

(3) 代表交通手段別・市町村別発生集中量

1) 鉄道分担率

- ・ 平日における市町村別の鉄道分担率は、仙台市で都市圏における鉄道分担率を上回っている。
- ・ 休日における市町村別の鉄道分担率は、仙台市・松島町で都市圏における鉄道分担率を上回っている。

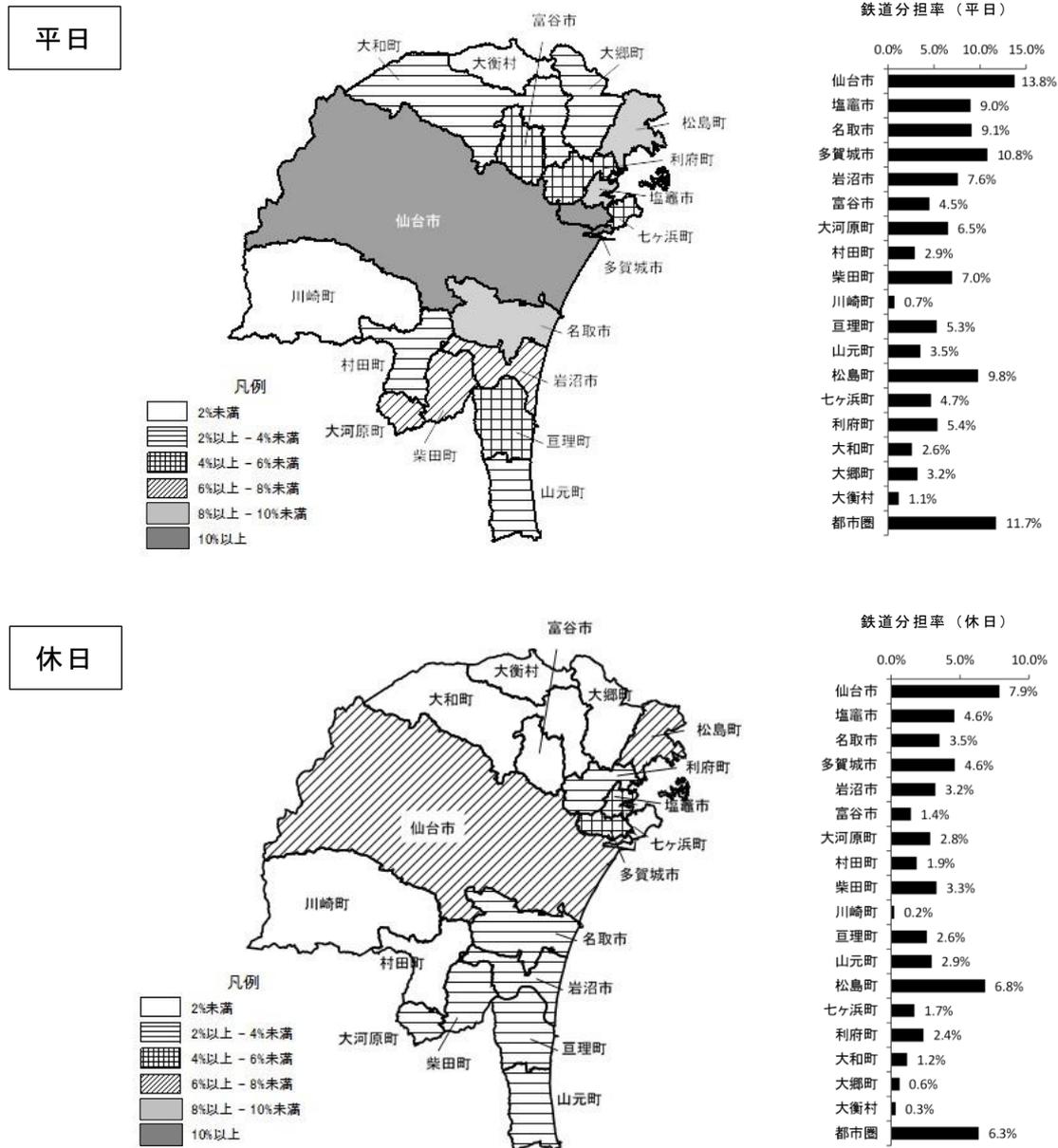


図 2-95 市区町村別鉄道分担率

※分担率はその他手段・手段不明を除く発生集中量から計算
 ※鉄道には新幹線を含む

- 都市圏全体の鉄道利用発生集中量は、この15年間で19.7万トリップエンド（15年前に対し33%）増加している。特に、仙台市においては18.4万トリップエンド増加している。

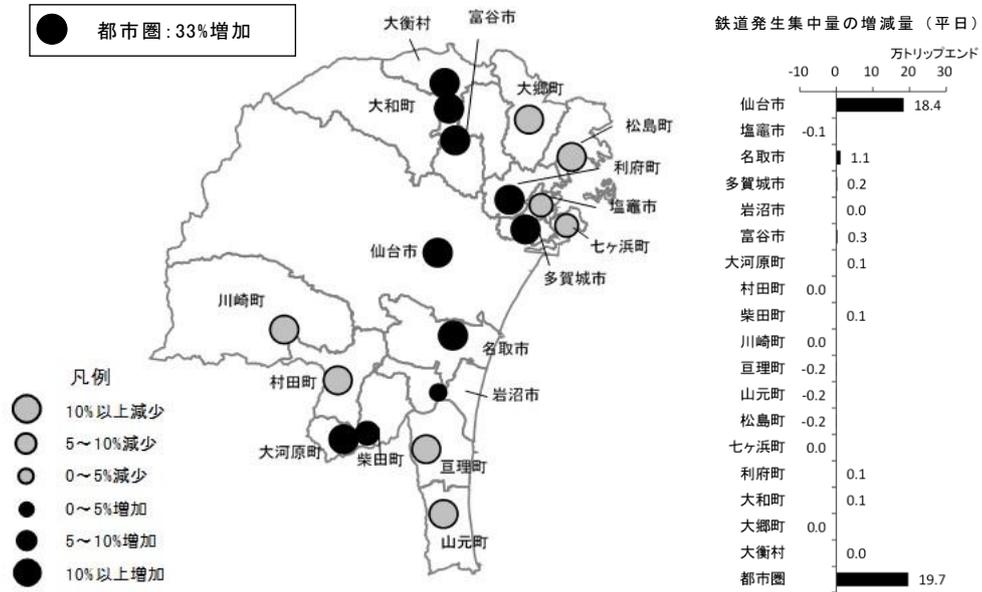


図 2-96 平日の市町村別鉄道利用発生集中量の第4回に対する増減

2) バス分担率

- 市町村別のバス分担率は、平日・休日ともに、仙台市で都市圏におけるバス分担率を上回っている。

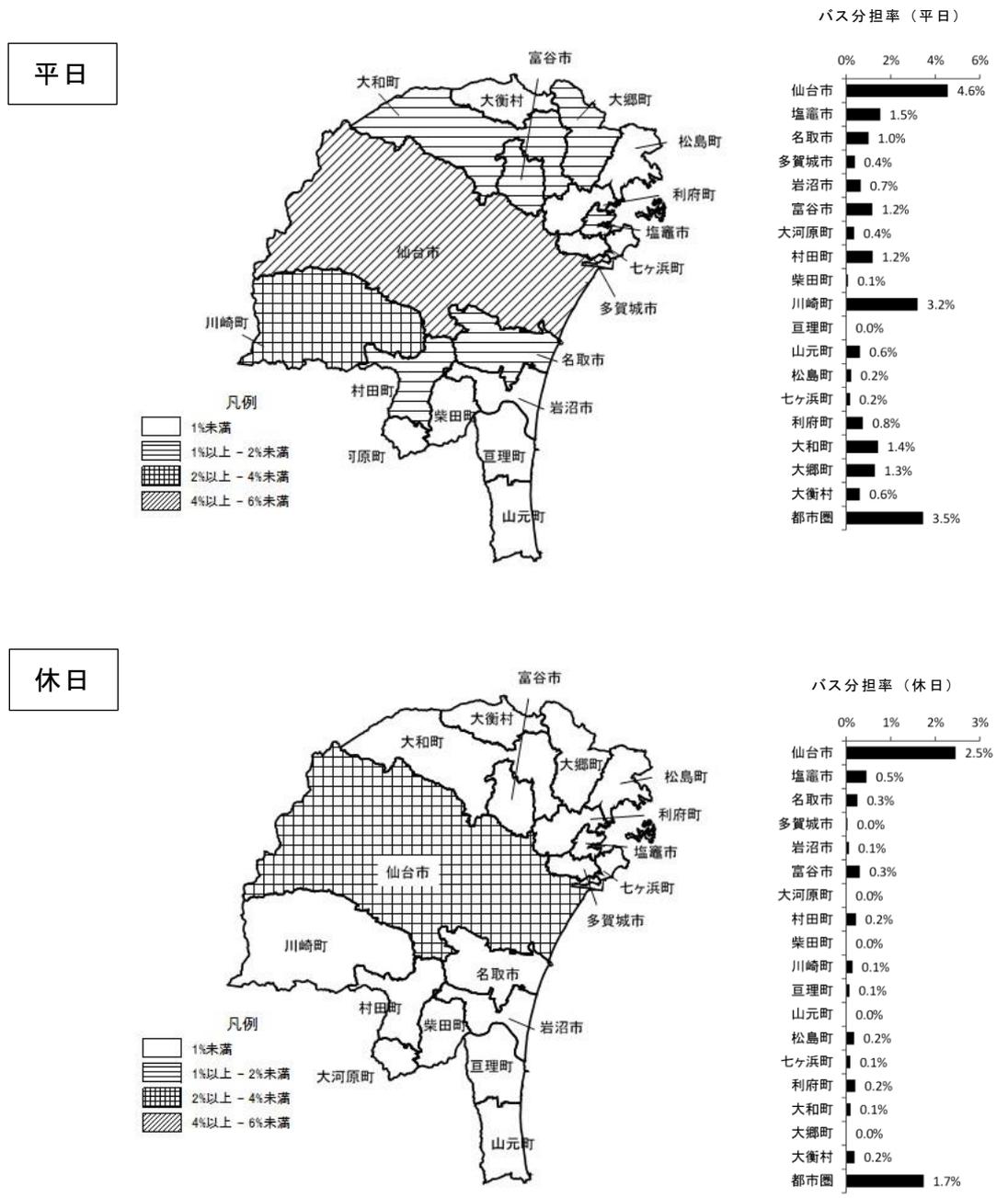


図 2-97 市町村別バス分担率

※分担率はその他手段・手段不明を除く発生集中量から計算
 ※バスには、高速バスを含む

- 都市圏全体のバス利用発生集中量は、この15年間で6.4万トリップエンド（15年前に対し21%）減少している。特に、仙台市においては6.0万トリップエンド減少している。

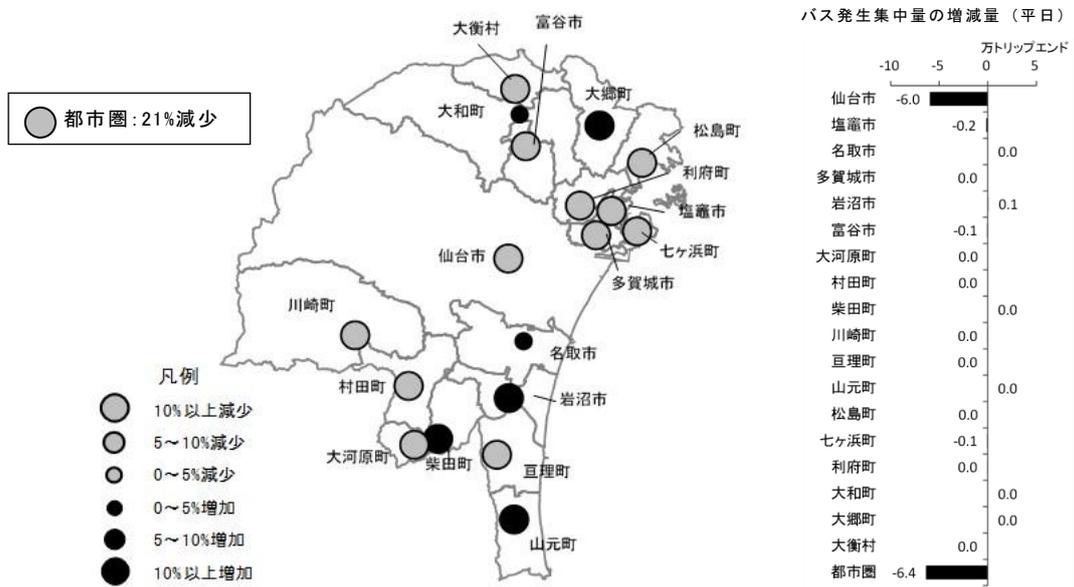


図 2-98 平日の市町村別バス利用発生集中量の第4回に対する増減

3) 自動車分担率

- 市町村別の自動車分担率は、平日・休日ともに、仙台市以外の市町村で都市圏における自動車分担率を上回っている。

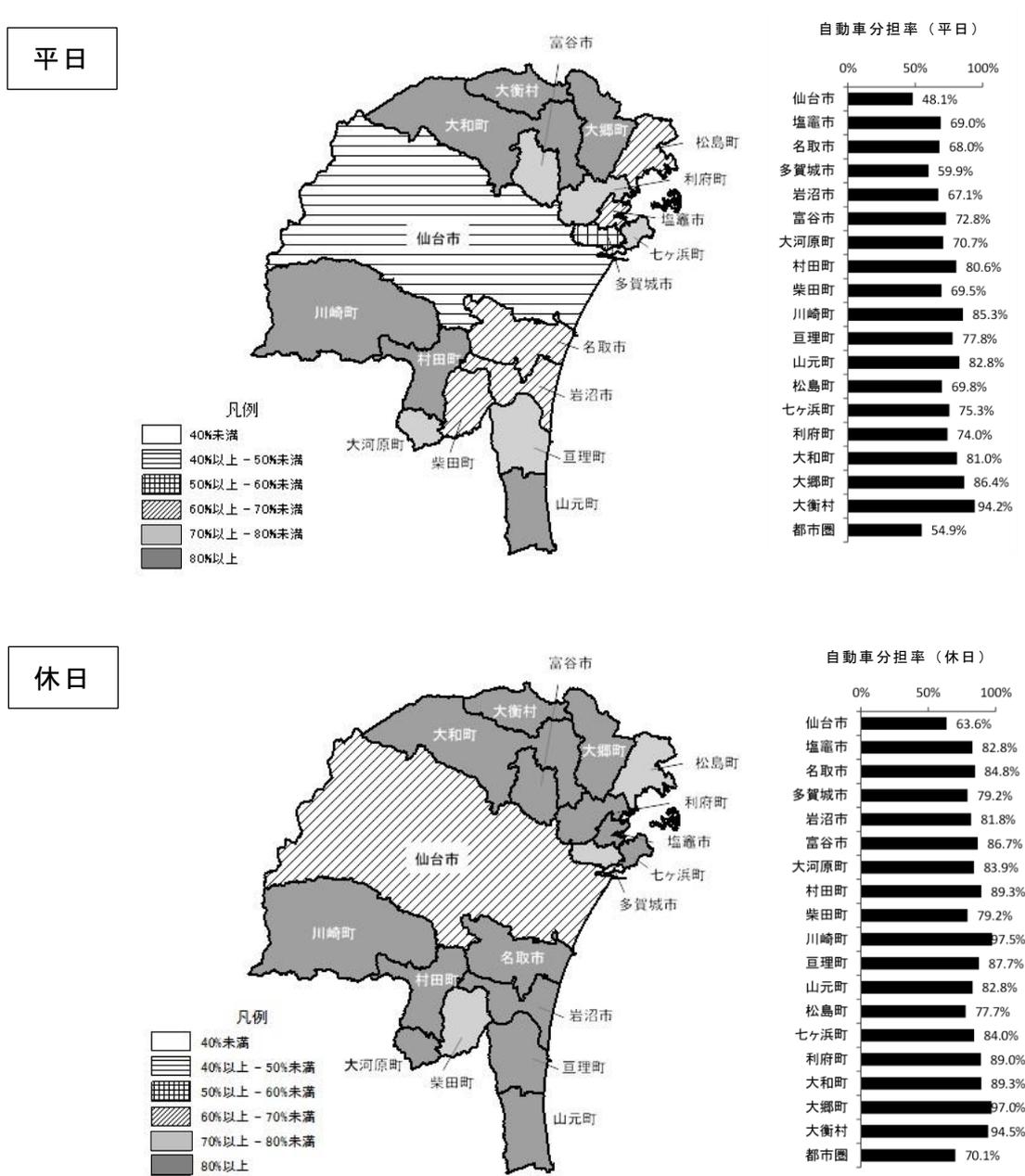


図 2-99 市町村別自動車分担率

※分担率はその他手段・手段不明を除く発生集中量から計算

- 都市圏全体の自動車利用発生集中量は、この15年間で11.6万トリップエンド（15年前に対し3%）増加している。富谷市、名取市など、自動車の発生集中量が増加している市町村が多いものの、多賀城市、塩竈市など減少している市町村も見られる。

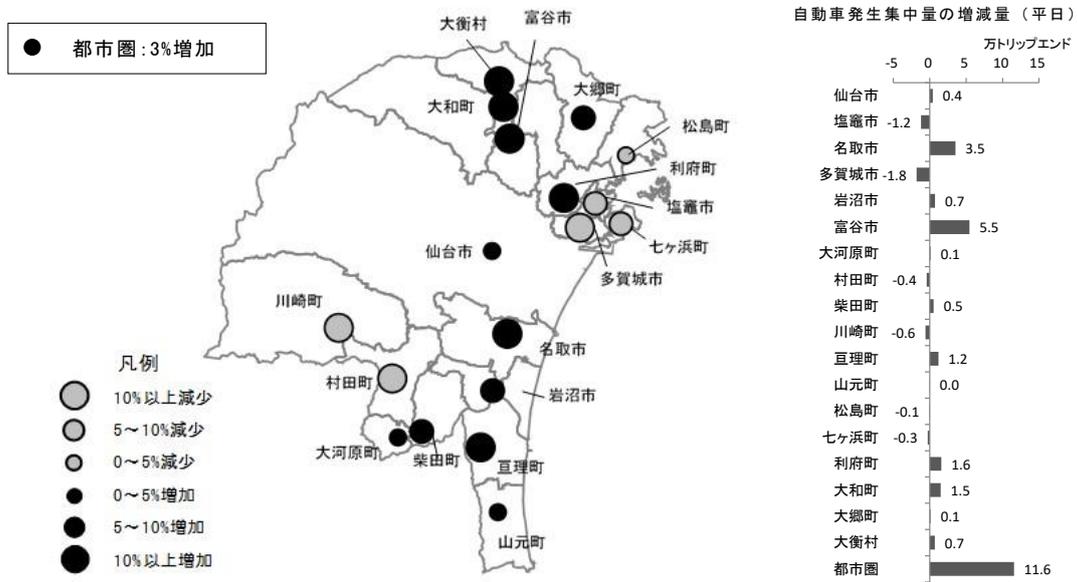
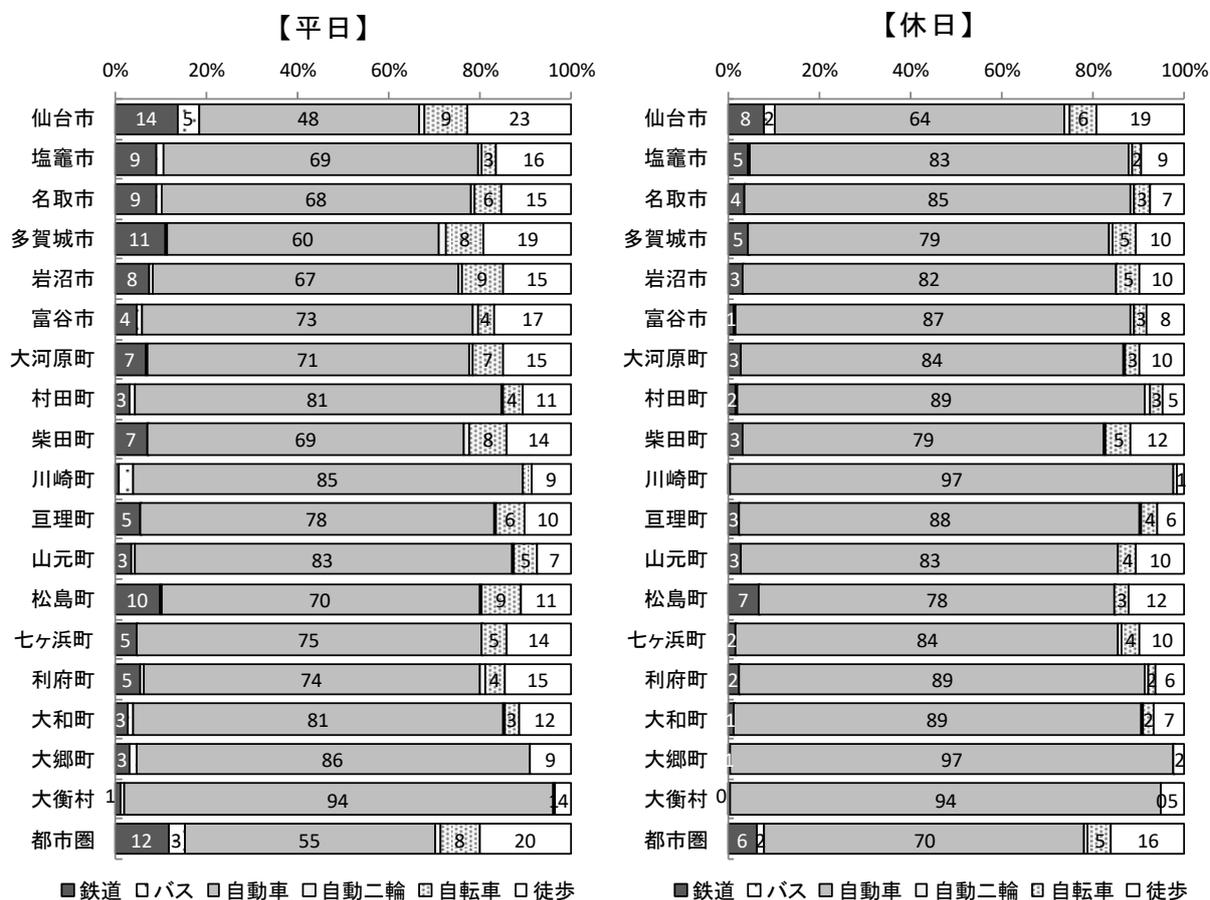


図 2-100 平日の市町村別自動車利用発生集中量の第4回に対する増減

4) 市町村別代表交通手段分担率

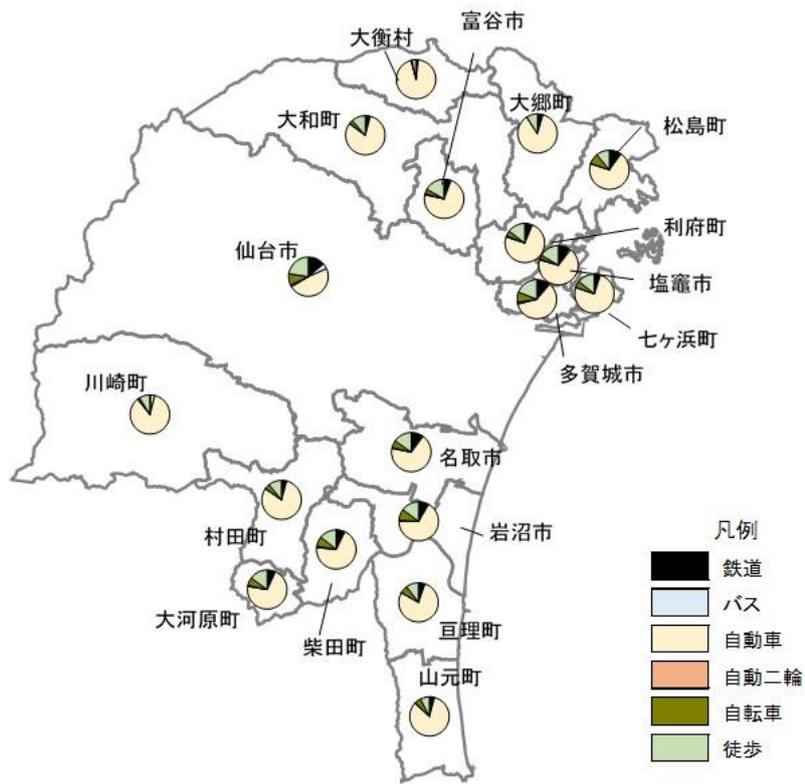
- ・ 自転車分担率は、平日は仙台市・岩沼市・松島町で、休日は仙台市でのみ都市圏全体を上回る。
- ・ 徒歩分担率は、平日・休日ともに、仙台市でのみ都市圏全体を上回る。



※その他手段・手段不明を除く発生集中量から計算

図 2-101 市町村別代表交通手段分担率 (1/2)

平日



休日

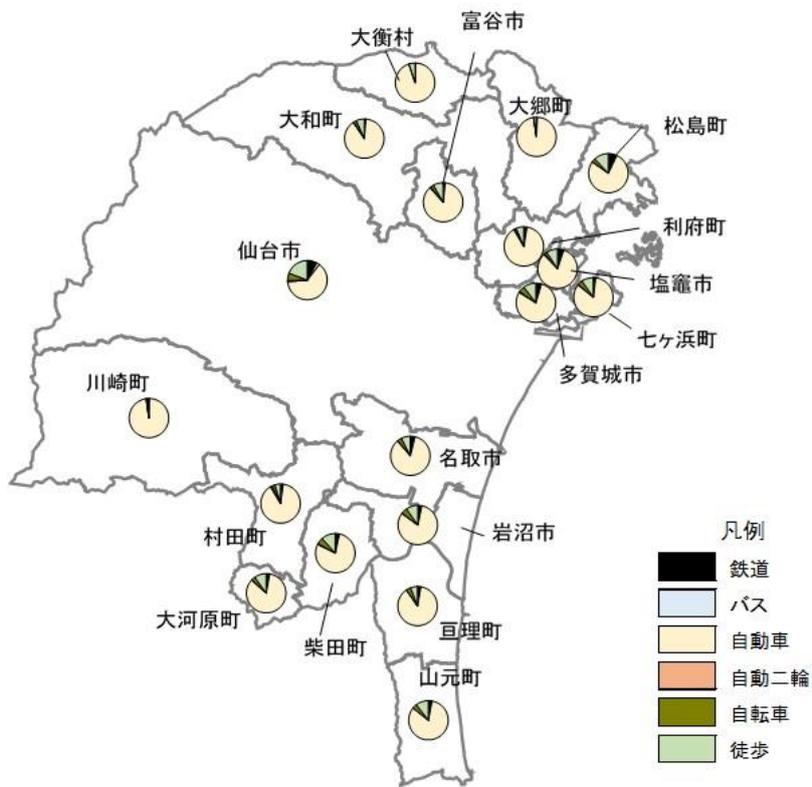


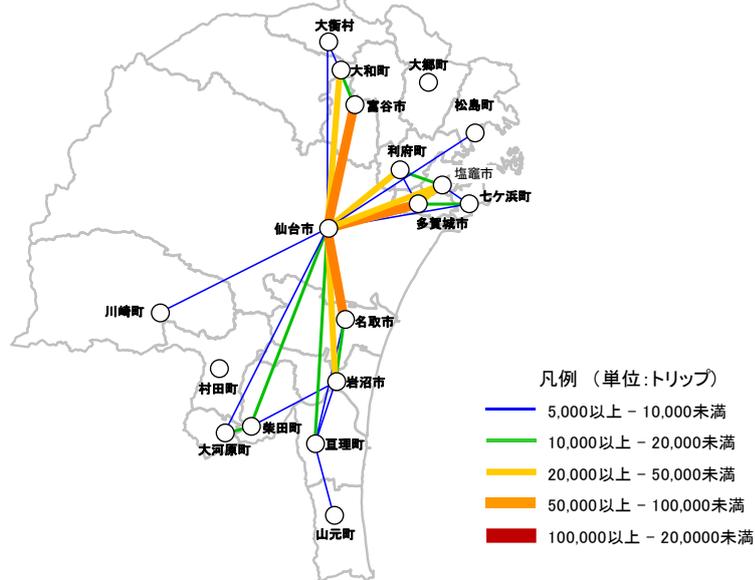
図 2-102 市町村別代表交通手段分担率 (2/2)

(4) 目的種別・市町村間トリップ数

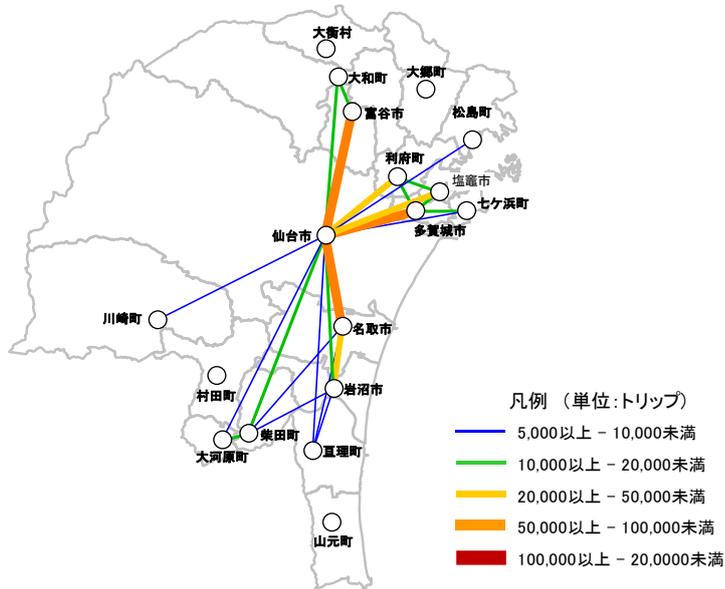
1) 全目的

- 市町村間のトリップ数は、平日・休日ともに、仙台市関連で多く、特に仙台市と富谷市・多賀城市・名取市間で5万トリップを超えている。

平日



休日

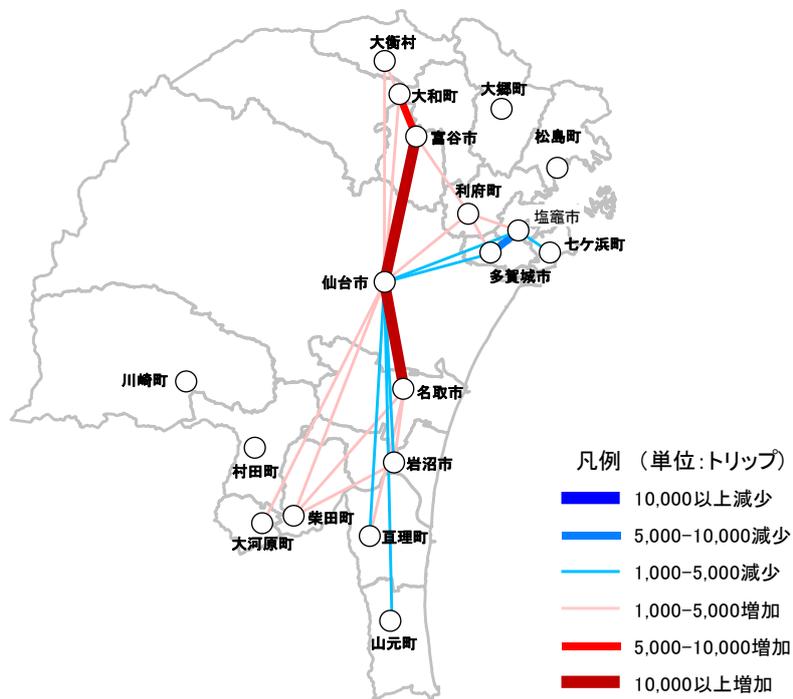


※5,000トリップ未満は非表示

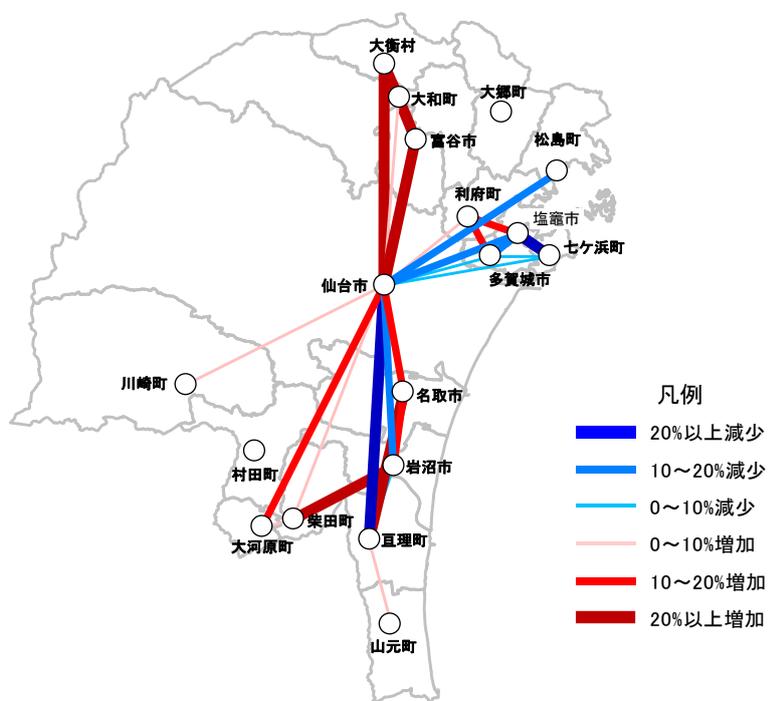
※5,000トリップ未満は非表示

図 2-103 市町村間トリップ数（全目的、全手段）

- ・ 15 年前に対する増加が最も大きかったのは、仙台市と富谷市・名取市との間であり、1 万トリップ以上(15 年前に対して、富谷市で 20%以上、名取市で 10%以上)増加している。



トリップの増加分・減少分が 1,000 未満は非表示

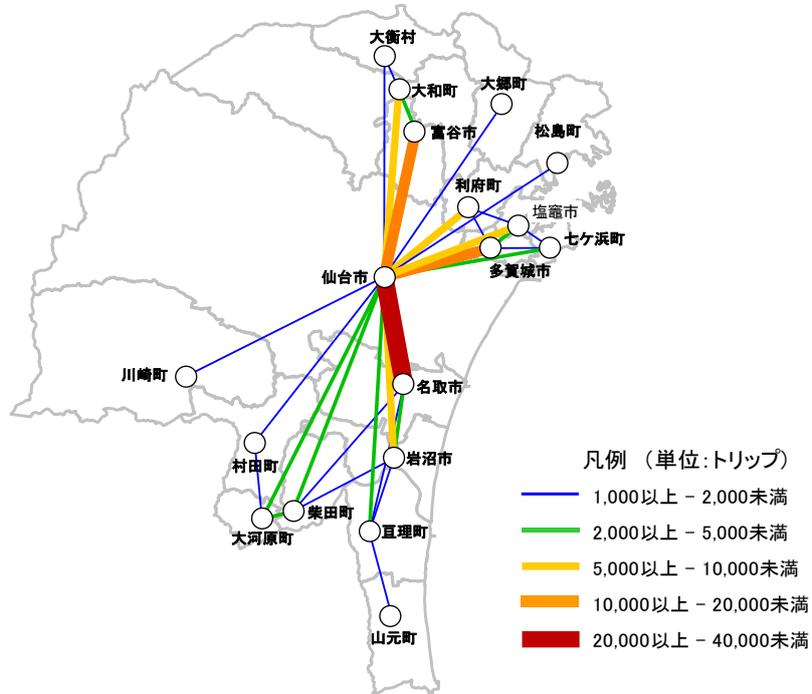


※第 5 回(平日)のトリップ数が 5,000 以上の市町村間を対象に表示

図 2-104 平日の市町村間トリップ数の第 4 回に対する増減量 (上)、増減率 (下)

2) 通勤目的

- 平日における通勤目的の市町村間トリップ数は、仙台市関連で多く、特に仙台市と名取市間で2万トリップ、仙台市と富谷市・多賀城市間で1万トリップを超えている。

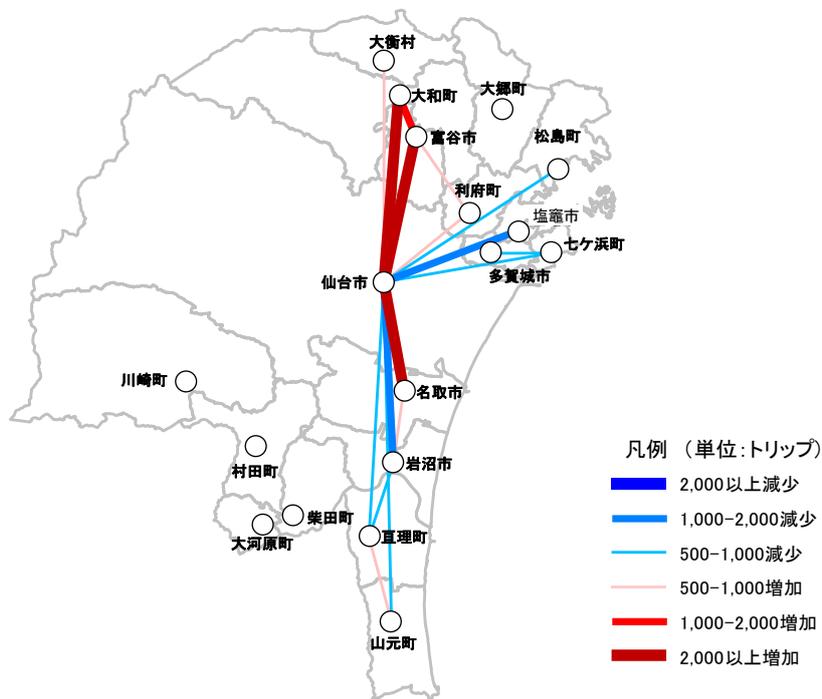


※1,000トリップ未満は非表示

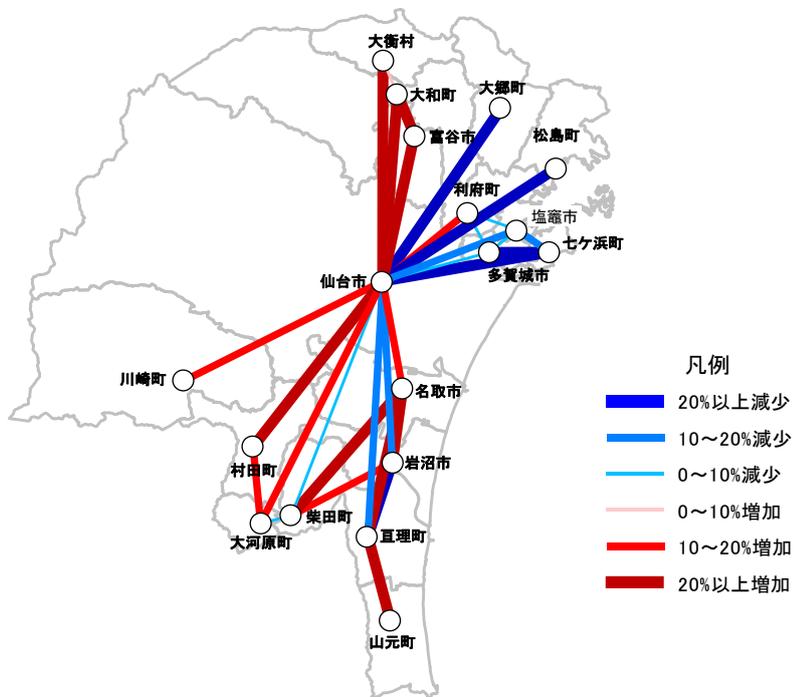
図 2-105 平日の市町村間通勤目的トリップ数 (全手段)

※2,800トリップ以下は精度保証以下のため参考扱い

- ・ 15年前に対する増加が最も大きかったのは、仙台市と富谷市・大和町・名取市との間であり、2千トリップ以上(15年前に対して、富谷市と大和町で20%以上、名取市で10%以上)増加している。



※トリップの増加分・減少分が500未満は非表示



※第5回(平日)のトリップ数が1,000以上の市町村間を対象に表示

図 2-106 平日の市町村間通勤目的のトリップ数の第4回に対する増減量(上)、増減率(下)

3) 買物目的

- ・ 買物目的の市町村間トリップ数は、平日・休日ともに、仙台市関連が多い。
- ・ 平日における買物目的の市町村間トリップ数は仙台市と富谷市・名取市間、休日における買物目的の市町村間トリップ数は仙台市と名取市・多賀城市・富谷市・利府町間で1万トリップを超えている。

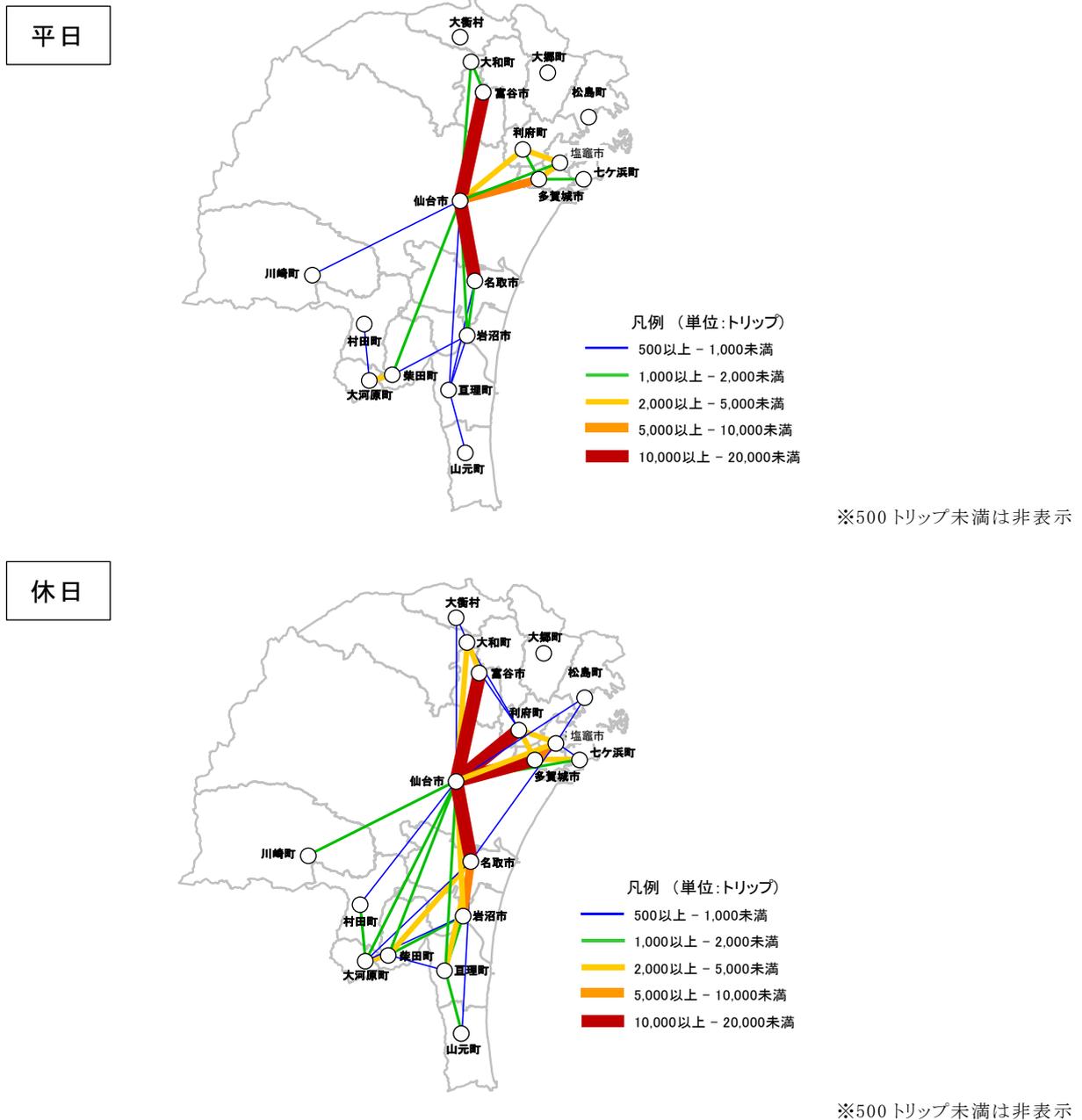
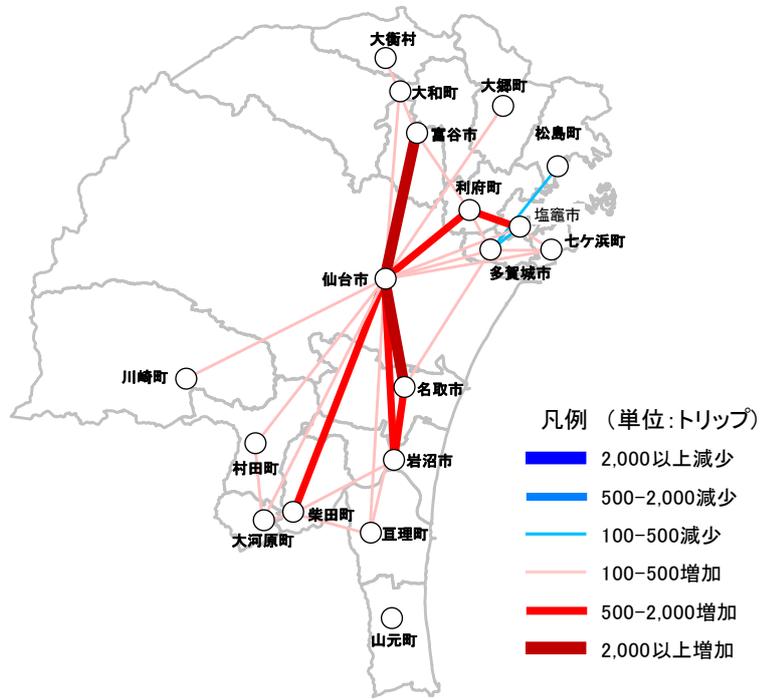


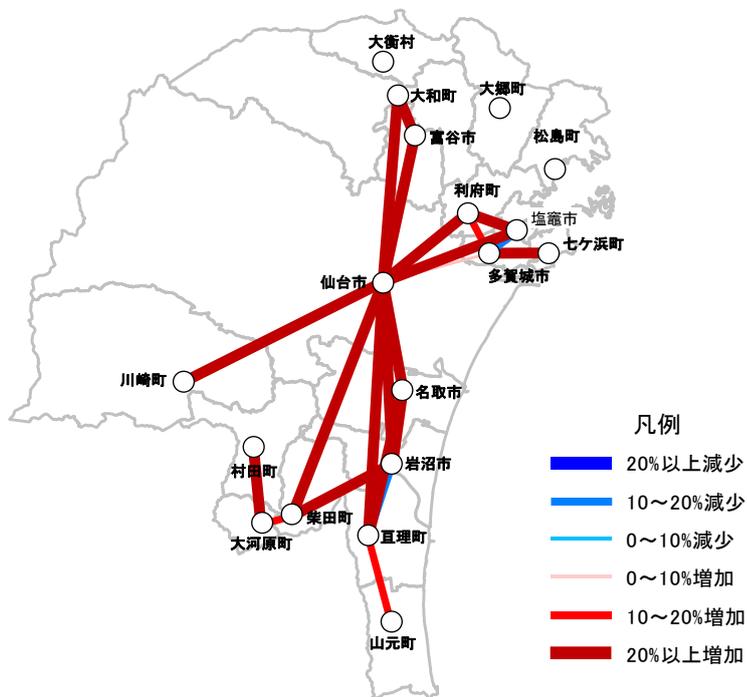
図 2-107 市町村間買物目的トリップ数（全手段）

※2,800トリップ以下は精度保証以下のため参考扱い

- ・ 15年前に対する増加が最も大きかったのは、仙台市と名取市・富谷市との間であり、2千トリップ以上(15年前に対して20%以上)増加している。



※トリップの増加分・減少分が100未満は非表示



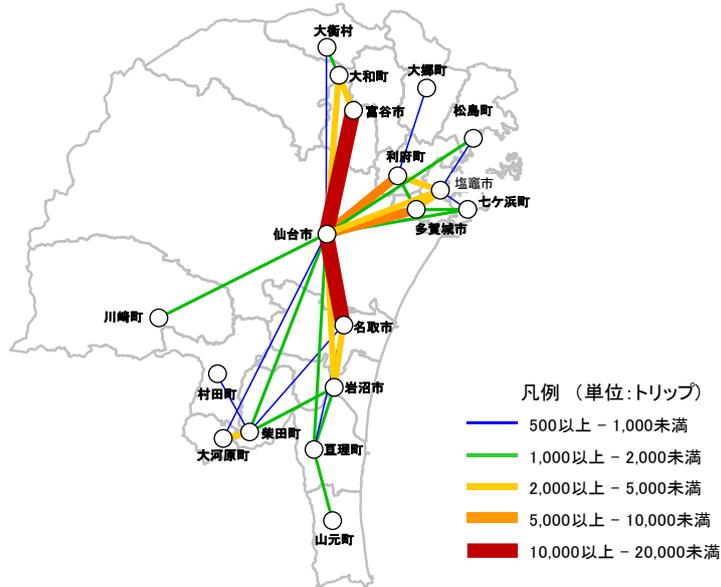
※第5回(平日)のトリップ数が500以上の市町村間を対象に表示

図 2-108 平日の市町村間買物目的トリップ数の第4回に対する増減量(上)、増減率(下)

4) 私事目的

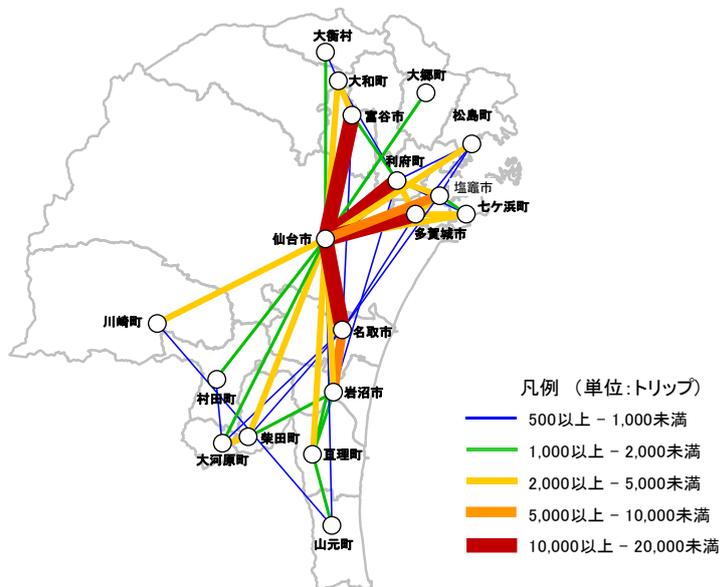
- ・ 私事目的の市町村間トリップ数は、平日・休日ともに、仙台市関連が多い。
- ・ 平日における私事目的の市町村間トリップ数は仙台市と名取市・富谷市間、休日における私事目的の市町村間トリップ数は仙台市と名取市・多賀城市・富谷市・利府町間で1万トリップを超えている。

平日



※500トリップ未満は非表示

休日

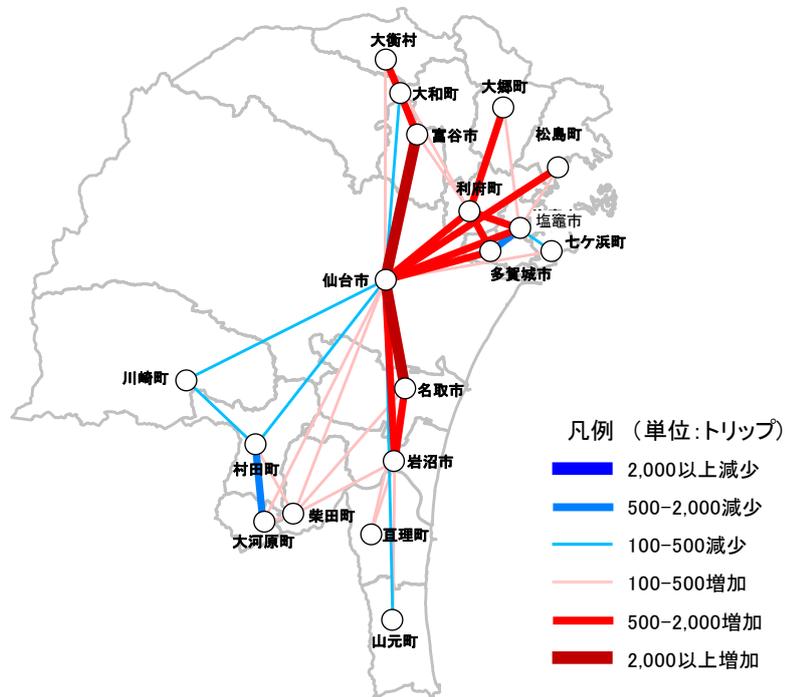


※500トリップ未満は非表示

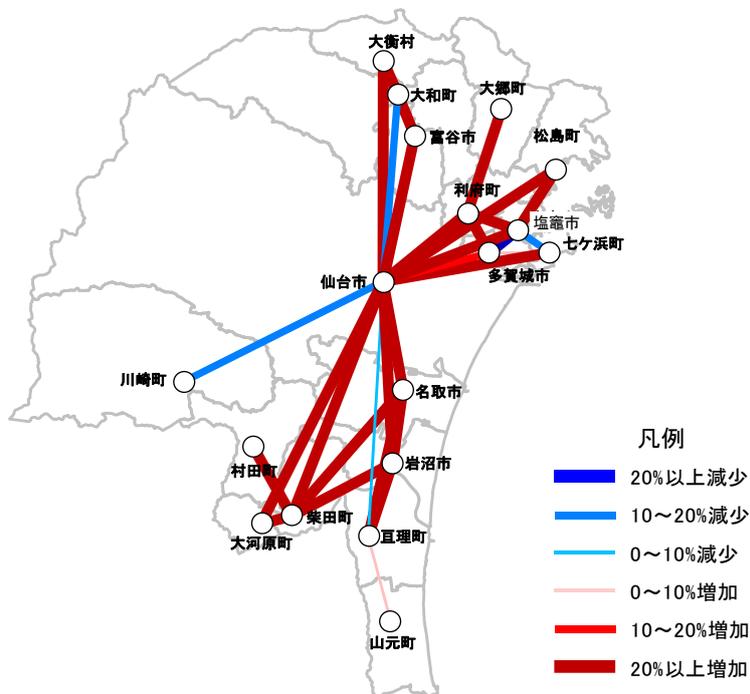
図 2-109 市町村間私事目的トリップ数（全手段）

※2,800トリップ以下は精度保証以下のため参考扱い

- ・ 15 年前に対する増加が最も大きかったのは、仙台市と名取市・富谷市との間であり、2 千トリップ以上(15 年前に対して 20%以上)増加している。



※トリップの増加分・減少分が 100 未満は非表示

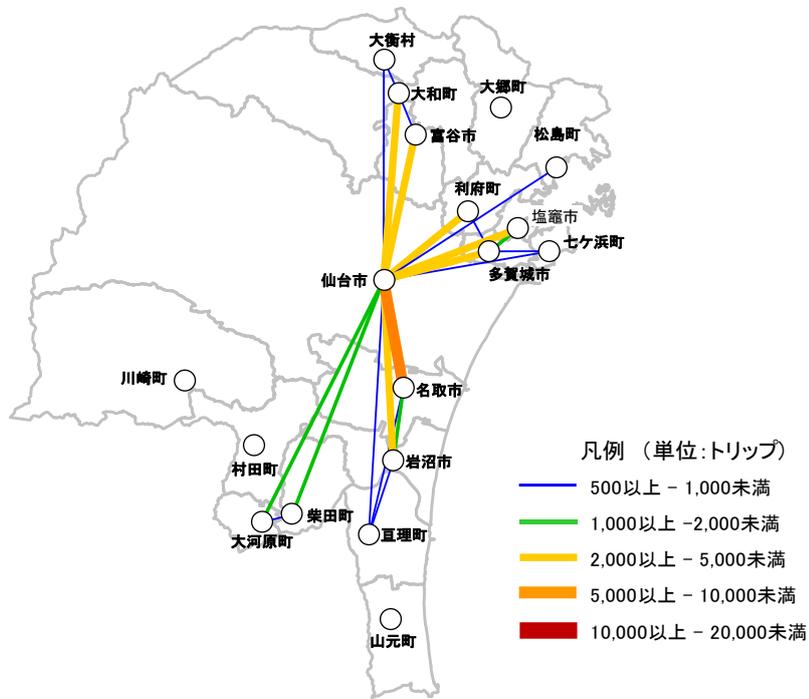


※第 5 回(平日)のトリップ数が 500 以上の市町村間を対象に表示

図 2-110 平日の市町村間私事目的トリップ数の第 4 回に対する増減量 (上)、増減率 (下)

5) 業務目的

- 平日における業務目的の市町村間トリップ数は、仙台市関連で多く、特に仙台市と名取市間で5千トリップを超えている。

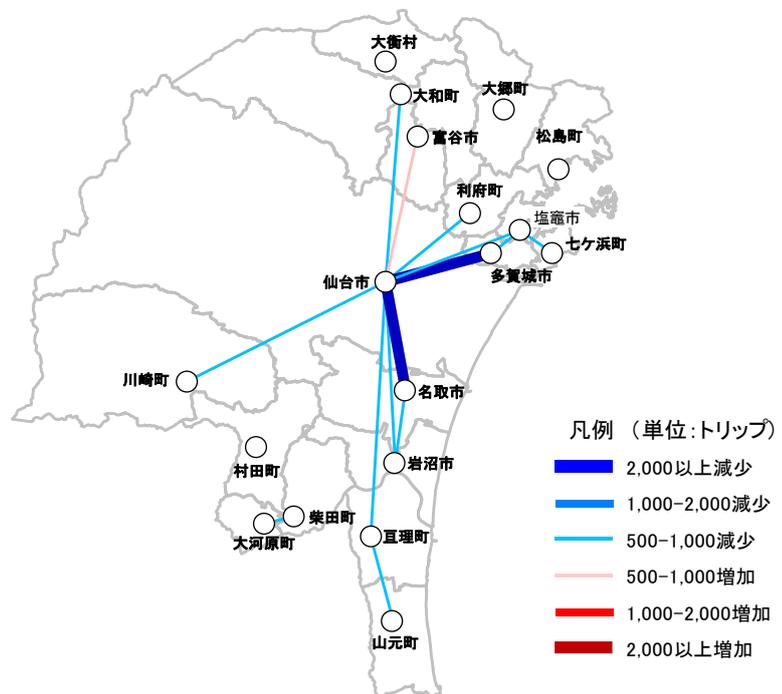


※500トリップ未満は非表示

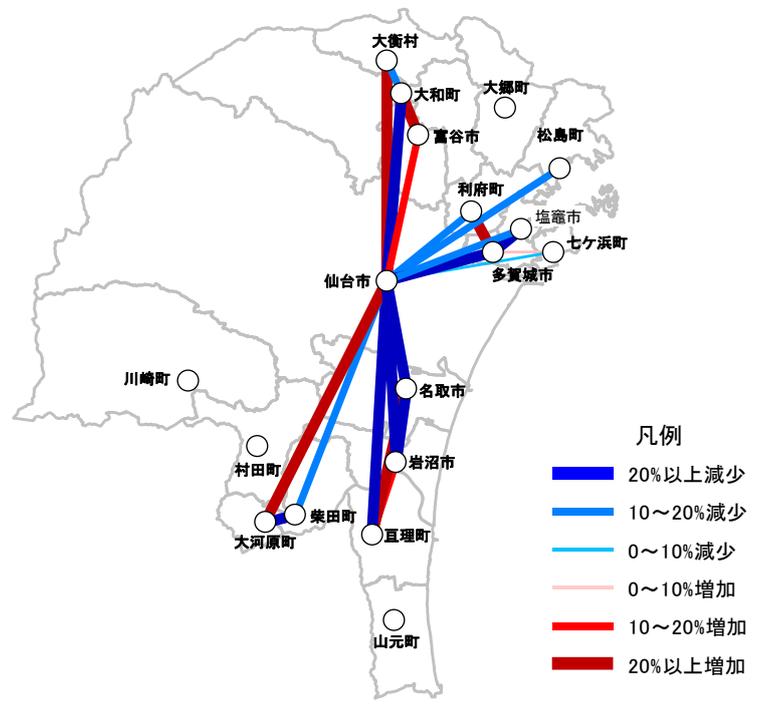
図 2-111 平日の市町村間業務目的トリップ数 (全手段)

※2,800トリップ以下は精度保証以下のため参考扱い

- ・ 15年前に対する減少が最も大きかったのは、仙台市と名取市・多賀城市との間であり、2千トリップ以上(15年前に対して20%以上)減少している。



※トリップの増加分・減少分が500未満は非表示



※第5回(平日)のトリップ数が500以上の市町村間を対象に表示

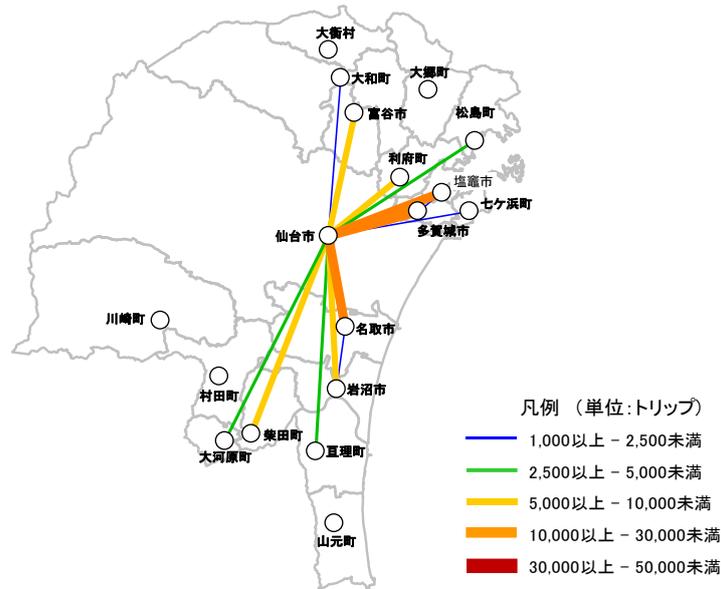
図 2-112 平日の市町村間業務目的トリップ数の第4回に対する増減量(上)、増減率(下)

(5) 代表交通手段別・市町村間トリップ数

1) 鉄道

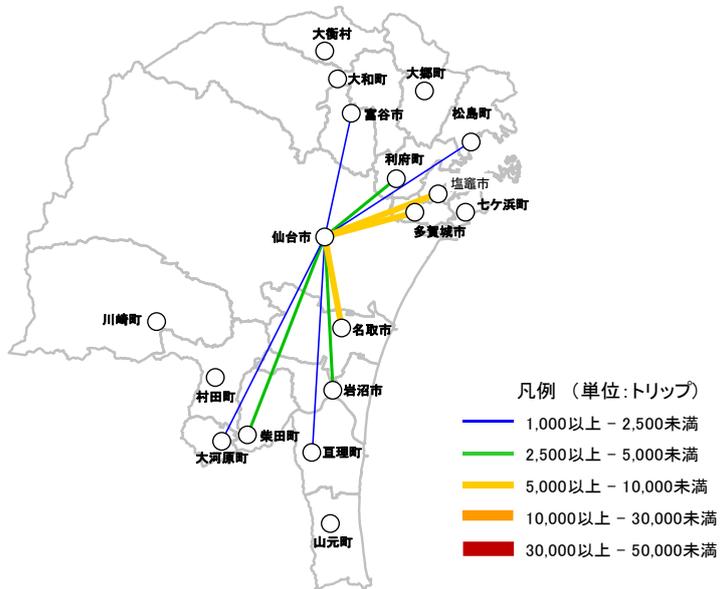
- ・ 市町村間の鉄道利用トリップ数は、平日・休日ともに、仙台市関連が多い。
- ・ 市町村間鉄道トリップ数は、仙台市と塩竈市・名取市・多賀城市間で、平日に1万トリップ、休日に5千トリップを超えている。

平日



※1,000 トリップ未満は非表示

休日

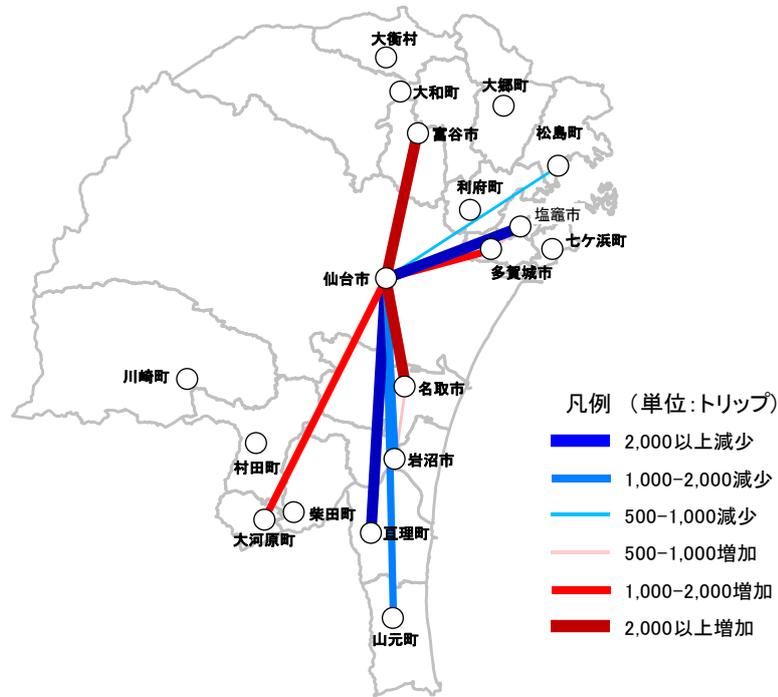


※1,000 トリップ未満は非表示

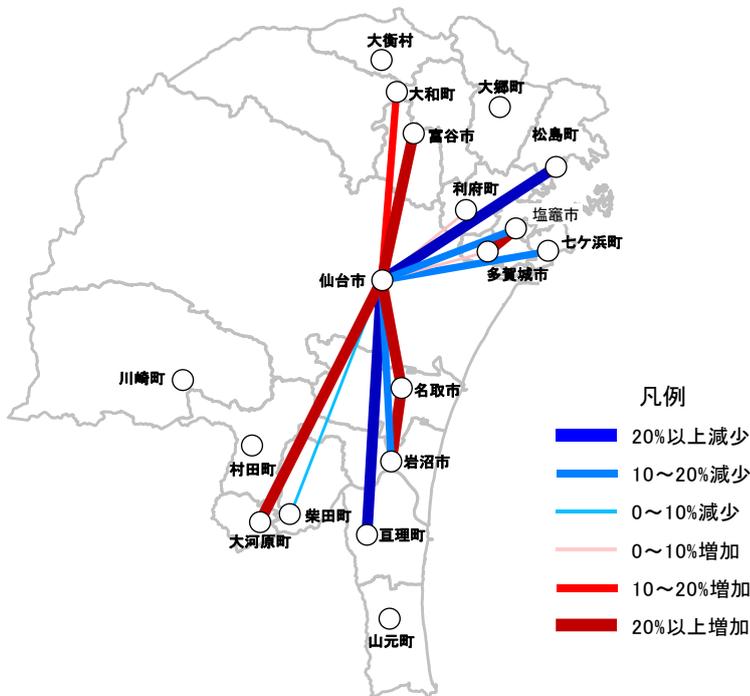
図 2-113 市町村間鉄道利用トリップ数

※2,800 トリップ以下は精度保証以下のため参考扱い

- ・ 15年前に対する増加が最も大きかったのは、仙台市と名取市・富谷市との間であり、2千トリップ以上(15年前に対して20%以上)増加している。
- ・ 15年前に対する減少が最も大きかったのは、仙台市と塩竈市・亶理町との間であり、2千トリップ以上(15年前に対して、塩竈市で10%以上、亶理町で20%以上)減少している。



※トリップの増加分・減少分が500未満は非表示



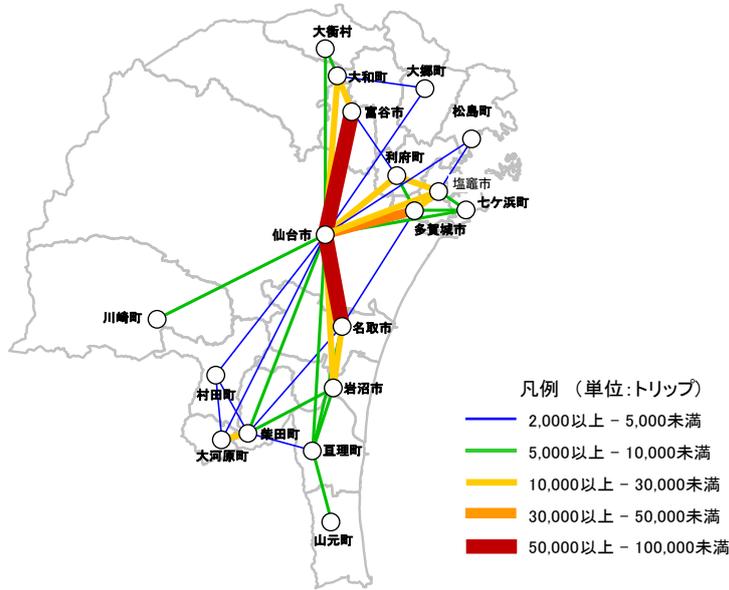
※第5回(平日)のトリップ数が1,000以上の市町村間を対象に表示

図 2-114 平日の市町村間鉄道利用トリップ数の第4回に対する増減量(上)、増減率(下)

2) 自動車

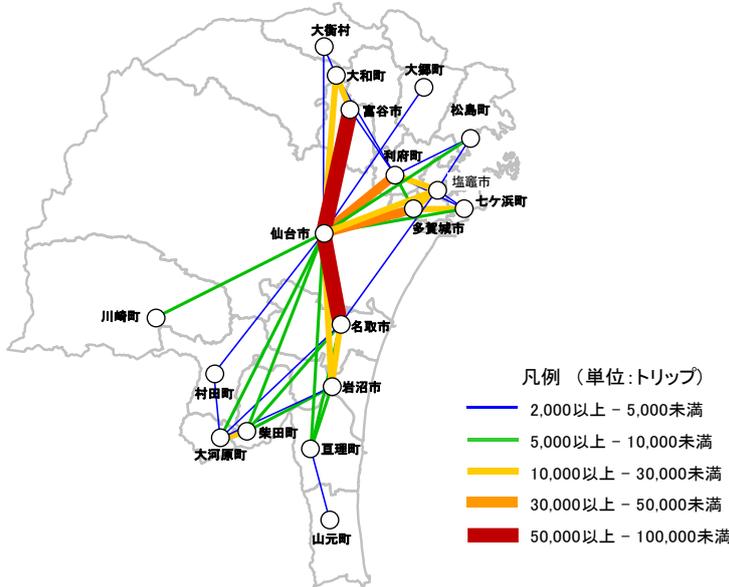
- 市町村間の自動車利用トリップ数は、平日・休日ともに仙台市関連で多く、いずれも仙台市と富谷市・名取市間で5万トリップを超えている。

平日



※2,000トリップ未満は非表示

休日

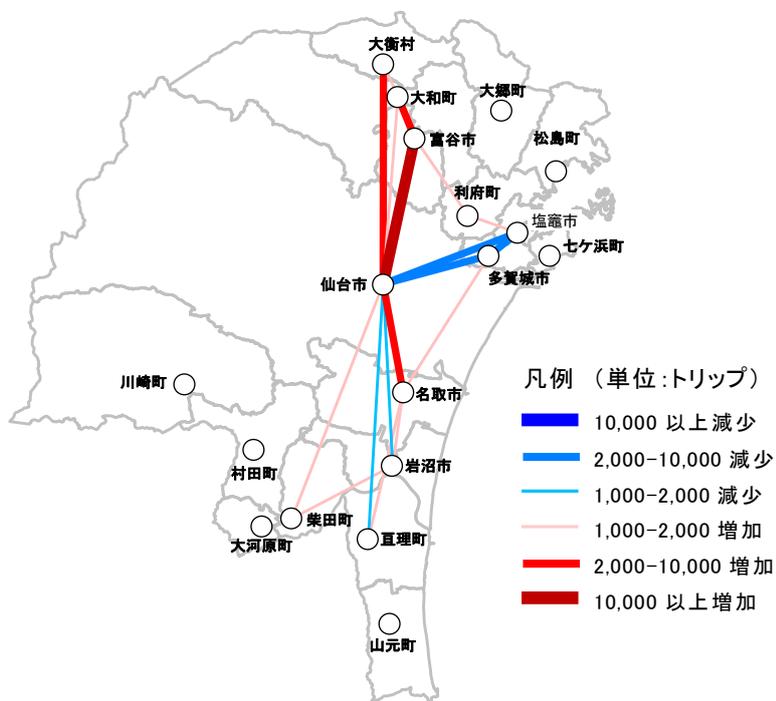


※2,000トリップ未満は非表示

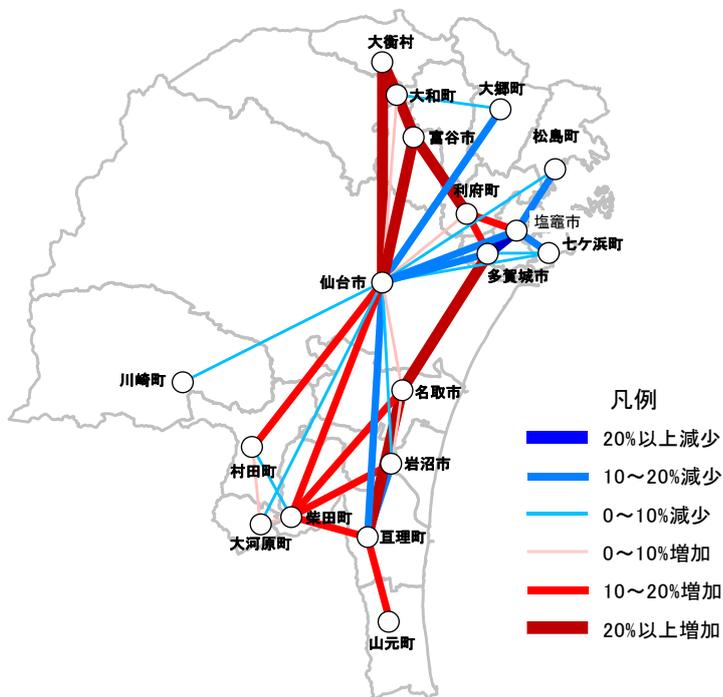
図 2-115 市町村間自動車利用トリップ数

※2,800トリップ以下は精度保証以下のため参考扱い

- ・ 15年前に対する増加が最も大きかったのは、仙台市と富谷市との間であり、1万トリップ以上(15年前に対して20%以上)増加している。



※トリップの増加分・減少分が1,000未満は非表示



※第5回(平日)のトリップ数が2,000以上の市町村間を対象に表示

図 2-116 平日の市町村間自動車利用トリップ数の第4回に対する増減量(上)、増減率(下)

2.7 その他（居住形態・着施設による交通特性）

(1) 住居形態からみた交通特性

1) 住居形態別外出率、1人あたりトリップ数

- ・ 住居形態によらず、平日と比較して休日の外出率は低い。また、他の住居形態居住者と比較して、高齢者集合住宅居住者の外出率は低い。
- ・ 持ち家・借家ともに、一戸建て居住者より、アパート・マンション居住者の外出率が高い。
- ・ 一戸建て・アパート・マンションともに、持ち家居住者と借家居住者の外出率は同程度である。

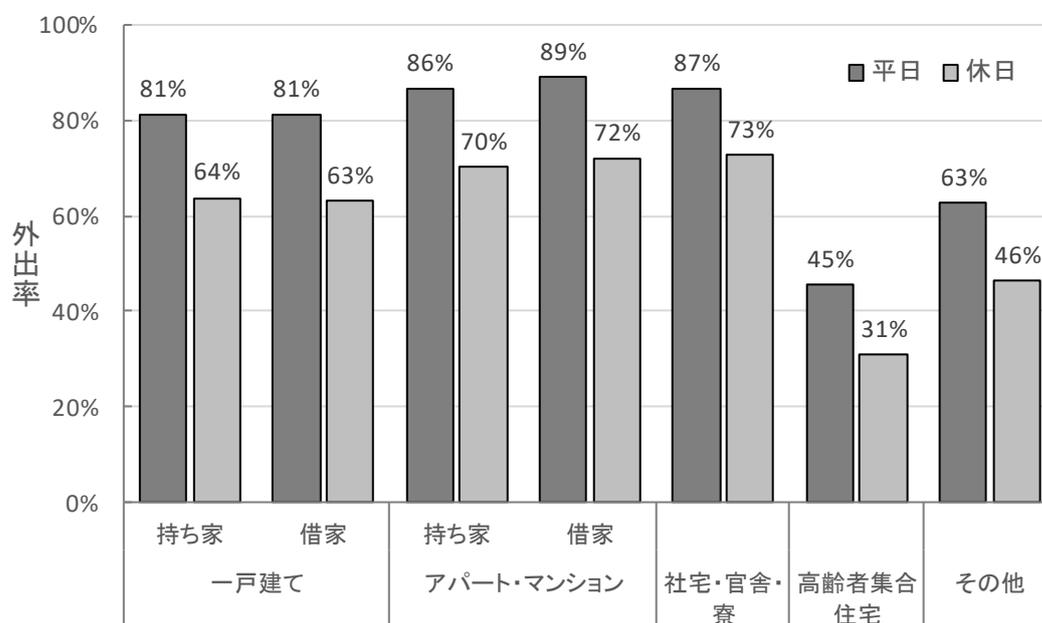


図 2-117 住居形態別外出率

- ・ 住居形態によらず、平日と比較して休日の1人あたりトリップ数は少ない。また、他の住居形態居住者と比較して、高齢者集合住宅居住者の1人あたりトリップ数は少ない。
- ・ 持ち家・借家によらず、一戸建て居住者より、アパート・マンション居住者の1人あたりトリップ数が多い。
- ・ 一戸建て・アパート・マンションともに、持ち家居住者と借家居住者の1人あたりトリップ数は同程度である。

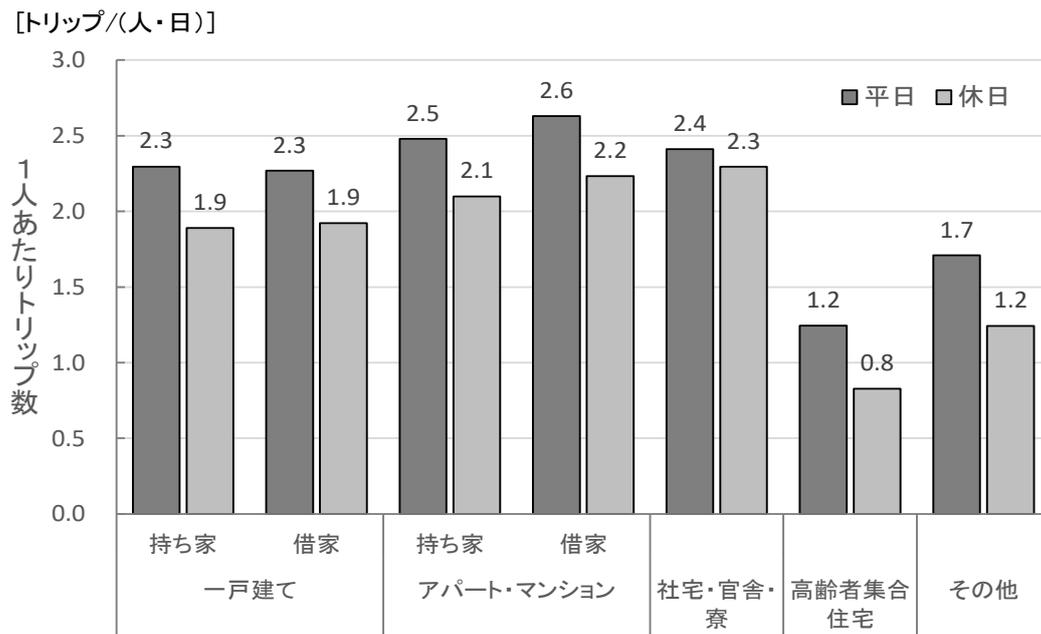


図 2-118 住居形態別 1人あたりトリップ数

2) 住居形態別目的種類構成

- ・ 平日の住居形態別目的種類構成では、他の住居形態居住者と比較して、高齢者集合住宅居住者の買物・私事目的トリップの割合が高い。
- ・ 持ち家・借家ともに、一戸建て居住者よりアパート・マンション居住者の方が、目的種類構成に占める通勤目的の割合が高い。
- ・ 一戸建て・アパート・マンションともに、借家居住者よりも持ち家居住者の方が、目的種類構成に占める私事目的の割合が高い。
- ・ アパート・マンション（借家）居住者と社宅・官舎・寮居住者は、目的構成に類似性がみられる。

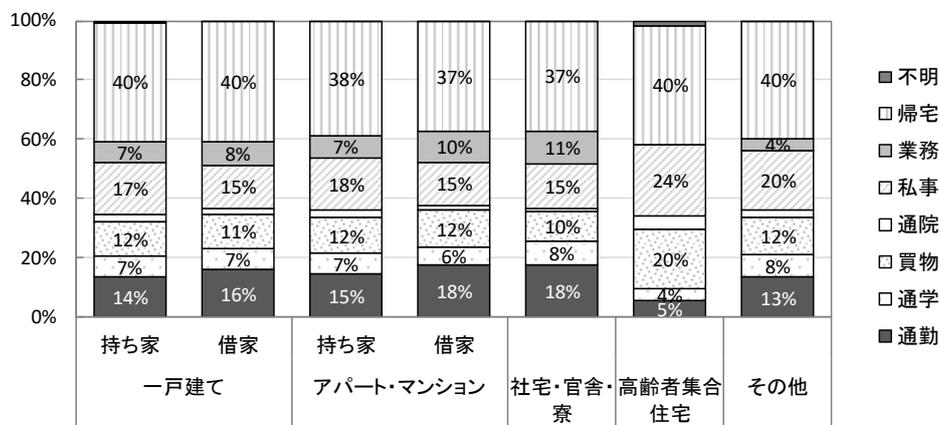


図 2-119 住居形態別目的種類構成（平日）

- ・ 休日は、平日と比較して、住居形態によらず目的種類構成に占める買物・私事目的トリップの割合が高く、住居形態間で目的種類構成に差がみられない。

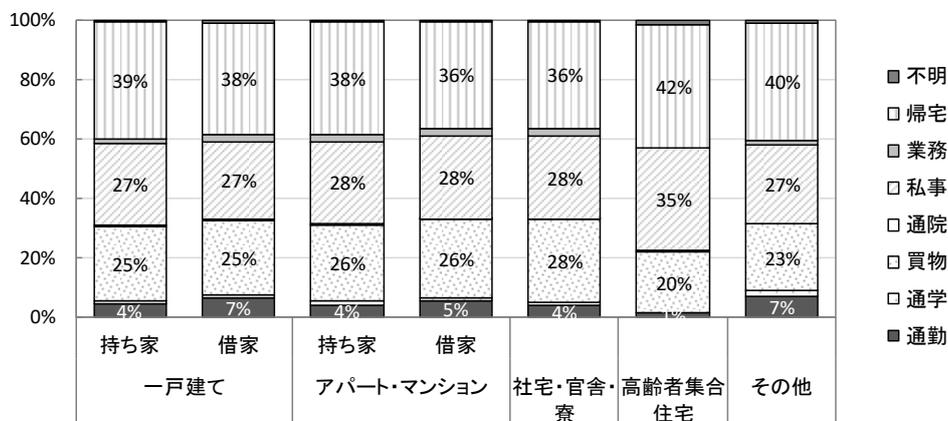


図 2-120 住居形態別目的種類構成（休日）

3) 住居形態別代表交通手段分担率

- 平日の住居形態別代表交通手段では、一戸建て居住者の自動車分担率が高い。

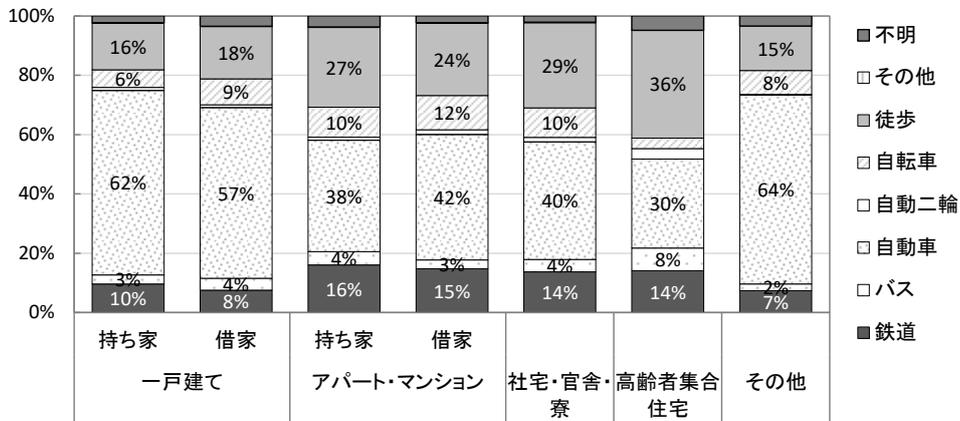


図 2-121 住居形態別代表交通手段分担率（平日）

- 休日は、平日と比較して、住居形態によらず、自動車分担率が高い。

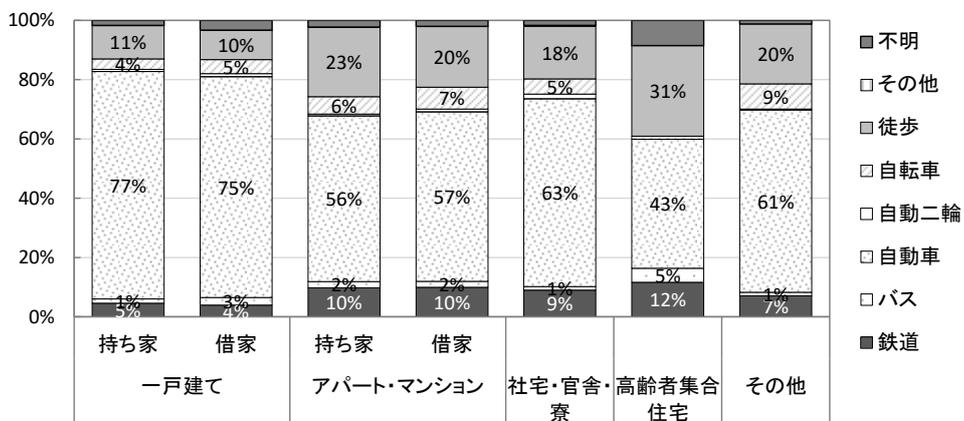


図 2-122 住居形態別代表交通手段分担率（休日）

(2) 着施設からみた交通特性

1) 着施設別目的種類構成

- ・ 平日における着施設構成では、通勤・業務目的で、事務所・事業所に到着するトリップの割合が高い。
- ・ 休日における着施設構成では、平日と比較して、通学・買物・帰宅・不明を除く目的で、商業施設の割合が高い。

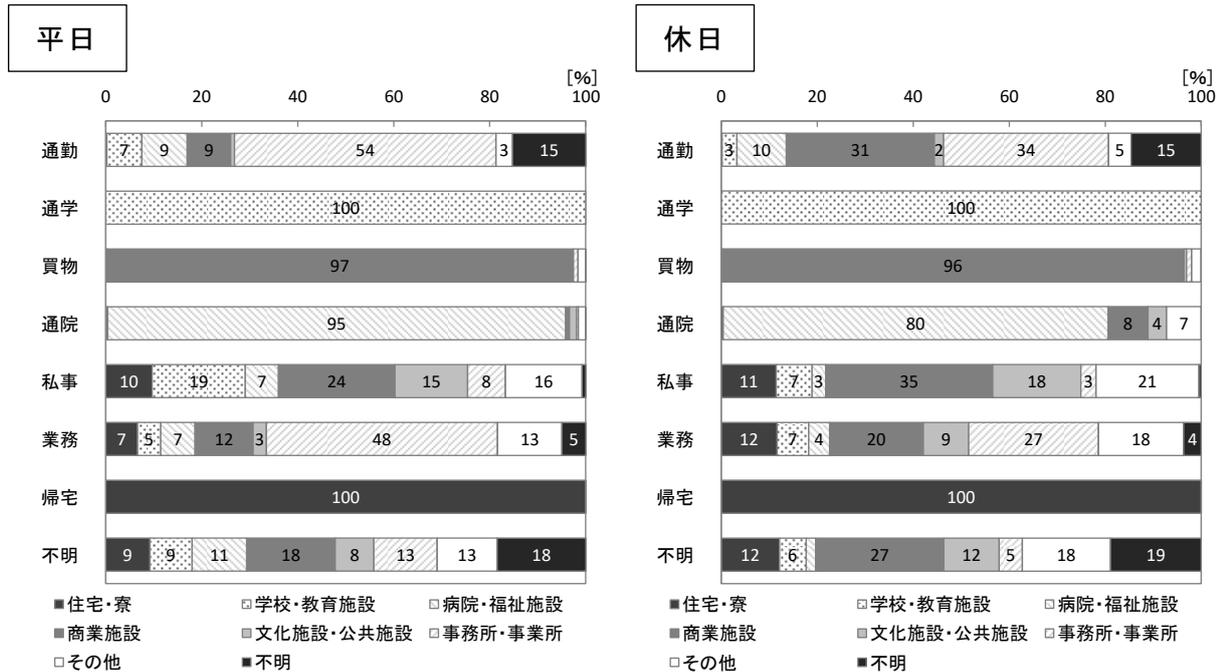


図 2-123 目的種類別着施設種類構成

(3) 距離帯別代表交通手段分担率

- ・ 距離帯別代表交通手段では、平日休日ともに、移動距離が長くなるにつれ、自転車・徒歩の分担率は低下し、鉄道・バスの分担率は上昇する傾向がある。
- ・ 距離帯によらず、平日より休日の方が自動車の分担率が高い。0.5km以下の距離帯であっても、自動車の分担率が平日で2割、休日で3割を占めている。

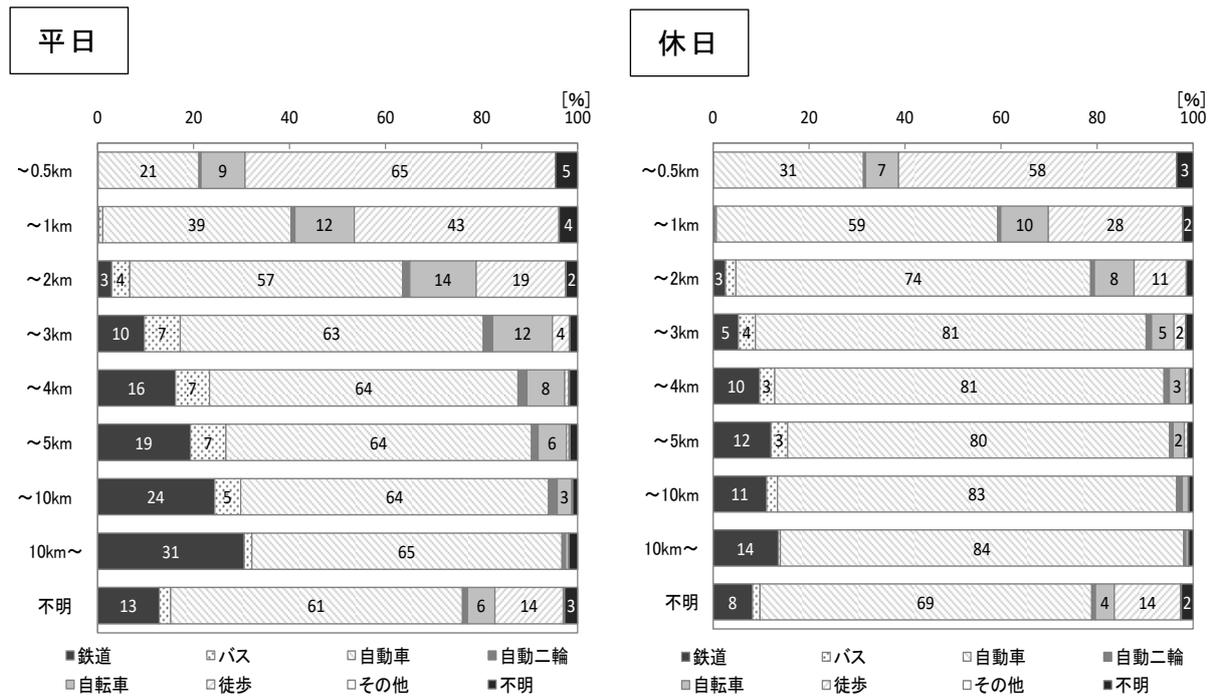


図 2-124 距離帯別代表交通手段分担率

(2) 基本的なトリップ特性の比較

1) 外出率・人口1人あたりトリップ数・外出者1人あたりトリップ数

- ・ 外出率、人口1人あたりトリップ数、外出者1人あたりトリップ数ともに、仙台都市圏より山形広域都市圏の方が高くなっている。

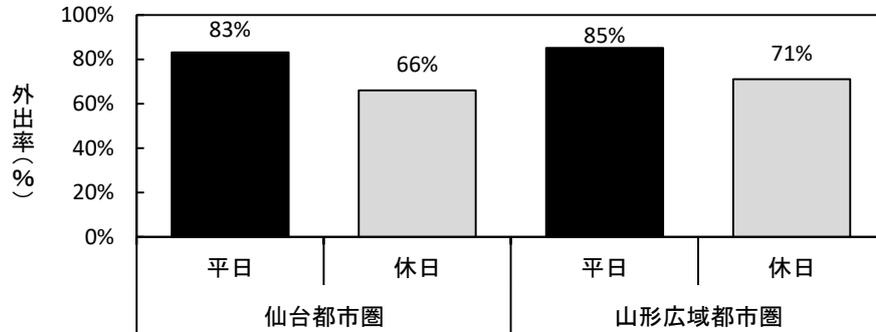


図 2-126 外出率

※山形広域都市圏のデータは、平成 29 年山形広域都市圏パーソントリップ調査より算出

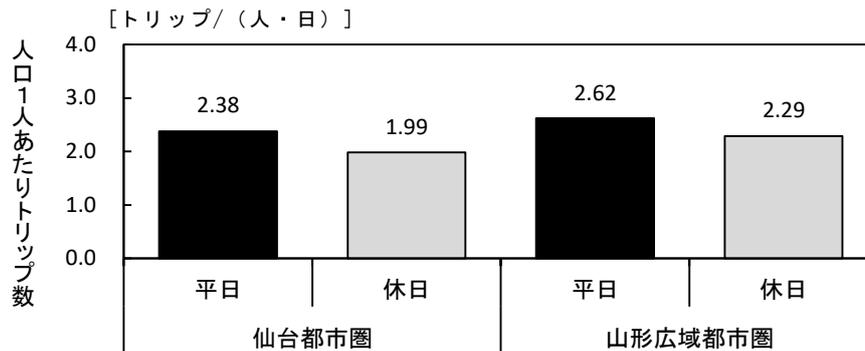


図 2-127 人口1人あたりトリップ数

※山形広域都市圏のデータは、平成 29 年山形広域都市圏パーソントリップ調査より算出

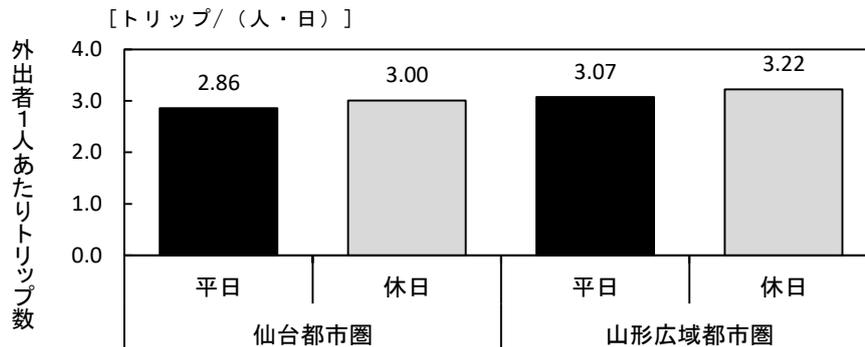


図 2-128 外出者1人あたりトリップ数

※山形広域都市圏のデータは、平成 29 年山形広域都市圏パーソントリップ調査より算出

2) 両都市圏の代表交通手段構成

- 平日・休日ともに、山形広域都市圏に比べ、仙台都市圏は鉄道やバスなどの公共交通の割合が高く、自動車の割合が低くなっている。

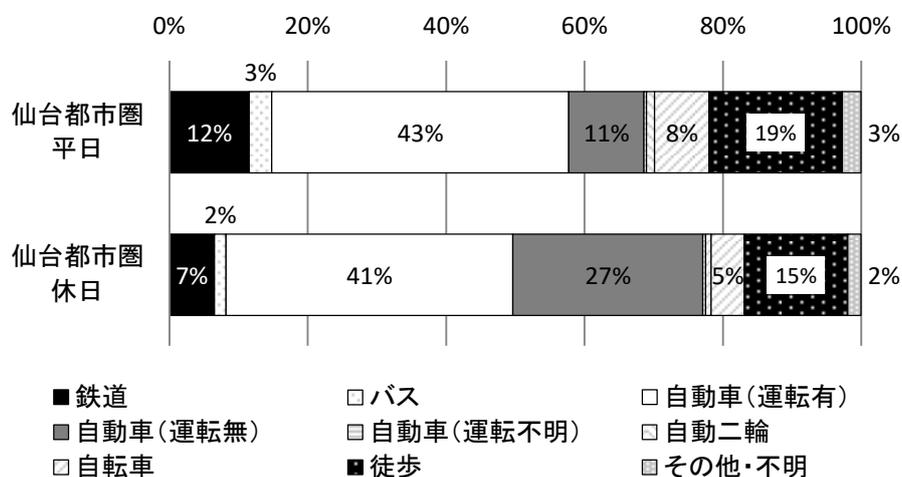


図 2-129 代表交通手段構成（仙台都市圏）

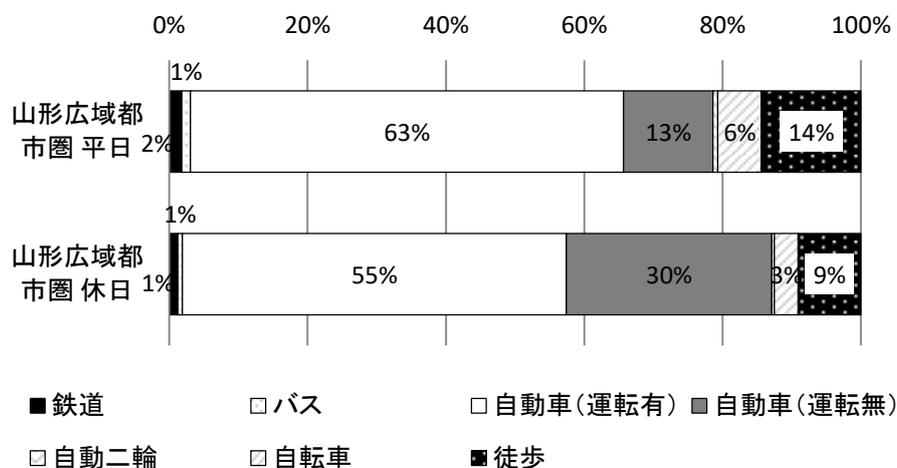


図 2-130 代表交通手段構成（山形広域都市圏）

※山形広域都市圏のデータは、平成 29 年山形広域都市圏パーソントリップ調査より算出
 ※:山形広域都市圏は「自動車(運転者不明)」「その他」「不明」除く

3) 両都市圏の目的種別別平均所要時間

- ・ どの目的においても、山形広域都市圏よりも仙台都市圏のほうが、平日のトリップの平均所要時間が長い。

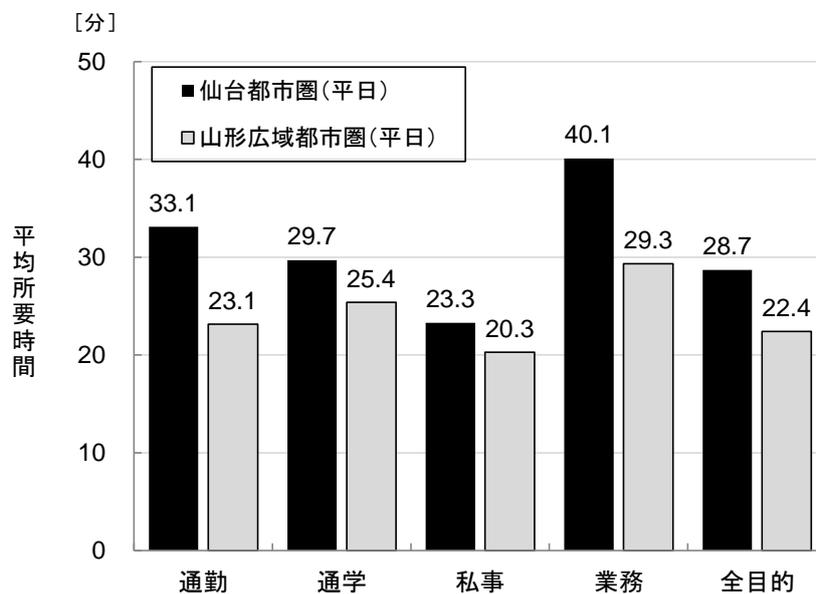


図 2-131 目的別平均所要時間（平日）

※山形広域都市圏のデータは、平成 29 年山形広域都市圏パーソントリップ調査より算出

(3) 互いの都市圏を来訪するトリップの特性

1) 互いの都市圏を来訪するトリップ数

- ・ 仙台都市圏居住者が都市圏外へ行くトリップのうち、平日 6.5%、休日 8.5%が山形広域都市圏へ行っている。
- ・ 山形広域都市圏居住者が都市圏外へ行くトリップのうち、平日 13.8%、休日 15.5%が仙台都市圏へ訪れている。
- ・ トリップ数で見ると、平日は両方向ともに概ね約 5,000 トリップ、休日は両方向ともに概ね約 6,000 トリップが、互いの都市圏に来訪している。

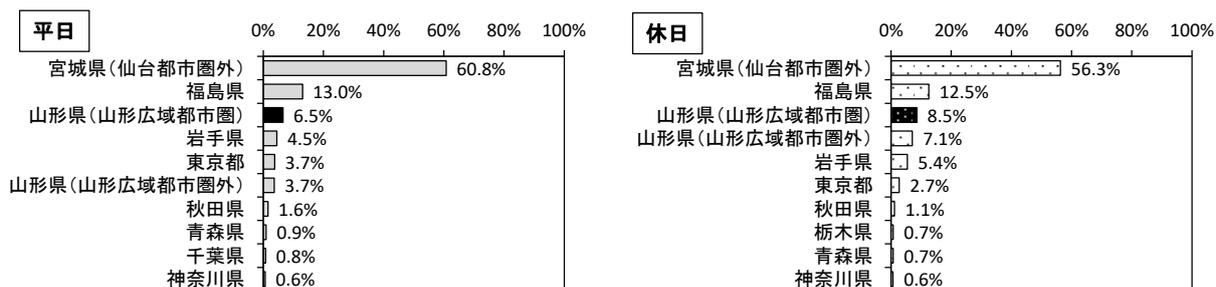


図 2-132 仙台都市圏居住者が都市圏外へ行くトリップの方面別構成

※トリップ数が多い上位 10 地域のみ表示

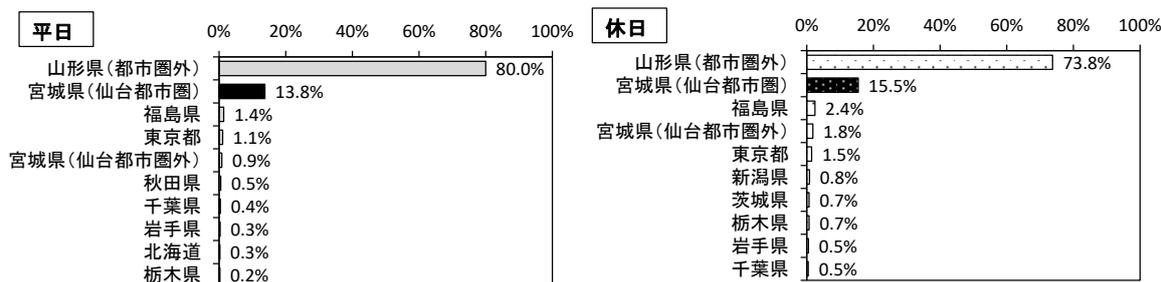


図 2-133 山形広域都市圏居住者が都市圏外へ行くトリップの方面別構成

※山形広域都市圏のデータは、平成 29 年山形広域都市圏パーソントリップ調査より算出
 ※トリップ数が多い上位 10 地域のみ表示

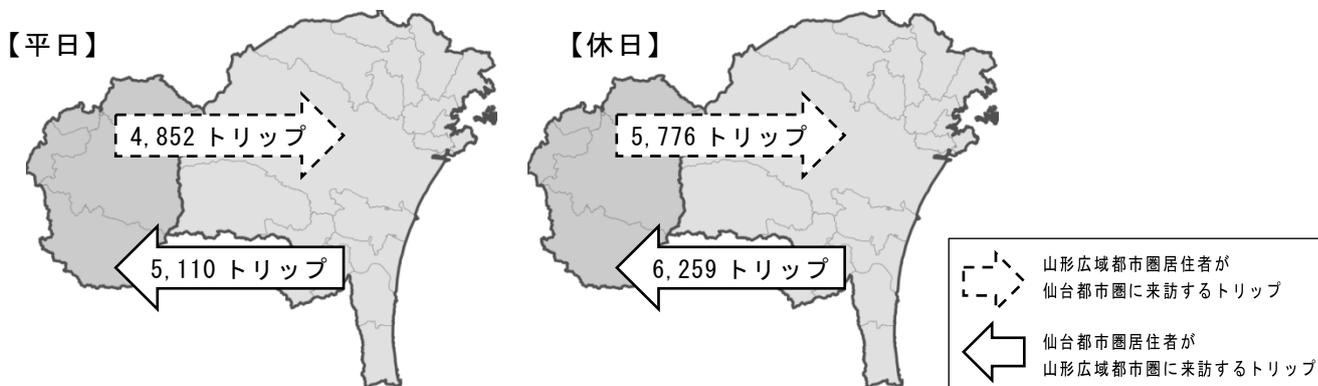


図 2-134 互いの都市圏を来訪するトリップ数

※山形広域都市圏のデータ(破線矢印のトリップ数)は、平成 29 年山形広域都市圏パーソントリップ調査より算出

2) 互いの都市圏を来訪するトリップの手段構成・目的構成

- 互いの都市圏を来訪するトリップの目的構成は、平日は通勤・通学が約5割を占め、残りが業務・私事となっている。休日は約9割が私事目的を占め、どちらの方向のトリップをみても、概ね同様の構成になっている。
- 手段構成で見ると、仙台都市圏から山形広域都市圏へ訪れる場合、平日は自動車利用が約5割を占め、高速バスと鉄道合わせて約4割を占める。休日は約9割が自動車利用になっている。
- 山形広域都市圏から仙台都市圏へ訪れる場合、仙台都市圏から山形広域都市圏へ向かう場合よりも公共交通を利用する割合が、平日・休日ともに高くなっている。

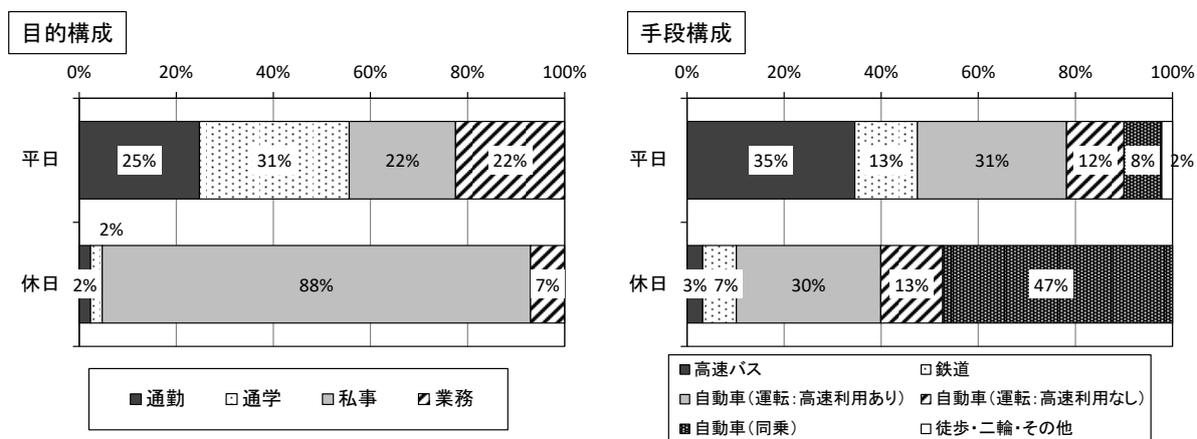


図 2-135 仙台都市圏居住者が山形広域都市圏へ訪れるトリップの目的構成・代表交通手段構成

※目的構成は「不明」除く
 ※手段構成は「自動車(運転者不明)」「自動車(高速利用不明)」「不明」除く

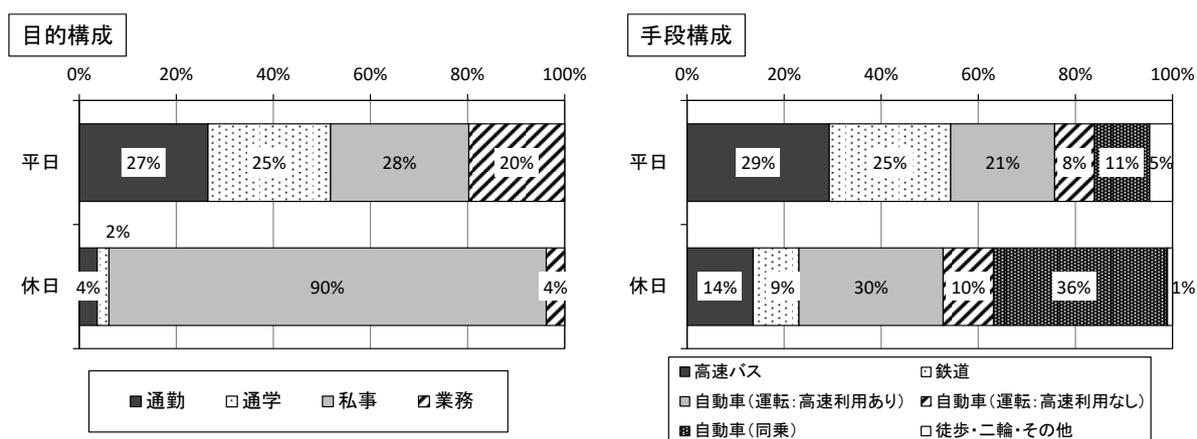


図 2-136 山形広域都市圏居住者が仙台都市圏へ訪れるトリップの目的構成・代表交通手段構成

※目的構成は「不明」除く
 ※手段構成は「自動車(運転者不明)」「自動車(高速利用不明)」「不明」除く
 ※山形広域都市圏のデータは、平成 29 年山形広域都市圏パーソントリップ調査より算出

(参考資料) 用語の説明

表 2-9 用語の説明 (1/2)

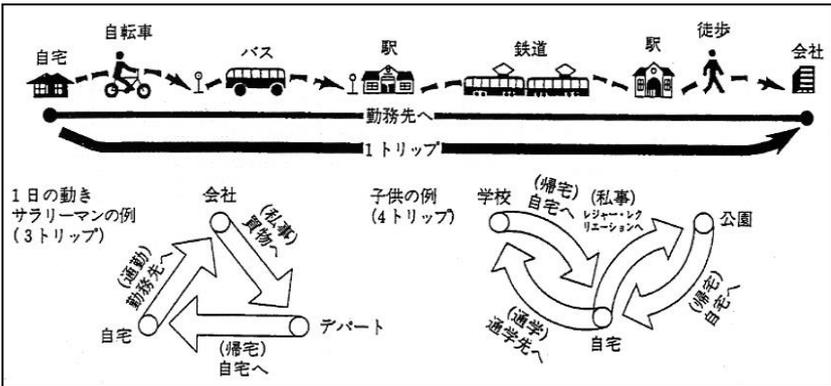
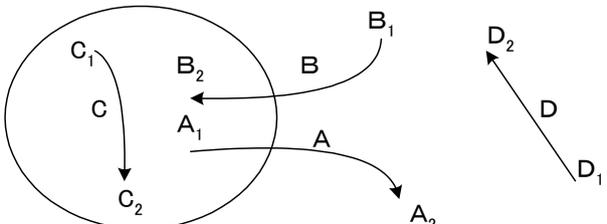
用語	説明
トリップ	<p>■交通を捉える単位で、ある目的を持った、出発地から目的地までの移動のことです。</p> <p>■途中で交通手段が変わっても、1トリップと数えます。</p>  <p>The diagram shows a main path from '自宅' (Home) to '会社' (Company) using '自転車' (Bicycle), 'バス' (Bus), '駅' (Station), '鉄道' (Train), and '徒歩' (Walking). Below this, three examples are shown: 1. '1日の動き サラリーマンの例 (3トリップ)': Home to '勤務先' (Workplace) by bicycle, workplace to '会社' (Company) by bus, and '会社' to '自宅' (Home) by train. 2. '子供の例 (4トリップ)': Home to '学校' (School) by bicycle, school to '自宅' (Home) by bus, home to '公園' (Park) by train, and park to '自宅' (Home) by walking. 3. '主婦の例 (3トリップ)': Home to 'パート' (Part-time job) by bicycle, part-time job to '会社' (Company) by bus, and company to '自宅' (Home) by train.</p>
トリップ エンド	<p>■トリップの起点と終点のことです。</p> <p>■移動を矢印で表現すると、矢印の線がトリップ (ゾーン X 関連は 3 トリップ)、矢印の短点がトリップエンド (ゾーン X 関連は 4 トリップ エンド) に相当します。</p> <p>ゾーン : X</p>  <p>The diagram shows a circular zone labeled 'ゾーン : X'. Inside the zone are points C1, C2, B1, B2, A1, and A2. Arrows represent trips: C1 to C2, B1 to B2, A1 to A2, B2 to A1, and A2 to B1. Outside the zone, an arrow D connects D2 to D1.</p>
外出率	<p>■居住人口に対する外出人口の割合で、単位は「%」です。</p>
1人あたりトリップ数	<p>■1人の1日あたりトリップ回数の平均値で、単位は「トリップ/人・日」です。</p>
代表交通手段	<p>■代表交通手段とは、1トリップの中で使用した交通手段において、予め設定した優先度が最も高い交通手段のことで、優先度は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となります。</p> <p>■例えば、自宅から勤務先まで、徒歩→バス→鉄道→徒歩で移動した場合には、代表交通手段は鉄道となります。</p>

表 2-10 用語の説明 (2/2)

発生量／ 集中量	<ul style="list-style-type: none"> ■ある地域から出発するトリップをその地域の発生量、到着するトリップを集中量と言います。 ■単位は「トリップ」「トリップエンド」の双方が使用可能です。ここでは「トリップ」に統一します。
発生集中量	<ul style="list-style-type: none"> ■ある地域の発生量と集中量の和（発生量＋集中量）を、その地域の発生集中量と言います。 ■単位は「トリップエンド」です。
鉄道端末手段	<ul style="list-style-type: none"> ■出発地から鉄道駅（または、鉄道駅から目的地）までに利用した、主な交通手段のことです。