5. 計画の推進について

5-1. 推進体制

各実施施策の推進にあたって、仙台市交通政策推進協議会が中心となり、関係者（市民、交通事業者、関係行政機関、その他関係団体等）が相互に連携・協働し、それぞれの取り組みを一体的に推進していくことによって、目標に向けて着実に施策を展開していきます。

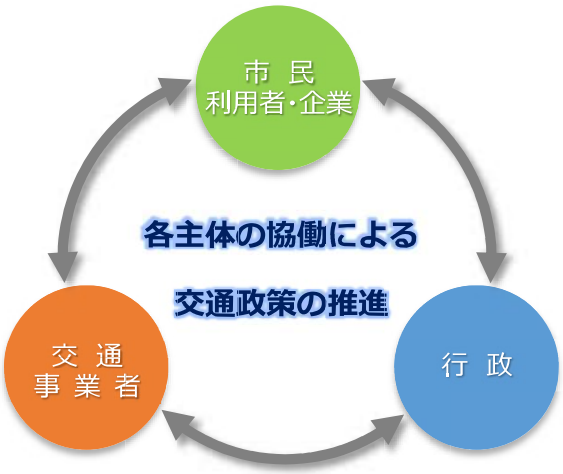


図 158 関係者間の協働イメージ

5-2. 計画の進行管理

本プランでは、計画の策定から、施策の展開、評価、改善を繰り返すPDCAサイクルにより、着実で実効性のある施策展開（マネジメント）を図っていきます。

計画策定後は、毎年度、モニタリング指標の整理により各施策の進捗状況や効果を検証・評価するとともに、計画期間の中間年にあたる令和 7 年度（2025 年度）には、各施策の進捗状況や政策の評価、課題等について関係者間で共有した上で、必要に応じて計画の見直しを行います。

図 159 計画の進行管理（PDCAサイクル）イメージ

（参考資料）

せんだい都市交通プラン（H22.11 策定）の振り返り

せんだい都市交通プラン（H22.11 策定）の概要や実施施策の取り組み結果、モニタリング指標の整理を行いました。

1. 計画概要

■策　定　：平成 22 年 11 月

■目標年次：令和 2 年度

■目　標

公共交通の利便性向上により暮らしやすさを確保し、
にぎわいのあるまちを市民の皆さんとともにつくっていきます。

■基本方針

方針 1　公共交通をさらに便利にします

定時性・速達性に優れ、都市交通の基軸となる鉄道の利用圏域を広げるため、バス路線の再編などにより鉄道にバスが結節する交通体系を構築します。
同時に公共交通を利用しやすくします。

方針 2　都心の交通環境をもっと快適にします

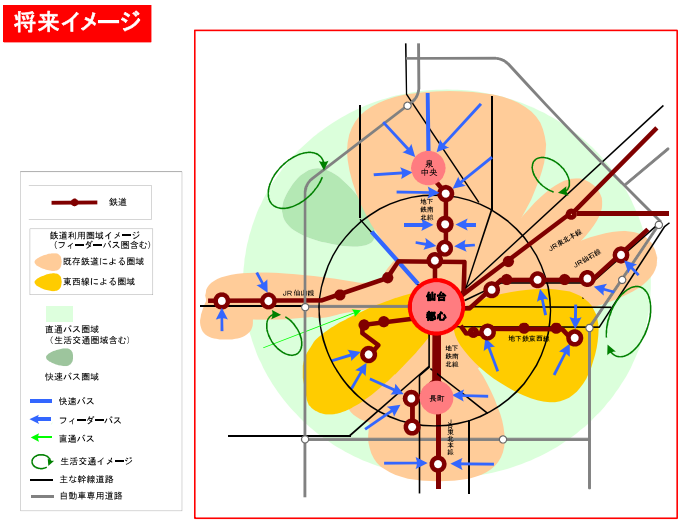
本市の顔であり、核となる都心については、「仙台駅大改造」に取り組むなど、都心の交通環境の改善を図ります。

方針 3　市民協働の取り組みで地域の足を確保します

市民の皆さんが暮らしやすいと感じるまちを実現するために、地域に根ざした持続可能な生活交通の確保に向けた取り組みを行います。

■将来の交通体系　3 つの基本方針に基づき、定時性・速達性に優れた鉄道を最大限に活かし、鉄道にバスが結節する、公共交通を中心とした過度に車に依存しない交通体系を構築していくことが示されています。

将来イメージ



2. 実施施策の取り組み評価

（取り組み評価凡例）◎：事業完了　○：事業を実施している　△：検討段階
※複数施策を含む場合は「○」を優先して記しています。

方針1　公共交通をさらに便利にします

(1)鉄道を中心とした交通体系を構築します

①地下鉄東西線整備	地下鉄東西線（八木山動物公園駅~荒井駅）を整備し、平成 27 年 12 月に開業しました。	◎
②既存鉄道の機能強化	既存鉄道の高架化及び新駅設置は、鉄道事業者への要望活動を行うなど意見交換に留まっています。	△
③鉄道と連携したバス路線への再編	地下鉄東西線の開業に合わせて、沿線のバス路線網の再編を実施しました。	○
④交通結節機能の強化	地下鉄東西線八木山動物公園駅・薬師堂駅や地下鉄南北線富沢駅などの駅前広場整備を行いました。	◎
⑤新たな道路網の構築	平成 22 年度に見直しを行った都市計画道路網に基づき、都市計画道路（北四番丁大衡線、元寺小路福室線など）の整備を行いました。	○

(2)利用しやすい交通サービスを提供します

⑥鉄道とバスの乗り換え利便性向上	定期的に行うダイヤ改正時に、鉄道駅等のバス停では乗り継ぎを考慮した時刻設定を実施しています。	○
⑦利用しやすい運賃	icsca 利用者向け乗り継ぎポイント付与や、「地下鉄 210 円均一運賃」などを実施しています。	○
⑧IC 乗車券の導入	IC 乗車券 icsca を平成 26 年 12 月に導入し、平成 28 年 3 月に Suica との相互利用が可能となりました。	◎
⑨案内表示の拡充	地下鉄東西線への案内誘導施設整備や、地下鉄駅構内でのバス時刻表表示器の設置などを行っています。	○
⑩交通施設のバリアフリー推進	駅のエレベーター設置や段差解消、ノンステップバス導入など公共交通のバリアフリー化を進めています。	○

(3)環境にやさしい交通手段への転換をすすめます

⑪自転車利用の推進	自転車走行空間の整備や市営駐輪場整備により、自転車を利用しやすい環境整備を進めています。	○
⑫過度な自動車利用からの転換	適切な自動車利用を促進するよう、地下鉄東西線八木山動物公園駅・荒井駅でパーク＆ライド駐車場の整備や公共交通利用促進イベントの開催などを行っています。	○
⑬「せんだいスマート」の推進	公共交通利用促進を目的に各種モビリティ・マネジメントなどを継続的に行っています。	○

方針2　都心の交通環境をもっと快適にします

(4)都心の交通環境を改善します

⑭仙台駅東西の駅前広場の機能強化	平成 23 年度に仙台駅前広場再整備方針を策定し、東西の駅前広場の再整備を行っています。 （平成 26 年 7 月：東口観光・送迎バス乗降場供用開始、平成 27 年 12 月：西口バス降車場供用開始）	○
⑮仙台駅東西自由通路の整備	仙台駅東西自由通路を整備（通路幅 6m→16m へ拡幅）し、平成 28 年 3 月に供用開始しました。	◎
⑯高速バスターミナルの整備	仙台駅前広場再整備にて、高速バス乗降場を方面別に集約を図っていますが、抜本的な解決には至っていません。	△
⑰空間の再構成	青葉通（西公園通~東二番丁通）の道路空間再構成や、駐車場附置義務条例の改正を実施しました。	○

(5)安心して移動できる交通環境を整備します

⑱コミュニティサイクルの導入	平成 25 年 3 月より、都心を主としたコミュニティサイクル（ダテバイク）の利用を開始しました。	◎
⑲歩行空間のバリアフリーの推進	バリアフリー基本構想に基づく歩行空間のバリアフリー化を推進しています。	○

方針3　市民協働の取り組みで地域の足を確保します

(6)市民協働により暮らしを支える地域の足を確保します

⑳路線バスの維持	住民・利用者、バス事業者、仙台市による路線バス利用に向けたワークショップを実施しています。（鶴ケ谷地区など）	○
㉑市民協働による生活交通の確保	地域公共交通会議を設置し、「みんなでつくろう地域交通スタート支援事業」を創設するなど、市民協働による生活交通の確保に努めています。（坪沼地区、燕沢地区など）	○
㉒地域の暮らしを支える道路整備	生活道路において、歩道整備や車道幅を狭めるなど交通安全対策を実施しています。	○

3. モニタリング指標の推移

方針1　公共交通をさらに便利にします

数値は原則 H22 と H30 を比較, 青塗りは望ましい方向に推移した値

(1)鉄道を中心とした交通体系を構築します

モニタリング指標	指標値(H22)	指標値(H30)	結　果
1）公共交通に対する市民満足度	49.1 % (H24)	52.3 % (H30)	・東西線整備や仙台駅周辺の交通結節機能強化等により、公共交通を中心とする交通体系に対する満足度が上昇しました。
2）JR・地下鉄利用者数	323,077 人/日	481,826 人/日	・東西線開業により、利用者数が大きく増加しました。
3）路線バス利用者数	163,223 人/日	146,251 人/日	・東西線開業により一時減少しましたが、その後は横ばい傾向です。
4）新幹線乗車数	20,439 人/日	27,771 人/日	・東北新幹線の延伸や新青森駅開業等により、新幹線仙台駅の乗車数は、大きく増加しました。
5）駅前広整備進捗	70.1 %	91.3 %	・東西線開業に合わせて駅前広場の整備が進み、計画期間内に整備予定の駅前広場は完了しました。
6）都市計画道路整備進捗	68.6 %	85.1 %	・着実に整備進捗しており、東西線関係路線の整備は完了しました。

(2)利用しやすい交通サービスを提供します

モニタリング指標		指標値(H22)	指標値(H30)	結　果
7）IC乗車券普及率	地下鉄 市営バス	86.9 %(H28) 87.0 %(H28)	89.6 %(H30) 89.5 %(H30)	・icsca の導入や Suica との相互利用などにより、IC カード利用率が増加しました。
8）100 円パッ区利用者数		1,808,854 人/年	1,786,107 人/年	・東西線開業後も、利用者数は概ね横ばいです。
9）情報アクセス件数		30,285 件/日	7,574 件/日	・どこバス仙台へのアクセス件数は、東西線開業後に路線バス利用から地下鉄利用へ転換され減少し、その後は微増となりました。
10)バリアフリー進捗 （駅舎・車両）	JR 南北線 東西線 バス※	駅舎: 73 % 駅舎:100 % － 110 車両	駅舎: 91 % 駅舎:100 % 駅舎:100 % 470 車両	・中野栄駅や岩切駅におけるバリアフリー整備が着実に進みました。未実施の駅舎は、福田町駅と国見駅です。 ・南北線駅舎はすべてバリアフリー対応となりました。 ・東西線駅舎はすべてバリアフリー対応により整備されました。 ・ノンステップバスの導入台数は着実に増加しました。

(3)環境にやさしい交通手段への転換をすすめます

モニタリング指標		指標値(H22)	指標値(H30)	結　果
11）二酸化炭素排出量		2758(t-C/day)	1883(t-C/day)	・道路交通による二酸化炭素の排出量は、市全体で減少しました。
12）自転車走行空間延長		0.7 km	2.8 km	・自転車道や自転車専用通行帯(自転車レーン)、矢羽根表示などの整備により、整備延長が増加しました。
13）主要駐輪場の駐車台数		8,327,681 台/年	8,747,371 台/年	・駐輪場の整備とともに、市営駐輪場の利用台数は増加しました。
14)P&R状況		441 台	702 台	・東西線にあわせたP&R駐車場の整備により H27 に大きく増加したものの、その後は泉中央地区の一部適用終了もあり微減となりました。
15)バスレーン設置延長	優先 専用	20,952 m(H24) 10,610 m(H24)	21,172 m(H30) 9,630 m(H30)	・H24 に優先レーンの整備が大きく増加。その後、東西線開業による道路交通状況の変化に対応するため、専用レーンから優先レーンに転換したことから、専用レーンの延長は減少し、優先レーンの延長が増加。
16)カーフリーデー参加者数		3,000 人	2,000 人	・公共交通等利用促進イベントの参加者数は減少しました。

方針2　都心の交通環境をもっと快適にします

(4)都心の交通環境を改善します

数値は原則 H22 と H30 を比較, 青塗りは望ましい方向に推移した値

モニタリング指標		指標値(H22)	指標値(H30)	結　果
17）都心部歩行者通行量	平日 休日	34,865 人 43,846 人	37,748 人 46,454 人	・都心部の歩行者通行量は、平日、休日ともに増加傾向にあります。
18）都心部自動車交通量		978,071 台/12h (H20)	907,498 台/12h (H29)	・都心部の自動車交通量は、減少傾向にあります。
19）道路空間の再構築延長		770 m (H26)	1,000 m (H29)	・計画期間内に整備予定の青葉通の一部区間(西公園通～東二番丁通)において、再整備が完了しました。
20）青葉通の自動車交通量		192,780 台/12h (H20)	173,504 台/12h (H29)	・青葉通の自動車交通量は、減少傾向にあります。

(5)安心して移動できる交通環境を整備します

モニタリング指標		指標値(H22)	指標値(H30)	結　果
21）自転車事故の削減	事故件数 死傷者数	1,083 件/年 1,099 人/年	640 件/年 650 人/年	・事故件数、死傷者数ともに、大きく減少しました。
22）都心自転車道の自転車交通量		148,894 台/12h (H20)	61,395 台/12h (H29)	・都心部の自転車交通量は、減少傾向にあります。
23）バリアフリー進捗 (歩道)		10.3% (H27)	39.8% (H30)	・都心部における歩道のバリアフリー化は着実に進捗しています。

方針3　市民協働の取り組みで地域の足を確保します

(6)市民協働により暮らしを支える地域の足を確保します

モニタリング指標		指標値(H22)	指標値(H30)	結　果
24）生活交通の運営団体数		2 団体	4 団体	・専門家派遣制度や検討会開催、試験運行などにより、団体数は増加しました。
25)路線バス 営業キロ・走行キロ	営業キロ 実車 走行台キロ	【宮城交通】 502.2 km 23,680 km/日 【市営バス】 584.2 km 39,188 km/日	【宮城交通】 511.2 km 17,904 km/日 【市営バス】 568.3 km 36,890 km/日	・営業キロ数については、市営バスは微減しましたが、宮城交通は微増しました。 ・実車走行台キロについては、市営バス、宮城交通ともに減少しました。
26）生活交通の利用者数	坪沼地区 青山地区	8,376 人/年 4,024 人/年	5,623 人/年 –	・減少傾向にあります。

用語解説

表 1 用語の説明(1/3)

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。
シェアサイクル	■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不可欠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。
トランジット・モール	■都心部の商業地の魅力向上や歩行者の安全確保を目的に、商店街などで自動車の通行を制限し、歩行者と路面電車・バスなどの公共交通だけが通行できるようにした空間。

表 2 用語の説明(2/3)

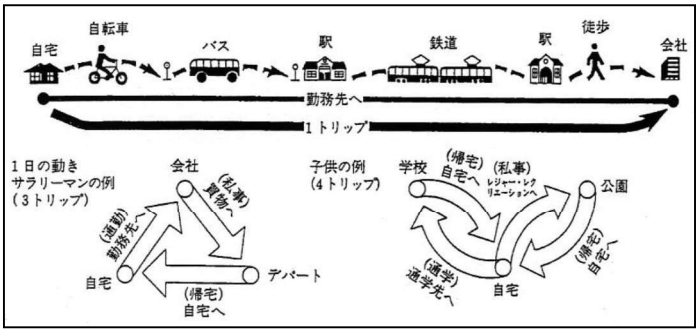
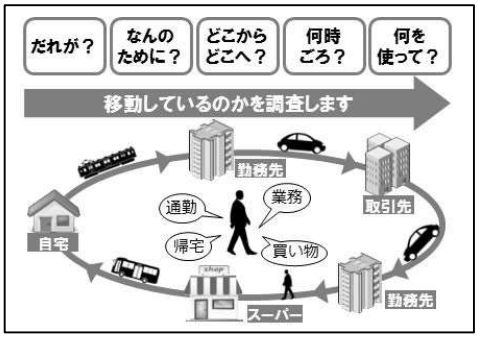
用語	説明
トリップ	■人がある目的(例えば、通勤や買い物など)を持って、ある地点からある地点へ移動する単位。 
二次交通	■一般的に、市域外から市域内の空港や鉄道駅などの交通拠点までの移動に用いる交通機関を一次交通といい、交通拠点から目的地までの交通機関を二次交通という。
乗合タクシー	■ワゴンタイプやセダンタイプなど、乗車定員 11 人未満の車両を使用し、不特定多数の方が乗り合って、有償で運行する形態。
パーク＆ライド	■市街地への自動車の流入を抑制するため、市街地周辺部に駐車し、公共交通機関へ乗り換えて市街地まで移動する移動形態のこと。
パーソントリップ調査	■「どのような人が」「いつ」「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。 ■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。 
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 。

表 3 用語の説明(3/3)

用語	説明
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。
フリンジパーキング	■都心への自動車の流入を抑制するため、都心周辺部の駐車場を活用し、目的地までは徒歩や公共交通機関への乗り換えを促す仕組みのこと。
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。

検討体制・検討経緯

1. 検討体制

仙台市交通政策推進協議会　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	柳田　穣
国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所副所長	外崎　高広
国土交通省東北運輸局交通政策部交通企画課長	坂崎　有理
宮城県震災復興・企画部総合交通対策課長	田村　賢治
宮城県土木部都市計画課長	大宮　敦
宮城県警察本部交通部交通規制課長	宮脇　健一
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
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	髙澤　雅哉
公益財団法人仙台観光国際協会専務理事	本郷　敏章
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	伊藤　幸雄
仙台市建設局次長兼道路部長	佐藤　秀樹
仙台市都市整備局総合交通政策部長	石川　健

（令和３年２月時点）

2. 検討経緯

令和元年　9月11日	第1回仙台市交通政策推進協議会
令和元年11月15日	第2回仙台市交通政策推進協議会
令和２年　1月28日	第3回仙台市交通政策推進協議会
令和２年　3月18日	第4回仙台市交通政策推進協議会
令和２年　9月９日	第5回仙台市交通政策推進協議会
令和３年　2月２日	第6回仙台市交通政策推進協議会
令和３年　3月	せんだい都市交通プラン策定

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

～利用しやすい公共交通、暮らしやすいまちづくりへのチャレンジ～

仙台市 都市整備局 総合交通政策部 交通政策課
〒980-8671 仙台市青葉区国分町3-7-1
電話：022-214-8302　　ファクス：022-211-0017
電子メール：tos009510@city.sendai.jp

令和８年３月改訂