

(2) バスの利用特性と課題

1) 都市圏のバス利用の概況

①. 路線バスの利用状況と運営状況

- ・ 長期的に減少傾向であった仙台市交通局バスの乗車人員は、近年は横ばいであるが、2015年度（平成27年度）の一般会計からの補助金が27.5億円と厳しい経営状況にある。
- ・ 全体平均の営業係数（営業収入100円を得るための費用）は、全体平均（2016年度）で164である。すべての路線で営業係数は100を上回り、営業係数が500を超える路線もみられる。
- ・ バス運転手については、その対象となる70歳未満の大型二種免許の保有者数は減少傾向である。また、免許保有者に占める60～69歳の割合は上昇傾向であり、運転手の高齢化がうかがえる。一方で、新たなバス運転手の対象となる新規の大型二種免許交付数は、近年減少傾向であり、バスの運転手不足がうかがえる。

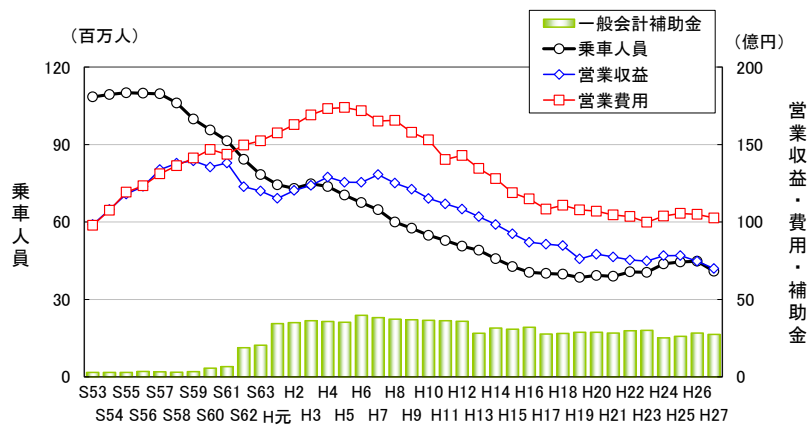


図 3-171 バス乗車人員と営業収支等（仙台市交通局）

表 3-9 営業係数の高い10路線

（仙台市交通局：2016年度）

路線名	営業係数
八ツ森線	1,826
余目線	1,347
東黒松線	1,272
福田町四丁目線	674
深沼線	585
長町線	571
秋保・二口線	454
東部工場団地線	449
工学部・宮教大線	428
根白石線	411
⋮	⋮
全路線平均	164

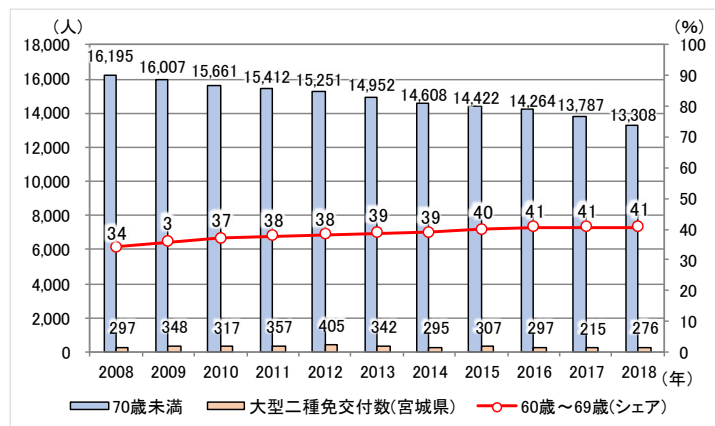


図 3-172 宮城県における大型二種免許保有者数及び免許取得者数の推移

資料：仙台市交通局 HP より作成

資料：運転免許統計

②. 自治体運行バスの利用状況と収支状況

- ・ 自治体が運行する公共交通は運賃収入だけでは維持できず各自治体で支援を行っており、その額は3～81百万円/年となっている。
- ・ 運行に必要な経費を利用者一人あたりで見ると、最も低い自治体では約160円/人であり、最も高い自治体では約2,000円/人にも達している。

表 3-10 自治体が運行する公共交通の利用状況と収支状況（2015年度）

	①利用人数 (千人)	②収入 (運賃収入等) (千円)	③経費 (委託費等) (千円)	②-③ 収支 (千円)	③/① 利用者1人あ たり経費 (円)
自治体A	54	5,281	8,728	▲ 3,447	162
自治体B	376	62,042	84,343	▲ 22,301	225
自治体C	108	20,996	51,523	▲ 30,527	478
自治体D	142	15,493	73,945	▲ 58,452	522
自治体E	17	3,642	30,145	▲ 26,503	1,777
自治体F	6	1,476	11,712	▲ 10,236	1,968
自治体G	58	-	-	▲ 33,389	-
自治体H	73	1,000	46,000	▲ 45,000	631
自治体I	103	0	81,452	▲ 81,452	791
自治体J	142	15,493	89,438	▲ 73,945	631
自治体K	99	19,048	48,276	▲ 29,227	487
自治体L	84	7,104	41,376	▲ 34,272	494
自治体M	21	2,994	33,052	▲ 30,058	1,539
自治体N	67	7,612	42,633	▲ 35,021	637
自治体O	73	1,830	25,272	▲ 23,442	346
自治体Q	16	301	8,875	▲ 8,574	547

注: 四捨五入のため、端数が合わない場合がある

出典: 「平成28年度仙台都市圏パーソントリップ調査企画準備調査」で実施した自治体ヒアリングより作成

③. バスネットワークの状況

- ・ 運行本数 100 本/日以上の比較的服务水準の高い路線バスは、仙台市内のみである。
- ・ 市街地の縁辺部では、路線バスが撤退した地域がみられる。
- ・ 多くの自治体で自治体バス等（仙台市交通局を除く）を運行している状況である。

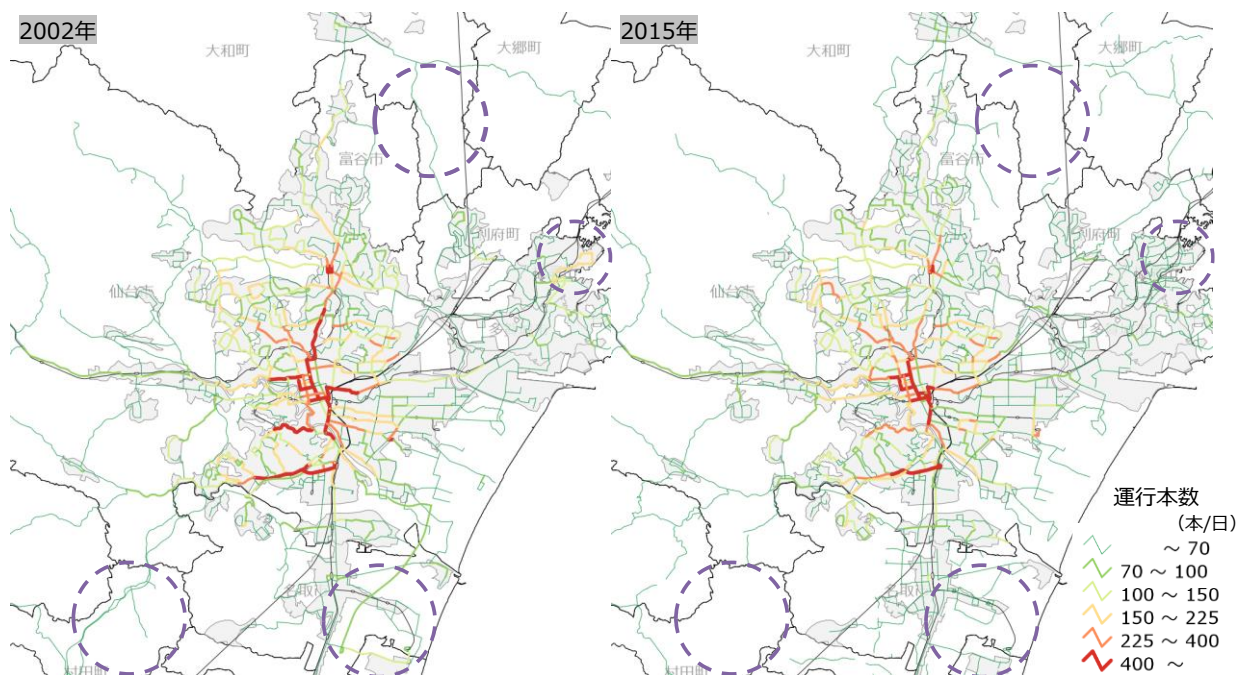


図 3-173 バス運行本数の比較（2002 年、2015 年） ※再掲

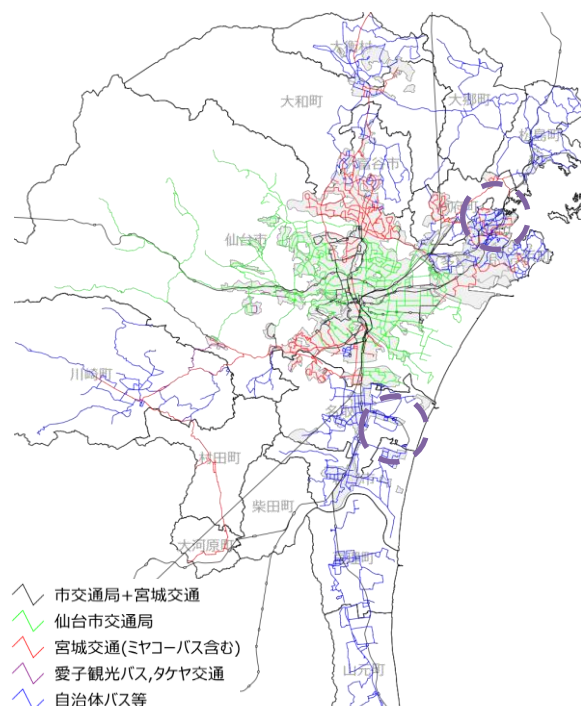


図 3-174 運行主体別バスネットワーク（2015 年） ※再掲

※自治体バス等：地方自治体が運営するもの（仙台市交通局を除く）

④. 運行本数とバス利用状況（仙台市交通局）

- ・ 仙台市のバス体系は、都心を中心とした放射状に構成され、都心周辺ではバス運行が集中し、運行本数が多い状況であり、乗車人数も多い区間が多くみられる。
- ・ また、北西市街地から泉中央駅などフィーダーバス体系を構成する路線の運行本数や乗車人数も多い状況にある。
- ・ 仙台市周辺部の中山間地等では、運行本数が 35 本/日以下と比較的少ない路線が多いが、そのような路線では一便あたりの乗車人数が 1.0 人/便に満たない路線も散見される。

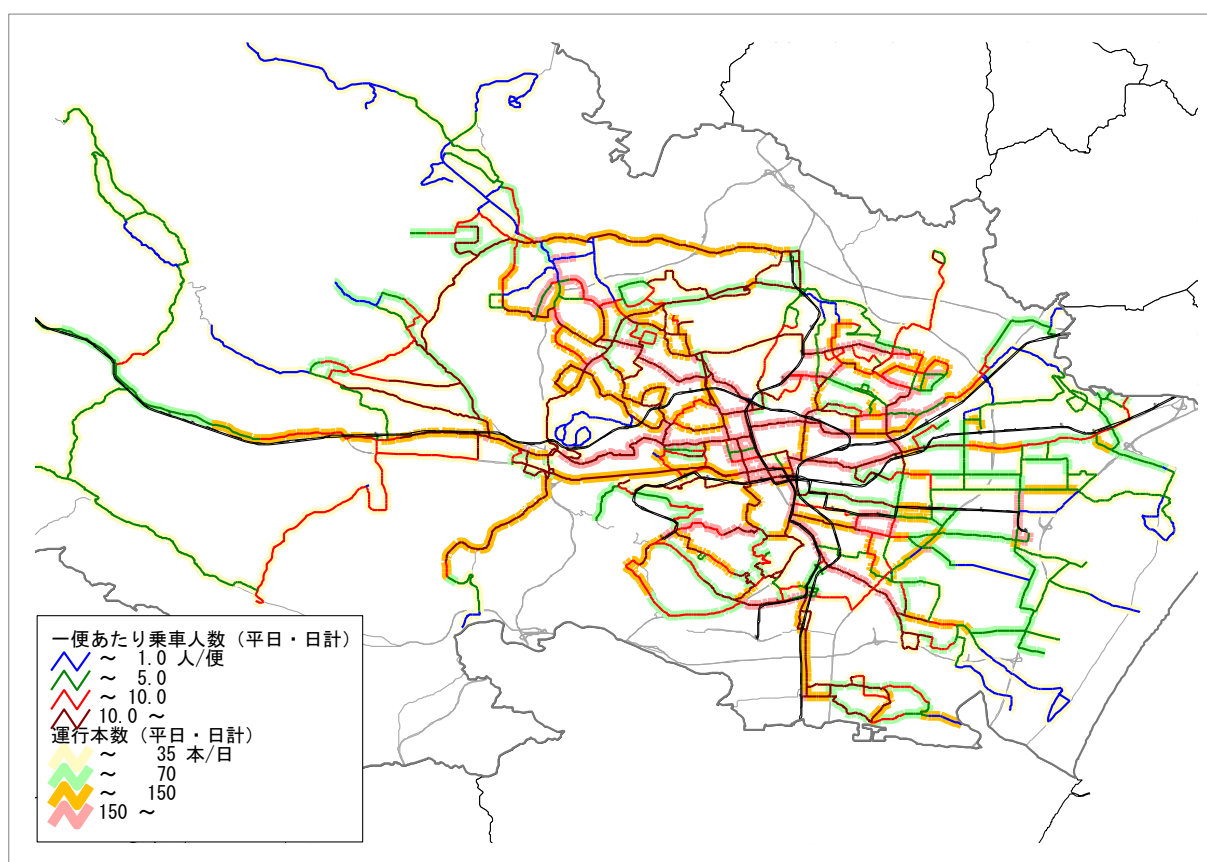


図 3-175 仙台市交通局バスの運行本数と一便あたりの平均乗車人数（平日）

資料:仙台市交通局

- ・ 休日は、平日に比べ都心放射路線や駅結節路線で運行本数が減少する。
- ・ 平日と比べて、全体的に乗車人数が少なくなっており、一便あたりの乗車人数が 1.0 人/便に満たない路線も増加している。

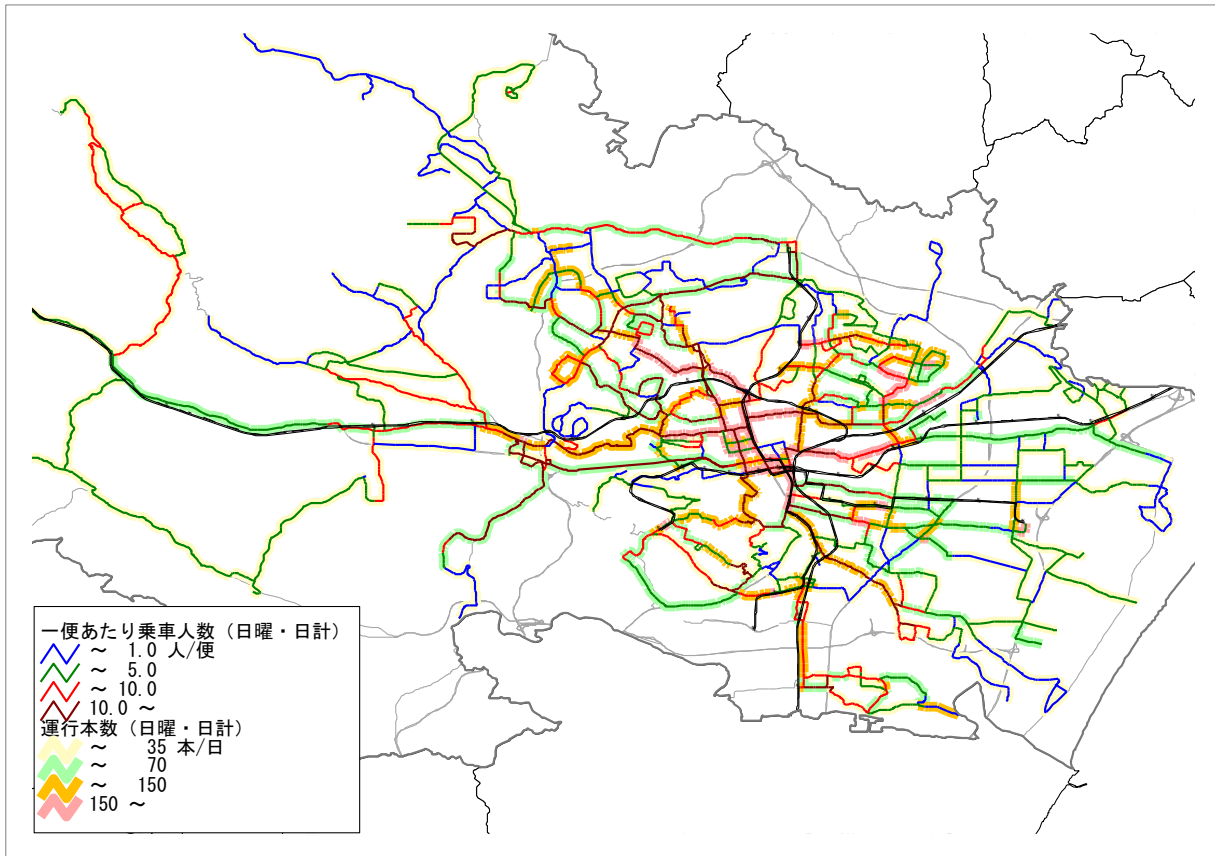


図 3-176 仙台市交通局バスの運行本数と 1 便あたりの平均乗車人数 (休日)

資料:仙台市交通局

- 市営バス路線には、一便あたりの利用者が1.0人未満の走行区間が存在し、平日は中山間地等などの周辺部で多く、日曜は市街地内にも多く存在する。

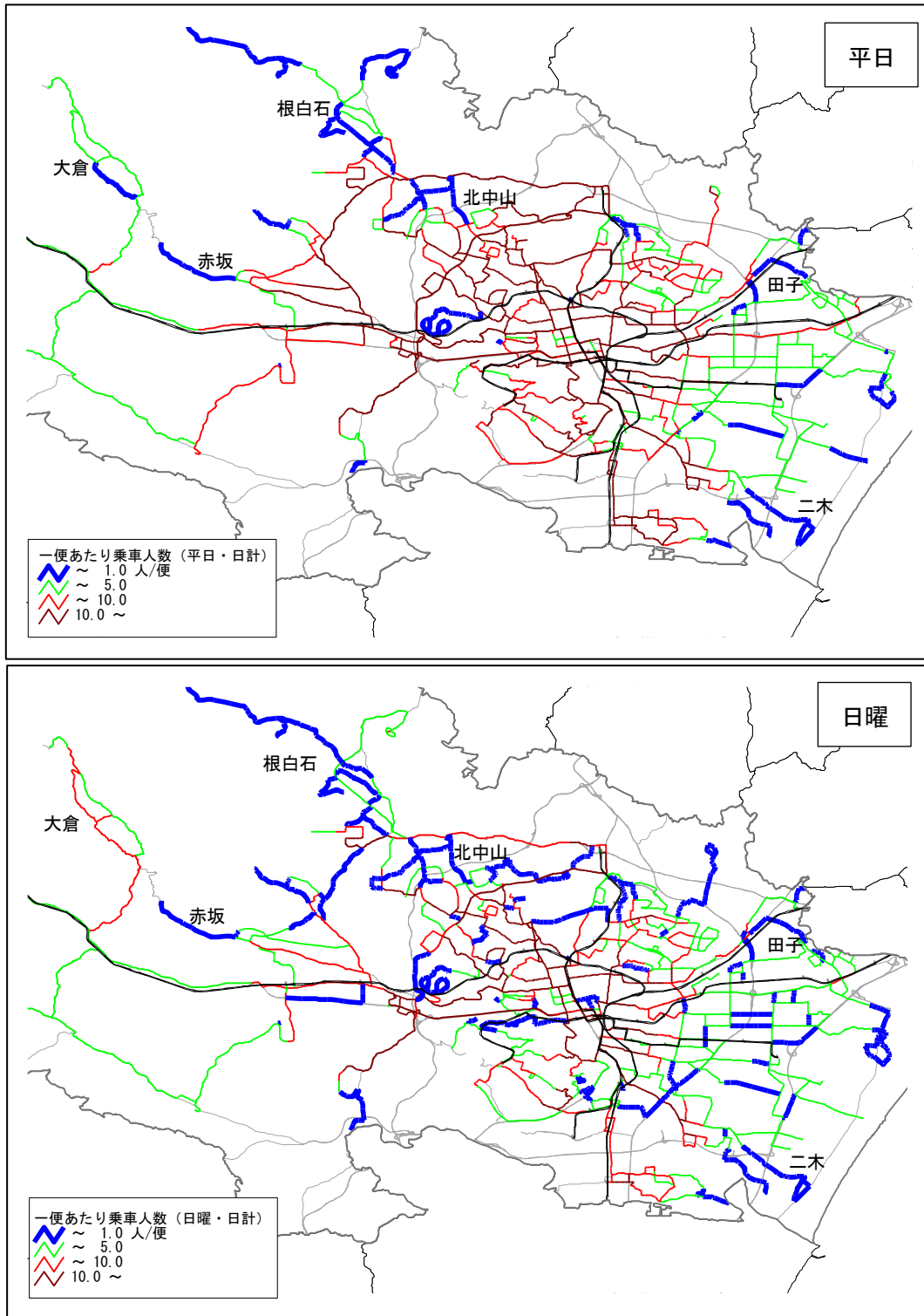


図 3-177 仙台市交通局の区間別バス運行本数/日と一便あたり利用者数

資料: 仙台市交通局の走行区間における一便あたり乗車人数(2017年10月)

⑤. バス専用区間、優先区間の設置状況

- ・ バスの走行性を確保するためのバス専用区間、バス優先区間は、仙台市内の都心周辺に設置されている。
- ・ バス運行本数の多い区間にバス専用区間、バス優先区間が設置されているが、運行本数が多くても設置されていない区間もみられる。

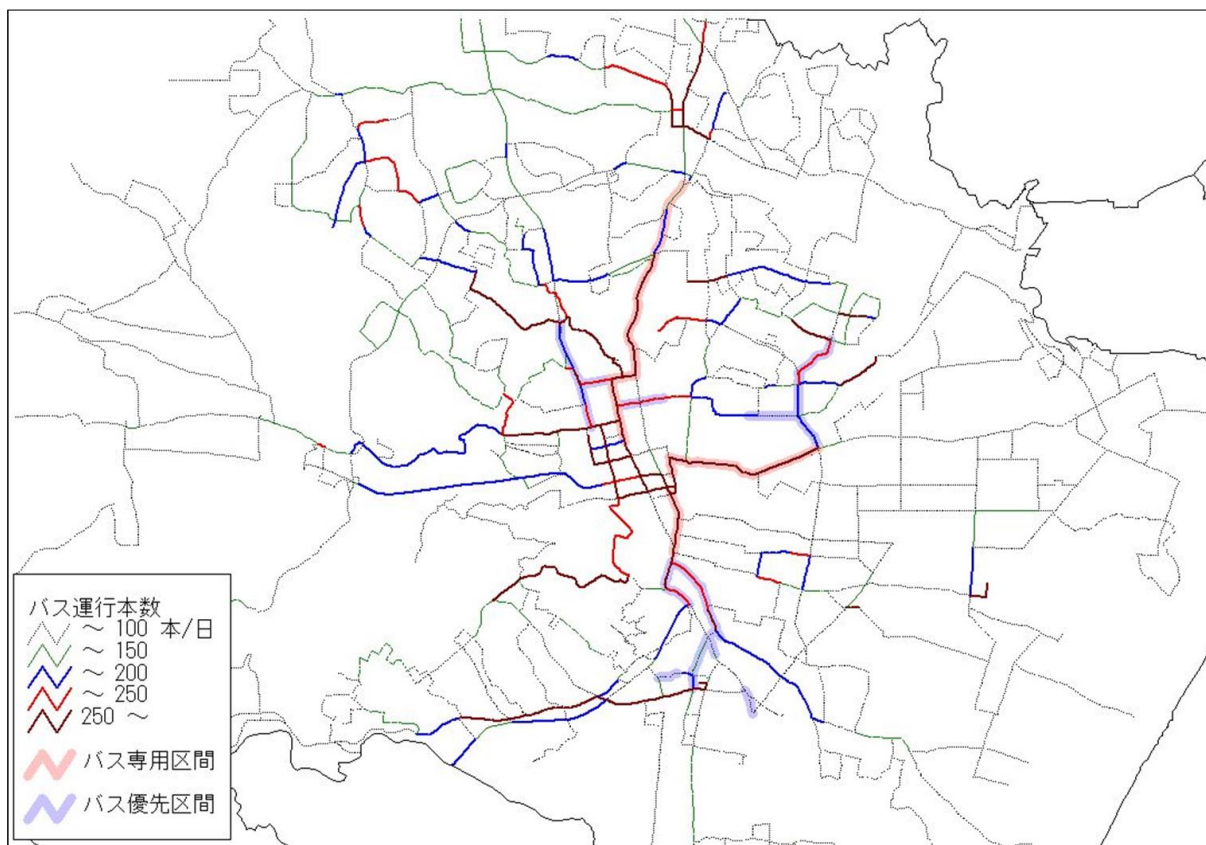


図 3-178 バス運行本数とバス専用区間、バス優先区間の対応

資料:仙台市交通局、仙台市

⑥. バスの走行性（仙台市交通局）

- ・ 周辺部から都心に向かう市営バス路線では、朝ピーク時に都心に近付くにつれ、バス停表示時刻に対して遅れが大きくなっている。
- ・ 都心周辺では、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。

- : はじめて 5 分以上の遅れが出るバス停
- : はじめて 10 分以上の遅れが出るバス停

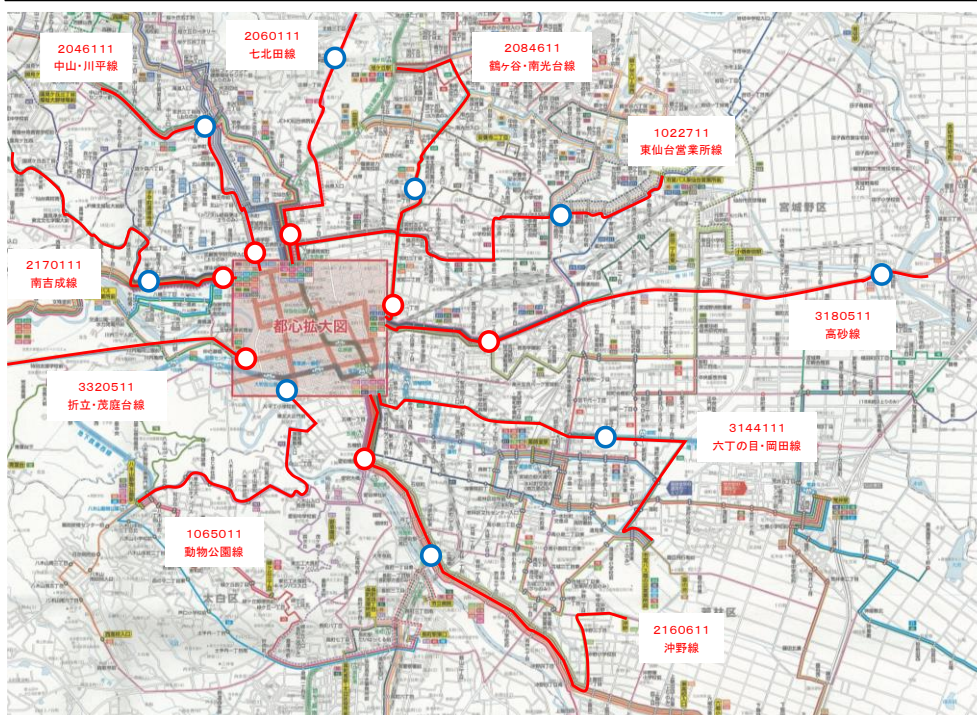


図 3-179 周辺から都心に向かう路線バスの遅延状況

※図の見方: 周辺から都心に向かうバス路線について、バス停表示時刻と実際のバス停到着時刻の差を遅延時間とした。遅延時間は都心に近づくにつれ増加しており、遅延時間が 5 分を超えたバス停、10 分を超えたバス停を表示した。

※2017 年 10 月平日平均
資料: 仙台市交通局

【時間帯別の路線バス遅延状況】

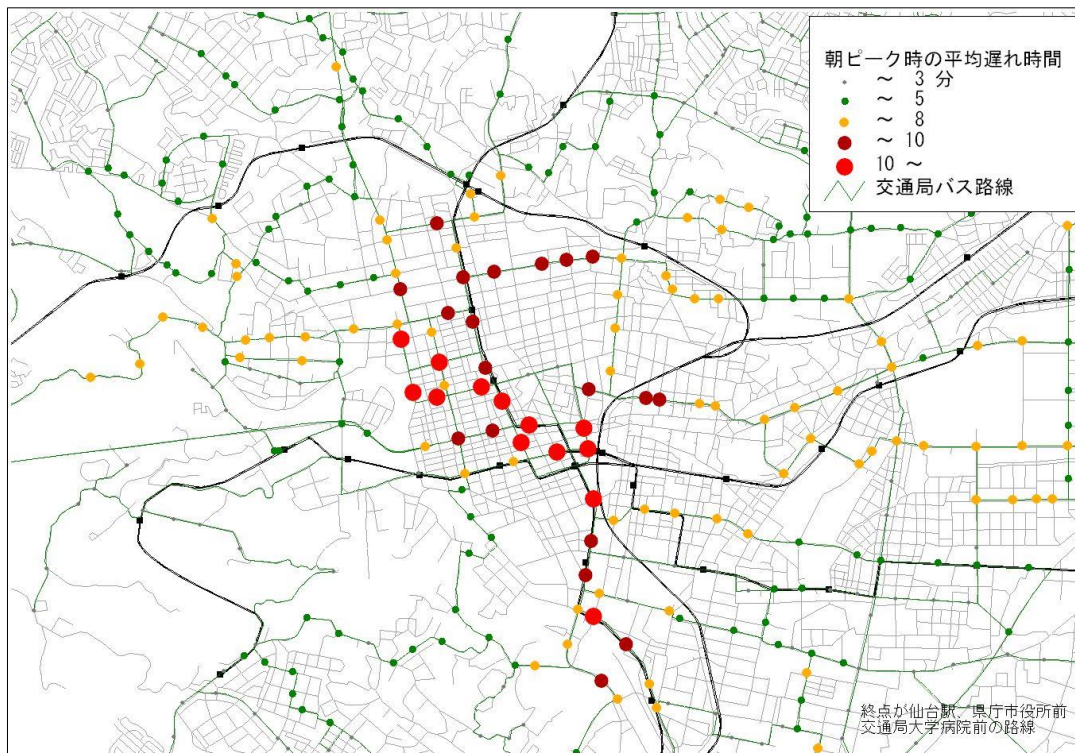


図 3-180 朝7時台・8時台の都心方向路線の平均遅れ時間（2017年10月・11月平日平均）

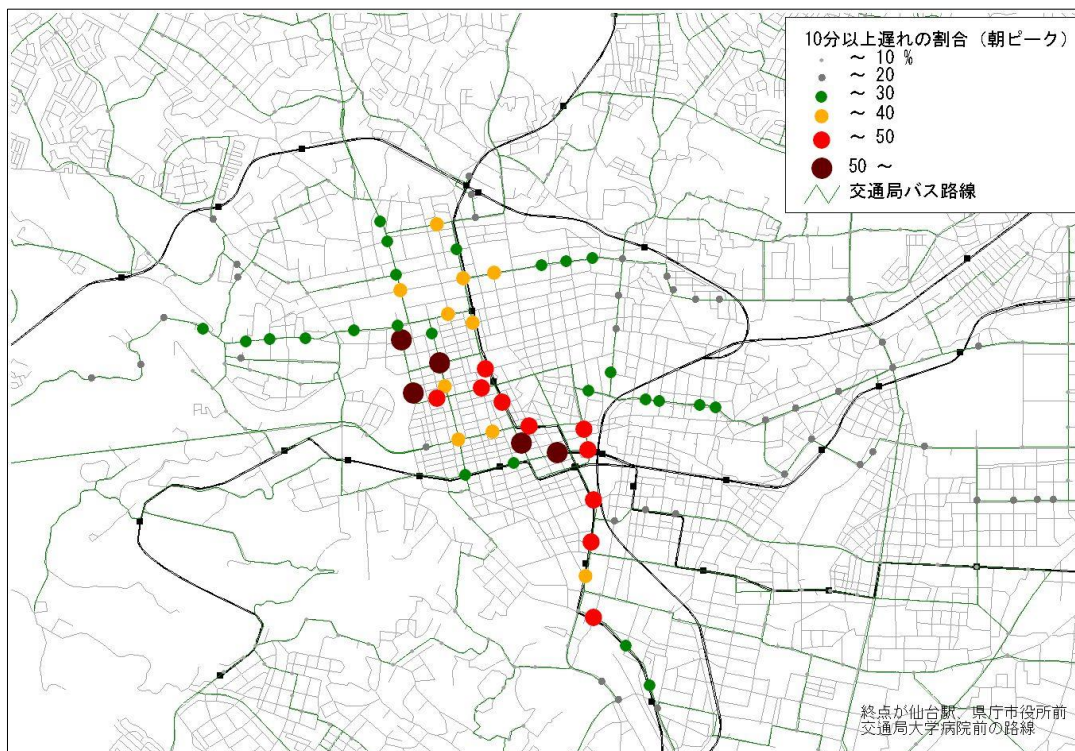


図 3-181 朝7時台・8時台の都心方向路線の遅れが10分以上の便数割合

運行時刻データ: 仙台市交通局より作成

2) バスの利用特性

①. 都市圏全体のバスの利用動向

【バstriップ数・分担率の推移】

- 代表交通手段バスのトリップ数は、第2回から一貫して減少傾向にあり、その分担率も低下し続けている。

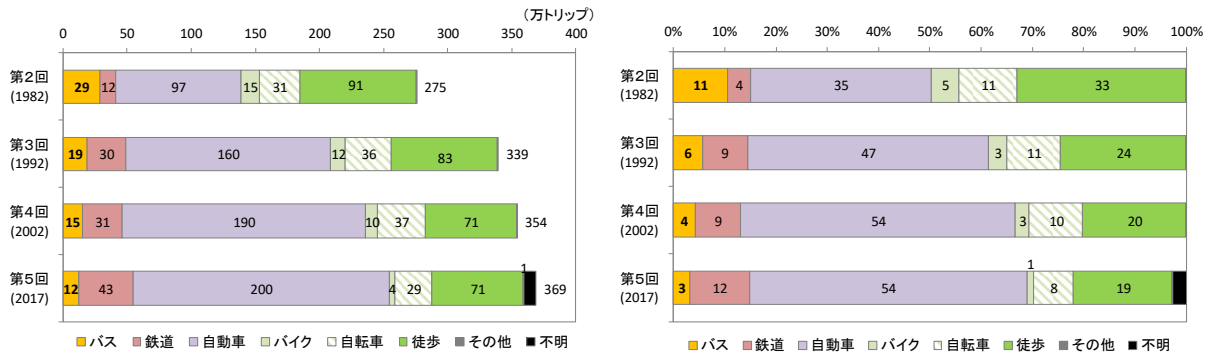


図 3-182 代表交通手段別トリップ数 (左) 及び分担率 (右) の推移 (平日)

【休日のバス利用状況】

- 休日の代表交通手段バスのトリップ数は、平日の半分以下となっている。
- 代表交通手段バス分担率は、平日が 3% であるのに対して、休日は 2% 程度となっている。

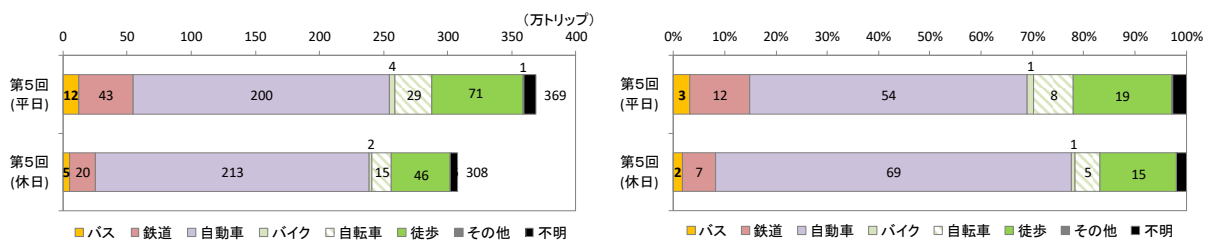


図 3-183 代表交通手段別トリップ数 (左) 及び分担率 (右) の平日・休日比較 (右) (第5回)

【目的種類別のバス利用状況】

・ バス分担率を目的種類別にみると、第4回で最も割合が高いのは通勤目的であったが、第5回では低下して約4%となり、通学や帰宅、その他私事目的とほぼ同じ割合となっている。

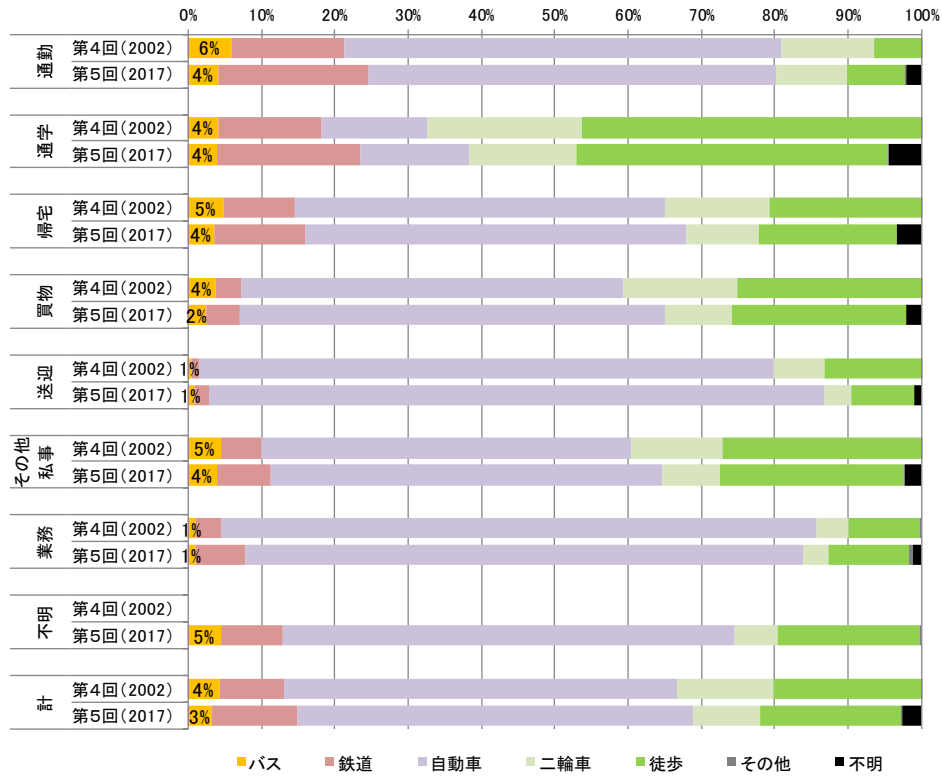


図 3-184 目的種類別の代表交通手段分担率の変化

②. 属性別にみたバス利用状況

【性別年齢階層別のバス分担率】

- ・ バス分担率は、5～34歳では第4回と概ね同じとなっているが、35歳以上では低下しており、この傾向は男女とも共通である。
- ・ 男性の85歳以上及び女性の75歳以上では、鉄道よりもバス分担率が高い。また、女性の15～24歳のバス分担率が比較的高くなっており、それらの人々の重要な移動手段となっていることがうかがえる。

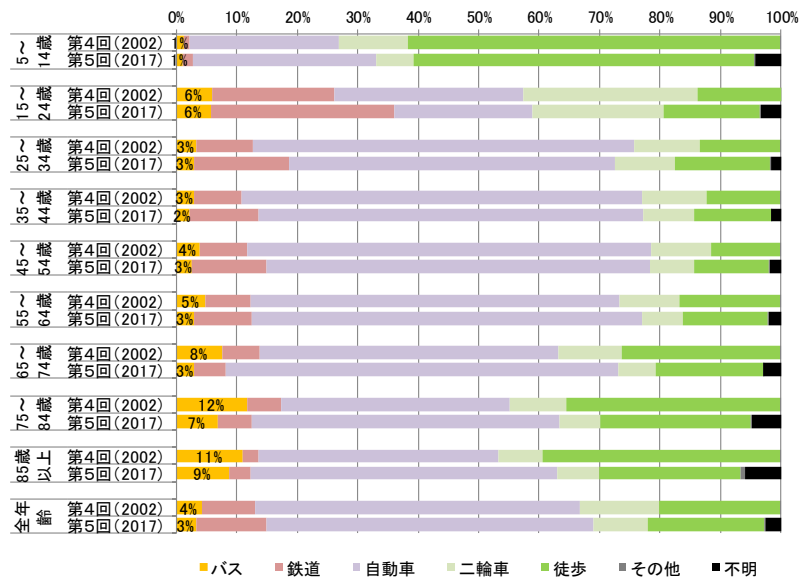


図 3-185 年齢階層別の代表交通手段分担率の変化（平日）

【男性】

【女性】

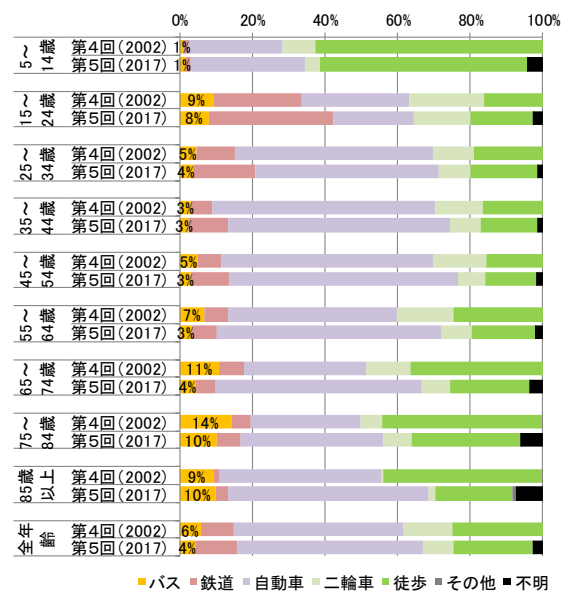
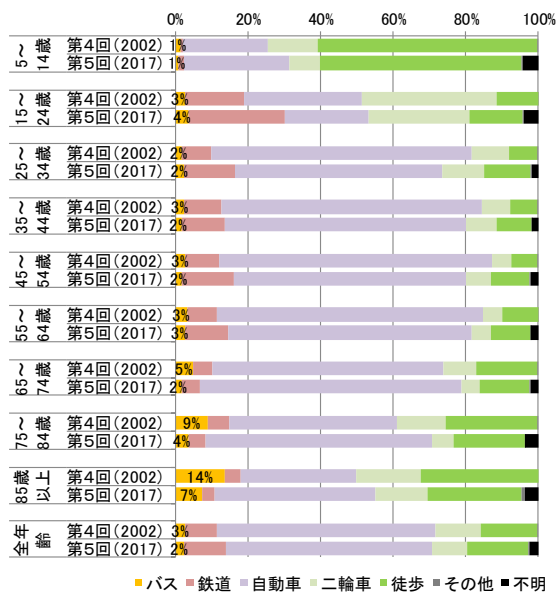


図 3-186 性別年齢階層別の代表交通手段分担率の変化（平日）

【就業状態別のバス分担率】

- ・ 有職者は、バス分担率が低下しており、その一方で、鉄道分担率が上昇している。
- ・ 学生は、鉄道分担率が上昇している中で、バス分担率に大きな変化はみられず、一定のバス需要があることがうかがえる。

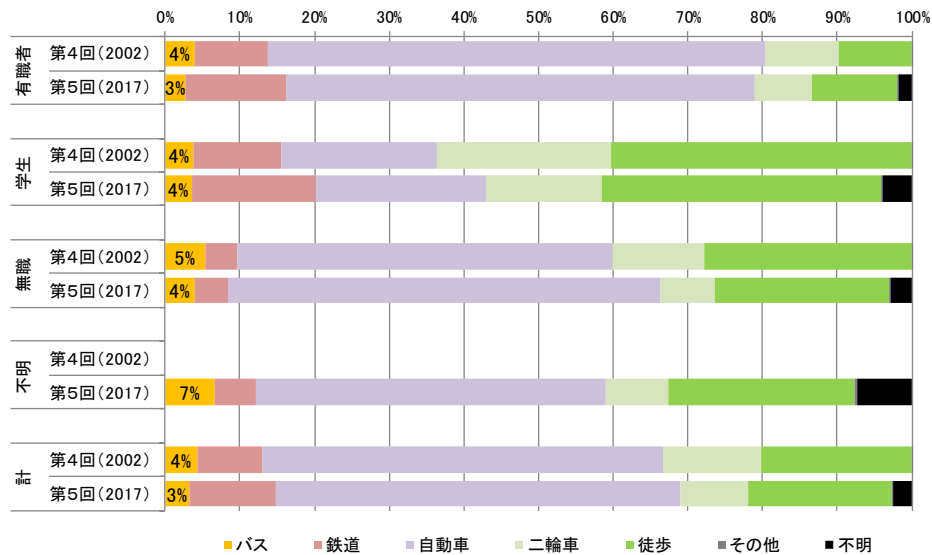


図 3-187 就業状態別の代表交通手段分担率の変化（平日）

【自動車運転免許保有有無別のバス分担率】

- ・ 免許保有の有無にかかわらず、バス分担率は各層で低下している。
- ・ 18歳以上の運転免許非保有者のバス分担率は、比較的高くなっており、それらの人々の重要な移動手段となっていることがうかがえる。

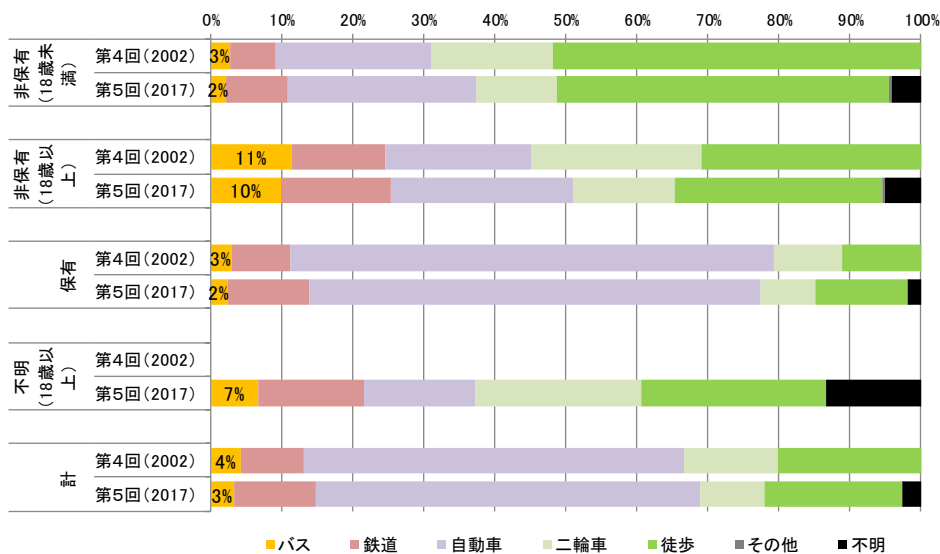


図 3-188 自動車運転免許保有有無別の代表交通手段分担率の変化（平日）