

## 5. 公共交通体系を実現するための施策

### 5.1 地域公共交通計画の取組内容

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

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

表 5-1 地域公共交通計画で取組む施策の一覧

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

※1：鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者など

※2：宮城県警察

※3：国土交通省、仙台市

## 5.2 施策概要及び取組方針

### (1) 公共交通軸の形成・機能強化及び路線バスの利便性向上

|             |   |  |
|-------------|---|--|
| <p>施策①</p>  | <p>バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施</p>  | <p>9 路線とバス事業者の連携をつくる</p> <p>11 仙台駅周辺のまちづくり</p> |
| <p>概要</p>   | <p>バス幹線区間及びバス準幹線区間においては、事業者間調整やバス待ち環境、走行環境の向上を行うことにより、定時性・速達性を確保し、利用者から選んでもらえる、利用しやすい路線バスを目指します。</p>  |  |
| <p>取組内容</p> | <p>1) バス幹線区間及びバス準幹線区間における事業者間調整</p> <p>本計画で設定した公共交通ネットワークのバス幹線・バス準幹線区間について、利用者に分かりやすい等間隔運行(パターンダイヤ)による運行効率化や、複数のバス事業者による共同運行(運行ダイヤ調整、共通運賃設定等)の可能性を検討し、運行内容を実施計画等にとりまとめます。</p> <div data-bbox="497 819 1295 1084" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: center;">図 5-1 パターンダイヤ化のイメージ</p> <div data-bbox="472 1115 1321 1720" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: center;">図 5-2 運行ダイヤ調整などのイメージ</p> <div data-bbox="395 1818 1401 2011" data-label="Text" style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>取組の進め方</b></p> <p>仙台市が計画期間の前期に交通事業者と協議・検討し、実施計画をとりまとめます。</p> </div> |  |

2) バス待ち環境の整備

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



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

取組の進め方

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

3) 走行環境等の整備

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

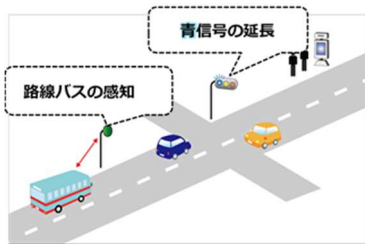


図 5-4 PTPSのイメージ



図 5-5 バスレーン設置のイメージ

取組の進め方

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

**施策②** **フィーダー区間における利便性向上策の実施**



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

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

**取組の進め方**

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

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

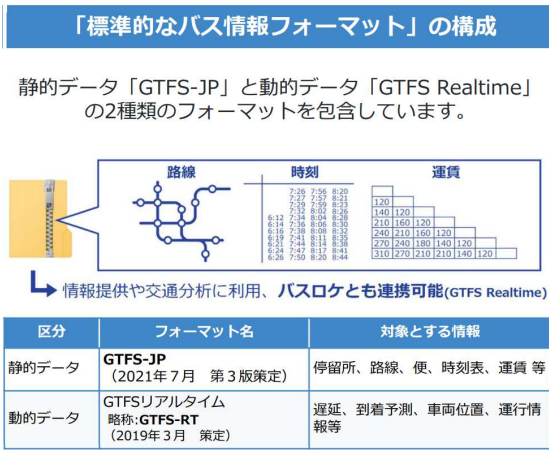


図 5-6 標準的なバス情報フォーマットの構成

出典：国土交通省「標準的なバス情報フォーマット」ダイジェスト

**取組の進め方**

仙台市が交通事業者とともにバス情報の活用に向けた検討に取り組みます。

### 3) 乗り換え時刻表の掲示

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

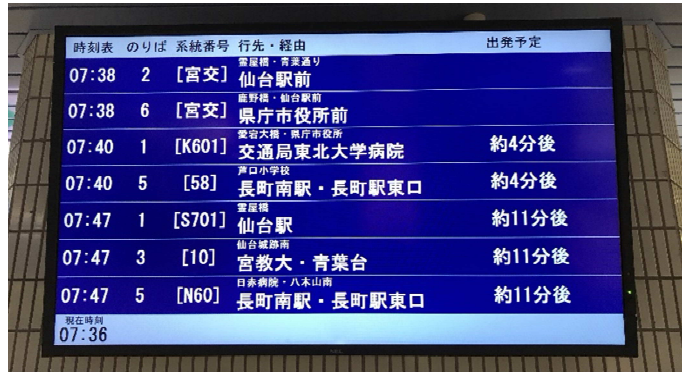


図 5-7 乗り換え時刻表の掲示の例

#### 取組の進め方

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

### 4) バス待ち環境の整備


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



図 5-8 バス待ち環境の例（左から、バス停上屋・ベンチ、接近表示器、スマートバス停）


#### 取組の進め方

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

|             |   |
|-------------|---|
| <b>施策③</b>  | <b>既存鉄道の機能強化</b> <div style="float: right; text-align: right;"> <div style="display: inline-block; background-color: #f4a460; padding: 2px; margin-right: 5px;"> <b>9</b><br/> <small>国策と地方実情の<br/>両立をつくる</small> </div> <div style="display: inline-block; background-color: #f4a460; padding: 2px; margin-right: 5px;"> <b>11</b><br/> <small>国土空間における<br/>まちづくり</small> </div> <div style="display: inline-block; background-color: #4CAF50; padding: 2px;"> <b>13</b><br/> <small>国策対応に<br/>主体的に取り組む</small> </div> </div>  |
| <b>概要</b>   | <p>定時性・速達性に優れ、都市交通の軸として公共交通体系の骨格を形成する鉄道について、交通機関相互間の乗り換え利便性を高め、既存鉄道の機能強化を図ります。</p>  |
| <b>取組内容</b> | <p><b>1) 仙台駅における乗り換え利便性向上策の実施</b></p> <p>東北の玄関口として重要な交通結節駅である仙台駅は、都心部の交通の中心でありながら、乗り換への複雑さやバス・自動車の混雑などの課題を抱えています。</p> <p>こうした課題に対して、現在、バスターミナル拡張による路線バス停の集約化等に向けた仙台駅西口駅前広場再整備事業を進めており、バスターミナルとペDESTリアンデッキ等を結ぶ主要な乗り換え動線において、エスカレーター等を増設し、更なる乗り換え利便性の向上を図っていきます。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">図 5-9 仙台駅西口（イメージパース）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p style="text-align: center;"><b>取組の進め方</b></p> <p>仙台市が交通事業者とともに継続して取り組みます。</p> </div> |

|            |  |  |
|------------|--|--|
| <p>施策③</p> | <p>既存鉄道の機能強化</p>   |  |
|            | <p><b>2) 泉中央駅周辺における交通環境改善策の検討</b></p> <p>地下鉄南北線の端末駅であり仙台市北部の主要な乗り換え拠点である泉中央駅は、周辺道路混雑やバスターミナル内の滞留などの課題を抱えています。</p> <p>こうした課題に対して、民間活力を活用した泉区役所建替事業に併せ、交通環境改善について検討を進めます。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>取組の進め方</b></p> <p>仙台市が民間事業者と協議し、交通環境改善策の検討を進めます。</p> </div> |  |

## (2) 地域交通の維持・確保・充実

|             |   |
|-------------|---|
| <p>施策④</p>  | <p>地域が主体となった移動手段の確保・充実</p>   |
| <p>概要</p>   | <p>地域交通の導入検討や移動手段確保に関する話し合い、導入後の運営について技術的支援、財政的支援、利用促進策への支援を行い、地域が主体となった移動手段の確保・充実を図ります。</p>  |
| <p>取組内容</p> | <p><b>1) 地域の実情に合った移動手段の確保</b></p> <p>地域が主体となって地域交通の導入を検討する場合は、「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」により、技術的支援、財政的支援、利用促進策への支援を行います。</p> <p>地域での話し合いに専門家を派遣し、地域住民の移動実態の把握や地域課題の整理、試験運行に向けた運行計画策定等への技術的な支援を行います。地域が主体で乗合タクシー等の地域交通を運行する場合に、運行経費や停留所製作等の初期費用、広報啓発費用に対する補助など財政的な支援を行います。また、地域交通を利用する高齢者や障害者への運賃割引制度を導入した運営主体に対する減収分の補助やポスター・チラシの作成など、地域が主体となった利用促進策への支援を行います。</p> <div data-bbox="671 1055 1102 1682" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;"><b>図 5-10 みんなで育てる地域交通乗り乗り事業</b></p> <div data-bbox="379 1756 778 1823" data-label="Section-Header"> <p><b>取組の進め方</b></p> </div> <p>仙台市が継続して支援するとともに、市民・交通事業者と協議し、関係する企業や団体と連携しながら、移動手段の確保・充実に取り組みます。</p> |



2) 地域の移動手段確保について考える意見交換会の実施

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

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



図 5-11 意見交換会のイメージ

取組の進め方


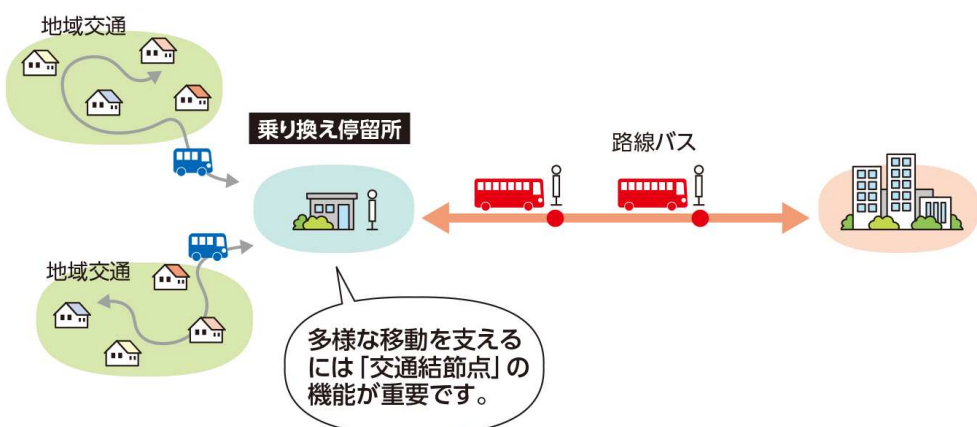
仙台市が継続して支援するとともに、市民・交通事業者と協議し、関係する企業や団体と連携しながら、移動手段の確保・充実に取り組みます。

3) 地域交通を利用しやすい運賃施策等の検討・実施



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

取組の進め方





仙台市が市民・交通事業者とともに、実施に向けた検討に取り組みます。




|             |   |
|-------------|---|
| <p>施策⑤</p>  | <p>地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備</p> <div style="text-align: right;">  </div>  |
| <p>概要</p>   | <p>地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点の整備により、地域交通と路線バスとの乗り換え利便性の向上や結節点における待合い環境の向上を図ります。</p>  |
| <p>取組内容</p> | <p><b>1) 地域交通結節点整備</b></p> <p>地域交通と路線バスとの結節点の候補箇所を選定し、整備箇所を検討します。また、地域交通と路線バスの乗り換えに関する結節点の機能強化についても検討します。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>図 5-12 地域交通と路線バスが一体となって交通体系を形成するイメージ</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>取組の進め方</b></p> <p>仙台市が市民とともに、交通事業者と連携し、実施に向けた検討に取り組めます。</p> </div> <p><b>2) 医療施設や商業施設等と連携した乗り換え停留所の設置</b></p> <p>地域交通の乗り換え停留所の設置について検討します。その際に、目的地となる医療施設や商業施設等と協議し、ベンチなどを備えた停留所の設置による待合い環境や施設で受けられるサービスと連携した施策についても検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>取組の進め方</b></p> <p>仙台市が市民とともに、企業や団体等と連携し、実施に向けた検討に取り組めます。</p> </div> |



### (3) 都心回遊交通の強化



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



## (4) 公共交通のシームレス化・利用促進等

|             |   |
|-------------|---|
| <p>施策⑦</p>  | <p>自動運転等新技術の活用の検討</p> <div style="float: right; text-align: right;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">9</span> 高齢社会の暮らしを支える<br/>  </div> <div style="float: right; text-align: right;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">11</span> 高齢社会の暮らしを支える<br/>  </div>  |
| <p>概要</p>   | <p>近年、自動運転やグリーンスローモビリティ等、新技術や新たなモビリティが開発されていることから、新技術の導入による円滑で快適な移動環境の確保を図ります。</p>  |
| <p>取組内容</p> | <p>1) 自動運転等新技術の活用の検討</p> <p>仙台市における自動運転やグリーンスローモビリティ等の新技術、新たなモビリティの導入可能性について、企業や大学、地域のまちづくり団体等と連携しながら検証し、新技術の活用を検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 2px;"><b>グリーンスローモビリティ</b></p> <p>電動で時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の様々な事情に合わせて活用場面を考えられる<br/>「低速の小さな公共交通」</li> <li>● ゆっくりな移動を楽しむことができ、コミュニケーションが弾む<br/>「乗って楽しい公共交通」</li> <li>● 地域が抱える交通等の課題解決と脱炭素社会の確立を同時に実現</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> </div> <p style="text-align: center;">図 5-13 グリーンスローモビリティ (GSM)</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p style="text-align: center; background-color: #add8e6; border-radius: 10px; padding: 5px;"><b>取組の進め方</b></p> <p>仙台市が企業・団体等とともに、交通事業者と連携し、活用に向けた検討に取り組みます。</p> </div> |




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



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

|             |   |
|-------------|---|
| <b>施策⑩</b>  | <b>運賃施策等による公共交通利用の促進</b>    |
| <b>概要</b>   | <p>本市では、公共交通の運賃について、様々な支援制度・運賃制度を実施しており、公共交通の利用促進を図っています。</p> <p>既存の支援制度・運賃制度を継続するとともに、更なる公共交通の利便性の向上及び利用促進を図るため、公共交通の利用を促すような新たな運賃設定や支援制度について検討します。</p>  |
| <b>取組内容</b> | <p><b>1) 一日乗車券等の実施</b></p> <p>公共交通の利用を促すよう、一日乗車券等の制度を引き続き実施します。また、キャッシュレス決済や観光地でのM a a Sなど、様々な支払方法や複数のサービスが連携した事例を参考に、様々な利用者に使いやすい一日乗車券等を新たに検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>取組の進め方</b></p> <p style="text-align: center;">仙台市が交通事業者と協議し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p><b>2) 新たな運賃・乗車券制度の検討</b></p> <p>本市の公共交通の利用状況を踏まえ他都市の運賃制度、割引制度を比較し、本市で公共交通の利用を促進する運賃制度や、利便性の高い新たな乗車券制度を検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>取組の進め方</b></p> <p style="text-align: center;">仙台市が交通事業者と協議し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p><b>3) 公共交通利用者の優遇策の検討</b></p> <p>公共交通の沿線にある商店街や店舗等と協議し、公共交通利用者がメリットを受けられる割引制度や買物等によるポイント付与について検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>取組の進め方</b></p> <p style="text-align: center;">仙台市が交通事業者と協議し、企業・団体等と連携しながら、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div> |

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



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

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

2) 転入者モビリティ・マネジメント

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



図 5-14 転入者への公共交通の案内資料等

取組の進め方

仙台市が交通事業者と連携し、継続して取り組みます。

3) 学生・生徒モビリティ・マネジメント

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

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

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

取組の進め方

仙台市が交通事業者や大学等と連携し、継続して取り組みます。

4) 公共交通利用促進イベントの開催

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

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

取組の進め方

仙台市が交通事業者や企業・団体等と連携し、継続して取り組みます。

5) 小学生への公共交通に関する学習の実施

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

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



図 5-15 小学生なつやすみバスの絵コンテストの実施



図 5-16 小学生の学習風景

取組の進め方

仙台市が市民や交通事業者、企業・団体等と連携し、継続して取り組みます。

6) パーク&ライド等の推進

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





図 5-17 パーク&ライドの広報

取組の進め方

仙台市が交通事業者や企業・団体等と連携し、継続して取り組みます。

|             |  |
|-------------|--|
| <b>施策⑭</b>  | <b>M a a S の推進</b> <div style="float: right; text-align: right;"> <div style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 10px;"> <b>9</b> 産業と観光事業者の連携をつくらせよう </div> <div style="display: inline-block; border: 1px solid black; padding: 2px;"> <b>11</b> 仙台駅周辺に広がるまちづくりを </div> </div>   |
| <b>概要</b>   | <p>M a a S (Mobility as a Service) は、目的地までのルートや移動手段、さらにはまちなかの飲食・物販、イベント等の検索・予約・決済等に至るまで、スマートフォンのアプリ等で一括して行える仕組みのことです。この仕組みにより、観光や出張等で来訪し、都心部や市内各地、さらにその周辺地域を回遊する移動や、市民や周辺市町村住民の買物や娯楽で都心部等に来て回遊する移動といった、多様な移動や活動への適用が想定され、まちなかの賑わい向上の効果や、鉄道、バス、タクシー等の公共交通の更なる活用が期待されることから、M a a S の利用促進に努めます。</p>   |
| <b>取組内容</b> | <p><b>1) M a a S の推進</b></p> <p>仙台M a a S (令和 3 (2021) 年 10 月サービス提供開始) の利用促進に向け、サービスの利用実績を踏まえ、各種機能の拡充やユーザビリティの向上に努めます。</p> <div style="text-align: center; border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin: 20px auto; width: fit-content;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center; border-bottom: 1px solid gray; padding-bottom: 5px;"> <span>既存システム・サービス</span> <span>移動×アクティビティ</span> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin: 10px 0;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;">情報案内<br/><small>観光<br/>買物<br/>健康<br/>子育て<br/>災害</small></div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;">マップ<br/>検索</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;">予約</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;">決済</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center; margin: 10px 0;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 15px; padding: 10px; background-color: #fff9c4;"> <b>MaaS × SENDAI System</b> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 15px; padding: 10px; background-color: #fff9c4;"> <b>Web形式の<br/>ユーザー・インターフェイス</b><br/> <small>簡単・シンプル・わかりやすい<br/>手軽・安心</small> </div> </div> </div> <p style="text-align: center;">図 5-18 仙台M a a S のプラットフォームのイメージ</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p style="text-align: center; background-color: #e1f5fe; border-radius: 10px; padding: 5px;"><b>取組の進め方</b></p> <p>仙台市が交通事業者や企業・団体等と連携し、継続して取り組みます。</p> </div> |

|             |   |
|-------------|---|
| <b>施策⑮</b>  | <b>旅行者等が移動しやすい環境の整備</b>     |
| <b>概要</b>   | <p>本市には、観光やビジネス、国際会議などを目的とした多くの旅行者等の来訪がありますが、交流人口の更なる拡大のためには、交通拠点から様々な場所へスムーズに足を運んでもらうことが重要です。</p> <p>これらから、旅行者等の来訪者への支援として、観光施策とも連携を図りながら、二次交通等域内の交通環境の整備や利用環境の充実等を図ります。</p>   |
| <b>取組内容</b> | <p><b>1) 来訪者向け公共交通施策の実施</b></p> <p>「るーぷる仙台」について、さらに効率的に市内観光地に移動できるよう利便性向上に向けた検討を進めます。また、公共交通のオープンデータ化を推進し、来訪者に選ばれやすい情報提供のあり方を検討します。</p> <p>また、アフターコロナに向けて、観光需要が回復、もしくは増加が見込まれる場合に想定される公共交通の利用について、観光需要にも対応した公共交通施策を検討します。</p> <div data-bbox="384 999 780 1066" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <b>取組の進め方</b> </div> <div data-bbox="368 1039 1390 1200" style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>仙台市が交通事業者や企業・団体等と連携し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p><b>2) 来訪者向け交通手段の利用促進</b></p> <p>二次交通の利用を促進するため、コミュニティサイクルや地域交通などのデータ整備や各交通手段の情報をまとめて提供できるような方法を検討します。</p> <div data-bbox="384 1525 780 1592" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <b>取組の進め方</b> </div> <div data-bbox="368 1568 1390 1729" style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>仙台市が交通事業者や企業・団体等と連携し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div> |

## 6. 評価指標・推進体制等

### 6.1 計画の評価指標

本計画で掲げる目標及び基本方針に沿った評価指標として、以下の表のとおり指標を設定します。なお、これらの指標は今後の社会情勢や公共交通の利用状況等を考慮して見直すこともあります。新型コロナウイルス感染症の影響を受ける利用者数等の評価指標の現況値は令和元（2019）年度末時点とし、これ以外についてはそれぞれ可能な限り最新の時点とします。

表 6-1 評価指標（1/2）

| 目標・基本方針   | 評価指標   | 頻度 | 現況値   | 目標値<br>(令和 8 (2026) 年度末時点)               | 備考   |
|---|--|----|---|--|--|
| <b>【目標】</b><br>市民との協働により、地域の実情に合った、誰もが利用しやすく質の高い公共交通を持続的に確保し、自由に移動ができる生活の実現とまちなかの賑わい向上をめざします。 | ・公共交通別利用者満足度 <sup>※1</sup>                           | 毎年 | JR・地下鉄 80.2%<br>路線バス 53.3%<br>地域交通 86.5%<br>(令和 3 (2021) 年度末) | JR・地下鉄 83.2%<br>路線バス 56.3%<br>地域交通 89.5% |  |
|   | ・JR 在来線／地下鉄利用者数 <sup>※1</sup>                        | 毎年 | JR 76 百万人<br>地下鉄 91 百万人<br>(令和元 (2019) 年度末)                   | JR 76 百万人<br>(現況値までの回復)<br>地下鉄 100 百万人   | 図 2-10(p2-5)にあるように新型コロナウイルス禍で利用者が約 25%減少した <sup>※6</sup> ことから、コロナ禍前までの回復を目標とした |
|   | ・市内を運行する路線バス事業者の営業収支比率 <sup>※2</sup>                 | 毎年 | 公営交通 67.9%<br>民間事業者 83.9%<br>(令和元 (2019) 年度末)                 | 公営交通 71.7% <sup>※3</sup><br>民間事業者 経営の健全化 |  |
| <b>【基本方針 1】</b><br>公共交通軸の形成・機能強化  | ・バス幹線区間、バス準幹線区間、フィーダー区間を運行するバスの利用者数 <sup>※1、※2</sup> | 毎年 | 47 百万人<br>(令和元 (2019) 年度末)                                    | 47 百万人<br>(現況値までの回復)                     | 図 2-12(p2-6)にあるように新型コロナウイルス禍で利用者が約 29%減少した <sup>※6</sup> ことから、コロナ禍前までの回復を目標とした |
|   | ・市内を運行する路線バス事業者の路線バスの 1 便あたり利用者数 <sup>※1</sup>       | 毎年 | 27.4 人／便<br>(令和元 (2019) 年度末)                                  | 27.4 人／便<br>(現況値までの回復)                   | 図 2-12(p2-6)にあるように新型コロナウイルス禍で利用者が約 29%減少した <sup>※6</sup> ことから、コロナ禍前までの回復を目標とした |
| <b>【基本方針 2】</b><br>路線バスの利便性向上   | ・実施計画の策定及び実施   | —  | —   | 実施計画の策定及び実施                              |  |



表 6-2 評価指標 (2/2)

| 目標・基本方針                      | 評価指標                                  | 頻度 | 現況値  | 目標値<br>(令和 8 (2026) 年度末時点) | 備考   |
|------------------------------|---------------------------------------|----|--|----------------------------|--|
| 【基本方針 3】<br>地域交通の維持・確保・充実    | ・地域との意見交換実施地区数                        | 毎年 | 10 地区<br>(令和 3 (2021) 年度末)                     | 15 地区                      |  |
|                              | ・地域交通の導入地区数 <sup>※1</sup>             | 毎年 | 4 地区<br>(令和 3 (2021) 年度末)                      | 10 地区                      |  |
|                              | ・地域交通利用者数 <sup>※1</sup><br>(試験運行等を含む) | 毎年 | 8,428 人 (2 地区)<br>(令和元 (2019) 年度末)             | 19,710 人                   |  |
| 【基本方針 4】<br>都心回遊交通の強化        | ・都心部歩行者通行量 <sup>※1、※4</sup>           | 毎年 | 平日 40,062 人<br>休日 49,007 人<br>(令和元 (2019) 年度末) | 平日 45,000 人<br>休日 55,000 人 |  |
|                              | ・都心における公共交通利用者数                       | 毎年 | 164 万人<br>(令和元 (2019) 年度末)                     | 164 万人<br>(現況値までの回復)       | 図 2-12(p2-6)にあるように新型コロナウイルス禍で利用者が約 29%減少した <sup>※6</sup> ことから、コロナ禍前までの回復を目標とした |
| 【基本方針 5】<br>公共交通のシームレス化・利用促進 | ・せんだい市バス・地下鉄ナビアクセス件数                  | 毎年 | 19 百万件<br>(令和元 (2019) 年度末)                     | 19 百万件<br>(現況値までの回復)       | 令和元 (2019) 年度末時点で約 10%減少傾向が見られたことから、新型コロナウイルス禍前までの回復を目標とした                     |
|                              | ・キャッシュレス決済乗車券利用率<br>(路線バス)            | 毎年 | 91.8%<br>(令和元 (2019) 年度末)                      | 95.0%                      |  |
|                              | ・低床バス (ノンステップバス) の導入率 <sup>※5</sup>   | 毎年 | 75.4%<br>(令和 2 (2020) 年度末)                     | 96.0%                      |  |

※1 「せんだい都市交通プラン (R3.3)」におけるモニタリング指標

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

※3 『「仙台市交通事業経営計画」2021-2030』に基づき設定

※4 仙台市・仙台商工会議所「仙台市内中心部商店街の通行量調査結果」調査地点 8 地点の平均値

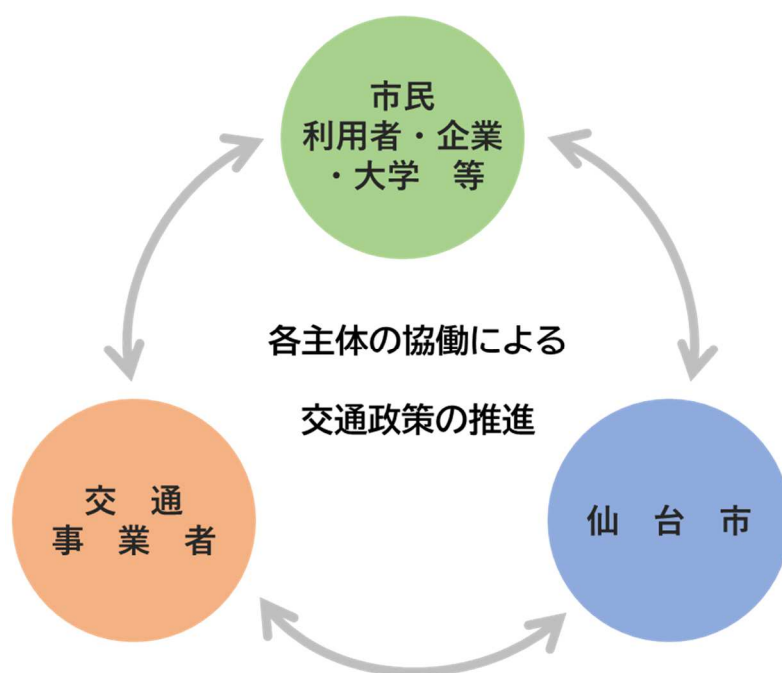
※5 低床バス (ノンステップバス) を導入している仙台市交通局、宮城交通、ミヤコーバスの数値

※6 令和元 (2019) 年度と令和 2 (2020) 年度との比較

## 6.2 推進体制

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

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



### 【仙台市交通政策推進協議会の役割】

- ・ 地域公共交通計画にかかる協議
- ・ 実施計画にかかる協議
- ・ 各施策の進捗把握

### 【交通事業者の役割】

- ・ 実施主体間の相互協力
- ・ 施策の実施

### 【市民・利用者・企業・ 大学等の役割】

- ・ 積極的な公共交通の利用
- ・ 施策の実施、協力

### 【仙台市の役割】

- ・ 計画の作成、見直し
- ・ 実施主体、連携主体間の調整
- ・ 実施主体の支援
- ・ 施策の実施

図 6-1 地域公共交通計画の推進体制



## 7. 参考資料

### 7.1 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       |

## 7.2 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 7-1】
- ・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 7-1】
- ・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 7-2】



図 7-1 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

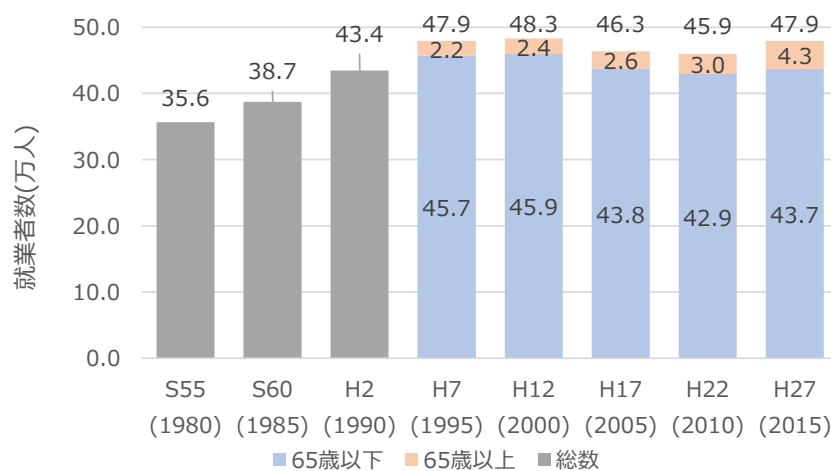


図 7-2 年齢階層別就業者数の推移（S55（1980）～H27（2015））

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 7-3】
- ・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 7-4】

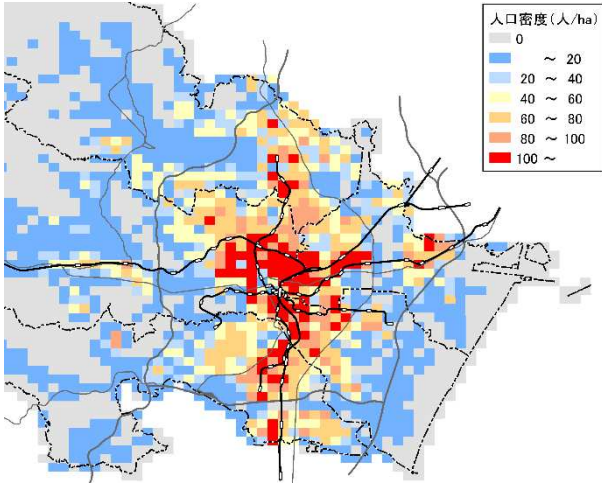


図 7-3 人口密度 (H27 (2015))

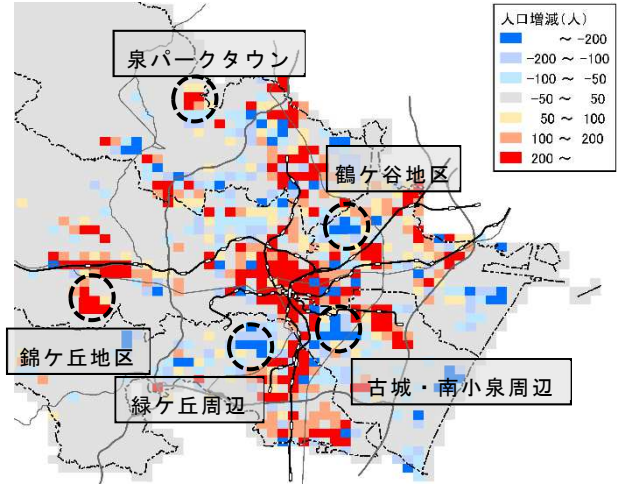


図 7-4 人口の増減  
(H27 (2015) と H17 (2005) の差分)

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 7-5～図 7-8】

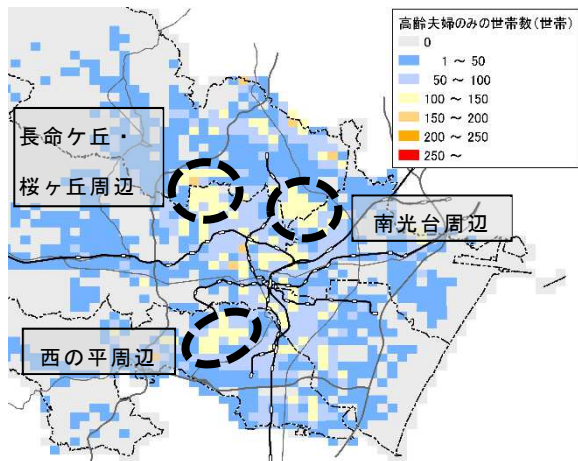


図 7-5 高齢夫婦のみの世帯数  
(H27 (2015))

※夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦のみの世帯

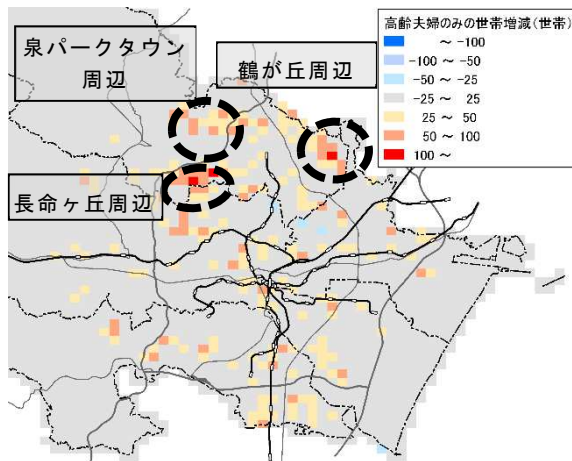


図 7-6 高齢夫婦のみ世帯の増減  
(H27 (2015) と H17 (2005) の差分)

※夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦のみの世帯

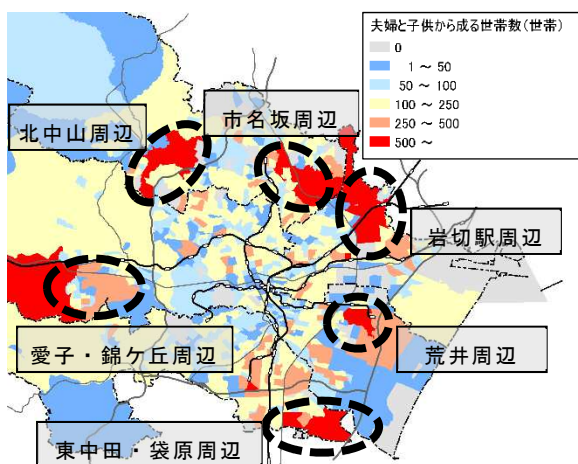


図 7-7 子育て世帯の世帯数  
(H27 (2015))

※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

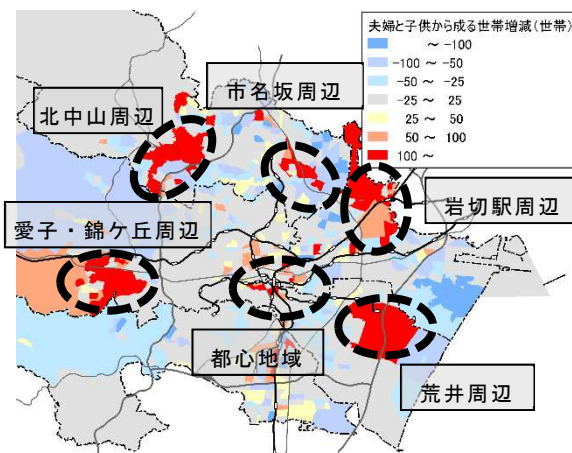


図 7-8 子育て世帯の増減  
(H27 (2015) と H17 (2005) の差分)

※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・六丁の目周辺等を集積しており【図 7-9】、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 7-10】

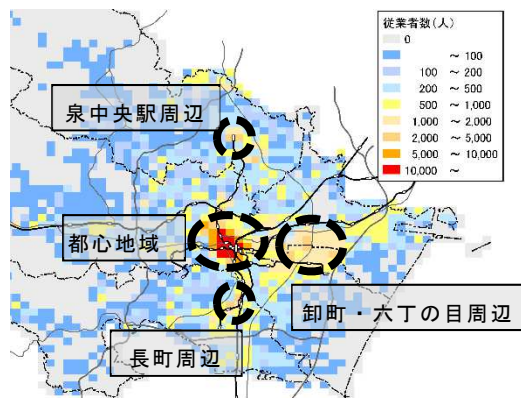


図 7-9 従業者数 (H26 (2014))

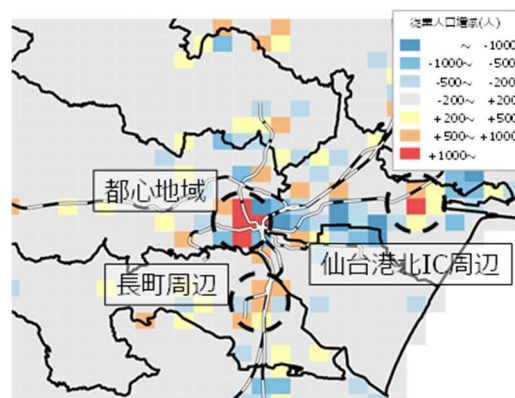


図 7-10 従業者数の増減

(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 7-11】  
 ・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 7-12】

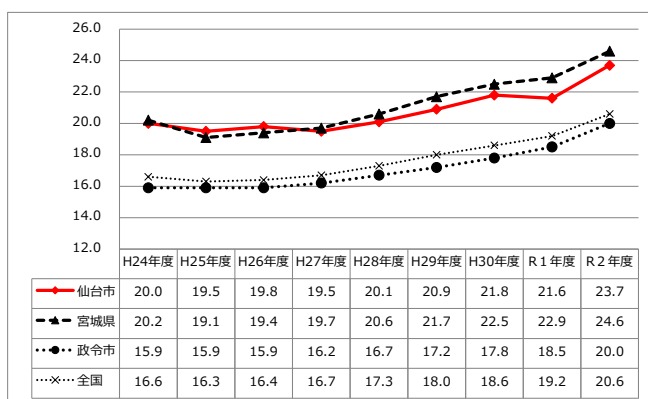


図 7-11 メタボリックシンドローム該当者の  
 年次推移

出典：国保データベースより作成

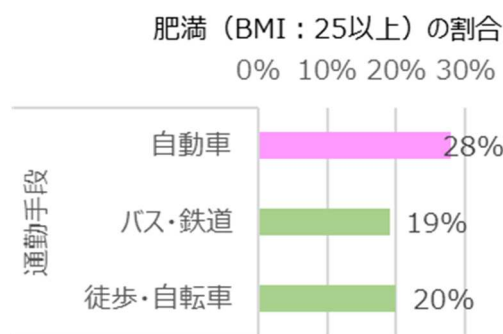


図 7-12 通勤手段と肥満の関係

※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 7-13、図 7-14】
- ・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 7-15】

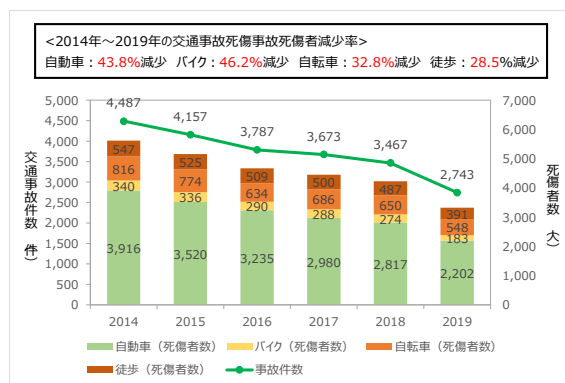


図 7-13 仙台市における交通事故件数と死傷者数の推移

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

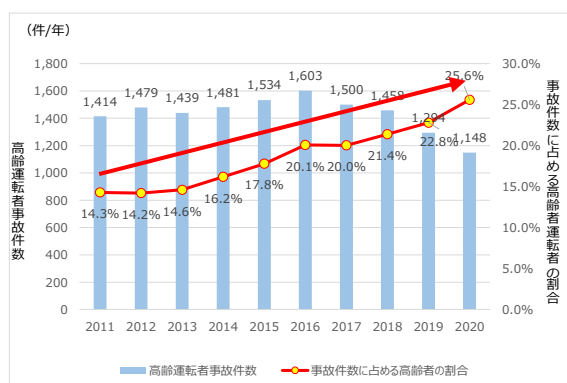


図 7-14 宮城県における高齢運転者事故発生件数の推移

出典：宮城県警察「高齢運転者の事故発生状況」より作成

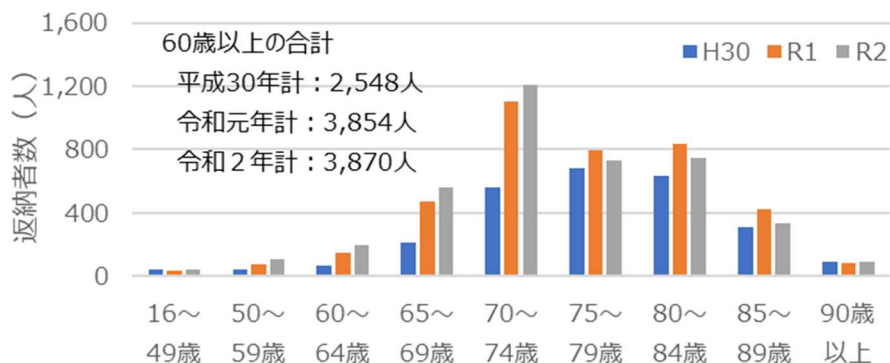


図 7-15 仙台市の年代別免許返納者数（H30（2018）、R1（2019）、R2（2020）年）

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7-16】
- 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7-17】
- 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7-1】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7-18】
- 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7-16～図7-18】

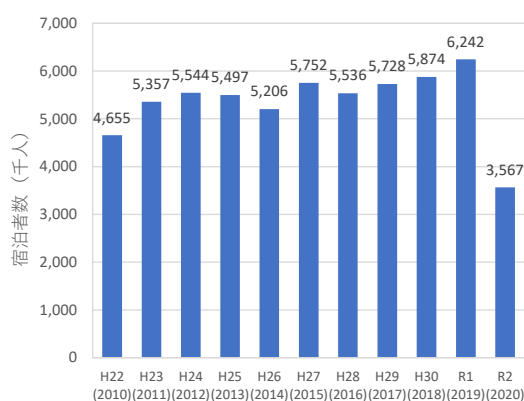


図 7-16 仙台市の宿泊者数の推移

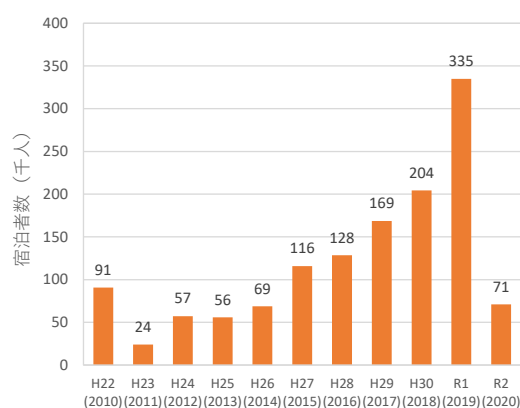


図 7-17 仙台市の外国人宿泊者数の推移

出典：仙台市「観光統計基礎データ」より作成

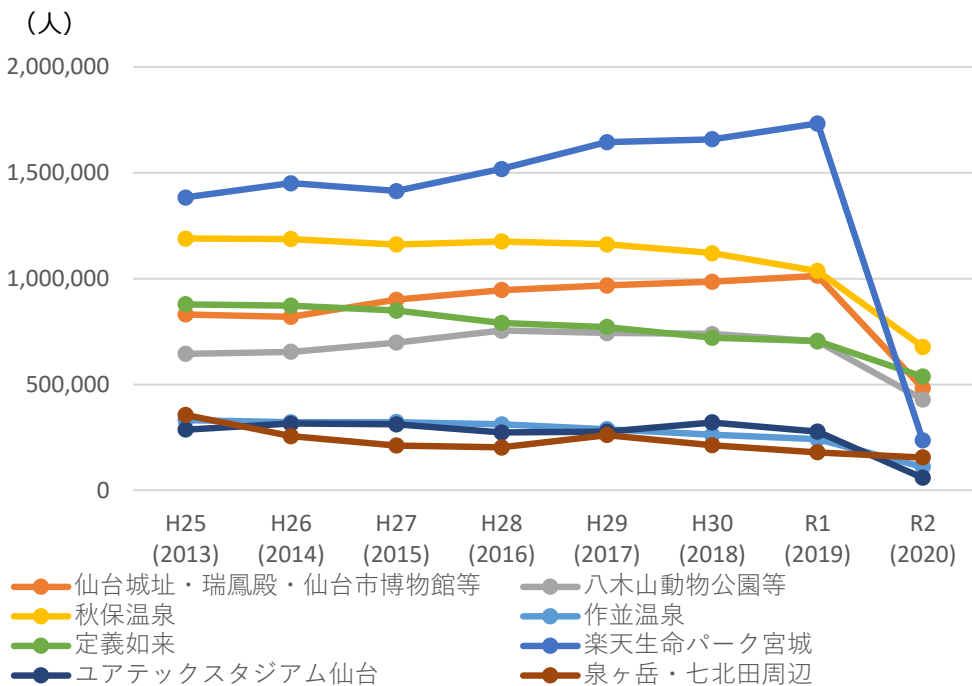


図 7-18 仙台市内の主要な観光地・施設の年間入込客数の推移

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 7-1 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<br>(人)                                  | 仙台駅からの公共交通アクセス  | 乗車時間 <sup>※1</sup>                       | 運行本数  | 運賃<br>(大人)              |
|-------------------|--|---|--|---|-------------------------|
| 仙台城跡<br>(青葉城址)    |  | 仙台駅西口バスターミナルより一泊る仙台、「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            | 1,013,395<br>(仙台城跡・<br>仙台市博物館・<br>瑞鳳殿等<br>の合計) | ①仙台駅西口バスターミナルより一泊る仙台、「博物館・国際センター前」下車<br>②「仙台駅」より地下鉄東西線、「国際センター駅」下車  | ①18分<br>②5分                              | ①20分間隔(平日) 15分間隔(土日祝)<br>②約7~8分間隔                 | ①260円<br>②210円          |
| 瑞鳳殿               |  | ①仙台駅西口バスターミナルより一泊る仙台、「瑞鳳殿前」下車<br>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、「蓋屋橋・瑞鳳殿入口」下車                                   | ①13分<br>②11分                             | ①20分間隔(平日) 15分間隔(土日祝)<br>②約20分間隔                  | ①260円<br>②190円/200円     |
| 八木山動物公園<br>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                    |
| 仙台商みの杜<br>水族館     | 不明   | 「仙台駅」よりJR仙石線、「中野栄駅」下車、「中野栄駅」より無料シャトルバス、「仙台商みの杜水族館」下車  | 電車：19分、<br>バス：10分                        | 日中約15分間隔(電車)<br>30分間隔(バス)                         | 200円<br>(電車)            |
| ニッカウキスキー<br>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<br>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、「宮城峡蒸溜所」下車                            | ①60分<br>②電車：40分、<br>バス：7分 <sup>※2</sup>  | ①日中60分間隔<br>②約60分間隔(電車)<br>約60分間隔(バス)             | ①1,010円<br>②510円        |
| 西方寺<br>(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泊る仙台、「大崎八幡宮前」下車<br>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<br>②18分                             | ①20分間隔(平日) 15分間隔(土日祝)<br>②日中5~10分間隔               | ①260円<br>②230円          |
| 作並温泉              | 242,301  | ①「仙台駅」よりJR仙山線、「作並駅」下車<br>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<br>②70分                             | ①約60分間隔<br>②日中60分間隔                               | ①510円<br>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<br>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<br>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、<br>バス：15分<br>②50分<br>③40分       | ①約20分間隔(電車)<br>日中約4時間間隔(バス)<br>②1~2時間間隔<br>③60分間隔 | ①760円<br>②860円<br>③860円 |
| 轟々峡               | 1,036,386<br>(秋保温泉<br>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<br>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<br>②40分                             | ①1~2時間間隔<br>②60分間隔                                | ①860円<br>②860円          |
| 秋保大滝              | 509,500<br>(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<br>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 <sup>※2</sup><br>②電車：30分、<br>バス：39分 | ①1日2本<br>②約20分間隔(電車)<br>日中4時間間隔(バス)               | ①1,150円<br>②1,100円      |
| 楽天生命パーク<br>宮城     | 1,732,526                                      | ①仙台駅東口よりシャトルバス、「楽天生命パーク宮城」下車(試合のある日のみ)<br>②「仙台駅」よりJR仙石線、「宮城野原駅」下車<br>③「仙台駅」より地下鉄南北線、「薬師堂駅」下車                | ①8分<br>②4分<br>③7分                        | ①5~15分間隔<br>②15分間隔(最長の間隔)<br>③約7~8分間隔             | ①100円<br>②150円<br>③210円 |
| ユアテックススタジアム<br>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、<br>バス：40分                        | 約7~8分間隔(電車)<br>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、<br>バス：15分                        | 約7~8分間隔(電車)<br>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、ニッカウキスキー 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 7-19、図 7-20】

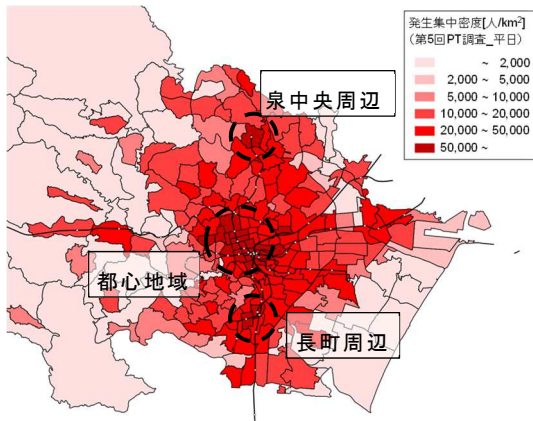


図 7-19 発生集中密度

(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

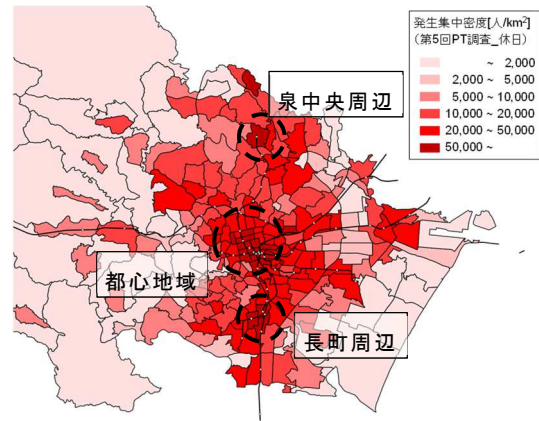


図 7-20 発生集中密度

(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 7-21、表 7-2】
- ・従業者数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、従業者数の 70.6%が集中している。【図 7-22、表 7-2】

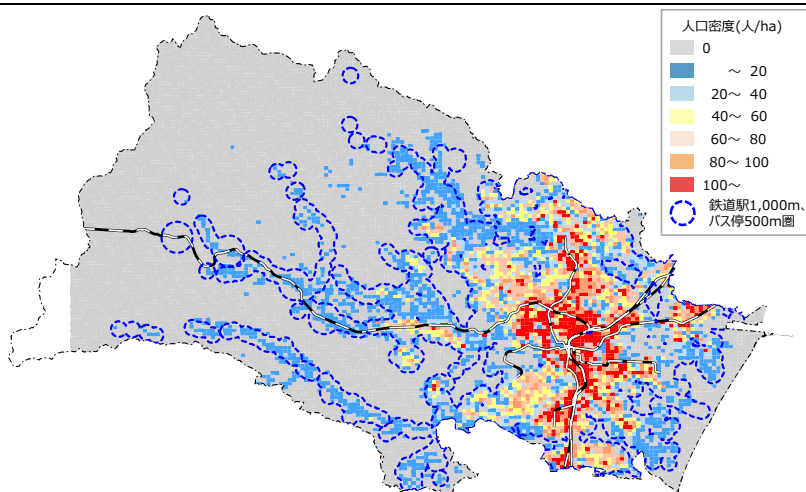


図 7-21 公共交通カバー圏域と夜間人口

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

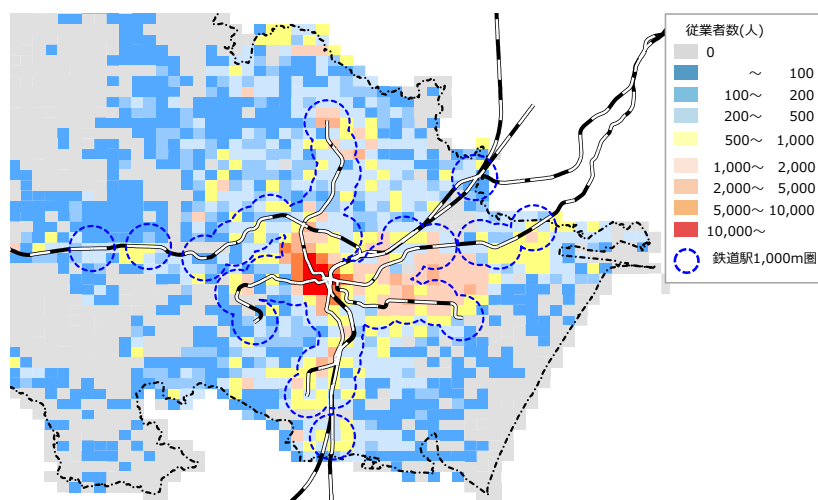


図 7-22 鉄道駅勢圏と従業者数

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 7-2 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 7-23】

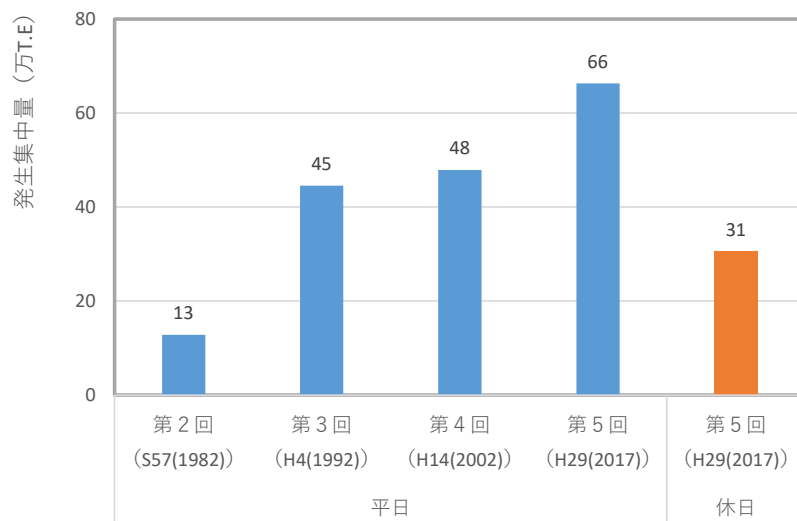


図 7-23 鉄道発生集中交通量の推移 (仙台市)

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 7-24】

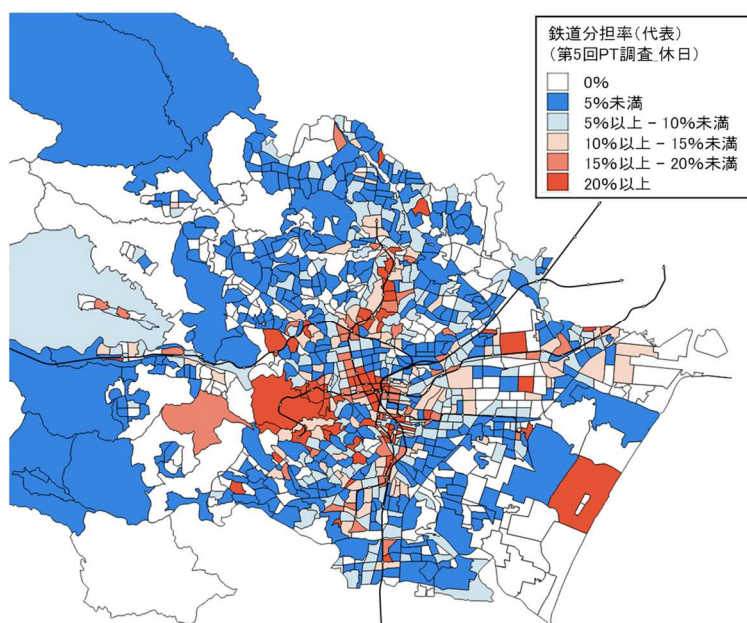


図 7-24 代表交通手段鉄道分担率 (H29 (2017)・休日・小ゾーン別)

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下の発生集中量となっている。

【図 7-25】

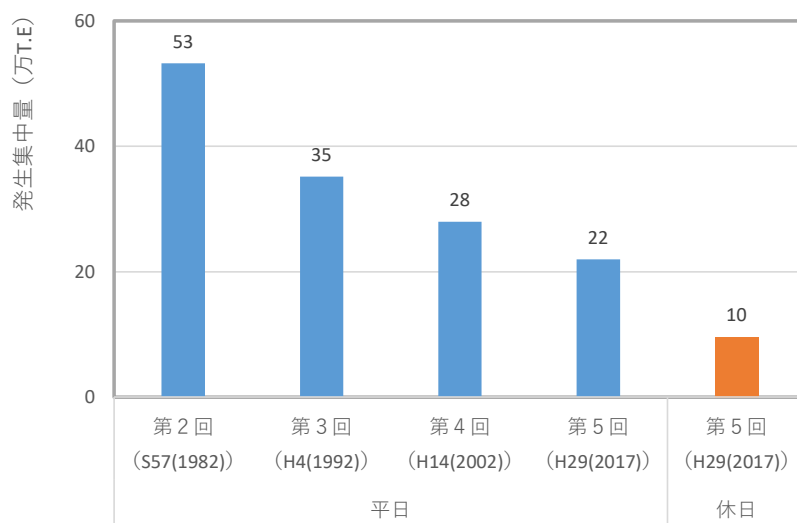
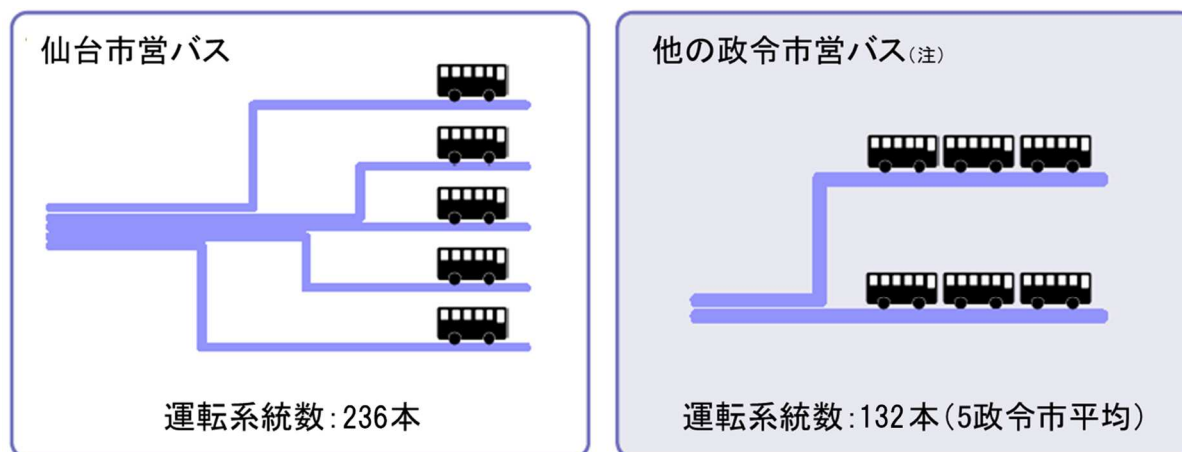


図 7-25 バス発生集中交通量の推移（仙台市）

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、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 7-26】



➤ 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 7-26 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 7-27】
- ・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 7-28 図 7-28】

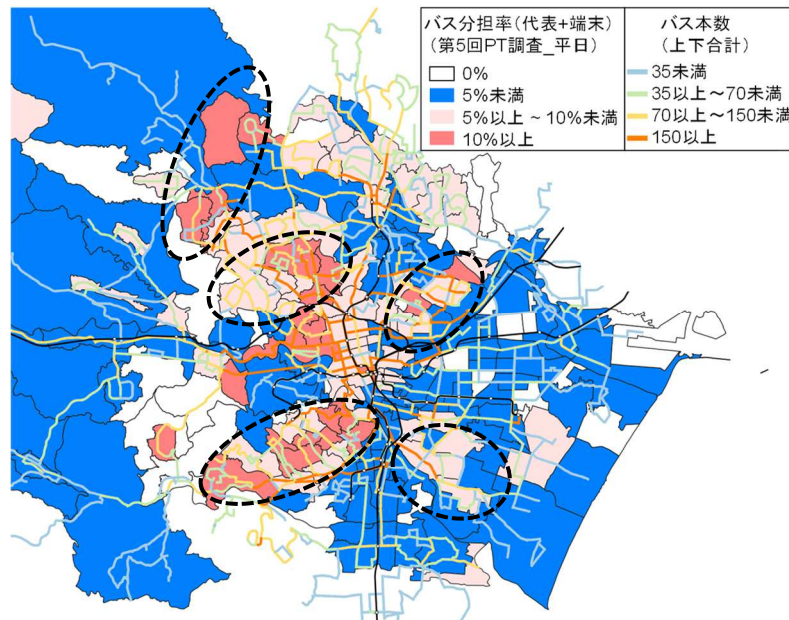


図 7-27 代表及び端末交通手段バス分担率  
(H29 (2017)・平日・ゾーン別) とバス本数

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

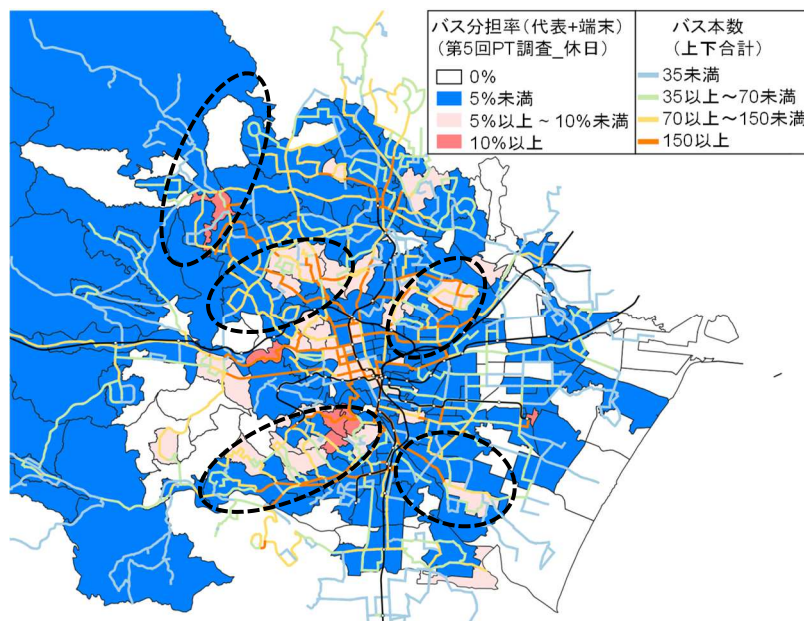


図 7-28 代表及び端末交通手段バス分担率  
(H29 (2017)・休日・中ゾーン別) とバス本数

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 7-29】
- ・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 7-30】

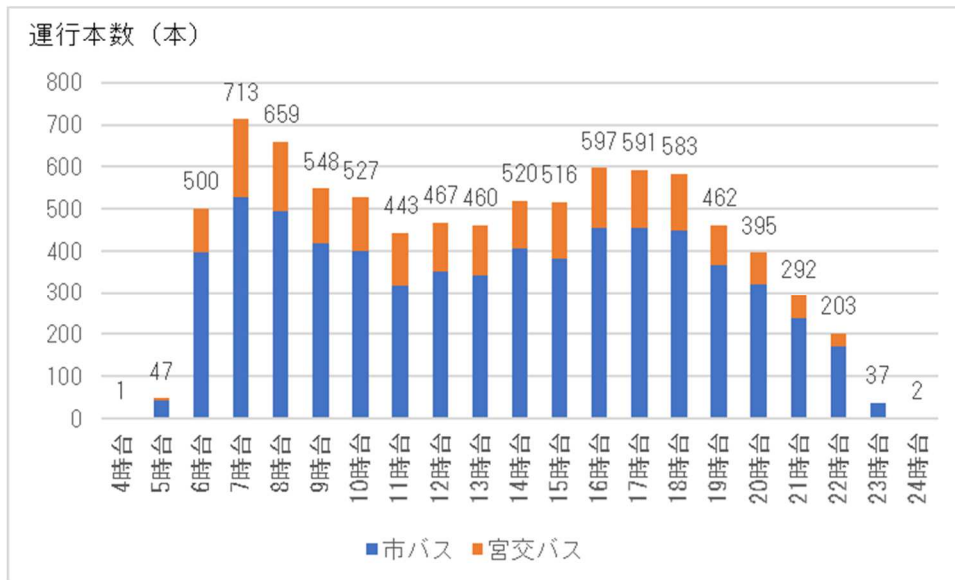


図 7-29 時間帯別バス運行本数 (H30 (2018) 年 6 月・平日平均)

出典：バス事業者提供データより作成

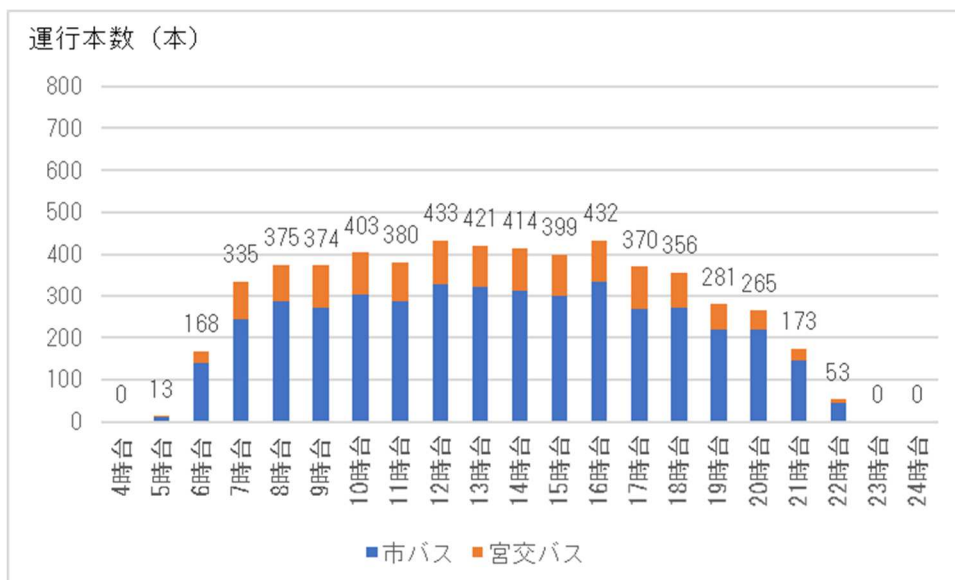


図 7-30 時間帯別バス運行本数 (H30 (2018) 年 6 月・休日平均)

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 7-31】
- 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 7-32】

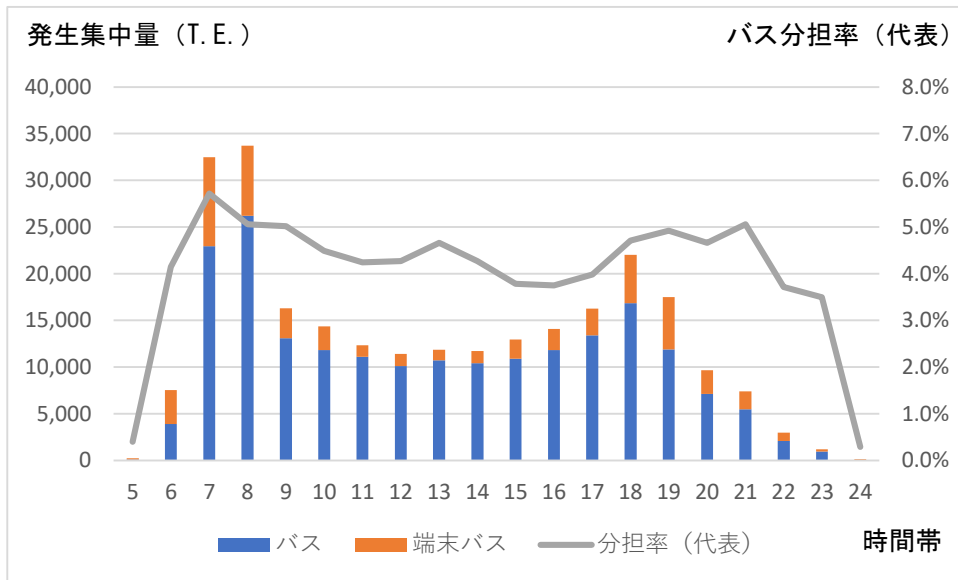


図 7-31 時間帯別バス発生集中量及び分担率 (H29 (2017)・平日)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

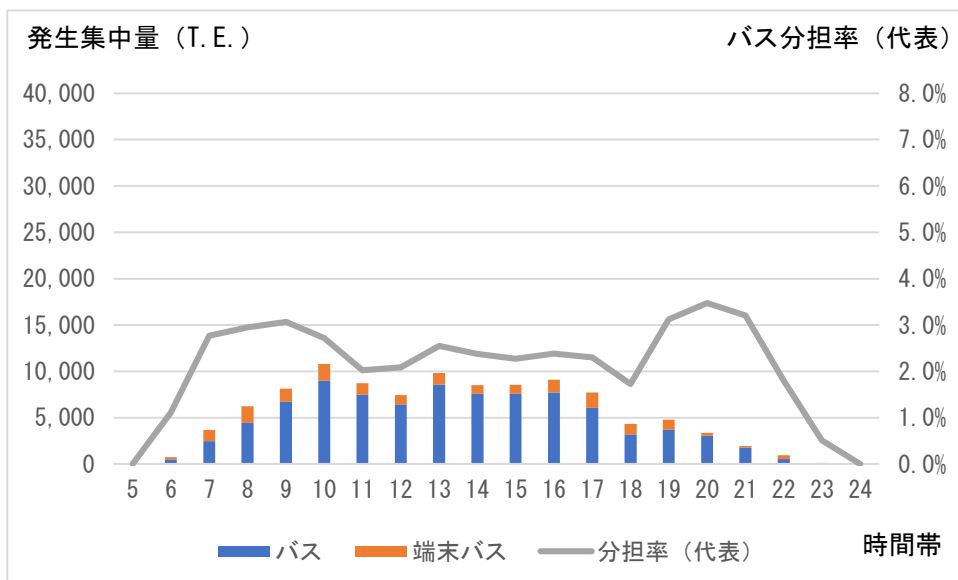


図 7-32 時間帯別バス発生集中量及び分担率 (H29 (2017)・休日)

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 7-33】

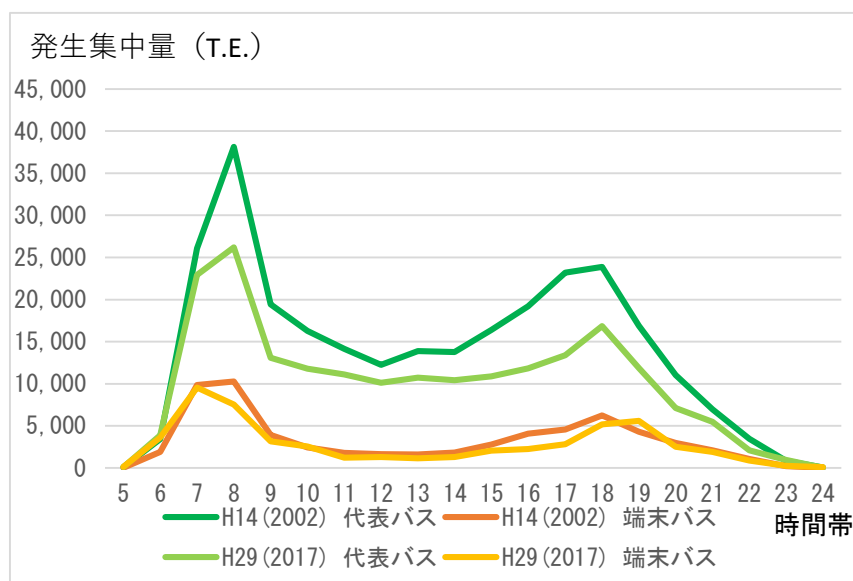


図 7-33 時間帯別バス発生集中量の変化 (H14 (2002) 及び H29 (2017) ・平日)

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、仙台駅やおおば通駅、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 7-34】

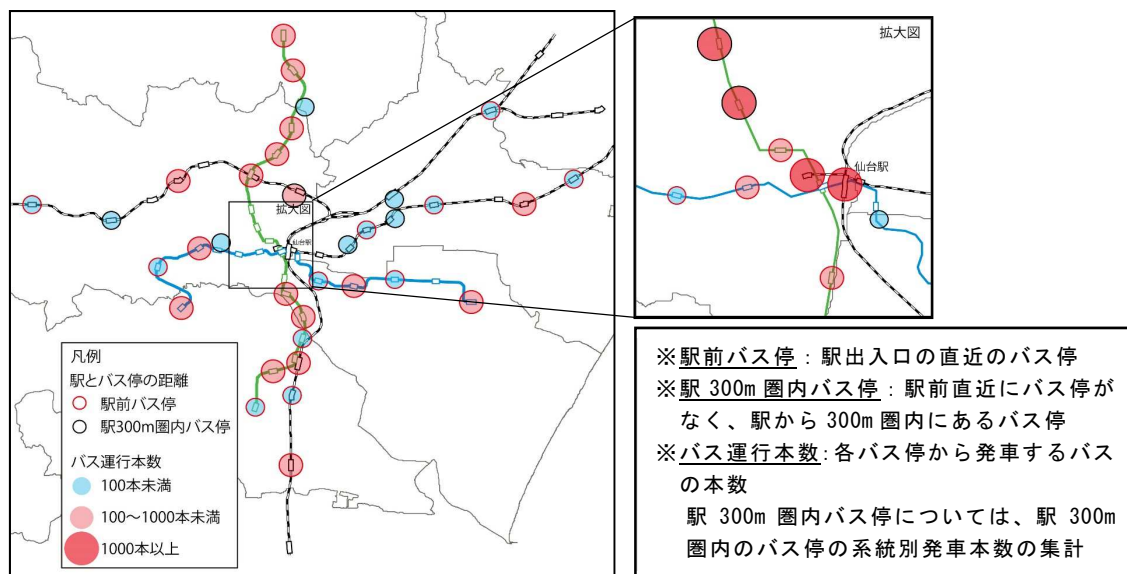


図 7-34 駅別のバス運行本数 (H31 (2019) 年 4 月 ・両方向/日)

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 7-3】
- ・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 7-35】

表 7-3 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

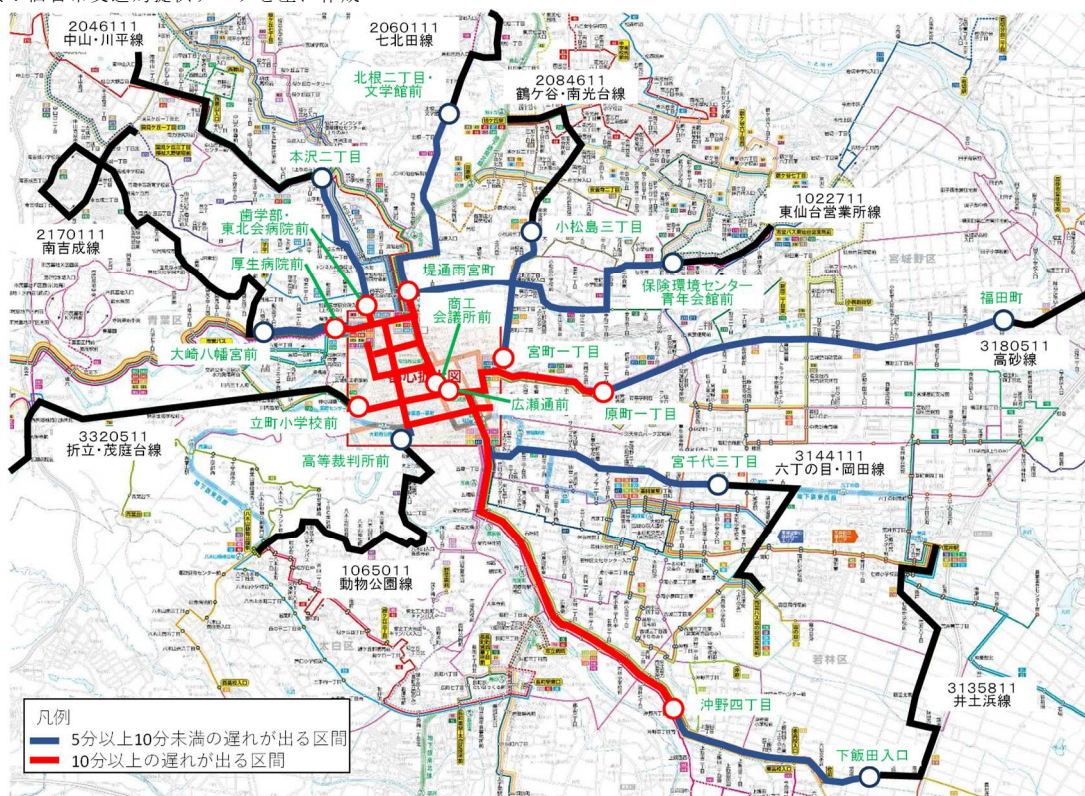


図 7-35 平日朝ピーク時に上り方向のバス停時刻に対して遅れがでる区間（都心周辺）  
（H29（2017）年 10 月・平日平均）

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 7-36】
- ・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 7-37、図 7-38】
- ・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 7-39】

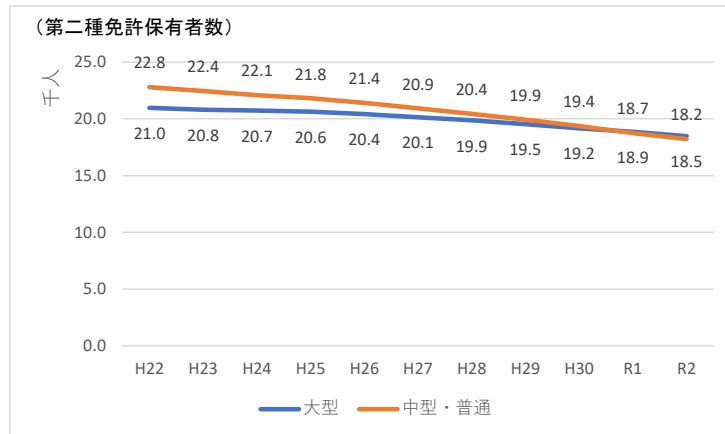


図 7-36 宮城県の第二種運転免許の保有者数の推移

出典：警察庁運転免許統計より作成

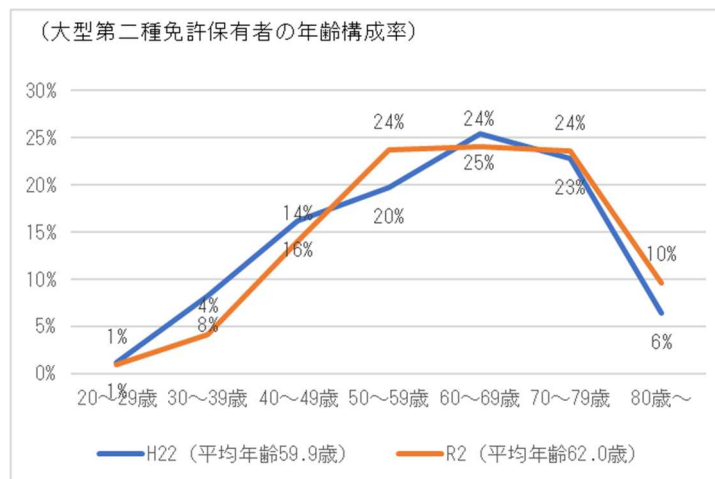


図 7-37 全国の大型第二種運転免許の保有者年齢

※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

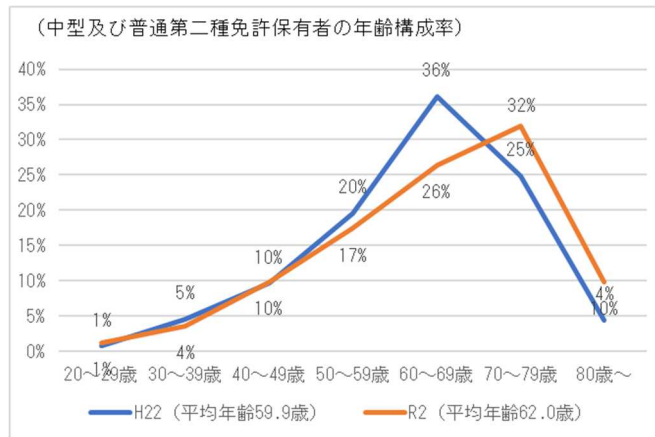


図 7-38 全国の中型及び普通第二種運転免許の保有者年齢

※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

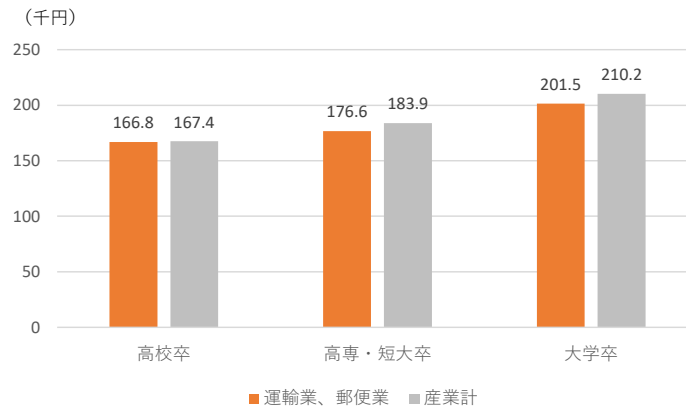


図 7-39 運輸業の初任給（R元(2019)）

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 7-40】

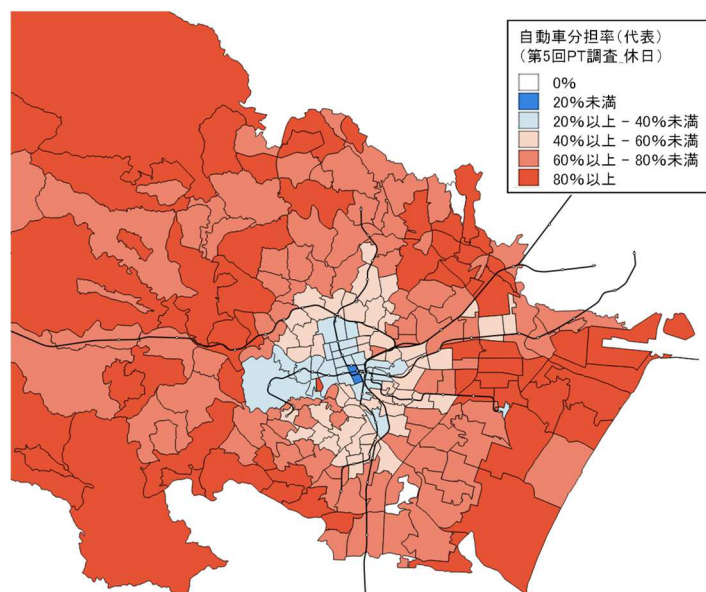


図 7-40 代表交通手段自動車分担率 (H29 (2017)・休日・中ゾーン別)

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の他、鶴ヶ谷・南光台、中山・南吉成などで多くなっている。【図 7-41】
- ・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 7-42】

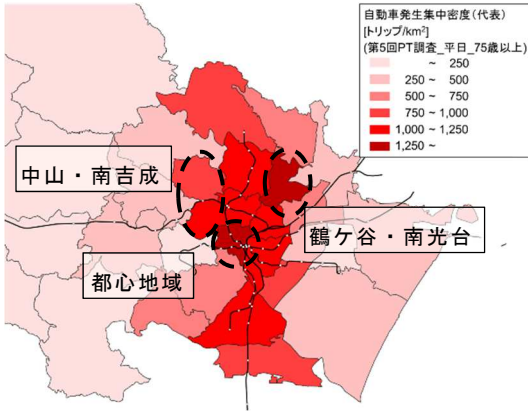


図 7-41 後期高齢者（75歳以上）の  
代表交通手段自動車発生集中密度  
(H29 (2017)・平日・大ゾーン別)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

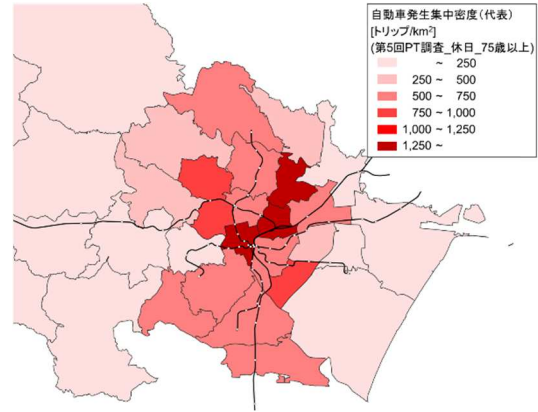


図 7-42 後期高齢者（75歳以上）の  
代表交通手段自動車発生集中密度  
(H29 (2017)・休日・大ゾーン別)

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 7-43】
- ・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 7-44】

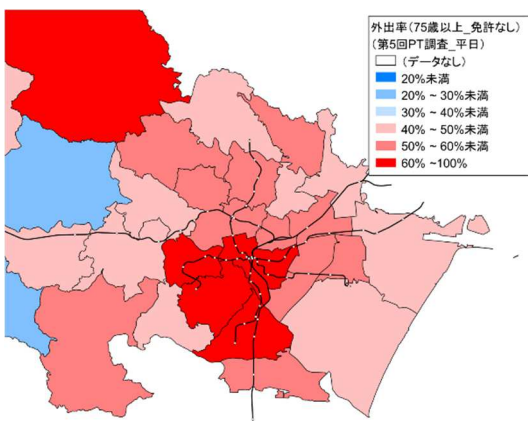


図 7-43 免許を持たない後期高齢者  
(75歳以上) の外出率  
(H29 (2017)・平日・大ゾーン別)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

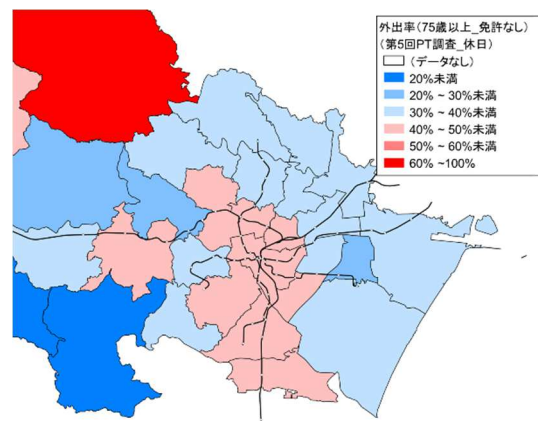


図 7-44 免許を持たない後期高齢者  
(75歳以上) の外出率  
(H29 (2017)・休日・大ゾーン別)

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 7-45、図 7-46】
- ・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域で多くなっている。【図 7-47、図 7-48】

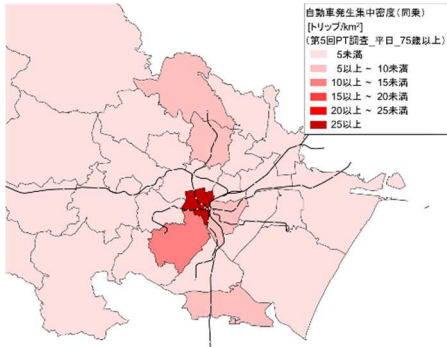


図 7-45 後期高齢者（75歳以上）の  
代表交通手段自動車（同乗）の発生集中密度  
（H29（2017）・平日・大ゾーン別）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

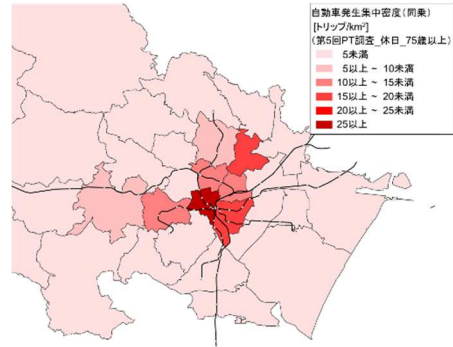


図 7-46 後期高齢者（75歳以上）の  
代表交通手段自動車（同乗）の発生集中密度  
（H29（2017）・休日・大ゾーン別）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

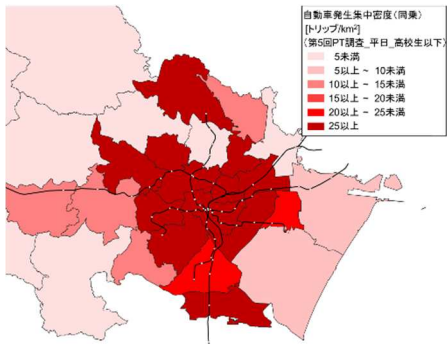


図 7-47 高校生以下の  
代表交通手段自動車（同乗）の発生集中密度  
（H29（2017）・平日・大ゾーン別）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

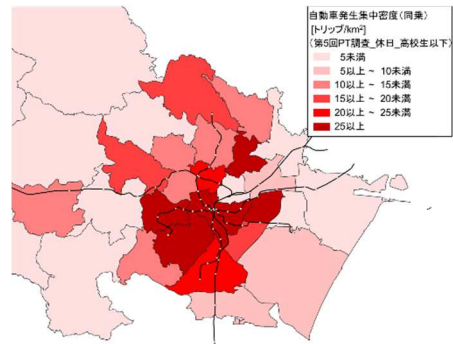


図 7-48 高校生以下の  
代表交通手段自動車（同乗）の発生集中密度  
（H29（2017）・休日・大ゾーン別）

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 7-4】
- ・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 7-4】

表 7-4 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 7-49】
- 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 7-50】
- 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 7-51】
- 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 7-52】

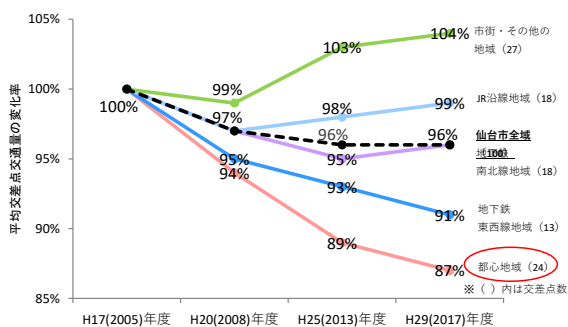


図 7-49 都心地域の平均交差点交通量の経年変化

出典：仙台市道路交通等現況調査より作成

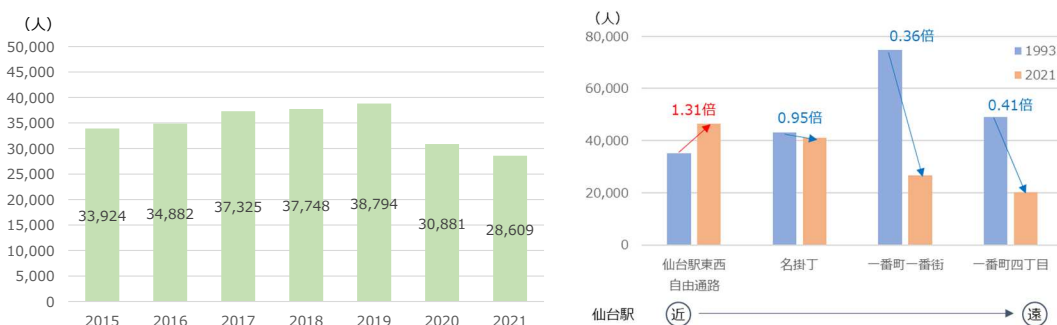


図 7-50 都心内道路の歩行者数の推移

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

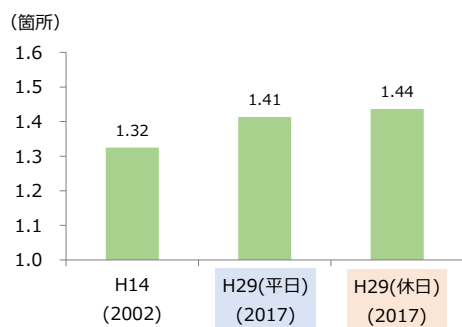


図 7-51 都心地域内における立ち寄り箇所数（私事目的）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

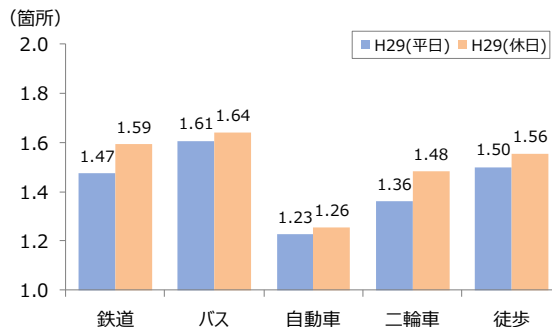


図 7-52 代表交通手段別の都心地域内立ち寄り箇所数（私事目的）

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 7-53】

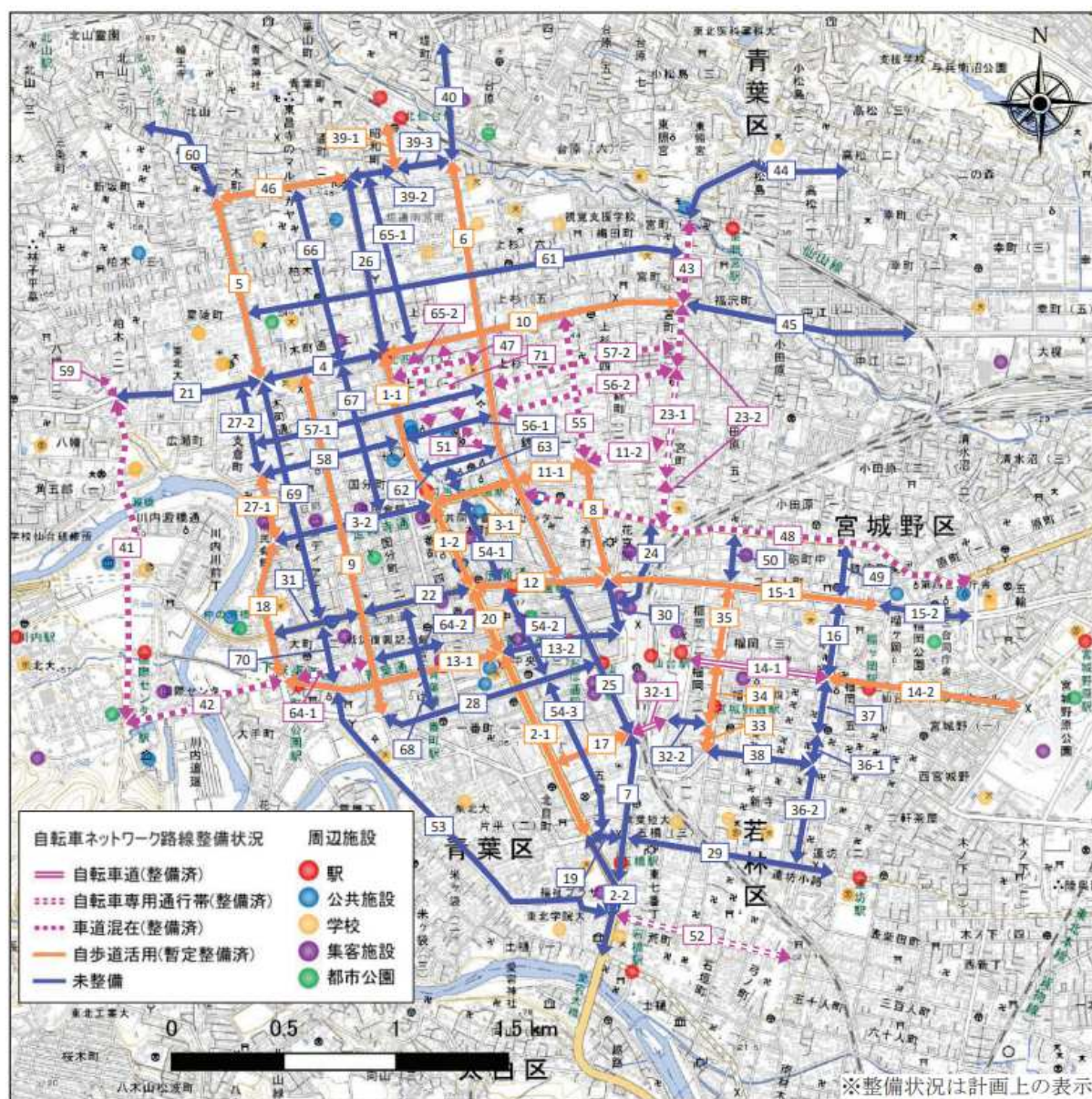


図 7-53 自転車ネットワーク路線図（令和 2（2020）年度末時点）

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、自転車が高くなっている。【図 7-54、図 7-55】
- ・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 7-54、図 7-55】
- ・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 7-56、図 7-57】

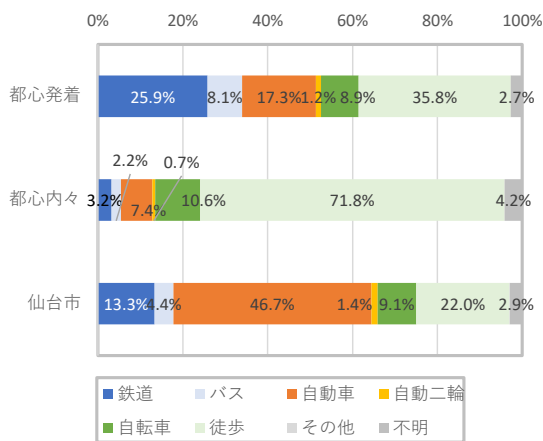


図 7-54 都心発着の代表交通手段分担率  
(H29 (2017)・平日)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

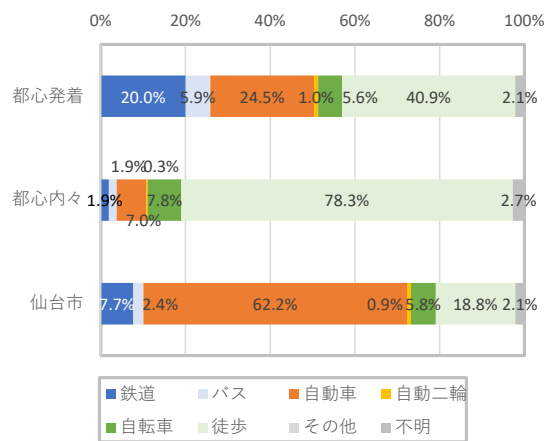


図 7-55 都心発着の代表交通手段分担率  
(H29 (2017)・休日)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より

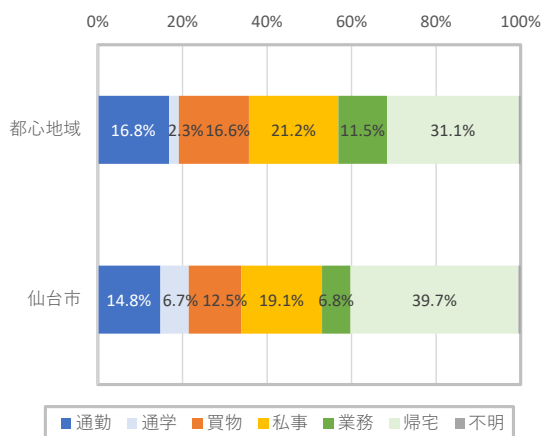


図 7-56 都心発着の目的構成  
(H29 (2017)・平日)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

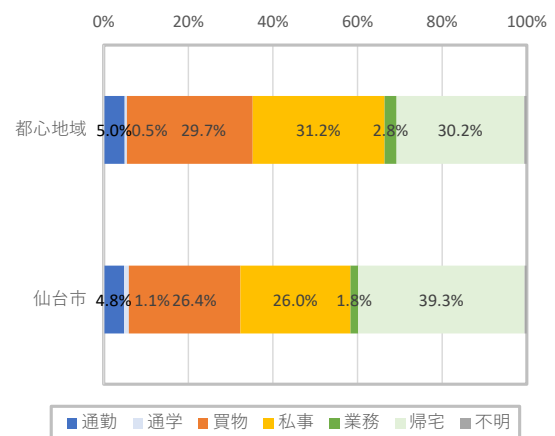


図 7-57 都心発着の目的構成  
(H29 (2017)・休日)

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 7-58、図 7-59】

・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 7-60、図 7-61】

・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 7-62、図 7-63】

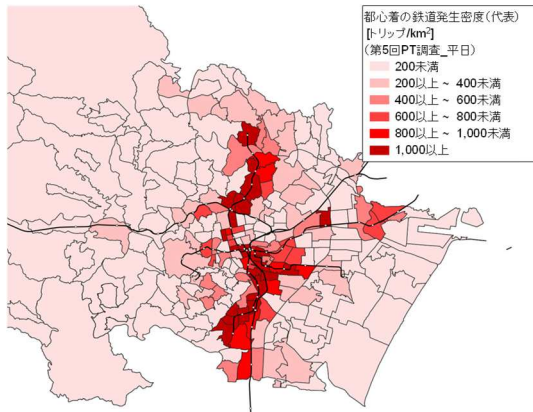


図 7-58 都心着の代表交通手段鉄道発生密度  
(H29 (2017) ・平日・中ゾーン別)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

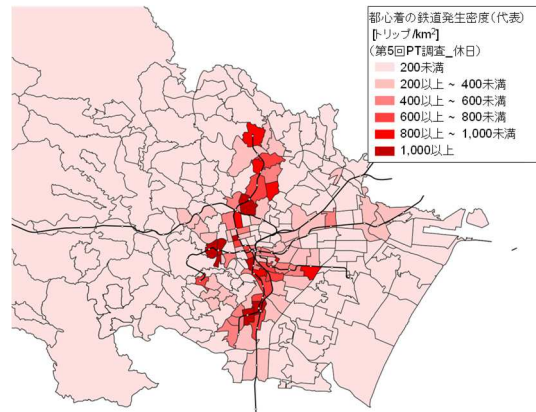


図 7-59 都心着の代表交通手段鉄道発生密度  
(H29 (2017) ・休日・中ゾーン別)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

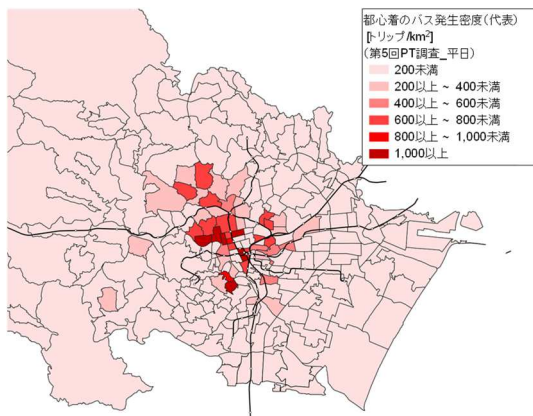


図 7-60 都心着の代表交通手段バス発生密度  
(H29 (2017) ・平日・中ゾーン別)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

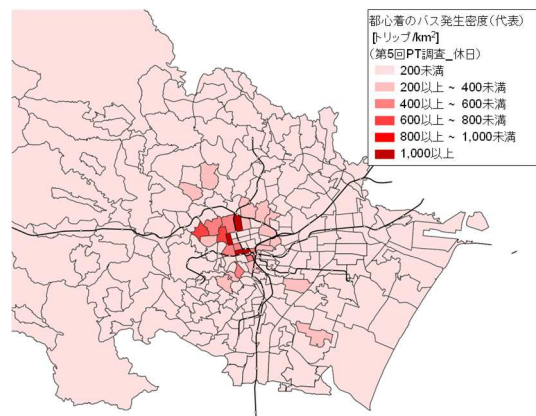


図 7-61 都心着の代表交通手段バス発生密度  
(H29 (2017) ・休日・中ゾーン別)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

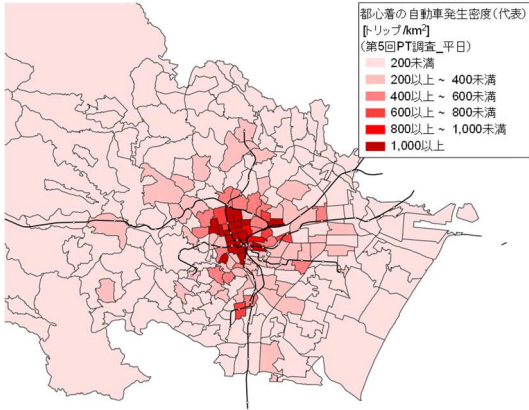


図 7-62 都心着の代表交通手段自動車  
発生密度

(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

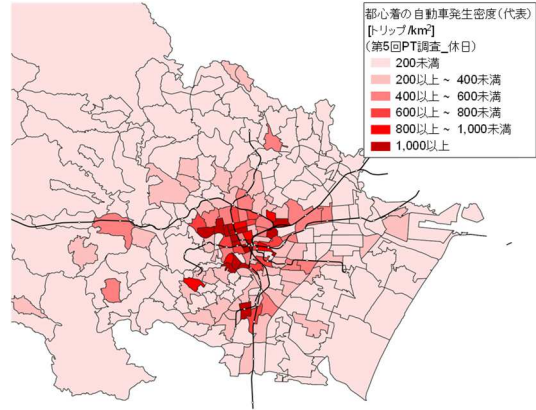


図 7-63 都心着の代表交通手段自動車  
発生密度

(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 7-5 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 7-1）          | 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 7-2）            | 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 7-3、図 7-4）    | 人口は宅地開発が進む地区で増加<br>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 7-5、図 7-6）   |   |   |
| 〃    | 〃       | 地域別の子育て世帯数と増減（図 7-7、図 7-8）    |   |   |
| 〃    | 経済の動向   | 地域別従業者数と増減（図 7-9、図 7-10）      | 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 7-11）  | 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 7-12）          | 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 7-13） | 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 7-14） | 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 7-15）       | 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<br>(図 7-16、図 7-17)               | 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 7-18)                 | 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<br>(表 7-1)           |                               |                              |
| 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)<br>(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)<br>(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)<br>(図 7-19、図 7-20)        | 都心や拠点で移動の密度が高い                |                              |
| "           | 公共交通カバー圏域 | 公共交通カバー圏域と夜間人口<br>(図 7-21)                   | 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 7-22)                          | 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)<br>(図 7-23)               |                               |                              |

| 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<br>(平日・休日)<br>(図 2-11、図 7-24)   | 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<br>(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)<br>(図 7-25)             | 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<br>(図 7-26)                      | 市域が広く運行系統が多い                            |  |
| "           | "       | 地域別バス分担率・区間別バス本数<br>(図 7-27、図 7-28)       | 都心の外、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)<br>(図 7-29、図 7-30)      | 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)<br>(図 7-31、図 7-32) | 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)<br>(図 7-33) | 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<br>(図 7-34)                      | 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<br>(表 7-3)               | 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)<br>(図 7-35) | 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 7-36)                | 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<br>(図 7-37、図 7-38)        |                              |                           |
| "           | "        | 運輸業の初任給<br>(図 7-39)                        |                              |                           |
| "           | 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)<br>(図 2-16、図 7-40)       | 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）<br>（図 7-41、図 7-42）                         | 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）<br>（図 7-43、図 7-44）                             | 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）<br>（図 7-45、図 7-46、図 7-47、図 7-48） | 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<br>（表 7-4）                                | 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<br>（図 7-49）   | 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<br>（図 7-50）  | 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 7-51）   | 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）<br>（図 7-52）   | 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 7-53）   | 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）<br>（図 7-54、図 7-55）                                       | 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）<br>（図 7-56、図 7-57）  | 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）<br>（図 7-58、図 7-59、図 7-60、図 7-61、図 7-62、図 7-63） | 鉄道は鉄道沿線から、バスは北西部からの利用が多い<br>自動車は都心内からが多い<br>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<br>（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 7-6 仙台市の公共交通の課題

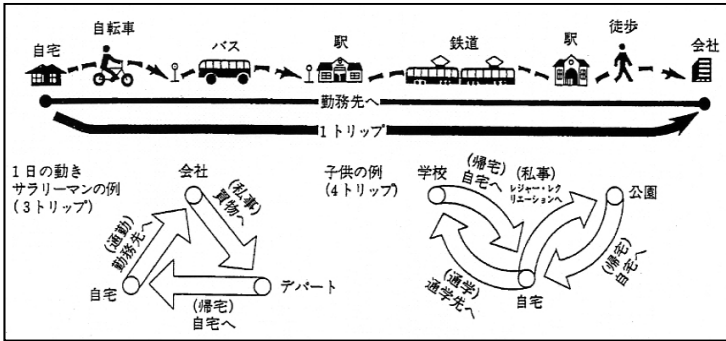
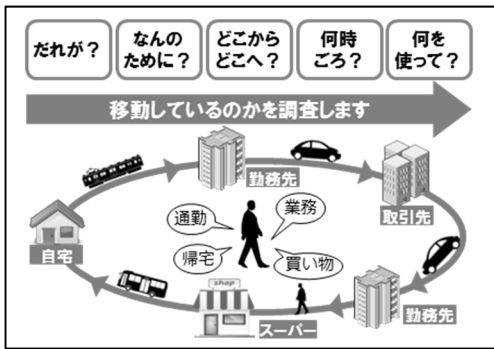
| 項目       | 現状・問題                                       | 課題                         |
|----------|---|----------------------------|
| 社会情勢     | 公共交通の利用者が減少・交通事業者の経営が悪化する                   | 公共交通カバー圏域の維持               |
| 〃        | 地域の人口動態に応じて交通に対するニーズが多様化する                  | 地域の実情に応じた公共交通サービスの確保       |
| 〃        | 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 |



## 7.3 用語解説

| 用語           | 説明  |
|--------------|---|
| オープンデータ      | <p>■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。</p>  |
| グリーンスクーモビリティ | <p>■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。</p>  |
| コミュニティサイクル   | <p>■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。</p>   |
| シームレス化       | <p>■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。</p> |
| スマートバス停      | <p>■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。</p>   |
| 代表交通手段       | <p>■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。<br/>鉄道&gt;バス&gt;自動車&gt;自動二輪&gt;自転車&gt;徒歩</p>        |
| 端末交通手段       | <p>■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。</p>                   |
| 地域交通         | <p>■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な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。</p>   |
| デマンド交通       | <p>■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。</p>   |

| 用語                     | 説明  |
|------------------------|---|
| トリップ                   | <p>■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。</p>   |
| 二次交通                   | <p>■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。</p>  |
| 乗合タクシー                 | <p>■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。</p>   |
| バスロケ<br>(バスロケーションシステム) | <p>■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。</p>   |
| パーソントリップ調査             | <p>■「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。</p> <p>■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。</p>  |
| 発生集中量                  | <p>■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」。</p>   |
| 発生量/集中量                | <p>■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」。</p>   |
| フィーダーバス                | <p>■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。</p>   |

| 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<br>(標準的なバス<br>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GTFPSを元に、国土交通省が標準化を進めている。<br><br>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へ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、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<br>(Public<br>Transportation<br>Priority<br>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。  |

仙台市地域公共交通計画は、仙台市だけではなく

市民の皆様や交通事業者とともに連携しながら推進するものです。

ともに真っ白なキャンバスに“みらいの公共交通”を描いてみませんか？



平成 29 年度～令和 3 年度  
「小学生なつやすみバスの絵コンテスト」  
仙台市長賞 受賞作品



平成 29 年度



平成 30 年度



令和元年度



令和 2 年度



令和 3 年度



仙台市 地域公共交通計画  
令和 4 年 3 月

都市整備局  
総合交通政策部  
公共交通推進課