

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、行政が主体となり各関係者と連携を図りながら進めることとし、詳細は「5.2 施策概要及び取組方針」にて整理します。

また、表 5-1 に記載の実施計画の策定をしていきます。

表 5-1 地域公共交通で取組む施策の一覧

公共交通の基本方針	個別施策	取組内容	エリア		区間			実施計画策定予定
			みんなで支える路線バスエリア	みんなで育む多様な交通確保エリア	幹線	準幹線	フィーダー	
●公共交通の形成・機能強化 ●路線バスの利便性向上	①バス幹線区間・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) 走行環境の整備	●		●	●		
	②フィーダー区間における利便性向上策の実施	1) フィーダー区間の事業者間調整	●				●	●
		2) 乗り継ぎに関する情報提供の改善	●				●	●
		3) 乗り継ぎ時刻表の掲示	●				●	●
		4) バス待ち環境の整備	●				●	●
	③既存鉄道の機能強化	1) 仙台駅における乗り継ぎ利便性向上策の実施	●					
		2) 泉中央駅周辺における交通環境改善策の検討	●					
3) 福田町駅における利便性向上に向けた検討		●						
●地域交通の維持・確保・充実	④地域交通による地域が主体となった移動手段の確保・充実	1) 地域の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継ぎ停留所の設置		●				
●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	●					●
●公共交通のシームレス化・利用促進等	⑦自動運転等新技術の活用検討	1) 自動運転等新技術の活用検討	●	●				
		2) 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) 路線バスの共通ナンバリングの導入検討	●	●				
	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	●	●					
⑭MaaS導入の検討	1) MaaS導入の検討	●	●					
	2) MaaS導入の検討	●	●					
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	●	●					

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

施策①	バス幹線区間・準幹線区間における利便性向上策の実施
概要	バス幹線区間及び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。
取組内容	<p>1) バス幹線区間及び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幹線・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）の検討など、新たな運行内容を実施計画等にとりまとめ、順次実施します。</p> <div data-bbox="368 779 1291 1077" data-label="Image"> </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="437 1155 1227 1722" data-label="Diagram"> <p style="text-align: center;">図 5-2 運行ダイヤ調整などのイメージ</p> </div>

取組方針

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次第、順次交通事業者が実施します。

2) バス待ち環境の整備

利用者の利便性を向上するため、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、設定された幹線区間・準幹線区間のうち選定された区間ごとに効果的な施策の検討・導入を図り、待合環境の向上に取り組みます。



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

取組方針

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ながら、順次交通事業者が実施します。

3) 走行環境の整備

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の導入などの検討に取り組みます。

施策①	バス幹線区間・準幹線区間における利便性向上策の実施
	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>図 5-4 PTPS のイメージ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図 5-5 バスレーン設置のイメージ</p> </div> </div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-top: 10px; text-align: center;"> <p>取組方針</p> <p>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。</p> </div>
<p>実施主体 (連携主体)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) 仙台市、交通事業者 2) 仙台市、交通事業者、(交通管理者)、(道路管理者) 3) 仙台市、交通管理者、道路管理者、(交通事業者)

施策② **フィーダー区間における利便性向上策の実施**

概要 フィーダー区間においては、鉄道と路線バスの乗り継ぎに関して、オープンデータ化の推進や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、運行内容を実施計画等にとりまとめ、順次実施します。

取組方針

仙台市が計画期間の前期に実施主体間で協議・検討し、実施計画をとりまとめ次第、順次交通事業者が実施します。

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

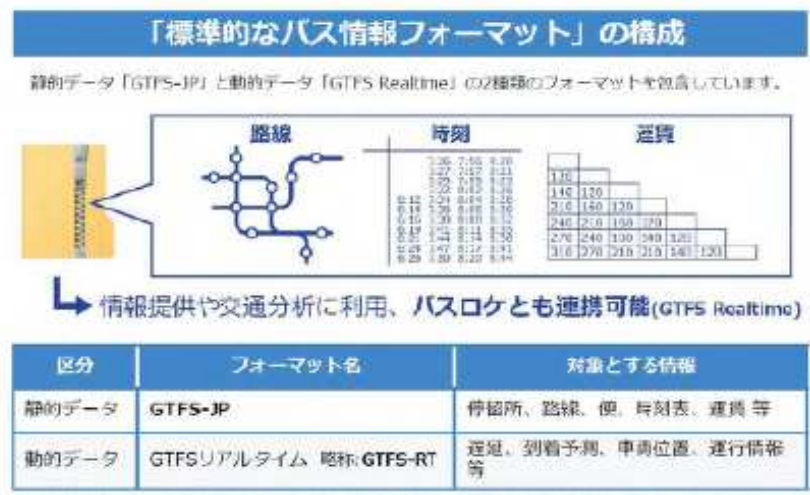


図 5-4 GTFS の構成

出典：国土交通省「標準的なバス情報フォーマット」ダイジェスト

施策②

フィーダー区間における利便性向上策の実施

取組方針

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めます。

3) 乗り継ぎ時刻表の掲示

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

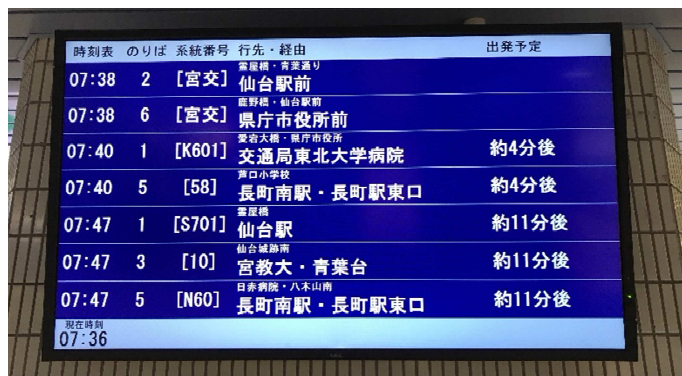


図 5-5 乗り継ぎ時刻表の掲示の例（仙台市）

取組方針

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めます。

4) バス待ち環境の整備

利用者の利便性を向上するため、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めます。

<p>施策②</p>	<p>フィーダー区間における利便性向上策の実施</p>
	<div data-bbox="379 309 1318 680"> </div> <p data-bbox="368 701 1394 730">図 5-6 バス待ち環境の例（左から、バス停上屋・ベンチ、接近表示器、スマートバス停）</p> <div data-bbox="379 792 1390 1039" style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p data-bbox="518 815 641 846" style="text-align: center;">取組方針</p> <p data-bbox="416 904 1299 987">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ながら、順次交通事業者が実施します。</p> </div>
<p>実施主体 (連携主体)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) 仙台市、交通事業者 2) 仙台市、交通事業者 3) 仙台市、交通事業者 4) 仙台市、交通事業者、（交通管理者）、（道路管理者）

施策③	既存鉄道の機能強化
概要	<p>定時性・速達性に優れ、都市交通の軸として公共交通体系の骨格を形成する鉄道について、交通機関相互間の乗り継ぎ利便性を高め、既存鉄道の機能強化を図ります。</p>
取組内容	<p>1) 仙台駅における乗り継ぎ利便性向上策の実施</p> <p>東北の玄関口として重要な交通結節駅である仙台駅は、都心部の交通の中心でありながら、乗り継ぎの複雑さやバス・自動車の混雑などの課題を抱えております。</p> <p>こうした課題に対して、バスターミナルの拡張による路線バスのバス停の集約化やエレベータ等の整備による交通機関相互の乗り継ぎの向上により利便性を高めます。</p> <div data-bbox="395 869 1385 1339" style="border: 1px solid black; background-color: #e0f0ff; padding: 20px; text-align: center;"> <p>整備イメージ図挿入</p> </div> <div data-bbox="384 1368 1390 1503" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">取組方針</p> <p style="text-align: center;">仙台市が交通事業者とともに継続して取り組みます。</p> </div> <p>2) 泉中央駅周辺における交通環境改善策の検討</p> <p>地下鉄南北線の端末駅であり仙台市北部の主要な乗り継ぎ拠点である泉中央駅は、周辺道路混雑やバスターミナル内の滞留などの課題を抱えております。</p> <p>こうした課題に対して、民間活力を活用しながら、泉区役所建替事業に合わせた交通環境改善策について検討を進めます。</p>

<p>施策③</p>	<p>既存鉄道の機能強化</p>
	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> <p style="text-align: center;">取組方針</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> <p>3) 福田町駅における利便性向上に向けた検討</p> <p>現在の福田町駅は、エレベータ等の昇降施設がないことや駅ホームの乗降箇所段差が生じるなど、高齢者や障害者等にとっても利用しづらい状況にあり、また、駅自由通路の老朽化、自動車乗降のための空間が不十分など課題を抱えております。</p> <p>こうした課題に対して、エレベータの設置や自由通路および駅周辺整備による利便性の向上について検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">取組方針</p> <p>仙台市が交通事業者と協議し、利便性向上に向けた検討に取り組みます。</p> </div>
<p>実施主体 (連携主体)</p>	<p>1) 仙台市、交通事業者 2) 仙台市、民間事業者 3) 仙台市、交通事業者</p>

(2) 地域交通の維持・確保・充実

施策④	地域交通による地域が主体となった移動手段の確保・充実
概要	<p>地域交通の導入の検討や検討に関する話し合い、導入後の運営について技術的支援、財政的支援、利用促進策への支援を行い、地域交通による地域が主体となった移動手段の確保・充実を図ります。</p>
取組内容	<p>1) 地域の実情に合った移動手段の確保</p> <p>地域交通が主体となって地域交通の導入を検討する場合は、「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」により、技術的支援、財政的支援、利用促進策への支援を行います。</p> <p>地域での話し合いに専門家を派遣し、地域住民の移動実態の把握や地域課題の整理、試験運行に向けた運行計画策定等への技術的な支援を行います。地域が主体で乗合タクシー等の地域交通を運行する場合に、運行経費や停留所製作等の初期費用、広報啓発費用に対する補助など財政的な支援を行います。地域交通を利用する高齢者や障害者への運賃割引制度を導入した運営主体に対する減収分の補助やポスター・チラシの作成など、地域が主体となった利用促進策への支援を行います。</p> <div data-bbox="671 1055 1110 1688" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">図 5-7 みんなで育てる地域交通乗り乗り事業</p>

取組方針

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。

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

住民・利用者、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、自家用有償運送（福祉有償運送を含む）などの路線バスや地域交通とは異なる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。

取組方針

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。

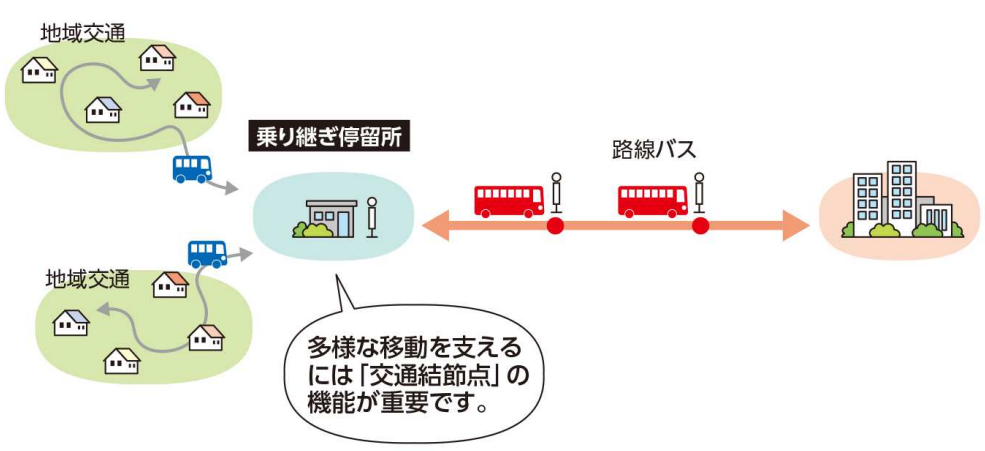
3) 地域交通を利用しやすい運賃施策等の検討・実施

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、順次実施していきます。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、順次実施していきます。

取組方針

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。

施策④	地域交通による地域が主体となった移動手段の確保・充実
実施主体 (連携主体)	1) 仙台市、市民、交通事業者、(企業・団体等) 2) 仙台市、市民、交通事業者、(企業・団体等) 3) 仙台市、市民、交通事業者、(企業・団体等)


施策⑤	地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備
概要	<p>地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点の整備により、地域交通と路線バスとの乗り継ぎ利便性の向上や結節点における待合い環境の向上を図ります。</p>
取組内容	<p>1) 地域交通結節点整備</p> <p>地域交通と路線バスとの結節点の候補箇所を選定し、整備箇所を検討します。また、地域交通と路線バスの乗り継ぎに関する結節点の機能強化についても検討します。</p>  <p>図 5-8 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;">取組方針</p> <p>仙台市が市民とともに、交通事業者と連携し、実施に向けた検討に取り組めます。</p> </div> <p>2) 医療施設や商業施設等と連携した乗り継ぎ停留所の設置</p> <p>地域交通の乗り継ぎ停留所の設置について検討します。その際に、目的地となる医療施設や商業施設等と協議し、ベンチなどを備えた停留所の設置による待合い環境や施設で受けられるサービスと連携した施策についても検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</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>

施策⑤	地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備
実施主体 (連携主体)	1) 仙台市、市民、(交通事業者) 2) 仙台市、市民、(企業・団体等)

(3) 都心回遊交通の強化

施策⑥	公共交通を利用した都心の回遊の促進
概要	<p>都心回遊を促進し賑わいを向上するため、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>
取組内容	<p>1) 都心部における均一運賃制度の検討・実施</p> <p>都心部の賑わいの向上のため、都心バスや地下鉄の均一運賃制度は継続し、さらなる回遊行動の促進のため、都心部の均一運賃制度について、検討していきます。</p> <div data-bbox="379 656 1390 792" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</p> <p>仙台市が交通事業者と協議し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>2) 均一運賃制度の更なる利用促進</p> <p>都心バス均一運賃制度の利用促進に向けて、運行本数や所要時間や運賃が分かる案内表示の掲示、都心部の均一運賃の一日乗車券の販売などを検討し、順次実施していきます。また、都心バス均一運賃制度のバスマップとステッカーを作成し、利用者への配布、バス車両への貼付などを行い、認知度の向上を図ります。</p> <div data-bbox="379 1167 1390 1303" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</p> <p>仙台市が交通事業者と協議し、活用に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>3) 公共交通を利用した回遊のあり方検討</p> <p>都心の回遊促進に向けて、都心内の公共交通の利用状況や仙台駅前の開発、定禅寺通の活用状況などを把握した上で、路線バスの運行ルート of 工夫や観光シティループバス「るーぷる仙台」のルートの見直しを行い、公共交通による回遊性が高まるように検討します。</p> <div data-bbox="379 1677 1390 1814" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</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>
実施主体 (連携主体)	<p>1) 仙台市、交通事業者</p> <p>2) 仙台市、交通事業者</p> <p>3) 仙台市、交通事業者</p>

(4) 公共交通のシームレス化・利用促進等

施策⑦	自動運転等新技術の活用の検討
概要	<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>
取組内容	<p>1) 自動運転等新技術の活用の検討</p> <p>仙台市における自動運転やグリーンスローモビリティ等の新技術や新たなモビリティの導入可能性について、企業や大学、地域のまちづくり団体等と連携しながら検証し、新技術の活用を検討します。</p> <div data-bbox="437 707 1342 943" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">グリーンスローモビリティ</p> <p style="text-align: center;">電動で時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域の様々な事情に合わせて活用場面を考えられる 「低速の小さな公共交通」 ● ゆっくりな移動を楽しむことができ、コミュニケーションが弾む 「乗って楽しい公共交通」 ● 地域が抱える交通等の課題解決と脱炭素社会の確立を同時に実現  </div> <p style="text-align: center;">図 5-9 グリーンスローモビリティ (GSM)</p> <div data-bbox="379 1055 1390 1238" style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</p> <p>仙台市が企業等とともに、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>
実施主体 (連携主体)	<p>1) 仙台市、企業・団体等、(交通事業者)</p>

施策⑧	バス待ち環境整備
概要	<p>路線バスと鉄道の運行本数が同じではない等様々な要因から、バス待ち時間が発生することが想定されるため、バス待ち時間の間にバスの運行情報や街の情報を入手できる環境、風雨の影響を受けずにバスを待つことができる環境の整備を図ります。</p>
取組内容	<p>1) スマートバス停の導入</p> <p>スマートバス停は、液晶パネル等により、リアルタイムで情報を発信できるバス停です。路線図や時刻表の文字が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 data-bbox="368 936 1390 1115" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</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、順次交通事業者が実施します。</p> </div> <p>2) バス待ち環境の整備</p> <p>バス待ち環境の改善や整備が必要な箇所について、交通事業者と協議しながら導入箇所を検討します。また、バス停が設置されている土地の所有者や企業・団体等と連携し、上屋やベンチを伴った広告付きバス停の整備を検討します。</p> <div data-bbox="368 1491 1390 1671" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</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、道路管理者・企業・団体等と連携しながら、順次交通事業者が実施します。</p> </div>
実施主体 (連携主体)	<p>1) 仙台市、交通事業者</p> <p>2) 仙台市、交通事業者、(道路管理者)、(企業・団体等)</p>

施策⑨	公共交通の情報提供や案内誘導の改善
概要	<p>本市の公共交通をはじめて利用する方でも、公共交通の利用や相互乗り換え、または結節駅構内の移動が分かりやすいよう、情報提供や案内誘導の改善を図ります。</p>
取組内容	<p>1) 公共交通の情報提供の改善</p> <p>現在提供しているどこバス仙台等による情報提供を継続します。加えて、運行情報のオープンデータ化を検討・実施することで、さらに多くの経路検索や経路案内アプリでシームレスな検索ができるようにする等、情報提供の改善を図ります。</p> <div data-bbox="379 748 1390 936" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</p> <p>交通事業者が継続するとともに、仙台市と連携しながら改善に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>2) 駅等交通結節点における案内誘導の改善</p> <p>「仙台市歩行者系案内誘導サイン等基本方針」に基づいて、駅等の交通結節点の利用者の動きや利用状況を把握し、分かりやすい案内誘導のサインや方法を検討します。</p> <div data-bbox="379 1205 1390 1344" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</p> <p>交通事業者、道路管理者が改善に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>3) 路線バスの共通ナンバリングの導入検討</p> <p>路線バスが分かりやすくなるように、発着所や行き先・方面などで分類し、共通のナンバリングを付けることを検討していきます。</p> <div data-bbox="379 1615 1390 1798" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</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次第、順次交通事業者が実施します。</p> </div>
実施主体 (連携主体)	<p>1) 交通事業者、(仙台市)</p> <p>2) 交通事業者、道路管理者、(仙台市)</p> <p>3) 仙台市、交通事業者</p>

施策⑩	運賃施策等による公共交通利用の促進
概要	<p>本市では、公共交通の運賃について、様々な支援制度・運賃制度を実施しており、公共交通の利用促進を図っております。</p> <p>既存の支援制度・運賃制度を引続き継続するとともに、更なる公共交通の利便性の向上及び利用促進を図るため、公共交通の利用を促すような新たな運賃設定や支援制度について検討します。</p>
取組内容	<p>1) 一日乗車券等の実施</p> <p>公共交通の利用を促すよう、一日乗車券等の制度を引き続き実施します。また、キャッシュレス決済や観光地での MaaS など、様々な支払方法や複数のサービスが連携した事例を参考に、様々な利用者に使いやすい一日乗車券等を新たに検討します。</p> <div data-bbox="379 831 1390 965" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</p> <p>仙台市が交通事業者と協議し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>2) 新たな運賃・乗車券制度の検討</p> <p>公共交通の利用状況や他都市の運賃制度、割引制度を比較し、仙台市で公共交通の利用促進が促進する運賃制度や、利便性の高い新たな乗車券制度を検討します。</p> <div data-bbox="379 1290 1390 1424" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</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>3) 公共交通利用者の優遇策の検討</p> <p>公共交通の沿線にある商店街や店舗等と協議し、公共交通利用者がメリットを受けられる割引制度や買物等によるポイント付与について検討します。</p> <div data-bbox="379 1637 1390 1832" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</p> <p>仙台市が交通事業者・企業等と協議・連携し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div>

施策⑩	運賃施策等による公共交通利用の促進
実施主体 (連携主体)	1) 仙台市、交通事業者 2) 仙台市、交通事業者 3) 仙台市、交通事業者、(企業・団体等)

施策⑪	キャッシュレス決済の利活用の促進
概要	<p>公共交通のキャッシュレス決済は利用拡大から利用定着の段階へ移りつつあり、更なる公共交通の利便性向上に向け、MaaSをはじめとする多様なサービスとの連携等キャッシュレス決済の更なる活用を促進します。</p>
取組内容	<p>1) ICカード乗車券の利用・導入の促進</p> <p>ICカード乗車券を利用することでお得になるサービスを継続し、高い頻度での利用を促進します。また、地域交通の運営主体と協議し、ICカード乗車券の導入と利用範囲の拡大を検討します。</p> <div data-bbox="384 685 783 786" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; background-color: #e0f2f7; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>取組方針</p> </div> <div data-bbox="368 763 1390 983" style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>交通事業者が継続して実施するとともに、仙台市が交通事業者や地域交通運営主体等と協議し、導入及び拡大に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>2) キャッシュレス決済の検討</p> <p>クレジットカードや携帯アプリなどによるキャッシュレス決済やMaaSの事例を参考に、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 data-bbox="384 1223 783 1285" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; background-color: #e0f2f7; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>取組方針</p> </div> <div data-bbox="368 1263 1390 1435" style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>仙台市が交通事業者等と協議し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div> <p>3) ICカード乗車券の更なる利便性向上の検討</p> <p>買物などの公共交通以外でのICカード乗車券の利用状況を把握し、複数の企業・団体等のサービスと連携して更なる利便性向上を検討します。</p> <div data-bbox="384 1697 783 1783" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; background-color: #e0f2f7; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>取組方針</p> </div> <div data-bbox="368 1760 1390 1912" style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>仙台市が企業等と連携しながら、交通事業者と協議し、実施に向けた検討に取り組みます。</p> </div>

施策⑪	キャッシュレス決済の利活用の促進
実施主体 (連携主体)	1) 仙台市、交通事業者 2) 仙台市、交通事業者 3) 仙台市、交通事業者、（企業・団体等）

施策⑫	駅やバス・地下鉄車両等のバリアフリー化
概要	<p>「仙台市バリアフリー基本構想」に基づき、鉄道駅におけるエスカレーターの設置等を推進していくとともに、路線バスにおける低床バスや、ユニバーサルデザインタクシーの導入、地下鉄南北線における車両とホームの隙間・段差の縮小、各車両での車椅子・ベビーカースペース設置等のバリアフリー化を引き続き図っていきます。</p>
取組内容	<p>1) 鉄道駅バリアフリー化の推進</p> <p>福田町駅の、駅舎と自由通路を移転整備に向けた検討を行い、バリアフリー化を図ります。</p> <p>仙台駅、北仙台駅等において更なるバリアフリー化の充実を検討していきます。</p> <div data-bbox="368 837 1390 972" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</p> <p>仙台市が交通事業者とともに、継続して検討に取り組みます。</p> </div> <p>2) 誰にでも使いやすい移動車両等の導入</p> <p>バスやタクシー等を運行する交通事業者が誰にでも使いやすい移動車両等の導入を促進します。</p> <div data-bbox="368 1184 1390 1319" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</p> <p>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>
実施主体 (連携主体)	<p>1) 仙台市、交通事業者</p> <p>2) 交通事業者、(仙台市)</p>

施策⑬	モビリティ・マネジメント等の推進
概要	<p>本市のモビリティ・マネジメント等の取り組みである「せんだいスマート」では、公共交通を利用することを通して健康面や生活そのものがスマートなものへとになっていくことを願い、公共交通の利用促進を図るための様々なソフト施策を実施しています。</p> <p>公共交通の利用方法や利便性、利点等を知っていただくことで、公共交通への親しみを醸成することにより、自家用車と公共交通の上手な使い分けを促す、モビリティ・マネジメント等を推進していきます。</p>
取組内容	<p>1) 住民モビリティ・マネジメント</p> <p>地域と連携した取り組みとして、路線バス沿線地域において、日頃の外出を便利で快適にするためのアイデアを話し合い、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動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ていきます。</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、セミナー開催やワークショップを通じて、公共交通に高い関心を持っている方に、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、公共交通利用促進活動を実施する実践者を育成します。また、セミナー等の実施内容やスケジュールも検討し、市民に広く周知して、モビリティ・マネジメントを推進していきます。</p> <div data-bbox="379 1473 1390 1608" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</p> <p style="text-align: center;">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> <p>2) 転入者モビリティ・マネジメント</p> <p>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します。</p>

取組方針

仙台市が交通事業者と連携し、継続して取り組みます。

3) 学生・生徒モビリティ・マネジメント

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

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。

取組方針

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。

取組方針

仙台市が交通事業者や企業等と連携し、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、さらに家族みんな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。

施策⑬	モビリティ・マネジメント等の推進
	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p style="text-align: center; margin: 0;">取組方針</p> <p style="margin: 5px 0;">仙台市が市民、交通事業者、企業等と連携し、継続して取り組みます。</p> </div>
実施主体 (連携主体)	<ol style="list-style-type: none"> 1) 仙台市、(交通事業者) 2) 仙台市、(交通事業者) 3) 仙台市、(交通事業者)、(企業・団体等) 4) 仙台市、(交通事業者)、(企業・団体等) 5) 仙台市、(市民)、(交通事業者)、(企業・団体等)

施策⑭	M a a S 導入の検討
概要	<p>MaaS (Mobility as a Service) は、目的地までのルートや移動手段、さらにはまちなかの飲食・物販、イベント等の検索・予約・決済等に至るまで、スマートフォンのアプリ等で一括して行える仕組みのことです。この仕組みにより、観光や出張等で来訪し、都心部や市内各地、さらにその周辺地域を回遊する移動や、市民や周辺市町村住民の買物や娯楽で都心部等に来て回遊する移動といった、多様な移動や活動への適用が想定され、まちなかの賑わい向上の効果や、鉄道、バス、タクシー等の公共交通の更なる活用が期待されることから、MaaS の導入について検討します。</p>
取組内容	<p>1) MaaS 導入の検討</p> <p>令和 3 年 10 月にサービス提供開始を目標としている「仙台 MaaS」の運用やサービスの利用状況を踏まえて、機能やユーザビリティの向上を検討します。また、他の事業者の実施事例も参考に、仙台 MaaS の導入に向けた改善に努めます。</p> <div data-bbox="571 987 1209 1536" data-label="Diagram"> <p>The diagram illustrates the architecture of the仙台 MaaS platform. At the top, two categories are listed: 'Existing Systems/Services' and 'Mobile x Activities'. Below these, four functional pillars are shown: 'Information/Itinerary', 'Map/Search', 'Reservation', and 'Payment'. These pillars feed into a central box labeled 'MaaS x SENDAI System'. Below this central box is another box for the 'Web-based User Interface', which is described as 'Simple, Easy to Understand, and Secure'. To the left of the central box, a list of services is provided: 'Tourism, Shopping, Health, Childcare, Disaster'.</p> </div> <p>図 5-10 仙台 MaaS のプラットフォームのイメージ</p> <div data-bbox="379 1648 1390 1787" data-label="Text"> <p>取組方針</p> <p>仙台市が交通事業者や企業等と協議し、継続して取り組みます。</p> </div>
実施主体 (連携主体)	<p>1) 仙台市、交通事業者、企業・団体等</p>

施策⑮	旅行者等が移動しやすい環境の整備
概要	<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あります。</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>
取組内容	<p>1) 来訪者向け公共交通施策の実施</p> <p>「るーぷる仙台」の利便性向上のため、利用状況をもとに巡回ルートの見直しを検討します。また、公共交通のオープンデータ化や観光地の情報をまとめ、来街者におすすめの観光情報として提供される方法などについて検討します。</p> <p>また、After 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。一方で、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて検討された新しい生活様式に合わせて、ワーケーションなどの需要への対応方法についても、検討していきます。</p> <div data-bbox="379 1099 1390 1285" style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</p> <p>仙台市が交通事業者や企業等と連携し、実施に向けた検討に取り組めます。</p> </div> <p>2) 来訪者向け交通手段の利用促進</p> <p>二次交通の利用を促進するため、コミュニティサイクルや地域交通などのデータ整備や各交通手段の情報をまとめて提供できるような方法を検討します。</p> <div data-bbox="379 1570 1390 1787" style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">取組方針</p> <p>仙台市が交通事業者や企業等と連携し、実施に向けた検討に取り組めます。</p> </div>
実施主体 (連携主体)	<p>1) 仙台市、(交通事業者)、(企業・団体等)</p> <p>2) 仙台市、(交通事業者)、(企業・団体等)</p>

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。

表 6-1 評価指標

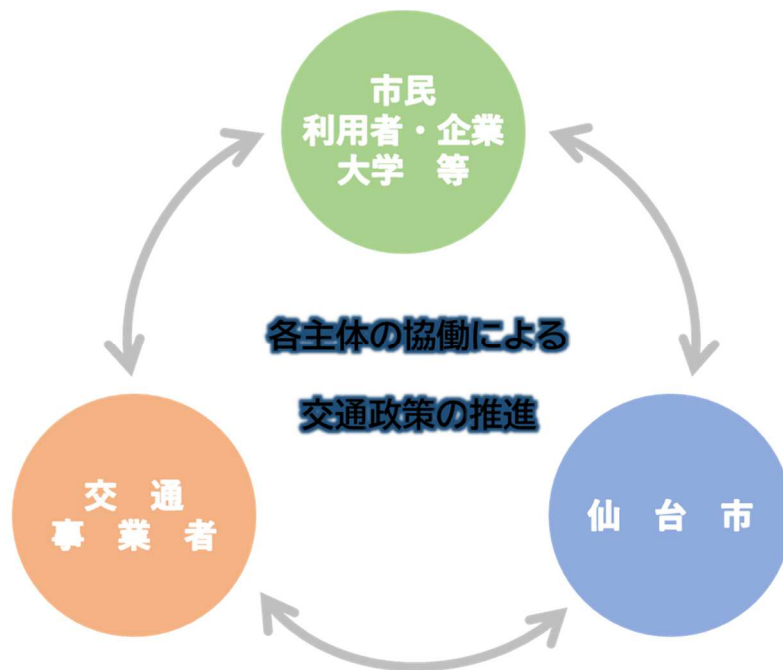
目標・基本方針	評価指標（案）	現況値	目標値（R8）	望ましい方向
【目標】 市民との協働により、地域の実情に合った、誰もが利用しやすく質の高い持続可能な公共交通を確保し、自由に移動ができる生活の実現とまちなかの賑わい向上をめざします。	・公共交通に対する市民満足度※ ¹	〇〇% (R1)	〇〇%	↑
	・市内を運行する路線バス事業者のバス事業に係る営業収支比率 (営業収益／営業費用)	〇〇% (R1)	〇〇%	↑
【基本方針1】 公共交通軸の形成・機能強化	・幹線区間、準幹線区間、フィーダー区間を運行するバス利用者数の合計※ ¹	〇〇人 (R1)	〇〇人	↑
【基本方針2】 路線バスの利便性向上	・市内を運行する路線バス事業者の定時運行率	〇〇% (R1)	〇〇%	↑
【基本方針3】 地域交通の維持・確保・充実	・本格運行の地域交通地区数※ ¹	〇地区 (R1)	〇地区	↑
【基本方針4】 都心回遊交通の強化	・都心部歩行者通行量※ ¹	平日 38,794 人 休日 47,700 人 (R1)	平日 44,000 人 休日 54,000 人	↑
	・都心における公共交通利用者数 (120円パッ区利用者数)	〇〇人 (R1)	〇〇人	↑
【基本方針5】 公共交通のシームレス化・利用促進	・どこバス仙台アクセス件数※ ¹	〇〇件 (R1)	〇〇件	↑

※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

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、仙台市交通政策推進協議会を継続して開催し、進捗状況や関係者との連携を図りながら、計画目標の実現に取り組めます。



【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】

- ・ 積極的に公共交通を利用する
- ・ 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

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

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

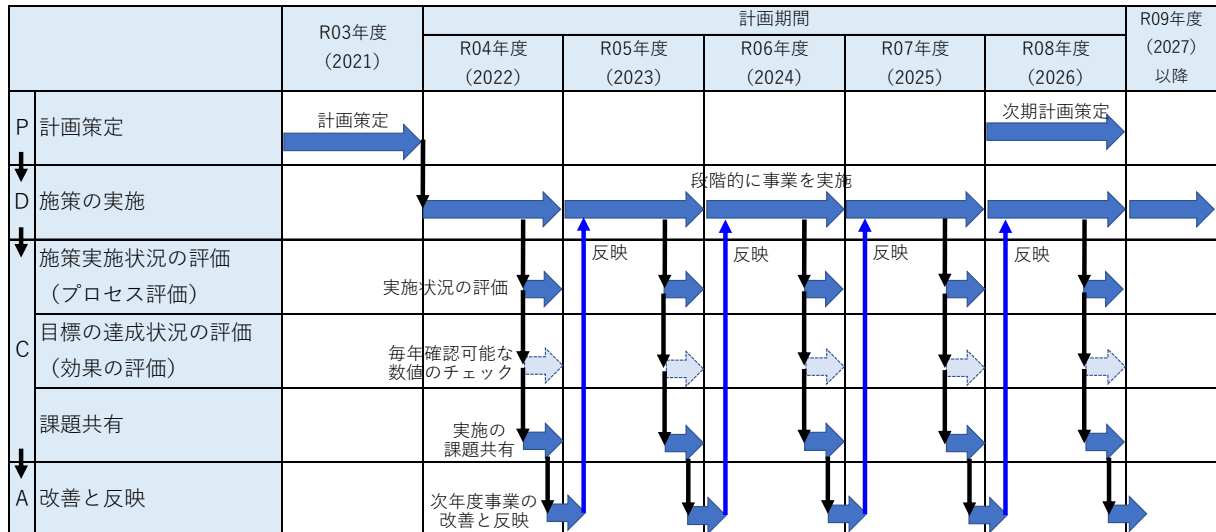


図 6-2 計画期間の進捗管理（PDCA サイクル）

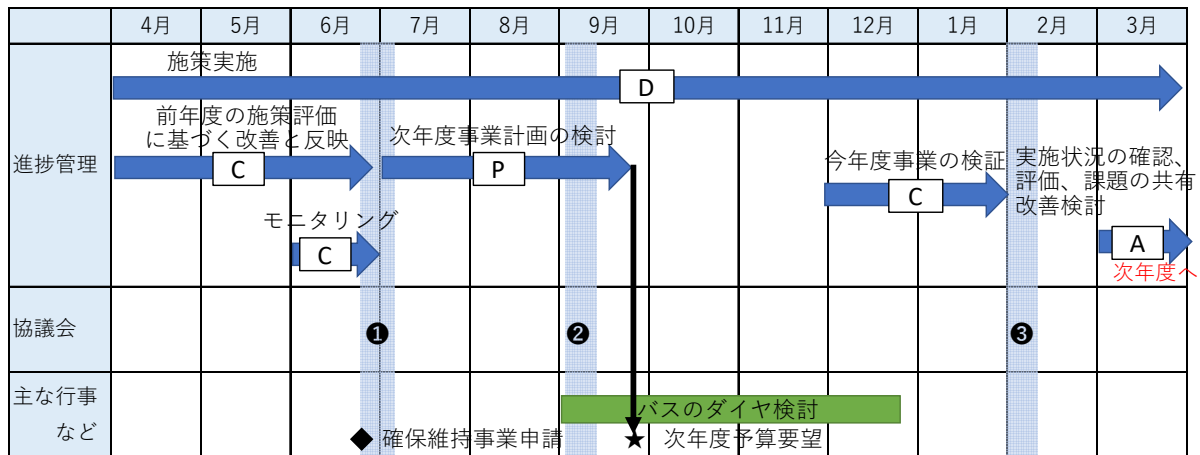


図 6-3 年間単位の進捗管理

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) 委員名簿 (敬称略)

所属・役職	氏名
東北工業大学工学部都市マネジメント学科 教授	菊池 輝
東北大学大学院国際文化研究科 教授	青木 俊明
福島大学人文社会学群経済経営学類 准教授	吉田 樹
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 支部長	桃野 智文
公益財団法人仙台観光国際協会専務理事	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3年8月20日時点)

(2) 検討経緯

令和3年	5月	第1回仙台市交通政策推進協議会（書面開催）
令和3年	6月22日	第2回仙台市交通政策推進協議会
令和3年	8月〇〇日	第3回仙台市交通政策推進協議会
令和3年	10月〇〇日	第4回仙台市交通政策推進協議会
令和4年	3月〇〇日	第5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年7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7-1】
- ・高齢人口は今後も増加傾向が続き、2045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、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7-2】

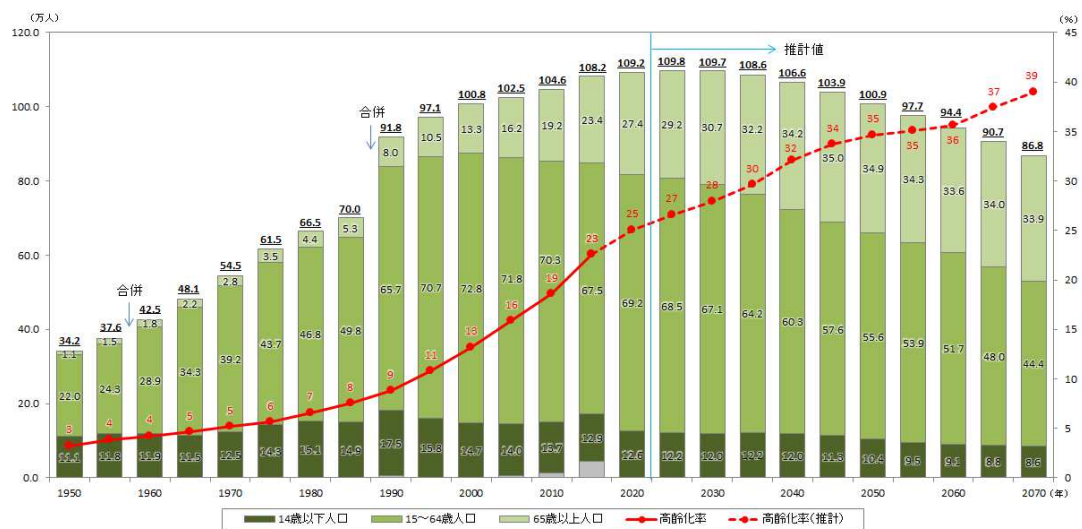


図 7-1 仙台市の人口の推移と見込み

出典：2015年までは「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

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

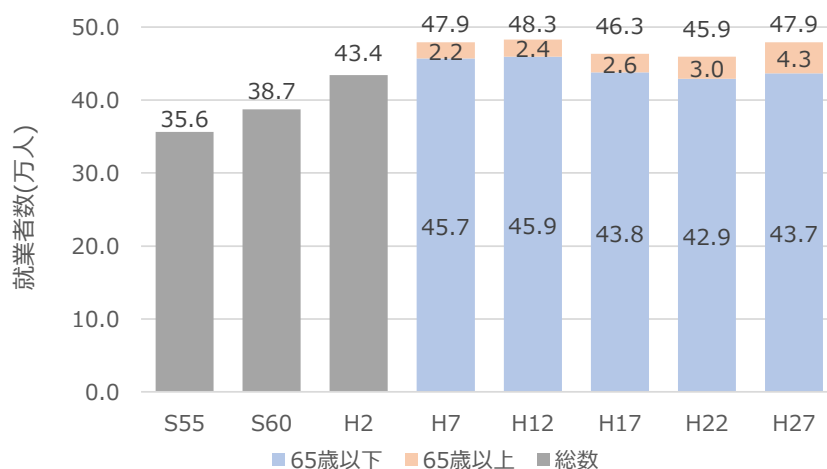


図 7-2 年齢階層別就業者数の推移(1980年→2015年)

出典：仙台市統計書(H9、H14、H19、H24、H29)より作成

- ・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】ほか、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。【図 7-4】
- ・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】

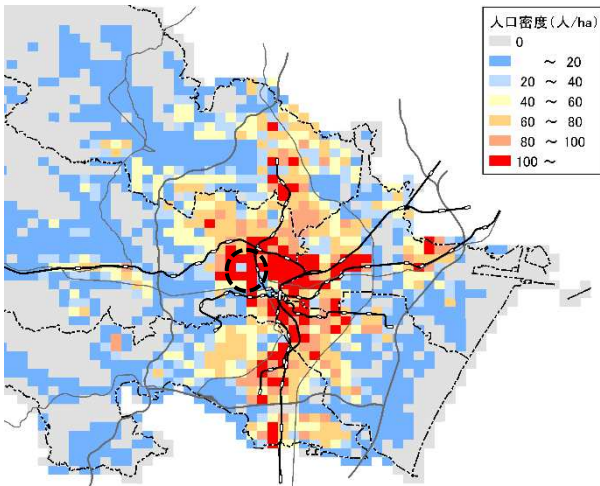


図 7-3 人口密度 (H27)

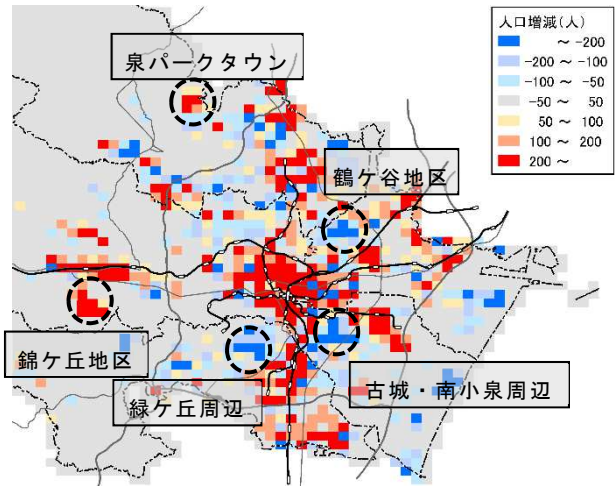


図 7-4 人口の増減 (H27-H17)

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】

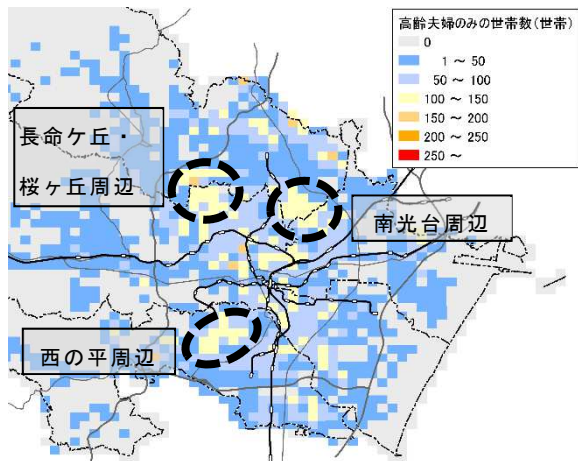


図 7-5 高齢夫婦のみの世帯数 (H27)

※夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦のみの世帯

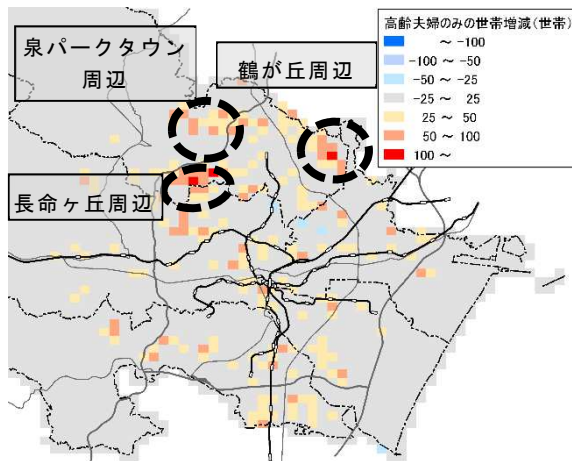


図 7-6 高齢夫婦のみ世帯の増減 (H27-H17)

※夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦のみの世帯

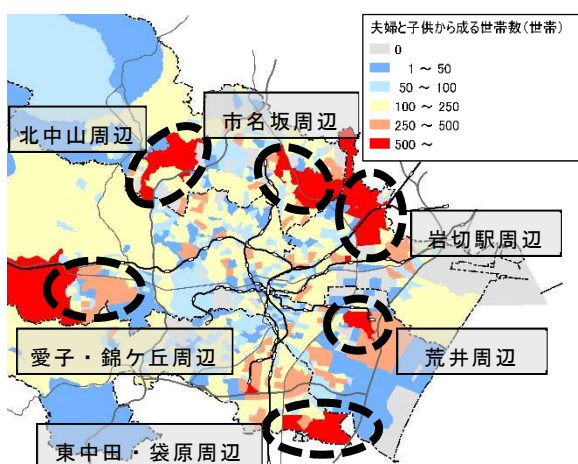


図 7-7 子育て世帯の世帯数 (H27)

※子育て世帯：夫婦と子供（20 歳以下）から成る世帯

出典：「平成 17 年国勢調査結果」（総務省統計局）

「平成 27 年国勢調査結果」（総務省統計局）

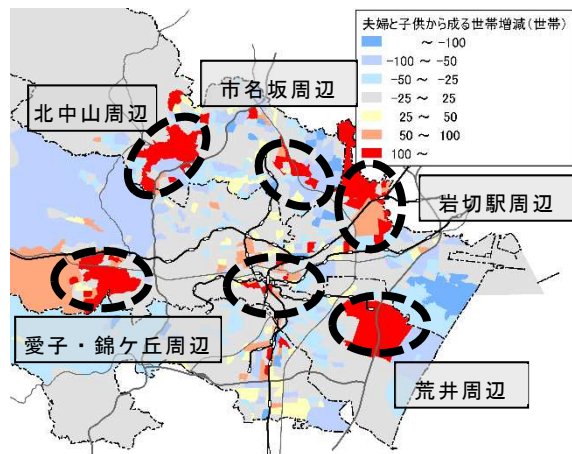


図 7-8 子育て世帯の増減 (H27-H17)

※子育て世帯：夫婦と子供（20 歳以下）から成る世帯

出典：「平成 17 年国勢調査結果」（総務省統計局）

「平成 27 年国勢調査結果」（総務省統計局）

を加工して作成

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、卸町や六丁の目等を集積しており【図 7-9】、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 7-10】

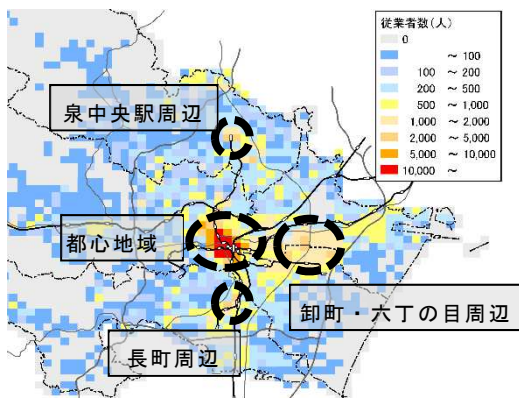


図 7-9 従業者人口 (H26)

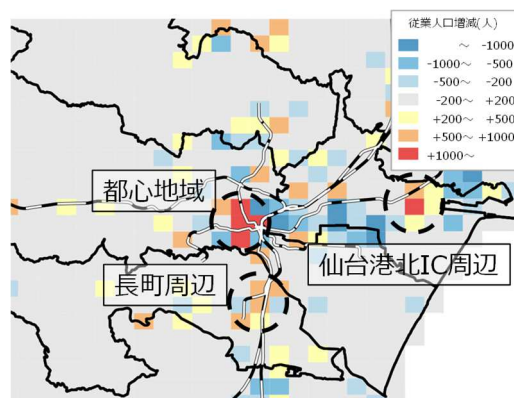


図 7-10 従業者人口の増減 (H26-H21)

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】

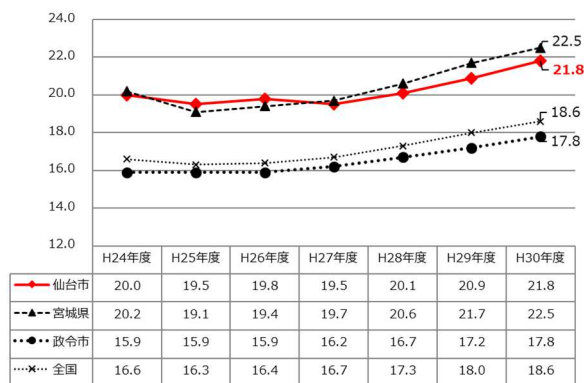


図 7-11 メタボリックシンドローム該当者の年次推移

出典：国保データベースより作成

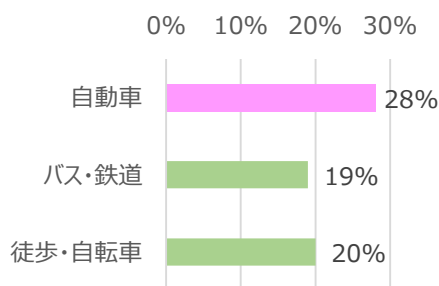


図 7-12 通勤手段と肥満の関係

※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ますが、高齢者による事故の割合が上昇傾向にある。【図 7-13、図 7-14】

・一方、免許返納者数は平成 30 年の約 2,600 人から令和 2 年は約 4,000 人と増加している。【図 7-15】

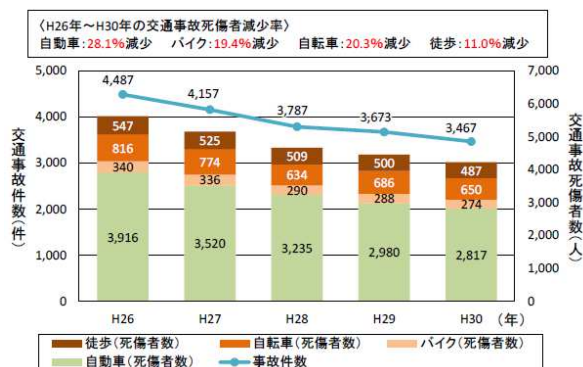


図 7-13 仙台市における交通事故件数と死傷者数の推移

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（令和元年度版）より作成

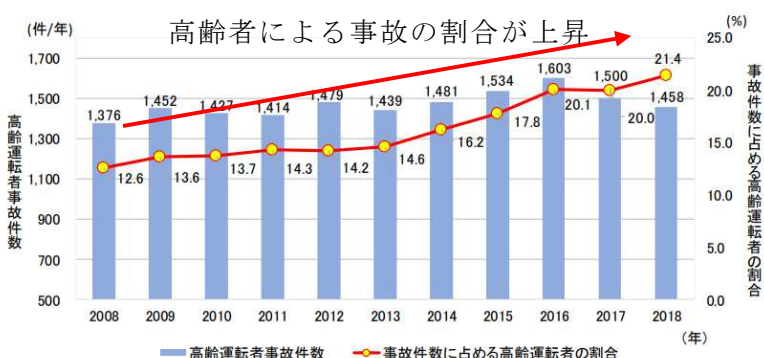


図 7-14 宮城県における高齢運転者事故発生件数の推移

出典：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

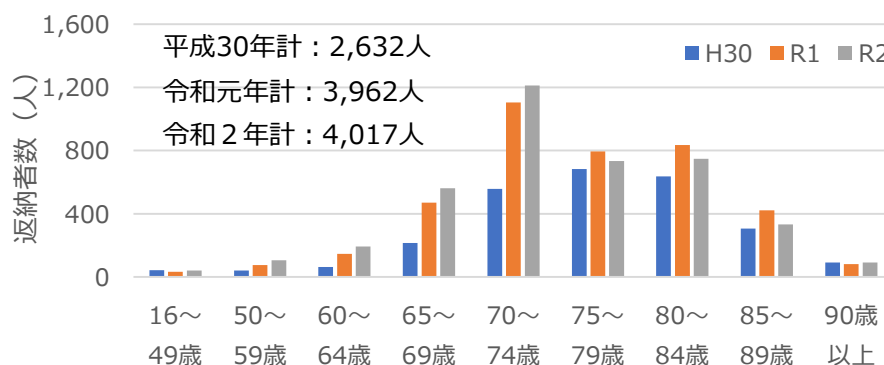


図 7-15 仙台市の年代別免許返納者数（H30、R1、R2 年）

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、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 7-16】
- ・特に、令和元年の外国人宿泊者数は平成 22 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】

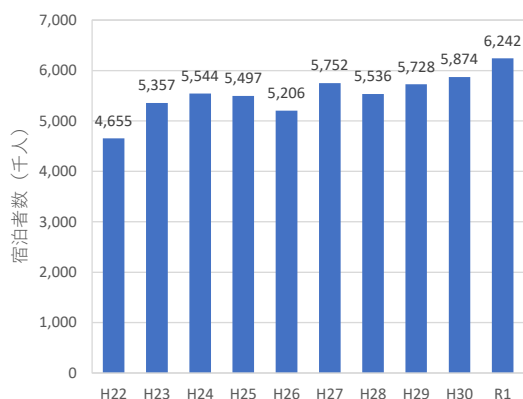


図 7-16 仙台市の宿泊者数の推移

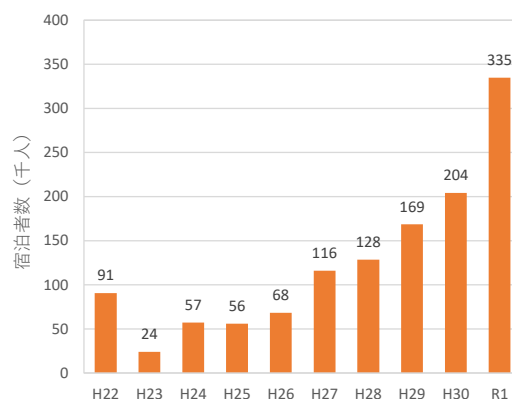


図 7-17 仙台市の外国人宿泊者数の推移

出典：仙台市「観光統計基礎データ」より作成

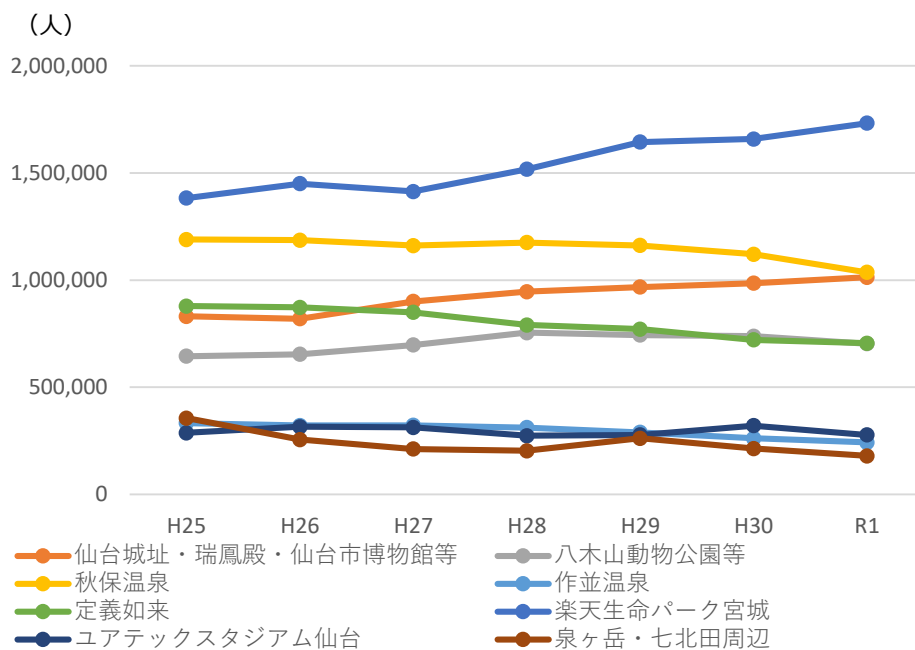


図 7-18 仙台市内の主要な観光地・施設の年間入込客数の推移

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	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)	1,013,395	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	20分	20分間隔(平日)15分 間隔(土日)	260円
瑞鳳殿	※仙台城跡・ 瑞鳳殿の合計	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」 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、「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
仙台市八木山 動物園	703,560	仙台市地下鉄東西線「仙台駅」→「八木山動物公園駅」	12分	約7～8分間隔	310円
仙台商みの杜 水族館	不明	JR仙台駅からJR仙石線、「中野栄駅」下車、JR仙石線「中野 栄駅」～「仙台商みの杜水族館」無料シャトルバス	電車：18分、バ ス：10分	30分間隔(バス)	200円
ニッカウキスキー 宮城蒸留所	不明	①仙台駅西口バスターミナルより市営バス、「ニッカ橋」下車 ②JR仙台駅から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
西方寺 (定義如来)	705,694	仙台駅西口バスターミナルより市営バス、「定義」下車	80分	日中60分間隔	1,160円
大崎八幡宮 社殿	不明	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	18分	日中5～10分間隔	230円
作並温泉	242,301	①JR仙台駅からJR仙山線、「作並駅」下車 ②仙台駅西口ターミナルより市営バス、各旅館前バス停下車	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	1,036,386	①JR仙台駅からJR仙山線、「愛子駅」下車、市営バス：JR愛 子駅から秋保温泉・二口方面 ②仙台駅西口ターミナルより宮城交通、各旅館前バス停下車 ③仙台駅西口ターミナルより宮城交通、各旅館前バス停下車 ④仙台駅西口よりタケヤ交通、各旅館前バス停下車	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
磊々峡	1,036,386 ※秋保温泉 含む	①仙台駅西口バスターミナルより宮城交通、「のぞき橋」下車 ②仙台駅西口よりタケヤ交通、「秋保・里センター」下車	①55分 ②40分	①1～2時間間隔 ②60分間隔	①860円 ②860円
秋保大滝	509,500 ※H29	①仙台駅西口バスターミナルより宮城交通、「秋保大滝」下車 ②JR仙台駅からJR仙山線、「愛子駅」下車、JR愛子駅から市営 バス、「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
楽天生命パーク 宮城	1,732,526	①シャトルバス ※試合のある日のみ ②JR仙石線：仙台駅→宮城野原駅 ③地下鉄東西線：仙台駅→薬師堂駅	①8分 ②10分 ③20分	①5～15分間隔 ②15分間隔(最長の間 隔) ③約7～8分間隔	①100円 ②150円 ③210円
エアテックスタジ アム仙台	277,978	仙台市地下鉄南北線「仙台駅」→「泉中央駅」	15分	約5～6分間隔	310円
泉ヶ岳	179,826	仙台市地下鉄南北線「仙台駅」→「泉中央駅」下車、泉中央 駅から市営バス、「自然ふれあい館」下車	40分	3～4時間間隔	1,110円
震災遺構仙台 市立荒浜小学 校	82,814	仙台市地下鉄東西線「仙台駅」→「荒井駅」下車、荒井駅か ら市営バス、「震災遺構仙台市立荒浜小学校前」下車	50分	約60分間隔	550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 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

・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 7-19、図 7-20】

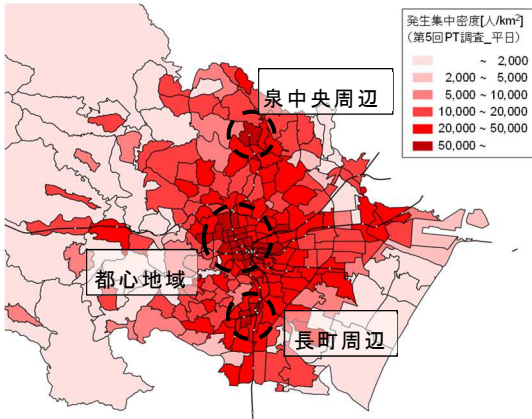


図 7-19 発生集中密度（H29 平日）
（中ゾーン別）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

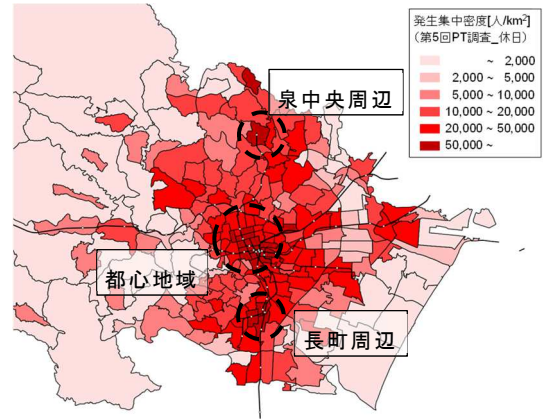


図 7-20 発生集中密度（H29 休日）
（中ゾーン別）

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7-21、表7-2】
- ・従業人口は都心地域や鉄道沿線で多くなっており、鉄道駅1,000m以内の駅勢圏内に、従業人口の70.6%が集中している。【図7-22、表7-2】

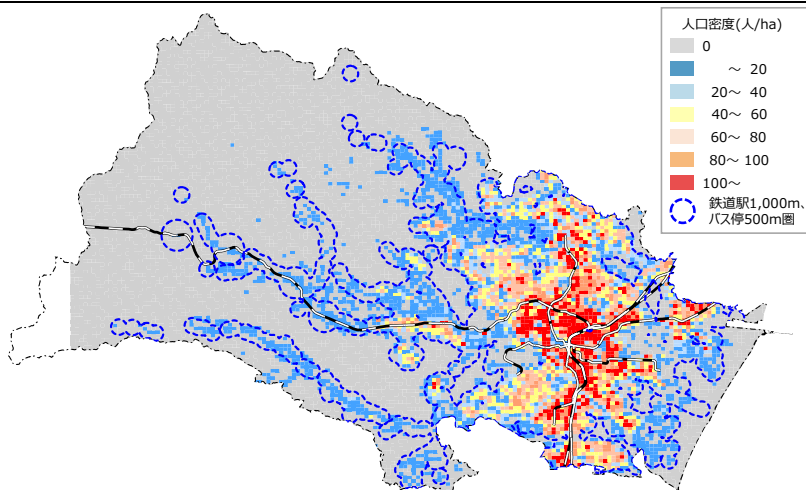


図 7-21 公共交通カバー圏域と夜間人口

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

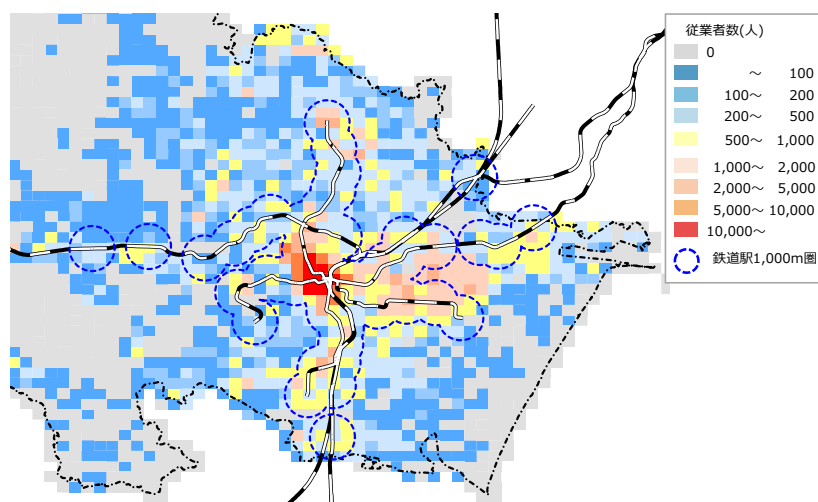


図 7-22 鉄道駅勢圏と従業人口

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%	—

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】

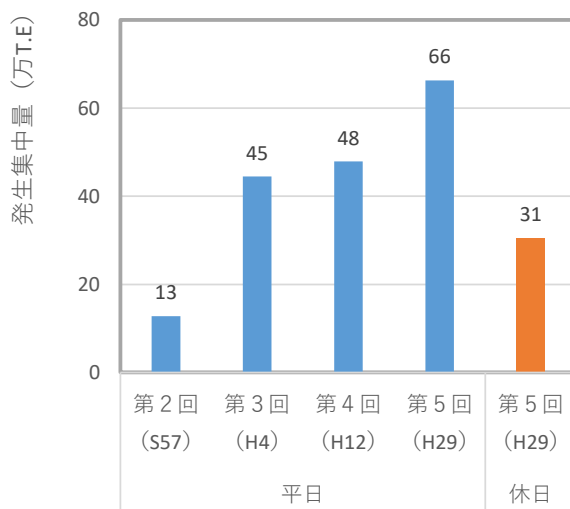


図7-23 鉄道発生集中交通量の推移(仙台市)

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】

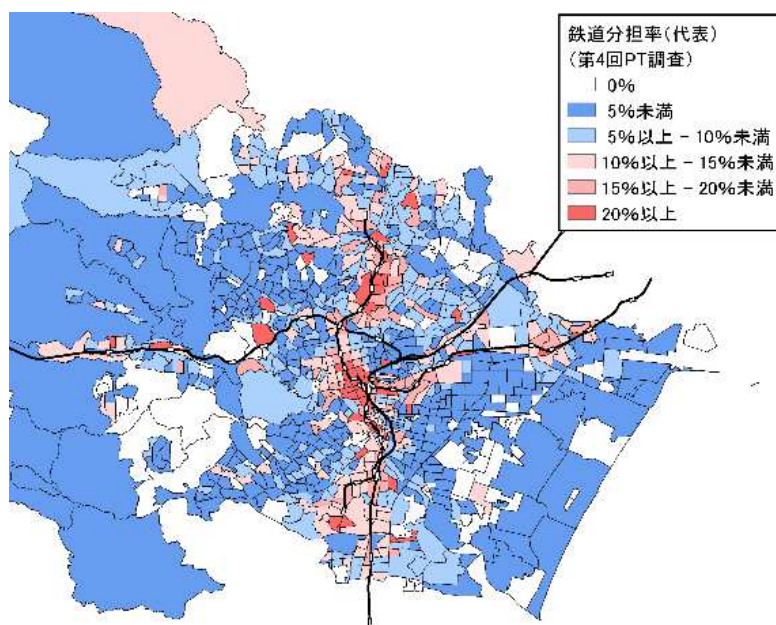


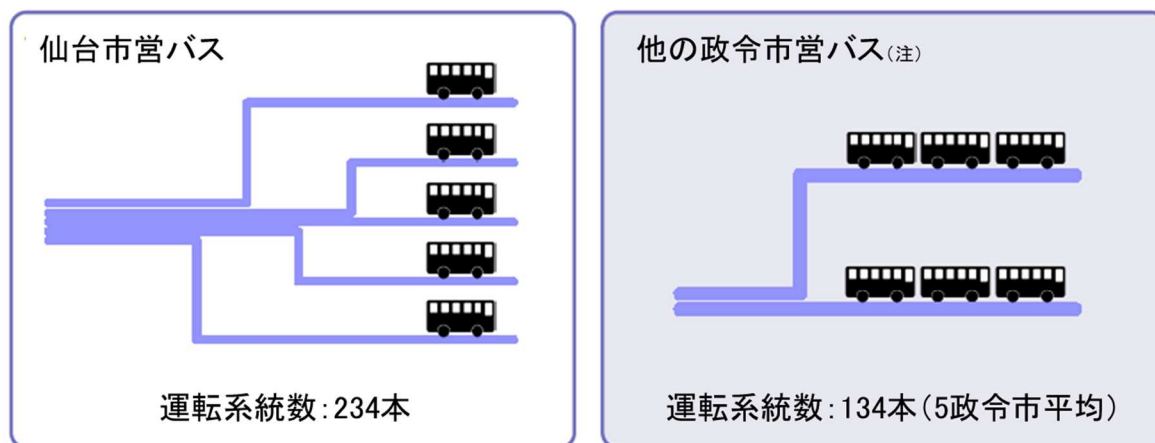
図7-24 鉄道分担率(H29休日_代表)
(小ゾーン別)

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

・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 7-25】



➤ 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 7-25 路線バスの系統数

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

・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 7-26】

・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 7-27】

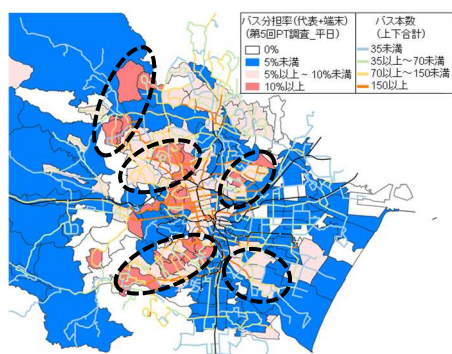


図 7-26 バス分担率

(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

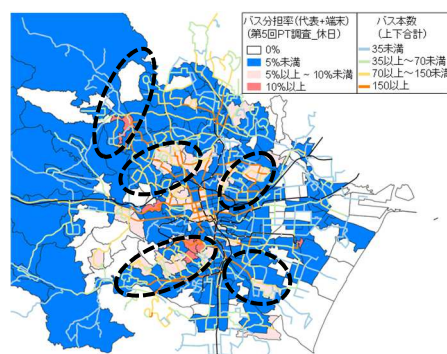


図 7-27 バス分担率

(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 7-28】

・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 7-29】

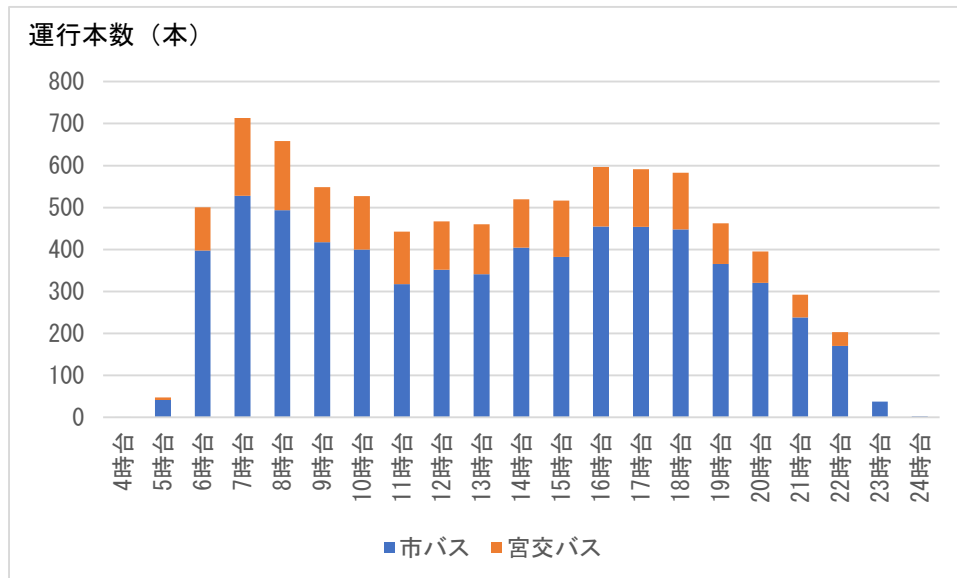


図 7-28 時間帯別バス運行本数 (H30.6._平日平均)

出典：バス事業者提供データより作成

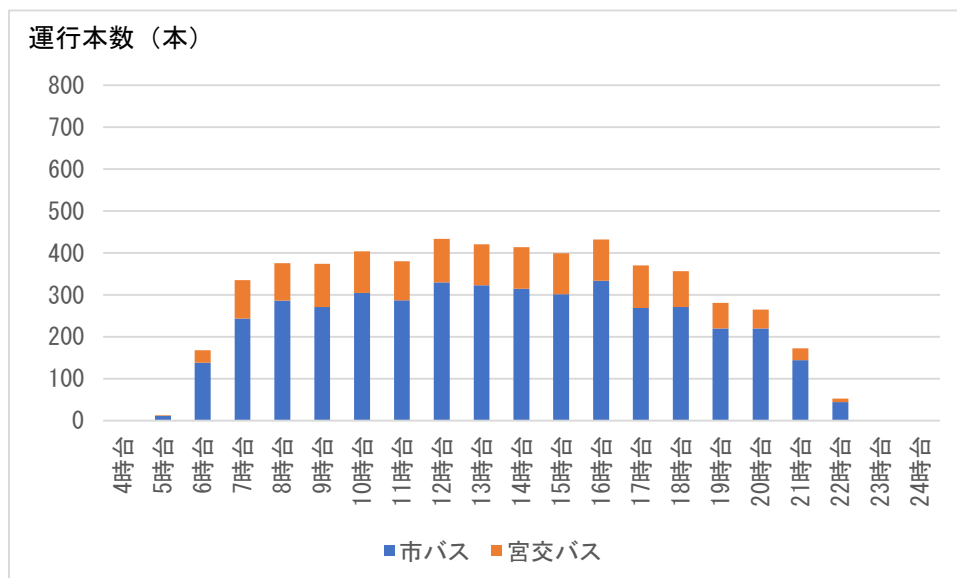


図 7-29 時間帯別バス運行本数 (H30.6._日曜日平均)

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 7-30】
- 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 7-31】

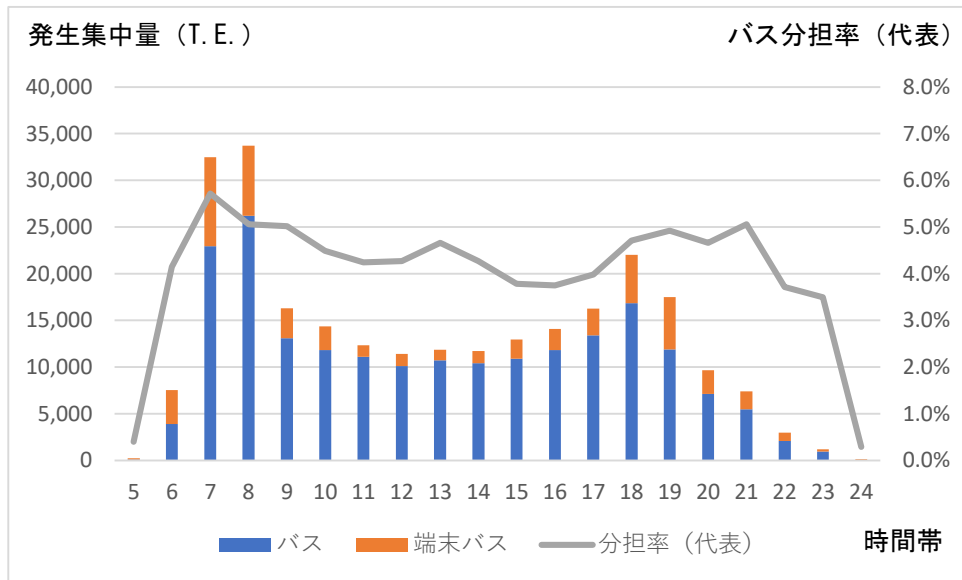


図 7-30 時間帯別バス発生集中量・分担率 (H29_平日)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

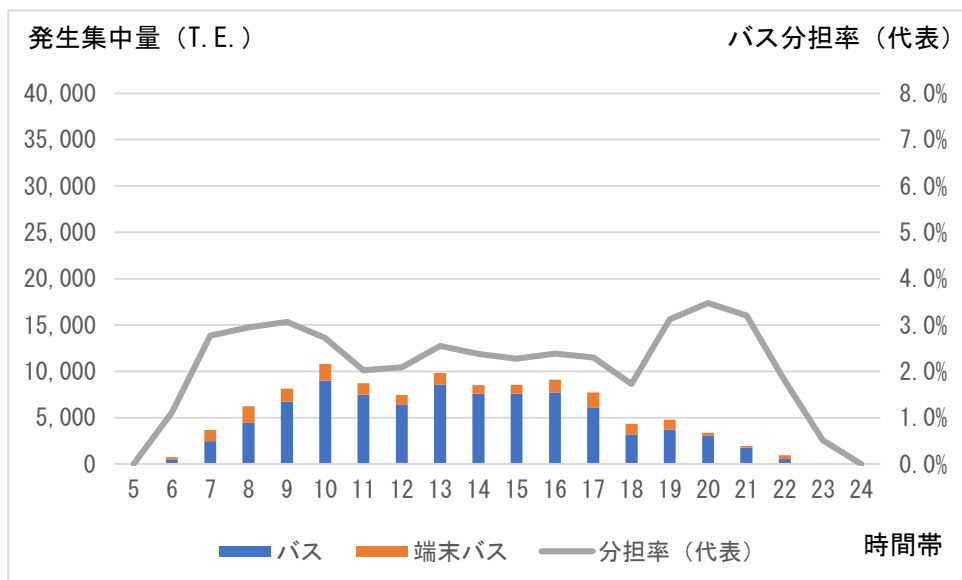


図 7-31 時間帯別バス発生集中量・分担率 (H29_休日)

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 7-32】

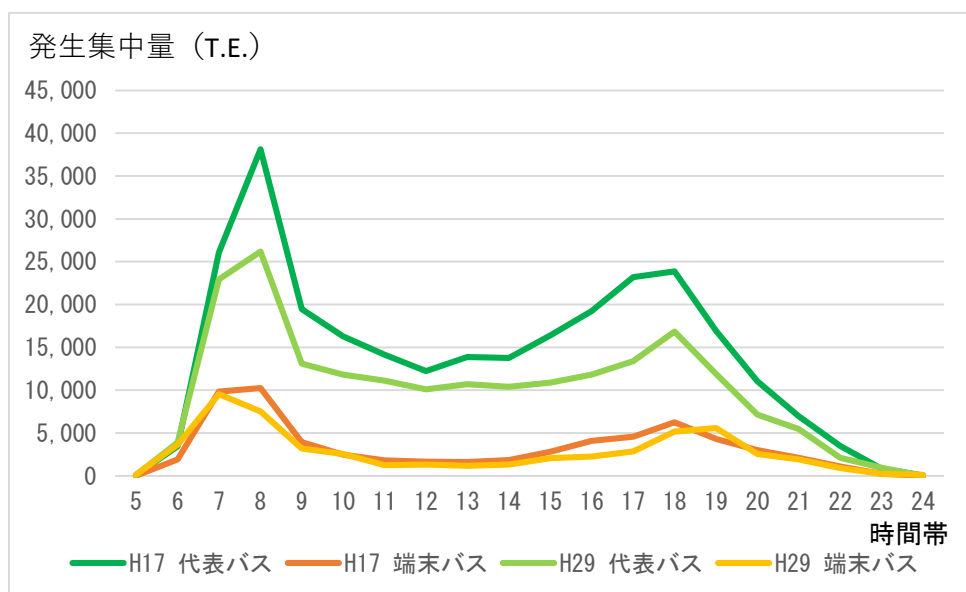


図 7-32 時間帯別バス発生集中量率 (H17・H29_平日)

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 7-33】

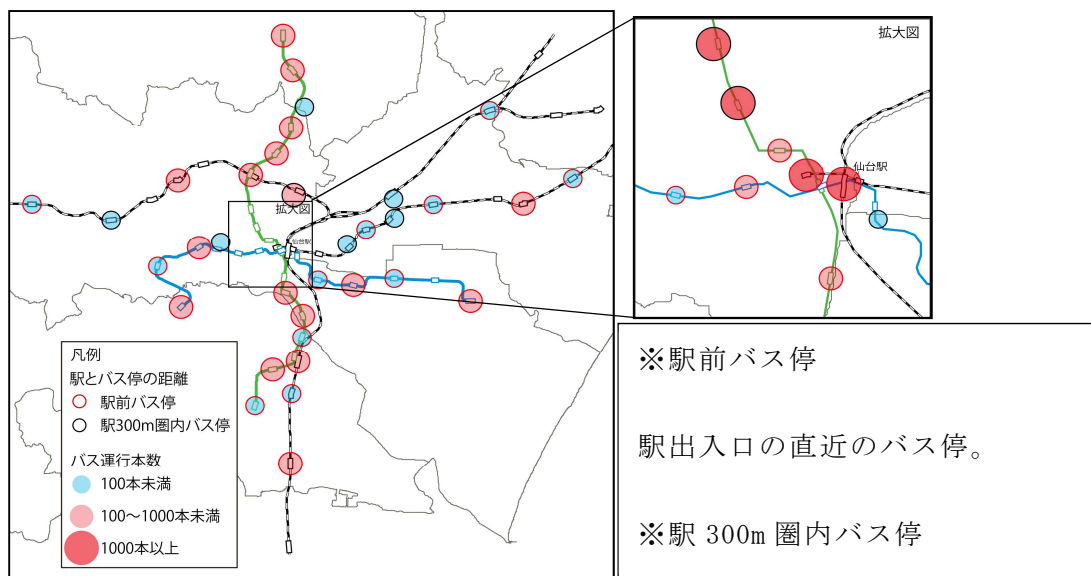


図 7-33 駅別のバス運行本数 (H31.4)

出典：路線バス各社の HP より作成

- ・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】
- ・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 7-34】

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 年 10 月～11 月）

出典：仙台市交通局提供データを基に作成

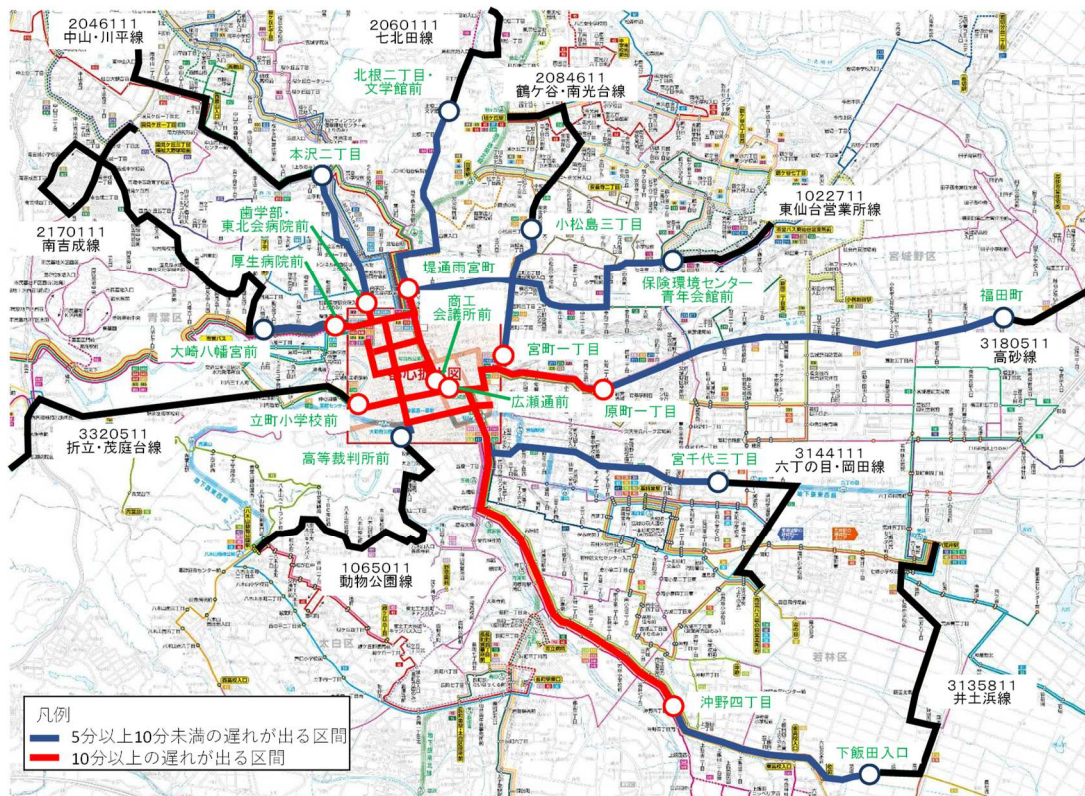


図 7-34 平日朝ピーク時に上り線のバス停時刻に対して遅れがでる区間（都心周辺）
（平成 29 年 10 月平日平均）

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 7-35】
- ・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 7-36、図 7-37】
- ・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 7-38】

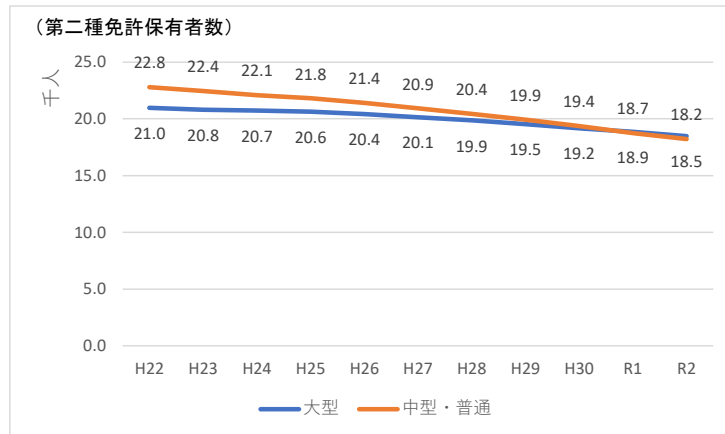


図 7-35 宮城県の第二種運転免許の保有者数の推移

出典：警察庁運転免許統計より作成

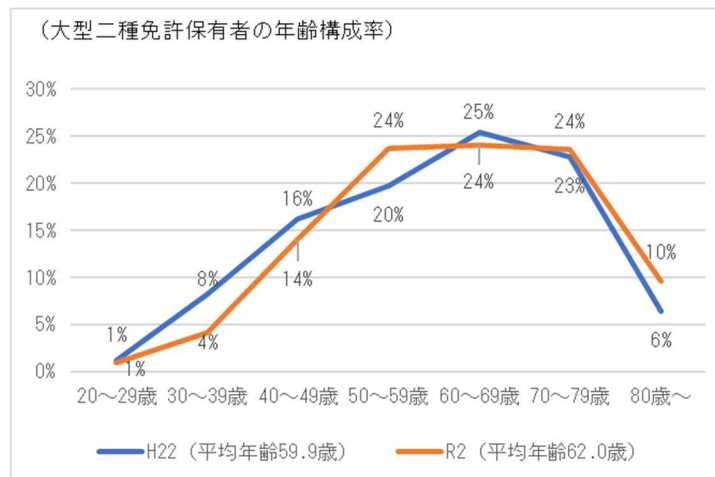


図 7-36 全国の大型第二種運転免許の保有者年齢

※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

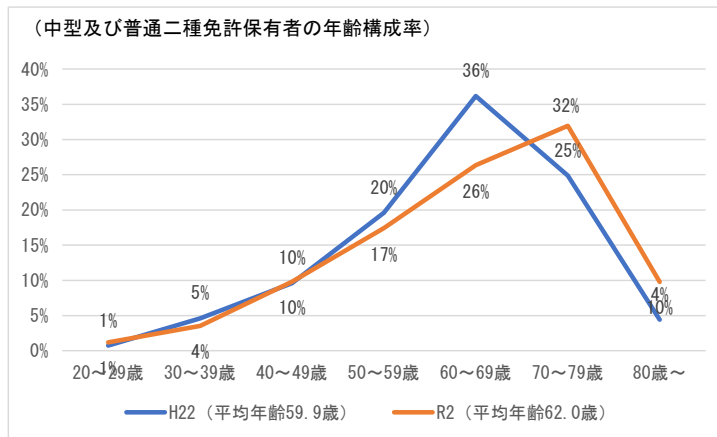


図 7-37 全国の中型及び普通第二種運転免許の保有者年齢

※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

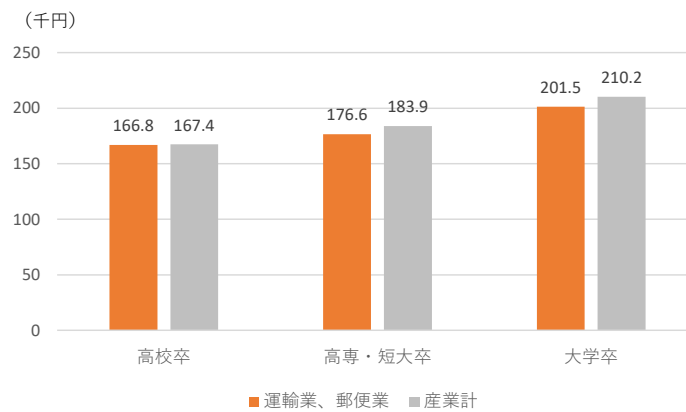


図 7-38 運輸業の初任給（令和元年）

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

・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 7-39】

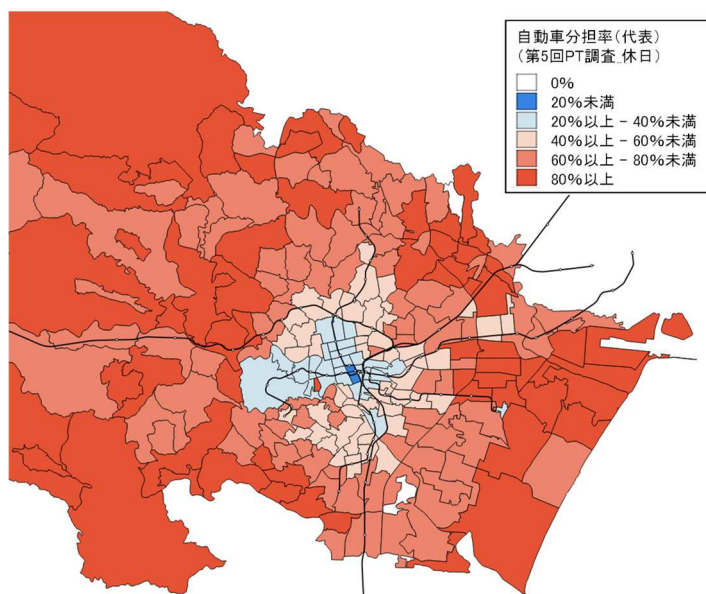


図 7-39 自動車分担率 (H29 休日_代表)

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 7-40】
- ・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 7-41】

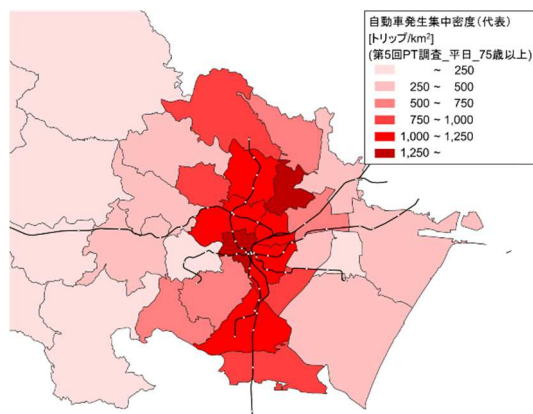


図 7-40 後期高齢者（75歳以上）の自動車発生集中密度（H29 平日_代表）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

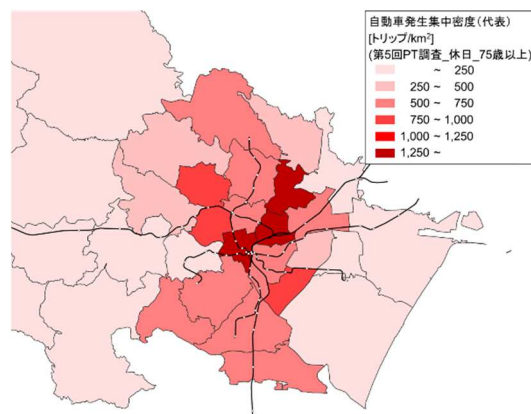


図 7-41 後期高齢者（75歳以上）の自動車発生集中密度（H29 休日_代表）

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で高く、鉄道沿線から離れると低くなる傾向が見られる。【図 7-42】
- ・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 7-43】

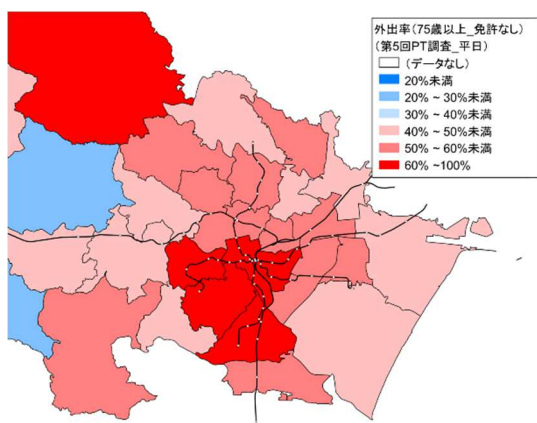


図 7-42 免許を持たない後期高齢者（75歳以上）の外出率（H29 平日）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

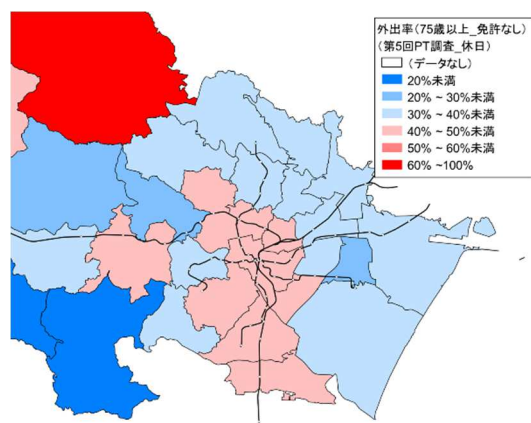


図 7-43 免許を持たない後期高齢者（75歳以上）の外出率（H29 休日）

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域で多くなっている。【図 7-44、図 7-45】
- ・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 7-46、図 7-47】

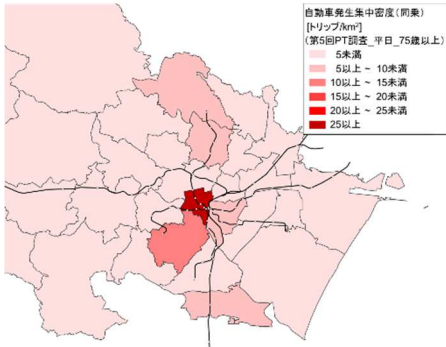


図 7-44 後期高齢者(75歳以上)の自動車(同乗)の発生集中密度(H29 平日)

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

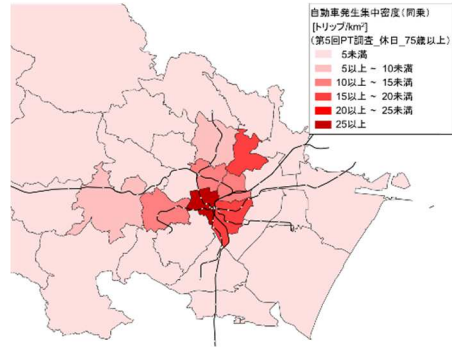


図 7-45 後期高齢者(75歳以上)の自動車(同乗)の発生集中密度(H29 休日)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

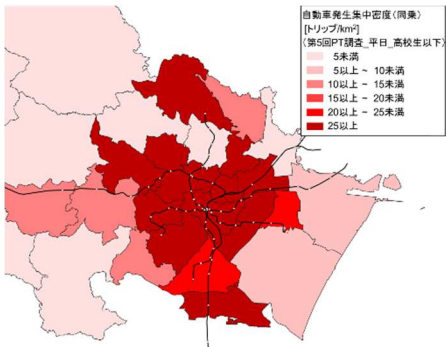


図 7-46 高校生以下の自動車(同乗)の発生集中密度(H29 平日)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

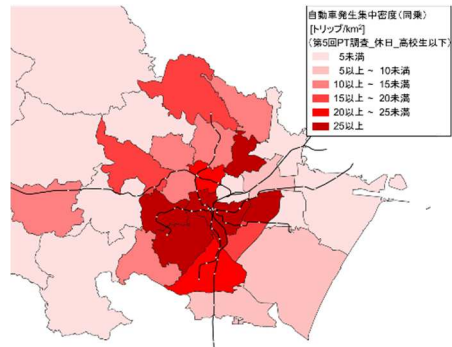


図 7-47 高校生以下の自動車(同乗)の発生集中密度(H29 休日)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

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、六丁の目のような主要な駅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、都心の仙台駅や勾当台公園駅、あおば通駅など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_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	善竹駅	4,049	34	0.8%	
48	北山駅	3,641	64	1.8%	
49	葛岡駅	763	0	0.0%	
50	陸前白浜駅	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 7-48】
- ・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 7-49】
- ・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 7-50】
- ・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 비해、立ち寄り箇所数が多くなっている。【図 7-51】

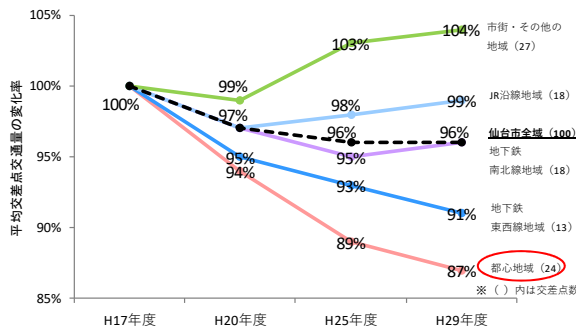


図 7-48 都心地域の平均交差点交通量の経年変化

出典：仙台市道路交通等現況調査より作成

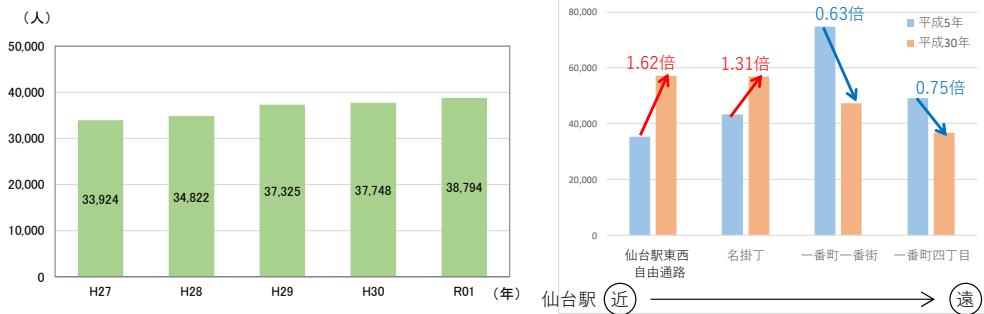


図 7-49 都心内道路の歩行者数の推移

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

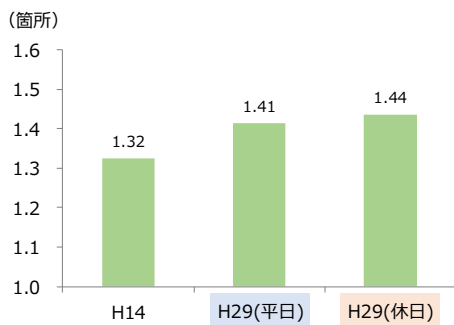


図 7-50 都心地域内における立ち寄り箇所数（私事目的）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

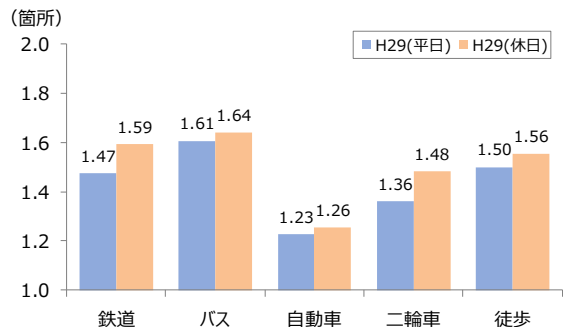


図 7-51 代表交通手段別の都心地域内立ち寄り箇所数（私事目的）

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 7-52】



(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

図 7-52 自転車ネットワーク路線図（令和 2 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 7-53、図 7-54】
- ・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 7-53、図 7-54】
- ・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 7-55、図 7-56】

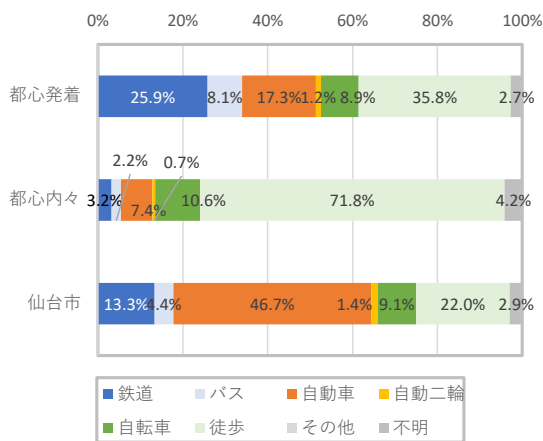


図 7-53 都心発着の代表交通手段分担率
(H29 平日)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

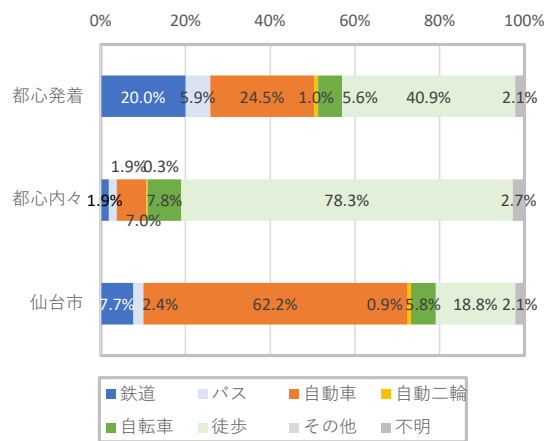


図 7-54 都心発着の代表交通手段分担率
(H29 休日)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より

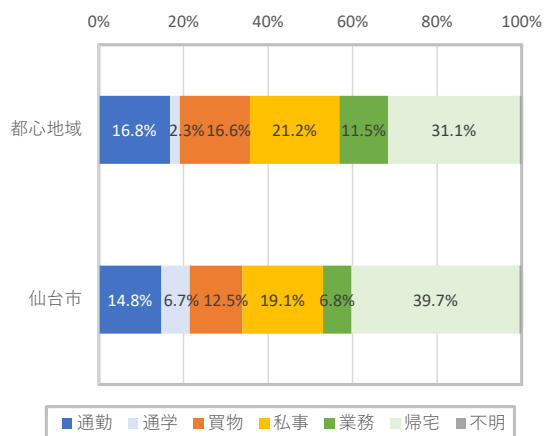


図 7-55 都心発着の目的構成 (H29 平日)

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

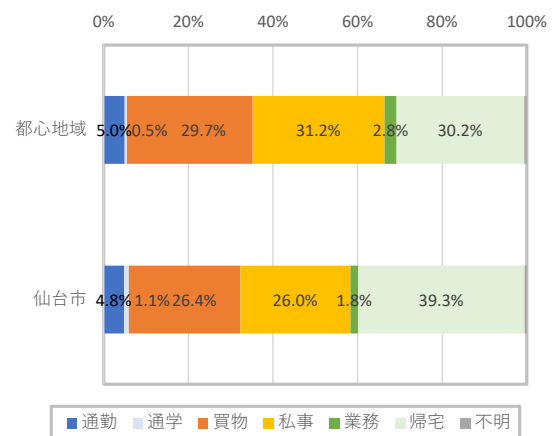


図 7-56 都心発着の目的構成 (H29 休日)

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 7-57、図 7-58】

・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 7-59、図 7-60】

・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 7-61、図 7-62】

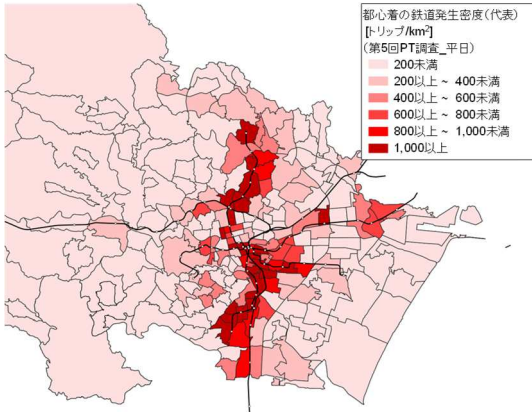


図 7-57 都心着の鉄道発生密度
(H29 平日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

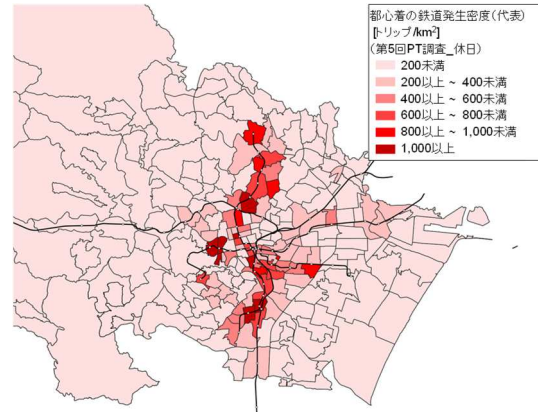


図 7-58 都心着の鉄道発生密度
(H29 休日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

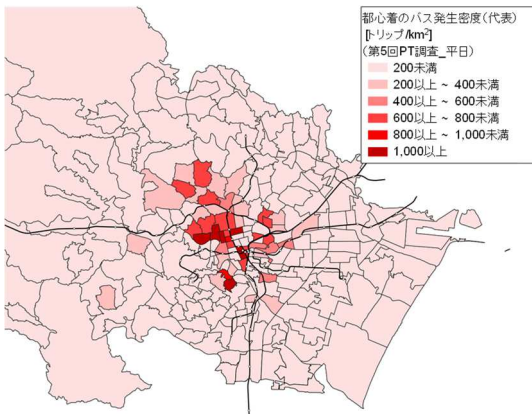


図 7-59 都心着のバス発生密度
(H29 平日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

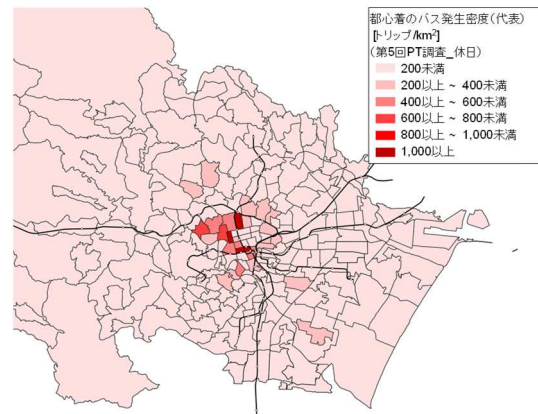


図 7-60 都心着のバス発生密度
(H29 休日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

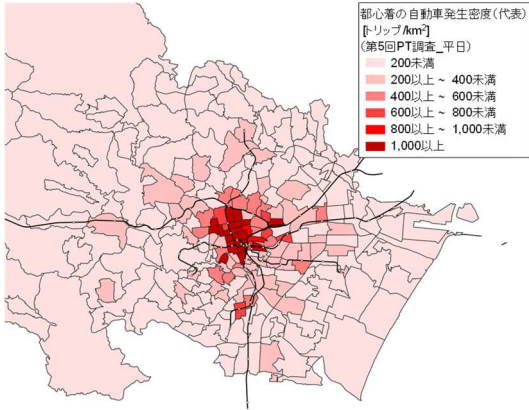


図 7-61 都心着の自動車発生密度
 (H29 平日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

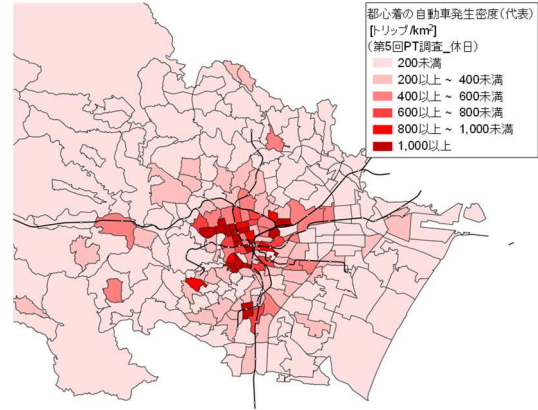


図 7-62 都心着の自動車発生密度
 (H29 休日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

(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	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
"	"	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	
"	"	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
"	"	地域別の高齢夫婦世帯数と増減		
"	"	地域別の子育て世帯数と増減		
"	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
"	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悪影響が生じる
"	"	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	
"	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
"	"	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方、公共交通アクセスの不便な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		
"	"	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
"	"	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	

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	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	—
〃	〃	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	
〃	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
〃	〃	鉄道発生集中交通量の推移（仙台市）（1982～2017）		
〃	〃	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
〃	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
〃	〃	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	
〃	〃	バス事業者の収入の推移	経年的に減少傾向	
〃	〃	区間別バス本数+地域別バス分担率 or 発生集中密度	都心その他、北東部、北西部、南西部で分担率が高い	
〃	〃	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	地下鉄東西線開業による影響はあるものの、朝夕

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	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	ピーク時は一定の需要がある
〃	〃	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	
〃	〃	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	都心部等に複数の系統が集中し運行効率が低下している
〃	〃	路線バスの系統数	運行系統数が多く効率が悪化	
〃	〃	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	
〃	〃	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	渋滞等に伴いバスの定時性が低い
〃	〃	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
〃	〃	全国の第二種運転免許の保有者年齢		
〃	〃	運輸業の初任給		
〃	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
〃	〃	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
〃	〃	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

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	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	
〃	〃	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	
〃	〃	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
〃	〃	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	
〃	〃	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	
〃	〃	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を組み合わせて回遊可能	都心部での端末自転車分担率が低い
〃	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
〃	〃	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
〃	〃	都心地域内における立ち寄り箇所（私事目的）	都心の立ち寄り個所数が少なく回遊性が低い	
〃	〃	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個所数が多い	—

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通勤・買物・私事・業務の割合が高い	—
〃	〃	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
〃	〃	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であり、自転車を利用した都心の回遊性が低い
〃	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
〃	〃	デジタルチケットイメージ（MaaS）	MaaSの発展	

(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

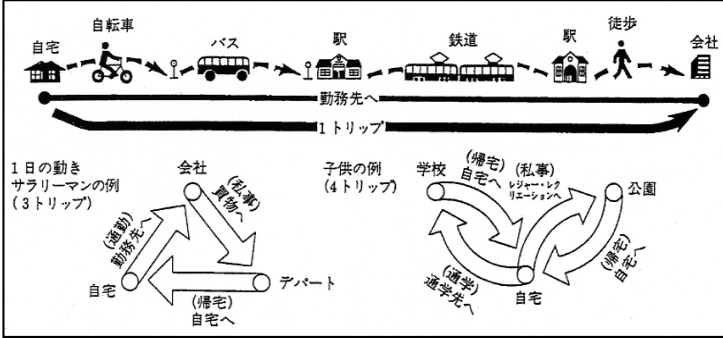
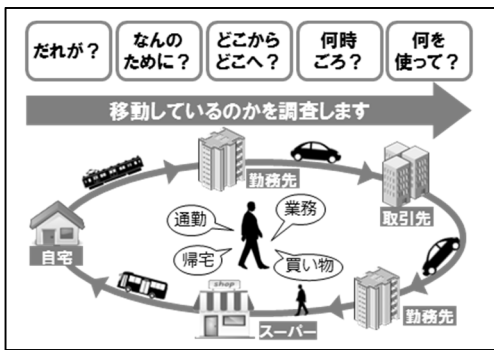
項目	現状・問題	課題
社会情勢	公共交通の利用者が減少・経営悪化する	公共交通サービスの確保
〃	移動制約者・交通弱者が増加する	移動制約者・交通弱者の移動手段の確保
〃	地域の人口動態に応じて交通に対するニーズが多様化する	地域の実情に応じた公共交通サービスの検討
〃	都心や拠点への大量輸送のニーズは継続する	都心や拠点への公共交通によるアクセス利便性の確保
〃	過度の自動車依存により市民の健康に悪影響が生じる	健康増進に向けた公共交通の利用促進
〃	公共交通アクセスの不便な観光地が衰退する	観光地への公共交通アクセスの維持
公共交通（全体）	世代やライフステージによって交通行動の志向が変化する	交通行動の志向に合わせた公共交通サービスの確保
〃	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
〃	公共交通のカバー圏域が広い	公共交通サービス・公共交通力カバー圏域の維持
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
〃	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	
〃	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
〃	都心部等に複数の系統が集中し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）	渋滞等に伴いバスの定時性が低い	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、交通弱者が増加する	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 公共交通の利用促進
〃	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	
〃	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
〃	都心の回遊性が低い	
〃	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
〃	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
〃		

7.3 用語解説

現時点では本文と対応していない単語もございます。

用語	説明
ICT	■ Information and Communication Technology の略語で、「情報通信技術」と訳され、情報・通信に関連する技術一般の総称。
アクセス交通手段	■ 対象となる鉄道乗車駅の直前に利用した交通手段のこと。
オープンデータ	■ 国、地方公共団体及び事業者が保有するデータのうち、誰もがインターネットなどを通じて容易に利用(加工、編集、再配布など)できるよう、公開されたデータ。
グリーンスローモビリティ	■ 電動で、時速 20km 未満で公道を走ることが可能な4人乗り以上の公共交通。
コミュニティサイクル	■ 地域内での自転車の利用拡大を目的として、複数のサイクルポートを配置し、任意のサイクルポートで自転車を借りたり返したりすることのできる都市交通システム。
コミュニティバス	■ 交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、一般乗合旅客運送事業者に委託して運送を行う乗車定員 11 人以上の乗合バスのこと。
スマートバス停	■ 液晶パネル等により、リアルタイムで情報を発信できるバス停。路線図や時刻表の文字が大きく拡大されて見やすくなるほか、バスの運行情報以外にも様々な情報を入手することができる。
代表交通手段	■ 1 トリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合に利用した主な交通手段のことで、あらかじめ設定した以下の優先順位に基づき、最も優先度が高い交通手段が代表交通手段になる。 鉄道>バス>自動車>自動二輪>自転車>徒歩
端末交通手段	■ 代表交通手段が鉄道の場合は、出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までのトリップのことをいい、その利用交通手段を鉄道端末手段と言う。同様に、バス端末トリップは、出発地からバス停、またはバス停から目的地までのトリップのことを指す。
地域交通	■ 公共交通のサービスレベルが低い地域などにおいて、通勤、通学、通院、買物など住民の日常生活に必要な目的のために運行する、既存の公共交通を補完、補充する地域主体の交通手段。
デマンド交通	■ 利用者のニーズに応じて柔軟に運行する形態。路線や時刻表を設定したうえで予約を受けて運行する「セミデマンド型」や、路線や時刻表を定めず予約に応じて運行する「フルデマンド型」がある。

用語	説明
トランジット・モール	<p>■商店街等において警察と連携して一般車両の通行を制限し、歩行者や自転車の回遊性とバス等の公共交通機関の利便性の向上を図るもの。</p>
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>
パーク＆ライド	<p>■市街地への自動車の流入を抑制するための対策で、市街地周辺部に駐車し、市街地では公共交通機関を利用するシステムのこと。</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> 

用語	説明
発生集中量	■ある地域の発生量と集中量の和(発生量+集中量)。単位は「トリップエンド」。
発生量/集中量	■ある地域から出発するトリップをその地域の発生量、到着するトリップを集中量と言う。単位は「トリップ」または、「トリップエンド」。
PTPS	■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新たな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。
フィーダーバス	■主に鉄道を利用する移動の場合に、自宅から駅までの端末的な輸送をフィーダー輸送といい、その輸送を担うバスをフィーダーバスという。
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。
MaaS	■Mobility as a Service の略語で、目的地までのルートや移動手段、さらには街なかの飲食・物販店、イベント等の検索・予約・決済等に至るまで、スマートフォンのアプリ等で一括して行うことができる仕組みのこと。
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。