

# 仙台都市圏パーソントリップ調査の活動報告

## 自動車依存が進行する地方都市圏

The activity report of Person Trip Survey in Sendai Metropolitan Area  
 - The local urban area where the car dependence is in progress -

林 一成\* 秋元 伸裕\* 村上 智章\*

By Kazushige HAYASHI, Nobuhiro AKIMOTO and Tomoaki MURAKAMI

### 1 . はじめに

宮城県と仙台市では、公共交通を重視した持続可能で質の高い総合都市交通計画を策定することを目的として、平成 14 年度から第 4 回目の仙台都市圏パーソントリップ調査（以下 PT 調査）を実施しています。今回は、これまでに仙台都市圏総合都市交通協議会で了承された委員会資料の中から、仙台都市圏の都市交通の現状と今後の検討に向けた取り組みについてご紹介させていただきます。

### 2 . 拡大する市街地

仙台都市圏の人口集中地区（DID）は年々面積の拡大と人口密度の低下が進行しています。近年は仙台都心約 9～15 km 圏において新規の住宅団地開発が進むとともに、国道 4 号バイパス、286 号、仙台北環状線等の郊外幹線道路沿道で大規模な商業施設が立地し、郊外での都市開発が活発になっています。その一方で、仙台市や塩釜市の中心市街地や、既存市街地では、人口減少や商業活動の停滞が顕在化し

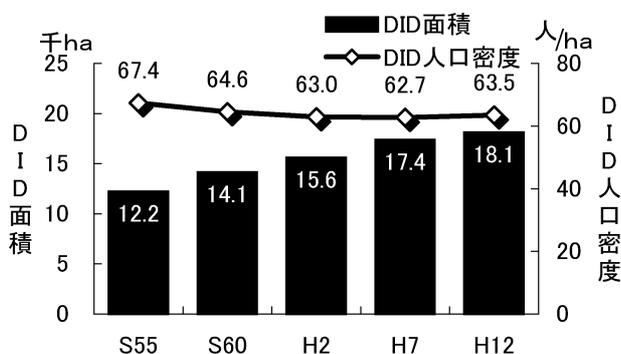


図 - 1 仙台都市圏の DID 面積、DID 人口密度の推移

てきています。

### 3 . 住民の生活行動と移動手段

第 4 回の PT 調査では以下の住民の生活行動と移動手段が明らかになりました。

#### (1) 世代別の生活行動

就業者は約 55% が自宅と勤務先とを往復しており、約 20% が帰宅時に買い物先等へ立ち寄っています。専業主婦・主夫では約 46% が自宅と買物先等とを往復しており、約 32% が買物先や幼稚園等とを 2 回往復しています。また、高齢者（65 歳以上）の約 61% が自宅と買物先とを往復しており、約 19% が買物先や病院等とを 2 回往復しています。

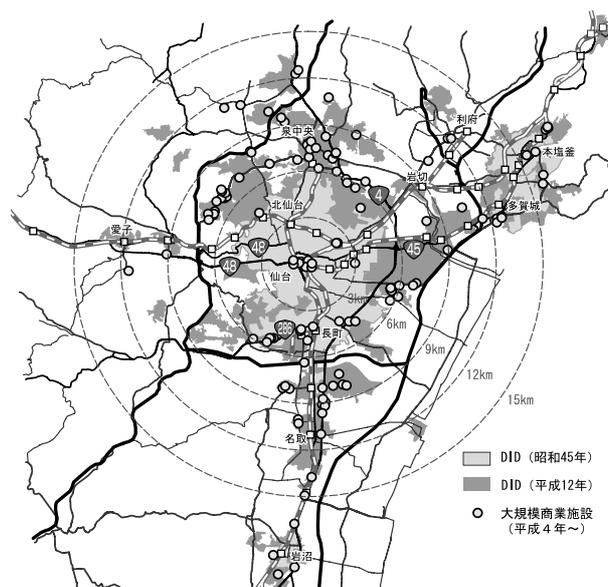


図 - 2 DID の変遷および大規模商業施設

\* 東北事務所

## (2) 居住地により大きく異なる移動手段

仙台中心部の居住者と郊外開発地域の居住者の移動手段を世代別に見ると、郊外開発地域では就業者で約8割、専業主婦・主夫で約6割、高齢者でも約7割が移動の際に自動車を利用しており、郊外開発地域では自動車がないと生活が成り立たない状況が

窺われます。

一方、仙台中心部の居住者では各世代とも自動車利用率が5割を下回っており、また移動手段としては徒歩の割合が高く、歩いて生活できる状況が窺われます。

また、居住地ごとの外出率では、就業者は外出率に差が見られませんが、専業主婦・主夫及び高齢者では仙台市中心部居住者の方が郊外開発地区の居住者よりも外出率が高く、活動が活発であることが窺われます。

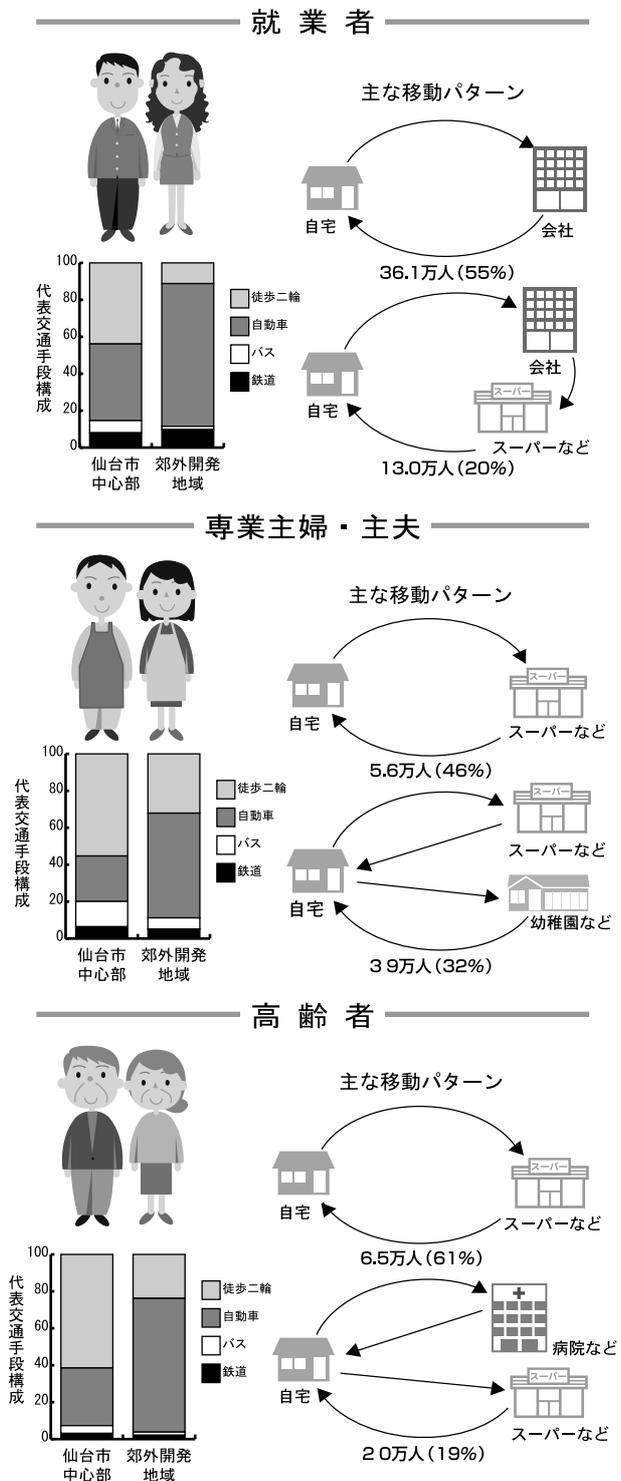


図 - 3 世代別交通手段構成と主な移動パターン

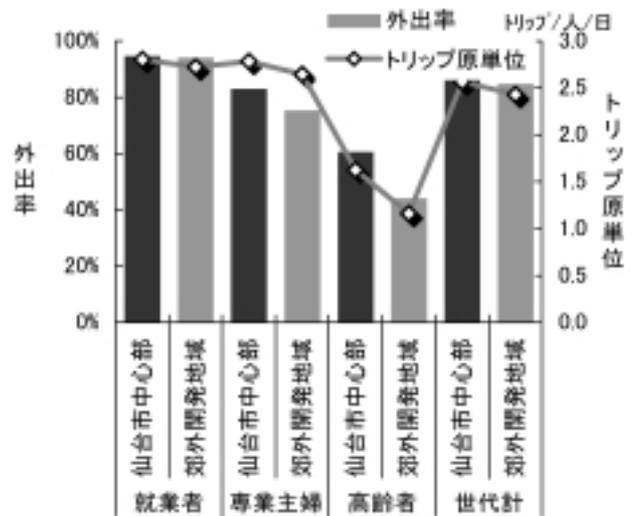


図 - 4 居住地域別世代別外出率、トリップ原単位

## (3) 拡大する自動車依存

以上のように、仙台都市圏では自動車に頼らざるを得ない郊外居住者が増大しており、モータリゼーションと相まって自動車利用率はPT調査を重ねるごとに増大してきております。平成14年第4回PT調査では自動車利用率が初めて5割を超え、約54%にまで至りました。

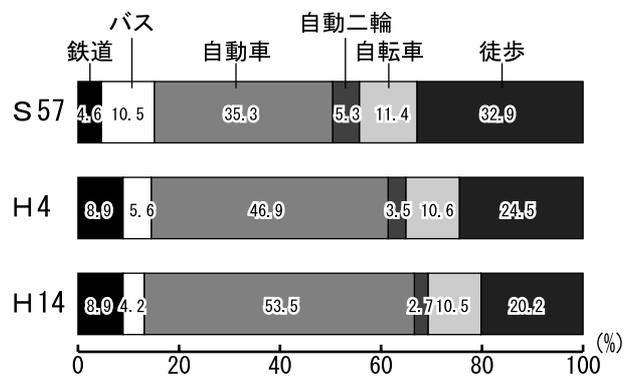


図 - 5 代表交通手段構成の推移

一方、徒歩・バス利用率は年々低下傾向を示し、また、この10年間新線整備がなかった鉄道は、その利用率に大きな変化が見られませんでした。

#### 4 . 期待される公共交通

##### (1) 高齢者を中心とした公共交通利用者

PT 調査データからこの10年間の性別・年齢別による層で公共交通利用トリップ数の推移を見ると、鉄道・バスともに65歳以上の高齢者層でトリップの増加が大きい結果となっています。

これまで、公共交通は朝夕の通勤・通学の輸送手段として位置づけられてきましたが、この結果は高齢社会では高齢者の生活を支える移動手段としてその役割の高まりを示唆しているものと思われます。

##### (2) 苦戦が強いられる公共交通

仙台市統計書から鉄道・バスの利用実績をみると、JR 線及び仙台市営地下鉄の利用者数は平成7年まで増加していましたがその後伸び悩んでいます。ま

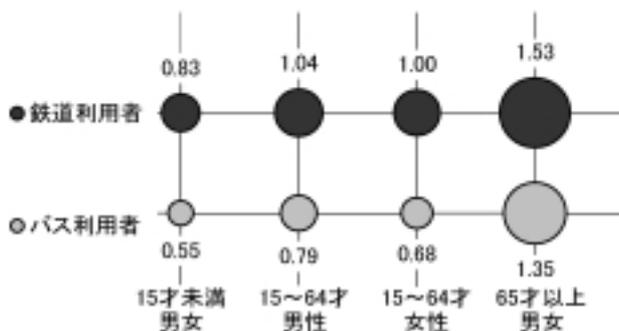


図 - 6 公共交通利用者の性別年齢別増減比(H14/H4)

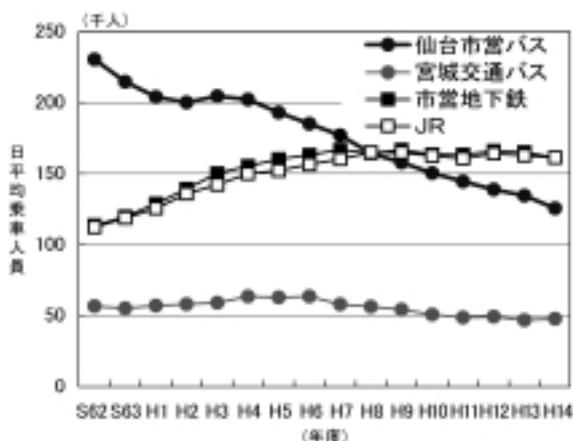


図 - 7 仙台市の公共交通利用者数の推移  
出典：仙台市統計書

た、仙台市営バスは地下鉄の開業の影響もありますが、平成4年以降大きく減少してきており、バス事業が厳しい運営状況にあることが窺えます。

##### (3) 現実と理想とのギャップ

第4回PT調査では、約1万人の住民を対象に、今後の重視すべき交通政策の方向として、自動車重視の政策か公共交通重視の政策かを伺いました。この結果、「公共交通中心の交通政策を重視すべき(支持率64%)」が「自動車交通中心の交通政策を重視すべき(支持率26%)」を大きく上回りました。また、毎日自動車を運転する人でも過半数の人が公共交通政策重視を支持する結果が得られました。

このように、住民の意向は公共交通重視の政策を支持しており、公共交通に対する期待は大きいことが窺えますが、自動車への依存が拡大する現実との間には大きなギャップが存在しており、これをどう埋めていくかが大きな課題とされています。

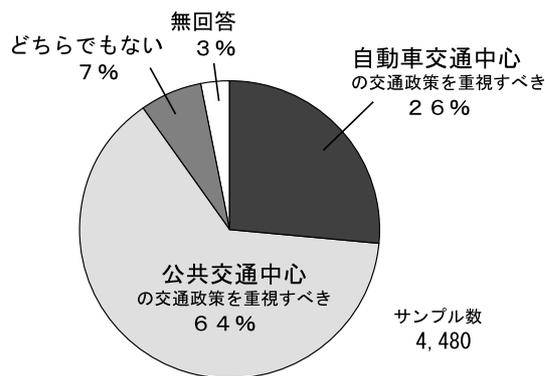


図 - 8 自動車社会へのこれからの取り組みについての意見

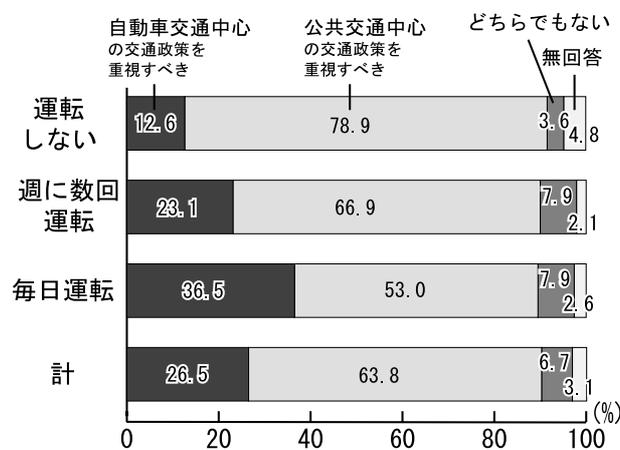


図 - 9 運転頻度別にみた自動車社会へのこれからの取り組みについての意見

## 5. 今後の取り組み

仙台都市圏での自動車依存の拡大と公共交通利用の低迷は、モータリゼーションと市街地の郊外化を大きな要因とするものです。高齢者等の生活者のモビリティを高め、自動車による環境・エネルギー負荷を低減し、賑わいある文化性の高いまち、安全で安心して住めるまち、多様な交通運営を維持できるまちを目指すためには、これまでの拡大基調の土地利用を所与とした需要追従型の都市交通計画ではなく、土地利用と都市交通とが一体となった将来像を検討し、目標とする都市環境や生活の場を積極的に創造していく検討スタンスが必要です。

そこで、第4回PT調査では、これまで所与としてきた土地利用も一つの代替案として取り扱うこととして、長期2025年の都市圏の将来像について土地利用と交通政策からなる3つのシナリオを設定し、これらの比較評価を行い、仙台都市圏が目指すべきシナリオとその政策を整理する予定です。

現在は平成16年度末の総合都市交通計画の策定に向けて、表-1、図-10に示す3つの将来シナリオのラフスケッチを描きながら、将来シナリオの設定作業を行っているところです。また、交通需要予測・評価を行うための交通行動モデルや評価モデルの作成を行っております。

今後はそれぞれの将来シナリオの総合的な評価を行い、これをもとに提言シナリオを整理し、仙台都市圏の住民にとってより暮らしやすい都市圏になる総合都市交通計画策定に取り組んでまいります。

表-1 仙台都市圏での将来シナリオの考え方(案)

	土地利用の考え方	交通政策の考え方
シナリオ1	市街地の外延的拡大 車利用型施設の立地 中心部の空洞化、低密度化	車中心の道路整備
シナリオ2	都市計画による土地利用誘導の徹底 中心部の活性化対策	鉄道・バス・自動車の総合的な施策の取り組み (TDM、結節点等)
シナリオ3	軌道系公共交通沿線への市街地の集約 中心部の活性化と駅拠点の形成	鉄道・バス・自動車の総合的な施策の取り組み (TDM、結節点等) 自動車利用抑制政策



図-10 仙台都市圏の将来シナリオのラフスケッチ