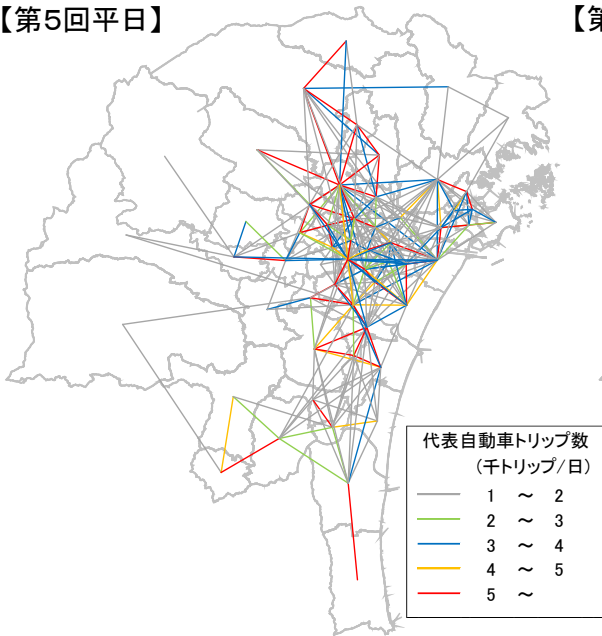


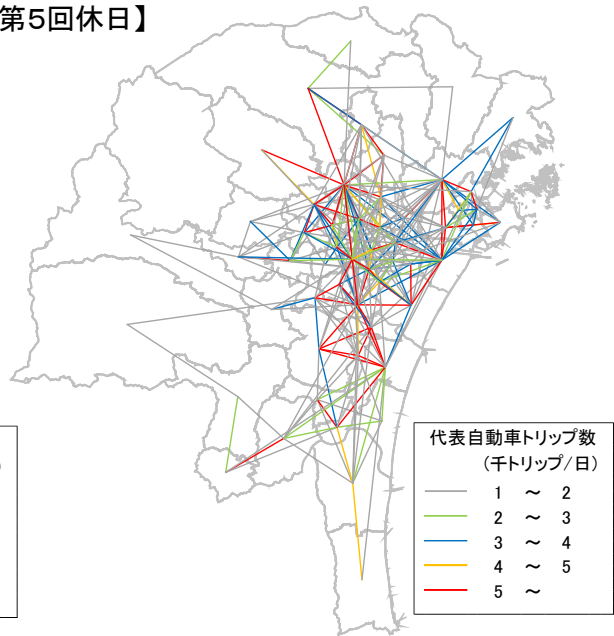
### ③. ゾーン間の自動車トリップ数

- ・ 平日は、都市圏内の各地域間で利用されているが、比較的近い地域間のトリップが多くなっている。
- ・ 休日についても比較的近い地域間のトリップが多いが、平日よりもその傾向が強まる。
- ・ 大規模小売店舗が立地する地域では、平日よりも休日の自動車集中が多い地域がみられる。

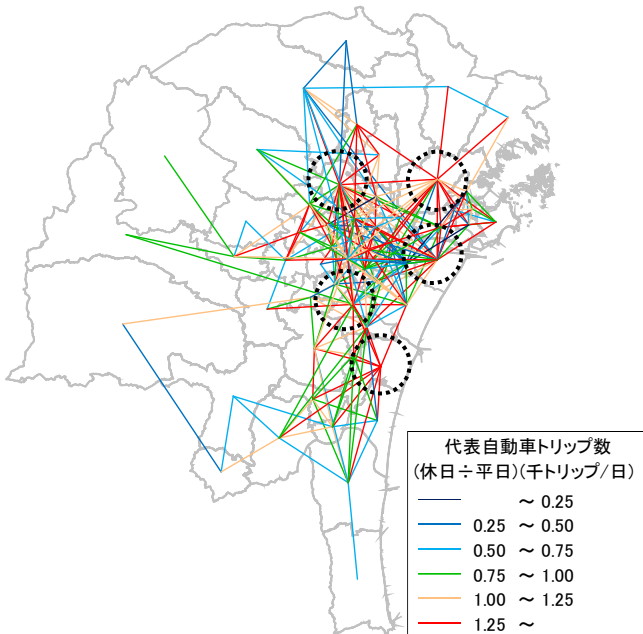
【第5回平日】



【第5回休日】



【休日/平日】



大規模小売店舗の分布 ※再掲

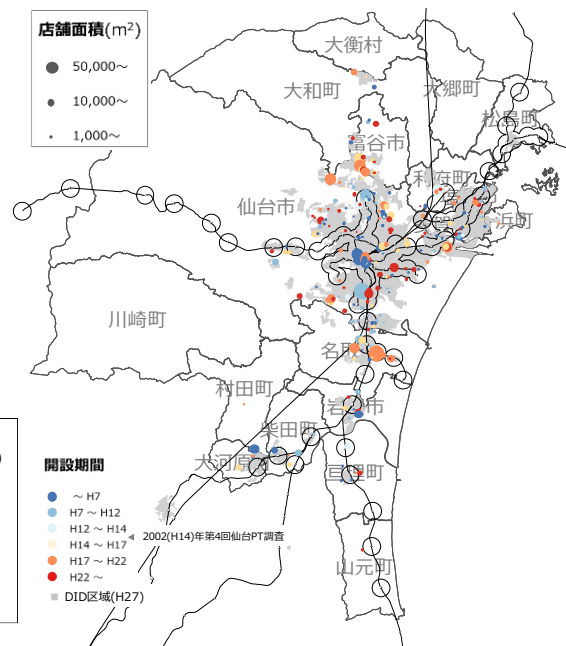


図 3-245 大ゾーン間代表交通手段自動車トリップ数 (第5回)

※大ゾーン間トリップ数が 1,000トリップ以上を対象

④. 小ゾーン間スパイダーネット配分による自動車利用の分析

- ・ 都市圏の市街地内は、鉄道やバスに比べて、どの地域でも利用が多く、面的に広がっている。

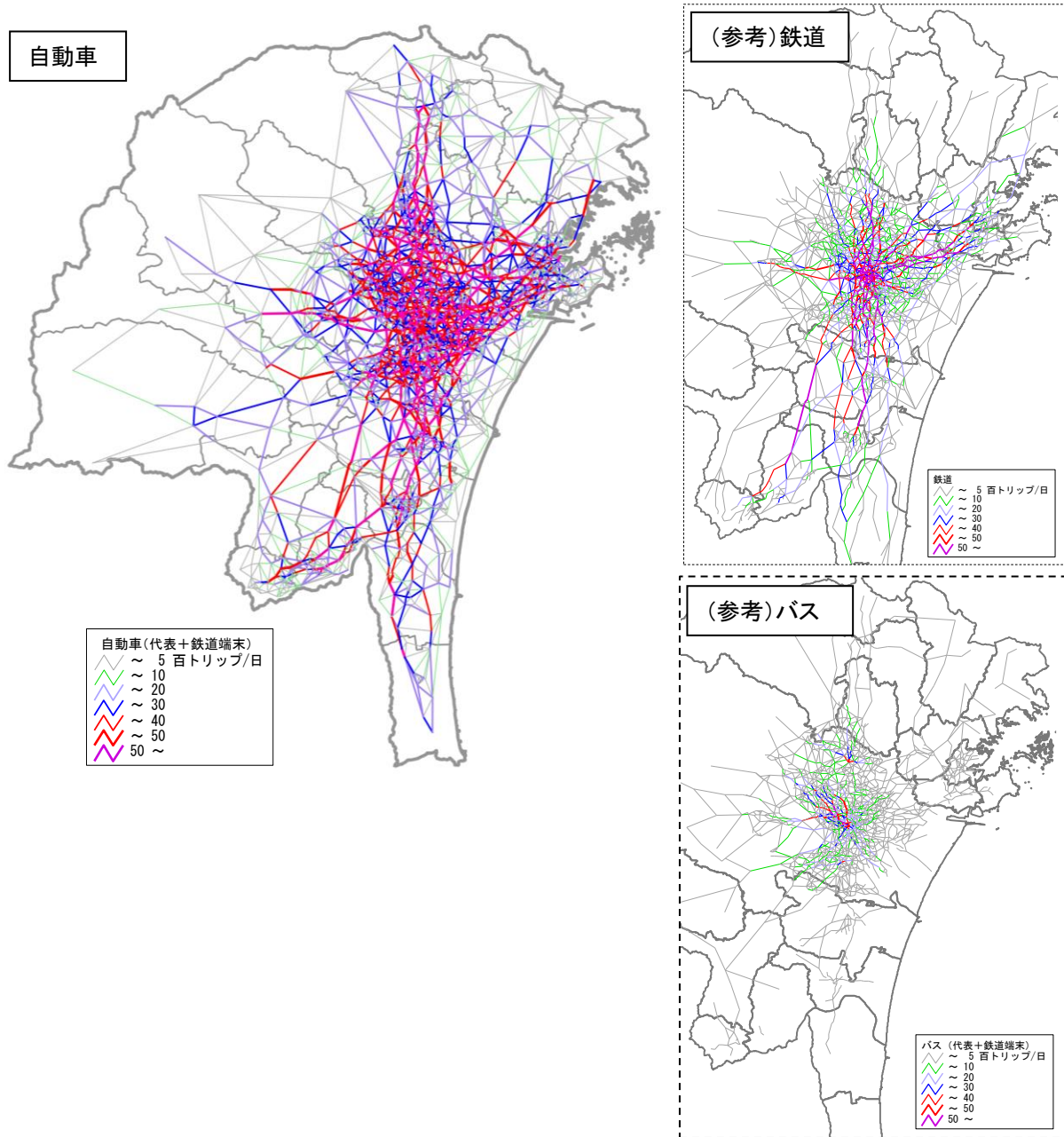


図 3-246 自動車の小ゾーン間スパイダー配分結果 (第5回平日)

※スパイダーネットによる配分:隣接する小ゾーン中心同士を結んだネットワークを用いて、小ゾーン間トリップ数を最短経路に配分するもの

#### 4) 都心の自動車利用状況

- ・ 都心関連の自動車トリップ数は、第3回調査以降減少が続いている。
- ・ 都心からの距離帯別にみると、都心から3km圏内では減少しているが、3km圏外では増加している。
- ・ 仙台市の道路交通量調査でも、都心部の自動車交通量は1994年度（平成6年度）以降減少傾向にある。

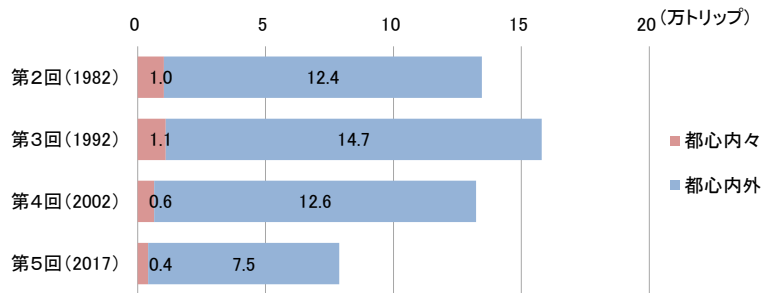


図 3-247 都心関連の自動車トリップ数の推移  
※第2回以降比較用ゾーンによる

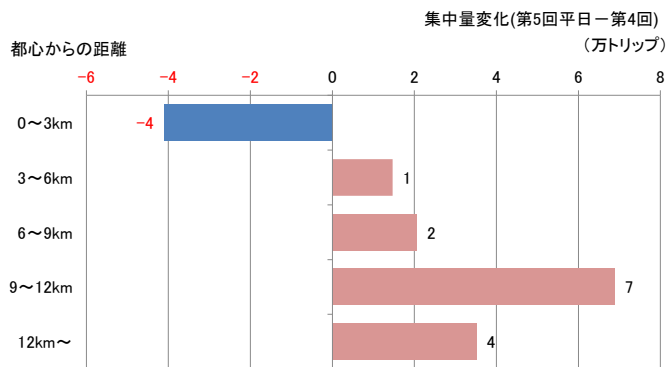


図 3-248 都心からの距離帯別自動車集中量の変化（第5回平日-第4回）

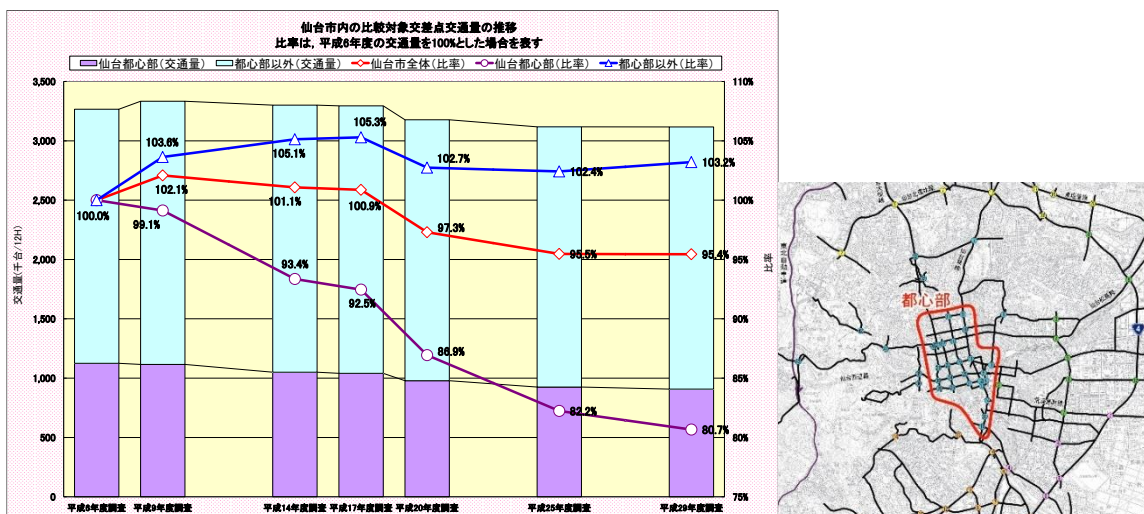


図 3-249 都心部の自動車交通量の変化

出典:仙台市道路交通等現況調査報告書(H30.2)

- ・ 休日の都心関連の自動車トリップ数は、平日に比べて多くなっている。
- ・ 都心からの距離帯別にみると、全ての距離帯で平日よりも多くなっているが、特に都心から3～6km及び9～12kmの距離帯での自動車集中量が多い。
- ・ 自動車の平均乗車人員は、平日と比べて休日に比べ多くなり、休日は家族等で外出する際に自動車を利用していることがうかがえる。

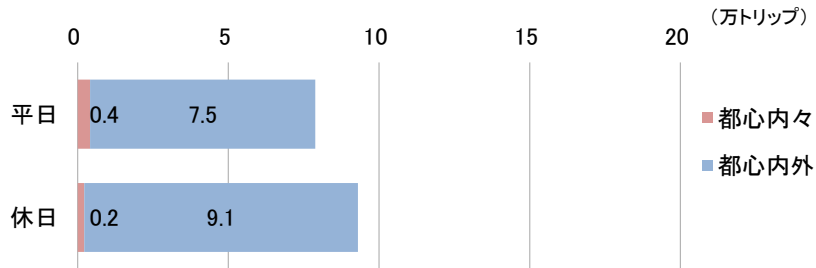


図 3-250 都心関連の自動車トリップ数の平日・休日比較 (第5回)

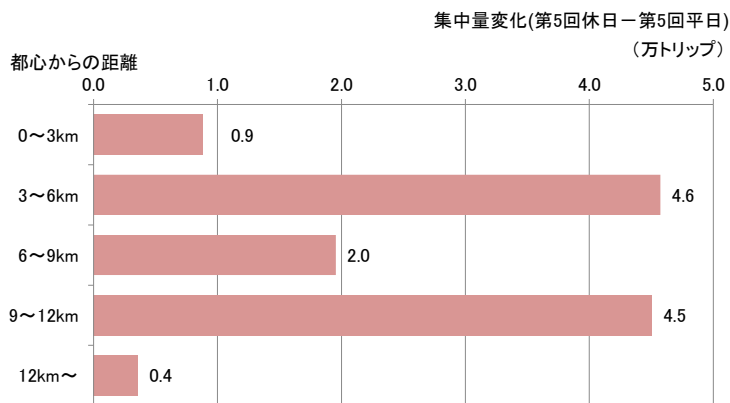


図 3-251 都心距離帯別自動車集中量 (第5回休日－第5回平日)

表 3-13 平均乗車人員

平均乗車人員	平日	1.26(人/台)
	休日	1.68(人/台)

## 5) 都心地区における駐車場の利用状況

### ①. 時間貸し駐車場の整備状況

- ・ 都心における時間貸し駐車場の台数は、第4回と比べて増加しており、都心全体に広く分布している。

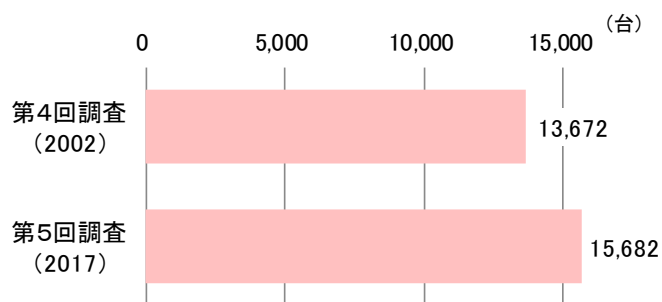


図 3-252 都心の時間貸し駐車場整備台数の変化

※仙台市駐車場整備地区内の10台以上の駐車場を対象

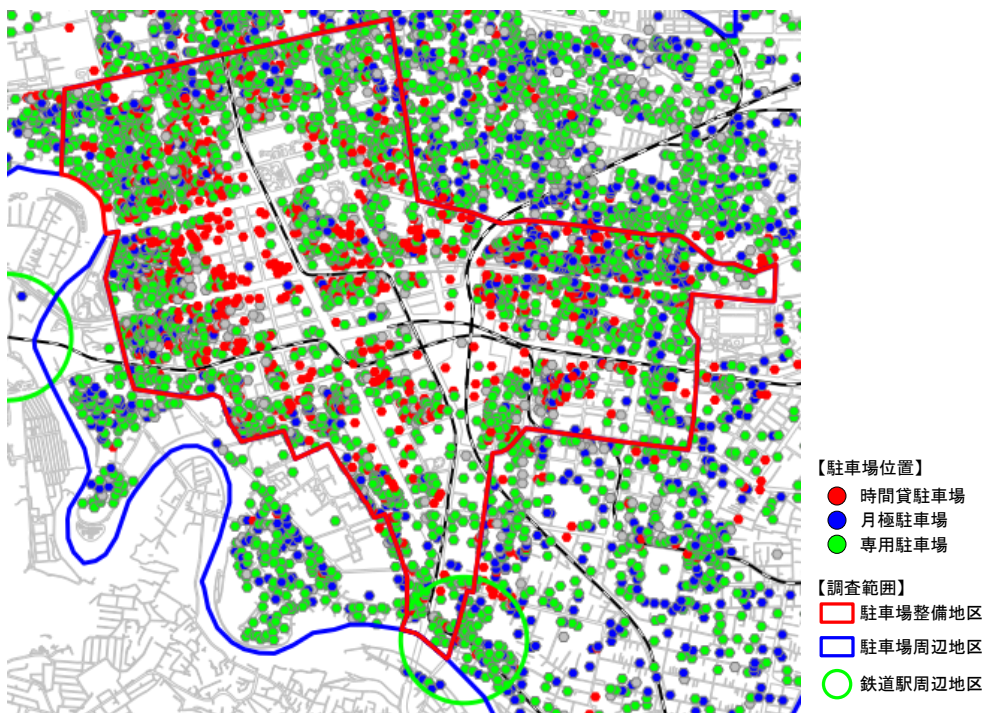


図 3-253 運用状況別駐車場立地状況

- 自動車トリップ集中量は、平日・休日ともに仙台駅周辺及び一番町周辺において多いが、駐車場の収容台数の多いゾーンは都心縁辺部に分散しており、需給バランスがとれていない状況である。

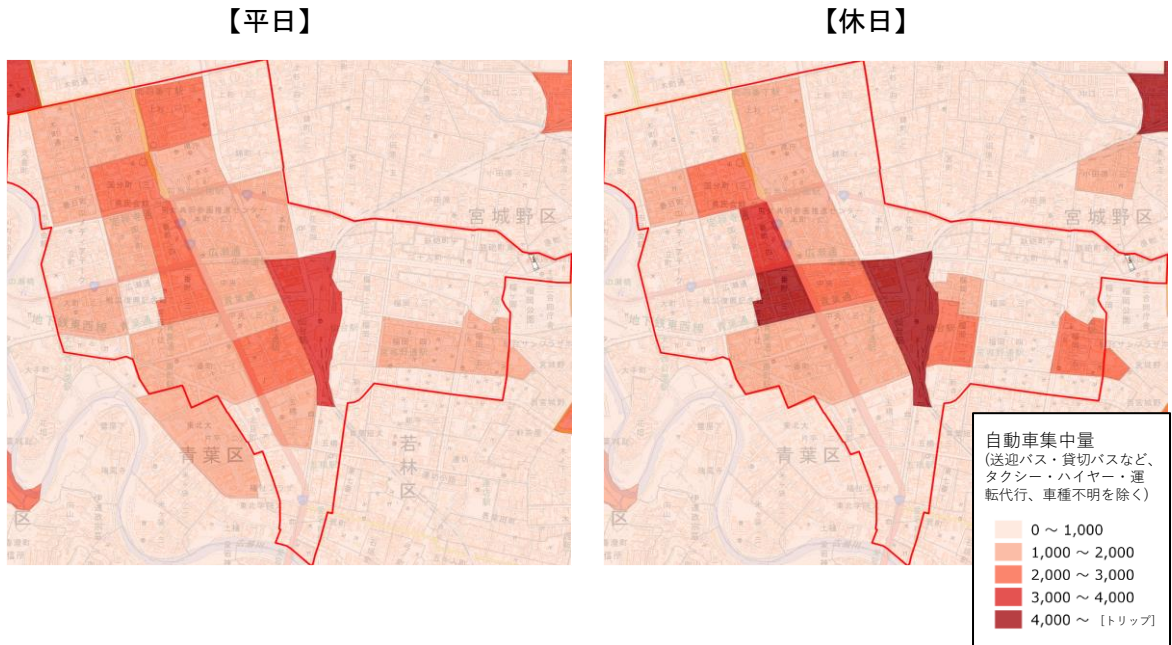


図 3-254 小ゾーン別自動車トリップ集中量

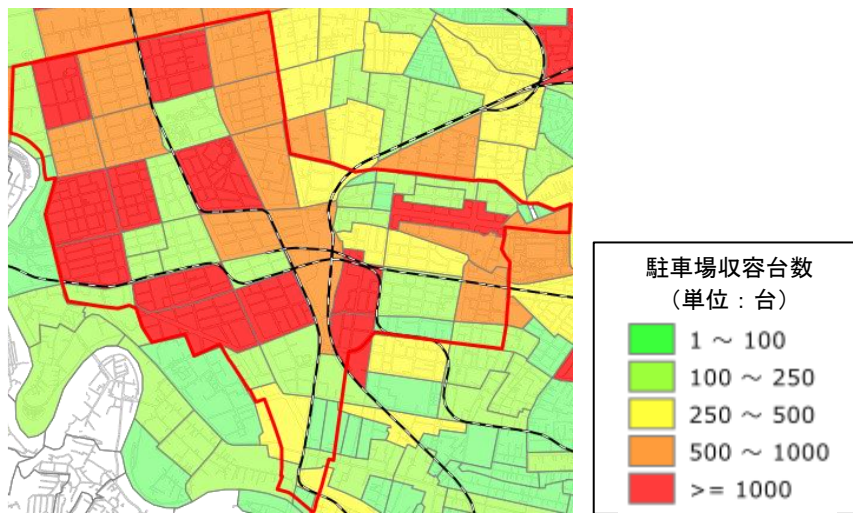


図 3-255 小ゾーン別駐車場収容台数

## ②. 時間貸し駐車場のトリップからみた回転率

- ・ 時間貸し駐車場のトリップからみた回転率が 1.0 を超える地区は少なく、仙台都心、仙台既存市街地北西部、仙台東部流通業務地区（国道 4 号以東）の平日、及び仙台既存市街地北東部 2 の平休日、塩竈市内陸部の休日である。
- ・ 上記以外では、トリップからみた回転率は 1.0 を下回っており、駐車場の供給が過剰となっているものと考えられる。

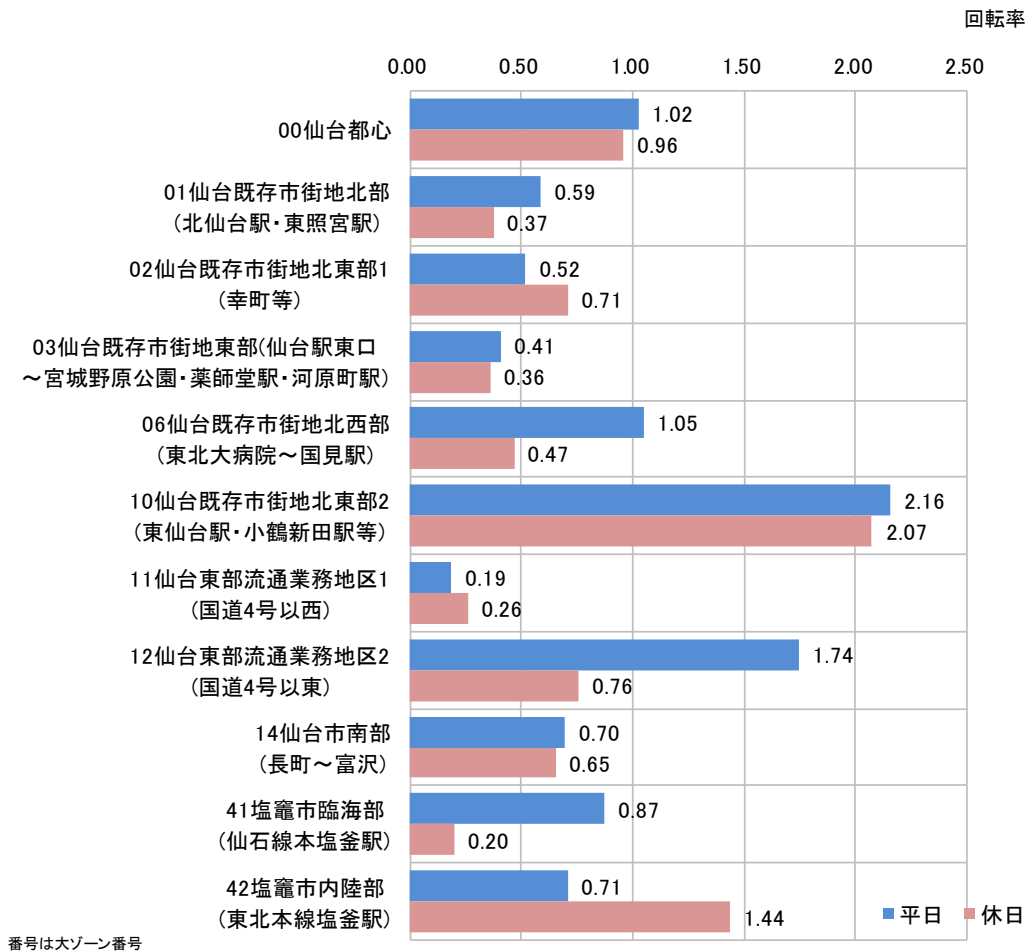


図 3-256 大ゾーン別時間貸し駐車場のトリップからみた回転率

※トリップからみた回転率: 自動車集中トリップ数を駐車可能台数(駐車スペース)で除した数値。  
自動車集中トリップ数は、代表交通手段が自動車で、自分で運転し、日貸し・時間貸し駐車場に駐車したトリップを対象とした。回転率とは、1 駐車スペースあたりの1日平均駐車台数を表わす

【参考】時間貸し駐車場台数

・ 時間貸し駐車場の台数は、各地区で第4回から増加している。

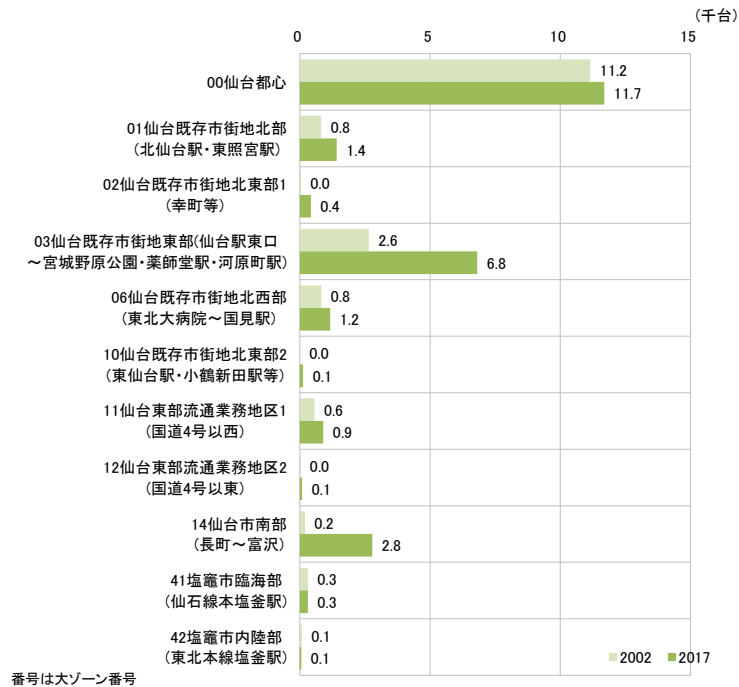


図 3-257 ゾーン別時間貸し駐車場整備台数

【参考】仙台都心（駐車場整備地区等）における時間帯別駐車率

・ 都心全体では、平日、休日ともにピーク時間帯には空きが生じている。

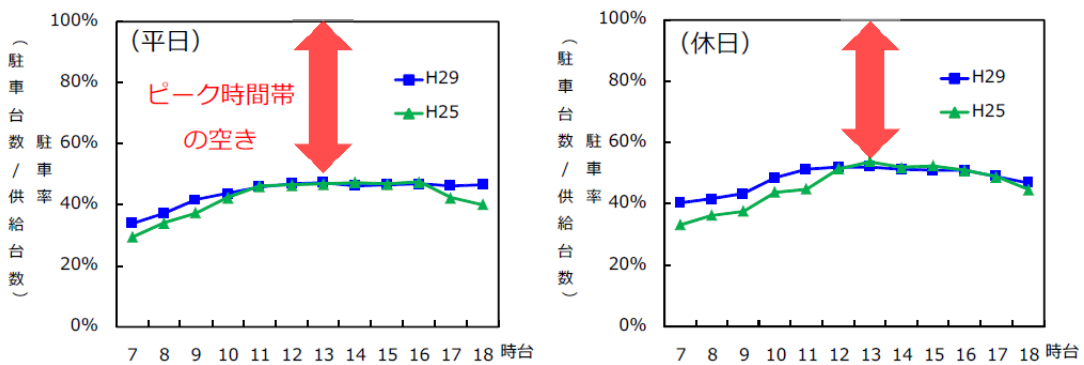


図 3-258 仙台都心（駐車場整備地区等）における時間帯別駐車率



### ③. 駐車場の立地と歩道との関係

- ・ 歩行者の多い仙台駅前では、歩道を横切って出入庫する駐車場が多く、駐車場の出入車両により歩行の連続性を阻害している。

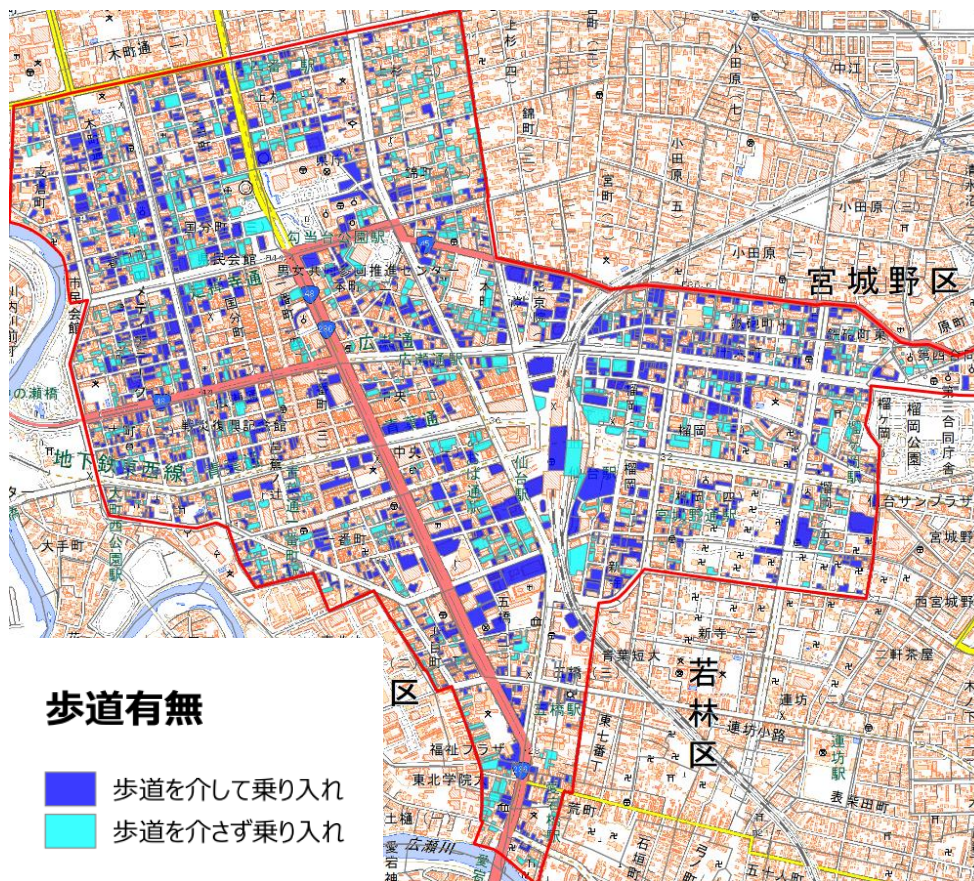


図 3-259 都心部の駐車場接続道路の歩道有無

※図中の赤枠は、“駐車場整備地区”

## 6) 高速道路の利用状況

### ①. 高速道路利用トリップと利用目的

- ・ 都市圏の高速道路利用トリップ数は、平日は業務目的が多く、休日は私事目的が多い。
- ・ 目的種類別の高速道路利用率は、平日、休日ともに業務目的が最も高い。

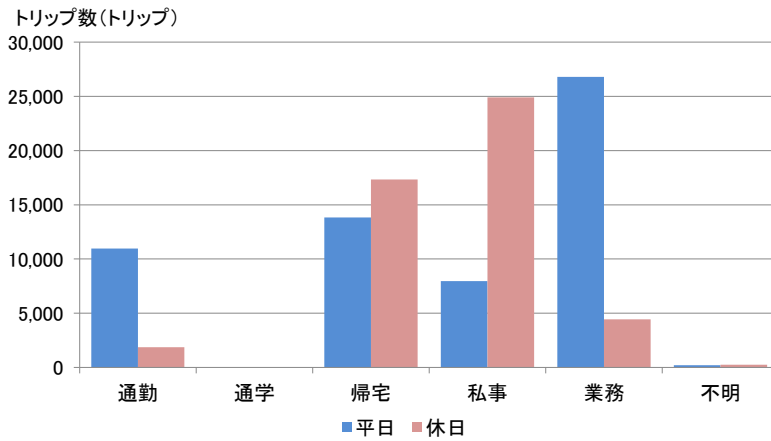
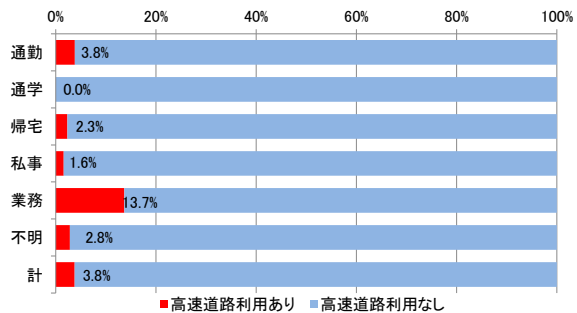
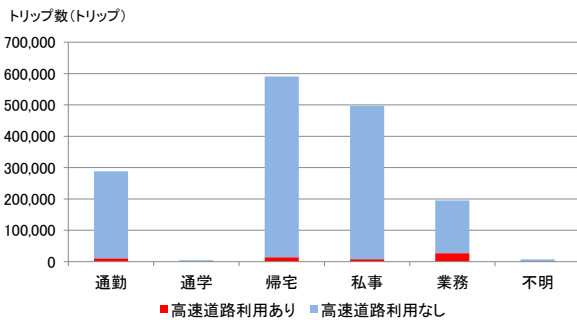


図 3-260 目的種類別の高速道路利用トリップ数

※代表交通手段が自動車で、かつ運転ありトリップを対象

#### 【平日】



#### 【休日】

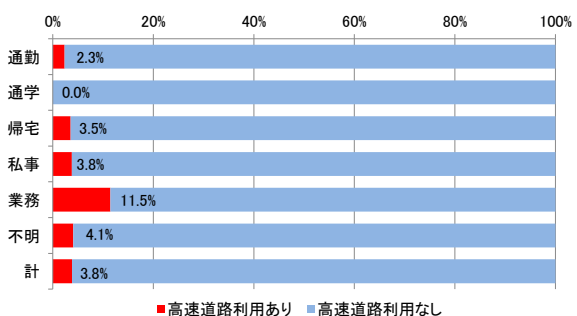
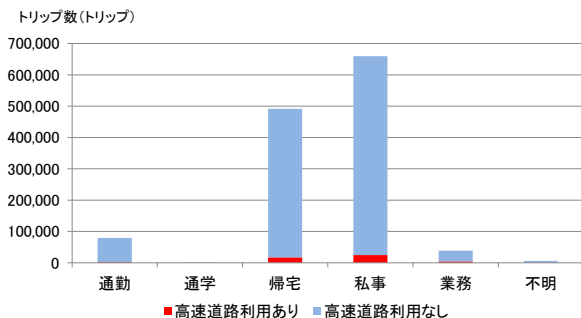


図 3-261 目的種類別の自動車トリップ数と高速道路利用率

注：代表交通手段が自動車で、かつ運転ありトリップ

## ②. 主な新設 IC の利用圏域

- ・ 大衡 IC の利用は少なく、利用は直近に限られる。富谷 IC は、IC より南部に利用圏が広がる。泉スマート IC は、IC を中心に利用圏が広範囲に広がる。名取中央スマート IC は、IC より北部の利用が多いが、柴田町にも利用がみられる。

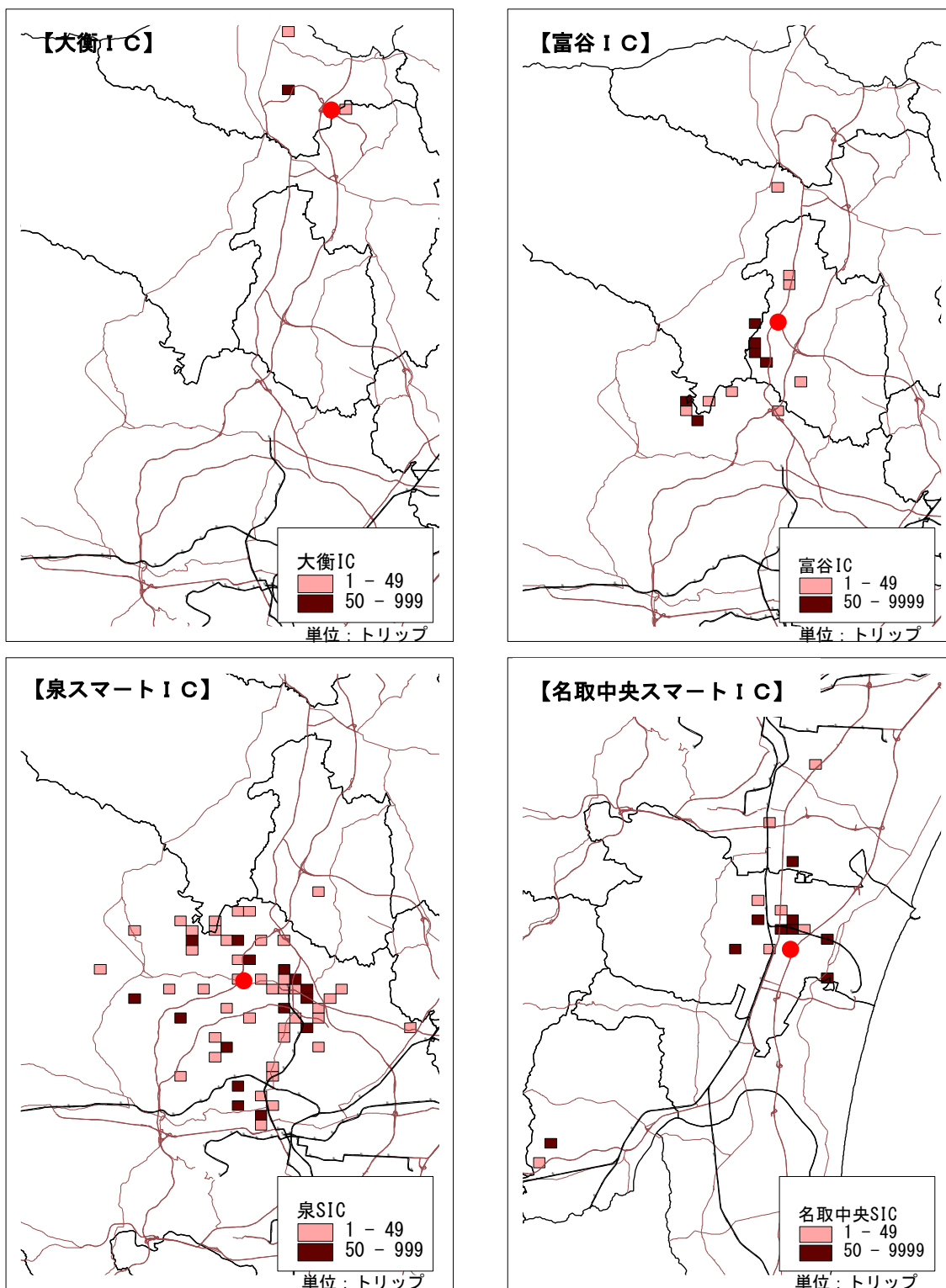


図 3-262 主な新設 IC 利用者の発着地

## 7) 自動車の利用特性からみた課題

### ①. 分析から得られた知見

#### 【都市圏全体の自動車利用動向】

- ・ 自動車トリップ数は増加傾向にあるが、自動車分担率はこれまでの上昇傾向から横ばいとなっている。
- ・ 他の交通手段では、平日と比べて休日のトリップ数が少なくなるのに対して、自動車のトリップ数は休日の方が多くなる。

#### 【属性別の自動車利用】

- ・ 若者世代では自動車利用、自動車保有ともに低下しており、若者の自動車離れが進展している。
- ・ その一方で、高齢者の自動車分担率が上昇しており、自動車への依存が高まっている傾向がみられる。
- ・ 平日に自動車を利用しない人でも休日は利用する人がいること、平均乗車人員は平日に比べて休日が多くなり、休日は家族等での外出に自動車を利用することがうかがえる。

#### 【地域別の自動車利用】

- ・ 自動車分担率が高い地域は第4回に比べ自動車利用が増加し、分担率が低い地域は更に減少しており、自動車利用が地域で二極化している傾向がうかがえる。
- ・ 都心関連の自動車トリップ数は、第3回調査以降減少している。ただし、休日の自動車トリップ数は、平日に比べてやや増加する。

#### 【地域間の自動車利用】

- ・ 平日は、都市圏内の各地域間で利用されているが、特に都心から離れた郊外での利用が増加している。
- ・ 大規模小売店舗が立地する地域では、平日よりも休日の自動車交通の集中が大きい地域がみられる。

### 【道路整備と需給バランス】

- ・ 都心や地域の中心地域では、他の地域より自動車の走行速度の低い箇所がみられる。また、休日には泉中央周辺や長町周辺では平日より走行速度の低い区間が拡大している。名取周辺や利府周辺など平日にはみられない地域で走行速度の低い区間が発生しており、大規模商業施設の影響がうかがえる。

### ②. 自動車の利用特性からみた課題

- ・ 若者の自動車離れの傾向がみられるが、今後、結婚や子育て層への移行等、ライフステージの変化によって、自動車での移動を前提とする生活となる可能性もあることから、若年層が、年齢を重ねても公共交通を継続的に利用するよう、公共交通の利便性を一層向上していくことが課題となる。
- ・ 高齢者の自動車分担率が上昇しており、自動車への依存が高まっている傾向がみられる。今後増加が見込まれる高齢者が、自ら自動車を運転せずに外出できるよう、地域特性に応じた移動環境の整備と、徒歩を中心とした生活ができるまちづくりが課題となる。
- ・ 子育て世帯では、子供の送迎の負荷を減らす施設配置や移動環境の整備、また、自動車依存が高い「親と子供が一緒になった移動」をターゲットにした公共交通利用促進が課題となる。
- ・ 都心部では自動車トリップ数は減少しており、道路空間の機能のあり方を踏まえた道路空間の再配分を検討することが課題となる。
- ・ 都心部の時間貸し駐車場の収容台数は増加し、入出庫が歩道を横切る駐車場の配置も見られ、また、駐車場には空きもみられることから、駐車場の立地や出入り口のコントロールについて検討することが課題となる。
- ・ 道路混雑は地域によって、また平日と休日でも発生状況が異なることから、土地利用に応じた道路ネットワークの強化が課題となる。

### 3.2.4 その他の交通利用に関する課題

#### (1) 二輪車の利用特性と課題

##### 1) 都市圏の二輪車利用の概況

##### ①. 自転車保有台数の推移

- ・ 自転車の防犯登録台数は、増加傾向にある。

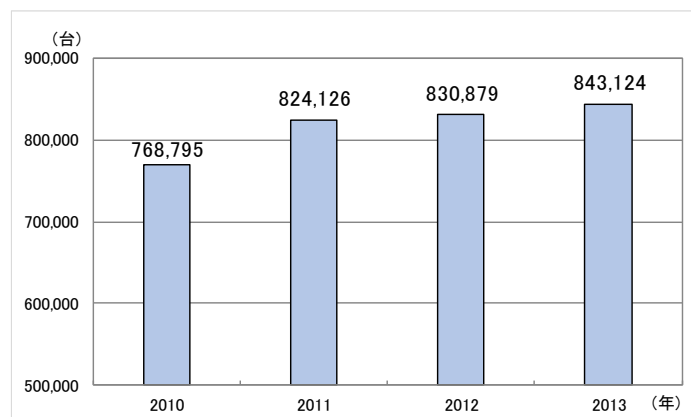


図 3-263 自転車の防犯登録台数の推移

出典:公益社団法人 宮城県防犯協会連合会

##### ②. 事故件数の推移

- ・ 自転車の事故発生件数（自転車利用者が死傷した事故）は、2010年以降減少傾向であったが、ここ数年は横ばいとなっている。

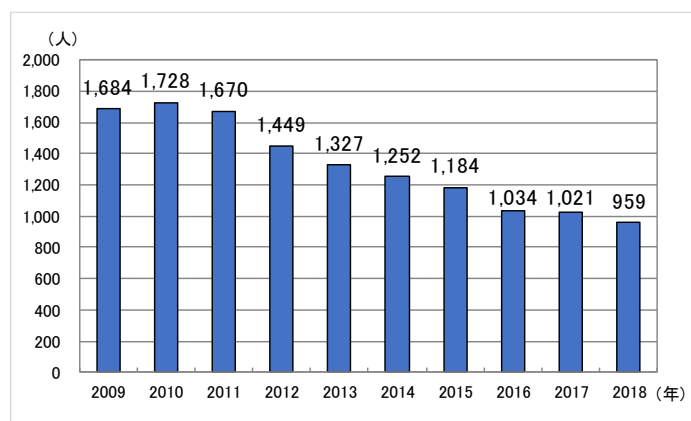


図 3-264 自転車事故発生件数の推移（自転車利用者が死傷した事故）

出典:宮城県警察 自転車の交通事故発生状況

### ③. 都心における自転車ネットワークの整備状況

・ 仙台都心部では、自転車ネットワーク路線の整備が進められているが、定禅寺通では6千台/日をこえる自転車通行台数にも関わらず自転車ネットワークは未整備である。

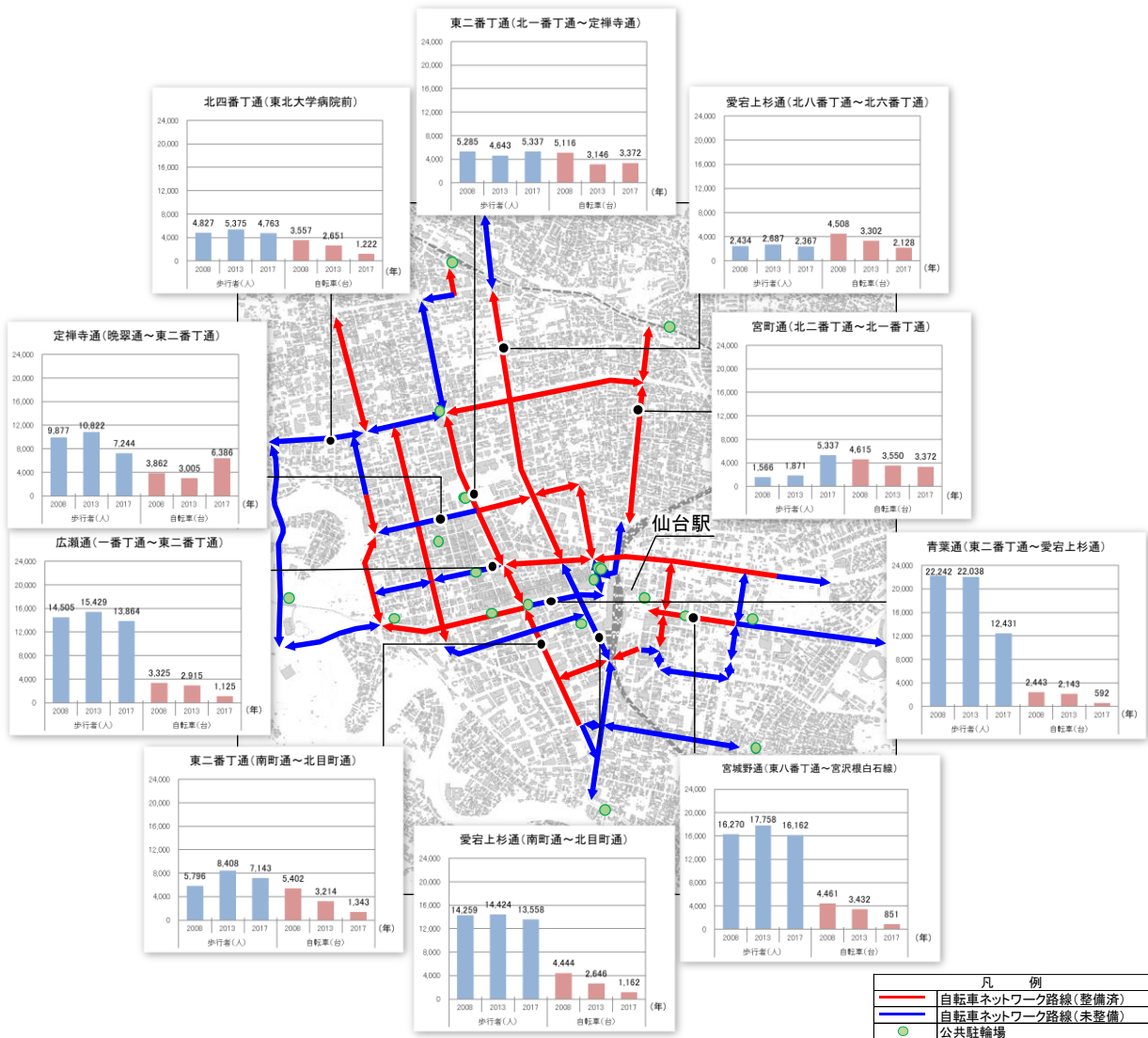


図 3-265 仙台都心部における自転車ネットワーク路線の整備状況 (2018 年度末) 及び

#### 自転車・歩行者通行量

出典: 自転車ネットワークの整備状況(仙台市資料)  
 ※仙台市では自転車の走行環境を整備する必要のある路線のうち、都心部で優先的に整備を進める路線を自転車ネットワーク路線として位置付けている  
 自転車・歩行者通行量: 仙台市自転車歩行者交通量調査

#### ④. 都心における駐輪場整備状況

- ・ 現在、仙台都心部では、公園内、路上、路外に駐輪場の整備が進み、約 1,800 台の収容台数を確保している。

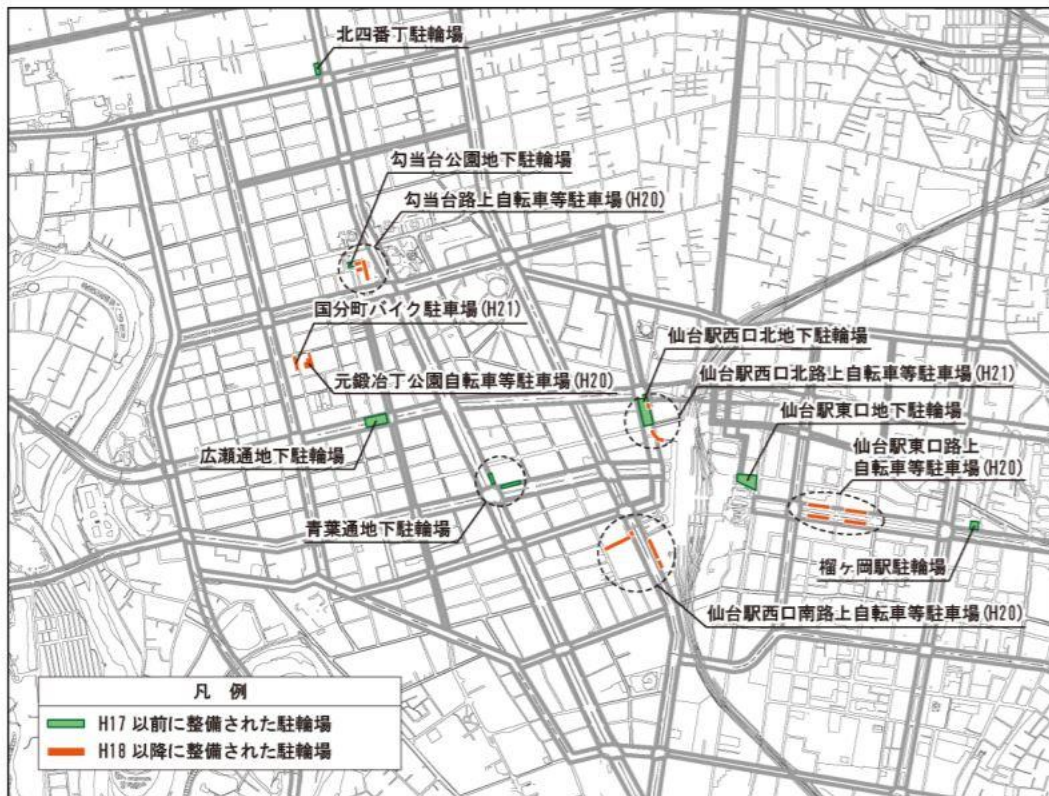


図 3-266 公共駐輪場の位置

資料:「杜の都の自転車プラン 仙台市」



## 2) 二輪車の利用特性

### ①. 都市圏全体の二輪車の利用動向

#### 【二輪車トリップ数・分担率の推移】

- ・ 自動二輪車のトリップ数は、減少傾向であり、その分担率も 1%と第 4 回の 3%から 2ポイント低下した。
- ・ 自転車は、第 3 回から第 4 回では微増したが、第 4 回から第 5 回では大幅に減少し、分担率も 10%から 8%と 2ポイント低下した。

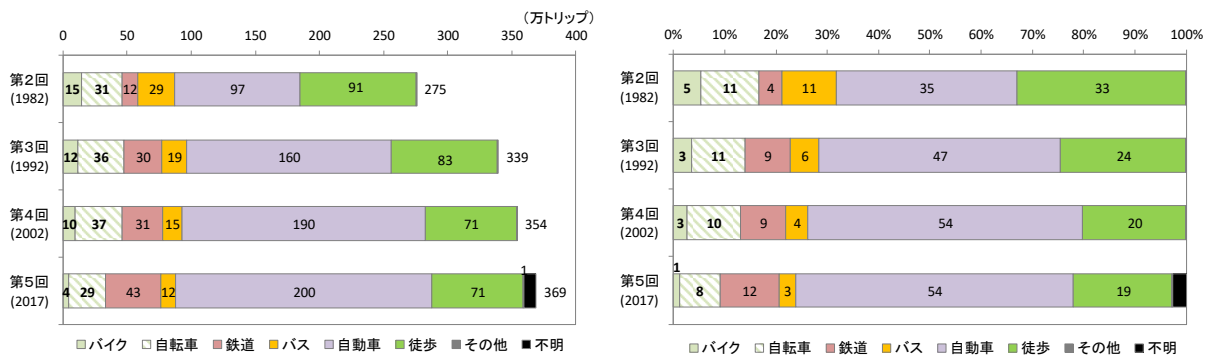


図 3-267 代表交通手段別トリップ数（左）及び分担率（右）の推移（平日）

#### 【休日の二輪車利用状況】

- ・ 休日の自動二輪車トリップ数は、平日と比べて半数となっている。
- ・ 自転車についても、トリップ数が減少し、分担率は平日の 8%から休日は 5%に低下している。

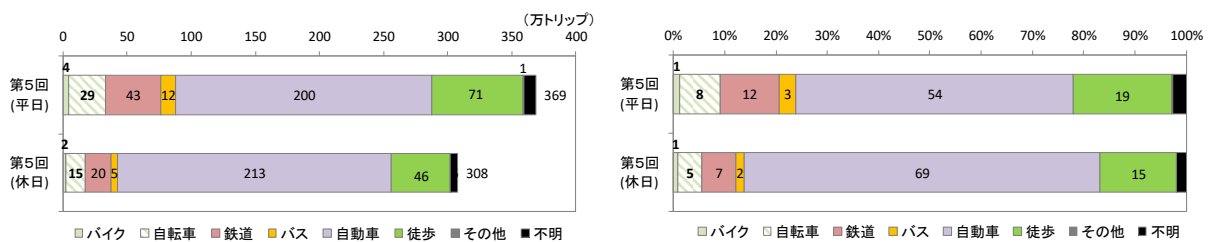


図 3-268 代表交通手段別トリップ数（左）及び分担率（右）の平日・休日比較（右）（第 5 回）

## ②. 目的種類別の二輪車利用状況

- ・ 平日の二輪車分担率は、全ての目的で低下している。
- ・ 第4回、第5回ともに、通学目的での二輪車分担率は高いが、第4回よりも6ポイント低下している。
- ・ 買物目的についても、第4回と比べて6ポイントの低下となっている。

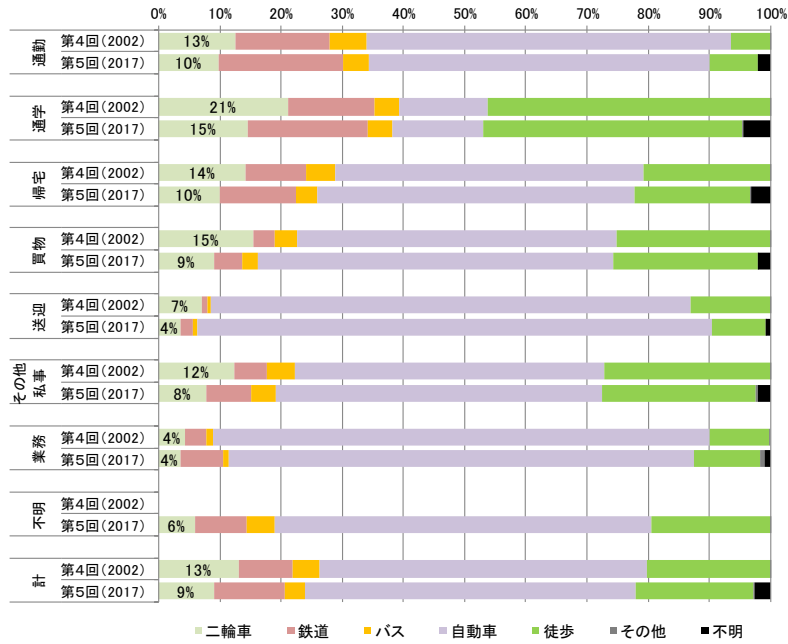


図 3-269 目的種類別の代表交通手段分担率の変化（平日）

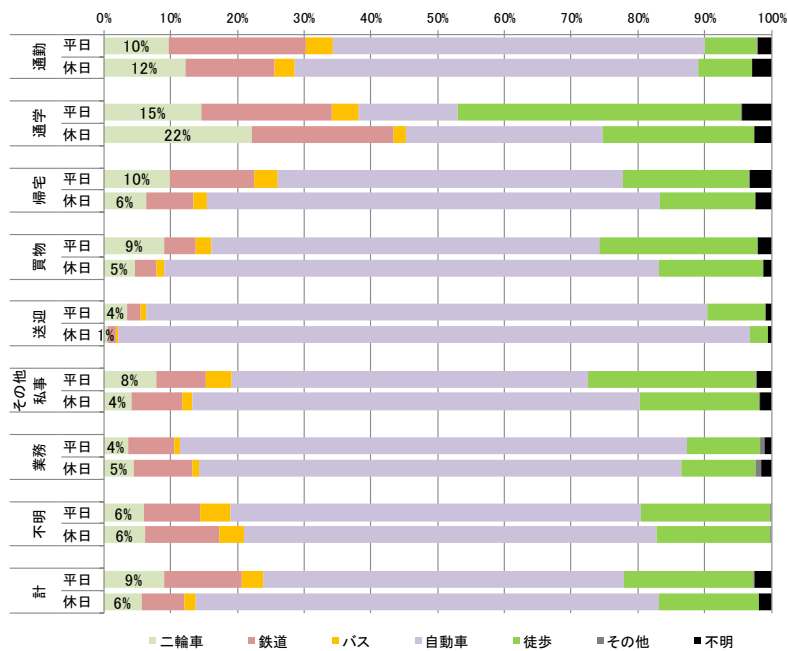


図 3-270 目的種類別の代表交通手段分担率の平日・休日比較（第5回）

### ③. 属性別にみた二輪車利用状況

#### 【性別年齢階層別の自転車利用状況】

- ・ 二輪車分担率は、全体では第4回の13%から9%へと低下しており、男女計では全ての年齢層で低下している。
- ・ 5ポイント以上低下している年齢層は、男性では15～24歳の9ポイント低下、75～84歳の7ポイント低下、5～14歳の6ポイント低下である。女性では15～24歳の5ポイント低下、45～54歳の6ポイント低下及び55～64歳の8ポイント低下である。
- ・ 二輪車分担率が高いのは男性の15～24歳であるが、この年齢層での低下幅が最も大きい。

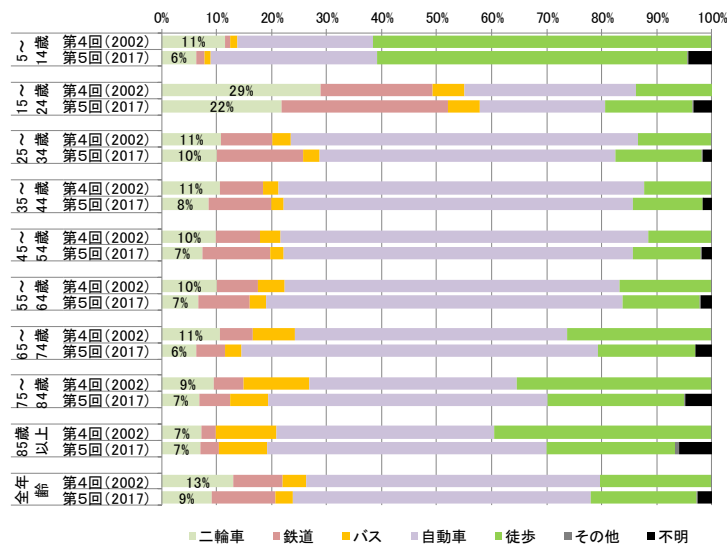


図 3-271 年齢階層別の代表交通手段分担率の変化（平日）

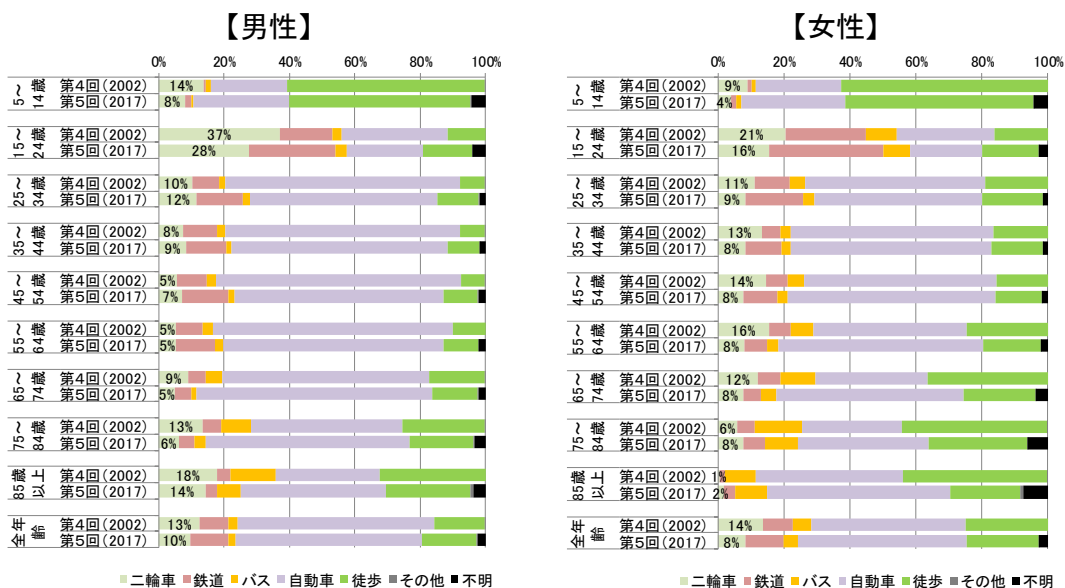


図 3-272 性別年齢階層別の代表交通手段分担率（平日）

### 【就業状態別の二輪車利用状況】

・ 就業状態別に二輪車分担率をみると、有職者、学生、無職の各層ともに低下しているが、特に学生で8ポイント低下し低下幅が大きい。

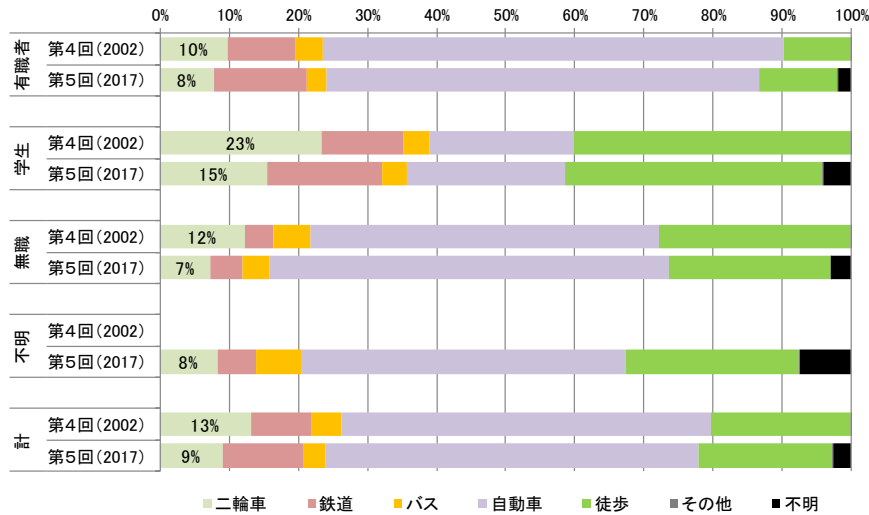


図 3-273 就業状態別の代表交通手段分担率の変化（平日）

### 【自動車運転免許有無別の二輪車利用状況】

・ 二輪車分担率は、免許保有、非保有に関わらず低下している。

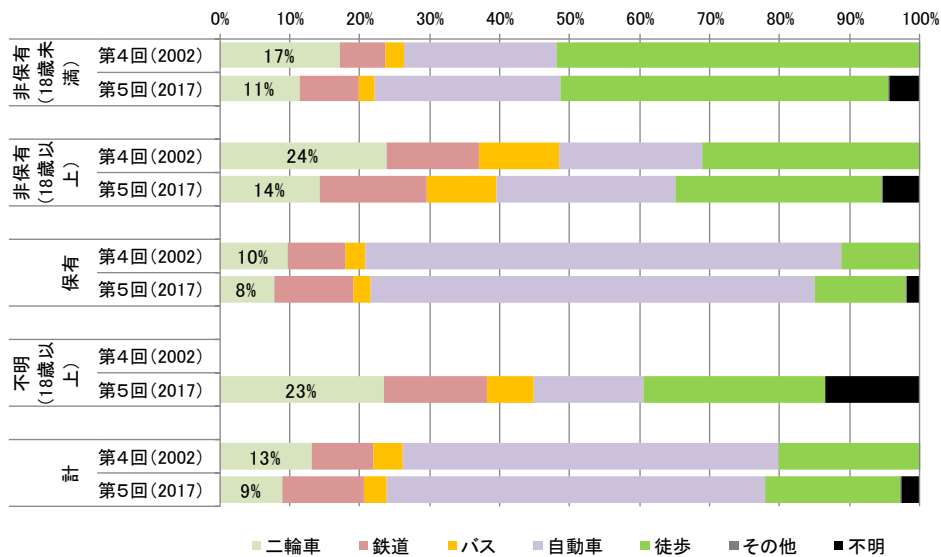


図 3-274 自動車運転免許有無別の代表交通手段分担率の変化（平日）