



- ◎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。

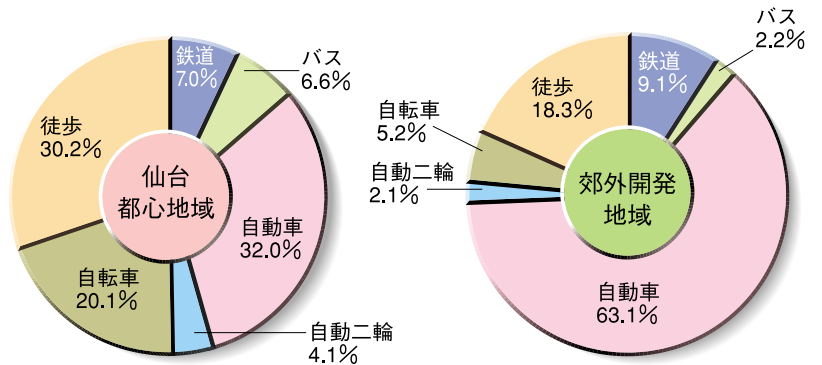


図3 地域別代表交通手段構成比

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。

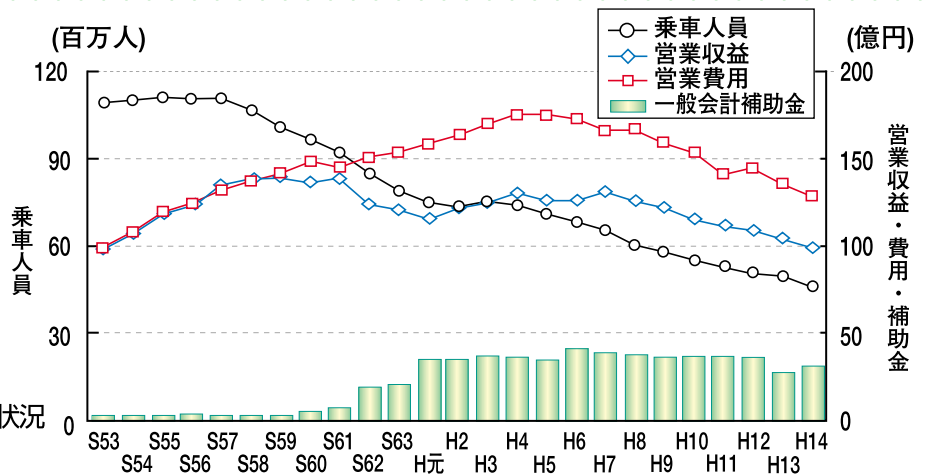


図4 仙台市営バス年間乗車人員と事業収支状況

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。

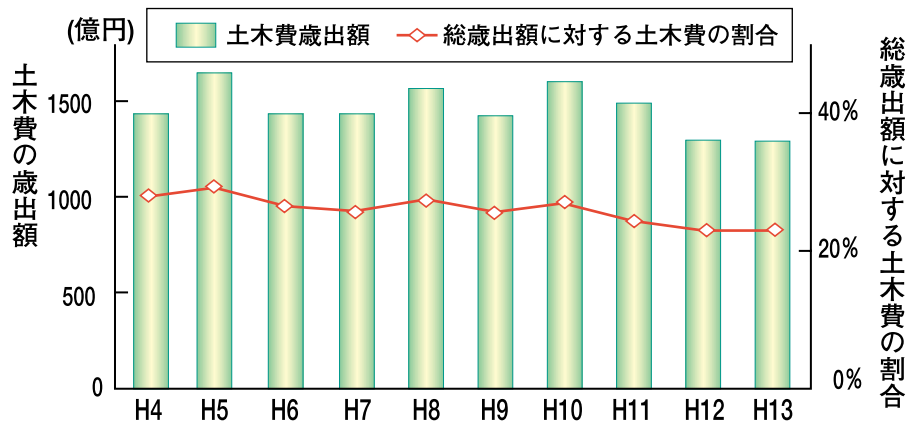


図5 仙塩10市町村の土木費と総歳出額に対する割合

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。