

第3章 望ましい都市・交通の実現に向けた政策

3.1 政策の方針

3つの目標の達成に向け、交通軸を中心とした「多核連携集約型都市構造」を形成していくための政策として、「将来の望ましい都市構造の形成に関する政策」及び「ライフステージ別の移動ニーズに関する政策」の2つの面から取り組んでいく。

「第2章 都市・交通政策の目標と達成に向けた基本的な考え方」で示した都市・交通政策の目標の実現に向けては、交通軸を中心とした「多核連携集約型都市構造」の形成を基本的な考え方とすることを示した。このことに対応して「将来の望ましい都市構造の形成に関する政策」に取り組んでいく。

一方で、少子高齢化、女性や高齢者の就業率の上昇、単身世帯の増加、子育て世帯の減少など、近年の社会情勢において住民の生活は変化し多様化している。人々の行動においても、若者の一人あたりトリップ数が減少し、高齢者では増加する傾向にある。また、「1.5 個人属性・世帯属性別の状況」で示したライフステージに起因する課題は、都市構造上の各地域に共通してみられる。そこで、若者、子育て世帯、高齢者といった持続的な都市圏形成に向けて重要な役割を担う人々に着目して、ライフステージ別の移動ニーズに関する政策として、「ライフステージに応じた持続的な暮らしやすさの向上」に取り組んでいく。

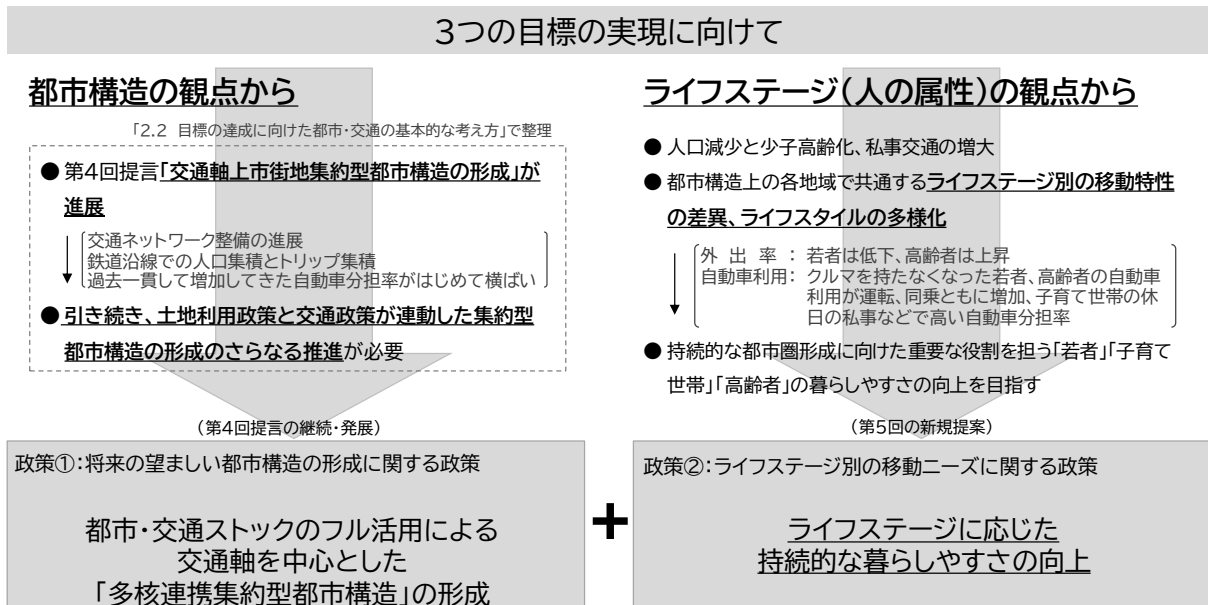


図 3-1 2つの観点からの政策提案

3.2 将来の望ましい都市構造の形成に関する政策

将来の望ましい都市構造の形成に関する政策

都市・交通ストックのフル活用による 交通軸を中心とした「多核連携集約型都市構造」の形成

本政策は、3つの目標の達成に向け、交通軸を中心とした「多核連携集約型都市構造」を実現していくため、「2.3 仙台都市圏が目指す都市構造の構成要素」で検討した都市構造の構成要素である地域に応じた政策を示す。それぞれの地域に応じた政策は、地域が都市構造の中で適切に機能するよう土地利用・地域政策と交通政策を連動させ取り組んでいく。

人口減少が見込まれる中で交通軸を中心とした「多核連携集約型都市構造」を形成していくにあたっては、新たな社会資本の整備だけにとどまらず、これまでに整備された都市・交通ストックをフル活用しながら取り組むことが重要である。例えば、これまで通勤や通学交通への対応を主眼に形成されてきた交通体系を増加する高齢者の私事交通や休日の活動にも活用すること、比較的利用者が多く沿線に生活サービス機能が集積するバス路線を利便性の高い交通軸となるよう利便性向上を図っていくこと、都市基盤が高度に整備された仙台都心などでは青空駐車場などの低未利用地を利活用することなどである。また、仙台都市圏には単身の学生が多く居住することや、東北観光のゲートウェイとして仙台駅や仙台空港を訪れる人々が多いなどの仙台都市圏の特徴に着目し、既存の交通インフラを活用した公共交通利用促進を図ることなどが重要となる。

「都市・交通ストックのフル活用による 交通軸を中心とした『多核連携集約型都市構造』の形成」

構成

(1) 都市圏全体に関する政策

(地域別の政策)

- (2) 仙台都心に関する政策
- (3) 都市拠点に関する政策
- (4) 地域中心に関する政策
- (5) 産業等の拠点(産業、学術・研究、観光、防災)に関する政策
- (6) 鉄道沿線市街地に関する政策
- (7) 近郊市街地に関する政策
- (8) 中山間地等に関する政策

※将来都市構造に位置付けた交通ネットワーク(基幹交通軸、広域交通ネットワーク)に関する政策は、主に本頁の「都市圏全体」の政策として記載

(1) 都市圏全体に関する政策

【目指す都市構造の姿、生活のイメージ】

鉄道や道路による基幹交通軸に都市機能の集積する地域を集約し、都市圏住民が生活に必要な諸機能を過度に自動車に頼らず享受できるとともに、産業、学術・研究、観光及び東日本大震災等の経験を踏まえた防災の活動が円滑に行える「多核連携集約型都市構造」

仙台都心や都市拠点を中心としたコンパクト・クラス・ネットワーク

都市機能が集積し都市圏の様々な活動を支える仙台都心や都市拠点、地域中心間相互を鉄道等の基幹交通軸で結ぶことで、都市圏居住者が様々な都市機能を円滑に利用できるとともに、徒歩や公共交通、自転車を中心とした移動により健康的で地球環境にもよい生活を送ることができる。また、災害等による交通障害時にも、徒歩や自転車で日常的な生活サービス施設を利用し暮らしを維持できる。

鉄道沿線

鉄道駅を中心とする市街地が帯状に連坦する地域(鉄道沿線市街地)では、鉄道駅周辺に集積する生活サービス機能と、高次都市機能*を有する仙台都心や都市拠点への鉄道によるアクセスにより、利便性の高い生活を享受できる。

近郊市街地、中山間地等

仙台都市圏の郊外部に広がる良好な住宅地や自然と共生する地域(近郊市街地、中山間地等)では、仙台都心や都市拠点、地域中心などの都市機能への円滑な移動が確保され、便利でゆとりある生活を送ることができる。

産業等の様々な機能の拠点

産業や学術・研究、観光、防災の機能が集積した地域(産業等の拠点)では、広域交通ネットワークと基幹交通軸を介した国内外との円滑な人や物の移動により、各機能が活発かつ円滑に機能し、都市圏活力や災害対応機能の向上が促進される。

広域交通ネットワーク

広域交通ネットワークによる東北各県や国内外からの来訪者が、鉄道等の基幹交通軸を介して円滑に都市圏各地へ移動することができ、都市圏各地への交流人口増加に寄与する。仙台駅や仙台空港などが広域交通結節機能の役割を担うとともに、仙台都心は広域交通ネットワークと都市圏各地を結ぶ交通結節点として多くの来訪者が集まり、交流の起点となる。

復興

復興計画に基づき整備された地域においても、生活や交通の利便性が確保され、健康的な暮らしができる。

災害対応

災害発生時にも、都市圏と都市圏外や県内の地域防災拠点等は広域交通ネットワークと基幹交通軸により結節され、物資輸送や支援部隊派遣を円滑に行うことができる。

※高次都市機能:東北地方や宮城県の中核を担う行政機関、業務機能、文化、娯楽、商業等の大規模集客施設など



図 3-2 都市圏全体での政策（イメージ図）

【取り組みの方向性】

(コンパクト・プラス・ネットワーク)

都市圏住民の生活や産業の活力を支える拠点的な地域[※]への機能集積を促進し、それら地域間の相互の連携を強化する公共交通網や道路網のネットワーク化

(施策例)

拠点となる地域 地域の担うべき機能に応じた都市機能施設が集積する拠点の形成に向けた、都市機能の立地誘導など

生活・交通利便性の低い地域 生活・交通利便性の高い地域への人口、都市機能の集約に向けた、市街化区域縁辺部など生活・交通利便性の低い地区における住宅開発や大規模集客施設開発等の抑制など

基幹交通軸 拠点的な地域の結節や復興計画に基づき整備された地域を支える基幹交通軸の機能強化に向けた、鉄道の輸送力強化、基幹交通軸を担うバス路線の形成、拠点的な地域間を結ぶ路線や混雑箇所における都市計画道路整備及び交差点改良の推進など

※「拠点的な地域」は、仙台都心、都市拠点、地域中心、産業等の拠点(産業、学術・研究、観光、防災)を指す

参考：

集約的な地域の形成とそれらのネットワーク化を国においても推進している

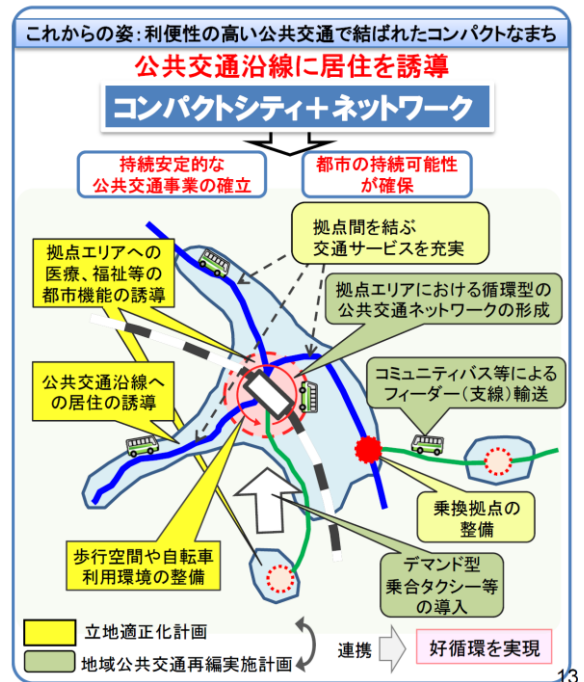


図 3-3 コンパクト・プラス・ネットワークの概念図

出典)立地適正化計画作成の手引き
(国土交通省都市局都市計画課)

(居住地選択)

住み替えのタイミングをとらえ、都市・交通ストックが充実し生活・交通利便性が高い地域への居住誘導と、生活・交通利便性の低い地域における自立可能な世帯を対象としたゆとりを活かす住環境の形成支援

(施策例)

生活・交通利便性の高い地区 生活・交通利便性の高い地区への居住誘導に向けた、空き家等の予防や活用、住宅取得支援(借入金利の引き下げなど)など

ゆとりある住環境 近郊市街地の縁辺部等、生活・交通利便性の低い地域におけるゆとりある住環境形成に向けた、空き地の市民農園等での活用や隣接居住者への取得支援など

復興まちづくり 被災地における新たな地域づくりに向けた、移転元地の活用支援など

(シームレス^{*}な移動)

都市圏内の各地域をつなぐ様々な交通手段の乗り換えにおける ICT の活用等によるシームレス化の促進

(施策例)

新技術 シームレスな移動の支援する情報提供のための、複数交通手段の一括経路検索、予約及び決済ができる MaaS 導入や経路検索サービス等での利用を想定したバスダイヤ等の公共交通データ整備など

バリアフリー バリアフリーに配慮された動線の確保に向けた、バスや鉄道車両のバリアフリー化、駅施設の段差解消やエスカレーター等の設置など

交通手段間の乗り継ぎ スムーズな乗り継ぎをしやすいするための、バスと鉄道等の複数交通手段間のダイヤ調整、わかりやすい案内表示など

※ シームレス

「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を、全体として円滑かつ利便性の高いものとする。 (H14 国土交通白書より)

参考

MaaS (Mobility as a Service) とは、“ドア・ツー・ドアの移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて1つの移動サービスを提供するものであり、ワンストップでシームレスな移動を可能”とするものである。

MaaSにより移動手段の選択に関して適切な情報が得やすくなることで、過度に自動車に依存した状態から、徒歩や公共交通を中心に移動し自動車を賢く使う生活への行動変容が促進されることが期待される。MaaSの導入が、モビリティマネジメントの一環として機能することが期待される。

本都市圏でのMaaSの展開にあたっては、移動時に対応するツールとしてだけでなく、外出機会を増やすツールや災害時の移動支援ツールとしても活用できるよう検討を進めることが必要と考えられる。

注:MaaSの定義は「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ」より作成

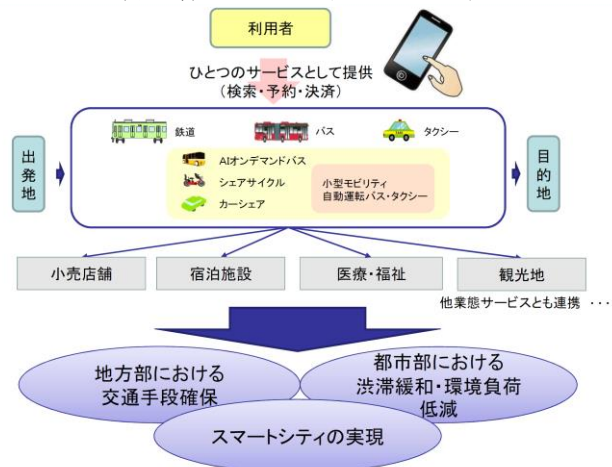


図 3-4 MaaS の概念と期待される効果のイメージ

出典) 日本版 MaaS の実現に向けて(国土交通省総合政策局公共交通政策部)

(都市圏外からのアクセス)

都市圏外から都市圏各地へ人やモノが円滑に移動できる環境の形成

(施策例)

- 情報案内**

来訪者の円滑な移動を支援する情報提供に向けた、仙台駅や仙台空港等における案内表示の多言語対応、Wi-Fi等の通信環境整備の促進、都市圏各地への二次交通案内強化など
- 乗り継ぎ施設**

乗換利便性の向上に向けた、仙台駅バス乗り場(高速バス含む)の集約化など
- 広域的な道路ネットワーク**

都市圏外からの自動車によるアクセス性向上に向けた、広域ネットワークを担う道路や広域ネットワークに接続する道路の整備推進など
- 空港アクセス**

仙台空港の二次交通機能の強化に向けた、仙台空港アクセス線の輸送力増強の検討など

(2) 仙台都心に関する政策

【対象とする地域】

- ・ 仙台駅やT字型のアーケード街及び県庁、市役所等を中心とする骨格幹線道路に囲まれる範囲



図 3-5 仙台都心の範囲

【目指すまち、生活のイメージ】

徒歩、公共交通、自転車で訪れて回遊でき、多様な都市機能やまちのにぎわいなどの都心の魅力を享受できるまち

にぎわいと 歩きやすさ

行政、医療、ビジネス等の都市機能や、都心ならではの個性のある商業、娯楽等の都市機能を利用することができ、それらの間を歩きやすく居心地よい歩行者空間や、安全な自転車走行空間、便利な公共交通などにより、回遊し、にぎわいを楽しむことができる。

都市圏各地から のアクセス性

基幹交通軸により都市拠点との間をスムーズに移動でき、鉄道利用圏域から外れる近郊市街地や仙台都心に隣接する地域との間は、徒歩、バス、自転車等で円滑に移動できる。

広域的な ゲートウェイ地区

新幹線等により国内外各地から来訪する人のゲートウェイとして、都心内の各機能にスムーズにアクセスできる。



図 3-6 仙台都心の施策例（イメージ図）

【取り組みの方向性】

（回遊性、滞在快適性）

高次都市機能の集積による多様な目的での来訪の促進と、徒歩、公共交通や自転車による都心内の各エリア間の回遊や居心地の良い歩行者空間での滞在の促進

（施策例）

都市機能

仙台都心への多様な目的での来訪を促進するための、都市圏の中核を担う高次都市機能の誘導など

都心ならではの多様で個性のある商業、娯楽等の集積する地域を形成するための、空き店舗や空き地の活用促進、建築物のリノベーション支援など

歩行者空間での回遊、滞在

歩行者が滞在し、憩うことのできる街路の形成に向けた、居心地の良い公共空間デザインの工夫、道路空間内への芝生やベンチ、パークレット^{※1}等の設置など

安全で回遊性の高い歩行環境の形成に向けた、歩行者空間のネットワーク化や歩道のバリアフリー化、歩道を横切る駐車場出入口の規制、地区内の通過交通を迂回誘導する都心縁辺部の道路ネットワークの整備推進、歩行者を優先する路線における車線数の削減と歩行者空間等の拡大など

歩きたくなる沿道景観形成に向けた、景観に配慮した建築物の新築や建替えの促進、ファサード^{※2}のリノベーションなど

公共交通による回遊

既存の公共交通網を活用した仙台都心内の回遊を促進するための、来訪者にもわかりやすい都心内バス路線の案内の工夫や都心内定額運賃のPR強化など

バスを利用しやすくするための、建築物の新築や建替えに合わせたバス待ち環境の整備促進やバス停における周辺案内強化など

自転車による回遊

仙台都心内の公共交通から離れた地域への移動や短距離の場合など場面に応じた自転車による回遊の促進に向けた、自転車走行環境の整備推進やコミュニティサイクル^{※3}設置促進、利用の多い施設周辺での駐輪場設置促進など

駐車場の最適化

建築物の新築及び建替えの促進や、都心部の自動車交通量減少を踏まえた歩行者中心の街路空間形成に向けた、駐車場附置義務の整備台数緩和、駐車場の都心縁辺部への隔地及び集約化の促進、駐車場のイベントスペースとしての活用など

※1 パークレット 路上駐車スペース等を活用し、テーブルやベンチなどを設置することで、にぎわいの創出や憩いの場形成を図る取り組み。（国土交通省HPより）

※2 ファサード 建築物の正面の外観のこと。まちの景観を構成する重要な要素となる。

※3 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。

参考：

仙台市では都心内で道路空間等を活用したにぎわい創出を検討している。



図 3-7 せんだい都心再構築プロジェクトにおけるエリアごとのイメージ

出典) せんだい都心再構築プロジェクト

(仙台都心へのアクセス)

徒歩、公共交通や自転車による仙台都心へのアクセスの促進

(施策例)

徒歩、自転車によるアクセス

仙台都心に隣接する地域から徒歩や自転車によるアクセス性を向上させるための、連続した歩行者空間、自転車走行空間の確保など

公共交通によるアクセス

仙台都心への公共交通利用促進に向けた、公共交通による来訪者を優遇する買い物割引運賃などの検討、都心外の鉄道駅周辺の駐車場に自動車を停め公共交通で都心へ来訪する際の P&R^{※1} 駐車料金や公共交通運賃の割引の検討、MaaS アプリを活用した公共交通利用者への都心内商業施設クーポン付与など

都心と各方面を結ぶ幹線的なバスの定時性を確保するための、バス優先レーン設置、PTPS^{※2} 導入、渋滞を緩和する都市計画道路整備や交差点改良の推進、信号現示変更など

高齢者などでも使いやすい快適なバス待ち環境の形成に向けた、バス停への上屋やベンチの設置、バス停での近接表示など

踏切除去

安全性の向上、徒歩やバスなどの移動性を向上するための踏切除去など

※1 P&R:

パークアンドライドの略。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を指す。

※2 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。

参考：

仙台市ではバス専用レーンやバス優先レーンを設置し、バスの定時性確保を図っている。



図 3-8 仙台市内の専用レーンの様子

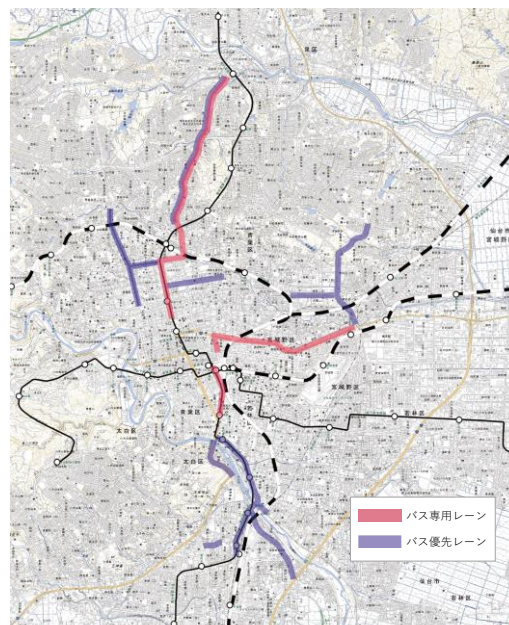


図 3-9 仙台市のバス優先レーン及び専用レーンの位置図

参考：

MaaS では、経路検索、予約、決済といった移動に関する機能に加え、目的地周辺の商業施設情報の提供や割引クーポンの発行などが可能である。こういった機能を、外出率が低下する傾向にある若者の外出促進や、まちなかへの来訪促進へ向けて活用することが期待されている。

(都市圏外からのアクセス)

充実した情報案内や乗り継ぎ利便性の向上など、多様な交通手段の結節機能を強化することにより、都市圏外からの来訪者が仙台都心を介して都市圏各地へ円滑に移動できる環境の形成

(施策例)

情報案内

来訪者の円滑な移動を支援する情報提供に向けた、仙台駅における都市圏各地への二次交通案内強化、案内表示の多言語対応、Wi-Fi 等の通信環境整備の促進など

乗り継ぎ施設

乗換利便性の向上に向けた、仙台駅バス乗り場(高速バス含む)の集約化など

(3) 都市拠点に関する政策

【対象とする地域】

- ・ 泉中央、長町、塩竈、名取、多賀城、岩沼、富谷、成田、利府、大和の鉄道駅等の交通結節点(計画上のものを含む)を中心とする市街地の範囲

【目指すまち、生活のイメージ】

都市拠点や近郊市街地の居住者の生活に必要な都市機能が集積し、仙台都心や他の都市拠点等へ円滑に移動する交通結節機能を備えた身近な生活・交通拠点

地域の生活・交通拠点

一定の行政サービス、商業、医療等様々な都市機能が集積し、基幹交通軸やその他公共交通の結節により、都市拠点や近郊市街地居住者の生活・交通拠点として機能する。

地区内の回遊性

安全で回遊性の高い歩行者空間及び自転車利用環境により、都市拠点内の様々な都市機能を徒歩又は自転車で回遊し利用することができる。



図 3-10 都市拠点の施策例 (イメージ図)

【取り組みの方向性】

(都市拠点内の回遊性)

居住人口及び都市機能の集積と、快適な徒歩、公共交通、自転車の移動環境による回遊性の向上

(施策例)

都市機能と 居住地選択

都市拠点への来訪促進に向けた、都市機能の誘導、空き店舗や空き地の活用支援、公共施設の都市拠点への再配置、市町村連携による公共施設の統廃合の検討など

都市拠点内への居住誘導に向けた、空き家バンクの設置や住宅取得支援(借入金利の引き下げなど)など

にぎわい創出

都市拠点内のにぎわい創出に向けた、鉄道駅やバス停での周辺施設の案内強化、地元地域と連携した道路空間活用イベントの開催など

徒歩、自転車 による回遊

歩行者が安全で快適に回遊できる交通環境の形成に向けた、通過交通を都市拠点縁辺部に誘導する道路ネットワークの整備推進、歩道を横切る駐車場出入口の規制、連続した歩行者空間の確保、歩道のバリアフリー化など

目的や移動距離に応じた自転車による都市拠点内の回遊性向上に向けた、自転車走行環境の整備推進やコミュニティサイクルの設置検討、利用の多い施設周辺での駐輪場設置促進など

バスによる回遊

既存の路線バス等を活用した都市拠点内の回遊を促進するための、来訪者にもわかりやすい都市拠点内バス路線の案内の工夫など

都市拠点内の回遊などのバス利用時に快適にバスを待てるようにするための、バス停への上屋やベンチの設置、建築物の新築や建替えに合わせたバス待ち環境の整備促進、バス停での近接表示など

(都市拠点へのアクセス)

都市拠点の周りに広がる近郊市街地等から都市拠点内の各種施設に公共交通や自転車などでアクセスしやすい道路環境整備や鉄道駅を中心とするバス網の維持・拡充

(施策例)

バスによる都市拠点アクセス

鉄道利用圏の外にある近郊市街地等から円滑なアクセスを確保するための、都市拠点を中心とした路線バス網の維持・拡充、コミュニティバス^{※1}再編検討（路線やダイヤの見直し、デマンド交通の導入^{※2}）など

都市拠点周辺での道路渋滞の緩和やバスの定時性確保のための、都市計画道路整備や交差点改良の推進、信号現示変更など

高齢者でも使いやすい快適なバス待ち環境の形成に向けた、バス停への上屋やベンチの設置、バス停での近接表示など

徒歩、自転車によるアクセス

通学時や短距離の移動など目的や移動距離などに応じた徒歩や自転車によるアクセス性の向上に向けた、近郊市街地から都市拠点への連続した歩行者空間、自転車走行空間の確保など

※1 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、市町村が自らバス事業者として、またはバス事業者へ委託して運行するバス。（国土交通省交通基本計画より）

※2 デマンド交通：路線やダイヤをあらかじめ決めないなど、利用者のニーズに応じて、柔軟に運行するバス又は乗合タクシー。（国土交通省交通基本計画より）

(交通結節機能)

仙台都心や他の都市拠点、近郊市街地へ移動する際の結節点となる鉄道駅やバス停の機能強化

(施策例)

交通結節点とまちの連携

鉄道駅やバス停をにぎわいの中心にするための、鉄道駅やバス停と他の都市機能との複合施設化、鉄道駅やバス停隣接地への生活サービス施設立地誘導の検討、鉄道駅やバス停における周辺施設の案内強化など

鉄道駅のない都市拠点

鉄道駅のない都市拠点における仙台都心や他の都市拠点との移動性改善に向けた、基幹交通軸を担うバス路線の結節点の検討、乗換案内の改善など

様々な交通手段の結節

都市拠点の中心となる鉄道駅やバス停における様々な交通手段の結節強化に向けた、バス乗降場、自家用車乗降場、タクシー乗降場、P&R 駐車場、駐輪場の整備促進など

(4) 地域中心に関する政策

【対象とする地域】

- ・ 仙塩広域都市計画区域以外の町村の中心部で、主要な鉄道駅や役場等を中心とする地域

【目指すまち、生活のイメージ】

各町村における日常生活の中心となり、仙台都心や都市拠点へ移動する際の交通結節機能を有する地域

地域の生活・交通拠点

日常生活に必要な行政サービス、商業、医療等様々な都市機能の集積と、仙台都心や都市拠点、中山間地等への公共交通網により、地域中心や中山間地等居住者の生活・交通拠点として機能する。

周辺地域や他地域とのアクセス性

外延部に広がる中山間地等からコミュニティバスや地域交通※などでアクセスでき、各種施設を利用したり、他の交通機関に乗り継いで仙台都心や都市拠点へ訪れたりすることができる。

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



図 3-11 地域中心の施策例（イメージ図）

【取り組みの方向性】

(生活、交通の拠点)

行政・生活サービスなど各種施設が集積し、それらを徒歩、コミュニティバス等の公共交通や自転車で利用しやすい環境の形成

(施策例)

都市機能と居住地選択

地域中心や外延部の中山間地居住者の生活を支える各種機能の確保に向けた、行政機関や生活サービス施設等の誘導、空き店舗や空き地の活用促進など

地域中心への居住誘導に向けた、空き家の予防及び活用、住宅取得支援(借入金利の引き下げなど)など

公共交通網

公共交通の利便性向上や運行効率化に向けた、利用状況に応じたコミュニティバスの再編検討(路線やダイヤの見直し、デマンド交通の導入)など

徒歩、自転車

安全で快適な歩行環境の形成に向けた、通過交通を地域中心縁辺部に誘導する道路ネットワークの整備推進、歩道のバリアフリー化など

安全で快適な自転車利用環境形成に向けた、自転車走行空間の確保、地域中心内の施設利用者に向けた駐輪場設置など

道路

各種施設へのアクセス性や防災性の向上等に向けた、都市計画道路等の整備推進など

(交通結節機能)

地域中心や中山間地等の居住者が、都市圏内の各地域へ円滑にアクセスできるようにするための鉄道やコミュニティバス、地域交通などの交通手段間の連携強化

(施策例)

交通手段間の連携

鉄道やコミュニティバス、地域交通などの連携強化に向けた、交通結節点へのアクセス道路整備推進、P&R 駐車場設置や鉄道運行に合わせたコミュニティバスの運行ダイヤ調整など

地域中心や中山間地から都市圏各地域へのシームレスな移動サービスの提供に向けた、デマンド運行する地域交通の予約システムと都市圏全体をカバーする MaaS との連携の検討など

(5) 産業等の拠点(産業、学術・研究、観光、防災)に関する政策

【対象とする地域】

- ・ 仙台塩釜港(仙台港区)、北部中核工業団地群、卸町及び原町東部、仙台空港周辺、青葉山、松島海岸、宮城野原(広域防災拠点)

【目指すまち、生活のイメージ】

産業、学術・研究、観光、防災の面での都市圏内外の人やモノの円滑な移動により都市圏の活力や安全・安心を支える地域

- 産業の拠点** 産業の拠点は、広域交通ネットワークや基幹交通軸によって国内外からの円滑な物流が確保されると共に、公共交通を利用した通勤が行われ、活発な生産活動を行う。
- 学術・研究の拠点** 学術・研究の拠点（青葉山地区）は、通勤及び通学者や国内外からの研究者が地下鉄東西線を利用して円滑にアクセスし、最先端の知が集まる拠点となる。
- 観光の拠点** 観光の拠点（松島等）は、公共交通による円滑なアクセスが可能で、地域内では徒歩で安全に回遊することができる。
- 防災の拠点** 防災の拠点は、基幹交通軸や広域交通ネットワークにより県内外からの物資や支援部隊を集約し、県内各地の地域防災拠点へ円滑に輸送できる。



図 3-12 産業等の拠点の施策例（イメージ図）

【取り組みの方向性】

（円滑な産業活動）

富県宮城を目指す産業活動を支える交通・輸送インフラの強化

（施策例）

円滑な産業活動

円滑な産業活動を促進するための、広域交通ネットワークや幹線道路網の整備推進、土地区画整理等による都市基盤が一体で整備された地区への企業誘致推進など

物流の円滑化に向けた、産業の拠点と広域ネットワークを結ぶ幹線道路の整備推進、重要物流道路の指定による特殊車両通行の円滑化など

ピーク時の渋滞

ピーク時の渋滞緩和促進に向けた、産業の拠点への公共交通による通勤を促すMM^{※1}（モビリティマネジメント）など

トラック隊列走行[※]

トラック隊列走行^{※2}に向けた、隊列の形成及び解除スペースなどの専用インフラ整備など

※1 MM

モビリティマネジメントの略。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。（一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議 HP より）

※2 トラック隊列走行

先頭車両が有人運転で、後続車両が自動運転で先頭車両を追従する技術。物流における人手不足に対応するものとして期待されている。

技術・サービスの動向等により将来取り組むことが考えられる施策の例として記載。

（都市圏外から訪れやすい学術・研究の拠点）

都市圏外から学術・研究の拠点への円滑なアクセス環境形成と、都市圏各地への観光などを目的とした立ち寄りの誘導

（施策例）

都市圏外からのアクセス

海外からの来訪者でも円滑にアクセスできる環境形成のための、仙台駅における新幹線と地下鉄東西線のわかりやすい案内版設置、多言語化などの乗り継ぎ案内の強化など

都市圏各地への立ち寄り

観光などを目的とした都市圏各地へ立ち寄りの誘導に向けた、都市圏各地のPR、交通案内など

(観光の拠点へのアクセスと地域内の回遊)

松島海岸等の観光客が安心して楽しめる環境の形成

(施策例)

都市圏外からのアクセス

海外からの来訪者でも円滑にアクセスできる環境形成のための、仙台空港や仙台駅におけるわかりやすい移動手段の案内版設置、多言語化などの乗り継ぎ案内の強化など

徒歩、自転車による回遊

安全で快適な歩行環境の形成に向けた、歩行者空間の拡大、歩道のバリアフリー化、トランジットモール^{※1}化、フリンジパーキング^{※2}設置促進など
自転車による地域内の回遊性向上に向けた、連続した自転車走行空間の確保、コミュニティサイクルの設置検討など

情報案内

来訪者の回遊促進や二次交通のわかりやすさや利便性向上に向けた、駅前広場の改善及び案内強化、観光情報の検索や移動や経路検索、予約、決済をシームレス化する観光型 MaaS の構築など

都市圏沿岸部への回遊

松島海岸などに訪れる観光客の都市圏沿岸部の回遊拡大に向けた、沿岸部の道路、自転車道、歩道や観光案内版等の再整備など

※1 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。

※2 フリンジパーキング 中心市街地等への自動車の流入を抑制するため中心市街地の縁辺部（フリンジ）に設置される駐車場。

参考：

松島海岸駅ではバリアフリー化に伴い、観光案内のためのスペースを設ける整備を行っている。(2020年3月時点)



図 3-13 松島海岸駅バリアフリー設備整備後のイメージ図
出典) 広報まつしま 2019 7月号

(円滑な防災活動)

県内各地の地域防災拠点と連携して、災害時の物資輸送や支援部隊派遣を円滑に行える広域防災拠点の形成

(施策例)

物資の輸送や支援部隊の移動

災害時の物資輸送や支援部隊派遣の円滑化に向けた、緊急輸送道路、広域防災拠点や地域防災拠点に接続する都市計画道路、広域ネットワークに接続する規格の高い道路の整備推進など

(6) 近郊市街地に関する政策

【対象とする地域】

- 仙塩広域都市計画区域の市街化区域で鉄道駅から概ね 1km 圏外の地域
(工業専用地域を除く)

【目指すまち、生活のイメージ】

生活・交通サービスの良好な住環境が維持され、自動車利用に不安を抱える場合でも利便性の確保されたバスや住民協働による交通で移動でき、安心して住み続けられる住宅地

生活サービス機能の集積

近郊市街地内に生活サービス機能が集中し、地域の暮らしの拠点となる地区を有し、必要に応じて自動車を利用しつつも徒歩や公共交通、自転車で円滑にアクセスが可能な範囲で人口が集積される。

都心へつながる住宅地

仙台都心に直接結ばれて、複数の系統が運行され比較的運行本数が多いバス路線の沿線は、徒歩、自転車等でアクセスしやすい地域の暮らしの拠点となる地域を有し、そこから定時性や速達性に優れたバス路線により、平日の通勤や休日の買物などで仙台都心へ円滑にアクセスが可能な、自動車に頼らなくても便利な暮らしを送ることができる。

ゆとりある住宅地

バス運行本数が比較的少なく生活・交通利便性が低い地域や復興計画に基づき整備された地域などでは、みどりやゆとりのある良好な住環境が確保されるとともに、地域の暮らしの拠点となる地区を中心に、鉄道駅へ接続するバスや、地域住民が主体となって計画し、運営に携わる地域交通等が運行され、生活に必要な移動の足が確保されている。



図 3-14 近郊市街地の施策例 (イメージ図)

【取り組みの方向性】

(暮らしの拠点となるエリア)

買物等の住民の日常生活を支え、地域の暮らしの拠点となるエリアの形成

(施策例)

生活サービス機能

地域の中心となり日常的な生活を支えるエリアの形成に向けた、生活サービス施設の誘導、空き店舗や空き地の活用支援など

バス待ち環境

帰宅のためのバス利用やバス同士の乗り継ぎをしやすいための、バス停への上屋やベンチの設置、バス停での近接表示など

徒歩、自転車

安全な徒歩及び自転車利用環境の形成に向けた、生活サービス機能が集積した地区及びその周辺における歩行者空間の安全性確保、地域の特性に応じた安全な自転車走行空間の検討や整備促進

(公共交通体系)

利便性の高い都心直行型のバス、鉄道駅へ接続するバス、地域の移動ニーズに対応する地域交通など様々な特性を持ったバス等による交通体系の構築

(施策例)

仙台都心へのバス

複数の系統により仙台都心に直接結ばれ比較的運行本数が多いバス路線における利便性の高い交通軸形成に向けた、バス優先レーン設置、PTPS 導入、輸送量に応じた接続バス等の導入など

利便性の高いバス路線の認知度の向上に向けた、分かりやすい等間隔ダイヤの導入、系統番号の整理、独自の車両カラーリング等のデザイン導入など

鉄道駅へ接続するバスネットワークの形成に向けた、利用状況による路線バスやコミュニティバス等の再編検討など

低需要密度地域のバス

交通事業者主体の路線バス運行が困難な地域における移動の足の確保に向けた、定時定路線にこだわらない交通手段の検討など

乗り継ぎ

十分なサービスレベルの確保が難しい地域交通の利便性向上に向けた、地域交通の予約システムと都市圏全体をカバーする MaaS との連携の検討など

複数の手段を乗り継いで移動する際の料金負担を軽減するための、鉄道やバス同士の乗り継ぎ割引の検討など

参考：

国際公共交通連合 (UITP) では BRT ではなく BHLS (バス・ハイレベルサービス) という表現を導入している。BHLS とは、トラムと遜色ない表定速度、運行頻度、車両デザインを備えた次世代バスサービスのことを指す。



図 3-15 バスのイメージを刷新したトラムバスの導入例 (フランス・メッス)

(交通における住民協働)

公共交通利用促進と住民協働による、持続可能な移動手段の維持及び形成

(施策例)

住民主体で作る交通

生活・交通利便性の低い地域や鉄道利用圏域外で復興計画に基づき整備された地域における地域の足に関する住民の自発的な取り組みに向けた、地域交通に関する意識啓発や導入支援など

モビリティマネジメント

公共交通のメリットを発信し利用を促進するための、転入者や既存住民に対するコミュニケーションを通じた MM (モビリティマネジメント) など

参考：

仙台市では、地域住民主体で地域の足を確保する取り組みへの支援を行っている。



みんなで育てる地域交通 乗り乗り事業

地域の足の確保に向けた取り組みを支援します！

基本的な考え方：地域のみなさまが中心
持続可能な地域の足の確保に向け、地域のことを最も理解している「地域のみなさま」が中心になって取り組んでいくことが重要で、みなさまで地域交通をつくることで乗客がわき、運行に関わり「守り」「育てる」ことで持続可能な運行につながります。

▼このようなお困りごとの解決に向け、みなさまで地域の足の確保を考えてみませんか？

中山間地域
道路が狭い地域
郊外地域
市街地

公共交通のサービスレベルが低い地域等において、通勤・通学・通院、買物等市民の日常生活に必要不可欠な目的のために運行する、既存の公共交通を補充する交通手段をいいます。

仙台市 都市整備局 総合交通政策部 公共交通推進課 地域交通係
仙台市青葉区国分町三丁目7番1号 (市役所本庁舎7階)
TEL: 022-214-8359 FAX: 022-211-0017
ホームページ: <https://www.city.sendai.jp/kokyo/norinori.html>

図 3-16 仙台市の「みんなで育てる地域交通 乗り乗り事業」パンフレット

(居住地選択)

住み替えのタイミングをとらえ、都市・交通ストックが充実し生活・交通利便性が高い地域への居住誘導と、生活・交通利便性の低い地域における自立可能な世帯を対象としたゆとりを活かす住環境の形成支援 (再掲)

(施策例)

生活・交通利便性の高い地域 利便性の高い地区の人口密度を確保するための利便性の高いバス路線の沿線の土地利用の促進、空き家等の予防や活用支援、住宅取得支援(借入金利の引き下げなど)、利便性の PR など

ゆとりある住環境 生活・交通利便性の低い地域におけるゆとりある住環境形成に向けた、空き地の市民農園等での活用や隣接居住者への取得支援など

(7) 鉄道沿線市街地に関する政策

【対象とする地域】

- ・ 仙塩広域都市計画区域における、鉄道駅の周辺（概ね 1km 圏内）

【目指すまち、生活のイメージ】

徒歩や公共交通、自転車を中心に暮らすことができ、仙台都心や都市拠点に直結した生活・交通利便性の高い住宅地

機能、アクセスの 利便性

鉄道駅周辺に集まる生活サービス機能へ徒歩や公共交通、自転車で安全かつ快適にアクセスでき、さらに鉄道利用により仙台都心や都市拠点の都市機能への円滑なアクセスも可能であり、自動車に頼らなくても便利な暮らしを送ることができる。



図 3-17 鉄道沿線市街地の施策例（イメージ図）

【取り組みの方向性】

(機能の集積とアクセス性)

鉄道駅周辺に集積する生活サービス施設へ、徒歩、公共交通、自転車で訪れやすく、鉄道駅利用時にも立ち寄りやすい環境の形成

(施策例)

都市機能

鉄道駅周辺での生活サービス機能の充実に向けた、都市機能の誘導、空き店舗や空き地活用促進など

鉄道駅及び周辺へのアクセス

歩行者空間の安全性向上に向けた、連続した歩行者空間の確保、歩道のバリアフリー化など

快適な自転車利用環境の形成に向けた、連続した自転車走行空間の確保、施設利用者に向けた駐輪場設置など

バスによる鉄道駅へのアクセス性向上のための、鉄道駅に接続するバス網等の維持・拡充、バス待ち環境の整備促進、バス停での近接表示など

鉄道駅の利便性向上に向けた、駅出入口の増設、駅へのアクセス道路整備推進、駅前広場の整備推進、P&R 駐車場設置や駐輪場の整備促進など

(鉄道の利便性を活かした便利な暮らし方)

鉄道沿線への居住誘導やモビリティマネジメントなど鉄道の利便性を活かした便利な暮らし方への誘導

(施策例)

居住地選択

鉄道沿線市街地への居住誘導に向けた鉄道駅周辺での土地の高度利用促進、空き家等の予防及び活用支援、住宅取得支援(借入金利率の引き下げなど)など

モビリティマネジメント

鉄道利用を促進するための、転入者に対する転入届け出時のコミュニケーションによる MM (モビリティマネジメント)、既存の地域組織等を通じて地域に合わせたコミュニケーションを行う MM など

MaaS 活用住宅

ゆとりある居住空間創出に向けた、駐車場整備台数が抑えられ、代わりに公共交通利用案内やコミュニティサイクル、最寄り駅までのタクシーなどが利用できる MaaS が付いた住宅供給の検討など

参考：

仙台市では、仙台市内への転入者に対し、仙台市内のバス路線図や公共交通の利用案内などの資料を配布し公共交通利用促進を図っている。



図 3-18 仙台市の転入者 MM における配布物

(8) 中山間地等に関する政策

【対象とする地域】

- 仙塩広域都市計画区域の市街化調整区域や仙塩広域都市計画以外の町村の中心部以外の地域及び都市計画区域外など、用途地域が指定されていない地域で、中山間地域や農地主体の地域内にある集落等を含む地域

【目指すまち、生活のイメージ】

地域に密着する生業を継続し、限られた需要密度でも地域で支え合いながら暮らし続けることのできる地域

小さな拠点[※]等 暮らしに必要な生活サービス機能が集約された地域(小さな拠点等)が形成されている。

拠点的な地域へのアクセス 住民自ら計画し運営に携わる地域交通により、地域住民のニーズに応じた移動の足が確保されているとともに、接続する鉄道や路線バス等により継いで地域中心や都市拠点、仙台都心へ訪れることができる。

地域に応じた足の確保 生活・交通利便性の低い地域や鉄道利用圏域外で復興計画に基づき整備された地域においては、地域住民が主体となって計画し、運営に携わる地域交通により、地域住民のニーズに応じた移動の足が確保されている。

地域や家族で支え合う暮らし 同居する家族や近隣住民同士での自動車の送迎、同乗などにより、移動を支え合う暮らしを送ることができる。

※小さな拠点 小学校区など、複数の集落が散在する地域(集落生活圏)において、商店、診療所などの日常生活に不可欠な施設・機能や地域活動を行う場所を集約・確保し、周辺集落とコミュニティバス等の交通ネットワークで結ぶことで、人々が集い、交流する機会が広がっていく、集落地域の再生を目指す取組を指す。(内閣府 HP より)



図 3-19 中山間地等の施策例 (イメージ図)

【取り組みの方向性】

(小さな拠点等)

中山間地等居住者のための生活サービス機能や地域交通の拠点となる地区(小さな拠点)の形成

(施策例)

小さな拠点等

地域の暮らしに必要な機能が立地する小さな拠点の形成に向けた、生活サービス機能の誘導、施設整備の支援など

バス利用環境

小さな拠点を公共交通等で利用しやすくするための、バスや地域交通の路線設定、バス待ち環境整備促進(ベンチや上屋など)、路線案内の改善など

小さな拠点へのアクセス性

自動車や自転車などによる小さな拠点へのアクセス性向上に向けた、駐車場や駐輪場の整備促進など

小さな拠点内やその周辺での安全な徒歩移動を支援する、歩行環境の形成など

小さな拠点等の交通の拠点からラストワンマイル[※]の足の確保に向けた、免許不要の電動車両等パーソナルモビリティの活用検討など

※ラストワンマイル

鉄道駅やバス停などから自宅等の最終目的地への移動。

(交通における住民協働や支え合い)

住民同士の移動の支え合いや住民の地域交通への主体的な関与による、地域内や市街地への移動手段の維持及び形成

(施策例)

住民主体で作る交通

生活・交通利便性の低い地域や鉄道利用圏域外で復興計画に基づき整備された地域における地域の足に関する住民の自発的な取り組みに向けた、地域交通に関する意識啓発、計画支援、車両導入補助、運営費用の補助など

市街地への移動

自動車以外の手段でも地域中心や都市拠点、仙台都心へ訪れることのできる移動環境形成に向けた、地域交通や既存バス路線の組み合わせによる公共交通網の形成支援など

移動のシェアリング

家族や住民同士で移動を支え合う暮らしの促進に向けた、同居や近居のメリット等の情報発信による啓発や誘導、自動車利用時の同乗や相乗りの促進など

低密度地域での安定的な交通需要の確保に向けた、旅客と貨物輸送を組み合わせた交通体系の検討など

参考：

内閣府、国土交通省、経済産業省、農林水産省など複数の省庁が連携し、中山間地等での地域住民による小さな拠点の形成に向けた取り組みを促している。



図 3-20 小さな拠点のイメージ

出典)国土交通省 小さな拠点づくりガイドブック

参考：

国土交通省では、地域が抱える様々な交通課題の解決と地域での低炭素型モビリティの普及を同時に進められる「グリーンスローモビリティ」の普及を図っている。

グリーンスローモビリティは低速走行で高齢者が運転しやすいことや車体幅が小さく狭隘な道路でも利用しやすいことから、中山間地や集落等における地域交通の車両としての活用が期待されている。

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4人乗り以上のパブリックモビリティ

- 地域の様々な事情に合わせて活用場面を考えられる
「低速の小さな公共交通」
- ゆっくりな移動を楽しむことができ、コミュニケーションが弾む
「乗って楽しい公共交通」
- 地域が抱える交通等の課題解決と脱炭素社会の確立を同時に実現



図 3-21 グリーンスローモビリティの概要

出典)国土交通省

3.3 ライフステージ別の移動ニーズに関する政策

ライフステージ別の移動ニーズに関する政策

ライフステージに応じた持続的な暮らしやすさの向上

自動車分担率が増大している「高齢者」、自動車分担率が低下している「若者」、子供連れ移動で自動車分担率が高い「子育て世帯」等、ライフステージにより異なる移動ニーズに対応し、都市圏住民の暮らしやすさの向上を図る。

これまでの交通体系は、定常的な通勤、通学需要への対応が中心であったが、今後は非定常的で多様なニーズを持つ私事交通が増加することを踏まえ、私事目的での移動が多い「高齢者」への配慮が欠かせない。また、人口減少下において持続的な都市圏を形成していく観点から、将来を担う「若者」や「子育て世帯」に着目し、彼らが都市圏内で活発に動き、住み続けたい都市圏の形成を図ることも重要である。

本政策により、「2.1 3つの視点による都市圏の都市・交通政策の目標」に掲げた3つの目標に対して以下のような効果が期待される。

まず、目標1（都市圏における生活の視点）に対しては、子育て世帯の移動負荷の軽減や高齢者の健康づくりに向けた徒歩外出の促進など、ライフステージ別の移動ニーズに合わせた暮らしやすさの向上により、生活の様々な場面において健康的で安全・安心な移動のしやすさの向上が期待される。

次に目標2（広域的な役割の視点）に対しては、仙台都市圏のこれからを担う若い世代が、暮らしやすく住み続けたいと思うようになり、都市圏の活力向上と持続的な人口構成の確保につながることを期待される。

最後に目標3（地球環境の視点）に対しては、子育て世帯や高齢者など自動車に頼りがちなライフステージにおいても、自動車以外の移動手段の選択肢が広がり、環境負荷の小さい徒歩、公共交通や自転車などの利用促進が期待される。

(1) 若者に対する政策

【望ましい生活のイメージ】

次世代を担う若者が、徒歩や公共交通、自転車など健康的で環境により移動手段で生活するとともに、仙台都心や都市拠点などで活発に活動ができる生活

スマートな移動

車離れの進む若者が、鉄道沿線に居住し、自動車に頼らずに公共交通等を利用して行きたい場所へ円滑かつスマートに移動を行うことができ、将来にわたって自動車に頼らない生活の習慣を得ることができる。

住み続けたい魅力

高度で魅力ある商業や娯楽、ビジネス機能などを備え、まちなかのにぎわいなどを有する仙台都心などへ円滑に訪れることができ、仙台都市圏に住み続けたい魅力を感じる。



図 3-22 若者に対する施策例（イメージ図）

【取り組みの方向性】

(スマートな移動)

MaaS 等の新たなサービスを活用した自動車以外の手段による行きたい場所への円滑な移動の促進

(施策例)

公共交通利用	公共交通利用を支援するための、利用しやすい運賃制度の導入検討など 自動車に頼らないスマートな移動の習慣づけに向けた、学校教育の場における児童、生徒、学生などに向けた MM(モビリティマネジメント)など
若者に向けた MaaS 等新たなサービス	情報機器の利用に抵抗の小さい若者からの MaaS 等の普及拡大をねらった、若者の生活に便利な機能の検討や利便性に関する情報発信など
自転車利用環境	快適な自転車利用環境の形成に向けた、連続した自転車走行空間の確保、施設利用者に向けた駐輪場設置など
必要に応じた自動車利用	車離れの進む若者の必要に応じた自動車利用を支援するための、カーシェアリングの導入促進など

(出たくなるまちなか)

外出率の低下する傾向のみられる若者が出かけたくなる、にぎわいのあるまちなかの形成

(施策例)

外出促進	若者の外出や活発な活動の促進に向けた、仙台都心などでの若者向け施設の立地誘導、イベントの開催や情報発信など
都心来訪	仙台都心内における若者の来訪エリアに偏りがあることを踏まえた、若者の都心内回遊を促すための仙台都心内各エリアの情報発信など 若者の公共交通による仙台都心への来訪促進に向けた、MaaS アプリ上で都心来訪者への商業施設クーポンなどインセンティブ付与など

(2) 子育て世帯に対する政策

【望ましい生活のイメージ】

子育て中の親がまちなかで子供と楽しく過ごすことができ、子育てに伴う移動の負担が小さい生活

家族で
まちなかへ

現状では自動車で郊外へ行くことの多い子供連れの外出においても、平日、休日を問わず仙台都心や都市拠点へ公共交通等で気軽に訪れ、家族で楽しむことができる。

多忙な子育てへの
ゆとり

通勤や買物、子供の送迎などで多忙な子育て中の親の移動が効率化され、ゆとりを持って移動できる。

家族で支え合う
子育て

同居する高齢世代に保育所等への送迎を担ってもらうなど、家族で支え合いながら子育てをすることができる。



図 3-23 子育て世帯に対する施策例（イメージ図）

【取り組みの方向性】

(子供と楽しめるまちなか)

平日、休日を問わず、バリアフリーなどに配慮された居心地が良く歩きたくなるまちなかに子供と安心して訪れ、楽しむことのできる移動環境や都市空間の形成

(施策例)

子供と楽しめる
まちなか

子供と楽しめるまちなかの形成に向けた、まちなかにおける芝生やパークレットの設置、子供と手をつないで歩ける広々とした歩行者空間の確保など

子供と快適に訪れることのできるまちなかの形成に向けた、歩行者空間への休憩スペース設置、まちなか回遊中に利用しやすいおむつ交換台や授乳室の設置など

バリアフリー

ベビーカー利用時など子供と快適に移動しやすい環境の形成に向けた、公共交通の車両内、鉄道駅、公共施設、歩道などの連続性に配慮したバリアフリー化の促進など

公共交通での都
心来訪

休日における家族での公共交通を利用した仙台都心等への来訪を促進するための、公共交通の家族割引運賃制度の周知や利用促進に向けた検討、鉄道やバスなど複数の交通機関を利用できる休日パス等の導入の検討など

参考：

兵庫県姫路市では駅前広場内に芝生を設置している。



図 3-24 駅前広場の芝生化（姫路市）

出典:(左)市民が関わるパブリックスペースのデザイン 姫路市における市民・行政・専門家の創造的連携 (小林正美 編・著)
(右)国土交通省第1回芝生懇談会資料

(子育ての移動の負担を軽減する施設)

P&R 駐車場など、通勤や買物、子供の送迎などで多忙な子育て中の親の移動の負担を軽減する環境の形成

(施策例)

保育所等の送迎

通勤と保育所等への送迎を両立する際の移動の負担を軽減するための、保育所の適正な配置、送迎保育ステーション^{※1}の設置及び運営など

多忙な子育ての移動支援

通勤や買物、子供の送迎などで多忙な子育て中の親の移動を支援するための、P&R 駐車設置促進、コワーキングスペース^{※2}の設置促進など

※1 送迎保育ステーション 通勤途中の駅で子供を預ける/引き取る仕組み

※2 コワーキングスペース 仕事場を特定の場所に固定しない働き方のための共用作業スペース

(支え合いによる子育ての移動負担軽減)

近居や同居などにより家族等で移動を支え合いながら子育てをできる住まい方の促進

(施策例)

支え合える暮らし方

子育てによる送迎等の負担を軽減する住まい方の促進に向けた、同居や近居のメリット等の情報発信による誘導、同居または近居する際の住宅取得時の補助など

参考：

千葉県白井市では親世帯と近居する場合に補助金を交付している。また、UR 都市機構においても近居に対する優遇措置を設けている。(UR 都市機構の例は全国的な取り組み)

図 3-25 親元同居や近居支援補助金制度

出典:白井市 HP

(3) 高齢者に対する政策

【望ましい生活のイメージ】

高齢者が自立して移動できる安全な歩行環境や利用しやすい公共交通、家族や地域の支えなどにより、健康で安心して地域に住み続けることができる

- 住み続けられる地域** 自動車に頼らなくても日常生活サービスへアクセスしやすい環境や、家族や地域の移動の支援などにより、地域で住み続けることができる。
- 歩いて健康的な生活** 安全な歩行者空間やバリアフリー化された公共交通により、高齢者が自動車に頼らず気軽に徒歩で外出することが可能で、健康的な生活を送ることができる。



図 3-26 高齢者に対する施策例（イメージ図）

【取り組みの方向性】

（安全で歩きやすい歩行環境）

日常的な買物や散歩など、様々な目的における徒歩による外出を促進する、バリアフリーに配慮された安全で歩きやすい歩行環境の形成

（施策例）

- 歩行者空間の安全性** 日常的な生活サービス機能が集積する地区における安全な歩行者空間の形成に向けた、歩道のバリアフリー化など
- 外出したくなる歩行者空間** 高齢者の外出を促す歩行者空間の形成に向けた、ウォーキングコース整備、歩道で休憩できるベンチ設置など

(自ら運転しなくてもよい移動環境)

公共交通サービスレベルの十分ではない地域などにおける、高齢者が自ら運転しなくてもよい移動環境の確保

(施策例)

- 移動の足の確保** 住民の自発的な取り組みの促進に向けた、地域交通に関する意識啓発や導入支援など
- 公共交通サービスレベルの十分でない地域などにおける買物や通院などの移動手段の確保に向けた、既存コミュニティバスの再編検討（路線やダイヤの見直し、デマンド交通の導入）など
- バリアフリー** 高齢者でも安全かつ安心して利用できる公共交通の利用環境形成に向けた、公共交通の車両内、鉄道駅、公共施設、歩道などの連続性に配慮したバリアフリー化の促進など
- ラストワンマイル** 外出の促進や公共交通結節点へのアクセスの確保に向けた、免許不要の電動車両等パーソナルモビリティの活用検討など

(支え合える暮らし方)

高齢者の生活に必要な行政サービスや近居や同居などにより、家族、また、地域からの移動支援を受けやすい住環境の確保の促進

(施策例)

- 支え合える暮らし方** 身近な家族で移動を支え合う暮らしの促進に向けた、同居や近居のメリット等の情報発信による誘導、同居または近居する際の住宅取得時の補助など
- 住民同士の移動を支え合う地域社会形成に向けた、自動車利用時の同乗や相乗りの促進など
- 住み替え** 移動に不安を感じる高齢者が安心して住み続けられる居住地選択の促進に向けた、生活・交通利便性の高い地域への住み替えに関する情報提供など

第4章 政策の実現に向けた取り組み

4.1 取り組みの位置づけ

「第3章 望ましい都市・交通の実現に向けた政策」で掲げた交通政策の実現に向けては、PT調査で得られた実態データや将来見通しの検討結果を最大限に活用し、住民、関係市町村及び関係する民間事業者と連携し取り組むことが重要となる。

なお、「2.4 都市圏の将来交通需要の分析」に示した将来見通しは都市圏全体を対象とした検討であり、今後人口動態や人口配置に変化がみられた場合や、他にも、新技術を活用した施策内容が明らかとなった場合、土地利用の変更や新たな交通施策の具体化を検討する場合にあたっては、個々の条件に対応した将来見通しと政策効果を確認した上で、具体的な施策検討を行うことが望ましい。

以上より、政策の実現に向けた取り組みとして、以下の4項目について方向性を示す。

- ・ 各種計画等への反映 →4.2
- ・ 進捗管理・モニタリング →4.3
- ・ 各種主体との連携 →4.4
- ・ 新技術の活用 →4.5

4.2 各種計画等への反映

政策の実現に向けては、各自治体における法定計画等の策定が不可欠となるため、より効果的な計画を各自治体で策定できるよう、PT 調査データの積極的なデータ活用を推進する。

データの活用が想定される場面は、立地適正化計画や地域公共交通網形成計画などの法定計画から、個別の地区に関する計画や他分野にかかわる計画まで多岐にわたる。

また、本提案に記載する政策以外においても各自治体の計画検討や課題分析等において、PT 調査データの活用が想定されるため、積極的なデータ提供と活用の促進を図る。

(1) PT 調査データの活用が想定される計画等

PT 調査データの活用が想定される計画等を以下に示す。

表 4-1 PT 調査データを活用する計画等の例

区分	PT 調査データを活用する計画等の例
都市・交通計画にかかわる 法定計画	都市計画区域マスタープラン
	都市計画マスタープラン
	立地適正化計画
	地域公共交通網形成計画
都市・交通政策にかかわる 個別の計画	都市・地域総合交通戦略等
	都市計画道路網見直し等の道路網計画
	中心市街地活性化計画
	駅前広場計画
	駐車場計画
	道路交通アセスメント
	大規模開発地区関連交通計画
TDM 施策導入に関する計画	
他分野の政策にかかわる 計画	帰宅困難者や津波・洪水の避難など、災害時の対策検討
	医療・福祉施設の立地・アクセスに関する検討
	新型インフルエンザの感染予測への活用
	自動車交通による CO ₂ 排出量等の地球環境負荷の予測評価
	自動車交通による大気汚染物質拡散の予測評価
	自動車交通による騒音・振動等の予測評価

(2) PT 調査データの活用の例

計画の策定時に PT 調査データが活用される場面としては、市町村レベルや地区レベルの交通実態の把握、道路網全体や個別路線の交通量の把握、将来の交通状況や交通量の把握などが考えられる。

具体的なデータの活用イメージを以下に示す。

データの活用方法	アクセシビリティ指標の区域区分設定方針への反映
データの活用例	<ul style="list-style-type: none"> 仙塩広域都市計画マスタープランでは、第4回 PT 調査結果を用いて算定したアクセシビリティ指標が線引き見直しの検討に用いられた。 今後各自治体で立地適正化計画を作成する場合には、同様にアクセシビリティ指標を元に居住誘導区域を設定するなど、本調査のデータ活用が考えられる。 <p style="text-align: center;">図 4-1 第 4 回 PT 調査による地域評価の結果</p>

データの
活用方法

都市計画道路見直し等の道路網計画への適用

- ・ 現況交通実態分析、将来課題分析に PT 調査データを活用し、交通問題・課題の検討や計画代替案を検討。
- ・ 計画代替案の評価では、将来の自動車 OD 表による交通量配分結果を活用。

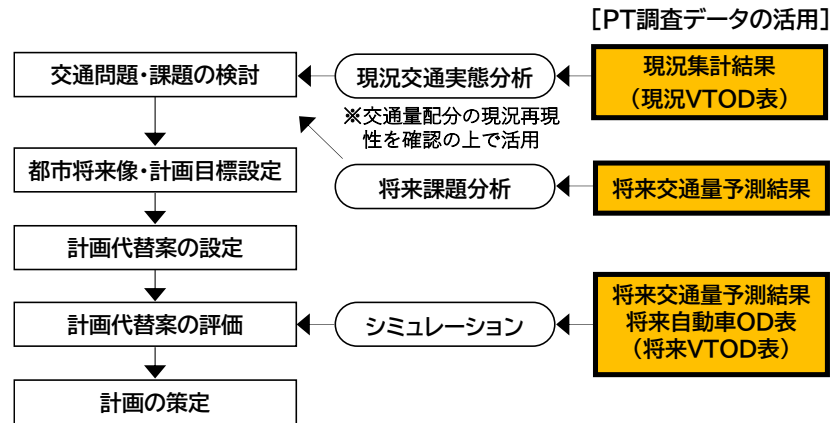


図 4-2 道路網計画の策定手順(例)と使用する PT 調査データの関係

データの
活用例



図 4-3 整備状況例（都市計画道路大手町下増田線）

※データ活用上の注意事項

交通量を推計するモデルは、都市圏全体で観測交通量との整合性を図った上で構築し、将来交通量を推計しているが、地域や区間によっては現況交通量の推計と観測交通量に差違がみられる箇所があることから、個別道路の検討や都市計画道路の見直し等に使用する場合は、現況再現性を確認した上で利用すること。

データの
活用方法

帰宅困難者数の推計

- ・ 時刻ごとの滞在場所と自宅との距離等により帰宅の可否を判定することで、時々刻々と変化する帰宅困難者分布を推計することが可能。
- ・ 以下の例では、時間帯ごとに「在宅者」、「短距離要帰宅者」（＝自宅と同じゾーンの滞留人口）、「帰宅困難者」、「移動人口」に分類。

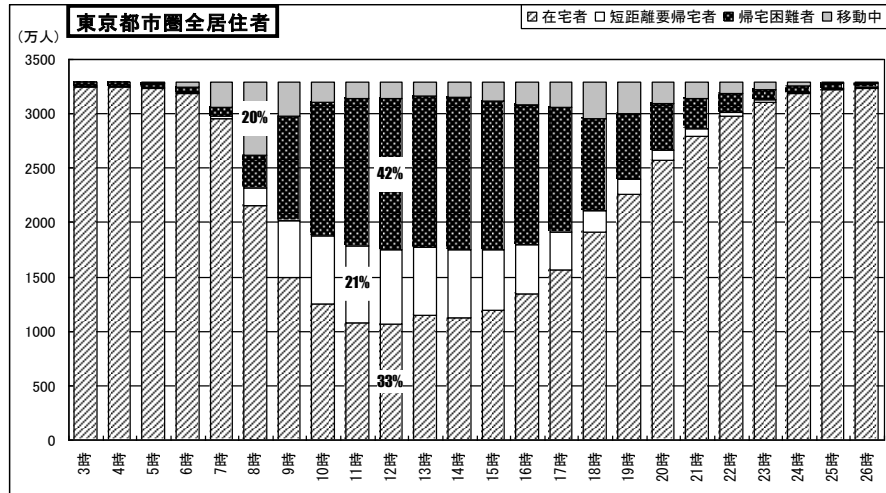


図 4-4 東京都市圏における時間帯別帰宅困難者の推計例

出典)PT 調査データを活用した帰宅困難者対策の検討 IBS Annual Report 2007

データの
活用例

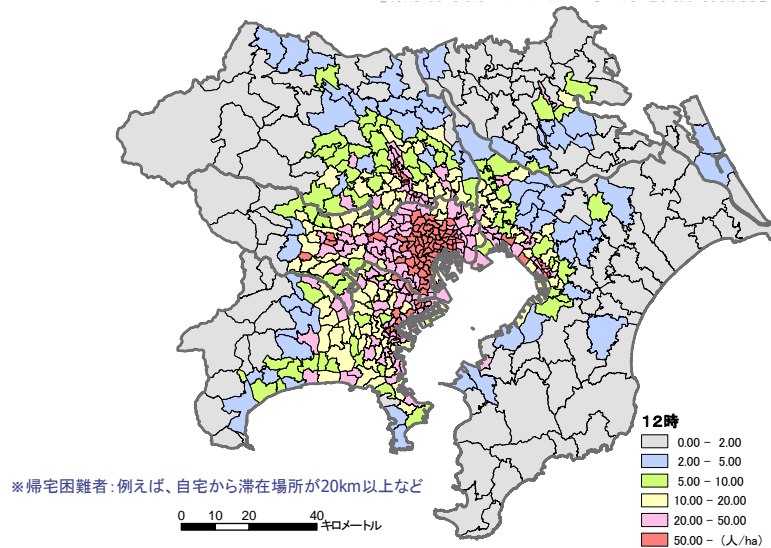


図 4-5 東京都市圏における 12 時の帰宅困難者密度

出典)PT 調査データを活用した帰宅困難者対策の検討 IBS Annual Report 2007

(3) 提供するデータ

各計画主体における効率的で効果的なデータ活用を見据え、以下の提供用データを作成する。様々な主体でのデータ活用を進めるため、データ提供手続きについて制度整備及び周知を行う。

作成するデータ	備考
現況集計	市町村や地域別の交通実態の把握などに必要となる基本的な集計項目の集計結果を申請に基づき提供する。
現況分析結果	都市圏の問題・課題の分析を行った資料を申請に基づき提供する。
交通量推計(現況・将来)	道路網等を検討するための自動車 OD 表 (VTOD [※]) や路線ごとの交通量データを申請に基づき提供する。

※VTOD:自動車交通量配分用の OD 交通量データ

※データ活用上の注意事項

交通量を推計するモデルは、都市圏全体で観測交通量との整合性を図った上で構築し、将来交通量を推計しているが、地域や区間によっては現況交通量の推計と観測交通量に差違がみられる箇所があることから、個別道路の検討や都市計画道路の見直し等に使用する場合は、現況再現性を確認した上で利用すること。

4.3 進捗管理・モニタリング

(1) 進捗管理・モニタリング体制の構築

本調査で掲げた政策を進めていくにあたり、実施状況や効果の発現状況を確認するため、定期的に施策の進捗管理及び評価指標によるモニタリングを行うことが重要である。その結果に基づき、取り組みの方向性を修正しより効果的な政策の推進に繋げていく。

今回の PT 調査では、これまでに経験のない人口減少期における都市・交通政策の目標を掲げたが、人口減少、少子化、高齢化の状況や、MaaS、自動運転などの新サービスや新技術の動向は想定できない面も多い。今後は定期的にこれらの社会状況の変化を確認し、必要に応じて人の動きを把握するための調査やデータ分析などを行い、本調査で掲げたビジョンの方向性を適宜評価、検証することが重要である。

(2) モニタリング指標

評価、検証を行うには事前にモニタリング指標を設定し、定期的に指標を算定することが有効と考えられる。宮城県、仙台市では、これまで個別に指標を設定し評価を行ってきたが、今後は継続的に評価、検証を行う必要がある。

モニタリング指標は、データを継続的に取得できる可能性を考慮して以下2つの観点から設定する。

(モニタリング指標設定の観点)

- ・「第2章 都市・交通政策の目標と達成に向けた基本的な考え方」において示した3つの目標
- ・「多核連携集約型都市構造」の形成状況

表 4-2 3つの目標の観点によるモニタリング指標例

目標	評価指標(例)	データの出处(案)	データ取得の間隔	望ましい方向
目標1 若者、子育て世帯、高齢者などが、それぞれのライフスタイルに応じた交通手段の選択を行い、災害に強く、健康で安心して暮らせる都市圏を目指す	人口当たりバス利用者数	バス事業者	毎年	+
	高齢者人口あたり敬老乗車証利用件数	敬老乗車証等の制度を運用する交通事業者・自治体	毎年	+
	人口あたり交通事故件数	宮城県警	毎年	-
目標2 東北地方の広い交流を支え、産業や経済をけん引する、活力と魅力にあふれた都市圏を目指す	社会移動による増減	住民基本台帳に基づく宮城県の人口移動調査年報	毎年	+
	仙台都心及び都市拠点鉄道駅の乗降者数	各鉄道事業者	毎年	+
	仙台都心及び都市拠点の従業者一人あたり第三次産業売上高	経済センサス活動調査	5年毎	+
目標3 エネルギー消費が少なく、地球環境にやさしい持続可能な都市圏を目指す	自動車からの二酸化炭素排出量削減率(宮城県全体)	宮城県環境白書	毎年	-
	自動車交通量	道路交通センサス	5年ごと	-

表 4-3 「多核連携集約型都市構造」形成状況の観点によるモニタリング指標例

評価指標(例)	データの出处 (案)	データ取得の間隔	望ましい 方向
仙台都心、都市拠点、鉄道沿線市街地の夜間人口比率	国勢調査 (メッシュ統計)	5年毎	+
仙台都心、都市拠点、鉄道沿線市街地の従業人口比率	経済センサス (メッシュ統計)	2~3年毎	+
1人あたり年間公共交通利用回数	宮城県政策施策 評価	毎年	+

なお、以上に示すモニタリング指標のほか、政策の前提となる社会経済情勢の動向を把握するため、「1.1 都市圏を取り巻く社会経済状況」や「1.6 上位関連計画、都市・交通関連の動き」で確認したデータについて、最新の情報を整理、確認することも重要である。

さらに近年では、都市における人々の動きを様々な面からとらえるデータ取得技術が開発されており、これらを適宜活用しながら実態を把握していくことも有効である。

4.4 各種主体との連携

4.4.1 連携に向けたビジョンの共有

本提案に掲げた政策の推進にあたっては、都市・交通行政における取り組みだけではなく、民間や地域、住民、他の部局等と連携して取り組む必要がある。

連携にあたっては、まずは都市圏住民や企業や団体など幅広い主体とビジョンの描く将来像を共有することが重要である。特に、仙台都心や都市拠点などで徒歩を中心としたにぎわいづくりを目指していることや、中山間地等や一部の近郊市街地では地域で自ら生活の足の確保等持続的な生活圏形成が必要になる地域もあることなど、地域ごとに描かれた将来のまちのイメージやそのメリットを共有することが必要である。これらの情報共有により行政による総体的な政策から一歩踏み込んだ、地域ごとにきめ細やかなまちづくりに向け、民間や地域住民の活動を喚起していくことが重要である。

ビジョンの共有にあたっては、様々な分野へ発信していくため、市町村や医療、福祉、商業や観光といった庁内各部局など関係機関への説明会や情報提供を行っていく。

4.4.2 連携の方向性

(1) 官民連携

政策の実現に向けては、行政だけでなく交通サービスを提供する交通事業者や都市圏内に立地し活動する企業や団体などと広く本提案の描く将来の都市圏の姿を共有し、政策の実現に資する各主体独自の取り組みを促進することが重要である。

例えば、ニーズの変化に合わせた公共交通網を形成するために交通事業者が自ら運行形態などを変えていくことや、にぎわいのある都心づくりに向けた地域の小売業者やその組織が自ら取り組みを企画し、実施していく必要がある。その際に、各主体の取り組みが本提案の目指す都市圏の姿への動きを加速させるよう、行政から本提案に関する情報発信や本提案の実現に資する取り組みの働きかけを行っていく必要がある。

それとともに、必要に応じて行政が民間と連携し、民間の取り組みを支援することも重要である。例えば、交通事業者と連携して地域公共交通網形成計画を策定し交通体系の再編を支援していくことや、免許不要の電動車両等のパーソナルモビリティ導入に向けた社会実験を実施し、新たな技術の導入を後押しすることなどが考えられる。

(2) 地域との連携

ビジョンに掲げた政策や施策の実現については、地域個別の課題へ対応が必要なものも多く、地域住民と連携しながら取り組む必要があるものも少なくない。

例えば公共交通については、人口減少による交通需要密度の低下や高齢化に伴う通勤通学交通減少と私事交通の増大など交通ニーズの変化がみられ、細やかな対応をすることが求められるようになってきている。

そうした交通ニーズの変化に対応するには、地域の実情に詳しい地域住民が施策の検討や実施への関与が重要であり、ひいては地域の交通は地域主体で解決する意識の醸成や、地域の公共交通の持続可能性をさらに高めることにつながるものと考えられる。持続的な地域の公共交通の実現に向けて、地域住民、行政、交通事業者が連携し、取り組んでいくことが重要である。

(3) 他分野連携

都市圏での持続性ある暮らしを実現していくためには、都市機能や生活サービス機能に関わる医療、福祉、商業や観光など、様々な分野の政策・施策と連動した都市・交通施策を実施していく必要がある。

各部局で所管する施設の建物更新や統廃合等に合わせた生活・交通利便性の高い地域への再配置など、「多核連携集約型都市構造」における各種施設の適正配置に向け、分野連携を図ることが重要である。

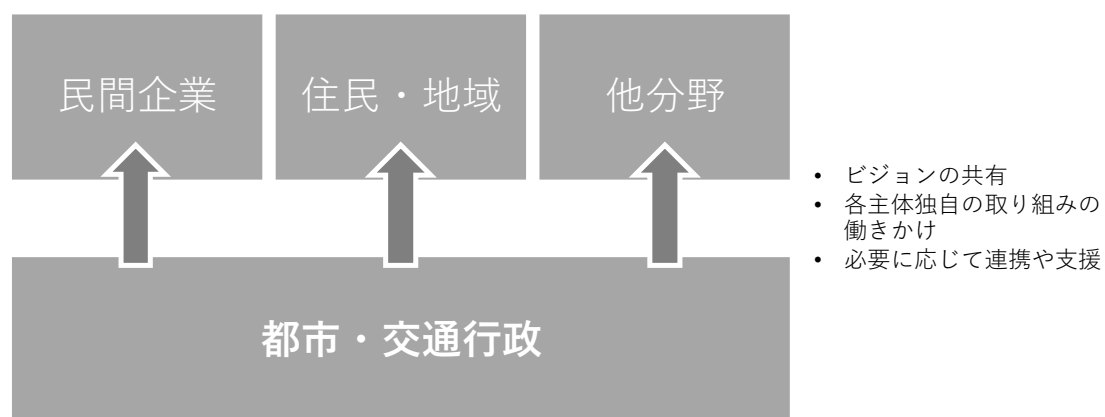


図 4-6 官民連携、住民・地域連携、他分野連携

4.5 新技術の活用

近年、我が国が目指すべき未来社会の姿として **Society5.0** が掲げられているように、自動運転、パーソナルモビリティ等の交通に関わる新技術と、AI や IoT、ビッグデータなどを活用した **MaaS** などの新たなサービスや技術による都市・交通の課題解決に期待が寄せられている。

今後は、無秩序な市街地の広がりを抑えることに留意しながら、新技術を活用し、環境負荷の低い移動の促進等、都市・交通の課題解決に取り組むことが重要となる

仙台都市圏としては、新たな交通技術やサービスに関わる情報収集を積極的に行っていくとともに、技術開発に取り組む民間企業等と情報共有や連携を図っていくことが求められる。

卷末資料

仙台都市圏総合都市交通協議会 規約・名簿

仙台都市圏総合都市交通協議会 規約

(名称)

第1条 本会は、仙台都市圏総合都市交通協議会（以下「協議会」という。）と称する。

(目的)

第2条 協議会は、仙台都市圏（以下「都市圏」という。）における望ましい交通のあるべき姿を目指して、関係機関相互により総合的な都市交通に関する検討及び協議を行うことを目的とする。

(協議事項)

第3条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の事項について検討及び協議する。

- (1) 都市圏における交通の実態把握に関する調査及び分析
- (2) 都市圏における交通の予測及び評価
- (3) 都市圏における総合都市交通計画や施策の評価、検証及び提案
- (4) その他前条の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第4条 協議会は、検討会、幹事会及び技術WGで組織する。

(検討会)

第5条 検討会は、別表第1に掲げる職にある者により構成する。

- 2 会長には、宮城県土木部長の職にある者を、副会長には、仙台市都市整備局長の職にある者をもって充てる。
- 3 会長は、検討会を招集し、統括する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときは、その職務を代理する。
- 5 会長は、必要に応じて臨時会員を置くことができる。
- 6 検討会に顧問を置き、顧問は、検討会における協議事項に対して、指導又は助言を行う。
- 7 顧問は別表第2に掲げる者とする。
- 8 検討会は、協議会の決定機関とする。

(幹事会)

第6条 幹事会は、別表第3に掲げる職にある者により構成する。

- 2 幹事長には、宮城県土木部都市計画課長の職にある者を、副幹事長には、仙台市都市整備局総合交通政策部長の職にある者をもって充てる。
- 3 幹事長は、幹事会を招集し、統括する。

- 4 副幹事長は、幹事長を補佐し、幹事長に事故あるときは、その職務を代理する。
- 5 幹事長は、必要に応じて臨時幹事を置くことができる。
- 6 幹事会は、検討会に付すべき事項についてあらかじめ審議し、調整を図る。

(技術WG)

第7条 技術WGは、部会長、副部会長及び部会員をもって構成する。

- 2 部会長及び副部会長は、会長が指名する。
- 3 部会員は、部会長が指名する。
- 4 部会長は、部会を招集し、統括する。
- 5 副部会長は、部会長を補佐し、部会長に事故あるときは、その職務を代理する。
- 6 技術WGは、協議事項を専門的に検討する。

(設置期限)

第8条 協議会の設置期限は、平成32年3月31日までとする。

(事務局)

第9条 協議会に事務局を設置し、宮城県土木部都市計画課に置く。

- 2 事務局員は、宮城県土木部都市計画課及び仙台市都市整備局総合交通政策部交通政策課の職員をもって充てる。
- 3 事務局に、事務局長を置き、宮城県土木部都市計画課技術補佐（総括担当）の職にある者をもって充てる。
- 4 事務局は、協議会を効率的に運営するため、次の事務を行う。
 - (1) 検討会に付すべき事項に関する資料の取りまとめ
 - (2) 技術WGの結果を調製し、幹事会に付すべき事項に関する資料の取りまとめ
 - (3) 必要に応じ、関係者を招集した会議の開催
 - (4) その他協議会の運営に関する必要な事務

(総則)

第10条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営について必要な事項は、会長が別に定めるものとする。

附則

この規約は、平成29年7月20日から施行する。

附則

この規約は、平成30年10月22日から施行する。

附則

この規約は、令和元年10月25日から施行する

附則

この規約は、令和2年6月1日から施行する。

(別表第1)

仙台都市圏総合都市交通協議会 検討会名簿

	所属	役職名	氏名
会長	宮城県	土木部長	佐藤 達也
副会長	仙台市	都市整備局交通政策担当局長	村上 薫
	東日本高速道路 (株) 東北支社	建設事業部長	大築 正明
	東日本旅客鉄道 (株) 仙台支社	総務部企画部長	島尻 伸次
	仙台市交通局	交通事業管理者	加藤 俊憲
	宮城交通 (株)	常務取締役営業本部長	鈴木 雅弘
	(一社) 東北経済連合会	常務理事	小野 晋
	仙台商工会議所	専務理事	今野 薫
	宮城県警察本部	交通部長	鈴木 孝彦
	東北地方整備局	企画部長	西尾 崇
	〃	道路部長	酒井 洋一
	〃	仙台河川国道事務所長	中尾 吉宏
	東北運輸局	交通政策部長	佐々木 雅幸

<異動等>

門脇 雅之 → 佐藤 達也 宮入 徹往 → 大築 正明
 佐藤 宏樹 → 鈴木 孝彦 奥田 秀樹 → 中尾 吉宏

(別表第2)

仙台都市圏総合都市交通協議会 顧問名簿

	所属	役職名	氏名
顧問	東北大学	名誉教授	宮本 和明
顧問	中央大学	教授	原田 昇
顧問	東北芸術工科大学	教授	吉田 朗

<所属、役職等の変更>

東京大学 教授 → 中央大学 教授 (原田 昇)

(別表第3)

仙台都市圏総合都市交通協議会 幹事会名簿

	所属	役職名	氏名
幹事長	東北地方整備局	企画部広域計画課長	鈴木 之
	〃	道路部道路計画第二課長	大澤 尚史
副幹事長	〃	仙台河川国道事務所調査第二課長	岩館 慶多
	東北運輸局	交通政策部交通企画課長	坂崎 有理
	宮城県	土木部都市計画課長	大宮 敦
	〃	土木部道路課長	千葉 衛
	仙台市	都市整備局総合交通政策部長	石川 健
	塩竈市	建設部長	佐藤 達也
	名取市	建設部長	三浦 仁
	多賀城市	建設部長	熊谷 信太郎
	岩沼市	建設部長	菅原 伸浩
	富谷市	建設部長	伊藤 正
	大河原町	地域整備課長	半澤 政昭
	村田町	建設課長	半沢 喜代志
	柴田町	都市建設課長	水戸 英義
	川崎町	建設水道課長	阿部 大樹
	亘理町	都市建設課長	袴田 英美
	山元町	建設課長	佐藤 誠
	松島町	企画調整課長	佐々木 敏正
	七ヶ浜町	建設課長	鈴木 英明
	利府町	都市整備課長	鈴木 喜宏
	大和町	都市建設課長	江本 篤夫
	大郷町	まちづくり政策課長	伊藤 義継
	大衡村	都市建設課長	後藤 広之

<異動等>

佐野 智樹	→ 鈴木 之	平岡 弘志	→ 大澤 尚史
清橋 秀聡	→ 岩館 慶多	藤田 仁	→ 大宮 敦
森 孝雄	→ 三浦 仁	乗上 英隆	→ 熊谷 信太郎
星 幸浩	→ 菅原 伸浩	草川 道孝	→ 半沢 喜代志
佐藤 好宏	→ 阿部 大樹	三浦 一郎	→ 鈴木 英明
菅野 勇	→ 鈴木 喜宏		

(オブザーバー)

	所属	役職名	氏名
	宮城交通 (株)	営業部次長兼計画課長	鈴木 俊介

(技術WG)

仙台都市圏総合都市交通協議会 検討WG名簿

	所属	役職名	氏名
部会長 副部会長	中央大学 東北芸術工科大学 宮城県 仙台市	教授 教授 土木部都市計画課技術副参事兼課長補佐 都市整備局総合交通政策部交通政策課長	原田 昇 吉田 朗 柳沼 久喜 坂野 浩之

<所属、役職等の変更>

東京大学 教授

→ 中央大学 教授 (原田 昇)

<異動等>

阿部 裕美

→ 坂野 浩之

(オブザーバー)

	所属	役職名	氏名
	東北地方整備局	企画部広域計画課長補佐	袖林 淳

(事務局)

仙台都市圏総合都市交通協議会 事務局名簿

	所属	役職名	氏名
事務局長	宮城県 仙台市	土木部都市計画課技術副参事兼課長補佐 都市整備局総合交通政策部交通政策課長	柳沼 久喜 坂野 浩之

<異動等>

阿部 裕美

→ 坂野 浩之

(オブザーバー)

	所属	役職名	氏名
	東北地方整備局	企画部広域計画課長補佐	袖林 淳

(規約、名簿は令和2年6月時点のもの)

将来都市構造の検討に関する巻末資料

目指す将来都市構造の検討経緯

第5回仙台都市圏PT調査における都市圏が目指す長期の目標は、基幹的な交通軸を中心として市街地の集約を進め、鉄道駅等を中心に都市活動や日常生活の拠点となる地区を形成し、この拠点地区を基幹的な交通軸で結び連携を図る、交通軸を中心とした「多核連携集約型都市構造」の形成としている。

この長期的な目標像は、第4回PT調査提言の「交通軸上市街地集約型都市構造」と同様の考え方であり、今後継続的に市街地集約への取り組みを進めるものとした。

以上を踏まえ、第5回PT調査で目指す交通軸を中心とした「多核連携集約型都市構造」を設定するにあたり、第4回PT調査で位置づけられた都市構造の構成要素（地域区分等）について、その期待された役割の検証を行った。

また、第4回PT調査で位置づけられた要素以外に、都市構造上検討すべき拠点や地域、また、この15年の変化を踏まえ、検討すべき地域等について確認、検討した上で、交通軸を中心とした「多核連携集約型都市構造」の具体化を図った。

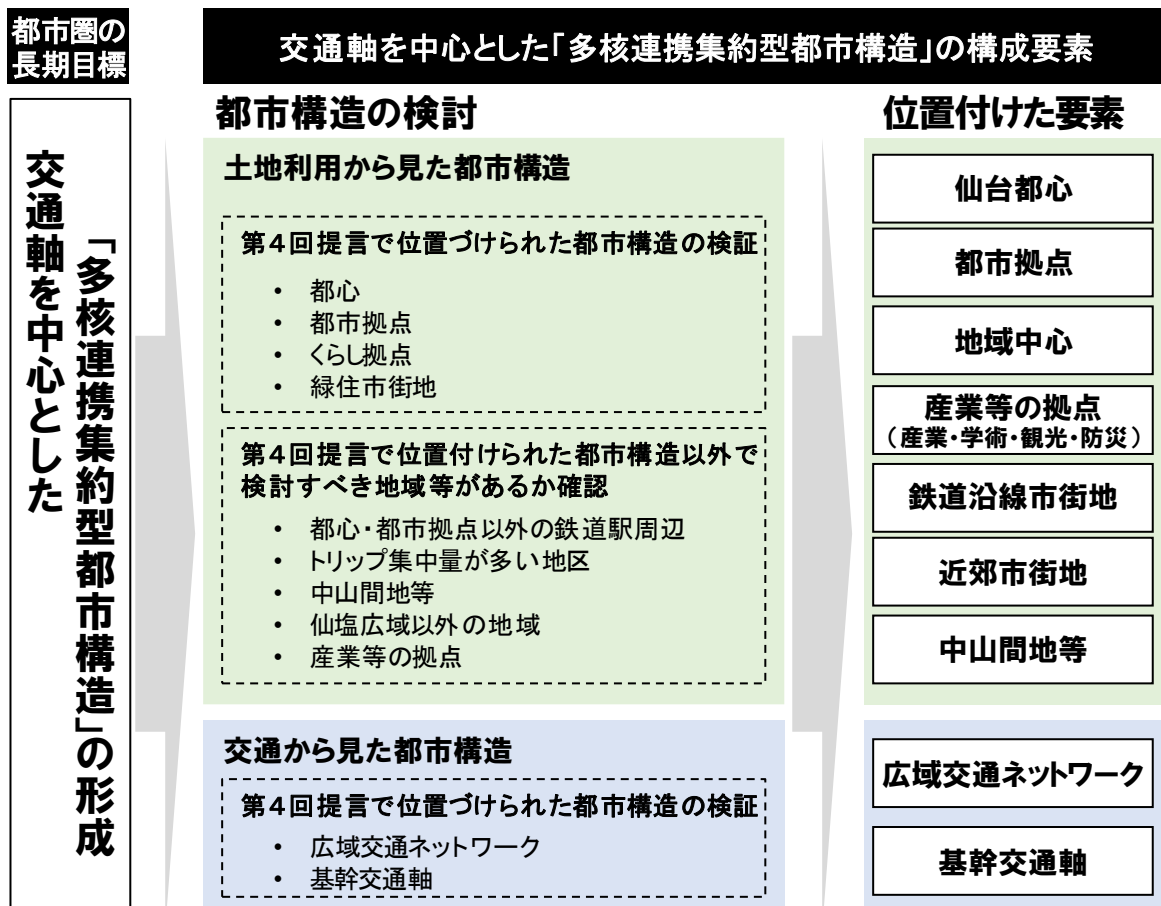
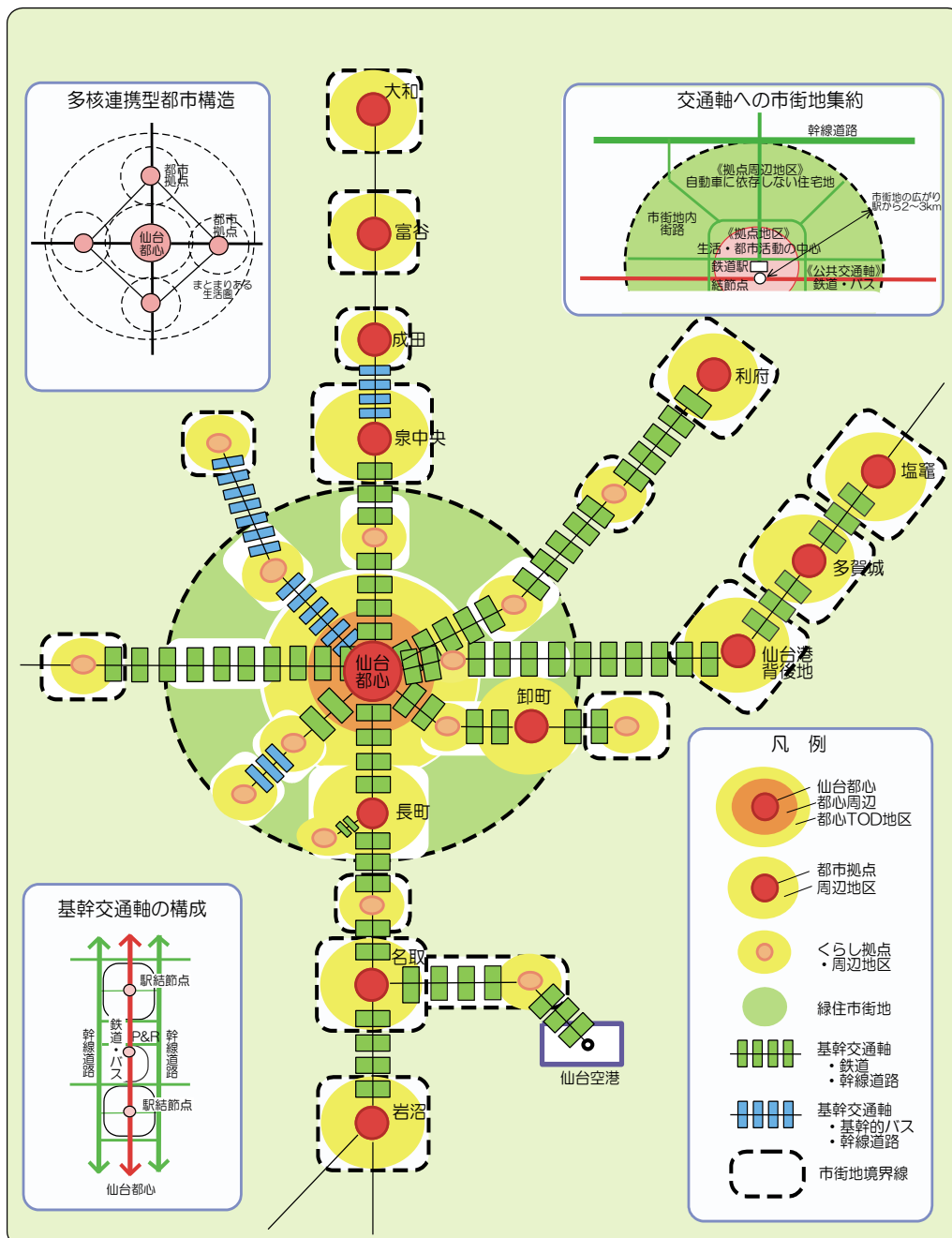


図 交通軸を中心とした「多核連携集約型都市構造」の検討経緯

第4回 PT 調査提言で示された仙台都市圏が目指す将来都市構造

第4回 PT 調査では、「市街地政策・交通政策の連動による交通軸上市街地集約型都市構造の構築」を長期政策方針として取りまとめた。

「交通軸上市街地集約型都市構造」は、公共交通を中心とした基幹交通軸上において、地域の玄関口となる鉄道駅や基幹的バス路線のバス停を核に、徒歩・自転車・バスなどによる移動が可能で、地域の生活・都市活動を共有する市街地（TOD型市街地）を基幹交通軸に沿って誘導・形成していく考え方である。



出典：第4回仙台都市圏パーソントリップ調査報告書 提言編（平成17年12月）

図 第4回 PT 調査提言「交通軸上市街地集約型都市構造」

土地利用の観点からみた都市構造の検討

第4回PT調査提言で設定した地域の検証

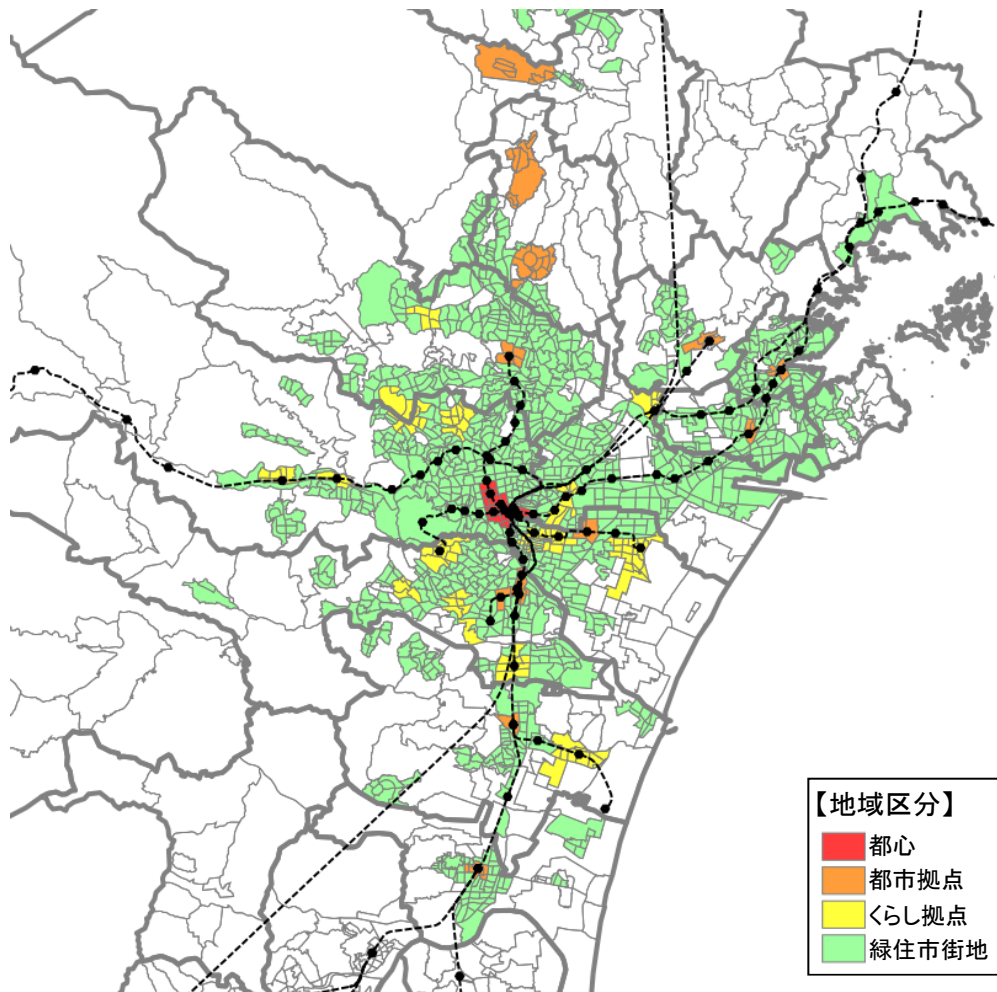
第4回PT調査の提言で示された将来都市構造の土地利用に関わる4つの要素（都心、都市拠点、くらし拠点、緑住市街地）について、都市機能の集積状況、トリップの特性、交通結節の状況から評価を行い、第4回PT調査提言の都市構造要素を以下のように位置付けた。

- ・都市圏の中心核となる「仙台都心」及び、交通軸上に位置し相互に都市機能を補完しあう「都市拠点」を、引き続き位置付ける。但し、都市拠点は、生活機能に関わる都市機能に重視し12か所だったものを10か所とした。（※産業、流通機能に特化する「卸町」「仙台港背後地」は後述の「産業等の拠点」で位置づける）
- ・くらし拠点は、郊外の緑住市街地の中で、身近な都市機能を備えた生活拠点の役割を期待されるものであるが、各市町村の市街地の地域状況に応じて今後形成されることが望ましいと考え、地理的な位置は具体化しないこととした。
- ・緑住市街地は、都市拠点を囲む郊外住宅地であり、後述する概ね鉄道駅1km圏内の「鉄道沿線市街地」とそれ以外の「近郊市街地」に分けて位置付ける。

表 検証結果の概要

第4回提言における 目指す将来都市構造	人口動向、都市機能集積、トリップ特性、交通結節の状況等 からみた地域の特徴
都心	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能施設(医療、教育、大規模小売店舗)の立地密度は、約80施設/km²と、都市圏内で最も高い。 ・都市圏全体の集中量に対して、通勤、業務目的は約50%、買い物その他私事目的の約30%が都心を着地とし、幅広い目的でのトリップが多く集中する地域。 ・新幹線や仙台空港アクセス線、高速バス利用者数が増加しており、広域的な来訪者が仙台駅で増加。
都市拠点 (12拠点)	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能施設の立地密度は概ね高いが、一部の都市拠点では商業機能への偏りがみられる。 ・トリップ集中量は多く、来訪目的の多様性は概ね高い。 ・「卸町」「仙台港背後地」への着トリップは通勤、業務目的に特化し、生活拠点の機能としては乏しい。 ・多くの都市拠点では公共交通の結節があり、利便性は高いが、一部の都市拠点では、都心や他の都市拠点との結節がなく、周辺地域へのフィーダー機能に乏しい状況にある。
くらし拠点 (15拠点)	<ul style="list-style-type: none"> ・トリップ集中量は第4回PT調査時と比べて概ね横ばい。 ・連坊、薬師堂のみで医療施設、公共施設、大型商業施設が立地しているが、その他のくらし拠点は機能に偏りがある。 ・鉄道駅から離れたくらし拠点は交通結節機能がなく、くらし拠点へのアクセスは自動車を中心。
緑住市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅1km圏内に人口が増加してきた一方で、一部都心6km～12kmかつ鉄道駅1km圏外の郊外地域においても人口が増加。 ・開発された時期(DIDに編入された時期)が新しい地域ほど、高齢者世帯の割合が低く、子育て世帯の割合が高い。 ・当該地域居住者のトリップのうち、約6割が自動車利用。

【参考】 検討対象の地域（第4回PT調査で位置付けられた地域）と位置づけ



第4回PT調査提言の地域区分	地域の定義	具体の位置
都心	仙台都心部およびその周辺に広がる高度成長期以前からの既成市街地	仙台駅周辺
都市拠点	基幹交通軸上に位置する行政、商業、業務機能の拠点と、これらを支える周辺市街地	泉中央、長町、卸町、仙台港背後地、塩竈、名取、多賀城、岩沼、富谷、成田、利府、大和
くらし拠点	生活サービス型の公共公益施設や商業機能をもつ地域コミュニティの中心と周辺地域	桜ヶ丘、中山、愛子、陸前落合、岩切、苦竹、宮城野原、連坊、薬師堂、荒井、八木山、西多賀、ひより台、南仙台、泉パークタウン、美田園
緑住市街地	自然環境が近く、豊かな敷地を持つ郊外住宅地	仙塩広域都市計画区域における上記以外の市街化区域

第4回 PT 調査で明示されていない地域の状況確認

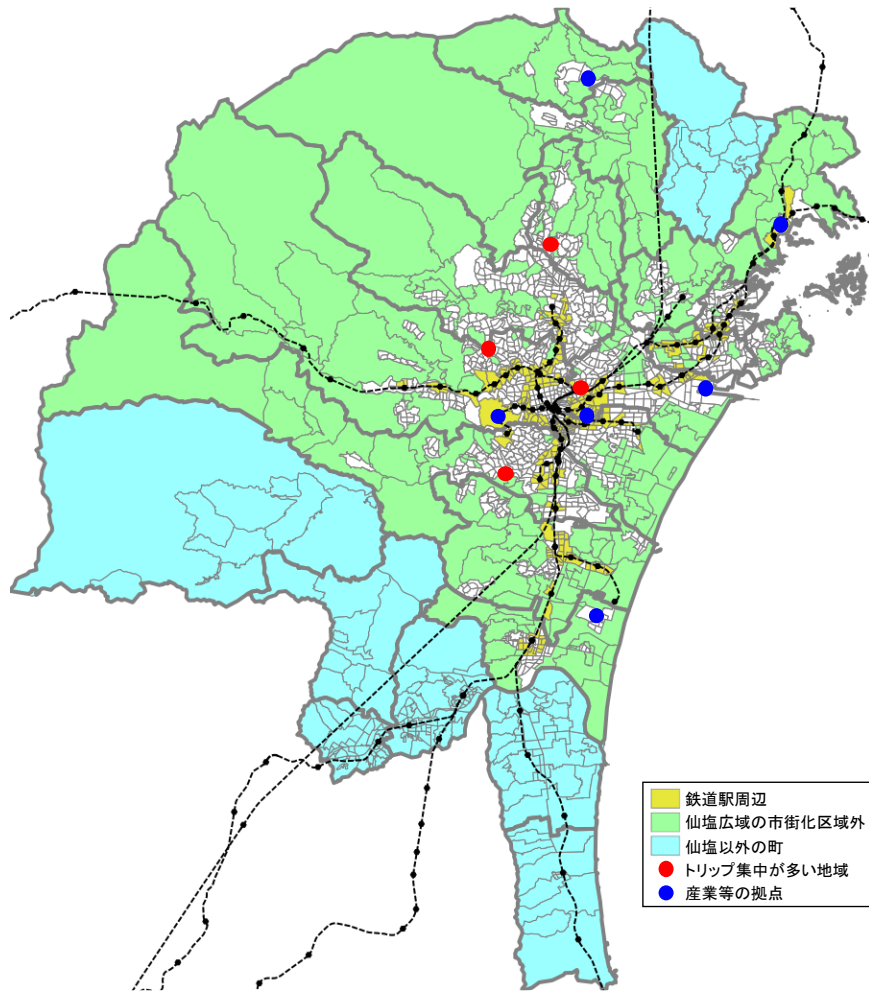
第4回 PT 調査の提言では明示されなかった地域について、人口動態や都市機能の集積状況、トリップの状況、交通結節の状況等から確認を行い、第5回調査での将来都市構造の位置づけを以下のように設定した。

- ・ 鉄道駅から概ね 1km 圏は、人口集積の状況や都市機能の充足状況、「仙台都心」や「都市拠点」へのアクセスのしやすさなどを踏まえ、「鉄道沿線市街地」として位置付けた。
- ・ 「仙台都心」や「都市拠点」「鉄道沿線市街地」以外で、特にトリップ集中が多い地域に着目すると、郊外の大型商業施設などが立地する買い物に特化した地域である。都市機能の多様性や交通結節の面では課題がある事から、都市構造の上では位置づけないこととした。
- ・ 市街化区域外の地域は、緑豊かな自然を保全し、持続的な居住環境を維持していく「中山間地等」として位置づけた。
- ・ 仙塩広域都市計画区域以外の地域は、第4回 PT 調査では都市構造上の明確な位置づけを行わなかった。第5回調査では、各町の鉄道駅周辺または役場周辺の地域を「地域中心」として位置付けた。
- ・ 産業、流通、学術研究、国際観光、防災など、特定の機能に特化した7つ地域を「産業等の拠点（産業、学術研究、観光、防災）」として位置付けた。

表 検証結果の概要

第4回 PT 調査提言以外の都市構造の要素	人口動向、都市機能集積、トリップ特性、交通結節の状況等からみた地域の特徴
鉄道駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅 1km 圏内は人口が増加し、鉄道駅 1km 圏内の相互のトリップは増大。 ・ 医療施設を中心に都市機能施設が集積。 ・ 交通結節があり「都心」や「都市拠点」へのアクセスも容易。
都心や都市拠点等以外でトリップ集中が多い地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都心、拠点、沿線住宅地以外でトリップ集中が多い地域は、大型商業施設などが立地する地域で、トリップ目的は買い物が主。 ・ 都心や拠点に接続する本数の多いバスはあるものの、周辺住宅地からのアクセスは自動車を中心。
中山間地等 (仙塩広域都市計画区域の市街化区域外)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中山間地等の都市圏平均で高齢化率が約23%。 ・ 買い物などのトリップの行き先は市街地の広範囲に広がり、当該地域居住者のトリップのうち、約7割が自動車利用。
大河原町、村田町、柴田町、川崎町、亘理町、山元町、大郷町 (仙塩広域都市計画区域以外の自治体)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅周辺や役場周辺に人口集積やトリップ集積が見られる。 ・ 総合計画や都市計画マスタープラン等で地域の中心が位置づけられている。
その他の拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上位関連計画にて、活力ある産業基盤の整備や交流人口の拡大に向けた観光拠点の整備、今後の大規模災害に対応するための広域防災拠点の整備などを将来の方針として位置付けている。

【参考】 検討対象の位置（第4回PT調査で明示されていない地域）



交通の観点から見た都市構造の検討

第4回PT調査では、交通に関わる長期政策方針として、「広域交通ネットワーク」と「基幹交通軸」を中心とした交通ネットワーク体系の形成を掲げている。これらについて、トリップの状況から評価を行い、第5回調査では以下のように位置付けた。

- ・都市圏外へ行くトリップの状況から見て、それら交通のネットワークが集約型都市構造の形成において重要な枠割を果たしているため、第5回調査でも引き続き「広域交通ネットワーク」「基幹交通軸」として位置付けることとした。

表 検証結果の概要

第4回提言における 目指す将来都市構造	都市構造上の特徴
広域交通 ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・宮城県に隣接する岩手県、山形県、福島県へ行くトリップの約3割が高速道路(を利用した自動車)を利用、東京などの首都圏へ行くトリップの約半数について新幹線が利用されている。
基幹交通軸	<ul style="list-style-type: none"> ・第4回PT調査以降、地下鉄東西線や仙台空港アクセス線などの鉄道網や、道路等の交通ネットワーク整備が進展した。 ・上記交通ネットワークの整備進展により、都市拠点間のトリップ数は増加傾向にある。

【参考】第4回PT調査提言における交通に関する長期政策方針

■広域交通ネットワーク

全国や海外と仙台都市圏の主要都市の交流を高めるため道路・鉄道・港湾・空港などの「広域交通ネットワーク」の形成を進める。

■基幹交通軸

市街地集約の骨格として、鉄道・バスなどの公共交通網と幹線道路網を備え、多様な交通手段の移動が可能となる交通軸を形成していくことを基本に、仙台都心を中心とした8つの放射方向の鉄道・基幹的バスと幹線道路を基幹交通軸として設定する。

図 第4回PT調査提言における交通に関する長期政策方針

第5回調査で目指す将来都市構造

以上の検討を踏まえ、第5回仙台都市圏 PT 調査では、以下の要素から構成される交通軸を中心とした「多核連携集約型都市構造」を目指すこととした。



図 第5回調査で目指す将来都市構造の地域イメージ

将来需要予測に関する巻末資料

(1) 将来需要予測の概要

1) 将来需要予測の全体像

将来需要予測は、第5回仙台PT調査の調査結果から「人の行動パターンをモデル化」した「需要予測モデル」を構築し、そこに、将来の「人口配置」と「交通ネットワーク」などの条件を与えることで、将来の都市圏の交通需要（交通量）を予測する（推計する）ものである。

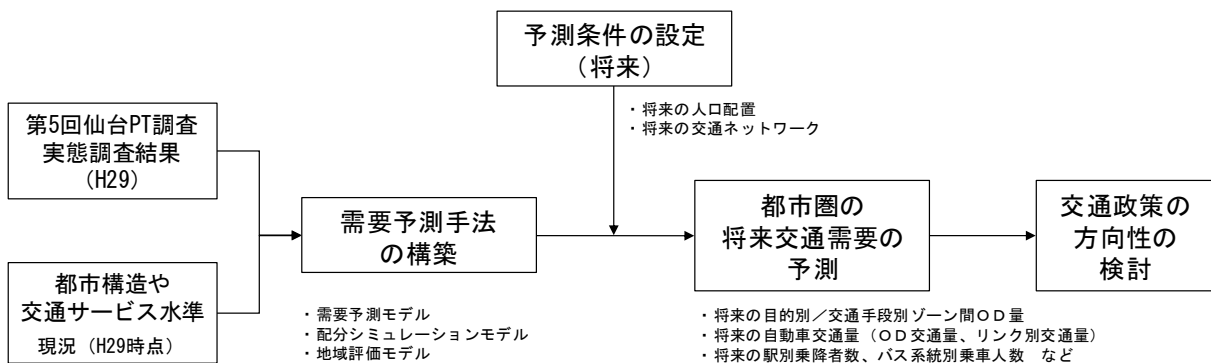


図 将来需要予測の全体像

2) 将来需要予測手法の全体像

将来需要予測は、「需要予測モデル」と「配分モデル」の2つのモデルを用いて行う。また、需要予測モデルの中の交通行動モデルの結果を活用した「地域評価モデル」による地域評価を行う。

(需要予測モデル)

- ・ゾーン間の人の移動を予測するモデル
- ・人が移動する場合、「個人はある目的を達成するために、交通環境の変化によって交通手段や経路について、最も満足度（効用）の高い選択を行う」という考え方にに基づき、確率的選択行動を表現した「交通行動モデル」を核に構成されている

(配分モデル)

- ・需要予測モデルにより推計されたゾーン間の交通手段別トリップ数を道路区間やバス系統に割り当てるモデル
- ・自動車であれば、自動車配分モデルにより道路の区間別交通量が予測される
- ・バスであれば、バス系統ごとの利用者数が予測される

(地域評価モデル)

- ・地域ごとの「アクセシビリティ指標」を算出するモデル
- ・アクセシビリティ指標とは、「出発地から見た目的地の魅力度」と「目的地への近接性」で示される「生活のしやすさの点数（偏差値）」であり、従業地や商業施設などの魅力ある活動の場が多く、かつ、そこへの近接性が高いほど、アクセシビリティ指標の点数（偏差値）が高くなる。

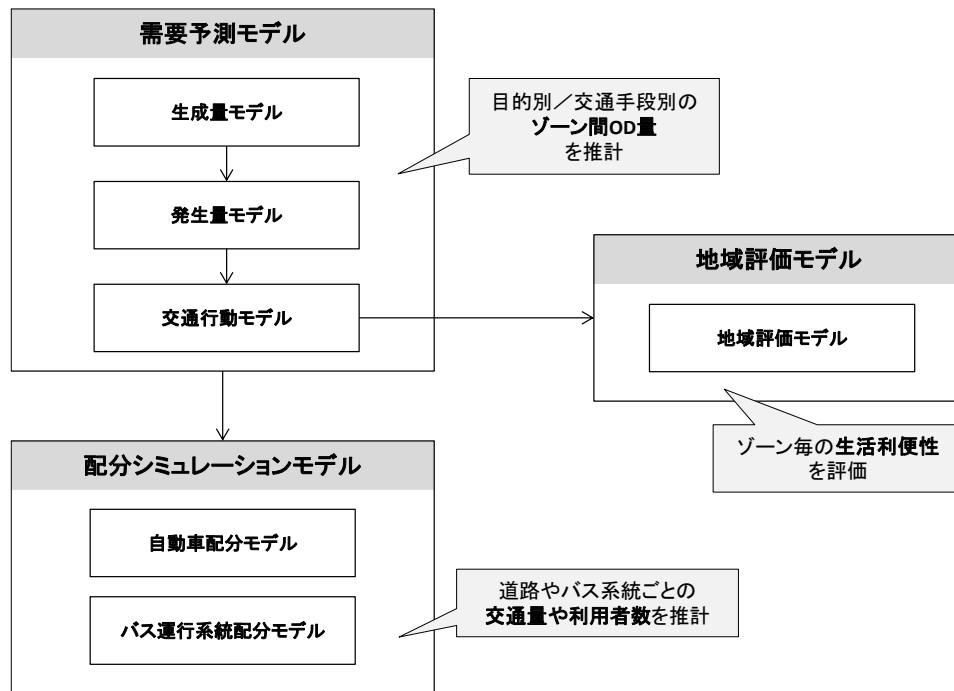


図 需要予測手法の全体像

3) 需要予測モデル

(生成量モデル)

- ・都市圏全体の総トリップ数を推計するモデル
- ・生成量は、目的ごとに「現況の属性別生成原単位（人口 1 人当たりトリップ数）×属性別将来人口」から推計する

(発生量モデル)

- ・各ゾーンから発生するトリップ数を目的別に推計するモデル
- ・モデルの説明変数には、人口や地域特性を用いる

(交通行動モデル)

- ・交通行動モデルは、発生量モデルで推計したゾーン別の発生トリップ数を受けて、そのトリップが目的ごとに「どこへ行くか」「どの交通手段を利用するか」「鉄道利用の場合、どの経路を利用するか」「鉄道利用の場合、駅端末手段は何を利用するか」という 4 つの過程を一体的に取り扱うモデル
- ・「目的地までの全ての交通条件を意識して行動する」という仮定の下、一貫性のある交通選択構造を仮定したモデルとして構築している（下図参照）。
- ・これにより、一般的な四段階推計手法とは異なり、交通施設整備や交通施策による目的地選択の変化などを表現することができる

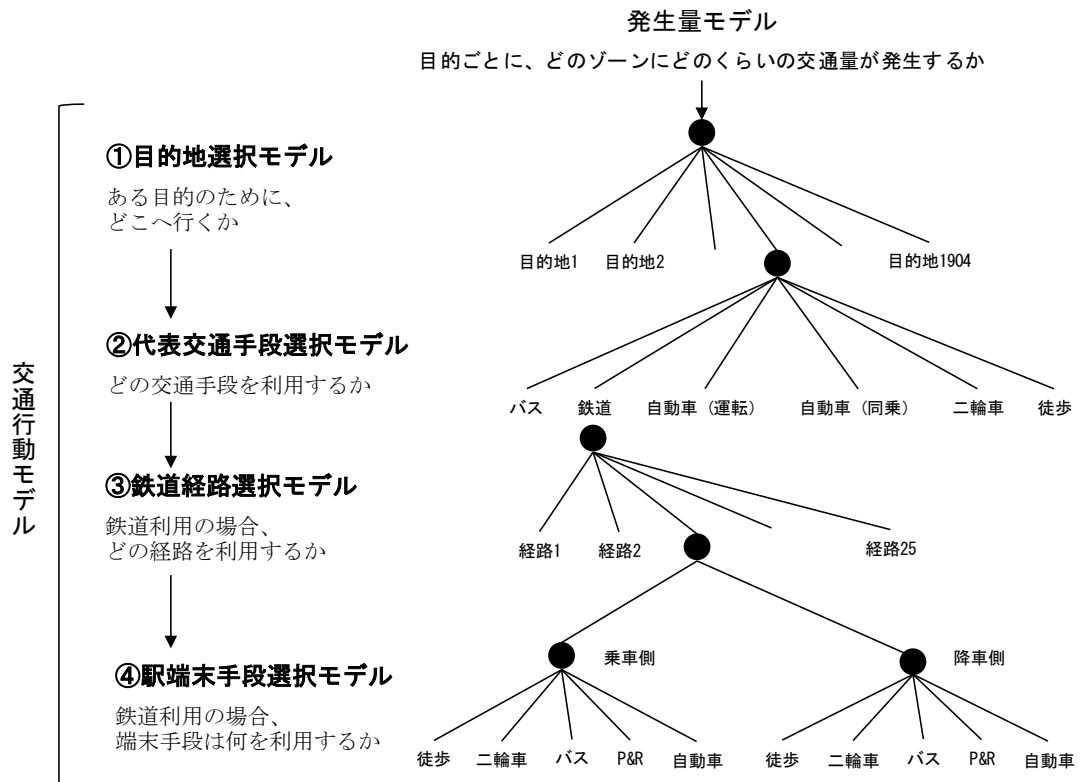


図 モデルで仮定している交通選択構造

交通行動モデルの各サブモデルの説明変数を以下に示す。

表 目的地選択モデルの説明変数

説明変数	内容
面積	ゾーン面積
第二次産業従業者密度 (人/ha)	第二次産業従業者数/ゾーン面積
第三次産業従業者密度 (人/ha)	第三次産業従業者数/ゾーン面積
就業者密度 (人/ha)	就業者数/ゾーン面積
主婦等非就業人口密度	就業者数/ゾーン面積
産業特性	第三次産業従業者数/第二次産業従業者数
特別業務地区ダミー	東部流通地区のゾーンに 1
温泉・観光地ダミー	秋保、作並、松島の各温泉地ゾーンに 1
商業集積地ダミー	第三次産業従業者密度が 100 人/m ² 以上、かつ小売業従業者の割合が 20%以上のゾーンに 1 (H26 経済センサス)
はじめて訪れる割合	私事トリップのうち、初めて訪れた割合 (着地ベース)
市区役所・町役場数	ゾーン内施設数
総合病院数	〃 (病床数 30 床以上、複数診療科あり)
図書館数	〃
ホール・文化会館数	〃
美術館・博物館数	〃
地区公園数	〃
スタジアム数	〃
大型店数	売り場面積別に 4 段階
交通手段別距離ダミー	交通手段ごとに応じた距離ダミー

表 代表交通手段選択モデルの説明変数

選択肢	説明変数	内容
徒歩	所要時間 (分)	ゾーン間の徒歩所要時間
二輪車	所要時間 (分)	ゾーン間の二輪車所要時間
自動車 (運転)	所要時間 (分)	ゾーン間の自動車所要時間
	駐車場整備地区外ダミー	駐車場整備地区および周辺地区、拠点地区以外に 1
	月極駐車料金 (円/日)	ゾーンの平均駐車料金 (月単位) を日単位に換算
	時間貸駐車料金 (円/時)	ゾーンの平均駐車料金 (1 時間当たり)
	走行費用	ガソリン代
	80 歳以上人口比率	65 歳以上人口に占める 80 歳以上人口の比率
自動車 (同乗)	所要時間 (分)	ゾーン間の自動車所要時間
	走行費用	ガソリン代
	75 歳以上人口比率	65 歳以上人口に占める 75 歳以上人口の比率
バス	所要時間 (分)	アクセス徒歩時間 + 乗車時間 + イグレス徒歩時間
	バス停待ち時間 (分)	バス停での待ち時間
	運賃 (円)	普通料金
鉄道	高校生比率	就学者に対する高校生割合
	75 歳以上人口比率	65 歳以上人口に占める 75 歳以上人口の比率
	合成効用値	鉄道経路の構成効用値

表 鉄道経路選択モデルの説明変数

説明変数	内容
乗車時間 (分)	駅間の乗車時間
待ち時間 (分)	乗車駅、降車駅での待ち時間
乗り換え時間 (分)	乗り換えのための駅間の徒歩移動時間
運賃 (円)	通勤通学は定期運賃、他目的は普通運賃
郊外終点駅ダミー	路線の終着駅に 1
合成効用	駅端末手段の合成効用値

表 駅端末手段選択モデルの説明変数

選択肢	説明変数	内容
徒歩	所要時間 (分)	ゾーン/駅間の徒歩時間
二輪車	所要時間 (分)	ゾーン/駅間の二輪車走行時間
	高校生比率	就学者、通学者数に対する高校生割合
バス	所要時間 (分)	アクセス徒歩時間+乗車時間+イグレス徒歩時間
	バス停待ち時間 (分)	バス停での待ち時間
	バス結節駅ダミー	始発バス結節がある場合に 1
	運賃 (円)	普通料金
自動車	所要時間 (分)	ゾーン/駅間の自動車走行時間
	走行費用 (円)	ガソリン代
P & R	所要時間 (分)	ゾーン/駅間の自動車走行時間
	走行費用 (円)	ガソリン代
	駐車料金 (千円/月)	駅周辺の月極駐車場の平均料金

(第5回仙台PT調査の需要予測モデルの工夫点)

(1) 休日データの活用

- ・第4回までは平日サンプルからモデルを構築してきたが、第5回では、休日調査の実施に伴い、モデル推定上のサンプルを平日・休日合わせた上で、モデルを構築

(2) 私事目的の細分化

- ・私事目的でのトリップの増加や多様化を踏まえ、従来の私事目的を「高齢者私事」「非高齢者私事(買物)」「非高齢者私事(買物以外)」の3つに分類し、計7目的によるモデルを構築

(3) 交通手段の細分化

- ・高齢者の移動に関する家族への依存(自動車による送迎)や、ウォークアブルシティの考え方の広がりなどを踏まえ、従来の交通手段のうち、「自動車」と「徒歩二輪」を細分化し、代表交通手段に関して、計6手段によるモデルを構築

(4) 自動車の保有／非保有による交通行動への影響

- ・第5回仙台PT調査で初めて自動車分担率が横ばいとなったこと、また現況分析結果から、自動車の保有／非保有により交通手段選択などの交通行動が異なることが明らかになったことを踏まえ、交通手段の選択肢の利用可能性の条件として、自動車の保有／非保有を考慮してモデルを構築

また、上記4点の改善により、交通行動モデルの結果を活用する「活動アクセシビリティ(ACC)指標」も、従来に比べ、より地域の生活・交通利便性を表現可能となった。

4) 配分シミュレーションモデル

(自動車配分モデル)

- ・交通行動モデルで推計されたゾーン間トリップのうち、自動車利用トリップを台数変換し、道路ネットワークに日交通量を割り付けるモデル
- ・自動車交通量の増加に伴い、道路に混雑が生じ、所要時間が増大するよう、道路ネットワークのリンクごとに、交通量と所要時間の関係式を設定し、「利用者均衡配分モデル※」により、各道路リンクに交通量を配分する。

※利用者均衡配分モデル

- ・道路の利用者（ドライバー）は最短経路を選択する、という仮定の下、全てのドライバーがこれ以上所要時間を短縮できない状態（均衡状態）となるよう自動車交通量を配分する方法

(バス運行系統配分モデル)

- ・交通行動モデルで推計されたゾーン間トリップのうち、バス利用トリップをゾーン間のバス交通サービス水準を踏まえて、バス系統に割り付けるモデル。
- ・割り付けは、第4回と同様に、バスの最短経路への割り付けとした。

5) 地域評価モデル

地域評価モデルは、地域の暮らしやすさを評価するゾーン別アクセシビリティ指標を算定するためのモデルである。

(アクセシビリティ指標)

人は日常の生活行動（交通行動）を行おうとする時、日常的な活動を通じて蓄積した経験から、その活動に合った複数の目的地を評価し、その中から最も「満足度」の高い目的地へ移動している、と考えられる。アクセシビリティ指標は、この満足度を以下の2つの指標から示される地域（ゾーン）の魅力度として定義したものである。

- ① 目的地の魅力度
- ② 目的地までの行きやすさ（近接性）

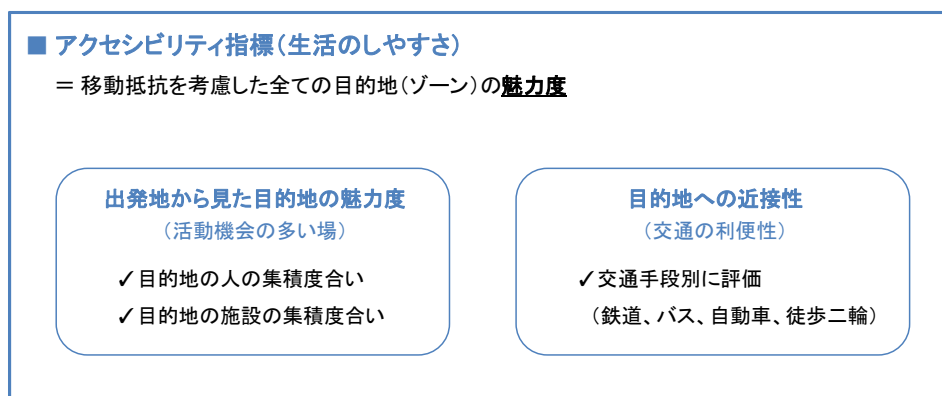
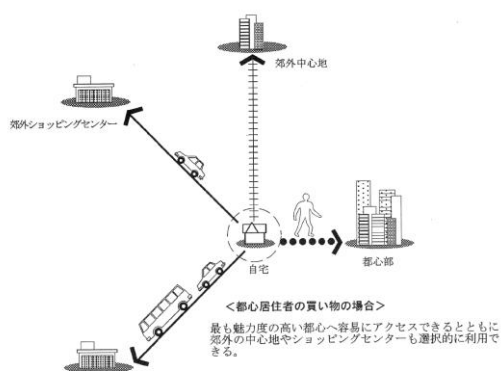


図 アクセシビリティ指標の構成

つまり、従業地や商業地といった目的となる施設が集積し、かつその地域への近接性（交通の利便性）が高いほど、満足度が高い地域（＝指標の点数が高い地域）となる。

(アクセシビリティが高いゾーンの例)



(アクセシビリティが低いゾーンの例)

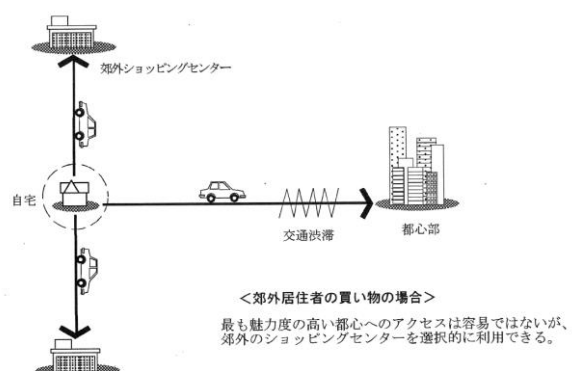


図 アクセシビリティ指標のイメージ

(第5回PT調査のアクセシビリティ指標)

第5回PT調査では、従来、総合評価指標として算出していたアクセシビリティ指標を「目的別アクセシビリティ指標」として新たに算出した。

これにより、通勤の視点からみた生活・交通利便性や、買物の視点からみた生活・交通利便性といった多面的な評価が可能となり、これらを組み合わせることで、都市機能を誘導する区域の検討への活用などが期待される。

■目的別ACCの評価 ※都市圏東部4市町(塩竈市・多賀城市・七ヶ浜町・利府町)を例に

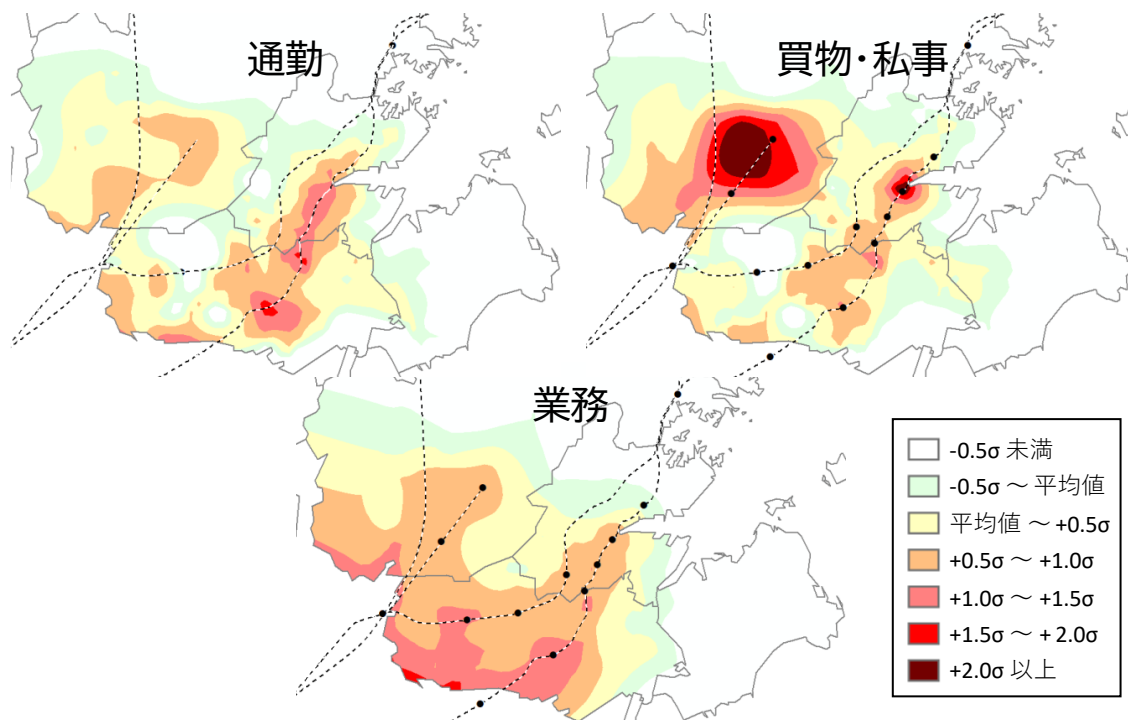


図 目的別アクセシビリティ指標の例

用語集

高次都市機能	東北地方や宮城県の中核を担う行政機関、業務機能、文化、娯楽、商業等の大規模集客施設など。
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、市町村が自らバス事業者として、またはバス事業者に委託して運行するバス。 (国土交通省交通基本計画より)
コワーキングスペース	仕事場を特定の場所に固定しない働き方のための共用作業スペース。
シームレス	「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を、全体として円滑かつ利便性の高いものとする。 (H14 国土交通白書より)
送迎保育ステーション 地域交通	通勤途中の駅で子供を預ける/引き取る仕組み。 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不可欠な目的のために運行する、民間事業者等による既存の公共交通を補完、補充する交通手段。
小さな拠点	小学校区など、複数の集落が散在する地域（集落生活圏）において、商店、診療所などの日常生活に不可欠な施設・機能や地域活動を行う場所を集約・確保し、周辺集落とコミュニティバス等の交通ネットワークで結ぶことで、人々が集い、交流する機会が広がっていく、集落地域の再生を目指す取組を指す。(内閣府 HP より)
デマンド交通	路線やダイヤをあらかじめ決めないなど、利用者のニーズに応じて、柔軟に運行するバス又は乗合タクシー。(国土交通省交通基本計画より)
トラック隊列走行	先頭車両が有人運転で、後続車両が自動運転で先頭車両を追従する技術。物流における人手不足に対応するものとして期待されている。
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。
P&R	パークアンドライドの略。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を指す。
パークレット	路上駐車スペース等を活用し、テーブルやベンチなどを設置することで、にぎわいの創出や憩いの場形成を図る取り組み。(国土交通省 HP より)
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。
ファサード	建築物の正面の外観のこと。まちの景観を構成する重要な要素となる。
VTOD	自動車交通量配分用の OD 交通量データ。
フリンジパーキング	中心市街地等への自動車の流入を抑制するため中心市街地の縁辺部（フリンジ）に設置される駐車場。
MaaS	Mobility as a Service の略。ドア・ツー・ドアの移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて1つの移動サービスを提供するものであり、ワンストップでシームレスな移動を可能とするもの。(「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ」より)
MM	モビリティマネジメントの略。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。(一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議 HP より)
ラストワンマイル	鉄道駅やバス停などから自宅等の最終目的地への移動。

■都市圏外居住者の行動把握について

図 1-67、図 1-68 では、パーソントリップ実態調査の調査対象外である都市圏外居住者の行動把握のため、「混雑統計®」データを用い分析を行った。

「混雑統計®」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーション（※）の利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

※ドコモ地図ナビサービス（地図アプリ・ご当地ガイド）等の一部のアプリ。