

せんだい都市交通プラン

(中間案)

令和2年11月
仙台市

目次

1.	はじめに	1
1-1.	せんだい都市交通プランの策定について	1
1-2.	本プランの位置づけについて	2
2.	本市における現状と課題	7
2-1.	本市の現状について	7
2-2.	現状と課題の整理	27
3.	交通の将来目標	28
3-1.	交通の将来目標	28
3-2.	交通政策の基本方針	32
3-3.	将来の交通体系	35
4.	将来目標の実現に向けた施策	37
4-1.	実施施策	37
4-2.	実施プログラム	78
4-3.	モニタリング指標の設定	80
5.	計画の推進について	81
5-1.	推進体制	81
5-2.	計画の進行管理	81
	(参考資料)	82
	せんだい都市交通プラン（H22.11策定）の振り返り	82
	用語解説	86
	検討体制・検討経緯	89

1. はじめに

1-1. せんだい都市交通プランの策定について

本市では、平成 22 年に「せんだい都市交通プラン(以下、プラン)」を策定し、100 万都市のにぎわいと暮らしやすさの確保を目指して、「鉄道にバスが結節する、公共交通を中心とした、過度にクルマに依存しない交通体系」を構築するため、地下鉄東西線の開業により機能集約型都市構造の基軸となる十文字型の骨格交通軸を形成するとともに、仙台駅周辺地区の交通結節機能強化や東西自由通路の拡幅整備、青葉通再整備事業などによる都心の交通環境改善などに取り組んできました。

一方で、プランの計画期間である 10 年が経過し、本市を取り巻く社会情勢の変化や、東西線開業後の交通行動の変化、少子高齢化の進展等に伴う市民ニーズの変化などへの柔軟な対応が求められてきていることから、これからの本市における交通政策の指針として、新たなプランを策定します。

新たなプランでは、現状の課題を整理し、課題への対応を踏まえた交通政策の目標や基本方針を定め、各方針に基づいた実施施策を示します。また、実施施策の推進体制の構築や実施プログラムの設定、適切なモニタリングによる計画・施策の改善を行い、将来目標の達成を目指します。

1-2. 本プランの位置づけについて

1-2-1. 本プランの位置づけ

本プランは、上位計画である「仙台市総合計画」を踏まえ、本市における交通政策の指針として定めるものです。

また、より効果的・効率的に事業を展開していくため、関連計画である都市計画マスタープランやその他交通に関する計画と連携を図っていきます。

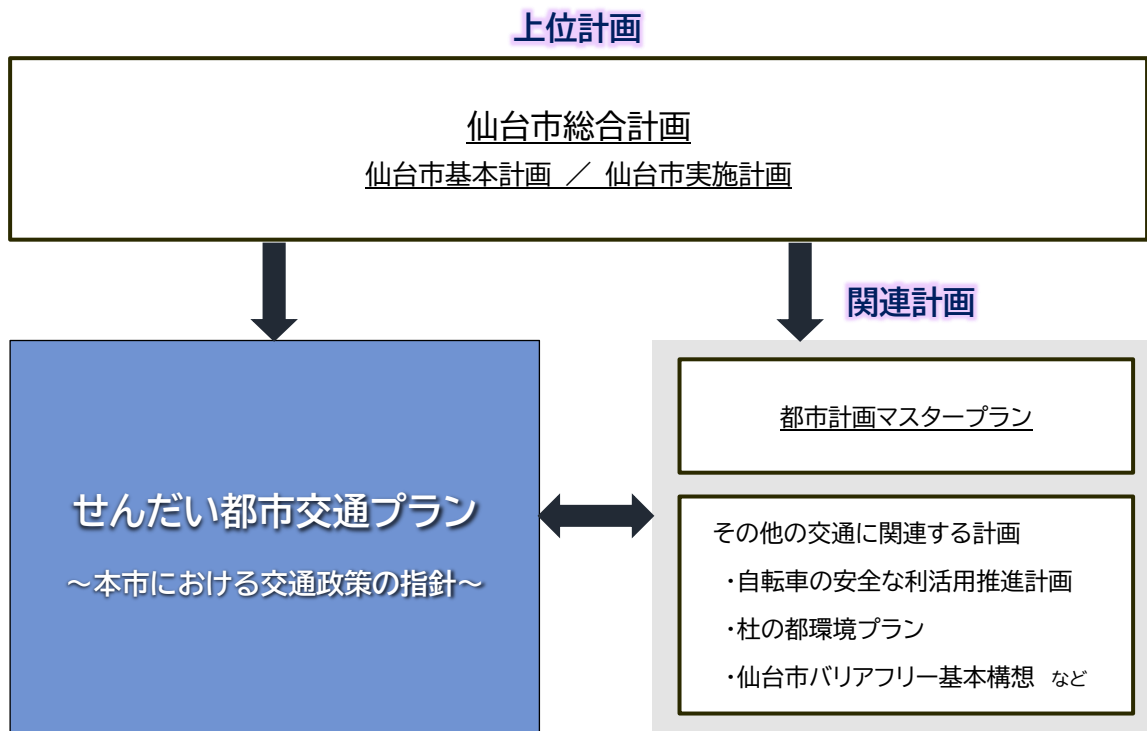


図 1 本計画の上位計画と関連計画

1-2-2. 計画期間

本計画の計画期間は、仙台市基本計画や仙台市都市計画マスタープランの計画期間と合わせ、令和3年度(2021年度)から令和12年度(2030年度)とします。

1-2-3. まちづくり関連計画

(1) 仙台市総合計画（上位計画）

仙台市総合計画は、住民や地縁団体をはじめ仙台に関わる方々が、ともに進む方向を共有することを目的に策定しており、仙台の目指す都市の姿とその実現に向けた施策の方向性を示したまちづくりの指針となる「基本計画」と、目標の着実な実現に向け具体的な施策を取りまとめる「実施計画」で構成されています。

■計画期間

「基本計画」の計画期間は10年間とし、初年度を令和3年度(2021年度)、目標年次を令和12年度(2030年度)としています。行政運営の長期的な指針となるものであるため、目指す都市の姿については、21世紀半ば(2050年頃)を見据えるものとしています。

具体的な目標と施策を定める「実施計画」は、「基本計画」の期間を3つに分割し、概ね3年間としています。

■まちづくりの理念



まちづくりの理念として、「挑戦を続ける、新たな杜の都へ～“The Greenest City”SENDAI～」を掲げ、「杜の都」と親和性のある Green という言葉に、目指す都市像に関連する多様な意味を持たせるとともに、世界を見据えて常に高みを目指していくという方向性を示しています。

■目指す都市の姿

本市がこれまで培ってきた強みである「環境」、「共生」、「学び」、「活力」の4つの都市個性を見つめ直し、「杜の恵みと共に暮らすまちへ」、「多様性が社会を動かす共生のまちへ」、「学びと実践の機会があふれるまちへ」、「創造性と可能性が開くまちへ」の4つの目指す都市の姿を示しています。

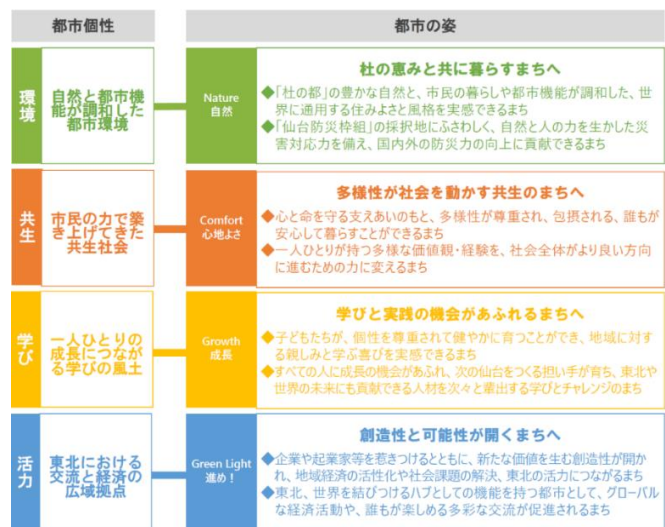


図 2 目指す都市の姿(仙台市総合計画)

(2) 仙台市都市計画マスタープラン

仙台市都市計画マスタープランは、仙台市基本計画を踏まえ、都市づくりの目標像や基本方針を明らかにし、本市の都市づくりに関わる人々が都市づくりの目標像などを共有し連携を図りながら、都市づくりを総合的に展開していくことを目的としています。

■計画期間

仙台市基本計画に掲げた 21 世紀半ば(2050 年頃)を見据えた都市像の実現を目指し、仙台市基本計画の計画期間と合わせ、令和 3 年度(2021 年度)から令和 12 年度(2030 年度)までとしています。

■都市づくりの目標像



「杜の都」の豊かな自然と、市民の暮らしを支える都市機能が調和した都市づくりを目指すとともに、まちづくりに関わる全ての人々が持つ力を十分に発揮し、新しい価値を創造していく挑戦によって新たな活力を生み出し、働く場所や学ぶ・楽しむ場所、暮らす場所として選ばれる、魅力あふれる“新たな杜の都”をつくることを目指しています。

■土地利用の基本的な考え方

自然と都市機能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、鉄道駅を中心に都市機能の集約を進めることとしています。

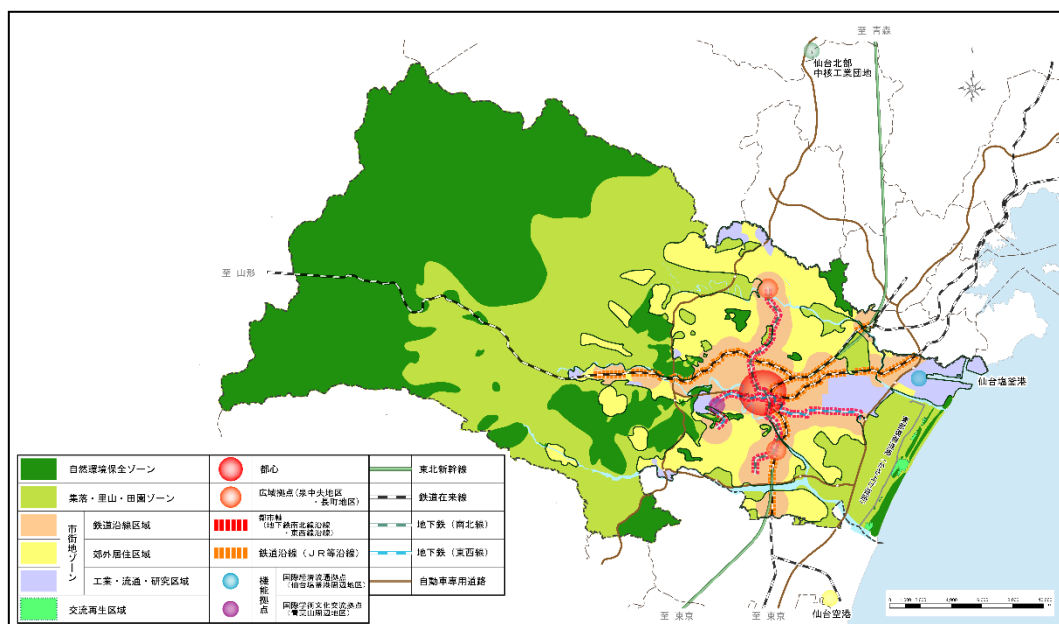


図 3 土地利用による地域区分(仙台市都市計画マスタープラン)

1-2-4. 社会的な動向

(1) 持続可能な開発目標 (SDGs)

SDGs とは、「Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)」の略称であり、平成 27 年(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」にて記載された 2016 年から 2030 年までの国際目標です。

SDGs では、誰一人取り残さない持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、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。

本計画では、SDGs の 17 の目標のうち、5 つの目標(3、9、10、11、13)が特に関連することから、同じ目的意識を持って本計画を推進することにより、SDGs の達成に貢献していきます。



図 4 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) 新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響

令和2年(2020年)に感染が拡大した新型コロナウイルス感染症は、働き方や買い物、娯楽など、人々の生活に大きな変化をもたらしており、交通面に対しても、バスや地下鉄利用の大幅な落ち込み、自転車の利用増加などの影響を及ぼしています。

公共交通は、市民の日常生活や経済活動等を支える都市インフラとして重要であるため、安定的な運行により、市民の安全・安心な移動環境を確保していく必要があります。公共交通における感染リスクについては、マスクの着用や車内の換気等の感染対策の徹底によって抑えることができると考えられることから、今後も新しい生活様式等、社会の変化への対応力を高めながら、公共交通を中心とした交通政策を推進していきます。

外出が必要な方のために運行を続けています



図 5 公共交通における感染対策の広報ポスター(交通事業者の取組紹介)

出典:くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員会資料



図 6 公共交通における感染対策の広報ポスター(安全な公共交通の乗り方)

出典:日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)作成資料

2. 本市における現状と課題

2-1. 本市の現状について

2-1-1. 社会情勢

(1) 人口の動向

- ・本市の総人口は、109 万人(令和元年 8 月推計人口)で、人口流入などにより増加傾向が続いています。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、2050(令和 32)年頃に 100 万人を割り込む見込みとなっています。【図 7】
- ・高齢人口は今後も増加傾向が続き、2050 年頃にピークを迎える見込みとなっています。【図 7】
- ・日本全体は既に人口減少が始まっており、今後一貫して減少するとの見込みの中、特に東北地方は落ち込みが激しいと予測されていますが、本市の人口減少のスピードは比較的緩やかに進むと予測されています。【図 8】

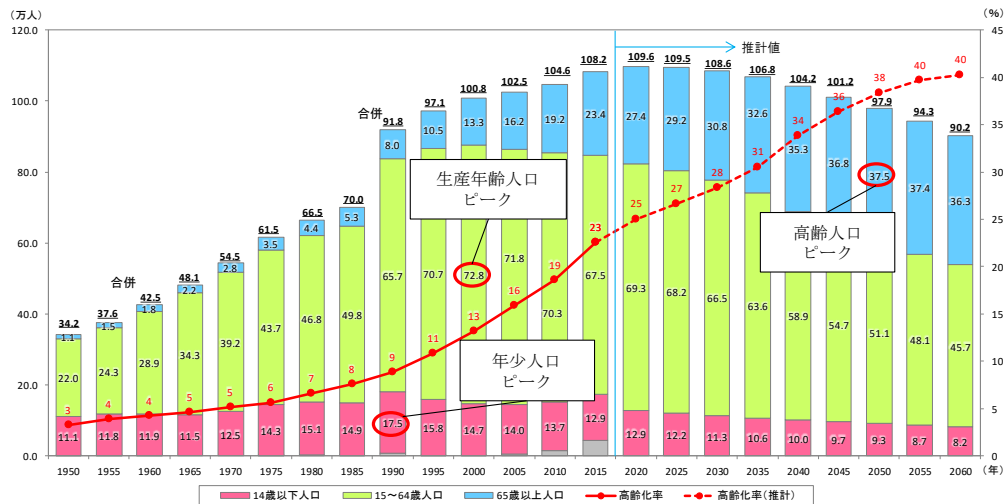


図 7 仙台市の人口の推移と見込み

出典：分野ごとの将来の見通し_H30.11_仙台市総合計画審議会(第2回審議会)

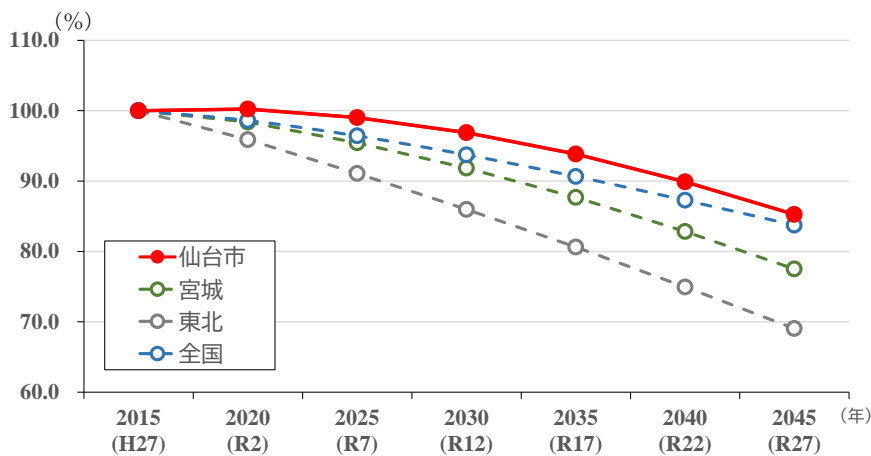
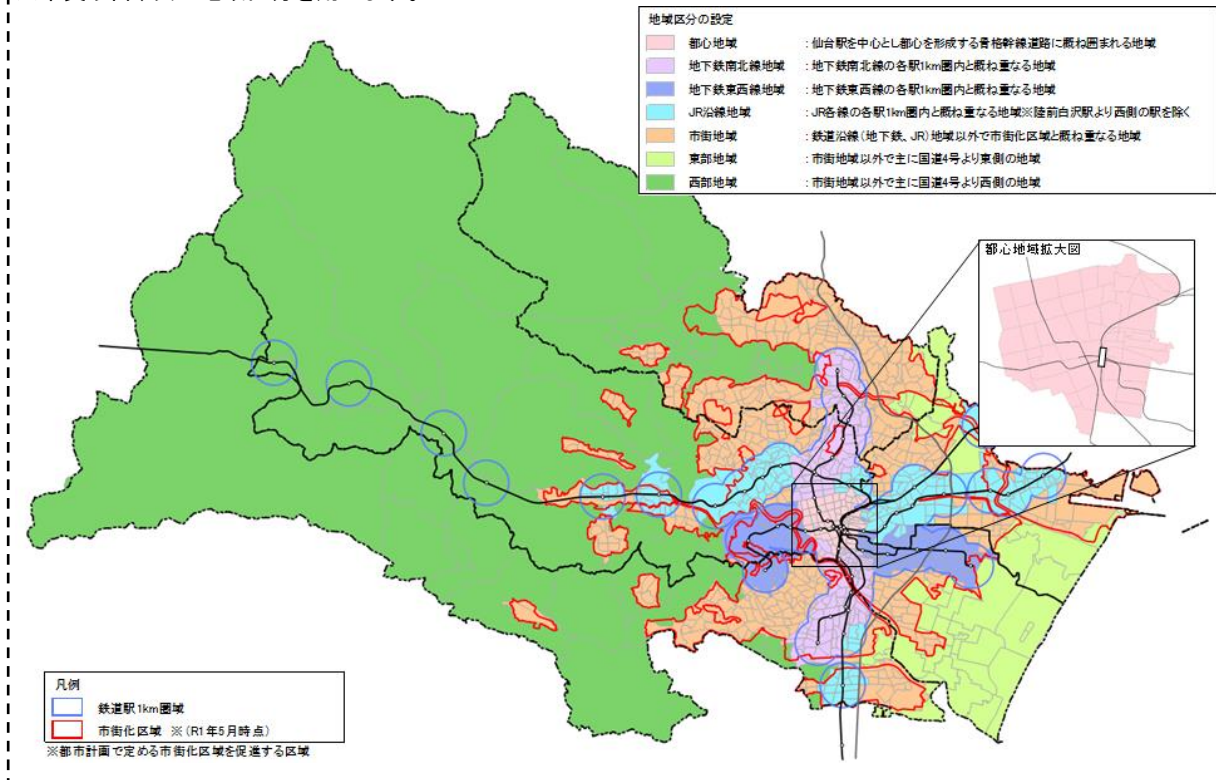


図 8 全国・東北の人口増減率

出典：国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(平成 30(2018)年推計)』

※本頁以降、次の地域区分を用います。



- ・人口は、都心地域や鉄道沿線を中心に集積しており【図 9】、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増加しています。【図 10】
- ・一方で、鶴ヶ谷や緑ヶ丘など、市街地域の一部で人口の減少が見られます。【図 10】

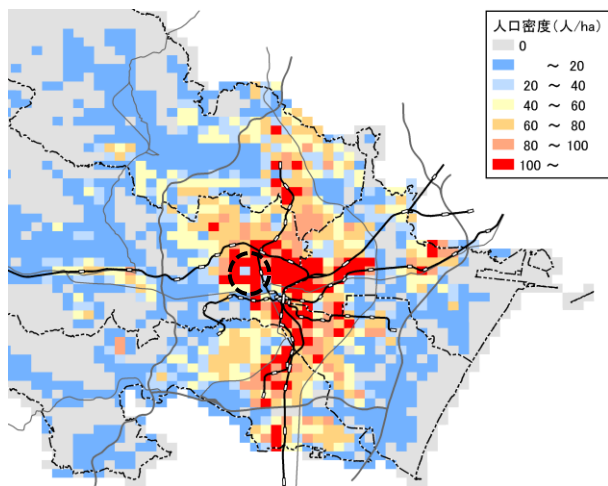


図 9 人口密度(H27)

出典: 国勢調査(H27)より作成.500m メッシュ

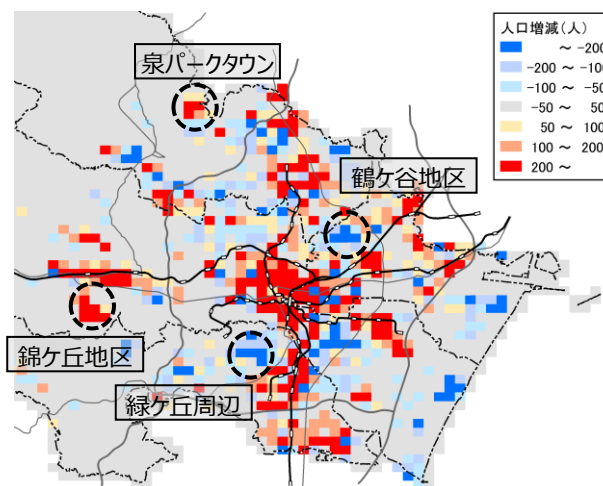


図 10 人口の増減(H27-H17)

出典: 国勢調査(H17, H27)より作成.500m メッシュ

・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ます。【図 12～図 14】

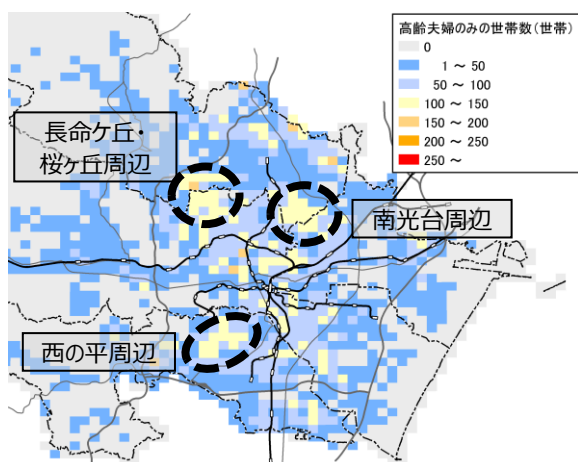


図 11 高齢夫婦のみの世帯数(H27)

出典:国勢調査(H27)より作成.500mメッシュ
※夫65歳以上、妻60歳以上の夫婦のみの世帯

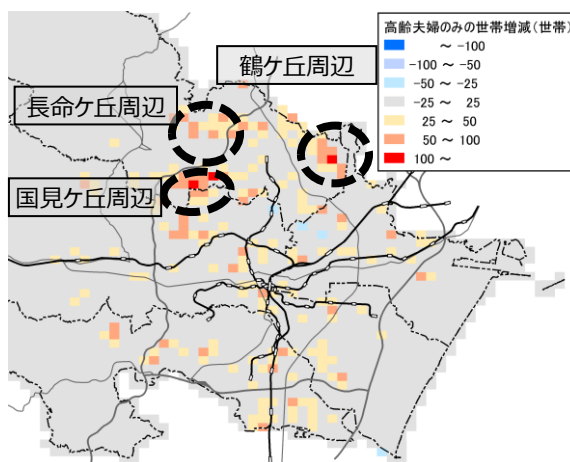


図 12 高齢夫婦のみ世帯の増減(H27-H17)

出典:国勢調査(H17、H27)より作成.500mメッシュ
※夫65歳以上、妻60歳以上の夫婦のみの世帯

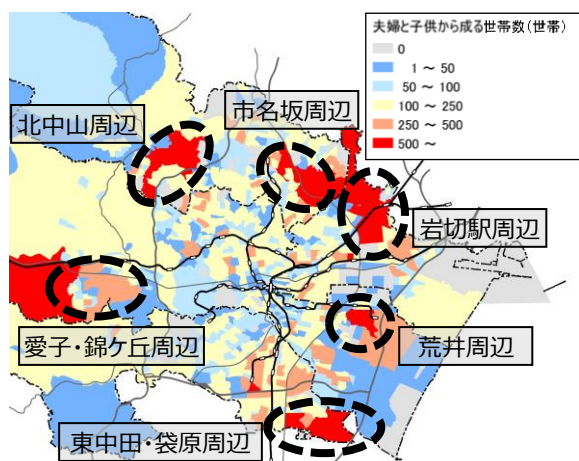


図 13 子育て世帯の世帯数(H27)

出典:国勢調査(H27)より作成.小地域
※子育て世帯:夫婦と子供(20歳以下)から成る世帯

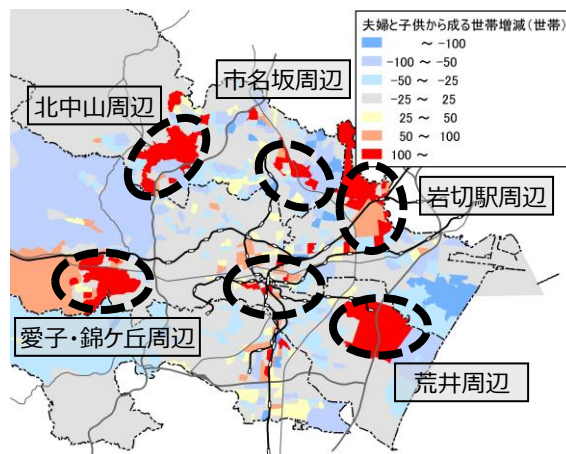


図 14 子育て世帯の増減(H27-H17)

出典:国勢調査(H17、H27)より作成.小地域
※子育て世帯:夫婦と子供(20歳以下)から成る世帯

(2) 経済の動向

・事業所数及び従業者数は平成 24 年に微減しましたが、平成 28 年は平成 21 年の従業者数から微増しています。【図 15】

・従業者は、都心地域、泉中央駅周辺、長町のほか、卸町や六丁の目等を集積しています。【図 16】

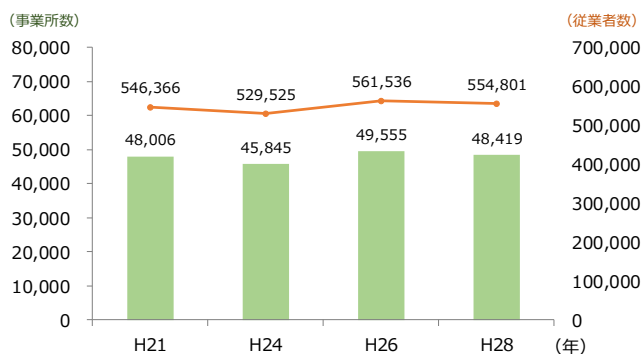


図 15 事業所及び従業者の推移

出典：経済センサス(H21、H24、H26、H28)より作成

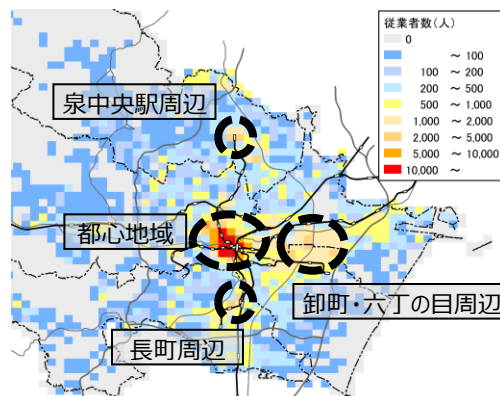


図 16 従業者人口(H26)

出典：経済センサス(H26)より作成

(3) 財政状況

・本市の財政見通しは、歳入歳出とも不確定要素があるものの、歳出においては、社会保障関係費や、インフラを含む公共施設の長寿命化対策及び更新にかかる経費の増加に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大防止等に一定程度の経費が必要となる見込みとなっています。【図 17】

・本格的な少子高齢・人口減少社会の到来を見据えると、地域経済活性化策による税源涵養等に加え、公共施設老朽化への対応のための長期的な財源確保策や事業費の更なる平準化、コスト縮減に努めるほか、効率的で効果的な都市づくりを進める必要があります。

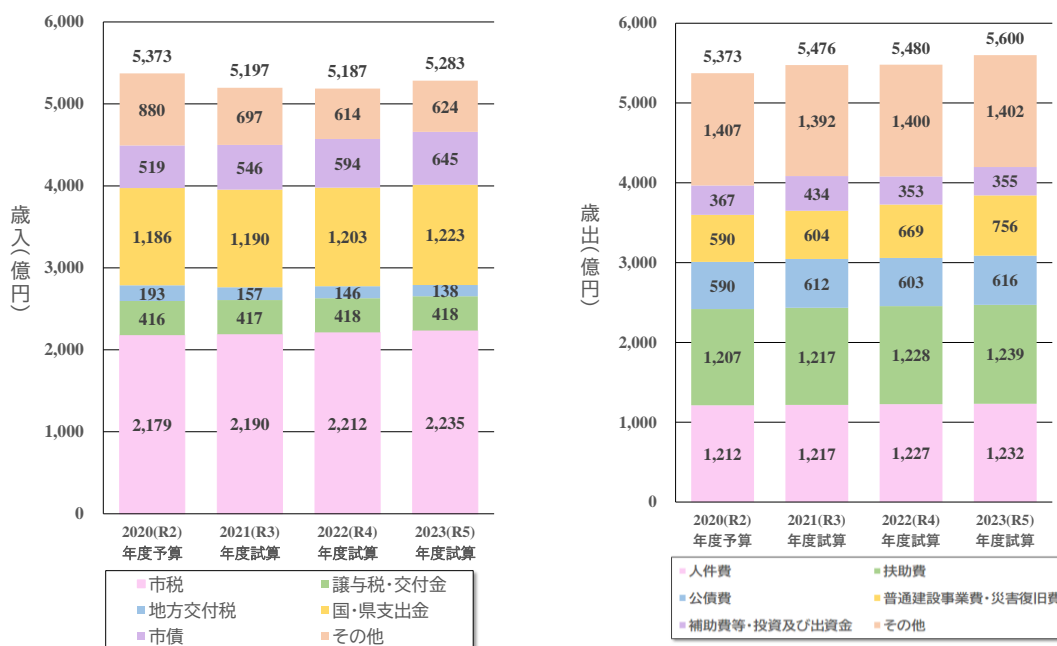


図 17 仙台市の財政見通し(歳入・歳出)

出典：仙台市の財政見通しと今後の財政運営(財政局) 注：普通会計ベース

(4) 医療・健康

- ・本市の1日当たりの歩数は、「第2期いきいき市民健康プラン」の目標としている7,000歩を、男女ともに下回っています。【図18】
- ・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ます。【図19】

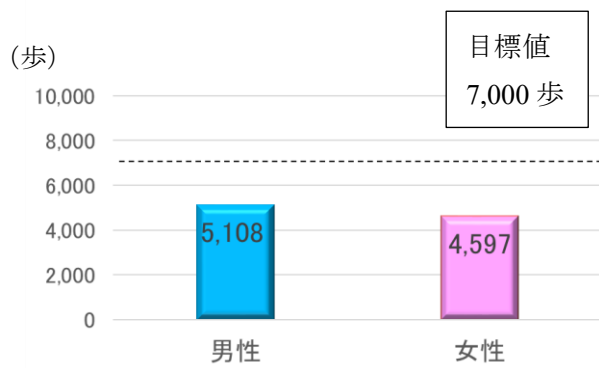


図18 1日の平均歩数(男女20~60歳代)

出典: 仙台市民の健康意識等に関する調査(H28年度)より作成

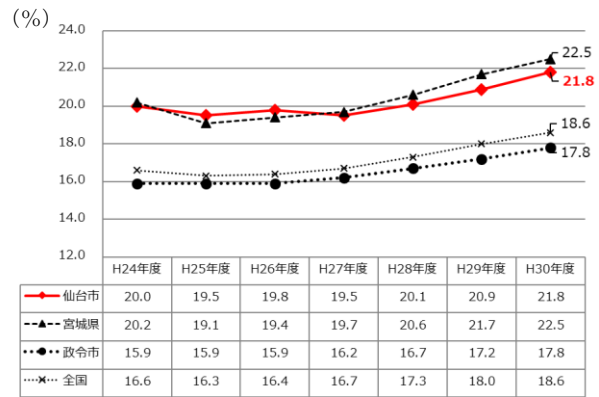


図19 メタボリックシンドローム該当者の年次推移

出典: 国保データベースより作成

(5) 観光

- ・本市の宿泊者数はここ数年増加傾向にあり、直近の2019年(令和元年)は、過去最高となる624万人泊を記録しました。【図20】

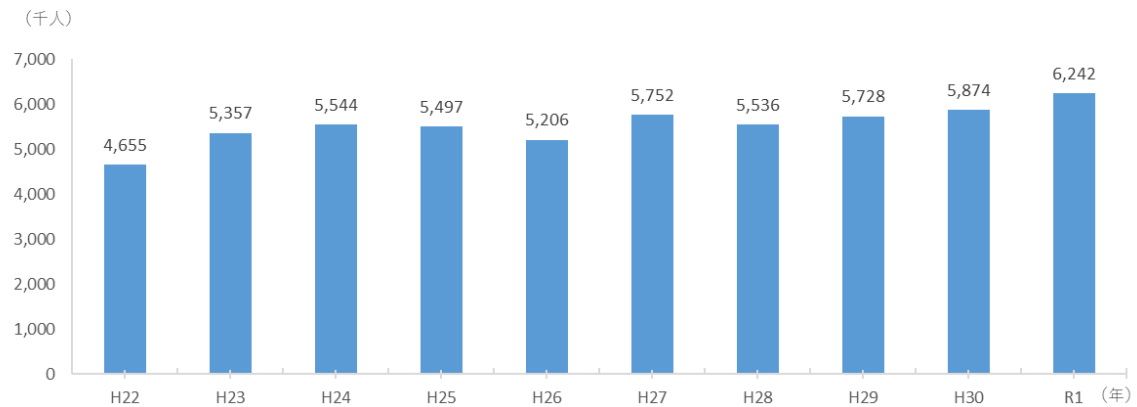


図20 仙台市の宿泊者数の推移

出典: 仙台市「観光統計基礎データ」より作成

2-1-2. 交通を取り巻く動向

(1) 移動の基礎的な状況

- 平成 29 年のパーソントリップ調査で、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ました。【図 21】
- 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 22】

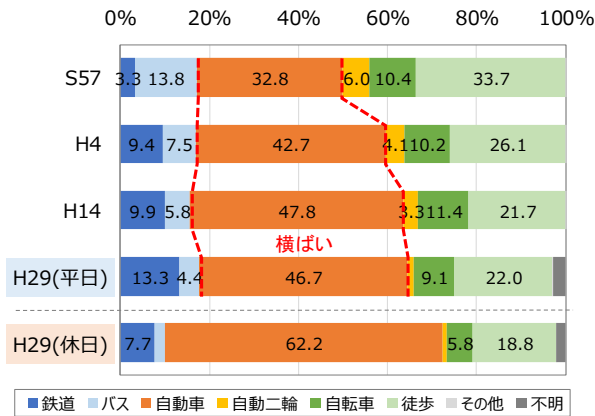


図 21 代表交通手段の経年変化(仙台市)

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 に初めて実施。H14 まで訪問調査、
 H29 より郵送調査のため、不明が増加

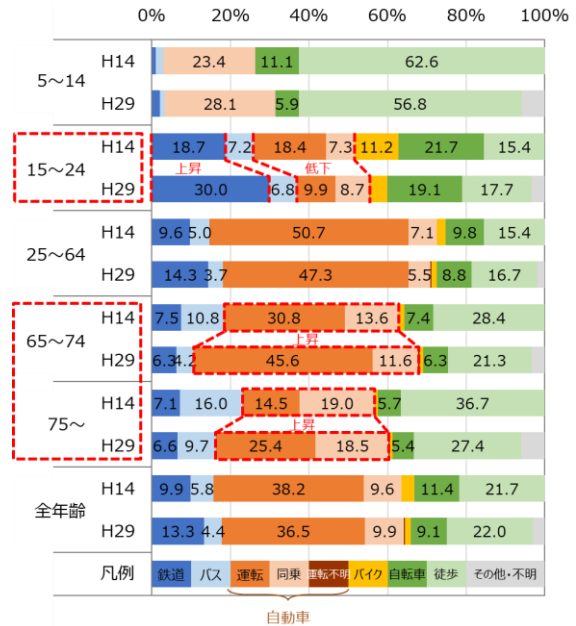


図 22 年齢階層別代表交通手段の比較(H29-H14_平日)

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

- 地域別の集中量は、平成 14 年と比べて平成 29 年は地下鉄沿線や JR 沿線で増加傾向、仙台都心では横ばいになっています。【図 23】
- また、地域別の対仙台都市圏シェアの推移においては、地下鉄及び JR 沿線は横ばい、仙台都心は減少していますが、周辺部では増加しています。【図 24】

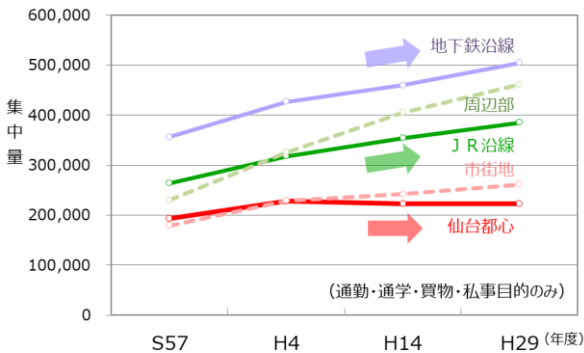


図 23 地域別集中量の経年変化(平日)

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

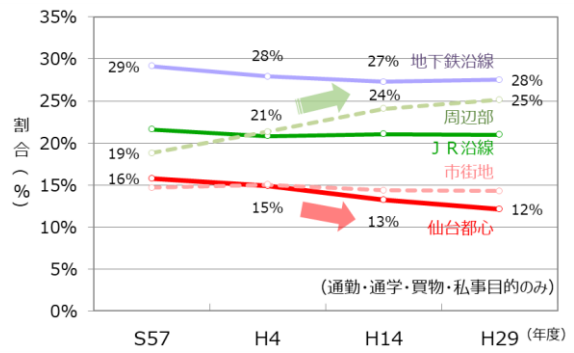


図 24 地域別集中量の対都市圏シェアの経年変化(平日)

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

・平日の発生集中量は、都心地域や鉄道沿線の他、中山・南吉成や鶴ヶ谷・南光台などバス路線が移動の一端を担っている地域で多い傾向となっています。【図 25】

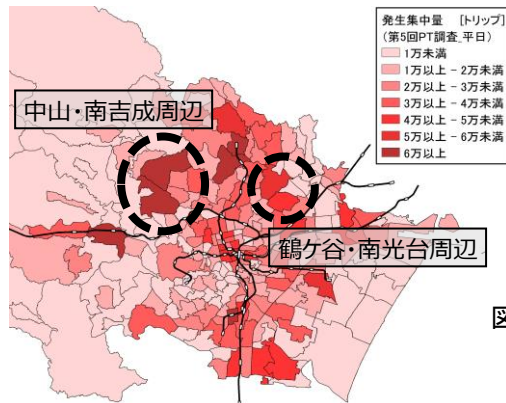


図 25 発生集中量の整理 (H29 年平日)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

(2) 鉄道に係る状況

・鉄道利用者は年々増加しています。特に、地下鉄利用者は、平成 27 年の東西線開業以降に急増し、その後も増加しています。また、JR 利用者についても、増加傾向にあります。【図 26】

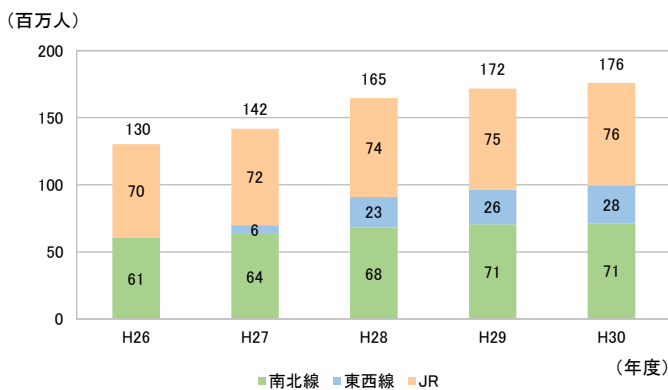


図 26 鉄道乗車人員の推移

出典：仙台市統計書(令和元年版) 交通・運輸・通信より作成
 ※H27 の東西線は、開業日である平成 27 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

・平日の鉄道の分担率は、鉄道沿線地域が高く、市街地域や東部及び西部地域が低い傾向となっています。【図 27】

・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ます。【図 28】

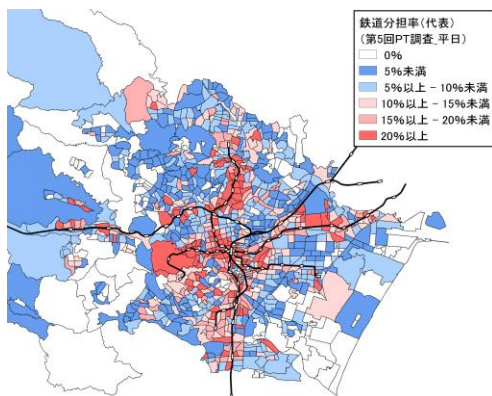


図 27 鉄道分担率

(H29 平日_代表) (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

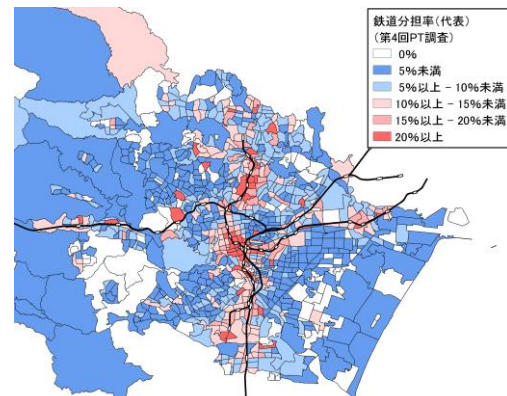


図 28 鉄道分担率

(H29 休日_代表) (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

(3) バスに係る状況

・市営バスの乗車人員及び乗車料収入は、地下鉄東西線の開業などに伴い平成 26 年から平成 27 年にかけて減少しましたが、平成 28 年以降は横ばい傾向にあります。【図 29】

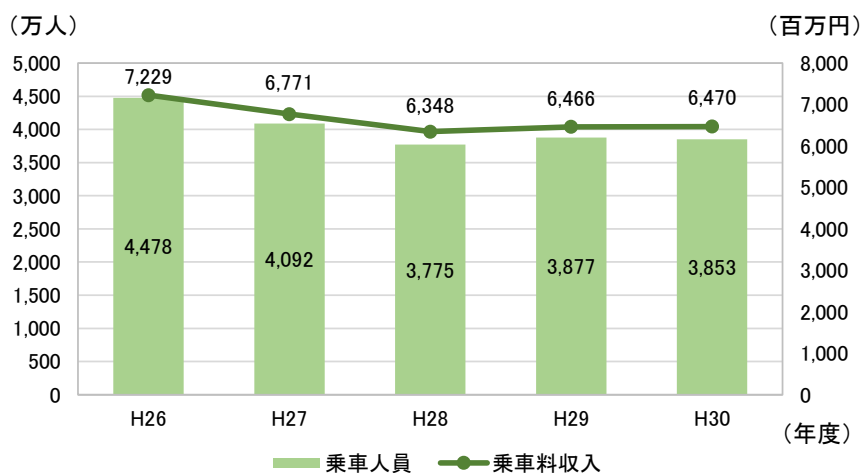
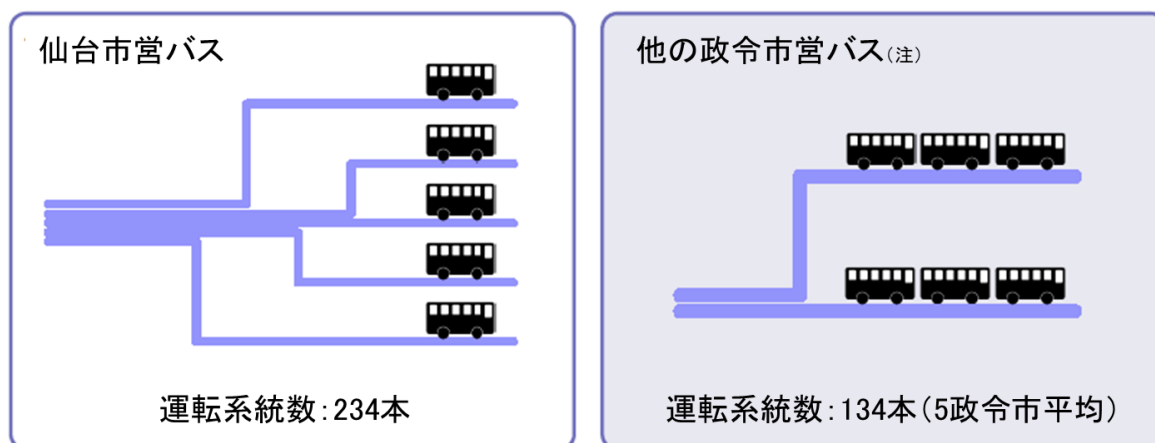


図 29 市営バス乗車人員・乗車料収入の推移

出典:仙台市統計書(令和元年版) 交通・運輸・通信より作成

・本市では、多くの地域の方にバスを利用していただけるよう、きめ細かなバス路線を設定してきました。一方で、その運転系統数は他都市と比較して多くなっており、運行効率が悪化しています。【図 30】



➤ 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1.7倍

図 30 路線バスの系統数

出典:一般社団法人 公共交通事業協会「平成 30 年度公営交通事業決算調」
 ※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

- ・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は年々減少しています。【図 31】
- ・また、免許保有者の年齢は 50 歳代が増加傾向で、高齢化する傾向にあります。【図 32】

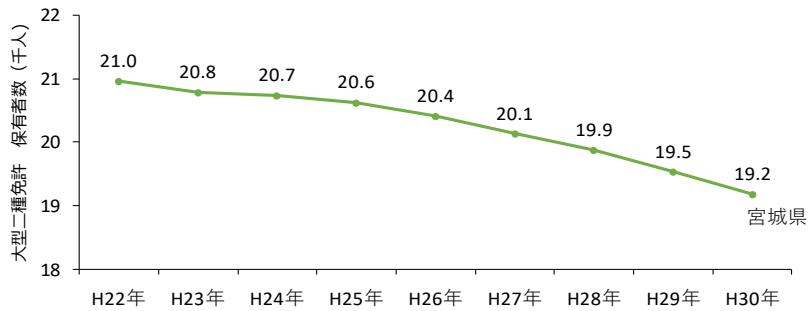


図 31 宮城県の大型第二種運転免許の保有者数の推移

出典：警察庁運転免許統計より作成

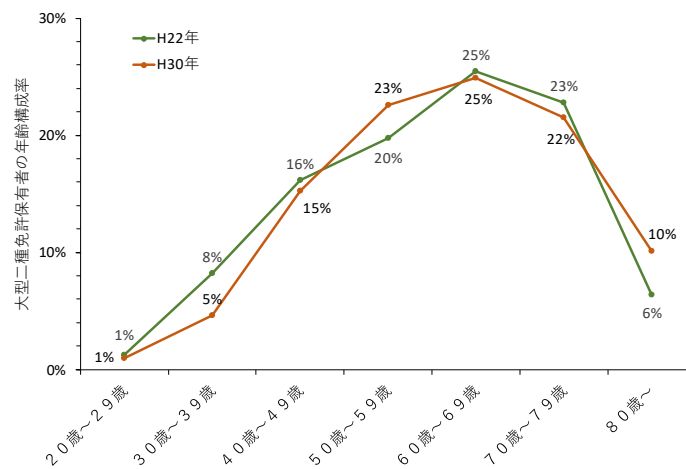


図 32 全国の大型第二種運転免許の保有者年齢

出典：警察庁運転免許統計より作成

- ・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ります。【図 33】
- ・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ります。【図 34】

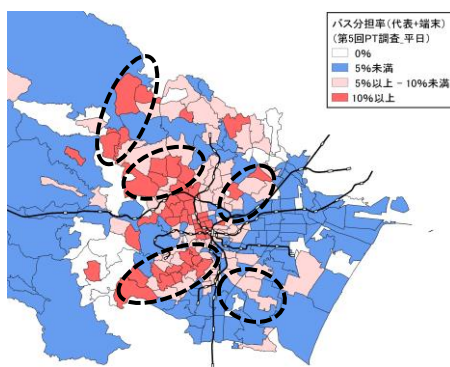


図 33 バス分担率(H29 平日_代表+端末)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

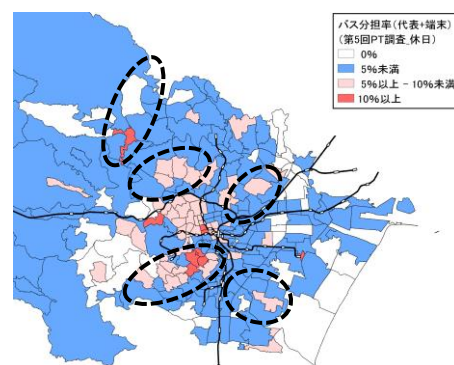


図 34 バス分担率(H29 休日_代表+端末)

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) 自動車に係る状況

・自動車保有台数は、増加傾向にあります。【図 35】

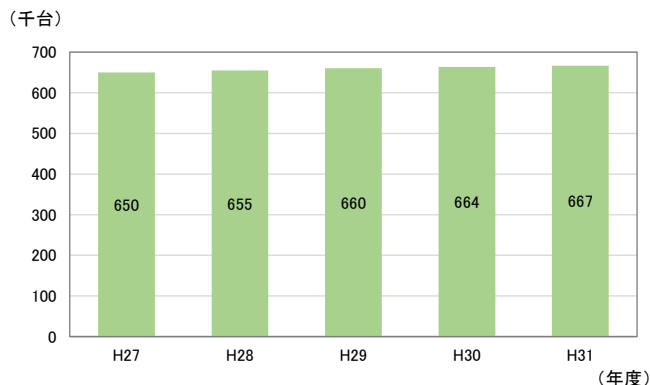


図 35 自動車保有台数の推移

出典: 仙台市統計書(令和元年版) 交通・運輸・通信より作成

・車を持たない若者が増加しており、車を使わないライフスタイルへの変化が見られます。【図 36】

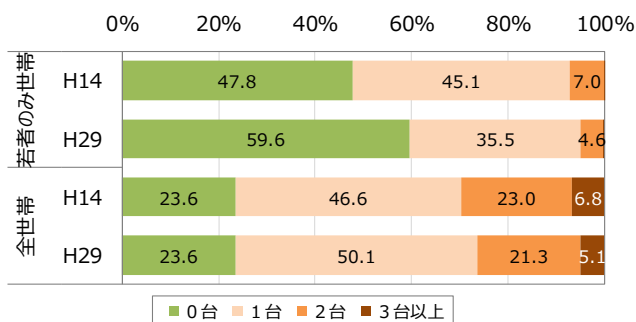


図 36 若者のみ・全世帯の自動車保有台数の比較

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

・交通事故件数、死傷者数ともに年々減少していますが、死傷者数の内訳をみると、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。【図 37】

・歩行者と自転車利用者の事故発生箇所は500m以内(自宅近く)が約半数を占めています。【図 38】

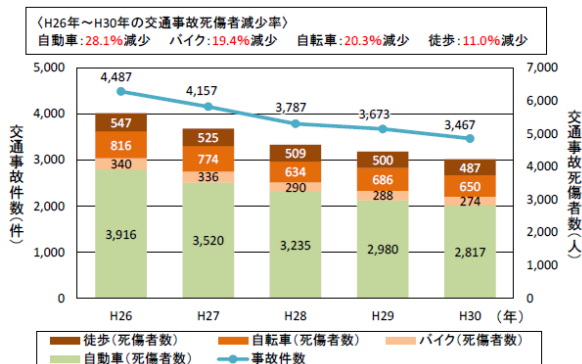


図 37 交通事故件数と死傷者数の推移

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(令和元年度版)より作成

自宅からの距離別死者数(歩行者・自転車)

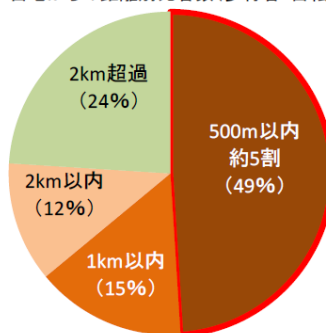


図 38 交通事故の発生箇所

出典: 交通事故データ(ITARDA: 平成30年データ)より作成

・駐車場整備地区等では、届出駐車場にて供給されている収容可能台数が増加しています。【図 39】

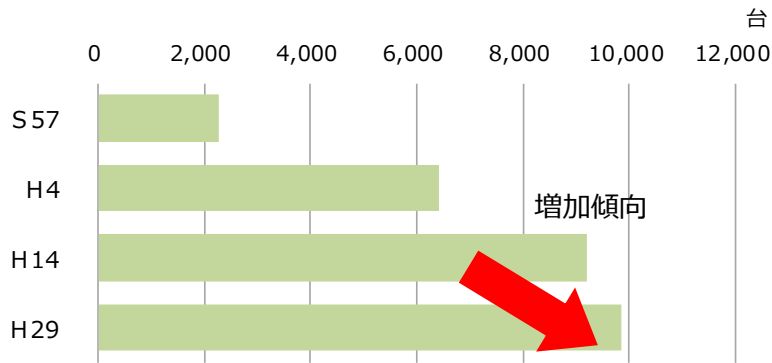
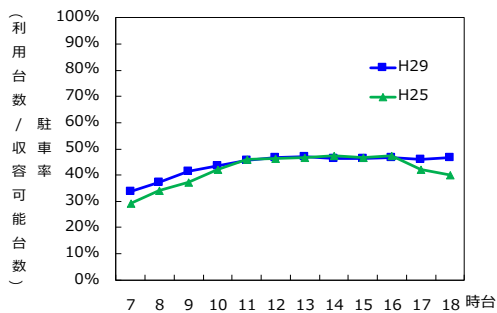


図 39 駐車場整備地区等における届出駐車場の収容可能台数

※駐車マスの合計面積が 500 ㎡以上で不特定多数の方が利用できる有料駐車場
出典：仙台市交通政策課資料より作成

・駐車場整備地区等における附置義務駐車場では、付随する建物の用途や駐車場ごとにばらつきはあるものの、地区内全体では平日及び休日ともにピーク時でも駐車率(利用台数/収容可能台数)が 50%程度となっており、駐車場の空きが生じています。【図 40】

【平日】



【休日】

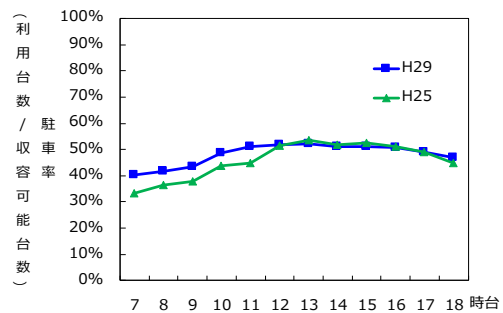


図 40 平日・休日別の駐車率

出典：H25・H29 駐車場利用実態調査(仙台市)より作成
※一定規模の建築物に附属する駐車施設を対象とした抽出調査の結果

・平日の自動車の分担率は、都心地域や鉄道沿線以外の地域で高くなっています。【図 41】

・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ます。【図 42】

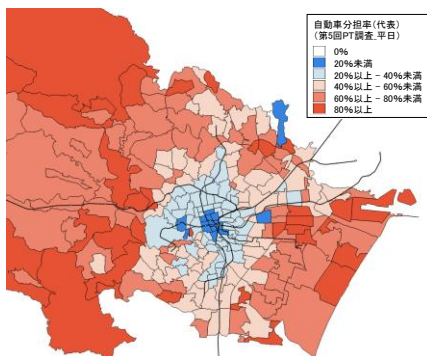


図 41 自動車分担率(H29 平日_代表)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

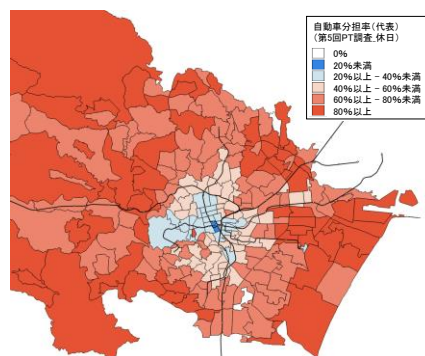


図 42 自動車分担率(H29 休日_代表)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

(5) 自転車に係る状況

・国内の自転車保有台数は、増加傾向にあります。【図 43】

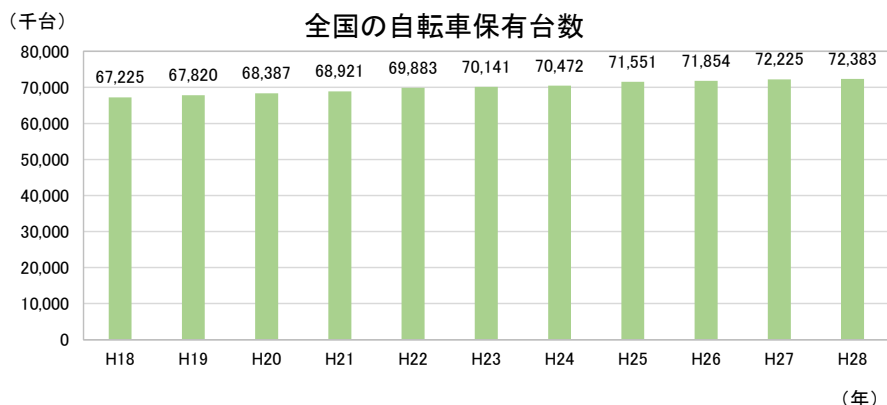


図 43 自転車保有台数の推移

出典：国土交通省「自転車の活用の推進に関する現状の取組について」より作成

- ・平日の自転車の分担率は、都心地域や一部の地下鉄沿線地域など平地部において高くなっています。【図 44】
- ・休日の自転車の分担率は、都心地域において高くなっています。【図 45】
- ・自転車の発生集中量は、平成 14 年と比べて平成 29 年は青葉山や長町付近において増加していますが、市域全体では減少しています。【図 46】

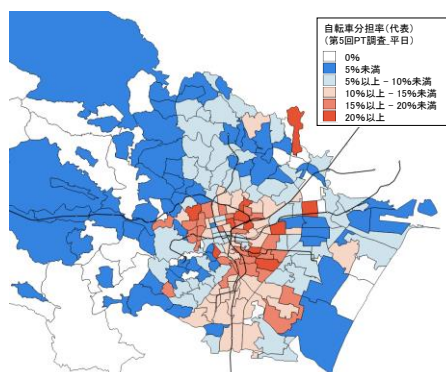


図 44 自転車分担率(H29 平日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

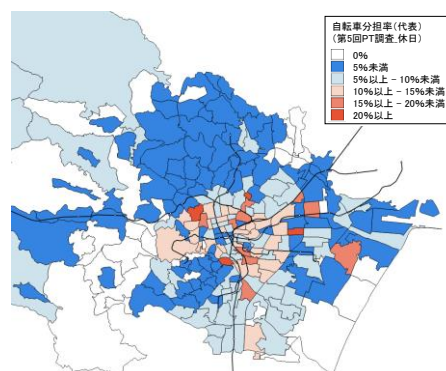


図 45 自転車分担率(H29 休日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

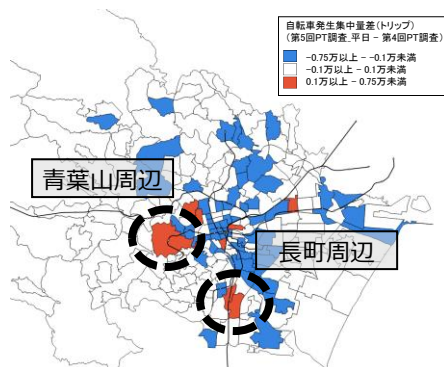


図 46 自転車発生集中量の増減

(H29-H14_平日_代表)

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
 ※H14 と比べて H29 の発生集中量が増加すると赤くなる

(6) 歩行者に係る状況

・都心の歩行者数は増加傾向にあります。また、エリア別にみると、仙台駅周辺では増加していますが、仙台駅から離れたエリアでは大きく減少しています。【図 47】

・平成 27 年度に都心地区道路特定事業計画を策定してからの都心部におけるバリアフリー化(歩道整備進捗率)は約 40%となっています。今後も継続的にバリアフリー化を進めることが求められます。

【図 48】

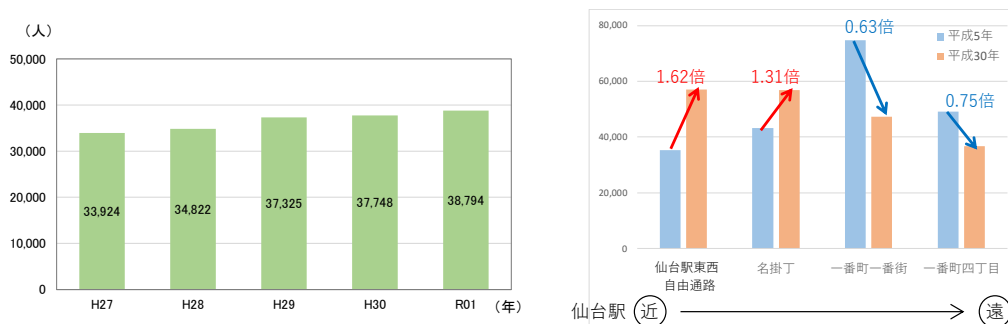


図 47 歩行者数の推移

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

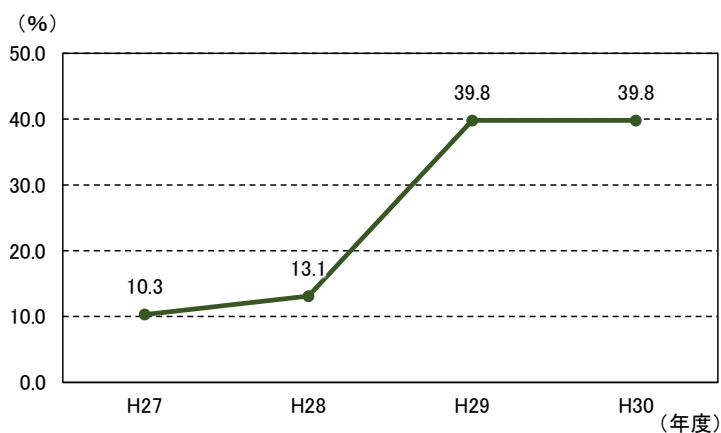


図 48 都心地区におけるバリアフリー化率の推移(徒歩)

出典: 仙台市道路計画課資料より作成

(7) 広域連携を支える交通環境

- ・平成 22 年の仙台北部道路の全線供用に伴い、自動車専用道路の仙台都市圏高速環状ネットワーク（ぐるっ都・仙台）が形成されたことにより、周辺道路の混雑緩和や輸送時間の短縮に繋がり、物流の効率が向上しています。また、三陸沿岸道や常磐自動車道などの整備も進みました。【図 49】
- ・仙台駅は、東北新幹線やJR各線、地下鉄、高速バスや路線バスなどの様々な交通機関が発着しており、重要な交通結節点となっています。【図 49、図 50】



図 49 広域交通網の現状

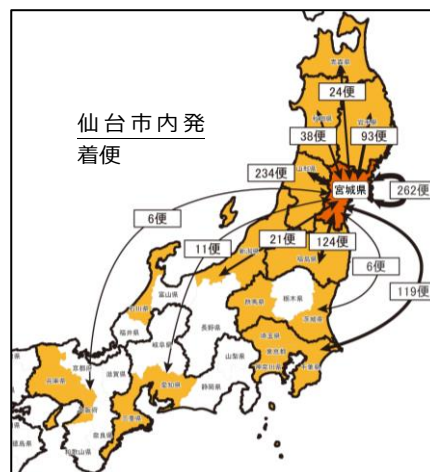


図 50 高速バスの運行状況(H31.4_平日)

出典: 高速バス各社の HP より作成

(8) 交通環境の革新の可能性

- ・「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。【図 51】
- ・東日本旅客鉄道株式会社仙台支社では、令和 2 年 2 月に観光型 MaaS として、仙台エリアを中心に「TOHOKU MaaS 仙台 trial」の実証実験を実施しています。主なサービスとして、本市を中心としたエリアの JR・地下鉄・バスを 2 日間自由に乗り降りできる、「仙台まるごとパス」デジタルチケットの販売などを行いました。【図 52】



図 51 10 人乗り小型低速 EV バス

出典: 仙台市 仙台特区
 ※令和元年 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 52 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 仙台 trial」実証実験(STEP1)の結果について)
 ※実施期間は 2020 年 2 月 1 日～2 月 29 日

2-1-3. 各地域における交通の状況

(1) 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ります。【図 53】
- ・利用交通手段は、平成 14 年と比べて平成 29 年は鉄道と徒歩の分担率が上昇しています。【図 54】
- ・利用交通手段の平日と休日の比較では、休日の自動車の分担率が高くなっています。【図 54】
- ・都心地域内の立ち寄り箇所数は、平成 14 年と比べて平成 29 年はやや増加しているものの、依然回遊性が低い状況にあります。【図 55】
- ・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 compared、立ち寄り箇所数が多くなっています。【図 56】

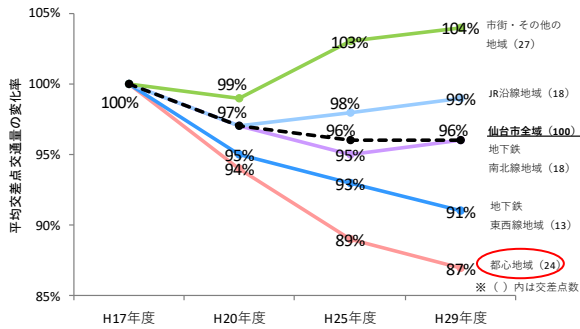


図 53 都心地域の平均交差点交通量の経年変化

出典：仙台市道路交通等現況調査より作成

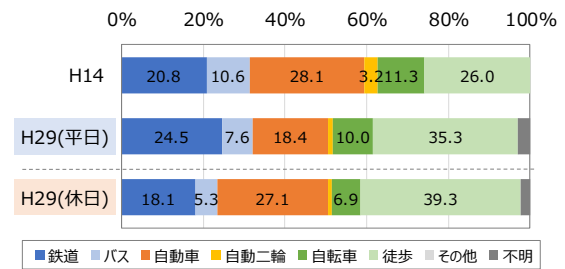


図 54 都心地域の代表交通手段

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

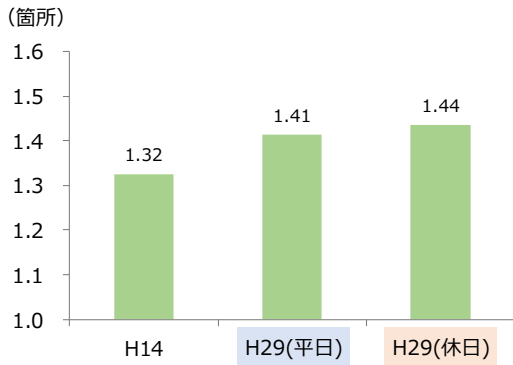


図 55 都心地域内における立ち寄り箇所数

(私事目的)

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

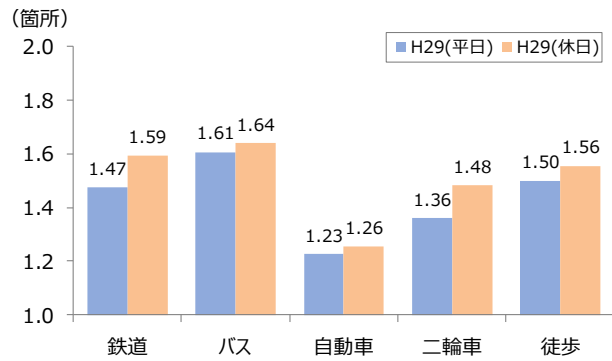


図 56 代表交通手段別の

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

- ・都心内の移動手段は、平成 14 年と比べて平成 29 年は自動車や自転車が増え、徒歩が増えました。【図 57】
- ・都心内の移動目的(移動手段:徒歩)は、平成 14 年と比べて平成 29 年は買物が増え、業務が減りました。また、休日では移動目的の 7 割以上が買物や私事となっています。【図 58】
- ・「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走行環境の整備を進めていますが、未整備箇所も存在しています。【図 59】

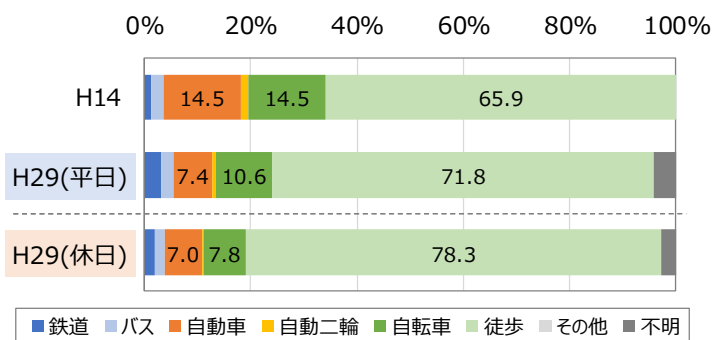


図 57 都心内の移動における
代表交通手段

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

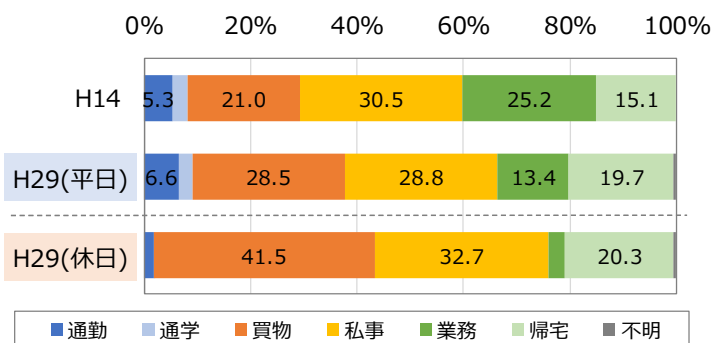


図 58 都心内の移動
(移動手段:徒歩)
における移動目的

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

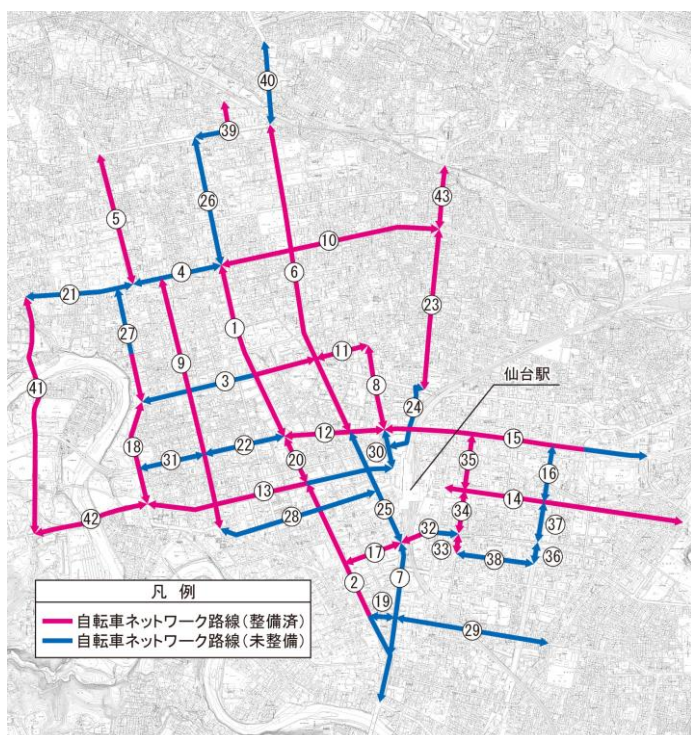


図 59 自転車ネットワーク路線図
(令和2年度末見込み)

出典: 仙台市自転車交通安全課資料より作成

(2) 地下鉄沿線地域の現状

- 地下鉄沿線地域の平日の分担率は、徒歩や鉄道の割合が高く、自動車の割合が低くなっています。一方、休日においては、平日に比べ鉄道やバスの分担率が低く、自動車が高くなっています。【図 60、図 61】
- 地下鉄利用者の移動目的は、平成 14 年と比べて平成 29 年は大きな変化はなく、通勤や帰宅が多くなっています。【図 62】

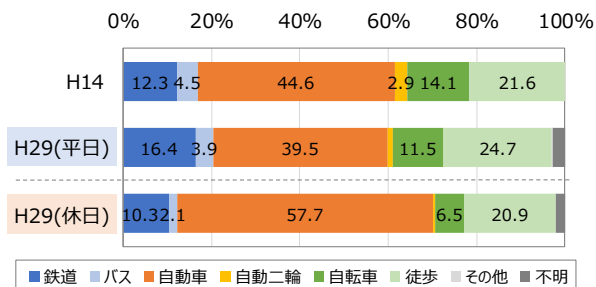


図 60 地下鉄【南北線】沿線地域における
代表交通手段

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

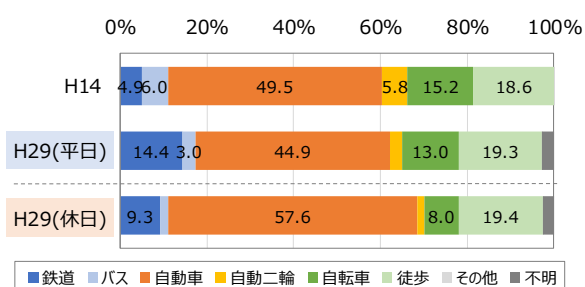


図 61 地下鉄【東西線】沿線地域における
代表交通手段

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

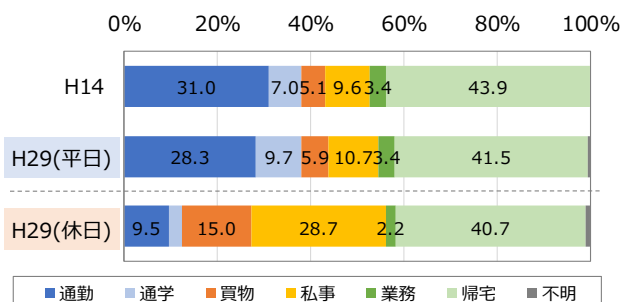


図 62 地下鉄利用者の移動目的

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

- 地下鉄へのアクセス交通手段は、平成 14 年と比べて平成 29 年は徒歩の割合が上昇していますが、駅に近い沿線の地域からの利用者の割合が増えたことが影響しています。【図 63、図 64】

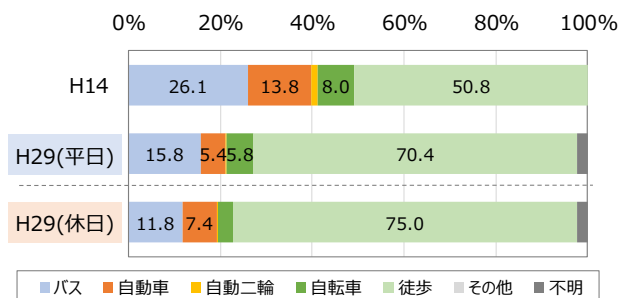


図 63 地下鉄へのアクセス交通手段

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

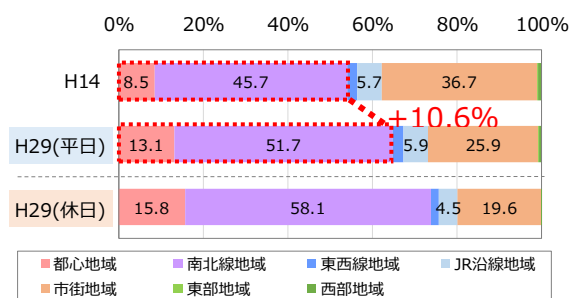


図 64 地下鉄【南北線】利用者の
地域別アクセス比率の比較

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

(3) JR沿線地域の現状

- JR沿線地域における平日の代表交通手段の分担率は、平成14年と比べて平成29年は鉄道と自動車が上昇しています。また、休日では、自動車の分担率が高く、鉄道やバス、徒歩など他の交通手段の分担率が低くなっています。【図65】
- アクセス交通手段のバス利用率は、地下鉄沿線に比べ低くなっています。これは、各駅に接続するバスの運行本数が、仙台駅やおおば通駅では多いものの、その他の駅では地下鉄駅に比べ少ないことが影響していることがうかがえます。【図67、図68】
- JR駅舎のバリアフリー化は進んでいますが、未実施の駅もあります。【図69】

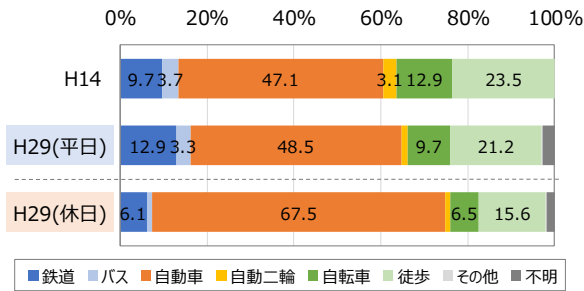


図65 JR沿線地域における代表交通手段

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

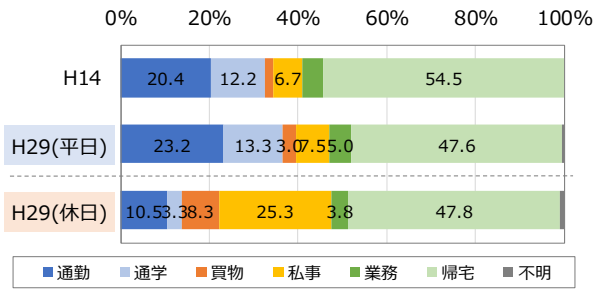


図66 JR利用者の移動目的

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

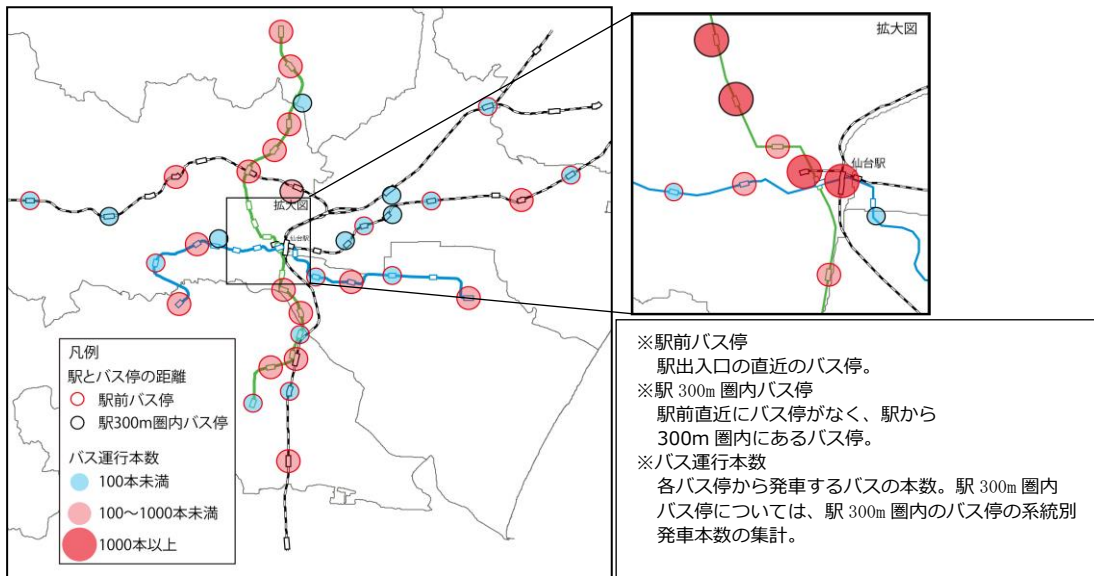


図67 駅別のバス運行本数(H31.4)

出典：路線バス各社のHPより作成

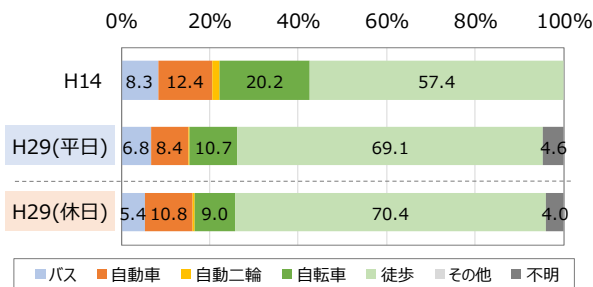


図68 JR各線へのアクセス交通手段

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

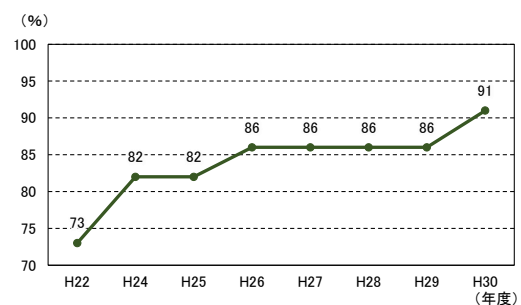


図69 JR駅舎のバリアフリー化率の推移

出典：仙台市公共交通推進課資料

(4) 市街地域の現状

・市街地域における代表交通手段の分担率は、鉄道沿線に比べ、自動車の割合が高くなっています。

【図 70】

・地域別にバスの分担率を見ると、特に北西部や南西部などで高くなっており、路線バスが重要な役割を担っている状況がうかがえます。【図 71】

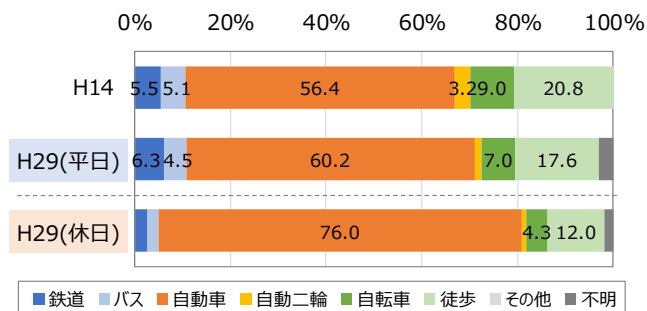


図 70 市街地域における代表交通手段

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

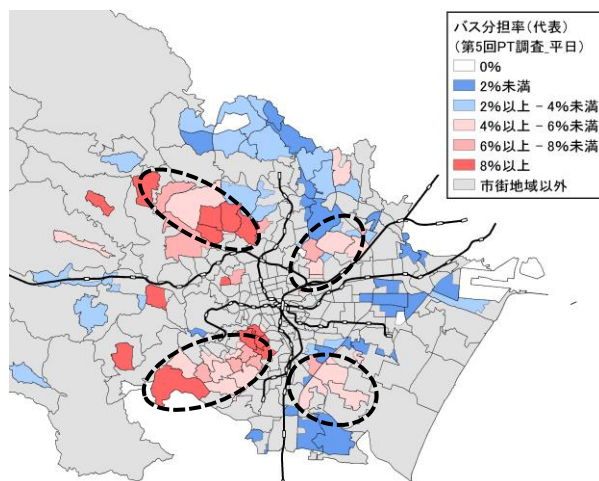


図 71 市街地域のバス分担率(H29 平日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

(5) 東部地域・西部地域の現状

- ・東部・西部地域における代表交通手段の分担率は、自動車が約 80%前後と高く、鉄道やバスなどの交通手段の分担率は、約 5%程度と低くなっています。【図 72、図 73】
- ・西部地域居住者における主な移動先及びトリップ数は、広範囲に低密・低頻度で分布しており、路線バスのような定時定路線型の交通サービスによる対応が困難であることがうかがえます。【図 74】

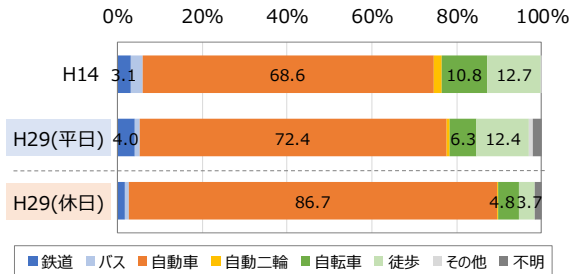


図 72 東部地域における代表交通手段

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

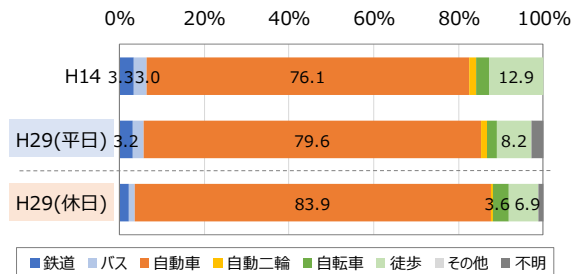


図 73 西部地域における代表交通手段

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

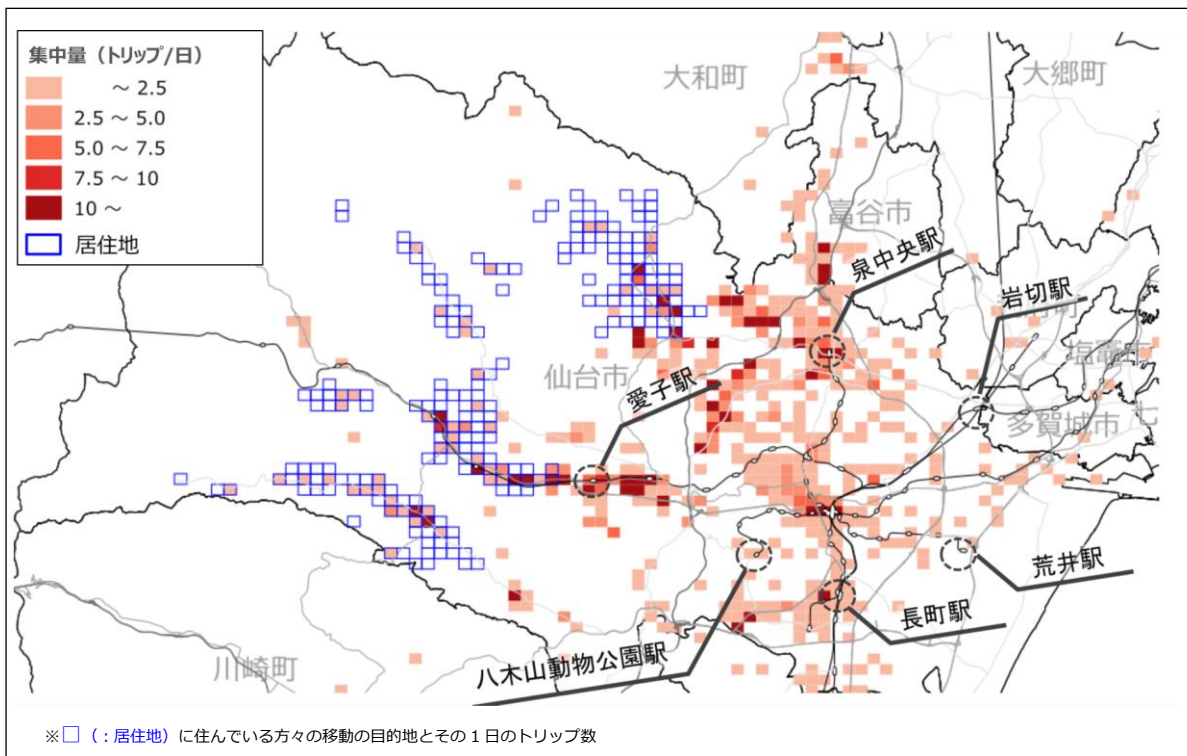
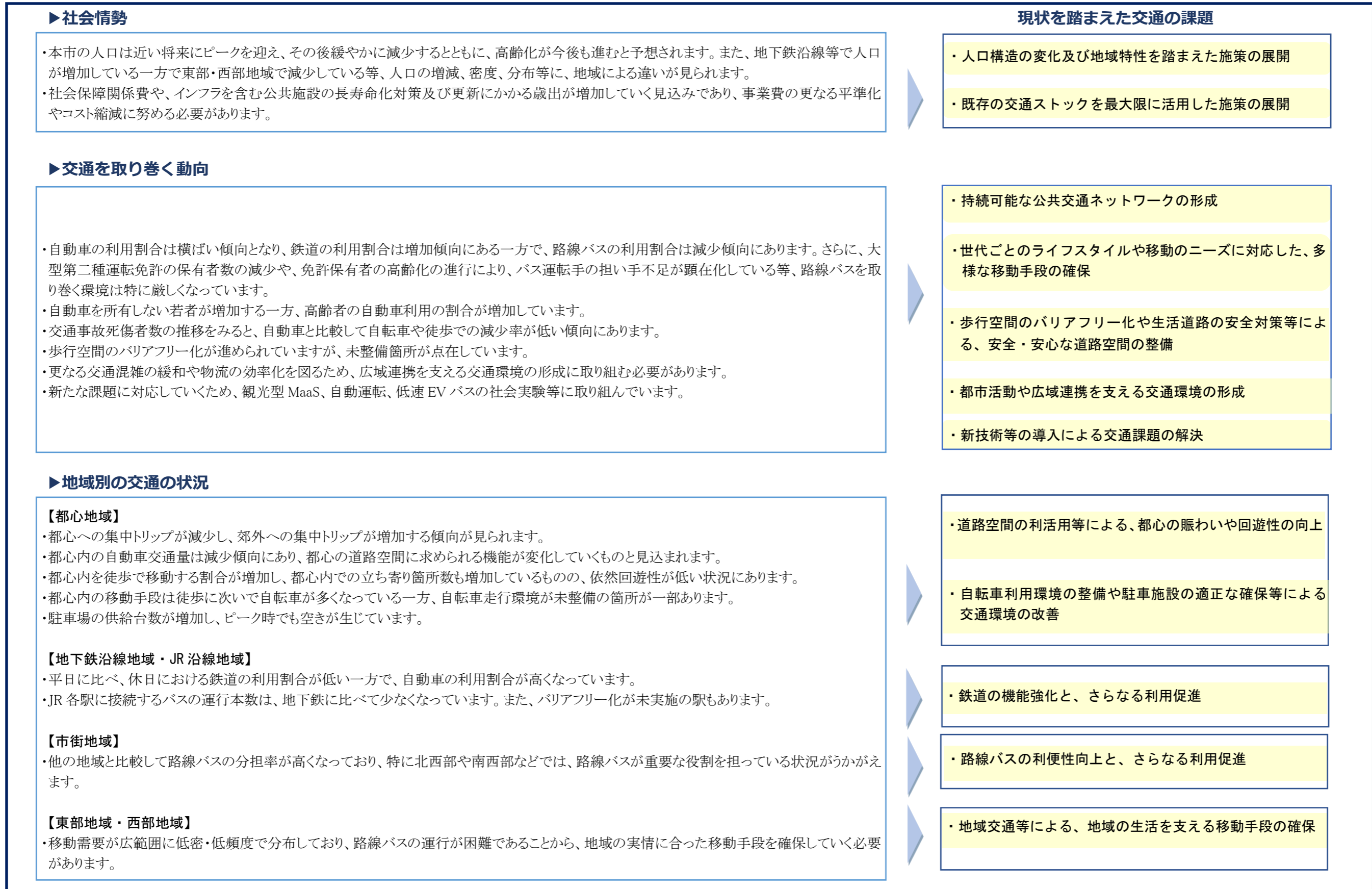


図 74 西部地域居住者における移動先

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査・補完調査の調査結果の概要

2-2. 現状と課題の整理

本市の現状分析より、交通の課題を整理しました。



3. 交通の将来目標

3-1. 交通の将来目標

3-1-1. 交通の将来目標設定の考え方

【“新たな杜の都”の実現】

本市はこれまで機能集約型市街地形成に取り組んでおり、これらの取り組みと東日本大震災後の人口流入の影響もあり、都心部や十字型の都市軸の周辺において人口が増加する傾向が見られ、市民の移動の実態を見ても都心や都市軸における移動が活発化する傾向が確認されています。

今後、本市の人口は近い将来にピークを迎え、減少局面に入り、少子高齢化も進んでいく見込みですが、その中においても、東北を牽引する中枢都市として活力ある都市活動を生み出し、働く場所や学ぶ・楽しむ場所、暮らす場所として選ばれる、魅力あふれる“新たな杜の都”をつくるために、土地利用政策と連携しながら、機能集約型市街地形成に資する交通政策を推進していく必要があります。

【公共交通を中心とした交通体系の実現】

本市は、平成 22 年度に策定した「せんだい都市交通プラン」に基づき、地下鉄東西線の整備やそれに伴う路線バス網の再編などを実施し、公共交通を中心とする交通体系の構築を進めてきました。これらの取り組みにより、第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査では自動車の分担率が初めて横ばいとなりました。

また、公共交通は利用者を大量に効率よく輸送できる特性から、通勤・通学のほか、若年層や後期高齢者など自家用車を必要な時に自由に利用できるとは限らない移動制約のある人々の重要な移動手段になっているとともに、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役割を担っています。

こうした交通の現状や役割を踏まえ、鉄道や路線バス、タクシーなど複数の交通手段の中から、地域の状況にあわせて移動手段を選択できるよう、既存交通ストックを最大限に活用しながら、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を目指す必要があります。

“新たな杜の都”の実現に向けて

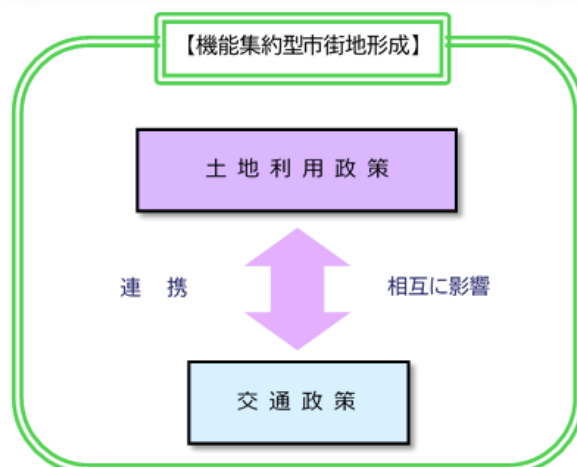


図 75 土地利用政策と交通政策の連携による“新たな杜の都”の実現イメージ

3-1-2. 交通の将来目標

前頁の考え方を踏まえて、交通の将来目標を以下のように定めます。

交通の将来目標

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

～利用しやすい公共交通、暮らしやすいまちづくりへのチャレンジ～

本市では、これまで、機能集約型都市構造の基軸となる十文字型の地下鉄の整備や、仙台駅周辺地区の交通結節機能強化など、公共交通に関するハード整備を中心に取り組みを進めてきました。

今後は、これまでの量的な充実から、公共交通の質の向上を図る新たなステージへと移行し、既存交通ストックを最大限に活用するとともに、国内外の先進的な知見や、ICTなどの新たな技術を活用しながら、持続可能で誰もが暮らしやすいまちをめざして、分かりやすく利用しやすい公共交通にしていくための交通政策に果敢にチャレンジしていきます。

さらに、東北の中核都市として、本市が国内外から人を惹きつけ、人と人が交流する、魅力あふれる新たな杜の都となるために、活力ある都市活動を交通が支え、新たに生み出すよう、市民の皆さんとともに取り組んでいきます。

3-1-3. ライフステージ別の生活イメージ

本プランに位置付ける施策の実施によって、実現する生活イメージについて、ライフステージ別に紹介します。

【若者】

路線バスや鉄道等の公共交通の利便性や分かりやすさが向上することにより、マイカーを持たない若者でも、ニーズに合わせて様々な場所に移動することができます。また、ICTを活用したスマートな移動の促進や都心におけるコミュニティサイクルの利用促進等により、まちを快適に回遊することができます。



図 76 若者の生活イメージ

【子育て世代】

道路や駅、公共交通車内のバリアフリー化により、ベビーカー利用者等でも安全で快適に外出することができます。また、道路空間を利活用したイベント等により、子供と一緒に歩きながら都心の賑わいを楽しむことができます。



図 77 子育て世代の生活イメージ

【高齢者】

路線バスや地域交通等の移動手段が確保されたり、安全で歩きやすい歩行者空間が整備されることにより、免許返納者等の免許を持たない高齢者でも、日常の買い物や通院等の日常生活で支障なく移動できるだけでなく、地域コミュニティとの繋がりや健康増進等が図られます。



図 78 高齢者の生活イメージ

3-1-4. 将来目標に向けた交通政策推進の考え方

【新たな施策へのチャレンジ】

都心に向かうバス路線を新たな軸とする取り組みを重点的に進めるとともに、ウォークアブル推進都市としての居心地が良く歩きたくなる新たなまちづくりの取り組みや、国内外の先進的な知見・ICTなどの新たな技術を活用した取り組みなど、これまでにない施策に果敢にチャレンジします。

社会的な受容性の向上や地域に合った施策内容の検討など、実現に向けて困難な課題を抱える施策については、施策を試行・評価するための社会実験に取り組み、新たな施策の展開と円滑な社会実装を目指します。

【他分野との連携】

交通政策はまちづくりをはじめ、都市活動に関わる様々な分野と密接に関係し、その社会的な影響も多岐にわたることから、多くの関連分野と一体となって交通政策を推進します。

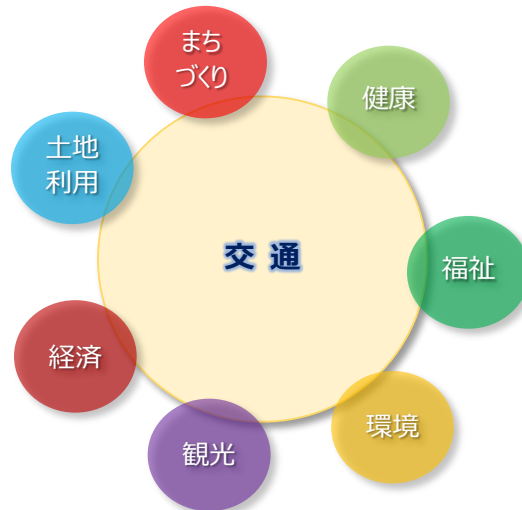


図 79 交通と関連する分野イメージ

【関係者間の協働】

交通政策は市民・利用者・企業、交通事業者、行政といった関係者が協力して推進することが重要であるため、施策ごとに関係者間の協働・協創の仕組みを整理します。

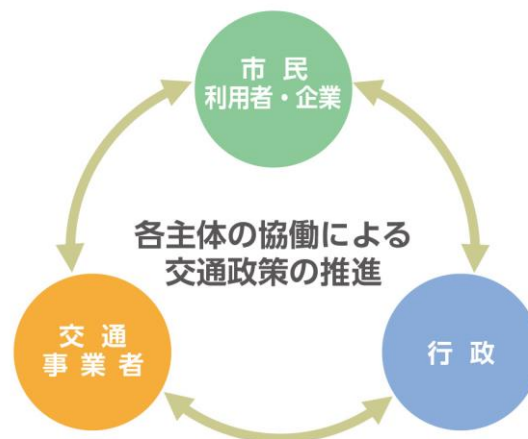


図 80 関係者間の協働イメージ

3-2. 交通政策の基本方針

3-2-1. 基本方針

以下の3つの基本方針を定め、「交通の将来目標」の達成に向けて交通政策を推進します。

方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

鉄道にバスが結節する交通体系の構築を継続して進めるとともに、都心直行型バスを主な移動手段とする地域における**バス幹線軸の形成**、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・充実**など、**持続可能な公共交通ネットワークの構築**に向けた施策を推進し、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都市交通の充実に取り組みます。

方針2 賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築

ウォークアブル推進都市として、交流や経済活動の中心的な舞台となる都心が、今後も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、**居心地が良く歩きたくなる歩行者空間の創出**や、公共交通や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。

方針3 多様な都市活動を支える交通政策の推進

幅広い分野との連携により、**新技術を活用した新たな施策**にチャレンジするとともに、都市経済や広域的な交流を支える**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。

将来目標の達成

3-2-2. 交通の課題と基本方針の関係

2章で整理した本市の交通の課題と3つの基本方針との対応関係は以下のように整理されます。

		【本市の交通の課題】	【基本方針との対応】		
			方針1	方針2	方針3
社会情勢		人口構造の変化及び地域特性を踏まえた施策展開	○	○	○
		既存の交通ストックを最大限に活用した施策の展開	○	○	○
交通を取り巻く動向		持続可能な公共交通ネットワークの形成	○		
		世代毎のライフスタイルや移動のニーズに対応した、多様な移動手段の確保	○	○	○
		歩行空間のバリアフリー化の推進			○
		都市活動や広域連携を支える交通環境の形成			○
		新技術等の導入による交通課題の解決			○
地域別の交通の状況	都心地域	道路空間の利活用等による、都心の賑わいや回遊性の向上		○	
	地下鉄沿線地域	自転車利用環境の整備や駐車施設の適切な確保等による交通環境の改善		○	
	JR沿線地域	鉄道の機能強化と、さらなる利用促進	○		
	市街地域	路線バスの利便性向上と、さらなる利用促進	○		
	東部地域・西部地域	地域交通等による、生活を支える移動手段の確保	○		

3-2-3. 各交通手段の考え方

本市において、各交通手段が担う役割を以下に示します。

【徒 歩】

街なかでの回遊や交通手段間の乗り換えなどに欠かせない、全ての移動の基本となる手段です。

【公共交通】

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と考えられます。本市では、地下鉄や JR 在来線、路線バス、地域交通、タクシーを公共交通と位置付け、主に市内の日常生活や社会活動における移動を支え、近距離から遠距離の移動まで幅広く担います。

▶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

観光や出張などに代表される長距離移動における交通手段として、高速バスや新幹線等があり、本市の内外をつなぐ移動を担います。

【自転車】

環境負荷が低く、健康的な交通手段で、市内では平地部を中心に近・中距離の移動を担います。その中でも、シェアサイクルは都心を中心に公共交通を補完する移動手段として、目的施設までのアクセスや地区内での回遊性の向上に寄与します。

【自動車】

ドアツードアの自由度の高い交通手段で、自家用車や物流車両など日常生活や経済活動で TPO (時・場所・状況) に応じて必要とされる移動を担います。

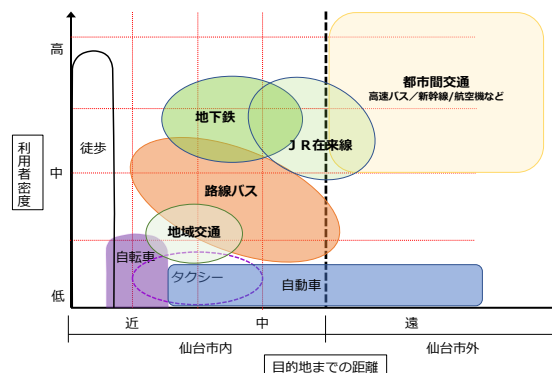
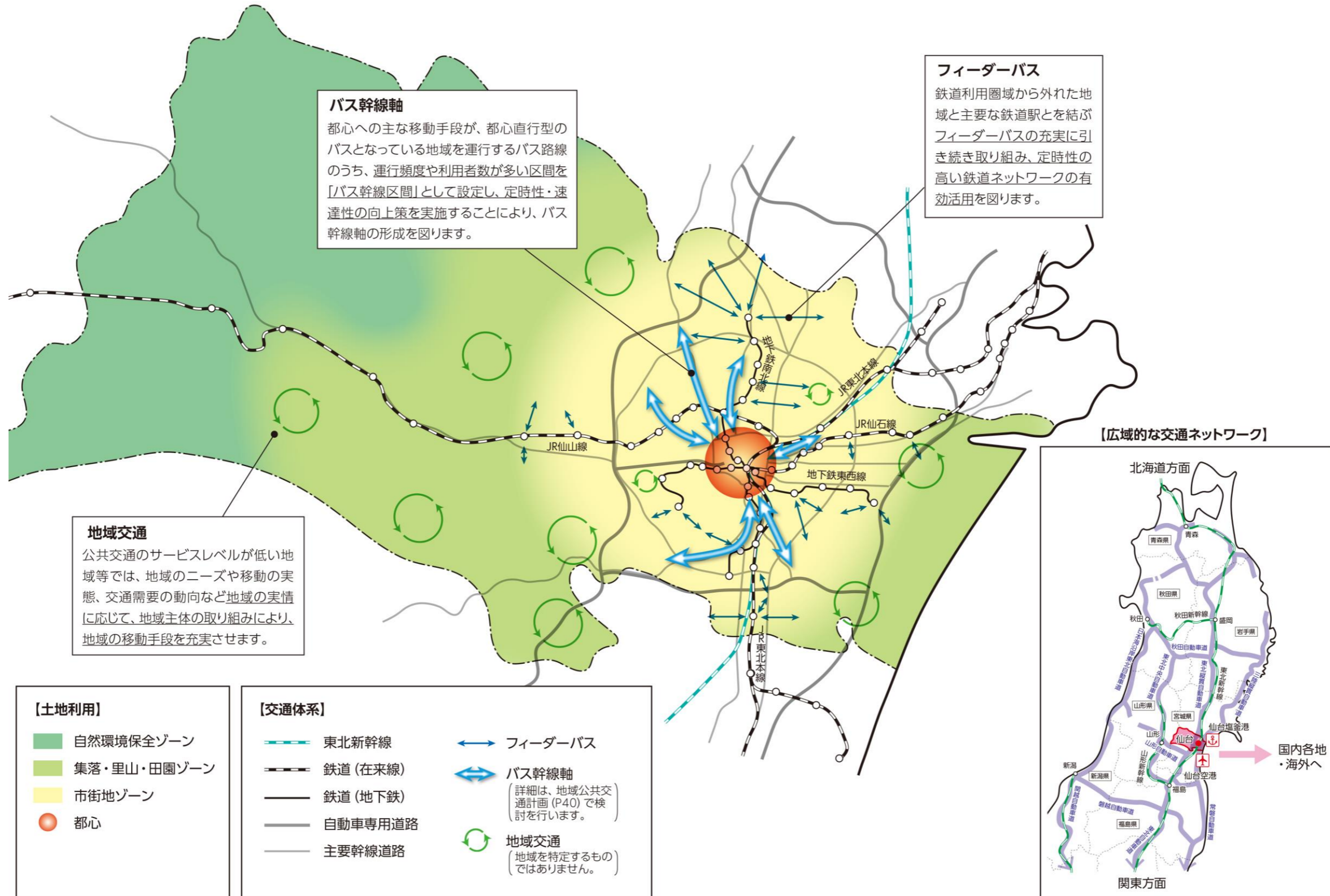


図 81 各交通手段が担う役割のイメージ

3-3. 将来の交通体系

3-3-1. 目指す将来の交通体系のイメージ

将来に向け、鉄道を最大限に活かすためにこれまで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、都心直行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めます。また、多様な都市活動を支える主要な幹線道路の整備に取り組めます。



3-3-2. 都心交通環境の再構築のイメージ

都心の賑わいや回遊性の向上のため、居心地が良く歩きたくなる歩行者空間の創出や、公共交通や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。

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『プラス一歩』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



都心まちづくり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



都心まちづくりの主要エリアをつなぐ既存のアーケードを、都心の商業や業務・賑わいを支える軸として、歩行者空間の利活用等に取り組む。

【定禅寺通】

道路空間の再構成等に向けた社会実験を実施し、関係者との調整を図りながら、道路空間の再構成や利活用の本格実施について検討します。



【宮城野通】

関係者と連携しながら、道路空間の利活用を推進します。



【青葉通】

東二番丁通から駅前通までの区間について、道路空間の再構成や利活用について検討します。

