

5. 公共交通体系を実現するための施策

5.1 地域公共交通計画の取組内容

地域公共交通計画の目標を実現するために必要な取組内容について実施するエリア及び区間を整理します。各取組内容については、仙台市が主体となり交通事業者※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ることとし、詳細は「5.2 施策概要及び取組方針」にて整理します。

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

各取組内容のうち、国との連携による系統の維持に向け、地域公共交通確保維持事業のフィーダー補助の活用が必要な事項についても、表 5-1 で整理します。

表 5-1 地域公共交通計画で取組む施策の一覧

公共交通の基本方針	個別施策	取組内容	エリア		区間			実施計画 策定予定	フィーダー 補助の活用 見込み
			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		●				●	
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	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		●				●	
		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	●						
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	3) 公共交通を利用した回遊のあり方検討	●					●	●
		1) 自動運転等新技術の活用	●						
		2) 駅等交通結節点における案内誘導の改善	●						
	⑧バス待ち環境整備	3) 路線バスの共通ナンバリングの導入検討	●	●				●	
		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) 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	●	●					
	⑩運賃施策等による公共交通利用の促進	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	●	●					
	⑪キャッシュレス決済の利活用の促進	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	●	●					
		3) 住民モビリティ・マネジメント	●					●	
	⑫駅やバス・地下鉄車両等のバリアフリー化	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	●						
		1) MaaSの推進	●	●					
	⑬MaaSの推進	1) 来訪者向け公共交通施策の実施	●					●	●
		2) 来訪者向け交通手段の利用促進	●	●					

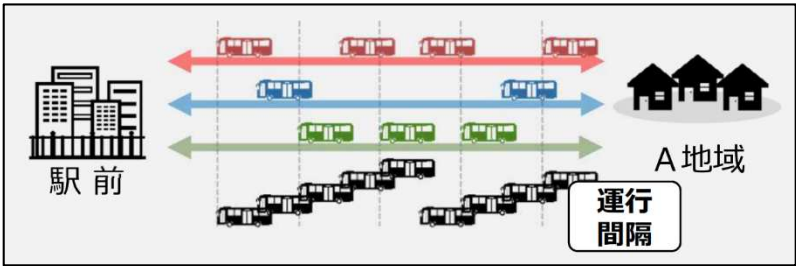
※ 1：鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者など

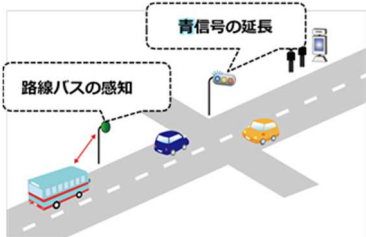
※ 2：宮城県警察

※ 3：国土交通省、仙台市

5.2 施策概要及び取組方針

(1) 公共交通軸の形成・機能強化及び路線バスの利便性向上

施策①	バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施	9 路線と利用者間の 接点をつくらせ  11 バスに近づける まちづくり 
概要	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。	
取組内容	1) バス幹線区間及びバス準幹線区間における事業者間調整 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。  図 5-1 パターンダイヤ化のイメージ (1) 運行事業者間調整 【現状】 現状：A社による運行の維持が困難等 A社 ↓ 【計画】 計画：B社+C社による運行 B社 C社 A社のみの運行が困難となったので、新たにB社、C社による運行へと変更 (2) 運行調整 【現状】 特定に時間に運行が集中 運行の空白時間が発生 ↓ 【計画】 車両台数や運転手数の削減 運行ダイヤを調整して、等間隔ダイヤで運行 空白時間帯の解消 運行の空白時間があつたものを2社でダイヤ調整し等間隔の運行へと変更 地方公共団体の支援を受けつつ実施 図 5-2 運行ダイヤ調整などのイメージ 取組の進め方 仙台市が計画期間の前期に交通事業者と協議・検討し、実施計画をとりまとめます。	

施策①	バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施	9 路線と沿道客の 連携をつくり出す	11 沿道客にわたる 利便性をつくる
2) バス待ち環境の整備 利用者の利便性を向上させるため、バス停の上屋やベンチ、スマートバス停等のバス待ち環境の整備状況について把握を行い、対象区間の沿道状況や利用状況等を踏まえ、設定されたバス幹線区間・バス準幹線区間のうち選定された区間ごとに効果的な施策の検討・導入を図り、待合環境の向上に取り組めます。  図 5-3 バス待ち環境の例（左から、バス停上屋・ベンチ、接近表示器、スマートバス停） 取組の進め方 仙台市が計画期間の前期に交通事業者と協議・検討し、交通管理者、道路管理者と連携し実施します。 3) 走行環境等の整備 バスの定時性・速達性を向上するため、対象区間の交通状況等について把握し、バスレーンの整備、PTPSの導入、バス車両の改善などの検討に取り組めます。  図 5-4 PTPSのイメージ  図 5-5 バスレーン設置のイメージ 取組の進め方 仙台市が交通管理者、道路管理者とともに、交通事業者と連携しながら導入区間について検討を行います。			

施策②

フィーダー区間における利便性向上策の実施

11

公共交通機関の利便性向上

概要

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

取組内容

1）フィーダー区間の事業者間調整

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

取組の進め方

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

2）乗り換え等に関する情報提供の改善

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

「標準的なバス情報フォーマット」の構成

静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS Realtime」の2種類のフォーマットを包含しています。

路線時刻運賃

7:26	7:56	8:20	120
7:37	7:57	8:21	140
7:52	8:02	8:26	140
7:58	8:04	8:28	210
8:12	7:58	8:28	210
8:16	7:58	8:32	240
8:19	7:58	8:32	240
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270
8:24	7:42	8:41	270

図 5-6 標準的なバス情報フォーマットの構成

出典：国土交通省「標準的なバス情報フォーマット」ダイジェスト

取組の進め方

仙台市が交通事業者とともにバス情報の活用に向けた検討に取り組めます。

施策②

フィーダー区間における利便性向上策の実施



3) 乗り換え時刻表の掲示

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

時刻表	のりば	系統番号	行先・経由	出発予定
07:38	2	[宮交]	宮城野・青葉通り 仙台駅前	
07:38	6	[宮交]	鹿野橋・仙台駅前 県庁市役所前	
07:40	1	[K601]	愛宕大橋・県庁市役所 交通局東北大学病院	約4分後
07:40	5	[58]	戸口小学校 長町南駅・長町駅東口	約4分後
07:47	1	[S701]	宝蔵橋 仙台駅	約11分後
07:47	3	[10]	仙台城跡南 宮教大・青葉台	約11分後
07:47	5	[N60]	白赤崎・八木山南 長町南駅・長町駅東口	約11分後
現在時刻 07:36				

図 5-7 乗り換え時刻表の掲示の例

取組の進め方

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

4) バス待ち環境の整備

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



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

取組の進め方

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

施策③	既存鉄道の機能強化
概要	定時性・速達性に優れ、都市交通の軸として公共交通体系の骨格を形成する鉄道について、交通機関相互間の乗り換え利便性を高め、既存鉄道の機能強化を図ります。
取組内容	1) 仙台駅における乗り換え利便性向上策の実施 東北の玄関口として重要な交通結節駅である仙台駅は、都心部の交通の中心でありながら、乗り換への複雑さやバス・自動車の混雑などの課題を抱えています。 こうした課題に対して、現在、バスターミナル拡張による路線バス停の集約化等に向けた仙台駅西口駅前広場再整備事業を進めており、バスターミナルとペDESTリアンデッキ等を結ぶ主要な乗り換え動線において、エスカレーター等を増設し、更なる乗り換え利便性の向上を図っていきます。 図 5-9 仙台駅西口（イメージパース） 取組の進め方 仙台市が交通事業者とともに継続して取り組みます。

施策③	既存鉄道の機能強化	9 産業と社会資源の連携を促す 11 公共空間の活用を促す 13 環境政策に配慮した施策の実施
	2) 泉中央駅周辺における交通環境改善策の検討 地下鉄南北線の端末駅であり仙台市北部の主要な乗り換え拠点である泉中央駅は、周辺道路混雑やバスターミナル内の滞留などの課題を抱えています。 こうした課題に対して、民間活力を活用した泉区役所建替事業に併せ、交通環境改善について検討を進めます。 取組の進め方 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。	

(2) 地域交通の維持・確保・充実

施策④	地域が主体となった移動手段の確保・充実 
概要	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。
取組内容	1) 地域の実情に合った移動手段の確保 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。また、地域交通を利用する高齢者や障害者への運賃割引制度を導入した運営主体に対する減収分の補助やポスター・チラシの作成など、地域が主体となった利用促進策への支援を行います。  みんなで育てる地域交通乗り乗り事業 地域の足の確保に向けた取り組みを支援します！ 基本的な考え方：地域のみなさまが中心 持続可能な地域交通の発展には、地域のこともよく理解している「地域のみなさま」が中心となって取り組んでいくことが重要で、みなさまで地域交通を「つくる」ことで需要がわかち、運営に関わり「守り」「育てる」ことで持続可能な運行につながります。 ▼このようなお困りごとの解決に向け、みなさまで地域の足の確保を考えてみませんか？ - 乗客の確保が不安に、なってきたけれど、近くにバス停まで遠くて、バスが通らない。 - 道路が狭いので、バスが通らない。 - バスが通らないので、乗客が通らない。 - 乗客が通らないので、バスが通らない。 - 乗客が通らないので、バスが通らない。 中山間地域 道路が狭い地域 郊外地域 市街地 地域交通とは... 公共交通のサービスレベルが低い地域等において、通勤・通学・通院・買い物等市民の日常生活に必要不可欠な目的のために運行する。既存の公共交通を補完する交通手段をいいます。 担当・お問合せ 仙台市 都市整備局 総合交通政策部 地域交通推進課 仙台市青葉区宮城三丁目1番1号 TEL:022-214-8359 FAX:022-214-8350 ホームページ: https://www.city.sendai.jp/kokyo/norinori.html 取組の進め方 仙台市が継続して支援するとともに、市民・交通事業者と協議し、関係する企業や団体と連携しながら、移動手段の確保・充実に取り組めます。

図 5-10 みんなで育てる地域交通乗り乗り事業

施策④	地域が主体となった移動手段の確保・充実 11 ならぬからとる ならぬからとる
	2) 地域の移動手段確保について考える意見交換会の実施 地域の皆様、交通事業者、行政の三者による意見交換会を実施し、持続可能な移動手段の確保や充実に向けた検討を行います。 移動手段の確保については、路線バスや地域交通のほか、自家用有償運送などの交通手段も考慮して検討します。また、地域交通の導入を検討する場合には、「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」等により支援を行います。  図 5-11 意見交換会のイメージ 取組の進め方 仙台市が継続して支援するとともに、市民・交通事業者と協議し、関係する企業や団体と連携しながら、移動手段の確保・充実に取り組めます。 3) 地域交通を利用しやすい運賃施策等の検討・実施 地域交通がより利用しやすくなるように、割引制度やＩＣカード乗車券の導入、運行情報のオープンデータ化などを検討し、順次実施します。また、持続可能な地域交通の確保に向けて、時刻や経路検索などの情報提供、市内の各地域交通において共通利用できる予約システムの導入などについて検討し、利便性向上や運行事業者の省力化・効率化について、順次実施します。 取組の進め方 仙台市が市民・交通事業者とともに、実施に向けた検討に取り組めます。

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	地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点の整備により、地域交通と路線バスとの乗り換え利便性の向上や結節点における待合い環境の向上を図ります。
取組内容	1) 地域交通結節点整備 地域交通と路線バスとの結節点の候補箇所を選定し、整備箇所を検討します。また、地域交通と路線バスの乗り換えに関する結節点の機能強化についても検討します。 図 5-12 地域交通と路線バスが一体となって交通体系を形成するイメージ 取組の進め方 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。 2) 医療施設や商業施設等と連携した乗り換え停留所の設置 地域交通の乗り換え停留所の設置について検討します。その際に、目的地となる医療施設や商業施設等と協議し、ベンチなどを備えた停留所の設置による待合い環境や施設で受けられるサービスと連携した施策についても検討します。 取組の進め方 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。

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

(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 9 高齢者・障害者の 生活をつぎつぎ 11 高齢者・障害者の 生活をつぎつぎ
概要	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。
取組内容	1) 自動運転等新技術の活用の検討 仙台市における自動運転やグリーンスローモビリティ等の新技術、新たなモビリティの導入可能性について、企業や大学、地域のまちづくり団体等と連携しながら検証し、新技術の活用を検討します。 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4人乗り以上のパブリックモビリティ ● 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   図 5-13 グリーンスローモビリティ（GSM） 取組の進め方 仙台市が企業・団体等とともに、交通事業者と連携し、活用に向けた検討に取り組みます。

施策⑧	バス待ち環境整備 9 持続可能な都市の発展を促す 11 気候変動に対する適応策を講ずる 13 気候変動による被害を軽減する
概要	路線バスと鉄道の運行本数が同じではない等様々な要因から、バス待ち時間が発生することが想定されるため、バス待ち時間の間にバスの運行情報や様々な街の情報を入手できる環境、風雨の影響を受けずにバスを待つことができる環境の整備を図ります。
取組内容	１）スマートバス停の導入 スマートバス停は、液晶パネル等により、リアルタイムで情報を発信できるバス停です。路線図や時刻表の文字が拡大されて見やすくなるほか、バスの運行情報以外にも様々な情報を入手することもできます。また、時刻表等の情報を遠隔配信により更新できるようになる等、管理の効率化が期待されるため、スマートバス停の導入を検討します。また、スマートバス停の機能や表示する情報、広告との連携等について、実施内容を検討します。 取組の進め方 仙台市が計画期間の前期に交通事業者と協議・検討に取り組みます。 ２）バス待ち環境の整備 バス待ち環境の改善や整備が必要な箇所について、交通事業者と協議しながら改善方法や整備内容を検討します。また、上屋やベンチを伴ったバス停の整備や維持に向け、バス停が設置されている土地所有者や企業・団体と連携し、バス停を維持する手段や整備内容について検討します。 取組の進め方 仙台市が交通事業者と協議・検討するとともに、道路管理者や企業・団体等と連携しながら、更なる推進に取り組みます。

施策⑨	公共交通の情報提供や案内誘導の改善 11 公共交通の利便性を高める施策 13 公共交通の利便性を高める施策
概要	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。
取組内容	1) 公共交通の情報提供の改善 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。 取組の進め方 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。 2) 駅等交通結節点における案内誘導の改善 「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。 また、多くの路線バスが発着する仙台駅等において、路線バスへの乗り換え利便性の向上に向け、案内板等の設置について検討します。 取組の進め方 交通事業者、道路管理者が仙台市と連携し、改善に向けた検討に取り組みます。 3) 路線バスの共通ナンバリング等の導入検討 路線バスの行先や方面、主要な経由地が分かりやすくなるように、共通のナンバリングを付けること等を検討します。 取組の進め方 仙台市が計画期間の前期に交通事業者と協議・検討に取り組みます。

施策⑩	運賃施策等による公共交通利用の促進 11 公共交通機関の利用促進 13 公共交通機関の利用促進
概要	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。
取組内容	1) 一日乗車券等の実施 公共交通の利用を促すよう、一日乗車券等の制度を引き続き実施します。また、キャッシュレス決済や観光地でのM a a Sなど、様々な支払方法や複数のサービスが連携した事例を参考に、様々な利用者に使いやすい一日乗車券等を新たに検討します。 取組の進め方 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。 2) 新たな運賃・乗車券制度の検討 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。 取組の進め方 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。 3) 公共交通利用者の優遇策の検討 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。 取組の進め方 仙台市が交通事業者と協議し、企業・団体等と連携しながら、実施に向けた検討に取り組みます。

施策⑪	キャッシュレス決済の利活用の促進 11 仙台市が中心となるまちづくり 13 持続可能な社会の実現に向けた取り組み
概要	公共交通のキャッシュレス決済は利用拡大から利用定着の段階へ移りつつあり、更なる公共交通の利便性向上に向け、M a a Sをはじめとする多様なサービスとの連携等キャッシュレス決済の更なる活用を促進します。
取組内容	1) ICカード乗車券の利用・導入の促進 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。 取組の進め方 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。 2) キャッシュレス決済の検討 M a a S の事例を参考にしながら、クレジットカードや携帯アプリなどによる公共交通のキャッシュレス決済の方法について検討します。 取組の進め方 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。 3) ICカード乗車券の更なる利便性向上の検討 ICカード乗車券の活用について、複数の企業・団体等のサービスと連携して更なる利便性向上を検討します。 取組の進め方 仙台市が企業・団体等と連携しながら、交通事業者と協議し、実施に向けた検討に取り組みます。

施策⑫	駅やバス・地下鉄車両等のバリアフリー化	10 人や物の行き来が容易になる 11 公共交通機関が利用しやすくなる 13 高齢者や障害者に対する配慮が図られる
概要	「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等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ります。	
取組内容	１）鉄道駅バリアフリー化の推進 福田町駅において駅舎と自由通路の移転整備に向けた検討を行い、バリアフリー化を図ります。 仙台駅、北仙台駅等において更なるバリアフリー化の充実を検討します。 取組の進め方 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。 ２）誰にでも使いやすい移動車両等の導入 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。 取組の進め方 交通事業者が仙台市と連携し、継続して取り組みます。	

施策⑬	モビリティ・マネジメント等の推進 11 仙台駅周辺 まちづくり 13 仙台市域に 公共交通対策を
概要	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。
取組内容	1) 住民モビリティ・マネジメント 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う行動変化を促し、公共交通への利用転換を図るとともに、地域全体で公共交通を支えるという活動につなげます。 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。 取組の進め方 仙台市が交通事業者と連携し、継続して取り組みます。

2) 転入者モビリティ・マネジメント

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



図 5-14 転入者への公共交通の案内資料等

取組の進め方

仙台市が交通事業者と連携し、継続して取り組みます。

3) 学生・生徒モビリティ・マネジメント

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

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

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

取組の進め方

仙台市が交通事業者や大学等と連携し、継続して取り組みます。

4) 公共交通利用促進イベントの開催

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

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

取組の進め方

仙台市が交通事業者や企業・団体等と連携し、継続して取り組みます。

5) 小学生への公共交通に関する学習の実施

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

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



図 5-15 小学生なつやすみバスの絵コンテストの実施



図 5-16 小学生の学習風景

取組の進め方

仙台市が市民や交通事業者、企業・団体等と連携し、継続して取り組みます。

6) パーク＆ライド等の推進

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



図 5-17 パーク＆ライドの広報

取組の進め方

仙台市が交通事業者や企業・団体等と連携し、継続して取り組みます。

施策⑭	M a a S の推進 9 11
概要	M a a S (Mobility as a Service) は、目的地までのルートや移動手段、さらにはまちなかの飲食・物販店、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える仕組みのことです。この仕組みにより、観光や出張等で来訪し、都心部や市内各地、さらにその周辺地域を回遊する移動や、市民や周辺市町村住民の買物や娯楽で都心部等に来て回遊する移動といった、多様な移動や活動への適用が想定され、まちなかの賑わい向上の効果や、鉄道、バス、タクシー等の公共交通の更なる活用が期待されることから、M a a S の利用促進に努めます。
取組内容	1) M a a S の推進 仙台M a a S (令和 3 (2021) 年 10 月サービス提供開始) の利用促進に向け、サービスの利用実績を踏まえ、各種機能の拡充やユーザビリティの向上に努めます。 <pre> graph TD subgraph Existing [既存システム・サービス] direction LR Info[情報案内] Map[マップ検索] Res[予約] Pay[決済] end Info --- MaaS[MaaS x SENDAI System] Map --- MaaS Res --- MaaS Pay --- MaaS MaaS --- UI[Web形式のユーザー・インターフェイス 簡単・シンプル・わかりやすい 手軽・安心] </pre> 図 5-18 仙台M a a S のプラットフォームのイメージ 取組の進め方 仙台市が交通事業者や企業・団体等と連携し、継続して取り組みます。

施策⑮	旅行者等が移動しやすい環境の整備 11 仙台駅周辺に 訪れる人を 増やす施策 13 観光地等に 多様な観光客を
概要	本市には、観光やビジネス、国際会議などを目的とした多くの旅行者等の来訪がありますが、交流人口の更なる拡大のためには、交通拠点から様々な場所へスムーズに足を運んでもらうことが重要です。 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。
取組内容	1) 来訪者向け公共交通施策の実施 「るーぷる仙台」について、さらに効率的に市内観光地に移動できるよう利便性向上に向けた検討を進めます。また、公共交通のオープンデータ化を推進し、来訪者に選ばれやすい情報提供のあり方を検討します。 また、アフターコロナに向けて、観光需要が回復、もしくは増加が見込まれる場合に想定される公共交通の利用について、観光需要にも対応した公共交通施策を検討します。 取組の進め方 仙台市が交通事業者や企業・団体等と連携し、実施に向けた検討に取り組めます。 2) 来訪者向け交通手段の利用促進 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。 取組の進め方 仙台市が交通事業者や企業・団体等と連携し、実施に向けた検討に取り組めます。

6. 地域公共交通特定事業

本計画に基づき、地域公共交通特定事業を実施するため、事業実施主体等において、実施計画を策定します。

表 6-1 地域公共交通特定事業の一覧

地域公共交通特定事業の名称		地域公共交通利便増進事業
対象事業	個別施策	①バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施
	取組内容	1) バス幹線区間及びバス準幹線区間における事業者間調整
路線名		八木山ライン 対象区間：仙台駅前～八木山動物公園駅
計画作成主体		仙台市
事業実施主体		仙台市交通局、宮城交通（株）
事業内容		バス幹線区間、バス準幹線区間として位置付けている、仙台駅～八木山動物公園駅（No.9 及び No.114）を運行する2事業者の系統についてダイヤ調整を行い、最大待ち時間の短縮を行う。

地域公共交通特定事業の名称		地域公共交通利便増進事業
対象事業	個別施策	⑥公共交通を利用した都心回遊の促進
	取組内容	3) 公共交通を利用した回遊のあり方検討
	個別施策	⑮旅行者等が移動しやすい環境の整備
	取組内容	1) 来訪者向け公共交通施策の実施
路線名		仙台都心循環線
計画作成主体		仙台市
事業実施主体		宮城交通（株）
事業内容		仙台駅を起点に愛宕上杉通、定禅寺通、晩翠通、青葉通を反時計回りに周回する循環線を新設する。

地域公共交通特定事業の名称		道路運送高度化事業
対象事業	個別施策	⑦自動運転等新技術の活用の検討
	取組内容	1) 自動運転等新技術の活用の検討
	個別施策	⑫駅やバス・地下鉄車両等のバリアフリー化
	取組内容	2) 誰にでも使いやすい移動車両等の導入
事業名		E V バスの導入
計画作成主体		宮城交通（株）
事業実施主体		宮城交通（株）
対象路線等		【泉営業所・野村車庫】 （E V バス導入路線名）仙台都心循環線 （その他の管轄路線名）宮城学院、泉桜ヶ丘、虹の丘団地、加茂長命ヶ丘、泉パークタウン、将監団地、将監ニュータウン、泉ヶ丘大富、南富谷サニータウン、新富谷ガーデンシティ、上桜木大清水、向陽台循環、向陽台、東向陽台、東北学院大学、永和台松森団地、松陵ニュータウン、鶴が丘ニュータウン、鶴が丘松陵、イオンモール新利府、泉鶴が丘、仙台港、宮城大学

7. 評価指標・推進体制等

7.1 計画の評価指標

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

表 7-1 評価指標（1/2）

目標・基本方針	評価指標	頻度	現況値	目標値 （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	図 2-10(p2-5)にあるように新型コロナウイルス禍で利用者が約 25％減少した※ 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）	図 2-12(p2-6)にあるように新型コロナウイルス禍で利用者が約 29％減少した※ 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）	図 2-12(p2-6)にあるように新型コロナウイルス禍で利用者が約 29％減少した※ 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	

表 7-2 評価指標（2/2）

目標・基本方針	評価指標	頻度	現況値	目標値 （令和 8（2026）年度末時点）	備考
【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）	図 2-12(p2-6)にあるように新型 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

7.2 推進体制

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

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

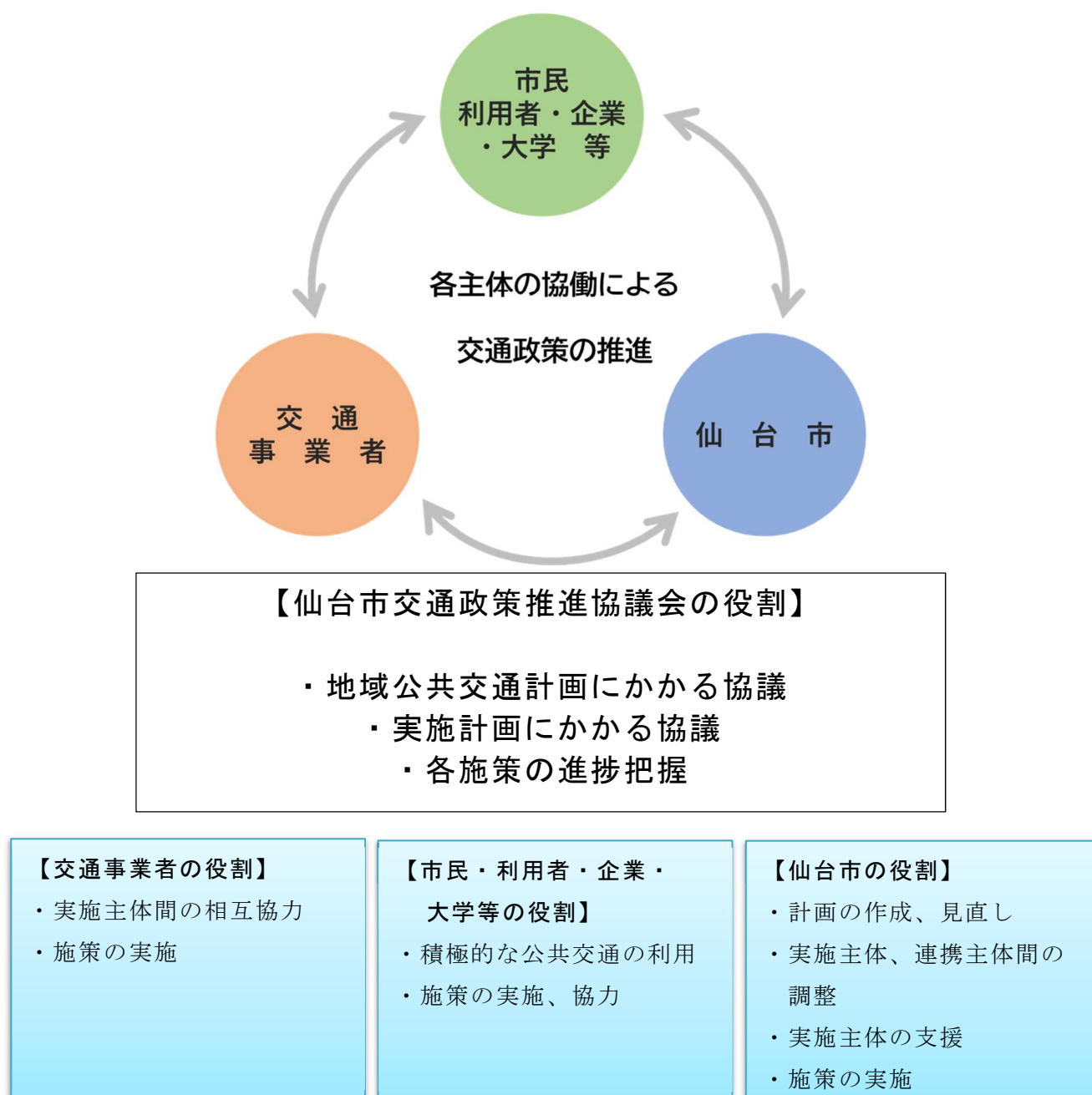


図 7-1 地域公共交通計画の推進体制

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。

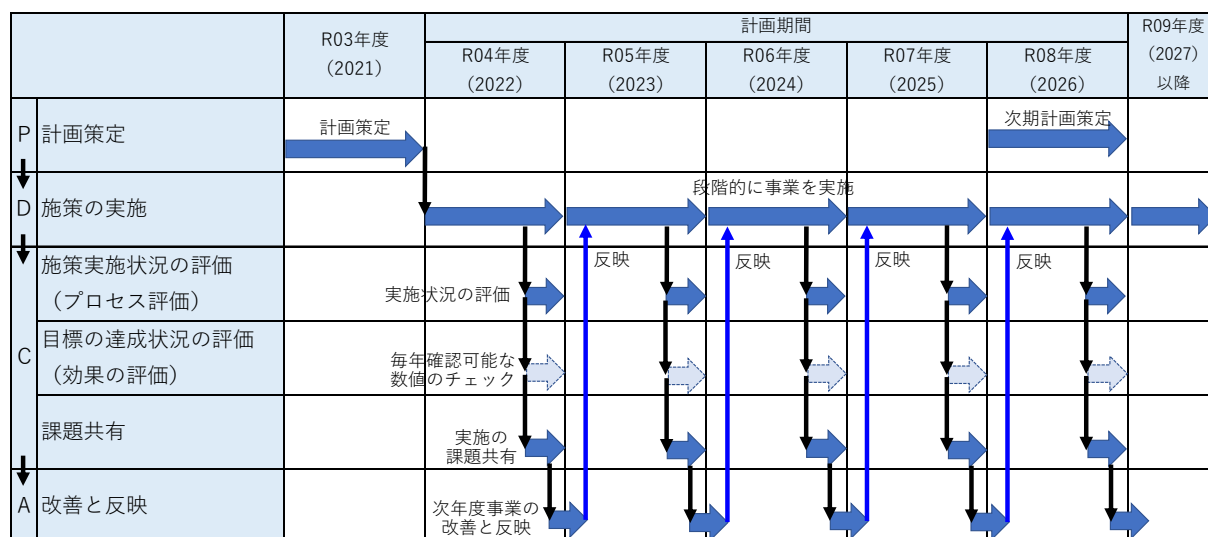


図 7-2 計画期間の進捗管理（PDCA サイクル）

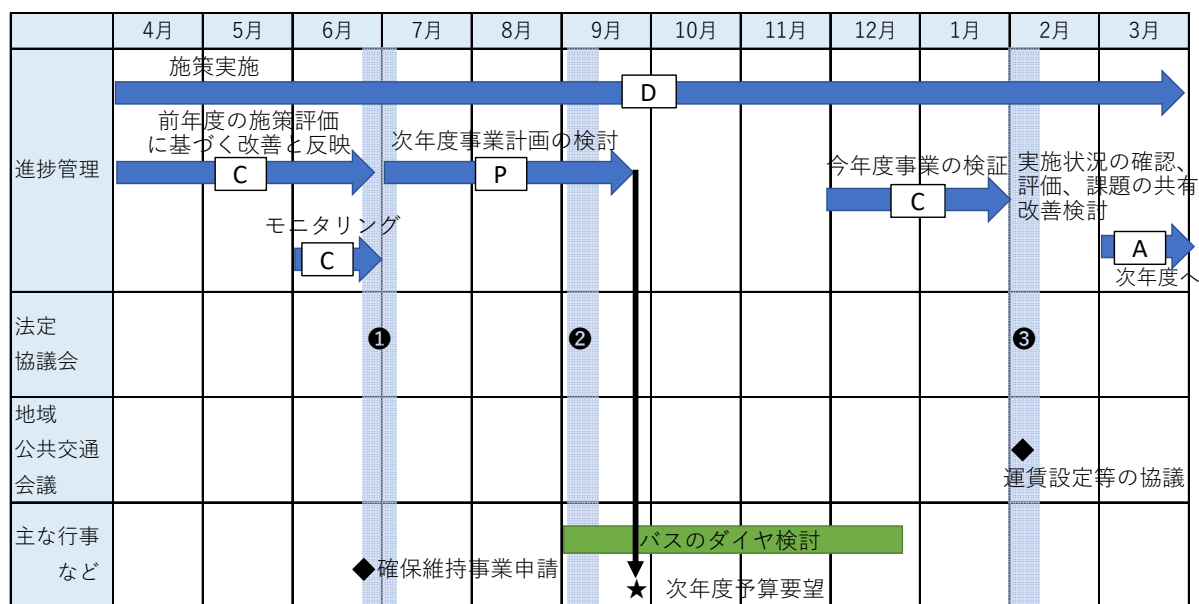


図 7-3 年間単位の進捗管理