

⑥. 鉄道の利用圏域

【路線別鉄道駅 1km 圏内の人口】

- ・ 鉄道路線別の鉄道駅 1km 圏内人口は、地下鉄南北線沿線が 21 万人と最も多く、J R 東北本線の 17 万人や J R 仙石線の 16 万人と続いている。
- ・ 鉄道駅 1km 圏内の人口密度は、地下鉄南北線沿線が 86 人/ha と最も高く、次いで地下鉄東西線が 48 人/ha となっている。

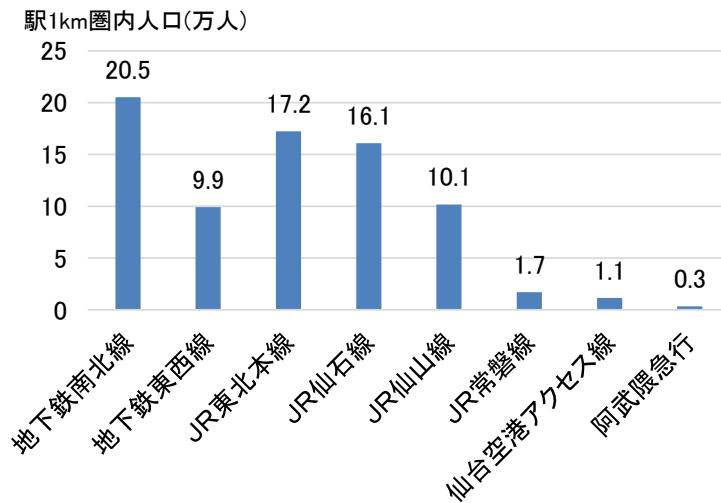


図 3-110 路線別 1km 圏内人口

※複数の駅の 1km 圏内となる場合は最寄り駅にて集計  
資料:平成 27 年国勢調査メッシュ人口

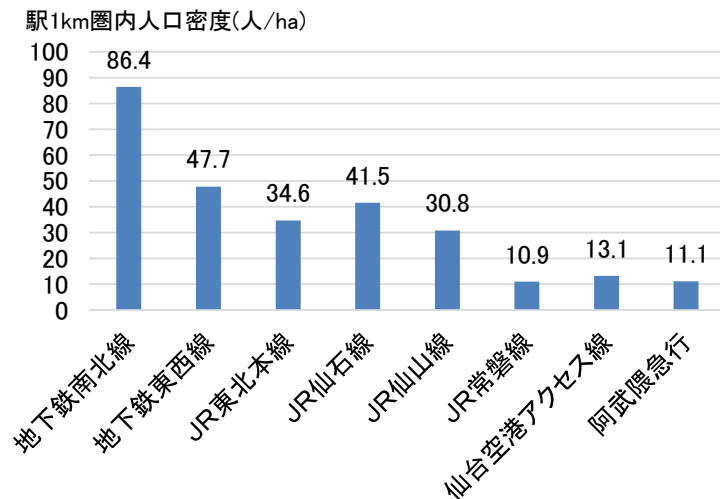


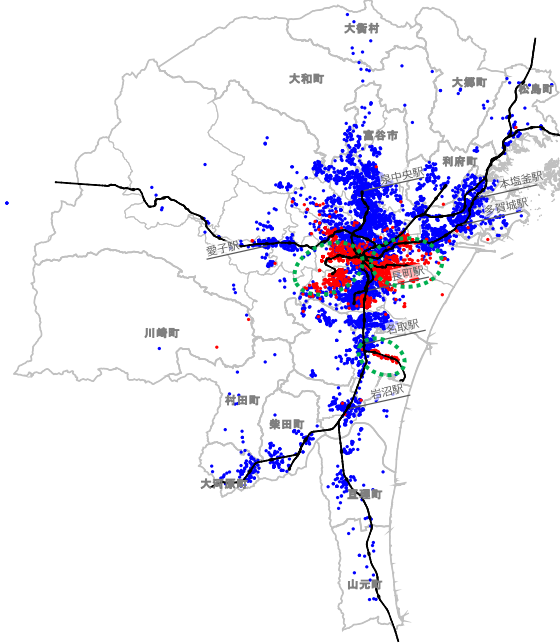
図 3-111 路線別 1km 圏内人口密度

※複数の駅の 1km 圏内となる場合は最寄り駅にて集計  
資料:平成 27 年国勢調査メッシュ人口

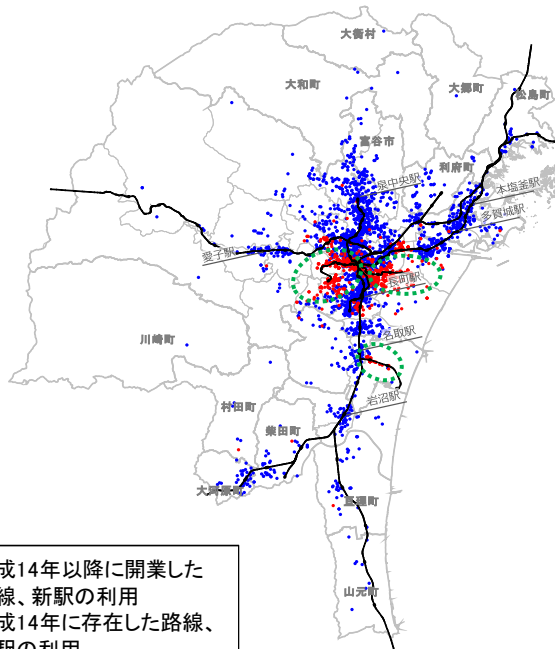
【鉄道の利用圏域】

- ・ 第4回PT調査以降、地下鉄東西線や仙台空港アクセス線の開業、及びJR既存線への新駅設置により、都市圏の市街地内では既存鉄道の狭間を埋めるよう鉄道利用圏域が拡大している。
- ・ 休日は、平日と比べて、利用圏域が狭くなり、相対的に鉄道駅近傍の地域からの割合が上昇している。

【平日】



【休日】



● : 平成14年以降に開業した路線、新駅の利用  
 ● : 平成14年に存在した路線、新駅の利用

平成14年以降に開業した路線・新駅

駅名	路線名
太子堂	JR東北本線、JR常磐線、仙台空港アクセス線
杜せきのした駅	仙台空港アクセス線
美田園	仙台空港アクセス線
仙台空港	仙台空港アクセス線
東北福祉大前	JR仙山線
小鶴新田	JR仙山線
八木山動物公園	地下鉄東西線
青葉山	地下鉄東西線
川内	地下鉄東西線
国際センター	地下鉄東西線
大町西公園	地下鉄東西線
青葉通一番町	地下鉄東西線
仙台	地下鉄東西線
宮城野通	地下鉄東西線
連坊	地下鉄東西線
薬師堂	地下鉄東西線
卸町	地下鉄東西線
六丁の目	地下鉄東西線
荒井	地下鉄東西線

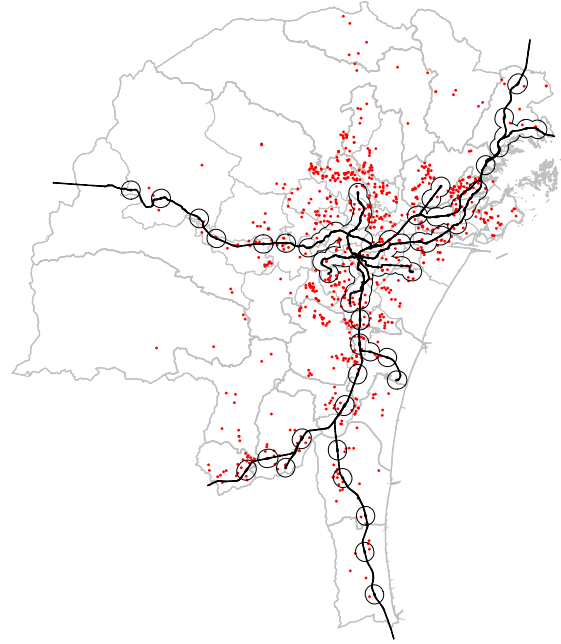
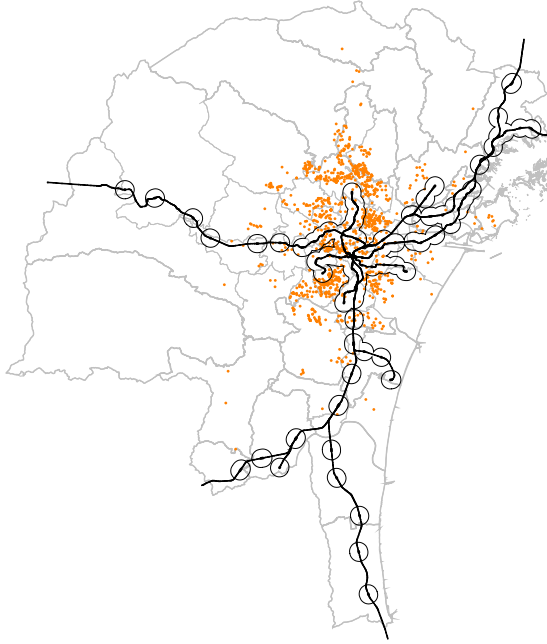
図 3-112 代表交通手段鉄道利用トリップの発地分布

※PT 調査データより集計

- ・ 鉄道利用者の出発地を鉄道端末交通手段別にみると、バス及び自動車は鉄道駅を中心に広く分布している。
- ・ 二輪車は、鉄道駅から2km圏内の地域からの利用が多くみられる。
- ・ 徒歩は、概ね鉄道駅1km圏内からの利用となっている。

【バス】

【自動車】



【二輪車】

【徒歩】

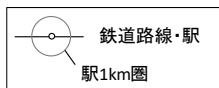
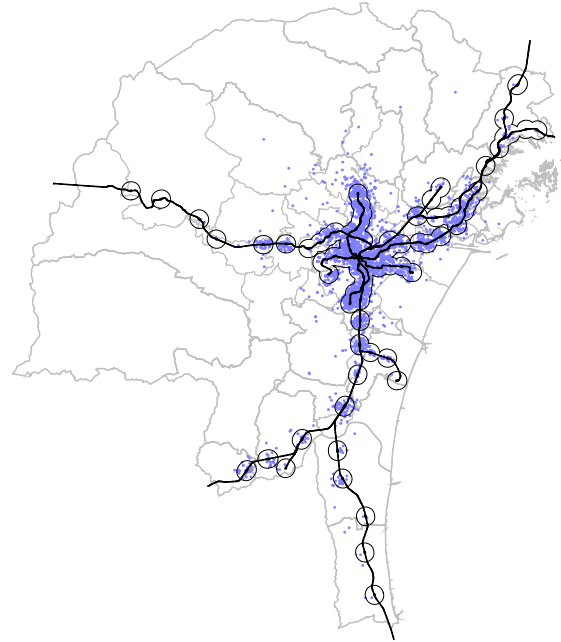
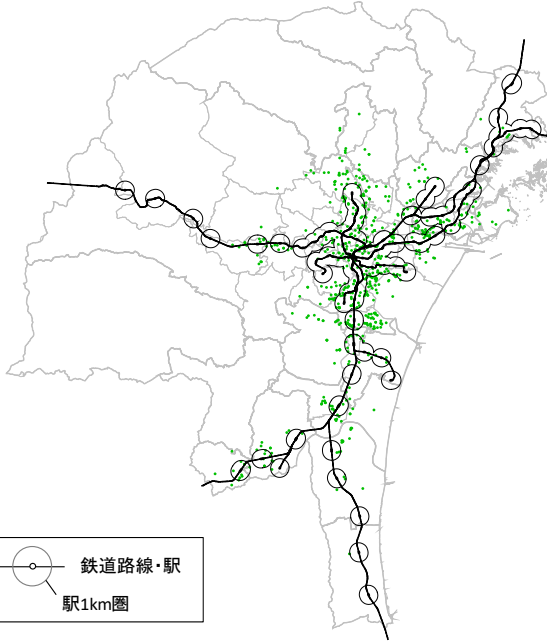
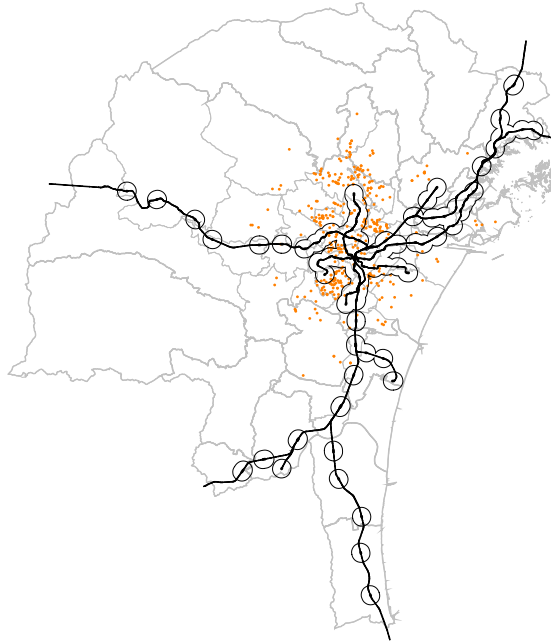


図 3-113 鉄道端末交通手段別の鉄道利用者の出発地（平日）

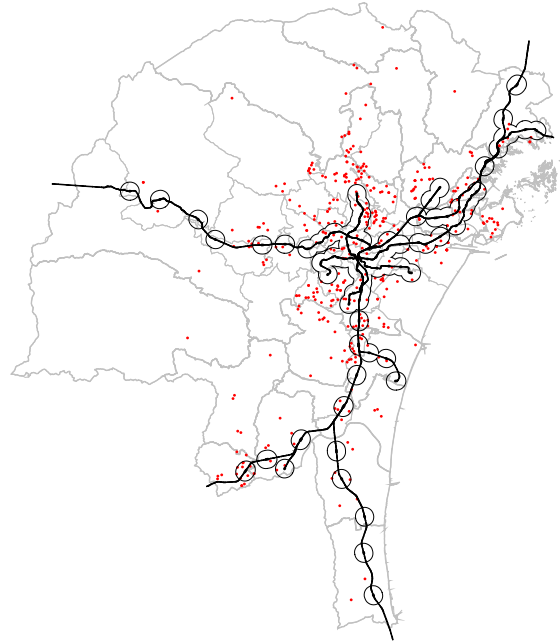
※PT 調査データより集計

- ・ 休日の鉄道利用者の出発地分布は、平日と比べて、バス、二輪車の利用圏域が狭くなっている。
- ・ 自動車と徒歩については、概ね平日と同様の利用圏域となっている。

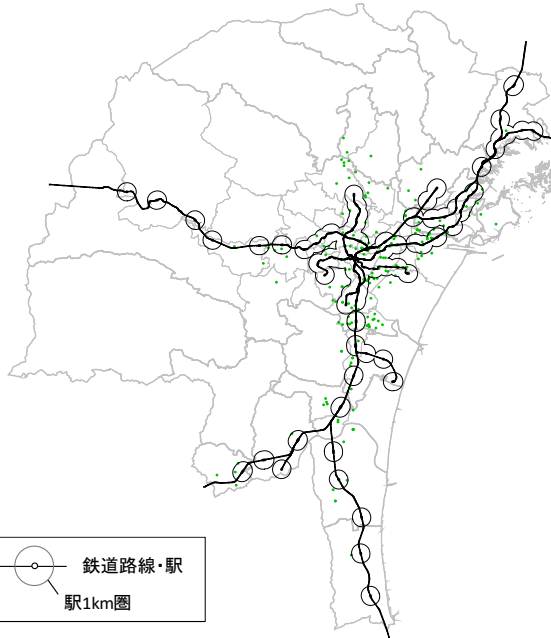
【バス】



【自動車】



【二輪車】



【徒歩】

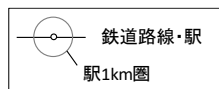
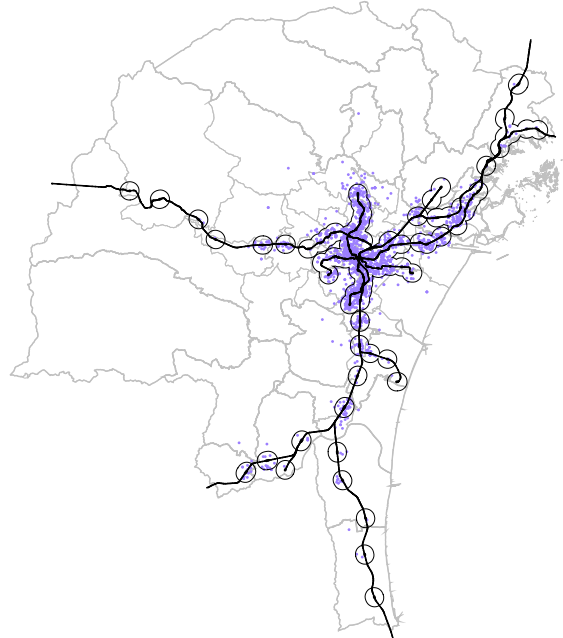


図 3-114 鉄道端末交通手段別の鉄道利用者の出発地（休日）

※PT 調査データより集計

⑦. 地下鉄の利用特性

【東西線と南北線の利用状況比較】

- ・ 鉄道駅 1km 圏内人口は、東西線は南北線の約半数である。
- ・ 東西線の利用圏域が沿線周辺に限られるのに対し、南北線は沿線から離れた富谷市や名取市にまで広がっており、南北線の利用圏人口は東西線の約 4 倍に達する。

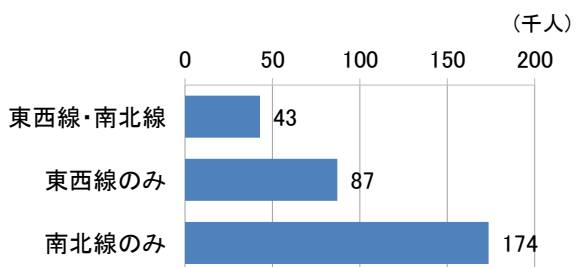


図 3-115 鉄道駅 1km 圏内人口

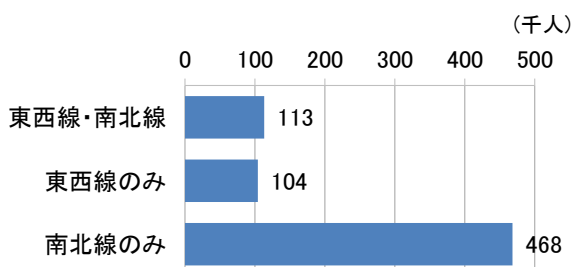


図 3-116 利用圏内人口

※利用圏とは、東西線、南北線利用者の発着地(下図)  
資料: 国勢調査 (H27)

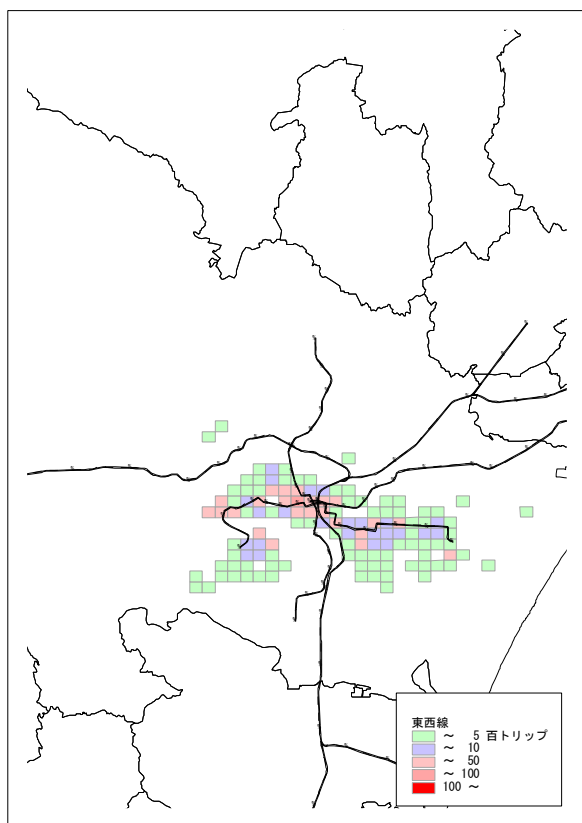


図 3-117 東西線利用者の発着地

※東西線利用者の発着地のうち、  
100 トリップ以上のあるメッシュ

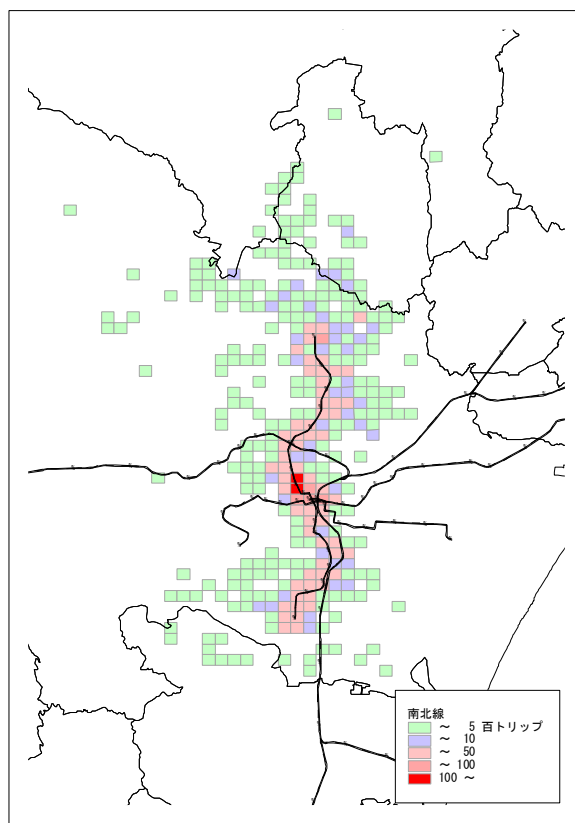


図 3-118 南北線利用者の発着地

※南北線利用者の発着地のうち、  
100 トリップ以上のあるメッシュ  
資料: 国勢調査 (H27)

- ・ 鉄道駅 1km 圏内居住者の代表交通手段鉄道分担率については、平日・休日ともに南北線沿線に比べて、東西線沿線で低くなっている。
- ・ 東西線の鉄道駅 1km 圏内の自動車保有率は、南北線と比べて 8 ポイント高い。

【平日】

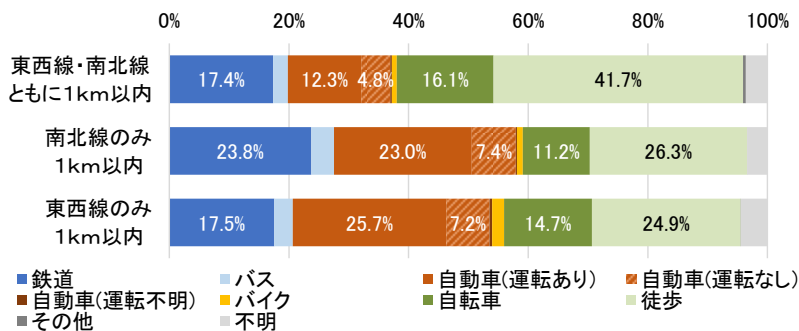


図 3-119 南北線・東西線の駅 1km 圏内居住者の代表交通手段分担率（平日）

※トリップ数による代表交通手段分担率

【休日】

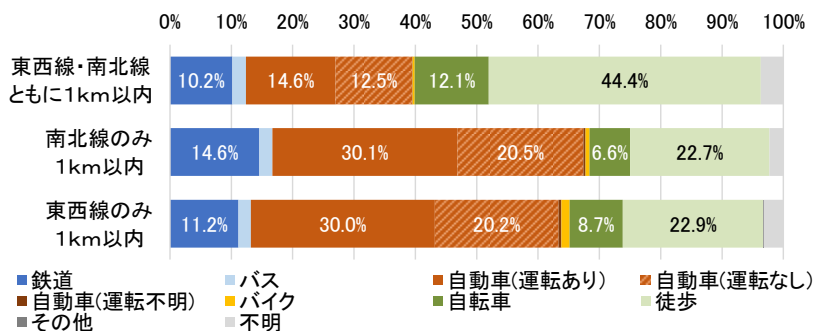


図 3-120 南北線・東西線の駅 1km 圏内居住者の代表交通手段分担率（休日）

※トリップ数による代表交通手段分担率

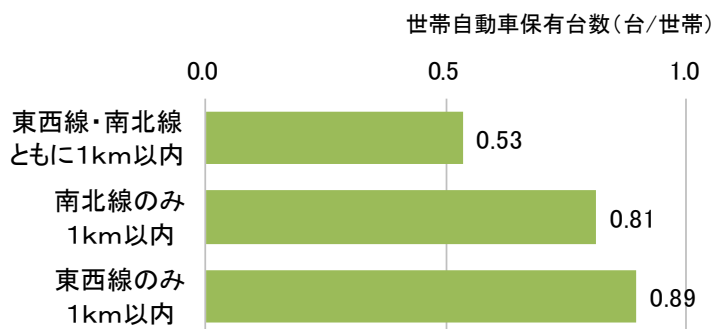


図 3-121 南北線・東西線の駅 1km 圏内居住者の自動車保有率

⑧. 東西線沿線地域居住者の鉄道利用状況

【入居時期別の持ち家比率】

・ 東西線沿線（駅 1km 圏内）居住者の持ち家比率を入居時期別にみると、入居時期が新しくなるほど持ち家比率が低下している。

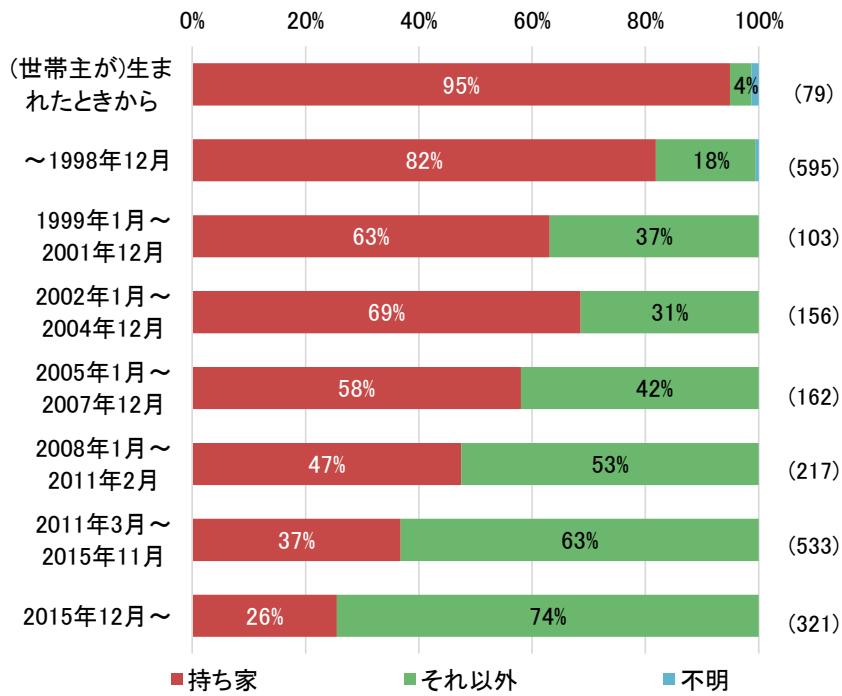
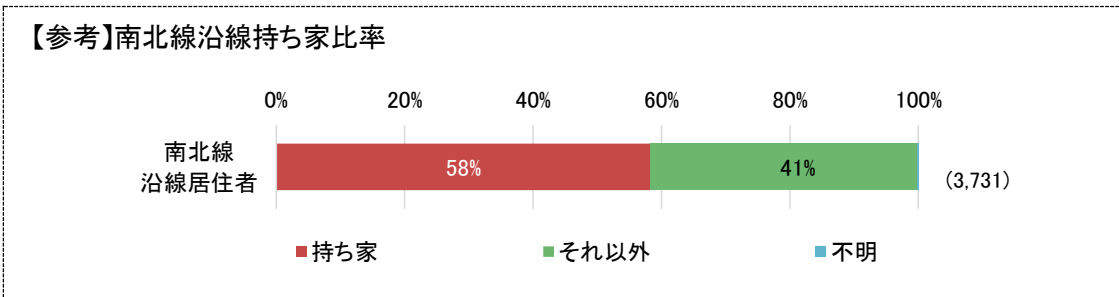


図 3-122 入居時期別東西線沿線持ち家比率（サンプル集計）

※図中の括弧下記の数値は、世帯サンプル数  
 ※持ち家：戸建て（持ち家）とマンション（持ち家）の合計  
 資料：PT 調査結果



【持ち家居住者の入居時期別代表交通手段分担率（平日・通勤）】

・ 持ち家居住者の平日の通勤目的トリップでは、1998年8月のルート案公表後や2015年12月の開業後に転入した世帯で鉄道分担率が高く、東西線整備に対する期待の高い層や東西線利用を前提に転入した人が多いことがうかがえる。

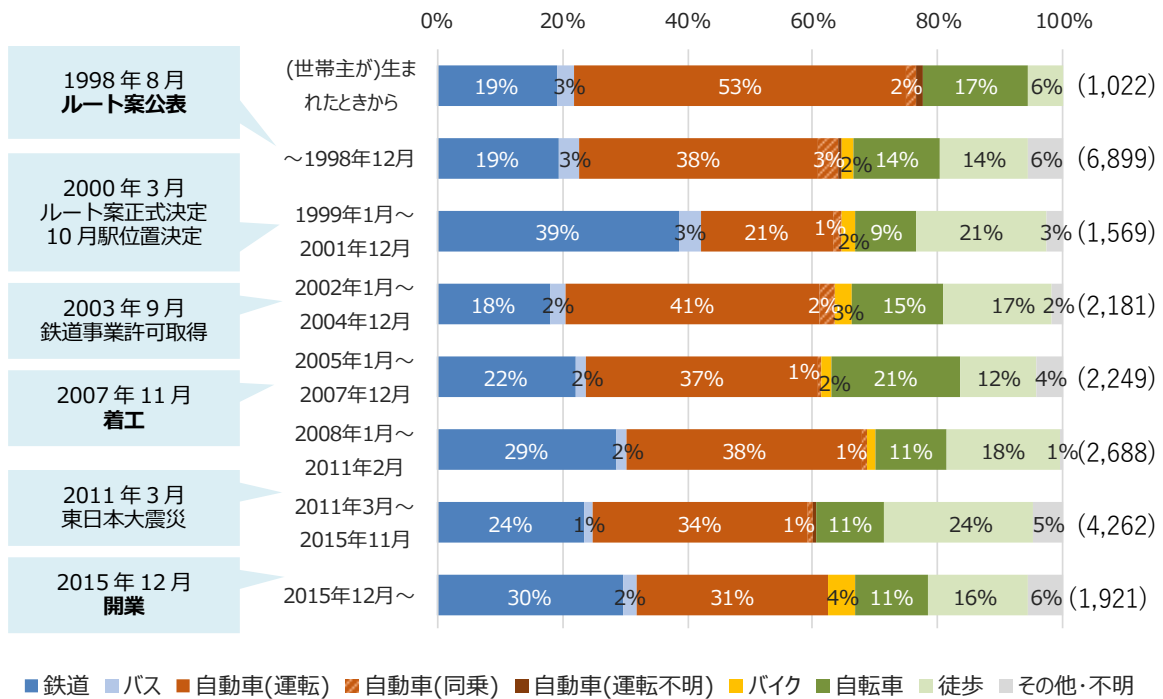
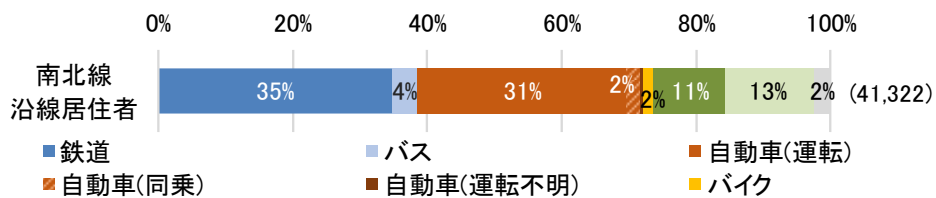


図 3-123 東西線沿線持ち家居住者の入居時期別代表交通手段分担率（平日・通勤）

※括弧内はサンプル数を示す  
※グラフは拡大後の集計値

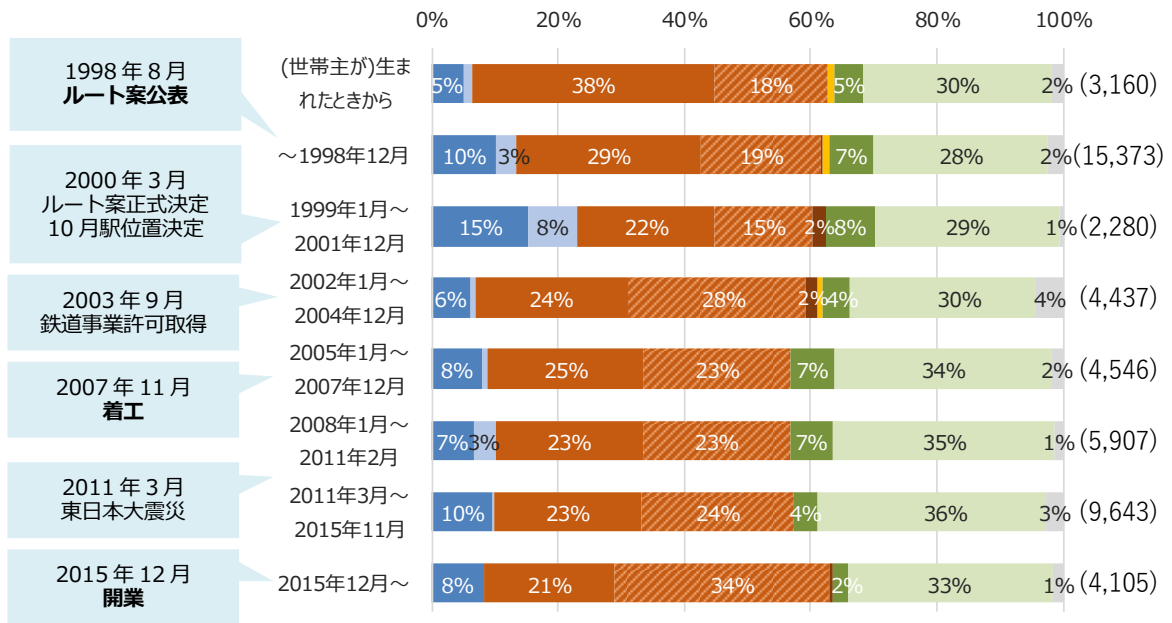
【参考】南北線沿線持ち家居住者の代表交通手段分担率(平日・通勤)





【持ち家居住者の入居時期別代表交通手段分担率（休日・私事）】

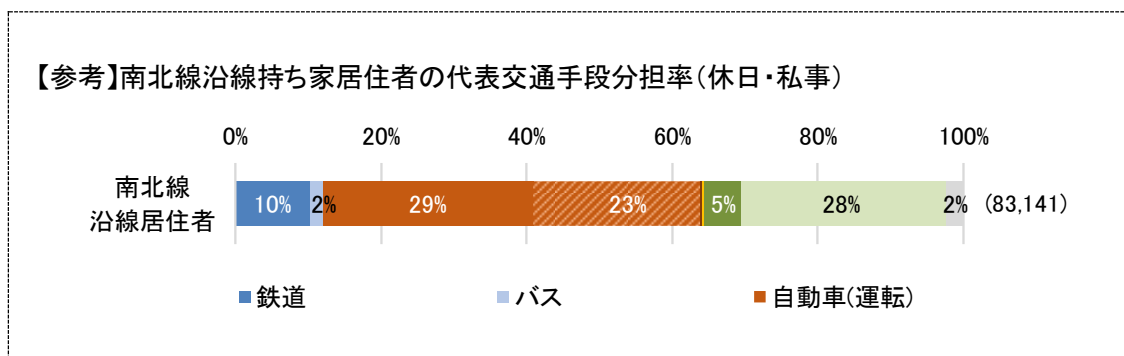
- ・ 休日の私事目的トリップでも、平日の通勤と同様にルート案公表後に転入した世帯で鉄道分担率が高い。
- ・ 平日の通勤目的と比べ、どの入居時期でも自動車の分担率が高い。



■鉄道 ■バス ■自動車(運転) ■自動車(同乗) ■自動車(運転不明) ■バイク ■自転車 ■徒歩 ■その他・不明

図 3-124 東西線沿線持ち家居住者の入居時期別代表交通手段分担率（休日・私事）

※括弧内はサンプル数を示す  
※グラフは拡大後の集計値



【賃貸住宅居住者の入居時期別代表交通手段分担率（平日・通勤）】

- ・ 賃貸住宅居住者の平日の通勤目的トリップは、東西線開業後の転入者で鉄道分担率が最も高くなっており、東西線利用を前提に転入していることがうかがえる。
- ・ ルート案公表前から東西線沿線地域に居住している人は、徒歩の分担率が高く、職住近接の状況がみられる。

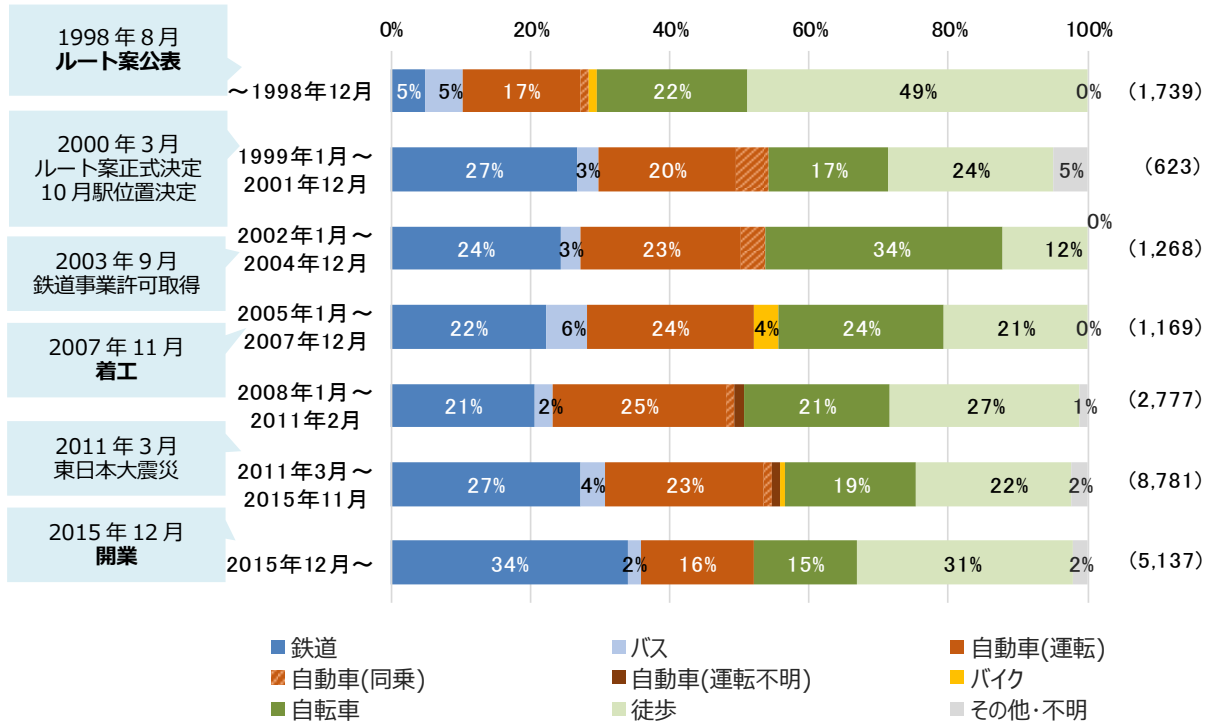


図 3-125 東西線沿線賃貸住宅居住者の入居時期別代表交通手段分担率（平日・通勤）

※括弧内はサンプル数を示す  
※グラフは拡大後の集計値

【賃貸住宅居住者の入居時期別代表交通手段分担率（休日・私事）】

- ・ 休日の私事目的トリップでも、平日の通勤トリップと同様に東西線開業後の転入者で鉄道分担率が高いが、自動車分担率も高くなっている。
- ・ ルート案公表前から東西線沿線地域に居住している人は、平日の通勤トリップと同様に徒歩の分担率が高い。

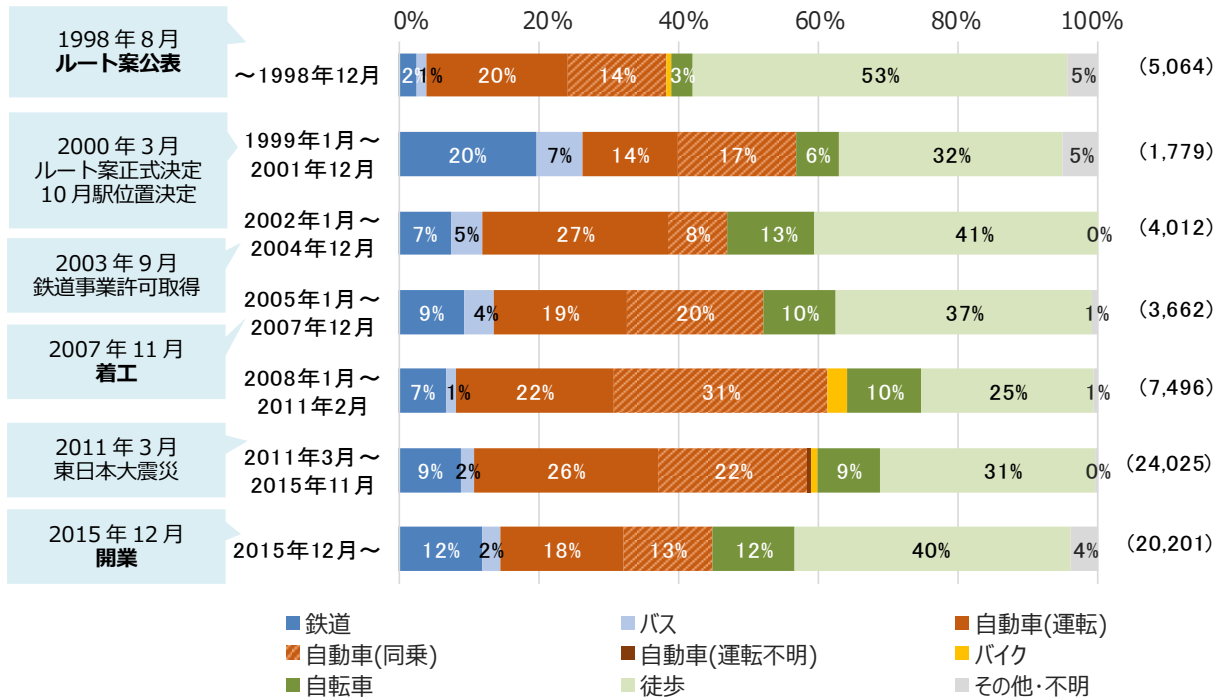


図 3-126 東西線沿線賃貸住宅居住者の入居時期別代表交通手段分担率（休日・私事）

※括弧内はサンプル数を示す  
※グラフは拡大後の集計値

【東西線沿線居住者の入居時期別自動車保有状況】

- ・ 自動車保有状況の入居時期による差異は、持ち家・賃貸住宅居住者ともにみられない。

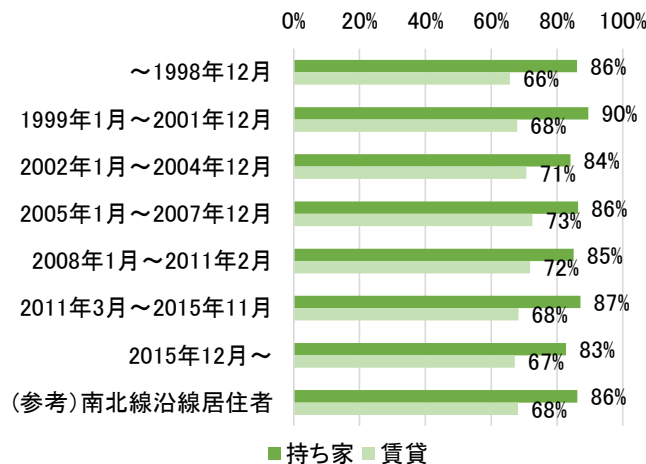


図 3-127 東西線沿線居住者の入居時期別世帯あたり平均自動車保有率（サンプル集計）

【東西線沿線居住者の自動車保有有無別の代表交通手段分担率】

- ・ 自動車非保有世帯は、東西線・南北線の鉄道駅 1km 圏内外ともに、自動車保有世帯より鉄道分担率は高い。
- ・ また、休日の鉄道分担率は、自動車保有世帯では平日より低い。自動車非保有世帯でも休日より平日の鉄道分担率が低い地域が多いが、東西線のみ 1km 圏内では休日の鉄道分担率が平日を上回る。

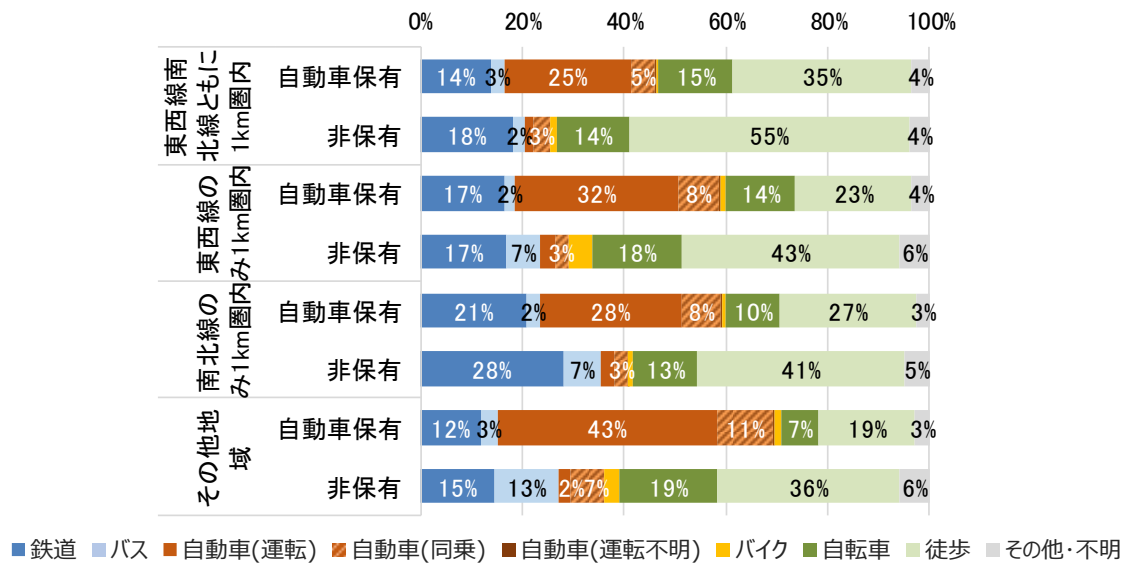


図 3-128 東西線沿線自動車保有有無別の代表交通手段分担率（平日）

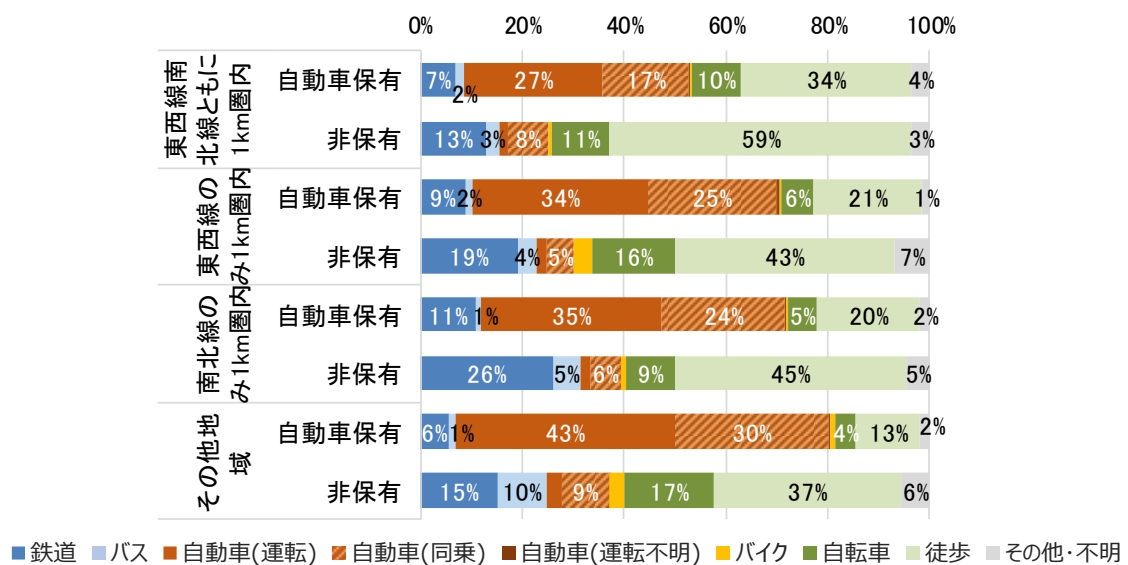


図 3-129 東西線沿線自動車保有有無別の代表交通手段分担率（休日）

### ⑨. 東西線整備による交流圏の拡大

- ・ 地下鉄東西線利用者の発着地は、東西線沿線だけでなく地下鉄南北線、J R、仙台空港アクセス線の沿線に広がっており、東西線と他路線を乗り継いだ移動がみられる。
- ・ 東西線整備により、鉄道利用による交流圏が拡大していることがうかがえる。

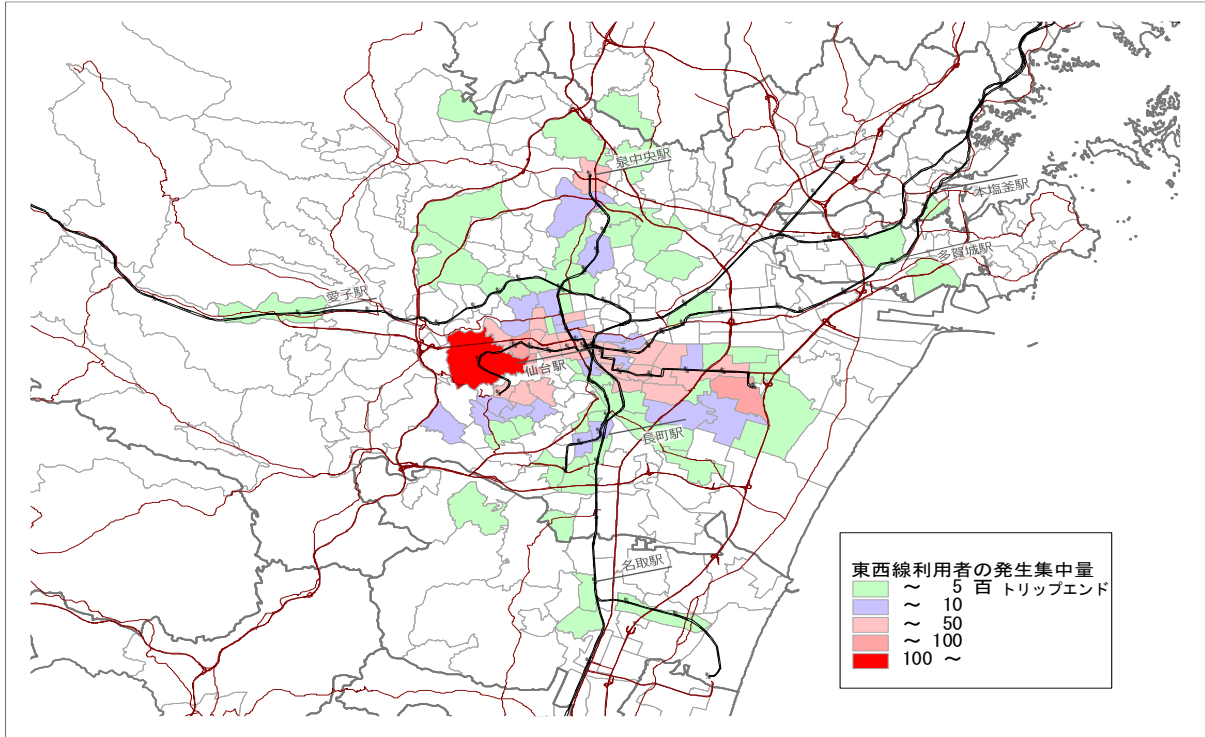


図 3-130 東西線利用者の中ゾーン別発生集中量

⑩. 東部流通地区従業員の東西線利用状況

- ・ 東西線沿線には、産業拠点である東部流通地区が位置しており、その従業員の東西線利用が期待される。(東部流通地区とは、仙台都市圏の流通センターとして国道4号バイパスの整備とともに昭和40年代に整備された地区。本分析では、PT調査の11、12大ゾーンを対象に分析を行った。)
- ・ 東部流通地区従業員の居住地分布をみると、JR沿線地域や鉄道沿線地域以外の地域もみられ、広範囲となっている。
- ・ JR沿線や鉄道駅から離れた地域から東西線を利用して通勤するためには、仙台駅で東西線に乗り継ぎを行う必要があるため、乗換回数が多くなる場合や遠回りになることが考えられる。

表 3-8 東部流通地区従業員の居住地区別通勤発生量

単位:トリップ

		東部地区からの距離					計
		0~3km	3~6km	6~9km	9~12km	12km~	
駅 から の 距 離	3km~	0	1,047	877	291	3,800	6,015
	2~3km	0	1,214	609	1,138	1,127	4,088
	1~2km	775	3,556	1,569	1,458	1,341	8,699
	0~1km	5,417	4,877	3,926	2,311	896	17,427
	計	6,192	10,694	6,981	5,198	7,165	36,228

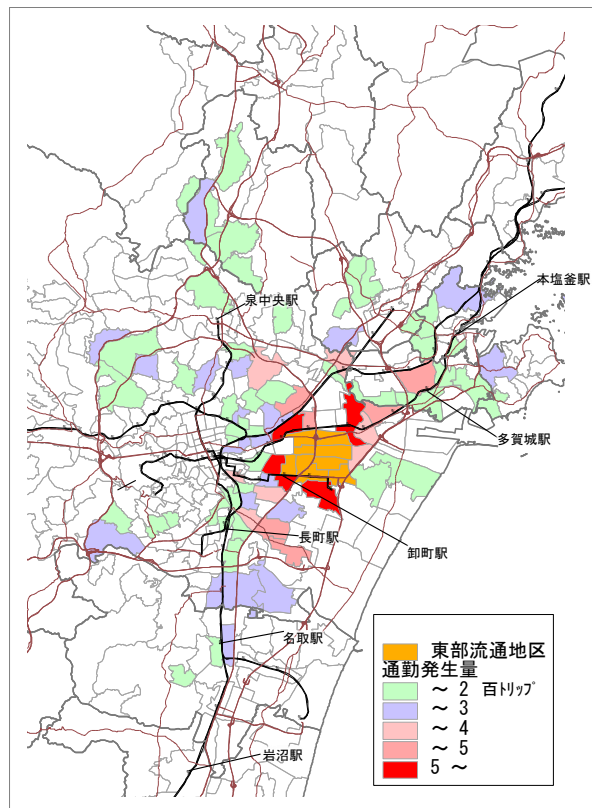


図 3-131 東部流通地区従業員の中ゾーン別通勤発生量

⑪. 仙台空港アクセス線の利用特性

【仙台空港アクセス線の利用圏域】

- ・ 鉄道利用トリップにおける鉄道端末距離 500m 未満の割合は、仙台空港アクセス線では 79%、その次に多い地下鉄東西線で 51%と 28 ポイントの差があり、仙台空港アクセス線の利用圏域は狭い状況である。
- ・ 鉄道端末交通手段の多くを占める徒歩に限定した場合でも、アクセス線 85%、南北線 64%と差が 21 ポイントあり、徒歩圏も狭い状況にある。
- ・ 仙台空港アクセス線沿線には、人口密度の低いエリアが存在している。

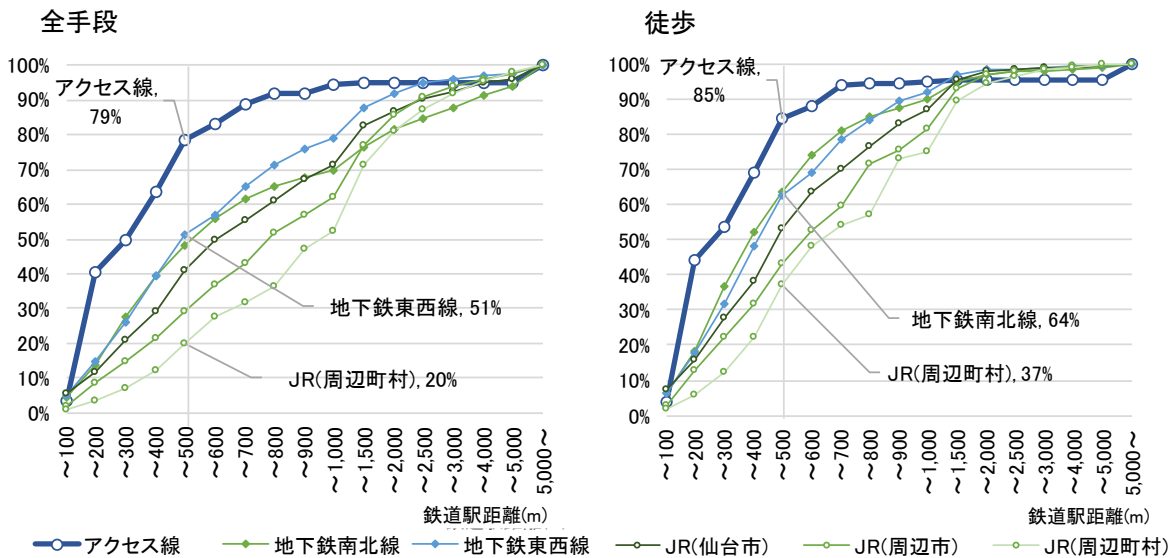


図 3-132 路線別の鉄道端末距離累積密度分布 (左：全手段、右：徒歩) (仙台空港駅を除く)

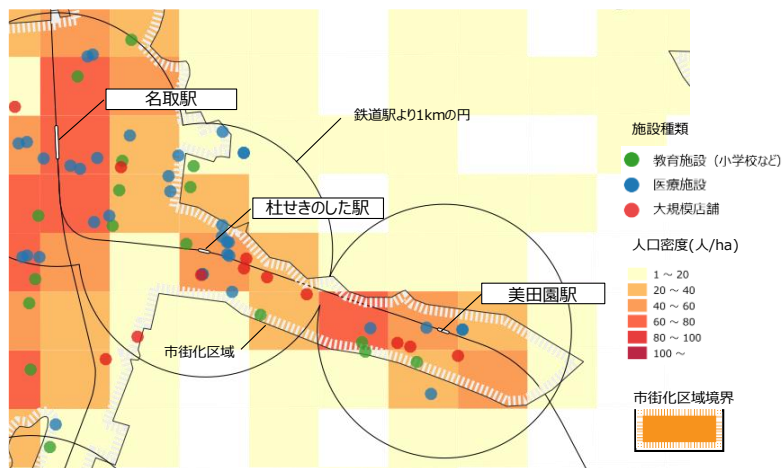


図 3-133 仙台空港アクセス鉄道沿線の人口密度及び施設立地状況

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

【仙台空港アクセス線の端末手段構成】

- ・ 仙台空港アクセス線の端末手段構成は、他路線の比べ徒歩分担率が高く、徒歩圏より離れた地域からの利用は少ないことがうかがえる。

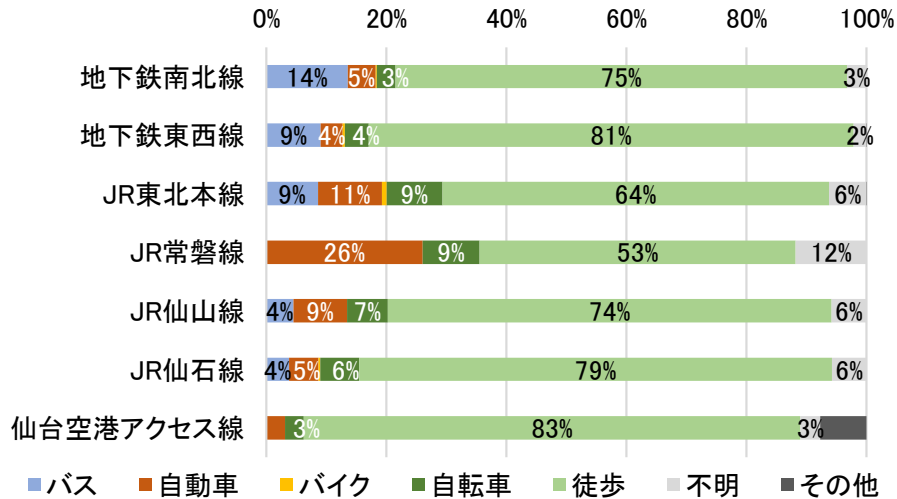


図 3-134 路線別の鉄道端末交通手段分担率（乗降計）

【参考：仙台空港ゾーン発着トリップに関する分析】

- ・ 平日の仙台空港ゾーンの発着トリップにおいて、鉄道利用は 11%である。

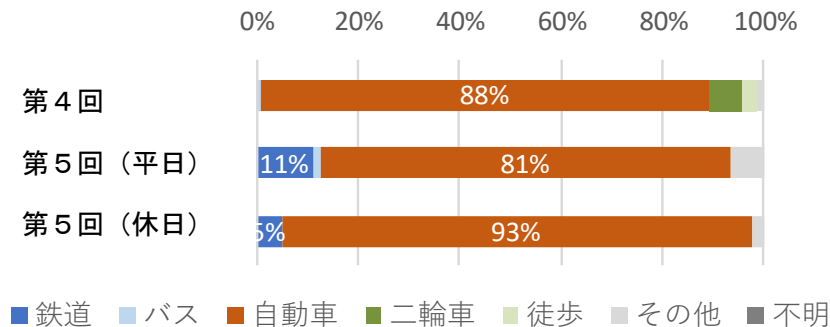


図 3-135 仙台空港ゾーン発着トリップの代表交通手段分担率

※空港を発着地とするトリップの条件

第4回：発着ゾーンが” 321300” 又は” 350500” で、かつ発着施設が” 11. その他”

第5回：発着ゾーンが” 321300” 又は” 350530” で、かつ発着施設が” 22. 交通施設”

※仙台空港での乗り継ぎ（鉄道-航空機など）のトリップを含まない



## ⑫. 臨空地区の交通特性

2007年3月に開業した仙台空港アクセス線の沿線地域の交通特性を把握するために、下図の地域を「臨空地区」として設定し、その交通特性を分析した。

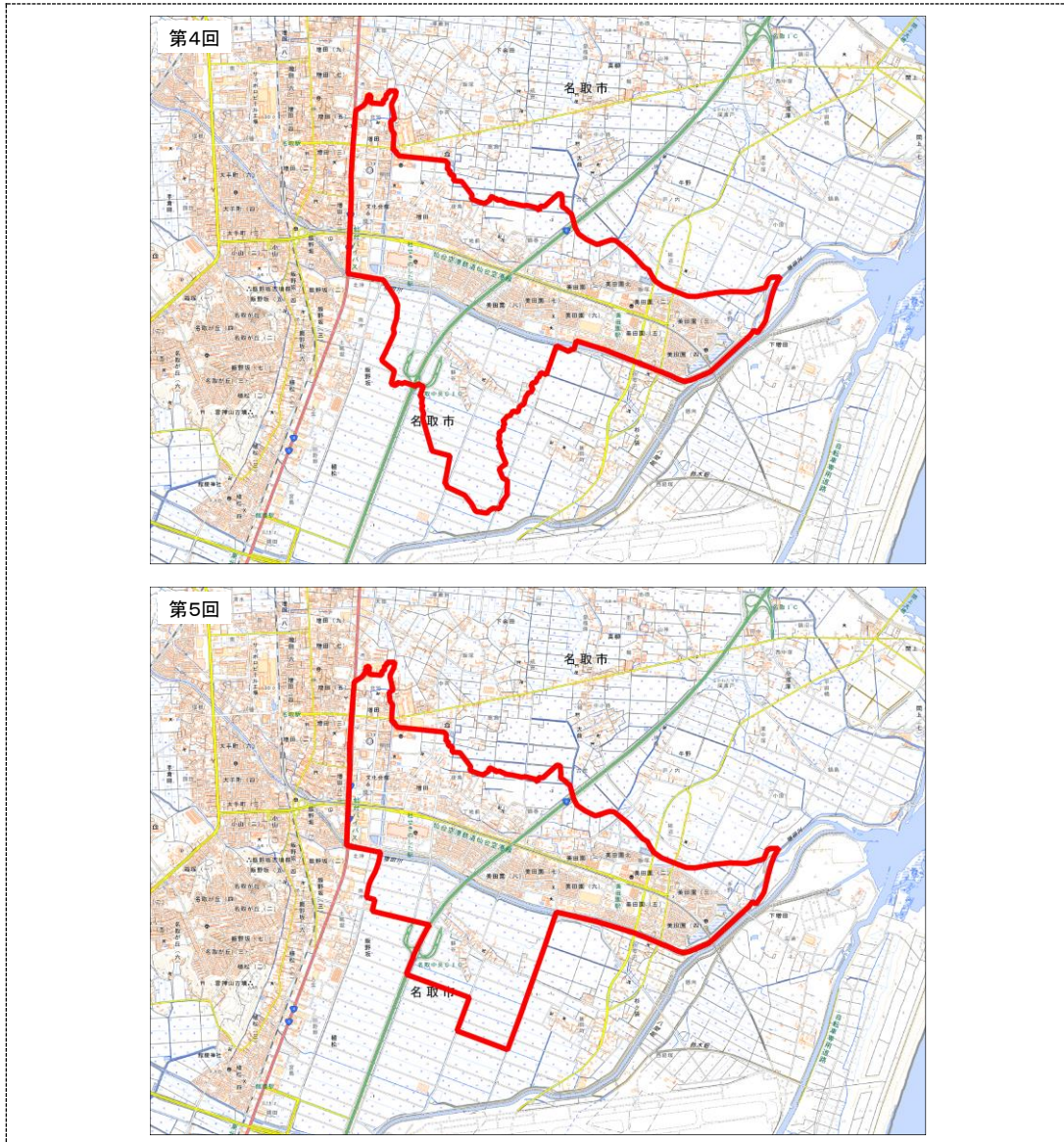


図 3-136 臨空地区の設定

【臨空地区の発生集中度】

- ・ 臨空地区では、第4回に比べて、発生集中度が大きく増加している。
- ・ 臨空地区は、概ね鉄道駅 1km 圏内に収まっているものの、都市圏全体の鉄道駅 1km 圏内平均と比べ、鉄道分担率が低い。

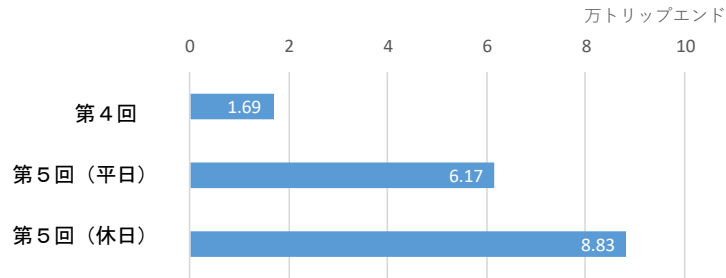


図 3-137 臨空地区の発生集中度

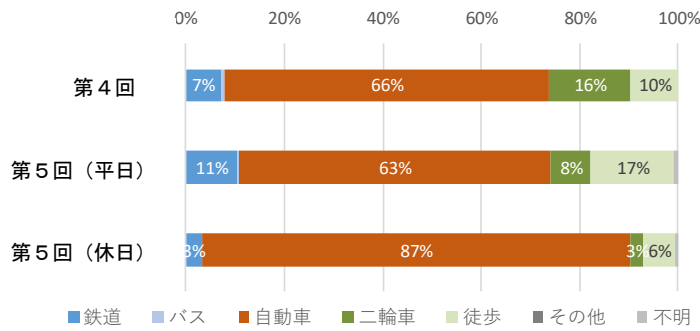


図 3-138 臨空地区の代表交通手段分担率

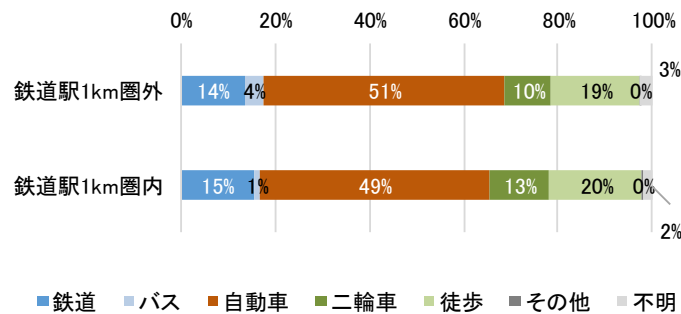


図 3-139 都市圏全体の鉄道駅 1km 圏内外別代表交通手段分担率 (第5回、平日)

【臨空地区内居住者の利用交通手段】

- ・ 臨空地区内居住者の通勤先は、42%が鉄道駅 1km 圏内となっている。
- ・ 臨空地区内居住者の鉄道分担率は 16%であり、鉄道利用が低い状況である。

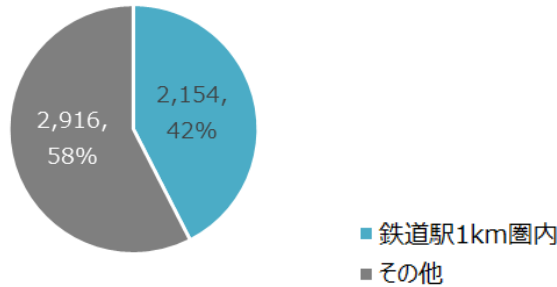


図 3-140 臨空地区内居住者の従業地の鉄道駅 1km 圏内外比

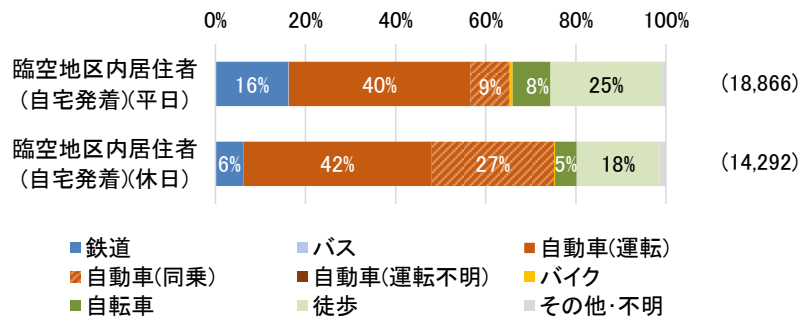


図 3-141 臨空地区内の居住者の代表交通手段分担率

※括弧内の数値はトリップ数  
 ※臨空地区内発生集中トリップを対象に集計

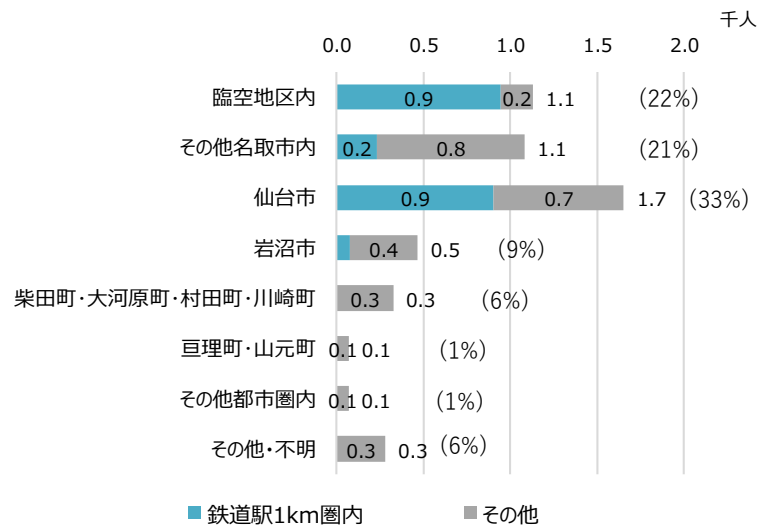


図 3-142 臨空地区内居住者の従業地

※括弧内の数値は各地区の構成比

【臨空地区内従業員の利用交通手段】

- ・ 臨空地区内従業員の居住地は、47%が鉄道駅 1km 圏内となっている。
- ・ その一方で、臨空地区内従業員の鉄道分担率は 21%であり、臨空地区従業員の通勤・業務目的での鉄道利用が低い状況である。

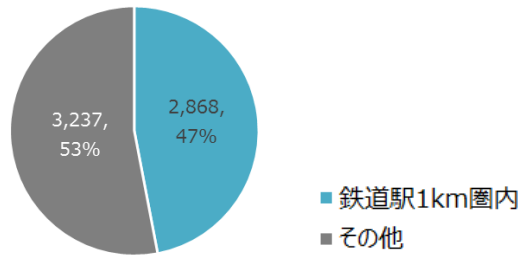


図 3-143 臨空地区内従業員の居住地の鉄道駅 1km 圏内外比

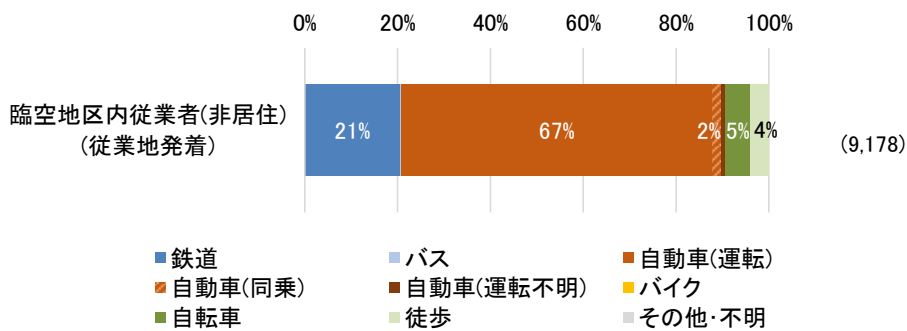


図 3-144 臨空地区内従業員の代表交通手段分担率

※括弧内はトリップ数  
※臨空地区内発生集中トリップを対象に集計

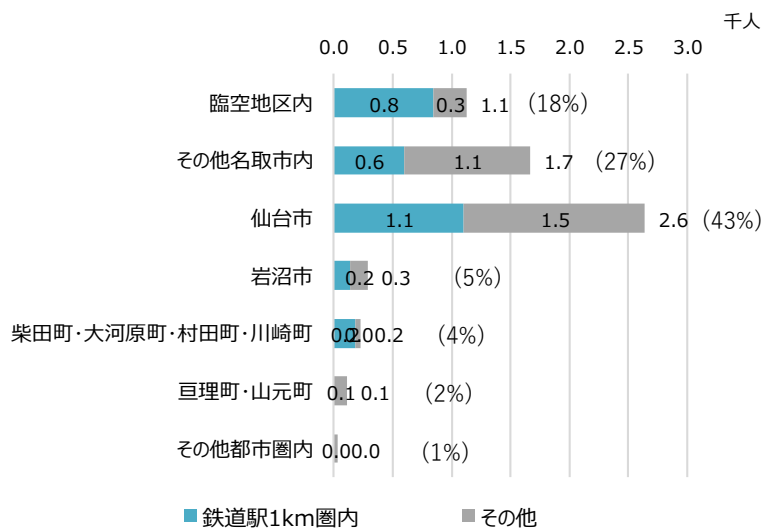


図 3-145 臨空地区従業員の居住地

※括弧内の数値は各地区の構成比

【臨空地区来訪者の利用交通手段】

- ・ 臨空地区への私事目的来訪者についても、平日・休日ともに、約 40%が鉄道沿線居住者であるが、平日の鉄道分担率は 1 割となっているのに対して、自動車分担率は 8 割近くを占めている。
- ・ 休日は、大半が自動車利用であり、鉄道はほとんど利用されていない状況がうかがえる。

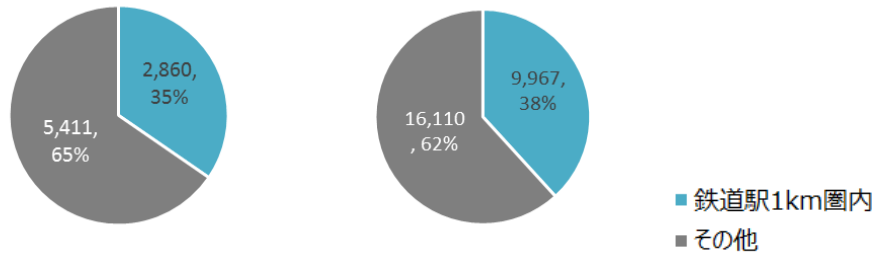


図 3-146 臨空地区への来訪者の居住地（左：平日、右：休日）

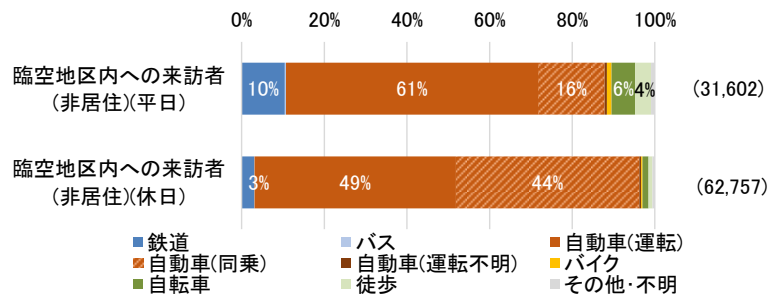


図 3-147 臨空地区への来訪者の代表交通手段分担率

※括弧内はトリップ数  
※臨空地区内発生集中トリップを対象に集計

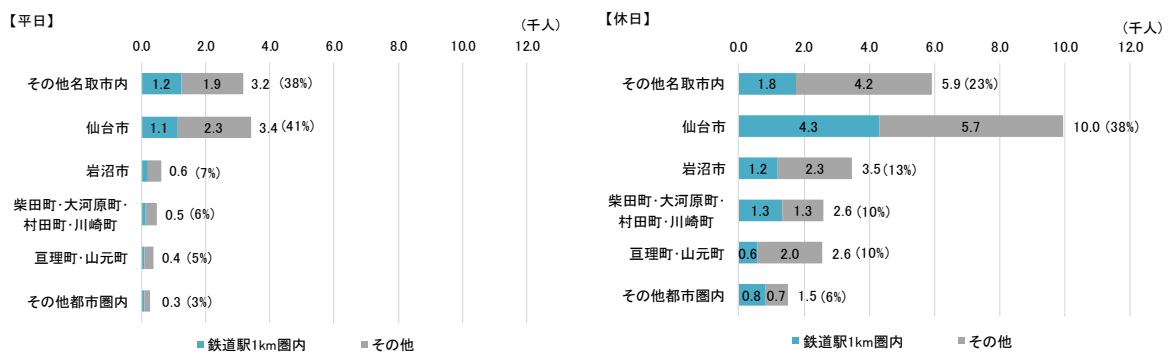


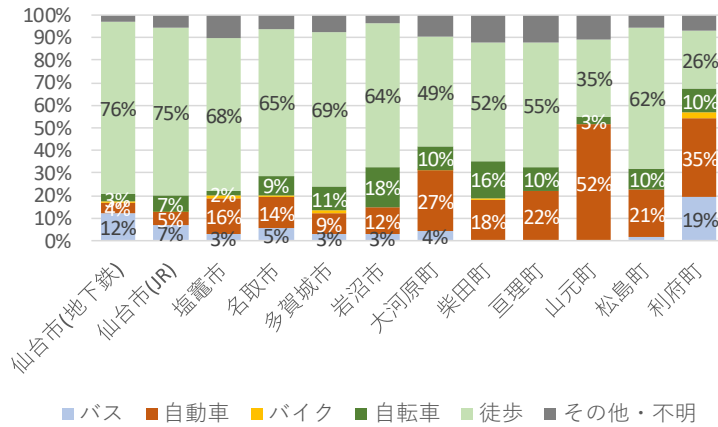
図 3-148 臨空地区への私事目的来訪者の居住地構成（臨空地区内居住者を除く）

※図中の括弧内は、臨空地区への全私事目的来訪者数に対する割合

### ⑬. 市町村別の鉄道端末交通手段構成

- ・ 鉄道端末交通手段は、仙台市内の駅は地下鉄、J Rともに徒歩の分担率が70%を超えているが、仙台市以外の駅では70%を下回り自動車や自転車利用が多い。
- ・ J R利用者の駅までの距離は、仙台市より周辺市町村で遠く、広範囲に及ぶと想定されるため自動車など駅の結節機能の強化が重要と考えられる。

【第5回平日】



【第4回】

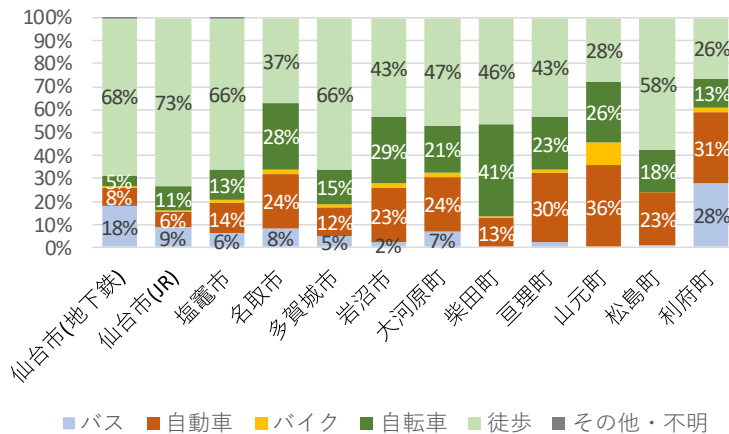


図 3-149 JR 線駅所在地別の鉄道端末交通手段分担率（乗降計）

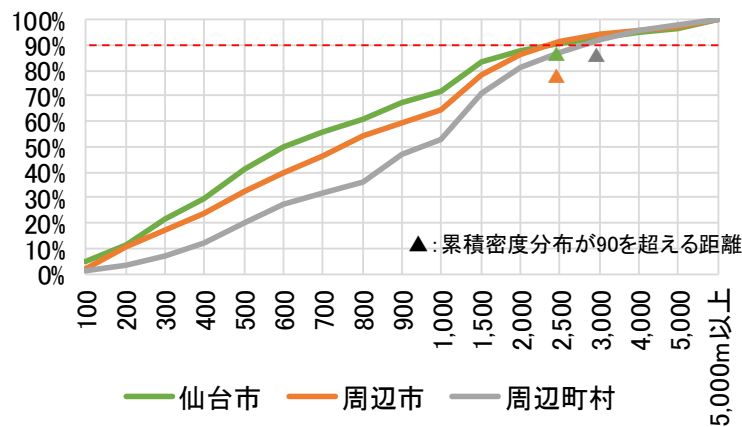


図 3-150 JR 線駅所在地別の鉄道端末距離の累積密度分布

⑭. 鉄道とバスとの乗り継ぎ状況

【鉄道駅と最寄りバス停の乗り継ぎ距離】

- ・ 都市圏内鉄道駅 91 駅のうち最寄りバス停との距離は、100m 以内が全体の 41%の 37 駅、100～200m が 38%の 35 駅となっている。
- ・ 一方、駅 300m 圏内にバス停のない駅は、都市圏内全駅のうち約 10%の 9 駅となっている。

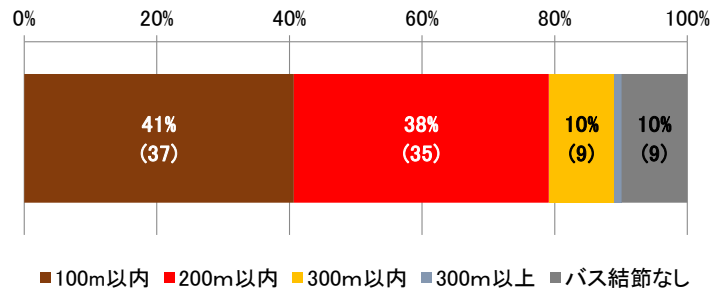


図 3-151 駅と最寄りバス停間の距帯構成

※乗り継ぎ距離は、最寄りバス停とホーム間の移動距離  
 ※鉄道駅を中心に概ね 300m内にバス停がある駅を調査対象  
 ※括弧内の数値は駅数を示す  
 資料：平成 29 年仙台PT乗り換え調査結果

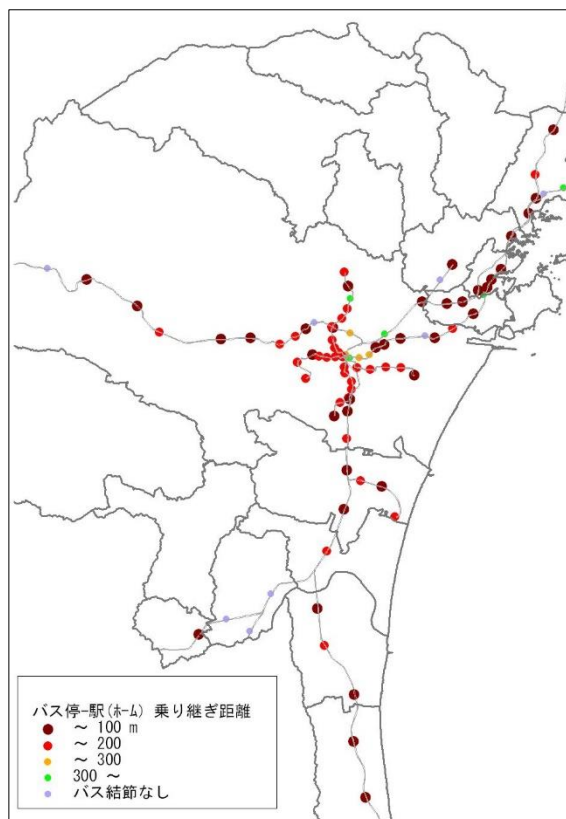


図 3-152 駅と最寄りバス停の乗り継ぎ距離

### 【鉄道駅 300m 圏内のバス運行本数】

- ・ 駅別に駅の徒歩圏（300m 圏内）にあるバス停の運行本数をみると、30 本未満（概ね片側 1 時間に 1 本未満）は 31 駅、全体の 34%と都市圏内駅の 1/3 を占める。
- ・ 地下鉄南北線や東西線のバス結節指定駅では 200 本/日を超えている。バス路線が集中する仙台都心の駅は 1,000 本/日を超える。
- ・ 仙台市に隣接する自治体では、大半の駅で運行本数 100 本/日未満となっている。

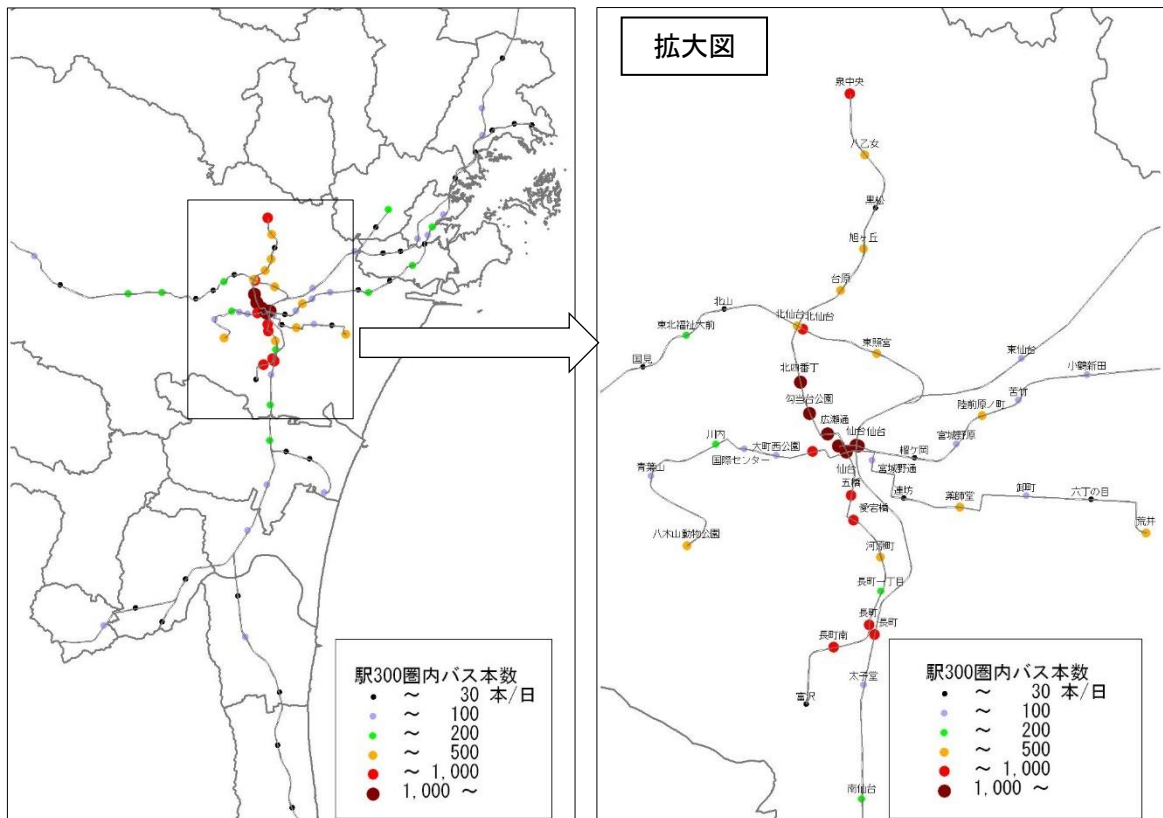


図 3-153 駅別にみた駅 300m圏内のバス停運行本数

※駅 300m圏内バス停の平日運行本数（2017 年 10 月時点）  
 ※月曜から金曜の毎日運行している路線を対象

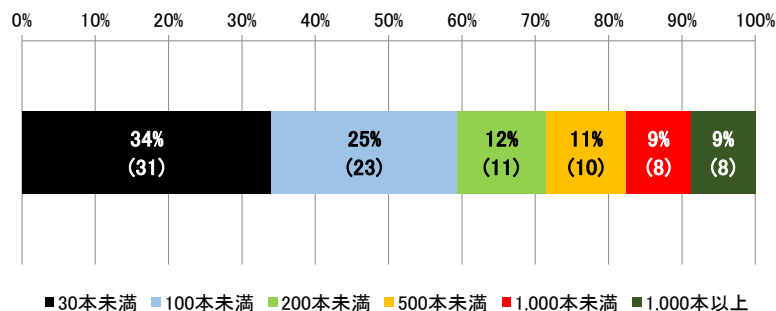


図 3-154 駅別にみた駅 300m圏内バス停のバス運行本数構成

※括弧内の数値は駅数を示す



- ・ 徒歩圏内バス停のバス運行本数ランク別に鉄道端末交通手段分担率をみると、バス運行本数が増えるほどバス分担率が上昇する傾向がみられ、バス運行本数の多さがバス利用につながっていることがうかがえる。
- ・ なお、1,000 本/日以上駅の端末手段バス構成は 1,000 本/日未満の駅より低い、これは駅が仙台都心に位置するため徒歩が非常に多いことによるものである。

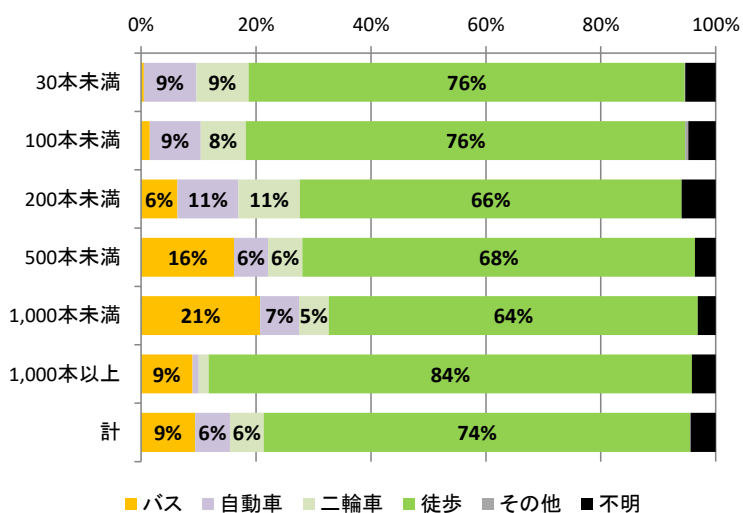


図 3-155 駅 300m圏内バス停のバス運行本数ランク別鉄道端末交通手段分担率（第5回平日）

⑮. 鉄道と自動車との乗り継ぎ状況

【仙台駅からの距離帯別端末交通手段分担率】

- ・ 鉄道利用者数の多い仙台駅 3km 圏内の地域では、アクセス・イグレスともに鉄道端末自動車分担率は低い。
- ・ 仙台駅から 3km 以上では自動車分担率が上昇し、12km 以上では 20%弱が自動車利用となる。

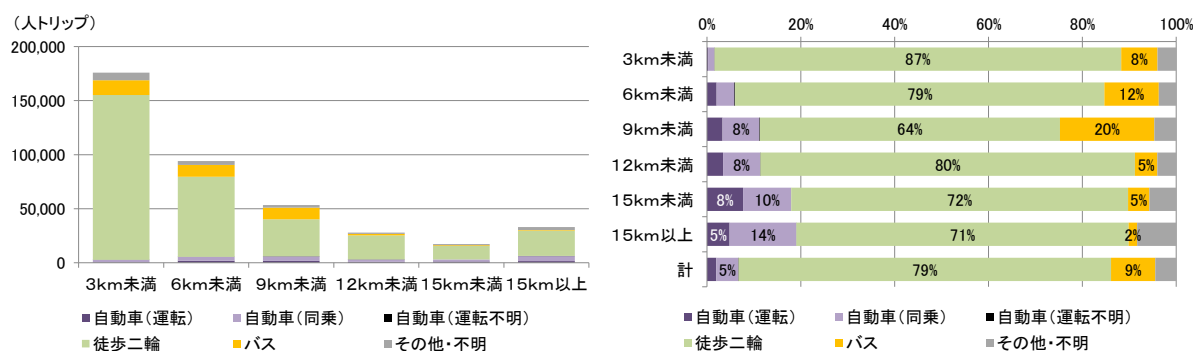


図 3-156 仙台駅からの距離帯別鉄道端末交通手段別トリップ数及び端末手段分担率（平日・アクセス）

※乗降駅を仙台駅からの直線距離で距離帯に区分け

※仙台駅以外で乗降する鉄道利用者を含む

※アクセス:代表交通手段が鉄道の場合、出発地から初乗り駅までの移動を指す

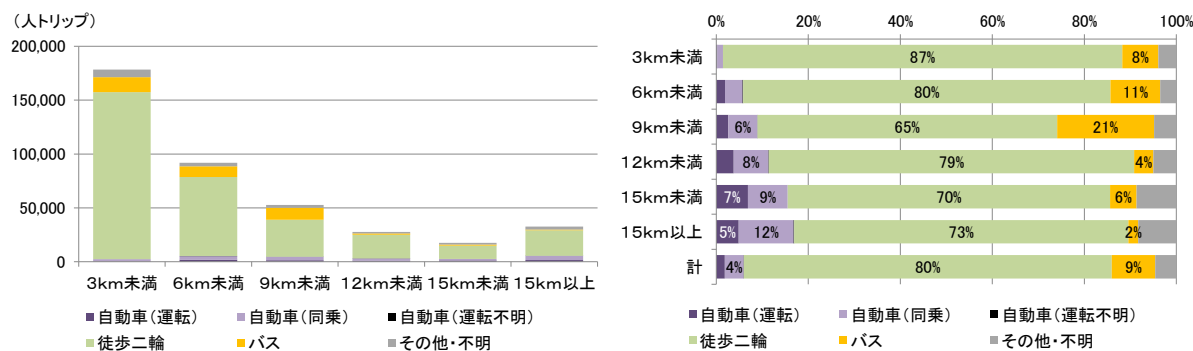


図 3-157 仙台駅からの距離帯別鉄道端末交通手段別トリップ数及び端末手段分担率（平日・イグレス）

※乗降駅を仙台駅からの直線距離で距離帯に区分け

※仙台駅以外で乗降する鉄道利用者を含む

※イグレス:代表交通手段が鉄道の場合、最終降車駅から目的地までの移動を指す

### 【利用駅までの距離帯別鉄道端末交通手段分担率】

- ・ 鉄道端末自動車分担率は、アクセス・イグレスともに利用駅までの距離帯が長くなるほど上昇する傾向がみられ、2kmを超えると約30%が自動車利用となっている。

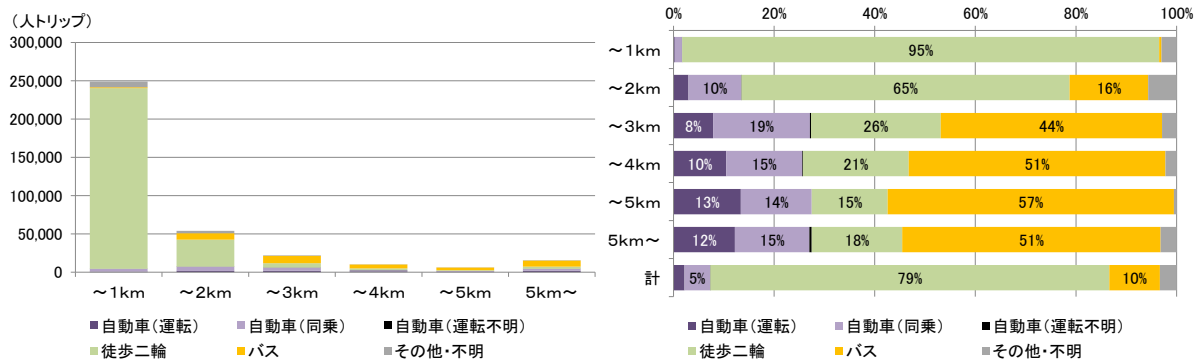


図 3-158 利用駅までの距離帯別鉄道端末交通手段別トリップ数及び端末手段分担率（平日・アクセス）

※距離は、発地と乗車駅の直線距離  
 ※アクセス:代表交通手段が鉄道の場合、出発地から初乗り駅までの移動を指す

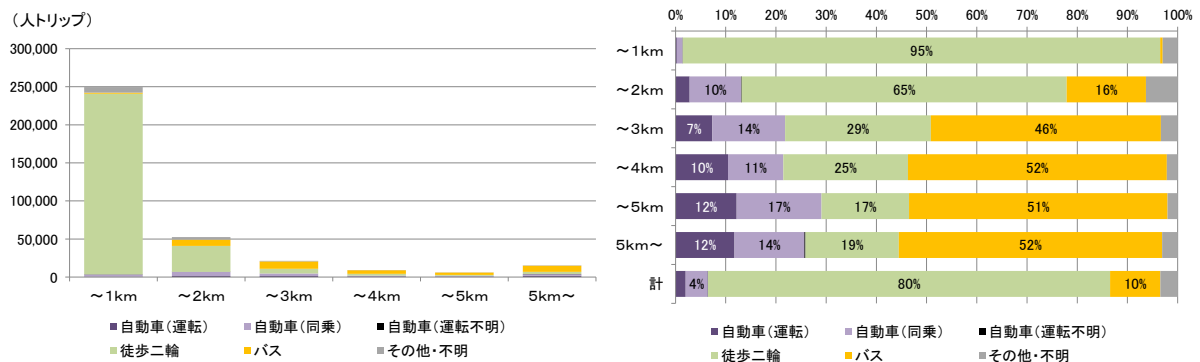


図 3-159 利用駅までの距離帯別鉄道端末交通手段別トリップ数及び端末手段分担率（平日・イグレス）

※距離は、降車駅と着地の直線距離  
 ※イグレス:代表交通手段が鉄道の場合、最終降車駅から目的地までの移動を指す

- ・ 休日は、平日と比べて自動車（同乗）の分担率が高く、家族による送迎が多いことがうかがえる。

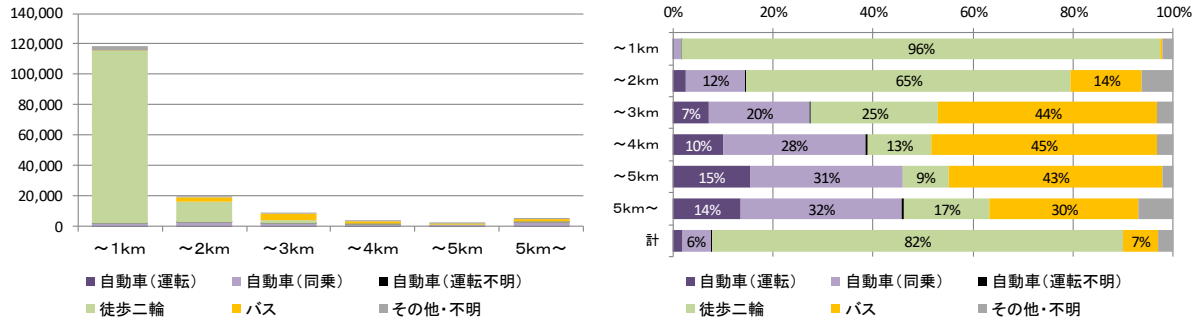


図 3-160 利用駅までの距離帯別鉄道端末交通手段別トリップ数及び端末手段分担率 (休日・アクセス)

※距離は、発地と乗車駅の直線距離  
 ※アクセス:代表交通手段が鉄道の場合、出発地から初乗り駅までの移動を指す

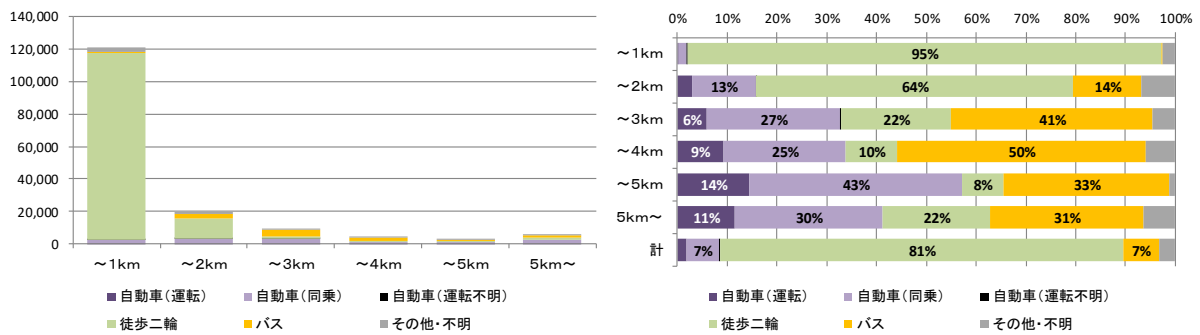


図 3-161 利用駅までの距離帯別鉄道端末交通手段別トリップ数及び端末手段分担率 (休日・イグレス)

※距離は、降車駅と着地の直線距離  
 ※イグレス:代表交通手段が鉄道の場合、最終降車駅から目的地までの移動を指す

【鉄道端末交通手段自動車の時間帯別目的種類別トリップ数（乗車）】

- ・ 鉄道端末自動車利用（運転）トリップは、7時台がピークであり、12時以降はほとんど利用がみられない。
- ・ 時間帯別の目的種類構成は、8時台までは通勤目的の利用が多く、9時以降になると私事目的の利用が増加する。
- ・ 12時以降になるとトリップ数は少ないが、通勤目的や私事目的での利用がみられる。
- ・ 17時以降は、帰宅目的のみの利用となっている。

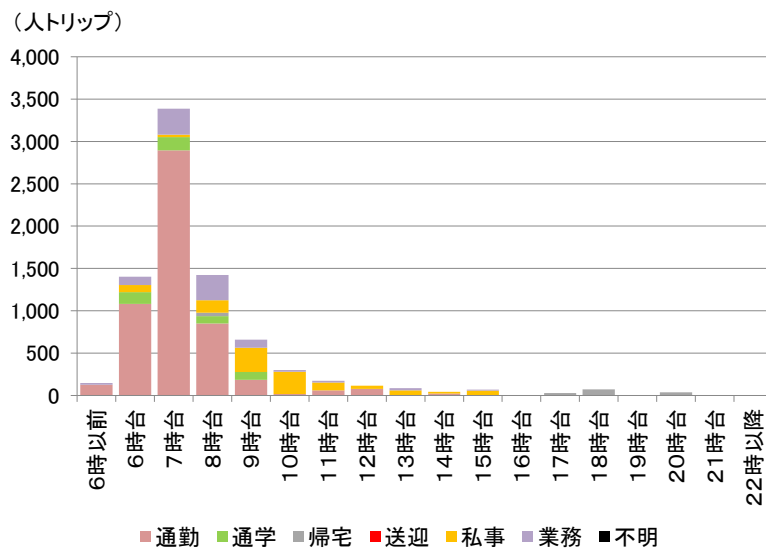


図 3-162 鉄道端末交通手段自動車（運転）の時間帯別目的種類別乗車トリップ数

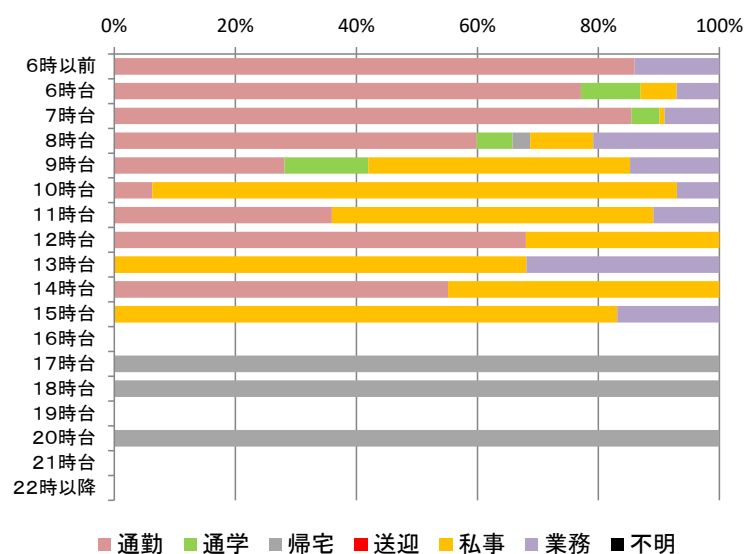


図 3-163 鉄道端末交通手段自動車（運転）の時間帯別目的種類構成

- ・ 鉄道端末自動車利用（同乗）は、7時台がピークとなっている。
- ・ 9時台までの利用目的は、通勤とともに通学目的も多い。また、9時台を過ぎると、私事目的の利用が多くなる。
- ・ 13時以降になると帰宅目的での利用が増加する。

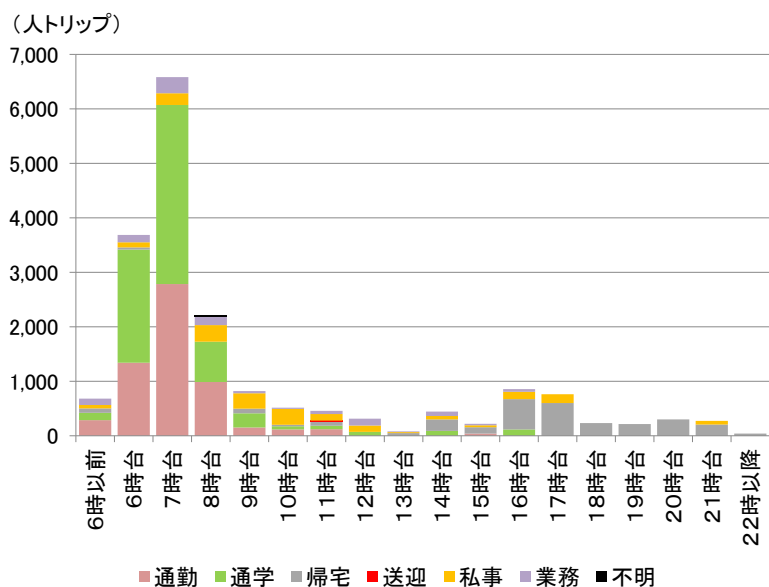


図 3-164 鉄道端末交通手段自動車（同乗）の時間帯別目的種類別乗車トリップ数

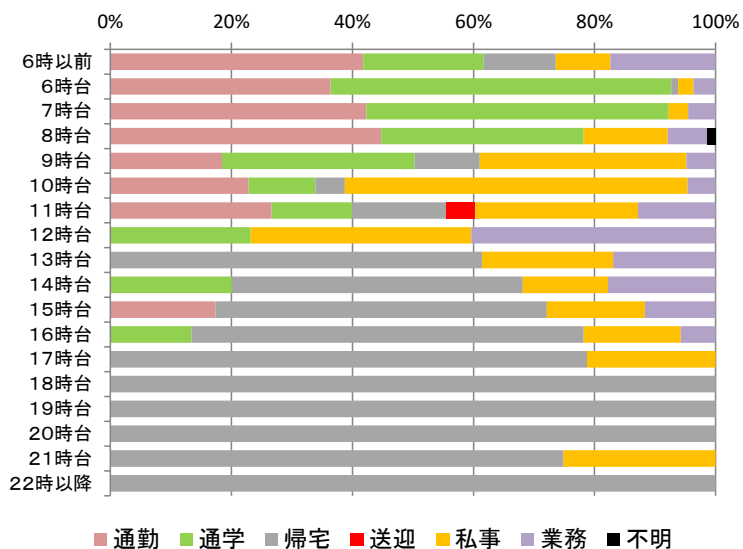


図 3-165 鉄道端末交通手段自動車（同乗）の時間帯別目的種類構成

【鉄道端末交通手段自動車の性別年齢階層別目的種類別トリップ数（乗車）】

- ・ 鉄道端末自動車利用のうち自分で運転するトリップは、男女ともに 25～64 歳が多いが、男性は 45～64 歳、女性は 25～44 歳が多い。
- ・ 男女ともに 25～64 歳の利用目的は、通勤目的が多いが、25～44 歳では女性が男性を上回っており、就業前後に子供の送迎や買物のために自分で運転する P & R を行っていることがうかがえる。
- ・ 65 歳以上は、男性は通勤と私事目的が半々の利用であるが、女性は私事目的が大半となっている。

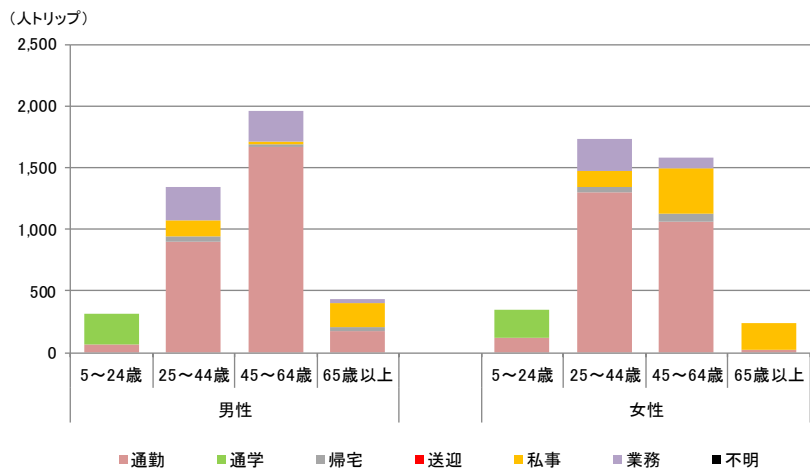


図 3-166 鉄道端末交通手段自動車（運転）の性年齢階層別目的種類別乗車トリップ数

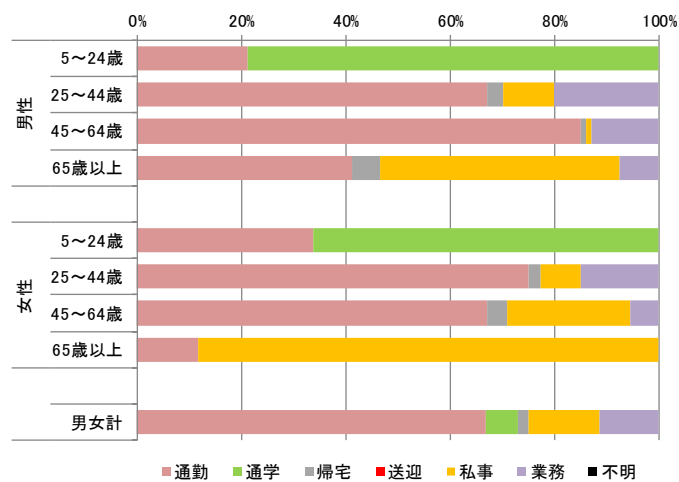


図 3-167 鉄道端末交通手段自動車（運転）の性年齢階層別目的種類構成

- ・ 鉄道端末自動車利用のうち、自動車に乗せてもらう（同乗）は、男女ともに5～24歳の利用が多く、通学目的での利用が過半を超える。
- ・ 男女ともに25～64歳の利用目的は、通勤目的が多い。
- ・ 65歳以上女性は、私事目的が過半を占める。
- ・ また、自分で運転する自動車利用とは異なり、各層で帰宅目的での利用がみられる。

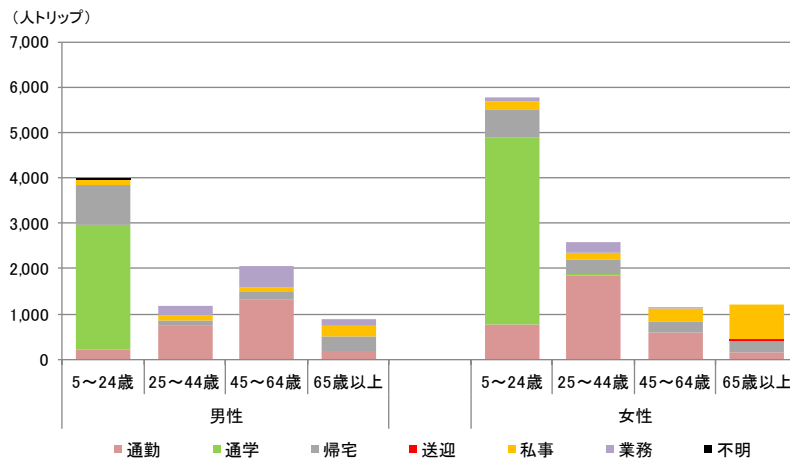


図 3-168 鉄道端末交通手段自動車（同乗）の性年齢階層別目的種類別乗車トリップ数

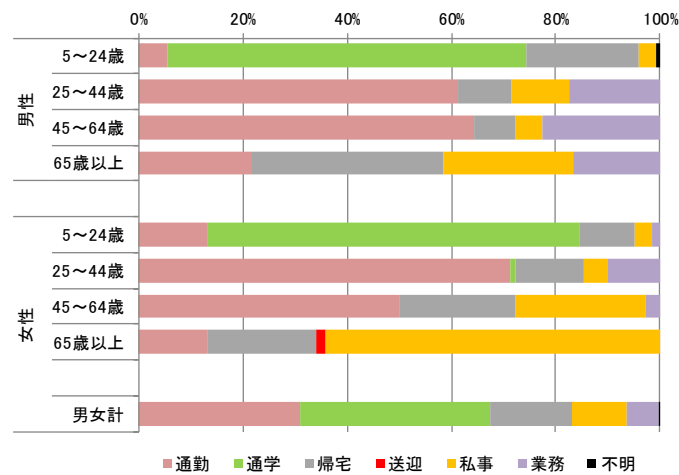


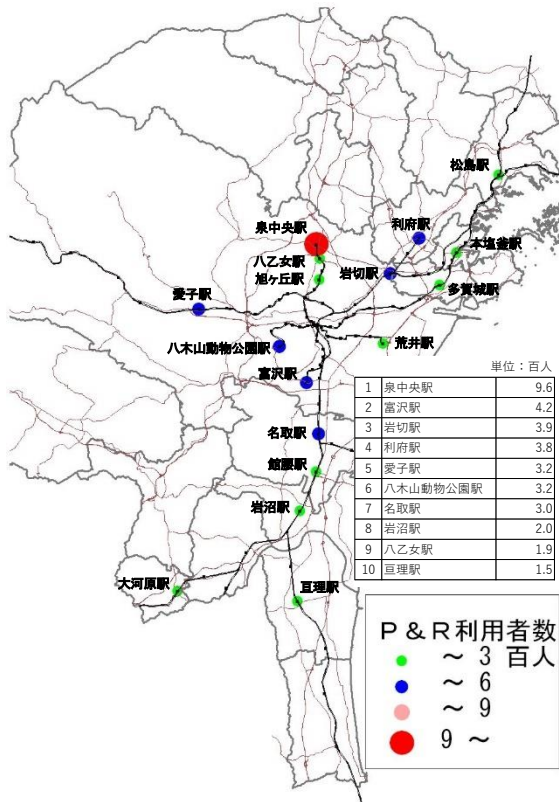
図 3-169 鉄道端末交通手段自動車（同乗）の性年齢階層別目的種類構成



【パーク・アンド・ライド、キス・アンド・ライドの状況】

- ・ パーク・アンド・ライド利用は、泉中央駅が約 9.6 百人と最も多く、次に富沢駅が 4.2 百人と地下鉄南北線の両端駅で多い。以下、JRの岩切駅、利府駅、愛子駅、名取駅、及び東西線の八木山動物公園駅が 3 百人台で続いている。
- ・ キス・アンド・ライド用も泉中央駅が約 14.7 百人と際立って多く、JRの名取駅、愛子駅が 6 百人台、南仙台、大河原駅が 5 百人台で続いている。

(パーク・アンド・ライド)



(キス・アンド・ライド)

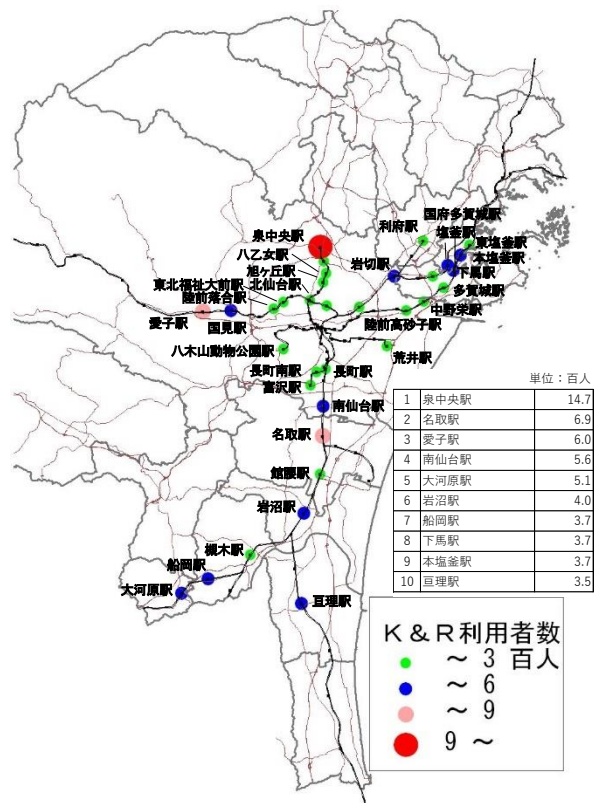


図 3-170 鉄道駅別パーク・アンド・ライド、キス・アンド・ライド利用者数 (平日)

※ここでは、パーク・アンド・ライドを「通勤・通学目的で駅まで車を運転し、月極め駐車場等に停車して鉄道に乗り継ぐ移動」とし、キス・アンド・ライドを「通勤・通学目的で駅まで家族に車で送迎してもらい、鉄道に乗り継ぐ移動」とした。

### 3) 鉄道の利用特性からみた課題

#### ①. 分析から得られた知見

##### 【属性別の鉄道利用状況】

- ・ 鉄道分担率は、男女ともに各年齢層で上昇傾向にあり、特に生産年齢層における鉄道分担率の上昇幅が大きい。また、免許保有の有無にかかわらず、鉄道分担率が上昇しており、新線整備やJRの新駅の設置、鉄道沿線人口の増加が影響していることがうかがえる。

##### 【地域別の鉄道利用状況】

- ・ 仙台市内の鉄道沿線地域や名取市では鉄道分担率が上昇しており、仙台空港アクセス線や地下鉄東西線の開業等及び沿線への鉄道利用を前提とした人口増加の影響がうかがえる。

##### 【地域間の鉄道利用状況】

- ・ 平日は、都市圏内の広い範囲と仙台都心、または長町を結ぶ放射状の利用が多い。
- ・ 休日は、平日と同様に仙台都心を結ぶ放射状の利用が多いが、平日と比べて、都心ー各地域間の鉄道利用は少なくなり、長距離のトリップが少なくなる。

##### 【利用目的別の鉄道利用状況】

- ・ 鉄道分担率は、全ての目的種類で上昇しており、特に通勤目的と通学目的といった定常的な移動目的における上昇幅が大きい。
- ・ その一方で、私事目的（買物、送迎、その他私事）での鉄道分担率の上昇幅は小さく、鉄道利用が伸び悩んでいる状況である。
- ・ 休日は、平日と比べて、買物・送迎目的での鉄道分担率が低くなる一方で、自動車分担率が高くなる。

##### 【鉄道の利用圏域】

- ・ 鉄道端末バス分担率は、若年層では上昇しているが、他の年齢層では低下傾向にあり、特に高齢層で大きく低下している。自動車分担率は、非高齢層で低下している。その一方で、徒歩分担率は全体的に上昇している。

- ・ 休日は、平日と比べて、利用圏域が狭くなり、相対的に鉄道駅近傍の地域からの徒歩の割合が上昇する。これは、比較的鉄道駅から遠い地域の居住者の中で、平日は通勤・通学で鉄道利用しているものの、休日は鉄道を利用しない人がいること、また休日は家族等による自動車での送迎で鉄道駅にアクセスする人がいること等が要因と考えられる。

#### 【地下鉄東西線の利用状況】

- ・ 地下鉄東西線は、開業後間もないため、沿線人口が南北線の約半数と少ない。
- ・ 沿線への入居時期が 2011 年意向の転入者の鉄道分担率は高く、地下鉄利用を前提とした生活を想定して居住を開始していることがうかがえる。
- ・ 東部流通地区従業者の居住地は、J R 沿線地域や鉄道沿線地域以外の地域も多く、鉄道で通勤するためには仙台駅を経由する必要があるため、現時点では東西線を利用しにくい状況である。

#### ②. 鉄道の利用特性からみた課題

- ・ 私事目的（買物、送迎、その他私事）での鉄道分担率の上昇幅は小さく、私事目的での鉄道利用が伸び悩んでいる状況にある。また、平日に鉄道を利用する通勤者の多くが休日は自動車を利用しているなど、休日の鉄道分担率は平日に比べて低い。整備が進んだ鉄道ネットワークを活用するために私事目的や休日の鉄道利用促進が課題となる。
- ・ 整備が進んだ鉄道のさらなる利用促進を図るには、各鉄道駅のアクセス交通手段特性に応じて多様な手段から鉄道に円滑に乗り換えることのできる結節環境整備により鉄道利用圏を拡大することが課題となる。
- ・ 開業間もない地下鉄東西線の利用が定着するには一定の時間を要すると考えられるが、地下鉄東西線のさらなる利用促進に向けて沿線の人口増加や都市機能集積の促進、利用圏を拡大するための駅結節バス拡充などの利便性向上が課題となる。