

4. 将来目標の実現に向けた施策

4-1. 実施施策

各方針に基づき実施する施策を次のように整理しました。

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	①地域公共交通計画の推進
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	①バス幹線区間の設定 ②設定区間における利便性向上策の実施
施策3	フィーダーバス利便性向上	①フィーダーバスに関するネットワーク再編の検討 ②乗り継ぎに関する情報提供の改善 ③乗り継ぎ時刻表の掲示 ④接続時刻表の作成と配布
(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	①スマートバス停の導入 ②バス待ち環境の整備
施策5	既存鉄道の機能強化	①泉中央駅周辺における交通環境改善策の検討 ②既存鉄道の更なる機能強化に向けた検討
施策6	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
施策7	運賃施策等による公共交通利用の促進	①icscaポイント制度の実施 ②高齢者・障害者向け支援制度・運賃制度の実施 ③乗り継ぎ抵抗を低減する運賃制度の検討・実施 ④都心部における均一運賃制度の検討・実施 ⑤環境定期券制度～休日カルガモ家族～の実施 ⑥一日乗車券類の実施 ⑦新たな運賃・乗車券制度の検討 ⑧公共交通利用者の優遇策の検討
施策8	キャッシュレス決済の利活用の促進	①IC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 ③ICカード乗車券の更なる利便性向上の検討
施策9	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
(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	①地域の実情に合った地域交通の推進 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
施策11	地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備	①地域交通結節点整備 ②医療施設や商業施設等と連携した乗り継ぎ停留所の設置
(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	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市民の健康づくりを支える社会環境の改善・整備（健康モビリティ・マネジメント） ⑦市内事業所への公共交通利用の促進 ⑧パーク&ライド等の推進

※施策の番号は、優先順位を示すものではありません。

図 83 実施施策(1/2)

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	①定禅寺通活性化の推進
		②青葉通再整備事業の推進
		③宮城野通における道路空間利活用の推進
		④賑わいや回遊を生み出す歩行者空間等の創出
施策14	都心部における駐車施設の適正な確保	①駐車場附置義務条例等による駐車場出入口の設置の適正化 ②駐車場整備や駐車場出入口配置のあり方検討
施策15	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【再掲】
		②均一運賃制度の更なる利用促進
		③公共交通の情報提供の改善【再掲】
		④公共交通を利用した回遊のあり方検討
施策16	自転車利用環境の整備	①「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」の推進
施策17	シェアサイクルの利用促進	①シェアサイクル利用の周知
		②利用しやすいポートの配置

(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	①路上駐車抑制の啓発活動の実施
		②路上荷捌き対策の推進
		③客待ちタクシード対策の推進

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活用の推進	①MaaS活用の推進
施策20	自動運転等新技術の活用	①自動運転等新技術の活用
施策21	環境負荷の低いバス車両の導入に向けた検討	①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	①都市計画道路の整備推進
		②都市計画道路網の見直しの検討
		③渋滞箇所の対策
		④広域道路ネットワークの整備推進
		⑤重要物流道路の機能確保
施策23	旅行者等が移動しやすい環境の整備	①来訪者受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
		③来訪者向け交通手段の利用促進

(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	①バリアフリーマスタープラン等の推進
		②生活道路等の安全対策
施策25	災害時における公共交通利用者への対策の実施	①帰宅困難者対策の実施

※施策の番号は、優先順位を示すものではありません。

図 84 実施施策(2/2)

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

○ 路線バスや地域交通などの持続可能な公共交通ネットワークの検討を行います。



▶▶▶ 施策の考え方

今後、生産年齢人口の減少や少子高齢化の進展により、通勤通学時の路線バス利用者の減少が見込まれるなど、公共交通を取り巻く環境はより一層厳しくなることが予想されます。

特に路線バスについては、バス事業者の厳しい経営状況に加えて、運転士不足などの課題があり、利用者が少ない地域の運行本数を現状のまま維持することが難しい状況にあることから、利用者の利便性を確保しつつも、路線バスを効率的に運行していく必要があります。

このため、将来においても市民が安心して暮らしていけるよう、公共交通のあり方を見つめ直し、路線バスや地域交通などから構成される交通ネットワークの検討を行います。

バス利用の実態

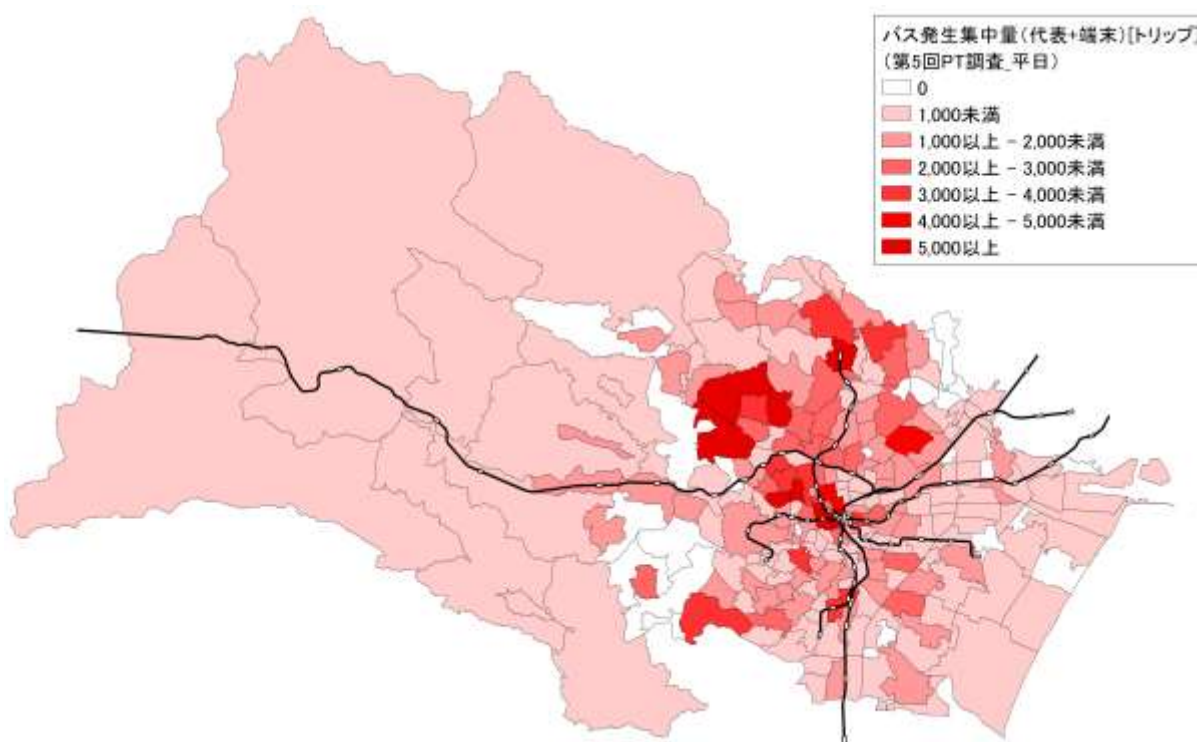


図 85 市全域のバストリップ数

出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

▶▶▶ 施策の内容

① 地域公共交通計画の推進

- ・「仙台市地域公共交通計画」に基づき、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、それぞれの施策を推進していきます。
- ・計画では、需要に応じて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、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移動手段を検討する「みんなで育む多様な交通確保エリア」にエリア分けを行い、「みんなで支える路線バスエリア」において、沿線人口密度や施設数等から地域の潜在需要に応じ、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、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図ります。
- ・乗合バス・コミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通・タクシー・各種送迎サービスなど、多様な輸送の選択肢から、地方公共団体の支援を受けながら地域にあった旅客運行サービスを実施する「地域旅客運送サービス継続実施計画」や、利用者目線のダイヤ・運賃の設定等を行う「地域公共交通利便増進実施計画」を策定し、実施していきます。

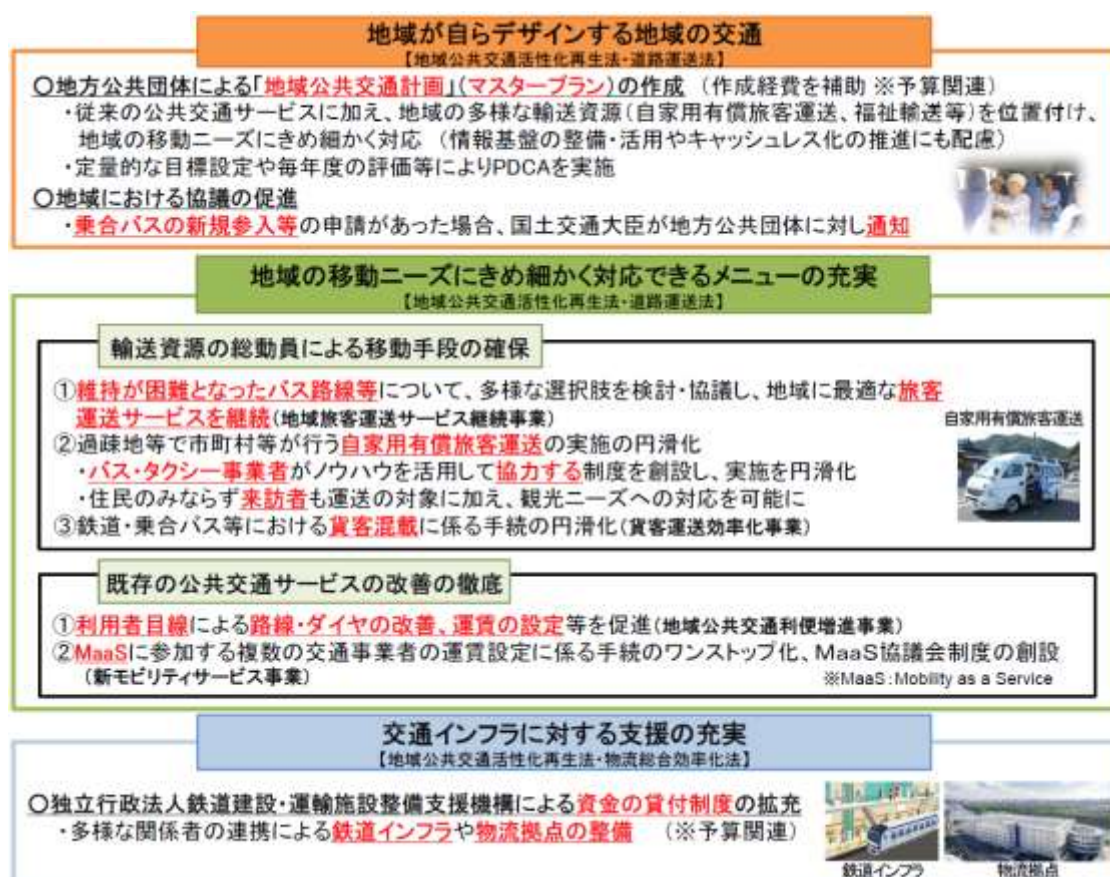


図 86 地域公共交通計画の概要

出典:国土交通省 HP

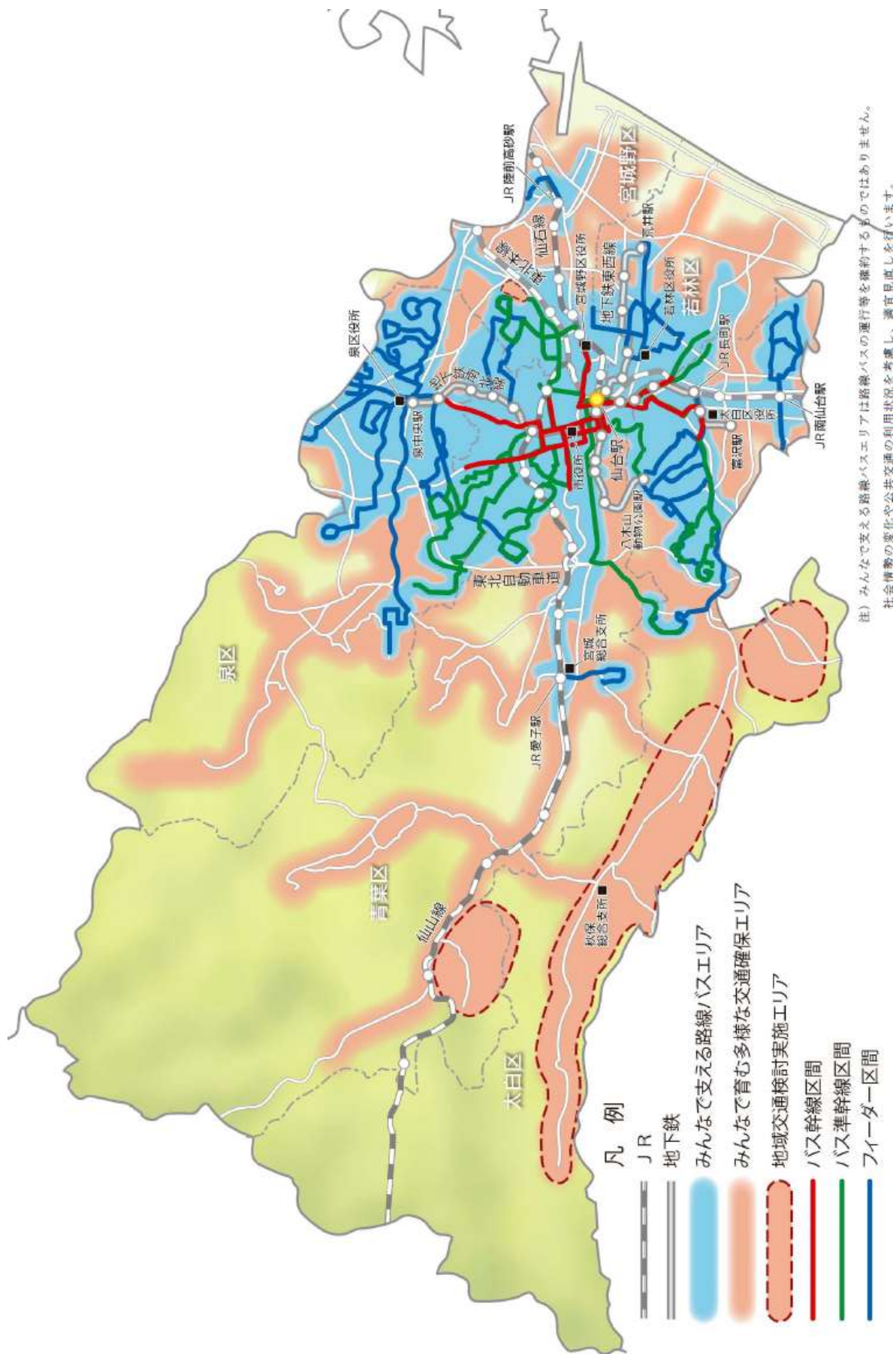


図 87 公共交通ネットワークのエリア及び区間(令和 4 年 3 月)

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

○ バス幹線区間を設定し、路線バスの利便性向上を図る施策を重点的に実施します。



▶▶▶ 施策の考え方

都心への主な交通手段が都心直行型バスとなっている地域においては、市民生活を支える重要な交通手段として沿線住民への認知を図るとともに、利便性の維持・向上を図り、持続可能な路線バスの実現に向けて取り組む必要があります。

都心直行型バスのうち、運行頻度や利用者数が多い路線については、より利便性を高めるために重点的に施策を講じる区間を、地域公共交通計画において「バス幹線区間」として設定し、既存の路線バス網を最大限に活用しながら、路線バス事業者とともに持続可能な路線バス網を構築します。

路線バスの現況

鉄道駅から離れた地域において、バス分担率が高い地域があります。

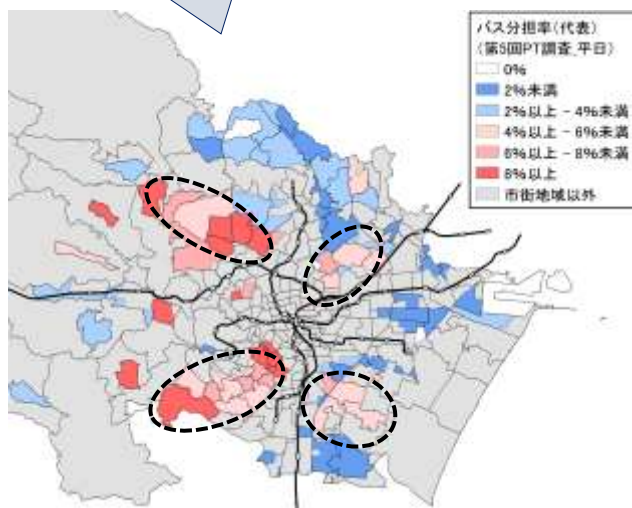


図 88 バス分担率(H29 平日_代表)

バス分担率が高い地域と都心直行型バスの運行本数が多い地域は概ね一致しています。



図 89 都心直行バスの運行本数(平日)

出典: 第5回仙台都市圏パーソントリップ調査・路線バス各社の HP より作成

▶▶▶ 施策の内容

① バス幹線区間の設定

- ・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、定時性・速達性の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。

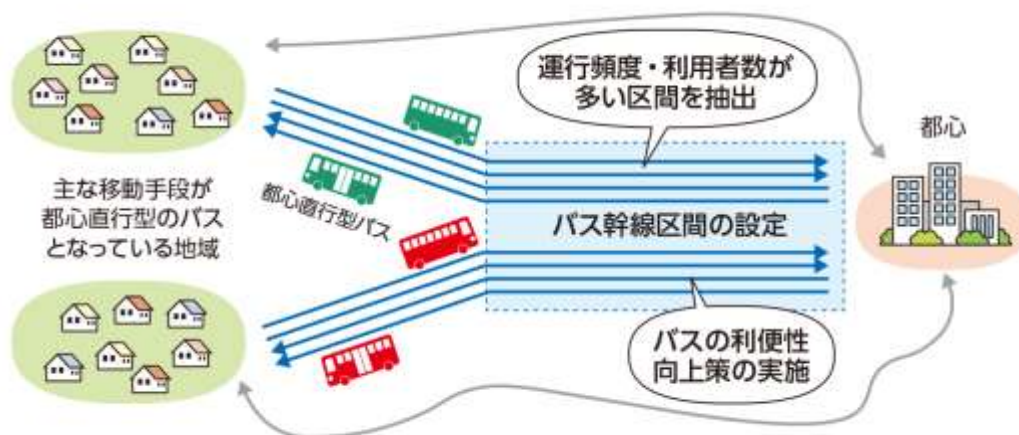


図 90 バス幹線区間イメージ

② 設定区間における利便性向上策の実施

- ・バス幹線区間では、既存の路線バス網を活用しながら、定時性・速達性の向上策やバス待ち環境整備、バス車両の改善、分かりやすさ向上策などを各バス路線の状況を踏まえて、可能な施策を組み合わせで実施します。
- ・対象区間にて実施可能な施策を組み合わせで実施することで、利用者から選んでもらえる、利用しやすい路線バスの実現を目指し、初めてバスを利用する人でも分かりやすいバスとなるよう努めます。

■（参考）路線バスの利便性向上策の事例

バス幹線区間における利便性向上策については、対象区間の路線状況や利用者数等を踏まえ、どのような施策が有効であるかを区間ごとに検討した上で、導入を進めていきます。ここでは、本市や他都市で既に導入されている路線バスの利便性向上策について、事例の一部を紹介します。

利便性向上策	イメージ	概要と効果
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。 ➤ バスレーンをカラー舗装とすることにより、一般車が誤って走行することを抑制し、施策の効果を高めることができます。
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。
バス待ち環境の改善		➤ バス停に上屋やベンチ等を設置することにより、悪天候時でも座ってバスを待つことができるようになります。 ➤ バス停に時刻表を掲示するだけでなく、バスの接近情報をリアルタイムに発信することで、より利便性が向上します。 ➤ スマートバス停（※施策 4 に記載）の設置により、バスの運行情報以外にも多様な情報提供を行っている事例もあります。（※写真は福岡市の事例）
バス車両の改善		➤ 低床バス（ノンステップバス）の導入により、高齢者や車椅子・ベビーカーの利用者等も安心して路線バスを利用することができるようになります。 ➤ 複数のバス車両を連結したバス（連節バス）を導入し、一度に大量の乗客を輸送している事例もあります。（※写真は新潟市の事例）

施策3 フィーダーバスの利便性向上

○ 鉄道に接続する路線バス（フィーダーバス）の利便性向上について検討します。



▶▶▶ 施策の考え方

地下鉄東西線の開業により完成した、公共交通体系の骨格となる鉄道ネットワークは、鉄道駅を拠点として、路線バス(フィーダーバス)と鉄道を乗り継ぐ方法により、鉄道沿線以外の地域住民にも活用されています。

定時性と速達性が高い鉄道ネットワークを最大限に活用していくために、フィーダーバスに関するネットワークの再編や、乗り継ぎ拠点となる鉄道駅における利便性向上について検討していきます。

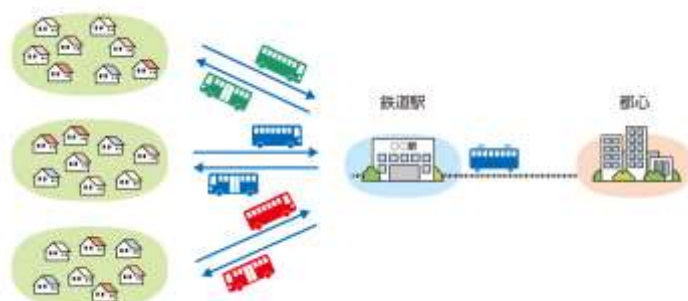


図 91 フィーダーバスイメージ図

▶▶▶ 施策の内容

① フィーダーバスに関するネットワーク再編の検討

・定時性と速達性が高い鉄道ネットワークを最大限に活用するため、鉄道駅にフィーダーバスが結節するネットワークの再編を検討します。

② 乗り継ぎに関する情報提供の改善

・鉄道と路線バスの乗り継ぎに関して、利用者が必要な情報をより得られやすくなるよう、オープンデータ化を推進する等、より利便性の高い情報提供のあり方について検討します。

③ 乗り継ぎ時刻表の掲示

・鉄道から接続するバス発車時刻の案内について、電光掲示板による情報提供(デジタルサイネージ)を推進します。



図 92 乗り継ぎ時刻表の掲示の例(仙台市)

④ 接続時刻表の作成と配布

・鉄道から路線バスに乗り継ぐ際、乗り継ぐバスが分かりやすくなるよう、接続駅にて行先別のバスの発車時刻や乗り継ぎ所要時間等の接続状況が把握できる「接続時刻表」を作成し、パソコンやスマートフォン等で閲覧できるようにします。

施策 4 バス待ち環境の整備

- バス運行情報をはじめとした様々な情報提供を推進し、利便性の向上を図ります。
- 上屋やベンチの整備等により、バス停の環境改善を図ります。



▶▶▶ 施策の考え方

路線バスと鉄道の運行本数が同じではない等様々な要因から、バス待ち時間が発生することが想定されるため、バスの利用促進に向けてバス停での待ち時間への抵抗感を軽減することが重要です。

バスの運行情報や街の情報を入手できる環境や、風雨の影響を受けずにバスを待つことができる環境の整備を行います。

▶▶▶ 施策の内容

① スマートバス停の導入

- ・スマートバス停は、液晶パネル等により、リアルタイムで情報を発信できるバス停です。路線図や時刻表の文字が大きく拡大されて見やすくなるほか、バスの運行情報以外にも様々な情報を入手することもできます。また、時刻表等の情報を遠隔配信により更新できるようになる等、管理の効率化が期待されるため、他の事例も研究しながら導入を検討していきます。



図 93 スマートバス停の例(福岡市)

② バス待ち環境の整備

- ・バス待ち環境を改善するため、民間との連携を図りながら、上屋やベンチを伴った広告付きバス停の整備や維持に取り組んでいきます。



図 94 バス停整備事例(仙台市青葉区)

施策 5 既存鉄道の機能強化

- 乗り継ぎ経路の最短化等により交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
- 民間活力の導入による泉区役所建替えに合わせ泉中央駅周辺の交通環境改善を図ります。



▶▶▶ 施策の考え方

鉄道を基軸とする交通ネットワークの形成には、交通結節駅における交通機関相互の乗り継ぎ利便性を高めるとともに、鉄道の機能強化を図ることが重要です。

仙台駅西口駅前広場では、バスターミナルとペデストリアンデッキ等を結ぶ主要な乗り換え動線において、エスカレーター等を増設するなどの再整備を行いました(令和5年3月完了)。

また、泉中央駅周辺では、民間事業者のノウハウ・創意工夫を活用して進められる、泉区役所の建替えと合わせて、地区の活性化や交通環境の更なる改善を図る等、既存鉄道の更なる機能強化に向けた取り組みや検討を行います。

▶▶▶ 施策の内容

① 泉中央駅周辺における交通環境改善策の実施

- ・市内及び周辺自治体からのバスが結節し、主要な乗り継ぎ駅となっている泉中央駅周辺において、泉区役所建替えが進められていることから、建替えに合わせた駅周辺のバス待ち環境の利便性向上策や、バスの円滑な運行・定時性確保、渋滞緩和等の交通環境改善策について、民間活力を活用しながら取り組みを進めます。

② 既存鉄道の更なる機能強化

- ・定時性・速達性に優れ、都市交通の軸として公共交通体系の骨格を形成する鉄道について、安全性・利便性の向上等を図るため、一部区間の高架化等、既存鉄道の機能強化について検討します。
- ・福田町駅については、近年、周辺地域の基盤整備の進捗によって利用者が増加しており、自由通路は老朽化が進み、エレベーター等の昇降施設がないことから、特に高齢者や障害者等にとって危険な状況にあるため、自由通路と駅の移転整備を行い、あわせて乗り換えに必要な駐輪場や歩道等を整備することで、利用者の安全性や駅における利便性の向上を図ります。
- ・南仙台駅においては、改札口が駅の東側に設置されており、西口からの駅利用者は迂回や複数回の上下移動を伴う状況にあることから、西口への改札設置に向けた検討を進めます。

施策 6 公共交通の情報提供や案内誘導の改善

- 国籍、障害の有無などに関わらず誰もが分かりやすく利用しやすくなるよう、公共交通の情報提供や案内誘導の改善を行います。



▶▶▶ 施策の考え方

公共交通をより多く利用してもらうためには、外国人や障害者など様々な利用者にも分かりやすく、利用しやすくなるよう、情報の提供や案内誘導の工夫が必要です。

公共交通の利用や相互乗り換え、または結節駅構内の移動がしやすくなるよう、ユニバーサルデザインの考えも取り入れるなど、情報提供や案内誘導の改善を実施します。

▶▶▶ 施策の内容

① 公共交通の情報提供の改善

- ・公共交通について、移動の目的地や移動経路または移動手段の決定に際して、適切なタイミングや場所で必要な情報が得られるよう、どこバス仙台等による情報提供を継続していくとともに、公共交通に関する情報のオープンデータ化を推進する等、公共交通分野の情報技術の進展を踏まえながら、より利便性の高い情報提供のあり方について検討します。



図 95 現在の取り組み(どこバス仙台)

② 駅等交通結節点における案内誘導の改善

- ・様々な目的で仙台を訪れる方々に対して、一貫したコンセプトに基づいて円滑に案内・誘導するため、「仙台市歩行者系案内誘導サイン等基本方針」に基づく整備を進めます。

- ・移動に関する情報を誰もが容易に入手できるよう、「仙台市バリアフリーマスタープラン」に基づき多様な特性を持つ利用者に配慮した案内誘導設備の整備等に取り組みます。



図 96 地下鉄東西線仙台駅の案内誘導

③ 路線バスの共通ナンバリングの導入検討

- ・市民だけでなく、来訪者にも分かりやすい路線バスにするため、既に実施している市営バスも含めた市内交通事業者で共通の路線バスのナンバリングを検討します。



英数字のナンバリングが右側にあり、利用者から見やすい

図 97 ナンバリングの例(京都市交通局)

施策 7 運賃施策等による公共交通利用の促進

- 公共交通を利用しやすくなるよう、運賃施策や支援制度を実施します。



▶▶▶ 施策の考え方

バスや鉄道の運賃は、多くの人を一度にまとめて輸送することから、タクシー等と比較して低廉に設定されています。しかし、路線バスから地下鉄に乗り換える場合は乗り継ぎにより運賃が高くなることや、路線バスの運賃が目的地に到着するまで車内の運賃表に表示されない等、運賃に対する抵抗感を持っている人も多くいます。

このような運賃支払いへの抵抗感を緩和することを目的として、令和 2 年 6 月に公布された地域公共交通活性化再生法に基づき設定する運賃・料金制度の活用や MaaS と連携したキャッシュレス決済等により、公共交通の利用を促すような運賃施策や支援制度を検討・実施していきます。

▶▶▶ 施策の内容

① icasca ポイント制度の実施

- 地下鉄と市営バス、または地下鉄と宮城交通・ミヤコーバス(高速バスを除く)を乗り継ぐとポイントを付与する制度を、引き続き実施します。

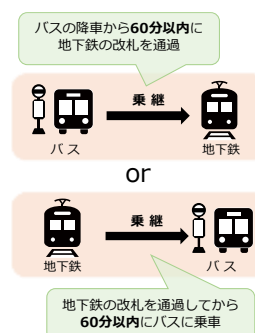


図 98 icasca 乗り継ぎポイントが付与される場合

② 高齢者・障害者向け支援制度・運賃制度の実施

- 高齢者や障害者等の社会参加を促進するため、障害者手帳による運賃割引や、敬老乗車証、ふれあい乗車証等の支援制度を引き続き実施します。

③ 乗り継ぎ抵抗を低減する運賃制度の検討・実施

- 定期券での地下鉄とバスとの乗り継ぎや、「市営バスの 2 区間」、「市営バスと宮城交通・ミヤコーバス」の定期券について、割引が適用される定期券制度を引き続き実施します。
- 地下鉄東西線結節駅周辺バス均一運賃制度の継続など、地下鉄とバスの乗り継ぎを促進する効果があり、持続可能な公共交通の維持に資する運賃制度を検討します。



図 99 現在の取り組み(地下鉄東西線結節駅周辺バス 100 円均一運賃制度)

出典: 仙台市 HP より作成

④ 都心部における均一運賃制度の検討・実施

- ・気軽に路線バスに乗車できるようにするため、都心バス均一運賃制度を継続します。
- ・東西線と南北線が交差する中心部の移動利便性を向上させる、地下鉄均一運賃制度の継続など、市中心部の地下鉄運賃を定額にする制度を検討・実施します。



図 100 現在の取り組み
(120 円パツ区の対象区域)



図 101 現在の取り組み
(地下鉄 210 円均一運賃制度)

出典: 仙台市 HP より作成

⑤ 環境定期券制度～休日カルガモ家族～の実施

- ・バス定期券を所有する同居家族と一緒に定期券表示区間内を利用する場合における料金の低廉化制度を引き続き実施します。

⑥ 一日乗車券等の実施

- ・公共交通の利用を促すよう、一日乗車券等の制度を引き続き実施します。

【現在の一日乗車券等】

- 地下鉄一日乗車券(全日用・土日休日用)、市バス一日乗車券(市内券・近郊券)、
る一ぷる仙台一日乗車券、る一ぷる仙台・地下鉄共通一日乗車券、仙台まるごとパス
- ・モバイル端末とキャッシュレス決済システムを活用したデジタル媒体の発券システムなど、MaaS での取り組みと連携しながら、様々な利用者に使いやすい一日乗車券等を新たに検討します。

⑦ 新たな運賃・乗車券制度の検討

- ・通学定期券「せんだいバスFREE+」を引き続き実施します。

- ・路線バス、地下鉄や地域交通等の利用促進を目的とした運賃制度や、利便性の高い新たな乗車券制度を検討します。

⑧ 公共交通利用者の優遇策の検討

- ・公共交通を利用して都心へ来訪するメリットを得られるよう、公共交通で来訪した場合に商店街での買い物への割引やポイント付与等の公共交通利用者への優遇策を検討します。

コラム「せんだいバスFREE+」

通学定期券「せんだいバスFREE+」は、学生の移動支援や公共交通の利用促進などを目的に令和6年(2024年)10月1日より利用を開始した新たな学生フリーパス制度です。

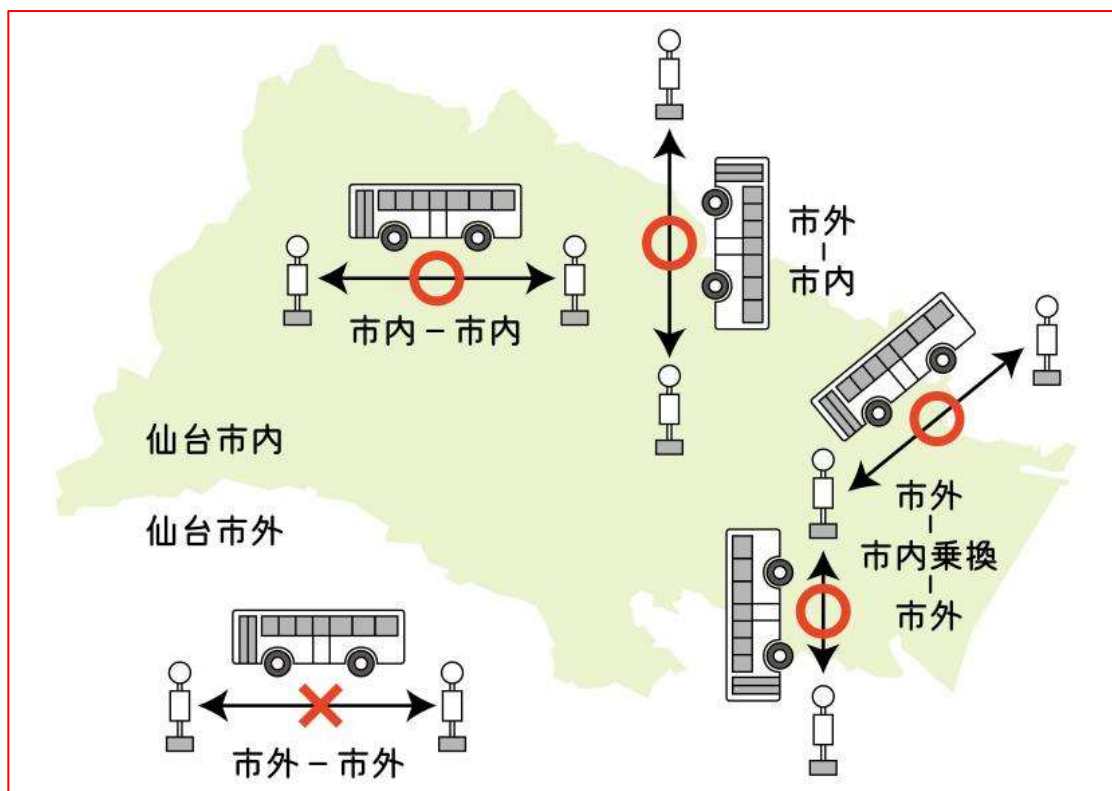
学生・生徒・児童が宮城交通(※)と仙台市交通局の路線バスを、通学に加えて買い物、アルバイト等自由に乗り放題となる通学定期券です。

(※)「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。



「せんだいバスFREE+」1枚で、下記の路線が乗り放題になります。

- 宮城交通の仙台市に関わる路線(下図のように、乗車・降車停留所のどちらかが仙台市内であれば乗り放題)
 - 市営バス全路線
- ※ 高速バス、るーぶる仙台、楽天シャトルバスを除きます。
- ※ 乗車・降車停留所のどちらも仙台市外の場合は乗り放題の対象外となります。



施策 8 キャッシュレス決済の利活用の促進

○ キャッシュレス決済への社会的ニーズの高まりに対し、公共交通の適切な関わり方を検討します。



▶▶▶ 施策の考え方

キャッシュレス決済は運賃支払いの時間を軽減させ、スムーズに公共交通を利用することができます。

公共交通のキャッシュレス決済は利用拡大から利用定着の段階へ移りつつありますが、更なる公共交通の利便性向上に向け、MaaSをはじめとする多様なサービスとの連携等キャッシュレス決済の更なる活用を促進します。

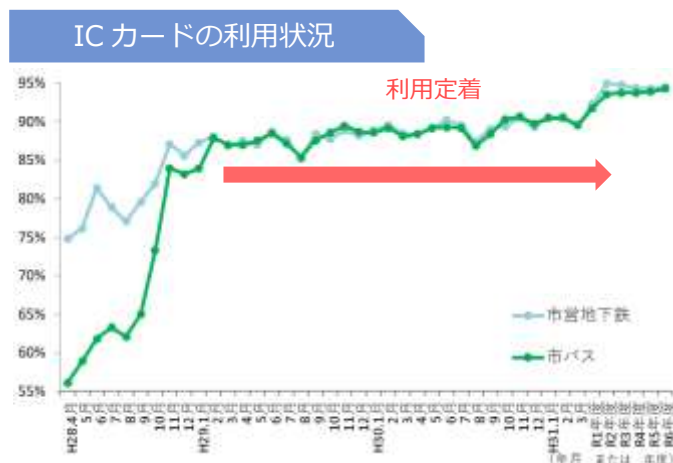


図 102 ICカード乗車券決済の利用率

出典：仙台市交通局資料

▶▶▶ 施策の内容

① IC カード乗車券の利用・導入の促進

- ・地下鉄と市バス、または地下鉄と宮城交通・ミヤコーバス(高速バスを除く)を乗り継ぐとポイントを付与する制度を引き続き実施します。
- ・現在、市営バスと宮城交通・ミヤコーバス(一部)で利用できる IC カード乗車券等のキャッシュレス決済について、利用できる事業者の範囲を広げるため、その他のバス事業者への導入を検討します。

② キャッシュレス決済の検討

- ・MaaS での取り組みと連携したチケットの販売や、クレジットカード等のタッチ決済を活用するなど、様々な利用者に使いやすいキャッシュレス決済等を検討します。
- ・地域交通へのキャッシュレス決済の導入拡大を検討します。



図 103 るーぷる仙台でのクレジットカードタッチ決済のイメージ

出典：るーぷる仙台公式ホームページ

③ IC カード乗車券の更なる利便性向上の検討

- ・IC カード乗車券の更なる利便性向上に向けて、利用履歴等を活用した多様なサービス間連携の検討や最新技術の活用に向けた研究を行います。

施策 9 駅やバス・地下鉄車両等のバリアフリー化

○ 誰もが安全・安心に公共交通を利用できるよう、駅や車両等のバリアフリー化を推進します。



▶▶▶ 施策の考え方

誰もが安全・安心に公共交通を利用するために、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、バリアフリー法）」に基づいた公共交通のバリアフリー化を進める必要があります。

本市では、「仙台市バリアフリーマスタープラン」及び「仙台市バリアフリー基本構想」（以下、バリアフリーマスタープラン等）に基づき、鉄道駅におけるエレベーターの設置等を推進していくとともに、路線バスにおける低床バスや、ユニバーサルデザインタクシーの導入、地下鉄南北線における新型車両への更新により車両とホームとの段差の縮小、各車両に車椅子・ベビーカースペース設置等のバリアフリー化を引き続き図っていきます。

公共交通のバリアフリー化の状況



図 104 地下鉄のバリアフリー状況
(左: 南北線ホーム、右: 新型車両内)

▶▶▶ 施策の内容

① 鉄道駅バリアフリー化の推進

- ・公共交通特定事業により、地下鉄等におけるバリアフリー化を推進していきます。
- ・高齢者や障害者等にとって利用しやすいように、現位置でのバリアフリー化が難しい福田町駅について、駅舎と自由通路を移転整備するとともに、その他鉄道駅においても更なるバリアフリー化の充実を検討していきます。



図 105 整備事例(岩切駅)

② 誰にでも使いやすい移動車両等の導入

- ・高齢者や障害者等を含め、すべての市民が公共交通を利用しやすくなるよう、路線バスの低床バス車両の導入や、タクシー車両のユニバーサルデザイン化を進めます。



図 106 低床バス車両



図 107 ユニバーサルデザインタクシーの例

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

- 地域の移動手段を確保するため、地域が主体となって実施する取り組みを支援します。
- 住民・利用者、交通事業者、行政による意見交換会を実施し、路線バスと地域交通の適切な役割分担を検討します。

**▶▶▶ 施策の考え方**

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、高齢者の通院・買物等、日常生活で利用する移動手段の確保が困難になっています。そのような地域において、地域の住民が交通に関する課題を共有し、地域が主体となって地域の移動手段を確保することが重要であることから、その取り組みを支援していきます。

また、地域特性や移動の実態、需要動向の変化により、路線バスの維持が困難な地域が、今後増加することが懸念されています。そのような地域では、交通の需要を把握しながら、地域のニーズに合った地域交通等の移動手段が確保されるよう、地域の生活関連施設、金融機関からの協賛や協力、企業との連携等も視野に入れながら、多様な主体が一緒になって地域を支援する取り組みを行います。



図 108 地域交通イメージ図

▶▶▶ 施策の内容

① 地域の実情に合った地域交通の推進

- ・地域が主体となって移動手段の確保を検討する場合、「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、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。
- ・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。



図 109 みんなで育てる地域交通乗り乗り事業



図 110 「のりあいつばめ」のポスター



図 111 「ハツ森号」のポスター



図 112 地域交通車両
(上: のりあいつばめ、下: ハツ森号)

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

- ・路線バスの利用者が少なく運行本数が少ない地域において、既存公共交通と地域交通等の適切な役割分担を検討するため、地域住民、交通事業者、行政の三者による意見交換会を実施します。
- ・地域のニーズに合った利便性の高い乗合タクシー等、地域交通の運行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 113 地域での意見交換会の様子

③ 地域交通を利用しやすい運賃施策等の検討・実施

- ・高齢者や障害者等に向けた、利用促進策(割引制度)を導入した地域交通の運営主体に対し、その減収分を補助する制度や各種割引制度、キャッシュレス決済の導入等、地域交通を利用しやすい運賃施策を検討していきます。
- ・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、市内の各地域交通において共通利用できる予約システムの導入など、利便性向上や運行事業者の省力化・効率化を図る方策を検討します。

70歳以上の高齢者や障害者等に割引運賃(元気乗り乗り割引)を設けた場合、運賃収入の減収(正規運賃との差額)に対し、補助金*を交付します。

*乗車1回あたりの補助限度額 = (正規運賃 - 100円 or の高い額) の高い額)
正規運賃の2割

元気乗り乗り割引

下記の身分証明書・障害者手帳等を運転手に提示すると、

1乗車 100円か運賃の2割の、いずれか高い金額で乗車できます!

割引対象	高齢者	障害者等
証明書等	●年齢70歳以上であることが分かる顔写真付きの身分証明書(マイナンバーカード、運転経歴証明書等)	●身体障害者手帳 ●療育手帳 ●精神障害者保健福祉手帳 ●仙台市障害者支援又ははき等証明書 ●3-れあい乗車証

図 114 現在の取り組み(元気乗り乗り割引)

坪沼乗合タクシー かわら版

我们・坪沼乗合タクシー運営協議会

こんな便利に!? こんなお得に!?
予約制に生まれ変わった新・つぼぬま号!!

①自宅までお迎えに行きます!!

3月まで 4月から

②高齢者・障害者等の方は、運賃が100円になります!!

	3月まで	4月から
乗約者・障害者等運賃(現金)	—	100円
一般乗客(現金)	500円	400円
一般乗客(回数券)	5,000円(11回分)	4,000円(11回分)

運賃を支払う際に、下記身分証明書、障害者手帳等を提示してください。

高齢者

- 年齢70歳以上であることが分かる顔写真付きの身分証明書(マイナンバーカード、運転経歴証明書等)

障害者等

- 身体障害者手帳
- 療育手帳
- 精神障害者保健福祉手帳
- 仙台市障害者支援又ははき等証明書
- 3-れあい乗車証

図 115 「坪沼乗合タクシー」における運賃制度

施策 11 地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備

○ 公共交通の利便性向上のため、地域交通と鉄道や路線バスの交通結節点を整備します。



▶▶▶ 施策の考え方

地域交通は、鉄道や路線バスと結節して他の交通手段と一体となって交通体系を形成することにより、地域内だけでなく、地域から地域外へと多様な移動を支える交通手段とすることが可能です。

そのため、地域交通と鉄道や路線バスの乗り換えをやすくすることが重要であることから、地域交通と路線バスとの乗り継ぎ停留所を設置し、利用しやすい交通体系の形成を図っていきます。また、目的地である医療施設や商業施設などと連携し、待合い環境を整備するなど、利便性の向上を図ります。

交通結節点のイメージ

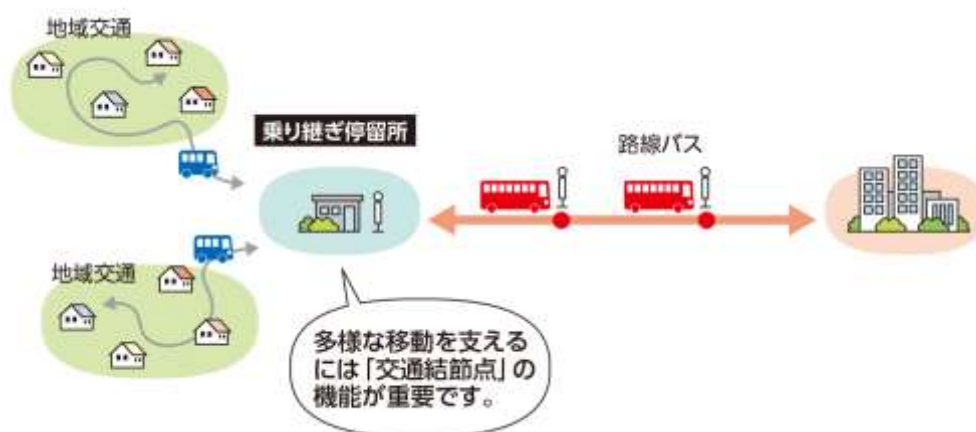


図 116 地域交通と路線バスが一体となって交通体系を形成するイメージ

■ 施策の内容

① 地域交通結節点整備

- ・地域交通と路線バスとの乗り継ぎ利便性を高めるため、待合い環境などを備えた交通結節点の整備を検討します。

② 医療施設や商業施設等と連携した乗り継ぎ停留所の設置

- ・地域交通と鉄道や路線バスとの乗り継ぎ利便性を高めるため、目的地である医療施設や商業施設などと連携し、ベンチなどを備えた停留所の設置を検討します。

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

○ 公共交通利用者の増加を図るため、公共交通利用促進に向けたソフト施策を実施します。

▶▶▶ 施策の考え方

本市のモビリティ・マネジメント等の取り組みである「せんだいスマート」では、公共交通を利用することを通して健康面や生活そのものがスマートなものへとなくなっていくことを願い、公共交通の利用促進を図るための様々なソフト施策を実施しています。

本市の公共交通の運行情報などを広く周知し、また公共交通への親しみを醸成することにより、自家用車と公共交通の上手な使い分けを促す、モビリティ・マネジメント等を推進していきます。



図 117 せんだいスマートのロゴ

▶▶▶ 施策の内容

① 住民モビリティ・マネジメント

- ・地域と連携した取り組みとして、路線バス沿線地域において、日頃の外出を便利で快適にするためのアイデアを話し合い、実践してみる機会や実際に公共交通を利用する機会を提供します。
- ・地域において、交通機関の使い方を考え、体験することで、一人ひとりが、自分の目的に合わせて自動車と公共交通を上手く使い分けるといった行動変化を促し、公共交通への利用転換を図るとともに、地域全体で公共交通を支えるという活動につなげていきます。
- ・せんだいスマートを効率良く、持続的な取り組みとするためには、市民協働により市民が自発的に公共交通利用促進の取り組みを展開していくことで、公共交通利用の意識が持続的なものとなることが期待されます。そのため、セミナー開催やワークショップを通じて、公共交通に高い関心を持っている方に、公共交通の優位性や有益性などの理解を深めてもらうことで、公共交通利用促進活動を実施する実践者を育成します。

② 転入者モビリティ・マネジメント

- ・本市への転入者に対し、仙台市内のバス路線図や公共交通の案内などの情報が掲載されている資料を配布し、移動手段が固まっていない転入者に対して公共交通の利用を促します。



図 118 転入者向け配布冊子

③ 学生・生徒モビリティ・マネジメント

- ・通学に便利なバス路線が描かれた大学周辺のバス路線図などの情報マップを大学と連携して作成し、各大学から新生を中心に配布することで、大学生の公共交通の利用を促します。
- ・大学・高校のオープンキャンパスや合格者向け説明会等において、路線バスや地下鉄のパンフレットを配布することで、入学後の公共交通の利用を促進します。
- ・中学校卒業を機に、移動する範囲が大きく広がる中学 3 年生を対象とした公共交通利用促進施策を検討・実施します。

④ 公共交通利用促進イベントの開催

- ・環境にやさしい公共交通を中心とした持続可能な都市づくりに向け、鉄道やバスなどの公共交通や自転車の利用促進PR等を行います。
- ・市民や利用者が公共交通の使い方やその必要性を考えるきっかけとするため、交通フェスタなどの公共交通利用促進イベントを継続して開催します。



図 119 公共交通利用促進イベント
「交通フェスタ 2019」の様子

⑤ 小学生への公共交通に関する学習の実施

- ・普段、公共交通を利用する機会が少ない小学生を対象に、公共交通を利用する機会や、公共交通について考える機会を提供し、将来の公共交通利用者の育成を図ります。
- ・小学生にバスがもっと身近な乗り物と感じてもらい、さらに家族みんなのバスへの関心を高めることを目的に、「小学生なつやすみバスの絵コンテスト」を継続的に実施します。



図 120 券売機利用の模擬体験

⑥ 市民の健康づくりを支える社会環境の改善・整備（健康モビリティ・マネジメント）

- ・自動車利用への依存は、運動機会の減少によるフレイル(虚弱)の進行、肥満や心臓病、脳出血などの健康リスクの増加、交通事故による傷害や死亡のリスク、地域コミュニティからの隔絶などの問題を抱えています。こうした課題を解消するため、「仙台市いきいき市民健康プラン」と連携しながら、健康モビリティ・マネジメントを実施し、公共交通の利用や歩くことを意識し、行動するきっかけづくりを進めます。
- ・公共交通の利用と歩くことへの意識を醸成するため、イベント開催やまちなか歩数表示の設置等を推進します。

⑦ 市内事業所への公共交通利用の促進

- ・地球温暖化対策等を推進するため、「仙台市地球温暖化対策等の推進に関する条例」に基づく「温室効果ガス削減アクションプログラム」の参加事業者に対し、従業員の公共交通利用を促進します。

⑧ パーク&ライド等の推進

- ・鉄道駅やバス停の周辺において、パーク&ライド等の利用が可能な駐車場・駐輪場を維持していくとともに、IC カード乗車券を利用したパーク&ライド優待サービスを継続します。
- ・マイカー通勤から公共交通通勤に転換するパーク&ライド等の更なる推進に向けて、引き続き広報を行います。



図 121 広報の実施状況

施策 13 賑わいや回遊性の向上に資する道路空間の創出

- 道路空間を賑わいや回遊性の向上のために利活用するとともに、道路空間の再構成についても検討します。



▶▶▶ 施策の考え方

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のほか、道路空間を市民の交流や活動など、交通以外の目的にも利用できるようにすることが有効です。

また、今後は公共交通利用促進施策や都市計画道路整備、幹線道路の渋滞対策等の施策を引き続き推進しながら、自動車の円滑な通行が主目的であった道路空間を、歩きたくなる(ウォーカブルな)人中心の空間へと転換し、歩行者が都心を回遊しやすい交通環境としていくことが重要と考えられます。

このため、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。

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ



図 122 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ

出典:国土交通省 HP

▶▶▶ 施策の内容

① 定禅寺通活性化の推進

- ・定禅寺通エリアでは、地域の方々が中心となり策定した「定禅寺通エリアまちづくりビジョン 2030」(令和 4 年 3 月策定)を踏まえ、公民連携による活性化の取り組みの促進及び地域課題解決に向けたエリアマネジメント支援を行うとともに、「定禅寺通再整備方針」(令和 5 年 3 月仙台市策定)に基づく定禅寺通の再整備を進めます。



図 123 定禅寺通再整備工事状況、再整備後のイメージ

② 青葉通再整備事業の推進

- ・青葉通については、これまで青葉通再生基本構想に基づき道路空間再構成等に取り組んできましたが、東二番丁通から駅前通までの区間についても、自動車や路線バス等、各種車両の通行機能に及ぼす影響を考慮した上で、地域のまちづくり団体や交通管理者、交通事業者等との調整を図りながら、道路空間の再構成(仙台駅前のトランジットモール化や広場化等)や利活用について検討します。



図 124 青葉通における道路空間の再構成と利活用の事例

③ 宮城野通における道路空間利活用の推進

- 宮城野通については、土地区画整理事業による基盤整備により、「杜と水のみち」をテーマとした親水空間のある広幅員の歩道や、「イーグルロード」として親しまれている自転車道が整備されており、今後は、地域のまちづくり団体等と連携しながら、宮城野通の特色を活かした道路空間の利活用を推進します。



図 125 宮城野通における道路空間の利活用の事例

④ 賑わいや回遊を生み出す歩行者空間等の創出

- 東北の中核都市として、都心の賑わいや回遊性の向上を図ることが望まれることから、沿道の土地利用や、都心における各種交通機能の確保、街路樹が形成する緑陰等を考慮した歩行者空間等を創出します。
- 市役所本庁舎建替えに関連して、市民広場やその周辺を一体的にとらえた市民広場周辺地区において、周辺道路を活用した賑わいの創出を検討します。

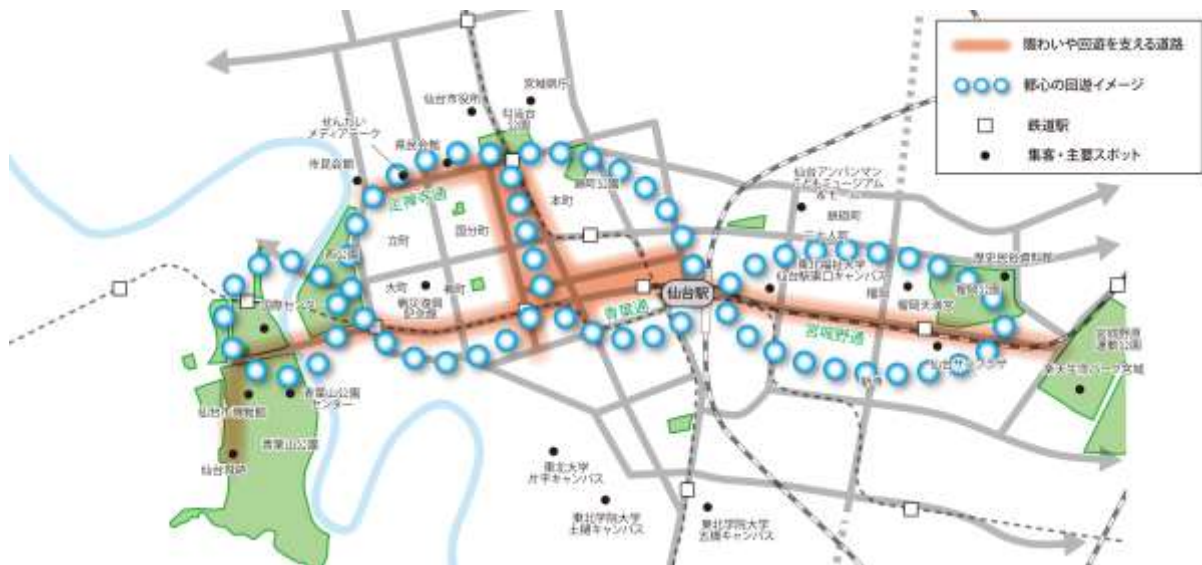


図 126 賑わいや回遊を支える道路のイメージ

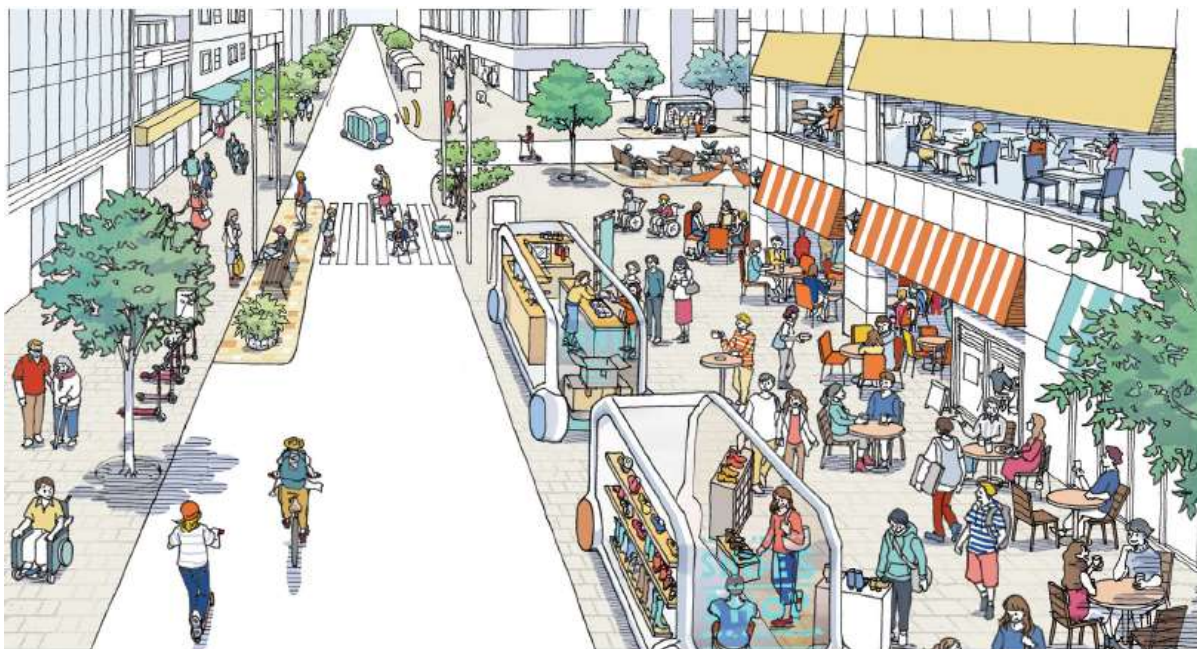


図 127 「曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント」のイメージ

出典:「2040 年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」(国土交通省)



図 128 海外における道路空間の利活用の事例

(左:アメリカ デンバー 右:スイス チューリヒ)

施策 14 都心部における駐車施設の適正な確保

- 都心部における駐車施設や荷捌き施設の適正な確保により、安全・安心で快適な歩行環境の創出や、良好な街並みや景観の連続性の向上等、都心交通環境の改善を図ります。



▶▶▶ 施策の考え方

歩道に面した駐車場や駐車場出入口が過剰に整備されることにより、歩行環境の安全性・快適性や、街並み・景観の連続性に支障が生じてしまいます。

駐車場附置義務条例や街並み形成ガイドライン等に基づき、都心部における駐車場や駐車場出入口が適正に整備・配置されるように事業者と連携しながら取り組み、まちなかに多様な人々が集い、交流する、居心地が良く歩きたくなる空間の形成と魅力的なまちづくりを推進します。

▶▶▶ 施策の内容

① 駐車場附置義務条例等による駐車場出入口の設置の適正化

- ・「建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」(駐車場附置義務条例) では、小規模建築物を条例の対象外とするとともに、建築物の敷地以外への駐車場の附置を認める特例制度 を設けています。また、景観地区内の建築物については、景観法や都市計画法に基づく街並み形成ガイドラインにより、定禅寺通、青葉通及び宮城野通に面する駐車場出入口を原則として設置しないように規定しています。こうした条例等に基づき、駐車場出入口が適切に整備されるよう、事業者に対する周知等を行い、駐車場出入口の配置適正化に努めていきます。

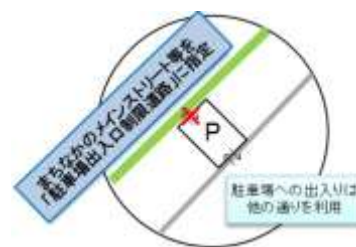


図 129 駐車場出入口規制のイメージ

出典：国土交通省資料

② 集約駐車場のあり方検討

- ・国の駐車場施策を踏まえ、道路交通の円滑化を図りながら、居心地が良く歩きたくなるまちづくりや人中心のまちづくりを進めるため、集約駐車場(フリンジパーキング等)のあり方について検討します。



図 130 集約駐車場のイメージ

出典：国土交通省資料

施策 15 公共交通を利用した都心の回遊の促進

○ 路線バスや地下鉄、タクシー等公共交通の利用しやすさ向上により、都心回遊を促進します。



▶▶▶ 施策の考え方

都心部では仙台駅を中心として、地下鉄やJR線の他に、多くの路線バスやタクシーが走行しています。

鉄道や路線バス、タクシー等の公共交通を有効活用するとともに、利用しやすさの向上を図り、都心の回遊を促進します。

都心部のバス運行本数



図 131 都心部の路線バス運行本数

出典：仙台市 HP、路線バス各社の HP より作成

▶▶▶ 施策の内容

① 都心部における均一運賃制度の検討・実施【再掲】

- ・気軽に路線バスに乗車できるようにするため、都心バス均一運賃制度を継続します。
- ・東西線と南北線が交差する中心部の移動利便性を向上させる、地下鉄均一運賃制度の継続など、市中心部の地下鉄運賃を定額にする制度を検討・実施します。

② 均一運賃制度の更なる利用促進

- ・都心バス均一運賃制度の利用促進に向けて、運行本数や所要時間や運賃が分かる案内表示の掲示、都心部の均一運賃の一日乗車券の販売などを検討します。
- ・都心バス均一運賃制度のバスマップとステッカーを作成し、利用者への配布、バス車両への貼付などを行い、認知度の向上を図ります。

③ 公共交通の情報提供の改善【再掲】

- ・都心内の公共交通の利用しやすさを向上させるため、運行情報の提供や案内誘導の改善、路線バスの共通ナンバリングの導入等を検討します。

④ 公共交通を利用した回遊のあり方検討

- ・仙台都心循環線「まちのり『チョコット』with ラプラス」の運行状況等も踏まえ、都心の回遊促進に向けて、路線バスの運行ルート工夫など、公共交通を利用した回遊のあり方について検討します。

施策 16 自転車利用環境の整備

- 都心回遊の促進が期待される自転車について、安全・安心な通行空間を整備します。
- 放置自転車対策として、使いやすい駐輪場を整備します。



▶▶▶ 施策の考え方

自転車は、環境負荷が低く気軽に利用することができ、徒歩と比較して長い距離を移動できることから、都心部の回遊性を向上させ、都心の活性化に寄与することが期待される交通手段です。

公共交通機関や自転車の利用促進等を目的として、これまで駐輪場の整備を進め、五橋駅への設置(令和4年7月)をもって、鉄道駅への整備が完了し、自転車と地下鉄の相互利用による移動の利便性向上に寄与しています。

自転車の安全な利用環境の確保や自転車を利用した地域活性化の推進等を目的とした「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」に基づく自転車通行空間の整備を行うとともに、路上放置自転車が歩行者の通行の妨げとならないよう、需要に合った使いやすい駐輪場を整備していきます。

自転車利用環境の整備



図 132 自転車道整備事例



図 133 駐輪場整備事例

▶▶▶ 施策の内容

① 「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」の推進

- ・「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を整備します。



図 134 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

施策 17 シェアサイクルの利用促進

○ 都心の移動手段として定着したシェアサイクルの利用を一層促進します。



▶▶▶ 施策の考え方

シェアサイクルには、都心部に公共交通を利用して訪れた人の移動手段として、回遊性向上の効果が期待されます。

引き続き、シェアサイクルの更なる利用の周知を図るとともに、ニーズを踏まえたポート配置や高密度化など利便性の向上に取り組めます。

シェアサイクルのポート



図 135 シェアサイクルポートの例(仙台駅付近)

▶▶▶ 施策の内容

① シェアサイクル利用の周知

・シェアサイクルの更なる利用促進に向けて、引き続き周知を行います。

② 利用しやすいポートの配置

・公共交通を補完する交通としてシェアサイクルを利用しやすくするため、公共交通機関との接続を考慮した位置にポートを設置するなど、利用者のニーズや公共交通との役割分担を踏まえた配置を行うとともに、分かりやすい案内・誘導により利用を促進します。

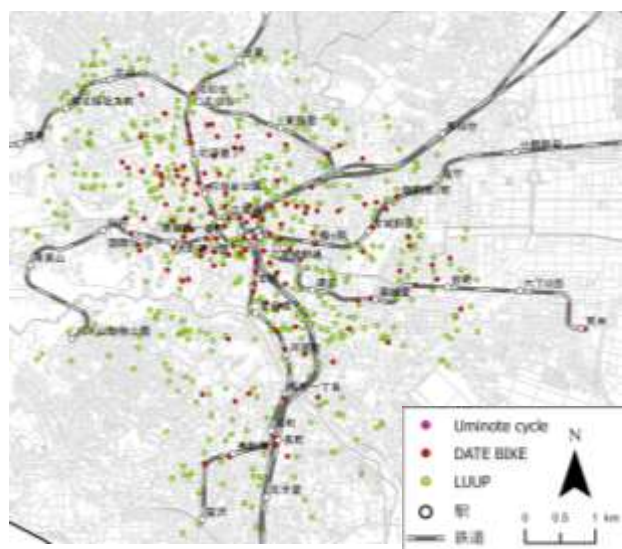


図 136 シェアサイクルポートマップ

(令和 7 年 6 月時点)

出典: DATE BIKE、Uminote cycle、LUUP 公式ホームページより作成

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

- 路上駐車抑制とともに、路上荷捌きや客待ちタクシーへの対策を推進していくことにより、都心部における道路交通の安全性と円滑性の確保を図ります。



施策の考え方

本市の都心機能が集中する都心部では、主要幹線道路を中心に、路上駐車や路上荷捌き、タクシーの客待ち駐車が発生しています。これらにより道路の交通処理能力が低下すると、交通渋滞や交通事故、緊急車両の活動に支障が生じる等、安全・安心な交通環境の妨げとなります。

このため、啓発活動やルール徹底等、関係機関と連携しながら対策を推進し、都心部における道路交通の安全性と円滑性の確保を図ります。

路上駐車発生状況

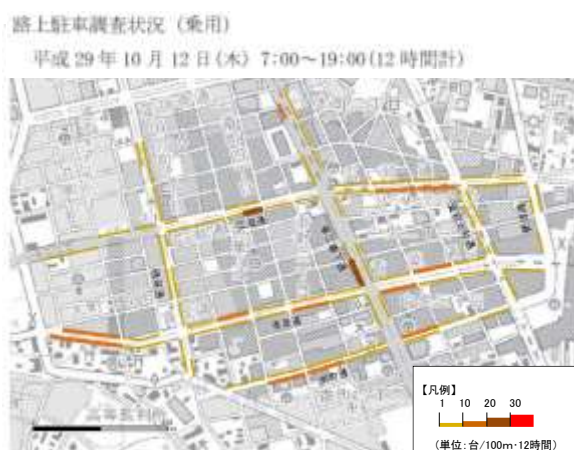


図 137 一般車の路上駐車発生状況

出典：仙台市道路交通等現況調査報告書_平成 29 年度より作成

荷捌き駐車の発生状況

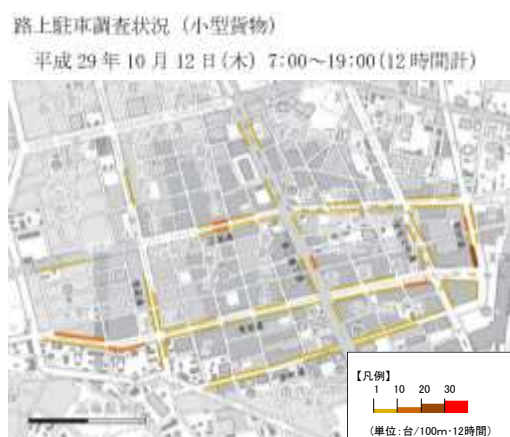


図 138 荷捌き駐車の発生状況

出典：仙台市道路交通等現況調査報告書_平成 29 年度より作成

タクシー路上駐車発生状況

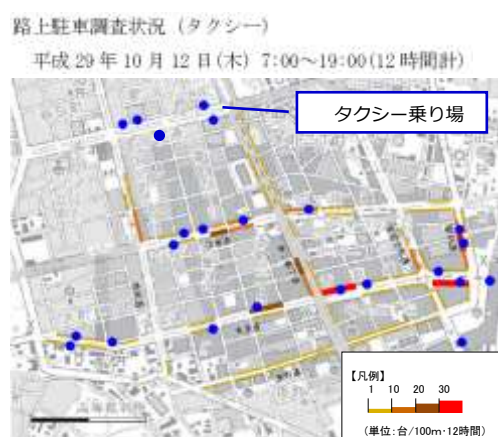


図 139 タクシー路上駐車発生状況

出典：仙台市道路交通等現況調査報告書_平成 29 年度より作成

▶▶▶ 施策の内容

① 路上駐車抑制の啓発活動の実施

- ・「違法駐車等の防止に関する条例」に基づく違法駐車防止対策として、交通安全指導員による助言・啓発活動等に引き続き取り組みます。

② 路上荷捌き対策の推進

- ・荷捌き施設は、駐車場附置義務条例に基づき、各事業者が自らの建築物（共同住宅を含む）や敷地内に確保することが原則です。一方で、条例の対象とならない小規模な建築物等への荷捌き需要にも対応するため、道路交通に支障の少ない箇所に路上荷捌き駐車施設を確保していることから、関係機関と連携しながら、当該施設の適切な運用等に取り組みます。



図 140 都心部の路上荷捌き駐車施設位置図(平成 28 年 4 月 1 日現在)

出典：仙台市 HP

③ 客待ちタクシー対策の推進

- ・客待ちタクシー対策として導入している「国分町 3Way」方式を引き続き促進するとともに、運用ルールの周知・徹底を図っていくよう、関係機関と連携しながら取り組みます。また、定禅寺通については、定禅寺通活性化推進事業にあわせ、タクシー乗り場確保や、「国分町 3Way」方式の継続について、関係機関と連携しながら取り組みます。
- ・青葉通再整備事業にあわせた青葉通一番町駅周辺へのタクシー乗り場確保等の取り組みを継続するとともに、タイムシェア等、都心部における客待ちタクシーのあり方について検討します。

国分町 3 Way 方式

午後 10 時 30 分～午前 3 時 00 分において、①～③の 3 ルートから、タクシー乗り場にタクシーが整然と順番に並ぶことで、違法客待ちタクシーによる深夜の交通混雑を解消するもの。

- ① 広瀬通東進路線
- ② 定禅寺通東進路線
- ③ 定禅寺通西進路線



図 141 「国分町 3way」方式

施策 19 MaaS の推進

- MaaS を活用して交通利便性とまちの魅力の向上を図ります。



▶▶▶ 施策の考え方

近年、ICT の技術革新とそれを活用した携帯端末機器の普及などを背景として、目的地までのルートや移動手段、さらにはまちなかの飲食・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「MaaS : Mobility as a Service」を活用する取り組みが国内外で行われており、本市においては令和3年(2021 年)10 月から「仙台 MaaS」のサービスを開始しました。

MaaS は、鉄道、バス、タクシー等の公共交通の利用促進やまちの賑わい向上の効果が期待されることから、関係機関等と連携しながら、引き続き、MaaS を推進していきます。

M a a S のイメージ



図 142 サービス提供のイメージ

出典:国土交通省 HP

▶▶▶ 施策の内容

① MaaS の推進

- 観光施設などアクティビティ情報の発信や交通チケット等を販売するなど、公共交通のさらなる利用促進や、来訪者の増加によるまちの賑わい創出を図ります。



図 143 仙台 MaaS のイメージ

出典：仙台市まちづくり政策局資料



図 144 仙台 MaaS の概要

出典：仙台市まちづくり政策局資料

施策 20 自動運転等新技術の活用

○ 実証実験等を通じて市民の理解を得ながら、新技術の活用を検討します。特に自動運転については、実装に向けた取り組みを加速させていきます。



▶▶▶ 施策の考え方

人口減少、高齢社会を迎え、バス運転士^土の不足や地域の高齢者の足の確保等の解決策として、自動運転の活用が期待されています。また、既存の交通機関を補完する新たなモビリティサービスとして、グリーンスローモビリティ(GSM)や AI オンデマンド交通^等があり、全国各地において、これら新技術の技術性や事業性、社会受容性などを検証するための実証実験が行われています。

本市においても、実証実験等を通して、新技術の利便性や安全性についての市民の理解を深め、その活用に向けた取り組みを検討していきます。特に自動運転については、国や大学、民間事業者との緊密な連携のもと、地域に根差した実装に向け、技術面、経済面、社会受容性面の検証を加速させていきます。

自動運転の定義



図 145 自動運転の定義(レベル分け)

出典:国土交通省 HP

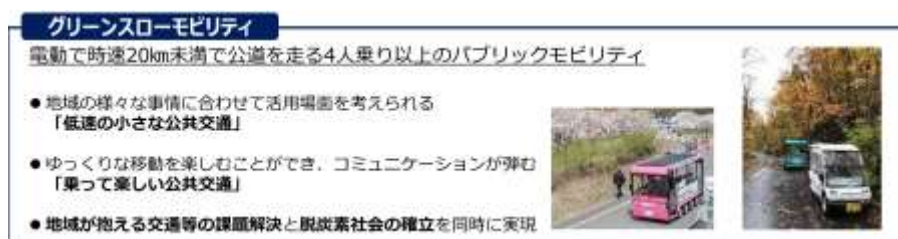


図 146 グリーンスローモビリティ(GSM)

出典:国土交通省 HP

▶▶▶ 施策の内容

① 自動運転等新技术の活用

- ・国が掲げる 2027 年の事業化を目標に、地域に根差した自動運転技術の社会実装に向けた検討を進めます。
- ・そのために、国や大学、民間事業者と連携し、自動運転の実証を通じて、技術面・経済面の検証を進めると共に、市民の自動運転に対する社会受容性の醸成を図ります。具体的には、雪道や凍結路面、急勾配・急カーブ、事故・災害等への対応などといった本市を取り巻く技術課題への対応と実施体制や事業採算性などの経済性に係る検証を、実証実験等を通じ、集中的・重点的に進めます。



図 147 自動運転実証実験概要(令和7年度)

出典:仙台市まちづくり政策局資料

施策 21 環境負荷の低いバス車両の導入に向けた検討

○ 二酸化炭素排出量の多い車両から、環境にやさしい車両への転換を検討します。

▶▶▶ 施策の考え方

本市における温室効果ガス排出量は、業務部門に次いで運輸部門の占める割合が高い状況にあります。そのため、自家用車から公共交通への利用転換と合わせて、温室効果ガス排出量の少ない車両を導入することが、環境負荷低減のために有効です。

地球温暖化等の環境問題への対策として、環境にやさしいバス車両の導入を検討します。



温室効果ガス排出量の推移

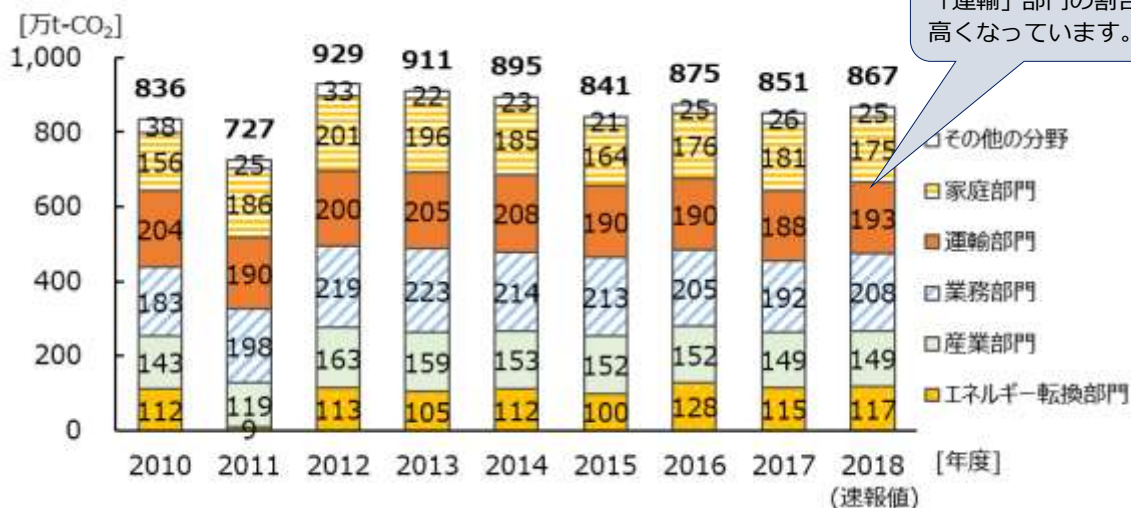


図 148 温室効果ガス排出量の推移 (CO₂ 排出原単位)

出典: 仙台市域における温室効果ガス排出量の概要

▶▶▶ 施策の内容

① 環境負荷の低いバス車両の導入に向けた検討

・環境負荷軽減に向け、環境にやさしいバス車両の導入を進めます。



図 149 燃料電池バス(FC バス)の事例

出典: 宮城県資料
※令和元年 8 月に実証運行を実施



図 150 電気バス(EV バス)の事例

写真提供: 岩手県交通株式会社

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

- 機能集約型市街地形成に資する、都市計画道路の整備を推進します。
- 幹線道路の機能確保のため、渋滞対策を推進します。
- 本市を中心に東北圏の連携・交流を支える交通ネットワークを検討します。



▶▶▶ 施策の考え方

都市計画道路には、人や物資の円滑な移動を確保する役割のほか、防災や環境・景観面での良好な都市空間の形成など、様々な役割があります。

本市はこれまで、公共交通を中心とした交通体系や、災害時も含めた都市活動を支える道路ネットワークを構築するため、骨格幹線道路網を中心とした幹線道路網の整備を進めてきました。

今後も引き続き、骨格幹線道路網の形成や都心部の通過交通の抑制に資する都市計画道路等の整備に取り組むとともに、既存の幹線道路における渋滞対策に取り組めます。

また、都市間交通については、新幹線や高速バス等により全国各地へのアクセスが可能となっていますが、広域連携や交流をさらに促進し、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状況

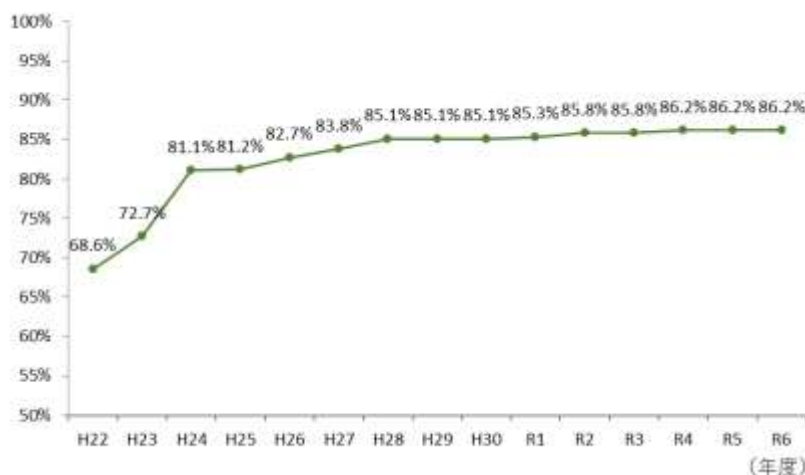


図 151 都市計画道路の整備率の推移(左)と都市計画道路整備事例(右)

出典：仙台市建設局道路部事業概要より作成



図 152 広域的な交通施設(現況)

▶▶▶ 施策の内容

① 都市計画道路の整備推進

・「新たな幹線道路網(平成 23 年 1 月公表)」に基づき、骨格幹線道路網を形成する路線・区間を中心に、渋滞緩和など整備効果の高い路線・区間を優先しながら、都市計画道路の整備を推進します。

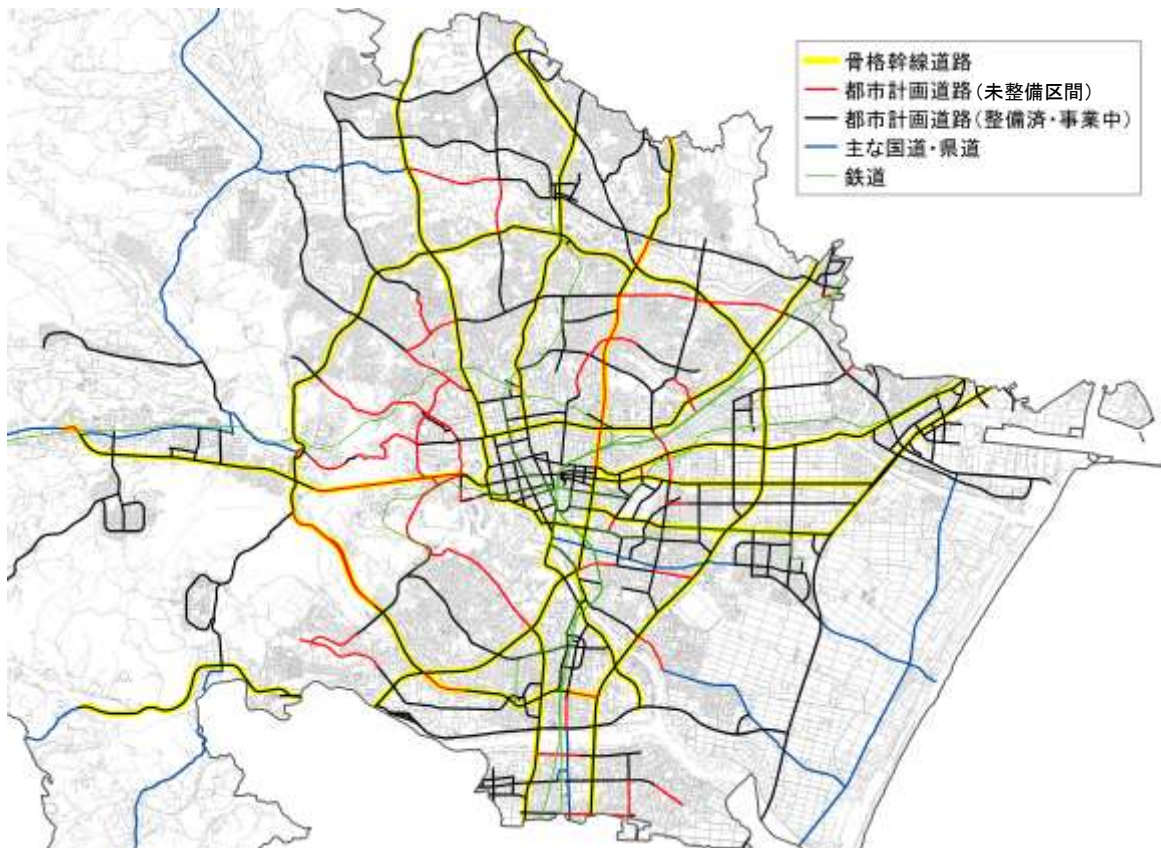


図 153 骨格幹線道路網

出典: 新たな幹線道路網図(H23.1)より作成

② 都市計画道路網の見直しの検討

- ・道路交通を取り巻く社会状況の変化や、道路交通需要の現状と将来の見通しを踏まえ、将来に向けた都市計画道路網の見直しの必要性について検討します。

③ 渋滞箇所の対策

- ・主要渋滞箇所において、引き続き道路ネットワーク整備による交通の円滑化や交差点改良等ハード面での対策を検討・実施するとともに、渋滞対策にもつながる公共交通利用への転換を促すソフト施策(せんだいスマート)を実施します。

④ 広域道路ネットワークの整備推進

- ・東北地方の中核都市として、経済や観光に資する「物流・人流」の確保や活性化を図るため、高規格幹線道路や、補完する地域高規格道路及び一般国道などの広域的な道路ネットワーク路線の強化等について、国と連携して取り組みます。
- ・国道4号バイパスの拡幅整備や仙台東道路の整備検討の推進など、都心部及び仙台東部地区における渋滞緩和を図るため、道路網強化等について国と連携して取り組みます。
- ・仙台駅周辺に分散している高速バス停留所を集約し、乗り継ぎ利便性や、定時性の向上を図るため、広域的な道路ネットワークと連携した公共交通ターミナルの整備に向け、検討を進めます。

⑤ 重要物流道路の機能確保

- ・平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、仙台塩釜港等の主要拠点に接続する重要物流道路の機能確保に努めます。

施策 23 旅行者等が移動しやすい環境の整備

- 仙台を訪れる旅行者等の移動の利便性を確保する取り組みを推進します。



▶▶▶ 施策の考え方

鉄道駅等の交通拠点と観光地等を結ぶ交通アクセスを二次交通といいます。本市には、観光やビジネス、国際会議などを目的とした多くの来訪がありますが、交流人口の更なる拡大のためには、交通拠点から様々な場所へスムーズに足を運んでもらうことが重要です。

来訪者への支援として、観光施策とも連携を図りながら、二次交通等域内の交通環境の整備や利用環境の充実等に取り組めます。

▶▶▶ 施策の内容

① 来訪者向け公共交通施策の実施

- ・観光シティーバス「るーぷる仙台」について、さらに効率的に市内観光地に移動できるよう利便性向上を図ります。
- ・公共交通のオープンデータ化を推進し、来訪者に選ばれやすい情報提供のあり方を検討します。

② 来訪者向け交通手段の利用促進

- ・来訪者の二次交通等の手段として、[シェアサイクル](#)やタクシー、地域交通等の利用を促進します。
- ・都心部エリアと仙台空港間で実施している「仙台空港定額タクシー」等の定額料金制度の拡大を推進します。
- ・都心への自家用車によるアクセスを抑制するため、来訪者においても地下鉄のパーク&ライドを利用してもらえよう、大規模なイベント開催時に交通規制が行われる際などに、観光サイトやイベント時のサイト等を通じて、ホームページで広報・PRを行います。

③ [キャッシュレス決済の検討【再掲】](#)

- ・[MaaS](#) での取り組みと連携したチケットの販売や、[クレジットカード](#)等の[タッチ決済](#)を活用するなど、様々な利用者に使いやすいキャッシュレス決済等を検討します。

施策 24 安全・安心なバリアフリー空間や道路空間の整備

- 高齢者や障害者等、誰もが利用しやすく、安全・安心なバリアフリー空間を整備します。
- 日常生活に利用される生活道路の安全対策等を進めます。



▶▶▶ 施策の考え方

本市では、高齢者や障害者等の移動等の円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に推進するため、「仙台市バリアフリー基本構想(都心地区)、(泉中央地区)、(長町地区)、(北仙台地区)」を策定し、バリアフリー化を進めるとともに、さらなるバリアフリー化の促進や実効性の確保等を目的に、令和8年(2026年)3月に「仙台市バリアフリーマスタープラン」を策定しました。

バリアフリーによる移動円滑化を図ることで、誰もが自立して快適な生活を営むことのできる都市環境が形成されることから、歩行と公共交通を中心とした移動に資するバリアフリー化を実施し、すべての人にとって安全・安心な交通環境づくりを進めます。

また、日常生活に利用される道路の安全性の向上を図るため、生活道路や通学路における安全対策に取り組めます。

▶▶▶ 施策の内容

① バリアフリーマスタープラン等の推進

- ・歩行による回遊を誰もが安全・安心で、かつ快適にできるよう、バリアフリーマスタープラン等で設定する移動等円滑化促進地区や重点整備地区において、バリアフリー化を推進します。

段差や勾配が改善された歩行空間



エスカレーター、誘導案内設備設置



図 154 バリアフリー化の事例

出典: 仙台市 HP 及び仙台市交通局資料より作成

② 生活道路等の安全対策

- ・全ての人が安全・安心に道路を利用できるよう、生活道路や通学路の安全対策や自転車利用環境の整備等を進めます。

通過交通の速度抑制



通学路の安全対策



図 155 生活道路と通学路の安全対策

出典: 仙台市 HP より作成

施策 25 災害時における公共交通利用者への対策の実施

- ターミナル駅周辺での災害時の混乱を防ぐため、「一時滞在場所」の対応力の向上を図ります。
- 災害発生時を想定した帰宅困難者対応訓練を実施する等、共助の取り組みを行います。

施策の考え方

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災では、公共交通機関の途絶により、仙台駅等交通結節点を中心として多くの帰宅困難者が発生するとともに、指定避難所へ大量に避難するなど混乱が生じました。

本市では、この教訓を踏まえ、帰宅困難者の発生を抑制するとともに、帰宅困難者への支援を迅速に行う帰宅困難者対策に取り組んでいきます。

帰宅困難者対応指針



図 156 帰宅困難者対応指針の考え方と一時滞在場所

出典: 仙台市 HP より作成

施策の内容

① 帰宅困難者対策の実施

- ・災害時に想定される帰宅困難者数(約 14,000 人)を一時的に受け入れる「一時滞在場所」(施設)を維持し、食料等の備蓄及び実動訓練の課題等を踏まえた適切な運営マニュアルの充実を図ります。
- ・徒歩帰宅支援、緊急避難場所への誘導、一時滞在場所への誘導等、帰宅困難者の対応訓練を実施します。



図 157 仙台駅での取り組み状況

4-1. 実施プログラム

本プランでは、3つの方針に基づき、実施主体や関係者相互の協働・支援のもと、様々な交通施策を実施します。これらの施策は、推進主体を明確にした実施プログラムを策定したうえで、施策相互の連携を図りながら総合的に展開していきます。

■実施プログラム

		実施時期				事業種別			施策実施の役割分担				
		R3年度	R7年度	R8年度	R12年度	新規	継続	拡充	市民・利用者・企業	交通事業者	行政		
方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実									市民	企業・団体等	交通事業者	交通管理者	仙台市・関係行政機関
(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	地域公共交通計画策定	計画の推進	地域公共交通計画見直し	計画の推進	○			○		●	○	●
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	バス幹線区間設定		バス幹線区間設定		○					○		●
				設定区間における利便性向上策検討・実施		○					●	●	●
施策3	フィーダーバスの利便性向上			ネットワーク再編の検討		○					○		●
				乗り継ぎ時刻表の掲示・接続時刻表の配布				○			●		
(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			スマートバス停の導入・バス待ち環境整備				○		○	●		●
施策5	既存鉄道の機能強化	仙台駅前広場再整備	事業完了			○	○				○		●
				泉区役所建替えと合わせた泉中央駅周辺交通環境改善検討・整備		○				●	○		●
				鉄道機能強化に関する検討			○				○		●
施策6	公共交通の情報提供や案内誘導の改善			情報提供・案内誘導の改善検討			○				●		●
				路線バス共通ナビリング導入検討		○					●		○
施策7	運賃施策等による公共交通利用の促進			各種運賃制度等の継続			○				●		●
				新たな運賃施策等の検討		○					●		●
施策8	キャッシュレス決済の利活用の促進			IC乗車券の導入促進・キャッシュレス決済等の検討		○					●		●
施策9	駅やバス・地下鉄車両等のバリアフリー化			鉄道駅におけるバリアフリー化の検討				○			○		●
				誰にでも使いやすい移動車両等の導入				○			●		○
(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			「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」の実施				○	●	○	●		●
施策11	地域交通と路線バス等をつなぐ交通結節点整備			交通結節点整備に向けた検討		○			●	○	○		●
(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			せんだいスマート各種施策の実施			○			●	●		●

		➡：実施 ◻：検討 ≡≡≡：検討状況に応じて実施に移行する施策						●：実施主体 ○：関係者					
		実施時期				事業種別			施策実施の役割分担				
		R3年度	R7年度	R8年度	R12年度	新規	継続	拡充	市民・利用者・企業		交通事業者	行政	
									市民	企業・団体等	交通事業者	交通管理者	仙台市・関係行政機関
(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	定禅寺通社会実験 ➡					○		○	○	○	○	●
		定禅寺通・青葉通における道路空間再構成の検討 ≡≡≡≡≡≡≡≡≡					○		○	○	○	○	●
		定禅寺通・青葉通・宮城野通における道路空間の利活用 ➡						○	●	●	○	○	○
		市役所本庁舎建替えと合わせた市民広場利活用の検討・整備 ➡				○			○	○	○	○	●
		その他の道路における道路空間利活用の検討 ≡≡≡≡≡≡≡≡≡				○			○	○	○	○	●
施策14	都心部における駐車施設の適正な確保	条例等による駐車場整備の適正化 ≡≡≡≡≡≡≡≡≡					○						●
施策15	公共交通を利用した都心の回遊の促進	均一運賃制度の実施・更なる利用促進 ➡					○				●		●
施策16	自転車利用環境の整備	「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」推進 ➡						○					●
		鉄道駅周辺での公共駐輪場確保 ➡ 事業完了					○						●
		シェアサイクル利用の周知 ➡					○			○			●
施策17	シェアサイクルの利用促進	利用しやすいポートの配置 ➡						○		●			○
(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	路上駐車・路上荷捌き・客待ちタクシー対策の推進 ➡					○				●	○	●
		実施時期				事業種別			施策実施の役割分担				
		R3年度	R7年度	R8年度	R12年度	新規	継続	拡充	市民・利用者・企業		交通事業者	行政	
									市民	企業・団体等	交通事業者	交通管理者	仙台市・関係行政機関
(1)新技術等を活用した交通システムの促進	施策19 MaaSの推進	MaaS導入の検討 ◻ ➡ MaaSの推進 ➡				○				●	●		●
		自動運転等新技術の活用 ◻ ➡ 自動運転等新技術の活用 ➡				○				●			●
施策21	環境負荷の低いバス車両の導入に向けた検討	環境負荷の低いバス車両の導入検討 ≡≡≡≡≡≡≡≡≡				○					●		○
(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	都市計画道路の整備・渋滞箇所の対策 ➡					○					○	●
		広域道路ネットワークの整備推進・重要物流道路の機能確保 ➡						○					●
施策23	旅行者等が移動しやすい環境の整備	来訪者向け公共交通施策の実施・来訪者向け移動手段の確保 ➡						○		●	●		●
(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	仙台市バリアフリー基本構想の推進 ➡ バリアフリーマスタープラン及びバリアフリー基本構想の推進 ➡					○				●	●	●
		生活道路等の安全対策 ➡					○					●	●
施策25	災害時における公共交通利用者への対策の実施	帰宅困難者対策の実施 ➡					○				●		●

4-1. モニタリング指標の設定

「交通の将来目標」に対する新たな課題や達成度についての確認などを行い、その後の施策推進、評価等に役立てるとともに、市民・交通事業者・行政で広く問題・課題意識を共有化し、相互の連携、協力のもとで施策推進を図るために、モニタリング指標を設定します。

モニタリング指標は、施策の直接的な効果として把握できる指標を基本とし、データの取得容易性も考慮して設定します。また、施策の検討状況やデータ収集に関する最新の技術動向等により、指標の追加や見直しを検討します。

■モニタリング指標

方針		指標	指標選定理由	使用データ	調査頻度	望ましい方向
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	・公共交通別（鉄道、バス、地域交通）利用者満足度	・各施策の総合的な成果として、市民の公共交通に対する満足度を確認する。	・公共交通別利用者満足度調査	毎年	＋
		・バス幹線区間のバス利用者数	・バス幹線区間を走行する路線バスの利用状況を確認する。	・仙台市交通局資料（icscaデータ等）、宮城交通資料	毎年	＋
		・フィーダーバスの利用者数	・鉄道駅と地域をつなぐ交通の利用状況を確認する。	・仙台市交通局資料（icscaデータ等）、宮城交通資料	毎年	＋
		・JR在来線・地下鉄利用者数	・鉄道が移動の基軸として、鉄道利用が定着しているかを確認する。	・各駅の乗車人員（JR東日本・仙台市交通局）	毎年	＋
(2)	公共交通のさらなる利用しやすいさの向上	・路線バスの一便当たり利用者数	・市民意識の醸成等による路線バスの利用状況の変化を確認する。	・仙台市交通局資料（icscaデータ等）、宮城交通資料	毎年	＋
(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	・パーク＆ライド駐車場利用率	・鉄道駅が交通の拠点として、多様な移動手段を支えているかを確認する。	・仙台市資料	毎年	＋
		・どこバス仙台のアクセス数	・わかりやすい情報媒体として利用されているかを確認する。	・仙台市交通局資料	毎年	＋
		・キャッシュレス決済乗車券利用率	・利用しやすい決済方法として活用されているかを確認する。	・仙台市交通局資料（icscaデータ等）	毎年	＋
		・公共交通の利用比率 （公共交通利用者数/市の昼間人口）	・公共交通の適切な利用が展開されているかを確認する。	・【鉄道】各駅の乗車人員（JR東日本・仙台市交通局） ・【バス】仙台市交通局資料、宮城交通資料 ・【人口】国勢調査	毎年	＋
(3)	みんなで育てる地域交通	・地域交通の導入地区数	・地域交通の導入状況を確認する。	・仙台市資料	毎年	＋
		・地域交通利用者数	・地域交通の運行、維持につながる利用になっているかを確認する。	・仙台市資料	毎年	＋
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	・都心内歩行者数	・都心の賑わい状況として、商店街の歩行状況により確認する。	・仙台市内中心部商店街の通行量調査（仙台商工会議所）	毎年	＋
		・定禅寺通・青葉通・宮城野通の歩行者数	・都心内の徒歩による回遊状況を確認する。	・道路交通等現況調査（仙台市）	3年ごと	＋
		・都心内の歩行者の滞在時間	・都心内の徒歩による回遊状況を確認する。	・携帯電話GPS等の解析	5年ごと	＋
		・都心内の小売業年間商品販売額	・都心内における生活サービスに関する事業活動の状況を確認する。	・仙台市統計書	5年ごと	＋
		・シェアサイクル年間利用回数	・都心内の移動を担うシェアサイクルの利用状況を確認する。	・㈱ドコモ・バイクシェア資料	毎年	＋
		・デジタルマップの閲覧回数	・まちの移動を活性化するMaaSの活用状況を確認する。	・仙台市資料	毎年	＋
(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	・路上駐車状況	・都心内の道路空間（車道）の安全性が確保されているかを確認する。	・道路交通等現況調査（仙台市）	3年ごと	－
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	・新技術を活用した実証実験の実施件数	・都市交通の向上のための取組みとして、新技術を活用した実証実験の実施状況を確認する。	・仙台市資料	毎年	＋
(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	・主要渋滞箇所数	・経済的な損失を生む交通渋滞の発生状況を確認する。	・宮城県渋滞対策協議会資料	毎年	－
		・都市計画道路の整備率	・都市の骨格を形成する都市計画道路の整備状況を確認する。	・仙台市資料	毎年	＋
		・都心部の交通量比率 （現況都心部交通量／H6年度都心部交通量）	・都心部の交通量の減少により、通過交通が抑制されているかを確認する。	・道路交通等現況調査（仙台市）	3年ごと	－
		・仙台駅新幹線利用者数	・広域交通ネットワークとして、新幹線によるアクセス状況を確認する。	・各駅の乗車人員（JR東日本）	毎年	＋
		・空港利用者数	・広域交通ネットワークとして、航空機によるアクセス状況を確認する。	・仙台市観光統計基礎データ	毎年	＋
		・高速バスの行先別便数	・広域交通ネットワークとして、高速バスの広域ネットワーク状況を確認する。	・高速バス時刻表 高速バス各社HP	毎年	＋
		・るーぶる仙台利用者数	・市内の観光地までの主要なアクセス手段として、観光シティループバスの利用状況を確認する。	・仙台市観光統計基礎データ	毎年	＋
		(3)	安全・安心な交通環境の形成	・市内の交通事故件数	・市内の移動において、安全性が高まっているかを確認する。	・仙台市統計書
・歩道のバリアフリー化率	・移動の円滑化及び安全、安心な交通環境に寄与するバリアフリー化の推進状況を確認する。			・仙台市資料	毎年	＋
・自転車の事故件数	・自転車の移動において、安全性が高まっているかを確認する。			・仙台市統計書（仙台市）	毎年	－

5. 計画の推進について

5-1. 推進体制

各実施施策の推進にあたって、仙台市交通政策推進協議会が中心となり、関係者（市民、交通事業者、関係行政機関、その他関係団体等）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。

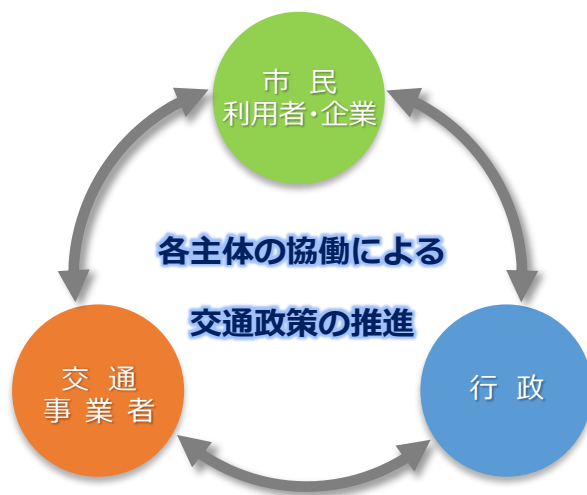


図 156 関係者間の協働イメージ

5-2. 計画の進行管理

本プランでは、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、着実に実効性のある施策展開（マネジメント）を図っていきます。

計画策定後は、毎年度、モニタリング指標の整理により各施策の進捗状況や効果を検証・評価するとともに、計画期間の中間年にあたる令和7年度（2025年度）には、各施策の進捗状況や政策の評価、課題等について関係者間で共有した上で、必要に応じて計画の見直しを行います。

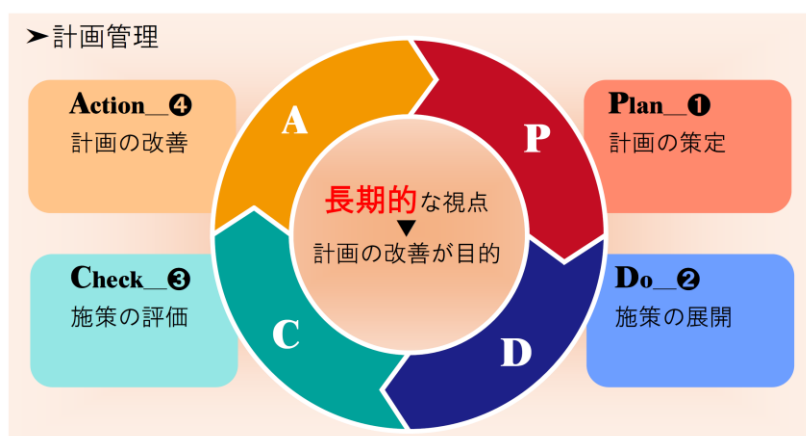


図 157 計画の進行管理（PDCAサイクル）イメージ

(参考資料)

せんだい都市交通プラン（H22.11 策定）の振り返り

せんだい都市交通プラン(H22.11 策定)の概要や実施施策の取り組み結果、モニタリング指標の整理を行いました。

1. 計画概要

■策 定：平成 22 年 11 月

■目標年次：令和 2 年度

■目 標

公共交通の利便性向上により暮らしやすさを確保し、
にぎわいのあるまちを市民の皆さんとともにつくっていきます。

■基本方針

方針 1

公共交通をさらに 便利にします

定時性・速達性に優れ、
都市交通の基軸となる鉄道の
利用圏域を広げるため、
バス路線の再編などにより
鉄道にバスが結節する交通
体系を構築します。
同時に公共交通を利用しや
すくします。

方針 2

都心の交通環境を もっと快適にします

本市の顔であり、核とな
る都心については、「仙
台駅大改造」に取り組む
など、都心の交通環境の
改善を図ります。

方針 3

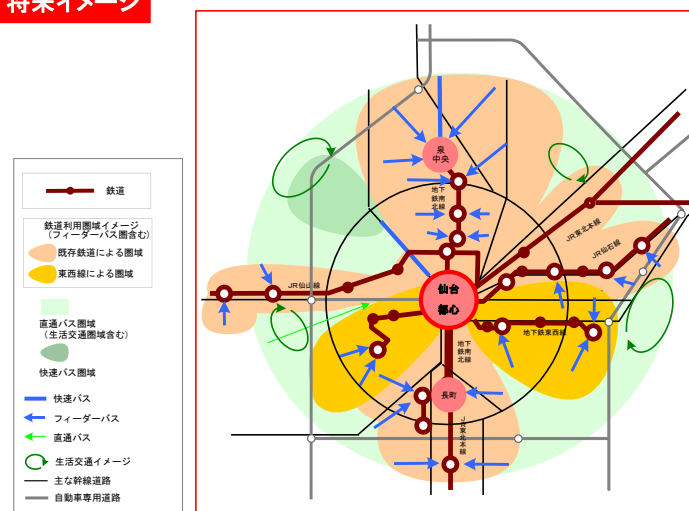
市民協働の取り組みで 地域の足を確保します

市民の皆さんが暮らしや
すいと感じるまちを実現
するために、地域に根ざ
した持続可能な生活交通
の確保に向けた取り組み
を行います。

■将来の交通体系

3 つの基本方針に基づき、定時性・速達性に優れた鉄道を最大限に活かし、鉄道にバスが結節する、公共交通を中心とした過度に車に依存しない交通体系を構築していくことが示されています。

将来イメージ



2. 実施施策の取り組み評価

方針1 公共交通をさらに便利にします

(取り組み評価凡例) ◎：事業完了 ○：事業を実施している △：検討段階
※複数施策を含む場合は「○」を優先して記しています。

(1) 鉄道を中心とした交通体系を構築します

①地下鉄東西線整備	地下鉄東西線（八木山動物公園駅～荒井駅）を整備し、平成 27 年 12 月に開業しました。	◎
②既存鉄道の機能強化	既存鉄道の高架化及び新駅設置は、鉄道事業者への要望活動を行うなど意見交換に留まっています。	△
③鉄道と連携したバス路線への再編	地下鉄東西線の開業に合わせて、沿線のバス路線網の再編を実施しました。	○
④交通結節機能の強化	地下鉄東西線八木山動物公園駅・薬師堂駅や地下鉄南北線富沢駅などの駅前広場整備を行いました。	◎
⑤新たな道路網の構築	平成 22 年度に見直しを行った都市計画道路網に基づき、都市計画道路（北四番丁大衡線、元寺小路福室線など）の整備を行いました。	○

(2) 利用しやすい交通サービスを提供します

⑥鉄道とバスの乗り換え利便性向上	定期的に行うダイヤ改正時に、鉄道駅等のバス停では乗り継ぎを考慮した時刻設定を実施しています。	○
⑦利用しやすい運賃	icsca 利用者向け乗り継ぎポイント付与や、「地下鉄 210 円均一運賃」などを実施しています。	○
⑧IC 乗車券の導入	IC 乗車券 icsca を平成 26 年 12 月に導入し、平成 28 年 3 月に Suica との相互利用が可能となりました。	◎
⑨案内表示の拡充	地下鉄東西線への案内誘導施設整備や、地下鉄駅構内でのバス時刻表表示器の設置などを行っています。	○
⑩交通施設のバリアフリー推進	駅のエレベーター設置や段差解消、ノンステップバス導入など公共交通のバリアフリー化を進めています。	○

(3) 環境にやさしい交通手段への転換をすすめます

⑪自転車利用の推進	自転車走行空間の整備や市営駐輪場整備により、自転車を利用しやすい環境整備を進めています。	○
⑫過度な自動車利用からの転換	適切な自動車利用を促進するよう、地下鉄東西線八木山動物公園駅・荒井駅でパーク&ライド駐車場の整備や公共交通利用促進イベントの開催などを行っています。	○
⑬「せんだいスマート」の推進	公共交通利用促進を目的に各種モビリティ・マネジメントなどを継続的にを行っています。	○

方針2 都心の交通環境をもっと快適にします

(4) 都心の交通環境を改善します

⑭仙台駅東西の駅前広場の機能強化	平成 23 年度に仙台駅前広場再整備方針を策定し、東西の駅前広場の再整備を行っています。 （平成 26 年 7 月：東口観光・送迎バス乗降場供用開始、平成 27 年 12 月：西口バス降車場供用開始）	○
⑮仙台駅東西自由通路の整備	仙台駅東西自由通路を整備（通路幅 6m→16mへ拡幅）し、平成 28 年 3 月に供用開始しました。	◎
⑯高速バスターミナルの整備	仙台駅前広場再整備にて、高速バス乗降場を方面別に集約を図っていますが、抜本的な解決には至っていません。	△
⑰空間の再構成	青葉通（西公園通～東二番丁通）の道路空間再構成や、駐車場附置義務条例の改正を実施しました。	○

(5) 安心して移動できる交通環境を整備します

⑱コミュニティサイクルの導入	平成 25 年 3 月より、都心を主としたコミュニティサイクル（ダテバイク）の利用を開始しました。	◎
⑲歩行空間のバリアフリーの推進	バリアフリー基本構想に基づく歩行空間のバリアフリー化を推進しています。	○

方針3 市民協働の取り組みで地域の足を確保します

(6) 市民協働により暮らしを支える地域の足を確保します

⑳路線バスの維持	住民・利用者、バス事業者、仙台市による路線バス利用に向けたワークショップを実施しています。（鶴ヶ谷地区など）	○
㉑市民協働による生活交通の確保	地域公共交通会議を設置し、「みんなでつくろう地域交通スタート支援事業」を創設するなど、市民協働による生活交通の確保に努めています。（坪沼地区、燕沢地区など）	○
㉒地域の暮らしを支える道路整備	生活道路において、歩道整備や車道幅を狭めるなど交通安全対策を実施しています。	○

3. モニタリング指標の推移

方針1 公共交通をさらに便利にします

(1) 鉄道を中心とした交通体系を構築します

数値は原則 H22 と H30 を比較、青塗りは望ましい方向に推移した値

モニタリング指標		指標値 (H22)	指標値 (H30)	結 果
1) 公共交通に対する市民満足度		49.1 % (H24)	52.3 % (H30)	・東西線整備や仙台駅周辺の交通結節機能強化等により、公共交通を中心とする交通体系に対する満足度が上昇しました。
2) J R ・地下鉄利用者数		323,077 人/日	481,826 人/日	・東西線開業により、利用者数が大きく増加しました。
3) 路線バス利用者数		163,223 人/日	146,251 人/日	・東西線開業により一時減少しましたが、その後は横ばい傾向です。
4) 新幹線乗車数		20,439 人/日	27,771 人/日	・東北新幹線の延伸や新青森駅開業等により、新幹線仙台駅の乗車数は、大きく増加しました。
5) 駅前広整備進捗		70.1 %	91.3 %	・東西線開業に合わせて駅前広場の整備が進み、計画期間内に整備予定の駅前広場は完了しました。
6) 都市計画道路整備進捗		68.6 %	85.1 %	・着実に整備進捗しており、東西線関係路線の整備は完了しました。

(2) 利用しやすい交通サービスを提供します

モニタリング指標		指標値 (H22)	指標値 (H30)	結 果
7) I C乗車券普及率	地下鉄	86.9 % (H28)	89.6 % (H30)	・icsca の導入や Suica との相互利用などにより、IC カード利用率が増加しました。
	市営バス	87.0 % (H28)	89.5 % (H30)	
8) 100 円パッ区利用者数		1,808,854 人/年	1,786,107 人/年	・東西線開業後も、利用者数は概ね横ばいです。
9) 情報アクセス件数		30,285 件/日	7,574 件/日	・どこバス仙台へのアクセス件数は、東西線開業後に路線バス利用から地下鉄利用へ転換され減少し、その後は微増となりました。
10) バリアフリー進捗 (駅舎・車両)	J R	駅舎： 73 %	駅舎： 91 %	・中野栄駅や岩切駅におけるバリアフリー整備が着実に進みました。未実施の駅舎は、福田町駅と国見駅です。 ・南北線駅舎はすべてバリアフリー対応となりました。 ・東西線駅舎はすべてバリアフリー対応により整備されました。 ・ノンステップバスの導入台数は着実に増加しました。
	南北線	駅舎： 100 %	駅舎： 100 %	
	東西線	－	駅舎： 100 %	
	バス※	110 車両	470 車両	

(3) 環境にやさしい交通手段への転換をすすめます

モニタリング指標		指標値 (H22)	指標値 (H30)	結 果
11) 二酸化炭素排出量		2758 (t-C/day)	1883 (t-C/day)	・道路交通による二酸化炭素の排出量は、市全体で減少しました。
12) 自転車走行空間延長		0.7 km	2.8 km	・自転車道や自転車専用通行帯（自転車レーン）、矢羽根表示などの整備により、整備延長が増加しました。
13) 主要駐輪場の駐車台数		8,327,681 台/年	8,747,371 台/年	・駐輪場の整備とともに、市営駐輪場の利用台数は増加しました。
14) P & R 状況		441 台	702 台	・東西線にあわせた P & R 駐車場の整備により H27 に大きく増加したものの、その後は泉中央地区の一部適用終了もあり微減となりました。
15) バスレーン設置延長	優先	20,952 m (H24)	21,172 m (H30)	・H24 に優先レーンの整備が大きく増加。その後、東西線開業による道路交通状況の変化に対応するため、専用レーンから優先レーンに転換したことから、専用レーンの延長は減少し、優先レーンの延長が増加。
	専用	10,610 m (H24)	9,630 m (H30)	
16)カーフリーデー参加者数		3,000 人	2,000 人	・公共交通等利用促進イベントの参加者数は減少しました。

方針2 都心の交通環境をもっと快適にします

(4) 都心の交通環境を改善します

数値は原則 H22 と H30 を比較, 青塗りは望ましい方向に推移した値

モニタリング指標		指標値 (H22)	指標値 (H30)	結 果
17) 都心部歩行者通行量	平日	34,865 人	37,748 人	・ 都心部の歩行者通行量は、平日、休日ともに増加傾向にあります。
	休日	43,846 人	46,454 人	
18) 都心部自動車交通量		978,071 台/12h (H20)	907,498 台/12h (H29)	・ 都心部の自動車交通量は、減少傾向にあります。
19) 道路空間の再構築延長		770 m (H26)	1,000 m (H29)	・ 計画期間内に整備予定の青葉通の一部区間（西公園通～東二番丁通）において、再整備が完了しました。
20) 青葉通の自動車交通量		192,780 台/12h (H20)	173,504 台/12h (H29)	・ 青葉通の自動車交通量は、減少傾向にあります。

(5) 安心して移動できる交通環境を整備します

モニタリング指標		指標値 (H22)	指標値 (H30)	結 果
21) 自転車事故の削減	事故件数	1,083 件/年	640 件/年	・ 事故件数、死傷者数ともに、大きく減少しました。
	死傷者数	1,099 人/年	650 人/年	
22) 都心自転車道の自転車交通量		148,894 台/12h (H20)	61,395 台/12h (H29)	・ 都心部の自転車交通量は、減少傾向にあります。
23) バリアフリー進捗 (歩道)		10.3% (H27)	39.8% (H30)	・ 都心部における歩道のバリアフリー化は着実に進捗しています。

方針3 市民協働の取り組みで地域の足を確保します

(6) 市民協働により暮らしを支える地域の足を確保します

モニタリング指標		指標値（H22）	指標値（H30）	結 果
24) 生活交通の運営団体数		2 団体	4 団体	・ 専門家派遣制度や検討会開催、試験運行などにより、団体数は増加しました。
25) 路線バス 営業キロ・走行キロ	営業キロ	【宮城交通】 502.2 km	【宮城交通】 511.2 km	・ 営業キロ数については、市営バスは微減しましたが、宮城交通は微増しました。 ・ 実車走行台キロについては、市営バス、宮城交通ともに減少しました。
		23,680 km/日	17,904 km/日	
	実車 走行台キロ	【市営バス】 584.2 km	【市営バス】 568.3 km	
		39,188 km/日	36,890 km/日	
26) 生活交通の利用者数	坪沼地区 青山地区	8,376 人/年 4,024 人/年	5,623 人/年 －	・ 減少傾向にあります。

表 1 用語の説明 (1/3)

用語	説明
ICT	■Information and Communication Technology の略語で、「情報通信技術」と訳され、情報・通信に関連する技術一般の総称。
アクセス交通手段	■対象となる鉄道乗車駅の直前に利用した交通手段のこと。
オープンデータ	■国、地方公共団体及び事業者が保有するデータのうち、誰もがインターネットなどを通じて容易に利用(加工、編集、再配布など)できるよう、公開されたデータ。
グリーンスローモビリティ	■電動で、時速 20km 未満で公道を走ることが可能な4人乗り以上の公共交通。
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。
コミュニティバス	■交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、一般乗合旅客運送事業者に委託して運送を行う乗車定員 11 人以上の乗合バスのこと。
スマートバス停	■液晶パネル等により、リアルタイムで情報を発信できるバス停。路線図や時刻表の文字が大きく拡大されて見やすくなるほか、バスの運行情報以外にも様々な情報を入手することができる。
代表交通手段	■1 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
端末交通手段	■代表交通手段が鉄道の場合は、出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までのトリップのことをいい、その利用交通手段を鉄道端末手段と言う。同様に、バス端末トリップは、出発地からバス停、またはバス停から目的地までのトリップのことを指す。
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不可欠な目的のために運行する、既存の公共交通を補完、補充する地域主体の交通手段。
デマンド交通	■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。
トランジット・モール	■商店街等において警察と連携して一般車両の通行を制限し、歩行者や自転車の回遊性とバス等の公共交通機関の利便性の向上を図るもの。

表 2 用語の説明 (2/3)

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。
二次交通	■一般的に、市域外から市域内の空港や鉄道駅などの交通拠点までの移動に用いる交通機関を一次交通といい、交通拠点から目的地までの交通機関を二次交通という。
乗合タクシー	■ワゴンタイプやセダンタイプなど、乗車定員 11 人未満の車両を使用し、不特定多数の方が乗り合って、有償で運行する形態。
パーク＆ライド	■市街地への自動車の流入を抑制するための対策で、市街地周辺部に駐車し、市街地では公共交通機関を利用するシステムのこと。
パーソントリップ調査	■「どのような人が」「いつ」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動しているのかを調べる調査。 ■仙台都市圏においては、過去 5 回(昭和 47 年、昭和 57 年、平成 4 年、平成 14 年、平成 29 年)のパーソントリップ調査を実施。
発生集中量	■ある地域の発生量と集中量の和(発生量+集中量)。単位は「トリップエンド」。
発生量／集中量	■ある地域から出発するトリップをその地域の発生量、到着するトリップを集中量と言う。単位は「トリップ」または、「トリップエンド」。
PTPS	■交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システム。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行う。

表 3 用語の説明 (3/3)

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。
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。
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、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うことができる仕組みのこと。
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「かしこく」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。
ユニバーサルデザイン	■障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう、あらかじめ都市や生活環境をデザインするという考え方。また、そうしたデザインのこと。

検討体制・検討経緯

1. 検討体制

仙台市交通政策推進協議会 委員名簿

敬称略

所属・役職	氏 名
東北工業大学工学部都市マネジメント学科 教授	菊池 輝
東北大学大学院国際文化研究科 教授	青木 俊明
福島大学人文社会学群経済経営学類 准教授	吉田 樹
国土交通省東北地方整備局建政部都市・住宅整備課長	柳田 穰
国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所副所長	外崎 高広
国土交通省東北運輸局交通政策部交通企画課長	坂崎 有理
宮城県震災復興・企画部総合交通対策課長	田村 賢治
宮城県土木部都市計画課長	大宮 敦
宮城県警察本部交通部交通規制課長	宮脇 健一
東日本旅客鉄道株式会社仙台支社企画部長	中山 弥須夫
宮城交通株式会社代表取締役常務営業本部長	鈴木 雅弘
公益社団法人宮城県バス協会 専務理事	木村 和博
宮城県タクシー協会仙台地区総支部 支部長	高澤 雅哉
公益財団法人仙台観光国際協会専務理事	本郷 敏章
仙台商工会議所中小企業支援部 部長	白鳥 裕之
仙台市連合町内会長会 副会長	菅井 茂
仙台市 PTA 協議会 副会長	山口 裕子
仙台市交通局総務部長	伊藤 幸雄
仙台市建設局次長兼道路部長	佐藤 秀樹
仙台市都市整備局総合交通政策部長	石川 健

(令和3年2月時点)

2. 検討経緯

令和元年 9月11日	第1回仙台市交通政策推進協議会
令和元年 11月15日	第2回仙台市交通政策推進協議会
令和2年 1月28日	第3回仙台市交通政策推進協議会
令和2年 3月18日	第4回仙台市交通政策推進協議会
令和2年 9月9日	第5回仙台市交通政策推進協議会
令和3年 2月2日	第6回仙台市交通政策推進協議会
令和3年 3月	せんだい都市交通プラン策定