

## せんだい都市交通プラン中間フォローアップ（案） 新旧対照表

※改訂案の文字色は以下のとおりとしています

- ・ 赤文字：前回協議会で示した修正箇所
- ・ 緑文字：前回協議会以降に修正した箇所



# せんだい 都市交通 プラン



令和3年3月  
仙台市

# せんだい 都市交通 プラン



令和3年3月  
仙台市

## 目次

1. はじめに	1
1-1. せんだい都市交通プランの策定について	1
1-2. 本プランの位置づけについて	2
2. 本市における現状と課題	7
2-1. 本市の現状について	7
2-2. 現状と課題の整理	27
3. 交通の将来目標	28
3-1. 交通の将来目標	28
3-2. 交通政策の基本方針	32
3-3. 将来の交通体系	35
4. 将来目標の実現に向けた施策	37
4-1. 実施施策	37
4-2. 実施プログラム	78
4-3. モニタリング指標の設定	80
5. 計画の推進について	81
5-1. 推進体制	81
5-2. 計画の進行管理	81
(参考資料)	82
せんだい都市交通プラン(H22.11策定)の振り返り	82
用語解説	86
検討体制・検討経緯	89

## 目次

1. はじめに	1
1-1. せんだい都市交通プランの <u>推進</u> について	1
1-2. 本プランの位置づけについて	2
2. 本市における現状と課題	<u>8</u>
2-1. 本市の現状について	<u>8</u>
2-2. 現状と課題の整理	<u>28</u>
3. 交通の将来目標	<u>29</u>
3-1. 交通の将来目標	<u>29</u>
3-2. 交通政策の基本方針	<u>33</u>
3-3. 将来の交通体系	<u>36</u>
4. 将来目標の実現に向けた施策	<u>38</u>
4-1. 実施施策	<u>38</u>
4-2. 実施プログラム	<u>82</u>
4-3. モニタリング指標の設定	<u>84</u>
5. 計画の推進について	<u>85</u>
5-1. 推進体制	<u>85</u>
5-2. 計画の進行管理	<u>85</u>
(参考資料)	<u>86</u>
せんだい都市交通プラン(H22.11策定)の振り返り	<u>86</u>
用語解説	<u>90</u>
検討体制・検討経緯	<u>93</u>

## 1. はじめに

### 1-1. せんだい都市交通プランの策定について

本市では、平成 22 年に「せんだい都市交通プラン(以下、プラン)」を策定し、100 万都市のにぎわいと暮らしやすさの確保を目指して、「鉄道にバスが結節する、公共交通を中心とした、過度にクルマに依存しない交通体系」を構築するため、地下鉄東西線の開業により機能集約型都市構造の基軸となる十文字型の骨格交通軸を形成するとともに、仙台駅周辺地区の交通結節機能強化や東西自由通路の拡幅整備、青葉通再整備事業などによる都心の交通環境改善などに取り組んできました。

一方で、プランの計画期間である 10 年が経過し、本市を取り巻く社会情勢の変化や、東西線開業後の交通行動の変化、少子高齢化の進展等に伴う市民ニーズの変化などへの柔軟な対応が求められてきていることから、これからの本市における交通政策の指針として、新たなプランを策定します。

新たなプランでは、現状の課題を整理し、課題への対応を踏まえた交通政策の目標や基本方針を定め、各方針に基づいた実施施策を示します。また、実施施策の推進体制の構築や実施プログラムの設定、適切なモニタリングによる計画・施策の改善を行い、将来目標の達成を目指します。

## 1. はじめに

### 1-1. せんだい都市交通プランの推進について

本市では、平成 22 年に「せんだい都市交通プラン(以下、プラン)」を策定し、100 万都市のにぎわいと暮らしやすさの確保を目指して、「鉄道にバスが結節する、公共交通を中心とした、過度にクルマに依存しない交通体系」を構築するため、地下鉄東西線の開業により機能集約型都市構造の基軸となる十文字型の骨格交通軸を形成するとともに、仙台駅周辺地区の交通結節機能強化や東西自由通路の拡幅整備、青葉通再整備事業などによる都心の交通環境改善などに取り組んできました。

一方で、プランの計画期間である 10 年が経過し、本市を取り巻く社会情勢の変化や、東西線開業後の交通行動の変化、少子高齢化の進展等に伴う市民ニーズの変化などへの柔軟な対応が求められていることから、これからの本市における交通政策の指針として、新たなプランを 令和3年(2021 年)3 月に策定しました。

新たなプランでは、現状の課題を整理し、課題への対応を踏まえた交通政策の目標や基本方針を定め、各方針に基づいた実施施策を示すとともに、計画期間の中間年度である令和 7 年度(2025 年度)に施策・取り組みの一部を見直し、プランの推進を図ります。また、実施施策の推進体制の構築や実施プログラムの設定、適切なモニタリングによる計画・施策の改善を行い、将来目標の達成を目指します。

1-2. 本プランの位置づけについて

1-2-1. 本プランの位置づけ

本プランは、上位計画である「仙台市総合計画」を踏まえ、本市における交通政策の指針として定めるものです。

また、より効果的・効率的に事業を展開していくため、関連計画である「仙台市都市計画マスタープラン」やその他交通に関する計画と連携を図っていきます。

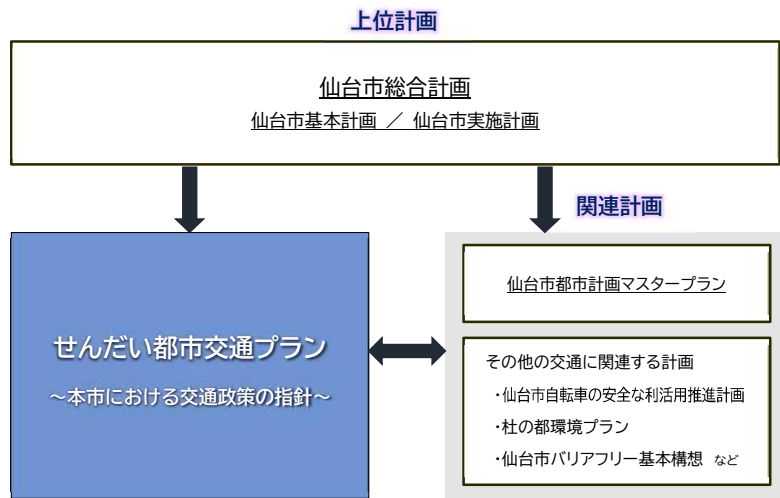


図 1 本プランの上位計画と関連計画

1-2-2. 計画期間

本プランの計画期間は、仙台市基本計画や仙台市都市計画マスタープランの計画期間と合わせ、令和3年度(2021年度)から令和12年度(2030年度)とします。

1-2. 本プランの位置づけについて

1-2-1. 本プランの位置づけ

本プランは、上位計画である「仙台市総合計画」や、令和7年(2025年)3月に策定した「仙台市ダイバーシティ推進指針」の考え方を踏まえ、本市における交通政策の指針として定めるものです。

また、より効果的・効率的に事業を展開していくため、関連計画である「仙台市都市計画マスタープラン」やその他交通に関する計画と連携を図っていきます。

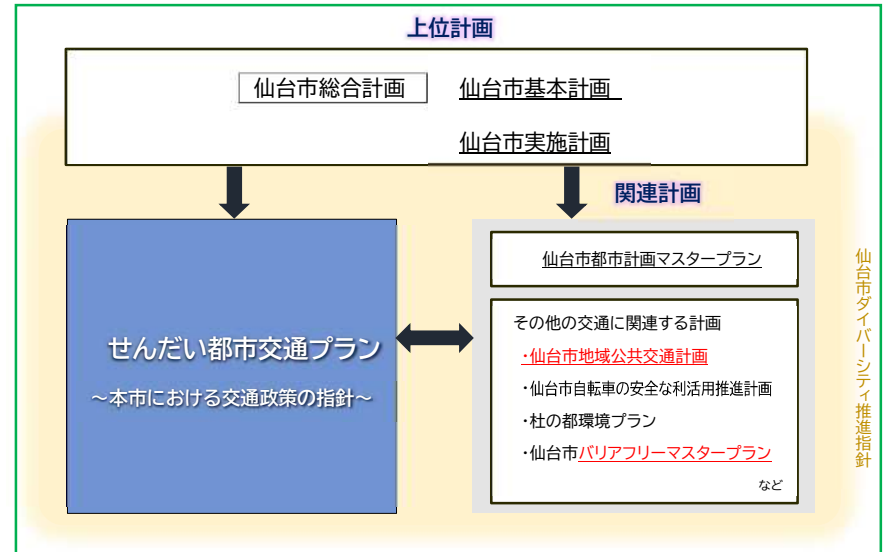


図 1 本プランの上位計画と関連計画

1-2-2. 計画期間

本プランの計画期間は、仙台市基本計画や仙台市都市計画マスタープランの計画期間と合わせ、令和3年度(2021年度)から令和12年度(2030年度)とします。

1-2-3. まちづくり関連計画

(1) 仙台市総合計画（上位計画）

仙台市総合計画は、住民や地縁団体をはじめ仙台に関わる方々が、ともに進む方向を共有することを目的に策定しており、仙台の目指す都市の姿とその実現に向けた施策の方向性を示したまちづくりの指針となる「基本計画」と、目標の着実な実現に向け具体的な施策を取りまとめる「実施計画」で構成されています。

■計画期間

「基本計画」の計画期間は10年間とし、初年度を令和3年度(2021年度)、目標年次を令和12年度(2030年度)としています。行政運営の長期的な指針となるものであるため、目指す都市の姿については、21世紀半ば(2050年頃)を見据えるものとしています。

具体的な目標と施策を定める「実施計画」は、「基本計画」の期間を3つに分割し、概ね3年間としています。

■まちづくりの理念



まちづくりの理念として、「挑戦を続ける、新たな杜の都へ~“The Greenest City”SENDAI~」を掲げ、「杜の都」と親和性のある Green という言葉に、目指す都市像に関連する多様な意味を持たせるとともに、世界を見据えて常に高みを目指していくという方向性を示しています。

■目指す都市の姿

本市がこれまで培ってきた強みである「環境」、「共生」、「学び」、「活力」の4つの都市個性を見つめ直し、「杜の恵みと共に暮らすまちへ」、「多様性が社会を動かす共生のまちへ」、「学びと実践の機会があふれるまちへ」、「創造性と可能性が開くまちへ」の4つの目指す都市の姿を示しています。

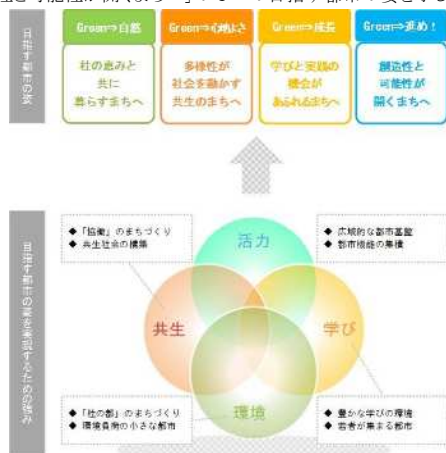


図 2 目指す都市の姿の概念図(仙台市基本計画)

1-2-3. まちづくり関連計画等

(1) 仙台市総合計画(上位計画)

仙台市総合計画は、住民や地縁団体をはじめ仙台に関わる方々が、ともに進む方向を共有することを目的に策定しており、仙台の目指す都市の姿とその実現に向けた施策の方向性を示したまちづくりの指針となる「基本計画」と、目標の着実な実現に向け具体的な施策を取りまとめる「実施計画」で構成されています。

■計画期間

「基本計画」の計画期間は10年間とし、初年度を令和3年度(2021年度)、目標年次を令和12年度(2030年度)としています。行政運営の長期的な指針となるものであるため、目指す都市の姿については、21世紀半ば(2050年頃)を見据えるものとしています。

具体的な目標と施策を定める「実施計画」は、「基本計画」の期間を3つに分割し、概ね3年間としています。

■まちづくりの理念



まちづくりの理念として、「挑戦を続ける、新たな杜の都へ~“The Greenest City”SENDAI~」を掲げ、「杜の都」と親和性のある Green という言葉に、目指す都市像に関連する多様な意味を持たせるとともに、世界を見据えて常に高みを目指していくという方向性を示しています。

■目指す都市の姿

本市がこれまで培ってきた強みである「環境」、「共生」、「学び」、「活力」の4つの都市個性を見つめ直し、「杜の恵みと共に暮らすまちへ」、「多様性が社会を動かす共生のまちへ」、「学びと実践の機会があふれるまちへ」、「創造性と可能性が開くまちへ」の4つの目指す都市の姿を示しています。

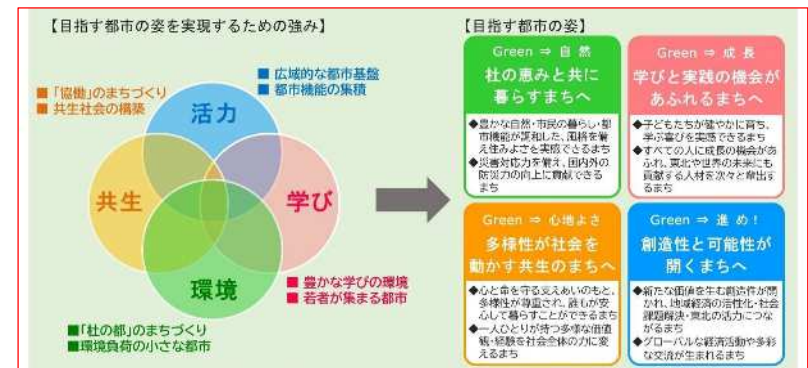


図 2 目指す都市の姿の概念図(仙台市基本計画)

(2) 仙台市都市計画マスタープラン

仙台市都市計画マスタープランは、仙台市基本計画を踏まえ、都市づくりの目標像や基本方針を明らかにし、本市の都市づくりに関わる人々が都市づくりの目標像などを共有し連携を図りながら、都市づくりを総合的に展開していくことを目的としています。

■計画期間

仙台市基本計画に掲げた 21 世紀半ば(2050 年頃)を見据えた都市像の実現を目指し、仙台市基本計画の計画期間と合わせ、令和 3 年度(2021 年度)から令和 12 年度(2030 年度)までとしています。

■都市づくりの目標像



市民をはじめ国内外の人に、多様な活動の場所として選ばれる持続可能な都市であり続けるために、緑に包まれた美しくゆとりある環境と高次な都市機能が集積した利便性、防災環境都市としてのブランド力など、これまで培われてきた都市個性を生かし、さらに高めるとともに、挑戦を重ね、新たな魅力や活力を生み出す力強さと、様々な変化に対応するしなやかさによって、その価値を高め続ける都市、“新たな杜の都”を目指すこととしています。

■土地利用の基本的な考え方

自然と都市機能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、鉄道駅を中心に都市機能の集約を進めることとしています。

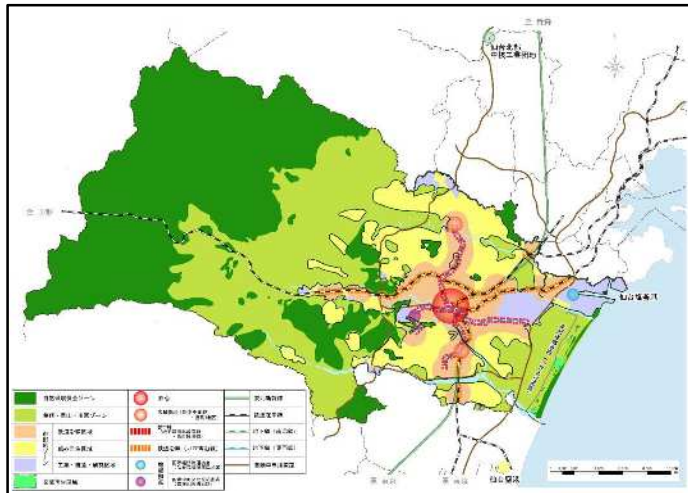


図 3 土地利用による地域区分(仙台市都市計画マスタープラン)

(2)仙台市都市計画マスタープラン

仙台市都市計画マスタープランは、仙台市基本計画を踏まえ、都市づくりの目標像や基本方針を明らかにし、本市の都市づくりに関わる人々が都市づくりの目標像などを共有し連携を図りながら、都市づくりを総合的に展開していくことを目的としています。

■計画期間

仙台市基本計画に掲げた 21 世紀半ば(2050 年頃)を見据えた都市像の実現を目指し、仙台市基本計画の計画期間と合わせ、令和 3 年度(2021 年度)から令和 12 年度(2030 年度)までとしています。

■都市づくりの目標像



市民をはじめ国内外の人に、多様な活動の場所として選ばれる持続可能な都市であり続けるために、緑に包まれた美しくゆとりある環境と高次な都市機能が集積した利便性、防災環境都市としてのブランド力など、これまで培われてきた都市個性を生かし、さらに高めるとともに、挑戦を重ね、新たな魅力や活力を生み出す力強さと、様々な変化に対応するしなやかさによって、その価値を高め続ける都市、“新たな杜の都”を目指すこととしています。

■土地利用の基本的な考え方

自然と都市機能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、鉄道駅を中心に都市機能の集約を進めることとしています。

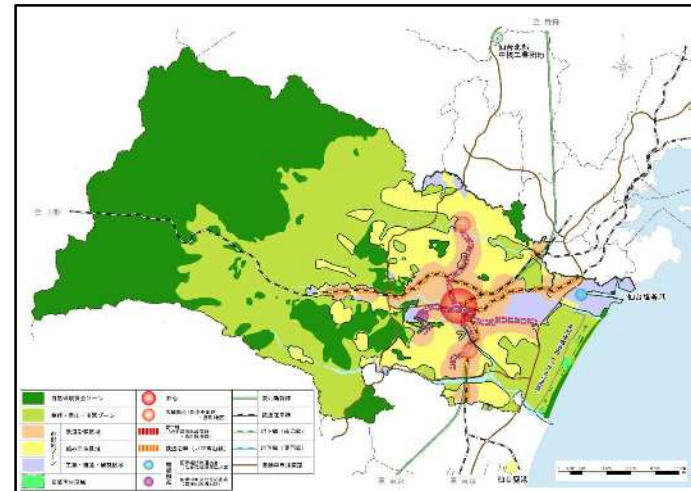


図 3 土地利用による地域区分(仙台市都市計画マスタープラン)

# 新規追加

### (3) 仙台市ダイバーシティ推進指針

仙台市ダイバーシティ推進指針(令和7年3月策定)では、「誰もが安心して住み続け、活躍できるまち」を実現していくため、本市のさまざまな施策を検討・実施する際に考慮すべきダイバーシティの視点として下図の4つを掲げ、共通する事項としてデジタルをはじめとしたさまざまな技術の活用を位置付けています。これらの考え方を本市の実施計画や各部局が策定する分野毎の個別計画等に織り込み、まちづくりの視点や施策の方向性をダイバーシティの観点から拡張していくこととしています。

指針には、年齢、国籍、障害の有無などのさまざまな「ちがい」により不利益を受けたり排除されたりすることのないよう、ちがいに対する理解を進めながら、多様な価値観やニーズを踏まえた柔軟で配慮あるサービスなどを整えることなどが盛り込まれています。本計画においてもダイバーシティ推進指針に留意しながら、多様性への配慮を進めていきます。

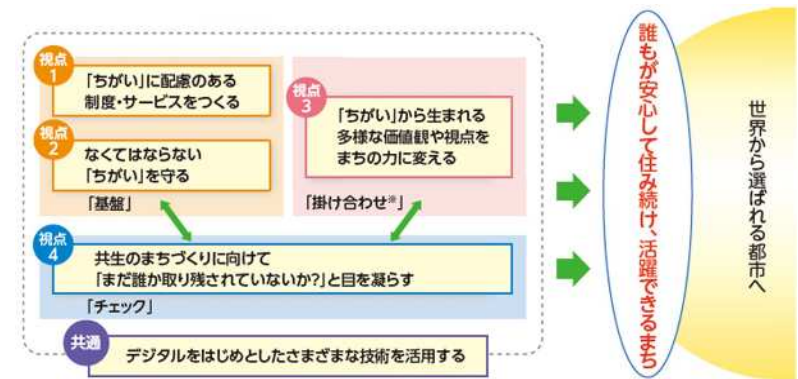


図 4 ダイバーシティ推進指針の取り組み

1-2-4. 社会的な動向

(1) 持続可能な開発目標 (SDGs)

SDGs とは、「Sustainable Development Goals(持続可能な開発目標)」の略称であり、平成 27 年(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」にて記載された 2016 年から 2030 年までの国際目標です。

SDGs では、誰一人取り残さない持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、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。

本プランでは、SDGs の 17 の目標のうち、5 つの目標(3、9、10、11、13)が特に関連することから、同じ目的意識を持って計画を推進することにより、SDGs の達成に貢献していきます。



図 4 SDGs の 17 のゴール(目標)

出典:持続可能な開発のための 2030 アジェンダと日本の取組(外務省)

1-2-4. 社会的な動向

持続可能な開発目標(SDGs)

SDGs とは、「Sustainable Development Goals(持続可能な開発目標)」の略称であり、平成 27 年(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」にて記載された 2016 年から 2030 年までの国際目標です。

SDGs では、誰一人取り残さない持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、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。

本プランでは、SDGs の 17 の目標のうち、5 つの目標(3、9、10、11、13)が特に関連することから、同じ目的意識を持って計画を推進することにより、SDGs の達成に貢献していきます。



図 5 SDGs の 17 のゴール(目標)

出典:持続可能な開発のための 2030 アジェンダと日本の取組(外務省)

(2) 新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響

令和2年(2020年)に感染が拡大した新型コロナウイルス感染症は、働き方や買い物、娯楽など、人々の生活に大きな変化をもたらしており、交通面に対しても、バスや鉄道利用の大幅な落ち込み、自転車の利用増加などの影響を及ぼしています。

公共交通は、市民の日常生活や経済活動等を支える都市インフラとして重要であるため、安定的な運行により、市民の安全・安心な移動環境を確保していく必要があります。公共交通における感染リスクについては、マスクの着用や車内の換気等の感染対策の徹底によって抑制できると考えられることから、今後も新しい生活様式等、社会の変化への対応力を高めながら、公共交通を中心とした交通政策を推進していきます。



図 5 公共交通における感染対策の広報ポスター(交通事業者の取組紹介)  
出典: ぐらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員会資料



図 6 公共交通における感染対策の広報ポスター(安全な公共交通の乗り方)  
出典: 日本モビリティ・マネジメント会議 (JCOMM) 作成資料

コラム「コロナ禍の取り組み」

令和2年(2020年)に感染が拡大した新型コロナウイルス感染症は、働き方や買い物、娯楽など、人々の生活に大きな変化をもたらし、交通面に対しても、バスや鉄道利用の大幅な落ち込み、自転車の利用増加などの影響を及ぼしました。

コロナ禍においては地下鉄・バス利用者に対する咳エチケットの呼びかけや車内換気など感染拡大防止に取り組みました。

公共交通における取り組み事例



出典: 仙台市交通局 HP

## 2. 本市における現状と課題

### 2-1. 本市の現状について

#### 2-1-1. 社会情勢

##### (1) 人口の動向

- ・本市の総人口は、109万人(令和元年8月推計人口)で、人口流入などにより増加傾向が続いています。総人口は近い将来にピークを迎え、その後緩やかに減少を続けて、令和32年(2050年)から令和37年(2055年)にかけて100万人を割り込む見込みとなっています。【図7】
- ・高齢人口は今後も増加傾向が続き、令和27年(2045年)頃にピークを迎える見込みとなっています。【図7】
- ・全国では既に人口減少が始まっており、今後一貫して減少するとの見込みの中、特に東北地方は落ち込みが激しいと予測されていますが、本市の人口減少のスピードは比較的緩やかに進むと予測されています。【図8】



図7 仙台市の人口の推移と見込み

出典: 2015年までは「国勢調査結果(総務省統計局)」、2020年は10月1日時点の推計人口、2025年以降は仙台市まちづくり政策局資料

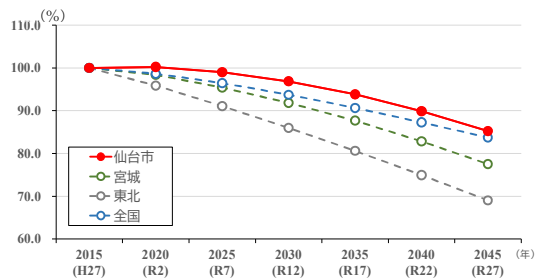


図8 全国・東北の人口増減率

出典: 国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)』

## 2. 本市における現状と課題

### 2-1. 本市の現状について

#### 2-1-1. 社会情勢

##### (1) 人口の動向

- ・本市の総人口は、109万人(令和元年8月推計人口)で、人口流入などにより増加傾向が続いています。総人口は近い将来にピークを迎え、その後緩やかに減少を続けて、令和32年(2050年)から令和37年(2055年)にかけて100万人を割り込む見込みとなっています。【図6】
- ・高齢人口は今後も増加傾向が続き、令和27年(2045年)頃にピークを迎える見込みとなっています。【図6】
- ・全国では既に人口減少が始まっており、今後一貫して減少するとの見込みの中、特に東北地方は落ち込みが激しいと予測されていますが、本市の人口減少のスピードは比較的緩やかに進むと予測されています。【図7】



図6 仙台市の人口の推移と見込み

出典: 2015年までは「国勢調査結果(総務省統計局)」、2020年は10月1日時点の推計人口、2025年以降は仙台市まちづくり政策局資料

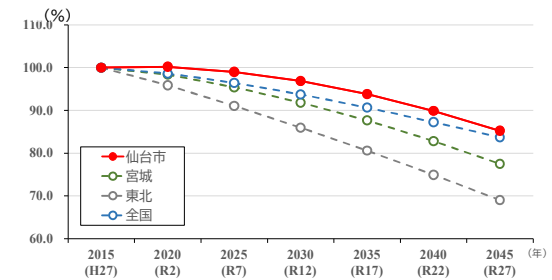
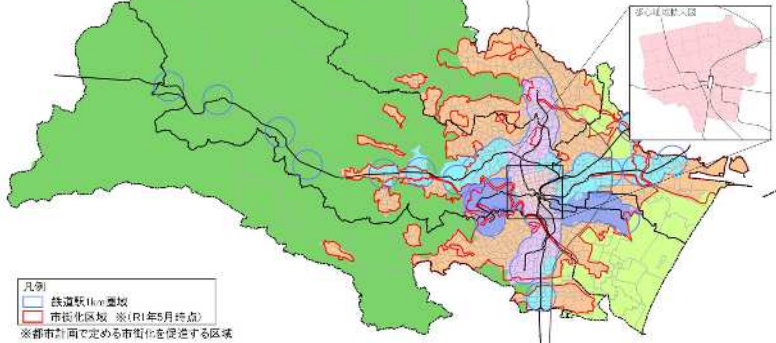


図7 全国・東北の人口増減率

出典: 国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)』

※本頁以降、次の地域区分を用います。

地域区分の概要	
都心地域	・仙台駅を中心とし都心を形成する各種幹線道路に囲まれる地域
地下鉄南北線地域	・地下鉄南北線の各駅1km圏内と接する地域
地下鉄東西線地域	・地下鉄東西線の各駅1km圏内と接する地域
JR沿線地域	・JR各線の各駅1km圏内と接する地域を総称し、駅より西側の駅を除く
市街地域	・鉄道沿線(地下鉄、JR)地域以外で市街化区域と接する地域
農地地域	・市街地域以外で主に国道4号より西側の地域
西部地域	・市街地域以外で主に国道4号より西側の地域



凡例  
 鉄道駅1km圏域  
 市街化区域 ※(R1年5月時点)  
 ※都市計画で定める市街化を促進する区域

- ・人口は、都心地域や鉄道沿線を中心に集積しており【図 9】、錦ヶ丘や泉パークタウンなど、近年、宅地開発が進む地区で増加しています。【図 10】
- ・一方で、鶴ヶ谷地区や緑ヶ丘周辺など、市街地域の一部で人口の減少が見られます。【図 10】

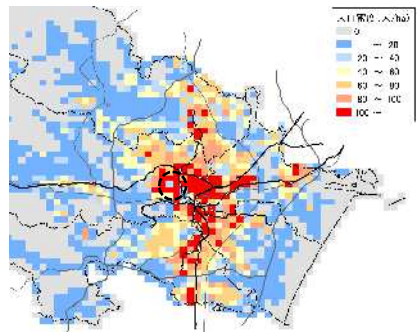


図 9 人口密度(H27)  
 出典: 国勢調査(H27)より作成、500m メッシュ

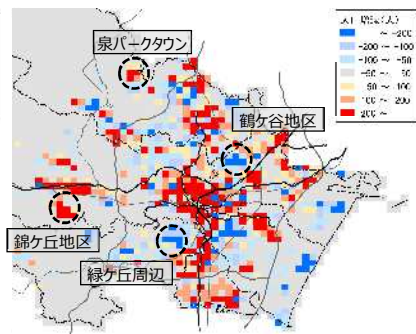
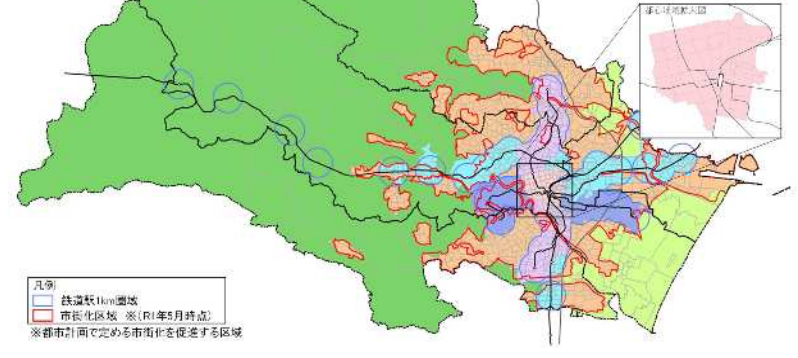


図 10 人口の増減(H27-H17)  
 出典: 国勢調査(H17, H27)より作成、500m メッシュ

※本頁以降、次の地域区分を用います。

地域区分の概要	
都心地域	・仙台駅を中心とし都心を形成する各種幹線道路に囲まれる地域
地下鉄南北線地域	・地下鉄南北線の各駅1km圏内と接する地域
地下鉄東西線地域	・地下鉄東西線の各駅1km圏内と接する地域
JR沿線地域	・JR各線の各駅1km圏内と接する地域を総称し、駅より西側の駅を除く
市街地域	・鉄道沿線(地下鉄、JR)地域以外で市街化区域と接する地域
農地地域	・市街地域以外で主に国道4号より東側の地域
西部地域	・市街地域以外で主に国道4号より西側の地域



凡例  
 鉄道駅1km圏域  
 市街化区域 ※(R1年5月時点)  
 ※都市計画で定める市街化を促進する区域

- ・人口は、都心地域や鉄道沿線を中心に集積しており【図 8】、錦ヶ丘や泉パークタウンなど、近年、宅地開発が進む地区で増加しています。【図 9】
- ・一方で、鶴ヶ谷地区や緑ヶ丘周辺など、市街地域の一部で人口の減少が見られます。【図 9】

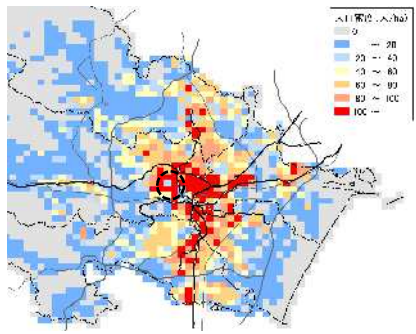


図 8 人口密度(H27)  
 出典: 国勢調査(H27)より作成、500m メッシュ

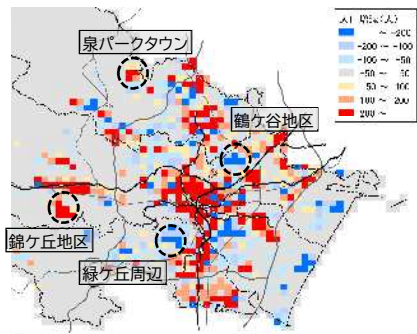


図 9 人口の増減(H27-H17)  
 出典: 国勢調査(H17, H27)より作成、500m メッシュ

・高齢夫婦のみの世帯は市街地域で、子育て世帯は都心地域や市街地域で増加傾向となっています。【図 11～図 14】

・高齢夫婦のみの世帯は市街地域で、子育て世帯は都心地域や市街地域で増加傾向となっています。【図 10～図 13】

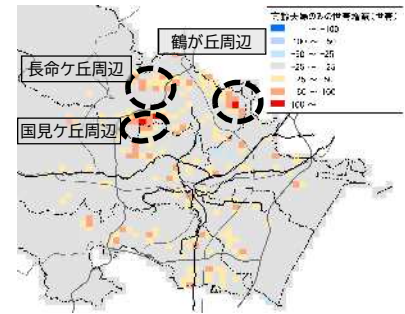
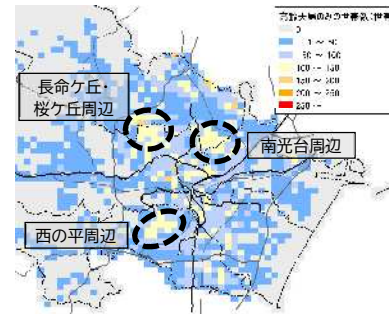
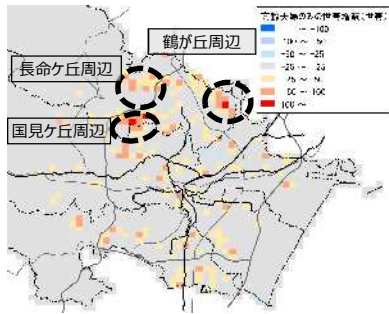
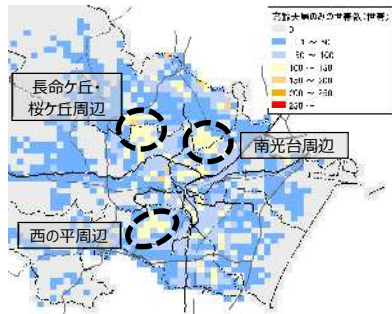


図 11 高齢夫婦のみの世帯数(H27)

出典:国勢調査(H27)より作成 500mメッシュ  
※夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦のみの世帯

図 12 高齢夫婦のみ世帯の増減(H27-H17)

出典:国勢調査(H17, H27)より作成 500mメッシュ  
※夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦のみの世帯

図 10 高齢夫婦のみの世帯数(H27)

出典:国勢調査(H27)より作成 500mメッシュ  
※夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦のみの世帯

図 11 高齢夫婦のみ世帯の増減(H27-H17)

出典:国勢調査(H17, H27)より作成 500mメッシュ  
※夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦のみの世帯

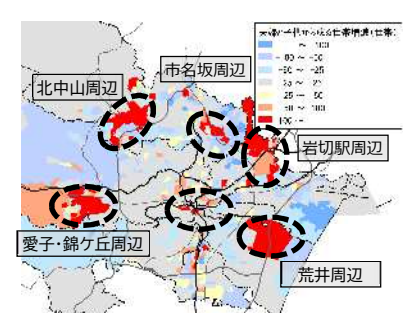
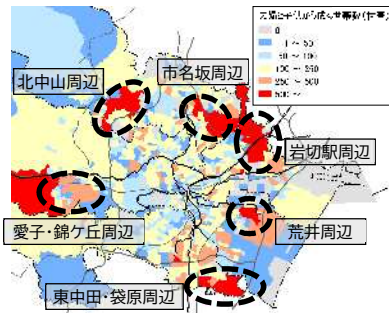
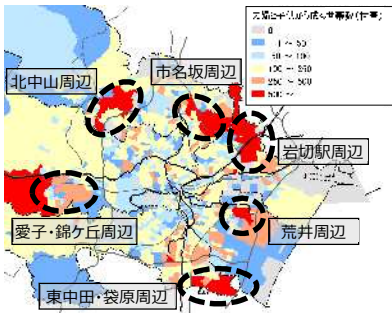


図 13 子育て世帯の世帯数(H27)

出典:国勢調査(H27)より作成 小地域  
※子育て世帯:夫婦と子供(20歳以下)から成る世帯

図 14 子育て世帯の増減(H27-H17)

出典:国勢調査(H17, H27)より作成 小地域  
※子育て世帯:夫婦と子供(20歳以下)から成る世帯

図 12 子育て世帯の世帯数(H27)

出典:国勢調査(H27)より作成 小地域  
※子育て世帯:夫婦と子ども(20歳以下)から成る世帯

図 13 子育て世帯の増減(H27-H17)

出典:国勢調査(H17, H27)より作成 小地域  
※子育て世帯:夫婦と子ども(20歳以下)から成る世帯

(2) 経済の動向

- ・事業所数及び従業者数は平成 24 年に微減しましたが、平成 28 年は平成 21 年の従業者数から微増しています。【図 15】
- ・従業者は、都心地域、泉中央駅周辺、長町のほか、卸町や六丁の目等に集積しています。【図 16】

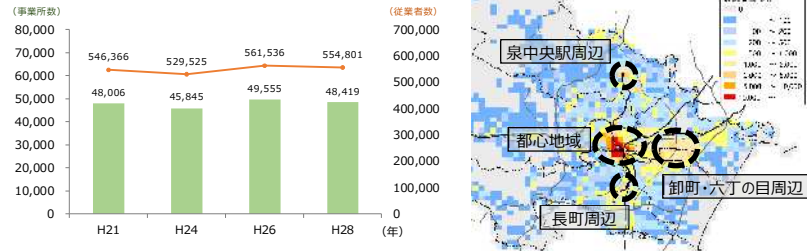


図 15 事業所及び従業者の推移

出典：経済センサス(H21、H24、H26、H28)より作成

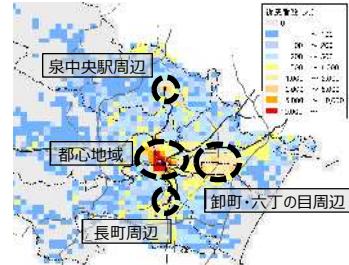


図 16 従業者人口(H26)

出典：経済センサス(H26)より作成

(3) 財政状況

- ・本市の財政見通しは、新型コロナウイルス感染症の影響など、歳入歳出とも不確定な要素があるものの、歳出面では、社会保障関係費や、インフラを含む公共施設の長寿命化対策及び更新にかかる経費が確実に増加する見込みとなっています。【図 17】
- ・感染症の収束は未だ見通せないことに加え、本格的な少子高齢・人口減少社会の到来を見据えると、今後の本市の財政運営は予断を許さないものと見込まれることから、地域経済の早期の回復、成長促進による税源涵養に加え、公共施設の長寿命化や事業費の更なる平準化などの方策を講じ、効率的で効果的な都市づくりを進めることが必要となっています。

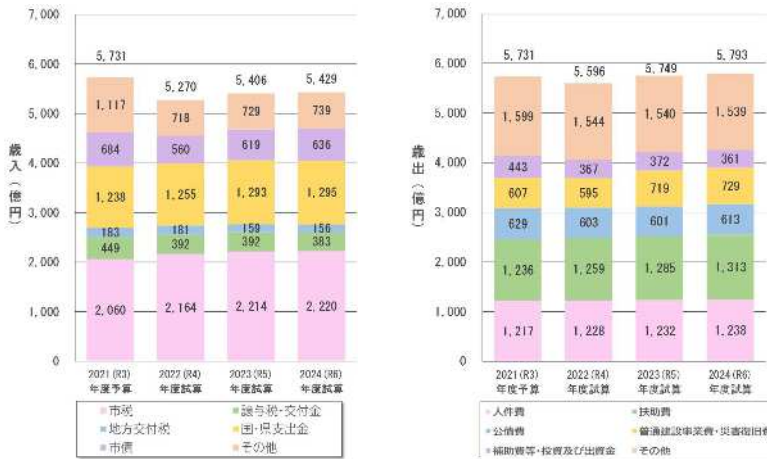


図 17 仙台市の財政見通し(歳入・歳出)

出典：仙台市の財政見通しと対応の方向性(令和 3 年 1 月) 注：普通会計ベース

(2) 経済の動向

- ・事業所数及び従業者数は平成 24 年に微減しましたが、平成 28 年は平成 21 年の従業者数から微増しています。【図 14】
- ・従業者は、都心地域、泉中央駅周辺、長町のほか、卸町や六丁の目等に集積しています。【図 15】

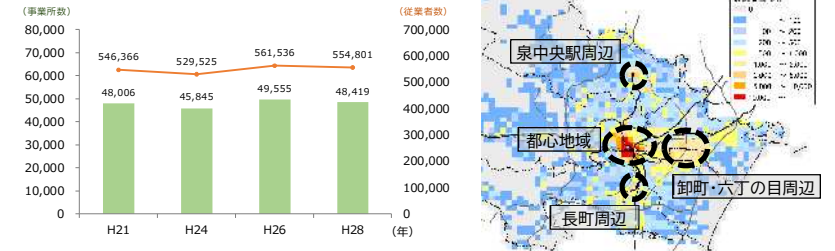


図 14 事業所及び従業者の推移

出典：経済センサス(H21、H24、H26、H28)より作成

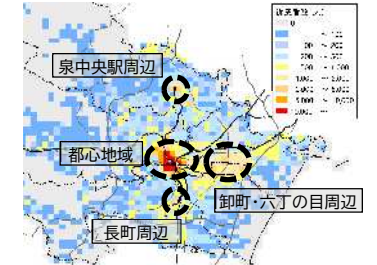


図 15 従業者人口(H26)

出典：経済センサス(H26)より作成

(3) 財政状況

- ・本市の財政見通しは、新型コロナウイルス感染症の影響など、歳入歳出とも不確定な要素があるものの、歳出面では、社会保障関係費や、インフラを含む公共施設の長寿命化対策及び更新にかかる経費が確実に増加する見込みとなっています。【図 16】
- ・感染症の収束は未だ見通せないことに加え、本格的な少子高齢・人口減少社会の到来を見据えると、今後の本市の財政運営は予断を許さないものと見込まれることから、地域経済の早期の回復、成長促進による税源涵養に加え、公共施設の長寿命化や事業費の更なる平準化などの方策を講じ、効率的で効果的な都市づくりを進めることが必要となっています。

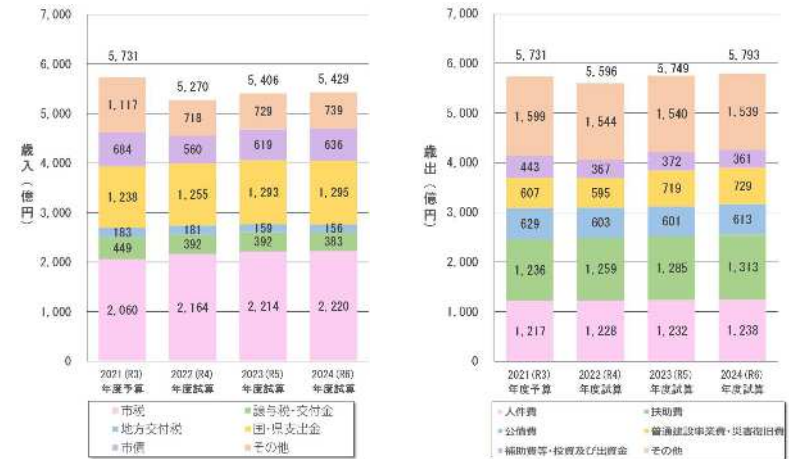


図 16 仙台市の財政見通し(歳入・歳出)

出典：仙台市の財政見通しと対応の方向性(令和 3 年 1 月) 注：普通会計ベース

(4) 医療・健康

- ・本市の市民 1 日当たりの歩数は、「第 2 期いきいき市民健康プラン」の目標としている 7,000 歩を、男女ともに下回っています。【図 18】
- ・本市のメタボリックシンドロームの該当者の割合は他の政令市に比べて高くなっています。【図 19】



図 18 1 日の平均歩数(男女 20~60 歳代)

出典:仙台市民の健康意識等に関する調査(H28 年度)より作成

図 19 メタボリックシンドローム該当者の年次推移

出典:国保データベースより作成

(5) 観光

- ・本市の宿泊者数はここ数年増加傾向にあり、令和元年(2019 年)は、過去最高となる 624 万人泊を記録しました。【図 20】

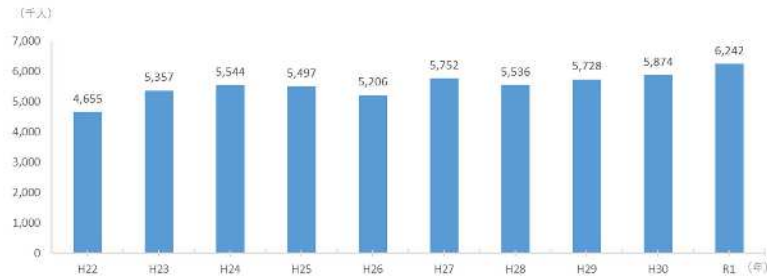


図 20 仙台市の宿泊者数の推移

出典:仙台市「観光統計基礎データ」より作成

(4) 医療・健康

- ・本市の市民 1 日当たりの歩数は、「第 2 期いきいき市民健康プラン」の目標としている 7,000 歩を、男女ともに下回っています。【図 17】
- ・本市のメタボリックシンドロームの該当者の割合は他の政令市に比べて高くなっています。【図 18】



図 17 1 日の平均歩数(男女 20~60 歳代)

出典:仙台市民の健康意識等に関する調査(H28 年度)より作成

図 18 メタボリックシンドローム該当者の年次推移

出典:国保データベースより作成

(5) 観光

- ・本市の宿泊者数はここ数年増加傾向にあり、令和元年(2019 年)は、過去最高となる 624 万人泊を記録しました。【図 19】

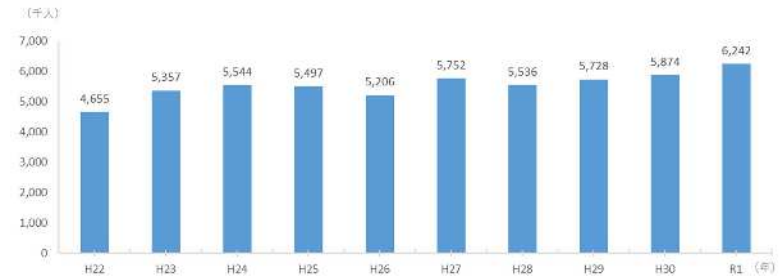


図 19 仙台市の宿泊者数の推移

出典:仙台市「観光統計基礎データ」より作成

2-1-2. 交通を取り巻く動向

(1) 移動の基礎的な状況

- ・平成 29 年のパーソントリップ調査で、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ました。【図 21】
- ・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 22】

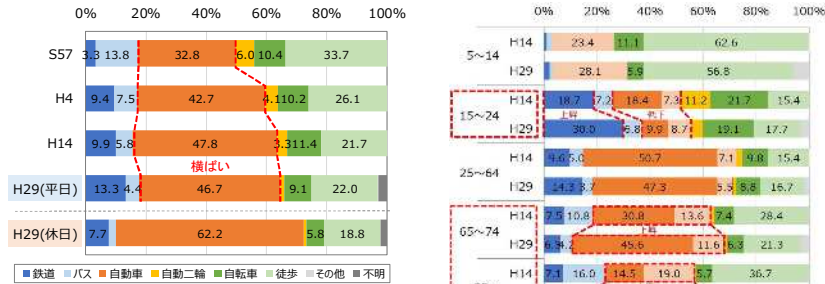


図 21 代表交通手段の経年変化(仙台市)

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

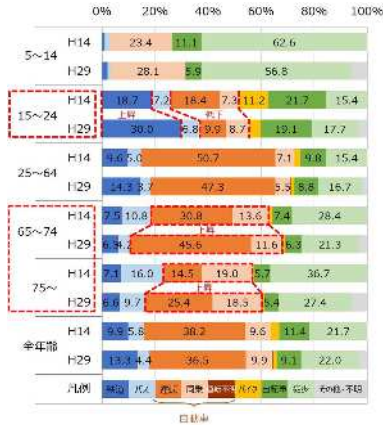


図 22 年齢階層別代表交通手段の比較(H29-H14\_平日)

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

- ・地域別の集中量は、平成 14 年と比べて平成 29 年は地下鉄沿線や JR 沿線で増加傾向、仙台都心では横ばいになっています。【図 23】
- ・また、地域別の対仙台都市圏シェアの推移においては、地下鉄沿線や JR 沿線は横ばい、仙台都心は減少していますが、周辺部では増加しています。【図 24】

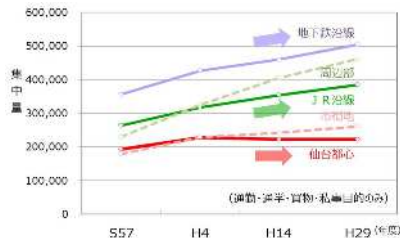


図 23 地域別集重量の経年変化(平日)

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

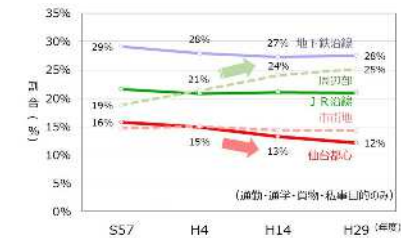


図 24 地域別集重量の対都市圏シェアの経年変化(平日)

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

2-1-2. 交通を取り巻く動向

(1) 移動の基礎的な状況

- ・平成 29 年のパーソントリップ調査で、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ました。【図 20】
- ・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 21】

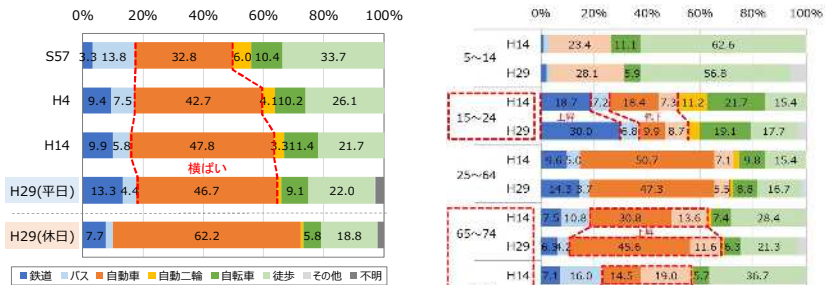


図 20 代表交通手段の経年変化(仙台市)

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

図 21 年齢階層別代表交通手段の比較(H29-H14\_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

- ・地域別の集中量は、平成 14 年と比べて平成 29 年は地下鉄沿線や JR 沿線で増加傾向、仙台都心では横ばいになっています。【図 22】
- ・また、地域別の対仙台都市圏シェアの推移においては、地下鉄沿線や JR 沿線は横ばい、仙台都心は減少していますが、周辺部では増加しています。【図 23】

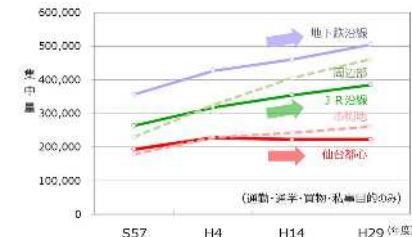


図 22 地域別集重量の経年変化(平日)

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

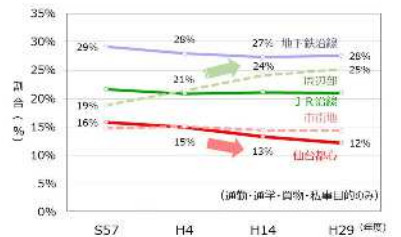


図 23 地域別集重量の対都市圏シェアの経年変化(平日)

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

・平日の発生集中量は、都心地域や鉄道沿線の他、中山・南吉成周辺や鶴ヶ谷・南光台周辺などバス路線が移動の一端を担っている地域で多い傾向となっています。【図 25】

・平日の発生集中量は、都心地域や鉄道沿線の他、中山・南吉成周辺や鶴ヶ谷・南光台周辺などバス路線が移動の一端を担っている地域で多い傾向となっています。【図 24】

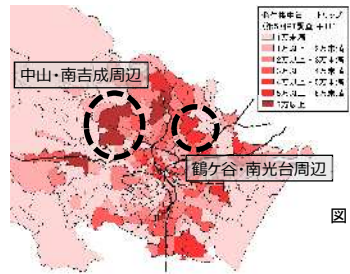


図 25 発生集中量の整理(H29年\_平日)  
出典:第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

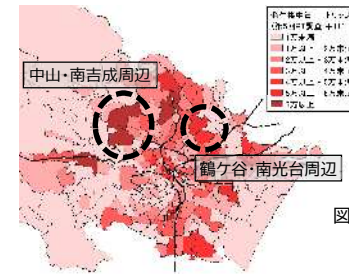


図 24 発生集中量の整理(H29年\_平日)  
出典:第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

(2) 鉄道に係る状況

・鉄道利用者は年々増加しています。特に、地下鉄利用者は、平成 27 年の東西線開業以降に急増し、その後も増加しています。また、JR 利用者についても、増加傾向にあります。【図 26】

(2) 鉄道に係る状況

・鉄道利用者は年々増加しています。特に、地下鉄利用者は、平成 27 年の東西線開業以降に急増し、その後も増加しています。また、JR 利用者についても、増加傾向にあります。【図 25】

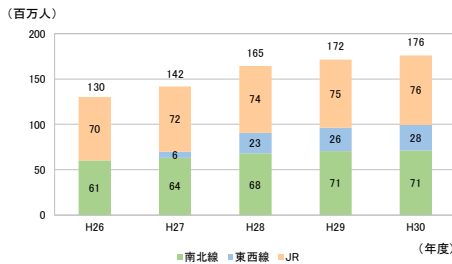


図 26 鉄道乗車人員の推移  
出典:仙台市統計書(令和元年版) 交通・運輸・通信より作成  
※H27の東西線は、開業日である平成27年12月6日以降の値  
※南北線・東西線の乗車人員には、相互路線の乗換分を含む

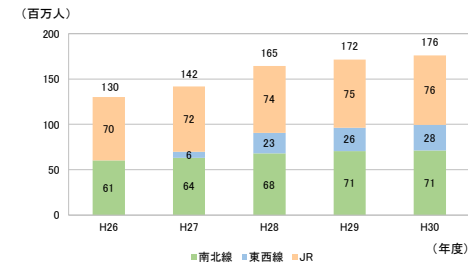


図 25 鉄道乗車人員の推移  
出典:仙台市統計書(令和元年版) 交通・運輸・通信より作成  
※H27の東西線は、開業日である平成27年12月6日以降の値  
※南北線・東西線の乗車人員には、相互路線の乗換分を含む

・平日の鉄道の分担率は、鉄道沿線が高く、市街地域や東部及び西部地域が低い傾向となっています。【図 27】

・平日の鉄道の分担率は、鉄道沿線が高く、市街地域や東部及び西部地域が低い傾向となっています。【図 26】

・休日の鉄道の分担率は、平日同様に鉄道沿線が高く、平日よりも広い範囲で利用される傾向となっています。【図 28】

・休日の鉄道の分担率は、平日同様に鉄道沿線が高く、平日よりも広い範囲で利用される傾向となっています。【図 27】

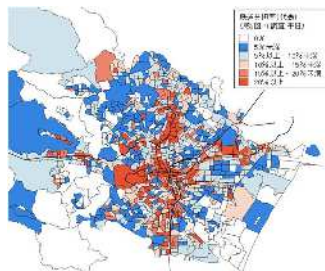


図 27 鉄道分担率  
(H29 平日\_代表)(小ゾーン別)  
出典:第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

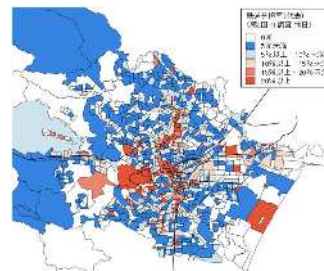


図 28 鉄道分担率  
(H29 休日\_代表)(小ゾーン別)  
出典:第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

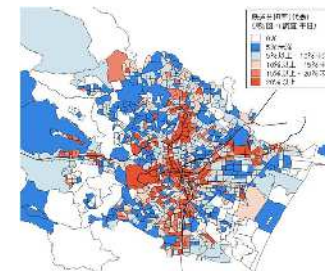


図 26 鉄道分担率  
(H29 平日\_代表)(小ゾーン別)  
出典:第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

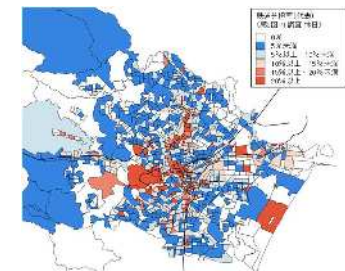


図 27 鉄道分担率  
(H29 休日\_代表)(小ゾーン別)  
出典:第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

(3) バスに係る状況

・市営バスの乗車人員及び乗車料収入は、地下鉄東西線の開業などに伴い平成 26 年から平成 28 年にかけて減少しましたが、平成 28 年以降は横ばい傾向にあります。【図 29】

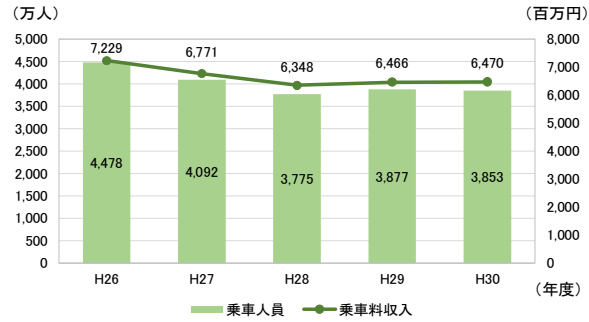
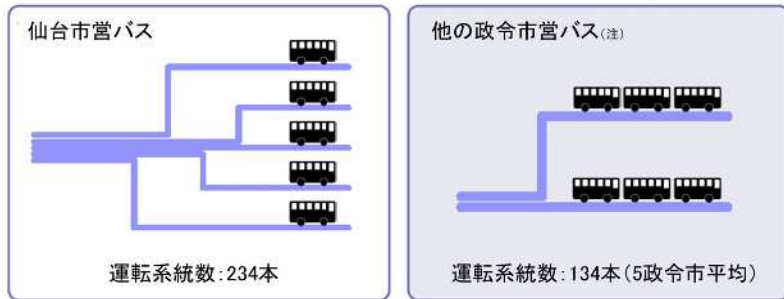


図 29 市営バス乗車人員・乗車料収入の推移

出典: 仙台市統計書(令和元年版) 交通・運輸・通信より作成

・本市では、多くの地域の方にバスを利用していただけるよう、きめ細かなバス路線を設定してきました。一方で、その運転系統数は他都市と比較して多くなっており、運行効率が悪化しています。【図 30】



➤ 運転系統数が多い (= 路線設定がきめ細かい)

➡ 大都市公営バスの中では最も多く、仙台市以外の平均の約1.7倍

図 30 路線バスの系統数

出典: 一般社団法人 公共交通事業協会「平成 30 年度公共交通事業決算調」  
 ※仙台市営バス以外の政令市営バスは「川崎市営バス」「横浜市営バス」「名古屋市営バス」「京都市営バス」「神戸市営バス」の 5 都市

(3) バスに係る状況

・市営バスの乗車人員及び乗車料収入は、地下鉄東西線の開業などに伴い平成 26 年から平成 28 年にかけて減少しましたが、平成 28 年以降は横ばい傾向にあります。【図 28】

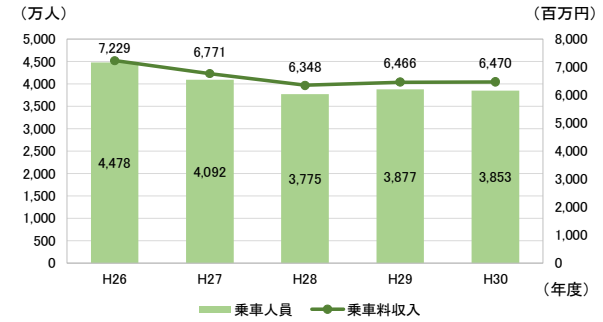
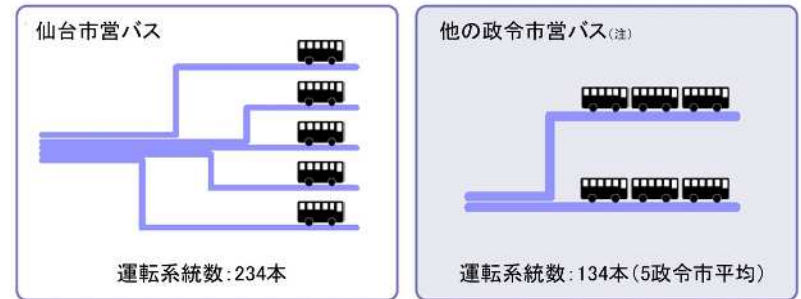


図 28 市営バス乗車人員・乗車料収入の推移

出典: 仙台市統計書(令和元年版) 交通・運輸・通信より作成

・本市では、多くの地域の方にバスを利用していただけるよう、きめ細かなバス路線を設定してきました。一方で、その運転系統数は他都市と比較して多くなっており、運行効率が悪化しています。【図 29】



➤ 運転系統数が多い (= 路線設定がきめ細かい)

➡ 大都市公営バスの中では最も多く、仙台市以外の平均の約1.7倍

図 29 路線バスの系統数

出典: 一般社団法人 公共交通事業協会「平成 30 年度公共交通事業決算調」  
 ※仙台市営バス以外の政令市営バスは「川崎市営バス」「横浜市営バス」「名古屋市営バス」「京都市営バス」「神戸市営バス」の 5 都市

- ・バス運転手の担い手候補となる、大型第二種運転免許保有者数は年々減少しています。【図 31】
- ・また、免許保有者の年齢は50歳代が増加傾向で、高齢化する傾向にあります。【図 32】

- ・バス運転手の担い手候補となる、大型第二種運転免許保有者数は年々減少しています。【図 30】
- ・また、免許保有者の年齢は50歳代が増加傾向で、高齢化する傾向にあります。【図 31】

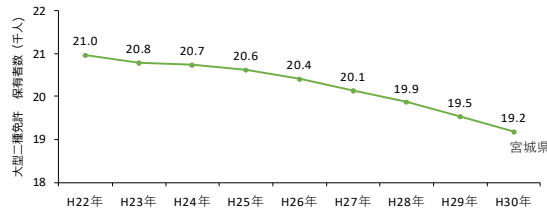


図 31 宮城県の大型第二種運転免許の保有者数の推移

出典:警察庁運転免許統計より作成

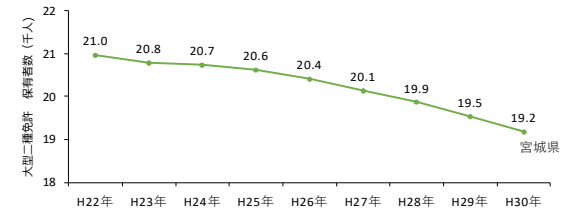


図 30 宮城県の大型第二種運転免許の保有者数の推移

出典:警察庁運転免許統計より作成

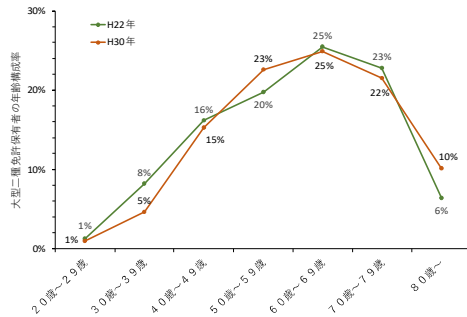


図 32 全国の大型第二種運転免許の保有者年齢

出典:警察庁運転免許統計より作成

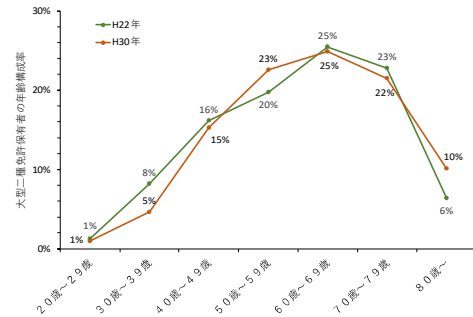


図 31 全国の大型第二種運転免許の保有者年齢

出典:警察庁運転免許統計より作成

- ・平日のバスの分担率(端末交通手段含む)は、都心地域や運行本数の多い市街地域で比較的高い状況にあります。【図 33】
- ・休日のバスの分担率(端末交通手段含む)は、平日の分担率が高い地域も含め、本市全域で低い状況にあります。【図 34】

- ・平日のバスの分担率(端末交通手段含む)は、都心地域や運行本数の多い市街地域で比較的高い状況にあります。【図 32】
- ・休日のバスの分担率(端末交通手段含む)は、平日の分担率が高い地域も含め、本市全域で低い状況にあります。【図 33】

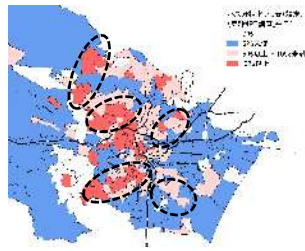


図 33 バス分担率(H29 平日\_代表+端末)

出典:第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

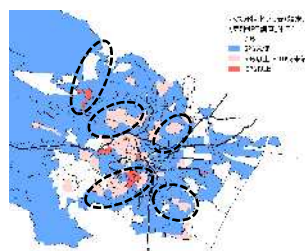


図 34 バス分担率(H29 休日\_代表+端末)

出典:第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

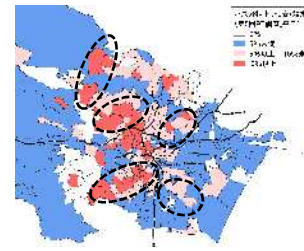


図 32 バス分担率(H29 平日\_代表+端末)

出典:第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

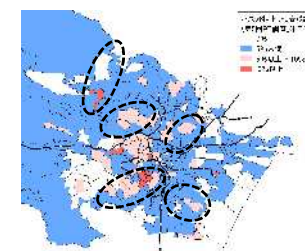


図 33 バス分担率(H29 休日\_代表+端末)

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) 自動車に係る状況

・自動車保有台数は、増加傾向にあります。【図 35】

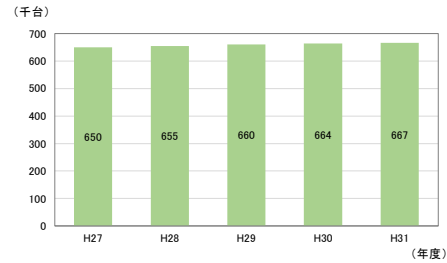


図 35 自動車保有台数の推移

出典: 仙台市統計書(令和元年版) 交通・運輸・通信より作成

・車を持たない若者が増加しており、車を使わないライフスタイルへの変化が見られます。【図 36】

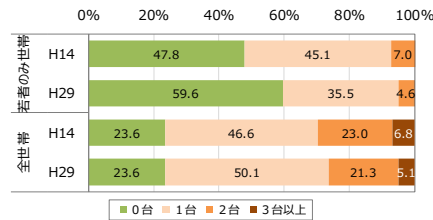


図 36 若者のみ・全世帯の自動車保有台数の比較

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

・交通事故件数、死傷者数ともに年々減少していますが、死傷者数の内訳をみると、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。【図 37】

・歩行者と自転車利用者の事故発生箇所は自宅から500m以内が約半数を占めています。【図 38】



図 37 交通事故件数と死傷者数の推移

出典: オープンデータ宮城 交通事故統計関係 市町村別の発生推移と仙台市統計書(令和元年度版)より作成

自宅からの距離別死者数(歩行者・自転車)



図 38 交通死亡事故の発生箇所

出典: 交通事故データ(ITARDA:平成30年データ)より作成

(4)自動車に係る状況

・自動車保有台数は、増加傾向にあります。【図 34】

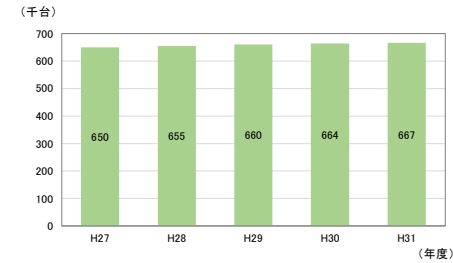


図 34 自動車保有台数の推移

出典: 仙台市統計書(令和元年版) 交通・運輸・通信より作成

・車を持たない若者が増加しており、車を使わないライフスタイルへの変化が見られます。【図 35】

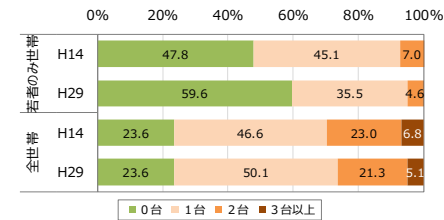


図 35 若者のみ・全世帯の自動車保有台数の比較

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

・交通事故件数、死傷者数ともに年々減少していますが、死傷者数の内訳をみると、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。【図 36】

・歩行者と自転車利用者の事故発生箇所は自宅から500m以内が約半数を占めています。【図 37】



図 36 交通事故件数と死傷者数の推移

出典: オープンデータ宮城 交通事故統計関係 市町村別の発生推移と仙台市統計書(令和元年度版)より作成

自宅からの距離別死者数(歩行者・自転車)

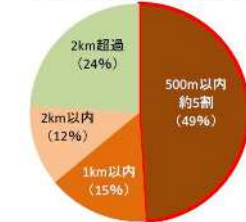


図 37 交通死亡事故の発生箇所

出典: 交通事故データ(ITARDA:平成30年データ)より作成

・駐車場整備地区等では、届出駐車場の収容可能台数が増加しています。【図 39】

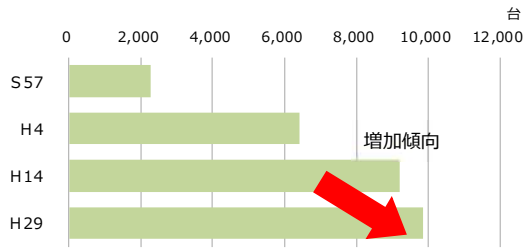


図 39 駐車場整備地区等における届出駐車場の収容可能台数

出典：仙台市交通政策課資料より作成  
※駐車マスの合計面積が 500 m<sup>2</sup>以上で不特定多数の方が利用できる有料駐車場

・駐車場整備地区等における附置義務駐車場では、付随する建物の用途や駐車場ごとにばらつきはあるものの、地区内全体では平日及び休日ともにピーク時でも駐車率(利用台数/収容可能台数)が 50%程度となっており、駐車場の空きが生じています。【図 40】

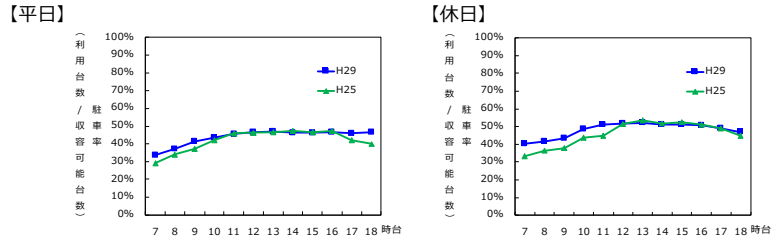


図 40 平日・休日別の駐車率

出典：H25・H29 駐車場利用実態調査(仙台市)より作成  
※一定規模の建築物に附属する駐車施設を対象とした抽出調査の結果

・平日の自動車の分担率は、都心地域や鉄道沿線以外の地域で高くなっています。【図 41】

・休日の自動車の分担率は、都心地域以外の地域で高くなっています。【図 42】

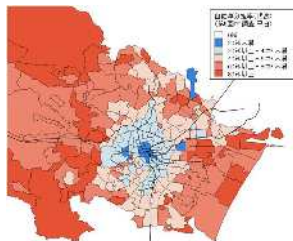


図 41 自動車分担率(H29 平日\_代表)

出典：第5回仙台都市圏バーソントリップ調査より作成

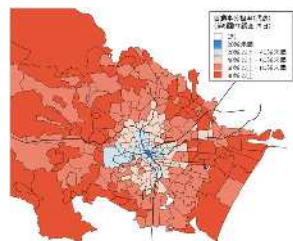


図 42 自動車分担率(H29 休日\_代表)

出典：第5回仙台都市圏バーソントリップ調査より作成

・駐車場整備地区等では、届出駐車場の収容可能台数が増加しています。【図 38】

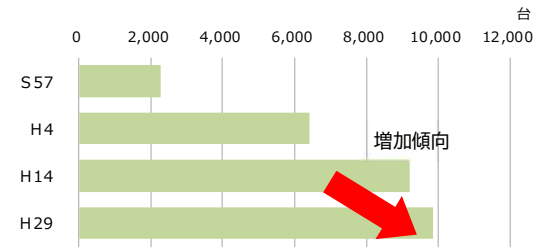


図 38 駐車場整備地区等における届出駐車場の収容可能台数

出典：仙台市交通政策課資料より作成  
※駐車マスの合計面積が 500 m<sup>2</sup>以上で不特定多数の方が利用できる有料駐車場

・駐車場整備地区等における附置義務駐車場では、付随する建物の用途や駐車場ごとにばらつきはあるものの、地区内全体では平日及び休日ともにピーク時でも駐車率(利用台数/収容可能台数)が 50%程度となっており、駐車場の空きが生じています。【図 39】

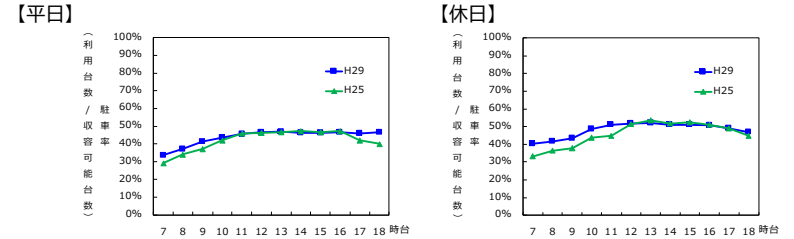


図 39 平日・休日別の駐車率

出典：H25・H29 駐車場利用実態調査(仙台市)より作成  
※一定規模の建築物に附属する駐車施設を対象とした抽出調査の結果

・平日の自動車の分担率は、都心地域や鉄道沿線以外の地域で高くなっています。【図 40】

・休日の自動車の分担率は、都心地域以外の地域で高くなっています。【図 41】

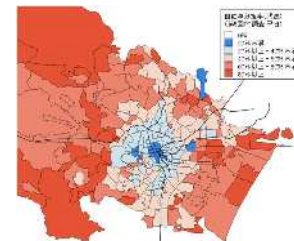


図 40 自動車分担率(H29 平日\_代表)

出典：第5回仙台都市圏バーソントリップ調査より作成

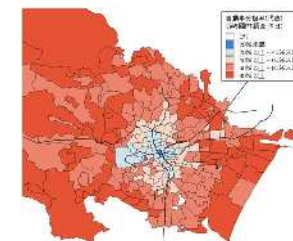


図 41 自動車分担率(H29 休日\_代表)

出典：第5回仙台都市圏バーソントリップ調査より作成

(5) 自転車に係る状況

・国内の自転車保有台数は、増加傾向にあります。【図 43】

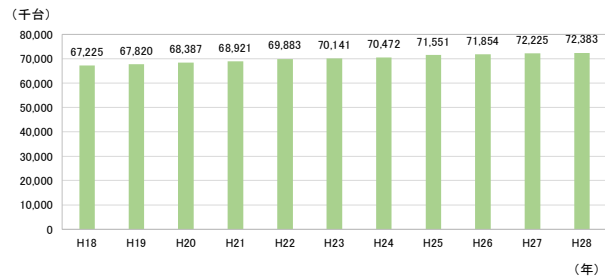


図 43 自転車保有台数の推移(全国)

出典:国土交通省「自転車の活用の推進に関する現状の取組について」より作成

- ・平日の自転車の分担率は、都心地域や一部の地下鉄沿線地域など平地部において高くなっています。【図 44】
- ・休日の自転車の分担率は、都心地域において高くなっています。【図 45】
- ・自転車の発生集中量は、平成 14 年と比べて平成 29 年は青葉山周辺や長町周辺において増加していますが、市域全体では減少しています。【図 46】

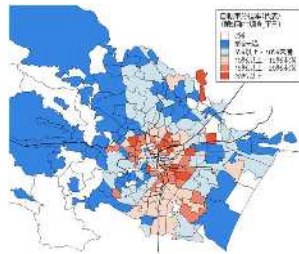


図 44 自転車分担率(H29 平日\_代表)

出典:第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

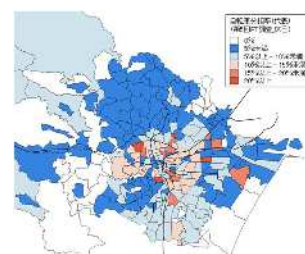


図 45 自転車分担率(H29 休日\_代表)

出典:第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成



図 46 自転車発生集中量の増減  
(H29-H14\_平日\_代表)

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

(5) 自転車に係る状況

・国内の自転車保有台数は、増加傾向にあります。【図 42】

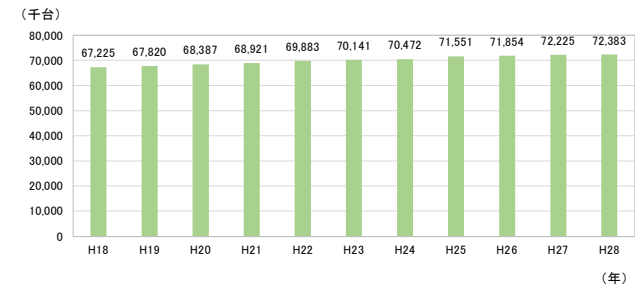


図 42 自転車保有台数の推移(全国)

出典:国土交通省「自転車の活用の推進に関する現状の取組について」より作成

- ・平日の自転車の分担率は、都心地域や一部の地下鉄沿線地域など平地部において高くなっています。【図 43】
- ・休日の自転車の分担率は、都心地域において高くなっています。【図 44】
- ・自転車の発生集中量は、平成 14 年と比べて平成 29 年は青葉山周辺や長町周辺において増加していますが、市域全体では減少しています。【図 45】

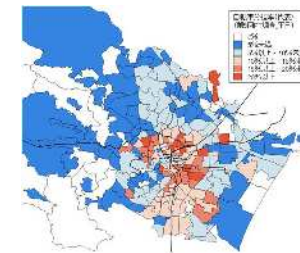


図 43 自転車分担率(H29 平日\_代表)

出典:第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

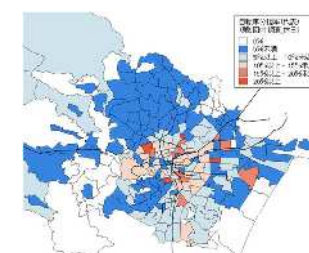


図 44 自転車分担率(H29 休日\_代表)

出典:第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

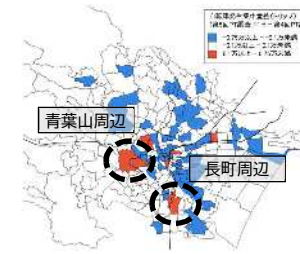


図 45 自転車発生集中量の増減  
(H29-H14\_平日\_代表)

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

(6) 歩行者に係る状況

・都心の歩行者数は増加傾向にあります。また、エリア別にみると、仙台駅周辺では増加していますが、仙台駅から離れたエリアでは大きく減少しています。【図 47】  
 ・平成 27 年度に都心地区道路特定事業計画を策定してからの都心部におけるバリアフリー化(歩道整備進捗率)は約 40%となっています。今後も継続的にバリアフリー化を進めることが求められます。【図 48】

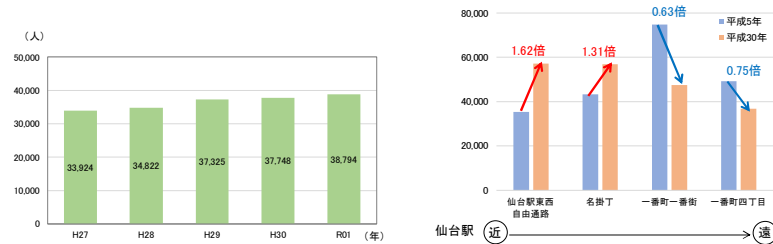


図 47 歩行者数の推移

出典: 仙台商工会議所 仙台市中心部商店街 通行量調査結果  
 ※左図の値は、「仙台駅・東西自由通路」「松澤蒲鉾店前(名掛丁)」「三瀬不動尊・三原堂前(クリスロード)」「藤崎前(おおまち)」「京雅堂一番町店前(サンモール)」「大井宝石店・フォーラス前(一番町一番街)」「カワイ・浅久前(一番町四丁目)」の7地点平均

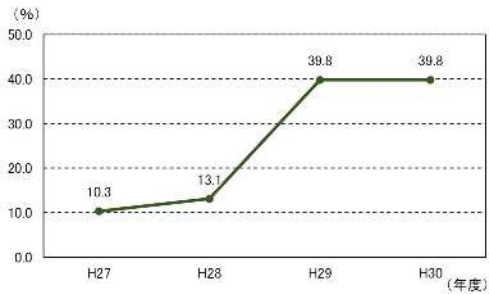


図 48 都心地区におけるバリアフリー化率の推移(歩道)

出典: 仙台市道路計画課資料より作成

(6) 歩行者に係る状況

・都心の歩行者数は増加傾向にあります。また、エリア別にみると、仙台駅周辺では増加していますが、仙台駅から離れたエリアでは大きく減少しています。【図 46】  
 ・平成 27 年度に都心地区道路特定事業計画を策定してからの都心部におけるバリアフリー化(歩道整備進捗率)は約 40%となっています。今後も継続的にバリアフリー化を進めることが求められます。【図 47】

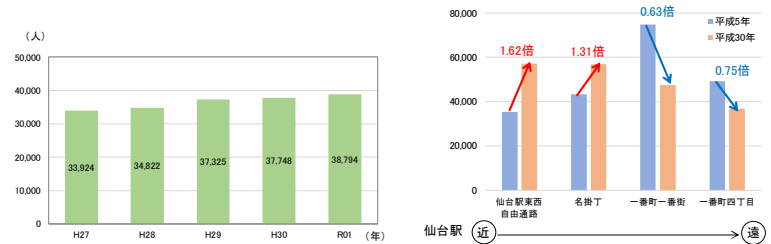


図 46 歩行者数の推移

出典: 仙台商工会議所 仙台市中心部商店街 通行量調査結果  
 ※左図の値は、「仙台駅・東西自由通路」「松澤蒲鉾店前(名掛丁)」「三瀬不動尊・三原堂前(クリスロード)」「藤崎前(おおまち)」「京雅堂一番町店前(サンモール)」「大井宝石店・フォーラス前(一番町一番街)」「カワイ・浅久前(一番町四丁目)」の7地点平均

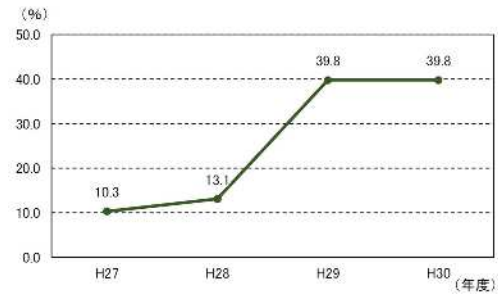


図 47 都心地区におけるバリアフリー化率の推移(歩道)

出典: 仙台市道路計画課資料より作成

(7) 広域連携を支える交通環境

- ・平成 22 年の仙台北部道路の全線供用に伴い、自動車専用道路の仙台都市圏高速環状ネットワーク(ぐるっ都・仙台)が形成されたことにより、周辺道路の混雑緩和や輸送時間の短縮に繋がりが、物流の効率が向上しています。また、三陸沿岸道や常磐自動車道などの整備も進みました。【図 49】
- ・仙台駅は、東北新幹線や JR 各線、地下鉄、高速バスや路線バスなどの様々な交通機関が発着しており、重要な交通結節点となっています。【図 49、図 50】



図 49 広域交通網の現状

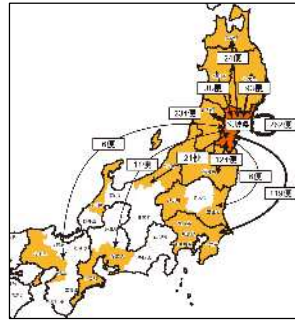


図 50 高速バスの運行状況(H31.4.平日)  
 出典:高速バス各社のHPより作成  
 ※仙台市内発着便

(8) 交通環境の革新の可能性

- ・「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。【図 51】
- ・東日本旅客鉄道株式会社仙台支社では、令和 2 年 2 月に観光型 MaaS として、仙台エリアを中心に「TOHOKU MaaS 仙台 trial」の実証実験を実施しました。主なサービスとして、本市を中心としたエリアの JR・地下鉄・バスを 2 日間自由に乗り降りできる、「仙台まるごとパス」デジタルチケットの販売などを行いました。【図 52】



図 51 10 人乗り小型低速 EV バス

出典:仙台市 仙台特区  
 ※令和元年 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 52 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 仙台 trial」実証実験(STEP1)の結果について)  
 ※実施期間は令和 2 年 2 月 1 日～2 月 29 日

(7) 広域連携を支える交通環境

- ・平成 22 年の仙台北部道路の全線供用に伴い、自動車専用道路の仙台都市圏高速環状ネットワーク(ぐるっ都・仙台)が形成されたことにより、周辺道路の混雑緩和や輸送時間の短縮に繋がりが、物流の効率が向上しています。また、三陸沿岸道や常磐自動車道などの整備も進みました。【図 48】
- ・仙台駅は、東北新幹線や JR 各線、地下鉄、高速バスや路線バスなどの様々な交通機関が発着しており、重要な交通結節点となっています。【図 48、図 49】



図 48 広域交通網の現状

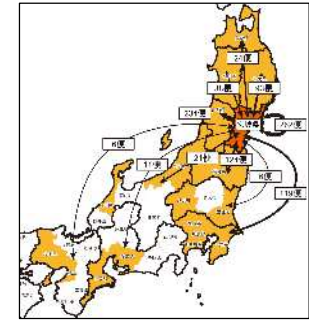


図 49 高速バスの運行状況(H31.4.平日)  
 出典:高速バス各社のHPより作成  
 ※仙台市内発着便

(8) 交通環境の革新の可能性

- ・「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。【図 50】
- ・東日本旅客鉄道株式会社仙台支社では、令和 2 年 2 月に観光型 MaaS として、仙台エリアを中心に「TOHOKU MaaS 仙台 trial」の実証実験を実施しました。主なサービスとして、本市を中心としたエリアの JR・地下鉄・バスを 2 日間自由に乗り降りできる、「仙台まるごとパス」デジタルチケットの販売などを行いました。【図 51】



図 50 10 人乗り小型低速 EV バス

出典:仙台市 仙台特区  
 ※令和元年 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 51 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 仙台 trial」実証実験(STEP1)の結果について)  
 ※実施期間は令和 2 年 2 月 1 日～2 月 29 日

2-1-3. 各地域における交通の状況

(1) 都心地域の現状

- ・都心地域の自動車交通量は減少傾向で、市街・その他の地域で増加傾向にあります。【図 53】
- ・利用交通手段は、平成 14 年と比べて平成 29 年は鉄道と徒歩の分担率が上昇しています。【図 54】
- ・利用交通手段の平日と休日の比較では、休日の自動車の分担率が高くなっています。【図 54】
- ・都心地域内の立ち寄り箇所数は、平成 14 年と比べて平成 29 年はやや増加しているものの、依然回遊性が低い状況にあります。【図 55】
- ・利用交通手段別に都心地域内の立ち寄り箇所数を見ると、鉄道やバスの利用者は自動車利用者に比べ、立ち寄り箇所数が多くなっています。【図 56】

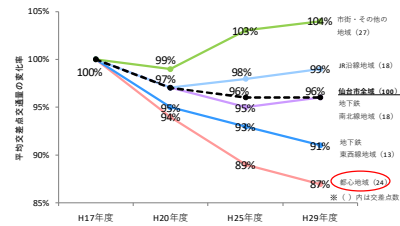


図 53 都心地域の平均交差点交通量の経年変化  
出典：仙台市道路交通等現況調査より作成

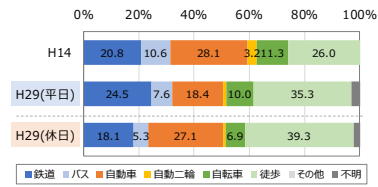


図 54 都心地域の代表交通手段  
出典：第4・5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

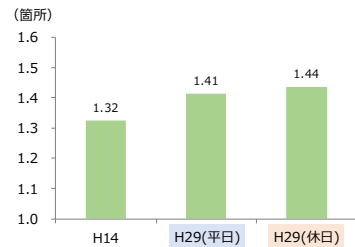


図 55 都心地域内における立ち寄り箇所数 (私事目的)  
出典：第4・5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

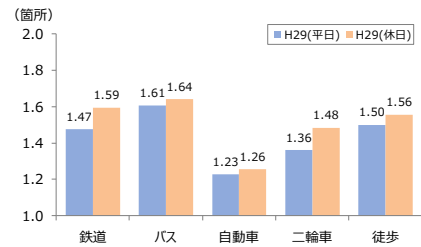


図 56 代表交通手段別の都心地域内立ち寄り箇所数(私事目的)  
出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

2-1-3. 各地域における交通の状況

(1) 都心地域の現状

- ・都心地域の自動車交通量は減少傾向で、市街・その他の地域で増加傾向にあります。【図 52】
- ・利用交通手段は、平成 14 年と比べて平成 29 年は鉄道と徒歩の分担率が上昇しています。【図 53】
- ・利用交通手段の平日と休日の比較では、休日の自動車の分担率が高くなっています。【図 53】
- ・都心地域内の立ち寄り箇所数は、平成 14 年と比べて平成 29 年はやや増加しているものの、依然回遊性が低い状況にあります。【図 54】
- ・利用交通手段別に都心地域内の立ち寄り箇所数を見ると、鉄道やバスの利用者は自動車利用者 に比べ、立ち寄り箇所数が多くなっています。【図 55】

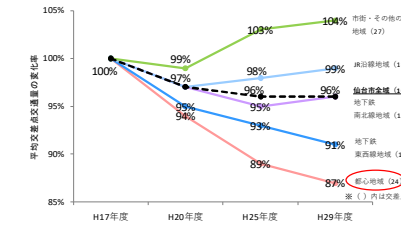


図 52 都心地域の平均交差点交通量の経年変化  
出典：仙台市道路交通等現況調査より作成

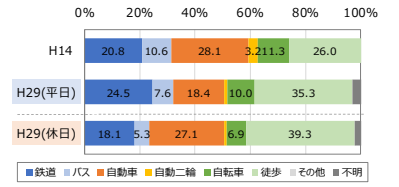


図 53 都心地域の代表交通手段  
出典：第4・5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

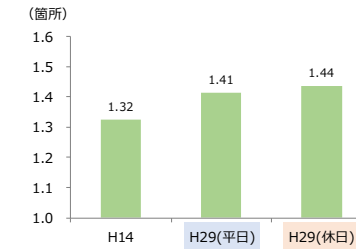


図 54 都心地域内における立ち寄り箇所数(私事目的)  
出典：第4・5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

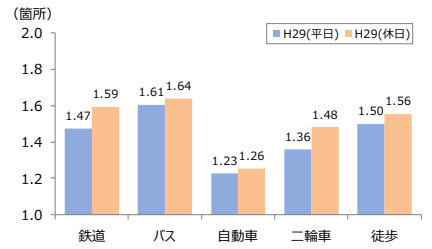


図 55 代表交通手段別の都心地域内立ち寄り箇所数(私事目的)  
出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

- ・都心内の移動手段は、平成 14 年と比べて平成 29 年は自動車や自転車が減少し、徒歩が増加しました。【図 57】
- ・都心内の移動目的(移動手段:徒歩)は、平成 14 年と比べて平成 29 年は買物が増加し、業務が減少しました。また、休日では移動目的の7割以上が買物や私事となっています。【図 58】
- ・「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」に基づき、自転車ネットワーク路線の自転車走行環境の整備を進めていますが、未整備箇所も存在しています。【図 59】

- ・都心内の移動手段は、平成 14 年と比べて平成 29 年は自動車や自転車が減少し、徒歩が増加しました。【図 56】
- ・都心内の移動目的(移動手段:徒歩)は、平成 14 年と比べて平成 29 年は買物が増加し、業務が減少しました。また、休日では移動目的の7割以上が買物や私事となっています。【図 57】
- ・「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」に基づき、自転車ネットワーク路線の自転車通行空間の整備を進めていますが、未整備箇所も存在しています。【図 58】

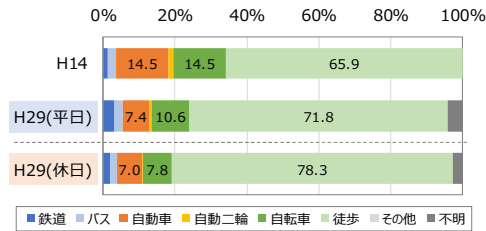


図 57 都心内の移動における  
代表交通手段  
出典:第4・5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

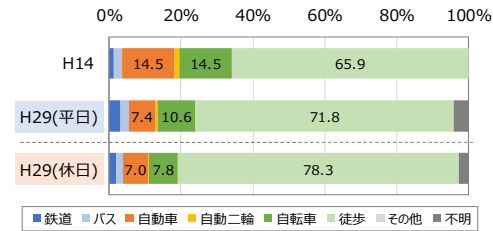


図 56 都心内の移動における  
代表交通手段  
出典:第4・5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

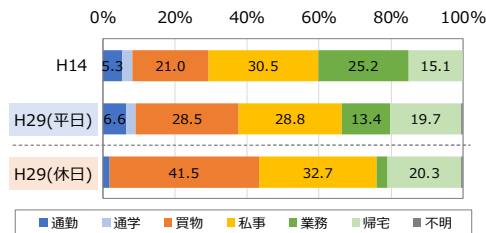


図 58 都心内の移動  
(移動手段:徒歩)  
における移動目的  
出典:第4・5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

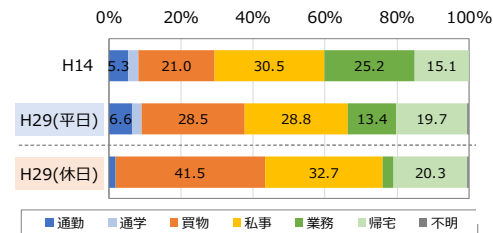


図 57 都心内の移動  
(移動手段:徒歩)  
における移動目的  
出典:第4・5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成



図 59 自転車ネットワーク路線図  
(令和2年度末見込み)  
出典:仙台市自転車の安全な利活用推進計画



図 58 自転車ネットワーク路線図  
(令和2年度末見込み)  
出典:仙台市自転車の安全な利活用推進計画

(2) 地下鉄沿線地域の現状

- 地下鉄沿線地域の平日の分担率は、徒歩や鉄道の割合が高く、自動車の割合が低くなっています。一方、休日においては、平日に比べ鉄道やバスの分担率が低く、自動車が高くなっています。【図 60、図 61】
- 地下鉄利用者の移動目的は、平成 14 年と比べて平成 29 年は大きな変化はなく、通勤や帰宅が多くなっています。【図 62】

(2) 地下鉄沿線地域の現状

- 地下鉄沿線地域の平日の分担率は、徒歩や鉄道の割合が高く、自動車の割合が低くなっています。一方、休日においては、平日に比べ鉄道やバスの分担率が低く、自動車が高くなっています。【図 59、図 60】
- 地下鉄利用者の移動目的は、平成 14 年と比べて平成 29 年は大きな変化はなく、通勤や帰宅が多くなっています。【図 61】

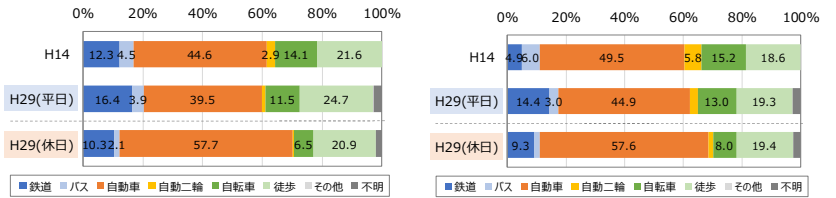
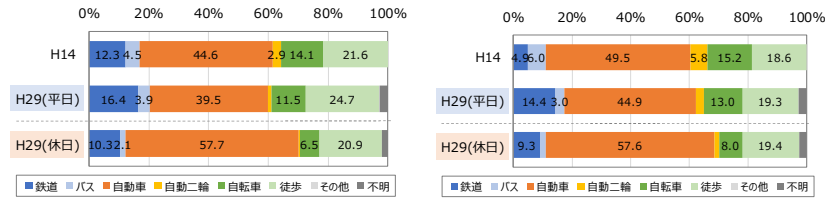


図 60 地下鉄【南北線】沿線地域における代表交通手段  
出典：第4・5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

図 61 地下鉄【東西線】沿線地域における代表交通手段  
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

図 59 地下鉄【南北線】沿線地域における代表交通手段  
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

図 60 地下鉄【東西線】沿線地域における代表交通手段  
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

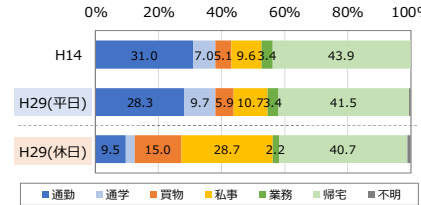
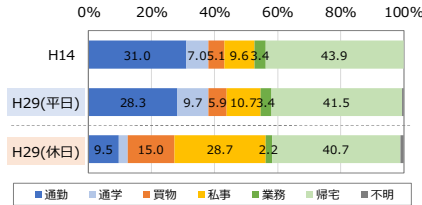


図 62 地下鉄利用者の移動目的  
出典：第4・5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

図 61 地下鉄利用者の移動目的  
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

- 地下鉄へのアクセス交通手段は、平成 14 年と比べて平成 29 年は徒歩の割合が上昇していますが、駅に近い沿線の地域からの利用者の割合が増えたことが影響しています。【図 63、図 64】

- 地下鉄へのアクセス交通手段は、平成 14 年と比べて平成 29 年は徒歩の割合が上昇しています、駅に近い沿線の地域からの利用者の割合が増えたことが影響しています。【図 62、図 63】

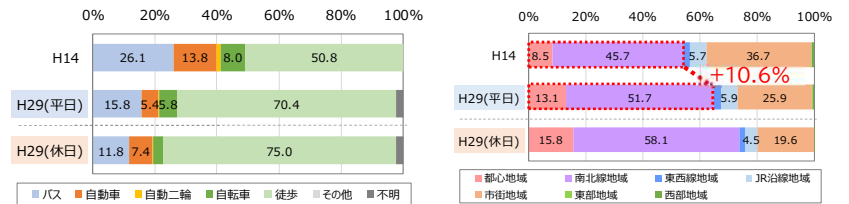
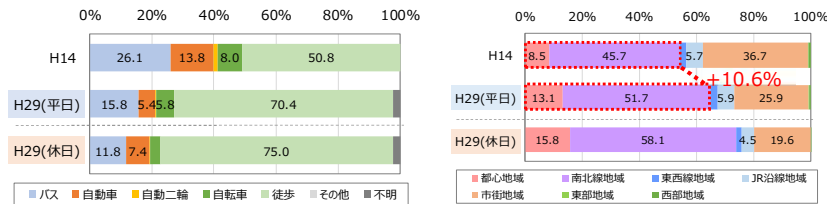


図 63 地下鉄へのアクセス交通手段  
出典：第4・5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

図 64 地下鉄【南北線】利用者の地域別アクセス比率の比較  
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

図 62 地下鉄へのアクセス交通手段  
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

図 63 地下鉄【南北線】利用者の地域別アクセス比率の比較  
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

(3) JR 沿線地域の現状

- ・JR 沿線地域における平日の代表交通手段の分担率は、平成 14 年と比べて平成 29 年は鉄道と自動車が増えています。また、休日では、自動車の分担率が高く、鉄道やバス、徒歩など他の交通手段の分担率が低くなっています。【図 65】
- ・アクセス交通手段のバス利用率は、地下鉄沿線に比べ低くなっています。これは、各駅に接続するバスの運行本数が、仙台駅やおおば通駅では多いものの、その他の駅では地下鉄駅に比べ少ないことが影響していることがうかがえます。【図 67、図 68】
- ・JR 駅舎のバリアフリー化は進んでいますが、未実施の駅もあります。【図 69】

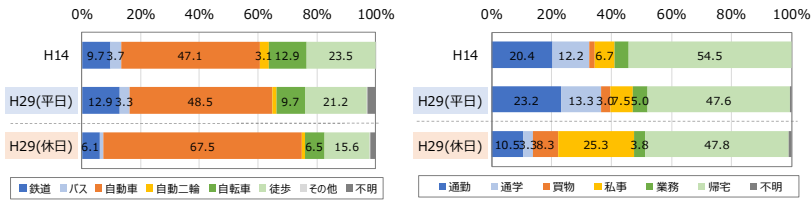


図 65 JR 沿線地域における代表交通手段

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

図 66 JR 利用者の移動目的

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

(3)JR 沿線地域の現状

- ・JR 沿線地域における平日の代表交通手段の分担率は、平成 14 年と比べて平成 29 年は鉄道と自動車が増えています。また、休日では、自動車の分担率が高く、鉄道やバス、徒歩など他の交通手段の分担率が低くなっています。【図 64】
- ・アクセス交通手段のバス利用率は、地下鉄沿線に比べ低くなっています。これは、各駅に接続するバスの運行本数が、仙台駅やおおば通駅では多いものの、その他の駅では地下鉄駅に比べ少ないことが影響していることがうかがえます。【図 66、図 67】
- ・JR 駅舎のバリアフリー化は進んでいますが、未実施の駅もあります。【図 68】

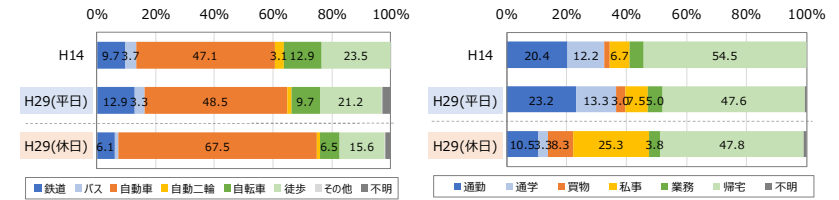


図 64 JR 沿線地域における代表交通手段

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

図 65 JR 利用者の移動目的

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

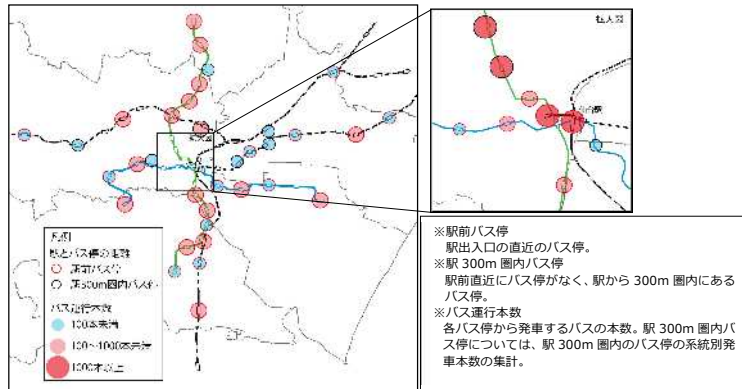


図 67 駅別のバス運行本数(H31.4)

出典：路線バス各社の HP より作成

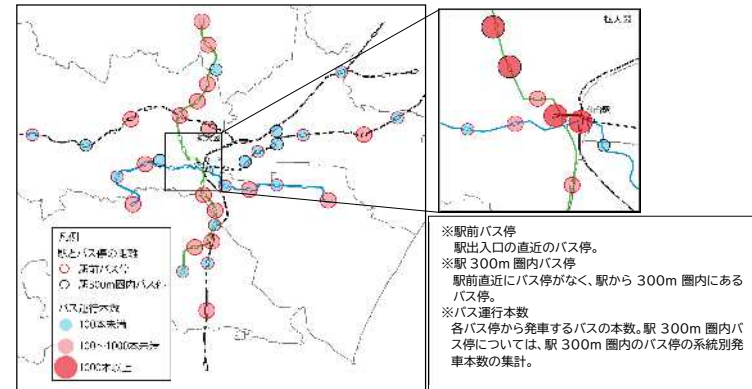


図 66 駅別のバス運行本数(H31.4)

出典：路線バス各社の HP より作成

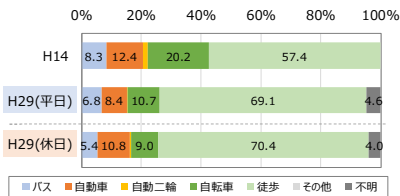


図 68 JR 各線へのアクセス交通手段

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

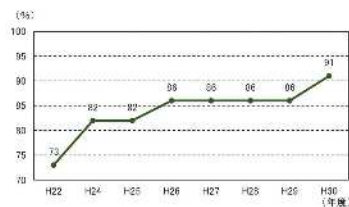


図 69 JR 駅舎のバリアフリー化率の推移

出典：仙台市公共交通推進課資料

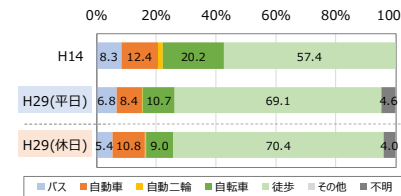


図 67 JR 各線へのアクセス交通手段

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

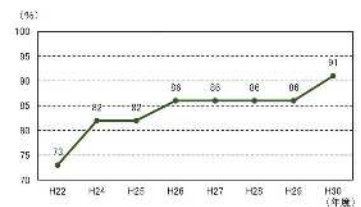


図 68 JR 駅舎のバリアフリー化率の推移

出典：仙台市公共交通推進課資料

(4) 市街地域の現状

・市街地域における代表交通手段の分担率は、鉄道沿線に比べ、自動車の割合が高くなっています。

【図 70】

・地域別にバスの分担率を見ると、特に北西部や南西部などで高くなっており、路線バスが重要な役割を担っている状況がうかがえます。【図 71】

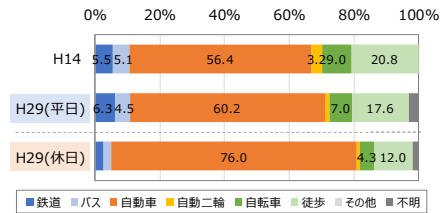


図 70 市街地域における代表交通手段

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

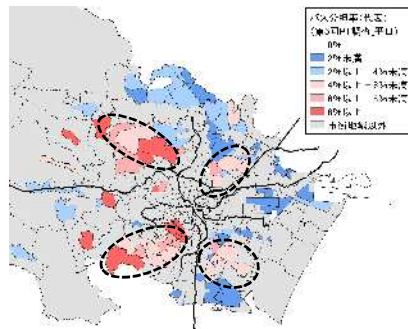


図 71 市街地域のバス分担率(H29 平日\_代表)

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)市街地域の現状

・市街地域における代表交通手段の分担率は、鉄道沿線に比べ、自動車の割合が高くなっています。

【図 69】

・地域別にバスの分担率を見ると、特に北西部や南西部などで高くなっており、路線バスが重要な役割を担っている状況がうかがえます。【図 70】

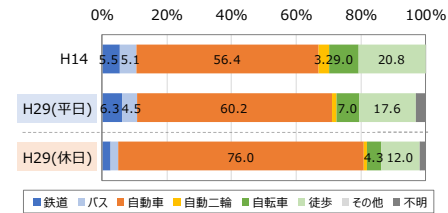


図 69 市街地域における代表交通手段

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

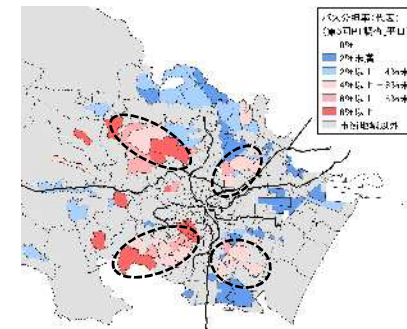


図 70 市街地域のバス分担率(H29 平日\_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

(5) 東部地域・西部地域の現状

- ・東部・西部地域における代表交通手段の分担率は、自動車が約 80%前後と高く、鉄道やバスなどの交通手段の分担率は、約 5%程度と低くなっています。【図 72、図 73】
- ・西部地域居住者における主な移動先及びトリップ数は、広範囲に低密・低頻度で分布していますが、国道 48 号沿い等目的地が集中しているエリアも存在しています。【図 74】

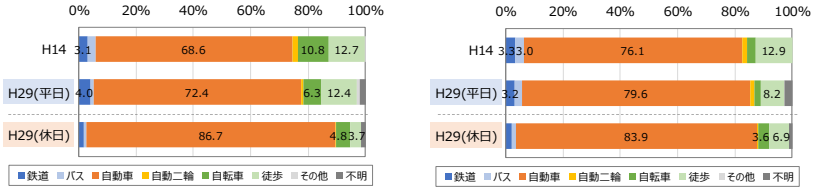


図 72 東部地域における代表交通手段  
出典：第4・5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

図 73 西部地域における代表交通手段  
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

(5) 東部地域・西部地域の現状

- ・東部・西部地域における代表交通手段の分担率は、自動車が約 80%前後と高く、鉄道やバスなどの交通手段の分担率は、約 5%程度と低くなっています。【図 71、図 72】
- ・西部地域居住者における主な移動先及びトリップ数は、広範囲に低密・低頻度で分布していますが、国道 48 号沿い等目的地が集中しているエリアも存在しています。【図 73】

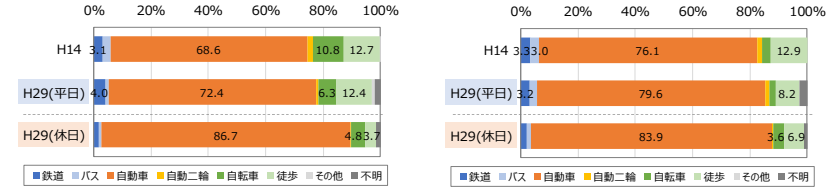


図 71 東部地域における代表交通手段  
出典：第4・5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

図 72 西部地域における代表交通手段  
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

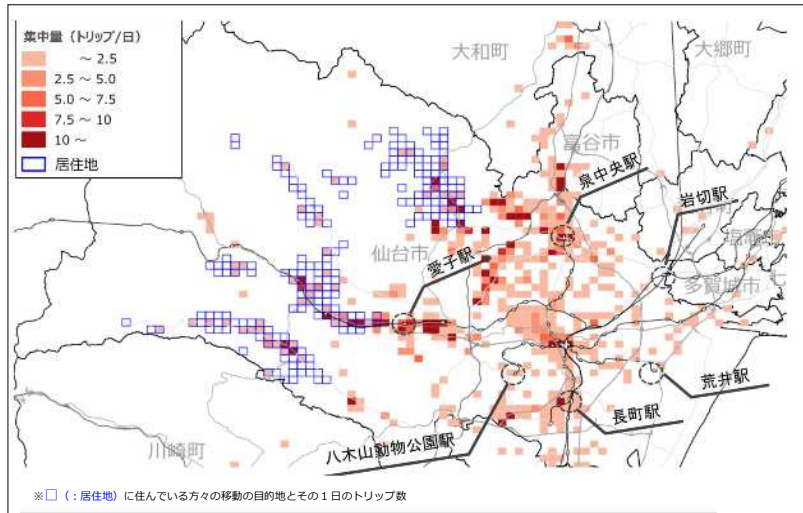


図 74 西部地域居住者における移動先  
出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査・補完調査の調査結果の概要

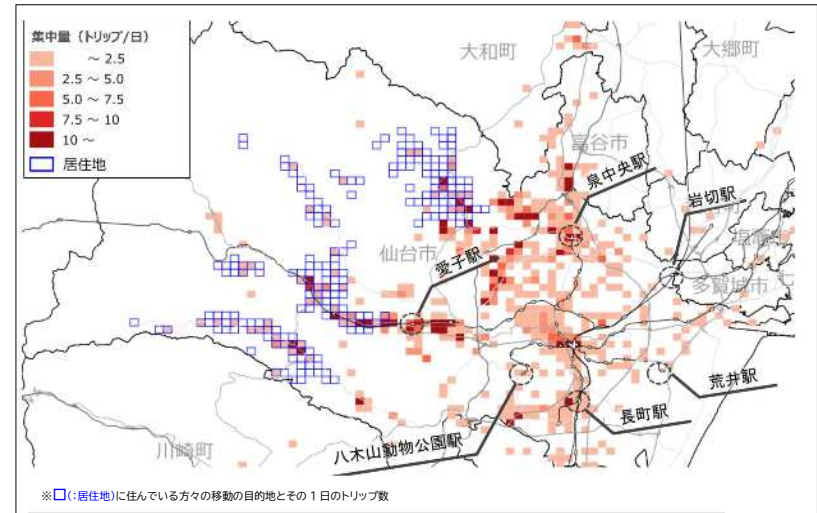


図 73 西部地域居住者における移動先  
出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査・補完調査の調査結果の概要

2-2. 現状と課題の整理

本市の現状分析より、交通の課題を整理しました。

▶ 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、地下鉄沿線等で人口が集中している一方で東部・西部地域で減少している等、人口の増減、密度、分布等に、地域による違いが見られます。社会保険関係費や、介護を含む公共施設の長寿命化対策及び更新にかかる経費が増加する見込みであることから、事業費の更なる平準化などの方策を講じ、効率的で効果的な都市づくりを進める必要があります。

現状を踏まえた交通の課題

- ・人口構造の変化及び地域特性を踏まえた施策の展開
- ・既存の交通ネットワークを最大限に活用した施策の展開

▶ 交通を取り巻く動向

・自動車の利用割合は概ね1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。さらに、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不足が顕在化している等、路線バスを取り巻く環境は特に厳しくなっています。  
・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。  
・交通事業者や関係者との連携をみると、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。  
・歩行空間のバリアフリー化が進められていますが、未整備箇所が点在しています。  
・更なる交通混雑の緩和や物流の効率化を図るため、広域連携を支える交通環境の形成に取り組む必要があります。  
・新たな課題に対応していくため、観光型 Maas、自動運転、低速 EV バスの社会実験等に取り組んでいます。

▶ 地域別の交通の状況

【都心地域】

・都心の集中エリアが増え、郊外への集中エリアが増加する傾向が見られます。  
・都心の歩行者利用割合は減少傾向にあり、都心の道路空間に求められる機能が変化してきていると見込まれます。  
・都心内の自動車移動手段が増加し、都心内の立ち寄り箇所数も増加しているものの、依然回遊性が低い状況にあります。  
・都心内の自転車利用割合は増加している一方で、自転車専用空間が未整備の箇所が一帯あります。  
・駐車場の供給台数が増加し、ピーク時でも空きが生じています。

【地下鉄沿線地域・JR沿線地域】

・平日にバス、休日における鉄道の利用割合が低い一方で、自動車の利用割合が高くなっています。  
・JR各駅に接続するバスの運行本数は、地下鉄に比べて少なくなっています。また、バリアフリー化が未実施の駅もあります。

【市街地地域】

・他の地域と比較して路線バスの分担率が高くなっており、特に北西部や南西部などでは、路線バスの重要な役割を担っている状況がうかがえます。

【農地地域・西部地域】

・移動需要が広範囲に広がり、低密度で分布していることから、路線バスが重要な役割を担っている状況がうかがえます。

- ・道路空間の利活用等による、都心の賑わいや回遊性の向上
- ・自転車利用環境の整備や駐車施設の適正な確保等による交通環境の改善
- ・鉄道の機能強化と、さらなる利用促進
- ・路線バスの利便性向上と、さらなる利用促進
- ・地域交通等による、地域の生活を支える移動手段の確保

2-2. 現状と課題の整理

本市の現状分析より、交通の課題を整理しました。

▶ 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、地下鉄沿線等で人口が増加している一方で東部・西部地域で減少している等、人口の増減、密度、分布等に、地域による違いが見られます。社会保険関係費や、介護を含む公共施設の長寿命化対策及び更新にかかる経費が増加する見込みであることから、事業費の更なる平準化などの方策を講じ、効率的で効果的な都市づくりを進める必要があります。

現状を踏まえた交通の課題

- ・人口構造の変化及び地域特性を踏まえた施策の展開
- ・既存の交通ネットワークを最大限に活用した施策の展開

▶ 交通を取り巻く動向

・自動車の利用割合は概ね1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。さらに、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不足が顕在化している等、路線バスを取り巻く環境は特に厳しくなっています。  
・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。  
・交通事業者や関係者との連携をみると、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。  
・歩行空間のバリアフリー化が進められていますが、未整備箇所が点在しています。  
・更なる交通混雑の緩和や物流の効率化を図るため、広域連携を支える交通環境の形成に取り組む必要があります。  
・新たな課題に対応していくため、観光型 Maas、自動運転、低速 EV バスの社会実験等に取り組んでいます。

- ・持続可能な公共交通ネットワークの形成
- ・世代ごとのライフスタイルや移動のニーズに対応した、多様な移動手段の確保
- ・歩行空間のバリアフリー化や生活道路の安全対策等による、安全・安心な道路空間の整備
- ・都市活動や広域連携を支える交通環境の形成
- ・新技術等の導入による交通課題の解決

▶ 地域別の交通の状況

【都心地域】

・都心の集中エリアが増え、郊外への集中エリアが増加する傾向が見られます。  
・都心内の歩行者利用割合は減少傾向にあり、都心の道路空間に求められる機能が変化してきていると見込まれます。  
・都心内の自動車移動手段が増加し、都心内の立ち寄り箇所数も増加しているものの、依然回遊性が低い状況にあります。  
・都心内の自転車利用割合は増加している一方で、自転車専用空間が未整備の箇所が一帯あります。  
・駐車場の供給台数が増加し、ピーク時でも空きが生じています。

【地下鉄沿線地域・JR沿線地域】

・平日にバス、休日における鉄道の利用割合が低い一方で、自動車の利用割合が高くなっています。  
・JR各駅に接続するバスの運行本数は、地下鉄に比べて少なくなっています。また、バリアフリー化が未実施の駅もあります。

【市街地地域】

・他の地域と比較して路線バスの分担率が高くなっており、特に北西部や南西部などでは、路線バスが重要な役割を担っている状況がうかがえます。

【農地地域・西部地域】

・移動需要が広範囲に広がり、低密度で分布していることから、路線バスが重要な役割を担っている状況がうかがえます。

- ・道路空間の利活用等による、都心の賑わいや回遊性の向上
- ・自転車利用環境の整備や駐車施設の適正な確保等による交通環境の改善
- ・鉄道の機能強化と、さらなる利用促進
- ・路線バスの利便性向上と、さらなる利用促進
- ・地域交通等による、地域の生活を支える移動手段の確保

### 3. 交通の将来目標

#### 3-1. 交通の将来目標

##### 3-1-1. 交通の将来目標設定の考え方

###### 【“新たな杜の都”の実現】

本市はこれまで機能集約型都市の形成に取り組んでおり、これらの取り組みと東日本大震災後の人口流入の影響もあり、都心部や十文字型の都市軸の周辺において人口が増加する傾向が見られ、市民の移動の実態を見ても都心や都市軸における移動が活発化する傾向が確認されています。

今後、本市の人口は近い将来にピークを迎え、減少局面に入り、少子高齢化も進んでいく見込みですが、その中においても、東北を牽引する中枢都市として活力ある都市活動を生み出し、働く場所や学ぶ・楽しむ場所、暮らす場所として選ばれる、魅力あふれる“新たな杜の都”をつくるために、土地利用政策と連携しながら、機能集約型都市づくりに資する交通政策を推進していく必要があります。

###### 【公共交通を中心とした交通体系の実現】

本市は、平成 22 年度に策定した「せんだい都市交通プラン」に基づき、地下鉄東西線の整備やそれに伴う路線バス網の再編などを実施し、公共交通を中心とする交通体系の構築を進めてきました。これらの取り組みにより、第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査では自動車の分担率が初めて横ばいとなりました。

また、公共交通は利用者を大量に効率的に輸送できる特性から、通勤・通学のほか、若年層や後期高齢者など自家用車を必要な時に自由に利用できるとは限らない移動制約のある人々の重要な移動手段になっているとともに、環境負荷の軽減や健康増進、まちの賑わい創出などに寄与する役割を担っています。

こうした交通の現状や役割を踏まえ、鉄道や路線バス、タクシーなど複数の交通手段の中から、地域の状況にあわせて移動手段を選択できるよう、既存交通ストックを最大限に活用しながら、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を目指す必要があります。

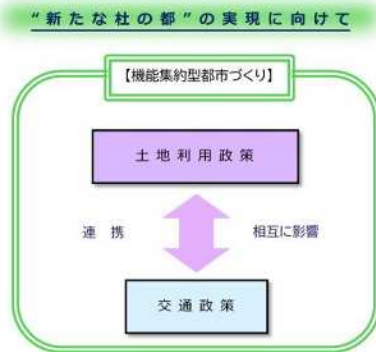


図 75 土地利用政策と交通政策の連携による“新たな杜の都”の実現イメージ

### 3. 交通の将来目標

#### 3-1. 交通の将来目標

##### 3-1-1. 交通の将来目標設定の考え方

###### 【“新たな杜の都”の実現】

本市はこれまで機能集約型都市の形成に取り組んでおり、これらの取り組みと東日本大震災後の人口流入の影響もあり、都心部や十文字型の都市軸の周辺において人口が増加する傾向が見られ、市民の移動の実態を見ても都心や都市軸における移動が活発化する傾向が確認されています。

今後、本市の人口は近い将来にピークを迎え、減少局面に入り、少子高齢化も進んでいく見込みですが、その中においても、東北を牽引する中枢都市として活力ある都市活動を生み出し、働く場所や学ぶ・楽しむ場所、暮らす場所として選ばれる、魅力あふれる“新たな杜の都”をつくるために、土地利用政策と連携しながら、機能集約型都市づくりに資する交通政策を推進していく必要があります。

###### 【公共交通を中心とした交通体系の実現】

本市は、平成 22 年度に策定した「せんだい都市交通プラン」に基づき、地下鉄東西線の整備やそれに伴う路線バス網の再編などを実施し、公共交通を中心とする交通体系の構築を進めてきました。これらの取り組みにより、第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査では自動車の分担率が初めて横ばいとなりました。

また、公共交通は利用者を大量に効率的に輸送できる特性から、通勤・通学のほか、若年層や後期高齢者など自家用車を必要な時に自由に利用できるとは限らない移動制約のある人々の重要な移動手段になっているとともに、環境負荷の軽減や健康増進、まちの賑わい創出などに寄与する役割を担っています。

こうした交通の現状や役割を踏まえ、鉄道や路線バス、タクシーなど複数の交通手段の中から、地域の状況にあわせて移動手段を選択できるよう、既存交通ストックを最大限に活用しながら、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を目指す必要があります。

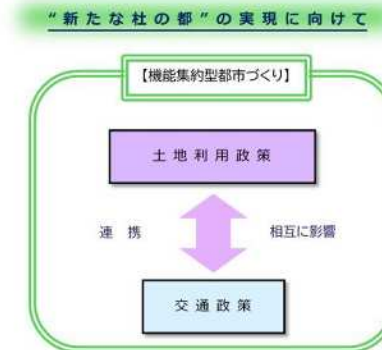


図 74 土地利用政策と交通政策の連携による“新たな杜の都”の実現イメージ

## 3-1-2. 交通の将来目標

前頁の考え方を踏まえて、交通の将来目標を以下のように定めます。

## 交通の将来目標

### 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

～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～

本市では、これまで、機能集約型都市構造の基軸となる十字型の地下鉄の整備や、仙台駅周辺地区の交通結節機能強化など、公共交通に関するハード整備を中心に取り組みを進めてきました。

今後は、これまでの量的な充実から、公共交通の質の向上を図る新たなステージへと移行し、既存交通ストックを最大限に活用するとともに、国内外の先進的な知見や、ICTなどの新たな技術を活用しながら、持続可能で誰もが暮らしやすいまちをめざして、分かりやすく利用しやすい公共交通にしていくための交通政策に果敢にチャレンジしていきます。

さらに、東北の中核都市として、本市が国内外から人を惹きつけ、人と人が交流する、魅力あふれる新たな杜の都となるために、活力ある都市活動を交通が支え、新たに生み出すよう、市民の皆さんとともに取り組んでいきます。

## 3-1-2. 交通の将来目標

前頁の考え方を踏まえて、交通の将来目標を以下のように定めます。

## 交通の将来目標

### 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

～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～

本市では、これまで、機能集約型都市構造の基軸となる十字型の地下鉄の整備や、仙台駅周辺地区の交通結節機能強化など、公共交通に関するハード整備を中心に取り組みを進めてきました。

今後は、これまでの量的な充実から、公共交通の質の向上を図る新たなステージへと移行し、既存交通ストックを最大限に活用するとともに、国内外の先進的な知見や、ICTなどの新たな技術を活用しながら、持続可能で誰もが暮らしやすいまちをめざして、分かりやすく利用しやすい公共交通にしていくための交通政策に果敢にチャレンジしていきます。

さらに、東北の中核都市として、本市が国内外から人を惹きつけ、人と人が交流する、魅力あふれる新たな杜の都となるために、活力ある都市活動を交通が支え、新たに生み出すよう、市民の皆さんとともに取り組んでいきます。

3-1-4. 将来目標に向けた交通政策推進の考え方

【新たな施策へのチャレンジ】

都心に向かうバス路線を新たな軸とする取り組みを重点的に進めるとともに、ウォーカブル推進都市としての居心地が良く歩きたくなる新たなまちづくりの取り組みや、国内外の先進的な知見・ICTなどの新たな技術を活用した取り組みなど、これまでにない施策に果敢にチャレンジします。

社会的な受容性の向上や地域に合った施策内容の検討など、実現に向けて困難な課題を抱える施策については、施策を試行・評価するための社会実験に取り組み、新たな施策の展開と円滑な社会実装を目指します。

【他分野との連携】

交通政策はまちづくりをはじめ、都市活動に関わる様々な分野と密接に関係し、その社会的な影響も多岐にわたることから、多くの関連分野と一体となって交通政策を推進します。



図 79 交通と関連する分野イメージ

【関係者間の協働】

交通政策は市民・利用者・企業、交通事業者、行政といった関係者が協力して推進することが重要であるため、施策ごとに関係者間の協働・協創の仕組みを整理します。



図 80 関係者間の協働イメージ

3-1-3. 将来目標に向けた交通政策推進の考え方

【新たな施策へのチャレンジ】

都心に向かうバス路線を新たな軸とする取り組みを重点的に進めるとともに、ウォーカブル推進都市としての居心地が良く歩きたくなる新たなまちづくりの取り組みや、国内外の先進的な知見・ICTなどの新たな技術を活用した取り組みなど、これまでにない施策に果敢にチャレンジします。

社会的な受容性の向上や地域に合った施策内容の検討など、実現に向けて困難な課題を抱える施策については、施策を試行・評価するための社会実験に取り組み、新たな施策の展開と円滑な社会実装を目指します。

【他分野との連携】

交通政策はまちづくりをはじめ、都市活動に関わる様々な分野と密接に関係し、その社会的な影響も多岐にわたることから、多くの関連分野と一体となって交通政策を推進します。



図 75 交通と関連する分野イメージ

【関係者間の協働】

交通政策は市民・利用者・企業、交通事業者、行政といった関係者が協力して推進することが重要であるため、施策ごとに関係者間の協働・協創の仕組みを整理します。



図 76 関係者間の協働イメージ

## 3-1-3. ライフステージ別の生活イメージ

本プランに位置付ける施策の実施によって、実現する生活イメージについて、ライフステージ別に紹介します。

## 【若者】

路線バスや鉄道等の公共交通の利便性や分かりやすさが向上することにより、マイカーを持たない若者でも、ニーズに合わせて様々な場所に移動することができます。また、ICTを活用したスマートな移動の促進や都心におけるシェアサイクルの利用促進等により、まちを快適に回遊することができます。



図 76 若者の生活イメージ

## 【子育て世代】

道路や駅、公共交通車内のバリアフリー化により、ベビーカー利用者等でも安全で快適に外出することができます。また、道路空間を活用したイベント等により、子供と一緒に歩きながら都心の賑わいを楽しむことができます。



図 77 子育て世代の生活イメージ

## 【高齢者】

路線バスや地域交通等の移動手段が確保されたり、安全で歩きやすい歩行者空間が整備されることにより、免許返納者等の免許を持たない高齢者でも、日常の買い物や通院等の日常生活で支障なく移動できるだけでなく、地域コミュニティとの繋がりが健康増進等が図られます。



図 78 高齢者の生活イメージ

## 3-1-4. ライフステージ別の生活イメージ

本プランに位置付ける施策の実施によって、実現する生活イメージについて、ライフステージ別に紹介します。

## 【若者】

路線バスや鉄道等の公共交通の利便性や分かりやすさが向上することにより、マイカーを持たない若者でも、ニーズに合わせて様々な場所に移動することができます。また、ICTを活用したスマートな移動の促進や都心におけるシェアサイクルの利用促進等により、まちを快適に回遊することができます。



図 77 若者の生活イメージ

## 【子育て世代】

道路や駅、公共交通車内のバリアフリー化により、ベビーカー利用者等でも安全で快適に外出することができます。また、道路空間を活用したイベント等により、子どもと一緒に歩きながら都心の賑わいを楽しむことができます。



図 78 子育て世代の生活イメージ

## 【高齢者】

路線バスや地域交通等の移動手段が確保されたり、安全で歩きやすい歩行者空間が整備されることにより、免許返納者等の免許を持たない高齢者でも、日常の買い物や通院等の日常生活で支障なく移動できるだけでなく、地域コミュニティとの繋がりが健康増進等が図られます。

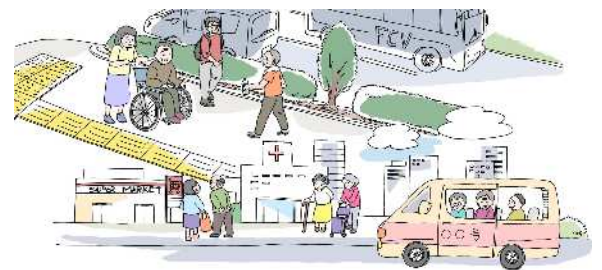


図 79 高齢者の生活イメージ

## 3-2. 交通政策の基本方針

## 3-2-1. 基本方針

以下の3つの基本方針を定め、「交通の将来目標」の達成に向けて交通政策を推進します。

## 方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

鉄道にバスが結節する交通体系の構築を継続して進めるとともに、都心直行型バスを主な移動手段とする地域における**バス幹線軸の形成**、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・充実**など、**持続可能な公共交通ネットワークの構築**に向けた施策を推進し、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都市交通の充実に取り組みます。

## 方針2 賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築

ウォーカブル推進都市として、交流や経済活動の中心的な舞台となる都心が、今後も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、**居心地が良く歩きたくなる歩行者空間の創出**や、公共交通や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。

## 方針3 多様な都市活動を支える交通政策の推進

幅広い分野との連携により、**新技術を活用した新たな施策**にチャレンジするとともに、都市経済や広域的な交流を支える**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。

将来目標の達成

## 3-2. 交通政策の基本方針

## 3-2-1. 基本方針

以下の3つの基本方針を定め、「交通の将来目標」の達成に向けて交通政策を推進します。

## 方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

鉄道にバスが結節する交通体系の構築を継続して進めるとともに、都心直行型バスを主な移動手段とする地域における**バス幹線軸の形成**、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・充実**など、**持続可能な公共交通ネットワークの構築**に向けた施策を推進し、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都市交通の充実に取り組みます。

## 方針2 賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築

ウォーカブル推進都市として、交流や経済活動の中心的な舞台となる都心が、今後も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、**居心地が良く歩きたくなる歩行者空間の創出**や、公共交通や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。

## 方針3 多様な都市活動を支える交通政策の推進

幅広い分野との連携により、**新技術を活用した新たな施策**にチャレンジするとともに、都市経済や広域的な交流を支える**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。

将来目標の達成

3-2-2. 交通の課題と基本方針の関係

2章で整理した本市の交通の課題と3つの基本方針との対応関係は以下のように整理されます。

		【本市の交通の課題】	【基本方針との対応】		
			方針1	方針2	方針3
社会情勢		人口構造の変化及び地域特性を踏まえた施策展開	○	○	○
		既存の交通ストックを最大限に活用した施策の展開	○	○	○
交通を取り巻く動向		持続可能な公共交通ネットワークの形成	○		
		世代毎のライフスタイルや移動のニーズに対応した、多様な移動手段の確保	○	○	○
		歩行空間のバリアフリー化の推進			○
		都市活動や広域連携を支える交通環境の形成			○
		新技術等の導入による交通課題の解決			○
地域別の交通の状況	都心地域	道路空間の利活用等による、都心の賑わいや回遊性の向上		○	
		自転車利用環境の整備や駐車施設の適切な確保等による交通環境の改善		○	
	地下鉄沿線地域	鉄道の機能強化と、さらなる利用促進	○		
	JR沿線地域				
	市街地域	路線バスの利便性向上と、さらなる利用促進	○		
	東部地域・西部地域	地域交通等による、生活を支える移動手段の確保	○		

3-2-2. 交通の課題と基本方針の関係

2章で整理した本市の交通の課題と3つの基本方針との対応関係は以下のように整理されます。

		【本市の交通の課題】	【基本方針との対応】		
			方針1	方針2	方針3
社会情勢		人口構造の変化及び地域特性を踏まえた施策展開	○	○	○
		既存の交通ストックを最大限に活用した施策の展開	○	○	○
交通を取り巻く動向		持続可能な公共交通ネットワークの形成	○		
		世代毎のライフスタイルや移動のニーズに対応した、多様な移動手段の確保	○	○	○
		歩行空間のバリアフリー化の推進			○
		都市活動や広域連携を支える交通環境の形成			○
		新技術等の導入による交通課題の解決			○
地域別の交通の状況	都心地域	道路空間の利活用等による、都心の賑わいや回遊性の向上		○	
		自転車利用環境の整備や駐車施設の適切な確保等による交通環境の改善		○	
	地下鉄沿線地域	鉄道の機能強化と、さらなる利用促進	○		
	JR沿線地域				
	市街地域	路線バスの利便性向上と、さらなる利用促進	○		
	東部地域・西部地域	地域交通等による、生活を支える移動手段の確保	○		

3-2-3. 各交通手段の考え方

本市において、各交通手段が担う役割を以下に示します。

【徒 歩】

まちなかでの回遊や交通手段間の乗り換えなどに欠かせない、全ての移動の基本となる手段です。

【公共交通】

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、環境負荷の軽減や健康増進、まちの賑わい創出などに寄与するものと考えられます。本市では、地下鉄や JR 在来線、路線バス、地域交通、タクシーを公共交通と位置付け、主に市内の日常生活や社会活動における移動を支え、近距離から遠距離の移動まで幅広く担います。

▶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やデマンド交通であり、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

観光や出張などに代表される長距離移動における交通手段として、高速バスや新幹線等があり、本市の内外をつなぐ移動を担います。

【自転車】

環境負荷が低く、健康的な交通手段で、市内では平地部を中心に近・中距離の移動を担います。その中でも、シェアサイクルは都心を中心に公共交通を補完する移動手段として、目的施設までのアクセスや地区内での回遊性の向上に寄与します。

【自動車】

ドアツードアの自由度の高い交通手段で、自家用車や物流車両など日常生活や経済活動で TPO (時・場所・状況) に応じて必要とされる移動を担います。

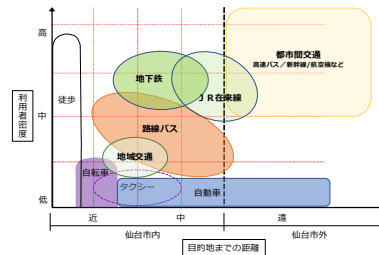


図 81 各交通手段が担う役割のイメージ

3-2-3. 各交通手段の考え方

本市において、各交通手段が担う役割を以下に示します。

【徒 歩】

まちなかでの回遊や交通手段間の乗り換えなどに欠かせない、全ての移動の基本となる手段です。

【公共交通】

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、環境負荷の軽減や健康増進、まちの賑わい創出などに寄与するものと考えられます。本市では、地下鉄や JR 在来線、路線バス、地域交通、タクシーを公共交通と位置付け、主に市内の日常生活や社会活動における移動を支え、近距離から遠距離の移動まで幅広く担います。

▶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やデマンド交通であり、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

観光や出張などに代表される長距離移動における交通手段として、高速バスや新幹線等があり、本市の内外をつなぐ移動を担います。

【自転車】

環境負荷が低く、健康的な交通手段で、市内では平地部を中心に近・中距離の移動を担います。その中でも、シェアサイクルは都心を中心に公共交通を補完する移動手段として、目的施設までのアクセスや地区内での回遊性の向上に寄与します。

【自動車】

ドアツードアの自由度の高い交通手段で、自家用車や物流車両など日常生活や経済活動で TPO (時・場所・状況) に応じて必要とされる移動を担います。

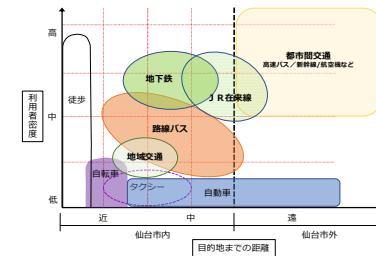
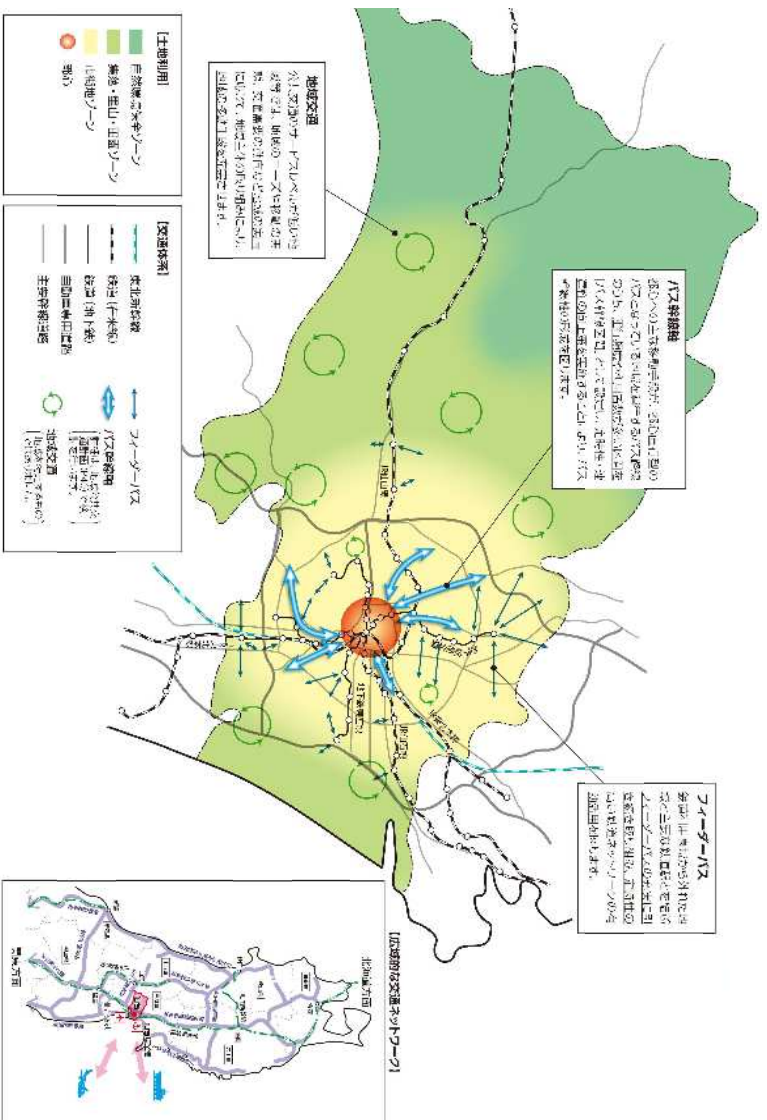


図 80 各交通手段が担う役割のイメージ

3-3. 将来の交通体系

3-3-1. 目指す将来の交通体系のイメージ

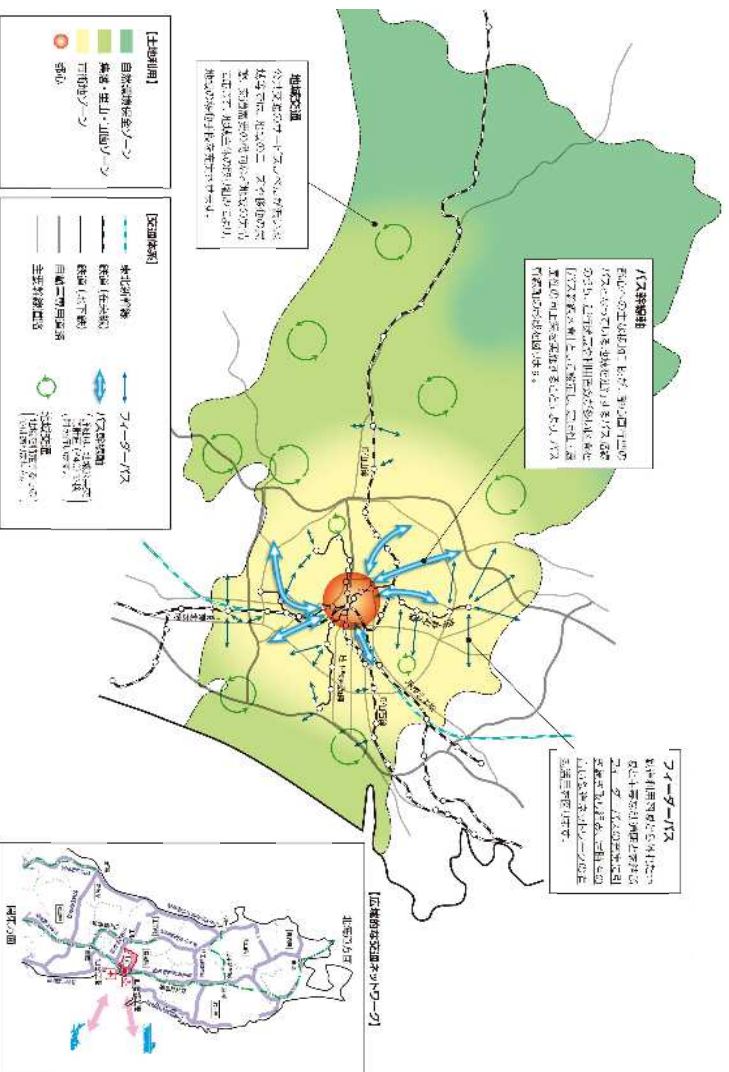
将来に向け、鉄道を最大限に活かすためにこれまで取り進んできた鉄道駅へのワンダーバスの結節に加え、都心直行型のバスを主な移動手段とする地域におけるバス幹線軸の形成や地域交通による移動手段の確保・充実など、道内に自動車に依存しない質の高い公共交通を中心とした交通体系の実現に取り組みます。また、多様な都市活動を支える主要な幹線道路の整備に取り組みます。



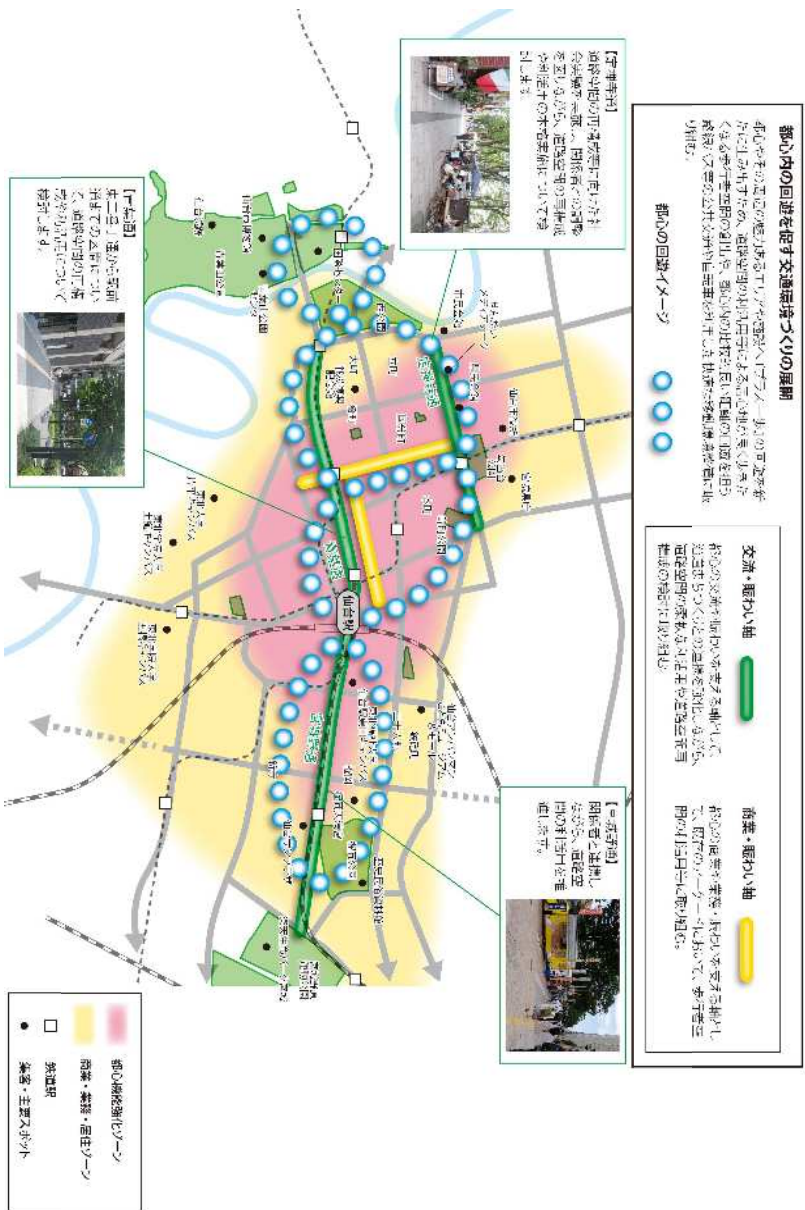
3-3. 将来の交通体系

3-3-1. 目指す将来の交通体系のイメージ

将来に向け、鉄道を最大限に活かすためにこれまで取り進んできた鉄道駅へのワンダーバスの結節に加え、都心直行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交通による移動手段の確保・充実など、道内に自動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みます。また、多様な都市活動を支える主要な幹線道路の整備に取り組みます。

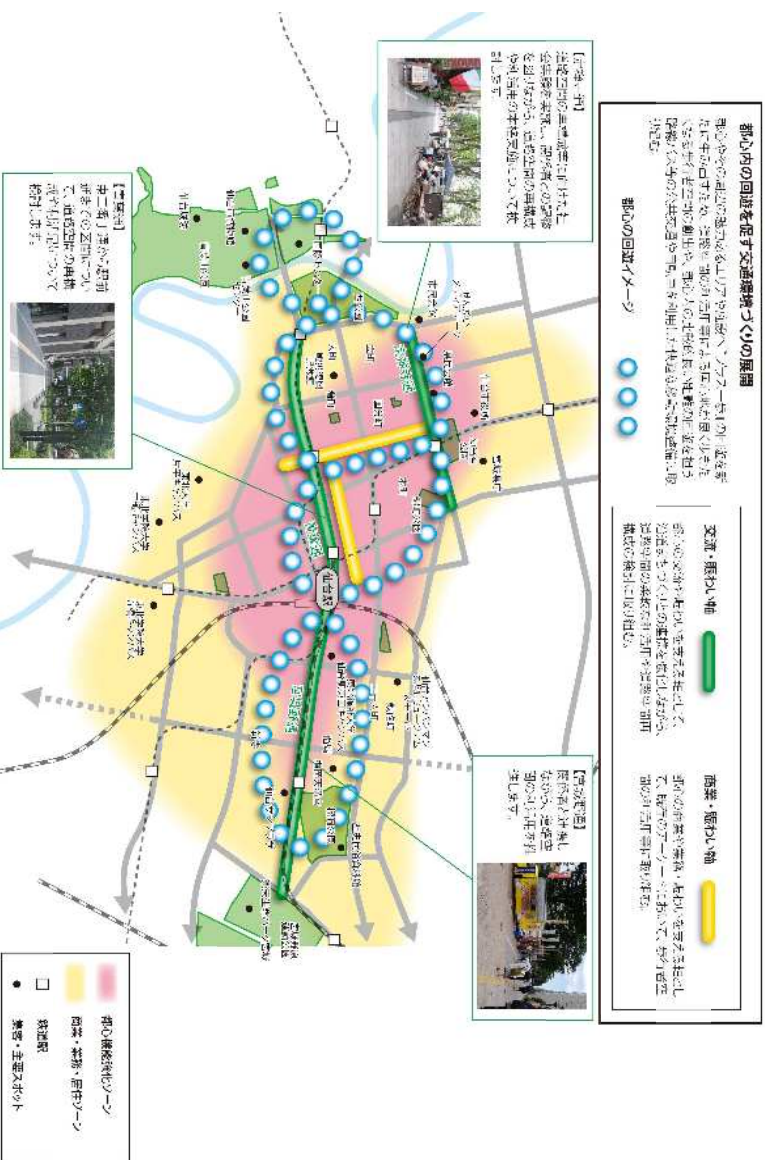


3-3-2. 都心交通環境の再構築のイメージ  
都心の賑わいや回遊性の向上のため、居心地の良い歩行者空間の創出や、公共交通や自転車などを利用した快適な移動環境の整備を進めると、交通環境の再構築に取り組みます。



改訂案

3-3-2. 都心交通環境の再構築のイメージ  
都心の賑わいや回遊性の向上のため、居心地の良い歩行者空間の創出や、公共交通や自転車などを利用した快適な移動環境の整備を進めると、交通環境の再構築に取り組みます。



## 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 ③フィーダーバスに関するネットワーク再編の検討
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路線バスの共通ナビリングの導入検討
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)

## 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推進
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 ③フィーダーバスに関するネットワーク再編の検討
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泉中央駅周辺における交通環境改善策の実施 ②既存鉄道の更なる機能強化
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路線バスの共通ナビリングの導入検討
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 ⑥一日乗車券等の実施 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 81 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（タテバイク）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路上荷崩れ対策の推進 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検討	①自動運転等新技術の活用検討
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)

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まちづくりと一体となった駐車場施策の推進
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活用推進計画」の推進
施策17	シェアサイクルの利用促進	①シェアサイクル利用の周知 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路上荷崩れ対策の推進 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の推進	①MaaSの推進
施策20	自動運転等新技術の活用	①自動運転技術の活用 ②キャッシュレス決済の検討【再掲】 ③ICTや新技術の活用検討
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キャッシュレス決済の検討【再掲】
(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バリアフリーマスタープラン等の推進 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 82 実施施策(2/2)

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

○ 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

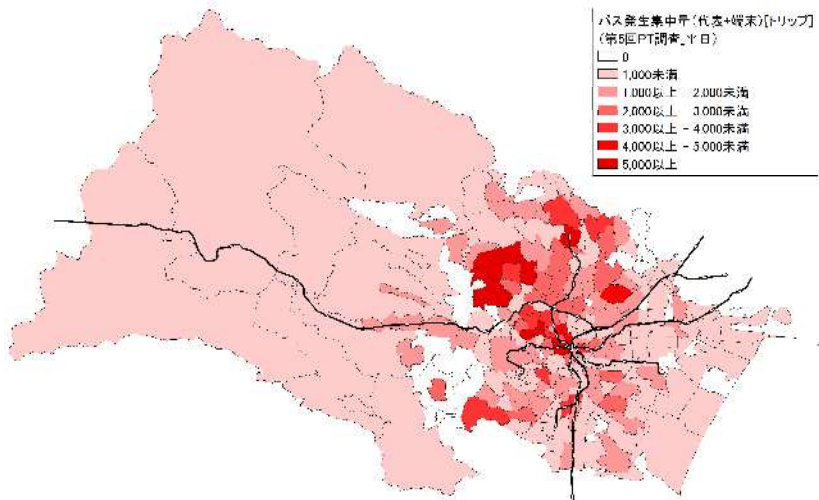


図 84 市全域のバストリップ数

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

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

○ 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、運転士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

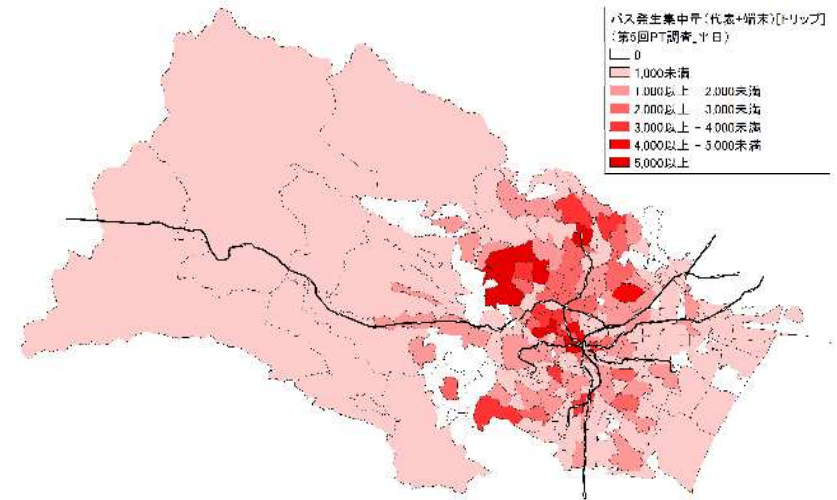


図 83 市全域のバストリップ数

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

▶▶▶ 施策の内容

① 地域公共交通計画の推進

- ・「**仙台市地域公共交通計画**」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、**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、それぞれの施策を推進していきます。**
- ・計画では、**需要に応じて主に路線バスによる運行を維持する「みんなで支える路線バスエリア」と、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移動手段を検討する「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、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図ります。**
- ・**計画期間満了時には地域特性や公共交通の利用状況の変化などを踏まえた計画の見直しを行い、さらなる推進を図ります。**
- ・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。



図 84 地域公共交通計画の概要

出典:国土交通省 HP

# 新規追加

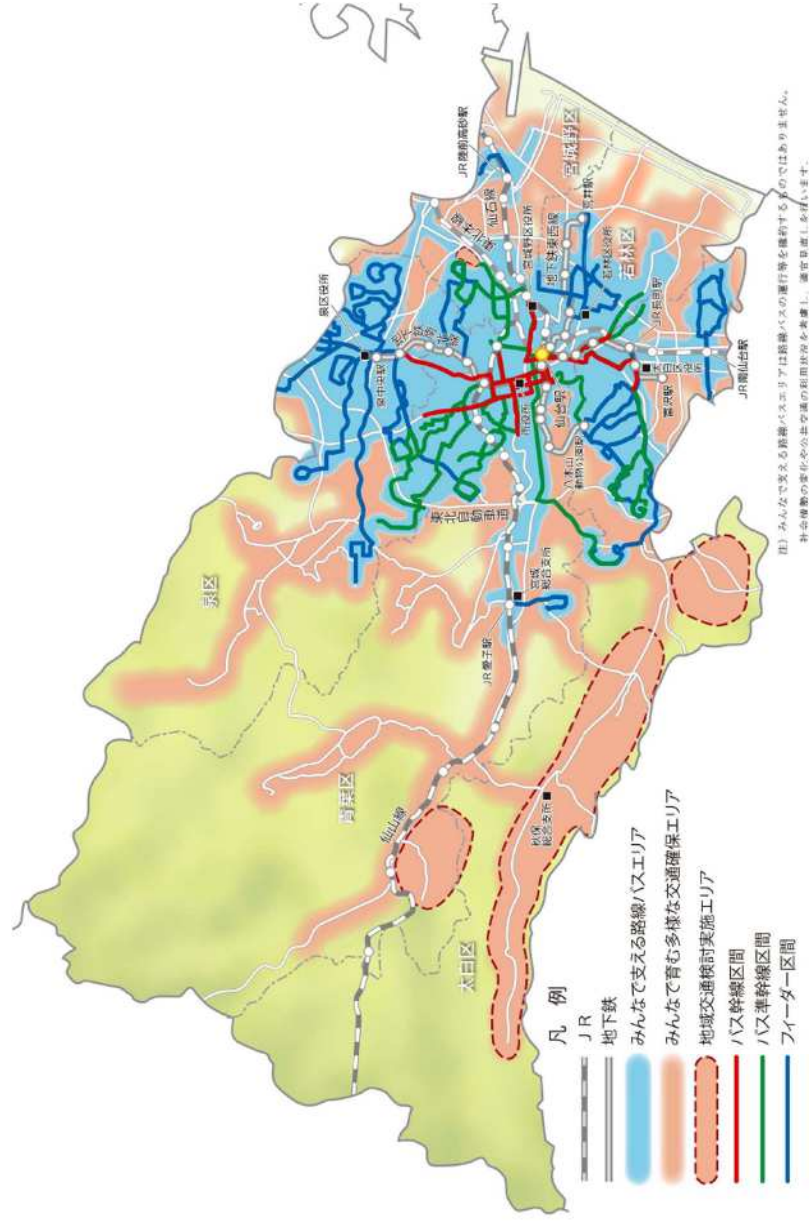


図 85 公共交通ネットワークのエリア及び区間(令和 4 年 3 月)

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。

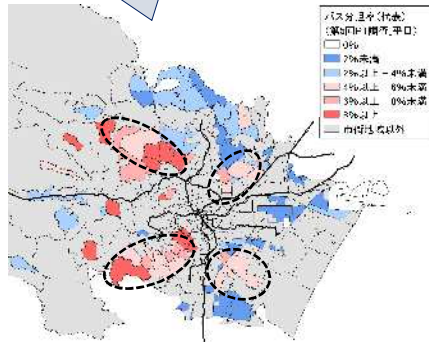


図 86 バス分担率(H29 平日\_代表)

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

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。

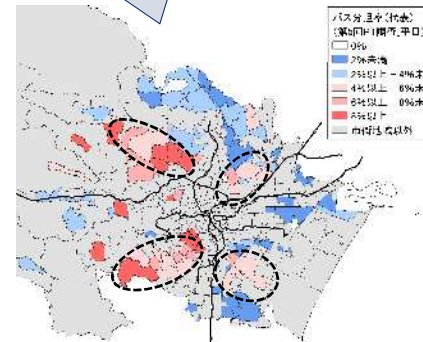


図 86 バス分担率(H29 平日\_代表)

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。

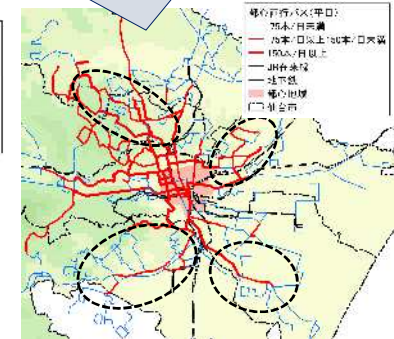


図 87 都心直行バスの運行本数(平日)

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。

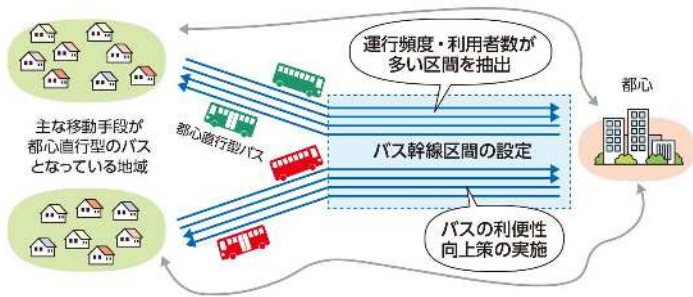


図 88 バス幹線区間イメージ

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実施します。

・対象区間にて実施可能な施策を組み合わせ実施することで、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。

▶▶▶ 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。

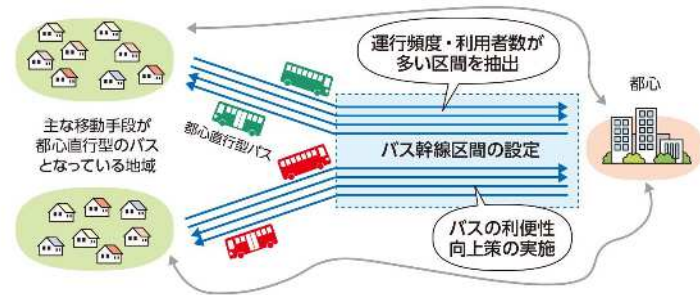


図 88 バス幹線区間イメージ

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実施します。

・対象区間にて実施可能な施策を組み合わせ実施することで、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"> <li>➢ 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。</li> <li>➢ 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。</li> </ul>
PTPS (公共車両優先システム) の導入		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 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。</li> </ul>
バス待ち環境の改善		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 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。</li> <li>➢ 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。</li> <li>➢ 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)</li> </ul>
バス車両の改善		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 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することができるようになります。</li> <li>➢ 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)</li> </ul>

■（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"> <li>➢ 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。</li> <li>➢ 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。</li> </ul>
PTPS (公共車両優先システム) の導入		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 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。</li> </ul>
バス待ち環境の改善		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 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。</li> <li>➢ 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。</li> <li>➢ 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)</li> </ul>
バス車両の改善		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 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することができるようになります。</li> <li>➢ 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)</li> </ul>

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。

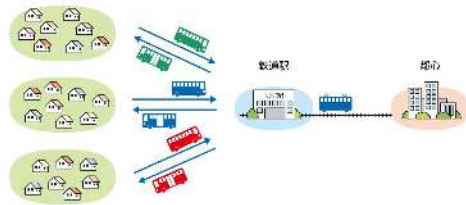


図 89 フィーダーバスイメージ図

▶▶▶ 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。

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。

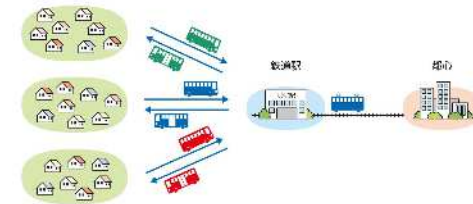


図 89 フィーダーバスイメージ図

▶▶▶ 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）を推進します。



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。

方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(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

- 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。



図 92 バス停整備事例(仙台市青葉区)

方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(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

- 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。



図 92 バス停整備事例(仙台市青葉区)

## 方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

## (2) 公共交通のさらなる利用しやすさの向上

## 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、エレベーター等の増設を行います。



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。

## 方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

## (2) 公共交通のさらなる利用しやすさの向上

## 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。

仙台駅西口駅前広場では、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するなどの再整備を行いました(令和5年3月完了)。

また、泉中央駅周辺では、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、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取り組みや検討を行います。

## ▶▶▶ 施策の内容

## ① 泉中央駅周辺における交通環境改善策の実施

・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、泉区役所建替えが進められていることから、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取り組みを進めます。

## ② 既存鉄道の更なる機能強化

・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・利便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。

・南仙台駅においては、改札口が駅の東側に設置されており、西口からの駅利用者は迂回や複数回の上下移動を伴う状況にあることから、西口への改札設置に向けた検討を進めます。

方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(2) 公共交通のさらなる利用しやすさの向上

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)

方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(2) 公共交通のさらなる利用しやすさの向上

施策6 公共交通の情報提供や案内誘導の改善

○ 国籍、障害の有無などに関わらず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

公共交通をより多く利用してもらうためには、外国人や障害者など様々な利用者にも分かりやすく、利用しやすくなるよう、情報の提供や案内誘導の工夫が必要です。

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しやすくなるよう、ユニバーサルデザインの考えも取り入れるなど、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 93 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。

移動に関する情報を誰もが容易に入手できるように、「仙台市バリアフリーマスタープラン」に基づき多様な特性を持つ利用者に配慮した案内誘導設備の整備等に取り組みます。



図 94 地下鉄東西線仙台駅の案内誘導

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 95 ナンバリングの例(京都市交通局)

方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(2) 公共交通のさらなる利用しやすさの向上

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。

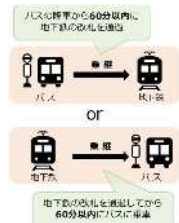


図 97 icasca 乗り継ぎポイントが付与される場合

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

方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(2) 公共交通のさらなる利用しやすさの向上

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 と連携したキャッシュレス決済等により、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

- 地下鉄と市営バス、または地下鉄と宮城交通・ミヤコーバス(高速バスを除く)を乗り継ぐとポイントを付与する制度を、引き続き実施します。

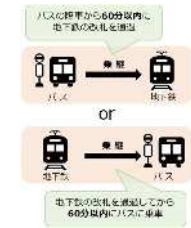


図 96 icasca 乗り継ぎポイントが付与される場合

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 97 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 円パツ区の対象区域)

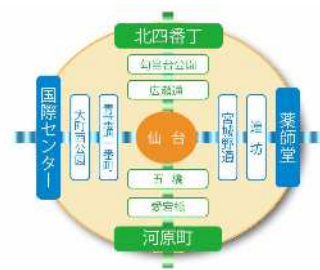


図 100 現在の取り組み  
(地下鉄 210 円均一運賃制度)

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)、  
るーぶる仙台一日乗車券、るーぶる仙台・地下鉄共通一日乗車券、仙台まるごとバス

- ・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。

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 98 現在の取り組み  
(120 円パツ区路線マップ)



図 99 現在の取り組み  
(地下鉄 210 円均一運賃制度)

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)、  
るーぶる仙台一日乗車券、るーぶる仙台・地下鉄共通一日乗車券、仙台まるごとバス

- ・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

・**通学定期券「せんだいバスFREE+」を引き続き実施します。**

- ・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。

# 新規追加

## コラム「せんだいバスFREE+」

通学定期券「せんだいバスFREE+」は、学生の移動支援や公共交通の利用促進などを目的に令和6年(2024年)10月1日より利用を開始した新たな学生フリーバス制度です。

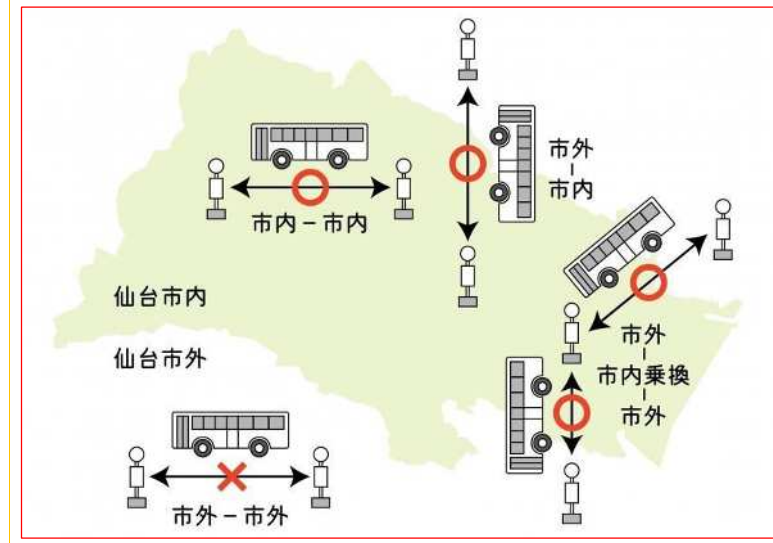
学生・生徒・児童が宮城交通(※)と仙台市交通局の路線バスを、通学に加えて買い物、アルバイト等自由に乗り放題となる通学定期券です。

(※)「宮城交通」には、宮城交通株式会社と株式会社ミヤコーバスを含みます。



「せんだいバスFREE+」1枚で、下記の路線が乗り放題になります。

- 宮城交通の仙台市に関わる路線(下図のように、乗車・降車停留所のどちらかが仙台市内であれば乗り放題)
- 市営バス全路線
- ※ 高速バス、るーぶる仙台、楽天シャトルバスを除きます。
- ※ 乗車・降車停留所のどちらも仙台市外の場合は乗り放題の対象外となります。



方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(2) 公共交通のさらなる利用しやすさの向上

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。

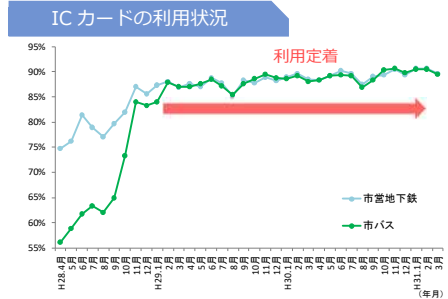


図 101 ICカード乗車券決済の利用率

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 icasca 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、様々な利用者を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。

方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(2) 公共交通のさらなる利用しやすさの向上

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の利用により、運賃支払いの手間が軽減し、スムーズに公共交通を利用することができるようになります。また、バスにおいては乗降時間の短縮による定時性の向上にも寄与します。

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。

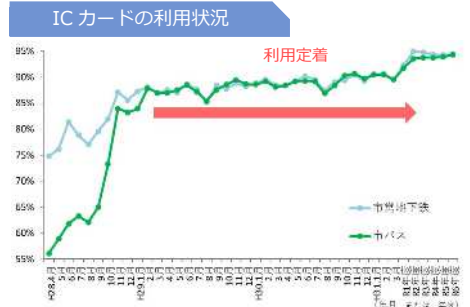


図 100 ICカード乗車券決済の利用率

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

- ・地下鉄と市バス、または地下鉄と宮城交通・ミヤコーバス(高速バスを除く)を乗り継ぐとポイントを付与する制度を引き続き実施します。
- ・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。

② キャッシュレス決済の検討

- ・MaaSでの取り組みと連携したチケットの販売や、クレジットカード等のタッチ決済を活用するなど、様々な利用者を使いやすいキャッシュレス決済等を検討します。



図 101 一泊る仙台でのクレジットカードタッチ決済のイメージ

出典：一泊る仙台公式ホームページ

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。

方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(2) 公共交通のさらなる利用しやすさの向上

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:東西線車両)

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

方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(2) 公共交通のさらなる利用しやすさの向上

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」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マスタープラン」及び「仙台市バリアフリー基本構想」(以下、バリアフリーマスタープラン等)に基づき、鉄道駅におけるエレベ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新型車両への更新により車両とホームとの段差の縮小、各車両に車椅子・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っていきます。

公共交通のバリアフリー化の状況



図 102 地下鉄のバリアフリー状況 (左:南北線ホーム、右:新型車両内)

施策の内容

① 鉄道駅バリアフリー化の推進

- ・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、その他鉄道駅においても更なるバリアフリー化の充実を検討していきます。



図 103 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 104 低床バス車両



図 105 ユニバーサルデザインタクシーの例

方針 1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(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

- 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

方針 1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(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

- 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 106 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)

▶▶▶ 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 107 みんなで育てる地域交通乗り乗り事業



図 108 「のりあいつばめ」のポスター



図 109 「ハツ森号」のポスター



図 110 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(元気乗り乗り割引)を設けた場合、運賃収入の補収(正規運賃との差額)に対し、補助金を交付します。

※乗車1回あたりの補助額(元) = (正規運賃 - 100円) × 割引率

**元気乗り乗り割引**  
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**が運賃の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
訂明欄等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●年齢が70歳以上であること及び年齢が70歳以上の身分証明書(マイナンバーカード、運転経歴証明書等)</li> <li>●住民票記載の住所が本市であること</li> <li>●住民票記載の住所が本市であること</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●身体障害者手帳</li> <li>●精神障害者保健福祉手帳</li> <li>●発達障害者支援法に基づく障害者手帳</li> <li>●身体障害者手帳</li> <li>●精神障害者保健福祉手帳</li> <li>●発達障害者支援法に基づく障害者手帳</li> </ul>

図 113 現在の取り組み(元気乗り乗り割引)

**坪沼乗合タクシー かわら版**  
運行: 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・つばめ号!!

①自宅までお迎えに行きます!!

3月まで 4月から

②高齢者・障害者等の方は、運賃が**100円**になります!!

乗車回数	3月まで	4月から
乗車1回	500円	400円
乗車2回	1,000円	800円
乗車3回	1,500円	1,200円

高齢者・障害者等の場合は、上記の運賃に100円を減額して運賃となります。

訂明欄等: 年齢が70歳以上であること及び年齢が70歳以上の身分証明書(マイナンバーカード、運転経歴証明書等)、身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳、発達障害者支援法に基づく障害者手帳、住民票記載の住所が本市であること。

図 114 「坪沼乗合タクシー」における運賃制度

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、**既存公共交通**と地域交通等の適切な役割分担を検討するため、**地域住民、交通事業者、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 111 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、**キャッシュレス決済の導入拡大**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(元気乗り乗り割引)を設けた場合、運賃収入の補収(正規運賃との差額)に対し、補助金を交付します。

※乗車1回あたりの補助額(元) = (正規運賃 - 100円) × 割引率

**元気乗り乗り割引**  
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**が運賃の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
訂明欄等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●年齢が70歳以上であること及び年齢が70歳以上の身分証明書(マイナンバーカード、運転経歴証明書等)</li> <li>●住民票記載の住所が本市であること</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●身体障害者手帳</li> <li>●精神障害者保健福祉手帳</li> <li>●発達障害者支援法に基づく障害者手帳</li> <li>●身体障害者手帳</li> <li>●精神障害者保健福祉手帳</li> <li>●発達障害者支援法に基づく障害者手帳</li> </ul>

図 112 現在の取り組み(元気乗り乗り割引)

**坪沼乗合タクシー かわら版**  
運行: 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・つばめ号!!

①自宅までお迎えに行きます!!

3月まで 4月から

②高齢者・障害者等の場合は、運賃が**100円**になります!!

乗車回数	3月まで	4月から
乗車1回	500円	400円
乗車2回	1,000円	800円
乗車3回	1,500円	1,200円

高齢者・障害者等の場合は、上記の運賃に100円を減額して運賃となります。

訂明欄等: 年齢が70歳以上であること及び年齢が70歳以上の身分証明書(マイナンバーカード、運転経歴証明書等)、身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳、発達障害者支援法に基づく障害者手帳、住民票記載の住所が本市であること。

図 113 「坪沼乗合タクシー」における運賃制度

方針 1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(3) みんなで育てる地域交通

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しやすい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

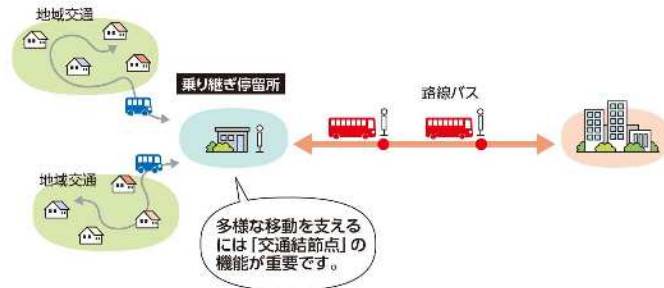


図 115 地域交通と路線バスが一体となって交通体系を形成するイメージ

■ 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。

方針 1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(3) みんなで育てる地域交通

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しやすい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

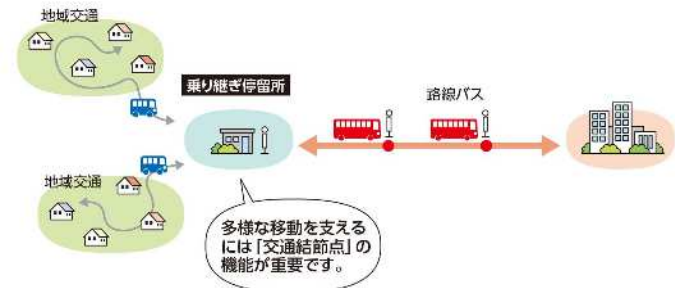


図 114 地域交通と路線バスが一体となって交通体系を形成するイメージ

▶▶▶ 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。

## 方針 1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(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

○ 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。

## ▶▶▶ 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。

## 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。



図 116 せんだいスマートのロゴ



図 117 転入者向け配布冊子

## 方針 1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

(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

○ 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。

## ▶▶▶ 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。

## 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。



図 115 せんだいスマートのロゴ



図 116 転入者向け配布冊子

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



図 117 公共交通利用促進イベント「交通フェスタ 2019」の様子

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。

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 118 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 119 広報の実施状況

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

○ 道路空間を賑わいや回遊性の向上のために活用するとともに、道路空間の再構成についても検討します。



▶▶▶ 施策の考え方

都心における賑わいや回遊性を向上させるためには、魅力のある土地利用や、杜の都にふさわしい緑空間や景観の創出、オープンスペースの活用等のほか、道路空間を市民の交流や活動など、交通以外の目的にも利用できるようにすることが有効です。

また、今後は公共交通利用促進施策や都市計画道路整備、幹線道路の渋滞対策等の施策を引き続き推進しながら、自動車の円滑な通行が主目的であった道路空間を、歩きたくなる(ウォーカブルな)人中心の空間へと転換し、歩行者が都心を回遊しやすい交通環境としていくことが重要と考えられます。

このため、居心地が良く歩きたくなる歩行者空間の創出に向けて、民間団体等と連携しながら道路空間の柔軟な利活用に取り組むとともに、道路空間の再構成についても検討します。

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ



図 121 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ

出典:国土交通省 HP

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

○ 道路空間を賑わいや回遊性の向上のために活用するとともに、道路空間の再構成についても検討します。



▶▶▶ 施策の考え方

都心における賑わいや回遊性を向上させるためには、魅力のある土地利用や、杜の都にふさわしい緑空間や景観の創出、オープンスペースの活用等のほか、道路空間を市民の交流や活動など、交通以外の目的にも利用できるようにすることが有効です。

また、今後は公共交通利用促進施策や都市計画道路整備、幹線道路の渋滞対策等の施策を引き続き推進しながら、自動車の円滑な通行が主目的であった道路空間を、歩きたくなる(ウォーカブルな)人中心の空間へと転換し、歩行者が都心を回遊しやすい交通環境としていくことが重要と考えられます。

このため、居心地が良く歩きたくなる歩行者空間の創出に向けて、民間団体等と連携しながら道路空間の柔軟な利活用に取り組むとともに、道路空間の再構成についても検討します。

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ



図 120 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ

出典:国土交通省 HP

▶▶▶ 施策の内容

① 定禅寺通活性化事業の推進

・定禅寺通については、定禅寺通活性化推進事業に基づく、道路空間の再構成等に向けた社会実験を実施し、自動車、路線バス、タクシー等、各種車両の通行機能に及ぼす影響を把握した上で、地域のまちづくり団体や交通管理者、交通事業者等との調整を図りながら、道路空間の再構成や利活用の本格実施について検討します。



図 122 定禅寺通における道路空間の利活用の事例

② 青葉通再整備事業の推進

・青葉通については、これまで青葉通再生基本構想に基づき道路空間再構成等に取り組んできましたが、東二番丁通から駅前通までの区間についても、自動車や路線バス等、各種車両の通行機能に及ぼす影響を考慮した上で、地域のまちづくり団体や交通管理者、交通事業者等との調整を図りながら、道路空間の再構成(仙台駅前のトランジットモール化や広場化等)や利活用について検討します。



図 123 青葉通における道路空間の再構成と利活用の事例

▶▶▶ 施策の内容

① 定禅寺通活性化の推進

・定禅寺通エリアでは、地域の方々が中心となり策定した「定禅寺通エリアまちづくりビジョン 2030」(令和4年3月策定)を踏まえ、公民連携による活性化の取り組みの促進及び地域課題解決に向けたエリアマネジメント支援を行うとともに、「定禅寺通再整備方針」(令和5年3月仙台市策定)に基づき、自動車交通流に大きな影響が生じないことが見込まれる「片側1車線削減を基本に一部区間で2車線削減」することにより、歩行者空間を拡大するとともに、バスベイや停車・荷捌きスペース等の確保、自転車通行空間の整備を行います。



図 121 定禅寺通再整備工事状況、再整備後のイメージ

② 青葉通再整備事業の推進

・青葉通については、これまで青葉通再生基本構想に基づき道路空間再構成等に取り組んできましたが、東二番丁通から駅前通までの区間についても、自動車や路線バス等、各種車両の通行機能に及ぼす影響を考慮した上で、地域のまちづくり団体や交通管理者、交通事業者等との調整を図りながら、道路空間の再構成(仙台駅前のトランジットモール化や広場化等)や利活用について検討します。



図 122 青葉通における道路空間の再構成と利活用の事例

③ 宮城野通における道路空間利活用の推進

・宮城野通については、土地区画整理事業による基盤整備により、「杜と水のみち」をテーマとした親水空間のある広幅員の歩道や、「イーグルロード」として親しまれている自転車道が整備されており、今後は、地域のまちづくり団体等と連携しながら、宮城野通の特色を活かした道路空間の利活用を推進します。



図 124 宮城野通における道路空間の利活用の事例

④ 賑わいや回遊を生み出す歩行者空間等の創出

・東北の中核都市として、都心の賑わいや回遊性の向上を図ることが望まれることから、沿道の土地利用や、都心における各種交通機能の確保、街路樹が形成する緑陰等を考慮した歩行者空間等を創出します。  
・市役所本庁舎建替えに関連して、市民広場やその周辺を一体的にとらえた市民広場周辺地区において、周辺道路を活用した賑わいの創出を検討します。

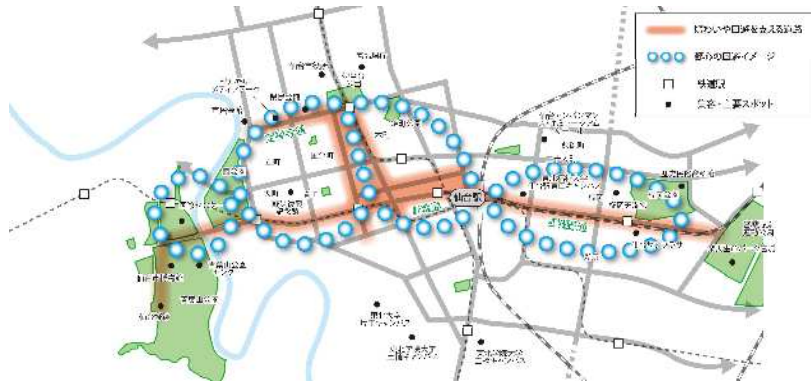


図 125 賑わいや回遊を支える道路のイメージ

③ 宮城野通における道路空間利活用の推進

・宮城野通については、土地区画整理事業による基盤整備により、「杜と水のみち」をテーマとした親水空間のある広幅員の歩道や、「イーグルロード」として親しまれている自転車道が整備されており、今後は、地域のまちづくり団体等と連携しながら、宮城野通の特色を活かした道路空間の利活用を推進します。



図 123 宮城野通における道路空間の利活用の事例

④ 賑わいや回遊を生み出す歩行者空間等の創出

・東北の中核都市として、都心の賑わいや回遊性の向上を図ることが望まれることから、沿道の土地利用や、都心における各種交通機能の確保、街路樹が形成する緑陰等を考慮した歩行者空間等を創出します。  
・市役所本庁舎建替えに関連して、市民広場やその周辺を一体的にとらえた市民広場周辺地区において、周辺道路を活用した賑わいの創出を検討します。

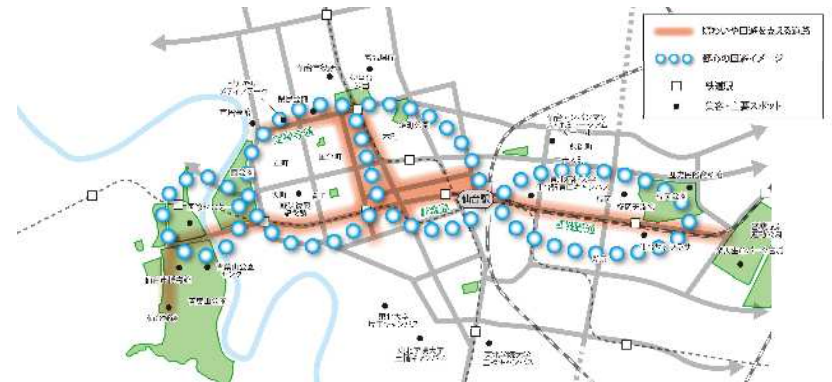


図 124 賑わいや回遊を支える道路のイメージ



図 126 「曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント」のイメージ  
 出典:「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」(国土交通省)

図 125 「曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント」のイメージ  
 出典:「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」(国土交通省)



図 127 海外における道路空間の利活用の事例  
 (左:アメリカ デンバー 右:スイス チューリヒ)



図 126 海外における道路空間の利活用の事例  
 (左:アメリカ デンバー 右:スイス チューリヒ)

## 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 14 都心部における駐車施設の適正な確保

- 都心部における駐車施設や荷捌き施設の適正な確保により、安全・安心で快適な歩行環境の創出や、良好な街並みや景観の連続性の向上等、都心交通環境の改善を図ります。



## ▶▶▶ 施策の考え方

歩道に面した駐車場や駐車場出入口が過剰に整備されることにより、歩行環境の安全性・快適性や、街並み・景観の連続性に支障が生じてしまいます。

駐車場附置義務条例や街並み形成ガイドライン等に基づき、都心部における駐車場や駐車場出入口が適正に整備・配置されるように事業者と連携しながら取り組み、まちなかに多様な人々が集い、交流する、居心地が良く歩きたくなる空間の形成と魅力的なまちづくりを推進します。

## ▶▶▶ 施策の内容

## 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

・「建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」(駐車場附置義務条例)の改正(令和2年4月施行)により、小規模建築物が条例の対象外となるとともに、建築物の敷地以外への駐車場の附置を認める特例制度に関する要件が緩和されました。また、景観地区内の建築物については、景観法や都市計画法に基づく街並み形成ガイドラインにより、定禅寺通、青葉通及び宮城野通に面する駐車場出入口を原則として設置しないように規定しています。こうした条例等に基づき、駐車場出入口が適切に整備されるよう、事業者に対する周知等を行い、駐車場出入口の配置適正化に努めていきます。

## ② 駐車場整備や駐車場出入口配置のあり方検討

・駐車場附置義務条例の改正により、附置を義務付ける駐車施設の台数の算定基準が緩和されただけでなく、公共交通の利用促進に資する施策を実施する事業者に対して、施策内容に応じて台数を低減できる特例制度が新設されました。今後、この改正条例に基づき、駐車施設の適正な確保を図るとともに、条例改正後の駐車場の整備状況を踏まえ、都心部における駐車場整備や駐車場出入口配置のあり方について検討します。

## 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 14 都心部における駐車施設の適正な確保

- 都心部における駐車施設や荷捌き施設の適正な確保により、安全・安心で快適な歩行環境の創出や、良好な街並みや景観の連続性の向上等、都心交通環境の改善を図ります。



## ▶▶▶ 施策の考え方

歩道に面した駐車場や駐車場出入口が過剰に整備されることにより、歩行環境の安全性・快適性や、街並み・景観の連続性に支障が生じてしまいます。

駐車場附置義務条例や街並み形成ガイドライン等に基づき、都心部における駐車場や駐車場出入口が適正に整備・配置されるように事業者と連携しながら取り組み、まちなかに多様な人々が集い、交流する、居心地が良く歩きたくなる空間の形成と魅力的なまちづくりを推進します。

## ▶▶▶ 施策の内容

## 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

・「建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」(駐車場附置義務条例)では、小規模建築物を条例の対象外とするとともに、建築物の敷地以外への駐車場の附置を認める特例制度を設けています。また、景観地区内の建築物については、景観法や都市計画法に基づく街並み形成ガイドラインにより、定禅寺通、青葉通及び宮城野通に面する駐車場出入口を原則として設置しないように規定しています。こうした条例等に基づき、駐車場出入口が適切に整備されるよう、事業者に対する周知等を行い、駐車場出入口の配置適正化に努めていきます。



## ② まちづくりと一体となった駐車場施策の推進

・国の駐車場施策を踏まえ、道路交通の円滑化を図りながら、居心地が良く歩きたくなるまちづくりや人中心のまちづくりを進めるため、都心部における駐車場施策の推進に向けた調査・検討を行います。



## 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15 公共交通を利用した都心の回遊の促進

○ 路線バスや地下鉄、タクシー等公共交通の利用しやすさ向上により、都心回遊を促進します。

## ▶▶▶ 施策の考え方

都心部では仙台駅を中心として、地下鉄やJR線の他に、多くの路線バスやタクシーが走行しています。

鉄道や路線バス、タクシー等の公共交通を有効活用するとともに、利用しやすさの向上を図り、都心の回遊を促進します。



図128 都心部の路線バス運行本数

出典：仙台市 HP、路線バス各社の HP より作成

## ▶▶▶ 施策の内容

## ① 都心部における均一運賃制度の検討・実施【再掲】

- ・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。

## 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や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ます。
- ・都心バス均一運賃制度のバスマップとステッカーを作成し、利用者への配布、バス車両への貼付などを行い、認知度の向上を図ります。

## ③ 公共交通の情報提供の改善【再掲】

- ・都心内の公共交通の利用しやすさを向上させるため、運行情報の提供や案内誘導の改善、路線バスの共通ナンバリングの導入等を検討します。

## ④ 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、路線バスの運行ルートの工夫など、公共交通を利用した回遊のあり方について検討します。

## 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15 公共交通を利用した都心の回遊の促進

○ 路線バスや地下鉄、タクシー等公共交通の利用しやすさ向上により、都心回遊を促進します。

## ▶▶▶ 施策の考え方

都心部では仙台駅を中心として、地下鉄やJR線の他に、多くの路線バスやタクシーが走行しています。

鉄道や路線バス、タクシー等の公共交通を有効活用するとともに、利用しやすさの向上を図り、都心の回遊を促進します。



図130 都心部の路線バス運行本数

出典：仙台市 HP、路線バス各社の HP より作成

## ▶▶▶ 施策の内容

## ① 都心部における均一運賃制度の検討・実施【再掲】

- ・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。

## 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や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ます。
- ・都心バス均一運賃制度のバスマップとステッカーを作成し、利用者への配布、バス車両への貼付などを行い、認知度の向上を図ります。

## ③ 公共交通の情報提供の改善【再掲】

- ・都心内の公共交通の利用しやすさを向上させるため、運行情報の提供や案内誘導の改善、路線バスの共通ナンバリングの導入等を検討します。

## ④ 公共交通を利用した回遊のあり方検討

- ・**仙台都心循環線「まちのり『チョコット』with ラプラス」の運行状況等も踏まえ**、都心の回遊促進に向けて、路線バスの運行ルートの工夫など、公共交通を利用した回遊のあり方について検討します。

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16 自転車利用環境の整備

- 都心回遊の促進が期待される自転車について、安全・安心な通行空間を整備します。
- 放置自転車対策として、使いやすい駐輪場を整備します。



▶▶▶ 施策の考え方

自転車は、環境負荷が低く気軽に利用することができ、徒歩と比較して長い距離を移動できることから、都心部の回遊性を向上させ、都心の活性化に寄与することが期待される交通手段です。

自転車の安全な利用環境の確保や自転車を利用した地域活性化を推進することを位置付ける「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」に基づく自転車通行空間の整備を行うとともに、路上放置自転車が歩行者の通行の妨げとならないよう、需要に合った使いやすい駐輪場を整備していきます。

自転車利用環境の整備



図 129 自転車道整備事例



図 130 駐輪場整備事例

▶▶▶ 施策の内容

① 「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」の推進

・「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」に基づき、自転車ネットワーク路線の自転車通行空間を整備します。

② 鉄道駅周辺での公共駐輪場の確保

・地下鉄駅周辺に駐輪場が整備されていない五橋駅に駐輪場を確保します。



図 131 自転車ネットワーク路線図(令和2年度末見込み) 出典:仙台市自転車の安全な利活用推進計画



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16 自転車利用環境の整備

- 都心回遊の促進が期待される自転車について、安全・安心な通行空間を整備します。
- 放置自転車対策として、使いやすい駐輪場を整備します。



▶▶▶ 施策の考え方

自転車は、環境負荷が低く気軽に利用することができ、徒歩と比較して長い距離を移動できることから、都心部の回遊性を向上させ、都心の活性化に寄与することが期待される交通手段です。

公共交通機関や自転車の利用促進等を目的として、これまで駐輪場の整備を進め、五橋駅への設置(令和4年7月)をもって、鉄道駅への整備が完了し、自転車と地下鉄の相互利用による移動の利便性向上に寄与しています。

自転車の安全な利用環境の確保や自転車を利用した地域活性化の推進等を目的とした「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」に基づく自転車通行空間の整備を行うとともに、路上放置自転車が歩行者の通行の妨げとならないよう、需要に合った使いやすい駐輪場を整備していきます。

自転車利用環境の整備



図 131 自転車道整備事例



図 132 駐輪場整備事例

▶▶▶ 施策の内容

① 「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」の推進

・「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」に基づき、自転車ネットワーク路線の自転車通行空間を整備します。

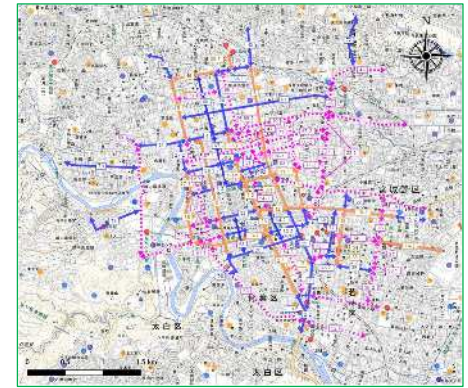


図 133 自転車ネットワーク路線図(令和7年度末時点) 出典:仙台市自転車の安全な利活用推進計画



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 17 コミュニティサイクルの利用促進

○ 都心の移動手段として定着したコミュニティサイクルの利用を一層促進します。



▶▶▶ 施策の考え方

コミュニティサイクルには、都心部に公共交通を利用して訪れた人の移動手段として、回遊性向上の効果が期待されます。

本市においてこれまで取り組んできたコミュニティサイクル事業である「DATEBIKE(ダテバイク)」について、更なる利用の周知を図るとともに、ニーズを踏まえたポート配置や高密度化など利便性の向上に取り組みます。

コミュニティサイクルのポート



図 132 コミュニティサイクルポートの例(仙台駅西口付近)

▶▶▶ 施策の内容

① DATEBIKE (ダテバイク) 利用の周知

・ダテバイクの更なる利用促進に向けて、引き続き周知を行います。

② 利用しやすいポートの配置

・公共交通を補完する交通としてダテバイクを利用しやすくするため、ダテバイクと公共交通機関の接続を考慮した位置にポートを設置するなど、ニーズを踏まえた配置を行うとともに、分かりやすい案内・誘導により利用を促進します。



図 133 都心部の DATEBIKE ポートマップ

(令和 2 年 4 月時点)

出典:仙台コミュニティサイクル DATEBIKE 利用ガイド

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 17 シェアサイクルの利用促進

○ 都心の移動手段として定着したシェアサイクルの利用を一層促進します。



▶▶▶ 施策の考え方

シェアサイクルには、都心部に公共交通を利用して訪れた人の移動手段として、回遊性向上の効果が期待されます。

引き続き、シェアサイクルの更なる利用の周知を図るとともに、ニーズを踏まえたポート配置や高密度化など利便性の向上に取り組みます。

シェアサイクルのポート



図 134 シェアサイクルポートの例(仙台駅付近)

▶▶▶ 施策の内容

① シェアサイクル利用の周知

・シェアサイクルの更なる利用促進に向けて、引き続き周知を行います。

② 利用しやすいポートの配置

・公共交通を補完する交通としてシェアサイクルを利用しやすくするため、公共交通機関との接続を考慮した位置にポートを設置するなど、利用者のニーズや公共交通との役割分担を踏まえた配置を行うとともに、分かりやすい案内・誘導により利用を促進します。

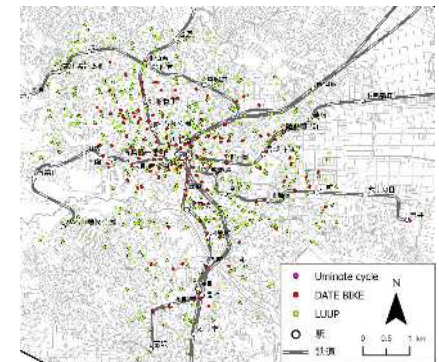


図 135 シェアサイクルポートマップ

(令和 7 年 6 月時点)

出典:DATE BIKE, Uminote cycle, LUUP 公式ホームページより作成

方針 2 賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築

(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

○ 路上駐車抑制とともに、路上荷捌きや客待ちタクシーへの対策を推進していくことにより、都心部における道路交通の安全性と円滑性の確保を図ります。



施策の考え方

本市の都心機能が集中する都心部では、主要幹線道路を中心に、路上駐車や路上荷捌き、タクシーの客待ち駐車が発生しています。これらにより道路の交通処理能力が低下すると、交通渋滞や交通事故、緊急車両の活動に支障が生じる等、安全・安心な交通環境の妨げとなります。

このため、啓発活動やルールの徹底等、関係機関と連携しながら対策を推進し、都心部における道路交通の安全性と円滑性の確保を図ります。

路上駐車発生状況

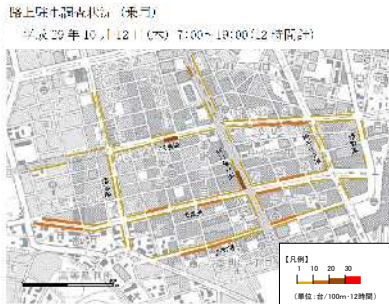


図 134 一般車の路上駐車発生状況

出典：仙台市道路交通等現況調査報告書、平成 29 年度より作成

荷捌き駐車発生状況

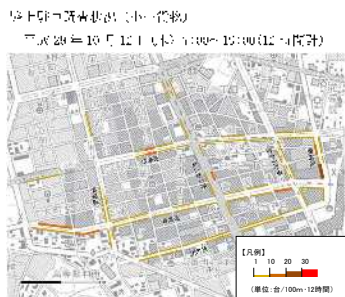


図 135 荷捌き駐車発生状況

出典：仙台市道路交通等現況調査報告書、平成 29 年度より作成

タクシー路上駐車発生状況

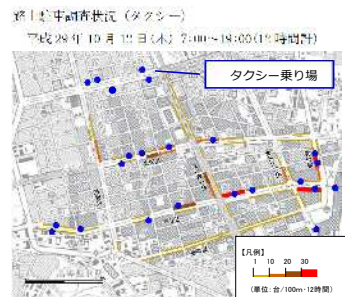


図 136 タクシー路上駐車発生状況

出典：仙台市道路交通等現況調査報告書、平成 29 年度より作成

方針 2 賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築

(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

○ 路上駐車抑制とともに、路上荷捌きや客待ちタクシーへの対策を推進していくことにより、都心部における道路交通の安全性と円滑性の確保を図ります。



施策の考え方

本市の都心機能が集中する都心部では、主要幹線道路を中心に、路上駐車や路上荷捌き、タクシーの客待ち駐車が発生しています。これらにより道路の交通処理能力が低下すると、交通渋滞や交通事故、緊急車両の活動に支障が生じる等、安全・安心な交通環境の妨げとなります。

このため、啓発活動やルールの徹底等、関係機関と連携しながら対策を推進し、都心部における道路交通の安全性と円滑性の確保を図ります。

路上駐車発生状況



図 136 一般車の路上駐車発生状況

出典：仙台市道路交通等現況調査報告書、令和 3 年度より作成

荷捌き駐車発生状況

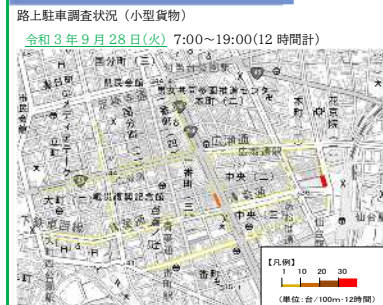


図 137 荷捌き駐車発生状況

出典：仙台市道路交通等現況調査報告書、令和 3 年度より作成

タクシー路上駐車発生状況

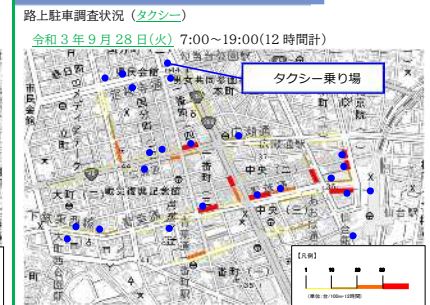


図 138 タクシー路上駐車発生状況

出典：仙台市道路交通等現況調査報告書、令和 3 年度より作成

▶▶▶ 施策の内容

① 路上駐車抑制の啓発活動の実施

・「違法駐車等の防止に関する条例」に基づく違法駐車防止対策として、交通安全指導員による助言・啓発活動等に引き続き取り組みます。

② 路上荷捌き対策の推進

・荷捌き施設は、駐車場附置義務条例に基づき、各事業者が自らの建築物や敷地内に確保することが原則です。一方で、条例の対象とならない小規模な建築物等への荷捌き需要にも対応するため、道路交通に支障の少ない箇所に路上荷捌き駐車施設を確保していることから、関係機関と連携しながら、当該施設の適切な運用等に取り組みます。



図 137 都心部の路上荷捌き駐車施設位置図(平成 28 年 4 月 1 日現在) 出典:仙台市 HP

③ 客待ちタクシー対策の推進

・客待ちタクシー対策として導入している「国分町 3Way」方式を引き続き促進するとともに、運用ルールの周知・徹底を図っていくよう、関係機関と連携しながら取り組みます。また、定禅寺通については、定禅寺通活性化推進事業にあわせ、タクシー乗り場確保や「国分町 3Way」方式を継続する運用ルール等について、関係機関と連携しながら検討します。  
・青葉通再整備事業にあわせた青葉通一番町駅周辺へのタクシー乗り場確保等の取り組みを継続するとともに、タイムシェア等、都心部における客待ちタクシーのあり方について検討します。

国分町 3 Way 方式

午後 10 時 30 分～午前 3 時 00 分において、①～③の 3 ルートから、タクシー乗り場にタクシーが整然と順番に並ぶことで、違法客待ちタクシーによる深夜の交通混雑を解消するもの。

- ① 広瀬通東進路線
- ② 定禅寺通東進路線
- ③ 定禅寺通西進路線



図 138 「国分町 3way」方式

▶▶▶ 施策の内容

① 路上駐車抑制の啓発活動の実施

・「違法駐車等の防止に関する条例」に基づく違法駐車防止対策として、交通安全指導員による助言・啓発活動等に引き続き取り組みます。

② 路上荷捌き対策の推進

・荷捌き施設は、駐車場附置義務条例に基づき、各事業者が自らの建築物(共同住宅を含む)や敷地内に確保することが原則です。一方で、条例の対象とならない小規模な建築物等への荷捌き需要にも対応するため、道路交通に支障の少ない箇所に路上荷捌き駐車施設を確保していることから、関係機関と連携しながら、当該施設の適切な運用等に取り組みます。



図 139 都心部の路上荷捌き駐車施設位置図(平成 28 年 4 月 1 日現在) 出典:仙台市 HP

③ 客待ちタクシー対策の推進

・客待ちタクシー対策として導入している「国分町 3Way」方式を引き続き促進するとともに、運用ルールの周知・徹底を図っていくよう、関係機関と連携しながら取り組みます。また、定禅寺通については、定禅寺通活性化推進事業にあわせ、タクシー乗り場確保や「国分町 3Way」方式を継続する運用ルール等について、関係機関と連携しながら検討します。  
・青葉通再整備事業にあわせた青葉通一番町駅周辺へのタクシー乗り場確保等の取り組みを継続するとともに、タイムシェア等、都心部における客待ちタクシーのあり方について検討します。

国分町 3 Way 方式

午後 10 時 30 分～午前 3 時 00 分において、①～③の 3 ルートから、タクシー乗り場にタクシーが整然と順番に並ぶことで、違法客待ちタクシーによる深夜の交通混雑を解消するもの。

- ① 広瀬通東進路線
- ② 定禅寺通東進路線
- ③ 定禅寺通西進路線



図 140 「国分町 3way」方式

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

○ 交通利便性とまちの魅力の向上に向けて、MaaS の導入を検討します。



▶▶▶ 施策の考え方

近年、ICT の技術革新とそれを活用した携帯端末機器の普及などを背景として、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「MaaS : Mobility as a Service」を活用する取り組みが国内外で行われています。

MaaS は、観光や買物、娯楽、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ます。

MaaS の機能や役割、それによってもたらされる効果を踏まえ、関係機関等と連携しながら、MaaS の導入を検討します。

MaaS のイメージ



図 139 サービス提供のイメージ

出典：国土交通省 HP

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 の推進

○ MaaS を活用して交通利便性とまちの魅力の向上を図ります。



▶▶▶ 施策の考え方

近年、ICT の技術革新とそれを活用した携帯端末機器の普及などを背景として、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「MaaS : Mobility as a Service」を活用する取り組みが国内外で行われており、本市においては令和3年(2021年)10月から「仙台 MaaS」のサービスを開始しました。

MaaS は、鉄道、バス、タクシー等の公共交通の利用促進やまちの賑わい向上の効果が期待されることから、関係機関等と連携しながら、引き続き、MaaS を推進していきます。

MaaS のイメージ



図 141 サービス提供のイメージ

出典：国土交通省 HP

▶▶▶ 施策の内容

① MaaS 導入の検討

- ・令和3年の東北グスティネーションキャンペーンを契機に、交通事業者や関係機関等と連携してMaaSの実証実験(観光型)を実施しています。
- ・上記の取り組みを踏まえながら、市民や近隣地域から仙台圏域への来訪者の公共交通の利便性向上とまちの賑わい創出を目的とした生活型 MaaS を展開する「仙台 MaaS」の構築を進めます。

＜仙台圏での「観光型 MaaS」のイメージ図＞

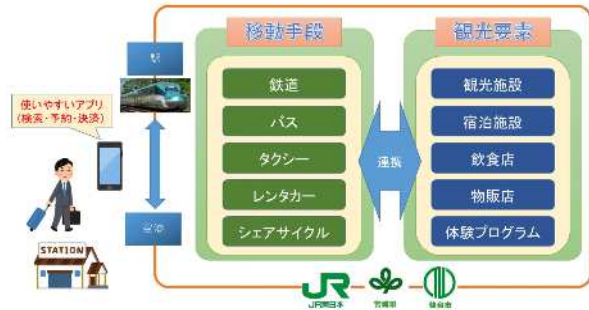


図 140 仙台圏での観光型 MaaS のイメージ

出典：令和元年5月30日 JR 東日本・宮城県・仙台市、「仙台圏における観光型 MaaS 検討会」記者発表資料

目指すまちの姿	MaaSのイメージ	主なターゲット
まちの賑わい創出	都心や地域拠点など、まちなかに訪れ、仙台の魅力を感じてもらおうMaaS	仙台に遊びに来た人 観光客、出張者 市民の買物や娯楽
ミュージアム都市・学都	市内にある豊かな歴史・文化・自然を学び、体感してもらおうMaaS	仙台に遊びに来た人 観光客、出張者 生徒や学生
健康社会	生涯にわたって自らの意思で移動し、生活してもらおうMaaS	健康に配慮した移動 医療施設等への移動
子育て応援社会	子育て世代の移動しやすさを高め、まちなかの多様な都市の機能や魅力を楽しんでもらおうMaaS	子育て世代
防災環境都市・強靱化	災害時・有事にも市民の移動を支えることができる交通システムを実現し、かきこく移動してもらおうMaaS	災害時や緊急時の移動 感染症対策としての3密を防ぐ移動

図 141 仙台 MaaS のイメージとターゲット

出典：仙台市まちづくり政策局資料

▶▶▶ 施策の内容

① MaaS の推進

- ・観光施設などアクティビティ情報の発信や交通チケット等を販売するなど、公共交通のさらなる利用促進や、来訪者の増加によるまちの賑わい創出を図ります。



図 142 仙台 MaaS のイメージ

出典：仙台市まちづくり政策局資料

**コンセプト** 「行きたい」気持ちを「行ける」に変え、まちのにぎわいをつくるためのツール

**ターゲット** 市民のおでかけ・観光客や出張客・近隣市町村から仙台へ遊びに来る人

**目指す姿** スマートフォン等で移動の目的となるスポットやイベントの情報が参照でき、そこまでの移動手段やルートの検索・予約・決済がシームレスに利用できる

＜主な目的＞

- 公共交通の利用促進
- 来訪者の増加によるまちの賑わい創出

＜主な機能＞

- モビリティ・アクティビティのデジタルチケットの取り扱い
- デジタルマップによるまちのお出かけ情報の発信

**モビリティとまちのアクティビティを一つのサービスに (as a Service)**

あらゆる移動サービスの乗り換えのシームレス化  
(鉄道、バス、タクシー、マイカー、自転車、電動キックボードなど)

まちでの活動  
(観光、飲食など)

検索・予約・決済  
(時刻と路線検索、地図とルート案内、フリー乗車券)

アクティビティ情報  
(観光施設、飲食店、イベント)

図 143 仙台 MaaS の概要

出典：仙台市まちづくり政策局資料

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20 自動運転等新技術の活用検討

○ 実証実験等を通じて市民の理解を得ながら、自動運転等新技術の活用を検討します。



施策の考え方

人口減少、高齢社会を迎え、バス運転手の不足や地域の高齢者の足の確保等の解決策として、自動運転の活用が期待されています。また、既存の交通機関を補完する新たな輸送サービスとして、グリーンスローモビリティ(GSM)等があり、全国各地において、これら新技術の技術性や事業性、社会受容性などを検証するための実証実験が行われています。

本市においても、実証実験等を通して、新技術の利便性や安全性についての市民の理解を深め、その活用に向けた取り組みを検討していきます。

自動運転の定義

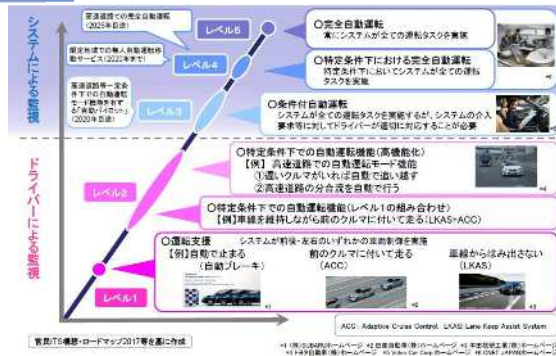


図 142 自動運転の定義(レベル分け)

出典:国土交通省 HP

施策の内容

① 自動運転等新技術の活用検討

・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の導入に向けた実証実験等を企業や大学、地域のまちづくり団体等と連携しながら行い、円滑で快適な移動環境の確保に向けて検討します。

Green Slow Mobility (GSM) definition and examples, including text and images of small vehicles.

図 143 グリーンスローモビリティ(GSM)

出典:国土交通省 HP

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20 自動運転等新技術の活用

○ 実証実験等を通じて市民の理解を得ながら、新技術の活用を検討します。特に自動運転については、実装に向けた取り組みを加速させていきます。



施策の考え方

人口減少、高齢社会を迎え、バス運転士の不足や地域の高齢者の足の確保等の解決策として、自動運転等新技術の活用が期待されています。また、既存の交通機関を補完する新たなモビリティサービスとして、グリーンスローモビリティや AI オンデマンド交通等があり、全国各地において、これら新技術の技術性や事業性、社会受容性などを検証するための実証実験が行われています。

本市においても、実証実験等を通して、新技術の利便性や安全性についての市民の理解を深め、その活用に向けた取り組みを検討していきます。特に自動運転については、国や大学、民間事業者との緊密な連携のもと、地域に根差した実装に向け、技術面、経済面、社会受容性面の検証を加速させていきます。

自動運転の定義

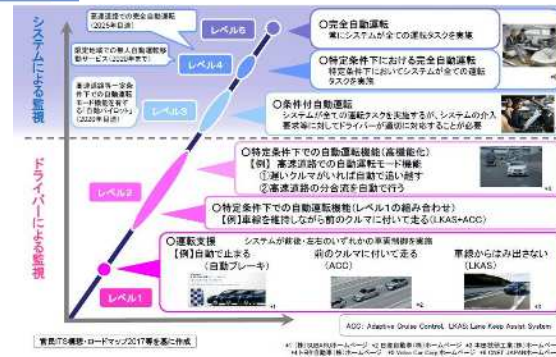


図 144 自動運転の定義(レベル分け)

出典:国土交通省 HP

Green Slow Mobility (GSM) definition and examples, including text and images of small vehicles.

図 145 グリーンスローモビリティ

出典:国土交通省 HP

# 新規追加

## ▶▶▶ 施策の内容

### ① 自動運転技術の活用

- ・国が掲げる 2027 年度の事業化を目標に、地域に根差した自動運転技術の社会実装に向けた検討を進めます。
- ・そのために、国や大学、民間事業者と連携し、自動運転の実証を通じて、技術面・経済面の検証を進めると共に、市民の自動運転に対する社会受容性の醸成を図ります。具体的には、雪道や凍結路面、急勾配・急カーブ、事故・災害等への対応などといった本市を取り巻く技術課題への対応と実施体制や事業採算性などの経済性に係る検証を、実証実験等を通じ、集中的・重点的に進めます。

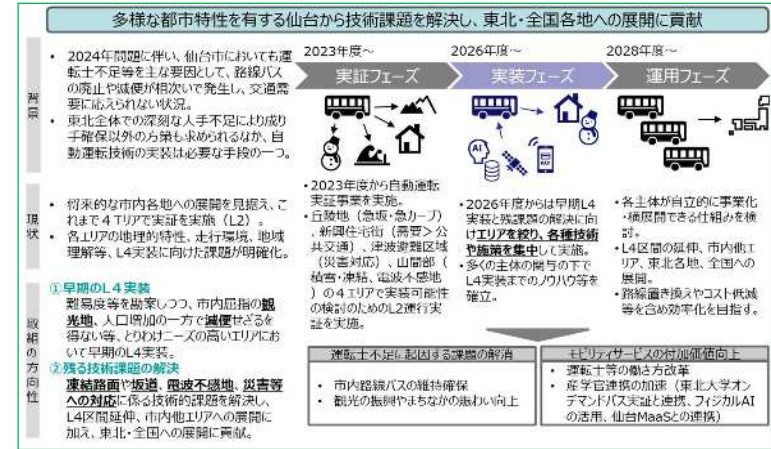


図 146 自動運転実装に向けたロードマップ

出典:仙台市まちづくり政策局資料

### ② キャッシュレス決済の検討【再掲】

- ・MaaS での取り組みと連携したチケットの販売や、クレジットカード等のタッチ決済を活用するなど、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。

### ③ ICT や新技術の活用の検討

- ・AI オンデマンド交通や遠隔点呼など、公共交通分野における ICT や新技術の活用を検討します。



図 147 AI オンデマンド交通の運行イメージ

出典:国土交通省 HP

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21 環境負荷の低いバス車両の導入に向けた検討

○ 二酸化炭素排出量の多い車両から、環境にやさしい車両への転換を検討します。



施策の考え方

本市における温室効果ガス排出量は、業務部門に次いで運輸部門の占める割合が高い状況にあります。そのため、自家用車から公共交通への利用転換と合わせて、温室効果ガス排出量の少ない車両を導入することが、環境負荷低減のために有効です。

地球温暖化等の環境問題への対策として、環境にやさしいバス車両の導入を検討します。

温室効果ガス排出量の推移

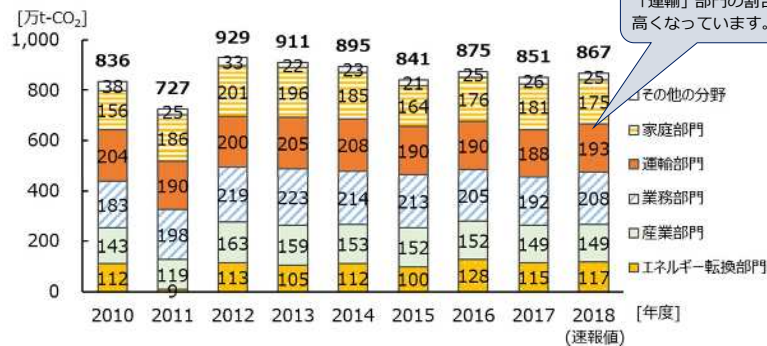


図144 温室効果ガス排出量の推移(CO2排出原単位)

出典：仙台市域における温室効果ガス排出量の概要

施策の内容

① 環境負荷の低いバス車両の導入に向けた検討

・環境負荷軽減に向け、環境にやさしいバス車両の導入を進めます。



図145 燃料電池バス(FCバス)の事例

出典：宮城県資料 ※令和元年8月に実証運行を実施



図146 電気バス(EVバス)の事例

写真提供：岩手県交通株式会社

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21 環境負荷の低いバス車両の導入に向けた検討

○ 二酸化炭素排出量の多い車両から、環境にやさしい車両への転換を検討します。



施策の考え方

本市における温室効果ガス排出量は、業務部門に次いで運輸部門の占める割合が高い状況にあります。そのため、自家用車から公共交通への利用転換と合わせて、温室効果ガス排出量の少ない車両を導入することが、環境負荷低減のために有効です。

地球温暖化等の環境問題への対策として、環境にやさしいバス車両の導入を検討します。

温室効果ガス排出量の推移

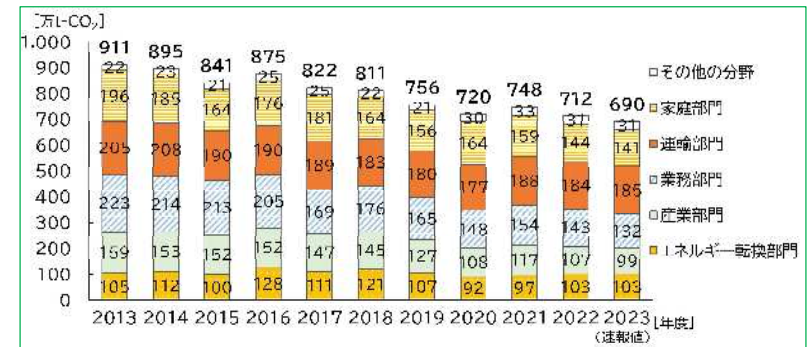


図148 温室効果ガス排出量の推移(CO2排出原単位)

出典：仙台市域の温室効果ガス排出量の概要

施策の内容

① 環境負荷の低いバス車両の導入に向けた検討

・環境負荷軽減に向け、環境にやさしいバス車両の導入を進めます。



図149 燃料電池バス(FCバス)の事例

出典：宮城県資料 ※令和元年8月に実証運行を実施



図150 電気バス(EVバス)の事例

出典：宮城交通 HP

方針 3 多様な都市活動を支える交通政策の推進 (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

方針 3 多様な都市活動を支える交通政策の推進 (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

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

- 機能集約型市街地形成に資する、都市計画道路の整備を推進します。
- 幹線道路の機能確保のため、渋滞対策を推進します。
- 本市を中心に東北圏の連携・交流を支える交通ネットワークを検討します。



- 機能集約型市街地形成に資する、都市計画道路の整備を推進します。
- 幹線道路の機能確保のため、渋滞対策を推進します。
- 本市を中心に東北圏の連携・交流を支える交通ネットワークを検討します。



施策の考え方

施策の考え方

都市計画道路には、人や物資の円滑な移動を確保する役割のほか、防災や環境・景観面での良好な都市空間の形成など、様々な役割があります。

都市計画道路には、人や物資の円滑な移動を確保する役割のほか、防災や環境・景観面での良好な都市空間の形成など、様々な役割があります。

本市はこれまで、公共交通を中心とした交通体系や、災害時も含めた都市活動を支える道路ネットワークを構築するため、骨格幹線道路網を中心とした幹線道路網の整備を進めてきました。

本市はこれまで、公共交通を中心とした交通体系や、災害時も含めた都市活動を支える道路ネットワークを構築するため、骨格幹線道路網を中心とした幹線道路網の整備を進めてきました。

今後も引き続き、骨格幹線道路網の形成や都心部の通過交通の抑制に資する都市計画道路等の整備に取り組むとともに、既存の幹線道路における渋滞対策に取り組みます。

今後も引き続き、骨格幹線道路網の形成や都心部の通過交通の抑制に資する都市計画道路等の整備に取り組むとともに、既存の幹線道路における渋滞対策に取り組みます。

また、都市間交通については、新幹線や高速バス等により全国各地へのアクセスが可能となっていますが、広域連携や交流をさらに促進し、活性化を図るため、広域的な道路ネットワークの整備や広域交通拠点の強化に取り組めます。

また、都市間交通については、新幹線や高速バス等により全国各地へのアクセスが可能となっていますが、広域連携や交流をさらに促進し、活性化を図るため、広域的な道路ネットワークの整備や広域交通拠点の強化に取り組めます。

都市計画道路の整備状況

都市計画道路の整備状況

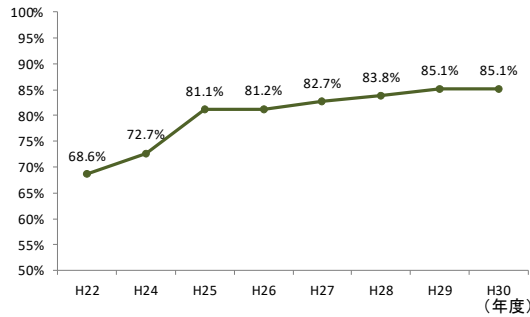


図 147 都市計画道路の整備率の推移(左)と都市計画道路整備事例(右)

出典：仙台市建設局道路部事業概要より作成

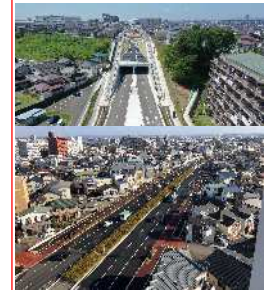
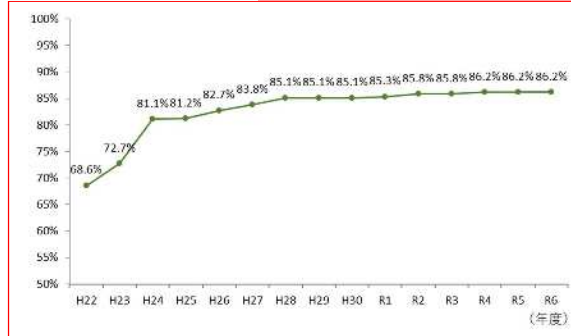


図 151 都市計画道路の整備率の推移(左)と都市計画道路整備事例(右)

出典：仙台市建設局道路部事業概要より作成

現在の広域的な交通施設

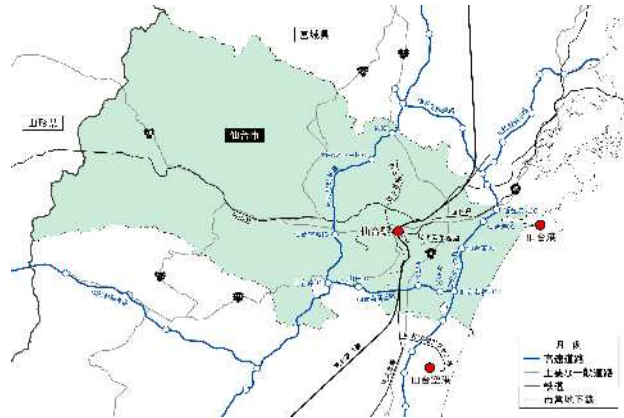


図 148 広域的な交通施設(現況)

現在の広域的な交通施設

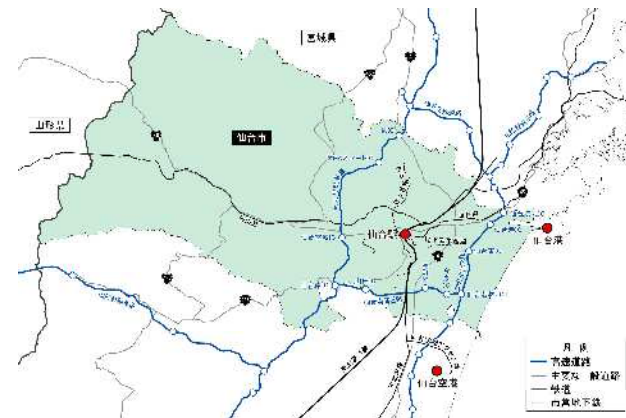


図 152 広域的な交通施設(現況)

▶▶▶ 施策の内容

① 都市計画道路の整備推進

・「新たな幹線道路網(平成 23 年 1 月公表)」に基づき、骨格幹線道路網を形成する路線・区間を中心に、渋滞緩和など整備効果の高い路線・区間を優先しながら、都市計画道路の整備を推進します。

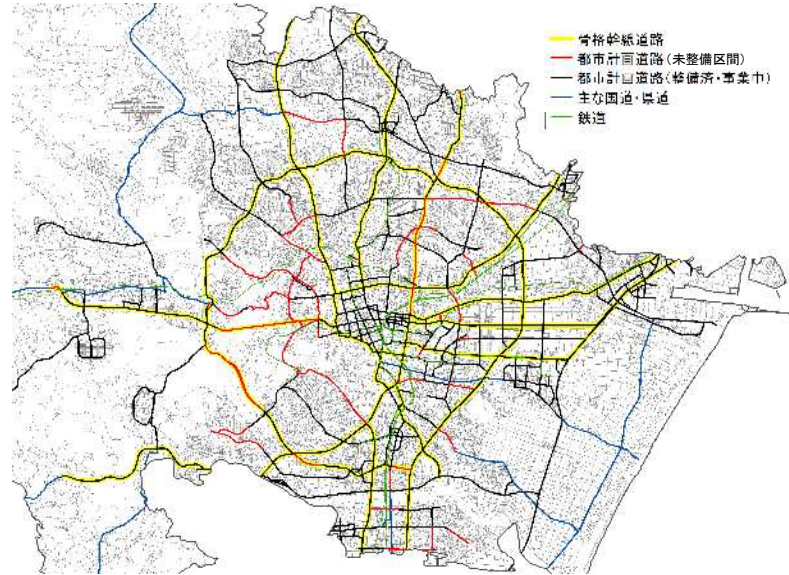


図 149 骨格幹線道路網

出典:新たな幹線道路網図(H23.1)より作成

▶▶▶ 施策の内容

① 都市計画道路の整備推進

・「新たな幹線道路網(平成 23 年 1 月公表)」に基づき、骨格幹線道路網を形成する路線・区間を中心に、渋滞緩和など整備効果の高い路線・区間を優先しながら、都市計画道路の整備を推進します。

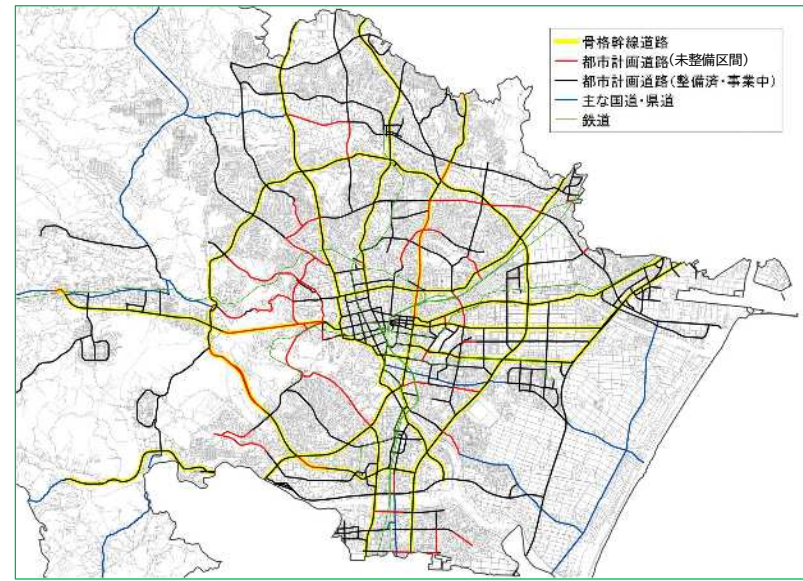


図 153 骨格幹線道路網

出典:新たな幹線道路網図(H23.1)より作成

## ② 都市計画道路網の見直しの検討

・道路交通を取り巻く社会状況の変化や、道路交通需要の現状と将来の見通しを踏まえ、将来に向けた都市計画道路網の見直しの必要性について検討します。

## ③ 渋滞箇所の対策

・主要渋滞箇所において、引き続き道路ネットワーク整備による交通の円滑化や交差点改良等ハード面での対策を検討・実施するとともに、渋滞対策にもつながる公共交通利用への転換を促すソフト施策(せんだいスマート)を実施します。

## ④ 広域道路ネットワークの整備推進

・東北地方の中核都市として、経済や観光に資する「物流・人流」の確保や活性化を図るため、高規格幹線道路や、補完する地域高規格道路及び一般国道などの広域的な道路ネットワーク路線の強化等について、国と連携して取り組みます。

・国道4号バイパスの拡幅整備や仙台東道路の整備検討など、都心部及び仙台東部地区における渋滞緩和を図るため、道路網強化等について国と連携して取り組みます。

・仙台駅周辺に分散している高速バス停留所を集約し、乗り継ぎ利便性や、定時性の向上を図るため、広域的な道路ネットワークと連携した公共交通ターミナルの整備に向け、検討を進めます。

## ⑤ 重要物流道路の機能確保

・平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、仙台塩釜港等の主要拠点に接続する重要物流道路の機能確保に努めます。

## ② 都市計画道路網の見直しの検討

・道路交通を取り巻く社会状況の変化や、道路交通需要の現状と将来の見通しを踏まえ、将来に向けた都市計画道路網の見直しの必要性について検討します。

## ③ 渋滞箇所の対策

・主要渋滞箇所において、引き続き道路ネットワーク整備による交通の円滑化や交差点改良等ハード面での対策を検討・実施するとともに、渋滞対策にもつながる公共交通利用への転換を促すソフト施策(せんだいスマート)を実施します。

## ④ 広域道路ネットワークの整備推進

・東北地方の中核都市として、経済や観光に資する「物流・人流」の確保や活性化を図るため、高規格幹線道路や、補完する地域高規格道路及び一般国道などの広域的な道路ネットワーク路線の強化等について、国と連携して取り組みます。

・国道4号バイパスの拡幅整備や仙台東道路の整備検討の**推進**など、都心部及び仙台東部地区における渋滞緩和を図るため、道路網強化等について国と連携して取り組みます。

・仙台駅周辺に分散している高速バス停留所を集約し、乗り継ぎ利便性や、定時性の向上を図るため、広域的な道路ネットワークと連携した公共交通ターミナルの整備に向け、検討を進めます。

## ⑤ 重要物流道路の機能確保

・平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、仙台塩釜港等の主要拠点に接続する重要物流道路の機能確保に努めます。

## 方針3 多様な都市活動を支える交通政策の推進

## (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23 旅行者等が移動しやすい環境の整備

○ 仙台を訪れる旅行者等の移動の利便性を確保する取り組みを推進します。



## ▶▶▶ 施策の考え方

鉄道駅等の交通拠点と観光地等を結ぶ交通アクセスを二次交通といいます。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。

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に取り組めます。

## ▶▶▶ 施策の内容

## ① 来訪者向け公共交通施策の実施

- ・観光シティーバス「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を図ります。
- ・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。

## ② 来訪者向け交通手段の利用促進

- ・来訪者の二次交通等の手段として、コミュニティサイクル(ダテバイク)やタクシー、地域交通等の利用を促進します。
- ・都心部エリアと仙台空港間で実施している「仙台空港定額タクシー」等の定額料金制度の拡大を推進します。
- ・都心への自家用車によるアクセスを抑制するため、来訪者においても地下鉄のパーク&ライドを利用してもらえよう、大規模なイベント開催時に交通規制が行われる際などに、観光サイトやイベント時のサイト等を通じて、ホームページで広報・PRを行います。

## 方針3 多様な都市活動を支える交通政策の推進

## (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23 旅行者等が移動しやすい環境の整備

○ 仙台を訪れる旅行者等の移動の利便性を確保する取り組みを推進します。



## ▶▶▶ 施策の考え方

鉄道駅等の交通拠点と観光地等を結ぶ交通アクセスを二次交通といいます。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。

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に取り組めます。

## ▶▶▶ 施策の内容

## ① 来訪者向け公共交通施策の実施

- ・観光シティーバス「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を図ります。
- ・宿泊税も活用しながら、各観光エリア内における二次交通の強化・充実について検討します。
- ・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。

## ② 来訪者向け交通手段の利用促進

- ・来訪者の二次交通等の手段として、シェアサイクルやタクシー、地域交通等の利用を促進します。
- ・都心部エリアと仙台空港間で実施している「仙台空港定額タクシー」等の定額料金制度の拡大を推進します。
- ・都心への自家用車によるアクセスを抑制するため、来訪者においても地下鉄のパーク&ライドを利用してもらえよう、大規模なイベント開催時に交通規制が行われる際などに、観光サイトやイベント時のサイト等を通じて、ホームページで広報・PRを行います。

## ③ キャッシュレス決済の検討【再掲】

- ・MaaS での取り組みと連携したチケットの販売や、クレジットカード等のタッチ決済を活用するなど、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。

方針3 多様な都市活動を支える交通政策の推進

(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

- 高齢者や障害者等、誰もが利用しやすく、安全・安心なバリアフリー空間を整備します。
- 日常生活に利用される生活道路の安全対策等を進めます。



▶▶▶ 施策の考え方

本市では、高齢者や障害者等の移動等の円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に推進するため、仙台市バリアフリー基本構想の「全体構想」、及び「地区別構想(都心地区)、(泉中央地区)、(長町地区)、(北仙台地区)」を策定し、バリアフリー化を進めています。

バリアフリーによる移動円滑化を図ることで、誰もが自立して快適な生活を営むことのできる都市環境が形成されることから、歩行と公共交通を中心とした移動に資するバリアフリー化を実施し、すべての人にとって安全・安心な交通環境づくりを進めます。

また、日常生活に利用される道路の安全性の向上を図るため、生活道路や通学路における安全対策に取り組みます。

▶▶▶ 施策の内容

① 「仙台市バリアフリー基本構想」の推進

・歩行による回遊を誰もが安全・安心で、かつ快適にできるよう、仙台市バリアフリー基本構想の「地区別構想」に基づき、交通安全特定事業や道路特定事業、都市公園特定事業等を推進し、重点整備地区におけるバリアフリー空間の整備を進めます。

段差や勾配が改善された歩行空間



図 150 バリアフリー化の事例

出典:仙台市 HP より作成

② 生活道路等の安全対策

・全ての人々が安全・安心に道路を利用できるよう、生活道路や通学路の安全対策や自転車利用環境の整備等を進めます。

通過交通の速度抑制



通学路の安全対策



図 151 生活道路と通学路の安全対策

出典:仙台市 HP より作成

方針3 多様な都市活動を支える交通政策の推進

(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

- 高齢者や障害者等、誰もが利用しやすく、安全・安心なバリアフリー空間を整備します。
- 日常生活に利用される生活道路の安全対策等を進めます。



▶▶▶ 施策の考え方

本市では、高齢者や障害者等の移動等の円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に推進するため、「仙台市バリアフリー基本構想(都心地区)、(泉中央地区)、(長町地区)、(北仙台地区)」を策定し、バリアフリー化を進めるとともに、さらなるバリアフリー化の促進や実効性の確保等を目的に、令和8年(2026年)3月に「仙台市バリアフリーマスタープラン」を策定しました。

バリアフリーによる移動円滑化を図ることで、誰もが自立して快適な生活を営むことのできる都市環境が形成されることから、歩行と公共交通を中心とした移動に資するバリアフリー化を実施し、すべての人にとって安全・安心な交通環境づくりを進めます。

また、日常生活に利用される道路の安全性の向上を図るため、生活道路や通学路における安全対策に取り組みます。

▶▶▶ 施策の内容

① バリアフリーマスタープラン等の推進

・歩行による回遊を誰もが安全・安心で、かつ快適にできるよう、バリアフリーマスタープラン等で設定する移動等円滑化促進地区や重点整備地区において、バリアフリー化を推進します。

段差や勾配が改善された歩行空間



エスカレーター、誘導案内設備設置



図 154 バリアフリー化の事例

出典:仙台市 HP 及び仙台市交通局資料より作成

② 生活道路等の安全対策

・全ての人々が安全・安心に道路を利用できるよう、生活道路や通学路の安全対策や自転車利用環境の整備等を進めます。

通過交通の速度抑制



通学路の安全対策



図 155 生活道路と通学路の安全対策

出典:仙台市 HP より作成

方針3 多様な都市活動を支える交通政策の推進

(3) 安全・安心な交通環境の形成

施策25 災害時における公共交通利用者への対策の実施

- ターミナル駅周辺での災害時の混乱を防ぐため、「一時滞り場所」の対応力の向上を図ります。
- 災害発生時を想定した帰宅困難者対応訓練を実施する等、共助の取り組みを行います。



施策の考え方

平成23年3月11日に発生した東日本大震災では、公共交通機関の途絶により、仙台駅等交通結節点を中心として多くの帰宅困難者が発生するとともに、指定避難所へ大量に避難するなど混乱が生じました。

本市では、この教訓を踏まえ、帰宅困難者の発生を抑制するとともに、帰宅困難者への支援を迅速に行う帰宅困難者対策に取り組んでいきます。



図 152 帰宅困難者対応指針の考え方と一時滞り場所

出典：仙台市 HP より作成

施策の内容

① 帰宅困難者対策の実施

- ・災害時に想定される帰宅困難者数(約14,000人)を一時的に受け入れる「一時滞り場所」(施設)を維持し、食料等の備蓄及び実動訓練の課題等を踏まえた適切な運営マニュアルの充実を図ります。
- ・徒歩帰宅支援、緊急避難場所への誘導、一時滞り場所への誘導等、帰宅困難者の対応訓練を実施します。



図 153 仙台駅での取り組み状況

方針3 多様な都市活動を支える交通政策の推進

(3) 安全・安心な交通環境の形成

施策25 災害時における公共交通利用者への対策の実施

- ターミナル駅周辺での災害時の混乱を防ぐため、「一時滞り場所」の対応力の向上を図ります。
- 災害発生時を想定した帰宅困難者対応訓練を実施する等、共助の取り組みを行います。



施策の考え方

平成23年3月11日に発生した東日本大震災では、公共交通機関の途絶により、仙台駅等交通結節点を中心として多くの帰宅困難者が発生するとともに、指定避難所へ大量に避難するなど混乱が生じました。

本市では、この教訓を踏まえ、帰宅困難者の発生を抑制するとともに、帰宅困難者への支援を迅速に行う帰宅困難者対策に取り組んでいきます。

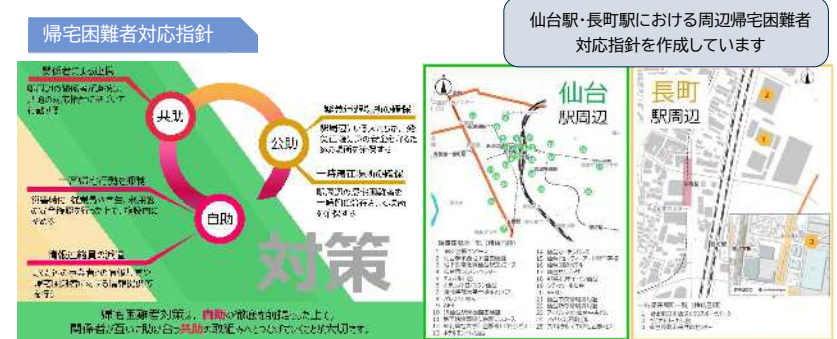


図 156 帰宅困難者対応指針の考え方と一時滞り場所

出典：仙台市 HP より作成

施策の内容

① 帰宅困難者対策の実施

- ・災害時に想定される帰宅困難者数(約14,000人)を一時的に受け入れる「一時滞り場所」(施設)を維持し、食料等の備蓄及び実動訓練の課題等を踏まえた適切な運営マニュアルの充実を図ります。
- ・徒歩帰宅支援、緊急避難場所への誘導、一時滞り場所への誘導等、帰宅困難者の対応訓練を実施します。



図 157 仙台駅での取り組み状況

4-2. 実施プログラム

本プログラムでは、3つの方針に基づき、実施主体や関係者相互の協働・支援のもと、様々な交通施策を実施します。これらの施策は、推進主体を明確にした実施プログラムを策定したうえで、施策相互の連携を図りながら総合的に展開していきます。

■実施プログラム

方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の実現	実施時期			事業種別		施策実施の役割分担						
	R3年度	R8年度	R12年度	新規	継続	延長	市民利用型企業	民間企業	官公庁	民間事業者	市民団体	自治体
(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	計画の推進	地場公共交通計画の策定	計画の推進	計画の推進	計画の推進	○	○	○	○	○	○
	施策2 バス乗降区域の拡張と指定区域における利便性の向上等の実施	バス乗降区域の設定	指定区域における乗降設備の向上等実施	実施	実施	実施	○	○	○	○	○	○
(2) 公共交通のさらなる利用やすさの向上	施策3 フォーバスの利便性向上	スマートフォンアプリの開発	スマートフォンアプリの開発	スマートフォンアプリの開発	スマートフォンアプリの開発	スマートフォンアプリの開発	○	○	○	○	○	○
	施策4 バス待合場の整備	スマートフォンアプリの導入・バス待ち場設備	スマートフォンアプリの導入・バス待ち場設備	スマートフォンアプリの導入・バス待ち場設備	スマートフォンアプリの導入・バス待ち場設備	スマートフォンアプリの導入・バス待ち場設備	○	○	○	○	○	○
施策5 駅周辺部の機能強化	駅前広場の整備	駅前広場の整備	駅前広場の整備	駅前広場の整備	駅前広場の整備	駅前広場の整備	○	○	○	○	○	○
	施策6 公共交通の情報提供や案内設備の改善	公共交通の情報提供や案内設備の改善	公共交通の情報提供や案内設備の改善	公共交通の情報提供や案内設備の改善	公共交通の情報提供や案内設備の改善	公共交通の情報提供や案内設備の改善	○	○	○	○	○	○
施策7 通勤通学等による公共交通利用の促進	通勤通学等による公共交通利用の促進	通勤通学等による公共交通利用の促進	通勤通学等による公共交通利用の促進	通勤通学等による公共交通利用の促進	通勤通学等による公共交通利用の促進	通勤通学等による公共交通利用の促進	○	○	○	○	○	○
	施策8 キャンパスバス等の利用促進	キャンパスバス等の利用促進	キャンパスバス等の利用促進	キャンパスバス等の利用促進	キャンパスバス等の利用促進	キャンパスバス等の利用促進	○	○	○	○	○	○
施策9 駅やバス・地下鉄駅周辺のバリアフリー化	駅やバス・地下鉄駅周辺のバリアフリー化	駅やバス・地下鉄駅周辺のバリアフリー化	駅やバス・地下鉄駅周辺のバリアフリー化	駅やバス・地下鉄駅周辺のバリアフリー化	駅やバス・地下鉄駅周辺のバリアフリー化	駅やバス・地下鉄駅周辺のバリアフリー化	○	○	○	○	○	○
	施策10 増設交通による地域が主体となった徒歩手段の確保・充実	増設交通による地域が主体となった徒歩手段の確保・充実	増設交通による地域が主体となった徒歩手段の確保・充実	増設交通による地域が主体となった徒歩手段の確保・充実	増設交通による地域が主体となった徒歩手段の確保・充実	増設交通による地域が主体となった徒歩手段の確保・充実	○	○	○	○	○	○
(3) みんなで育てる地域交通	施策11 増設交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備	増設交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備	増設交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備	増設交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備	増設交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備	増設交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備	○	○	○	○	○	○
	施策12 モビリティ・シェアリング等（バndaいシェア）の推進	モビリティ・シェアリング等（バndaいシェア）の推進	モビリティ・シェアリング等（バndaいシェア）の推進	モビリティ・シェアリング等（バndaいシェア）の推進	モビリティ・シェアリング等（バndaいシェア）の推進	モビリティ・シェアリング等（バndaいシェア）の推進	○	○	○	○	○	○

【関係者】から【実施主体】に変更

改訂案

4-2. 実施プログラム

本プログラムでは、3つの方針に基づき、実施主体や関係者相互の協働・支援のもと、様々な交通施策を実施します。これらの施策は、推進主体を明確にした実施プログラムを策定したうえで、施策相互の連携を図りながら総合的に展開していきます。

■実施プログラム

方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の実現	実施時期			事業種別		施策実施の役割分担						
	R3年度	R8年度	R12年度	新規	継続	延長	市民利用型企業	民間企業	官公庁	民間事業者	市民団体	自治体
(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	計画の推進	地場公共交通計画の策定	計画の推進	計画の推進	計画の推進	○	○	○	○	○	○
	施策2 バス乗降区域の拡張と指定区域における利便性の向上等の実施	バス乗降区域の設定	指定区域における乗降設備の向上等実施	実施	実施	実施	○	○	○	○	○	○
(2) 公共交通のさらなる利用やすさの向上	施策3 フォーバスの利便性向上	スマートフォンアプリの開発	スマートフォンアプリの開発	スマートフォンアプリの開発	スマートフォンアプリの開発	スマートフォンアプリの開発	○	○	○	○	○	○
	施策4 バス待ち場等の整備	スマートフォンアプリの導入・バス待ち場設備	スマートフォンアプリの導入・バス待ち場設備	スマートフォンアプリの導入・バス待ち場設備	スマートフォンアプリの導入・バス待ち場設備	スマートフォンアプリの導入・バス待ち場設備	○	○	○	○	○	○
施策5 駅周辺部の機能強化	駅前広場の整備	駅前広場の整備	駅前広場の整備	駅前広場の整備	駅前広場の整備	駅前広場の整備	○	○	○	○	○	○
	施策6 公共交通の情報提供や案内設備の改善	公共交通の情報提供や案内設備の改善	公共交通の情報提供や案内設備の改善	公共交通の情報提供や案内設備の改善	公共交通の情報提供や案内設備の改善	公共交通の情報提供や案内設備の改善	○	○	○	○	○	○
施策7 通勤通学等による公共交通利用の促進	通勤通学等による公共交通利用の促進	通勤通学等による公共交通利用の促進	通勤通学等による公共交通利用の促進	通勤通学等による公共交通利用の促進	通勤通学等による公共交通利用の促進	通勤通学等による公共交通利用の促進	○	○	○	○	○	○
	施策8 キャンパスバス等の利用促進	キャンパスバス等の利用促進	キャンパスバス等の利用促進	キャンパスバス等の利用促進	キャンパスバス等の利用促進	キャンパスバス等の利用促進	○	○	○	○	○	○
施策9 駅やバス・地下鉄駅周辺のバリアフリー化	駅やバス・地下鉄駅周辺のバリアフリー化	駅やバス・地下鉄駅周辺のバリアフリー化	駅やバス・地下鉄駅周辺のバリアフリー化	駅やバス・地下鉄駅周辺のバリアフリー化	駅やバス・地下鉄駅周辺のバリアフリー化	駅やバス・地下鉄駅周辺のバリアフリー化	○	○	○	○	○	○
	施策10 増設交通による地域が主体となった徒歩手段の確保・充実	増設交通による地域が主体となった徒歩手段の確保・充実	増設交通による地域が主体となった徒歩手段の確保・充実	増設交通による地域が主体となった徒歩手段の確保・充実	増設交通による地域が主体となった徒歩手段の確保・充実	増設交通による地域が主体となった徒歩手段の確保・充実	○	○	○	○	○	○
(3) みんなで育てる地域交通	施策11 増設交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備	増設交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備	増設交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備	増設交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備	増設交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備	増設交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備	○	○	○	○	○	○
	施策12 モビリティ・シェアリング等の推進（バndaいシェア）の推進	モビリティ・シェアリング等の推進（バndaいシェア）の推進	モビリティ・シェアリング等の推進（バndaいシェア）の推進	モビリティ・シェアリング等の推進（バndaいシェア）の推進	モビリティ・シェアリング等の推進（バndaいシェア）の推進	モビリティ・シェアリング等の推進（バndaいシェア）の推進	○	○	○	○	○	○

現



4.3. モニタリング指標の設定

「交通の将来目標」に対する新たな課題や達成度についての確認などを行い、その後の施策推進、評価等に役立つとともに、市民・交通事業者・行政で広く問題・課題意識を共有化し、相互の連携、協力のもとで施策推進を図るために、モニタリング指標を設定します。

モニタリング指標は、施策の直接的な効果として把握できる指標を基本とし、データの取得容易性も考慮して設定します。また、施策の検討状況やデータ収集に関する最新の技術動向等により、指標の追加や見直しを検討します。

■モニタリング指標

方針	方針	指標	測定対象	使用ツール	調査年度	実施の方向
方針1	質の高い公共交通を中心とした都市交通の発展	・公共交通機関（鉄道、バス、地域交通）利用満足度	・各施策の総合的な効果として、市民の公共交通に対する満足度を確保する。	・公共交通利用者満足度調査	毎年	+
		・バス路線区間のバス利用者数	・バス路線区間を走行する路線バス（バス）の利用状況を確保する。	・自治市交通関係資料（ICカードデータ等）、地域交通関係資料	毎年	+
		・タクシー（バス）の利用者数	・タクシーと地場をつなぐ交通の利便性を確保する。	・自治市交通関係資料（ICカードデータ等）、地域交通関係資料	毎年	+
		・タクシーの乗客年間商品消費額	・タクシーの移動を担うタクシーの利用率を確保する。	・各部署関係資料（ICカードデータ等）、自治市交通関係資料	毎年	+
方針2	賑わいや個性の向上を図る	・中心部の歩行者数	・中心部の賑わい状況として、商店街の歩行者状況により確認する。	・自治市歩行者数調査（自治市歩道）	毎年	+
		・中心部の歩行者の滞在時間	・中心部の歩行者による滞在時間を確認する。	・歩行者調査アンケート調査（自治市）	3年ごと	+
		・中心部の小売業年間商品消費額	・中心部における注ぎポイントに関する事業活動の状況を確保する。	・自治市関係資料	5年ごと	+
		・中心部の歩行者年間歩数	・中心部の歩行者を担う歩行者の利用状況を確保する。 ・まちの賑わいを活かす歩行者の歩数を確保する。	・歩行者調査アンケート調査（自治市） ・自治市関係資料	毎年 毎年	+
方針3	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	・路上駐車状況	・歩道の歩行者数	・道路関係等関係資料（自治市）	3年ごと	-
		・路上駐車状況	・歩道の歩行者数	・道路関係等関係資料（自治市）	3年ごと	-
		・路上駐車状況	・歩道の歩行者数	・道路関係等関係資料（自治市）	3年ごと	-
		・路上駐車状況	・歩道の歩行者数	・道路関係等関係資料（自治市）	3年ごと	-

改訂案

4.3. モニタリング指標の設定

「交通の将来目標」に対する新たな課題や達成度についての確認などを行い、その後の施策推進、評価等に役立つとともに、市民・交通事業者・行政で広く問題・課題意識を共有化し、相互の連携、協力のもとで施策推進を図るために、モニタリング指標を設定します。

モニタリング指標は、施策の直接的な効果として把握できる指標を基本とし、データの取得容易性も考慮して設定します。また、施策の検討状況やデータ収集に関する最新の技術動向等により、指標の追加や見直しを検討します。

■モニタリング指標

方針	方針	指標	測定対象	使用ツール	調査年度	実施の方向
方針1	質の高い公共交通を中心とした都市交通の発展	・公共交通機関（鉄道、バス、地域交通）利用満足度	・各施策の総合的な効果として、市民の公共交通に対する満足度を確保する。	・公共交通利用者満足度調査	毎年	+
		・バス路線区間のバス利用者数	・バス路線区間を走行する路線バス（バス）の利用状況を確保する。	・自治市交通関係資料（ICカードデータ等）、地域交通関係資料	毎年	+
		・タクシー（バス）の利用者数	・タクシーと地場をつなぐ交通の利便性を確保する。	・自治市交通関係資料（ICカードデータ等）、自治市交通関係資料	毎年	+
		・タクシーの乗客年間商品消費額	・タクシーの移動を担うタクシーの利用率を確保する。	・各部署関係資料（ICカードデータ等）、自治市交通関係資料	毎年	+
方針2	賑わいや個性の向上を図る	・中心部の歩行者数	・中心部の賑わい状況として、商店街の歩行者状況により確認する。	・自治市歩行者数調査（自治市歩道）	毎年	+
		・中心部の歩行者の滞在時間	・中心部の歩行者による滞在時間を確認する。	・歩行者調査アンケート調査（自治市）	3年ごと	+
		・中心部の小売業年間商品消費額	・中心部における注ぎポイントに関する事業活動の状況を確保する。	・自治市関係資料	5年ごと	+
		・中心部の歩行者年間歩数	・中心部の歩行者を担う歩行者の利用状況を確保する。 ・まちの賑わいを活かす歩行者の歩数を確保する。	・歩行者調査アンケート調査（自治市） ・自治市関係資料	毎年 毎年	+
方針3	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	・路上駐車状況	・歩道の歩行者数	・道路関係等関係資料（自治市）	3年ごと	-
		・路上駐車状況	・歩道の歩行者数	・道路関係等関係資料（自治市）	3年ごと	-
		・路上駐車状況	・歩道の歩行者数	・道路関係等関係資料（自治市）	3年ごと	-
		・路上駐車状況	・歩道の歩行者数	・道路関係等関係資料（自治市）	3年ごと	-

## 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 154 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 155 計画の進行管理（PDCAサイクル）イメージ

## 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

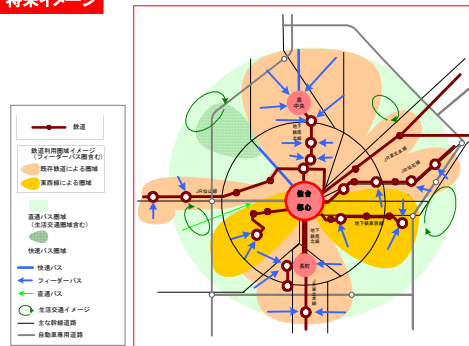
公共交通の利便性向上により暮らしやすさを確保し、にぎわいのあるまちを市民の皆さんとともにつけていきます。

■基本方針

<p><b>方針1</b> 公共交通をさらに便利にします</p> <p>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。</p>	<p><b>方針2</b> 都心の交通環境をもっと快適にします</p> <p>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。</p>	<p><b>方針3</b> 市民協働の取り組みで地域の足を確保します</p> <p>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。</p>
--	---	---

■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



(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

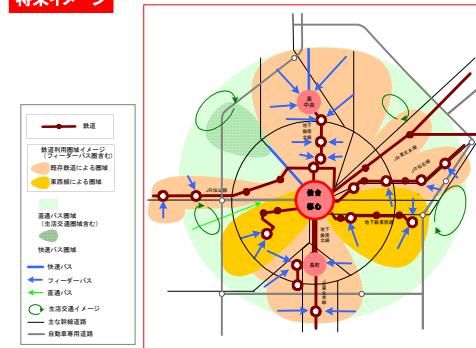
公共交通の利便性向上により暮らしやすさを確保し、にぎわいのあるまちを市民の皆さんとともにつけていきます。

■基本方針

<p><b>方針1</b> 公共交通をさらに便利にします</p> <p>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。</p>	<p><b>方針2</b> 都心の交通環境をもっと快適にします</p> <p>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。</p>	<p><b>方針3</b> 市民協働の取り組みで地域の足を確保します</p> <p>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。</p>
--	---	---

■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

方針1 公共交通をさらに便利にします

【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。

①鉄道を中心とした交通体系を構築します	
②既存鉄道の機能強化	◎
③鉄道と連携したバス路線への再編	△
④交通結節機能の強化	◎
⑤新たな道路網の構築	○
⑥利用しやすい交通サービスを提供します	○
⑦鉄道とバスの乗り換え利便性向上	○
⑧利用しやすい運賃	○
⑨IC乗車券の導入	◎
⑩案内表示の拡充	○
⑪交通施設内のバリアフリー推進	○
⑫運賃にやさしい交通手段への転換をすすめます	○
⑬自転車利用の促進	○
⑭高度な自動利用からの転換	○
⑮バスのダイヤの推進	○

方針2 都心の交通環境をもっと快適にします

①都心の交通環境を改善します	
②心台駅前東西の駅前広場の機能強化	○
③心台駅東西自由通路の整備	◎
④高速バスターミナルの整備	△
⑤空間の再構成	○
⑥安心しで移動できる交通環境を整備します	◎
⑦コミュニティサイクルの導入	○
⑧歩行空間のバリアフリーの推進	○
⑨方針3 市民協働の取り組みで地域の足を確保します	○
⑩路線バスの維持	○
⑪市民協働による生活交通の確保	○
⑫地域の暮らしを支える道路整備	○

2. 実施施策の取り組み評価

方針1 公共交通をさらに便利にします

【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。

① 鉄道を中心とした交通体系を構築します	
② 地下鉄東西線延伸	◎
③ 既存鉄道の機能強化	△
④ 鉄道と連携したバス路線への再編	◎
⑤ 交通結節機能の強化	◎
⑥ 新たな道路網の構築	○
⑦ 利用しやすい交通サービスを提供します	○
⑧ 鉄道とバスの乗り換え利便性向上	○
⑨ 利用しやすい運賃	○
⑩ IC乗車券の導入	◎
⑪ 案内表示の拡充	○
⑫ 交通施設内のバリアフリー推進	○
⑬ 運賃にやさしい交通手段への転換をすすめます	○
⑭ 自転車利用の促進	○
⑮ 高度な自動利用からの転換	○
⑯ バスのダイヤの推進	○

方針2 都心の交通環境をもっと快適にします

① 都心の交通環境を改善します	
② 心台駅前東西の駅前広場の機能強化	○
③ 心台駅東西自由通路の整備	◎
④ 高速バスターミナルの整備	△
⑤ 空間の再構成	○
⑥ 安心しで移動できる交通環境を整備します	◎
⑦ コミュニティサイクルの導入	○
⑧ 歩行空間のバリアフリーの推進	○
⑨ 方針3 市民協働の取り組みで地域の足を確保します	○
⑩ 路線バスの維持	○
⑪ 市民協働による生活交通の確保	○
⑫ 地域の暮らしを支える道路整備	○

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

(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)	・東西線整備や山台駅前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	・東武線開業により一時減少しましたが、その後は概ね回復傾向です。
4) 新幹線乗車数	20,439 人/日	27,771 人/日	・東武線開業の延伸や新青森駅開業等により、新幹線山台駅の乗車数は、大きく増加しました。
5) 駅前広場整備進捗	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、東西線開業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 86.9 % (H28) 市営バス 87.0 % (H28)	89.6 % (H30) 89.5 % (H30)	・icoca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/1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	・ドコモ/ソフトバンク/NTT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 駅舎: 73 % 南北線 駅舎: 100 % 東西線 駅舎: 100 % バス※ 110 車両	JR 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。未整備の駅舎は、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。 ・ノンスト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/d)	1883(t-C/d)	・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) 自転車走行距離延長	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) 主要幹線沿線の徒歩台数	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、その後は真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 20,952 m(H24) 専用 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)カーシェア参加者数	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。

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

(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)	・東西線整備や山台駅前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、その後は概ね回復傾向です。
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、新幹線山台駅の乗車数は、大きく増加しました。
5) 駅前広場整備進捗	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、東西線開業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 86.9 % (H28) 市営バス 87.0 % (H28)	89.6 % (H30) 89.5 % (H30)	・icoca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/1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	・ドコモ/ソフトバンク/NTT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 駅舎: 73 % 南北線 駅舎: 100 % 東西線 駅舎: 100 % バス※ 110 車両	JR 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。未整備の駅舎は、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。 ・ノンスト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) 自転車走行距離延長	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) 主要幹線沿線の徒歩台数	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、その後は真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 20,952 m (H24) 専用 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)カーシェア参加者数	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

モーターバイク指標		指標値(H22)	指標値(H30)	結果
17) 都心部歩行者通行量	平日	34,865 人	37,748 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。
	休日	43,846 人	46,454 人	
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

モーターバイク指標		指標値(H22)	指標値(H30)	結果
21) 自転車事故の削減	事故件数	1,083 件/年	640 件/年	・事故件数、死者数ともに大きく減少しました。
	死者数	1,099 人/年	650 人/年	
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) バイクツー一連歩 (歩道)		10.3% (H27)	39.8% (H30)	・都心部における歩道のバイクツー一化は着実に進捗しています。

改訂案

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

モーターバイク指標		指標値(H22)	指標値(H30)	結果
24) 生活交通の運送回次数	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。
	【宮城交通】	—	—	
25) 路線バス 営業キロ、走行キロ	営業キロ	502.2 km	511.2 km	・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。
	23,680 km/日	17,904 km/日	【市営バス】	
	【市営バス】	568.3 km	—	
	584.2 km	36,890 km/日	—	
26) 生活交通の利用者数		8,376 人/年 4,024 人/年	5,623 人/年 —	・減少傾向にあります。

現

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

モーターバイク指標		指標値(H22)	指標値(H30)	結果
17) 都心部歩行者通行量	平日	34,865 人	37,748 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。
	休日	43,846 人	46,454 人	
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

モーターバイク指標		指標値(H22)	指標値(H30)	結果
21) 自転車事故の削減	事故件数	1,083 件/年	640 件/年	・事故件数、死者数ともに大きく減少しました。
	死者数	1,099 人/年	650 人/年	
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) バイクツー一連歩 (歩道)		10.3% (H27)	39.8% (H30)	・都心部における歩道のバイクツー一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

モーターバイク指標		指標値(H22)	指標値(H30)	結果
24) 生活交通の運送回次数	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。
	【宮城交通】	—	—	
25) 路線バス 営業キロ、走行キロ	営業キロ	502.2 km	511.2 km	・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。 ・減少傾向にあります。
	23,680 km/日	17,904 km/日	【市営バス】	
	【市営バス】	568.3 km	—	
	584.2 km	36,890 km/日	—	
26) 生活交通の利用者数		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。
コミュニティサイクル	■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な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うえて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	■商店街等において警察と連携して一般車両の通行を制限し、歩行者や自転車の回遊性とバス等の公共交通機関の利便性の向上を図るもの。

## 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な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うえて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	■ <u>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、商店街などで自転車の通行を制限し、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。</u>

表2 用語の説明 (2/3)

用語	説明
トリップ	<p>■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。</p>
二次交通	<p>■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。</p>
乗合タクシー	<p>■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。</p>
パーク&ライド	<p>■市街地への自動車の流入を抑制するための対策で、市街地周辺部に駐車し、市街地では公共交通機関を利用するシステムのこと。</p>
パーソントリップ調査	<p>■「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。</p> <p>■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。</p>
発生集中量	<p>■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」。</p>
発生量/集中量	<p>■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」。</p>
PTPS	<p>■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。</p>

表2 用語の説明(2/3)

用語	説明
トリップ	<p>■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。</p>
二次交通	<p>■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。</p>
乗合タクシー	<p>■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。</p>
パーク&ライド	<p>■市街地への自動車の流入を抑制するため、<u>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。</u></p>
パーソントリップ調査	<p>■「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。</p> <p>■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。</p>
発生集中量	<p>■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」。</p>
発生量/集中量	<p>■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」。</p>
PTPS	<p>■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。</p>

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。
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。

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。
<u>フリッジパーキング</u>	■ <u>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。</u>
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設部都市・住宅整備課長	柳田 穰
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	高澤 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)

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設部都市・住宅整備課長	柳田 穰
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	高澤 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

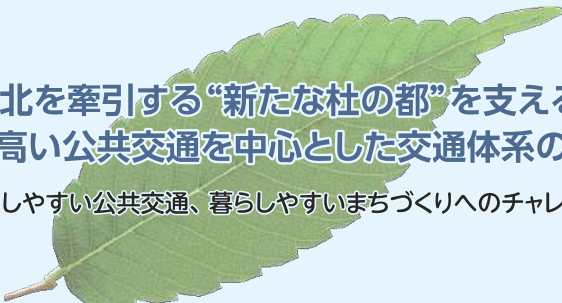
(令和3年2月時点)

## 2. 検討経緯

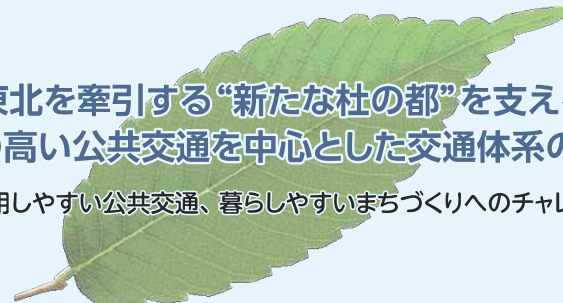
令和元年 9月 11日	第1回仙台市交通政策推進協議会
令和元年 11月 15日	第2回仙台市交通政策推進協議会
令和2年 1月 28日	第3回仙台市交通政策推進協議会
令和2年 3月 18日	第4回仙台市交通政策推進協議会
令和2年 9月 9日	第5回仙台市交通政策推進協議会
令和3年 2月 2日	第6回仙台市交通政策推進協議会
令和3年 3月	せんだい都市交通プラン策定

## 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～



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

仙台市 都市整備局 総合交通政策部 交通政策課  
〒980-8671 仙台市青葉区二日町12-34二日町第五仮庁舎9階  
電話：022-214-8302 ファクス：022-211-0017  
電子メール：tos009510@city.sendai.jp