

### 3.2.3 道路交通利用特性と課題

#### (1) 都市圏の自動車利用の概況

##### 1) 自動車保有台数の推移

- ・ 自動車保有台数は、1992年から増加傾向にある。

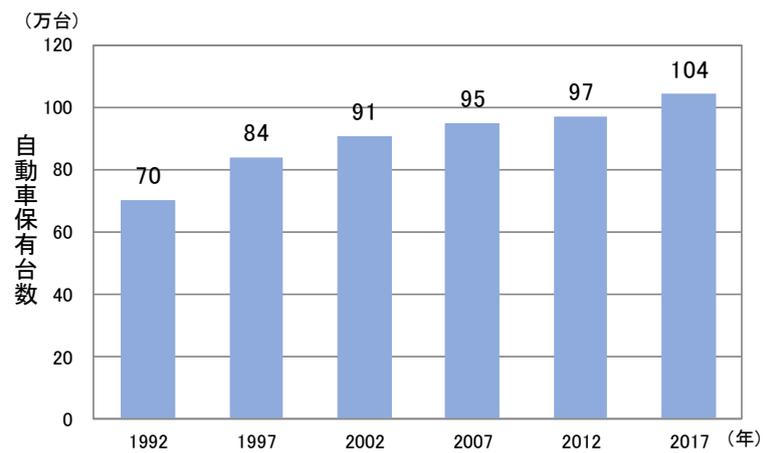


図 3-218 自動車保有台数の推移（仙台都市圏）

※各年3月末現在  
資料: 東北運輸局

## 2) 交通事故の状況

- ・ 交通事故件数は、年々減少傾向にあるが、高齢化の進展に伴い、交通事故全体に占める高齢者の事故件数の割合は高くなっている状況である。

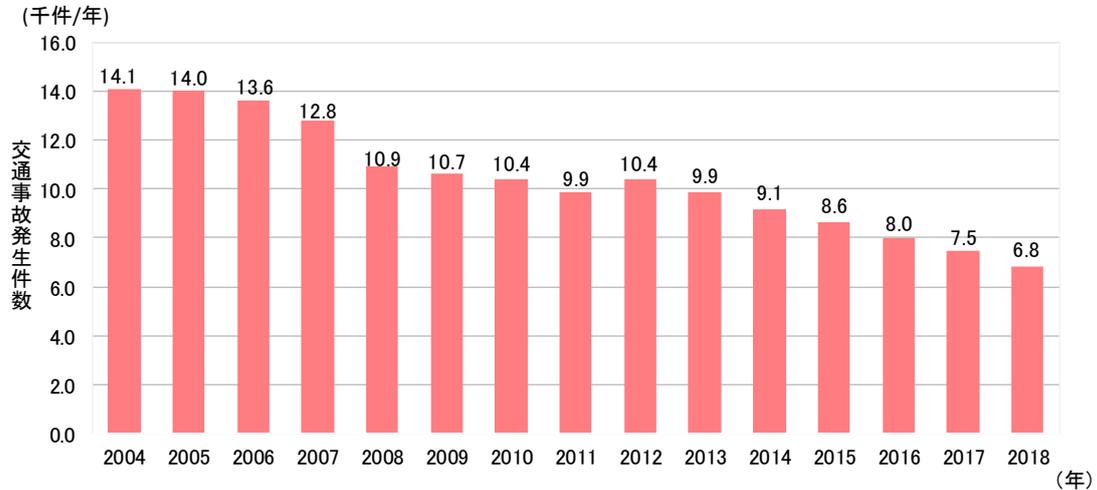


図 3-219 宮城県内の交通事故発生件数の推移 ※再掲

出典:オープンデータみやぎ(宮城県警交通企画課)より作成

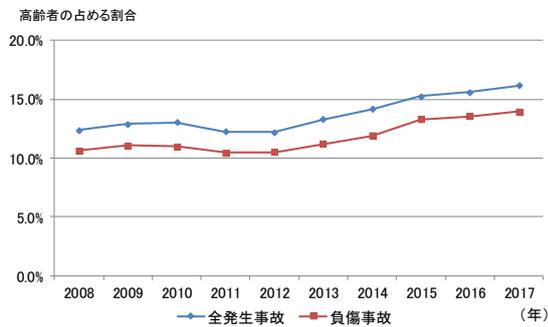


図 3-220 交通事故に占める高齢者割合

資料:宮城県警HP

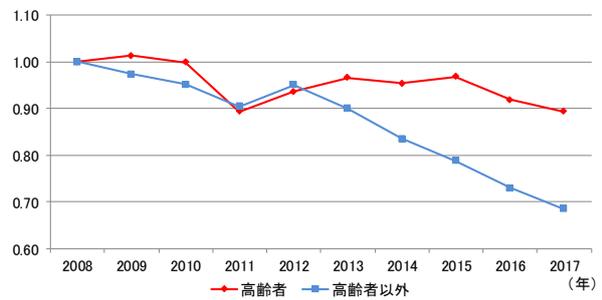


図 3-221 高齢者等の交通事故発生件数の推移

※2008年を1.0とした場合  
資料:宮城県警HP

### 3) 道路ネットワークの整備状況

- ・ 第4回PT調査以降、仙台北部道路や常磐自動車道等、自動車専用道路の整備が進展した。
- ・ また、都市計画道路についても堅調に整備が進んでいる。

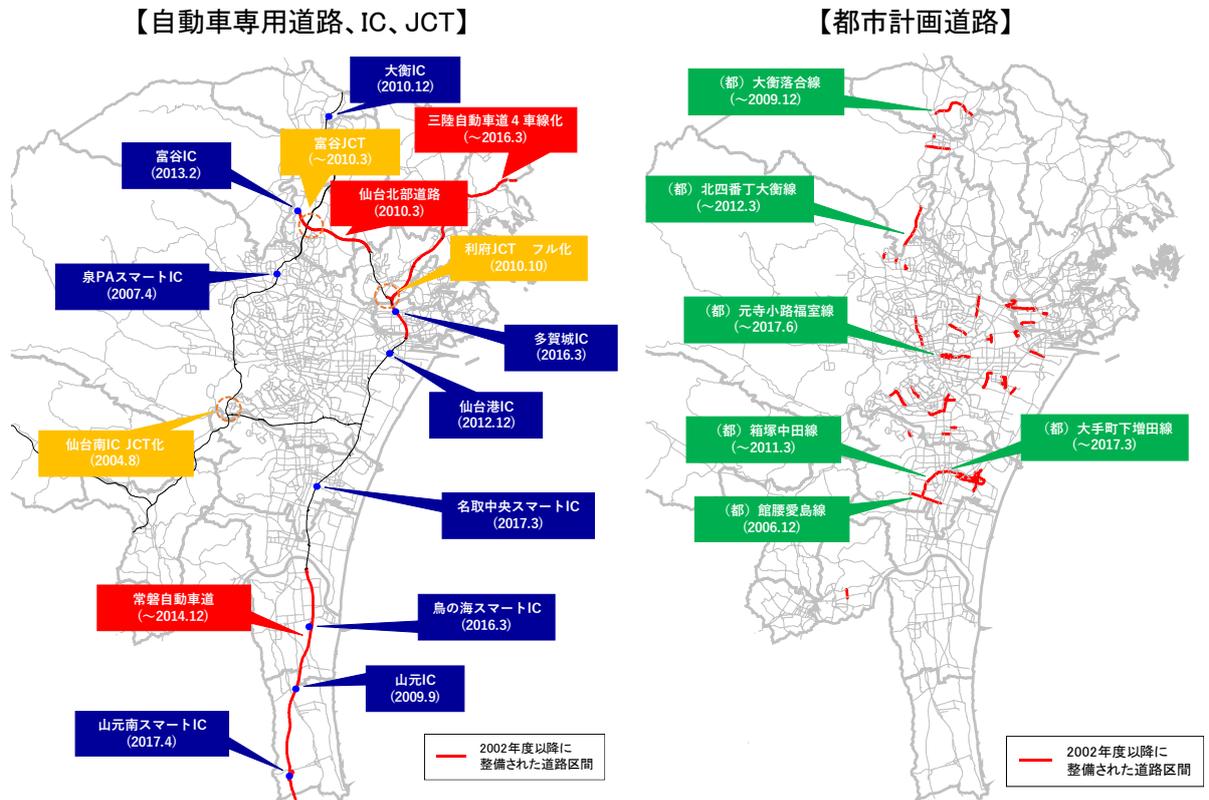


図 3-222 2002 年度以降に整備された道路 ※再掲

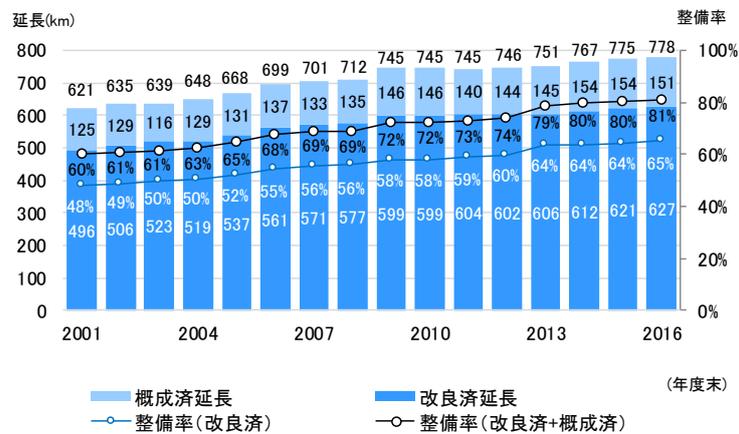


図 3-223 都市計画道路の整備推移（仙台都市圏） ※再掲

資料：都市計画年報より作成

#### 4) 道路交通状況

##### ①. 道路機能別の混雑度 1.0 以上の道路延長割合

- 都市圏の道路整備は堅調に進んでいるものの、現況で混雑度 1.00 以上（日交通容量を上回る状況）の道路延長割合は、主要幹線で 59%、幹線で 22%の状況である。

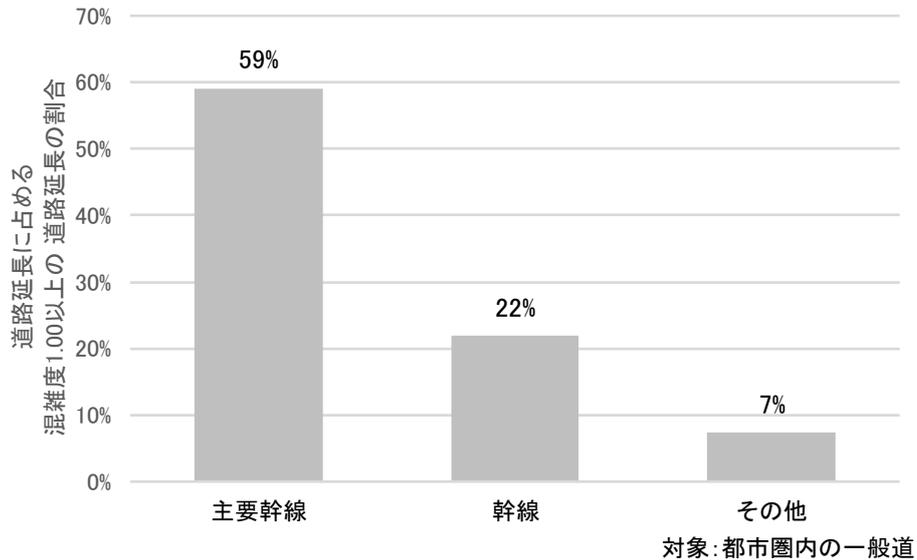


図 3-224 都市圏における道路機能別の混雑度 1.00 以上の道路延長割合

※混雑度＝24 時間交通量／24 時間交通容量

※交通量：本調査結果により作成した需要予測モデルによる現況自動車 OD と現況道路網を用いた自動車交通量推計結果

※交通容量：自動車交通量推計時の交通容量の設定値（設計基準交通量に地域に応じた交差点補正率を考慮）

※混雑度 1.00 以上の状況：

日交通容量を日交通量が上回った状態であり、時間帯により道路混雑が発生する可能性のある状況

※主要幹線：都市圏の骨格を形成し、都市圏内外交通や大量交通の処理を担う道路

※幹線：主要幹線を補完し、都市圏内の主要な地域、施設を結節する道路

※その他：主要幹線道路、幹線道路以外

##### 【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、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。

## ②. 都市圏の主要渋滞箇所

- 宮城県渋滞対策連絡協議会では、平成 25 年 1 月に県内の主要渋滞箇所として一般道 251 箇所、高速道路 18 箇所を公表している。
- 仙台都市圏には県内主要渋滞箇所（一般道路）の約 8 割が集中しており、本協議会では渋滞解消に向け、道路整備等のハード施策に加え、ソフト施策を組み合わせ取り組んでいる。

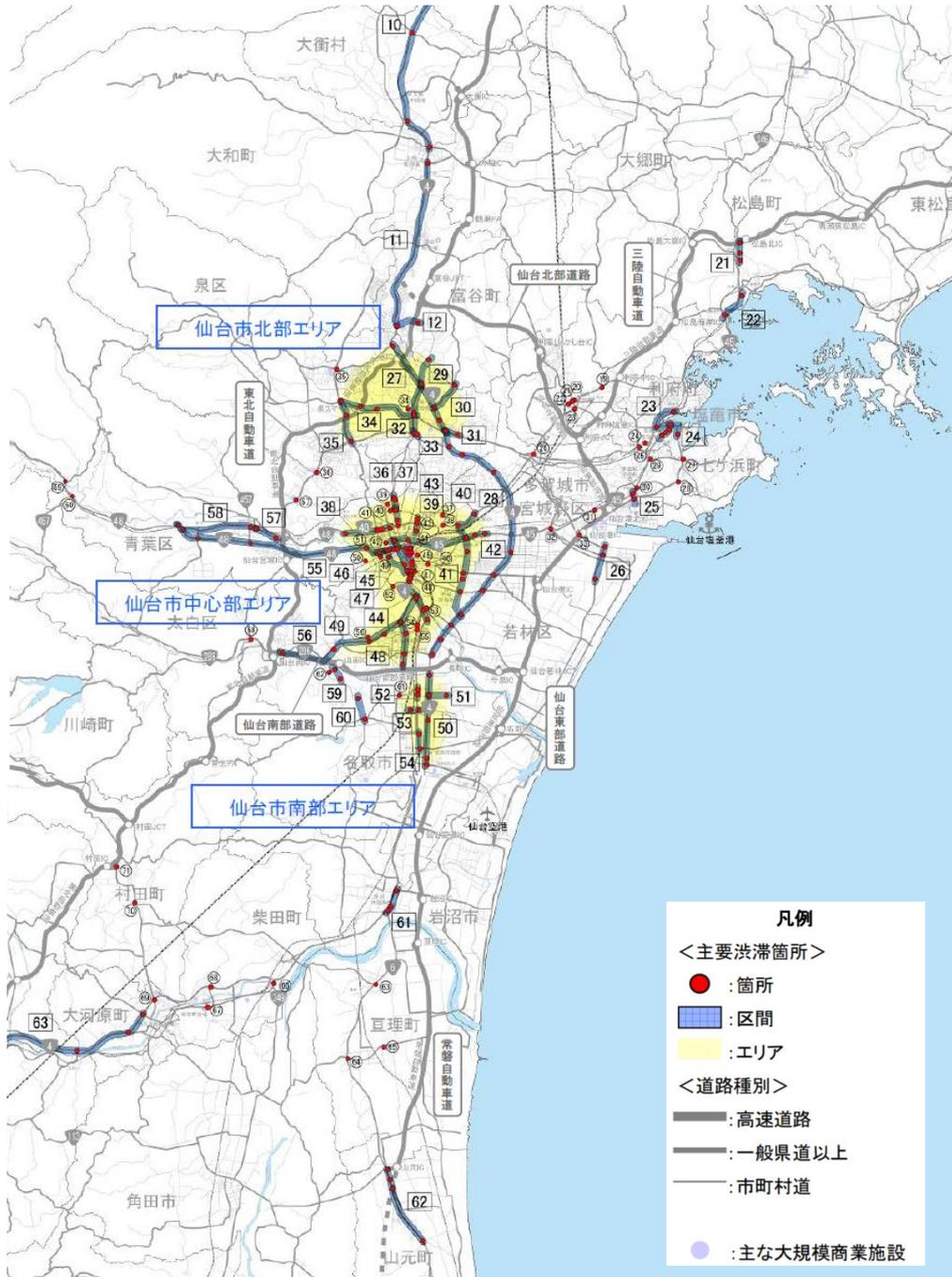


図 3-225 仙台都市圏の主要渋滞箇所

資料：宮城県の主要渋滞箇所 宮城県渋滞対策連絡協議会 平成 25 年

### 【渋滞対策取り組みの基本方針】

- ・渋滞対策連絡協議会では、平成 25 年 1 月の主要渋滞箇所の公表を踏まえ、渋滞対策の基本方針をもとに対策に取り組んでいる。
- ・平成 27 年度には、基本方針（更新案）として「宮城県全体」及び「仙台市中心部」、「仙台市北部」、「仙台市南部」、「石巻市」の主要渋滞箇所が集中する地区について取り組みの方向性を設定している。

### 【宮城県全体の基本方針（案）】

- ① 高規格幹線道路をはじめとする主要な幹線道路の整備により、広域的な動きを支える道路ネットワークの強化。
- ② 主要渋滞箇所が集中する市街地エリアでは、ハード施策にソフト施策などの組み合わせによる対策。
- ③ その他地方部等の点在する主要渋滞箇所については、渋滞の特徴を確認・把握するとともに、渋滞要因に応じて交差点改良などの個別の渋滞対策。
- ④ 渋滞対策実施に伴う渋滞軽減効果等の検証を行うことで、必要に応じ更なる対策の検討。

資料:平成27年度 宮城県渋滞対策連絡協議会 平成 27 年 8 月

### 【宮城県渋滞対策連絡協議会】

- ・宮城県渋滞対策協議会は、東北地方整備局、東北運輸局、東日本高速道路株式会社、宮城県警察本部、宮城県、県内自治体、公益社団法人宮城県トラック協会、公益社団法人宮城県バス協会、一般社団法人宮城県タクシー協会を構成員とし、道路渋滞の解消に向け関係機関が連携して対策に取り組む組織である。

### ③. 幹線道路の旅行速度

#### 【平日の日平均】

- 都市圏内の幹線道路の旅行速度をみると、平日の日平均では仙台都市圏内や局所的に速度の低い区間がみられ、区間の混雑度も比較的高くなっている。

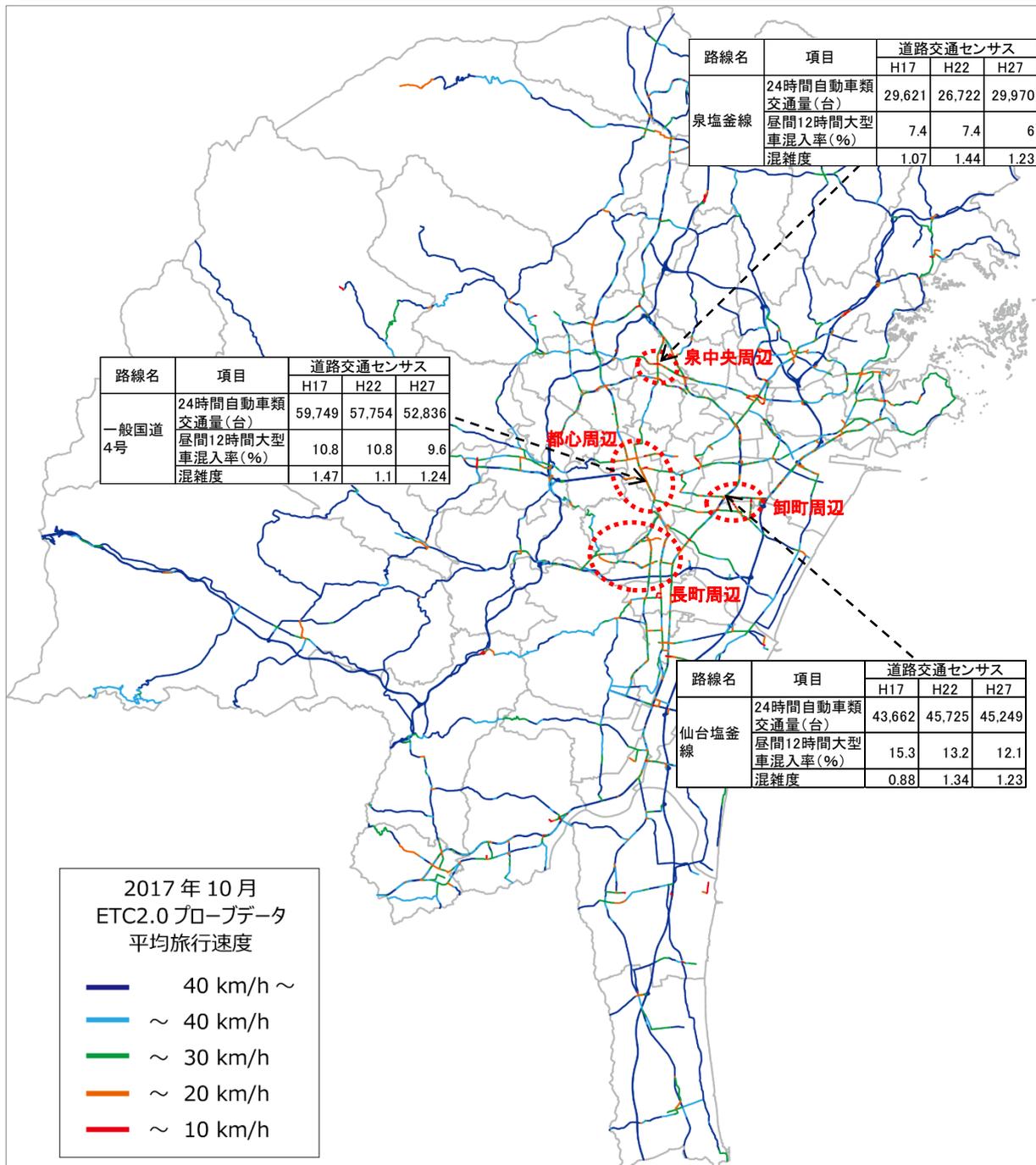


図 3-226 ETC2.0 プローブデータによる道路区間別の旅行速度 (2017年10月)

※図中の表は、道路交通センサスによる交通量、大型車混入率及び混雑度

### 【休日の日平均】

- ・ 休日の日平均速度は、平日同様に仙台都心内の速度が低く、局所的に速度の低い区間が発生している。
- ・ 泉中央周辺や長町周辺では、平日より速度低下路線が拡大している傾向がみられる。
- ・ 名取周辺や利府周辺では、平日にあまりみられない速度低下が、休日には発生している。

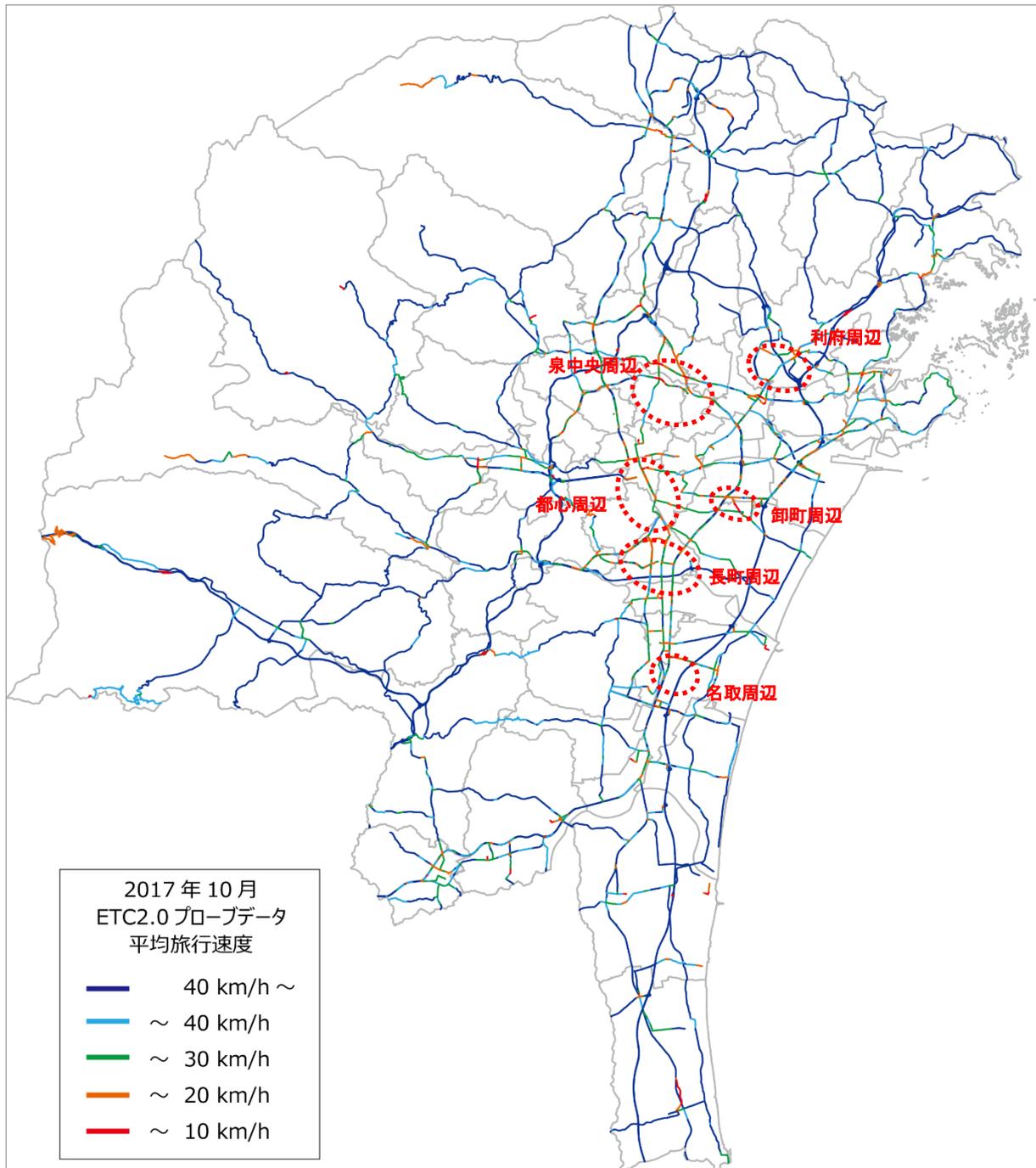


図 3-227 ETC2.0 プローブデータによる道路区間別の旅行速度（2017年10月）

### 【平日の7時台】

- ・ 平日の午前7時台では、都心周辺や国道4号などで、距離の長い区間にわたって速度の低い区間がみられる。

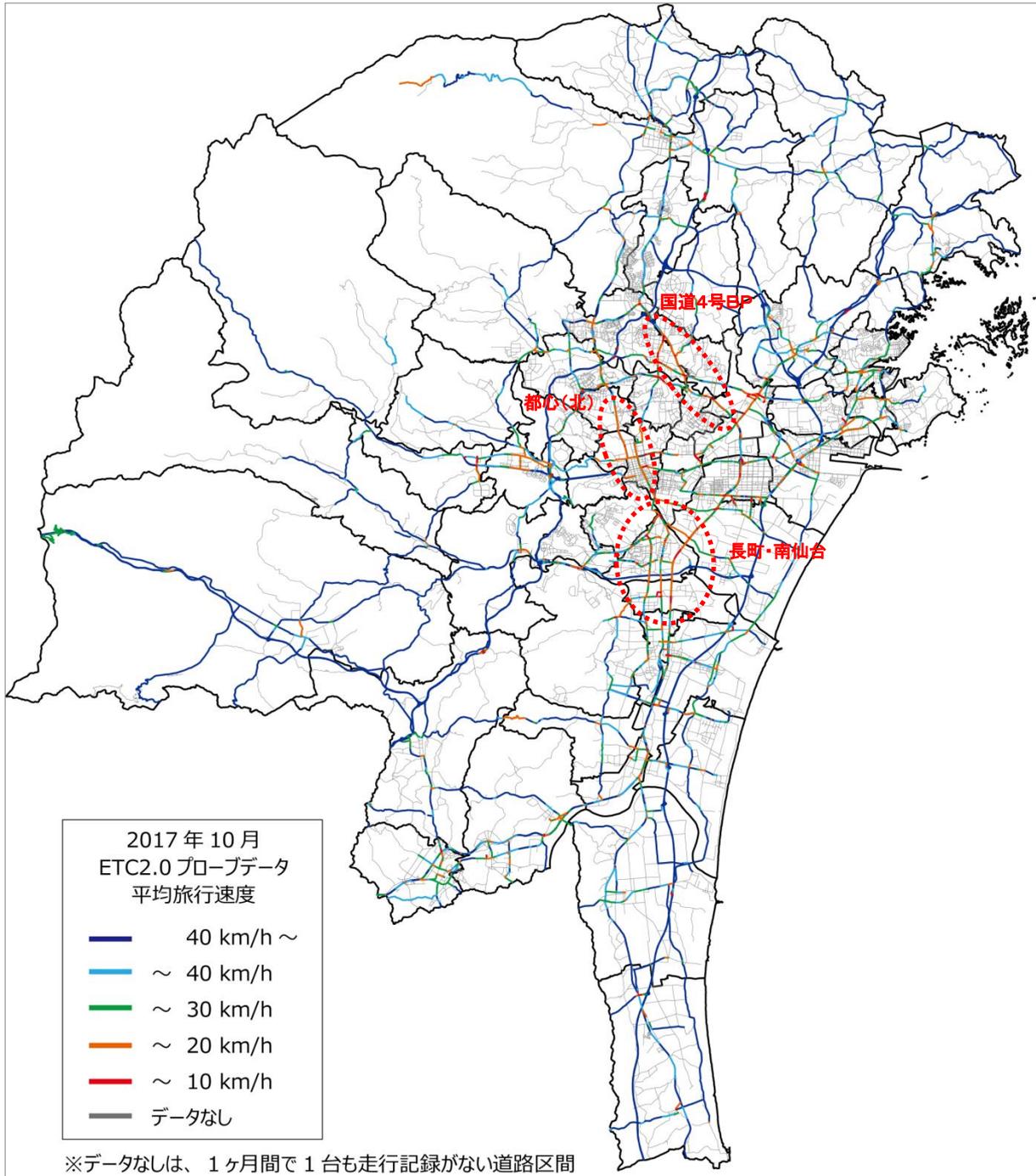


図 3-228 ETC2.0 プローブデータによる道路区間別の旅行速度（2017年10月）

【平日の7時台（都心周辺）】

・ 午前7時台の速度低下は、都心周辺では都心方向で、周辺地域では両方向で速度低下がみられる。

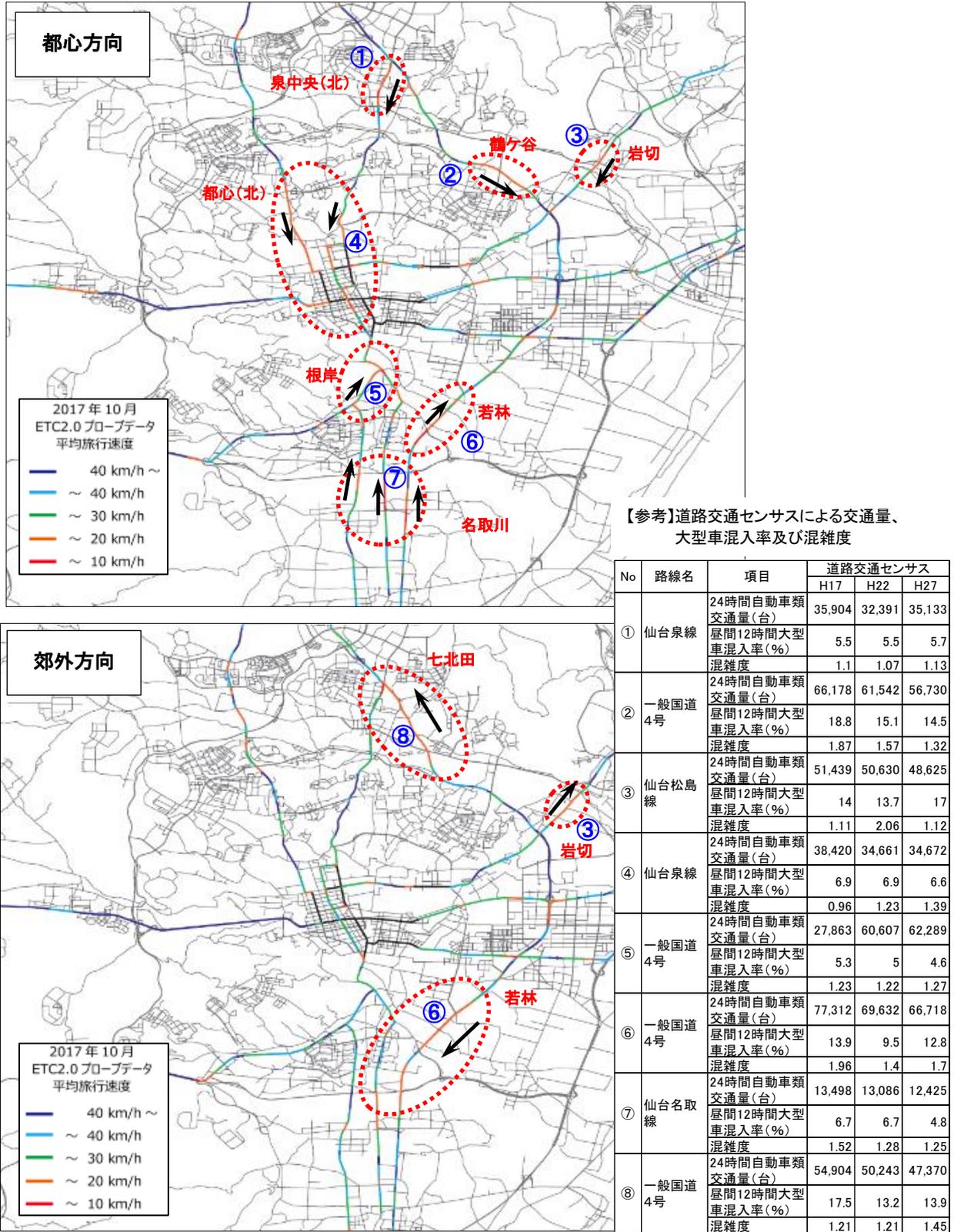


図 3-229 ETC2.0 プローブデータによる道路区間別の旅行速度（2017年10月）

【平日の18時台（都心周辺）】

・ 帰宅や帰社等の交通により、18時台でも場所により上り方向、下り方向で速度低下が発生しており、都心方向の放射路線上り方向や、国道4号下りで速度低下がみられる。

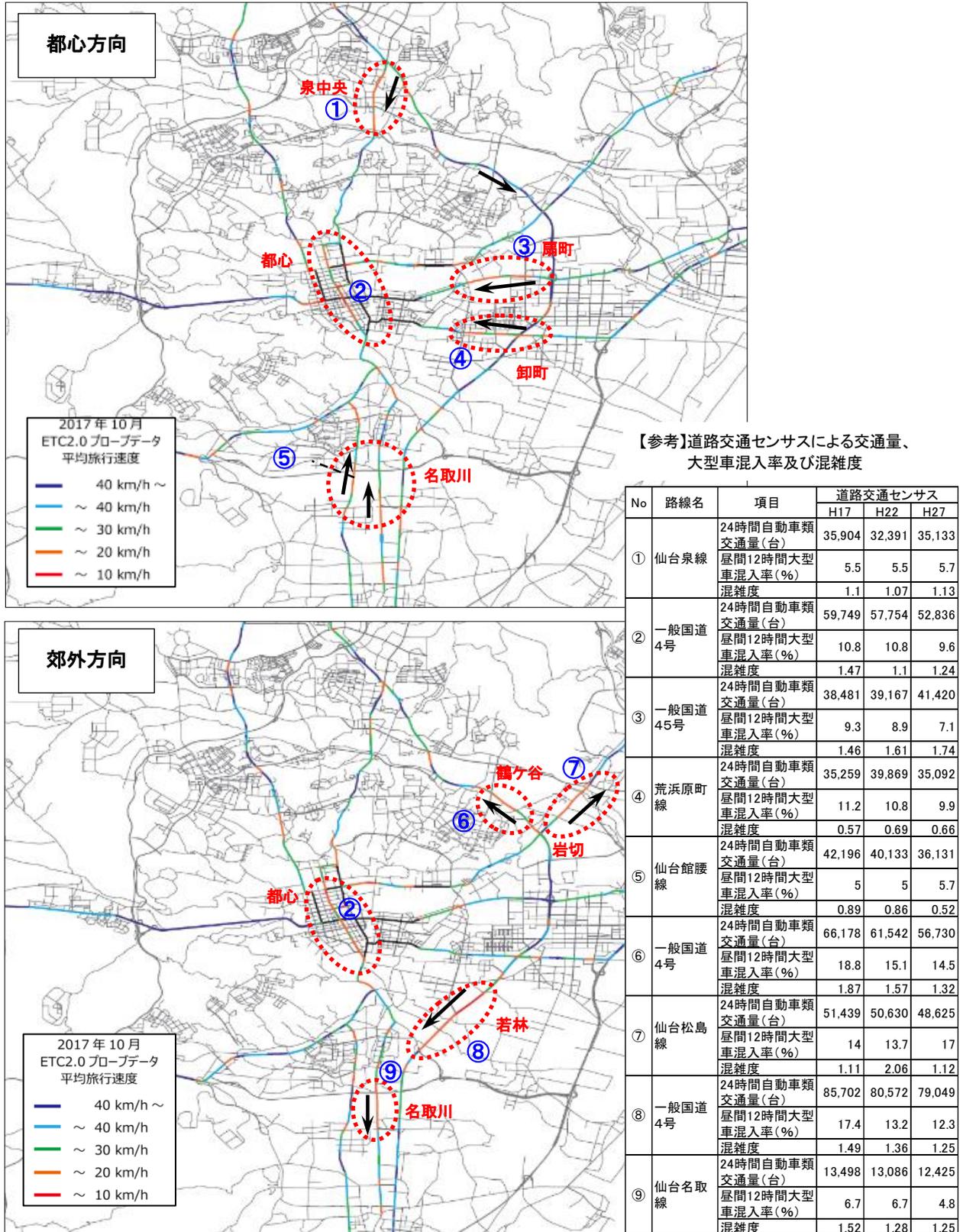


図 3-230 ETC2.0 プローブデータによる道路区間別の旅行速度（2017年10月）

## (2) 自動車の利用特性

### 1) 都市圏全体の自動車の利用動向

#### ①. 自動車トリップ数・分担率の推移

- 自動車トリップ数は、増加傾向にあるが、自動車分担率はこれまでの上昇傾向から横ばいとなり、その一方で鉄道分担率が上昇している。

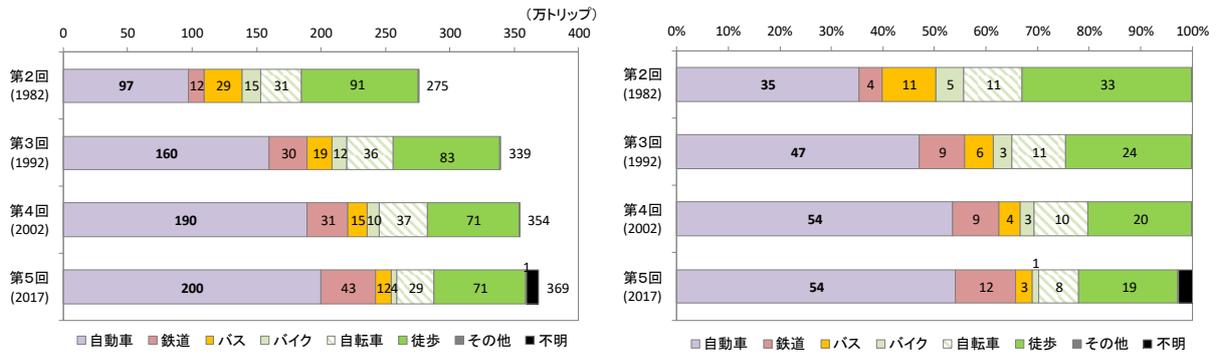


図 3-231 代表交通手段別トリップ数（左）及び分担率（右）の推移（平日）

#### ②. 休日の自動車利用状況

- 他の交通手段では、平日と比べて休日のトリップ数が少なくなるのに対して、自動車のトリップ数は休日の方が多くなっている。
- 自動車分担率も平日は54%であるのに対して、休日は69%と大幅に上昇する。
- 平均乗車人員は、平日の1.26人/台に対して、休日は1.68人/台となっている。平日に自動車を利用しない人でも休日は利用する人がいること、また、休日は家族等の複数人での自動車利用が増えること等により、トリップ数が増加するものと考えられる。

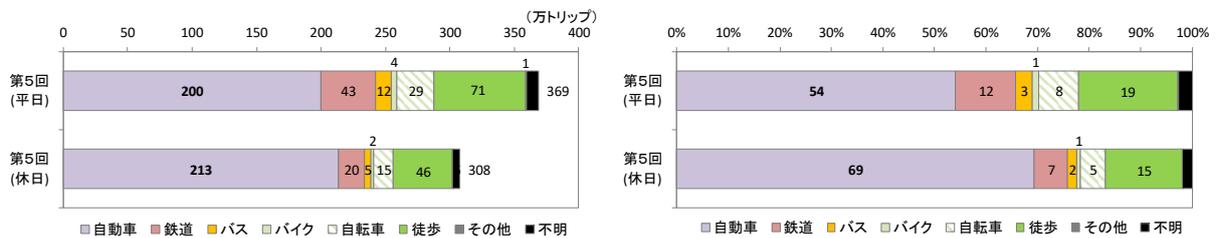


図 3-232 代表交通手段別トリップ数（左）及び分担率（右）の平日・休日比較（第5回）

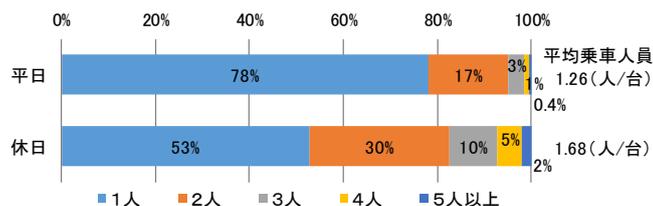


図 3-233 1台あたりの乗車人員構成と平均乗車人員

### ③. 目的種類別の自動車利用状況

- ・ 自動車分担率を目的種類別にみると、通勤、業務では低下している。
- ・ 一方で、買物、送迎、その他私事などの目的で上昇している。
- ・ 休日は、業務以外の目的で平日よりも自動車分担率が高くなる。

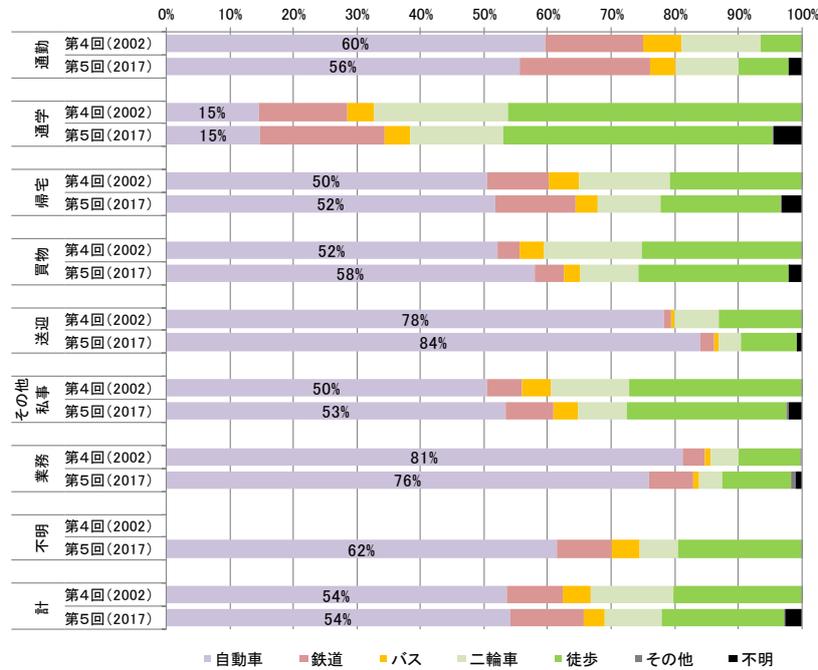


図 3-234 目的種類別の代表交通手段分担率の変化（平日）

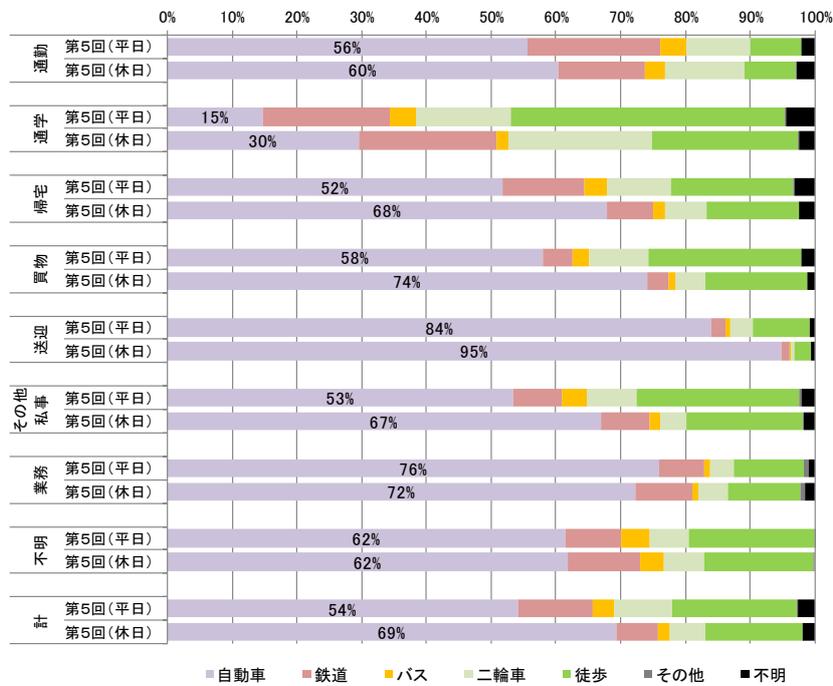


図 3-235 目的種類別の代表交通手段分担率の平日・休日比較（第5回）

## 2) 属性別の利用状況

### ①. 性別年齢階層別の自動車分担率

- 自動車分担率は、全体では第4回と同じ約54%であるが、男女計では15～54歳で低下している。男性は15～64歳の年齢層で低下し、特に25～34歳での低下が大きい。女性は15～34歳の年齢層で低下している。
- 自動車分担率が上昇したのは、男女計では15歳未満と55歳以上の年齢層であり、特に男性の75～84歳、女性の55～74歳の高年齢層では15ポイント以上上昇している。

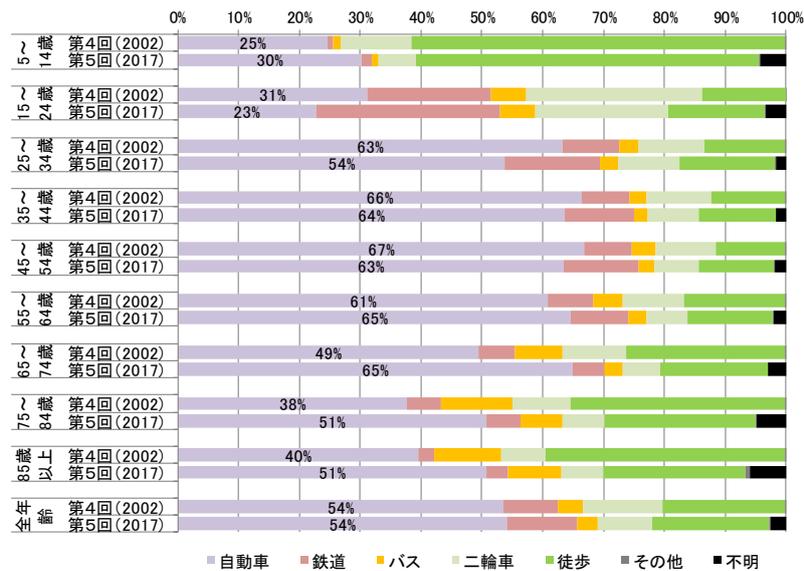


図 3-236 年齢階層別の代表交通手段分担率の変化（平日）

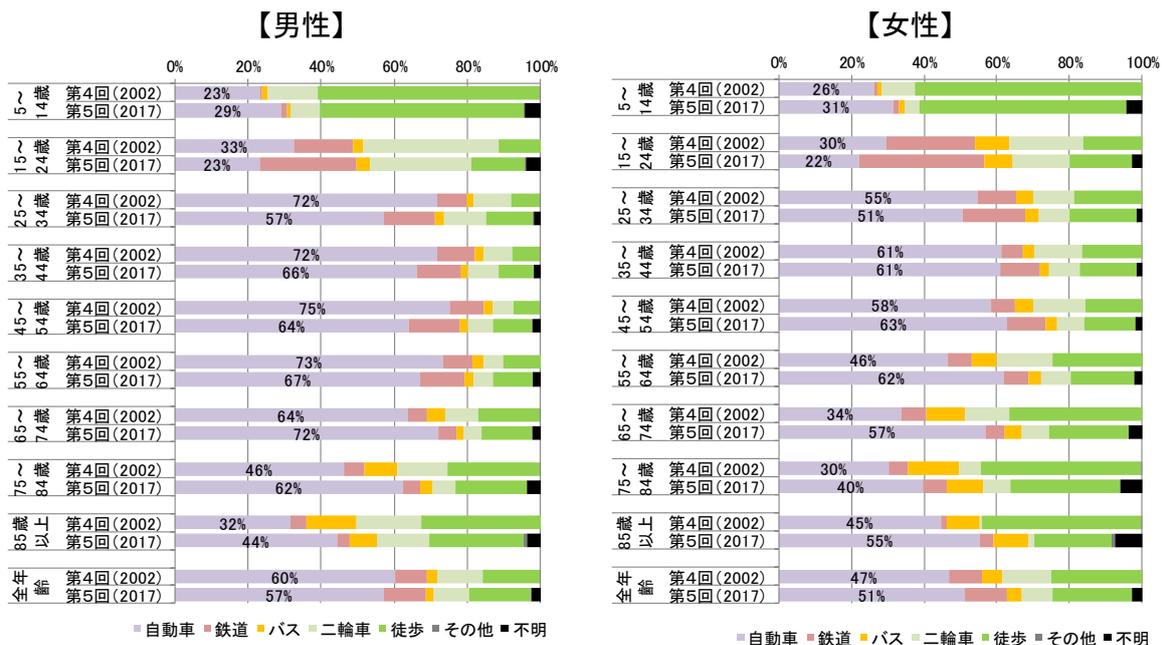


図 3-237 性別年齢階層別の代表交通手段分担率の変化（平日）

- ・ 自動車を持たない世帯の割合は、全世帯計では若干低下しているが、若者のみ世帯では、第4回の43%から53%へと10ポイントも上昇している。
- ・ 若者世代では自動車利用、保有ともに低下しており、若者の自動車離れが進展していることがうかがえる。

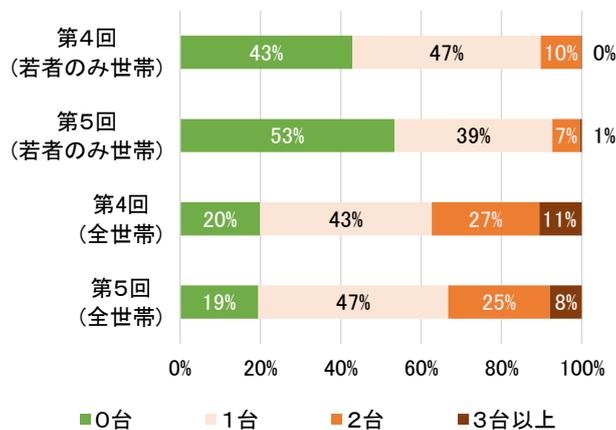


図 3-238 世帯構成別の自動車保有台数構成の変化

- ・ 自動車分担率は、14歳以下や65歳以上では第4回に比べ増加している。高齢者は自分で運転する割合が増加しており、65～74歳は第4回の34%から51%へ、75歳以上は17%から29%へと増加している。

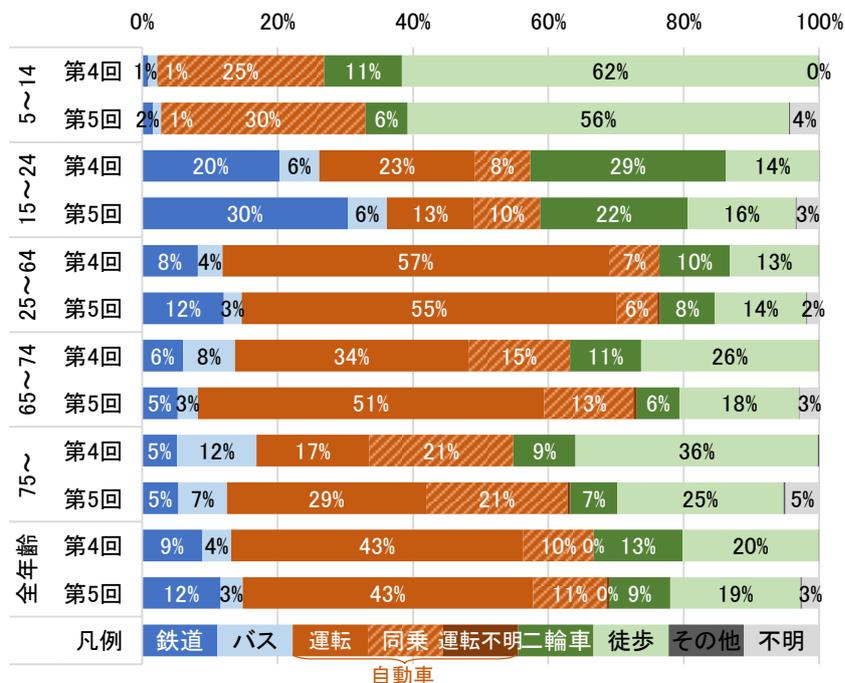


図 3-239 年齢階層別代表交通手段分担率の変化

## ②. 就業状態別の自動車分担率

- ・ 就業状態別に自動車分担率をみると、有職者は低下しているが学生と無職で上昇しており、特に無職での上昇が大きい。

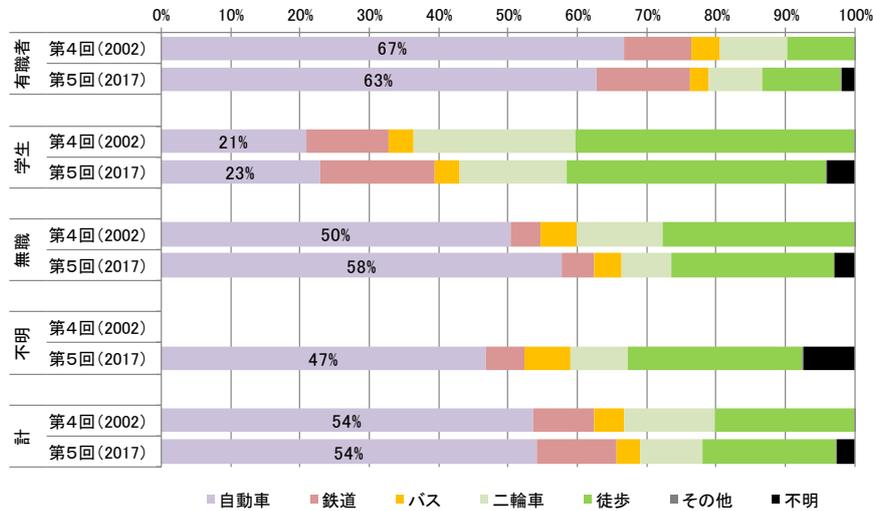


図 3-240 就業状態別の代表交通手段分担率の変化（平日）

## ③. 自動車運転免許保有有無別の自動車分担率

- ・ 自動車分担率は、免許保有者で低下し、非保有者は18歳未満、18歳以上ともに上昇しており、自動車の同乗利用が増加している。

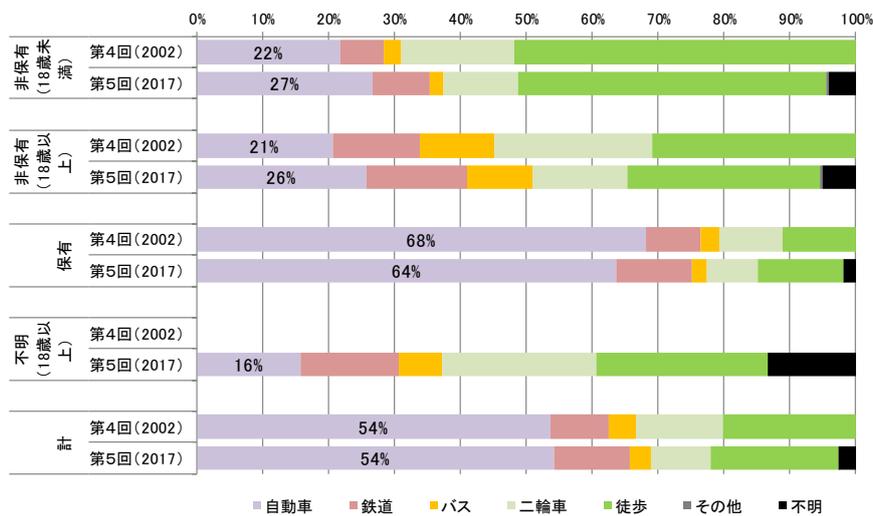


図 3-241 自動車運転免許保有有無別の代表交通手段分担率の変化（平日）

### 3) 地域別にみた自動車利用状況

#### ①. 市区町村別の自動車利用状況

- ・ 第4回から第5回にかけて自動車分担率が減少したのは仙台市青葉区、仙台市宮城野区、仙台市若林区、多賀城市であり、これらの地域以外は増加している。特に、大衡村、大郷町、川崎町、山元町では、80%を超えている。自動車分担率が50%未満なのは仙台市青葉区のみである。
- ・ 第4回から第5回への変化をみると、自動車分担率が高い地域は更に自動車利用が増加し、分担率が低い地域は更に減少している。

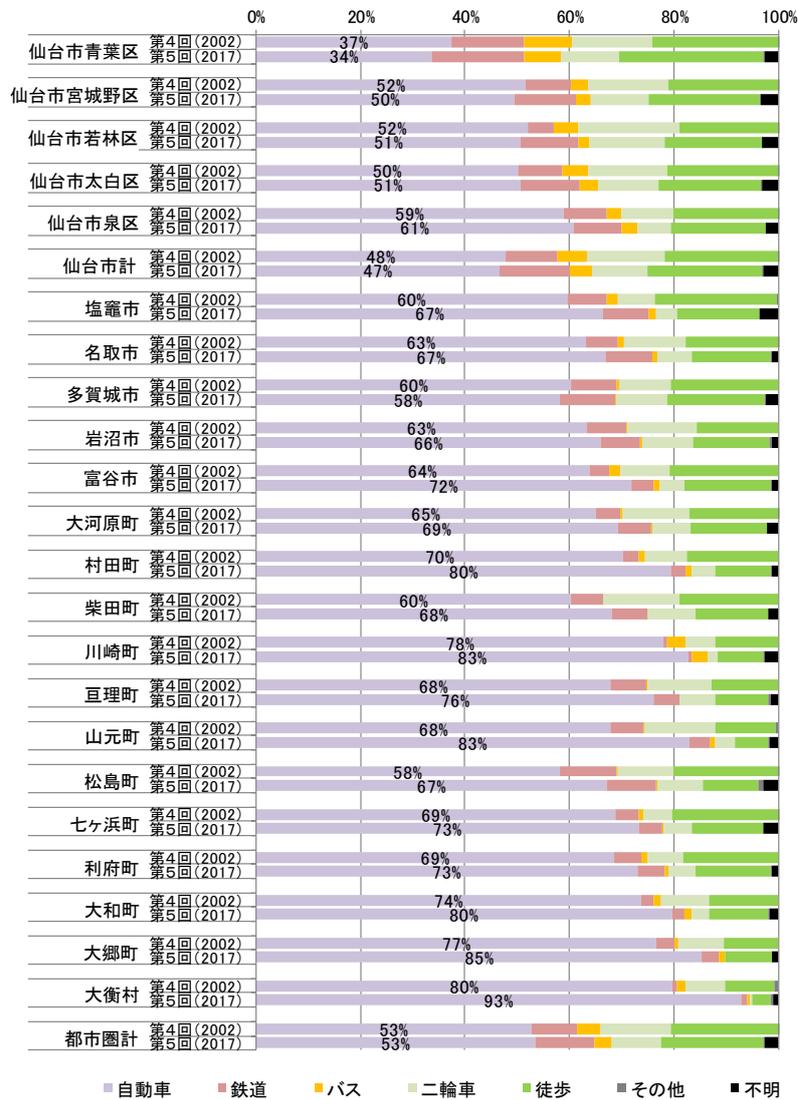


図 3-242 発着市区町村別の代表交通手段分担率の変化（平日）

## ②. 地域別の自動車分担率

- ・ 中ゾーン別に自動車分担率をみると、仙台都心周辺が最も低く、都心から離れるに従って高くなっている。仙台市外では、JR沿線でも60%以上、JR沿線外では70%以上の状況にある。
- ・ 第4回と比べると、鉄道沿線地域で自動車分担率が低下しており、特に地下鉄東西線沿線では大きく低下している地域が多い。鉄道沿線地域外では大半の地域で分担率が上昇している。

【第5回平日】

【第5回-第4回】

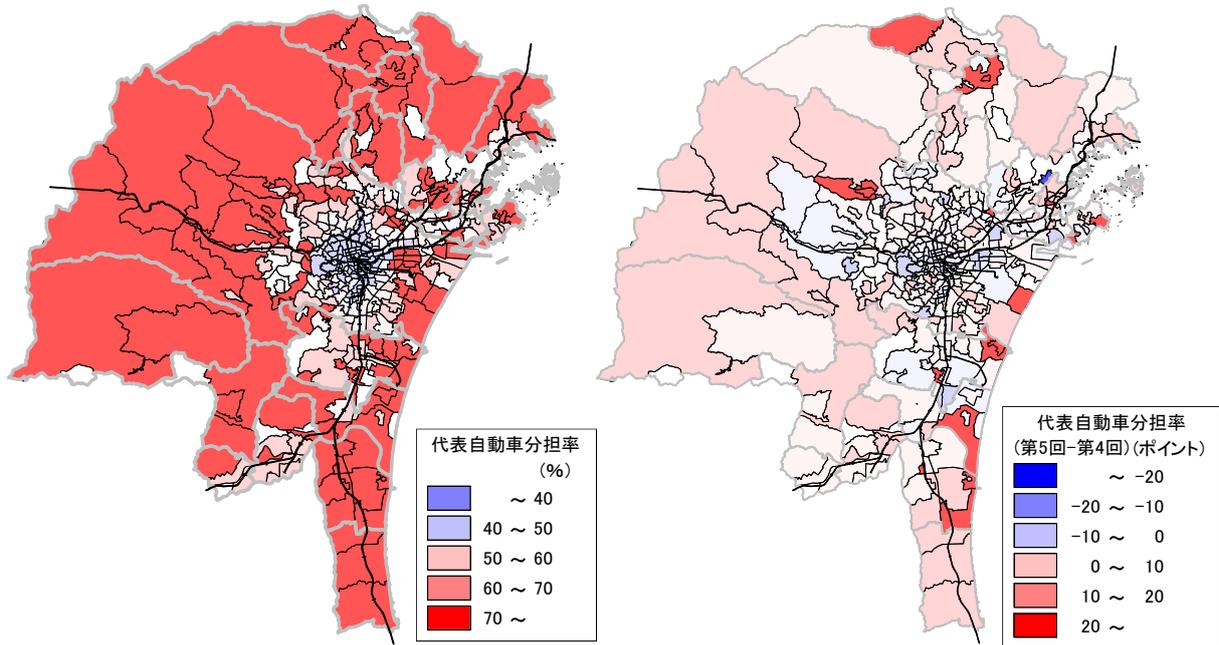
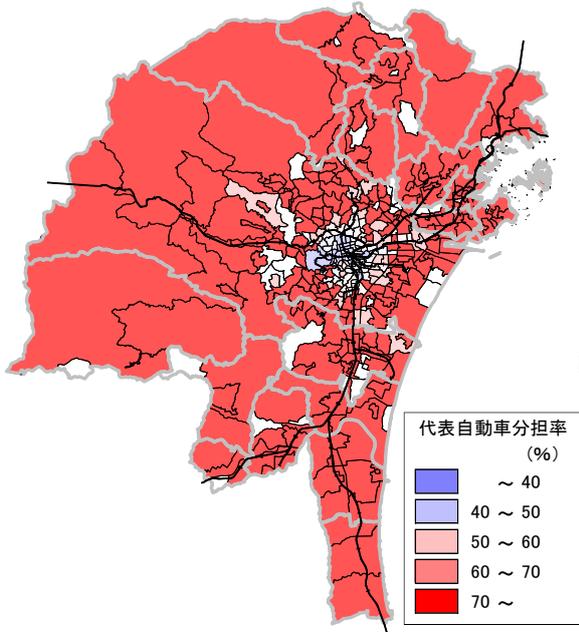


図 3-243 中ゾーン別代表交通手段自動車分担率  
(第5回平日) と分担率の変化(第4回→第5回)

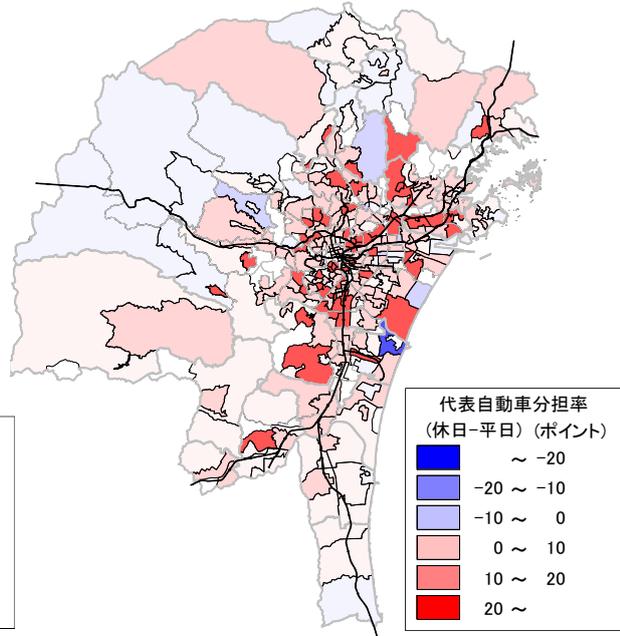
※分担率: 発生集中量ベースの分担率  
※第5回の発生集中量(交通手段計)が1,000トリップエンド以上のゾーンを対象

- ・ 休日の自動車分担率は、仙台都心周辺では5割未満の地域が多いが、それ以外の地域では鉄道沿線地域を含め7割以上となっている。
- ・ 特に大規模小売店舗が立地する地域において、自動車分担率が高い傾向がみられる。

【第5回休日】



【平日・休日の比較(休日-平日)】



大規模小売店舗の分布 ※再掲

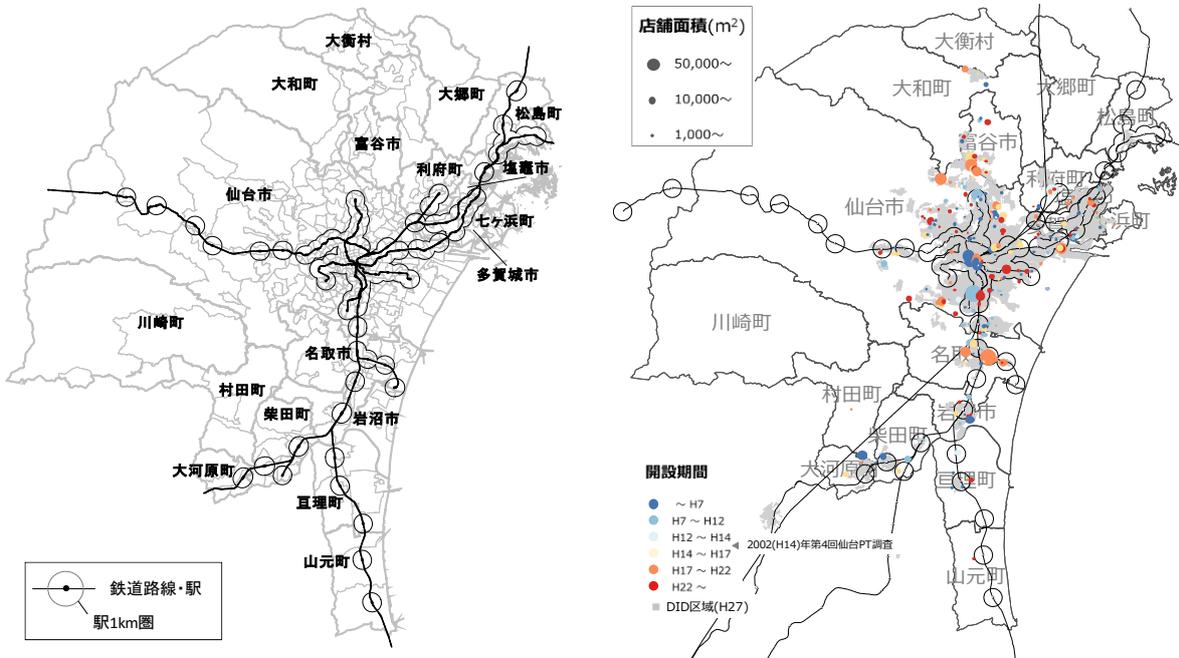


図 3-244 中ゾーン別代表交通手段自動車分担率（第5回休日）と平日・休日の比較

※分担率:発生集中量ベースの分担率  
 ※第5回の発生集中量(交通手段計)が1,000トリップエンド以上のゾーンを対象