

次期仙台市地域公共交通計画 骨子案

資料3

現在本市では、令和4年3月に策定した「仙台市地域公共交通計画」に基づき公共交通の利用促進等に関する取組を展開しているが、急速に進行する人口減少や高齢化等、近年の社会情勢の変化をふまえて、課題解決の手段や将来の交通ネットワークのアップデートを図る必要があることから、次期仙台市地域公共交通計画（令和9年4月～）の策定を予定している。次期計画の策定に先立ち、計画全体の構成を整理した骨子案を作成した。

1. はじめに

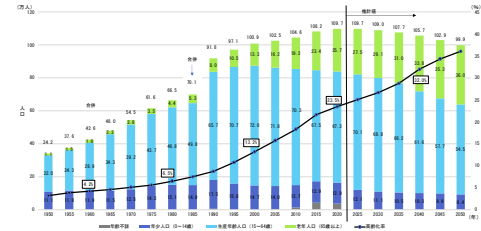
- 目的：事業者や市民と共に、本市における持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、鉄道や路線バス、タクシー、地域交通をはじめ、地域の実情に応じた公共交通のあり方を位置付け、それぞれの施策について着実に推進し、移動手段を確保していくこと
- 計画期間：令和9（2027）年度から令和13（2031）年度まで（5年間）

2. 現状と課題

本市における人口動向、交通手段の経年変化、交通手段別の利用実態等を把握するため、各種データに基づく現状分析を実施した。（分析結果の一部を以下に示す。）

■人口推移（年齢3区分別）

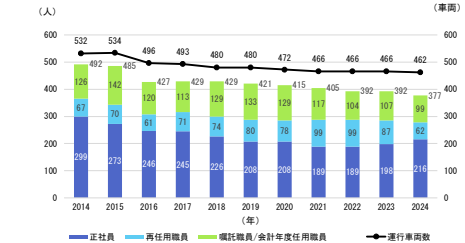
本市の人口は2025年から2030年頃を境に増加から減少に転じる一方で、高齢化が進行する見込みである。



出典：令和2年までは「国勢調査結果」（総務省統計）を加工して作成、令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」の推計値のデータを使って算出。

■路線バスの運転士数・車両数の推移（交通局）

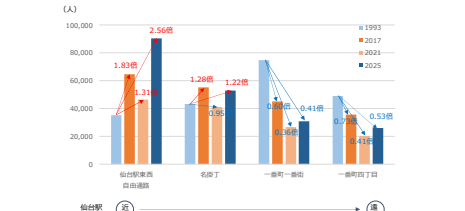
市営バスの運転士及び車両数は年々減少となっている。



出典：仙台市交通局提供データを基に作成。
※うち貸切：2014年20車両、2015年20車両、2016年13車両、2017年10車両、2018年以降は貸切車両に委託は含まれていない。

■中心部商店街の地点別通行量の推移

1993年と比較して、仙台駅に近いエリアでは通行量が増加している一方で、仙台駅から離れたエリアでは大きく減少している。



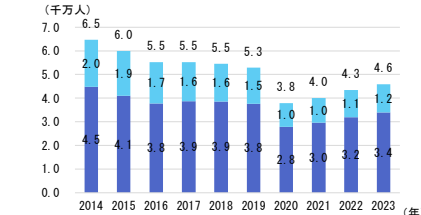
出典：仙台商工会議所 仙台市中心部商店街の通行量調査結果をもとに作成

【仙台市が抱える主な現状と課題】

- 近い将来、人口は減少に転じる見込み
- 高齢化の進行
- 路線バス利用者数の減少、運転士数の減少
- 通行量が仙台駅前周辺に集中等

■路線バス利用者数の推移

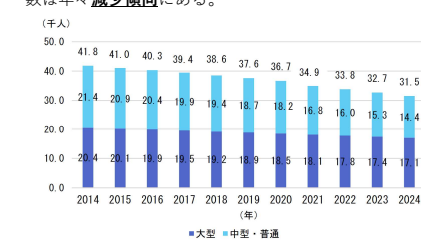
路線バスの利用者数は年々減少傾向にある。新型コロナの影響による利用者数の落ち込みは回復傾向にあるものの、流行前の水準には回復していない。



出典：仙台市交通局「交通機関の運輸状況」及び宮城交通提供資料、仙台市統計書より作成

■第二種運転免許の保有者数の推移（県全域）

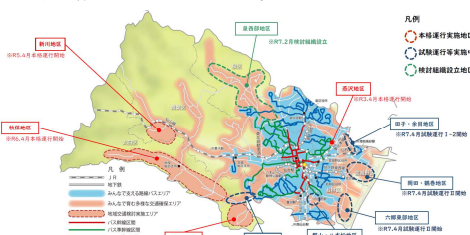
路線バスやタクシーの運転に必要な二種免許保有者数は年々減少傾向にある。



出典：警察庁免許統計より作成

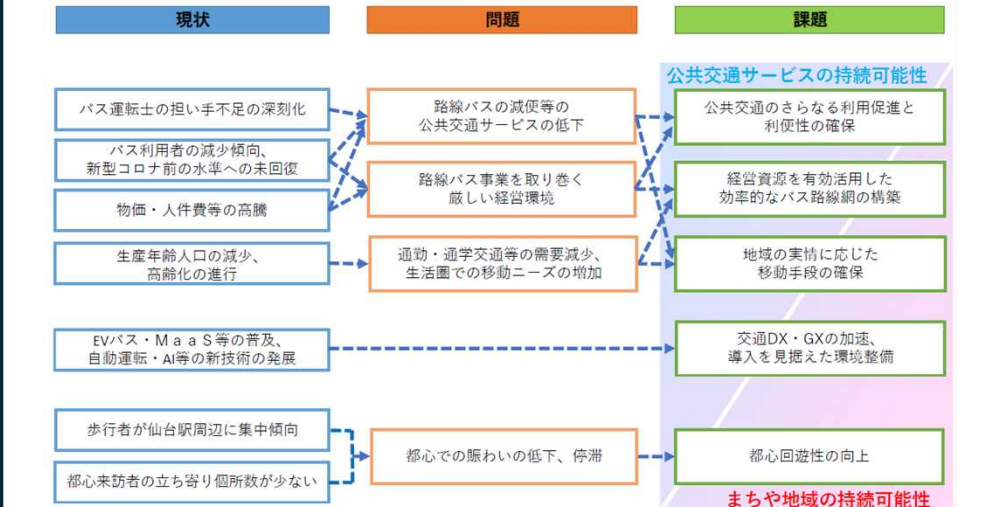
■地域交通の導入状況（令和7年時点）

地域交通の導入（本格運行：4地区、試験運行等：5地区）や検討組織の設立が行われている。



2. 現状と課題

整理した現状から本市の公共交通における問題を抽出し、それに対応する本市の公共交通の課題として、「公共交通のさらなる利用促進と利便性確保」「経営資源を有効活用した効率的なバス路線網の構築」「地域の実情に応じた移動手段の確保」「交通DX・GXの加速、新技術導入を見据えた環境整備」「都心回遊性の向上」の5つを設定した。



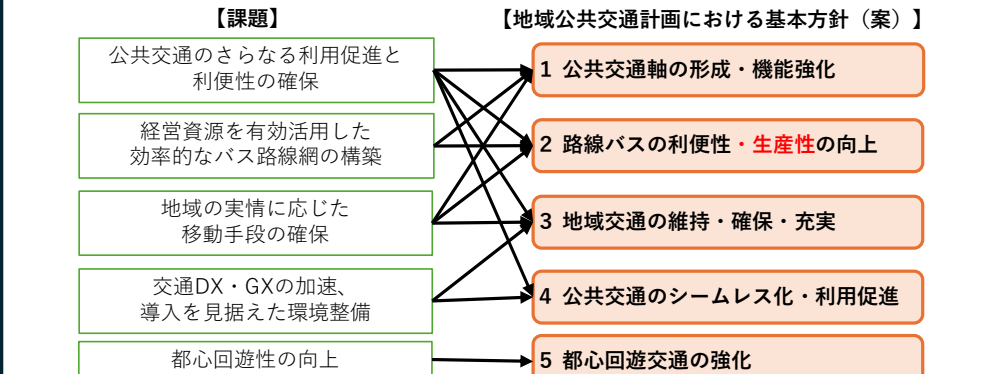
3. 目標及び基本方針

※赤字：現行計画からの変更点

仙台市の公共交通の課題等を踏まえ、質の高い公共交通を中心とした持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るため、以下の目標を設定する。

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の賑わい向上をめざします。

上記の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取組を推進する。



次期仙台市地域公共交通計画 骨子案

4. 公共交通ネットワーク

誰もが利用しやすく、自由に移動ができる公共交通を実現するためには、比較的大きな輸送需要に適した**路線バス**や地域の多様な移動需要に適した**地域交通等**、**利用水準に合わせた適切な役割分担が必要**となる。そのため、上位・関連計画で掲げるまちづくりの将来像を見据えたうえで、効率的かつ持続可能な公共交通を実現する観点から**需要に応じた階層的なネットワーク**を整理し、本市の公共交通ネットワークを設定する。

■エリア・区間の設定

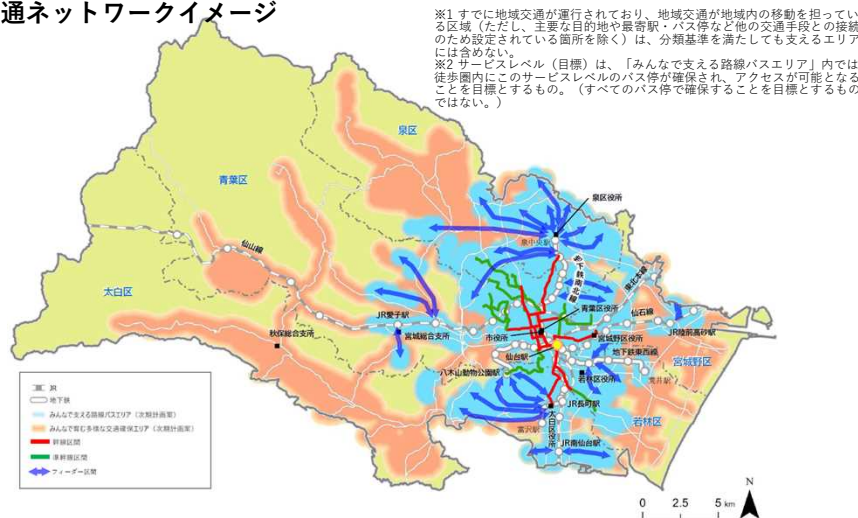
路線バスを中心とした持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、路線バスの運行状況や沿線人口密度を踏まえ、一定のバス需要が見込まれ、主に路線バスによる運行を維持する「**みんなで支える路線バスエリア**」と、地域の実情に応じた多様な移動手段の確保を検討する「**みんなで育む多様な交通確保エリア**」の2つのエリアを設定する。また、「みんなで支える路線バスエリア」においては、地域の潜在需要や利用状況等を踏まえ、**バス幹線区間**、**バス準幹線区間**及び**フィーダー区間**を設定し、区間に応じた施策を実施して利便性の向上を図る。

■分類基準及びサービスレベルの設定（案）

現在の運行状況や構造などを考慮の上、需要に応じた公共交通を採用し、適切なサービスを確保するため、以下の**エリア及び区間の分類基準を設定**するとともに、**路線バスのサービスレベルの目標を設定**する。

分類	分類基準	サービスレベル (目標)
みんなで支える路線バスエリア 需要に応じ、主に路線バスによる運行を維持するエリア	・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) 1時間あたり 1本以上(片側)
バス幹線区間 鉄道に準じたサービスにより、都心アクセスの利便性を確保する区間	・都心アクセス型路線 ※多車線道路（上り方向2車線以上） ・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	1時間あたり 3本以上(片側)
バス準幹線区間 バス幹線区間に準じた都心アクセスの利便性を確保する区間	・都心アクセス型路線 ※片側1車線道路でも対象 ・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	1時間あたり 2本以上(片側)
フィーダー区間 鉄道駅へのアクセス路線として確保する区間	・沿線の夜間人口密度40人/ha以上（R2国勢調査）のエリアと J R ・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 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	・みんなで支える路線バスエリアの基準未達となる区間の沿線 ・地域交通の運行が行われている区域	—

■公共交通ネットワークイメージ



5. 公共交通に関する目標の実現に向けた施策

※赤字：現行計画からの変更点

地域公共交通計画の目標を実現するため、公共交通ネットワークにおいて設定したエリア及び区間に応じた必要な施策・取組を整理し、交通事業者や交通管理者、道路管理者などの各関係者と連携を図りながら各施策・取組みを実施する。

■次期計画に追加する施策・取組み（案）

- 路線バスの運行効率化や運行確保に係る支援策等の検討に取り組むことを想定し、施策に「持続可能なバス路線網の形成」を追加。
- 自動運転の実証運行等の取組み等を踏まえ、施策「自動運転等新技術の活用」の取組内容として、「1)自動運転技術の活用」及び「2)ICTや新技術の活用の検討」の位置づけ。

公共交通の基本方針	個別施策
1.公共交通軸の形成・機能強化 2.路線バスの利便性・生産性の向上	①持続可能なバス路線網の形成 ②バス幹線区間・準幹線区間における利便性向上策の実施 ③フィーダー区間における利便性向上策の実施 ④既存鉄道の機能強化
3.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確保・充実 ⑥地域交通と路線バス等他の公共交通とのシームレス化
4.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 ⑧バス待ち環境整備 ⑨公共交通の情報提供や案内誘導の改善 ⑩運賃施策等による公共交通利用の促進 ⑪キャッシュレス決済の利活用の促進 ⑫駅やバス・地下鉄車両等のバリアフリー化 ⑬モビリティ・マネジメント等の推進 ⑭MaaSの推進 ⑮旅行者等が移動しやすい環境の整備
5.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

※各施策・取組みを実施するエリア・区間を整理するとともに、実施計画を策定する取組みを整理し、計画に掲載予定

※詳細を示した施策体系図は次ページを参照

6. 評価指標・推進体制等

※赤字：現行計画からの変更点

本計画で掲げる目標及び基本方針に対して**継続的なモニタリングが可能な評価指標を設定**し、本計画を着実に推進する。評価指標に対する目標値については、最新の時点の現況値や他の計画との整合等を踏まえて設定する。

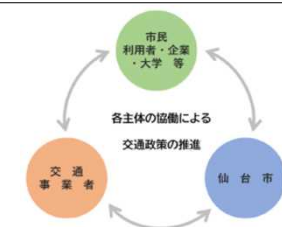
■現行計画からの主な変更点

- 地域交通の導入が進んだこと等を踏まえ、現計画の「地域との意見交換実施地区数」及び「地域交通の導入地区数」の評価指標を「**本格運行地区数**」、「**収支率目標達成地区率**」へ変更。

目標・基本方針	評価指標
【目標】 ・誰もが利用しやすく質の高い公共交通の持続的な確保 ・自由に移動ができる生活の実現とまちなかの賑わい向上	公共交通別利用者満足度 JR在来線／地下鉄利用者数 市内を運行する路線バス事業者の営業収支比率 市内を運行する路線バス事業者の営業収支比率
【基本方針1】 公共交通軸の形成・機能強化	幹線・準幹線・フィーダー区間を運行するバスの利用者数
【基本方針2】 路線バスの利便性・生産性の向上	市内を運行する業者の路線バスの1便あたり利用者数 本格運行地区数、収支率目標達成地区率
【基本方針3】 地域交通の維持・確保・充実	地域交通利用者数（試験運行等を含む） せんだい市バス・地下鉄ナビアクセス件数
【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） 低床バス（ノンステップバス）の導入率 都心部歩行者通行量
【基本方針5】 都心回遊交通の強化	都心における公共交通利用者数

本計画は、施策の実施主体となる行政、交通事業者を始め、市民や企業・団体などの関係者と協議・連携することで推進を図ります。

本計画の推進にあたっては、仙台市交通政策推進協議会を定期的に開催し、実施計画の策定や本計画の進捗状況についての共有を図りながら、計画目標の実現や各種施策に取り組めます。



次期仙台市地域公共交通計画 骨子案

現計画策定以降、社会情勢の変化や公共交通の利用実態等の現状分析を行い、課題の整理をふまえて、次期計画の基本方針の見直しを行った。次期計画で位置付ける目標及び基本方針の実現に向けて、効率的で持続的な取組推進・評価ができるよう、基本方針から取組内容までの流れが分かる体系図を以下に整理した。



次期仙台市地域公共交通計画 骨子案

令和8年度スケジュール(予定)

時期	会議・手続き	内容
6月1日	第1回協議会	次期地域公共交通計画（骨子案）
9月1日	第2回協議会	次期地域公共交通計画（素案）
11月上旬頃	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月中旬頃	第5回協議会	次期地域公共交通計画（最終案）