

仙台市地域公共交通計画 中間案

令和3年11月

仙台市

目次

1. はじめに.....	1-1
1.1 目的	1-1
1.2 本計画の位置づけ及び関連する計画	1-1
1.3 計画の区域.....	1-2
1.4 計画の期間.....	1-2
1.5 関連する計画の整理	1-3
1.6 SDGs（持続可能な開発目標）との関係性.....	1-10
2. 公共交通に関する現状と課題.....	2-1
2.1 仙台市の公共交通及び公共交通をとりまく現状.....	2-1
2.2 仙台市の公共交通の課題	2-10
3. 公共交通に関する目標及び基本方針	3-1
3.1 公共交通に関する目標.....	3-1
3.2 公共交通に関する基本方針.....	3-2
4. 公共交通ネットワーク	4-1
4.1.1 公共交通ネットワークの整理	4-1
4.1.2 公共交通ネットワークの構築	4-3
4.2 各区間の施策展開の考え方	4-13
5. 公共交通体系を実現するための施策	5-1
5.1 地域公共交通計画の取組内容	5-1
5.2 施策概要及び取組方針.....	5-2
6. 評価指標・推進体制等	6-1
6.1 計画の評価指標.....	6-1
6.2 推進体制	6-3
7. 参考資料.....	7-1
7.1 地域公共交通計画の検討体制・検討経緯	7-1
7.2 現状と課題に関するデータ	7-3
7.3 用語解説	7-38

1. はじめに

1.1 目的

本市では、東北を牽引する“新たな杜の都”を支える、質の高い公共交通を中心とした交通体系の実現のため、「せんだい都市交通プラン」を令和3（2021）年3月に策定し、本市における交通政策の指針を示しました。現在、このプランに基づき、「質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実」「賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築」「多様な都市活動を支える交通政策の推進」に向け取り組んでいます。

「仙台市地域公共交通計画」は、本市が中心となって、事業者や市民と共に、本市における持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、鉄道、路線バスや地域交通をはじめ、地域の実情に応じた公共交通のあり方を位置付け、それぞれの施策について着実に推進し、移動手段を確保していくことを目的としています。

1.2 本計画の位置づけ及び関連する計画

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する法定計画であり、「仙台市総合計画」を上位計画、「せんだい都市交通プラン」を関連計画とし、本市として目指すべき公共交通体系を実現するため定めるものです。

また、仙台市地域公共交通計画を策定したのち、利用者の利便増進に資する取組について、事業実施箇所、実施主体、実施時期等を仙台市地域公共交通利便増進実施計画（以下、「実施計画」という。）として定め、施策の推進に取り組みます。

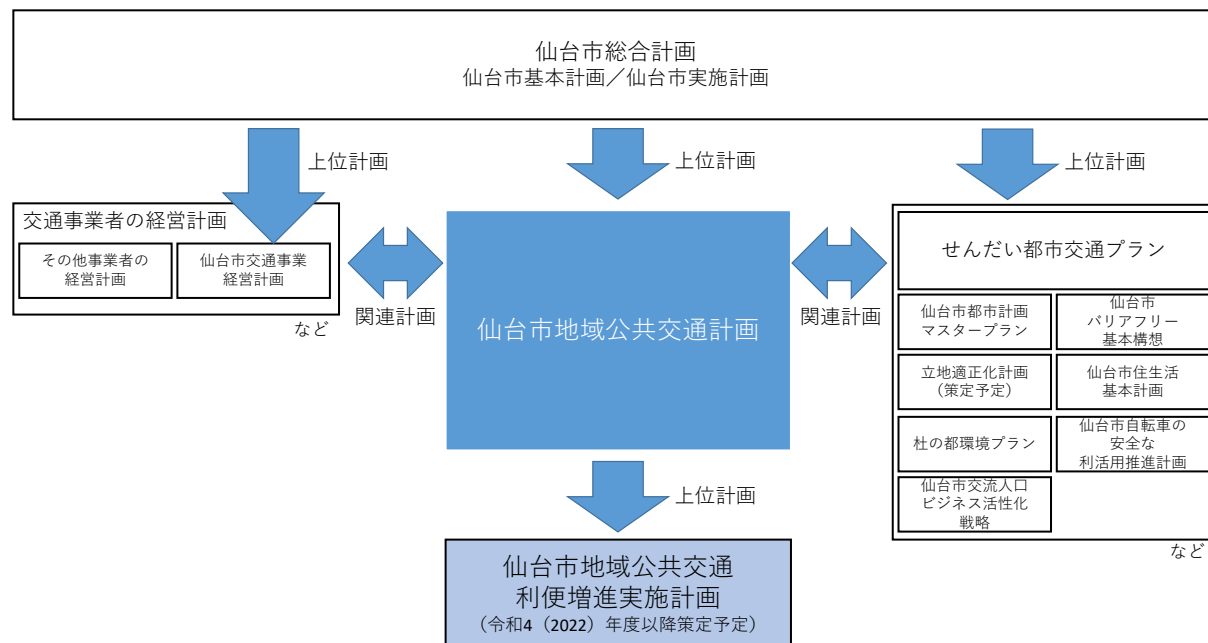


図 1-1 本計画の位置づけと関連計画

1.3 計画の区域

本計画の区域は仙台市内全域とします。

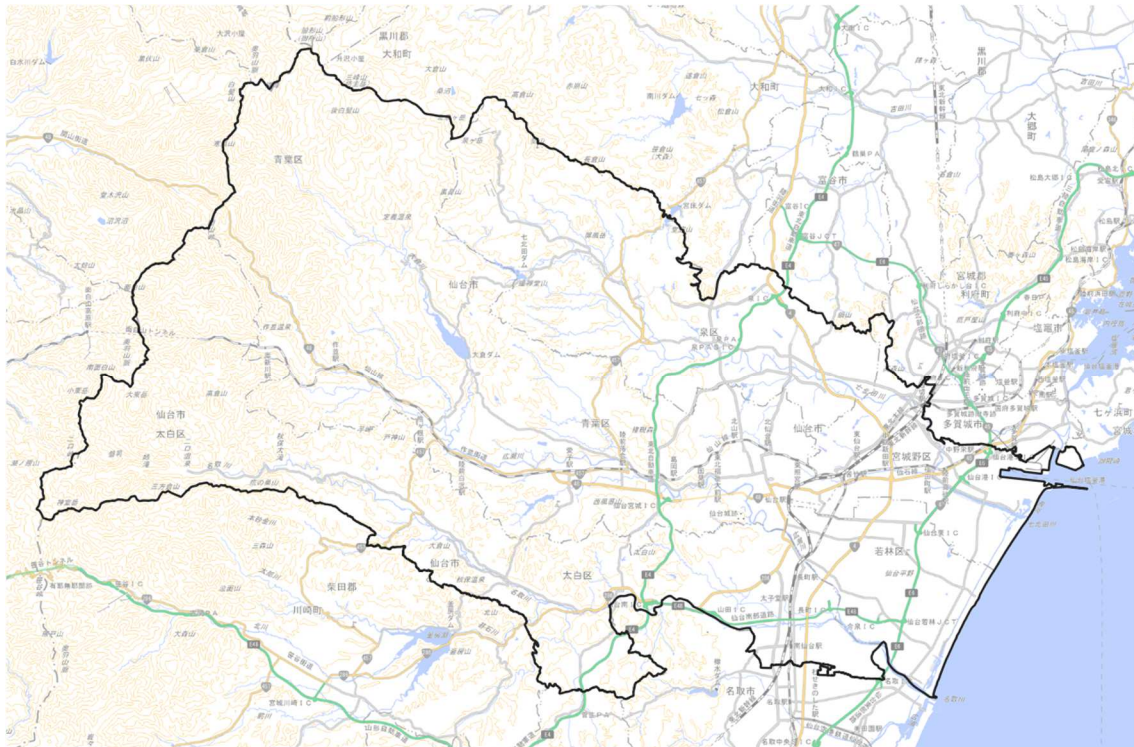


図 1-2 計画区域（仙台市内全域）

1.4 計画の期間

本計画の期間は、令和 4（2022）年度から令和 8（2026）年度までの 5 年間とします。
なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化や今後策定する立地適正化計画等の関連計画を踏まえ、適宜計画の見直しを行います。

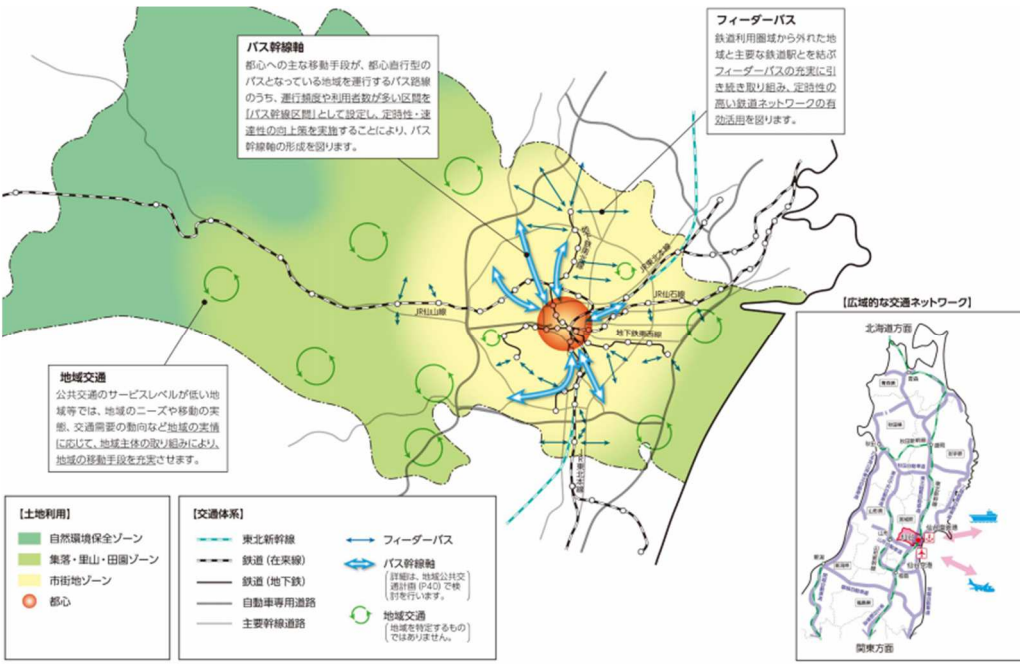
1.5 関連する計画の整理

<p>名称</p>	<p>仙台市総合計画</p>
<p>概要</p>	<p>総合計画は、今後 10 年間のまちづくりの指針となる「基本計画」と、おおむね 3 年間の市の目標と事業を定める「実施計画」から構成されています。</p> <p>「仙台市基本計画（令和 3（2021）年度～12（2030）年度）」および基本計画が掲げるまちづくりの理念や施策の方向性等に基づき、基本計画の着実な推進と実効性の確保を図るための「仙台市実施計画（令和 3（2021）年度～5（2023）年度）」を策定したものです。</p> <div data-bbox="517 741 1086 1160" data-label="Diagram"> </div> <p>図 1-3 総合計画の概念図</p>
<p>まちづくりの理念</p>	<p>挑戦を続ける、新たな杜の都へ～“The Greenest City” SENDAI～</p> <p>連綿と受け継がれてきた「杜の都」のまちづくりを基盤として、世界からも選ばれるまちを目指し、仙台市基本計画では、まちづくりの理念に「挑戦を続ける、新たな杜の都へ～“The Greenest City” SENDAI～」を掲げています。</p> <p>副題の「” The Greenest City” SENDAI」は、「杜の都」と親和性のある「Green」という言葉に、目指す都市の姿に関連する様々な意味を込めるとともに、最上級を表す「est」を付すことで、世界を見据えて常に高みを目指すまちづくりの方向性を示したものです。</p>

仙台市基本計画中の「都市構造形成の方針の中の公共交通を中心とした交通体系の構築」において、以下のように掲げています。


経済や観光、福祉など多様な都市活動を支え、環境や人に優しい持続可能なまちづくりを推進するため、公共交通の利便性を高めていくとともに、広域的な交流・連携の促進や、通勤・通学・通院など日常生活に必要な移動手段の確保に向けた交通政策を推進します。


- ① 鉄道にバスが結節する交通体系の構築を進めるとともに、都心直行型バスを主な移動手段とする地域における利便性の向上や、鉄道及び路線バスを補完する市民協働による地域交通の確保など、過度に自家用車に依存しない、利便性の高い公共交通を中心とした都市交通の充実に取り組みます。
- ② 交流や経済活動の中心的な舞台となる都心においては、「杜の都」の賑わいと交流の中心であり続けることができるように、居心地が良く歩きたくなる歩行者空間の創出や、公共交通・自転車などを利用した快適な移動環境の整備を進めるなど、交通環境の再構築に取り組みます。
- ③ 新技術の活用、経済活動や広域的な交流を促進する主要な幹線道路の整備、日常生活における安全・安心な交通環境の形成を進めるなど、多様な都市活動を支える交通政策を推進します。


名称	せんだい都市交通プラン
概要	<p>交通の将来目標や基本方針、目指す将来の交通体系等を示す、本市における交通政策の指針であり、近年の本市を取り巻く社会情勢の変化、地下鉄東西線開業後の交通行動の変化等を踏まえ、令和3（2021）年3月に、令和3（2021）年度から令和12（2030）年度までを計画期間とする新たなプランを策定したものです。</p>
目標	<p>東北を牽引する“新たな杜の都”を支える、質の高い公共交通を中心とした交通体系の実現。</p>
公共交通関連の方針や施策	<p>将来目標として「新たな杜の都の実現」、「公共交通を中心とした交通体系の実現」を掲げており、量的な充実から公共交通の質の向上に転換する方針を示しています。</p> <p>また、将来目標を達成するための交通政策の基本方針として、以下の3つの方針を掲げています。</p> <p>方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実 方針2 賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築 方針3 多様な都市活動を支える交通政策の推進</p>  <p>バス幹線軸 都心への主な移動手段が、都心直行型のバスとなっている地域を運行するバス路線のうち、運行頻度や利用者数が多い区間を「バス幹線区間」として設定し、定時性・速達性の向上策を実施することにより、バス幹線軸の形成を図ります。</p> <p>フィーダーバス 鉄道利用圏域から外れた地域と主要な鉄道駅とを結ぶフィーダーバスの充実に引き続き取り組み、定時性の高い鉄道ネットワークの有効活用を図ります。</p> <p>地域交通 公共交通のサービスレベルが低い地域等では、地域のニーズや移動の実態、交通需要の動向など地域の実態に応じて、地域主体の取り組みにより、地域の移動手段を充実させます。</p> <p>【土地利用】 自然環境保全ゾーン 集落・里山・田園ゾーン 市街地ゾーン 都心</p> <p>【交通体系】 東北新幹線 鉄道（在来線） 鉄道（地下鉄） 自動車専用道路 主要幹線道路 フィーダーバス バス幹線軸 地域交通</p> <p>【広域的な交通ネットワーク】 北海道方面 関東方面</p>
<p>図 1-4 目指す将来の交通体系のイメージ（せんだい都市交通プラン）</p>	

公共交通関連の方針や施策

都心内の回遊を促す交通環境づくりの展開
 都心やその周辺の魅力あるエリアや施設へ「プラス一步」の回遊を新たに生み出すため、道路空間の利活用等による居心地が良く歩きたくなる歩行者空間の創出や、都心内の比較的長い距離の回遊を担う路線バス等の公共交通や自転車を利用した快適な移動環境整備に取り組む。

都心の回遊イメージ 

交流・賑わい軸  都心の交流や賑わいを支える軸として、沿道まちづくりとの連携を強化しながら、道路空間の柔軟な利活用や道路空間再構成の検討に取り組む。

商業・賑わい軸  都心の商業や業務・賑わいを支える軸として、既存のアーケードにおいて、歩行者空間の利活用等に取り組む。

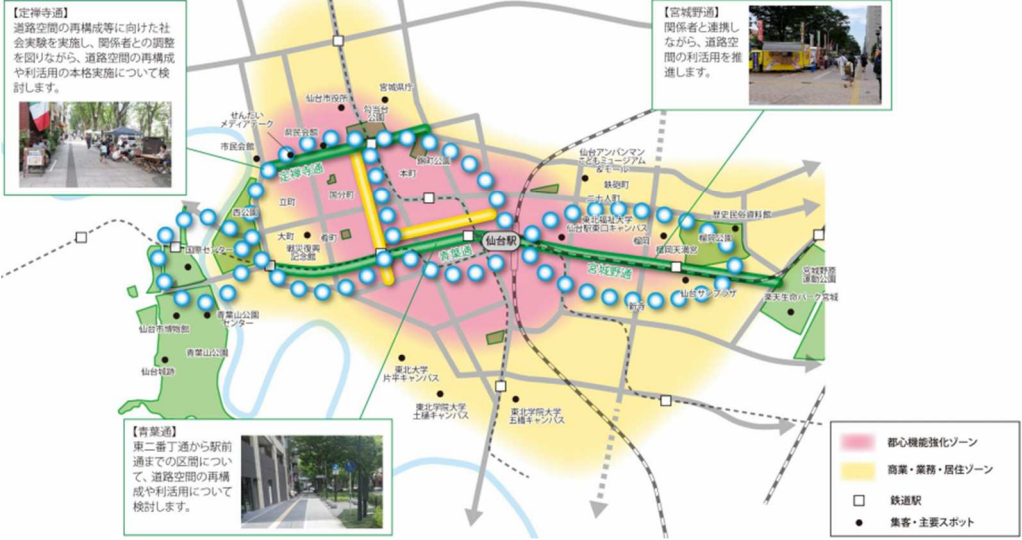


図 1-5 都心交通環境の再構築のイメージ（せんだい都市交通プラン）

<p>名称</p>	<p>仙台市都市計画マスタープラン～都市計画に関する基本的な方針 2021～2030～</p>
<p>概要</p>	<p>「仙台市都市計画マスタープラン～都市計画に関する基本的な方針 2021～2030～」は、都市計画法第 18 条の 2 の規定に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、仙台市基本計画ならびに、宮城県が定める「仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画法 6 条の 2）」に即して策定した計画です。</p>
<p>目的</p>	<p>本市の都市づくりに関わる人々と共有しやすい形で長期的な視点に立った都市の将来像を示し、実現に向けての大きな道筋を明らかにすること。</p>
<p>公共交通関連の方針や施策</p>	<p>都市計画マスタープランでは、基本とする都市構造として、自然と都市機能とが調和した持続可能な都市構造の形成に向け、本市の特性を踏まえた土地利用を図りながら、鉄道沿線などの交通利便性の高い地域へ都市機能の集約を進める、ことを基本的な考え方としています。</p> <div data-bbox="571 943 1246 1339"> <p>市街地の拡大を抑制</p> <p>泉中央</p> <p>都心</p> <p>長町</p> <p>都市機能の集約 (駅を中心に地域特性に応じた都市機能を集積)</p> <p>良好な自然環境の保全</p> </div> <div data-bbox="336 1375 1246 1666"> <p>【凡 例】</p> <p>都市軸</p> <p>鉄道沿線</p> <p>市街地</p> <p>地下鉄南北線及び東西線の沿線</p> <p>JR 在来線等の沿線</p> <p>市街地を取り巻く自然</p> </div> <p>図 1-6 基本とする都市構造</p>

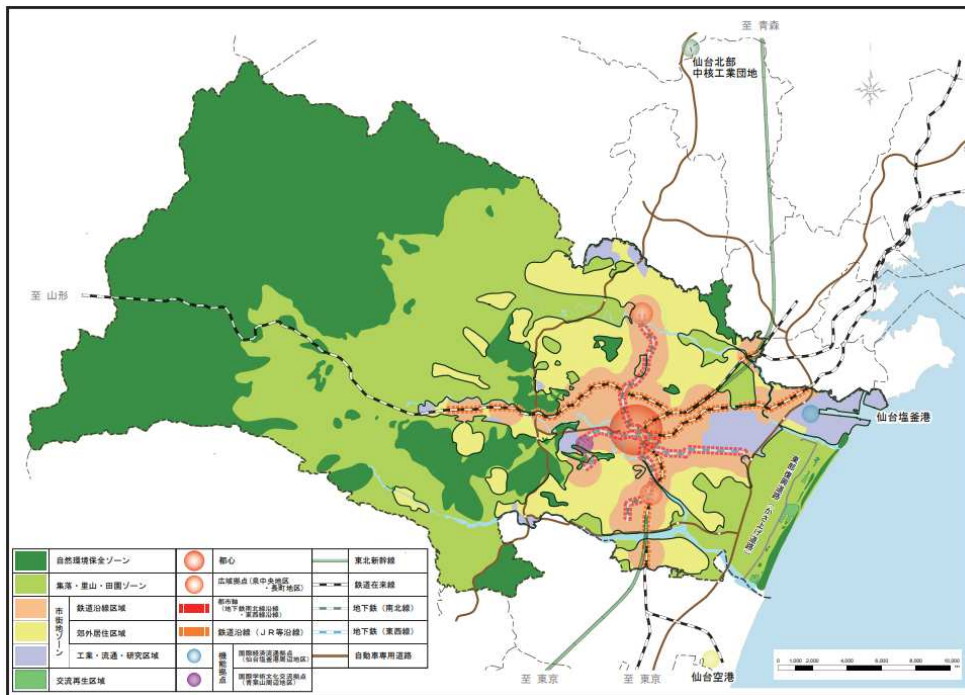


図 1-7 土地利用における地域区分

また、目標像の実現に向けた基本的な考え方を示す都市づくりの基本方針の中で、交通に係る方針を以下のように掲げています。

- ・ 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実
- ・ 多様な都市活動を支える交通政策の推進
- ・ 新技術等を活用した交通システムの促進

名称	仙台市交通事業経営計画
概要	<p>仙台市交通事業経営計画は、今後の経営環境や課題を踏まえて、令和3年度から10年間の経営の基本的な方針や具体の取組み、財政収支計画等を取りまとめたものです。</p> <p>また、「仙台市自動車運送事業経営改善計画」（平成29（2017）～33（2021）年度）を統合し、市バス・地下鉄を合わせた本市交通事業の経営計画とするとともに、国が策定を求める「経営戦略」に位置付けています。</p>
目的	<p>市民の皆さまの身近な公共交通機関として、市バス・地下鉄を将来にわたり安定的に維持していくこと。</p>
公共交通関連の方針や施策	<p>経営計画の中で以下の4つの戦略を立てており、それぞれの戦略の中で具体的な取組みを掲げています。</p> <p>戦略1 安全・安心の推進 戦略2 快適なお客さまサービスの提供 戦略3 まちづくりへの貢献 戦略4 持続可能な経営の確保</p> <p>特に、戦略2の快適なお客さまサービス提供では、以下の取組みを掲げています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便性の高い乗車券制度の実施 ・定時制の向上等に向けたダイヤの編成 ・バスと地下鉄の連携強化 ・バス待ち環境の向上 <p>また、戦略3のまちづくりへの貢献では、以下の取組みを掲げています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心の回遊促進策との連携 ・フィーダーバスの利便性向上 ・地域の移動手段の確保に向けた取組みとの連携

1.6 SDGs（持続可能な開発目標）との関係性

SDGsとは、「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略称であり、平成27（2015）年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中に掲げられた平成28（2016）年から令和12（2030）年までの国際目標のことです。

世界全体の経済、社会及び環境の三側面を不可分のものとして調和させ、誰一人取り残すことなく、貧困・格差の撲滅等、持続可能な世界を実現するために、先進国と開発途上国が共に取り組むべき国際社会全体の普遍的な目標とされており、貧困や飢餓、格差や持続可能な消費・生産などの17のゴール（目標）とそれを達成するための169のターゲット（達成基準）が掲げられています。

このような状況を踏まえ、国のSDGs実施指針では、地方公共団体の各種計画等の策定にSDGs達成に向けた貢献という観点を取り入れることとされていることから、本計画では、SDGsの17の目標のうち、特に関連する4つの目標（9、10、11、13）について同じ目的意識を持って計画を推進することにより、SDGsの達成に貢献します。



図 1-8 SDGsの17のゴール（目標）

出典：持続可能な開発のための2030アジェンダと日本の取組（外務省）

2. 公共交通に関する現状と課題

2.1 仙台市の公共交通及び公共交通をとりまく現状

本市の現状と課題については、「7.2 現状と課題に関するデータ」において詳述します。本章では、交通手段の経年変化、新型コロナウイルス感染症の影響、交通手段別の現状、交通環境の革新の可能性についてまとめています。

(1) 交通手段の経年変化

平成 29(2017)年に実施されたパーソントリップ調査の結果から、初めて自動車利用の割合が横ばいになり、鉄道利用の割合が増加したことが分かりました。また、年齢階層別にみると、若者は自動車利用の割合が減少し、鉄道利用の割合が増加する一方で、高齢者は自動車利用の割合が増加しています。

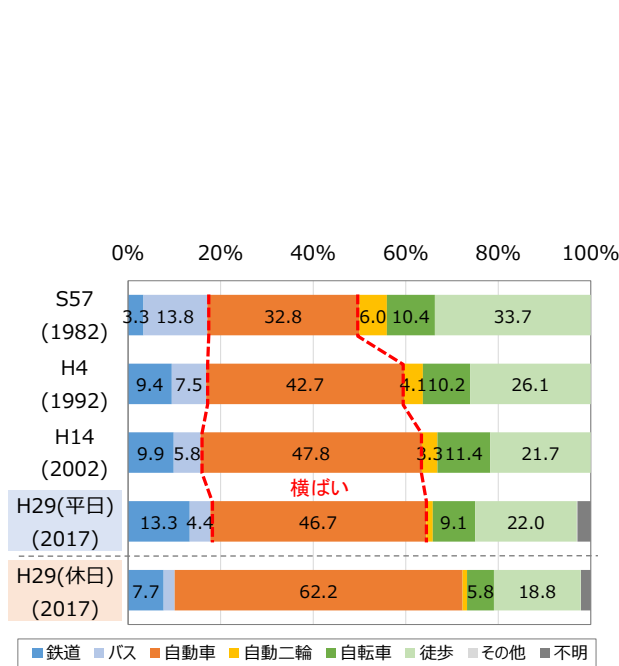


図 2-1 代表交通手段の経年変化（仙台市）

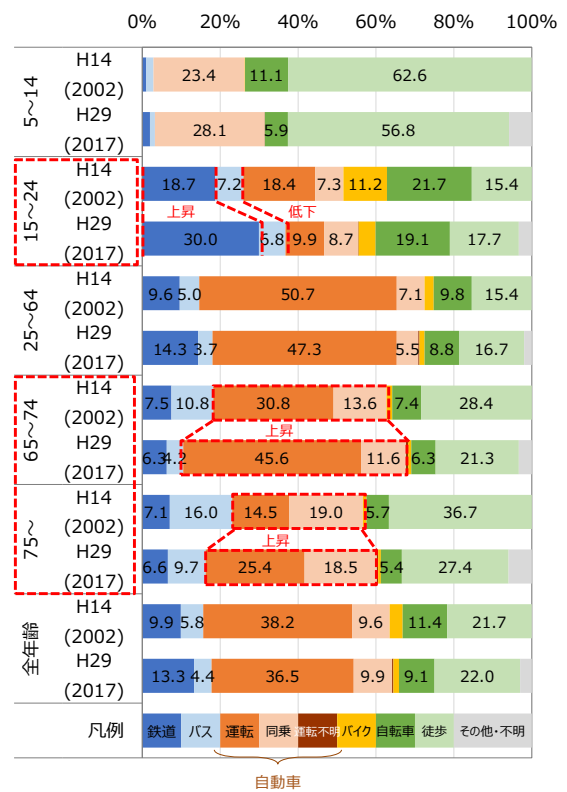


図 2-2 年齢階層別代表交通手段の比較（H29（2017）－H14（2002）_平日）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査 調査結果の概要
 ※休日調査はH29（2017）に初めて実施。H14（2002）まで訪問調査、H29（2017）より郵送調査のため、不明が増加

(2) 新型コロナウイルス感染症の影響

令和2（2020）年から始まった新型コロナウイルス感染症拡大や感染者数の増加によって、公共交通の利用が減少し、交通局では令和2（2020）年の乗車料収入は最も少ない月で前年比5割まで落ち込みました。また、感染収束までの見通しは不透明であり、テレワークやオンライン授業といった「新たな生活様式」が浸透していくことを踏まえると、コロナ禍以前の利用者数の水準への回復には相当な期間を要するものと考えられ、経営環境が厳しさを増していくことが想定されます。

一方で、公共交通の事業者は新型コロナウイルス感染症の拡大に対して、感染予防として車内の換気やマスク着用の推奨などに取り組んでおり、定期的な車内消毒や抗ウイルス処置等の新型コロナウイルス感染症対策のために新たな費用が生じていることも経営を一層厳しくしています。

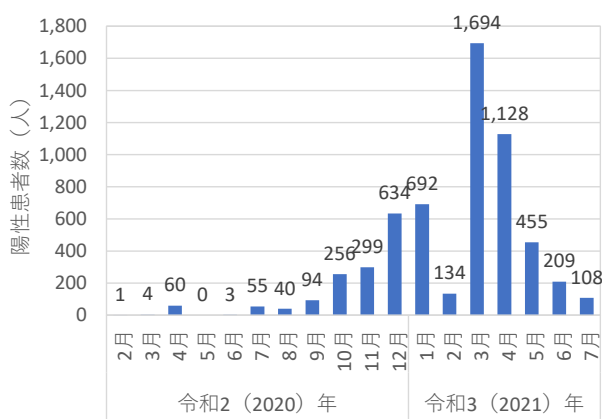


図 2-3 仙台市の新型コロナウイルス陽性患者の発生状況（令和2（2020）年7月10日時点）

出典：仙台市 HP 仙台市内の陽性患者一覧より作成



図 2-4 仙台市交通局の令和2（2020）年乗車料収入（前年比）

出典：「仙台市交通事業経営計画」2021-2030（令和3～12年度）概要版



図 2-5 咳エチケット等に関するポスター（左：仙台市交通局、右：日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM））

出典：仙台市交通局 HP、日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）HP



図 2-6 抗ウイルス処置済ステッカーの貼付（仙台市交通局）

出典：仙台市交通局 HP



図 2-7 換気用ウインドバイザーの導入（仙台市交通局）

出典：仙台市交通局提供資料



ウインドバイザー

前方バイザー

後方バイザー

図 2-8 換気用ウインドバイザーの導入（宮城交通）

出典：宮城交通 HP

※換気用ウインドバイザー：バスの客席上窓部2ヵ所（前方・後方）に換気用ウインドバイザーを設置することで、降雨等による浸水を防ぎつつ、窓を10cm程度開放した状態を保つことができるため、天候の影響を受けずに、常時換気しながら走行することが可能となります。

また、令和2（2020）年の緊急事態宣言中は全国的にテレワークが推奨されたこともあり、仕事による外出が減少となり、緊急事態宣言解除後も会社にテレワーク制度がある人はテレワークを活用することで、仕事による外出頻度が低くなっています。そのため、今後の公共交通の利用者数に影響を与える可能性があります。

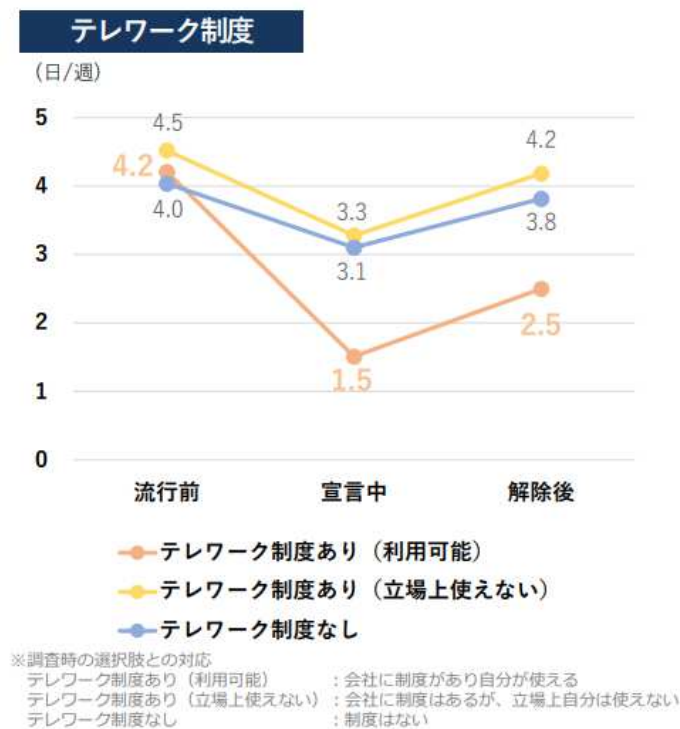


図 2-9 テレワーク制度別仕事での外出頻度

出典：国土交通省「全国の都市における生活・行動の変化—新型コロナ生活行動調査概要（第2編）—」

(3) 鉄道の利用状況

鉄道利用者は横ばい傾向でしたが、東日本大震災以降は増加傾向にあります。特に、地下鉄は、平成 27(2015)年の東西線開業以降、乗車人員が増加しており、南北線の乗車人員の増加もみられます。また、鉄道の分担率は鉄道沿線地域が高く、沿線以外の市街地や東部及び西部地域が低い傾向となっており、鉄道が鉄道沿線地域でよく利用されていることがうかがえます。

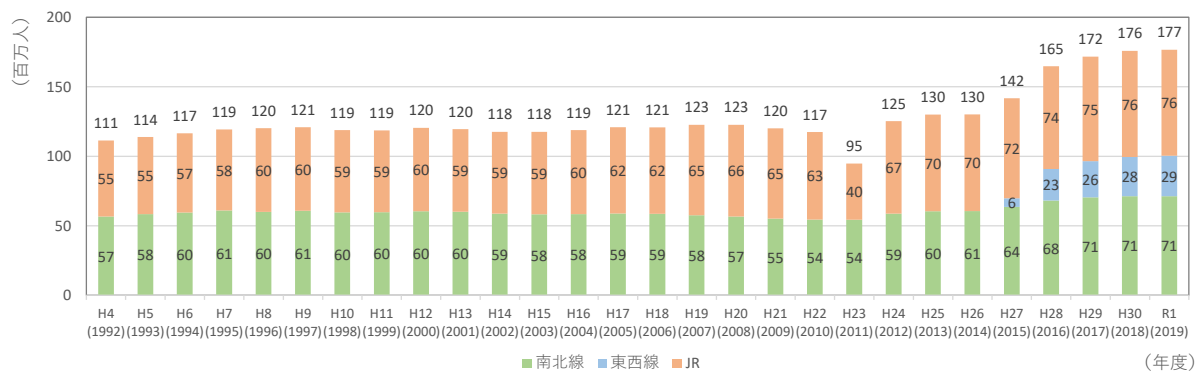


図 2-10 鉄道乗車人員の推移（仙台市）

出典：仙台市統計書 交通・運輸・通信より作成
 ※H27（2015）の東西線は、開業日である平成 27（2015）年 12 月 6 日以降の値
 ※南北線・東西線の乗車人員には、相互路線の乗換分を含む
 ※平成 23（2011）年は東日本大震災の影響により運転を見合わせていた区間の駅は対象外

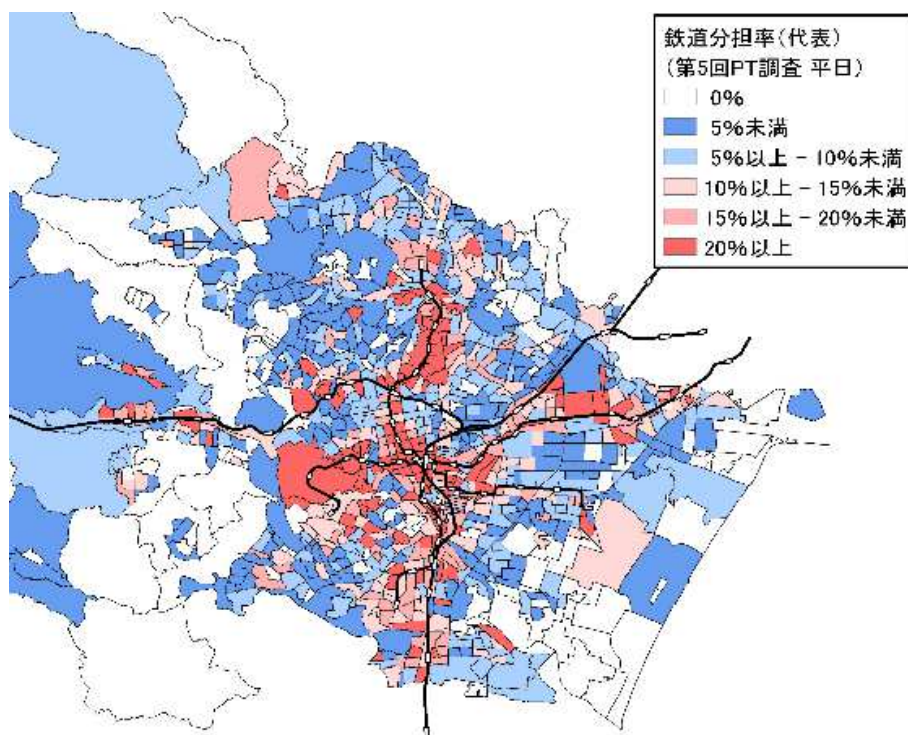


図 2-11 代表交通手段鉄道分担率（H29 平日）
（小ゾーン別）

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

(4) バスの利用状況

バスの乗車人員は減少傾向であり、令和元（2019）年の時点では平成6（1994）年から半減し、宮城交通については6割減となっています。また、バス事業者の収入も近年減少傾向となっています。

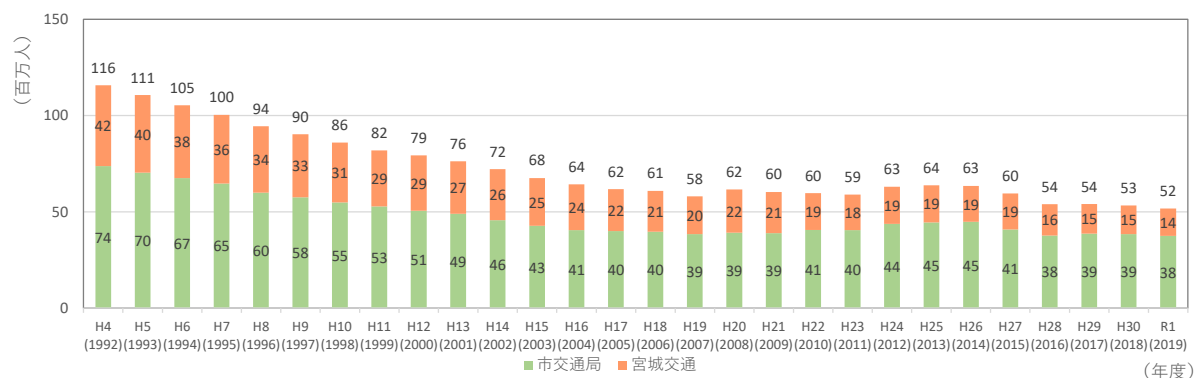


図 2-12 バス乗車人員の推移

出典：仙台市統計書 交通・運輸・通信および宮城交通提供資料より作成
※宮城交通は一般乗合（高速除く）

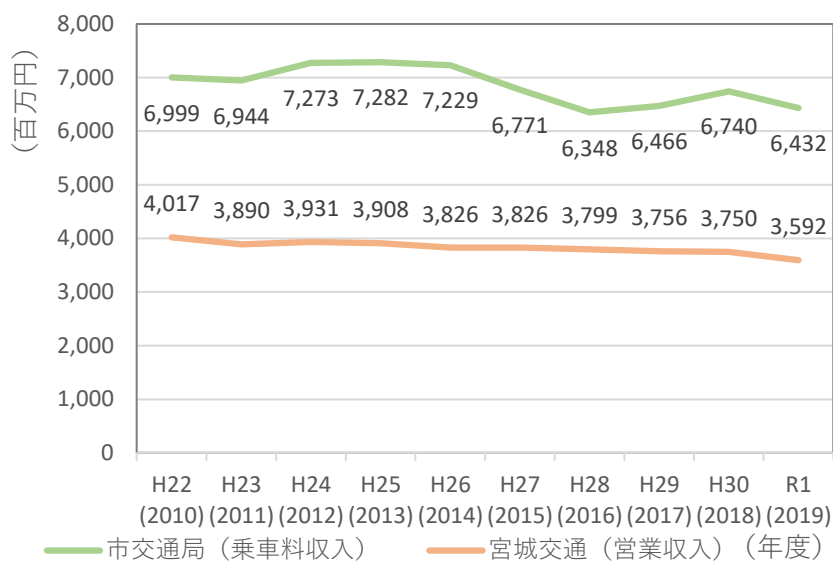


図 2-13 バス事業者の収入の推移

出典：仙台市統計書 交通・運輸・通信および宮城交通提供資料より作成
※宮城交通は一般乗合（高速除く）

(5) 地域交通の現状

地域交通は、路線バスの運行本数が少ない地域や地形的に路線バスの運行が難しい地域等において、地域が主体となって運行する、既存の公共交通を補完する交通手段であり、本市では「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」によって支援を行っています。

現在は、燕沢地区で「のりあい・つばめ」の運行を行っているほか、新川地区で「八ツ森号」、坪沼地区で「つばぬま号」、秋保地区で「ぐるりんあきう」の試験運行を行っています。

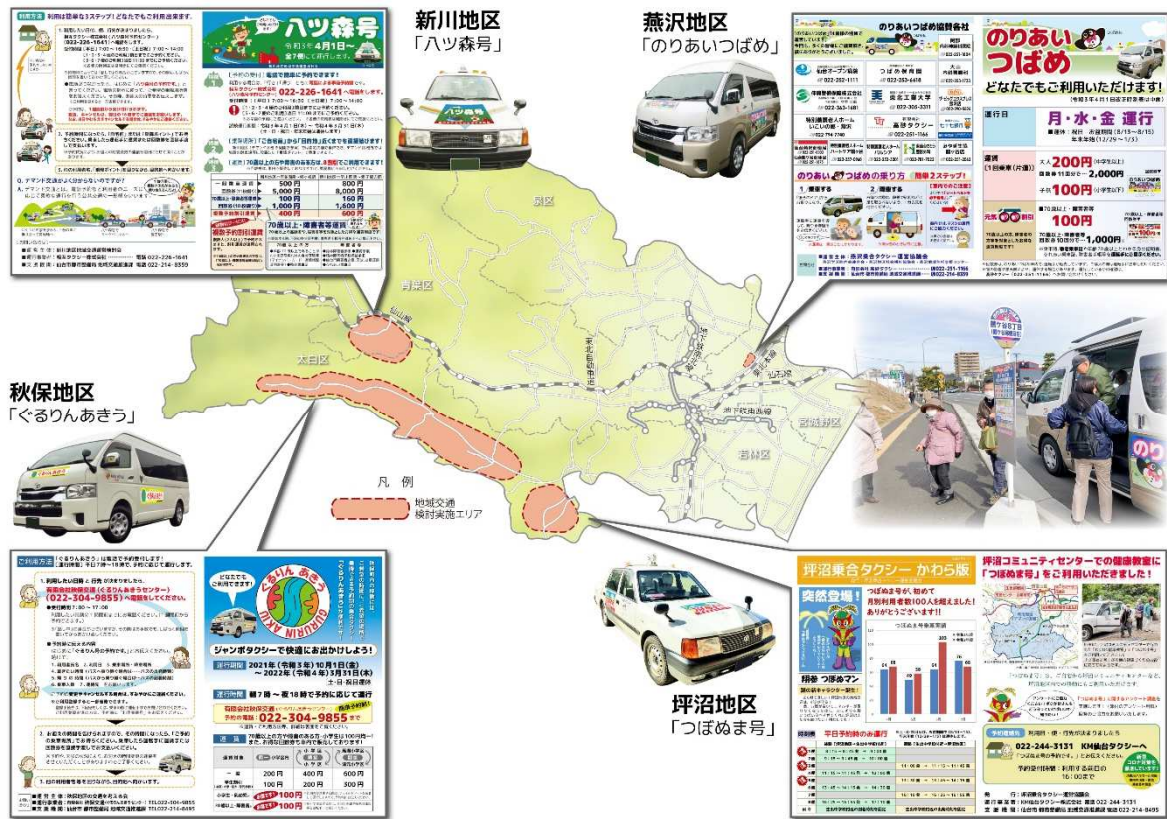


図 2-14 市内における地域交通検討・実施地区

(6) 自動車の利用状況

子育て世帯は基本的に自動車を所有しているものの、若者のみの世帯では自動車所有しない割合が増加しており、車を使わないライフスタイルへの変化が見られます。また、自動車の分担率をみると、都心地域や鉄道沿線以外の地域で高くなっていることがうかがえます。

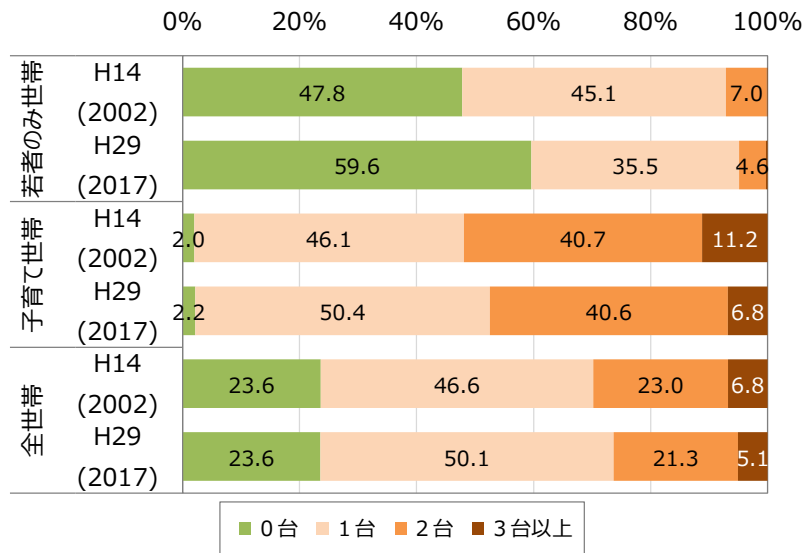


図 2-15 若者のみ・子育て世帯・全世帯の自動車保有台数の比較

出典：第4・5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成
 ※若者のみ世帯：29歳以下のみの世帯
 子育て世帯：夫婦で20歳以下の子供がいる世帯

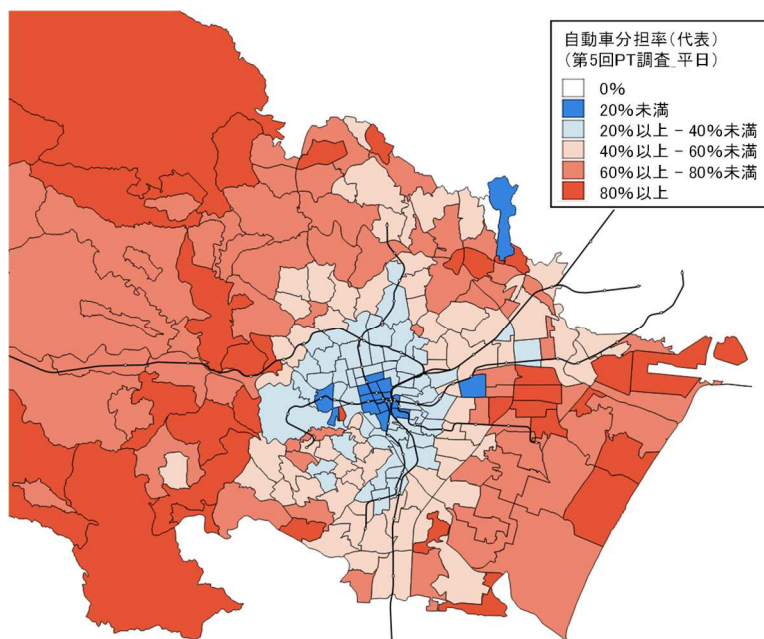


図 2-16 自動車分担率 (H29 平日)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

(7) 交通環境の革新の可能性

近年、自動運転やグリーンスローモビリティ等、新技術や新たなモビリティが開発されています。本市でも「東北次世代移動体システム技術実証コンソーシアム」が主体となり、令和元（2019）年5月に泉パークタウン寺岡地区において、小型低速EVバスを用いた次世代移動サービスの実証実験と試乗体験会を実施しました。

また、杜の都仙台のまちの魅力を高め賑わいや活力にあふれた元気なまちを実現するため令和2（2020）年12月に仙台MaaS運営委員会を設立し、令和3（2021）年10月からサービス提供を開始しました。

本市に関係するものとしては他にも、東日本旅客鉄道株式会社仙台支社が令和2（2020）年2月に観光型MaaSとして実施した「TOHOKU MaaS 仙台 trial」や同年9月～11月の「TOHOKU MaaS 仙台・宮城 trial」、令和3（2021）年4月～9月の東北デスティネーションキャンペーンに合わせて実施した「TOHOKU MaaS」（秋保オンデマンド交通）があります。



図 2-17 10人乗り小型低速EVバス

出典：仙台市 仙台特区
※令和元（2019）年5月27日～6月4日に泉パークタウン寺岡地区（仙台市泉区寺岡）で行われていたEVバス実証実験



図 2-18 デジタルチケットイメージ

出典：東日本旅客鉄道仙台支社プレスリリース
（「TOHOKU MaaS」がさらに便利に！）



図 2-19 仙台 MaaS パンフレット

出典：仙台市 HP

2.2 仙台市の公共交通の課題

「2.1 仙台市の公共交通及び公共交通をとりまく現状」及び「7.2 現状と課題に関するデータ」で整理した現状から、本市の公共交通における問題を抽出し、それに対応する課題をまとめました。

▶社会情勢

- ・本市の人口は近い将来にピークを迎え、その後緩やかに減少するとともに、高齢化が今後も進むと予想されます。また、地域によって、人口の増減・分布、居住地の世帯の年齢階層等に違いが見られます。
- ・従業人口は都心や泉中央や長町などの拠点に集積・増加しています。
- ・観光では、仙台城周辺の入込客数が増加する一方、公共交通アクセスの不便な観光地では減少傾向にあります。

▶公共交通を取り巻く動向

【全体】

- ・自動車の利用割合は横ばい傾向となり、鉄道の利用割合は増加傾向にある一方で、路線バスの利用割合は減少傾向にあります。
- ・移動の発生集中密度は、都心や拠点で高くなっています。
- ・公共交通の人口カバー率は非常に高くなっています。

【鉄道】

- ・鉄道利用者は経年的に増加傾向にあり、鉄道沿線では分担率が高くなっています。一部の鉄道沿線から離れた地域でも分担率が高い地域があります。

【路線バス】

- ・路線バス利用者は経年的に減少傾向にありますが、都心や北東部、北西部、南西部で分担率が高くなっています。
- ・朝夕のピーク時間帯の需要は一定程度あるものの、都心流入部のバス停、交通量の多い道路、多くの系統が集中するバス停等で遅れが出ているなど、渋滞等に伴いバスの定時性が低くなっています。
- ・他都市と比較すると、市域が広く、運行系統数が多い傾向にあります。
- ・大型第二種運転免許の保有者数の減少や、免許保有者の高齢化の進行により、バス運転手の担い手が不足しています。

【自動車】

- ・自動車を所有しない若者が増加する一方、高齢者の自動車利用の割合が増加しています。
- ・自動車の分担率は都心地域以外で高くなっています。

【交通事故】

- ・交通事故件数と死傷者数は減少傾向にあるものの、死傷者数の推移をみると、自動車と比較して自転車や徒歩での減少率が低い傾向にあります。また、高齢者による事故の割合が増加しており、運転免許返納者数が増加傾向にあります。

【都心】

- ・都心の自動車交通量は減少傾向ですが、歩行者数は増加傾向にあります。
- ・都心の立ち寄り個所数が少なく回遊性が低くなっており、自動車よりも鉄道、バス、二輪、徒歩の方が立ち寄り個所数が多くなっています。
- ・一部の駅で鉄道端末自転車の分担率が高いものの、都心部では自転車の分担率が低くなっています。

【交通環境の革新】

- ・近年は低速EVバスの普及促進、MaaSの発展など、新技術の普及、活用が進んでいます。

現状を踏まえた公共交通の問題

- ・人口減少に伴い、公共交通の利用者が減少し、交通事業者の経営が悪化することで、公共交通サービスの維持が困難になります。

- ・路線バスの利用者数の減少やバス運転手の担い手不足により、公共交通サービスが低下します。

- ・高齢者による事故の割合が増加し、運転免許証を返納する高齢者が増加することで、移動制約者となる高齢者が増加します。

- ・都心の立ち寄り個所数が少なく、回遊性が低いことから、都心のにぎわいが低下、もしくは停滞します。

本市の公共交通の課題として、「公共交通カバー圏域の維持や公共交通によるアクセス利便性確保」、「マイカーを持たない世代や高齢者等への移動手手段の確保」、「都心回遊性の向上」、新技術の導入を図る際の「既存サービス・制度との調整・整合」があげられます。

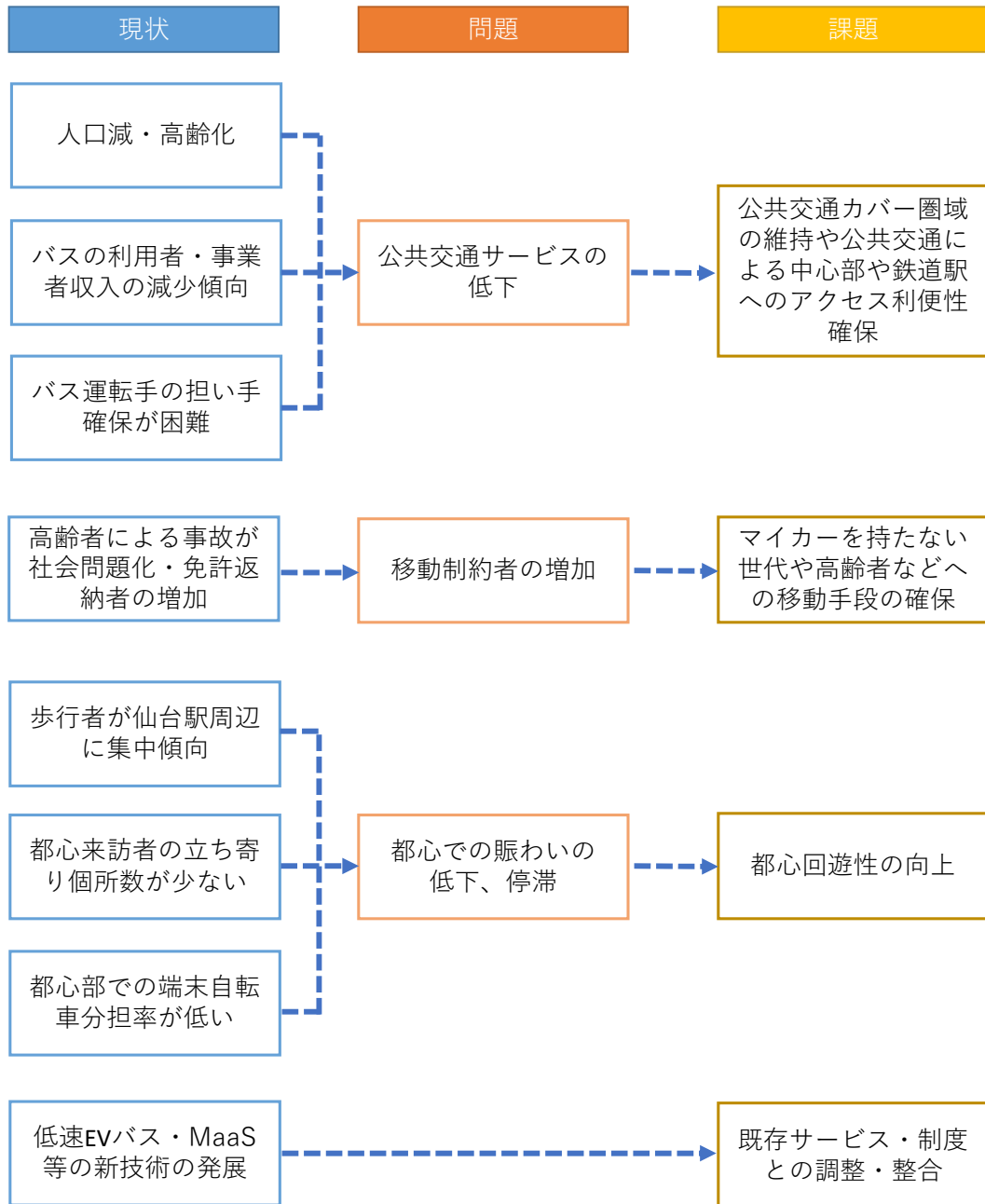


図 2-20 公共交通に関する現状・問題・課題の整理

【公共交通の定義】

公共交通は、誰もが利用でき、比較的多数の人を効率的に輸送できることから、生活に欠かせない交通手段であり、環境負荷の軽減や健康増進、まちの賑わい創出などに寄与するものです。

➤ 地下鉄・JR 在来線

主に市内の中距離から遠距離の移動を担い、高い定時性と速達性を持つ基幹的な交通手段であり、都市の基軸としてまちづくりにおいても骨格的な役割を担います。

➤ 路線バス

鉄道と比べてきめ細やかな路線の設定ができ、停留所間の距離も短いため、多様な移動に対応する交通手段です。本市では、鉄道駅にアクセスするためのフィーダーバスや都心へ直接アクセスするための都心直行型バスといった様々な役割の路線を設定し、市内の多様な移動を支えます。

➤ 地域交通

地域主体により運行される乗合タクシーやデマンド交通であり、地下鉄や JR 在来線、路線バスを補完する移動を担います。

➤ タクシー

最も自由度の高い公共交通機関として、比較的近距离の移動や個人・少人数のニーズに対応し、ドアツードアなどのきめ細かいサービスを提供します。

➤ 都市間交通（高速バス・新幹線）

本市の内外をつなぎ、観光や出張などに代表される長距離移動を担います。

3. 公共交通に関する目標及び基本方針

3.1 公共交通に関する目標

仙台市の公共交通の課題等を踏まえ、下記のとおり目標を定めます。

市民との協働により、地域の実情に合った、誰もが利用しやすく質の高い公共交通^{※1}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^{※2}の賑わい向上をめざします。

本市では、質の高い公共交通を中心とした持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るため、市民の皆様とともに地域の実情にあった公共交通について意見交換などを行いながら、自由に移動ができる生活の実現を目指します。

また、このような公共交通ネットワークの構築により観光の振興やまちなかの賑わい向上を目指します。

※1 質の高い公共交通とは：

質の高さとは、わかりやすい運行ダイヤや運行間隔の設定などによる路線バスの利用しやすさを拡大すること、地域主体の地域交通の維持確保による地域のかみ細かいニーズに応じた移動手手段の確保、市内のIC乗車券での公共交通利用や乗り換え抵抗の少ない運賃制度の実施などにより、市民や来訪者により選ばれる公共交通のことを指します。

※2 まちなかとは：

せんだい都市交通プランの地域区分（下図）における「都心地域」に該当します。

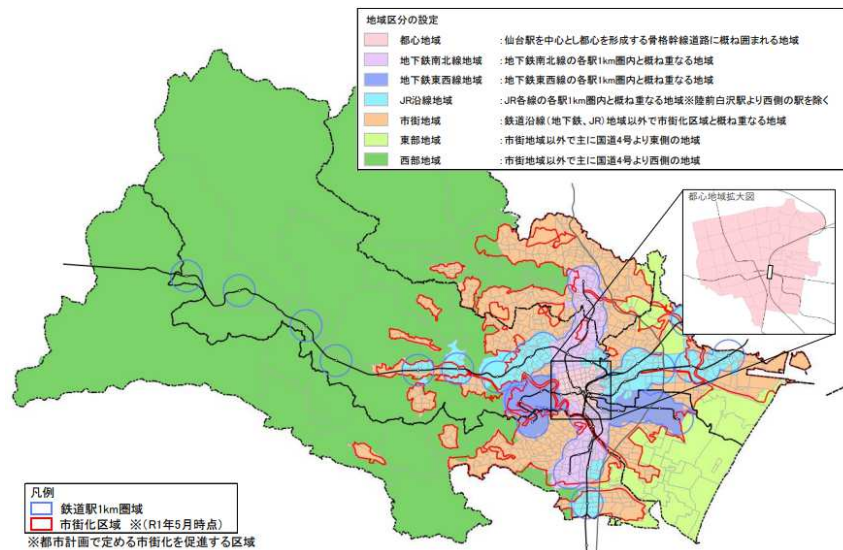


図 3-1 せんだい都市交通プランにおける地域区分

3.2 公共交通に関する基本方針

「3.1 公共交通に関する目標」を実現するため、「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」「都心回遊交通の強化」「公共交通のシームレス化・利用促進」の5つの基本方針に基づき進めます。

基本方針 1 公共交通軸の形成・機能強化

都心や拠点にアクセスできる公共交通軸の設定と強化により、機能集約型の都市づくりを目指す。

基本方針 2 路線バスの利便性向上

路線バスの効率性と利便性の向上により、持続可能な公共交通のサービスの確保を目指す。

基本方針 3 地域交通の維持・確保・充実

地域のニーズや実情に応じた地域主体の移動手段の維持・確保・充実により、自由に移動ができる生活の実現を目指す。

基本方針 4 都心回遊交通の強化

都心での多様な活動や利便性を高めるため、公共交通等による都心の回遊性強化により、まちなかの賑わいの向上を目指す。

基本方針 5 公共交通のシームレス化・利用促進

公共交通を中心とした、持続可能な交通体系を構築するため、複数の交通手段を組み合わせた移動に関する利便性の向上により、誰もが利用しやすい公共交通サービスの確保を目指す。

【 課 題 】

【地域公共交通計画における基本方針】

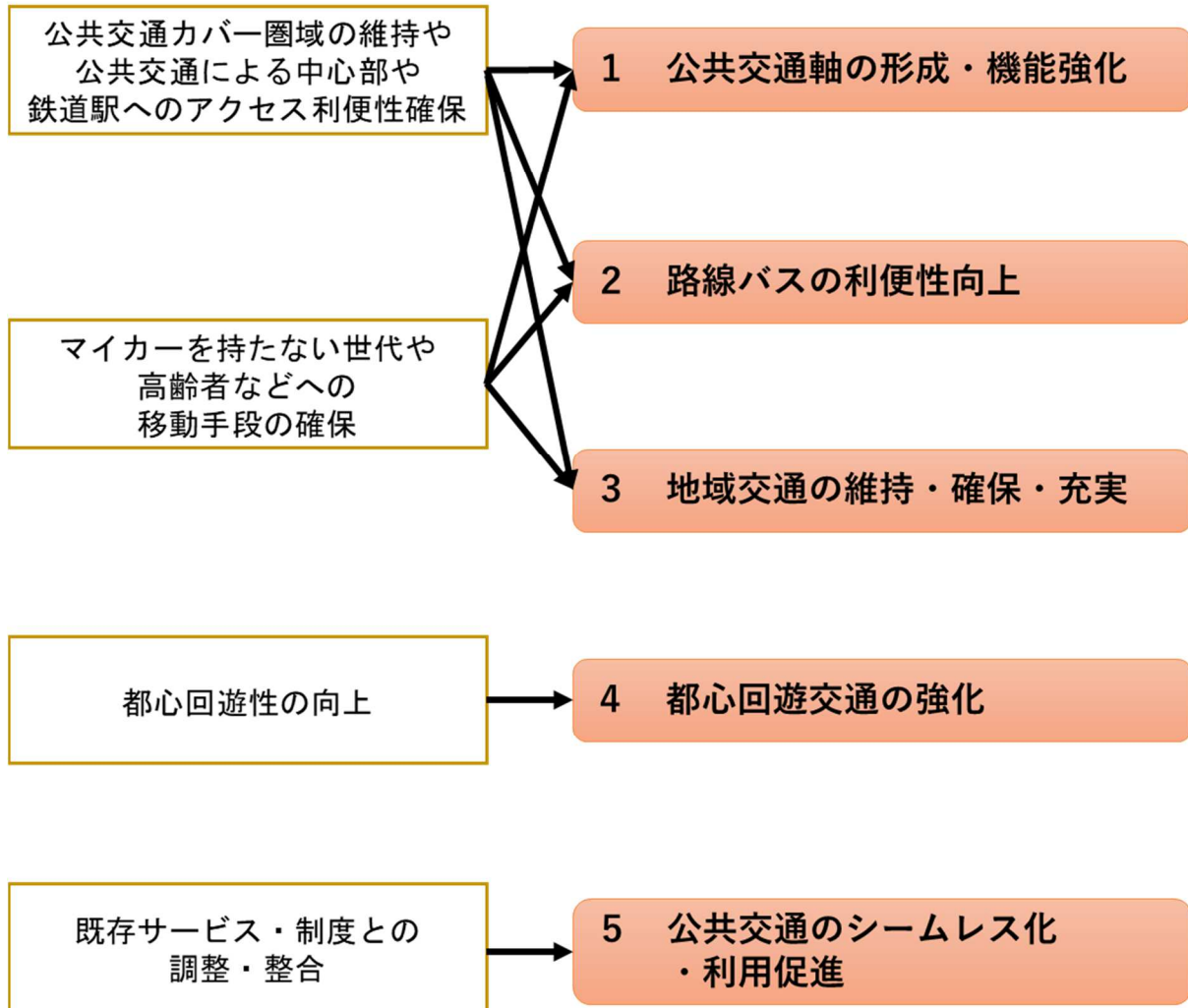


図 3-2 地域公共交通計画における課題と基本方針の整理

4. 公共交通ネットワーク

4.1.1 公共交通ネットワークの整理

せんだい都市交通プランの将来交通体系において、鉄道の機能強化に向けて、鉄道を最大限に活かすために取り組んできた鉄道駅へのフィーダーバスの結節に加え、都心アクセス型のバスを主な移動手段とする地域におけるバス幹線軸の形成や地域交通による移動手段の確保・充実など、過度に自家用車に依存しない質の高い公共交通を中心とした交通体系の実現に取り組むこととしています。

地域公共交通計画の目標として掲げた持続可能な公共交通サービスを確保するためには、鉄道や地下鉄、路線バスに加えて近年導入が進んでいる地域交通等、現在の公共交通サービスを整理した上で公共交通ネットワークを構築することが重要です。また、機能集約型の都市づくりを実現するため、路線バスの各役割に応じた区間を設定する必要があります。加えて、持続可能な公共交通ネットワークのためには、市民の皆様で「乗って支える」という意識も重要です。

そして、誰もが利用しやすく、自由に移動ができる公共交通を実現するためには、比較的大きな輸送需要に適した路線バスや地域の多様な移動需要に適した地域交通等、公共交通サービスによる適切な役割分担をすることが必要です。

そこで、既存公共交通ストックを有効活用していくため、基本方針に基づき、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つのエリアに分類します。

「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します。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します。

「みんなで育む多様な交通確保エリア」においては、地域の皆様と意見交換を重ねながら、地域の実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ります。

また、エリア及び各区間については、社会情勢の変化やバス利用状況等に応じて随時見直しを行います。

地域公共交通計画の基本方針

公共交通ネットワークの整理

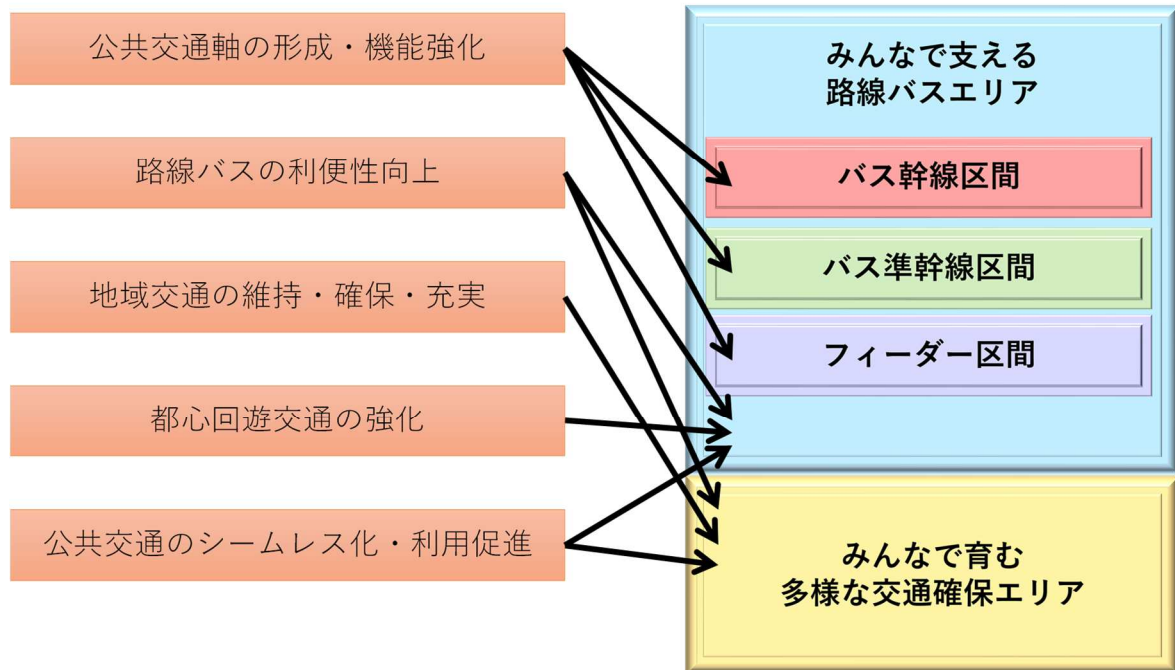


図 4-1 公共交通ネットワークの整理

表 4-1 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、地域の実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

4.1.2 公共交通ネットワークの構築

路線バスについては、これまで郊外住宅地の開発、新たな道路開通、地下鉄開業などのバス利用状況の変化に合わせてネットワークの拡大や再編等が実施されてきました。

近年は路線バス利用者の減少に伴い運行本数の減便を進めてきたものの、需要と供給が一致しない状況となっています。また、持続可能な公共交通ネットワークとするためには、現在の運行状況や都市構造などを考慮し、需要に応じた公共交通手段を採用し、利便性を確保することが重要になります。

そこで、本節では、下表の分類基準に基づき、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」にエリア分けを行い、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ります。

表 4-2 エリア及び区間の分類基準

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"> 沿線の夜間人口密度20人/ha*¹以上(H27国勢調査) 運行本数40本/日*²以上 または 平均乗車密度5人*³以上 	
バス幹線区間	<ul style="list-style-type: none"> 都心アクセス型路線 沿線の夜間人口密度60人/ha*⁴以上(H27国勢調査) 沿道施設立地8箇所/km²*⁵以上 ネットワークの連続性を考慮 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) 鉄道と完全に並走する区間は除外 	
	バス準幹線区間	<ul style="list-style-type: none"> 都心アクセス型路線 ネットワークの連続性を考慮 1車線でも対象とする。 鉄道と完全に並走する区間は除外
フィーダー区間	<ul style="list-style-type: none"> JR、地下鉄(駅前広場整備済み)の駅アクセス路線 ネットワークの連続性を考慮 	<ul style="list-style-type: none"> 仙台駅と郊外部の点在する人口集中地区とを結ぶ区間 人口集中地区内区間の沿道施設立地4箇所/km²*⁶以上
	<ul style="list-style-type: none"> ■タイプ① 沿線の夜間人口密度60人/ha*⁴以上(H27国勢調査) 沿道施設立地8箇所以上 	<ul style="list-style-type: none"> ■タイプ② JR、地下鉄と郊外部の点在する人口集中地区とを結ぶ区間
みんなで育む 多様な交通確保エリア	<ul style="list-style-type: none"> みんなで支える路線バスエリアの基準未滿 	

*1 既成市街地の基準の1/2より設定

*2 運行時間を6～22時台の17時間とみなし、その内のピーク時間帯(7～8時台、17～18時台の4時間)は運行本数2本/時、オフピーク時間帯(13時間)は運行本数1本/時として、上り・下りの両方向を想定した際の運行本数(ピーク時間帯:2本/時×4時間×2(両方向)=16本、オフピーク時間帯1本/時×13時間×2(両方向)=26本の計42本)から、おおむね40本と設定

- *3 平均乗車密度は、各バス停間のバス乗車人数を平均したもので、1日の輸送人キロ（1日のバス停間乗車人数×バス停間距離）を総運行距離で割ったものであり、国庫補助の基準から5人と設定
- *4 国土交通省の都市計画運用指針の記述「住宅用地の人口密度については、～（中略）～1ha当たり60人以上とすることを基本とすることが望ましい。」より設定
- *5 対象施設は医療（病院、診療所）、商業（延べ床面積1,000㎡以上）、教育（高校・専門学校、短大、大学）、公共（自治体庁舎）、文化（文化会館、図書館、博物館、美術館）施設であり、仙台市の市街化区域（工専除く）の平均値より設定
- *6 対象施設は*5と同様、仙台市の市街化区域（工専除く）の平均値の1/2より設定
- *7 都市計画法施行規則の既成市街地の基準より設定

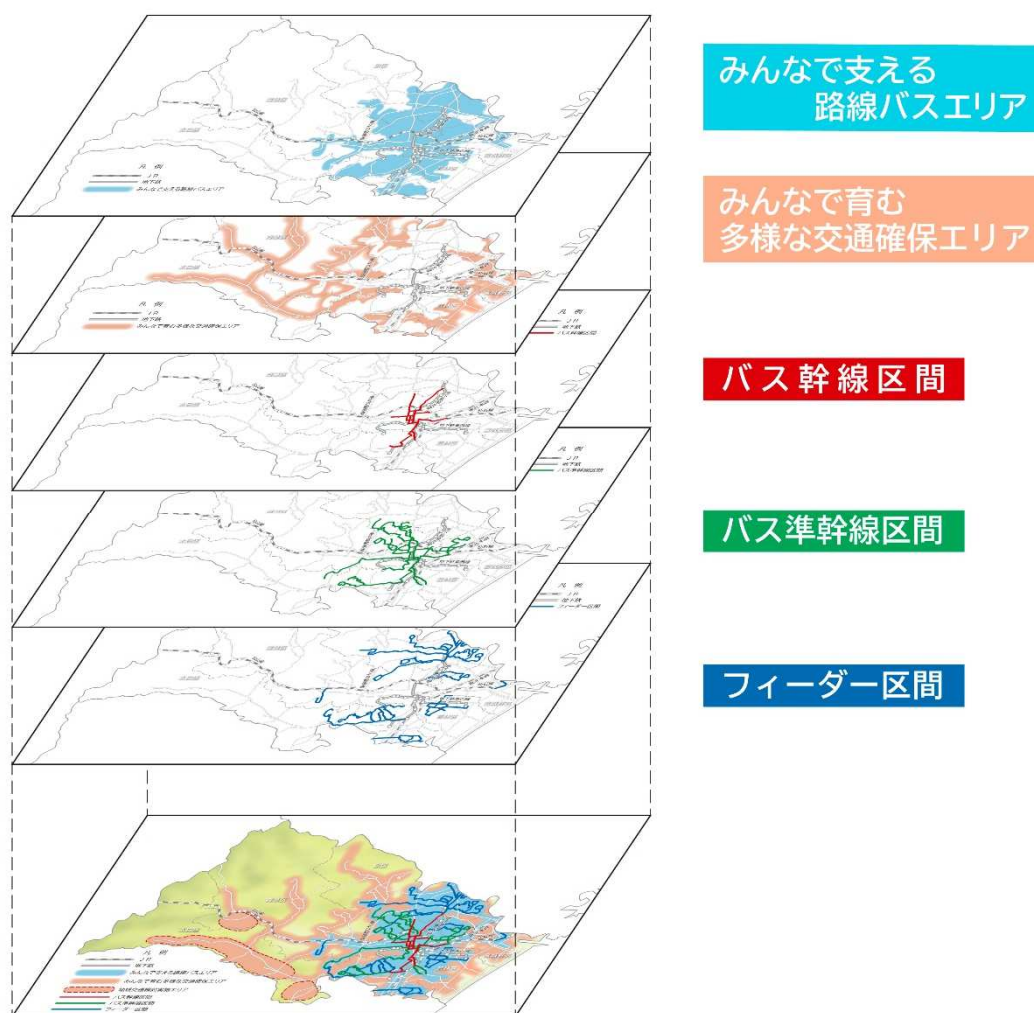


図 4-2 公共交通ネットワーク層別イメージ

(1) みんなで支える路線バスエリア

みんなで支える路線バスエリアは公共交通の需要が一定程度見込まれるエリアであり、都市の骨格となる鉄道及び比較的多数の人を効率的に輸送できる路線バスにより、移動が可能なエリアです。

このエリアでは、都心へ直接アクセスするための都心アクセス型バスや鉄道駅にアクセスするためのフィーダーバスといった様々な役割の区間を設定し、各区間に応じた施策を実施することで利便性の向上を図ります。

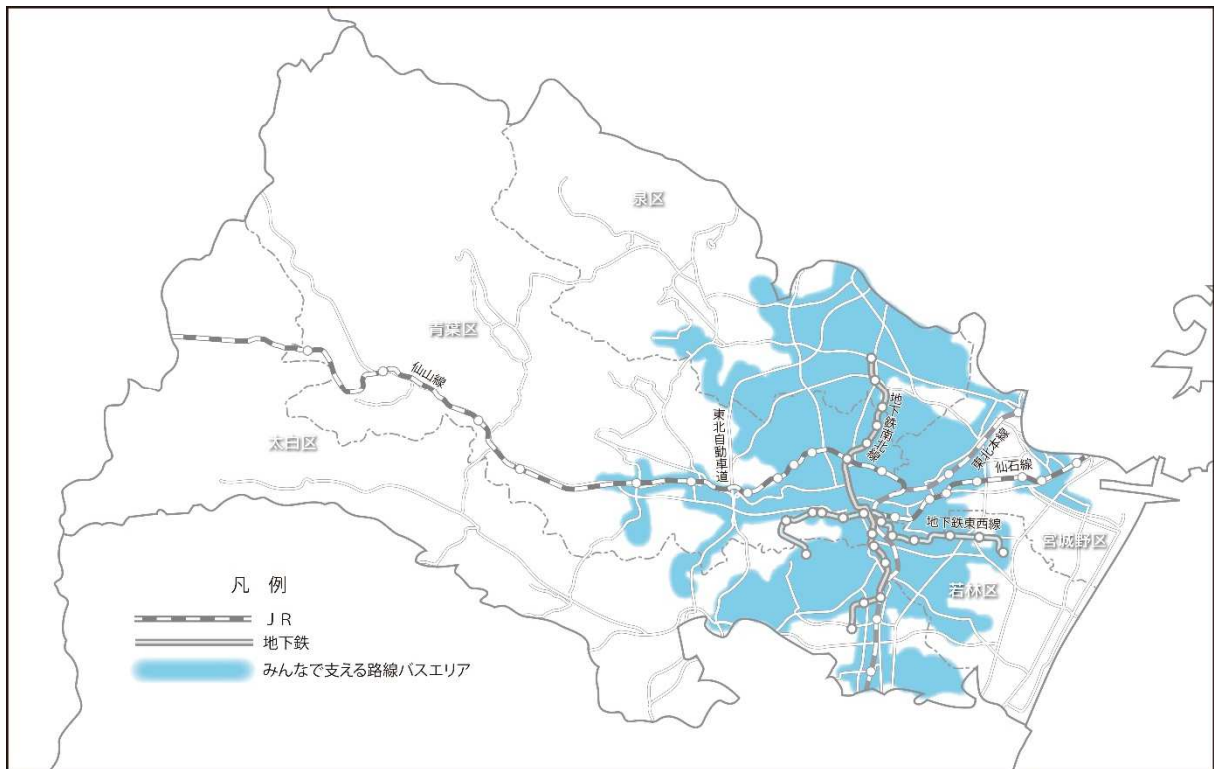


図 4-3 みんなで支える路線バスエリア

(2) みんなで育む多様な交通確保エリア

みんなで育む多様な交通確保エリアは、郊外等で人口が点在していること等から輸送需要の確保が課題と考えられるエリアです。

このエリアでは、路線バス利用促進や地域の実情にあった公共交通のあり方、路線バスと地域交通の適切な役割分担等について、地域の皆様、交通事業者、行政の三者による意見交換を行いながら、地域の実情に応じた多様な移動手段の確保を目指します。

なお、移動手段の確保にあたっては、地域の利用や観光の視点も踏まえつつ、路線バスの維持や運行ダイヤの見直しに向けた検討、もしくは、地域住民主体の地域交通導入や、路線バスの一部運行形態の転換などについて検討します。

事前相談

- 地域からの相談等



地域の実情にあった移動手段についての意見交換

- 移動実態調査／グループインタビュー
- 意見交換会（地域にあった交通の検討）等



地域の実情に応じた移動手段の確保に向けた検討

- 路線バスの活用（利用促進）
- 新たな移動手段の活用（地域交通の運行計画策定）
- 地域交通の試験運行 等



地域の実情に応じた移動手段の実現

- 地域交通の本格運行
- 路線バスと地域交通の適切な機能分担



図 4-4 地域交通の導入フローの一例

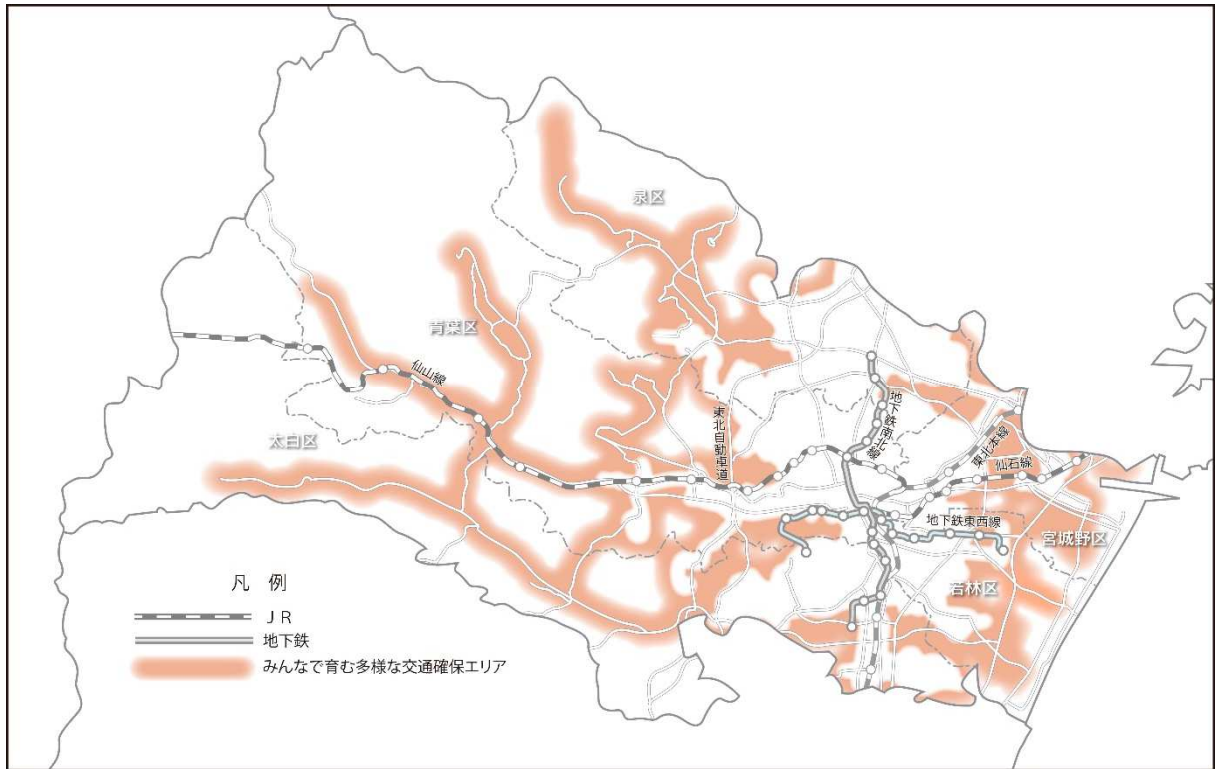


図 4-5 みんなが育む多様な交通確保エリア

(3) バス幹線区間

みんなで支える路線バスエリア内において、都心へアクセスする路線バスのうち幹線軸を形成し、多車線区間におけるバスレーン設置などのハード整備による走行環境の改善等、鉄道に準じた運行本数や利用しやすい運行間隔など、定時性・速達性に優れた都心アクセス型バスの提供を目指す区間です。

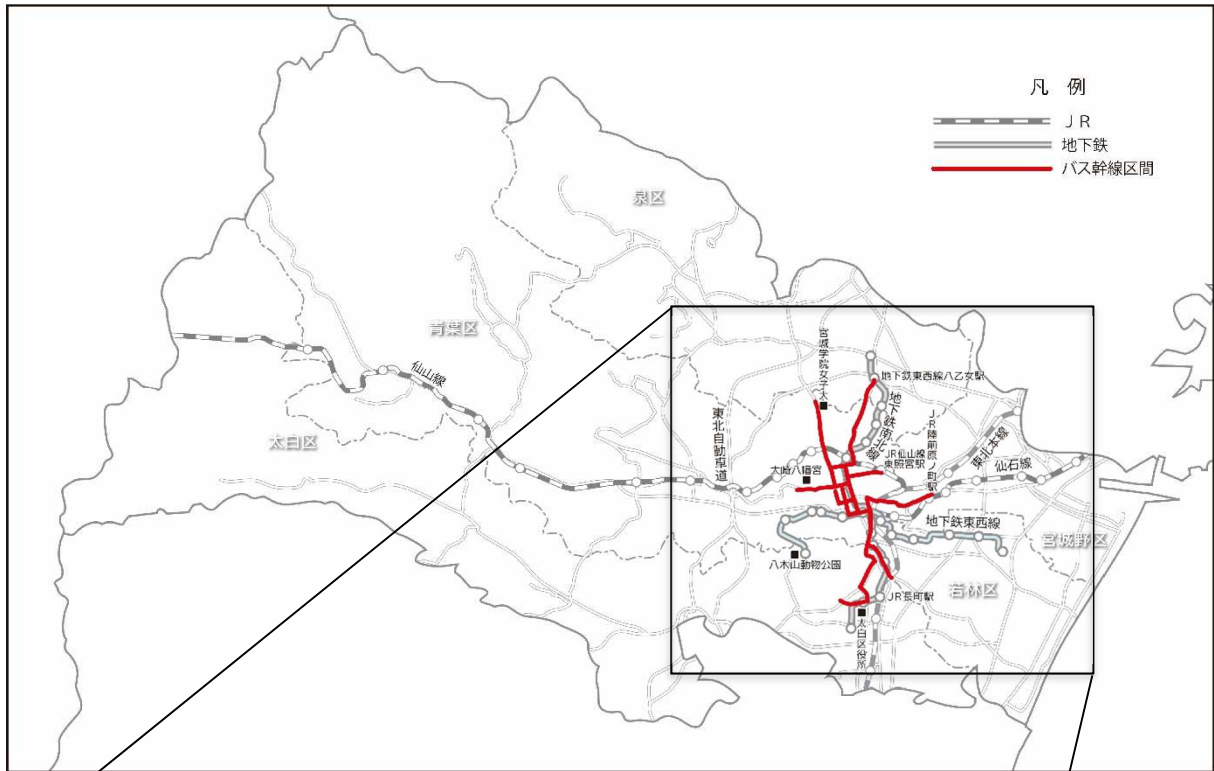
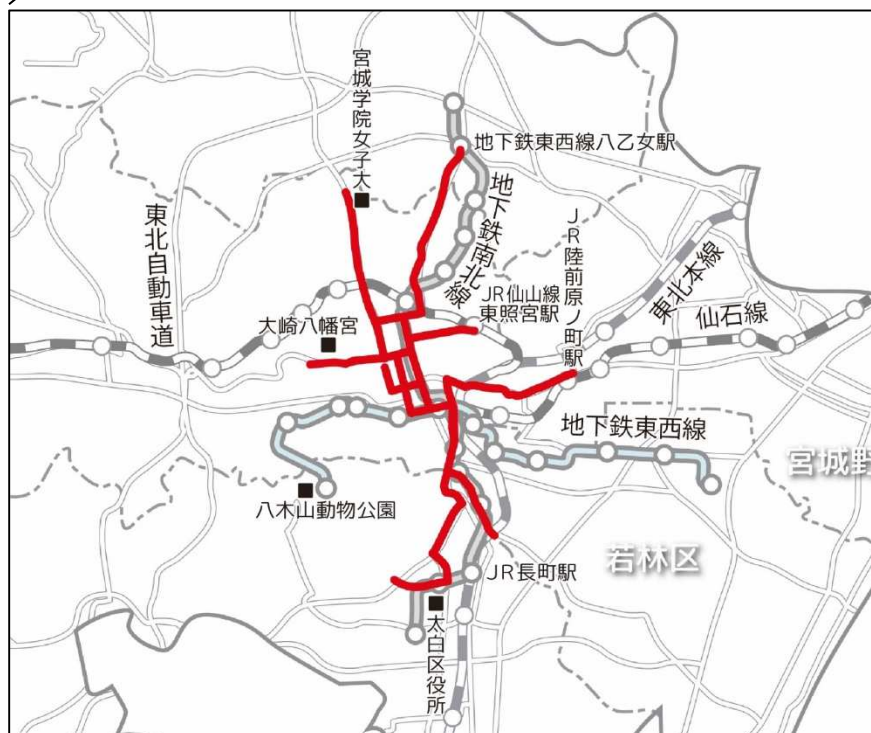


図 4-6 バス幹線区間



(4) バス準幹線区間

みんなで支える路線バスエリア内において、バス幹線区間と同等の人口や施設の立地があるものの、バス幹線区間の条件に合致しない区間において、バス幹線区間に準じた都心アクセス型バスの提供を目指す区間です。区間において都心までのアクセス利便性を確保することから、バス準幹線区間からバス幹線区間の接続バス停での乗り換えを前提とするものではありません。

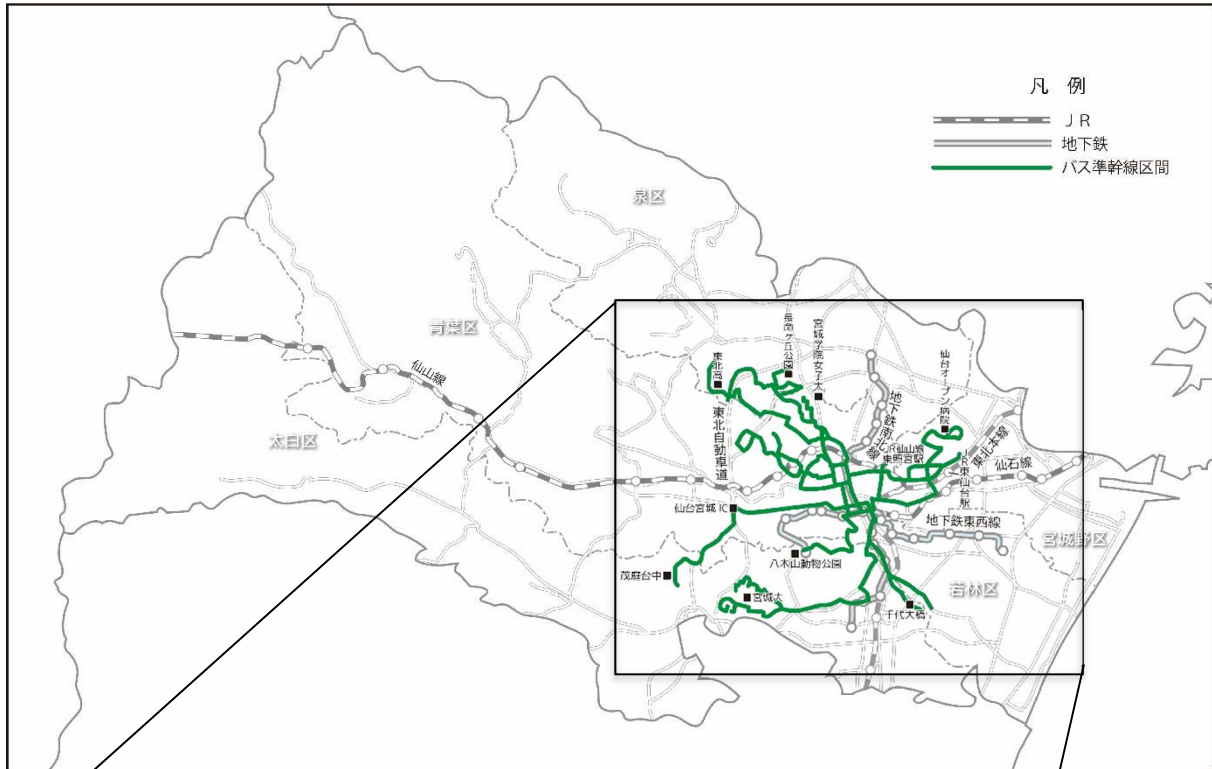
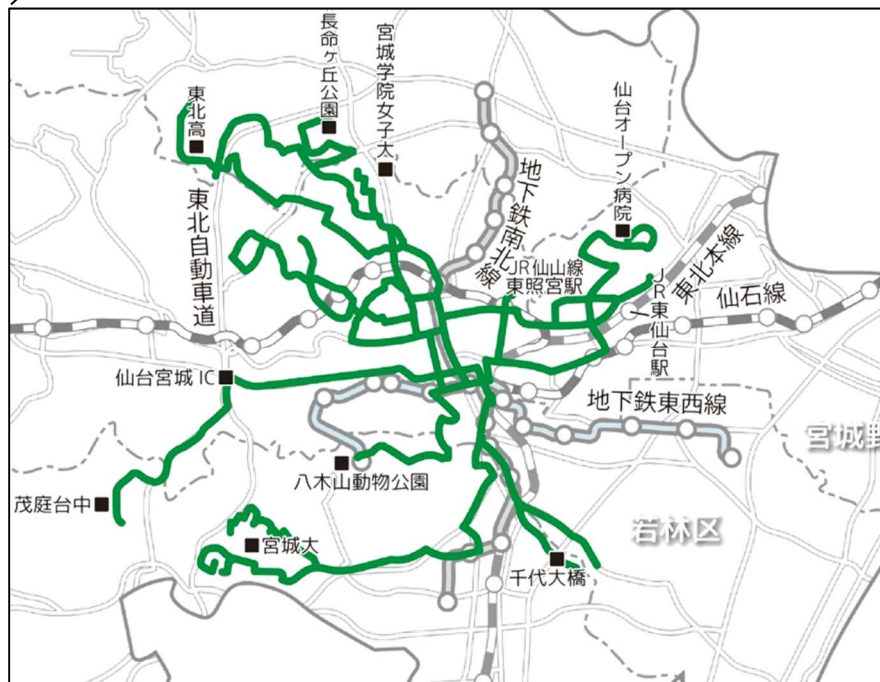


図 4-7 バス準幹線区間



(5) フィーダー区間

みんなで支える路線バスエリア内において、乗り換えによる移動のため鉄道駅へのアクセスを重視したフィーダーバスの提供を目指す区間です。

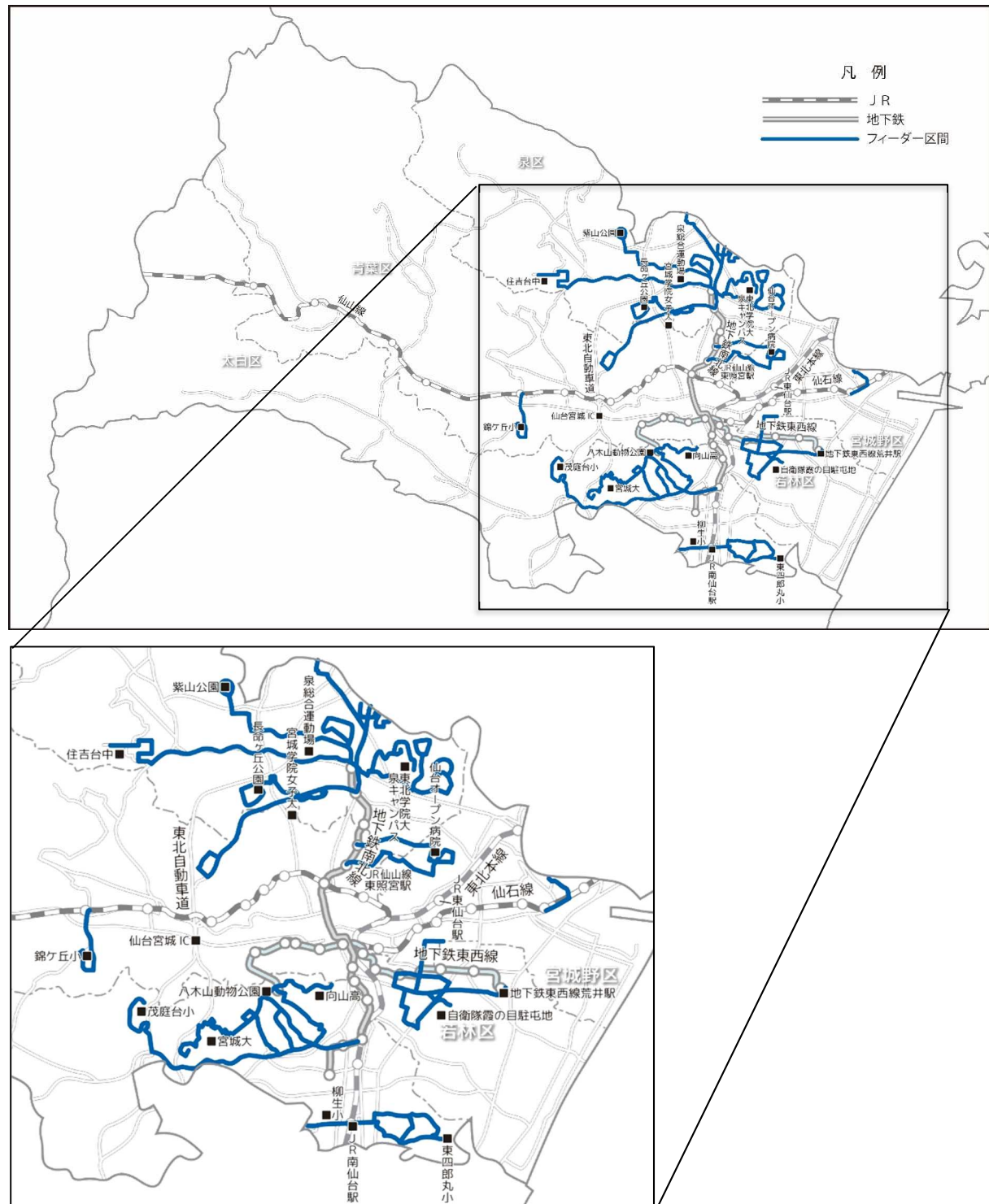


図 4-8 フィーダー区間

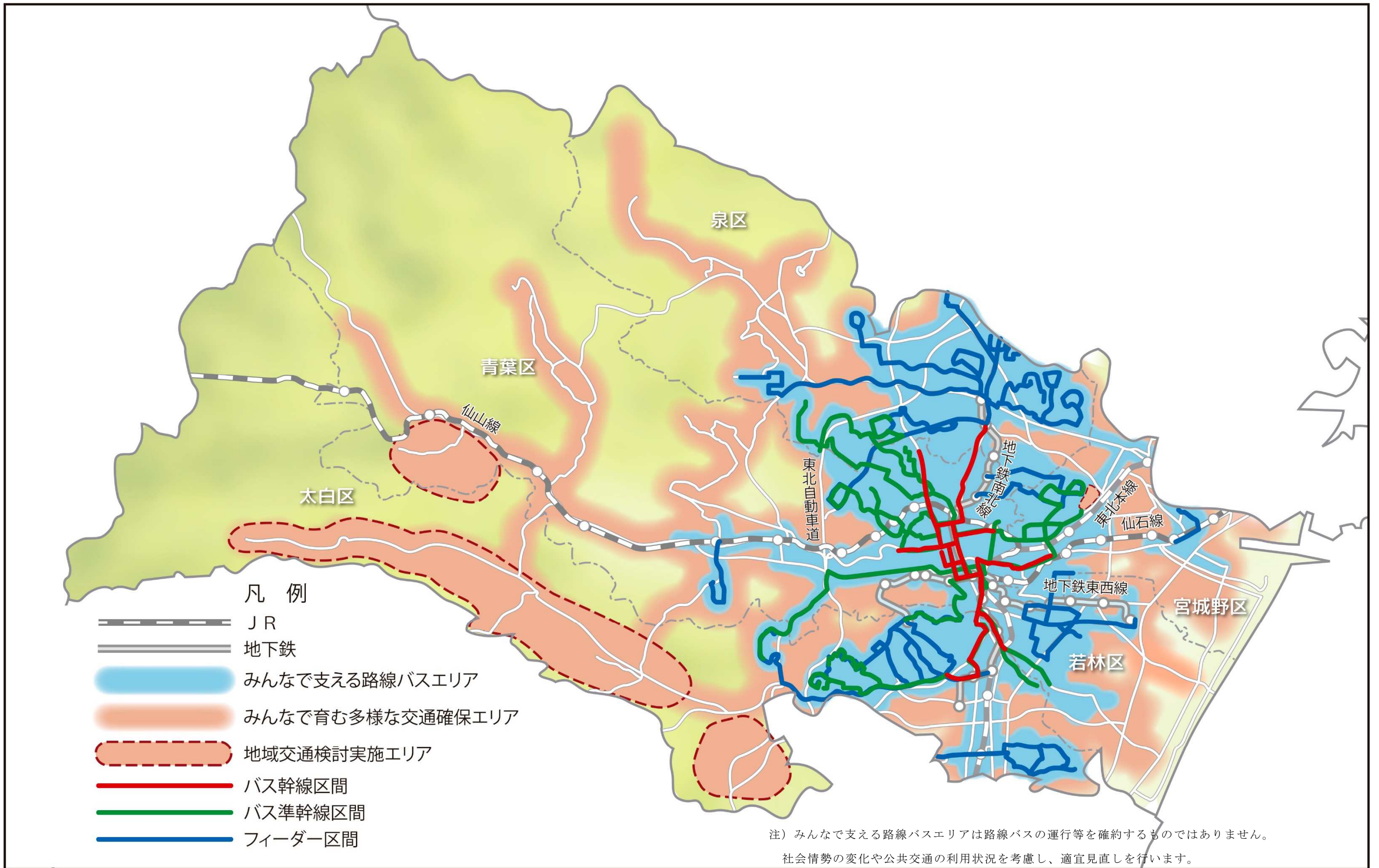


図 4-9 公共交通ネットワーク

表 4-3 各区間の起終点

エリア／区間		
バス幹線区間	仙台駅～北六番丁小学校前 付近	
	仙台駅～宮城野区役所前 付近	
	仙台駅～若林一丁目 付近	
	仙台駅～砂押町 付近	
	仙台駅～大崎八幡宮前 付近	
	仙台駅～宮城学院前 付近	
	仙台駅～八乙女駅 付近	
	仙台駅～交通局大学病院前 付近	
	仙台駅～高等裁判所前 付近	
バス準幹線区間	仙台駅（北六番丁小学校前）～東仙台営業所前 付近	
	仙台駅（花京院シルバーセンター前）～東照宮一丁目 付近	
	仙台駅（若林一丁目）～沖野四丁目南 付近	
	仙台駅（砂押町）～南ニュータウン東・日本平 付近	
	仙台駅（砂押町）～山田自由ヶ丘 付近	
	仙台駅～茂庭台一丁目南 付近	
	仙台駅（北仙台）～泉ビレジ四丁目 付近	
	仙台駅（北仙台）～西中山 付近	
	仙台駅（北山一丁目）～桜ヶ丘七丁目 付近	
	仙台駅（北山一丁目）～（歯学部付属病院東北会病院前）仙台駅	
	仙台駅（大崎八幡宮前）～吉成一丁目（南吉成地区内循環） 付近	
	仙台駅（大崎八幡宮前）～国見ヶ丘三丁目 付近	
	仙台駅（宮城野区役所前）～鶴ヶ谷七丁目（団地内循環） 付近	
	仙台駅（高等裁判所前）～八木山動物公園駅 付近	
	仙台駅（河原町駅南口）～飯田団地 付近	
仙台駅（本沢三丁目（下り）・仙台フィンランド健康福祉センター前（上り））～長命ヶ丘二丁目 付近		
ライダー区間	J R 駅結節	愛子駅～錦ヶ丘八丁目 付近
		南仙台駅～柳生五丁目 付近
		南仙台駅～昭和北（北回り・南回り） 付近
		長町駅～茂庭台四丁目 付近
		陸前高砂駅～高砂市営住宅西 付近
	地下鉄南北線駅結節	泉中央駅～住吉台西三丁目 付近
		泉中央駅～吉成一丁目（南吉成地区内循環） 付近
		泉中央駅～紫山（紫山地区内循環） 付近
		泉中央駅～泉中央駅（将監団地循環） 付近
		泉中央駅～泉ヶ丘北 付近
		泉中央駅～明石南四丁目・明石南二丁目・向陽台三丁目 付近
		泉中央駅～東北学院大学泉キャンパス・松森団地南 付近
		泉中央駅～松陵中学校前（ニュータウン内循環） 付近
		泉中央駅～鶴が丘ニュータウン（ニュータウン内循環） 付近
		八乙女駅～長命ヶ丘二丁目 付近
		旭ヶ丘駅～鶴ヶ谷七丁目（団地内循環） 付近
	台原駅～鶴ヶ谷七丁目（団地内循環） 付近	
	地下鉄東西線駅・地下鉄南北線駅・J R 駅結節	八木山動物公園駅～長町駅前（八木山南団地経由） 付近
		八木山動物公園駅～長町駅前（八木山中学校経由） 付近
		八木山動物公園駅～長町駅前（芦口小学校経由） 付近
		八木山動物公園駅～長町駅前（緑ヶ丘三丁目経由） 付近
	地下鉄東西線駅結節	八木山動物公園駅～南ニュータウン東 付近
		薬師堂駅～霞の目営業所前（古城三丁目経由） 付近
		薬師堂駅～霞の目営業所前（大和小学校経由） 付近
		薬師堂駅～霞の目（遠見塚経由） 付近
薬師堂駅～陸上自衛隊仙台駐屯地前 付近		
薬師堂駅～荒井駅（若林区役所前経由） 付近		

4.2 各区間の施策展開の考え方

みんなで支える路線バスエリアでは、利便性向上の取組による効果を安定して得られると考えられるバスの運行間隔（1時間に概ね1本以上^{※1}）を基に、各区間の施策に取り組みます。

各区間の現在の運行状況は、バス幹線区間では1時間に概ね4本以上^{※2}、バス準幹線区間では1時間に概ね2本以上^{※2}、フィーダー区間では1時間に概ね1本以上^{※2}となっており、沿線人口密度や施設立地密度などの地域の潜在需要が多い区間であることから、それぞれに応じた施策を優先的に実施することにより、サービスの向上を図ります。

後述の「5. 公共交通体系を実現するための施策」で整理している施策に取り組むことで、サービスの高度化を図ります。特に、「バス幹線区間」及び「バス準幹線区間」では運行間隔の平準化による最大待ち時間の短縮などの事業者間調整やバス待ち環境、走行環境の向上による定時性・速達性の確保などを、「フィーダー区間」ではバス幹線区間との乗り継ぎしやすい運行ダイヤ設定や鉄道と路線バスの乗り継ぎに関する情報提供の向上などを実施します。

※1 平成26年度 国土交通白書第2章第2節

※2 片方向（上り）の本数

5. 公共交通体系を実現するための施策

5.1 地域公共交通計画の取組内容

地域公共交通計画の目標を実現するために必要な取組内容について実施するエリア及び区間を整理します。各取組内容については、仙台市が主体となり交通事業者^{※1}や交通管理者^{※2}、道路管理者^{※3}などの各関係者と連携を図りながら実施計画を策定して進めることとし、詳細は「5.2 施策概要及び取組方針」にて整理します。

また、地域公共交通計画策定後、表 5-1 に記載の実施計画を策定します。また、SDGs との関係性についても各施策に係る SDGs の目標を示します。

表 5-1 地域公共交通で取組む施策の一覧

公共交通の基本方針	個別施策	取組内容	エリア		区間			実施計画 策定予定
			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	バス幹線	バス準幹線	フィーダー	
1.公共交通軸の形成・機能強化 2.路線バスの利便性向上	①バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施	1) バス幹線区間及びバス準幹線区間における事業者間調整	●		●	●		●
		2) バス待ち環境の整備	●		●	●		
		3) 走行環境等の整備	●		●	●		
	②フィーダー区間における利便性向上策の実施	1) フィーダー区間の事業者間調整	●				●	●
		2) 乗り継ぎに関する情報提供の改善	●				●	
		3) 乗り継ぎ時刻表の掲示	●				●	
		4) バス待ち環境の整備	●				●	
	③既存鉄道の機能強化	1) 仙台駅における乗り継ぎ利便性向上策の実施	●					
		2) 泉中央駅周辺における交通環境改善策の検討	●					
3.地域交通の維持・確保・充実	④地域交通による地域が主体となった移動手段の確保・充実	1) 地域の実情に合った移動手段の確保		●				●
		2) 地域の移動手段確保について考える意見交換会の実施		●				●
		3) 地域交通を利用しやすい運賃施策等の検討・実施		●				●
⑤地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備	1) 地域交通結節点整備		●				●	
	2) 医療施設や商業施設等と連携した乗り継ぎ停留所の設置		●				●	
4.都心回遊交通の強化	⑥公共交通を利用した都心の回遊の促進	1) 都心部における均一運賃制度の検討・実施	●					
		2) 均一運賃制度の更なる利用促進	●					
		3) 公共交通を利用した回遊のあり方検討	●					
5.公共交通のシームレス化・利用促進等	⑦自動運転等新技術の活用等の検討	1) 自動運転等新技術の活用等の検討	●					
		2) 自動運転等新技術の活用等の検討	●					
	⑧バス待ち環境整備	1) スマートバス停の導入	●					
		2) バス待ち環境の整備	●					
	⑨公共交通の情報提供や案内誘導の改善	1) 公共交通の情報提供の改善	●	●				
		2) 駅等交通結節点における案内誘導の改善	●					
		3) 路線バスの共通ナビゲーションの導入検討	●	●				●
	⑩運賃施策等による公共交通利用の促進	1) 一日乗車券等の実施	●	●				
		2) 新たな運賃・乗車券制度の検討	●	●				●
		3) 公共交通利用者の優遇策の検討	●	●				
	⑪キャッシュレス決済の利活用の促進	1) ICカード乗車券の利用・導入の促進	●	●				
		2) キャッシュレス決済の検討	●	●				
		3) ICカード乗車券の更なる利便性向上の検討	●	●				
	⑫駅やバス・地下鉄車両等のバリアフリー化	1) 鉄道駅バリアフリー化の推進	●					
		2) 誰にでも使いやすい移動車両等の導入	●	●				
⑬モビリティ・マネジメント等の推進	1) 住民モビリティ・マネジメント	●					●	
	2) 転入者モビリティ・マネジメント	●	●					
	3) 学生・生徒モビリティ・マネジメント	●	●					
	4) 公共交通利用促進イベントの開催	●	●					
	5) 小学生への公共交通に関する学習の実施	●	●					
	6) パーク&ライド等の推進	●						
⑭MaaSの推進	1) MaaSの推進	●	●					
	2) MaaSの推進	●	●					
⑮旅行者等が移動しやすい環境の整備	1) 来訪者向け公共交通施策の実施	●						
	2) 来訪者向け交通手段の利用促進	●	●					

※1：鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者など

※2：宮城県警察

※3：国土交通省、仙台市

5.2 施策概要及び取組方針

(1) 公共交通軸の形成・機能強化及び路線バスの利便性向上

<p>施策①</p>	<p>バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施</p>	<p>9 路線とバス事業者の連携をつくる</p> <p>11 仙台駅につながるまちづくり</p>
<p>概要</p>	<p>バス幹線区間及びバス準幹線区間においては、事業者間調整やバス待ち環境、走行環境の向上を行うことにより、定時性・速達性を確保し、利用者から選んでもらえる、利用しやすい路線バスを目指します。</p>	
<p>取組内容</p>	<p>1) バス幹線区間及びバス準幹線区間における事業者間調整</p> <p>本計画で設定した公共交通ネットワークのバス幹線・バス準幹線区間について、利用者に分かりやすい等間隔運行（パターンダイヤ）による運行効率化や、複数のバス事業者による共同運行（運行ダイヤ調整、共通運賃設定等）の可能性を検討し、運行内容を実施計画等にとりまとめます。</p> <div data-bbox="507 824 1305 1084" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: center;">図 5-1 パターンダイヤ化のイメージ</p> <div data-bbox="539 1115 1257 1630" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: center;">図 5-2 運行ダイヤ調整などのイメージ</p> <div data-bbox="384 1765 1394 1957" data-label="Text" style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が計画期間の前期に交通事業者と協議・検討し、実施計画をとりまとめます。</p> </div>	

2) バス待ち環境の整備

利用者の利便性を向上させるため、バス停の上屋やベンチ、スマートバス停等のバス待ち環境の整備状況について把握を行い、対象区間の沿道状況や利用状況等を踏まえ、設定されたバス幹線区間・バス準幹線区間のうち選定された区間ごとに効果的な施策の検討・導入を図り、待合環境の向上に取り組みます。



図 5-3 バス待ち環境の例（左から、バス停上屋・ベンチ、接近表示器、スマートバス停）

取組の進め方

仙台市が計画期間の前期に交通事業者と協議・検討し、交通管理者、道路管理者と連携し実施します。

3) 走行環境等の整備

バスの定時性・速達性を向上するため、対象区間の交通状況等について把握し、バスレーンの整備、PTPSの導入、バス車両の改善などの検討に取り組みます。

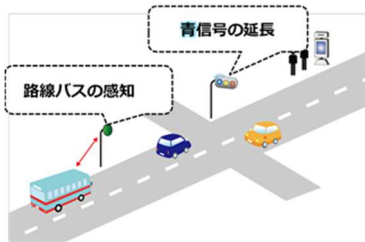


図 5-4 PTPS のイメージ



図 5-5 バスレーン設置のイメージ

取組の進め方

仙台市が交通管理者、道路管理者とともに、交通事業者と連携しながら導入区間について検討を行います。

施策② **フィーダー区間における利便性向上策の実施**



概要
 フィーダー区間においては、鉄道と路線バスの乗り継ぎに関して、鉄道から接続するバス発車時刻の案内について、電光掲示板による情報提供（デジタルサイネージ）の導入に向けた検討やオープンデータ化の推進などを行い、利用者が必要な情報をより得られやすく、より利便性の高い路線バスを目指します。

取組内容
 1) フィーダー区間の事業者間調整
 本計画で設定した公共交通ネットワークのフィーダー区間について、バス幹線区間との乗り継ぎがしやすいダイヤ設定などの運行内容を実施計画等にとりまとめます。

取組の進め方

仙台市が計画期間の前期に交通事業者と協議・検討し、実施計画をとりまとめます。

2) 乗り継ぎに関する情報提供の改善
 鉄道とバスやバスとバスの乗り継ぎに関して、出発地から目的地までの一体的な経路案内など、乗り継ぎに関してより利便性の高い情報提供を行うため、「標準的なバス情報フォーマット（GTFS）」に基づいたデータの整備を行うとともに、バス情報のオープンデータ化などによるバス情報の活用を検討します。

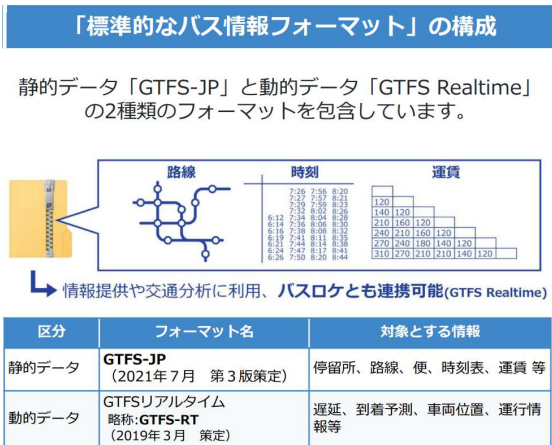


図 5-4 GTFS の構成

出典：国土交通省「標準的なバス情報フォーマット」ダイジェスト

取組の進め方

仙台市が交通事業者とともにバス情報の活用に向けた検討に取り組みます。

3) 乗り継ぎ時刻表の掲示

鉄道とバスの乗り継ぎについて、デジタルサイネージの導入による乗り継ぎ時刻表の掲示を継続実施するとともに拡充に向け検討します。

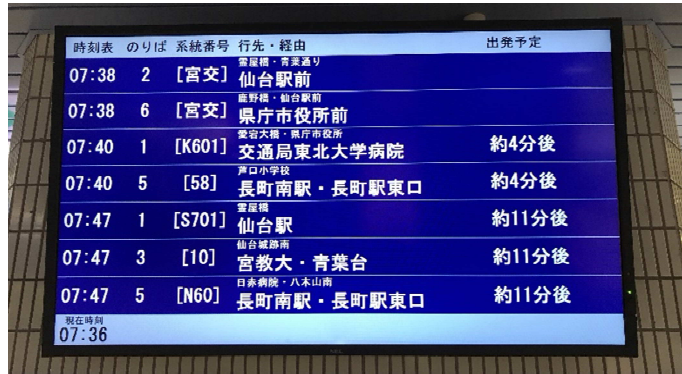


図 5-5 乗り継ぎ時刻表の掲示の例

取組の進め方

交通事業者が継続的に実施し、仙台市は交通事業者とともに拡充に向けた検討に取り組みます。

4) バス待ち環境の整備


利用者の利便性を向上させるため、バス停の上屋やベンチ、スマートバス停等のバス待ち環境の整備状況について把握を行い、対象区間の沿道状況や利用状況等を踏まえ、設定されたフィーダー区間のうち選定された区間ごとに効果的な施策の検討・導入を図り、待合環境の向上に取り組みます。






図 5-6 バス待ち環境の例（左から、バス停上屋・ベンチ、接近表示器、スマートバス停）

取組の進め方

仙台市が計画期間の前期に交通事業者と協議・検討し、交通管理者、道路管理者と連携し、実施します。

施策③	既存鉄道の機能強化 <div style="float: right; text-align: right;"> <div style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;"> 9 国策として重要施策の 実効性を高める </div> <div style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;"> 11 国土強靭化の 実現を図る </div> <div style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 2px;"> 13 気候変動に 適応する </div> </div>
概要	<p>定時性・速達性に優れ、都市交通の軸として公共交通体系の骨格を形成する鉄道について、交通機関相互間の乗り継ぎ利便性を高め、既存鉄道の機能強化を図ります。</p>
取組内容	<p>1) 仙台駅における乗り継ぎ利便性向上策の実施</p> <p>東北の玄関口として重要な交通結節駅である仙台駅は、都心部の交通の中心でありながら、乗り継ぎの複雑さやバス・自動車の混雑などの課題を抱えています。</p> <p>こうした課題に対して、現在、バスターミナル拡張による路線バス停の集約化等に向けた仙台駅西口駅前広場再整備事業を進めており、バスターミナルとペDESTリアンデッキ等を結ぶ主要な乗り換え動線において、エスカレーター等を増設し、更なる乗り継ぎ利便性の向上を図っていきます。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">図 5-7 仙台駅西口（イメージパース）</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p style="text-align: center;">仙台市が交通事業者とともに継続して取り組みます。</p> </div> <p>2) 泉中央駅周辺における交通環境改善策の検討</p> <p>地下鉄南北線の端末駅であり仙台市北部の主要な乗り継ぎ拠点である泉中央駅は、周辺道路混雑やバスターミナル内の滞留などの課題を抱えています。</p>

<p>施策③</p>	<p>既存鉄道の機能強化</p>	  
	<p>こうした課題に対して、民間活力を活用した泉区役所建替事業に併せ、交通環境改善について検討を進めます。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が民間事業者と協議し、交通環境改善策の検討を進めます。</p> </div>	

(2) 地域交通の維持・確保・充実

<p>施策④</p>	<p>地域交通による地域が主体となった移手段の確保・充実</p> 
<p>概要</p>	<p>地域交通の導入の検討や検討に関する話し合い、導入後の運営について技術的支援、財政的支援、利用促進策への支援を行い、地域交通による地域が主体となった移手段の確保・充実を図ります。</p>
<p>取組内容</p>	<p>1) 地域の実情に合った移手段の確保</p> <p>地域が主体となって地域交通の導入を検討する場合は、「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」により、技術的支援、財政的支援、利用促進策への支援を行います。</p> <p>地域での話し合いに専門家を派遣し、地域住民の移動実態の把握や地域課題の整理、試験運行に向けた運行計画策定等への技術的な支援を行います。地域が主体で乗合タクシー等の地域交通を運行する場合に、運行経費や停留所製作等の初期費用、広報啓発費用に対する補助など財政的な支援を行います。地域交通を利用する高齢者や障害者への運賃割引制度を導入した運営主体に対する減収分の補助やポスター・チラシの作成など、地域が主体となった利用促進策への支援を行います。</p> <div data-bbox="671 1059 1106 1686" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">図 5-8 みんなで育てる地域交通乗り乗り事業</p> <div data-bbox="379 1760 778 1821" data-label="Section-Header"> <p>取組の進め方</p> </div> <p>仙台市が継続して支援するとともに、市民・交通事業者と協議し、関係する企業や団体と連携しながら、移手段の確保・充実に取り組みます。</p>

2) 地域の移動手段確保について考える意見交換会の実施

地域の皆様、交通事業者、行政の三者による意見交換会を実施し、持続可能な移動手段の確保や充実に向けた検討を行います。

移動手段の確保については、路線バスや地域交通のほか、自家用有償運送などの交通手段も考慮して検討します。また、地域交通の導入を検討する場合には、「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」等により支援を行います。



図 5-9 意見交換会のイメージ

取組の進め方


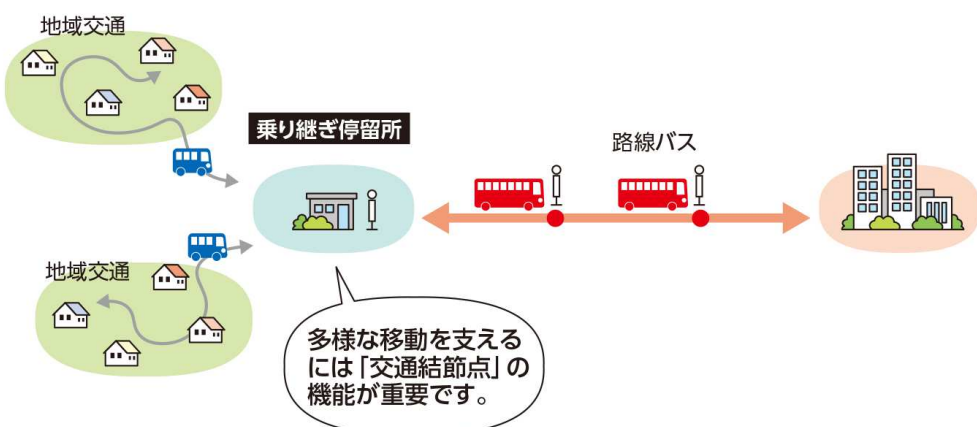
仙台市が継続して支援するとともに、市民・交通事業者と協議し、関係する企業や団体と連携しながら、移動手段の確保・充実に取り組めます。

3) 地域交通を利用しやすい運賃施策等の検討・実施



地域交通がより利用しやすくなるように、割引制度やICカード乗車券の導入、運行情報のオープンデータ化などを検討し、順次実施します。また、持続可能な地域交通の確保に向けて、時刻や経路検索などの情報提供、市内の各地域交通において共通利用できる予約システムの導入などについて検討し、利便性向上や運行事業者の省力化・効率化について、順次実施します。

取組の進め方



仙台市が市民・交通事業者とともに、実施に向けた検討に取り組めます。




<p>施策⑤</p>	<p>地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備</p> 
<p>概要</p>	<p>地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点の整備により、地域交通と路線バスとの乗り継ぎ利便性の向上や結節点における待合い環境の向上を図ります。</p>
<p>取組内容</p>	<p>1) 地域交通結節点整備</p> <p>地域交通と路線バスとの結節点の候補箇所を選定し、整備箇所を検討します。また、地域交通と路線バスの乗り継ぎに関する結節点の機能強化についても検討します。</p>  <p>図 5-10 地域交通と路線バスが一体となって交通体系を形成するイメージ</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin: 10px 0; background-color: #e0f0ff;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が市民とともに、交通事業者と連携し、実施に向けた検討に取り組めます。</p> </div> <p>2) 医療施設や商業施設等と連携した乗り継ぎ停留所の設置</p> <p>地域交通の乗り継ぎ停留所の設置について検討します。その際に、目的地となる医療施設や商業施設等と協議し、ベンチなどを備えた停留所の設置による待合い環境や施設で受けられるサービスと連携した施策についても検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin: 10px 0; background-color: #e0f0ff;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が市民とともに、企業や団体等と連携し、実施に向けた検討に取り組めます。</p> </div>



(3) 都心回遊交通の強化



<p>施策⑥</p>	<p>公共交通を利用した都心の回遊の促進</p> <div style="float: right;">   </div>
<p>概要</p>	<p>都心の回遊を促進し賑わいの向上に資するため、鉄道や路線バス、タクシー等の公共交通の有効活用と、利用しやすさの向上を図ります。</p>
<p>取組内容</p>	<p>1) 都心部における均一運賃制度の検討・実施</p> <p>都心部の賑わいの向上のため、都心バスや地下鉄の均一運賃制度は継続し、さらなる回遊行動の促進のため、都心部の均一運賃制度について、検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が交通事業者と協議し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>2) 均一運賃制度の更なる利用促進</p> <p>都心バス均一運賃制度の利用促進に向けて、運行本数や所要時間や運賃が分かる案内表示の掲示、都心部の均一運賃の一日乗車券の販売などを検討し、順次実施します。また、都心バス均一運賃制度のバスマップとステッカーを作成し、利用者への配布、バス車両への貼付などを行い、認知度の向上を図ります。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が交通事業者と協議し、活用に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>3) 公共交通を利用した回遊のあり方検討</p> <p>都心の回遊促進に向けて、都心内の公共交通の利用状況や仙台駅前の開発、定禅寺通の活用状況などを把握した上で、路線バスや観光シティーグループバス「るーぷる仙台」の運行ルート工夫などのほか、公共交通を補完する移動手段であるコミュニティサイクルの適切なポート配置や、自転車通行空間の整備により、公共交通による回遊性が高まるように検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が交通事業者と協議し、企業・団体等と連携しながら、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div>



(4) 公共交通のシームレス化・利用促進等


<p>施策⑦</p>	<p>自動運転等新技術の活用の検討</p> <div style="float: right; text-align: right;"> 9 高齢社会の 暮らしを支える まちづくり 11 高齢社会の 暮らしを支える まちづくり </div>
<p>概要</p>	<p>近年、自動運転やグリーンスローモビリティ等、新技術や新たなモビリティが開発されていることから、新技術の導入による円滑で快適な移動環境の確保を図ります。</p>
<p>取組内容</p>	<p>1) 自動運転等新技術の活用の検討</p> <p>仙台市における自動運転やグリーンスローモビリティ等の新技術や新たなモビリティの導入可能性について、企業や大学、地域のまちづくり団体等と連携しながら検証し、新技術の活用を検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">グリーンスローモビリティ</p> <p style="text-align: center;">電動で時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域の様々な事情に合わせて活用場面を考えられる 「低速の小さな公共交通」 ● ゆっくりな移動を楽しむことができ、コミュニケーションが弾む 「乗って楽しい公共交通」 ● 地域が抱える交通等の課題解決と脱炭素社会の確立を同時に実現 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> </div> <p style="text-align: center;">図 5-11 グリーンスローモビリティ (GSM)</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が企業・団体等とともに、交通事業者と連携し、活用に向けた検討に取り組みます。</p> </div>



施策⑧	バス待ち環境整備   
概要	<p>路線バスと鉄道の運行本数が同じではない等様々な要因から、バス待ち時間が発生することが想定されるため、バス待ち時間の間にバスの運行情報や様々な街の情報を入手できる環境、風雨の影響を受けずにバスを待つことができる環境の整備を図ります。</p>
取組内容	<p>1) スマートバス停の導入</p> <p>スマートバス停は、液晶パネル等により、リアルタイムで情報を発信できるバス停です。路線図や時刻表の文字が拡大されて見やすくなるほか、バスの運行情報以外にも様々な情報を入手することもできます。また、時刻表等の情報を遠隔配信により更新できるようになる等、管理の効率化が期待されるため、スマートバス停の導入を検討します。また、スマートバス停の機能や表示する情報、広告との連携等について、実施内容を検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が計画期間の前期に交通事業者と協議・検討に取り組みます。</p> </div> <p>2) バス待ち環境の整備</p> <p>バス待ち環境の改善や整備が必要な箇所について、交通事業者と協議しながら改善方法や整備内容を検討します。また、上屋やベンチを伴ったバス停の整備や維持に向け、バス停が設置されている土地所有者や企業・団体と連携し、バス停を維持する手段や整備内容について検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が交通事業者と協議・検討するとともに、道路管理者や企業・団体等と連携しながら、更なる推進に取り組みます。</p> </div>

施策⑨	公共交通の情報提供や案内誘導の改善  
概要	<p>本市の公共交通をはじめて利用する方でも、公共交通の利用や相互乗り換え、または結節駅構内の移動が分かりやすいよう、情報提供や案内誘導の改善を図ります。</p>
取組内容	<p>1) 公共交通の情報提供の改善</p> <p>現在提供しているどこバス仙台等による情報提供を継続します。加えて、運行情報のオープンデータ化を検討・実施することで、さらに多くの経路検索や経路案内アプリでシームレスな検索ができるようにする等、情報提供の改善を図ります。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>交通事業者が継続するとともに、仙台市と連携しながら改善に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>2) 駅等交通結節点における案内誘導の改善</p> <p>「仙台市歩行者系案内誘導サイン等基本方針」に基づいて、駅等の交通結節点の利用者の動きや利用状況を把握し、分かりやすい案内誘導のサインや方法を検討します。</p> <p>また、多くの路線バスが発着する仙台駅において、路線バスへの乗り継ぎ利便性の向上に向け、案内板等の設置について検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>交通事業者、道路管理者が仙台市と連携し、改善に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>3) 路線バスの共通ナンバリングの導入検討</p> <p>路線バスが分かりやすくなるように、発着所や行き先・方面などで分類し、共通のナンバリングを付けることを検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が計画期間の前期に交通事業者と協議・検討に取り組みます。</p> </div>

施策⑩	運賃施策等による公共交通利用の促進  
概要	<p>本市では、公共交通の運賃について、様々な支援制度・運賃制度を実施しており、公共交通の利用促進を図っています。</p> <p>既存の支援制度・運賃制度を継続するとともに、更なる公共交通の利便性の向上及び利用促進を図るため、公共交通の利用を促すような新たな運賃設定や支援制度について検討します。</p>
取組内容	<p>1) 一日乗車券等の実施</p> <p>公共交通の利用を促すよう、一日乗車券等の制度を引き続き実施します。また、キャッシュレス決済や観光地での MaaS など、様々な支払方法や複数のサービスが連携した事例を参考に、様々な利用者に使いやすい一日乗車券等を新たに検討します。</p> <div data-bbox="379 864 1390 994" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p style="text-align: center;">仙台市が交通事業者と協議し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>2) 新たな運賃・乗車券制度の検討</p> <p>本市の公共交通の利用状況を踏まえ他都市の運賃制度、割引制度を比較し、本市で公共交通の利用を促進する運賃制度や、利便性の高い新たな乗車券制度を検討します。</p> <div data-bbox="379 1279 1390 1408" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p style="text-align: center;">仙台市が交通事業者と協議し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>3) 公共交通利用者の優遇策の検討</p> <p>公共交通の沿線にある商店街や店舗等と協議し、公共交通利用者がメリットを受けられる割引制度や買物等によるポイント付与について検討します。</p> <div data-bbox="379 1630 1390 1832" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p style="text-align: center;">仙台市が交通事業者と協議し、企業・団体等と連携しながら、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div>

施策⑪	キャッシュレス決済の利活用の促進  
概要	<p>公共交通のキャッシュレス決済は利用拡大から利用定着の段階へ移りつつあり、更なる公共交通の利便性向上に向け、MaaSをはじめとする多様なサービスとの連携等キャッシュレス決済の更なる活用を促進します。</p>
取組内容	<p>1) ICカード乗車券の利用・導入の促進</p> <p>ICカード乗車券を利用することでお得になるサービスを継続し、高い頻度での利用を促進します。また、地域交通の運営主体と協議し、ICカード乗車券の導入と利用範囲の拡大を検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>交通事業者が継続して実施するとともに、仙台市が交通事業者や地域交通運営主体等と協議し、導入及び拡大に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>2) キャッシュレス決済の検討</p> <p>MaaSの事例を参考にしながら、クレジットカードや携帯アプリなどによる公共交通のキャッシュレス決済の方法について検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が交通事業者等と協議し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>3) ICカード乗車券の更なる利便性向上の検討</p> <p>買物などの公共交通以外でのICカード乗車券の利用状況を把握し、複数の企業・団体等のサービスと連携して更なる利便性向上を検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が企業・団体等と連携しながら、交通事業者と協議し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div>

施策⑫	駅やバス・地下鉄車両等のバリアフリー化	
概要	<p>「仙台市バリアフリー基本構想」に基づき、鉄道駅におけるエスカレーター等の設置等を推進していくとともに、路線バスにおける低床バスや、ユニバーサルデザインタクシーの導入、地下鉄南北線における車両とホームの隙間・段差の縮小、各車両での車椅子・ベビーカースペース設置等のバリアフリー化を引き続き図ります。</p>	
取組内容	<p>1) 鉄道駅バリアフリー化の推進</p> <p>福田町駅の、駅舎と自由通路を移転整備に向けた検討を行い、バリアフリー化を図ります。</p> <p>仙台駅、北仙台駅等において更なるバリアフリー化の充実を検討します。</p> <div data-bbox="379 824 1390 958" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p style="text-align: center;">仙台市が交通事業者とともに、継続して検討に取り組みます。</p> </div> <p>2) 誰にでも使いやすい移動車両等の導入</p> <p>バスやタクシー等を運行する交通事業者が誰にでも使いやすい移動車両等の導入を促進します。</p> <div data-bbox="379 1193 1390 1328" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p style="text-align: center;">交通事業者が仙台市と連携し、継続して取り組みます。</p> </div>	

施策⑬	モビリティ・マネジメント等の推進  
概要	<p>本市のモビリティ・マネジメント等の取り組みである「せんだいスマート」では、公共交通を利用することを通して健康面や生活そのものがスマートなものへとになっていくことを願い、公共交通の利用促進を図るための様々なソフト施策を実施しています。</p> <p>公共交通の利用方法や利便性、利点等を知っていただくことで、公共交通への親しみを醸成することにより、自家用車と公共交通の上手な使い分けを促す、モビリティ・マネジメント等を推進します。</p>
取組内容	<p>1) 住民モビリティ・マネジメント</p> <p>地域と連携した取り組みとして、路線バス沿線地域において、日頃の外出を便利で快適にするための意見交換等を行い、実践してみる機会や実際に公共交通を利用する機会を提供します。</p> <p>地域において、交通機関の使い方を考え、体験することで、一人ひとりが、自分の目的に合わせて自家用車と公共交通を上手く使い分けるという行動変化を促し、公共交通への利用転換を図るとともに、地域全体で公共交通を支えるという活動につなげます。</p> <p>せんだいスマートを効率良く、持続的な取り組みとするためには、市民協働により市民が自発的に公共交通利用促進の取り組みを展開していくことで、公共交通利用の意識が持続的なものとなることが期待されます。そのため、地域住民との意見交換や利用促進に係るツールの配布等を通じて、地域住民に公共交通の優位性や有益性などの理解を深めてもらうことで、モビリティ・マネジメントを推進します。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が交通事業者と連携し、継続して取り組みます。</p> </div>

2) 転入者モビリティ・マネジメント

本市への転入者に対し、仙台市内のバス路線図や公共交通の案内などの情報が掲載されている資料を配布し、移動手段が固まっていない転入者に対して公共交通の利用を促進します。



図 5-12 転入者への公共交通の案内資料等

取組の進め方

仙台市が交通事業者と連携し、継続して取り組みます。

3) 学生・生徒モビリティ・マネジメント

通学に便利なバス路線が描かれた大学周辺のバス路線図などの情報マップを大学と連携して作成し、各大学から新生を中心に配布することで、大学生の公共交通の利用を促進します。

大学・高校のオープンキャンパスや合格者向け説明会等において、路線バスや地下鉄のパンフレットを配布することで、入学後の公共交通の利用を促進します。

中学校卒業を機に、移動する範囲が大きく広がる中学3年生を対象とした公共交通利用促進施策を検討・実施します。

取組の進め方

仙台市が交通事業者や大学等と連携し、継続して取り組みます。

4) 公共交通利用促進イベントの開催

環境にやさしい公共交通を中心とした持続可能な都市づくりに向け、鉄道やバスなどの公共交通や自転車の利用促進PR等を行います。

市民や利用者が公共交通の使い方やその必要性を考えるきっかけとするため、交通フェスタなどの公共交通利用促進イベントを継続して開催します。

取組の進め方

仙台市が交通事業者や企業・団体等と連携し、継続して取り組みます。

5) 小学生への公共交通に関する学習の実施

普段、公共交通を利用する機会が少ない小学生を対象に、公共交通を利用する機会や、公共交通について考える機会を提供し、将来の公共交通利用者の育成を図ります。

小学生にバスがもっと身近な乗り物と感じてもらい、さらにご家族皆様のバスへの関心を高めることを目的に、「小学生なつやすみバスの絵コンテスト」を継続的に実施します。



図 5-13 小学生なつやすみバスの絵コンテストの実施



図 5-14 小学生の学習風景

取組の進め方

仙台市が市民や交通事業者、企業・団体等と連携し、継続して取り組みます。

6) パーク&ライド等の推進

パーク&ライド等の利用状況を踏まえて、パーク&ライド等の利用が可能な駐車場・駐輪場を維持するとともに、ICカード乗車券を利用したパーク&ライド優待サービスを継続します。また、マイカー通勤から公共交通通勤に転換するパーク&ライド等の更なる推進に向けて、引き続き広報を行います。





図 5-15 パーク&ライドの広報

取組の進め方

仙台市が交通事業者や企業・団体等と連携し、継続して取り組みます。

施策⑭	M a a S の推進 <div style="float: right; text-align: right;"> 9 9 既存の公共交通機関の連携をつくらせよう 11 11 仙台駅周辺に新たなまちをつくらせよう </div>
概要	<p>MaaS (Mobility as a Service) は、目的地までのルートや移動手段、さらにはまちなかの飲食・物販、イベント等の検索・予約・決済等に至るまで、スマートフォンのアプリ等で一括して行える仕組みのことです。この仕組みにより、観光や出張等で来訪し、都心部や市内各地、さらにその周辺地域を回遊する移動や、市民や周辺市町村住民の買物や娯楽で都心部等に来て回遊する移動といった、多様な移動や活動への適用が想定され、まちなかの賑わい向上の効果や、鉄道、バス、タクシー等の公共交通の更なる活用が期待されることから、MaaS の利用促進に努めます。</p>
取組内容	<p>1) MaaS の推進</p> <p>仙台MaaS (令和3年10月サービス提供開始) の利用促進に向け、サービスの利用実績を踏まえ、各種機能の拡充やユーザビリティの向上に努めます。</p> <div style="text-align: center;"> <p>The diagram illustrates the architecture of the仙台 MaaS platform. At the top, two categories are shown: 'Existing Systems/Services' (既存システム・サービス) and 'Mobile x Activities' (移動×アクティビティ). Below these, four functional blocks are arranged horizontally: 'Information/Itinerary' (情報案内), 'Map Search' (マップ検索), 'Reservation' (予約), and 'Payment' (決済). Arrows from these four blocks point down to a central box labeled 'MaaS x SENDAI System'. To the left of this central box, a list of service categories is provided: 'Tourism' (観光), 'Shopping' (買物), 'Health' (健康), 'Childcare' (子育て), and 'Disaster' (災害). Below the central box, another box describes the 'Web-based User Interface' (Web形式のユーザー・インターフェイス) as being 'Simple, Easy to Understand, and Secure' (簡単・シンプル・わかりやすい 手軽・安心).</p> </div> <p>図 5-16 仙台 MaaS のプラットフォームのイメージ</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が交通事業者や企業・団体等と連携し、継続して取り組みます。</p> </div>

<p>施策⑮</p>	<p>旅行者等が移動しやすい環境の整備</p> <div style="float: right;">   </div>
<p>概要</p>	<p>本市には、観光やビジネス、国際会議などを目的とした多くの旅行者等の来訪がありますが、交流人口の更なる拡大のためには、交通拠点から様々な場所へスムーズに足を運んでもらうことが重要です。</p> <p>これらから、旅行者等の来訪者への支援として、観光施策とも連携を図りながら、二次交通等域内の交通環境の整備や利用環境の充実等を図ります。</p>
<p>取組内容</p>	<p>1) 来訪者向け公共交通施策の実施</p> <p>「るーぷる仙台」について、さらに効率的に市内観光地に移動できるよう利便性向上を図ります。また、公共交通のオープンデータ化を推進し、来訪者に選ばれやすい情報提供のあり方を検討します。</p> <p>また、アフターコロナに向けて、観光需要が回復、もしくは増加が見込まれる場合に想定される公共交通の利用について、観光需要にも対応した公共交通施策を検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が交通事業者や企業・団体等と連携し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>2) 来訪者向け交通手段の利用促進</p> <p>二次交通の利用を促進するため、コミュニティサイクルや地域交通などのデータ整備や各交通手段の情報をまとめて提供できるような方法を検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組の進め方</p> <p>仙台市が交通事業者や企業・団体等と連携し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div>

6. 評価指標・推進体制等

6.1 計画の評価指標

本計画で掲げる目標及び基本方針に沿った評価指標として、以下の表のとおり指標を設定します。なお、これらの指標は今後の社会情勢や公共交通の利用状況等を考慮して見直すこともあります。公共交通利用者満足度の現況値は令和3年度末時点、これ以外の指標については新型コロナウイルス感染症の影響が少ないと想定される令和元年度末時点とします。

表 6-1 評価指標 (1/2)

目標・基本方針	評価指標	頻度	現況値	目標値 (R8 年度末時点)
【目標】 市民との協働により、地域の実情に合った、誰もが利用しやすく質の高い持続可能な公共交通を確保し、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。	・公共交通利用者満足度 ^{※1}	毎年	JR・地下鉄 ____% 路線バス ____% 地域交通 ____% (R3 年度末)	JR・地下鉄 ____% 路線バス ____% 地域交通 ____%
	・JR 在来線／地下鉄利用者数 ^{※1}	毎年	JR 76 百万人 地下鉄 91 百万人 (R1 年度末)	JR 現況値までの回復 地下鉄 100 百万人
	・市内を運行する路線バス事業者の営業収支比率 ^{※2}	毎年	公営交通 67.9% 民間事業者 83.9% (R1 年度末)	公営交通 71.7% 民間事業者 経営の健全化
【基本方針1】 公共交通軸の形成・機能強化	・バス幹線区間、バス準幹線区間、フィーダー区間を運行するバス利用者数 ^{※1、※2}	毎年	22 百万人 (R1 年度末)	現況値までの回復
	・市内を運行する路線バス事業者の路線バスの1便あたり利用者数 ^{※1}	毎年	27.4 人／便 (R1 年度末)	現況値までの回復
【基本方針2】 路線バスの利便性向上	・実施計画の策定	—	—	実施計画の策定及び実施

公共交通利用者満足度については、令和3年度内に調査予定のため、最終案において記入します。

表 6-2 評価指標 (2/2)

目標・基本方針	評価指標	頻度	現況値	目標値 (R8 年度末時点)
【基本方針 3】 地域交通の維持・確保・充実	・地域との意見交換実施地区数	毎年	2 地区 (R1 年度末)	15 地区
	・地域交通の導入地区数※ ¹	毎年	2 地区 (R1 年度末)	7 地区
	・地域交通利用者数※ ¹ (試験運行等を含む)	毎年	8,428 人 (R1 年度末)	19,710 人
【基本方針 4】 都心回遊交通の強化	・都心部歩行者通行量※ ¹	毎年	平日 38,794 人 休日 47,700 人 (R1 年度末)	平日 44,000 人 休日 54,000 人
	・都心における公共交通利用者数	毎年	164 万人 (R1 年度末)	現況値までの回復
【基本方針 5】 公共交通のシームレス化・利用促進	・せんだい市バス・地下鉄ナビ	毎年	22 百万件 (R1 年度末)	22 百万件
	・キャッシュレス決済乗車券利用率※ ¹	毎年	91.0% (R1 年度末)	95.0%
	・低床バス (ノンステップバス) の導入率	毎年	68.4% (R1 年度末)	96.0%

※1 「せんだい都市交通プラン (R3.3)」におけるモニタリング指標

※2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第五条第四項及び施行規則第十条の二に基づき、計画の目標として定めるよう努めるとされる項目

6.2 推進体制

本計画の推進は、施策の実施主体となる行政、交通事業者を始め、市民や企業・団体などの関係者と協議・連携することで図っていきます。そのため、推進体制と各主体の役割を明確にすることが必要です。

本計画は、国等の補助も活用しながら必要額を確保していくとともに、仙台市交通政策推進協議会を継続して開催し、実施計画の策定とあわせて、本計画の修正や進捗状況について関係者との連携を図りながら、計画目標の実現や各種施策に取り組みます。

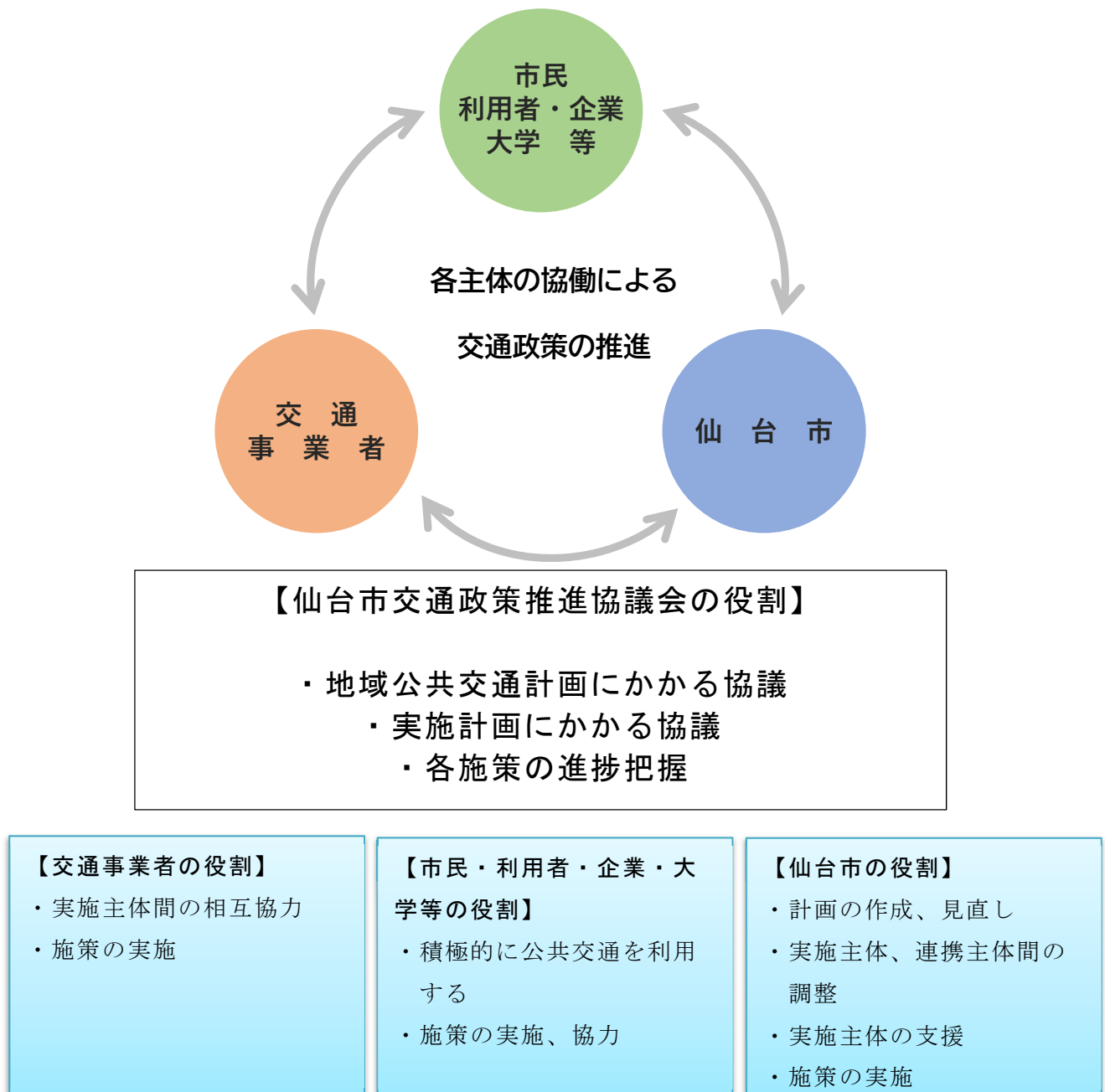


図 6-1 地域公共交通計画の推進体制

本計画は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、進捗管理・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す、PDCA サイクルにより推進します。

以下に示す通り、計画期間及び年間単位において進捗管理や事業の評価、次年度事業への反映などを実施していき、協議会などの開催に応じて PDCA サイクルを検討し、推進します。なお、各年の事業計画は行政（仙台市）が作成し、先述の協議会で承認を行います。

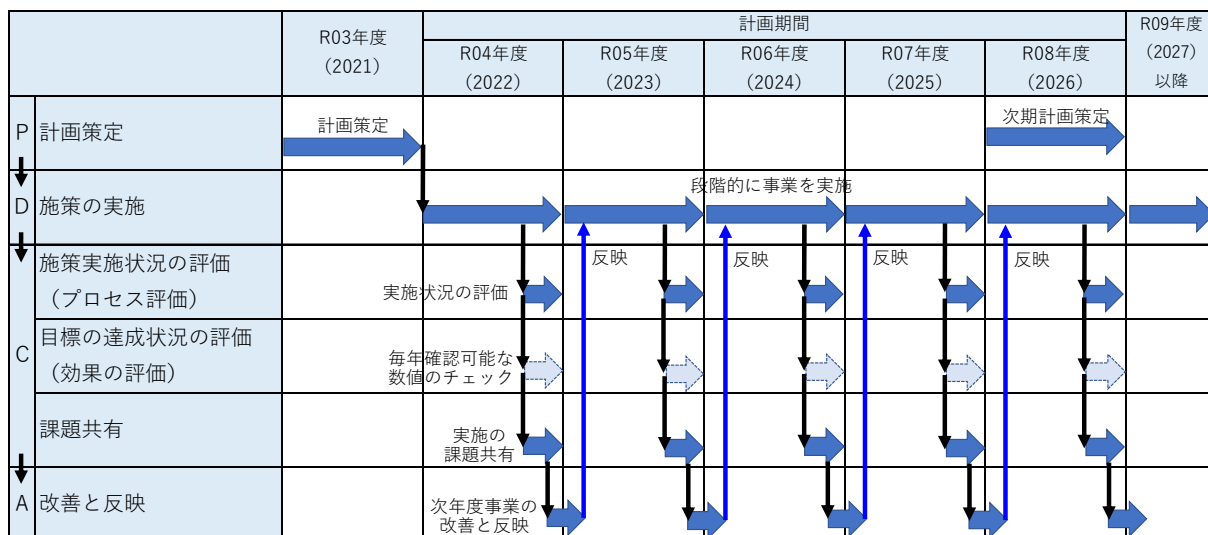


図 6-2 計画期間の進捗管理（PDCA サイクル）

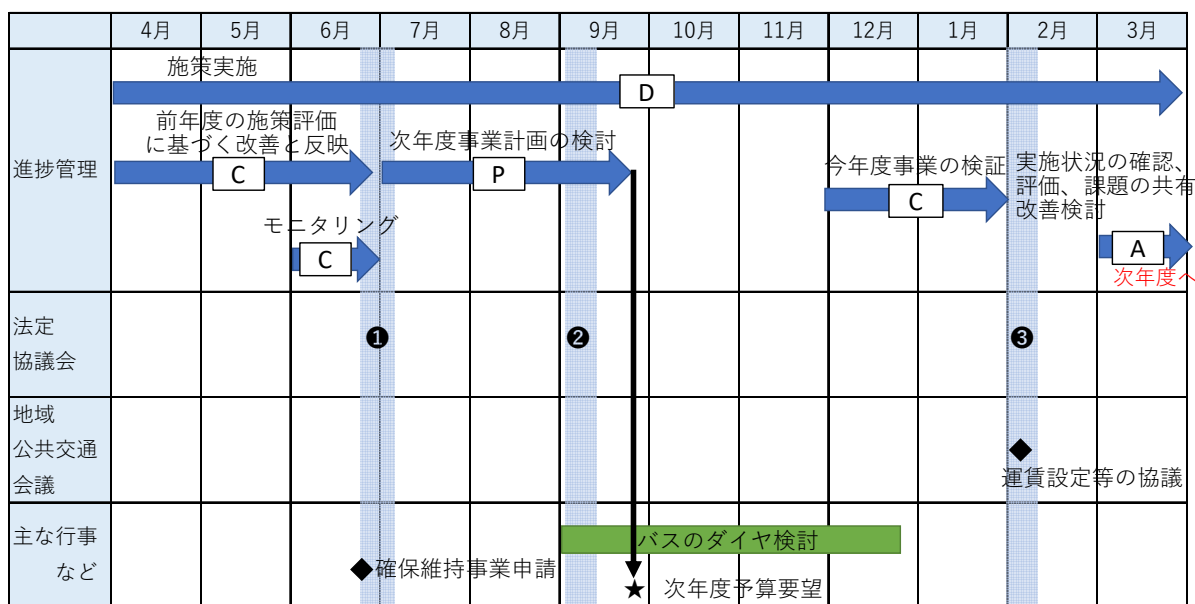


図 6-3 年間単位の進捗管理