

# せんだい都市交通プラン

～百万都市のにぎわいと暮らしやすさを目指して～

平成22年11月

仙 台 市

## せんだい都市交通プランでの 「公共交通」「生活交通」とは

### 【公共交通】

せんだい都市交通プランにおける公共交通とは、鉄道（JR線、地下鉄）や路線バスを指します。

### 【生活交通】

せんだい都市交通プランにおける生活交通とは、公共交通のサービスレベルが低い地域における、通勤、通学、通院、買物などの市民の日常生活に必要な交通のことです（徒歩や自転車、自家用車など私的な交通は除きます）。

具体的には、既存の公共交通を補完するコミュニティバスや乗合タクシーなどを指します。

## 目 次

1. せんだい都市交通プランの策定について	1
1-1 せんだい都市交通プランの必要性と目標	1
1-2 本市のこれまでの取り組み	3
1-3 交通プランの位置づけと目標年次	5
2. 都市交通の課題	6
2-1 都市交通の問題・課題	6
2-2 都市交通の問題と課題の整理	14
3. 基本方針	15
3-1 3つの基本方針	15
3-2 目指すべき将来の都市交通の体系	17
4. 交通施策の方向性と実施施策	18
4-1 交通施策の方向性	18
4-2 交通施策選定の考え方と早期に取り組むべき交通施策	19
4-3 実施施策	23
4-4 地域ごとの交通施策の展開	40
4-5 協働による施策推進	41
5. 実施プログラムと推進体制	42
5-1 施策展開の基本的な考え方	42
5-2 実施プログラム	43
5-3 モニタリング指標	44
5-4 推進体制	46
5-5 施策展開のマネジメント	46
6. 将来の生活イメージ	47
用語解説	50
検討体制・検討経緯	53

# 1. せんだい都市交通プランの策定について

## 1 - 1 せんだい都市交通プランの必要性と目標

本市では、「仙台21プラン(仙台市基本計画)」(平成10年策定)に即して策定した、土地利用と市街地形成など都市整備に関する全体方針である「仙台市都市計画の方針」(平成11年策定)に基づき、自動車交通に依存した拡大型の市街地形成から、軌道系交通機関を中心とする集約型市街地形成への転換を図ってきました。

また、平成19年には、「仙台21プラン」が目指す都市像の確実な実現を図るため、今後の都市づくりの基本的な方向性を示す指針として「仙台市都市ビジョン」を策定しました。

このビジョンにおいて、本市は、市民誰もが暮らしやすく、都市としての持続的な発展が可能な都市構造とするため、公共交通軸を中心に多様な都市機能を集約し分担し合う、多機能な都市構造へと転換し、都市機能へのアクセス性向上と都市機能の高度化、都市経営コスト・環境負荷の低減をあわせ図る「機能集約型都市」の形成を目指すことにしています。

このような都市構造を実現するため、都市交通としては、公共交通で居住地から都心まで及び主要拠点間を概ね30分で移動できる交通体系の構築を目指し、「アクセス30分構想推進計画」(平成11年)を策定し、公共交通による移動時間短縮のための施策を中心に実施してきましたが、依然として自動車利用の割合が高く、バス利用者数は減少傾向にあります。

さらに今後、人口減少時代の到来、急速な高齢化の進行、環境問題の深刻化が見込まれ、また財政的制約が強まるなど、本市を取り巻く社会経済状況に対応するために、新たな取り組みが求められています。

以上のような認識のもと、市民の皆さんとともに、将来にわたる本市の持続的発展と暮らしやすさの確保を目指し、地下鉄東西線の5年後の開業を見据え、より実効性のある交通施策を推進していくため、「せんだい都市交通プラン」(以下「交通プラン」という。)を策定します。

なお交通プランは、現在策定中の新しい総合計画や都市計画の方針においても交通分野の基本方針となるものです。

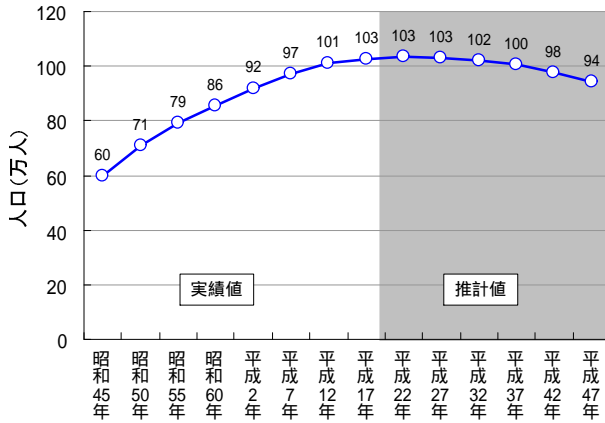
### 目 標

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。

# 本市を取り巻く社会経済状況

## 人口減少と高齢化

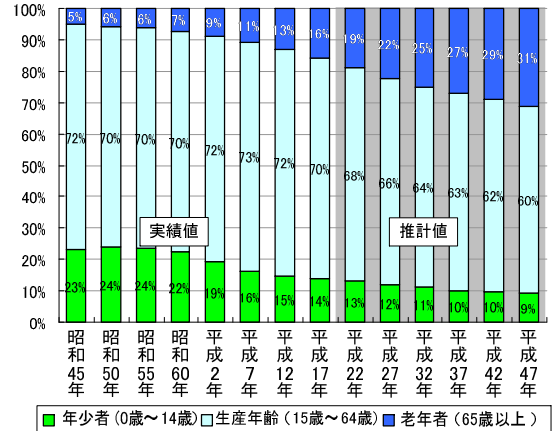
(人口ピークは平成22～25年頃)



資料: 国勢調査(昭和45年～平成17年)  
国立社会保障・人口問題研究所(平成22年～平成47年:平成20年12月推計値)

図1-1 仙台市の人口動向

(10年後には4人に1人が高齢者)

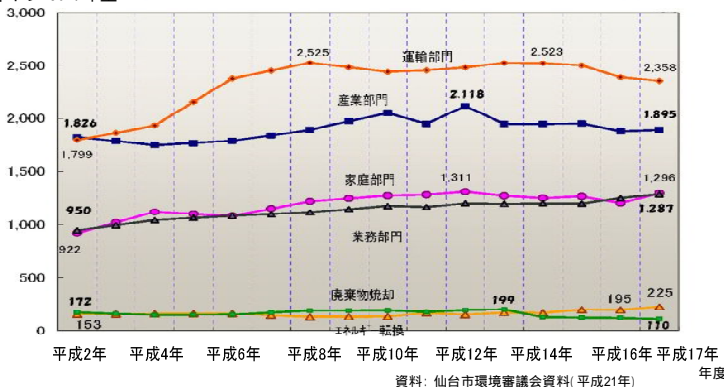


資料: 国勢調査(昭和45年～平成17年)  
国立社会保障・人口問題研究所(平成22年～平成47年:平成20年12月推計値)

図1-2 仙台市の年齢構成比

## 地球温暖化問題

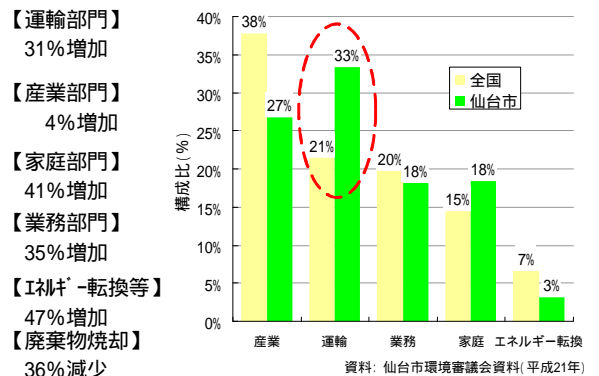
千トンCO2/年量 (運輸部門は31%増加(平成2年比))



資料: 仙台市環境審議会資料(平成21年)

図1-3 市全体の部門別二酸化炭素排出量の推移

平成2年比 (本市は運輸部門の排出割合が高い)



資料: 仙台市環境審議会資料(平成21年)

図1-4 部門別二酸化炭素排出割合

## 財政制約

(主要な一般財源は増加しない一方で、義務的経費は増加しており、普通建設事業(交通施設整備等)の圧縮は避けられない見通し)



図1-5 仙台市の財政見通し(歳入)

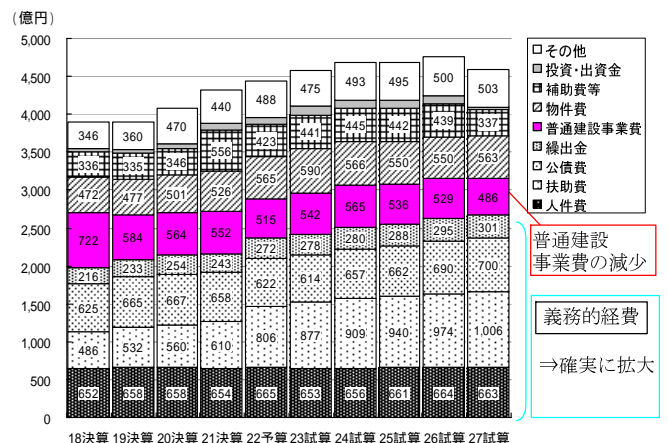


図1-6 仙台市の財政見通し(歳出)

資料: 仙台市財政局資料「仙台市の財政見通しと対応の方向性」(平成22年)

## 1 - 2 本市のこれまでの取り組み

本市では、都市交通の計画として、「アクセス30分構想推進計画」を平成11年に策定し、公共交通の利用促進の面から一定の成果を上げてきています。

その一方で、人口減少等の都市交通を取り巻く社会経済状況が変化に対応していくために、新たな課題に対応していくことが必要です。

### (1) アクセス30分構想推進計画の概要

基本理念：市街化区域の居住地から都心まで、及び、主要拠点間を公共交通を利用して概ね30分で移動できるような交通体系の構築

施策体系：公共交通による移動時間短縮施策

- ・新駅設置、駅前広場の整備、駅へのアクセス道路の整備、公共車両優先システム（PTPS）など

公共交通サービス向上施策

- ・都心バス100円均一運賃（100円パツ区）の実施、駅施設などのバリアフリー化の促進 など

交通需要マネジメント（TDM）の推進

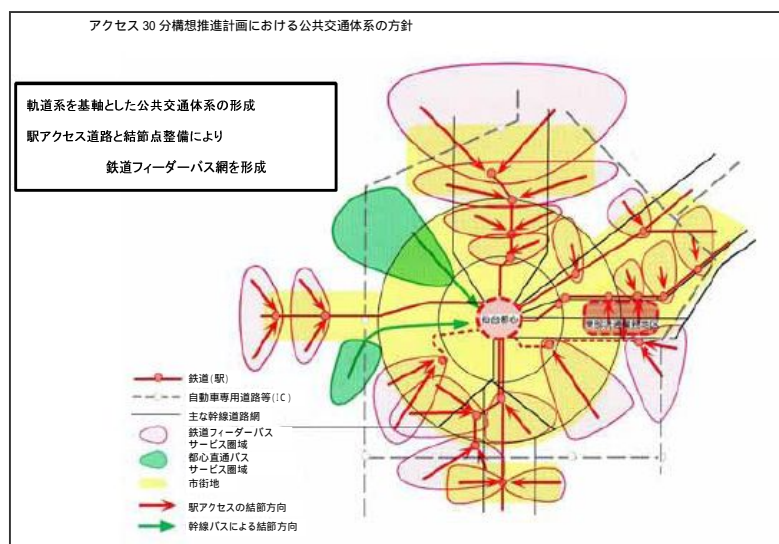
- ・パークアンドライド（P&R）、バスアンドライド（B&R）の推進、時差通勤通学の拡大 など

上記の施策実施により、100円パツ区の区間では利用者が増加しているなど、一定の成果を上げています。

<アクセス30分構想推進計画 目指すべき公共交通体系の方向>

速達性、定時性、輸送力に優れた軌道系を有効に活用するために、新たな軌道系の整備、既存の軌道系の機能強化を促進するとともに、駅結節機能の強化拡充とフィーダーバス（鉄道に結節する基幹バス）網を組み合わせ、軌道系圏域を拡大する。

軌道系が未整備な地域では、速達性の高いバスの導入により、軌道系に準じるサービスの提供を行う。



資料：仙台市公共交通推進課「アクセス30分構想推進計画」（平成18年）

図1-7 アクセス30分構想推進計画における公共交通体系の方針

## (2) アクセス30分構想推進計画の課題

本市で取り組んできたアクセス30分構想推進計画は、今後、人口減少等の都市交通を取り巻く社会経済状況の変化に対応し、3つの課題があります。

1つめに、市街地形成と公共交通政策の連携の視点です。

都心へ30分で到達できる地域でも、居住人口が減少する地域が広く見られ、逆に30分圏の外でも人口が増加している地域がみられます。持続可能な都市構造の形成や環境負荷の軽減に向けて、これまで以上に市街地形成と公共交通施策の連携強化が求められます。

2つめに、仙台都心部の交通対策の視点です。

アクセス30分構想推進計画では、周辺市街地から都心へのアクセスを検討対象としており、都心内移動の視点が不足していました。持続可能な都市構造の形成に向けては、都市機能及び交通ネットワークの中心である都心部の機能強化が求められます。

3つめに、公共交通利用者の視点です。

アクセス30分構想推進計画は、ピーク時の通勤、通学交通に関わる施策を中心に策定されたものです。しかしながら、アクセス30分圏内でも、利用者の利便性を満たすとは考えにくい、本数が少ないバス路線も存在します。今後は、30分という「時間短縮」の観点からの施策だけでなく、運行本数や運賃等といった様々なサービスレベルの観点からの施策推進が必要です。

## 1 - 3 交通プランの位置づけと目標年次

### (1) 位置づけ

交通プランは、将来にわたる本市の持続的発展と暮らしやすさの確保を目指し、目標とする将来の交通体系を示すとともに、地下鉄東西線の5年後の開業を見据えて今後概ね10年間で取り組むべき交通施策を明らかにするプログラムです。

交通プランでは、これまで進めてきた「アクセス30分構想推進計画」の課題を踏まえ、より積極的に公共交通の利便性向上に取り組むとともに、都心や公共交通のサービスレベルの低い地域にも目を向け、自転車など公共交通以外の取り組みも含め、戦略的に施策を展開していきます。

なお交通プランは、現在策定中の新しい総合計画や都市計画の方針においても交通分野の基本方針となるものです。

### (2) 目指す将来の交通体系

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、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、過度にクルマに依存しない交通体系を構築していきます。

### (3) 目標年次

- ・平成32年度
- ・また、地下鉄東西線が開業する平成27年度を短期的な目標とします。

なお、現在の本市の厳しい財政状況を踏まえつつ、費用対効果の観点から事業の優先順位をつけるとともに、事業費の平準化にも配慮しながら交通プランを進めていきます。



## 2 - 1 都市交通の問題・課題

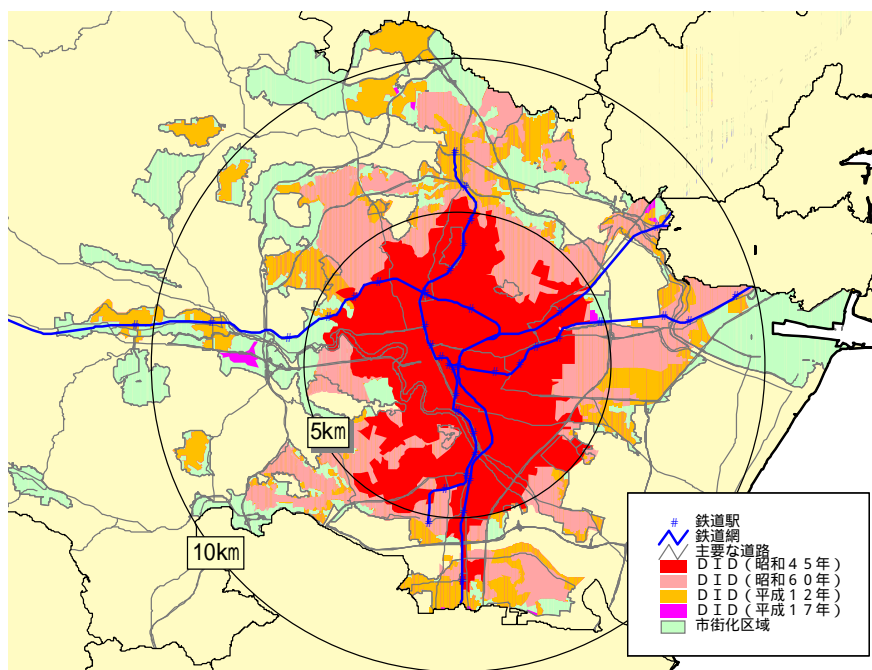
## (1) 市街地の低密度化と自動車利用の増大

(現状・問題)

- ・市街地は都心から離れた郊外部で拡大しており、人口密度は低下しています。これに伴い、外延化した市街地では自動車利用が多くなっています。

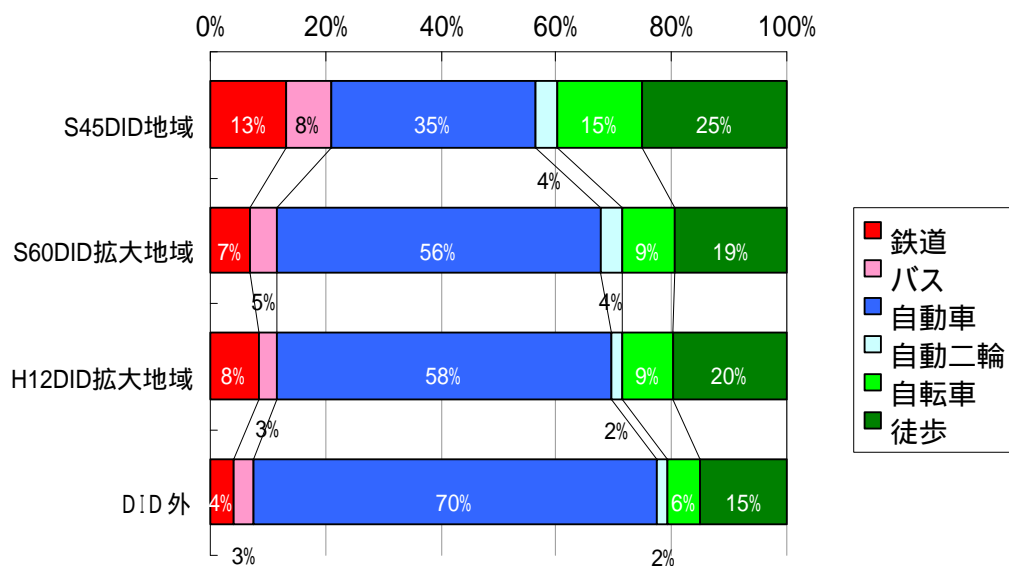
(課題)

- ・公共交通が成立しにくい低密度市街地がこれ以上拡大しないよう、まちづくりと連携して交通施策を展開していく必要があります。



資料: 国勢調査(各年)「我が国の人口集中地区」より作成

図 2 - 1 DIDの変遷



資料: 第4回仙台都市圏パーソントリップ調査(平成14年)

図 2 - 2 DIDの交通手段構成比

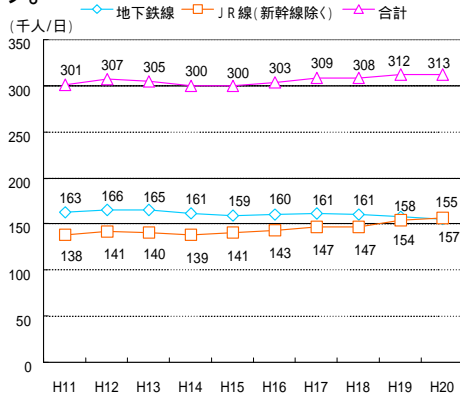
## (2) 低迷する公共交通利用者数

### (現状・問題)

- ・自動車利用が増加する中、鉄道利用者数は横ばいの傾向で、バス利用者数は減少傾向にあります。このまま利用者が減少すると、公共交通を維持することが難しくなります。

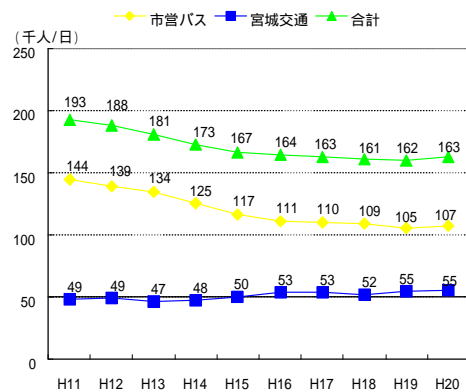
### (課題)

- ・市民の生活の足となる公共交通を維持するために、利用者回復を図った施策展開が必要です。



資料: 仙台市統計書(平成21年)

図2-3 鉄道利用者の推移(JR線、地下鉄)



資料: 仙台市統計書(平成21年)

図2-4 バス利用者の推移(市営バス、宮城交通)

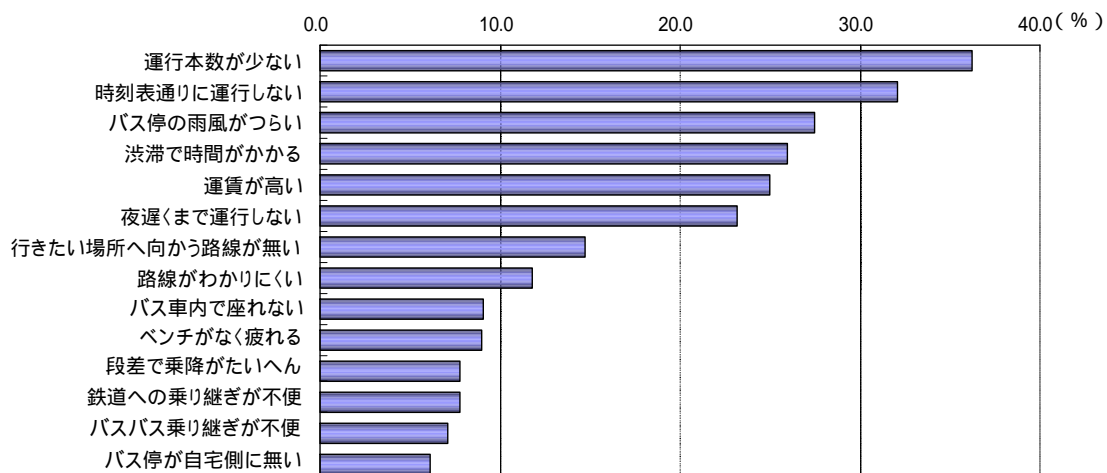
## (3) 利用者の声

### (現状・問題)

- ・市民アンケートによれば、「運行本数が少ない(夜間を含む)」「時刻表通りに運行しない」「バス停での雨風が辛い」「渋滞で時間がかかる」「運賃が高い」の順で、バスを利用する上で不満な点があげられています。

### (課題)

- ・バス運行や運賃面などでのサービス向上が必要です。
- ・近年、都心部の100円パッ区や学都仙台フリーパスなど、割安感の高い運賃施策の展開により利用者が増加した例もあり、今後、こうした効果的な施策をさらに推進していく必要があります。



資料: 仙台市総合交通戦略ビジョン検討調査報告書(平成20年)

図2-5 バス利用上の不満な点

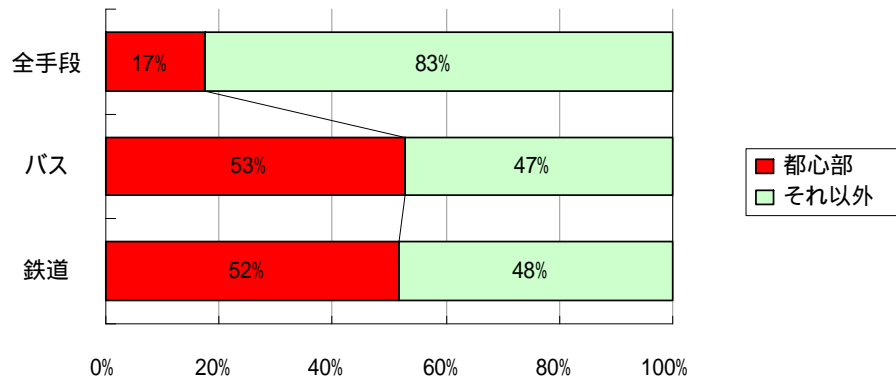
#### (4) 都心部に集中する交通

(現状・問題)

- ・仙台都市圏の総トリップ数の内17%は仙台都心に関わるトリップ数となっています。特に、鉄道やバスの利用者の半分は仙台都心に関わる移動となっています。

(課題)

- ・都市圏面積の1%にも満たない地域に17%もの交通が集中していることから、限られた空間を有効に活用し、効率的・効果的に交通を処理する必要があります。



資料: 第4回仙台都市圏パーソントリップ調査(平成14年)

図2-6 都心部のトリップ数割合

#### (5) 結節が複雑な仙台駅

(現状・問題)

- ・杜の都の玄関となる仙台駅では、駅発着のバスは運行本数が多く、駅前のバスプールには収容しきれず、周辺道路にバス停が分散配置されています。このため「仙台駅前」という名のバス停が50箇所を超えています。この中で最も遠いバス停は、仙台駅から約300m程度離れています。
- ・また、仙台駅を発着する高速バス利用者が増加しています。高速バスの発着所も駅周辺に分散配置されているため、路線バスや鉄道との乗り継ぎは十分とは言えません。

(課題)

- ・広域からの来訪者も増加しており、利用者の視点から、わかりやすい交通結節点に改善していく必要があります。

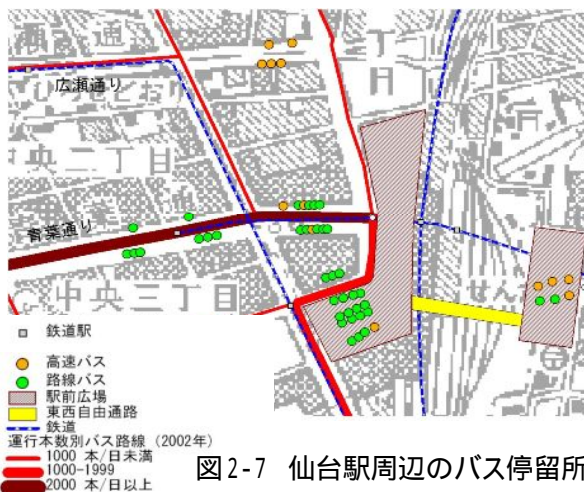
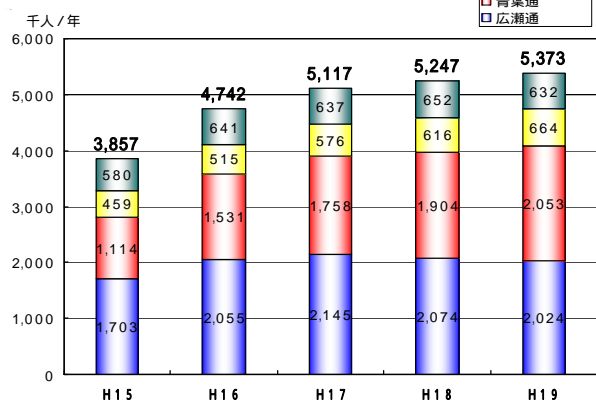


図2-7 仙台駅周辺のバス停留所



資料: 東北運輸局資料より作成

図2-8 仙台発着の高速バス利用者数の推移

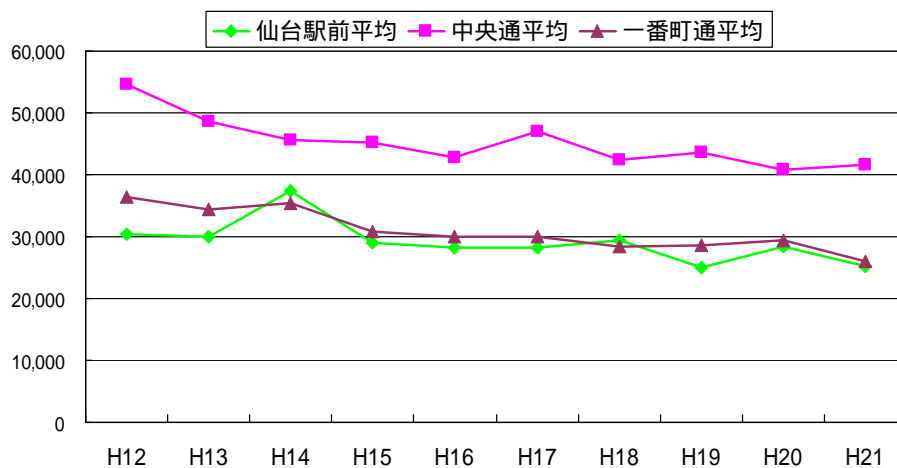
## (6) 仙台都心部で歩行者通行量が減少

### (現状・問題)

- ・仙台都心部では、歩行者通行量が減少傾向にあり、まちのにぎわいが減退することが懸念されます。

### (課題)

- ・都心部のにぎわい創出のための方策の一つとして、歩きやすい環境づくりに向け、ネットワーク化されている多車線道路において、歩行者を優先とした道路空間の再構成を検討することなども必要です。



資料:「仙台市内中心部商店街の通行量調査(仙台市、仙台商工会議所:各年)」より

図 2 - 9 仙台市内中心部の歩行者通行量の推移

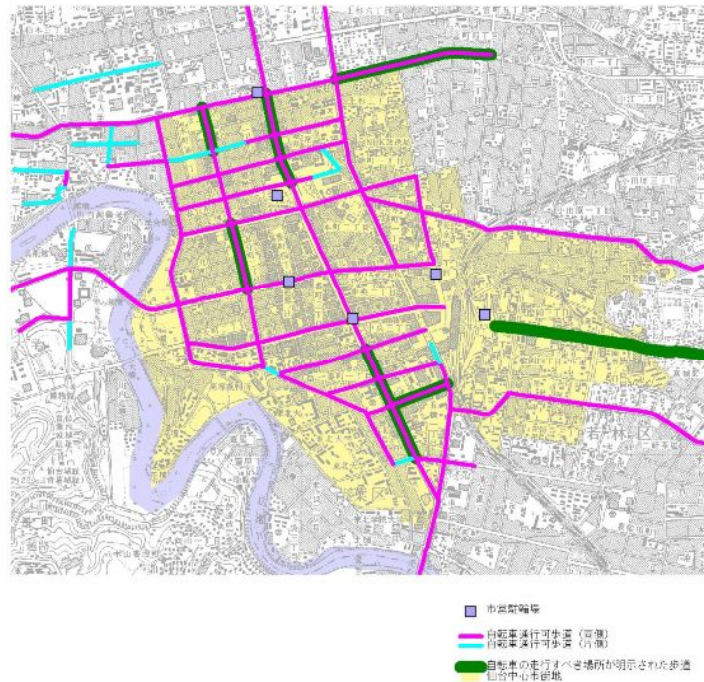
## (7) 不十分な自転車走行環境

### (現状・問題)

- ・近年、低炭素社会にふさわしい健康的な交通手段として、自転車利用が見直されています。
- ・しかしながら、街中の自転車走行ネットワークは、安全で快適な走行環境としては不十分であり、また、自転車事故は依然多くあります。

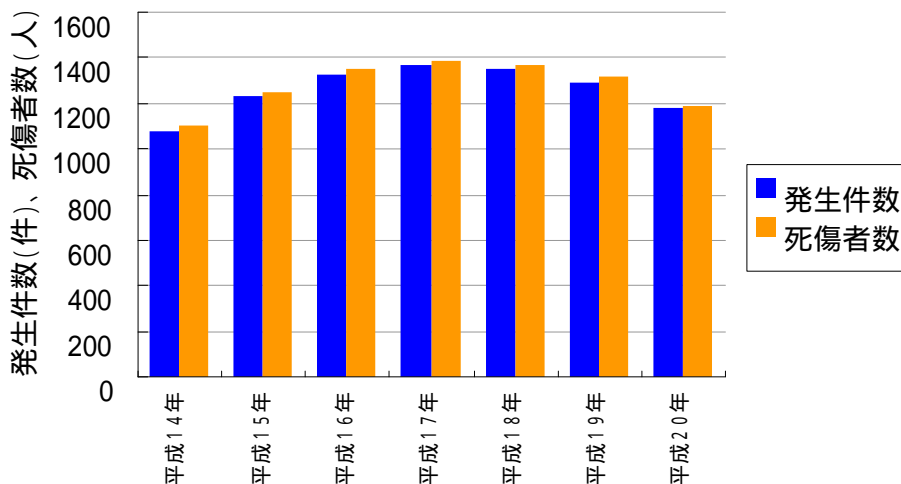
### (課題)

- ・魅力あるまちづくりに向けて、安全に、そして安心して歩くことができ、自転車も快適に走行できる環境づくりが必要となっています。



資料：都心交通政策のあり方に関する検討調査(平成19年)

図2-10 都心部の自転車通行空間



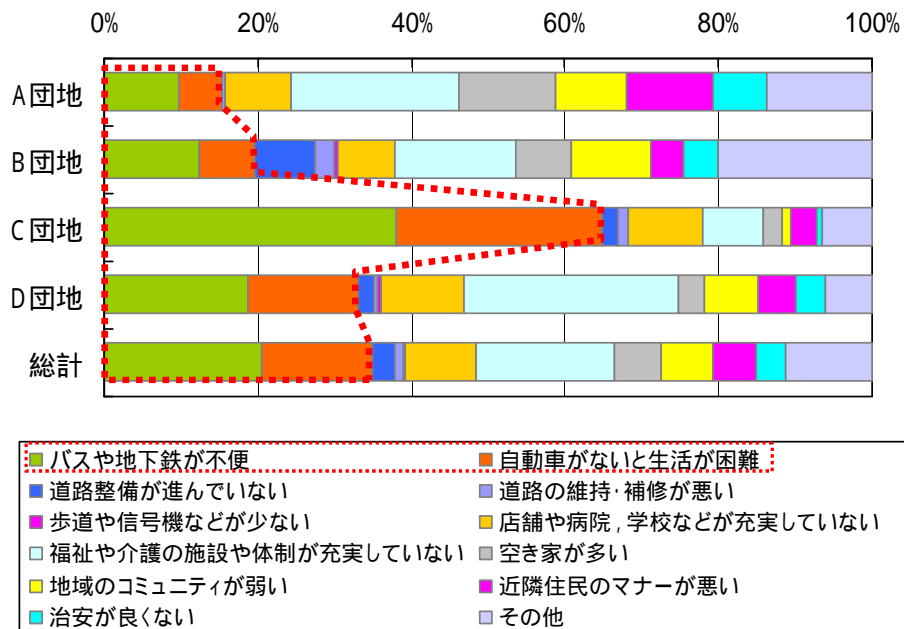
出典：「みやぎの交通事故～宮城県警察本部交通部～」(平成21年)

図2-11 仙台市内の自転車事故発生件数及び死傷者数

( 8 ) 郊外居住者は生活の足の確保に大きな不安を抱いている

( 課題 )

- ・ 郊外住宅団地の居住者は、将来における生活の足の確保に大きな不安を抱いている傾向がみられ、将来においても移動手段が確保できる環境の整備が求められます。



資料：仙台市郊外居住再構築検討調査 報告書：(平成20年)

図 2 - 1 2 将来最も不満になりそうな点

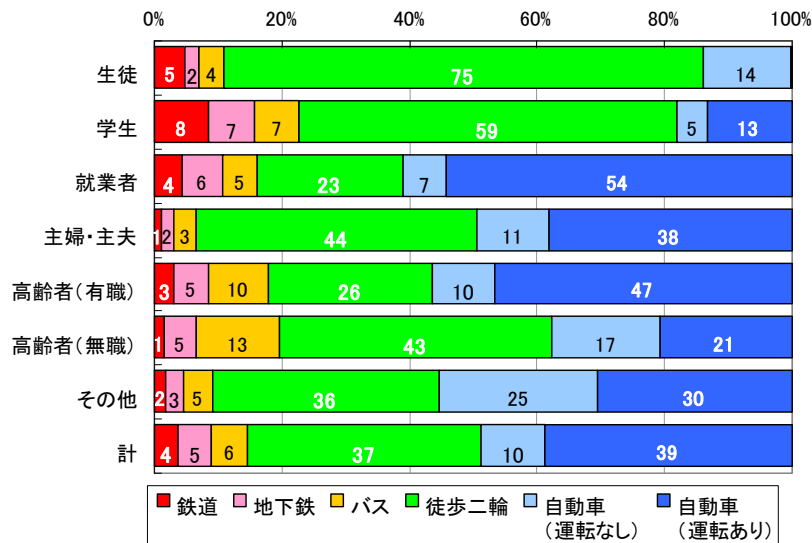
(9) 学生や高齢者は公共交通の利用割合が高い

(現状・問題)

- ・学生や高齢者（無職）は公共交通や徒歩二輪を主体とした生活となっていますが、就業者は自動車利用の割合が高くなっています。
- ・また、仙台市は、他の政令市と比べると若者の割合が高くなっています。

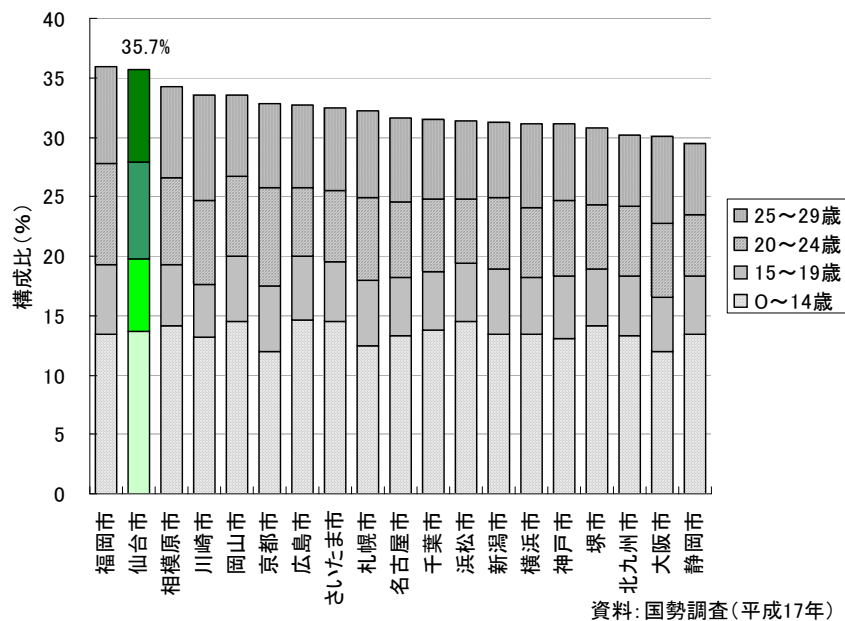
(課題)

- ・学生をはじめ、就職後の若者にも引き続き公共交通を利用してもらうとともに、さらに高齢化が進行することで、公共交通の役割が重要になることが見込まれ、公共交通を維持していく工夫が必要です。



資料: 第4回仙台都市圏パーソナルトリップ調査(平成14年) 注) 仙台市居住者の集計

図2-13 世代別にみた移動手段の構成



資料: 国勢調査(平成17年)

図2-14 政令市の30歳未満人口の割合

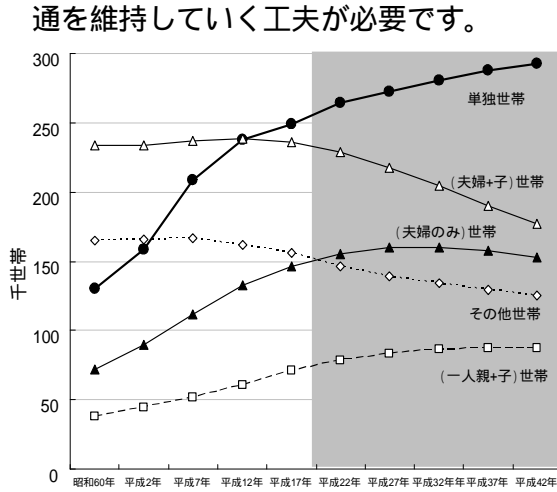
(10) 今後、自動車を持たない世帯タイプの増加が見込まれる

(現状・問題)

- ・宮城県の家帯タイプをみると、現在、単独(単身)世帯が最も多くなっています。今後、単独(単身)世帯や夫婦のみ世帯の増加が見込まれ、特に高齢者の単独(単身)世帯、高齢者の夫婦世帯の増加が想定されます。
- ・また、単身世帯や高齢者の夫婦世帯では、現在、自動車保有率が低くなっています。

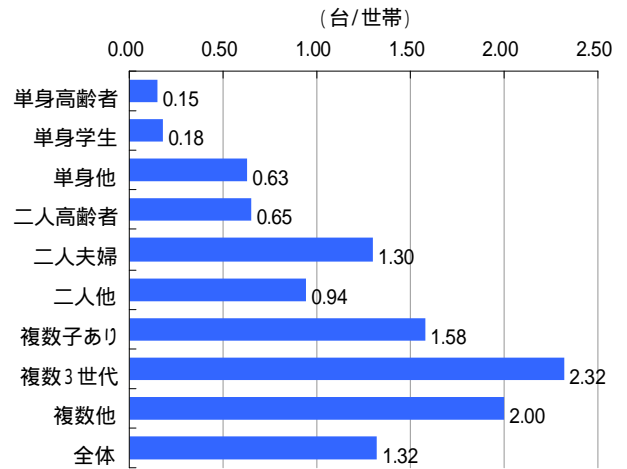
(課題)

- ・自動車を持たない世帯タイプの増加への対応が求められ、暮らしの移動を確保した公共交通を維持していく工夫が必要です。



資料) 国勢調査(昭和60年～平成17年)  
 国立社会保障・人口問題研究所(平成22年～平成47年:平成20年12月推計値)

図2-15 世帯タイプ別の世帯数の推移と見込み

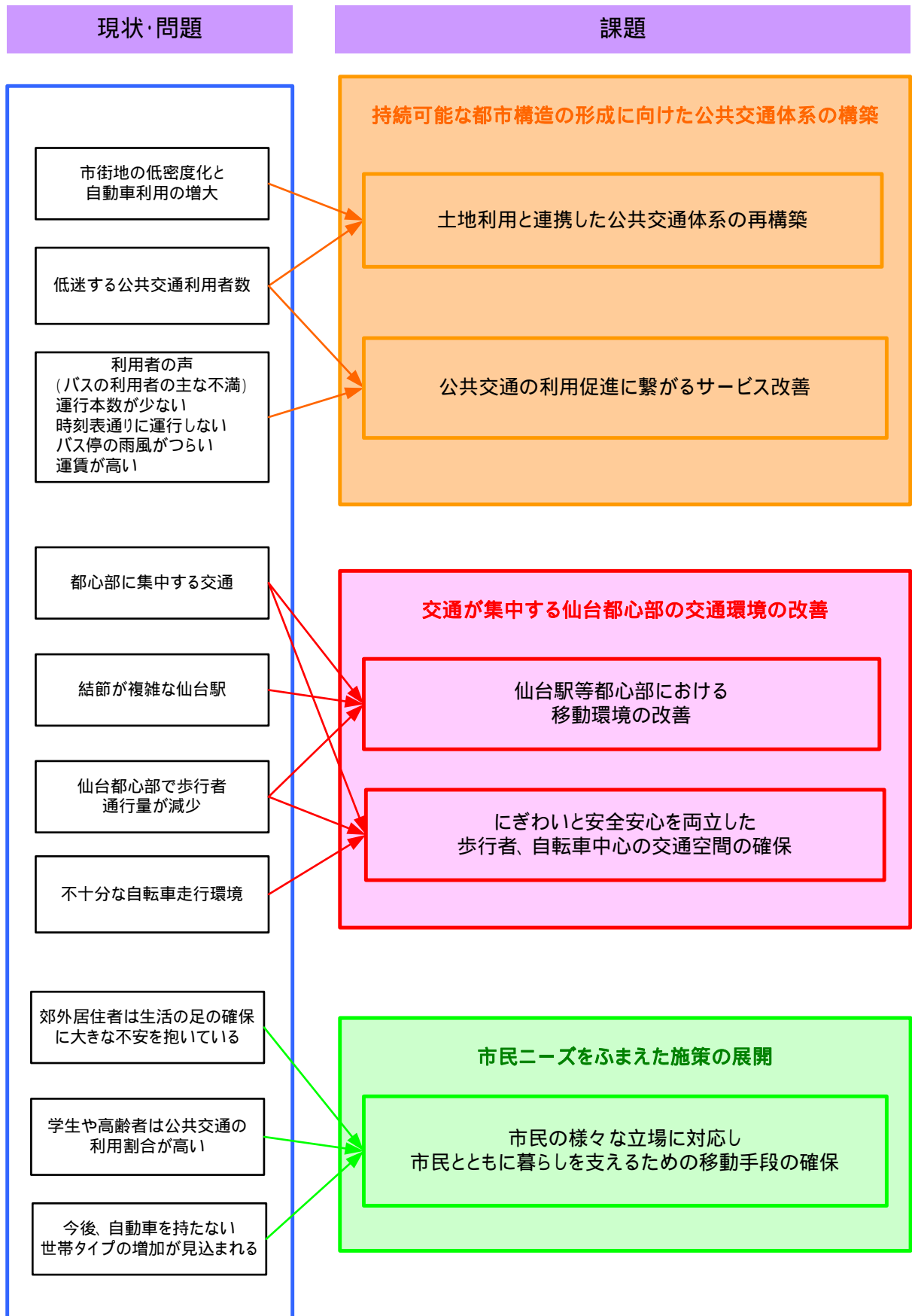


資料: 第4回仙台都市圏パーソントリップ調査(平成14年)

図2-16 世帯あたり自動車保有台数



## 2 - 2 都市交通の問題と課題の整理



### 3 - 1 3つの基本方針

これまでに整理した都市交通に関わる課題に対応するため、以下の3つの基本方針のもと、早期に取り組むべき交通施策を選定し、持続可能な都市構造の形成に向けて展開していくこととします。

また、地下鉄東西線等の沿線では、駅前居住や生活サービス施設の誘導等、まちづくりに関わる取り組みと連携して交通施策を進めていきます。

#### 方針1：公共交通をさらに便利にします

公共交通は、高齢者の方も含め、市民の皆さんの活発な行動を支え、環境負荷を軽減し、暮らしやすく活気にあふれた、環境にやさしいまちづくりに寄与します。

一方、交通事業者の厳しい経営状況や今後の財政制約の高まりから、市民の皆さんの公共交通を支える力無くして、市域全域に対する一律の公共交通サービスや交通施設整備は難しくなりつつあります。

このような状況を踏まえ、持続可能な都市構造の形成に向け、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公共交通体系を構築します**。なお、鉄道が利用しにくい一部地域においては定時性、速達性に優れたバスを運行するなど公共交通サービスの確保を図ります。

またこれと同時に、乗り換えも含めた**公共交通の利便性向上**につながる施策を展開していきます。

#### 方針2：都心の交通環境をもっと快適にします

都心は公共交通体系の中心に位置することから、多様な交通が集中し、県外からも多くの人が集まり、移動する場所となります。

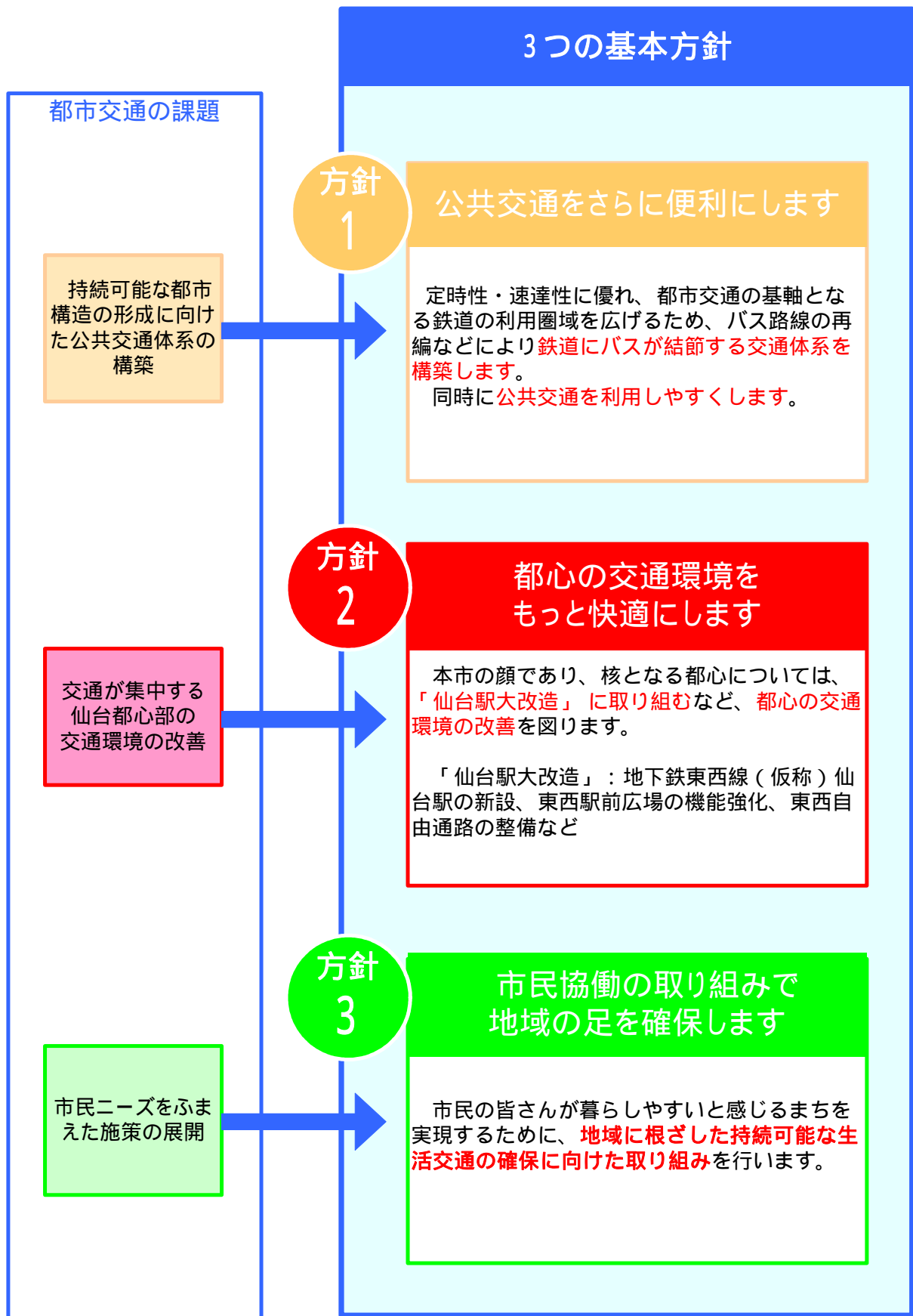
本市の顔であり、核となる都心の交通環境を改善し、快適な移動空間を整備することは、本市全体としての魅力やにぎわいの創出に大きく寄与します。

このことから、**地下鉄東西線(仮称)仙台駅の新設、東西駅前広場の機能強化、東西自由通路の整備など、「仙台駅大改造」と呼ぶにふさわしい取り組みを行うとともに、にぎわい創出のために道路空間を再構成するなど、公共交通網の中心である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

今後の人口減少が予想され、少子高齢化が進行する中、公共交通のサービスレベルが低い地域においても、買物や通院など日常の移動手段を確保する必要性が高まっています。

このような状況のもと、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、現行の路線バスの維持に努めながら、運行サービスが不十分な地区などにおいては、市民協働による乗合タクシーの導入など、**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。



### 3 - 2 目指すべき将来の都市交通の体系

#### (1) 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、過度にクルマに依存しない交通体系を構築していきます。

#### 3つの基本方針

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。

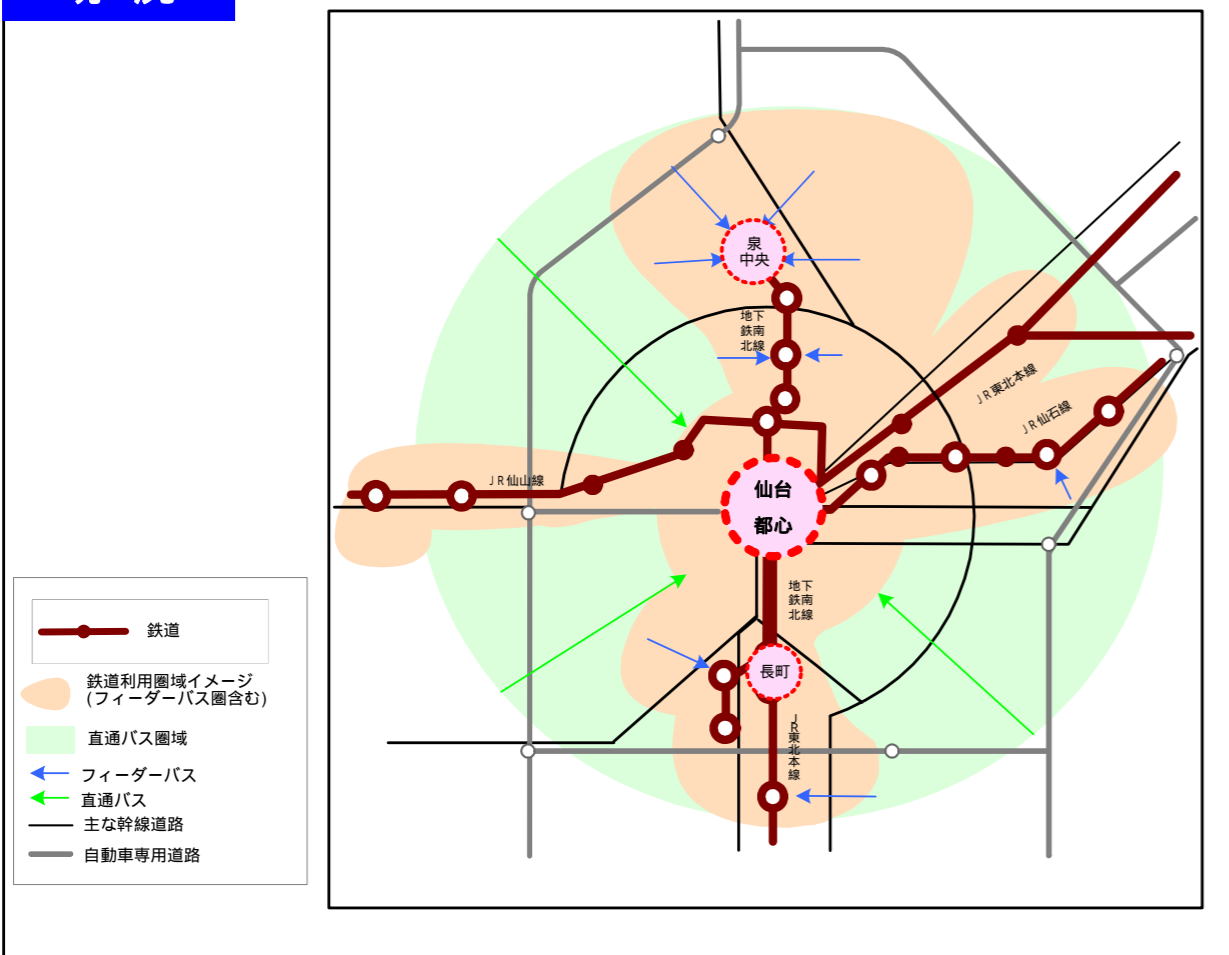
「仙台駅大改造」：地下鉄東西線（仮称）仙台駅の新設、東西駅前広場の機能強化、東西自由通路の整備など

方針  
3

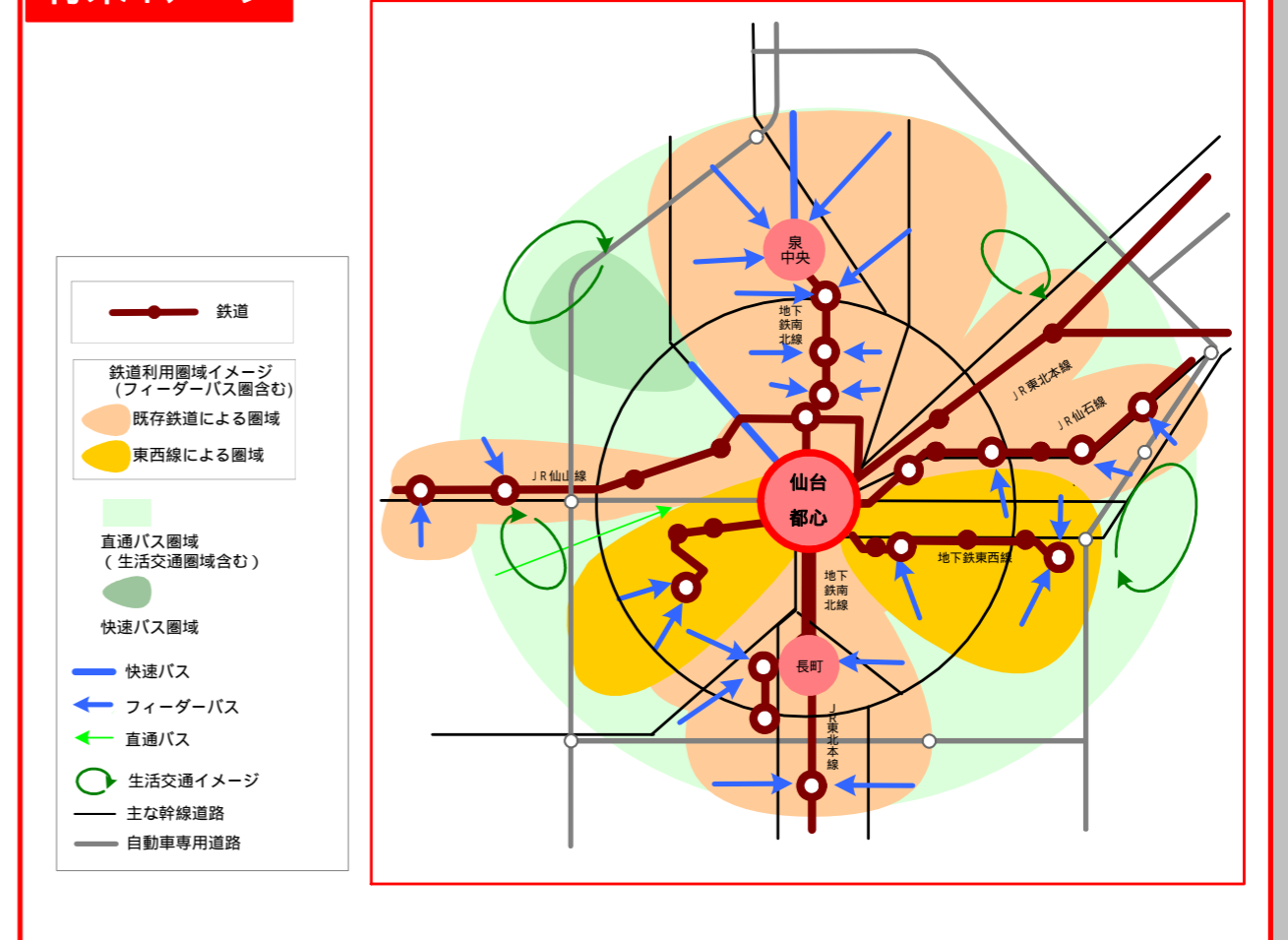
#### 市民協働の取り組みで地域の足を確保します

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。

#### 現況

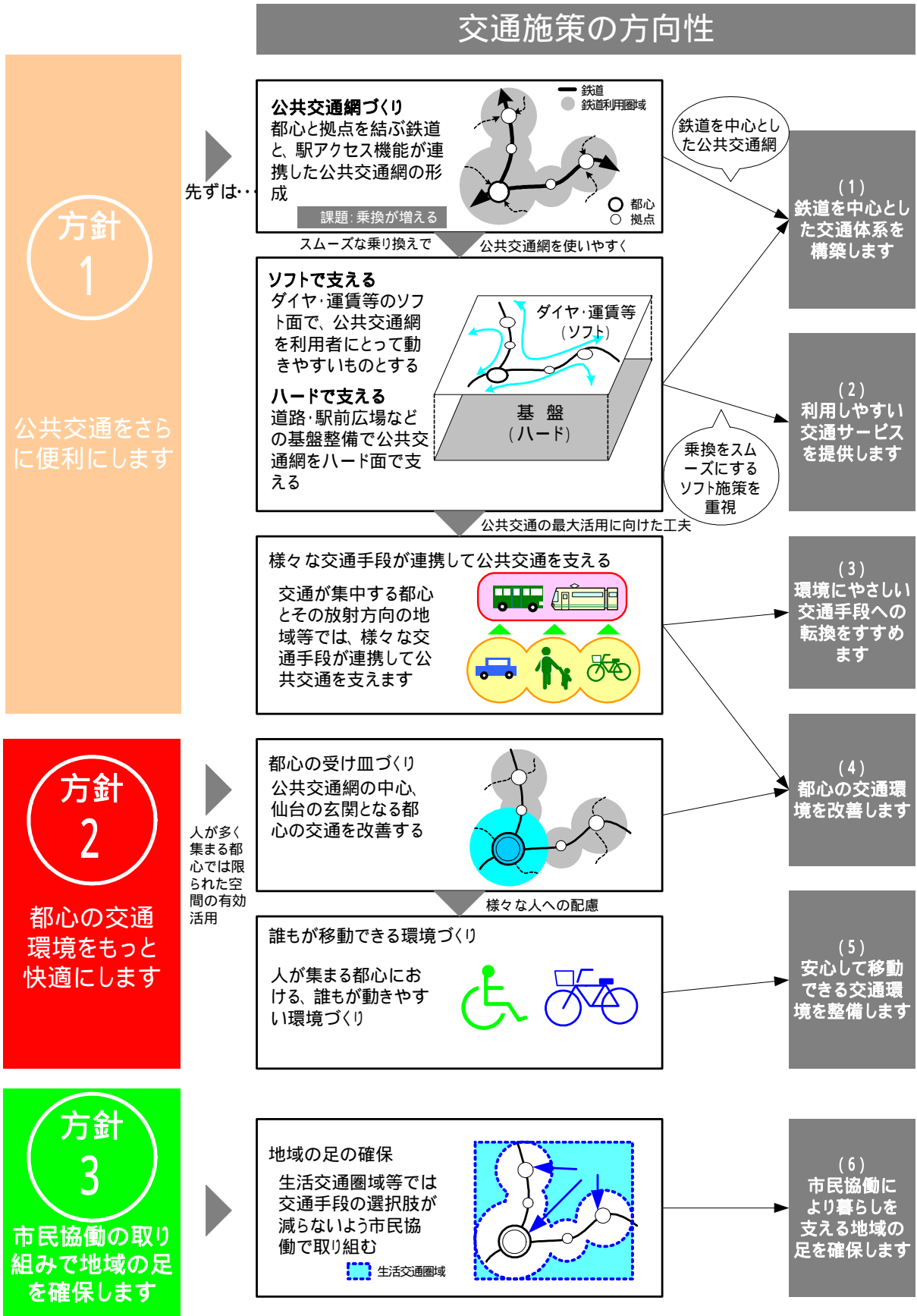


#### 将来イメージ



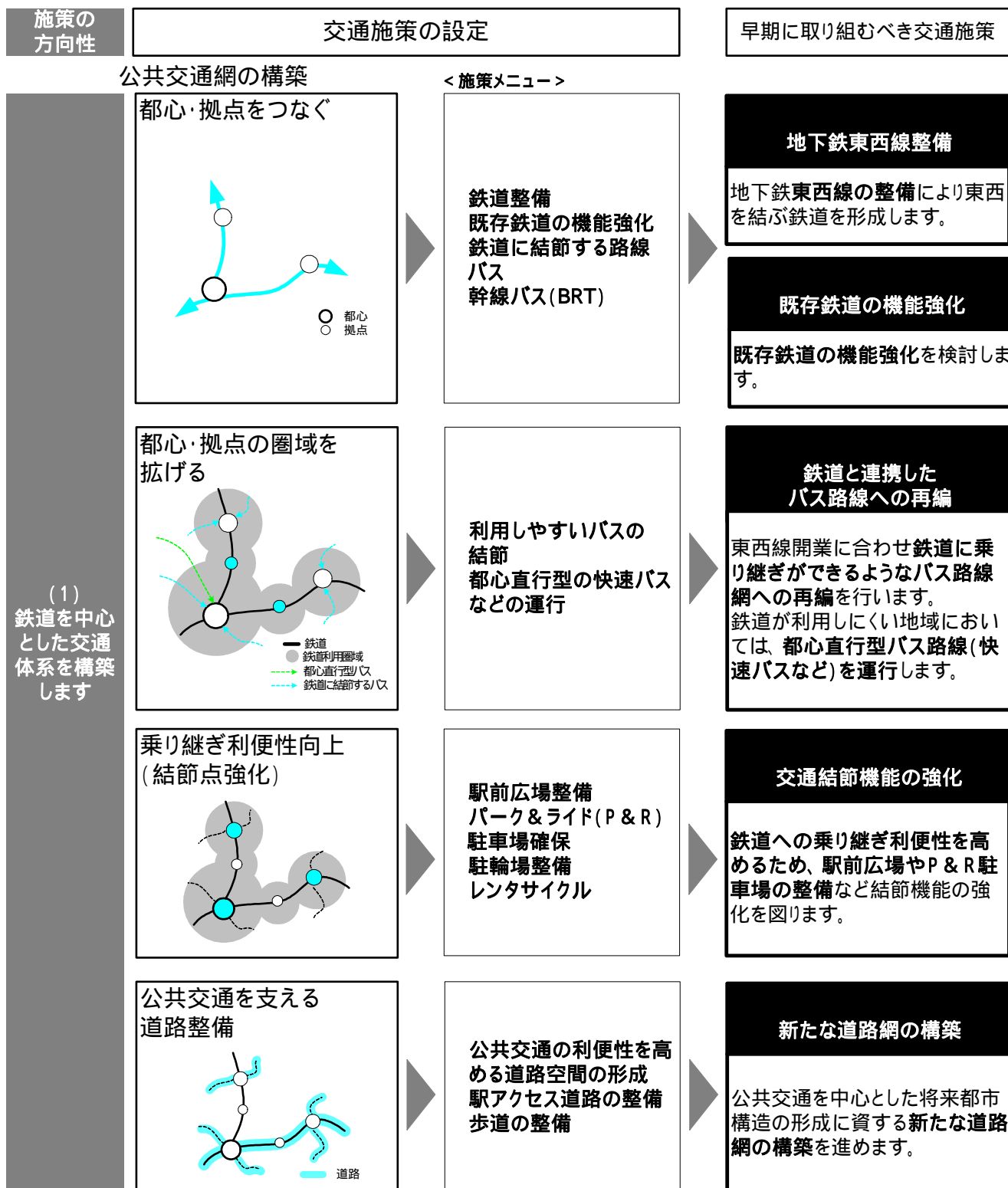
4 - 1 交通施策の方向性

3つの基本方針に基づき、交通施策の方向性をまとめました。



## 4 - 2 交通施策選定の考え方と早期に取り組むべき交通施策

ここでは、交通施策の方向性ごとに、早期に取り組むべき交通施策を整理しました。  
 交通施策の方向性ごとに施策メニューを整理し、平成27年度に開業する地下鉄東西線との連携や施策の実効性、財政制約などを考慮したうえで、概ね10年後までに取り組みが必要な交通施策を選定しました。



施策の  
方向性

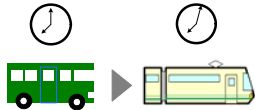
### 交通施策の設定

早期に取り組むべき交通施策

乗り換えをスムーズにするため公共交通を使いやすく

<施策メニュー>

#### スムーズな乗り換え

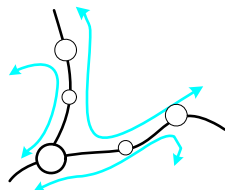


- 鉄道の発着時刻とバスの発着時刻を連携させたダイヤ設定

#### ⑥ 所要時間短縮による 鉄道とバスの乗り換え 利便性の向上

乗り換えをスムーズにし、公共交通を使いやすくするため、**鉄道と連携したバス運行ダイヤの設定**を目指します。

#### 利用しやすい運賃



- 鉄道とバスの乗り継ぎ割引
- 利用しやすい乗車券サービス・運賃の提供
- IC乗車券

#### ⑦ 利用しやすい運賃

鉄道とバスが連携した乗り継ぎ割引制度等の拡充、**利用しやすい乗車券サービス・運賃のあり方**を検討します。

(2)  
利用しやすい交通サービスを提供します

#### わかりやすい情報

- バス接近情報の提供
- どこバス仙台の普及
- 駅での案内表示
- マップ作成

#### ⑨ 案内表示の拡充

鉄道とバス等の**乗り継ぎ情報などの案内表示の拡充**を検討します。

#### バリアフリー

- 公共交通施設、車両のバリアフリー
- バス停環境の改善

#### ⑩ バリアフリーの推進・ バス停環境の改善

駅舎へのエレベーターの設置や低床バスの導入、段差解消など、**公共交通のバリアフリーを引き続き推進**するとともに、段差解消など**歩行空間のバリアフリーも推進**します。  
バス停環境を改善し、**バス停上屋の整備や歩車道の段差解消を進めます。**

公共交通の最大活用に向けた工夫

< 施策メニュー >

空間のフル活用



駐輪場整備  
カーフリーデー  
バスレーン  
P & R  
公共車両優先システム  
(PTPS)  
トランジットモール  
ロードプライシング  
レンタサイクル

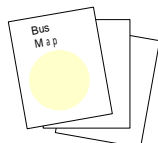
自転車利用の推進

自動車などに替わる手段として需要の高まっている自転車の走行環境を改善し、駐輪場の整備を行います。  
また、レジャーや観光面で自転車利用を拡大するため、駅などの交通結節点におけるレンタサイクルについて検討します。

過度な自動車利用からの転換

バスレーンの導入、P & R駐車場の整備・誘導を引き続き実施していきます。  
また、車の使い方を楽しみながら考えることが出来るカーフリーデーの実施やイベントストリート(歩行者天国)の導入を検討します。

情報のフル活用



転入者モビリティマネジメント(MM)  
学校MM  
企業MM

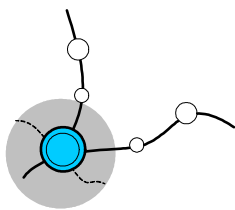
「せんだいスマート」の推進

“せんだいスマート”をキャッチフレーズに、転入者MM、大学生MM、小学生を対象とした交通環境学習、P&R推進などの公共交通利用促進のソフト施策を推進します。

(3)  
環境にやさしい交通手段への転換をすすめます

人が集中する都心の空間改善

鉄道の基点となる  
仙台駅の改善



バス乗降場改善  
自由通路の改善  
乗り継ぎ情報を充実化

仙台駅東西の駅前広場の  
機能強化

本市の玄関口である仙台駅東西の駅前広場を機能強化します。

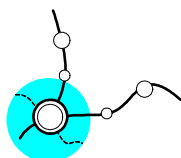
仙台駅東西自由  
通路の整備

仙台駅東西自由通路の整備を行います。

高速バスターミナルの整備

利用者が増加している高速バスに対応するため高速バスターミナルの整備について検討を進めます。

仙台駅を取り巻く  
都心空間の改善



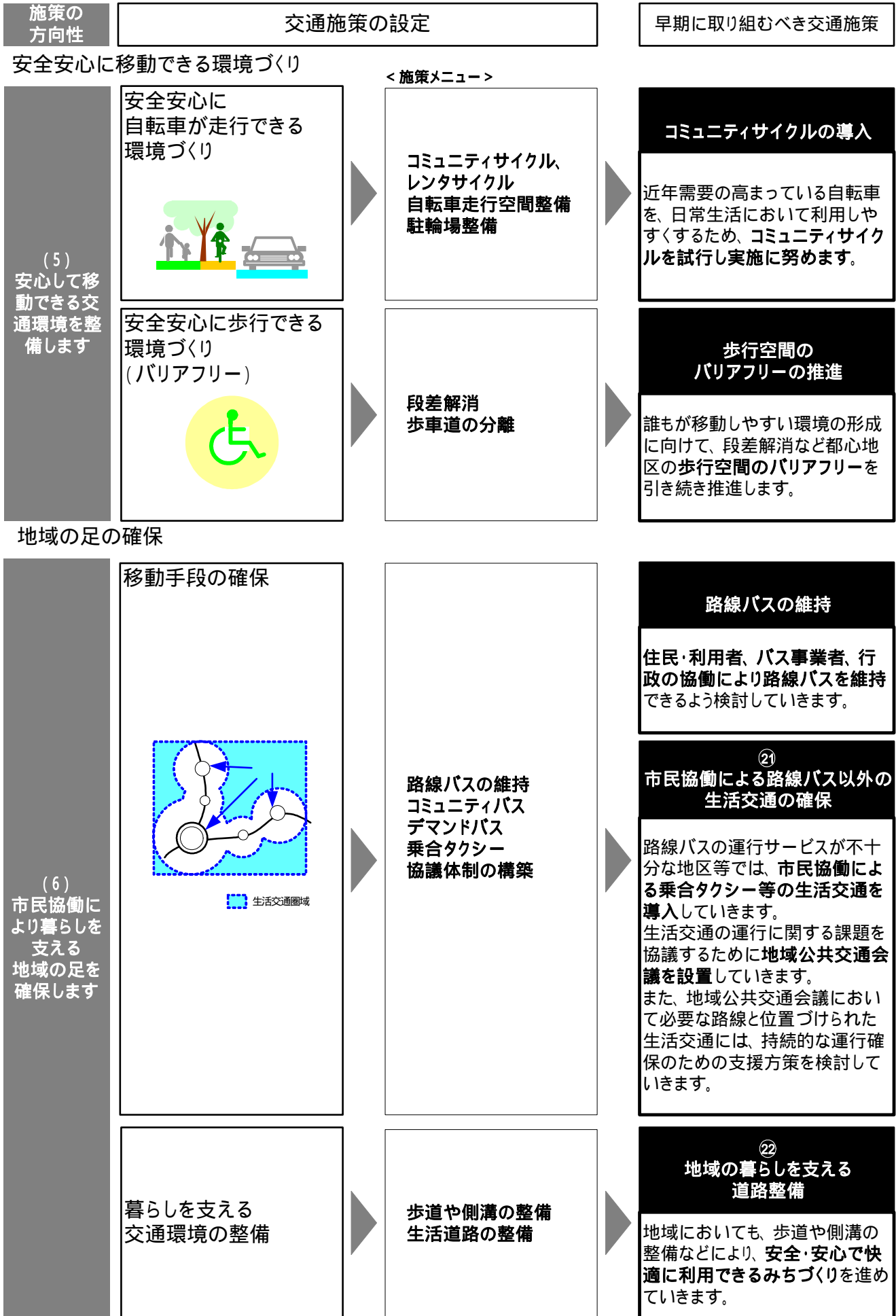
歩行空間の確保  
自転車走行空間の確保  
荷捌きスペースの確保  
都心駐車場の削減  
放置自転車削減

空間の再構成

青葉通については、歩行空間などの確保のため一部区間の車線削減なども考慮して道路空間の再構成を行い、その他の道路についても整備を検討します。  
必要以上の駐車施設の増加抑制や都市内物流の効率化について検討します。

(4)  
都心の交通環境を改善します





## 4 - 3 実施施策

交通施策の方向性から選定した早期に取り組むべき交通施策についての具体的な内容を以下のとおり設定し、実施していきます。

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

##### 地下鉄東西線整備

公共交通網の基幹となるのが鉄道であり、**地下鉄東西線の整備**により南北線やJR線と合わせて公共交通体系の骨格を形成していきます。

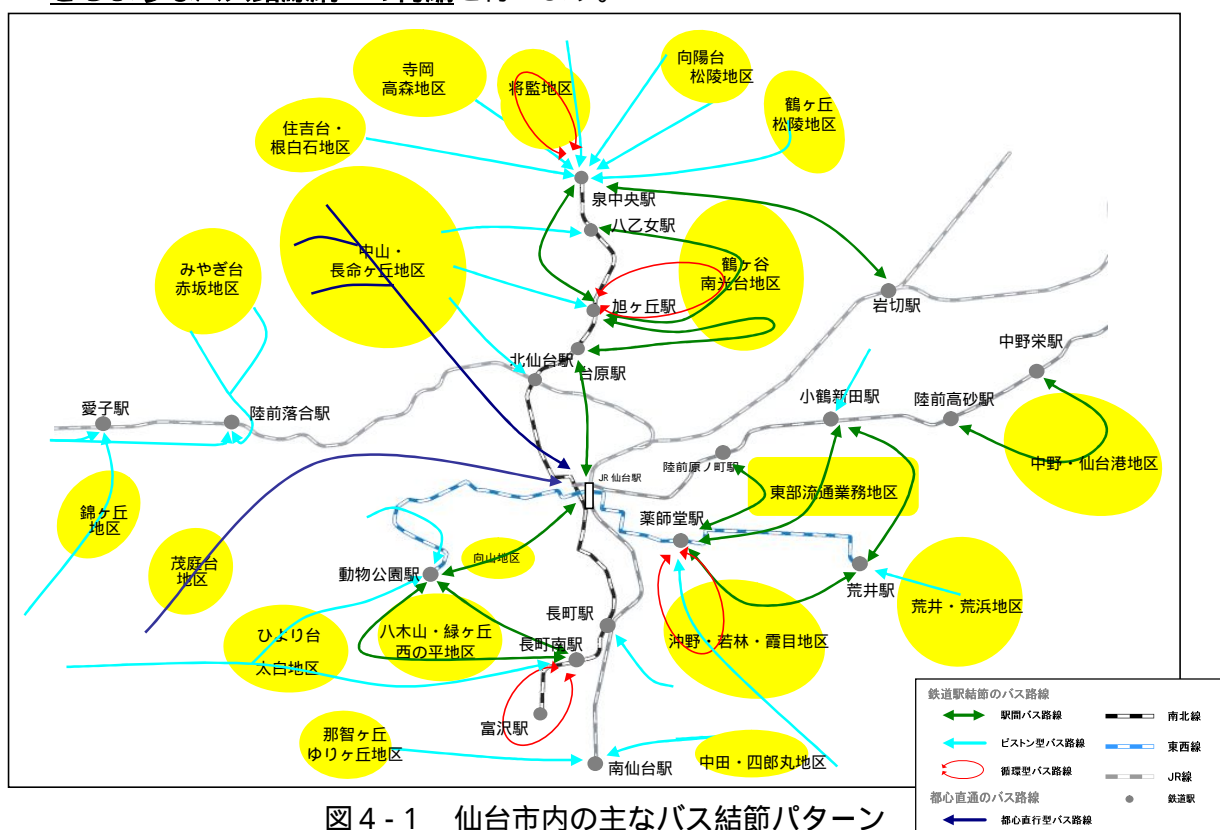
##### 既存鉄道の機能強化

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の利用圏域の拡大、安全性の向上等を図るため、新駅の設置や一部区間の高架化など、**既存鉄道の機能強化**について検討します。

##### 鉄道と連携したバス路線への再編

自動車に依存せず、公共交通を中心とした交通体系を構築していくためには、効率的に移動することができる鉄道と路線バスを連携させる必要があります。これにより、鉄道駅を中心とする地域の拠点形成を図ることができ、日常生活の利便性が高まるとともに、持続可能な都市構造の形成にもつながります。

したがって、地下鉄東西線の開業を見据え、定時性・速達性の高い**鉄道に乗り継ぎができるようなバス路線網への再編**を行います。



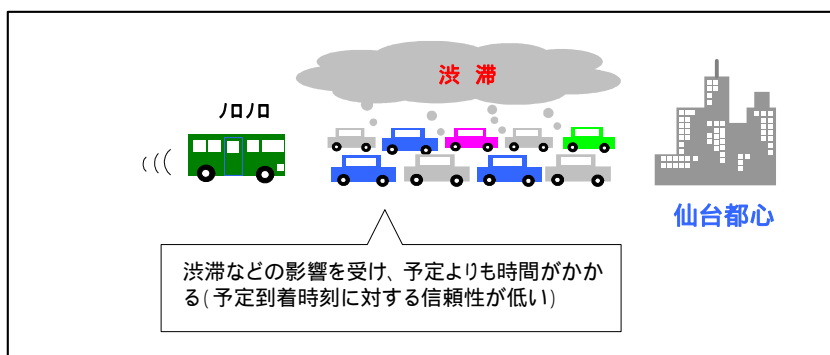
- ・ 鉄道駅に接続する路線バスと鉄道を乗り継ぐことで、速く時間どおりに目的地へ行くことができるようになります。

【速く】

地下鉄東西線沿線地域の八木山や荒井方面から都心部への所要時間が今よりも大幅に短縮されます。また、路線バスと鉄道を乗り継いで利用した場合、乗り継ぎ時間を考慮しても、朝晩ラッシュ時間帯にはこれまでよりも都心部等へ速く移動することができるようになります。

【時間どおりに】

鉄道は、バスや自動車と違い、雪や雨の影響が小さく、渋滞とも無関係なので、目的地までの所要時間が正確です。特に都心周辺部では渋滞が顕在化しており、バスや自動車ですら都心部へ乗り入れるよりも、郊外の鉄道駅までバスを利用し鉄道に乗り換えることで速達性が増し、時間を有効に使えるようになります。



バスと鉄道の利用により

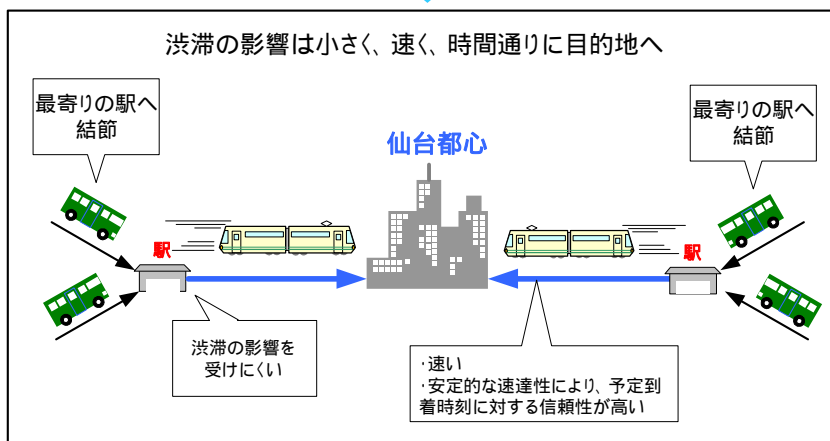


図 4 - 2 路線バスから鉄道への乗り継ぎイメージ

- ・ 鉄道とバスの乗り継ぎでは、駅の出入口からプラットホームに通じる経路について、エレベーターやスロープにより上下移動、高低差の移動をサポートし、バス車両についても、ノンステップバス等の導入を進め、安全で快適な移動を確保します。



図4-3 ノンステップバスの導入



図4-4 駅舎へのエレベーターの設置

- ・ 仙台市北西部の団地群など鉄道が利用しにくい地域においては、定時性及び速達性の高い、幹線道路を利用した**都心直行型バス路線（快速バスなど）の運行**により都心などへ移動しやすくなります。

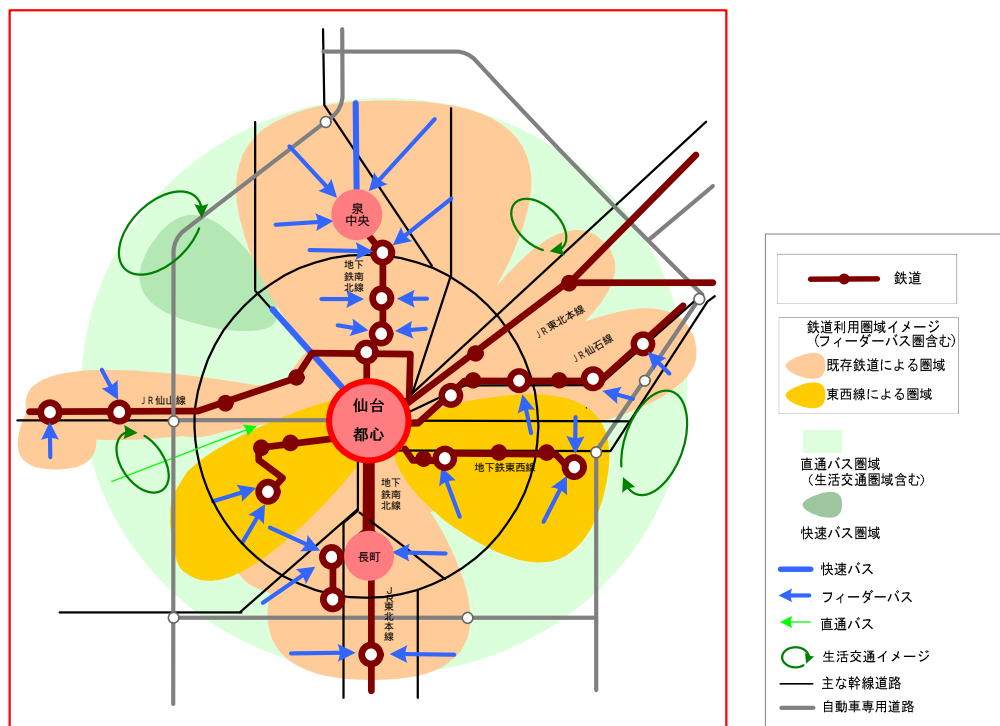


図4-5 将来の交通体系イメージ

## 交通結節機能の強化

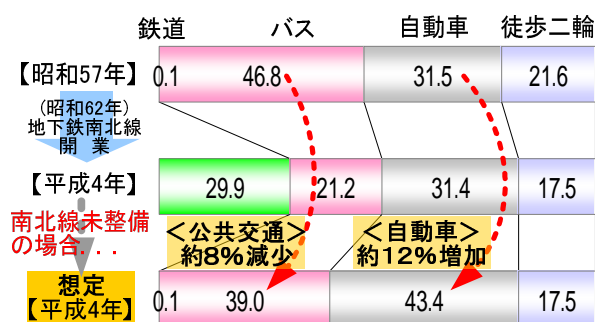
鉄道駅を中心とする地域の拠点的形成していくためには、乗り換えを支える交通結節機能を強化する必要があります。したがって、鉄道への乗り継ぎ利便性を高めるため駅前広場やP & R駐車場の整備など結節機能の強化を図ります。

### 本市の取り組み事例

#### バス路線の再編と結節点整備を伴った地下鉄南北線の整備

地下鉄南北線の整備は、バス路線の再編と結節点整備を同時に行ったことにより、自動車利用が増大していた中、沿線地域で自動車利用は抑制されました。

地下鉄が整備されなかった場合、公共交通利用の減少と、自動車利用の増大が進んでいたものと想定されます。



資料：第3回仙台都市圏パーソントリップ調査(平成4年)

図4-6 地域間の手段構成の変化  
(「地下鉄南北線 北部沿線地域」 「都心」)

### 本市の取り組み事例

#### 駅前広場の整備

「あすと長町マスタープラン」に基づき、平成20年4月に長町駅東口駅前広場がオープンしました。自由通路、歩行者デッキ、駐輪場等が整備され、駅へのアクセシビリティ、乗り継ぎ利便性が高まるとともに、本地区の玄関口にふさわしいシンボル性と魅力を備えた駅前広場として生まれ変わりました。



図4-7 長町駅東口駅前広場

## 新たな道路網の構築

道路網は、公共交通網とともに都市交通体系を構成するものであり、まとまりのあるまちづくりを進める上で、公共交通網と密接に連携する必要があることから、公共交通の利便性向上といった視点等から都市計画道路網の見直しを行い、新たな幹線道路網(案)を作成しました。

今後、駅へのアクセス道路やバスの走行性を高める道路などの整備を進めることにより、公共交通を中心とした将来都市構造の形成に資する**新たな道路網を構築**します。

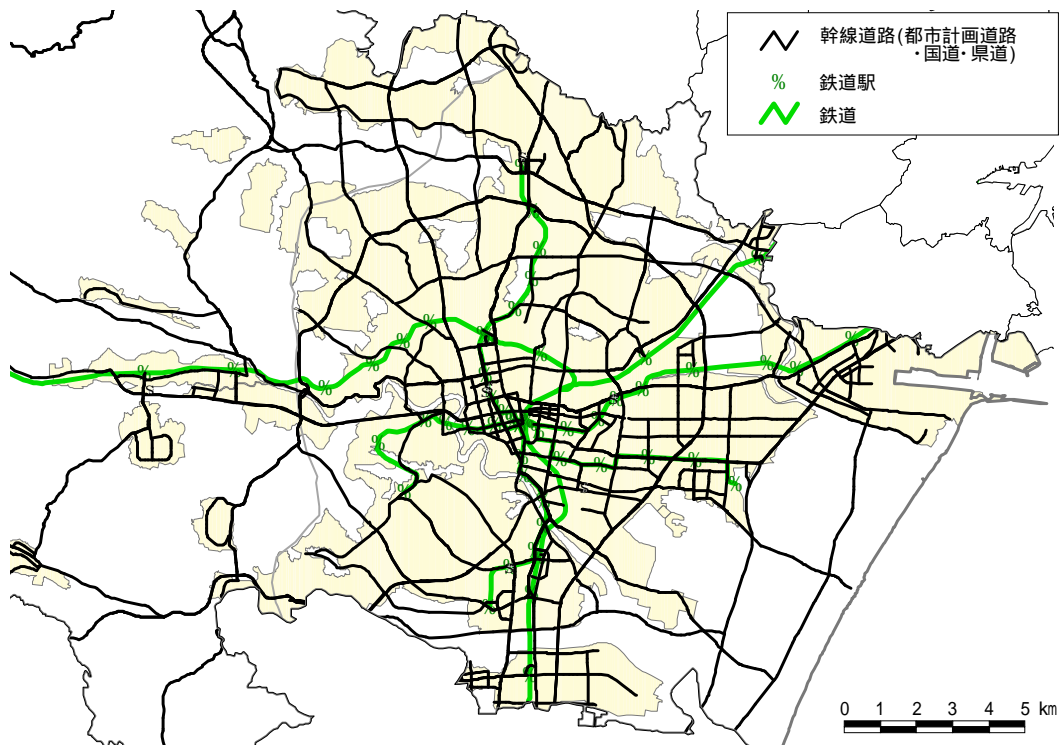


図4-8 新たな幹線道路網(案)

以下の整備方針(案)のもと、優先順位を明確にし、効果的な整備を進めます。

<整備方針(案)>

- ・すべての人が安全・安心で快適に道路を利用するためのみちづくり
- ・地下鉄東西線など公共交通の利便性向上を図り利用を促進するみちづくり
- ・交流・物流を支援し、地域経済の成長に資するみちづくり
- ・杜の都にふさわしい美しい景観・街並みを形成するみちづくり

本市の取り組み事例  
駅へのアクセス道路の整備



図4-9 都市計画道路 南仙台駅四郎丸線

## 本市の取り組み事例

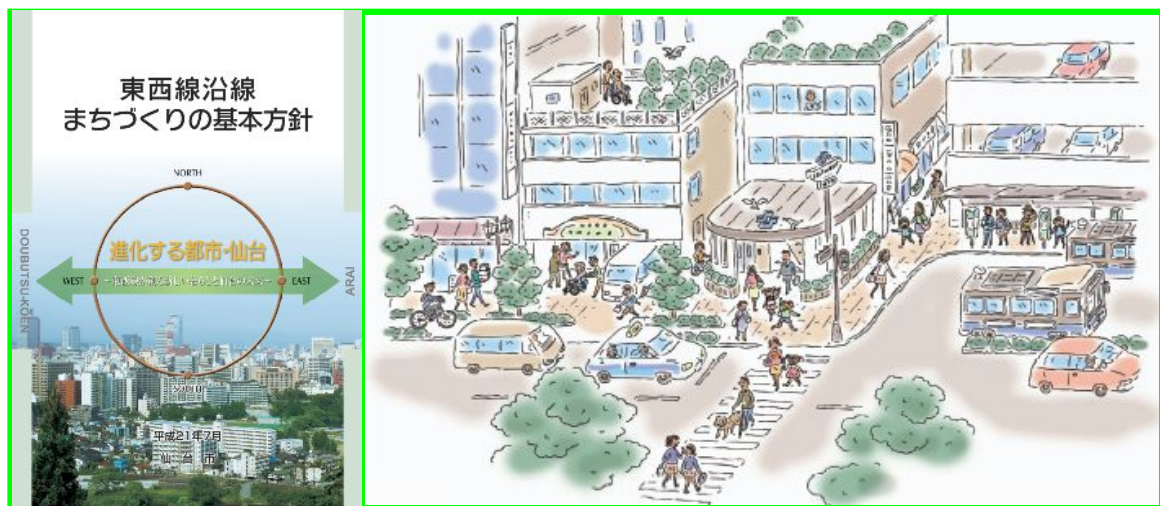
### 東西線沿線のまちづくり

鉄道を中心とした公共交通網形成に資する交通施策を実施するとともに、鉄道利用圏域へ都市機能や居住者を誘導するまちづくり施策を同時に実施し、持続可能な都市構造の形成を図ります。

具体的には、以下のような民間などの取り組みを支援・誘導する施策を展開します。

- ・暮らしに必要な生活サービス施設（スーパー、飲食店、医療施設など）を誘導する
- ・駅の利便性を活かした駅前居住を誘導する
- ・駅周辺の低密度利用地区において建て替えや高度利用を誘導する
- ・高齢者の入居に配慮した住宅を誘導する
- ・子育て支援機能の立地を誘導する
- ・健康づくり・介護予防の活動が可能な多目的スペースやフィットネス機能をもった施設を誘導する

以上の施策を、鉄道沿線で、交通施策とワンセットで実施していきます。



資料：「東西線沿線まちづくりの基本方針」（平成21年）より

図4-10 鉄道利用圏域のイメージ

## (2) 利用しやすい交通サービスを提供します

### ⑥ 所要時間短縮による鉄道とバスの乗り換え利便性の向上

所要時間を短縮することにより乗り換えをスムーズにし、公共交通を使いやすくするために、**鉄道と連携したバス運行ダイヤの設定**を目指します。

- ・ 鉄道ダイヤに合わせたバス運行ダイヤにすることで、待ち時間など乗り継ぎ時間が短縮されます。

### ⑦ 利用しやすい運賃

運賃面で乗り換えをスムーズにし、公共交通を使いやすくするために、**鉄道とバスが連携した乗り継ぎ割引制度等の拡充**を検討します。また、バスや鉄道を活用できる範囲を広げ、公共交通の利用促進につながる**利用しやすい乗車券サービスの提供・運賃のあり方**を検討します。

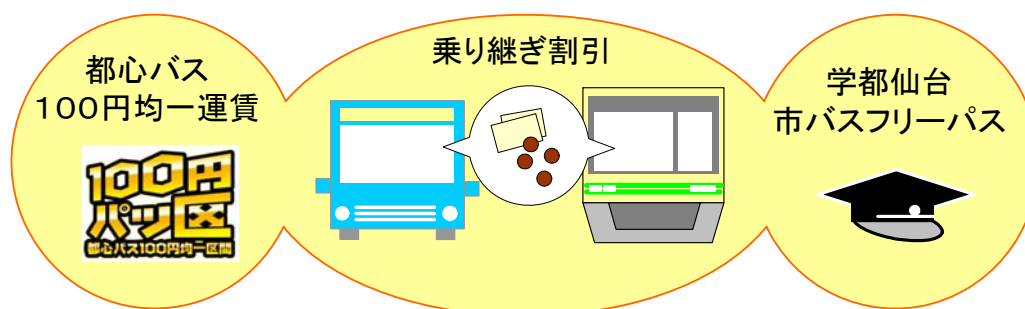


図4-11 利用しやすい運賃・乗車券サービスのイメージ

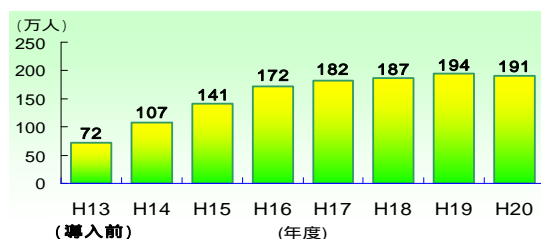


### 本市の取り組み事例

#### 運賃施策によりバス利用者が増加

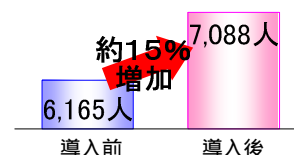
バスの利用者が減少する中、平成13年度に実験から始まった100円パッ区は、区間内のバス利用者が堅調に増加しています。

また、通学定期券より低廉な「学都仙台市バスフリーパス」の導入により、東北大学など主な4大学における平日一日あたりの乗降客数が約15%増加しました（実証実験の結果より）。



資料: 仙台市公共交通推進課資料(平成21年)

図4-12 100円パッ区の利用者数の推移(年間利用者)



資料: 仙台市交通局資料

図4-13 学都仙台フリーパスの導入による乗降客数の変化(実証実験の結果より)

### IC乗車券の導入

平成25年度からの地下鉄南北線での供用を皮切りに、平成27年度からは地下鉄東西線とバスにおいて乗車時及び降車時に機器にかざすだけで乗り降りができるIC乗車券を導入するとともに、利用者の利便性の向上につながる機能についてもあわせて検討します。

IC乗車券の導入により、バスと鉄道の乗り継ぎがスムーズになり、使いやすさが向上します。

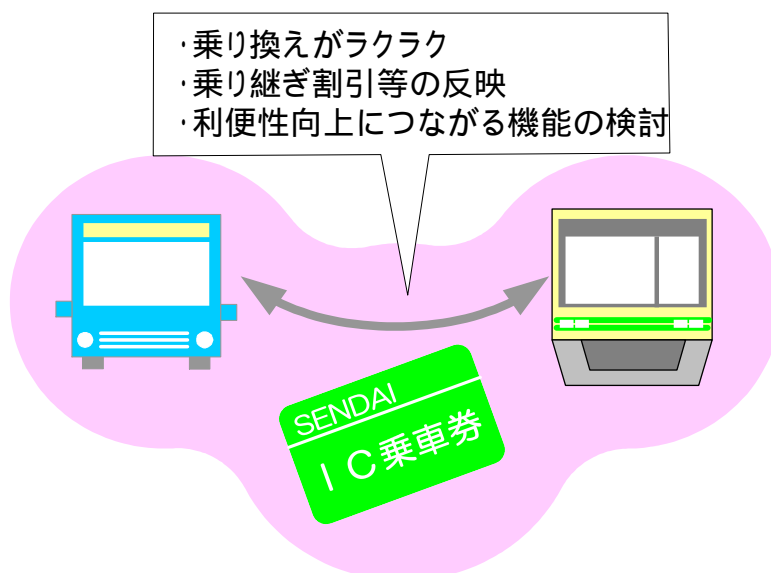


図4-14 IC乗車券導入のイメージ

### 案内表示の拡充

市外からの来訪者など、仙台の公共交通を使い慣れていない方への情報提供や、日常的に利用されている方々に、よりスムーズな乗り換えを促すために、鉄道とバス等の乗り継ぎ情報などの案内表示の拡充を検討します。

## 本市の取り組み事例

### 公共交通の乗り継ぎ情報の提供

仙台市の玄関口であるJR仙台駅では、バスへの乗り換えがスムーズにできるよう、駅を発車するバスの「のりば」等を案内する情報端末を、仙台駅の観光案内所に設置しています。また、平成20年には仙台駅総合案内所前にバス乗り場案内板を新設しており、乗り継ぎ情報の拡充に努めています。



図4-15 のりば情報端末



図4-16 バス乗り場案内板

### バス接近表示の拡充

バス事業者の協力のもと、利用者の利便性向上の取り組みとして、平成18年4月から、路線バスの接近情報をインターネット等を通じてバス利用者にお知らせするバスロケーションシステム（愛称「どこバス仙台」）の運用を開始しました。



図4-17 どこバス仙台ホームページ



図4-18 携帯電話を利用したバス接近情報

## バリアフリーの推進・バス停環境の改善

高齢化が進行している地域においては、今後、公共交通を利用する高齢者の方が増えていくことが予想されます。そのため、高齢者の方などを含めたすべての人が安心して移動できるように、駅舎へのエレベーターの設置やノンステップバス（低床バス）の導入、段差解消など公共交通のバリアフリーを引き続き推進するとともに、段差解消など歩行空間のバリアフリーも推進します。

また、バス停環境を改善し、バスを利用しやすくするため、バス停上屋の整備や歩車道の段差解消を進めます。

## 本市の取り組み事例

### バリアフリーの推進

誰もが安心して暮らせるまちづくりの一環として、公共交通の車両や駅施設、利用者が多い駅周辺などを中心にバリアフリー化に取り組んでいます。



図4-19 ノンステップバスの導入



図4-20 エレベーターの設置

### 本市の取り組み事例

#### 広告付きバス停上屋の整備

快適なバス待ち空間整備のため、「広告付バス停留所上屋整備事業」を平成20年3月より本格実施し、平成22年3月末までに市内36カ所で設置を完了しています。



図4-21 保健環境センター・青年会館前(宮城野区)



図4-22 木町通小学校前(青葉区)

## (3) 環境にやさしい交通手段への転換をすすめます

### 自転車利用の推進

近年、環境面や節約志向、健康志向等から自動車などに替わる手段として自転車の需要が高まっていることから、日常生活において自転車をより利用しやすくするため自転車走行環境の改善や駐輪場の整備を行います。

また、鉄道と自転車とを組み合わせることにより、レジャーや観光などの面で市民や来訪者の行動範囲と自転車利用を拡大するため、駅などの交通結節点におけるレンタサイクルについて検討します。

### 本市の取り組み事例

#### 自転車道の整備

駅につながる自転車道の整備など道路空間の見直しにより、自転車の走行環境が改善されました。



図4-23 イーグルロード



図4-24 北仙台駅前通

### 過度な自動車利用からの転換

CO<sub>2</sub>排出を削減するとともに、自動車の適時適切な利用につながる取り組みとして、バスの定時性・速達性を高めるためのバスレーンの導入や、郊外部からでも鉄道に乗り継ぎができるようP & R駐車場の整備・誘導を引き続き実施していきます。

また、市民の皆さんが車の使い方や自動車利用を控える必要性を楽しみながら考えることができるカーフリーデーの実施に努めます。あわせて、都心部への自動車流入抑制としても期待されるイベントストリート(歩行者天国)の導入についても検討します。

## 本市の取り組み事例

### カーフリーデーの開催

クルマに頼らなくても、公共交通や自転車などを使って、快適な都市生活を送ることができるというメッセージを伝える「モビリティウィーク&カーフリーデー」を平成22年9月に開催しました。

この取り組みでは、通行止めにした道路でオープンカフェを楽しんだり、子どもたちが路上で自由に絵を描くなど、クルマの無い空間を体験し、多くの方が公共交通の利用や環境への意識を高める良い機会となりました。



#### [カーフリーデー参加者の声]

- ・車が無いので、安心して歩くことができるのが良い。
- ・道路上でのお絵かきなど楽しかった。今後も続けてほしい。
- ・渋滞がひどいのであまりバスは使用していないが、イベントに参加して公共交通を使ってみようと思った。
- ・今後、車の利用を控えて、鉄道・バス・自転車を利用して行きたい。

図4-25 せんだいカーフリーデー2010の様子

### 都心におけるイベントストリートと歩行者天国

定禅寺通など緑あふれる道路空間を活用したイベントの開催や歩行者天国化したモデルの整備は、都心のにぎわいとやすらぎを提供しています。



図4-26 定禅寺ストリートジャズフェスティバルの様子



図4-27 一番町買物公園  
(仙台都市景観賞)

## 「せんだいスマート」の推進

市民、交通事業者、企業、学校などと協働で、鉄道やバスなどの公共交通利用者の増加を目指すため、“せんだいスマート”をキャッチフレーズに公共交通利用促進のソフト施策を推進します。主な取り組みとして次に掲げるものを推進します。

### (1) 転入者モビリティ・マネジメント

仙台市に転入してきた市民に対し、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公共交通利用を促進します。

### (2) 大学生モビリティ・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各大学と協働で作成し、作成した情報マップを新入生の合格通知と一緒に受験生に送付することにより、公共交通の利便性の高い地区に居住地を選定してもらい、大学生の公共交通利用を促進する。

### (3) 小学生を対象とした交通環境学習

市民の自動車利用が増大してきたことに伴い、公共交通を利用したことが無い小学生が増えてきています。公共交通の持つ環境面の有益性の学習と公共交通に慣れ親しんでもらうことなどを関連づけた交通環境学習を実施することにより、将来の公共交通利用者の育成を図ります。

### (4) P & R

都心部への自家用車の流入量の削減と公共交通利用者の増加を目指し、鉄道端末駅やバス営業所などでP & Rを推進します。

## 本市の取り組み事例

### せんだいスマートの実施

「せんだいスマート」として、普段公共交通を使っていない市民の方にも積極的にお知らせするなど、地下鉄やバスなど公共交通の利用促進に繋がる様々な取り組みを実施しています。



図4-28 「せんだいスマート」

## (4) 都心の交通環境を改善します

## 仙台駅東西の駅前広場の機能強化

持続可能な都市構造の核となる仙台駅周辺地区は、仙台の顔でありながら、バス乗降場が50箇所以上に分散しているほか、JRや地下鉄、路線バスや高速バス、観光バスやタクシー、一般の自動車など様々な交通機関が集中しており、乗り継ぎの不便さや分かりにくさなど、様々な問題を抱えています。

そのため、バス乗降場の集約化や交通機関相互の乗り換え機能向上など、利用者が公共交通を便利と実感できるよう仙台駅東西の駅前広場を機能強化します。

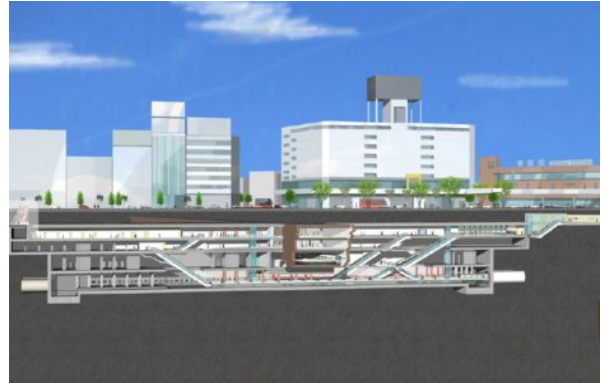


図4-29 地下鉄東西線(仮称)仙台駅完成予想図

## 仙台駅東西自由通路の整備

仙台駅2階の東西自由通路は、東西の駅前広場をつなぐ重要な歩行者通路ですが、通路幅も6mと狭いことから日常から混雑が見られるとともに、近年ではプロ野球の試合のある休日などは特に混雑がひどくなっています。

鉄道を中心とした公共交通網の基点となる仙台駅は、鉄道に加えて、路線バス、高速バス、自転車等様々な交通手段と結節しているため、駅の東西で連絡がしやすく、スムーズな乗り換えができるように、仙台駅東西自由通路の整備を行います。



図4-30 仙台駅東西自由通路のイメージ

## 高速バスターミナルの整備

近年、低料金や夜間移動の手軽さなどにより、県内や東北地方各県、名古屋や大阪方面まで含め高速バスの利用が増加していますが、仙台駅周辺では高速バスの乗降場が12箇所に分散しており、乗り継ぎのしにくさや分かりにくさが問題となっているほか、待合所も一部の乗降場でのみ設置されている状況です。

都心の魅力向上と併せ、交流人口を増やしていくためには、利用者が増加している高速バスへの対応も必要であるため、来訪者でも各交通機関にスムーズに乗り継ぎができるよう、高速バスターミナルの整備について検討を進めます。

### 空間の再構成

都心は、公共交通網の中心として、市内はもとより市外、県外からの来訪者など様々な人が多く集まる地域であり、杜の都にふさわしい、緑豊かで清々しい空気を感じられる、回遊性と安全性の高い、歩いて楽しい空間としていく必要があります。

そのため、青葉通については、歩行及び自転車空間や荷捌き停車帯の確保のため、一部区間の車線削減なども考慮しながら道路空間の再構成を行い、その他の道路についても同様に検討していきます。

また、駐車施設の需給バランスを見ながら、附置義務条例の緩和等の手法により、都心部の必要以上の駐車施設の増加抑制を検討します。

さらに、都市の経済を支える物流面においては、共同配送や共同荷捌き駐車施設の設置などによる環境問題への対応や交通環境の向上を目指し、都市内物流の効率化を検討します。



出典：仙台市百年の杜推進課(平成18年)  
「青葉通再生基本構想」

図4-31 青葉通再生基本構想における青葉通の将来像

## (5) 安心して移動できる交通環境を整備します

### コミュニティサイクルの導入

近年、環境面や節約志向、健康志向等から自動車などに替わる手段として自転車の需要は高まっていることから、日常生活において自転車をより利用しやすくするため、都心における自転車移動を推進するコミュニティサイクルを試行し実施に努めます。

#### 本市の取り組み事例

##### コミュニティサイクルの試行

平成22年11月に都心部で、いずれの場所でも自転車の貸出・返却ができるサイクルポートを10箇所設置したコミュニティサイクルを試行しました。



図4-32 コミュニティサイクル試行の様子

### 歩行空間のバリアフリーの推進

高齢化が進行する中、高齢者や障害者の方などが安心して暮らせるまちづくりとしてバリアフリーを進めてきており、引き続きすべての人が安心して移動できるように、段差解消など都心地区の歩行空間のバリアフリーを推進します。

## (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

## 路線バスの維持

人口減少と共に高齢化率がさらに高まっていく傾向にあり、公共交通を利用する高齢者が増え、逆に公共交通の主な利用者である生産年齢人口の減少に伴う公共交通のサービス水準の低下が懸念されるなど、年々公共交通をめぐる環境は厳しさを増しています。そのため、これまで公共交通の維持を担っていた交通事業者が公共交通を支えるのにも限界が生じてきており、特にバス事業の経営環境は厳しくなっています。

道路・公園、水道・ガス、学校などの公共・公益施設と同じように、路線バスも市民の暮らしを支える“公共財”と位置づけ維持していくことが必要です。そのため、運行するバス事業者が市民ニーズを考慮したサービスを提供し、地域住民が自らの足としてバスを利用することによりバス事業者の経営を支え、行政は路線バスが今後も継続的に運行できるように支援するなど、**住民・利用者、バス事業者、行政が協働で路線バスを維持**できるよう検討していきます。

## ⑳ 市民協働による路線バス以外の生活交通の確保

## (1) 地域の生活交通の確保

路線バスの恩恵を受けられない地区、路線バスによる運行サービスが不十分な地区、利用者が少なく路線バスによる運行が難しい地区などにおいては、**市民協働による乗合タクシー等の生活交通を導入**していきます。

真に地域に根ざした持続可能な交通にしていくためには、行政主導ではなく市民協働により、地域にあった生活交通を運行することが重要であります。このような取り組みを行う地域に対して、地域住民と行政が一緒になって協議会等を組織し、生活交通の導入に向けて協働していく仕組みを確立していきます。

また、市民協働の生活交通においては、利用者である地域住民が運賃の他に会費等を負担する等、地域全体で運行を支えていくことが重要です。

## (2) 地域公共交通会議の設置

生活交通を持続的に存続していくためには、運行経路、運行時刻、運行本数の設定など、利用目的・利用時間などの利用者ニーズと需要量に見合ったサービスを設定し、効率的に運行していく必要があります。これら生活交通の運行に関する課題を協議するために**地域公共交通会議を設置**し、市民・利用者、事業者、行政など関係者が生活交通の課題解決に向けて取り組めるようにしていきます。

## \*地域公共交通会議

道路運送法施行規則第9条の2に規定される会議で、地域住民の生活に必要なバス等の運行の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要なとなる事項を協議するために市町村長が設置する会議。



### (3) 行政による支援

地域公共交通会議において、生活交通の必要性、合理性および妥当性等についての協議を行い、会議において市民が最低限の生活を送るために真に必要な路線と位置づけられた生活交通には、持続的な運行を確保していくための支援方を検討していきます。

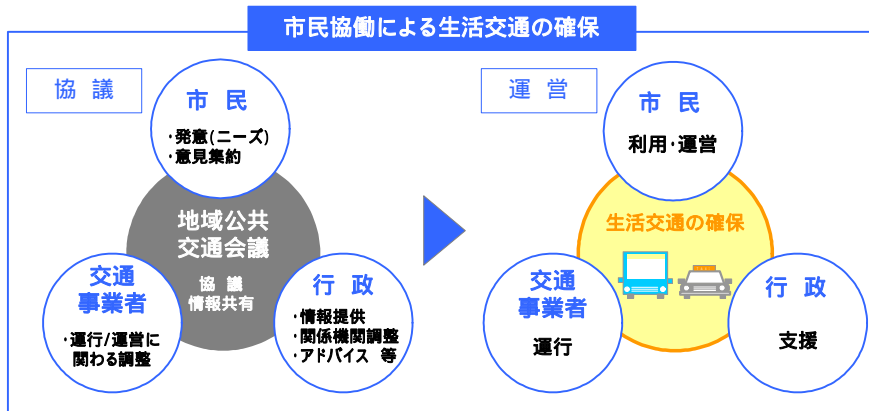


図4-33 市民協働による生活交通の確保

### 他都市の取り組み事例

#### バスの積極的な利用により安価な運賃でバスサービスを提供（金沢市トリガーバス）

金沢大学と交通事業者がバstriガー協定を締結し、都心～大学間のバス運賃を100円とする実証実験を実施しています。

バス利用者が採算に見合う目標ラインに満たない場合は運賃を元に戻すなどの協定ですが、学生の積極的な利用により、100円の運賃で運行が継続されています。

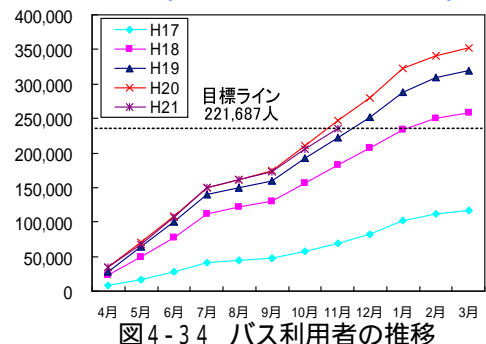
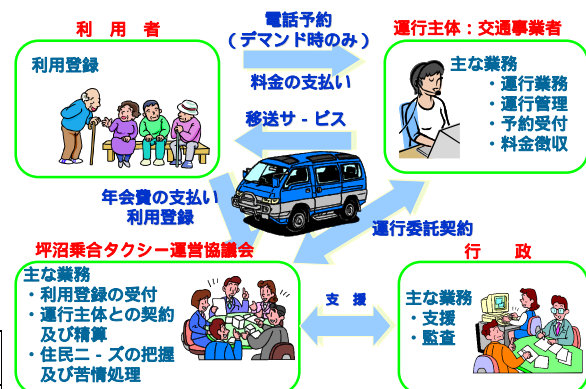


図4-34 バス利用者の推移

### 本市の取り組み事例

#### 坪沼地区乗合タクシーによる地域協働の交通の確保

ジャンボタクシーを使って、これまでの路線バスに替わる乗合交通を、地域住民、運行事業者、行政の三者協働という枠組みで運行する取り組みを行っています。



中学生	一般大人	高校生	こども	計	利用者数 (1日当たり)
5,935	1,844	493	488	8,760	29.7

利用者実績(人) (平成21年度)

図4-35 坪沼地区乗合タクシー

## ② 地域の暮らしを支える道路整備

地域においても、日常生活や住民相互の交流に必要な、暮らしを支える良好な移動環境を確保するため、歩道や側溝の整備などにより、安全・安心で快適に利用できるみちづくりを進めています。



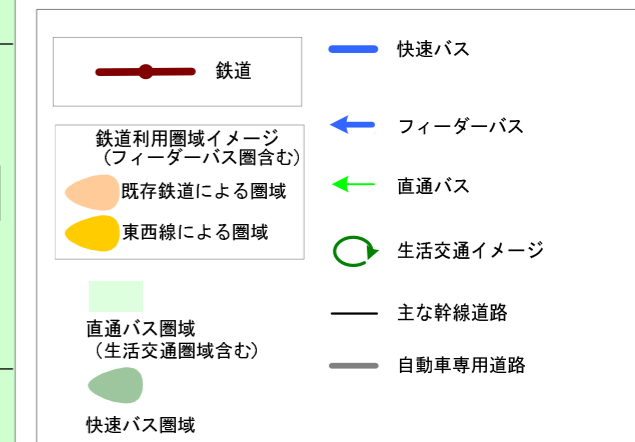
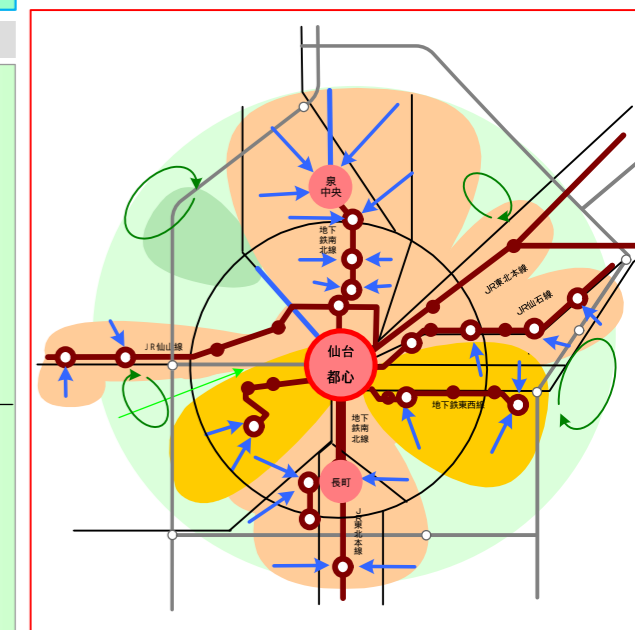
図4 - 36 団地内の歩道整備

## 4 - 4 地域ごとの交通施策の展開

交通施策の方向性を踏まえ、早期に取り組むべき施策や、早期の取り組みが可能な施策を地域ごとに展開していきます。

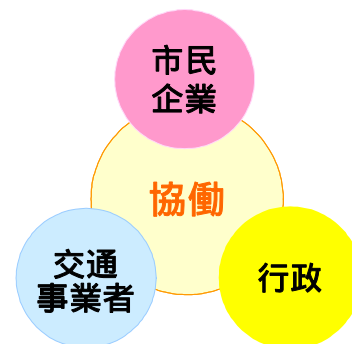
		都心地区	鉄道利用圏域	直通バス圏域
方針	交通施策	交通施策の具体的内容		
	<b>方針 1</b> 公共交通をさらに便利にします	(1) 鉄道を中心とした交通体系を構築します 地下鉄東西線整備 既存鉄道の機能強化 鉄道と連携したバス路線への再編 交通結節機能の強化 新たな道路網の構築	地下鉄東西線の整備による地下鉄南北線やJR線と合わせた公共交通体系の形成 鉄道利用圏域の拡大等を図るための既存鉄道の機能強化の検討 定時性・速達性の高い鉄道に乗り継ぎができるようなバス路線網への再編 鉄道の利用しにくい地域での幹線道路を利用した都心直行型の快速バス路線の運行(北西部住宅団地) 鉄道への乗り継ぎ利便性を高めるための駅前広場やP&R駐車場の整備による交通結節機能の強化	公共交通を中心とした将来都市構造の形成に資する新たな道路網の構築
		(2) 利用しやすい交通サービスを提供します 所要時間短縮による鉄道とバスの乗り換え利便性の向上 利用しやすい運賃 IC乗車券の導入 案内表示の拡充 バリアフリーの推進・バス停環境の改善	乗り換えをスムーズにし、公共交通を使いやすくするための、鉄道と連携したバス運行ダイヤの設定 鉄道とバスが連携した乗り継ぎ割引制度等の拡充、利用しやすい乗車券サービスの提供・運賃のあり方の検討 バスと地下鉄の乗降や乗り継ぎがスムーズになるなど公共交通の使いやすさを向上させるIC乗車券の導入 鉄道とバス等の乗り継ぎなどの案内表示の拡充の検討 駅舎へのエレベーターの設置、ノンステップバス(低床バス)の導入、段差解消等公共交通のバリアフリーの継続的な推進、バス停環境を改善するためのバス上屋の整備や歩道の段差解消	
(3) 環境にやさしい交通手段への転換をすすめます 自転車利用の推進 過度な自動車利用からの転換 「せんだいスマート」の推進		日常生活において自転車を利用しやすくするための自転車走行環境の改善や駐輪場の整備 レジャーや観光において自転車利用を拡大するための交通結節点におけるレンタサイクルの検討 市民の皆さんが車の使い方や交通行動の変化への必要性を楽しみながら考えることができるカーフリーデーの実施や、都心部への自動車流入抑制としても期待されるイベントストリート(歩行者天国)の導入の検討 バスの定時性・速達性を高めるためのバスレーンの導入 「せんだいスマート」をキャッチフレーズとした転入者MM、大学生MM、小学生を対象とした交通環境学習、P&R等の公共交通利用促進のソフト施策の推進	郊外部からでも鉄道に乗り継ぎができるようにするためのP&R駐車場の整備・誘導	
<b>方針 2</b> 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 仙台駅東西の駅前広場の機能強化 仙台駅東西自由通路の整備 高速バスターミナルの整備 空間の再構成	バス乗降場の集約化や交通機関相互の乗り換え機能向上など仙台駅東西の駅前広場の機能強化 駅の東西方向の結節能力を高めるための、仙台駅東西自由通路の整備 仙台への来訪者でも各交通機関にスムーズに乗り継ぎができるような高速バスターミナルの整備についての検討 歩行及び自転車空間の確保や荷捌き停車帯などの確保に向けた、一部区間の車線の削減を伴う青葉通の道路空間の再構成およびその他の主要な道路の整備の検討 附置義務条例の緩和等による必要以上の駐車施設の増加抑制についての検討 共同配送や協同荷捌き駐車施設の設置などによる都市内物流の効率化		
	(5) 安心して移動できる交通環境を整備します コミュニティサイクルの導入 歩行空間のバリアフリーの推進	都心部における自転車移動を推進するコミュニティサイクルの試行及び実施に向けた取り組み 段差解消など都心地区の歩行空間のバリアフリーの推進		
<b>方針 3</b> 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 路線バスの維持 ②市民協働による路線バス以外の生活交通の確保 ②地域の暮らしを支える道路整備		住民・利用者、バス事業者、行政の協働による路線バスの維持 路線バスの恩恵を受けられない地区などにおける、市民協働による乗合タクシー等の生活交通の導入 生活交通の運行に関する課題を協議するための地域公共交通会議の設置 真に必要な路線と位置づけられた生活交通の持続的な運行のための支援の方策の検討 歩道や側溝整備など、安全・安心で快適に利用できるみちづくりの推進	

将来の交通体系イメージ



## 4 - 5 協働による施策推進

ここで提案した施策を着実に展開していくためには、関係各者が交通プランの趣旨を共有し、それぞれの役割を明確に認識したうえで互いに連携、協調しながら取り組むことが重要です。



### 【 関係各者の役割分担 】

	各主体に期待する行動	各主体の役割(例示)
<b>市民</b>	<p>市民は、公共交通利用者というプレイヤーとして、公共交通の運営状況、維持コストを把握し、積極的に公共交通を利用するという意識を高めていくことが大切です。</p> <p>また、市民が公共交通に対してより理解を深めていくために、NPO等が、中立的な立場から市民をサポートしていくことも求められます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の積極的な利用</li> <li>・環境問題への意識向上</li> <li>・クルマのかしこい使い方</li> <li>・生活交通維持・確立のための理解・参画</li> </ul>
<b>企業</b>	<p>企業は、従業員や顧客が低炭素社会の実現に貢献できるよう、公共交通による通勤や来訪を奨励するとともに、都市活動の担い手の一員として、行政、交通事業者、市民との協議・協働に積極的に関与していくことが大切です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適切な通勤手段の啓発、通勤手当の見直し</li> <li>・環境負荷の少ない輸送手段の選択</li> <li>・公共交通利用者へのサービス</li> <li>・交通事業者との連携・協賛</li> </ul>
<b>交通事業者</b>	<p>公共交通運行の担い手は交通事業者です。高齢社会や環境問題などへの対応として、市民や行政などからの公共交通に対する期待は高まっています。この機会を事業を展開するうえでの好機として捉え、利用者ニーズに積極的に対応することが求められます。さらに、公共交通を、地域になくってはならない、利用したくなるものとするよう、これまでのノウハウを活かしたうえでの創意工夫が求められます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者ニーズに応じた安心・安全・快適な交通サービスの提供</li> <li>・効率的な運行・乗り継ぎ利便性向上</li> <li>・公共交通の利用促進につながる情報提供 (協賛 企業PR)</li> </ul>
<b>行政</b>	<p>持続可能な都市構造への転換は、特定の地域に限った問題ではないため、行政が市民・企業などに基本理念を示し、施策展開を広く啓発していく必要があります。行政は、必要な情報を適時適正に提供し、複数の関係者の調整を図り、また協議する場づくりを行い、公共交通に必要な基盤整備、維持・管理等について支援の役割を担います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の現状・役割、利用促進に関する意識啓発や情報提供</li> <li>・都市交通政策の立案、交通施設整備</li> <li>・関係機関との協議・調整</li> <li>・基盤整備、維持・管理等の支援</li> </ul>

## 5 - 1 施策展開の基本的な考え方

### (1) 実施プログラム

3つの基本方針に基づき、関係各者の協力体制のもと、様々な交通施策が実施されます。そこで、まず各施策の計画熟度を考慮しながら推進主体を明確にし、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。

なお、にぎわいと暮らしやすさの確保に向け取り組む様々な交通施策のうち、最も重要かつ効果的と考えられる施策については、「重点施策」として選定し、優先的に取り組んでいきます。

### (2) 施策の進捗管理

実施プログラムに沿って施策を展開するうえでは、施策の実施状況、交通に関する情勢の変化などを適宜把握し、施策導入の効果を適切に評価していく必要があります。

このため、定期的、継続的なデータ収集が可能で、施策進捗状況や交通の現状を示す項目として「モニタリング指標」を設定し、随時チェックしながら施策の推進、評価などを行っていくこととします。

この「モニタリング指標」は、交通プランの目指す、暮らしやすく、にぎわいのあるまちづくりの達成度を示すものでもあるため、市民の皆さんにも分かりやすく、可能な限り定量的なものとしします。

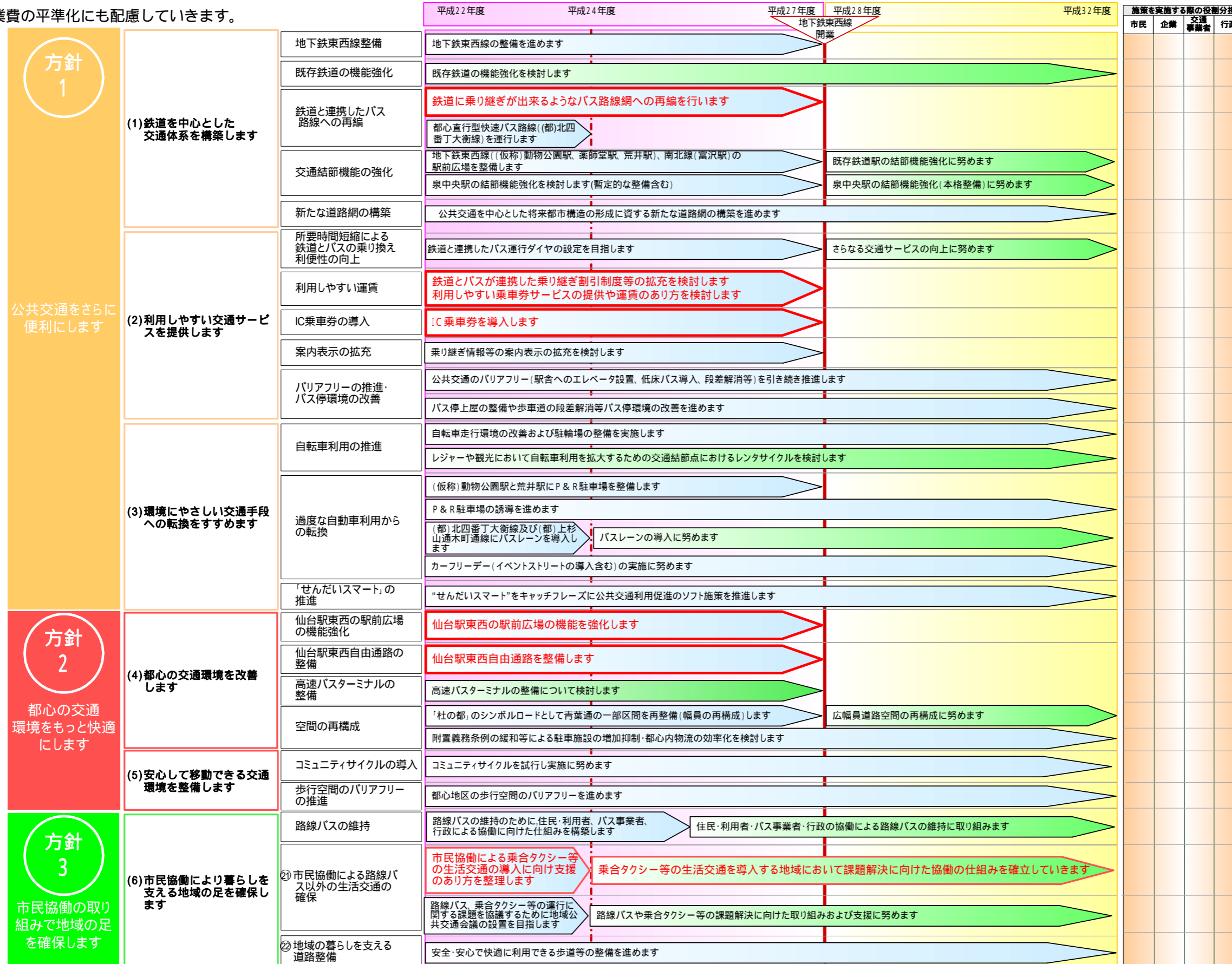
### (3) 推進体制・マネジメント

交通プランの推進にあたっては、関係者（交通事業者、関係行政機関、その他関係団体）が相互に連携し、それぞれの取り組みを一体的に行っていく必要があります。

そのため、適切な管理、推進体制のもと、実施施策の進捗、目標達成度のチェックを行い、必要に応じて改善を図りながら、着実に施策を展開していきます。

## 5 - 2 実施プログラム

現在、本市では新たな鉄道として地下鉄東西線（平成27年開業）の整備が進められています。その機会を捉え、公共交通を便利にし、にぎわいがあり市民の皆さんが暮らしやすいまちを実現するために、適切な管理体制のもと、以下に示すような交通施策に取り組んでいきます。なかでも、各方針の中心となる施策については、重点的に取り組んでいきます。なお、事業の推進にあたっては、費用対効果の観点から事業に優先順位をつけるとともに、事業費の平準化にも配慮していきます。



今後の重点施策  
施策内容

計画熟度  
 既に着手している施策  
 東西線開業までに実施する施策

計画熟度  
 実施主体や実施箇所などは決まっていないため、継続的な調整・検討が必要な施策

施策を実施する際の役割分担  
: 実施主体  
: 実施主体との協働または支援

## 5 - 3 モニタリング指標

### (1) モニタリングの役割

交通プランで示した目標に対する達成度や新たな課題についての確認などを行い、その後の施策推進、評価等に役立てるものです。

関係者間で広く問題・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の材料となるものです。

### (2) モニタリング指標の設定

以下の3つの観点からモニタリング指標を設定します。

交通プランに位置づけた施策の進捗を表す項目

施策推進にあたっての課題を把握するための項目

交通に関する状況について、常に把握しておくべき基礎的な項目

主なモニタリング指標を次ページに示します。なお、社会経済情勢の変化および施策の推進状況に応じて、これらの指標以外にもチェックを行い、暮らしやすくにぎわいのあるまちを目指していきます。

モニタリング指標

方針	指標	使用データ・計測方法	毎年データ	望ましい方向
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 (2) 利用しやすい交通サービスを提供します (3) 環境にやさしい交通手段への転換をすすめます (4) 都心の交通環境を改善します (5) 安心して移動できる交通環境を整備します (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	公共交通に対する市民満足度	市民の公共交通に対する満足度を、市民アンケート・市政モニター等のアンケート調査で計測	+
		J R ・地下鉄利用者数	市域の各駅乗車人員	+
		路線バス利用者数	仙台市交通局・宮城交通の乗車人員	+
		新幹線乗車数	J R による仙台駅の新幹線乗車人員	+
		駅前広場整備進捗	整備済み駅前広場 / 計画駅前広場	+
		都市計画道路整備進捗	整備済み都市計画道路延長 / 都市計画道路延長	+
		I C 乗車券普及率	I C 乗車券の利用者数	+
		100円パック利用者数	実績値	+
		情報アクセス件数	どこバス仙台のアクセス件数	+
		バリアフリー進捗（駅舎、車両）	実績値	+
		二酸化炭素排出量	配分によるシミュレーション	-
		自転車走行空間延長	自転車道の延長	+
		主要駐輪場の駐輪台数	利用台数	+
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 (5) 安心して移動できる交通環境を整備します (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	P & R 状況	参加募集駐車場件数及びP & R 応募台数	+
		バスレーン設置延長	実績値	+
		カーフリーデー参加者数	実績値	+
		都心部歩行者通行量	仙台市商工会議所データによる仙台都心部の歩行者通行量	+
		都心部自動車交通量	市現況交通調査による特定交差点（特定区間）の交通量	-
		道路空間の再構築延長	道路空間を再構築した延長	+
		青葉通の自動車交通量	市現況交通調査による自動車交通量	-
		自転車事故の削減	県警の統計	-
		都心自転車道の自転車交通量	市現況交通調査による自転車道走行の自転車交通量	+
		バリアフリー進捗（歩道）	実績値	+
		地域交通に関する協議会設置数	実績値	+
		路線バス営業キロ、走行キロ	仙台市交通局・宮城交通の実績	現状維持
		生活交通の運営団体数	実績値	+



## 5 - 4 推進体制

各実施施策の推進にあたり、関係者（交通事業者、関係行政機関、その他関係団体等）が相互に連携し、それぞれの取り組みを一体的に推進していくための組織として国の支援も視野に入れた協議会を設置し、協力体制を構築したうえで、施策を着実に展開していきます。

この協議会においては、各施策の進捗状況や実施における課題等の共有化を図り、その後の施策展開に向けた協議を行うことにより、各実施主体の連携のもと交通プランを適切にフォローアップしていきます。

## 5 - 5 施策展開のマネジメント

### (1) P D C Aによる進捗管理

施策の展開にあたっては、ねらい通りの効果が得られているかどうか検証・評価し、必要に応じて施策を改善していく等、適切にモニタリングしていくことが重要です。

このため、計画の策定から、施策の展開、評価、改善を繰り返すP D C Aサイクルにより、着実で実効性のある施策展開（マネジメント）を図っていきます。

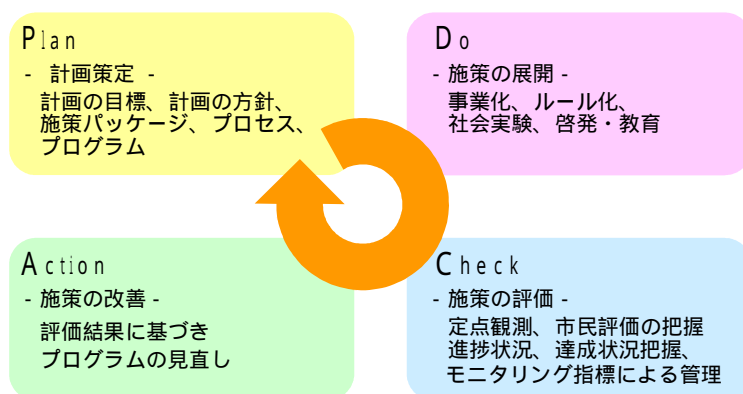


図 5 - 1 P D C Aによるマネジメント

### (2) 実施方法

協議会による検討・協議

・ 毎年開催

スケジュール（案）

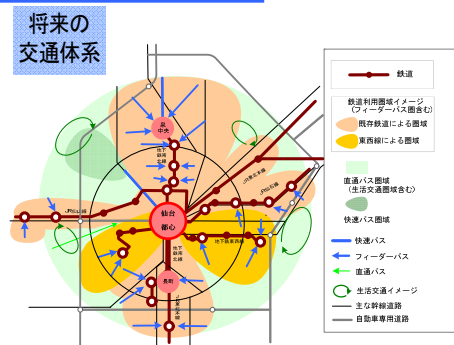
	交通量調査	会議
1 年目	H 2 3	モニタリング
2 年目	H 2 4	モニタリング
3 年目	H 2 5	モニタリング
4 年目	H 2 6	モニタリング
5 年目	H 2 7	見直し
6 年目	H 2 8	モニタリング
7 年目	H 2 9	モニタリング
8 年目	H 3 0	モニタリング
9 年目	H 3 1	モニタリング
10 年目	H 3 2	見直し

## 6. 将来の生活イメージ

### (1) 将来の生活イメージ

交通プランに位置づける交通施策の実施によって、公共交通を活かした安全・快適な暮らしが実現します。

ここでは、交通環境が異なる都心地区・鉄道利用圏域・生活交通圏域ごとに、5～10年後の生活イメージを紹介します。



### (2) 都心地区の将来の生活イメージ

#### Aさん一家の休日

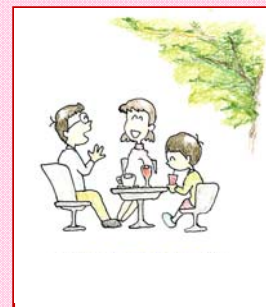
ある休日、まちなかで歩行者天国が実施されると聞いて、Aさん一家は、地下鉄でまちへ出かけました。

歩行者天国は大勢の方でにぎわっており、Aさん一家もショッピングを楽しみました。オープンカフェで一休みした後、勾当台公園のイベントに参加するため、仙台駅前で自転車を借りることにしました。

まちなかには自転車専用の走行帯があり、安心して自転車で移動することが出来ました。

自転車は勾当台公園で返却し、そのまま地下鉄で帰ることができました。

まちなかでは、自転車や歩いて移動するととても楽しく快適だと新たな発見をしたAさん一家でした。



#### 都心に移り住んだBさん夫婦

活動的なBさん夫婦は、ご主人の定年を機会に、長年住んでいた一戸建てから、都心のマンションに住み替えることにしました。

奥さんは、映画館へ歩いていくことができ、また、100円パッ区区間のバスでスポーツジムにも通えると、大変満足しています。

ウォーキングを始めたご主人も、まちなかは自転車と歩行者が分離されていて安心して歩けると大満足です。

街なかは自動車がなくても十分生活できるので、Bさん夫婦は自動車を手放すことにしました。



#### 初めて仙台を訪れたCさん

学会の研究発表会で初めて仙台を訪れたCさん。会場は国際センターです。

仙台駅前広場はリニューアルされていて、わかりやすい案内表示もあり、迷うことなく地下鉄に乗り換えることができました。

早めに会場に到着したCさんは、周辺を散策し、青葉山の自然を満喫することができました。気持ちにゆとりができ、学会報告も大成功に終わりました。

初めて訪れたCさんにとっても、快適に、スムーズに移動ができ、Cさんを会場で待っていた仙台の仲間もほっと胸をなでおろしました。



### (3) 鉄道利用圏域の将来の生活イメージ

#### 二世帯同居のDさん一家

地下鉄東西線の開業を機に、二世帯住宅を新築し引っ越ししてきたDさん一家。

ご主人のDさんは地下鉄東西線で通勤していて、天気の良い日は自転車で最寄り駅まで行き、運動不足を解消しています。

駅までバスを利用することもあります。バス停には屋根もついているので雨の日も安心です。

Dさんの両親も、買い物や病院に行くときには、バスや鉄道を使っています。バスは乗降口と歩道との段差がなく乗り降りしやすく、鉄道駅はエレベーターがあるため、安全に移動することができます。

休日は、家族でバスを使って遊園地へ行ったり、街なかへは地下鉄で出かける等して家族はみんな満足しています。



#### 会社員のEさん

以前は都心地区まで自動車通勤していたEさんですが、開業したばかりの地下鉄東西線とバスを使ってみることにしました。

朝は駅までのバスの本数も多く、すぐにバスが来るので駅での待ち時間はあまり無く、乗り継ぎでストレスを感じることはありません。

公共交通での通勤は、時間もさほど変わらないうえ、IC乗車券と乗り継ぎ割引で、意外に便利でお得であることがわかりました。

これからも公共交通を使って通勤しようと決めたEさんでした。



#### 仙台の大学に入学したF子さん

Y大学に入学したF子さん。

通学には、学都仙台フリーパスを購入してバスと地下鉄を利用しています。

バスターミナル周辺にはお店も多く、学校帰りの寄り道も楽しみのひとつです。

また、アルバイト先に行くのにも、学都仙台フリーパスが大活躍してくれます。

仙台は地下鉄とバスが充実しているので、運転免許の取得も急ぐ必要はないとFさんは考えているようです。



## (4) 直通バス圏域の将来の生活イメージ

### Gさん一家の日常

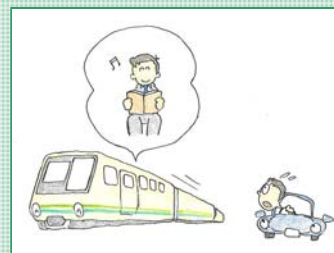
直通バス圏域に住んでいるGさん一家。

Gさんは地下鉄東西線が開業してからは、駅前にできたパークアンドライド駐車場を利用して、地下鉄で通勤しています。

自動車の移動距離が短くなり、渋滞のイライラがないうえ、少しのんびり準備ができるようになりました。

最近、家族みんなで作っている家庭菜園の道具を買うために、休日に自動車でホームセンターに行くことも多くなりました。

Gさん一家は、自動車を上手に活用した郊外居住を満喫しているようです。



### 専業主婦のH子さん

鉄道が利用できない地区に住んでいる主婦のH子さん。都心に買い物に行くときには、自動車を使っていました。

最近、「せんだいスマート」の記事を読み、環境問題について考えるようになり、バスを使ってみることにしました。

自動車で来るときは一箇所だけで買い物をしていましたが、バスだと、駐車場を気にすることもなく、いろいろなお店に立ち寄ることができ、とても便利になることに気がつきました。



### 郊外に住むIさん達の取り組み

郊外に住むIさん夫妻は、愛着のあるマイホームに30年間住んでいます。

この地域は、バスの運行本数が充実しておらず、生活の足は主に自動車でした。

しかし、最近は運転が少しくらくなってきたこともあり、自動車以外の交通手段も欲しいと思うようになりました。

Iさんは、地域住民の方々と話し合い、地域主体の公共交通をつくるための活動を始めました。

この取り組みが契機となり、最近では以前にも増して住民同士が助け合い活発な地域コミュニティが展開されているようです。



## 【用語解説】

\*用語はア行～ラ行の順序となっています。

### IC乗車券

磁気カード等に比べ膨大な情報処理能力を保有している、IC（集積回路）を利用した乗車券。運賃の積み増しや交通機関の相互乗り換え、電子マネー機能の付与といった様々なサービス機能の拡張が可能となる。

### カーフリーデー

クルマに頼らなくても、公共交通や自転車などを使って、快適な都市生活を送ることができるというメッセージを伝え、公共交通の利用や環境への意識を高めていく取り組みで、ヨーロッパを中心に全世界で展開されている運動。

### 快速バス

鉄道と共に、都市圏において、基幹的な公共交通手段となるようなバス路線。

### 幹線バス（BRT）

バス専用道路などを設置し、バスの走行環境を改善し、速達性や定時性を高め、信頼性の高いバス輸送を実現する施策。

### 公共車両優先システム（PTPS）

バス専用レーンの設置や、優先信号制御などにより、バス等の公共車両の円滑な通行を確保し、利用者の利便性を向上させる施策。

### 交通需要マネジメント（TDM）

円滑な交通を実現し、都市環境の改善を図るため、車の利用者に対し経路の変更、自動車から公共交通への利用転換を促すことにより、道路混雑を緩和する手法。

### コミュニティサイクル

レンタサイクルの一種であるが、利用者は自転車をレンタルした場所以外に、地区内に複数設けられた駐輪場（ステーション、ポート）のうち、任意の場所で自転車を返却することができる。

### コミュニティバス

通常住民の移動手段を確保するために自治体や町内会などが運行に関与している乗り合い交通のことで、大型や中型以下のバス車両を使うもののほか、乗車定員の関係でバスではなくワゴン車を利用した乗り合いタクシーも含む。自治体や地元協議会などが運営主体となり、実際の運行をバス事業者やタクシー事業者へ委託しているのが一般的。

## サイクルアンドライド（C & R）

自転車で最寄りの鉄道駅へ向かい、鉄道に乗り換え、目的地に向かうこと。都心部まで自動車で移動していた人が、サイクルアンドライドを実行することで、都心部の自動車渋滞を緩和する効果が期待される。

## 人口集中地区（D I D）

国勢調査で定義されている地域区分のひとつであり、平成17年の国勢調査では、市区町村の境界内で人口密度が1km<sup>2</sup>あたり4,000人以上の基本単位区が隣接し、平成17年国勢調査時に人口が5,000人以上となる地区が人口集中地区とされている。

## 駐車場附置義務

条例により定められた区域内において、一定基準以上の規模の建築物を新設、または増設する場合、駐車施設の設置を義務づけること。

## デマンドバス

路線バスの運行形態のひとつで、利用者のデマンド（需要）に合わせて、基本路線として設定した経路以外でも乗客を乗せて運行するバスのこと。利用者は電話等で予約することで、自分の乗りやすい場所からバスを利用することができる。

## トランジットモール

一般車両の乗り入れを制限・あるいは禁止し、公共交通機関のみを通行可能とした、歩行者用道路のこと。

## トリップ

人が移動する単位をトリップといい、ある目的のもとで行われる出発地点から目的地までの移動を1トリップとする。

## 乗合タクシー

乗合型輸送のひとつで、乗車定員が11人未満の車両を利用し、一定のルートを定時運行するものが多い。一部の例外ケースを除き、その運行には「一般旅客自動車運送事業」としての許可が必要となる。

## パークアンドライド（P & R）

自動車を郊外の鉄道駅に隣接する駐車場に停めて鉄道に乗り換え、目的地に向かうこと。都心部まで自動車で移動していた人が、パークアンドライドを実行することで、都心部の自動車渋滞を緩和する効果が期待される。

## パーソントリップ調査（PT調査）

人の一日の動きを把握する調査で、移動の目的、出発地および目的地、利用した交通手段について調査し、調査対象地域内の人の動きをとらえる目的で行われる。

## バリアフリー

ハンディキャップを抱える人々（障害者、高齢者など）が行動するうえで制約となる物理的、心理的な障壁を取り払うこと。歩道の段差解消、スロープの設置、エレベータ等の昇降機器の設置など様々な対策が求められる。

## フィーダーバス

支線（フィーダー）として、鉄道駅に接続するバスのこと。

## モビリティマネジメント（MM）

一人ひとりのモビリティ（移動）が個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした取り組みのこと。一人ひとりが、自分の目的に合わせて、自動車交通と公共交通を上手く使い分けるといった行動変化により、公共交通への利用転換が図られる。また、自動車交通量が削減されることで、渋滞緩和や温室効果ガス排出抑制に伴う地球温暖化防止などの効果が見込まれる。

## ロードプライシング

都心部等自動車の乗り入れが過剰な地域において、自動車による通行を有料化し、自動車交通量の抑制をはかる施策。また、海外における導入事例では、課金収入を交通環境の改善等のための財源として活用している事例もある。

## 【検討体制・検討経緯】

### (1) 検討体制

交通プランの策定にあたっては、仙台市の目指す公共交通を中心とした機能集約型市街地の形成に向け、今後の交通政策の方向性について共通認識を深めるとともに、広く意見を聴取し、交通施策の具体化及び推進に反映させるため、学識経験者及び関係機関による「仙台市総合交通戦略会議」を設置し、検討を行いました。

仙台市総合交通戦略会議

	役 職 等	氏 名
座 長	東北大学東北アジア研究センター 教授	奥村 誠
委 員	宮城大学事業構想学部事業計画学科 教授	徳永 幸之
"	東北地方整備局 建政部 都市・住宅整備課長	酒井 了
"	東北地方整備局 仙台河川国道事務所 調査第二課長	馬場 裕之
"	東北運輸局 企画観光部 交通企画課長	山崎 庸右
"	宮城県 企画部 総合交通対策課長	蘓武 清一
"	宮城県 土木部 都市計画課長	門傳 淳
"	宮城県警察本部 交通部 交通規制課長	小畑 徳義
"	東日本旅客鉄道株式会社 仙台支社 企画部長	相澤 義博
"	宮城交通株式会社 常務取締役営業本部長	青沼 正喜
"	社団法人宮城県バス協会 専務理事	北村 治
"	仙台市 交通局 総務部長	佐藤 公彦
"	仙台市 建設局 道路部長	吉川 誠一
"	仙台市 都市整備局 総合交通政策部長	岩崎 裕直

(平成22年9月7日時点)(敬称略)

### (2) 検討経緯

平成20年10月10日	第1回仙台市総合交通戦略会議
平成21年3月25日	第2回仙台市総合交通戦略会議
平成22年3月26日	第3回仙台市総合交通戦略会議
平成22年5月31日	第4回仙台市総合交通戦略会議
平成22年9月7日	第5回仙台市総合交通戦略会議
平成22年11月	せんだい都市交通プラン策定

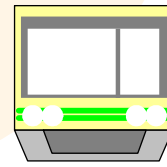






公共交通は、皆さんが利用することで  
支えられています。

環境にやさしい公共交通を積極的に  
使い、にぎわいのある暮らしやすい  
まちにしていきましょう！



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

F A X 022 - 211 - 0017

Eメール [tos009510@city.sendai.jp](mailto:tos009510@city.sendai.jp)