

第 2 章 公共交通に関する現状と課題、方針 他

3.1.1 仙台市の公共交通の現状

せんだい都市交通プランで整理されている現状に、地域公共交通計画を策定するにあたり検討が必要と考えられる項目を追加して、仙台市の公共交通の現状を整理した。

(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、2050 (令和 32)年頃に 100 万人を割り込む見込みとなっている。【図 3-1】
- 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る。【図 3-1】
- 本市の就業者数は、1995(平成 7)年以降、横ばい傾向である。近年では就業者数に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 3-2】

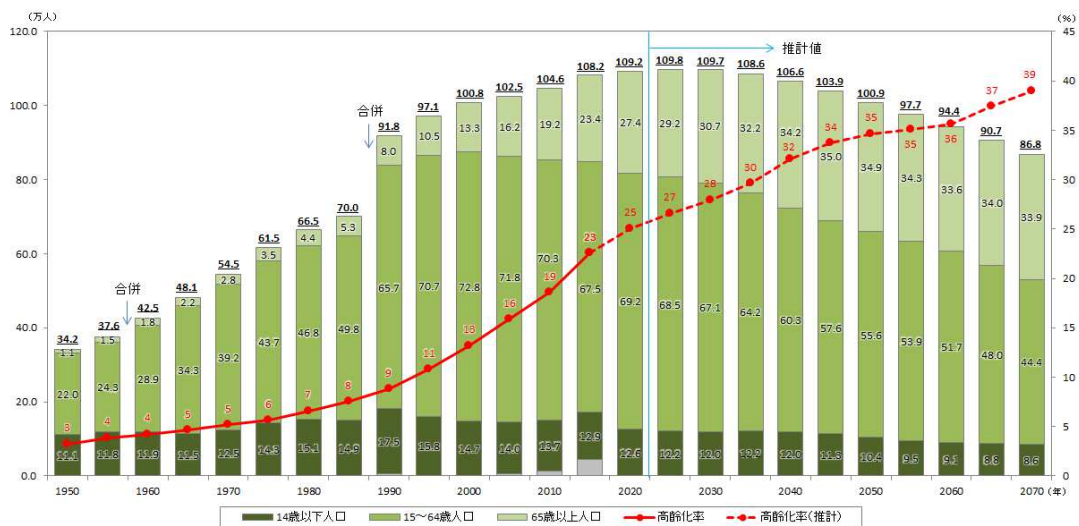


図 3-1 仙台市の人口の推移と見込み

出典：2015年までは「国勢調査結果（総務省統計局）」
 2020年は10月1日時点の推計人口
 2025年以降は仙台市まちづくり政策局資料

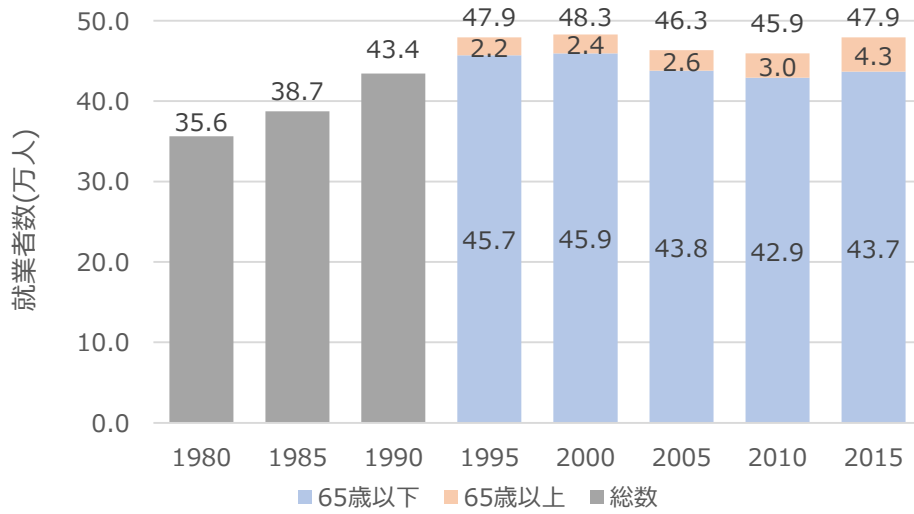
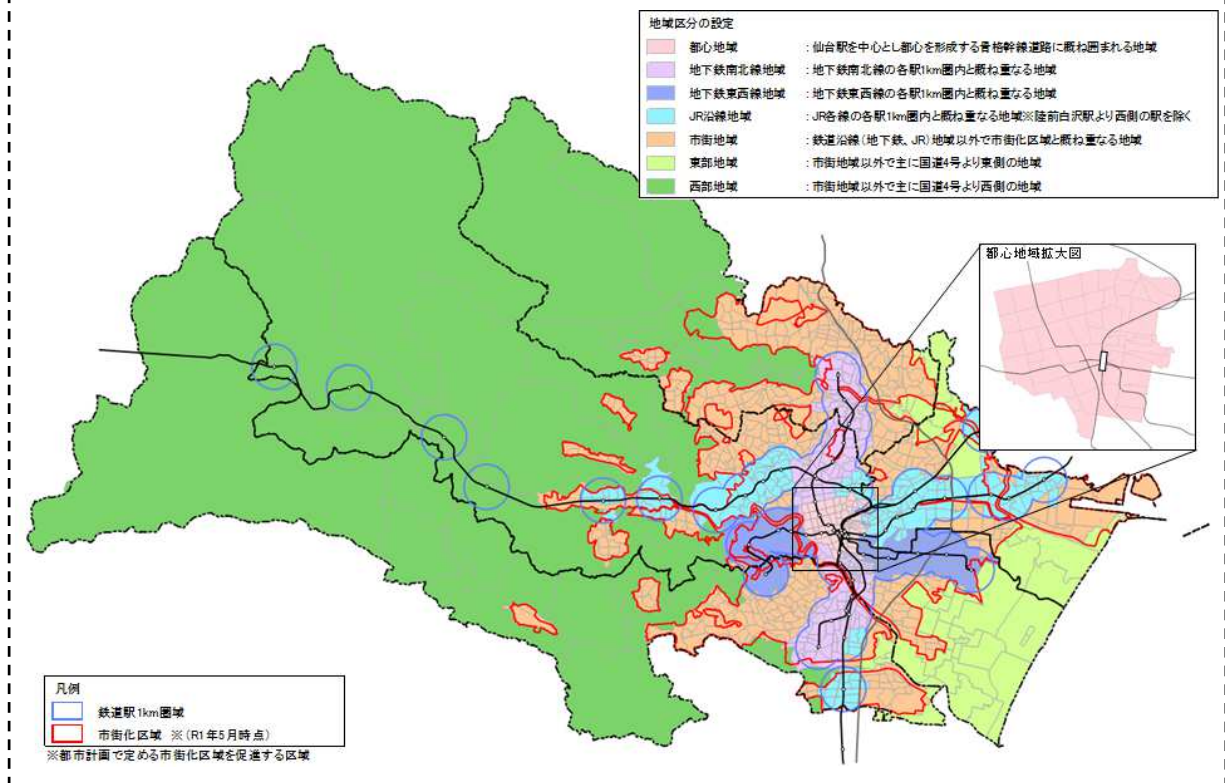


図 3-2 年齢階層別就業者数の推移（1980年→2015年）

出典：仙台市統計書（H9、H14、H19、H24、H29）より作成

※本頁以降、次の地域区分を用いる。



- ・人口は、都心地域や鉄道沿線を中心に集積しており【図 3-3】、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増加している。【図 3-4】
- ・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る。【図 3-4】

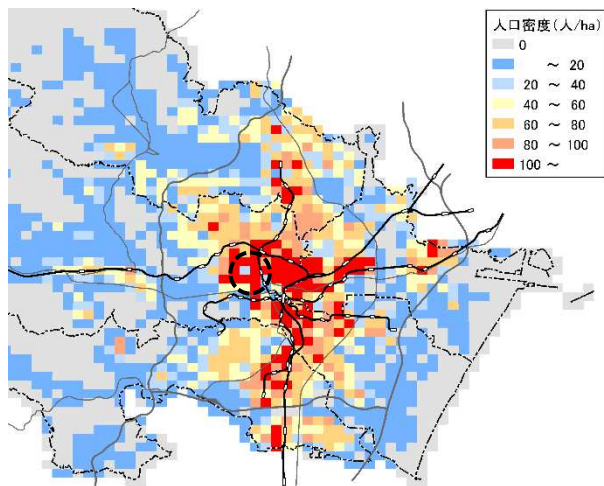


図 3-3 人口密度 (H27)

出典：国勢調査 (H27) より作成_500m メッシュ

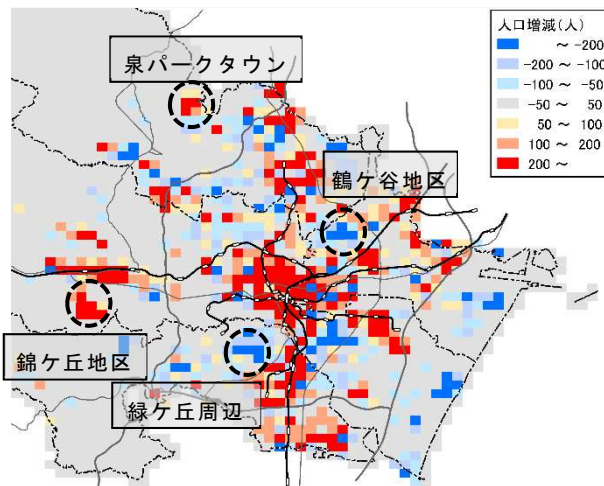


図 3-4 人口の増減 (H27-H17)

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いる。【図 3-5～図 3-8】

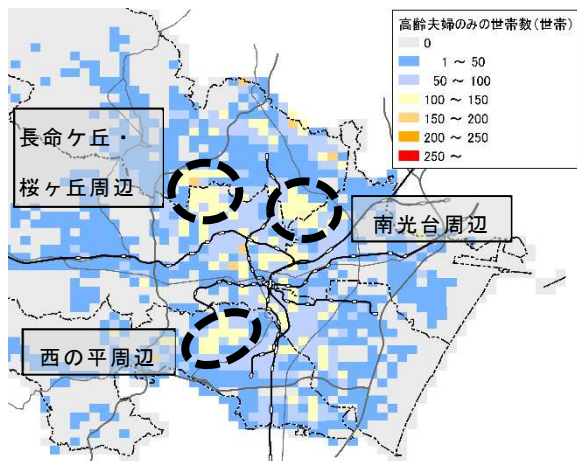


図 3-5 高齢夫婦のみの世帯数 (H27)

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

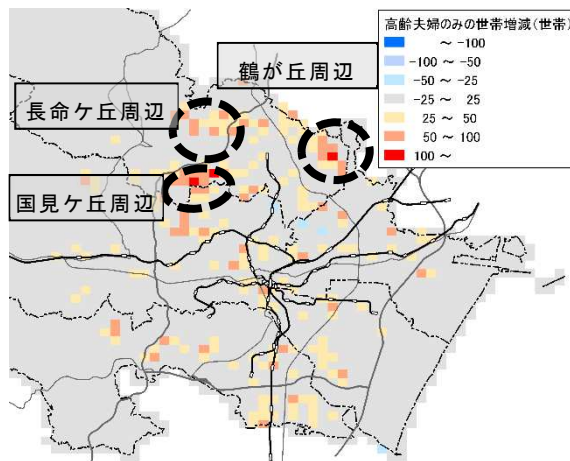


図 3-6 高齢夫婦のみ世帯の増減 (H27-H17)

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

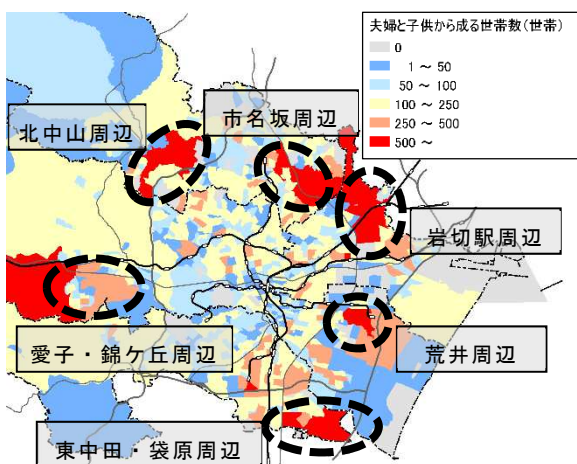


図 3-7 子育て世帯の世帯数 (H27)

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

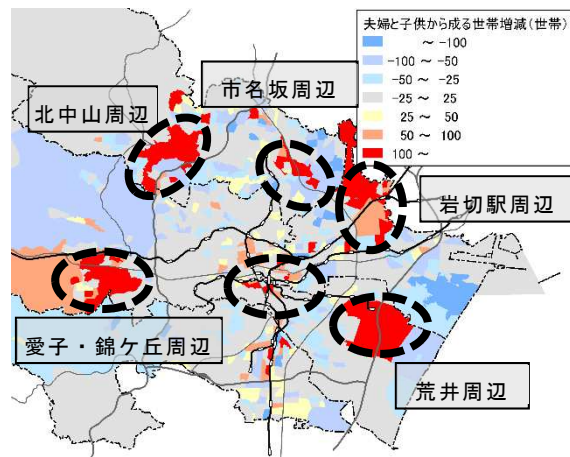


図 3-8 子育て世帯の増減 (H27-H17)

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

・従業者は、都心地域、泉中央駅周辺、長町のほか、卸町や六丁の目等に集積しており【図 3-9】、都心地域、長町周辺、仙台港北 IC 周辺などで増加している。【図 3-10】

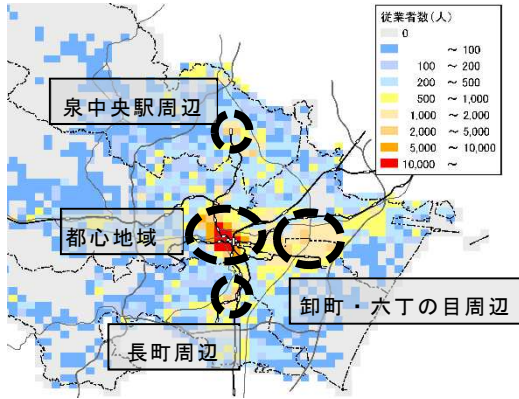


図 3-9 従業者人口 (H26)

出典：経済センサス (H26) より作成

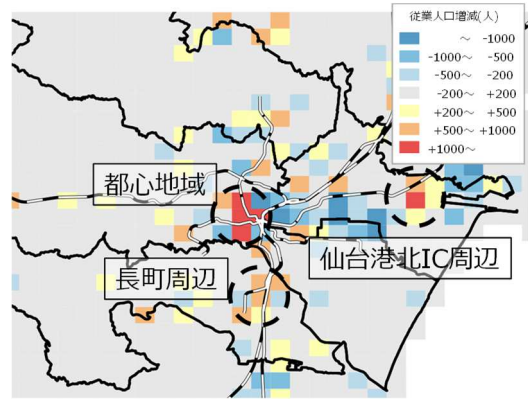


図 3-10 従業者人口の増減 (H26-H21)

出典：経済センサス (H21、H26) より作成 1km メッシュ

3) 医療・健康

・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 3-11】

・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 3-12】

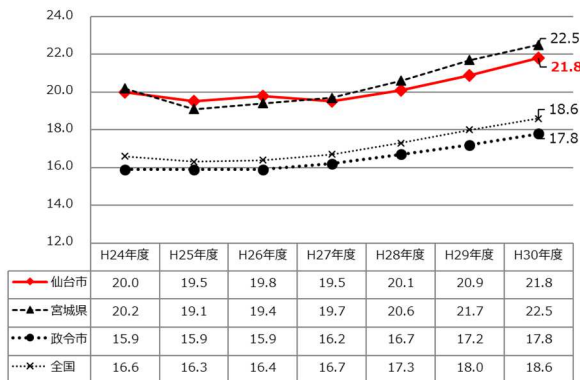


図 3-11 メタボリックシンドローム該当者の年次推移

出典：国保データベースより作成

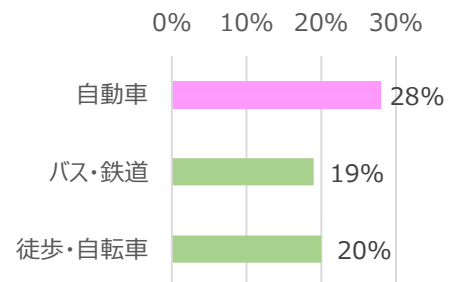


図 3-12 通勤手段と肥満の関係

※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) 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624万人泊を記録した。【図 3-13】
- ・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 3-1】が便利な仙台城址周辺は入込客数が増加しているが、郊外の秋保、定義、作並等は減少傾向にある。【図 3-14】

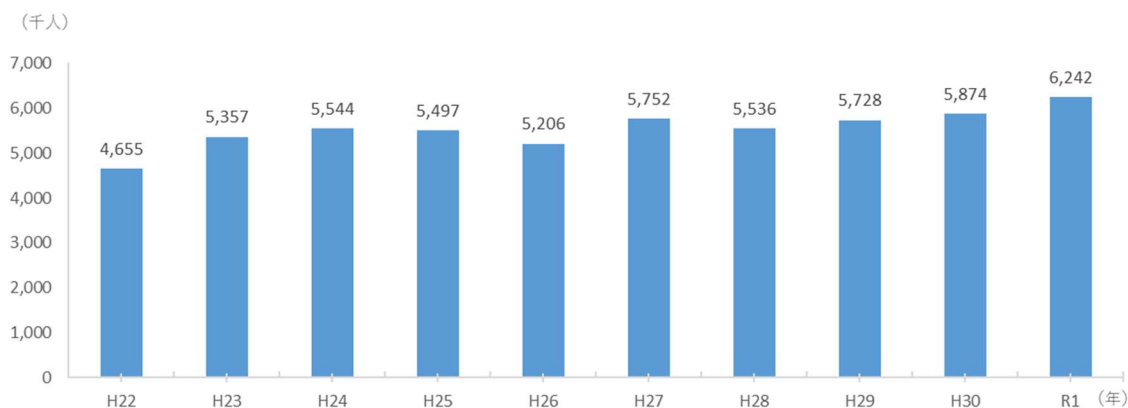


図 3-13 仙台市の宿泊者数の推移

出典：仙台市「観光統計基礎データ」より作成

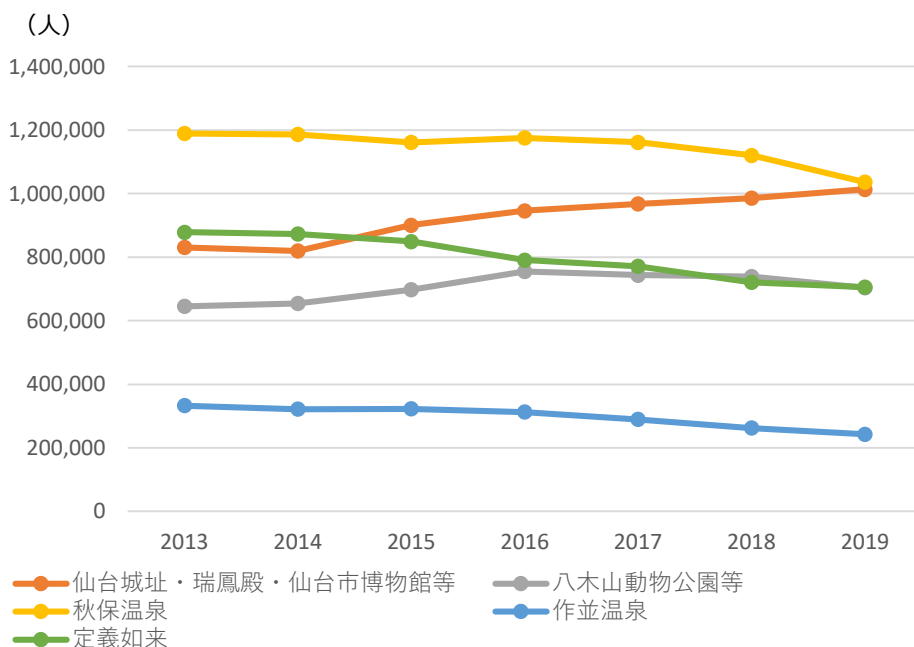


図 3-14 仙台市内の主要な観光地・施設の年間入込客数の推移

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 3-1 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	仙台駅からの公共交通アクセス	乗車時間	運行本数	運賃
仙台城跡 (青葉城址)	JR仙台駅西口バスプール16番乗り場より、観光シティーバス「るーぶる仙台」、「仙台城跡」下車	20分	20分間隔(平日)15分間隔(土日)	260円
仙台八木山動物園	仙台市営地下鉄(東西線「仙台駅」→「八木山動物公園駅」)	12分	約7～8分間隔	310円
仙台湾の杜水族館	仙台駅から電車でJR仙石線中野栄駅下車、JR仙石線「中野栄駅」～「仙台湾の杜水族館」無料シャトルバス	電車：18分、バス：10分	30分間隔(バス)	200円
ニッカウヰスキー宮城蒸留所	①仙台駅前より作並温泉行き(市営バス)「ニッカ橋」下車 ②JR仙台駅から電車でJR仙山線作並駅下車、JR作並駅から宮城峡蒸溜所行き無料シャトルバス	①60分 ②電車：40分、バス：7分※	①：日中60分間隔 ②：約60分間隔(バス)	①1,010円 ②510円
瑞鳳殿	①仙台駅前よりるーぶるバス、「瑞鳳殿前」下車 ②仙台駅前より市営バス/宮城交通バス、「霊屋橋・瑞鳳殿入口」下車	①15分 ②11分	①20分間隔(平日)15分間隔(土日) ②約20分間隔	①260円 ②190円
磊々峡	①JR仙台駅前西口バスプール8番のりばより、宮城交通バス秋保温泉方面行き、「のぞき橋」下車 ②JR仙台駅前、青葉通り沿い63番のりばより、タケヤ交通「秋保・川崎 仙台西部ライナー」、「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	①宮城交通 JR仙台駅西口バスプール8番乗り場 秋保大滝行「秋保大滝」下車 ②電車：JR仙台駅⇒JR愛子駅、市営バス：JR愛子駅2番乗り場 秋保温泉・二口方面線「秋保大滝」下車	①60分※ ②電車：28分、バス：39分	①1～2時間間隔 ②日中4時間間隔(バス)	①860円 ②1,100円
西方寺 (定義如来)	市営バス：仙台駅西バスターミナル10番より定義行き乗車、終点	80分	日中60分間隔	1,160円
大崎八幡宮社殿	市営バス：仙台西口バスプール、10番・15番乗り場より、「大崎八幡宮前」下車	18分	日中5～10分間隔	230円
作並温泉	①電車：JR仙台駅からJR仙山線作並駅 ②市営バス：仙台駅前から各旅館前のバス停	①40分 ②50分	①：約60分間隔 ②：日中60分間隔	①510円 ②1,130円
秋保温泉	①電車：JR仙台駅からJR仙山線愛子駅、市営バス：JR愛子駅から秋保温泉・二口方面線 ②宮城交通：仙台駅から快速秋保線 ③宮城交通：仙台駅から秋保線 ④タケヤ交通：仙台駅から秋保・川崎仙台西部ライナー	①電車：30分、バス：15分 ②30分※ ③50分 ④40分	①日中約4時間間隔(バス) ②土日1本 ③1～2時間間隔 ④60分間隔	①760円 ②860円 ③860円 ④860円

※：土日祝のみ運行

出典：仙台市 HP、うみの杜水族館 HP、ニッカウヰスキー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

(2) 公共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た。【図 3-15】
- 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る。【図 3-16】

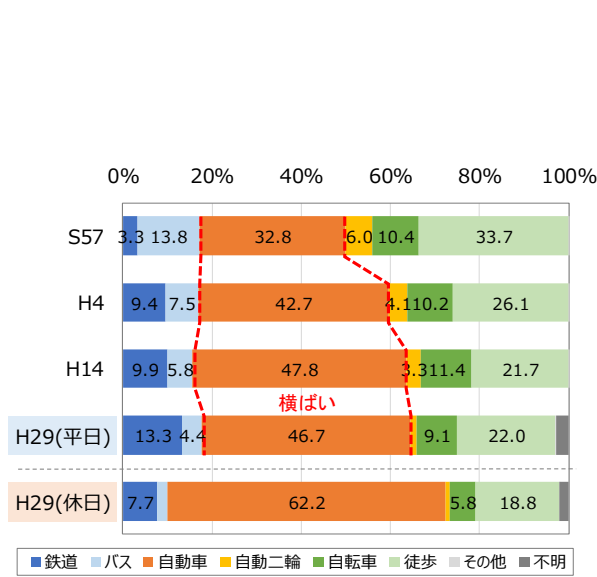


図 3-15 代表交通手段の経年変化（仙台市）

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

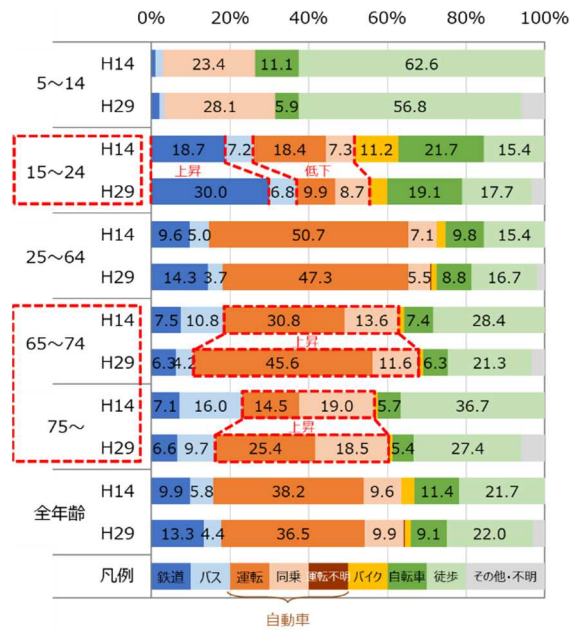


図 3-16 年齢階層別代表交通手段の比較

(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

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

図 3-17、図 3-18】

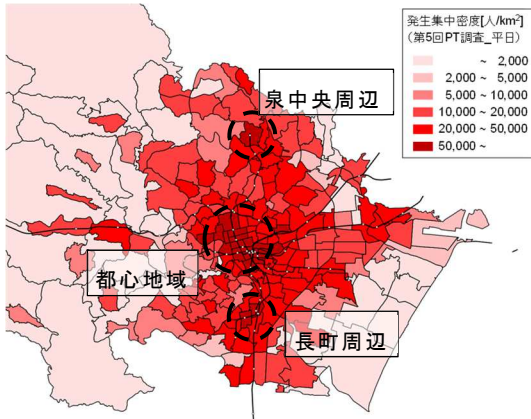


図 3-17 発生集中密度（H29 平日）
（中ゾーン別）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

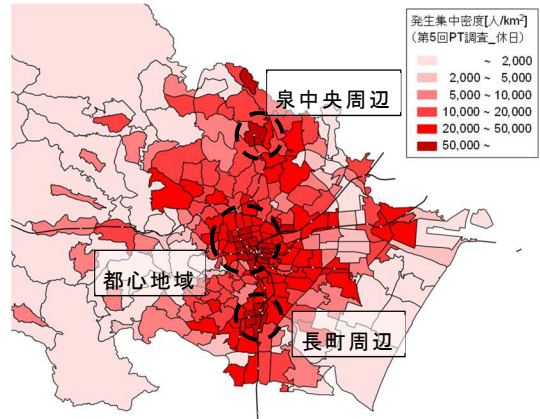


図 3-18 発生集中密度（H29 休日）
（中ゾーン別）

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 3-19、表 3-2】

- ・従業人口は都心地域や鉄道沿線が多くなっており、鉄道駅 1,000m 以内の駅勢圏内に、従業人口の 70.6%が集中している。【図 3-20、表 3-2】

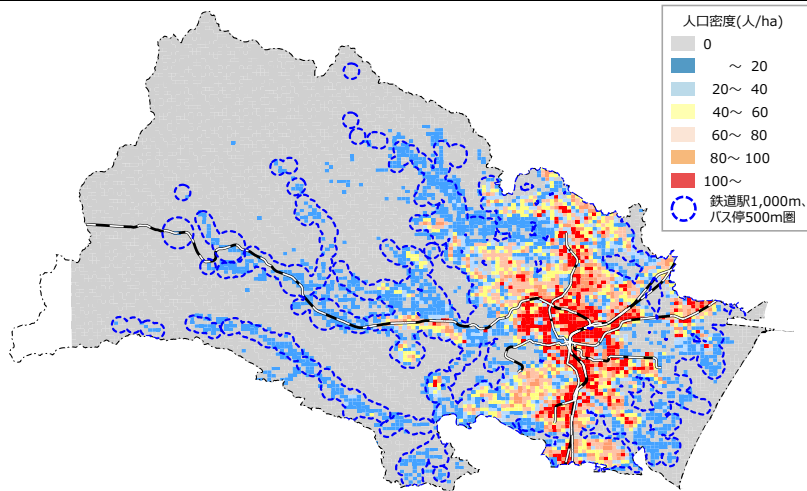


図 3-19 公共交通カバー圏域と夜間人口

出典：国勢調査（H27）より作成、250m メッシュ

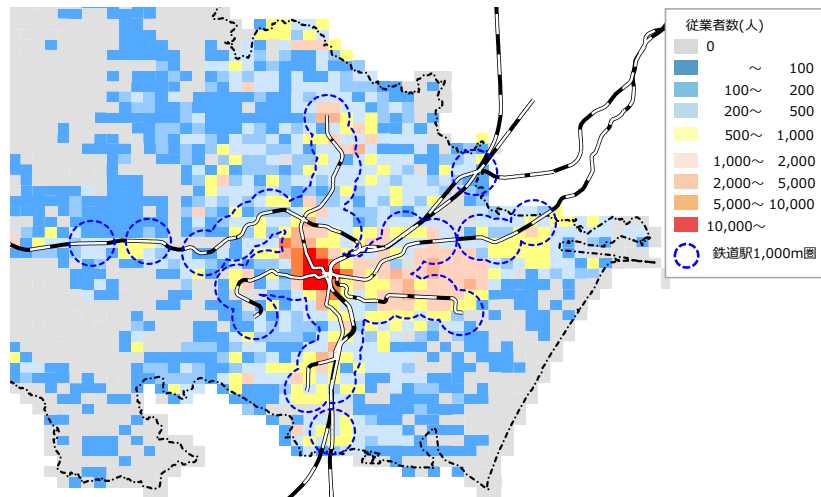


図 3-20 鉄道駅勢圏と従業人口

出典：経済センサス（H26）より作成、500m メッシュ

表 3-2 夜間人口・従業人口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%
従業人口	鉄道駅1,000m	428,124	-	606,743	-	70.6%	-

3) 鉄道に係る状況

- ・鉄道利用者は横ばい傾向でしたが、東日本大震災後は増加傾向にある。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る。【図 3-21】
- ・パーソントリップ調査では、南北線開業(昭和 62 年)前後の第 2 回と第 3 回、東西線開業前後の第 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 3-22】

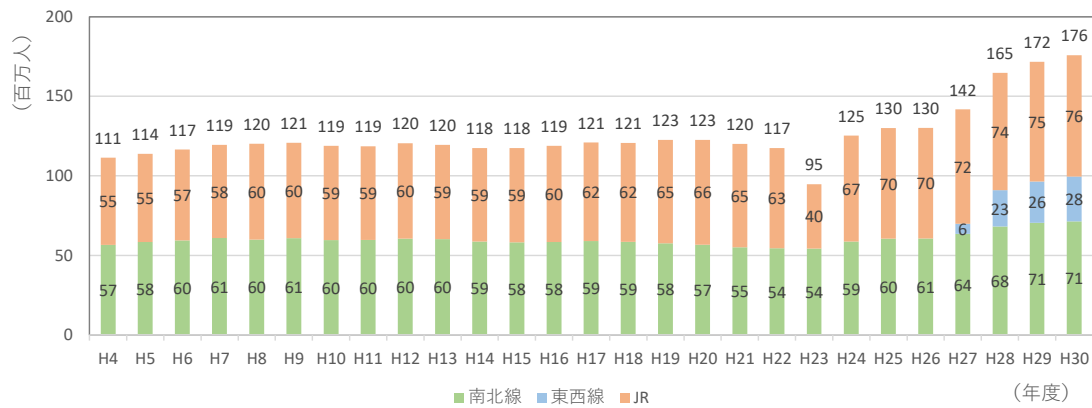


図 3-21 鉄道乗車人員の推移（仙台市）

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

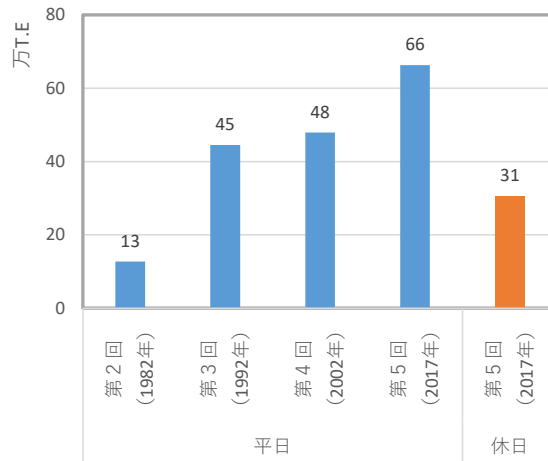


図 3-22 鉄道発生集中交通量の推移（仙台市）

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

- 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る。また、一部には鉄道沿線から離れていても鉄道分担率が高い地域が見られる。【図 3-23】
- 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 3-24】

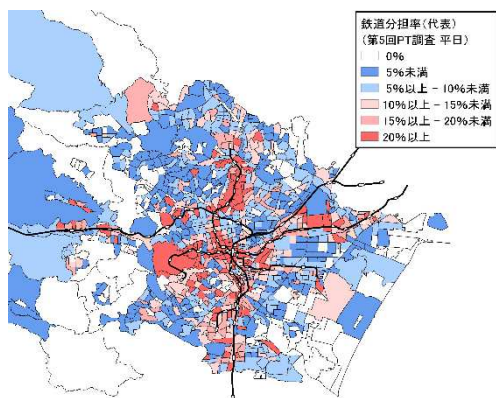


図 3-23 鉄道分担率 (H29 平日_代表)
(小ゾーン別)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

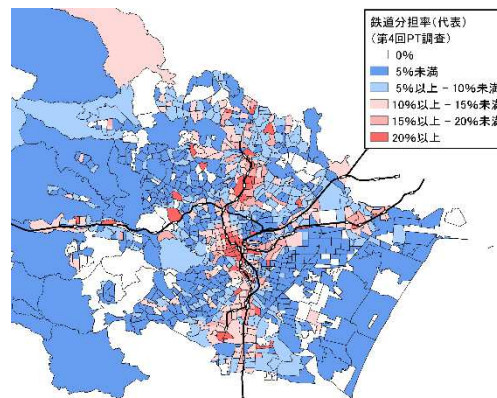


図 3-24 鉄道分担率 (H29 休日_代表)
(小ゾーン別)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

4) バスに係る状況

- ・バスの乗車人員は減少傾向で、令和元年は平成6年から半減、宮城交通は6割減となっている。近年では、地下鉄東西線の開業などに伴い平成26年から平成27年にかけて減少したが、平成28年以降は横ばい傾向にある。【図 3-25】
- ・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下の発生集中量となっている。【図 3-26】
- ・バス事業者の収入も近年減少傾向となっている。【図 3-27】

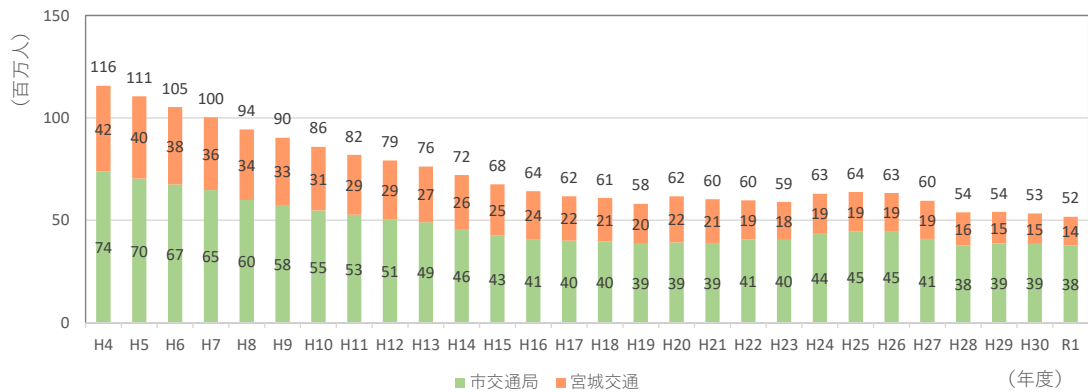


図 3-25 バス乗車人員の推移

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）

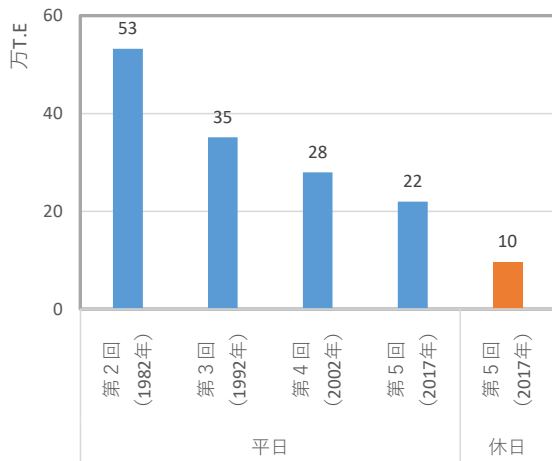


図 3-26 バス発生集中交通量の推移 (仙台市)

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

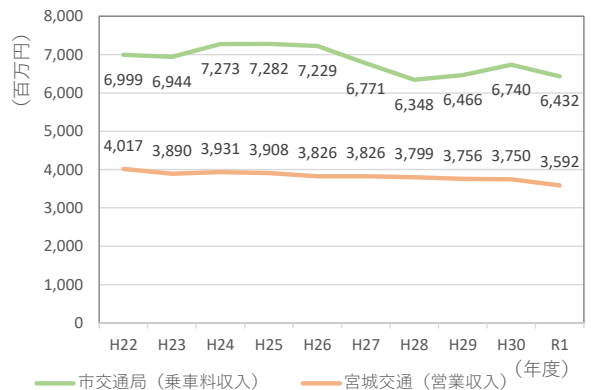
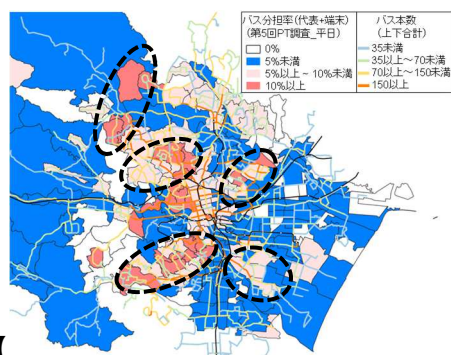


図 3-27 バス事業者の収入の推移

出典：仙台市交通局・令和元年度自動車運送事業会計決算および宮城交通提供資料より作成

※市営バスは乗車料収入
 ※宮城交通は運送収入（一般乗合（高速除く））

・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 3-28】

・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 3-29】

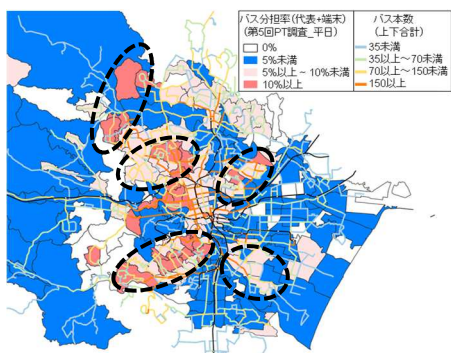


図 3-28 バス分担率

(H29 平日_代表+端末) 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

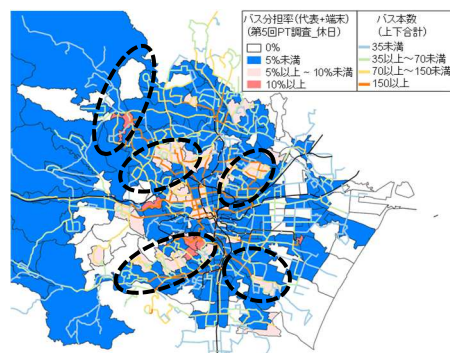


図 3-29 バス分担率

(H29 休日_代表+端末) 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 3-30】
- 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 3-31】

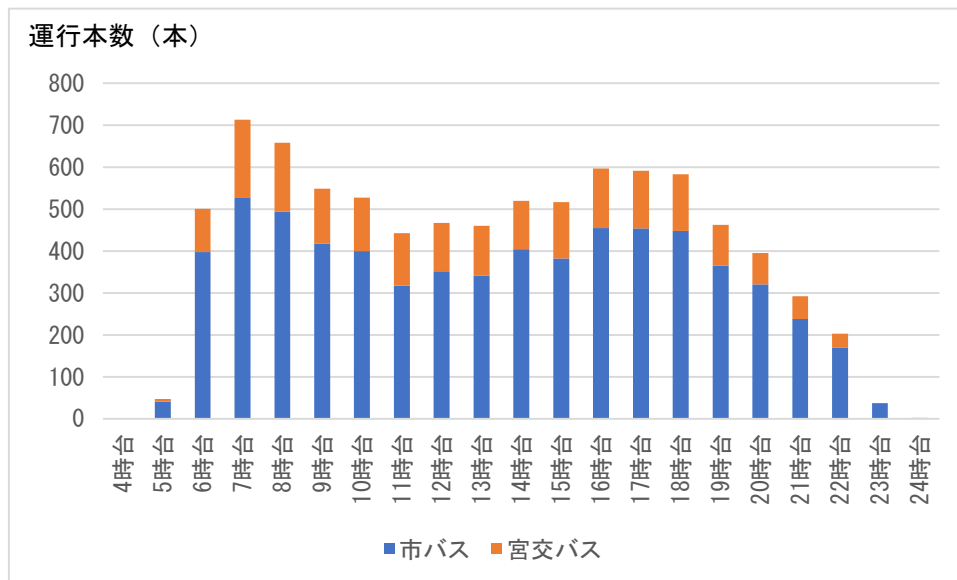


図 3-30 時間帯別バス運行本数 (H30.6._平日平均)

出典：バス事業者提供データより作成

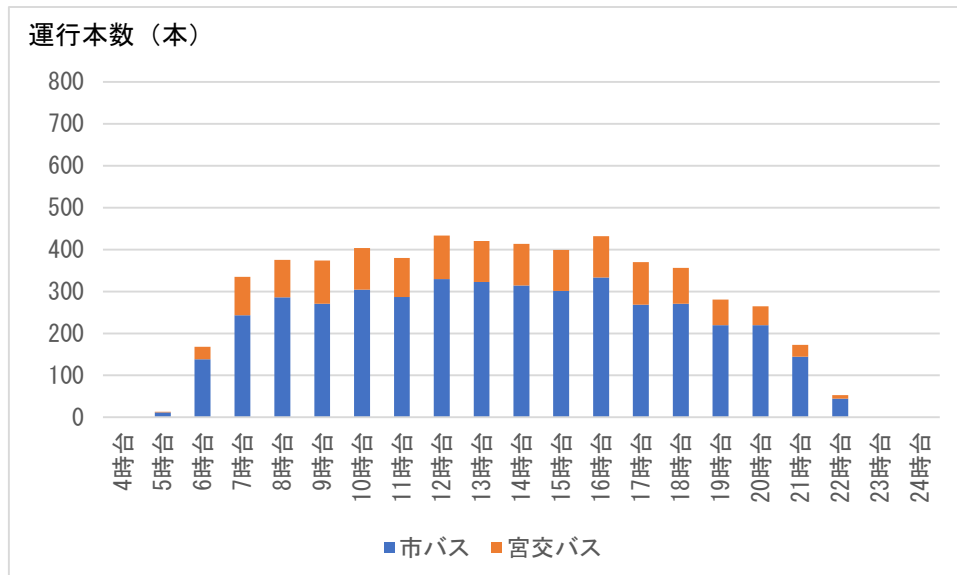


図 3-31 時間帯別バス運行本数 (H30.6._日曜日平均)

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 3-32】
- 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 3-33】

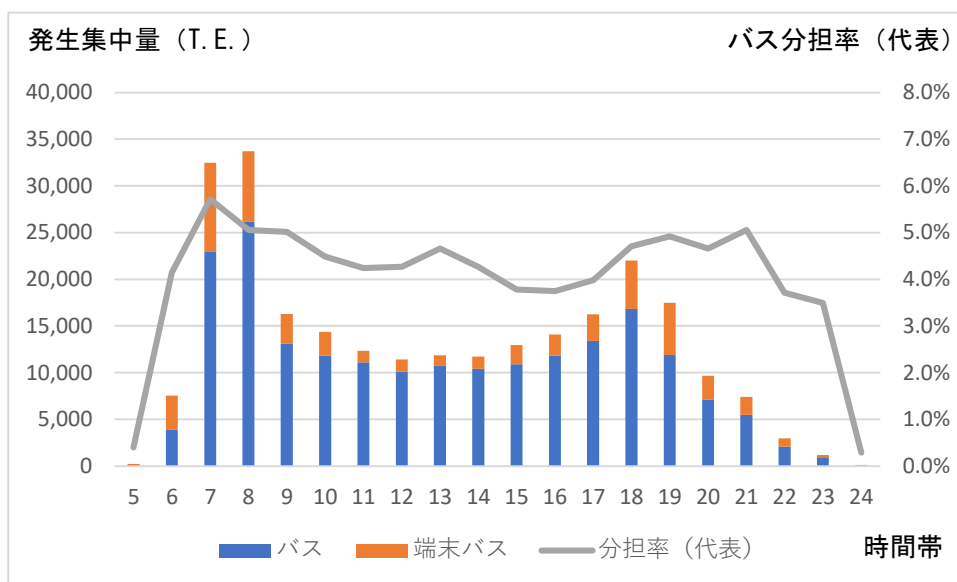


図 3-32 時間帯別バス発生集中量・分担率 (H29_平日)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

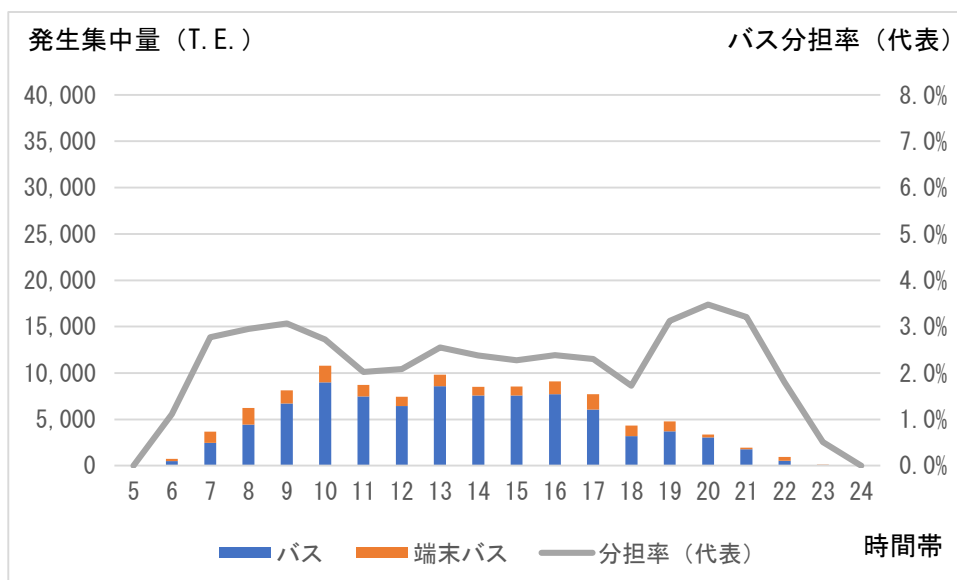


図 3-33 時間帯別バス発生集中量・分担率 (H29_休日)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

・H29年のバス利用をH17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 3-34】

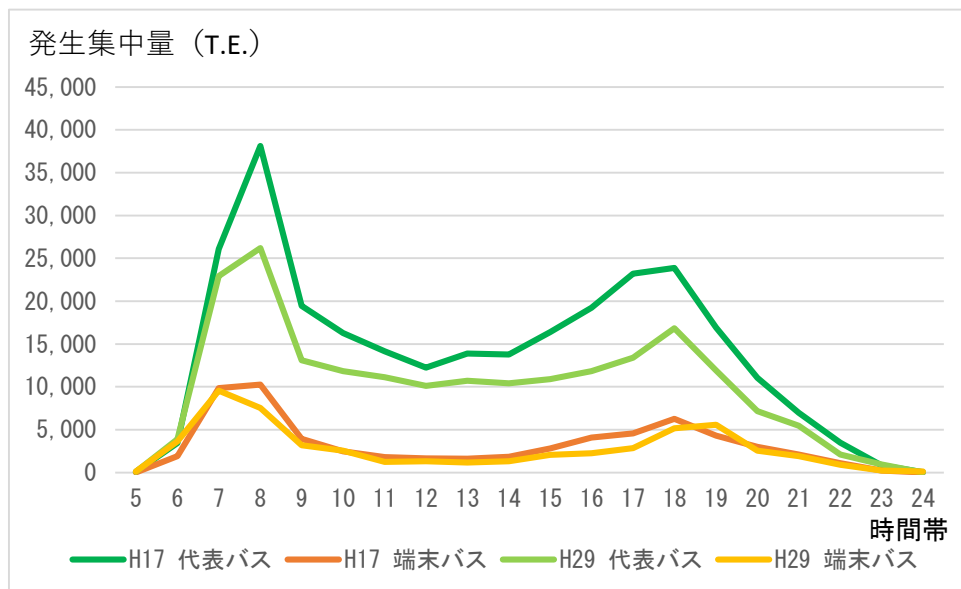


図 3-34 時間帯別バス発生集中量率 (H17・H29_平日)

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、あおば通駅や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 3-35】

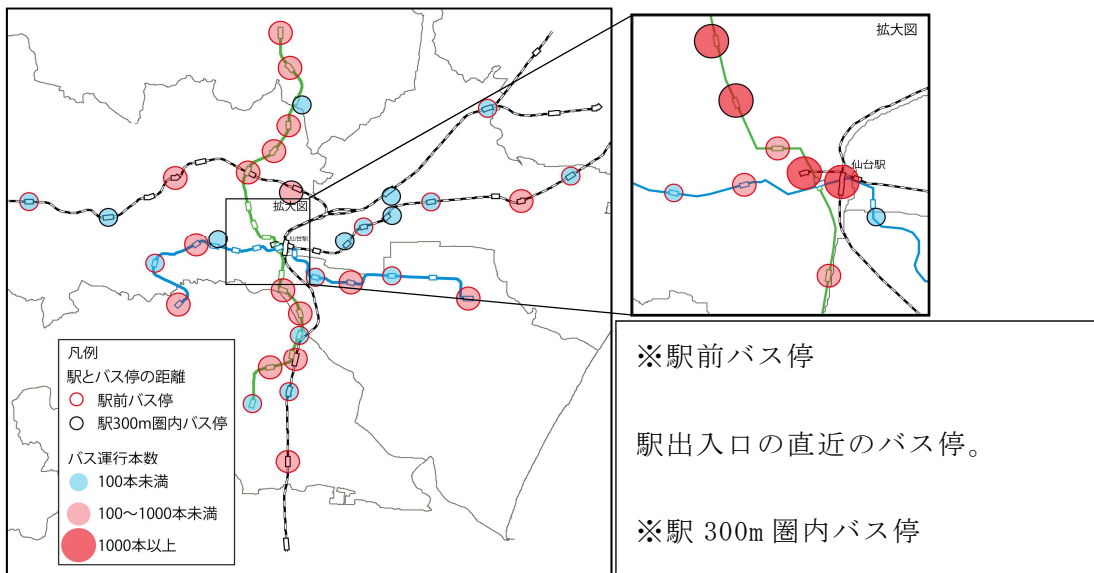
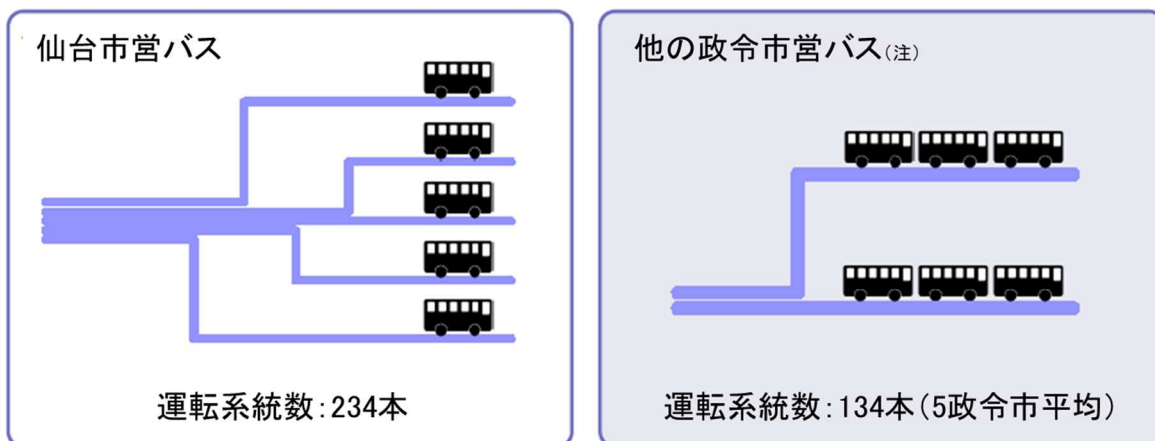


図 3-35 駅別のバス運行本数 (H31.4)

出典：路線バス各社の HP より作成

・仙台市では、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る。【図 3-36】



➤ 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 3-36 路線バスの系統数

出典：一般社団法人 公営交通事業協会「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

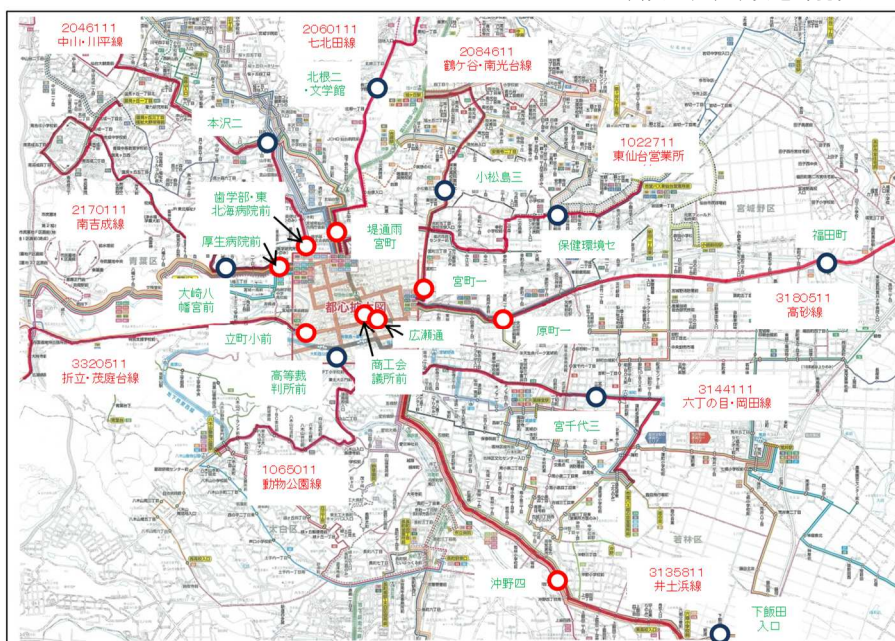
- ・バスの利用が集中する平日朝の時間帯にはバスの遅延が生じている。都心部の主要バス停では平均 10 分程度、フィーダー駅でも 4～10 分程度、時刻表からの遅れが見られる。【表 3-3】
- ・都心流入部に位置するバス停、仙台泉線、宮町通、井土長町線、広瀬通、国道 48 号などの交通量の多い路線に位置するバス停、多くの系統が集中するバス停や渋滞ボトルネック箇所を超えたバス停等で遅延が大きくなっている。【図 3-37】

表 3-3 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)	最大値(秒)	サンプル数
都心部	仙台駅	534	476	381	3,396	14,634
	電力ビル前	595	536	369	2,987	7,626
	県庁市役所前	577	518	384	3,540	8,221
フィーダー駅	泉中央駅	566	532	298	1,626	1,121
	旭ヶ丘駅	273	237	204	3,011	1,744
	台原駅	353	313	212	1,302	863
	北仙台駅	262	207	212	2,047	3,005
	長町駅	289	257	202	1,554	1,326
	八木山動物公園駅	224	198	188	1,531	1,885
	薬師堂駅	276	238	231	2,682	1,857
荒井駅	406	338	323	3,347	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，2017 年 10 月～11 月）

出典：仙台市交通局提供データを基に作成



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

図 3-37 平日朝ピーク時にバス停時刻に対して遅れがでるバス停（都心周辺）
(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 3-38】
- ・また、大型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 3-39、図 3-40】
- ・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、待遇面からも人材確保に厳しい状況にある。【図 3-41】

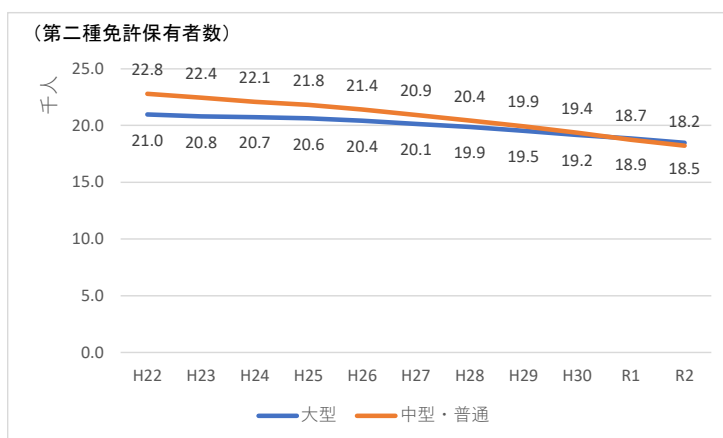


図 3-38 宮城県の第二種運転免許の保有者数の推移

出典：警察庁運転免許統計より作成

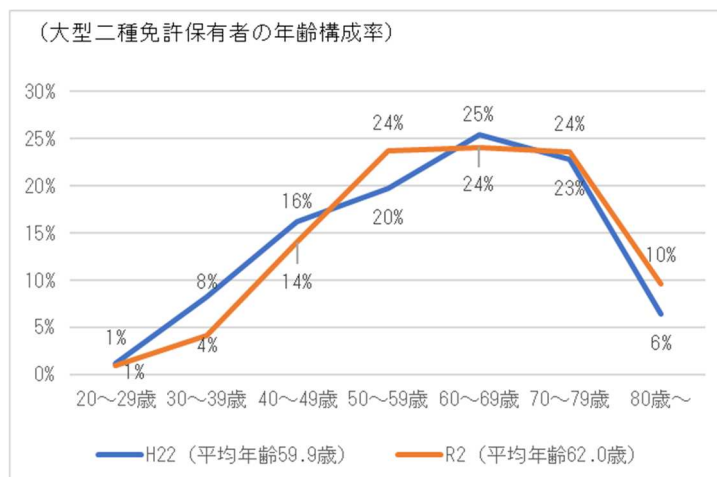


図 3-39 全国の大型第二種運転免許の保有者年齢

※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

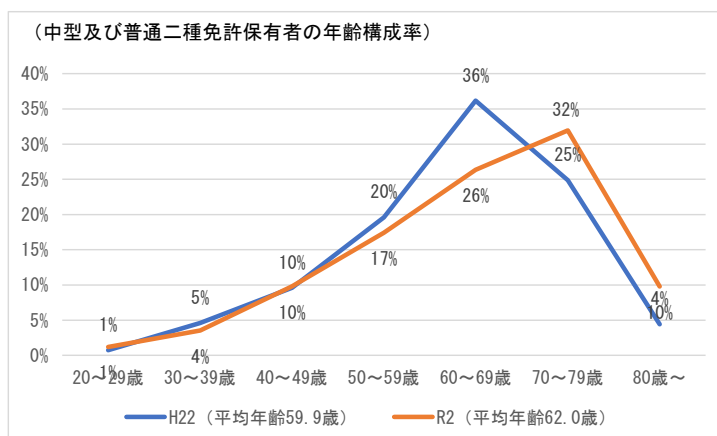


図 3-40 全国の中型及び普通第二種運転免許の保有者年齢

※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

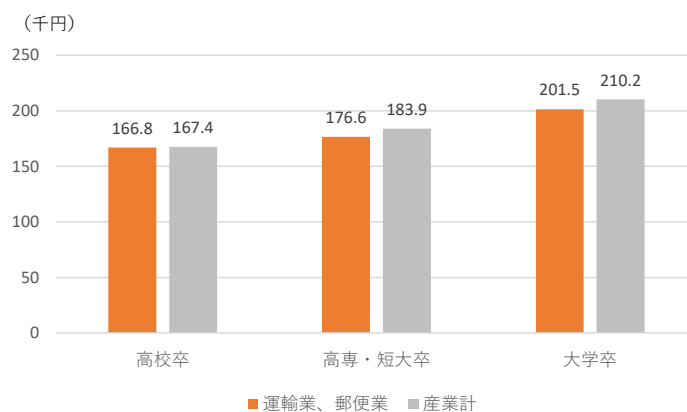


図 3-41 運輸業の初任給（令和元年）

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

・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る。【図 3-42】

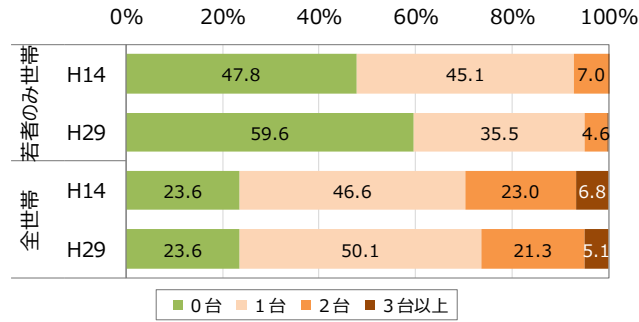


図 3-42 若者のみ・全世帯の自動車保有台数の比較

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

・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る。【図 3-43】
 ・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 3-44】

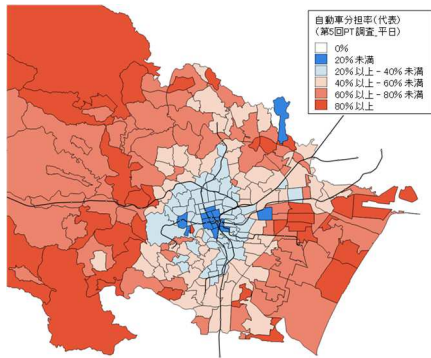


図 3-43 自動車分担率（H29 平日_代表）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

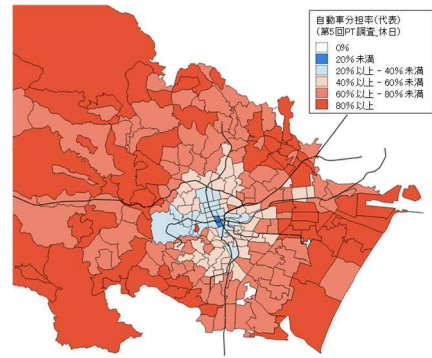


図 3-44 自動車分担率（H29 休日_代表）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

- ・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の他、鶴ヶ谷・南光台、中山・南吉成などで多くなっている。【図 3-45】
- ・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 3-46】

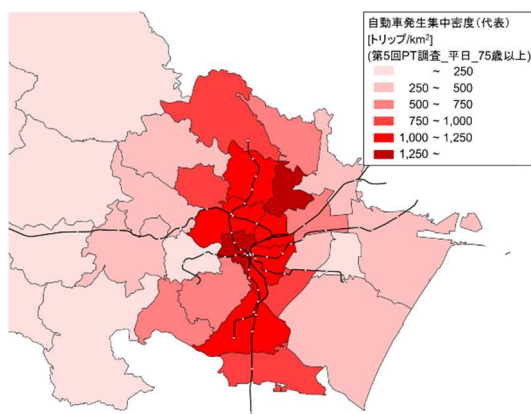


図 3-45 後期高齢者（75歳以上）の自動車発生集中密度（H29 平日_代表）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

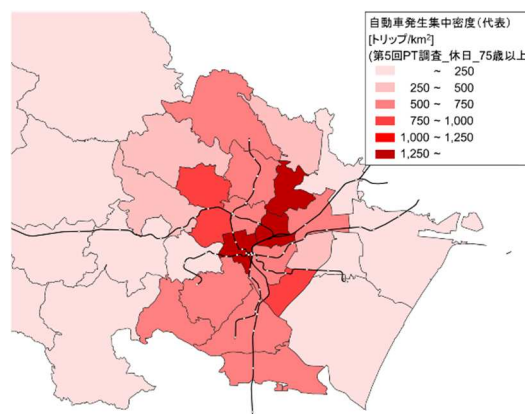


図 3-46 後期高齢者（75歳以上）の自動車発生集中密度（H29 休日_代表）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

- ・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が高く、鉄道沿線から離れると低くなる傾向が見られる。【図 3-47】
- ・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 3-48】

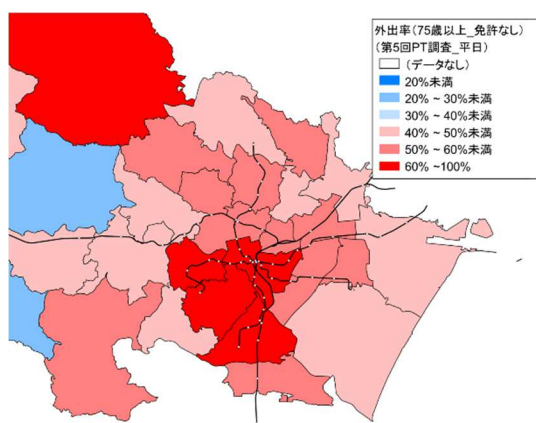


図 3-47 免許を持たない後期高齢者（75歳以上）の外出率（H29 平日）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

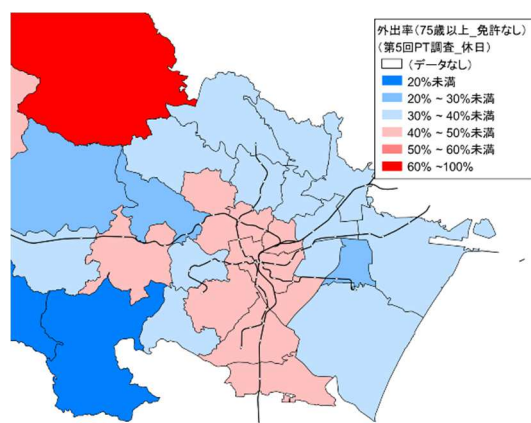


図 3-48 免許を持たない後期高齢者（75歳以上）の外出率（H29 休日）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

- ・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で多くなっている。【図 3-49、図 3-50】
- ・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 3-51、図 3-52】

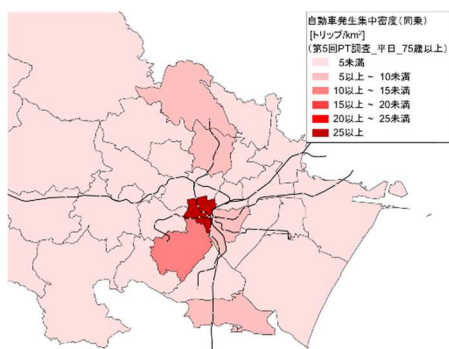


図 3-49 後期高齢者（75歳以上）の
自動車（同乗）の発生集中密度（H29 平日）

x 出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

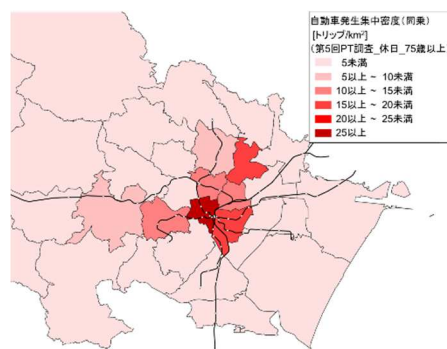


図 3-50 後期高齢者（75歳以上）の
自動車（同乗）の発生集中密度（H29 休日）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

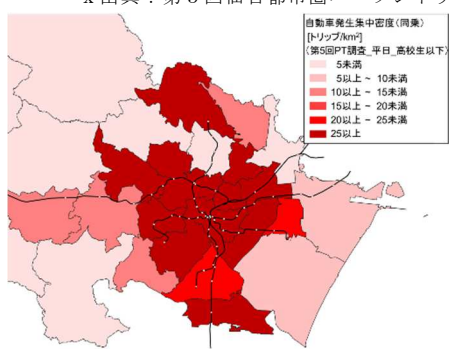


図 3-51 高校生以下の自動車（同乗）の
発生集中密度（H29 平日）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

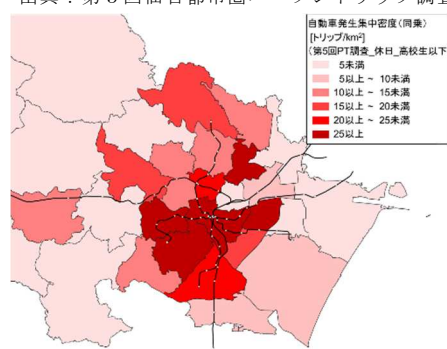


図 3-52 高校生以下の自動車（同乗）の
発生集中密度（H29 休日）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

- ・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る。【図 3-53】
- ・また、高齢者による事故の割合が上昇傾向にある。【図 3-54】
- ・一方、免許返納者数は平成 30 年の約 2,600 人から令和元年は約 4,000 人と増加している。【図 3-55】

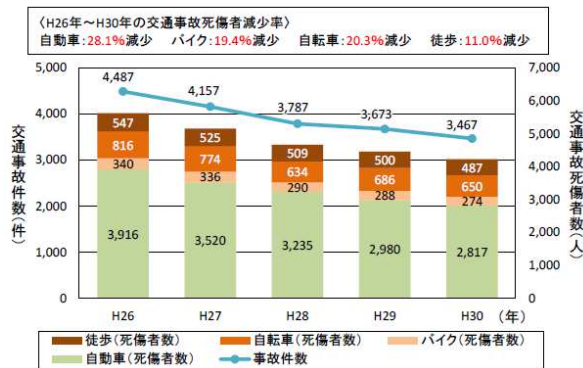


図 3-53 仙台市における交通事故件数と死傷者数の推移

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（令和元年度版）より作成



図 3-54 宮城県における高齢運転者事故発生件数の推移

出典：仙台都市圏パーソントリップ調査「現況集計・現況分析編」（令和2年7月22日）より作成

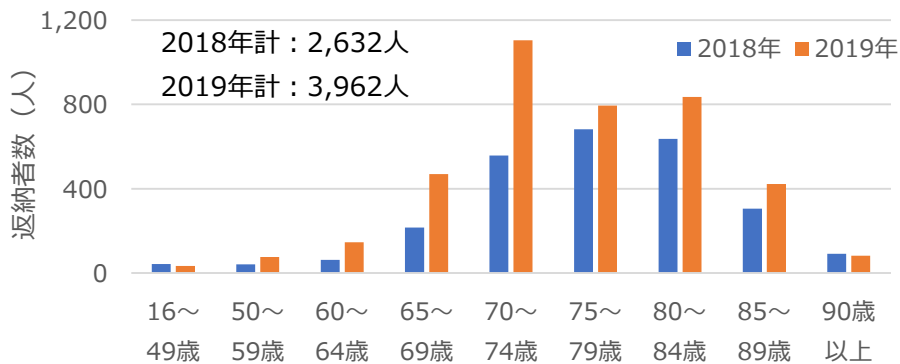


図 3-55 仙台市の年代別免許返納者数（2018、2019年）

出典：宮城県警察「免許統計」より作成

6) 自転車に係る状況

- ・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。【表 3-4】
- ・都心地域を中心に、17 駅に DATEBIKE のポートが設置されており、鉄道と組み合わせて都心内を回遊することが可能となっている。

表 3-4 仙台市内の各駅の端末自転車利用状況（H29_平日）と DATEBIKE ポート設置状況（R2.12）

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	あおぼ通り駅	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1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(地下鉄)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 3-56】
- 都心の歩行者数は増加傾向にある。また、エリア別にみると、仙台駅周辺では増加しているが、仙台駅から離れたエリアでは大きく減少している。【図 3-57】
- 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る。【図 3-58】
- 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 3-59】

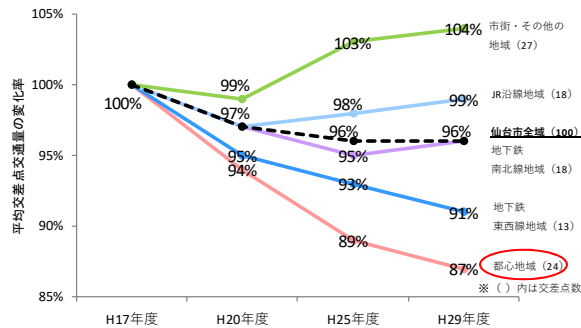


図 3-56 都心地域の平均交差点交通量の経年変化

出典：仙台市道路交通等現況調査より作成

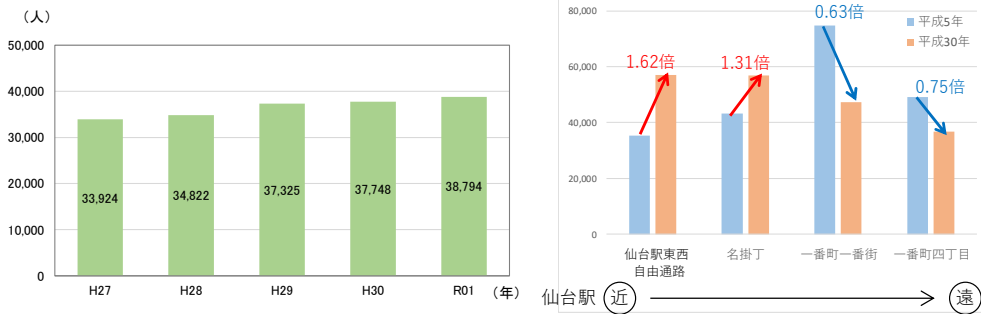


図 3-57 都心内道路の歩行者数の推移

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

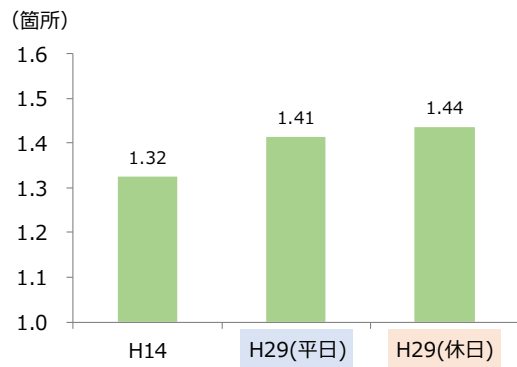


図 3-58 都心地域内における
立ち寄り箇所数（私事目的）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

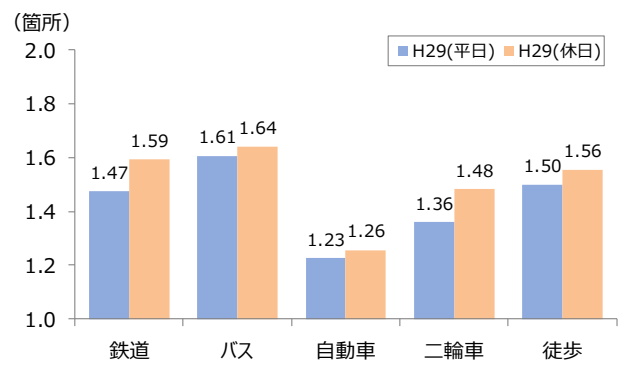


図 3-59 代表交通手段別の都心地域内
立ち寄り箇所数（私事目的）

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、自転車が高くなっている。【図 3-60、図 3-61】
- ・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 3-60、図 3-61】
- ・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 3-62、図 3-63】

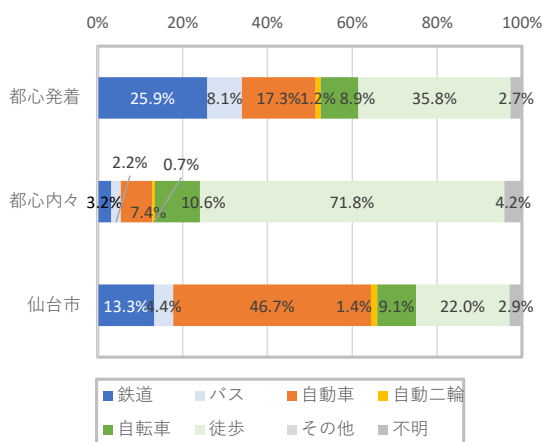


図 3-60 都心発着の代表交通手段分担率 (H29 平日)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

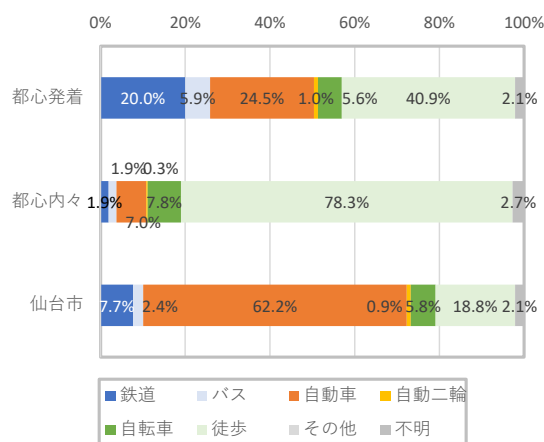


図 3-61 都心発着の代表交通手段分担率 (H29 休日)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より

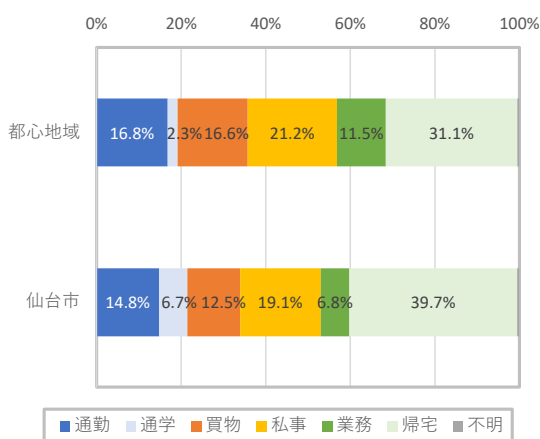


図 3-62 都心発着の目的構成 (H29 平日)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

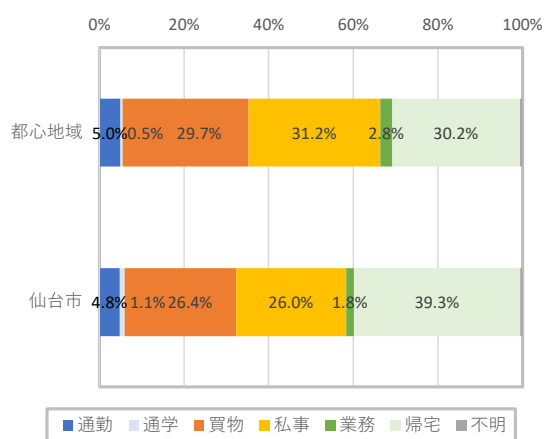


図 3-63 都心発着の目的構成 (H29 休日)

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多くなっている。【図 3-64、図 3-65】
- 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 3-66、図 3-67】
- 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 3-68、図 3-69】

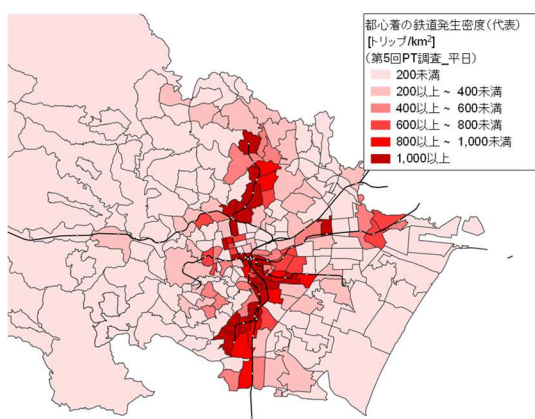


図 3-64 都心着の鉄道発生密度
(H29 平日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

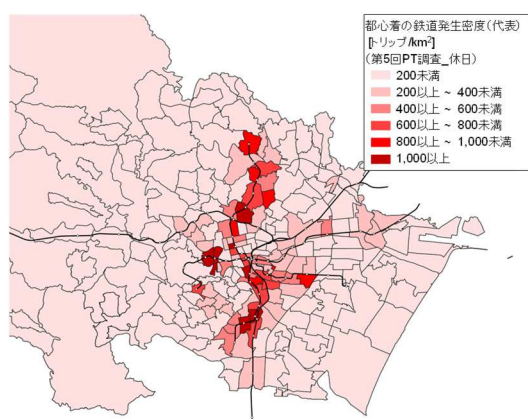


図 3-65 都心着の鉄道発生密度
(H29 休日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

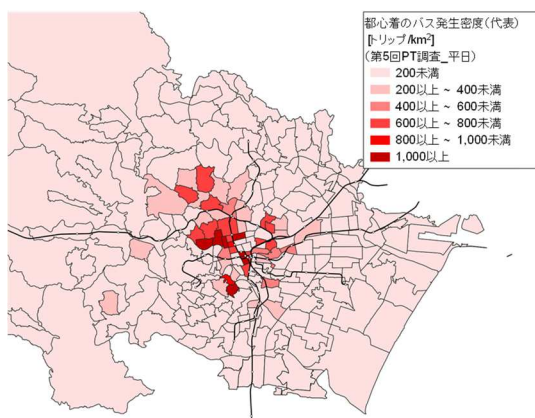


図 3-66 都心着のバス発生密度
(H29 平日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

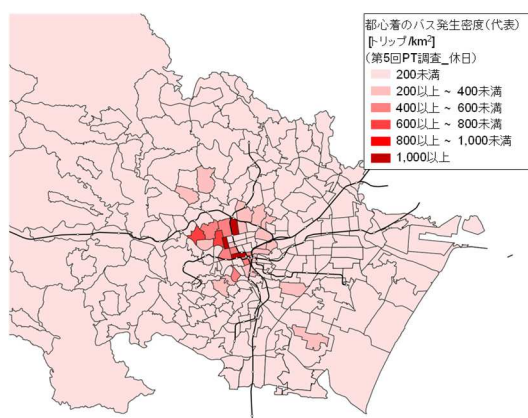


図 3-67 都心着のバス発生密度
(H29 休日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

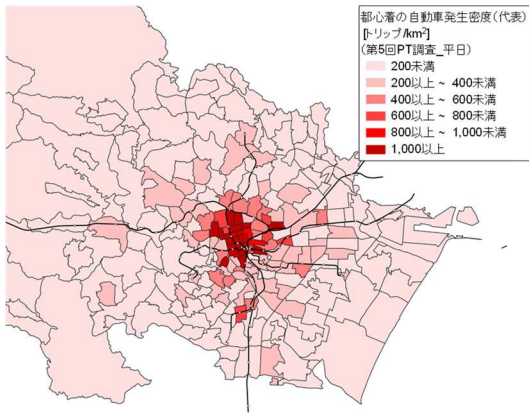


図 3-68 都心着の自動車発生密度
 (H29 平日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

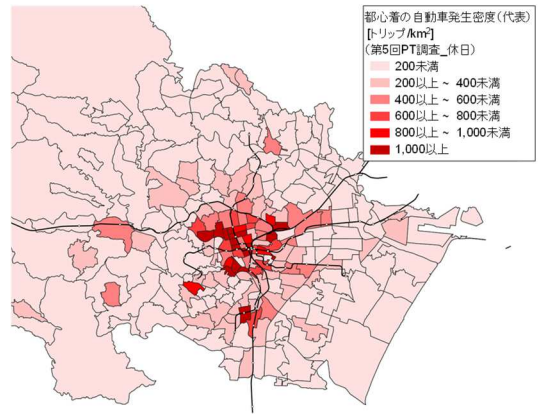


図 3-69 都心着の自動車発生密度
 (H29 休日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

・「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るが、未整備箇所も存在している。【図 3-70】

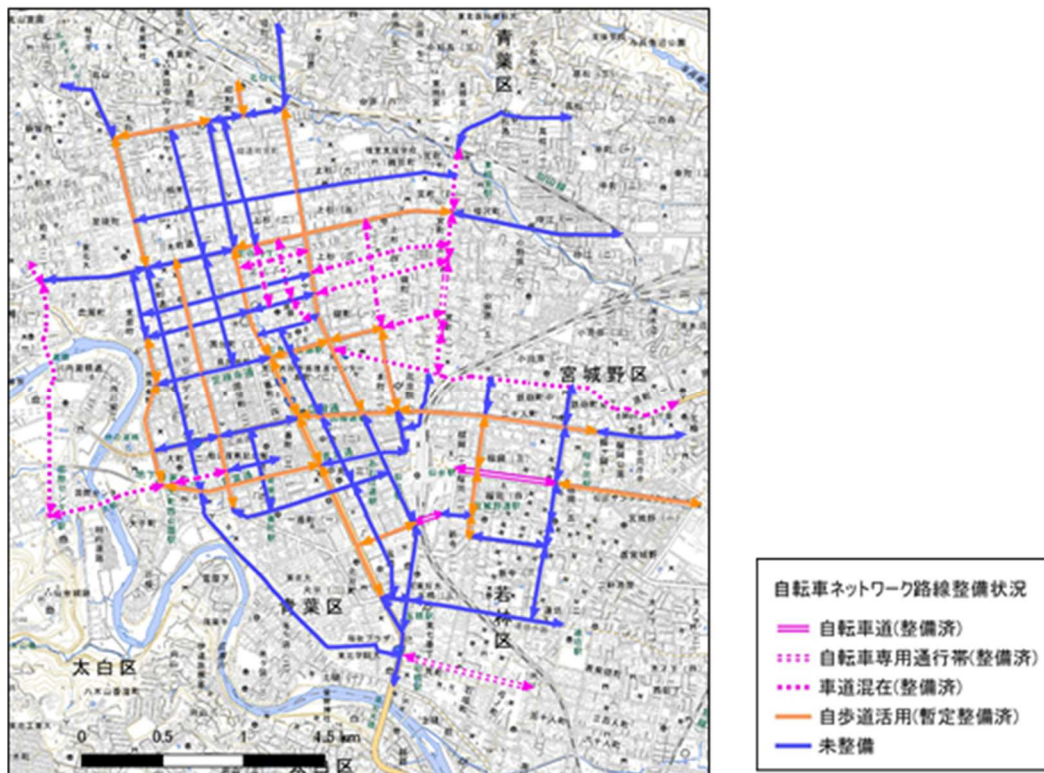


図 3-70 自転車ネットワーク路線図

(令和2年度末見込み)

出典：仙台市自転車の安全な利活用推進計画

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た。【図 3-71】
- ・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た。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った。【図 3-72】
- ・仙台市では、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 年 12 月に仙台 MaaS 運営委員会を設立し、MaaS の導入を推進している。



図 3-71 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

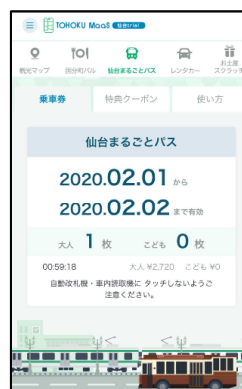


図 3-72 デジタルチケットイメージ

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

3.1.2 仙台市の公共交通の課題

前項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 3-5 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	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・経営悪化する 移動制約者・交通弱者が増加する
社会情勢	人口の動向	仙台市の就業者数の推移と見込み	就業者数は横ばい・高齢就業者が増加	
社会情勢	人口の動向	地域別の人口と増減	地域によって人口動態に特徴がある (人口増減、高齢者世帯・子育て世帯増減)	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
社会情勢	人口の動向	地域別の高齢夫婦世帯数と増減		
社会情勢	人口の動向	地域別の子育て世帯数と増減		
社会情勢	経済の動向	地域別従業人口と増減	従業人口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
社会情勢	医療・健康	メタボリックシンドローム該当者の年次推移	政令市の中でもメタボ率が高い	過度の自動車依存により市民の健康に影響が生じる
社会情勢	医療・健康	通勤交通手段と肥満の関係	自動車通勤では肥満の割合が上昇	
社会情勢	観光	仙台市の宿泊者数の推移	宿泊者数は増加傾向	公共交通アクセスの不便な観光地が衰退する
社会情勢	観光	主要な観光地・施設の年間入込客数の推移	仙台城周辺の入込が増加する一夫、公共交通アクセス	
社会情勢	観光	主要な観光地・施設と公共交通によるアクセス状況	の不便な観光地では減少傾向	

大分類	中分類	図表	現状	問題
公共交通を取り巻く動向	移動の基礎的な状況	代表交通手段の経年変化（仙台市）	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
公共交通を取り巻く動向	移動の基礎的な状況	年齢階層別代表交通手段の比較（H29－H14_平日）	若者の自動車利用が減少、高齢者の自動車利用が増加	
公共交通を取り巻く動向	移動の基礎的な状況	地域別の発生集中密度（平日・休日）	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
公共交通を取り巻く動向	移動の基礎的な状況	公共交通カバー圏域内人口、カバー率	公共交通の人口カバー率は非常に高い	公共交通の利用者減少・経営悪化によりカバー率が低下する
公共交通を取り巻く動向	移動の基礎的な状況	鉄道駅勢圏内従業人口、カバー率	従業人口の7割が駅勢圏内に集積	
公共交通を取り巻く動向	鉄道	仙台市内の鉄道乗車人員の推移（仙台市）	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
公共交通を取り巻く動向	鉄道	鉄道発生集中交通量の推移（仙台市）（1982～2017）		
公共交通を取り巻く動向	鉄道	地域別の鉄道分担率（平日・休日）	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
公共交通を取り巻く動向	バス	市営バス乗車人員の推移	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
公共交通を取り巻く動向	バス	バス発生集中交通量の推移（仙台市）（1982～2017）	経年的に減少傾向	
公共交通を取り巻く動向	バス	バス事業者の収入の推移	経年的に減少傾向	

大分類	中分類	図表	現状	問題
公共交通を取り巻く動向	バス	区間別バス本数＋地域別バス分担率 or 発生集中密度	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
公共交通を取り巻く動向	バス	時間帯別バス運行本数（平日・休日）	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	時間帯別の需要が平準化してきており、利用時間帯が変化している
公共交通を取り巻く動向	バス	時間帯別バス発生集中量・分担率（平日・休日）	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	
公共交通を取り巻く動向	バス	時間帯別バス発生集中量（H17・H29_平日）	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	
公共交通を取り巻く動向	バス	駅別のバス運行本数	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	
公共交通を取り巻く動向	バス	路線バスの系統数	運行系統数が多く効率が悪化	都心部等に複数の系統が集中し効率が低下している
公共交通を取り巻く動向	バス	主なバス停における平日朝の遅延状況	平日朝に都心部やフィーダー駅で遅れがみられる	バスの定時性が低くサービスの質を下げている
公共交通を取り巻く動向	バス	平日朝ピーク時にバス停時刻に対して遅れがでるバス停（都心周辺）	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大きくなる	

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	宮城県の第二種運転免許の保有者数の推移	バス・乗合タクシー・タクシー運転手の担い手確保が困難	運転手不足によってバスサービスの維持が困難になる
公共交通を取り巻く動向	バス	全国の第二種運転免許の保有者年齢		
公共交通を取り巻く動向	バス	運輸業の初任給		
公共交通を取り巻く動向	自動車	若者のみ・全世帯の自動車保有台数の比較	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、交通弱者が増加する
公共交通を取り巻く動向	自動車	地域別の自動車分担率（平日・休日）	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
公共交通を取り巻く動向	自動車	後期高齢者の地域別の自動車トリップの発生集中密度（平日・休日）	都心の他、鉄道沿線から離れた市街地で密度が高い	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
公共交通を取り巻く動向	自動車	免許を持たない後期高齢者の外出率（平日・休日）	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	
公共交通を取り巻く動向	自動車	後期高齢者・高校生以下の地域別の自動車（同乗）トリップの発生集中密度（平日・休日）	自動車同乗需要は都心の他、都心からやや離れた市街地で高い	
公共交通を取り巻く動向	自動車	仙台市における交通事故件数と死傷者数の推移	事故件数、死傷者数は減少傾向	高齢者による事故が社会問題化し、免許返納して交通弱者となる高齢者も増加する
公共交通を取り巻く動向	自動車	宮城県における高齢運転者事故発生件数の推移	高齢者による事故の割合が増加	

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	仙台市の年代別免許返納者数	H30→R1 で免許返納者数が大きく増加	
公共交通を取り巻く動向	自転車	駅別乗降人数と端末自転車トリップ数、DATEBIKE ポートの100m 以内設置状況	一部の駅で鉄道端末自転車の分担率が高い。都心部では鉄道と DATE BIKE を組み合わせると回遊可能	都心部での端末自転車分担率が低い
公共交通を取り巻く動向	都心	都心地域の平均交差点交通量の経年変化	都心の自動車交通量は減少傾向	都心内道路の空間構成を見直す余地が生じる
公共交通を取り巻く動向	都心	都心内道路の歩行者数の推移	歩行者数は増加傾向。歩行者は一番町から駅前に映る傾向。	都心の回遊性が低い
公共交通を取り巻く動向	都心	都心地域内における立ち寄り箇所（私事目的）	都心の立ち寄り箇所数が少なく回遊性が低い	
公共交通を取り巻く動向	都心	代表交通手段別の都心地域内立ち寄り箇所数（私事目的）	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	
公共交通を取り巻く動向	都心	都心発着・都心内々トリップの代表交通手段	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
公共交通を取り巻く動向	都心	都心発着トリップの目的構成（都市圏比較）	都心発着トリップは帰宅の割合が低い	都心内移動のニーズが高い

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	都心集中トリップの交通手段別トリップ密度（鉄道、バス、自動車）	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
公共交通を取り巻く動向	都心	自転車ネットワーク路線図	自転車走行環境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環境整備が未了
公共交通を取り巻く動向	交通環境の革新	10人乗り小型低速EVバス	低速EVバスの普及促進	新技術を活用した公共交通サービスの導入
公共交通を取り巻く動向	交通環境の革新	デジタルチケットイメージ（MaaS）	MaaSの発展	

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 3-6 仙台市の公共交通の課題

項目	問題	課題
社会情勢	公共交通の利用者が減少・経営悪化する	公共交通サービスの確保
社会情勢	移動制約者・交通弱者が増加する	移動制約者・交通弱者の移動手段の確保
社会情勢	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検討
社会情勢	都心や拠点への大量輸送のニーズは継続する	都心や拠点への公共交通によるアクセス利便性の確保
社会情勢	過度の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
社会情勢	公共交通アクセスの不便な観光地が衰退する	観光地への公共交通アクセスの維持
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
公共交通（全体）	都心や拠点への輸送ニーズが高い	都心や拠点への公共交通によるアクセス利便性の確保
公共交通（全体）	公共交通の利用者減少・経営悪化によりカバー率が低下する	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確保
公共交通（鉄道）	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
公共交通（バス）	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	
公共交通（バス）	時間帯別の需要が平準化してきており、利用時間帯が変化している	利用状況に応じた公共交通サービスの検討

項目	問題	課題
公共交通（バス）	都心部等に複数の系統が集中し効率が低下している	
公共交通（バス）	バスの定時性が低くサービスの質を下げている	公共交通の利便性向上
公共交通（バス）	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、交通弱者が増加する	公共交通サービスの確保
自動車	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 公共交通の利用促進
自動車	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	
自動車	高齢者による事故が社会問題化し、免許返納して交通弱者となる高齢者も増加する	公共交通サービスの確保
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	都心の回遊性が低い	
都心	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	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	都心内移動のニーズが高い	
都心	休日は自動車への依存が強い	公共交通の利用促進
都心	都心の端末及び回遊交通手段としての自転車の環境整備が未了	都心部における自転車の活用
交通環境の革新	新技術を活用した公共交通サービスの導入	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
交通環境の革新		

さらに、公共交通における課題について、主要なものをまとめたものが下図である。

各課題として、「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」が挙げられる。

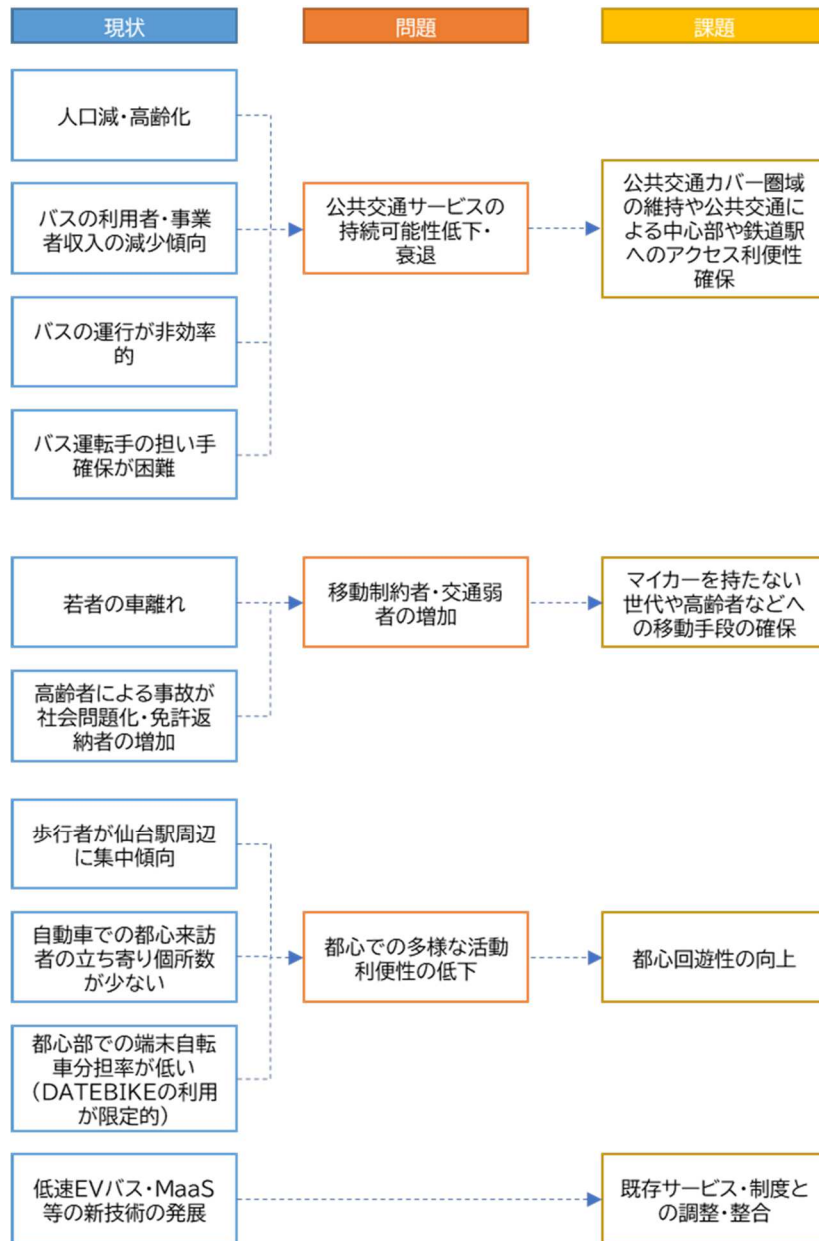


図 3-73 公共交通に関する現状・問題・課題の整理

3.2 交通施策の方向性の整理

令和2年3月に策定されたせんだい都市交通プランの方向性に基づき、公共交通（路線バス）に関して本市で目指すべき具体的な方向性について整理した。

3.2.1 せんだい都市交通プラン（令和3年3月策定）における交通施策の方向性

せんだい都市交通プランでは、将来目標として「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」が掲げられており、量的な充実から公共交通の質の向上に転換する方針が示されている。

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。

図 3-74 せんだい都市交通プラン・交通の将来目標

出典：せんだい都市交通プラン 概要版（R3.3.）

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つの方針が掲げられている。

- ・ 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戦略の再構築
- ・ 方針3 多様な都市活動を刺させる交通政策の推進



図 3-75 せんだい都市交通プラン・交通政策の基本方針

出典：せんだい都市交通プラン 概要版（R3.3.）

また、目指す将来の交通体系のイメージ、都心交通環境の再構築のイメージが示され、前者の中でバス幹線軸の詳細は地域公共交通計画で検討を行うことが注記されている。

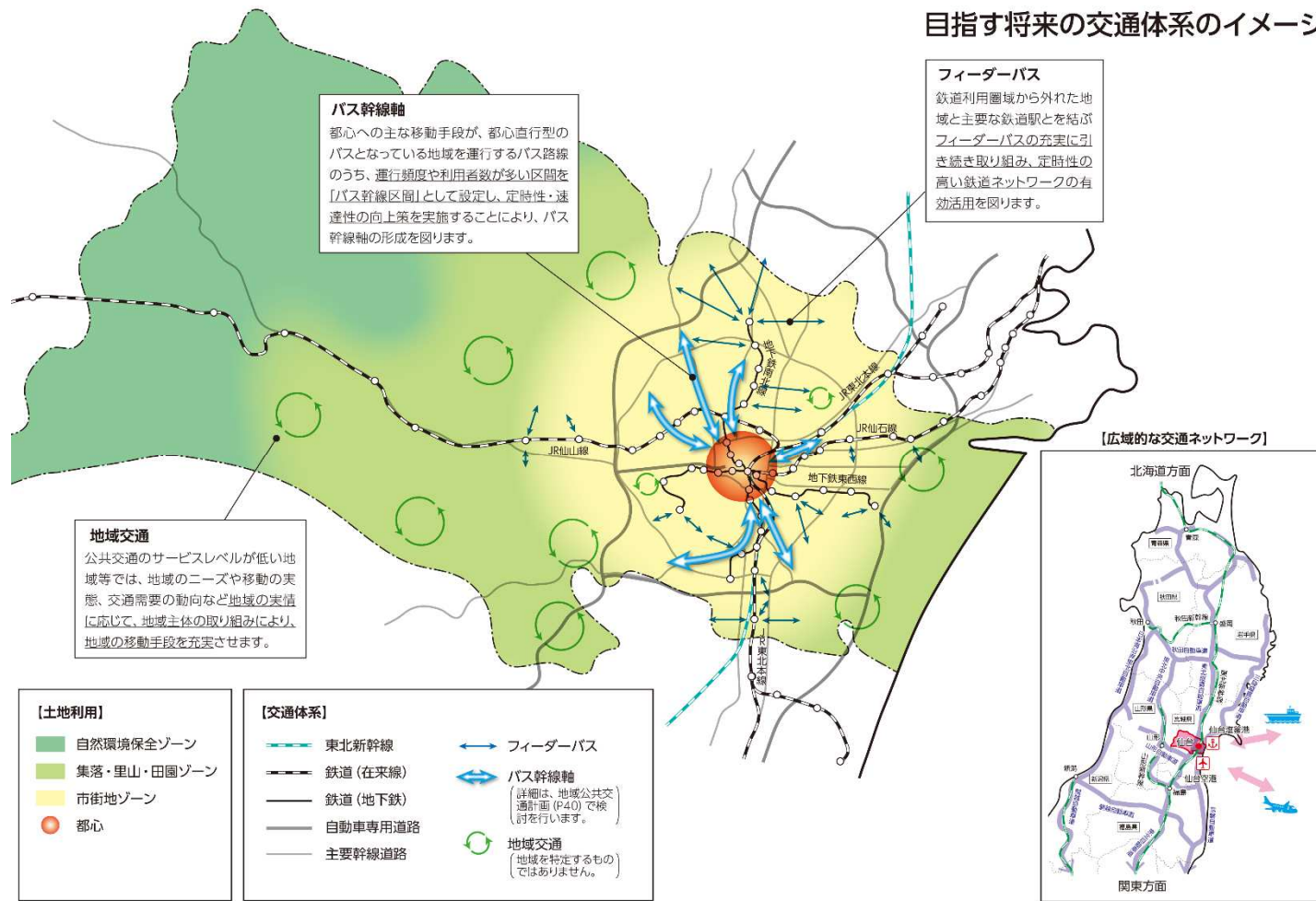


図 3-76 せんだい都市交通プラン・目指す将来の交通体系のイメージ

出典：せんだい都市交通プラン（R3.3.）

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、歩行者空間の活用等に取り組む。

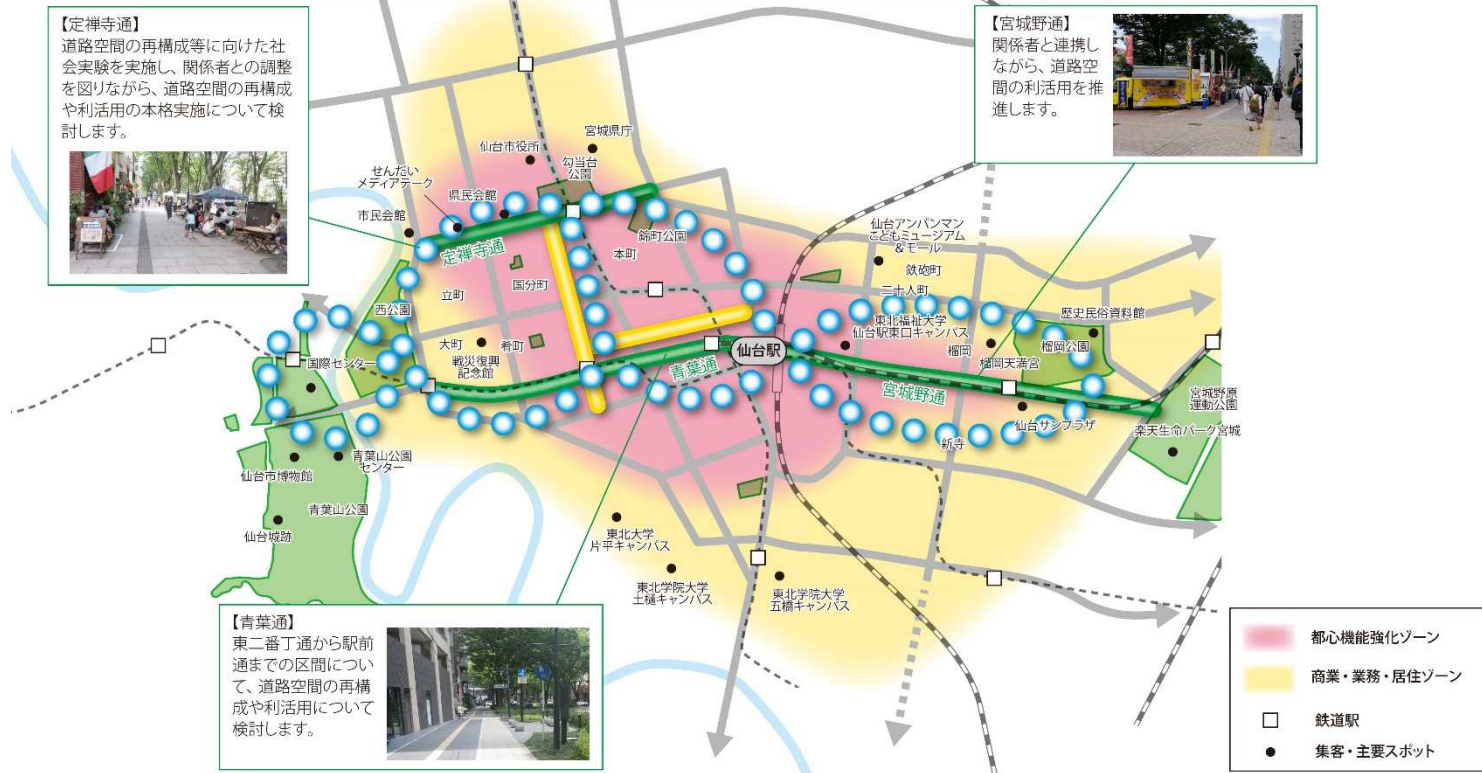


図 3-77 せんだい都市交通プラン・都心交通環境の再構築のイメージ

出典：せんだい都市交通プラン（R3.3.）

3.2.2 公共交通に関する基本方針、公共交通施策の方向性

せんだい都市交通プランで掲げられた方向性に基づき、公共交通に関して本市が目指すべき具体的な方向性について整理する。

公共交通の果たす役割は、通勤・業務等の経済活動が行われる①市街地、買物・通院等の日常生活が行われる②その他市街地・中山間地域、多様な都市活動が集積する③都心地域といった地域ごとに異なると考えられることから、この3地域に④市内全域を加えた地域別に地域公共交通計画に関する基本方針を整理し、公共交通関連施策、都市交通プランとの関係についても整理した。

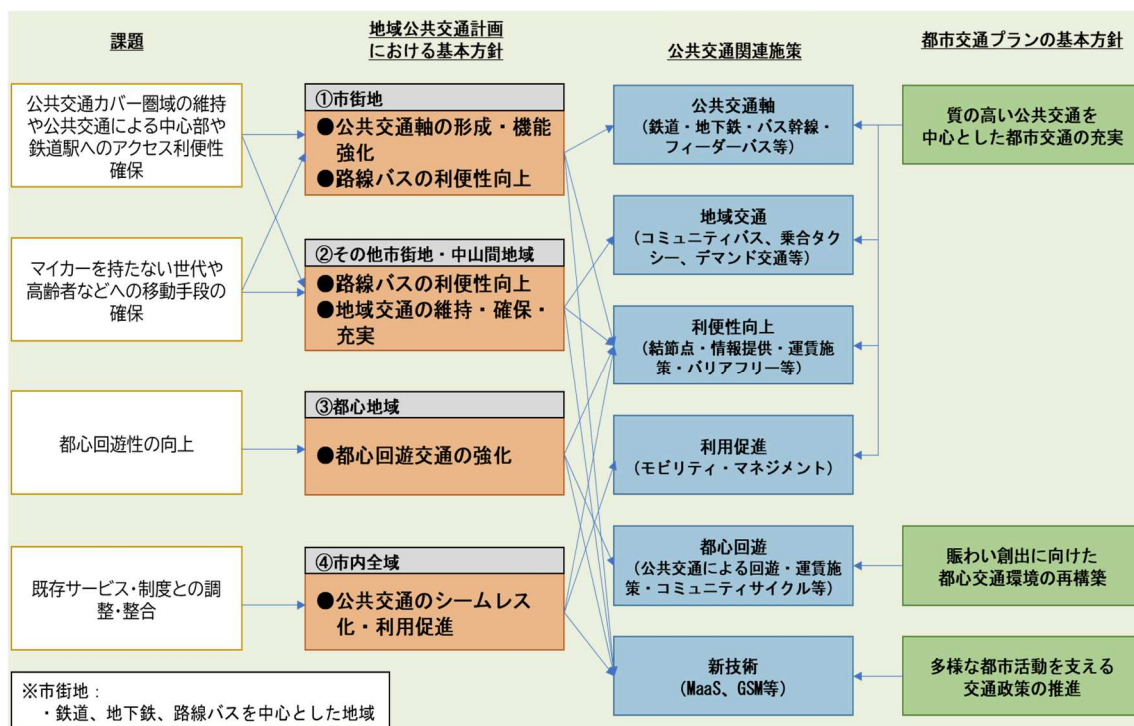


図 3-78 地域公共交通計画における基本方針及び施策（都市交通プランとの関係）

① 市街地：公共交通軸の形成・機能強化、路線バスの利便性向上

自動車に頼らずに公共交通で都心や拠点にアクセスできるよう、鉄道・地下鉄（+フィーダーバス）及びバス幹線による公共交通軸の形成・機能強化、路線バスの利便性向上に取り組む。

② その他市街地・中山間地域：路線バス利便性向上・地域交通の確保・維持・充実

公共交通のサービスレベルが低い地域などでは、路線バスの利便性向上と、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・充実に取り組む。

③ 都心地域：都心回遊交通の強化

都心の賑わい創出に向けて、公共交通やコミュニティサイクル等による都心の回遊性強化に取り組む。

④ 市内全域：公共交通のシームレス化・利用促進

公共交通を中心に、複数の交通手段を組み合わせる移動の際の乗り継ぎ抵抗をやわらげ、利便性を向上するため、MaaS導入、結節点整備、情報案内、運賃施策、バリアフリー化等によるシームレス化に取り組む。

また、人々に愛され利用される、持続可能な公共交通体系を構築するため、モビリティ・マネジメント等による公共交通利用促進に取り組む。

3.3 公共交通全体の目指すべき目標の検討

公共交通全体で目指すべき目標を検討するため、まず前節で整理した地域別に、居住地及び都心での活動と、それぞれの活動に対応する公共交通に関する基本方針の関係を整理した。

表 3-7 地域別の活動と公共交通に関する基本方針の対応

地域	居住地での活動 (通学・買物・通院等)	都心での活動 (通勤・通学・業務・買物・その他私事)
①市街地	公共交通軸の形成・機能強化 路線バスの利便性向上 シームレス化・利用促進	公共交通軸の形成・機能強化 都心回遊交通の強化 シームレス化・利用促進
②その他市街地・ 中山間地域	路線バスの利便性向上 地域交通の維持・確保・充実	—
③都心地域	都心回遊交通の強化 シームレス化・利用促進	都心回遊交通の強化 シームレス化・利用促進

次に、公共交通全体で目指すべき地域別の目標として、各地域で将来的に目指すべき生活像と、それを公共交通でどのように支えるのか、また、公共交通サービスに関連するインフラやサービスに関して、以下のように整理した。

① 市街地：公共交通軸の形成・機能強化、路線バスの利便性向上、シームレス化・利用促進、都心回遊交通の強化

市街地では、速達性・定時性に優れた質の高い公共交通サービスを構築し、都心・拠点アクセスの利便性を向上することで、通勤・業務等の経済活動を支える。

【公共交通サービスのイメージ】

- ・ 地下鉄、幹線バス、フィーダーバス、一般路線バス

【公共交通に関連するインフラやサービス】

- ・ 交通結節点、MaaS、バリアフリー

② その他市街地・中山間地域：路線バスの利便性向上、地域交通の維持・確保・充実

その他市街地・中山間地域では、地域の実情に応じた路線バスの運用や、地域需要に対応した移動の足を導入することで、自動車を運転できなくても移動できる環境を構築し、買物・通院・通学等の日常生活を支える。

【公共交通サービスのイメージ】

- ・ 一般路線バス、地域交通（乗合タクシー、AI デマンド）、カーシェア、自家用有償運送、福祉有償運送、スクールバス

【公共交通に関連するインフラやサービス】

- ・ MaaS、公共交通軸との結節、スクールバス、貨客混載

③ 都心地域：都心回遊交通の強化、シームレス化・利用促進

都心では、様々な交通サービスを目的地に応じて自由に選択できる、快適な移動環境を構築する。また、自転車と分離された幅広な歩道・憩い空間で、安全・安心な歩行環境を構築し、業務・買物・交流等の豊かな都市活動を支える。

【公共交通サービスのイメージ】

- ・ 地下鉄、循環バスまたは GSM、タクシー（相乗り等も含む）

【公共交通に関連するインフラやサービス】

- ・ シェアサイクル（電動キックボード、電動車いすなども含む）、MaaS、バリアフリー、歩行環境整備、憩い空間整備、仙台駅前整備（西口・青葉通）