

**第5回仙台都市圏  
パーソントリップ調査 報告書**

**現況集計・現況分析編**

**令和2年7月**

**仙台都市圏総合都市交通協議会**

**宮城県・仙台市**

## はじめに

パーソントリップ調査は、「どのような人が」、「いつ」、「どこからどこへ」、「どのような目的で」、「どのような交通手段で」移動しているのかを調べ、将来の交通計画に活用するための調査です。

仙台都市圏では、1972年（昭和47年）に第1回パーソントリップ調査を実施して以来、これまでに4回の調査を実施してきました。第1回調査の実施以降、この約50年の間に、仙台市営地下鉄や仙台空港アクセス線、都市計画道路等の交通基盤の整備が進められており、パーソントリップ調査の成果はこれらの整備に活用され、都市交通計画の面から仙台都市圏の発展に貢献してきました。

こうした中、仙台都市圏では、2011年（平成23年）の東日本大震災による甚大な被害やその後の復興まちづくりにより、沿岸地域を中心に土地利用・交通網が大きく変化するとともに、2015年（平成27年）には、新たな交通軸となる地下鉄東西線が供用しました。このような社会情勢の変化や人口減少・超高齢社会を迎え、これらに対応した新たな都市と交通の方向性を示していくことが必要となってきました。

このような背景から、仙台都市圏総合都市交通協議会では、前回の第4回（平成14年）調査以来、15年ぶりに第5回仙台都市圏パーソントリップ調査を、2017年（平成29年）から3か年かけて実施することとしました。

本報告書は、2017年（平成29年）に実施した実態調査の結果及び各種統計データを用いて、仙台都市圏の都市・交通の課題をとりまとめたものです。

課題の整理にあたっては、都市圏全体の交通特性に加え、都心部、郊外部などの地域や交通手段に着目した分析、また、近年の人口減少や高齢化などを考慮し、若者や高齢者など、属性に着目した分析をあわせて行い、今後の都市・交通政策の検討に資する課題を整理しました。

最後に、調査実施にあたって、県民の方々及び関係機関から多大な御協力をいただいたことに対し、心から感謝申し上げます。

令和2年7月  
仙台都市圏総合都市交通協議会

# 目 次

第1章 パーソントリップ調査の概要.....	1-1
1.1 調査の目的.....	1-1
1.2 調査対象圏域.....	1-2
1.3 調査体制.....	1-3
1.4 調査の全体構成.....	1-4
1.5 現況集計・現況分析の構成.....	1-5
(参考1) 用語の説明.....	1-7
(参考2) 集計上の注意.....	1-9
第2章 現況集計.....	2-1
2.1 トリップの概況.....	2-1
2.1.1 都市圏総トリップ数.....	2-1
2.1.2 都市圏内々、内外、外内、外々トリップ数.....	2-2
2.2 主体から見た交通特性.....	2-3
2.2.1 性別年齢階層別にみた交通特性.....	2-3
(1) 性別年齢階層別外出率.....	2-3
(2) 性別年齢階層別1人あたりトリップ数.....	2-5
(3) 性別年齢階層別目的種別1人あたりトリップ数、目的種類構成.....	2-7
(4) 性別年齢階層別代表交通手段別1人あたりトリップ数、代表交通手段分担率.....	2-13
2.2.2 世代別にみた交通特性.....	2-19
(1) 世代別外出率、1人あたりトリップ数.....	2-19
(2) 世代別目的種別1人あたりトリップ数、目的種類構成.....	2-21
(3) 世代別交通手段別トリップ数、代表交通手段分担率.....	2-23
2.2.3 自動車運転免許有無別にみた交通特性.....	2-25
(1) 自動車運転免許有無別外出率.....	2-25
(2) 自動車運転免許有無別1人あたりトリップ数.....	2-27
(3) 自動車運転免許有無別目的種別トリップ数、目的種類構成.....	2-29
(4) 自動車運転免許有無別代表交通手段別トリップ数、代表交通手段分担率.....	2-31
2.2.4 自動車保有の特性.....	2-33
2.3 目的から見た交通特性.....	2-34
2.3.1 目的種別トリップ数、目的種類構成の推移.....	2-34
2.3.2 目的種別代表交通手段別トリップ数、代表交通手段分担率.....	2-36
2.3.3 目的種別発(着)時間帯構成.....	2-38

2.3.4	目的種別平均所要時間、主要時間ランク別構成.....	2-42
2.4	交通手段から見た交通特性.....	2-44
2.4.1	代表交通手段別トリップ数、代表交通手段分担率の推移.....	2-44
2.4.2	代表交通手段別目的種別トリップ数、目的種類構成.....	2-46
2.4.3	代表交通手段別発時間帯別トリップ数.....	2-48
2.4.4	代表交通手段別平均所要時間、所要時間ランク別代表交通手段分担率.....	2-50
2.4.5	鉄道駅利用状況.....	2-52
	(1) 駅別乗降トリップ数.....	2-52
	(2) 路線別鉄道端末交通手段分担率.....	2-54
	(3) 目的種別乗降別鉄道端末交通手段分担率.....	2-56
2.4.6	自動車運転トリップ数、平均乗車人数.....	2-58
	(1) 自動車運転トリップ数.....	2-58
	(2) 自動車平均乗車人数.....	2-59
2.4.7	駐車場利用状況.....	2-60
	(1) 目的種別駐車場所構成.....	2-60
	(2) 地域別駐車場所構成.....	2-61
	(3) 駐車場所別着時間帯別トリップ数.....	2-62
2.5	地域から見た交通特性.....	2-63
2.5.1	市町村別発生集中量.....	2-63
2.5.2	目的種別・市町村別集中量.....	2-65
	(1) 通勤目的集中量.....	2-65
	(2) 通学目的集中量.....	2-66
	(3) 買物目的集中量.....	2-67
	(4) 私事目的集中量.....	2-69
	(5) 業務目的集中量.....	2-71
2.5.3	代表交通手段別・市町村別発生集中量.....	2-72
	(1) 鉄道分担率.....	2-72
	(2) バス分担率.....	2-74
	(3) 自動車分担率.....	2-76
	(4) 市町村別代表交通手段分担率.....	2-78
2.5.4	目的種別・市町村間トリップ数.....	2-80
	(1) 全目的.....	2-80
	(2) 通勤目的.....	2-82
	(3) 買物目的.....	2-84
	(4) 私事目的.....	2-86
	(5) 業務目的.....	2-88
2.5.5	代表交通手段別・市町村間トリップ数.....	2-90
	(1) 鉄道.....	2-90

(2) 自動車 .....	2-92
2.5.6 目的種類別・市町村別平均所要時間 .....	2-94
(1) 全目的 .....	2-94
(2) 通勤目的 .....	2-95
(3) 通学目的 .....	2-96
(4) 買物目的 .....	2-97
(5) 私事目的 .....	2-98
(6) 業務目的 .....	2-99
2.6 居住形態・着施設による交通特性 .....	2-100
2.6.1 住居形態からみた交通特性 .....	2-100
(1) 住居形態別外出率、1人あたりトリップ数 .....	2-100
(2) 住居形態別目的種類構成 .....	2-102
(3) 住居形態別代表交通手段分担率 .....	2-103
2.6.2 着施設からみた交通特性 .....	2-104
(1) 着施設別目的種類構成 .....	2-104
(2) 距離帯別代表交通手段分担率 .....	2-105
2.7 補完調査 .....	2-106
2.7.1 調査の概要 .....	2-106
(1) 調査の目的 .....	2-106
(2) 実態調査の概要 .....	2-106
2.7.2 調査結果の概要 .....	2-111
(1) 調査対象地域居住者の特性 .....	2-111
(2) 日頃最もよく行く行先への移動について .....	2-113
(3) この1年間での路線バスの利用状況 .....	2-125
(4) この1年間でのタクシーの利用状況 .....	2-128
(5) 今後の居留意向について .....	2-131
(6) 移動販売やネットショッピング等の利用について .....	2-133
2.8 山形広域都市圏パーソントリップ調査との比較 .....	2-135
2.8.1 山形広域都市圏パーソントリップ調査について .....	2-135
2.8.2 基本的なトリップ特性の比較 .....	2-136
(1) 外出率・人口1人あたりトリップ数・外出者1人あたりトリップ数 .....	2-136
(2) 両都市圏の代表交通手段分担率 .....	2-137
(3) 両都市圏の目的種類別平均所要時間 .....	2-138
2.8.3 互いの都市圏を来訪するトリップの特性 .....	2-139
(1) 互いの都市圏を来訪するトリップ数 .....	2-139
(2) 互いの都市圏を来訪するトリップの代表交通手段分担率・目的構成 .....	2-140
第3章 現況分析 .....	3-1
3.1 都市圏の交通を取り巻く社会経済の状況 .....	3-1

3.1.1	社会経済の動向 .....	3-1
	(1) 人口の動向 .....	3-1
	(2) 世帯の動向 .....	3-6
	(3) 就業・就学の動向 .....	3-13
	(4) 産業別従業人口の変化 .....	3-16
	(5) 観光の動向 .....	3-17
	(6) 交通に関する新たな動き .....	3-19
	(7) 環境保全に対する取り組み状況 .....	3-22
	(8) 社会経済の動向からみた課題 .....	3-24
3.1.2	市街地形成・施設立地の動向 .....	3-28
	(1) 人口集中地区（DID）の動向 .....	3-28
	(2) 都市圏の施設立地の動向 .....	3-30
	(3) 市街地形成・施設立地の動向からみた課題 .....	3-33
3.1.3	交通環境の状況 .....	3-34
	(1) 道路ネットワークの整備状況 .....	3-34
	(2) 鉄道ネットワークの整備状況 .....	3-39
	(3) バスネットワークの整備状況 .....	3-40
	(4) 広域交通の現状 .....	3-42
	(5) 結節点等の現状 .....	3-48
	(6) 交通事故の現状 .....	3-49
	(7) 交通環境の状況からみた課題 .....	3-50
3.2	都市圏の現況交通特性と課題 .....	3-53
3.2.1	都市圏全体からみた交通特性の変化 .....	3-53
	(1) 総トリップ数・外出率・原単位の変化 .....	3-54
	(2) 目的種別トリップ数の変化 .....	3-58
	(3) 手段別トリップ数の変化 .....	3-59
	(4) 都心からの距離帯・最寄り駅からの距離帯別の代表交通手段別発生集中量の変化 .....	3-66
	(5) 都市圏全体の交通需要の変化からみた課題 .....	3-67
3.2.2	公共交通の利用特性と課題 .....	3-69
	(1) 鉄道の利用特性と課題 .....	3-69
	(2) バスの利用特性と課題 .....	3-121
	(3) 乗り継ぎの利用特性と課題 .....	3-152
3.2.3	道路交通利用特性と課題 .....	3-158
	(1) 都市圏の自動車利用の概況 .....	3-158
	(2) 自動車の利用特性 .....	3-169
3.2.4	その他の交通利用に関する課題 .....	3-190
	(1) 二輪車の利用特性と課題 .....	3-190
	(2) 徒歩の特性と課題 .....	3-205

3.2.5	個人属性・世帯タイプ別にみた交通特性と課題 .....	3-216
	(1) 個人属性別の交通特性.....	3-216
	(2) 世帯タイプ別の交通特性.....	3-218
	(3) 居住歴とトリップの関係.....	3-231
	(4) 世帯タイプ・個人属性別の交通特性からみた課題.....	3-234
3.3	都市構造からみた交通特性と課題.....	3-236
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 .....	3-236
	(1) 鉄道駅距離・都心距離からみた都市構造の変化 .....	3-236
	(2) 都心・拠点・都市軸上での変化と課題 .....	3-248
3.3.2	地域別のトリップ特性と課題.....	3-258
	(1) 仙台都心のトリップ特性と課題.....	3-258
	(2) 都市拠点のトリップ特性と課題.....	3-273
	(3) 暮らしの拠点のトリップ特性と課題.....	3-293
	(4) 郊外住宅地のトリップ特性と課題 .....	3-305
	(5) 中山間地等のトリップ特性と課題 .....	3-324
3.4	震災復興による都市・交通の変化.....	3-333
3.4.1	復興の状況.....	3-333
3.4.2	震災による交通への意識の変化.....	3-335
3.4.3	被災による転居動向と交通特性.....	3-336
	(1) 市町村別の転居動向 .....	3-336
	(2) 転居先の交通利便性 .....	3-338
	(3) 被災転居者の交通特性.....	3-339
	(4) 転居先の防災集団移転促進事業内外比 .....	3-340
3.4.4	防災への取組状況.....	3-341
	(1) 防災拠点 .....	3-341
	(2) 緊急輸送道路.....	3-342
3.4.5	震災復興による都市・交通の変化からみた課題 .....	3-343
	(1) 分析から得られた知見.....	3-343
	(2) 震災復興による都市・交通の変化からみた課題 .....	3-344
3.5	都市圏外居住者の行動.....	3-345
3.5.1	仙台都心内周遊の実態.....	3-345
	(1) 分析条件 .....	3-345
	(2) 地域別の来訪率 .....	3-347
	(3) 都心内周遊パターン .....	3-348
	(4) 都心来訪者の居住地構成.....	3-350
	(5) 都心内地域別の来訪者居住地構成 .....	3-351
3.5.2	都市圏内移動の実態把握について .....	3-357
	(1) 都市圏内々移動における大ゾーン別集中密度.....	3-357

(2) 移動の多い大ゾーン間.....	3-359
3.5.3  来訪手段別目的地の実態把握について .....	3-361
(1) 新幹線来訪者の最初の目的地.....	3-361
(2) 仙台空港来訪者の最初の目的地 .....	3-363
3.5.4  都市圏外居住者の移動からみた課題.....	3-365
(1) 分析から得られた知見.....	3-365
(2) 都市圏外居住者の移動からみた課題.....	3-365
参考資料  協議会規約と名簿.....	参-1



# 第1章 パーソントリップ調査の概要

---

## 1.1 調査の目的

---

仙台都市圏では、1972年度（昭和47年度）、1982年度（昭和57年度）、1992年度（平成4年度）、2002年度（平成14年度）と10年ごとに過去4回のパーソントリップ調査（以下「PT調査」という）を実施し、「人の動き」の観点から交通施設整備計画の立案、TDM等のソフト施策、交通軸上集約市街地誘導に向けた交通施策の検討を行ってきた。

前回PT調査から10年以上が経過し、国内では人口減少、少子化・高齢化が進展し、これまでの右肩上がりの社会状況とは異なる段階となっている。また、前回PT調査以降に地下鉄東西線や仙台空港アクセス線が開業し、仙台都市圏の交通環境には大きな変化が生じている。さらに、2011年3月の東日本大震災により、仙台都市圏では都市構造や人口配置及び暮らし方に対する住民意識の変化が起こっている。

このような社会状況の変化を踏まえ、都市圏が一体となった都市構造に向け、成熟社会に必要なとされる交通政策の方向性検討を目的に、2017年度から第5回目となる仙台都市圏PT調査を行ったものである。

## 1.2 調査対象圏域

第5回仙台PT調査の調査対象圏域は、仙塩広域都市計画区域を包含した、第4回仙台PT調査と同様の圏域とする。

但し、第4回仙台PT調査の対象圏域のうち、2町（旧鳴瀬町、旧鹿島台町）は、市町村合併により、それぞれ東松島市（平成17年4月合併）と大崎市（平成18年3月合併）となっており、合併後の市町村全体での仙台市への通勤・通学依存率はそれほど高くないため、第5回仙台PT調査の調査対象圏域には含めないこととする。

以上より、第5回仙台PT調査の対象圏域は、以下の18市町村とする。

表 1-1 第5回仙台PT調査の調査対象圏域（市町村）

仙塩広域 都市計画区域	仙台市、塩竈市、名取市、多賀城市、岩沼市、富谷市、 松島町、七ヶ浜町、利府町、大和町、大衡村
上記以外	大河原町、村田町、柴田町、川崎町、亘理町、山元町、大郷町



図 1-1 第5回仙台PT調査の調査対象圏域

### 1.3 調査体制

第5回仙台PT調査の実施にあたっては、各方面からの意見を反映させるとともに、都市交通に関わる情報や課題等を共有し、構想段階における計画や施策立案手続きの透明性を高めることを目的に、都市交通に関わる行政機関や公共交通を担う交通事業者等が参画した「仙台都市圏総合都市交通協議会」を設置した。

協議会の体制と、各会議の役割や内容は、以下のとおりである。

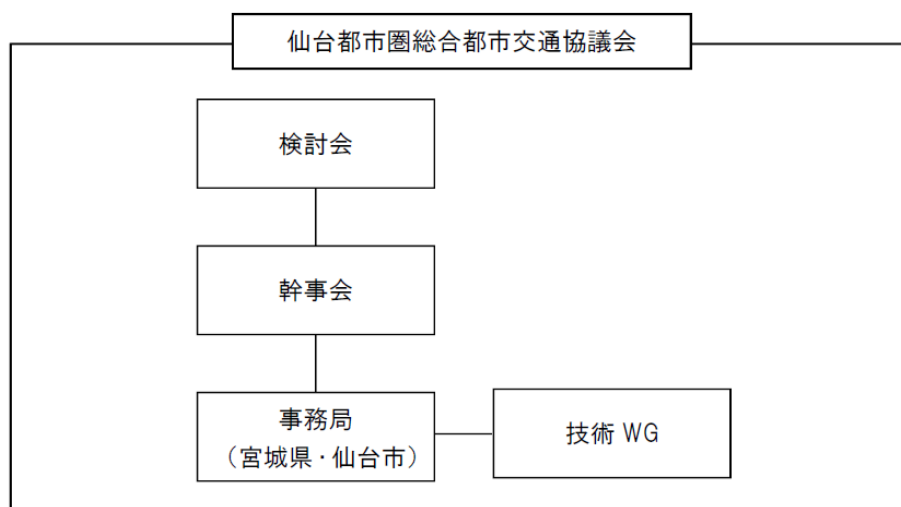


図 1-2 協議会の体制

表 1-2 各会議の役割と内容

会議名	役割	内容
検討会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 決定の場</li> <li>・ 規約に基づく協議事項の審議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 仙台都市圏における総合的な都市交通に関する事項を審議し、協議会の決定機関とする。</li> </ul>
幹事会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 調整の場</li> <li>・ 検討会への付議事項の調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係機関相互により協議会における必要な審議事項の検討を行い、検討会への付議事項を調整する。</li> </ul>
技術 WG	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 検討の場</li> <li>・ 専門的な事項の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市交通に関する調査や分析等の技術及び計画や施策等の必要な事項を専門的に検討する。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 会議の運営に関する準備や連絡調整等</li> </ul>	

## 1.4 調査の全体構成

第5回仙台PT調査は、2017年度から2019年度の3箇年で行うものであり、2017年度は、都市圏の交通状況を把握するためにトリップ調査等の実態把握を行った。2018年度は、実態把握結果等から、都市圏の交通実態の整理、都市圏の問題・課題抽出のための現況分析及び将来の交通見通し把握のための予測手法の検討を行った。2019年度は、将来の都市圏構造検討、将来交通の見通しを踏まえた交通政策の検討を行った。

本報告書「現況集計・現況分析編」は、都市圏の交通実態や現況分析の結果をとりまとめたものである。

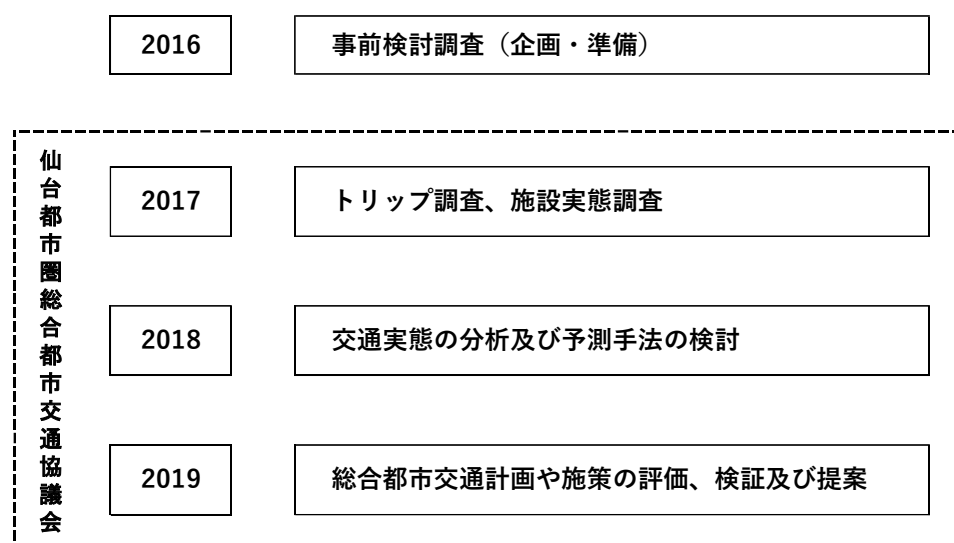


図 1-3 第5回仙台都市圏パーソントリップ調査の全体構成

### 参考：トリップ調査の概要

#### 【調査実施期間】

- ・2017年（平成29年）10、11月 ※一部地域は、12月まで調査を実施

#### 【調査結果】

- ・調査票発送数（世帯） 104,500 世帯※ ※予備、追加発送含む
- ・調査票発送数（個人） 234,400 人※ ※予備、追加発送含む
- ・有効回収数（世帯） 24,008 世帯
- ・有効回収数（個人） 50,932 人
- ・有効回収率（世帯） 23.0%
- ・有効票の Web 回答率\* 15.3% \*全回答のうち、Web で回答された割合
- ・有効抽出率（標本率） 3.28%※ ※都市圏内居住人口 155.1 万人  
(5歳以上, H29.10) に対する比率

## 1.5 現況集計・現況分析の構成

---

本報告書では、第2章に「現況集計」の結果を、第3章に「現況分析」の結果をとりまとめた。

第2章の「現況集計」は、都市圏の交通実態として基礎的なデータの整理を目的として実施したものであり、「①主体」、「②目的」、「③交通手段」、「④地域」、「⑤居住形態・着施設」のテーマについて、過去PT調査との比較を含め整理を行った。(過去のPT調査結果の集計にあたっては、第5回調査対象圏域居住者を対象としており、過去のPT報告書の掲載値とは異なることに注意を要する。)

第3章の「現況分析」では、都市圏の交通に係る土地利用・交通状況の問題・課題を把握するために、分析テーマを設定し他調査データを含めより詳細な交通状況について分析を行ったものである。

### 【第2章「現況集計」の構成】

#### ○2.1 「トリップの概況」

- ・都市圏居住者による総トリップ数について整理

#### ○2.2 「主体から見た交通特性」

- ・外出率、一人あたりトリップ数等について、性・年齢階層別、世代、自動車運転免許の保有状況の主体別に整理

#### ○2.3 「目的からみた交通特性」

- ・目的種類別トリップ数、目的種類構成、目的種類別トリップの時間帯構成等について整理

#### ○2.4 「交通手段から見た交通特性」

- ・代表交通手段別トリップ数、代表交通手段分担率、代表交通手段トリップの時間帯構成等について整理
- ・鉄道利用について駅別の利用状況、自動車利用について運転有無別、平均乗車人数、駐車場利用状況等について整理

#### ○2.5 「地域から見た交通特性」

- ・市町村別に、目的種類別発生集中量、代表交通手段別発生集中量、トリップ所要時間、市町村間トリップ数等について整理

## ○2.6「居住形態・着施設による交通特性」

- ・居住形態による一人あたりトリップ数、目的種類別トリップ数、代表交通手段別トリップ数等について整理

## ○2.7「補完調査」

- ・中山間地域における日頃の移動の実態を把握するために、通勤、通学、買物、通院などの行先や利用手段、及びバスやタクシーの利用状況などについて、仙台市西部の中山間地を対象とした調査結果を整理

## 【第3章「現況分析」の構成】

### ○3.1「都市圏の交通を取り巻く社会経済の状況」

- ・交通需要の経年変化に応じた課題を検討するために、交通需要発生的前提となる年齢構成や世帯構成の経年変化等、社会経済の動向や市街地形成・施設立地の動向を分析するとともに、移動を支える交通ネットワークの整備状況等を把握

### ○3.2「都市圏の現況交通特性と課題」

- ・交通施策の対象となる移動手段に応じた課題を検討するために、交通手段ごとの利用者属性、地域による差異や変化について分析

### ○3.3「都市構造からみた交通特性と課題」

- ・第4回P T調査以降の人口分布や交通需要の変化から、第4回P T調査で提案した集約型都市圏構造に向かっているか否かについて分析。また、地域状況に応じた課題を検討するため、地域区分ごとに行動特性を分析

### ○3.4「震災復興による都市・交通の変化」

- ・東日本大震災で被災した都市圏居住者に関する問題・課題を検討するため、震災後の行動特性、防災への取組状況について分析

### ○3.5「都市圏外居住者の行動」

- ・トリップ調査で把握できない都市圏外居住者による都市圏の関わる行動について、ビッグデータを用い、仙台都心内の回遊状況、都市圏内の地域間移動、仙台駅・仙台空港利用者の目的地について分析

## (参考1) 用語の説明

表 1-3 用語の説明 (1/2)

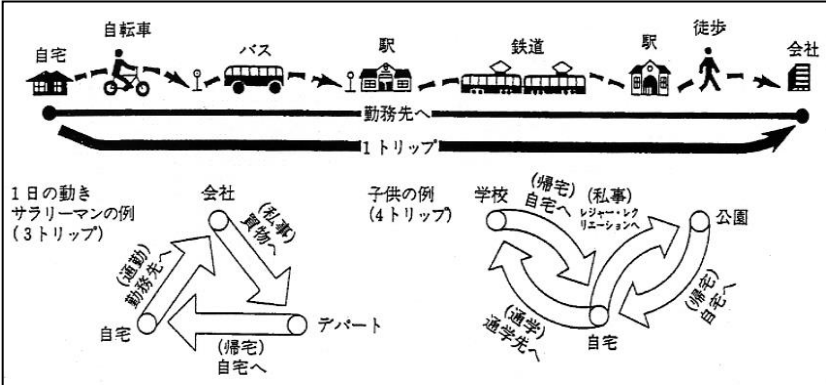
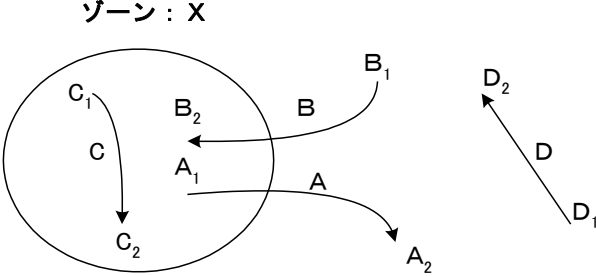
用語	説明
トリップ	<p>■交通を捉える単位で、ある目的を持った、出発地から目的地までの移動人数のこと。(人トリップともいう。)</p> <p>■途中で交通手段が変わっても、1トリップと数える。</p> 
トリップ エンド	<p>■トリップの起点と終点のこと。</p> <p>■移動を矢印で表現すると、矢印の線がトリップ(ゾーンX関連は3トリップ)、矢印の端点がトリップエンド(ゾーンX関連は4トリップエンド)に相当する。</p> 
外出率	<p>■居住人口に対する外出人口の割合で、単位は「%」。</p>
1人あたりトリップ数	<p>■1人の1日あたりトリップ回数の平均値で、単位は「トリップ/人・日」。</p>
代表交通手段	<p>■代表交通手段とは、1トリップの中で使用した交通手段において、予め設定した優先度が最も高い交通手段のことであり、優先度は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。</p> <p>■例えば、自宅から勤務先まで、徒歩→バス→鉄道→徒歩で移動した場合には、代表交通手段は鉄道となる。</p>

表 1-4 用語の説明 (2/2)

発生量／ 集中量	<p>■ある地域から出発するトリップをその地域の発生量、到着するトリップを集中量と言う。</p> <p>■単位は「トリップ」「トリップエンド」の双方が使用可能。本報告書では「トリップ」に統一する。</p>
発生集中量	<p>■ある地域の発生量と集中量の和（発生量＋集中量）を、その地域の発生集中量と言う。</p> <p>■単位は「トリップエンド」。</p>
鉄道端末交通手段	<p>■出発地から鉄道駅（または、鉄道駅から目的地）までに利用した、主な交通手段。</p>
分担率	<p>■代表交通手段別や鉄道端末交通手段別の発生集中量やトリップ数において、手段の合計に占める〇〇手段のトリップエンド数やトリップ数の割合を、〇〇分担率と言う。（例えば、自動車分担率）</p>



## (参考2) 集計上の注意

### ■調査精度の留意点

- ・PT調査はサンプリング調査によって実施されているため、データには統計的な誤差を有している。調査精度を確保しているとみなせるカテゴリーあたりのトリップ数は、約2,800トリップであり、このトリップ数以上については精度の目安（相対誤差20%）を概ねクリアしているといえる。
- ・現況集計・現況分析編では、全体の傾向を把握するために、この目安となるトリップ数未満の集計値も掲載しているため、取り扱う場合には留意が必要である。

#### <参考：精度保証される1カテゴリーあたりのトリップ数>

- ・第5回PT調査において実態調査対象数を設定するための抽出率の算定には、下式を用いている。（「総合都市交通体系調査の手引き 解説書 2007年版、平成19年10月、国土交通省都市・地域整備局都市交通調査室（現都市局都市計画調査室）監修」より）

$$r = \frac{1}{\frac{RSD^2 \times N}{1.96^2 (ZK - 1)} + 1}$$

r	: 抽出率
RSD	: 相対誤差 (20%)
N	: 母集団の大きさ (トリップ数)
ZK	: カテゴリー数
1.96	: 信頼度係数 (信頼度 95%)

- ・今回の調査結果である総トリップ約369万トリップを上式に適用すると、カテゴリー数ZKは、1,315と算定される。
- ・総トリップ数をこの精度保証されているカテゴリー数1,315で除した値が、精度保証される1カテゴリーあたりのトリップ数とみなせる。  
 $3,690,000/1,315=2,806$

## ■第4回以前のパーソントリップ調査の集計値について

- ・仙台都市圏P T調査の対象圏域は、各回で異なっている。例えば、第5回P T調査の調査対象圏域は、第4回調査対象圏域から旧鳴瀬町、旧鹿島台町を除いた地域となっている。このため、第5回と第4回以前のP T調査を比較する場合には、第4回以前のデータについて第5回の調査対象圏域居住者について再集計を行っている。

## ■年次比較のトリップ数について

- ・第5回P T調査のデータには不明データが含まれているため、第4回調査結果とのトリップ数の比較用に、ゾーン、目的種類、代表交通手段の不明を按分した小ゾーン間目的種類別代表交通手段別OD表を作成している。この不明を按分したデータを用いている場合には、図に「※第5回はゾーン、目的種類及び代表交通手段不明を按分したデータで集計」と記載した。

## ■図の凡例について

- ・本集計・分析編では、トリップ数をランク分けした図を掲載している。この際、図の凡例では省略した表記を行っている場合がある。
- ・右の表記は、上から「1未満」、「1以上5未満」、「5以上10未満」、「10以上50未満」、「50以上」を表している。
- ・右の表記では、「〇〇～□□」は、「〇〇以上□□未満」を表している。

