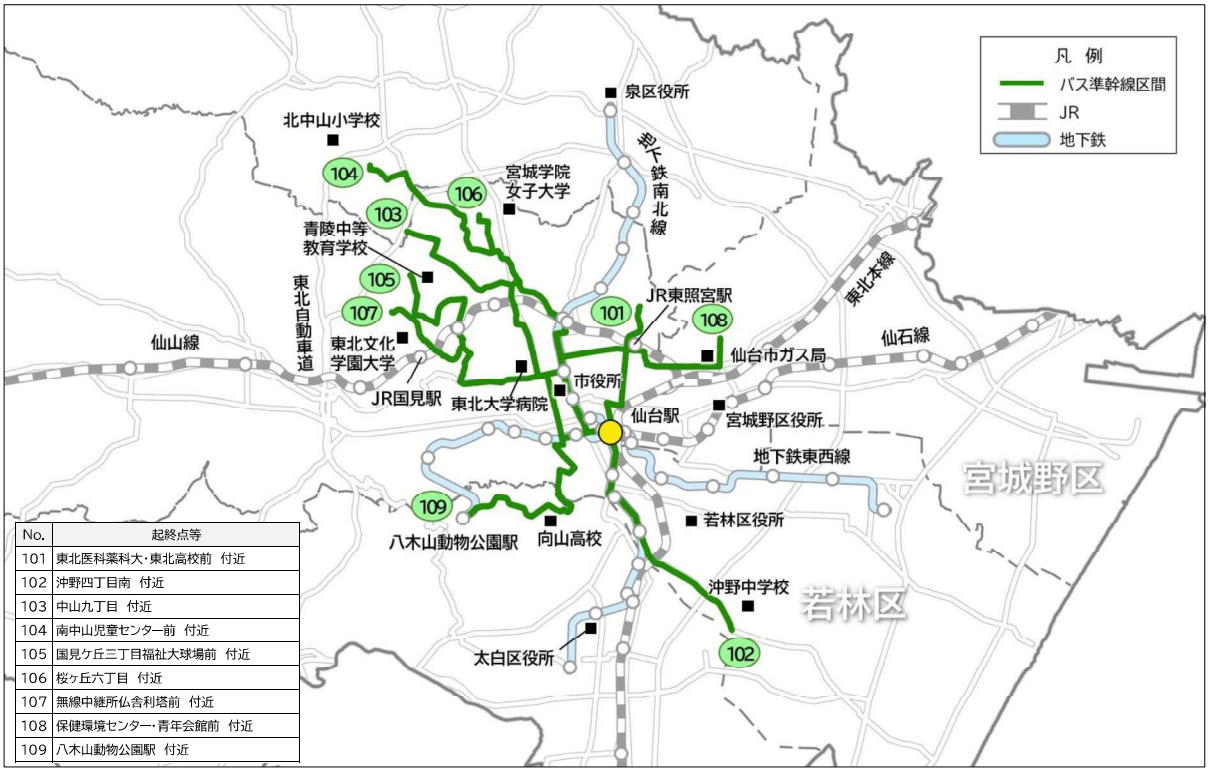


No	起終点等
1	北四番丁小学校前 付近
2	東郵便局前 付近
3	若林一丁目 付近
4	長町南駅・太白区役所前 付近
5	大崎八幡宮前 付近
6	水の森三丁目西 付近
7	黒松団地入口 付近
8	交通局大学病院前 付近
9	高等裁判所前 付近
10	木町 付近

図 5-3 バス幹線区間

（2） バス準幹線区間

高い利用需要が見込まれる区間として、バス幹線区間を補完し、一定のサービス水準により、都心へのアクセスを担う主要な区間です。運行本数の確保や利便性向上を図り、地域と都心との移動を支えます。



No.	起終点等
101	東北医科薬科大・東北高校前　付近
102	沖野四丁目南　付近
103	中山九丁目　付近
104	南中山児童センター前　付近
105	国見ケ丘三丁目福祉大球場前　付近
106	桜ヶ丘六丁目　付近
107	無線中継所仏舎利塔前　付近
108	保健環境センター・青年会館前　付近
109	八木山動物公園駅　付近

図 5-4 バス準幹線区間

（3）フィーダー区間

一定の利用需要が見込まれる地域から鉄道駅へのアクセスを担う区間です。鉄道との円滑な乗継ぎを確保し、公共交通ネットワークを活かした移動手段の確保と利便性向上を図ります。

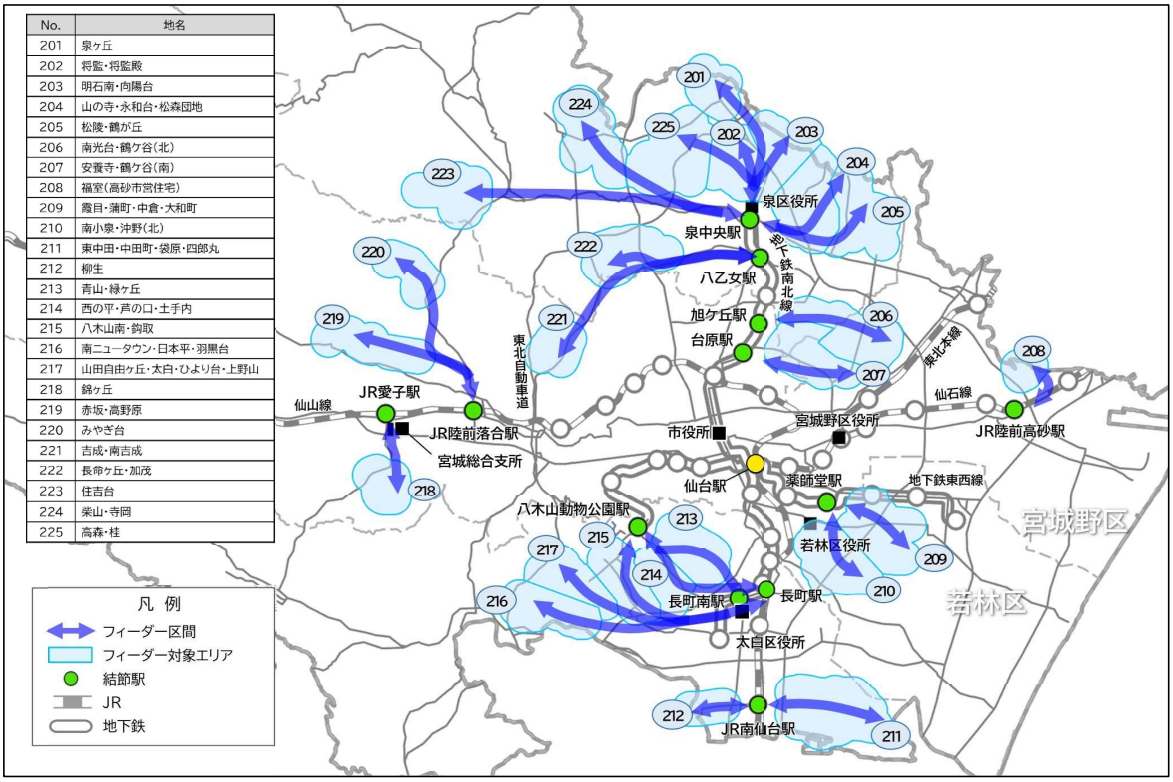


図 5-5 フィーダー区間

※本図は、将来の公共交通ネットワークの役割と方向性を概念的に示したものであり、個別の路線、系統、運行経路及び運行本数を確定するものではありません。具体的な運行内容については、利用需要や地域特性、交通事業者の運行状況等を踏まえ、関係者と協議しながら検討します。

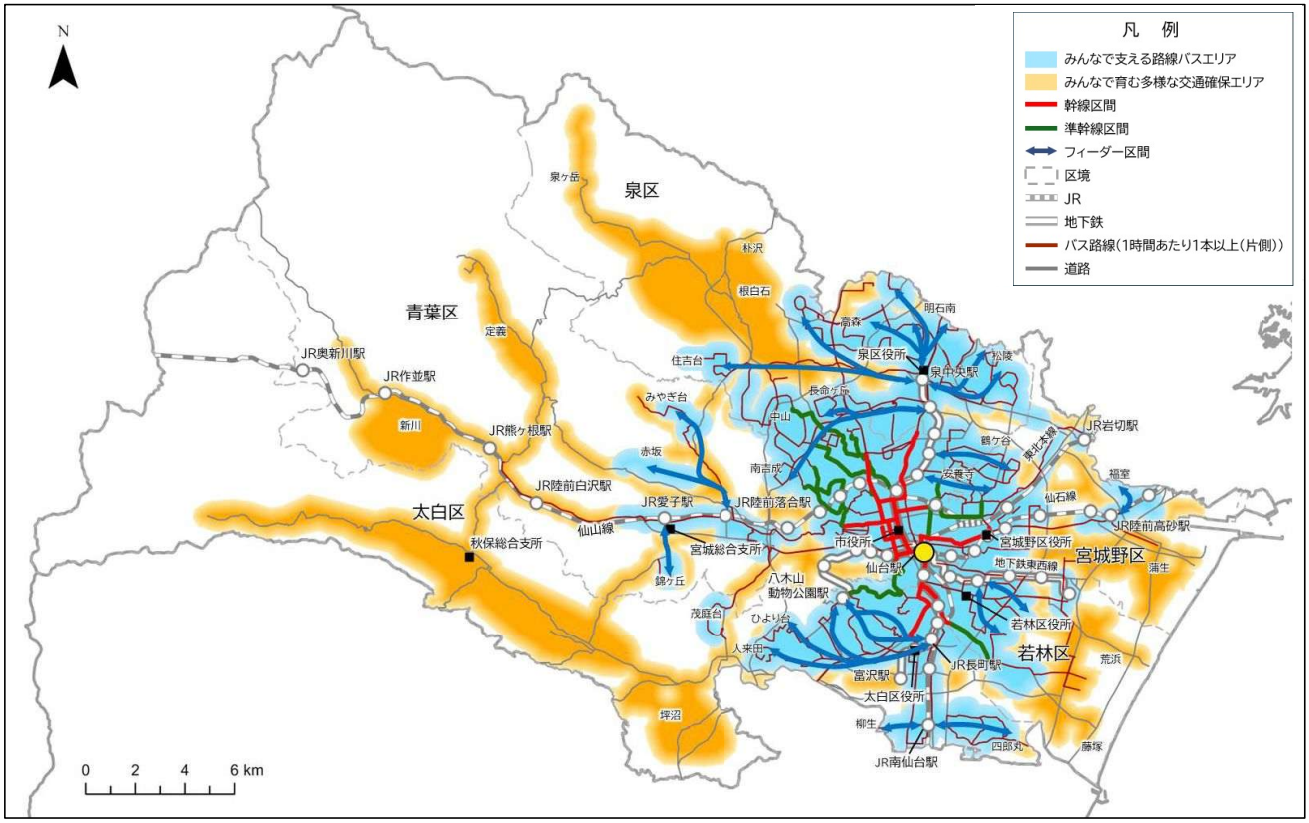


図 5-6 公共交通ネットワーク

※本図は、将来の公共交通ネットワークの役割と方向性を概念的に示したものであり、個別の路線、系統、運行経路及び運行本数を確定するものではありません。具体的な運行内容については、利用需要や地域特性、交通事業者の運行状況等を踏まえ、関係者と協議しながら検討します。

（4） 各区間及び各地区の起終点等について

バス幹線区間、バス準幹線区間、フィーダー区間及び各地区における起終点等を設定します。設定した起終点等を結ぶ路線・系統については、市民の持続可能な移動手段を確保するため、公共交通カバー圏域の維持や都心・鉄道駅へのアクセス利便性の確保を図るとともに、フィーダー補助の活用も含め、必要な運行の確保・維持を図ります。

表 5-2 各区間及び各地区の起終点等

No		起終点等	フィーダー補助の活用
バス幹線区間	1	仙台駅～北六番丁小学校前　付近	※検討中
	2	仙台駅～東郵便局前　付近	
	3	仙台駅～若林一丁目　付近	
	4	仙台駅～長町南駅・太白区役所前　付近	
	5	仙台駅～大崎八幡宮前　付近	
	6	仙台駅～水の森三丁目西　付近	
	7	仙台駅～黒松団地入口　付近	
	8	仙台駅～交通局大学病院前　付近	
	9	仙台駅～高等裁判所前　付近	
	10	仙台駅～木町　付近	
バス準幹線区間	101	仙台駅（花京院シルバーセンター前）～東北医科薬科大・東北高校前　付近	
	102	仙台駅（若林一丁目）～沖野四丁目南　付近	
	103	仙台駅（北仙台）～中山九丁目　付近	
	104	仙台駅（北仙台）～南中山児童センター前　付近	
	105	仙台駅（大崎八幡宮前）～　国見ケ丘三丁目福祉大球場前　付近	
	106	仙台駅（北山一丁目）～桜ヶ丘六丁目　付近	
	107	仙台駅（大崎八幡宮前）～無線中継所仏舎利塔前　付近	
	108	仙台駅（北六番丁小学校前）～保健環境センター・青年会館前　付近	
	109	仙台駅（高等裁判所前）～八木山動物公園駅　付近	
フィーダー区間	201	泉中央駅～泉ヶ丘　方面	
	202	泉中央駅～将監・将監殿　方面	
	203	泉中央駅～明石南・向陽台　方面	
	204	泉中央駅～山の寺・永和台・松森団地　方面	
	205	泉中央駅～松陵・鶴が丘　方面	
	206	旭ケ丘駅～南光台・鶴ケ谷（北）　方面	
	207	台原駅～安養寺・鶴ケ谷（南）　方面	
	208	陸前高砂駅～福室（高砂市営住宅）　方面	
	209	薬師堂駅～霞目・蒲町・中倉・大和町　方面	
	210	薬師堂駅～南小泉・沖野（北）　方面	
	211	南仙台駅～東中田・中田町・袋原・四郎丸　方面	
	212	南仙台駅～柳生　方面	
	213	長町駅・長町南駅（青山・緑ヶ丘経由）～八木山動物公園駅　方面	
	214	長町駅・長町南駅（西の平・芦の口・土手内経由）～八木山動物公園駅　方	
	215	長町駅・長町南駅（八木山南・鈎取経由）～八木山動物公園駅　方面	
	216	長町駅・長町南駅～南ニュータウン・日本平・羽黒台　方面	
	217	長町駅・長町南駅～山田自由ヶ丘・太白・ひより台・上野山　方面	
	218	愛子駅～錦ケ丘　方面	
	219	陸前落合駅～赤坂・高野原　方面	
	220	陸前落合駅～みやぎ台　方面	
	221	八乙女駅～吉成・南吉成　方面	
	222	八乙女駅～長命ヶ丘・加茂　方面	
	223	泉中央駅～住吉台　方面	
	224	泉中央駅～紫山・寺岡　方面	
	225	泉中央駅～高森・桂　方面	
地域交通	－	燕沢地区	
	－	坪沼地区	
	－	新川地区	
	－	秋保地区	
	－	六郷東部地区	
	－	田子・余目地区	
	－	岡田・鶴巻地区	
	－	郡山・八本松地区	
	－	生出地区	
	－	泉西部地区	

※1：仙台都心循環線と重複する区間
※2：各区間及び各地区のうち、フィーダー補助を活用している路線の詳細については、別冊を参照