

# 「せんだい都市交通プラン」 中間案に関するご意見を募集します

令和2年11月

仙台市

# せんだい都市交通プランとは

## 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。

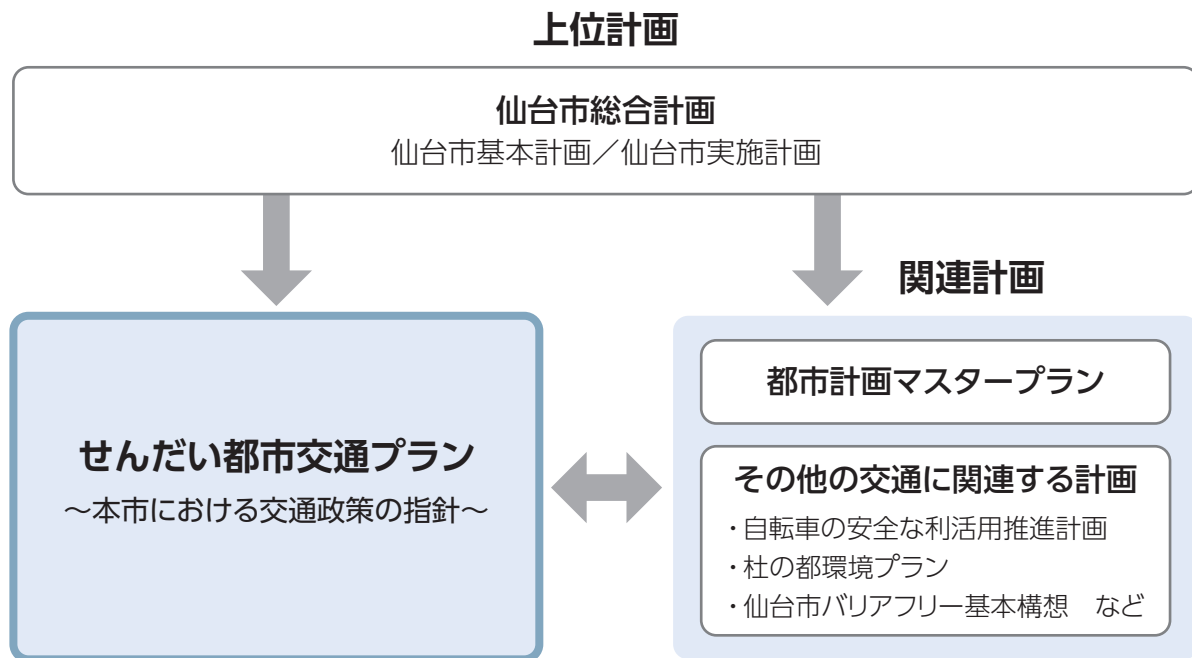
一方で、プランの計画期間である10年が経過し、本市を取り巻く社会情勢の変化や、東西線開業後の交通行動の変化、少子高齢化の進展等に伴う市民ニーズの変化などへの柔軟な対応が求められてきていることから、これからの本市における交通政策の指針として、新たなプランを策定します。

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。

## 本計画の位置づけ

本計画は、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。

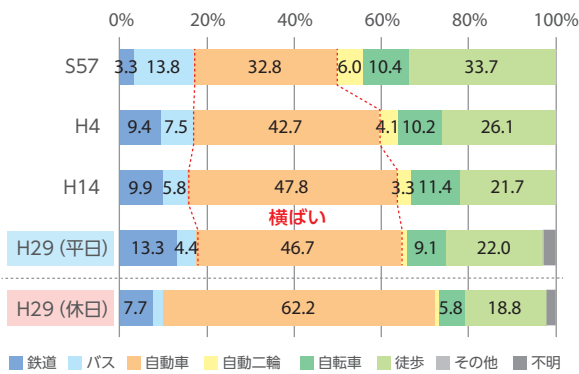


## 計画期間

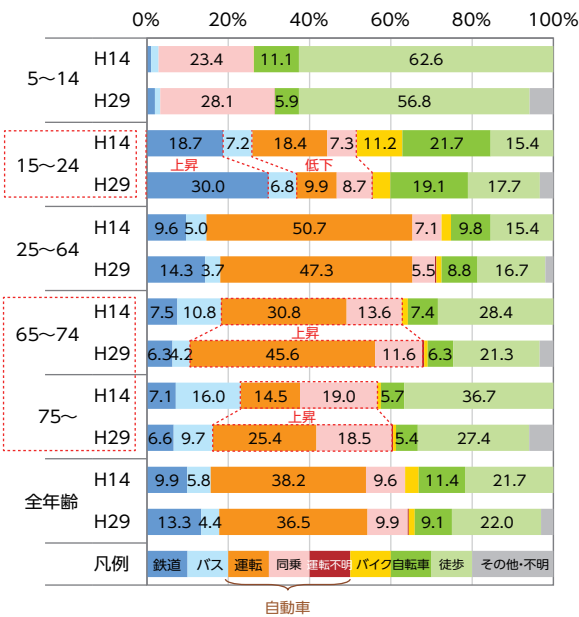
本計画の計画期間は、仙台市基本計画や仙台市都市計画マスタープランの計画期間と合わせ、令和3年度（2021年度）から令和12年度（2030年度）とします。

# 都市交通の現況と課題

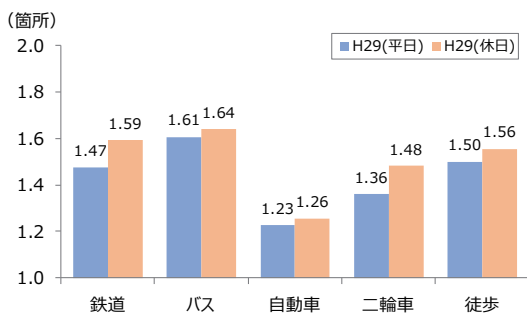
## ● 交通手段分担率の推移



## ● 若者・高齢者の代表交通手段構成の変化



## ● 交通手段別の都心地域内立ち寄り箇所数



### 【用語説明】

- トリップ：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
- 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
- 代表交通手段：1つの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

## 社会情勢からみた課題

- 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し、高齢化がさらに進んでいくことが予想されるため、人口構造の変化等を踏まえた施策を展開していく必要があります。

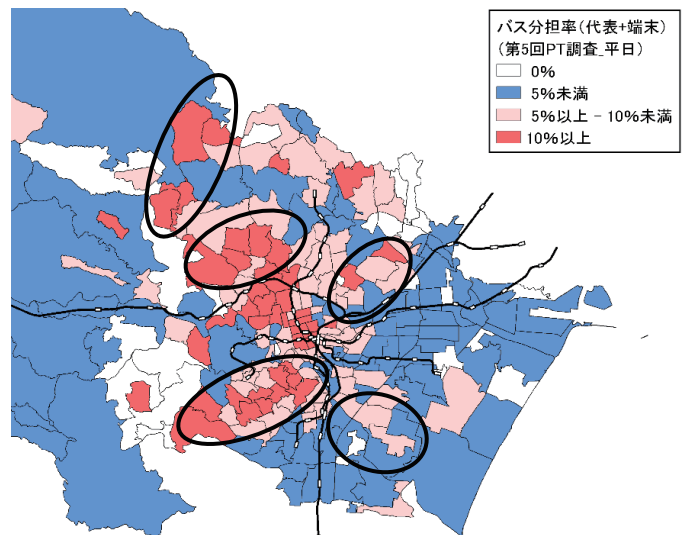
## 交通を取り巻く動向からみた課題

- 自動車の利用割合が横ばい傾向となり、鉄道の利用割合が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ることから、持続可能な公共交通ネットワークの形成に取り組んでいく必要があります。
- 自動車を所有しない若者が増加する一方で、高齢者の自動車利用の割合が増加しており、世代ごとのライフスタイルや移動のニーズに対応した、多様な移動手段を確保していく必要があります。

## 地域別の交通状況からみた課題

- 仙台駅を中心とした都心地域では、都心内での立ち寄り箇所数が少ないことから、都心の回遊性の向上に取り組んでいく必要があります。
- 鉄道沿線から離れた地域は、他の地域と比較して路線バスを利用する割合が高いことから、路線バスの利便性向上とさらなる利用促進に取り組んでいく必要があります。
- 鉄道や路線バスの利用圏域から離れた地域等では、少ない移動需要が多様化していることから、路線バスのような定時定路線型のサービスよりも、地域交通のように、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。

## ● 地域別の代表交通手段バス分担率



# 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。

# 交通政策の基本方針

## 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



# 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コミュニティ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。



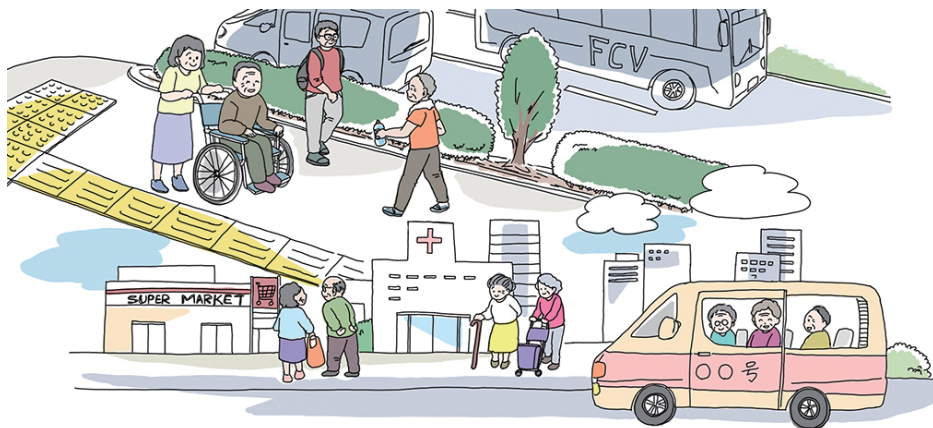
## 子育て世代

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、道路空間を利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。



## 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。



# 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。



**【土地利用】**

- 自然環境保全ゾーン
- 集落・里山・田園ゾーン
- 市街地ゾーン
- 都心

**【交通体系】**

<span style="color: #00AEEF;">— — —</span> 東北新幹線	<span style="color: #00AEEF;">↔</span> フィーダーバス
<span style="color: #444;">— — —</span> 鉄道（在来線）	<span style="color: #00AEEF;">↔↔</span> バス幹線軸 <small>（詳細は、地域公共交通計画（P7）で検討を行います。）</small>
<span style="color: #444;">— — —</span> 鉄道（地下鉄）	<span style="color: #4CAF50;">⦿</span> 地域交通 <small>（地域を特定するものではありません。）</small>
<span style="color: #444;">— — —</span> 自動車専用道路	
<span style="color: #444;">— — —</span> 主要幹線道路	

**【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。

○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目的のために運行する、民間事業者等による既存の公共交通を補完、補充する交通手段。

# 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。

## 都心内の回遊を促す交通環境づくりの展開

都心やその周辺の魅力あるエリアや施設へ『プラス一步』の回遊を新たに生み出すため、道路空間の利活用等による居心地が良く歩きたくなる歩行者空間の創出や、都心内の比較的長い距離の回遊を担う路線バス等の公共交通や自転車を利用した快適な移動環境整備に取り組む。

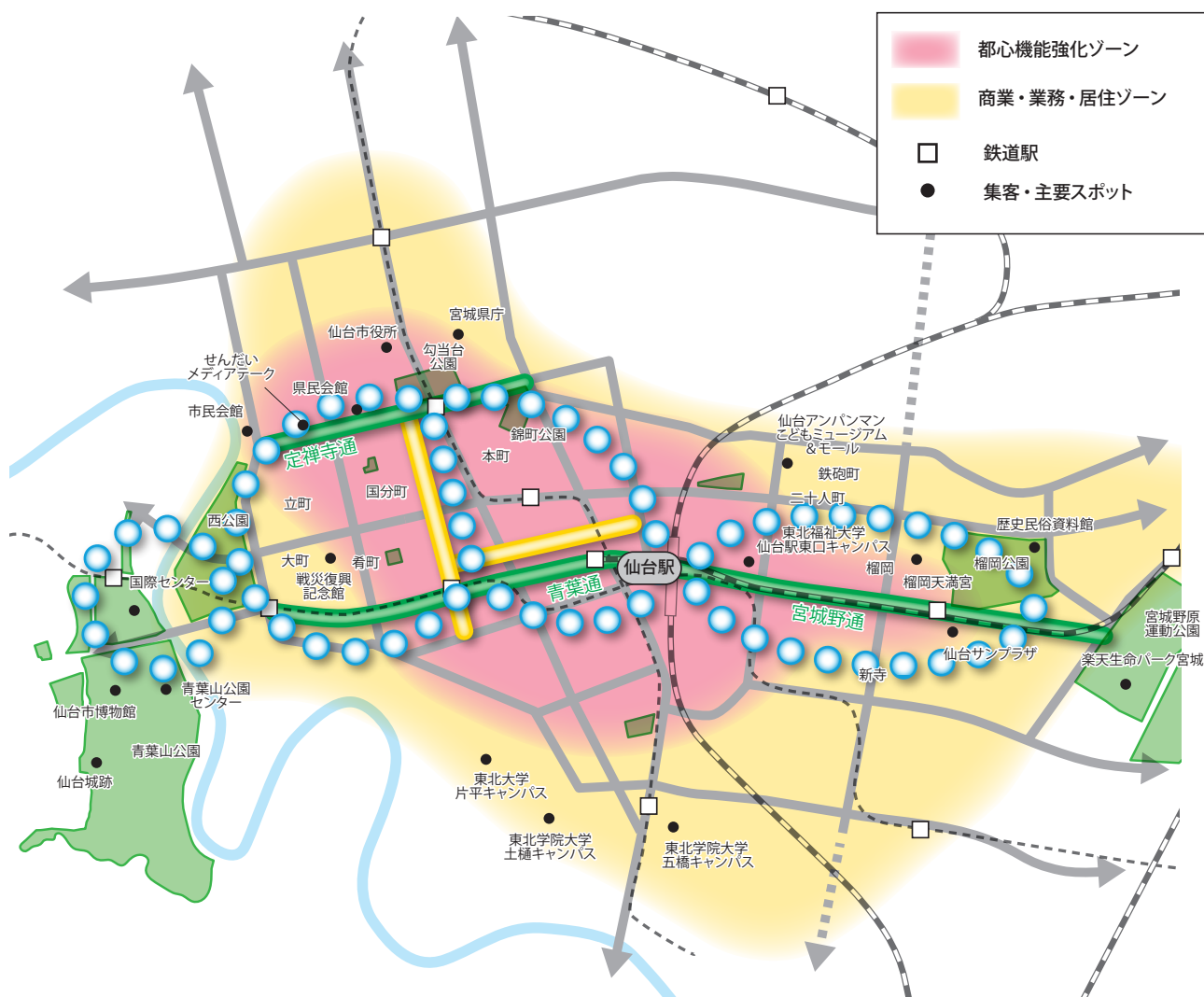
● ● ● 都心の回遊イメージ

### 交流・賑わい軸

都心まちづくりの交流や賑わいを支える軸として、沿道まちづくりとの連携を強化しながら、道路空間の柔軟な利活用や道路空間再構成の検討に取り組む。

### 商業・賑わい軸

都心まちづくりの主要エリアをつなぐ既存のアーケードを、都心の商業や業務・賑わいを支える軸として、歩行者空間の利活用等に取り組む。





# 将来目標の実現に向けた主な施策

## 方針① 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

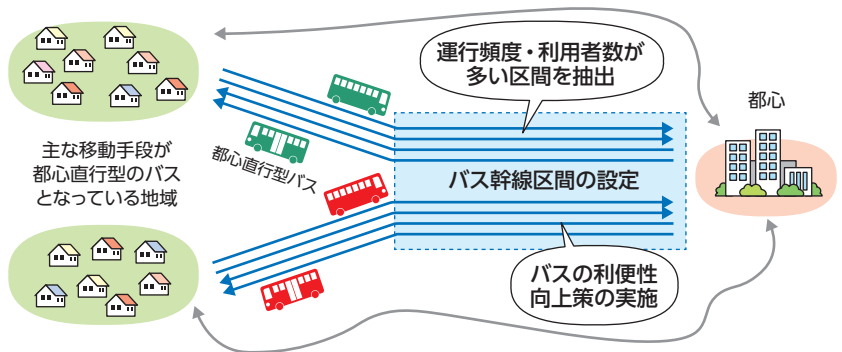
### 地域公共交通計画の策定

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を位置付ける「地域公共交通計画」を策定し、「誰が（交通事業者等）」、「何を（路線等）」、「どのように（ダイヤ改正等）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の視点も踏まえ検討を進めるとともに、乗合タクシー・デマンド交通等、多様な選択肢から、地域にあった旅客運行サービスを実施していきます。

### バス幹線区間の設定と利便性向上策の実施

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、利便性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。

#### ● バス幹線区間のイメージ



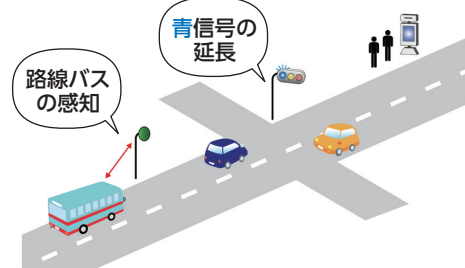
#### ● 利便性向上策の例

##### 【バスレーンの設置】



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。

##### 【PTPS（公共車両優先システム）の導入】



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。

### 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

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、地域のニーズや移動の実態、交通需要の動向など地域の実情に応じて、地域交通等、地域主体の移動手段の確保に取り組みます。

#### ● 地域交通のイメージ



#### ● 地域交通の導入事例



## 方針② 賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築

### 賑わいや回遊性の向上に資する道路空間の創出

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、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。

#### ● 道路空間の利活用事例



#### ● 道路空間の再構成事例



### 自転車利用環境の整備とコミュニティサイクルの利用促進

環境負荷が低く気軽に利用できる交通手段として利用されている自転車の走行環境を整備するとともに、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)」の利用促進に取り組みます。

#### ● 自転車走行環境の整備事例



## 方針③ 多様な都市活動を支える交通政策の推進

### 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

都市計画道路について、引き続き骨格幹線道路を中心とした整備に取り組むとともに、広域連携や交流をさらに促進し、本市の活性化を図るため、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。

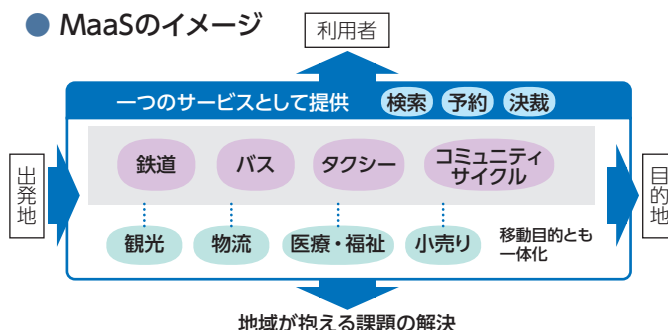
#### ● 都市計画道路の整備事例



### 新技術等の活用検討

自動運転等の新技術やMaaS等について、社会実験等を通じて市民の理解を得ながら、活用を検討します。

#### ● MaaSのイメージ



#### 【用語説明】

- デマンド交通：バス又は乗合タクシーにおいて、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たうえで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。
- 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。
- 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える仕組み。



# 実施施策一覧

## 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
- 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
- 施策3** フィーダーバスの利便性向上

### (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
- 施策5** 既存鉄道の機能強化
- 施策6** 公共交通の情報提供や案内誘導の改善
- 施策7** 運賃施策等による公共交通利用の促進
- 施策8** キャッシュレス決済の利活用の促進
- 施策9** 駅やバス・地下鉄車両等のバリアフリー化

### (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
- 施策11** 地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備

### (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

#### ● 駅前広場再整備事業が進む仙台駅西口



## 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
- 施策14** 都心部における駐車施設の適正な確保
- 施策15** 公共交通を利用した都心の回遊の促進
- 施策16** 自転車利用環境の整備
- 施策17** コミュニティサイクルの利用促進

### (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

#### ● 宮城野通における道路空間の利活用の事例



## 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
- 施策20** 自動運転等新技術の活用を検討
- 施策21** 環境負荷の低いバス車両の導入に向けた検討

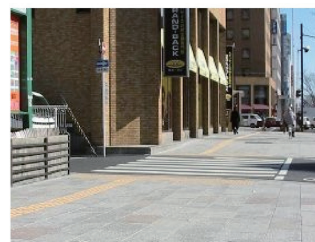
### (2) 活発な都市経済・広域的な交流を支える交通環境の形成

- 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23** 旅行者等が移動しやすい環境の整備

### (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
- 施策25** 災害時における公共交通利用者への対策の実施

#### ● バリアフリー化の事例



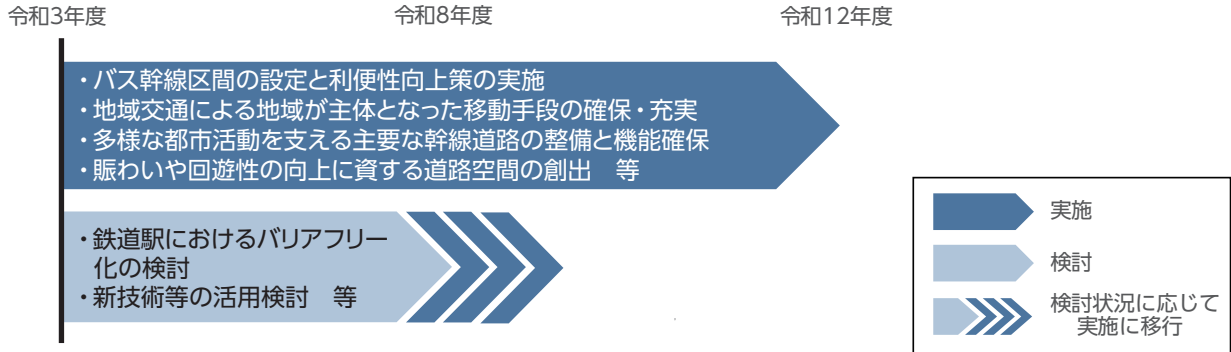
#### 【用語説明】

○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。



# 実施プログラム

各施策について、実施時期（いつまでに実施するのか）と実施主体（誰が実施するのか）を示した「実施プログラム」を策定し、施策相互の連携を図りながら施策を推進していきます。



## モニタリング指標

プランの進捗状況を把握・評価するために、各施策の直接的な効果を計測する「モニタリング指標」を設定して定期的に確認し、施策の推進に役立てます。

### ● 主な施策のモニタリング指標の例

主な施策	モニタリング指標の例	望ましい方向
バス幹線区間の設定と利便性向上策の実施	バス幹線区間のバス利用者数	+(増加)
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	地域交通の利用者数	+(増加)
賑わいや回遊性の向上に資する道路空間の創出	都心内歩行者数	+(増加)
	都心内の歩行者の滞在時間	+(増加)
コミュニティサイクルの利用促進	コミュニティサイクル年間利用回数	+(増加)

## 計画の推進について

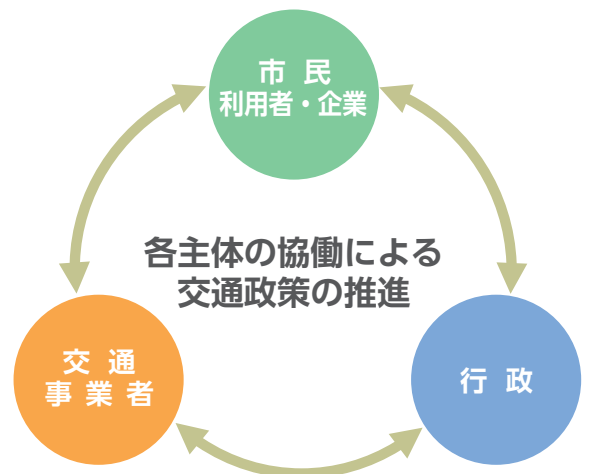
### ● 推進体制

関係者が相互に連携・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。

### ● 計画の進行管理

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を図っていきます。

また、計画期間の中間年にあたる令和7年度（2025年度）に、各施策の進捗状況や政策の評価を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。



# 意見募集・市民参加イベントのご案内

「せんだい都市交通プラン」中間案について、市民の皆さまからのご意見を募集します。  
皆さまからのご意見を踏まえ、令和3年3月に「せんだい都市交通プラン」を策定する予定です。

## 募集期間

令和2年11月24日(火)～令和2年12月25日(金)【必着】

## 意見提出方法

### ①WEBの応募フォーム(電子申請)

下記の「みやぎ電子申請サービス」にアクセスし、入力してください。

<https://www.shinsei.elg-front.jp/miyagi2/uketsuke/form.do?id=1605088062225>

### ②郵送・ファクス・電子メール

任意の様式に、中間案に対するご意見のほか、住所(団体の場合は所在地)、氏名(団体の場合は団体名及び代表者氏名)をご記入の上、下記の宛先までご提出ください。

- 郵送 〒980-8671 仙台市交通政策課(※郵便番号と宛名だけで届きます)
- ファクス 022-211-0017
- 電子メール tos009510@city.sendai.jp

③障害などの理由により①・②によるのが難しい場合は可能な提出方法についてご相談ください。

## 資料の閲覧および配布場所

全体版・概要版ともに、下記の市ホームページよりご覧いただけます。

<https://www.city.sendai.jp/kotsu-kekaku/kurashi/machi/kotsu/kekakunado/kotsuplan/public-comment-2020.html>

また、次の場所で全体版の閲覧及び概要版の配布をしています。

市役所本庁舎1階市民のへや、市政情報センター、7階交通政策課、  
宮城野区・若林区・太白区情報センター、各区役所及び総合支所の案内窓口



## 提出いただいたご意見の取扱い

- 提出いただいたご意見は、個人が特定できない内容に編集し、ご意見に対する市の考え方と併せて、令和3年2月頃に市ホームページで公表します。
- ご意見に対する個別の回答は行いません。
- ご記入いただいた個人情報は適正に管理を行い、他の目的では使用いたしません。

## 市民参加イベント

中間案の説明や、交通に関する講演等を行う市民参加イベントも開催しますので、ぜひご参加ください。

- 日時 令和2年12月8日(火) 18:30～20:30
- 会場 せんだいメディアテーク 1Fオープンスクエア
- 定員 100名(先着・申込不要)

問合せ先

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