

【補足コメント】国の補助金を活用するにあたって、協議会から発注した業務の進捗を東北運輸局に報告するものでございます。  
 ・既定の様式や記載項目に従い作成を行っております。

資料 1

## 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)

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: 地域公共交通調査事業

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定等に向けた方針
<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・将来公共交通ネットワーク検討</li> <li>・実施施策の効果分析</li> <li>・幹線区間等における施策の検討</li> </ul> <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口、路線バスの運行状況の条件から、主にバス路線を維持するエリアと意見交換を実施しながら多様な交通を検討するエリアの2つに分類を行った。</li> <li>・主にバス路線を維持するエリアの中から、沿道施設立地などの条件に基づき、優先的に施策を実施するバス幹線区間、バス準幹線区間、フィーダー区間の抽出を行った。</li> </ul> <p>(今後の予定)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施策の実施による定量的な効果分析を行い、優先的に実施する施策の検討を行う予定である。</li> <li>・バス幹線区間や準幹線区間における取組について、効果検証などを踏まえながら整理する予定である。</li> </ul>	<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>公共交通のカバー圏域の維持、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、移動制約者への移動手段の確保といった課題に対し、公共交通軸の形成・機能強化、路線バスの利便性向上、地域交通の維持・確保・充実に図ることにより、地域の実情にあった、誰もが利用しやすく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を目指すものである。                  今後、利便増進実施計画策定に向け、地域公共交通利便増進事業(利便増進計画策定事業)の活用を見込んでいる。</p>

【コメント】

協議会より発注した、調査分析業務の進捗を記載。将来公共交通ネットワーク検討については、地域公共交通計画(中間案)でお示した公共交通ネットワークの作成にあたり、分類基準を定めたくうえでエリア及び区間の抽出を行い検討済。

【コメント】

今年度活用している補助金の使途について、当初計画していたとおり事業が実施されており、現在検討中の項目についても年度内に完了する予定であることから、Aとしている。  
 (A:適切に実施された、B:実施されていない点があった、C:実施されなかった)

【コメント】

地域公共交通計画(中間案)に記載の公共交通に関する現状・問題・課題の整理及び公共交通に関する目標、基本方針を抜粋し記載。

(別添1)計画策定等

## 地域の概要

### 1. 基礎データ

仙台市  
人口: 1,063,169人  
(R3.3.31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: 24.4 % (R3.4.1)  
協議会開催数: 4回 (書面開催含む)  
(R3.5 ~ R3.12)

### 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: 87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50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)、相互タクシー(株)

エリア: 太白区坪沼地区、青葉区新川地区

#### 【フェリー】

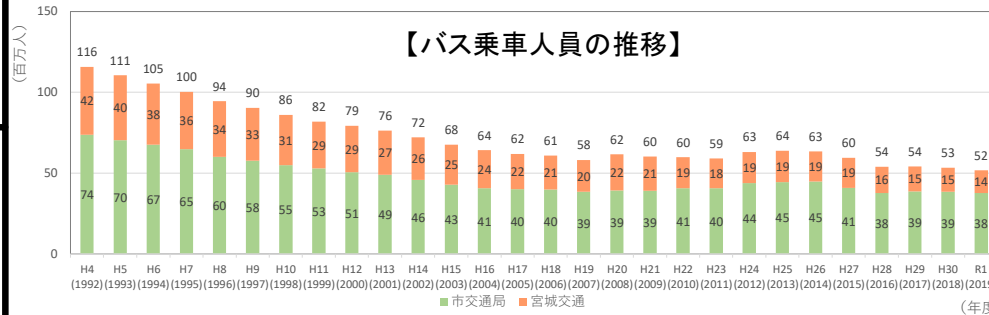
運行: 太平洋フェリー(株)  
路線: 2路線

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。

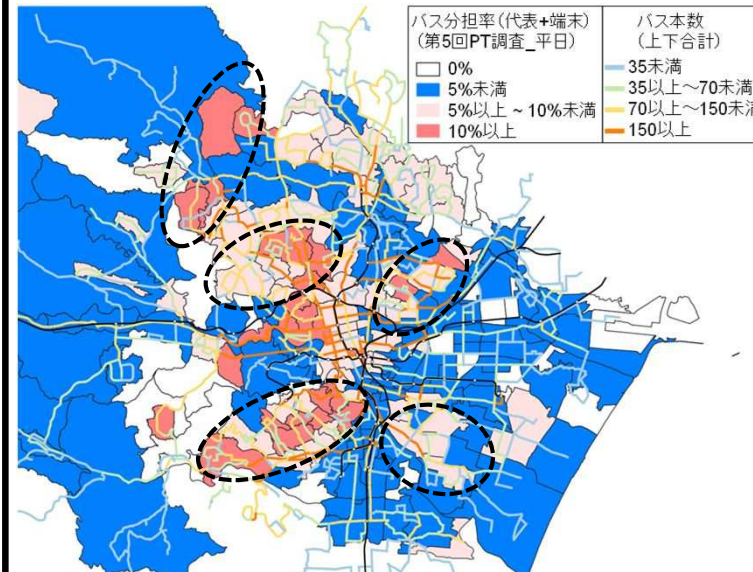
### 3. 公共交通の問題点

【コメント】地域公共交通計画(中間案)から抜粋して記載。

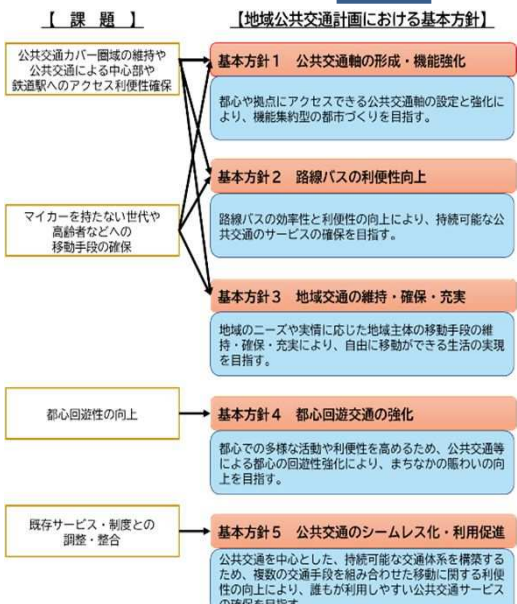
- 人口は近い将来にピークを迎えた後、緩やかに減少し、高齢化が今後も進む見込みであり、人口減少に伴う公共交通の利用者の減少・高齢化による移動制約者の増加が懸念される。
- 鉄道利用は増加傾向にあるが、路線バスは長期間の乗車人員の減少傾向から経営状況が厳しい。
- バスの分担率は4%程度だが、鉄道・地下鉄沿線から外れた地域ではバスの分担率が比較的高い。
- 大型二種免許保有者の減少により、バス運転手の確保が困難さを増すことに加え、バス車載機やバス営業所建物等、施設設備の更新に多額の費用が必要となる。
- 都心部では歩行者が仙台駅周辺に集中し、都心内での回遊性が低くなっており、公共交通等による都心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



市民との協働により、地域の実情に合った、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。



【地域別バス分担率(平日・代表+端末)(2015)】



【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

【コメント】P1の①事業の結果概要の記載と同様

### 【事業評価時点で完了している内容】

1. 将来交通ネットワークの検討

### 【今後予定している内容】

- 実施施策の効果分析
  - モデル分析等により施策実施の効果を分析する。
- 幹線区間における施策の検討
  - 幹線区間の関連施策について、交通事業者との協議で選定された施策について、実施内容、実施位置、実施工程等の具体化を検討する。

## 今後の取組みについて

### 【スケジュール(予定)】

- 2月下旬 議会への報告
- 3月下旬 第6回協議会開催
- 3月下旬 地域公共交通計画の策定

### 【地域の公共交通の目指す姿】

地域公共交通計画に位置付けられた将来公共交通ネットワークの実現に向けた施策を実施するために、交通事業者との調整を進め、地域公共交通利便増進実施計画を策定して着実に取組みを進める。

施策の実施にあたっては、地域公共交通確保維持改善事業の活用を検討する。

## 調査結果概要

【コメント】地域公共交通計画(中間案)から抜粋して記載。

### 1. 将来交通ネットワークの検討

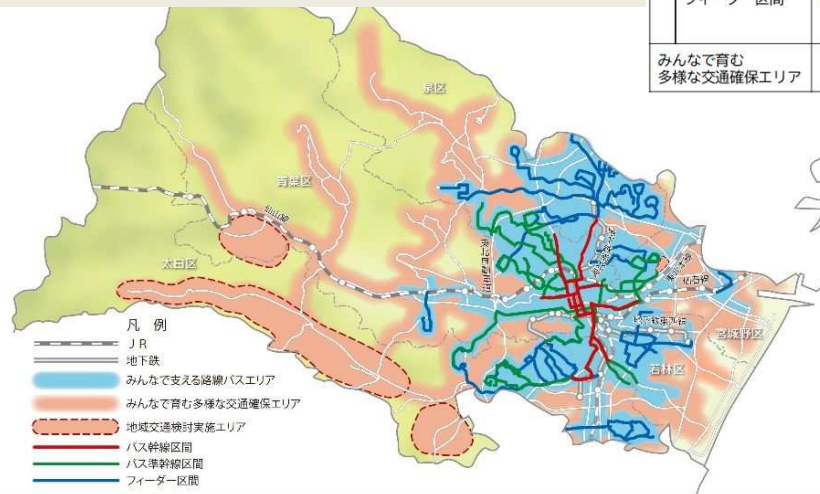
- 路線バスのネットワークについて「**みんなで支える路線バスエリア**」及び「**みんなで育む多様な交通確保エリア**」の2つのエリアに分類
  - 「**みんなで支える路線バスエリア**」: 路線バスの役割分担を明確に位置づけ、優先的に施策を実施する「バス幹線区間」及び「バス準幹線区間」を設定し、鉄道駅を中心とした都市づくりに資する鉄道軸を補完。また「フィーダー区間」を設定することで、主要な鉄道駅へのアクセスを構築し、鉄道駅を中心とした機能集約型の都市づくりの実践を目指す。
  - 「**みんなで育む多様な交通確保エリア**」: 地域の皆様と意見交換を重ねながら、地域の实情に応じた多様な移動手段の確保を目指し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図る。
- 分類方法
  - 現状の路線バスの運行状況や沿線人口密度から「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」にエリア分け
  - みんなで支える路線バスエリアにおいて、沿線人口密度や施設密度等から地域の潜在需要に応じ、バス幹線区間、バス準幹線区間及びフィーダー区間を設定し、公共交通ネットワークの構築を図る。

### 【公共交通ネットワークのエリア及び区間】

エリア選定	
みんなで支える路線バスエリア	需要に応じ、主に路線バスによる運行を維持するエリア
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、地域の实情に応じた路線バスやその他交通サービスのうち適した移動手段を検討するエリア
区間選定(みんなで支える路線バスエリア内)	
バス幹線区間	鉄道に準じたサービスにより、都心アクセスの利便性を確保する区間
バス準幹線区間	バス幹線区間に準じた都心アクセスの利便性を確保する区間
フィーダー区間	鉄道駅へのアクセス路線として確保する区間

### 【公共交通ネットワークの分類基準】

分類	分類基準
みんなで支える路線バスエリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線の夜間人口密度20人/ha<sup>1</sup>以上 (H27国勢調査)</li> <li>運行本数40本/日<sup>2</sup>以上 または 平均乗車密度5人<sup>3</sup>以上</li> </ul>
バス幹線区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心アクセス型路線</li> <li>沿道施設立地8箇所/km<sup>5</sup>以上</li> <li>バスレーン導入を想定して多車線道路(上り方向2車線以上)</li> </ul>
バス準幹線区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心アクセス型路線</li> <li>1車線でも対象とする</li> </ul>
フィーダー区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR、地下鉄(駅前広場整備済み)の駅アクセス路線</li> </ul>
みんなで育む多様な交通確保エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>みんなで支える路線バスエリアの基準未滿</li> </ul>



【公共交通ネットワーク図】