

「杜の都」 仙台市の交通とまちづくり

-まちづくりと交通政策の連携に向けて-

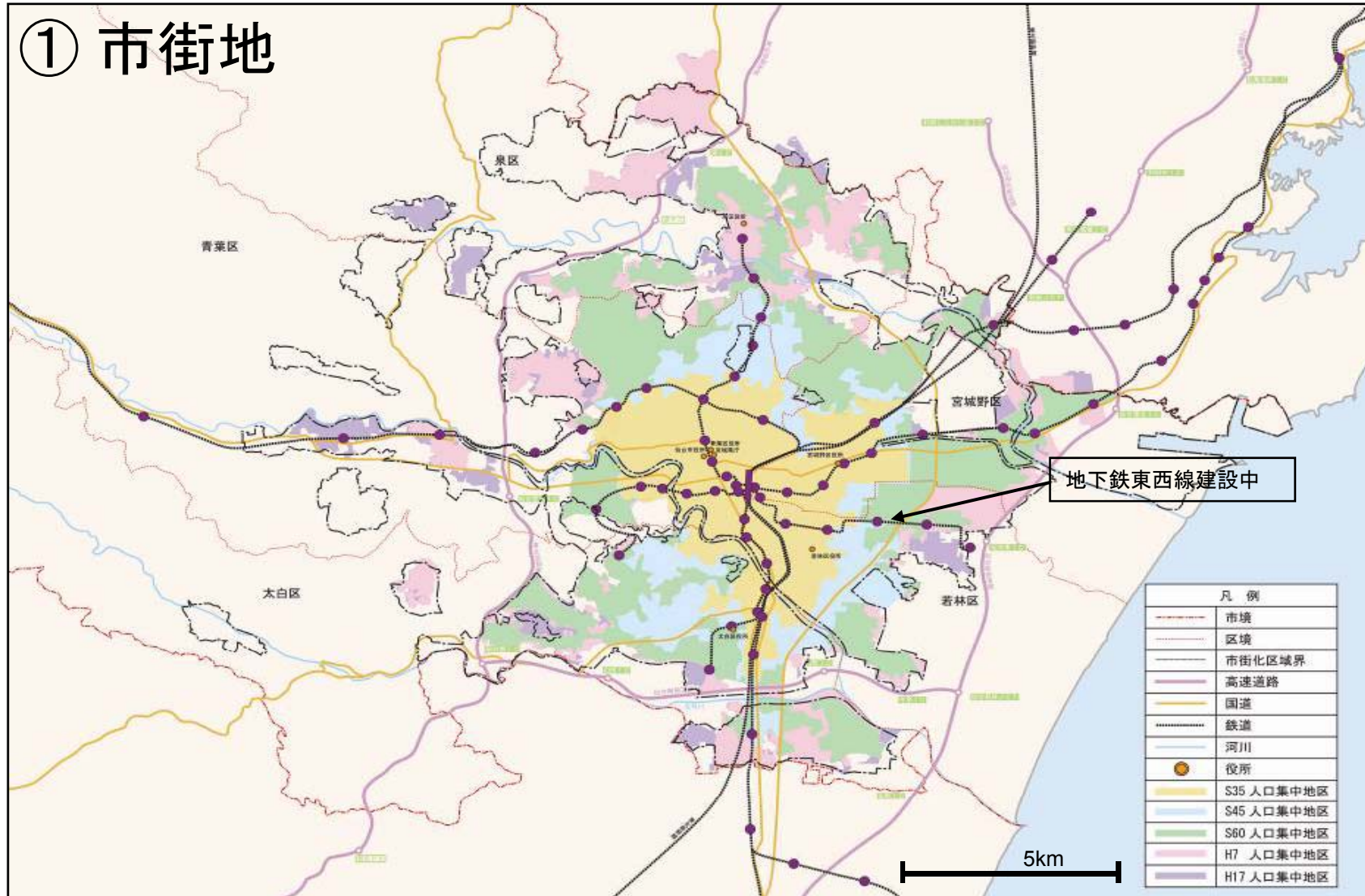


平成22年2月16日
仙台市

現在の仙台市(1)



① 市街地



現在の仙台市(2)

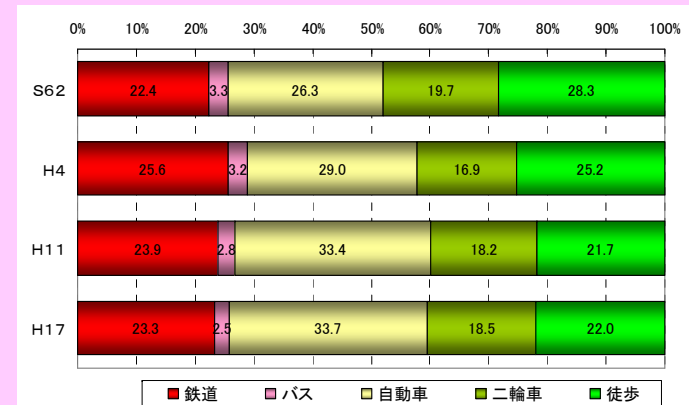


・人口密度は政令市中かなり低い密度

政令市の市街化区域人口密度の順位

順位	政令市名	都市計画区域				
		市街化区域				
		市街化区域内人口密度	面積	現在人口	面積	現在人口
		人 / km ²	ha	千人	ha	千人
1	大阪市	12,471.5	21,145	2,637.1	22,496	2,637.1
2	川崎市	10,422.2	12,695	1,323.1	14,435	1,374.4
3	横浜市	10,347.8	33,033	3,418.2	43,558	3,635.0
4	京都市	9,627.0	14,987	1,442.8	48,051	1,464.2
5	さいたま市	9,562.4	11,587	1,108.0	21,749	1,204.0
6	福岡市	8,607.9	15,983	1,375.8	33,878	1,418.0
7	札幌市	7,489.0	24,930	1,867.0	56,795	1,893.5
8	神戸市	7,393.7	20,044	1,482.0	55,337	1,529.1
9	名古屋市	7,364.3	30,258	2,228.3	32,645	2,245.3
10	堺市	7,246.5	10,928	791.9	14,999	835.0
11	広島市	6,870.0	15,866	1,090.0	39,913	1,109.0
12	千葉市	6,782.1	12,881	873.6	27,208	941.0
13	静岡市	6,202.7	10,302	639.0	23,104	690.7
14	仙台市	5,433.6	18,036	980.0	44,284	1,009.4
15	岡山市	5,383.1	10,388	559.2	58,596	678.2
16	新潟市	5,290.2	11,423	604.3	43,408	694.3
17	浜松市	5,067.1	9,789	496.0	46,768	760.0
18	北九州市	4,562.3	20,435	932.3	48,865	981.2

(参考) 三大都市圏の交通手段分担率の推移



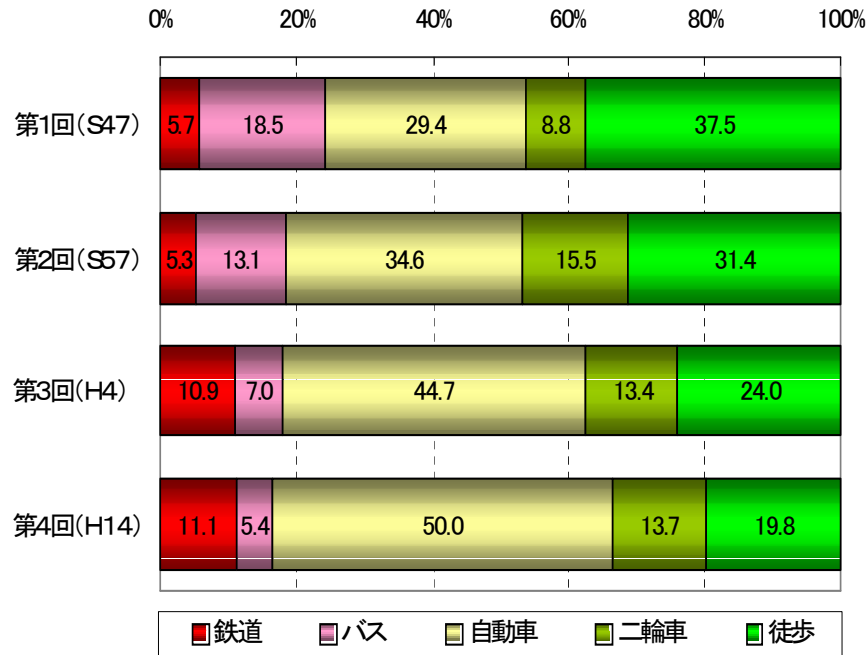
(全国都市交通特性調査より)

現在の仙台市(3)



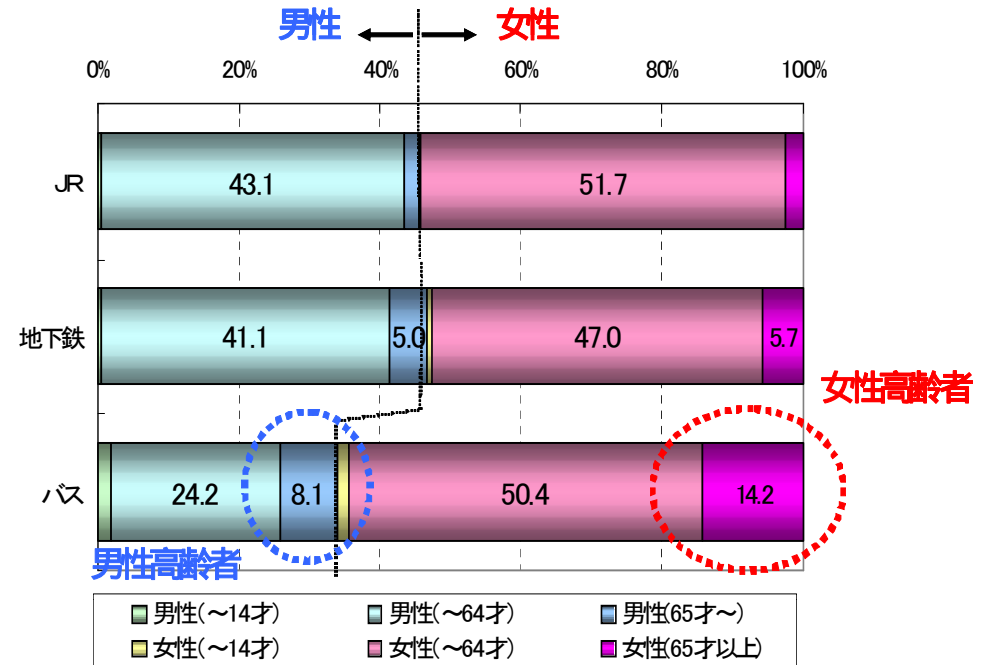
② 交通

仙台市関連交通の手段分担率の推移



- ・自動車利用は増加，公共交通利用と徒歩は減少傾向

公共交通利用者の性・年齢構成



- ・公共交通利用割合は女性が高く，特にバスは女性や高齢者が増加傾向

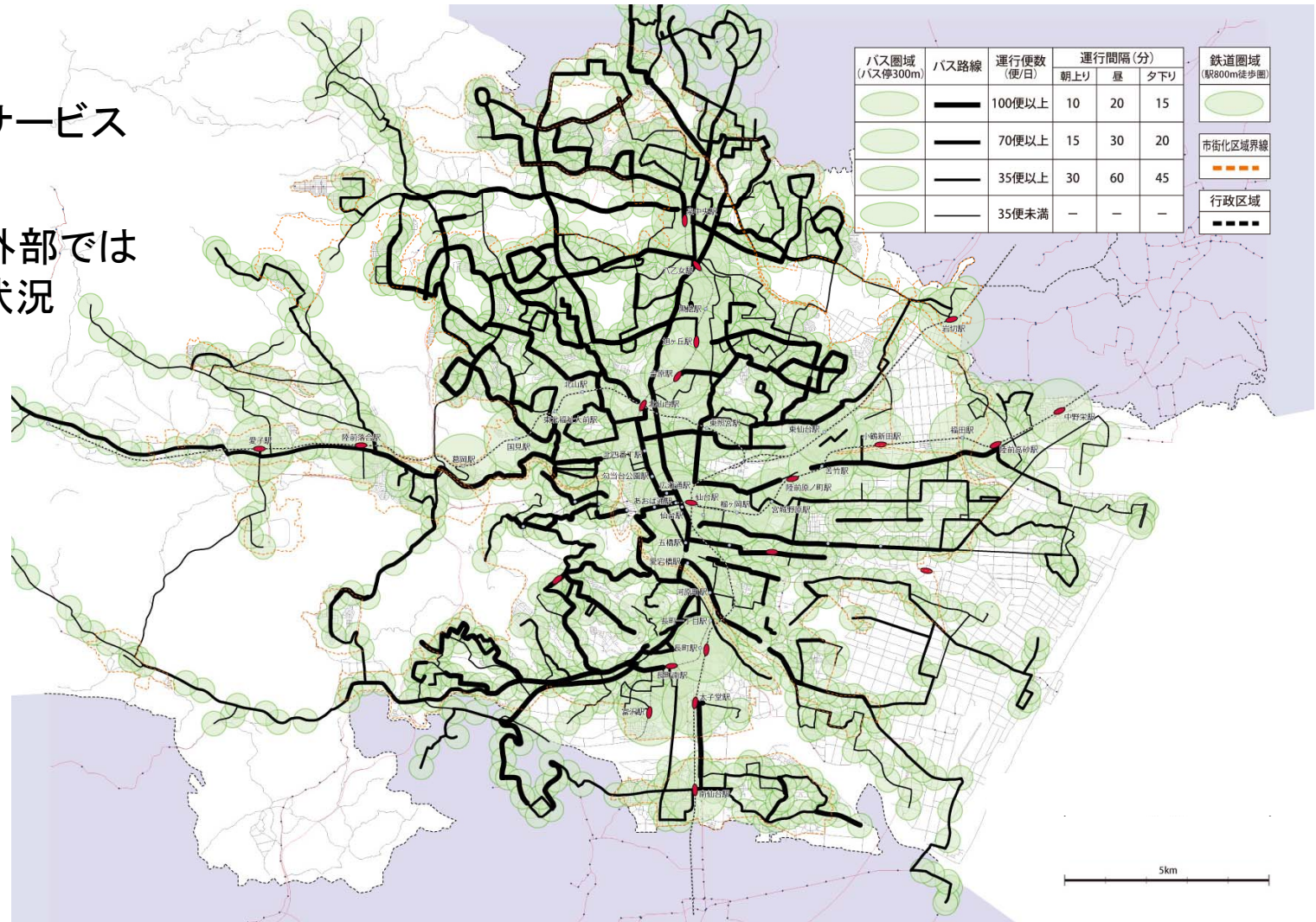
出典：仙台都市圏PT調査

現在の仙台市(4)



・バス路線の状況

- ・市街地をくまなくサービスするバス路線網
- ・しかしながら、郊外部ではサービスが低い状況

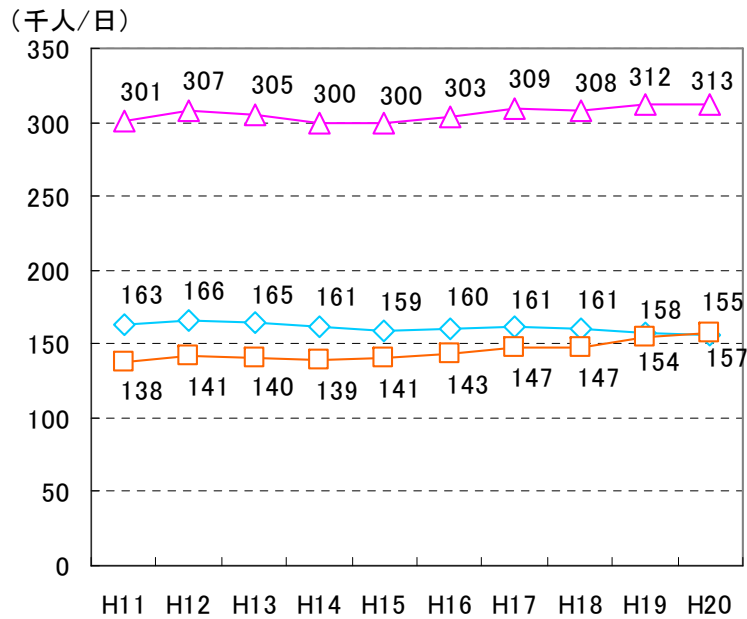


現在の仙台市(5)



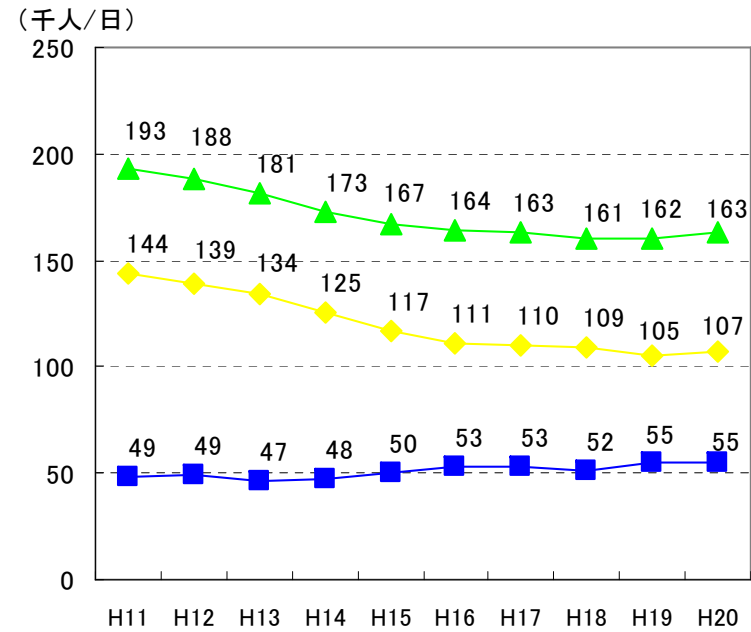
公共交通の利用は、鉄道は横ばい、バスは減少傾向

◇ 地下鉄線 □ JR線(新幹線除く) ▲ 合計



鉄道乗車人員の推移

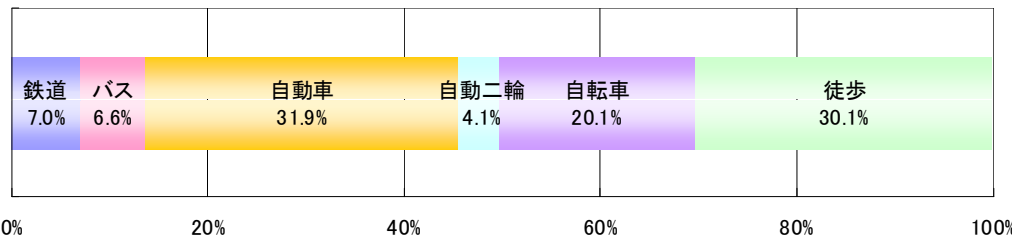
◆ 仙台市営 ■ 宮城交通 ▲ 合計



バス乗車人員の推移

出典: 仙台市統計書

(参考) 中心部の交通は、歩行者や自転車交通の割合が高い



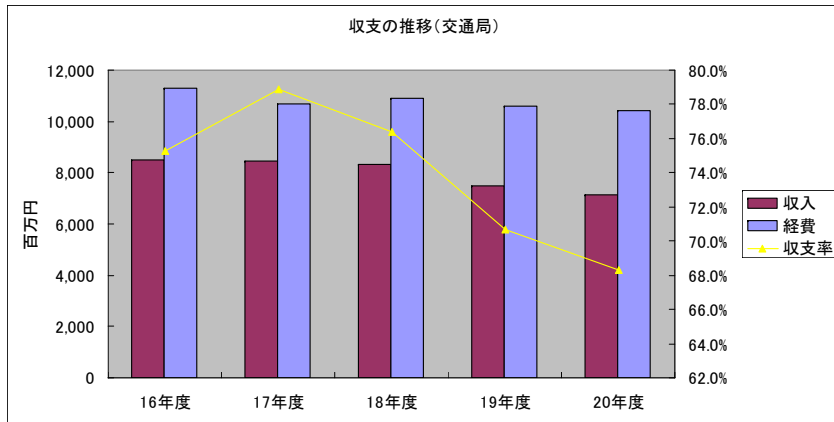
中心部居住者の代表交通手段の割合

出典: 仙台都市圏PT調査

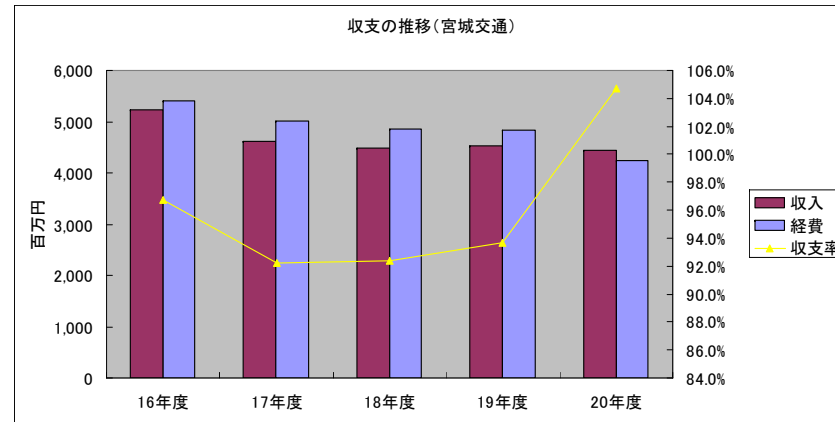
現在の仙台市(6)



・公共交通を担っているバス事業者の経営は、依然として厳しい

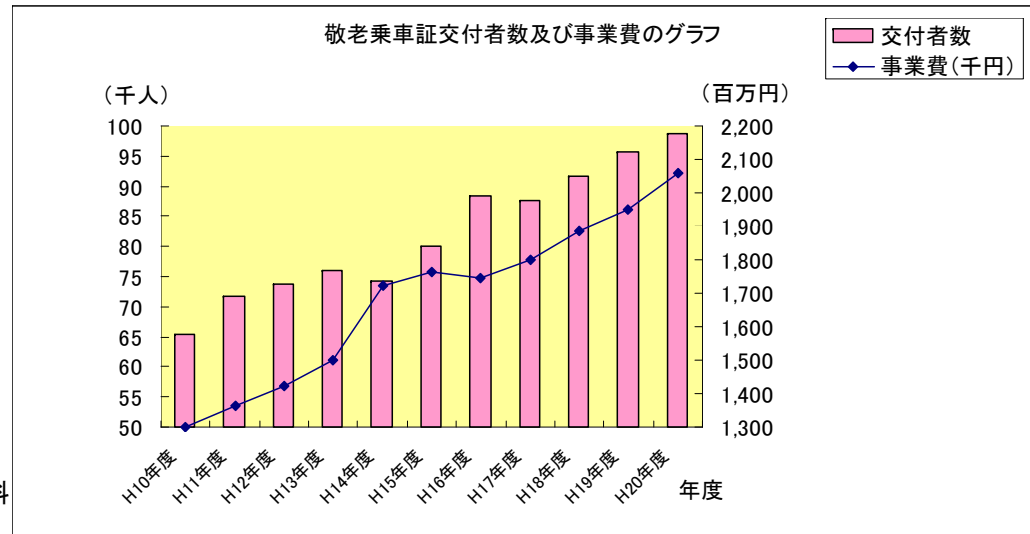


市交通局の収支の推移



宮城交通の収支の推移 出典:乗合バス要素別原価報告書集計表

・敬老乗車証は、行政負担が増加

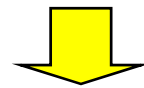


出典:仙台市高齢企画課資料

現状から見える課題



市街地が低密度で拡大(主に住宅地)していくと共にモータリゼーションが進展し、市郊外部には大規模商業施設等が立地



- 郊外地域では、クルマ利用への依存がますます高くなり、バス離れに拍車がかかり、路線バスの運行本数が減らされたり、さらには路線廃止へとつながっていく
- 毎年実施している市民意識調査において、公共交通について「運賃が高い」「運行サービスが低い」「時刻表どおりに運行しない」がいつもワースト・スリーに挙がっている
- 民間交通事業者(バス)は、経営を悪化させないことが第一義なので、規制緩和後、不採算路線に対しては、速やかに減便したり、廃止へと向かう

地下鉄東西線の整備



- ・大規模集客施設の立地適正化や沿線のまちづくりを進めています



(地下鉄東西線パンフレットより作成)

地下鉄東西線計画概要

地下鉄東西線計画概要

延長:約13.9km

駅:13駅(駅名は仮称)

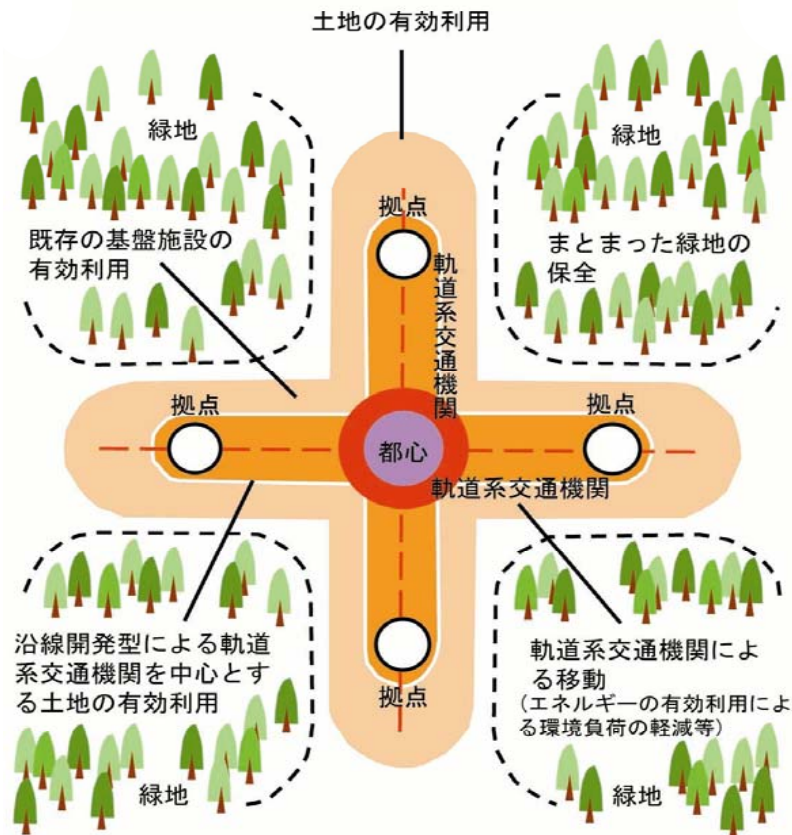
開業予定:平成27年度

目指すべき都市と交通

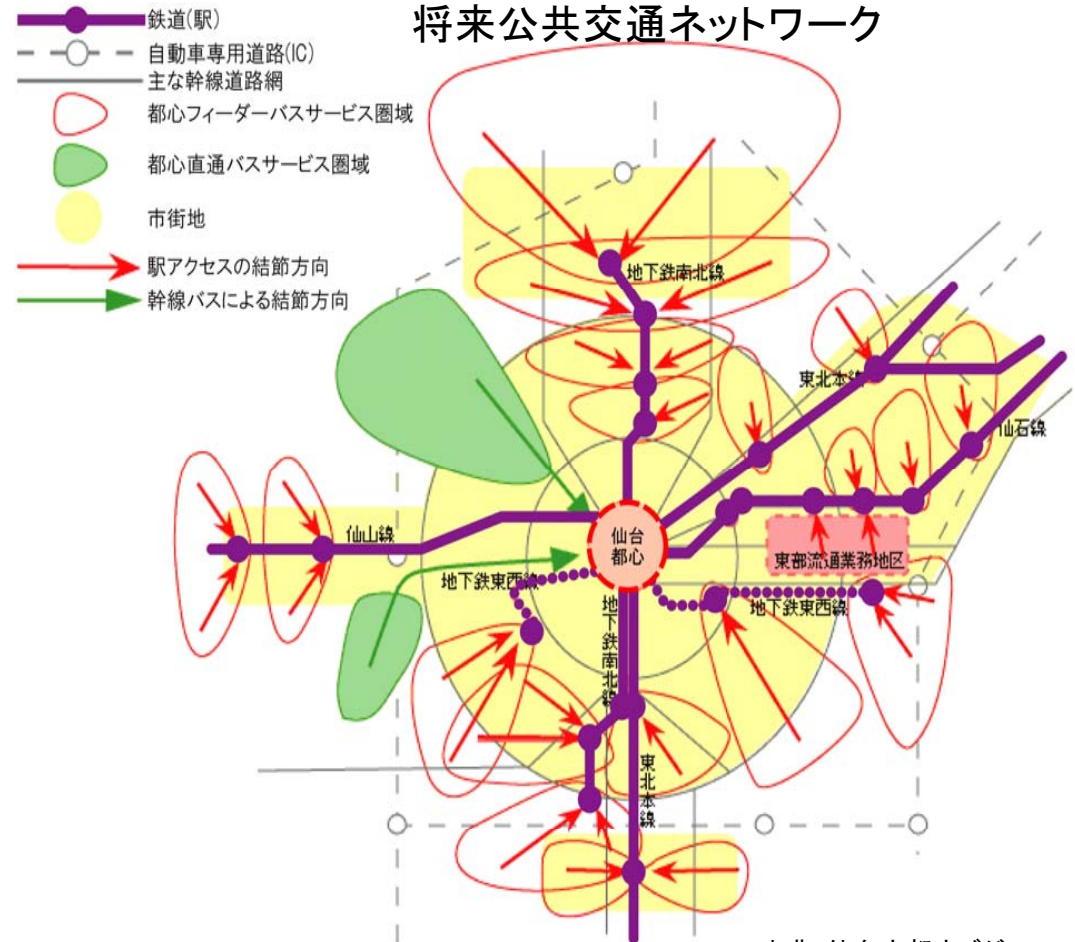


- ・環境にも優れ公共交通が便利で暮らしやすい機能集約型都市の形成に向け、「都市計画の方針」と「総合交通戦略」を策定します

集約型都市のイメージ

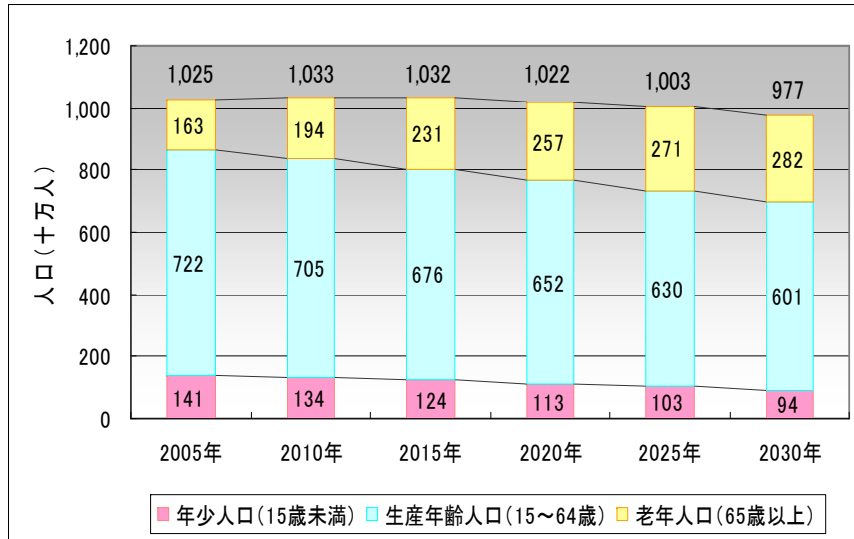


将来公共交通ネットワーク

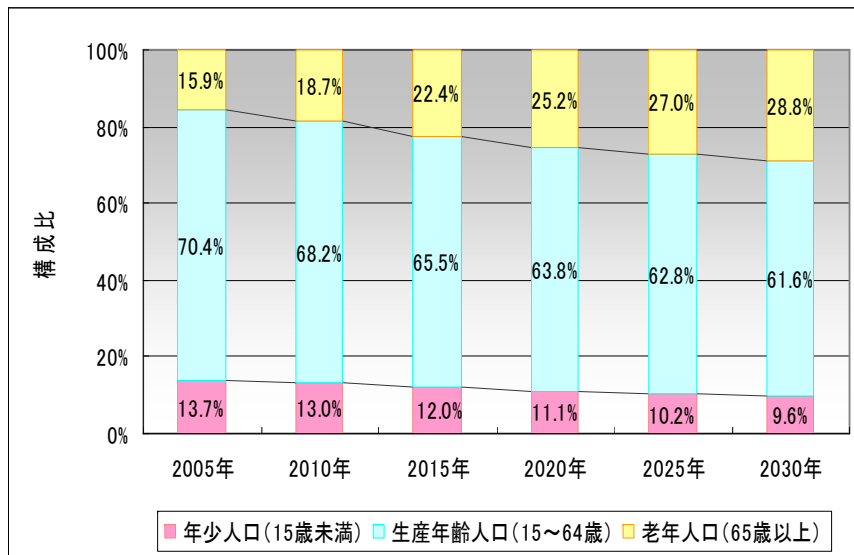


出典:仙台市都市ビジョン

将来の動向



・今後仙台市の人口は、数年の間にピークを迎え、緩やかな減少に転じる



・高齢化が進展し、2020年には高齢化率25%を超える見込み

→超高齢社会を迎える

国立社会保障・人口問題研究所

「日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)」より作成

これからの課題

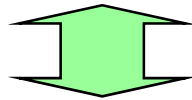


- 超高齢社会では、クルマの運転が困難となる人も増加し、公共交通利用への依存は高まるが、移動しやすい環境整備が不足
- めざす交通体系では、都心部や拠点へのアクセスは向上するが地域の暮らしに必要な施設(病院・店舗など)へのアクセス手段が無い
- 公共交通利用サービス向上には、割引運賃など効果的だが、現行制度では、運賃を見直すことは難しい。
- 増加する高齢者への福祉政策上の支援(敬老乗車証など)も限界となっている

交通とまちづくりの 方向性について



- 超高齢社会や多様化する市民生活を見据えると、運送事業を専門とする交通事業者の経営環境はますます厳しくなる(輸送サービスのあり方について見直しが必要)
- 地域の足をサポートできる仕組みが必要であり、交通事業者が中心となって担ってきた公共交通を、社会全体で支える枠組みが不可欠(まちづくりとの連携が大切)
- 公共交通は、道路・公園などの公共施設と同様に、市民生活を支える都市の装置であるとの考え方が重要となっている



環境や人にやさしい公共交通を中心とした集約型のまちづくりへ