

仙台MaaSの概要

(目次)

1. MaaSとは	1
2. MaaS導入の背景と目指すまちの姿	2
3. MaaSへの期待	3
4. 仙台MaaSのイメージとターゲット	9
5. 仙台MaaSの設計思想	10
6. 今年度の取り組み内容とスケジュール	11

令和2年12月23日(水)

1. MaaSとは

●モビリティとまちのアクティビティが一体となり、まちの魅力を向上させるツール

- MaaS (Mobility as a Service) とは、スマートフォン等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店・イベント等の検索・予約・決済に至るまでを一括して行える仕組みです。
- 移動しやすさの向上からまちの魅力向上につなげ、まちの賑わいを誘発するツールです。

★ポイント

- 複数の移動手段をつなぐ乗り換えのシームレス化 (1つのサービス : as a Service)
(わかりやすさ、距離の短縮、上下移動の解消、支払いの統合、移動に伴うストレス解消など)
- モビリティとまちでのアクティビティのシームレス化、1つのサービスになるための工夫

モビリティとまちのアクティビティを一つのサービスに (as a Service)

あらゆる移動サービスの乗り換えのシームレス化
(鉄道、バス、タクシー、マイカー、自転車、電動キックボードなど)



検索・予約・決済
(時刻と路線検索、地図とルート案内、フリー乗車券)

まちでの活動
(観光、飲食など)



アクティビティ情報・予約・決済
(観光施設、飲食店、イベント)

2. MaaS導入の背景と目指すまちの姿

● 杜の都仙台のまちの魅力を高め賑わいや活力にあふれた元気なまちを実現

- MaaS導入により、まちの賑わい創出をはじめ、ミュージアム都市・学都、健康社会、子育て応援社会、防災環境都市・強靱化の実現を目指します。

M a a S 導入の背景	
都心 来訪	<ul style="list-style-type: none"> ○都心の求心力の低下 ○都心の交通量の減少 ○子育て層の車依存と郊外中心の生活
都心 回遊	<ul style="list-style-type: none"> ○都心の低い回遊性 ○都心の歩行者通行量の仙台駅周辺への偏り
持続 可能性	<ul style="list-style-type: none"> ○自動車依存 ○バスの利用者の減少 ○運転手不足 ○SDGs・持続可能なまちづくりに向けた公共交通への期待 ○若者のクルマ離れと公共交通利用率の上昇
健康	<ul style="list-style-type: none"> ○若者の外出率低下 ○歩く機会の減少、肥満者の増加 ○公共交通が不便な地域での高齢者の外出率低下
広域 からの 来訪者	<ul style="list-style-type: none"> ○観光資源の低い認知度、知っていても訪れない人 ○交流人口・関係人口の拡大への期待 ○公共交通、決済手段、通信環境への外国人来訪者の不満
災害・ 有事	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時・有事の状況に応じた移動の仕方が求められる可能性 ○日ごろから多様な移動手段を使い慣れることも重要

目指すまちの姿
<p>【まちの賑わい創出】 杜の都仙台のまちの魅力を高め 賑わいや活力にあふれた元気なまち</p>
<p>【ミュージアム都市・学都】 市民や訪れた人が学びを楽しみ 豊かな時間を過ごすことができるまち</p>
<p>【健康社会】 市民が生涯にわたって健康でいきいき と暮らすことができるまち</p>
<p>【子育て応援社会】 子育て世代が心身の安定を図る学びや つながりの場に参加しやすいまち</p>
<p>【防災環境都市・強靱化】 震災の経験と教訓を活かし市民の 財産・生命を守る災害に強く環境に 優しいまち</p>

M a a S で 実 現 へ

3. MaaSへの期待(1)

(1)都心・街なかへの来訪を促す取組みとしての期待

- MaaS導入により、公共交通の情報と、都心・街なかの様々な情報を提供することにより、都心・街なかへの来訪を促すことが期待されます。

●都心の求心力低下の懸念

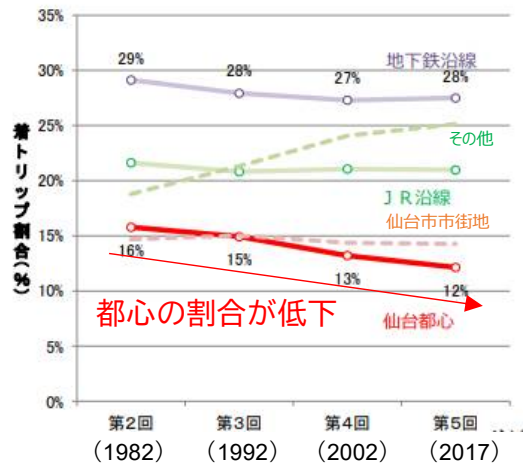
- 都心を目的地にする人の割合が低下
- 都心部の自動車交通量が2割減少（1994年→2017年）
- “子育て世帯”の休日の外出先は9割が都心以外、休日は郊外へお出かけ、という実態

●鉄道駅に近い場所に住む人が増加

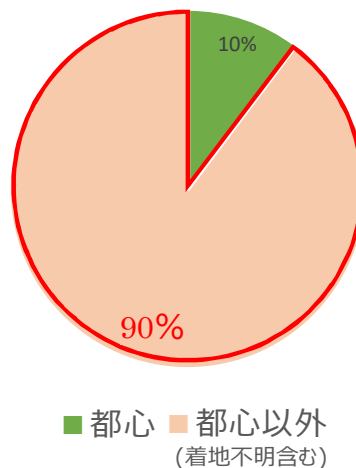
- 新駅や地下鉄の開業等により、鉄道を利用した移動の利便性が向上
- 公共交通の便利な駅1km圏内※の人口が増加

※駅から1kmは、鉄道を利用する場合の目安とされる

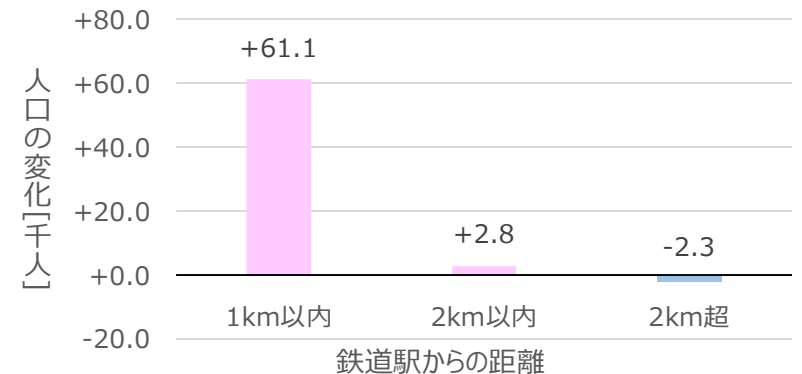
▼アクセス交通量の地域別割合の経年変化¹⁾



▼子連れの移動の目的地構成（2017年）¹⁾



▼鉄道駅からの距離帯別の人口の変化（2005年→2015年）²⁾



都心を目的地にする人の割合が低下

子連れの休日の外出先は、9割が都心以外

公共交通の利便性の高い駅1km圏内の人口が大きく増加

1) : 第5回仙台都市圏パーソントリップ調査 (2017)

2) : 国勢調査 (2005, 2015)

3. MaaSへの期待(2)

(2) 都心・街なかでの回遊を促す取組みとしての期待

- MaaS導入により、都心でより活発に回遊する傾向がある公共交通利用者を増やし、都心・街なかでの回遊を促すことが期待されます。

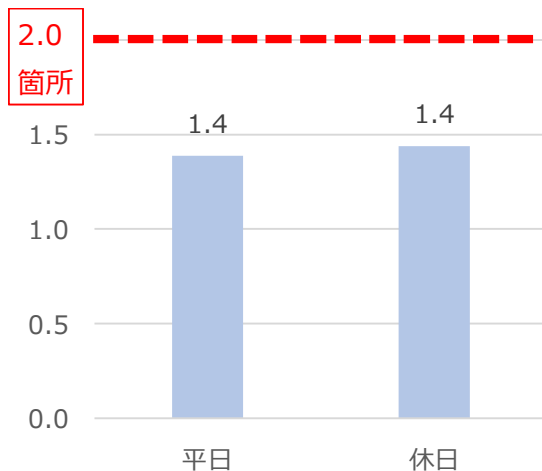
● 都心は回遊性が低く、歩行者数が仙台駅周辺に偏る傾向

- 都心では、立ち寄り場所の数は、平均で2箇所に満たない状況
- 都心の歩行者通行量は、仙台駅周辺で増加、仙台駅から離れた場所では減少、歩行者数が仙台駅周辺に偏る傾向

● 公共交通利用者は、自動車利用者比べて回遊

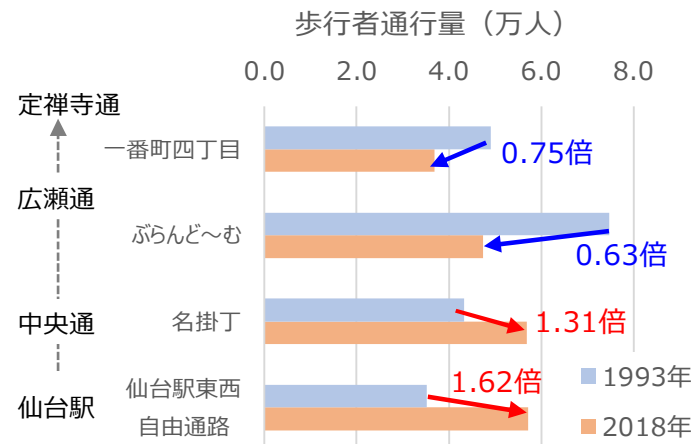
- 鉄道やバスで都心を訪れた人は、自動車で訪れた人に比べて、都心での立ち寄り箇所数が多く、滞在時間も長い傾向

▼ 平休別の都心内平均立ち寄り箇所数 (私事目的、2017年)¹⁾



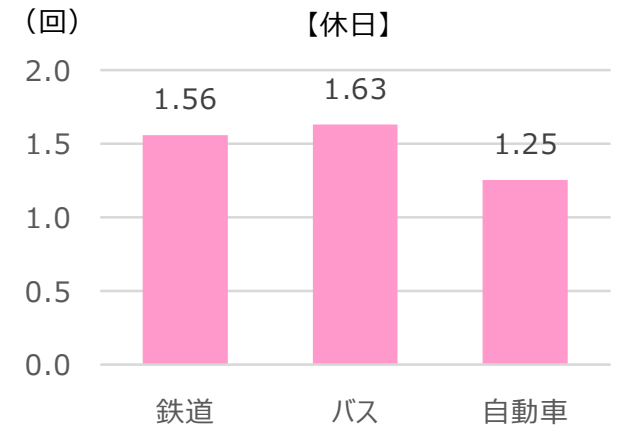
都心で立ち寄り場所の数は、平均で2箇所に満たない

▼ 都心のエリア別歩行者通行量の変化 (1993年→2018年)²⁾



歩行者は仙台駅周辺に偏る傾向

▼ 都心来訪交通手段別の都心内平均立ち寄り箇所数 (私事目的、2017年)¹⁾



鉄道やバスで都心に来た人は都心での立ち寄り箇所数が自動車利用者より多い

※ 都心外から都心へ私事目的で訪れた人が、都心内を私事目的で移動した回数

1) : 第5回仙台都市圏パーソントリップ調査 (2017)

2) : 仙台市商工会議所: 「仙台市内中心部商店街の通行量調査結果」

3. MaaSへの期待(3)

(3)SDGs・持続可能なまちづくりに資するMaaSへの期待

- MaaS導入により、公共交通をはじめとする多様な移動手段の利用を促し、持続可能なまちづくりを推進することが期待されます。

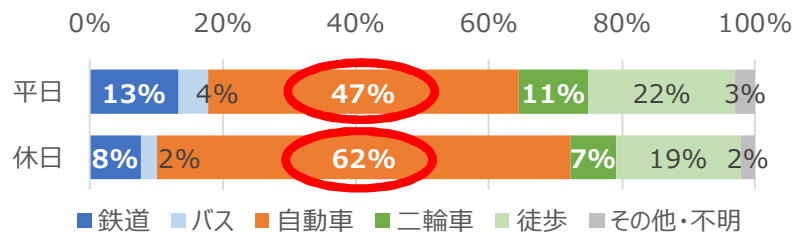
●自動車への依存度が高く、路線バスの維持が困難な状況

- 自動車の利用率は平日で5割弱、休日は6割、高い自動車利用率
- 路線バスの利用者数は長期的に減少傾向。近年は横ばいから減少
- バスの運転に必要な大型二種免許の保有者の減少傾向からバスのドライバー不足が深刻化

●公共交通の利用の増加の兆しも

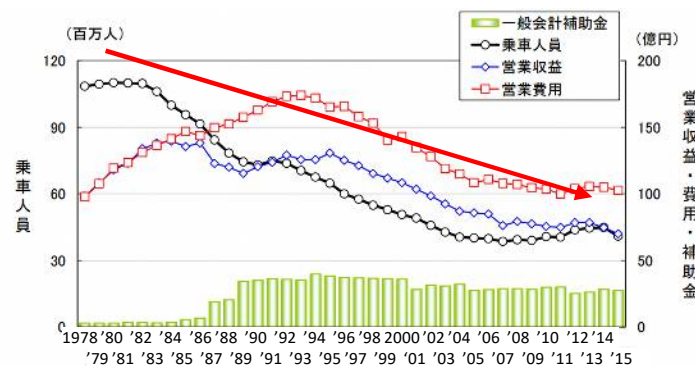
- 鉄道の利用率が上昇、自動車の利用率は横ばい
- 若年層は、自動車を保有しない世帯の割合が上昇、公共交通利用率が上昇しており、公共交通の利用が増加する兆し
- 公共交通は、自動車を自由に使えない人にとっての重要な移動手段であるとともに、環境負荷の軽減、まちのにぎわいの創出などに貢献

▼代表交通手段の利用率（仙台市、2017年）¹⁾



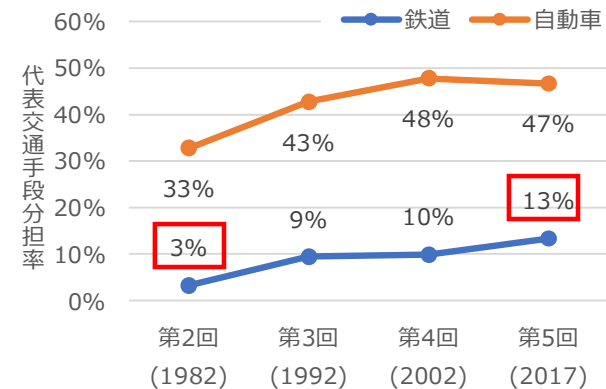
自動車の利用率が平日で5割、休日で6割を占める

▼バス乗車人員と営業収支等の推移（仙台市交通局）（1978年→2015年）²⁾



路線バス利用者数は長期的に減少傾向。近年は横ばいから減少

▼代表交通手段の利用率の推移（仙台市、平日）¹⁾



鉄道の利用率は上昇
自動車の利用率は近年は横ばい

1) : 第5回仙台都市圏パーソントリップ調査 (2017)

2) : 仙台都市圏パーソントリップ調査「現況集計・現況分析編」(2020.7.22)

3. MaaSへの期待(4)

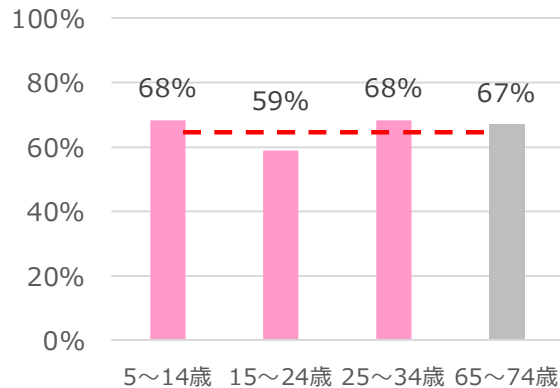
(4)健康社会に資するMaaSへの期待

- MaaS導入により、公共交通をはじめとする多様な移動手段を利用して街へのお出かけを促し、生涯にわたって健康でいられる社会を推進することが期待されます。

●外出が減ることで、健康リスクの増大が懸念

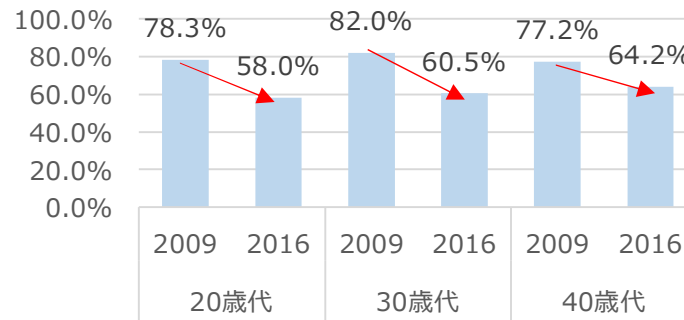
- 15～24歳は、休日に外出する人の割合は高齢者よりも低く、6割未満
- 20～60歳は、日常的に歩く歩数が減っていることなどから、肥満者の割合の増加が懸念
- 65歳以上は、公共交通が比較的不便な地域の人ほど、外出する割合が低くなる傾向

▼若年層の休日の外出率（2017年）¹⁾



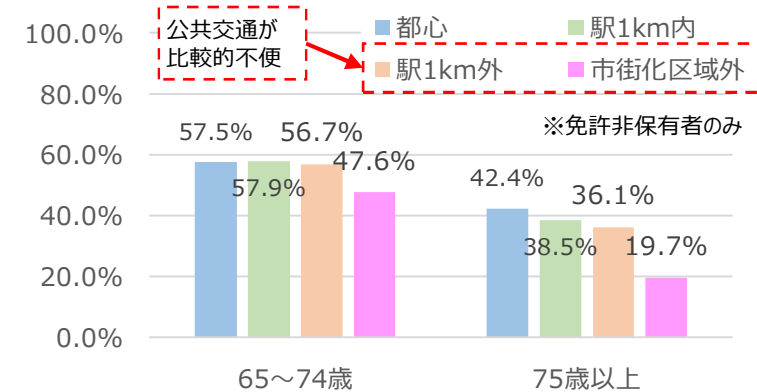
15～24歳で休日に外出している割合は6割未満
65～74歳より低い水準

▼5千歩以上歩く人の割合（2009年→2016年）²⁾



日常的に歩く歩数が減少

▼高齢者の居住地と外出率の関係（2017年）¹⁾



公共交通が比較的不便な地域に住んでいる高齢者は、外出する割合が低くなる傾向

1) : 第5回仙台都市圏パーソントリップ調査（2017）

2) : 仙台市「第2期いきいき市民健康プラン後期計画概要版」（2018.3）

3. MaaSへの期待(5)

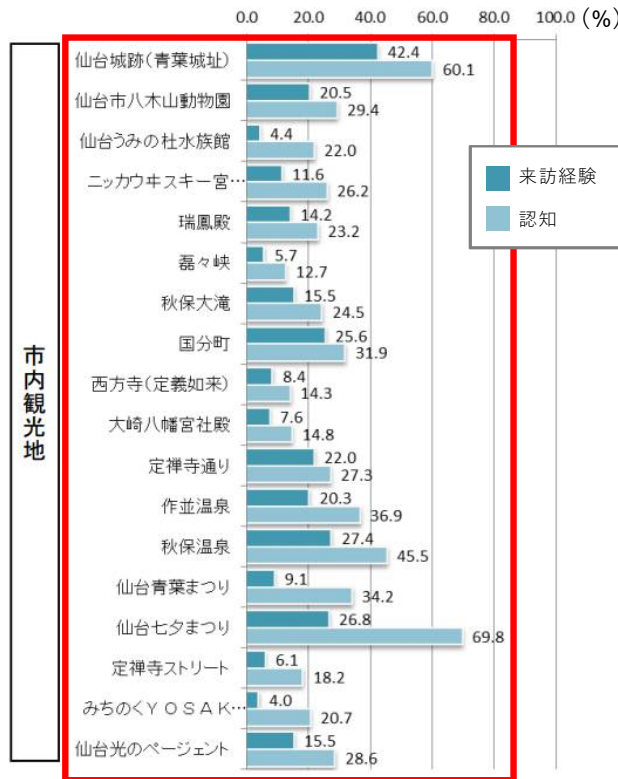
(5) 広域からの来訪者の回遊を促すMaaSへの期待

- MaaS導入により、移動や観光の情報を発信、提供することにより、広域から仙台市を訪れた方々の市内周遊が促進されることが期待されます。

● 来訪者が観光で回遊しない街、公共交通や決済手段、通信環境に課題も

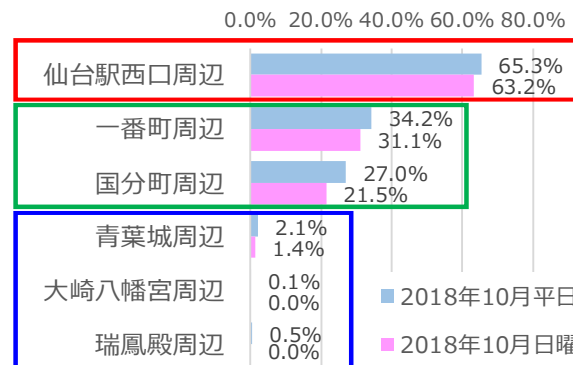
- 広域から仙台市を訪れる人のうち、仙台駅西口周辺から離れたエリアを訪れる人は少なく、仙台駅周辺に留まる傾向が強い
- 仙台城跡と仙台七夕まつり以外の認知度が50%未満。また、知っているも訪れない人も多い
- 東北地方を訪れる外国人は増えており、さらなる集客増に期待
- 一方、東北地方を訪れた外国人は、公共交通や決済手段、通信環境の利便性に不満。不満を抱く割合は全国平均よりも高い

▼仙台市の観光資源の認知度と訪問率 (2015年) ¹⁾



仙台城跡と仙台七夕まつり以外の観光地の認知度が低い
知っているも訪れない人も多い

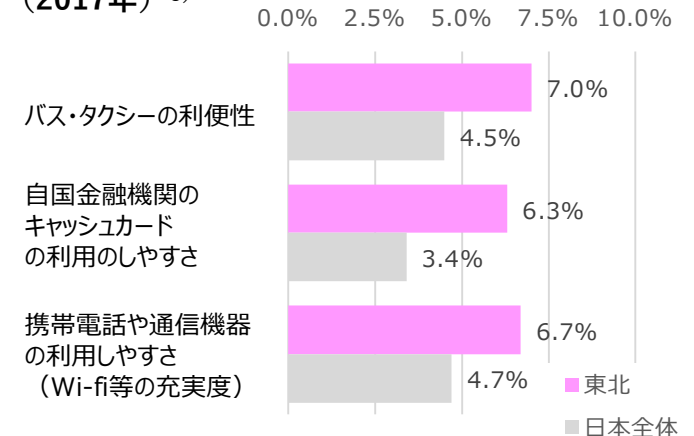
▼仙台市都心部来訪者の地域別来訪率²⁾



※携帯電話によるGPSデータ(「混雑統計®」データ)
 ※対象期間中の合計人数を期間日数で除した平均値
 ※複数ゾーン周遊した人は各ゾーンでカウント
 ※来訪率は、都心来訪者のうち、当該ゾーンを訪れた割合
 ※サンプル数が極端に少ない場合は秘匿処理のため0人となる

広域から仙台市都心部を訪れた人は仙台駅周辺に留まる人が多い

▼外国人の東北訪問経験者が不満に感じたこと (2017年) ³⁾



外国人は交通機関や決済手段、通信状況の利便性への不満度が高い

1) : 仙台市「平成27年度仙台市観光客動態調査報告書」

2) : 仙台都市圏パーソントリップ調査「現況集計・現況分析編」(2020.7.22)

3) : 株式会社日本政策投資銀行 東北支店「2017東北インバウンド意向調査」(2017.10)

3. MaaSへの期待(6)

(6)災害時・有事の状況に応じたかきこい移動のための情報提供ツールとしてのMaaSへの期待

- MaaSは、災害時・有事において、状況に応じたかきこい移動のための情報提供ツールとして期待されます。また、MaaSを活用することで、有事に備えて公共交通をはじめとする多様な移動手段を使いこなしてかきこく移動することに日ごろから慣れることにもつながると考えられます。

●災害時には路線バスが重要な移動手段に

▼震災後の地下鉄南北線の運行状況

日付	復旧状況	備考
3/12	全区間運休のため、 <u>バスによる振替輸送を実施</u> （泉中央、八乙女、長町駅→仙台駅）	
3/13	全区間運休のため、 <u>バスによる振替輸送を実施</u> （泉中央、八乙女、長町南駅→仙台駅）	
3/14	富沢駅・台原駅間の折返し運行開始 泉中央駅・台原駅間は <u>シャトルバスを運行開始</u>	地下鉄はおおむね8分間隔で運行（131往復/日） シャトルバスは6:30～20:30で運行
3/17	泉中央駅・台原駅間のシャトルバスの停車場所に八乙女駅を追加	<u>八乙女駅臨時バス停を追加</u>
3/28	平日の朝ラッシュ時間帯（7:30～8:30）の運行間隔をおおむね6分間隔に変更	平日128往復、土曜・休日124往復/日（19:00以降閑散時減便のため）
4/1	黒松駅・旭ヶ丘駅・台原駅間で <u>シャトルバスを運行開始</u>	6:30～20:30で運行
4/29	南北線全線で通常ダイヤにより運行再開	シャトルバスの運行は4/28の最終便をもって終了

2011年3月に起きた東日本大震災の際、道路網の寸断、鉄道の運行停止、ガソリン不足などにより、移動が困難な状況となった。その状況下で、鉄道の復旧までの間（3月12日～4月29日）、バスが鉄道の代替手段となり活躍

●新型コロナウイルス感染症対策としての移動の仕方が求められる状況

▼新型コロナウイルス感染症対策の利用者向け情報¹⁾

混雑を避けた時間帯・車両でのご利用を

テレワーク、時差出勤等へのご協力をお願いします

Please travel during non-peak hours by teleworking and staggering work hours.



新型コロナウイルスの感染拡大防止にご理解とご協力をお願いします

Thank you for your cooperation in helping to stop the spread of COVID-19.

2020年1月以降の新型コロナウイルス感染症への対策として、公共交通を利用する際に混雑する時間帯や車両を避けて利用することが推奨

1) : 国土交通省「鉄道を安心してご利用いただくためのお客様への3つのお願い」

4. 仙台MaaSのイメージとターゲット

● 仙台市民や来訪者を対象に、目指すまちの姿の実現に向けて5つの分野でMaaSを展開

目指すまちの姿	MaaSのイメージ	主なターゲット
まちの賑わい創出	都心や地域拠点など、まちなかに訪れ、仙台の魅力を体感してもらうMaaS	仙台に遊びに来た人 観光客、出張者 市民の買物や娯楽
ミュージアム都市・学都	市内にある豊かな歴史・文化・自然を学び、体感してもらうMaaS	仙台に遊びに来た人 観光客、出張者 生徒や学生
健康社会	生涯にわたって自らの意思で移動し、生活してもらうMaaS	健康に配慮した移動 医療施設等への移動
子育て応援社会	子育て世代の移動しやすさを高め、まちなかの多様な都市の機能や魅力を楽しむMaaS	子育て世代
防災環境都市・強靱化	災害時・有事にも市民の移動を支えることができる交通システムを実現し、かしこく移動してもらうMaaS	災害時や緊急時の移動 感染症対策としての3密を防ぐ移動

5. MaaSの設計思想

●各プレイヤー視点の4つの考え方に基づきMaaSのシステム・サービスを構築

●仙台MaaSの設計思想

利用者目線のMaaS (市民・来訪者)

簡単、シンプル
わかりやすい
手軽、安心

交通事業者がサービスを 提供しやすいMaaS

導入・参加
運用しやすさ
拡張しやすさ
データ活用

Web形式で運用
既存システム・サービスの活用
(MaaS × SENDAI)

アクティビティに つながるMaaS (施設・イベント運営者)

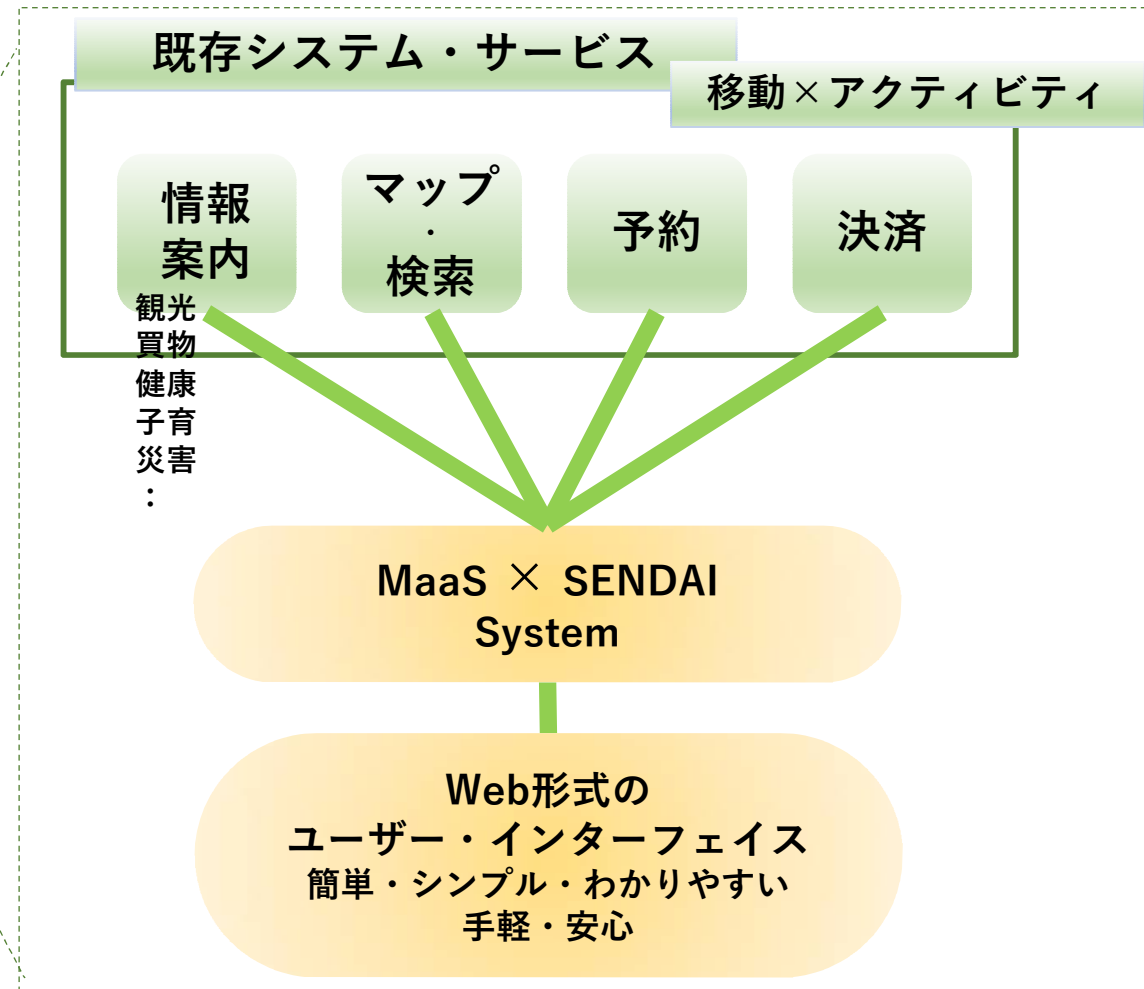
更新しやすさ
拡張しやすさ

財政面・運用面で 持続可能なMaaS (行政)

低コストな運用
持続性・自走
イージースタート

各プレイヤーにメリットのあるサービス

●仙台MaaSのプラットフォームのイメージ



6. 今年度の取り組み内容とスケジュール

● 仙台MaaSの構築準備及び運用開始、PR活動の実施

- 令和3年10月のサービス提供開始を目標に、当面、下記のスケジュールに基づいてシステムの構築準備及びPR活動を行います。

項目		令和3年1月 ▽	令和3年4月 ▽	令和3年10月 ▽	令和4年4月 ▽	
仙台MaaS運営委員会		第1回 (12/23) ▼	第2回 (3月予定) ▽	第3回 ▽	第4回 ▽	第5回 ▽
仙台MaaSの 活動内容	システム構築 及び 運用開始	デジタルチケットなどサービス内容の検討			(継続検討)	
			システム構築 (準備)		運用開始 (適宜サービス内容の見直し)	
	P R 活動	YouTube・SNSなどを活用した情報発信 (準備が整い次第)			(継続実施)	
		紙媒体・Webサイト掲載 (準備が整い次第)			(継続実施)	
ポスター・チラシ等作成・掲示 (準備が整い次第)			(継続実施)			