

③. 地域別にみたバス利用状況

【市区町村別のバス分担率】

- ・ 市区町村別の発着トリップのバス分担率は、第4回、第5回ともに仙台市青葉区が最も高いものの、第4回からは低下している。鉄道分担率が上昇していることから、東西線開業の影響がうかがえる。
- ・ バス分担率の低下幅は、仙台市若林区で最も大きく、青葉区と同様に東西線開業の影響がうかがえる。

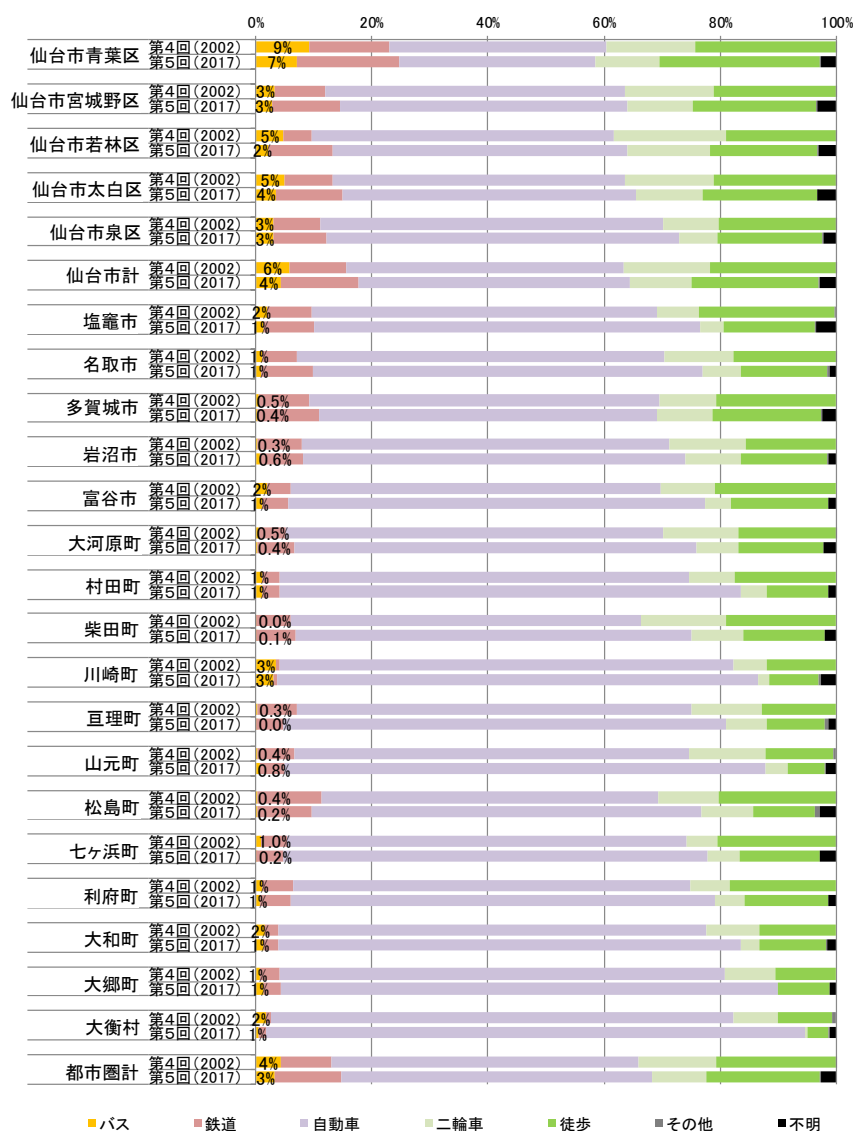
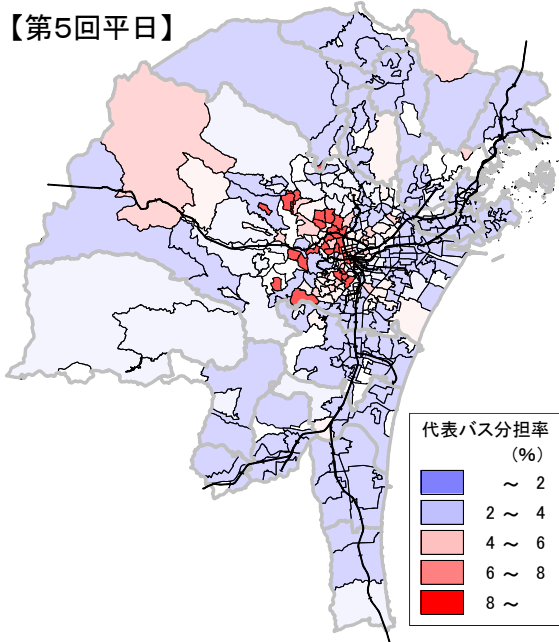


図 3-189 発着市区町村別の代表交通手段分担率の変化（平日）

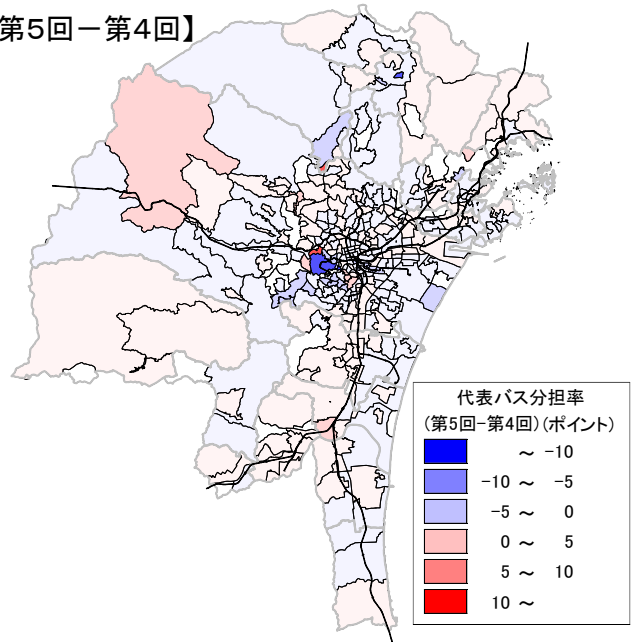
【地域別のバス分担率】

- ・ 中ゾーン別ではバス分担率の高い地域は仙台市内の都心周辺や北西市街地、南西市街地となっている。また、中山間地等でも比較的高い地域がみられる。
- ・ 第4回と比べ、地下鉄東西線沿線で分担率が低下しているゾーンが多くみられる。
- ・ 一方で、仙台市内の北西市街地やJR東北本線、常磐線及び仙石線の沿線地域といった高齢化が進展する地域において分担率が上昇している地域が多くみられる。

【第5回平日】



【第5回－第4回】



【参考】75歳以上高齢化率(H27 国勢調査)

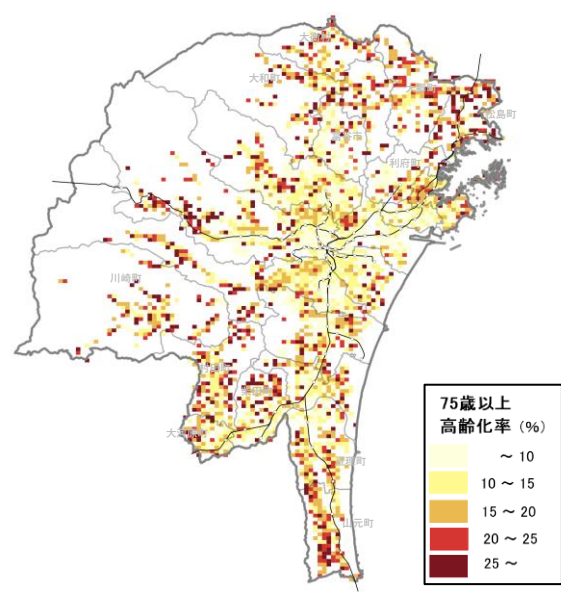
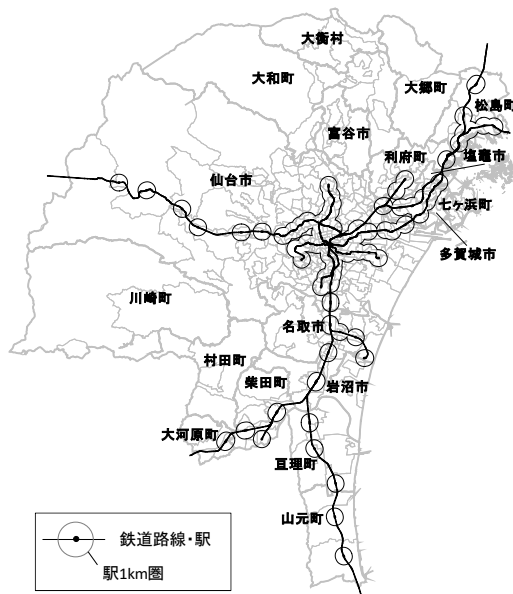


図 3-190 中ゾーン別代表交通手段バス分担率（第5回平日）と分担率の変化（第4回→第5回）

※分担率:発生集中量ベースの分担率
 ※第5回の発生集中量(交通手段計)が1,000トリップエンド以上のゾーンを対象

- ・ 休日は、平日と比べて、仙台市内の都心周辺や北西市街地、南西市街地といった平日のバス分担率の高い地域で低くなる。一方で、仙台都心から離れた鉄道沿線地域では平日と比べて、分担率が上昇する地域もみられる。

【第5回休日】

【平日・休日の比較(休日－平日)】

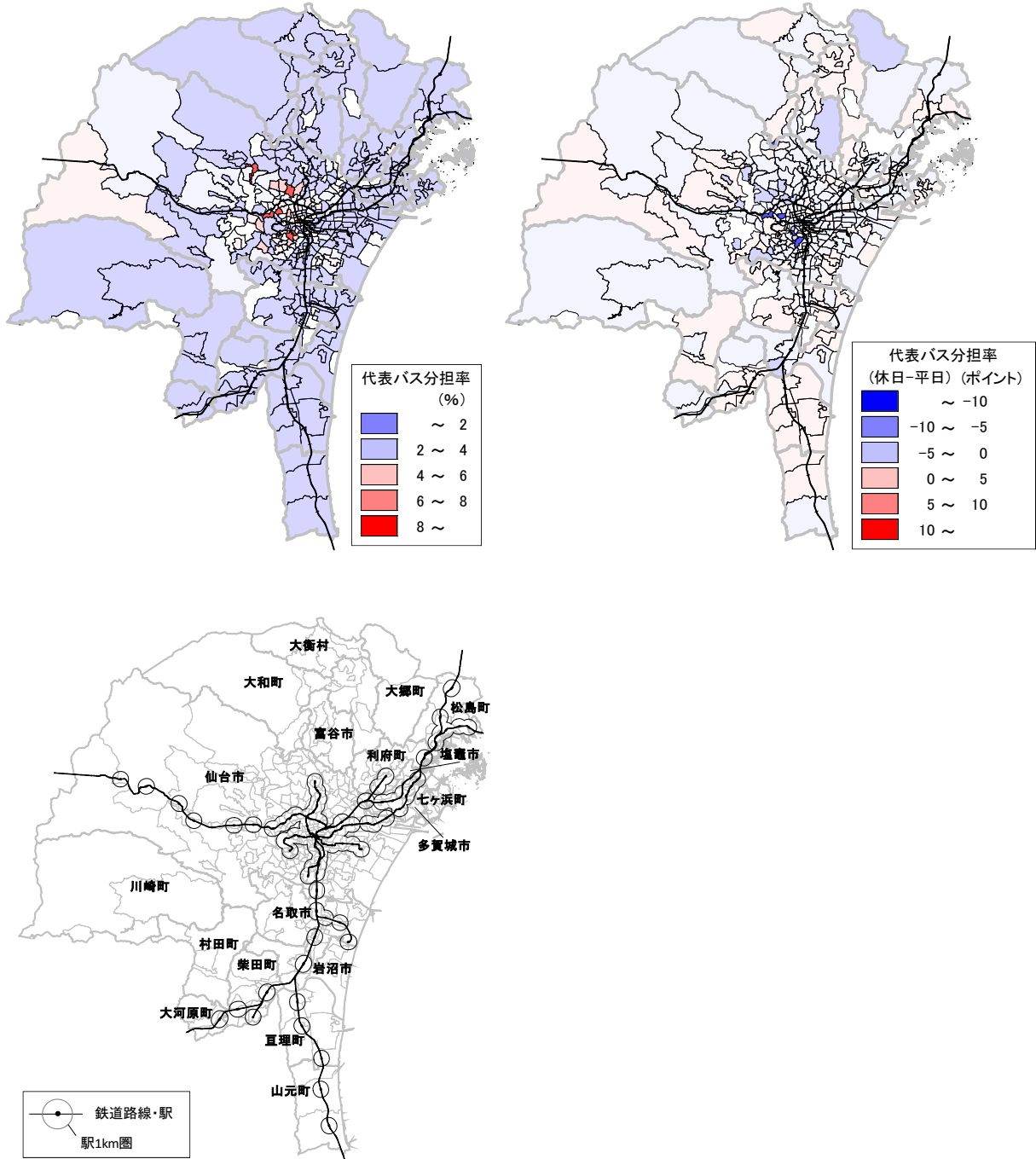


図 3-191 中ゾーン別代表交通手段バス分担率（第5回休日）と平日・休日の比較

※分担率:発生集中量ベースの分担率
 ※第5回の発生集中量(交通手段計)が1,000トリップエンド以上のゾーンを対象

- ・ バス利用率（総発生量に占める代表交通手段バスと鉄道端末バスの発生量合計の割合）を中ゾーン別にみると、バス利用率の高い地域は、仙台市内では北西市街地など鉄道路線に挟まれた都心放射方向の地域である。また、大郷町や大衡村、川崎町の一部など都市圏縁辺部でも高い地域がみられる。
- ・ 第4回に比べて、仙台都心の鉄道沿線地域ではバス利用率が低下している地域がみられる一方で、仙台都心から離れた地域においてバス利用率が上昇している地域が多くみられる。

【第5回平日】

【第5回－第4回】

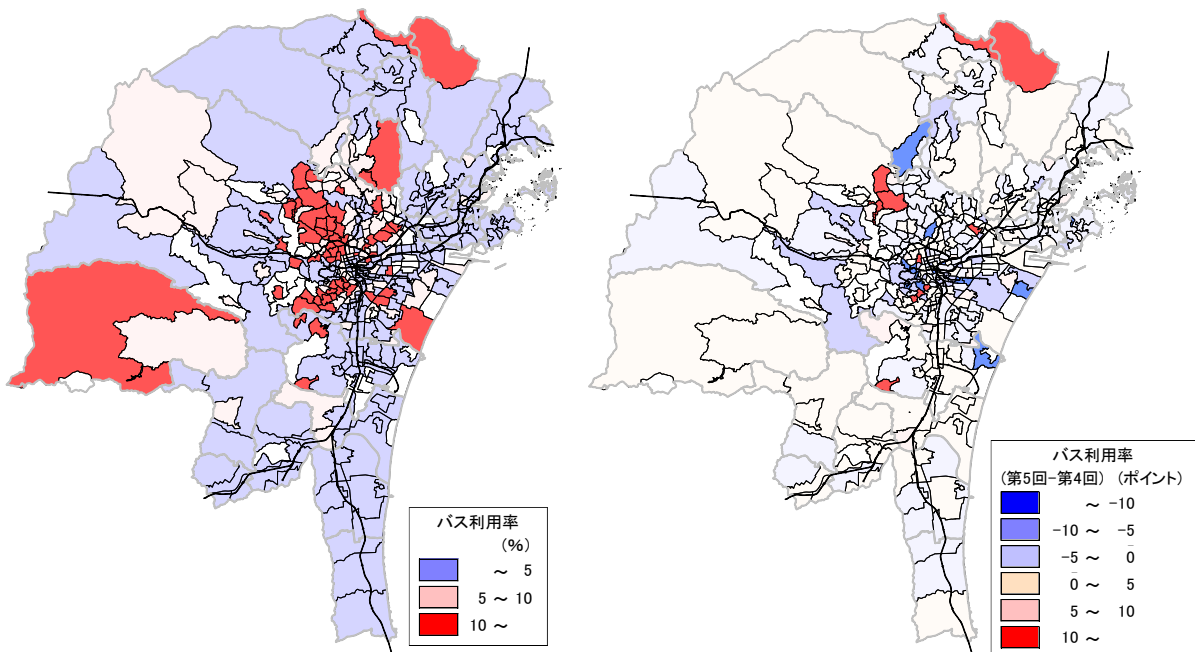


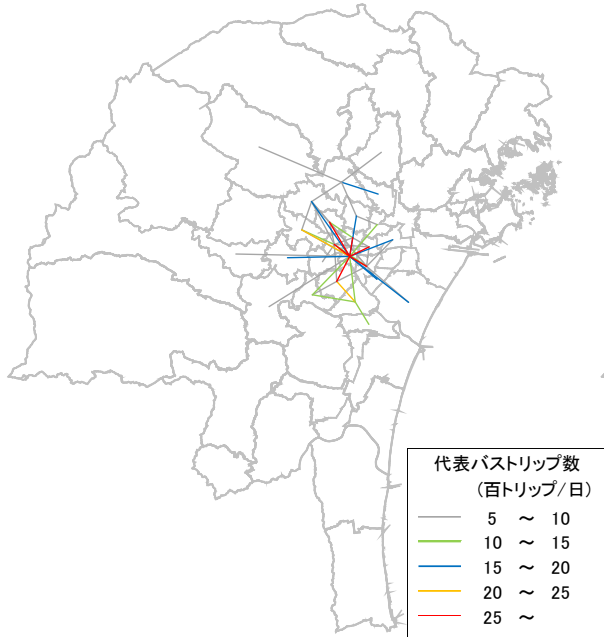
図 3-192 中ゾーン別バス利用率（第5回平日）とバス利用率の変化（第4回→第5回）

※バス利用率=(代表バス発生量+鉄道端末バス発生量)/総発生量
 ※バス利用率の算出は代表交通手段不明を除いて算出

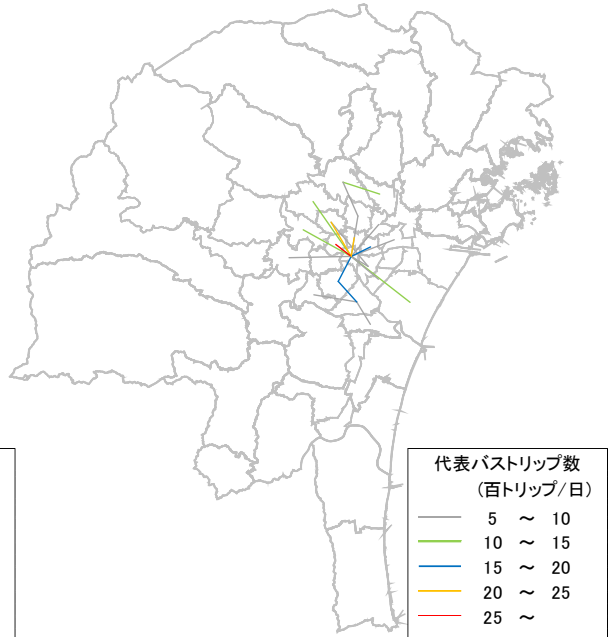
【地域間のバストリップ数】

- ・ 平日は、仙台市内と仙台都心を結ぶ利用が中心となっている。
- ・ 休日についても、平日と同様に仙台市内と仙台都心を結ぶ利用が多いが、全体的に平日と比べてバス利用が少なくなる。

【第5回平日】



【第5回休日】



【休日/平日】

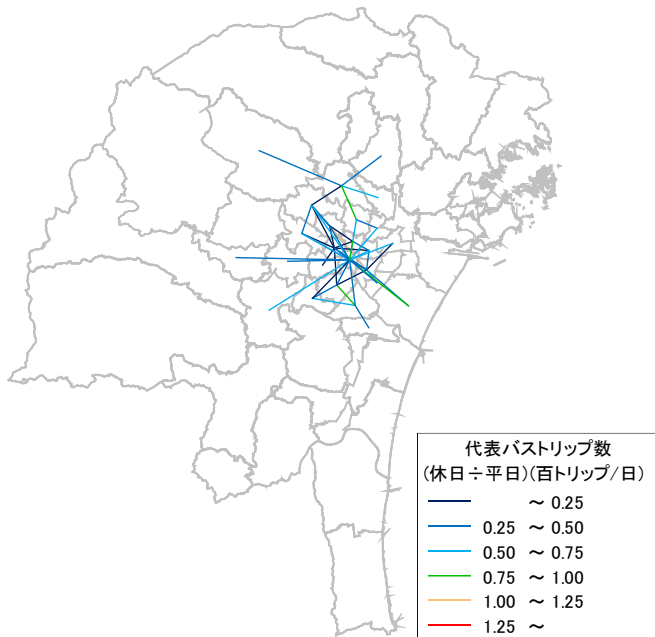


図 3-193 大ゾーン間代表交通手段バストリップ数（第5回）と平日・休日の比較

※大ゾーン間トリップ数が 500 トリップ以上を対象

【小ゾーン間スパイダーネット配分によるバス利用の分析】

- ・ 仙台都心内や、都心と仙台北西市街地間など、仙台市内にバス利用（代表バス+鉄道端末バス）が集中している。
- ・ 仙台都心周辺以外では、平日は地下鉄泉中央駅や長町駅へのバス利用が多い。

【平日】

【休日】

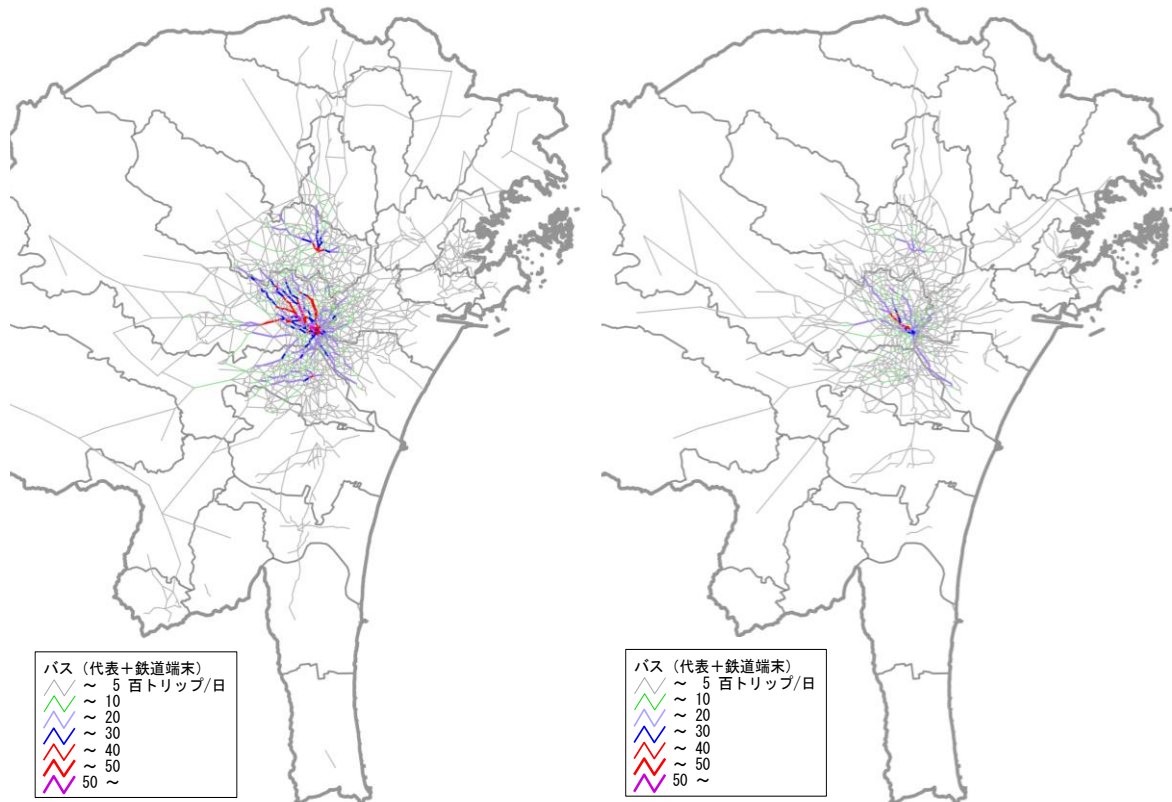


図 3-194 バスの小ゾーン間スパイダー配分結果

（代表交通手段バス+鉄道端末交通手段バス）（第5回）

※スパイダーネットによる配分:隣接する小ゾーン中心同士を結んだネットワークを用いて、小ゾーン間トリップ数を最短経路に配分するもの

④. 中山間地におけるバスの利用状況

第5回PT調査に合わせ、仙台市では中山間地域における通勤、通学、買物、通院などの行先や利用手段、及びバスやタクシーの利用状況など日頃の移動実態を把握するためにPT補完調査を実施している。(第2章 P2-106 参照)

ここでは、PT補完調査結果から、バスの利用状況の整理を行った。

【この1年間での路線バスの利用状況】

- ・ この1年間で路線バスを利用したことがある割合は、全年齢では約22%である。
- ・ 5～24歳の若年層と65歳以上の高齢層は比較的バスを利用する傾向がみられる。
- ・ 利用したことがある方でも、25～44歳や45～64歳では、年に数回の利用にとどまっている。

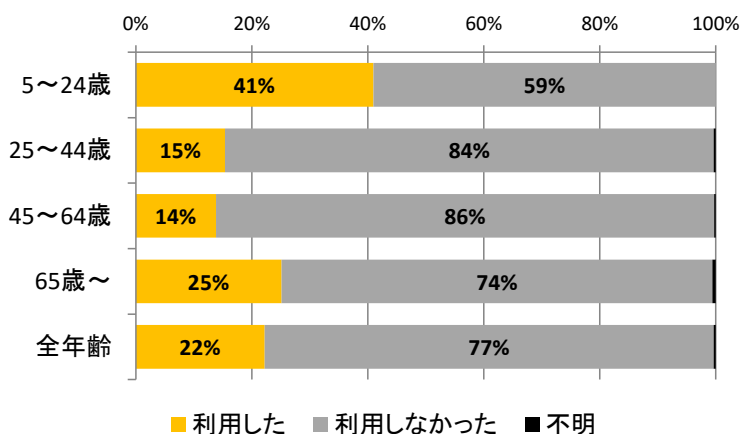


図 3-195 年齢階層別のこの1年間での路線バスの利用有無

出典:第5回 PT 補完調査

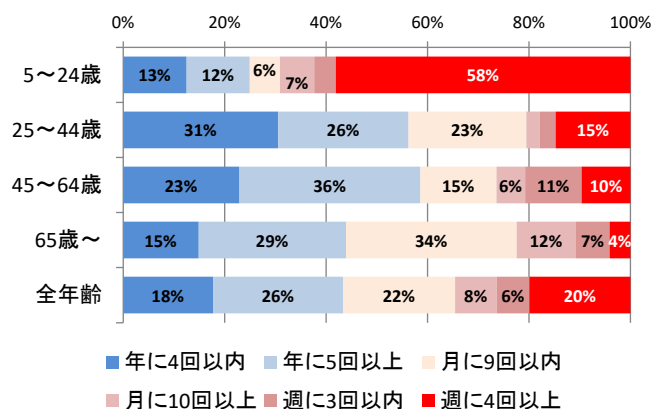


図 3-196 年齢階層別のこの1年間での路線バスの利用頻度

※この1年間で路線バスを利用した方の利用頻度を集計。利用頻度不明を除く
出典:第5回 PT 補完調査

【路線バスの利用目的】

- ・ 路線バスの利用目的は、24歳以下では通勤・通学での利用が75%と最も多い。
- ・ 25～64歳では各目的で利用されており、45～64歳は「食事・社交・娯楽」での利用が多い。
- ・ 65歳以上の高齢者は、「通院」での利用が最も多い。

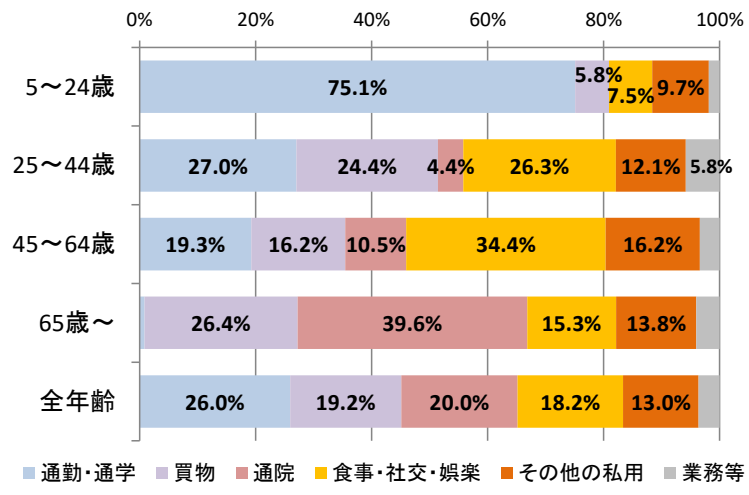


図 3-197 年齢階層別の路線バスの利用目的

※この1年間で路線バスを利用した方で、バスで最もよく行った施設への利用目的を集計。目的不明は除く
出典:第5回 PT 補完調査

【路線バスの利用理由】

- ・ 5～24歳で最も多いバス利用の理由は、「歩くには遠いから」であり、次に「送迎してくれる人がいないから」となっている。

【5～24歳】

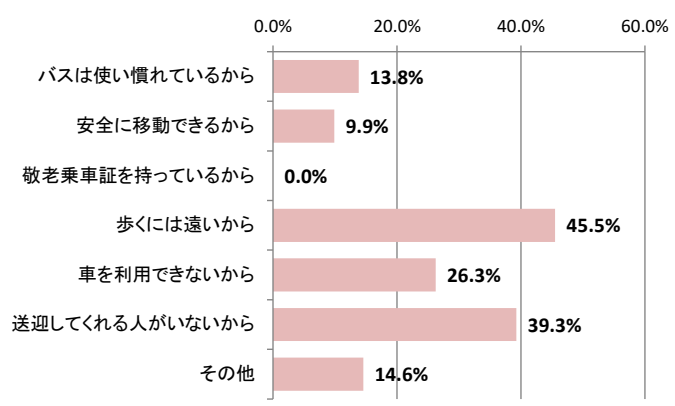


図 3-198 路線バスの利用理由 (5～24歳)

※理由は複数選択のため、理由ごとに選んだ回答人数の割合を集計
出典:第5回 PT 補完調査

- ・ 25～44 歳、45～64 歳で最も多いバス利用の理由は、「車を利用できないから」であり、65 歳以上では「敬老乗車証を持っているから」が最も多い。

【25～44 歳】

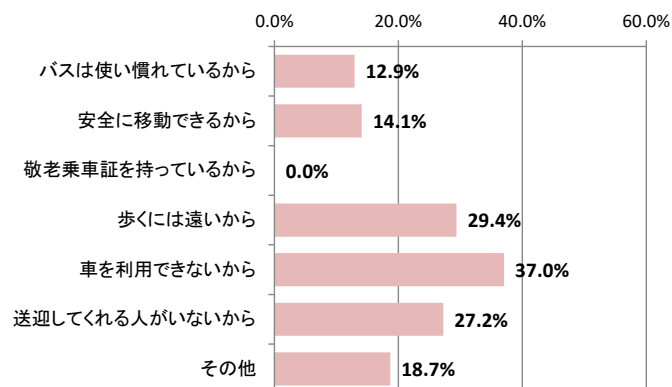


図 3-199 路線バスの利用理由（25～44 歳）

※理由は複数選択のため、理由ごとに選んだ回答人数の割合を集計

【45～64 歳】

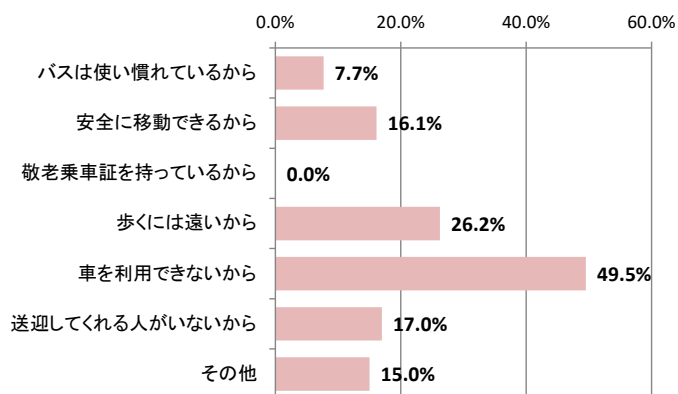


図 3-200 路線バスの利用理由（45～64 歳）

※理由は複数選択のため、理由ごとに選んだ回答人数の割合を集計

【65 歳～】

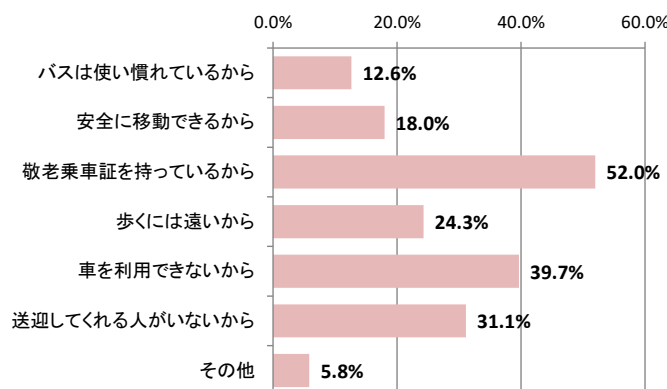


図 3-201 路線バスの利用理由（65 歳～）

※理由は複数選択のため、理由ごとに選んだ回答人数の割合を集計
出典:第5回PT補完調査

⑤. バスのサービスレベルと交通特性との関係

ここでは、公共交通のサービスレベル（鉄道駅 1km 圏及びバス運行本数）により地域区分を行い、バスのサービスレベルと交通特性との関係进行分析した。以下に分析に使用した地域区分を示す。

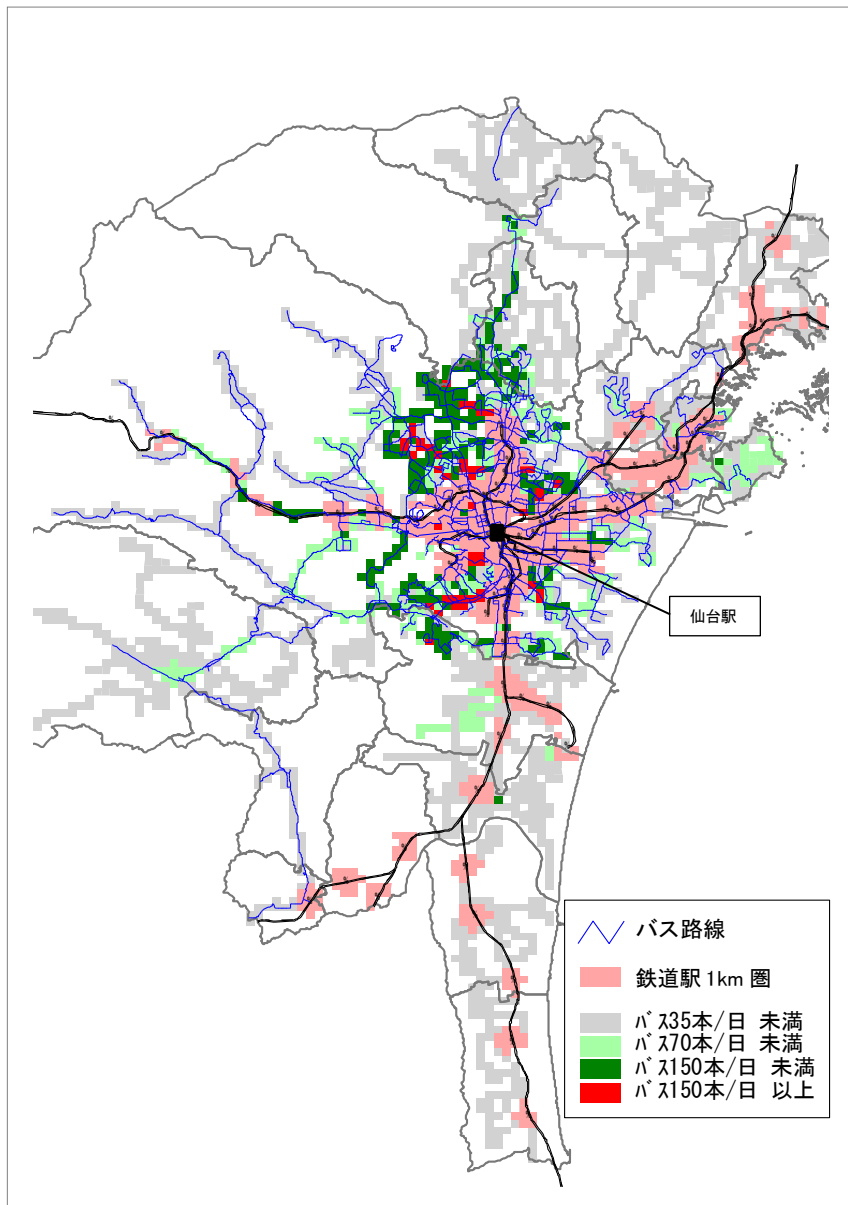


図 3-202 メッシュ別の公共交通サービスレベルによる地域区分

※鉄道駅 1km 圏以外の地域(メッシュ)について、バス運行本数に基づいて区分している

【バスサービスレベルと外出率・原単位の関係】

- ・ バス運行本数が多い地域ほど外出率が高い傾向がみられ、運行本数 150 本/日以上地域では、鉄道駅 1km 圏内地域に匹敵するほどの外出率となる。
- ・ 人口一人あたりのトリップ数（グロス原単位）は、鉄道駅 1km 圏内地域より、バス運行本数 150 本/日以上地域が高くなっている。

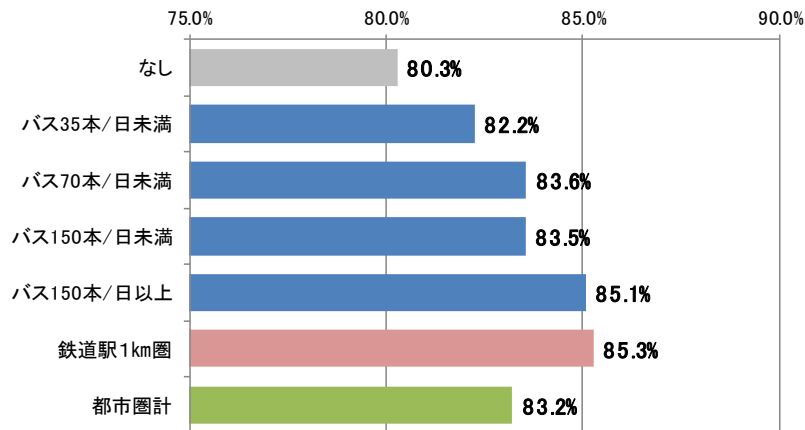


図 3-203 公共交通運行本数と外出率（第5回平日）

※バス運行本数は往復の本数
 ※鉄道駅 1km 圏以外の地域(メッシュ)について、バス運行本数に基づいて区分している

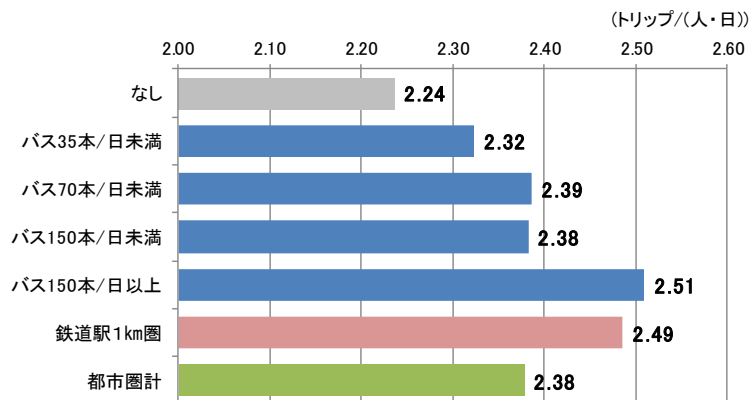


図 3-204 公共交通運行本数とグロス原単位（第5回平日）

※バス運行本数は往復の本数
 ※鉄道駅 1km 圏以外の地域(メッシュ)について、バス運行本数に基づいて区分している

【バスサービスレベルと代表交通手段バス分担率の関係】

- ・ 代表交通手段バスの分担率は、バス運行本数が多い地域ほど、高い傾向にある。
- ・ また、バスの運行本数が多い地域ほど、バス分担率が高くなり、自動車利用が低い傾向がみられる。

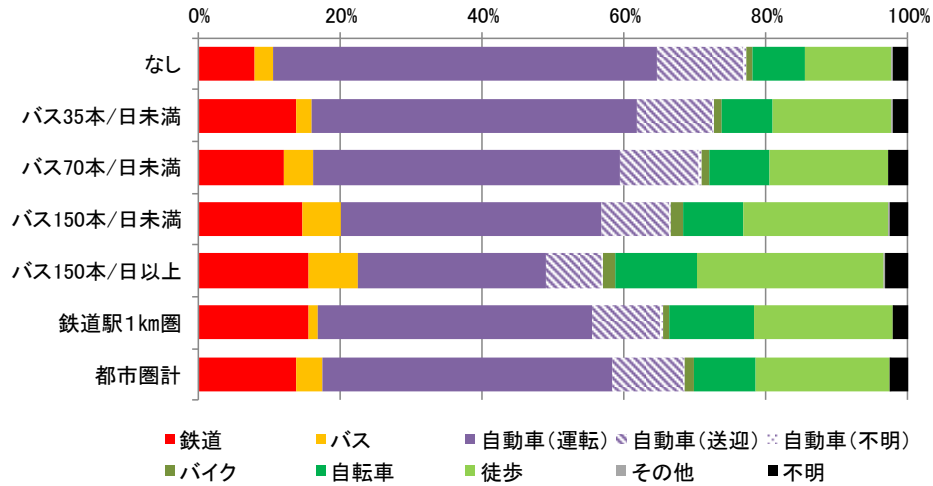


図 3-205 公共交通運行本数別の代表交通手段分担率（第5回平日）

⑥. 時間帯別のバス利用状況（仙台市）

- ・ バス利用の多い仙台市内について、平日の時間帯別バス利用状況をみると、発生量は7時台が際立って多く、次に多いのは8時台である。朝の時間帯の利用は、通勤目的と通学目的で9割以上を占める。
- ・ 日中は、買物、通院、その他私事等の私事目的での利用が多く、12時台以降で帰宅目的での利用が多くなる。

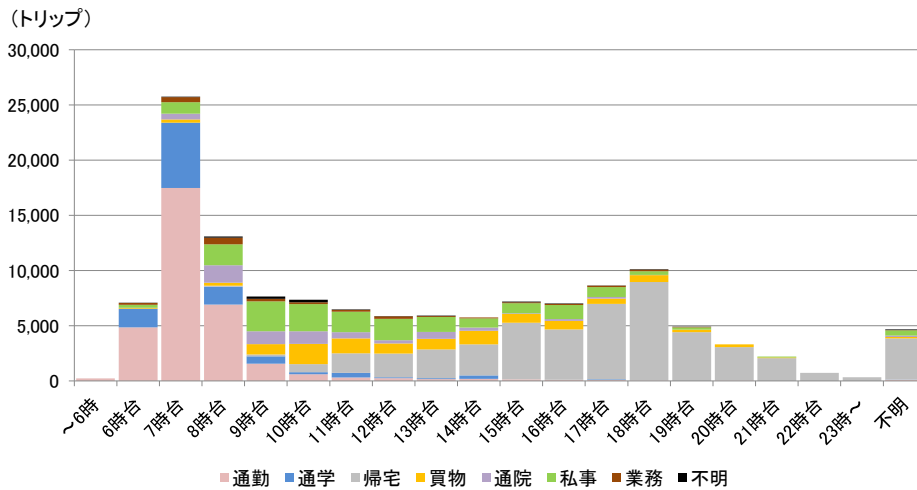


図 3-206 仙台市の時間帯別目的種類別バス発生量（平日）

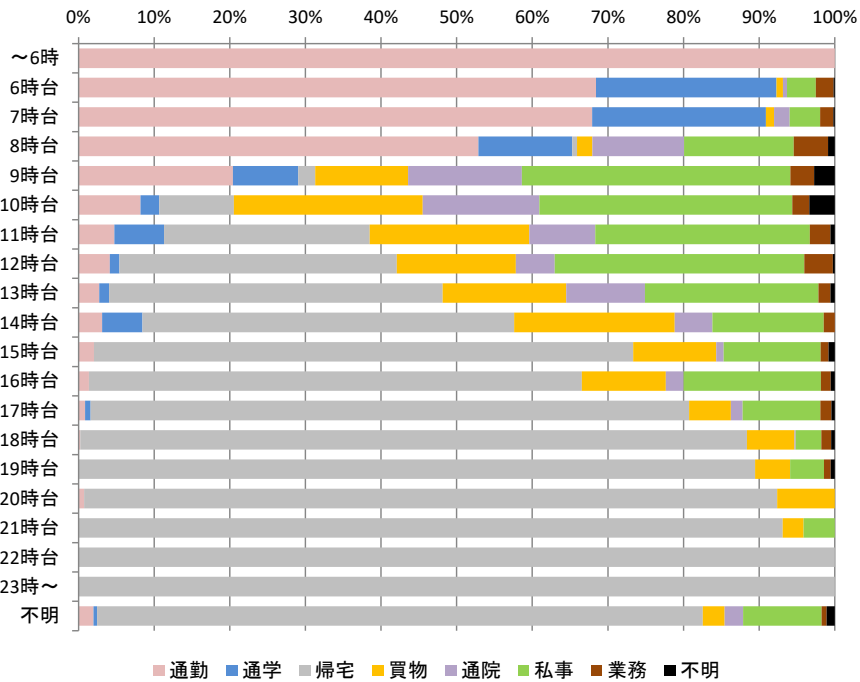


図 3-207 仙台市バス発生量の時間帯別の目的種類構成（平日）

- ・ 休日のバス利用では、最も利用の多い時間帯は 10 時台であり、日中は 16 時台まで発生量は一定している。
- ・ 休日でも 8 時台までは通勤や通学目的の利用がみられ、日中は買物、通院、その他私事など私事目的が大半を占める。

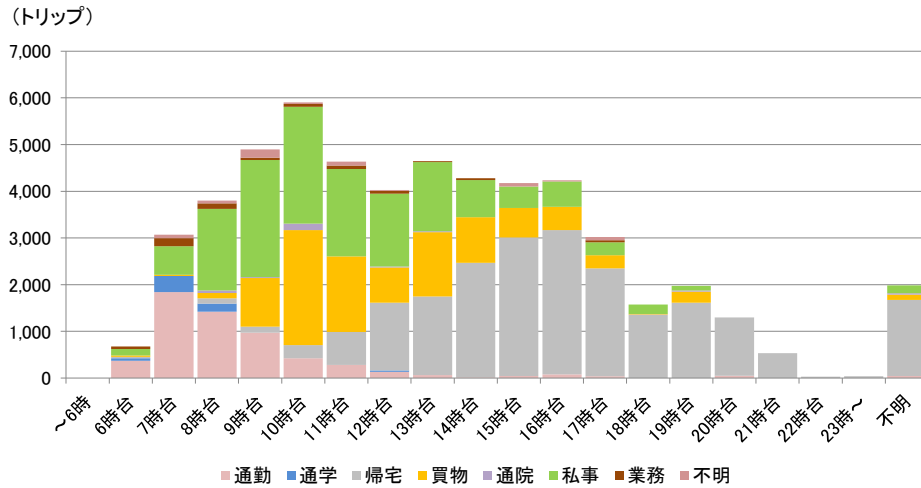


図 3-208 仙台市の時間帯別目的種類別バス発生量（休日）

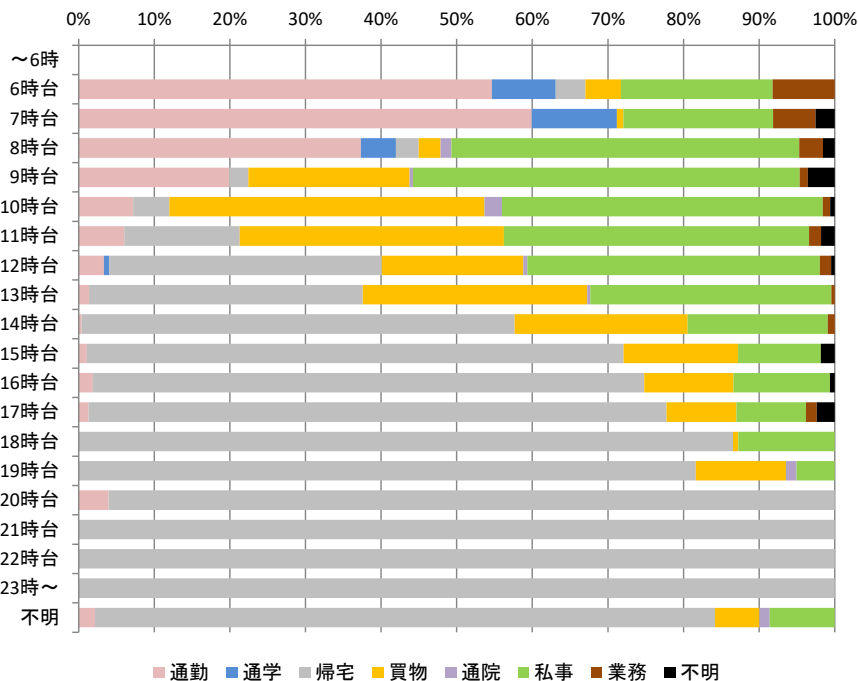


図 3-209 仙台市バス発生量の時間帯別の目的種類構成（休日）

- ・ バス利用による移動時間は、平日では 30 分～45 分での利用が多く、各目的で利用されている。
- ・ 移動時間が 45 分を超えるトリップでは、通勤や通学目的での利用が比較的多い。

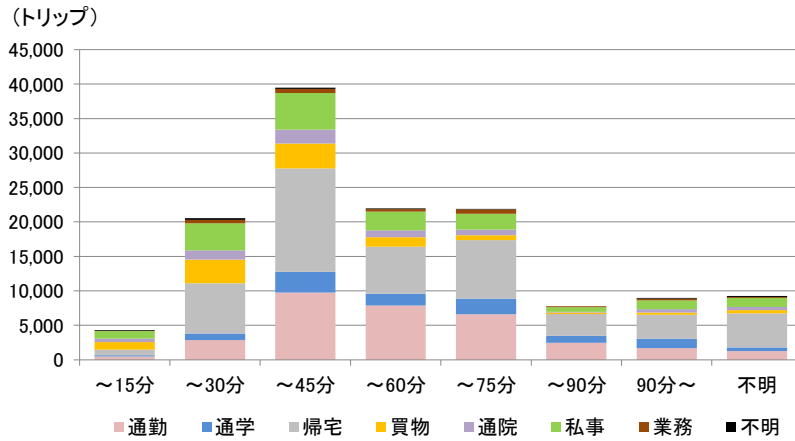


図 3-210 仙台市の移動時間別の目的種類別バス発生量 (平日)
※出発から目的地への移動時間

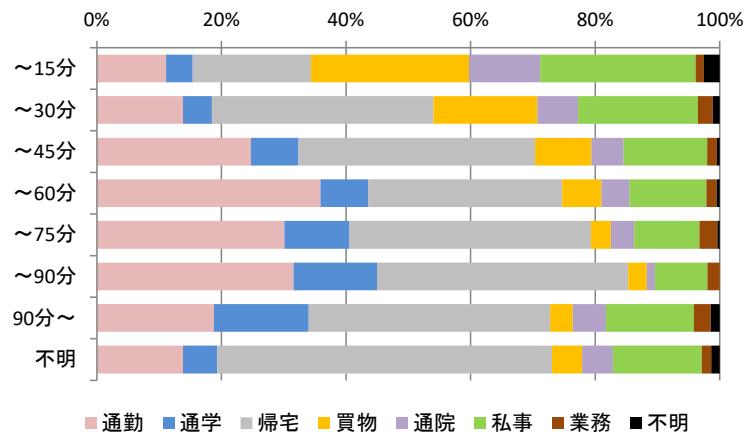


図 3-211 仙台市の移動時間別の目的種類構成 (平日)
※出発から目的地への移動時間

- ・ 休日も平日と同様に、30分～45分でのバス利用が多く、各目的で利用されている。
- ・ 休日は、平日に比べて買物、私事目的での利用が多い。

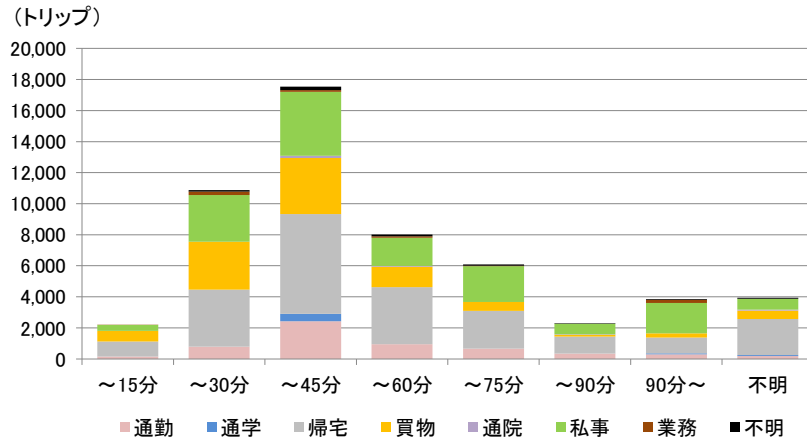


図 3-212 仙台市の移動時間別の目的種類別バス発生量 (休日)
※出発から目的地への移動時間

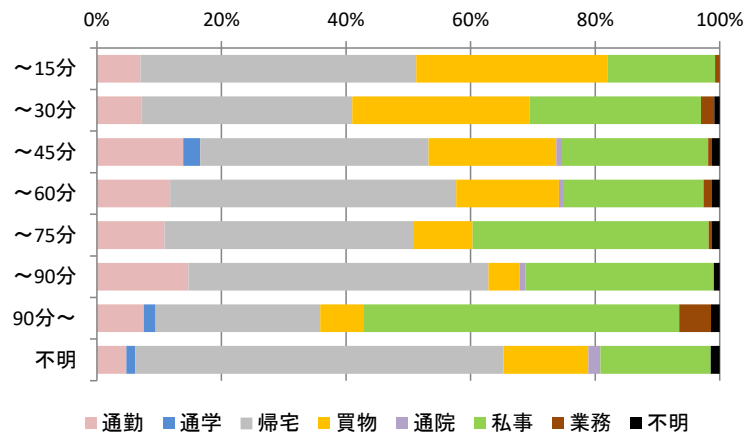


図 3-213 仙台市の移動時間別の目的種類構成 (休日)
※出発から目的地への移動時間

3) バスの利用特性からみた課題

①. 分析から得られた知見

【バスを取り巻く環境】

- ・ 長期的に減少傾向であった仙台市交通局のバス利用者数は、近年は横ばいとなっているが、厳しい経営状況にあり、バス運転手不足も深刻となっている。
- ・ 市街地の縁辺部では、路線バスが撤退した地域がみられ、中山間地を抱える仙台市以外の自治体では自治体バスを運行している状況であるが、運賃収入だけでは維持できず、厳しい経営状況となっている。

【属性別のバス利用状況】

- ・ 性別、年齢階層別にみても、ほとんどの年齢層でバスの分担率が低下している。また、免許保有の有無にかかわらず、バス分担率は低下している状況であるが、学生や若年層、高齢者にとって重要な移動手段となっている。

【地域別のバス利用状況】

- ・ ほとんどの市区町村でバス分担率が低下しており、特に若林区や青葉区の低下幅が大きく、地下鉄東西線の開業の影響がうかがえる。
- ・ バス利用率（総発生量に占める代表交通手段バスと鉄道路線バスの発生量合計の割合）を地域別にみると、仙台市内では北西市街地など鉄道路線に挟まれた都心放射方向の地域で高く、また、大郷町や大衡村、川崎町の一部等の都市圏縁辺部でも高い地域がみられ、そうした地域の重要な移動手段となっている。

【地域間のバス利用状況】

- ・ 平日は、仙台市内と仙台都心を結ぶ利用が中心となっている。休日についても、平日と同様に仙台市内と仙台都心を結ぶ利用が多いが、全体的に平日と比べてバス利用が少なくなる。

【バスのサービスレベルと交通特性との関係】

- ・ バスの運行本数と交通特性との関係を見ると、運行本数が多い地域ほど、外出率や人口一人あたりトリップ数、バス分担率が高くなり、運行本数 150 本/日以上地域では、鉄道駅 1km 圏内に匹敵するほどの外出率や人口一人あたりトリップ数となる。

【バス専用区間、バス優先区間の設置状況】

- ・ バス専用区間、バス優先区間は、仙台市内の都心周辺に設置されているが、運行本数が多くても設置されていない区間もみられ、また、バス専用区間やバス優先区間においても遅れが生じている区間がみられる。

②. バスの利用特性からみた課題

- ・ バスは自動車を利用できない都市圏住民の生活に必要な移動手段であり、生活を維持するためにバスの維持、確保が重要である。現在、バスの運転手不足が大きな問題となっており、市民の移動を支える人材を確保するとともに、ICTの活用等による効率的なバス交通の実現が課題となる。
- ・ 仙台市内のバス路線は、仙台駅に集中する路線体系となっており、都心に近づくにつれ遅延が累積する状況がみられる。鉄道沿線から離れたバス利用の多い市街地におけるバス利用を更に促進するためには、頻度の高い路線バス網の維持、周辺部では地域状況に応じた生活に必要な移動手段の確保が課題となる。

(3) 乗り継ぎの利用特性と課題

1) 公共交通の乗り継ぎ状況

- ・ 鉄道利用では、複数の鉄道路線の乗り継ぎや鉄道とバスの乗り継ぎを行う割合は 40% 弱となっており、特に学生等が高く 50%に達している。
- ・ 第4回と比べて、学生等や有職者の乗り継ぎ割合は上昇している。
- ・ 鉄道整備やそれに伴うバス路線の再編が進んだことにより、鉄道路線間や鉄道とバスを乗り継ぐ移動が増加したことがうかがえる。
- ・ 休日は、平日と比べて、学生等や有職者の乗り継ぎ率が低くなり、属性間の差異が小さくなる。

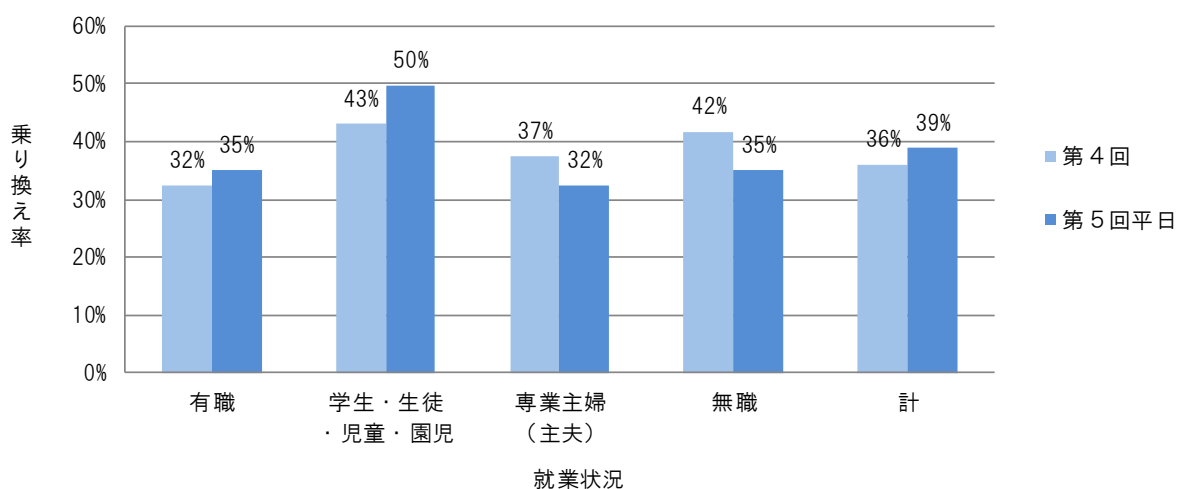


図 3-214 就業状況別乗り継ぎ率の変化（鉄道路線間乗り継ぎ、鉄道—バス乗り継ぎ）

※公共交通(バス、鉄道)利用トリップのうち、鉄道複数路線を乗り継いだトリップ、バスと鉄道を乗り継いだトリップの割合

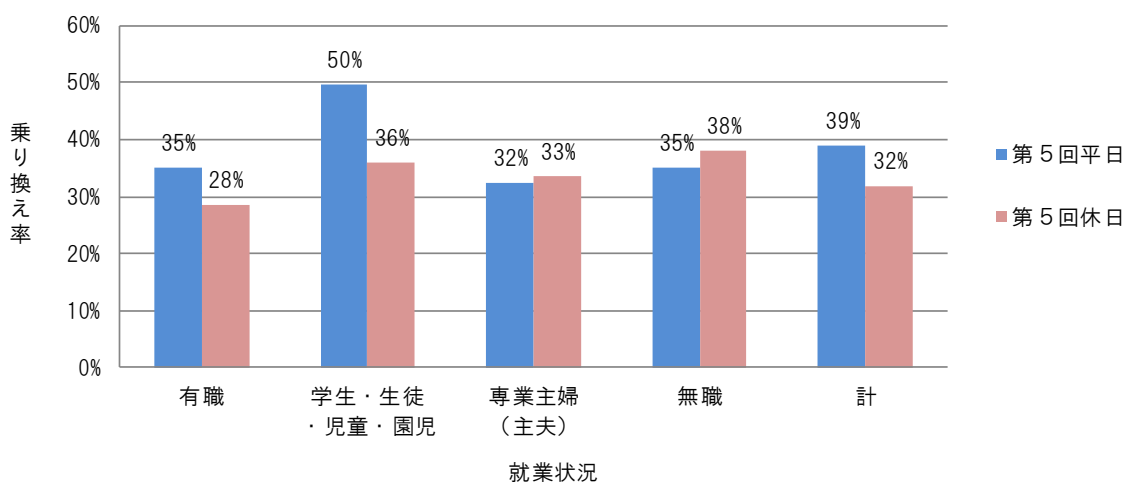


図 3-215 就業状況別乗り継ぎの変化（鉄道路線間乗り継ぎ、及び鉄道—バス乗り継ぎ）

(第5回平日・休日)

※公共交通(バス、鉄道)利用トリップのうち、鉄道複数路線を乗り継いだトリップ、及び、バスと鉄道を乗り継いだトリップの割合

2) 駅前広場の状況

- ・ 駅前広場は、鉄道端末手段から鉄道に乗り継ぐための施設である。
- ・ 都市圏内の利用者数が5千人以上の58駅のうち、駅前広場が都市計画決定されているのは29駅である。

表 3-11 駅別の乗降客数と駅前広場の都市計画決定状況

路線	駅	乗降客数 (千人)	駅前広場 都市計画決定	路線	駅	乗降客数 (千人)	駅前広場 都市計画決定
JR東北本線	仙台	75	○	JR仙石線	あおば通り	16	
	長町	11	○		仙台仙石線	16	
	太子堂	5			榴ヶ岡	6	
	南仙台	19	○		宮城野原	11	
	名取	14	○		陸前原ノ町	7	○
	館腰	3			苦竹	4	
	岩沼	13	○		小鶴新田	9	○
	槻木	3	○		福田町	8	
	船岡	7	○		陸前高砂	8	○
	大河原	6	○		中野栄	10	○
	東仙台	6	○		多賀城	15	○
	新利府	-			下馬	6	
	利府	4	○		西塩釜	2	
	岩切	8	○		本塩釜	6	○
	陸前山王	-			東塩釜	3	○
	国府多賀城	3			陸前浜田	-	
	塩釜	5	○		松島海岸	1	
	松島	2	○		高城町	1	
	愛宕	-			手樽	-	
品井沼	-		陸前富山	-			
JR常磐線	逢隈	1		地下鉄南北線	富沢	15	○
	亘理	5	○		長町南	21	○
	浜吉田	-			長町	12	
	山下	-			長町一丁目	7	
	坂元	-			河原町	11	
JR仙山線	東照宮	6			愛宕橋	4	
	北仙台	5	○		五橋	11	
	北山	4			仙台	44	
	東北福祉大前	7			広瀬通	18	
	国見	6			勾当台公園	39	
	葛岡	-			北四番丁	17	
	陸前落合	7	○		北仙台	12	○
	愛子	8	○		台原	12	○
	陸前白沢	-			旭ヶ丘	15	
	龍ヶ根	-		黒松	9		
	作並	-		八乙女	16	○	
奥新川	-		泉中央	58	○		
仙台空港アクセス線	杜せきのした駅	4	○	地下鉄東西線	八木山動物公園	12	○
	美田園	2	○		青葉山	12	
	仙台空港	1			川内駅	6	
阿武隈急行	東船岡	-	○		国際センター	5	
					大町西公園	4	
					青葉通一番町	13	
					仙台	13	
					宮城野通	7	
					連坊駅	5	
					薬師堂	11	○
					卸町	5	
					六丁の目	6	
					荒井	6	○

※乗降客数は、第5回仙台 PT 調査(平日)による
乗降客数が千人/日未満の駅は「-」と表示
※都市計画決定状況は、2017年3月31日現在
※表中のハッチは乗降客数が5千人/日以上

- 都市圏内で都市計画決定されている駅前広場は 36 駅 43 箇所であり、大半で供用されている。

表 3-12 駅前広場の都市計画決定状況・供用状況

路線	駅名	駅前広場面積 (㎡)	
		計画	供用
JR東北本線	仙台駅(東口)	15,000	15,000
	仙台駅(西口)	26,100	26,100
	長町駅	6,100	6,100
	南仙台駅(東口)	3,000	3,000
	南仙台駅(西口)	3,000	3,000
	名取駅(東)	5,800	5,800
	名取駅(西)	4,500	4,500
	岩沼駅	5,321	5,321
	槻木駅	2,900	2,900
	船岡駅	3,000	3,000
	大河原駅(表)	4,200	4,200
	大河原町(裏)	1,400	—
	東仙台駅(西口)	3,000	—
	岩切駅	2,300	2,300
	塩釜駅	4,100	3,900
	松島駅	2,400	2,400
	利府駅	2,500	2,500
JR常磐線	亘理駅	2,910	2,910
JR仙山線	北仙台駅	2,300	400
	陸前落合駅	3,000	3,000
	愛子駅	3,000	3,000
JR仙石線	陸前原ノ町駅	3,600	3,600
	小鶴新田駅	3,600	3,600
	陸前高砂駅	4,000	4,000
	中野栄駅	2,600	2,600
	多賀城駅(北)	1,900	1,900
	多賀城駅(南)	4,600	4,600
	本塩釜駅(東)	3,500	3,500
	本塩釜駅(西)	2,800	2,800
	東塩釜駅(東)	1,600	1,600
	東塩釜駅(西)	1,300	1,300
仙台空港アクセス線	杜せきのした駅	3,500	3,500
	美田園駅	3,600	3,600
地下鉄南北線	富沢駅	4,000	4,000
	長町南駅	5,000	5,000
	北仙台駅	3,400	3,400
	台原駅	2,700	2,700
	八乙女駅	3,900	3,900
	泉中央駅	10,900	10,900
地下鉄東西線	動物公園駅	8,500	8,500
	薬師堂駅	5,200	5,200
	荒井駅	4,800	4,800
阿武隈急行線	東船岡駅	1,800	1,500

※2017年3月31日現在
出典:都市計画現況調査

3) 各種乗車券の利用特性

①. 性別年齢階層別の I C カード使用率

- ・ icasca、Suica カードの使用率は、男女ともに 15～24 歳で最も高く、次に 25～34 歳となっている。
- ・ 男女、各年齢階層ともに、icasca より Suica の使用率が高い。男性の 15～74 歳では Suica の私用率は icasca を 9 ポイント以上上回っている。女性は 15～34 歳で 10 ポイント以上の差があるが、35 歳以上では差は小さい。
- ・ 敬老乗車証は、65 歳以上で使用され、65～84 歳は女性の使用率が男性を上回るが、85 歳以上では男性が高い。

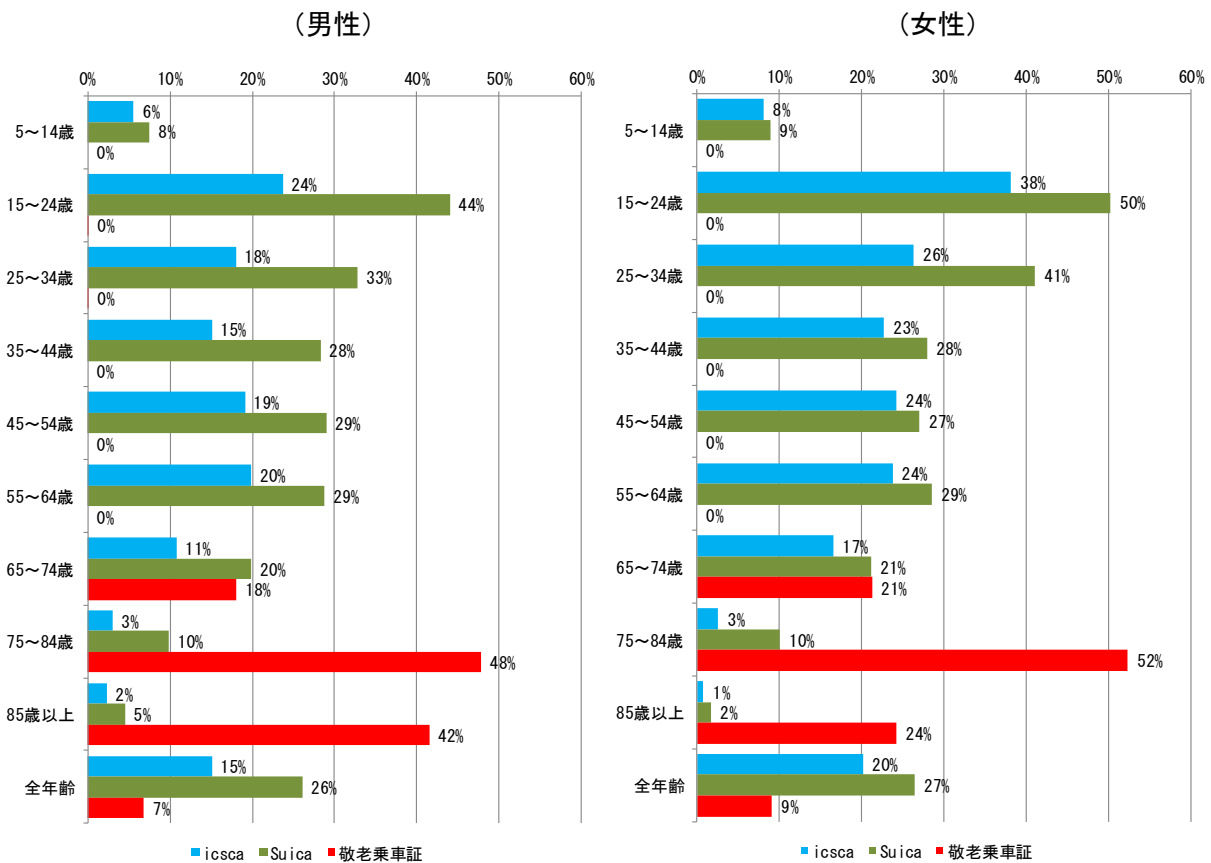


図 3-216 性別年齢階層別の I C カード使用率

②. 居住市区町村別の I C カード使用率

- ・ icsca、Suica の使用率は、居住市区町村によって大きな差がみられる。
- ・ icsca の使用率は、仙台市内の各区及び富谷市で高い。一方、Suica の使用率は仙台市内の各区とともに J R の鉄道駅がある市町村で高くなっている。
- ・ 敬老乗車証の使用率は、仙台市内の各区で高い状況である。

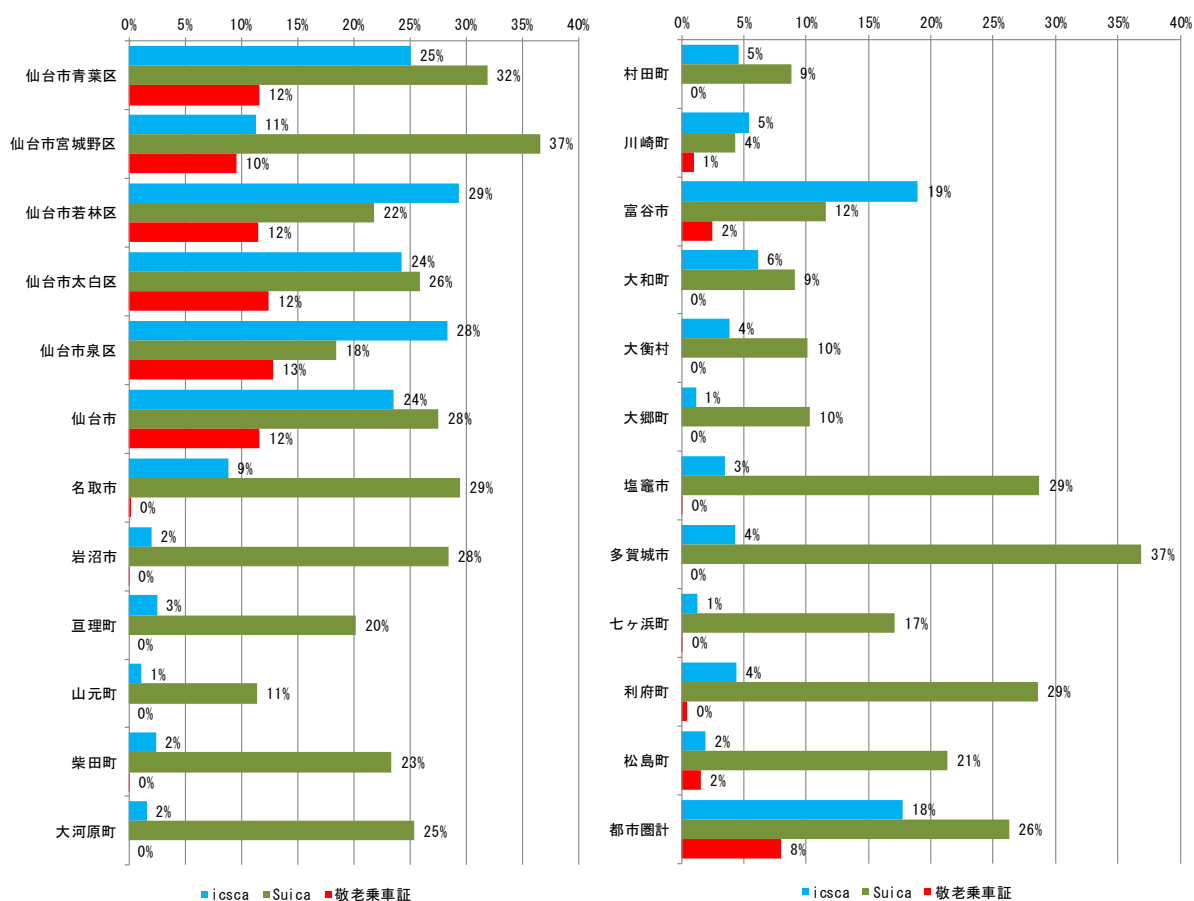


図 3-217 居住市区町村別の I C カード使用率

4) 乗り継ぎの利用特性からみた課題

①. 分析から得られた知見

- ・ 第4回と比べて、学生等や有職者の乗り継ぎ割合は上昇しており、鉄道整備やそれに伴うバス路線の再編が進んだことにより、鉄道路線間または鉄道とバスを乗り継ぐ移動が増加した。

②. 乗り継ぎの利用特性からみた課題

- ・ 公共交通の利用促進に向けては、鉄道路線間の乗り継ぎや、鉄道と他モード間の乗り継ぎ利便性を向上させることが課題である。