



概要版

第4回仙台都市圏パーソントリップ調査

暮らしやすい 仙台都市圏をめざして

～まちづくりと交通政策そして交通行動への提言～



仙台都市圏総合都市交通協議会

はじめに

仙台都市圏の交通は現状でも様々な問題を抱えていますが、近年の急速な郊外化と自動車利用の増加は、将来にわたって極めて深刻な都市問題を引き起こしかねません。交通は、我々の生活と生産活動にとって極めて重要な役割を果たしています。その利便性を確保し、より良いものとしていくためには、長期的かつ総合的な視点からの政策立案と、その政策を実現していくための総合的な計画が不可欠です。

仙台都市圏総合都市交通協議会（以下「協議会」という。）はこの問題意識のもとに設立され、平成14年度に実施した第4回仙台都市圏パーソントリップ調査の収集データと様々な都市圏データを用いて、各種の現状分析と将来需要予測などの検討を行ってまいりました。その中では、高齢化そして人口減少などがもたらす社会的状況を長期的に見据えた上で、将来の都市構造や概ね今後20年間にわたる都市交通の動向を検討しています。この提言書はこのような協議会での検討をもとに、その過程において県民・市民、関係機関の方々からご意見をいただきながらまとめたものです。

仙台都市圏の交通、さらには都市活動全般を改善するためには、仙台都市圏の全ての関係者の協力と行動が必要です。このことから、この提言書は、協議会に属する国及び地方の行政機関、交通事業者などの交通サービス提供者並びに仙台都市圏で様々な立場から交通行動を行っている交通利用者の全ての方に対する提言となっています。

この提言書が、県民・市民、関係機関の多くの方々によく読まれ、また、その趣旨をご理解いただくことにより、仙台都市圏がより暮らしやすく「楽しく・優しく・美しい」魅力的な都市圏となり、一人でも多くの人々の笑顔につながることを強く期待するものです。

平成17年12月 仙台都市圏総合都市交通協議会



目次

- はじめに
- 1. 第4回仙台都市圏パーソントリップ調査における基本的な考え方 1
- 2. 仙台都市圏はこれまでのまちと交通のあり方を
見直す時期にさしかかっています 3
- 3. 仙台都市圏が目指すまちと交通のすがたは？ 5
- 4. 【政策の柱①：まちづくり政策】
交通軸周辺への市街地集約型まちづくりを支援し、
新しい暮らし方を提案します 7
- 5. 【政策の柱②：交通政策】
「施設を建設すること」から「かしこく使いこなすこと」を
重視する政策へ転換します 9
- 6. 【政策の柱③：地域で取り組む政策】
県民・市民や民間企業の方々にも「考え行動する交通」への
参加を呼びかけます 11
- おわりに…暮らしやすい仙台都市圏の実現に向けて 12



■仙台都市圏とは

仙台市への通勤・通学者数の割合や日常生活圏としてのつながりなどを考慮して設定した20市町村を仙台都市圏としました。

図 仙台都市圏(20市町村)

■ (1) 都市構造を考える。

- 従来の交通計画では都市構造（住宅地や勤務地の配置など）の将来目標像を一つに設定して、交通施設整備を中心とした交通に直接関係する範囲内での計画を立てていました。しかし、仙台都市圏でも全国の都市圏同様に、自動車利用を前提とした郊外化が前回の計画での想定を遙かに超えて進行し、自動車交通問題などを発生させています。
- また、高齢化さらには今後想定される都市圏人口の減少などを考えると、現状の郊外化の動向に対して何らかの対策をとらなければ、仙台都市圏の交通問題は改善されない状況にあります。
- 今回の調査では、従来は固定的に想定していた将来の「都市構造」を、可能性のあるシナリオとして複数ケース想定し、都市構造を含むより広い対象に対して積極的な提言を行います。

■ (2) 公共交通を考える。

- 都市構造への提言を行うためには、公共交通と一体化した「まちづくり」が不可欠です。
- 仙台都市圏では、自動車利用を前提とした郊外化の進行とあいまって、バスの利用者数や運行本数が減少しています。
- しかし、CO₂の排出量削減や高齢者の移動手段確保の観点から、バスをはじめとする公共交通の存続は必要です。
- 公共交通については、サービス水準の向上、利用者の増加、財務状況の改善、サービス圏域への立地促進などが好循環を形成して、相乗効果を発現することが必要です。
- 今回の調査では、公共交通利用を促進するための、言いかえると、交通行動を自動車利用から公共交通利用に転換するための政策提言を行います。

■ (3) 交通行動を考える。

- 交通は県民・市民の皆さんが行う行動です。従来は、交通政策のもとに交通事業者や道路管理者などが提供するサービスから、皆さんが自分にとって便利で安いものを選択してきました。
- しかし、「自分にとって」便利で安いという理由で選択した自動車交通は、「社会に対して」交通混雑や交通環境の悪化、さらには地球温暖化の進行などの損失を生じさせることとなります。
- 今回の調査では、皆さんの日常生活の中で、こういった社会に対する損失を軽減することができる交通行動選択への提言を行います。

■ (4) 財政制約を考える。

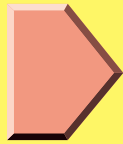
- 県も市町村も長引く景気の停滞による税収入の落ち込みや、公債費の増加、義務的経費の増加などから、必然的に交通施設整備は限定的にならざるを得ません。
- しかし、今後の仙台都市圏にとって整備しなければならない交通施設が数多くあるのも事実です。
- 今回の調査では、交通施設整備に関して投資可能額をしっかりと捉えて、実現可能な整備計画を策定します。



基本的な考え方

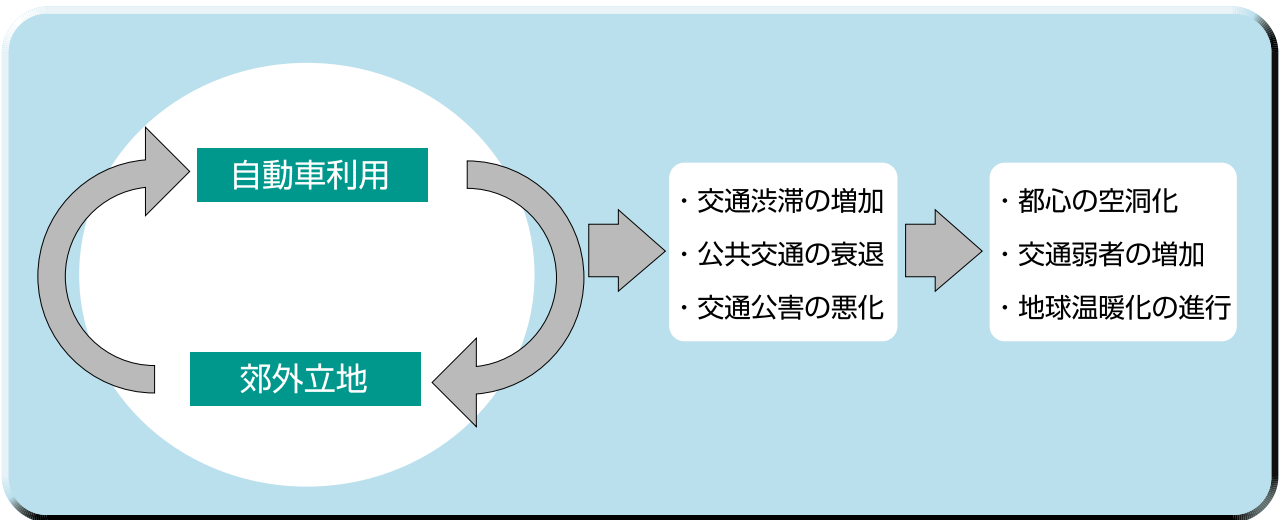
（5）今後の見直し方法を考える。

- 都市構造はこれからも変化します。この調査ではいくつかの将来都市構造を想定して検討を行っています。
- 今回の調査では、今後実現する都市構造さらには交通状況の変化を的確に捉え、社会状況に対応して柔軟に、政策の更新と施策の選択を行っていくことを提言します。

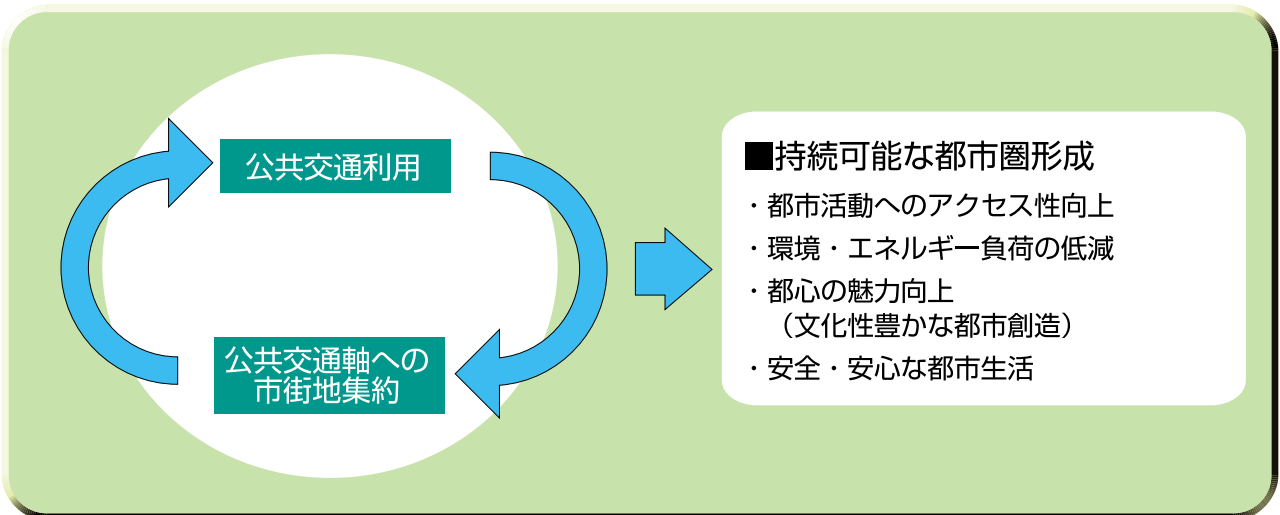


以上の考え方を踏まえ、自動車利用に偏重した近年の都市構造の変化と交通状況の悪循環を是正し、公共交通を中心として、自動車を「かしこく」使う、持続可能な都市圏を目指す提言を行います。

これまでの都市構造の変化と交通



（提言） これからの都市構造の誘導と交通



- ◎仙台都市圏では、図1に見られるように郊外化が進行しています。また図2で見られるように郊外部に分譲中・造成中の大規模住宅団地があり、今後ともその傾向が続くと思われます。
- ◎また、大規模ショッピングセンターなども郊外部に多く進出し、都市活動が郊外部にも拡大しています。

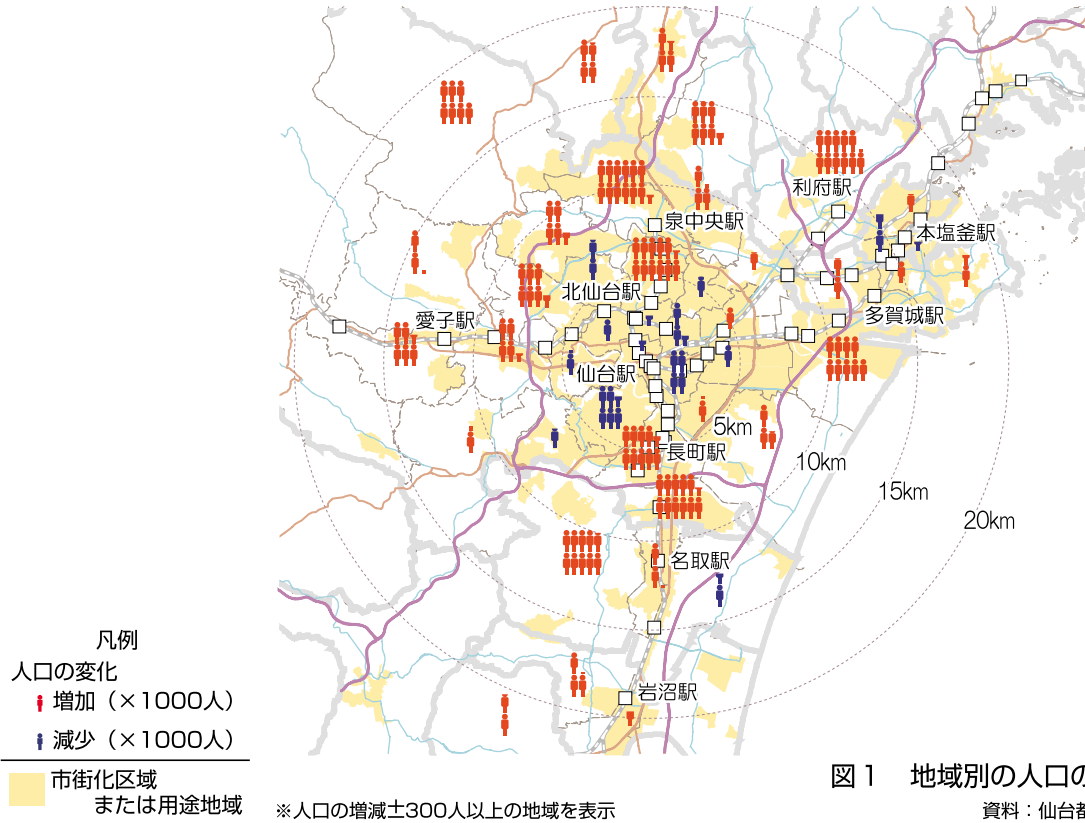


図1 地域別の人口の増減 (H14-H4)
資料：仙台都市圏パーソントリップ調査

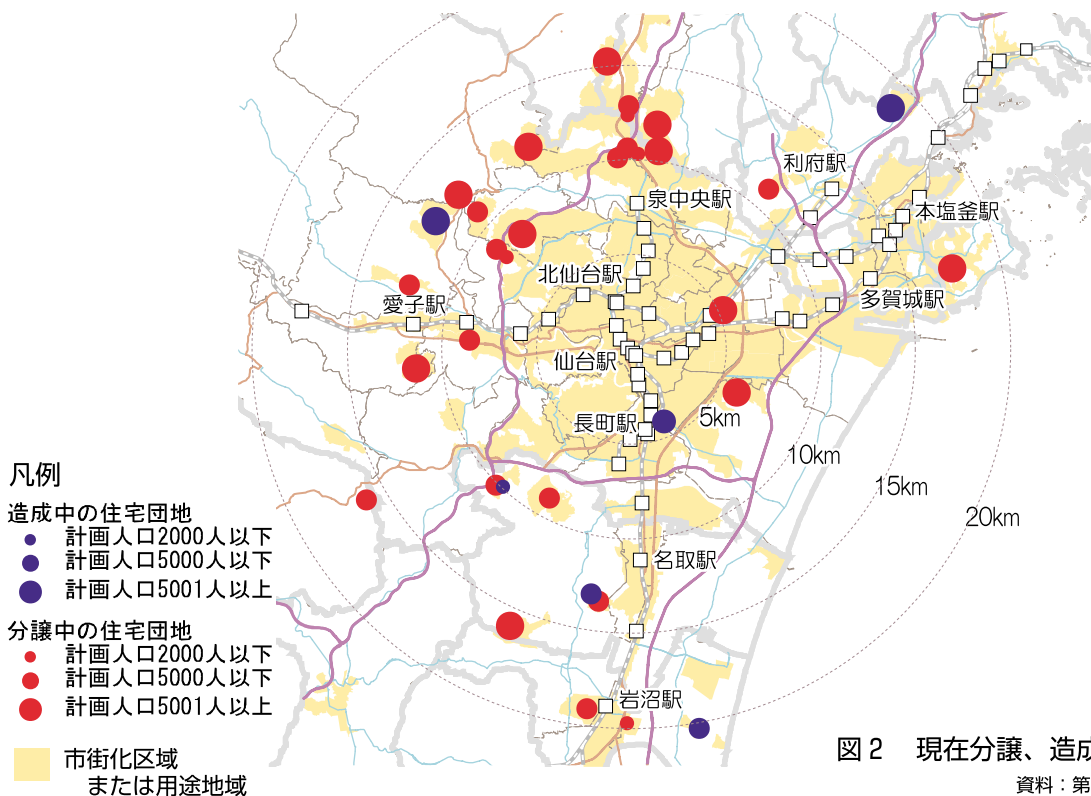


図2 現在分譲、造成中の大規模住宅団地
資料：第3回仙台都市圏物資流動調査

- ◎郊外地域では、ひとつひとつの団地、病院、社会福祉施設などの公共公益施設、ショッピングセンターなどが分散して立地しており、生活での移動はクルマが主体になっています。そのため、都心部に比べ鉄道・バスを利用する人は少数です。
- ◎バスは長年にわたり利用者が減り続けており、運賃収入の減少が事業経営を圧迫する大きな要因となっています。そのため、やむを得ず採算性の悪い路線の減便や撤退に追い込まれる状況になる懸念があります。
- ◎県や市町村も、税収入の落ち込みなどから、道路の建設ペースをあげたり、鉄道・バスの収入減をさらに補填したりすることは、財政上困難になりつつあります。
- ◎一方、クルマへの過度な依存は、環境・エネルギー問題などを深刻化させるとともに、今後の高齢社会の進展により、「クルマが使えず移動できなくなる人(交通弱者)」の増加をもたらすおそれがあります。

○郊外開発地域の自動車利用率は、仙台都心地域の約32%に対し、約2倍の約63%に達します。

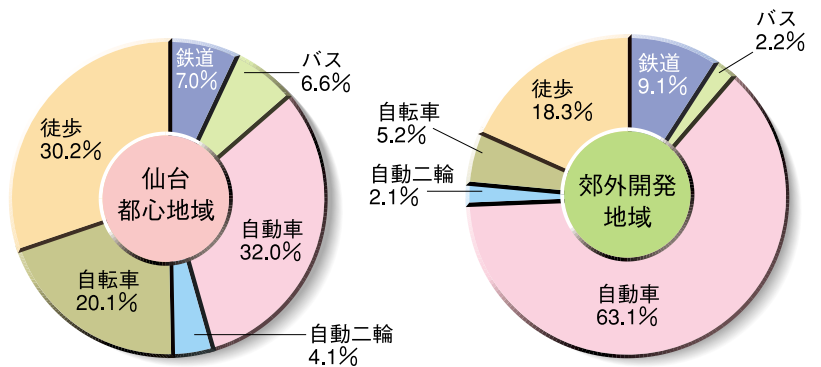


図3 地域別代表交通手段構成比

資料：第4回 仙台都市圏パーソントリップ調査
 ※仙台都心地域は、仙台市中心部から約3km圏内のうち広瀬川以西を除いた地域
 郊外開発地域は、仙台市中心部から約9～15kmほど離れたところのうち、平成4年から平成14年にかけて人口が1.5倍以上増加した地域としました。

○仙台市営バスは利用者数の減少が続いており、運賃収入による営業収益も漸減傾向にあります。事業者も営業費用を圧縮する努力を続けていますが、収入の減少に追いつかない状況にあります。

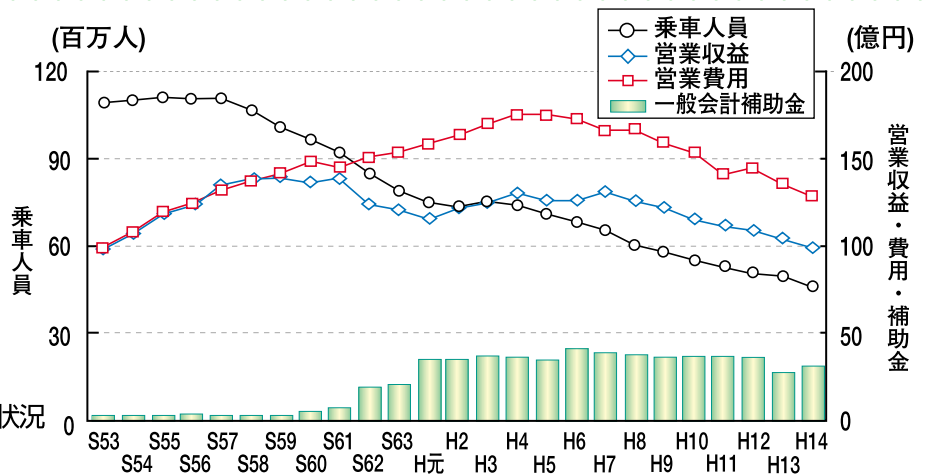


図4 仙台市営バス年間乗車人員と事業収支状況

資料：仙台市交通局事業概要

○仙塩10市町村の土木費歳出額は、漸減傾向にあります。平成13年では平成5年よりも2割減少し、総歳出額に対する割合でも減少が続いています。

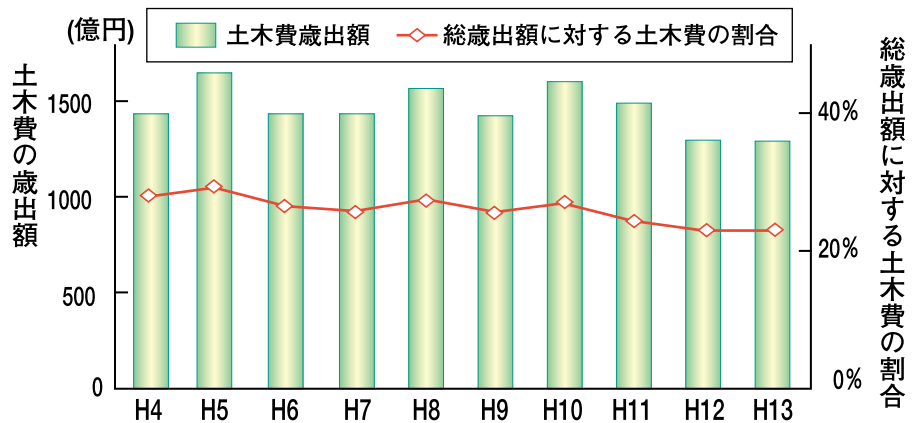


図5 仙塩10市町村の土木費と総歳出額に対する割合

資料：宮城県統計年鑑

そこで、将来の仙台都市圏について2種類のまちのすがたを考え、今後どういう政策に取り組んでいく必要があるか、協議会で議論を行いました。

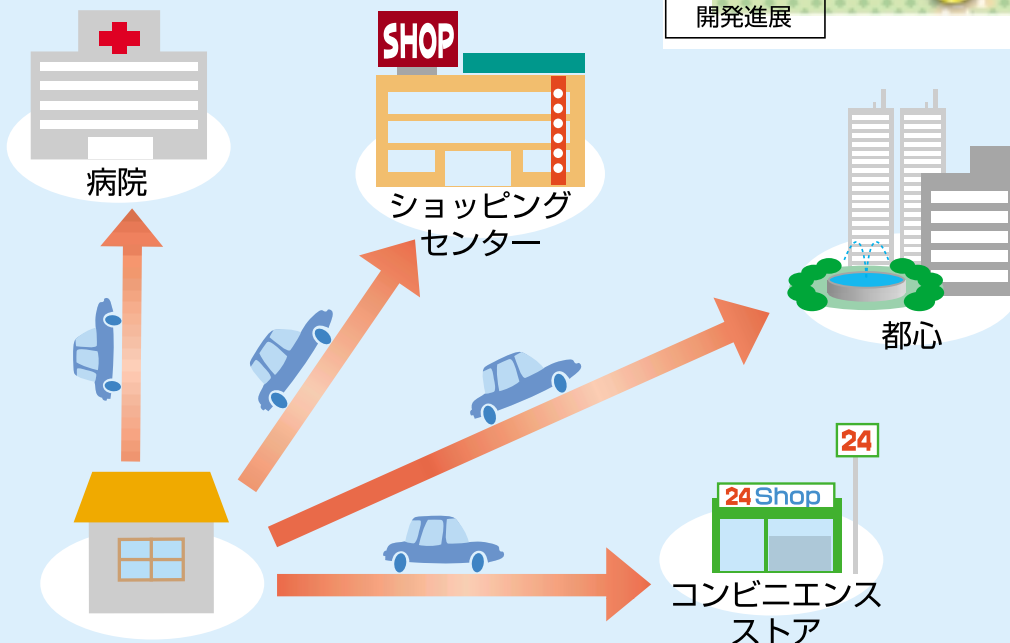
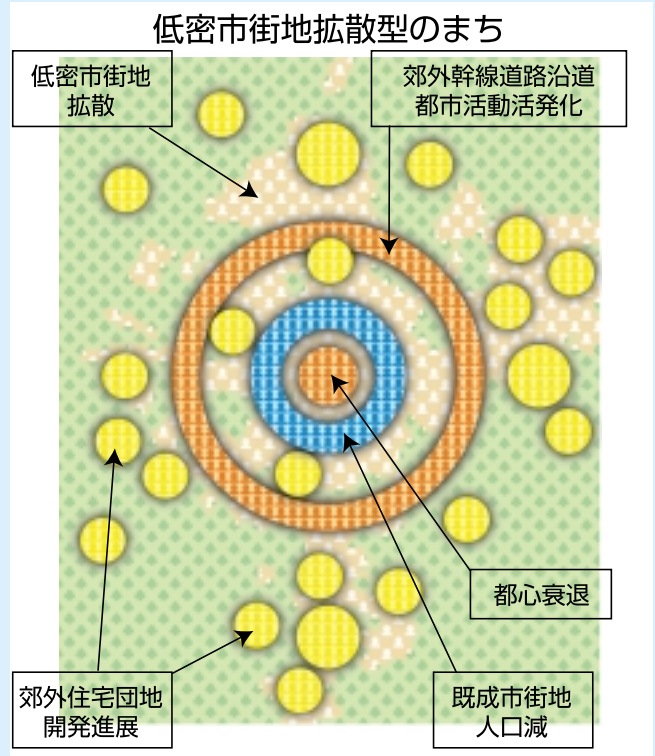
A 現在の郊外化傾向がこのまま続くと… 密度の低いまちが郊外部に拡散します。

◎郊外の低密市街地での暮らし

○どこに行くにもクルマ中心の生活となり、目的地も散らばっていて全体的な移動距離が長くなります。

◎交通のすがたと想定される変化

- 低密度で拡散した市街地に暮らす人がこのまま増え続けると、クルマの利用回数・距離とも大きく増加し、環境改善が期待できません。
- 様々な場所に人々が分散し、都心部の活力低下もさらに進みます。
- バスの利用者が減るとともに運賃収入も減少し、路線の廃止などでクルマを使えない高齢者など交通弱者の足が失われます。



パーソントリップ調査データを使って、将来の2つのまちの交通を比較すると、

自動車から排出される二酸化炭素は、**Bの方が約10%**少なくなります。

まちなかに買物などで来る人は、**Bの方が約23%**多くなります。

B 公共交通が便利な地域(公共交通軸)に集まると…

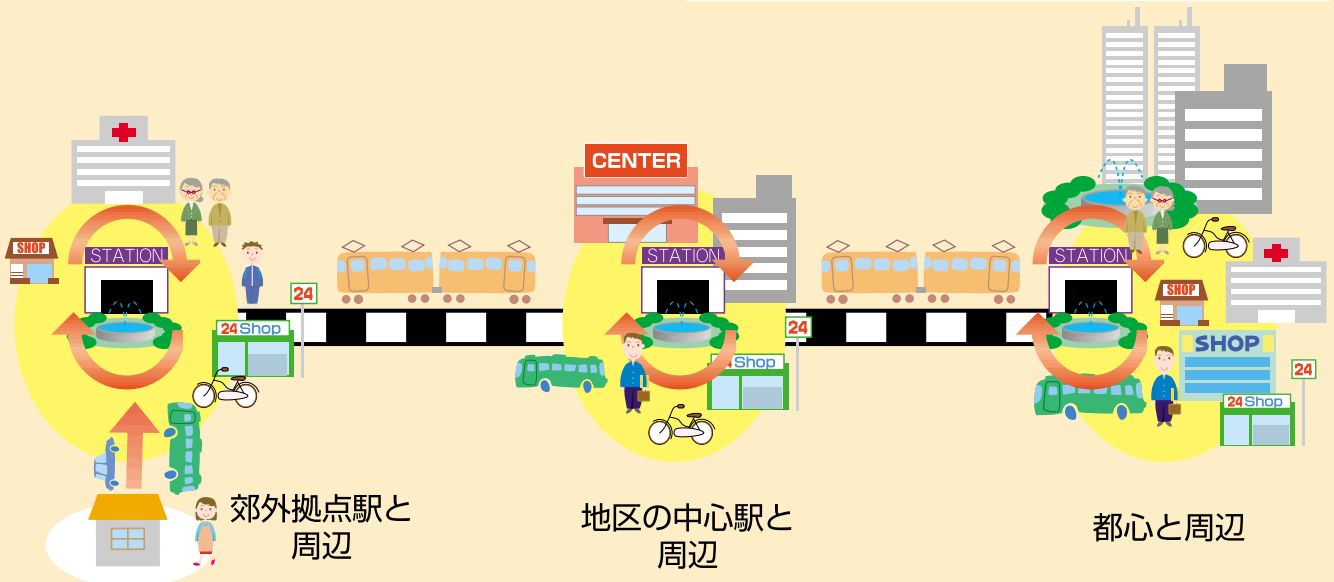
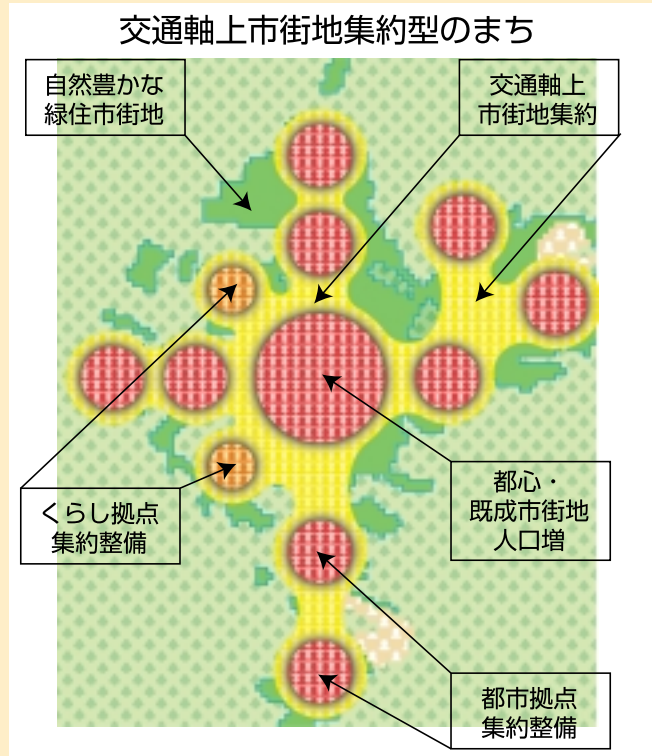
鉄道駅などの周辺にまちが集約します。

◎公共交通軸周辺の市街地での暮らし

○日常生活のほとんどは、徒歩・自転車・バスなどで駅周辺の市街地の中を移動すれば済みます。都心や他の拠点へ行く場合は、鉄道や基幹的路線のバス利用が早くて時間も正確です。

◎交通のすがたと想定される変化

- 鉄道駅周辺にまとまって暮らす人がもっと増えれば、クルマの利用が減り、排気ガスやガソリンの消費量も減ります。
- まちなかでは徒歩や自転車利用の人が集まって活気があふれ、また健康的な生活が営まれます。
- 鉄道やバスの利用者が増えるとともに運賃収入も増加し、路線廃止の可能性も少なくなります。



このような議論の結果、将来の仙台都市圏はできるだけ鉄道駅などのまわりに集約したBのようなまちのすがたを目指し、これを支える交通政策を進めていくとともに、実際に暮らす県民・市民の方々やそこで働く民間企業の方々にも、もっと鉄道・バスを使っていたきたいと考え、次の3つの政策の推進を提言します。

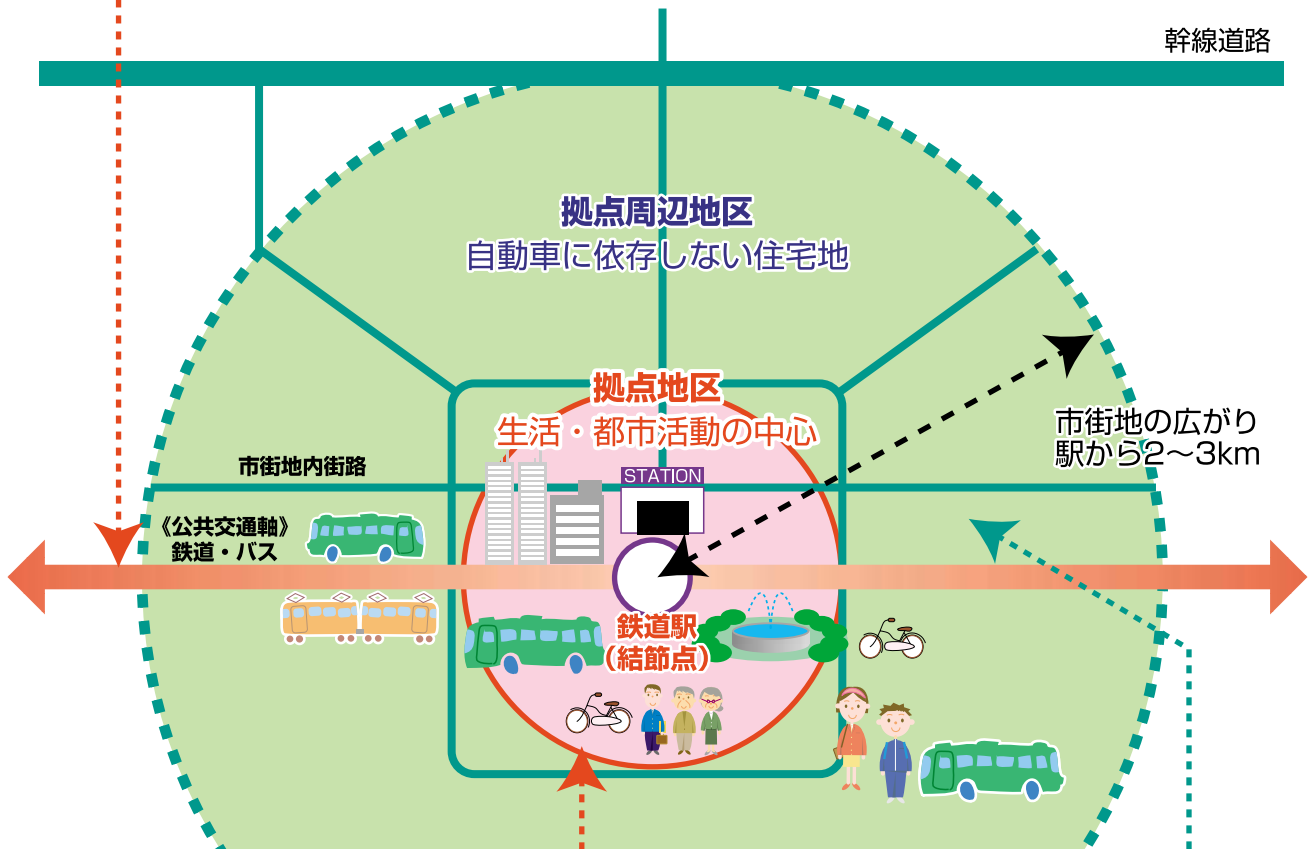
◎仙台都市圏では、将来的には「交通軸上市街地集約型*」都市圏を創っていくことを目指し、当面可能な政策から実施していきます。

※「交通軸上市街地集約型」都市圏とは？

- ・鉄道やバスなどの公共交通の基幹路線駅・ターミナルを中心とした2~3km以内に市街地を集約し、自動車を使わなくても生活できるまちで構成される都市圏です。
- ・外国でいうTOD(Transit Oriented Development:公共交通指向型開発)に近いまちづくりの考え方です。

◎鉄道・バスを中心とした公共交通軸

- 鉄道やバスの幹線路線を整備して「交通軸」とし、その周辺に拠点地区や拠点周辺地区を集約します。
- 交通軸にあたる鉄道・バス路線は、運行頻度を多くして、一定の速達性・信頼性を確保します。



◎拠点地区

生活・都市活動の中心地区

- 鉄道駅やバスターミナルの直近に、職場や商業施設・公共施設などが集まる拠点と、にぎわいある都市空間をつくります。
- 拠点には、業務機能や商業機能の種類や規模(生活・都市活動の広がり)によって、仙台都心、都市拠点、暮らし拠点の種類があります。
- 拠点地区内の移動は徒歩・自転車を中心で、バスなどの公共交通がこれを支援します。

◎拠点周辺地区

一定密度をもつ自動車に依存しない住宅市街地

- 拠点地区の周辺に、その拠点で生活サービスを受けてくらす人や、その拠点または仙台都心など、より大きな拠点で働く人が住む住宅地を集約します。
- 市街地の広がりには仙台都心周辺が最も広く、次いで都市拠点周辺、暮らし拠点周辺の順になります。
- 拠点までの移動は、バスなどの公共交通のほか、近い人は自転車や徒歩になります。

○「交通軸上市街地集約型*」のまちでは

- ・通勤・通学には便利なバスや鉄道が使えます。
- ・ふだんの生活での最寄り品・買回品の買物には、身近な拠点にある店舗やスーパーに徒歩や自転車で行くことができます。
- ・季節商品など買回品・専門品などの買物には、より大きな拠点・都心部にある百貨店やショッピングモールへ、鉄道・バスで行くことができます。
- ・自動車を使えない高齢者などの方々も、便利なバス・鉄道を使って、ご自身でまちなかへラクラクでかけることができます。



○こういった利点・効果が期待されます。

- ・自動車に依存した移動が減り、渋滞が緩和されるほか、沿道交通公害やCO₂排出量などが減少して、環境にやさしい交通になります。
- ・主に徒歩や自転車で移動することができ、健康的な生活を送れます。
- ・まちなかに老若男女いろいろな人が多く集まり、にぎわいが戻ってきます。
- ・鉄道・バスの利用が増え、運賃収入も増加し、路線の維持もしやすくなります。

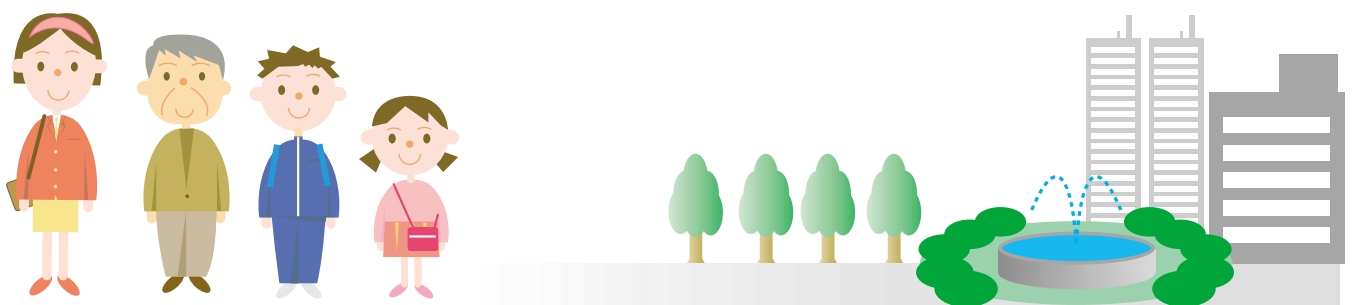
◎以上のようなまちづくりを進めるしくみを、次のような施策に取り組みながら整えていきます！

○都市計画マスタープランにより、市街地拡大の抑制に努めます。

○地元県民・市民や企業の方々と一緒に活動するまちづくり協議会の組織化や、その協議会が行う計画づくりを支援します。

○鉄道・バスの便利なまちなかへの住み替え、住環境の改善につながる建て替えを誘導します。

◎県民・市民のみなさんも、「鉄道・バスが便利なまちなかに住む」新しいくらしに変えてみませんか？





5 【政策の柱②：交通政策】 「施設を建設すること」から「かしこく使いこなすこと」

- ◎まちづくり政策の「交通軸上市街地集約型」都市圏を支え、また環境にやさしい仙台都市圏の実現のため、交通体系整備の重心を鉄道・バスといった公共交通に移します。
- ◎また、「施設建設」中心の政策から、財政や高齢社会を考慮した「**地域特性を見極めた選択的な施設づくり**」に加えて「**もっと便利になるよう質を向上し、みんなでかしこく使いこなす**」政策へ転換します。

【地域特性を見極めた選択的な施設づくり】

○「交通軸上市街地集約型」のまちを支えるために、

- ・公共交通（鉄道・バス）による利便性の高い交通軸を形成します。
例：交通軸に相応しい便利で信頼性の高い鉄道・バスサービスの提供
- ・公共交通軸周辺のまちをサポートする、地域乗継ぎバス網の整備、および徒歩・自転車の走行環境向上を図ります。
例：鉄道・バスターミナルの整備および周辺市街地からこれらにアクセスする質の高い道路整備により、バス・自転車・徒歩による乗入れを便利・快適にする

さらに加えて

【もっと便利になるよう質を向上し、みんなでかしこく使いこなす】

○「公共交通を便利にする施策」と「クルマの利用を抑える施策」を組み合わせます。

《公共交通を便利にする施策》

- ・市街地の鉄道・バスをもっと便利にします。さまざまな主体が協力しあい、クルマを使わなくても便利に移動できるように、いろいろな施策を効果的に組み合わせる実施します。

例：公共車両優先システム(PTPS)によるバスの定時性・速達性の向上／クルマを停め公共交通で都心に向かうパーク・アンド・ライド／鉄道・バスの利用を便利にする割引運賃の検討／鉄道・バス共通ICカード導入／携帯電話などを使ったダイヤ・運行情報の提供／その他

《クルマの利用を抑える施策》

- ・クルマの集中が大きな問題を起こしている仙台の都心部などでは、クルマでの乗入れを抑制し、便利な鉄道・バスや自転車・徒歩を使いこなすための施策を進めます。

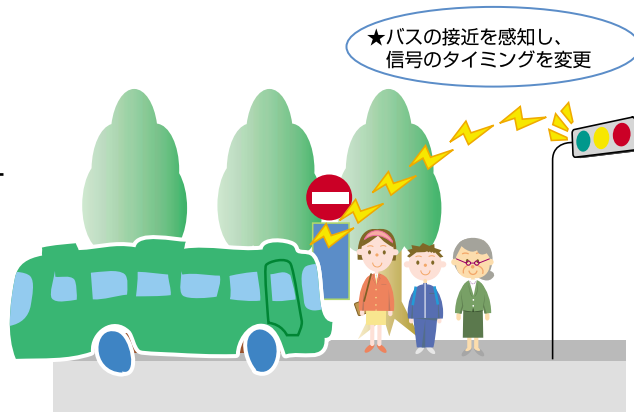
例：都心の広幅員道路空間を再構成して、都市のにぎわい空間や、歩行者・自転車の走行空間を創出(緑陰道路整備)／その他

※「公共交通を便利にする施策」と「クルマの利用を抑える施策」の例

《公共交通を便利にする施策》

○公共車両優先システム(PTPS)

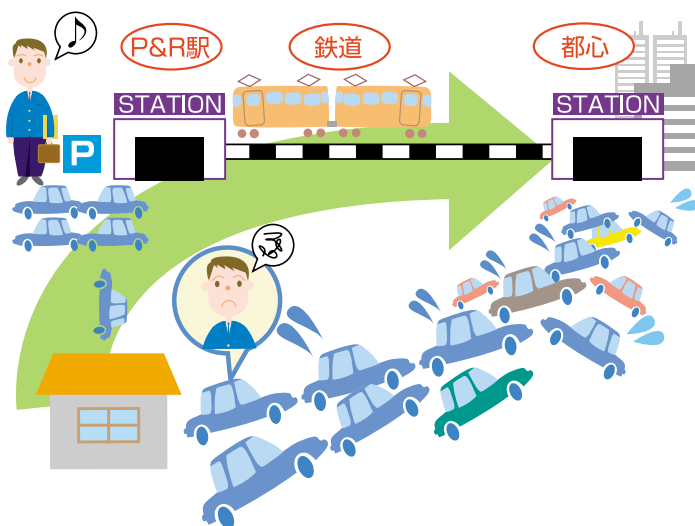
- ・バスが走行しやすいよう、車両の接近に合わせて信号を制御し、待ち時間やダイヤの遅れを減らして、所要時間の短縮も図ります。通常、あわせてバス専用レーンを設置します。
- ・現在、県道仙台泉線で導入されています。



○パーク・アンド・ライド(P&R)

○パーク・アンド・バスライド(P&BR)

- ・通勤などで、郊外から都心へ直接自動車で乗り入れず、最寄駅の駐車場にクルマをおいて鉄道やバスに乗り換える方式。渋滞に巻き込まれず到着時間が読みやすく、環境にもやさしいです。
- ・現在、多賀城地区、富谷地区、富沢地区、中山地区などで実施されています。



《クルマの利用を抑える施策》

○広幅員道路空間の再構成

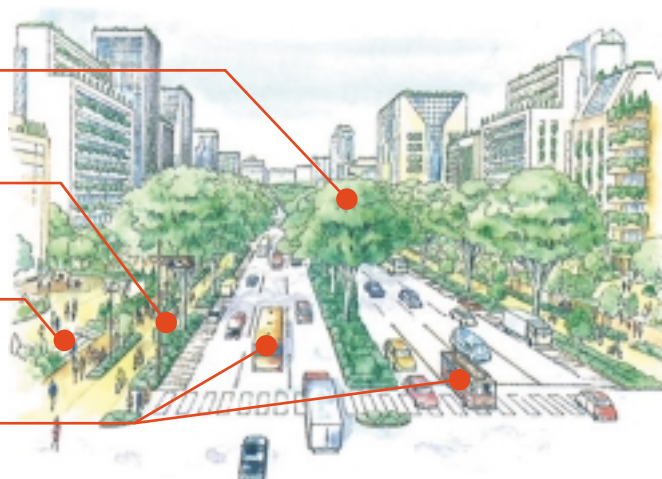
- ・都心部の広幅員道路空間を再構成し、歩道を拡幅して、クルマから公共交通、徒歩・自転車利用への転換を促します。広場との一体化、公共交通を便利にする施策などと同時に実施します。
- ・仙台都心部では、都市再生プロジェクトの一環としての導入が検討されています。

緑陰道路整備(緑化の推進)

歩行者・自転車走行空間創出

都市のにぎわい空間創出
(例：オープンカフェ、ミニ広場)

都心バスサービスの充実



- ◎まちづくり政策や交通政策の中には、実現化に向けて、すぐにでも取り組み可能なものがあります。クルマの使い方を見直す「考え行動する交通」の実践もそのひとつです。
- ◎まず、県民・市民や地域の企業みなさんに、ふだんと同じ生活や企業活動をしていただきながら、できるところからクルマの使い方を減らしていく「かしこいクルマの使い方を考えるプログラム」への参加を呼びかけていきます。

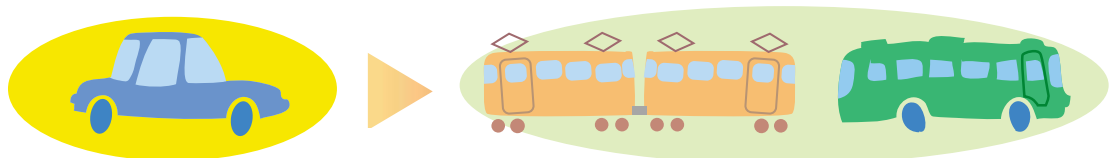
※「かしこいクルマの使い方を考えるプログラム」のイメージ

- 自治会・学校や職場に行政担当者や交通の専門家を派遣し、交通出前講座を開催します。ふだんのくらしの中で、自動車利用を控え公共交通を利用することを一緒に考えていただきながら、実際に無理のないかたちで公共交通を利用してもらい、沿道交通公害とCO₂を削減していきます。

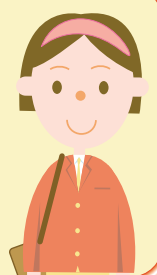
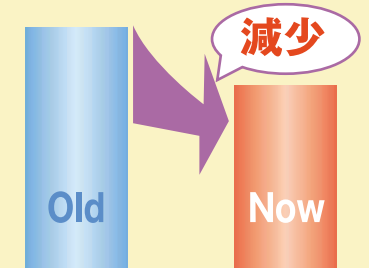
どの交通手段がベストかな？考えてみよう！



実際に鉄道・バスに乗ってみよう！無理なく使えるのはどういう移動の時？



鉄道・バスに乗ることで、これだけのCO₂を減らすことができました。これからもよろしく！



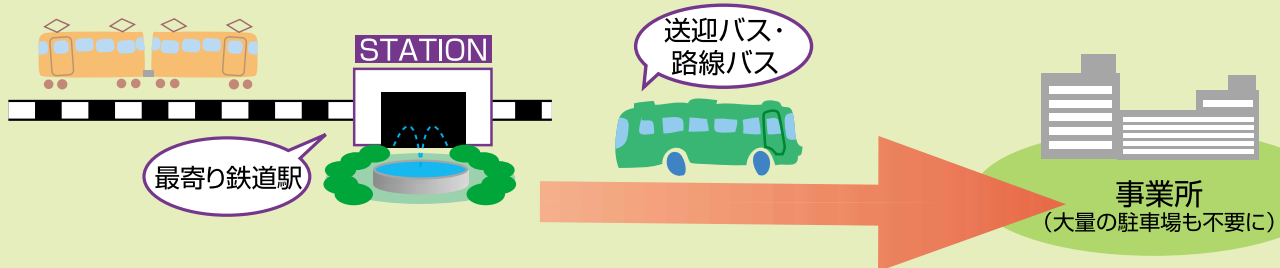
への参加を呼びかけます

○事業所などでは、企業ぐるみで自動車の利用を見直し、通勤時における鉄道駅からのバス利用に手当を出すなど、公共交通の活用に取り組んでいただくことにより、地域貢献、ISOの認証や企業イメージの向上などに繋がります。

従業員が個々に自動車通勤していると、大規模事業所周辺で渋滞を起こし、周辺地域にも迷惑！



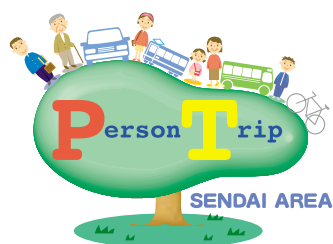
通勤に鉄道を使い最寄り駅からバスを乗り継げば、渋滞が緩和され、周辺地域の環境も向上！



■おわりに… ～暮らしやすい仙台都市圏の実現に向けて～

- ◎国・県・市町村といった行政機関は、提言で例示された交通施設整備や交通ソフト施策に関して、関係機関と協働で具体的な実施プログラムを検討し、効率的かつ着実な実施に努めます。
- ◎また、交通施策と連動したまちづくりを進めていくため、関係する上位計画の見直しや誘導施策・制度の検討に取り組みます。
- ◎今後ともまちの姿や交通状況を継続的に捉えながら、官民協働で検討を進め、必要に応じて施策の選択を行い、積極的に取り組んでいきたいと考えています。
- ◎そのためには、地域の取り組みが必要不可欠です。暮らしやすい仙台都市圏の実現に向けて、行政機関のみならず、県民・市民、地域の事業者・企業のみなさんの協力を、ぜひお願いいたします。





仙台都市圏総合都市交通協議会

ホームページアドレス : <http://www.pref.miyagi.jp/tosikei/pt>

E-mailアドレス : sendai-pt@pref.miyagi.jp

事務局

- 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