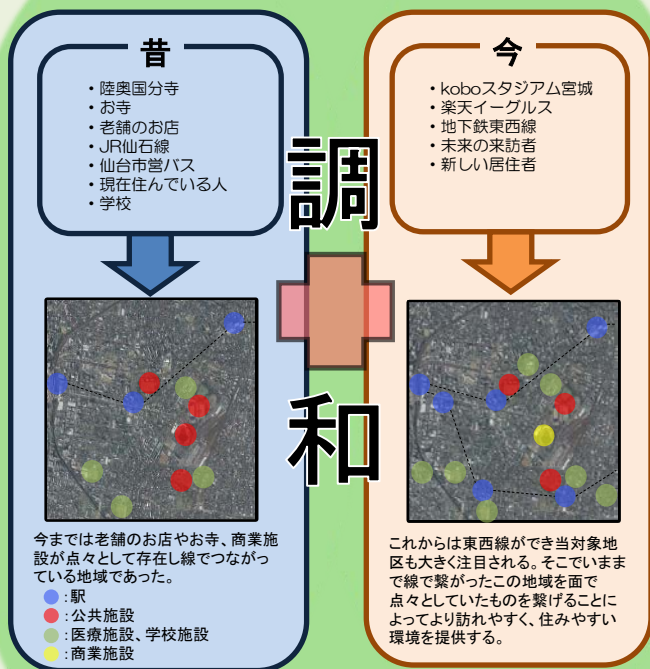


今と昔との調和

～対象地区がより快適にくらせるために～

東北工業大学 工学部 都市マネジメント学科 G5 長瀬晋 尾形湧司 木村浩大 前田大樹 渡辺達吾

～今と昔との調和～



公共交通機関を使い今と昔を調和させる。

～昔と今を調和させるパイプライン～

対象①: 高齢者

対象地区内の住民は年齢層が高めというデータが出ている。その中で対象地区内を自由に動き回れて、高齢者でも気軽に地下鉄を利用できるような計画が必要となってくる。

対象②: 学生

現在若年層のバスの利用は通学などで仙台市内中心部へと出向くための利用がメインとなっている。したがって地下鉄が代替の交通手段として適応していくだろう。だが悪天候の日などの利用など公共交通からのほかへのアクセスの手段が必要となるであろう。

対象③: 来訪者

地下鉄東西線ができ東の荒井駅周辺が開発されることによって途中の対象地区も注目されてくる。主にスポーツの観戦が来訪の理由となりえるがその他でも初めて来る人や今まで訪れた人も使いやすくより一層興味を持ってもらえる環境の整備が必要となってくる。

3つの対象に求められるもの・・・

- ①地下鉄や在来線にアクセスするための足
- ②鉄道ではカバーできない範囲への移動手段の確保
- ③多彩なニーズに応えた多様性のある交通手段の提供

JR仙石線や地下鉄東西線で補えない範囲を循環し、点と点を繋ぐ小回りの効く交通手段が必要となってくるだろう。

対象地区内を循環する
コミュニティバスの提案

JR地下鉄東西線

仙台市は一定のまとまりを持った集約的な都市の形成を誘導し、省資源・省エネルギーで環境負荷が少なく、市民相互の交流が高まる生活しやすいコンパクトな都市の形成を目指し、それに伴い環境負荷の少ない公共交通機関の利用を中心とした、暮らしやすく動きやすいまちづくりを先導する上で、地下鉄南北線と一体となって骨格交通軸を形成する**地下鉄東西線が2015年に開業**する。



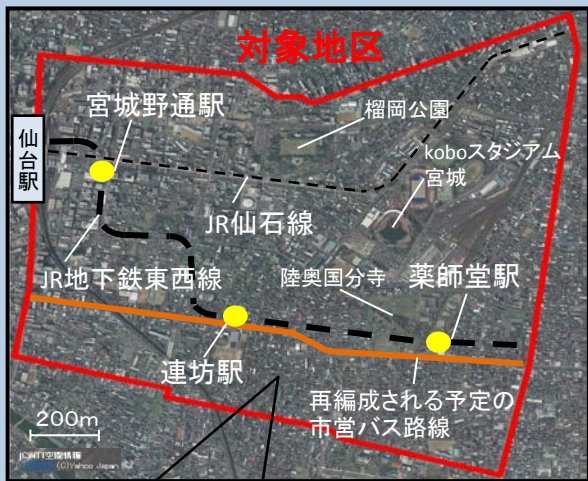
仙台市営バス路線再編成

2015年JR地下鉄東西線開通にあたり沿線の市営バスが再編成される。特に当対象地区は主要の大きなバス路線が一本再編成されると見込まれている。そのことによってその路線に連結している路線も大きく再編成されることと思われる。今まで市営バスを利用していた人たちは地下鉄へと交通手段を移行することになりえるであろう。

仙台市営バス路線再編成による影響

路線名	再編成後	再編成前	再編成後	再編成前
宮城野通駅	宮城野通駅	宮城野通駅	宮城野通駅	宮城野通駅
宮城野通駅	宮城野通駅	宮城野通駅	宮城野通駅	宮城野通駅
宮城野通駅	宮城野通駅	宮城野通駅	宮城野通駅	宮城野通駅
宮城野通駅	宮城野通駅	宮城野通駅	宮城野通駅	宮城野通駅

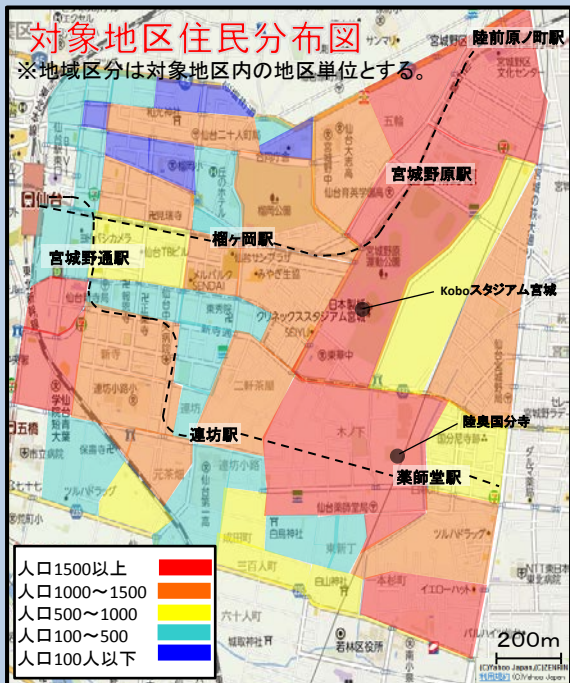
出展: 仙台市交通局



- ・2015年にJR地下鉄東西線が開通する。
- ・地下鉄の沿線の市営バスが再編成される。
- ・対象地区内の住民は年齢層が高め。
- ・JR地下鉄東西線を除くと交通手段は自家用車、市営バス、タクシー、JR仙石線がある。
- ・歴史的観光資源が豊富でレジャー施設などは少ない。

対象地区住民分布図

※地域区分は対象地区内の地区単位とする。



上の図は現在の人口の多寡を地域ごとの分けた分布図となる。現在は仙石線の駅から離れたところは人口が少ないが、東西線が開通した後は東西線の駅の周辺も人口が増えることが予想される。

コミュニティバスを導入すると・・・

高齢者

様々なことに積極的に挑戦する
チャレンジャーシルバー

今現在居住している高齢者は気軽にいろいろなところへ出かけようになり、ショッピングを楽しんだり、スポーツ観戦など今まで歩きづらかったため敬遠していたものに積極的に取り組める環境ができあがる。

学生

雨風に負けず元気に
登校するパワフル学生

若年層の利用のメインは通学となり雨や風が強く吹き付ける中も元気に登校することができる。また通学で普段公共交通を使うことによって公共交通機関に興味を持ってもらうことができると思われる。また東西線ができることにより交通が便利になる。それに伴い居住してきた移動手段のない学生も生活しやすくなる。

来訪者

スポーツ観戦・歴史文化と
才色兼備な来訪者

来訪者のほとんどは主に野球観戦がメインとなるであろう。そこで公共交通機関や本バスを利用することによって幹線道路の試合前後の渋滞の緩和や飲酒運転の撲滅させることができるであろう。また野球観戦をきっかけにこの地域の古くからの歴史や文化を知り、老舗のお店や商店街の活性化を促進させる。

コミュニティバス路線図



コミュニティバスの機能

＝主要となる機能はもちろん使う人の便利さや興味を引くような機能を提案＝

①定期券

定期券は地下鉄にも連結できるようにし対象地区内はもちろんそこからの地下鉄の行き先までの定期券も発券する。

②乗り放題券

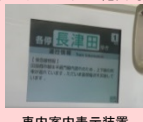
また地区外からいっしょに観光のために対象地区内一日乗り放題を実施する

③バスのダイヤ

路線内は大体30分くらいで一周回れるようにする。また地下鉄に乗り換えやすいように地下鉄の時刻表に合わせたダイヤを編成する。

④バス内に情報板を設置

JR山手線のようにバス内に電子公告を設置。音声案内はないが停車バス停付近のお店の紹介や対象地区内のイベントの紹介などを行う。



車内案内表示装置
出展：ウィベディア

⑤バス内の観光音声案内

観光地の情報や豆知識をバス内の音声案内にて放送する。

⑥デマンドバス機能

循環する路線自体は決めるがそれにとらわれずある程度自由に走行をできるデマンドバスの機能も導入してみる。

⑦機能等の住民投票

まず第一に対象地区の住民が使いやすくなければ利用価値を見出せないと思う。したがって住民のこういうバスなら使いやすい、乗りやすいなどの意見を機能に組み込んでいく。

結論

主要の交通手段が自家用車を中心となっている現代であるが、公共交通機関を充実させ、環境負荷の少ない公共交通機関の利用を促進させることが都市を活性化させるひとつの手段として非常に重要となると思う。その中でバスというものは交通手段のない人の大きな支えとなり、生活を充実させるひとつのアクセサリとなると思われる。また公共交通機関というものは人を運ぶだけの役割ではなく人と人とをつなぐ架け橋になっていると思われる。

昔 昔から現在までのもの
交通機関
今 今から未来にかけてのもの

調和

昔と今を公共交通機関で
結びつけることができる