

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】

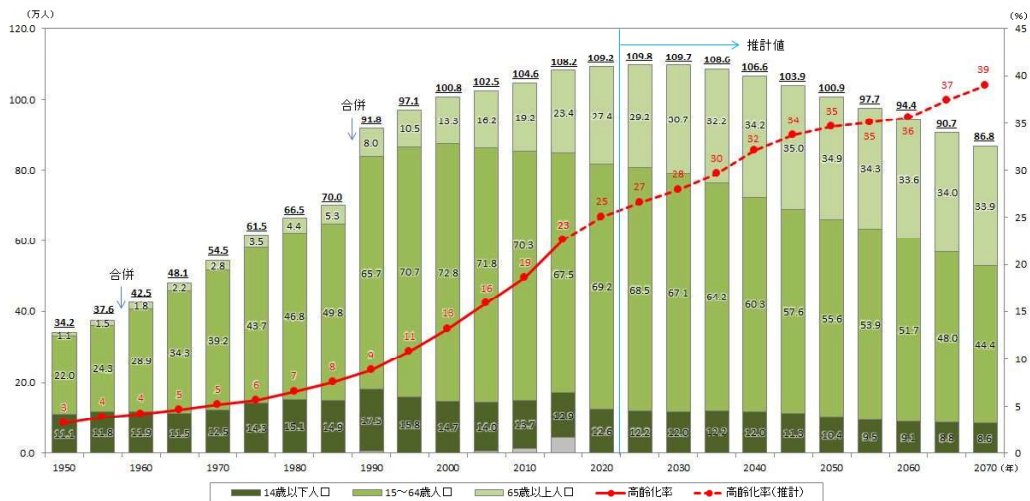


図 6 仙台市の人口の推移と見込み

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

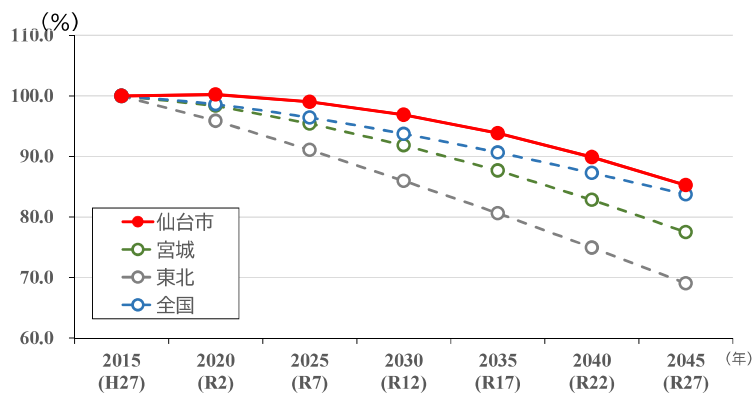
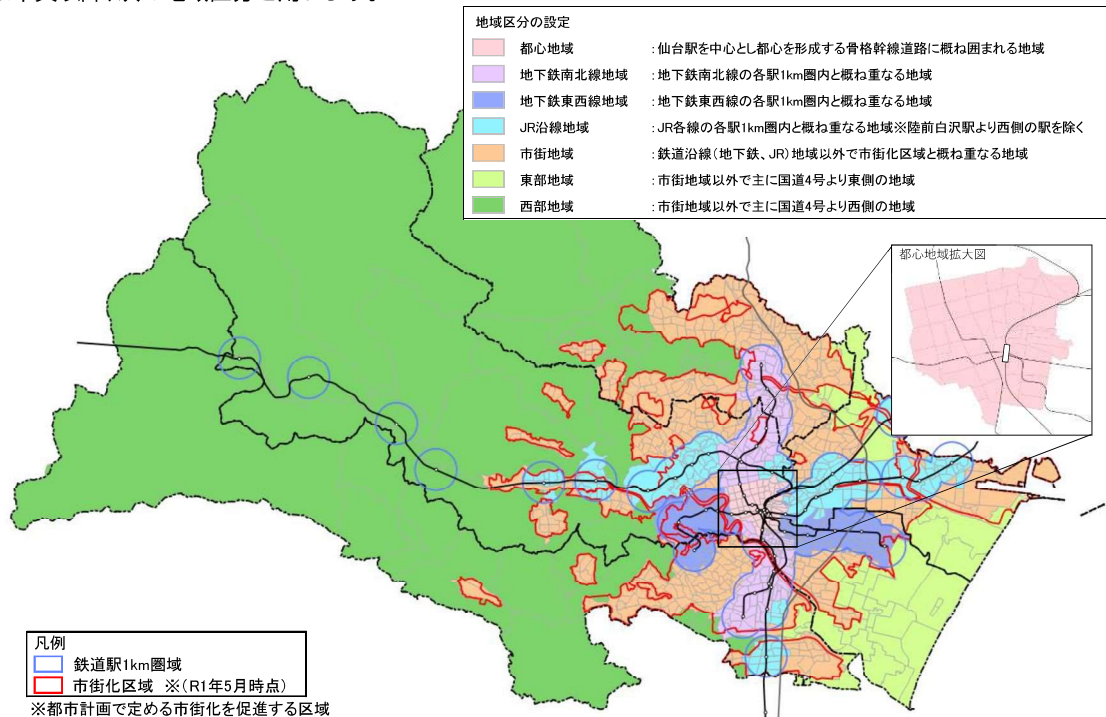


図 7 全国・東北の人口増減率

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。



- ・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】

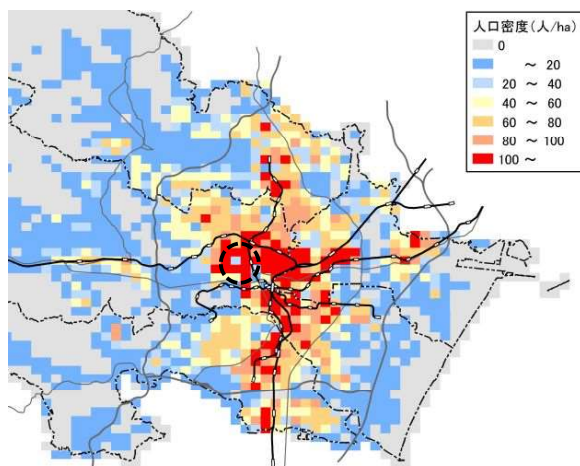


図 8 人口密度(H27)

出典:国勢調査(H27)より作成 500m メッシュ

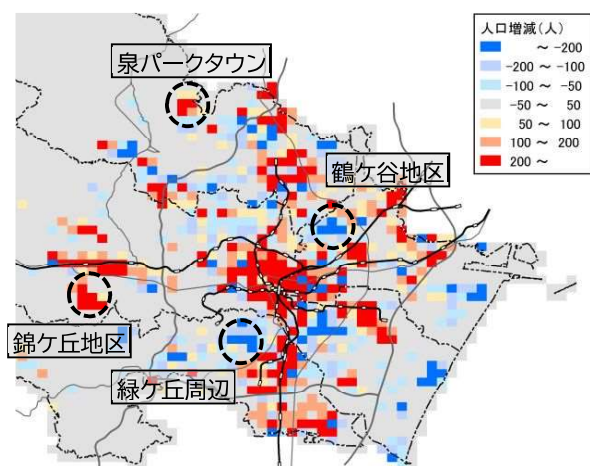


図 9 人口の増減(H27-H17)

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 10～図 13】

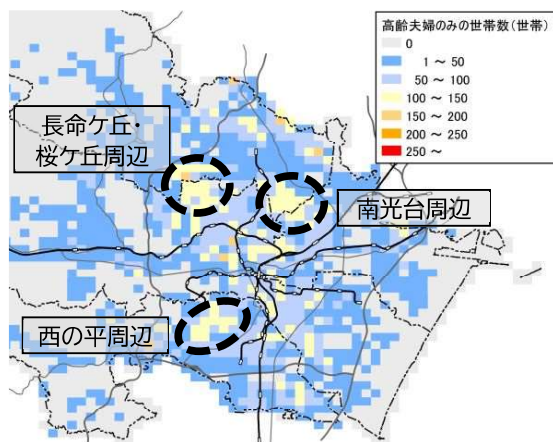


図 10 高齢夫婦のみの世帯数(H27)

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

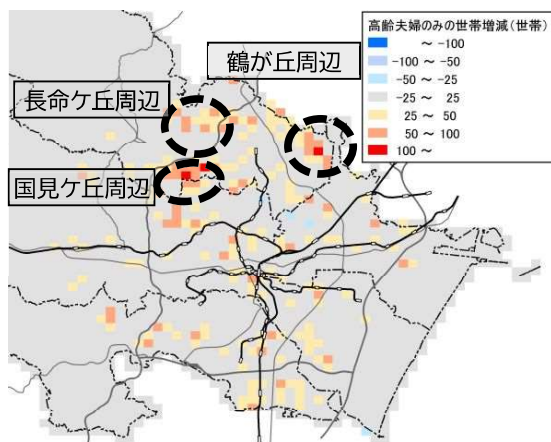


図 11 高齢夫婦のみ世帯の増減(H27-H17)

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

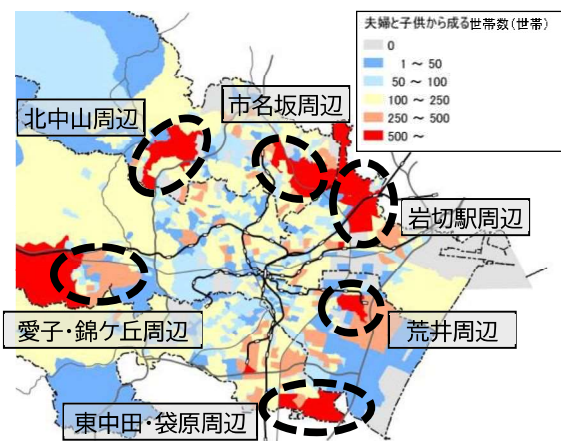


図 12 子育て世帯の世帯数(H27)

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

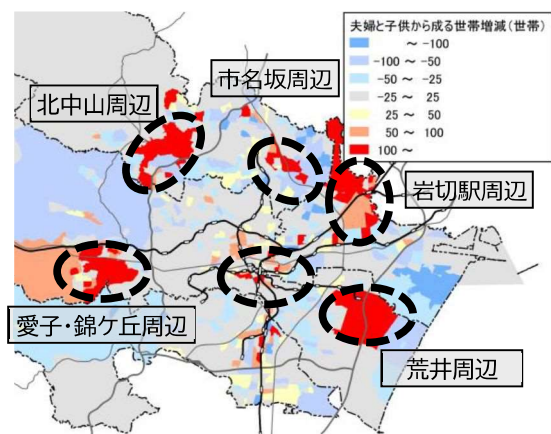


図 13 子育て世帯の増減(H27-H17)

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 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】

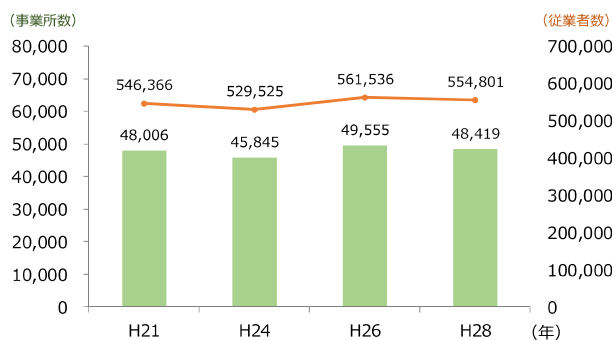


図 14 事業所及び従業者の推移

出典：経済センサス(H21、H24、H26、H28)より作成

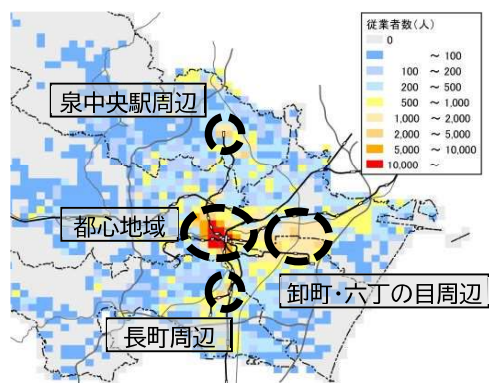


図 15 従業者人口(H26)

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。

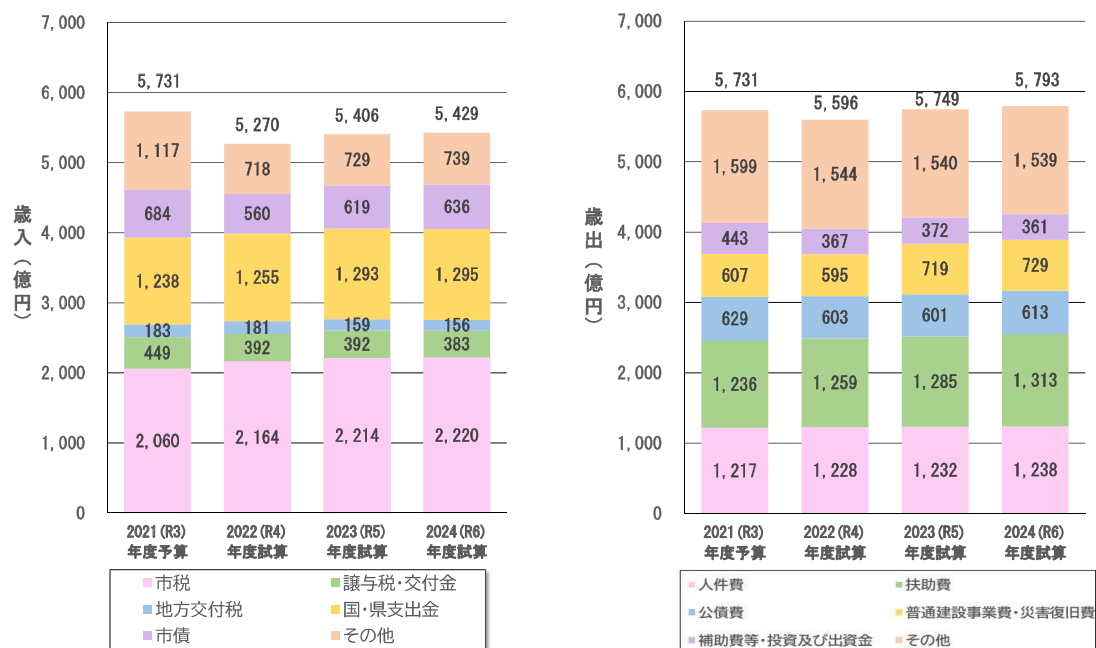


図 16 仙台市の財政見通し(歳入・歳出)

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 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】

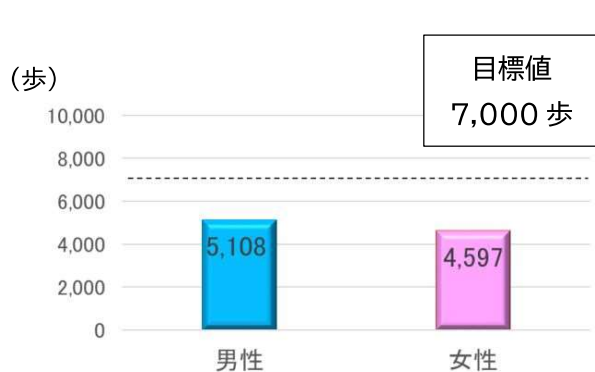


図 17 1 日の平均歩数(男女 20～60 歳代)

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

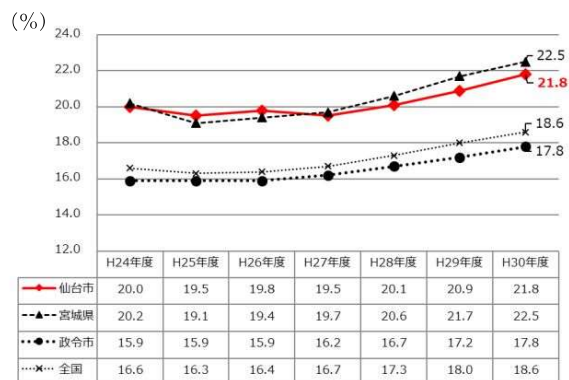


図 18 メタボリックシンドローム該当者の年次推移

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】

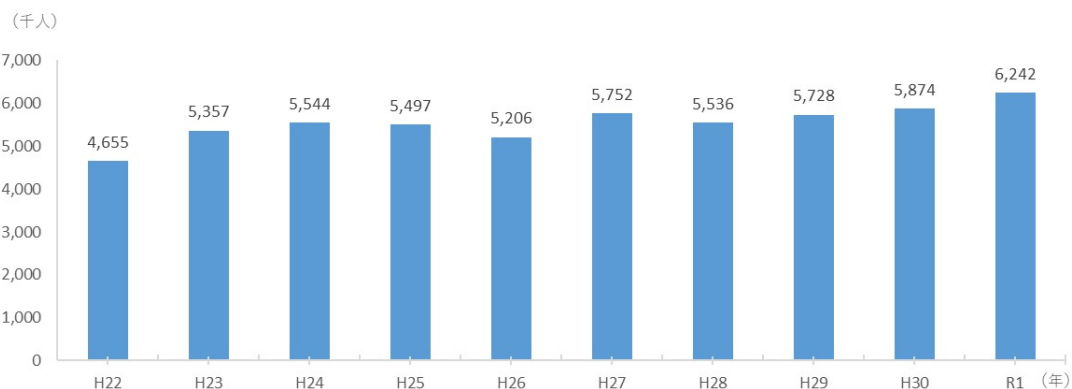


図 19 仙台市の宿泊者数の推移

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 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】

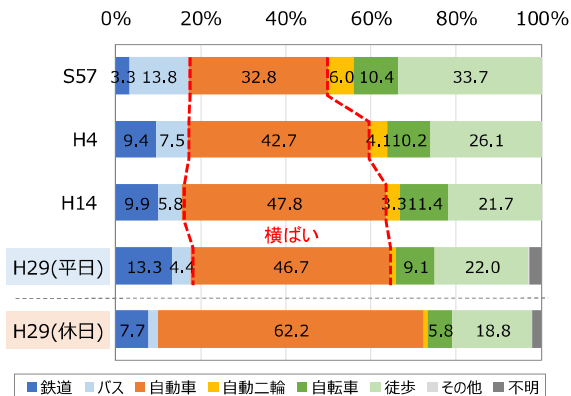


図 20 代表交通手段の経年変化(仙台市)

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

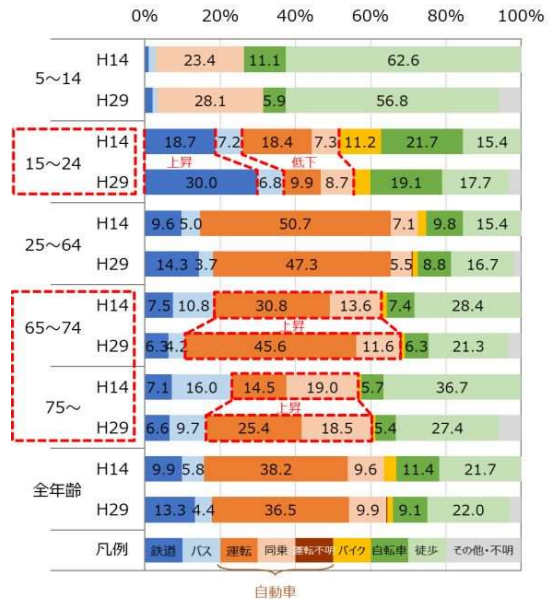


図 21 年齢階層別代表交通手段の比較(H29-H14 平日)

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】

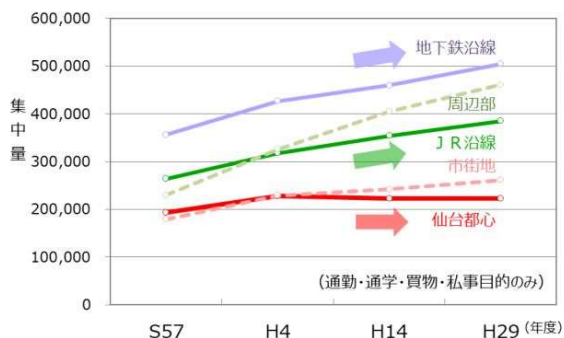


図 22 地域別集中量の経年変化(平日)

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 地域別集中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 24】

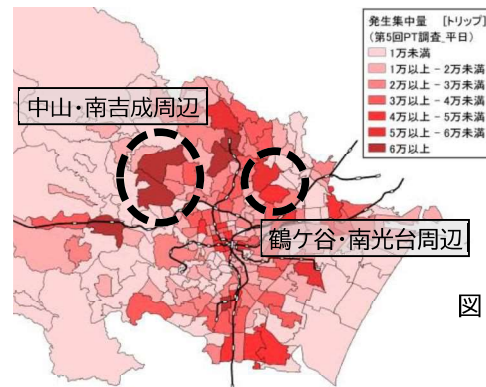


図 24 発生集中量の整理(H29 年_平日)

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 25】

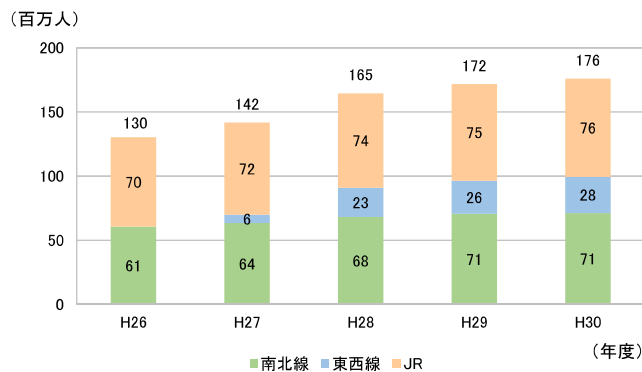


図 25 鉄道乗車人員の推移

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 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 27】

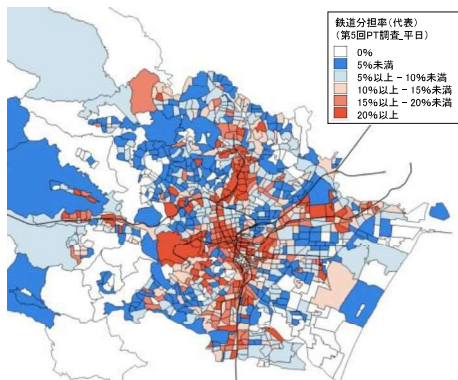


図 26 鉄道分担率

(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

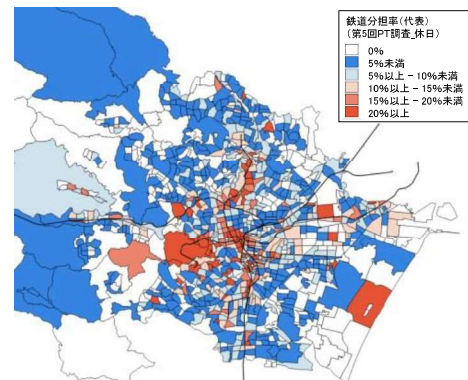


図 27 鉄道分担率

(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 28】

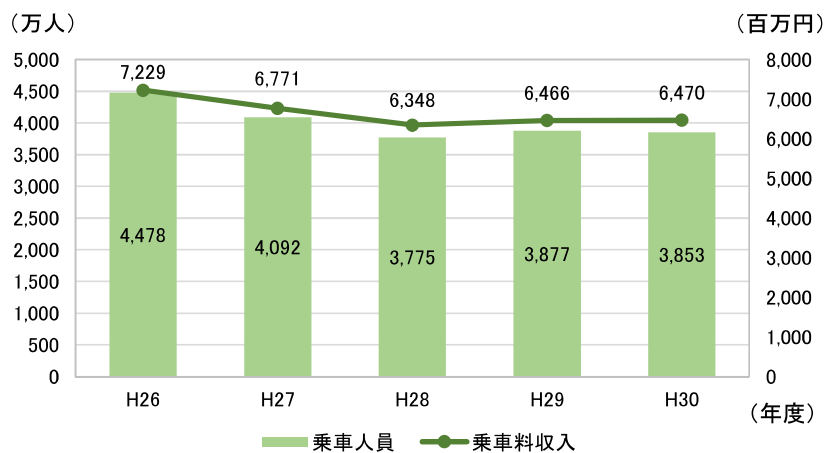
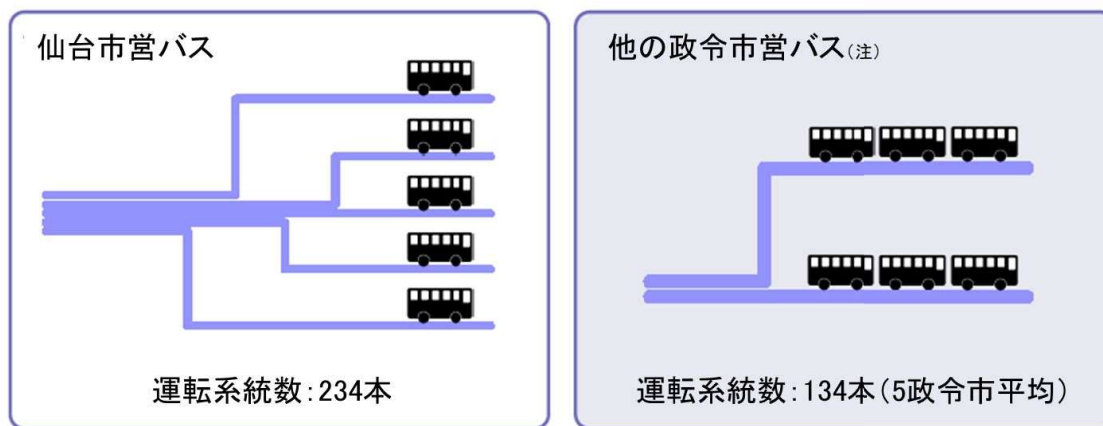


図 28 市営バス乗車人員・乗車料収入の推移

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 公営交通事業協会「平成 30 年度公営交通事業決算調」

※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 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】

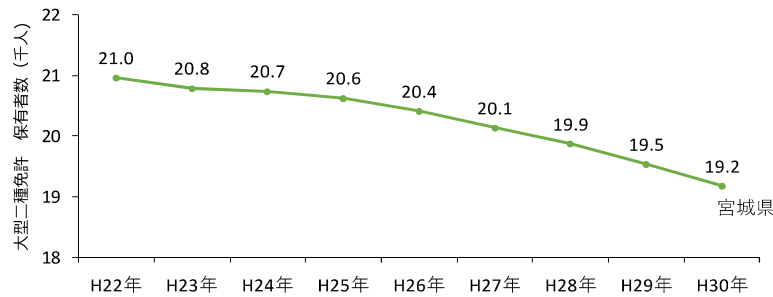


図 30 宮城県の大型第二種運転免許の保有者数の推移

出典：警察庁運転免許統計より作成

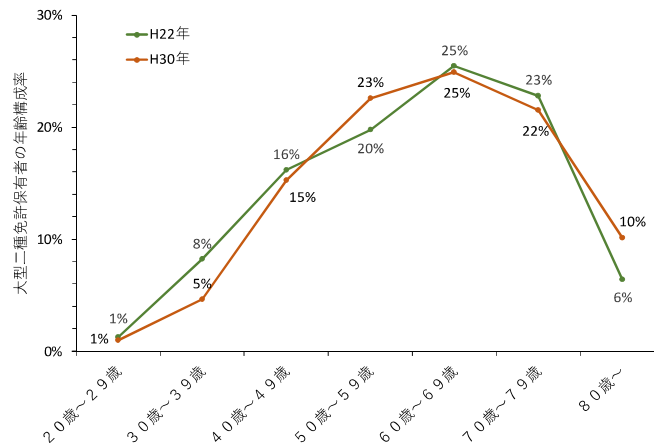


図 31 全国の大型第二種運転免許の保有者年齢

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 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】

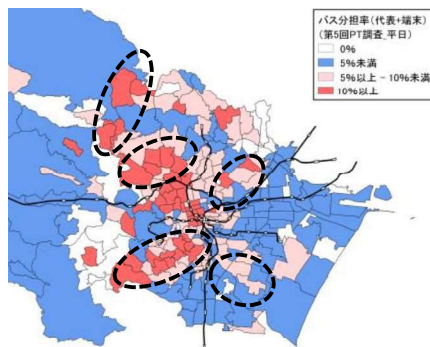


図 32 バス分担率(H29 平日_代表+端末)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

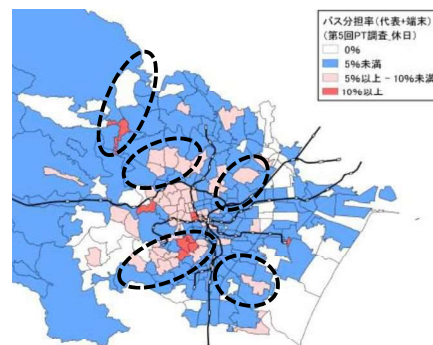


図 33 バス分担率(H29 休日_代表+端末)

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 34】

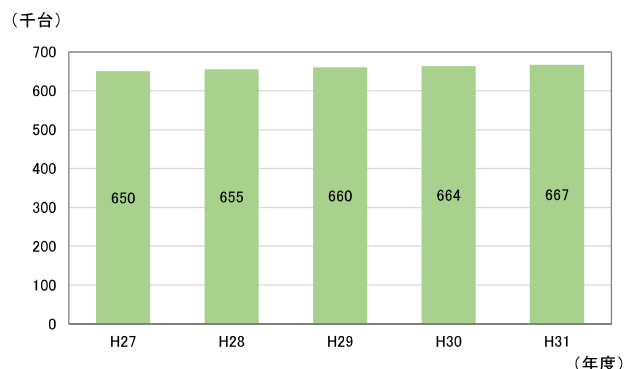


図 34 自動車保有台数の推移

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】

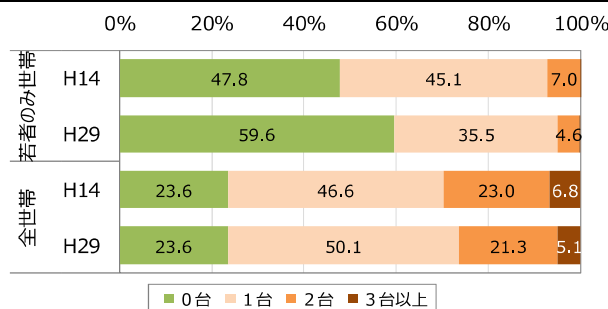


図 35 若者のみ・全世帯の自動車保有台数の比較

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 38】

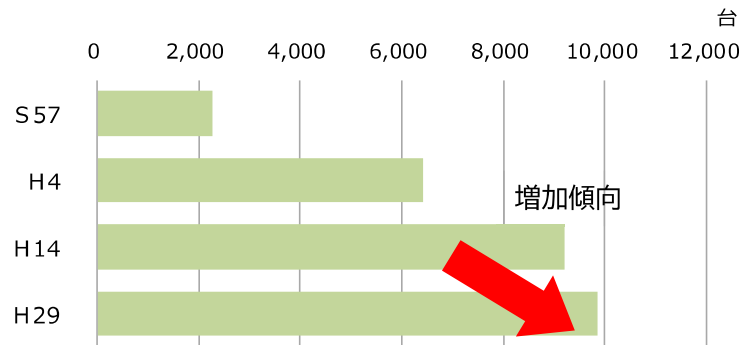


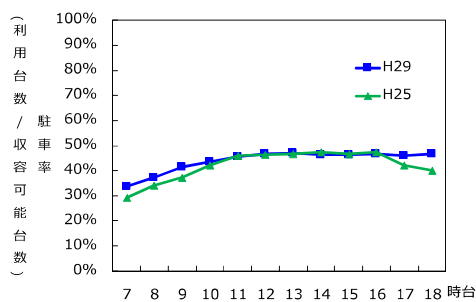
図 38 駐車場整備地区等における届出駐車場の収容可能台数

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 m²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】

【平日】



【休日】

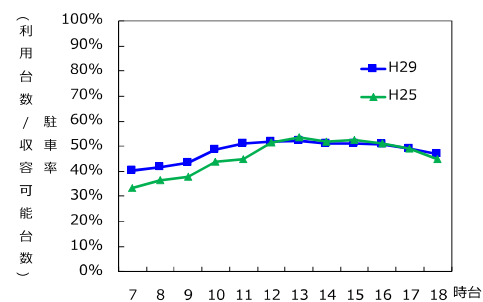


図 39 平日・休日別の駐車率

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】

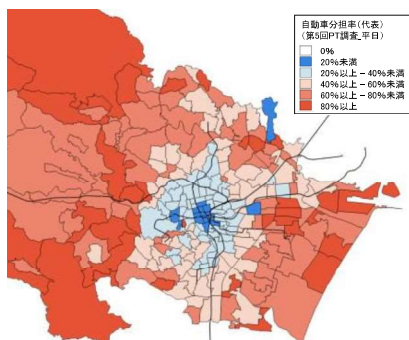


図 40 自動車分担率(H29 平日_代表)

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

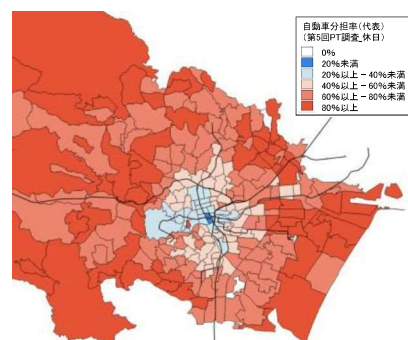


図 41 自動車分担率(H29 休日_代表)

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】

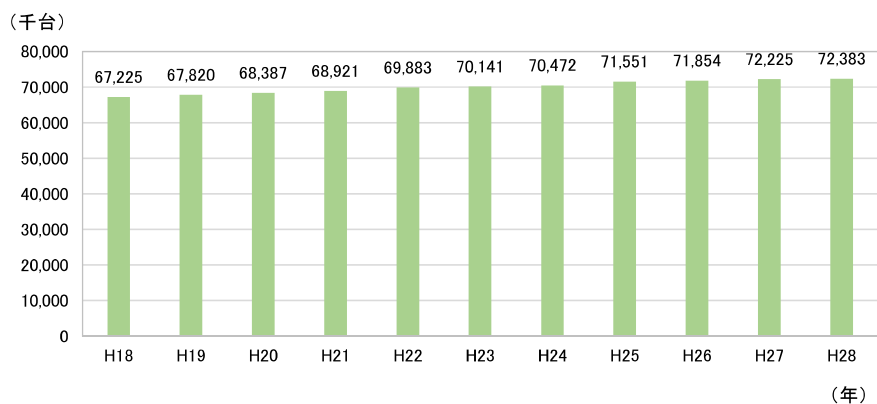


図 42 自転車保有台数の推移(全国)

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】

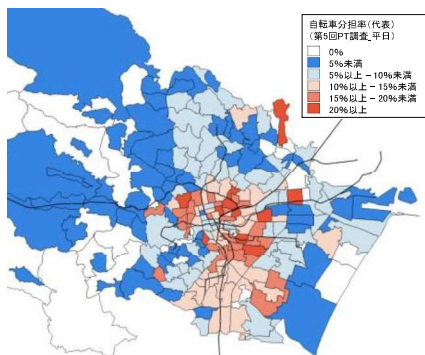


図 43 自転車分担率(H29 平日_代表)

出典:第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

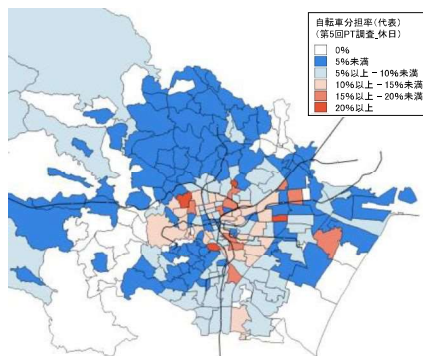


図 44 自転車分担率(H29 休日_代表)

出典:第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

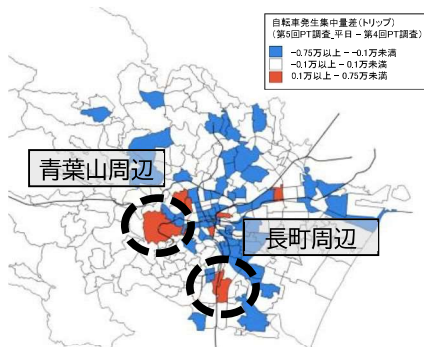


図 45 自転車発生集中量の増減

(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 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】

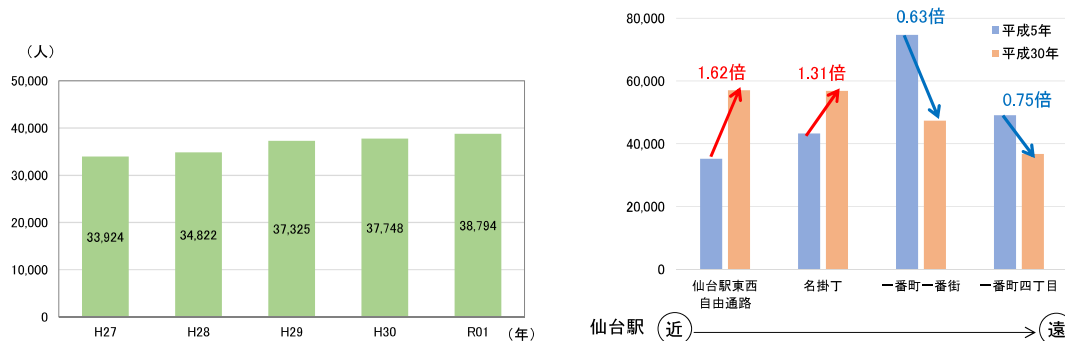


図 46 歩行者数の推移

出典: 仙台商工会議所 仙台市内中心部商店街 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)」「三瀧不動尊・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

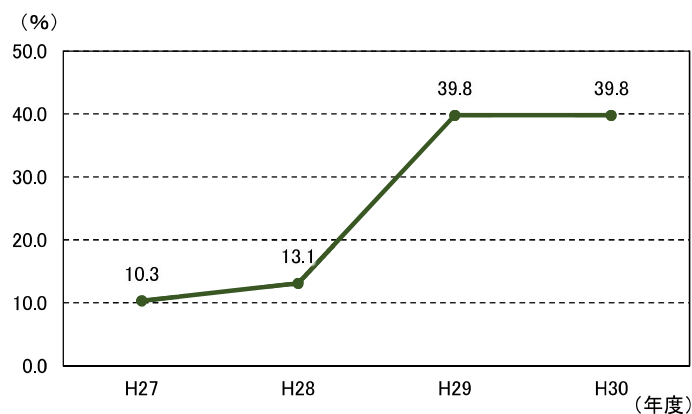


図 47 都心地区におけるバリアフリー化率の推移(歩道)

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、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

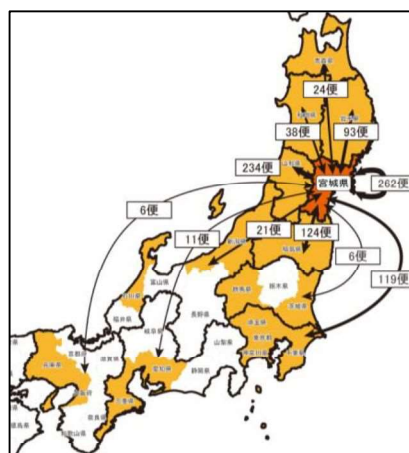


図 49 高速バスの運行状況(H31.4 平日)

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 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】

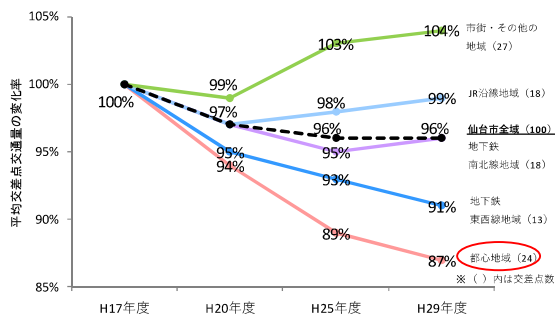


図 52 都心地域の平均交差点交通量の経年変化

出典：仙台市道路交通等現況調査より作成

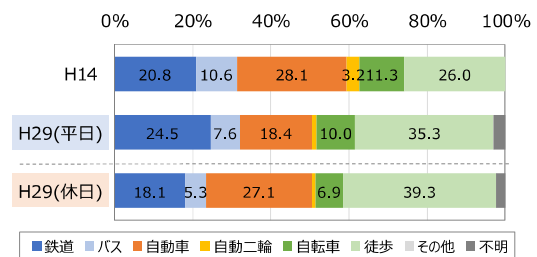


図 53 都心地域の代表交通手段

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

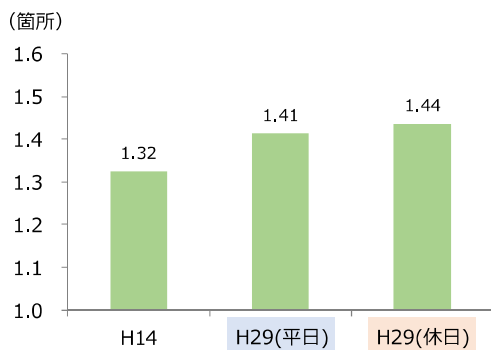


図 54 都心地域内における

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

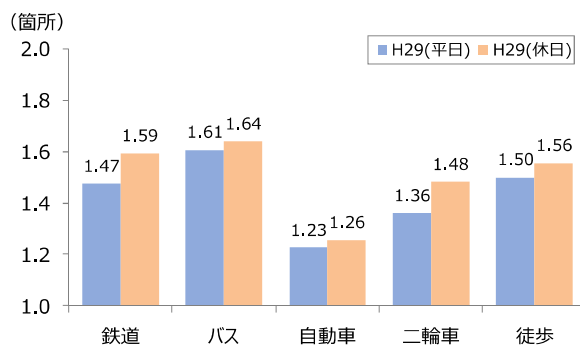


図 55 代表交通手段別の

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増加し、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】

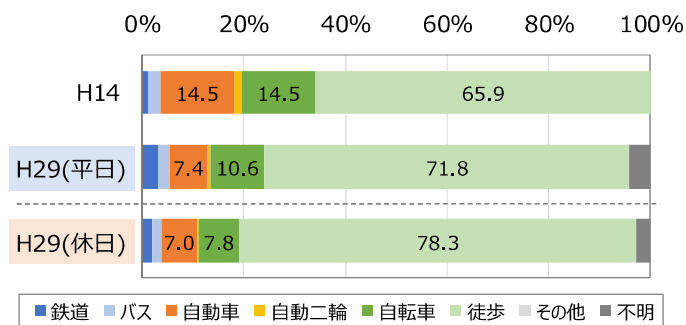


図 56 都心内の移動における
代表交通手段

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

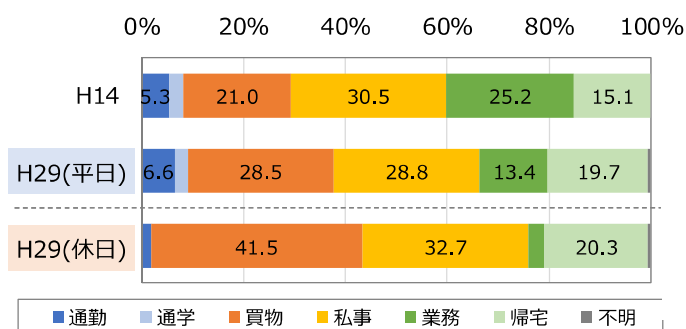


図 57 都心内の移動
(移動手段:徒歩)
における移動目的

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

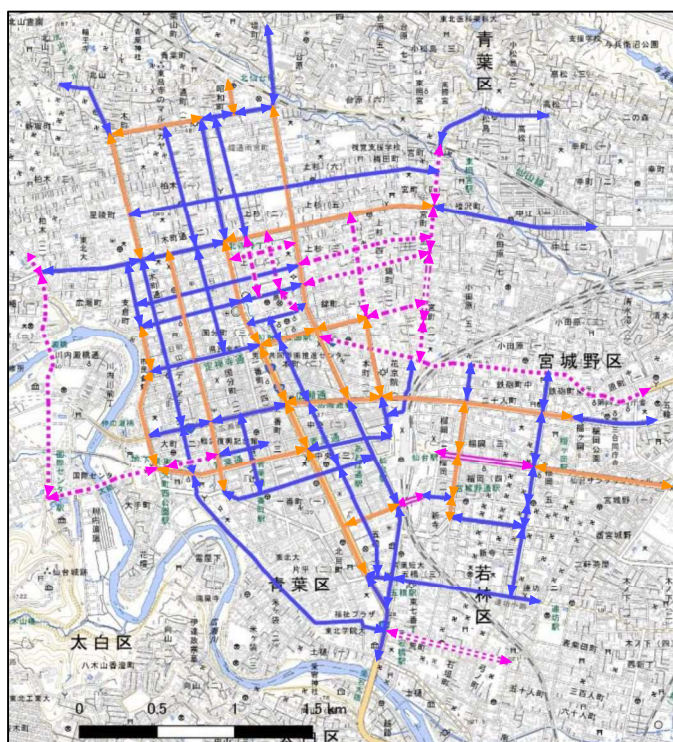
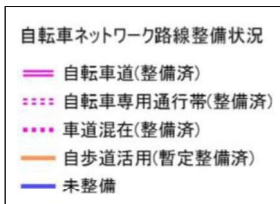


図 58 自転車ネットワーク路線図
(令和2年度末見込み)

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 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】

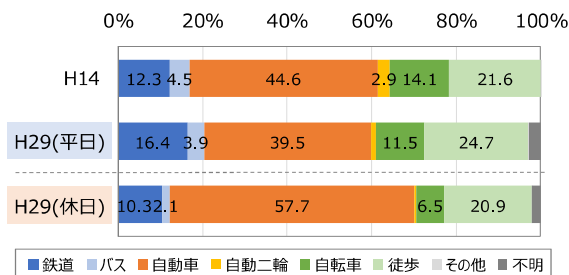


図 59 地下鉄【南北線】沿線地域における代表交通手段

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

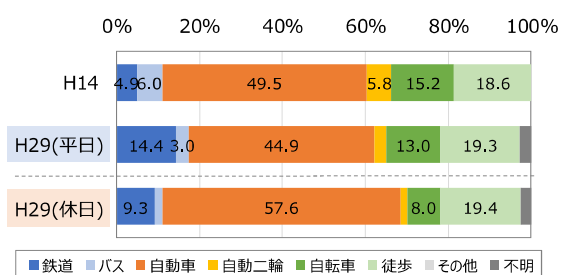


図 60 地下鉄【東西線】沿線地域における代表交通手段

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

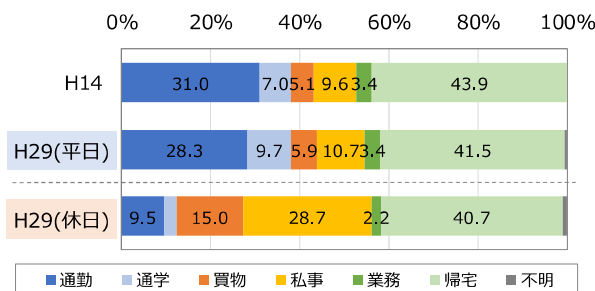


図 61 地下鉄利用者の移動目的

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 62、図 63】

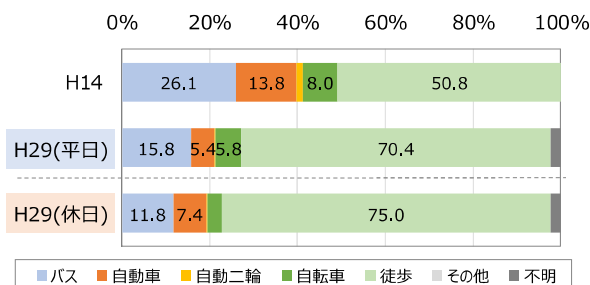


図 62 地下鉄へのアクセス交通手段

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

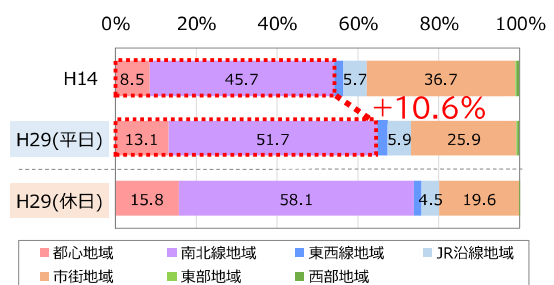


図 63 地下鉄【南北線】利用者の地域別アクセス比率の比較

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上昇しています。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、仙台駅やあ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】

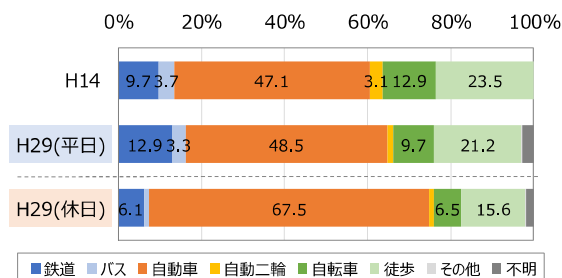


図 64 JR 沿線地域における代表交通手段

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

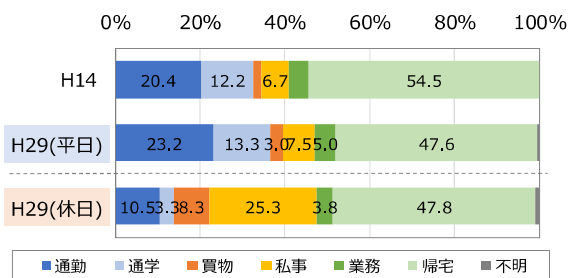


図 65 JR 利用者の移動目的

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

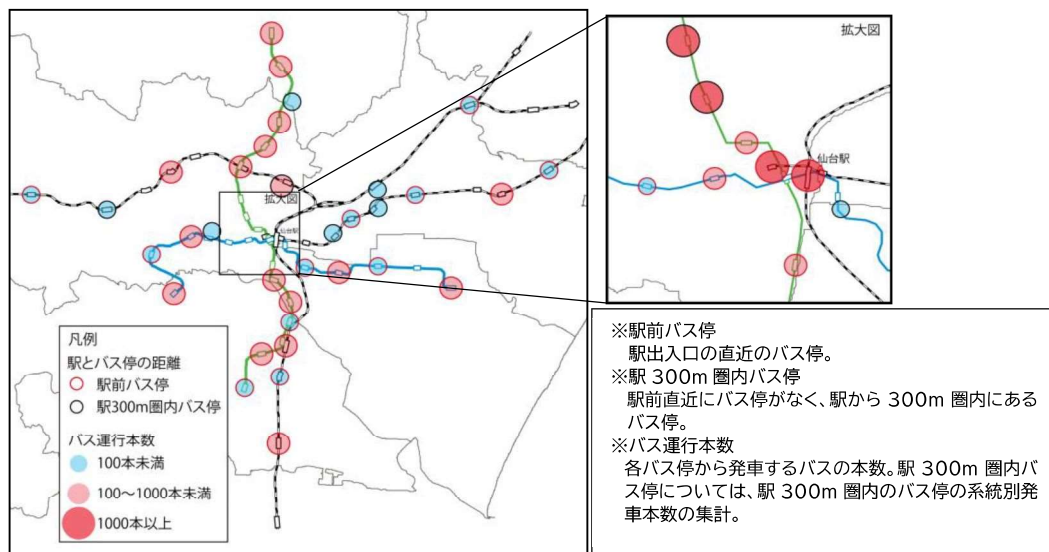


図 66 駅別のバス運行本数(H31.4)

出典:路線バス各社の HP より作成

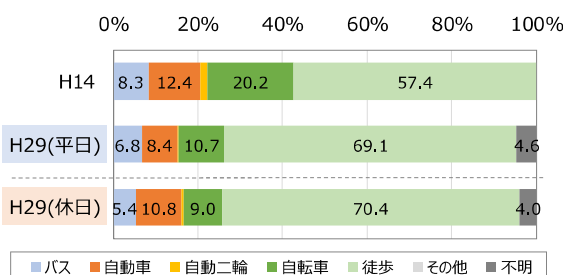


図 67 JR 各線へのアクセス交通手段

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

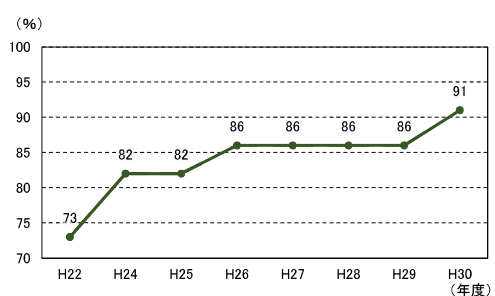


図 68 JR 駅舎のバリアフリー化率の推移

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 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】

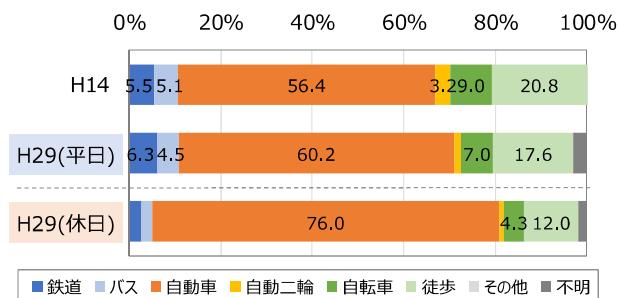


図 69 市街地域における代表交通手段

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

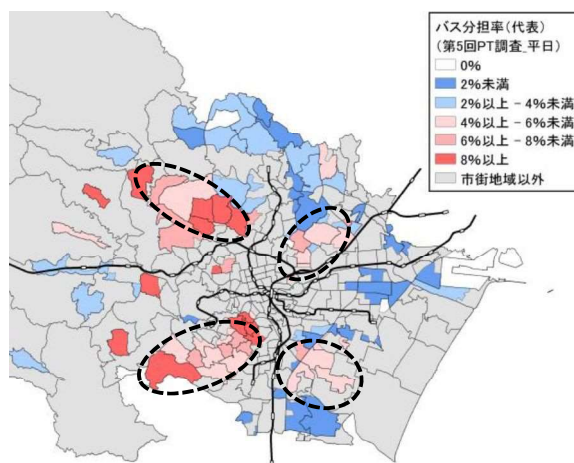


図 70 市街地域のバス分担率(H29 平日_代表)

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 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】

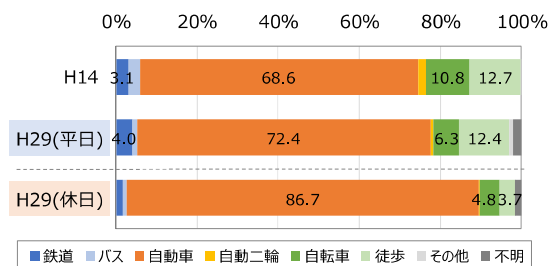


図 71 東部地域における代表交通手段

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

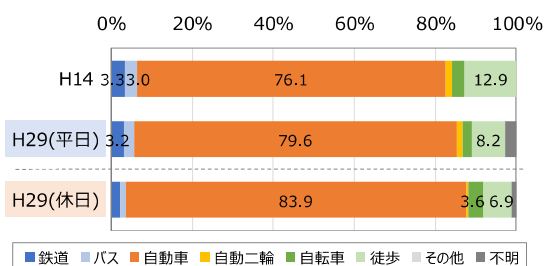


図 72 西部地域における代表交通手段

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

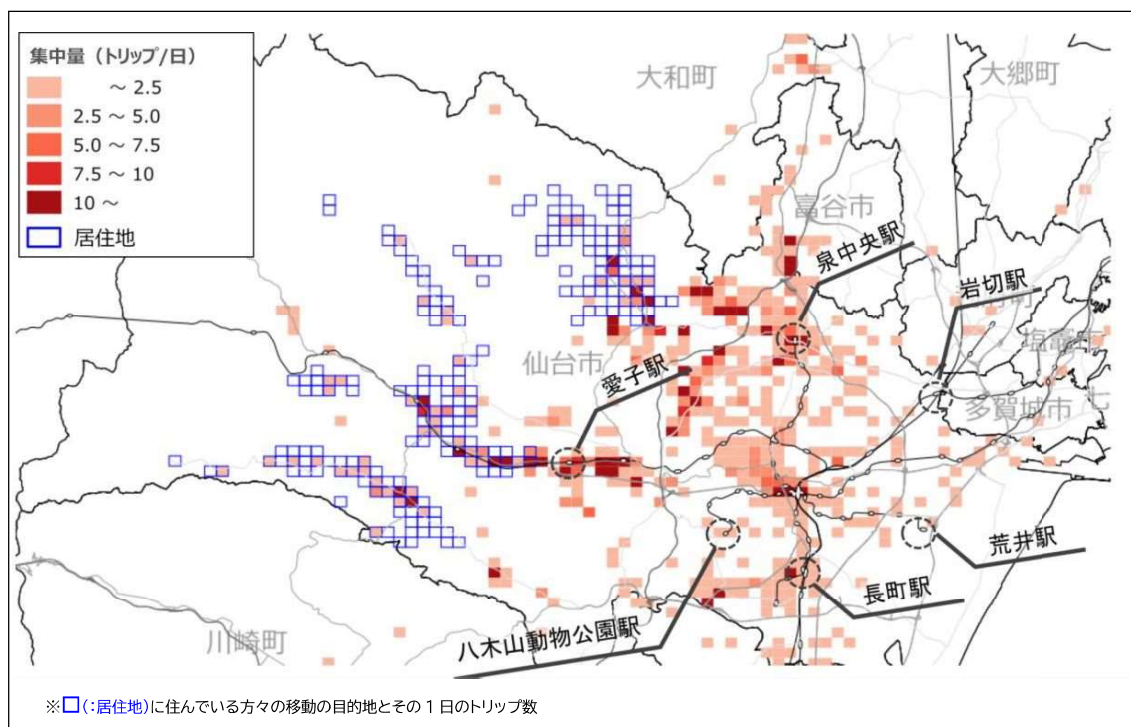


図 73 西部地域居住者における移動先

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。

▶ 交通を取り巻く動向

- ・自動車の利用割合は微ばい傾向となり、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、高齢者の自動車の利用の割合が増加しています。
- ・交通事故死傷者数の推移をみると、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】

- ・都心への集中トリップが減少し、郊外への集中トリップが増加する傾向が見られます。
- ・都心内の自動車交通量は減少傾向にあり、都心の道路空間に求められる機能が変化していくものと見込まれます。
- ・都心内を徒歩で移動する割合が増加し、都心内で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。
- ・都心内の移動手段は徒歩に次いで自転車が多くなっている一方、自転車通行空間が未整備の箇所が一部あります。
- ・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】

- ・平日に比べ、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。

【東部地域・西部地域】

- ・移動需要が広範囲に低密・低頻度で分布していることから、路線バスと連携しながら、地域の実情に合った移動手段を確保していく必要があります。

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
- ・既存の交通ストックを最大限に活用した施策の展開

- ・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

- ・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よく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。

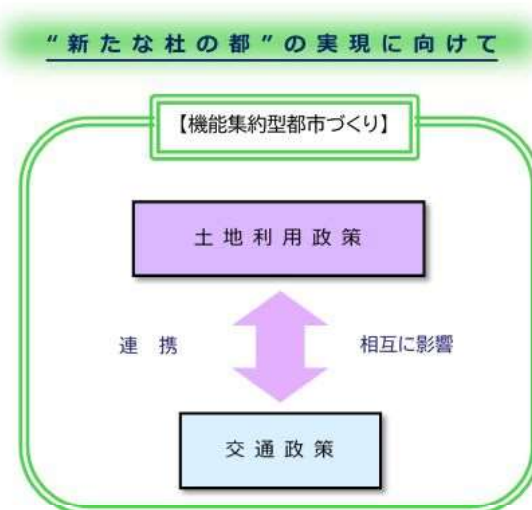


図 74 土地利用政策と交通政策の連携による“新たな杜の都”の実現イメージ

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文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。

3-1-3. 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、ウォーク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。

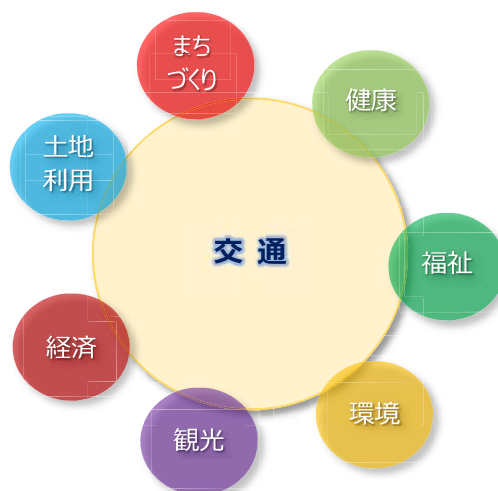


図 75 交通と関連する分野イメージ

【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。

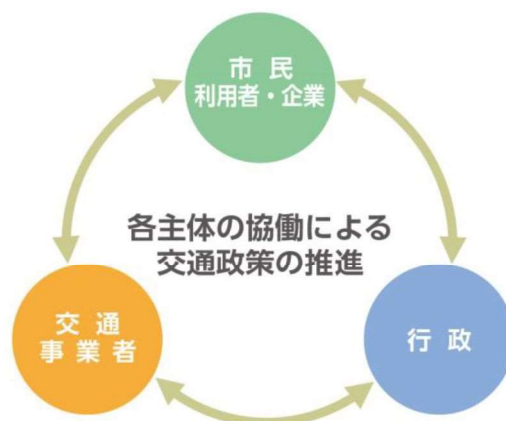


図 76 関係者間の協働イメージ

3-1-4. 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、こ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や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	○		

3-2-3.

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。

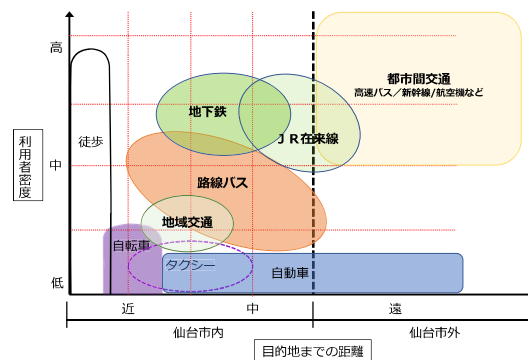
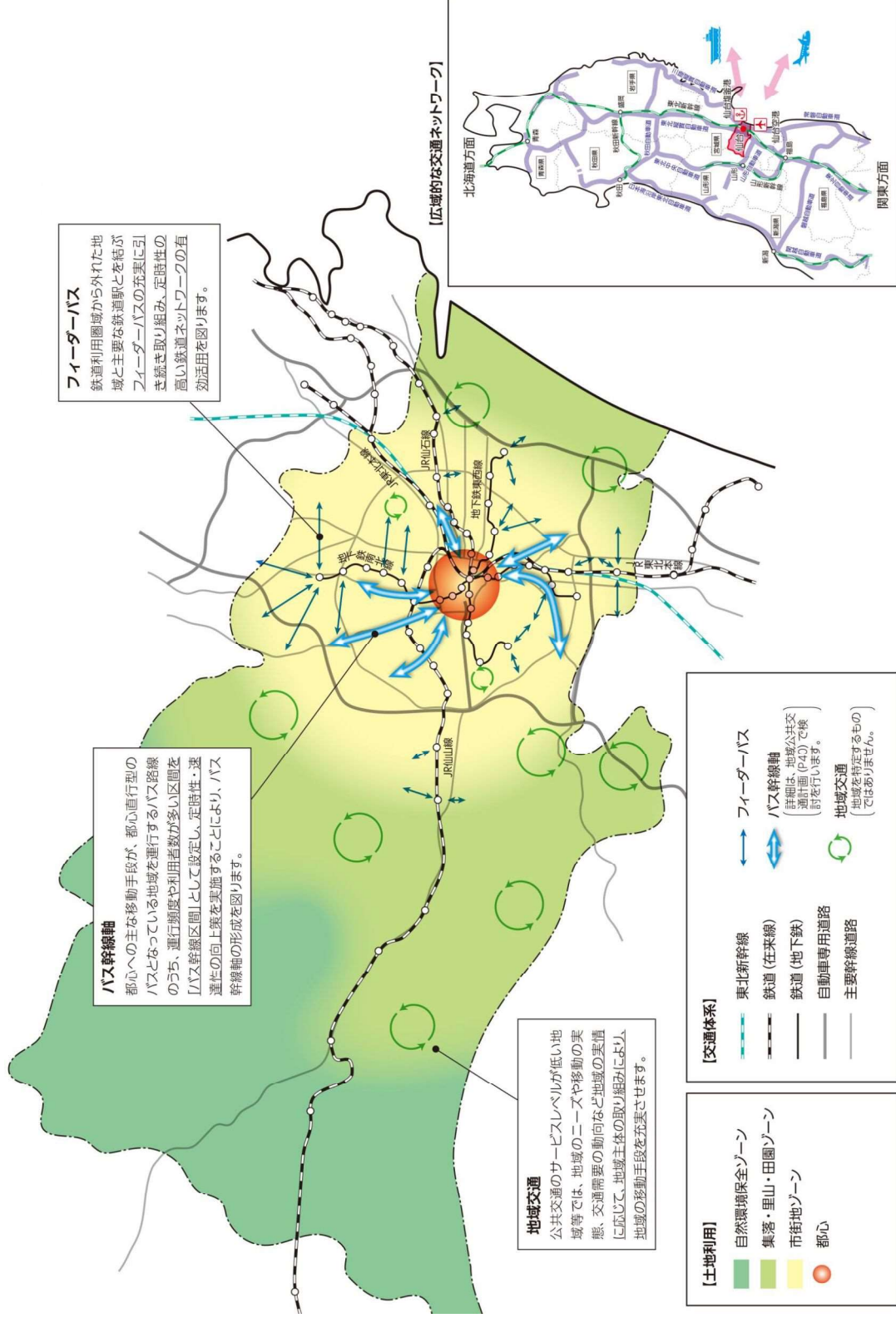


図 80 各交通手段が担う役割のイメージ

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組んできた鉄道駅へのフィー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、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に取り組めます。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、居心地が良く歩きやす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。

