

仙台市地域公共交通計画

(計画期間：令和4年度～令和8年度)

令和 6 年 3 月版
仙台市

目次

仙台市地域公共交通計画	1-1
1. はじめに	1-1
1.1 目的	1-1
1.2 本計画の位置づけ及び関連する計画	1-1
1.3 計画の区域	1-2
1.4 計画の期間	1-2
1.5 関連する計画の整理	1-3
1.6 SDGs（持続可能な開発目標）との関係性	1-10
2. 公共交通に関する現状と課題	2-1
2.1 仙台市の公共交通及び公共交通をとりまく現状	2-1
2.2 仙台市の公共交通の課題	2-12
3. 公共交通に関する目標及び基本方針	3-1
3.1 公共交通に関する目標	3-1
3.2 公共交通に関する基本方針	3-2
4. 公共交通ネットワーク	4-1
4.1 公共交通ネットワークの整理	4-1
4.2 公共交通ネットワークの構築	4-3
4.3 各区間の施策展開の考え方	4-13
5. 公共交通体系を実現するための施策	5-1
5.1 地域公共交通計画の取組内容	5-1
5.2 施策概要及び取組方針	5-1
6. 地域公共交通特定事業	6-1
7. 評価指標・推進体制等	7-1
7.1 計画の評価指標	7-1
7.2 推進体制	7-3
8. 参考資料	8-1
8.1 地域公共交通計画の検討体制・検討経緯	8-1
8.2 現状と課題に関するデータ	8-3
8.3 用語解説	8-38

1. はじめに

1.1 目的

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。

1.2 本計画の位置づけ及び関連する計画

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めます。

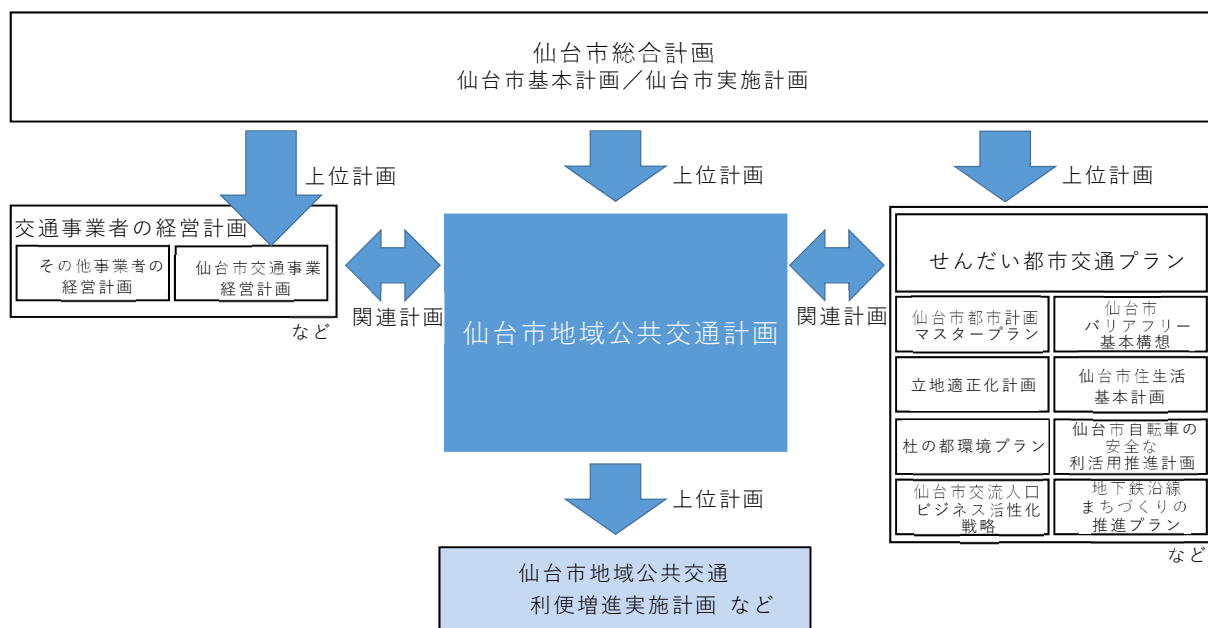


図 1-1 本計画の位置づけと関連計画

1.3 計画の区域

本計画の区域は仙台市内全域とします。

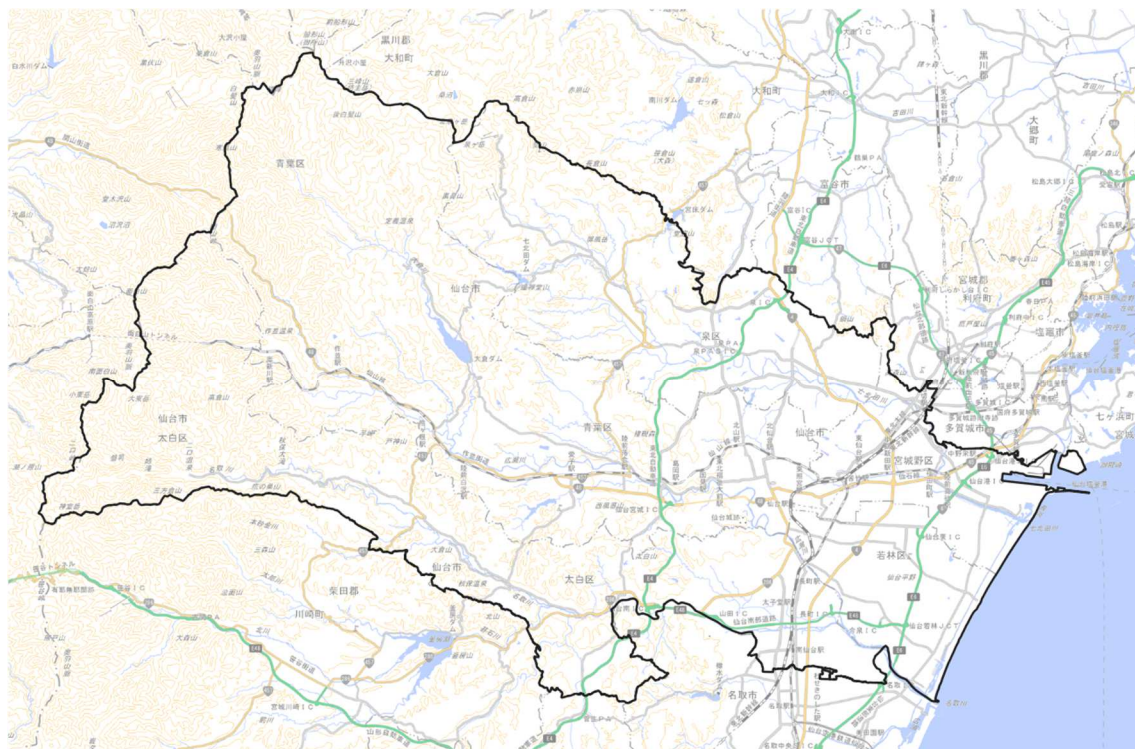


図 1-2 計画区域（仙台市内全域）

1.4 計画の期間

本計画の期間は、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。

1.5 関連する計画の整理

名称	仙台市総合計画
概要	総合計画は、今後 10 年間のまちづくりの指針となる「基本計画」と、おおむね 3 年間の市の目標と事業を定める「実施計画」から構成されています。 「仙台市基本計画（令和 3（2021）年度～12（2030）年度）」および基本計画が掲げるまちづくりの理念や施策の方向性等に基づき、基本計画の着実な推進と実効性の確保を図るための「仙台市実施計画（令和 3（2021）年度～5（2023）年度）」を策定したものです。 図 1-3 総合計画の概念図
まちづくりの理念	挑戦を続ける、新たな杜の都へ～“The Greenest City” SENDAI～ 連綿と受け継がれてきた「杜の都」のまちづくりを基盤として、世界からも選ばれるまちを目指し、仙台市基本計画では、まちづくりの理念に「挑戦を続ける、新たな杜の都へ～“The Greenest City” SENDAI～」を掲げています。 副題の「“The Greenest City” SENDAI」は、「杜の都」と親和性のある「Green」という言葉に、目指す都市の姿に関連する様々な意味を込めるとともに、最上級を表す「est」を付すことで、世界を見据えて常に高みを目指すまちづくりの方向性を示したものです。

公共交通関連の方針や施策	仙台市基本計画中の「都市構造形成の方針の中の公共交通を中心とした交通体系の構築」において、以下のように掲げています。 経済や観光、福祉など多様な都市活動を支え、環境や人に優しい持続可能なまちづくりを推進するため、公共交通の利便性を高めていくとともに、広域的な交流・連携の促進や、通勤・通学・通院など日常生活に必要不可欠な移動手段の確保に向けた交通政策を推進します。 ① 鉄道にバスが結節する交通体系の構築を進めるとともに、都心直行型バスを主な移動手段とする地域における利便性の向上や、鉄道及び路線バスを補完する市民協働による地域交通の確保など、過度に自家用車に依存しない、利便性の高い公共交通を中心とした都市交通の充実に取り組みます。 ② 交流や経済活動の中心的な舞台となる都心においては、「杜の都」の賑わいと交流の中心であり続けることができるように、居心地が良く歩きたくなる歩行者空間の創出や、公共交通・自転車などを利用した快適な移動環境の整備を進めるなど、交通環境の再構築に取り組みます。 ③ 新技術の活用、経済活動や広域的な交流を促進する主要な幹線道路の整備、日常生活における安全・安心な交通環境の形成を進めるなど、多様な都市活動を支える交通政策を推進します。
--------------	--

名称	せんだい都市交通プラン
概要	交通の将来目標や基本方針、目指す将来の交通体系等を示す、本市における交通政策の指針であり、近年の本市を取り巻く社会情勢の変化、地下鉄東西線開業後の交通行動の変化等を踏まえ、令和3（2021）年3月に、令和3（2021）年度から令和12（2030）年度までを計画期間とする新たなプランを策定したものです。
目標	東北を牽引する“新たな杜の都”を支える、質の高い公共交通を中心とした交通体系の実現。
公共交通関連の方針や施策	将来目標として「新たな杜の都の実現」、「公共交通を中心とした交通体系の実現」を掲げており、量的な充実から公共交通の質の向上に転換する方針を示しています。 また、将来目標を達成するための交通政策の基本方針として、以下の3つの方針を掲げています。 方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実 方針2 賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築 方針3 多様な都市活動を支える交通政策の推進 バス幹線軸 都心への主な移動手段が、都心直行型のバスとなっている地域を運行するバス路線のうち、運行頻度や利用者数が多い区間を「バス幹線区間」として設定し、定時性・速達性の向上策を実施することにより、バス幹線軸の形成を図ります。 フィーダーバス 鉄道利用圏域から外れた地域と主要な鉄道駅とを結び、フィーダーバスの充実により、定時性の高い鉄道ネットワークの有効活用を図ります。 地域交通 公共交通のサービスレベルが低い地域等では、地域のニーズや移動の実態、交通需要の動向など地域の実情に応じて、地域主体の取り組みにより、地域の移動手段を充実させます。 【土地利用】 自然環境保全ゾーン 集落・里山・田園ゾーン 市街地ゾーン 都心 【交通体系】 東北新幹線 鉄道（在来線） 鉄道（地下鉄） 自動車専用道路 主要幹線道路 フィーダーバス バス幹線軸 （詳細は、地域公共交通計画で検討を行います。） 地域交通 （地域を特定するものではありません。）

図 1-4 目指す将来の交通体系のイメージ



図 1-5 都心交通環境の再構築のイメージ

名称	仙台市都市計画マスタープラン ～都市計画に関する基本的な方針 2021－2030～
概要	「仙台市都市計画マスタープラン～都市計画に関する基本的な方針 2021－2030～」は、都市計画法第 18 条の 2 の規定に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、仙台市基本計画ならびに、宮城県が定める「仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画法 6 条の 2）」に即して策定した計画です。
目的	本市の都市づくりに関わる人々と共有しやすい形で長期的な視点に立った都市の将来像を示し、実現に向けての大きな道筋を明らかにすること。
公共交通関連の方針や施策	都市計画マスタープランでは、基本とする都市構造として、自然と都市機能とが調和した持続可能な都市構造の形成に向け、本市の特性を踏まえた土地利用を図りながら、鉄道沿線などの交通利便性の高い地域へ都市機能の集約を進める、ことを基本的な考え方としています。 市街地の拡大を抑制 都心 泉中央 長町 都市機能の集約 (駅を中心に地域特性に応じた都市機能を集積) 良好な自然環境の保全 【凡 例】 都市軸 地下鉄南北線及び東西線の沿線 鉄道沿線 JR 在来線等の沿線 市街地 市街地を取り巻く自然 図 1-6 基本とする都市構造

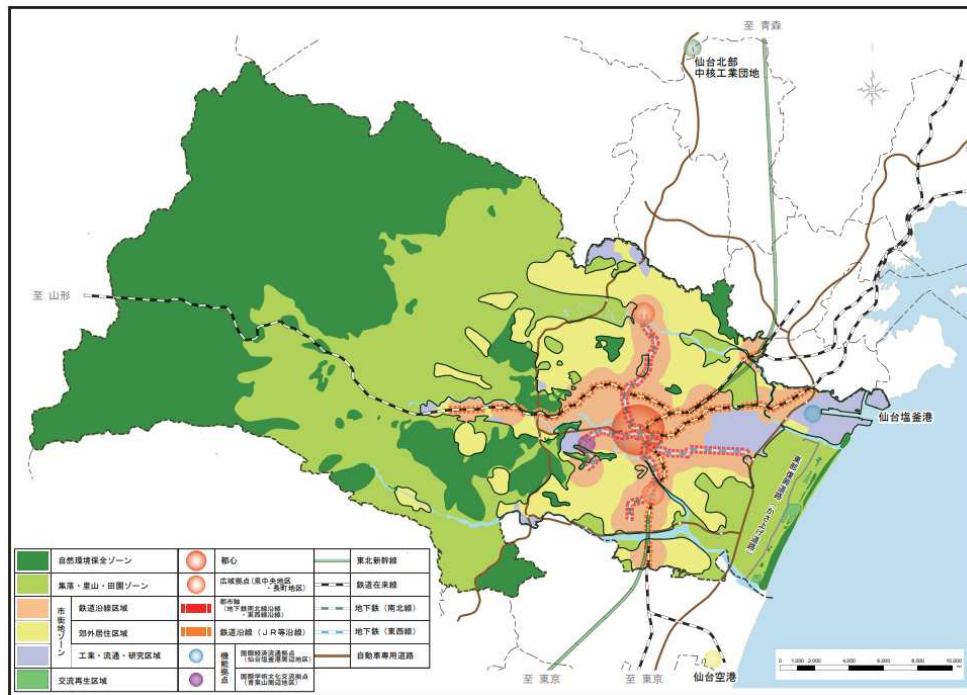


図 1-7 土地利用における地域区分

また、目標像の実現に向けた基本的な考え方を示す都市づくりの基本方針の中で、交通に係る方針を以下のように掲げています。

- ・ 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実
- ・ 多様な都市活動を支える交通政策の推進
- ・ 新技術等を活用した交通システムの促進

名称	仙台市交通事業経営計画
概要	仙台市交通事業経営計画は、今後の経営環境や課題を踏まえて、令和 3（2021）年度から 10 年間の経営の基本的な方針や具体の取組み、財政収支計画等を取りまとめたものです。 また、「仙台市自動車運送事業経営改善計画」（平成 29（2017）年度から 33（2021）年度）を統合し、市バス・地下鉄を合わせた本市交通事業の経営計画とするとともに、国が策定を求める「経営戦略」に位置付けています。
目的	市民の皆さまの身近な公共交通機関として、市バス・地下鉄を将来にわたり安定的に維持していくこと。
公共交通関連の方針や施策	経営計画の中で以下の 4 つの戦略を立てており、それぞれの戦略の中で具体的な取組みを掲げています。 戦略 1 安全・安心の推進 戦略 2 快適なお客さまサービスの提供 戦略 3 まちづくりへの貢献 戦略 4 持続可能な経営の確保 戦略 2 の快適なお客さまサービスの提供では、以下の取組みを掲げています。 ・利便性の高い乗車券制度の実施 ・定時性の向上等に向けたダイヤの編成 ・バスと地下鉄の連携強化 ・バス待ち環境の向上 また、戦略 3 のまちづくりへの貢献では、以下の取組みを掲げています。 ・都心の回遊促進策との連携 ・フィーダーバスの利便性向上 ・地域の移動手段の確保に向けた取組みとの連携

1.6 SDGs（持続可能な開発目標）との関係性

SDGs とは、「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略称であり、平成 27（2015）年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中に掲げられた平成 28（2016）年から令和 12（2030）年までの国際目標のことです。

世界全体の経済、社会及び環境の三側面を不可分のものとして調和させ、誰一人取り残すことなく、貧困・格差の撲滅等、持続可能な世界を実現するために、先進国と開発途上国が共に取り組むべき国際社会全体の普遍的な目標とされており、貧困や飢餓、格差や持続可能な消費・生産などの 17 のゴール（目標）とそれを達成するための 169 のターゲット（達成基準）が掲げられています。

このような状況を踏まえ、国の SDGs 実施指針では、地方公共団体の各種計画等の策定に SDGs 達成に向けた貢献という観点を取り入れることとされていることから、本計画では、SDGs の 17 の目標のうち、特に関連する 4 つの目標（9、10、11、13）について同じ目的意識を持って計画を推進することにより、SDGs の達成に貢献します。



図 1-8 SDGs の 17 のゴール（目標）

出典：国際連合広報センターHP

2. 公共交通に関する現状と課題

2.1 仙台市の公共交通及び公共交通をとりまく現状

本市の現状と課題については、「7.2 現状と課題に関するデータ」において詳述します。本章では、交通手段の経年変化、新型コロナウイルス感染症の影響、交通手段別の現状、交通環境の革新の可能性についてまとめています。

(1) 交通手段の経年変化

平成 29（2017）年に実施されたパーソントリップ調査の結果から、初めて自動車利用の割合が横ばいになり、鉄道利用の割合が増加したことが分かりました。また、年齢階層別にみると、若者は自動車利用の割合が減少し、鉄道利用の割合が増加する一方で、高齢者は自動車利用の割合が増加しています。

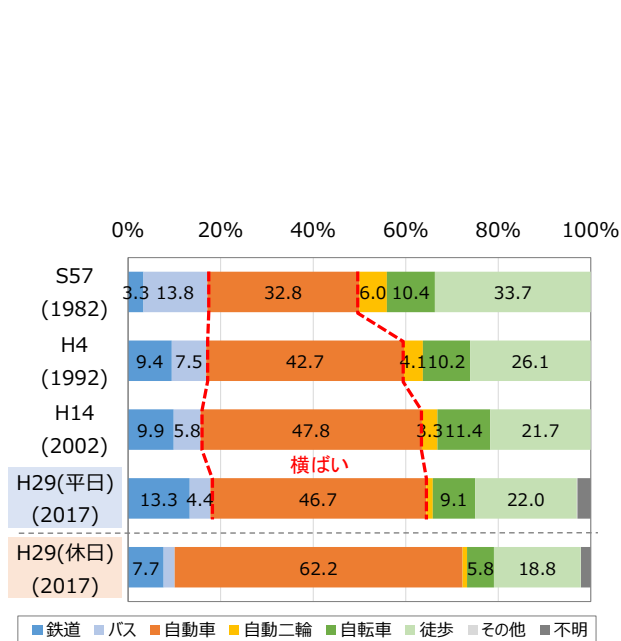


図 2-1 代表交通手段の経年変化（仙台市）

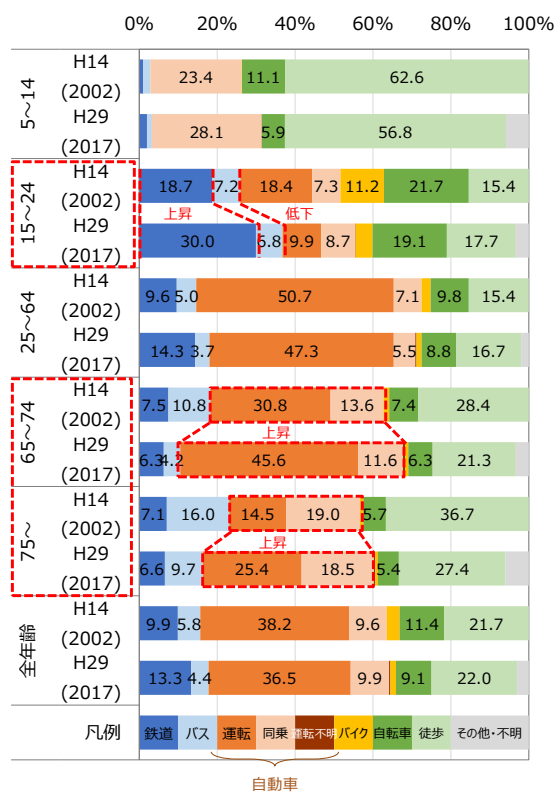


図 2-2 年齢階層別代表交通手段の変化
（H29（2017）とH14（2002）の比較・平日）

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査 調査結果の概要

※仙台市における発生集中交通量の集計によるもの

※休日調査はH29（2017）に初めて実施。H14（2002）まで訪問調査、H29（2017）より郵送調査のため、不明が増加

(2) 新型コロナウイルス感染症の影響

令和 2（2020）年から始まった新型コロナウイルス感染症拡大や感染者数の増加によって、公共交通の利用が減少し、交通局では令和 2（2020）年の乗車料収入は最も少ない月で前年比 5 割まで落ち込みました。また、感染収束までの見通しは不透明であり、テレワークやオンライン授業といった「新たな生活様式」が浸透していくことを踏まえると、コロナ禍以前の利用者数の水準への回復には相当な期間を要するものと考えられ、経営環境が厳しさを増していくことが想定されます。

また、公共交通の事業者は新型コロナウイルス感染症の拡大に対して、感染予防として車内の換気やマスク着用の推奨などに取り組んでおり、定期的な車内消毒や抗ウイルス処置等の新型コロナウイルス感染症対策のために新たな費用が生じています。

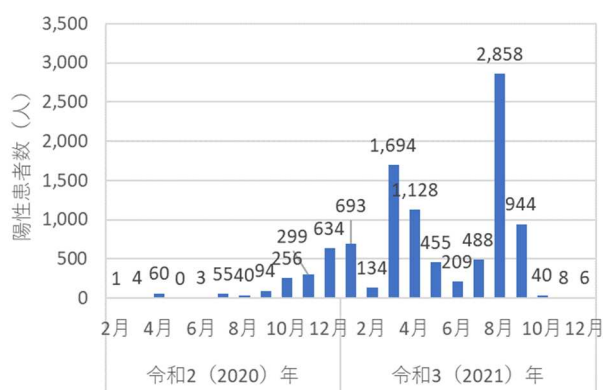


図 2-3 仙台市の新型コロナウイルス陽性患者の発生状況（令和 3（2021）年 12 月 31 日時点）

出典：仙台市 HP 仙台市内の陽性患者一覧より作成



図 2-4 仙台市交通局の令和 2（2020）年乗車料収入（前年比）

出典：「仙台市交通事業経営計画」2021-2030（令和 3～12 年度）概要版



図 2-5 咳エチケット等に関するポスター
（左：仙台市交通局、右：日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM））

出典：仙台市交通局 HP、日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）HP



図 2-6 抗ウイルス処置済ステッカーの貼付
（仙台市交通局）

出典：仙台市交通局 HP



図 2-7 換気用ウインドバイザーの導入（仙台市交通局）

出典：仙台市交通局提供資料



ウインドバイザー

前方バイザー

後方バイザー

図 2-8 換気用ウインドバイザーの導入（宮城交通）

出典：宮城交通 HP

※換気用ウインドバイザー：バスの客席上窓部 2 ヲ所（前方・後方）に換気用ウインドバイザーを設置することで、降雨等による浸水を防ぎつつ、窓を 10cm 程度開放した状態を保つことができるため、天候の影響を受けずに、常時換気しながら走行することが可能となります。

また、令和2（2020）年の緊急事態宣言中は全国的にテレワークが推奨されたこともあり、仕事による外出が減少となり、緊急事態宣言解除後も会社にテレワーク制度がある人はテレワークを活用することで、仕事による外出頻度が低くなっています。そのため、今後の公共交通の利用者数に影響を与える可能性があります。

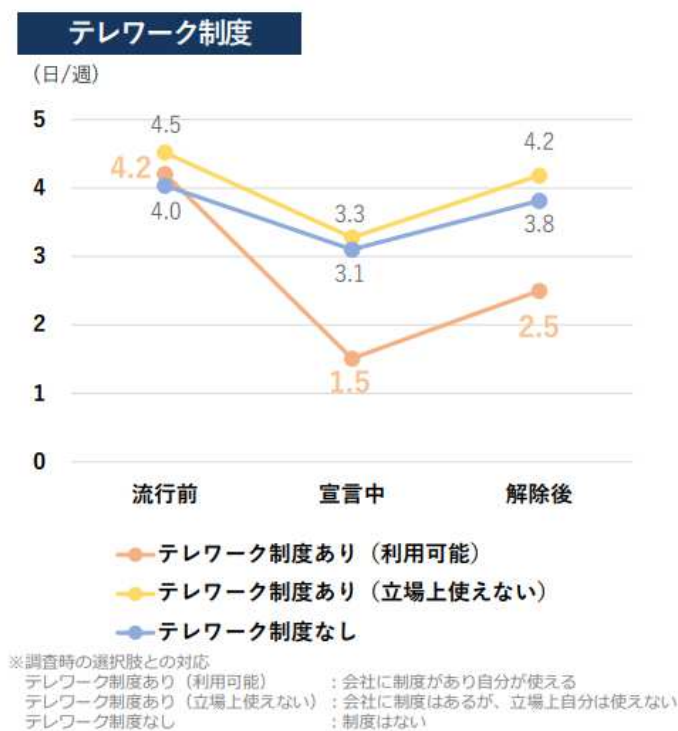


図 2-9 テレワーク制度別仕事での外出頻度

出典：国土交通省「全国の都市における生活・行動の変化—新型コロナ生活行動調査概要（第2編） 一」

(3) 鉄道の利用状況

鉄道利用者は横ばい傾向でしたが、東日本大震災以降は増加傾向にあります。特に、地下鉄は、平成 27（2015）年の東西線開業以降、乗車人員が増加しており、南北線の乗車人員の増加もみられます。また、鉄道の分担率は鉄道沿線地域が高く、沿線以外の市街地や東部及び西部地域が低い傾向となっており、鉄道が鉄道沿線地域でよく利用されていることがうかがえます。しかしながら、令和 2（2020）年は新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少し、東西線開業前の平成 26（2014）年と同程度の利用者数となっています。

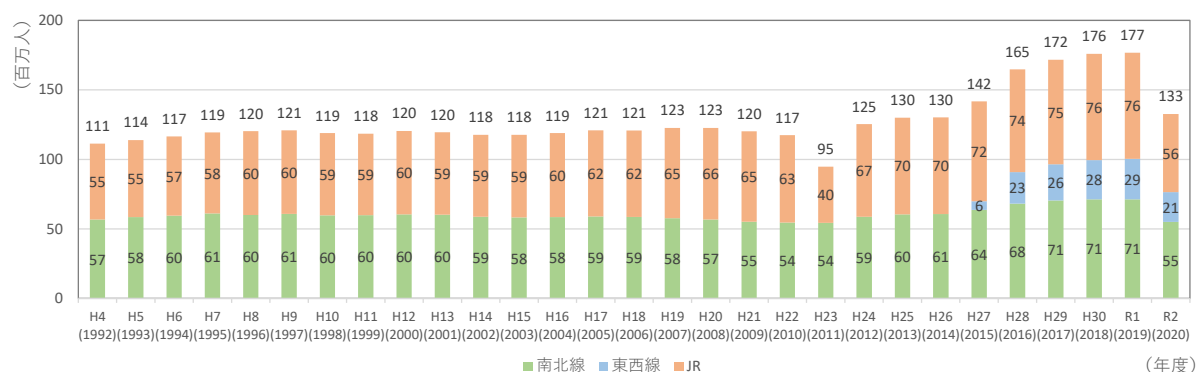


図 2-10 鉄道乗車人員の推移（仙台市）

出典：仙台市統計書 交通・運輸・通信（令和元（2019）年まで）、データ仙台 2021（令和 2（2020）年）より作成
 ※平成 27（2015）年の東西線は、開業日である平成 27（2015）年 12 月 6 日以降の値
 ※南北線・東西線の乗車人員には、相互路線の乗換分を含む
 ※平成 23（2011）年は東日本大震災の影響により運転を見合わせていた区間の駅は対象外

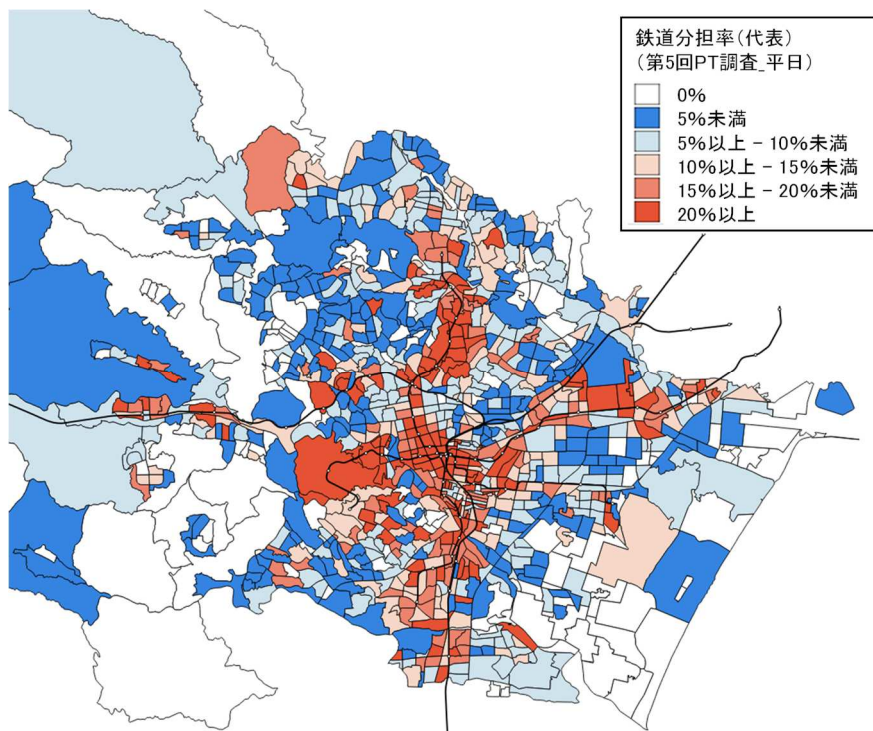


図 2-11 代表交通手段鉄道分担率（H29（2017）・平日・小ゾーン別）

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) バスの利用状況

バスの乗車人員は減少傾向であり、令和元（2019）年の時点では平成6（1994）年から半減し、宮城交通については6割減となっています。また、バス事業者の収入も近年減少傾向となっています。さらに、令和2（2020）年は新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少し、平成6（1994）年の約4割となっています。

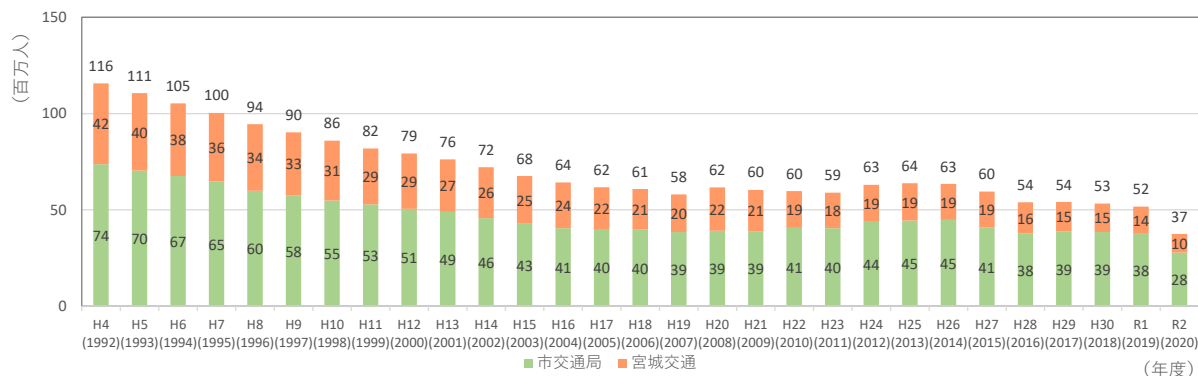


図 2-12 バス乗車人員の推移

出典：仙台市統計書 交通・運輸・通信（令和元（2019）年まで）、データ仙台2021（令和2（2020）年）、宮城交通提供資料より作成
※宮城交通は一般乗合（高速除く）

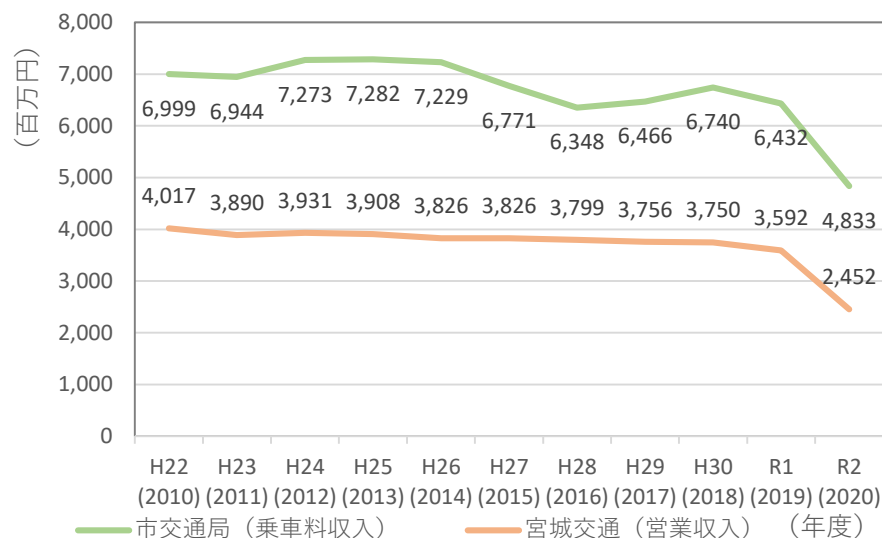


図 2-13 バス事業者の収入の推移

出典：仙台市統計書 交通・運輸・通信および宮城交通提供資料より作成
※宮城交通は一般乗合（高速除く）

(5) 地域交通の現状

地域交通は、路線バスの運行本数が少ない地域や地形的に路線バスの運行が難しい地域等において、地域が主体となって運行する、既存の公共交通を補完する交通手段です。本市では「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」によって支援を行っています。

現在は、宮城野区燕沢地区で「のりあい・つばめ」の運行を行っているほか、青葉区新川地区で「ハツ森号」、太白区坪沼地区で「つばぬま号」、太白区秋保地区で「ぐるりんあきう」の試験運行を行っています。

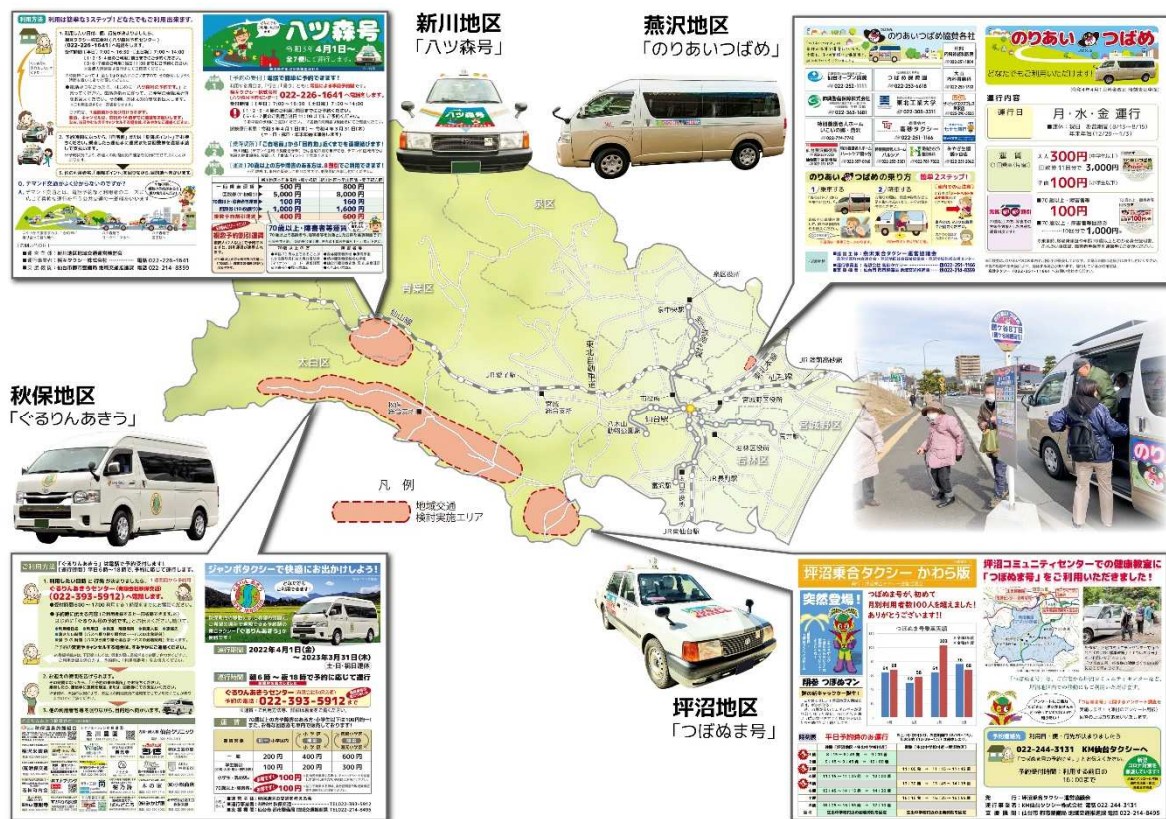


図 2-14 市内における地域交通実施地区（試験運行・本格運行）

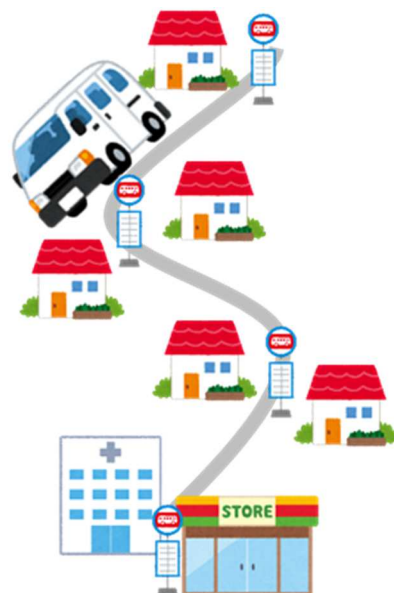
【コラム】バス以外にもさまざまな移動手段があります

本市で採用している事例や他都市で採用されている移動手段の事例などを紹介します。

定時定路線型乗合タクシー

定時定路線型とは、バスと同じように、経路（停留所）や運行ダイヤがあらかじめ決められており、複数利用者が停留所で乗り降りをするものです。一般的に、住宅と目的地となる施設が近くにまとまっていて、団地などの住宅が密集している地域に適しています。車両は、バスよりも小さなワゴン車等（10人以下）で運行しているものが多いです。

仙台市内では、宮城野区燕沢地区において定時定路線型の乗合タクシーを運行しています。
（令和3（2021）年度末時点）



予約運行型(デマンド型)乗合タクシー

予約運行型（デマンド型）とは、利用者の事前予約等により経路を設定して運行するものです。一般的に、路線バスほどの大量需要がなく、住宅と目的地となる施設が分散していて、家と家が離れており、停留所を設けても距離が遠くなる地域に適しています。地域ごとに異なりますが、自宅前で乗り降りすることができる場合もあります。バスよりも小さなワゴン車（10人以下）やセダンタイプで運行しているものが多いです。

仙台市内では、青葉区新川地区、太白区坪沼地区、太白区秋保地区において、予約運行型の乗合タクシーを運行しています。

（令和3（2021）年度末時点）



病院・商業施設などの送迎サービス

病院、商業施設などが、施設利用者のために独自に運行するものです。基本的に施設利用者以外の利用には制限がありますが、地域の移動手段としての活用を検討することも考えられます。

自家用有償旅客運送(市町村または NPO 法人等による運行)

バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのことです。ガソリン代・道路通行料・駐車場料金のほか、人件費・事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内で、利用者から対価を収受することが出来ます。

仙台市内においては、交通空白地有償運送の事例はありませんが、福祉有償運送を行う団体として2団体が登録されています。(令和3(2021)年度末時点)

(参考：国土交通省自動車局旅客課 自家用有償旅客運送ハンドブック)

ボランティア輸送(地域の互助による輸送)

バス・タクシー事業が成り立たない場合に、安全上の措置を十分に検討したうえで、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送として、地域の互助によるボランティア輸送があります。ボランティアや地域の方が運転手となり、地域の移動手段を確保するものです。運転手が利用者から受け取ることができる金銭等の額は、運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車場代のみといった決まりがあります。

(6) 自動車の利用状況

子育て世帯は基本的に自動車を保有しているものの、若者のみの世帯では自動車保有しない割合が増加しており、車を使わないライフスタイルへの変化が見られます。また、自動車の分担率をみると、都心地域や鉄道沿線以外の地域で高くなっていることがうかがえます。

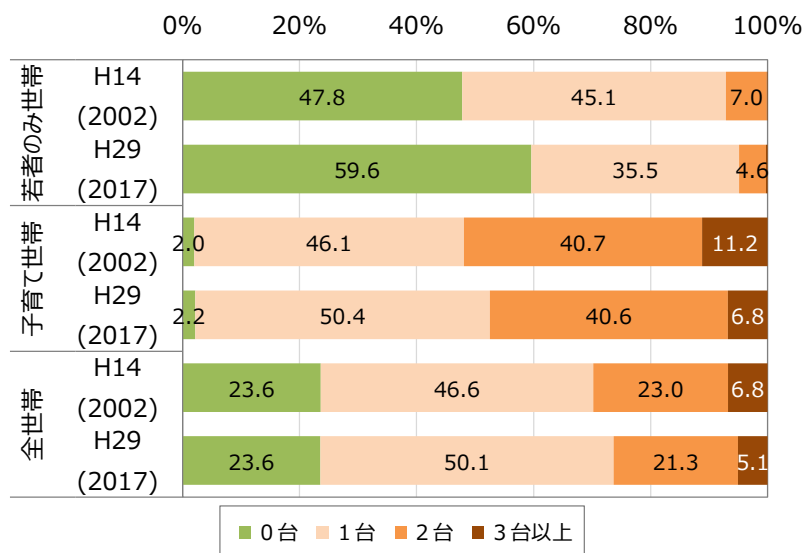


図 2-15 若者のみ・子育て世帯・全世帯の自動車保有台数の比較

出典：第4・5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

※若者のみ世帯：29歳以下のみの世帯

子育て世帯：夫婦で20歳以下の子供がいる世帯

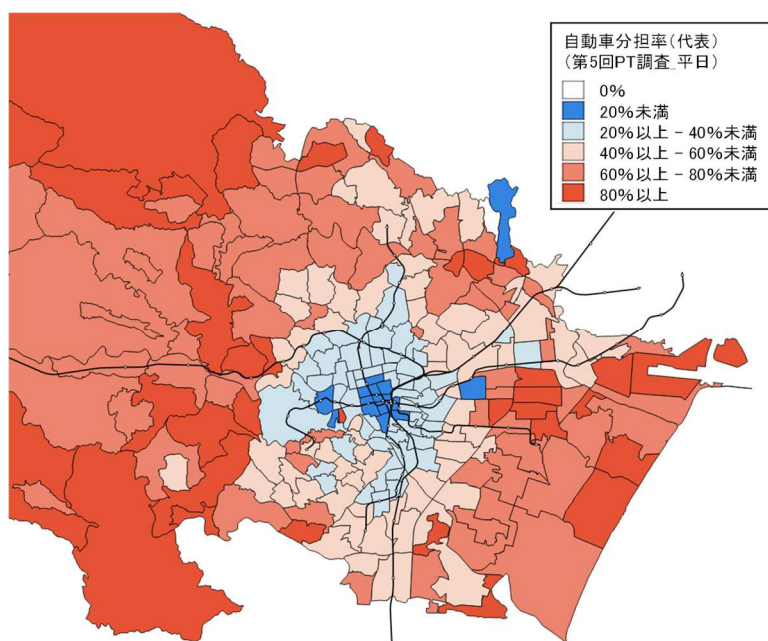


図 2-16 代表交通手段自動車分担率 (H29 (2017)・平日・中ゾーン別)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

(7) 交通環境の革新の可能性

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ます。本市でも「東北次世代移動体システム技術実証コンソーシアム」が主体となり、令和元（2019）年5月に泉パークタウン寺岡地区において、小型低速EVバスを用いた次世代移動サービスの実証実験と試乗体験会を実施しました。

また、杜の都仙台のまちの魅力を高め賑わいや活力にあふれた元気なまちを実現するため令和2（2020）年12月に仙台MaaS運営委員会を設立し、令和3（2021）年10月からサービス提供を開始しました。

本市に関係するものとしては他にも、東日本旅客鉄道株式会社仙台支社が令和2（2020）年2月に観光型MaaSとして実施した「TOHOKU MaaS 仙台trial」や同年9月～11月の「TOHOKU MaaS 仙台・宮城trial」、令和3（2021）年4月～9月の東北デスティネーションキャンペーンに合わせて実施した「TOHOKU MaaS」（秋保オンデマンド交通）があります。



図 2-17 10人乗り小型低速EVバス

出典：仙台市 仙台特区
※令和元（2019）年5月27日～6月4日に泉パークタウン寺岡地区（仙台市泉区寺岡）で行われていたEVバス実証実験



図 2-18 デジタルチケットイメージ

出典：東日本旅客鉄道仙台支社プレスリリース
（「TOHOKU MaaS」がさらに便利に！）



図 2-19 仙台MaaSパンフレット

出典：仙台市 HP

2.2 仙台市の公共交通の課題

「2.1 仙台市の公共交通及び公共交通をとりまく現状」及び「7.2 現状と課題に関するデータ」で整理した現状から、本市の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。
- ・従業者数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】

- ・自動車を保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の自転車分担率が高いものの、都心部では自転車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。

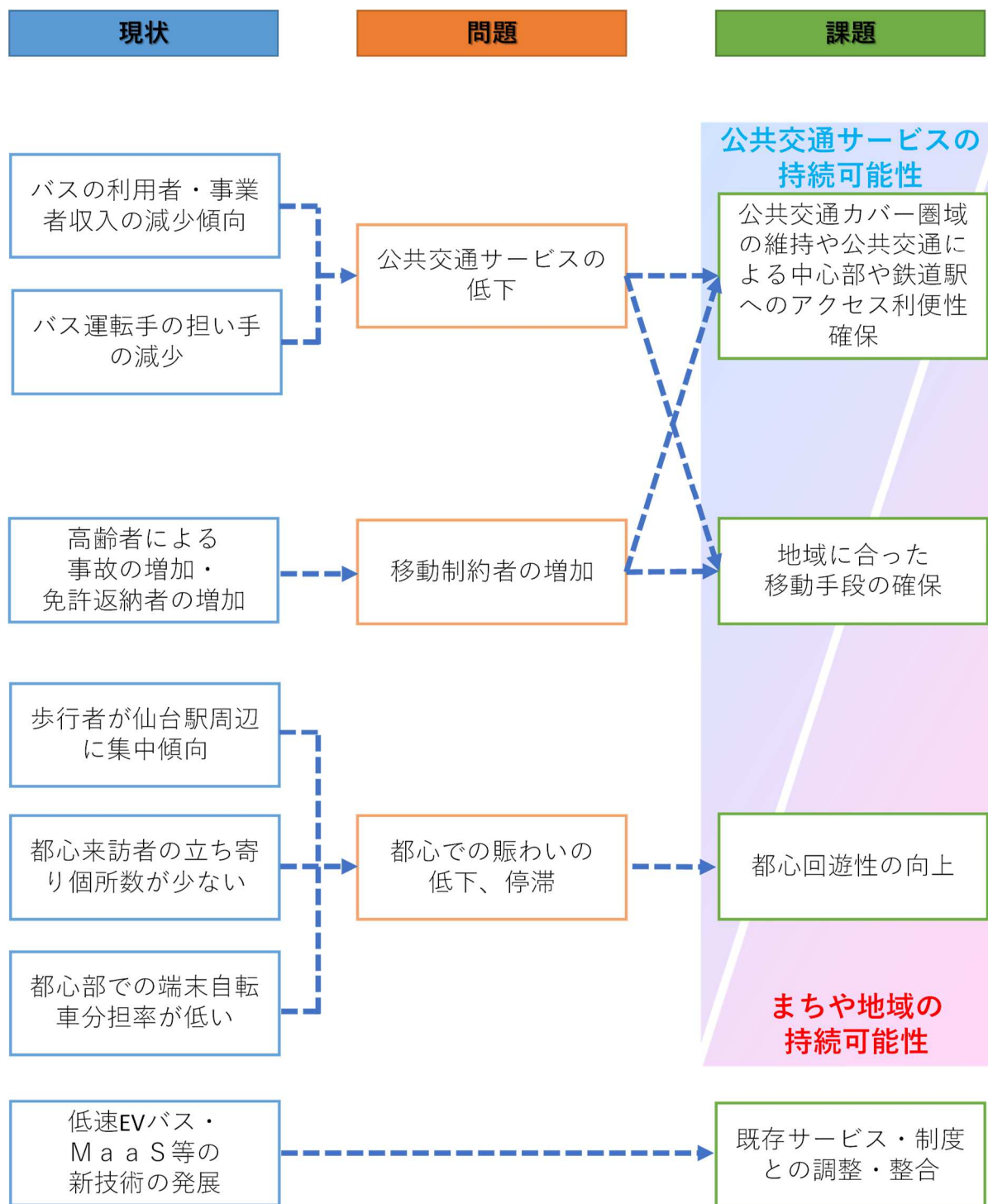


図 2-20 公共交通に関する現状・問題・課題の整理

【公共交通の定義】

公共交通は、誰もが利用でき、比較的多数の人を効率的に輸送できることから、生活に欠かせない交通手段であり、環境負荷の低減や健康増進、まちの賑わい創出などに寄与するものです。

➤ 地下鉄・JR 在来線

主に市内の中距離から遠距離の移動を担い、高い定時性と速達性を持つ基幹的な交通手段であり、都市の基軸としてまちづくりにおいても骨格的な役割を担います。

➤ 路線バス

鉄道と比べてきめ細やかな路線の設定ができ、停留所間の距離も短いため、多様な移動に対応する交通手段です。本市では、鉄道駅にアクセスするためのフィーダーバスや都心へ直接アクセスするための都心直行型バスといった様々な役割の路線を設定し、市内の多様な移動を支えます。

➤ 地域交通

地域主体により運行される乗合タクシー（デマンド交通を含む）等であり、地下鉄やJR 在来線、路線バスを補完する移動を担います。

➤ タクシー

最も自由度の高い公共交通機関として、比較的近距离の移動や個人・少人数のニーズに対応し、ドアツードアなどのきめ細かいサービスを提供します。

➤ 都市間交通（高速バス・新幹線）

本市の内外をつなぎ、観光や出張などに代表される長距離移動を担います。

3. 公共交通に関する目標及び基本方針

3.1 公共交通に関する目標

仙台市の公共交通の課題等を踏まえ、下記のとおり目標を定めます。

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。

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。

※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。

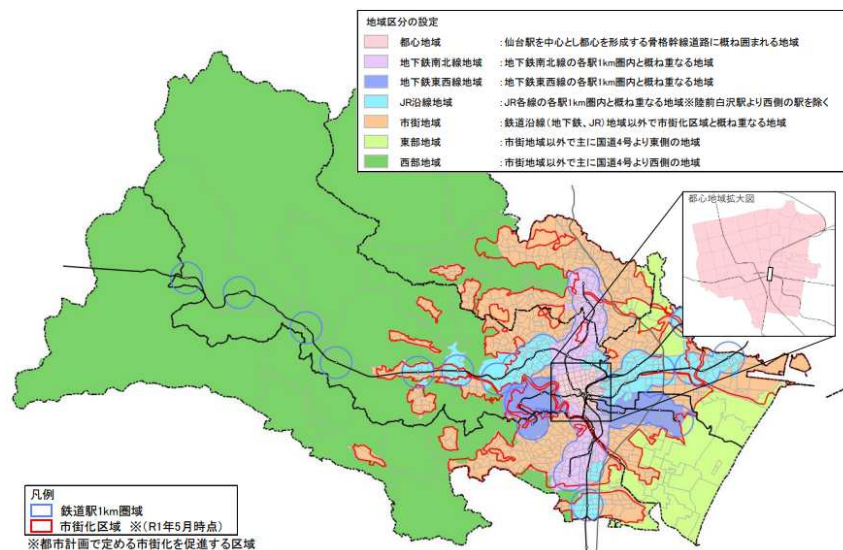


図 3-1 せんだい都市交通プランにおける地域区分

3.2 公共交通に関する基本方針

「3.1 公共交通に関する目標」を実現するため、「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。

基本方針 1 公共交通軸の形成・機能強化

都心や拠点にアクセスできる公共交通軸の設定と強化により、機能集約型の都市づくりを目指す。

基本方針 2 路線バスの利便性向上

路線バスの効率性と利便性の向上により、持続可能な公共交通のサービスの確保を目指す。

基本方針 3 地域交通の維持・確保・充実

地域のニーズや実情に応じた地域主体の移動手段の維持・確保・充実により、自由に移動ができる生活の実現を目指す。

基本方針 4 都心回遊交通の強化

都心での多様な活動や利便性を高めるため、公共交通等による都心の回遊性強化により、まちなかの賑わいの向上を目指す。

基本方針 5 公共交通のシームレス化・利用促進

公共交通を中心とした、持続可能な交通体系を構築するため、複数の交通手段を組み合わせた移動に関する利便性の向上により、誰もが利用しやすい公共交通サービスの確保を目指す。

【課題】

【地域公共交通計画における基本方針】

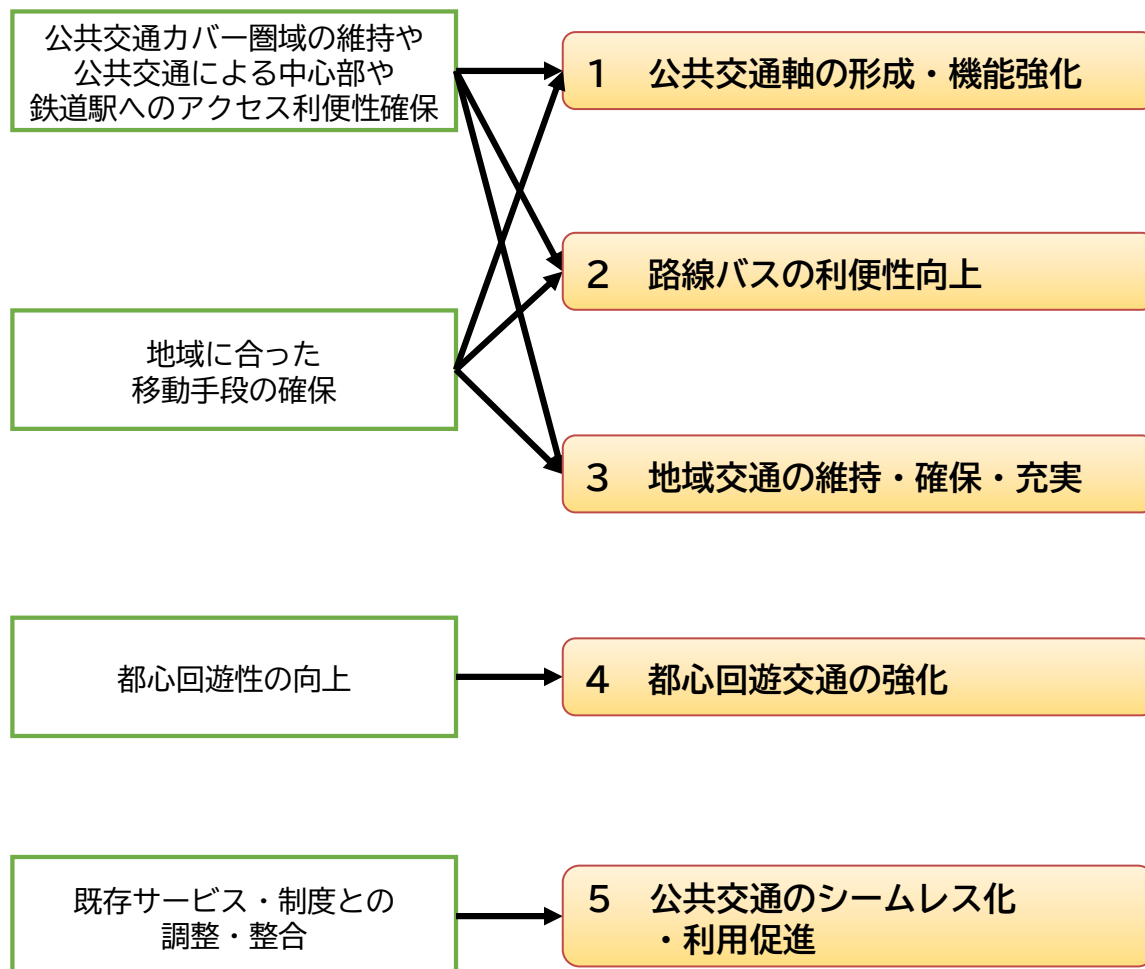


図 3-2 地域公共交通計画における課題と基本方針の整理

4. 公共交通ネットワーク

4.1 公共交通ネットワークの整理

せんだい都市交通プランの将来交通体系において、鉄道の機能強化に向けて、鉄道を最大限に活かすために取り組んできた鉄道駅へのフィーダーバスの結節に加え、都心アクセス型のバスを主な移動手段とする地域におけるバス幹線軸の形成や地域が主体となった移動手段の確保・充実など、過度に自家用車に依存しない質の高い公共交通を中心とした交通体系の実現に取り組むこととしています。

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を設定する必要があります。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。

そして、誰もが利用しやすく、自由に移動ができる公共交通を実現するためには、比較的大きな輸送需要に適した路線バスや地域の多様な移動需要に適した地域交通等、公共交通サービスによる適切な役割分担をすることが必要です。

そこで、既存公共交通ストックを有効活用していくため、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。

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。

地域公共交通計画の基本方針

公共交通ネットワークの整理

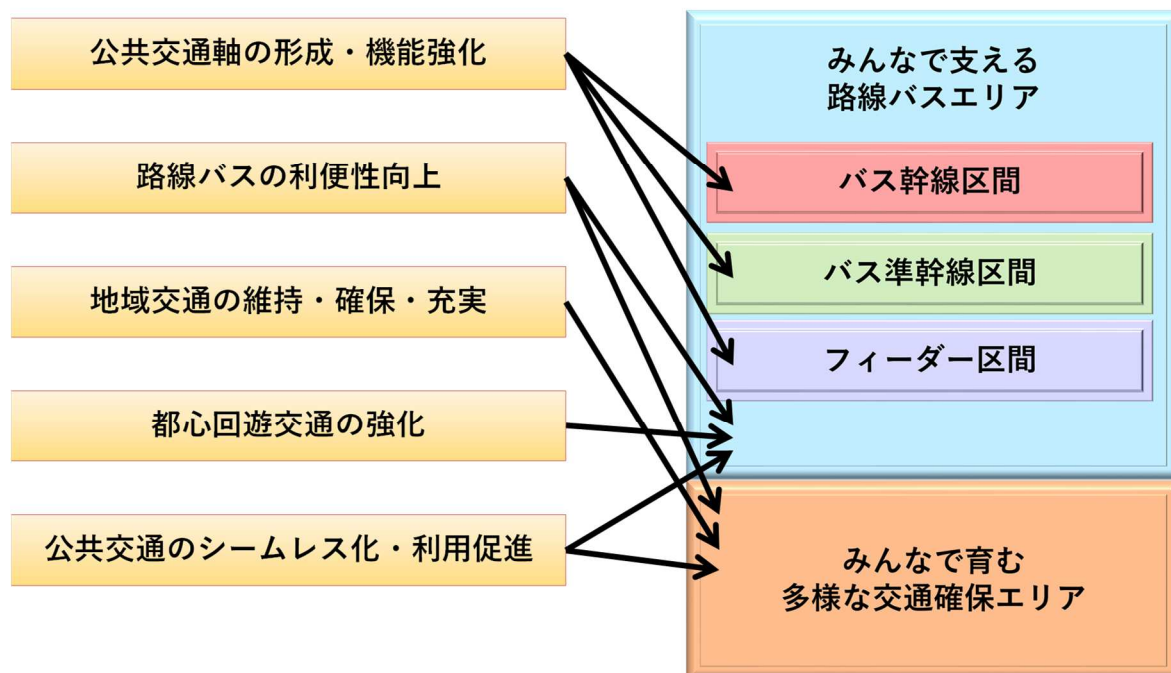


図 4-1 公共交通ネットワークの整理

表 4-1 公共交通ネットワークのエリア及び区間

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

4.2 公共交通ネットワークの構築

路線バスについては、これまで郊外住宅地の開発、新たな道路開通、地下鉄開業などのバス利用状況の変化に合わせてネットワークの拡大や再編等が実施されてきました。

近年は路線バス利用者の減少に伴い運行本数の減便を進めてきたものの、需要と供給が一致しない状況となっています。また、持続可能な公共交通ネットワークとするためには、現在の運行状況や都市構造などを考慮し、需要に応じた公共交通を採用し、利便性を確保することが重要になります。

そこで、本節では、下表の分類基準に基づき、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。

表 4-2 エリア及び区間の分類基準

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滿となる区間の沿線

各エリア、各区間の分類基準は、それぞれ全てを満たすものとする。

*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 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 m²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

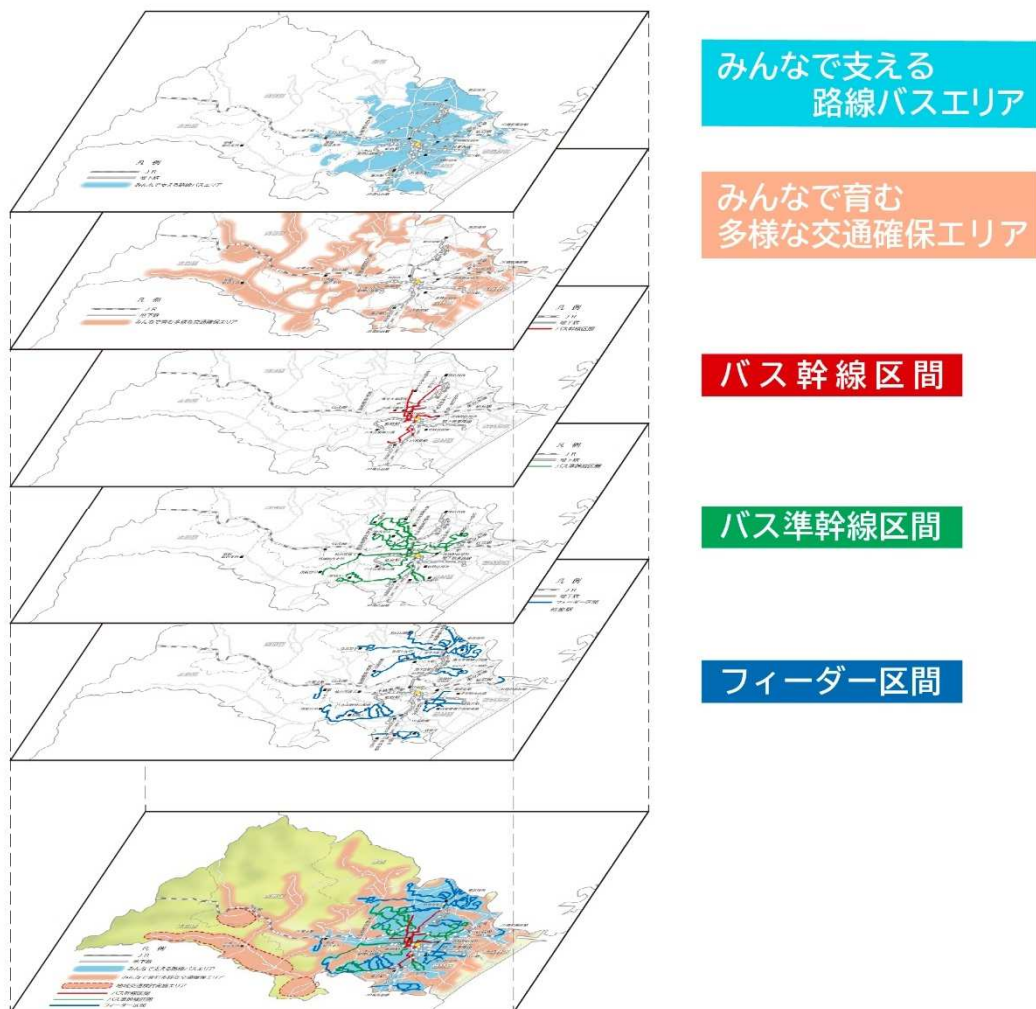


図 4-2 公共交通ネットワーク層別イメージ

(1) みんなで支える路線バスエリア

「みんなで支える路線バスエリア」は公共交通の需要が一定程度見込まれるエリアであり、都市の骨格となる鉄道及び比較的多数の人を効率的に輸送できる路線バスにより、移動が可能なエリアです。

このエリアでは、都心へ直接アクセスするための都心アクセス型バスや鉄道駅にアクセスするためのフィーダーバスといった様々な役割の区間を設定し、各区間に応じた施策を実施することで利便性の向上を図ります。

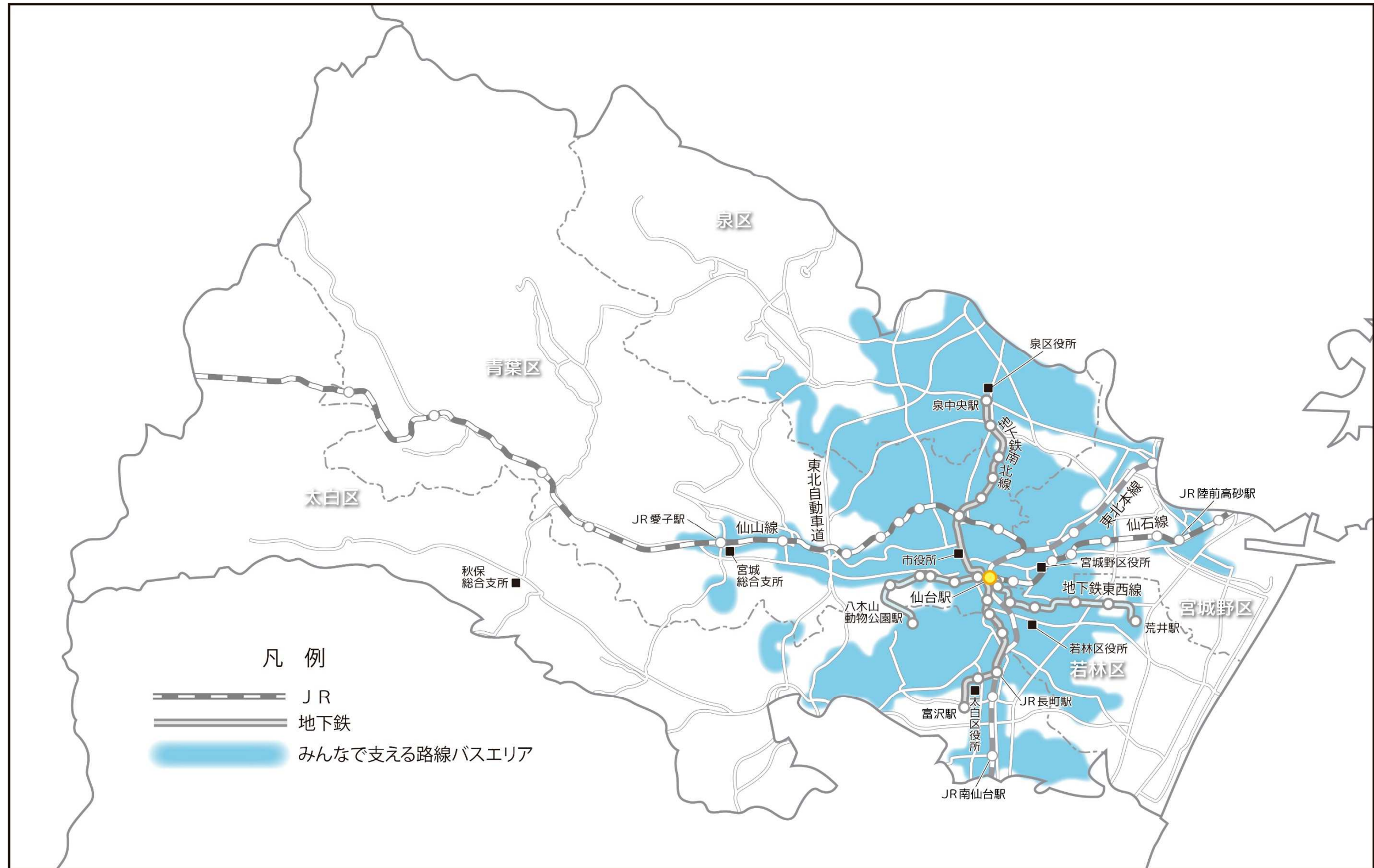


図 4-3 みんなで支える路線バスエリア

(2) みんなで育む多様な交通確保エリア

「みんなで育む多様な交通確保エリア」は、郊外等で人口が点在していること等から輸送需要の確保が課題と考えられるエリアです。

このエリアでは、路線バスの利用促進や地域の実情にあった公共交通のあり方、路線バスと地域交通の適切な役割分担等について、地域の皆様、交通事業者、行政の三者による意見交換を行いながら、地域の実情に応じた多様な移動手段の確保を目指します。

なお、移動手段の確保にあたっては、地域の利用や観光の視点も踏まえつつ、路線バスの維持や運行ダイヤの見直しに向けた検討、もしくは、地域住民主体の地域交通導入や、路線バスの一部運行形態の転換などについて検討します。

事前相談

○地域からの相談等



地域の実情にあった移動手段についての意見交換

○移動実態調査／グループインタビュー
○意見交換会（地域にあった交通の検討） 等



地域の実情に応じた移動手段の確保に向けた検討

○路線バスの活用（利用促進）
○新たな移動手段の活用（地域交通の運行計画策定）
○地域交通の試験運行 等



地域の実情に応じた移動手段の実現

○地域交通の本格運行
○路線バスと地域交通の適切な機能分担



図 4-4 地域交通の導入フローの一例

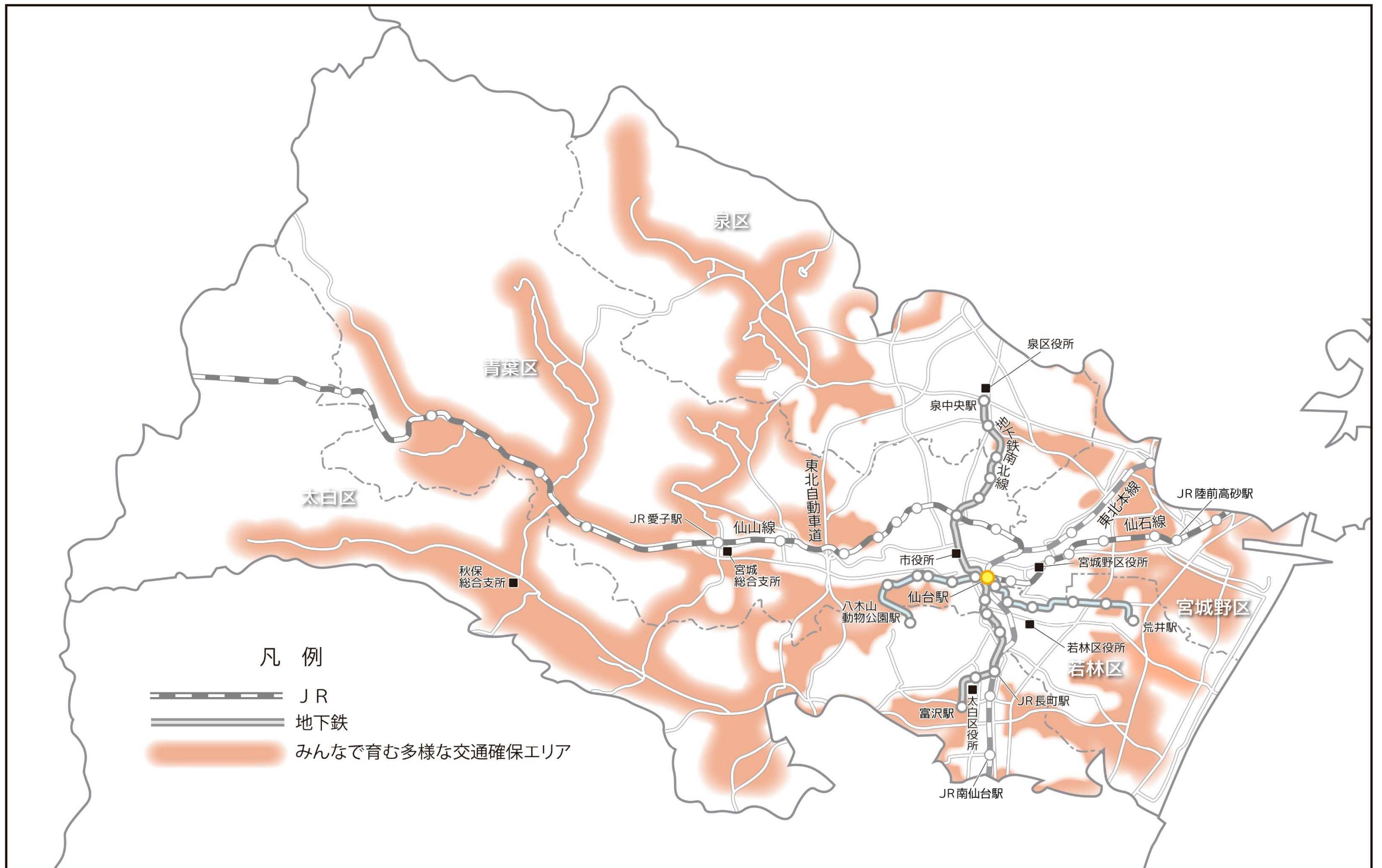


図 4-5 みんなで育む多様な交通確保エリア

(3) バス幹線区間

「みんなで支える路線バスエリア」内において、都心へアクセスする路線バスのうち幹線軸を形成し、多車線区間におけるバスレーン設置などのハード整備による走行環境の改善等、鉄道に準じた運行本数や利用しやすい運行間隔など、定時性・速達性に優れた都心アクセス型バスの提供を目指す区間です。

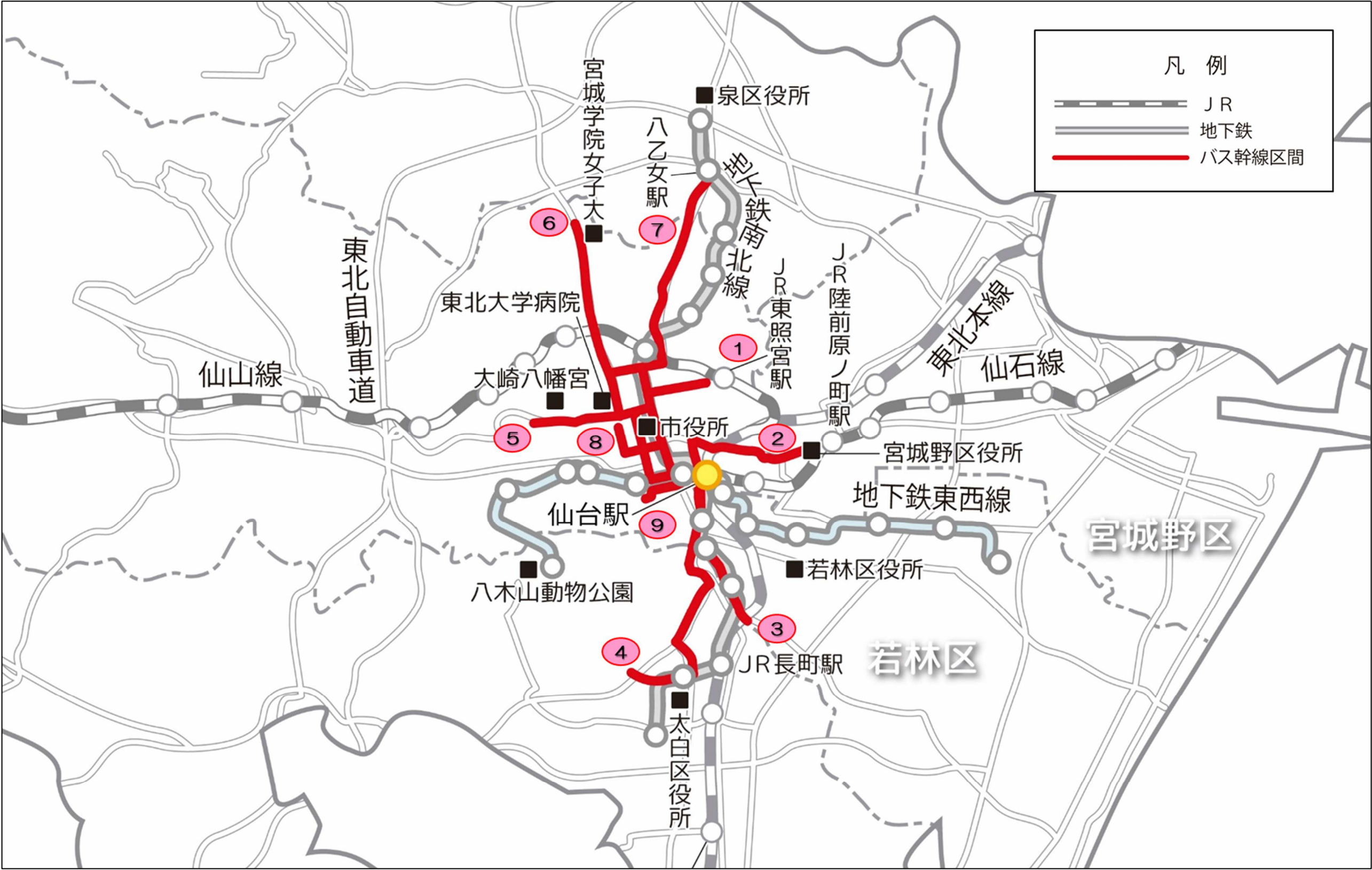


図 4-6 バス幹線区間

(4) バス準幹線区間

「みんなで支える路線バスエリア」内において、バス幹線区間と同等の人口や施設の立地があるものの、バス幹線区間の条件に合致しない区間において、バス幹線区間に準じた都心アクセス型バスの提供を目指す区間です。区間において都心までのアクセス利便性を確保することから、バス準幹線区間からバス幹線区間の接続バス停での乗り継ぎを前提とするものではありません。

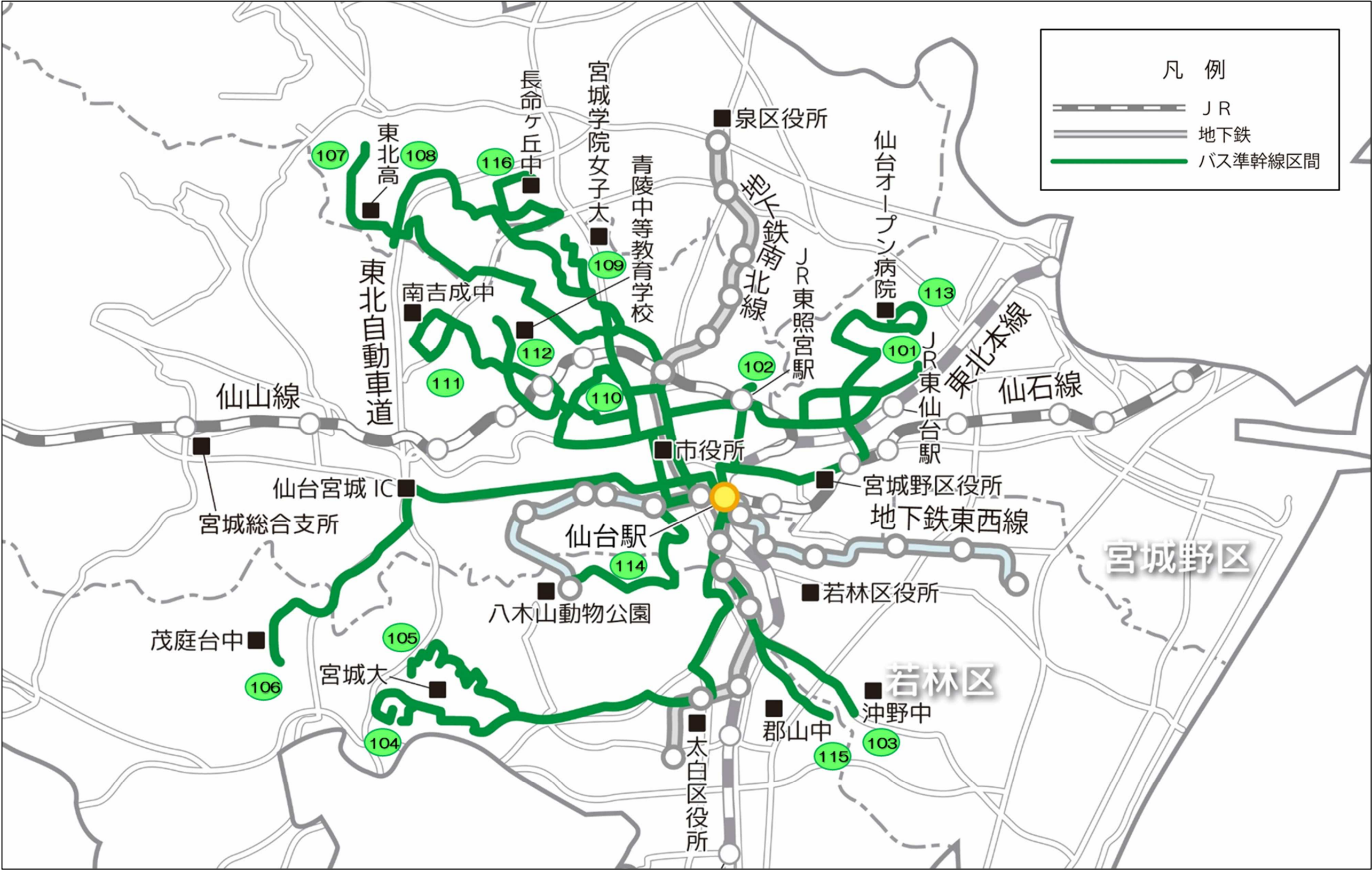


図 4-7 バス準幹線区間

(5) フィーダー区間

「みんなで支える路線バスエリア」内において、乗り換えによる移動のため鉄道駅へのアクセスを重視したフィーダーバスの提供を目指す区間です。

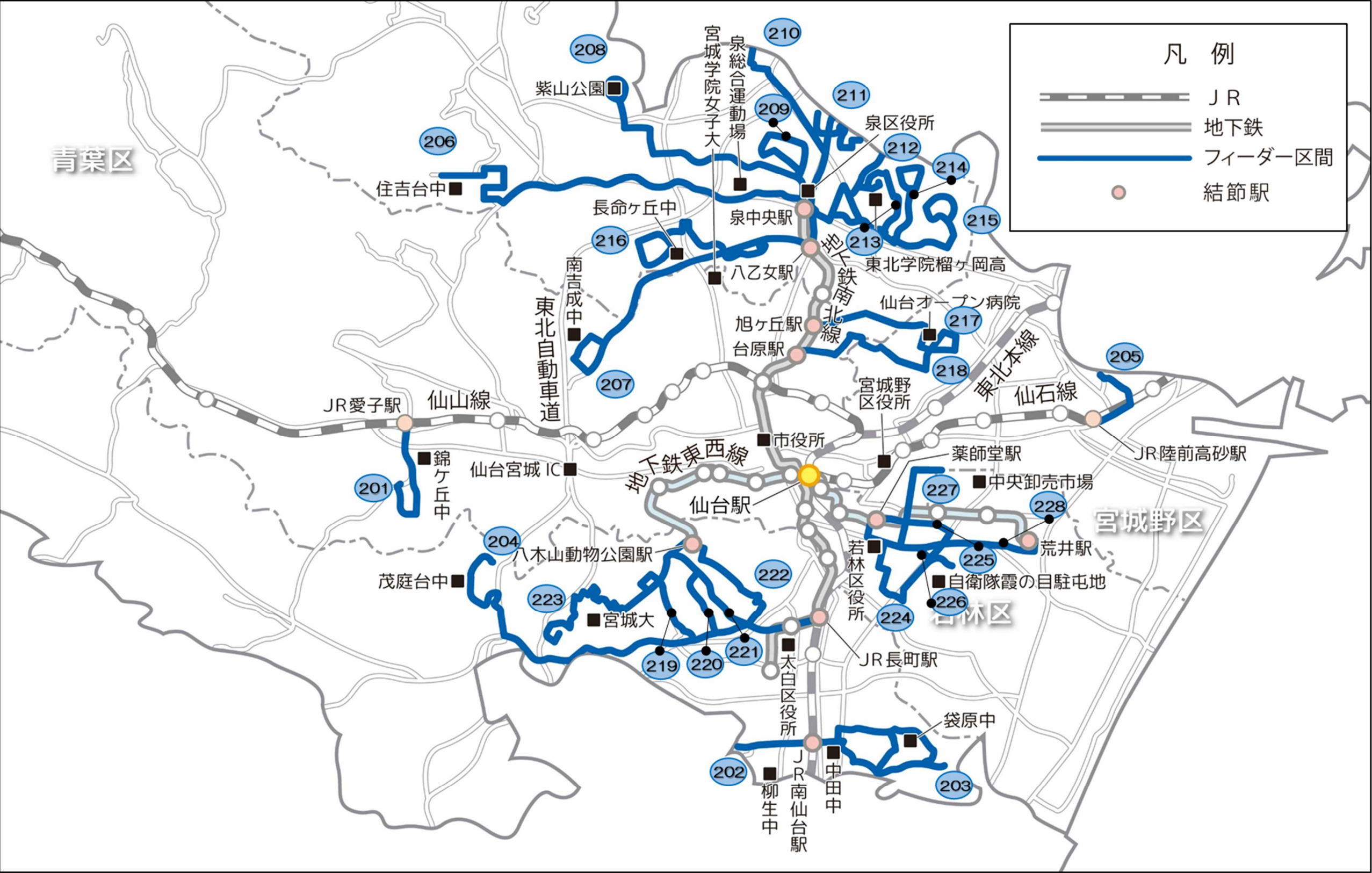


図 4-8 フィーダー区間

(6) 各区間及び各地区の起終点等について

バス幹線区間、バス準幹線区間、フィーダー区間及び各地区における起終点等を設定します。表 4-3 に記載した起終点等については、公共交通カバー圏域の維持や公共交通による中心部や鉄道駅へのアクセス利便性確保による市民の持続可能な移動手段の確保に向け、地域公共交通確保維持事業の地域内フィーダー系統補助（以下、「フィーダー補助」という。）の活用も含めた運行を確保・維持する必要があります。

表 4-3 各区間及び各地区の起終点等について

No.	起終点等		フィーダー補助の活用
バス 幹線 区間	1	仙台駅～北六番丁小学校前 付近	○※1
	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	○※1
	6	仙台駅～宮城学院前 付近	○※1
	7	仙台駅～八乙女駅 付近	○※1
	8	仙台駅～交通局大学病院前 付近	○※1
	9	仙台駅～高等裁判所前 付近	○※1
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	○※1
	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	○※1
	107	仙台駅（北仙台）～泉ビレジ四丁目 付近	○※1
	108	仙台駅（北仙台）～西中山 付近	○※1
	109	仙台駅（北山一丁目）～桜ヶ丘七丁目 付近	○※1
	110	仙台駅（北山一丁目）～（歯学部・東北会病院前）仙台駅	○※1
	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	○※1
	112	仙台駅（大崎八幡宮前）～国見ヶ丘三丁目 付近	○※1
	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	○※1
	114	仙台駅（高等裁判所前）～八木山動物公園駅 付近	○※1
	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	○※1
フィー 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	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	
	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～鶴ヶ丘ニュータウン（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	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	地下鉄東西線駅 結節	
	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	
地域 交通	—	燕沢地区	
	—	坪沼地区	○
	—	新川地区	○
	—	秋保地区	○

※1：仙台都心循環線と重複する区間

※2：各区間及び各地区のうち、フィーダー補助を活用している路線の詳細については、別冊を参照

4.3 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めます。

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「5. 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