令和8年度　第2回交通政策推進協議会資料

仙台市地域公共交通計画（素案）について

- ✅1. 計画の概要・これまでの経過
- ✅2. 見直しのポイント
- ✅3. 次期計画の構成
- ✅4. 変更内容
- ✅5. 今後の予定

1.計画の概要・これまでの経過

■ 計画の概要

✅ 本市では、令和4年3月に策定した「仙台市地域公共交通計画」（令和4～8年度）に基づき、市民や交通事業者等と連携しながら、**持続可能な公共交通ネットワークの構築や公共交通の利用促進**に取り組んできた。

✅ 現計画は令和8年度末をもって計画期間が終了することから、次期計画（令和9～13年度）の策定に向けて見直しを行うものである。見直しにあたっては、**人口減少や高齢化の進展、運転士不足の深刻化など、公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、将来の公共交通ネットワークや各種施策の方向性について検討**を行った。

✅ 本資料は、これまでの議論を踏まえ作成した**計画素案の概要**を取りまとめたものである。

■ これまでの経緯

✅令和4年3月　　地域公共交通計画策定

✅令和4～8年度　計画に基づく施策推進

✅令和7年～　　次期計画の検討開始
【公共交通ワーキング・交通政策推進協議会での議論】
⇒公共交通の現状分析や将来需要の整理を行うとともに、公共交通ネットワーク、エリア設定、サービス水準及び施策体系等について検討

✅令和8年6月　　第1回交通政策推進協議会（骨子案提示）

✅令和8年9月　　第2回交通政策推進協議会（素案提示）　←今回

2.見直しのポイント

■ 改定の背景

現行計画は令和８年度で計画期間が終了することから、令和９～13年度を計画期間とする次期計画を策定します。

人口減少・高齢化
運転士不足
路線バス利用者の減少
新技術の進展

→ 公共交通を取り巻く環境の変化 → 持続可能な公共交通ネットワークへの再構築が必要

■ 基本的な考え方

公共交通を取り巻く環境変化を踏まえ、『持続可能性』をより重視しつつ、『新たな移動手段への対応』の視点を加え、現行計画を見直します。

※交通局の「路線再編のあり方」と整合を図ります。

■ 見直しの３つのポイント

POINT① 持続可能な公共交通ネットワークへの再構築
- 「市民の利便性」と「バス事業者の生産性」の両立
- 幹線・フィーダー路線等の役割分担の明確化
- エリア・区間設定の再整理

POINT② 公共交通サービスの維持・確保
- 運行確保に向けた支援策の位置づけ
- 運賃制度（乗継割引等）の検討

POINT③ 新たな移動手段への対応
- 地域特性に応じた交通手段の最適化（AIオンデマンド・公共ライドシェア等の活用）
- 新技術を活用したサービスの検討

3. 次期計画の構成

01 計画の基本事項
1.1 計画策定の趣旨・目的　1.2 本計画の位置づけ及び関連する計画等
1.3 計画の区域　1.4 計画の期間　1.5公共交通の定義
1.6 関連する計画の整理　1.7 SDGs(持続可能な開発目標)との関係性　1.8ダイバーシティ推進指針

新たに項目を追加。
市の上位計画との整合を強化。

02 前計画の振り返り

新たに項目を追加。
5年間の取組成果と課題を整理。

03 公共交通に関する現状と課題
3.1 仙台市の公共交通及び公共交通をとりまく現状
3.2 仙台市の公共交通の課題

最新データを反映し現状・課題を更新。
人口減少・高齢化、路線バス利用者の減少、運転士不足等を反映。

04 公共交通に関する目標及び基本方針
4.1 公共交通に関する目標
4.2 公共交通に関する基本方針

現状を踏まえ目標・方針を一部見直し。
持続可能性・生産性の向上と新たな取組への挑戦を反映。

05 公共交通ネットワーク
5.1 公共交通ネットワークの考え方
5.2 公共交通ネットワークの構築

ネットワークの考え方や区分を再整理。
路線の役割分担やエリア設定を見直し。

06 公共交通体系を実現するための施策
6.1 地域公共交通計画の取組内容
6.2 施策概要及び取組方針

施策体系を再構築。
運行確保、運賃施策、新たなモビリティ等を反映。

07 地域公共交通特定事業

利便増進実施計画の更新。
今後5年間の重点事業を位置付け。

08 評価指標・推進体制等
8.1 計画の評価指標
8.2 推進体制

評価指標の再設定

※主な変更内容
- 新規追加
- 見直し
- 時点修正・更新

4. 変更内容（1章　計画の基本事項）

01 基本事項

【仙台市ダイバーシティ推進指針との関係性】

「仙台市ダイバーシティ推進指針」は、性別、年齢、国籍、障害の有無などにかかわらず、すべての市民が互いの多様性を認め合い、ともに生きることができる社会の実現を目指すもの。

基本的理念

仙台の歴史・文化・都市個性※の尊重

▶日本初となる大学への女子学生入学や、官民による幅広い女子教育、留学生への門戸開放など、多様な人材を受け入れ、学都の礎を築いてきました。全国に先駆けたバリアフリー※まちづくり、多様な主体が担う防災・減災の取り組み等、本市には多様性を尊重する文化や、市民の主体的な行動力が受け継がれています。こうした歴史や文化、市民協働※といった都市個性※を大切にし、ダイバーシティまちづくりの推進力に変えていきます。

多様な主体の参画

▶多様な主体が参画し、さまざまな価値観や発想、視点が交わることで、新しい気づきやチャレンジが生まれ、施策の深まりや地域課題の解決にもつながります。「当事者が関わる」、「いろいろな場所やテーマによる参加や議論の場を設ける」、「さまざまな機関や団体、事業者と連携する」などの取り組みを積極的に検討・実施します。

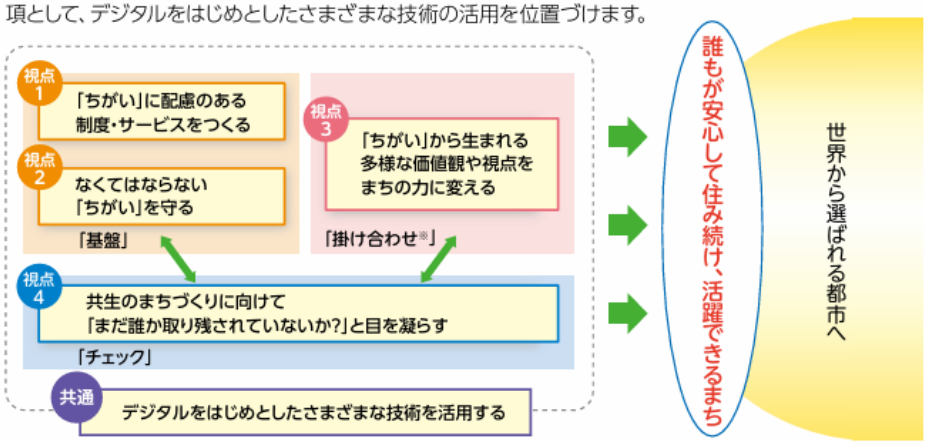
地域への展開

▶調和のとれたダイバーシティまちづくりのためには、市民理解を深め、行動変容につなげていくことが重要です。さまざまな機会を通じ、多様性に触れ、理解するための取り組みを推進します。

▶本市の取り組みの発信等により、市民活動や企業活動におけるダイバーシティ推進の機運を醸成します。民間の発想やスピード感をダイバーシティまちづくりに生かすため、積極的な官民連携により地域全体で進めていきます。

取り組みの視点

基本的理念を踏まえ、施策を検討・実施する際に考慮すべき視点として以下の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づけます。



公共交通は、高齢者、障害者、子ども、子育て世帯、外国人、観光客など、多様な人々の日常生活や社会参加を支える重要な移動手段である。
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、多様な利用者のニーズに配慮し、誰もが利用しやすい公共交通環境の形成を進めていく。

4. 変更内容（2章　前計画の振り返り）

02 前計画の振り返り

■ 現計画の主な成果

現計画（令和4年度～令和8年度）に基づき、市民や交通事業者と連携しながら、**持続可能な公共交通ネットワークの構築**や**公共交通の利用促進**などの各種施策を推進してきました。

❶「せんだいバスFREE＋」（令和6年10月利用開始）



・宮城交通と市バスが乗り放題となる通学定期券の販売を開始。

・学生の移動支援と公共交通の利用促進に寄与。

❷八木山ラインのダイヤ調整（令和5年4月開始）



・市バスと宮城交通が運行する「八木山ライン」のダイヤ調整を実施。

・待ち時間の短縮や時刻表のパターン化などにより、利便性向上に寄与。

❸都心循環線の新設（令和5年10月開始）



・都心部の回遊性向上と公共交通の利用促進を目的に、仙台都心循環バス「まちのり『チョコット』with ラプラス」の運行を開始。

・仙台駅と都心部の主要拠点を結ぶ循環運行により移動利便性が向上。

❹地域交通の導入



・地域主体による地域交通の導入を継続的に支援し、地域交通の導入地区数は10地区まで拡大。

・地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保が着実に推進。

❺モビリティマネジメント（交通フェスタなど）



・公共交通の利用促進に向け、モビリティ・マネジメントを継続的に推進。

・「魅力いっぱい！交通フェスタ」では、公共交通の利用促進に向けたPRを実施。

4. 変更内容（2章　前計画の振り返り）

後日、R7のデータに更新

■ 評価指標の推移　●進展（目標達成又は達成が見込まれる）　▲改善傾向（一定の改善が見られるが目標までは及ばない見込み）

区分	評価指標（主なもの）	R1年度（基準値）	R4年度	R5年度	R6年度（最新値）	目標値（R8年度末時点）	評価（R6時点）
目標に基づく指標（総合）	公共交通利用者満足度（全体）	－	72.1%	74.3%	75.6%	80.0%	● 進展
	JR・地下鉄の満足度	－	77.0%	78.8%	80.2%	82.0%	● 進展
	路線バスの満足度	－	67.5%	69.3%	70.4%	72.0%	● 進展
	地域交通の満足度	－	70.0%	71.9%	73.8%	76.0%	● 進展
基本方針1 公共交通軸の形成・機能強化	JR・地下鉄利用者数（百万人）	167（JR76／地下鉄91）	150（JR67／地下鉄83）	162（JR72／地下鉄90）	168（JR75／地下鉄93）	176（JR76／地下鉄100）	● 進展
	バス幹線・準幹線・フィーダー利用者数（百万人）	47	40	42	43	47	▲ 改善傾向
	路線バス1便あたり利用者数（人／便）	27.4	25.2	26.9	28.5	27.4	● 進展
基本方針2 路線バスの利便性向上	利便増進実施計画の策定・実施	－	R5.3策定	R6.3変更	R6.10変更 R7.3変更	実施計画の策定及び実施	● 進展
	バス事業者の営業収支比率 ・公営企業（市バス） ・民間企業（宮城交通）	67.9% 83.9%	59.8% 77.1%	62.3% 79.9%	62.6% 88.5%	71.7%以上 経営の健全化	▲ 改善傾向 ▲ 改善傾向
基本方針3 地域交通の維持・確保・充実	地域交通導入地区数（地区）	2	5	5	9	10	● 進展
	地域交通利用者数（人）	8,428	13,700	13,473	19,311	19,710	● 進展
	地域との意見交換実施地区数（地区）	2	11	12	13	15	● 進展
基本方針4 都心回遊交通の強化	都心部歩行者通行量（人／日）（平日／休日）	40,062／49,007	29,426／38,138	35,351／39,908	37,508／42,292	45,000／55,000	▲ 改善傾向
	都心における公共交通利用者数（万人）	164	133	143	147	164（R1までの回復）	▲ 改善傾向
基本方針5 公共交通のシームレス化・利用促進	せんだい市バス・地下鉄ナビアクセス件数（百万件）	19.0	12.5	14.6	16.3	19.0（R1までの回復）	● 進展
	キャッシュレス決済乗車券利用率（路線バス）	91.8%	93.8%	93.6%	94.1%	95.0%	● 進展
	低床バス（ノンステップバス）導入率	68.4%	80.8%	83.7%	86.2%	96.0%	▲ 改善傾向

【成果】
地域交通の導入や公共交通利用促進など、計画に位置付けた施策を着実に推進した結果、公共交通利用満足度や地域交通導入地区数、地域交通利用者数など、多くの評価指標で進展または改善傾向が確認された。これにより、地域の実情に応じた移動手段の確保や公共交通サービスの充実が図られた。

【課題】
JR・地下鉄や路線バスの利用者数、都心部における公共交通利用者数などは回復傾向にあるものの、目標値には達していない状況。
また、前計画の策定以降、公共交通を取り巻く社会情勢や事業環境は大きく変化しており、これらを踏まえた対応が求められている。

4. 変更内容（3章　現状と課題）

03 公共交通に関する現状と課題



4. 変更内容（4章　目標及び基本方針）

04 公共交通に関する目標及び基本方針

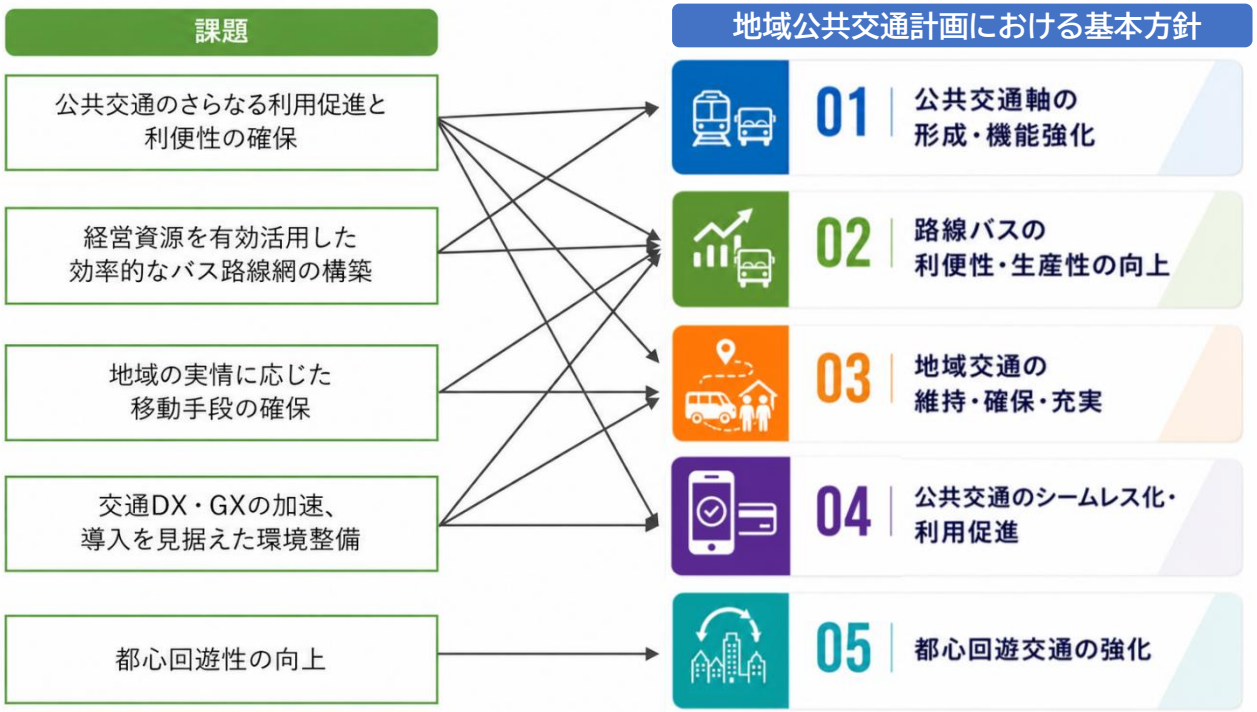
■目標

市民との協働により、地域の実情に合った、
誰もが利用しやすく質の高い公共交通※1を持続的に確保し、
自由に移動ができる生活の実現とまちなか※2の賑わい向上をめざします。

本市では、これまで形成してきた鉄道を基軸とした公共交通ネットワークを活かしながら、人口減少や高齢化の進展、運転士不足など、公共交通を取り巻く環境の変化に対応していく必要があります。

このため、市民や地域との協働のもと、意見交換を重ねながら、持続可能な公共交通サービスの維持・改善に取り組むとともに、**地域の実情に応じた新たな取組**にも挑戦します。

■基本方針

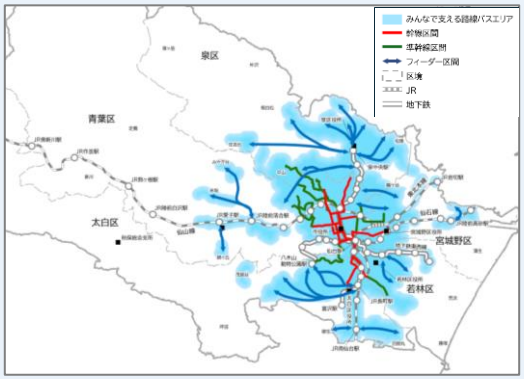


4. 変更内容（5章　公共交通ネットワーク）

05 公共交通ネットワーク

みんなで支える路線バスエリア

（人口や施設が集積し、一定の利用需要が見込まれる地域について、鉄道や路線バスを中心とした公共交通サービスの維持・確保を図るエリア）



バス幹線区間

都心への高い移動需要を支える区間

▶多車線道路を運行し、沿線に高い利用需要が見込まれる区間です。鉄道に準じた高いサービス水準により、都心へのアクセスを担う主要な公共交通軸として、運行本数の確保や走行環境の改善等により、定時性・速達性に優れた移動を支えます。

バス準幹線区間

地域と都心を結ぶ区間

▶高い利用需要が見込まれる区間として、バス幹線区間を補完し、一定のサービス水準により、都心へのアクセスを担う主要な区間です。運行本数の確保や利便性向上を図り、地域と都心との移動を支えます。

フィーダー区間

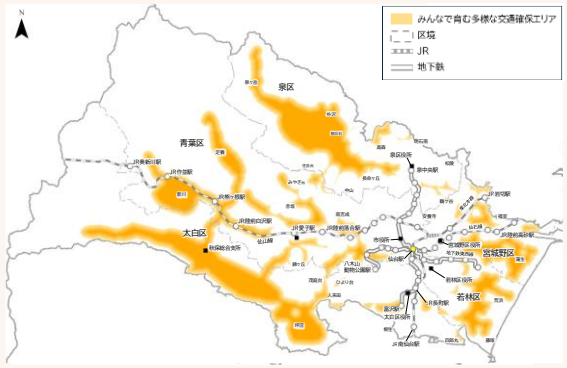
地域と鉄道駅を結ぶ区間

▶一定の利用需要が見込まれる地域から鉄道駅へのアクセスを担う区間です。鉄道との円滑な乗継ぎを確保し、公共交通ネットワークを生かした移動手段の確保と利便性向上を図ります。

※支えるエリアには、上記3つの区間に該当しない路線もあります。

みんなで育む多様な交通確保エリア

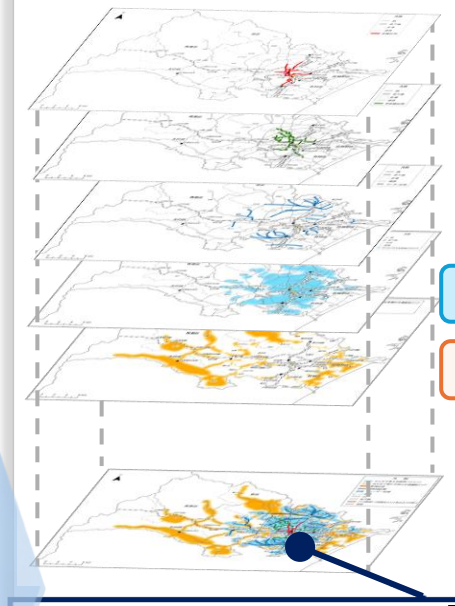
（地域、交通事業者、行政の三者で意見交換を行いながら、地域の実情に応じた路線バスや地域交通等の交通サービスのうち適した移動手段を検討するエリア）



みんなで育む多様な交通確保エリア

▶郊外部等を中心に人口が点在しているなど、路線バスによる輸送需要の確保が課題と考えられるエリアです。
地域の利用実態や観光需要なども踏まえながら、路線バスの維持・改善や運行形態の見直し、地域交通の導入などを検討し、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保を目指します。

公共交通ネットワークの全体像



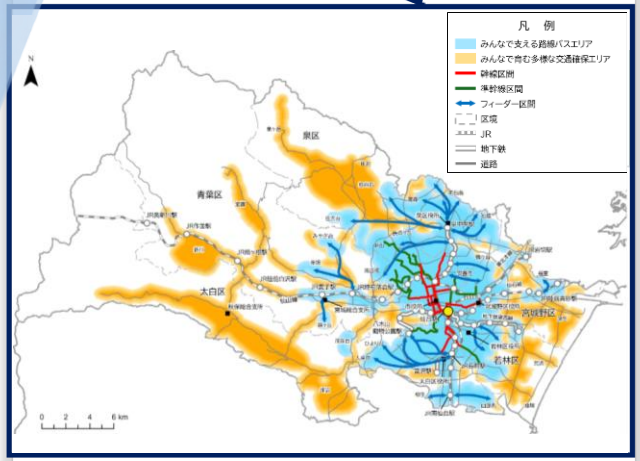
バス幹線区間

バス準幹線区間

フィーダー区間

みんなで支える路線バスエリア

みんなで育む多様な交通確保エリア



※エリア及び各区間の設定は、社会情勢やバス利用状況等の変化を踏まえ、必要に応じて見直します。

4. 変更内容（5章　公共交通ネットワーク）

05 公共交通ネットワーク

【分類基準及びサービスレベルの設定】

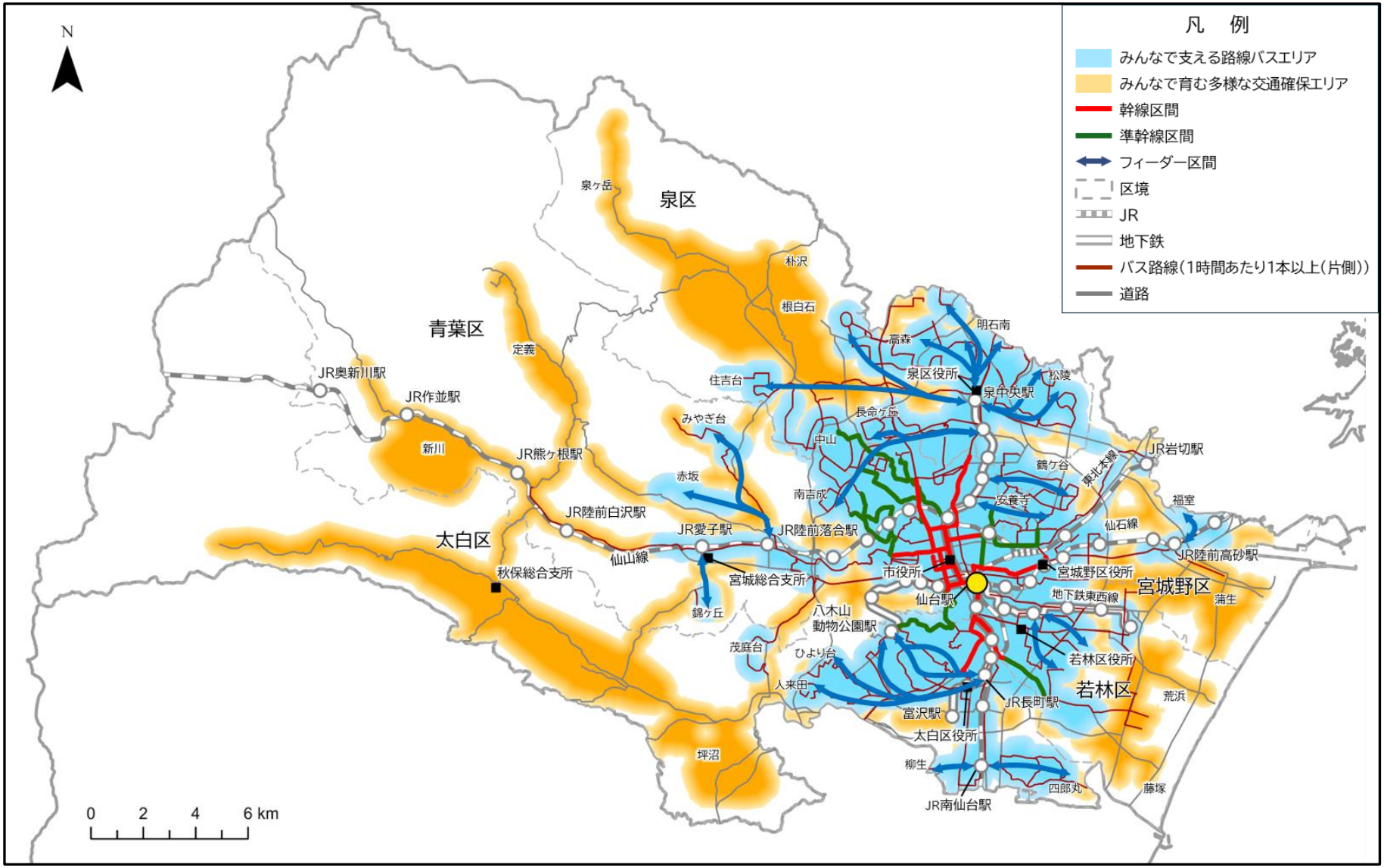
分類	分類基準 (※1)	サービスレベル（目安） (※2)
みんなで支える路線バスエリア	• 沿線の夜間人口密度40人/ha以上（R2国勢調査） • 乗降者数50人/日以上のバス停 または 平均乗車人数5人以上の区間	1時間あたり 1本以上（片側）
バス幹線区間	• 都心アクセス型路線 • 沿線の夜間人口密度60人/ha以上（R2国勢調査） • 沿道施設立地8箇所/㎞以上 • 乗車人数1,000人/日以上の区間　かつ　系統数が3系統以上 ※鉄道と完全に並走する区間は除外 ※多車線道路（上り方向2車線以上）	1時間あたり 3本以上（片側）
バス準幹線区間	• 都心アクセス型路線 • 沿線の夜間人口密度60人/ha以上（R2国勢調査） • 沿道施設立地8箇所/㎞以上 • 乗車人数1,000人/日以上の区間 ※鉄道と完全に並走する区間は除外 ※片側1車線道路でも対象とする	1時間あたり 2本以上（片側）
フィーダー区間	• 沿線の夜間人口密度40人/ha以上（R2国勢調査）のエリアと JR・地下鉄（駅前広場等整備済み）の駅を結ぶ区間	1時間あたり 1本以上（片側）
みんなで育む多様な交通確保エリア	• みんなで支える路線バスエリアの基準未満となる区間の沿線 • 地域交通の運行が行われている区域	―

※1分類基準について
・各エリア、各区間の分類基準は、それぞれ全てを満たすものとします。
・すでに地域交通が運行されており、地域交通が地域内の移動を担っている区域は分類基準を満たしても当該エリアには含めません。
※2サービスレベル（目安）について
・サービスレベル（目安）は、「みんなで支える路線バスエリア」において、利用が比較的少ない日中の時間帯においても、徒歩圏内（概ね500m）にあるいずれかのバス停から、一定水準の公共交通サービスを利用できる状態を想定したものです。このため、個々のバス停で一律に当該サービスレベルを確保するものではありません。また、朝夕など利用が多い時間帯については、利用状況に応じたサービスの確保を基本とします。

4. 変更内容（5章　公共交通ネットワーク）

05 公共交通ネットワーク

【公共交通ネットワーク図】



【参考】現計画における公共交通ネットワーク

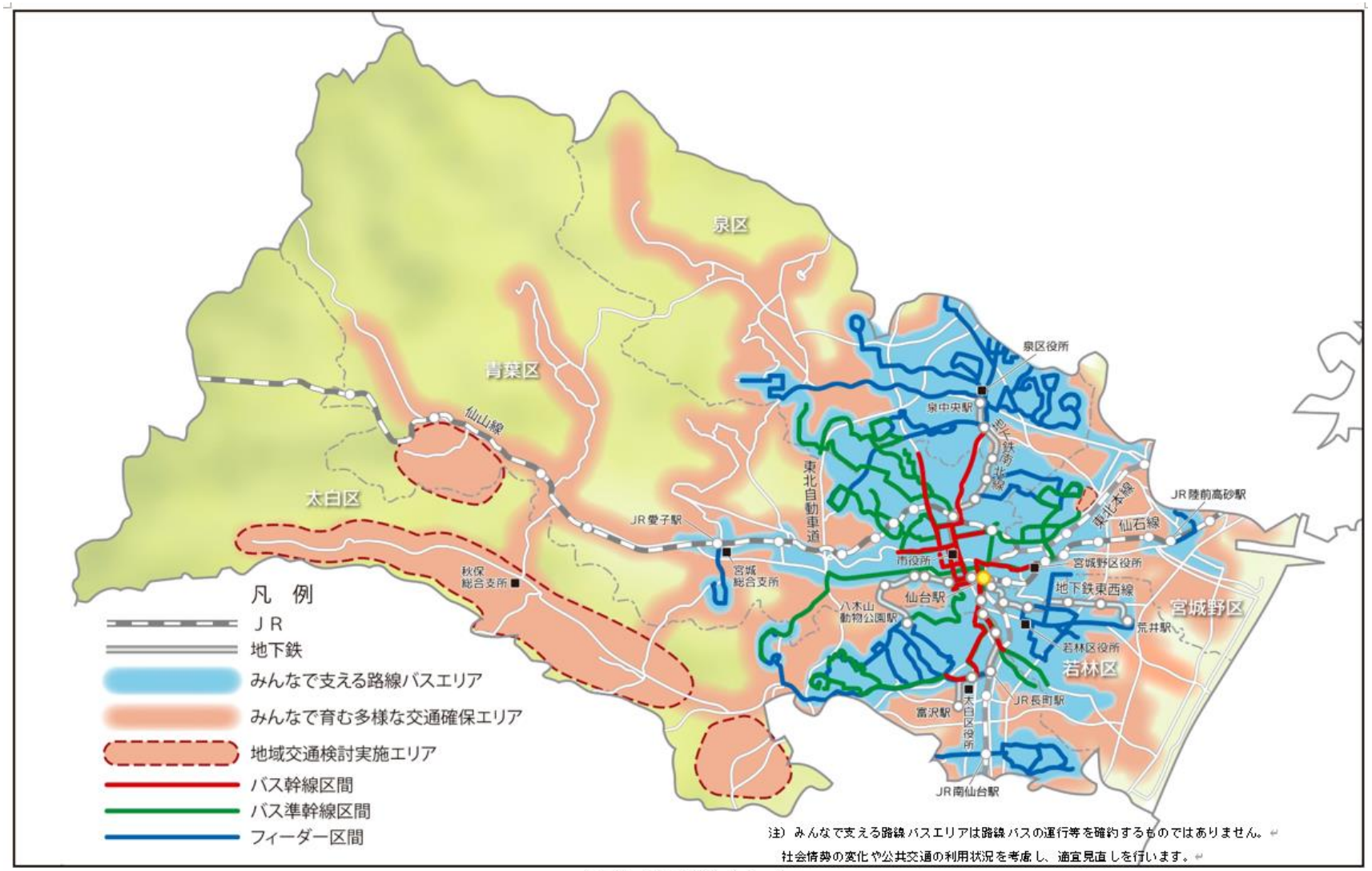


図 4-9　公共交通ネットワーク

4. 変更内容（6章　施策）

06 公共交通体系を実現するための施策

【地域公共交通計画で取組む施策の一覧】

公共交通の基本方針	個別施策	取組内容	エリア		区間			実施計画策定予定	フィーダー補助の活用見込み	重点取組
			みんなで支える路線バスエリア	みんなで育む多様な交通確保エリア	バス幹線	バス準幹線	フィーダー			
01 公共交通軸の形成・機能強化	①持続可能なバス路線網の形成	1)利用状況や地域特性を踏まえた路線再編の検討・実施	●	●				※検討中		
		2)路線バスの運行確保に係る支援策の検討	●							
		3)連節バス等を活用した効率的な輸送サービスの検討			●	●	●			
	②バス幹線区間・バス準幹線区間における利便性向上策の実施	1)バス幹線区間及びバス準幹線区間における事業者間調整			●	●				
		2)バス待ち環境の整備			●	●				
		3)走行環境等の整備			●	●				
02 路線バスの利便性・生産性の向上	③フィーダー区間における利便性向上策の実施	1)フィーダー区間の事業者間調整					●			
		2)乗り換え等に関する情報提供の改善					●			
		3)乗り換え時刻表の掲示					●			
		4)バス待ち環境の整備					●			
	④既存鉄道の機能強化	1)仙台駅における乗り換え利便性向上策の実施	●							
		2)泉中央駅周辺における交通環境の改善	●							
		3)既存鉄道のさらなる機能強化	●							
03 地域交通の維持・確保・充実	⑤地域が主体となった移動手段の維持・確保・充実	1)地域の実情に合った移動手段の確保		●						
		2)地域の移動手段確保について考える意見交換会の実施		●						
		3)地域交通を利用しやすい運賃施策等の検討・実施		●						
	⑥地域交通と路線バス等他の公共交通との乗り換え環境の向上	1)医療施設や商業施設等と連携した乗り換え停留所の機能付与		●						
		2)乗り換え利便性を向上する情報の提供		●						
04 公共交通のシームレス化・利用促進	⑦自動運転等新技術の活用の検討	1)自動運転技術の活用	●	●						
		2)ICTや新技術の活用の検討	●							
	⑧バス待ち環境整備	1)スマートバス停の導入	●							
		2)バス待ち環境の整備	●							
	⑨公共交通の情報提供や案内誘導の改善	1)公共交通の情報提供の改善	●	●						
		2)駅等交通結節点における案内誘導の改善	●							
		3)路線バスの共通ナンバリングの導入検討	●	●						
	⑩運賃施策等による公共交通利用の促進	1)一日乗車券等の実施	●	●						
		2)新たな運賃・乗車券制度の検討	●	●						
		3)公共交通利用者の優遇策の検討	●	●						
	⑪キャッシュレス決済の利活用の促進	1)ICカード乗車券の利用・導入の促進	●	●						
		2)キャッシュレス決済の検討	●	●						
		3)ICカード乗車券の更なる利便性向上の検討	●	●						
	⑫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	●	●						
	⑬モビリティ・マネジメント等の推進	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)パーク&ライド等の推進	●							
	⑭MaaSの推進	1)MaaSの推進	●	●						
	⑮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	●	●						
05 都心回遊交通の強化	⑯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	●							
		2)均一運賃制度の更なる利用促進	●							
		3)公共交通を利用した回遊のあり方検討	●							

4. 変更内容（6章　施策）

06 公共交通体系を実現するための施策

新たな施策・概要を追加

施策の取組内容ごとにエリアと区間を可視化

取組内容を更新

一部、図を最新のものに更新

実施主体を明記

2. 施策概要及び取組方針

(1)基本方針 1.公共交通軸の形成・機能強化、基本方針 2.路線バスの利便性・生産性の向上

施策①	持続可能なバス路線網の形成
概要	路線バスの利用状況や地域特性等を踏まえながら、交通事業者との連携のもと路線再編や運行内容の見直しを進めるとともに、運行確保に向けた支援策や新たな輸送サービスの導入を検討し、持続可能なバス路線網の形成を図ります。
取組内容	みんなで支える みんなで育む 幹線区間 準幹線区間 フィーダー区間 図・イラスト

■施策実施の役割分担　（●実施主体:取組を主体的に企画・実施　○関係者:協議、支援、協力により取組に関与）

市民・地域団体	教育機関・企業等	交通事業者	交通管理者	仙台市・関係行政機関



4. 変更内容（6章　施策）

06 公共交通体系を実現するための施策

2. 施策概要及び取組方針

(1)基本方針 1.公共交通軸の形成・機能強化、基本方針 2.路線バスの利便性・生産性の向上

施策①	持続可能なバス路線網の形成
概要	路線バスの利用状況や地域特性等を踏まえながら、交通事業者との連携のもと路線再編を進めるとともに、運行確保に向けた支援策や新たな輸送サービスの導入を検討し、持続可能なバス路線網の形成を図ります。
取組内容 みんなで支える みんなで育む	1)利用状況や地域特性等を踏まえた路線再編の検討・実施 路線バスの利用状況や地域特性、鉄道駅との結節状況に加え、市民生活等において路線が果たす役割も踏まえながら、幹線・準幹線・フィーダーの役割分担を明確化するとともに、重複路線の整理や系統の統合などを行い、分かりやすく利用しやすい効率的な路線網への再編を図ります。 図・イラスト検討中 図 6-1 ○○○○ ■施策実施の役割分担 （●実施主体:取組を主体的に企画・実施 ○関係者:協議、支援、協力により取組に関与）

市民・地域団体	教育機関・企業等	交通事業者	交通管理者	仙台市・関係行政機関等
			●	●



施策①	持続可能なバス路線網の形成
取組内容 みんなで支える	2)路線バスの運行確保に係る支援策の検討 市民生活に必要な路線バスサービスを将来にわたり維持・確保するため、利用状況や運転士不足など公共交通を取り巻く課題、地域特性、交通事業者の経営状況等を踏まえながら、持続可能な支援制度のあり方について検討します。  図 6-2 支援策の検討イメージ ■施策実施の役割分担 （●実施主体:取組を主体的に企画・実施 ○関係者:協議、支援、協力により取組に関与）

市民・地域団体	教育機関・企業等	交通事業者	交通管理者	仙台市・関係行政機関
		○		●

取組内容	3)連節バス等を活用した効率的な輸送サービスの検討
幹線区間 準幹線区間 フィーダー区間	運転士不足の深刻化や輸送需要の変化を踏まえ、持続可能なバスサービスの確保に向け、連節バス等を活用した効率的な輸送サービスについて検討します。その際、輸送需要や道路空間の状況、交通結節点との接続性などを踏まえ、導入による効果や課題を整理し、活用の可能性を検証します。  図 6-2 連節バスの事例(萬代橋ライン(新潟県)) ■施策実施の役割分担 （●実施主体:取組を主体的に企画・実施 ○関係者:協議、支援、協力により取組に関与）

市民・地域団体	教育機関・企業等	交通事業者	交通管理者	仙台市・関係行政機関
		●		●

4. 変更内容（6章　施策）

06 公共交通体系を実現するための施策

（2）基本方針 3.地域交通の維持・確保・充実

施策⑤	地域が主体となった移動手段の維持・確保・充実
概要	地域交通の導入検討や移動手段確保に関する話し合い、導入後の運営について技術的支援、財政的支援、利用促進策への支援を行い、地域が主体となった移動手段の確保・充実を図ります。
取組内容 みんなで育む	1）地域の実情に合った移動手段の確保 地域が主体となって地域交通の導入を検討する場合は、「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」により、技術的支援、財政的支援、利用促進策への支援を行います。 地域での話し合いに専門家を派遣し、地域住民の移動実態の把握や地域課題の整理、試験運行に向けた運行計画策定等への技術的な支援を行います。地域が主体で乗合タクシーや公共ライドシェア等の地域交通を運行する場合に、運行経費や停留所製作等の初期費用、広報啓発費用に対する補助など財政的な支援を行います。また、地域交通を利用する高齢者や障害者への運賃割引制度を導入した運営主体に対する減収分の補助やポスター・チラシの作成など、地域が主体となった利用促進策への支援を行います。 将来にわたり持続可能な移動手段を確保するため、地域交通を運行する地区において、地域が主体となり効率的な運行に見直すための仕組みづくりを検討します。



図 6-15 みんなで育てる地域交通乗り乗り事業

■施策実施の役割分担 （●実施主体：取組を主体的に企画・実施 ○関係者：協議、支援、協力により取組に関与）

市民・地域団体	教育機関・企業等	交通事業者	交通管理者	仙台市・関係行政機関
●		●		●

施策⑤	地域が主体となった移動手段の維持・確保・充実
取組内容 みんなで育む	2）地域の移動手段確保について考える意見交換会の実施 地域の皆様のニーズに基づき、地域の皆様、交通事業者、行政の三者による意見交換会を実施し、持続可能な移動手段の確保や充実に向けた検討を行います。 移動手段の確保については、路線バスや地域交通などの交通手段を考慮して検討を行います。また、地域交通の導入を検討する場合には、「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」等により支援を行います。



図 6-16 意見交換会のイメージ

■施策実施の役割分担 （●実施主体：取組を主体的に企画・実施 ○関係者：協議、支援、協力により取組に関与）

市民・地域団体	教育機関・企業等	交通事業者	交通管理者	仙台市・関係行政機関
●		●		●

取組内容 みんなで育む	3）地域交通を利用しやすい運賃施策等の検討・実施 地域交通がより利用しやすくなるように、割引制度を継続するとともに、キャッシュレス決済の導入拡大や運行情報の提供方法を検討します。また、持続可能な地域交通の確保に向けて、時刻や経路検索などの情報提供、市内の各地域交通の実情に応じた予約方法などについて検討し、利用者の利便性向上や運行事業者の省力化・効率化を図ります。

■施策実施の役割分担 （●実施主体：取組を主体的に企画・実施 ○関係者：協議、支援、協力により取組に関与）

市民・地域団体	教育機関・企業等	交通事業者	交通管理者	仙台市・関係行政機関
●		●		●

4. 変更内容（8章　評価指標）

08 評価指標・推進体制　8.1計画の評価指標

後日、R7のデータに更新

目標値（R13年）についてはR7のデータを踏まえ定める

目標・基本方針	評価指標	頻度	現況値（R7年度末時点）	目標値（令和13（2031）年度末時点）
目標に基づく指標【総合】	・公共交通別利用者満足度※1	毎年	JR・地下鉄　％ 路線バス　％	JR・地下鉄　％ 路線バス　％
【基本方針1】 公共交通軸の形成・機能強化	・バス幹線区間、バス準幹線区間、フィーダー区間を運行するバスの利用者数※1、※2	毎年	百万人	百万人
	・JR在来線／地下鉄利用者数※1	毎年	JR　百万人 地下鉄　百万人	JR　百万人 地下鉄　百万人
【基本方針2】 路線バスの利便性・生産性向上	・市内を運行する路線バス事業者の路線バスの1便あたり利用者数※1	毎年	人／便	人／便
	・市内を運行する路線バス事業者の営業収支比率※2	毎年	公営交通　％ 民間事業者　％	公営交通　％※3 民間事業者
【基本方針3】 地域交通の維持・確保・充実	・本格運行地区数	毎年	地区	地区
	・収支率目標達成地区率	毎年	％	％
	・地域交通利用者数※1 （試験運行等を含む）	毎年	人 （　地区）	人 （　地区）
【基本方針4】 公共交通のシームレス化・利用促進	・キャッシュレス決済乗車券利用率（路線バス）	毎年	％	％
	・低床バス（ノンステップバス）の導入率※5	毎年	％	％
	・せんだいバスFREE＋の販売枚数	毎年	枚	枚
【基本方針5】 都心回遊交通の強化	・都心部歩行者通行量※1、※4	毎年	平日　人 休日　人	平日　人 休日　人
	・都心における公共交通利用者数	毎年	万人	万人

集計方法の見直しを実施

評価指標の見直しを実施

評価指標の見直しを実施

5.今後の予定

時期	会議・手続き	仙台市地域公共交通計画に係る内容
9月1日	第2回協議会	・次期地域公共交通計画（素案）
9月1日～15日	意見照会※	・次期地域公共交通計画（素案）
11月13日	第3回協議会	・次期地域公共交通計画（中間案）、パブコメ実施について
11月下旬頃	パブリックコメント開始	
12月下旬頃	パブリックコメント受付終了	
2月上旬頃	第4回協議会	・次期地域公共交通計画（中間案）の修正
3月上旬頃	第5回協議会（書面）	・次期地域公共交通計画（最終案）

※計画の内容を十分にご確認いただくため、**9月15日（火）まで**を意見照会期間とし、一度お持ち帰りいただいた上でご意見をいただく予定です。
回答様式は後程データで送付しますので、事務局までご提出をお願いいたします。