

(3) 暮らしの拠点のトリップ特性と課題

ここでは、第4回PT調査の提言にて設定された「暮らしの拠点」について、そのトリップ特性を分析した。分析対象ゾーンを以下に示す。

なお、岩切、荒井、美田園については対象区域の小ゾーン境界が第4回から変更されており、第4回と第5回の比較分析においては、わずかに対象区域が異なる点に留意が必要である。

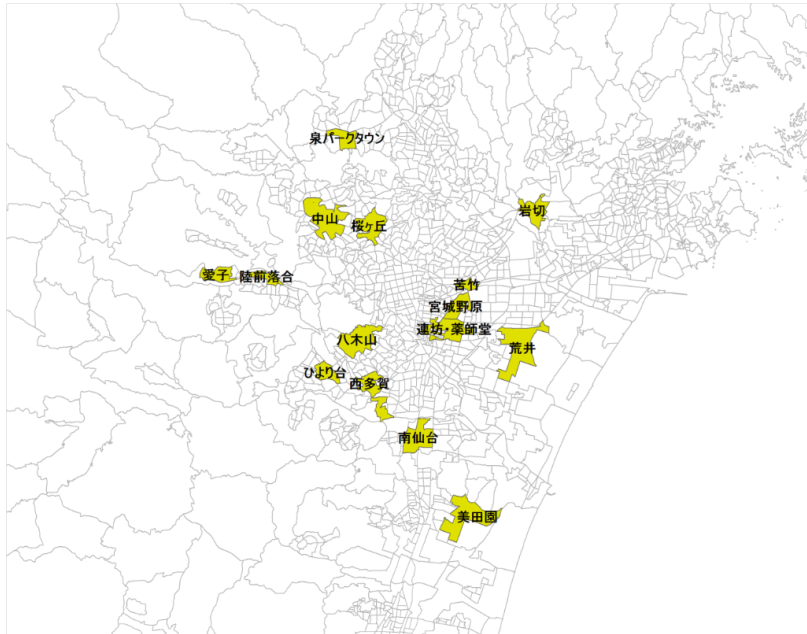
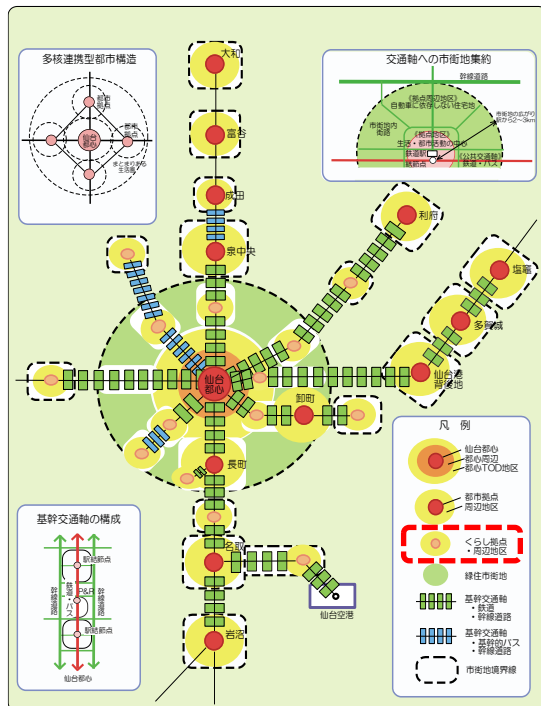


図 3-407 暮らしの拠点の分析対象ゾーン



出典:第4回仙台都市圏パーソントリップ調査
報告書 4 提言編

図 3-408 第4回提言における市街地集約型都市構造

1) 暮らしの拠点の施設立地状況

・ 「中山」「岩切」「連坊・薬師堂」「八木山」「泉パークタウン」「美田園」では、大規模商業施設数が増加している。

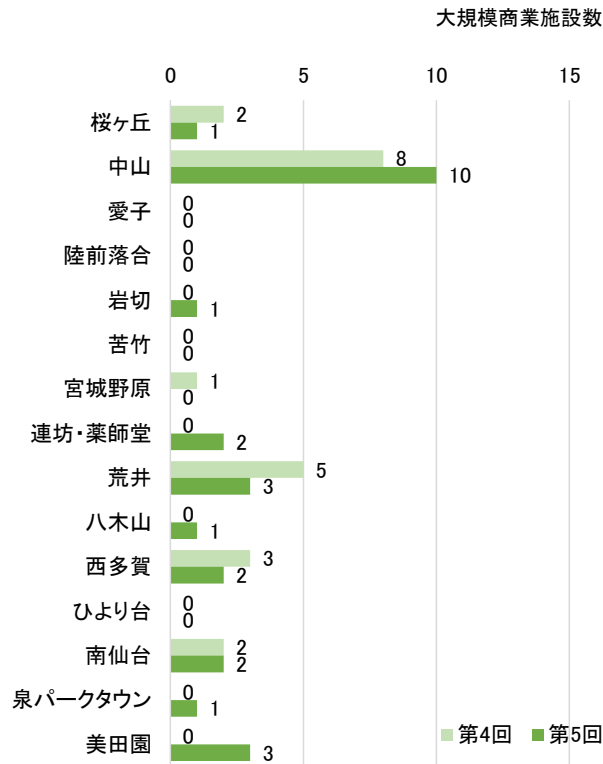


図 3-409 大規模商業施設数の変化

※床面積 1,000 m²以上の施設を対象とした

2) 暮らしの拠点のトリップ特性

① 暮らしの拠点の集中量

- 平日は、第4回と比較して区画整理が行われた岩切や、仙台空港アクセス線開業に合わせて開発された美田園などで伸びが大きい。

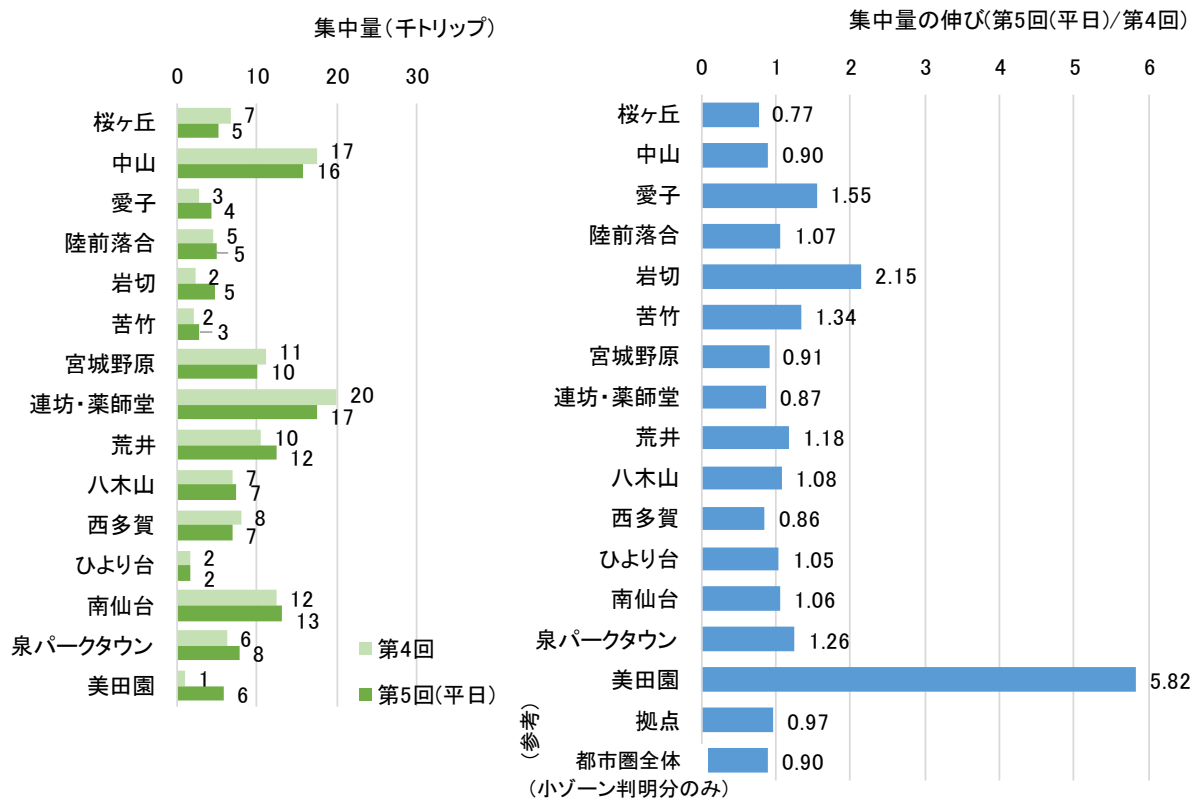


図 3-410 暮らしの拠点の集中度の変化（平日）

※帰宅目的を除く

- ・ 休日は、「中山」「岩切」「西多賀」「泉パークタウン」といった大規模商業施設が立地する地区において、平日よりも休日の集中量が増加している。

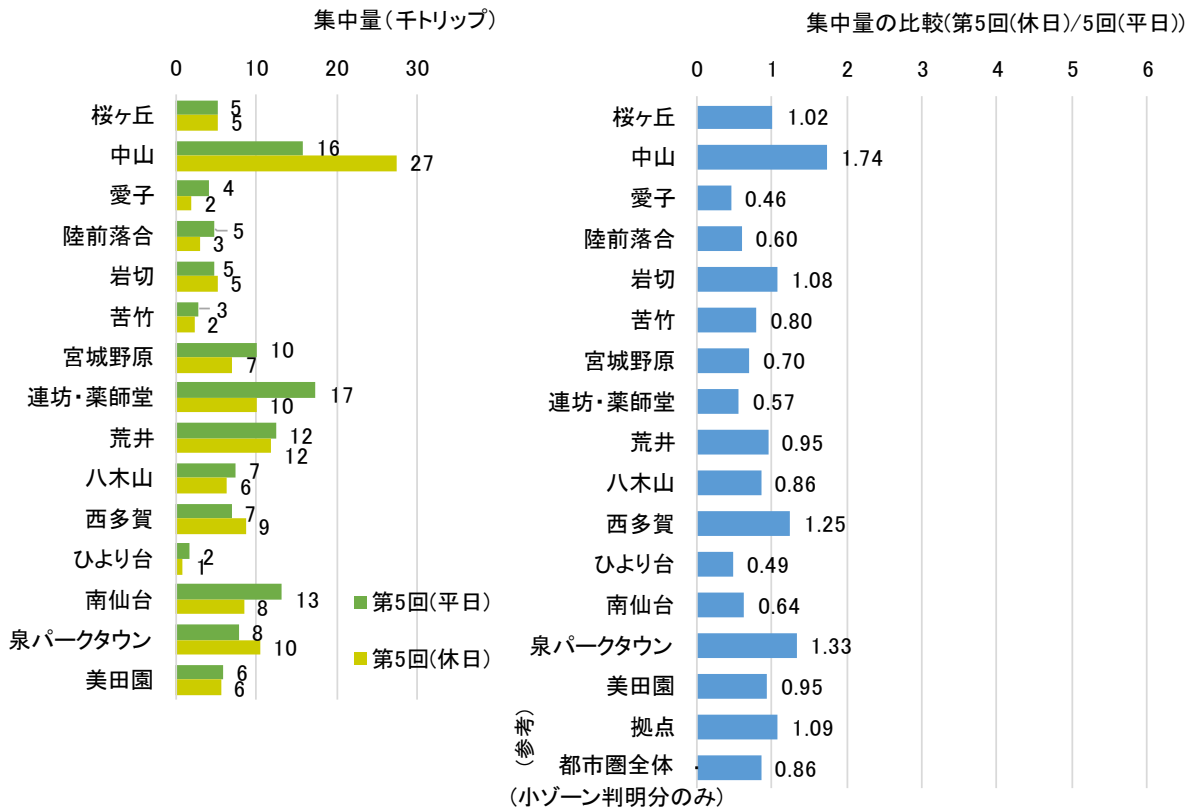


図 3-411 暮らしの拠点の集中度の平日・休日比較（帰宅を除く）（第5回）

② 暮らしの拠点へのトリップの目的種類構成

・ 目的種類構成については、「岩切」「泉パークタウン」「美田園」での変化が大きく、特に買物の割合が上昇している。

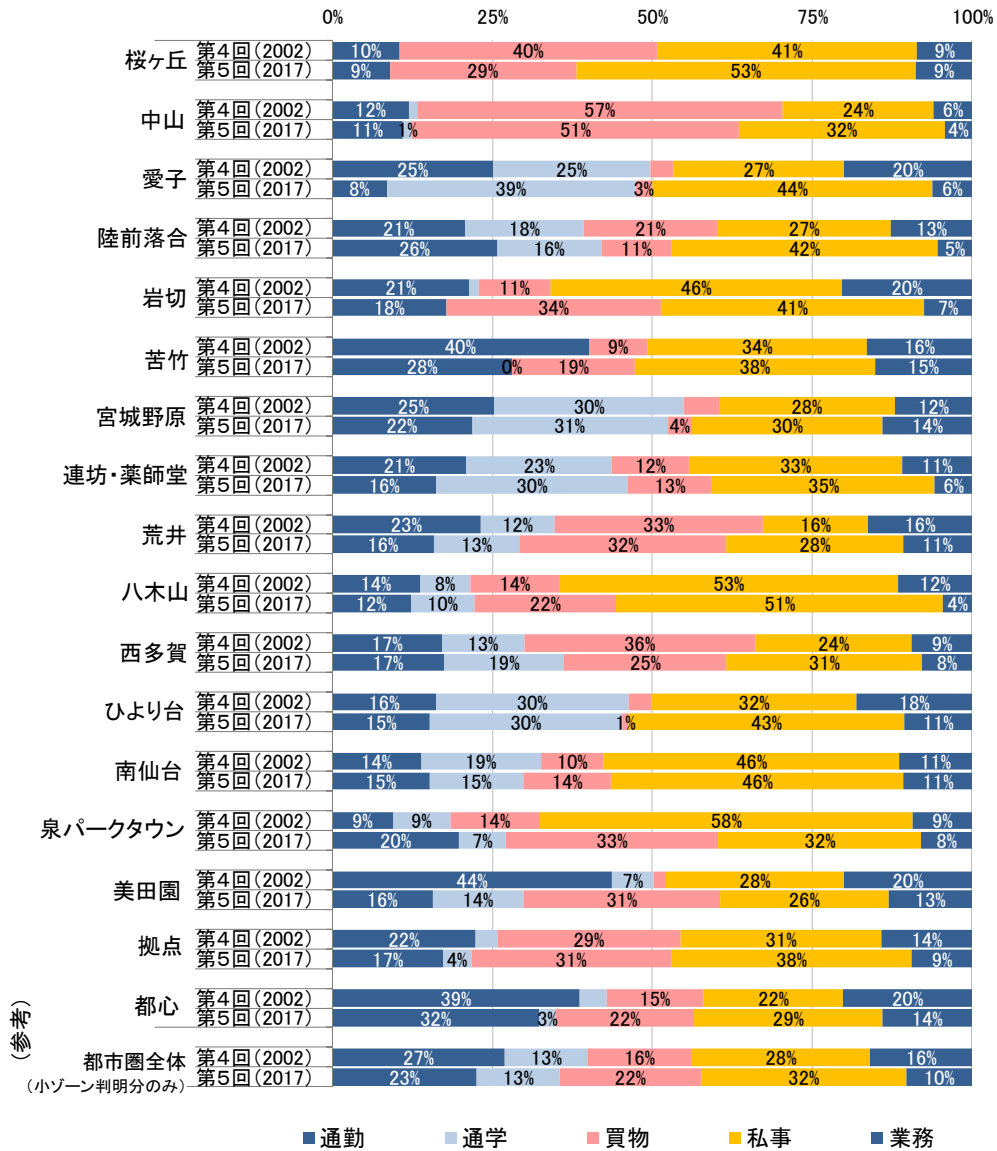


図 3-412 暮らしの拠点へのトリップの目的種類構成（平日）

※帰宅目的・不明を除く

③ くらしの拠点への来訪手段

- ・ 第4回と比べて自動車分担率が低下した拠点多くみられる中で、「桜ヶ丘」「陸前落合」「岩切」「泉パークタウン」では増加している。
- ・ 第5回時点で自動車分担率が60%を超えるのは、「桜ヶ丘」「中山」「陸前落合」「岩切」「荒井」「八木山」「泉パークタウン」「美田園」である。

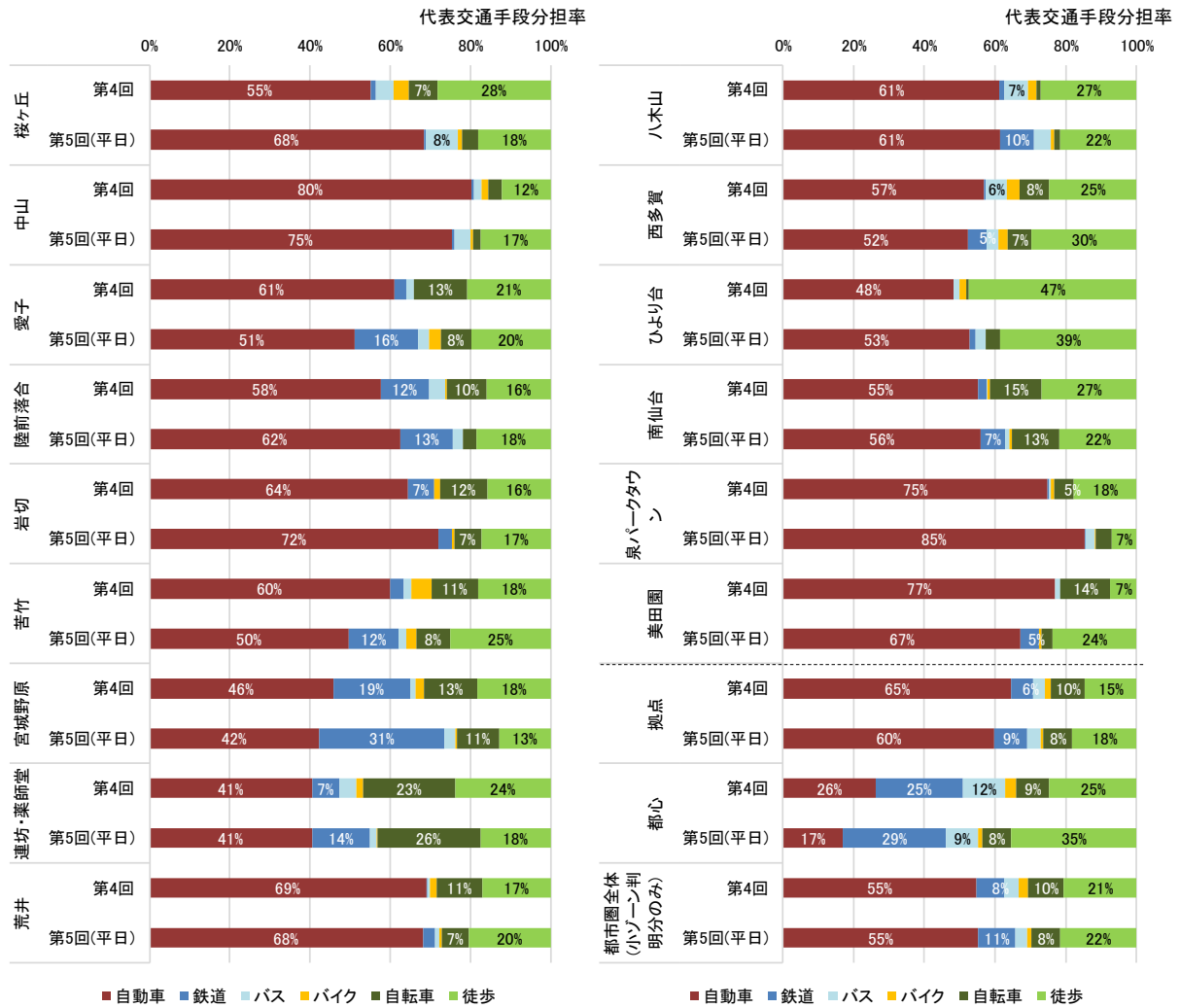


図 3-413 くらしの拠点を着地とするトリップの代表交通手段分担率の変化（第4回、第5回平日）
※帰宅目的を除く

- ・ トリップ長が 1km 以下での徒歩・自転車の分担率は、ほとんどの拠点で都市圏平均よりも低いものの、第 5 回はいずれの拠点も 6 割を超えている。
- ・ 暮らしの拠点内やその近隣住民が暮らしの拠点を訪れる際には、徒歩・自転車が移動の主要な手段であることがうかがえる。

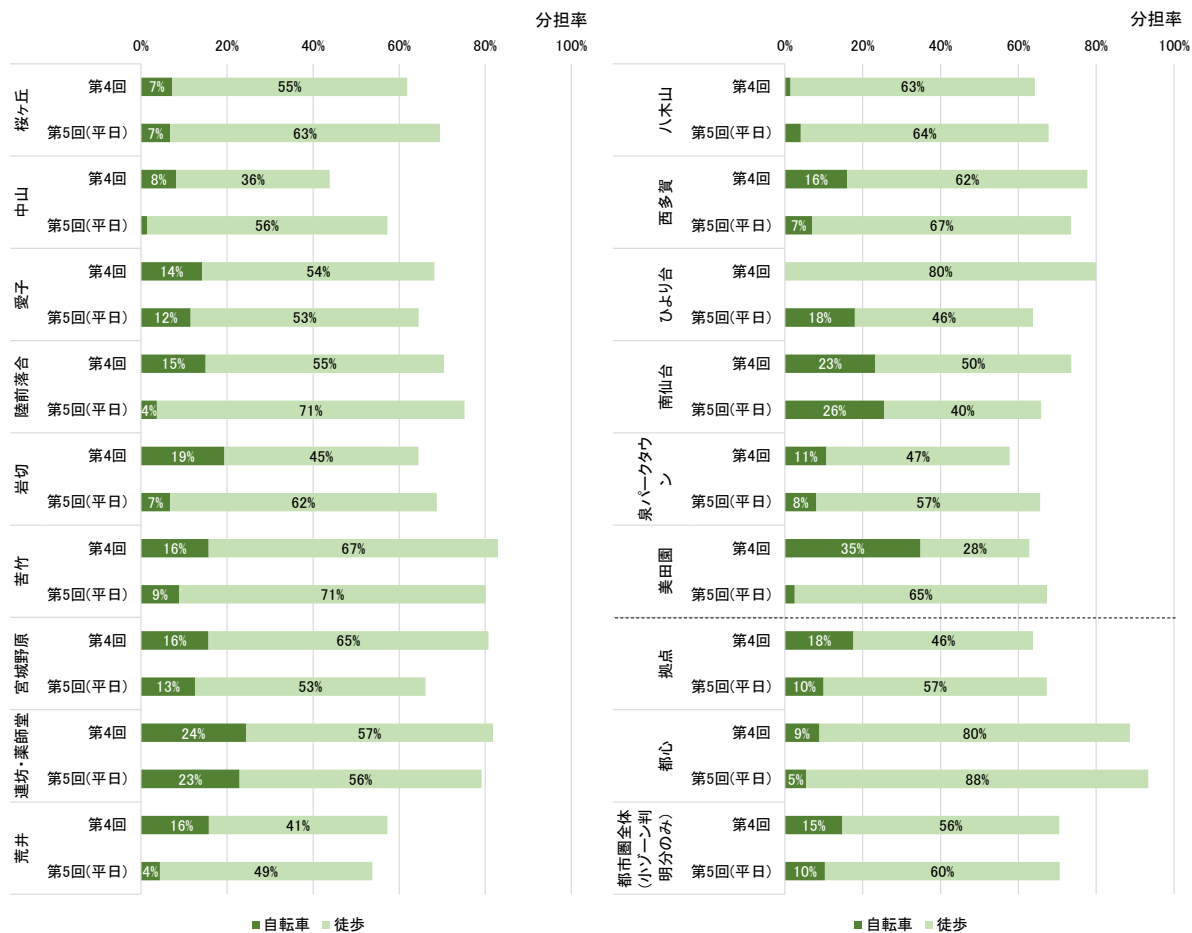


図 3-414 暮らしの拠点を着地とするトリップ長 1km 以下のトリップにおける
徒歩及び自転車分担率の変化（第 4 回、第 5 回平日）

3) 暮らしの拠点の後背圏の広がり

- ・ 自宅から暮らしの拠点への平均来訪距離は、拠点によって大きな差異があり、3km を超える拠点が大半であることから、徒歩圏を超えた範囲からの来訪していることがうかがえる。
- ・ また、第4回と比べて平均来訪距離は、多くの暮らしの拠点において、わずかではあるが短くなっている。
- ・ 特に、新たに開発された仙台空港臨空地区の一部にあたる「美田園」においては、平均来訪距離は大きく短縮されている。
- ・ 一方、「桜ヶ丘」「陸前落合」「苦竹」「泉パークタウン」などでは平均来訪距離が長くなっており、広域的な商業地の性格を強めている様子が見られる。

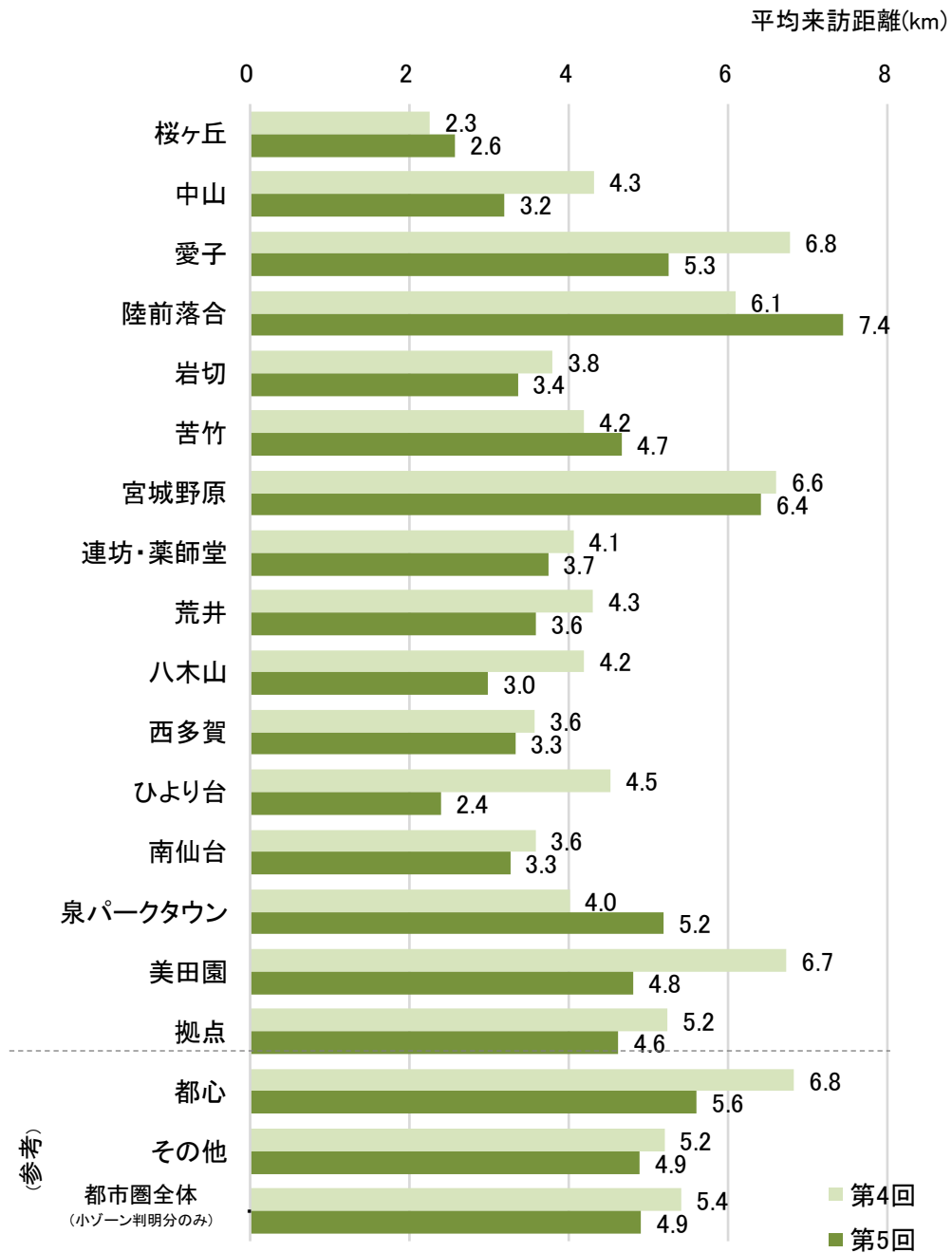


図 3-415 平均来訪距離の変化（第4回、第5回平日）

※くらしの拠点への来訪者の自宅からの距離をトリップ数で重み付けし平均値算定

※自宅からの距離は小ゾーン中心間の直線距離

※帰宅目的を除く

- ・ 休日は、大規模商業施設が新設された「八木山」「泉パークタウン」「美田園」で平日と比べて、平均来訪距離が長くなっている。

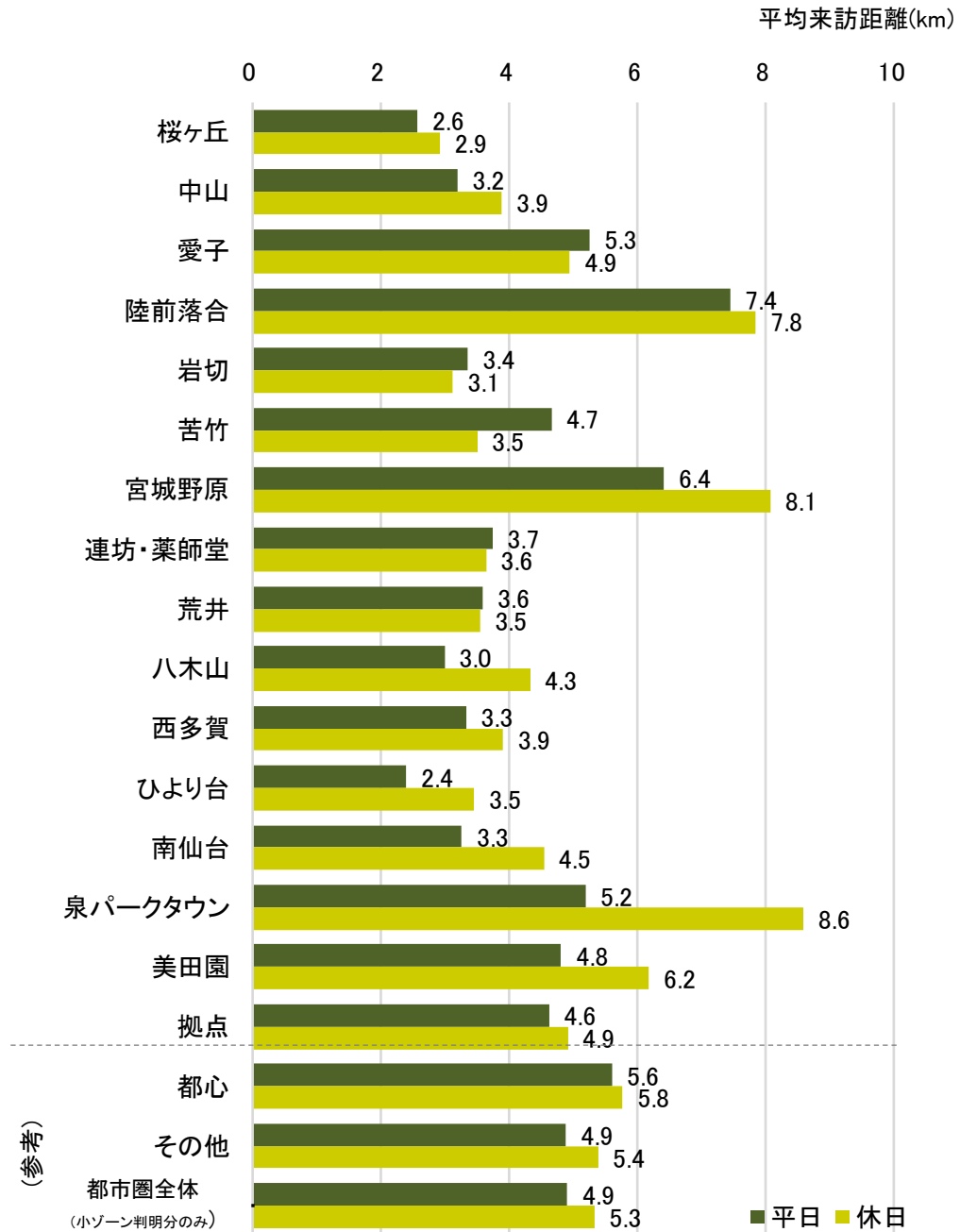


図 3-416 平均来訪距離の平日・休日比較 (第 5 回)

※くらしの拠点への来訪者の自宅からの距離をトリップ数で重み付けし平均値算定
 ※自宅からの距離は小ゾーン中心間の直線距離
 ※帰宅目的を除く

- ・ 各くらしの拠点の平均来訪距離は、圏域が互いに重なり合っている状況である。
- ・ 概ね、都心に近い拠点は狭い圏域であり、郊外部では広い圏域となっている。

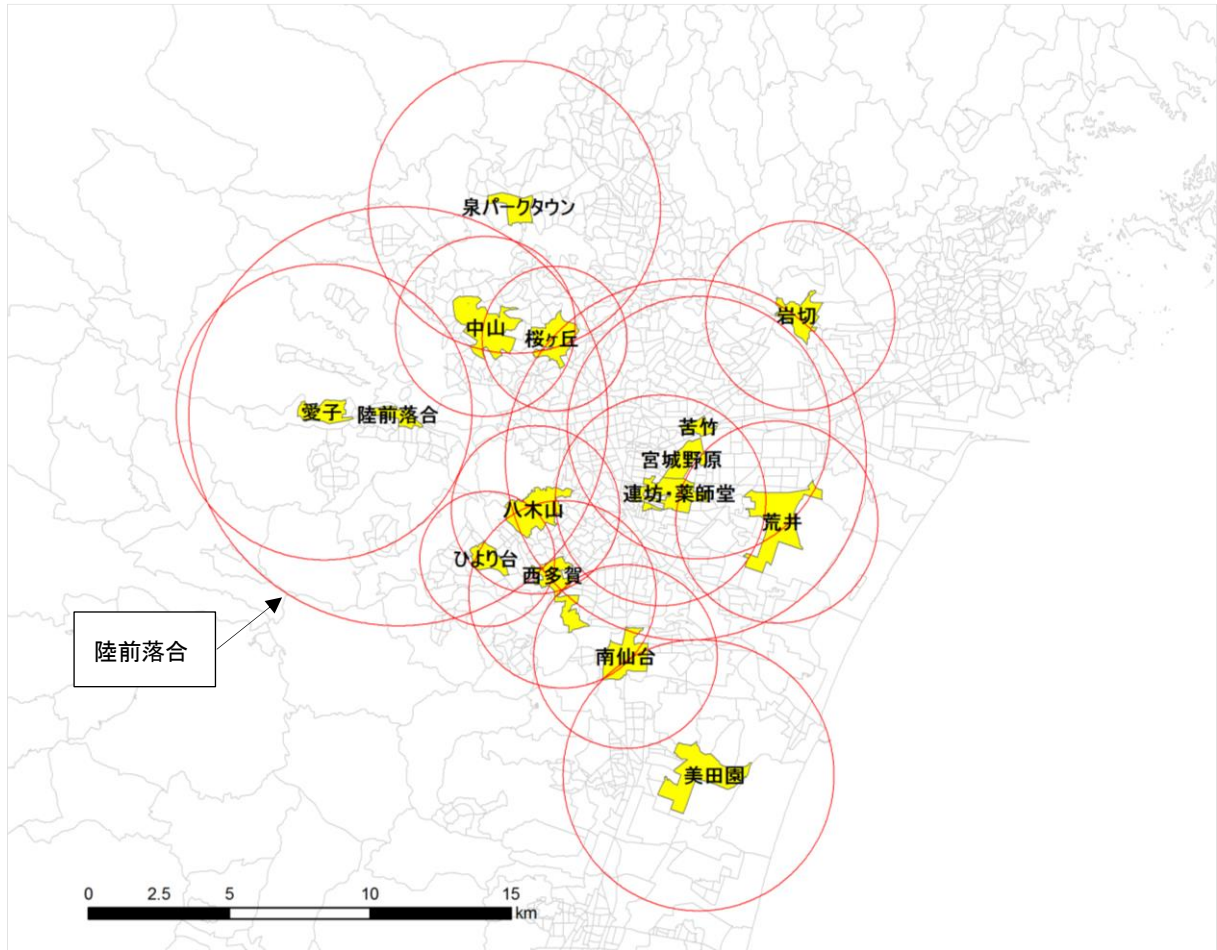


図 3-417 平均来訪距離（第5回）

4) 暮らしの拠点の問題・課題のまとめ

①. 分析から得られた知見

- ・ 暮らしの拠点の平日の集中量は、区画整理が行われた「岩切」や仙台空港アクセス線開業に合わせて開発された「美田園」などで大きく増加している。
- ・ 休日の集中量は、「中山」「岩切」「西多賀」「泉パークタウン」といった大型商業施設が立地する拠点において、平日よりも休日の集中量が多い。
- ・ 来訪目的をみると、「岩切」「美田園」での変化が大きく、特に買物の割合が上昇している。
- ・ 暮らしの拠点への来訪手段は自動車利用が多いが、第4回と比較すると多くの拠点で自動車分担率が低下している。一方で、「岩切」や「泉パークタウン」等、自動車分担率が上昇している拠点もみられる。
- ・ 比較的短いトリップにおける徒歩・自転車の分担率は、いずれの拠点も6割以上を超えており、暮らしの拠点内やその近隣住民が暮らしの拠点に訪れる際には、徒歩・自転車による移動が多いことがうかがえる。
- ・ 暮らしの拠点への平均来訪距離をみると、徒歩圏を超えた範囲から来訪していることがうかがえる。多くの拠点では、第4回と比べてわずかに短くなっているが、「桜ヶ丘」「陸前落合」「苦竹」「泉パークタウン」などでは平均来訪距離が長くなっている。

②. 暮らしの拠点のトリップ特性からみた課題

- ・ 自動車による来訪が多い一方で、近隣からは徒歩・自転車での来訪も多いことから、徒歩・自転車を利用しやすい交通環境の整備を図ることが課題である。

(4) 郊外住宅地のトリップ特性と課題

ここでは、仙塩広域都市圏の市街化区域及び仙南広域都市圏の用途地域指定部分の鉄道駅1km圏外を「郊外住宅地」と定義し、そのトリップ特性を分析した。

■：郊外住宅地



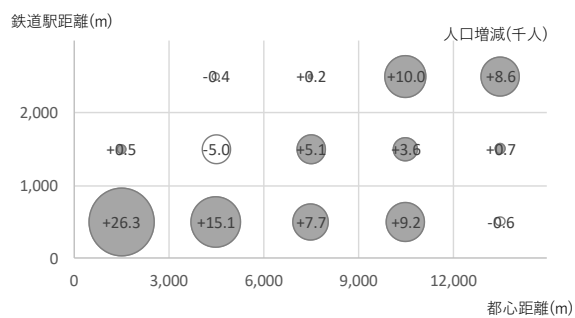
図 3-418 分析対象の「郊外住宅地」

1) 郊外住宅地の人口動向

① 郊外住宅地の人口の変化

- ・ 用途地域内の鉄道駅 1km 圏外では、大半で人口が増加しており、都心から 9km 圏外の地域については増加率が 10%を超えている。

【人口増減】



【増減率】

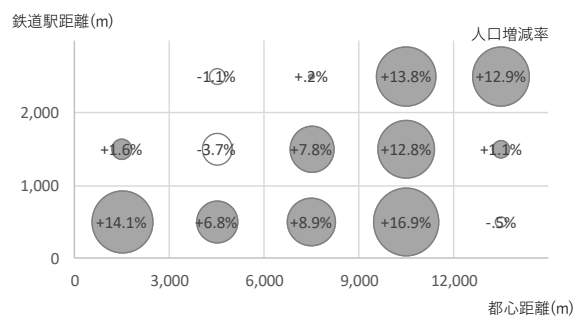
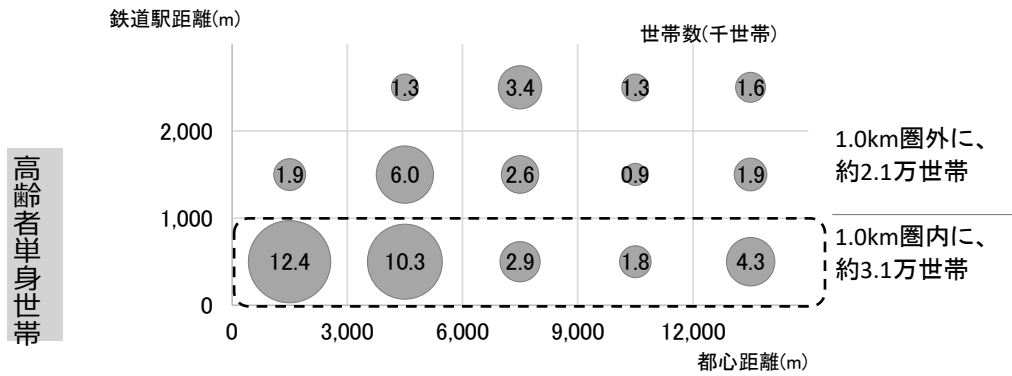


図 3-419 都心距離帯別鉄道駅距離帯別夜間人口の増減（用途地域内）（2005年→2015年）

資料：国勢調査(H17、H27)より作成

・ 高齢者単身世帯は鉄道駅の近接地に多く居住しているが、高齢者のみ世帯は鉄道駅から離れた郊外部で多く居住し、今後郊外部で高齢者単身世帯が増加する懸念がある。



現在の高齢者単身世帯は鉄道駅 1km 圏内に多い

将来の高齢者単身世帯(=現在の高齢者のみ複数人世帯)は鉄道駅 1km 圏外に多い

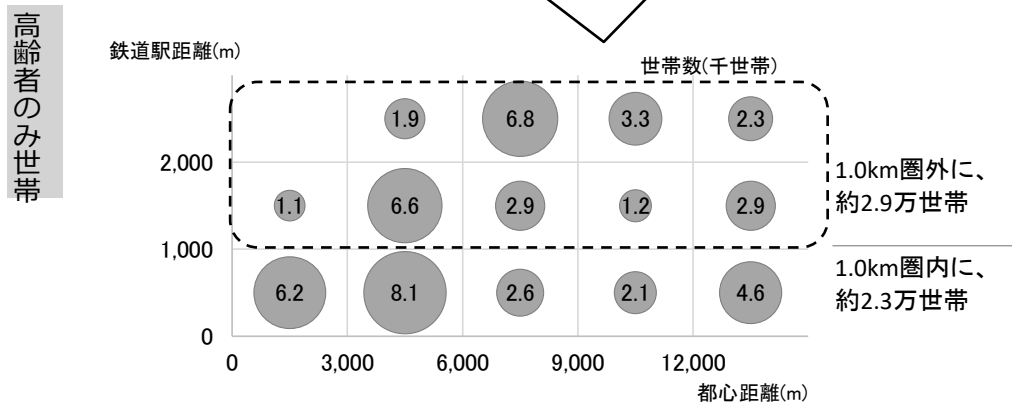


図 3-420 都心距離帯別鉄道駅別の高齢者単身及び高齢者のみ世帯数 (2015年) ※再掲
資料: 国勢調査(H27)より作成

- ・ 郊外住宅地で人口が最も多いのは仙台市であるが、2005年から2015年にかけての人口変化は小さい。
- ・ 次に郊外住宅地人口が多いのは富谷市であり、2005年から2015年にかけての伸びも1.3倍と大きい。人口の伸びは、大和町が1.32倍と最も大きい。

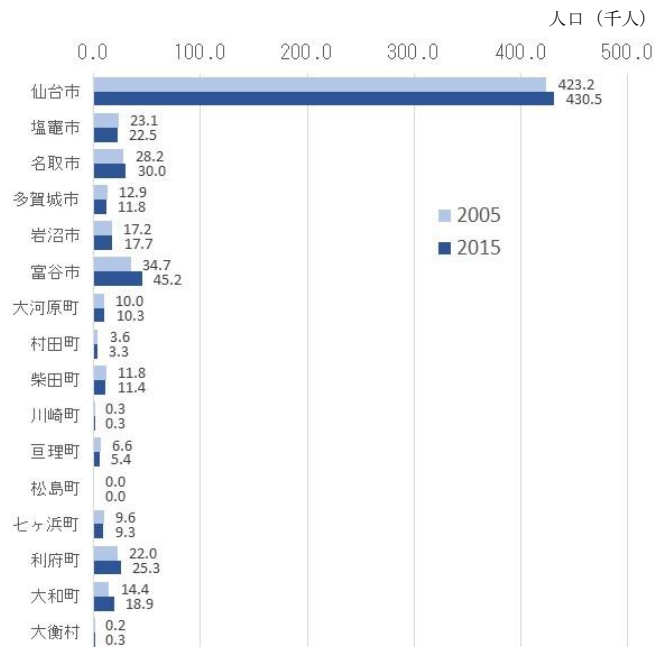


図 3-421 用途地域の駅 1km 圏外の市町村別人口増減 (2005 年、2015 年)

※国勢調査地域メッシュ統計を使用、用途地域内外はメッシュ中心点による
 ※用途地域のない山元町、大郷町を除く
 資料: 国勢調査(H17、H27)より作成

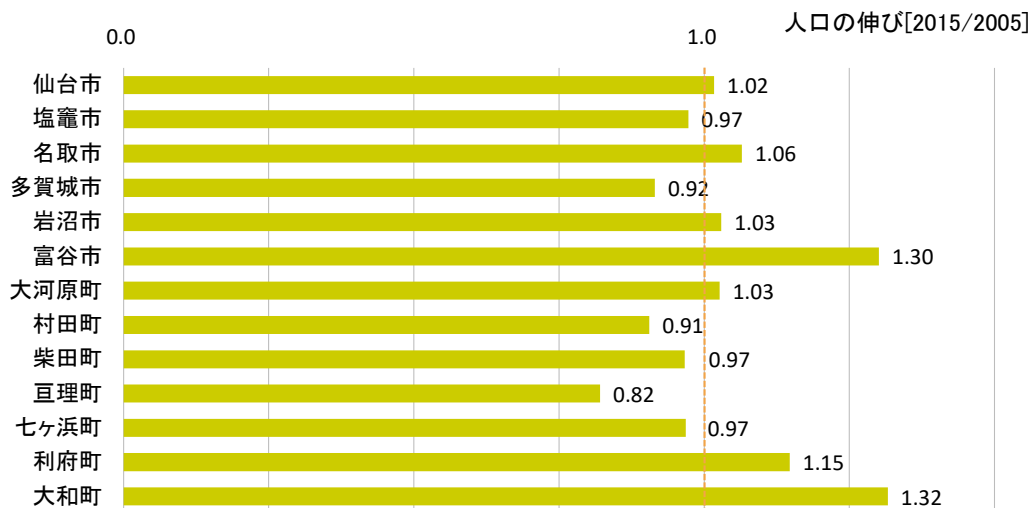


図 3-422 郊外住宅地の市町村別人口の伸び率 (2005 年→2015 年)

※国勢調査地域メッシュ統計を使用、用途地域内外はメッシュ中心点による
 ※用途地域のない山元町、大郷町、市街化区域が鉄道駅 1km 圏内に収まる松島町、及び対象人口が僅かである川崎町、大衡村を除く
 資料: 国勢調査(H17、H27)より作成

②郊外住宅地の高齢化等の変化

- ・ 郊外住宅地では、高齢化率が24%であり、鉄道1km圏内の地域よりも3ポイント高くなっている。

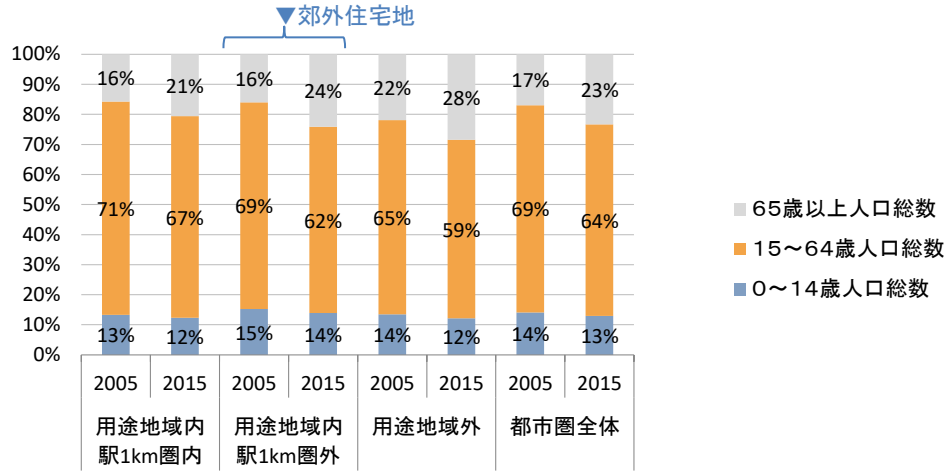


図 3-423 地域別高齢化率

資料:国勢調査(H17、H27)より作成

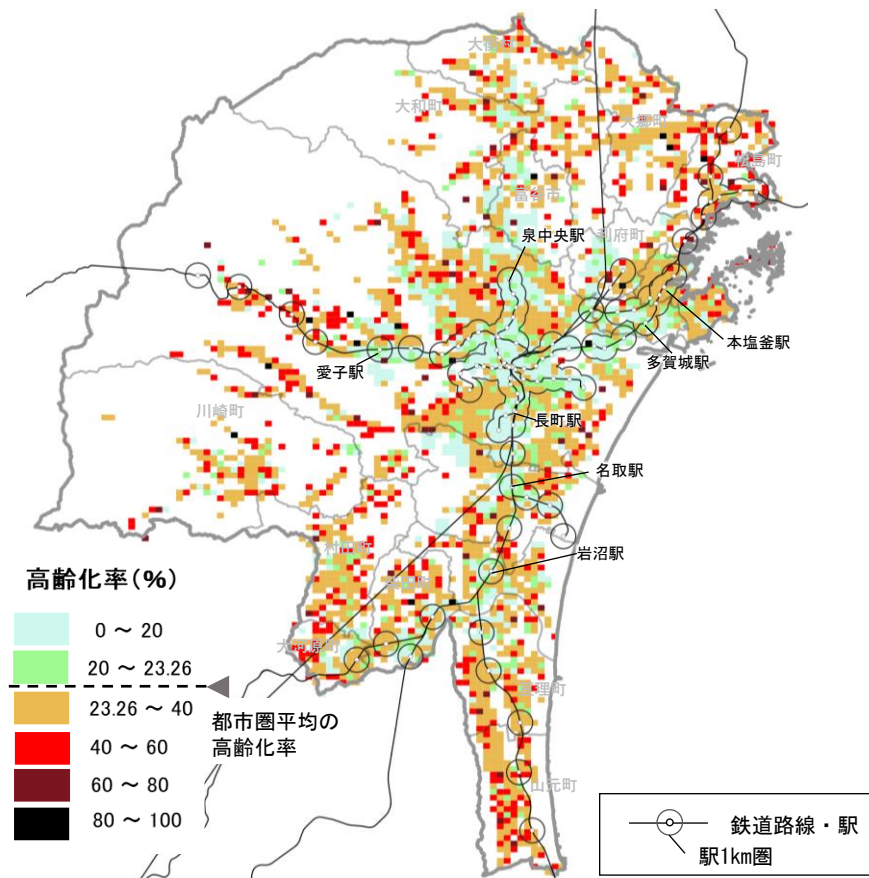


図 3-424 高齢化率のメッシュ分布 (500mメッシュ)

資料:国勢調査(H17、H27)より作成

- ・ 郊外住宅地の総人口は 2005 年から 2015 年にかけて 1 万人増加しているものの、生産年齢人口は 3 万人減少している。

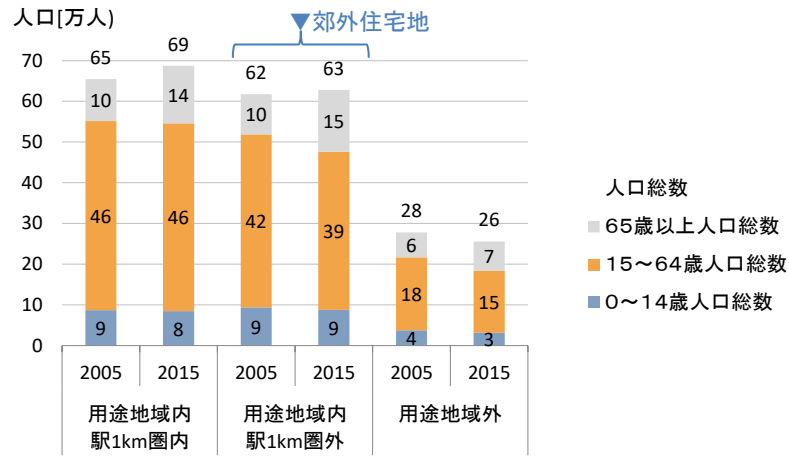


図 3-425 年齢3区分別夜間人口の変化（2005年、2015年）

資料：国勢調査(H17、H27)より作成

2) 郊外住宅地における施設立地の動向

- ・ 近年開設した大規模小売店舗は郊外に立地しており、2002年（平成14年）以降の開設では半数が鉄道1km圏外への立地である。

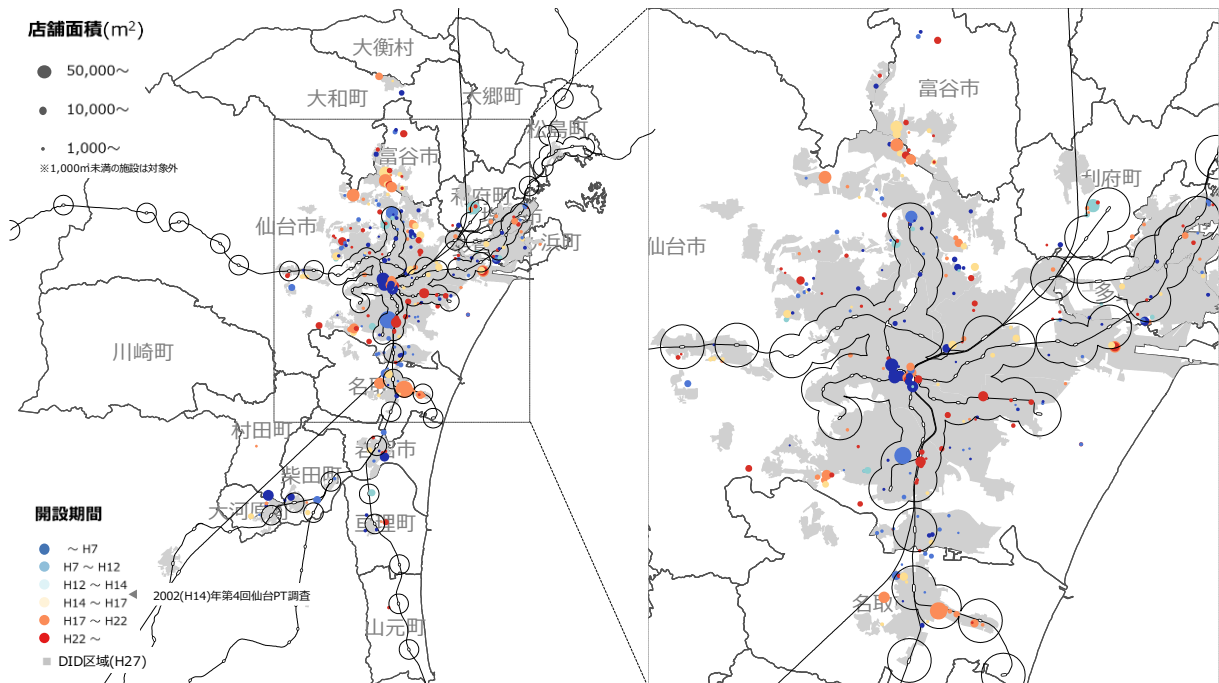


図 3-426 大規模小売店舗の分布 ※再掲

資料: 日本百貨店協会 HP 掲載店、日本ショッピングセンター協会 HP 掲載店、
全国スーパーマーケットマップ掲載店、全国コンビニ一覧掲載店より作成

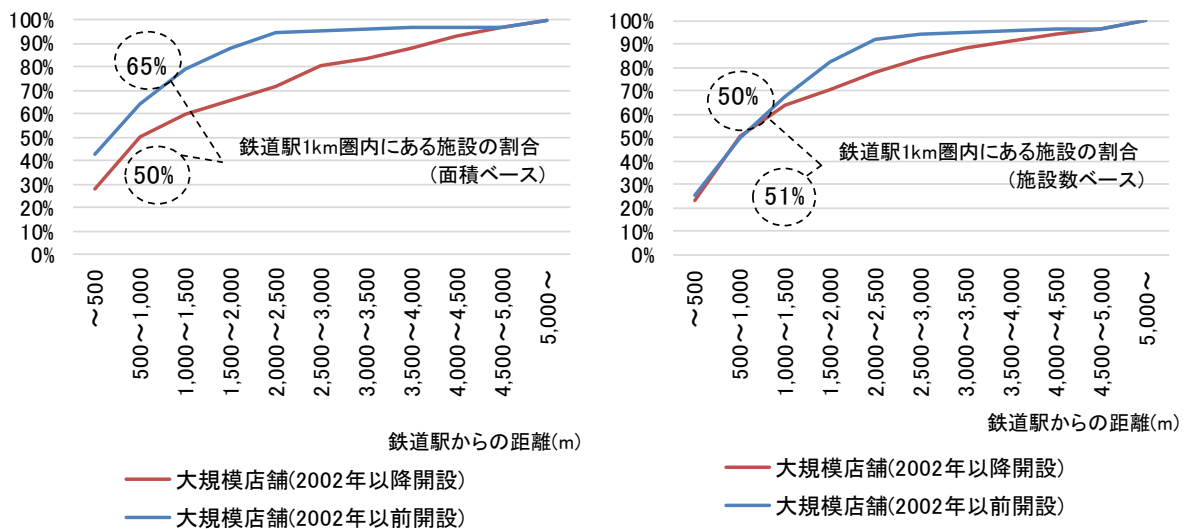


図 3-427 大規模小売店舗の鉄道駅からの距離帯分布 (左: 床面積ベース、右: 施設数ベース)

※再掲

※大規模小売店舗: 面積 1,000 m²以上の店舗

3) 郊外住宅地の交通特性

① 郊外住宅地居住者の利用交通手段

- ・ 平日は、第4回に比べて自動車分担率が若干上昇する一方で、自転車の分担率が低下している。
- ・ 平日の鉄道分担率は約15%であり、若干上昇している。
- ・ 平日のバス分担率は、全ての目的で低下している。
- ・ 休日は、同乗を含め自動車分担率が平日よりも高くなる。

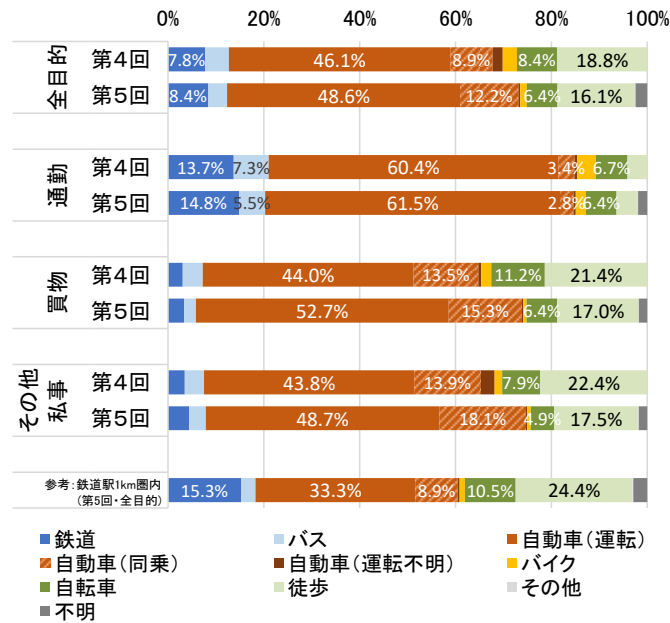


図 3-428 郊外住宅地居住者代表交通手段分担率の変化（第4回、第5回平日）

※トリップ数による代表交通手段分担率

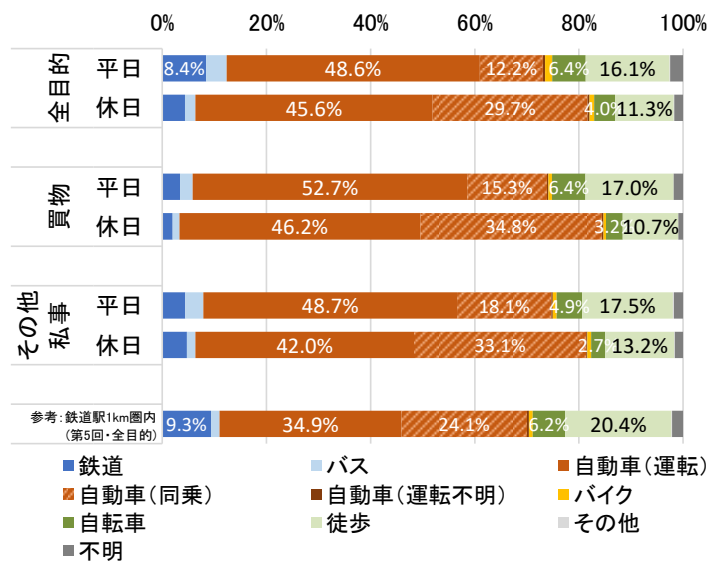


図 3-429 郊外住宅地居住者代表交通手段分担率の平日・休日比較（第5回）

※トリップ数による代表交通手段分担率

②自動車保有別に見た外出率

・ 単身世帯は、自動車保有率が低く、特に学生や高齢者で顕著である。

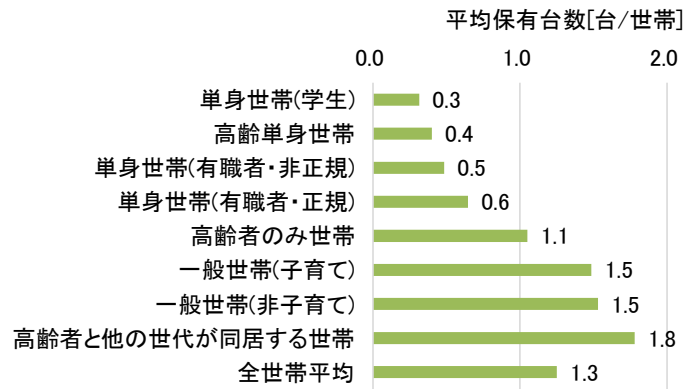


図 3-430 世帯類型別平均自動車保有台数

・ 駅 1km 圏外では、自動車非保有者の外出率は、保有者に比べて約 20 ポイント低くなっている。

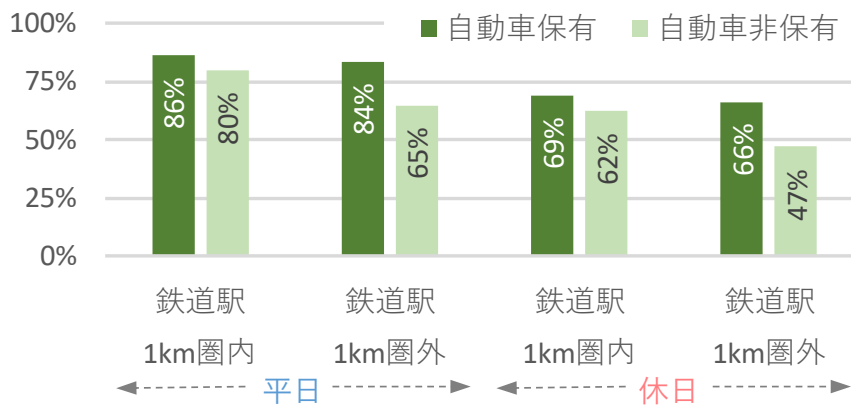


図 3-431 鉄道駅 1km 圏内外別自動車保有有無別外出率

③バス運行本数とバス利用との関係

- ・ バス運行本数が多い地域ほどバスの分担率が高く、自動車分担率が低下する傾向がみられる。
- ・ バス運行本数が 35 本/日以上地域では、バス分担率が都市圏全体を上回る。

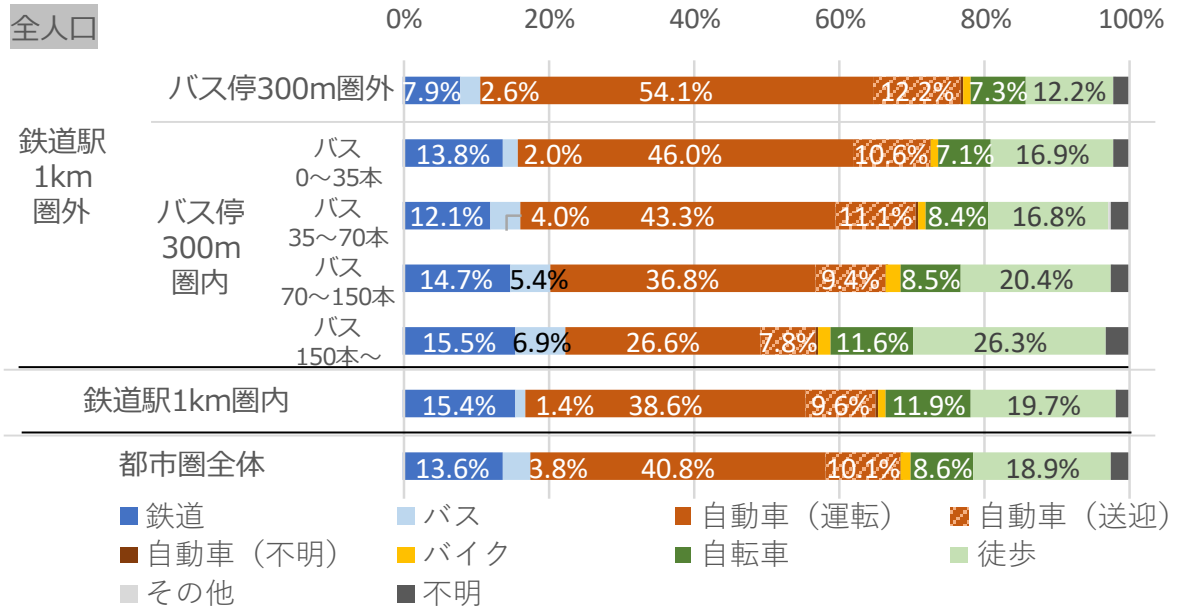


図 3-432 バス運行本数別代表交通手段分担率

4) DID 編入時期別の居住者の特性

①人口集中地区（DID）の変遷

- ・ 人口集中地区（DID）は、1960年代以降仙台市中心部から同心円状に拡大している。

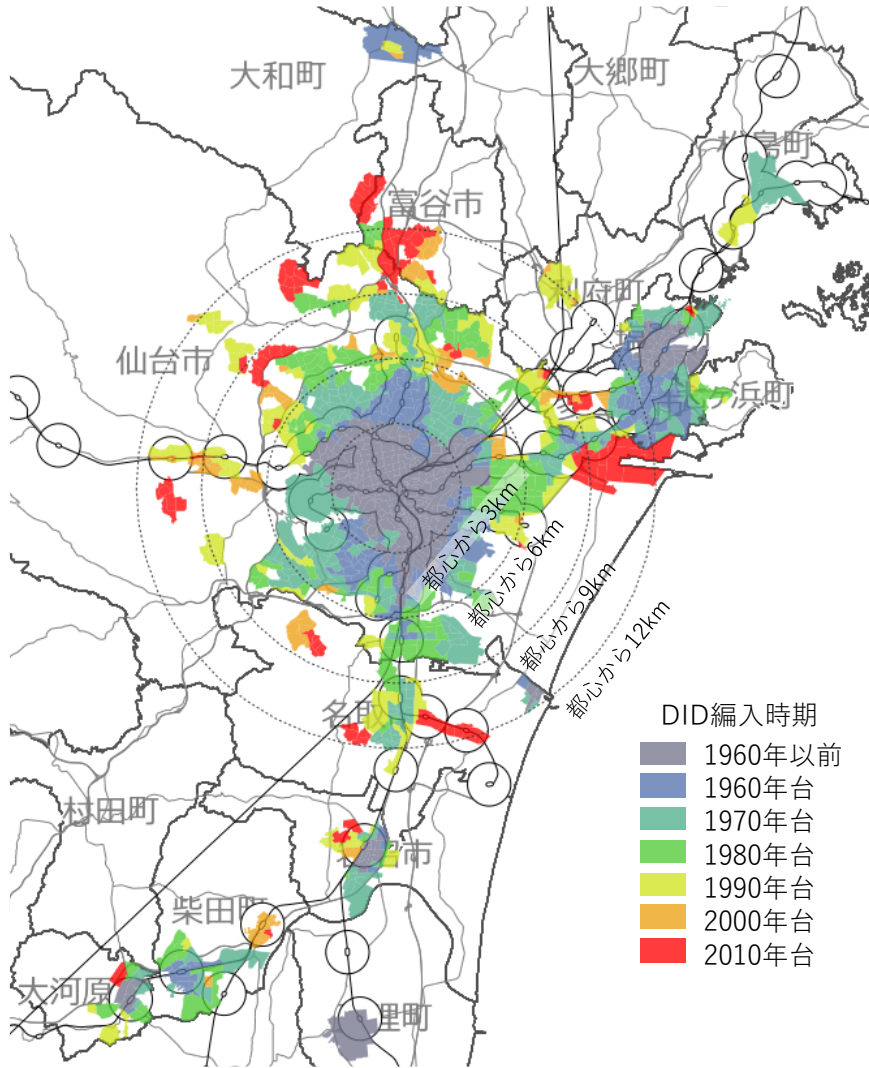


図 3-433 DID 編入時期（小ゾーン単位）

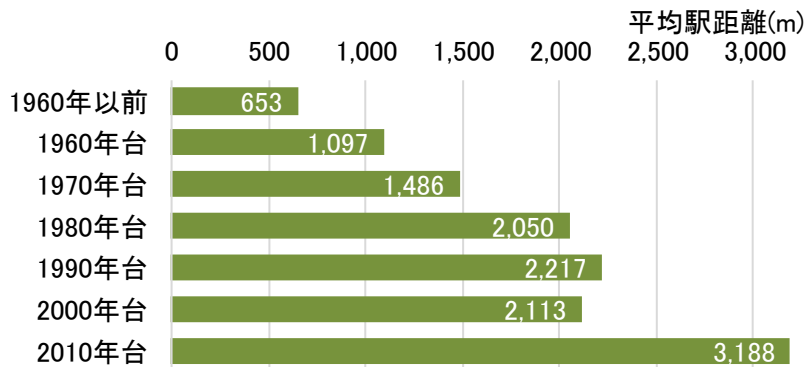


図 3-434 DID 編入時期別平均最寄り駅距離

② DID 編入時期別にみた世帯構成の変化

- ・ 1980 年代以前の DID 編入の地域では、7 割前後は高齢者を含む世帯となっている。
- ・ 1990 年代以前に DID 編入された地域では、空き家予備軍と呼ばれる高齢者のみ世帯の割合が 20%を超えている。

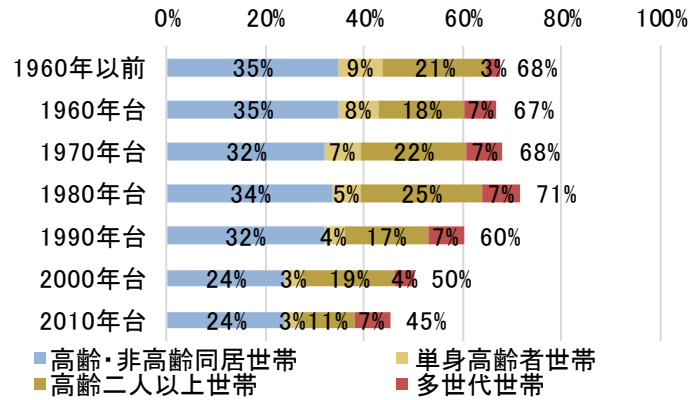


図 3-435 DID 編入時期別高齢者のいる世帯の割合（戸建て（持ち家のみ）・世帯サンプル集計）

※ 鉄道駅 1km 圏外、用途地域内を対象に集計

- ・ 2010 年台に DID 編入された地域では子育て世帯が最も大きな割合を占めている。

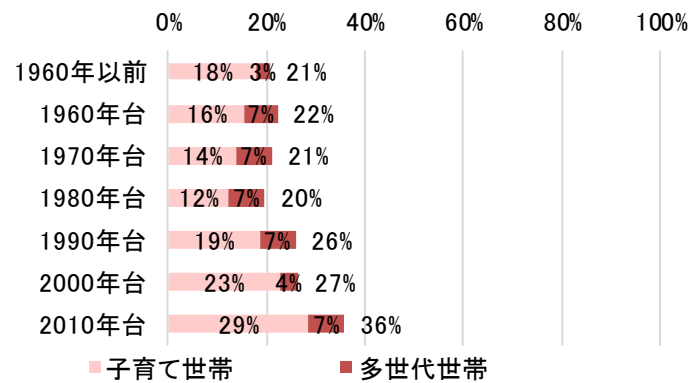


図 3-436 DID 編入時期別子供のいる世帯の割合（戸建て（持ち家のみ）・世帯サンプル集計）

※ 鉄道駅 1km 圏外、用途地域内を対象に集計

- ・ 都心から 6km のエリアでは、空き家が多い状況にある。

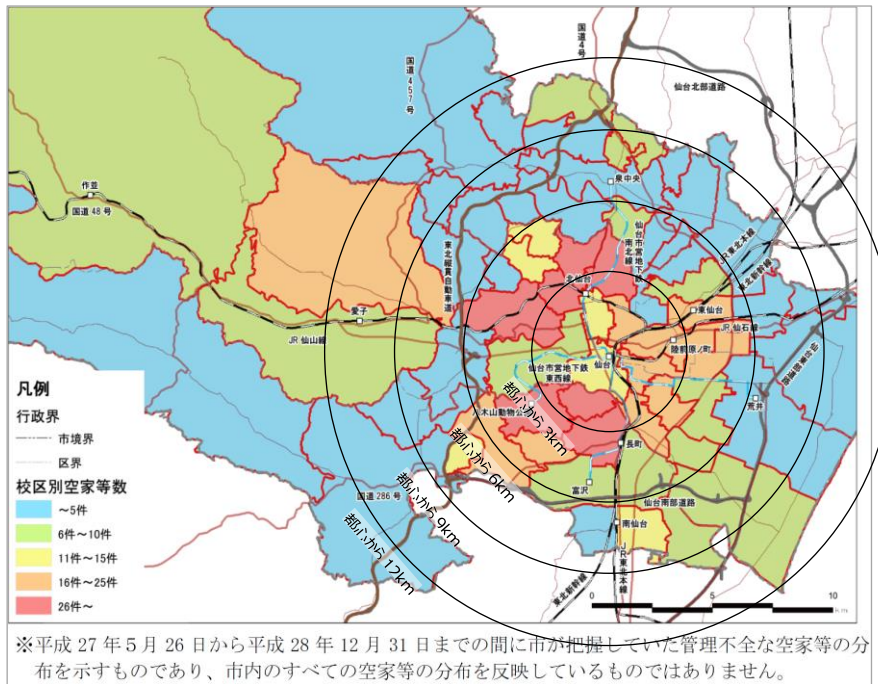


図 3-437 中学校区別空き家件数

出典:仙台市空き家等対策計画—平成 29 年度～平成 33 年度—

③郊外住宅地における高齢者交通特性

- ・ 郊外住宅地における高齢者のみ世帯では、鉄道駅から遠い DID 編入時期の新しい団地ほど、免許保有率が高く、免許返納率が低くなっている。
- ・ DID 編入時期の新しい団地ほど、鉄道駅から遠いため、運転免許の必要性が高く、返納されにくい状況であることがうかがえる。

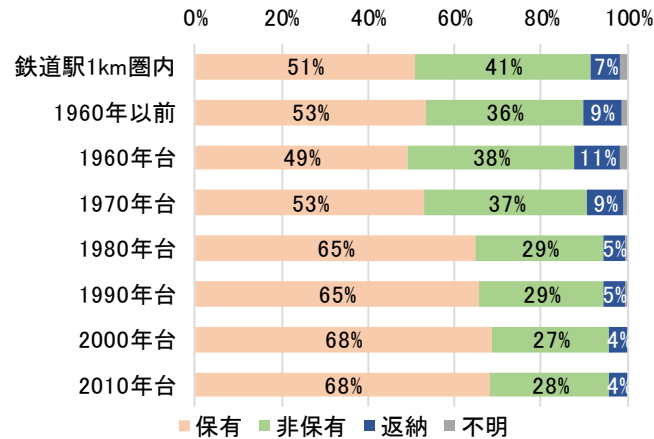


図 3-438 DID 編入時期別 65 歳以上免許保有状況（戸建て（持ち家のみ））

※高齢者のみ世帯

参考：75 歳以上に限定した免許保有状況

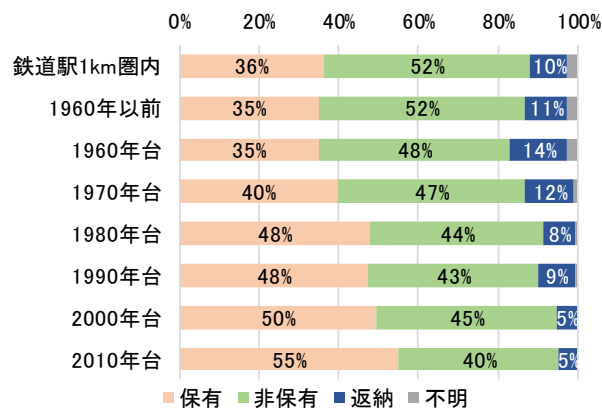


図 3-439 DID 編入時期別 75 歳以上免許保有状況（戸建て（持ち家のみ））

※高齢者のみ世帯

※2000 年台、2010 年台はサンプル数が少ないため参考値

④ 郊外住宅地における子育て世帯の状況

・ DID に編入された地域の子育て世帯の割合は、1980 年台は 12%であったが、その後増加し 2010 年台は 29%である。

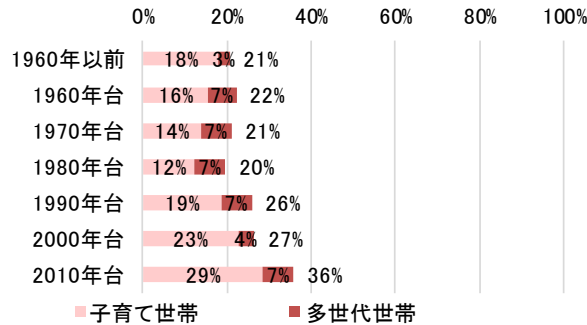


図 3-440 DID 編入時期別子供のいる世帯の割合(戸建て(持ち家のみ)・世帯サンプル集計)※再掲
※ 鉄道駅 1km 圏外、用途地域内を対象に集計

・ 駅 1km 圏外の子育て世帯の転居理由は、「家が手狭になったため」が 4 割であり、子供の成長に合わせて転居する世帯が多いことがうかがえる。

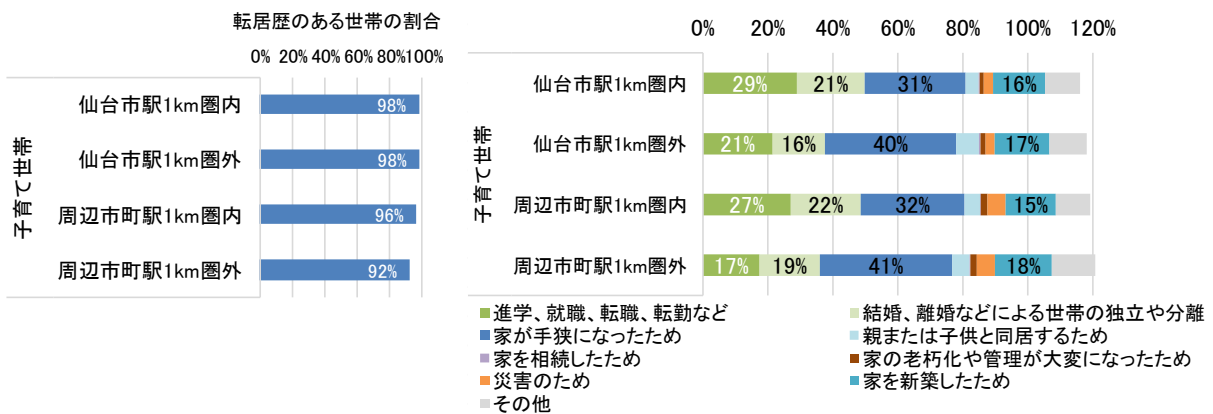


図 3-441 子育て世帯の転居歴あり比率と転居理由

※転居理由は複数回答

・ DID 編入時期が新しい地域ほど、子育て世帯有職者の通勤トリップ長が長い。

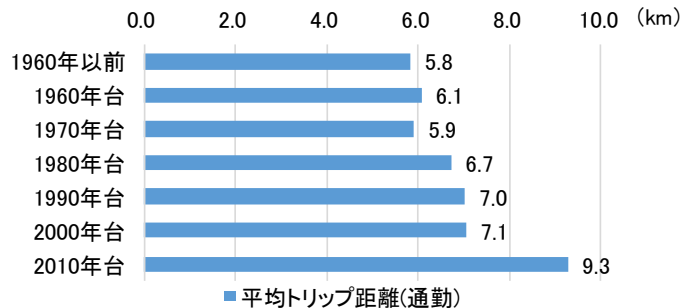


図 3-442 DID 編入時期別 2005 年以降 DID 編入エリアに居住する子育て世帯のトリップ距離
(駅 1km 圏外のみ・平日・戸建て(持ち家)世帯のみ・通勤)

- ・ 共働き有職者 100 人あたりの保育所数は、DID 編入時期の古い地域で多く、編入時期の新しい地域では少ない。
- ・ DID 編入時期の新しい地域では、共働き世帯の保育所等への送迎トリップが長くなる傾向がみられる。

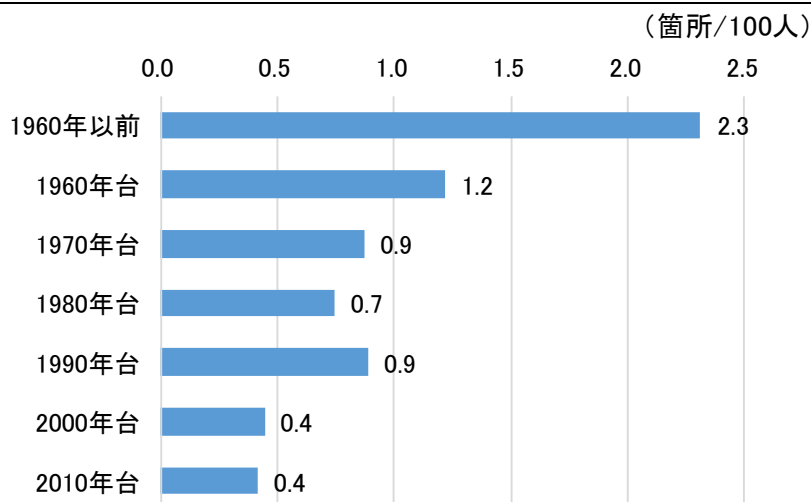


図 3-443 居住地の DID 編入時期別共働き有職者 100 人あたり保育所数

※保育所数は鉄道駅 1km 圏内も含めて集計
 ※共働き有職者は、18 歳以下の子供を有し、高齢者を有しない世帯における、世帯主及び配偶者で、ともに平日の通勤トリップを行っているもの、として定義

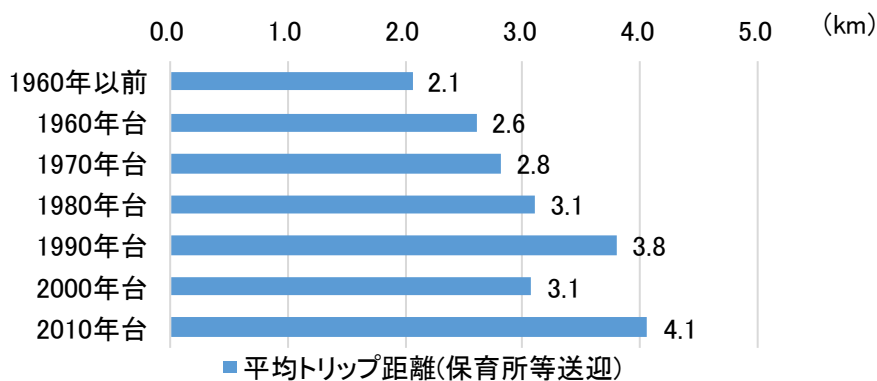


図 3-444 居住地の DID 編入時期別共働き世帯の保育所等への送迎トリップ※長

(駅 1km 圏外のみ・平日・戸建て(持ち家)世帯のみ)

※送迎目的で到着地施設が学校、幼稚園、保育所のトリップを対象に集計

- ・ 送迎に伴う自宅・保育所等間の移動は、1960～2000年にDID編入された地域で89%、2000年以降にDID編入された地域では98%が自動車利用となっている。
- ・ 保育所等と勤務先間の移動は1960～2000年にDID編入された地域では、12%鉄道利用があるものの自動車利用が80%以上を占め、2000年以降にDID編入された地域では、93%を自動車が占めている。

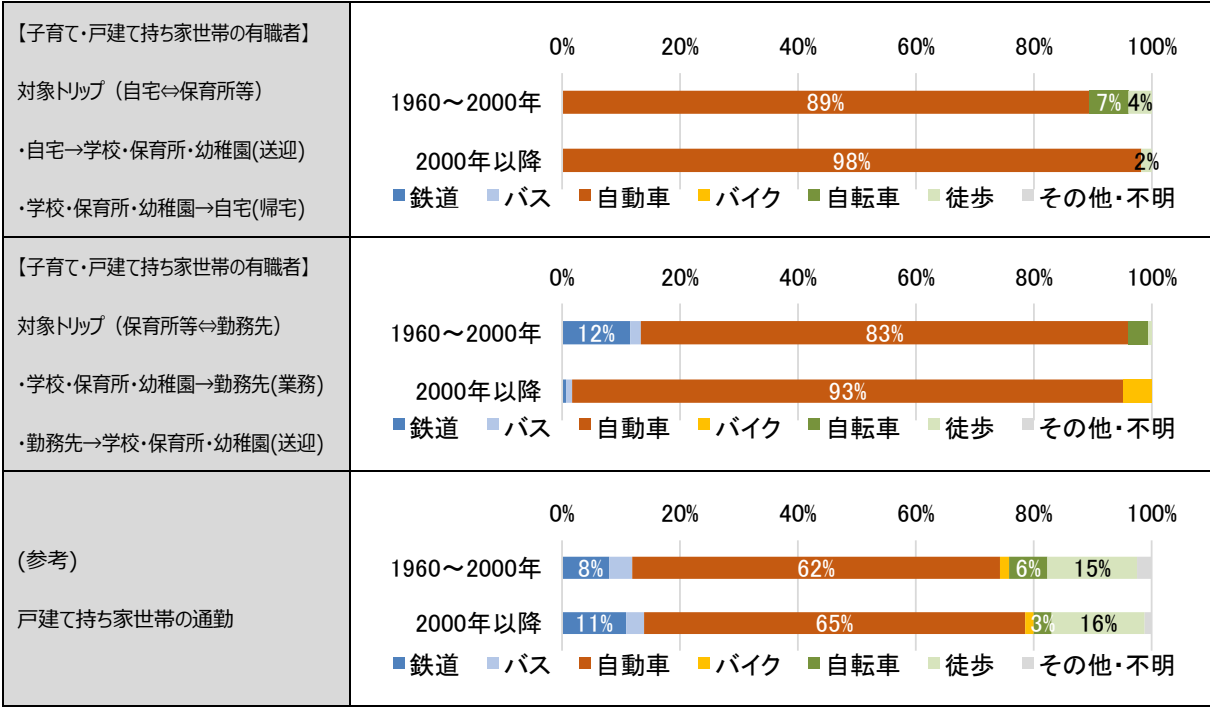


図 3-445 DID 編入時期別代表交通手段分担率（平日）

※1960年以前にDID編入された地域では戸建て子育て世帯が少ないため除外

- ・ 近年 DID に編入された地域ほど、中高生（12 歳以上～18 歳未満）の休日外出率が低く、外出する場合であっても自動車を同乗で利用する割合が高くなる傾向がみられる。

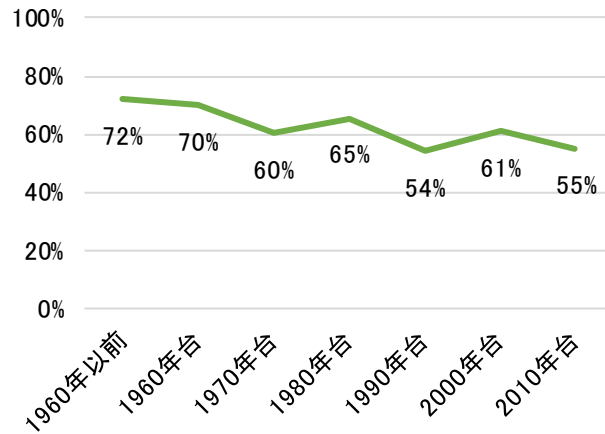


図 3-446 DID 編入時期別 12 歳以上 18 歳未満の外出率（休日）
（鉄道駅 1km 圏外戸建て持ち家居住者のみ）

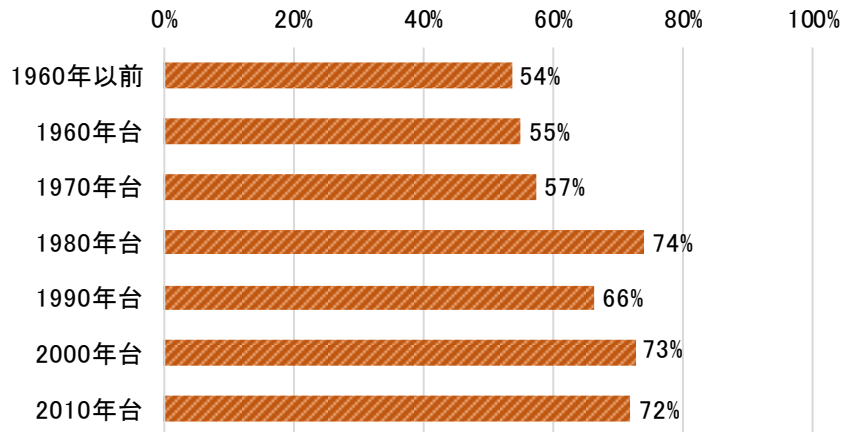


図 3-447 DID 編入時期別 12 歳以上 18 歳未満の自動車（同乗）分担率（休日）
（鉄道駅 1km 圏外戸建て持ち家居住者のみ）

5) 郊外住宅地のトリップ特性と課題

①. 現況分析から得られた知見

【人口動向】

- ・ この10年で郊外住宅地の人口は増加しているが、高齢化の進展、生産年齢人口の減少により、今後は高齢者が増加することが見込まれる。また、人口減少・高齢化が著しい地域もあり、郊外住宅地の中でも地域別に人口動向が異なる。
- ・ 高齢者単身世帯は鉄道駅近接地に多く居住しているが、高齢者のみ世帯は鉄道駅から離れた郊外部に多く居住しており、今後郊外住宅地で高齢者単身世帯の増加が懸念される。
- ・ 都市圏での郊外住宅地人口の3分の2は仙台市に居住しているが、この10年間の郊外住宅地人口の変化は小さい。

【施設立地の動向】

- ・ 近年開設した大規模小売店舗は郊外への立地が多く、2002年（平成14年）以降の開設では半数が鉄道1km圏外への立地となっている。

【交通特性】

- ・ 高齢者単身世帯の自動車保有率は低い。また、鉄道駅1km圏外では、自動車保有者に比べて、非保有者の平日の外出率は大きく低下する。
- ・ 郊外住宅地では自動車分担率が60%を超え、自動車への依存が強い。
- ・ 一方、バス運行本数が多い地域ほど、バスの分担率は高く、自動車分担率が低下する傾向がみられる。

【DID編入時期別の居住者特性】

- ・ 古い郊外住宅団地は、比較的鉄道駅に近く交通条件がよいものの、空き家予備軍となる高齢者のみ世帯が多く、実際に空き家が多い地域もある。
- ・ 一方で、共働き子育て世帯の割合は、2000年以降にDID編入された地域で高く、子育て世帯有職者の通勤トリップ長や保育所等への送迎トリップ長は長くなっている。

- ・ 送迎に伴う自宅・保育所等間の移動は、1960～2000年に DID 編入された地域で 89%、2000年以降に DID 編入された地域では 98%が自動車利用となっている。また、保育所等と勤務先間の移動は、1960～2000年に DID 編入された地域では、鉄道利用が 12%あるものの自動車利用が 83%を占め、2000年以降に DID 編入された地域では、93%を自動車が占めている。
- ・ また、近年 DID に編入された地域ほど、中高生の休日の外出率が低く、外出する場合であっても自動車を同乗で利用する割合が高くなる傾向がみられる。

②. 郊外住宅地のトリップ特性からみた課題

- ・ 高齢化の進展や、高齢者単身世帯の増大が想定され、さらに単身高齢者をはじめとした車を持たない単身世帯が増加すると想定されるため、運転免許や自動車を持たない高齢者でも今後も住み続けることができるよう、地域の公共交通サービス状況に応じて公共交通を確保することが課題となる。
- ・ 郊外住宅地には運行本数が多く沿線に生活機能が集積するバス路線がみられ、持続可能な地域形成のためには、これらのバス路線を地域の交通軸とし、人口集積やバス利用促進を図ることが課題となる。

(5) 中山間地等のトリップ特性と課題

ここでは、仙塩広域都市圏の市街化調整区域、仙南広域都市圏の用途地域未指定部分及び都市計画区域外の鉄道駅 1km 圏外を「中山間地等」と定義し、そのトリップ特性を分析した。

■ : 中山間地等

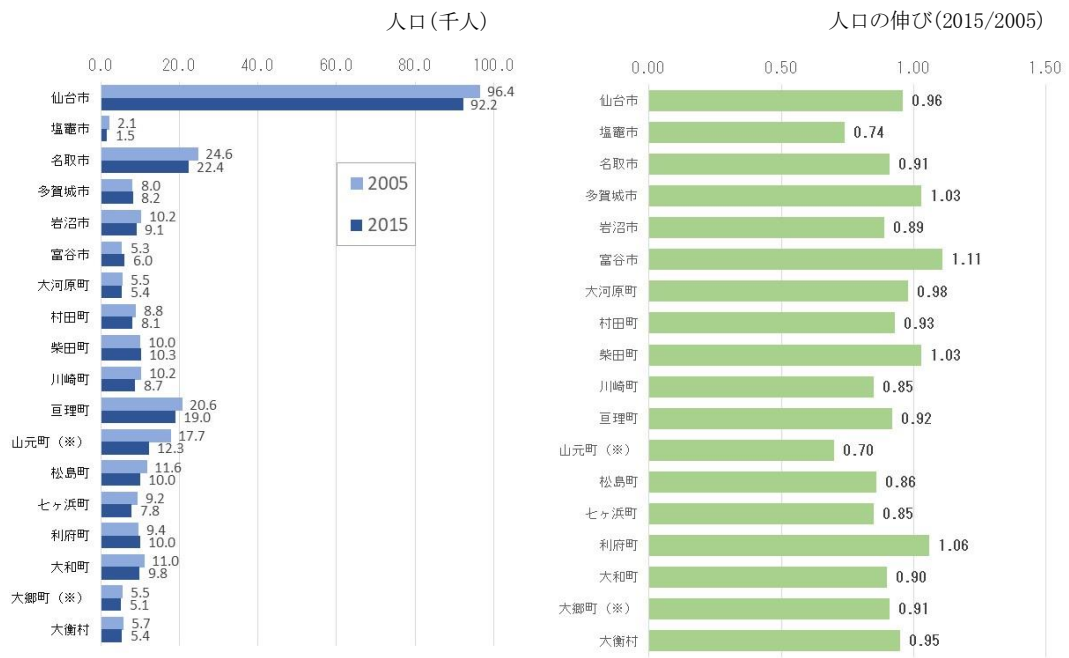


図 3-448 分析対象の「中山間地等」

1) 中山間地等の人口動向・世帯構成

① 人口の変化

- ・ 市町村別では、中山間地等の人口が最も多いのは仙台市である。
- ・ 2005年から2015年にかけて、中山間地等の人口が減少する市町村が多いが、富谷市や利府町、多賀城市、柴田町では増加している。
- ・ 高齢化率の高い塩竈市や山元町では、人口減少が顕著である。



※印の町は用途地域の設定なし

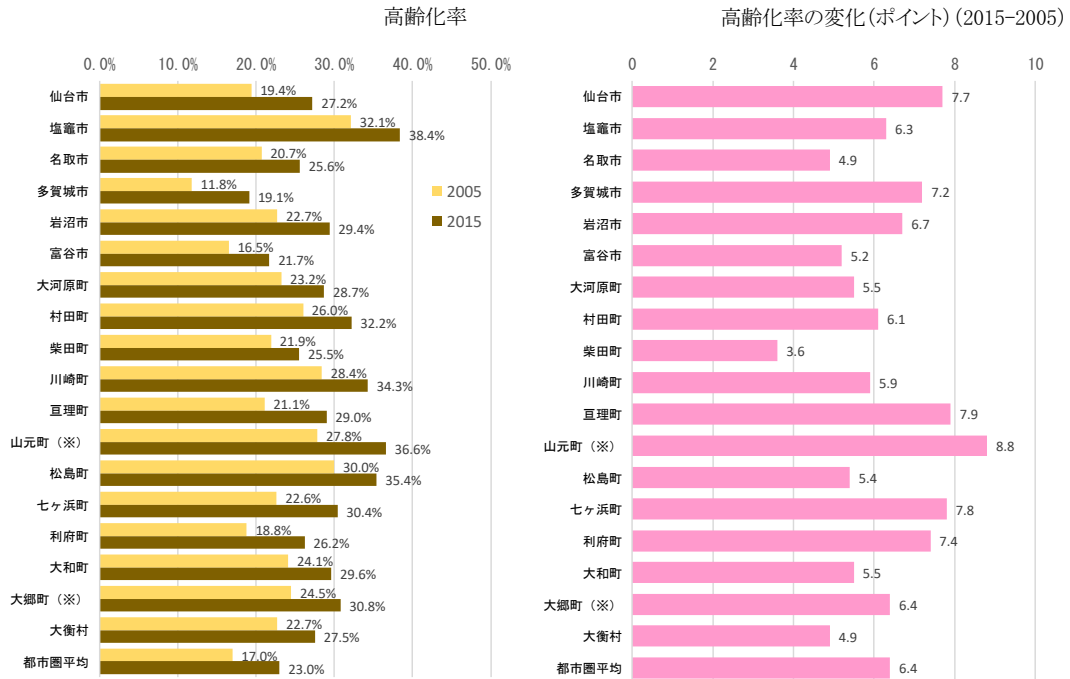
※印の町は用途地域の設定なし

図 3-449 中山間地等の市町村別人口増減（2005年→2015年）

※国勢調査地域メッシュ統計を使用、用途地域内外はメッシュ中心点による
資料:国勢調査(H17、H27)より作成

②高齢化の状況

- ・ 高齢化率は、人口減少が顕著にみられる塩竈市や山元町で高く、また松島町も高く、3割以上が高齢者となっている。



※印の町は用途地域の設定なし

※印の町は用途地域の設定なし

図 3-450 中山間地等の市町村別高年齢化率

※国勢調査地域メッシュ統計を使用、用途地域内外はメッシュ中心点による
資料:国勢調査(H17、H27)より作成

- ・ 中山間地等では、高齢者単身世帯、高齢夫婦のみ世帯の割合が低く、他の世代と同居する高齢者の割合が高い。

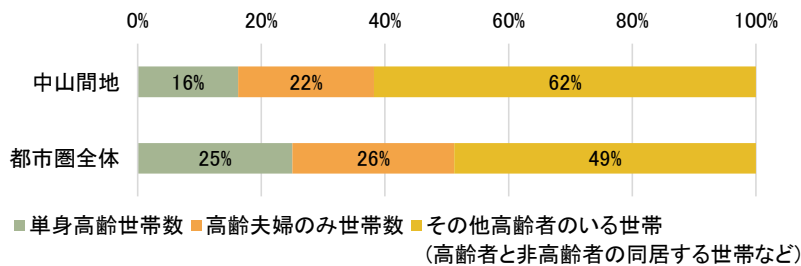


図 3-451 高齢者世帯の世帯類型構成

2) 中山間地等居住者の交通特性

① 中山間地等居住者の外出率

- ・ 外出率はほとんどの年齢階層で中山間地等以外の地域よりも低く、高齢になるほどその差が大きくなる傾向がみられる。

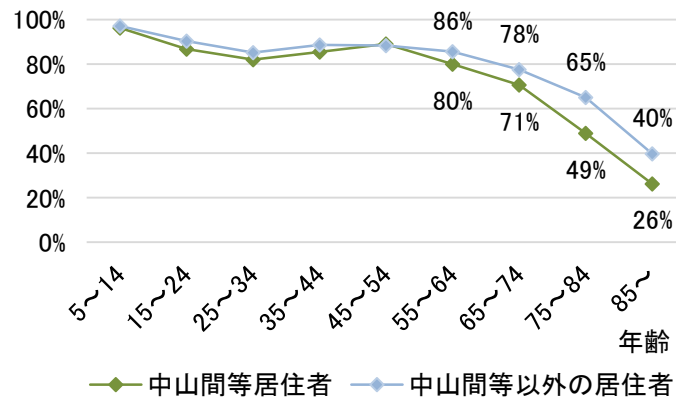


図 3-452 年齢階層別中山間地等居住者の外出率(平日)

② 中山間地等居住者の利用交通手段

- ・ 平日・休日ともに都市圏全体と比べて自動車(運転)の分担率が高いことが顕著であり、自動車(同乗)も高くなっている。
- ・ その一方で、徒歩の分担率は都市圏全体と比べて低くなっている。

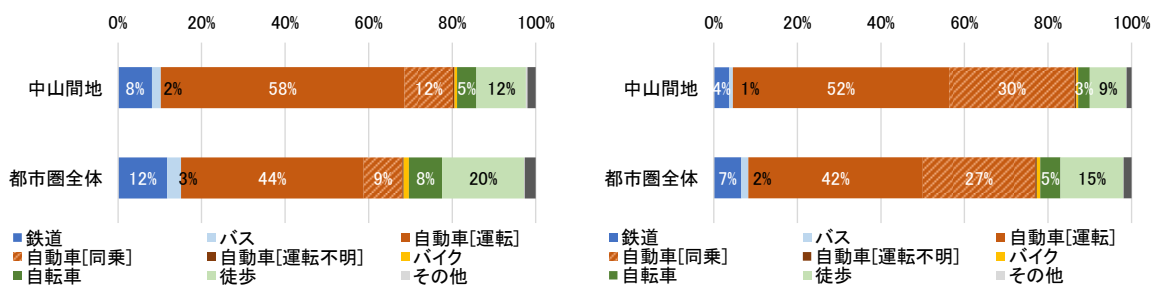


図 3-453 中山間地等居住者の代表交通手段分担率 (左: 平日、右: 休日)

- ・ いずれの年齢階層でも自動車の分担率が高く、徒歩が低い。
- ・ 15歳未満は、自動車（同乗）が平日で35%と、都市圏全体より9ポイントも高く、通学等で送迎してもらう自動車利用が多いことが考えられる。
- ・ 75歳以上の自動車分担率（運転）は、平日で45%、休日で39%と都市圏全体に比べて高い。また、自動車（同乗）の分担率も高くなっているが、中山間地域等では他の世代と同居する高齢者の割合が高いため、家族による送迎で移動している人が多いと考えられる。

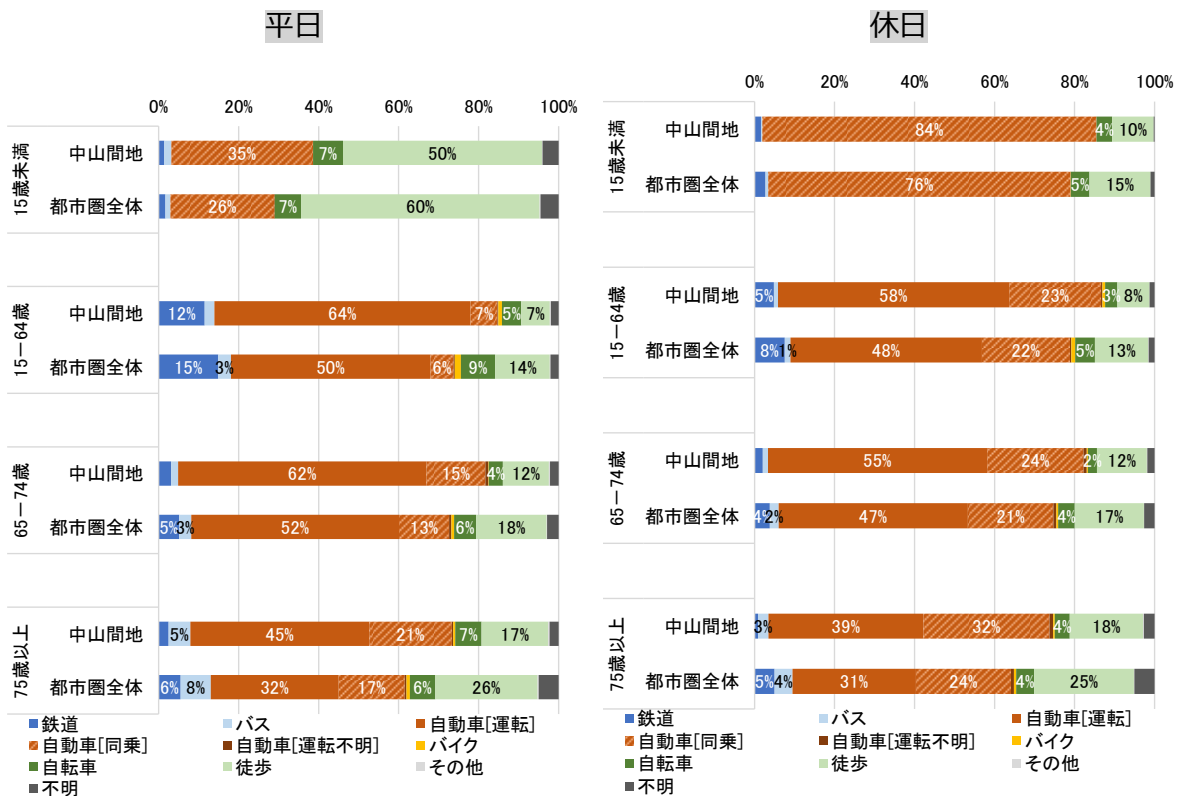


図 3-454 中山間地等居住者の年齢階層別代表交通手段分担率（左：平日、右：休日）

② 中山間地等居住者の外出先

- ・ 中山間地等居住者の移動距離帯は、その他地域に比べどの目的でも 1km 以内の構成比が低く、身近に生活サービスが備わっていないことがうかがえる。
- ・ 特に、通勤目的では、10km を超える距離帯での構成比がその他地域の居住者を上回っており、日常生活の移動距離は長いことがうかがえる。
- ・ 高齢者をもみても、中山間地等居住者の 1km 圏内の構成比は、その他の地域よりも低い。

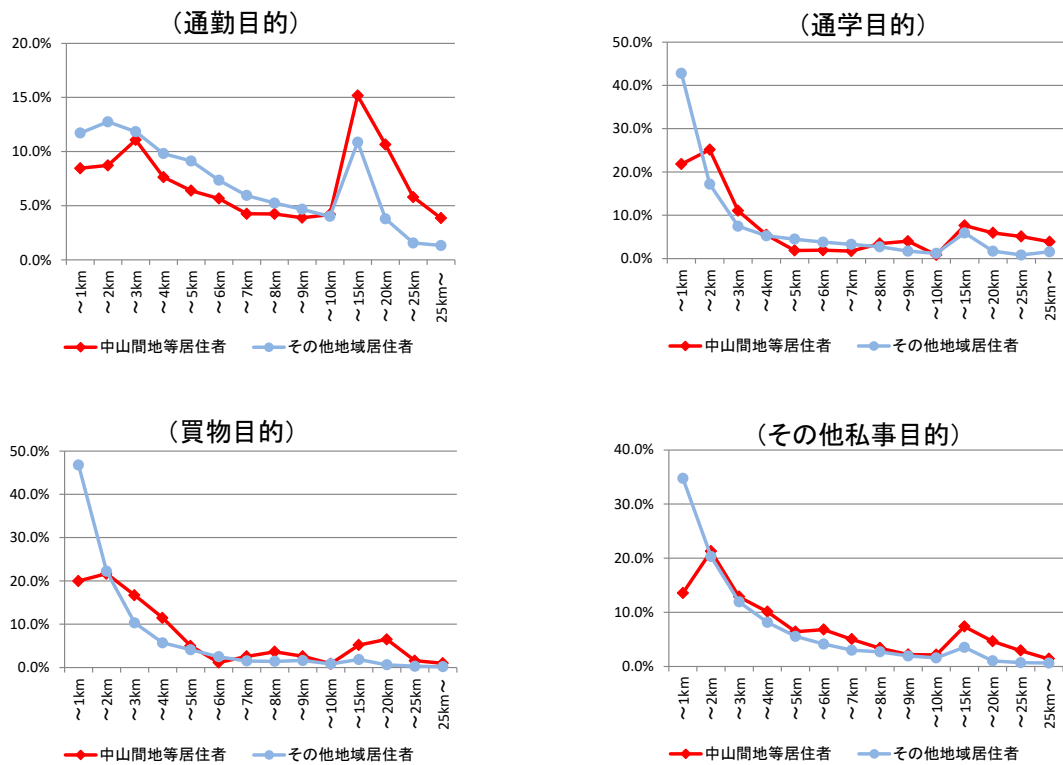


図 3-455 中山間地等居住者の目的種類別移動距離帯構成

※自宅発トリップを対象とした
※移動距離は自宅から目的施設までの直線距離

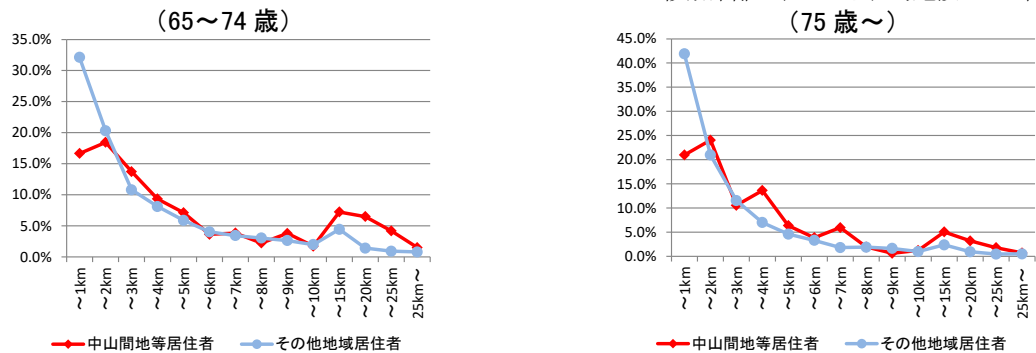
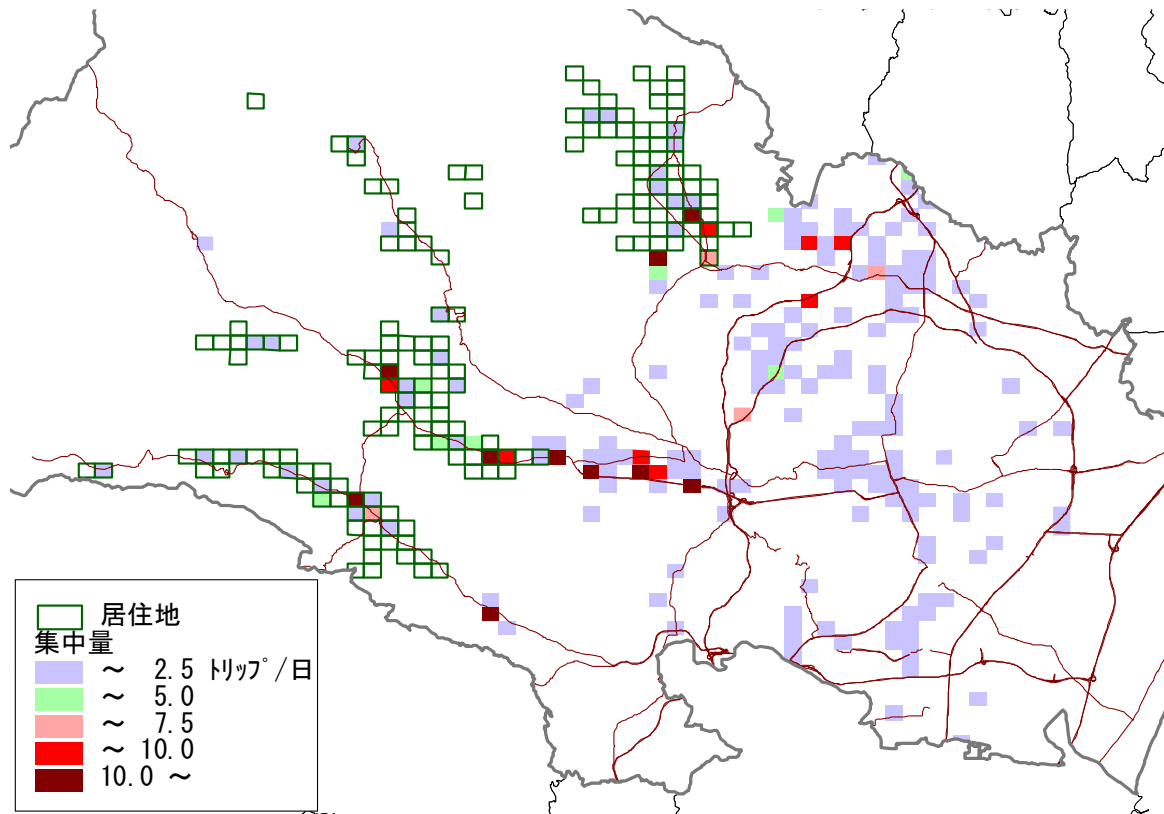


図 3-456 中山間地等居住者の高齢者の移動距離帯構成

※自宅発トリップを対象とした
※移動距離は自宅から目的施設までの直線距離

- ・ 仙台市西部の中山間地に居住する高齢者（75 歳以上）の公共交通以外での目的地は、仙台市街地内に広く分布している。
- ・ 中山間地では、人口が少なくバスのサービスレベルが高くはないため、家族等による自動車送迎により移動していることがうかがえる。



※第5回仙台PT調査補完調査による

図 3-457 75 歳以上公共交通以外での私事集中先

④中山間地等居住者の平均トリップ時間

- ・ 通学目的（15歳以上）以外の目的では都市圏平均と大きな差異はみられない。
- ・ 通学では、都市圏平均に比べて10分程度もトリップ時間が長く、高校生等が居住地から離れた地域に通学していることがうかがえる。

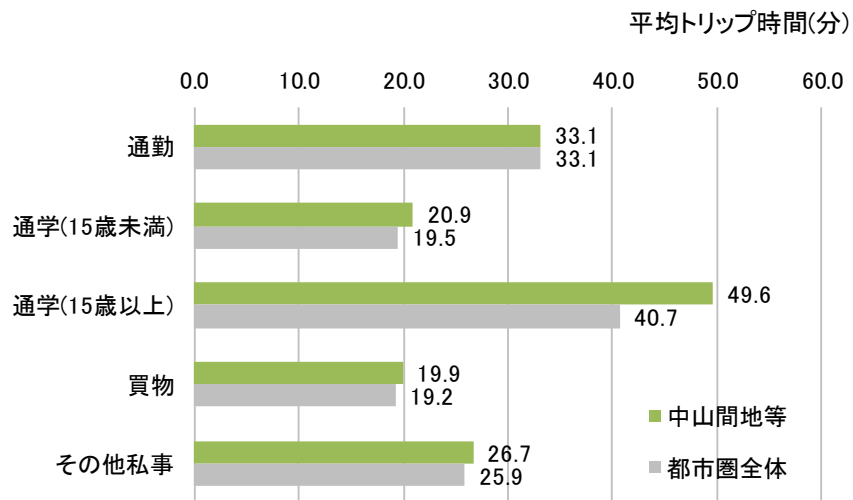


図 3-458 中山間地等居住者の目的種類別平均トリップ時間

3) 中山間地等のトリップ特性と課題

①. 分析から得られた知見

【人口・世帯構成】

- ・ 2005年から2015年にかけて、人口が減少した市町村が多くなっている。
- ・ 中山間地等では、他の世代と同居する高齢者の割合が高い。

【交通特性】

- ・ 外出率は、中山間地等以外の地域よりも低く、高齢になるほど、その差が大きくなる傾向がみられる。
- ・ 中山間地等居住者の利用交通手段は、平日・休日ともに都市圏全体と比べて自動車（運転）の分担率が高い。また、自動車（同乗）の分担率も高くなっている。
- ・ 高齢者（75歳以上）の自動車分担率（運転、同乗）は、都市圏全体に比べて高いが、中山間地域等では他の世代と同居する高齢者の割合が高いため、家族による送迎で移動している人が多いことがうかがえる。
- ・ 中山間地等居住者は、近距離の移動が少なく、10kmを超える距離帯での移動も多く、身近に生活機能が少ないため移動距離が長くなっていることがうかがえる。
- ・ 中山間地等居住者の目的地は、市街地にも薄く広く分布している。

②. 中山間地等のトリップ特性からみた課題

- ・ 中山間地域等の居住者は、高齢者を含め、自動車利用が中心である。今後、世帯構成員の高齢化や高齢者単身世帯の増加により、移動制約を受ける人の増加も想定されることから、高齢者の生活に必要な移動手段の確保が重要である。
- ・ 中山間地等では、人口密度が低く移動需要が少ないなかで、広範囲にわたる移動ニーズに対応するためには、公共交通サービスレベルや人口分布などの地域の状況に応じて、生活に必要な移動手段の確保が課題となる。

3.4 震災復興による都市・交通の変化

2011年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震により、仙台都市圏は大きな被害を受けた。ここでは、復旧・復興の状況、都市圏の変化等について整理を行った。

3.4.1 復興の状況

- ・ 公共工事請負金額は震災前を大幅に上回り、月間有効求人数、百貨店スーパー販売額などの各指標で震災前を上回る。
- ・ 公共土木施設の復旧・復興も着実に進捗している。

項目	(現在値) ／(震災前値)	震災前対比	項目	(現在値) ／(震災前値)	震災前対比
推計人口 推計人口: 2,346,853人 (H23/3/1)	震災前対比2.0% (47,102人)の減少	▲約2%	新設住宅 着工戸数 新設住宅着工戸数: 1,070戸 (H23/1)	利用開始後の震災前対比 特家は54.8%の減少 貸家は21.0%の減少 分譲住宅は56.5%の増加	▲約14% 新設住宅着工戸数: 820戸 (R2/1) ※資料:国土 交通省
鉱工業 生産指数 鉱工業生産指数: 104.5 (H22年平均) ※H27~100	震災前対比(同水準) ※生産指数	0%	百貨店スーパー 販売額 百貨店・スーパー販売額: 386億円 (H22/12)	商品別別の震災前対比 衣料品は23.4%の減少 飲食料品は19.2%の増加	+約5% 百貨店・スーパー販売額: 410億円 (R1/12) ※資料:東北経済産業局
公共工事 請負金額 公共工事請負金額: 118億円 (H23/1)	震災前対比 額は198.4%の増加 ※は198.8%の増加 ※市町村は198.5%の増加 ※資料:東日本建設業保 証(株)	+約167%	乗用車新車 登録台数 乗用車新車登録 台数8,088台 (H23/1)	本種別の震災前対比 普通車は38.3%の増加 小型車は20.5%の減少 軽自動車は0.5%の減少	+約1% 乗用車新車登録 台数:6,137台 (R2/1) ※資料:自動車産業協会連 合会(軽自動車部、乗用車 自動車協会連合会)
			月間有効求人数 有効求人数: 27,372人 (H23/1)	震災前対比84.5% (23,294人)の増加	+約85% 有効求人数: 50,886人 (R2/1) ※資料:宮城労働局

図 3-459 宮城県における復興の状況（対震災前）

出典:復興の進捗状況 令和2年4月11日 宮城県

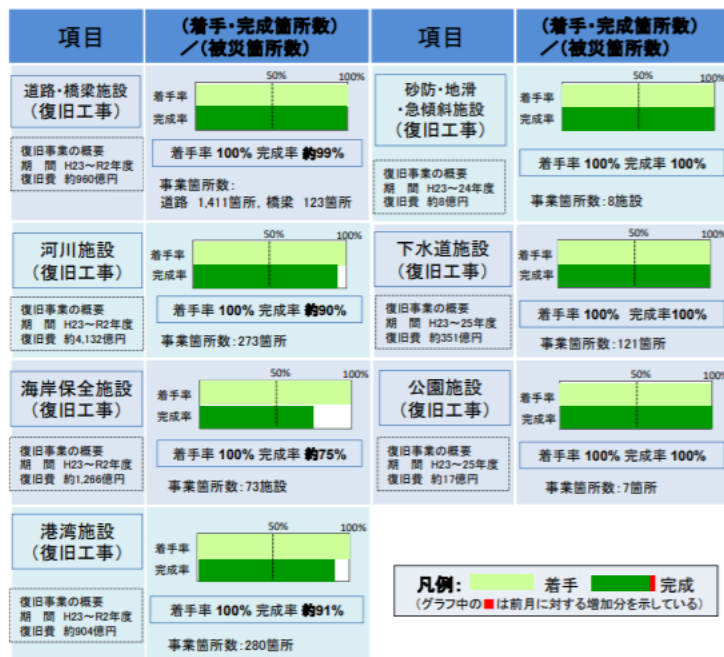


図 3-460 宮城県における公共土木施設の復旧工事の進捗状況（県事業）

出典:東日本大震災からの復旧・復興事業の進捗状況(令和2年4月末現在) 宮城県

・ 仙台都市圏の災害公営住宅は多くが鉄道沿線に立地しており、整備は完了している。



図 3-461 災害公営住宅の分布

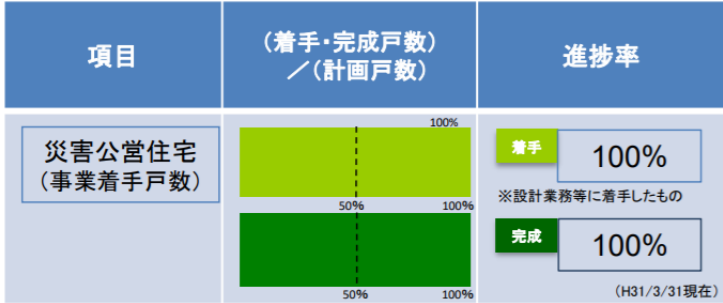


図 3-462 災害公営住宅の整備状況 (2019年3月末時点)

出典:復興の進捗状況 令和2年4月11日 宮城県

3.4.2 震災による交通への意識の変化

- 東日本大震災では、道路網の寸断、通行止め、鉄道の運行停止など移動が困難となった。また、ガソリン不足により自動車利用に大きな制約を受け、日常生活に大きな支障をきたした。
- 震災による意識の変化をみると、都心居住者、郊外居住者ともに「歩いて暮らせる」「自転車が使いやすい」ことをより重視するようになっている。また、郊外居住者については都心居住者に比べて、鉄道やバス、自動車が使いやすいことをより重視するようになったとの割合が高く、その中でもバスの利便性を重視するようになっている。

表 3-15 震災後の地下鉄南北線の運行状況

日付	復旧状況	備考
3月12日	全区間運休のため、市営バスによる振替輸送を実施（泉中央、八乙女、長町駅→仙台駅）	
3月13日	全区間運休のため、市営バスによる振替輸送を実施（泉中央、八乙女、長町南駅→仙台駅）	
3月14日	富沢駅・台原駅間の折り返し運行開始（泉中央駅・台原駅間はシャトルバスを運行開始）	地下鉄はおおむね8分間隔で運行（131往復/日） シャトルバスは6時30分から20時30分で運行
3月17日	泉中央駅・台原駅間のシャトルバスの停車場所に八乙女駅を追加	八乙女駅臨時バス停を追加
3月28日	平日の朝ラッシュ時間帯（7時30分から8時30分）の運行間隔をおおむね6分間隔に変更	平日128往復、土曜・休日124往復/日（19時以降閑散時減便のため）
4月1日	黒松駅・旭ヶ丘駅・台原駅間でシャトルバスを運行開始	6時30分から20時30分で運行
4月29日	南北線全線で通常ダイヤにより運行再開	シャトルバスは4月28日の最終便をもって終了

出典：東日本大震災仙台市震災記録誌（H25.3 仙台市）

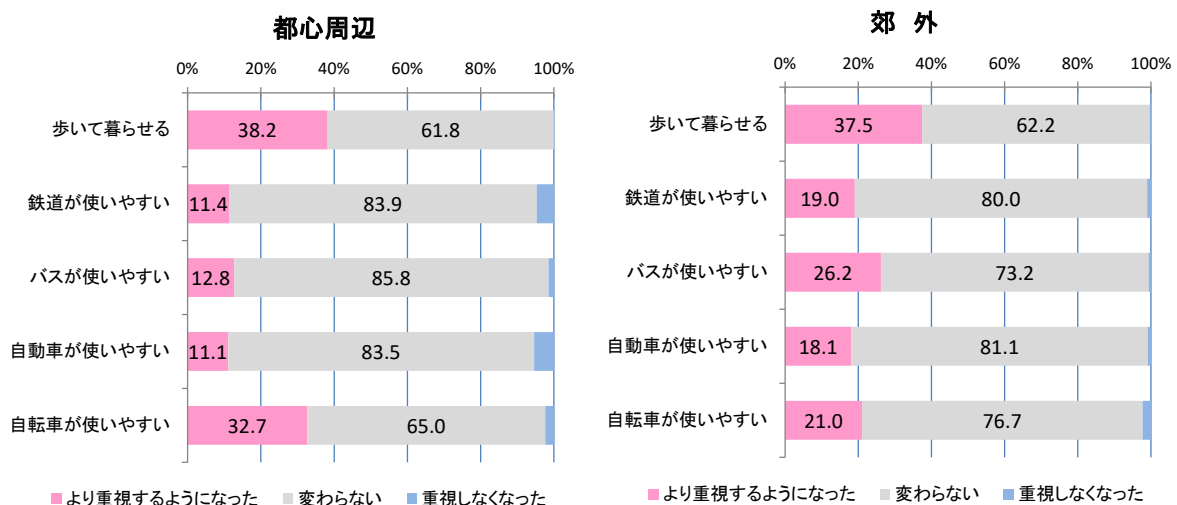


図 3-463 震災による意識の変化

出典：復興まちづくりにおける公共交通を軸とした集約型都市構造の実現方策検討調査（H24.3 国土交通省）

3.4.3 被災による転居動向と交通特性

ここでは、被災による転居者（転居理由として「災害のため」と回答した方）の交通特性を分析した。

(1) 市町村別の転居動向

- 被災による転居先は、被災前と同一市内・エリア内での転居が多い。
- 仙台市で被災した世帯は、仙台市内に転居する場合がほとんどであり、他の市町からも仙台市への転居が10～30%程度みられる。
- また、亶理町・山元町からは名取市や岩沼市への転居もみられる。

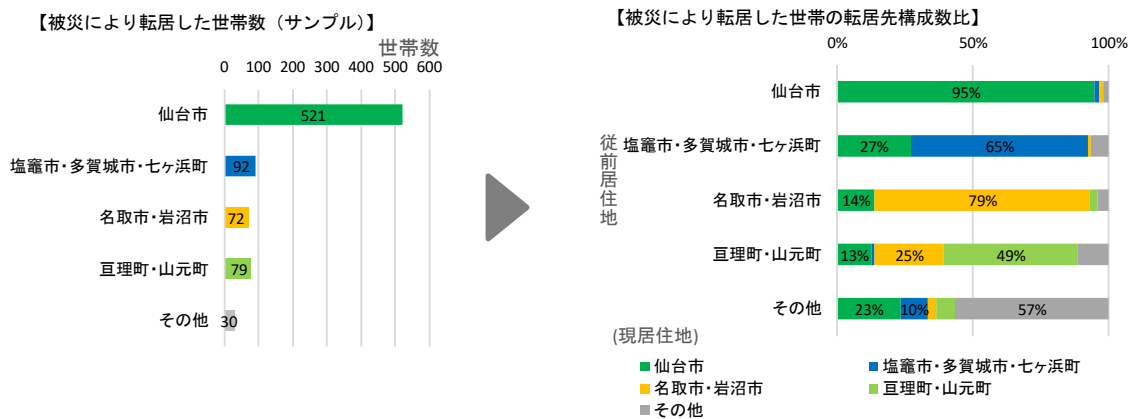


図 3-464 被災により転居した世帯数（左）と転居先構成（右）

- 18歳未満を含む世帯では、仙台市以外から仙台市への転居割合は低く、同一エリア内での転居割合が高い。子供の生活環境の変化を避けていることが考えられる。
- また、65歳以上を含む世帯では、18歳以上65歳未満のみ世帯と比べると、仙台市へ転居する割合が低く、同一エリア内での転居の割合が高い。高齢者がいる世帯でも、環境の変化を避ける傾向にあると考えられる。

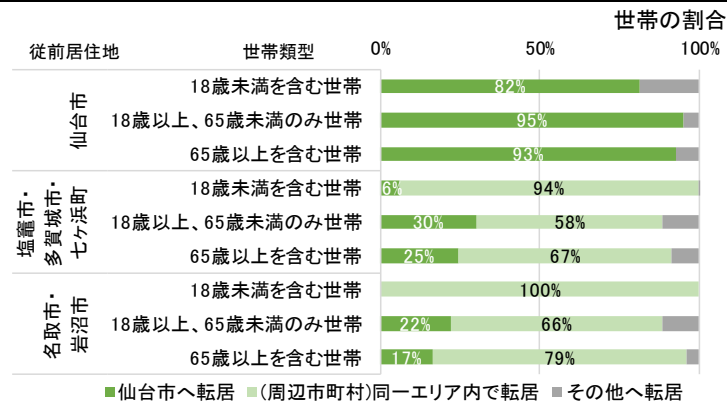


図 3-465 世帯類型別の転居先構成(世帯サンプル集計)

※18歳未満、18歳以上65歳未満、65歳以上すべてを含む世帯、及び従前居住地が上記の自治体以外のサンプルは少数のため割愛

- ・ 65 歳以上の被災による転居者のうち、仙台市から周辺市町村へ転居した場合、または仙台市以外の周辺市町村から仙台市へ転居した場合は、非被災転居者と比べ平日の外出率がいずれも 8 ポイント低下している。

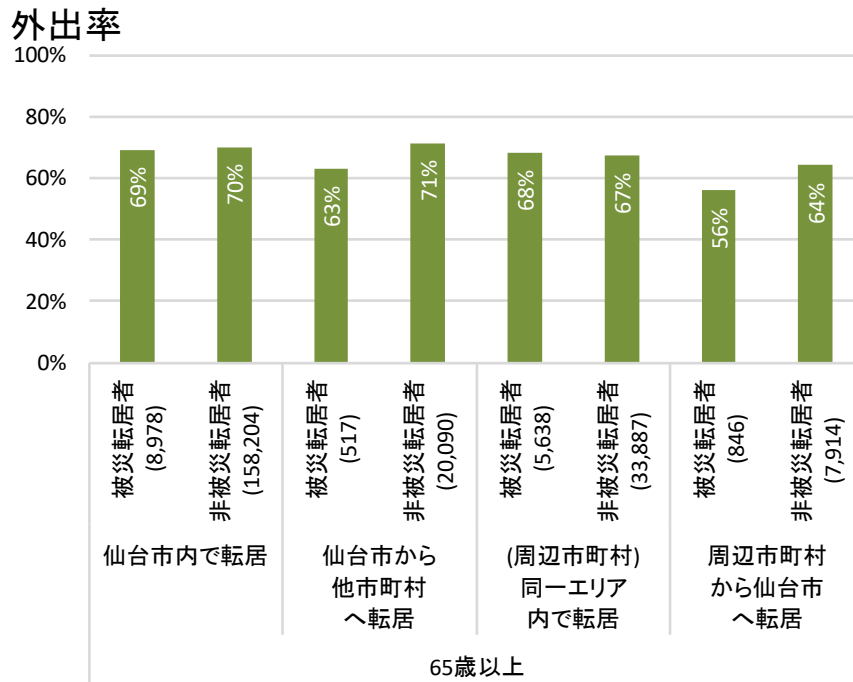


図 3-466 被災転居者の従前居住地・現居住地組み合わせ別 65 歳以上外出率（平日）

※括弧内の数値は対象人口(拡大値)
 “同一エリア内で転居”は、塩竈市、多賀城市、七ヶ浜町の 3 市町中での転居、名取市、岩沼市の 2 市中での転居、または亶理町、山元町の 2 町の中での転居のいずれかの場合を指す

(2) 転居先の交通利便性

- 被災による転居先は鉄道駅周辺が多く、鉄道駅 1km 圏内に居住する割合は全人口に比べて高い。その一方で、従業地は全人口に対して鉄道駅 1km の割合が低い。

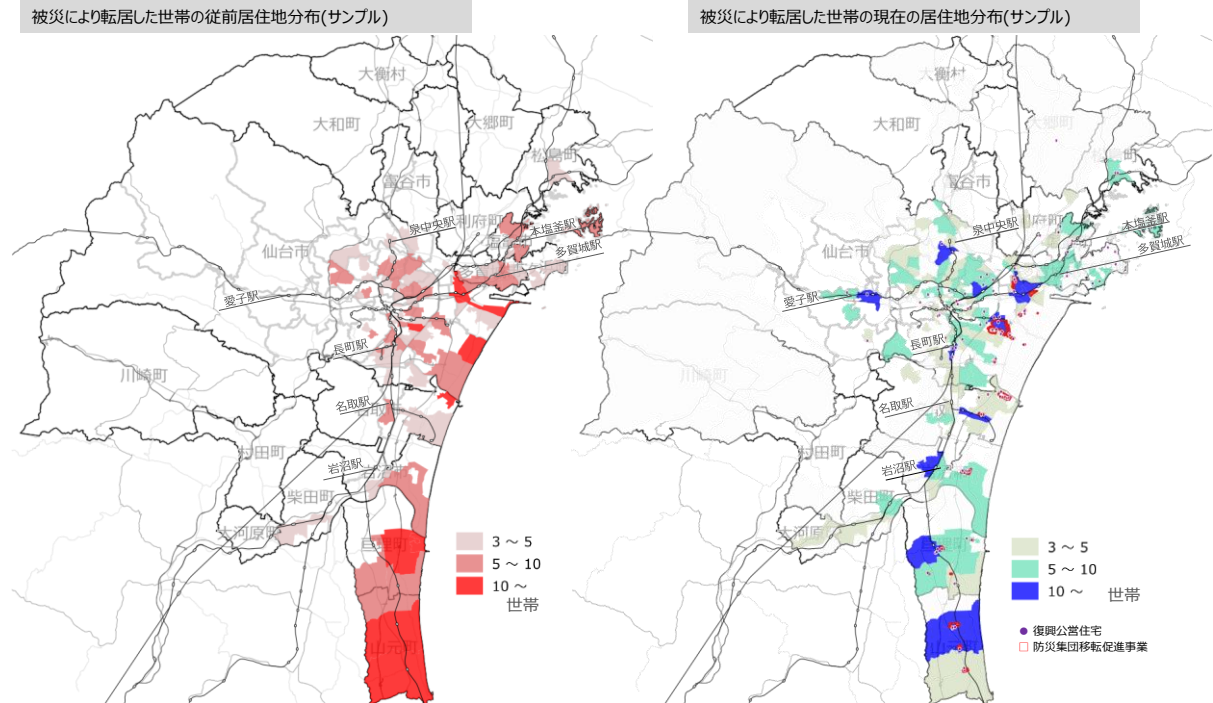


図 3-467 被災により転居した世帯の従前居住地(左)、現居住地(右)

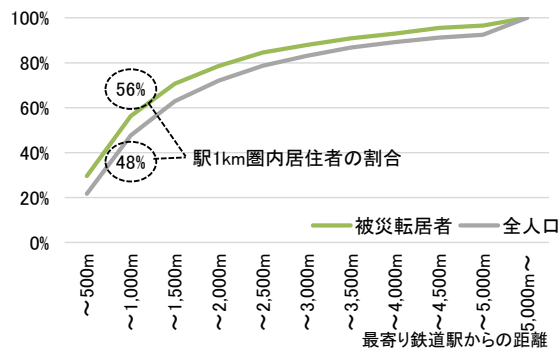


図 3-468 被災により転居した世帯の鉄道駅距離累積密度分布（現居住地）

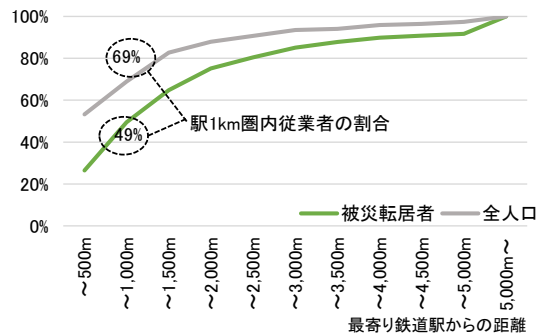
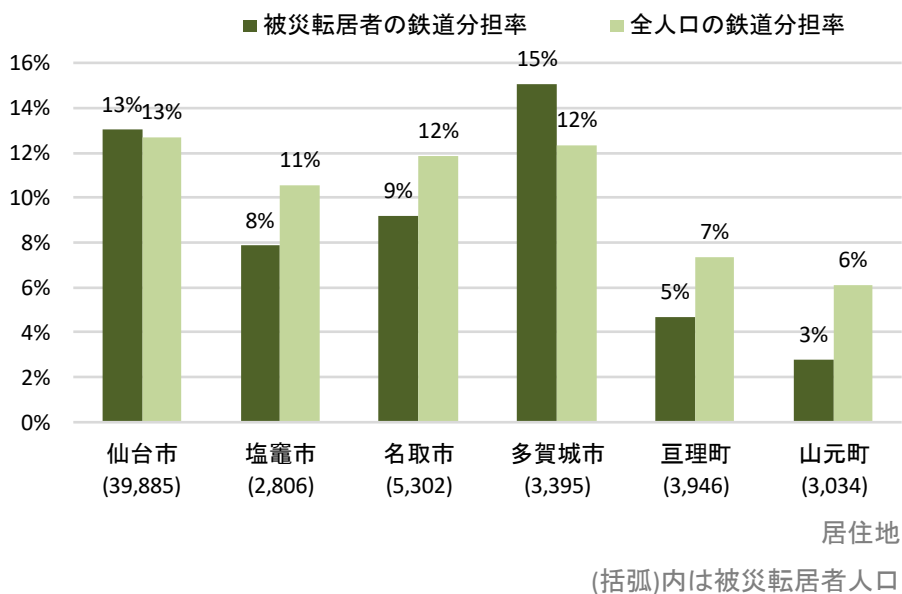


図 3-469 被災により転居した就業者の従業地鉄道駅距離累積密度分布

(3) 被災転居者の交通特性

- 被災により仙台市へ転居した住民の鉄道分担率は全人口と比べ、平日ではあまり差がないが、休日には高くなっている。
- 塩竈市や多賀城市の休日の鉄道分担率は、全人口と比べて、塩竈市で3ポイント、多賀城市では7ポイント高くなっている。

【平日】



【休日】

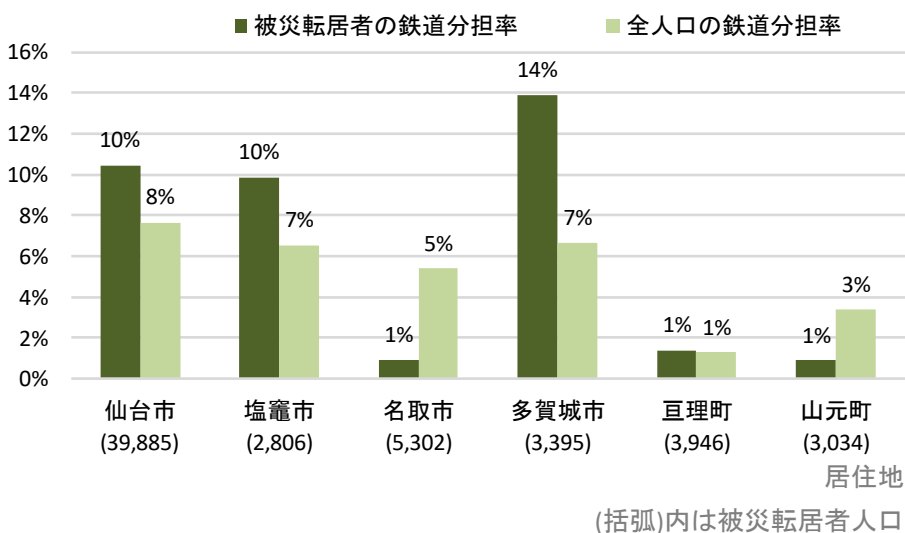


図 3-470 被災転居者の鉄道分担率

(4) 転居先の防災集団移転促進事業内外比

- ・ 鉄道駅 1km 圏内に転居した世帯は、防集（防災集団移転促進事業）内外を含め 54% であり、残りの 46% は鉄道駅 1km 圏外である。
- ・ 防災集団移転促進事業地内への転居は鉄道駅 1km 内外含め、7% である。

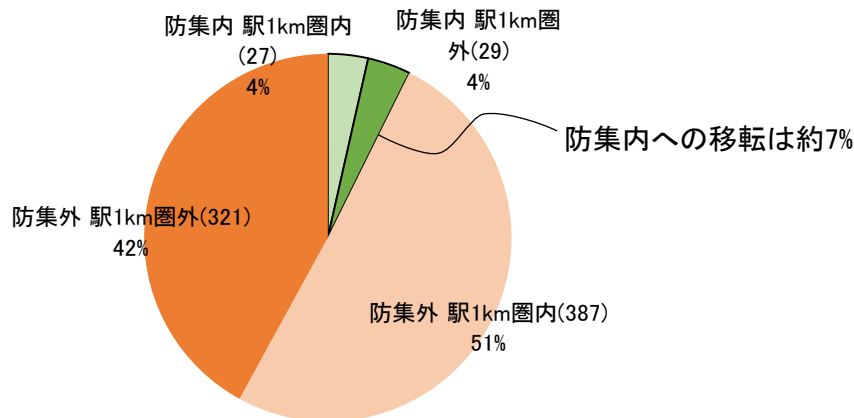


図 3-471 被災転居者の転居先防集内外・鉄道 1km 圏内外比 (サンプル集計)

※括弧内の数値は世帯サンプル数
 ※防集:防災集団移転促進事業地

- ・ 駅 1km 圏内の防災集団移転促進事業地へ転居した世帯は子育て世帯や、65 歳未満と高齢者が同居する世帯が多くなっている。

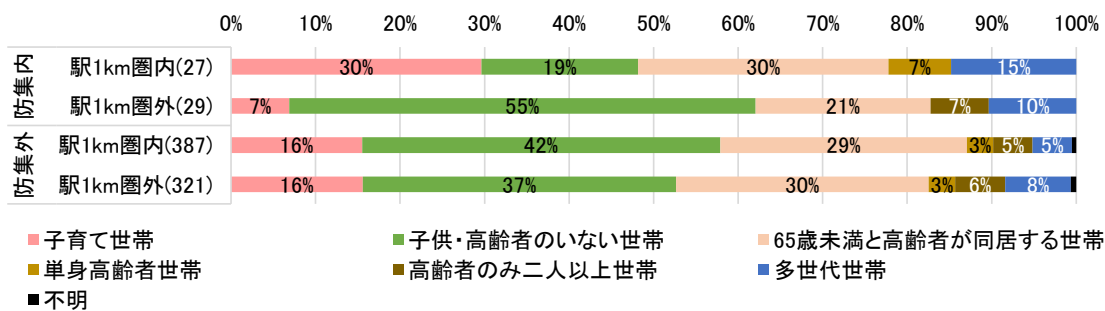


図 3-472 防集内外別・鉄道 1km 圏内外別世帯類型構成 (サンプル集計)

※括弧内の数値は世帯サンプル数
 ※防集:防災集団移転促進事業地

3.4.4 防災への取組状況

(1) 防災拠点

- 東日本大震災での教訓を踏まえ、宮城県は、支援部隊の集結や物資の集配等の活動拠点として、広域防災拠点及び圏域防災拠点の整備を進めている。



図 3-473 広域防災拠点・圏域防災拠点配置図

出典:宮城県 HP

表 3-16 広域防災拠点・圏域防災拠点の役割

広域防災拠点の役割	圏域防災拠点の役割
<ul style="list-style-type: none"> 支援部隊(消防、警察、自衛隊)やDMAT(医療チーム)の一時集結または宿営 	<ul style="list-style-type: none"> 支援部隊の一時集結または宿営
<ul style="list-style-type: none"> 被災地に直接輸送するのが困難な物資の荷捌き、一時保管 	<ul style="list-style-type: none"> 物資の一時保管・配送
<ul style="list-style-type: none"> 傷病者のトリアージ、広域医療搬送 	<ul style="list-style-type: none"> ヘリコプターによる部隊、物資等の緊急輸送
<ul style="list-style-type: none"> ヘリコプターによる傷病者、物資、部隊等の緊急輸送 	

出典:宮城県 HP

(2) 緊急輸送道路

- ・ 仙台都市圏では、東北自動車道、三陸自動車道等の自動車専用道路を中心とした広域幹線道路が第1次緊急輸送道路として指定されており、第1次緊急輸送道路と市区町村役場や主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する幹線道路が第2次緊急輸送道路として指定されている。

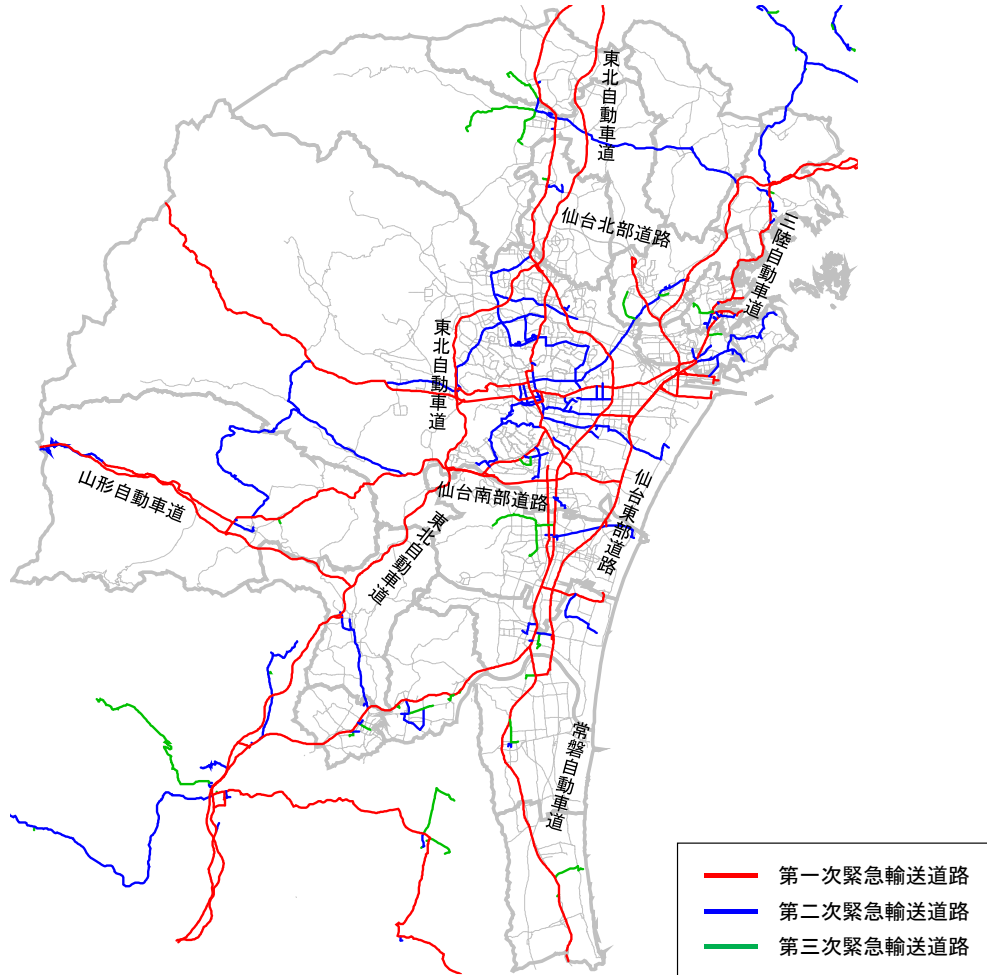


図 3-474 仙台都市圏における緊急輸送道路の指定状況

※緊急輸送道路:災害発生時の救急、消防、緊急物資・道路復旧資機材の搬出入のため、必要最小限通行を確保する県域でのネットワーク構成路線及び災害復旧活動の支援等に用いる道路

※平成27年7月時点

出典:国土数値情報

【緊急輸送道路の区分】

第1次緊急輸送道路	県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路
第2次緊急輸送道路	第1次緊急輸送道路と市区町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路
第3次緊急輸送道路	その他の道路

3.4.5 震災復興による都市・交通の変化からみた課題

(1) 分析から得られた知見

①. 復興の状況

- ・ 復興事業は、着実に進捗しているものの、道路や復興まちづくりといった基盤整備において時間を要している状況がある。
- ・ 災害公営住宅は、多くが鉄道沿線に立地しており、その整備は概ね完了している。

②. 震災による都市圏居住者意識の変化

- ・ 東日本大震災後、都心居住者、郊外居住者ともに「歩いて暮らせる」ことや「自転車が使いやすい」ことを、より重視するようになっている。
- ・ また、郊外居住者については都心居住者に比べて、鉄道やバス、自動車等の移動手段の利便性をより重視している。

③. 被災による転居意向と交通特性

- ・ 被災転居者は、被災時と同一市内や近隣市町への転居が最も多いが、各エリアから仙台市への転居がそれに次いで多い。
- ・ 転居先は鉄道駅 1km 圏内が多く、震災を機に鉄道沿線居住を始めた人が多いことがうかがえる。しかしながら従業地は駅 1km 圏内の割合が低く、平日の鉄道分担率は特に高いわけではない。一方、休日では鉄道分担率が高くなる傾向がみられる。
- ・ 鉄道駅 1km 圏内の防災集団移転促進事業による地域へ転居した世帯は、子育て世帯や高齢者と同居する世帯の占める割合が高い傾向にある。

④. 防災への取組状況

- ・ 支援部隊の集結や物資の集配等の活動拠点として、広域防災拠点及び圏域防災拠点の整備が進められている。
- ・ 自動車専用道路や主要な幹線道路を対象として、県庁所在地や市区町村役場、港湾、空港、防災拠点を連絡する緊急輸送道路ネットワークが指定されている。

(2) 震災復興による都市・交通の変化からみた課題

①. 復興の状況からみた課題

- ・ 引き続き、道路や復興まちづくりといった基盤整備事業を進めることが重要である。

②. 震災による都市圏居住者意識の変化からみた課題

- ・ 震災により、都心居住者、郊外居住者ともに徒歩や自転車等の比較的近距離の移動手段の利便性を重視するようになっている。頻発化する自然災害に備えるためにも迅速な復旧・復興を果たせるよう、徒歩や自転車で移動できる生活圏内に暮らしに必要な都市機能を配置する都市構造への転換が課題である。
- ・ 特に、震災復興住宅や高台移転地などでは、身近な場所への生活サービス施設の立地誘導など徒歩や自転車で暮らせるまちづくりを進めることが課題となる。

③. 被災による転居意向と交通特性からみた課題

- ・ 震災をきっかけに鉄道駅近辺への居住集約が進んだ面もあるが、人口が流出している市町もあり、地域の生活・産業なども含めた復興が課題である。
- ・ 鉄道駅 1km 圏内の防災集団移転促進事業による地域には、子育て世帯や高齢者世帯といった、通院や送迎など生活に必要な移動に負担が大きい世帯の割合が高く、診療所や保育所などへの生活交通の整備が必要である。
- ・ 被災後も転居せずに沿岸などの地域で生活を続ける方などについても、公共交通で生活できる環境整備が課題となる。

④. 防災への取組状況からみた課題

- ・ 広域防災拠点は既存の高速道路網と連携し、災害発生時等に機能する交通・輸送インフラの強靱化を進めることが課題となる。
- ・ 今後も災害の発生は想定されることから、被害を最小限に抑えるため、防災に向けた取り組みを着実に進め、対策を検討していくことが課題となる。

3.5 都市圏外居住者の行動

本節では、都市圏の交通政策の方向性と課題検討のため、P T実態調査では把握できない都市圏外居住者の移動について、既存のビッグデータを用いてデータ分析及び課題整理を行う。

分析は、仙台都心内の移動パターン、都市圏の地域間移動、及び広域交通結節点（仙台駅、仙台空港）利用者の都市圏内の目的地とした。分析には、連続的に移動履歴（時刻と座標）を把握している携帯電話によるGPSデータ（「混雑統計®」データ）を用いた。

「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供するアプリケーション（※）の利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

※ドコモ地図ナビサービス（地図アプリ・ご当地ガイド）等の一部のアプリ。

3.5.1 仙台都心内周遊の実態

仙台都市圏外居住者について、居住地域別に都心周辺地域の周遊パターン別の来訪者数を時期別に把握を行った。

(1) 分析条件

都心は以下の11地域の区分を用いた。

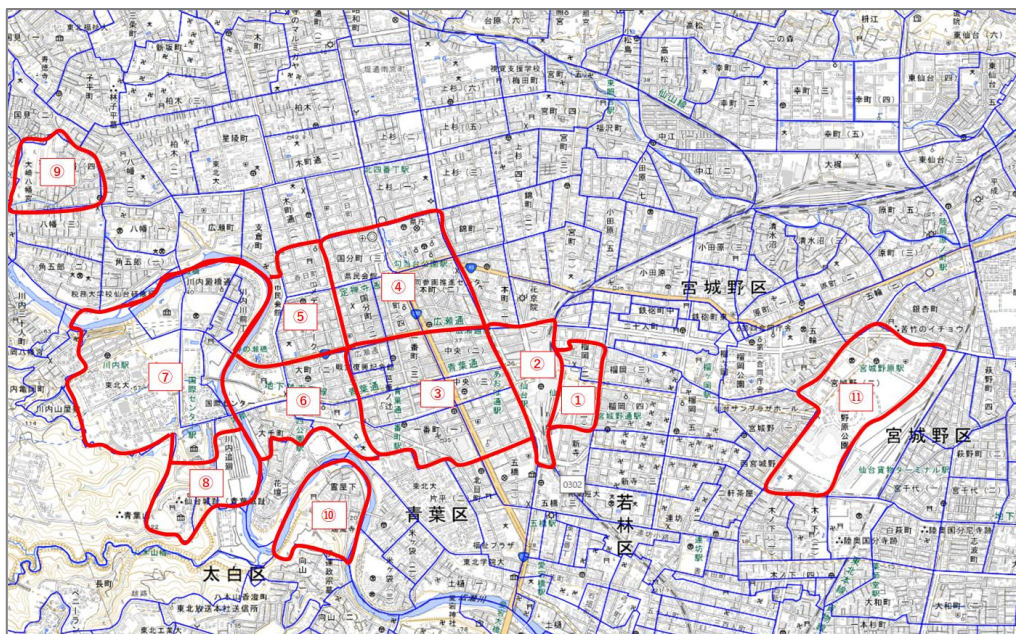


図 3-475 仙台都心周辺地域の周遊パターン分析地域区分

下図：国土地理院地図

分析時期は、以下の4つの時期とした。

- ①：2018年10月の平日の1日平均
- ②：2018年10月の日曜の1日平均
- ③：2018年七夕期間（8/6（月）～8（水））の1日平均 ※平日
- ④：2018年光のページェント期間（12/15（土）、16（日）、22（土）、23（日）、24（月祝））の1日平均

居住地域の区分は、以下とした。

区分	含まれる地域
県北部地区	栗原市、大崎市、色麻町、加美町、涌谷町、美里町
県東部地区	石巻市、気仙沼市、登米市、東松島市、女川町、南三陸町
県南部地区	白石市、角田市、蔵王町、七ヶ宿町、丸森町
北海道	道内全域
青森県	県内全域
岩手県	同上
秋田県	同上
山形県	同上
福島県	同上
北関東	茨城県、栃木県、群馬県
南関東	埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
北陸	新潟県、富山県、石川県、福井県
中部	山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
関西以西	上記以外

(2) 地域別の来訪率

- ・各時期ともに、ゾーン2（仙台駅西口周辺）へ来訪する割合は60%を超える。
次に来訪割合が多いのは、ゾーン3（一番町周辺）。ゾーン3は七夕、光のページメントのイベント時には、10月の平日、日曜より来訪割合が増加する。
- ・ゾーン4（国分町周辺）への来訪は、光のページメント期間は来訪割合が48%に達するが、他の期間は20%台である。
- ・ゾーン9（大崎八幡宮周辺）、ゾーン10（瑞鳳殿周辺）には、どの時期もほとんど来訪者はみられない。

	2018年10月平日		2018年10月日曜		2018年七夕まつり		2018年ページメント	
	来訪者数	来訪率	来訪者数	来訪率	来訪者数	来訪率	来訪者数	来訪率
ゾーン1(仙台駅東口周辺)	5,240	15.3%	5,179	14.1%	4,174	10.1%	7,046	14.3%
ゾーン2(仙台駅西口周辺)	22,419	65.3%	23,209	63.2%	26,946	65.2%	30,233	61.2%
ゾーン3(一番町周辺)	11,730	34.2%	11,414	31.1%	18,284	44.2%	19,833	40.1%
ゾーン4(国分町周辺)	9,266	27.0%	7,902	21.5%	11,135	26.9%	23,763	48.1%
ゾーン5(立町周辺)	631	1.8%	425	1.2%	347	0.8%	1,748	3.5%
ゾーン6(大町周辺)	428	1.2%	134	0.4%	231	0.6%	50	0.1%
ゾーン7(川内周辺)	615	1.8%	780	2.1%	114	0.3%	138	0.3%
ゾーン8(青葉城周辺)	726	2.1%	517	1.4%	429	1.0%	307	0.6%
ゾーン9(大崎八幡宮周辺)	33	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
ゾーン10(瑞鳳殿周辺)	163	0.5%	0	0.0%	109	0.3%	0	0.0%
ゾーン11(宮城野周辺)	749	2.2%	529	1.4%	385	0.9%	160	0.3%

11ゾーンのユニーク来訪者数	34,322		36,711		41,344		49,431	
----------------	--------	--	--------	--	--------	--	--------	--

※対象期間中の合計人数を期間日数で除した日平均値

※複数ゾーン周遊した人は、各ゾーンでカウント(例:ゾーン1と3を周遊した人は、ゾーン1と3それぞれでカウント)

※来訪率は、都心来訪者のうち、当該ゾーンに来訪した割合 (= 当該ゾーンへの来訪者数 / 11ゾーンのユニーク来訪者数)

※元データとなるビックデータのサンプルが極端に少ない場合は、秘匿処理されるため、0人となる(灰色ハッチの箇所)

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

(3) 都心内周遊パターン

1) 2018年10月(平日)

- ・最も多い周遊パターンは、ゾーン2（仙台駅西口周辺）のみの来訪が約31%であり、他の地域へ周遊していない。
- ・続いて多い周遊パターンは、ゾーン2（仙台駅西口周辺）＋ゾーン3（一番町周辺）の2地区の周遊、及びゾーン4（国分町町周辺）のみの訪問が約10%程度である。

ランク	周遊パターン	日平均来訪者数	構成比
1	「仙台駅西口周辺」のみ	10,774	31.4%
2	「仙台駅西口周辺」＋「一番町周辺」	3,692	10.8%
3	「一番町周辺」のみ	3,421	10.0%
4	「国分町周辺」のみ	2,987	8.7%
5	「仙台駅西口周辺」＋「国分町周辺」	2,197	6.4%
6	「仙台駅東口周辺」のみ	2,035	5.9%
7	「仙台駅西口周辺」＋「一番町周辺」＋「国分町周辺」	1,785	5.2%
8	「仙台駅東口周辺」＋「仙台駅西口周辺」	1,516	4.4%
9	「一番町周辺」＋「国分町周辺」	1,065	3.1%
10	「宮城野周辺」のみ	538	1.6%

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

2) 2018年10月(日曜日)

- ・日曜日の周遊パターンもほぼ平日と同じであり、ゾーン2（仙台駅西口周辺）のみの来訪が約37%と日曜でも周遊は少ない。
- ・次に多いのは、ゾーン2（仙台駅西口周辺）＋ゾーン3（一番町周辺）の2地区の来訪、及びゾーン4（国分町町周辺）のみの訪問が約11%である。

ランク	周遊パターン	日平均来訪者数	構成比
1	「仙台駅西口周辺」のみ	13,455	36.7%
2	「仙台駅西口周辺」＋「一番町周辺」	4,082	11.1%
3	「一番町周辺」のみ	4,031	11.0%
4	「国分町周辺」のみ	3,562	9.7%
5	「仙台駅東口周辺」のみ	2,838	7.7%
6	「仙台駅西口周辺」＋「一番町周辺」＋「国分町周辺」	1,681	4.6%
7	「仙台駅東口周辺」＋「仙台駅西口周辺」	1,498	4.1%
8	「仙台駅西口周辺」＋「国分町周辺」	1,456	4.0%
9	「一番町周辺」＋「国分町周辺」	880	2.4%
10	「川内周辺」のみ	624	1.7%

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

3) 2018 年七夕期間

- ・10月と同じく、最も多い周遊パターンは、ゾーン2（仙台駅西口周辺）のみの来訪であり約31%である。
- ・続いて、ゾーン2（仙台駅西口周辺）＋ゾーン3（一番町周辺）の2地区の来訪、及びゾーン3（一番町周辺）のみの来訪であり、10月平日、日曜よりは増加している。

ランク	周遊パターン	日平均来訪者数	構成比
1	「仙台駅西口周辺」のみ	12,977	31.4%
2	「仙台駅西口周辺」＋「一番町周辺」	6,271	15.2%
3	「一番町周辺」のみ	5,762	13.9%
4	「国分町周辺」のみ	3,960	9.6%
5	「仙台駅西口周辺」＋「一番町周辺」＋「国分町周辺」	3,337	8.1%
6	「仙台駅東口周辺」のみ	1,868	4.5%
7	「仙台駅西口周辺」＋「国分町周辺」	1,859	4.5%
8	「一番町周辺」＋「国分町周辺」	1,498	3.6%
9	「仙台駅東口周辺」＋「仙台駅西口周辺」	1,318	3.2%
10	「宮城野周辺」のみ	385	0.9%

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

4) 2018 年光のページェント期間

- ・最も多い周遊パターンがゾーン2（仙台駅西口周辺）のみであるのは、他の時期と同じであるが、その割合は他の時期より低下している。
- ・2番目に多いのは、ゾーン4（国分町周辺）のみの15%と、他の時期より増加している。（ゾーン4は、定禅寺通りを含む）
- ・3番目に多いのは、ゾーン2（仙台駅西口周辺）＋ゾーン3（一番町周辺）＋ゾーン4（国分町周辺）の3地区の周遊の約12%である。

ランク	周遊パターン	日平均来訪者数	構成比
1	「仙台駅西口周辺」のみ	11,537	23.3%
2	「国分町周辺」のみ	7,407	15.0%
3	「仙台駅西口周辺」＋「一番町周辺」＋「国分町周辺」	5,973	12.1%
4	「仙台駅西口周辺」＋「一番町周辺」	4,042	8.2%
5	「仙台駅西口周辺」＋「国分町周辺」	4,000	8.1%
6	「一番町周辺」のみ	3,933	8.0%
7	「一番町周辺」＋「国分町周辺」	3,134	6.3%
8	「仙台駅東口周辺」のみ	2,302	4.7%
9	「仙台駅東口周辺」＋「仙台駅西口周辺」	1,754	3.5%
10	「仙台駅東口周辺」＋「仙台駅西口周辺」＋「一番町周辺」＋「国分町周辺」	1,053	2.1%

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

(4) 都心来訪者の居住地構成

- ・宮城県内からの都心来訪（ゾーン1～11）は、平日より日曜やイベント時が若干増加する。
- ・南関東からの来訪は、平日で約27%と多いが、日曜は減少する。また七夕期間は26%と多くなるが、光のページェント期間は約12%である。
- ・隣接する岩手県、山形県、福島県からの来訪割合は、平日より日曜や光のページェント期間に増加する。

11ゾーン計	2018年10月平日		2018年10月日曜		2018年七夕まつり		2018年ページェント	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
県北部地区	3,182	9.3%	3,766	10.3%	4,935	11.9%	5,880	11.9%
県東部地区	3,187	9.3%	4,368	11.9%	4,599	11.1%	5,640	11.4%
県南部地区	1,520	4.4%	1,778	4.8%	2,415	5.8%	2,660	5.4%
北海道	639	1.9%	149	0.4%	380	0.9%	228	0.5%
青森県	1,613	4.7%	1,175	3.2%	976	2.4%	1,960	4.0%
岩手県	2,698	7.9%	3,488	9.5%	2,856	6.9%	5,328	10.8%
秋田県	1,126	3.3%	1,044	2.8%	807	2.0%	1,999	4.0%
山形県	2,907	8.5%	4,832	13.2%	3,400	8.2%	7,829	15.8%
福島県	3,850	11.2%	6,238	17.0%	5,206	12.6%	9,460	19.1%
北関東	853	2.5%	1,035	2.8%	1,395	3.4%	1,052	2.1%
南関東	9,326	27.2%	6,272	17.1%	10,765	26.0%	5,872	11.9%
北陸	451	1.3%	721	2.0%	427	1.0%	500	1.0%
中部	1,133	3.3%	727	2.0%	1,166	2.8%	315	0.6%
関西以西	1,838	5.4%	1,119	3.0%	2,018	4.9%	708	1.4%
総計	34,322	100.0%	36,711	100.0%	41,344	100.0%	49,431	100.0%

※対象期間中の合計人数を期間日数で除した日平均値

※居住地ごとに日平均した実数を整数化しているため、表中の14地域の合計と総計は一致しない(整数化上の誤差)

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

(5) 都心内地域別の来訪者居住地構成

1) ゾーン1（仙台駅東口周辺）

・仙台駅東口周辺への来訪割合は、時期によらず南関東からの来訪割合が最も多い。

ゾーン1 仙台駅東口周辺	2018年10月平日		2018年10月日曜		2018年七夕まつり		2018年ページェント	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
県北部地区	364	6.9%	420	8.1%	378	9.1%	800	11.4%
県東部地区	453	8.6%	644	12.4%	462	11.1%	950	13.5%
県南部地区	234	4.5%	308	5.9%	231	5.5%	330	4.7%
北海道	102	1.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
青森県	245	4.7%	95	1.8%	0	0.0%	176	2.5%
岩手県	360	6.9%	518	10.0%	306	7.3%	816	11.6%
秋田県	183	3.5%	240	4.6%	0	0.0%	227	3.2%
山形県	378	7.2%	599	11.6%	140	3.4%	920	13.1%
福島県	507	9.7%	800	15.4%	342	8.2%	1,408	20.0%
北関東	108	2.1%	119	2.3%	174	4.2%	34	0.5%
南関東	1,804	34.4%	1,144	22.1%	1,992	47.7%	1,244	17.6%
北陸	67	1.3%	138	2.7%	0	0.0%	42	0.6%
中部	192	3.7%	88	1.7%	0	0.0%	47	0.7%
関西以西	242	4.6%	67	1.3%	149	3.6%	52	0.7%
総計	5,240	100.0%	5,179	100.0%	4,174	100.0%	7,046	100.0%

※対象期間中の合計人数を期間日数で除した日平均値

※居住地ごとに日平均した実数を整数化しているため、表中の14地域の合計と総計は一致しない(整数化上の誤差)

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

2) ゾーン2（仙台駅西口周辺）

・仙台駅西口周辺への来訪割合も、東口同様に南関東からの来訪割合が多い。

ゾーン2 仙台駅西口周辺	2018年10月平日		2018年10月日曜		2018年七夕まつり		2018年ページェント	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
県北部地区	1,509	6.7%	1,834	7.9%	2,688	10.0%	3,130	10.4%
県東部地区	1,382	6.2%	1,820	7.8%	1,827	6.8%	2,640	8.7%
県南部地区	743	3.3%	1,008	4.3%	1,050	3.9%	1,270	4.2%
北海道	486	2.2%	149	0.6%	380	1.4%	228	0.8%
青森県	1,316	5.9%	1,026	4.4%	854	3.2%	1,666	5.5%
岩手県	1,806	8.1%	2,194	9.5%	2,040	7.6%	3,232	10.7%
秋田県	785	3.5%	636	2.7%	678	2.5%	1,193	3.9%
山形県	1,368	6.1%	2,550	11.0%	1,400	5.2%	3,993	13.2%
福島県	2,236	10.0%	3,913	16.9%	3,211	11.9%	5,940	19.6%
北関東	599	2.7%	692	3.0%	999	3.7%	789	2.6%
南関東	7,600	33.9%	5,402	23.3%	8,827	32.8%	4,939	16.3%
北陸	321	1.4%	560	2.4%	342	1.3%	247	0.8%
中部	877	3.9%	486	2.1%	1,053	3.9%	315	1.0%
関西以西	1,389	6.2%	942	4.1%	1,596	5.9%	651	2.2%
総計	22,419	100.0%	23,209	100.0%	26,946	100.0%	30,233	100.0%

※対象期間中の合計人数を期間日数で除した日平均値

※居住地ごとに日平均した実数を整数化しているため、表中の14地域の合計と総計は一致しない(整数化上の誤差)

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

3) ゾーン3（一番町周辺）

- ・一番町周辺への来訪割合は、平日と七夕期間中は南関東からの来訪割合が多い。
- ・日曜や光のページェント期間中は、山形県や福島県からの来訪割合が多い。

ゾーン3 一番町周辺	2018年10月平日		2018年10月日曜		2018年七夕まつり		2018年ページェント	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
県北部地区	1,151	9.8%	1,120	9.8%	1,890	10.3%	2,210	11.1%
県東部地区	1,102	9.4%	1,302	11.4%	2,415	13.2%	2,260	11.4%
県南部地区	537	4.6%	574	5.0%	1,029	5.6%	1,100	5.5%
北海道	240	2.0%	0	0.0%	127	0.7%	68	0.3%
青森県	550	4.7%	486	4.3%	183	1.0%	980	4.9%
岩手県	951	8.1%	1,148	10.1%	1,088	6.0%	2,032	10.2%
秋田県	369	3.1%	336	2.9%	238	1.3%	798	4.0%
山形県	1,161	9.9%	1,836	16.1%	1,740	9.5%	3,496	17.6%
福島県	1,389	11.8%	2,263	19.8%	2,166	11.8%	4,303	21.7%
北関東	203	1.7%	240	2.1%	743	4.1%	326	1.6%
南関東	3,052	26.0%	1,520	13.3%	5,206	28.5%	1,825	9.2%
北陸	116	1.0%	133	1.2%	134	0.7%	131	0.7%
中部	279	2.4%	86	0.8%	481	2.6%	47	0.2%
関西以西	631	5.4%	371	3.2%	845	4.6%	256	1.3%
総計	11,730	100.0%	11,414	100.0%	18,284	100.0%	19,833	100.0%

※対象期間中の合計人数を期間日数で除した日平均値

※居住地ごとに日平均した実数を整数化しているため、表中の14地域の合計と総計は一致しない(整数化上の誤差)

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

4) ゾーン4（国分町周辺）

- ・国分町周辺への来訪割合は、一番町周辺と同様に、平日と七夕期間中は南関東からの来訪割合が多く、日曜や光のページェント期間中は、山形県や福島県からの来訪割合が多い。

ゾーン4 国分町周辺	2018年10月平日		2018年10月日曜		2018年七夕まつり		2018年ページェント	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
県北部地区	960	10.4%	1,050	13.3%	1,176	10.6%	2,520	10.6%
県東部地区	947	10.2%	1,120	14.2%	1,008	9.1%	2,630	11.1%
県南部地区	481	5.2%	350	4.4%	861	7.7%	1,030	4.3%
北海道	147	1.6%	0	0.0%	0	0.0%	68	0.3%
青森県	420	4.5%	95	1.2%	122	1.1%	1,068	4.5%
岩手県	685	7.4%	653	8.3%	884	7.9%	2,768	11.6%
秋田県	362	3.9%	168	2.1%	348	3.1%	1,327	5.6%
山形県	846	9.1%	1,403	17.7%	1,140	10.2%	4,416	18.6%
福島県	1,041	11.2%	1,425	18.0%	1,444	13.0%	4,796	20.2%
北関東	188	2.0%	159	2.0%	360	3.2%	630	2.7%
南関東	2,262	24.4%	1,131	14.3%	2,958	26.6%	1,943	8.2%
北陸	157	1.7%	97	1.2%	85	0.8%	372	1.6%
中部	238	2.6%	68	0.9%	258	2.3%	0	0.0%
関西以西	532	5.7%	184	2.3%	490	4.4%	194	0.8%
総計	9,266	100.0%	7,902	100.0%	11,135	100.0%	23,763	100.0%

※対象期間中の合計人数を期間日数で除した日平均値

※居住地ごとに日平均した実数を整数化しているため、表中の14地域の合計と総計は一致しない(整数化上の誤差)

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

5) ゾーン5（立町周辺）

- 立町周辺への来訪者は、光のページェント期間以外にはほとんどみられない。光のページェント期間には、山形県、福島県及び宮城県内からの来訪がみられる。

ゾーン5 立町周辺	2018年10月平日		2018年10月日曜		2018年七夕まつり		2018年ページェント	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
県北部地区	94	14.9%	140	32.9%	126	36.3%	130	7.4%
県東部地区	97	15.3%	70	16.5%	126	36.3%	130	7.4%
県南部地区	56	8.9%	0	0.0%	0	0.0%	120	6.9%
北海道	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
青森県	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
岩手県	53	8.4%	0	0.0%	0	0.0%	248	14.2%
秋田県	17	2.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
山形県	70	11.0%	128	30.0%	0	0.0%	607	34.7%
福島県	120	19.1%	88	20.6%	95	27.4%	449	25.7%
北関東	9	1.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
南関東	115	18.2%	0	0.0%	0	0.0%	64	3.6%
北陸	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
中部	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
関西以西	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
総計	631	100.0%	425	100.0%	347	100.0%	1,748	100.0%

※対象期間中の合計人数を期間日数で除した日平均値

※居住地ごとに日平均した実数を整数化しているため、表中の14地域の合計と総計は一致しない(整数化上の誤差)

資料:「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD

6) ゾーン6（大町周辺）

- 大町周辺への来訪者は、平日に若干みられるが、他の時期はほとんどみられない。

ゾーン6 大町周辺	2018年10月平日		2018年10月日曜		2018年七夕まつり		2018年ページェント	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
県北部地区	109	25.6%	70	52.3%	126	54.5%	50	100.0%
県東部地区	69	16.0%	0	0.0%	105	45.5%	0	0.0%
県南部地区	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
北海道	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
青森県	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
岩手県	33	7.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
秋田県	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
山形県	39	9.2%	64	47.7%	0	0.0%	0	0.0%
福島県	61	14.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
北関東	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
南関東	117	27.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
北陸	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
中部	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
関西以西	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
総計	428	100.0%	134	100.0%	231	100.0%	50	100.0%

※対象期間中の合計人数を期間日数で除した日平均値

※居住地ごとに日平均した実数を整数化しているため、表中の14地域の合計と総計は一致しない(整数化上の誤差)

資料:「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD

7) ゾーン7（川内周辺）

- ・川内周辺への来訪者は、平日、日曜には若干みられるが、イベント時の来訪はほとんどみられない。

ゾーン7 川内周辺	2018年10月平日		2018年10月日曜		2018年七夕まつり		2018年ページェント	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
県北部地区	53	8.7%	98	12.6%	0	0.0%	50	36.2%
県東部地区	89	14.5%	224	28.7%	0	0.0%	0	0.0%
県南部地区	13	2.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
北海道	15	2.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
青森県	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
岩手県	10	1.7%	56	7.2%	0	0.0%	88	63.8%
秋田県	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
山形県	32	5.3%	115	14.7%	0	0.0%	0	0.0%
福島県	39	6.3%	188	24.0%	0	0.0%	0	0.0%
北関東	24	3.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
南関東	222	36.1%	100	12.8%	0	0.0%	0	0.0%
北陸	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
中部	18	2.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
関西以西	100	16.2%	0	0.0%	114	100.0%	0	0.0%
総計	615	100.0%	780	100.0%	114	100.0%	138	100.0%

※対象期間中の合計人数を期間日数で除した日平均値

※居住地ごとに日平均した実数を整数化しているため、表中の14地域の合計と総計は一致しない(整数化上の誤差)

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

8) ゾーン8（青葉城周辺）

- ・青葉城周辺への来訪者は多くはないが、どの時期でも南関東からの割合が多い。

ゾーン8 青葉城周辺	2018年10月平日		2018年10月日曜		2018年七夕まつり		2018年ページェント	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
県北部地区	13	1.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
県東部地区	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
県南部地区	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
北海道	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
青森県	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
岩手県	23	3.1%	79	15.2%	0	0.0%	0	0.0%
秋田県	11	1.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
山形県	12	1.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
福島県	0	0.0%	125	24.2%	0	0.0%	0	0.0%
北関東	29	4.0%	102	19.7%	0	0.0%	101	33.0%
南関東	298	41.0%	212	40.9%	429	100.0%	168	54.6%
北陸	12	1.6%	0	0.0%	0	0.0%	38	12.4%
中部	151	20.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
関西以西	179	24.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
総計	726	100.0%	517	100.0%	429	100.0%	307	100.0%

※対象期間中の合計人数を期間日数で除した日平均値

※居住地ごとに日平均した実数を整数化しているため、表中の14地域の合計と総計は一致しない(整数化上の誤差)

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

9) ゾーン9（大崎八幡宮周辺）

・大崎八幡宮周辺への来訪者は、どの時期でもほとんどみられない。

ゾーン9 大崎八幡宮周辺	2018年10月平日		2018年10月日曜		2018年七夕まつり		2018年ページェント	
		構成比		構成比		構成比		構成比
県北部地区	13	38.5%	0		0		0	
県東部地区	20	61.5%	0		0		0	
県南部地区	0	0.0%	0		0		0	
北海道	0	0.0%	0		0		0	
青森県	0	0.0%	0		0		0	
岩手県	0	0.0%	0		0		0	
秋田県	0	0.0%	0		0		0	
山形県	0	0.0%	0		0		0	
福島県	0	0.0%	0		0		0	
北関東	0	0.0%	0		0		0	
南関東	0	0.0%	0		0		0	
北陸	0	0.0%	0		0		0	
中部	0	0.0%	0		0		0	
関西以西	0	0.0%	0		0		0	
総計	33	100.0%	0		0		0	

※対象期間中の合計人数を期間日数で除した日平均値

※居住地ごとに日平均した実数を整数化しているため、表中の14地域の合計と総計は一致しない(整数化上の誤差)

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

10) ゾーン10（瑞鳳殿周辺）

・瑞鳳殿周辺の来訪者はどの時期でもほとんどみられないが、来訪者は南関東からが多い。

ゾーン10 瑞鳳殿周辺	2018年10月平日		2018年10月日曜		2018年七夕まつり		2018年ページェント	
		構成比		構成比		構成比		構成比
県北部地区	18	10.9%	0		0	0.0%	0	
県東部地区	13	7.8%	0		0	0.0%	0	
県南部地区	0	0.0%	0		0	0.0%	0	
北海道	0	0.0%	0		0	0.0%	0	
青森県	0	0.0%	0		0	0.0%	0	
岩手県	0	0.0%	0		0	0.0%	0	
秋田県	0	0.0%	0		0	0.0%	0	
山形県	0	0.0%	0		0	0.0%	0	
福島県	0	0.0%	0		0	0.0%	0	
北関東	16	10.0%	0		0	0.0%	0	
南関東	90	55.3%	0		109	100.0%	0	
北陸	0	0.0%	0		0	0.0%	0	
中部	26	15.9%	0		0	0.0%	0	
関西以西	0	0.0%	0		0	0.0%	0	
総計	163	100.0%	0		109	100.0%	0	

※対象期間中の合計人数を期間日数で除した日平均値

※居住地ごとに日平均した実数を整数化しているため、表中の14地域の合計と総計は一致しない(整数化上の誤差)

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

11) ゾーン11（宮城野周辺）

- ・宮城野周辺への来訪は、他の地域に比べ宮城県内からの来訪割合が多い。
- ・県外からの来訪者は、どの時期でも福島県からが多い。

ゾーン11 宮城野周辺	2018年10月平日		2018年10月日曜		2018年七夕まつり		2018年ページェント	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
県北部地区	160	21.4%	70	13.2%	126	32.7%	0	0.0%
県東部地区	125	16.6%	196	37.1%	0	0.0%	60	37.5%
県南部地区	53	7.1%	70	13.2%	126	32.7%	0	0.0%
北海道	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
青森県	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
岩手県	65	8.7%	68	12.8%	0	0.0%	56	35.0%
秋田県	11	1.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
山形県	65	8.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
福島県	139	18.5%	125	23.7%	133	34.5%	44	27.5%
北関東	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
南関東	131	17.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
北陸	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
中部	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
関西以西	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
総計	749	100.0%	529	100.0%	385	100.0%	160	100.0%

※対象期間中の合計人数を期間日数で除した日平均値

※居住地ごとに日平均した実数を整数化しているため、表中の14地域の合計と総計は一致しない(整数化上の誤差)

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

3.5.2 都市圏内移動の実態把握について

仙台都市圏外居住者について、居住地域別に都市圏内の移動をP T大ゾーン間単位で時期別に把握を行った。

(1) 都市圏内々移動における大ゾーン別集中密度

・大ゾーン別には「00 大ゾーン（都心）」の集中密度が際立って多く、平日では仙台駅東口から東部流通地区、仙台港にかけての東西方向への集中密度が多い。日曜日は都心周辺に加え、泉、長町、仙台港等の大規模商業施設が立地する地区への集中密度も多い。

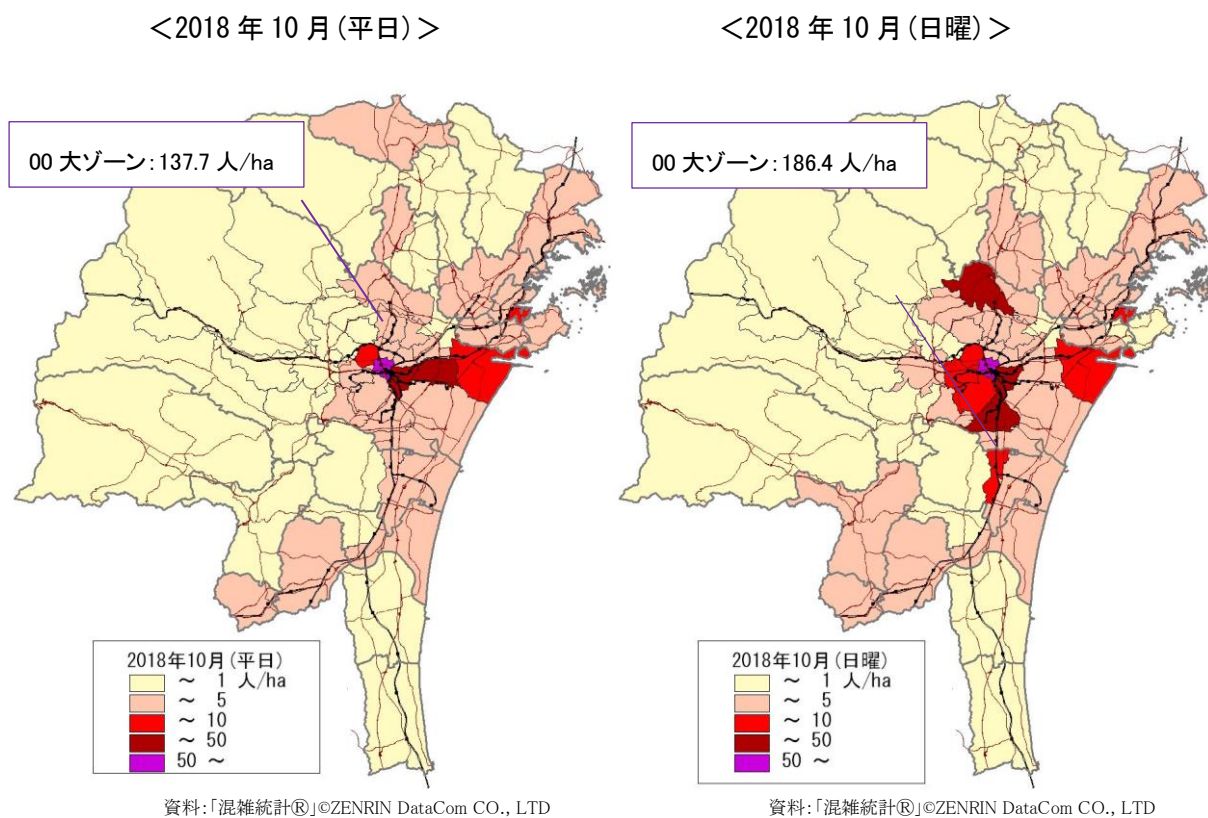
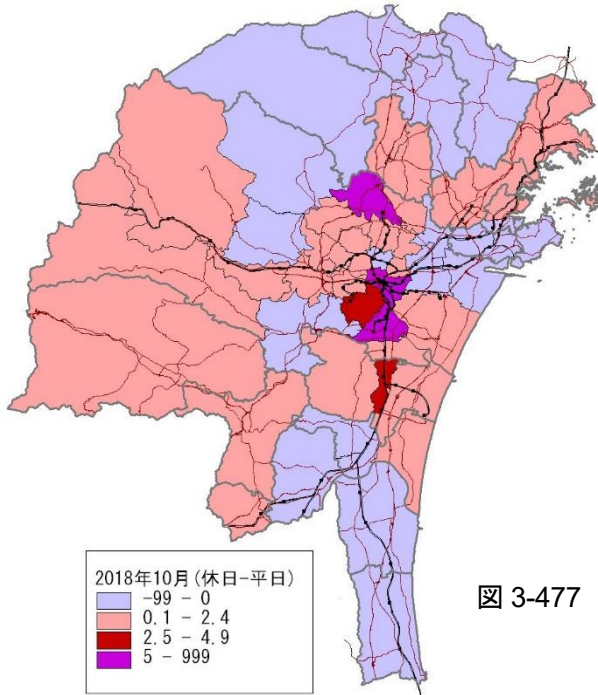


図 3-476 都市圏内移動における大ゾーン別集中密度

<2018年10月(休日-平日)>

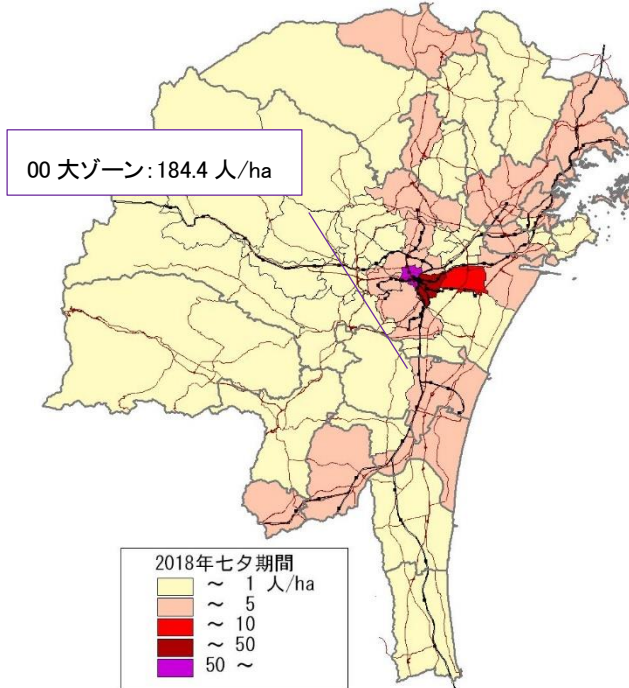


資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

図 3-477 都市圏内移動における大ゾーン別集中密度の差

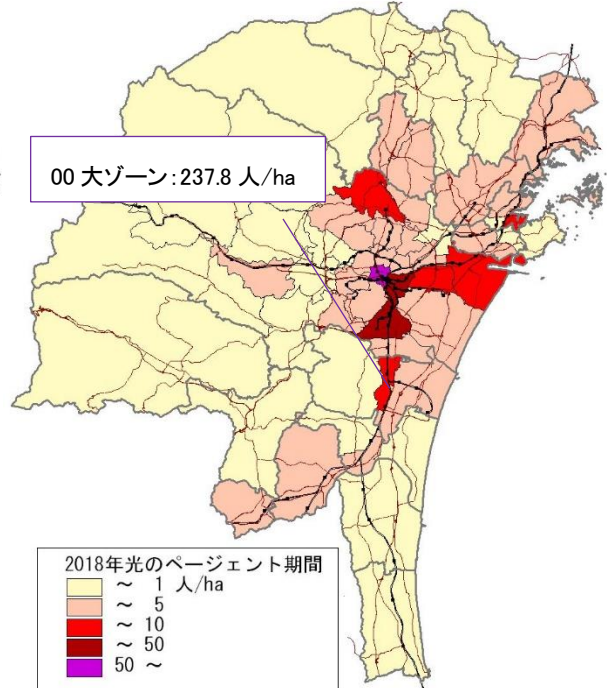
・七夕期間、光のページェント期間ともに、「00大ゾーン(都心)」の集中密度が際立って高く、平日では都心から東にかけて高く、光のページェント期間になるとさらに泉や長町、仙台港での集中密度も高い。

<2018年七夕期間>



資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

<2018年光のページェント期間>



資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

図 3-478 都市圏内移動における大ゾーン別集中密度(イベント期間)

(2) 移動の多い大ゾーン間

・00大ゾーン（都心）を中心とした移動が多く、03大ゾーン（榴岡）間、05大ゾーン（川内）、06大ゾーン（柏木）などとのゾーン間は、どの時期でも上位となっている。

表 3-17 移動の多い大ゾーン間（上位10位）

<2018年10月(平日)>

ランク	大ゾーン間	OD量(日平均)	
		OD量	構成比
1	00⇔03	8,750	9.0%
2	00⇔05	3,262	3.4%
3	00⇔06	2,542	2.6%
4	00⇔32	2,404	2.5%
5	00⇔19	2,241	2.3%
6	12⇔22	2,222	2.3%
7	00⇔14	2,189	2.3%
8	22⇔44	2,070	2.1%
9	00⇔04	1,891	2.0%
10	53⇔54	1,877	1.9%

※大ゾーン内々は除く

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

<2018年10月(日曜)>

ランク	大ゾーン間	OD量(日平均)	
		OD量	構成比
1	00⇔03	12,052	9.9%
2	00⇔19	6,701	5.5%
3	00⇔05	5,227	4.3%
4	00⇔14	4,646	3.8%
5	00⇔04	3,759	3.1%
6	00⇔06	3,425	2.8%
7	00⇔32	2,982	2.5%
8	19⇔51	2,950	2.4%
9	22⇔44	2,840	2.3%
10	31⇔32	2,559	2.1%

※大ゾーン内々は除く

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

<2018年七夕期間>

ランク	大ゾーン間	OD量(日平均)	
		OD量	構成比
1	00⇔03	9,983	18.0%
2	00⇔32	3,472	6.3%
3	00⇔05	2,999	5.4%
4	00⇔14	2,284	4.1%
5	00⇔22	2,209	4.0%
6	00⇔06	2,178	3.9%
7	00⇔19	2,107	3.8%
8	00⇔61	2,063	3.7%
9	53⇔54	1,848	3.3%
10	00⇔04	1,769	3.2%

※大ゾーン内々は除く

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

<2018年光のページェント期間>

ランク	大ゾーン間	OD量(日平均)	
		OD量	構成比
1	00⇔03	15,161	12.1%
2	00⇔14	6,356	5.1%
3	00⇔19	4,869	3.9%
4	00⇔22	4,818	3.8%
5	00⇔05	3,413	2.7%
6	19⇔51	3,321	2.6%
7	00⇔06	2,986	2.4%
8	00⇔32	2,958	2.4%
9	22⇔44	2,937	2.3%
10	31⇔32	2,442	1.9%

※大ゾーン内々は除く

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

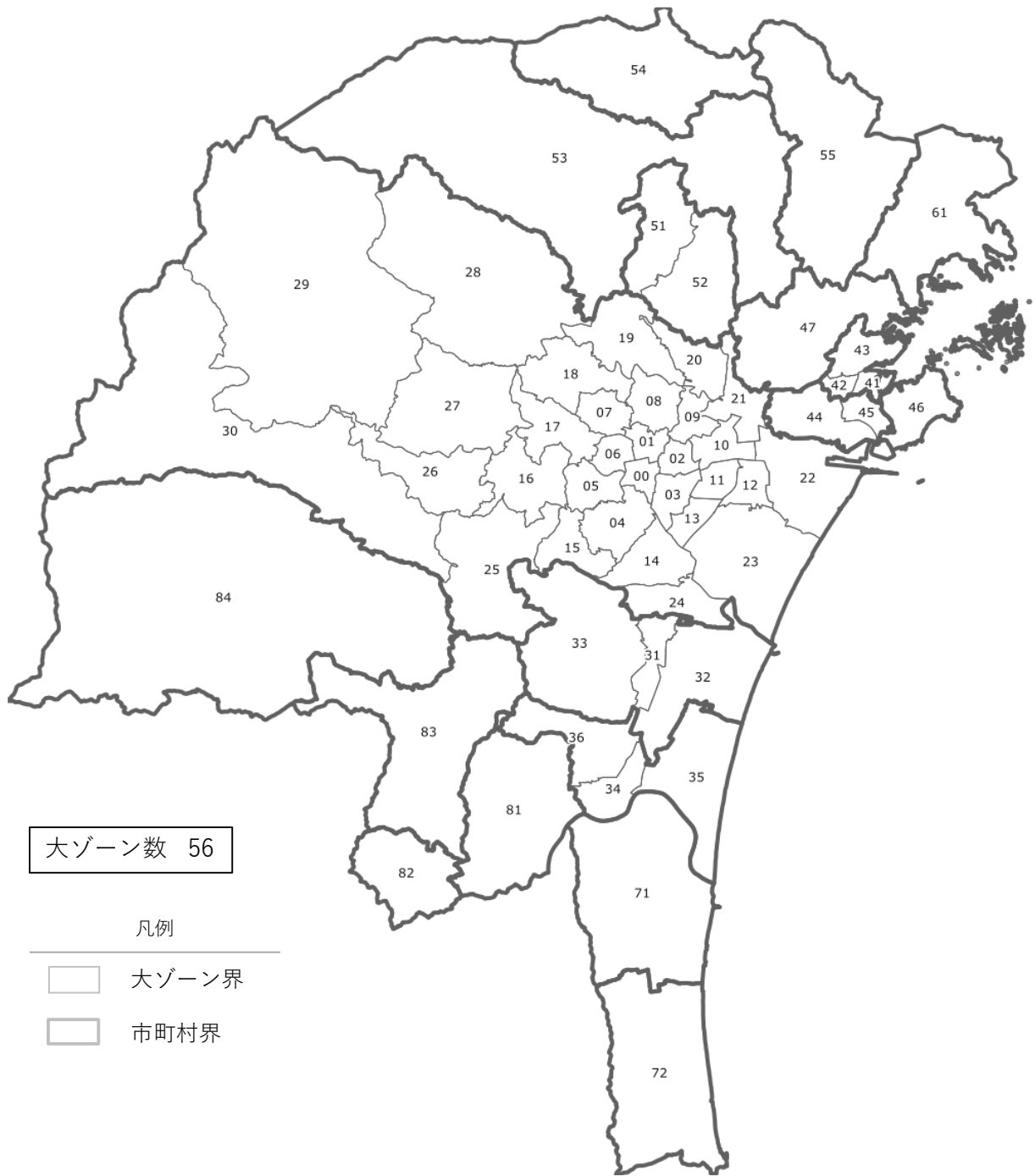


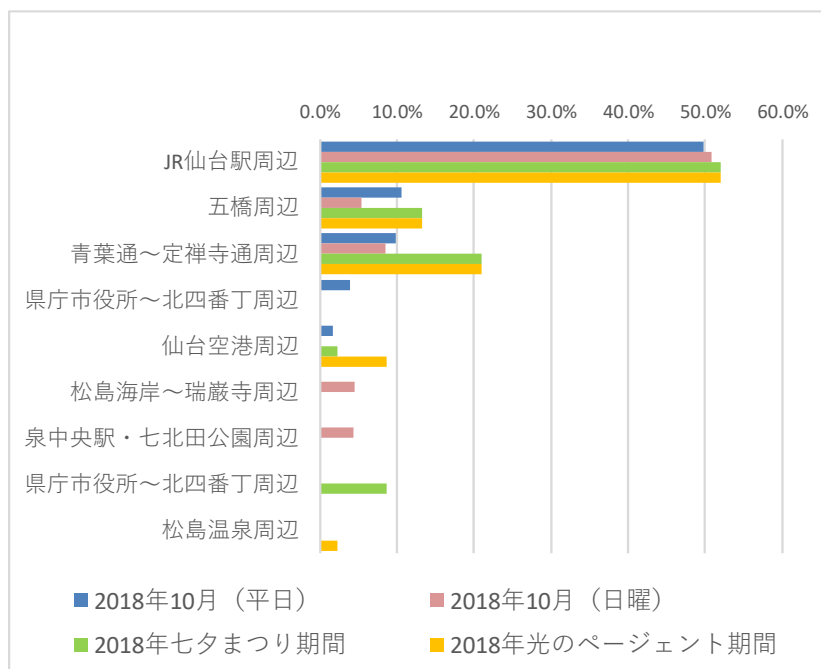
図 3-479 大ゾーン境界

3.5.3 来訪手段別目的地の実態把握について

仙台都市圏外居住者について、居住地域別に仙台空港、仙台駅新幹線利用者が都市圏内で最初に行った目的地来訪者数を都市圏内 1km メッシュ単位で、時期別に把握を行った。

(1) 新幹線来訪者の最初の目的地

- ・新幹線利用者の最初の訪問地は、時期によらず「JR仙台駅周辺」が最も多く、各時期ともに50%程度は「JR仙台駅周辺」に向かう。
- ・「青葉通～定禅寺通周辺」への来訪者は、10月の平日・休日ともに10%未満であるが、七夕や光のページェント期間中には20%を超える。



注：各時期の上位5位までの訪問先を表示
資料：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

図 3-480 新幹線来訪者の最初の訪問地

表 3-18 新幹線来訪者の最初の訪問地（時期別の上位5位）

■新幹線／2018年10月（平日）

ランク	行先 メッシュ	住所・主な施設	日平均 人数	構成比
1	57403710	JR仙台駅周辺	2,938	49.8%
2	57403700	五橋周辺	626	10.6%
3	57403619	青葉通～定禅寺通周辺	584	9.9%
4	57403629	県庁市役所～北四番丁周辺	234	4.0%
5	57401764	仙台空港周辺	104	1.8%

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

■新幹線／2018年10月（日曜）

ランク	行先 メッシュ	住所・主な施設	日平均 人数	構成比
1	57403710	JR仙台駅周辺	4,501	50.8%
2	57403619	青葉通～定禅寺通周辺	753	8.5%
3	57403700	五橋周辺	474	5.3%
4	57414044	松島海岸～瑞巖寺周辺	396	4.5%
5	57403780	泉中央駅・七北田公園周辺	394	4.4%

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

■新幹線／2018年七夕まつり

ランク	行先 メッシュ	住所・主な施設	日平均 人数	構成比
1	57403710	JR仙台駅周辺	4,251	52.0%
2	57403619	青葉通～定禅寺通周辺	1,721	21.1%
3	57403700	五橋周辺	1,086	13.3%
4	57403629	県庁市役所～北四番丁周辺	711	8.7%
5	57401764	仙台空港周辺	191	2.3%

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

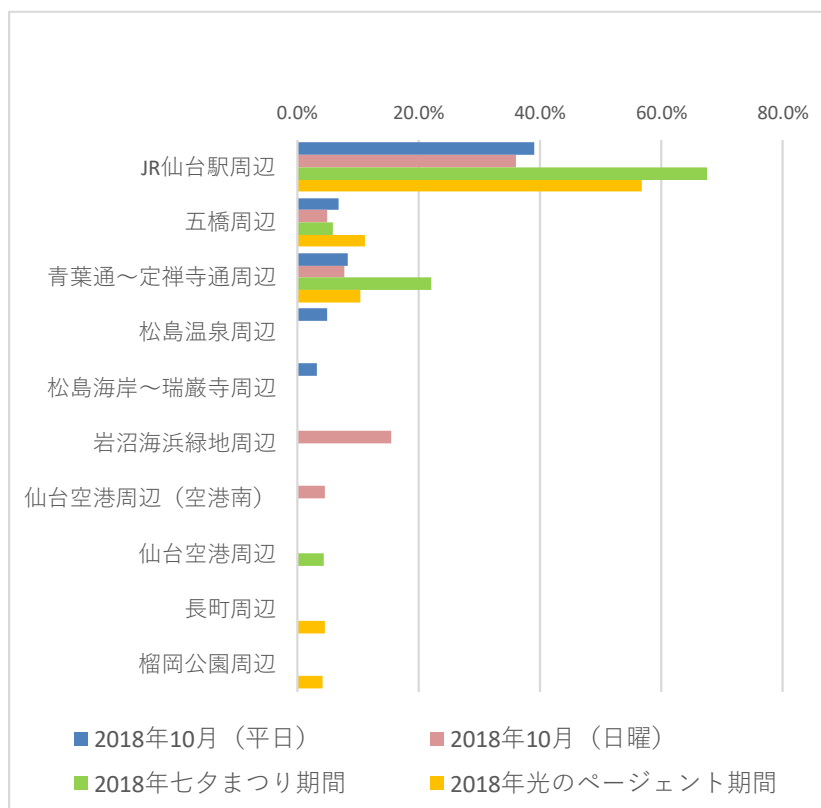
■新幹線／2018年光のページェント

ランク	行先 メッシュ	住所・主な施設	日平均 人数	構成比
1	57403710	JR仙台駅周辺	3,615	58.9%
2	57403619	青葉通～定禅寺通周辺	776	12.6%
3	57403700	五橋周辺	399	6.5%
4	57401764	仙台空港周辺	115	1.9%
5	57414045	松島温泉周辺	114	1.9%

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

(2) 仙台空港来訪者の最初の目的地

- ・仙台空港来訪者の最初の訪問地は、時期によらず「JR仙台駅周辺」が最も多い。10月の平日・休日は40%弱であるが、七夕や光のページェント期間中には大きく増加している。
- ・「青葉通～定禅寺通周辺」への来訪は、七夕期間中に訪問が増え、20%を超えている。



注：各時期の上位5位までの訪問先を表示
資料：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

図 3-481 仙台空港来訪者の最初の訪問地

表 3-19 仙台空港来訪者の最初の訪問地（時期別の上位5位）

■飛行機／2018年10月（平日）

ランク	行先 メッシュ	住所・主な施設	日平均 人数	構成比
1	57403710	JR仙台駅周辺	1,009	39.1%
2	57403619	青葉通～定禅寺通周辺	215	8.3%
3	57403700	五橋周辺	177	6.9%
4	57414045	松島温泉周辺	128	5.0%
5	57414044	松島海岸～瑞巖寺周辺	83	3.2%

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

■飛行機／2018年10月（日曜）

ランク	行先 メッシュ	住所・主な施設	日平均 人数	構成比
1	57403710	JR仙台駅周辺	1,658	36.1%
2	57401744	岩沼海浜緑地周辺	717	15.6%
3	57403619	青葉通～定禅寺通周辺	364	7.9%
4	57403700	五橋周辺	229	5.0%
5	57401743	仙台空港周辺(空港南)	212	4.6%

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

■飛行機／2018年七夕まつり

ランク	行先 メッシュ	住所・主な施設	日平均 人数	構成比
1	57403710	JR仙台駅周辺	1,739	67.6%
2	57403619	青葉通～定禅寺通周辺	569	22.1%
3	57403700	五橋周辺	151	5.9%
4	57401773	仙台空港周辺	113	4.4%
5				

※5位は該当なし(秘匿対象)

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

■飛行機／2018年光のページェント

ランク	行先 メッシュ	住所・主な施設	日平均 人数	構成比
1	57403710	JR仙台駅周辺	956	56.8%
2	57403700	五橋周辺	189	11.2%
3	57403619	青葉通～定禅寺通周辺	176	10.5%
4	57402770	長町周辺	79	4.7%
5	57403711	榴岡公園周辺	71	4.2%

資料:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

3.5.4 都市圏外居住者の移動からみた課題

(1) 分析から得られた知見

- ・ 仙台都市圏外居住者による都心の訪問場所は、各時期ともに「仙台駅西口周辺」が最も多い。しかし、都心内で複数の場所を訪問する周遊は多くはない状況である。
- ・ 都市圏内での移動先は、仙台都心が圧倒的に多い。日曜には、大規模商業施設が立地する地域への来訪も多い状況である。
- ・ 新幹線による仙台駅や仙台空港利用者が、はじめに訪れる場所は仙台駅周辺である。

(2) 都市圏外居住者の移動からみた課題

- ・ 都市圏外居住者が最初に訪れる場所は仙台駅周辺地区であり、仙台都心での交通手段の結節機能強化が課題となる。また、リピーターとして今後の訪問のためには仙台駅前地区の景観形成や賑わいづくりが課題となる。
- ・ 域外居住者の都心内周遊は多くはなく、観光資源のPR、地区ごとの特徴あるまちづくり、快適に周遊できる移動手段の確保等が課題となる。
- ・ 交流人口を増やし都市圏の活力向上のためには、仙台都心地区以外の都市圏内の各地を訪問してもらうことが課題となる。

参考資料 協議会規約と名簿

仙台都市圏総合都市交通協議会規約

(名称)

第1条 本会は、仙台都市圏総合都市交通協議会（以下「協議会」という。）と称する。

(目的)

第2条 協議会は、仙台都市圏（以下「都市圏」という。）における望ましい交通のあるべき姿を目指して、関係機関相互により総合的な都市交通に関する検討及び協議を行うことを目的とする。

(協議事項)

第3条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の事項について検討及び協議する。

- (1) 都市圏における交通の実態把握に関する調査及び分析
- (2) 都市圏における交通の予測及び評価
- (3) 都市圏における総合都市交通計画や施策の評価、検証及び提案
- (4) その他前条の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第4条 協議会は、検討会、幹事会及び技術WGで組織する。

(検討会)

第5条 検討会は、別表第1に掲げる職にある者により構成する。

- 2 会長には、宮城県土木部長の職にある者を、副会長には、仙台市都市整備局長の職にある者をもって充てる。
- 3 会長は、検討会を招集し、統括する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときは、その職務を代理する。
- 5 会長は、必要に応じて臨時会員を置くことができる。
- 6 検討会に顧問を置き、顧問は、検討会における協議事項に対して、指導又は助言を行う。
- 7 顧問は別表第2に掲げる者とする。
- 8 検討会は、協議会の決定機関とする。

(幹事会)

第6条 幹事会は、別表第3に掲げる職にある者により構成する。

- 2 幹事長には、宮城県土木部都市計画課長の職にある者を、副幹事長には、仙台市都市整備局総合交通政策部長の職にある者をもって充てる。
- 3 幹事長は、幹事会を招集し、統括する。
- 4 副幹事長は、幹事長を補佐し、幹事長に事故あるときは、その職務を代理する。
- 5 幹事長は、必要に応じて臨時幹事を置くことができる。

6 幹事会は、検討会に付すべき事項についてあらかじめ審議し、調整を図る。

(技術WG)

第7条 技術WGは、部会長、副部会長及び部会員をもって構成する。

- 2 部会長及び副部会長は、会長が指名する。
- 3 部会員は、部会長が指名する。
- 4 部会長は、部会を招集し、統括する。
- 5 副部会長は、部会長を補佐し、部会長に事故あるときは、その職務を代理する。
- 6 技術WGは、協議事項を専門的に検討する。

(設置期限)

第8条 協議会の設置期限は、平成32年3月31日までとする。

(事務局)

第9条 協議会に事務局を設置し、宮城県土木部都市計画課に置く。

- 2 事務局員は、宮城県土木部都市計画課及び仙台市都市整備局総合交通政策部交通政策課の職員をもって充てる。
- 3 事務局に、事務局長を置き、宮城県土木部都市計画課技術補佐（総括担当）の職にある者をもって充てる。
- 4 事務局は、協議会を効率的に運営するため、次の事務を行う。
 - (1) 検討会に付すべき事項に関する資料の取りまとめ
 - (2) 技術WGの結果を調製し、幹事会に付すべき事項に関する資料の取りまとめ
 - (3) 必要に応じ、関係者を招集した会議の開催
 - (4) その他協議会の運営に関する必要な事務

(総則)

第10条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営について必要な事項は、会長が別に定めるものとする。

附則

この規約は、平成29年7月20日から施行する。

附則

この規約は、平成30年10月22日から施行する。

(別表第1)

仙台都市圏総合都市交通協議会 検討会名簿

	所属	役職名	氏名
会長 副会長	宮城県 仙台市 東日本高速道路(株)東北支社 東日本旅客鉄道(株)仙台支社 仙台市交通局 宮城交通(株) (社)東北経済連合会 仙台商工会議所 宮城県警察本部 東北地方整備局 " " 東北運輸局	土木部長 都市整備局長 建設事業部長 総務部企画部長 交通事業管理者 常務取締役営業本部長 常務理事 専務理事 交通部長 企画部長 道路部長 仙台河川国道事務所長 交通政策部長	櫻井 雅之 小野 浩一 宮入 徹往 島尻 伸次 加藤 俊憲 鈴木 雅弘 小野 晋 今野 薫 佐藤 宏樹 西尾 崇 阿部 悟 奥田 秀樹 藤澤 義人

(別表第2)

仙台都市圏総合都市交通協議会 顧問名簿

	所属	役職名	氏名
顧問	東北大学	名誉教授	宮本 和明
顧問	東京大学	教授	原田 昇
顧問	東北芸術工科大学	教授	吉田 朗

(別表第3)

仙台都市圏総合都市交通協議会 幹事会名簿

	所属	役職名	氏名
幹事長	東北地方整備局	企画部広域計画課長	佐野 智樹
	〃	道路部道路計画第二課長	平岡 弘志
副幹事長	〃	仙台河川国道事務所調査第二課長	清橋 秀聡
	東北運輸局	交通政策部交通企画課長	菊地 香織
	宮城県	土木部都市計画課長	藤田 仁
	〃	土木部道路課長	籠目 勇一
	仙台市	都市整備局総合交通政策部長	石川 健
	塩竈市	建設部長	佐藤 達也
	名取市	建設部長	森 孝雄
	多賀城市	建設部長	乗上 英隆
	岩沼市	建設部長	星 幸浩
	富谷市	建設部長	伊藤 正
	大河原町	地域整備課長	半澤 政昭
	村田町	建設課長	草川 道孝
	柴田町	都市建設課長	水戸 英義
	川崎町	建設水道課長	佐藤 好宏
	亘理町	都市建設課長	袴田 英美
	山元町	まちづくり整備課長	阿部 正弘
	松島町	企画調整課長	佐々木 敏正
	七ヶ浜町	建設課長	三浦 一郎
	利府町	都市整備課長	菅野 勇
	大和町	都市建設課長	蜂谷 俊一
	大郷町	企画財政課長	熊谷 有司
	大衡村	都市建設課長	後藤 広之

(オブザーバー)

	所属	役職名	氏名
	宮城交通 (株)	営業部計画課第一担当課長	鈴木 俊介

(技術WG)

仙台都市圏総合都市交通協議会 検討WG名簿

	所属	役職名	氏名
部会長	東京大学	教授	原田 昇
副部会長	東北芸術工科大学	教授	吉田 朗
	宮城県	土木部都市計画課技術補佐	板橋 治
	仙台市	都市整備局総合交通政策部交通政策課長	阿部 裕美

(オブザーバー)

	所属	役職名	氏名
	東北地方整備局	企画部広域計画課長補佐	前田 隆

(事務局)

仙台都市圏総合都市交通協議会 事務局名簿

	所属	役職名	氏名
事務局長	宮城県	土木部都市計画課技術補佐	板橋 治
	仙台市	都市整備局総合交通政策部交通政策課長	阿部 裕美

(オブザーバー)

	所属	役職名	氏名
	東北地方整備局	企画部広域計画課長補佐	前田 隆

(規約、名簿はH30年10月22日改正)