

● 皆様のご意見をお寄せください。



ホームページアドレス(宮城県): <http://www.pref.miyagi.jp/tosikei/>  
ホームページアドレス(仙台市): <http://www.city.sendai.jp/toshi/kotsukeikaku/>  
E-mailアドレス: [sendai-pt@pref.miyagi.jp](mailto:sendai-pt@pref.miyagi.jp)

## 宮城県・仙台市

問い合わせ先

- 宮城県都市計画課 企画調査班 022-211-3134
- 仙台市交通計画課 調査係 022-214-8302

100



# 第4回仙台都市圏 パーソントリップ調査

## 交通実態調査結果速報版





## はじめに

宮城県・仙台市は、平成14年10月～11月にかけて人の1日の動きを調べるために「仙台都市圏パーソントリップ調査」の交通実態調査を実施いたしました。仙台都市圏ではパーソントリップ調査が10年ごとに実施されてきており、今回の調査は4回目となり、仙台都市圏にお住まいの約3万5千世帯、約9万人の皆さまにご協力をいただきました。このパンフレットは、交通実態調査の結果から明らかになった仙台都市圏の交通の概況をできるだけ早く皆さまにご報告するためにとりまとめたものです。今後、この貴重なデータの分析を進めながら、住みやすい仙台都市圏をめざした総合的な都市交通計画を策定していきます。

平成15年10月  
宮城県・仙台市



図 仙台都市圏(20市町村)



第4回仙台都市圏パーソントリップ調査  
交通実態調査結果速報版  
CONTENTS

- 1. パーソントリップ調査の概要 ..... 1
- 2. 仙台都市圏の人口 ..... 2
- 3. 自動車・免許の保有状況 ..... 3
- 4. 1日の人の動き(トリップ数) ..... 4
- 5. 目的からみる人の動き ..... 5
- 6. 交通手段からみる人の動き ..... 6
- 7. 地域からみる人の動き ..... 8
- 8. 地域間の人々の動き ..... 12
- 9. 世代からみる人の動き ..... 13
- 10. 居住地別にみる人の動き ..... 16
- 11. 今後の進め方 ..... 17

# 1 パーソントリップ調査の概要

## パーソントリップ調査の目的

- **パーソントリップ調査とは、**  
どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段を利用して移動しているかを調べ、今後の都市交通計画を策定する調査です。仙台都市圏では、過去3回パーソントリップ調査が実施され、都市施設の整備などに役立てられてきました。
- **現在、仙台都市圏は、たくさんの交通問題を抱えています。**
  - ・道路整備を上回る自動車交通量の増大
  - ・解消されない交通渋滞
  - ・公共交通利用者数の減少
  - ・自動車利用に伴うCO<sub>2</sub>排出量の増加  な
- **このため、環境にやさしく暮らしやすい街にするために、パーソントリップ調査を行っています。**
  - ・誰もが使いやすい公共交通の実現
  - ・渋滞を減らし、人と環境にやさしい交通の実現

## 交通実態調査の実施概要

- **調査の対象**  
仙台都市圏にお住まいの5歳以上の方々です。住民基本台帳から無作為に抽出させていただいた世帯を対象に平成14年10月～11月に調査を実施しました。
- **調査の方法**  
調査員が、調査対象世帯のお宅を訪問して、調査を依頼して平日(火・水・木曜日のうち1日)の1日の動きを調査票に記入してもらい、後日再訪問して調査票を回収しました。
- **調査票の回収数**  
調査の結果、仙台都市圏で約3万5千世帯の約9万人の方から回答をいただきました。

## 用語の説明

● **トリップとは**  
人がある目的をもってある地点からある地点へ移動する単位をトリップといいます。右の例では通勤で1トリップ、私事で1トリップ、帰宅で1トリップの合計3トリップを行ったことに



● **代表交通手段とは**

1つのトリップの間でいくつかの交通手段を用いている場合、このトリップで利用した主な交通手段を代表交通手段とします。代表交通手段の集計上の優先順位は高いほうから、鉄道→バス→自動車→自動二輪・原付→自転車→徒歩の順となります。下の例では鉄道が代表交通手段とな



● **発生集中量とは**

1人1人の移動を「トリップ」というのに対して、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」といいます。ある地域の中のトリップエンドを集計したものを「発生集中量」といいます。



## 2 仙台都市圏の人口

■仙台都市圏の人口は、平成12年時点で約155万人となりました。年々、高齢者の割合が増加しています。

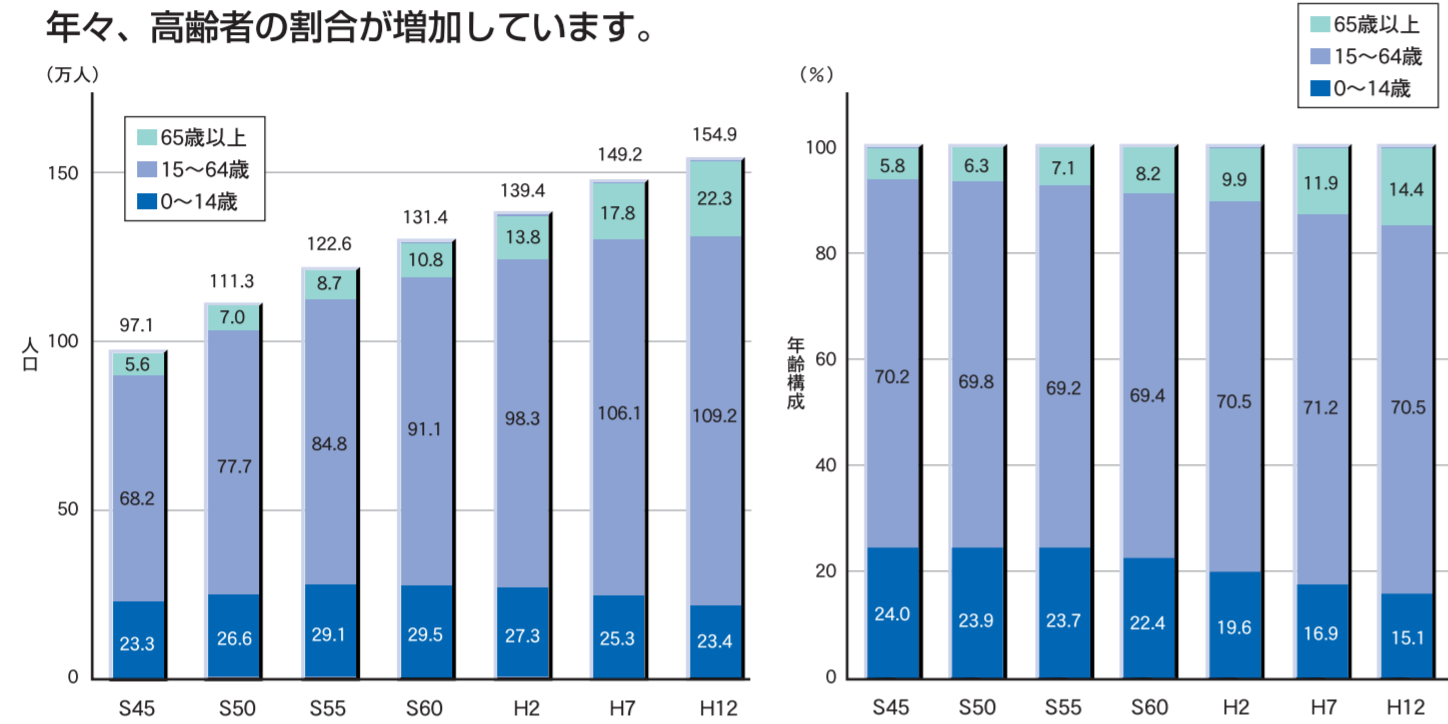


図 仙台都市圏の人口の推移

図 仙台都市圏の年齢構成の推移

■地域別の人口は、この10年間で仙台中心部で減少しています。

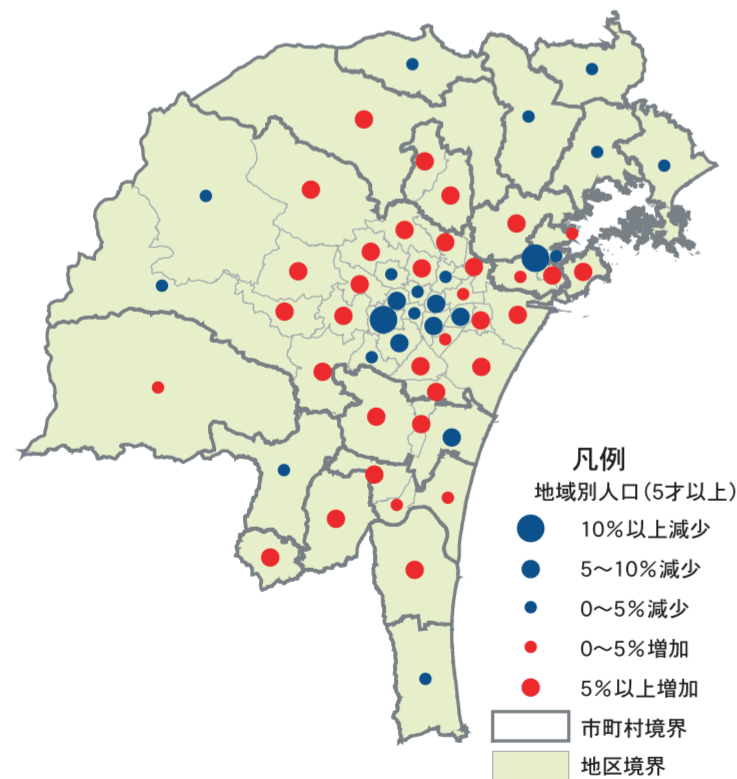


図 地域別人口の変化(H14/H4)

■仙台都市圏における人口集中地区は年々拡大しています。

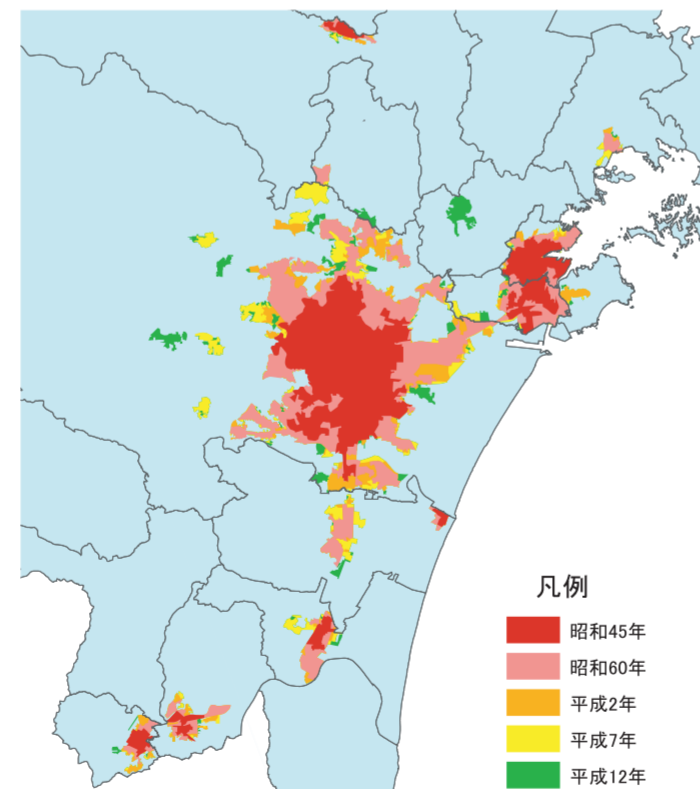


図 仙台都市圏での人口集中地区の移り変わり

## 3 自動車・免許の保有状況

■自動車保有台数は、平成12年時点で約88万台となり、昭和55年の2倍以上になりました。

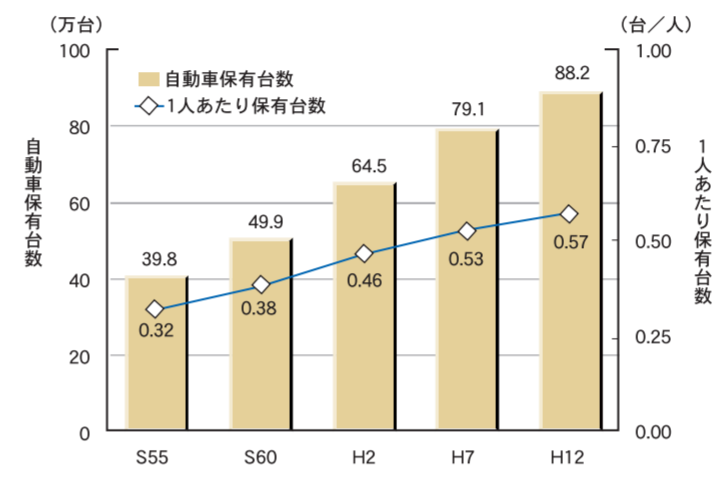


図 仙台都市圏での自動車保有台数の推移

■仙台都市圏で自動車保有をしている世帯は約8割です。世帯人数が増えると、自動車を多く所有する傾向にあります。

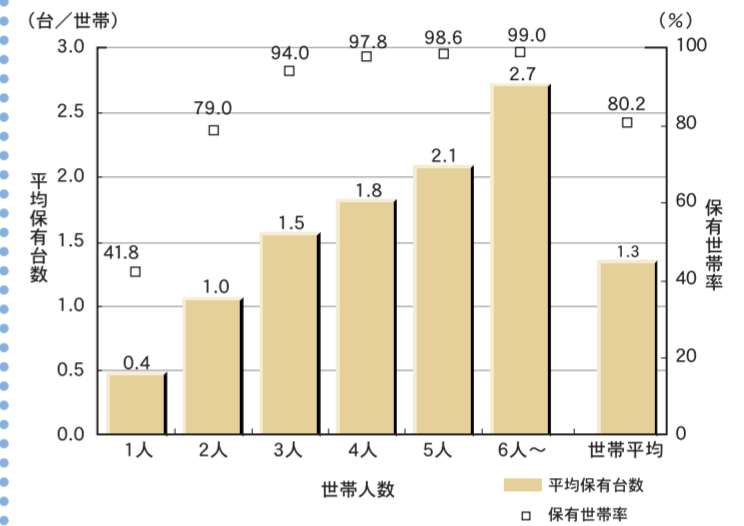


図 世帯人数別自動車保有台数

■免許保有者数は平成12年時点で約91万人(都市圏人口の約6割)です。平成2年からの10年間で約23万人増加しています。

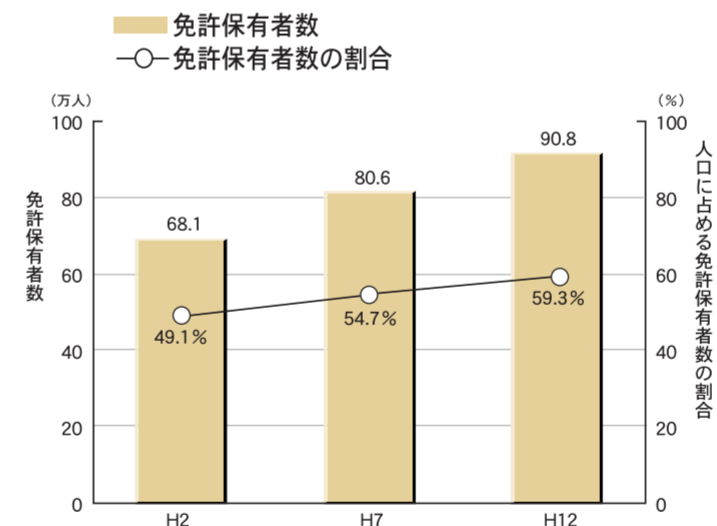


図 仙台都市圏での自動車運転免許保有者数の推移

■1世帯あたりの自動車保有台数は、仙台中心から離れた地域ほど多くなる傾向にあります。

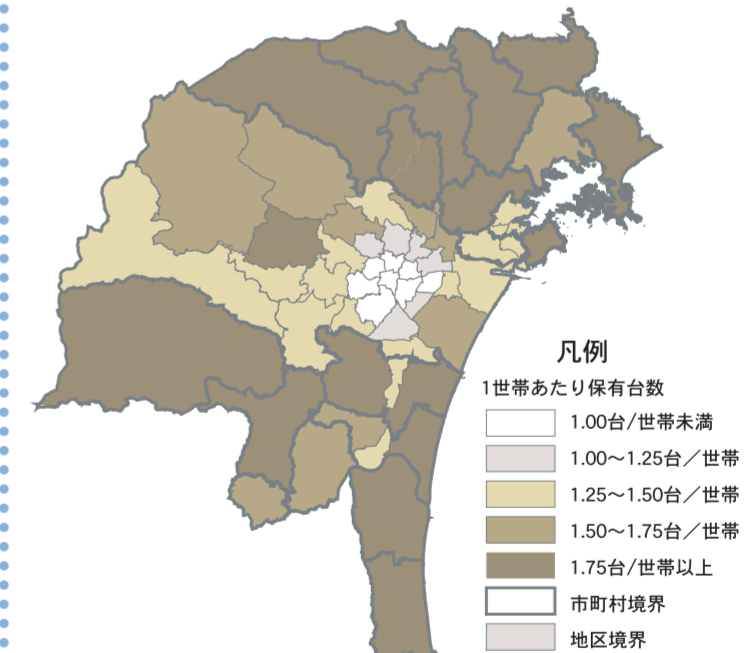


図 地域別世帯平均自動車保有台数

## 4 1日の人の動き(トリップ数)

■仙台都市圏の総トリップ数は、約359万トリップで、この10年間で4%増加しました。人口の伸び率と比べると、伸びは少なくなる傾向にあります。

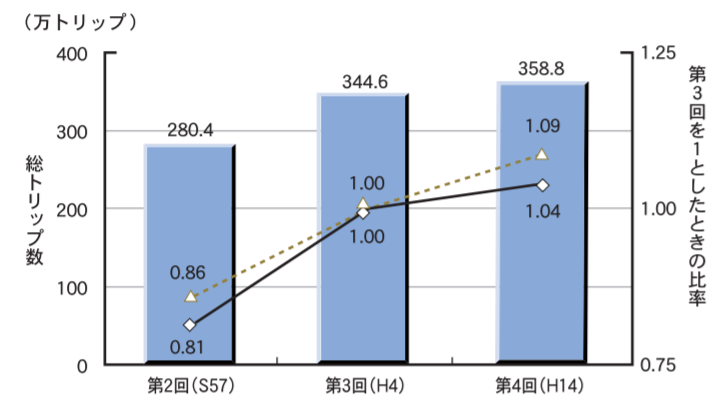


図 総トリップ数の推移

■1人あたりのトリップ数は、約2.4トリップ/人となり、第3回調査に比べてやや少なくなっています。

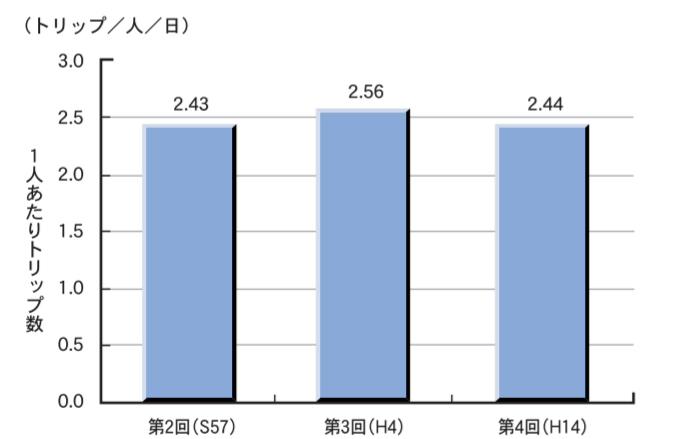


図 1人あたりトリップ数の推移

※1人あたりトリップ数=総トリップ数/5才以上人口

■男性のトリップ数は、15~60才未満で減少し、60才以上で増えています。

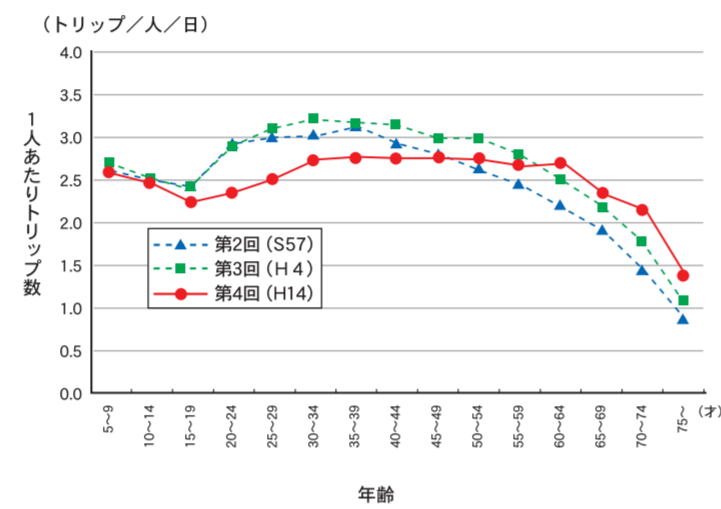


図 男性の年代別1人あたりトリップ数の推移

■女性のトリップ数は、40才以上で大幅に増えています。

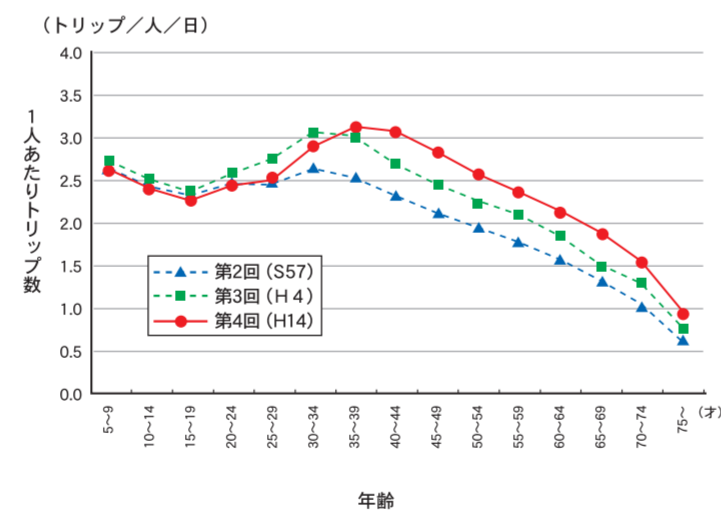


図 女性の年代別1人あたりトリップ数の推移

※年代別1人あたりトリップ数=年代別トリップ数の合計/年代別人口

## 5 目的からみる人の動き



■通勤・私事目的のトリップが増え、通学・業務目的のトリップが減少しています。

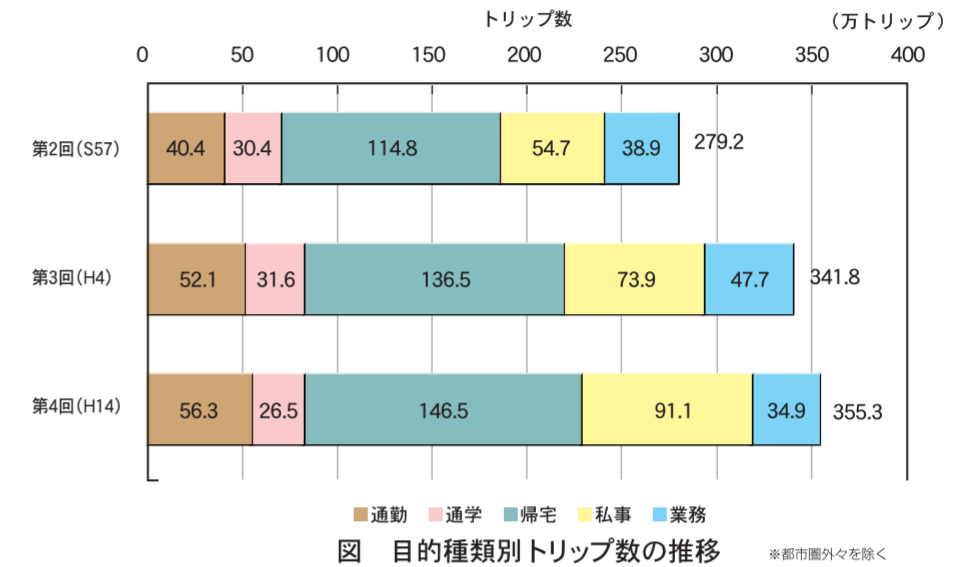


図 目的種類別トリップ数の推移

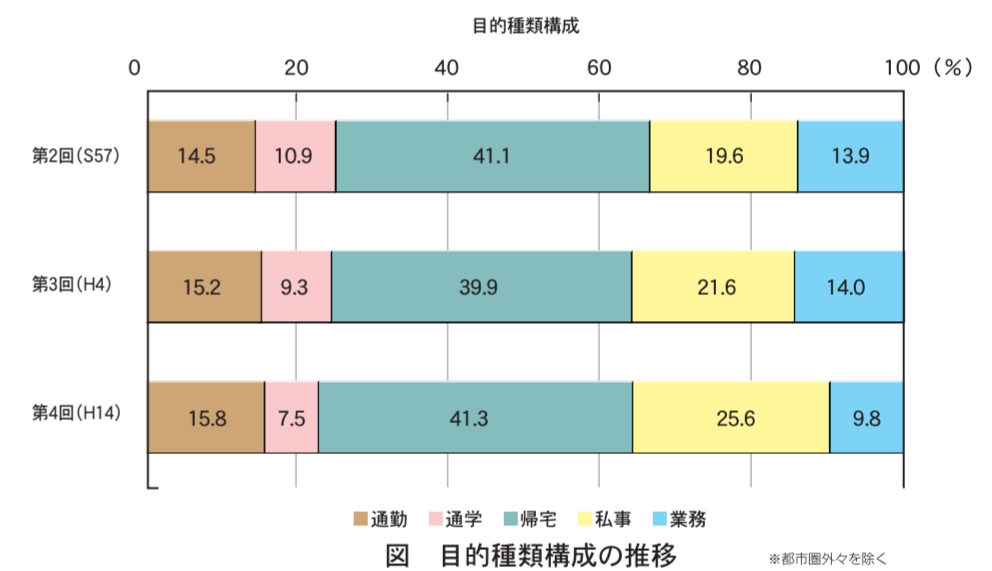
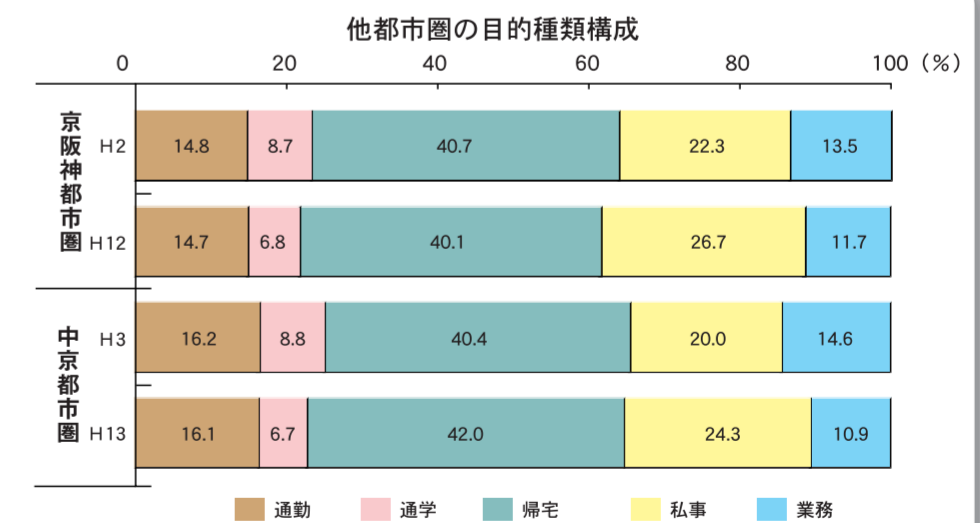


図 目的種類構成の推移

### 他都市圏では

■京阪神・中京都市圏も仙台都市圏と同様の傾向です。

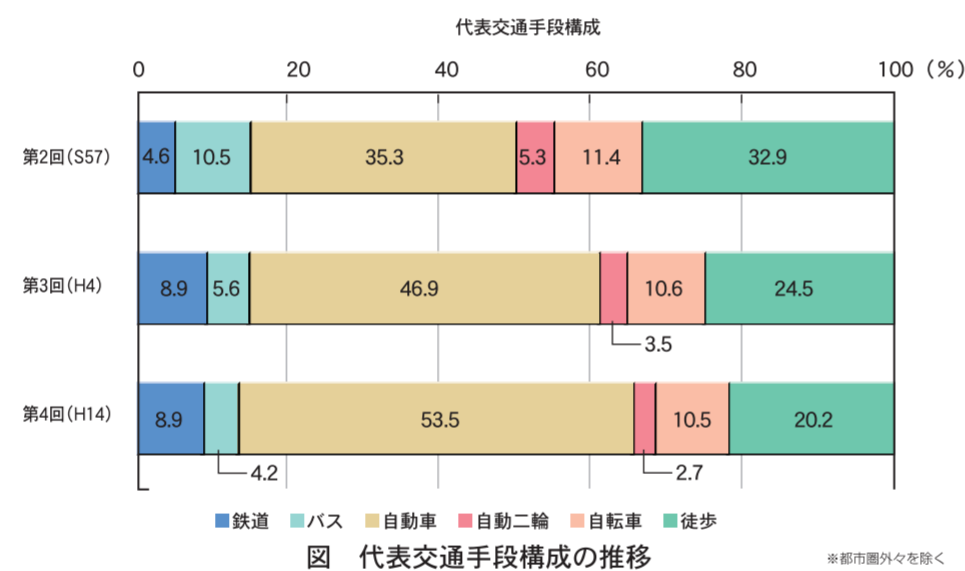
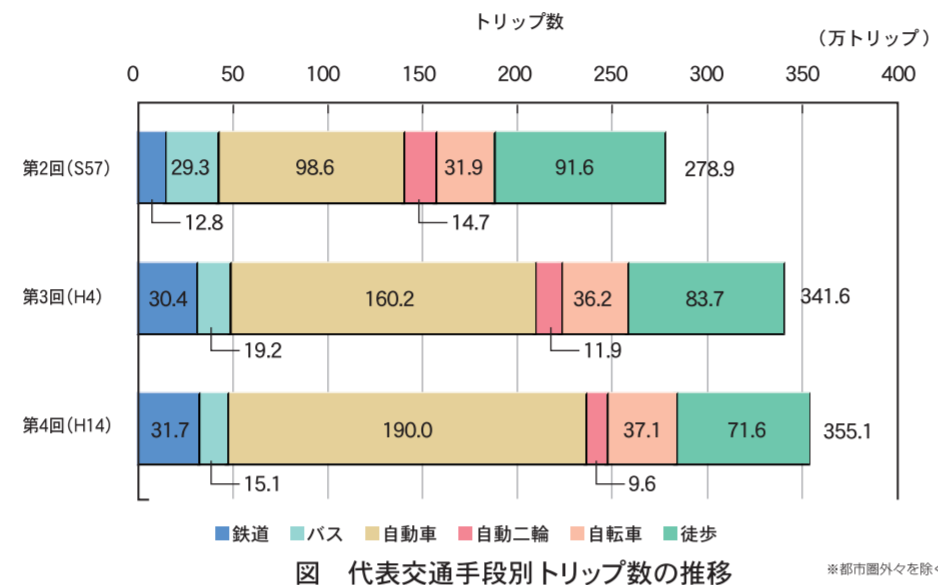




# 6 交通手段からみる人の動き

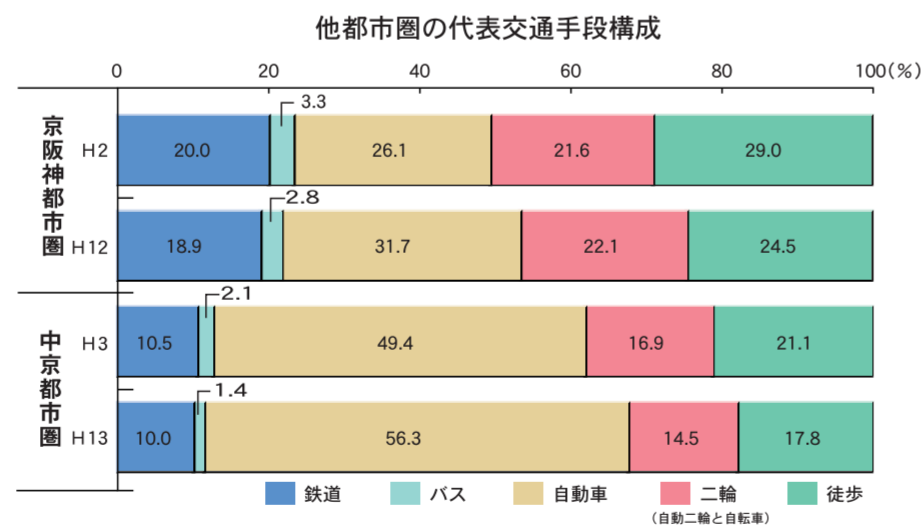


■自動車が大きく増え、徒歩、バス利用が減っています。  
 ■自動車の割合は50%をこえました。

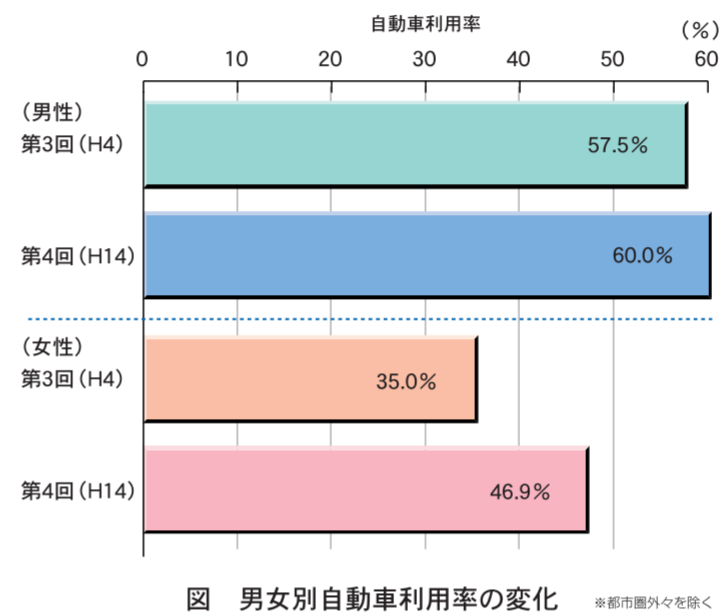


## 他都市圏では

■仙台都市圏の代表交通手段構成は、中京都市圏と似ています。  
 ■近年では各都市圏ともに自動車の割合が増加し、バス・徒歩の割合が減少しています。



■自動車利用率の変化を男女別にみると、男性は微増であるのに対し、女性は約10%も増加しています。



■自動車利用率を男女別年齢別にみると、女性は全ての年齢で大幅に増加しています。

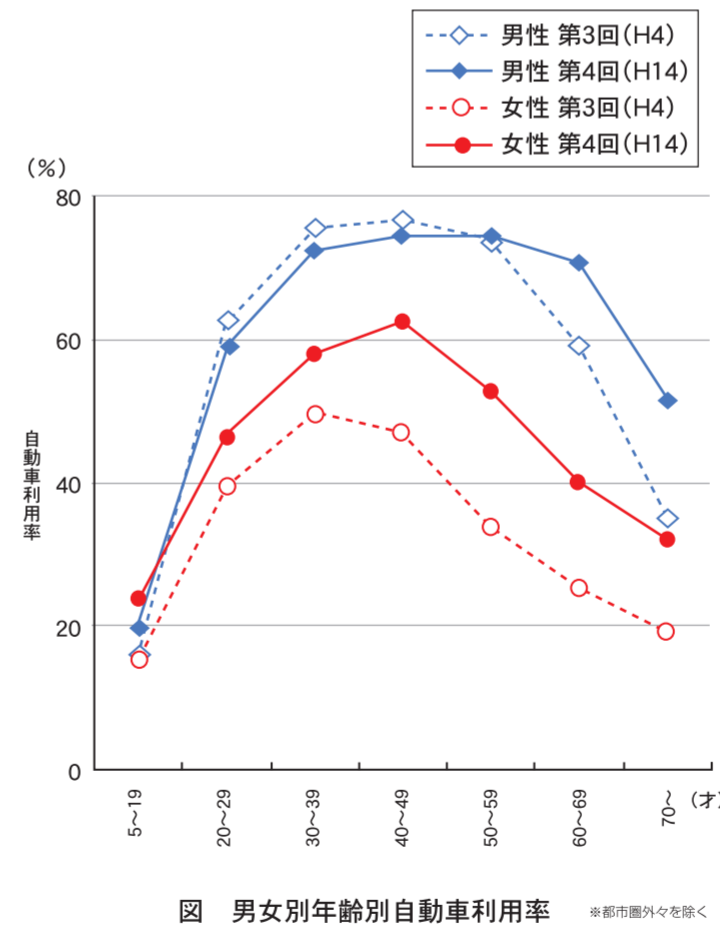


図 男女別年齢別自動車利用率

■鉄道利用率を男女別年齢別にみると、全ての年代で大きな変化は見られません。

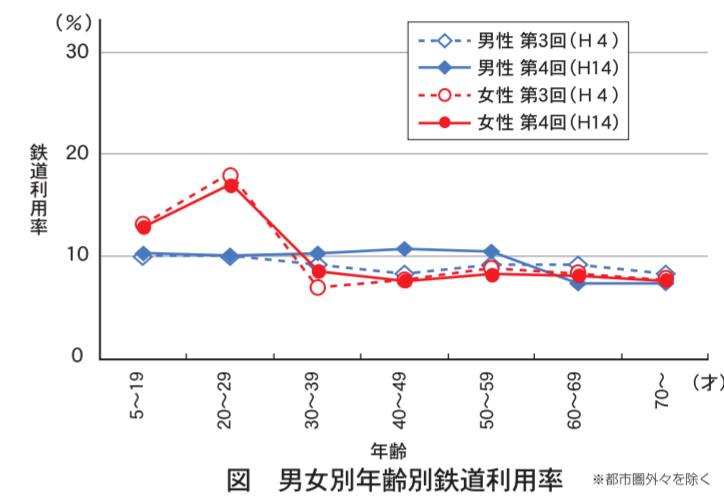


図 男女別年齢別鉄道利用率

■バス利用率を男女別年齢別にみると、女性の全ての年齢で減少しています。

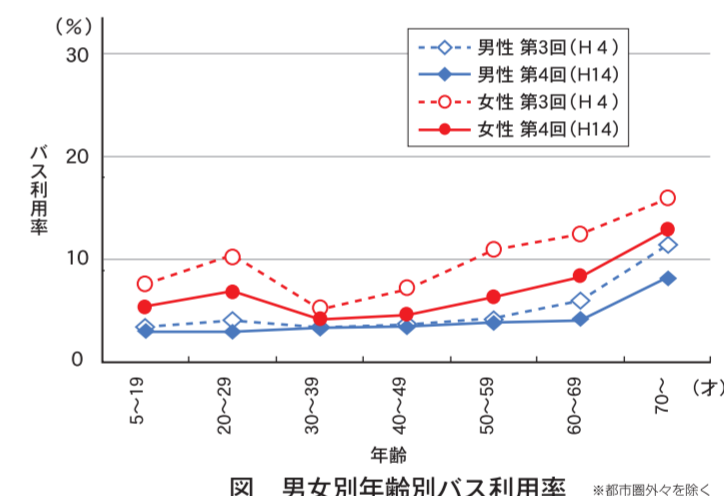


図 男女別年齢別バス利用率

■自転車利用率を男女別年齢別にみると、女性の30~50才代で減少しています。

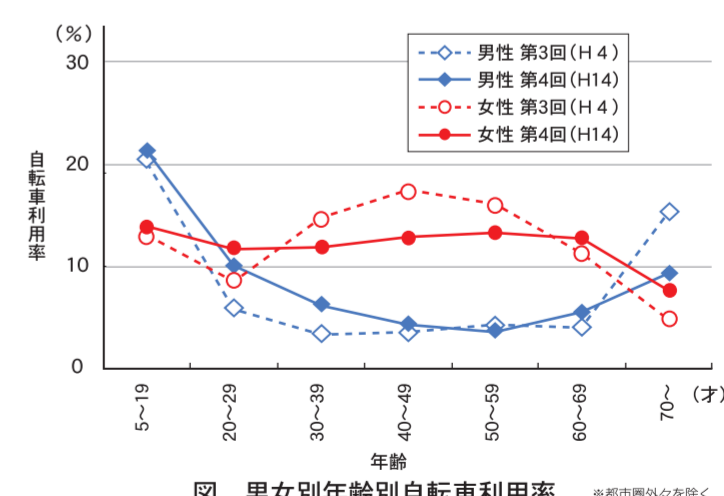


図 男女別年齢別自転車利用率

# 7 地域からみる人の動き



## 地域全体の状況

### 発生集中量 (トリップエンド)

仙台市中心部や長町、泉中央などで多いです。

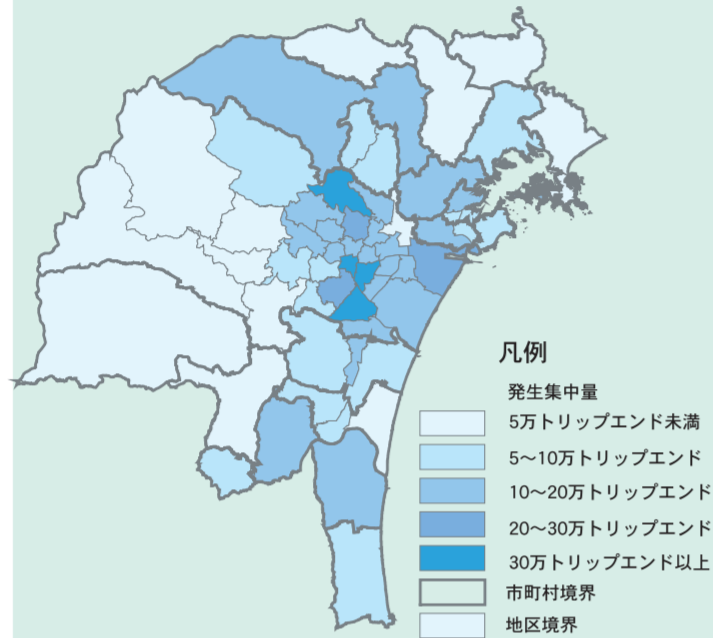


図 地域別発生集中量(H14)

### 発生集中量の10年間の変化

仙台市中心部や東部流通地区、塩竈市などで減少し、その他の地域で増加しています。

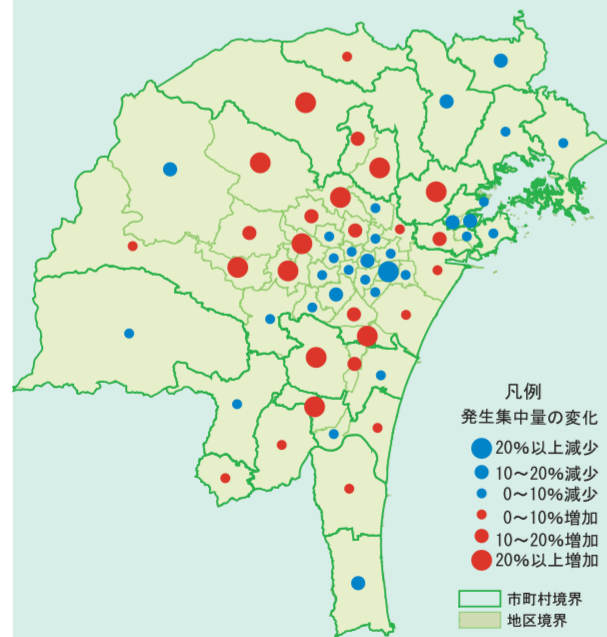


図 地域別発生集中量の変化(H14/H4)

## 利用手段からみる地域の状況

### 自動車利用率

仙台市中心部から離れた地域ほど高いです。

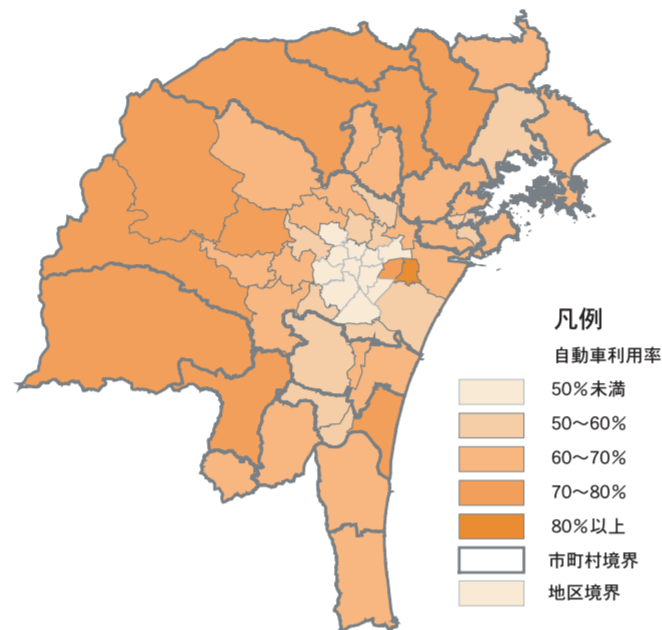


図 地域別自動車利用率(H14)

### 自動車発生集中量の10年間の変化

仙台市中心部や東部流通地区、塩竈市中心部などで減少し、その他の地域で大幅に増加しています。

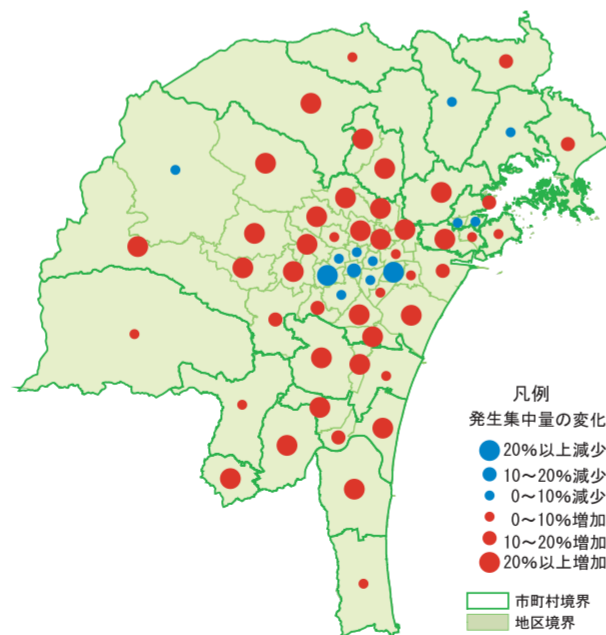


図 地域別自動車発生集中量の変化(H14/H4)

### 鉄道利用率

鉄道駅のある地区で高いです。

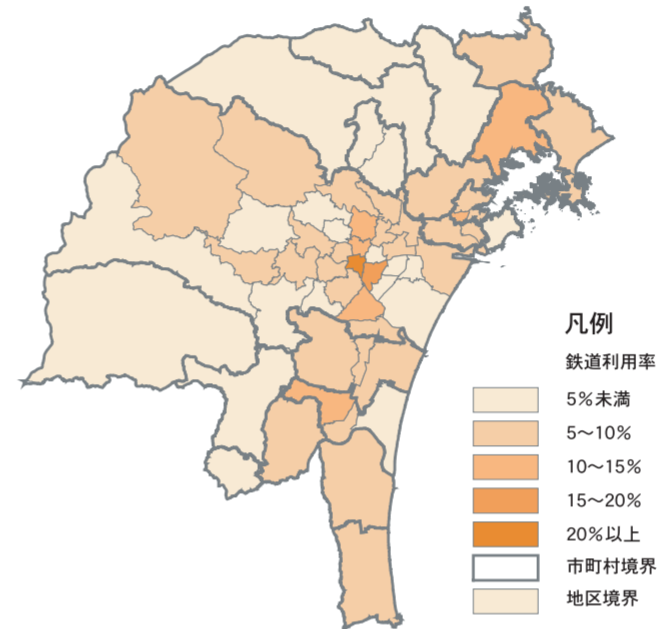


図 地域別鉄道利用率(H14)

### 鉄道発生集中量の10年間の変化

都市圏北部地域や仙台市北部・西部・東部の一部地域、名取・岩沼の一部地域などで増加しています。

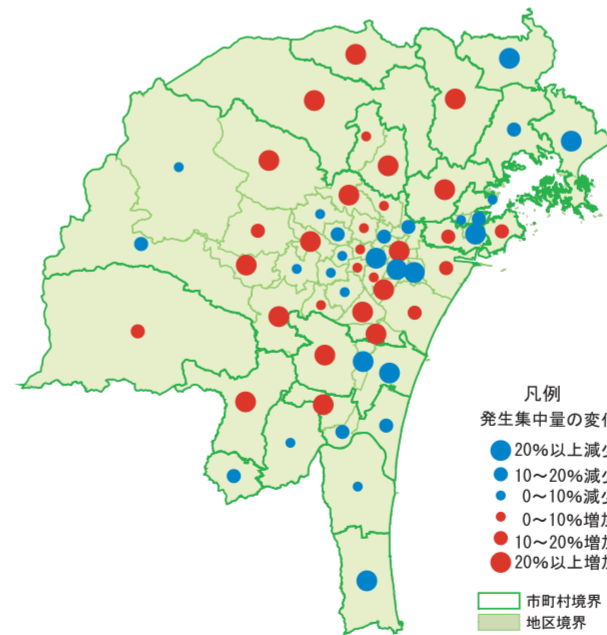


図 地域別鉄道発生集中量の変化(H14/H4)

### バス利用率

仙台市南西地域などで高いです。

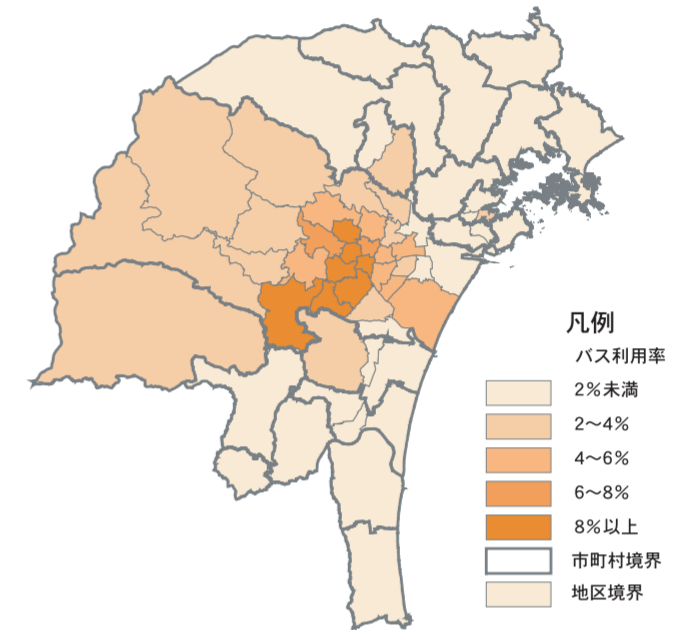


図 地域別バス利用率(H14)

### バス発生集中量の10年間の変化

仙台市北部地域などで増加し、その他の地域で減少しています。

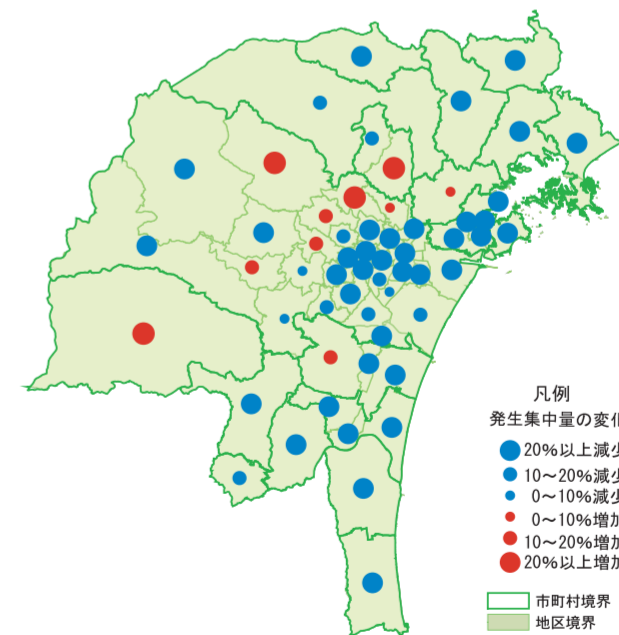


図 地域別バス発生集中量の変化(H14/H4)



## 目的からみる地域の状況

### 通勤目的集中量

仙台市中心部や泉中央、東部流通地区などで多いです。

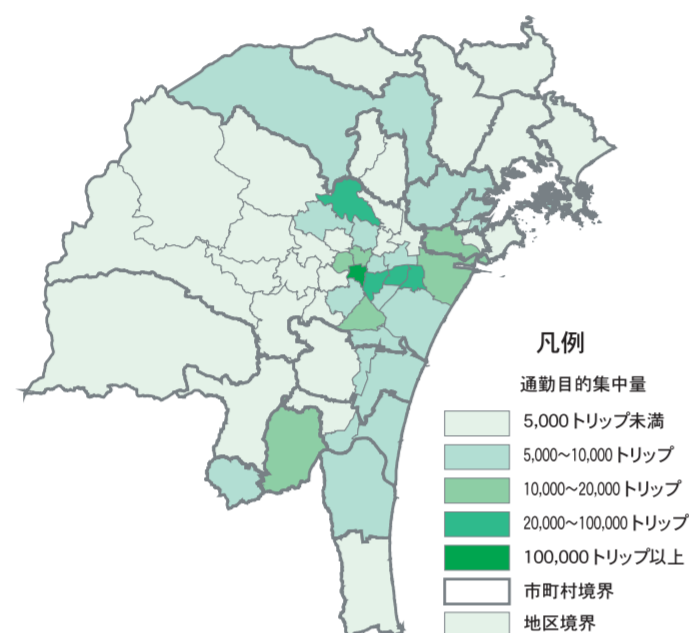


図 地域別通勤目的集中量(H14)

### 通学目的集中量

仙台市中心部やその周辺地域などで多いです。

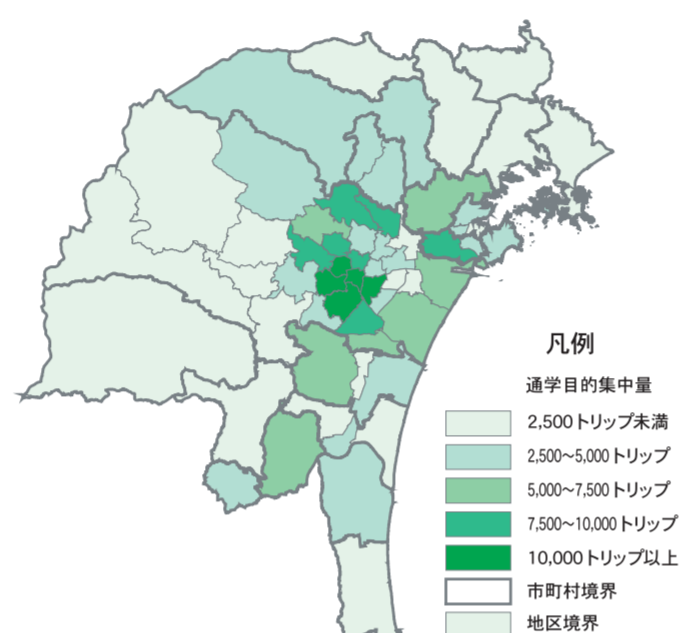


図 地域別通学目的集中量(H14)

### 私事目的集中量

仙台市中心部や長町、泉中央などで多いです。

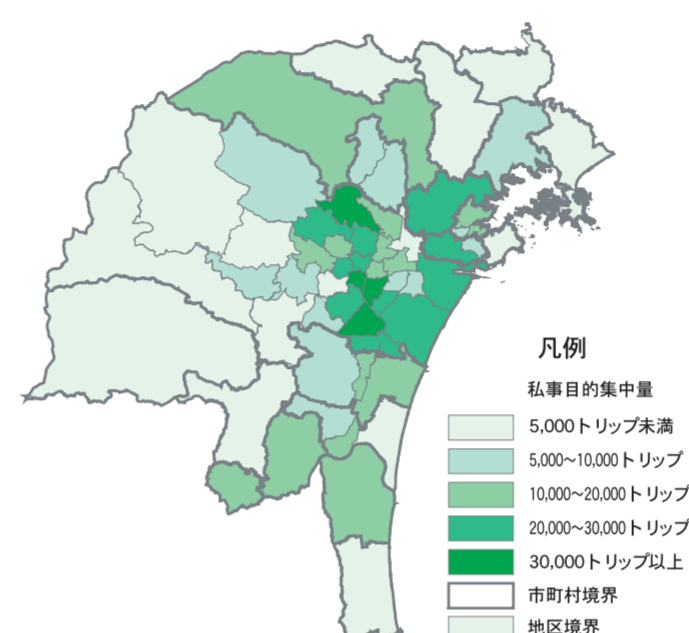


図 地域別私事目的集中量(H14)

### 業務目的集中量

仙台市中心部や東部流通地区、長町、泉中央などで多いです。

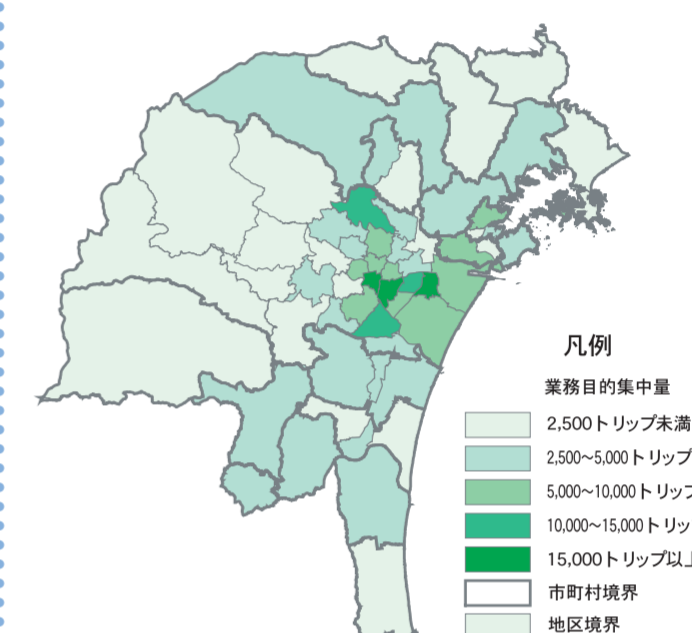


図 地域別業務目的集中量(H14)

### 通勤目的集中量の10年間の変化

仙台市中心部の周辺で減少し、その他の地域で増加しています。

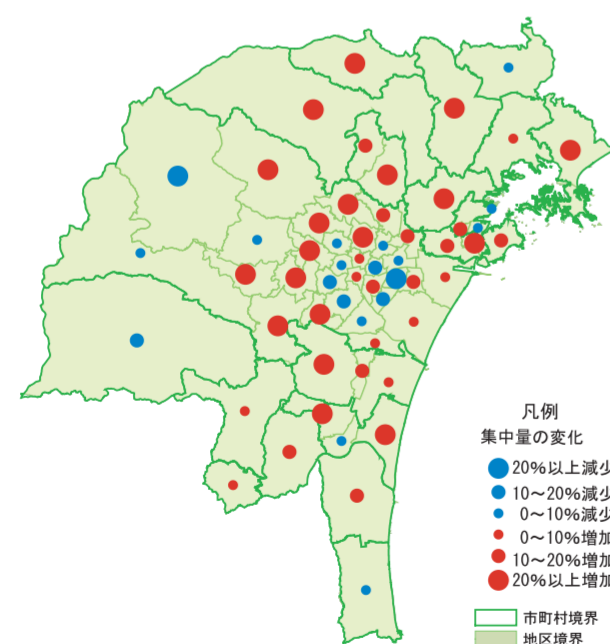


図 地域別通勤目的集中量の変化(H14/H4)

### 通学目的集中量の10年間の変化

多くの地域で減少しています。

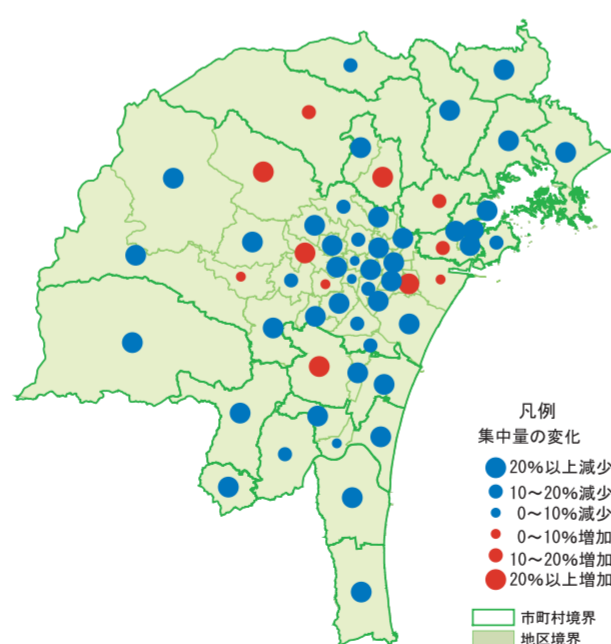


図 地域別通学目的集中量の変化(H14/H4)

### 私事目的集中量の10年間の変化

仙台市中心部や塩竈市中心部などを除き、ほとんどの地域で増加しています。

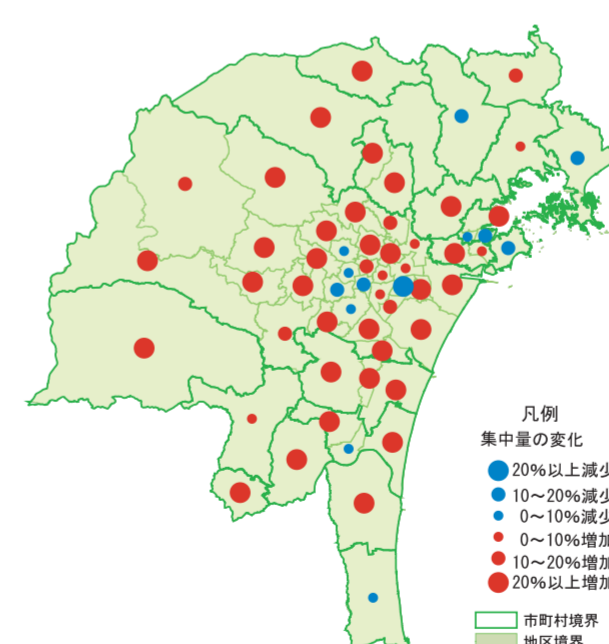


図 地域別私事目的集中量の変化(H14/H4)

### 業務目的集中量の10年間の変化

ほとんどの地域で減少しています。

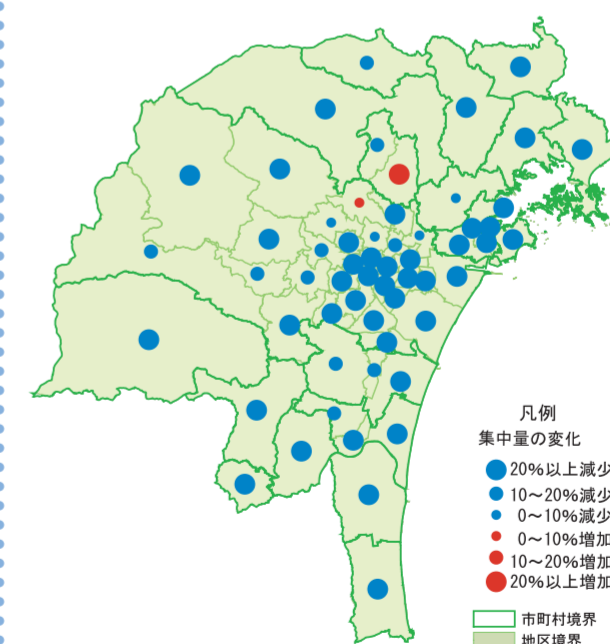


図 地域別業務目的集中量の変化(H14/H4)

## 8 地域間の人の動き

■地域間の人の動きは、仙台市中心部とその周辺地域間で多いです。

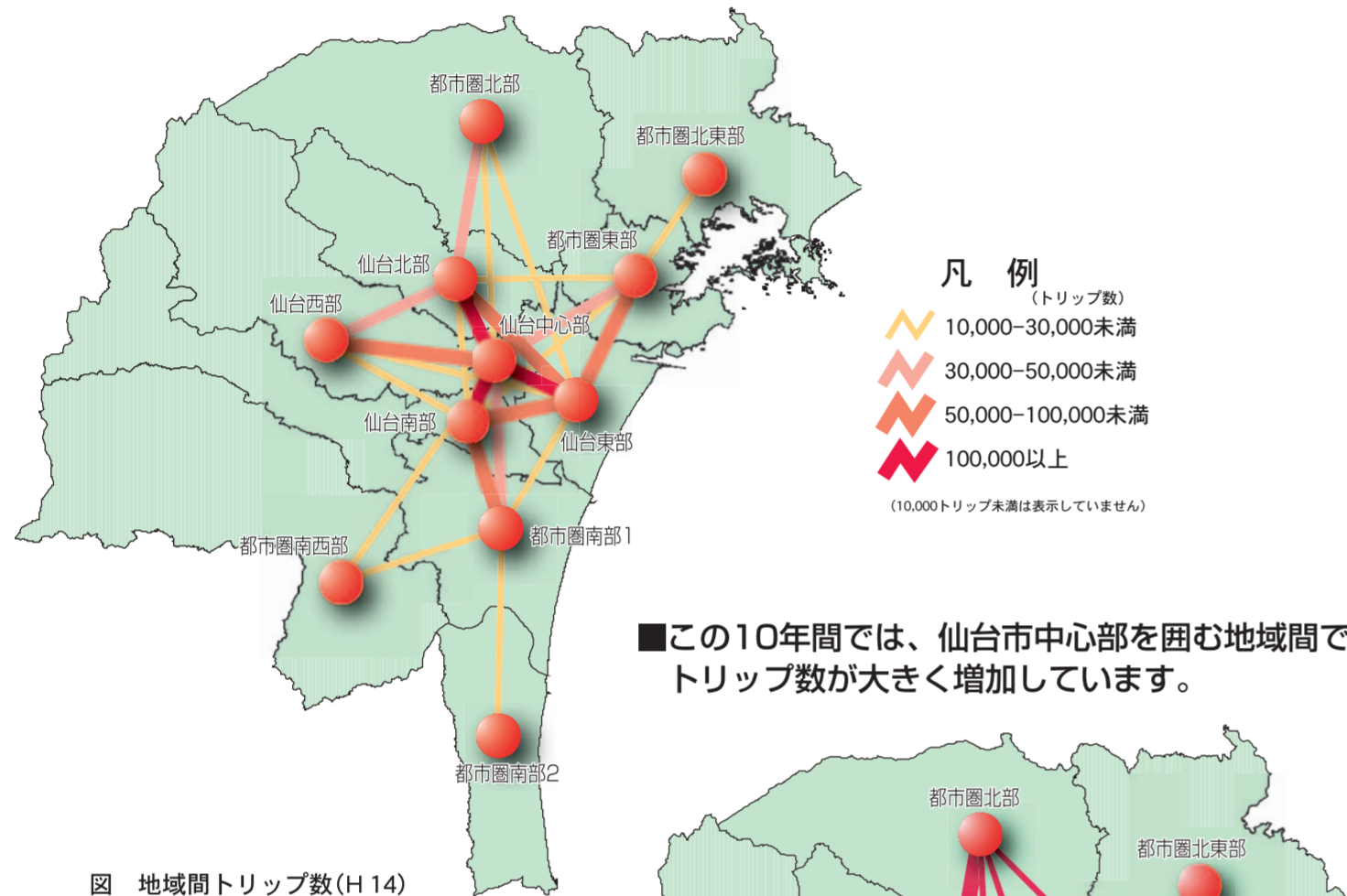


図 地域間トリップ数(H14)

■この10年間では、仙台市中心部を囲む地域間でトリップ数が大きく増加しています。

地域の名称	構成する市区町村
仙台中心部	青葉区東部、宮城野区、若林区、泉区の一部
仙台北部	泉区(一部地域を除く)
仙台東部	宮城野区、若林区(一部地域を除く)
仙台南部	太白区、青葉区の一部
仙台西部	青葉区西部、泉区の一部
都市圏東部	塩竈市、多賀城市、七ヶ浜町、利府町
都市圏北部	大和町、富谷町、大衡村
都市圏北東部	松島町、大郷町、鹿島台町、鳴瀬町
都市圏南部1	名取市、岩沼市
都市圏南部2	亘理町、山元町
都市圏西部	大河原町、村田町、柴田町、川崎町

図 地域間トリップ数の変化(H14-H4)

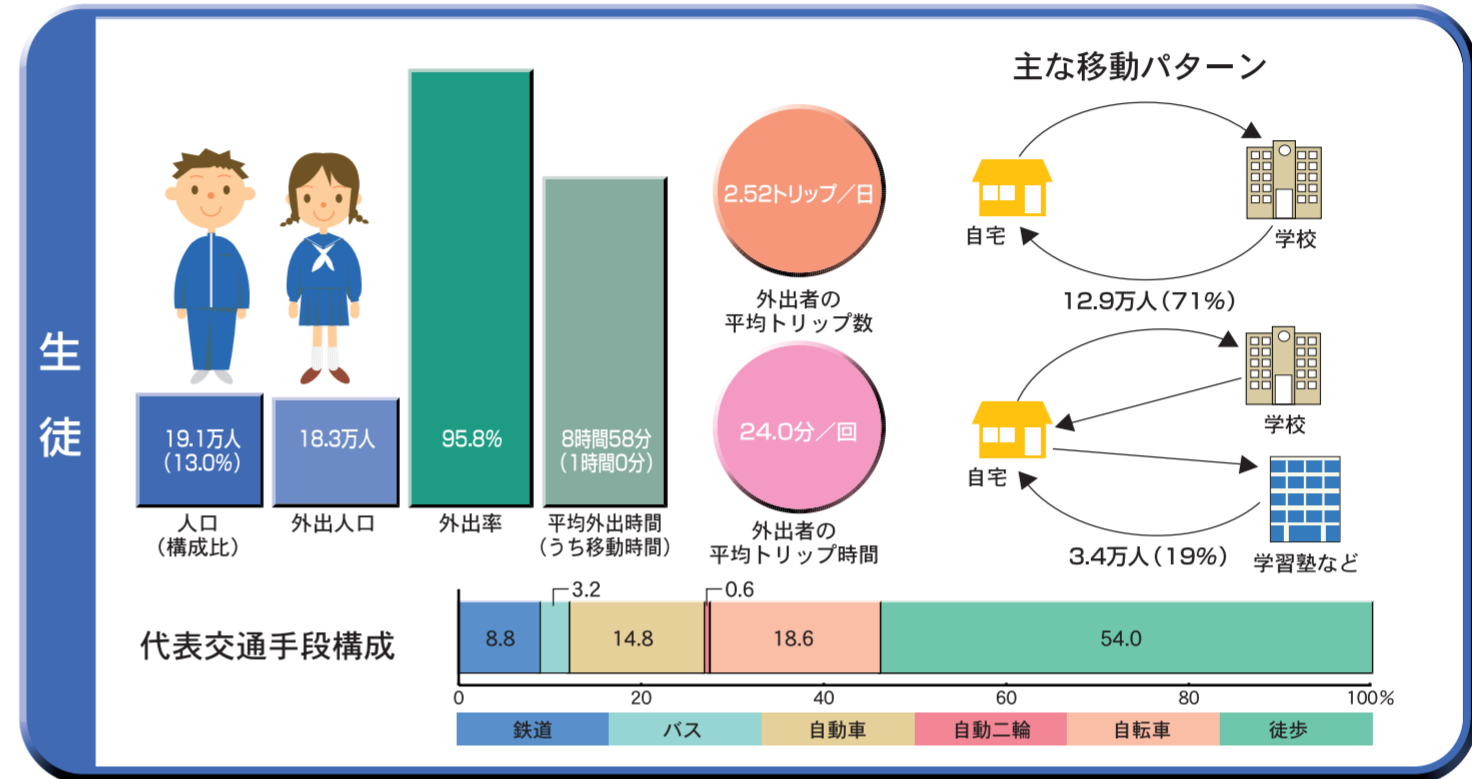


## 9 世代からみる人の動き



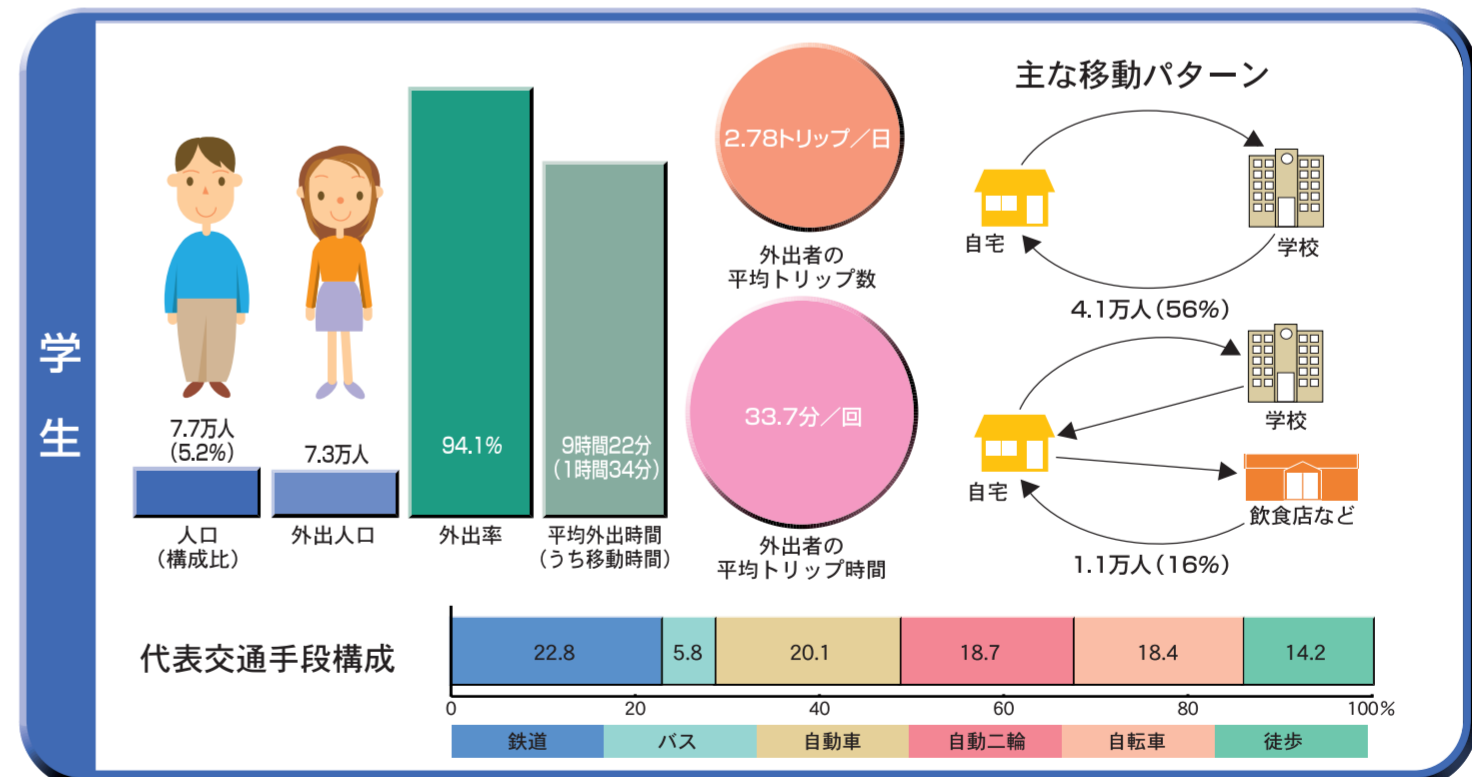
■生徒 …小学校、中学校、高校、高専のいずれかに通学している人

生徒のほとんどが外出し、移動パターンは約7割が自宅と学校との往復です。利用交通手段は徒歩と自転車が多く、これらで約7割を占めています。



■学生 …大学・短大、専修学校に通学している人

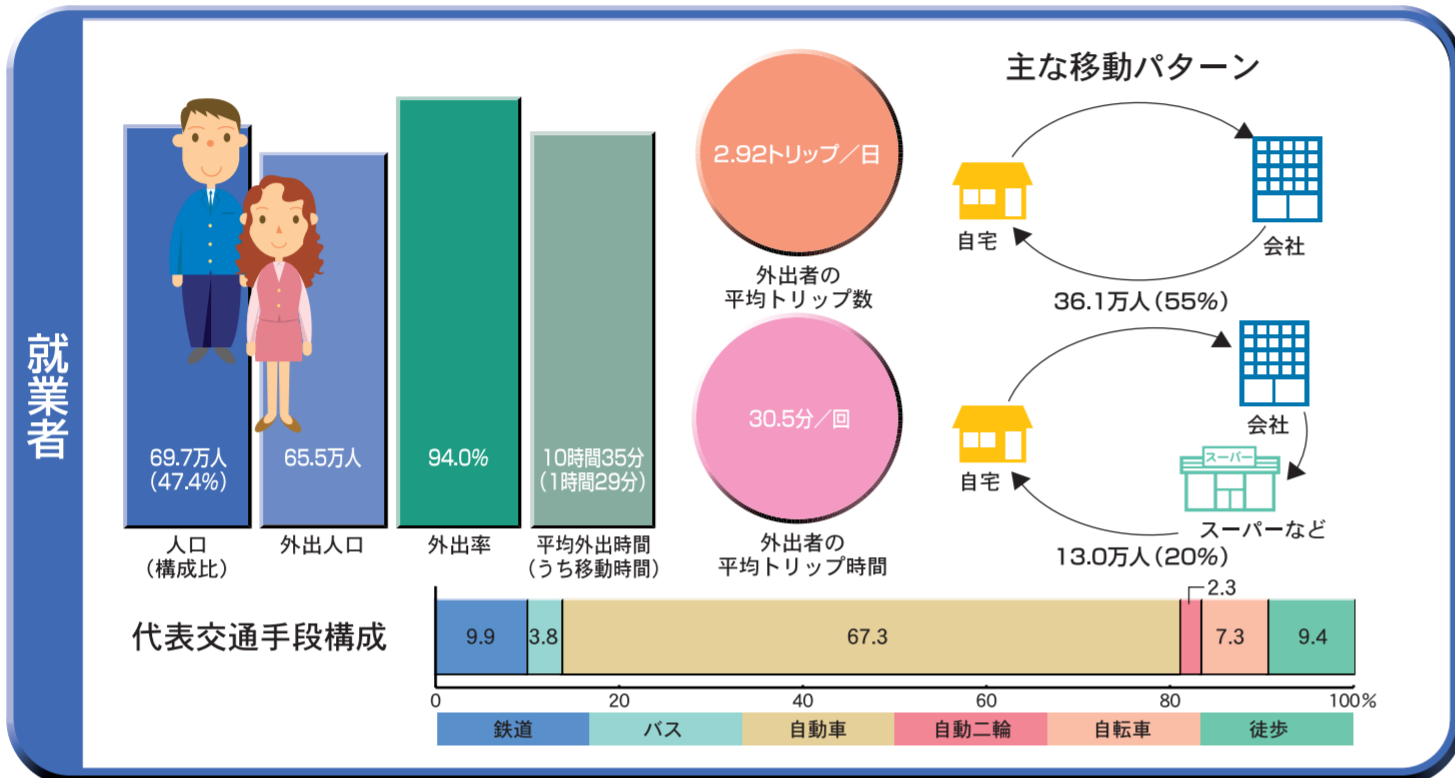
学生の約9割以上が外出し、半数が自宅と学校との往復ですが、学校以外への移動パターンも多いです。利用交通手段は鉄道・自動車・自転車・徒歩など、多種多様です。





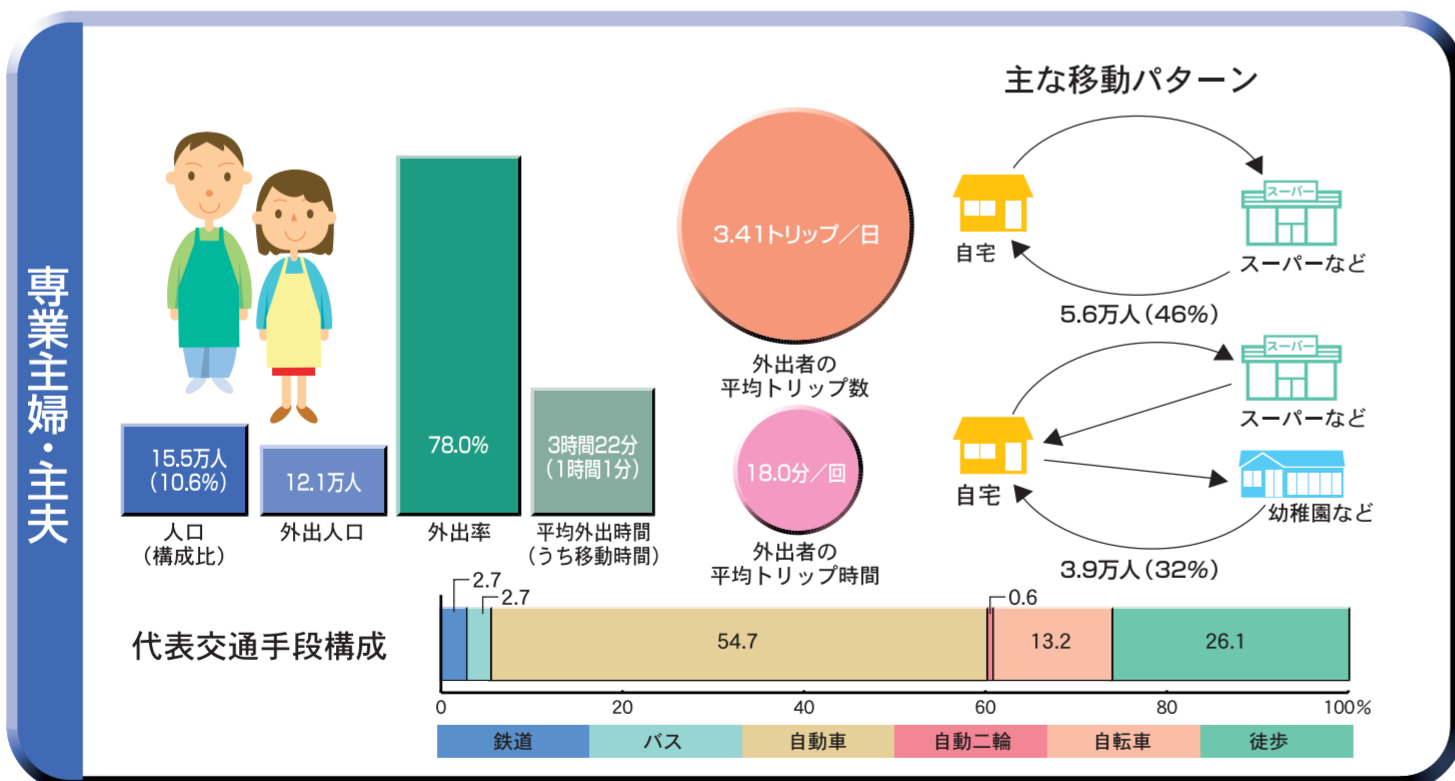
■**就業者**…65才未満で職業に従事している人（ただし、学校に通学している人は除きます）

就業者の約9割以上が外出し、外出時間は10時間を超えています。移動パターンは半数以上が自宅と会社との往復です。また、利用交通手段は自動車が圧倒的に多く、3人の内2人が自動車を利用していることとなります。



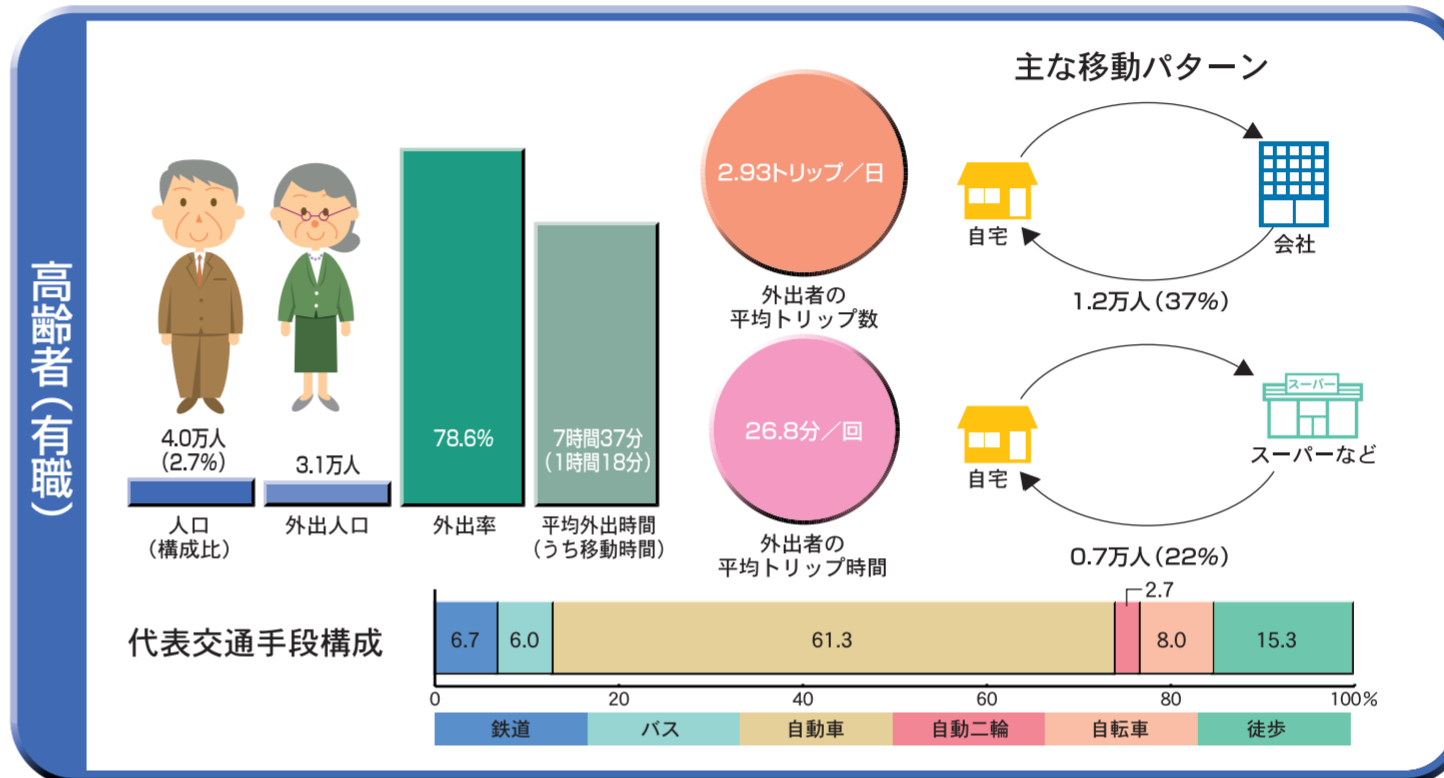
■**専業主婦・主夫**…65才未満でもっぱら家事に従事している人

専業主婦・主夫の8割弱が外出し、短時間に多くの移動を行なっています。自宅とスーパーや幼稚園などの往復が多く、利用交通手段は自動車が5割強にのぼりますが、徒歩・自転車も多いです。



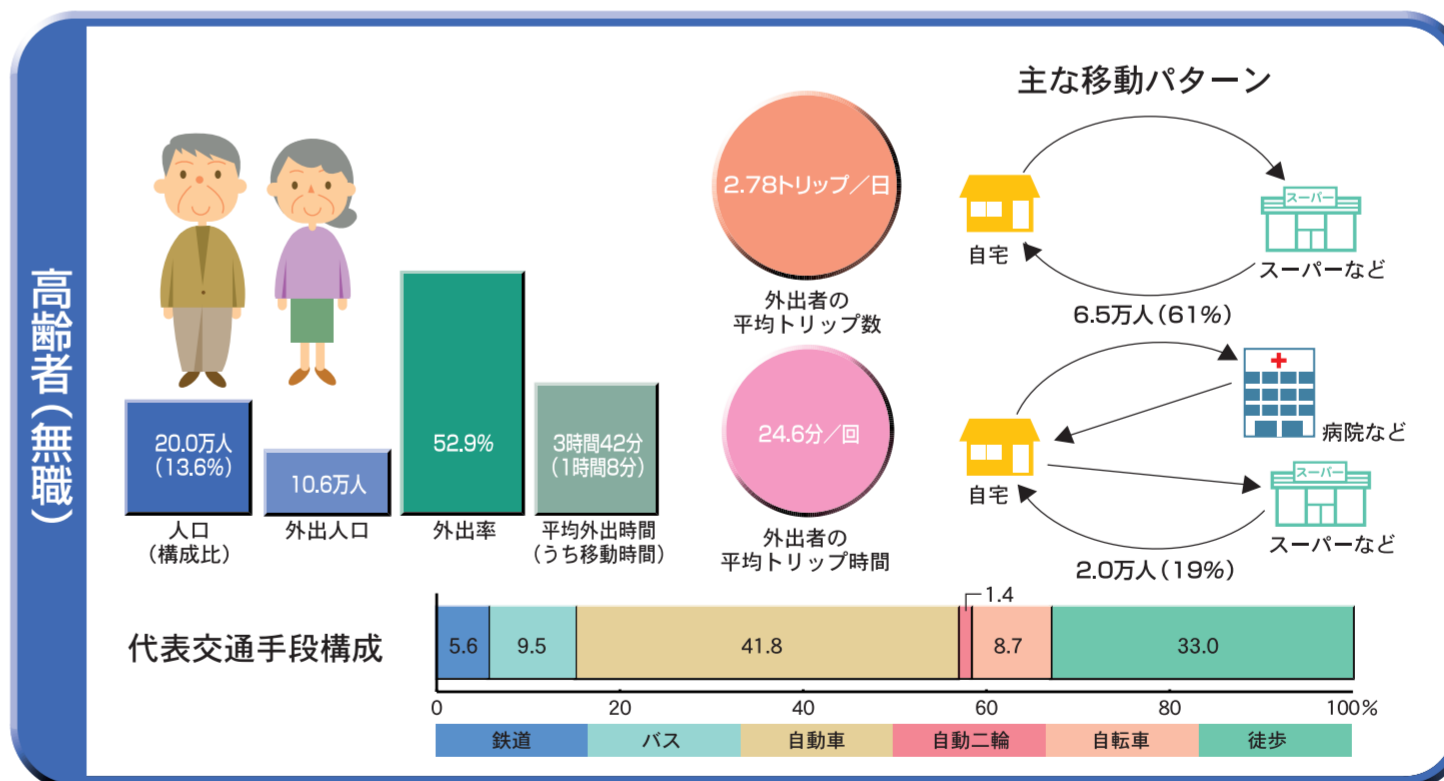
■**高齢者（有職）**…65才以上で職業に従事している人

有職の高齢者の8割弱が外出し、自宅と会社、自宅とスーパーなどとの往復が多いです。利用交通手段は自動車が6割を超えます。



■**高齢者（無職）**…65才以上で職業に従事していない人

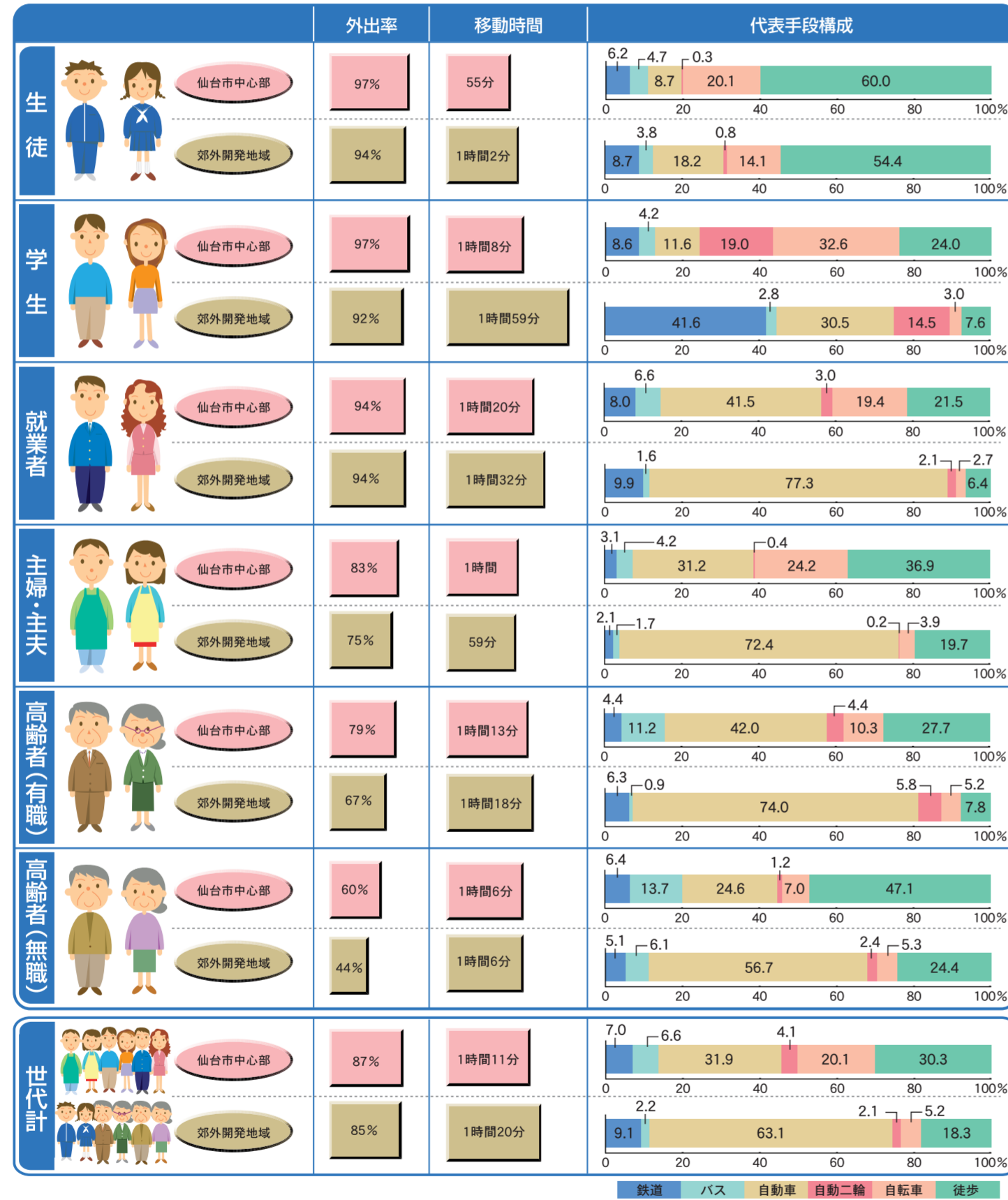
無職の高齢者の5割強が外出しています。外出時間は4時間弱で、自宅とスーパーや病院などとの往復が多いです。利用交通手段は自動車が約4割で、徒歩も約3割と多いです。



# 10 居住地別にみる人の動き

## ■仙台市中心部と郊外開発地域の人の動きの比較

仙台市中心部に居住する人のほうが外出率は高く、特に高齢者の差が大きいです。また、郊外開発地域の居住者は自動車利用の割合が高く、仙台市中心部の居住者は徒歩・自転車の割合が高いです。

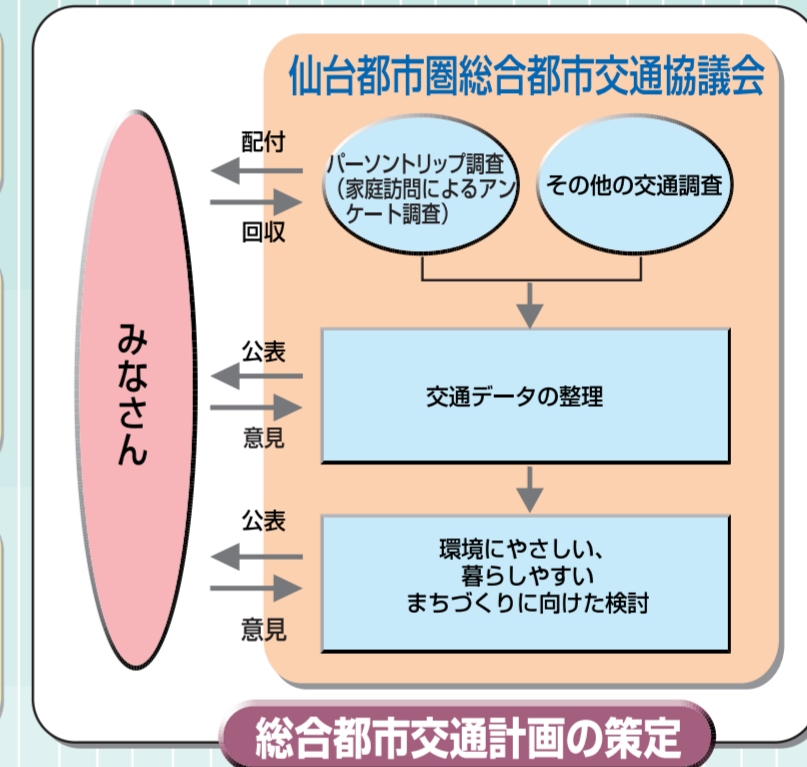


※郊外開発地域とは、仙台市中心部から約9~15kmほど離れたところのうち、この10年間で人口が1.5倍以上増加した地域としています。

# 11 今後の進め方

仙台都市圏総合都市交通協議会では、今回ご協力いただきました交通実態調査結果を踏まえて、平成16年度までにみなさまとともに将来に向けた仙台都市圏の総合的な都市交通のプランづくりを進めます。

- 平成14年度**
  - 現在の交通状況を調べ、問題点を整理します。
  - 実態調査の実施
  - 都市交通の課題の整理
- 平成15年度**
  - 交通問題を解消するためにどうすべきかを考えます。
  - 交通データの整理及び公表
  - 予測評価の検討
  - 仙台都市圏の将来像の検討
- 平成16年度**
  - 仙台都市圏の総合的な都市交通計画をつくります。
  - 仙台都市圏の将来像の設定
  - 都市圏将来像の実現方策の立案
  - 総合都市交通計画の策定



●みなさんご意見を反映させながら、よりよい都市圏における都市交通のあり方を考えていきます。みなさんと一緒になった計画づくりのために、今後ともご理解、ご協力をお願い致します。