

1 調査名称：仙台市 都市・地域総合交通戦略策定調査

2 調査主体：仙台市

3 調査圏域：仙台市

4 調査期間：令和元年度～令和2年度

5 調査概要：

平成22年度に策定された「せんだい都市交通プラン」が目標年次（令和2年度）を迎えることから、令和3年度以降の本市における交通分野を担う次期計画の策定が必要である。

本調査は、次期計画の策定に向け、第5回仙台都市圏パーソントリップ調査結果等を用いて、「せんだい都市交通プラン」の事後評価や本市における交通政策上の課題把握、将来の交通体系に係る分析及び検討等を行うものである。

また、次期計画において、多様な人々を惹きつける都心の形成に向けて、都心の快適な歩行環境や円滑な自動車交通等を確保しながら道路空間の活用による賑わい創出を推進していくことを位置付けていくために、バスや自転車などの交通手段別の分析を行いながら、都心内を中心とした市内の道路空間の整備の方向性の検討等を行うものである。

## I 調査概要

- 1 調査名称：仙台市 都市・地域総合交通戦略策定調査
- 2 報告書目次
  - 【都市交通プラン策定調査検討業務】
  - 1 業務概要
    - 1-1 業務の目的
    - 1-2 業務の内容
    - 1-3 業務実施フロー
    - 1-4 業務対象範囲
  - 2 「せんだい都市交通プラン」の事後評価
    - 2-1 実施施策の進捗状況整理及びモニタリング指標の分析
    - 2-2 振り返り結果からの交通課題の整理
  - 3 仙台市における交通の現状について
    - 3-1 社会経済の動向
    - 3-2 市域全体における移動の状況
    - 3-3 各地域における交通の現状
    - 3-4 移動の状況と人口の動向を組み合わせた現状の整理
    - 3-5 その他交通に関する現状
    - 3-6 仙台市における交通の現状と課題の整理
    - 3-7 本市における現状と課題
  - 4 次期交通計画の検討
    - 4-1 交通政策の基本的な考え方
    - 4-2 新・交通プランにおける実施施策（案）
    - 4-3 モニタリング指標の整理
  - 5 主要渋滞箇所における混雑緩和策に関する検討
    - 5-1 現状把握
    - 5-2 課題の抽出
    - 5-3 対策案の検討
  - 6 外部有識者等による検討委員会の資料作成
    - 6-1 第1回仙台市交通政策推進協議会
    - 6-2 第2回仙台市交通政策推進協議会
    - 6-3 第3回仙台市交通政策推進協議会
    - 6-4 第4回仙台市交通政策推進協議会
  - 7 今後の検討・調整が必要な項目

## 【都心内道路の空間活用あり方検討業務】

### 序章 業務の実施計画

- 序-1 業務概要
- 序-2 実施方針
- 序-3 業務工程表
- 序-4 業務組織計画
- 序-5 成果品
- 序-6 成果品の品質を確保するための計画
- 序-7 連絡体制

### 第1章 バス幹線区間に関する検討

- 1-1 検討の背景
- 1-2 目指す将来の公共交通体系
- 1-3 バス幹線区間の検討方法
- 1-4 バス交通の実態分析
- 1-5 バス幹線区間の検討
- 1-6 バスレーン設置区間の検討
- 1-7 バス幹線区間とする路線の整備の方向性検討
- 1-8 バス幹線区間の実施可能性について

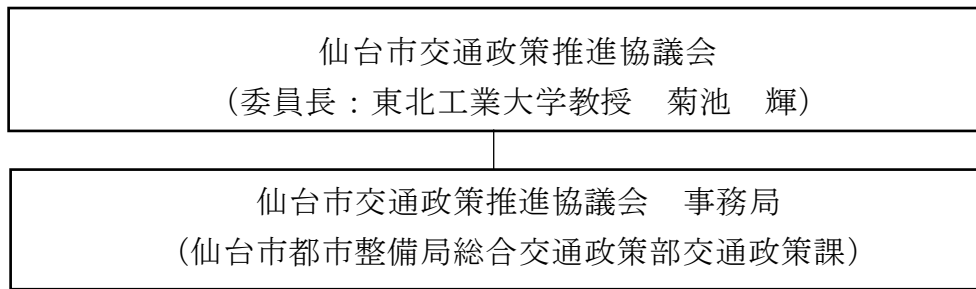
### 第2章 歩行者ネットワークに関する検討

- 2-1 歩行者空間ネットワークの検討手順
- 2-2 道路の機能評価の見直し
- 2-3 歩行者空間ネットワークの設定
- 2-4 歩行者幹線軸及び歩行者賑わいエリアの整備方針

### 第3章 市民広場周辺地区交通計画の検討

- 3-1 計画の目的
- 3-2 市民広場関連交通の現状と交通計画上の課題の整理
- 3-3 課題を踏まえた対応策及び基本方針の検討
- 3-4 本庁舎建替えにおいて考慮すべき内容の検討
- 3-5 表小路の通行規制の影響分析と対応方策の検討

## 3 調査体制



## 4 委員会名簿等：

所属・役職	氏 名	備 考
東北工業大学工学部都市マネジメント学科 教授	菊池 輝	会 長
東北大学大学院国際文化研究科 准教授	青木 俊明	副会長
福島大学人文社会学群経済経営学類 准教授	吉田 樹	副会長
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	藤田 仁	
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	島児 伸次	
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	熊沢 治夫	
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常務理事兼事務局長	日下 晋	
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	山口 智	
仙台市建設局次長兼道路部長	千葉 幸喜	
仙台市都市整備局総合交通政策部長	石川 健	

## II 調査成果

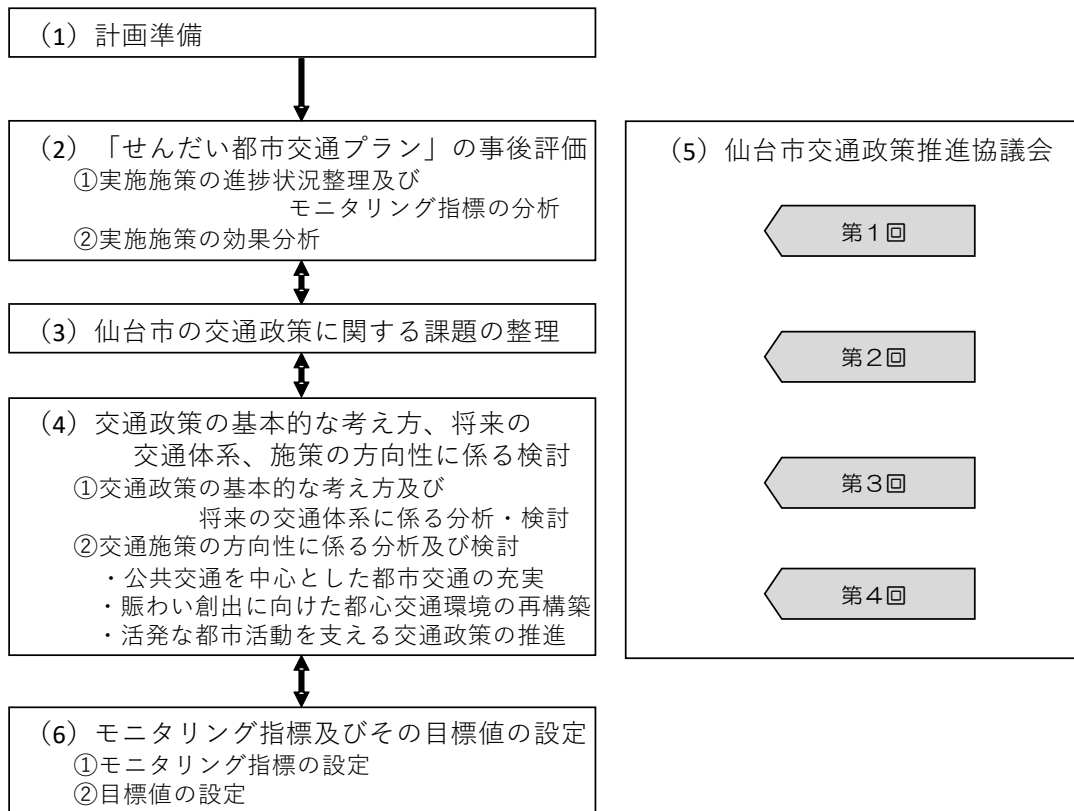
### 1 調査目的

平成 22 年度に策定された「せんだい都市交通プラン」が目標年次（令和 2 年度）を迎えることから，令和 3 年度以降の本市における交通分野を担う次期計画の策定が必要である。

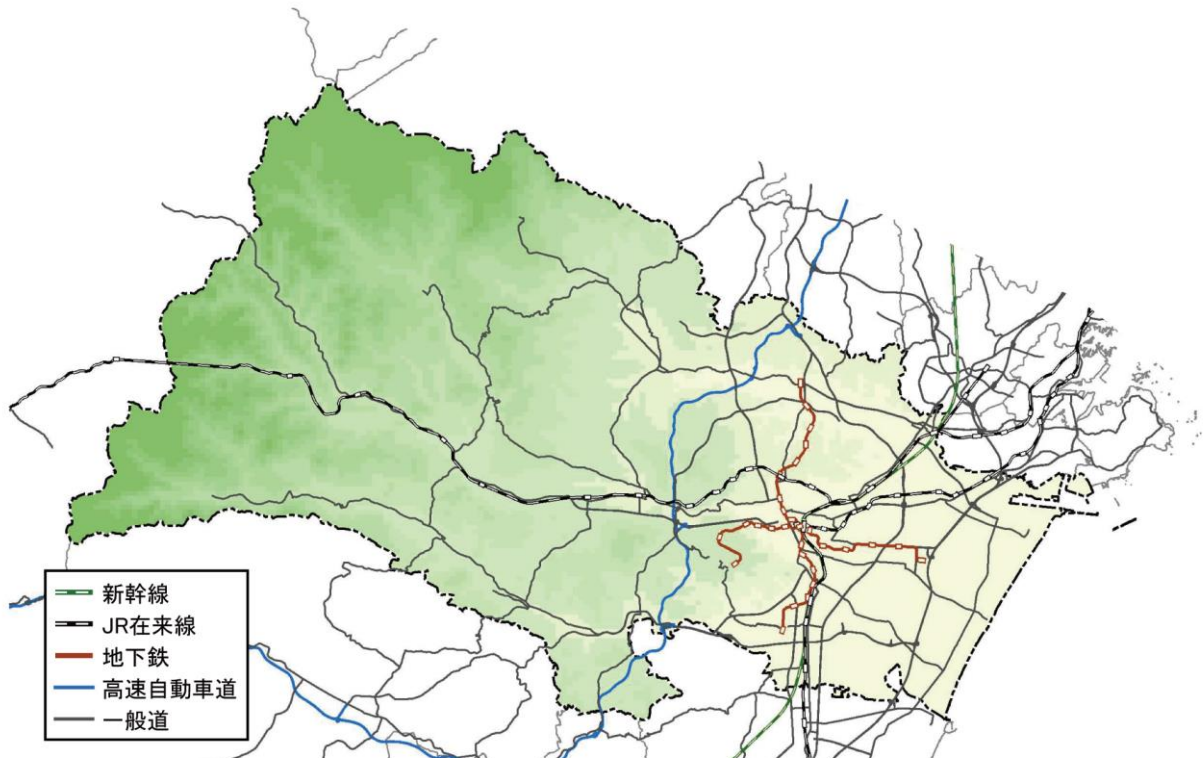
本調査は，次期計画の策定に向け、第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査結果等を用いて，「せんだい都市交通プラン」の事後評価や本市における交通政策上の課題把握，将来の交通体系に係る分析及び検討等を行うものである。

また，次期計画において，多様な人々を惹きつける都心の形成に向けて，都心の快適な歩行環境や円滑な自動車交通等を確保しながら道路空間の活用による賑わい創出を推進していくことを位置付けていくために，バスや自転車などの交通手段別の分析を行いながら，都心内を中心とした市内の道路空間の整備の方向性の検討等を行うものである。

## 2 調査フロー



## 3 調査圏域図



#### 4 調査成果

別紙のとおり。

# 1 「せんだい都市交通プラン」の事後評価

## 現プランの事後評価

「せんだい都市交通プラン」に挙げられている実施施策やモニタリング指標について、進捗状況の整理や経年変化を整理するとともに、各実施施策が推進されたことによる市民の交通行動への影響や効果をまとめ、本市における新たな交通課題の整理を行いました。

## 実施施策の振り返り

実施施策の振り返りとして、施策振り返りシートを作成し、取り組み結果を整理しました。

## モニタリング指標の整理

現交通プランで設定されていたモニタリング指標を整理しました。二酸化炭素排出量については、交通量配分を実施し算出しました。

施策名称	施策内容	取り組み結果
施策名称①～②	・施策の取り組み内容を整理しました。	・取り組み結果として、3段階の評価とその評価内容を整理しました。
<b>【取り組み評価凡例】</b> ◎：事業完了 ○：事業を実施している △：検討段階		
施策名称	施策内容	取り組み結果
①地下鉄東西線整備	地下鉄東西線を整備します。	◎ ・地下鉄東西線の整備を行い、平成27年12月に開業し、事業は完了しました。
②既存鉄道の機能強化	・既存鉄道の機能強化の検討を行います。	△ ・既存鉄道の高架化及び新駅設置について、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	・鉄道に乗り継ぎが出来るようなバス路線網への再編を行います。 ・都心直行型快速バス路線（都）	◎ ・地下鉄東西線開業に伴い、地下鉄東西線沿線に係るバス路線の再編を行いました。 ○ ・仙台駅へ向かうバス路線の一部を北山トンネル経由の運行に変更しました。

評価基準による振り返り結果の整理

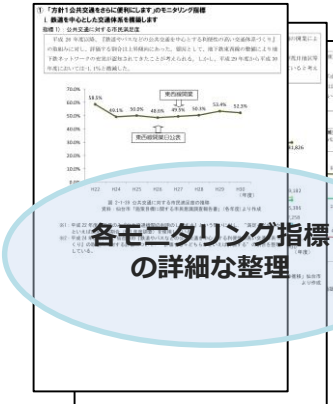
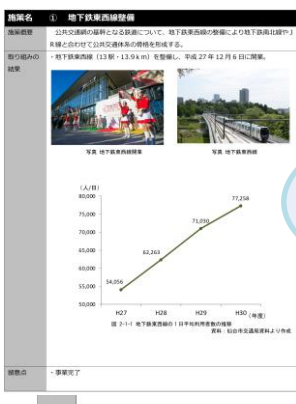
施策振り返りシートによる詳細な整理



各モニタリング指標の詳細な整理

方針	施策の方向性	指標	算出方法	評価結果	平成22年 観測値	平成30年 観測値	備考	
方針1	(1) 公共交通をさらに便利にし、鉄道を中心に公共交通を構築します	1) 公共交通に対する市民満足度	市民満足度	58.5%		52.3%	H22がやや高く、H24以降は横ばいで推移	
		2) J R・地下鉄利用者数	J R利用者数	323,077人/日		481,826人/日	全体の増加	
		3) 路線バス利用者数	路線バス利用者数	163,223人/日		146,251人/日	東西線開業前後で大きく減少、その後、空域交通は横ばい	
		4) 新幹線乗車数	新幹線乗車数	20,439人/日		27,771人/日	H22に9%達成、残り2箇所	
		5) 駅前広場整備進捗	駅前広場整備進捗	70.1%		91.3%	H22に9%達成、残り2箇所	
		6) 都市計画道路整備進捗	都市計画道路整備進捗	68.6%		85.1%	H25まで大きく増加し、80%達成、その後は横ばい	
		(2) 利用しやすい交通手段を提供します	7) I C乗車券普及率	I C乗車券普及率	86.9%		89.6%	H22に大きく普及拡大し、以後は安定的に推移
			8) 100円バス利用者数	100円バス利用者数	1,808,854人/年		1,789,107人/年	
			9) 乗客アクセス件数	乗客アクセス件数	30,265件/年		7,574件/年	H27からH28で激減し、その後は横ばいで推移
			10) バリアフリー進捗	バリアフリー進捗	73%		94%	J R駅舎は、H30で90%達成
			11) 主要幹線地域の自転車シェアリング	主要幹線地域の自転車シェアリング	100%		100%	達成
			12) 二酸化炭素排出量	二酸化炭素排出量	2,758		1,883	H21より増加
			13) 主要幹線地域の自転車シェアリング	主要幹線地域の自転車シェアリング	8.0%		8.747,371台/年	H21まで増加していたが、H22で減少
			14) 多様な交通手段の連携	多様な交通手段の連携	44台		70台	H24からH27で大きく増加し、その後は横ばいで推移
			15) バスレーン設置延長	バスレーン設置延長	10,610m		9,630m	専用レーンは、ほぼ横ばい、優先レーンは、H24まで大きく増加し、その後横ばい
方針2	(4) 都心の交通環境をもっと快適にします		17) 都心の歩行者通行量	歩行者通行量	平日: 34,865人 休日: 43,846人		平日: 37,748人 休日: 46,454人	H27を休日が一時的に増加したが、横ばいで推移
		18) 都心駅前自動車交通量	都心駅前自動車交通量	978,071台/12h		907,496台/12h	都心駅前拠点の合計交通量減少傾向	
		19) 道路空間の再構築延長	道路空間の再構築延長	L=770m(青葉通)		L=1,000m(青葉通)	再構築を順次的に行い、青葉通の再構築が完了	
		20) 青葉通の自動車交通量	青葉通の自動車交通量	192,780台/12h		173,504台/12h	交差点交通量調査結果の合計交通量減少傾向	
		21) 自転車事故の削減	自転車事故の削減	事故件数: 1,083件/年		事故件数: 640件/年	H22と比較して減少傾向	
		22) 都心自転車道の自転車交通量	都心自転車道の自転車交通量	148,894台/12h		61,399台/12h	消費地点の合計交通量減少傾向	
		23) バリアフリー進捗	バリアフリー進捗	10.3%		39.8%		
方針3	(6) 市民活動の取組みを拡大し、市民参加を促進します	24) 生活交通の運営団体数	生活交通の運営団体数	2		4	増加	
		25) 道路入/入居率、通行口	道路入/入居率、通行口	592.2km		551.2km	営業キロは、市バスがH26まで増加傾向、その後減少傾向	
		26) 生活交通の利用者数	生活交通の利用者数	8,376人/年		5,623人/年	増加傾向	

モニタリング指標の概要





# 1 「せんだい都市交通プラン」の事後評価

## 振り返りからの交通課題の整理

実施施策の振り返りから、現・交通プランの交通課題を整理しました。

### ■都市交通プランの実施策概況

(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（北四番丁大衛線、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 200 円均一運賃」などを実施しています。	○
⑧ IC 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。	○

#### (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）の道路空間再構成の実施や、駐車場附置義務条例の改正を予定。	○

#### (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	都心地区にて、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。	○

#### (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、「みんなでつくる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、蕨沢地区など）	○
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。	○

### ■都市交通プランからの課題

→

- ・地下鉄東西線の開業によりバス利用者が減少しているバスの利用及び運転効率の向上
- ・未整備となっている駅前広場の整備
- ・社会情勢や整備状況を考慮した都市計画道路の整備

→

- ・鉄道とバスの円滑な乗り継ぎによる利便性の向上
- ・公共交通利用を定着させるための利用しやすい運賃施策
- ・整備費用に配慮した IC カードのサービス拡充
- ・各管理者間のシームレスな案内表示
- ・バリアフリー化未実施駅の整備

→

- ・自転車ネットワーク等の整備推進や駐輪場の改修及び更新
- ・既存のパーク&ライド駐車場と民間の駐車場の利活用
- ・公共交通利用促進イベントやせんだいスマートの継続的な実施

→

- ・仙台駅東口駅前広場の継続的な整備
- ・高速バスの乗り換え利便性の向上
- ・道路空間再構成の検討及び実施
- ・駐車場附置義務条例に基づく路外荷捌き施設等の確保

→

- ・コミュニティサイクルの新規ポートの設置
- ・効率的及び効果的な歩行空間のバリアフリー化

→

- ・路線バスの関係者間（地域、交通事業者、行政）における課題意識の共有
- ・地域交通の継続的運行に向けた制度設計の検討
- ・継続的な交通安全対策

# 1 「せんだい都市交通プラン」の事後評価

## モニタリング結果からの交通課題の整理

現・交通プランで設定されているモニタリング指標の整理結果から、交通課題を整理しました。(1)～(3)

### ■都市交通プランのモニタリング結果

#### (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)	・ H24 以降横ばいで、市民満足度は向上していません。
2) JR・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	・ 新幹線仙台駅乗車数は、大きく増加しています。
5) 駅前広整備進捗	70.1 %	91.3 %	・ 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 %	・ 順調に整備進捗しています。東西線関係路線の整備は完了しました。

### ■都市交通プランのモニタリング結果からの課題

- ・ 公共交通の市民満足度は、継続してモニタリング  
(公共交通全体の評価であるため)
- ・ 鉄道を中心とした交通への転換促進
- ・ 増加する来訪者の利便性向上
- ・ 駅前広場、都市計画道路の整備継続

#### (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) IC乗車券普及率	地下鉄	86.9 %	・ ほぼ全体に普及しました。	
	市バス	87.0 % (H28)		89.5 % (H30)
8) 100円バス区利用者数	1,808,854 人/年	1,786,107 人/年	・ 利用者数は横ばいで、新たな利用者は増えていません。	
9) 情報アクセス件数	30,285 件/日	7,574 件/日	・ H28 にシステムを更新してから、アクセス件数が激減しました。	
10) バリアフリー進捗 (駅舎・車両)	JR	駅舎：73 %	駅舎：91 %	・ バリアフリー未実施の駅舎は、福田町駅と国見駅です。 ・ 地下鉄駅舎はすべてバリアフリー対応となっています。 ・ バリアフリーバスの導入台数は着実に増加しています。 ※バス：ノンステップバス
		駅舎：100 %		
	南北線	-	駅舎：100 %	
		バス※	110 車両	

- ・ IC乗車券は普及したので、次は活用促進
- ・ バス利用や情報提供について、改善や新たな施策など利用しやすい交通サービスへ工夫
- ・ 未実施のバリアフリー対応の整備

#### (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)	・ 市全体で減少しています。
12) 自転車走行空間延長	0.7 km	2.8 km	・ 整備進捗しています。
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、微増しています。
14) P&R状況	441 台	702 台	・ P&R駐車場の整備により H27 に増加しましたが、その後は減少しています。
15) バスレーン設置延長	専用	10,610 m (H24)	・ 専用から優先に転換し、専用の進捗もないため、減少しています。 ・ H24 に優先の整備が一気に進んだ後は、ほぼ進捗していません。
	優先	20,952 m (H24)	
16) カーフリーデー参加者数	3,000 人	2,000 人	・ 参加者数は大きく減少しています。

- ・ 二酸化炭素排出量は、国の削減目標を継続
- ・ 駐輪需要への対応など、自転車利用促進
- ・ バスレーンの整備など、バスの利便性向上
- ・ 公共交通利用の意識を高める取り組みの継続

# 1 「せんだい都市交通プラン」の事後評価

## モニタリング結果からの交通課題の整理

現・交通プランで設定されているモニタリング指標の整理結果から、交通課題を整理しました。(4)～(6)

### ■都市交通プランのモニタリング結果

#### (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	・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)	・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)	・予定していた区間の整備は完了しました。
20) 青葉通りの自動車交通量		192,780 台/12h (H20)	173,504 台/12h (H29)	・減少傾向にあります。

### ■都市交通プランのモニタリング結果からの課題

- ・歩行者通行量増加を一助とする都心活性化対策
- ・自動車交通量減少の要因分析と対応

#### (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	・減少しています
	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)	・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)	・整備進捗しています。

- ・事故削減の継続した取り組み
- ・自転車交通量減少の要因分析と対応
- ・未実施のバリアフリー対応の整備

#### (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	・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	・宮城交通、市バスについて、営業キロに大きな差はありません。 計画期間内で大きな変化もありません。 ・実車走行台キロは市バスと宮城交通で約 2 倍の差がありますが、いずれも減少しています。	
	営業キロ・走行キロ	実車	【市バス】 23,680 km/日		【市バス】 17,904 km/日
		走行台キロ	584.2 km 39,188 km/日		568.3 km 36,890 km/日
	26) 生活交通の利用者数	坪沼地区	8,376 人/年		5,623 人/年
青山地区		4,024 人/年	-		

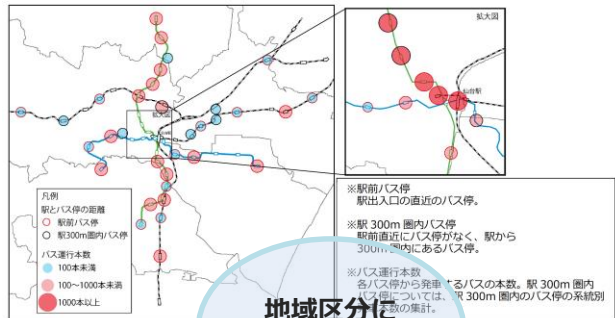
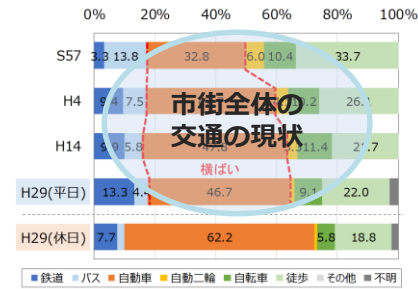
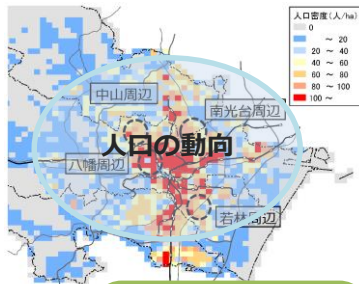
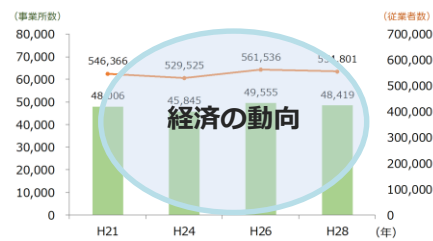
- ・生活交通確保に向けた改善と対応
- ・路線バスの運行改善

# 2 仙台市の交通政策に関する課題の整理

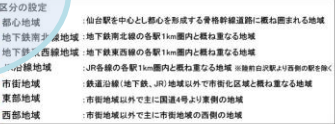
## 交通政策に関する課題整理

新・交通プランの交通政策の基本的な考え方や施策の方向性などの検討で役立てるために、第5回仙台都市圏パーソントリップ調査及び補完調査の結果等各種データを用いて、本市における交通実態を分析し、本市の交通政策に関する課題を整理しました。

### 交通の現状



### 地域区分による分析



### 現状からの課題

現状からの課題	現状を踏まえた交通の課題
<p>▶人口の動向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・将来の人口は2020年頃にピークを迎え、その後ゆるやかに減少し、2045年ごろまで100万人を維持する見込みですが、高齢化は着実に進むものと想定されます。</li> <li>・地下鉄沿線等で人口が増加している一方で東部・西部地域で減少している等、人口の増減、密度、分布などに地域差や年齢層など個人の属性ごとの違いがあります。</li> <li>・車を持たない若者の増加や高齢者の自動車利用の増加など、ライフスタイルの変化が現れています。</li> </ul>	<p>・地域特性及び世代毎のライフスタイルの変化を踏まえた施策展開</p>
<p>▶経済の動向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員人口は、都心地域や泉中央、長町などで多くなります。また、都心での増加のほか、商業施設等の立地に伴う都心以外での増加も見られます。</li> </ul>	<p>・活発な都市活動を支える施策展開</p>
<p>▶市街全体の交通の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地下鉄東西線整備やそれに伴うバス路線網の再編などにより、本市が目指す公共交通を中心とした交通体系が構築されてきています。</li> <li>・今回のPT調査で、初めて自動車の分担率が横ばいになり、鉄道の割合が増加しています。</li> <li>・都市計画道路は、道路網の見直し(H22)を実施し、その後着実に整備を行っています。用地取得状況や厳しい財政制約による事業の長期化が懸念されています。</li> </ul>	<p>・持続可能な都市の形成のための公共交通の維持、利用促進</p> <p>・公共交通を中心とした都市構造の形成に資する都市計画道路の整備</p>
<p>▶都心地域の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都心への集中トリップが減少し、郊外への集中トリップが増加する傾向が見られます。</li> <li>・都心内の自動車交通量は減少傾向にあり、都心の道路空間に求められる機能が変化していくものと見込まれます。</li> <li>・来訪者の都心内での立ち寄り箇所数は2箇所未満となり、回遊性が低くなっています。</li> <li>・歩行空間や自転車走行環境は、バリアフリー化など整備が進んでいますが、未整備区画が点在しています。</li> <li>・都心における駐車施設の整備が進んでおり、駐車場の利用実態はピーク時でも都心全体では空きが生じています。</li> </ul>	<p>・都心アクセスの利便性向上</p> <p>・道路空間活用等による都心域内の回遊性向上</p> <p>・歩行空間のバリアフリー化や自転車走行環境整備、駐車施設の適切な確保等継続的な交通環境の改善</p>
<p>▶地下鉄沿線地域の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平日の分担率は、徒歩や鉄道の割合が高く、自動車が低くなっています。一方、休日においては、平日に比べ鉄道やバスの分担率が低く、自動車利用の割合が高くなっています。</li> <li>・地下鉄沿線での人口増加などが影響し、駅アクセス交通手段は徒歩利用が増加する傾向が見られます。</li> </ul>	<p>・鉄道にバスが結節する交通体系の更なる充実と利用促進</p>
<p>▶JR沿線地域の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平日の分担率は鉄道と自動車の割合が上昇しています。また、休日は自動車の分担率の割合が高く、鉄道やバス、徒歩などの割合が低くなっています。</li> <li>・JR各駅に接続するバスの運行本数は地下鉄に比べ少なくなっています。また、バリアフリー化が未実施の駅もあります。</li> </ul>	<p>・JR各駅へのアクセス性の充実と利用促進</p>
<p>▶市街地域の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平日の分担率は鉄道沿線地域に比べ自動車利用の割合が高くなっています。</li> <li>・一方で、北西部などでバス利用の割合が高く、路線バスが重要な移動手段を担っている状況がうかがえます。ただし、市街地域の中でもバス利用の割合が低い地域もあります。</li> </ul>	<p>・持続可能な路線バスの実現</p> <p>・公共交通の需要が低い地域における移動手段の確保</p>
<p>▶東部地域・西部地域の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動需要は広範囲で低密・低頻度で分布しているが、国道48号沿い等目的地が集中しているエリアも存在。また、移動手段は自動車への依存が大きい。</li> </ul>	<p>・地域交通も含め生活を支える移動手段の確保</p>
<p>▶その他交通に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・仙台駅を中心とした広域的な交通網が形成され、東北の玄関口となっています。</li> <li>・大型第二種運転免許の保有者数が減少しており、バス運転手の担い手不足や運転手の高齢化が進んでいます。</li> <li>・交通に関連する分野の指標である二酸化炭素排出量の微増や健康指標の悪化などがあります。</li> <li>・沿岸部の復興道路など東日本大震災の復興事業が概完了する時期を迎え、今後はこの経験を活かしていくことが求められます。</li> <li>・観光型MaS、自動運転、低コストEVバスの社会実験等に取り組んでいます。</li> </ul>	<p>・東北の玄関口にふさわしい交通結節機能の強化</p> <p>・バス運転手不足への対応</p> <p>・災害に強い交通環境の形成</p> <p>・新技術等導入による交通課題の解決</p>

# 2 仙台市の交通政策に関する課題の整理

## 現状と課題のまとめ

現・交通プランの事後評価や交通の現状分析から得た課題を踏まえ、新・交通プランの策定に向けた、新たな交通に関する課題を整理しました。

都市交通プランからの課題	モニタリング結果からの課題	交通の現状からの課題	本市における現状と課題
<p><b>(1) 鉄道を中心とした交通体系を構築します</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地下鉄東西線の開業によりバス利用者が減少しているバスの利用及び運転効率の向上</li> <li>未整備となっている駅前広場の整備</li> <li>社会情勢や整備状況を考慮した都市計画道路の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の市民満足度は公共交通全体の評価であるため、継続してモニタリングする必要</li> <li>鉄道を中心とした交通への転換促進</li> <li>増加する来訪者の利便性向上</li> <li>駅前広場、都市計画道路の整備継続</li> </ul>	<p>▶人口の動向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域特性及び世代毎のライフスタイルの変化を踏まえた施策展開</li> </ul> <p>▶経済の動向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>活発な都市活動を支える施策展開</li> </ul> <p>▶市域全体の交通の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>持続可能な都市の形成のための公共交通の維持、利用促進</li> <li>公共交通を中心とした都市構造の形成に資する都市計画道路の整備</li> </ul> <p>▶都心地域の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都心アクセスの利便性向上</li> <li>道路空間活用等による都心地域内の回遊性向上</li> <li>歩行空間のバリアフリー化や自転車走行環境整備、駐車施設の適切な確保等継続的な交通環境の改善</li> </ul> <p>▶地下鉄沿線地域の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道にバスが結節する交通体系の更なる充実と利用促進</li> </ul> <p>▶JR沿線地域の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR各駅へのアクセス性の充実と利用促進</li> </ul> <p>▶市街地域の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>持続可能な路線バスの実現</li> <li>公共交通の需要が低い地域における移動手段の確保</li> </ul> <p>▶東部地域・西部地域の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域交通も含め生活を支える移動手段の確保</li> </ul> <p>▶その他交通に関する現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東北の玄関口にふさわしい交通結節機能の強化</li> <li>バス運転手不足への対応</li> <li>災害に強い交通環境の形成</li> <li>新技術等の導入による交通課題の解決</li> </ul>	<p>◆全体に関して</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域特性及びライフスタイルの変化を踏まえた施策展開</li> <li>バス運転手不足への対応</li> <li>活発な都市活動を支える施策展開</li> <li>新技術等の導入による交通課題の解決</li> </ul> <p>◆整備推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を中心とした都市構造の形成</li> <li>継続的な交通環境の改善</li> <li>災害に強い交通環境の形成</li> <li>バリアフリー化</li> <li>道路空間活用</li> <li>持続可能な路線バスの実現</li> <li>生活を支える移動手段の確保</li> <li>自転車走行環境整備</li> <li>駐車施設の適切な確保</li> </ul> <p>◆促進・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の維持、利用促進</li> <li>都心アクセスの利便性向上</li> <li>都心地域内の回遊性向上</li> <li>鉄道とバスの更なる充実と利用促進</li> <li>JRへのアクセス性の充実と利用促進</li> <li>交通結節機能の強化</li> </ul>
<p><b>(2) 利用しやすい交通サービスを提供します</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道とバスの円滑な乗り継ぎによる利便性の向上</li> <li>公共交通利用を定着させるための利用しやすい運賃施策</li> <li>整備費用に配慮したICカードのサービス拡充</li> <li>各管理者間のシームレスな案内表示</li> <li>バリアフリー化未実施駅の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>IC乗車券は普及したので、次は活用促進</li> <li>バス利用や情報提供について、改善や新たな施策など利用しやすい交通サービスへ工夫</li> <li>未実施のバリアフリー対応の整備</li> </ul>		
<p><b>(3) 環境にやさしい交通手段への転換をすすめます</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車ネットワーク等の整備推進や駐輪場の改修及び更新</li> <li>既存のパーク＆ライド駐車場と民間の駐車場の利活用</li> <li>公共交通利用促進イベントやせんだいスマートの継続的な実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>二酸化炭素排出量は、国の削減目標を継続</li> <li>駐輪需要への対応など、自転車利用促進</li> <li>バスレーンの整備など、バスの利便性向上</li> <li>公共交通利用の意識を高める取り組みの継続</li> </ul>		
<p><b>(4) 都心の交通環境を改善します</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>仙台駅東口駅前広場の継続的な整備</li> <li>高速バスの乗り換え利便性の向上</li> <li>道路空間再構成の検討及び実施</li> <li>駐車場附置義務条例に基づく路外荷捌き施設等の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者通行量増加を一助とする都心活性化対策</li> <li>自動車交通量減少の要因分析と対応</li> </ul>		
<p><b>(5) 安心して移動できる交通環境を整備します</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティサイクルの新規ポートの設置</li> <li>効率的及び効果的な歩行空間のバリアフリー化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事故削減の継続した取り組み</li> <li>自転車交通量減少の要因分析と対応</li> <li>未実施のバリアフリー対応の整備</li> </ul>		
<p><b>(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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスの関係者間（地域、交通事業者、行政）における課題意識の共有</li> <li>地域交通の継続的運行に向けた制度設計の検討</li> <li>継続的な交通安全対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通確保に向けた改善と対応</li> <li>路線バスの運行改善</li> </ul>		

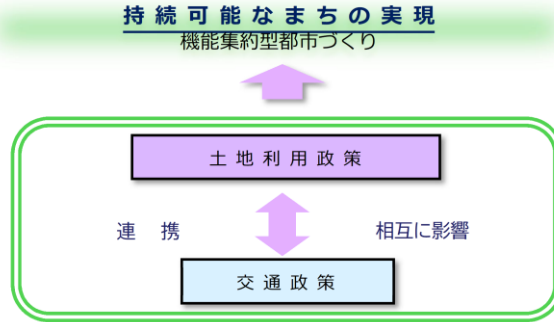
# 3 【①交通政策の基本的な考え方】に係る検討

## 交通政策の基本的な考え方の検討

本市における交通課題や協議会での意見などを考慮し、新・交通プランの交通政策に係る基本的な考え方を整理しました。

## 新・プランの将来目標

本市はこれまで機能集約型の市街地形成に取り組んできました。今後も、人口や市街地の動向を踏まえ、引き続き持続可能なまちの実現に向け、土地利用政策と連携しながら、集約型都市づくりを推進する交通体系の形成に取り組む必要があるため下記の将来目標を設定しました。



## ●交通の将来目標

100万都市の活力ある都市活動を支え・新たに生み出す、  
質の高い公共交通を中心とした交通体系の充実

人口減少が進む時代であっても、本市が国内外から人を惹きつけ、人と人が街で交流する、人が中心の活力ある街であり続けることができるよう、活力ある都市活動を交通が支え・新たに生み出すよう取り組みます。

人々が街なかに来て活発に交流することと、社会や地域における人々の結びつきや信頼関係、さらには多様な価値観への寛容性との間には、相互に影響を及ぼし合いながら、治安や防災、経済、教育、健康など、様々な側面に良い影響を及ぼし、社会の効率性を高めていくという関係があるものと考えられます。こうした相互の関係を活かして、持続可能なまちの実現に向けて交通政策を推進します。

## 交通政策の基本方針(案)

将来目標の達成に向けて、交通政策の基本方針として、右記の3つを設定しました。

各方針に基づく交通施策の実施、質の高い公共交通を中心とした交通体系の交通を構築することで、将来目標の達成を目指します。

### 方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

これまでの取り組んできた鉄道にバスが結節する交通体系の構築を継続して取り組むとともに、鉄道沿線から外れるなど路線バスが重要な移動手段となっている地域での利便性向上や鉄道及び路線バスを補完する地域交通による移動手段の適切な確保といった交通体系の充実を図ることで、地域特性や世代毎のライフスタイルを踏まえた市民の日常生活を支える移動手段を確保し、過度に自家用車に依存しない質の高い公共交通を中心とした交通体系を目指します。

### 方針2 賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築

都市活力の中心的な舞台となる都心については、今後も100万都市の賑わいと交流の中心であり続けることができるよう、都心へのアクセス性の向上と回遊性の向上に向けて、歩行者が中心のプラス一步の回遊を新たに生み出す都心の交通環境の再構築に取り組みます。

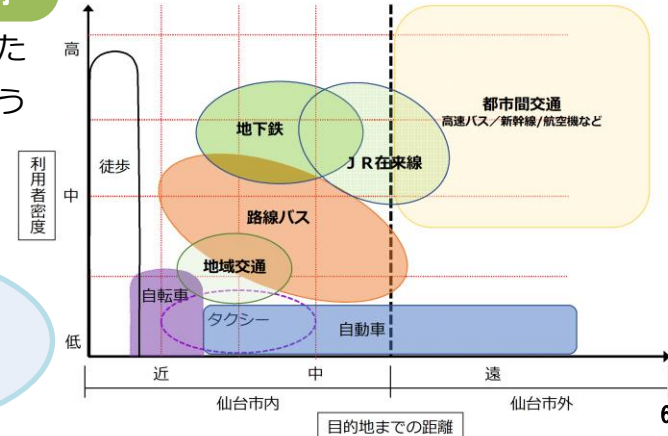
### 方針3 多様な都市活動を支える交通政策の推進

都市の活力は経済・観光・福祉など多様な都市活動が組み合わさって生み出されており、交通政策はそれら都市活動と密接に関係し影響を与え合っていることから、活力ある都市であり続けるために多様な都市活動の促進に向け、各種交通政策を着実に推進します。

## 各交通手段の担う役割

将来目標を達成するために、各交通手段が担う役割を整理しました。

過渡な自動車依存からの脱却



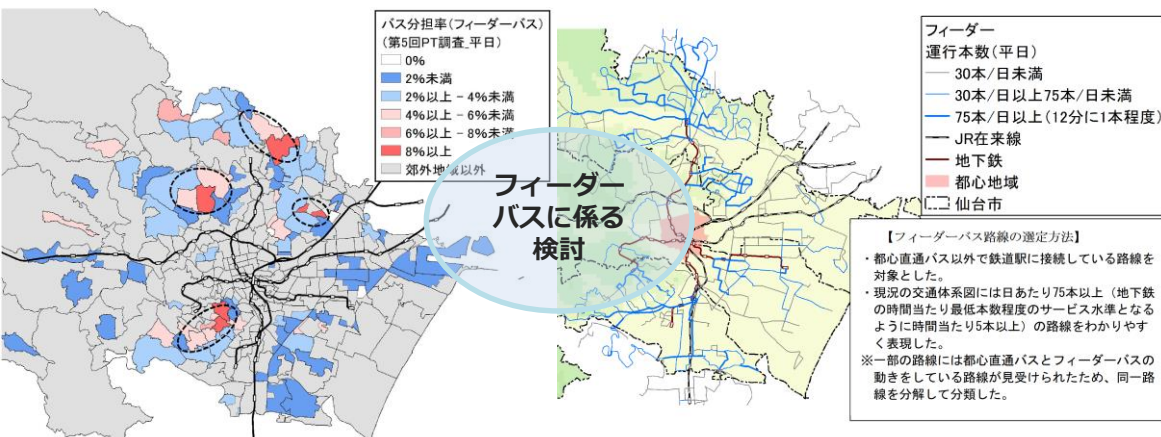
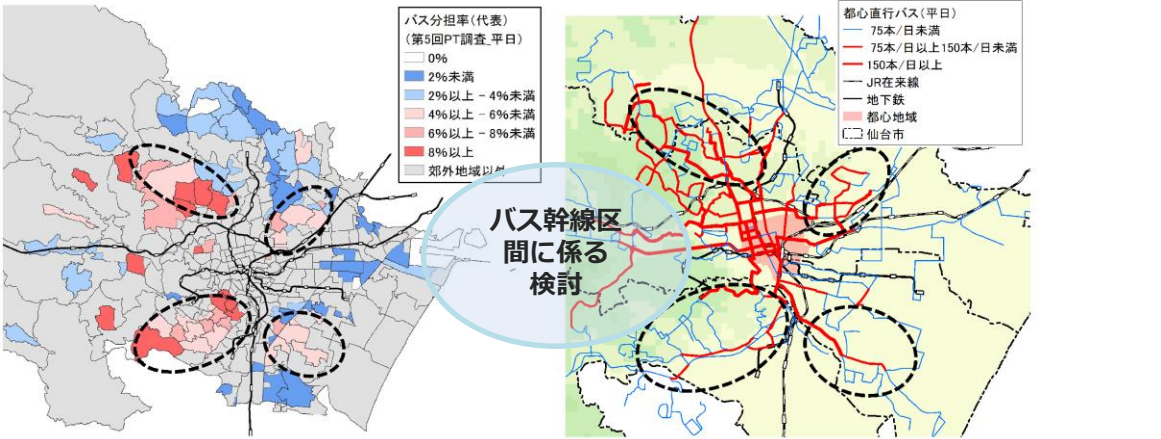
# 3 【②将来の交通体系】に係る検討

## 将来交通体系の検討

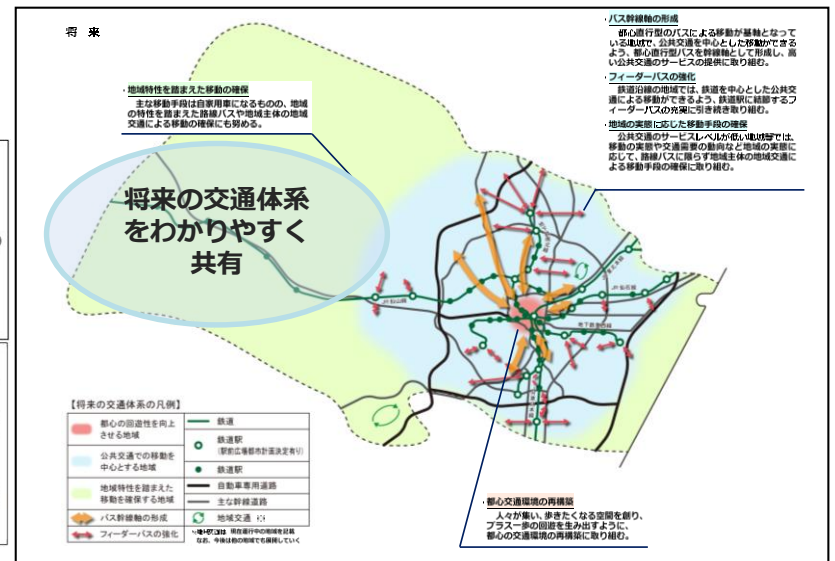
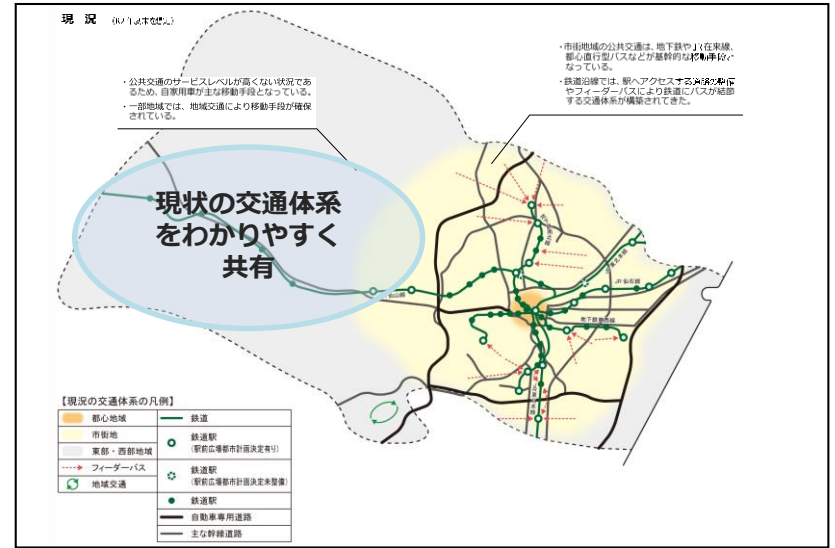
主に現状の路線バスの利用状況・運行状況を考慮し、本市における将来の交通体系のイメージ図を作成しました。

## 路線バスの利用状況・運行状況

本市では、鉄道駅から離れた地域では路線バスの利用や路線バスの運行本数が多い地域があります。持続可能な路線バスの実現に向け、バス幹線区間やフィーダーバス強化区間を選定するための、基礎的な分析を行いました。



## 体系図の作成



# 3 【③施策の方向性】に係る検討

## 実施施策の検討

交通政策の基本的な考え方に基づき、本市で実施する交通施策の具体例を整理しました。（整理した具体例は今後、第4回協議会での議論を受けて、修正の検討が必要になります。）

## 施策の方向性

交通政策の基本的な考え方に沿って、具体的な実施施策を整理するために方針1～3に基づき、実施する施策の方向性（案）を整理しました。

### 方針1 質の高い公共交通を中心とした都市交通の充実

#### 方針1-1 公共交通のさらなる利用しやすいさの向上

誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通を目指します。

- (1) 持続可能な路線バスネットワークの構築
- (2) 鉄道を基軸とする交通ネットワークの充実
- (3) 誰もがわかりやすく利用しやすい公共交通の実現

#### 方針1-2 みんなで育てる地域交通の確保

市民・利用者、交通事業者、行政の三者協働で地域の移動手段の確保に取り組みます。

- (1) 地域特性に応じた移動手段の確保
- (2) 地域交通と公共交通をつなぐ交通環境づくり

#### 方針1-3 モビリティ・マネジメントによる「かしこい移動」の実現

TPO（時・場所・状況）に応じた交通行動を推進します。

- (1) せんだいスマートの継続的な実施による公共交通の利用促進
- (2) 更なる環境負荷低減に向けた公共交通の利用促進
- (3) 市民協働による公共交通の利用促進

### 方針2 賑わい創出に向けた都心交通環境の再構築

#### 方針2-1 都心の回遊しやすいさの向上に向けた交通環境の再構築

都心内の回遊を促すように交通環境を再構築します。

- (1) 都心内の回遊を促す交通環境づくり
- (2) 都心の賑わい・回遊性向上に向けたまちづくりの推進
- (3) 多様な交通が安全・安心して共存するための交通環境づくり

#### 方針2-2 都心へのアクセシビリティの向上

公共交通を中心に都心へのアクセシビリティを向上させます。

- (1) 公共交通による都心アクセスの推進
- (2) 都心の多様な活動を支える道路ネットワークの形成

### 方針3 多様な都市活動を支える交通政策の推進

#### 方針3-1 安全・安心な交通環境の形成

いつでも、どこでも安全・安心な交通環境づくりを行います。

- (1) 道路利用者の安全・安心の確保
- (2) バリアフリーの推進
- (3) 自転車を安全・安心に利用できる環境づくり
- (4) 仙台駅などターミナル駅における帰宅困難者対策

#### 方針3-2 活発な都市経済を支える交通環境の形成

円滑な物流など経済活動を良好にする交通環境づくりを行います。

- (1) 幹線的な道路網の形成推進

#### 方針3-3 広域連携・交流を支える交通環境の形成

東北の玄関口として、広域交通や来訪者の受け皿となる交通環境づくりを行います。

- (1) 広域的な交通ネットワークの検討
- (2) 来訪者の二次・三次交通の充実
- (3) 広域からアクセスする自家車の受け皿づくり

#### 方針3-4 新技術等を活用した交通システムの促進

自動運転やMaaSといった新技術の導入・活用に取り組みます。

- (1) 新技術の活用の促進
- (2) 新しい交通のあり方の活用

## 具体例の整理

基本方針及び施策の方向性を考慮し、各方針が実現するための具体的な施策例を図や写真と合わせて整理しました。

図 4-2-3 市域の公共交通ネットワークの再構築  
図 4-2-4 都心部の公共交通ネットワークの再構築  
図 4-2-5 都心部の公共交通ネットワークの再構築  
図 4-2-6 都心部の公共交通ネットワークの再構築

図 4-2-7 都心部の公共交通ネットワークの再構築  
図 4-2-8 都心部の公共交通ネットワークの再構築  
図 4-2-9 都心部の公共交通ネットワークの再構築  
図 4-2-10 都心部の公共交通ネットワークの再構築



