

8. 参考資料

8.1 地域公共交通計画の検討体制・検討経緯

(1) 仙台市交通政策推進協議会 委員名簿 (敬称略)

所属・役職	氏 名
福島大学人文社会学群経済経営学類 准教授	吉田 樹
東北大学大学院国際文化研究科 教授	青木 俊明
東北工業大学工学部都市マネジメント学科 教授	菊池 輝
国土交通省東北地方整備局建政部都市・住宅整備課長	村山 弘晃
国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所副所長	松原 陽一
国土交通省東北運輸局交通政策部交通企画課長	小林 拓也
宮城県企画部地域交通政策課長	大石 雅邦
宮城県土木部都市計画課長	中嶋 吉則
宮城県仙台塩釜港湾事務所長	児玉 光誉
宮城県警察本部交通部交通規制課長	岩田 憲明
東日本旅客鉄道株式会社仙台支社企画部長	中山 弥須夫
宮城交通株式会社代表取締役常務営業本部長	鈴木 雅弘
株式会社ミヤコーバス業務部長	奥山 武信
愛子観光バス株式会社安全・教育管理部部长	山田 和義
株式会社タケヤ交通代表取締役	大宮 利幸
公益社団法人宮城県バス協会 専務理事	木村 和博
宮城県タクシー協会仙台地区総支部 副支部長	桃野 智文
公益財団法人仙台観光国際協会 副理事長	守 修一
仙台商工会議所中小企業支援部 部長	白鳥 裕之
仙台市連合町内会長会 副会長	菅井 茂
仙台市 PTA 協議会 副会長	山口 裕子
仙台市交通局総務部長	平嶋 教義
仙台市建設局道路部長	大友 幸則
仙台市都市整備局総合交通政策部長	二階堂 聡

(令和 4 (2022) 年 3 月時点)

(2) 検討経緯

令和3（2021）年5月18日～5月25日	第1回仙台市交通政策推進協議会（書面開催）
令和3（2021）年6月22日	第2回仙台市交通政策推進協議会
令和3（2021）年8月30日～9月10日	第3回仙台市交通政策推進協議会（書面開催）
令和3（2021）年11月4日	第4回仙台市交通政策推進協議会
令和4（2022）年1月25日～2月2日	第5回仙台市交通政策推進協議会（書面開催）
令和4（2022）年3月24日	第6回仙台市交通政策推進協議会

8.2 現状と課題に関するデータ

(1) 社会情勢

1) 人口の動向

- 本市の総人口は、109.7 万人(令和 3(2021)年 10 月推計人口)で、人口流入などにより増加傾向が続いている。総人口は近い将来にピークを迎え、その後緩やかに減少を続けて、令和 42(2060)年頃に 100 万人を割り込む見込みとなっている。【図 8-1】
- 高齢人口は今後も増加傾向が続き、令和 32(2050)年頃にピークを迎える見込みとなっている。【図 8-1】
- 本市の就業者数は、平成 7(1995)年以降、横ばい傾向である。近年では就業者数における高齢者が占める割合が増加しており、今後もこの傾向は続くと考えられる。【図 8-2】

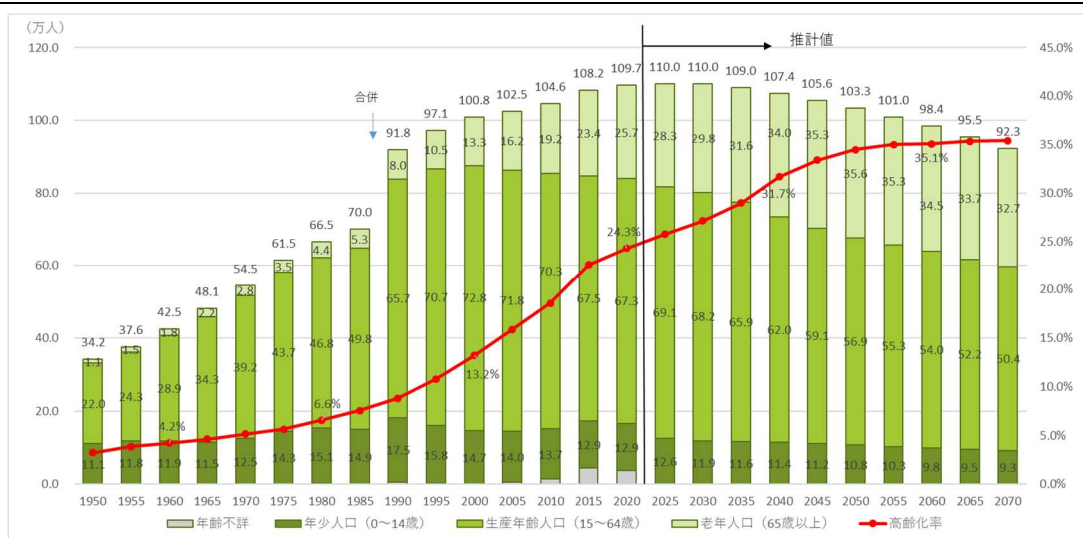


図 8-1 仙台市の人口の推移と見込み

出典：令和 2（2020）年までは「国勢調査結果」（総務省統計局）（<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>）を加工して作成
令和 7（2025）年以降は令和 3 年度仙台市将来人口推計による

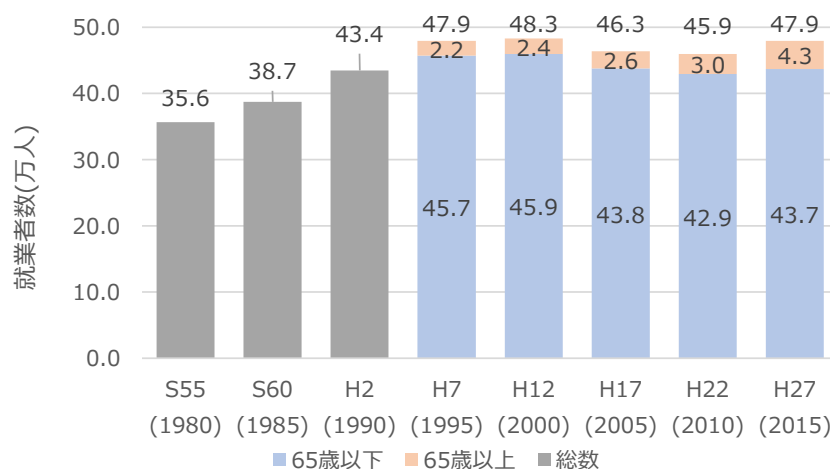


図 8-2 年齢階層別就業者数の推移（S55（1980）～H27（2015））

出典：「国勢調査結果」（総務省統計局）（<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/index.html>）を加工して作成

- ・人口は、都心地域や鉄道沿線を中心に集積している。【図 8-3】
- ・錦ヶ丘地区や泉パークタウンなど、近年、宅地開発が進む地区でも増加している。一方で、鶴ヶ谷や緑ヶ丘、古城・南小泉など、市街地域の一部で人口の減少が見られる。【図 8-4】

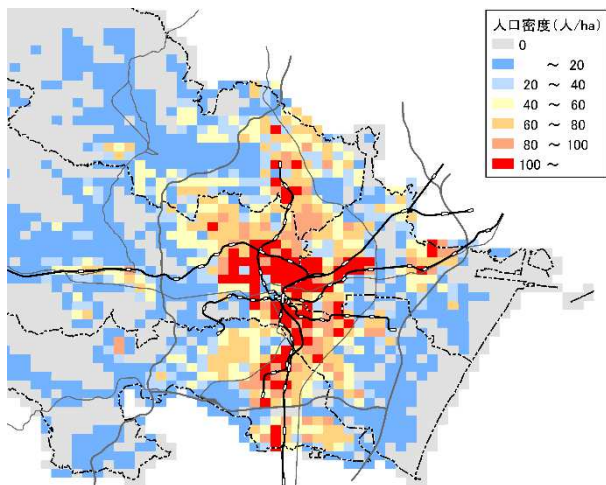


図 8-3 人口密度（H27（2015））

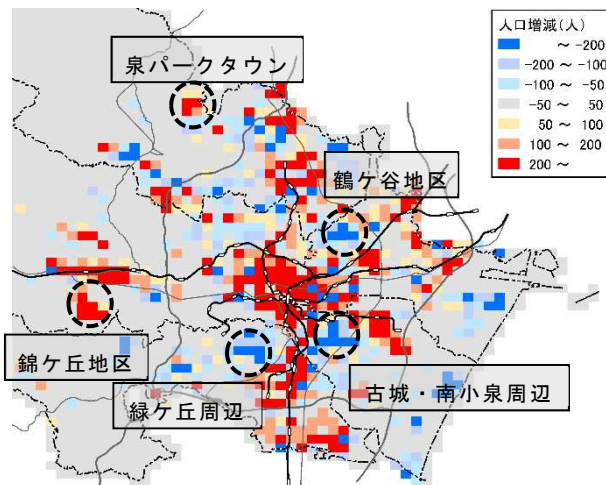


図 8-4 人口の増減
（H27（2015）と H17（2005）の差分）

出典：「平成 17 年国勢調査結果」（総務省統計局）（<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2005/index.html>）

「平成 27 年国勢調査結果」（総務省統計局）（<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/index.html>）

を加工して作成

・高齢夫婦のみの世帯は市街地域で、子育て世帯は都心地域や市街地域で増加傾向となっている。【図 8-5～図 8-8】

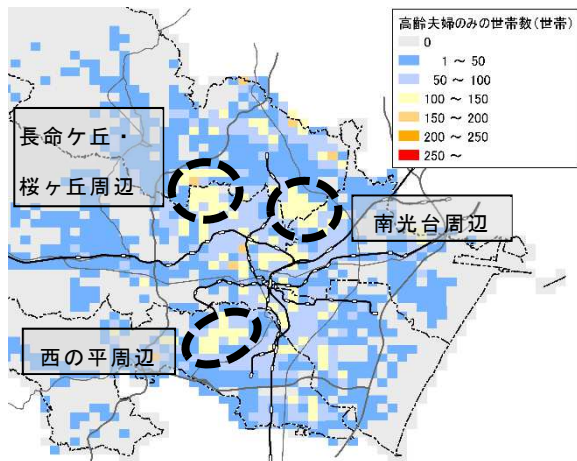


図 8-5 高齢夫婦のみの世帯数
(H27 (2015))

※夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦のみの世帯

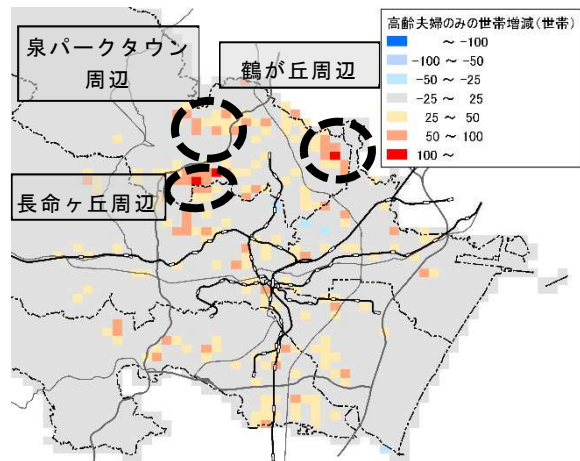


図 8-6 高齢夫婦のみ世帯の増減
(H27 (2015) と H17 (2005) の差分)

※夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦のみの世帯

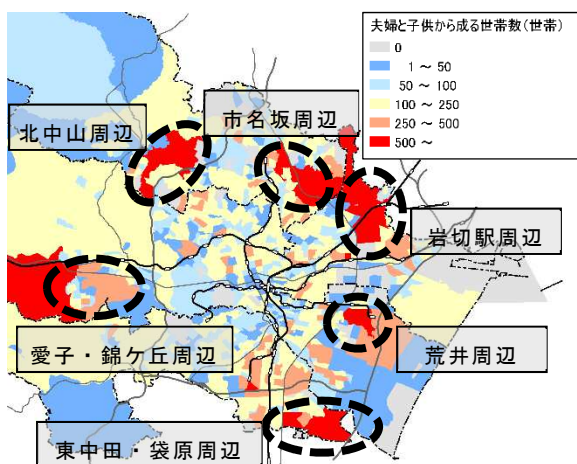


図 8-7 子育て世帯の世帯数
(H27 (2015))

※子育て世帯：夫婦と子供から成る世帯

出典：「平成 17 年国勢調査結果」(総務省統計局) (<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2005/index.html>)

「平成 27 年国勢調査結果」(総務省統計局) (<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/index.html>)

を加工して作成

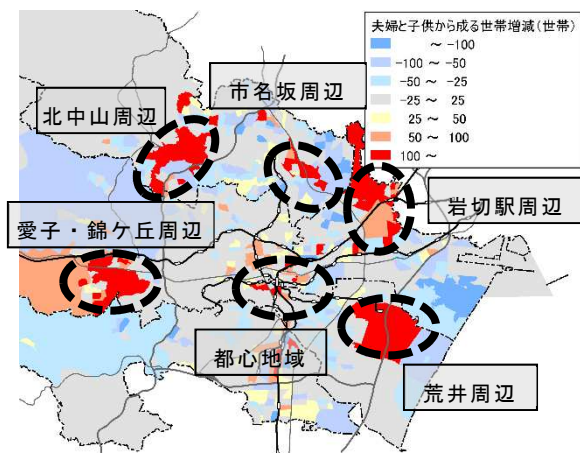


図 8-8 子育て世帯の増減
(H27 (2015) と H17 (2005) の差分)

※子育て世帯：夫婦と子供から成る世帯

2) 経済の動向

- ・従業者は、都心地域や泉中央駅周辺、長町周辺のほか、卸町・六丁の目周辺等集積しており【図 8-9】、都心地域や長町周辺、仙台港北 IC 周辺などで増加している。【図 8-10】

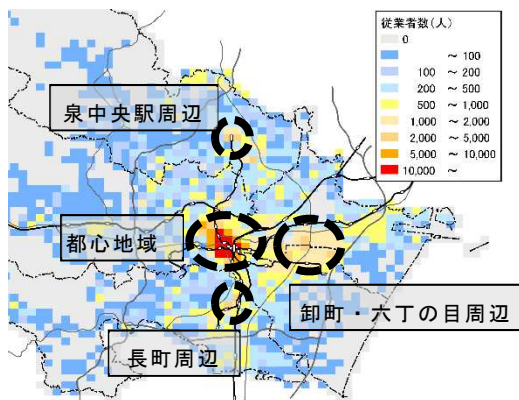


図 8-9 従業者数 (H26 (2014))

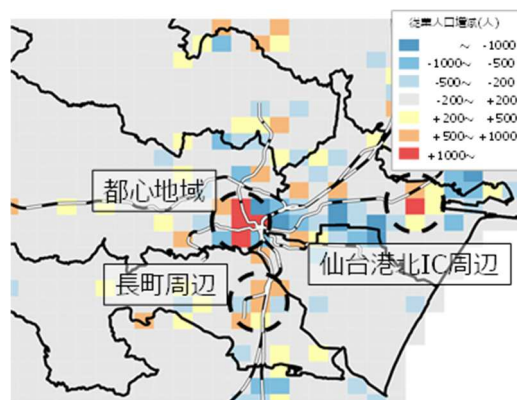


図 8-10 従業者数の増減

(H26 (2014) と H21 (2009) の差分)

出典：「平成 21 年経済センサス - 基礎調査結果」(総務省統計局) (<https://www.stat.go.jp/data/e-census/2009/index.html>)
「平成 26 年経済センサス - 基礎調査結果」(総務省統計局) (<https://www.stat.go.jp/data/e-census/2014/index.html>)
を加工して作成

3) 医療の動向

- ・本市のメタボリックシンドロームの該当者は他の政令市に比べて高くなっている。【図 8-11】
- ・通勤に自動車を使う人は、バス・鉄道や徒歩・自転車を使う人よりも肥満の割合が高くなること
が示されている。【図 8-12】

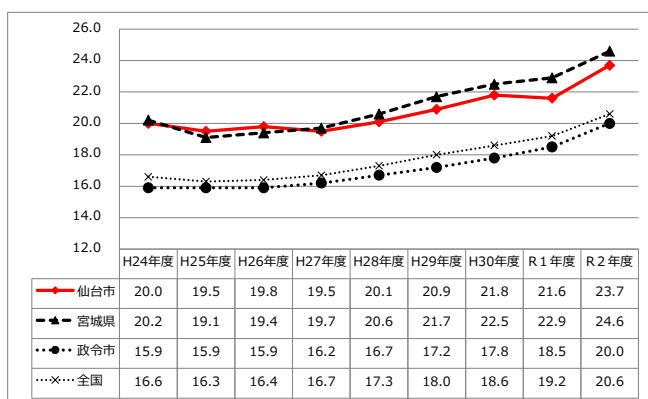


図 8-11 メタボリックシンドローム該当者の
年次推移

出典：国保データベースより作成

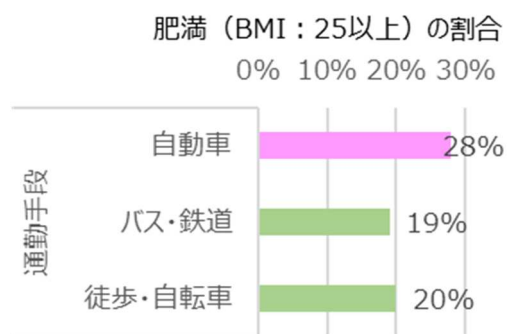


図 8-12 通勤手段と肥満の関係

※肥満⇒BMI：25 以上

出典：日本モビリティ・マネジメント会議 HP より作成

4) 交通事故の動向

- ・交通事故件数、死傷者数ともに年々減少しているが、高齢者による事故の割合が増加傾向にある。【図 8-13、図 8-14】
- ・一方、60 歳以上の免許返納者数は平成 30(2018)年の約 2,500 人から令和 2(2020)年は約 3,900 人と増加している。【図 8-15】

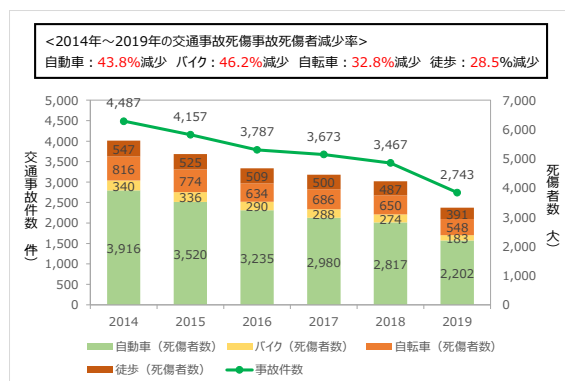


図 8-13 仙台市における交通事故件数と死傷者数の推移

出典：オープンデータ宮城 交通事故統計関係 市町村別の発生推移と
仙台市統計書（令和 2 年版）より作成

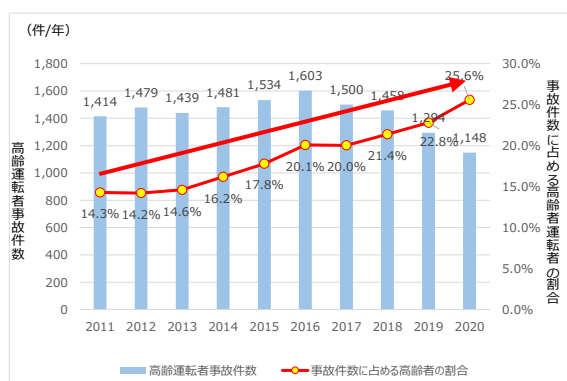


図 8-14 宮城県における高齢運転者事故発生件数の推移

出典：宮城県警察「高齢運転者の事故発生状況」より作成

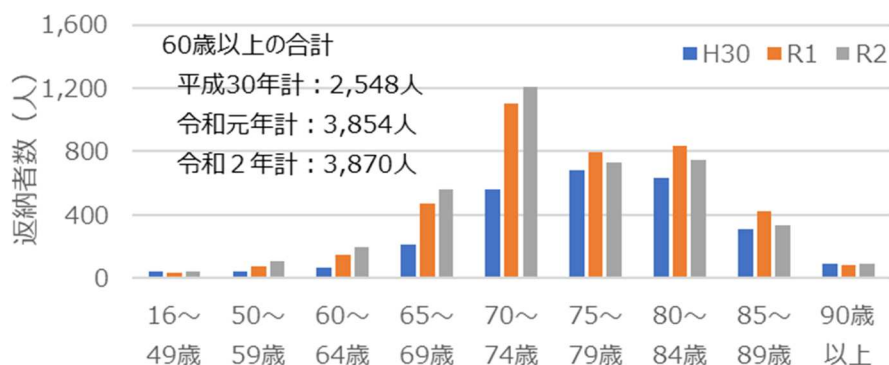


図 8-15 仙台市の年代別免許返納者数（H30（2018）、R1（2019）、R2（2020）年）

出典：宮城県警察「免許統計」より作成

5) 観光の動向

- 本市の宿泊者数はここ数年増加傾向にあり、令和元(2019)年は、過去最高となる624万人泊を記録した。【図 8-16】
- 外国人宿泊者数は令和元(2019)年に平成22(2010)年の4倍程度となった。【図 8-17】
- 観光地・施設別に見ると、仙台駅からの公共交通によるアクセス【表 8-1】が便利な仙台北城跡周辺は入込客数が増加傾向にあるが、郊外の秋保や定義、作並等は減少傾向にあり、旅行者の訪問先が多様化していることに起因していると考えられる。【図 8-18】
- 一方で、令和2(2020)年は新型コロナウイルス感染症の影響により、宿泊者数、観光入込客数が減少した。【図 8-16～図 8-18】

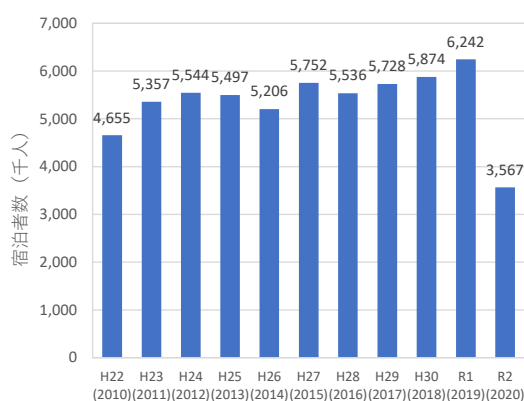


図 8-16 仙台市の宿泊者数の推移

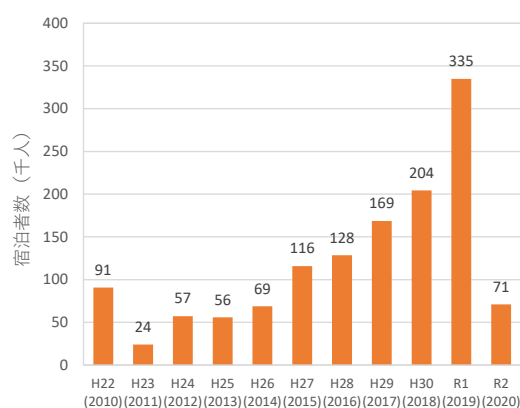


図 8-17 仙台市の外国人宿泊者数の推移

出典：仙台市「観光統計基礎データ」より作成

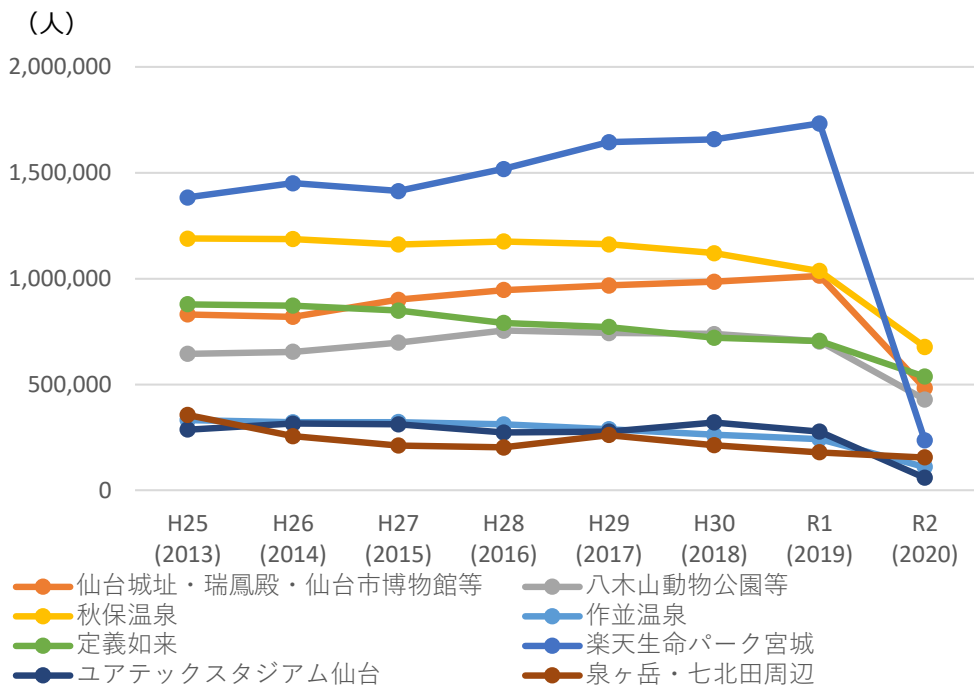


図 8-18 仙台市内の主要な観光地・施設の年間入込客数の推移

出典：宮城県経済商工観光部観光課「観光統計概要」より作成

表 8-1 仙台市内の主要な観光地・施設と公共交通によるアクセス状況

施設名	R1利用者数 (人)	仙台駅からの公共交通アクセス	乗車時間※1	運行本数	運賃 (大人)
仙台城跡 (青葉城址)	1,013,395 (仙台城跡・ 仙台市博物館・ 瑞鳳殿等 の合計)	仙台駅西口バスターミナルより一歩る仙台、「仙台城跡」下車	23分	20分間隔(平日) 15分間隔(土日祝)	260円
仙台市博物館		①仙台駅西口バスターミナルより一歩る仙台、「博物館・国際センター前」下車 ②「仙台駅」より地下鉄東西線、「国際センター駅」下車	①18分 ②5分	①20分間隔(平日) 15分間隔(土日祝) ②約7～8分間隔	①260円 ②210円
瑞鳳殿		①仙台駅西口バスターミナルより一歩る仙台、「瑞鳳殿前」下車 ②仙台駅西口バスターミナルより市営バス/宮城交通バス、「壺屋橋・瑞鳳殿入口」下車	①13分 ②11分	①20分間隔(平日) 15分間隔(土日祝) ②約20分間隔	①260円 ②190円/200円
八木山動物公園 フジサキの杜	703,560	「仙台駅」より地下鉄東西線、「八木山動物公園駅」下車	12分	約7～8分間隔	310円
仙台南の杜 水族館	不明	「仙台駅」よりJR仙山線、「中野栄駅」下車、「中野栄駅」より無料シャトルバス、「仙台南の杜水族館」下車	電車：19分、 バス：10分	日中約15分間隔(電車) 30分間隔(バス)	200円 (電車)
ニッカウエスキー 宮城蒸留所	不明	①仙台駅西口バスターミナルより市営バス、「ニッカ橋」下車 ②「仙台駅」よりJR仙山線、「作並駅」下車、「作並駅」より無料シャトルバス、「宮城峡蒸留所」下車	①60分 ②電車：40分、 バス：7分※2	①日中60分間隔 ②約60分間隔(電車) 約60分間隔(バス)	①1,010円 ②510円
西方寺 (定義如来)	705,694	仙台駅西口バスターミナルより市営バス、「定義」下車	80分	日中60分間隔	1,160円
大崎八幡宮	不明	①仙台駅西口バスターミナルより一歩る仙台、「大崎八幡宮前」下車 ②仙台駅西口バスターミナルより市営バス、「大崎八幡宮前」下車	①43分 ②18分	①20分間隔(平日) 15分間隔(土日祝) ②日中5～10分間隔	①260円 ②230円
作並温泉	242,301	①「仙台駅」よりJR仙山線、「作並駅」下車 ②仙台駅西口バスターミナルより市営バス、各旅館前バス停下車	①40分 ②70分	①約60分間隔 ②日中60分間隔	①510円 ②1,130円
秋保温泉	1,036,386	①「仙台駅」よりJR仙山線、「愛子駅」下車、「愛子駅」より市営バス、各旅館前バス停下車 ②仙台駅西口バスターミナルより宮城交通バス、各旅館前バス停下車 ③仙台駅西口よりタケヤ交通バス、各旅館前バス停下車	①電車：30分、 バス：15分 ②50分 ③40分	①約20分間隔(電車) 日中約4時間間隔(バス) ②1～2時間間隔 ③60分間隔	①760円 ②860円 ③860円
轟々峡	1,036,386 (秋保温泉 含む)	①仙台駅西口バスターミナルより宮城交通バス、「のぞき橋」下車 ②仙台駅西口よりタケヤ交通バス、「秋保・里センター」下車	①55分 ②40分	①1～2時間間隔 ②60分間隔	①860円 ②860円
秋保大滝	509,500 (H29)	①仙台駅西口バスターミナルより宮城交通バス、「秋保大滝」下車 ②「仙台駅」よりJR仙山線、「愛子駅」下車、「愛子駅」より市営バス、「秋保大滝」下車	①80分※2 ②電車：30分、 バス：39分	①1日2本 ②約20分間隔(電車) 日中4時間間隔(バス)	①1,150円 ②1,100円
楽天命パーク 宮城	1,732,526	①仙台駅東口よりシャトルバス、「楽天命パーク宮城」下車(試合のある日のみ) ②「仙台駅」よりJR仙山線、「宮城野原駅」下車 ③「仙台駅」より地下鉄東西線、「薬師堂駅」下車	①8分 ②4分 ③7分	①5～15分間隔 ②15分間隔(最長の間隔) ③約7～8分間隔	①100円 ②150円 ③210円
ユアテックススタジアム 仙台	277,978	「仙台駅」より地下鉄南北線、「泉中央駅」下車	16分	約7～8分間隔	310円
泉ヶ岳	179,826	「仙台駅」より地下鉄南北線、「泉中央駅」下車、「泉中央駅」より市営バス、「自然ふれあい館」下車	電車：15分、 バス：40分	約7～8分間隔(電車) 3～4時間間隔(バス)	1,110円
震災遺構仙台市立荒浜小学校	82,814	「仙台駅」より地下鉄東西線「荒井駅」下車、「荒井駅」より市営バス、「震災遺構仙台市立荒浜小学校前」下車	電車：13分、 バス：15分	約7～8分間隔(電車) 約60分間隔(バス)	550円

※1：乗車時間は公共交通のおおよその乗車時間である。

※2：土日祝のみ運行

出典：仙台市 HP、うみの杜水族館 HP、ニッカウエスキー HP、瑞鳳殿 HP、秋保・里センター HP、仙台旅日和 HP、定義如来 HP、大崎八幡宮 HP、作並温泉郷 HP、秋保温泉旅館組合公式サイト、仙台市交通局 HP、宮城交通 HP、ジョルダン HP より作成
R1(2019) 利用者数は宮城県経済商工観光部観光課「観光統計概要」より作成

(2) 公共交通を取り巻く動向

1) 移動の基礎的な状況

・発生集中密度(面積当たりの発生集中交通量)は、都心地域や泉中央、長町といった拠点周辺で多い傾向となっている。【図 8-19、図 8-20】

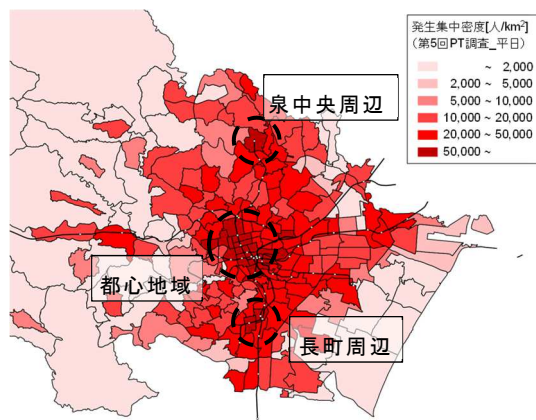


図 8-19 発生集中密度
(H29 (2017) ・ 平日 ・ 中ゾーン別)
出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

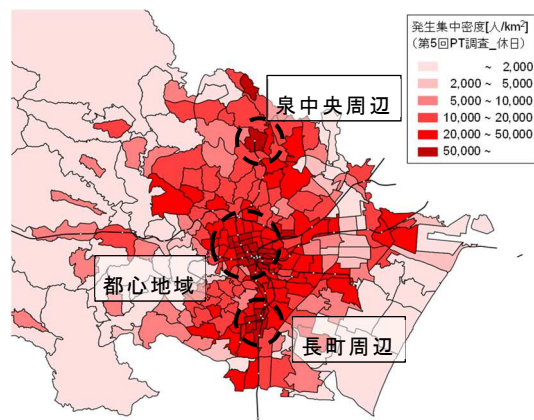


図 8-20 発生集中密度
(H29 (2017) ・ 休日 ・ 中ゾーン別)
出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

2) 公共交通カバー圏域

- 鉄道駅から 1,000m 以内またはバス停から 500m 以内の公共交通カバー圏域内に居住するのは総人口の 99.1%、65 歳以上人口の 98.7%と非常に高いカバー率となっている。【図 8-21、表 8-2】
- 従業者数は都心地域や鉄道沿線で多くなっており、鉄道駅 1,000m 以内の駅勢圏内に、従業者数の 70.6%が集中している。【図 8-22、表 8-2】

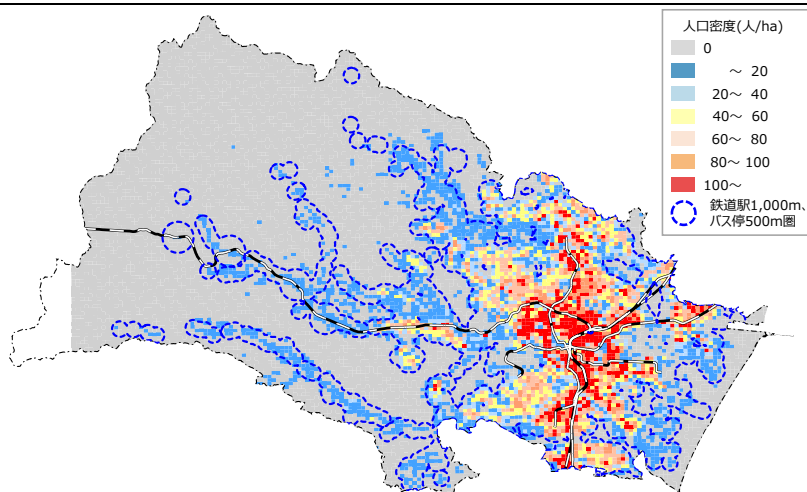


図 8-21 公共交通カバー圏域と夜間人口

出典：「平成 27 年国勢調査結果」（総務省統計局）（<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/index.html>）
を加工して作成

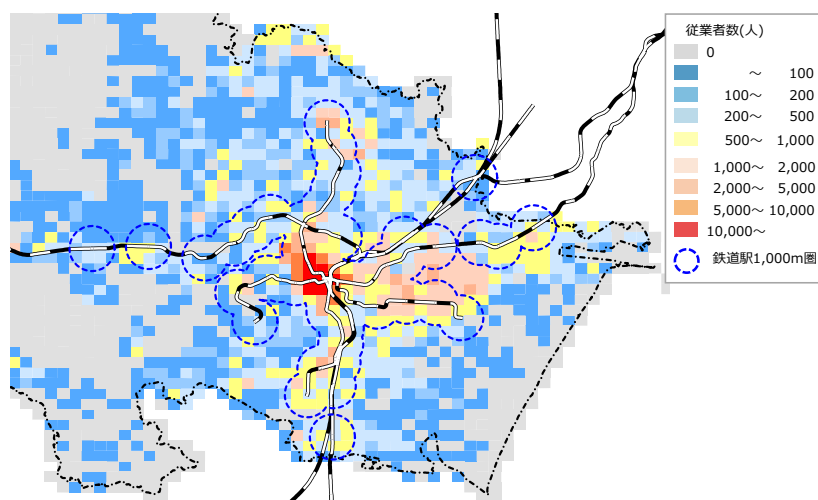


図 8-22 鉄道駅勢圏と従業者数

出典：「平成 26 年経済センサス - 基礎調査結果」（総務省統計局）（<https://www.stat.go.jp/data/e-census/2014/index.html>）
を加工して作成

表 8-2 夜間人口・従業者数の圏域内人口とカバー率

種別	圏域	圏域内人口		総人口		カバー率	
		総数	65歳以上	総数	65歳以上	総数	65歳以上
夜間人口	鉄道駅1,000m+バス停500m	1,072,285	231,356	1,082,159	234,360	99.1%	98.7%
従業者数	鉄道駅1,000m	428,124	—	606,743	—	70.6%	—

出典：「平成 27 年国勢調査結果」（総務省統計局）（<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/index.html>）
を加工して作成

3) 鉄道に係る状況

・パーソントリップ調査では、南北線開業(昭和 62(1987)年)前後の第 2 回と第 3 回、東西線開業(平成 27(2015)年)前後の第 4 回と第 5 回の間で鉄道の発生集中交通量が大きく増加している。また、休日は平日の半分以下の発生集中量となっている。【図 8-23】

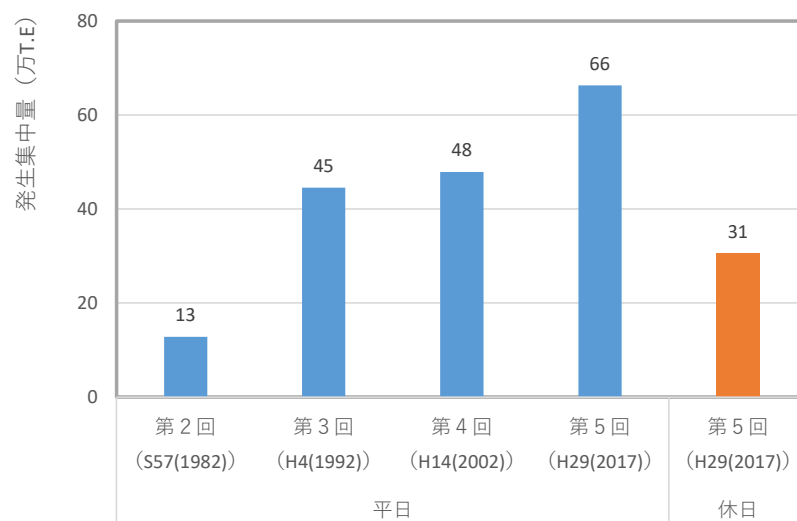


図 8-23 鉄道発生集中交通量の推移（仙台市）

出典：第 2 回～第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

・休日の鉄道の分担率は、平日同様に鉄道沿線地域が高く、平日よりも広い範囲で利用される傾向となっている。【図 8-24】

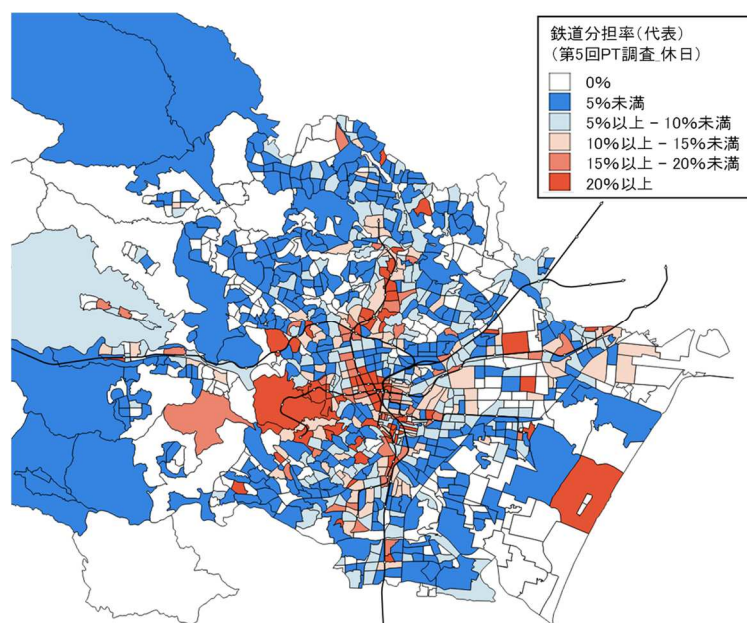


図 8-24 代表交通手段鉄道分担率（H29（2017）・休日・小ゾーン別）

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) バスに係る状況

- ・パーソントリップ調査では、バスの発生集中交通量は一貫して減少しており、第5回では第2回の4割程度にまで落ち込んでいる。また、休日は平日の半分以上の発生集中量となっている。

【図 8-25】

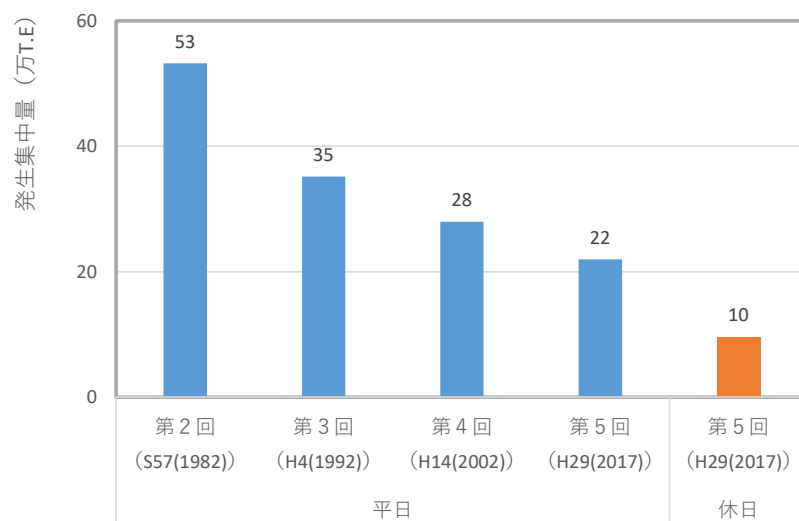
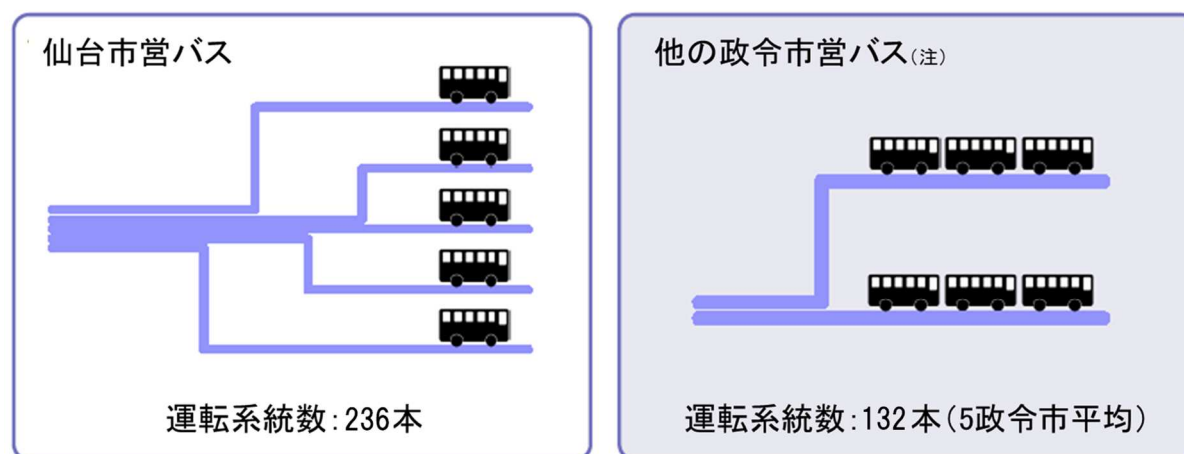


図 8-25 バス発生集中交通量の推移（仙台市）

出典：第2回～第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

- ・仙台市では、多くの地域の方にバスを利用いただけるよう、きめ細かなバス路線を設定してきた。一方で、市域が広く、その運転系統数は他都市と比較して多くなっており、利用者が極めて少ない地域でも運行しているため、運行効率が低下している。【図 8-26】



➤ 運転系統数が多い（＝路線設定がきめ細かい）

➡ 大都市公営バスの中では最も多く、仙台市以外の平均の約1.8倍

図 8-26 路線バスの系統数

出典：一般社団法人 公営交通事業協会「令和2年度公営交通事業決算調」
 （注）仙台市営バス以外の政令市営バスは「川崎市営バス」「横浜市営バス」「名古屋市営バス」「京都市営バス」「神戸市営バス」の5都市

- 平日のバスの分担率(端末含む)は、都心地域や運行本数の多い市街地域で比較的高い状況にある。【図 8-27】
- 休日のバスの分担率(端末含む)は、平日の高い地域も含め、市の全域で低い状況にある。【図 8-28 図 8-28】

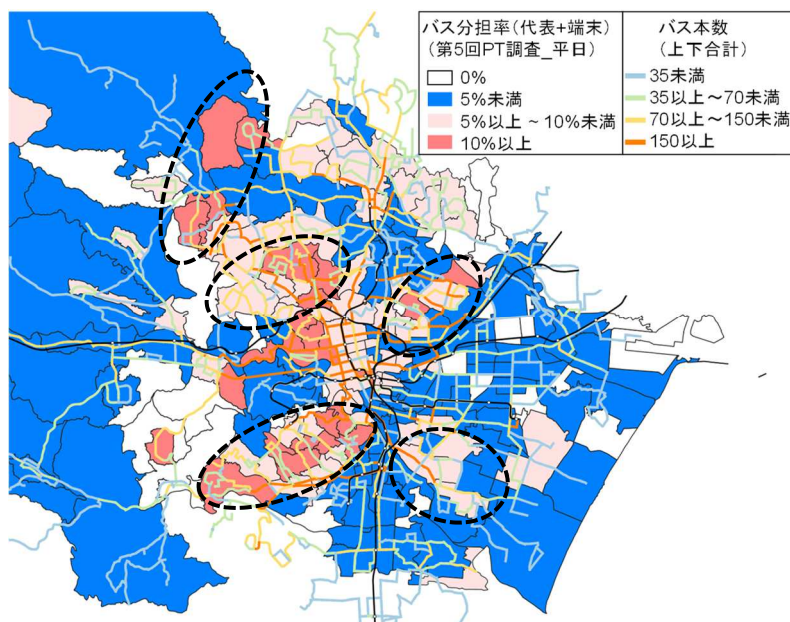


図 8-27 代表及び端末交通手段バス分担率
(H29 (2017) ・ 平日 ・ ゾーン別) とバス本数

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

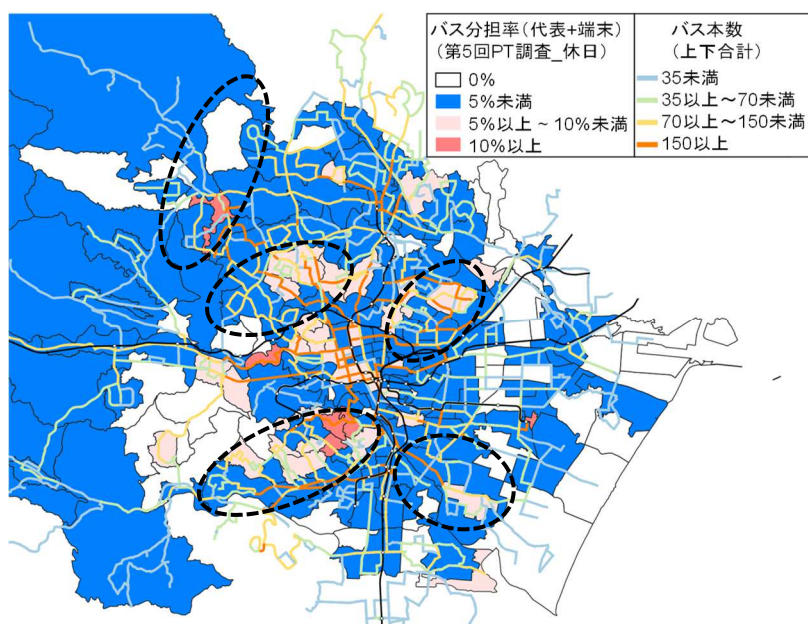


図 8-28 代表及び端末交通手段バス分担率
(H29 (2017) ・ 休日 ・ 中ゾーン別) とバス本数

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

- ・平日のバス運行本数は朝 7～8 時台にピークがあり、夕方のピークは 16～18 時台となっている。【図 8-29】
- ・休日は朝夕のピークは見られず、7 時台から 18 時台にかけて毎時 300～400 本程度の運行本数となっている。【図 8-30】

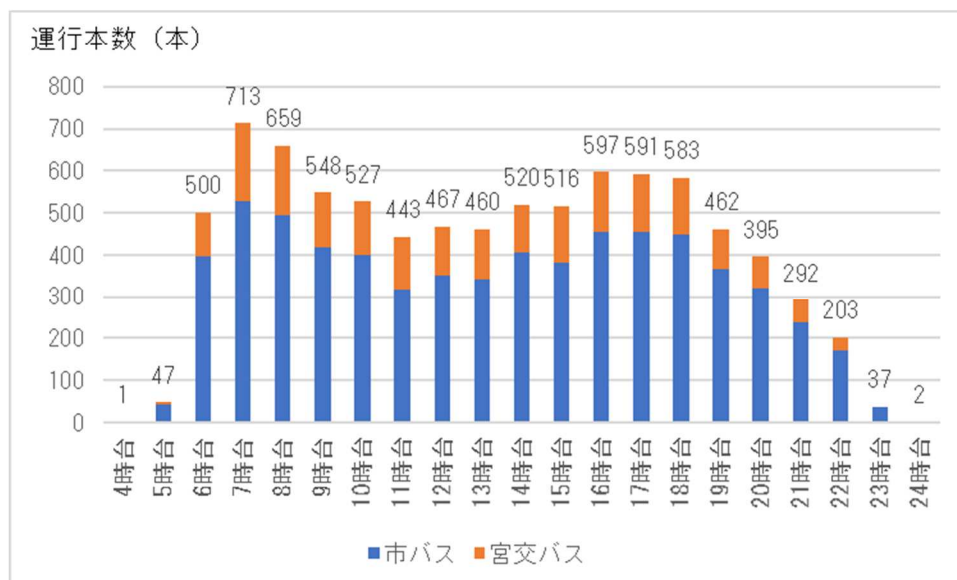


図 8-29 時間帯別バス運行本数 (H30 (2018) 年 6 月・平日平均)

出典：バス事業者提供データより作成

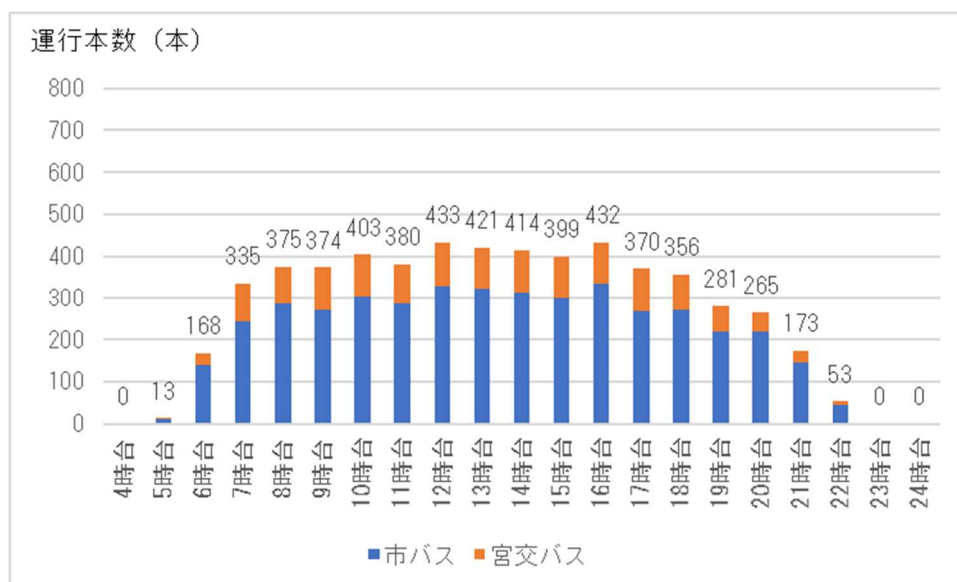


図 8-30 時間帯別バス運行本数 (H30 (2018) 年 6 月・休日平均)

出典：バス事業者提供データより作成

- 平日のバス利用は朝 7～8 時台に大きなピークがあり、分担率は 7 時台が最も高くなっている。夕方のピークは 18 時台となっている。【図 8-31】
- 休日は朝夕のピークは見られず、9 時台から 16 時台の日中時間帯の利用が多くなっている。分担率は 20 時台が最も高くなっている。【図 8-32】

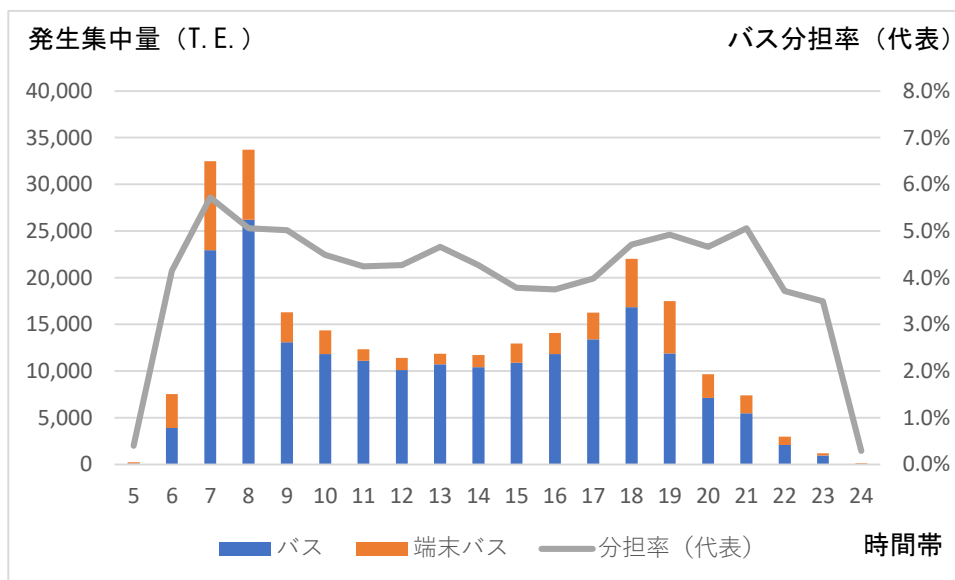


図 8-31 時間帯別バス発生集中量及び分担率（H29（2017）・平日）

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

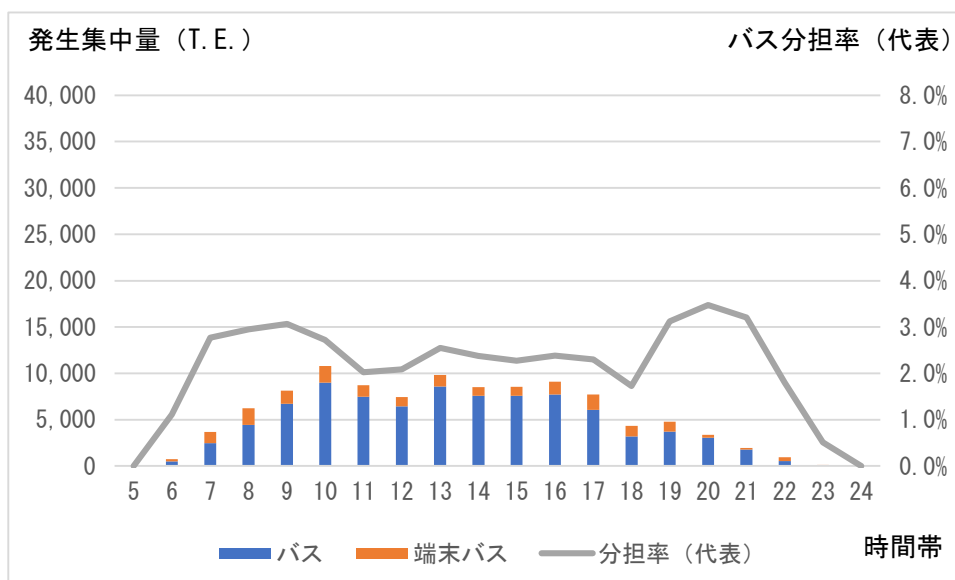


図 8-32 時間帯別バス発生集中量及び分担率（H29（2017）・休日）

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

・平成 29(2017)年のバス利用を平成 14(2002)年と比較すると、代表交通手段の朝夕のピーク時間帯で特に減少している。一方、端末利用や日中時間帯の減少幅は小さい。【図 8-33】

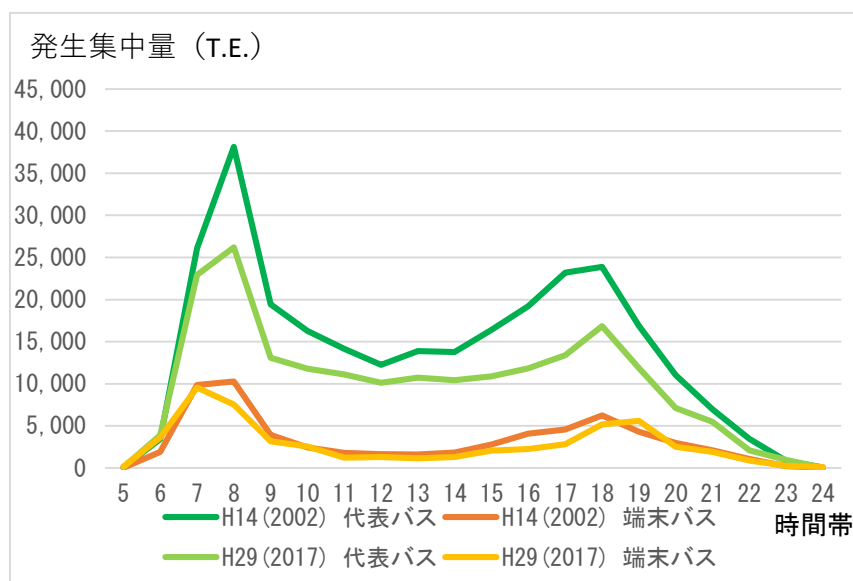


図 8-33 時間帯別バス発生集中量の変化 (H14 (2002) 及び H29 (2017) ・平日)

出典：第 4 回、第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

・駅別のバス運行本数は、仙台駅やあおば通駅、都心の地下鉄駅で特に多くなっている。また、地下鉄や JR の複数の駅はフィーダーバスの拠点として多くのバスが乗り入れている。

【図 8-34】

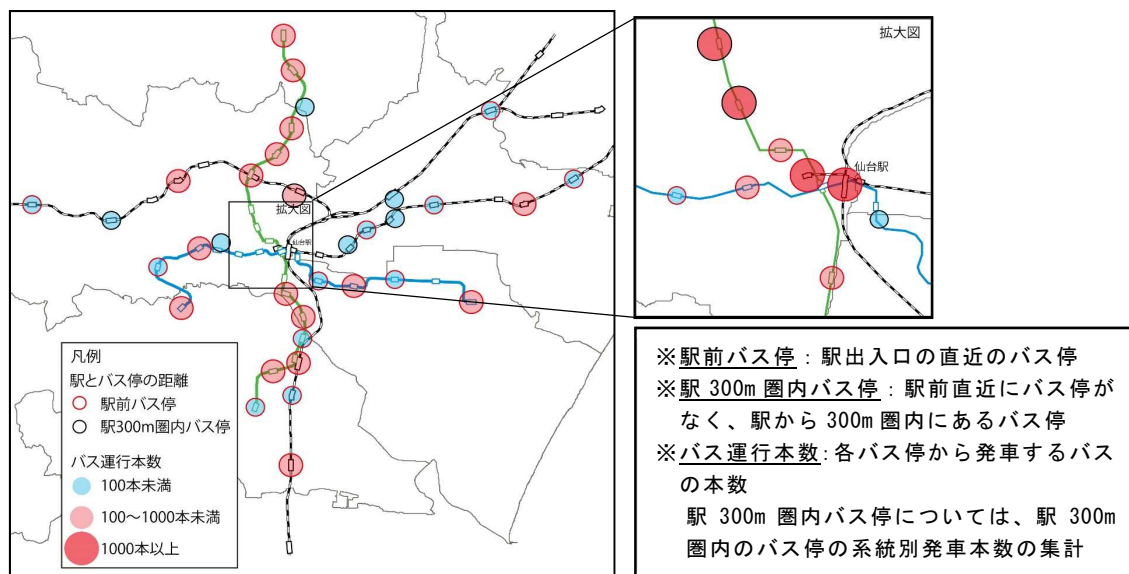


図 8-34 駅別のバス運行本数 (H31 (2019) 年 4 月・両方向/日)

出典：路線バス各社の HP より作成

- ・バスの利用が集中する平日朝の時間帯にはバスの遅延が生じている。都心部の主要バス停では平均 10 分程度、フィーダー駅でも 4～10 分程度、時刻表からの遅れが見られる。【表 8-3】
 - ・平日朝の上り方向では、多くの系統が集中する都心部の区間で遅れが拡大している。
- 【図 8-35】

表 8-3 主なバス停における平日朝の遅延状況

	バス停	平均値 (秒)	中央値 (秒)	標準偏差 (秒)	サンプル数
都心部	仙台駅	534	476	381	14,634
	電力ビル前	595	536	369	7,626
	県庁市役所前	577	518	384	8,221
フィーダー駅	泉中央駅	566	532	298	1,121
	旭ヶ丘駅	273	237	204	1,744
	台原駅	353	313	212	863
	北仙台駅	262	207	212	3,005
	長町駅	289	257	202	1,326
	八木山動物公園駅	224	198	188	1,885
	薬師堂駅	276	238	231	1,857
	荒井駅	406	338	323	1,395

※平日 6 時～9 時の間に到着するバスの時刻表からの遅延時間（起点から 6 番目以降に停車するバスのみを集計、平成 29（2017）年 10 月～11 月）

出典：仙台市交通局提供データを基に作成

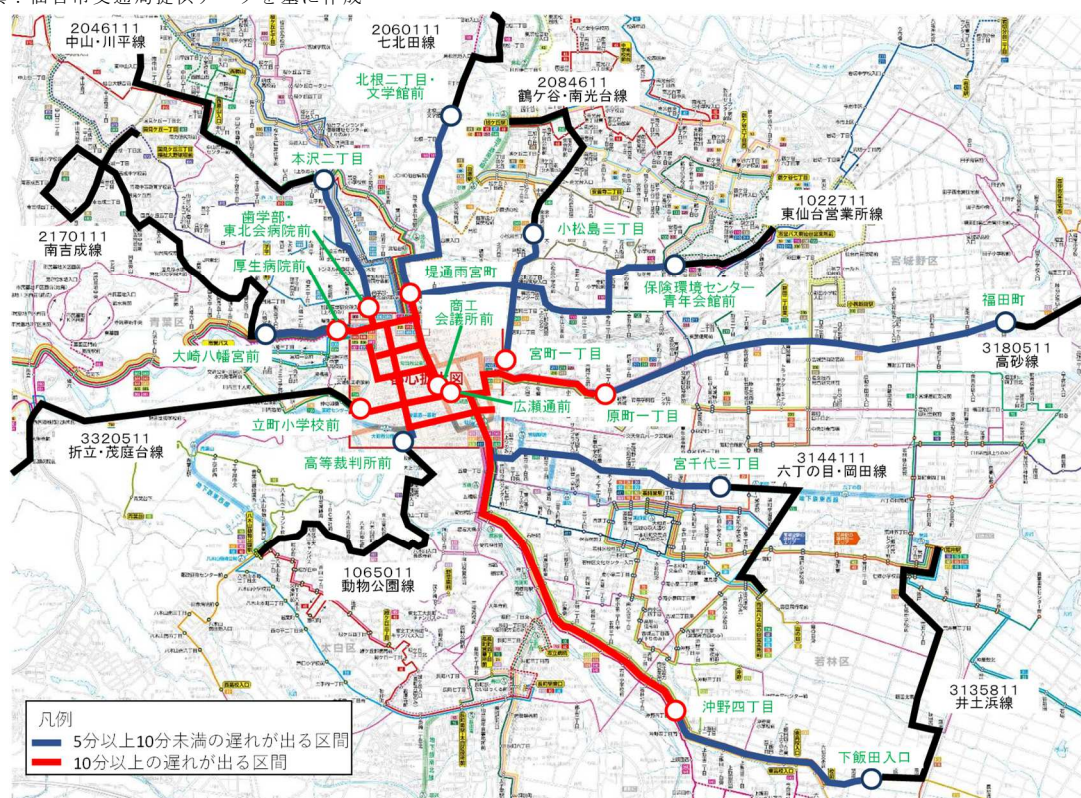


図 8-35 平日朝ピーク時に上り方向のバス停時刻に対して遅れがでる区間（都心周辺）
（H29（2017）年 10 月・平日平均）

出典：仙台市交通局提供データを基に作成

- ・バス運転手の担い手候補となる、大型第二種運転免許保有者数、乗合タクシーやタクシー運転手の担い手候補となる中型及び普通第二種免許保有者数は年々減少している。【図 8-36】
- ・大型第二種免許保有者の年齢は 50 歳代、中型及び普通二種免許保有者の年齢は 70 歳代の割合が増加傾向で、平均年齢も高齢化する傾向にある。【図 8-37、図 8-38】
- ・運輸業(郵便業も含む)の初任給は全産業平均よりも低くなっており、待遇面にも課題があると想定される。【図 8-39】

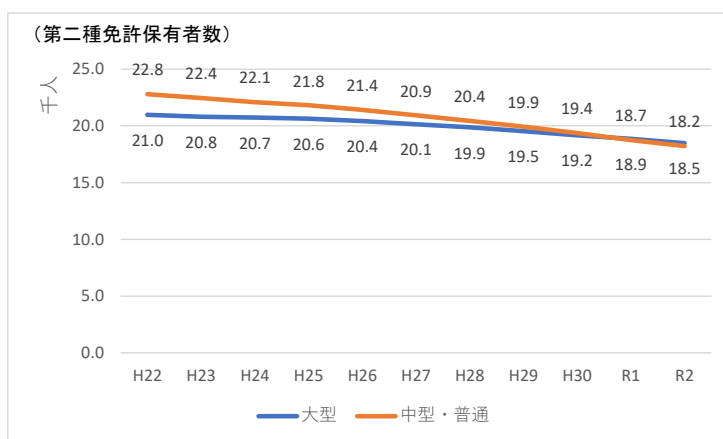


図 8-36 宮城県の第二種運転免許の保有者数の推移

出典：警察庁運転免許統計より作成

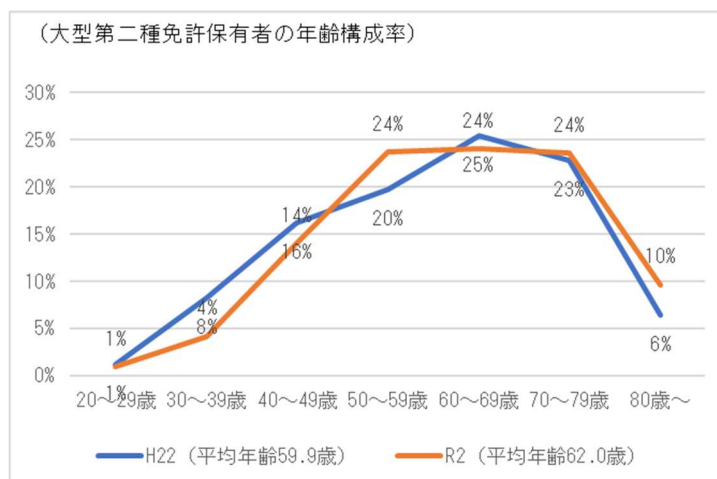


図 8-37 全国の大型第二種運転免許の保有者年齢

※平均年齢は各年齢階級の上限と下限の平均値を構成人数で重みづけして算出（80 歳以上は 84.5 歳と設定）

出典：警察庁運転免許統計より作成

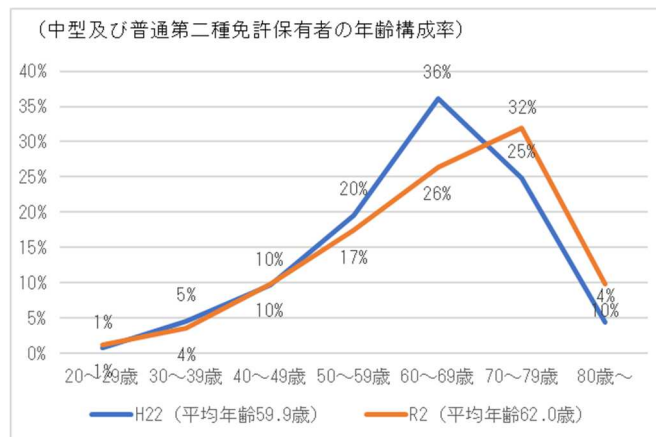


図 8-38 全国の中型及び普通第二種運転免許の保有者年齢

※平均年齢は各年齢階級の上限と下限の平均値を構成人数で重みづけして算出（80歳以上は84.5歳と設定）

出典：警察庁運転免許統計より作成

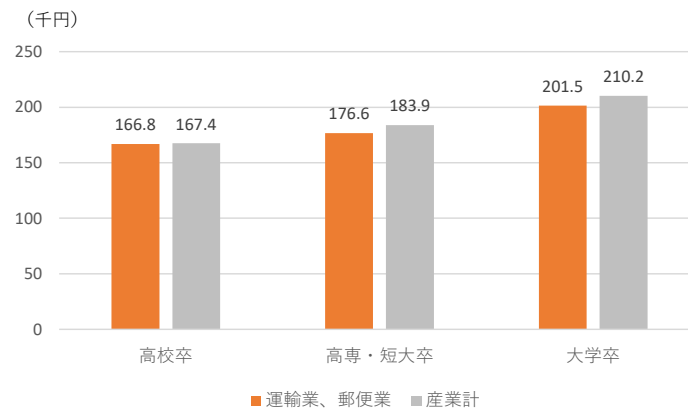


図 8-39 運輸業の初任給（R 元(2019)）

出典：令和元年賃金構造基本統計調査結果計より作成

5) 自動車に係る状況

・休日の自動車の分担率は、都心地域以外の地域で高くなっている。【図 8-40】

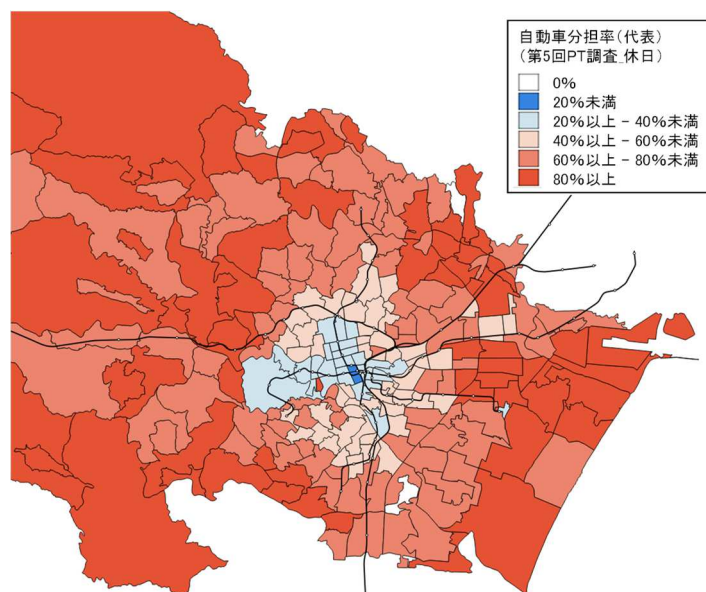


図 8-40 代表交通手段自動車分担率 (H29 (2017)・休日・中ゾーン別)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

- ・平日の後期高齢者の自動車発生集中密度は、都心地域や鉄道沿線その他、鶴ケ谷・南光台、中山・南吉成などで多くなっている。【図 8-41】
- ・休日の後期高齢者の自動車発生集中密度は、市の全域で平日よりもやや低い傾向にある。【図 8-42】

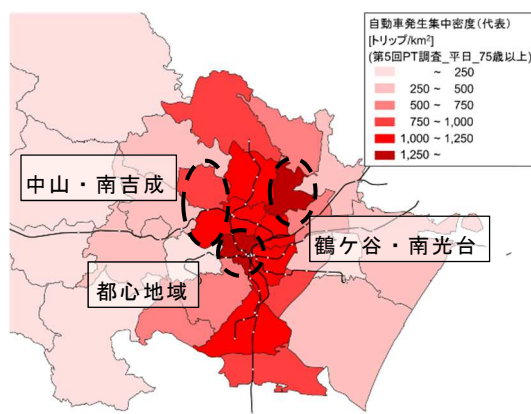


図 8-41 後期高齢者（75 歳以上）の
代表交通手段自動車発生集中密度
（H29（2017）・平日・大ゾーン別）

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

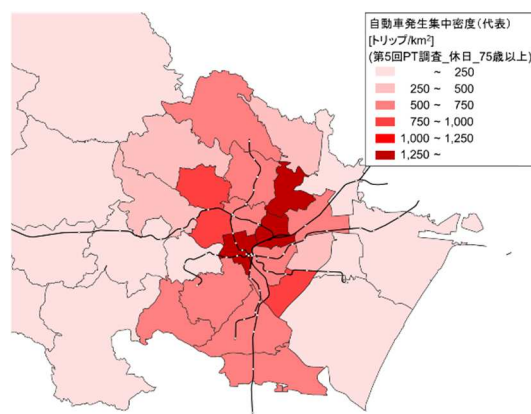


図 8-42 後期高齢者（75 歳以上）の
代表交通手段自動車発生集中密度
（H29（2017）・休日・大ゾーン別）

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

- ・平日の免許を持たない後期高齢者の外出率は、都心地域や鉄道沿線で高く、鉄道沿線から離れると低くなる傾向が見られる。【図 8-43】
- ・休日の免許を持たない後期高齢者の外出率は、市の全域で平日よりも低い状態にある。【図 8-44】

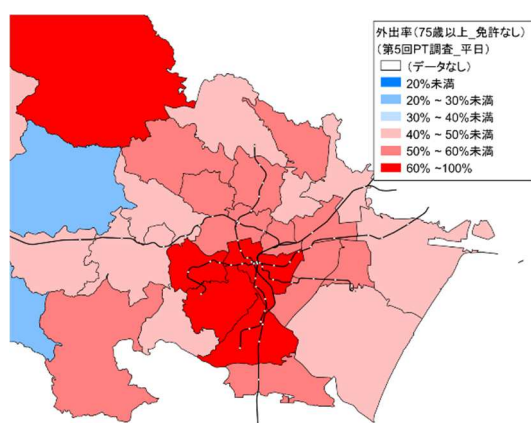


図 8-43 免許を持たない後期高齢者
（75 歳以上）の外出率
（H29（2017）・平日・大ゾーン別）

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

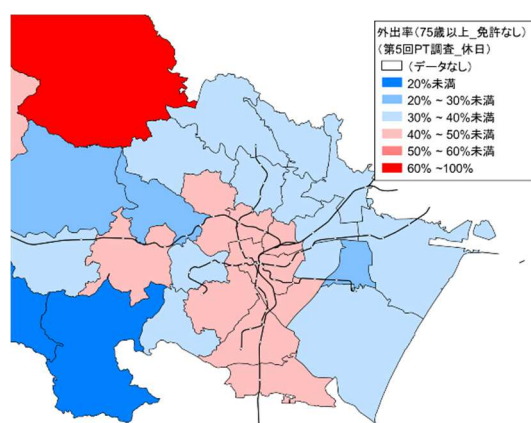


図 8-44 免許を持たない後期高齢者
（75 歳以上）の外出率
（H29（2017）・休日・大ゾーン別）

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

- ・後期高齢者の自動車（同乗）の発生集中密度は、平日は都心地域が多く、休日は都心と都心周辺の一部の市街地域で多くなっている。【図 8-45、図 8-46】
- ・高校生以下の自動車（同乗）の発生集中密度は、都心地域と都心周辺の広い範囲の市街地で多くなっている。【図 8-47、図 8-48】

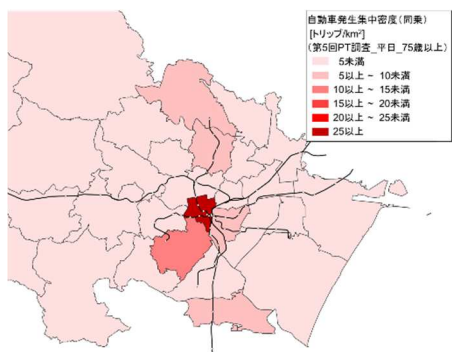


図 8-45 後期高齢者（75 歳以上）の
代表交通手段自動車（同乗）の発生集中密度
（H29（2017）・平日・大ゾーン別）

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

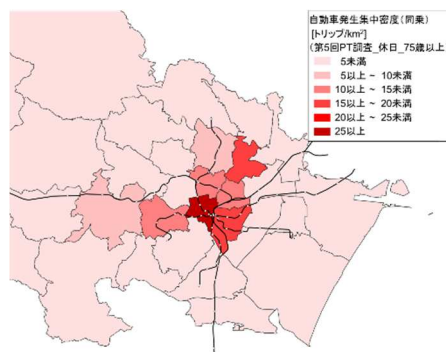


図 8-46 後期高齢者（75 歳以上）の
代表交通手段自動車（同乗）の発生集中密度
（H29（2017）・休日・大ゾーン別）

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

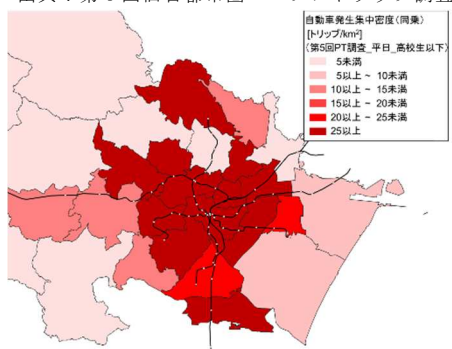


図 8-47 高校生以下の
代表交通手段自動車（同乗）の発生集中密度
（H29（2017）・平日・大ゾーン別）

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

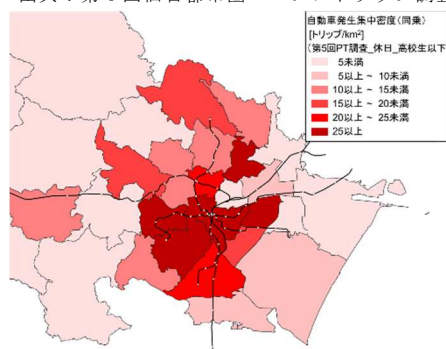


図 8-48 高校生以下の
代表交通手段自動車（同乗）の発生集中密度
（H29（2017）・休日・大ゾーン別）

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

6) 自転車の現状

- ・仙台、泉中央、長町、長町南、南仙台、八乙女、薬師堂、岩切、福田町、六丁の目、富沢では自転車のトリップ数が1,000トリップを超えている。【表 8-4】
- ・また、六丁の目、南仙台、岩切、福田町の各駅では鉄道端末の自転車分担率が15%以上と高い割合となっている一方で、都心の仙台や勾当台公園、あおば通などの各駅では自転車の分担率が低い。【表 8-4】

表 8-4 仙台市内の各駅の端末自転車利用状況（H29（2017）・平日）と
コミュニティサイクル（DATEBIKE）ポート設置状況（R2（2020）.12）

No.	駅名	総トリップ数	自転車トリップ数	自転車分担率	DATEBIKEポート有
1	仙台駅	144,267	3,037	2.1%	○
2	泉中央駅	58,390	3,473	5.9%	
3	勾当台公園駅	38,801	340	0.9%	○
4	長町駅	23,156	1,292	5.6%	○
5	長町南駅	21,226	1,023	4.8%	○
6	南仙台駅	18,674	3,776	20.2%	
7	広瀬通駅	17,512	0	0.0%	○
8	北四番丁駅	16,796	62	0.4%	
9	北仙台駅	16,770	716	4.3%	○
10	あおば通駅	16,009	600	3.7%	○
11	八乙女駅	15,758	1,339	8.5%	
12	富沢駅	15,184	1,014	6.7%	
13	旭ヶ丘駅	15,164	326	2.1%	
14	青葉通一番町駅	12,511	0	0.0%	○
15	八木山動物公園駅	12,101	331	2.7%	
16	青葉山駅	12,044	0	0.0%	
17	台原駅	11,625	528	4.5%	
18	五橋駅	11,163	0	0.0%	○
19	宮城野原駅	10,987	325	3.0%	○
20	薬師堂駅	10,835	1,417	13.1%	○
21	河原町駅	10,830	647	6.0%	○
22	中野栄駅	10,330	843	8.2%	
23	小鶴新田駅	8,958	659	7.4%	
24	黒松駅	8,780	271	3.1%	
25	陸前高砂駅	8,374	978	11.7%	
26	岩切駅	8,179	1,454	17.8%	
27	愛子駅	7,958	722	9.1%	
28	福田町駅	7,560	1,139	15.1%	
29	陸前落合駅	7,184	796	11.1%	
30	長町一丁目駅	7,061	96	1.4%	
31	東北福祉大前駅	6,963	153	2.2%	
32	宮城野通駅	6,762	0	0.0%	○
33	陸前原ノ町駅	6,607	762	11.5%	○
34	東仙台駅	6,454	623	9.6%	
35	川内駅	6,339	113	1.8%	
36	榴ヶ岡駅	6,137	154	2.5%	○
37	荒井駅	6,088	209	3.4%	
38	国見駅	5,947	147	2.5%	
39	六丁の目駅	5,683	1,199	21.1%	
40	東照宮駅	5,505	480	8.7%	
41	太子堂駅	5,494	590	10.7%	
42	卸町駅	5,400	354	6.5%	
43	連坊駅	4,809	128	2.7%	○
44	国際センター駅	4,647	83	1.8%	○
45	大町西公園駅	4,295	0	0.0%	
46	愛宕橋駅	4,112	25	0.6%	
47	苦竹駅	4,049	34	0.8%	
48	北山駅	3,641	64	1.8%	
49	葛岡駅	763	0	0.0%	
50	陸前白沢駅	285	0	0.0%	
51	熊ヶ根駅	151	0	0.0%	
52	作並駅	57	0	0.0%	
53	奥新川駅	15	0	0.0%	

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査及びDATEBIKE HPより作成
※駅から100m圏内にDATEBIKEのポートがある場合にポート有とする

7) 都心地域の現状

- 都心地域の自動車交通量は減少傾向で、市街・その他の地域で増加傾向にある。【図 8-49】
- 都心の歩行者数は増加傾向にあったが、令和 2(2020)年以降、新型コロナウイルス感染症の影響で減少している。また、エリア別にみると、仙台駅前のみ増加しており、特に仙台駅から離れた一番町周辺は大きく減少し、歩行者が仙台駅前に集中する傾向にある。【図 8-50】
- 都心地域内の立ち寄り箇所数は、平成 14(2002)年と比べて平成 29(2017)年はやや増加しているものの、依然回遊性が低い傾向にある。【図 8-51】
- 利用交通手段別に都心地域内の立ち寄り箇所数を見ると、鉄道やバスの利用者は自動車利用者に比べ、立ち寄り箇所数が多くなっている。【図 8-52】

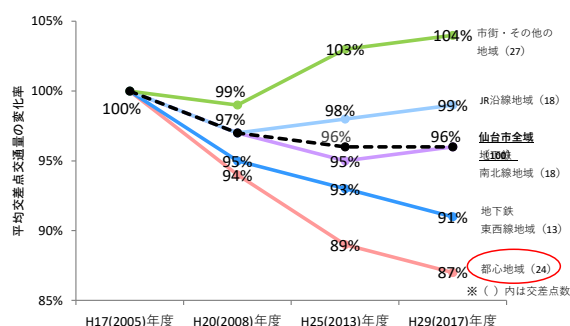


図 8-49 都心地域の平均交差点交通量の経年変化

出典：仙台市道路交通等現況調査より作成

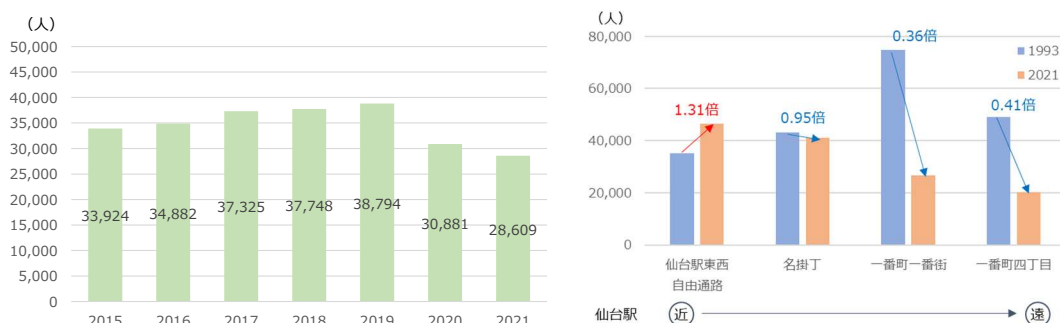


図 8-50 都心内道路の歩行者数の推移

出典：仙台商工会議所 仙台市内中心部商店街 通行量調査結果

※値は、「仙台駅・東西自由通路」「松澤蒲鉾店前（名掛丁）」「三瀧不動尊・三原堂前（クリスロード）」「藤崎前（おおまち）」「京雅堂一番町店前（サンモール）」「大井宝石店・フォーラス前（一番町一番街）」「カワイ・浅久前（一番町四丁目）」の7地点平均

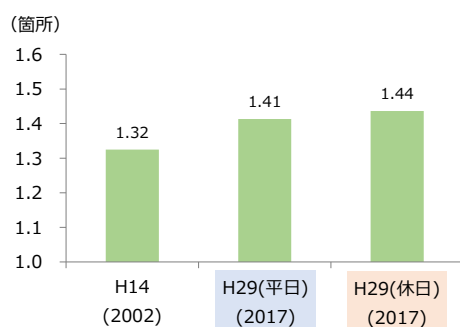


図 8-51 都心地域内における立ち寄り箇所数（私事目的）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

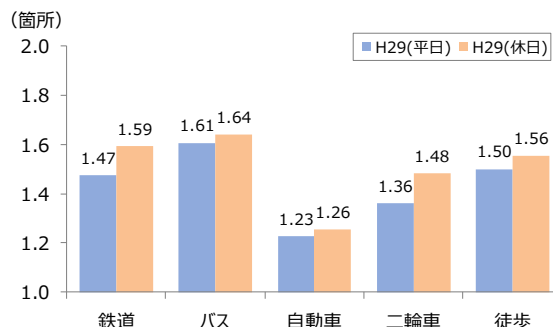
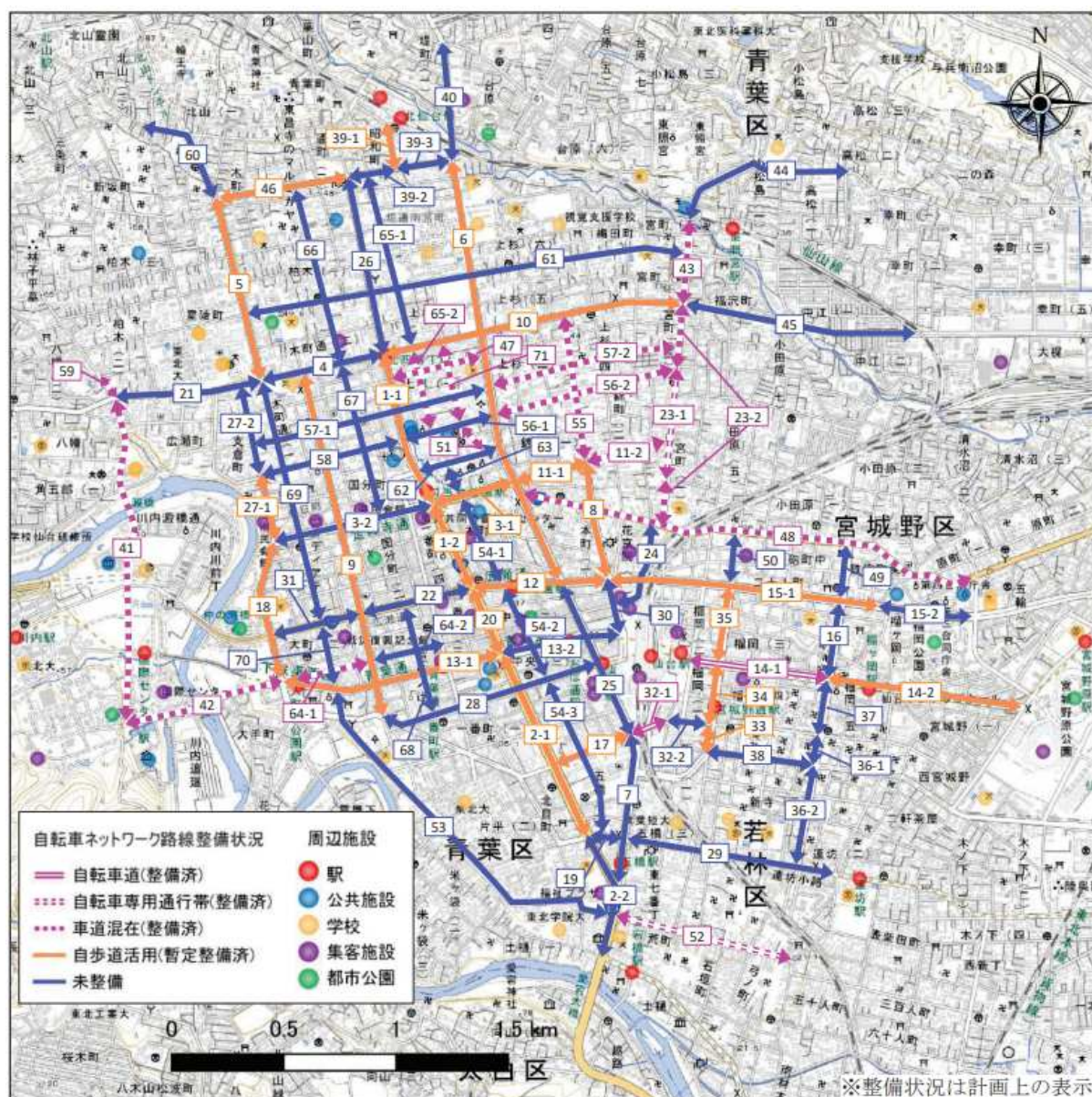


図 8-52 代表交通手段別の都心地域内立ち寄り箇所数（私事目的）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

・「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」に基づき、自転車ネットワーク路線の自転車通行空間の整備を進めているが、未整備箇所も存在している。【図 8-53】



(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

図 8-53 自転車ネットワーク路線図（令和 2（2020）年度末時点）

出典：仙台市自転車の安全な利活用推進計画

- ・都心発着の代表交通手段分担率は、仙台市全体と比較して、鉄道、バス、徒歩の割合が高く、自動車が低くなっている。休日は平日と比較して自動車、徒歩の割合が高く、鉄道、バス、自転車が低くなっている。【図 8-54、図 8-55】
- ・都心内々の代表交通手段分担率は徒歩の割合が平日は約 70%、休日は約 80%と非常に高くなっているほか、自転車も比較的高くなっている。【図 8-54、図 8-55】
- ・都心発着の目的構成は、仙台市全体と比較して、通勤、買物、私事、業務の割合が高く、帰宅が低くなっている。休日は平日と比較して、買物、私事の割合が高く、通勤、業務が低くなっている。【図 8-56、図 8-57】

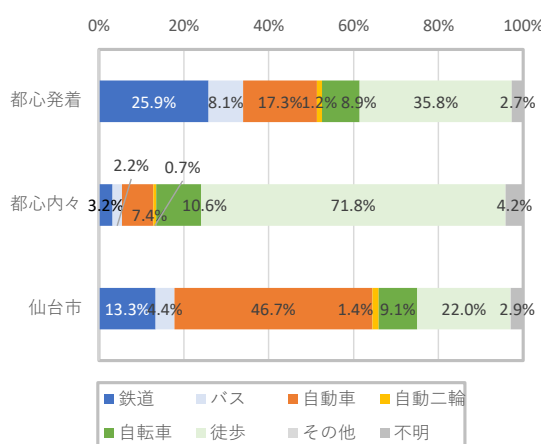


図 8-54 都心発着の代表交通手段分担率
(H29 (2017)・平日)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

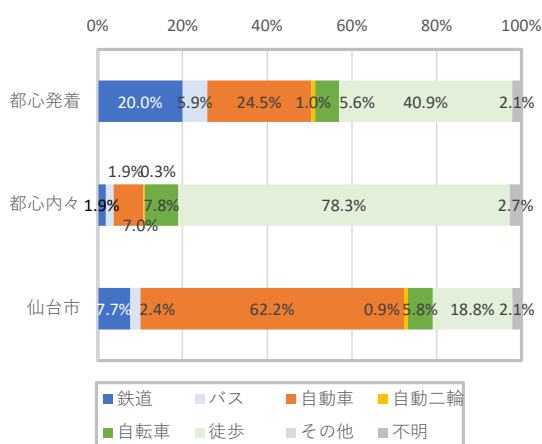


図 8-55 都心発着の代表交通手段分担率
(H29 (2017)・休日)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より

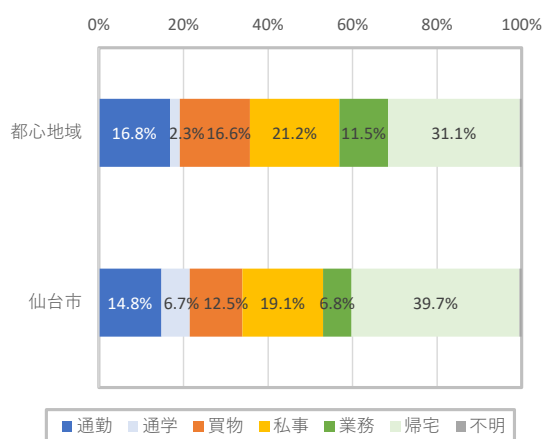


図 8-56 都心発着の目的構成
(H29 (2017)・平日)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

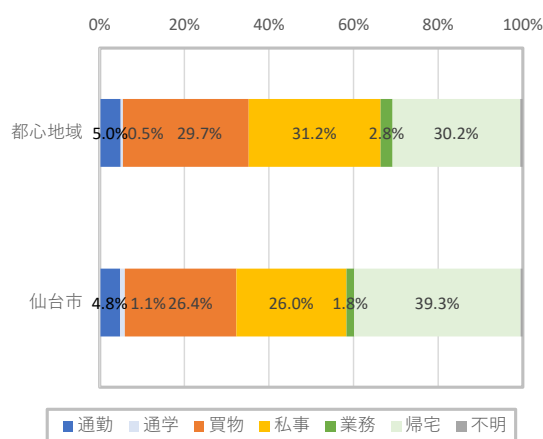


図 8-57 都心発着の目的構成
(H29 (2017)・休日)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

- ・都心着の鉄道発生密度は、鉄道沿線地域で高く、特に休日は南北線沿線が高くなっている。

【図 8-58、図 8-59】

- ・都心着のバス発生密度は、平日休日ともに市の北西地域で高くなっている。

【図 8-60、図 8-61】

- ・都心着の自動車発生密度は、平日休日ともに都心地域内が高くなっているが、休日は都心周辺地域でも高くなっている。【図 8-62、図 8-63】

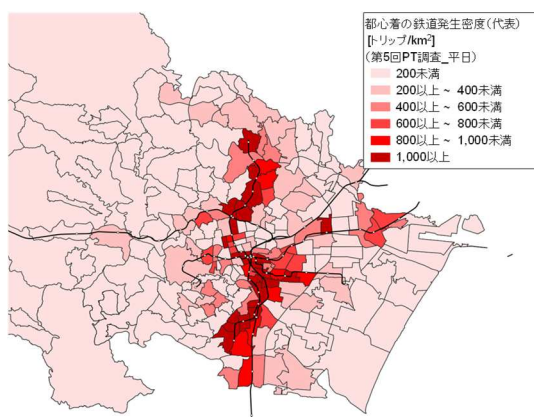


図 8-58 都心着の代表交通手段鉄道発生密度
(H29 (2017) ・平日・中ゾーン別)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

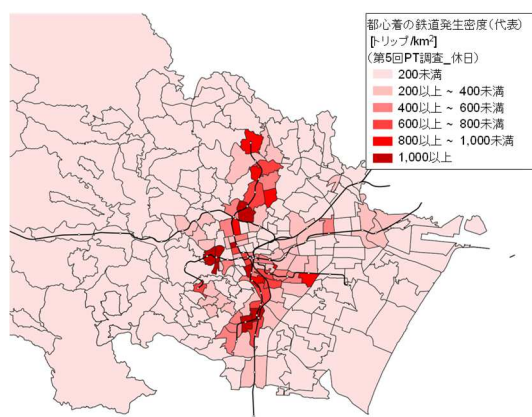


図 8-59 都心着の代表交通手段鉄道発生密度
(H29 (2017) ・休日・中ゾーン別)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

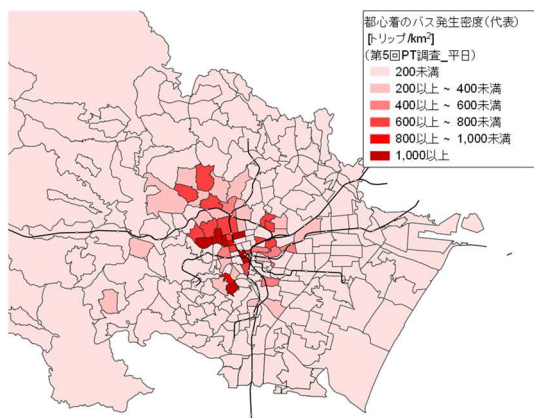


図 8-60 都心着の代表交通手段バス発生密度
(H29 (2017) ・平日・中ゾーン別)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

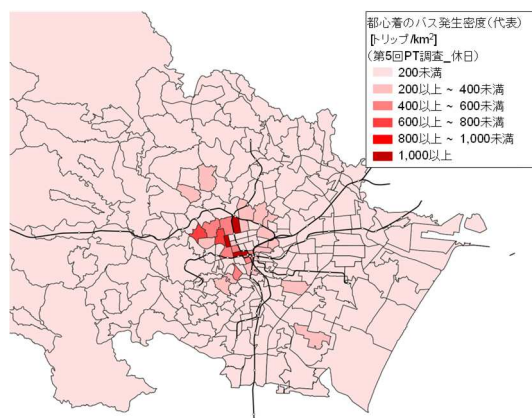


図 8-61 都心着の代表交通手段バス発生密度
(H29 (2017) ・休日・中ゾーン別)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

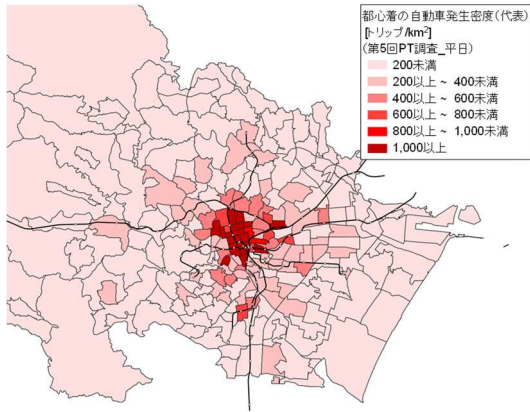


図 8-62 都心着の代表交通手段自動車
発生密度

(H29 (2017) ・ 平日 ・ 中ゾーン別)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

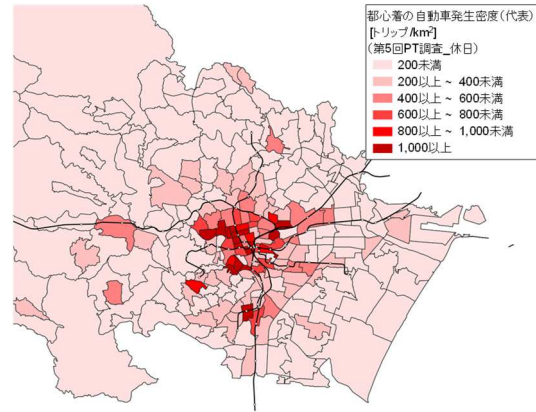


図 8-63 都心着の代表交通手段自動車
発生密度

(H29 (2017) ・ 休日 ・ 中ゾーン別)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

(3) 仙台市の公共交通の現状と問題

ここまで整理した公共交通における現状から、公共交通の問題について下表のように整理した。

表 8-5 仙台市の公共交通の現状と問題

大分類	中分類	図表	現状	問題
社会情勢	人口の動向	仙台市の人口の推移と見込み（図 8-1）	人口は今後緩やかに減少・高齢者人口は増加	公共交通の利用者が減少・交通事業者の経営が悪化する
〃	〃	仙台市の就業者数の推移（図 8-2）	就業者数は横ばい・高齢就業者が増加	
〃	〃	地域別の人口密度と人口増減（図 8-3、図 8-4）	人口は宅地開発が進む地区で増加 高齢夫婦世帯は市街地域、子育て世帯は都心地域等で増加傾向	地域の人口動態に応じて交通に対するニーズが多様化する
〃	〃	地域別の高齢夫婦世帯数と増減（図 8-5、図 8-6）		
〃	〃	地域別の子育て世帯数と増減（図 8-7、図 8-8）		
〃	経済の動向	地域別従業者数と増減（図 8-9、図 8-10）	従業者数は都心や拠点に集積・増加	都心や拠点への大量輸送のニーズは継続する
〃	医療の動向	メタボリックシンドローム該当者の年次推移（図 8-11）	政令市の中でもメタボ率が高い	過度な自動車依存により市民の健康に悪影響が生じる
〃	〃	通勤交通手段と肥満の関係（図 8-12）	自動車通勤では肥満の割合が上昇	
〃	交通事故の動向	仙台市における交通事故件数と死傷者数の推移（図 8-13）	事故件数、死傷者数は減少傾向	高齢者による事故の増加などによる、免許返納の増加から、移動制約者となる高齢者も増加する
〃	〃	宮城県における高齢運転者事故発生件数の推移（図 8-14）	高齢者による事故の割合が増加	
〃	〃	仙台市の年代別運転免許返納者数（図 8-15）	60 歳以上の運転免許返納者数は増加傾向	

大分類	中分類	図表	現状	問題
社会情勢	観光の動向	仙台市の宿泊者数の推移 (図 8-16、図 8-17)	宿泊者数は増加傾向	郊外を訪れる観光客等の減少の一因となる
〃	〃	主要な観光地・施設の年間入込客数の推移 (図 8-18)	仙台城跡周辺の入込が増加する一方、郊外の観光地では減少傾向	
〃	〃	主要な観光地・施設と公共交通によるアクセス状況 (表 8-1)		
公共交通を取り巻く動向	移動の基礎的な状況	代表交通手段の経年変化 (仙台市) (図 2-1)	自動車は横ばい、鉄道が増加	世代やライフステージによって交通行動の志向が変化する
〃	〃	年齢階層別代表交通手段の変化 (H29 と H14 の比較・平日) (図 2-2)	若者の自動車利用が減少、高齢者の自動車利用が増加	
〃	〃	地域別の発生集中密度 (平日・休日) (図 8-19、図 8-20)	都心や拠点で移動の密度が高い	都心や拠点への輸送ニーズが高い
〃	公共交通カバー圏域	公共交通カバー圏域と夜間人口 (図 8-21)	公共交通の人口カバー率は非常に高い	—
〃	〃	鉄道駅勢圏と従業者数 (図 8-22)	従業者数の 7 割が駅勢圏内に集積	
〃	鉄道に係る状況	鉄道乗車人員の推移 (仙台市) (図 2-10)	鉄道利用者は経年的に増加傾向	今後は人口減少により鉄道利用者が減少に転ずる可能性がある
〃	〃	鉄道発生集中交通量の推移 (仙台市) (図 8-23)		

大分類	中分類	図表	現状	問題
公共交通を取り巻く動向	鉄道に係る状況	地域別の鉄道分担率（平日・休日） （図 2-11、図 8-24）	鉄道沿線で分担率が高いが、一部鉄道沿線から離れた地域でも高い（フィーダーバス）	フィーダーバスの維持が困難になると鉄道利用者も減少する
〃	バスに係る状況	バス乗車人員の推移 （図 2-12）	経年的に減少傾向	バス事業者の経営状態が悪化し路線維持が困難になる
〃	〃	バス発生集中交通量の推移（仙台市） （図 8-25）	経年的に減少傾向	
〃	〃	バス事業者の収入の推移（図 2-13）	経年的に減少傾向	
〃	〃	路線バスの系統数 （図 8-26）	市域が広く運行系統が多い	利用者が極めて少ない地域でも運行しているため運行効率が低下している
〃	〃	地域別バス分担率・区間別バス本数 （図 8-27、図 8-28）	都心の他、北東部、北西部、南西部で分担率が高い	バス事業者の経営状態が悪化すると、バスへの依存度が高い地域の交通利便性が低下する
〃	〃	時間帯別バス運行本数（平日・休日） （図 8-29、図 8-30）	平日は朝夕に大きなピーク、休日は日中時間帯に本数が分散	地下鉄東西線開業による影響はあるものの、朝夕ピーク時は一定の需要がある
〃	〃	時間帯別バス発生集中量・分担率（平日・休日） （図 8-31、図 8-32）	平日は朝夕に大きなピーク、休日は日中時間帯に利用が分散	
〃	〃	時間帯別バス発生集中量の変化（H14 と H29 の比較・平日） （図 8-33）	代表交通手段バスの朝夕のピーク時間帯で利用が大きく減少	

大分類	中分類	図表	現状	問題
公共交通を取り巻く動向	バスに係る状況	駅別のバス運行本数 (図 8-34)	都心やフィーダーバスの拠点駅に多くのバスが乗り入れている	渋滞等に伴いバスの定時性への影響がある可能性がある
〃	〃	主なバス停における平日朝の遅延状況 (表 8-3)	都心部やフィーダー駅で遅れがみられる	
〃	〃	平日朝ピーク時にバス停時刻に対して遅れがでる区間（都心周辺） (図 8-35)	多くの系統が集中する都心部の区間で遅れが大きくなる	
〃	〃	宮城県の第二種運転免許の保有者数の推移 (図 8-36)	バス・乗合タクシー・タクシー運転手の担い手が減少	運転手不足によってバスサービスの維持が困難になる
〃	〃	全国の第二種運転免許の保有者年齢 (図 8-37、図 8-38)		
〃	〃	運輸業の初任給 (図 8-39)		
〃	自動車に係る状況	全世帯ごとの自動車保有台数の比較 (図 2-15)	車を持たない若者が増加	公共交通サービスが低下すると、移動制約者が増加する
〃	〃	地域別の自動車分担率（平日・休日） (図 2-16、図 8-40)	都心地域以外で分担率が高い	都心地域以外では自動車に強く依存している

大分類	中分類	図表	現状	問題
公共交通を取り巻く動向	自動車に係る状況	後期高齢者の地域別の自動車の発生集中密度（平日・休日） （図 8-41、図 8-42）	都心地域や、鉄道沿線の他、鶴ヶ谷・南光台などで密度が高い	都心地域やその周辺では、（自動車を運転できない）子供や高齢者の自動車利用が多い
〃	〃	免許を持たない後期高齢者の外出率（平日・休日） （図 8-43、図 8-44）	都心地域や鉄道沿線で高く、鉄道沿線から離れると低くなる	
〃	〃	後期高齢者・高校生以下の地域別の自動車（同乗）の発生集中密度（平日・休日） （図 8-45、図 8-46、図 8-47、図 8-48）	自動車同乗需要は都心地域や、都心地域からやや離れた市街地で多い	
〃	自転車の現状	駅別自転車利用状況と DATEBIKE ポートの設置状況 （表 8-4）	一部の駅で鉄道端末自転車のトリップ数が多い（都心地域では DATEBIKE を組み合わせた回遊が可能）	都心地域での端末自転車分担率が低い
〃	都心地域の現状	都心地域の平均交差点交通量の経年変化 （図 8-49）	都心の自動車交通量は減少傾向	—
〃	〃	都心内道路の歩行者数の推移 （図 8-50）	歩行者数は新型コロナで減少、駅から離れると大幅に減少しており、駅前への一極集中の傾向	都心の回遊性が低い傾向
〃	〃	都心地域内における立ち寄り箇所数（私事目的）（図 8-51）	都心の立ち寄り箇所数が少なく回遊性が低い傾向	

大分類	中分類	図表	現状	問題
公共交通を取り巻く動向	都心地域の現状	代表交通手段別の都心地域内立ち寄り箇所数（私事目的） （図 8-52）	自動車よりも鉄道、バス、二輪、徒歩の方が立ち寄り箇所数が多い	—
〃	〃	自転車ネットワーク路線図（図 8-53）	自転車通行空間の整備を進めているが未整備区間も残る	都心の端末及び回遊交通手段としての自転車の通行空間整備が未了であり、自転車を利用した都心の回遊性が低い傾向
〃	〃	都心発着の代表交通手段分担率（平日・休日） （図 8-54、図 8-55）	平日の都心発着トリップは鉄道分担率が高く、内々トリップは徒歩分担率が高い	—
〃	〃	都心発着の目的構成（平日・休日） （図 8-56、図 8-57）	平日の都心発着トリップは通勤・買物・私事・業務の割合が高い	—
〃	〃	都心着の交通手段別発生密度（鉄道、バス、自動車）（平日・休日） （図 8-58、図 8-59、図 8-60、図 8-61、図 8-62、図 8-63）	鉄道は鉄道沿線から、バスは北西部からの利用が多い 自動車は都心内からが多い 休日公共交通の利用が減少し、自動車が増加する	休日は自動車への依存が強い
〃	交通環境の革新	10 人乗り小型低速EVバス （図 2-17）	低速EVバスの普及促進	—
〃	〃	TOHOKU MaaSのデジタルチケットイメージ（図 2-18）	MaaSの発展	
〃	〃	仙台MaaSパンフレット（図 2-19）		

(4) 仙台市の公共交通の課題

ここまで整理した公共交通に関する現状・問題に対して課題を下表のように整理した。

表 8-6 仙台市の公共交通の課題

項目	現状・問題	課題
社会情勢	公共交通の利用者が減少・交通事業者の経営が悪化する	公共交通カバー圏域の維持
〃	地域の人口動態に応じて交通に対するニーズが多様化する	地域の実情に応じた公共交通サービスの確保
〃	都心や拠点への大量輸送のニーズは継続する	中心部や鉄道駅への公共交通によるアクセス利便性の確保
〃	過度な自動車依存により市民の健康に悪影響が生じる	健康増進に向けた公共交通の利用促進
〃	高齢者による事故の増加などによる、免許返納の増加から、移動制約者となる高齢者も増加する	公共交通サービスの確保
〃	郊外を訪れる観光客等の減少の一因となる	観光地への公共交通アクセスの確保
公共交通（全体）	世代やライフステージによって交通行動の志向が変化する	交通行動の志向に合わせた公共交通サービスの確保
〃	都心や拠点への輸送ニーズが高い	中心部や鉄道駅への公共交通によるアクセス利便性の確保
〃	公共交通の人口カバー率は高い	公共交通サービス・公共交通カバー圏域の維持
公共交通（鉄道）	今後は人口減少により鉄道利用者が減少に転ずる可能性がある	公共交通サービスの維持
〃	フィーダーバスの維持が困難になると鉄道利用者も減少する	
公共交通（バス）	バス事業者の経営状態が悪化し路線維持が困難になる	公共交通サービスの確保
〃	バス事業者の経営状態が悪化すると、バスへの依存度が高い地域の交通利便性が低下する	
〃	利用者が極めて少ない地域でも運行しているため運行効率が低下している	

項目	現状・問題	課題
公共交通（バス）	地下鉄東西線開業による影響はあるものの、朝夕ピーク時は一定の需要がある	利用状況に応じた公共交通サービスの検討
〃	渋滞等に伴いバスの定時性への影響がある可能性がある	公共交通の利便性向上
〃	運転手不足によってバスサービスの維持が困難になる	公共交通サービスの確保
自動車	公共交通サービスが低下すると、移動制約者が増加する	公共交通サービスの確保
〃	都心地域以外では自動車に強く依存している	公共交通サービスの確保
〃	都心や鉄道沿線から離れた地域では子供や高齢者でも自動車に依存している	公共交通の利用促進
都心	都心内道路の空間構成を見直す余地が生じる	都心の回遊性向上
〃	都心の回遊性が低い傾向	
〃	自動車は都心における立ち寄り個所数が公共交通より少ない	
〃	都心アクセスへの鉄道利用、都心内移動における徒歩移動のニーズが高い	
〃	都心内移動のニーズが高い	
〃	休日は自動車への依存が強い	公共交通の利用促進
〃	自転車を利用した都心の回遊性が低い傾向	都心部における自転車の活用
交通環境の革新	近年、低速EVバスの普及促進、MaaSの発展など、新技術の普及、活用が進む	新技術を活用した公共交通サービスに関する既存サービス・制度との調整・整合

8.3 用語解説

用語	説明
オープンデータ	■国、地方公共団体及び事業者が保有するデータのうち、誰もがインターネットなどを通じて容易に利用（加工、編集、再配布など）できるよう、公開されたデータ。
グリーンスローモビリティ	■電動で、時速 20km 未満で公道を走ることが可能な4人乗り以上の交通手段。
コミュニティサイクル	■地域内での自転車の利用拡大を目的として、複数のサイクルポートを配置し、任意のサイクルポートで自転車を借りたり返したりすることのできる都市交通システム。
シームレス化	■シームレスは、「継ぎ目のない」の意味。交通におけるシームレス化は、複数の交通手段の接続性（継ぎ目）を改良することであり、交通結節点整備などのハード整備から、運行方法の改良など、ソフトのサービスまで幅広い取り組みによって、出発地から目的地までの移動を円滑なものとする。
スマートバス停	■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。路線図や時刻表の文字が大きく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ができる。
代表交通手段	■1トリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合に利用した主な交通手段のことで、あらかじめ設定した以下の優先順位に基づき、最も優先度が高い交通手段が代表交通手段になる。 鉄道＞バス＞自動車＞自動二輪＞自転車＞徒歩
端末交通手段	■代表交通手段が鉄道の場合は、出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までのトリップのことをいい、その利用交通手段を鉄道端末手段と言う。同様に、バス端末トリップは、出発地からバス停、またはバス停から目的地までのトリップのことを指す。
地域交通	■公共交通のサービスレベルが低い地域などにおいて、通勤、通学、通院、買物など住民の日常生活に必要不可欠な目的のために運行する、既存の公共交通を補完する地域主体の交通手段。
デマンド交通	■利用者のニーズに応じて柔軟に運行する形態。路線や時刻表を設定したうえで予約を受けて運行する「セミデマンド型」や、路線や時刻表を定めず予約に応じて運行する「フルデマンド型」がある。

用語	説明
トリップ	■人がある目的(例えば、通勤や買い物など)を持って、ある地点からある地点へ移動する単位。
二次交通	■一般的に、市域外から市域内の空港や鉄道駅などの交通拠点までの移動に用いる交通機関を一次交通といい、交通拠点から目的地までの交通機関を二次交通という。
乗合タクシー	■ワゴンタイプやセダンタイプなど、乗車定員 11 人未満の車両を使用し、不特定多数の方が乗り合って、有償で運行する形態。
バスロケ (バスロケーションシステム)	■バスの位置情報を GPS 車載器でリアルタイムに把握することで、路線バスの接近情報をインターネット等を通じて、情報提供を行うシステム。
パーソントリップ調査	■「どのような人が」「いつ」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動しているのかを調べる調査。 ■仙台都市圏においては、過去 5 回(昭和 47 年、昭和 57 年、平成 4 年、平成 14 年、平成 29 年)のパーソントリップ調査を実施。
発生集中量	■ある地域の発生量と集中量の和(発生量+集中量)。単位は「トリップエンド」。
発生量／集中量	■ある地域から出発するトリップをその地域の発生量、到着するトリップを集中量と言う。単位は「トリップ」または、「トリップエンド」。
フィーダーバス	■主に鉄道を利用する移動の場合に、自宅から駅までの端末的な輸送をフィーダー輸送といい、その輸送を担うバスをフィーダーバスという。

用語	説明
分担率	■トリップの総量に占める各交通手段のトリップの割合。
モビリティ・マネジメント	■渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのこと。
ユニバーサルデザイン	■障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう、あらかじめ都市や生活環境をデザインするという考え方。また、そうしたデザインのこと。
立地適正化計画	■市町村が都市全体の観点から作成する、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランのこと。
G T F S - J P (標準的なバス 情報フォーマット)	■General Transit Feed Specification Japan の略で、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として策定された共通様式である。世界標準の公共交通データ様式であるGTFSを元に、国土交通省が標準化を進めている。 インターネット等での経路検索におけるバス情報の拡充により、国内の検索サービスにも情報を掲載することで、公共交通の情報を利用者に届ける手段のひとつである。
M a a S	■Mobility as a Service の略語で、目的地までのルートや移動手段、さらには街なかの飲食・物販店、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うことができる仕組みのこと。
P T P S (Public Transportation Priority Systems)	■交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した公共車両優先システム。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行う。