

4. 将来目標の実現に向けた施策

4-1. 実施施策

各方針に基づき実施する施策を次のように整理しました。

方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実		
(1) 持続可能な公共交通ネットワークの構築		
施策1	持続可能な路線バス・地域交通ネットワークの構築	①地域公共交通計画の策定
施策2	バス幹線区間の設定と設定区間における 利便性向上策の実施	①バス幹線区間の設定 ②設定区間における利便性向上策の実施
施策3	フィーダーバス利便性向上	①フィーダーバスに関するネットワーク再編の検討 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接続時刻表の作成と配布
(2) 公共交通のさらなる利用しやすさの向上		
施策4	バス待ち環境の整備	①スマートバス停の導入 ②バス待ち環境の整備
施策5	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既存鉄道の更なる機能強化に向けた検討
施策6	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
施策7	運賃施策等による公共交通利用の促進	①icscaポイント制度の実施 ②高齢者・障害者向け支援制度・運賃制度の実施 ③乗り継ぎ抵抗を低減する運賃制度の検討・実施 ④都心部における均一運賃制度の検討・実施 ⑤環境定期券制度～休日カルガモ家族～の実施 ⑥一日乗車券類の実施 ⑦新たな運賃・乗車券制度の検討 ⑧公共交通利用者の優遇策の検討
施策8	キャッシュレス決済の利活用の促進	①IC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 ③ICカード乗車券の更なる利便性向上の検討
施策9	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
(3) みんなで育てる地域交通		
施策10	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地域の実情に合った地域交通の推進 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
施策11	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) モビリティ・マネジメント等の実施による公共交通の利用促進		
施策12	モビリティ・マネジメント等（せんだいスマート）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市民の健康づくりを支える社会環境の改善・整備 （健康モビリティ・マネジメント） ⑦市内事業所への公共交通利用の促進 ⑧パーク&ライド等の推進

※施策の番号は、優先順位を示すものではありません。

図 82 実施施策(1/2)

方針2 賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築

(1) 賑わいや回遊性の向上に資する交通環境づくり		
施策13	賑わいや回遊性の向上に資する道路空間の創出	①定禅寺通活性化事業の推進 ②青葉通再整備事業の推進 ③宮城野通における道路空間利活用の推進 ④賑わいや回遊を生み出す歩行者空間等の創出
施策14	都心部における駐車施設の適正な確保	①駐車場附置義務条例等による駐車場出入口の設置の適正化 ②駐車場整備や駐車場出入口配置のあり方検討
施策15	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【再掲】 ②均一運賃制度の更なる利用促進 ③公共交通の情報提供の改善【再掲】 ④公共交通を利用した回遊のあり方検討
施策16	自転車利用環境の整備	①「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」の推進 ②鉄道駅周辺での公共駐輪場の確保
施策17	コミュニティサイクルの利用促進	①DATEBIKE（ダテバイク）利用の周知 ②利用しやすいポートの配置

(2) 多様な交通が安全・安心して共存するまちの交通環境づくり		
施策18	都心部における道路交通の安全性と円滑性の確保	①路上駐車抑制の啓発活動の実施 ②路上荷捌き対策の推進 ③客待ちタクシー対策の推進

方針3 多様な都市活動を支える交通政策の推進

(1) 新技術等を活用した交通システムの促進		
施策19	MaaS導入の検討	①MaaS導入の検討
施策20	自動運転等新技術の活用の検討	①自動運転等新技術の活用の検討
施策21	環境負荷の低いバス車両の導入に向けた検討	①環境負荷の低いバス車両の導入に向けた検討

(2) 活発な都市経済・広域的な交流を支える交通環境の形成		
施策22	多様な都市活動を支える主要な幹線道路の整備と機能確保	①都市計画道路の整備推進 ②都市計画道路網の見直しの検討 ③渋滞箇所の対策 ④広域道路ネットワークの整備推進 ⑤重要物流道路の機能確保
施策23	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

(3) 安全・安心な交通環境の形成		
施策24	安全・安心なバリアフリー空間や道路空間の整備	①「仙台市バリアフリー基本構想」の推進 ②生活道路等の安全対策
施策25	災害時における公共交通利用者への対策の実施	①帰宅困難者対策の実施

※施策の番号は、優先順位を示すものではありません。

図 83 実施施策(2/2)

施策 1 持続可能な路線バス・地域交通ネットワークの構築

○ 路線バスや地域交通などの持続可能な公共交通ネットワークの検討を行います。



▶▶▶ 施策の考え方

今後、生産年齢人口の減少や少子高齢化の進展により、通勤通学時の路線バス利用者の減少が見込まれるなど、公共交通を取り巻く環境はより一層厳しくなることが予想されます。

特に路線バスについては、バス事業者の厳しい経営状況に加えて、運転手不足などの課題があり、利用者が少ない地域の運行本数を現状のまま維持することが難しい状況にあることから、利用者の利便性を確保しつつも、路線バスを効率的に運行していく必要があります。

このため、将来においても市民が安心して暮らしていけるよう、公共交通のあり方を見つめ直し、路線バスや地域交通などから構成される交通ネットワークの検討を行います。

バス利用の実態

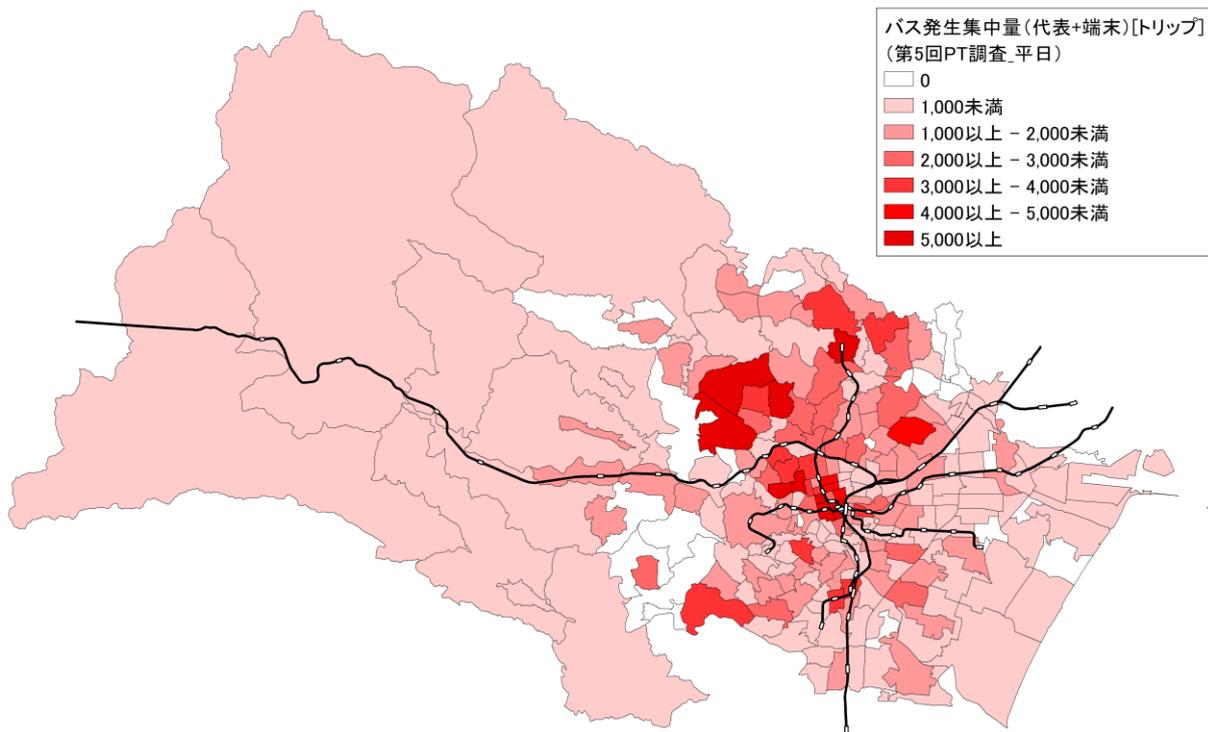


図 84 市全域のバストリップ数

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

▶▶▶ 施策の内容

① 地域公共交通計画の策定

- ・令和2年11月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、路線バスや地域交通をはじめ、地域の実情に応じた公共交通のあり方等を位置付ける「地域公共交通計画(マスタープラン)」を策定します。
- ・地域公共交通計画の策定においては、「誰が(交通事業者)」、「何を(路線)」、「どのように(ダイヤ改正)実施する」などの具体的な対策について、バス事業者の安定経営や、路線バス運行の効率化や円滑化などの課題の解決の視点も踏まえ検討を進めます。
- ・乗合バス・コミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通・タクシー・各種送迎サービスなど、多様な輸送の選択肢から、地方公共団体の支援を受けながら地域にあった旅客運行サービスを実施する「地域旅客運送サービス継続実施計画」や、利用者目線のダイヤ・運賃の設定等を行う「地域公共交通利便増進実施計画」を策定し、実施していきます。
- ・路線バスの利用者が少なく、運行本数が少ない地域において、路線バス利用促進や実態にあった公共交通のあり方などを検討するため、住民・利用者、バス事業者、行政の三者による意見交換会を実施します。

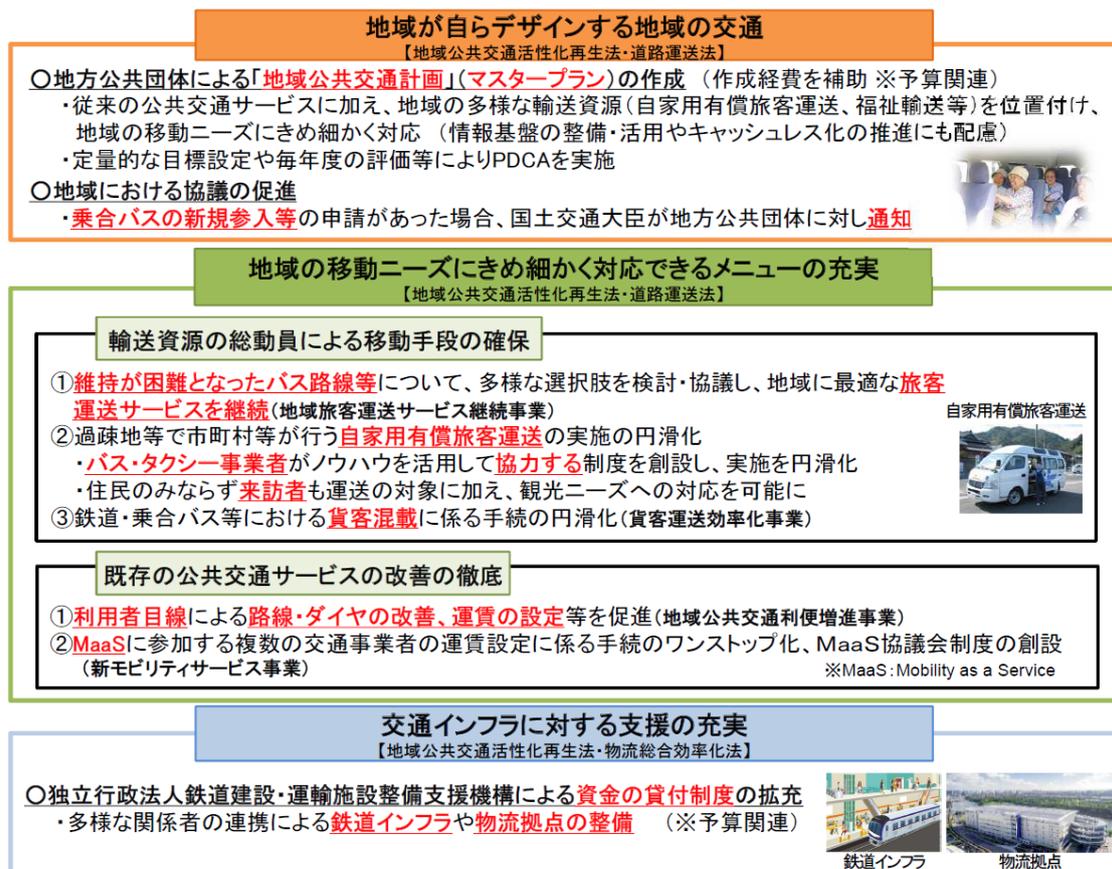


図 85 地域公共交通計画の概要

出典:国土交通省 HP

施策 2 バス幹線区間の設定と設定区間における利便性向上策の実施

○ バス幹線区間を設定し、路線バスの利便性向上を図る施策を重点的に実施します。



▶▶▶ 施策の考え方

都心への主な交通手段が都心直行型バスとなっている地域においては、市民生活を支える重要な交通手段として沿線住民への認知を図るとともに、利便性の維持・向上を図り、持続可能な路線バスの実現に向けて取り組む必要があります。

都心直行型バスのうち、運行頻度や利用者数が多い路線については、より利便性を高めるために重点的に施策を講じる区間を、地域公共交通計画において「バス幹線区間」として設定し、既存の路線バス網を最大限に活用しながら、路線バス事業者とともに持続可能な路線バス網を構築します。

路線バスの現況

鉄道駅から離れた地域において、バス分担率が高い地域があります。

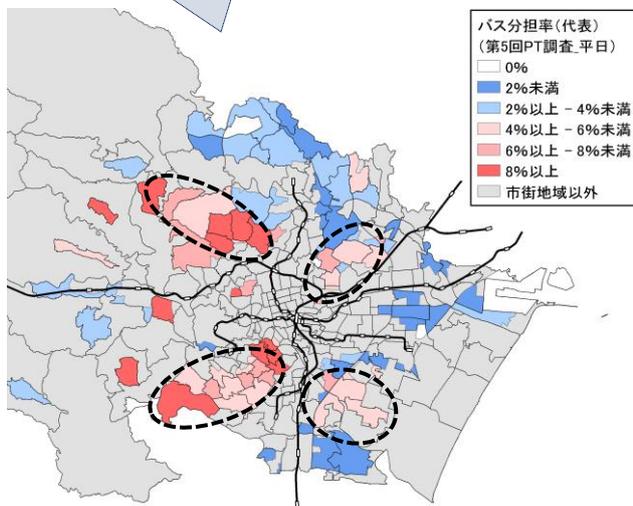


図 86 バス分担率(H29 平日_代表)

バス分担率が高い地域と都心直行型バスの運行本数が多い地域は概ね一致しています。

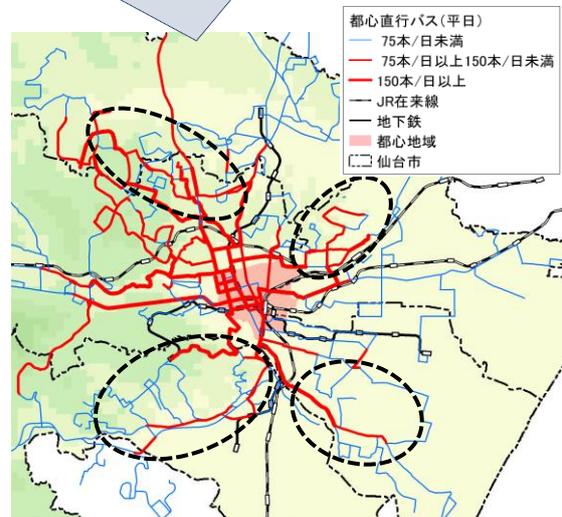


図 87 都心直行バスの運行本数(平日)

出典: 第5回仙台都市圏パーソントリップ調査・路線バス各社の HP より作成

▶▶▶ 施策の内容

① バス幹線区間の設定

- ・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。

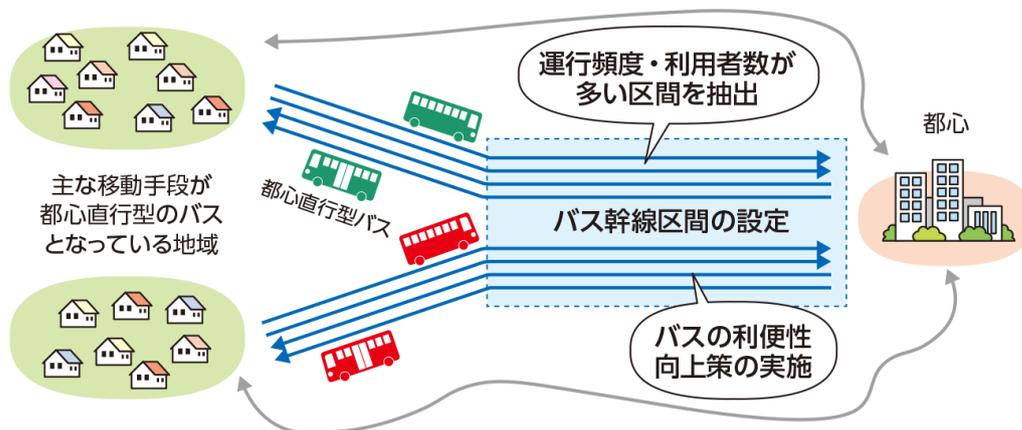


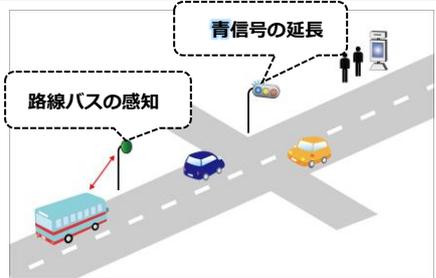
図 88 バス幹線区間イメージ

② 設定区間における利便性向上策の実施

- ・バス幹線区間では、既存の路線バス網を活用しながら、定時性・速達性の向上策やバス待ち環境整備、バス車両の改善、分かりやすさ向上策などを各バス路線の状況を踏まえて、可能な施策を組み合わせで実施します。
- ・対象区間にて実施可能な施策を組み合わせで実施することで、利用者から選んでもらえる、利用しやすい路線バスの実現を目指し、初めてバスを利用する人でも分かりやすいバスとなるよう努めます。

■（参考）路線バスの利便性向上策の事例

バス幹線区間における利便性向上策については、対象区間の路線状況や利用者数等を踏まえ、どのような施策が有効であるかを区間ごとに検討した上で、導入を進めていきます。ここでは、本市や他都市で既に導入されている路線バスの利便性向上策について、事例の一部を紹介します。

利便性向上策	イメージ	概要と効果
バスレーンの設置		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 路線バス等以外の車両が走行できない車線（専用レーン）や、路線バス等が優先して走行できる車線（優先レーン）を設置することにより、定時性や速達性の向上が期待されます。 ▶ バスレーンをカラー舗装とすることにより、一般車が誤って走行することを抑制し、施策の効果を高めることができます。
PTPS（公共車両優先システム）の導入		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 路線バスの車両に搭載するシステムと、警察が路上に設置するシステムとを連携させ、バスの交差点への接近に合わせて信号を青に変更するバス優先の信号制御などを行うことにより、定時性や速達性の向上が期待されます。
バス待ち環境の改善		<ul style="list-style-type: none"> ▶ バス停に上屋やベンチ等を設置することにより、悪天候時でも座ってバスを待つことができるようになります。 ▶ バス停に時刻表を掲示するだけでなく、バスの接近情報をリアルタイムに発信することで、より利便性が向上します。 ▶ スマートバス停（※施策 4 に記載）の設置により、バスの運行情報以外にも多様な情報提供を行っている事例もあります。（※写真は福岡市の事例）
バス車両の改善		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 低床バス（ノンステップバス）の導入により、高齢者や車椅子・ベビーカーの利用者等も安心して路線バスを利用できるようになります。 ▶ 複数のバス車両を連結したバス（連節バス）を導入し、一度に大量の乗客を輸送している事例もあります。（※写真は新潟市の事例）

施策 3 フィーダーバスの利便性向上

○ 鉄道に接続する路線バス（フィーダーバス）の利便性向上について検討します。



▶▶▶ 施策の考え方

地下鉄東西線の開業により完成した、公共交通体系の骨格となる鉄道ネットワークは、鉄道駅を拠点として、路線バス(フィーダーバス)と鉄道を乗り継ぐ方法により、鉄道沿線以外の地域住民にも活用されています。

定時性と速達性が高い鉄道ネットワークを最大限に活用していくために、フィーダーバスに関するネットワークの再編や、乗り継ぎ拠点となる鉄道駅における利便性向上について検討していきます。

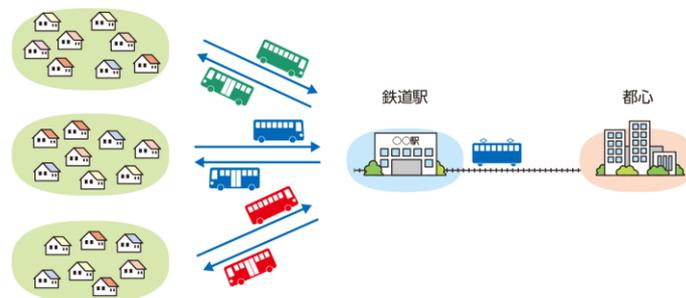


図 89 フィーダーバスイメージ図

▶▶▶ 施策の内容

① フィーダーバスに関するネットワーク再編の検討

・定時性と速達性が高い鉄道ネットワークを最大限に活用するため、鉄道駅にフィーダーバスが結節するネットワークの再編を検討します。

② 乗り継ぎに関する情報提供の改善

・鉄道と路線バスの乗り継ぎに関して、利用者が必要な情報をより得られやすくなるよう、オープンデータ化を推進する等、より利便性の高い情報提供のあり方について検討します。

③ 乗り継ぎ時刻表の掲示

・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)の導入を検討します。



図 90 乗り継ぎ時刻表の掲示の例(仙台市)

④ 接続時刻表の作成と配布

・鉄道から路線バスに乗り継ぐ際、乗り継ぐバスが分かりやすくなるよう、接続駅にて行先別のバスの発車時刻や乗り継ぎ所要時間等の接続状況が把握できる「接続時刻表」を作成し、パソコンやスマートフォン等で閲覧できるようにします。

施策 4 バス待ち環境の整備

- バス運行情報をはじめとした様々な情報提供を推進し、利便性の向上を図ります。
- 上屋やベンチの整備等により、バス停の環境改善を図ります。



▶▶▶ 施策の考え方

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、バスの利用促進に向けてバス停での待ち時間への抵抗感を軽減することが重要です。

バスの運行情報や街の情報を入手できる環境や、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行います。

▶▶▶ 施策の内容

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、他の事例も研究しながら導入を検討していきます。



図 91 スマートバス停の例(福岡市)

② バス待ち環境の整備

・バス待ち環境を改善するため、民間との連携を図りながら、上屋やベンチを伴った広告付きバス停の整備や維持に取り組んでいきます。



・上屋やベンチが整備されています

図 92 バス停整備事例(仙台市青葉区)

施策 5 既存鉄道の機能強化

- 乗り継ぎ経路の最短化等により交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
- 民間活力の導入による泉区役所建替えに合わせ泉中央駅周辺の交通環境改善を図ります。



▶▶▶ 施策の考え方

鉄道を基軸とする交通ネットワークの形成には、交通結節駅における交通機関相互の乗り継ぎ利便性を高めるとともに、鉄道の機能強化を図ることが重要です。

また、民間事業者のノウハウ・創意工夫を活用して進められる、泉区役所の建替えと合わせて、泉中央地区の活性化や交通環境の更なる改善を図る等、既存鉄道の更なる機能強化に向けた検討を行います。

▶▶▶ 施策の内容

① 仙台駅における乗り継ぎ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では、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が進められていることから、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、更なる乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
- ・JR 仙台駅構内における乗り継ぎ利便性の向上のため、エレベーター等を増設を行います。



図 93 駅前広場再整備事業が進む
仙台駅西口

② 泉中央駅周辺における交通環境改善策の検討

- ・市内及び周辺自治体からのバスが結節し、主要な乗り継ぎ駅となっている泉中央駅周辺において、泉区役所建替えの検討が進められることから、建替えに合わせた駅周辺のバス待ち環境の利便性向上策や、バスの円滑な運行・定時性確保、渋滞緩和等の交通環境改善策について、民間活力を活用しながら検討を進めます。

③ 既存鉄道の更なる機能強化に向けた検討

- ・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、安全性の向上等を図るため、一部区間の高架化等、既存鉄道の機能強化について検討します。
- ・福田町駅については、近年、周辺地域の基盤整備の進捗によって利用者が増加しており、自由通路は老朽化が進み、エレベーター等の昇降施設がないことから、特に高齢者や障害者等にとって危険な状況にあるため、自由通路と駅の移転整備を行い、あわせて乗り換えに必要な駐輪場や歩道等を整備することで、利用者の安全性や駅における利便性の向上を図ります。

施策 6 公共交通の情報提供や案内誘導の改善

○ 誰もが分かりやすく利用しやすくなるよう、公共交通の情報提供や案内誘導の改善を行います。



▶▶▶ 施策の考え方

公共交通を使い慣れていない市民や来訪者、さらには通勤や通学など特定の路線や区間だけを利用している市民に対し、現状よりも公共交通の利用機会を増やして頂くには、公共交通を利用するために必要な運行情報の提供や、駅やバス停での案内誘導が有効です。

そのため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実施します。

▶▶▶ 施策の内容

① 公共交通の情報提供の改善

・公共交通について、移動の目的地や移動経路または移動手段の決定に際して、適切なタイミングや場所で必要な情報が得られるよう、どこバス仙台等による情報提供を継続していくとともに、公共交通に関する情報のオープンデータ化を推進する等、公共交通分野の情報技術の進展を踏まえながら、より利便性の高い情報提供のあり方について検討します。



図 94 現在の取り組み(どこバス仙台)

② 駅等交通結節点における案内誘導の改善

・様々な目的で仙台を訪れる方々に対して、一貫したコンセプトに基づいて円滑に案内・誘導するため、「仙台市歩行者系案内誘導サイン等基本方針」に基づく整備を進めます。



図 95 仙台駅の案内誘導

③ 路線バスの共通ナンバリングの導入検討

・市民だけでなく、来訪者にも分かりやすい路線バスにするため、既に実施している市営バスも含めた市内交通事業者で共通の路線バスのナンバリングを検討します。



図 96 ナンバリングの例(京都市交通局)

施策 7 運賃施策等による公共交通利用の促進

○ 公共交通を利用しやすくなるよう、運賃施策や支援制度を実施します。



▶▶▶ 施策の考え方

バスや鉄道の運賃は、多くの人を一度にまとめて輸送することから、タクシー等と比較して低廉に設定されています。しかし、路線バスから地下鉄に乗り換える場合は乗り継ぎにより運賃が高くなることや、路線バスの運賃が目的地に到着するまで車内の運賃表に表示されない等、運賃に対する抵抗感を持っている人も多くいます。

このような運賃支払いへの抵抗感を緩和することを目的として、令和 2 年 6 月に公布された地域公共交通活性化再生法に基づき設定する運賃・料金制度の活用や MaaS の導入によるキャッシュレス決済等を見据えながら、公共交通の利用を促すような運賃施策や支援制度を検討・実施していきます。

▶▶▶ 施策の内容

① icasca ポイント制度の実施

- ・地下鉄、市営バス、宮城交通・ミヤコーバスを IC カード乗車券 icasca で利用した際、「基本ポイント」を付与する制度を引き続き実施します。
- ・地下鉄と市営バスや宮城交通・ミヤコーバスを、IC カード乗車券 icasca で乗り継ぐ際に「乗り継ぎポイント」を付与する制度や地下鉄・バス乗継定期券を、引き続き実施します。

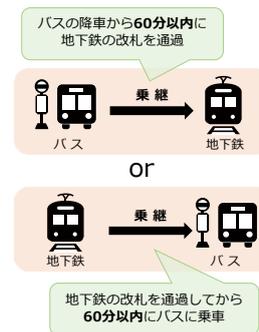


図 97 icasca 乗り継ぎポイントが付与される場合

② 高齢者・障害者向け支援制度・運賃制度の実施

- ・高齢者や障害者等の社会参加を促進するため、障害者手帳による運賃割引や、敬老乗車証、ふれあい乗車証等の支援制度を引き続き実施します。

③ 乗り継ぎ抵抗を低減する運賃制度の検討・実施

- ・定期券での地下鉄とバスとの乗り継ぎや、「市営バスの 2 区間」、「市営バスと宮城交通・ミヤコーバス」の定期券について、割引が適用される定期券制度を引き続き実施します。
- ・地下鉄東西線結節駅周辺バス均一運賃制度の継続など、地下鉄とバスの乗り継ぎを促進する効果があり、持続可能な公共交通の維持に資する運賃制度を検討します。

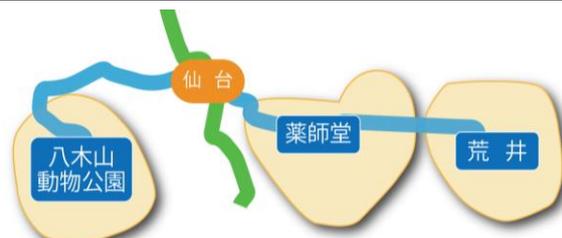


図 98 現在の取り組み(地下鉄東西線結節駅周辺バス 100 円均一運賃制度)

出典:仙台市 HP より作成

④ 都心部における均一運賃制度の検討・実施

- ・気軽に路線バスに乗車できるようにするため、都心バス均一運賃制度を継続します。
- ・東西線と南北線が交差する中心部の移動利便性を向上させる、地下鉄均一運賃制度の継続など、市中心部の地下鉄運賃を定額にする制度を検討・実施します。



図 99 現在の取り組み
(120円パッケの対象区域)

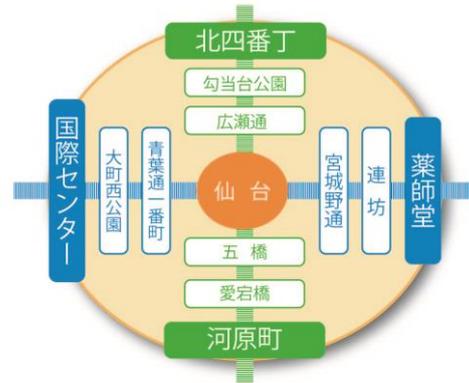


図 100 現在の取り組み
(地下鉄 210 円均一運賃制度)

出典: 仙台市 HP より作成

⑤ 環境定期券制度～休日カルガモ家族～の実施

- ・バス定期券を所有する同居家族と一緒に定期券表示区間内を利用する場合における料金の低廉化制度を引き続き実施します。

⑥ 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。

【現在の一日乗車券等】

- 地下鉄一日乗車券(全日用・土日休日用)、市バス一日乗車券(市内券・近郊券)、
る一ふる仙台一日乗車券、る一ふる仙台・地下鉄共通一日乗車券、仙台まるごとパス
- ・モバイル端末とキャッシュレス決済システムを活用したデジタル媒体の発券システムなど、MaaS での取り組みと連携しながら、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。

⑦ 新たな運賃・乗車券制度の検討

- ・路線バス、地下鉄や地域交通等の利用促進を目的とした運賃制度や、利便性の高い新たな乗車券制度を検討します。

⑧ 公共交通利用者の優遇策の検討

- ・公共交通を利用して都心へ来訪するメリットを得られるよう、公共交通で来訪した場合に商店街での買い物への割引やポイント付与等の公共交通利用者への優遇策を検討します。

施策 8 キャッシュレス決済の利活用の促進

○ キャッシュレス決済への社会的ニーズの高まりに対し、公共交通の適切な関わり方を検討します。



▶▶▶ 施策の考え方

キャッシュレス決済は運賃支払いの手間を軽減させ、スムーズに公共交通を利用することができます。

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ますが、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。

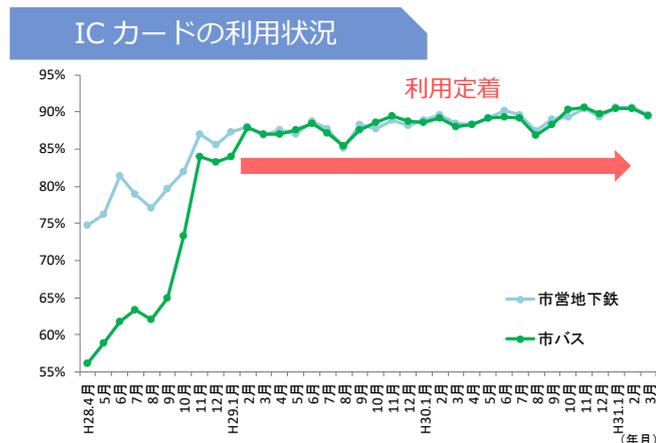


図 101 ICカード乗車券決済の利用率

出典：仙台市交通局資料

▶▶▶ 施策の内容

① ICカード乗車券の利用・導入の促進

- ・ICカード乗車券 icscA を利用することによるポイントサービスを継続し、高い頻度での利用を促進します。
- ・現在、市営バスと宮城交通・ミヤコーバス(一部)で利用できるICカード乗車券等のキャッシュレス決済について、利用できる事業者の範囲を広げるため、その他のバス事業者への導入を検討します。
- ・地域交通へのICカード乗車券の導入を検討します。

② キャッシュレス決済の検討

- ・MaaSでの取り組みと連携しながら、携帯アプリを使ってチケットを購入できるようにするなど、様々な利用者に使いやすいキャッシュレス決済等を検討します。



図 102 キャッシュレス決済のイメージ

出典：キャッシュレス・ロードマップ 2019

③ ICカード乗車券の更なる利便性向上の検討

- ・ICカード乗車券の更なる利便性向上に向けて、利用履歴等を活用した多様なサービス間連携の検討や最新技術の活用に向けた研究を行います。

施策 9 駅やバス・地下鉄車両等のバリアフリー化

○ 誰もが安全・安心に公共交通を利用できるよう、駅や車両等のバリアフリー化を推進します。



▶▶▶ 施策の考え方

誰もが安全・安心に公共交通を利用するために、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下、バリアフリー法)」に基づいた公共交通のバリアフリー化を進める必要があります。

本市では、「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との隙間・段差の解消、各車両での車椅子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。

公共交通のバリアフリー化の状況



図 103 地下鉄のバリアフリー状況
(左:ホーム、右:東西線車内)

▶▶▶ 施策の内容

① 鉄道駅バリアフリー化の推進

- ・「仙台市バリアフリー基本構想」に基づく公共交通特定事業により、地下鉄等におけるバリアフリー化を推進していきます。
- ・高齢者や障害者等にとって利用しやすいように、現位置でのバリアフリー化が難しい福田町駅について、駅舎と自由通路を移転整備するとともに、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。

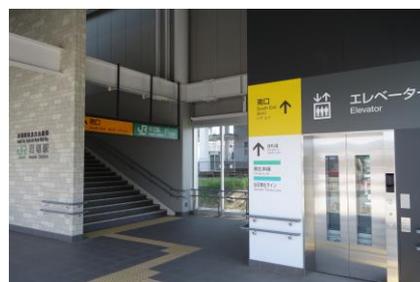


図 104 整備事例(岩切駅)

② 誰にでも使いやすい移動車両等の導入

- ・高齢者や障害者等を含め、すべての市民が公共交通を利用しやすくなるよう、路線バスの低床バス車両の導入や、タクシー車両のユニバーサルデザイン化を進めます。



図 105 低床バス車両



図 106 ユニバーサルデザインタクシーの例

施策 10 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

- 地域の移動手段を確保するため、地域が主体となって実施する取り組みを支援します。
- 住民・利用者、交通事業者、行政による意見交換会を実施し、路線バスと地域交通の適切な役割分担を検討します。



▶▶▶ 施策の考え方

鉄道の圏域やバス幹線軸から離れる等、公共交通のサービスレベルが低い地域においては、高齢者の通院・買物等、日常生活で利用する移動手段の確保が困難になっています。そのような地域において、地域の住民が交通に関する課題を共有し、地域が主体となって地域の移動手段を確保することが重要であることから、その取り組みを支援していきます。

また、地域特性や移動の実態、需要動向の変化により、路線バスの維持が困難な地域が、今後増加することが懸念されています。そのような地域では、交通の需要を把握しながら、地域のニーズに合った地域交通等の移動手段が確保されるよう、地域の生活関連施設、金融機関からの協賛や協力、企業との連携等も視野に入れながら、多様な主体が一緒になって地域を支援する取り組みを行います。



図 107 地域交通イメージ図

▶▶▶ 施策の内容

① 地域の実情に合った地域交通の推進

- ・地域が主体となって移動手段の確保を検討する場合、「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、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。



図 108 みんなで育てる地域交通乗り乗り事業



図 109 「のりあいつばめ」のポスター



図 110 「ハツ森号」のポスター



図 111 地域交通車両
(上: のりあいつばめ、下: ハツ森号)

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

- ・路線バスの利用者が少なく運行本数が少ない地域において、路線バスと地域交通の適切な役割分担等を検討するため、住民・利用者、バス事業者、行政の三者による意見交換会を実施します。
- ・地域のニーズに合った利便性の高い乗合タクシー等、地域交通の運行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 112 地域での意見交換会の様子

③ 地域交通を利用しやすい運賃施策等の検討・実施

- ・高齢者や障害者等に向けた、利用促進策(割引制度)を導入した地域交通の運営主体に対し、その減収分を補助する制度や各種割引制度、IC カード乗車券の導入等、地域交通を利用しやすい運賃施策を検討していきます。
- ・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、利便性向上や運行事業者の省力化・効率化を図る方策を検討します。

70歳以上の高齢者や障害者等に割引運賃(元気乗り割り)を設けた場合、運賃収入の減収(正規運賃との差額)に対し、補助金*を交付します。

※乗車1回あたりの補助限度額 = (正規運賃 - $\frac{100}{\text{or}}$ の高い額) / 正規運賃の2割

元気 乗り 割り

はい、100円だよ。

下記の身分証明書・障害者手帳等を運転手に提示すると、

1乗車 100円か運賃の2割の、いずれか高い金額で乗車できます!

割引対象	高 齢 者	障 害 者 等
証明書等	<ul style="list-style-type: none"> ●年齢70歳以上であることが分かる顔写真付きの身分証明書(マイナンバーカード、運転経歴証明書等) ●敬老乗車証 	<ul style="list-style-type: none"> ●身体障害者手帳 ●療育手帳 ●精神障害者保健福祉手帳 ●仙台市障害者きき又はきき障証票 ●ふれあい乗車証

図 113 現在の取り組み(元気乗り割り)

(令和2年4月～)

坪沼乗合タクシー かわら版

発行：坪沼乗合タクシー運営協議会

こんな便利に!? こんなお得に!?

予約制に生まれ変わった新・つぼぬま号!!

①自宅までお迎えに行きます!!

このマグネットが自印です

3月まで

4月から

※道路状況によって自宅まで送迎できない場合がありますので、ご了承ください

②高齢者・障害者等の方は、運賃が**100円**になります!!

	3月まで	4月から
高齢者・障害者等運賃(現金)	—	100円
一般運賃(現金)	500円	400円
一般運賃(回数券)	5,000円(13回分)	4,000円(12回分)

運賃を支払う際に、下記身分証明書、障害者手帳等をご提示ください。

●年齢70歳以上であることがわかる顔写真付きの身分証明書(マイナンバーカード等)

●敬老乗車証

障 害 者 等

●身体障害者手帳 ●療育手帳

●精神障害者保健福祉手帳 ●仙台市障害者きき又はきき障証票

●ふれあい乗車証

図 114 「坪沼乗合タクシー」における運賃制度

施策 11 地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備

○ 公共交通の利便性向上のため、地域交通と鉄道や路線バスの交通結節点を整備します。



▶▶▶ 施策の考え方

地域交通は、鉄道や路線バスと結節して他の交通手段と一体となって交通体系を形成することにより、地域内だけでなく、地域から地域外へと多様な移動を支える交通手段とすることが可能です。

そのため、地域交通と鉄道や路線バスの乗り換えをやすくすることが重要であることから、地域交通と路線バスとの乗り継ぎ停留所を設置し、利用しやすい交通体系の形成を図っていきます。また、目的地である医療施設や商業施設などと連携し、待合い環境を整備するなど、利便性の向上を図ります。

交通結節点のイメージ

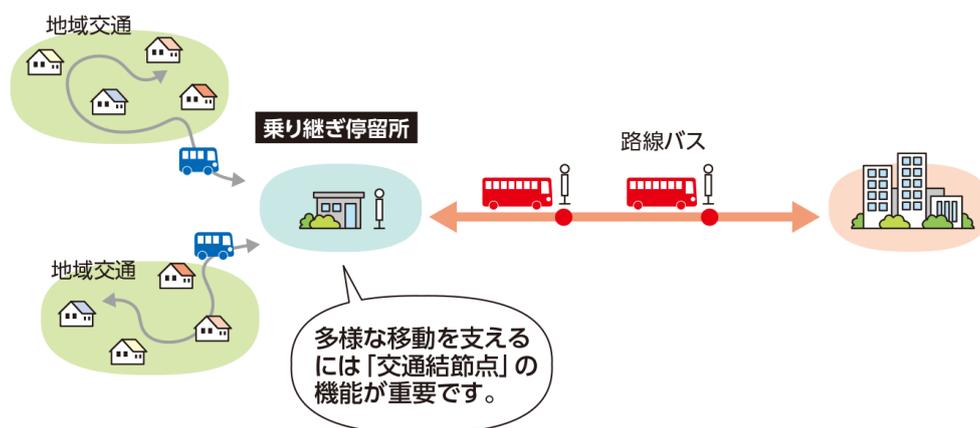


図 115 地域交通と路線バスが一体となって交通体系を形成するイメージ

■ 施策の内容

① 地域交通結節点整備

- ・地域交通と路線バスとの乗り継ぎ利便性を高めるため、待合い環境などを備えた交通結節点の整備を検討します。

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

- ・地域交通と鉄道や路線バスとの乗り継ぎ利便性を高めるため、目的地である医療施設や商業施設などと連携し、ベンチなどを備えた停留所の設置を検討します。

施策 12 モビリティ・マネジメント等（せんだいスマート）の推進

○ 公共交通利用者の増加を図るため、公共交通利用促進に向けたソフト施策を実施します。

▶▶▶ 施策の考え方

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。

本市の公共交通の運行情報などを広く周知し、また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。



図 116 せんだいスマートのロゴ

▶▶▶ 施策の内容

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。
- ・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ふ行動変化を促し、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。
- ・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。

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します。



図 117 転入者向け配布冊子

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。

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。



図 118 公共交通利用促進イベント「交通フェスタ 2019」の様子

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。



図 119 券売機利用の模擬体験

⑥ 市民の健康づくりを支える社会環境の改善・整備（健康モビリティ・マネジメント）

- ・自動車利用への依存は、運動機会の減少によるフレイル(虚弱)の進行、肥満や心臓病、脳出血などの健康リスクの増加、交通事故による傷害や死亡のリスク、地域コミュニティからの隔絶などの問題を抱えています。こうした課題を解消するため、「仙台市いきいき市民健康プラン」と連携しながら、健康モビリティ・マネジメントを実施し、公共交通の利用や歩くことを意識し、行動するきっかけづくりを進めます。
- ・公共交通の利用と歩くことへの意識を醸成するため、イベント開催やまちなか歩数表示の設置等を推進します。

⑦ 市内事業所への公共交通利用の促進

- ・地球温暖化対策等を推進するため、「仙台市地球温暖化対策等の推進に関する条例」に基づく「温室効果ガス削減アクションプログラム」の参加事業者に対し、従業員の公共交通利用を促進します。

⑧ パーク&ライド等の推進

- ・鉄道駅やバス停の周辺において、パーク&ライド等の利用が可能な駐車場・駐輪場を維持していくとともに、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。
- ・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 120 広報の実施状況