

### 3.3 都市構造からみた交通特性と課題

#### 3.3.1 機能集約型市街地形成からみたトリップの変化と課題

##### (1) 鉄道駅距離・都心距離からみた都市構造の変化

##### 1) 目的種別の変化（全目的）

##### ①. 全目的

- ・ 第4回と比べて、都心から3km圏外かつ鉄道駅1km圏内の発生集中量の増加が顕著にみられる。また、都心周辺（駅1km圏内かつ都心3km圏内）で減少している。
- ・ 休日は、平日と比べて、全ての地域で発生集中量が少なくなっている。特に都心周辺（駅1km圏内かつ都心3km圏内）の減少が大きく、休日には通勤や業務トリップがあまり発生しないことの影響がうかがえる。

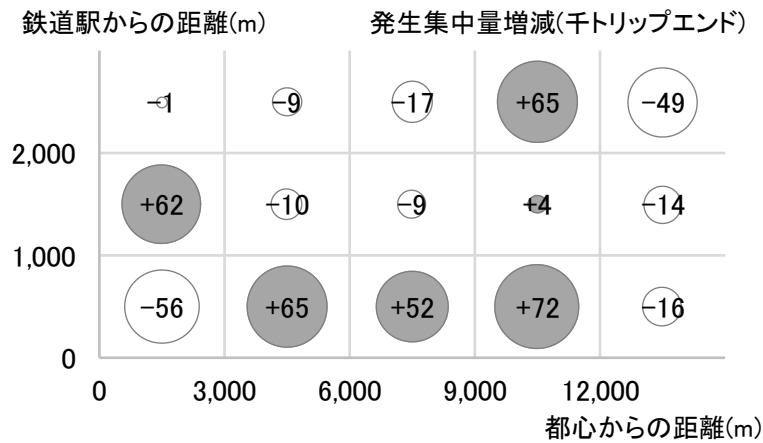


図 3-330 都心距離・鉄道駅距離帯別発生集中量の増減（第5回平日ー第4回）

※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不を按分したデータで集計

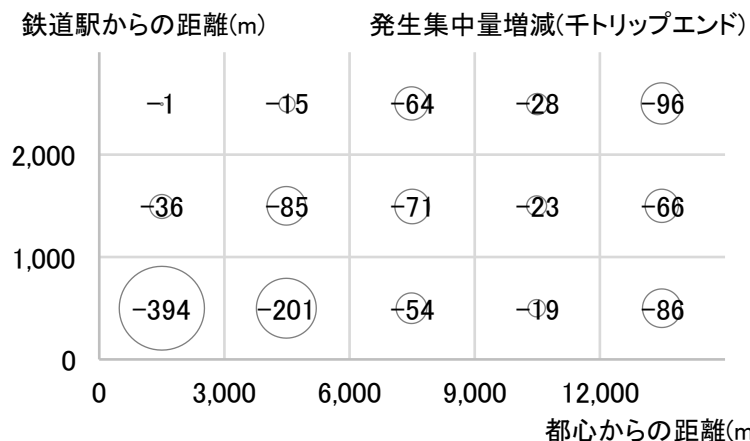


図 3-331 都心距離・鉄道駅距離帯別発生集中量の平日・休日比較（休日ー平日）

※ゾーン、目的種類及び代表交通手段不を按分したデータで集計



②. 通勤目的

- ・ 通勤目的の発生量は、鉄道駅 1km 圏内で増加しており、鉄道駅 1km 圏外では大半の地域で減少している。
- ・ 一方、通勤集中量は、都心部（都心 3km 圏内かつ鉄道 1km 圏内）で減少しているが、鉄道 2km 圏外では増加している。

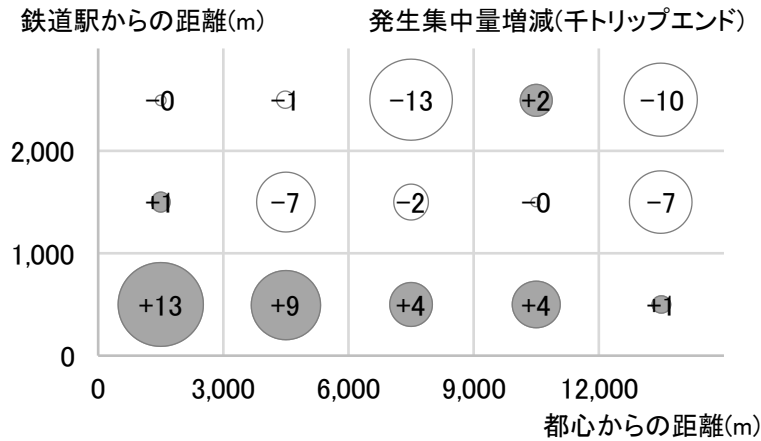


図 3-333 都心・鉄道駅距離帯別通勤発生量の変化（第5回平日－第4回）

※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不を按分したデータで集計

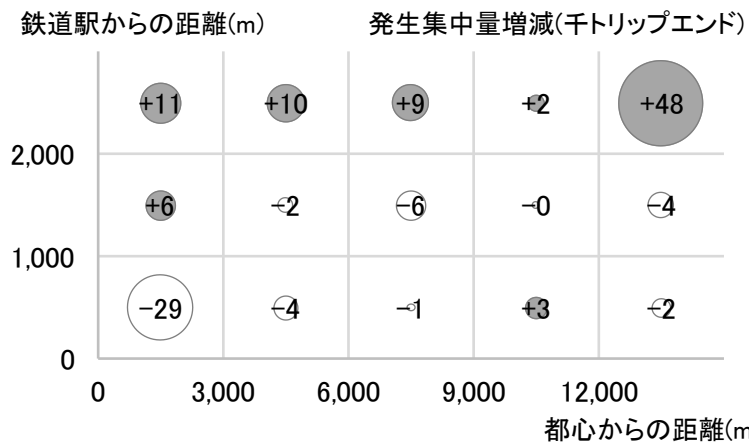


図 3-334 都心・鉄道駅距離帯別通勤集中量の変化（第5回平日－第4回）

※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不を按分したデータで集計

- ・ゾーン別に通勤集中量の変化をみると、都心部では大きく減少し、都心の縁辺部や長町駅周辺で増加した地域がみられる。また東部流通地区や都心3km圏内で減少している。
- ・仙台市外では、名取駅の西側で増加し、本塩釜駅や多賀城駅周辺で減少している。

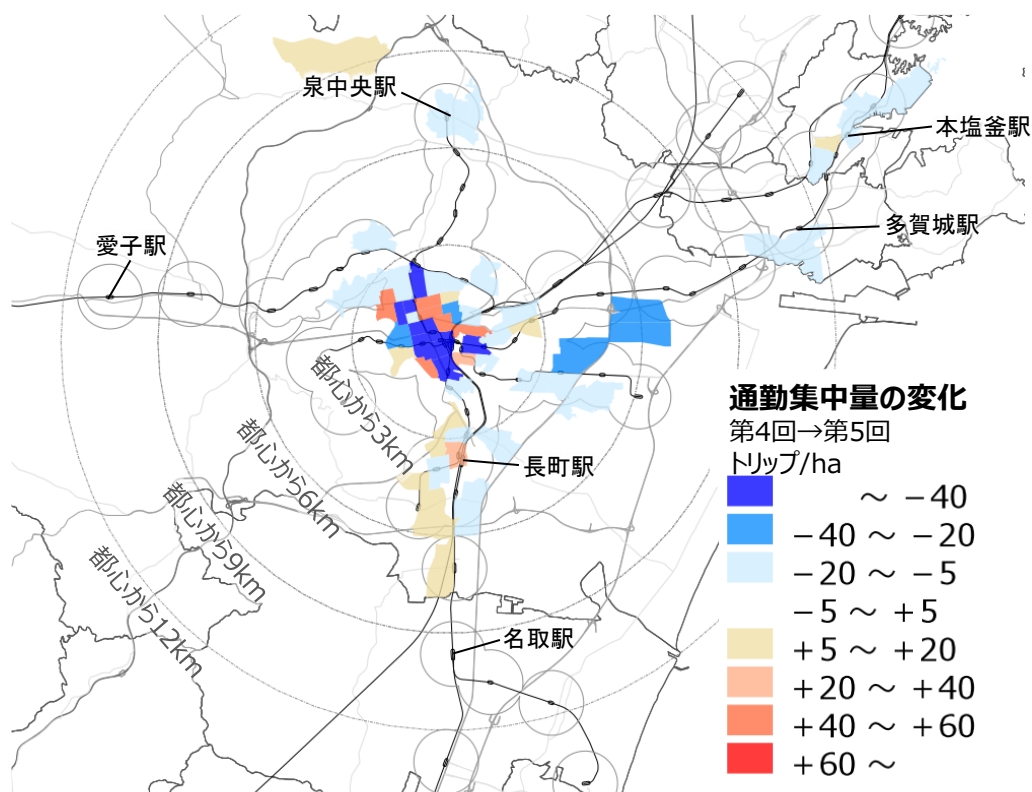


図 3-335 中ゾーン別通勤集中量の増減(第5回-第4回)

### ③. 通学目的

- ・ 通学目的の発生量は、都心からの距離が 3km 圏～12km 圏の鉄道駅 1km 圏で増加している。
- ・ 集中量は、都心部（都心 3km 圏内かつ鉄道 1km 圏内）で減少しているが、都心 9km 圏内の鉄道 1km～2 km 圏では増加している。

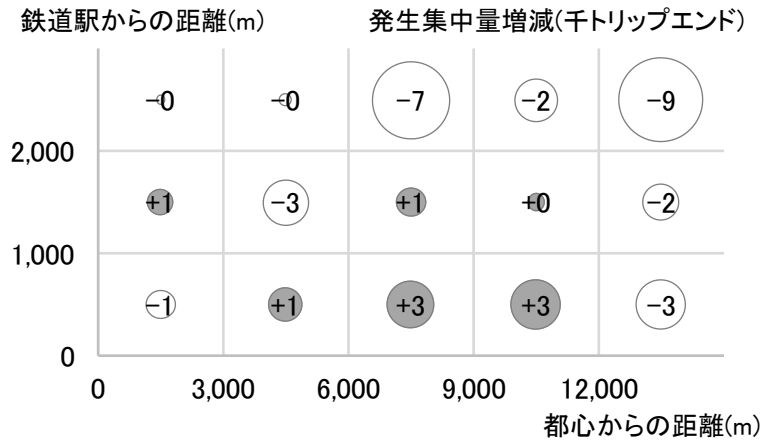


図 3-336 都心・鉄道駅距離帯別通学発生量の変化（第5回平日－第4回）

※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段を按分したデータで集計

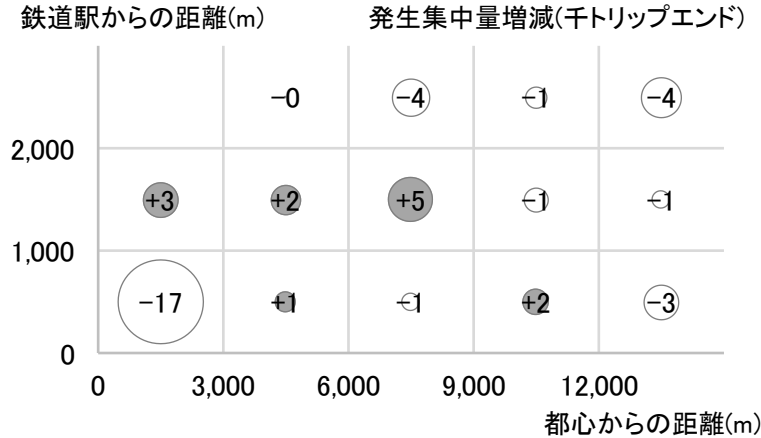


図 3-337 都心・鉄道駅距離帯別通学集中量の変化（第5回平日－第4回）

※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段を按分したデータで集計

④. 私事目的

・ 私事（買物目的を除く）目的の発生量、集中量ともに、大半の地域で増加しているが、特に、鉄道駅 1km 圏での増加が大きい。

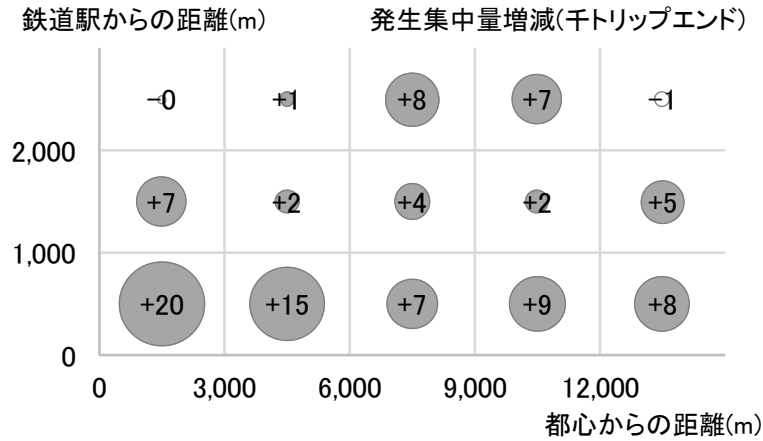


図 3-338 都心・鉄道駅距離帯別私事発生量の変化（第5回平日－第4回）

※買物目的を除く  
 ※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段を按分したデータで集計

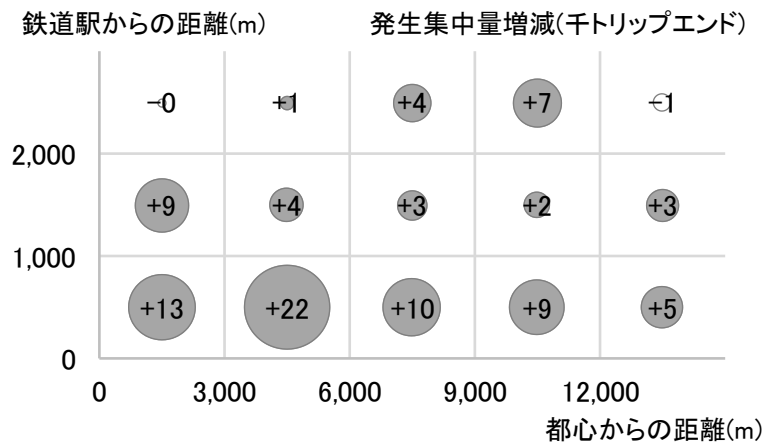


図 3-339 都心・鉄道駅距離帯別私事集中量の変化（第5回平日－第4回）

※買物目的を除く  
 ※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段を按分したデータで集計

⑤. 買物目的

- ・ 買物目的の発生量は、都心や鉄道駅 1km 圏内のみだけでなく、鉄道駅 1km 圏外でも増加しており、全体的に増加している。
- ・ 集中量は、鉄道駅 1km 圏内や、都心から 6km 圏外かつ鉄道駅 2km 圏外の地域での増加が大きい。

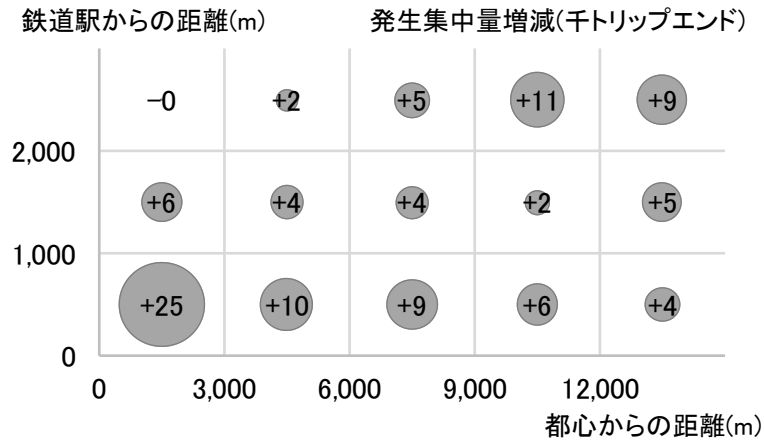


図 3-340 都心距離・鉄道駅距離別買物発生量の増減（第5回平日ー第4回）

※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不を按分したデータで集計

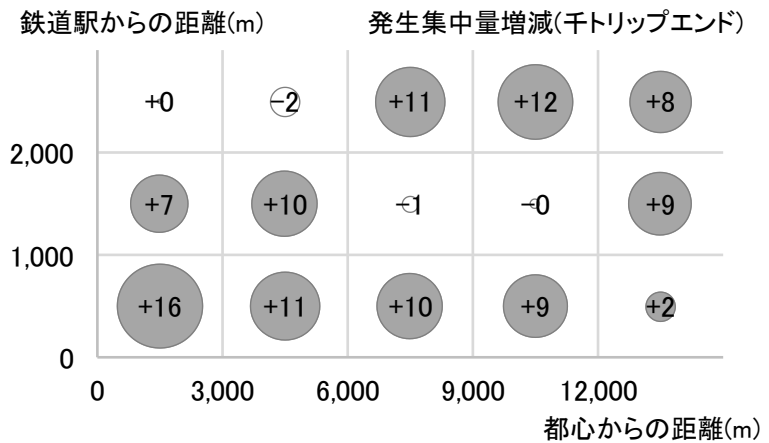


図 3-341 都心距離・鉄道駅距離別買物集中量の増減（第5回平日ー第4回）

※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不を按分したデータで集計

- ・ゾーン別に買物集中量の変化をみると、仙台駅周辺、地下鉄南北線沿線、仙台空港アクセス線沿線、泉中央から富谷市南部などで増加している。一方、仙台都心西側の商業機能の集積する地区では減少している。

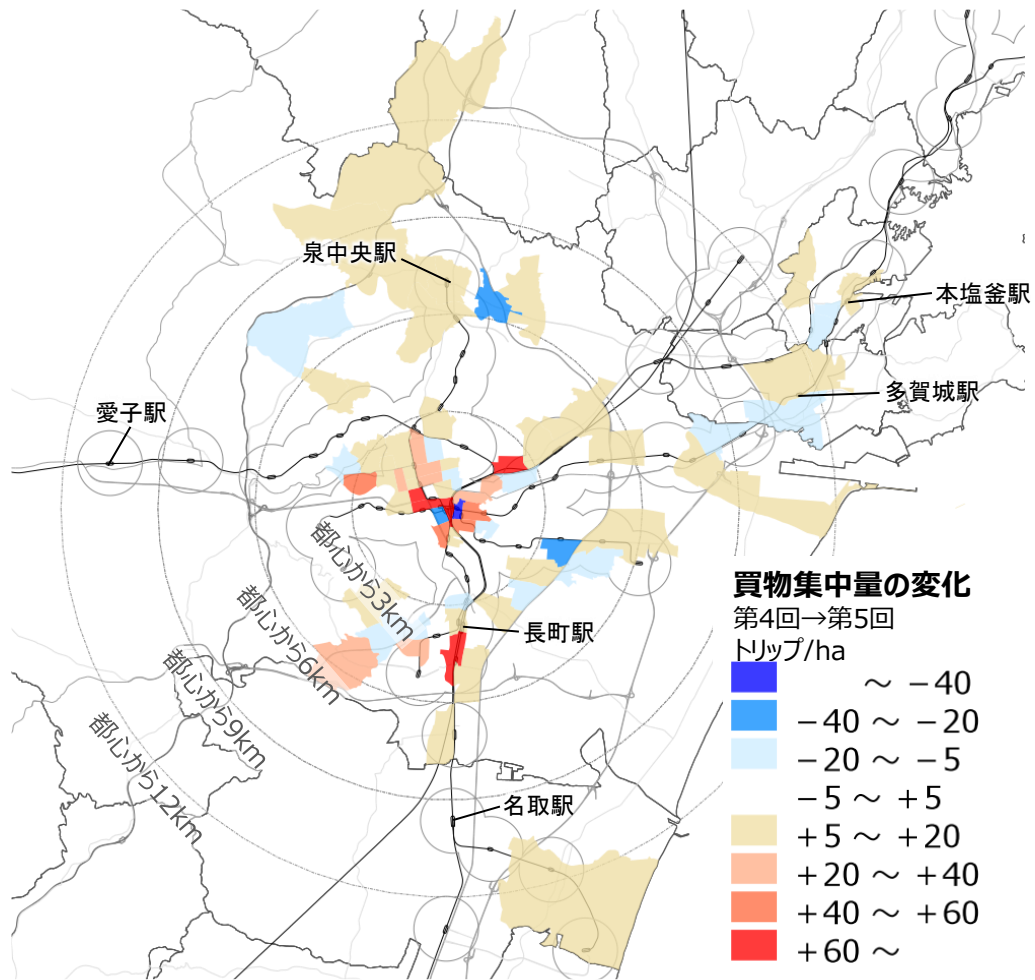


図 3-342 中ゾーン別買物集中量の増減（第5回平日－第4回）



⑥. 業務目的

・ 業務目的は、発生量、集中量ともに大半の地域で減少しており、特に、都心部（都心 3km 圏内かつ鉄道 1km 圏内）での減少が大きい。

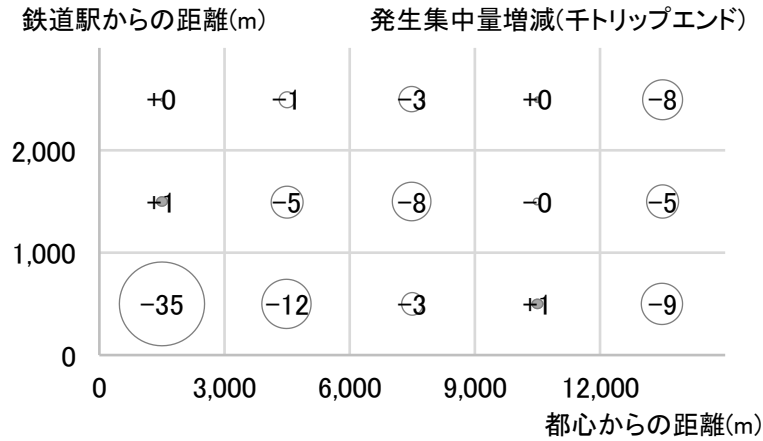


図 3-343 都心・鉄道駅距離帯別業務発生量の変化（第5回平日－第4回）

※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不を按分したデータで集計

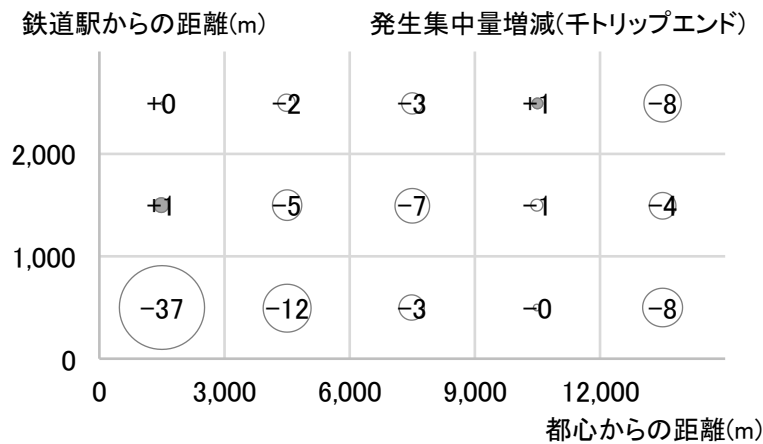


図 3-344 都心・鉄道駅距離帯別業務集中量の変化（第5回平日－第4回）

※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不を按分したデータで集計

⑦. 帰宅目的

- ・ 帰宅目的は、通勤目的や通学目的の復路であり、発生量は都心（都心 3km 圏内かつ鉄道 1km 圏内）での減少が大きい。
- ・ 帰宅目的の集中量は、鉄道駅 1km 圏内での増加が大きい。

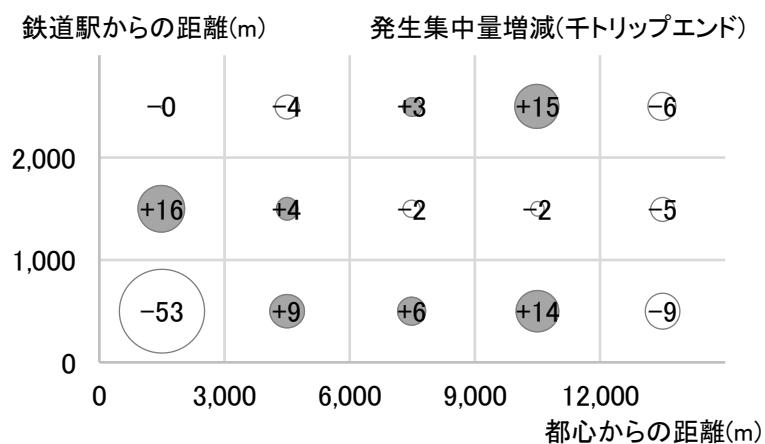


図 3-345 都心・鉄道駅距離帯別帰宅発生量の変化（第5回平日－第4回）

※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不を按分したデータで集計

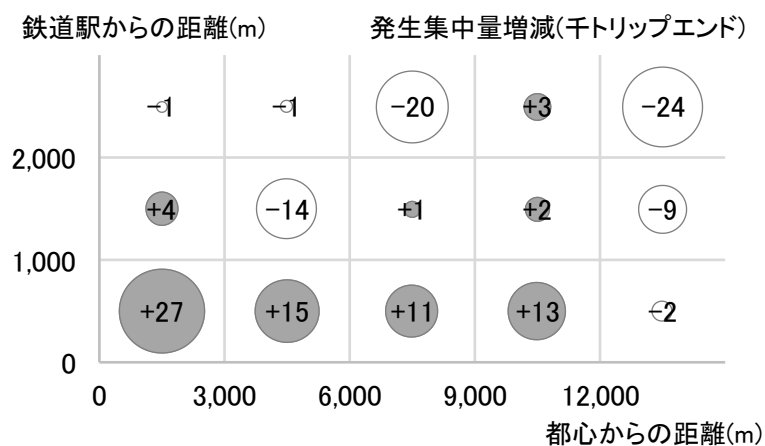


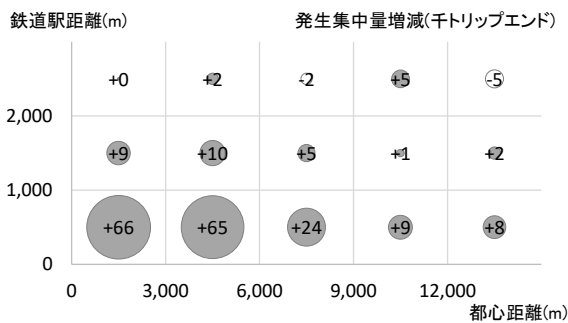
図 3-346 都心・鉄道駅距離帯別帰宅集中量の変化（第5回平日－第4回）

※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不を按分したデータで集計

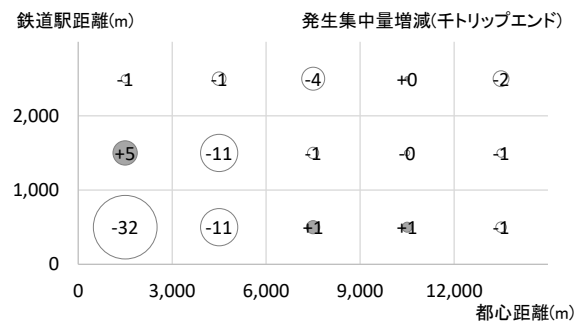
## 2) 交通手段別の変化

- ・ 都心部（都心 3km 圏内かつ鉄道 1km 圏内）の発生集中量は、鉄道や徒歩が増加し、バス、自動車、二輪車が減少している。
- ・ 一方、都心から 3～9km 圏かつ鉄道駅 1km 圏外の地域では、自動車や鉄道が増加し、バス、徒歩、二輪車が減少している。
- ・ 都心から 9km 圏外の地域では自動車の増加が大きく、徒歩、二輪車が減少している。

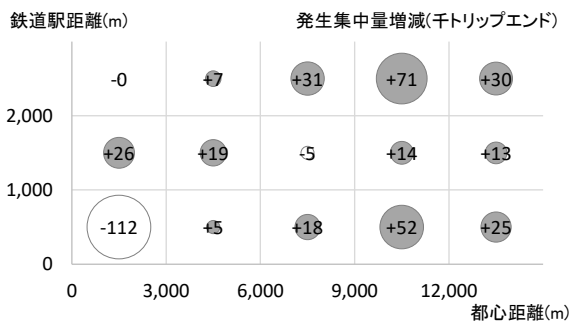
### 鉄道



### バス



### 自動車



### 徒歩



### 二輪車※



※自動二輪車、原動機付自転車、自転車含む

図 3-347 代表交通手段別・都心距離帯別・鉄道駅距離帯別・発生集中量の増減  
(第5回平日-第4回) ※再掲

※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段を按分したデータで集計

### 3) 鉄道駅距離・都心距離からみた都市構造の変化と課題

#### ①. 分析から得られた知見

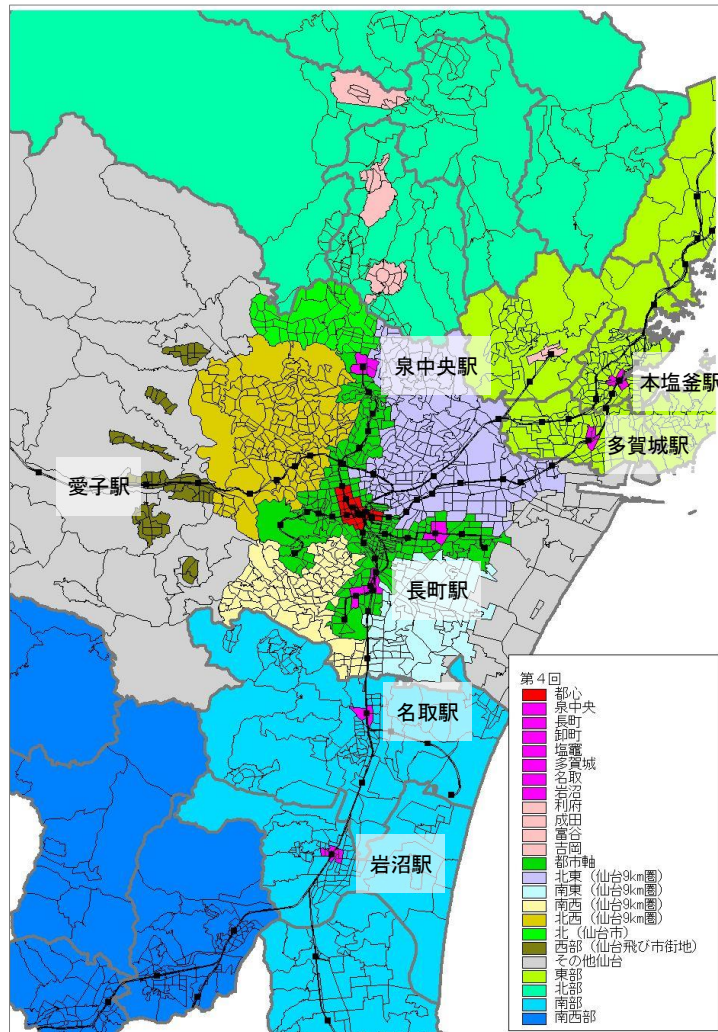
- ・ 鉄道駅 1km 圏内の私事トリップや買物トリップが増加し、また、鉄道駅 1km 圏内の鉄道利用トリップや都心部の徒歩トリップなどが増加していることから、鉄道沿線での市街地集約が進んでいることがうかがえる。
- ・ 一方で、郊外における買物集中量の増加や徒歩・二輪車利用トリップの減少、都心部を除く鉄道駅 1km 圏内での自動車利用トリップの増加など、郊外でのトリップに増加傾向がみられる。

#### ②. 鉄道駅距離・都心距離からみた都市構造の変化に関する課題

- ・ 鉄道を中心とした市街地集約化の動きと郊外での自動車トリップの増加といった 2 つの大きな動きがみられることから、引き続き鉄道を中心とする交通軸への市街地集約に向けた取組みを行うとともに、郊外部で増加する自動車利用への対応が課題である。

## (2) 都心・拠点・都市軸上での変化と課題

ここでは、第4回PT調査で設定した都心・拠点地区を対象として、下図の地域区分により、第4回から第5回にかけての変化について分析を行った。



地域区分の考え		
1	都心	第4回PTにおける仙台駅TODコア
2	泉中央	第4回PTにおける拠点・中心市街地A/TODコア
3	長町	〃
4	卸町	〃
5	塩竈	〃
6	多賀城	〃
7	名取	〃
8	岩沼	〃
9	利府	第4回PTにおける拠点・中心市街地A or B/TOD地区
10	成田	〃
11	富谷	〃
12	吉岡	〃
13	都市軸	南北線・東西線駅1km圏
14	仙台市北東部	都心から9km圏内の上記以外
15	仙台市南東部	〃
16	仙台市南西部	〃
17	仙台市北西部	〃
18	仙台市北部	泉パークタウン等の仙台市北部市街地
19	仙台市西部	住吉台、愛子、錦ヶ丘等の仙台市西部の飛び市街地
20	その他仙台市	上記以外の仙台市内
21	都市圏東部	塩竈市、多賀城市、利府町、七ヶ浜町、松島町(拠点以外)
22	都市圏北部	富谷市、大和町、大衡村、大郷町(拠点以外)
23	都市圏南部	名取市、岩沼市、亘理町、山元町(拠点以外)
24	都市圏南西部	柴田町、大河原町、村田町、川崎町(拠点以外)

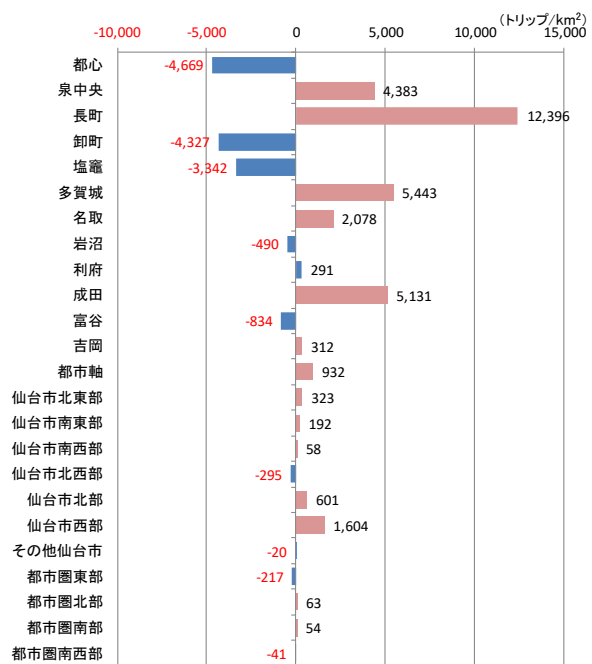
第4回提言のシナリオ分析において、公共交通指向型開発(TOD)市街地の誘導による都市モデル像を設定した際の地域区分

図 3-348 都心・拠点の地域区分

### 1) 地域区別の来訪目的の変化

- ・ 地域区別に全目的の集中密度をみると、地域により第4回から上昇・低下傾向が異なっている。
- ・ 「都心」や「卸町」「塩竈」「岩沼」「富谷」では集中密度が低下し、「泉中央」「長町」「多賀城」「名取」「利府」「成田」「吉岡」では増加している。
- ・ 通勤目的では、「長町」「成田」で上昇しているが、それ以外の地域では低下している。特に、「都心」での低下が大きい。
- ・ 通学目的でも、「都心」で大きく低下している。
- ・ 買物及びその他私事目的では、大半の地域で集中密度が増加しているが、「卸町」「利府」では買物目的が低下し、「塩竈」「岩沼」ではその他私事目的が低下している。また、「富谷」では買物目的、その他私事ともに低下している。
- ・ 業務目的では、「成田」で増加しているが、その他の地域では低下又は横ばいである。

#### 【全目的】



#### 【通勤目的】

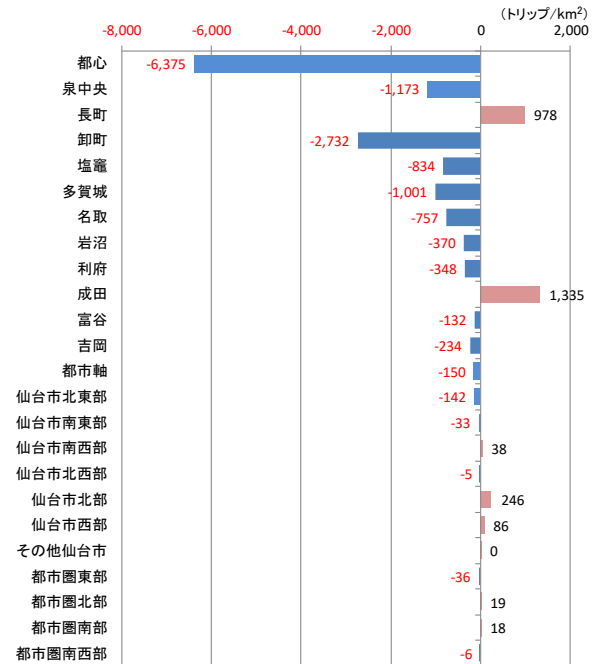
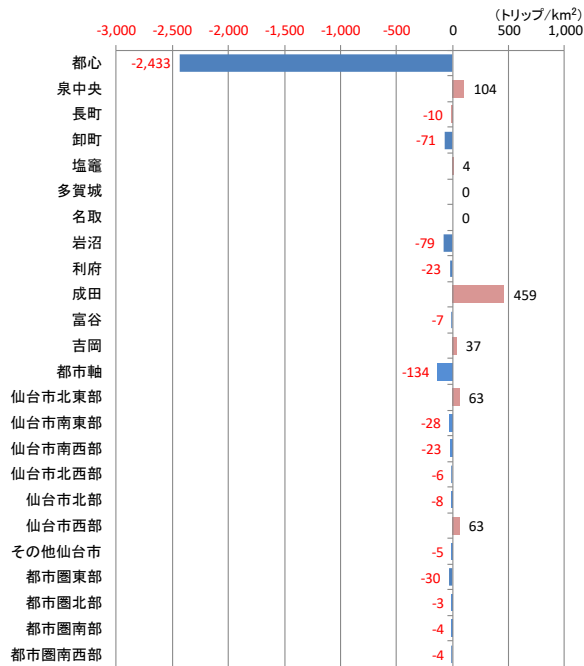
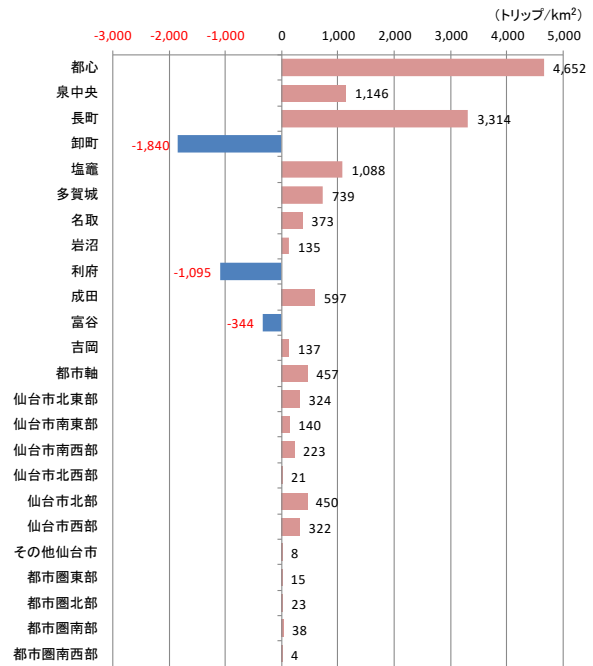


図 3-349 地域区別の目的種類別集中密度の変化 (第5回—第4回) (全目的、通勤目的)

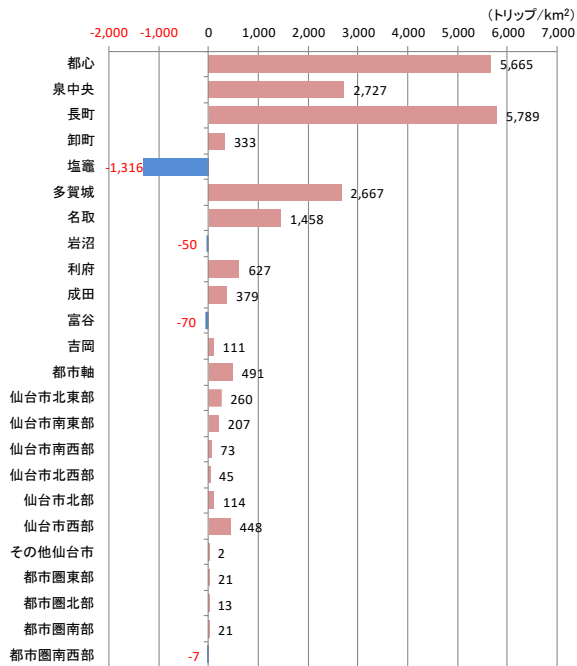
【通学目的】



【買物目的】



【その他私事目的】



【業務目的】

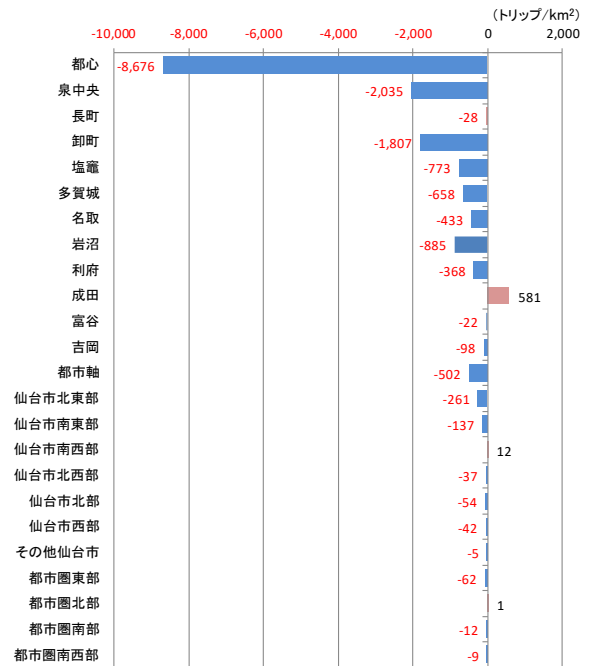


図 3-350 地域区別の目的種類別集中密度の変化（第5回－第4回）（全目的・通勤目的以外）

## 2) 地域区別の来訪手段の変化

### ①. 第4回からの変化

- ・ 鉄道沿線の都心や拠点では鉄道分担率が上昇し、鉄道沿線外の拠点では減少している。
- ・ 自動車分担率は、「塩竈」や「名取」、及び鉄道沿線外の拠点で増加している。
- ・ 「都心」では、鉄道分担率が24%から30%と6ポイントの上昇、徒歩の分担率については26%から36%の10ポイントの上昇となっている。一方で、バスや自動車、二輪車の分担率が低下している。
- ・ 「泉中央」「長町」では、鉄道と徒歩の分担率が上昇し、自動車分担率が低下している。
- ・ 「卸町」では、鉄道分担率が大幅に上昇しており、東西線開業の影響がうかがえる。
- ・ 「多賀城」では、鉄道と徒歩分担率が上昇している一方で、自動車の分担率が大幅に低下している。
- ・ 「名取」では、鉄道と自動車分担率がともに上昇している。
- ・ 「岩沼」「利府」では、鉄道と徒歩の分担率が上昇し、自動車分担率が低下している。
- ・ 「成田」では、自動車分担率が上昇し、二輪車分担率が低下している。
- ・ 「塩竈」「富谷」「吉岡」では、自動車分担率が上昇し、二輪車及び徒歩の分担率が低下している。

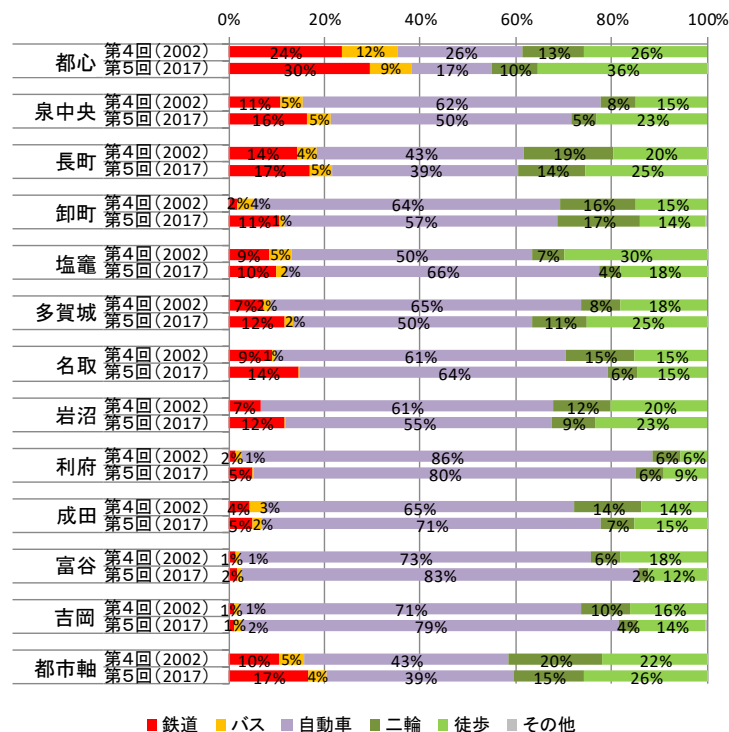
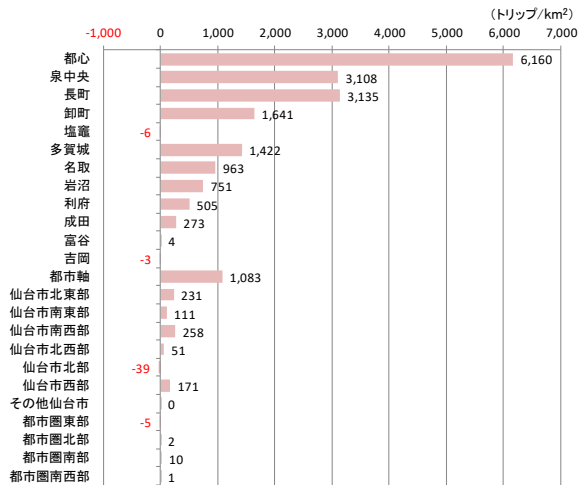


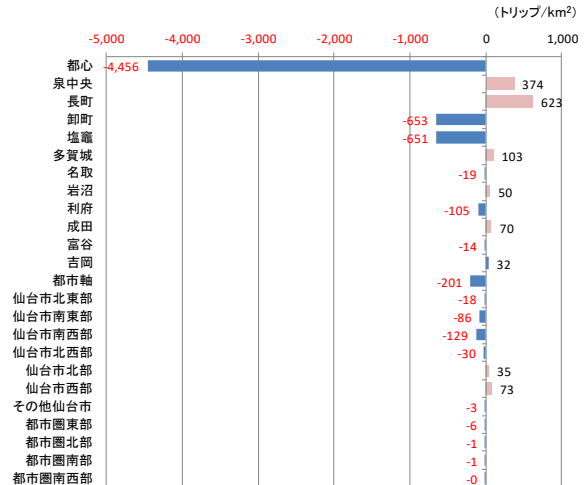
図 3-351 都心・拠点集中量の代表交通手段分担率の変化（第4回、第5回平日）



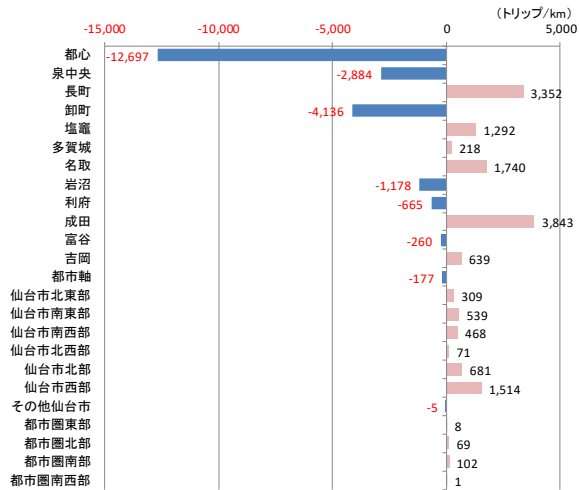
【鉄道】



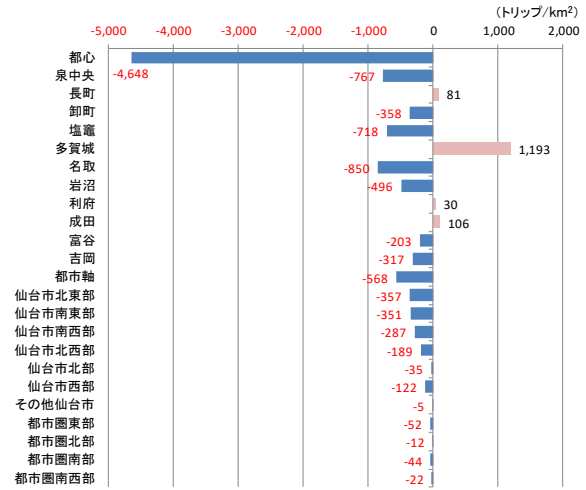
【バス】



【自動車】



【二輪車】



【徒歩】

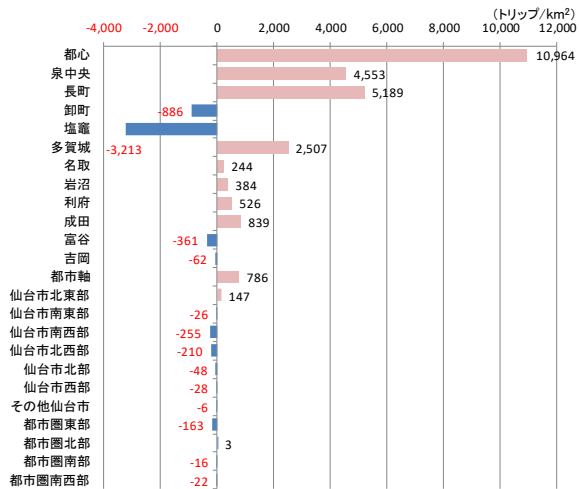


図 3-352 都心・拠点の代表交通手段別集中密度の変化 (第5回平日-第4回)

## ②. 平日と休日の比較

- ・ 休日の利用交通手段は、平日と比べて、都心及び全ての拠点で自動車分担率が上昇し、自動車への依存が強くなっている。一方で、鉄道やバスの分担率が低下している。また、二輪車や徒歩の分担率が低下する拠点多くみられる。
- ・ 「都心」では、自動車の分担率は平日の 17%が休日には 25%に上昇し、鉄道分担率やバスの分担率が低下している。また、徒歩の分担率は、平日より休日が上昇している。
- ・ 「泉中央」では、休日の自動車分担率が上昇し、鉄道やバスの分担率が低下する。特に鉄道分担率の低下幅が大きい。
- ・ 「長町」では、休日には自動車分担率が 20 ポイントも上昇し、その他の手段の分担率が低下している。
- ・ 「卸町」「塩竈」では、他の拠点と比べて、休日の自動車分担率の上昇幅は小さく、徒歩分担率は平日と同程度である。
- ・ 「多賀城」「成田」では、休日の自動車分担率が上昇する一方で、その他の手段の分担率が低下しており、特に徒歩の分担率が大きく低下する。
- ・ 「名取」では、自動車分担率が平日より上昇するが、鉄道分担率の低下は小さい。
- ・ 平日の自動車分担率が高い「利府」「富谷」「吉岡」では、休日の自動車分担率はさらに高くなっている。

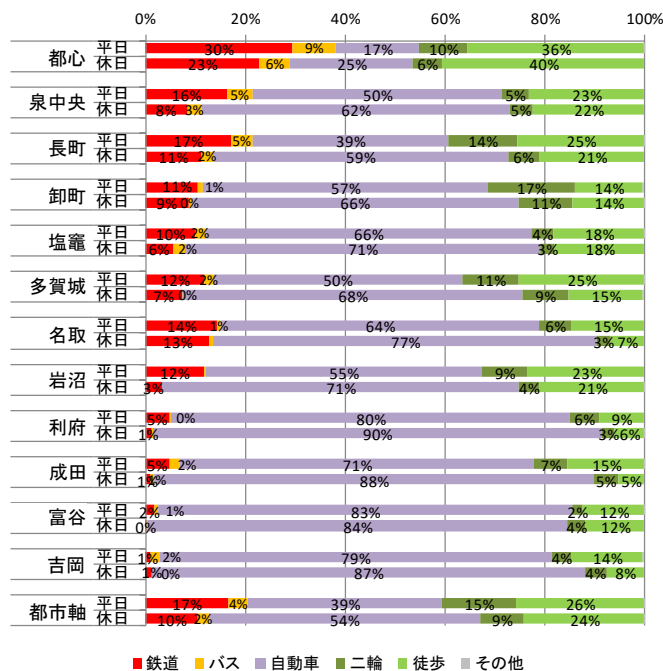


図 3-353 都心・拠点集中量の代表交通手段分担率の平日・休日比較（第5回）

### 3) 地域区分別の都心・拠点への依存

- ・ 都心依存率（地域別の発生量に対する都心集中トリップの割合）は、都市軸（南北線、東西線 1km 圏）で増加しているが、それ以外の地域では低下している。
- ・ 各地域で最寄りの拠点への依存率が増加している傾向がみられる。仙台市南東部からは「長町」へ、仙台市北部や都市圏北部からは「成田」へ、都市圏東部からは「多賀城」へ、都市圏南西部からは「長町」への依存率が増加している。
- ・ 「都市軸」は、仙台市南東部、仙台市北西部及び都市圏南東部からの依存率が増加しているが、これら以外の地域からのトリップは減少している。

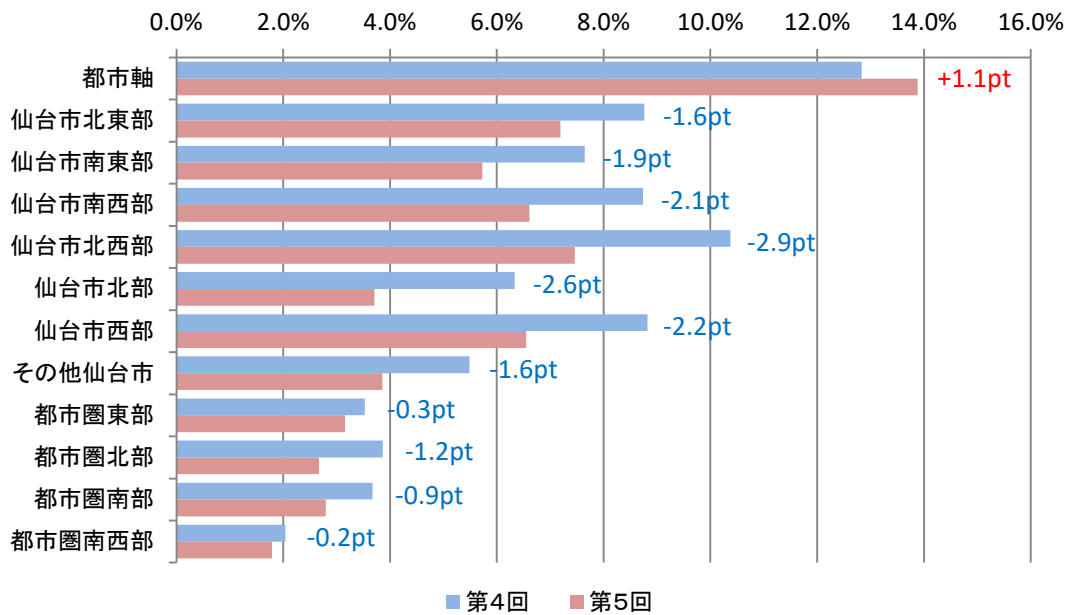


図 3-354 地域区分別発生量に対する都心着トリップの割合（平日）

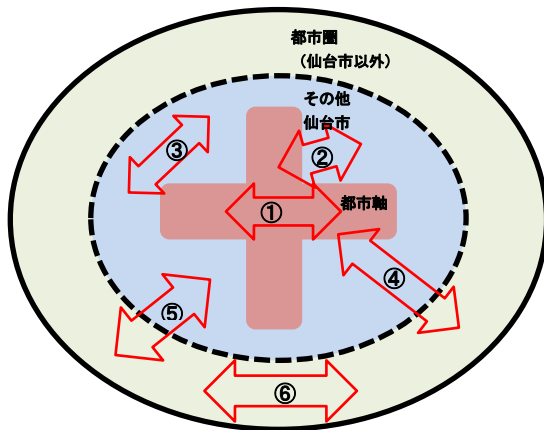
表 3-14 発生量に対する都心・拠点集中量割合の増減（第5回平日－第4回）

出発地	目的地	都心	泉中央	長町	卸町	塩竈	多賀城	名取	岩沼	利府	成田	富谷	吉岡	都市軸
		都市軸	●											
仙台市北東部		▼												▼
仙台市南東部		▼		●										●
仙台市南西部		▼												▼
仙台市北西部		▼												●
仙台市北部		▼	▼								●			▼
仙台市西部		▼												▼
その他仙台市		▼												▼
都市圏東部							●							
都市圏北部		▼									●	▼	▼	▼
都市圏南部		▼												▼
都市圏南西部				●										●
計		▼		●										

- ：発生量に対する集中量割合が0.5ポイント以上増加
- ▼：発生量に対する集中量割合が0.5ポイント以上減少

#### 4) 地域区分間の移動の状況

- ・ 都市軸と周辺地域間のトリップ数をみると、第4回から第5回にかけて都市軸内々のトリップ数は大きく増加している。
- ・ 都市軸とその他仙台市間、都市軸と都市圏間のトリップ数は減少し、その他仙台市間やその他仙台市と都市圏間のトリップは増加している。
- ・ 都市軸内の移動は、目的種類別では買物目的の割合が高く、代表交通手段分担率では徒歩の分担率が高い。



①	都市軸内々（都心、泉中央、長町を含む南北線、東西線1km）
②	都市軸とその他仙台市（都市軸を除く仙台市）間
③	その他仙台市間
④	都市軸と都市圏（仙台市以外の都市圏市町村）間
⑤	その他仙台市と都市圏間
⑥	都市圏間

図 3-355 地域間トリップのイメージ

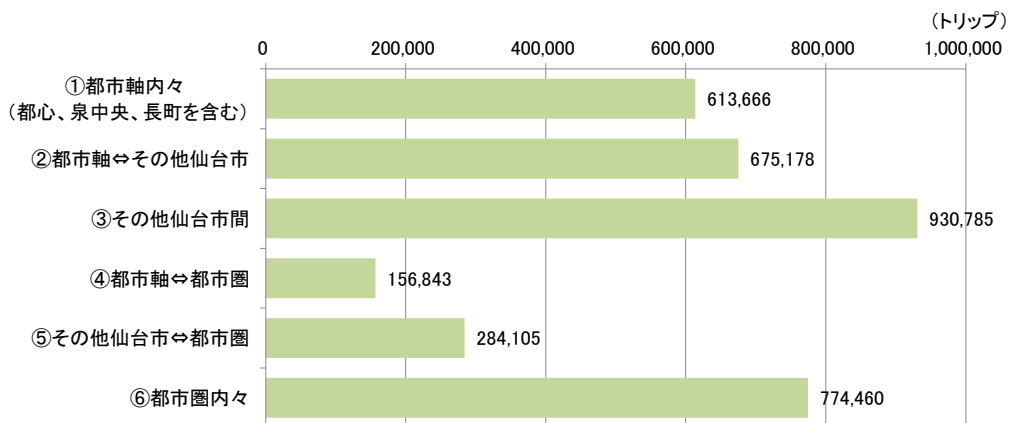


図 3-356 地域間トリップ数（第5回）

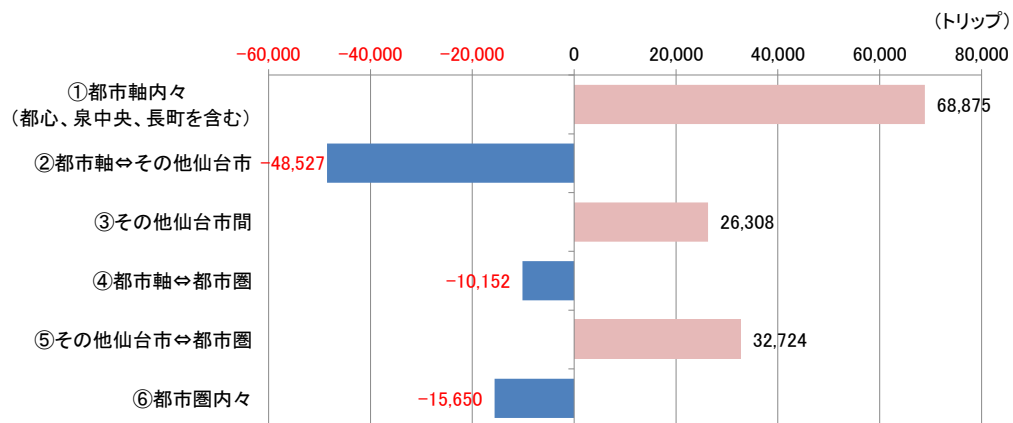


図 3-357 地域間トリップ数増減 (第5回-第4回)

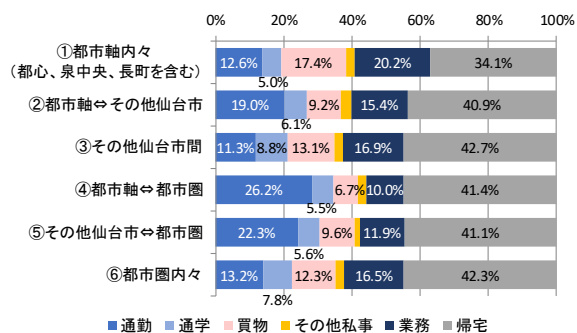


図 3-358 地域間トリップの目的種類構成 (第5回)

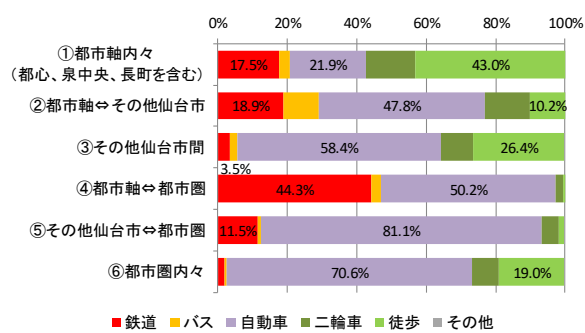


図 3-359 地域間トリップの代表交通手段分担率 (第5回)

## 5) 都心・拠点・都市軸上での変化に関する問題・課題

### ①. 分析から得られた知見

- ・ 地域区別に全目的の集中密度をみると、地域により第4回から上昇・低下傾向が異なっている。
- ・ 「都心」への集中密度は全目的では減少しているが、手段別にみると徒歩や鉄道利用は増加し、自動車、バス、二輪車が減少している。
- ・ 「卸町」「塩竈」「岩沼」「富谷」では集中密度が低下している一方で、「泉中央」「長町」「多賀城」「名取」「利府」「成田」「吉岡」では上昇している。
- ・ 多くの地域では買物やその他私事が増加しているが、一部では買物・その他私事目的の減少が全目的の集中量の減少に影響している地域もみられ、地域により状況が異なる。
- ・ 平日の利用交通手段をみると、都心や多くの拠点で鉄道分担率が上昇し、自動車分担率が低下している状況にある。休日の利用交通手段は、平日と比べて都心及び全ての拠点で自動車分担率が上昇し、鉄道やバスの分担率が低下している。また、休日に二輪車や徒歩の分担率が低下する拠点多くみられる。
- ・ 地域区別の都心への依存率は、都市軸以外では低下している。また、地域によって最寄りの拠点への依存率が高まっている。
- ・ 都市軸内々のトリップ数は、大きく増加している。また、都市軸とその他仙台市間、都市軸と都市圏間のトリップ数は減少し、その他仙台市間やその他仙台市と都市圏間のトリップは増加している。

### ②. 都心・拠点・都市軸上での変化に関する課題

- ・ 機能集約型都市構造の構築に向けて、鉄道沿線やサービス水準が高いバス路線沿線地域への居住や都市機能の誘導、公共交通利用促進を図ることが課題となる。また、郊外の市街地拡大は、自動車利用の増加につながらないよう公共交通等の整備を一体的に検討することが課題となる。

### 3.3.2 地域別のトリップ特性と課題

#### (1) 仙台都心のトリップ特性と課題

##### 1) 都心アクセスの分析

##### ①. 都心着トリップ数の変化

- 平日における仙台都心のトリップ数は、横ばい傾向であるが、都心着トリップにおける仙台都心のシェアは低下傾向にある。

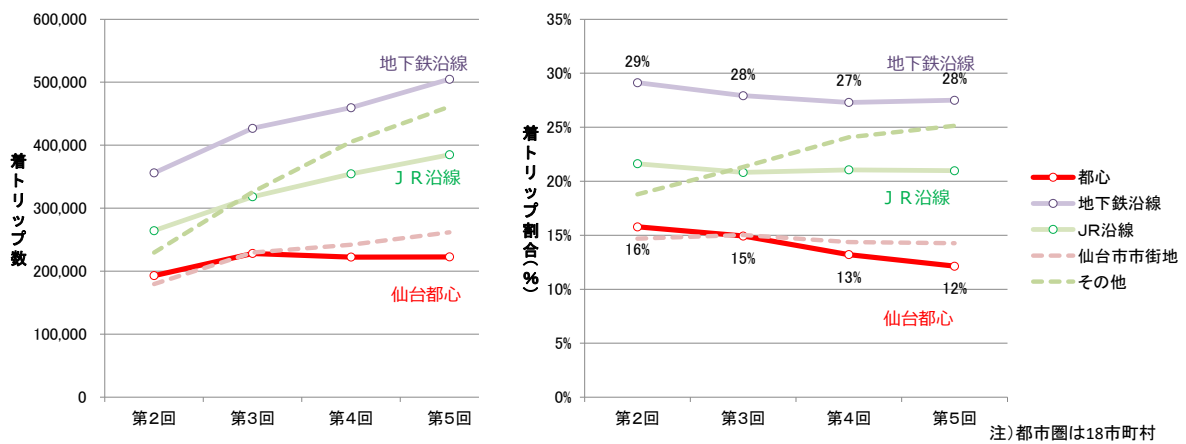
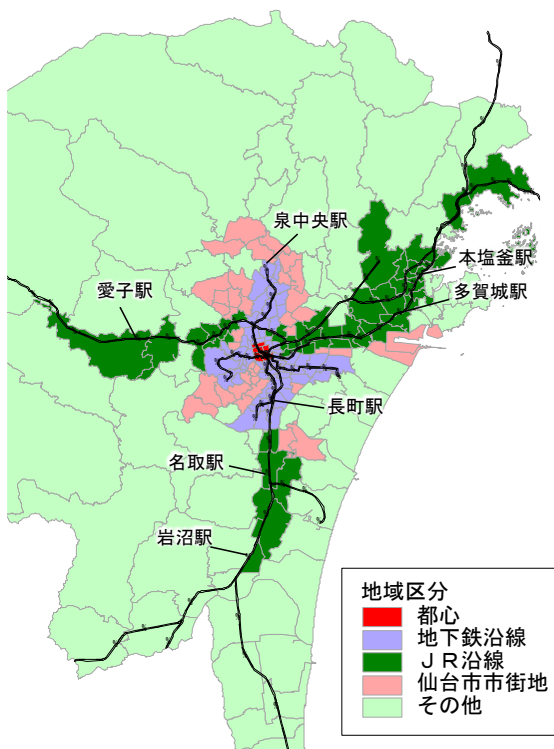


図 3-360 地域タイプ別着トリップ数（左）及び着トリップ割合（右）の変化



※各回PT調査のゾーン区分から比較可能な中ゾーン単位で設定  
 ・地下鉄沿線・JR沿線は、駅1km圏にゾーンの過半を含むエリア  
 ・仙台市市街地は、仙台市市街化区域のうち、第2回～第4回の中ゾーンを基本にゾーンの過半を含むエリア

図 3-361 地域区分 ※再掲

## ②. 都心の施設立地状況

- ・ 大規模商業施設は、都心では 9 施設が減少し、他の拠点での大きな変化はない。
- ・ 病院施設の立地件数に大きな変化はない。

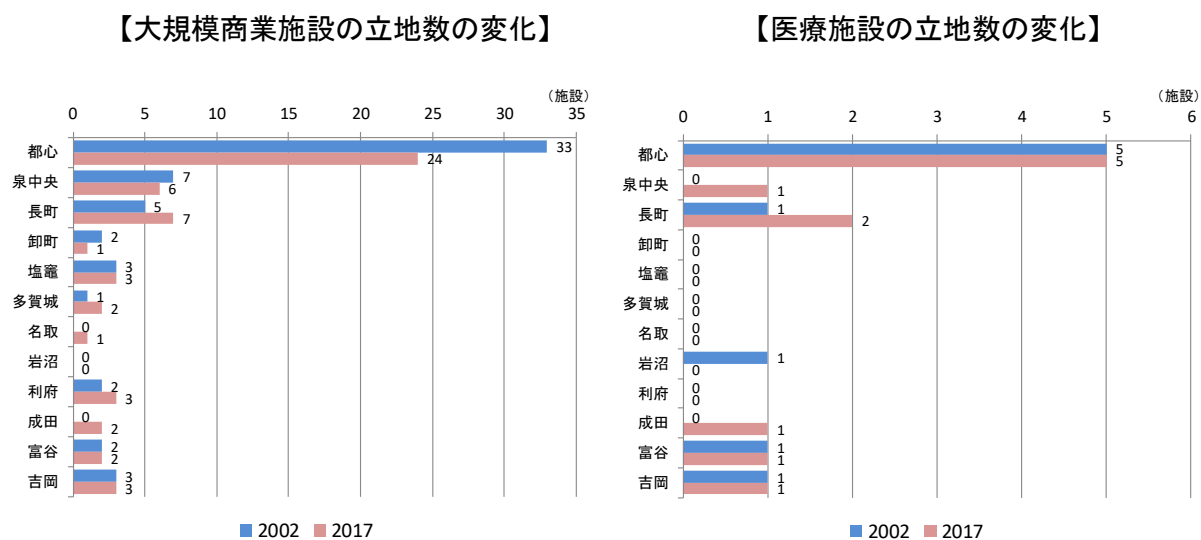


図 3-362 大規模商業施設及び病院施設の立地数の変化

※床面積が 1,000 m<sup>2</sup>以上の商業施設  
 ※第4回提言の都心・拠点ゾーンによる



### ③. 都心来訪者の居住地特性

・ 都心来訪者は、いずれの目的でも地下鉄沿線居住者が約半数を占めており、次いでJR沿線からの来訪者が多い。

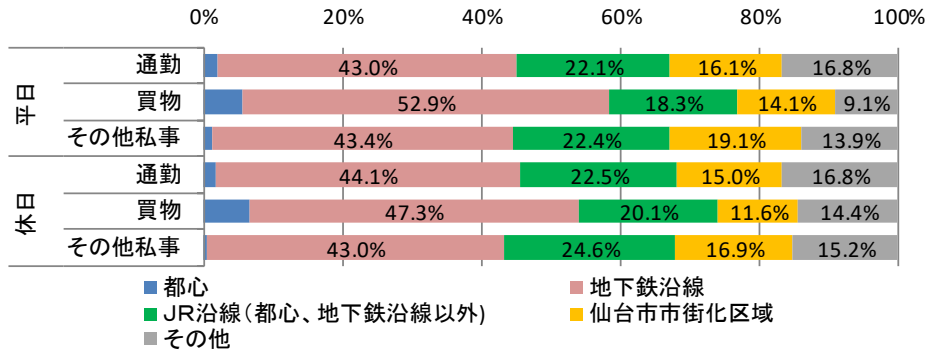


図 3-363 仙台都心来訪者の居住地構成

※第2回以降比較用ゾーンによる  
※地域区分は、図 3-362 による

### ④. 居住歴による都心来訪の特性

・ 都心来訪者の多くを占める鉄道駅 1km 圏内居住者のうち、10～19 歳と 20～29 歳では、居住歴が 5 年未満で多く、5 年以上になると大きな差異はみられない。

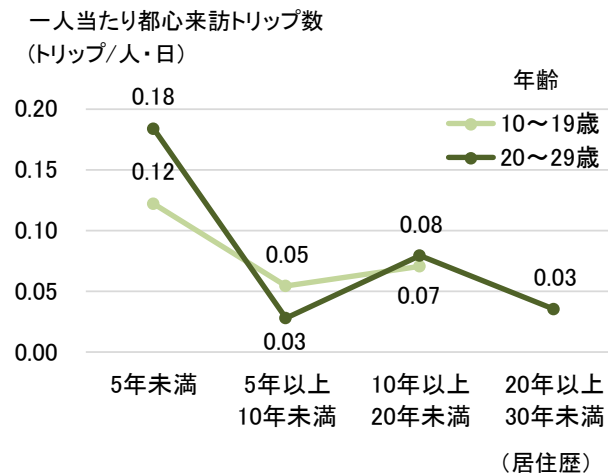


図 3-364 年齢階層別居住歴別一人あたり都心来訪トリップ数

(休日、鉄道駅 1km 圏内居住者、買物・私事のみ)

※居住歴は、世帯の居住歴  
※図 3-361 の都心区分による

### ⑤. 都心のエリア別来訪者の年齢特性

- ・ 仙台駅周辺 (③) は、15～44歳の来訪者数が多い傾向にあり、また64歳までの年齢では休日の来訪者数は平日を上回っている。
- ・ 仙台駅西口 (①) には、平日は15歳～64歳で年齢に偏らず来訪があるが、休日には15～24歳の若者が平日を上回っている。
- ・ 一番町南側 (②) は、平日は45～64歳の来訪者が多いが、休日はこの年齢層の来訪が減少している。
- ・ 一番町北側 (④) も、45～64歳の来訪者が多いが、休日はこの年齢層の来訪が減少している。
- ・ このように、都心内でも地区によって来訪者の特性には違いがみられる。

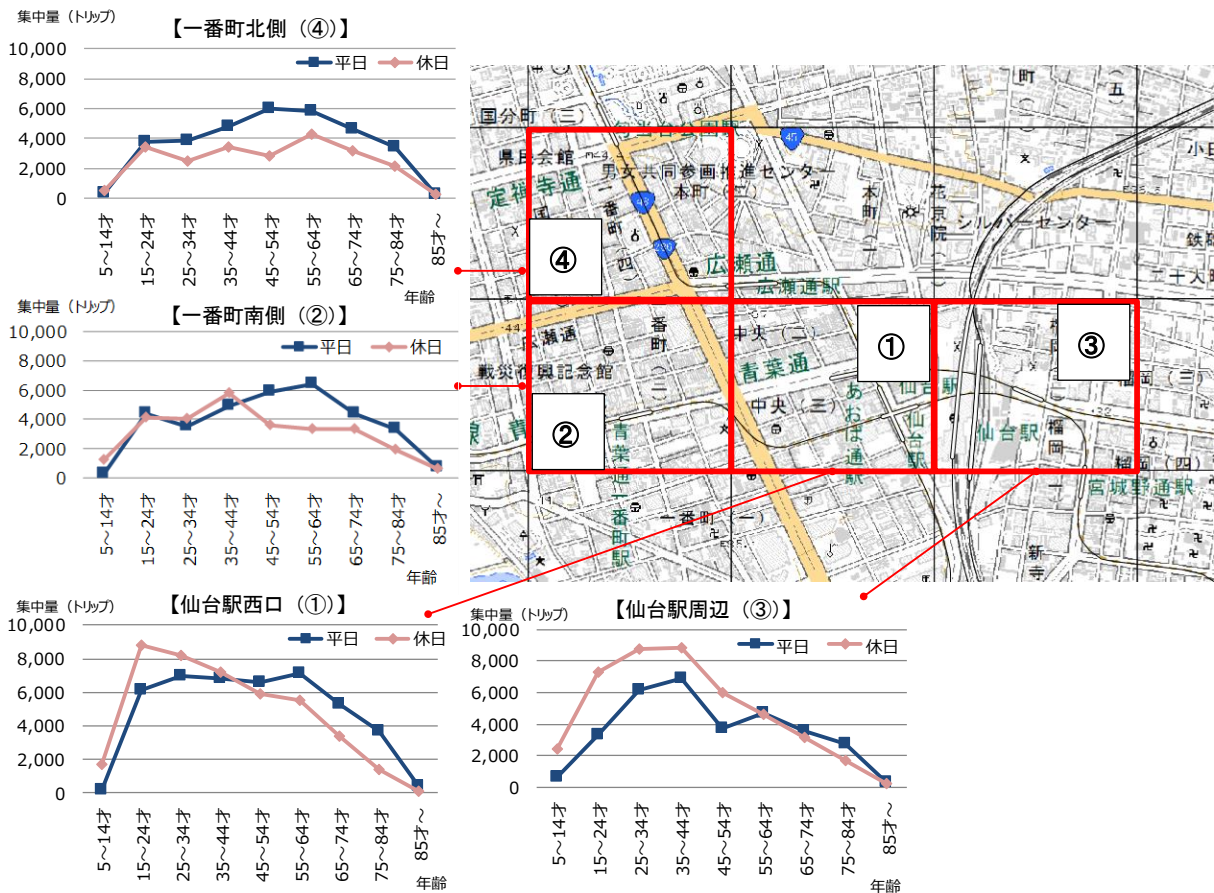


図 3-365 都心着トリップのメッシュ別年齢階層構成

## ⑥. 都心周辺における道路混雑

- ・ 都心内には、多くの箇所で見られる。
- ・ また、都心から外縁部に伸びる放射路線、国道 4 号などの環状路線に広く分布している。

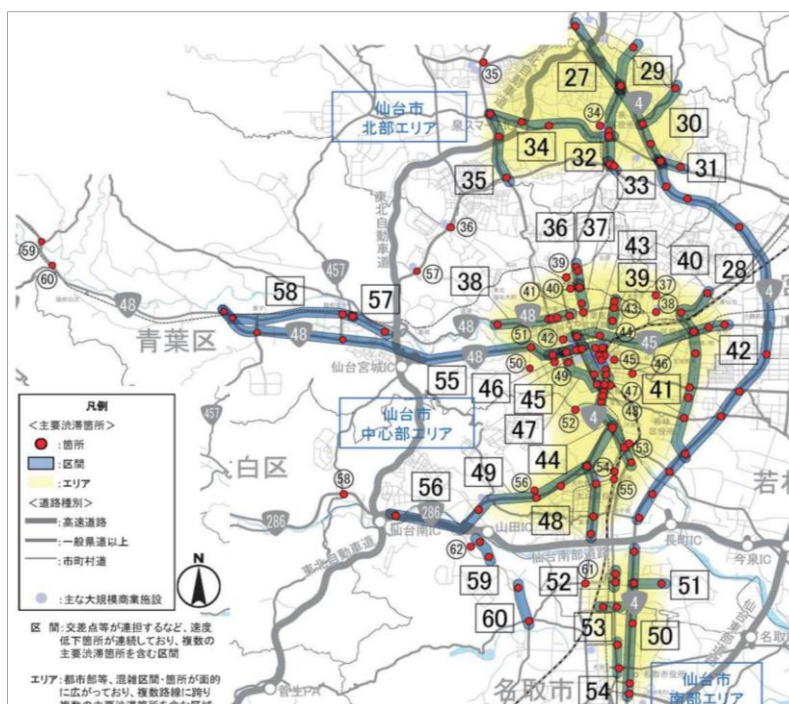


図 3-366 都心周辺の主要渋滞箇所

資料：宮城県の主要渋滞箇所 宮城県渋滞対策連絡協議会 平成 25 年

⑦. 都心周辺での都心方向の旅行速度

- ・ 午前7時台の都心流入部では都心に向かう区間で旅行速度の低い区間がみられる。
- ・ 18時台では、都心内とともに都心に向かう路線で旅行速度の低い区間がみられる。

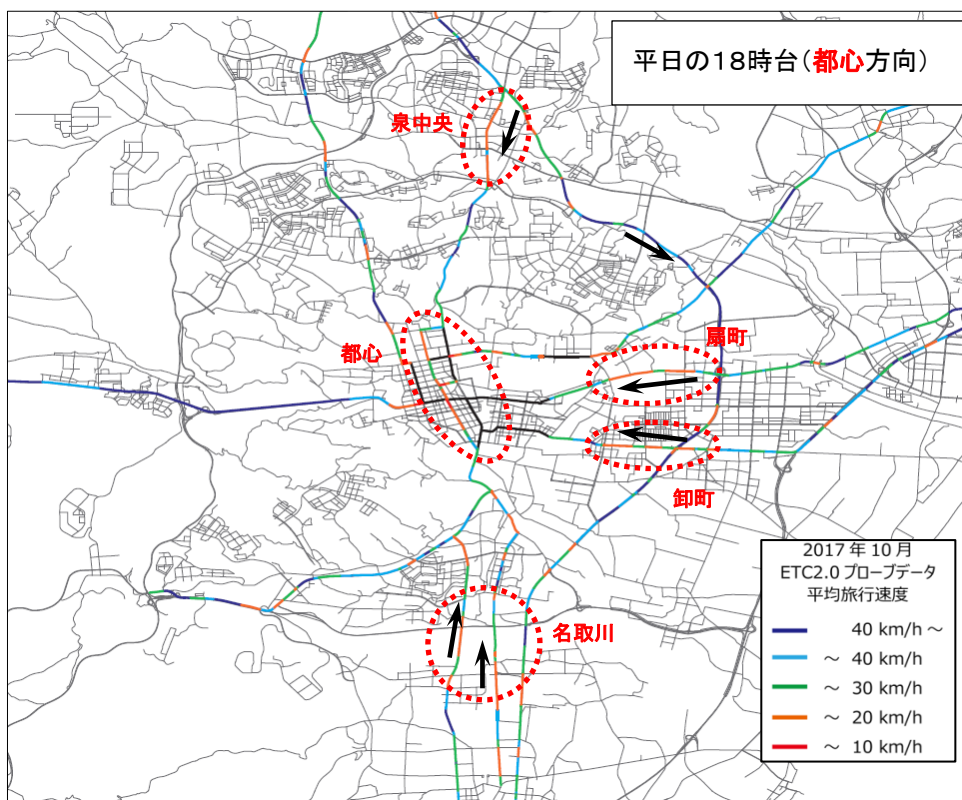
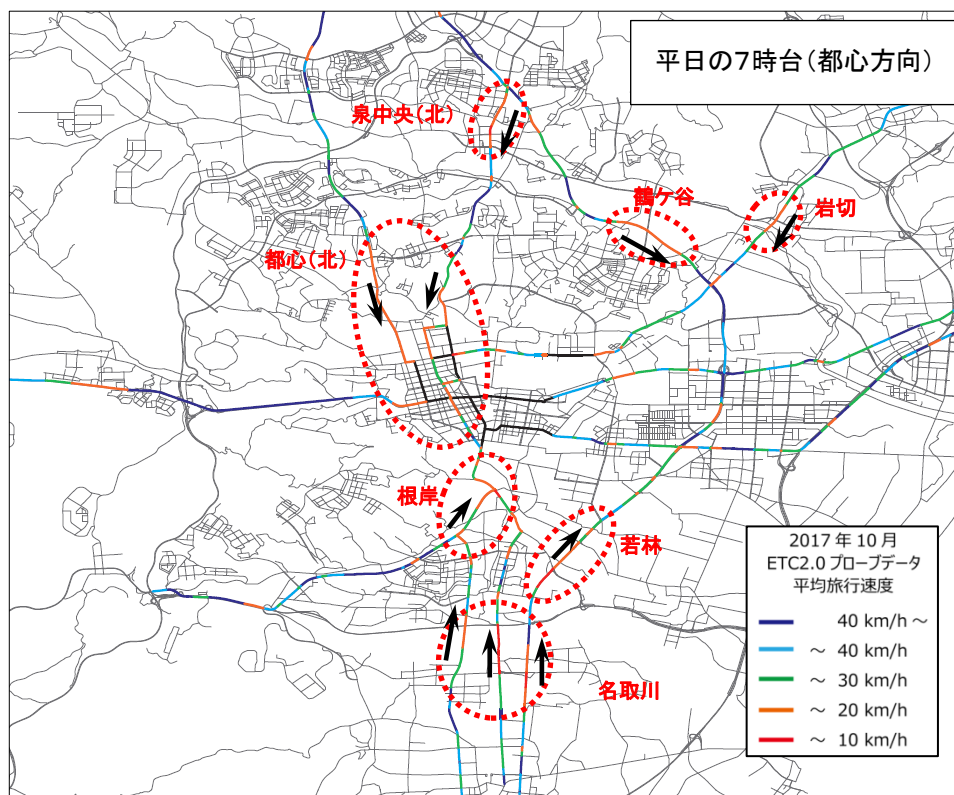
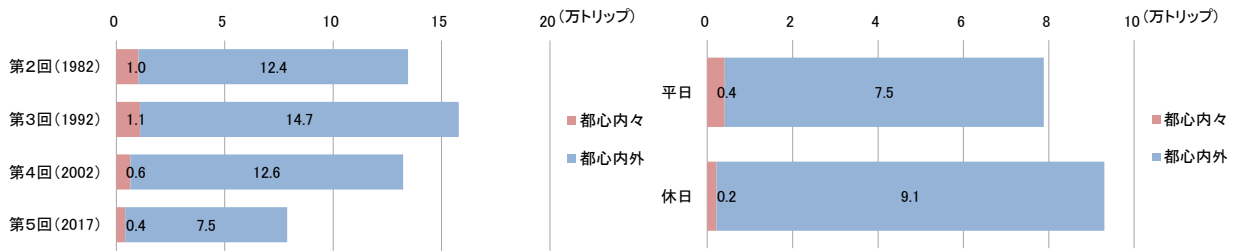


図 3-367 ETC2.0 プローブデータによる道路区間別の旅行速度 (2017 年 10 月)

⑧. 都心の自動車交通量、駐車容量の状況

- ・ 都心関連の自動車トリップ数は、第3回調査以降減少傾向にあり、第5回は第3回の半分程度となっている。
- ・ 第5回では休日は平日より増加しているが、第4回平日よりは低いトリップ数である。
- ・ 都心の自動車交通量（観測値）も、1994年度（平成6年度）から2017年度（平成29年度）にかけて2割程度減少している。
- ・ 都心部の時間貸し駐車場の整備台数は、第4回調査と比べて増加している。



※都心の範囲は図 3-361

※都心の範囲は図 3-361

図 3-368 都心関連自動車トリップ数の推移※再掲 図 3-369 都心関連自動車トリップ数の平日・休日比較※再掲

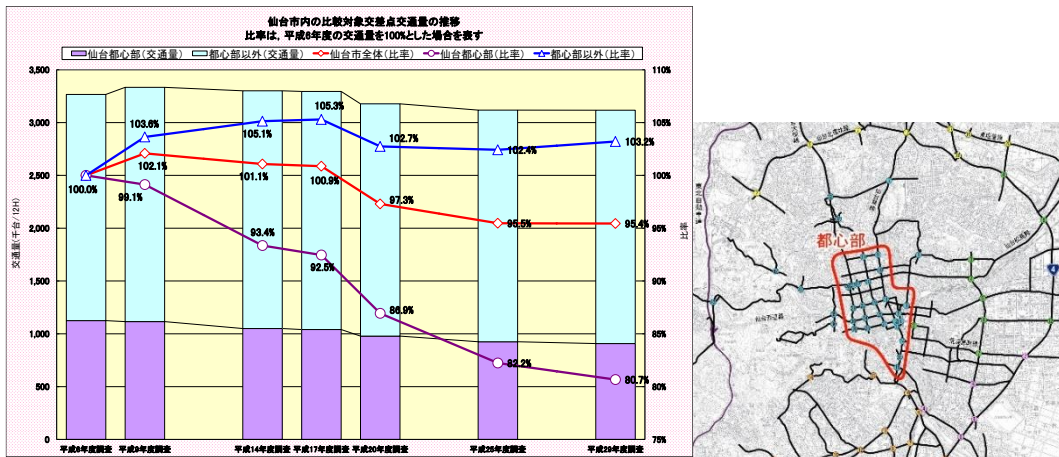


図 3-370 都心部の自動車交通量の変化※再掲

出典: 仙台市道路交通等現況調査報告書(H30.2)

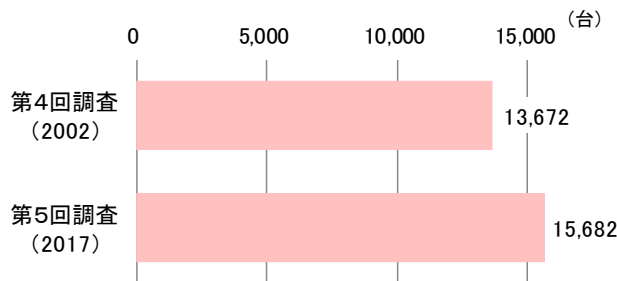


図 3-371 都心の時間貸し駐車場整備台数の変化 ※再掲

※: 仙台市駐車場整備地区内の 10 台以上の駐車場を対象

## 2) 都心内の回遊・滞在の状況の分析

### ①. 都心来訪者の立ち寄り箇所数

- ・ 私事目的の都心来訪者の立ち寄り箇所数は、これまでのPT調査と比較して増加しているが第5回時点でも1.5回に満たず、都心内で回遊をしていないことがうかがえる。  
※立ち寄り箇所数とは、1流入トリップあたりの都心内々トリップ数に1を加えた値
- ・ 都心への来訪手段が鉄道やバスなど公共交通の立ち寄り箇所数が多く、自動車での来訪者は特に立ち寄り箇所数が少ない。
- ・ 休日は、平日と比べて、立ち寄り箇所数が若干増加する。

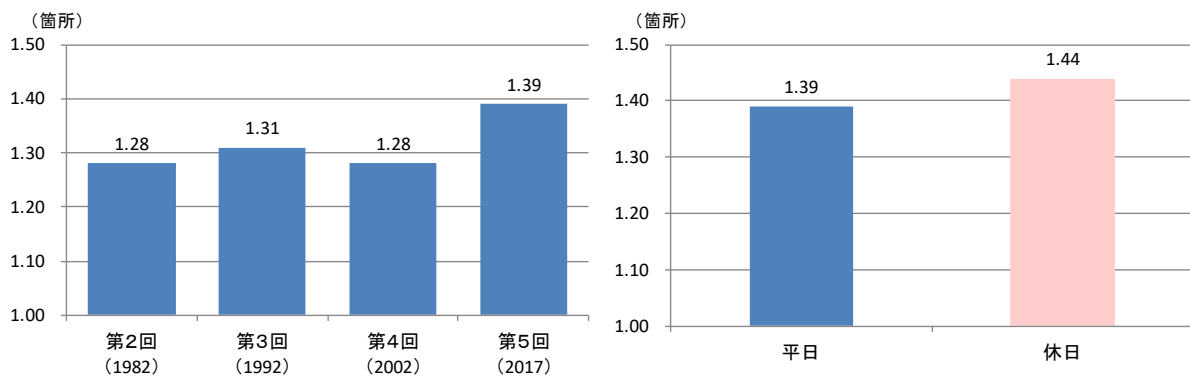


図 3-372 都心来訪者の都心内立ち寄り箇所数の推移及び平日・休日比較 (私事目的)

※1流入トリップあたりの都心内々トリップ数に1を加えた値  
※都心の範囲は図 3-361

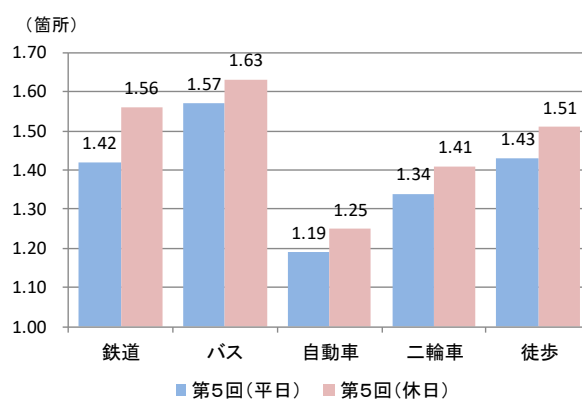


図 3-373 都心来訪手段別の都心内平均立ち寄り箇所数 (私事目的)

※都心の範囲は図 3-361

## ②. 都心内の滞在時間

- ・ 都心と都心以外での平均滞在時間と比較すると、通学以外の目的で都心が長くなっており、買物は平日で 10 分、休日で 20 分長くなっている。
- ・ また、第 4 回と比較すると、買物以外の目的で平均滞在時間が増加している。
- ・ 来訪交通手段別に平日と休日の平均滞在時間を比較すると、買物では全ての交通手段において休日が長くなっている。その中でも、鉄道利用者の平均滞在時間は、平日に比べ 40 分以上長くなっている。
- ・ その他私事目的についても、全ての交通手段で休日の平均滞在時間が長くなっている。

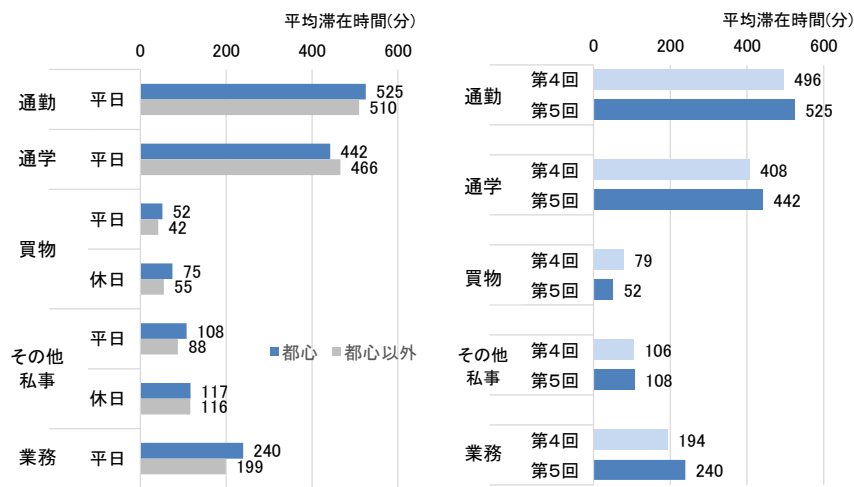


図 3-374 目的種類別平均滞在時間（第 5 回）及び目的種類別都心内平均滞在時間の変化（第 4 回、第 5 回平日）

※都心の範囲は図 3-361

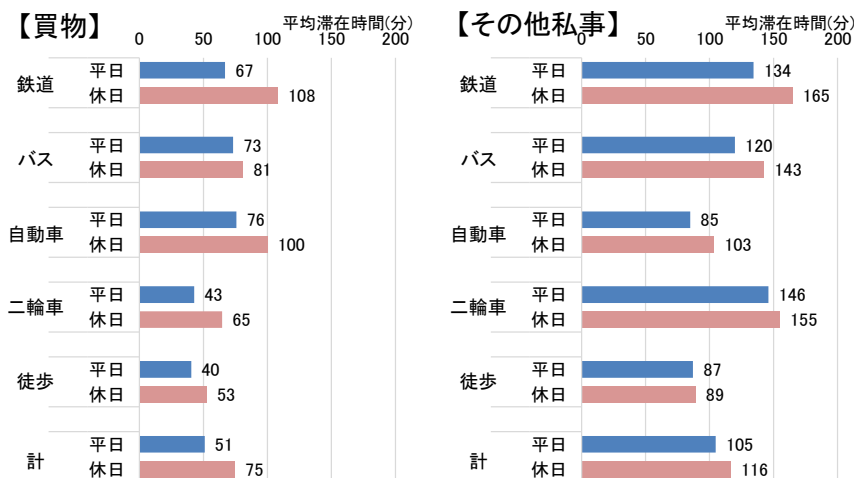


図 3-375 都心来訪手段別平均滞在時間の平日・休日比較（第 5 回）

※都心の範囲は図 3-361

### ③. 都心内々トリップの利用交通手段

- ・ 都心内の移動は、通勤・業務目的以外では徒歩が約9割近くを占めている。
- ・ 業務目的は、他の目的と比べて徒歩分担率が低く、自動車分担率が高い。

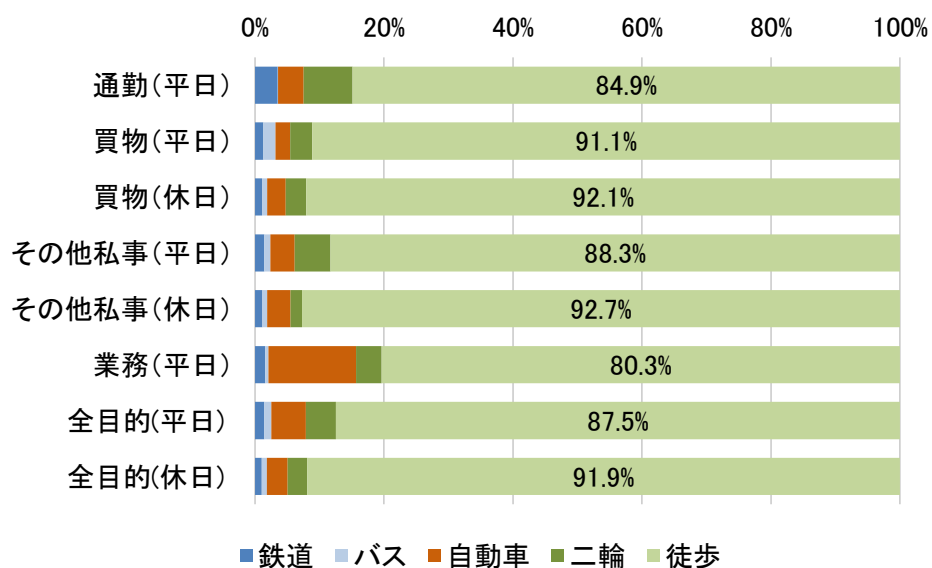


図 3-376 都心内々トリップの代表交通手段分担率 (第5回)

※第2回以降比較用ゾーンによる  
 ※都心の範囲は図 3-361



#### ④. 都心内の歩行者交通量

- ・ 都心部各地点の歩行者通行量は、仙台駅周辺で多くなっている。
- ・ 仙台駅に近い名掛丁においては、仙台パルコが開店した 2008 年を境に上昇に転じ、1997 年に対し 1.07 倍となっている。
- ・ その他の地点では、微減または横ばい傾向であったが、サンモールや仙台駅・東西自由通路を除き、2016 年（平成 28 年）以降、増加傾向がみられる。

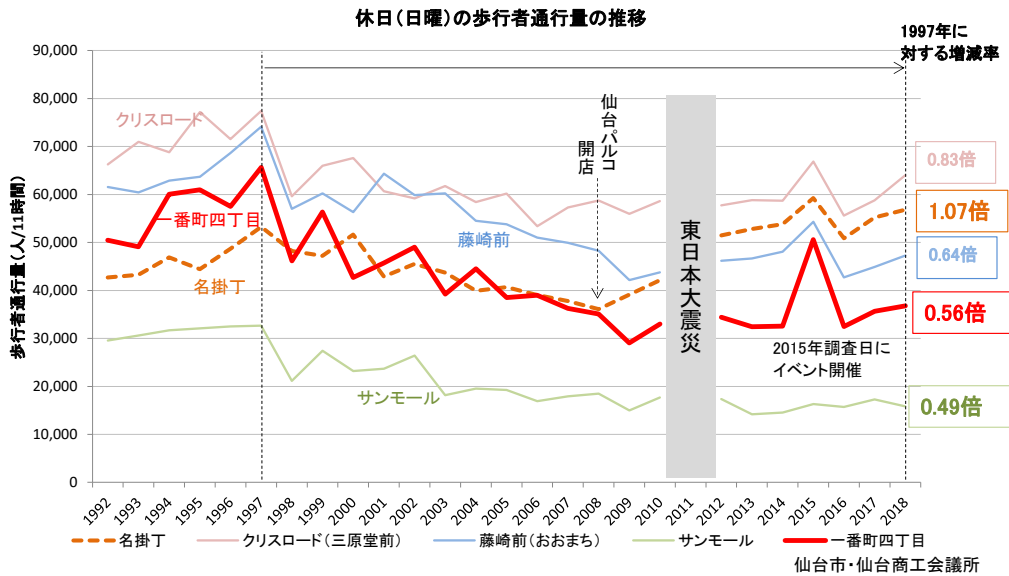
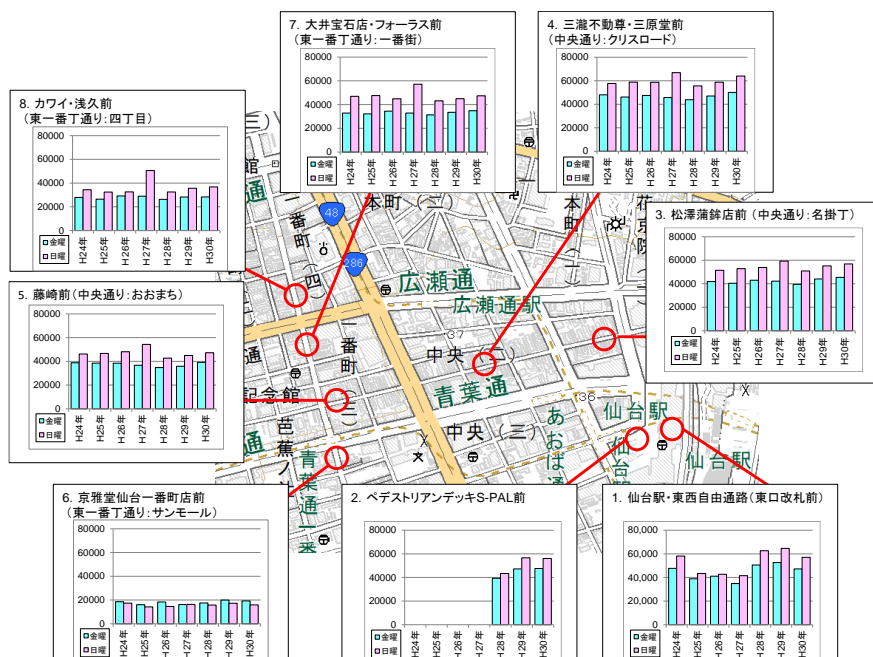


図 3-377 都心の歩行者通行量推移(休日)



出典:仙台商工会議所「仙台市内中心部商店街通行量調査」

図 3-378 都心の歩行者通行量(平日・休日)

⑤. 都心内徒歩トリップの移動距離

- ・ 仙台駅前からの徒歩による移動距離をみると、500m（東二番町以东）以下のトリップが平日休日ともに約半数を占めている。
- ・ 全体の60%は700m（一番町付近まで）以下、78%は1,000m（定禅寺通付近まで）以下となっている。

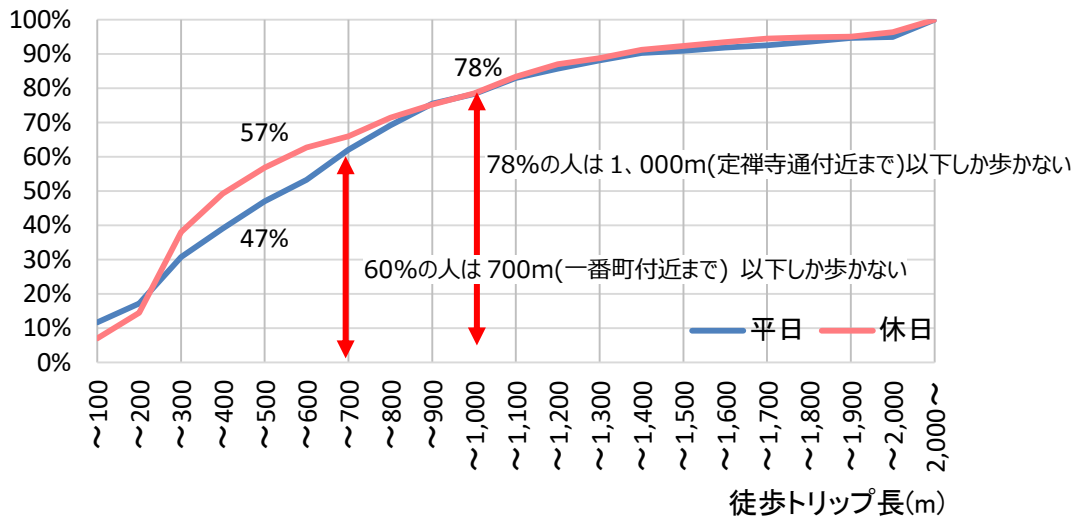


図 3-379 仙台駅前的小ゾーンからの徒歩トリップ長累積密度分布

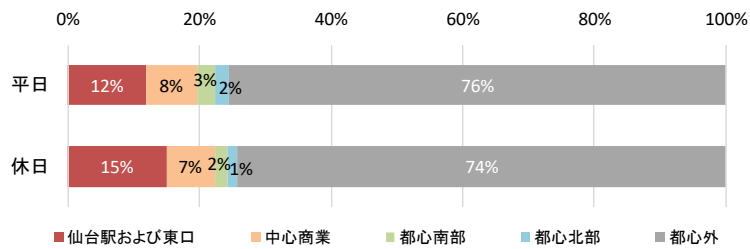


図 3-380 仙台駅前的小ゾーンからの距離

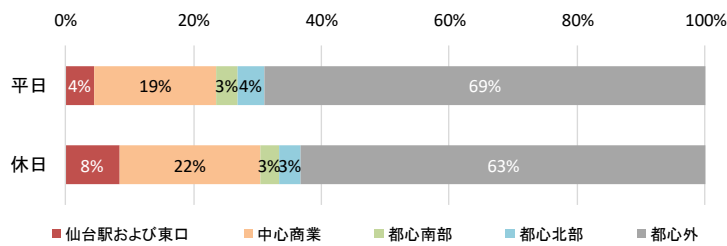
### ⑥. 都心来訪後の回遊先

- ・ いずれのエリアにおいても、都心に来訪後、都心内で回遊せず、他のエリアへ移動する割合が最も高くなっている。
- ・ 同エリア内での回遊の割合は、中心商業エリアにおいても最も高い。
- ・ 休日に都心南部エリアを訪れた人は、その後仙台駅周辺及び東口エリアや、中心商業エリアへ回遊する割合が、同エリア内での回遊より高い。

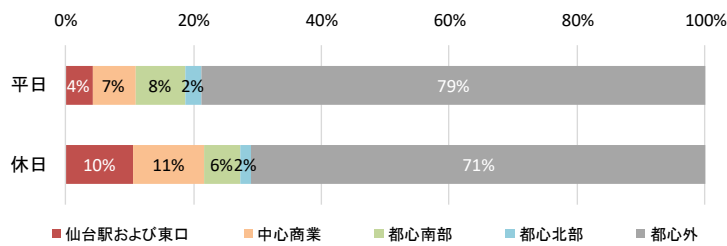
#### 【仙台駅及び東口エリア→各エリア】



#### 【仙台中心商業エリア（一番町など）→各エリア】



#### 【仙台都心南部エリア→各エリア】



#### 【仙台都心北部エリア→各エリア】

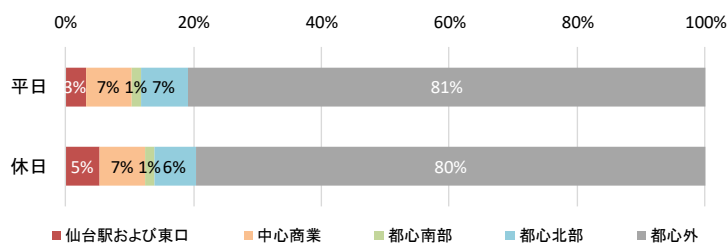


図 3-381 都心来訪後の回遊比率

### 口分析対象エリア・エリア区分

都心について以下の4エリアに区切り、各エリア相互の回遊状況を分析した。

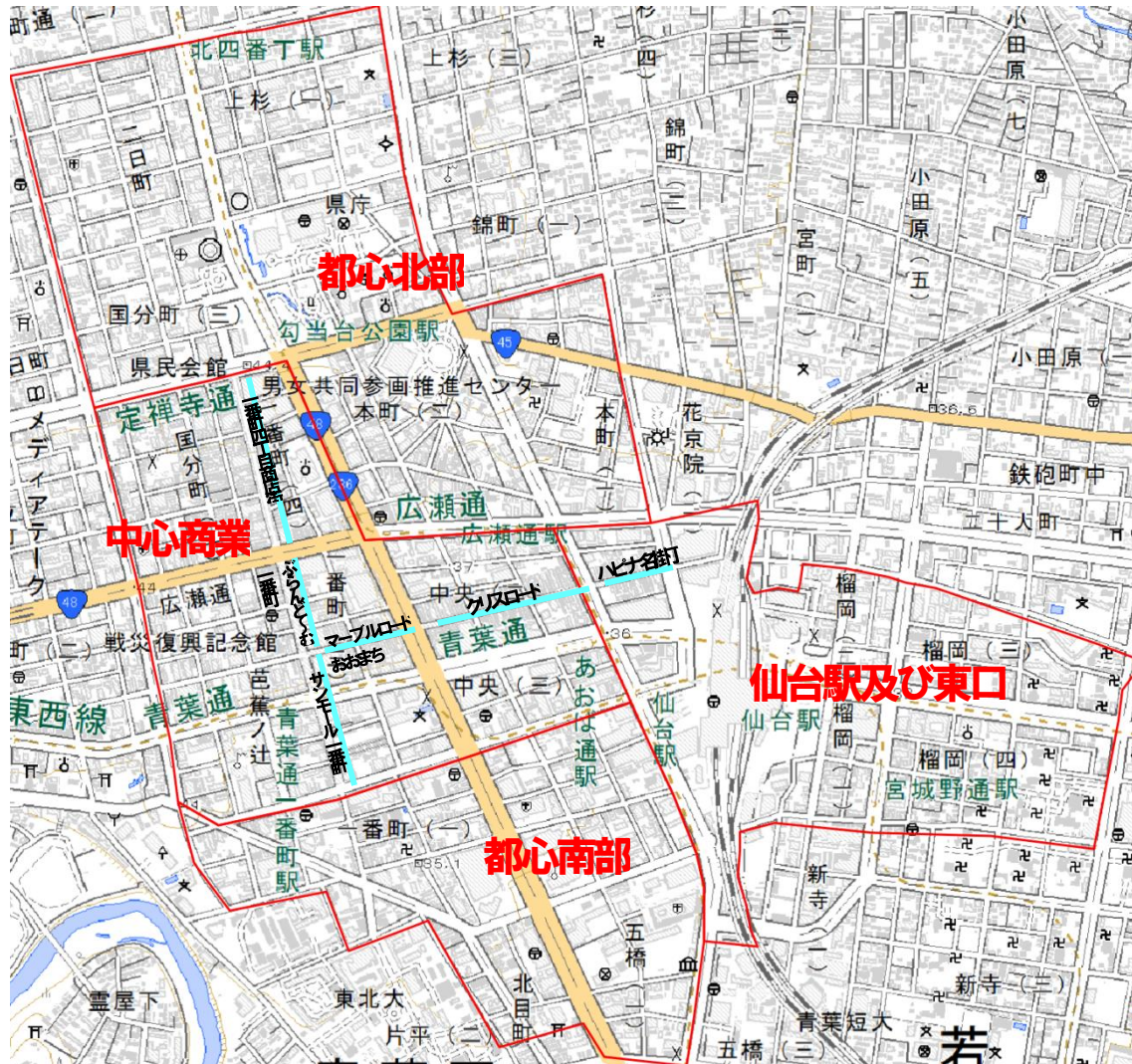


図 3-382 都心エリア区分

### 3) 仙台都心のトリップ特性と課題

#### ①. 分析から得られた知見

##### 【都心へのアクセス状況】

- ・ 仙台都心へ集中するトリップ数は、横ばいで推移しているが、都市圏全体に占める割合は低下しており、仙台都心の求心力がやや低下していることがうかがえる。
- ・ 都心アクセスの交通手段分担率をみると、鉄道と徒歩の割合が上昇しており、都心や鉄道沿線の人口増加、地下鉄東西線の開業等が影響していることがうかがえる。
- ・ 仙台都心部へ集中する自動車トリップ数は、第3回から半分程度となっている。都心の自動車交通量（観測値）も1994年度から2017年度にかけて2割程度減少しており、都心の道路に求められる機能に変化することが想定される。

##### 【都心内の回遊・滞在状況】

- ・ 仙台都心での立ち寄り回数は、経年的には微増傾向がみられ、休日は平日よりもやや多いものの、いずれも2箇所には満たないことから、多くの人は周遊していない状況がうかがえる。一方で、交通手段別にみると、都心の立ち寄り箇所数は、公共交通での来訪者は、自動車での来訪者より多い。
- ・ 都心の滞在時間は、平日では通学目的を除き他の地域より長く、休日は平日より都心の滞在時間は長い状況にある。
- ・ 仙台都心の歩行者通行量をみると、全体的には震災後、微増傾向にあり、仙台駅周辺に歩行者が集中する傾向がみられる。

#### ②. 仙台都心のトリップ特性からみた課題

- ・ 仙台都心ではにぎわい形成や求心力の向上に向けて、土地利用の高度化による魅力ある施設整備、回遊や都心滞在時間を増やすために公共交通による来訪を促進することが課題となる。

## (2) 都市拠点のトリップ特性と課題

第4回調査では、集約拠点となる「都心」1地域及び「都市拠点」として12地域の計13地域を設定した。

- ・仙台都心 ・泉中央 ・長町 ・御町
- ・仙台港背後地 ・塩竈 ・多賀城 ・名取
- ・岩沼 ・利府 ・成田 ・富谷 ・吉岡

以上より、産業系の拠点である仙台港背後地を除く、12地域について第4回からの変化を分析する。

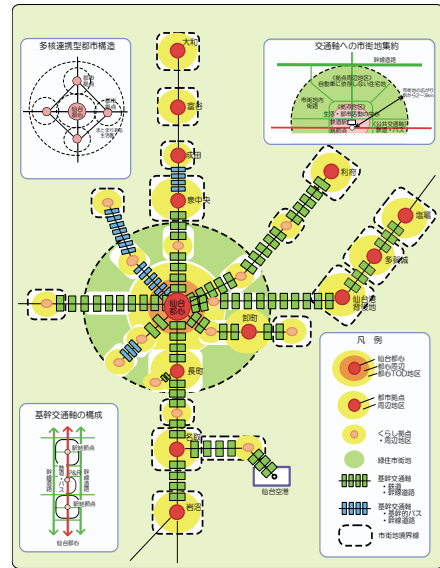
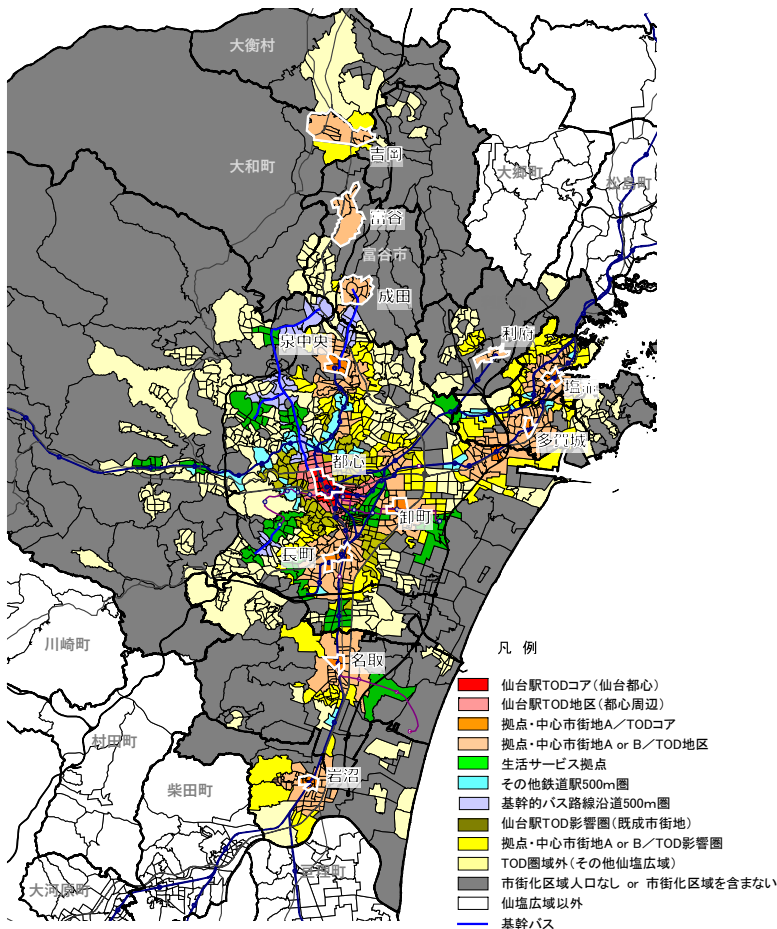


図 3-383 第4回提言における市街地集約型都市構造

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



第4回提言のシナリオ分析において、公共交通指向型開発(TOD)市街地の誘導による都市モデル像を設定した際の地域区分

図 3-384 第4回提言シナリオ分析地域区分

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

### 1) 拠点人口の変化

- ・ 地域区別の居住人口は、「塩竈」を除く拠点で増加しているが、拠点により伸び率に差異がみられる。
- ・ 特に「成田」や「多賀城」「利府」「泉中央」での人口増加が顕著である。

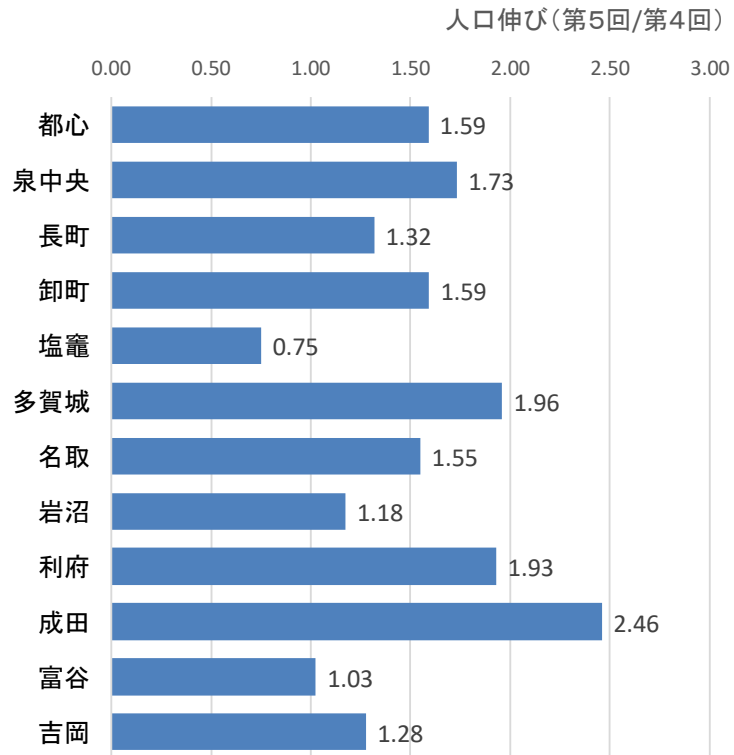
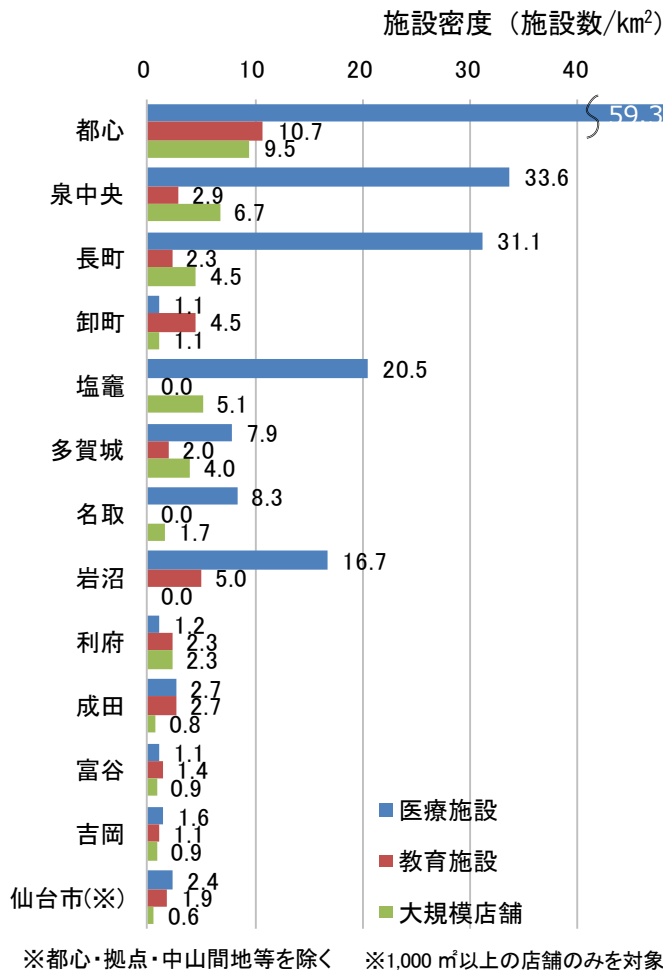


図 3-385 地域区別の人口の伸び率

※各回 PT 調査拡大値の 5 歳以上人口

## 2) 拠点の施設立地状況

- ・ 「泉中央」「長町」「塩竈」「多賀城」「名取」「岩沼」では、医療施設の立地密度が他の拠点と比べて高い。
- ・ 「泉中央」「長町」「塩竈」「多賀城」では、他の拠点と比べて、大規模店舗の立地密度が高くなっている。



医療施設 : 病院、診療所

教育施設 : 幼稚園、保育所、  
認定こども園、小学校、中学校、中等教育学校、高等学校、高専、大学、短大、専門学校

大規模店舗 : 百貨店、寄合百貨店、ショッピングセンター、専門店、食品スーパー、総合スーパー、ホームセンター

図 3-386 地域区分ごとの面積密度

資料(医療施設): 医療機関名簿(宮城県)、医療施設(動態)調査(厚労省)より作成

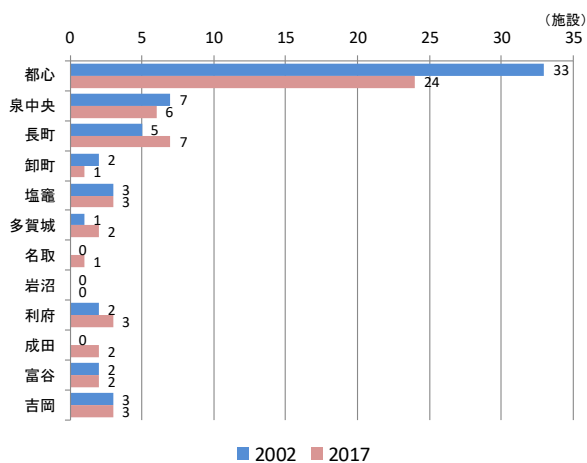
資料(教育施設): 各自治体 HP(幼稚園、保育所、認定こども園、中等教育学校、大学・短大、専修学校)、学校基本調査(小学校、中学校、高等学校)、各校 HP(高等専門学校、大学、短大、専修学校)より作成

資料(大規模店舗): 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



- ・ 施設立地数の変化をみると、拠点により差異がみられる。
- ・ 「長町」「多賀城」「利府」「名取」「成田」では大規模商業施設が増加しているが、「都心」「泉中央」「卸町」では減少している。
- ・ 医療施設は、「泉中央」「長町」「成田」で増加し、「岩沼」で減少している。

【大規模商業施設の立地数の変化】



【医療施設の立地数の変化】

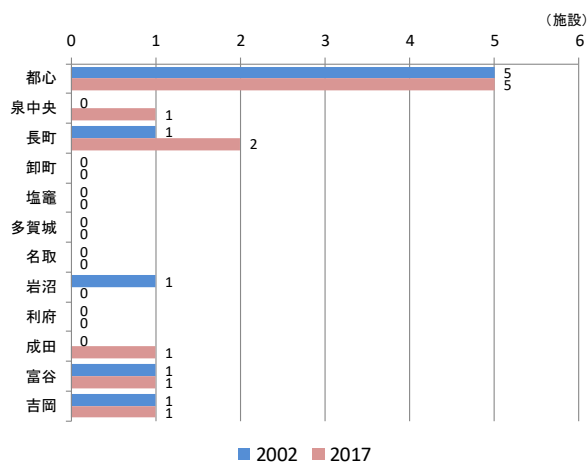


図 3-387 大規模商業施設及び医療施設の立地数の変化 ※再掲

※大規模商業施設は床面積が 1,000 m<sup>2</sup>以上の施設

### 3) 拠点着トリップ数の変化

- ・ 拠点の目的別集中量を第4回、第5回で比較すると、「泉中央」では、平日の通勤目的が減少している一方で、買物やその他私事目的は増加している。休日の買物目的は、平日の5割増となっている。
- ・ 「長町」は、平日は全ての目的で増加している。特に、その他私事目的での増加が顕著であり、人口増加とともに医療施設の増加による影響がうかがえる。休日の買物目的は平日の8割増と大幅に増加しており、人口及び大規模商業施設の増加による影響がうかがえる。
- ・ 「卸町」は、平日の通勤及び買物目的が減少している一方で、その他私事目的は1割程度増加している。休日は、買物目的が平日と比べて大幅に増加している。
- ・ 「多賀城」は、平日の買物目的及びその他私事目的で増加し、さらに休日では平日より増加している。
- ・ 「成田」は、平日は全ての目的で増加しているが、特に買物目的は10倍以上の伸びとなっており、人口増加及び大規模商業施設の増加による影響がうかがえる。休日についても買物、その他私事目的で増加している。
- ・ 「利府」では、平日の買物目的は、1割程度減少しているが、休日は平日の2倍以上となり、その他私事目的についても平日の2倍以上となっている。
- ・ 「富谷」は、平日は各目的で減少しており、特に買物目的で大きく減少している。その一方で、休日の買物及びその他私事目的では、平日の7~8割増と多くなっている。

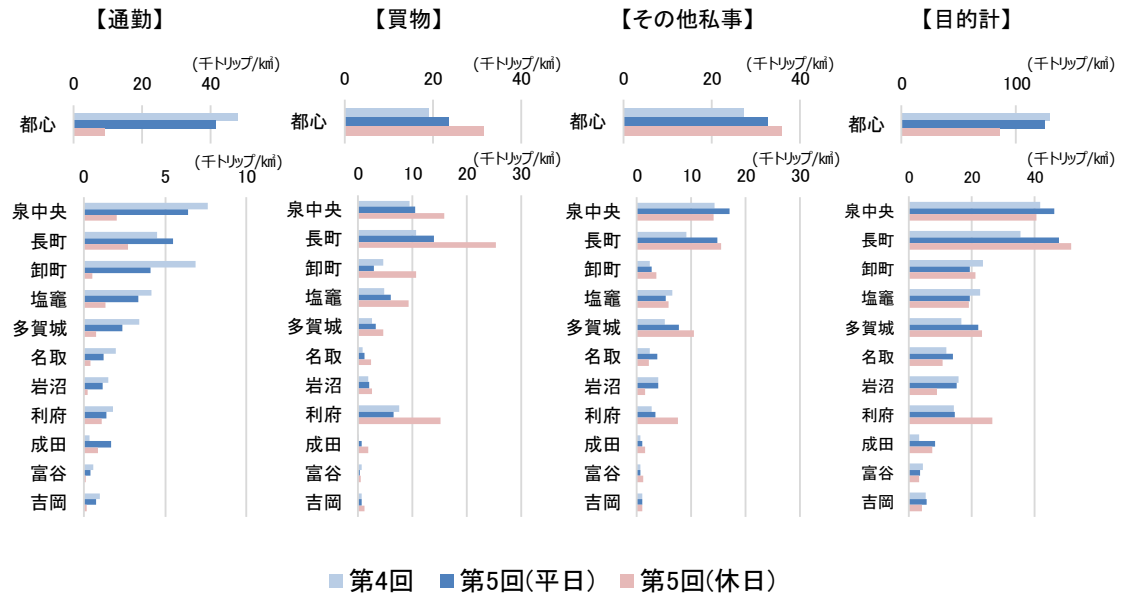


図 3-388 都心・拠点地区別トリップの集中密度（第4回、第5回(平日)、第5回(休日)）

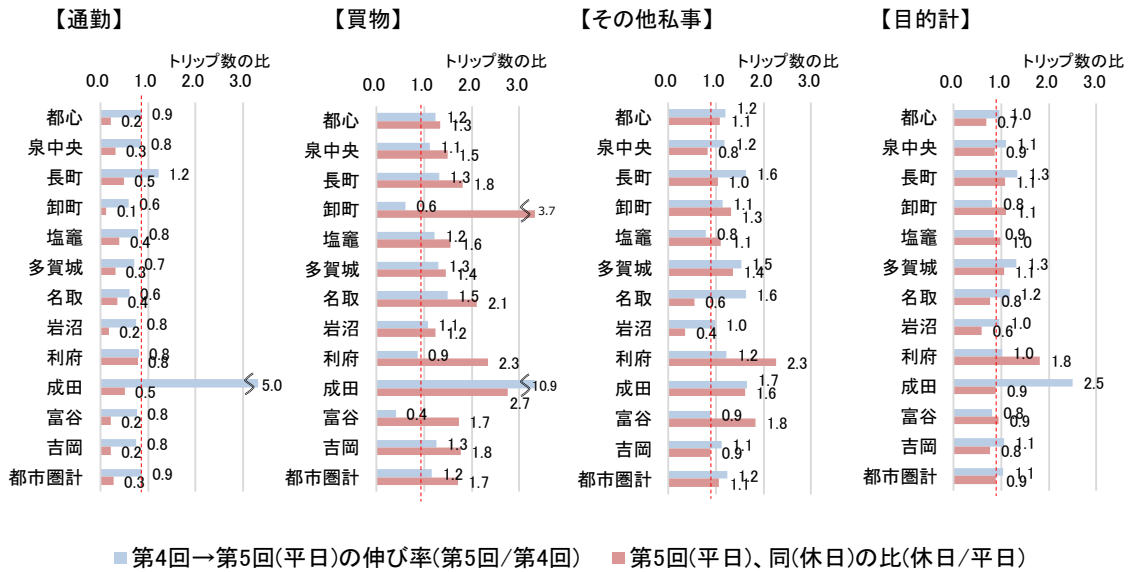


図 3-389 都心・拠点地区別集中トリップ数の伸び及び平日・休日比

※その他私事：通院、習い事・塾、食事・交際などを含む

#### 4) 拠点への来訪手段

##### 【第4回からの変化】

- ・ 「泉中央」では、鉄道分担率が約16%と5ポイントの上昇、また、徒歩分担率が23%と8ポイント上昇している一方で、自動車分担率が低下している。
- ・ 「長町」では、鉄道分担率が17%上昇しており、また、徒歩の分担率も上昇している。
- ・ 「卸町」では、鉄道分担率が大幅に上昇しており、東西線開業の影響がうかがえる。
- ・ 「多賀城」では、鉄道分担率や徒歩分担率が上昇している一方で、自動車の分担率が65%から50%と大幅に低下している。
- ・ 「名取」では、鉄道及び自動車分担率がともに上昇していることが特徴的である。
- ・ 「岩沼」「利府」では、鉄道及び徒歩の分担率が上昇し、自動車分担率が低下している。
- ・ 「成田」では、鉄道や徒歩の分担率が若干上昇しているものの、自動車分担率の上昇が大きい。
- ・ 「塩竈」「富谷」「吉岡」では、自動車分担率が上昇しており、二輪車及び徒歩の分担率が低下している。

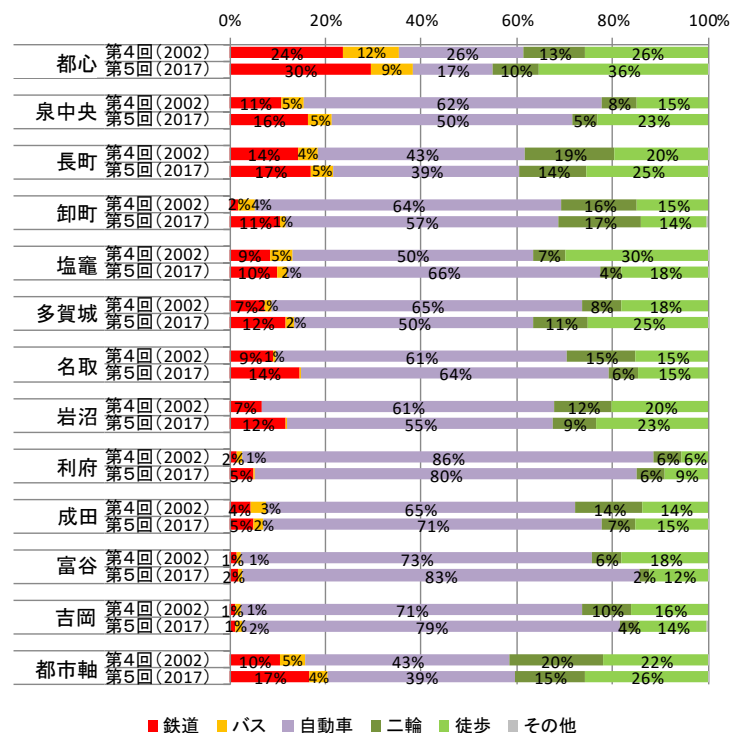


図 3-390 都心・拠点集熱量の代表交通手段分担率（第4回、第5回平日）※再掲

### 【平日と休日の比較】

- ・ 休日は、平日と比べて全ての拠点で自動車分担率が上昇する。その一方で鉄道やバスの分担率が低下する。また、二輪車や徒歩の分担率が低下する拠点多くみられ、自動車への依存が強くなる。
- ・ 「泉中央」では、自動車分担率が50%から62%に上昇し、鉄道やバスの分担率が低下する。特に鉄道分担率の低下幅が大きい。
- ・ 「長町」では、平日と比べて、自動車分担率が20ポイントも上昇し、その他の手段の分担率が全て低下する。
- ・ 「卸町」「塩竈」では、他の拠点と比べて、平日からの自動車分担率の上昇幅は小さく、徒歩分担率は平日と同程度となっている。
- ・ 「多賀城」「成田」では、休日の自動車分担率が上昇する一方で、その他の手段の分担率が低下し、特に徒歩の分担率が10ポイント低下する。
- ・ 「名取」では、他の拠点と同様、自動車分担率が平日よりも上昇するが、鉄道分担率の低下は小さい。
- ・ 平日の自動車分担率が8割前後の「利府」「富谷」「吉岡」では、休日の自動車分担率はさらに高くなる。

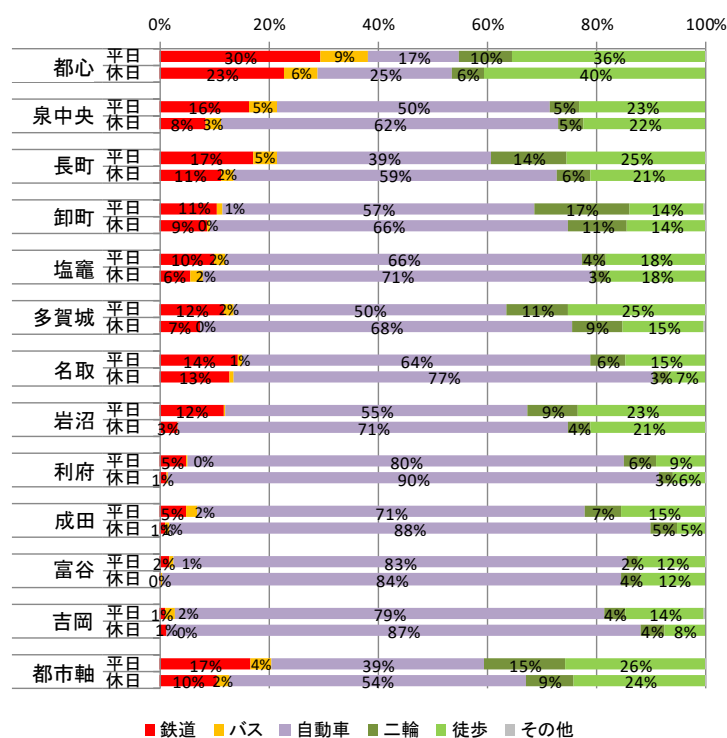
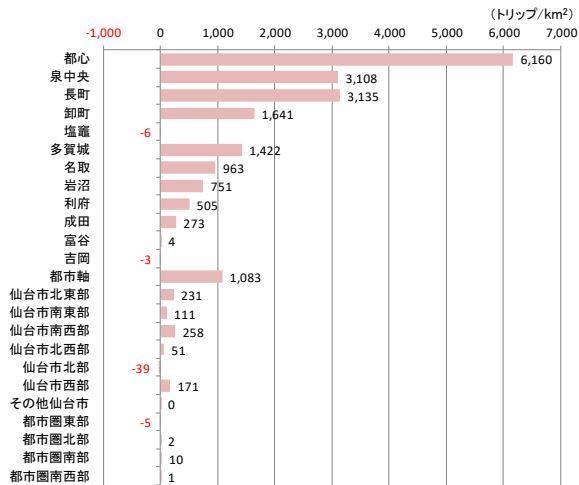
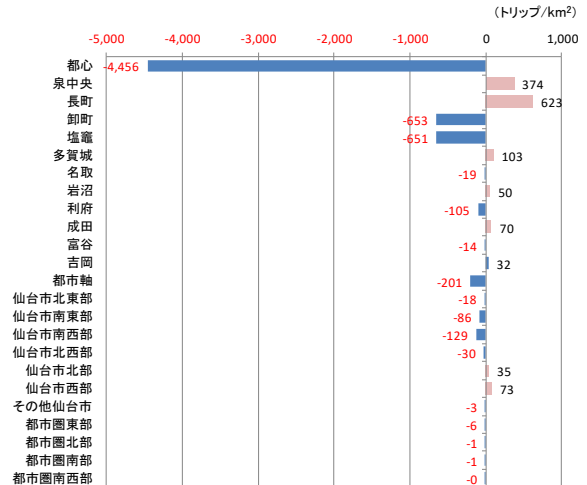


図 3-391 都心・拠点集中量の代表交通手段分担率の平日・休日比較（第5回）※再掲

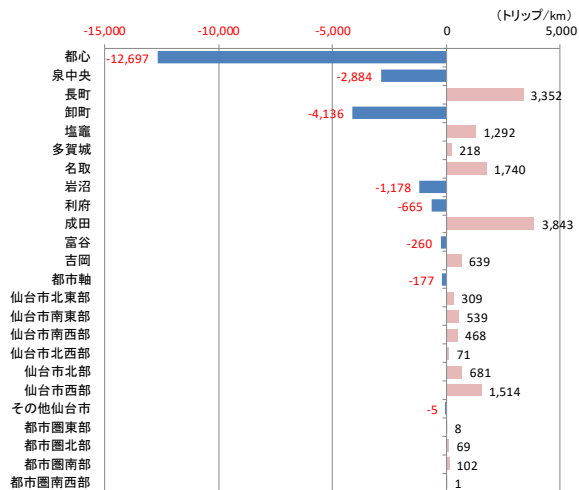
【鉄道】



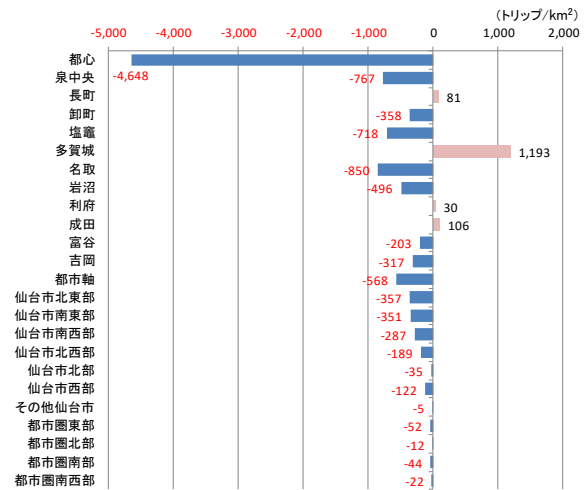
【バス】



【自動車】



【二輪車】



【徒歩】

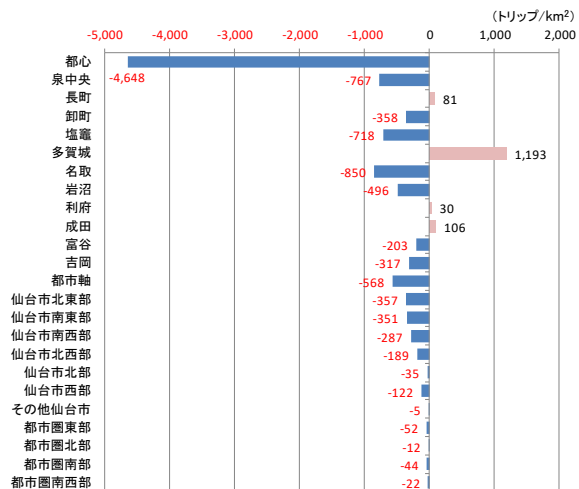
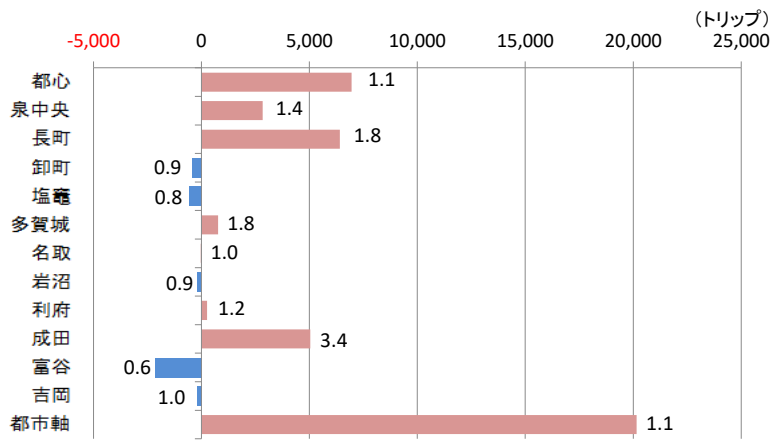


図 3-392 都心・拠点の代表交通手段別集中密度の変化 (第5回-第4回) ※再掲

### 5) 拠点内々トリップ

- ・ 多くの拠点で内々トリップ数は、第4回に比べ増加している。特に「長町」「成田」での増加率が高い。
- ・ 「卸町」「塩竈」「岩沼」「富谷」「吉岡」では内々トリップ数が減少しているが、特に「富谷」の減少量が多い。
- ・ 「泉中央」「長町」「卸町」「多賀城」「名取」「岩沼」といった二輪車・徒歩が主体の地域と、「塩竈」「利府」「成田」「富谷」「吉岡」といった自動車利用が多い地域に分かれる。



注) 図中の数字は、第4回に対する第5回の伸び

図 3-393 都心・拠点内々トリップの増減 (第5回平日-第4回)

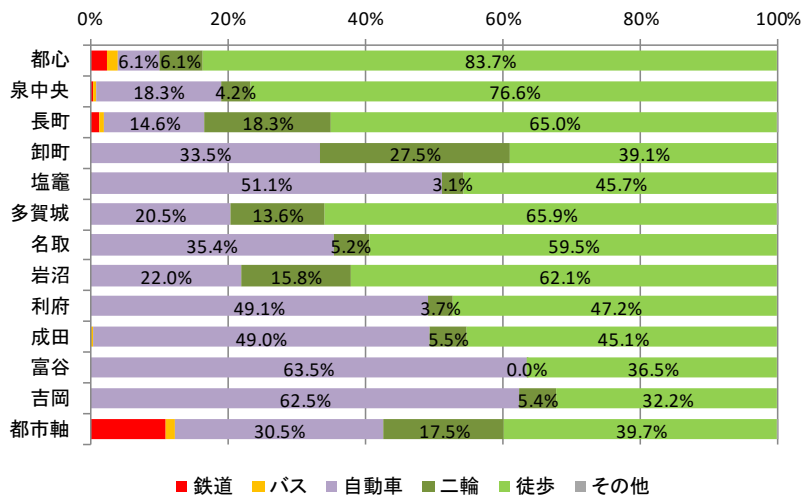


図 3-394 都心・拠点内々トリップの代表交通手段分担率 (第5回平日)

## 6) 拠点内の回遊状況

- ・ 「泉中央」「長町」「卸町」といった仙台市内の拠点について、拠点に訪れた後の回遊先は、同エリア内が平日で 14～15%程度となっている。その他の拠点については、同エリア内で回遊する割合は平日で 10%程度の拠点多い。
- ・ 休日では、平日より同エリア内での訪問が増えるのは「多賀城」「岩沼」「利府」「成田」「富谷」「吉岡」であり、特に「富谷」の増加が大きい。

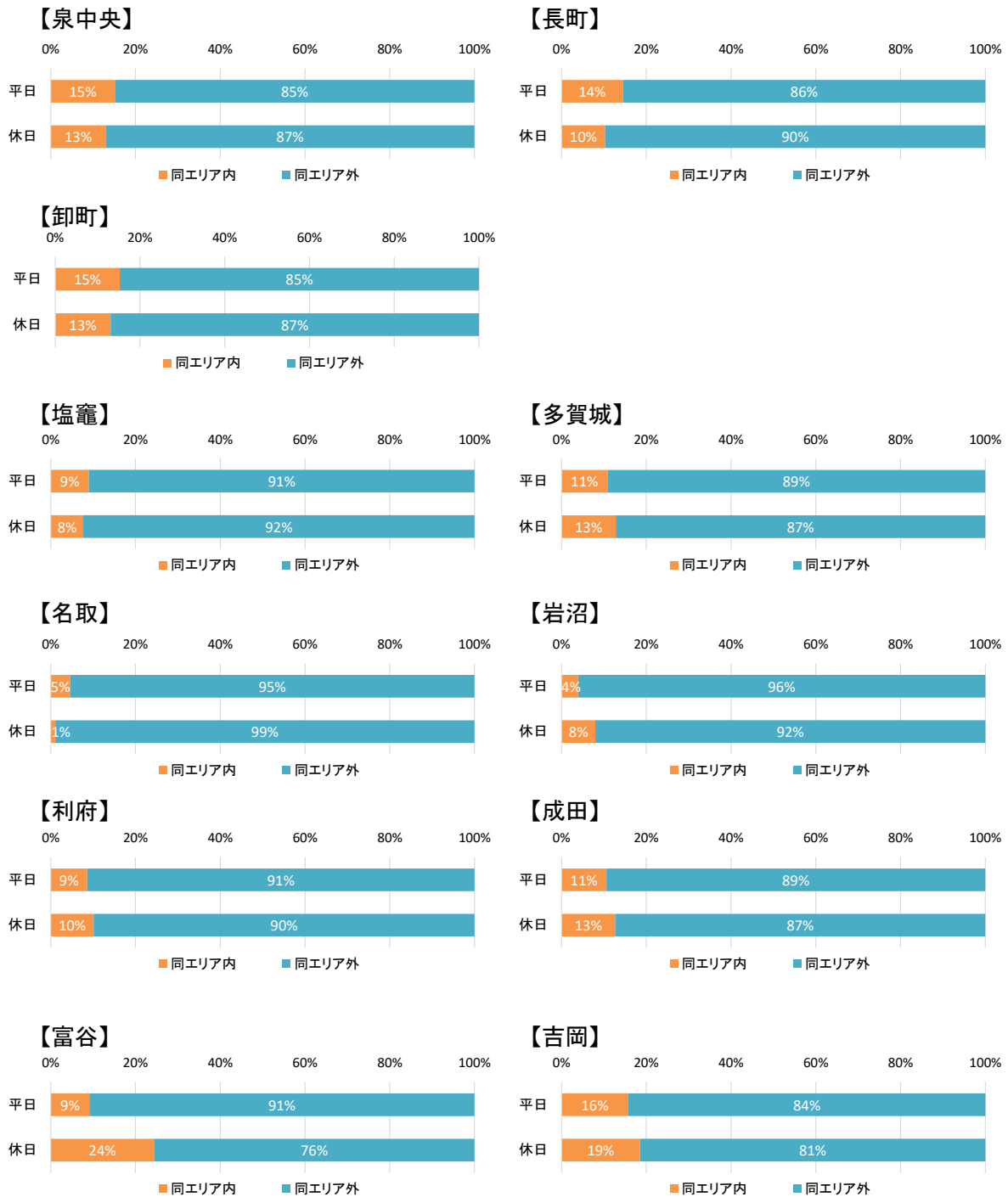


図 3-395 拠点別の拠点を訪れたあとの回遊先



### 7) 拠点周辺における道路混雑

- ・ 都市圏内の幹線道路には、旅行速度の低い区間が存在している。
- ・ 平日の日平均では、「泉中央」「卸町」「長町」周辺地域で、局所的に速度の低い区間がみられる。

#### 【平日の日平均】

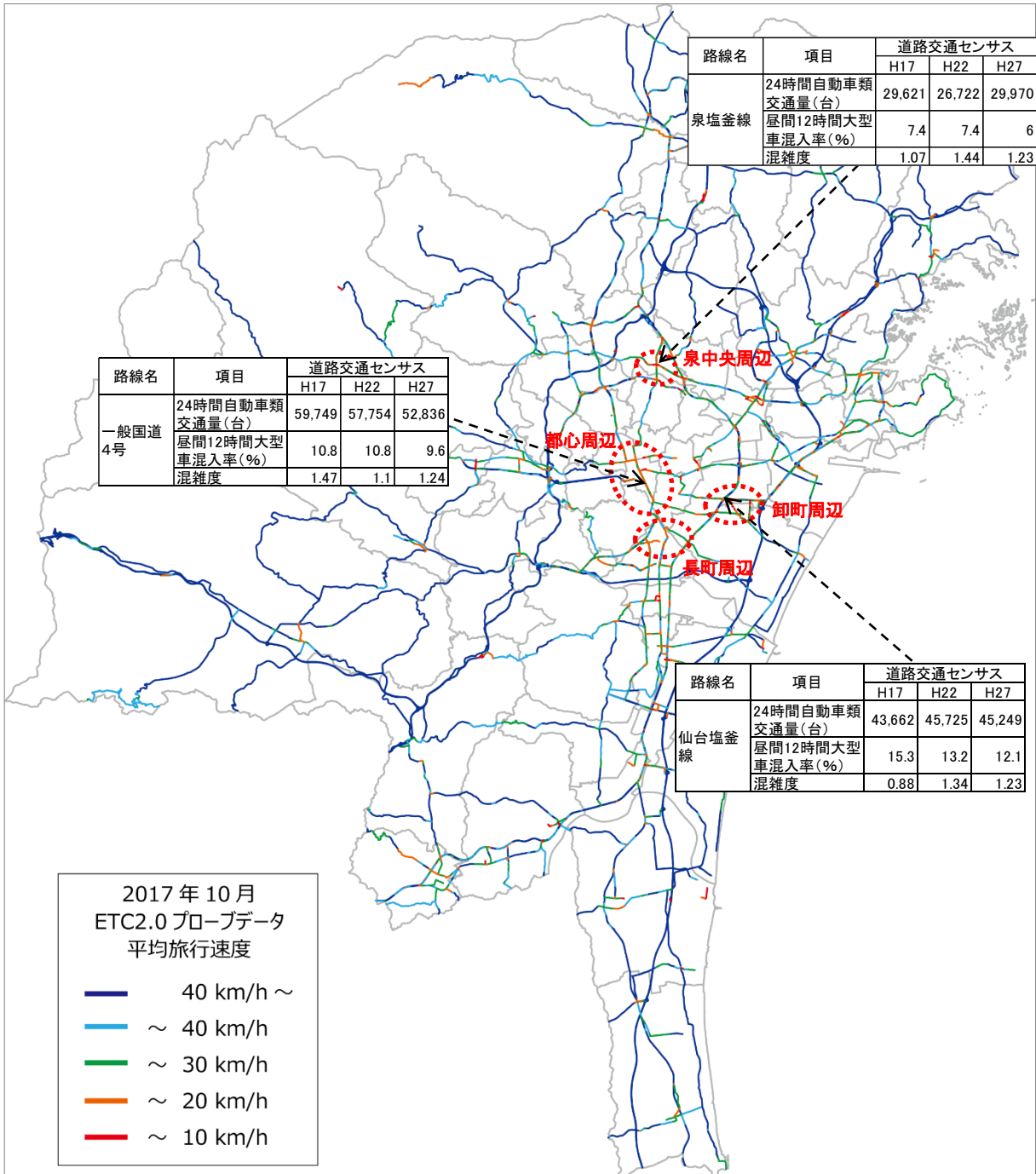


図 3-396 ETC2.0 プローブデータによる道路区間別の旅行速度（2017年10月）※再掲

※図中の表は、道路交通センサスによる交通量、大型車混入率及び混雑度

- ・ 休日の日平均は、「泉中央」「長町」周辺で、平日より速度低下路線が拡大している傾向がみられる。
- ・ 「名取」「利府」周辺では、平日にみられない速度低下が休日には発生しており、大規模商業施設への買物等による自動車交通による影響がうかがえる。

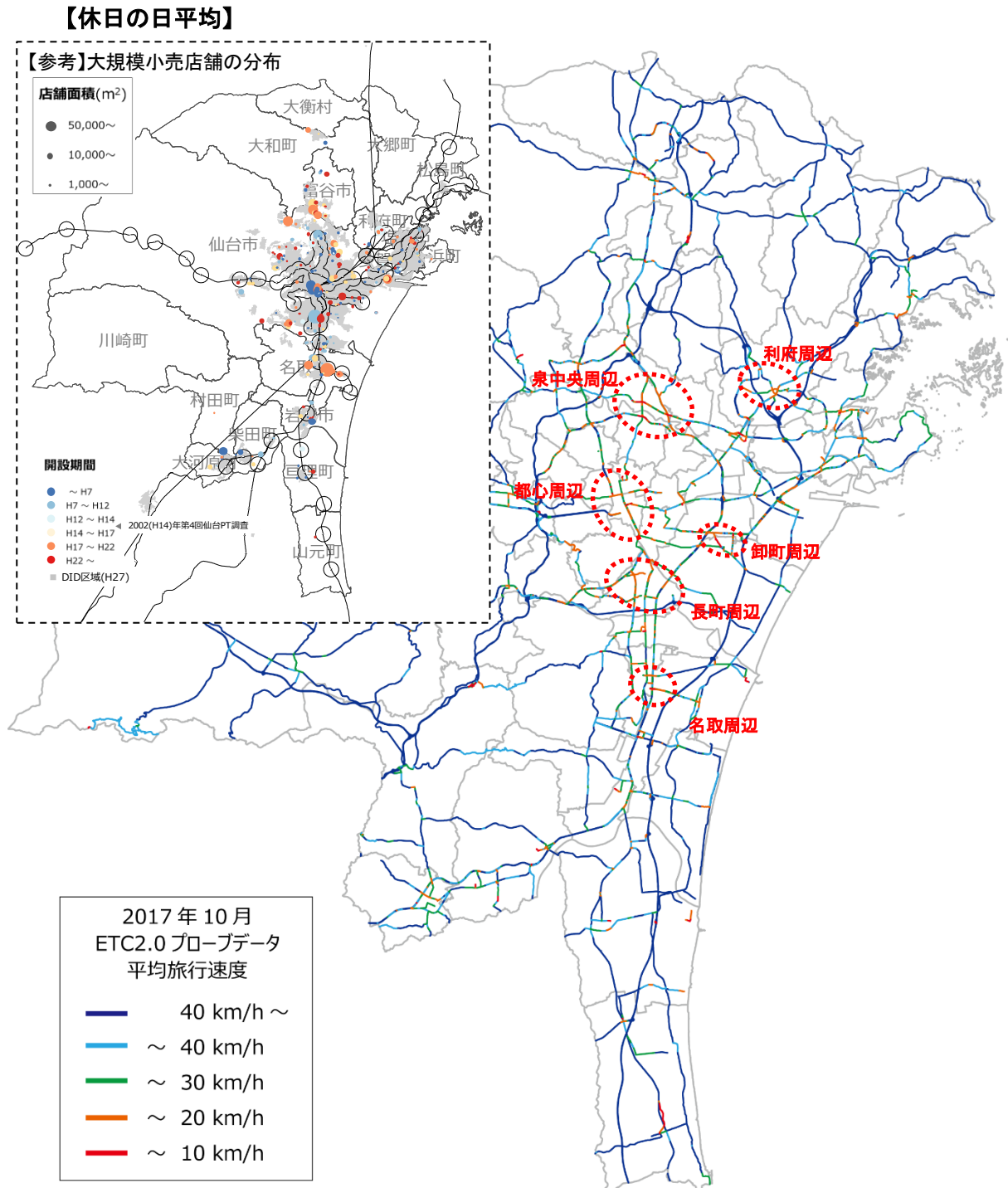
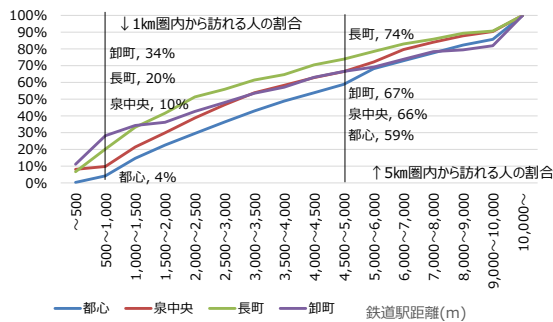


図 3-397 ETC2.0 プロブデータによる道路区間別の旅行速度（2017年10月）※再掲

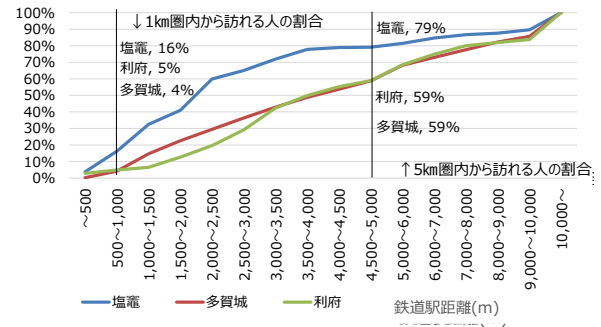
## 8) 拠点の後背圏

- ・ 鉄道駅のある拠点について、拠点に來訪するトリップの出発地と拠点内駅の距離帯構成をみると、「都心」「多賀城」「利府」では1km圏内から來訪する割合は5%以下と、1km圏外からの來訪が多く、後背圏は広いことがうかがえる。
- ・ 一方で、「卸町」「岩沼」では1km圏内から來訪する割合は30%以上であり、後背圏が小さいことがうかがえ、拠点によって後背圏の広がりには差異がみられる。

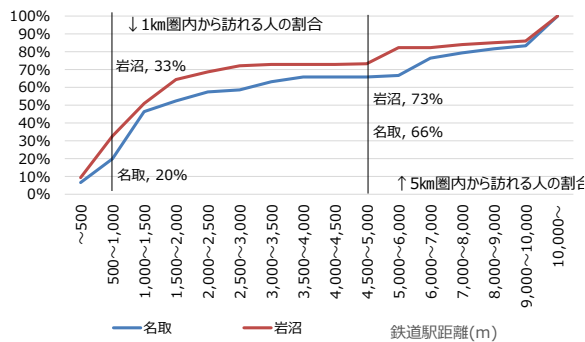
(仙台市の4地区)



(都市圏東部の3地区)



(都市圏南部の2地区)



(都市圏北部の3地区)

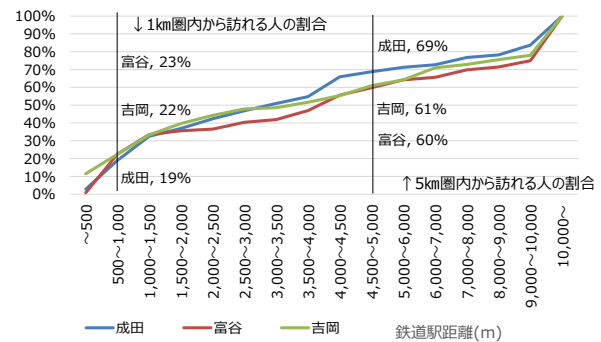


図 3-398 都心・拠点地区來訪者の居住地距離 (平日)

### 9) 着トリップ数の多い拠点の特性

平日・休日ともにトリップ集中密度の高いエリア（仙台都心、泉中央、長町、塩竈、多賀城）について、滞在回遊状況を分析した。

#### 平日・休日で200トリップ/ha以上のメッシュ

- ※200トリップ/ha
- 都市計画指針における土地の高度利用を図るべき区域の人口密度100人/haの二倍当たるトリップ
- 都市圏の総集中量(帰宅を除く)のおよそ4分の1が200トリップ/ha以上のメッシュに集中

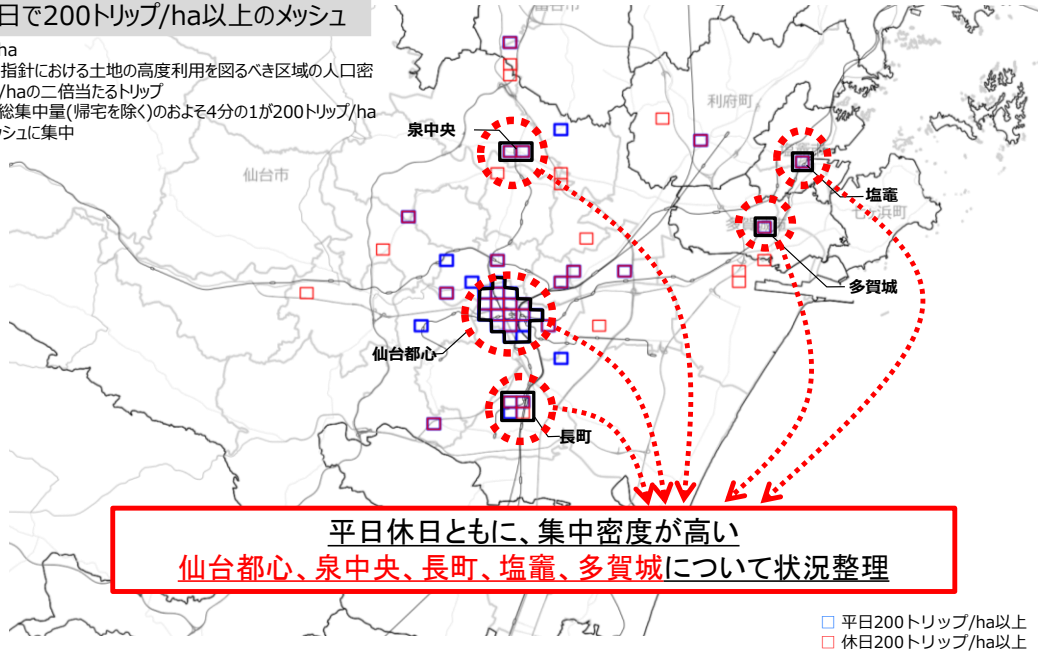


図 3-399 平日・休日ともに 200 トリップ/ha 以上の集中量を有するメッシュ（帰宅除く）

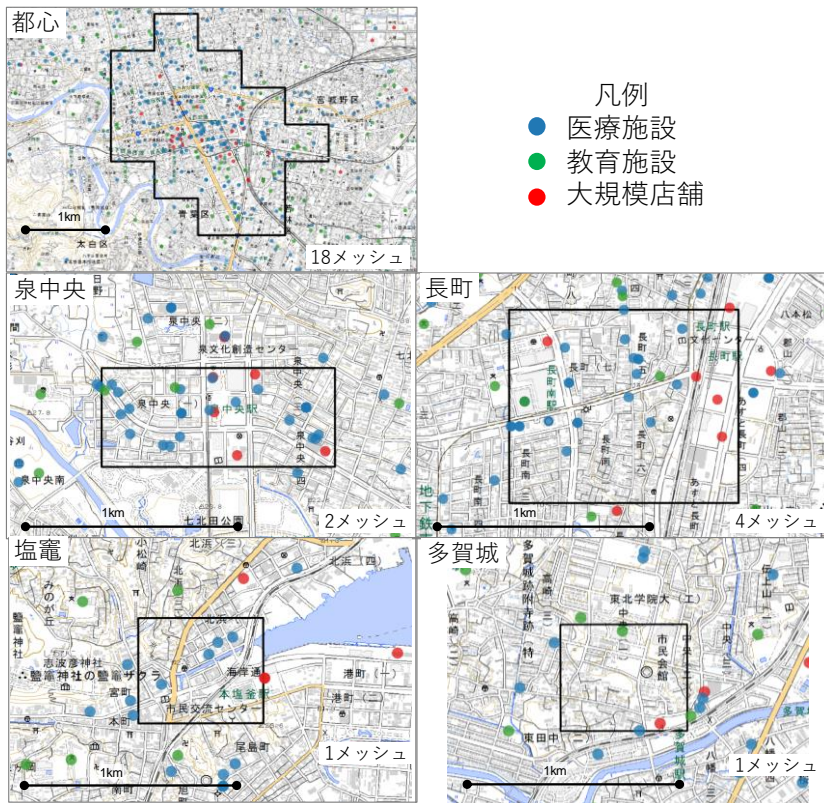


図 3-400 各エリアの対象メッシュ

- ・ 各地区への1回の流入に対する区内での立ち寄り箇所数は、「都心」が最も高く、平日で2.02箇所、休日で2.34箇所となっている。
- ・ 拠点では、「泉中央」「長町」では1.5箇所程度、「塩竈」では1.27箇所、「多賀城」では1.05箇所となっており、回遊は少ない傾向にある。
- ・ 滞在時間についても、「都心」は買物目的やその他私事目的等において、その他の地区と比べて長くなっている。

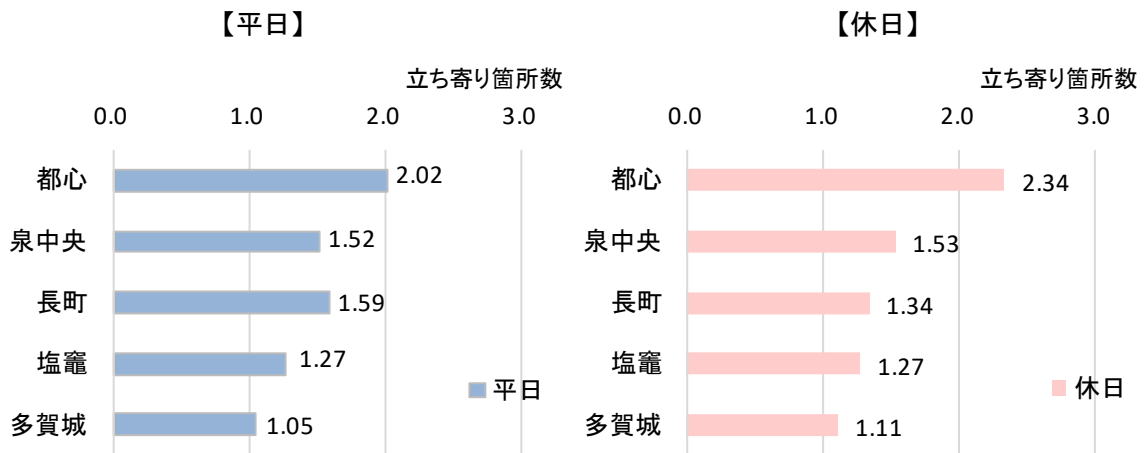


図 3-401 エリア別内々トリップ数

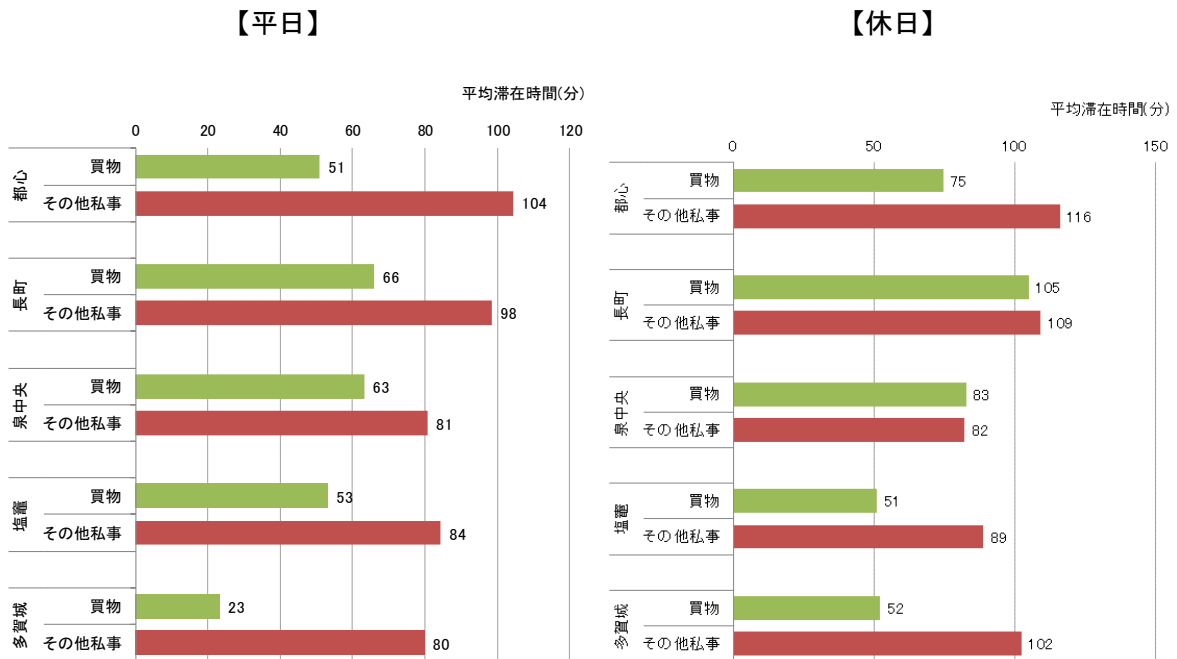


図 3-402 エリア別内目的種類別平均滞在時間

- 都市圏全体の総トリップ数では、休日は平日に対して8割程度であるが、「都心」「泉中央」「長町」「塩竈」「多賀城」では、休日は平日よりも私事目的の集中量が大きくなる。

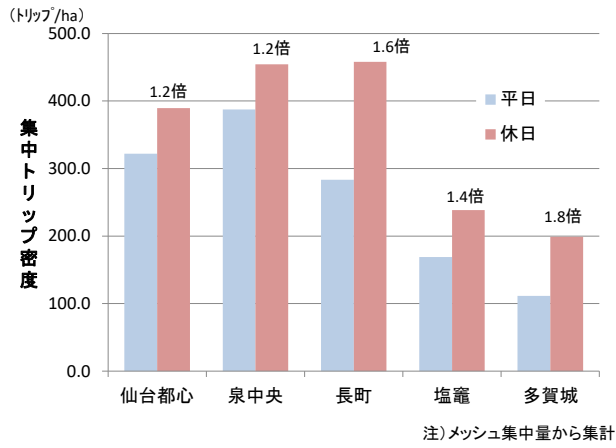


図 3-403 各エリアの私事目的の集中量

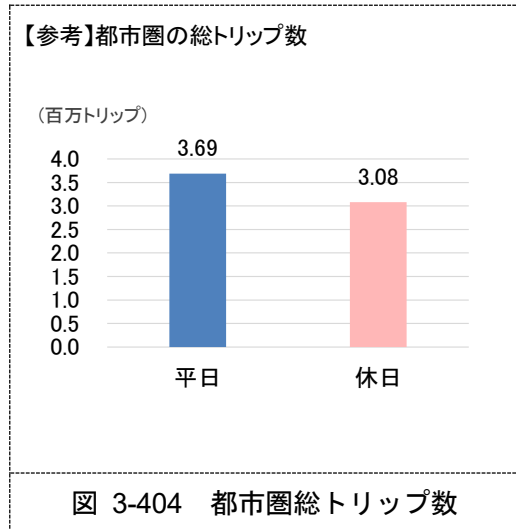


図 3-404 都市圏総トリップ数

- ・ 「都心」「泉中央」「長町」の休日来訪者は、45歳未満の割合が高く、5～14歳も増加しており、家族での来訪が多いものと考えられる。
- ・ 一方、「塩竈」は、45歳以上の壮年・高齢者の割合が平日・休日ともに高く、「多賀城」では15～24歳の割合が高い。

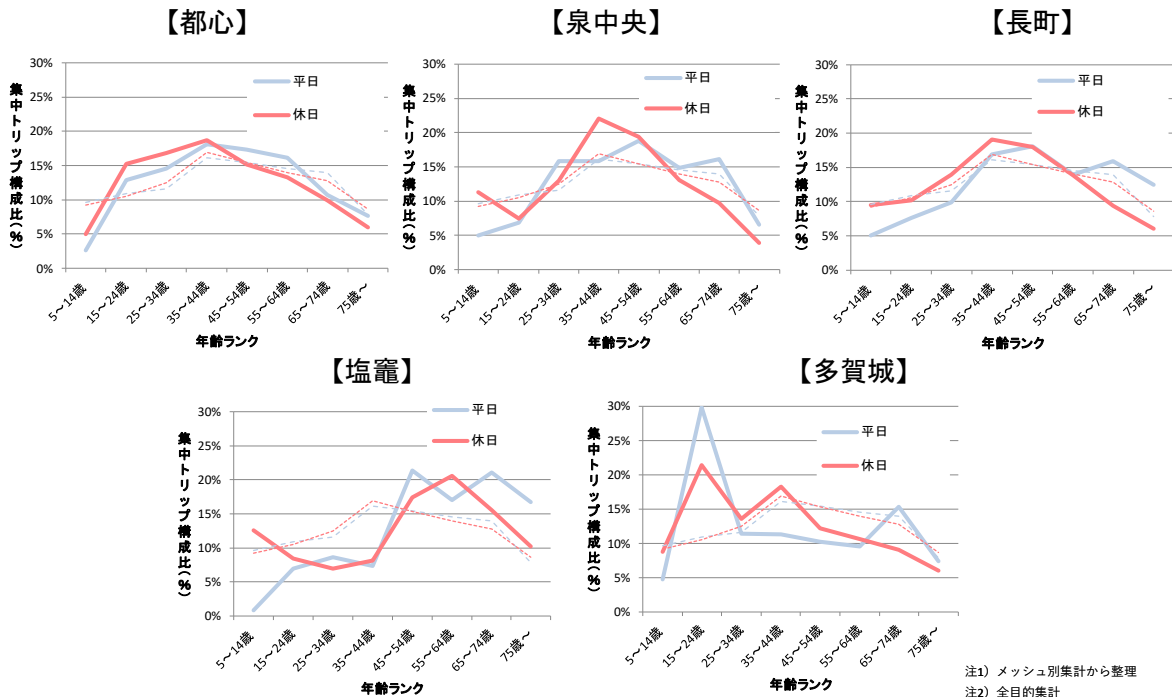


図 3-405 エリア別年齢階層別集中量

注1) メッシュ別集計から整理  
注2) 全目的集計

【参考：多賀城における着施設別トリップ数】

- ・ 多賀城への来訪者の多くは東北学院大学多賀城キャンパスへの通学目的であるが、東北学院大学は2023年までに多賀城キャンパスの機能を五橋キャンパス（仙台市民病院跡地へ計画中）へ移転する予定としている。

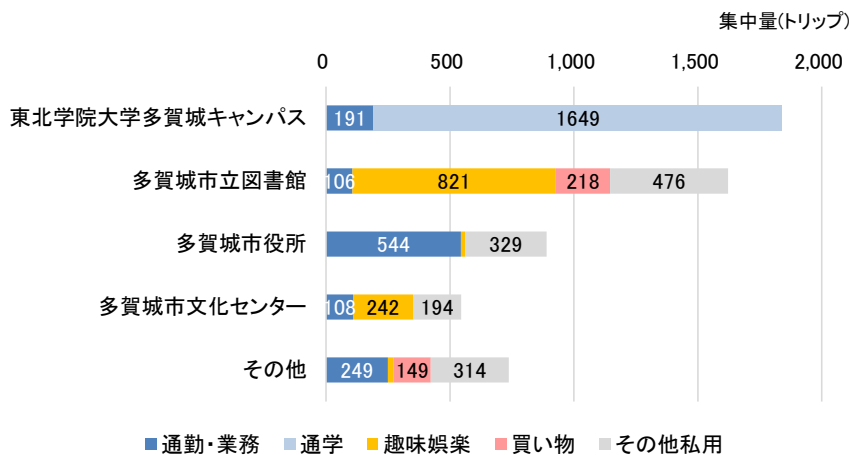


図 3-406 多賀城における着施設別トリップ数

## 10) 都市拠点のトリップ特性からみた課題

### ①. 分析から得られた知見

- ・ 第4回と比べて、多くの拠点では鉄道分担率が上昇し、自動車分担率が低下している。休日は、平日と比べて全ての拠点で自動車分担率が上昇し、鉄道やバスの分担率が低下している。また、二輪車や徒歩の分担率が低下する拠点多くみられ、休日は自動車への依存が強くなっていることがうかがえる。
- ・ 「泉中央」では、平日の通勤目的の集中量が減少する一方で、買物目的やその他私事目的で増加している。さらに、休日の買物目的の集中量は平日の5割増となる。平日は、鉄道及び徒歩分担率が上昇している一方で、自動車分担率が低下している。しかし、休日には自動車分担率は大幅に上昇し、鉄道やバスの分担率が低下する。特に鉄道分担率の低下幅が大きい。
- ・ 「長町」は、平日は全ての目的で集中量が増加している。特に、その他私事目的での増加が顕著であり、人口増加とともに医療施設の増加による影響がうかがえる。休日については、買物目的の集中量が平日の8割増と大幅に増加しており、人口及び大規模商業施設の増加による影響がうかがえる。平日の利用交通手段をみると、鉄道及び徒歩の分担率が上昇している。休日は、平日と比べて自動車分担率が大幅に上昇し、その他の手段の分担率が全て低下する。
- ・ 「卸町」は、平日の通勤目的及び買物目的の集中量が減少している一方で、その他私事目的が増加している。休日は、買物目的の集中量が平日と比べて大幅に増加する。平日の鉄道分担率が大幅に上昇しており、東西線開業の影響がうかがえる。休日の自動車分担率の上昇幅は小さく、徒歩分担率は平日と同程度となっている。
- ・ 「多賀城」は、平日の買物及びその他私事目的で集中量が増加しており、夜間人口の増加や大規模商業施設の増加による影響がうかがえる。休日は、平日と比べて買物及びその他私事目的で集中量が増加する。平日の利用交通手段は鉄道や徒歩の分担率が上昇し、自動車の分担率が大幅に低下している。休日は、自動車分担率が上昇する一方で、その他の手段の分担率が低下し、特に徒歩の分担率の低下幅が大きい。
- ・ 「成田」は、平日は全ての目的で集中量が増加している。特に買物目的の伸びが非常に大きくなっており、人口増加及び大規模商業施設の増加による影響がうかがえる。休日についても買物目的、その他私事目的で集中量が増加している。平日の鉄道や徒歩の分担率は若干上昇しているものの、自動車分担率の上昇が大きい。



- ・ 「利府」では、平日の買物目的の集中量は、1割程度減少しているが、休日は平日の2倍以上の集中量となり、その他私事目的についても集中量が平日の2倍以上となる。平日の利用交通手段は、鉄道分担率及び徒歩の分担率が上昇し、自動車分担率が低下している。
- ・ 「富谷」は、平日は各目的で集中量が減少しており、特に買物目的で大きく減少している。その一方で、休日の買物目的及びその他私事の集中量は、平日の7~8割増と多くなっている。平日の利用交通手段をみると、自動車分担率が上昇しており、二輪車及び徒歩の分担率が低下している。

## ②. 都市拠点のトリップ特性からみた課題

- ・ 都市拠点の多くでは自動車による来訪が多いことから、過度な自動車利用を低減するため公共交通への手段転換を促すことが課題となる。
- ・ 都市拠点は既存の日常生活サービス機能を活かし、にぎわいや交流を創出するために、周辺居住地からの公共交通によるアクセス性の向上と拠点内の歩行回遊性の向上が課題となる。