仙台市地域公共交通計画【素案】

（計画期間：令和 9 年度～令和 13 年度）

※表紙を作成中（中間案までに差し替え）

令和 9 年 3 月版

仙台市

目次

はじめに 1

01 計画の基本事項 2

1. 目的 2
2. 本計画の位置づけ及び関連する計画等 2
3. 計画の区域 3
4. 計画の期間 3
5. 公共交通の定義 4
6. 関連する計画の整理 5
7. SDGs（持続可能な開発目標）との関係性 6
8. 仙台市ダイバーシティ推進指針との関係性 7

02 前計画の振り返り 8

1. 前計画で実施した主な取組と成果 8
2. 評価指標による前計画の評価 11

03 公共交通に関する現状と課題 12

1. 仙台市の公共交通及び公共交通を取り巻く現状 12
2. 仙台市の公共交通の課題 22

04 公共交通に関する目標及び基本方針 24

1. 公共交通に関する目標 24
2. 公共交通に関する基本方針 25

05 公共交通ネットワークの考え方 27

1. 公共交通ネットワークの基本的な考え方 27
2. 公共交通ネットワークの構築 29

06 公共交通体系を実現するための施策 36

1. 地域公共交通計画の施策体系 36
2. 施策概要及び取組方針 37

07 地域公共交通特定事業 62

08 評価指標・推進体制等 63

1. 計画の評価指標 63
2. 推進体制 64

※9 章：参考資料については、中間案までに作成します。

はじめに

鉄道、バス、タクシーなどの公共交通は、通勤・通学、買物、通院といった日常の移動に加え、観光や経済活動も支える重要な都市基盤です。一方、人口減少や少子高齢化、ライフスタイルの変化などを背景に、多くの地域で長期的な減少傾向が続いています。加えて、運転士不足や燃料費・人件費の上昇により、公共交通事業者の経営環境は厳しさを増しており、地域の移動手段を将来にわたりどのように維持・確保していくかが全国の地域公共交通に共通する課題となっています。

こうした状況を受け、国では平成 19 年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定され、地域の実情に応じた公共交通の活性化・再生を図る仕組みが整えられてきました。令和 2 年の法改正では、地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務化され、行政が中心となって、交通事業者や地域住民、関係機関と連携し、持続可能な地域公共交通の形成に取り組むことが求められています。

本市の公共交通は、鉄道を基軸に、路線バス、タクシー、地域交通などが役割を分担しながら、市民生活や都市活動を支えてきました。今後、人口構造や移動需要の変化に加え、運転士をはじめとする経営資源の制約が一層厳しくなる中でも、誰もが安心して移動できる環境を確保していかなければなりません。そのためには、限られた経営資源を有効に活用しながら、地域の実情や利用状況に応じた公共交通のあり方を検討していくことが求められています。

このような社会情勢や法制度の動向を踏まえ、本市では、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、「仙台市地域公共交通計画」を策定しました。

01 計画の基本事項

1. 目的

本市では、令和 3(2021)年 3 月に「せんだい都市交通プラン」を策定し、質の高い公共交通を中心とした交通体系の実現に向けた交通政策を推進しています。

「仙台市地域公共交通計画」は、**本市が中心となって、交通事業者、市民、地域団体など多様な主体と連携しながら、鉄道、路線バス、地域交通、タクシーなど、それぞれの特性を活かした持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指す計画です。地域の実情に応じた公共交通のあり方や各交通手段の役割、施策の方向性を示し、将来にわたり誰もが安心して移動できる環境を確保することを目的としています。**

2. 本計画の位置づけ及び関連する計画等

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 5 条に規定する法定計画であり、「仙台市総合計画」を上位計画、「せんだい都市交通プラン」を関連計画として、本市が目指す公共交通体系の実現に向けた取組の方向性を示すものです。

また、本計画に位置付けた利用者の利便増進に資する取組については、事業実施箇所や実施主体、実施時期等を定めた「仙台市地域公共交通利便増進実施計画」(以下「実施計画」という。)を策定し、具体的な施策を推進します。

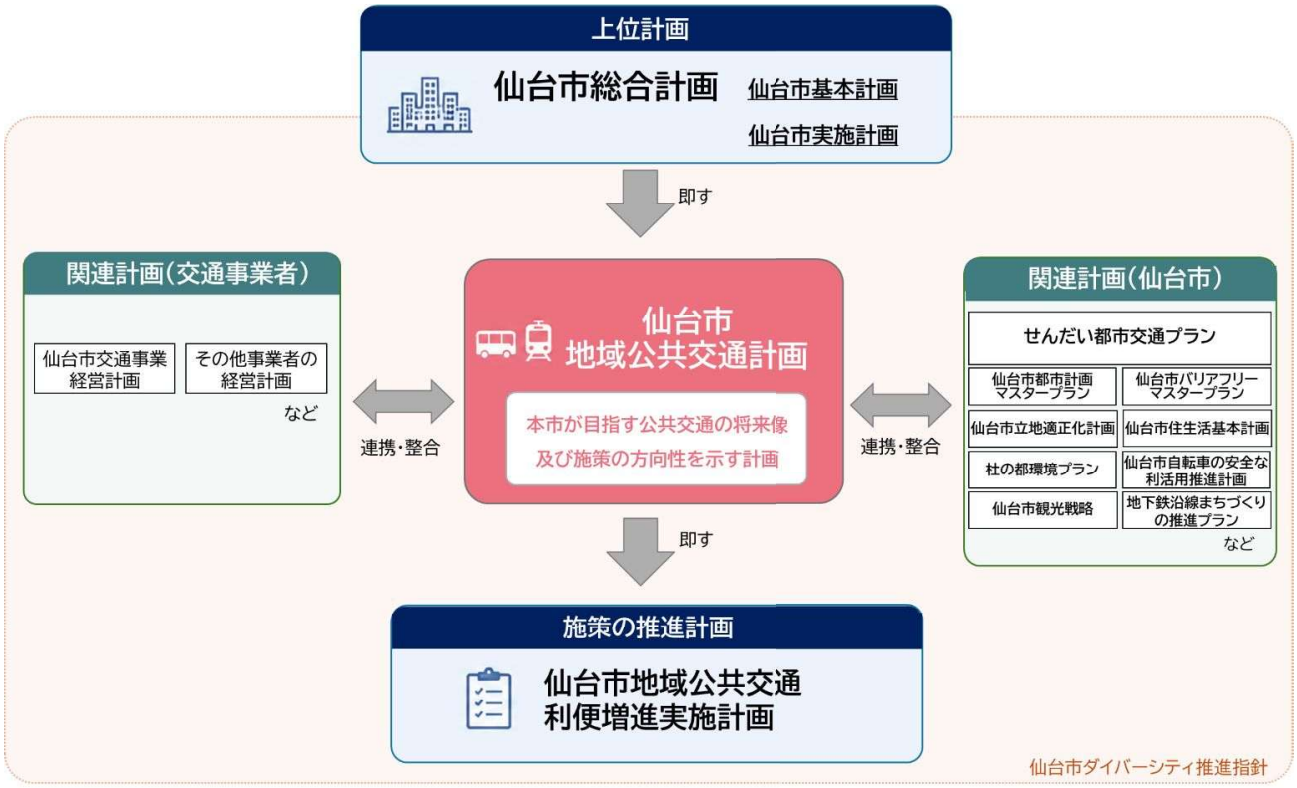


図 1-1 本計画の位置づけと関連計画等

3. 計画の区域

本計画の区域は、仙台市内全域とします。

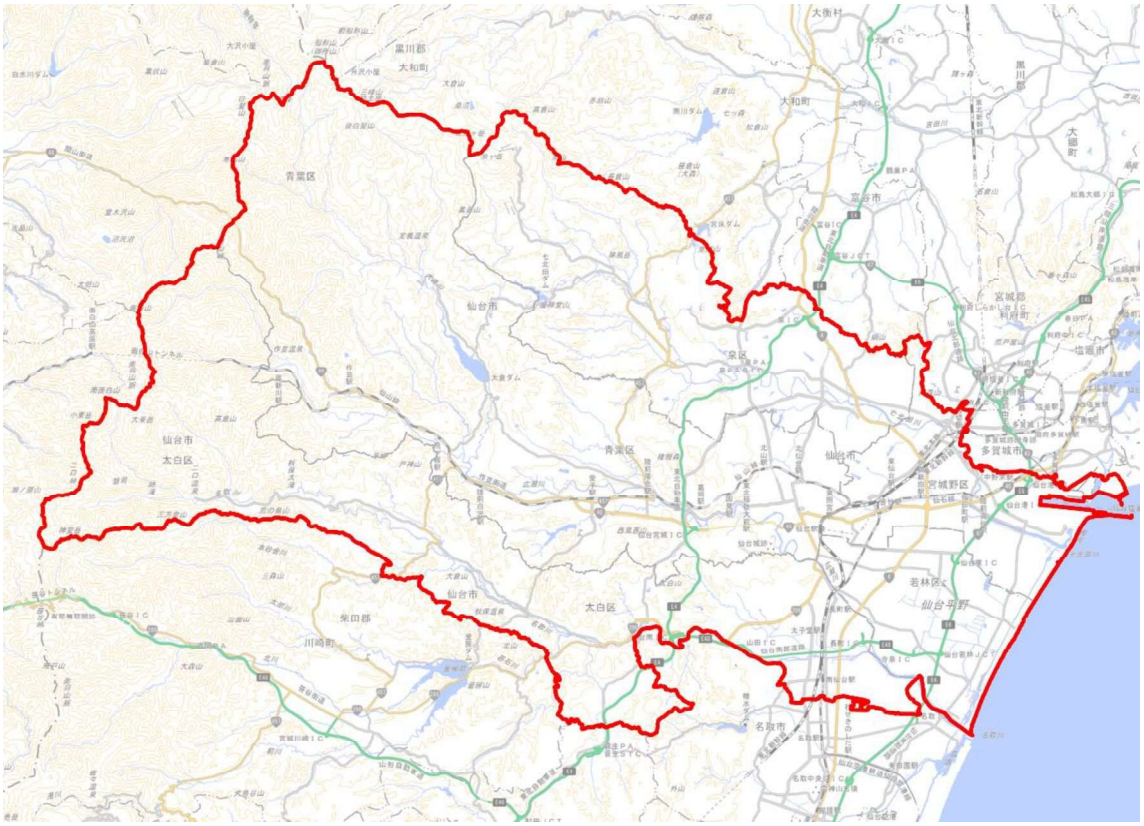


図 1-2 計画区域（仙台市内全域）

出典：国土地理院 地図を加工して作成

4. 計画の期間

本計画の期間は、令和 9（2027）年度から令和 13（2031）年度までの 5 年間とします。

なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価するとともに、社会情勢の変化や関連計画等との整合を図りながら、必要に応じて見直しを行います。

5. 公共交通の定義

本計画における「公共交通」とは、市民や来訪者などが広く利用できる公共性を有する交通手段であり、市民生活や産業、観光、まちづくりを支える重要な社会基盤です。本計画では、本市における移動特性や各交通手段が担う役割を踏まえ、公共交通を次の 5 つの区分に整理します。



❶ 地下鉄・JR 在来線

市内の中・長距離移動を支える本市の公共交通ネットワークの基軸となる交通手段です。高い定時性・速達性を活かし、都市の骨格を形成するとともに、多くの人の移動を支えます。



❷ 路線バス

鉄道と比べ、多方面への路線設定が可能なことから、通勤・通学、買い物、通院など、多様な目的に対応するとともに、一定規模の移動需要を効率的に輸送できる交通手段です。本市では、都心へ直接アクセスする都心直行型バスや、鉄道駅へのアクセスを担うフィーダーバスなど、地域や区間の特性を踏まえた様々な役割の路線により、市内の移動を支えます。



❸ 地域交通

行政や交通事業者と連携しながら、地域が主体となって運営する乗合タクシー（路線定期運行・区域運行など）や公共ライドシェア（交通空白地有償運送）などの交通手段です。地下鉄や JR 在来線、路線バスを補完し、市民の日常生活に必要不可欠な移動を支えます。



❹ タクシー

利用者の希望する時間や場所に応じて、ドア・ツー・ドアによるきめ細かな移動サービスを提供する交通手段です。個人や少人数での移動をはじめ、早朝・深夜や荷物を伴う移動など、多様なニーズに柔軟に対応します。



❺ 都市間交通（高速バス・新幹線等）

高速バスや新幹線等、本市と他都市を結び、ビジネスや観光など広域的な移動や交流を支える交通手段です。東北の交流拠点都市である本市の都市機能や経済活動を支える重要な役割を担います。

6. 関連する計画の整理

本計画と特に関係性の高い計画を整理します。詳細は参考資料をご覧ください。

※9 章：参考資料については、中間案までに作成します。

位置づけは、「図1-1 位置づけと関連計画等」をご覧ください。

主に関連する計画

1 仙台市総合計画



概要

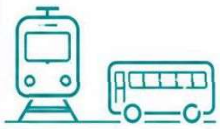
今後10年間のまちづくりの方向性を示す、本市のまちづくりの指針

計画期間

令和3(2021)年度～令和12(2030)年度

詳細は参考資料▸P.〇〇

2 せんだい都市交通プラン



概要

交通の将来目標や基本方針、目指す交通体系を示す、本市の交通政策の指針

計画期間

令和3(2021)年度～令和12(2030)年度

詳細は参考資料▸P.〇〇

3 仙台市都市計画マスタープラン



概要

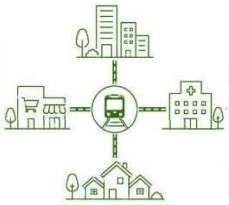
長期的な都市の将来像と、その実現に向けた都市づくりの方向性を示す計画

計画期間

令和3(2021)年度～令和12(2030)年度

詳細は参考資料▸P.〇〇

4 仙台市立地適正化計画



概要

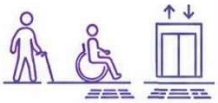
都市機能や居住を適切に誘導し、持続可能な都市構造の形成を図る計画

計画期間

令和5(2023)年度～令和24(2042)年度

詳細は参考資料▸P.〇〇

5 仙台市バリアフリーマスタープラン



概要

誰もが安全かつ円滑に移動できる環境の整備を推進するための基本方針を示す計画

計画期間

令和8(2026)年度～令和17(2035)年度

詳細は参考資料▸P.〇〇

その他の関連計画

- 仙台市住生活基本計画 P.〇〇～
- 杜の都環境プラン P.〇〇～
- 仙台市観光戦略 P.〇〇～
- 仙台市自転車の安全な利活用推進計画 P.〇〇～
- 地下鉄沿線まちづくりの推進プラン P.〇〇～
- 仙台市交通事業経営計画 P.〇〇～

7. SDGs（持続可能な開発目標）との関係性

SDGs とは、「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略称であり、平成 27（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」の中に掲げられた平成 28（2016）年から令和 12（2030）年までの国際目標のことです。

世界全体の経済、社会及び環境の三側面を不可分のものとして調和させ、誰一人取り残すことなく、貧困・格差の撲滅等、持続可能な世界を実現するために、先進国と開発途上国が共に取り組むべき国際社会全体の普遍的な目標とされており、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。

このような状況を踏まえ、国の SDGs 実施指針では、地方公共団体の各種計画等の策定に SDGs 達成に向けた貢献という観点を取り入れることとされていることから、本計画では、SDGs の 17 の目標のうち、特に関連する 4 つの目標（9、10、11、13）について、各施策を推進することにより、SDGs の達成に貢献します。



図 1-3 SDGs の 17 のゴール（目標）

出典：国際連合広報センターホームページ

8. 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（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 4 つの視点を掲げ、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（下図のとおり）。

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ごと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制度やサービスを整えることなどが盛り込まれています。

公共交通は、高齢者、障害者、こども、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、駅や車両等のバリアフリー化、誰にでも分かりやすい案内・誘導、旅行者等が移動しやすい環境整備など、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きます。

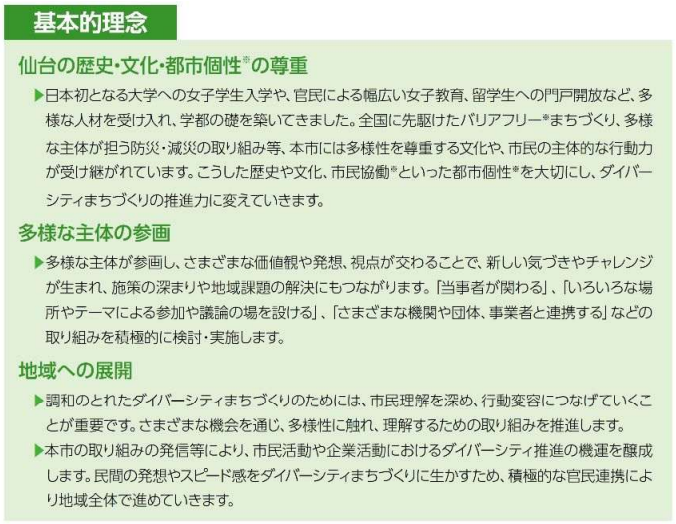


図 1-4 仙台市ダイバーシティ推進指針の基本的理念

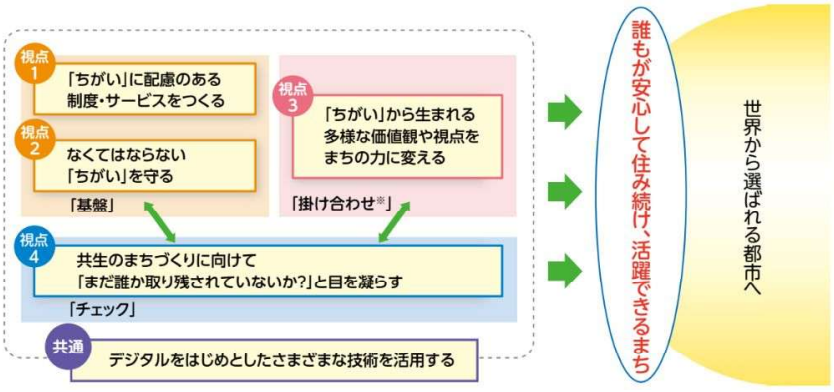


図 1-5 仙台市ダイバーシティ推進指針の視点

02 前計画の振り返り

1. 前計画で実施した主な取組と成果

前計画である「仙台市地域公共交通計画」（令和4（2022）年度～令和8（2026）年度）では、せんだいバス FREE＋の導入、都心循環線の新設、八木山ラインのダイヤ調整、地域交通の導入・維持、モビリティ・マネジメント（交通フェスタ等）の実施など、持続可能な公共交通の実現に向けた各種施策を推進しました。

【せんだいバス FREE＋の導入】

令和 6（2024）年 10 月 1 日から、学生の移動支援や公共交通利用の促進を目的として、新たな学生フリーパス制度「せんだいバス FREE＋」を導入しました。

学生・生徒・児童は、宮城交通※および仙台市交通局の路線バスを、通学だけでなく、買い物やアルバイトなど様々な移動に活用することができます。

（※）「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。



図 2-1 せんだいバス FREE＋のチラシ

【都心循環線の新設】

仙台市地域公共交通利便増進実施計画に位置付けた取組として、宮城交通株式会社が運行する仙台都心循環バス「まちのり『チョコット』with ラプラス」を令和 5（2023）年 10 月に運行を開始しました。

仙台駅を起点に、商業・観光施設や文化施設など都心部の主要地点を循環運行することで、公共交通による移動利便性の向上や中心市街地の活性化を図りました。

また、車両には宮城県の「みやぎ応援ポケモン」であるラプラスをデザインし、公共交通への親しみや愛着の醸成を図るとともに、観光客を含めた幅広い利用促進を図りました。



図 2-2 仙台都心循環バス「まちのり『チョコット』with ラプラス」

出典：宮城交通ホームページ

【八木山ラインのダイヤ調整】

仙台市地域公共交通利便増進実施計画に位置付けた取組として、令和 5(2023)年 4 月から、仙台市交通局と宮城交通株式会社が共同で運行する「八木山ライン(仙台駅前～霊屋橋経由～八木山動物公園駅)」において、ダイヤ調整を実施しました。

両事業者が連携し、「バス停での待ち時間の短縮」や「パターン化された覚えやすい時刻表」の実現を図り、利用者の利便性向上に取り組みました。



図 2-3 八木山ライン路線マップ　出典:仙台市ホームページ

【地域交通の導入・維持】

本市では、「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」により、公共交通のサービスレベルが低い地域において、地域住民が主体となった移動手段の確保に向けた取組を推進してきました。地域の皆さま、タクシー事業者、行政の三者協働により、持続可能な移動手段の確保や充実に向けた検討を行い、地域交通の導入地区数は 10 地区(令和 9(2027)年 3 月末時点)まで拡大するとともに、地域交通利用者数も着実に増加しており、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保が図られています。



図 2-4 みんなで育てる地域交通乗り乗り事業

【モビリティ・マネジメント（交通フェスタ等）】

市民に公共交通の利用方法や利便性、利用するメリットなどを知っていただくことで、自発的な移動行動の見直しを促し、自家用車やバイクから公共交通や自転車などへの利用転換を図るモビリティ・マネジメントを継続的に実施してきました。その取組の一つとして、公共交通の魅力や利用方法を広く発信する「魅力いっぱい！交通フェスタ」を開催し、公共交通への理解促進と利用促進に取り組んでいます。



図 2-5 交通フェスタ 2025 開催の様子



図 2-6 「魅力いっぱい！交通フェスタ 2025」のチラシ

【前計画による主な成果】

地域が主体となった移動手段の確保・充実
地域交通の導入地区が拡大し、「みんなで育む多様な交通確保エリア」において、地域の実情に応じた多様な移動手段の確保に向けた取組が進展しました。

公共交通サービスの利便性向上
せんだいバスFREE＋の導入や八木山ラインのダイヤ調整、都心循環線の新設などにより、利用しやすい公共交通サービスの充実を図りました。

公共交通利用の促進
モビリティ・マネジメントや交通フェスタなどを継続的に実施し、公共交通への理解促進や利用意識の醸成に取り組みました。

持続可能な公共交通ネットワークの構築
八木山ラインにおけるダイヤ調整や地域交通の導入・運行支援などを進め、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進しました。

これらの取組の成果については、次ページ以降、評価指標の推移をもとに検証・評価します。

2. 評価指標による前計画の評価

前計画に掲げた目標及び基本方針について、各評価指標の達成状況を整理するとともに、前計画の成果と課題を整理しました。

■ 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

【総 括】

- 前計画では、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ました。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ています。
- 一方で、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です。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ます。

これらの評価結果を踏まえ、次章では公共交通を取り巻く現状と課題を整理し、本計画の基本的な方向性を示します。

03 公共交通に関する現状と課題

1. 仙台市の公共交通及び公共交通を取り巻く現状

本章では、本市の公共交通を取り巻く現状について、交通手段の経年変化や新型コロナウイルス感染症による交通行動の変化、交通手段別の利用状況に加え、MaaS や自動運転など新技術を活用した公共交通の動向を整理します。また、これらの現状を踏まえ、本市の公共交通における問題を整理するとともに、今後取り組むべき課題を示します。

※本章で使用している統計データの詳細は、第 9 章参考資料「9.2 現状と課題に関するデータ」に掲載しています。

(1) 交通手段の経年変化

平成 29(2017)年に実施されたパーソントリップ調査の結果から、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たことが分かりました。また、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。

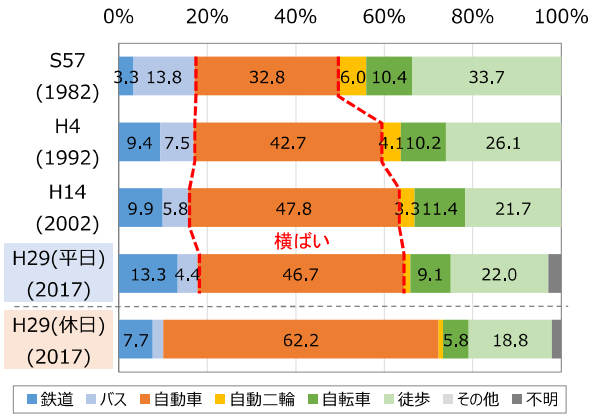


図 3-1 代表交通手段の経年変化
(仙台市)

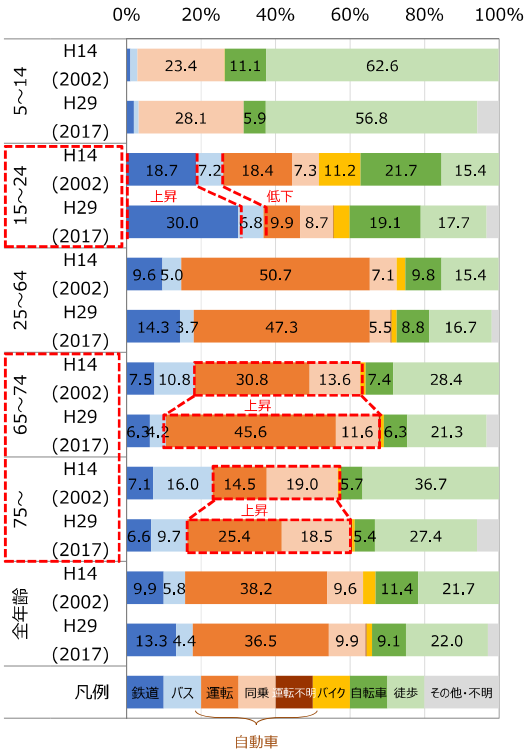


図 3-2 年齢階層別代表交通手段の変化
(H29(2017)と H14(2002)の比較・平日)

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
※仙台市における発生集中交通量の集計によるもの
※休日調査は H29(2017)に初めて実施。H14(2002)まで訪問調査、H29(2017)より郵送調査のため、不明が増加

（2） 新型コロナウイルス感染症による交通行動の変化

令和 2（2020）年に感染が拡大した新型コロナウイルス感染症を契機として、テレワークの普及やオンライン会議の定着など、働き方やライフスタイルが大きく変化しました。

本市においても、公共交通利用者数が大きく減少する一方、自転車利用の増加が見られるなど、交通行動に大きな変化が生じました。また、公共交通機関では車内換気の徹底や利用者への咳エチケットの呼びかけなど、感染防止対策を実施しながら運行を継続しました。

現在、公共交通の利用者数は回復傾向にあるものの、コロナ禍を契機とした交通行動の変化が生じている可能性があることから、今後の公共交通ネットワークやサービス水準を検討する上でも、こうした交通行動の変化を踏まえる必要があります。

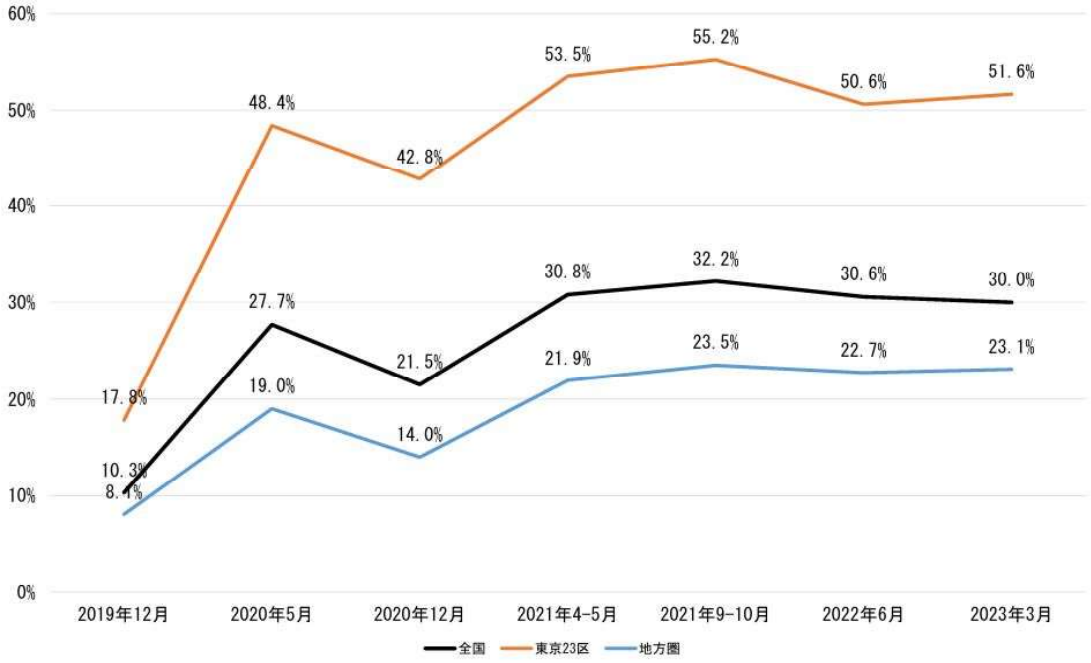


図 3-3 地域別テレワーク実施率

出典：内閣府
※地方圏：三大都市圏以外の北海道と 35 県

（3） 鉄道の利用状況

鉄道利用者は横ばい傾向でしたが、東日本大震災以降は増加傾向にあります。特に、地下鉄は、平成 27（2015）年の東西線開業以降、乗車人員が増加しており、南北線の乗車人員の増加もみられます。また、鉄道の分担率は鉄道沿線地域で高く、沿線以外の市街地や東部及び西部地域では低い傾向となっており、鉄道の利用状況には地域差が見られます。

令和 2（2020）年は、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少し、東西線開業前の平成 26（2014）年と同程度の利用者数となりました。その後回復し、令和 6（2024）年は、利用者が減少する前の令和元（2019）年と同程度の利用者数に戻りました。



図 3-4 鉄道乗車人員の推移（仙台市）

出典：仙台市統計書 交通・運輸・通信（令和 7 年度版）より作成
※平成 27（2015）年の東西線は、開業日である平成 27（2015）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
※平成 23（2011）年は東日本大震災の影響により運転を見合わせていた区間の駅は対象外

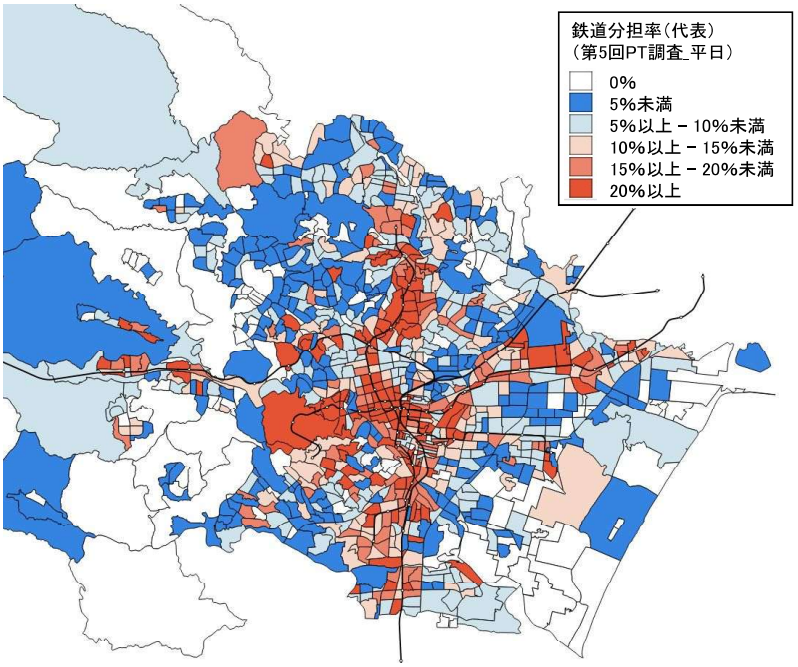


図 3-5 代表交通手段鉄道分担率（H29（2017）・平日・小ゾーン別）

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

（4） バスの利用状況

バスの乗車人員は長期的に減少傾向にあり、市バスと宮城交通を合わせた乗車人員は、平成 4（1992）年度の約 1 億 1,600 万人から令和 6（2024）年度には約 4,700 万人となり、約 6 割減少しています。

令和 2（2020）年度には新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が大きく減少しましたが、その後は回復傾向にあります。一方で、人口減少やテレワークの普及などライフスタイルの変化を背景に、長期的な利用者数の減少傾向は継続しています。

また、利用者数の減少はバス事業者の営業収入にも影響を及ぼしており、持続可能な公共交通サービスの維持・確保に向けた対応が求められています。



図 3-6 バス乗車人員の推移

出典：仙台市統計書 交通・運輸・通信（令和 7 年度版まで）
宮城交通提供資料より作成※宮城交通は一般乗合（高速除く）

※中間案までに作成します。

図 3-7 バス事業者の収入の推移

出典：仙台市統計書 交通・運輸・通信および宮城交通提供資料より作成
※宮城交通は一般乗合（高速除く）

（5） 地域交通の現状

地域交通は、路線バスの運行本数が少ない地域や地形的に路線バスの運行が難しい地域等において、地域が主体となって運行する、既存の公共交通を補完する交通手段です。

本市では、「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」により、地域交通の導入・運営を支援しています。

現在は、燕沢地区、坪沼地区、新川地区、秋保地区、生出地区で本格運行を行っているほか、六郷東部地区、岡田・鶴巻地区、田子・余目地区、郡山・八本松地区、泉西部地区で試験運行を実施しており、地域の実情に応じた移動手段の確保に取り組んでいます。

地域交通の取組が市内各地に広がる一方で、将来にわたり運行を継続していくためには、一定の利用者を確保するとともに、地域主体の運営体制を維持していくことが必要となっています。

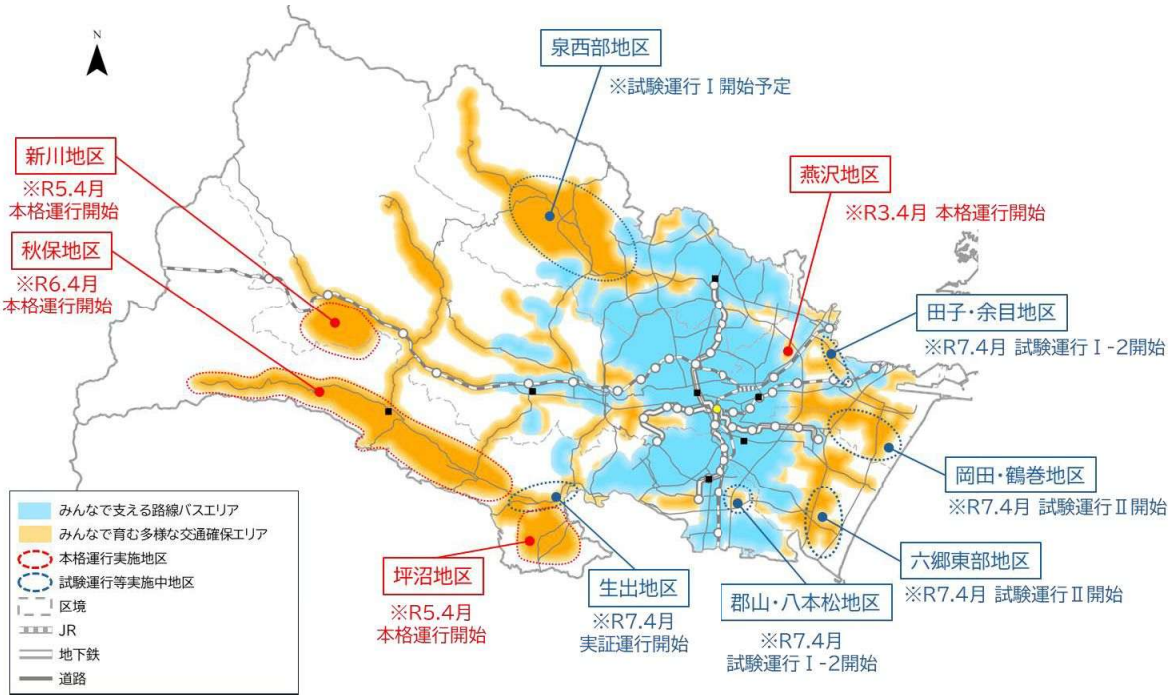


図 3-8 市内における地域交通実施地区（試験運行・本格運行）



図 3-9 地域交通の導入フローの一例

COLUMN 地域の実情に応じた多様な移動手段

バス以外にも地域の需要や特性に応じて、様々な移動手段があります。
本市で採用している事例や他都市で採用されている移動手段の事例などを紹介します。

01 定時定路線型乗合タクシー

定時定路線型とは、バスと同じように、経路（停留所）や運行ダイヤがあらかじめ決められており、複数利用者が停留所で乗り降りをするものです。一般的に、住宅と目的地となる施設が近くにまとまっていて、団地などの住宅が密集している地域に適しています。車両は、バスよりも小さなワゴン車（10人以下）等で運行しているものが多いです。



車　両	ワゴン車（10人以下）等
乗　降	決められた停留所で乗り降り
運　行	決まったルート・ダイヤで運行

仙台市での導入地区	燕沢地区 ／ 田子・余目地区 郡山・八本松地区

02 予約運行型（デマンド型）乗合タクシー

予約運行型（デマンド型）とは、利用者の事前予約等により経路を設定して運行するものです。一般的に、路線バスほどの大量需要がなく、住宅と目的地となる施設が分散していて、家と家が離れており、停留所を設けても距離が遠くなる地域に適しています。地域ごとに異なりますが、自宅前で乗り降りすることができる場合もあります。バスよりも小さなワゴン車（10人以下）やセダンタイプで運行しているものが多いです。

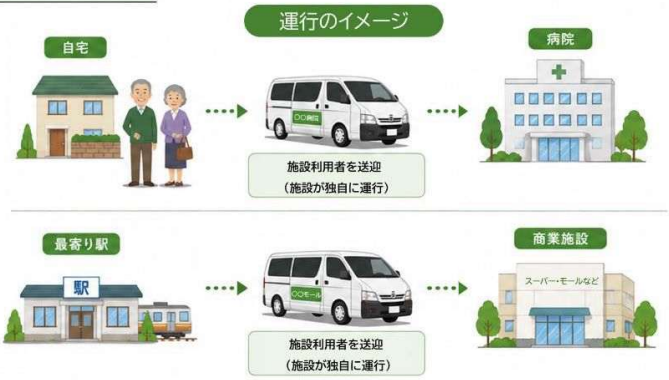


車　両	セダンタイプ等
乗　降	自宅付近等で乗り降りが可能
運　行	予約に応じてルート・ダイヤを柔軟に設定

仙台市での導入地区	坪沼地区 ／ 新川地区 ／ 秋保地区 ／ 生出地区 六郷東部地区 ／ 岡田・鶴巻地区 ／ 泉西部地区

03 病院・商業施設などの送迎サービス

病院、商業施設などが、施設利用者のために独自に運行するものです。
基本的に施設利用者以外の利用には制限がありますが、地域の移動手段として活用できる可能性があります。



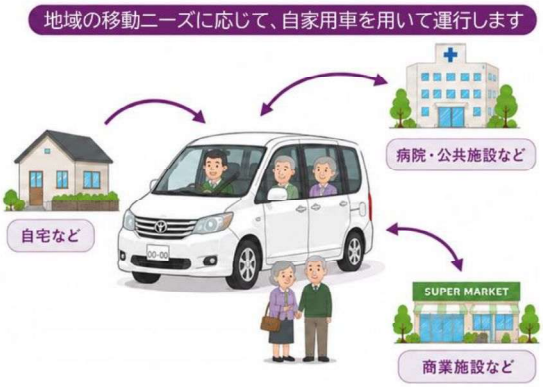
運行主体	利用対象	運行内容	特徴
病院、商業施設など （各施設が独自に運行）	原則として施設利用者 （施設により条件あり）	自宅や駅などと施設を結ぶ送迎サービス	施設が独自に運行 （施設利用者以外の利用には制限がある場合が多い）

04 自家用有償旅客運送（市町村またはNPO法人等による運行）

バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのことです。ガソリン代・道路通行料・駐車場料金のほか、人件費・事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内で、利用者から対価を収受することが出来ます。

自家用有償旅客運送には、地域住民や来訪者等を対象とする「交通空白地有償運送」と、身体障害者等を対象とする「福祉有償運送」があります。

（参考：国土交通省物流・自動車局旅客課 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）ハンドブック）



運行主体
市町村または
NPO 法人等

利用対象
・住民、観光旅客等
・身体障害者等

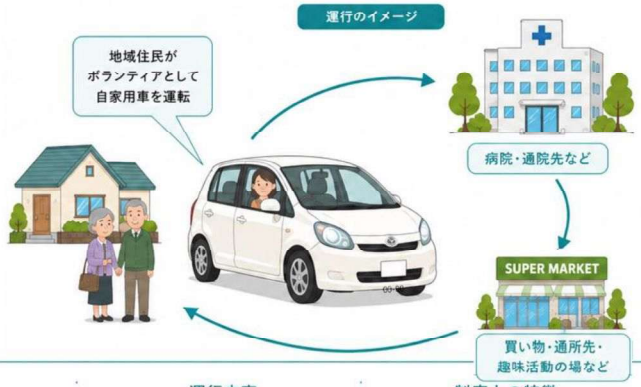
運行内容
・地域需要に応じた
区域・路線型運行
・ドアツードアの個別輸送

制度上の特徴
道路運送法に基づく登録を受けて、自家用車による有償運送が可能

対価は実費の範囲内
（近隣のタクシー運賃の約8割が目安）

05 ボランティア輸送（地域の互助による輸送）

バス・タクシー事業が成り立たない場合に、安全上の措置を十分に検討したうえで、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送として、地域の互助によるボランティア輸送があります。ボランティアや地域の方が運転手となり、地域の移動手段を確保するものです。運転手が利用者から受け取ることができる金銭等の額は、運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車場代のみといった決まりがあります。



運行主体
地域住民・
ボランティア団体
など

利用対象
地域住民など
（特定の条件は
自治体や団体ごとに設定）

運行内容
自家用車を使用した
日常生活の移動支援
（通院、買い物、通所、
趣味活動の参加など）

制度上の特徴
運送の対価は収受せず、
ガソリン代・道路通行料・
駐車場代などの
実費のみ収受可能

（6） 自動車の利用状況

子育て世帯では自動車を保有する割合が高いものの、若者のみの世帯では自動車を保有しない割合が増加しており、車を使わないライフスタイルへの変化が見られます。また、自動車の分担率をみると、都心地域や鉄道沿線以外の地域で高くなっていることがうかがえます。

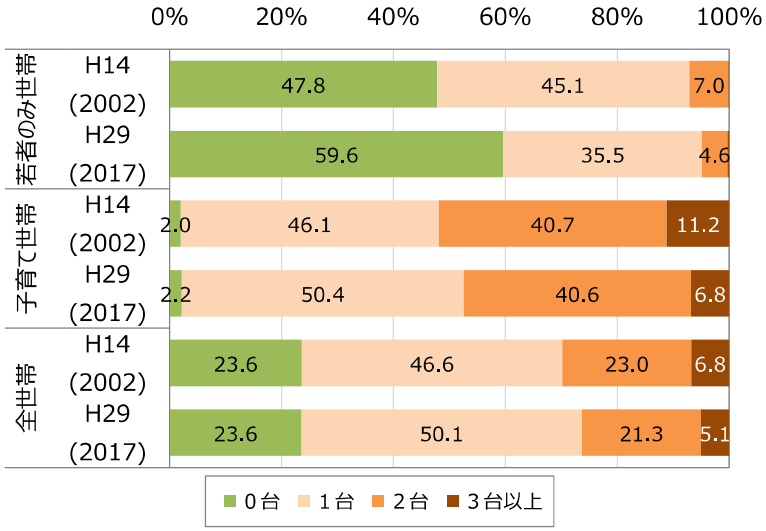


図 3-10 若者のみ・子育て世帯・全世帯の自動車保有台数の比較

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
子育て世帯：夫婦で 20 歳以下の子供がいる世帯

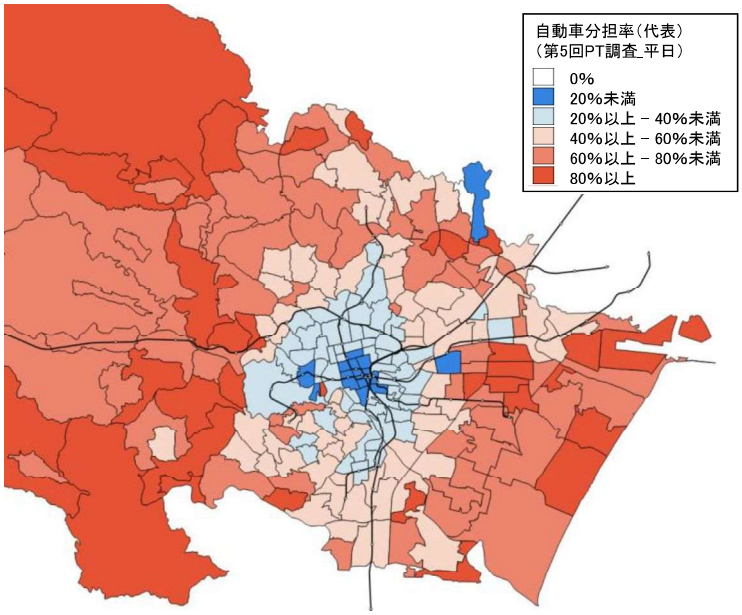


図 3-11 代表交通手段自動車分担率（H29（2017）・平日・中ゾーン別）

出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

（7） 新技術を活用した公共交通

近年、ICT の進展やスマートフォンの普及等を背景として、経路検索、交通チケットの購入、観光・商業等の情報提供を一体的に行う MaaS の取組が進んでいます。本市においても、令和3（2021）年 10 月から「仙台 MaaS」のサービスを開始し、交通事業者や民間企業等と連携しながら、交通チケットやイベントと組み合わせた企画券の販売、まちなかの回遊促進に資する情報発信などに取り組んでいます。

また、自動運転については、運転士不足への対応や観光地等における二次交通の確保など、公共交通を取り巻く課題の解決に資する技術として期待されています。本市では、国や民間企業等と連携し、令和5（2023）年度より自動運転の実証事業に取り組んでおり、凍結路面や坂道、電波不感地といった走行・通信環境への対応や、災害時における通信・運行の継続性などについて検証を進めています。

今後も、こうした新技術について、公共交通の利便性向上や運行の効率化、まちなかの回遊性向上などに資する活用可能性を検討し、持続可能で利用しやすい公共交通サービスの実現につなげていく必要があります。



図 3-12 自動運転の様子

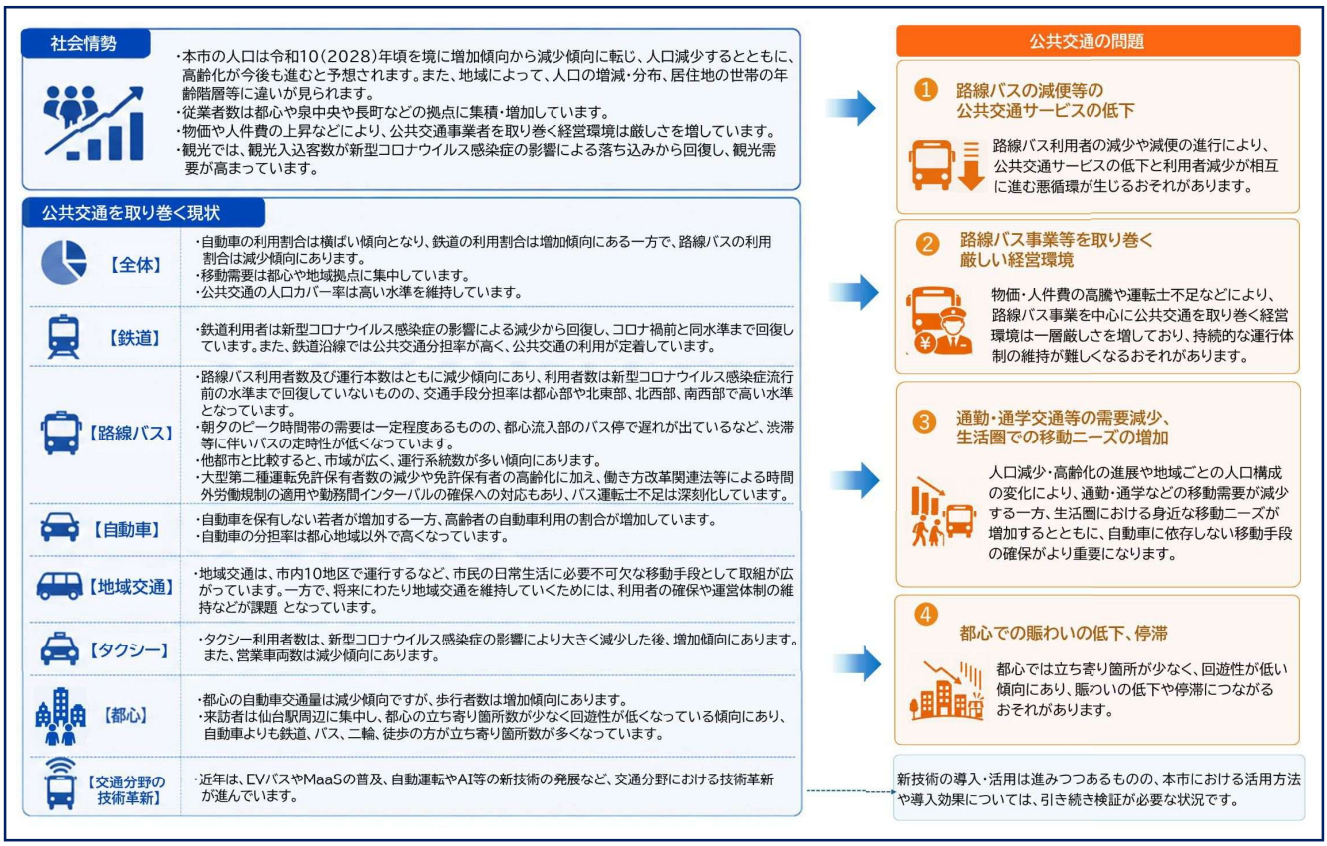


図 3-13 仙台MaaSポスター

出典：仙台 MaaS ホームページ

2. 仙台市の公共交通の課題

「3.1 仙台市の公共交通及び公共交通を取り巻く現状」及び「9.2 現状と課題に関するデータ」で整理した現状を踏まえ、本市の公共交通において生じている、または今後生じることが懸念される主な問題を整理しました。



人口減少・高齢化の進展や、運転士不足をはじめとする経営資源の制約など、公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、本市の公共交通の現状を整理しました。

その上で、現状から生じている、または今後生じることが懸念される事象を「問題」として捉え、それらを踏まえて今後取り組むべき事項を「課題」として整理しました。

次章では、これらの課題を踏まえ、本計画の基本方針を示します。



図 3-14 公共交通に関する現状・問題・課題の整理

04 公共交通に関する目標及び基本方針

1. 公共交通に関する目標

本市の公共交通の課題等を踏まえ、下記のとおり目標を定めます

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の賑わい向上を目指します。

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。また、公共交通を将来にわたり維持していくためには、行政や交通事業者による取組に加え、市民一人ひとりが公共交通を利用し、「乗って支える」という視点も重要です。こうした考えを共有しながら、誰もが利用しやすく持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組みます。

これらの取組を通じて、誰もが自由に移動できる生活の実現と、公共交通を活かした観光やまちなかの回遊性・賑わいの向上を目指します。

※1 質の高い公共交通とは
・分かりやすい運行ダイヤや適切な運行間隔、運行情報の提供などにより、利用しやすいこと
・地域主体による地域交通の維持・確保を通じて、地域のきめ細かな移動ニーズに応じた移動手段が確保されていること
・IC 乗車券等の利用環境や乗継に配慮した運賃制度などにより、異なる公共交通を円滑に乗り継ぎ、利用できること
など、市民や来訪者に選ばれる公共交通を指します。

※2 まちなかとは
せんだい都市交通プランの地域区分（下図）における「都心地域」に該当します。

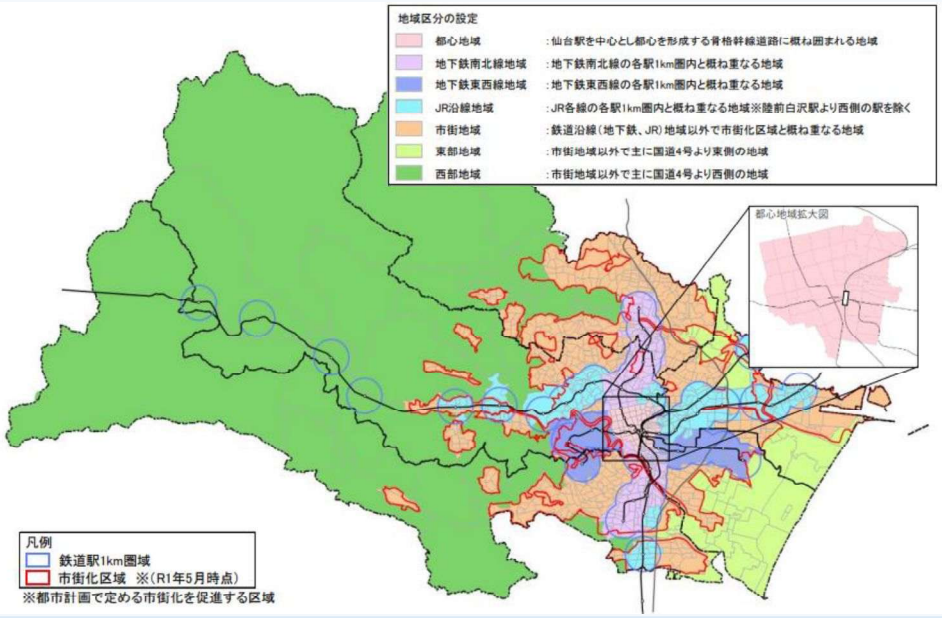


図 4-1 せんだい都市交通プランにおける地域区分

2. 公共交通に関する基本方針

「4.1　公共交通に関する目標」を実現するため、「公共交通軸の形成・機能強化」「路線バスの利便性・生産性の向上」「地域交通の維持・確保・充実」「公共交通のシームレス化・利用促進」「都心回遊交通の強化」の ５ つの基本方針に基づき、目標の達成に向けて果敢にチャレンジします。



01 | 公共交通軸の形成・機能強化

都心や拠点にアクセスできる公共交通軸の設定と強化により、機能集約型の都市づくりを目指します。



02 | 路線バスの利便性・生産性※の向上

利用者の利便性を確保するとともに、運行の効率化など、限られた経営資源の有効活用により生産性を高め、持続可能な路線バスサービスの提供を目指します。



03 | 地域交通の維持・確保・充実

地域のニーズや実情に応じた地域主体の移動手段の維持・確保・充実により、日常生活に必要不可欠な移動ができる生活の実現を目指します。



04 | 公共交通のシームレス化・利用促進

公共交通を中心とした、持続可能な交通体系を構築するため、複数の交通手段を組み合わせた移動に関する利便性の向上により、誰もが利用しやすい公共交通サービスの確保を目指します。



05 | 都心回遊交通の強化

都心での多様な活動や利便性を高めるため、公共交通等による都心の回遊性強化により、まちなかの賑わいの向上を目指します。

※【本計画における「利便性」と「生産性」】
■「利便性」
利用者が目的地まで安全・快適かつ円滑に移動できるよう、路線網、運行頻度・ダイヤ、情報提供、乗継、運賃、利用環境など、利用者が受けるサービスの質を表す考え方。
■「生産性」
限られた人員・車両・財源などの経営資源を有効に活用し、運行の効率化を図るとともに、公共交通サービスの維持・提供や利用につなげるなど、投入する資源に対してより高い成果を得る考え方。

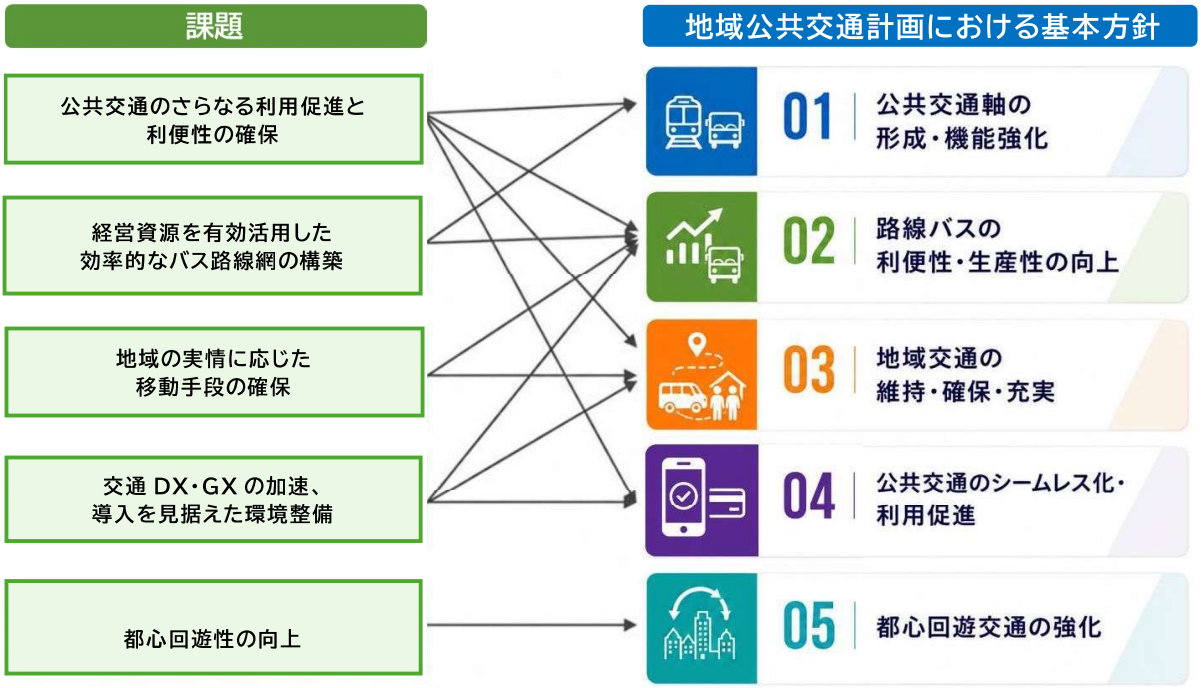


図 4-2 公共交通に関する課題と基本方針の関係