

## 第3章 現況分析

### 3.1 都市圏の交通を取り巻く社会経済の状況

#### 3.1.1 社会経済の動向

##### (1) 人口の動向

##### 1) 都市圏人口・人口構成の変化

- ・ 都市圏人口は、1995年から2015年の20年間で1.1倍に増加し、人口のピークは2020年となる見通しである。
- ・ 65歳以上の高齢者割合は、過去20年間で12%から23%に上昇している。20年後の2035年には、その割合は33%とさらに高齢化が進展する一方で、年少人口（15歳未満）、生産年齢人口（15歳以上65歳未満）は減少し、その割合も低下する見込みである。

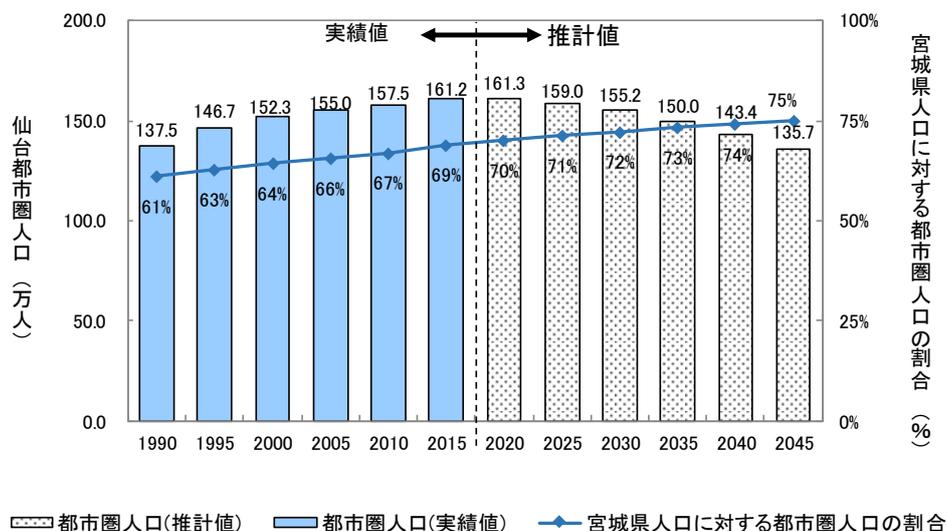


図 3-1 都市圏人口の推移（都市圏）

資料 H2(1990)～H27(2015):国勢調査(総務省)  
2020～2045:将来推計人口・世帯数(国立社会保障・人口問題研究所)(H30.03 推計版)

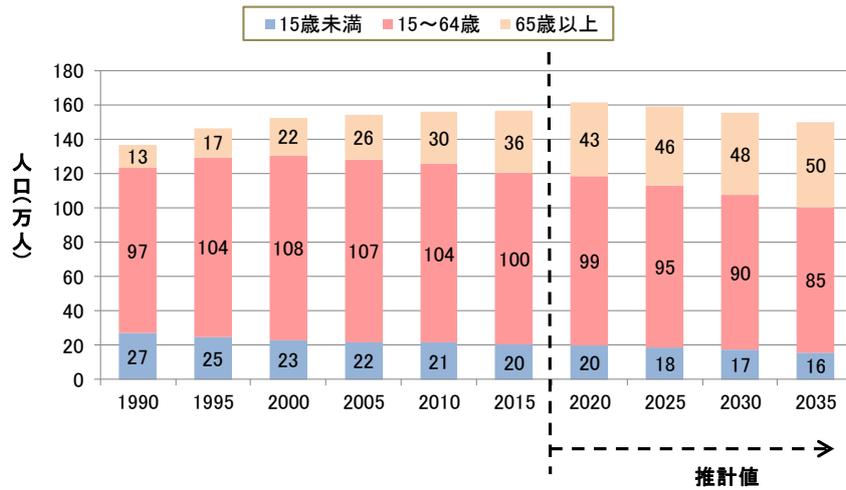


図 3-2 年齢階層別人口の推移（都市圏）

※年齢不詳を除く  
資料 H2(1990)~H27(2015):国勢調査(総務省)  
2020~2035:将来推計人口・世帯数(国立社会保障・人口問題研究所)(H25.03 推計版)

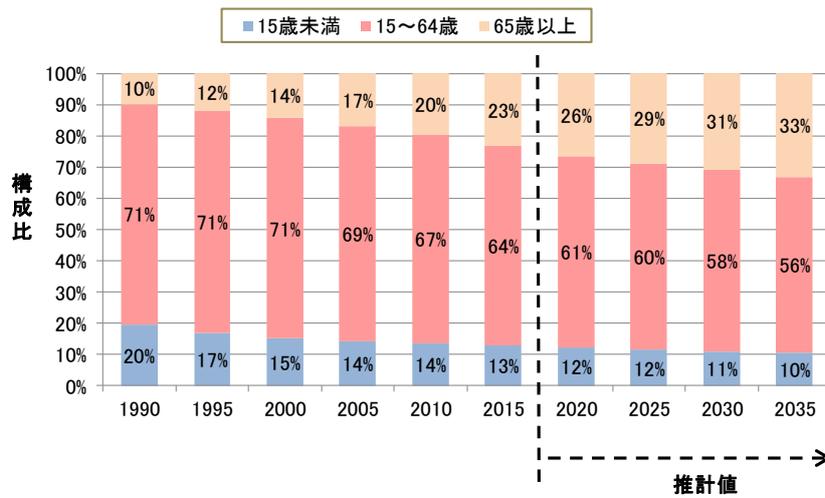
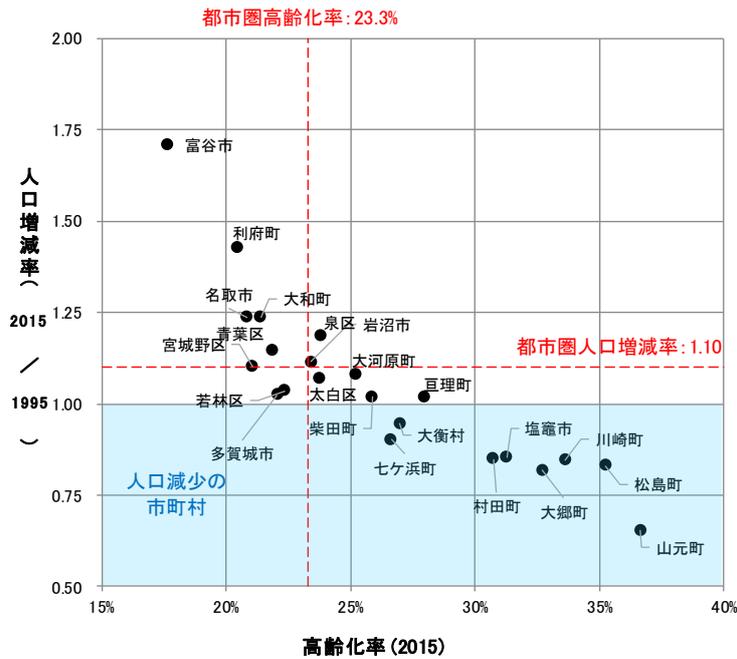


図 3-3 年齢階層別人口構成の推移（都市圏）

※年齢不詳を除く  
資料 H2(1990)~H27(2015):国勢調査(総務省)  
2020~2035:将来推計人口・世帯数(国立社会保障・人口問題研究所)(H25.03 推計版)

## 2) 市町村別人口の変化

・ 塩竈市・村田町・川崎町・山元町・松島町・大郷町では、1995年から2015年にかけての人口減少・高齢化が著しい。その一方で、名取市・富谷市・利府町・大和町では人口が増加し、高齢化率が比較的低くなっており、都市圏内の中でも、市区町村によって人口動向が異なる。



市町村名	人口(人)		人口増減率 (2015/1995)	高齢化率 (2015)
	1995	2015		
仙台市青葉区	270,515	310,183	1.15	21.9%
仙台市宮城野区	176,827	194,825	1.10	21.1%
仙台市若林区	128,942	133,498	1.04	22.3%
仙台市太白区	212,412	226,855	1.07	23.7%
仙台市泉区	182,601	216,798	1.19	23.8%
塩竈市	63,566	54,187	0.85	31.3%
名取市	61,993	76,668	1.24	20.8%
多賀城市	60,625	62,096	1.02	22.0%
岩沼市	40,072	44,678	1.11	23.4%
富谷市	30,224	51,591	1.71	17.7%
大河原町	21,995	23,798	1.08	25.2%
村田町	13,539	11,501	0.85	30.7%
柴田町	38,749	39,525	1.02	25.9%
川崎町	10,829	9,167	0.85	33.6%
亶理町	33,034	33,589	1.02	28.0%
山元町	18,815	12,315	0.65	36.6%
松島町	17,344	14,421	0.83	35.3%
七ヶ浜町	20,668	18,652	0.90	26.6%
利府町	25,135	35,835	1.43	20.4%
大和町	22,856	28,244	1.24	21.4%
大郷町	10,220	8,370	0.82	32.7%
大衡村	6,028	5,703	0.95	27.0%
都市圏	1,466,989	1,612,499	1.10	23.3%

図 3-4 市区町村別の人口増減と高齢化の状況

※高齢化率=65歳以上人口/総人口  
資料: 国勢調査(H7、H27)より作成

### 3) 地域別人口の変化

・ 市街地の外縁部（主に非鉄道沿線地域）及び東日本大震災で被災した沿岸部で人口が減少し、仙台都心近辺や鉄道沿線で人口が増加する傾向がみられる。

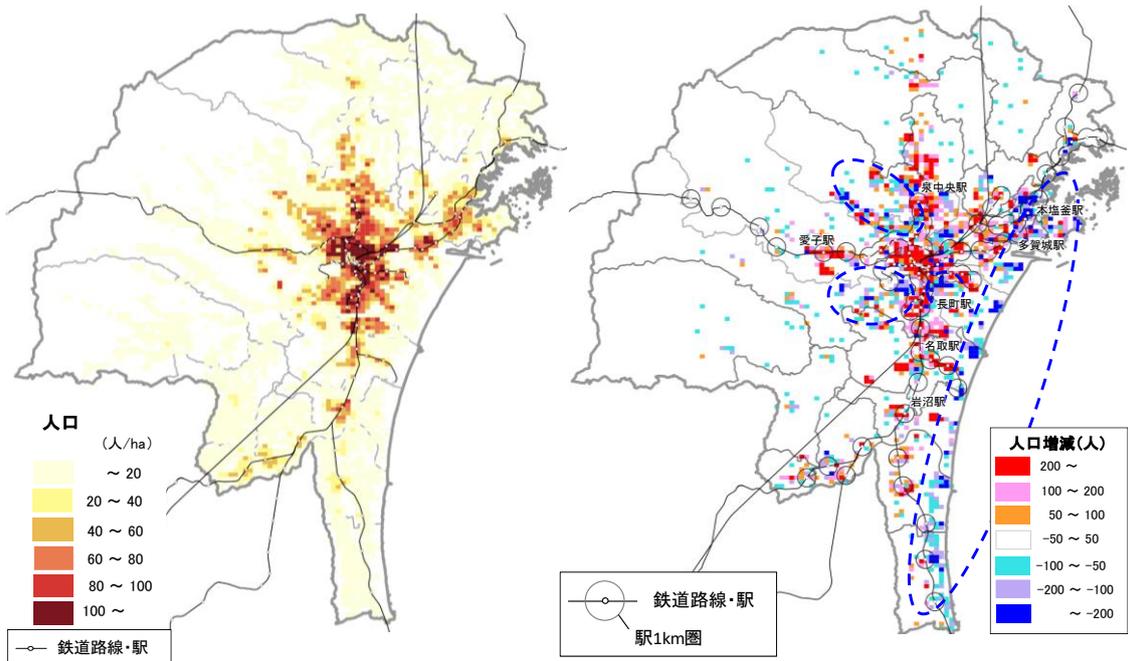


図 3-5 地域別の人口（2015年）と人口増減（2005年→2015年）

※メッシュ統計を使用(500mメッシュ:以下特に断りの無い限り、メッシュ集計は500mメッシュを使用)  
資料:国勢調査(H17、H27)より作成

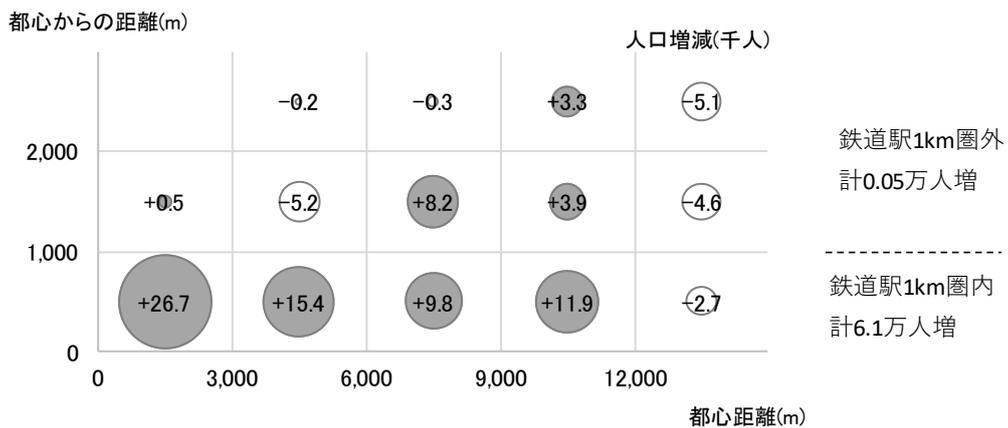


図 3-6 都心・鉄道駅からの距離と人口増減（2005年→2015年）

※鉄道駅距離は2015年時点の鉄道ネットワークで算定  
資料:国勢調査(H17、H27)より作成

#### 4) 仙台市の転入・転出人口の状況

- ・ 仙台市は、宮城県内や東北地方に対しては転入超過、首都圏に対しては転出超過であり、全体では転入超過である。
- ・ 首都圏に対しては各年齢階層ともに転出超過であり、特に 20～24 歳の大学卒業年齢層で転出超過が大きい。

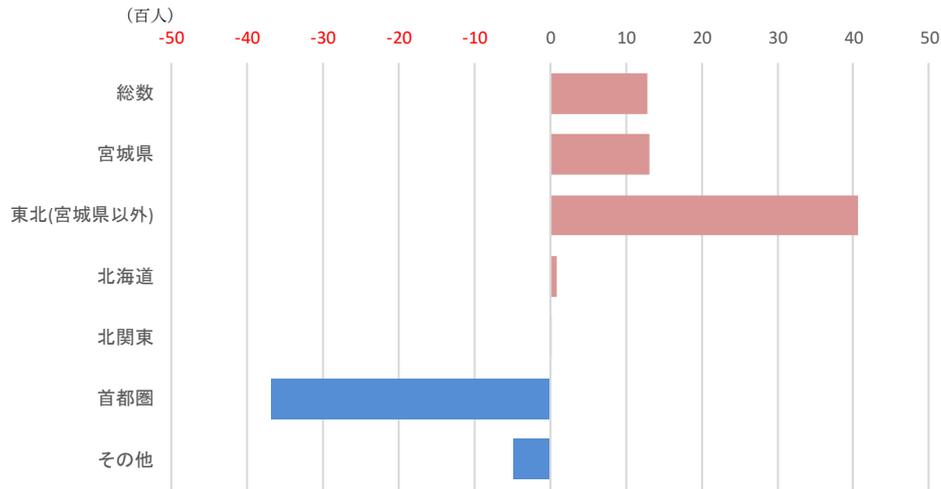


図 3-7 仙台市における方面別社会増減数 (2017 年)

※社会増減数＝転入者数－転出者数  
 北関東は、茨城県、栃木県、群馬県  
 首都圏は、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県  
 資料：平成 29 年仙台市の人口動向

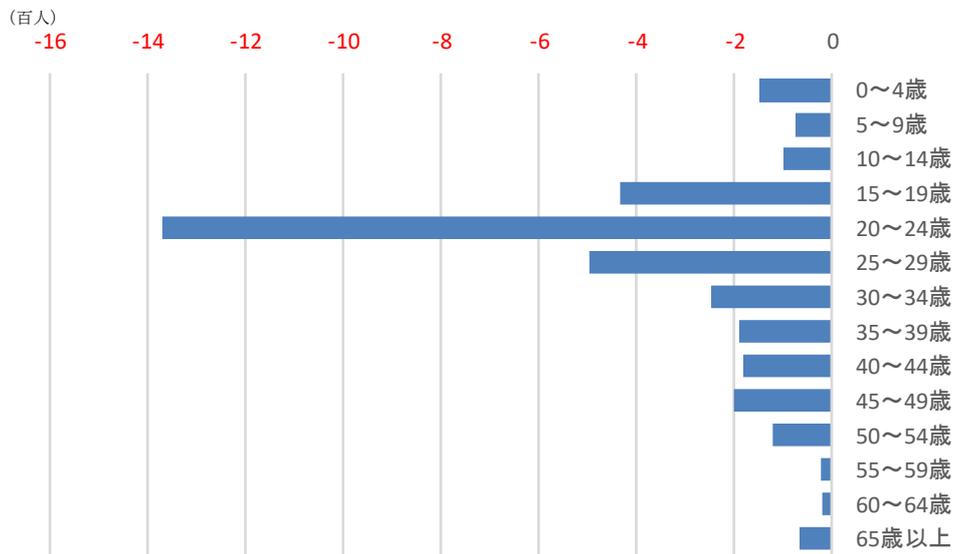


図 3-8 首都圏に対する年齢階層別の社会増減数 (2017 年)

※社会増減数＝転入者数－転出者数  
 首都圏は、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県  
 資料：平成 29 年仙台市の人口動向

## (2) 世帯の動向

### 1) 世帯数の変化（都市圏）

- ・ 都市圏の総世帯数は、1995年の約53.2万世帯から2015年には68.9万世帯へと1.3倍に増加しており、人口の伸び（1.1倍）を上回っている。
- ・ 単身世帯数は1995年の約17.0万世帯から2015年には26.0万世帯へと1.5倍に増加し、そのうち高齢者単身世帯（65歳以上の単身世帯）は約1.6万世帯から6.0万世帯へと3.7倍にも増加している。

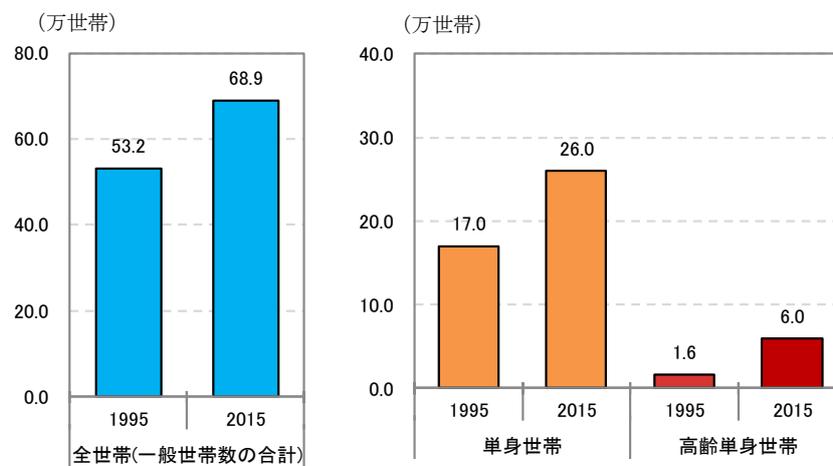


図 3-9 世帯数・単身世帯数の変化（都市圏）

※単身世帯:国勢調査における単独世帯  
資料:国勢調査(H7、H27)より作成

## 2) 世帯タイプの構成の変化（宮城県）

- 宮城県における世帯タイプ別の世帯数は、2000年までは夫婦と子による世帯、いわゆる核家族の割合が最も高かったが、それ以降は単身世帯の割合が最も高くなっている。単身世帯の割合は今後も増加が見込まれ、2025年には3分の1を超えると見込まれている。

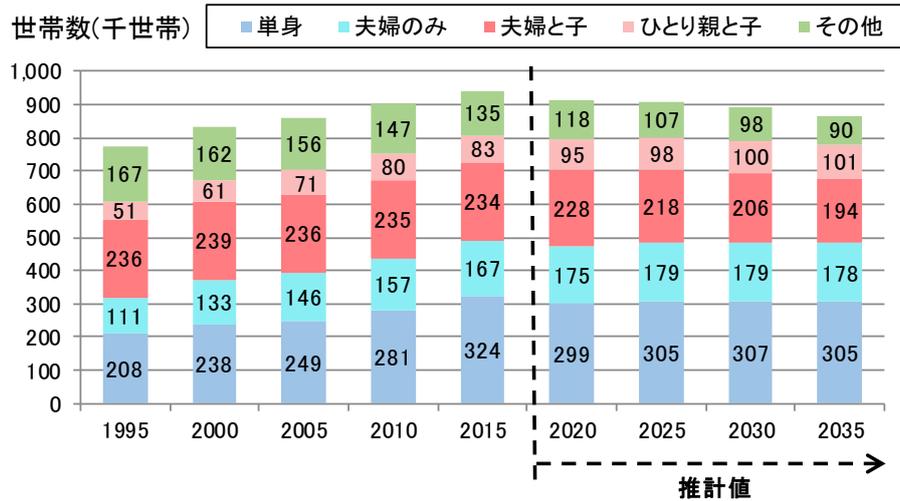


図 3-10 世帯タイプ別世帯数の変化及び将来推計値（宮城県）

※単身世帯:国勢調査における単独世帯  
 資料:1995(H7)~2015(H27):国勢調査(総務省)  
 2020~2035:将来推計人口・世帯数(国立社会保障・人口問題研究所)(H26.03推計版)

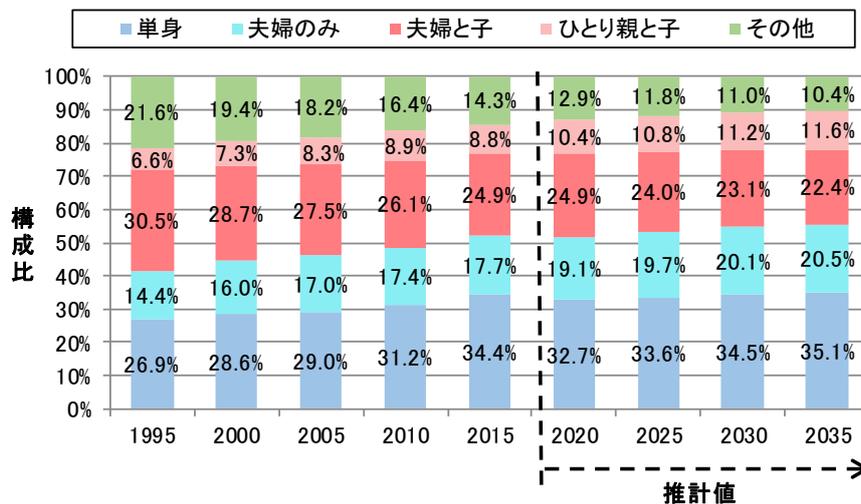


図 3-11 世帯タイプ構成の変化及び将来推計値（宮城県）

※単身世帯:国勢調査における単独世帯  
 資料:1995(H7)~2015(H27):国勢調査(総務省)  
 2020~2035:将来推計人口・世帯数(国立社会保障・人口問題研究所)(H26.03推計版)

### 3) 世帯タイプごとの地理的分布

#### ①. 鉄道駅 1km 圏内外別世帯数の構成

- ・ 現況の高齢者単身世帯は、半数以上が都市圏内に 91 駅ある鉄道駅の 1km 圏内に居住しているが、高齢夫婦世帯は鉄道駅 1km 圏外の居住割合が高い。高齢夫婦世帯が将来単身世帯化することにより、高齢者単身世帯の鉄道駅 1km 圏外の割合が上昇することが考えられる。

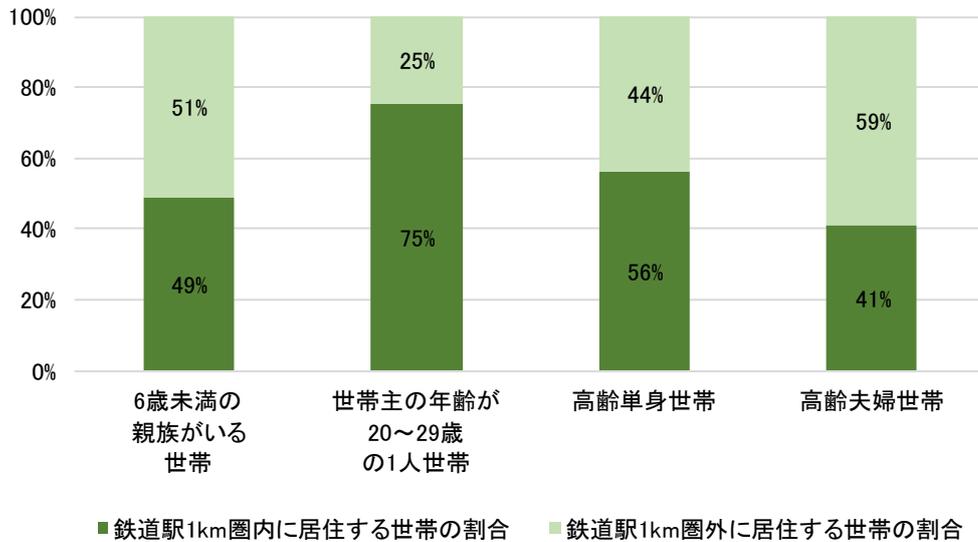


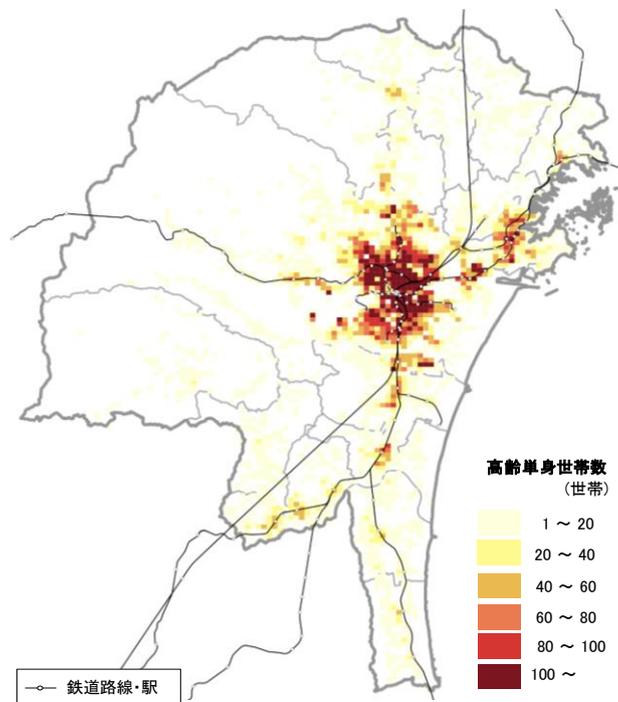
図 3-12 世帯タイプ別鉄道駅 1km 圏内外比 (2015 年)

※高齢者単身世帯:65歳以上の単身(単独)世帯  
※高齢夫婦世帯:夫65歳以上、妻60歳以上の夫婦1組のみの世帯  
資料:国勢調査(H27)(総務省)

## ②. 高齢者単身世帯の地理的分布

- ・ 高齢者単身世帯は、仙台都心部及びその周辺部や鉄道沿線において多く、増加数も比較的多くなっている。

### 【世帯数(2015年)】



### 【増減(2005年→2015年)】

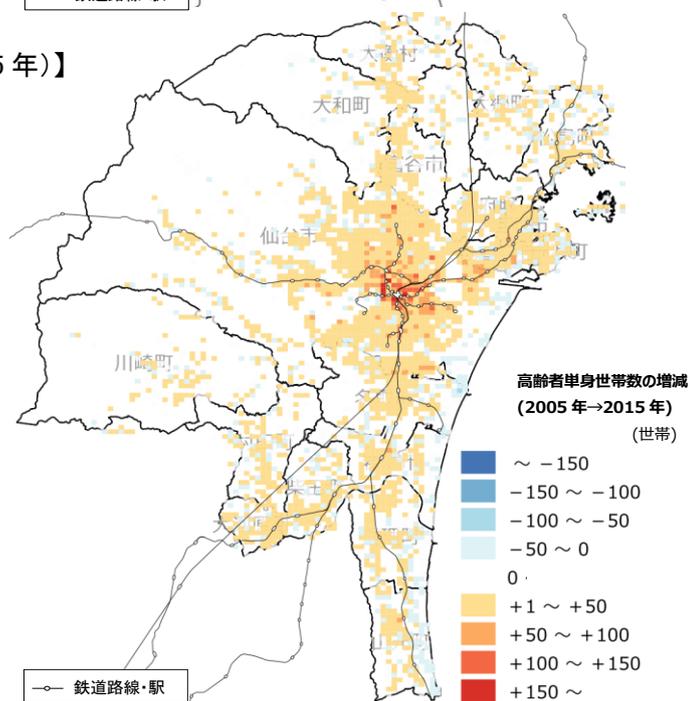


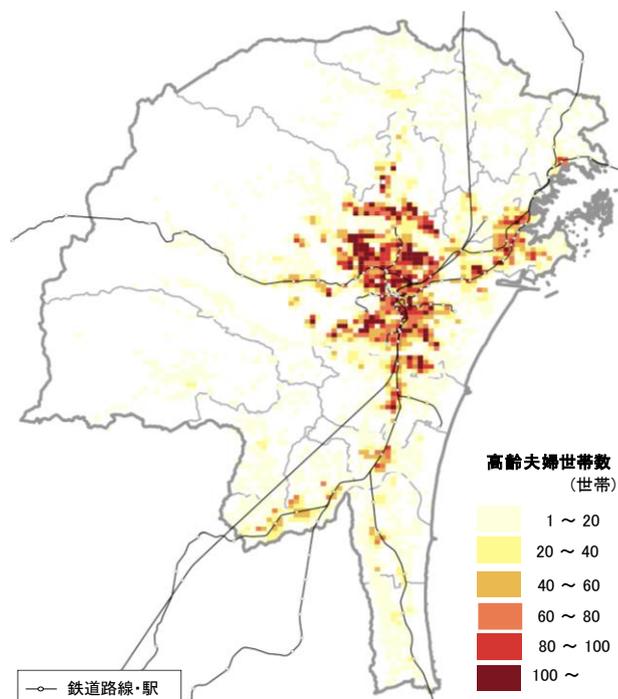
図 3-13 高齢者単身世帯の分布(2015年)と世帯数増減(2005年→2015年)

※高齢者単身世帯:65歳以上の単身世帯  
資料:国勢調査(H17、27)(総務省)

### ③. 高齢夫婦世帯の地理的分布

- ・ 将来、単身世帯化が予想される「高齢夫婦世帯」は、市街地全体に分布しており、郊外で増加している。

#### 【世帯数(2015年)】



#### 【増減(2005年→2015年)】

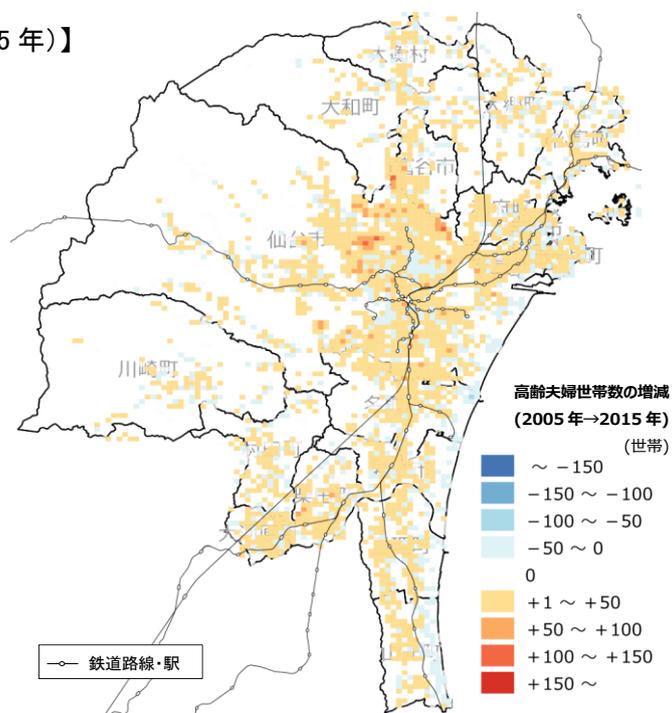


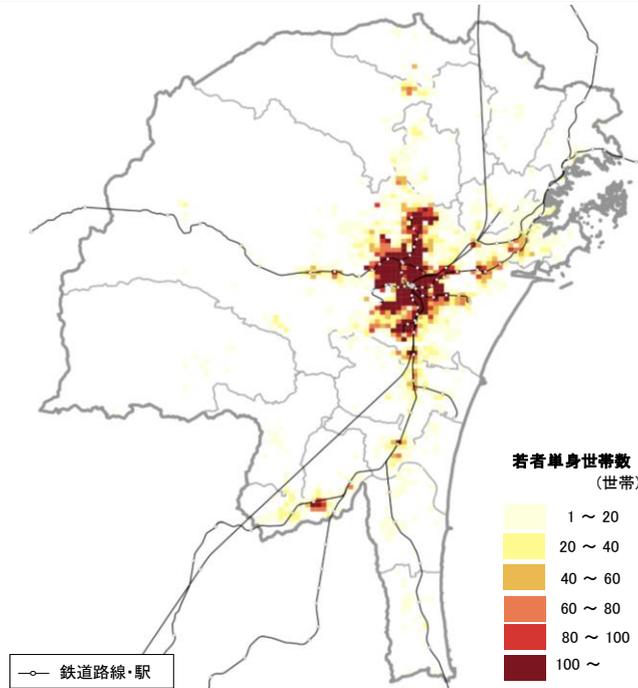
図 3-14 高齢夫婦世帯の分布(2015年)と世帯数増減(2005年→2015年)

※高齢夫婦世帯: 夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦 1 組のみの世帯  
資料: 国勢調査(H17、27)(総務省)

④. 若者単身世帯の地理的分布

- ・ 「若者単身世帯」（世帯主の年齢が 20～29 歳の単身世帯）は、仙台都心部及びその周辺部や鉄道沿線が多い。
- ・ 2005 年から 2015 年にかけて、郊外の鉄道駅周辺において増加数が比較的多い地域がみられる一方で、仙台都心部では減少数が多い地域もみられる。

【世帯数(2015年)】



【増減(2005年→2015年)】

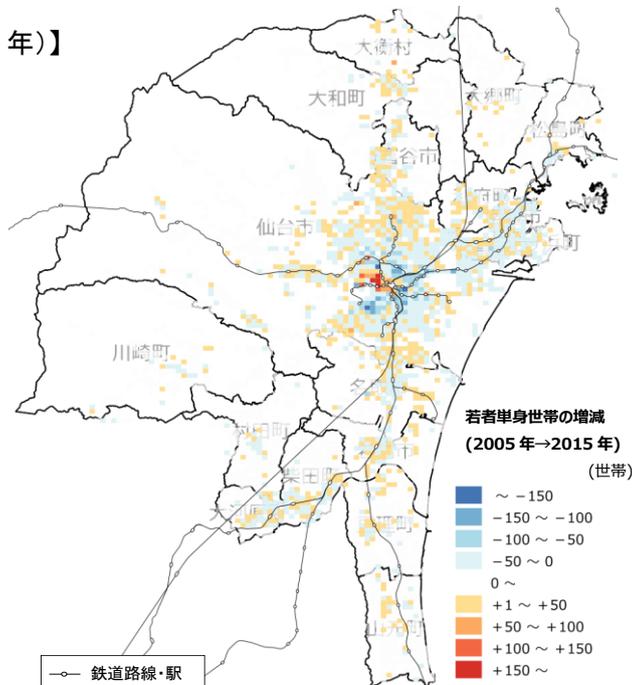


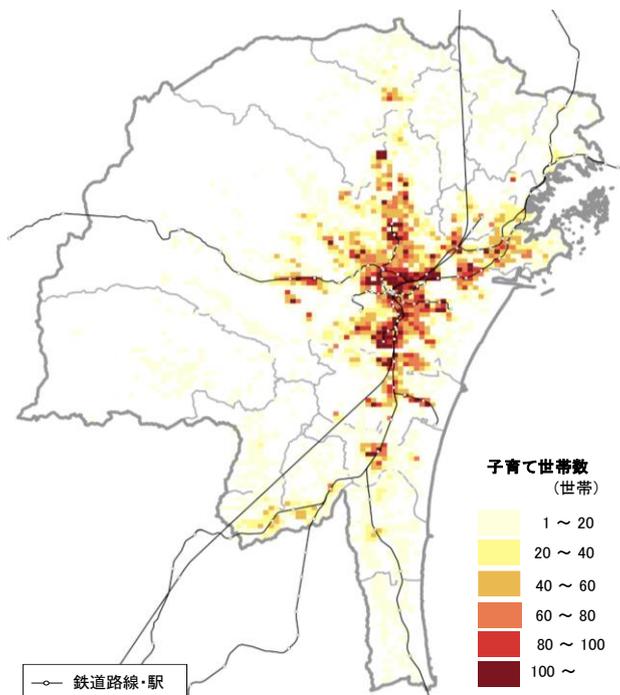
図 3-15 若者単身世帯の分布（2015年）と世帯数増減（2005年→2015年）

※若者単身世帯：世帯主の年齢が 20～29 歳の単身世帯とした  
資料：国勢調査(H17、27)（総務省）

⑤. 子育て世帯の地理的分布

・ 「子育て世帯」(6歳未満の世帯員のいる世帯)は、鉄道沿線や郊外に多く分布しているが、この10年の変化では郊外の鉄道駅周辺で減少している地域がみられる。

【世帯数(2015年)】



【増減(2005年→2015年)】

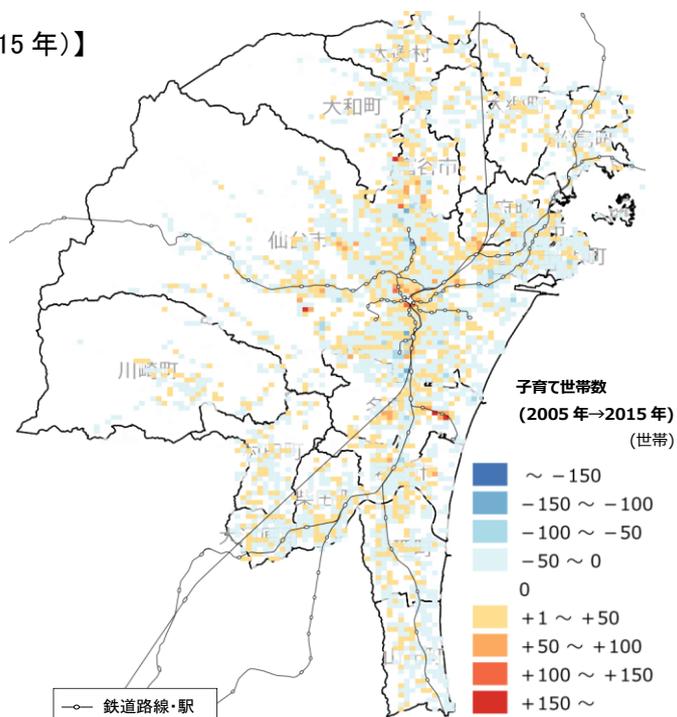


図 3-16 子育て世帯の分布(2015年)と世帯数増減(2005年→2015年)

※子育て世帯:6歳未満の世帯員のいる世帯とした  
資料:国勢調査(H17、27)(総務省)

### (3) 就業・就学の動向

#### 1) 就業人口の変化

- ・ 2000年から2015年にかけて、都市圏の生産年齢人口（15歳以上65歳未満人口）は減少傾向にある。就業者数については2000年から2010年にかけて減少傾向であったが2015年には一転して増加している。
- ・ 男性の就業者数は、2010年で約40万人であったが、2015年に約41万人と増加しており、就業率も2010年の66.3%から2015年には67.3%へと上昇した。
- ・ 女性の就業者数は2000年から2015年にかけて増加傾向にあり、就業率については2005年に45.1%に一旦低下したが、それ以降は上昇している。

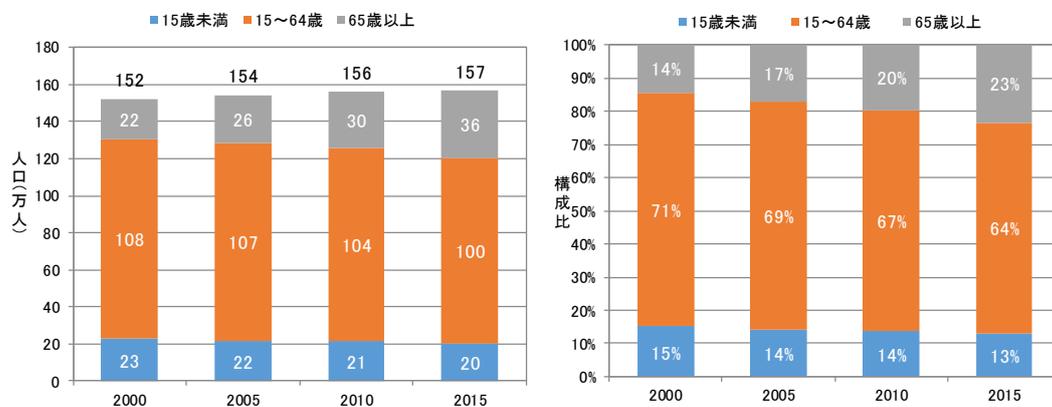


図 3-17 都市圏の人口と人口構成の推移

※年齢不詳を除く  
資料: 国勢調査 (H12~H27) (総務省)

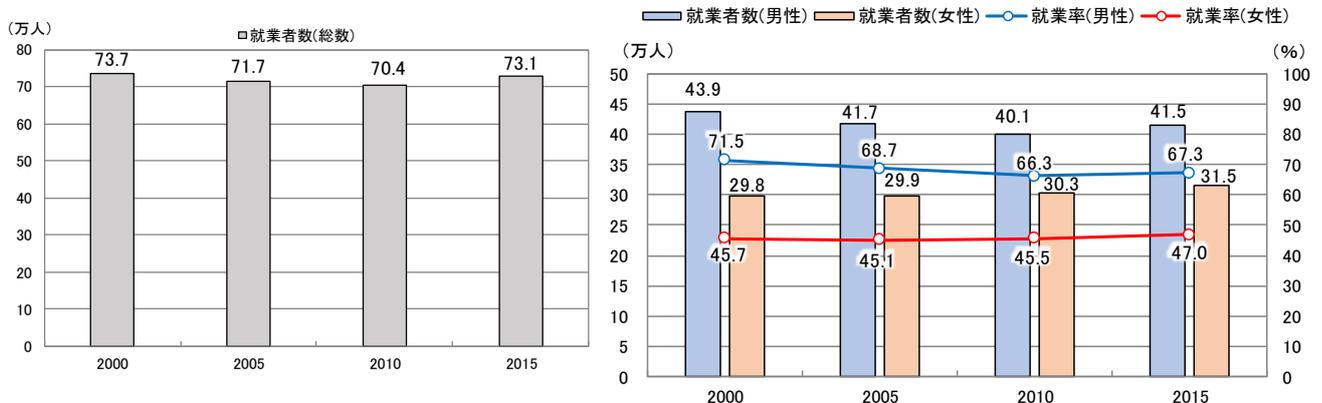


図 3-18 都市圏の就業者数と就業率の推移

※就業率=就業者数÷15歳以上人口(労働力状態不詳人口除く)  
資料: 国勢調査 (H12~H27) (総務省)

## 2) 就業率の変化

- ・ 男性の15～59歳の就業率は、2000年から2010年にかけて低下していたが、2015年には各年齢階層で上昇している。
- ・ 女性の就業率は、結婚・出産期に当たる年代に一旦低下し、育児が落ち着いた時期に再び上昇する、いわゆるM字カーブを描いていたが、25～44歳の就業率が大きく上昇しており、女性の社会進出がうかがえる。
- ・ 60～64歳の就業率は男女ともに上昇傾向にある。2004年、2013年に高年齢者雇用安定法が改正されたことによる影響がうかがえる。

注：高年齢者雇用安定法の改正は、2004年にはそれまで「努力義務」であった65歳までの高年齢者雇用確保措置が「義務」に格上げされ、2013年には従業員が希望すれば65歳まで働き続けられる仕組みを整備することが義務付けられた。

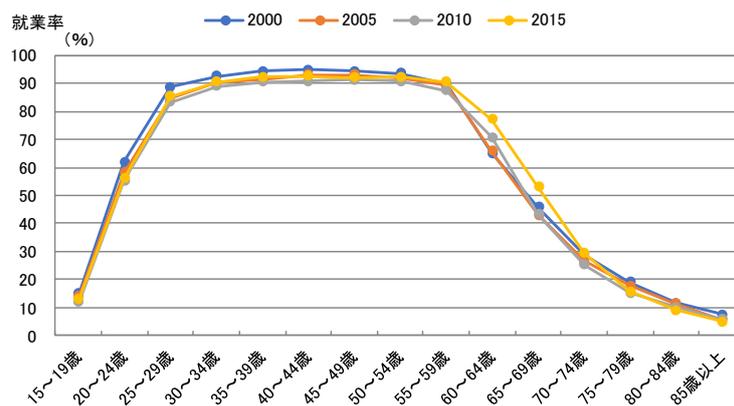


図 3-19 都市圏における年齢階級別就業率（男性）

※各年齢階級就業率＝各年齢階級就業者数÷各年齢階級人口（労働力状態不詳人口除く）  
資料：国勢調査（H12～H27）（総務省）

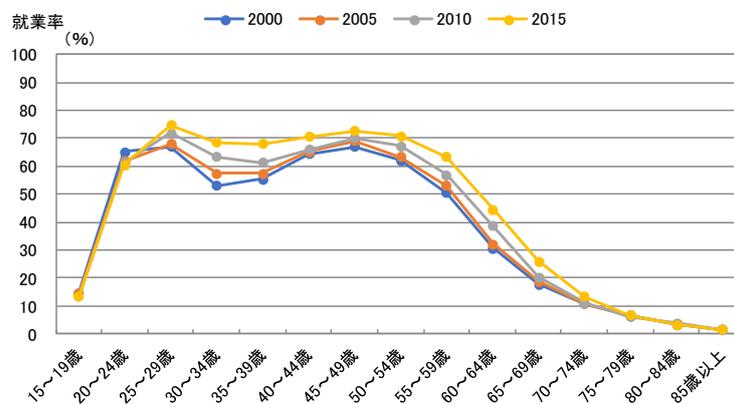


図 3-20 都市圏における年齢階級別就業率（女性）

※各年齢階級就業率＝各年齢階級就業者数÷各年齢階級人口（労働力状態不詳人口除く）  
資料：国勢調査（H12～H27）（総務省）

### 3) 就学者数の変化

- ・ 都市圏における 15 歳以上の就学者数は、男女ともに減少傾向であり、少子化の進展による影響がうかがえる。
- ・ 15～24 歳の都市圏における人口も減少傾向である。

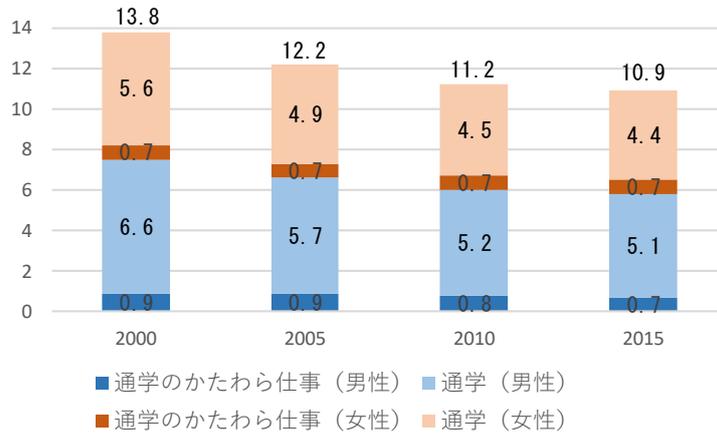


図 3-21 都市圏の就学者数（15 歳以上）の推移

※就学者とは、学校教育法規定する学校、専修学校、各種学校に、通学又は通学のかたわら仕事をしている人  
 ※通学のかたわら仕事をしているとは、主に通学していて、そのかたわらアルバイトなど、少しでも収入を伴う仕事をした場合  
 資料：国勢調査（H12～H27）（総務省）

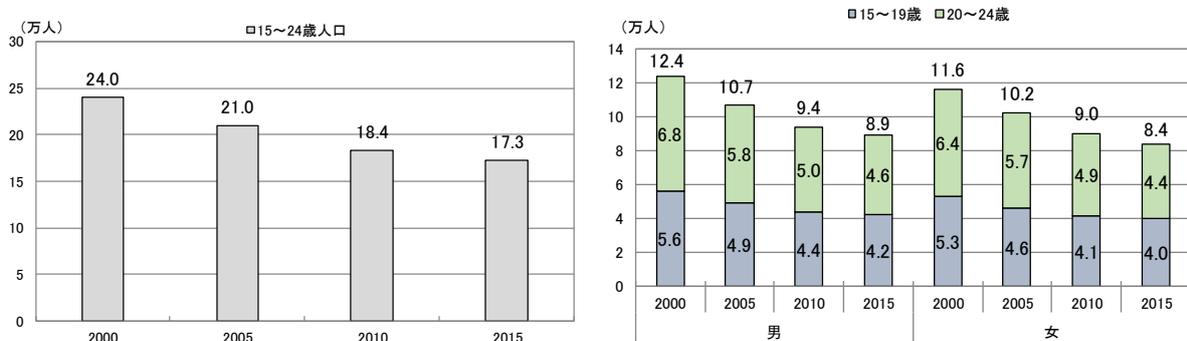


図 3-22 都市圏の人口（15～24 歳）の推移

資料：国勢調査（H12～H27）（総務省）

#### (4) 産業別従業人口の変化

- ・ 仙台都市圏の従業者の産業構成は、第三次産業が 8 割を超えている。第三次産業の構成は 1991 年から 2019 年にかけて増加してきたが、2014 年にわずかであるが第二次産業が増加し第三次産業が減少している。
- ・ 従業人口の増加率は、大衡村、大和町、富谷市といった都市圏北部の市町村で大きい。

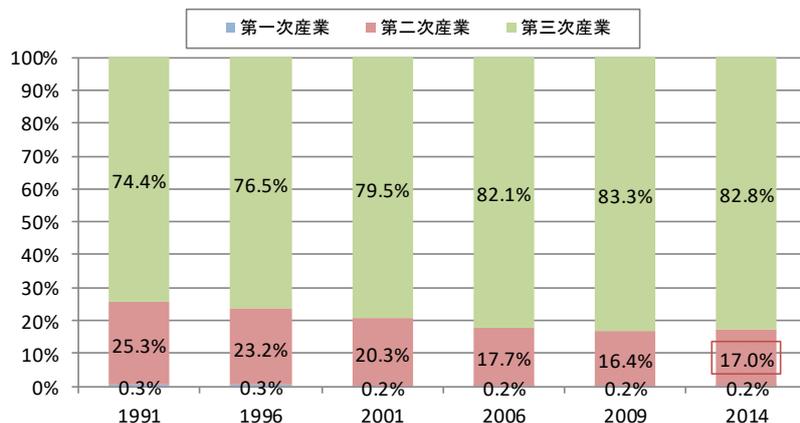


図 3-23 産業別従業人口構成

資料: 事業所・企業統計調査(H3~H18)、経済センサス(H21~26)(総務省)

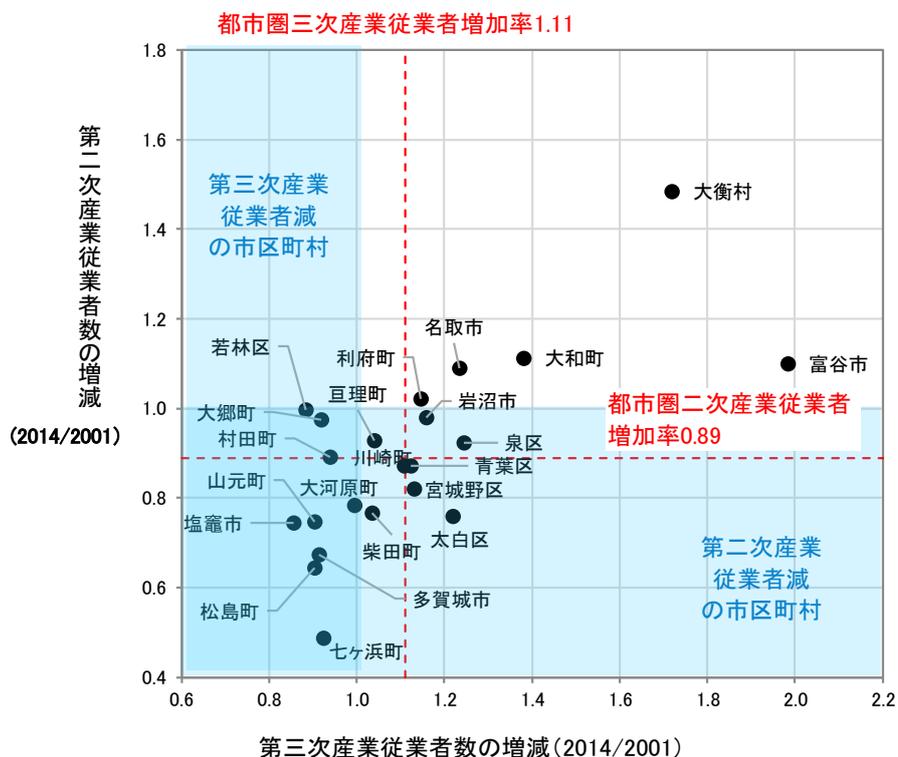


図 3-24 市区町村別の第二次・第三次産業従業者数増減の関係

資料: 事業所・企業統計調査(H13)、経済センサス(H26)(総務省)

## (5) 観光の動向

### 1) インバウンドの動向

- ・ 東北地方及び宮城県への外国人旅行者数及び東北地方における宿泊者数は、2015年(平成27年)に東日本大震災以前の水準を上回ったものの、全国平均伸び率を下回っている。
- ・ 「観光立国推進計画」(平成29年3月28日閣議決定)では2020年までに東北6県の外国人延べ宿泊者数を150万人(2015年比で3倍)とする目標を掲げており、これまで以上に観光振興に向けた取り組みの推進が求められている。

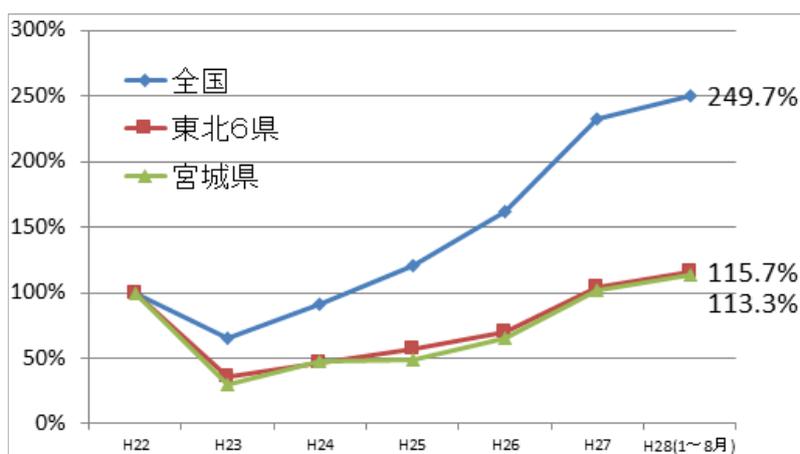


図 3-25 全国、東北6県、宮城県の外国人旅行者数の推移

出典:東北運輸局観光部「東北における観光復興の取り組みについて」より作成

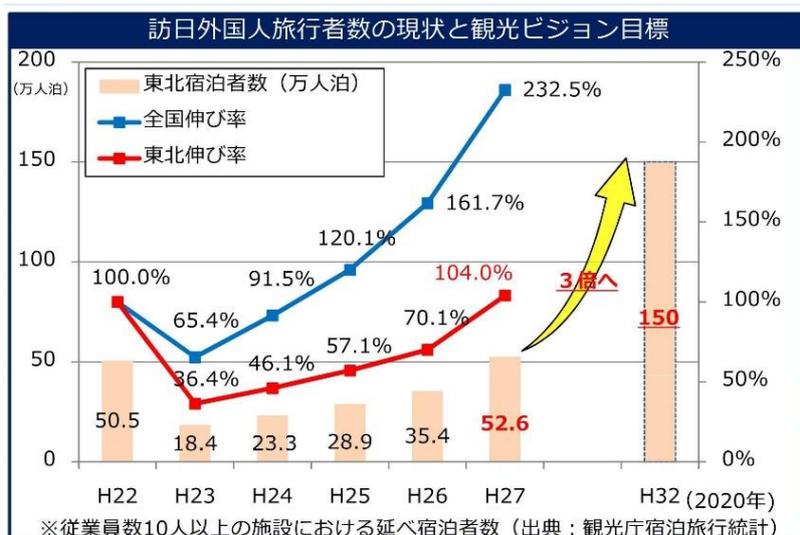


図 3-26 東北の訪日外国人旅行者数の現状と観光ビジョン目標

出典:東北運輸局観光部「東北における観光復興の取り組みについて」

## 2) 外国人観光客からみた交通上の問題

- ・ 東北地方を訪問した経験のある外国人が不満に思う割合が、全国と比較して高い項目として、交通関連では「バス・タクシーの利便性」が挙げられている。
- ・ また、「自国金融機関のキャッシュカードの利用しやすさ」、「携帯電話や通信機器の利用しやすさ（Wi-Fi等の充実度）」も挙げられており、交通機関利用に関する経路案内や運賃決済の利用のしやすさが影響していると考えられる。

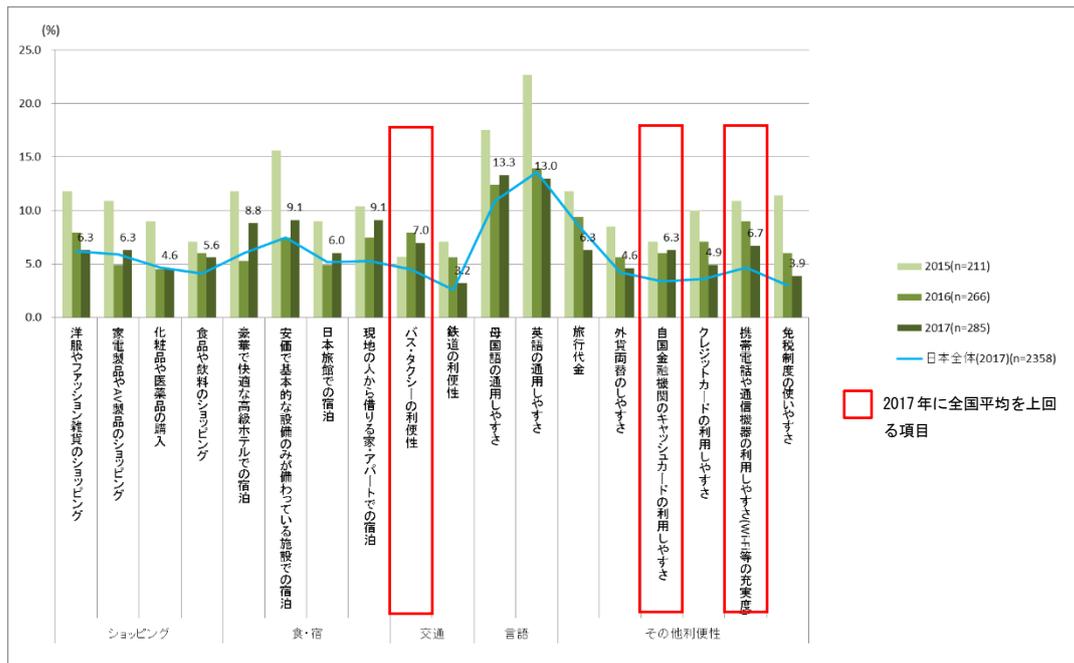


図 3-27 東北訪問経験者が訪日にあたり不満に感じたこと

出典: 東北インバウンド意向調査(2015~2017)(日本政策投資銀行 東北支店)を参考に作成

(6) 交通に関する新たな動き

1) 交通系 IC カード

・ 仙台都市圏では、2003 年 10 月の Suica（スイカ）サービス開始以降、icsca（イクスカ）のサービス開始（2014 年）、icsca と Suica の相互利用開始（2016 年）と、交通系 IC カードの普及が進んでいる。

表 3-1 仙台エリアにおける交通系 IC カード関連サービス開始時期

2001 年 11 月	首都圏で Suica <sup>※</sup> (スイカ) サービス開始
2003 年 10 月	JR 東日本の仙台エリアで Suica サービス開始
2014 年 12 月	仙台市地下鉄南北線で icsca <sup>※</sup> (イクスカ) サービス開始
2015 年 12 月	仙台地下鉄東西線、仙台市営バス、宮城交通で icsca サービス開始
2016 年 3 月	icsca と Suica との相互利用サービス開始

出典：東日本旅客鉄道(株)ホームページ、仙台市交通局ホームページ  
 ※「Suica」：東日本旅客鉄道(株)(JR 東日本)が発行するカード IC 乗車券  
 「icsca」：仙台市交通局が発行する IC カード乗車券(仙台エリアでのみ利用可能)

・ 東北地方の鉄道及びバスでの 1 世帯あたりの電子マネー平均利用金額は、北陸地方や四国地方と同程度であり、全国的にみて最低水準となっている。

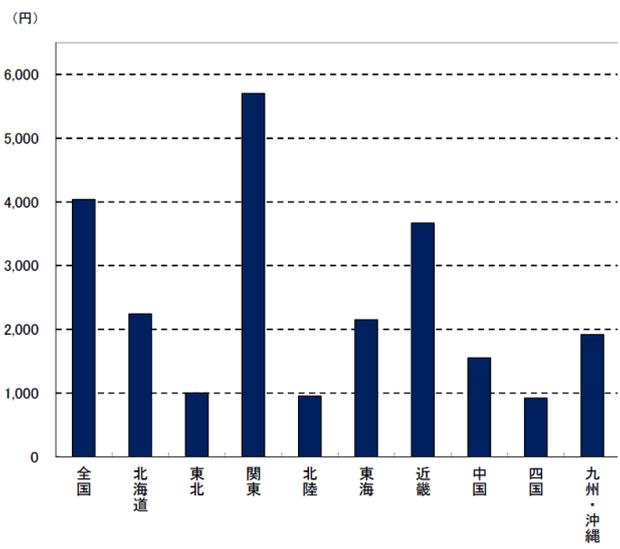


図 3-28 電子マネーの利用金額のうち鉄道及びバスでの 1 世帯あたりの平均利用金額 (2015 年)

※1 世帯あたり 1 か月間の平均利用金額  
 出典：平成 27 年家計消費状況調査(総務省統計局)

## 2) 新たな交通サービス

- ・ 近年新たな交通サービスの一つとして MaaS (Mobility as a Service) が注目されている。MaaS 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ることで 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 によるサービスの代表的な例として、1 つのスマートフォンのアプリを通じて、ドア・ツー・ドアであらゆる移動手段のルート検索、予約、決済のできるサービスが挙げられる。



図 3-29 アプリイメージ図

資料: 国土交通省

### ◆MaaS 普及の背景

- ・ フィンランドでは、交通渋滞、環境汚染、高齢化による交通弱者の拡大などの課題があり、自家用車依存社会からの脱却を目指していた。
- ・ 2016 年に MaaS Global 社の MaaS アプリ「Whim」の運用が始まり、ヘルシンキ市内すべての公共交通機関にカーシェアリングなどの交通サービスが 1 つのサービスとして統合され、アプリでマルチモーダルなルート検索、予約、決済が可能となった。
- ・ Whim ユーザーは、Whim 利用前と比べて、移動手段としての自家用車の使用率は 40% から 20% に半減し、公共交通の利用率は 48% から 74% まで上昇した。

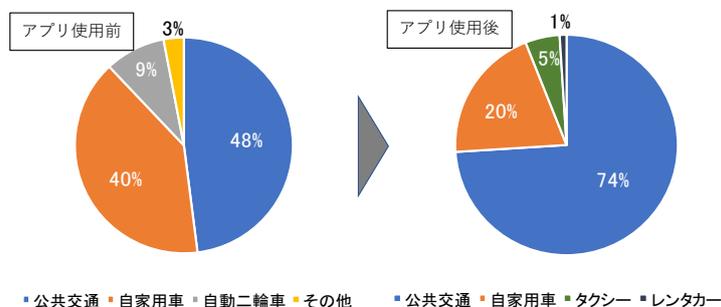


図 3-30 MaaS アプリ「Whim」ユーザーのアプリ使用前後での移動手段の変化 (2016-2017 年)

※徒歩・自転車は除く  
資料: MaaS Global 社

### ◆MaaS 導入によるメリット

- ・ 交通面では、自家用車から公共交通へのシフトによる渋滞緩和や、複数交通手段の組合せによる移動の効率化が挙げられる。
- ・ また、外国人旅行客をはじめ、地域の交通に不慣れな人の移動性・利便性の向上や、高齢者等の交通弱者（移動制約者）の移動手段の確保が挙げられる。
- ・ 経済面では、自家用車から公共交通へのシフトによる自家用車の維持費の軽減、地域内の交通サービス提供者間の資金循環の増加が挙げられる。
- ・ 環境面では、渋滞緩和による環境改善等の効果が挙げられる。

表 3-2 MaaS 導入による想定されるメリットの一例

交通	自家用車の利用から公共交通への利用にシフトによる渋滞緩和 あらゆる交通手段でのルート検索、予約、決済の手間を省力化、移動の効率化 外国人旅行客などの土地勘のない方々の交通アクセス利便性の向上 高齢者、障がい者、免許を持たない人など、交通弱者の移動の確保
経済	自家用車の維持費削減による家計の負担の軽減 自家用車やガソリン代の購入費が交通サービス提供者に流れることで域内での 資金循環の増加
環境	渋滞緩和、自家用車依存の脱却によるCO <sub>2</sub> 削減

資料: 日高洋祐、牧村和彦、井上岳一、井上佳三  
「MaaS モビリティ革命の先にある全産業のゲームチェンジ」を基に作成

### ◆MaaS の活用

- ・ MaaS は、移動時に利用するツールとしてだけでなく、過度な自動車利用から他の手段利用へと行動を変える情報提供ツール、また、外出機会を増やすツールとしての活用が期待される。さらに、災害時の移動支援ツールとしての活用も考えられる。
- ・ 現在、各地域で、MaaSや自動車の自動運転等による新サービスが実用化に向けて動きだしている。これらのサービスは、土地利用や交通の状況を大きく変える可能性があることから、技術動向を見据え、都市圏の目指す方向に沿ったモビリティ向上策の検討を行うことが重要である。

(7) 環境保全に対する取り組み状況

- 宮城県では平成 27 年度に第 3 期目の「環境基本計画」を策定し、目標とする将来像実現に向けた政策のもと個別計画を策定し、「宮城県地球温暖化対策実行計画」では温室効果ガス削減に向けた目標値を設定している。
- 仙台市でも温室効果ガス排出量削減に向けた目標を設定し、取り組みを行っている。

将来像実現のための政策	個別計画	計画の概要
低炭素社会の形成	宮城県地球温暖化対策実行計画（区域施策編）	低炭素社会の実現に向けて、県域全体からの温室効果ガスの排出抑制を行うための計画
	再生可能エネルギー・省エネルギー計画	低炭素社会の実現に向けて、再生可能エネルギーの導入及び省エネルギーを促進するための計画
循環型社会の形成	宮城県循環型社会形成推進計画（第 2 期）	循環型社会の実現に向けて、廃棄物等の 3 R と適正処理を推進するための計画
自然共生社会の形成	宮城県自然環境保全基本方針	人と自然の共生を目指し、長期的展望に立った自然環境保全施策を推進するための方針
	宮城県生物多様性地域戦略	県の生物多様性の保全及び持続可能な利用に関する計画
安全で良好な生活環境の確保	宮城県自動車交通環境負荷低減計画	自動車交通に関する環境負荷を低減させるための計画
	宮城県水循環保全基本計画	健全な水循環を保全するための計画

図 3-31 宮城県環境基本計画における将来像実現のための政策と政策ごとの個別計画

出典：令和元年版宮城県環境白書（宮城県）

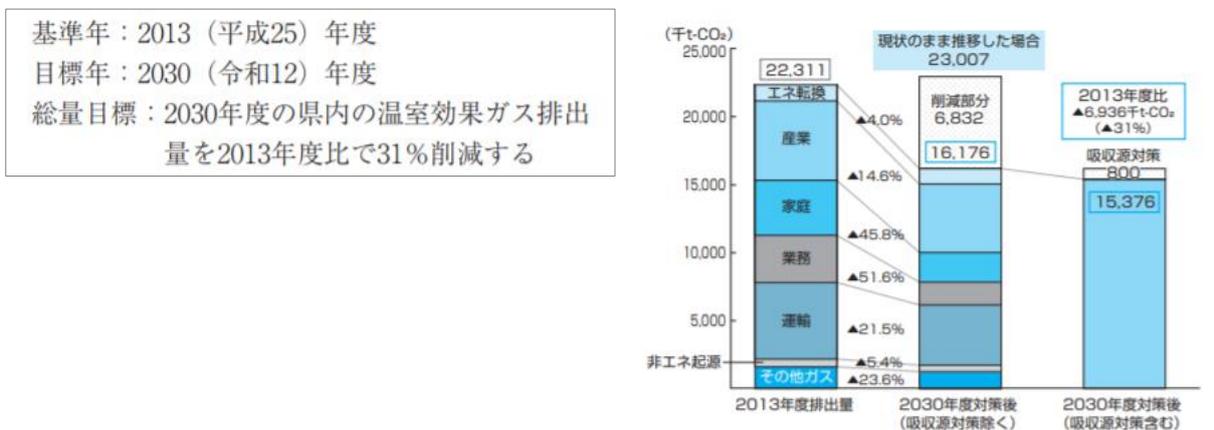


図 3-32 宮城県地球温暖化対策実行計画（区域施策編）の目標・目標の内訳

出典：令和元年版宮城県環境白書（宮城県）

➤ 「仙台市地球温暖化対策推進計画2016-2020」策定（平成28年3月）

**削減目標** 平成32年度に平成22年度比で、0.8%以上削減  
国の目標に5%上積みした水準から目標年度に換算し設定

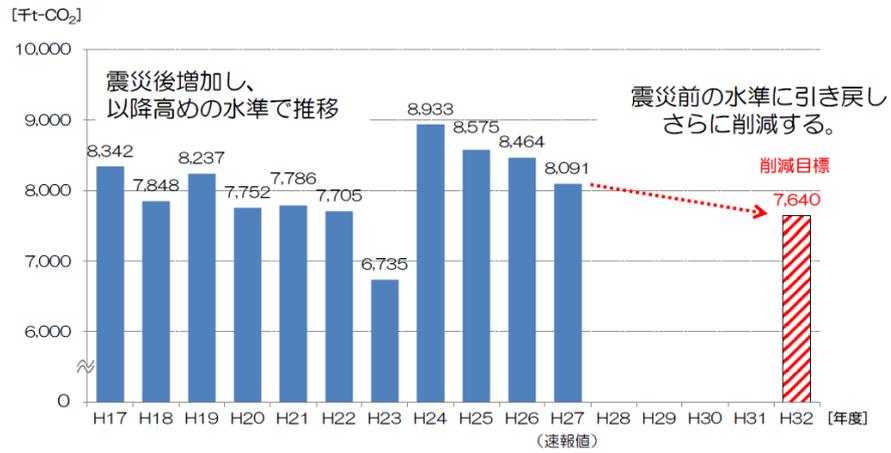


図 3-33 仙台市の温室効果ガス排出量と削減目標

出典: 温室効果ガス削減計画書制度モデル事業(仙台市)

## (8) 社会経済の動向からみた課題

### 1) 分析から得られた知見

#### ①. 人口の動向

- ・ 都市圏では、年少人口、生産年齢人口ともに減少期に入り、総人口は微増しているが、まもなく人口はピークを迎える。
- ・ 市街地の外縁部（主に非鉄道沿線地域）や沿岸部地域では、高齢化と人口減少が進んでいる。その一方で、仙台都心近辺や鉄道沿線では人口が増加する傾向がみられる。
- ・ 仙台市では、首都圏に対してすべての年齢階層で転出超過となっており、特に若者の流出が大きい状況である。

#### ②. 世帯の動向

- ・ 1995年から2015年の20年で都市圏の総世帯数は、1.3倍と人口の伸び（1.1倍）を上回っている。その中で、高齢者単身世帯数は、約3.7倍と増加が著しい。
- ・ 高齢夫婦世帯は、鉄道駅1km圏外の居住割合が高く、将来単身世帯化することにより、高齢者単身世帯の鉄道駅1km圏外の割合が上昇することが見込まれる。

#### ③. 就業・就学の動向

- ・ 就業者数は2000年から2010年にかけて減少傾向であったが、2015年には一転して増加しており、特に、女性の25～44歳の就業率が大きく上昇している。
- ・ 15歳以上の就学者数は、少子化の進展により減少傾向となっている。

#### ④. 産業の動向

- ・ 都市圏北部の鉄道を有しない市町村において、第二次産業・第三次産業従業者が増加している。

#### ⑤. 観光の動向

- ・ 外国人旅行者数は、全国的には大幅に増加するも、東北地方や宮城県の伸びは鈍い状況である。一方、国の計画では、2020年までに東北の外国人宿泊者数を2015年の3倍に増やす目標が掲げられており、これまで以上に観光振興のための取組みが求められている。

- ・ 東北訪問経験者が訪日にあたり不満に感じたことのうち、交通関係ではバス・タクシーの利便性が挙げられている。その他では自国金融機関のキャッシュカードの利用しやすさや、携帯電話や通信機器の利用しやすさが挙げられている。

#### ⑥. 交通に関する新たな動き

- ・ 仙台都市圏では、icsca のサービスや、icsca と Suica の相互利用が行われており、交通系 IC カードの普及が進んでいる。
- ・ 交通分野へ IT、ICT の導入が進んでおり、今後全国的に MaaS によるサービスが広まる可能性がある。

#### ⑦. 環境保全に対する取り組み状況

- ・ 仙台市の温室効果ガス排出量は、東日本大震災後に増加し、2015 年度には震災以前の水準に戻りつつあるが、目標値の達成にはさらなる削減が必要である。
- ・ 我が国の CO<sub>2</sub> 排出量は、運輸部門が 2 割を占めている。そのうち約 8 割を自動車が占めており、さらにその 5 割弱を自家用乗用車が占めている状況である。

## 2) 社会経済の動向からみた課題

### ①. 多様な移動ニーズへの対応

- ・ 少子高齢化の進展に伴い、通勤・通学の交通需要が減少し、それによる公共交通事業の経営への影響が危惧される。
- ・ また、高齢化等により増加が見込まれる私事交通は、通勤・通学と比べて、目的地や日時、経路等が多様であることから、移動ニーズへのきめ細やかな対応が必要である。
- ・ その一方で、鉄道沿線から外れた地域や周辺部等、高齢化と人口減少が進む地域もみられる。そうした地域では、交通需要の低密度化により公共交通が成り立たず、自動車に依存せざるを得ない状況になっており、生活の足の確保が課題となる。
- ・ 高齢者単身世帯の増加が著しく、今後もその傾向が続くと想定される。また、今後、公共交通の利便性が高くない郊外・周辺地域での高齢者単身世帯の増加が想定される。こうした世帯では、家族等による移動の支援が得られにくいことから、移動ニーズへの対応を求められる。
- ・ 人口減少、少子高齢化が進展しても生活を維持できるバスなど移動手段の確保が課題となる。

### ②. 公共交通を中心とした交通体系のさらなる充実

- ・ 仙台都心部や鉄道沿線では人口が増加する傾向がみられることから、機能集約型の都市圏構造の形成が進んでいることがうかがえる。そうした地域を支える公共交通を中心とした交通体系のさらなる充実が重要である。
- ・ その一方で、公共交通の利便性が高くない郊外部等で従業人口が増加する傾向がみられ、自動車通勤を前提とする都市圏構造の形成が進むことが懸念される。そのため、過度な自動車利用を抑制する取り組みが必要である。また、こうした地域の産業を支える交通基盤整備も重要となる。

### ③. 住み続けることのできる都市圏の形成

- ・ 東北をけん引し持続可能な都市圏であるためには、生活の維持や賑わいの向上に必要な都市機能の充実や、地域や個人属性等によって異なる移動ニーズに応じた移動手段を提供することにより利便性を高め、住み続けることのできる都市圏の形成が課題となる。

#### ④. インバウンドの増加に向けた取組みの促進

- ・ さらなるインバウンドの増加に向けて、二次交通の利便性向上や経路案内、キャッシュレス決済等、交通環境の充実を図ることが重要である。

#### ⑤. 環境保全への配慮

- ・ 自家用自動車からの CO<sub>2</sub> 排出量を抑制するためにも、公共交通や徒歩・自転車を中心とした過度に自家用車に頼らない都市構造・交通体系を目指すことが課題となる。

#### ⑥. 新技術の活用

- ・ 交通系 IC カードは、利用者の運賃の支払い時の面倒さや煩雑さの軽減や、駅の改札通過やバスの乗降に要する時間の短縮、鉄道間や鉄道・路線バス間の乗換抵抗の抑制等、公共交通の利便性向上に寄与しているものと考えられる。さらなる公共交通利用者の利便性向上を図るために、引き続き IT、ICT の動向を踏まえながら、それらの活用方策を検討することが重要である。
- ・ 現在、自動車の自動運転、MaaS などによる新サービスが実用化に向けて動きだしており、これらのサービスは土地利用や交通の状況を大きく変える可能性があることから、技術動向を見据え、都市圏の目指す方向に沿ったモビリティ向上策の検討が課題となる。
- ・ 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、過度な自動車利用から他の手段利用へと行動を変える情報提供ツールとして、外出機会を増やすツールとして、あるいは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課題となる。また、活用策の検討、施策展開は、都市圏内の各自治体、交通事業者、観光等に携わる関係者が一体となることが課題となる。

### 3.1.2 市街地形成・施設立地の動向

#### (1) 人口集中地区（DID）の動向

##### ①. 都市圏の DID の変化

- ・ 都市圏の人口は、2005年から2015年の10年間で155万人から161万人と1.04倍に増加している。
- ・ 人口集中地区（DID）に着目すると、人口は117万人から132万人と1.13倍に増加しているのに対し、DID面積の増加は1.8万haから2.1万haの1.17倍とDID人口の伸びよりも大きく、DID人口密度は63.8人/haから61.8人/haに低下している。

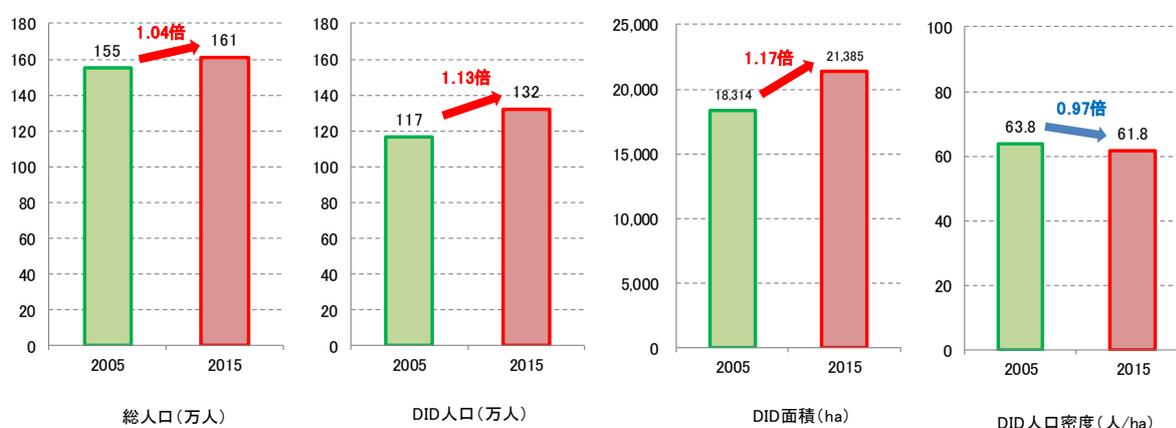


図 3-34 都市圏の総人口と DID の面積・人口・人口密度の変化

※人口集中地区（DID）：国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区を基礎単位として、1)原則として人口密度が1平方キロメートルあたり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。

資料：国土数値情報より作成

## ②. 市町別の DID 人口密度の変化

- 多くの市町で DID 人口密度は低下している。特に、富谷市では 13.1 人/ha も低下し、2005 年には都市圏で最も高かった人口密度が、仙台市や七ヶ浜町を下回るまでになっている。

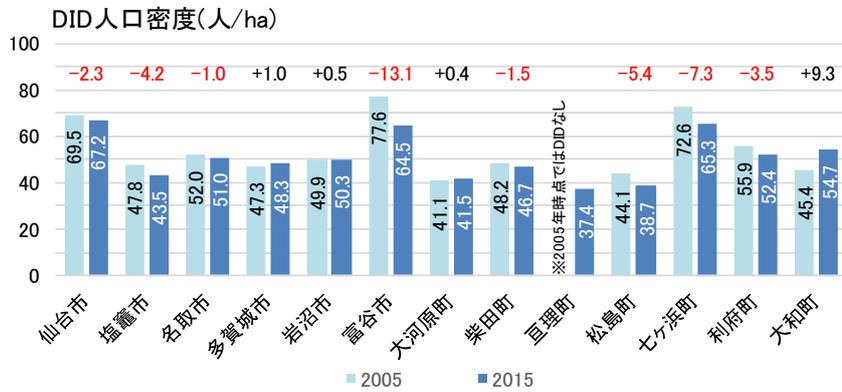


図 3-35 市町別 DID 人口密度の変化

資料:国土数値情報より作成

## ③. 地域別の DID の変化

- DID が拡大した地域は、主に仙台市、名取市、富谷市などの鉄道から離れた地域である。
- また、名取市の仙台空港アクセス線沿線や亶理町の亶理駅周辺では、鉄道駅周辺において新たに DID が形成されている。

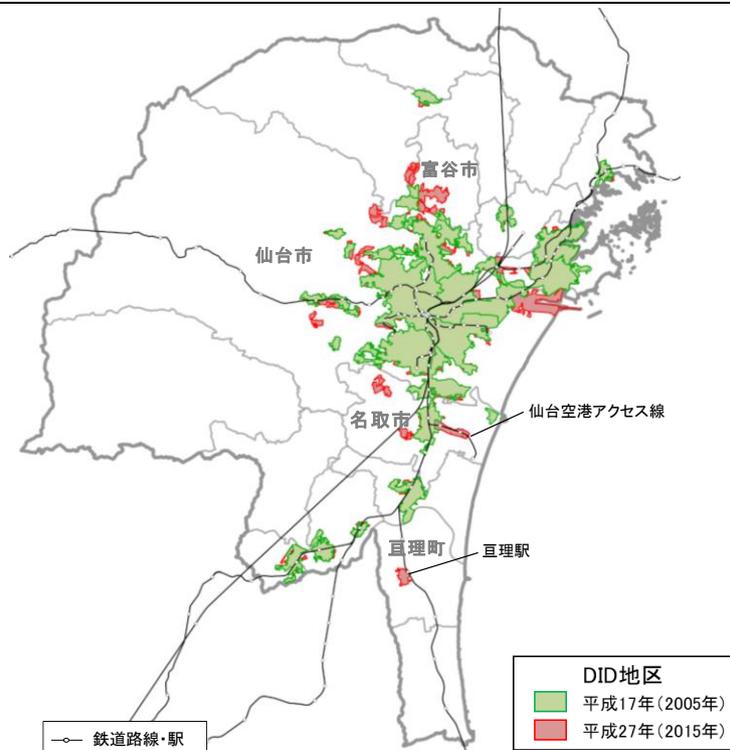


図 3-36 DID の変化

資料:国土数値情報より作成

## (2) 都市圏の施設立地の動向

- 医療施設は、鉄道駅 1km 圏に 64%が立地するが、大規模店舗や教育施設は半数以上が 1km 圏外への立地である。

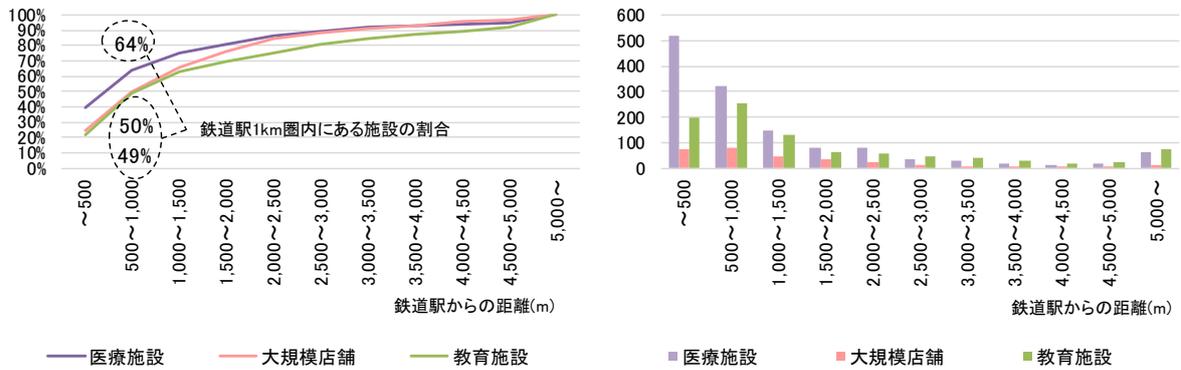


図 3-37 医療施設・大規模店舗・教育施設の駅距離帯別比率(左)、施設数(右)

※医療施設は、病院、診療所、大規模小売店舗は、面積 1,000 m<sup>2</sup>以上の店舗、教育施設は幼稚園、保育所、認定こども園、小学校、中学校、高等学校、中等教育学校、大学・短大、専修学校、高等専門学校、大学、短大を対象に整理

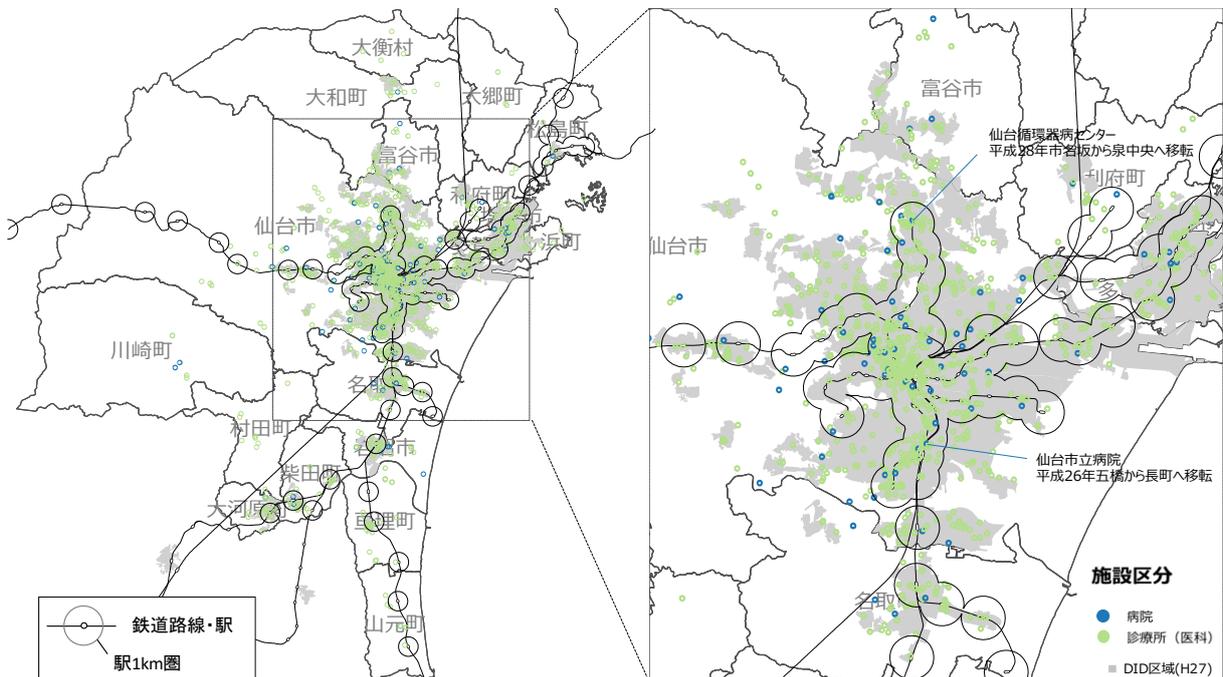


図 3-38 医療施設の分布

資料: 医療機関名簿(宮城県)、医療施設(動態)調査(厚労省)より作成

- ・ 鉄道駅 1km 圏内に立地する大規模小売店舗は、2002 年以前は面積ベースで 65%が鉄道駅 1km 圏内に立地していたが、2002 年以降に開設した大規模小売店舗で鉄道駅 1km 圏内への立地は 50%にとどまっております、鉄道を利用しにくい場所への大規模小売店舗が拡大している。

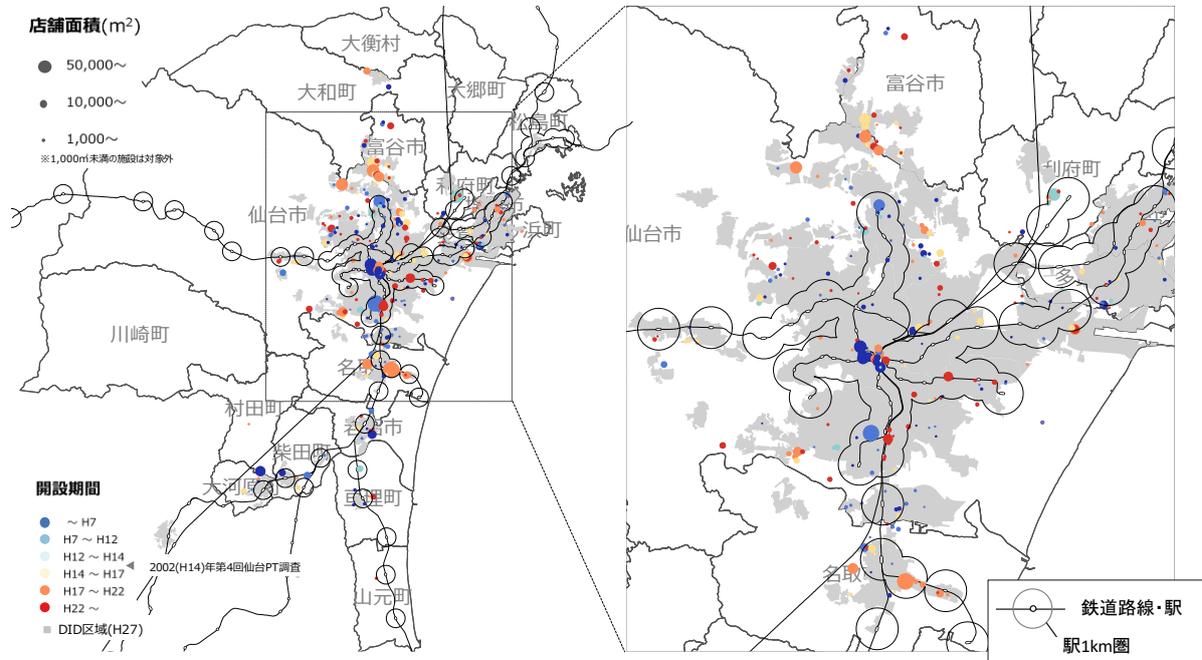


図 3-39 大規模小売店舗の分布

※面積 1,000 ㎡以上の店舗のみ  
資料: 日本百貨店協会 HP 掲載店、日本ショッピングセンター協会 HP 掲載店、  
全国スーパーマーケットマップ掲載店、大規模小売店舗要覧より作成

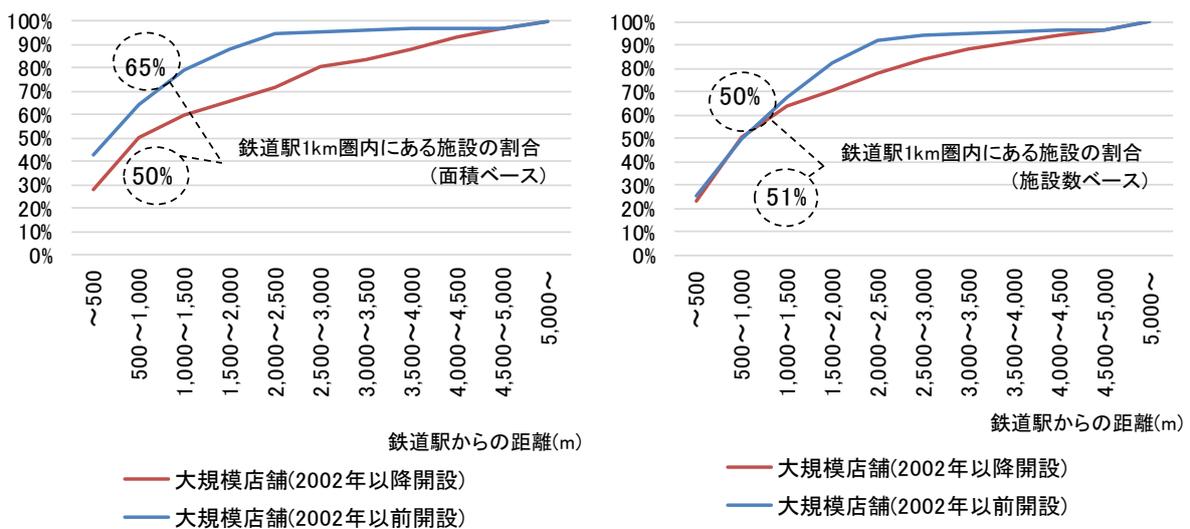


図 3-40 大規模小売店舗の鉄道駅からの距離帯分布 (左: 床面積ベース、右: 施設数ベース)

※面積 1,000 ㎡以上の店舗のみ  
資料: 日本百貨店協会 HP 掲載店、日本ショッピングセンター協会 HP 掲載店、  
全国スーパーマーケットマップ掲載店、大規模小売店舗要覧より作成

- ・ 高校以上の教育施設（高校、高専、大学、短大、専門学校）は、仙台市中心部に集中しており、その多くが鉄道駅 1km 圏内に立地しているが、仙台市泉区等では鉄道駅 1km 圏外に立地するものがみられる。
- ・ 幼稚園、保育所、認定こども園は、鉄道駅を中心に、DID 内で広く分布している。

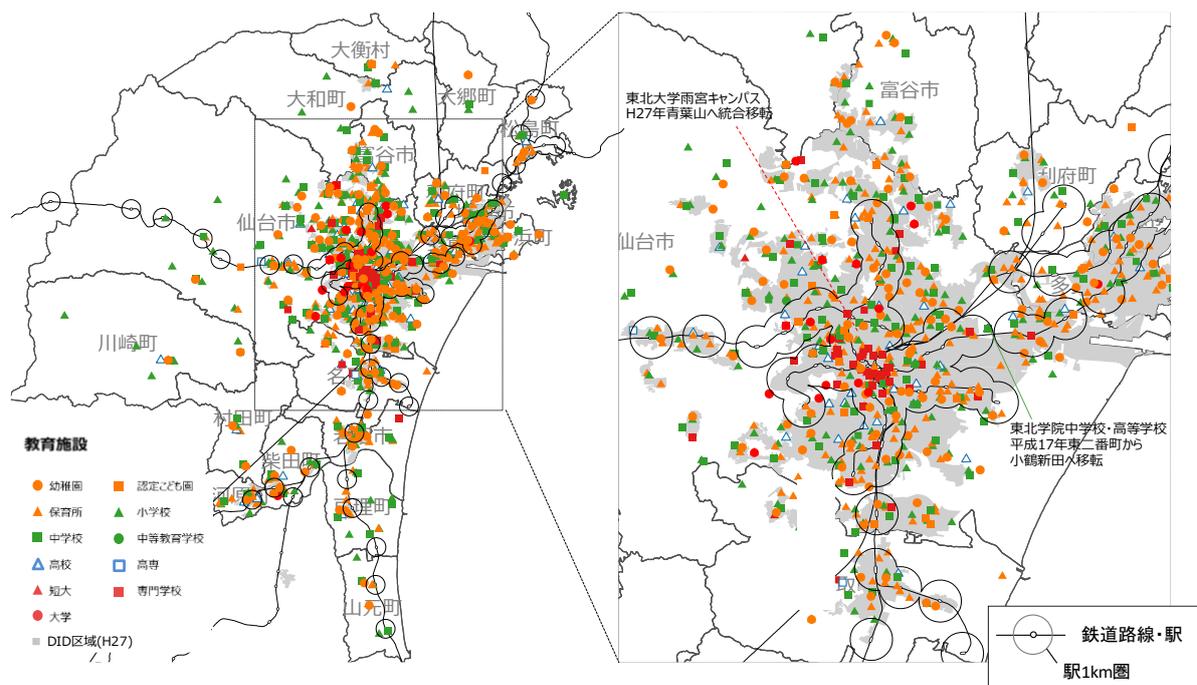


図 3-41 教育施設の分布

資料: 各自治体 HP(幼稚園、保育所、認定こども園、中等教育学校、大学・短大、専修学校)、学校基本調査(小学校、中学校、高等学校)、各校 HP(高等専門学校、大学、短大、専修学校)より作成

### (3) 市街地形成・施設立地の動向からみた課題

#### 1) 分析から得られた知見

##### ①. DID の動向

- ・ 過去 10 年間で DID は拡大し、DID 内での人口密度が低下している。DID は、鉄道駅から離れた地域で拡大しているほか、鉄道が新たに整備された鉄道駅周辺では新たな DID が形成されている。

##### ②. 都市圏の施設立地の動向

- ・ 医療施設は、鉄道駅 1km 圏内に分布しているものが多いが、大規模商業施設は鉄道駅 1km 圏外に多く立地する傾向にある。また、高校以上の教育施設の多くが鉄道駅 1km 圏内に立地しているが、一部地域では鉄道駅 1km 圏外に立地しているものがみられる。

#### 2) 市街地形成・施設立地の動向からみた課題

- ・ DID は鉄道駅から離れた既存市街地の縁辺部で拡大しており、そのような地域では自動車利用が多く、公共交通の利用促進に向けては課題がある。
- ・ 大規模商業施設は、鉄道駅 1km 圏外に多く立地する傾向にあり、駅周辺の既存商店や商店街の衰退、自動車を前提とする都市圏構造の形成が進むことが懸念される。
- ・ このため、公共交通利便性の低い地域において、引き続き市街地拡大を抑制することや、利便性の高い地域に居住や施設立地を誘導することが課題である。

### 3.1.3 交通環境の状況

#### (1) 道路ネットワークの整備状況

##### 1) 都市計画道路の整備状況

- ・ 仙台都市圏の都市計画道路は、着実に整備が進んでおり、2016年度末時点の整備率（改良済）は65%、改良済と概成済を合わせた整備率は81%となっている。
- ・ 市町村別にみると、整備率（改良済）は、仙台市が80%となっている一方で、村田町、川崎町、亶理町、山元町、松島町及び七ヶ浜町では30%を下回っている。

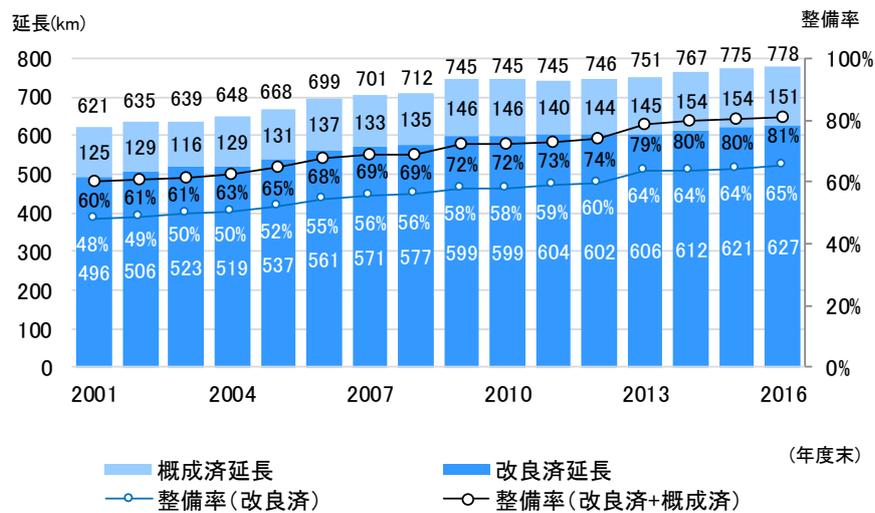


図 3-42 都市計画道路の整備推移（仙台都市圏）

※都市計画道路の延長には、高規格幹線道路を含む  
資料：2017年都市計画年報より作成

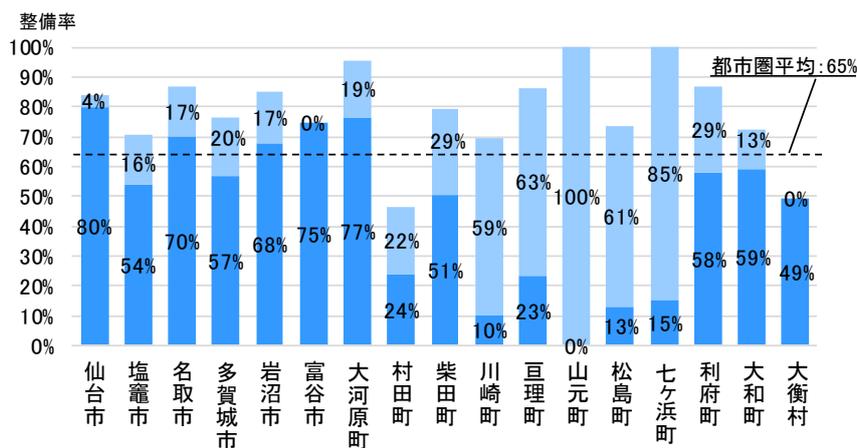


図 3-43 市町村別の都市計画道路整備率（2016年度末）

※整備率＝改良済延長÷計画延長（延長には、高規格幹線道路を含む）  
※大郷町は都市計画道路の指定がないため、図示していない。  
資料：2017年都市計画年報より作成

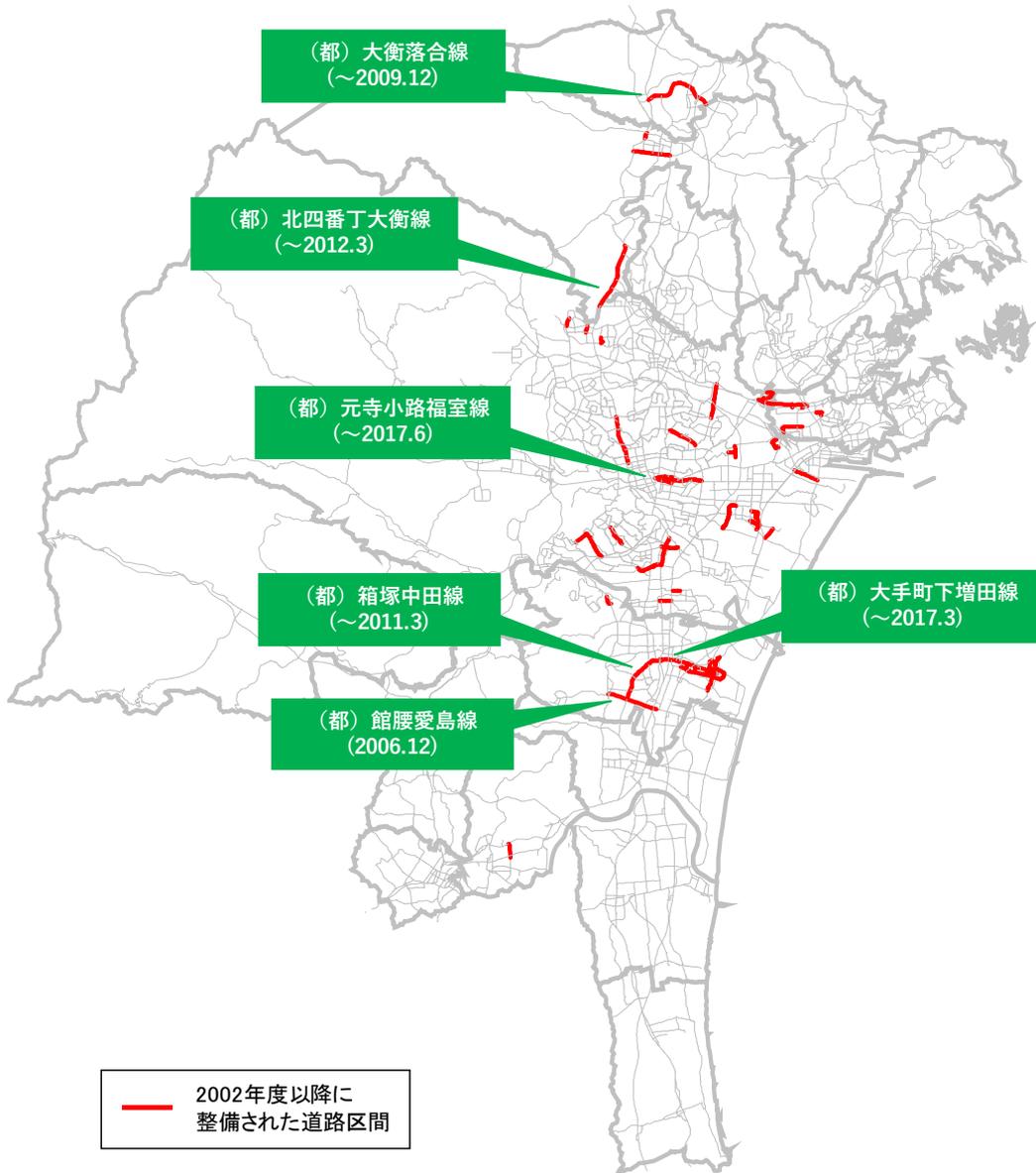


図 3-44 2002 年度以降に整備された都市計画道路(幹線街路)

## 2) 広域的な道路ネットワーク整備の進展

### ①. 自動車専用道路

- ・ 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。
- ・ 2010年（平成22年）3月の仙台北部道路（利府しらかし台IC～富谷JCT）開業に伴い、三陸沿岸道路と東北縦貫自動車道がつながり、都市圏を囲む仙台都市圏高速環状ネットワーク（ぐるっ都・仙台）が完成した。
- ・ これにより、一般道路の交通混雑や沿道環境の改善、物流拠点間等の連結強化、災害時におけるリダンダンシーの確保等の効果が期待される。

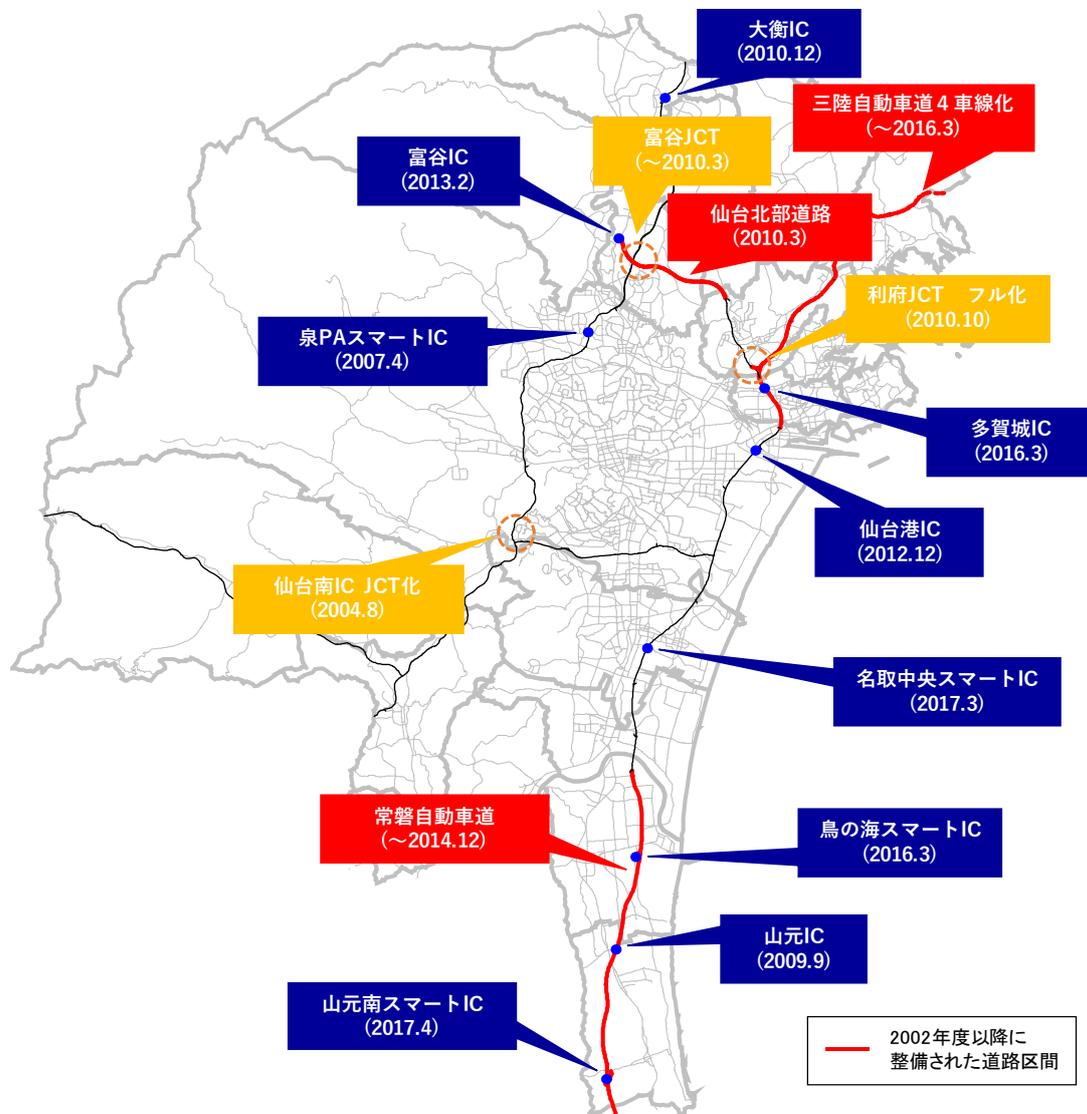


図 3-45 2002年度以降に整備された自動車専用道路区間とIC、JCT



図 3-46 仙台都市圏高速環状ネットワーク（ぐるっ都・仙台）の概略図

資料:みやぎ交流ネットワーク 2020

## ②. 重要物流道路

- ・ 国土交通省では、2018年（平成30年）3月の道路法改正において、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、国際海上コンテナ車（40ft背高）の特殊通行許可を不要とする措置の導入や災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行する制度を創設した。
- ・ 宮城県内では、2019年3月現在の供用中道路のうち827kmが重要物流道路に指定された。事業中・計画中の道路については順次指定予定である。



図 3-47 宮城県における重要物流道路及び代替・補完路（2019年4月1日時点）

出典：国土交通省資料

### 【重要物流道路】

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として計画路線を含めて指定し、機能強化、重点支援を実施するもの。

出典：国土交通省資料

## (2) 鉄道ネットワークの整備状況

- 第4回PT調査以降、仙台空港アクセス線や地下鉄東西線などの新規路線の整備や、JRの新駅の設置など鉄道整備が進んでいる。

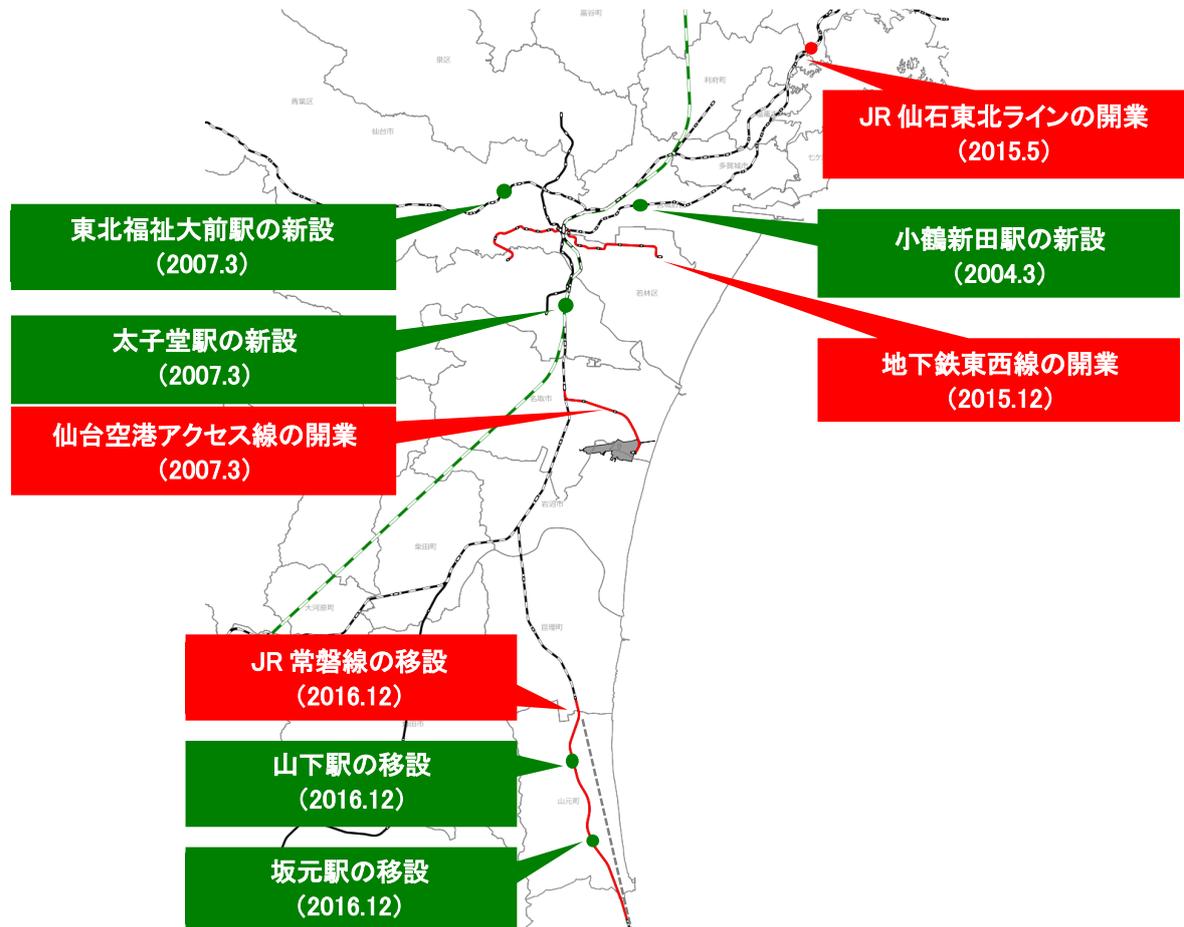


図 3-48 2002 年以降に整備された鉄道網

### (3) バスネットワークの整備状況

- ・ 運行本数が往復 70 本/日以上 of 路線バスは、仙台市内に限定される。  
(注：運行本数 70 本以上とは、平均して 30 分に 1 本のバス運行)
- ・ 市街地の縁辺部では、路線バスが撤退した地域がみられる。
- ・ 仙台都市圏の多くの自治体で自治体バス等（仙台市交通局を除く）を運行している状況である。(図 3-50)

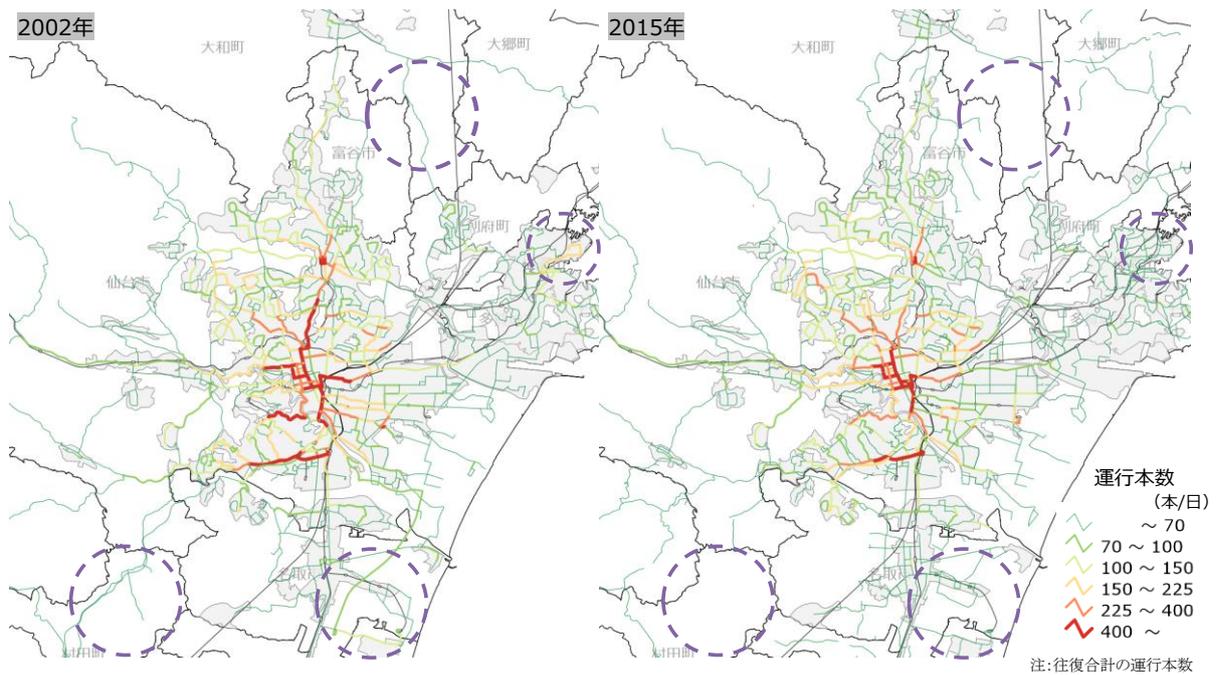


図 3-49 バス運行本数の比較（2002 年、2015 年）

※○印の部分のバス路線が撤退・減少

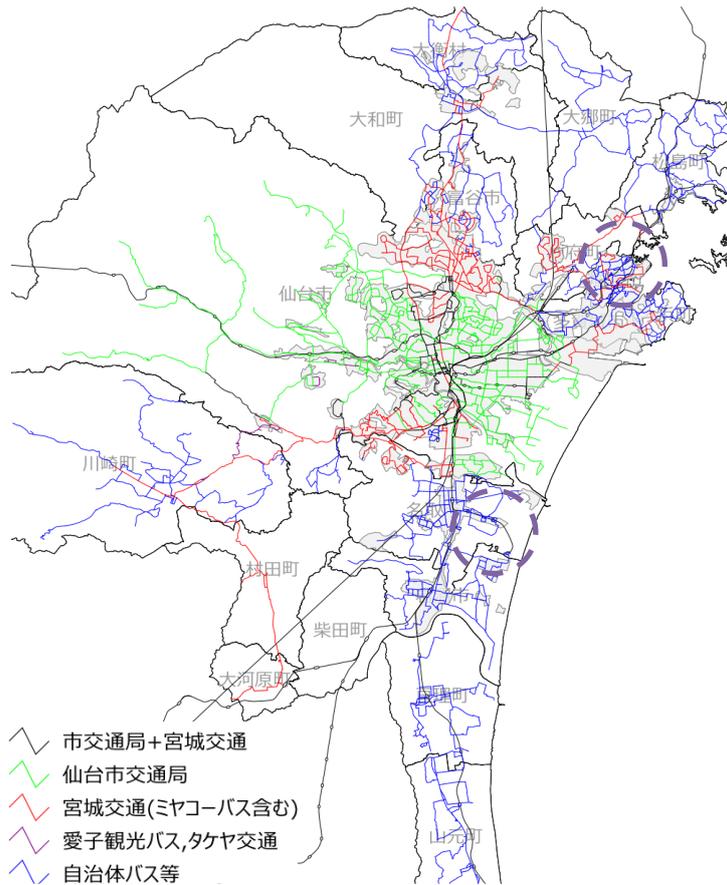


図 3-50 運行主体別バスネットワーク（2015年）

※○印の部分のバス路線が撤退・減少  
 ※自治体バス等：地方自治体が運営するもの（仙台市交通局を除く）

表 3-3 仙台都市圏の路線バス事業者及び住民バス（2019年11月時点）

市町村	路線バス事業者	住民バス	市町村	路線バス事業者	住民バス
仙台市	仙台交通局 宮城交通 ミヤコーバス タケヤ交通 山交バス	坪沼乗合タクシー	柴田町	ミヤコーバス 宮城交通 タケヤ交通	デマンドタクシー「はなみちゃんGO」
			川崎町		かわさき町民バス※
			亘理町		亘理町町民乗合自動車「さざんか号」 市街地循環線「わたりん号」
塩竈市	ミヤコーバス	しおナビ100円バス	山元町		山元町町民バス「ぐるりん号」 デマンド型乗合タクシー
		NEWしおナビ100円バス			
		大郷町住民バス			
		七ヶ浜町民バス「ぐるりんこ」 利府町民バス「りふっと」			
名取市	宮城交通 仙台バス	名取市乗合バス「なとりん号」	七ヶ浜町	ミヤコーバス	七ヶ浜町民バス 多賀城東部線
多賀城市	ミヤコーバス 仙台市交通局	多賀城東部線	利府町	ミヤコーバス	利府町民バス「りふっと」 大郷町住民バス
		多賀城西部線			
		NEWしおナビ100円バス			
		七ヶ浜町民バス「ぐるりんこ」			
岩沼市	仙台バス	岩沼市民バス	大和町	宮城交通 ミヤコーバス	大和町民バス宮床線 デマンドタクシー
		岩沼デマンドタクシー			
		名取市乗合バス「なとりん号」			
		富谷市民バス 大衛村万葉バス※ 大郷町民バス			
富谷市	宮城交通 ミヤコーバス	富谷市民バス	大郷町		大郷町住民バス※
大河原町	ミヤコーバス	デマンド型乗合タクシー「さくらっきー号」	大衛村		大衛村万葉バス※ 大崎市民バス
村田町	ミヤコーバス	永野線 デマンド型乗合タクシー「くらりん号」			

出典：宮城県ホームページ  
 ※特定の曜日だけの運行ルートあり

#### (4) 広域交通の現状

##### 1) 仙台空港の動向

- ・ 仙台空港は、2016年7月に全国の国管理空港で初めて民営化され、それ以降、新規就航や既存路線の増便が進んでいる。
- ・ 2019年11月時点の発着便数は、国内線で1日あたり120便、国際線で1週間あたり70便である。

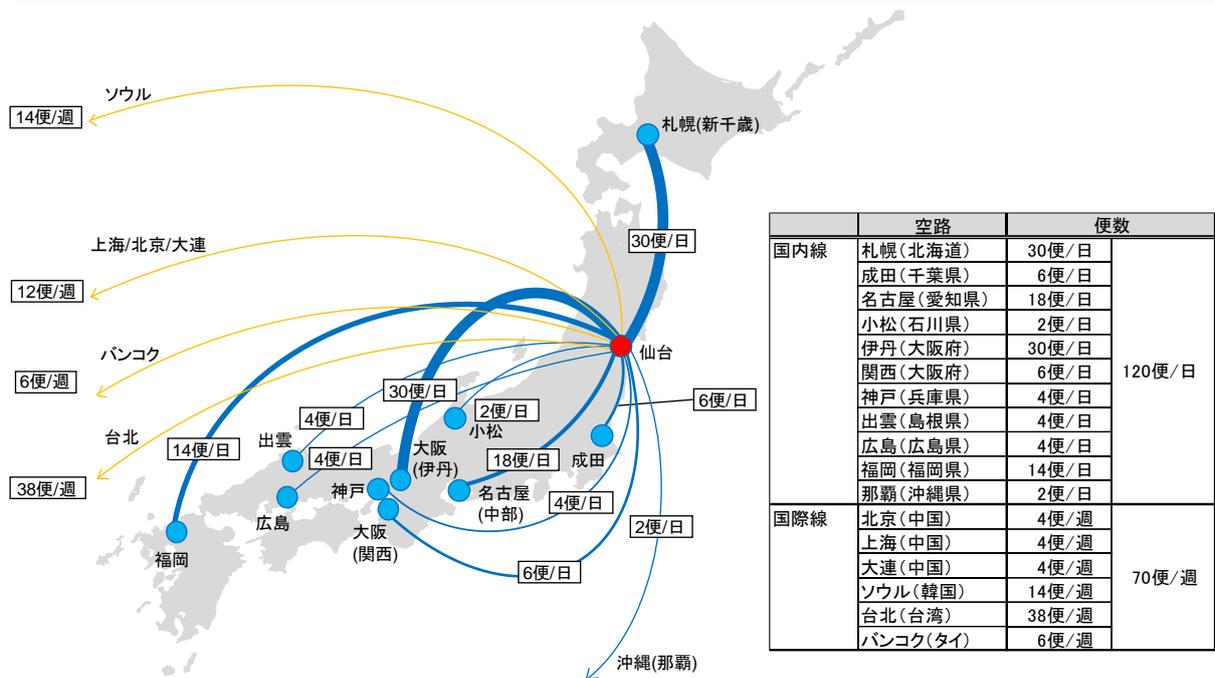


図 3-51 仙台空港における乗降客数の推移

資料:仙台空港ホームページ(2019年11月時点)より作成

表 3-4 仙台空港の就航ネットワークの変遷

2016年6月	仙台-台北間(タイガーエア台湾)が新規就航
2016年7月	仙台空港民営化
2017年5月	仙台-ソウル間(アジアナ航空)の運行本数が増便
2017年7月	仙台-神戸間(スカイマーク)が運行再開※
2017年9月	仙台-台北間(Peach)が新規就航・拠点化
2018年4月	仙台-グアム間(ユナイテッド航空)が運行休止
2018年4月	仙台-出雲間(フジドリームエアラインズ)が新規就航
2018年10月	仙台-台北間(タイガーエア台湾)の運行本数が増便

※経営破綻により、2015年1月に路線撤退  
 出典:仙台空港就航路線の変遷(宮城県)より作成

- ・ 2011 年の東日本大震災で落ち込んだ仙台空港の乗降客数は、翌年以降に震災以前の水準以上に回復し、2016 年 7 月の民営化後の 2017 年度には 343 万人となっている。
- ・ 将来の旅客数は、2020 年度までに 410 万人、2045 年度までに 550 万人まで引き上げることが目標とされている。



図 3-52 仙台空港における乗降客数の推移

出典: 仙台空港管理状況調査(宮城県)

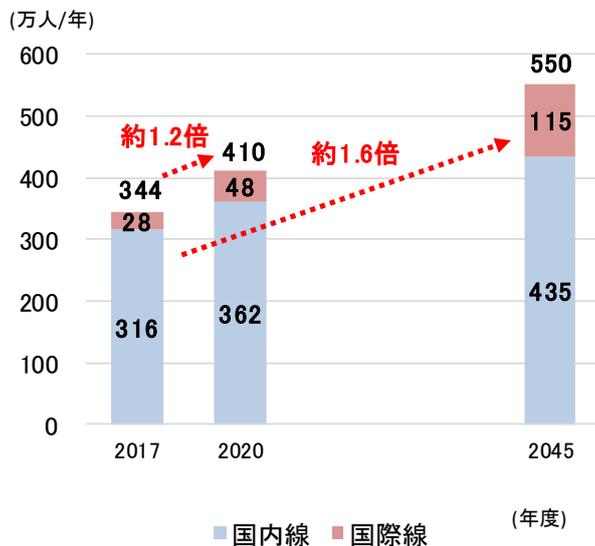


図 3-53 仙台空港旅客数の目標値

出典: 2017 年度: 仙台空港管理状況調査(宮城県)  
2020、2045 年度: 仙台空港の 30 年後の将来イメージ(仙台空港株式会社)

- ・ 仙台空港アクセス線の乗降客数は、2011 年の東日本大震災で落ち込んだが 2012 年度以降増加傾向となっている。

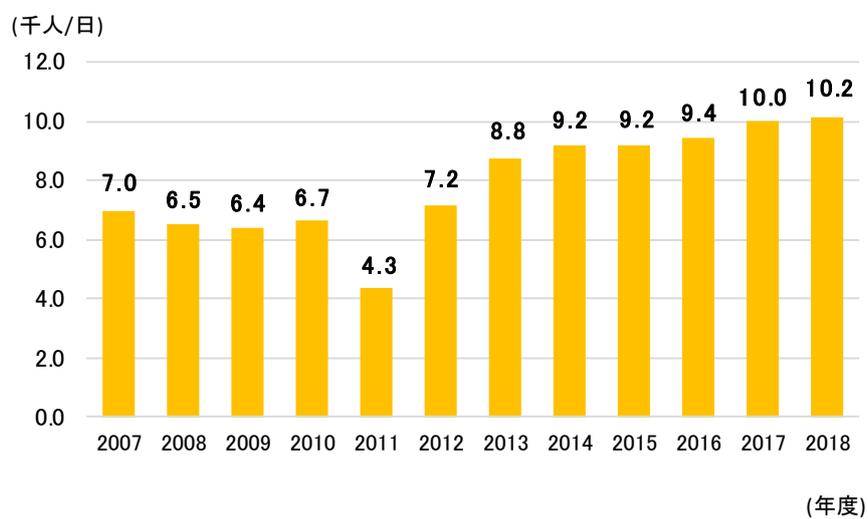


図 3-54 仙台空港アクセス線の乗降客数の推移

※各駅の乗降客数の合計  
出典:事業報告及び計算書類(仙台空港鉄道株式会社)より作成

## 2) 新幹線の動向

- ・ 東北新幹線の輸送人員と輸送人キロは、路線延伸と北海道新幹線の開業に伴い、2011年度以降、増加傾向となっている。

表 3-5 東北新幹線の路線延伸と北海道新幹線開業の経緯

2002年12月	・東京駅-八戸駅間 直通運行開始
2010年12月	・東京駅-新青森駅間 直通運行開始
2016年3月	・北海道新幹線(新青森駅-新函館北斗駅間) 開業 ・東京駅-新函館北斗駅間 直通運転開始

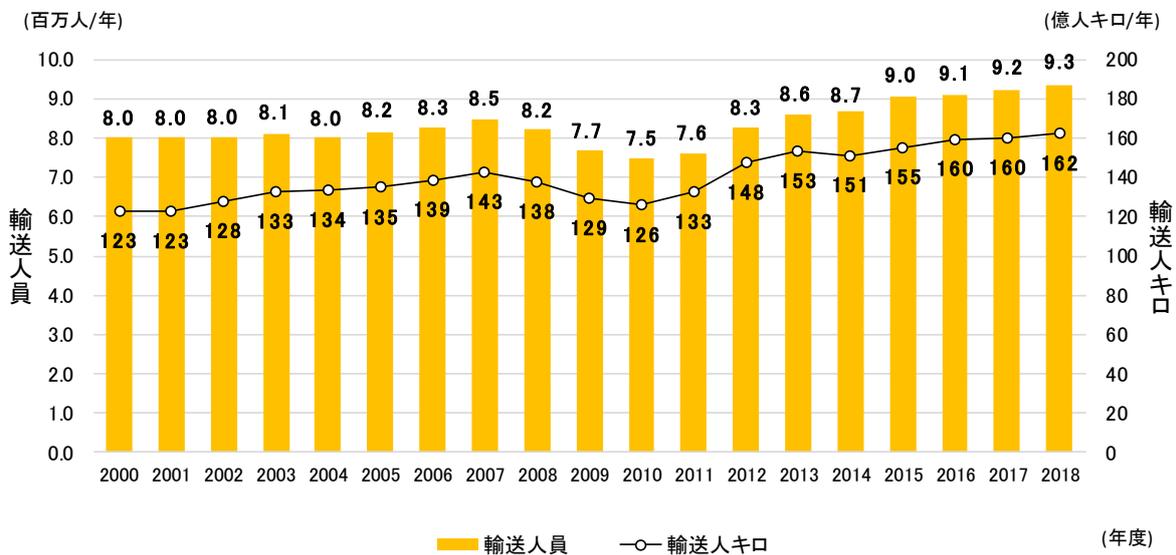


図 3-55 東北新幹線の輸送人員の推移

出典: 数字でみる鉄道及び鉄道輸送統計調査より作成

### 3) 高速バスの動向

- ・ 宮城県（仙台駅）発着の高速バス便数及び利用者数は増加しており、特に便数は10年間で約3倍と急増している。
- ・ 仙台駅周辺から発着する都市間バスも県内各地域をはじめとして、東北の各都市や関東・関西などへ1日959便が発着している。

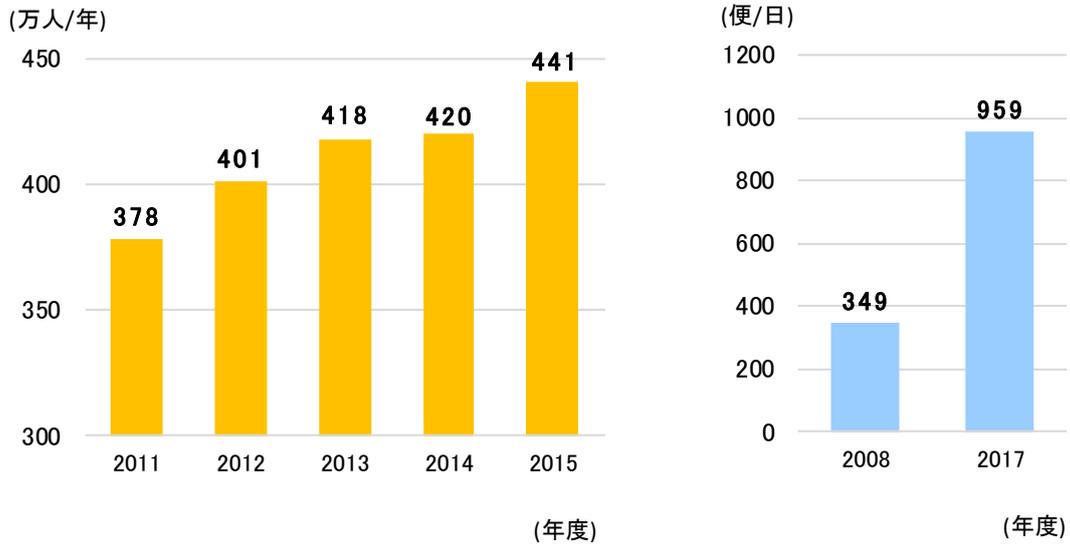


図 3-56 宮城県発着の高速バスにおける輸送人員（左）・  
仙台駅発着の高速バス便数（右）の推移

出典：東北運輸局資料より作成

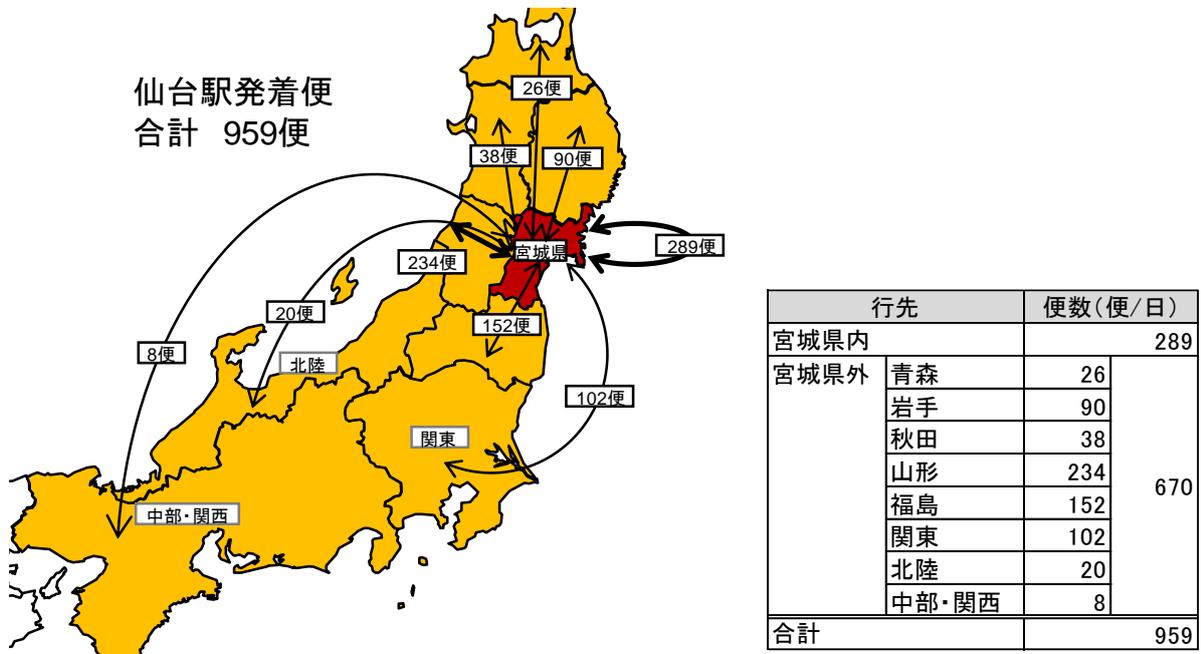


図 3-57 仙台駅を発着する高速バスの行先及び便数（2018年3月時点）

出典：バス会社時刻表より作成

- ・ 仙台駅周辺の高速バス停は、分散配置されており、路線バスや鉄道との乗り継ぎのしやすさが十分とは言えない状況である。

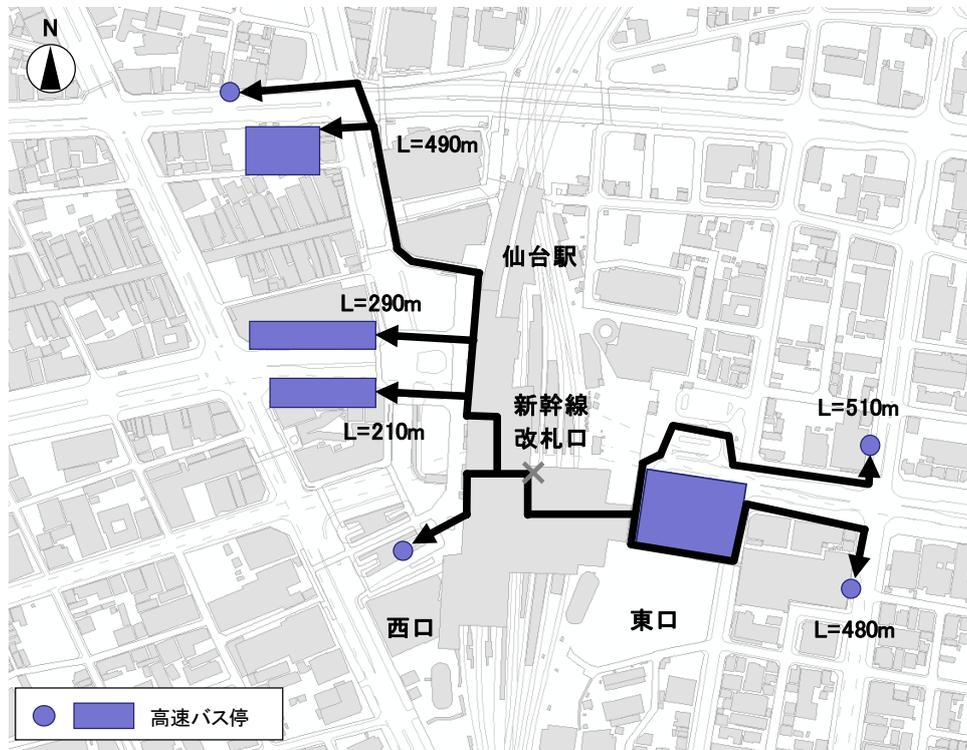


図 3-58 仙台駅から各バス乗り場までの距離

※下図: 国土地理院の基盤地図情報  
出典: 東北運輸局資料より作成

(5) 結節点等の現状

- ・ 都市圏内の都市計画決定されている駅前広場は、36 駅 42 箇所あり、一部の駅を除き、供用されている。
- ・ 自転車駐車場は、8 箇所都市計画決定されており、その全てが供用されている。

表 3-6 駅前広場の都市計画決定状況・供用状況

路線	駅名	駅前広場面積(m <sup>2</sup> )		路線	駅名	駅前広場面積(m <sup>2</sup> )		
		計画	供用			計画	供用	
JR東北本線	仙台駅(東口)	15,000	15,000	JR仙石線	陸前原ノ町駅	3,600	3,600	
	仙台駅(西口)	26,100	26,100		小鶴新田駅	3,600	3,600	
	長町駅	6,100	6,100		陸前高砂駅	4,000	4,000	
	南仙台駅(東口)	3,000	3,000		中野栄駅	2,600	2,600	
	南仙台駅(西口)	3,000	3,000		多賀城駅(北)	1,900	1,900	
	名取駅(東)	5,800	5,800		多賀城駅(南)	4,600	4,600	
	名取駅(西)	4,500	4,500		本塩釜駅(東)	3,500	3,500	
	岩沼駅	5,321	5,321		本塩釜駅(西)	2,800	2,800	
	槻木駅	2,900	2,900		東塩釜駅(東)	1,600	1,600	
	船岡駅	3,000	3,000		東塩釜駅(西)	1,300	1,300	
	大河原駅(表)	4,200	4,200		仙台空港アクセス線	杜せきのした駅	3,500	3,500
	大河原町(裏)	1,400	—		美田園駅	3,600	3,600	
	東仙台駅(西口)	3,000	—		富沢駅	4,000	4,000	
	岩切駅	2,300	2,300		長町南駅	5,000	5,000	
	塩釜駅	4,100	3,900		北仙台駅	3,400	3,400	
松島駅	2,400	2,400	台原駅	2,700	2,700			
利府駅	2,500	2,500	八乙女駅	3,900	3,900			
JR常磐線	亘理駅	2,910	2,910	泉中央駅	10,900	10,900		
JR仙山線	北仙台駅	2,300	400	地下鉄南北線	八木山動物公園駅	8,500	8,500	
	陸前落合駅	3,000	3,000	地下鉄東西線	薬師堂駅	5,200	5,200	
	愛子駅	3,000	3,000	荒井駅	4,800	4,800		
				阿武隈急行線	東船岡駅	1,800	1,500	

※2017年3月31日現在  
出典:都市計画現況調査

表 3-7 自転車駐車場の都市計画決定・供用状況

市町村	名称	面積(ha)		台数(台)	
		計画	供用	計画	供用
仙台市	仙台駅東口地下	0.32	0.32	1,600	1,600
	元鍛冶町公園地下	0.07	0.07	1,000	1,008
	動物公園駅	0.19	0.15	930	777
	東二番丁通地下	0.05	0.05	500	500
	薬師堂駅	0.09	0.09	810	481
塩竈市	東塩釜駅	0.10	0.10	650	650
多賀城市	陸前山王駅前自転車駐車場	0.06	0.06	515	515
岩沼市	岩沼駅西	0.07	0.07	300	300

※2017年3月31日現在  
出典:都市計画現況調査

## (6) 交通事故の現状

- 宮城県内の交通事故発生件数は、減少傾向にあるが、高齢者の運転による事故発生件数は横ばいであり、全事故に占める高齢運転者事故の割合は上昇傾向にある。

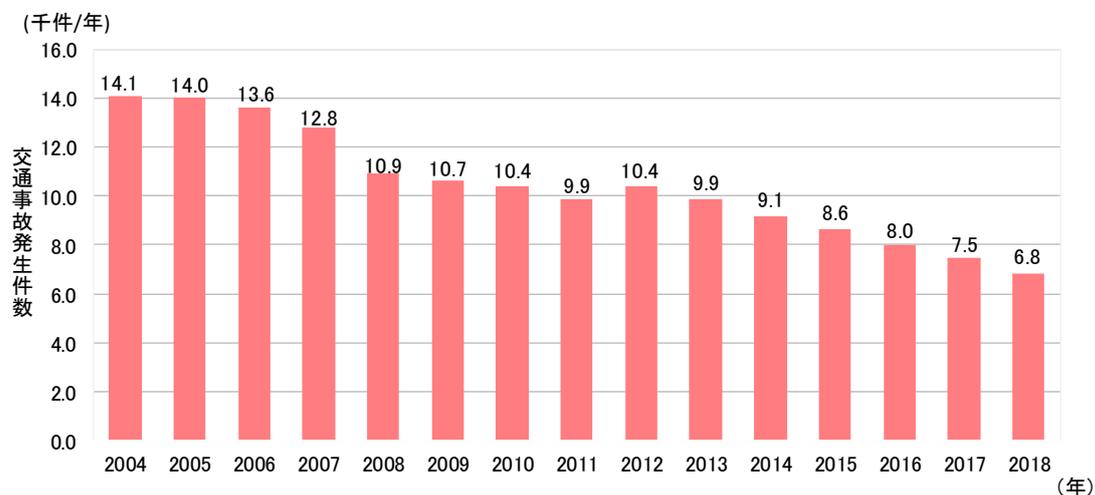


図 3-59 宮城県内の交通事故発生件数の推移

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

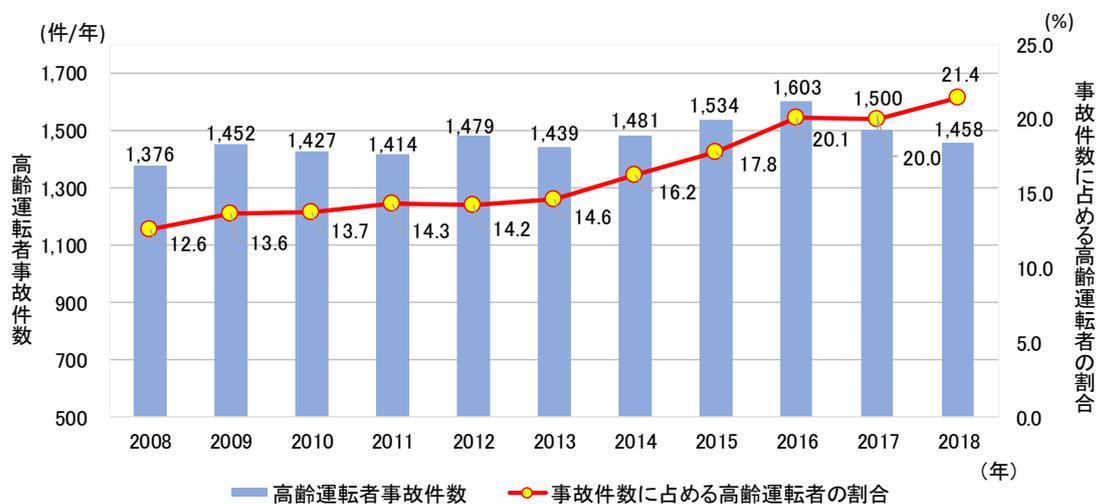


図 3-60 宮城県における高齢運転者事故発生件数の推移

出典: 交通事故の発生状況と死亡事故の特徴(宮城県警察)

## (7) 交通環境の状況からみた課題

### 1) 分析から得られた知見

#### ①. 道路ネットワークの整備状況

- ・ 都市計画道路の整備が着実に進捗しており、都市圏全体では整備率（改良済＋概成済）が80%に到達する中、市町村によっては整備率が50%を下回る自治体もある。
- ・ 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ており、都市圏を囲む仙台都市圏高速環状ネットワーク（ぐるっ都・仙台）が形成された。

#### ②. 鉄道ネットワークの整備状況

- ・ 仙台空港アクセス線や地下鉄東西線等の新規路線の整備や新駅設置等、鉄道網の整備が進んでいる。

#### ③. バスネットワークの整備状況

- ・ 市街地の縁辺部では、路線バスが撤退した地域がみられ、都市圏の多くの自治体で、自治体が運営するバスを運行している状況である。

#### ④. 広域交通の現状

##### 【仙台空港】

- ・ 新規就航や既存路線の増便が進んでおり、乗降客数は2011年の東日本大震災で落ち込んだが、2017年度には震災前の水準以上に回復している。また、仙台空港アクセス線の乗降客数は、震災以降、増加傾向となっている。

##### 【新幹線】

- ・ 東北新幹線の輸送人員と輸送人キロは、路線延伸と北海道新幹線の開業に伴い、2011年度以降、増加傾向となっている。

##### 【高速バス】

- ・ 宮城県（仙台駅）発着の高速バス便数及び利用者数は増加傾向にあり、特に便数は10年間で約3倍と急増している。ただし、仙台駅周辺の高速バス停は分散しており、路線バスや鉄道との乗り継ぎのしやすさが十分とは言えない状況である。

⑤. 結節点等の現状

- ・ 都市計画決定されている駅前広場や自転車駐車場は、大半が供用されている。

⑥. 交通事故の現状

- ・ 交通事故発生件数は減少傾向にあるが、全事故に占める高齢運転者事故の割合は上昇傾向にある。

## 2) 交通環境の状況からみた課題

### ①. 道路ネットワークの活用

- ・ 都市圏には未整備の計画道路があるが、道路は自動車だけでなくバスや徒歩、自転車の通行に必要な交通基盤である。将来の交通量見通しや土地利用計画への対応等から必要性の高い道路について引き続き整備を進めることが課題となる。
- ・ 仙台都市圏高速環状ネットワーク（ぐるっ都・仙台）の供用により、通過交通の分散や、一般道路の交通混雑低減、沿線環境の改善、物流拠点間等の連携機能強化、災害時のリダンダンシーの確保が期待される。この広域的な道路ネットワークを十分に活かし、一般道路からの自動車交通の転換や分散を行いつつ、都市圏内の自動車交通環境の改善を図ることが重要である。また、広域道路ネットワークを活用した物流拠点の連携機能強化や、重要物流道路の指定を踏まえた災害に強いまちづくりを推進していくことが重要である。

### ②. 生活交通・地域交通の確保

- ・ 充実しつつある鉄道網を十分に活かすため、公共交通手段間の連携強化や公共交通の利用促進の取組みを継続するとともに、撤退・減少の進む路線バスの維持等、生活に必要な移動手段を確保することが課題となる。
- ・ また、高齢化に伴い、高齢運転者による交通事故の割合の上昇や、公共交通の利便性が高くない郊外・周辺地域での高齢者単身世帯の増加等が見込まれる等、移動に関する安全性が損なわれ、世帯内で移動の支援が得られにくい人の増加が想定される。このため、高齢者が運転免許を手放すことができるよう、自動車に頼らない移動が円滑に行えるように、日常生活を支える移動手段を確保するとともに、誰もが利用しやすい公共交通の環境整備を行うことが重要である。

### ③. 広域交通との交通結節機能の強化・拡充

- ・ 航空機・新幹線・高速バスの東北各地及び全国へのネットワーク拡大に伴い、広域交通の利用者が増加しており、東北地方におけるハブ機能が高まっている。  
東北地方のハブ機能を果たし、東北の活力をけん引できるように、仙台空港や仙台都心（仙台駅、高速バスターミナル）での交通結節機能の充実や都市圏各地への移動手段の充実が課題となる。

## 3.2 都市圏の現況交通特性と課題

---

### 3.2.1 都市圏全体からみた交通特性の変化

---

ここでは交通特性の基本的な指標について、第2回P T調査から第5回P T調査への変化分析を行った。

第5回P T調査は、平日調査に加え、初めて休日調査（日曜日）を実施したことから、平日と休日の比較を行った。（休日調査は、平日調査と同様に1日の行動を把握するトリップ調査であり、調査対象者は平日調査と同じである。）

	P T調査の実施年	平日調査	休日調査
第2回	1982年（昭和57年）	○	—
第3回	1992年（平成4年）	○	—
第4回	2002年（平成14年）	○	—
第5回	2017年（平成29年）	○	○

## (1) 総トリップ数・外出率・原単位の変化

### 1) 総トリップ数の変化

- ・ 仙台都市圏居住者による平日の総トリップ数は、第2回から第3回にかけて大きく増加し、その後は微増となっている。
- ・ 第5回平日総トリップ数は約 369 万トリップであり、第4回の 15 年前から 1.04 倍の伸びとなっており、人口増加が影響していることがうかがえる。
- ・ 第5回休日の総トリップ数は約 308 万トリップであり、平日の約 8 割となっている。これは、休日は平日に比べて通勤や通学、業務トリップが少ないことによる影響と考えられる。

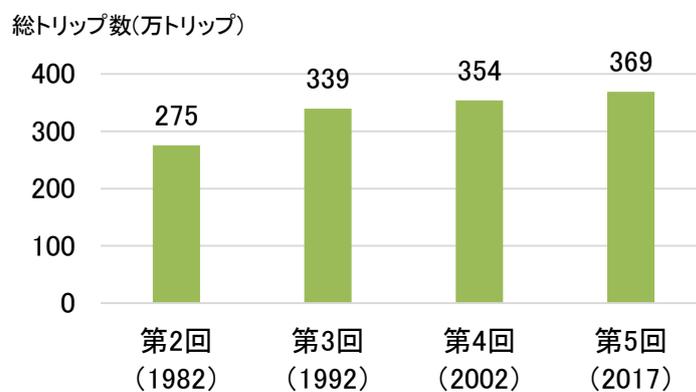


図 3-61 総トリップ数の変化（第2回～第5回）

※各回ともに第5回調査対象都市圏居住者によるトリップ数

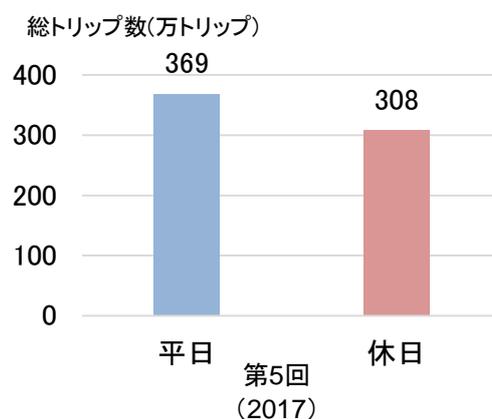


図 3-62 総トリップ数の平日・休日比較（第5回）

## 2) 外出率・原単位の変化

- ・ 仙台都市圏居住者による平日の外出率、人口一人あたりトリップ数（グロス原単位）は、第3回以降、減少傾向にある。
- ・ 休日の外出率、グロス原単位は、平日より低いものの、外出人口一人あたりトリップ数（ネット原単位）は平日より高く、休日に外出した場合には、トリップ数が比較的多くなっている。

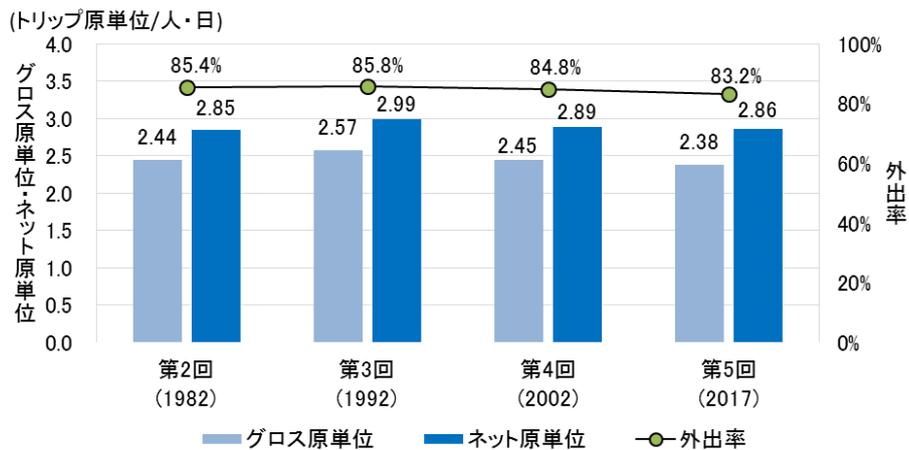


図 3-63 外出率・グロス原単位・ネット原単位の変化（第2回～第5回）（平日）

※グロス原単位とは総トリップ数を総人口で除した値であり、ネット原単位とは総トリップ数を総外出人口で除した値

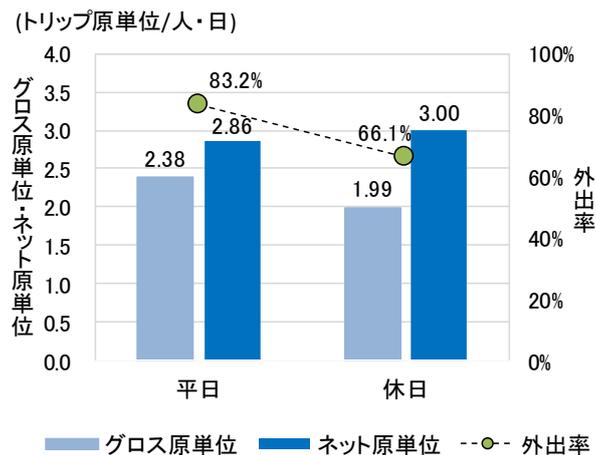


図 3-64 外出率・グロス原単位・ネット原単位の平日・休日比較（第5回）

※グロス原単位とは総トリップ数を総人口で除した値であり、ネット原単位とは総トリップ数を総外出人口で除した値

- ・ 年齢階層別の外出率を第4回と比較すると、第5回は25～54歳で若干低下し55歳以上で上昇しており、特に65歳以上の高齢者の行動が活発化していることがうかがえる。
- ・ 第5回休日の外出率は、各年齢階層ともに平日に比べて低く、特に5～24歳の若年層でのかい離が大きい。

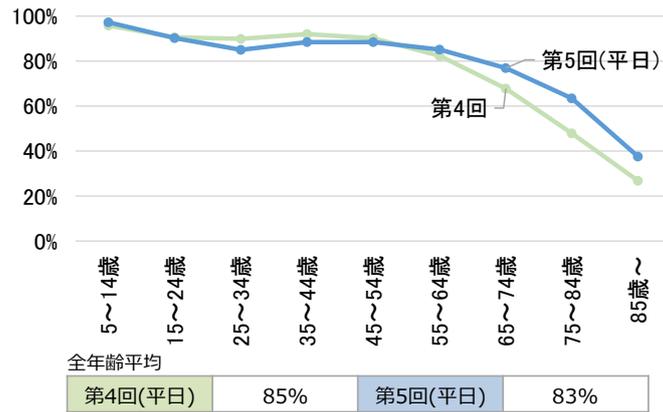


図 3-65 年齢階層別外出率の変化（第4回、第5回）（平日）

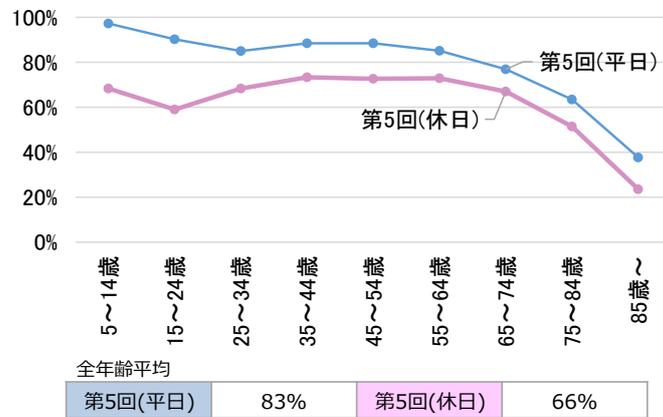


図 3-66 年齢階層別外出率の平日・休日比較（第5回）

- ・ 外出人口一人あたりのトリップ数（ネット原単位）は、第4回に比べ、若年層で低く、高齢層で高い。
- ・ 平日と休日の外出人口一人あたりのトリップ数（ネット原単位）は、55歳未満では休日が高く、65歳以上では平日で高い。

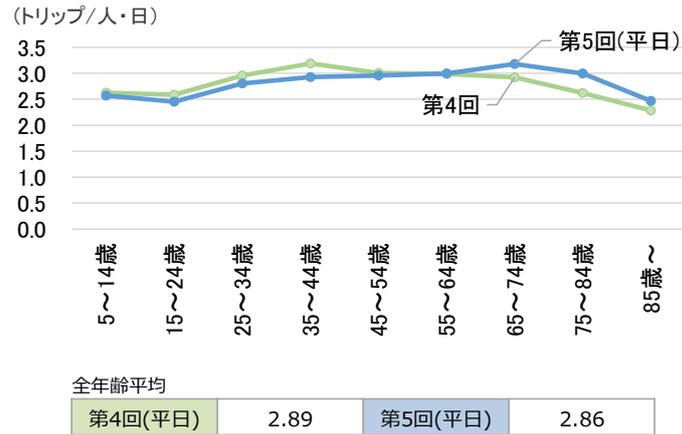


図 3-67 年齢階層別ネット原単位の変化（第4回、第5回）（平日）

注：ネット原単位とは総トリップ数を総外出人口で除した値

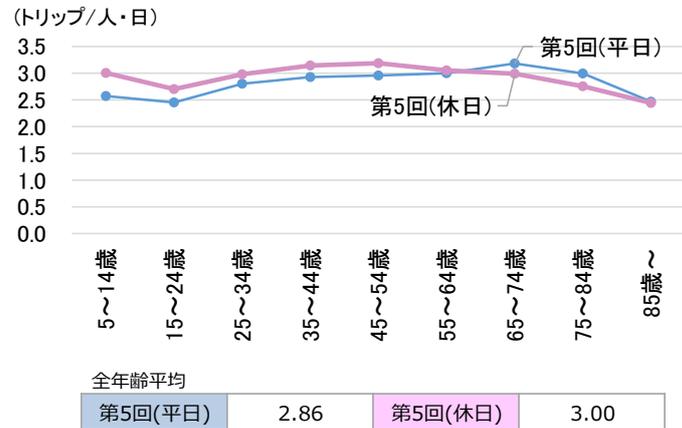


図 3-68 年齢階層別ネット原単位の平日・休日比較（第5回）

注：ネット原単位とは総トリップ数を総外出人口で除した値

## (2) 目的種類別トリップ数の変化

- ・ 仙台都市圏居住者によるトリップの目的種類構成の変化をみると、第2回以降、買物や私事等の私事目的の構成比が上昇し、業務目的や通学目的が低下を続けている。
- ・ 休日は、平日と比べて、通勤や通学、業務目的の構成比が低下し、買物や私事目的の構成比が5割以上を占めている。

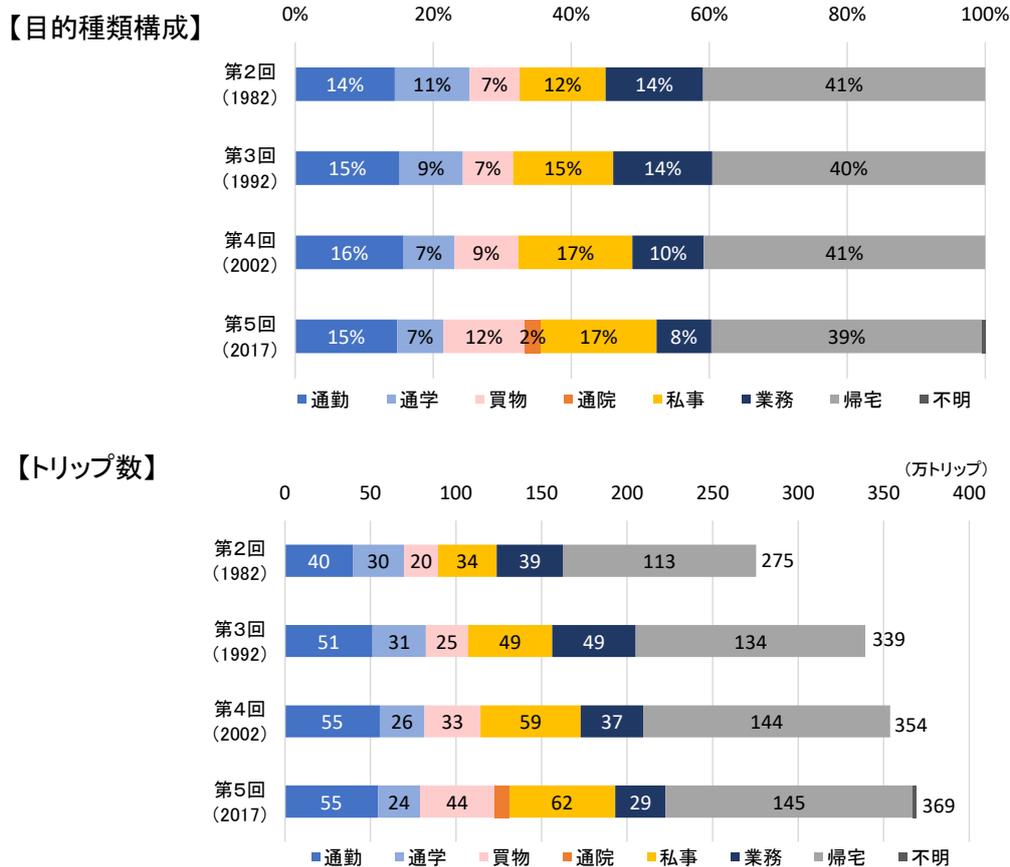


図 3-69 目的種類構成及び目的種類別トリップ数の変化（第2回～第5回、平日）  
 ※第5回調査から私事目的（買物、通院、私事）を細分化した

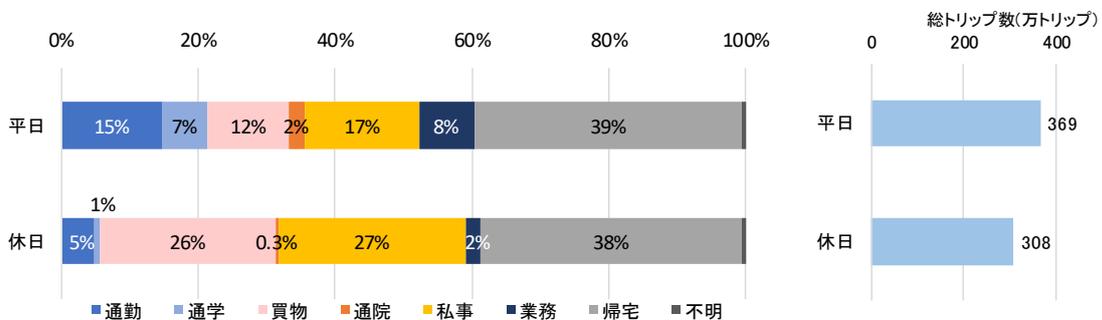


図 3-70 目的種類構成（左）とトリップ数（右）の平日・休日比較（第5回）  
 ※第5回調査から私事目的（買物、通院、私事）を細分化した

### (3) 手段別トリップ数の変化

#### 1) 代表交通手段の変化

- ・ 代表交通手段の変化をみると、第2回以降上昇を続けてきた自動車分担率は、第5回で初めて横ばいとなった。
- ・ 一方で、鉄道の分担率は、上昇傾向にあり、特に第4回から第5回への上昇が大きい。これは、第4回以降に開業した仙台空港アクセス線や地下鉄東西線、及び既存鉄道での新駅設置が影響していることがうかがえる。
- ・ バス、二輪車（バイク、自転車）、徒歩の分担率は、低下傾向となっている。
- ・ 休日は、平日に比べて自動車利用が多く、約7割を占めている。

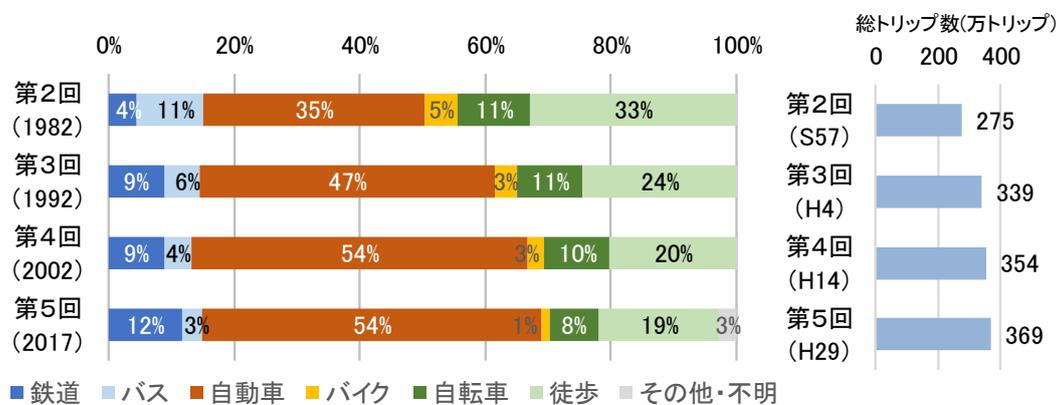


図 3-71 代表交通手段分担率の変化（第2回～第5回、平日）

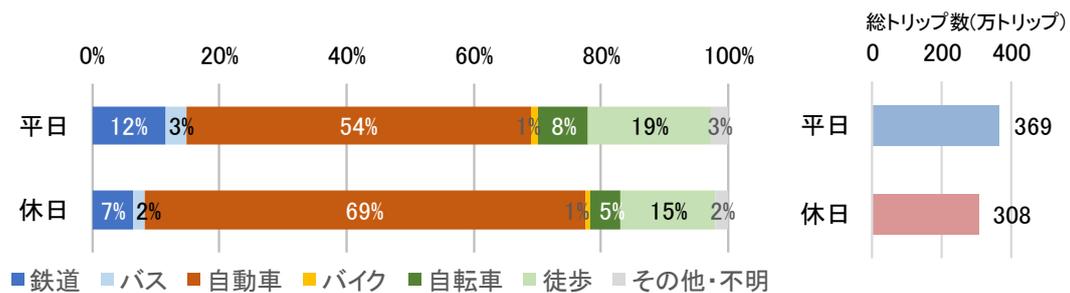


図 3-72 代表交通手段分担率の平日・休日比較（第5回）

【参考】代表交通手段の細分類の内訳

- ・ 鉄道利用は、新幹線は4%で、JR在来線が50%、地下鉄利用が46%である。
- ・ バス利用では、大半が路線バスであり、自治体運行バスの利用は3%に過ぎない。
- ・ 自動車利用は乗用車が66%、軽乗用車が21%と、この2車種で9割弱を占めている。
- ・ バイク利用では、約4割が自動二輪車、残りの約6割が原動機付自転車である。
- ・ 自転車利用では、電動アシスト付自転車は1割にも満たない。

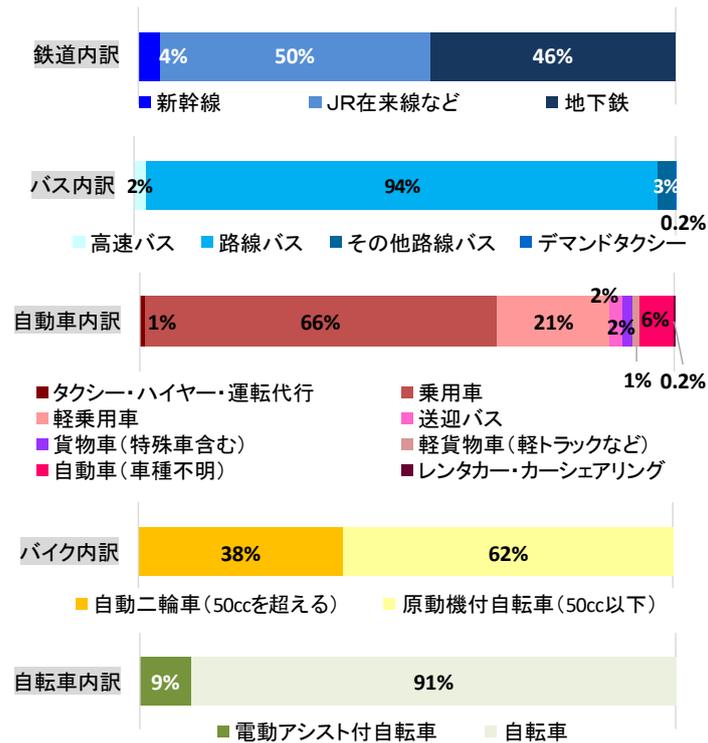
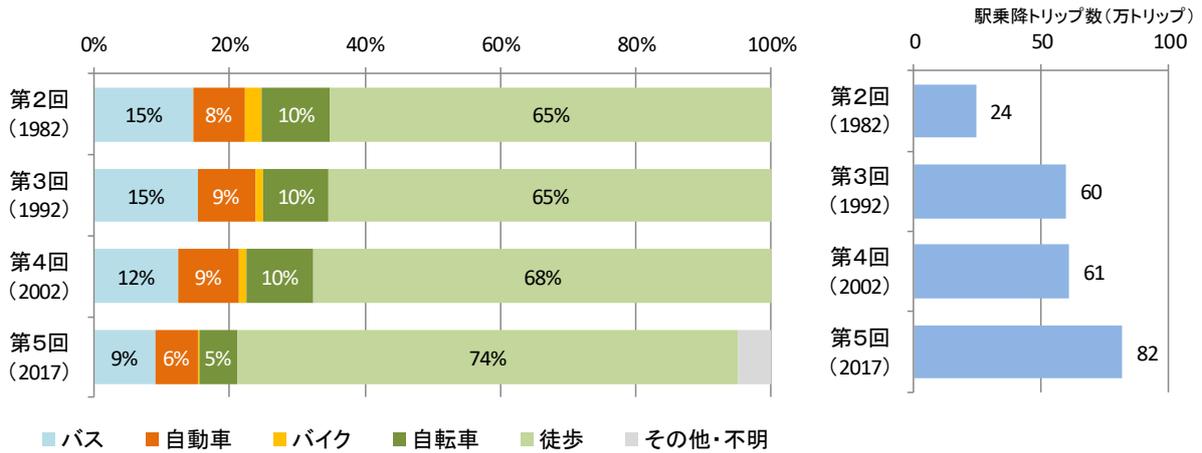


図 3-73 代表交通手段分担率の詳細分類内訳（第5回、平日）

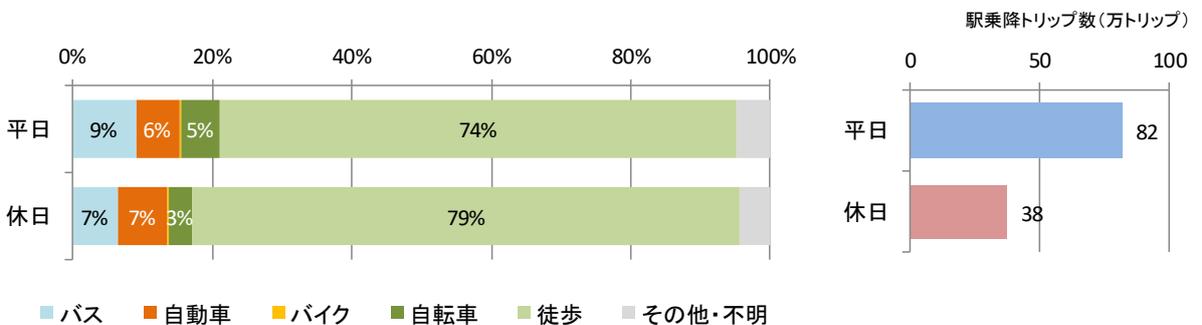
## 2) 鉄道端末交通手段の変化

- ・ 鉄道端末交通手段分担率をみると、第2回と第3回では大きな差異はみられなかったが、第4回以降、徒歩の分担率が上昇している。
- ・ 第4回と第5回では、徒歩分担率が大きく上昇し、他の手段は低下している。
- ・ 休日は、平日より徒歩利用が多く、約8割を占めている。



※鉄道端末は、アクセス(駅への移動)とイグレス(駅からの移動)の合算  
※新幹線を除く

図 3-74 鉄道端末交通手段分担率の変化 (第2回～第5回、平日)



※鉄道端末は、アクセス(駅への移動)とイグレス(駅からの移動)の合算  
※新幹線を除く

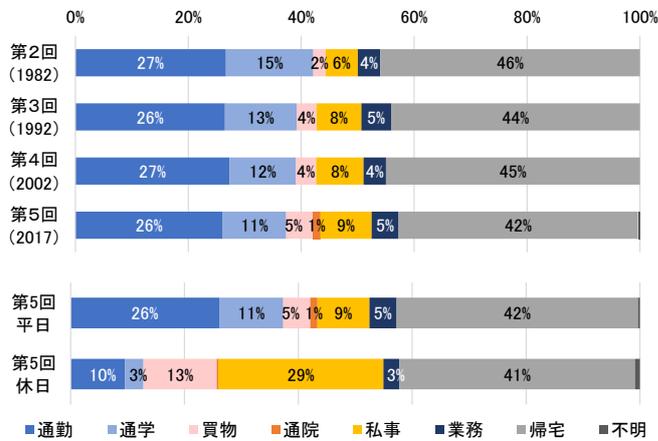
図 3-75 鉄道端末交通手段分担率の平日・休日比較 (第5回)

### 3) 代表交通手段別の目的種類構成の変化

#### ①. 鉄道

- ・ 他の手段に比べ通勤・通学目的での利用が多いが、第2回から第5回にかけて、私事目的（買物、通院、私事）の割合が徐々に上昇している。
- ・ 休日は、平日と比べて、通勤、通学及び業務目的の利用が低い一方で、買物や私事等の私事目的の割合が高い。

【鉄道利用の目的種類構成】



参考：鉄道トリップ数の推移※



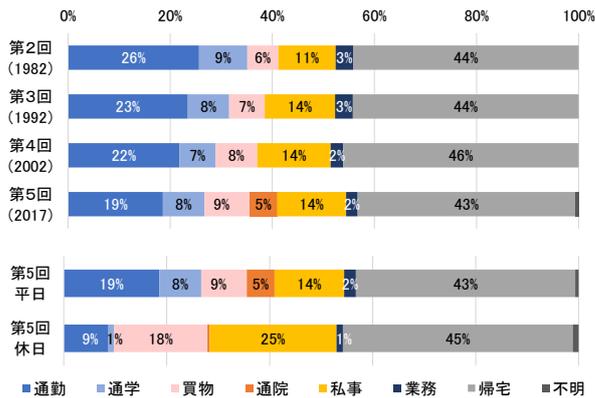
図 3-76 鉄道トリップの目的種類構成とトリップ数の変化

※第1回～第4回の私事目的には通院目的を含む。  
 ※参考欄の第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不明を按分したデータで集計

## ②. バス

- 第2回から第5回にかけて、通勤目的の割合が低下し、私事目的（買物、通院、私事）の割合が徐々に上昇している。
- 休日は、鉄道と同様、平日と比べて私事目的の割合が高いが、鉄道よりも買物目的の割合が高い。

【バス利用の目的種類構成】



参考：バstriップ数の推移



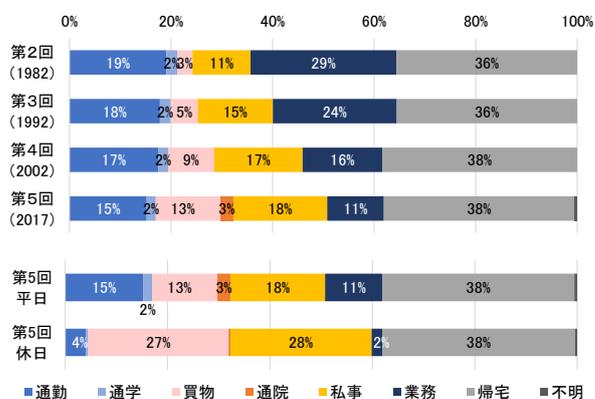
図 3-77 バstriップの目的種類構成とトリップ数の変化

※参考欄の第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不明を按分したデータで集計

## ③. 自動車

- 第2回から第5回にかけて、他の交通手段と同様に、通勤や業務目的の割合が低下し、私事目的（買物、通院、私事）の割合が上昇している。休日は、買物・私事目的の利用が半数以上を占める。
- 今回の自動車分担率は前回から横ばいとなったが、自動車トリップ数は増加している。また、休日の自動車トリップ数は平日を上回る。

【自動車利用の目的種類構成】



参考：自動車トリップ数の推移



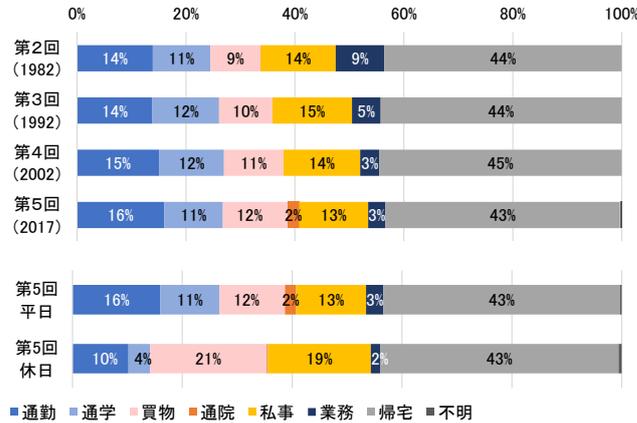
図 3-78 自動車トリップの目的種類構成とトリップ数の変化

※参考欄の第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不明を按分したデータで集計

#### ④. 二輪車

- ・ 第2回から第5回にかけて、私事目的（買物、通院、私事）の割合が上昇傾向にある。一方、業務目的は低下傾向にあり、若干ではあるが通勤目的は上昇している。
- ・ 休日は、平日と比べて、私事目的の割合が高い。

【二輪車利用の目的種類構成】



参考：二輪車トリップ数の推移



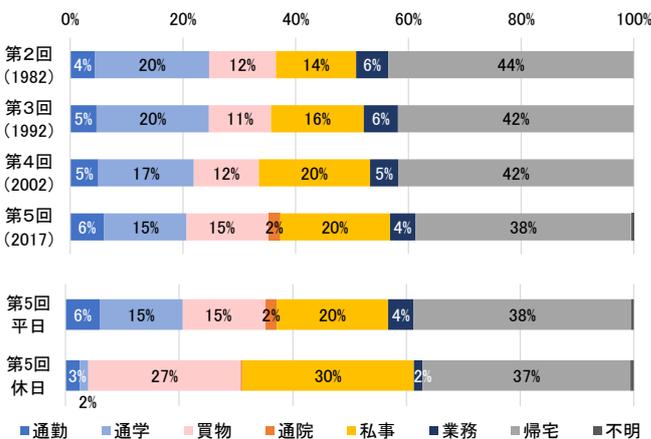
図 3-79 二輪車トリップの目的種類構成とトリップ数の変化

※参考欄の第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不明を按分したデータで集計  
 ※二輪車には、自動二輪車、原動機付自転車、自転車含む

#### ⑤. 徒歩

- ・ 第2回から第5回にかけて、通学目的の割合が徐々に低下し、私事目的（買物、通院、私事）の割合が上昇している。
- ・ 休日は、平日と比べて、私事目的の割合が、6割近くを占めている。

【徒歩利用の目的種類構成】



参考：徒歩トリップ数の推移



図 3-80 徒歩トリップの目的種類構成とトリップ数の変化

※参考欄の第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不明を按分したデータで集計

【参考】代表交通手段別（詳細）の目的種類構成（第5回平日）

- ・ JR在来線、地下鉄、路線バス、高速バス、自動二輪車、原動機付き自転車、自転車は、通勤や通学目的の割合が高い。
- ・ その他路線バス（自治体バスなど）は、通勤、通学を含め各目的で利用されている。
- ・ タクシーは、通院やその他私事目的での割合が高い。
- ・ レンタカー・カーシェアリング車両は、その他私事目的と業務目的での割合が高い。
- ・ 貨物車は、業務目的での割合が高い。
- ・ 二輪車や自転車は、通勤、通学目的に次いで、その他私事目的や買物目的での割合が高い。

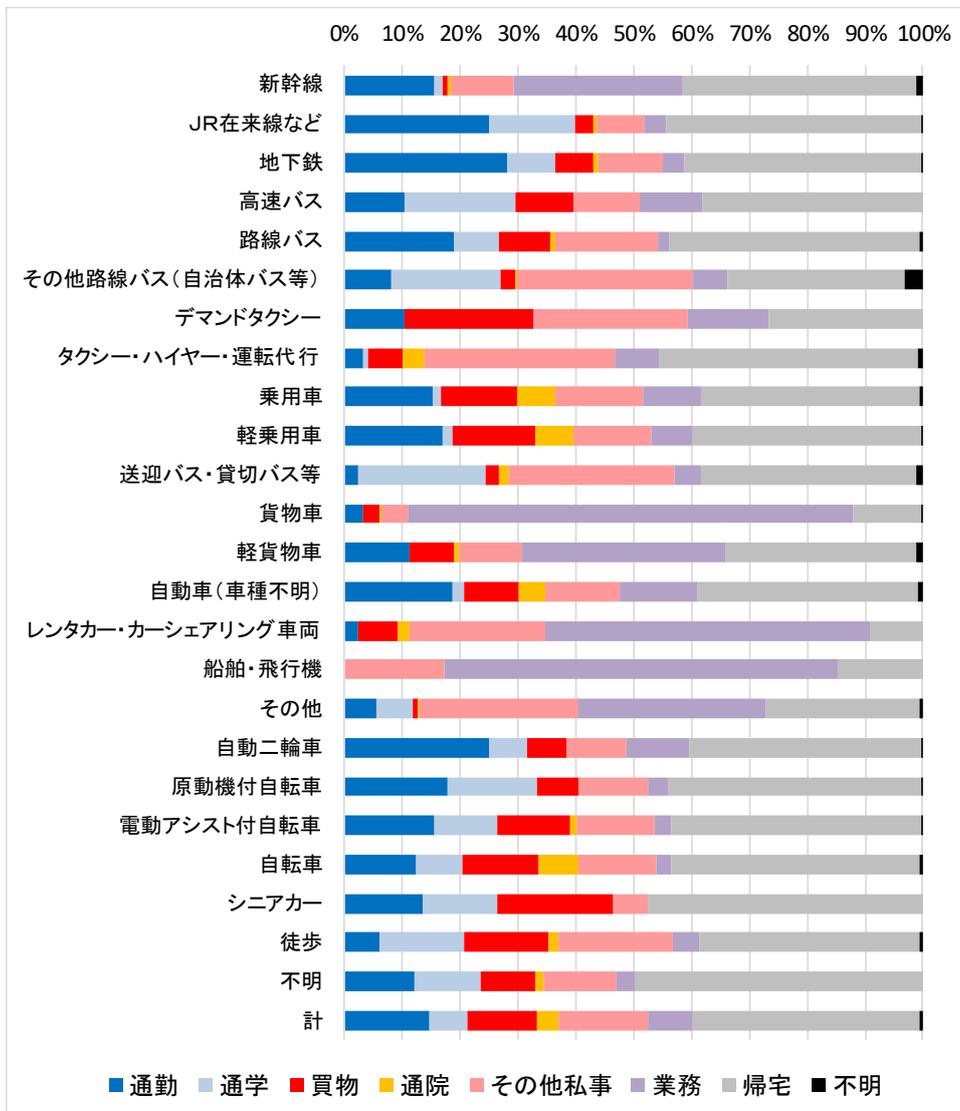
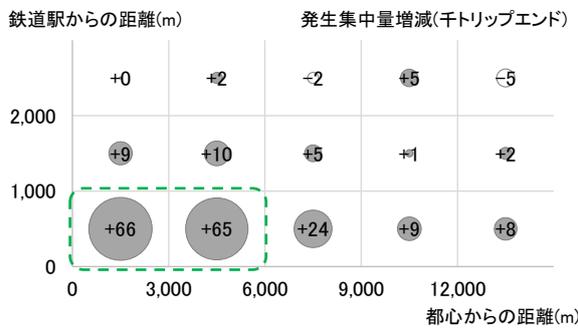


図 3-81 代表交通手段（詳細）別の目的種類構成（第5回平日）

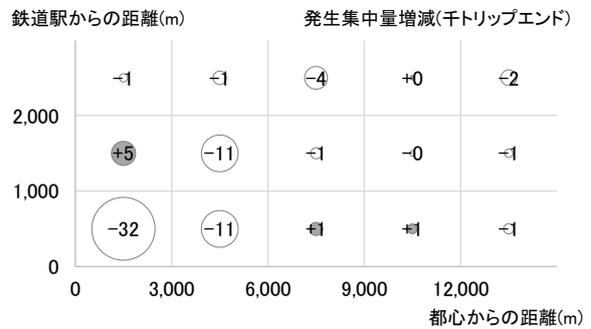
(4) 都心からの距離帯・最寄り駅からの距離帯別の代表交通手段別発生集中量の変化

- ・ 第4回から第5回への発生集中量の変化では、都心から6km圏内かつ鉄道駅1km圏内では、鉄道、徒歩が増加し、自動車、バス、二輪が減少している。
- ・ 一方、都心から3~9kmかつ鉄道駅1km圏外の郊外部では、自動車利用が増加し、バス、二輪車、徒歩が減少している。また、鉄道利用もわずかに増加している。
- ・ 都心から3km圏内かつ鉄道駅1~2km圏内では、全ての交通手段で増加している。
- ・ 都心から9km以上離れた地域では、自動車利用の増加が目立ち、徒歩、二輪車が減少している。

鉄道



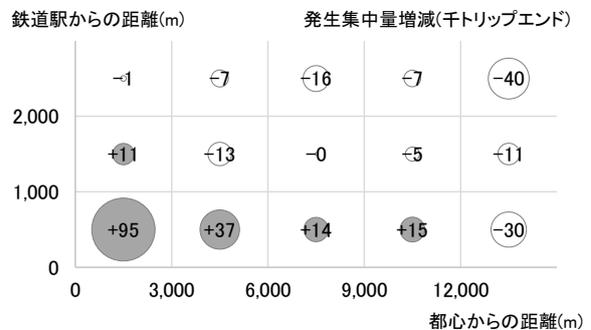
バス



自動車



徒歩



二輪車※



注: 発生集中量とは、ある地域から出発するトリップ数(発生量)と到着するトリップ数(集中量)の合計であり、単位をトリップエンドという。  
 例えば、出発地、到着地ともに仙台市の1トリップの場合、仙台市の発生集中量は2トリップエンドとなる。

※自動二輪車、原動機付自転車、自転車含む  
 ※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不  
 を按分したデータで集計

図 3-82 代表交通手段別・都心距離帯別・鉄道駅距離帯別・発生集中量の変化 (第4回→第5回平日)

## (5) 都市圏全体の交通需要の変化からみた課題

### 1) 分析から得られた知見

#### ①. 総トリップ数の変化

- ・ 人口が増加する一方で、人口一人あたりトリップ数が減少したことにより、都市圏の平日の総トリップ数は微増になっている。
- ・ 休日は、通勤や通学、業務目的のトリップが平日と比較して少ないことが影響し、総トリップ数は平日の8割程度となっている。

#### ②. 外出率・原単位の変化

- ・ 高齢者の外出率の上昇と原単位の増加がみられる一方で、20～40歳代において外出率の低下と原単位の減少がみられる。

#### ③. 目的種類構成の変化

- ・ 人口減少、少子化の影響等により、バス利用トリップ等において通勤・通学目的の割合の低下とトリップ数の減少傾向がみられる一方で、全体的には私事目的（買物、通院、私事）の割合の上昇とトリップ数の増加がみられる。
- ・ 今回初めて実施した休日調査では、総トリップ数は平日の8割程度であり、目的構成は私事目的が過半を超える。

#### ④. 交通手段分担率の変化

- ・ 自動車分担率はこれまでの上昇傾向から横ばいとなり、鉄道分担率が上昇している。これは、仙台空港アクセス線や地下鉄東西線の開業、新駅設置、鉄道沿線人口の増加などが影響していることがうかがえる。
- ・ ただし、通勤で鉄道を利用している人でも休日には自動車を利用する傾向がみられ、休日の自動車分担率は平日と比べて15ポイント上昇し、7割に達している。

#### ⑤. 発生集中・分布の変化

- ・ 鉄道沿線における鉄道利用や徒歩の発生・集中量が増加しており、鉄道沿線の人口増加が影響していることがうかがえる。その一方で、都心に比較的近く、駅にも近い地域を除くすべての地域で自動車の発生・集中量が増加している。

## 2) 都市圏の交通特性からみた課題

### ①. 外出率、原単位の変化からみた課題

- ・ 高齢者の外出率の上昇と原単位の増加がみられる。高齢化が進展する中で、高齢者の日常生活を支える移動手段を確保することが課題である。
- ・ 20～40歳代の外出率の低下と原単位の減少がみられる。まちの賑わいの向上に向けて、20～40歳代の外出の促進を図ることが重要である。

### ②. 目的種類構成の変化からみた課題

- ・ バス利用トリップ等において通勤・通学目的の割合の低下とトリップ数の減少傾向がみられる。今後も人口減少、少子化が進展し、通勤・通学トリップ数の減少が想定されることから、公共交通の利用者数が減少し公共交通事業の運営への影響が懸念される。
- ・ その一方で、全体的に私事目的の割合の上昇とトリップ数の増加がみられ、私事目的での公共交通の利用促進を図ることが課題となる。

### ③. 交通手段分担率の変化からみた課題

- ・ 平日の自動車分担率はこれまでの上昇傾向から横ばいとなり、鉄道分担率が上昇しているが、鉄道で通勤している人でも休日には自動車を利用する傾向がみられる。
- ・ 平日と休日の移動ニーズは異なっており、ニーズに対応する柔軟で多様性のある移動環境の実現が課題となる。

### ④. 発生集中・分布の変化からみた課題

- ・ 鉄道沿線における鉄道利用や徒歩の発生・集中量が増加しており、鉄道を中心とした機能集約型市街地が進む傾向がみられる。一方で、郊外・周辺部において自動車を利用した郊外間の移動が増加する傾向の両方の動きがみられる。
- ・ 仙台都心部や鉄道沿線を中心とした機能集約型の都市構造形成を支える公共交通を中心とした交通体系のさらなる充実が課題である。
- ・ また、市街地縁辺部での新たな開発など車利用を前提とする進む状況もみられることから、過度な自動車利用を抑制する取り組みが必要であるとともに、こうした地域の移動を支える交通基盤の整備が課題である。