

仙台市地域公共交通計画 (概要版)

(計画期間:令和4年度～令和 8 年度)

令和 6 年 3 月版

仙台市

仙台市地域公共交通計画とは

● 仙台市地域公共交通計画の策定について

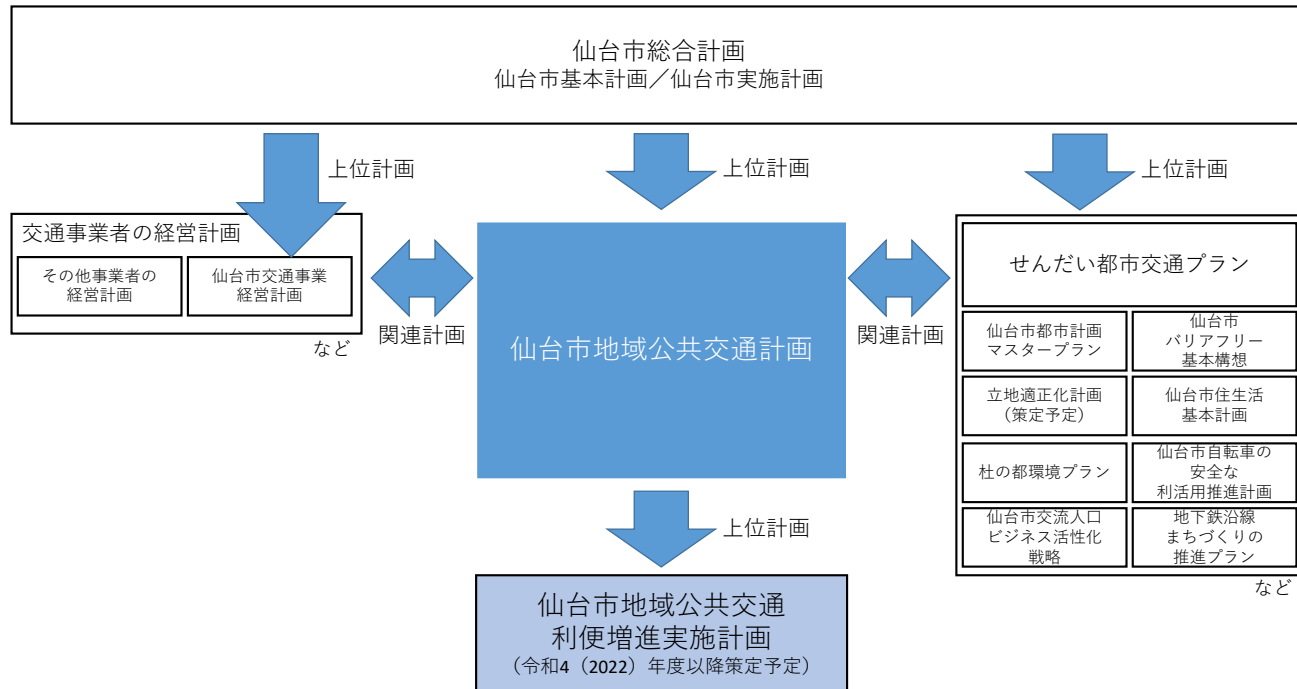
本市では、東北を牽引する“新たな杜の都”を支える、質の高い公共交通を中心とした交通体系の実現のため、「せんだい都市交通プラン」を令和3(2021)年3月に策定し、本市における交通政策の指針を示しました。現在、このプランに基づき、「質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実」「賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築」「多様な都市活動を支える交通政策の推進」に向け取り組んでいます。

「仙台市地域公共交通計画」は、本市が中心となって、事業者や市民と共に、本市における持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、鉄道や路線バス、タクシー、地域交通をはじめ、地域の実情に応じた公共交通のあり方を位置付け、それぞれの施策について着実に推進し、移動手段を確保していくことを目的としています。

● 本計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する法定計画であり、「仙台市総合計画」を上位計画、「せんだい都市交通プラン」を関連計画とし、本市として目指すべき公共交通体系を実現するため定めるものです。

また、仙台市地域公共交通計画を策定したのち、利用者の利便増進に資する取組について、事業実施箇所、実施主体、実施時期等を仙台市地域公共交通利便増進実施計画(以下、「実施計画」という。)として定め、施策の推進に取り組みます。



● 計画の区域と期間

本計画の区域は仙台市内全域とし、期間は、令和4(2022)年度から令和8(2026)年度までの5年間とします。なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化や今後策定する立地適正化計画等の関連計画を踏まえ、適宜計画の見直しを行います。

仙台市の公共交通の現状と課題

本市の公共交通及び公共交通をとりまく現状から、公共交通における問題を抽出し、それに対応する課題をまとめました。

▶社会情勢

- ・本市の人口は近い将来にピークを迎え、その後緩やかに減少するとともに、高齢化が今後も進むと予想されます。また、地域によって、人口の増減・分布、居住地の世帯の年齢階層等に違いが見られます。
- ・従業人口は都心や泉中央や長町などの拠点に集積・増加しています。
- ・観光では、仙台城跡周辺の入込客数が増加する一方、郊外の観光地では減少傾向にあります。

▶公共交通を取り巻く動向

【全体】

- ・自動車の利用割合は横ばい傾向となり、鉄道の利用割合は増加傾向にある一方で、路線バスの利用割合は減少傾向にあります。
- ・移動の発生集中密度は、都心や拠点で高くなっています。
- ・公共交通の人口カバー率は非常に高くなっています。

【鉄道】

- ・鉄道利用者は経年的に増加傾向にあり、鉄道沿線では分担率が高くなっています。一部の鉄道沿線から離れた地域でも分担率が高い地域があります。

【路線バス】

- ・路線バス利用者は経年的に減少傾向にありますが、都心や北東部、北西部、南西部で分担率が高くなっています。
- ・朝夕のピーク時間帯の需要は一定程度あるものの、都心流入部のバス停で遅れが出ているなど、渋滞等に伴いバスの定時性が低くなっています。
- ・他都市と比較すると、市域が広く、運行系統数が多い傾向にあります。
- ・大型第二種運転免許の保有者数の減少や、免許保有者の高齢化の進行により、バス運転手の担い手が不足しています。

【自動車】

- ・自動車を所有しない若者が増加する一方、高齢者の自動車利用の割合が増加しています。
- ・自動車の分担率は都心地域以外で高くなっています。

【交通事故】

- ・交通事故件数と死傷者数は減少傾向にあるものの、死傷者数の推移をみると、自動車と比較して自転車や徒歩での減少率が低い傾向にあります。また、高齢者による事故の割合の増加などから、運転免許返納者数が増加傾向にあります。

【都心】

- ・都心の自動車交通量は減少傾向ですが、歩行者数は増加傾向にあります。
- ・都心の立ち寄り個所数が少なく回遊性が低くなっている傾向にあり、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くなっています。
- ・一部の駅で鉄道端末自転車の分担率が高いものの、都心部では自転車の分担率が低くなっています。

【交通環境の革新】

- ・近年は低速EVバスの普及促進、MaaSの発展など、新技術の普及、活用が進んでいます。

現状を踏まえた公共交通の問題

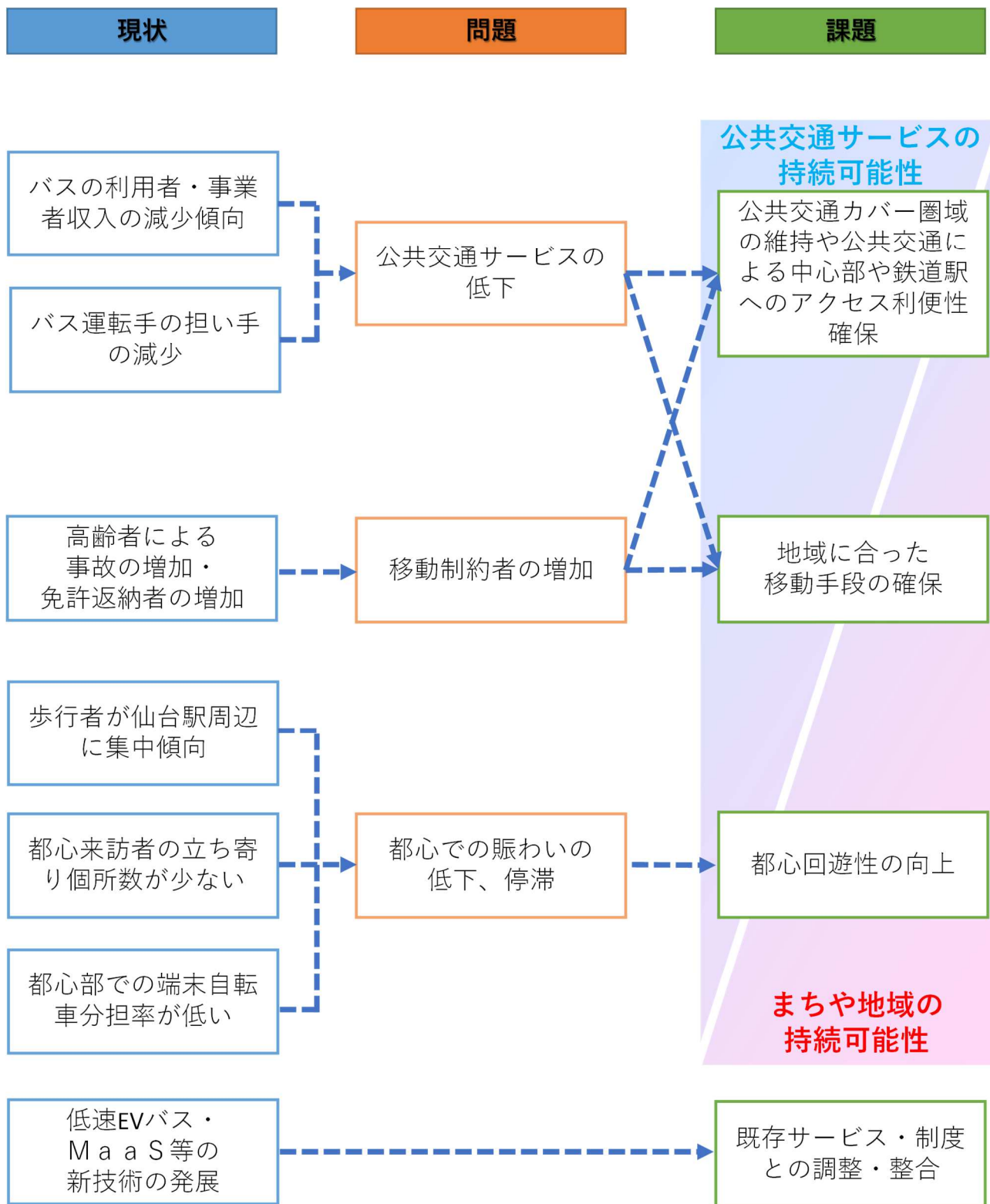
- ・人口減少に伴い、公共交通の利用者が減少し、交通事業者の経営が悪化することで、公共交通サービスの維持が困難になります。

- ・路線バスの利用者数の減少やバス運転手の担い手不足により、公共交通サービスが低下します。

- ・高齢者による事故の割合の増加などから、運転免許証を返納する高齢者が増加することで、移動制約者となる高齢者が増加します。

- ・都心の立ち寄り個所数が少なく、回遊性が低い傾向にあることから、都心のにぎわいが低下、もしくは停滞します。

人口減少、高齢化が進む中、本市の現状及び問題から公共交通の課題として、「公共交通カバー圏域の維持や公共交通によるアクセス利便性確保」、「マイカーを持たない世代や高齢者等への移動手段の確保」、「都心回遊性の向上」、新技術の導入を図る際の「既存サービス・制度との調整・整合」があげられます。



公共交通に関する目標及び基本方針

● 目標

本市では、質の高い公共交通を中心とした持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るため、市民の皆様とともに地域の実情にあった公共交通について意見交換などを行いながら、自由に移動ができる生活の実現を目指します。また、このような公共交通ネットワークの構築により観光の振興やまちなかの賑わい向上を目指します。

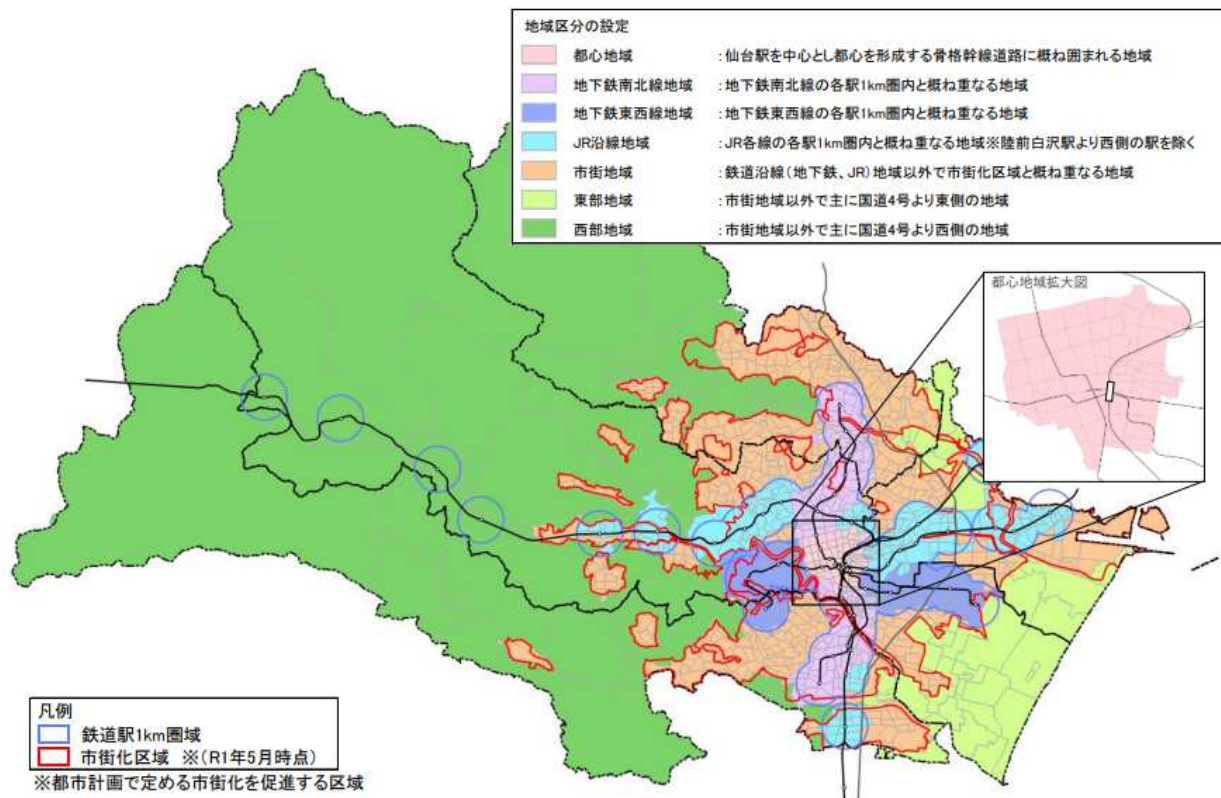
市民との協働により、地域の実情に合った、誰もが利用しやすく質の高い公共交通^{※1}を持続的に確保し、自由に移動ができる生活の実現とまちなか^{※2}の賑わい向上をめざします。

※1 質の高い公共交通とは：

質の高さとは、わかりやすい運行ダイヤや運行間隔の設定などによる路線バスの利用しやすさを拡大すること、地域主体の地域交通の維持確保による地域のきめ細かいニーズに応じた移動手段の確保、市内の IC 乗車券での公共交通利用や乗り換え抵抗の少ない運賃制度の実施などにより、市民や来訪者により選ばれる公共交通のことを指します。

※2 まちなかとは：

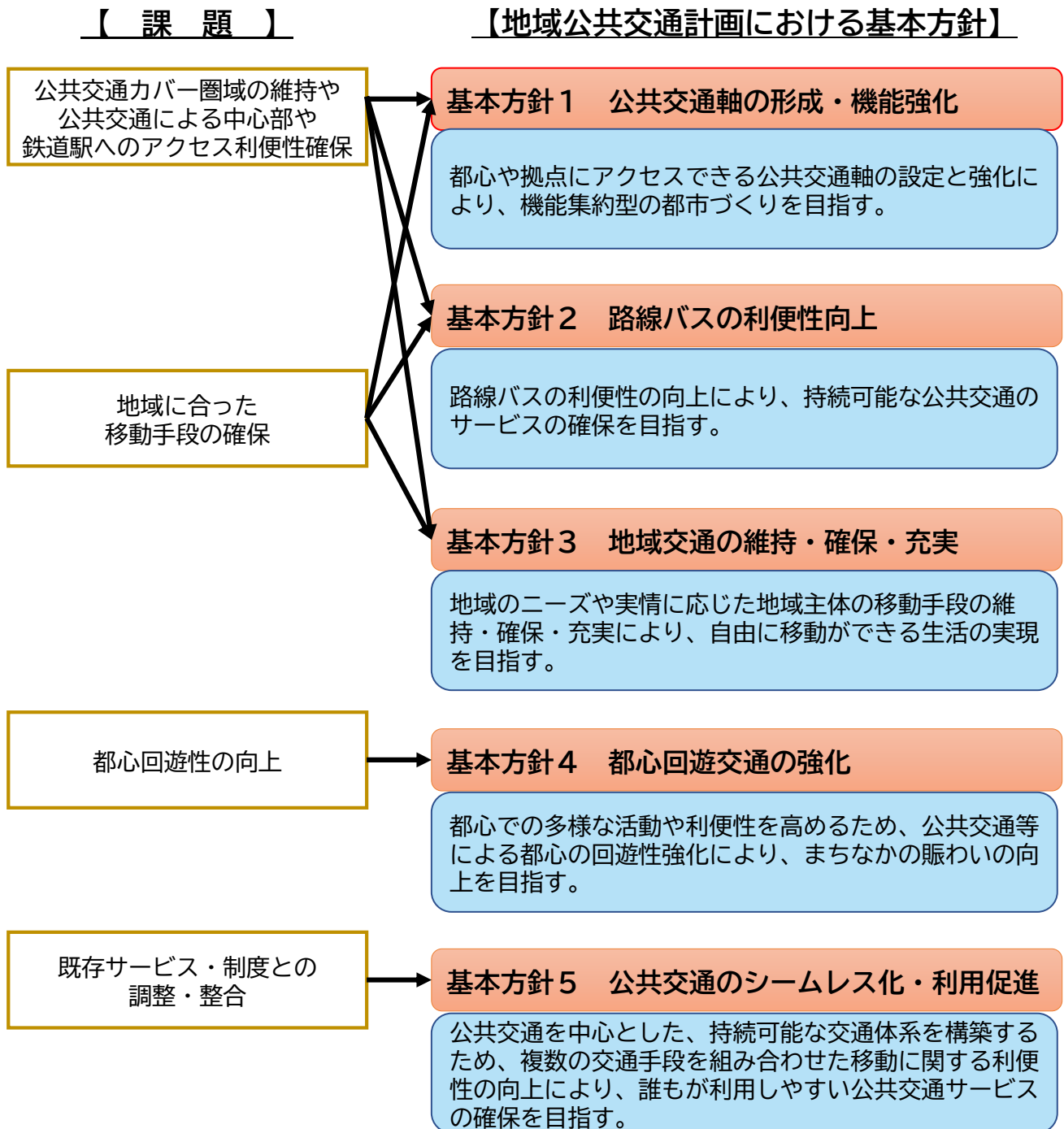
せんだい都市交通プランの地域区分(下図)における「都心地域」に該当します。



● 基本方針

目標を実現するため、各課題に合わせて「公共交通軸の形成・機能強化」「路線バスの利便性向上」「地域交通の維持・確保・充実」「都心回遊交通の強化」「公共交通のシームレス化・利用促進」の5つの基本方針に基づき、目標の達成に向けて果敢にチャレンジします。

○公共交通の課題と地域公共交通計画における基本方針の対応



● 公共交通ネットワーク

地域公共交通計画の目標として掲げた持続可能な公共交通サービスを確保するためには、鉄道や地下鉄、路線バスに加えて近年導入が進んでいる地域交通等、現在の公共交通サービスを整理した上で公共交通ネットワークを構築することが重要です。また、機能集約型の都市づくりを実現するため、路線バスの各役割に応じた区間の設定や公共交通サービスによる適切な役割分担をする必要もあります。加えて、持続可能な公共交通ネットワークのためには、市民の皆様で「乗って支える」という意識も重要です。

そこで、基本方針に基づき、路線バスのネットワークについて「みんなで支える路線バスエリア」及び「みんなで育む多様な交通確保エリア」の2つのエリアに分類します。

「みんなで支える路線バスエリア」においては、路線バスの役割分担を明確に位置づけ、優先的に施策を実施する「バス幹線区間」及び「バス準幹線区間」を設定し、鉄道駅を中心とした都市づくりに資する鉄道軸を補完します。また「フィーダー区間」を設定することで、主要な鉄道駅へのアクセスを構築し、鉄道駅を中心とした機能集約型の都市づくりの実践を目指します。

「みんなで育む多様な交通確保エリア」においては、地域の皆様と意見交換を重ねながら、地域の実情に応じた多様な移動手段の確保を目指し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図ります。

公共交通ネットワークの構築にあたっては、分類基準に基づき、現状の路線バスの運行状況や沿線人口密度から「みんなで支える路線バスエリア」と「みんなで育む多様な交通確保エリア」にエリア分けを行い、「みんなで支える路線バスエリア」において、沿線人口密度や施設数等から地域の潜在需要に応じ、バス幹線区間、バス準幹線区間及びフィーダー区間を設定し、公共交通ネットワークの構築を図ります。

また、エリア及び各区間については、社会情勢の変化やバス利用状況等に応じて随時見直しを行います。

エリア選定	
みんなで支える 路線バスエリア	需要に応じ、主に路線バスによる運行を維持するエリア
みんなで育む 多様な交通確保エリア	地域、交通事業者、行政の三者で意見交換を行いながら、地域の実情に応じた路線バスや地域交通等の交通サービスのうち適した移動手段を検討するエリア
区間選定(みんなで支える路線バスエリア内)	
バス幹線区間	鉄道に準じたサービスにより、都心アクセスの利便性を確保する区間
バス準幹線区間	バス幹線区間に準じた都心アクセスの利便性を確保する区間
フィーダー区間	鉄道駅へのアクセス路線として確保する区間

分類	分類基準
みんなで支える路線バスエリア	- 沿線の夜間人口密度20人/ha*¹以上(H27国勢調査) - 運行本数40本/日*²以上 または平均乗車密度5人*³以上
バス幹線区間	- 都心アクセス型路線 - 沿線の夜間人口密度60人/ha*⁴以上(H27国勢調査) - 沿道施設立地8箇所/km²*⁵以上 ※多車線道路(上り方向2車線以上) ※鉄道と完全に並走する区間は除外
バス準幹線区間	■タイプ① - 都心アクセス型路線 - 沿線の夜間人口密度60人/ha*⁴以上(H27国勢調査) - 沿道施設立地8箇所/km²*⁵以上 ※片側1車線道路でも対象とする ※鉄道と完全に並走する区間は除外
	■タイプ② - 仙台駅と郊外部の人口集中地区とを結ぶ区間 - 人口集中地区内区間の沿道施設立地4箇所/km²*⁶以上
フィーダー区間	■タイプ① - JR、地下鉄(駅前広場等整備済み)の駅アクセス路線 - 沿線の夜間人口密度40人/ha*⁷以上(H27国勢調査)
	■タイプ② - JR、地下鉄(駅前広場等整備済み)の駅アクセス路線 - JR、地下鉄駅と郊外部の人口集中地区とを結ぶ区間
みんなで育む多様な交通確保エリア	みんなで支える路線バスエリアの基準未達となる区間の沿線

各エリア、区間の分類基準は、それぞれ全て満たすものとします。

*1 既成市街地の基準の1/2より設定

*2 運行時間を6～22時台の17時間とみなし、その内のピーク時間帯(7～8時台、17～18時台の4時間)は運行本数2本/時、オフピーク時間帯(13時間)は運行本数1本/時として、上り・下りの両方向を想定した際の運行本数(ピーク時間帯:2本/時×4時間×2(両方向)=16本、オフピーク時間帯1本/時×13時間×2(両方向)=26本の計42本)から、おおむね40本と設定

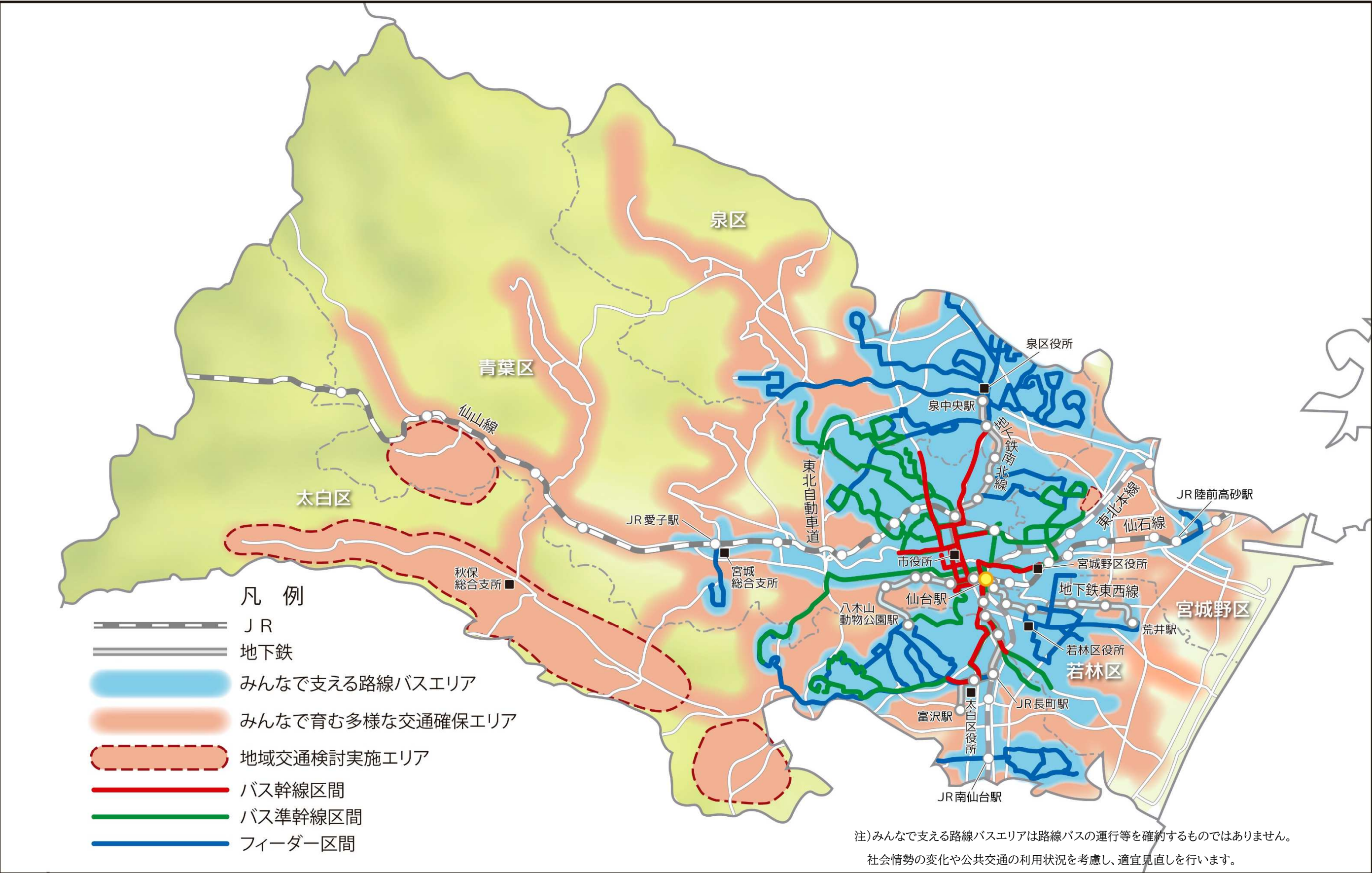
*3 平均乗車密度は、各バス停間のバス乗車人数を平均したもので、1日の輸送人キロ(1日のバス停間乗車人数×バス停間距離)を総運行距離で割ったものであり、国庫補助の基準から5人と設定

*4 国土交通省の都市計画運用指針の記述「住宅用地の人口密度については、～(中略)～1ha当たり60人以上とすることを基本とすることが望ましい。」より設定

*5 対象施設は医療(病院、診療所)、商業(延べ床面積1,000㎡以上)、教育(高校・専門学校、短大、大学)、公共(自治体庁舎)、文化(文化会館、図書館、博物館、美術館)施設であり、仙台市の市街化区域(工専除く)の平均値より設定

*6 対象施設は*5と同様、仙台市の市街化区域(工専除く)の平均値の1/2より設定

*7 都市計画法施行規則の既成市街地の基準より設定



	No.	区間
バス幹線区間	1	仙台駅～北六番丁小学校前 付近
	2	仙台駅～宮城野区役所前 付近
	3	仙台駅～若林一丁目 付近
	4	仙台駅～砂押町 付近
	5	仙台駅～大崎八幡宮前 付近
	6	仙台駅～宮城学院前 付近
	7	仙台駅～八乙女駅 付近
	8	仙台駅～交通局大学病院前 付近
	9	仙台駅～高等裁判所前 付近
バス準幹線区間	101	仙台駅(北六番丁小学校前)(宮城野区役所前)～市営バス東仙台営業所前 付近
	102	仙台駅(花京院シルバーセンター前)～東照宮一丁目 付近
	103	仙台駅(若林一丁目)～沖野四丁目南 付近
	104	仙台駅(砂押町)～南ニュータウン東・日本平 付近
	105	仙台駅(砂押町)～山田自由ヶ丘 付近
	106	仙台駅～茂庭台一丁目南 付近
	107	仙台駅(北仙台)～泉ビレジ四丁目 付近
	108	仙台駅(北仙台)～西中山 付近
	109	仙台駅(北山一丁目)～桜ヶ丘七丁目 付近
	110	仙台駅(北山一丁目)～(歯学部・東北会病院前)仙台駅
	111	仙台駅(大崎八幡宮前)～吉成一丁目(南吉成地区内循環) 付近
	112	仙台駅(大崎八幡宮前)～国見ヶ丘三丁目 付近
	113	仙台駅(北六番丁小学校前)(宮城野区役所前)～鶴ヶ谷七丁目(団地内循環) 付近
	114	仙台駅(高等裁判所前)～八木山動物公園駅 付近
	115	仙台駅(河原町駅南口)～飯田団地 付近
	116	仙台駅(本沢三丁目(下り)・仙台フィンランド健康福祉センター前(上り))～長命ヶ丘二丁目 付近
フリーダー区間	201	愛子駅～錦ヶ丘八丁目 付近
	202	南仙台駅～柳生五丁目 付近
	203	JR駅結節 南仙台駅～昭和北(北回り・南回り) 付近
	204	長町駅～茂庭台四丁目 付近
	205	陸前高砂駅～高砂市営住宅西 付近
	206	泉中央駅～住吉台西三丁目 付近
	207	泉中央駅～吉成一丁目(南吉成地区内循環) 付近
	208	泉中央駅～紫山(紫山地区内循環) 付近
	209	泉中央駅～泉中央駅(将監団地循環) 付近
	210	泉中央駅～泉ヶ丘北 付近
	211	地下鉄南北線駅 結節 泉中央駅～明石南四丁目・明石南二丁目・向陽台三丁目 付近
	212	泉中央駅～東向陽台二丁目 付近
	213	泉中央駅～東北学院大学泉キャンパス構内・泉中央駅(松森団地循環) 付近
	214	泉中央駅～松陵中学校前(ニュータウン内循環) 付近
	215	泉中央駅～鶴が丘ニュータウン(ニュータウン内循環) 付近
	216	八乙女駅～長命ヶ丘二丁目 付近
	217	旭ヶ丘駅～鶴ヶ谷七丁目(団地内循環) 付近
	218	台原駅～鶴ヶ谷七丁目(団地内循環) 付近
	219	地下鉄東西線駅・地下鉄南北線駅・JR駅結節 八木山動物公園駅～長町駅東口(八木山南団地経由) 付近
	220	八木山動物公園駅～長町駅東口(八木山中学校前経由) 付近
	221	八木山動物公園駅～長町駅東口(芦口小学校前経由) 付近
	222	八木山動物公園駅～長町駅東口(緑ヶ丘三丁目経由) 付近
	223	八木山動物公園駅～南ニュータウン東 付近
	224	薬師堂駅～市営バス霞の目営業所前(古城三丁目経由) 付近
	225	薬師堂駅～市営バス霞の目営業所前(大和小学校入口経由) 付近
	226	薬師堂駅～霞の目(遠見塚経由) 付近
	227	薬師堂駅～陸上自衛隊仙台駐屯地前 付近
	228	薬師堂駅～荒井駅 付近

● 各区間の施策展開の考え方

「みんなで支える路線バスエリア」では、利便性向上の取組による効果を安定して得られると考えられるバスの運行間隔(1時間に概ね1本以上※¹)を基に、各区間の施策に取り組みます。

各区間の平成30(2018)年度時点の運行状況は、バス幹線区間では1時間に概ね4本以上※²、バス準幹線区間では1時間に概ね2本以上※²、フィーダー区間では1時間に概ね1本以上※²となっており、沿線人口密度や施設立地数などの地域の潜在需要が多い区間であることから、それぞれに応じた施策を優先的に実施することにより、サービスの向上を図ります。

後述の「公共交通体系を実現するための施策」で整理している施策に取り組むことで、サービスの高度化を図ります。特に、「バス幹線区間」及び「バス準幹線区間」では運行間隔の平準化による最大待ち時間の短縮などの事業者間調整やバス待ち環境、走行環境の向上による定時性・速達性の確保などを、「フィーダー区間」ではバス幹線区間との乗り継ぎしやすい運行ダイヤ設定や鉄道と路線バスの乗り換えに関する情報提供の向上などを実施します。

※¹ 平成26年度 国土交通白書第2章第2節

※² 片方向(上り)の本数

● 公共交通体系を実現するための施策と取組内容

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^{※1}や交通管理者^{※2}、道路管理者^{※3}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ます。

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	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 2.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) 地域の実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		●				●
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・利用促進等	⑦自動運転等新技術の活用を検討	1) 自動運転等新技術の活用を検討	●					
	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	●	●				
		6) パーク&ライド等の推進	●					
	⑭M a a S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

● 主な取組内容

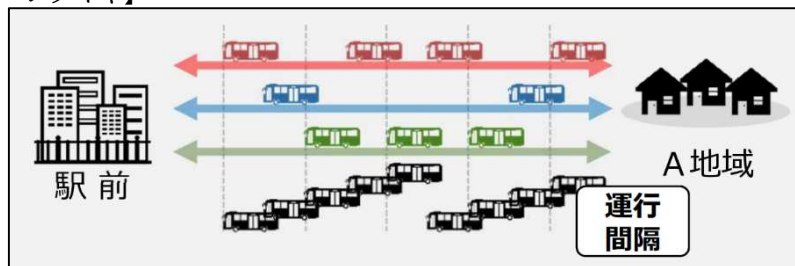
【バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施】(施策①)

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。

・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【取組内容 1)】

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。

【パターンダイヤ】



【フィーダー区間における利便性向上策の実施】(施策②)

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。

・フィーダー区間の事業者間調整【取組内容 1)】

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。

【地域が主体となった移動手段の確保・充実】(施策④)

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。

・地域の実情に合った移動手段の確保【取組内容 1)】

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。

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。



・地域の移動手段確保について考える意見交換会の実施【取組内容 2】

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。

【意見交換会のイメージ】



【運賃施策等による公共交通利用の促進】(施策⑩)

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。

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。

・新たな運賃・乗車券制度の検討【取組内容 2】

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。

【モビリティ・マネジメント等の推進】(施策⑬)

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。

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。

・住民モビリティ・マネジメント【取組内容 1】

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。

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った行動変化を促し、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。

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。

● 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。

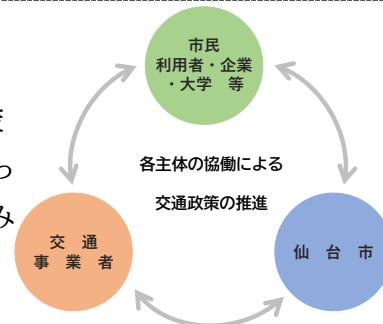
目標・基本方針	評価指標	頻度	現況値	目標値 （令和 8（2026）年度末時点）	備考
【目標】 市民との協働により、地域の実情に合った、誰もが利用しやすく質の高い公共交通を持続的に確保し、自由に移動ができる生活の実現とまちなかの賑わい向上をめざします。	・公共交通別利用者満足度※ ¹	毎年	JR・地下鉄 80.2% 路線バス 53.3% 地域交通 86.5% （令和 3（2021）年度末）	JR・地下鉄 83.2% 路線バス 56.3% 地域交通 89.5%	
	・JR 在来線／地下鉄利用者数※ ¹	毎年	JR 76 百万人 地下鉄 91 百万人 （令和元（2019）年度末）	JR 76 百万人 （現況値までの回復） 地下鉄 100 百万人	新型コロナ禍で利用者が約 25%減少した※ ⁶ 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※ ²	毎年	公営交通 67.9% 民間事業者 83.9% （令和元（2019）年度末）	公営交通 71.7%※ ³ 民間事業者 経営の健全化	
【基本方針 1】 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※ ¹ 、※ ²	毎年	47 百万人 （令和元（2019）年度末）	47 百万人 （現況値までの回復）	新型コロナ禍で利用者が約 29%減少した※ ⁶ 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※ ¹	毎年	27.4 人／便 （令和元（2019）年度末）	27.4 人／便 （現況値までの回復）	新型コロナ禍で利用者が約 29%減少した※ ⁶ ことから、コロナ禍前までの回復を目標とした
【基本方針 2】 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	
【基本方針 3】 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 （令和 3（2021）年度末）	15 地区	
	・地域交通の導入地区数※ ¹	毎年	4 地区 （令和 3（2021）年度末）	10 地区	
	・地域交通利用者数※ ¹ （試験運行等を含む）	毎年	8,428 人（2 地区） （令和元（2019）年度末）	19,710 人	
【基本方針 4】 都心回遊交通の強化	・都心部歩行者通行量※ ¹ 、※ ⁴	毎年	平日 40,062 人 休日 49,007 人 （令和元（2019）年度末）	平日 45,000 人 休日 55,000 人	
	・都心における公共交通利用者数	毎年	164 万人 （令和元（2019）年度末）	164 万人 （現況値までの回復）	新型コロナ禍で利用者が約 29%減少した※ ⁶ 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】 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 （令和元（2019）年度末）	19 百万件 （現況値までの回復）	令和元（2019）年度末時点で約 10%の減少傾向が見られたことから、新型コロナ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（路線バス）	毎年	91.8% （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※ ⁵	毎年	75.4% （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

● 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。

本計画や実施計画にかかる協議、施策の進捗把握を行う「仙台市交通政策推進協議会」において、関係者との連携を図り、また、取組内容の実施にあたっては、国等の補助も活用しながら必要額を確保し、計画目標の実現に取り組みます。



● 進捗管理

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。

【PDCA サイクル】

	R3年度 (2021)	計画期間					R9年度 (2027) 以降
		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	
P 計画策定	計画策定					次期計画策定	
D 施策の実施		段階的に事業を実施					
施策実施状況の評価 (プロセス評価)		実施状況の評価	反映	反映	反映	反映	
C 目標の達成状況の評価 (効果の評価)		毎年確認可能な 数値のチェック					
課題共有		実施の 課題共有					
A 改善と反映		次年度事業の 改善と反映					

【年間単位の進捗管理】

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
進捗管理	施策実施 前年度の施策評価に基づく改善と反映 次年度事業計画の検討 今年度事業の検証 実施状況の確認、評価、課題の共有改善検討 次年度へ											
法定協議会			①			②					③	
地域公共交通会議											◆	運賃設定等の協議
主な行事など			◆確保維持事業申請			★次年度予算要望						