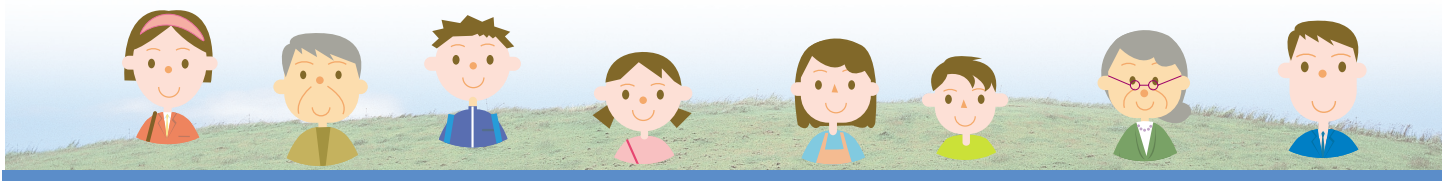


第4回仙台都市圏 パーソントリップ調査

都市交通の課題整理版



宮城県・仙台市



■ はじめに ■

宮城県と仙台市では、平成14年秋に仙台都市圏を対象に「人の動き」を捉える第4回仙台都市圏パーソントリップ調査を行い、この成果を平成15年秋に「交通実態調査結果速報版」として公表してきました。この速報結果から、仙台都市圏での近年の交通実態は、ますます自動車への依存が高まってきていることが明らかになり、この自動車社会の進展は、私たちの生活の場でも実感しているところでもあります。

この小冊子は、パーソントリップ調査のデータを自動車利用の観点から整理しなおすとともに、この実態調査データ以外の情報も組み込み、仙台都市圏で起こっている都市交通問題と今後取り組むべき都市交通の課題を取りまとめたものです。

宮城県と仙台市では、この小冊子が活用され、都市交通に関する議論の輪が広がることを願うとともに、小冊子で整理された問題・課題の改善に向け、住みやすい仙台都市圏を目指した総合的な都市交通計画を策定していきます。

平成16年 宮城県・仙台市

■ 目 次 ■

1.生活に深く関わる自動車交通	1
2.都市交通環境の状況	4
3.拡散する市街地	8
4.多様化する都市交通問題	12
5.都市交通に関する住民の声	18
6.都市交通の改善に向けた今後の課題	20



図 仙台都市圏(20市町村)

1 生活に深く関わる自動車交通

平成4年秋に実施した第3回仙台都市圏パーソントリップ調査と比べると、仙台都市圏の交通は、この10年間で自動車への依存が大きく増大し、自動車は生活にさらに深く関わってきております。

■ 増加する自動車保有台数

自動車保有台数は約91万台となり、10年間で約20万台増加しました。

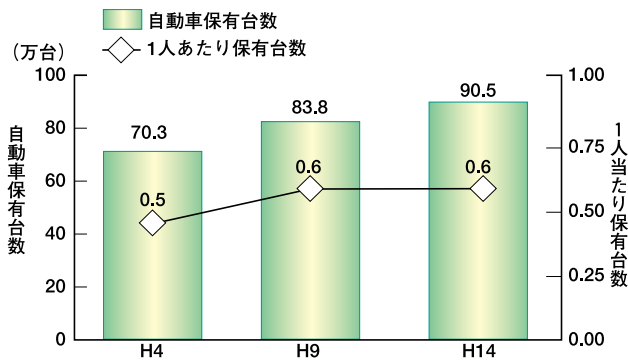


図 仙台都市圏での自動車保有台数の推移

出典 宮城県統計年鑑

約8割の世帯が自動車を保有しており、2台以上保有する世帯は全体の約4割を占めます。

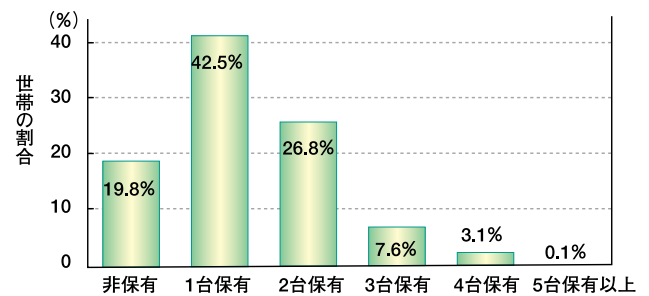


図 自動車保有台数別世帯構成

第4回仙台都市圏パーソントリップデータより集計

■ 女性、高齢者の自動車運転免許保有者数が増加

自動車運転免許保有者は約94万人となり、10年間で約21万人増加しました。

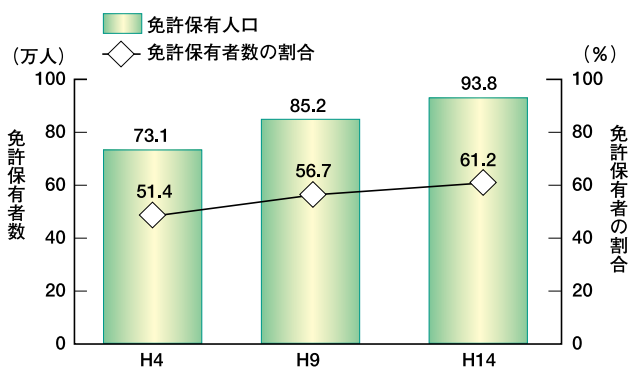


図 仙台都市圏での自動車運転免許保有者数の推移

出典 みやぎの交通事故

女性の各年齢層、男性の高齢者で免許保有率の増加が顕著です。40歳代を越えると男女の免許保有率の差が広がります。

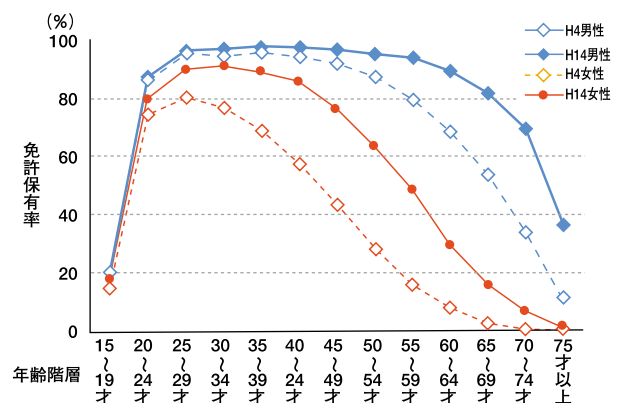
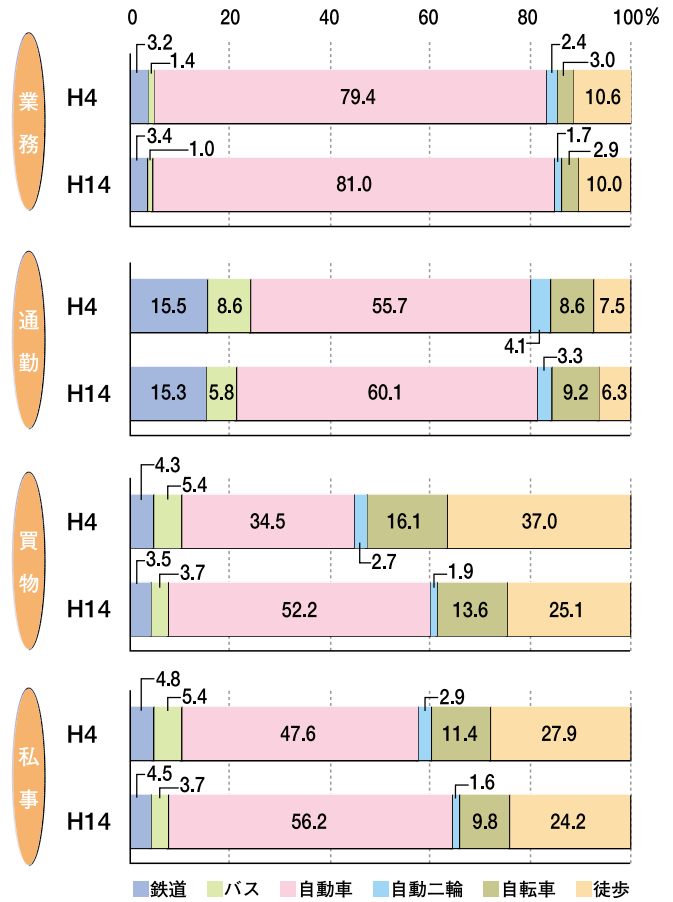


図 性別年齢階層別運転免許保有率の推移

仙台都市圏パーソントリップデータより集計

買物は自動車利用の増加が顕著

自動車の利用率が最も高いのが業務交通で約81%、ついで通勤交通で約60%です。この10年間で利用率の低かった買物、私事交通で近年利用率が大きく増加しました。特に、買物交通での自動車利用率の増加が顕著であり、この結果、徒歩や自転車による買物交通が大きく減少しました。



■図 交通目的ごとの利用交通手段構成の推移

仙台都市圏パーソントリップより集計
※都市圏外人々、その他手段を除く

拡大する生活圏域

一回の交通の平均移動距離は約6kmで、この10年間で約400m増加しています。特に通学での移動距離の増加が顕著です。

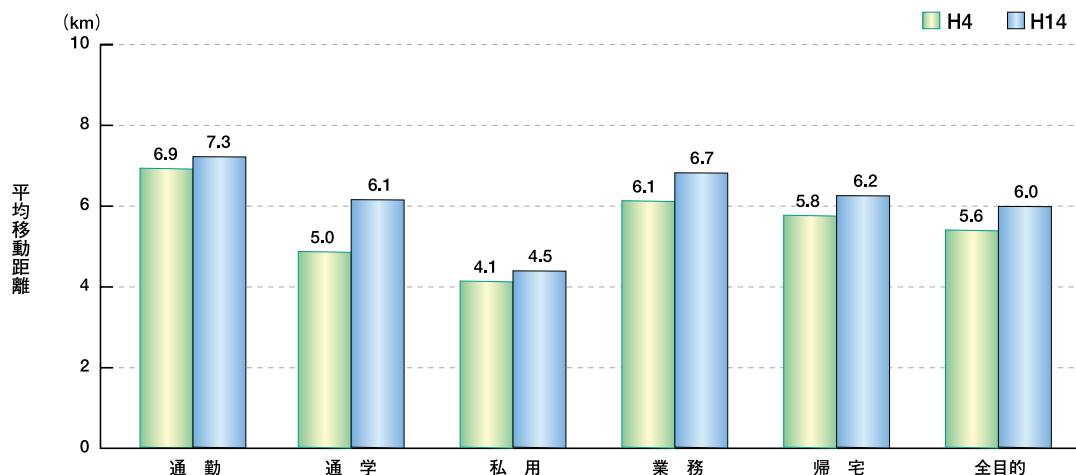


図 目的種類別平均移動距離の推移

仙台都市圏パーソントリップより集計

■ 鉄道利用は現状維持、バス利用は減少

鉄道利用数は10年間ほぼ現状維持です。

バス利用者は高齢者で増加していますが、5才～64才の女性はこの10年間で大きく減少し、女性のバス離れが進んでいます

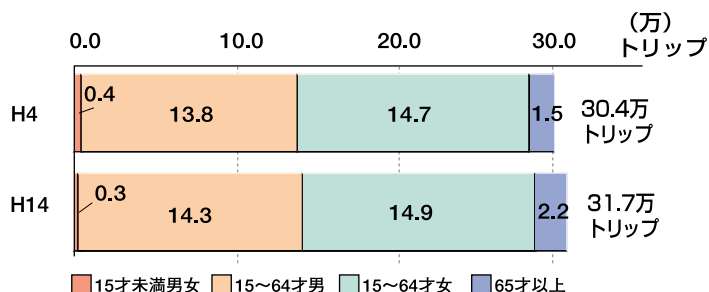


図 男女年代区別の鉄道利用トリップ数の推移

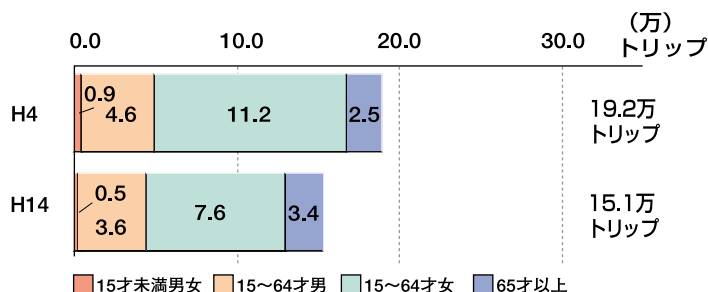


図 男女年代区別のバス利用トリップ数の推移

仙台都市圏パーソントリップより集計

ここでのバス利用トリップは代表交通手段での利用であり、鉄道駅からの端末バスの利用は含まれていません

■ 行動が活発化する高齢者

高齢者の外出率は男性で約65%、女性で約57%です。男女ともに各年齢層で10%以上増加しています。

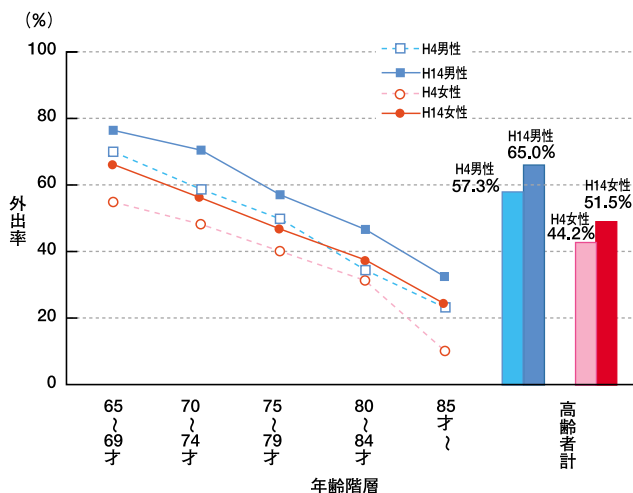


図 高齢者の年齢階層別外出率

仙台都市圏パーソントリップより集計

■ 自動車の利用増加が顕著な女性、高齢者

15才から64才までの男性の自動車利用率は約66%で10年間ほとんど変化していません。自動車利用率の低かった15才から64才までの女性や65才以上の男女高齢者で利用率が大幅に上昇しています。

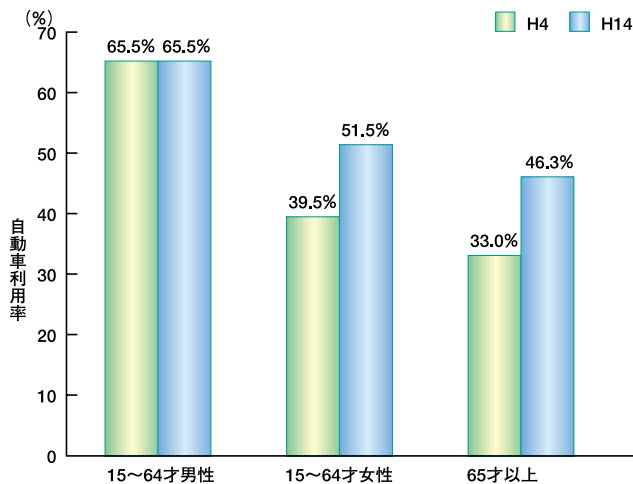


図 男女年代区別自動車利用率の推移

仙台都市圏パーソントリップより集計

2 都市交通環境の状況

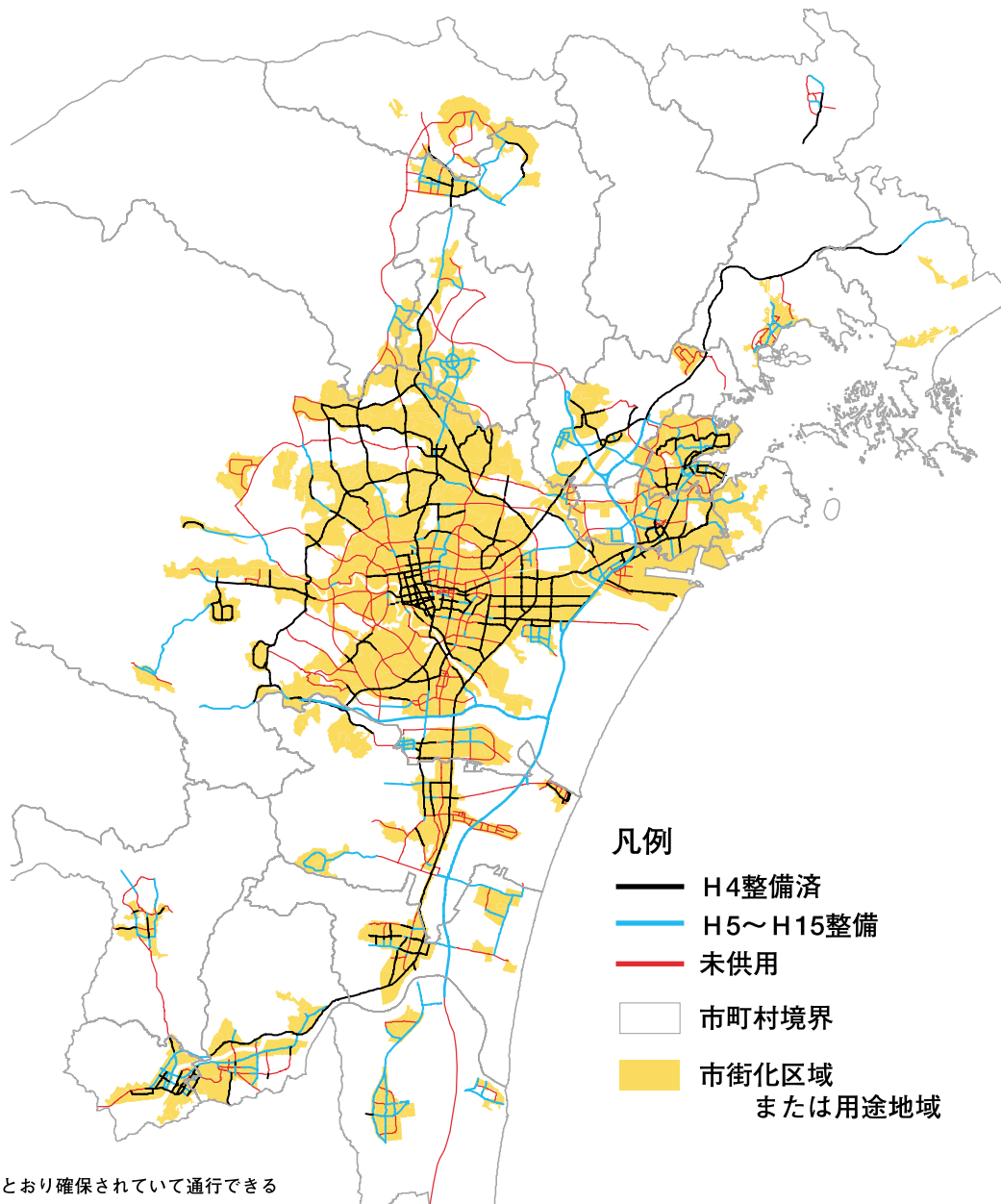
仙台都市圏ではこの10年間、都市計画道路、JR仙石線の地下化事業をはじめとした交通網が整備され、またパーク・アンド・ライドや仙台都心の均一バス運賃（100円パッケ）などの新たな施策を実施してきましたが、都市交通の環境整備は未だ不十分な状況にあります。

道路の整備状況

■ 整備半ばの都市計画道路

計画決定された都市計画道路の総延長約1,057kmのうち、整備済み（改良済+概成済）は約645km、整備率は約60%です。

整備が進んでいないのは、仙台都心と郊外市街地を結ぶ都市計画道路、都市圏の北部・東部・南部それぞれの地域で骨格となる都市計画道路などです。



- 改良済とは
・道路が計画幅員のとおりに確保されていて通行できる道路
- 概成済とは
・改良済以外の道路のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能をもっている道路
(概ね計画幅員の2/3以上または4車線以上)

図 仙台都市圏の都市計画道路の整備状況

都市計画道路整備状況（宮城県、仙台市）及び第3回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成

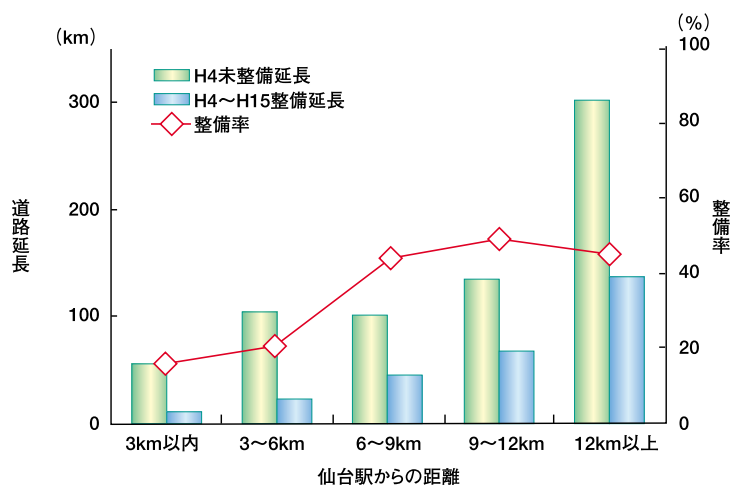


図 10年間の距離帯別都市計画道路の整備状況

この10年間で整備率が高かったのは仙台駅から6km以上離れた地域であり、計画的な市街地開発が進んだ地域で都市計画道路の整備が進んでいます。
逆に、仙台都心に近い既成市街地で整備率が低く、整備が遅れています。

都市計画道路整備状況（宮城県、仙台市）及び第3回仙台都市圏パーソントリップ調査より作成
※都市計画道路延長はGISにて計測

不足する道路（容量）

道路が担う自動車交通容量と実際に走行する自動車交通量との比(=混雑度)を見ると、多くの断面で交通量が交通容量を超えており(混雑度1.0以上)、道路(容量)が不足しています。

特に、仙台都心から泉中央や富谷町、仙台市岩切から利府町、塩竈中心部、名取市から岩沼市にかけて混雑度1.5以上と容量が50%以上不足しています。

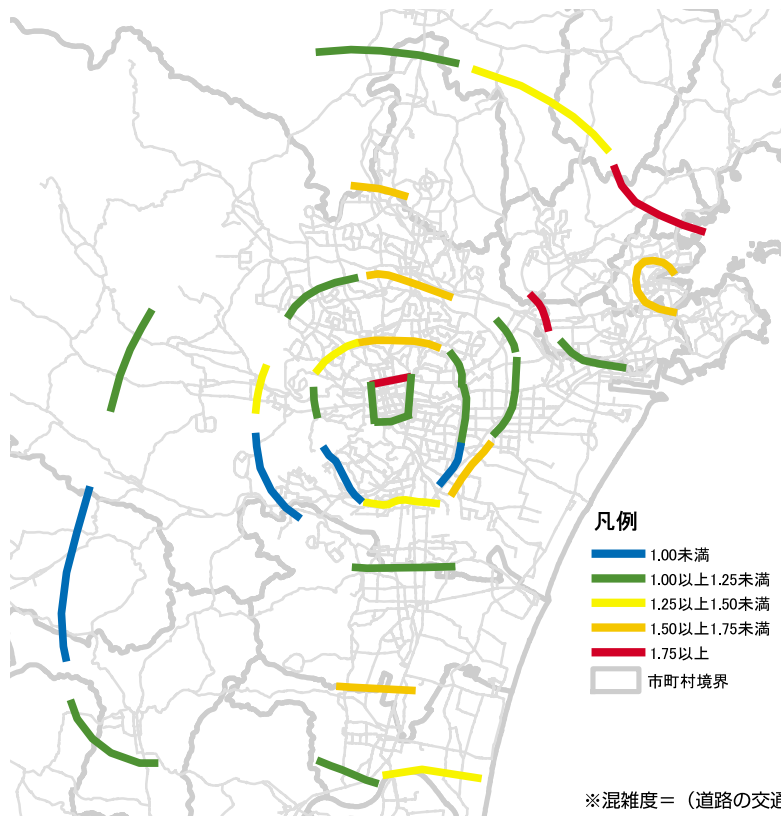


図 道路断面における交通量と道路容量とのバランス比（混雑度）

第4回仙台都市圏パーソントリップ調査による自動車配分結果より作成

※自動車交通量の推計方法

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および平成11年度に実施した道路交通センサスのデータを基に、平成14年現在の自動車の地域間交通量を推計し、これを仙台都市圏の道路網に配分して各道路の交通量を推計しました。

公共交通のサービスレベル

■ 利用環境の整備が進みつつある鉄道網

この10年間で、地下鉄南北線泉中央駅、仙石線地下化新駅、国府多賀城駅、小鶴新田駅の開業、名取駅駅舎改築と駅前広場の供用などの施設整備が進みました。また、バスから鉄道へ円滑に乗り換えができるように駅前広場の整備も着実に進んでいます。地下鉄南北線、JR仙石線・仙山線や東北本線の近距離区間で日運行本数が若干増加しており、利用環境が改善されています。



図 鉄道路線別日運行本数の推移

資料:時刻表(H4.10,H14.10)、都市計画道路整備状況(宮城県、仙台市)より作成

■ バス利用者減少・運行本数減少

仙台都市圏の路線バス利用者数は年々減少し、バスの運行本数も減少しています。バス利用者の減少が運行本数の減少を促し、また運行本数の減少が利用者の減少につながる悪循環の構造がうかがわれます。

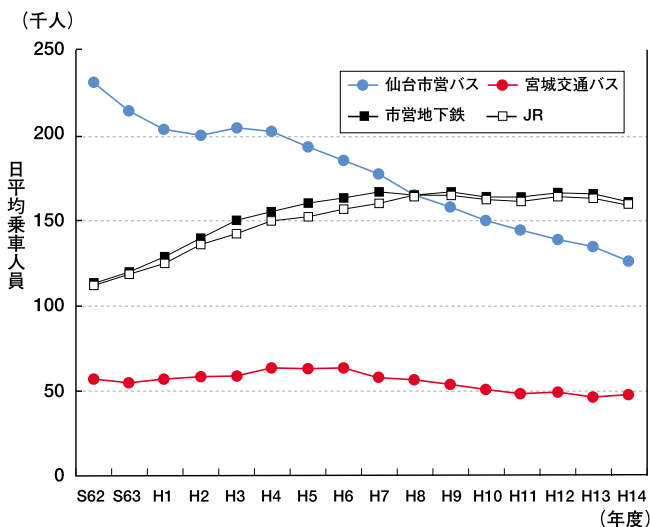


図 仙台市の公共交通利用者数の推移

出典 仙台市統計書

※宮城交通(株)のバス乗車人員は仙台営業所と富谷営業所の合算値

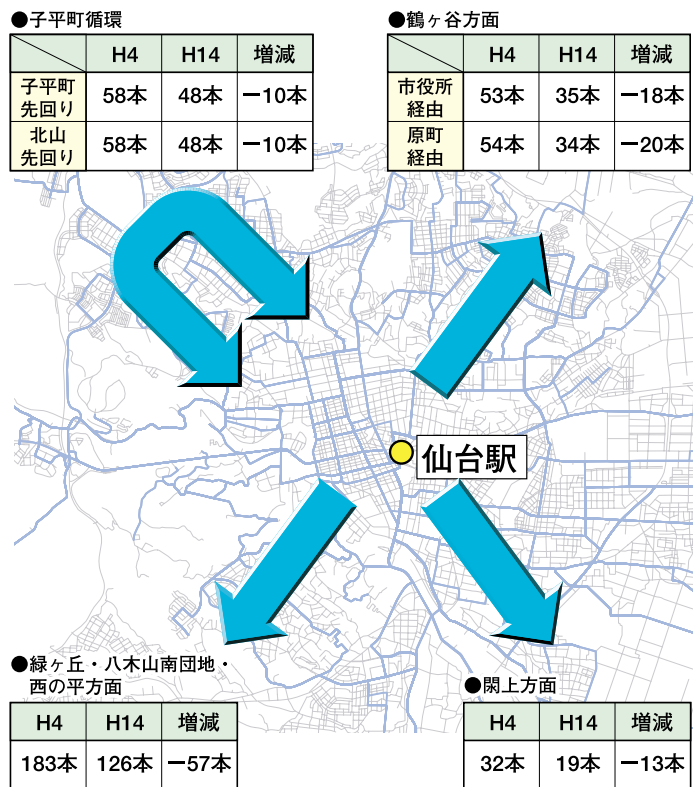


図 仙台駅前始発の平日1日あたり下り便本数の推移

資料 時刻表(H4.10月、H14.10月改正)

3 拡散する市街地

仙台都市圏の市街地は、人口や都市活動の成長に伴い年々拡大してきていますが、既存市街地から郊外への機能移転や郊外地域での新たな市街地開発等により、総じて密度が低い拡散市街地の様相を強めています。

低密度で拡大する市街地

人口集中地区の面積は約1.8万haで年々増加していますが、人口密度は年々低下し、低密度市街地が拡大しています。

平成7年から12年にかけて密度が若干上昇しており、人口密度の下げ止まりの傾向がうかがわれます。

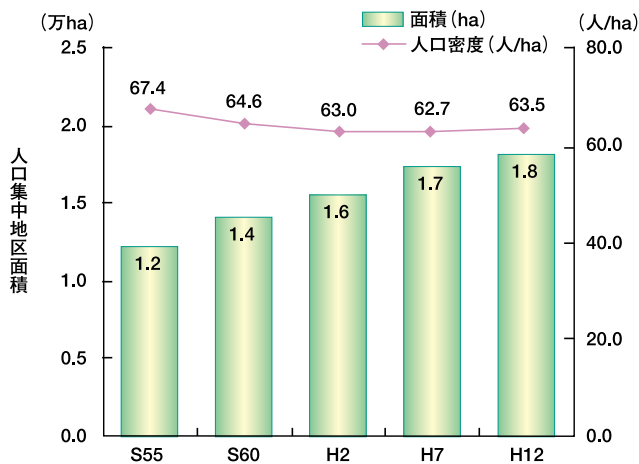


図 人口集中地区の面積と人口密度の推移

出典 国勢調査

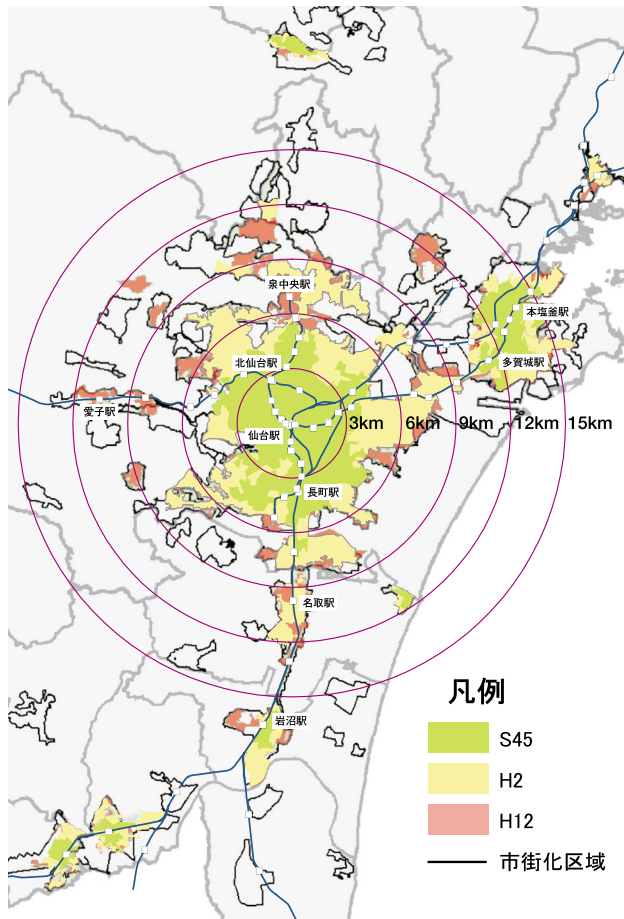


図 人口集中地区の広がり推移

出典 国勢調査

ドーナツ化する地域人口

都心から3 km内では夜間人口、従業人口がともに減少し、6 km以遠では大きく増加するなど、人口のドーナツ化が進行しています。

鉄道駅1 km内外では鉄道駅1 km圏外での人口増加がより大きいです。

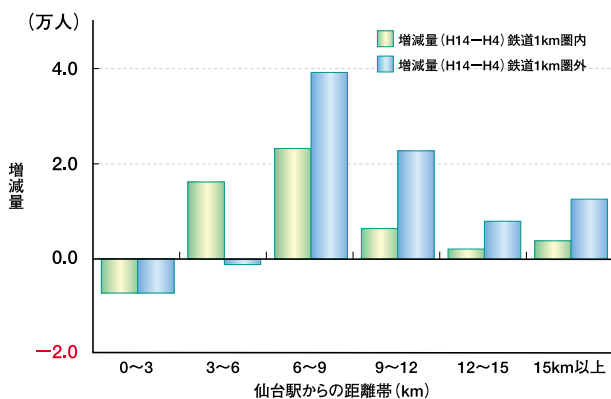


図 仙台都心からの距離帯別夜間人口の増減

出典 各市町村別人口統計データ

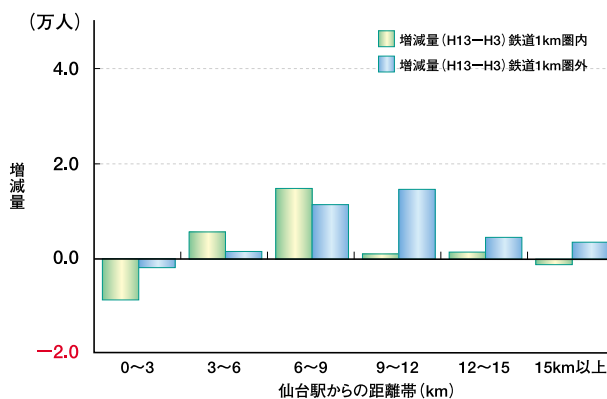


図 仙台都心からの距離帯別従業人口の増減

出典 事業所・企業統計調査

進む郊外開発

この10年間で、大型小売店は郊外の幹線道路沿いに立地が進んでいます。

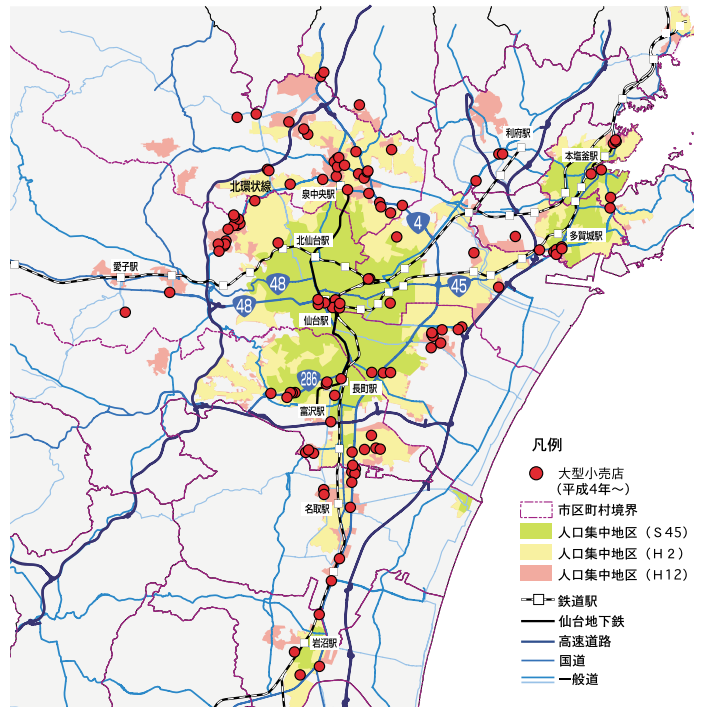


図 この10年間の大型小売店の立地状況

出典 全国大型小売店総覧

この10年間で、仙台中心部にあった学校の郊外移転や郊外での高校・大学キャンパスの新設など、高等教育機関においても郊外化が進行しています。

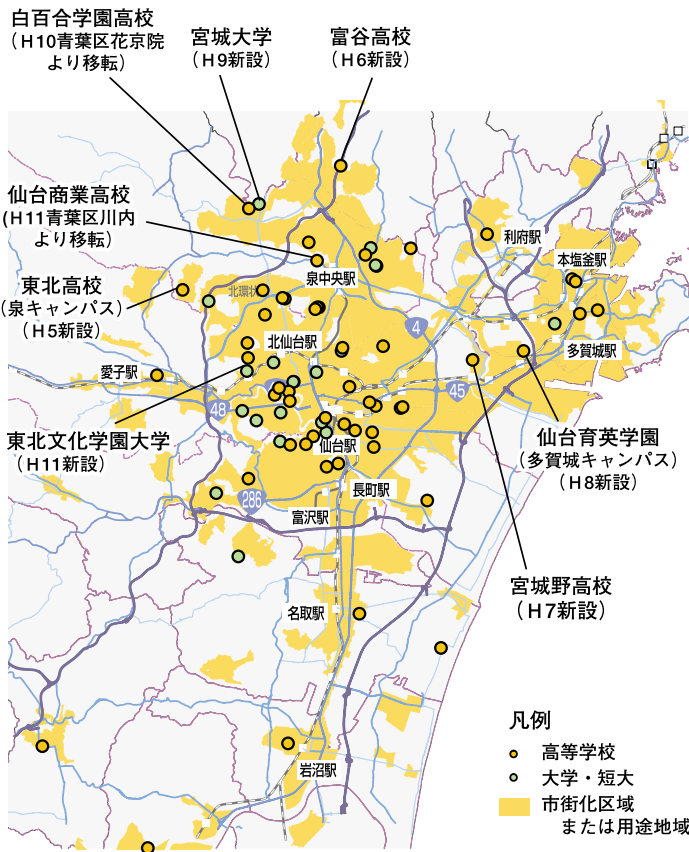


図 高等教育機関の分布と近年移転・新設した学校

出典 宮城県学校統計要覧

現在分譲、造成中の住宅市街地開発は仙台都心から10km前後の距離帯で同心円的な広がりで展開されています。

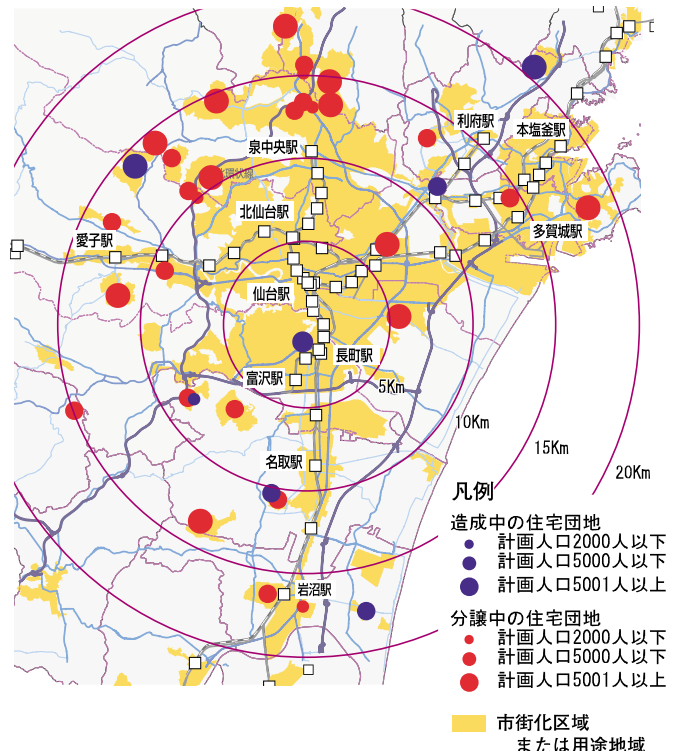


図 現在分譲、造成中の大規模住宅団地

出典 第3回仙台都市圏物資源流動調査

伸び悩む中心市街地・成長著しい郊外市街地

仙台都心、塩竈都心等の既存中心市街地では夜間人口や従業人口が停滞し、買物を含む私事交通の集中量も減少する傾向にあります。

市街地開発や生活関連施設立地が著しい泉中央や利府では人口、集中交通量ともに大きく増加しています。

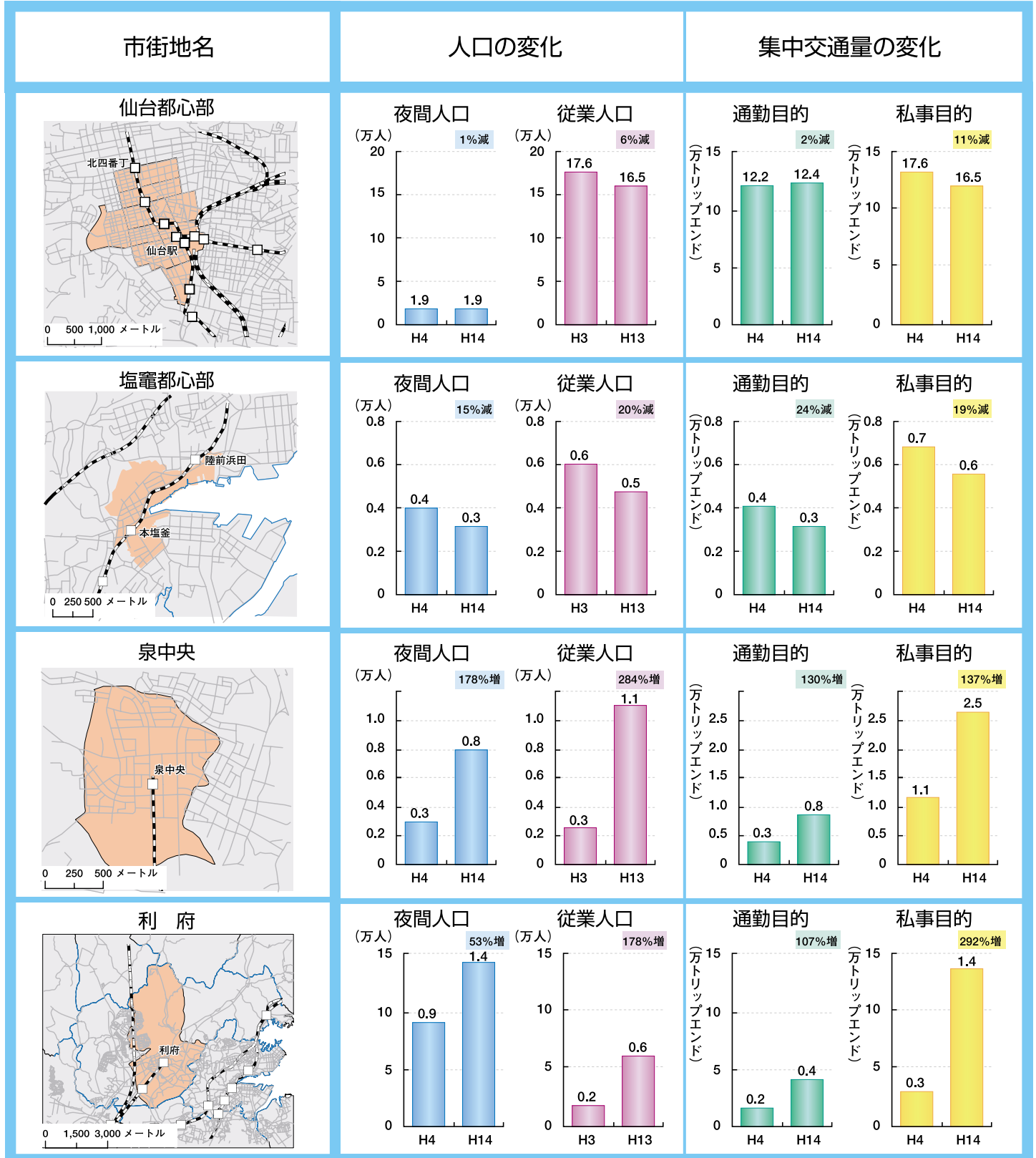


図 地域別の人口、集中交通量の変化

出典 夜間人口：各市町村人口統計データ
 従業人口：事業所・企業統計調査
 通勤目的、私事目的：仙台都市圏パーソントリップより集計

■ 中心部に移行するマンション立地

郊外でのマンション立地件数が減少し、仙台中心部で増加傾向にあり、生活が便利な中心部での都市型居住が見直されつつあります。

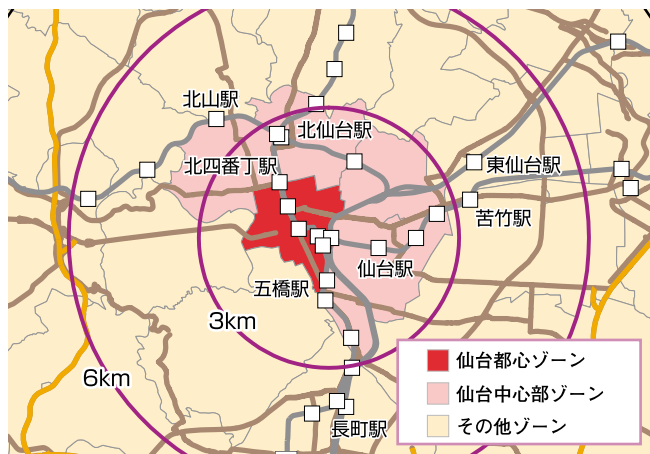


図 仙台都心ゾーン、仙台中心部ゾーンの定義

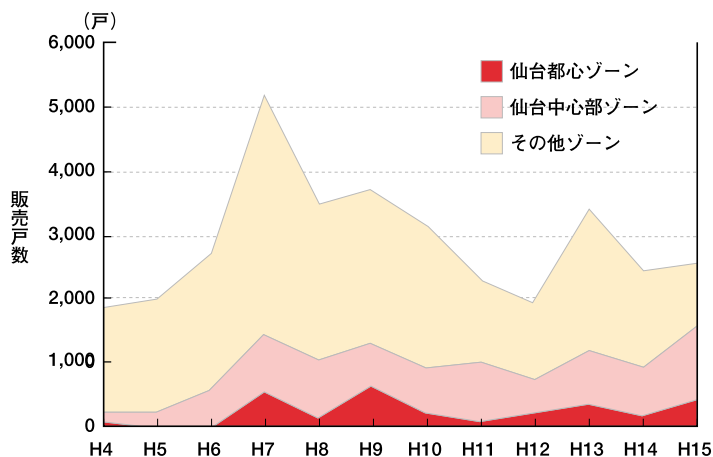


図 地域区分別分譲マンション販売戸数の推移

出典 仙台圏分譲地と住宅の案内

■ 居住地域で大きく異なる利用交通手段

仙台都心地域の居住者は多様な交通手段を利用しており、郊外開発地域居住者は自動車への依存度が大きいです。自動車の増加は外延化する市街地が1つの要因であることがわかります。

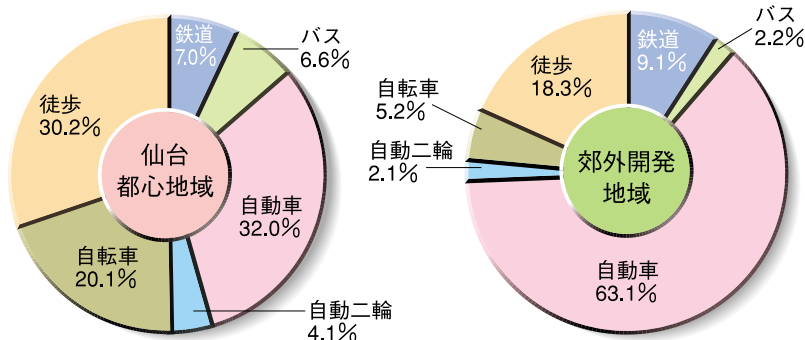


図 居住地による代表交通手段構成の違い

第4回仙台都市圏パーソントリップより集計



図 仙台都心地域、郊外開発地域の定義

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。

4 多様化する都市交通問題

自動車保有台数の増加やバス運行本数の減少、拡散する市街地などにより、仙台都市圏ではますます自動車に依存する傾向にあります。その結果、自動車の走行速度の低下や交通事故の増加、二酸化炭素排出量の増加、バスが定時運行できなくなるなど、都市交通問題は多様化してきています。

自動車交通に関わる問題

低速度走行を余儀なくされるピーク時交通

朝ピーク時間帯での自動車走行速度を見ますと、各方面の道路が集まってくる付近や河川にかかる橋りょう付近から速度10km/時の区間が連続しています。また、朝ピーク時間帯とオフピーク時間帯では、郊外部から都心への所要時間は方面によって大きく異なる状況にあります。特に、県道仙台泉線を利用した富谷方面、県道仙台松島線を利用した利府方面、国道4号を利用した名取方面から都心までの所要時間に開きが見られます。

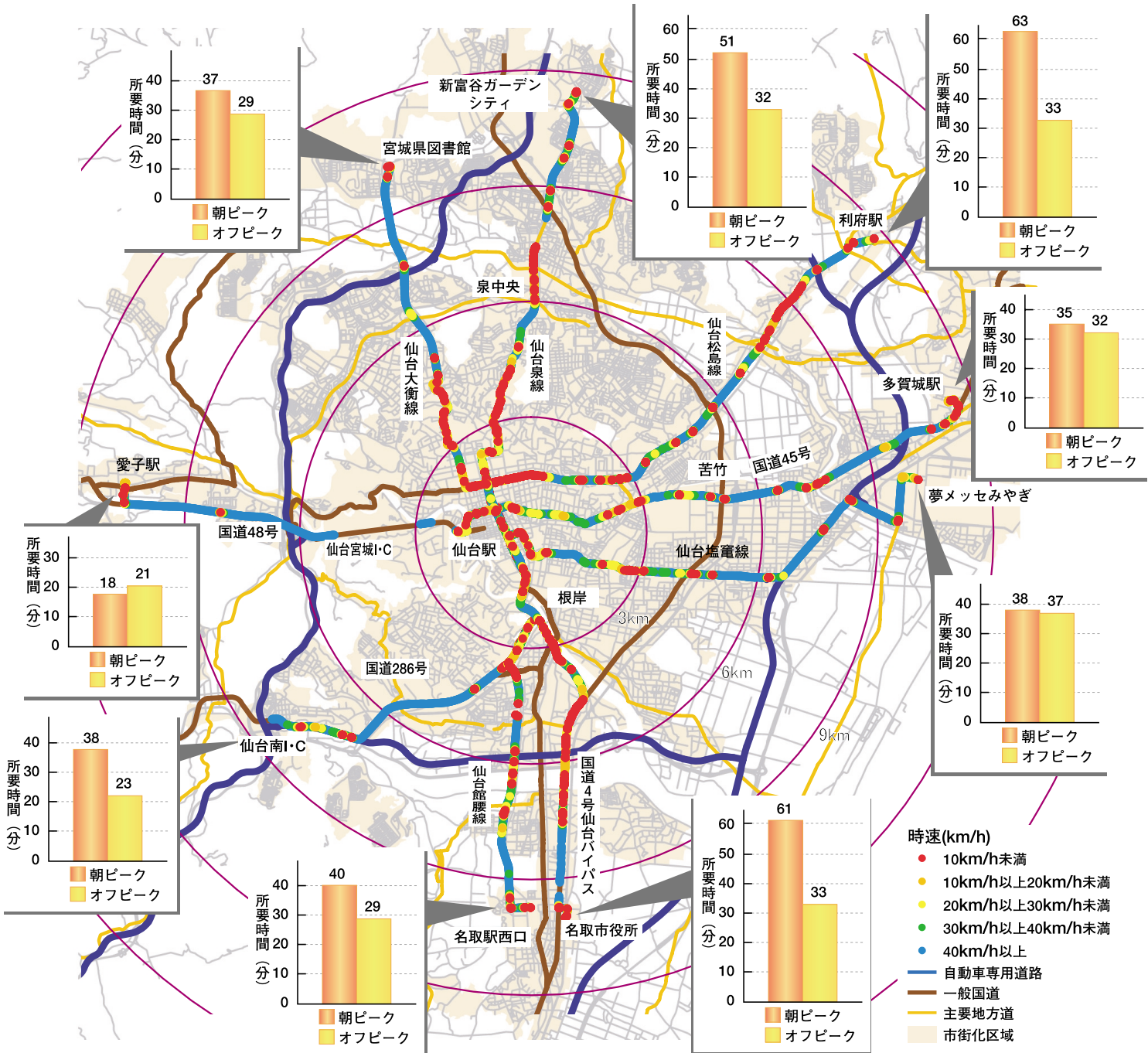


図 ピーク時における方面別仙台都心までの自動車走行速度とオフピークとの所要時間差

※平成14年10月に郊外部から仙台都心(勾当台公園)に向かって自動車を走行させて計測した走行速度と所要時間による。
 ※ピーク時は午前7時30分に郊外を出発、オフピーク時は午後2時に郊外を出発しました。

■ 仙台都心部の深刻な路上駐停車

仙台都心には午後6時30分で約500台が路上駐停車しており、この多くは乗用車とタクシーです。このとき、都心部の路肩の約17%が自動車で覆われていることになり、その延長は約2.4kmにもなります。特に、路上駐停車が多い道路は、仙台駅周辺の道路や青葉通り、広瀬通りの一部区間で路肩の半分を駐停車車両が占めています。

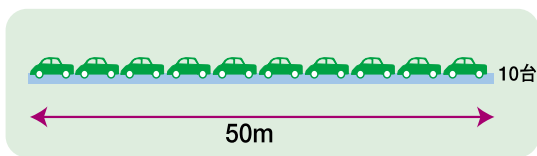
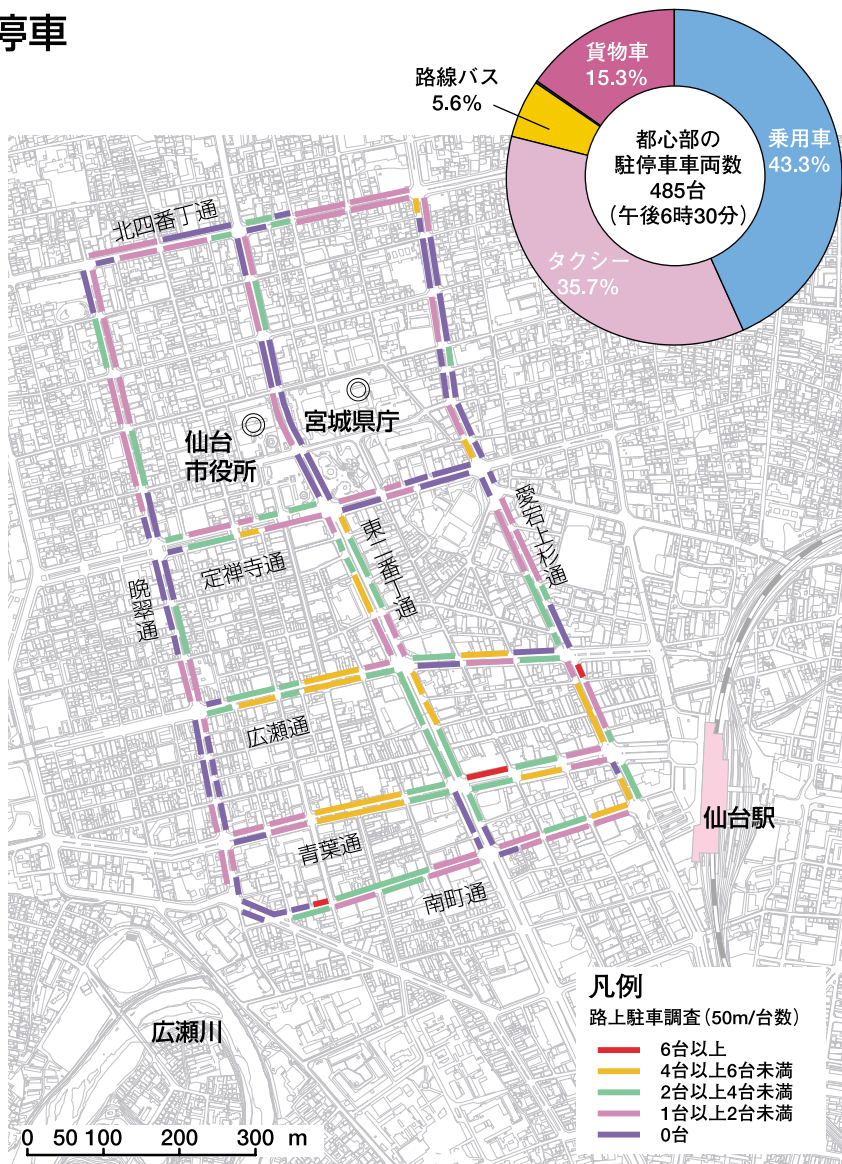


図 駐停車車両が多くみられる夕方の50mあたりの駐停車車両数

※平成14年11月7日(木)の午後6時30分の路上駐停車の状況
※調査員が対象エリアを30分ごとに巡回し、その瞬間に路上に駐車または停車している自動車の台数をカウントしました。

■ 増加傾向にある交通事故

交通事故件数、交通事故による死傷者数は平成8年以降に急増し、現在も増加傾向が続いています。

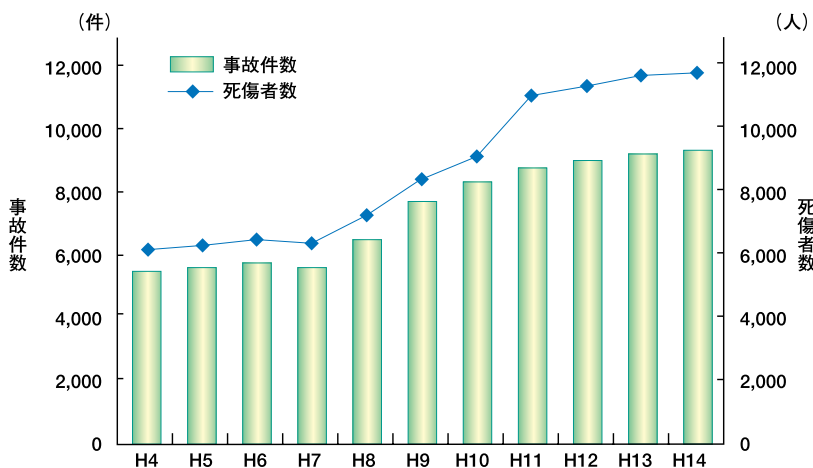


図 仙台都市圏での交通事故件数および交通事故死傷者数の推移

出典 宮城県統計年鑑

環境への影響

増加が続く二酸化炭素排出量

平成14年現在の一日の自動車の総走行距離は約2,300万kmであり、これから二酸化炭素排出量を推計すると約7,800トンになります。また、地域別では仙台市街地や国道に沿った地域での単位面積あたりの二酸化炭素排出量が多くなっています。

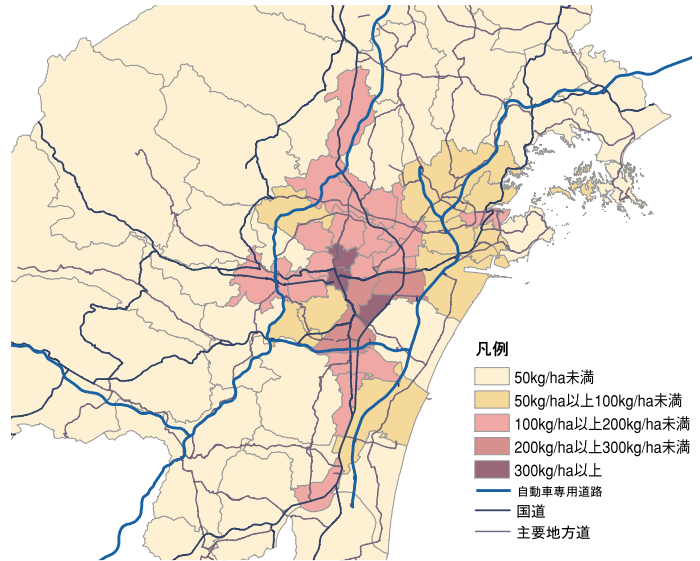


図 地域面積あたり二酸化炭素排出量（1日あたり）
※第4回仙台都市圏パーソントリップ調査による自動車配分結果より作成

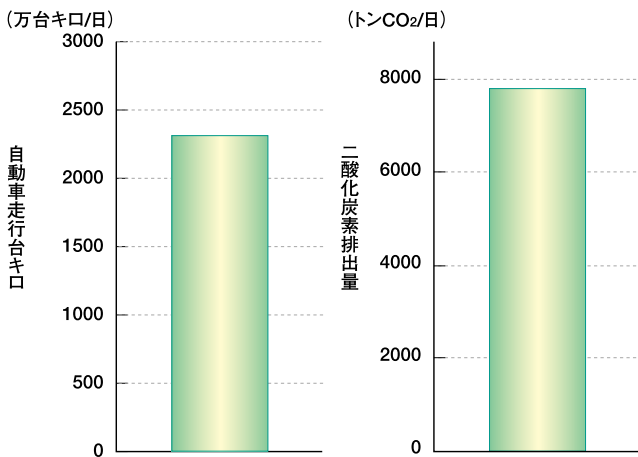


図 仙台都市圏の自動車走行台キロおよび二酸化炭素排出量

地球温暖化の原因物質の一つである二酸化炭素の仙台市における排出量は、1990年度以降増加傾向にあり、中でも運輸部門の割合が大きくなっています。

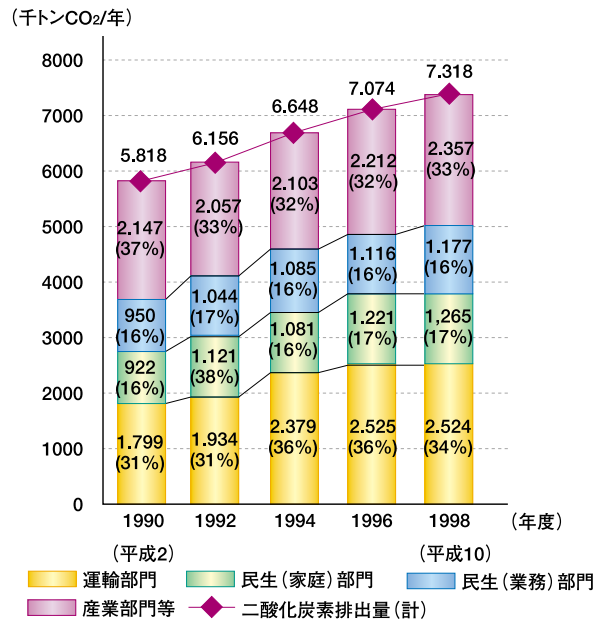


図 仙台市における二酸化炭素排出量の変化

※出典：仙台市の環境

自動車騒音による住環境への影響

仙台市内の主な幹線道路の沿道における夜間の自動車騒音の環境基準の達成状況を見ますと、国道4号や仙台北環状線、国道286号などでは約8割が環境基準を達成しています。一方で、仙台松島線、国道4号仙台バイパス、仙台泉線の沿道では環境基準に達していない地域が見受けられます。

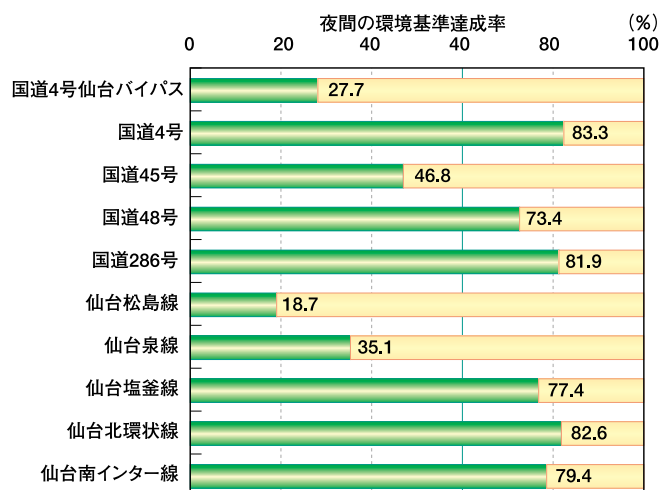


図 主な幹線道路の夜間の自動車騒音の環境基準達成状況
※仙台市環境情報データベース 道路に面する地域の騒音測定結果 (H13) より作成

公共交通に関わる問題

地域格差のある公共交通サービス

公共交通の利用がしやすい地域（鉄道駅から1 km圏内または運行本数100本／日を超えるバス路線のバス停から400m以内の地域）に居住する人口の割合は、仙台市街地で約65%、仙台市以外の市街地で約25%です。仙台市以外の市街地では400m以内にバス停がない地域に居住する人が約37%にも及びます。

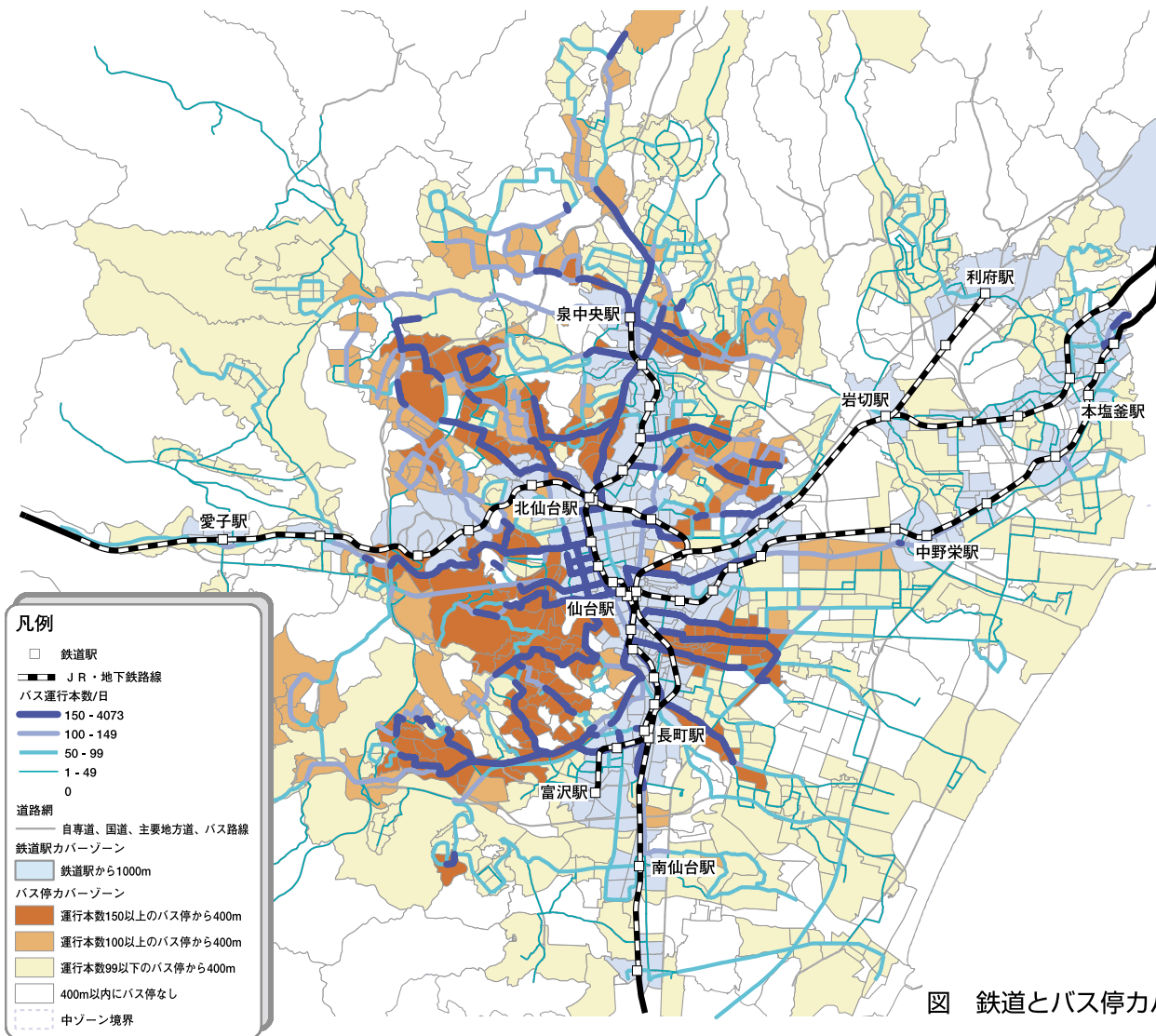
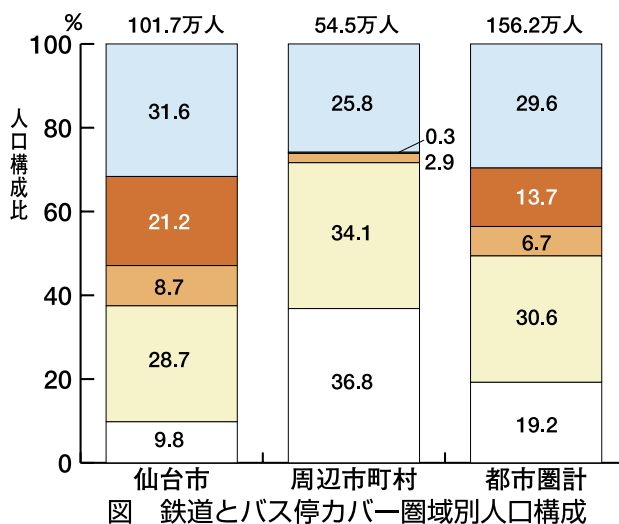


図 鉄道とバス停カバー圏域



※仙台市交通局、宮城交通(株)資料 住民基本台帳人口より作成

時間通りに来ないバス

主要な路線の通勤時間帯でのバス停通過予定時刻(バスダイヤ)と実際に通過した時刻との差を見ますと、各路線ともに郊外を出発してからしばらくの間はダイヤどおりで運行していますが、仙台都心に近づくにつれて、遅れ時間が増加してきます。路線によっては仙台駅に到着するまでに10分以上の遅れるところもあります。

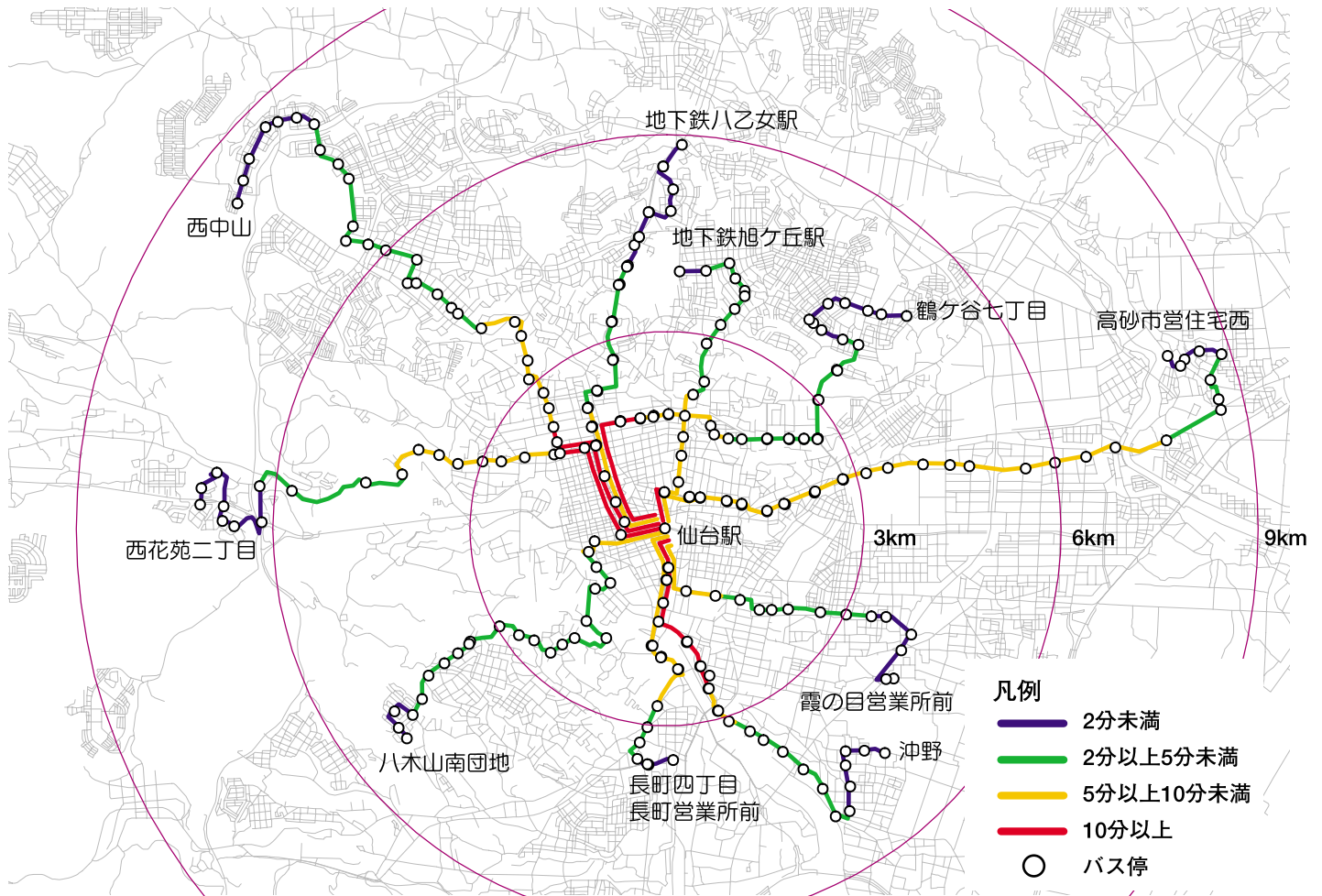


図 通勤時間帯のバスの遅れ時間

資料：仙台市交通局データより作成
平成14年10月の7～8時台に出発するバスが仙台駅までに到着するまでの時間がダイヤ上の所要時間から遅れる時間を平均したもの



厳しい都市交通施策の運営

縮減傾向にある土木費

仙台都市圏の市町村の土木費の歳出額は、平成10年以降減少傾向になっており、平成13年では約1300億円となっています。これはピークだった平成5年に比べて約2割減少しています。また、総歳出額に対する土木費の割合も年々減少傾向にあり、道路整備をはじめとした施設整備が難しくなっています。

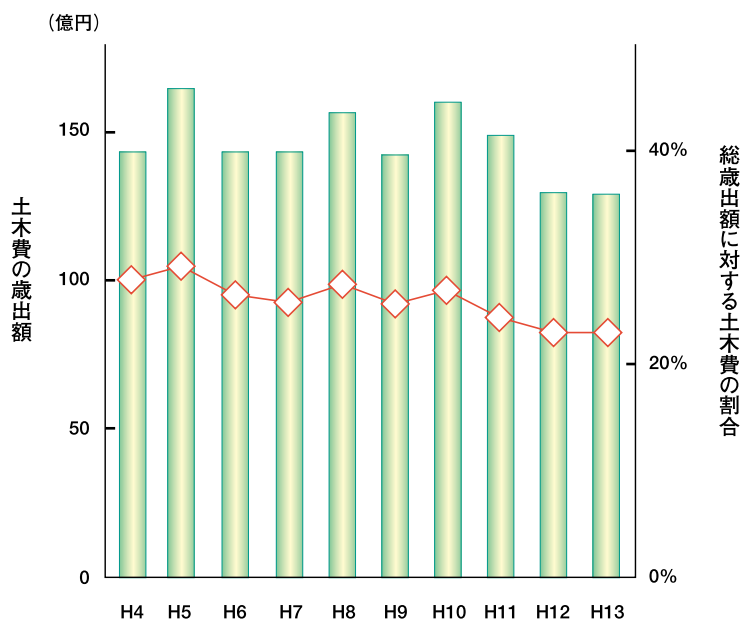


図 仙台都市圏市町村の土木費と総歳出額に対する土木費の割合の推移

出典 宮城県統計年鑑

厳しいバス運営

市営バス事業は地下鉄南北線が開業した昭和62年以降、毎年度、営業収支において多額の赤字を計上し、収入の不足分を一般会計からの補助金で補填せざるを得ない状況です。営業収益は、輸送人員の減少により年々減収となっており、このまま輸送人員の減少が進めば、さらに厳しい経営環境のなかでの運営を余儀なくされることになります。

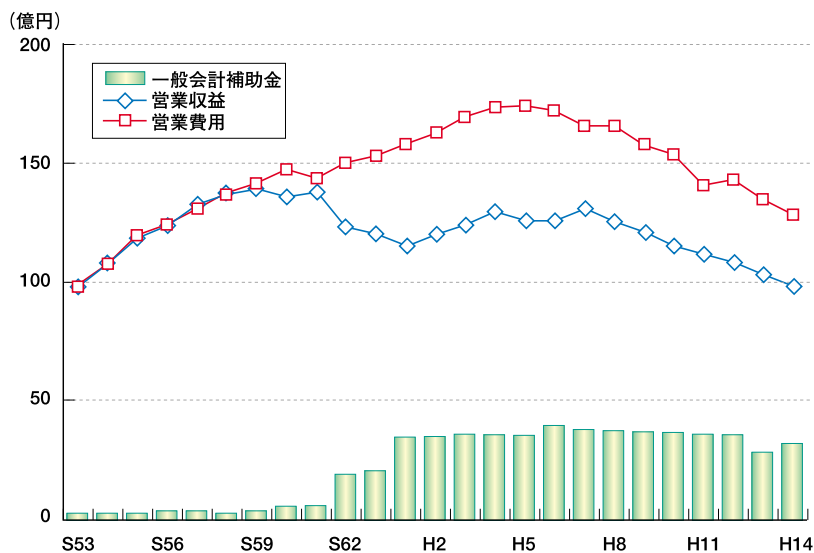


図 仙台市の自動車運送事業収支状況

参考資料 仙台市自動車事業経営改善計画および平成14年度自動車運送事業会計決算

5 都市交通に対する住民の声

宮城県と仙台市では、平成16年3月に仙台都市圏内4箇所で「都市交通に関する地域懇談会」を開催し、また、4月には約1万世帯を対象に、「都市交通に関する意向調査(アンケート調査)」を実施し、都市交通に関する貴重な意見を多数いただきました。

地域懇談会における住民の意見

懇談会では、日頃の生活の場で感じている交通問題、暮らしやすい生活を送るための都市交通の課題や改善に向けたアイデアなどが話されました。

○現状の問題点

各地域共通に、道路渋滞・使いにくい公共交通・安全が確保されていない危険な道路等の問題が指摘されました。また、自動車中心の生活がますます進展している状況と自動車に依存せざるをえない状況が話し合われました。



平成16年3月17日 東部地域開催風景
(対象地域：塩竈市、多賀城市、利府町、七ヶ浜町)

○道路の利用環境

これまでの自動車中心の道路づくりから歩行者や自転車が安心して通れる道路づくりを望む声が多くありました。また、緊急時に機能する道路網、生活や産業活動などに対応した道路網などの整備、中心部でのイベント空間としての道路の活用等の意見がだされました。



平成16年3月18日 南部地域開催風景
(対象地域：名取市、岩沼市)

○公共交通の利用環境

既存鉄道が活用できるよう駅前広場、周辺駐車場の整備を進めること、まちの活性化に繋がる買物バスや公共交通利用促進策、仙台市中心部東二番丁通りに集中するバス路線の分散化や自治体バスの相互ネットワーク化等、鉄道とバスの活用に関するアイデアが話されました。



平成16年3月19日 北部地域開催風景
(対象地域：仙台市泉区、富谷町、大和町)

○今後の都市交通政策の方向性

交通弱者の視点に立った政策、財政負担を増大させない政策、安全で安心して歩ける商店街や歩いて楽しい中心部のまちづくりを促進する政策等が提案されました。

また、自動車社会における公共交通の重要性に関する合意形成や地域自ら主体的に政策を検討していくことの重要性が話されました。



平成16年3月30日 仙台地域開催風景
(対象地域：仙台市全域)

自動車、鉄道・バスの評価

「交通機関に対する評価」や「自動車社会での都市交通の方向性」についてアンケート調査を実施し、約4,500世帯から回答がありました。

●自動車の評価

- ・評価が高かった項目は「好きな時間に出かけることができる」「大きな荷物の買物に便利」、評価が低かった項目は「迷惑な中心部の違法駐車」「沿道地域の大气汚染や騒音」でした。

●鉄道の評価

- ・評価が高かった項目は「運行時間が正確であること」、「移動が楽であること」、評価が低かった項目は「ラッシュ時の混雑」、「駅前広場の整備の遅れ」でした。

●バスの評価

- ・評価が高かった項目は「移動が楽である」、評価が低かった項目は「車内の混雑」、「バス停でベンチ等がない」、「時刻表どおりに来ない」でした。

表 都市圏住民の自動車・鉄道・バスの評価

	評価が高い項目	評価が低い項目
自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・自分の好きな時間に出かけることができる (92%) ・大きな荷物の買物に便利 (86%) ・行動範囲が広がって遠出ができる (86%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・迷惑な中心部の違法駐車 (92%) ・沿道地域の大气汚染や騒音 (86%) ・交通事故が増える (86%) ・バス利用者が減ってバスが不便になる (92%)
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・運行時間が正確である (96%) ・自分で運転する必要がないから楽である (86%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ラッシュ時間帯に車両が混雑する (77%) ・駅前広場が整備された駅が少ない (54%)
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・自分で運転する必要がないから楽である (75%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ラッシュ時間帯に車両が混雑する (77%) ・バス停に屋根やベンチがない (77%) ・時間通りに来ない (76%)

() は「非常にそう思う」または「ややそう思う」と回答した人の割合
仙台都市圏の都市交通に関する意識調査結果より作成

自動車社会へのこれからの取り組み

「意見②（公共交通を中心とした交通政策を重視するべき）」に近い(回答者の約64%)」が意見①（自動車交通を中心とした交通政策を重視するべき）」に近い(回答者の約26%)を大きく上回りました。

毎日自動車を運転する人でも、「意見②に近い（約53%）」が「意見①に近い（約37%）」を上回りました。

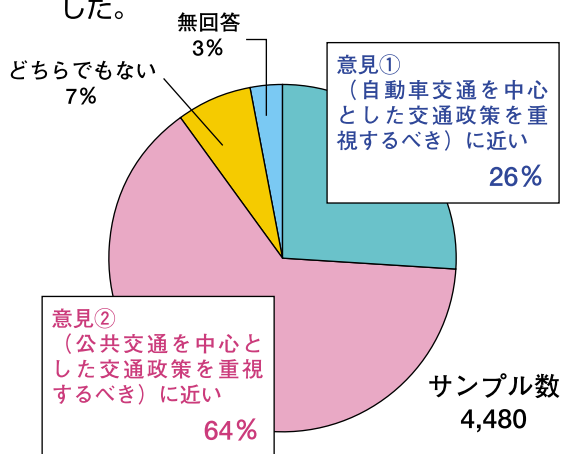


図 自動車社会へのこれからの取り組みについての意見の割合

仙台都市圏の都市交通に関する意識調査結果より作成

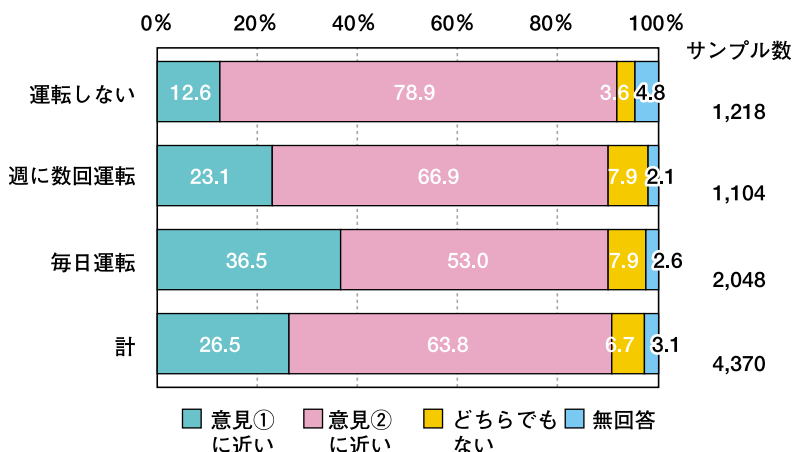


図 運転頻度別にみた自動車社会へのこれからの取り組みについての意見の割合

仙台都市圏の都市交通に関する意識調査結果より作成

6 都市交通の改善に向けた課題

私たちの暮らしや都市活動は、この10年間において更に自動車交通への依存が増大しました。自動車は暮らしや都市活動を便利にし、行動範囲を広くすることによっていろいろな地域の交流や郊外部での快適な市街地づくりに貢献してきました。

しかしながら、このような自動車社会の進展は、渋滞や車による環境負荷の増大、公共交通利用者の減少とサービスの低下、中心市街地の活力低下等をもたらし、私たちの地域社会に大きな影を落としている状況にもあります。

都市圏住民の皆様の声にありましたように、今後は自動車と公共交通がそれぞれの良い点を伸ばし、同時に問題を少なくする総合的な都市交通環境の形成が望まれている状況にあります。



都市交通の改善に向けた課題

●生活の場や都市活動へのアクセスを高める都市交通

- ・地域の生活スタイルに応じて自動車・徒歩・自転車・公共交通等が選択できるアクセスの改善を図ることが必要です。
- ・このためには、使いやすい公共交通網や道路網、都市生活施設が集積した地区の形成等が課題とされます。



●環境への負荷を小さくする都市交通

- ・自動車による膨大なエネルギーや環境負荷を少なくし、環境にやさしい都市交通を実現することが必要です。
- ・このためには、徒歩・自転車・公共交通等の輸送効率の高い交通手段へ移行させることが課題とされます。



●賑わいある都市を創造する都市交通

- ・多くの人々と交流し、楽しく会話をしながら歩くことができる街が生活の豊かさには必要です。
- ・このためには、人が集まる都心部や中心市街地で人が主人公になった快適な回遊路や魅力ある都市空間等の創造が課題とされます。



●安全で安心して暮らせる都市交通

- ・高齢者、身障者、学生、歩行者、車を運転できない人等の交通弱者の視点に立った移動環境の改善が必要です。
- ・このためには、自動車中心の道路整備から歩行者や自転車の走行の安全を確保した道づくり、人々が集まる中心部や交通結節点でのバリアフリーの促進等が課題とされます。



●継続的な運営ができる都市交通

- ・生活や都市活動のためには、道路や公共交通等を今後とも維持し、継続的な地域交通を運営していくことが必要です。
- ・このためには、交通施設整備や維持管理の効率性を向上させるとともに、地域の住民、行政、交通事業者等が互いに協働して地域交通をマネジメントしていくことが課題とされます。



都市交通の改善に向けた今後の進め方

仙台都市圏総合都市交通協議会では、今回整理した都市交通の課題を改善していくために平成16年度末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。



図 総合都市交通計画策定までの流れ