

④. 地域別にみた二輪車利用状況

【市町村別の二輪車利用状況】

- ・ 市区町村別の発着トリップの二輪車分担率は、多賀城市、七ヶ浜町を除く他の市区町村では減少している。
- ・ 低下幅が大きいのは、大郷町及び山元町の9ポイント低下、大衡村の7ポイント低下など都市圏周辺部にみられる。

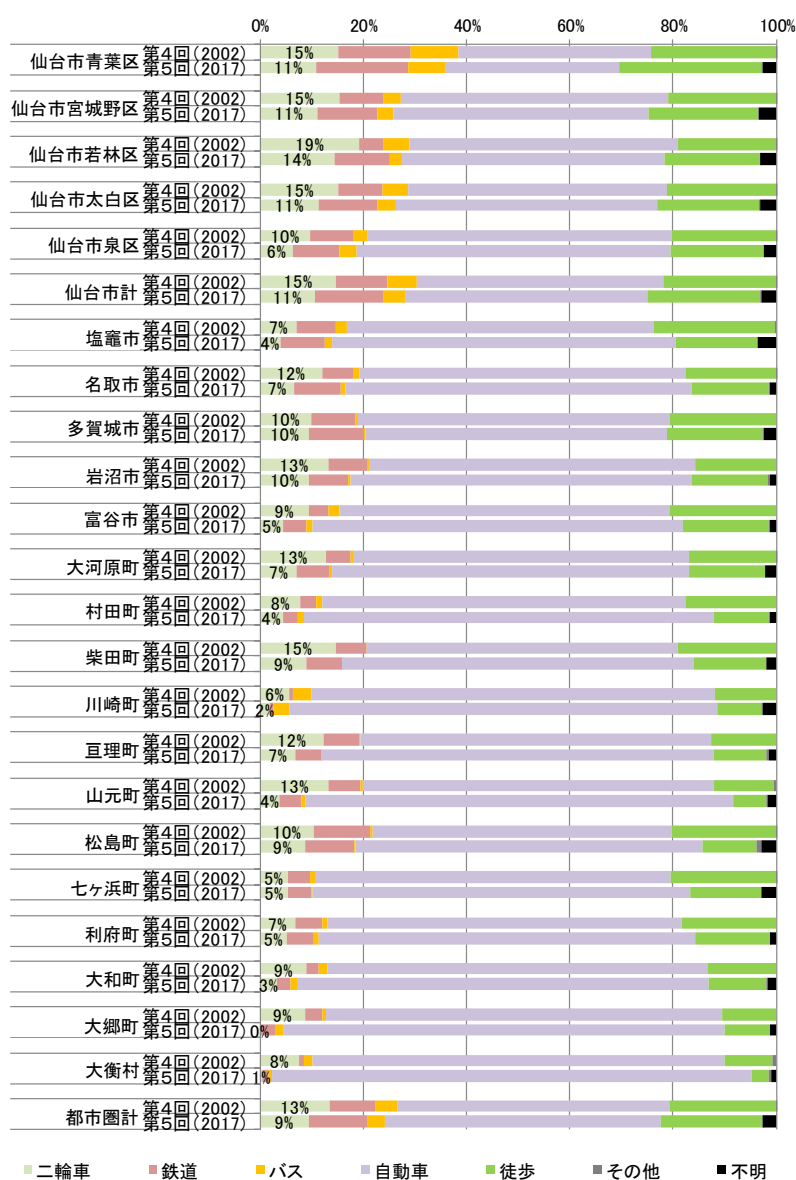


図 3-275 発着市区町村別の代表交通手段分担率の変化（平日）

【地域別の二輪車利用状況】

- ・ 中ゾーン別に二輪車の分担率をみると、分担率が高い地域は仙台都心を中心とした都心周辺地域である。
- ・ 第4回と比べると、全体的に二輪車分担率が低下しており、仙台都心部で分担率の低下している地域が多くみられる。

【第5回平日】

【第5回－第4回】

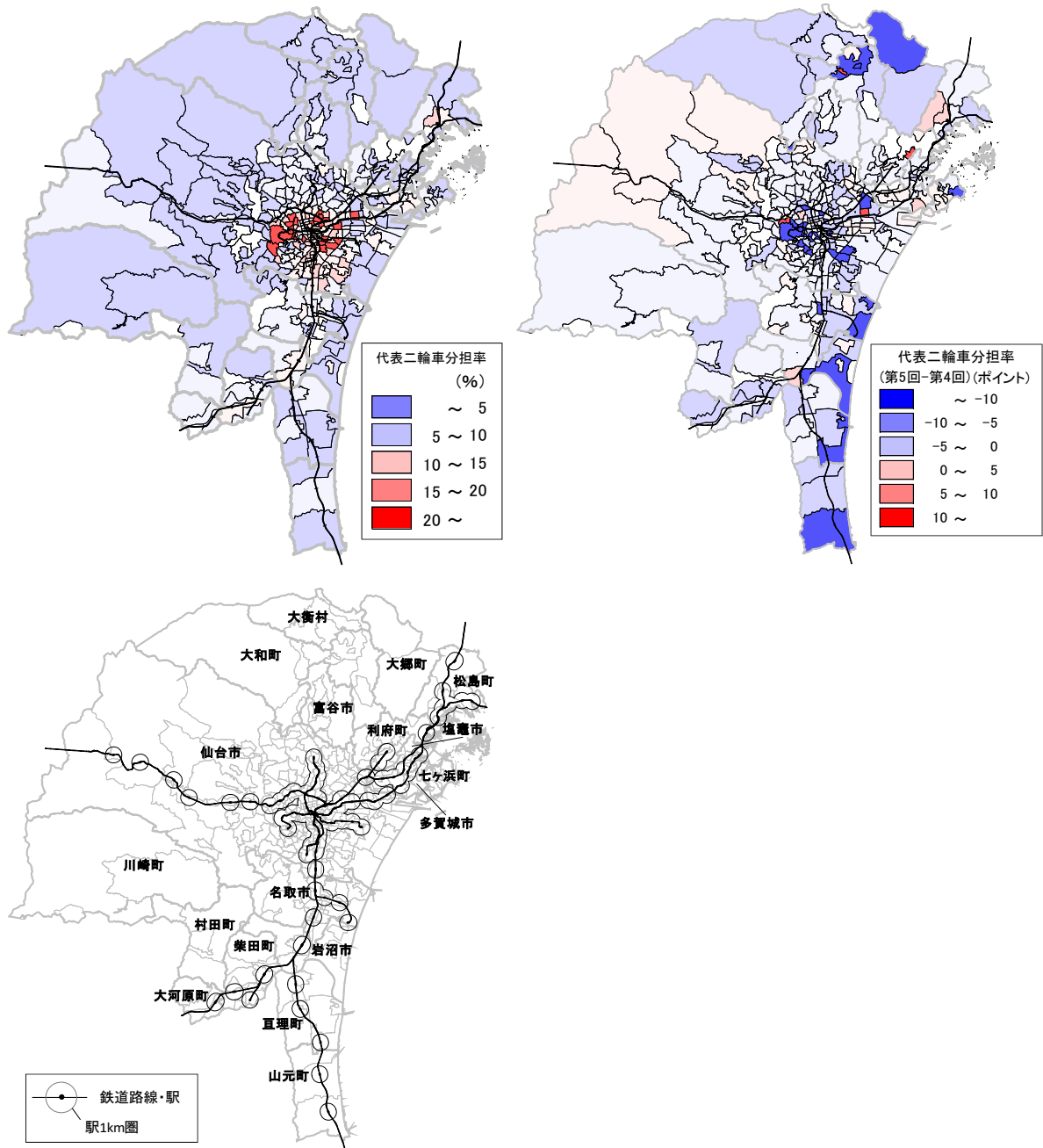
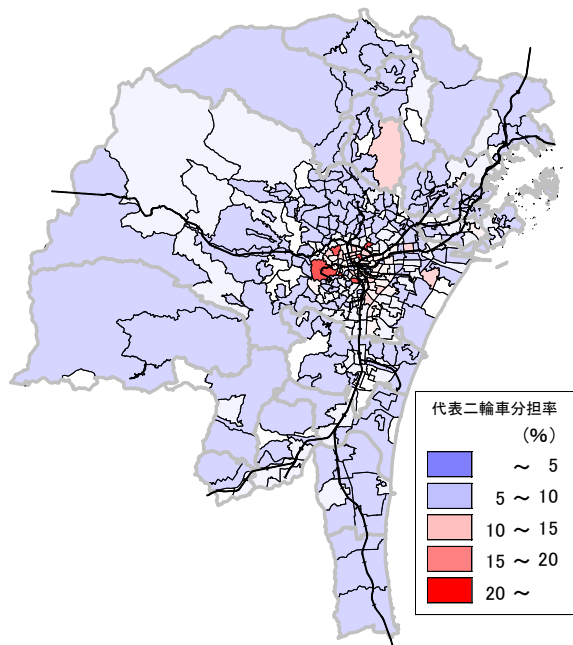


図 3-276 中ゾーン別代表交通手段二輪車分担率（第5回平日）と変化（第4回→第5回）

※分担率:発生集中量ベースの分担率
※第5回の発生集中量(交通手段計)が1,000トリップエンド以上のゾーンを対象

- ・ 休日の二輪車分担率は、仙台都心部で1割以上の地域が多くなっている。
- ・ 平日と比べると、仙台都心部や仙台市内の鉄道沿線地域で分担率が低下する地域が多い。

【第5回休日】



【平日・休日の比較(休日-平日)】

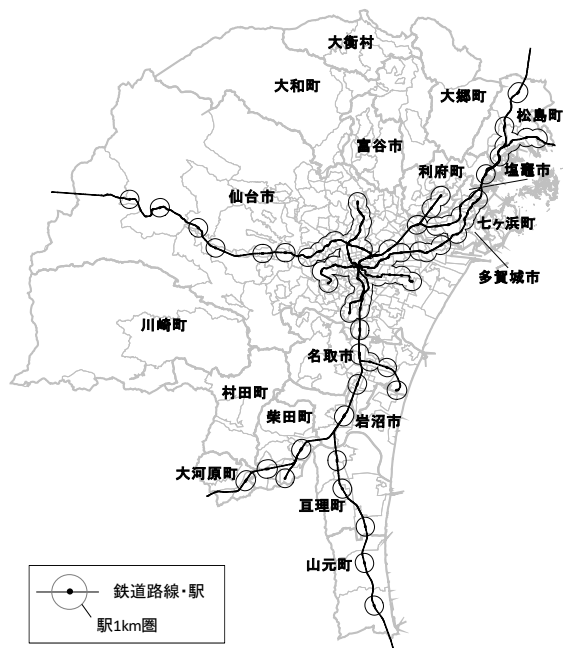
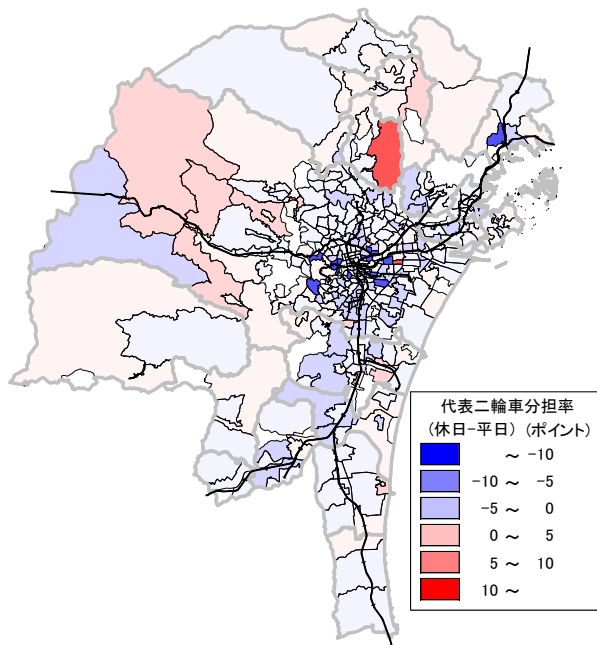


図 3-277 中ゾーン別代表交通手段二輪車分担率（第5回休日）と平日・休日の比較

※分担率:発生集中量ベースの分担率
 ※第5回の発生集中量(交通手段計)が1,000トリップエンド以上のゾーンを対象

【自転車の平均保有状況】

- ・ 自転車の平均保有台数を地域別にみると、比較的平坦な地形のエリアである仙台市南西部や都市圏南部に広がっている。
- ・ 一方、電動アシスト付き自転車は、仙台市北部、名取市西部など丘陵住宅エリアなどで多くなっている。

自転車 ※電動アシスト付き自転車は含まない

電動アシスト付き自転車

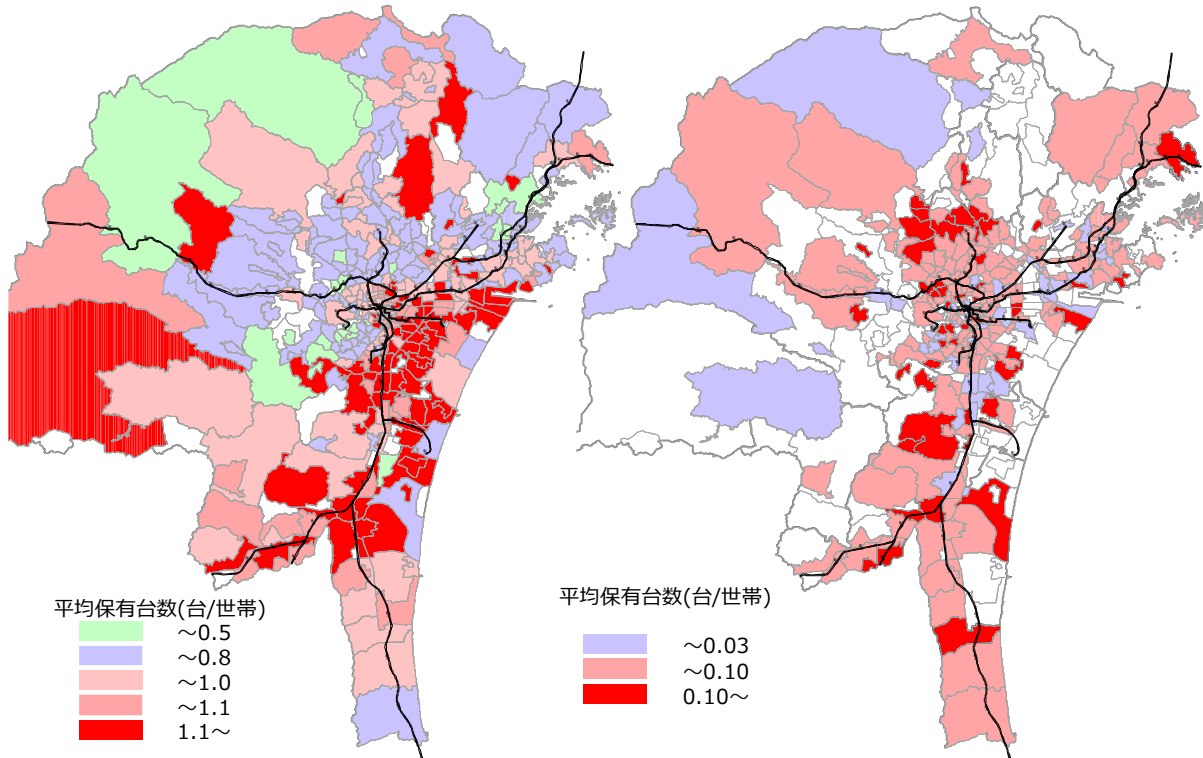


図 3-278 自転車・電動アシスト付き自転車の保有状況

【小ゾーン間スパイダーネット配分による二輪車利用状況の分析】

- ・ 二輪車利用は、仙台都心周辺に集中している。

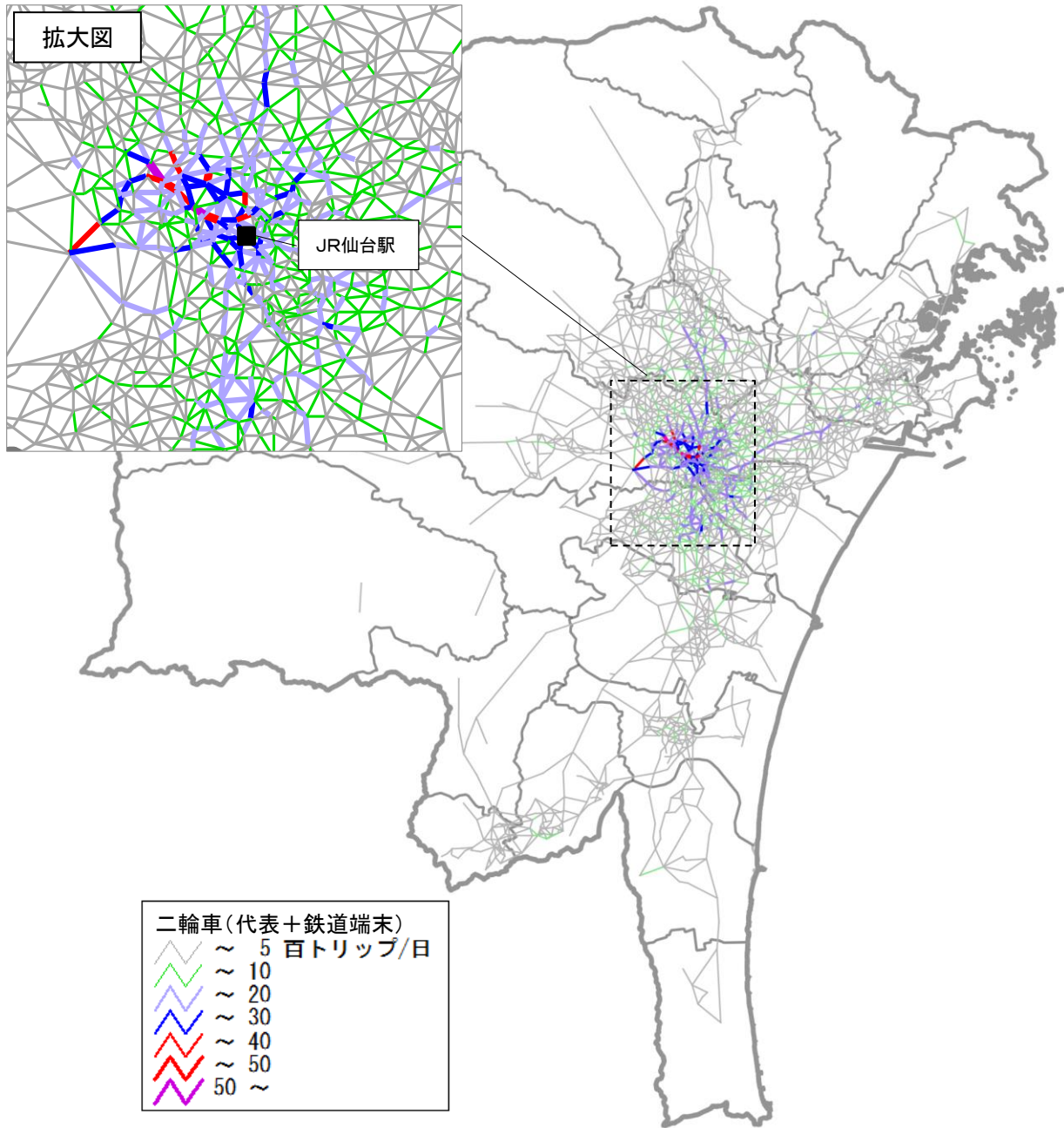


図 3-279 二輪車の小ゾーン間スパイダー配分結果 (第5回平日)

【鉄道沿線別にみた二輪車利用】

- ・ 鉄道沿線別に学生の自転車分担率をみると、第4回に比べ東西線沿線での自転車分担率の低下が顕著となっており、代表交通手段自転車分担率では23%から7ポイント低下の16%、端末交通手段自転車分担率では16%から13ポイント低下の3%となっている。
- ・ また、東西線沿線以外においても代表・端末ともに自転車分担率は低下している。特に端末交通手段における低下が大きく、南北線沿線で8ポイント、JR沿線で10ポイント低下している。

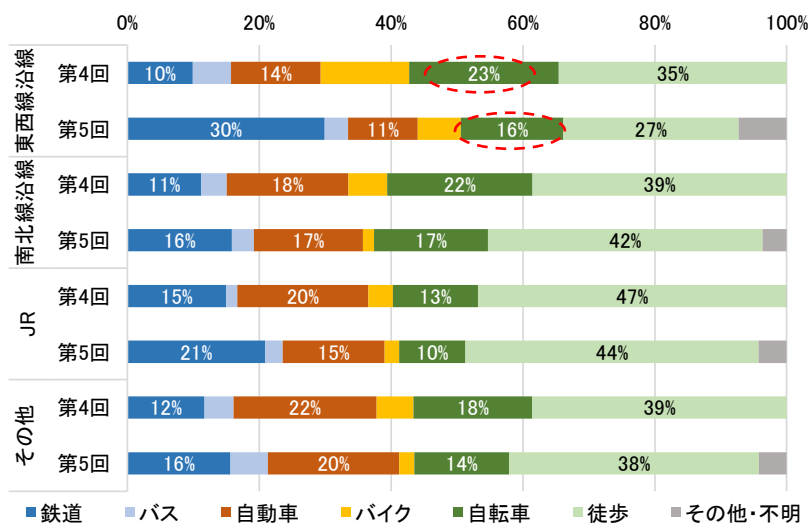


図 3-280 学生の代表交通手段分担率（沿線ごとの発生集中量による）

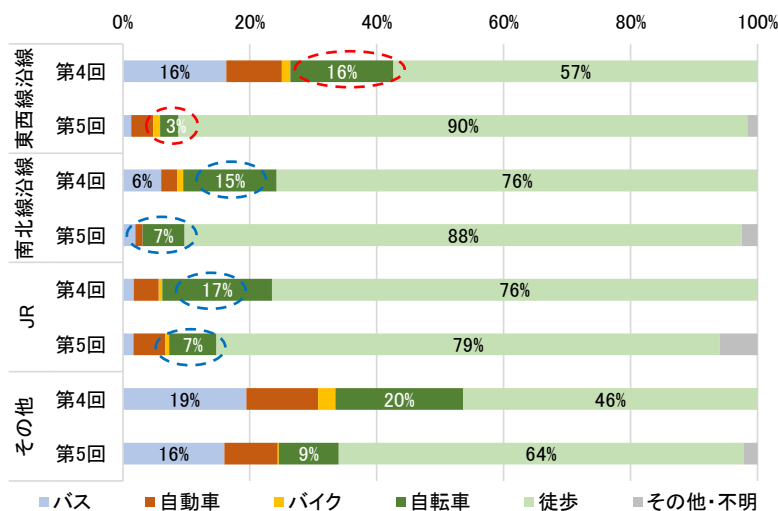


図 3-281 学生の鉄道・バス端末交通手段分担率（沿線ごとの発生集中量による）

- ・ 南北線に着目すると、通学目的では、都心は乗降ともに通学時の自転車端末利用はみられない。
- ・ また、拠点やその他地区の駅においても、乗車・降車ともに10ポイント程度分担率が低下しており、結果として降車端末では自転車利用がほとんどみられない状況となっている。

自転車分担率(鉄道・バス端末, 通学)

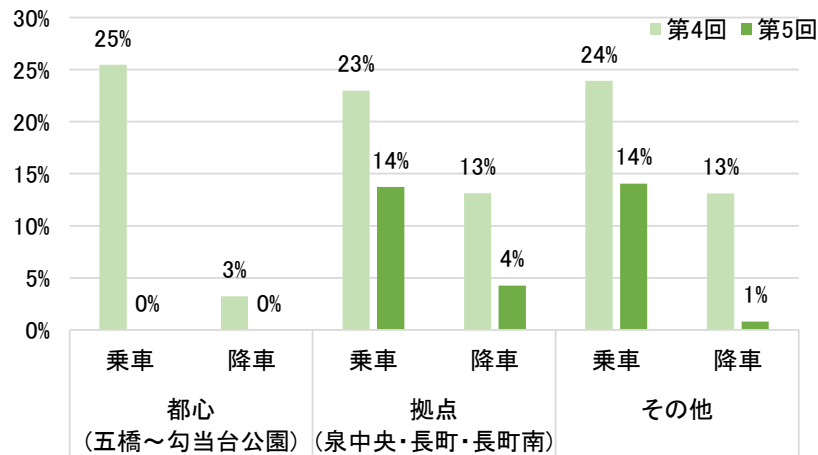


図 3-282 通学目的の鉄道・バス端末自転車分担率の変化 (平日)

- ・ 通勤においては、降車端末での自転車利用は第4回時点から少なかった。
- ・ 乗車端末においては、特に都心で低下しているが、その他の駅での減少率は小さい。

自転車分担率(鉄道・バス端末, 通勤)

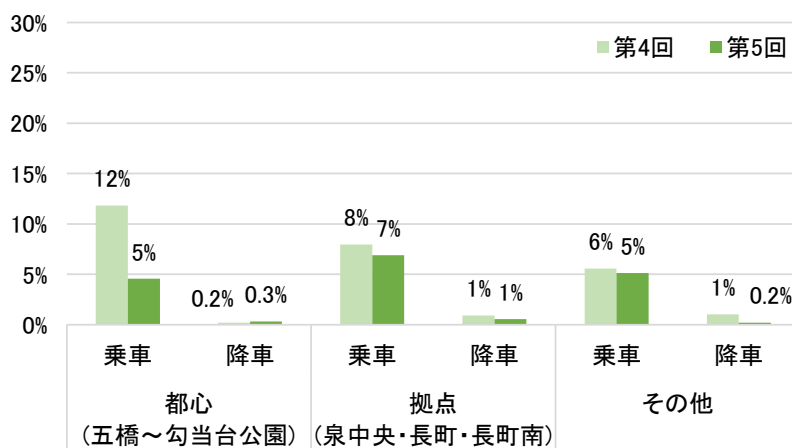


図 3-283 通勤目的の鉄道・バス端末自転車分担率の変化 (平日)

3) 二輪車の利用特性からみた課題

①. 分析から得られた知見

- ・ 自動二輪車のトリップ数は、減少傾向であり、その分担率も第4回から低下している。
- ・ 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。
- ・ 自転車は、仙台都心を中心に仙台市東部や南東部、沿岸市町村などの平坦な地域での保有が多い。近年、普及が進む電動アシスト付自転車は、仙台北部や名取市南西部など丘陵地での保有が多い。
- ・ 仙台都心部では、自転車ネットワークの整備が進められているが、未整備区間が残っており、自転車走行環境の連続性、安全性が一部の確保されていない。

②. 二輪車の利用特性からみた課題

- ・ 環境負荷が小さく、健康的な移動手段である自転車の利用促進に向けて、需要が集中する都心、鉄道駅、学校の周辺での安全な走行空間の確保が課題となる。
- ・ 都心地域においては、歩行者等との分離等による安全性や利便性の向上等を図る自転車ネットワークの整備を推進することが重要である。

(2) 徒歩の特性と課題

1) 徒歩の特性

①. 都市圏全体の徒歩の動向

【トリップ数・分担率の推移】

- ・ 徒歩トリップ数は、第2回から減少傾向であったが、第4回から第5回は同程度となっている。
- ・ 徒歩分担率は、第4回の20%から19%へと1ポイント低下した。

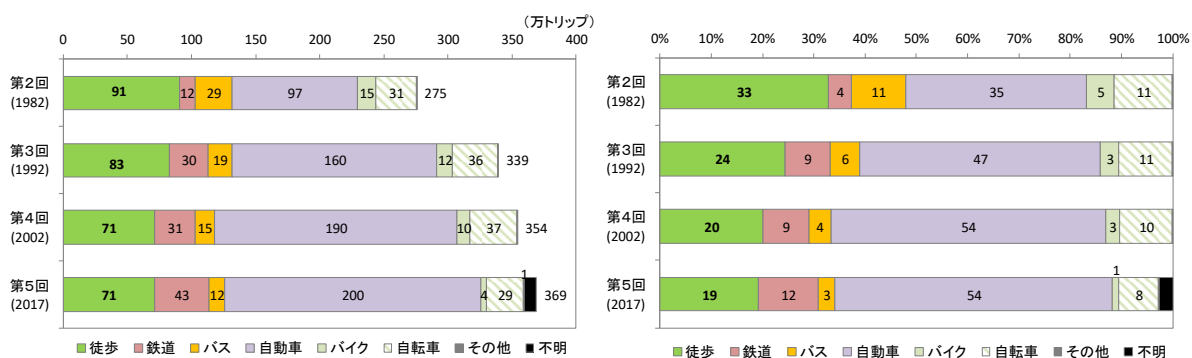


図 3-284 代表交通手段別トリップ数（左）及び分担率（右）の推移（平日）

【休日の徒歩利用状況】

- ・ 休日の徒歩トリップ数は、平日の約6割程度となっており、分担率も平日の19%から休日は15%に低下した。

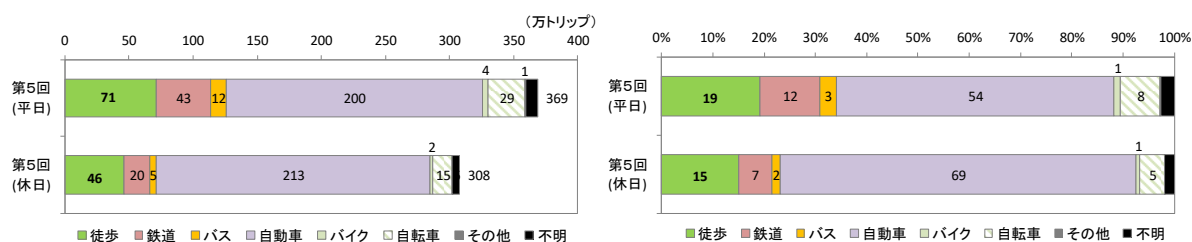


図 3-285 代表交通手段別トリップ数（左）及び分担率（右）の平日・休日比較（第5回）

【目的種類別の徒歩の状況】

- ・ 徒歩分担率を目的種類別にみると、通勤と業務で上昇し、通学や買物などの私事目的で低下している。

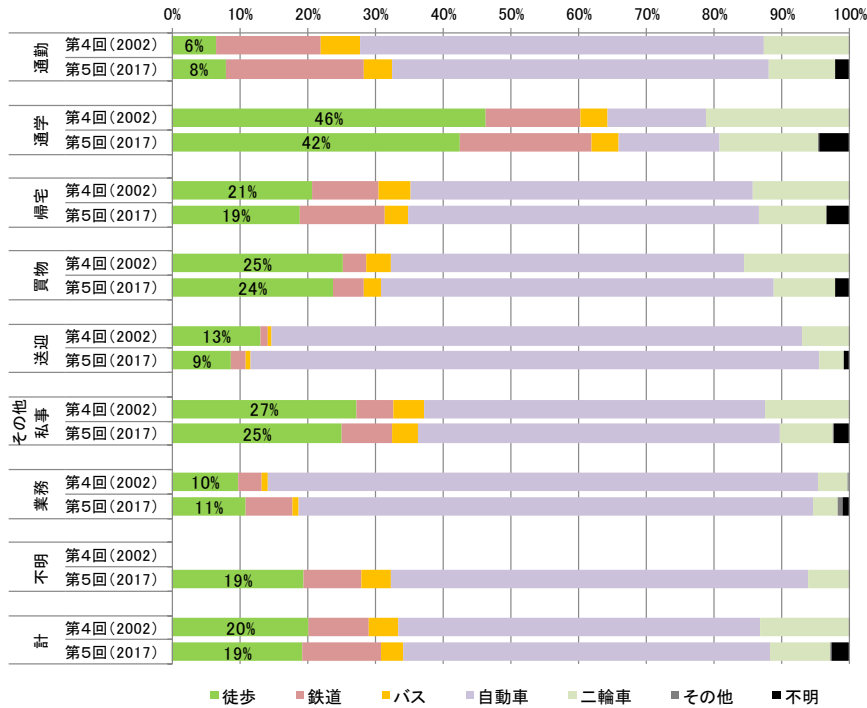


図 3-286 目的種類別の代表交通手段分担率の変化（平日）

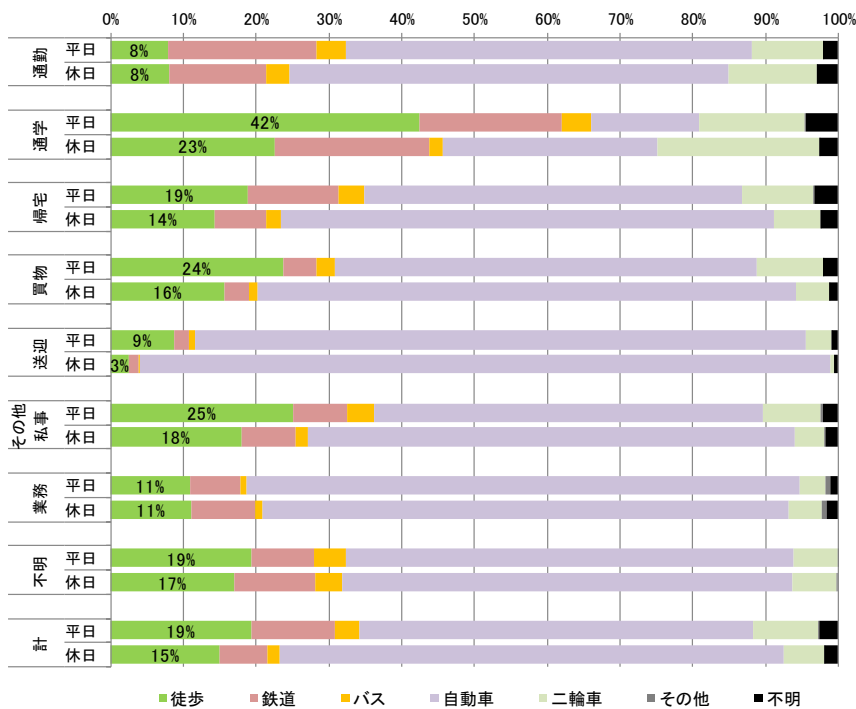


図 3-287 目的種類別の代表交通手段分担率の平日・休日比較（第5回）

②. 属性別にみた徒歩の状況

【性別年齢階層別の徒歩の状況】

- ・ 男女計では、徒歩分担率は第4回の20%から19%へと若干低下している。
- ・ 5～14歳及び55歳以上の年齢層で第4回よりも徒歩分担率が低下している。一方で、15～54歳の年齢層では上昇している。
- ・ 男女別には、男性は第4回よりも徒歩分担率が上昇し、女性は低下している。
- ・ 男性では、最も分担率の低下が大きいのは85歳以上の6ポイントであり、男女間の差が縮まっている。
- ・ 女性の65歳以上の年齢層では、10ポイント以上低下している。特に85歳以上では23ポイントも低下し、一方で鉄道や自動車の分担率が上昇している。

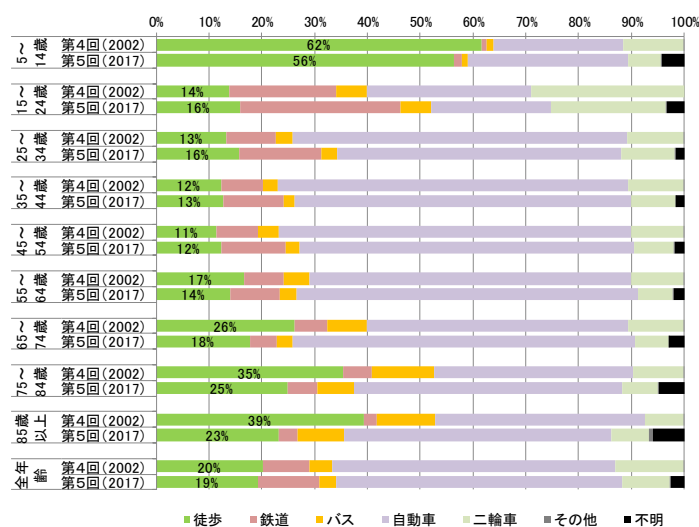


図 3-288 年齢階層別の代表交通手段分担率の変化（男女計）（平日）

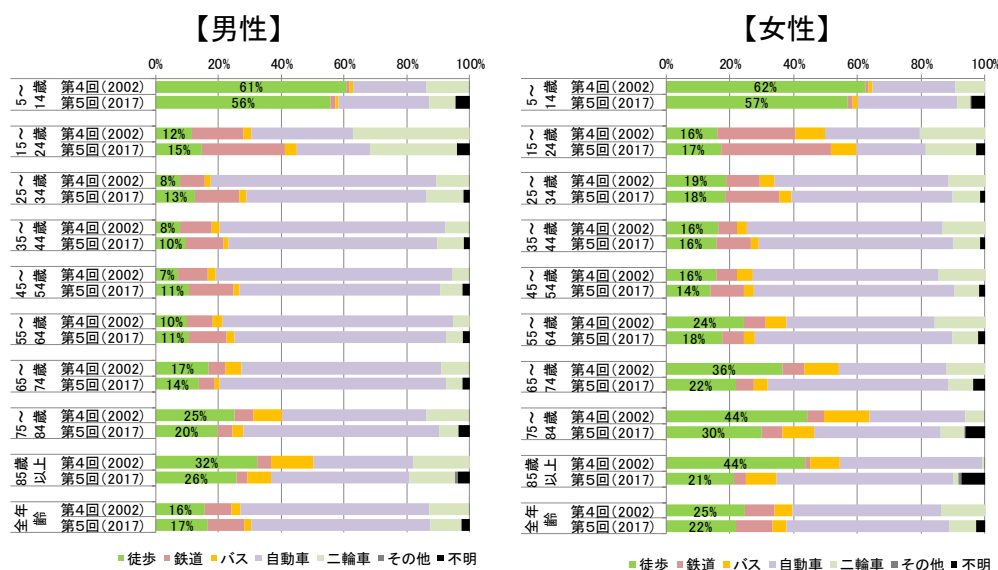


図 3-289 性別年齢階層別の代表交通手段分担率の変化（平日）

【就業状態別の徒歩の状況】

- ・ 就業状態別に徒歩分担率をみると、有職者では1ポイント上昇し、学生で3ポイントの低下、無職で5ポイントの低下となっている。

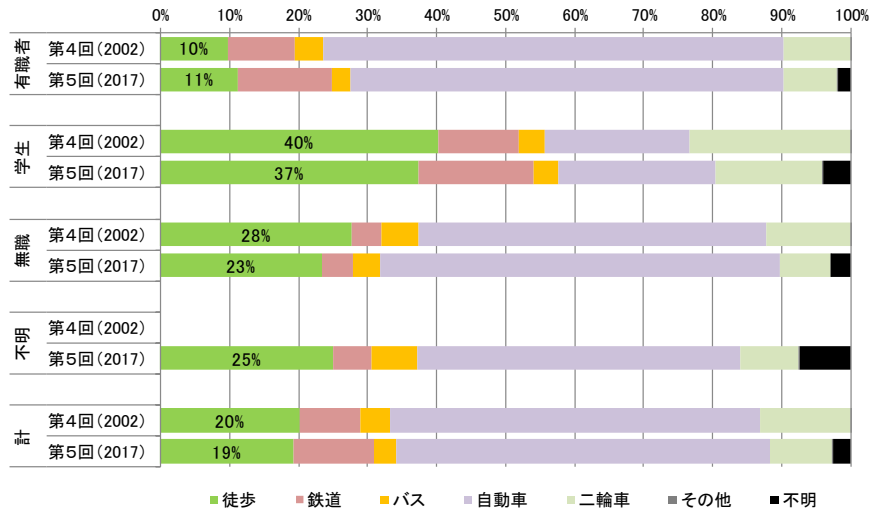


図 3-290 就業状態別の代表交通手段分担率の変化（平日）

【自動車運転免許有無別の徒歩の状況】

- ・ 徒歩分担率は、免許保有者で上昇し、非保有者で低下している。

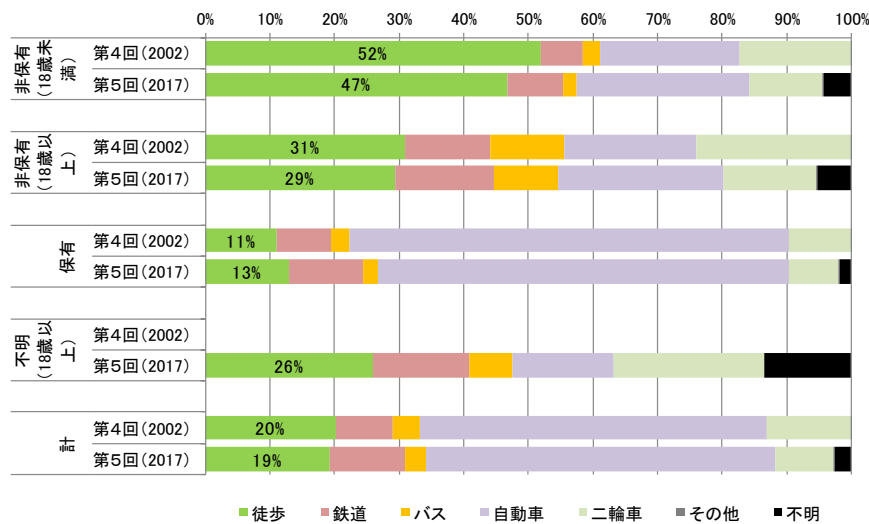


図 3-291 自動車運転免許有無別の代表交通手段分担率の変化（平日）

③. 地域別にみた徒歩の状況

【市区町村別の徒歩の状況】

- 市区町村別の発着トリップの徒歩分担率は、第4回、第5回ともに仙台市青葉区が最も高く、第4回から4ポイントの上昇となっている。他の市区町村は、横ばい、または低下している。

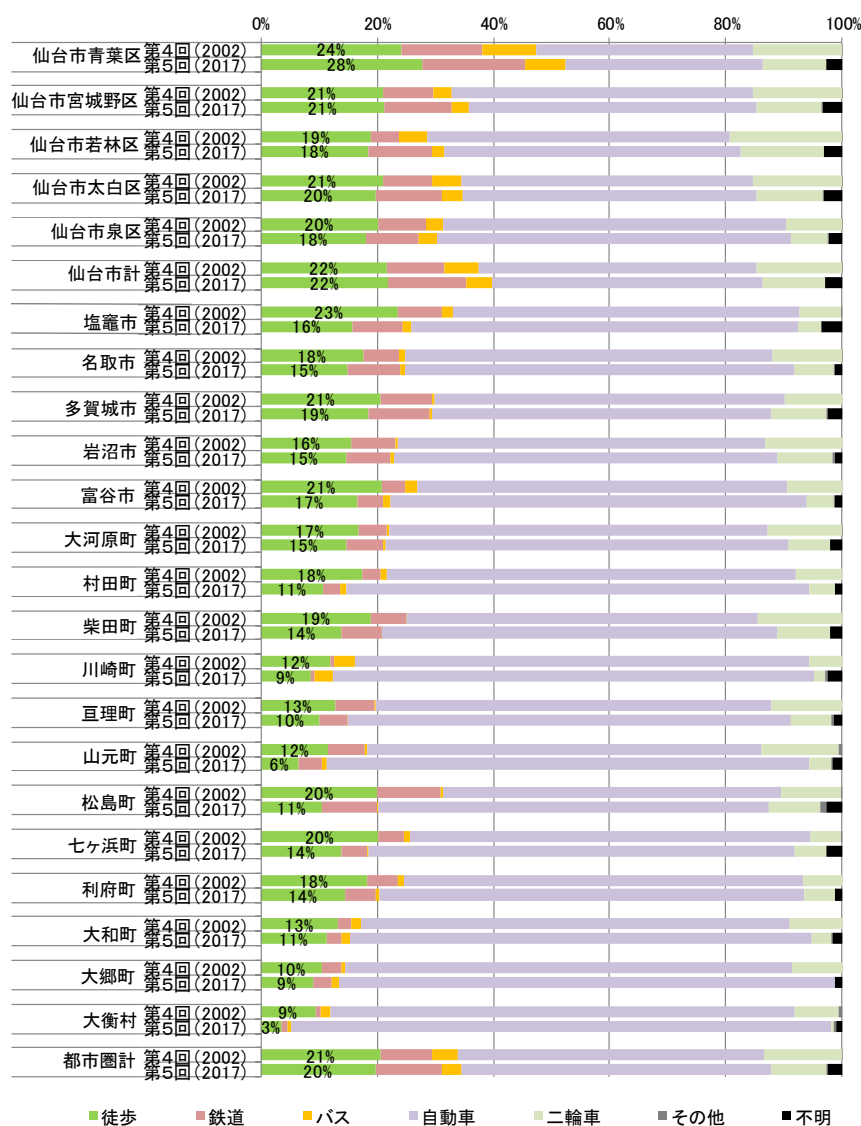


図 3-292 発着市区町村別の代表交通手段分担率の変化（平日）

- ・ 休日の徒歩分担率は、平日よりも低い市区町村が多い。仙台市泉区や多賀城市、富谷市といった平日の徒歩分担率が 2 割程度を占めている市区町村においても、休日には 1 割程度に低下しており、その一方で自動車分担率が高くなっている。

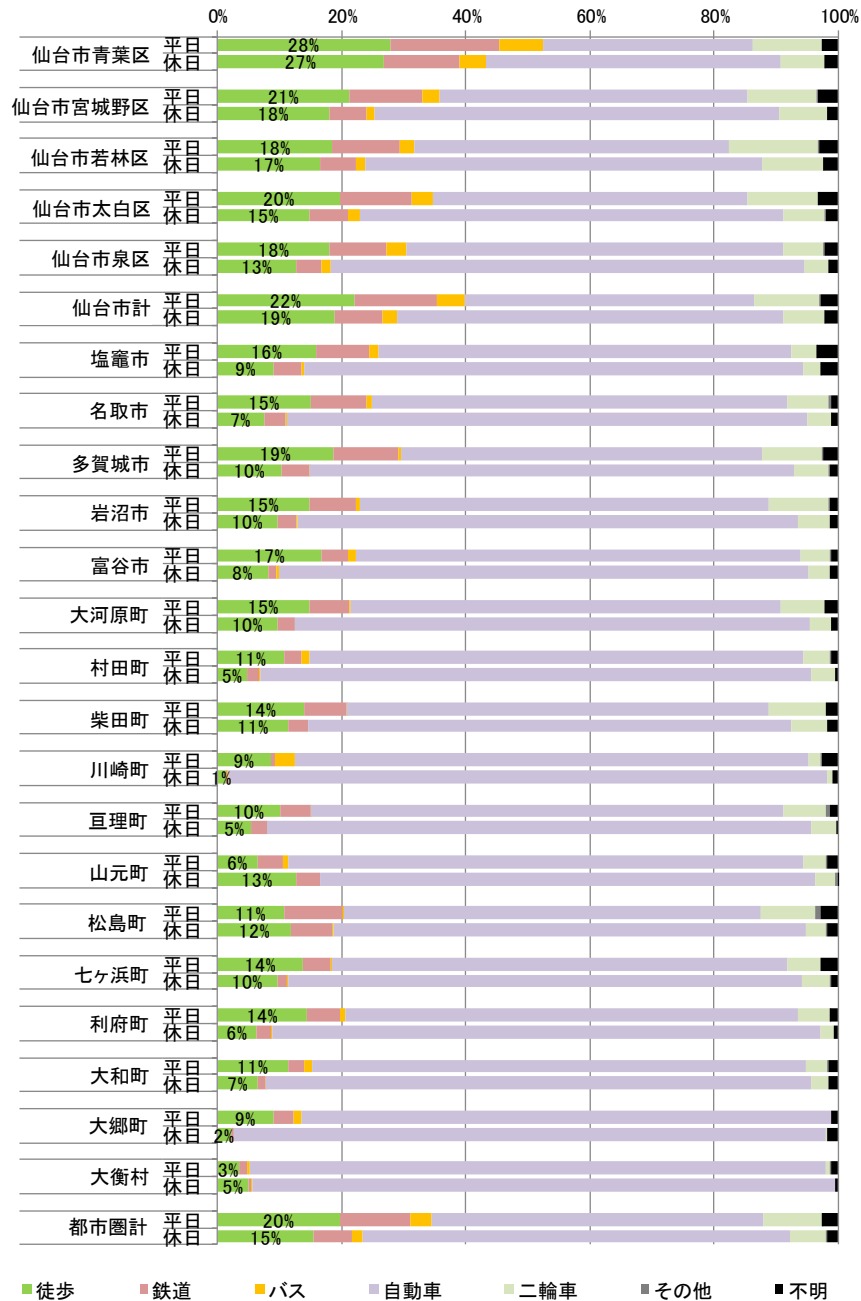


図 3-293 発着市区町村別の代表交通手段分担率の平日・休日比較（第 5 回）

【地域別の徒歩の状況】

- ・ 中ゾーン別に徒歩分担率をみると、仙台都心や地下鉄・J R沿線で高い状況にある。
- ・ 第4回と比べて、仙台都心部やJ R沿線地域で分担率が上昇している地域が多い一方で、鉄道沿線地域外では多くの地域で徒歩分担率が低下している。

【第5回平日】

【第5回－第4回】

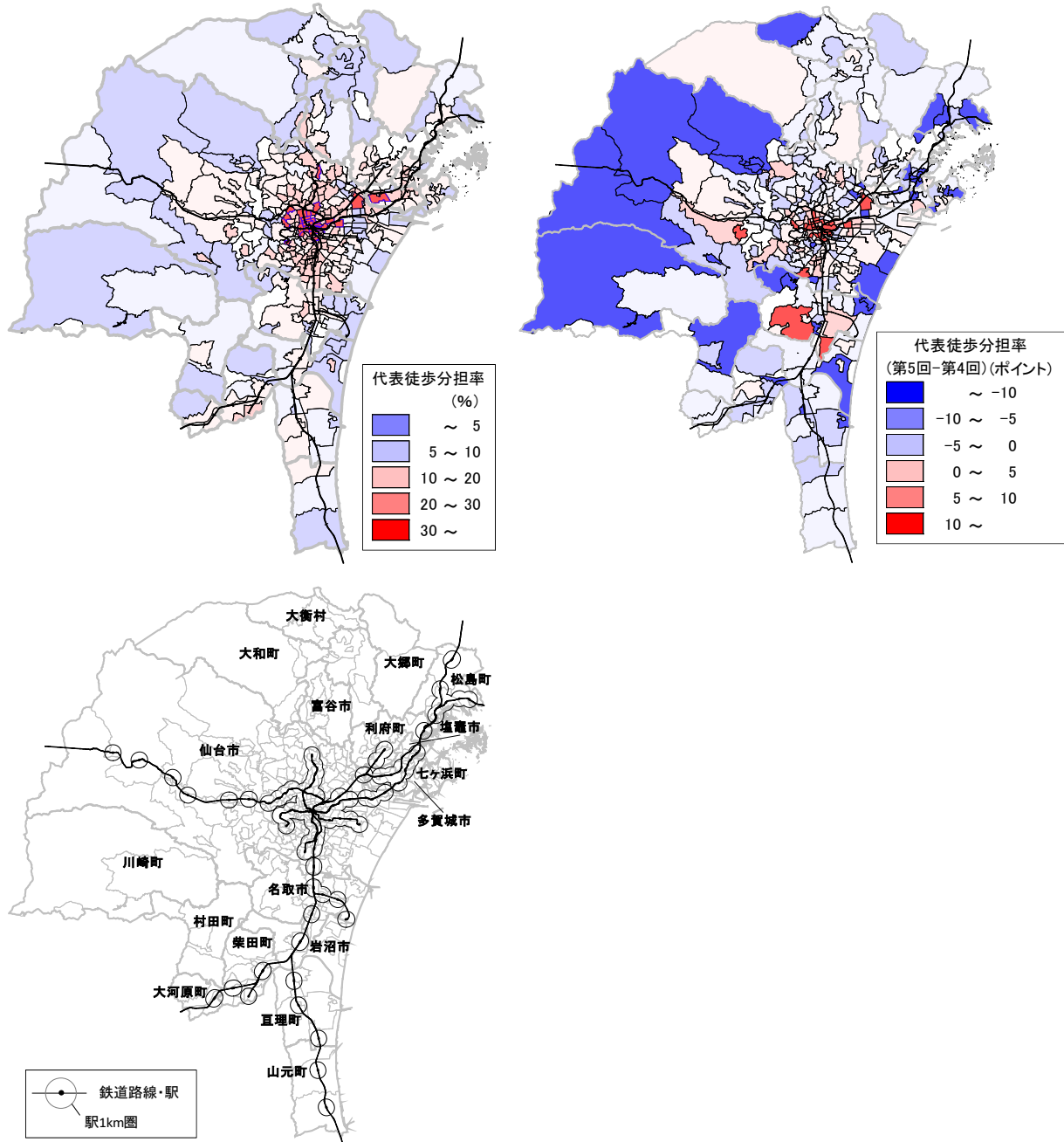


図 3-294 中ゾーン別代表交通手段徒歩分担率（第5回平日）と変化（第4回→第5回）

※分担率:発生集中量ベースの分担率
※第5回の発生集中量(交通手段計)が1,000トリップエンド以上のゾーンを対象

- ・ 休日の徒歩分担率は、鉄道沿線地域で概ね1割以上となっており、鉄道沿線地域外に比べ、徒歩分担率が高くなっている。
- ・ 平日と比べて、仙台駅周辺では徒歩分担率が高いが、それ以外では鉄道沿線地域で徒歩の分担率が低くなる傾向が見受けられる。

【第5回休日】

【平日・休日の比較(休日-平日)】

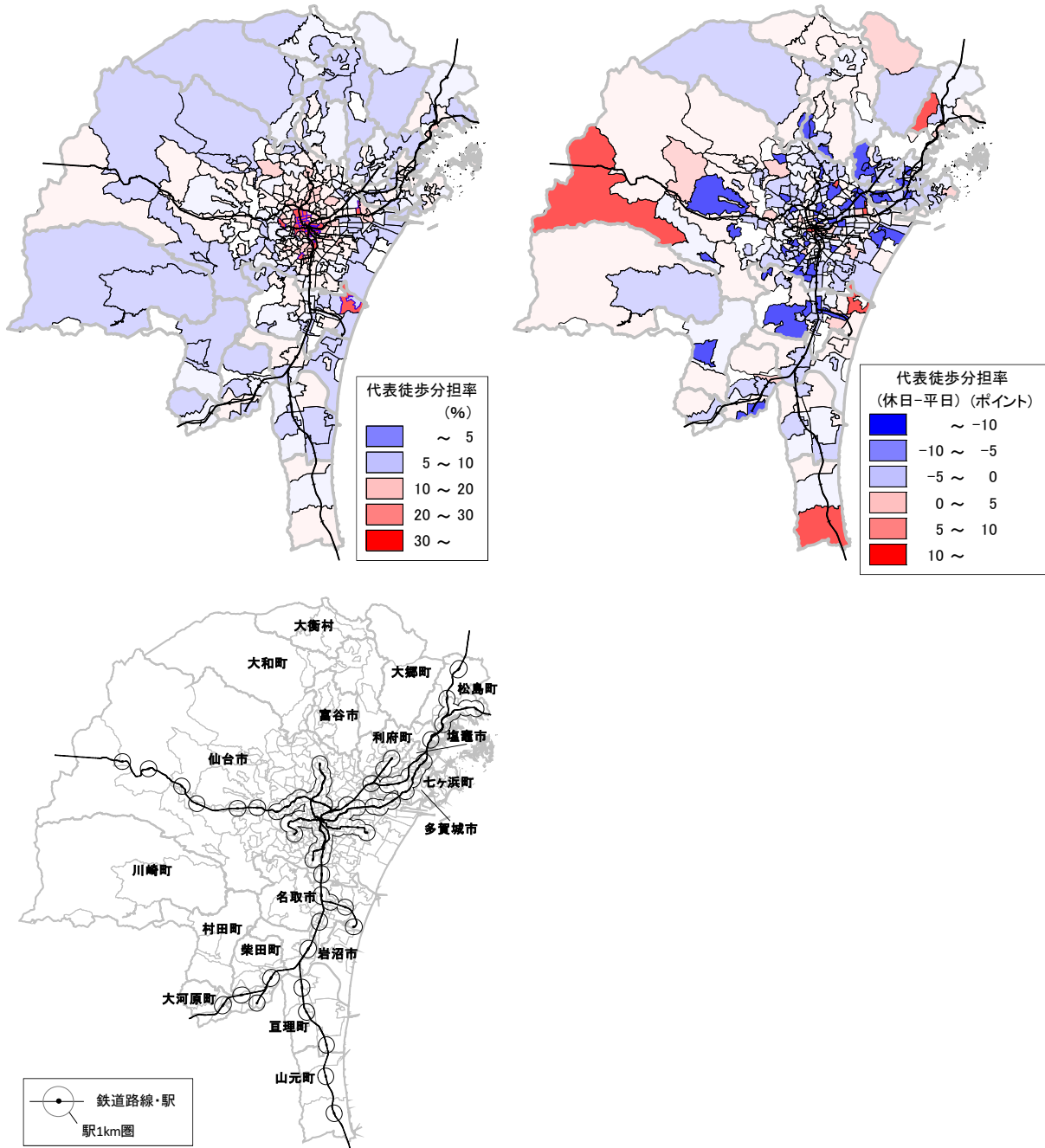


図 3-295 中ゾーン別代表交通手段徒歩分担率（第5回休日）と平日・休日の比較

※分担率: 発生集中量ベースの分担率
 ※第5回の発生集中量(交通手段計)が1,000トリップエンド以上のゾーンを対象

【地域小ゾーン間スパイダーネット配分による徒歩の分析】

- ・ 徒歩利用は、仙台都心部に集中がみられる。

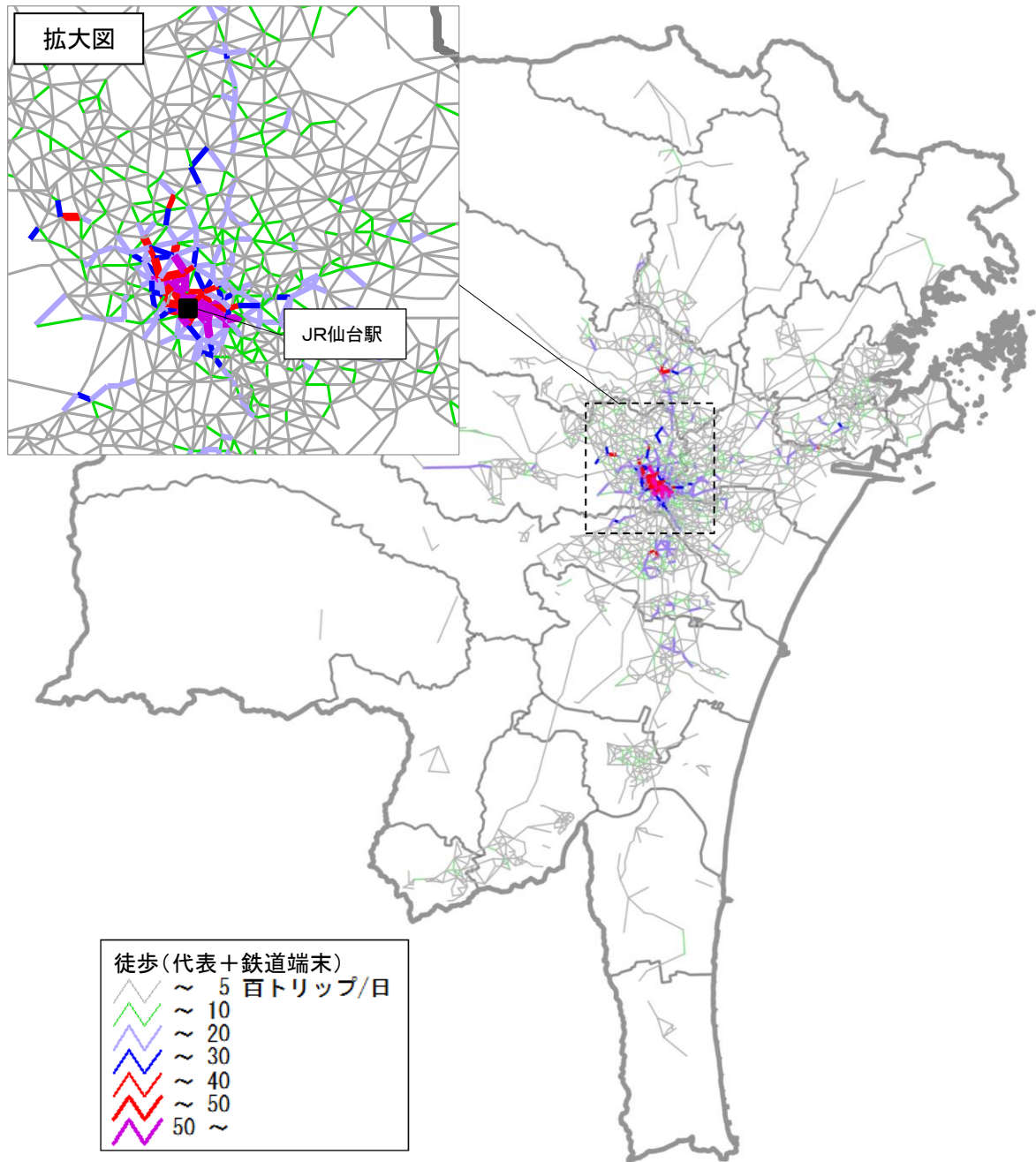


図 3-296 徒歩の小ゾーン間スパイダー配分結果 (第5回平日)

【都心における歩道と駐車場立地】

- ・ 歩行者の多い仙台都心周辺では、歩道を横切って入出庫する駐車場が多く、駐車場の出入車両により歩行を阻害している。

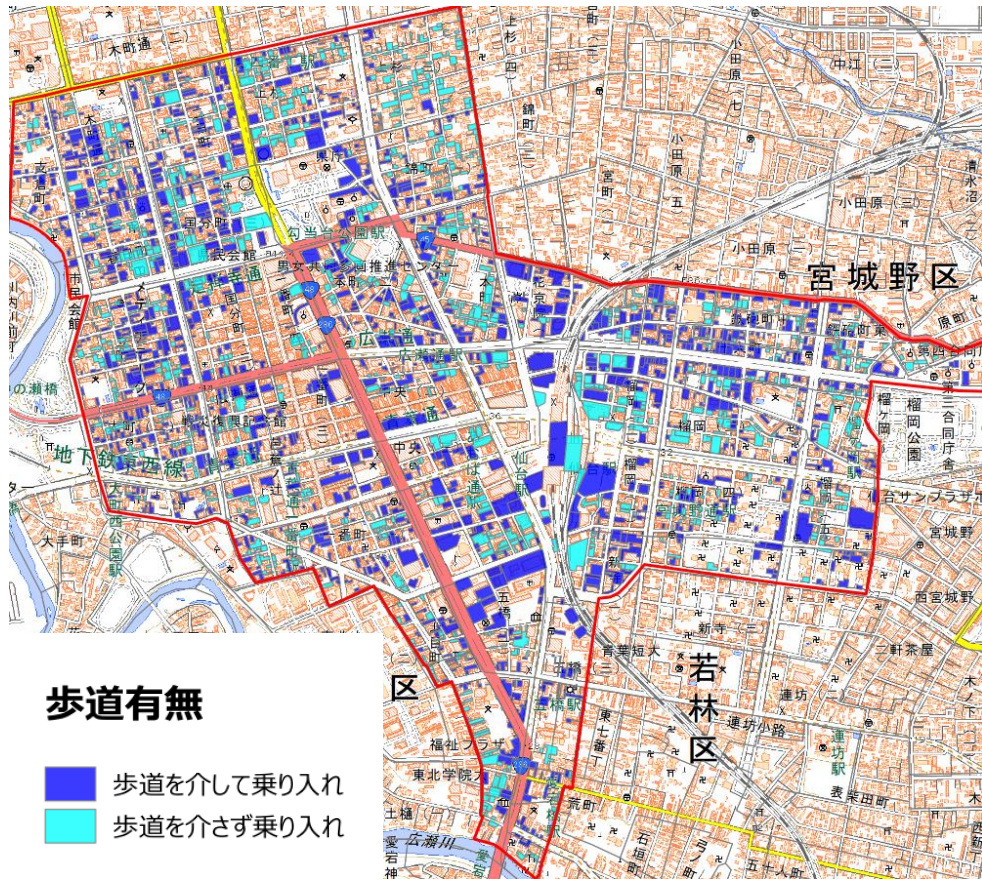


図 3-297 都心部の駐車場接続道路の歩道有無 ※再掲

2) 徒歩の利用特性からみた課題

①. 分析から得られた知見

- ・ 徒歩トリップ数は、第2回から減少傾向にあったが、第4回から第5回は同程度となっている。徒歩分担率は、総トリップ数の増加に伴い、第4回から若干低下した。
- ・ 休日の徒歩トリップ数は、平日の約6割程度となっており、分担率も低下している。
- ・ 目的種類別にみると、第4回から通勤と業務では上昇し、通学や私事では低下している。
- ・ 地域別には、第4回と比べて仙台都心部やJR沿線地域で分担率が上昇している地域が多く、歩いて暮らせるまちづくりが進展していることがうかがえる。その一方で、鉄道沿線地域外では多くの地域で徒歩分担率が低下している。
- ・ また、休日は平日と比べて、仙台駅周辺では徒歩分担率が大きいですが、それ以外では鉄道沿線地域で徒歩の分担率が小さくなる傾向がみられる。

②. 徒歩の利用特性からみた課題

- ・ 歩いて暮らせるまちづくりをさらに進展させるためには、安全な歩行空間の確保が課題である。特に、歩行者交通量の多い仙台都心では、駐車場の出入口により歩行者動線が分断されることが多いことから、駐車場附置義務の見直し等による適切な駐車需給バランスの確保や駐車場の出入口のコントロール等を行いながら、連続した歩行空間を確保することが課題となる。

3.2.5 個人属性・世帯タイプ別にみた交通特性と課題

(1) 個人属性別の交通特性

1) 外出率

- ・ 園児・未就学児を含む学生の平日の外出率は、9割以上となっているが、休日の外出率は平日を下回り、特に高校生・学生は6割を下回っている。
- ・ 有職者（65歳未満）の外出率は、平日は9割以上となっているが、休日は76%と平日を下回る。その一方で、無職者（65歳未満）の外出率は、平日、休日ともに6割程度と有職者（65歳未満）に比べて低くなっている。
- ・ 高齢有職者（65歳以上）は、有職者（65歳未満）に比べて外出率が若干低いものの、大きな差異ではなく、活発な高齢者が多いことがうかがえる。
- ・ 高齢無職者（65歳以上）の平日の外出率は、無職者（65歳未満）と同程度となっており、有職者と比べてその割合は低いものの、年齢による外出率の大きな差異はみられない。

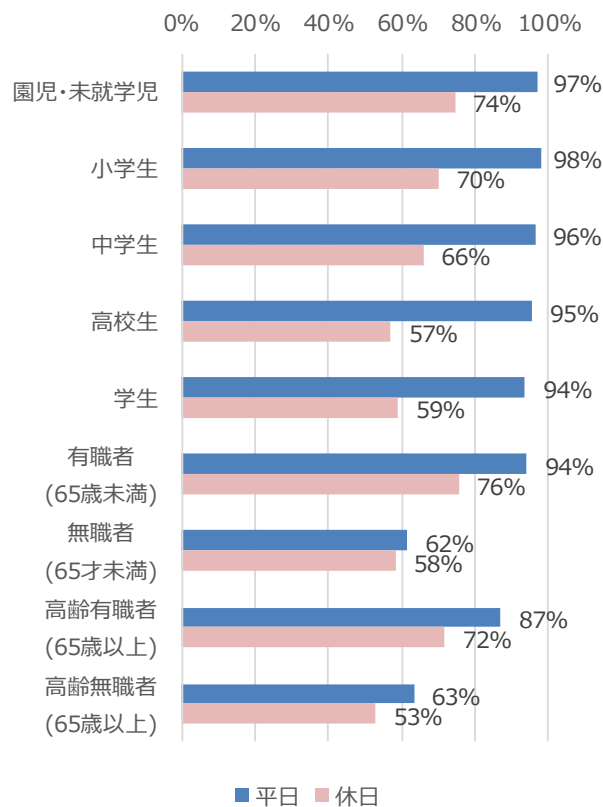


図 3-298 属性別の外出率

2) 原単位

- ・ 人口一人あたりトリップ数（グロス原単位）は、平日は無職者が低く、休日は無職者及び中学生以上の学生が低い。
- ・ 外出人口一人あたりトリップ数（ネット原単位）は、グロス原単位に比べて属性間の差は小さくなるが、平日に比べて休日の原単位が高く、休日の外出者は買物目的等で複数の目的地に移動していることがうかがえる。
- ・ また、65歳以上の平日のネット原単位は、65歳未満の有職者よりも高くなっており、活発な高齢者が多いことがうかがえる。

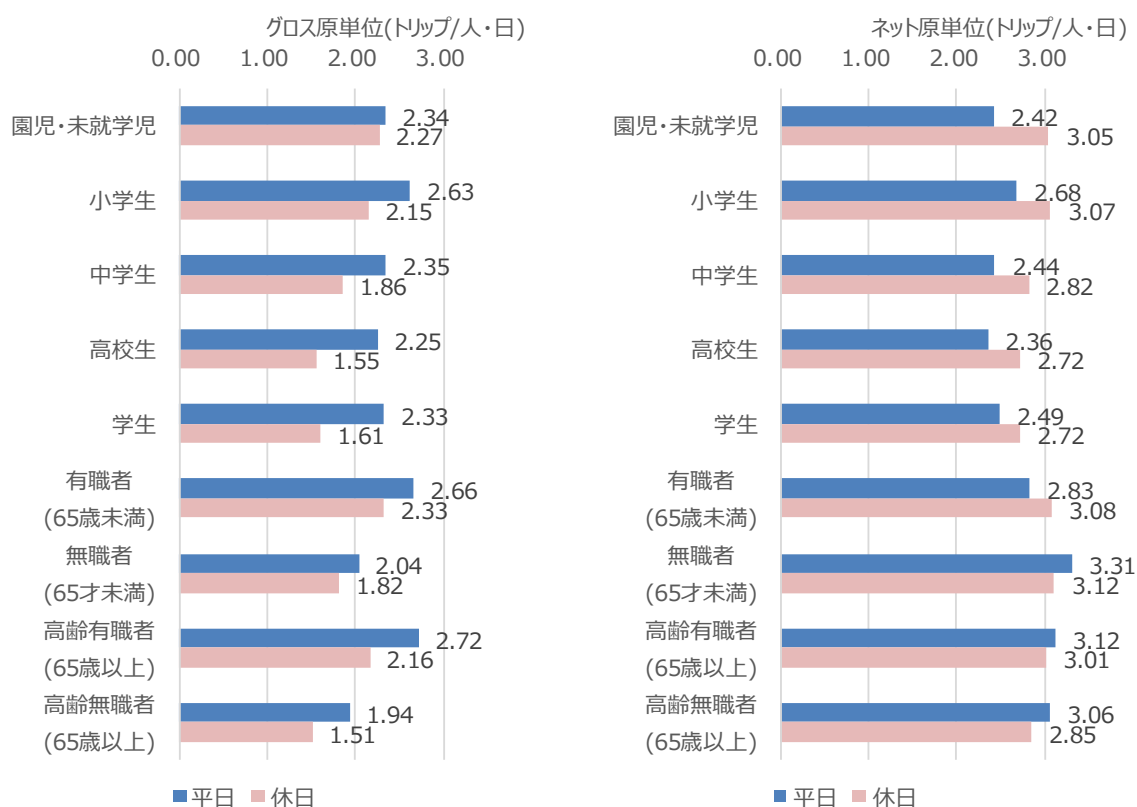


図 3-299 属性別の原単位(左：グロス、右：ネット)

※グロス原単位とは総トリップ数を総人口で除した値であり、ネット原単位とは総トリップ数を総外出人口で除した値

(2) 世帯タイプ別の交通特性

1) 共働き子育て世帯のトリップ特性

①. 共働き子育て世帯の目的種類別原単位

- 近年増加傾向にある共働き世帯について、末子の就学状況別に原単位をみると、末子が就学前の場合、その他私事目的(送迎トリップなどを含む)の原単位が大きいことから、子供の送迎等を行いながら就業していることがうかがえる。

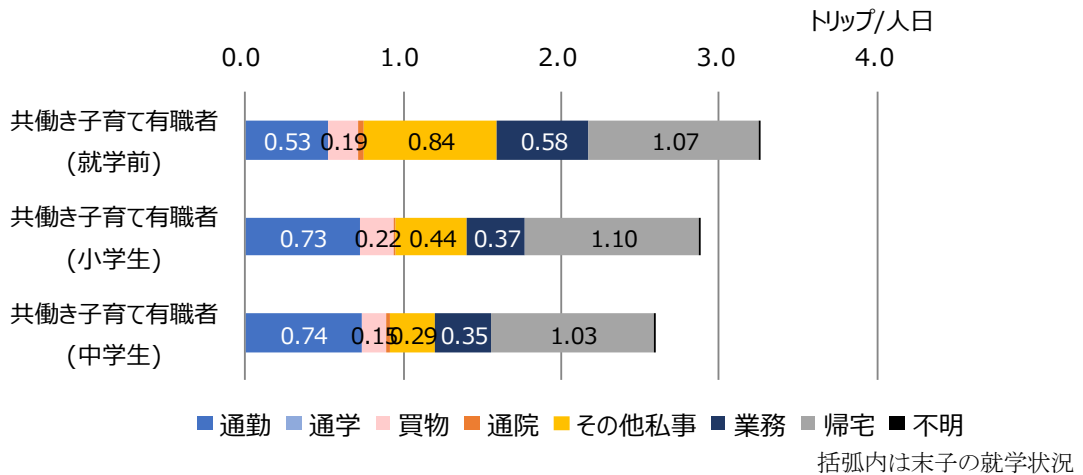


図 3-300 末子の就学状況別共働き子育て世帯有職者の目的種類別原単位(平日)

【参考: 共働き世帯の増加】

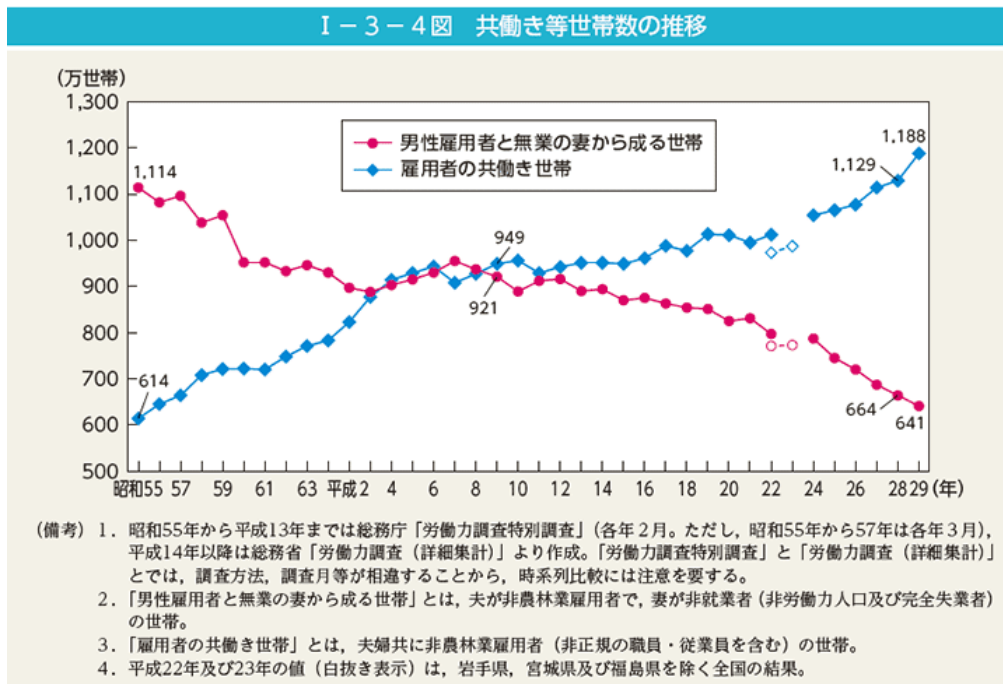


図 3-301 共働き世帯の数の推移

出典: 内閣府, 男女共同参画白書 平成30年版

②. 共働き子育て世帯の送迎の状況

- ・ 共働き子育て世帯有職者の送迎目的原単位は、男性より女性の方が高い。また買物目的の原単位も女性の方が高くなっている。
- ・ また、末子の年齢が低いほど、送迎の原単位が高い傾向がみられ、特に女性の原単位が高いことから、子供の送迎は女性が担っていることがうかがえる。
- ・ 送迎先については、学校、幼稚園、保育所が中心となっており、就業の前後でそれらの施設への送迎を行っていることがうかがえる。

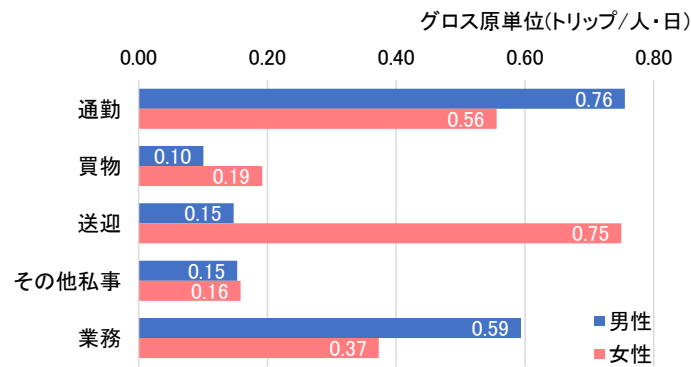
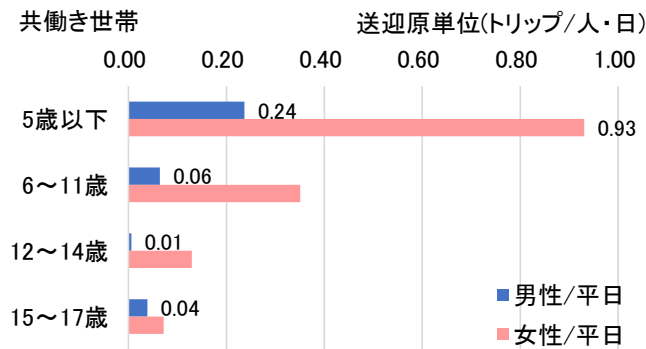


図 3-302 共働き子育て世帯有職者（正社員・正職員）の性別目的種類別原単位（平日）



※送迎先は、学校・幼稚園・保育所・その他教育施設のみ

図 3-303 共働き子育て世帯有職者（正社員・正職員）の送迎トリップ原単位（末子の年齢別）

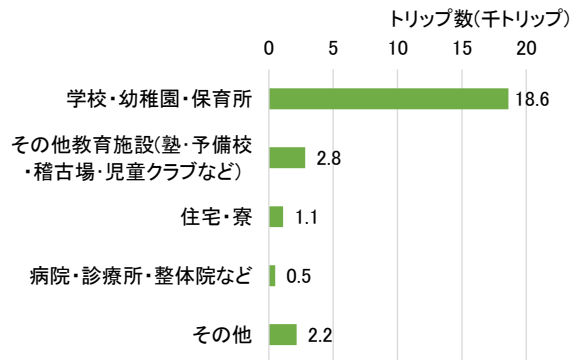


図 3-304 共働き子育て世帯有職者(正社員・正職員)の送迎先施設

参考：女性の25～44歳の行動時間

- ・子育て世代にあたる25～44歳女性の活動時間を見ると、専業主婦に比べ有職者のトリップ発生時間は朝早い状況にある。

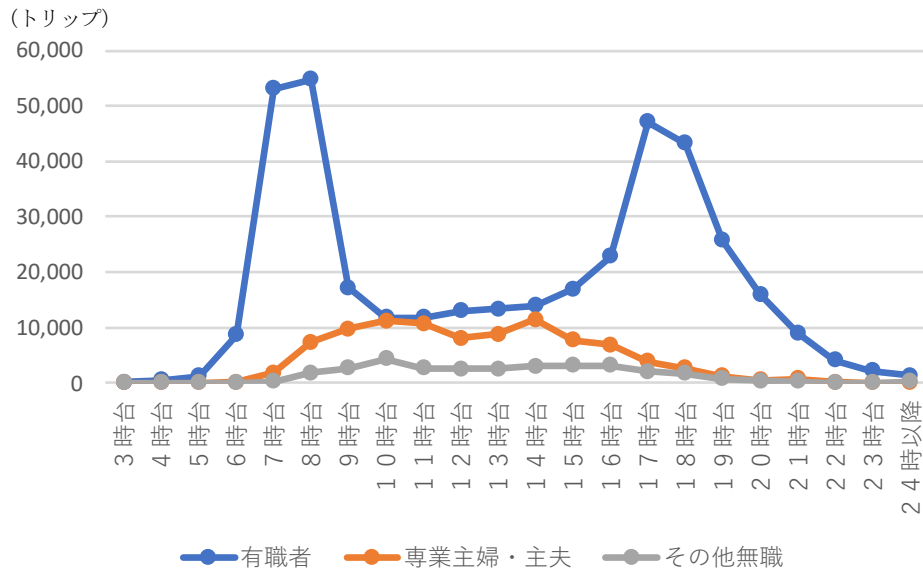


図 3-305 女性 25～44 歳の時間帯別発生量

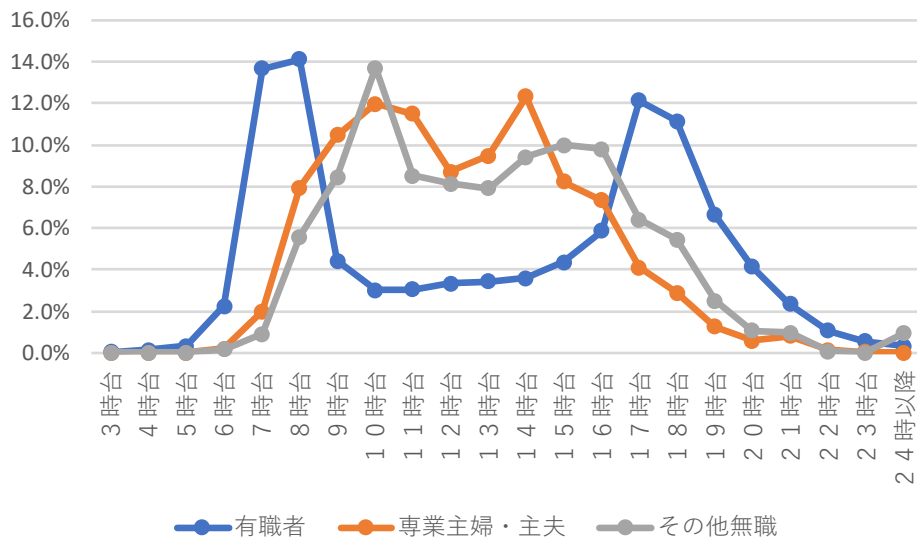


図 3-306 女性 25～44 歳のトリップ発生時間帯構成

③. 子育て女性有職者の従業地の状況

- ・ 子育て世帯の女性有職者の従業地は、鉄道駅 300m 圏内に 23%、500m 圏内に 38% となっている。
- ・ その一方で、保育所は、鉄道駅 300m 圏内に 12%、500m 圏内に 25% 立地しており、従業地に比べて、保育所は鉄道駅からの比較的遠い地域に分布している。勤務先は、鉄道駅に近い場合でも、送迎のために自動車を利用していることが考えられる。

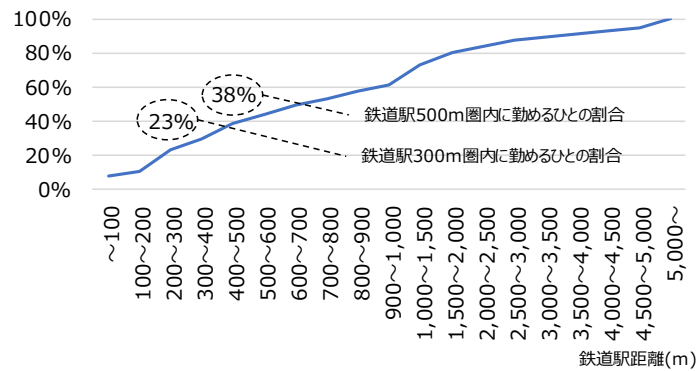


図 3-307 女性有職者の従業地駅距離帯分布

※パーソントリップ調査結果より集計

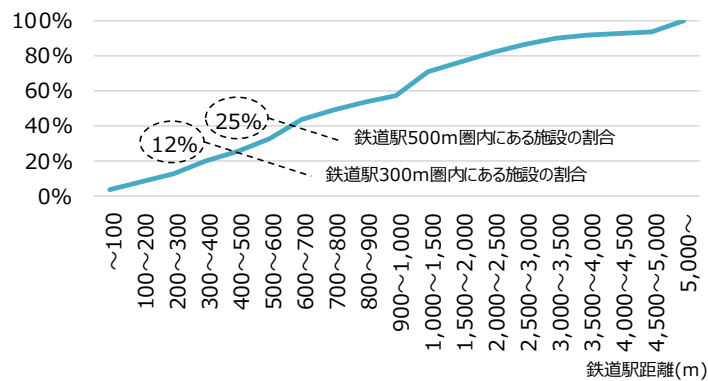


図 3-308 保育所の駅距離帯分布

資料(保育所の位置): 各自治体 HP より作成

2) 子連れトリップの特徴

①. 子連れトリップの利用手段

- ・ 平日の子連れトリップの分担率は、自動車利用が約 85%と高くなっている。
- ・ 鉄道 1km 圏内に居住している場合でも、平日で 7 割以上、休日で 8 割以上の子連れトリップは自動車を利用している。

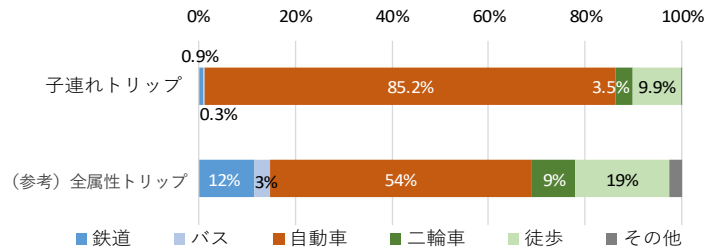


図 3-309 子連れトリップの代表交通手段分担率（平日）

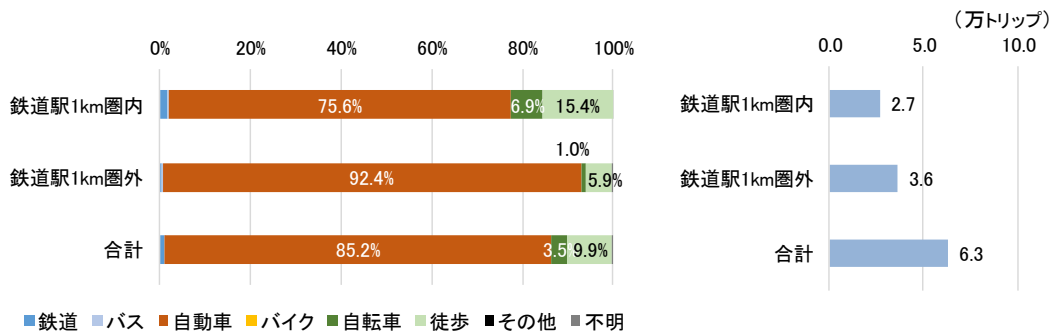


図 3-310 鉄道駅 1km 圏内外別の子連れトリップ代表交通手段分担率（左）及びトリップ数（右）（平日）

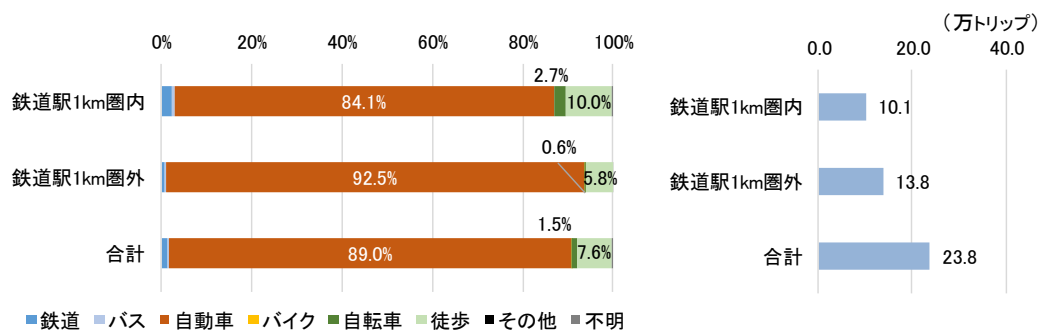


図 3-311 鉄道駅 1km 圏内外別の子連れトリップ代表交通手段分担率（左）及びトリップ数（右）（休日）

※子連れトリップの判定条件

【親子の条件】

世帯主の関係が本人-子、配偶者-子、子-孫、子の配偶者-孫のいずれかとの関係にあるもの
(親は 16 歳以上、子は 18 歳以下)

【子連れトリップの条件】

発着地小ゾーンが同一で、発着時刻が同一(15 分以内の差は許容)、代表交通手段が同一であるトリップ

【集計対象】

親のトリップ数を集計(親の拡大係数による)

②. 子連れトリップの目的地

- ・ 休日の子連れトリップの目的地の割合は、都心が約 1 割であり、全属性の場合の約 3 割であることに比べて低い。
- ・ また、都心へ行く場合であっても、自動車利用が約半数を占めており、全属性の 26% に比べて、20 ポイントも高くなっている。
- ・ 休日の子供のトリップの約半数は親と一緒にであり、休日は家族で行動している世帯が多いことがうかがえる。

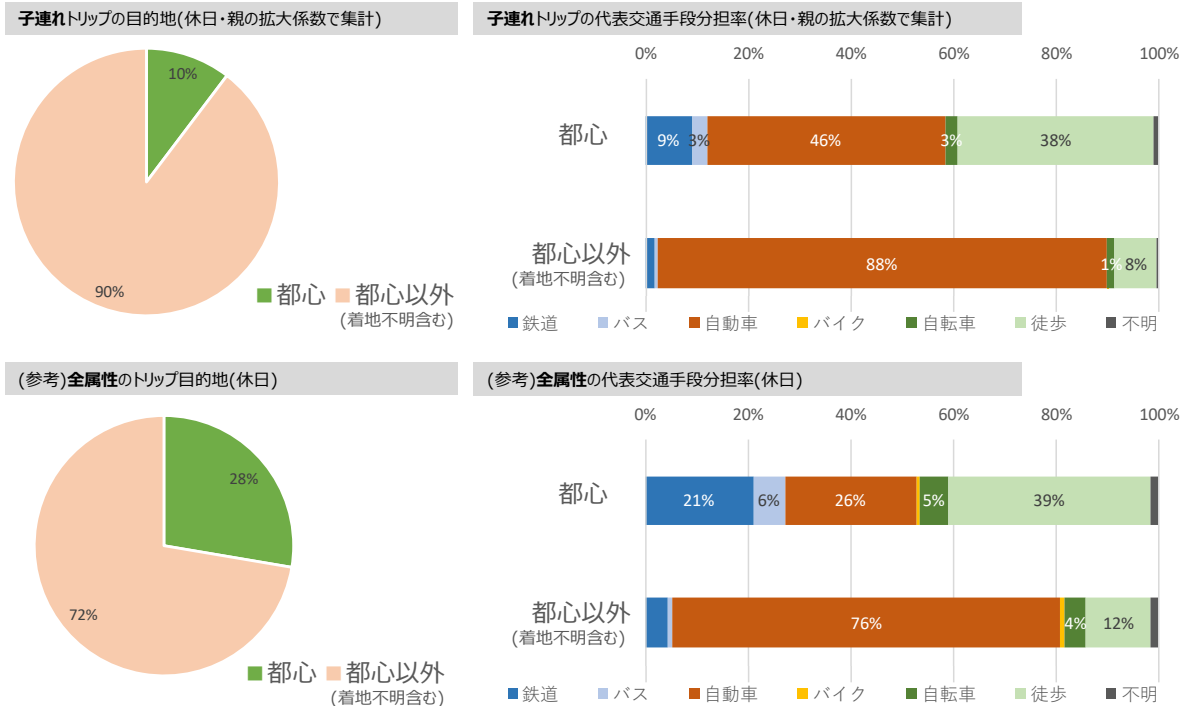


図 3-312 子連れトリップの都心着トリップ比率と代表交通手段分担率

※都心は仙台駅などを含む大ゾーンで集計

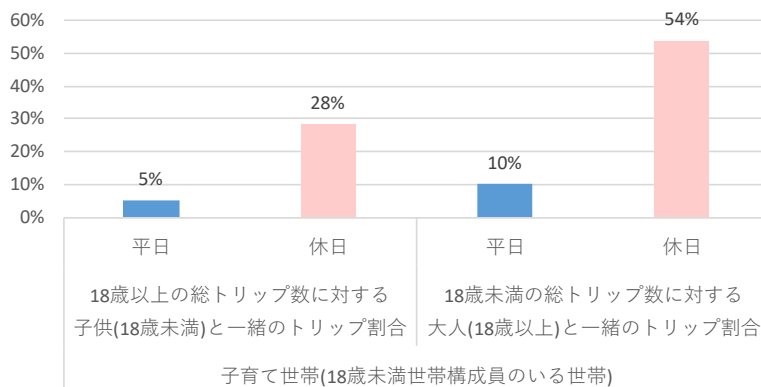


図 3-313 子供と一緒に行動するトリップ割合

3) 高齢者同居世帯のトリップ特性

①. 原単位の状況

- ・ 高齢者同居世帯と高齢者非同居世帯における世帯員（25～44歳）の一人あたりトリップ数を比較すると、男性は高齢者非同居世帯に比べて、高齢者同居世帯の原単位（全目的）が低い。目的種類別にみても同様の傾向がみられるが、特に送迎目的における非同居世帯との原単位の差が大きくなっている。
- ・ 女性（25～44歳）の場合、高齢者同居世帯では送迎や買物、その他私事といった私事目的の一人あたりトリップ数が低い。一方で、通勤目的では非同居世帯に比べて同居世帯の原単位が高くなっている。仕事をする女性の代わりに、同居する高齢者が子供の送迎や買物を担っていることがうかがえる。

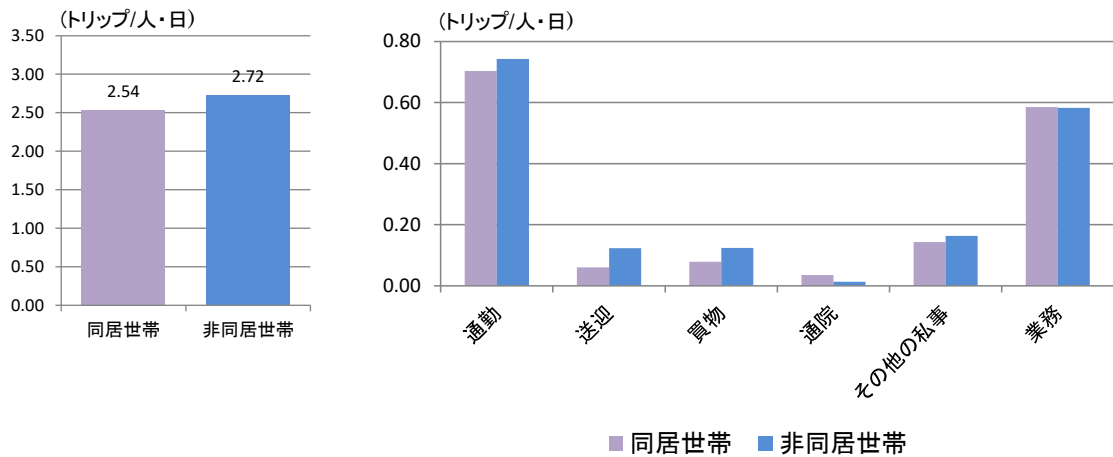


図 3-314 世帯タイプ別にみた 25～44 歳男性の原単位（左：全目的、右：目的種類別）

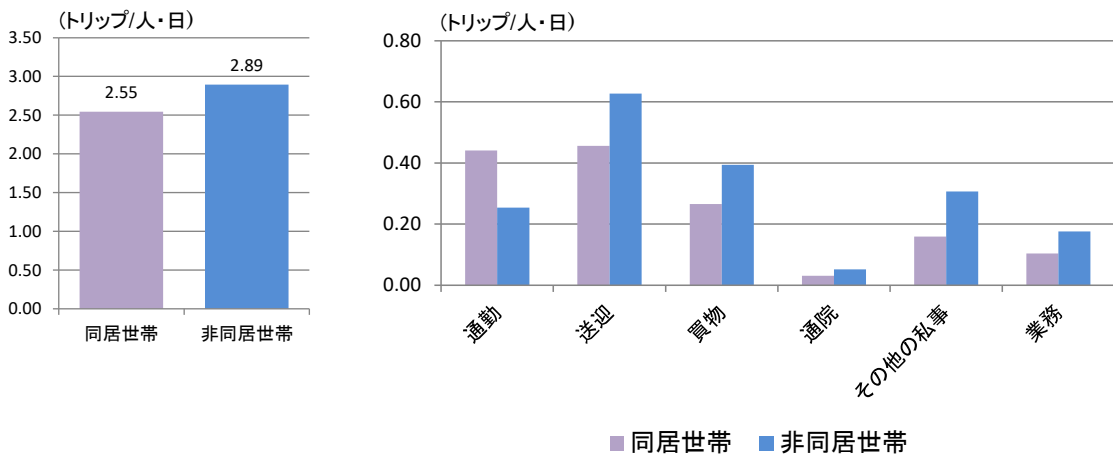


図 3-315 世帯タイプ別にみた 25～44 歳女性の原単位（左：全目的、右：目的種類別）

世帯タイプ（同居世帯、非同居世帯）の定義

- ・ (高齢者) 同居世帯：12歳未満、及び65歳以上の世帯員がいる世帯
- ・ (高齢者) 非同居世帯：12歳未満がいて、65歳以上がいない世帯

②. 送迎トリップの状況

- ・ 高齢者同居世帯内の 25～44 歳の世帯員の送迎トリップをみると、学校・幼稚園・保育所を目的地とする割合が高齢者非同居世帯に比べて低くなっている。
- ・ また、高齢者同居世帯では、非同居世帯に比べて、25～44 歳の女性の有職率が高く、高齢者同居世帯では親の代わりに同居する高齢者が送迎を行っており、仕事をしながら子育てが行っている世帯が多いことがうかがえる。

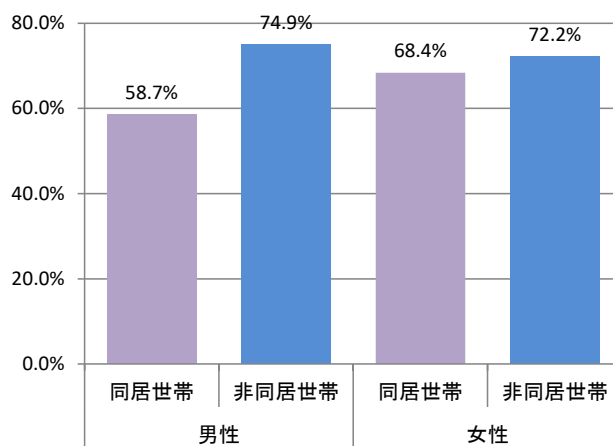


図 3-316 送迎先が「学校・幼稚園・保育所」の割合

※25～44 歳の送迎トリップを対象

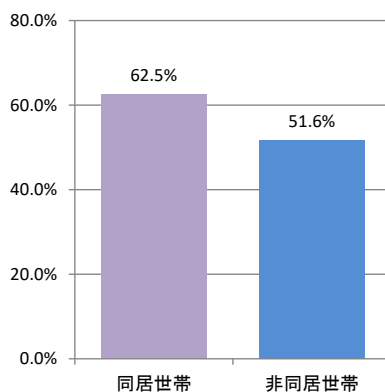


図 3-317 世帯タイプ別の 25～44 歳の女性の有職率

世帯タイプ（同居世帯、非同居世帯）の定義

- ・ 高齢者同居世帯：12 歳未満、及び 65 歳以上の世帯員がいる世帯
- ・ 高齢者非同居世帯：12 歳未満がいて、65 歳以上がいない世帯

4) 高齢者世帯のトリップ特性

①. 高齢者の原単位

- ・ 単身高齢者については、他の世代と同居する高齢者に比べて通勤を除くすべての目的で原単位が高くなっている。
- ・ 他の世代と同居する高齢者は、単身高齢者に比べて、特に買物目的の原単位が低くなっており、自ら買物に行かずに、同居する人が買物を行っている世帯が多いことが考えられる。

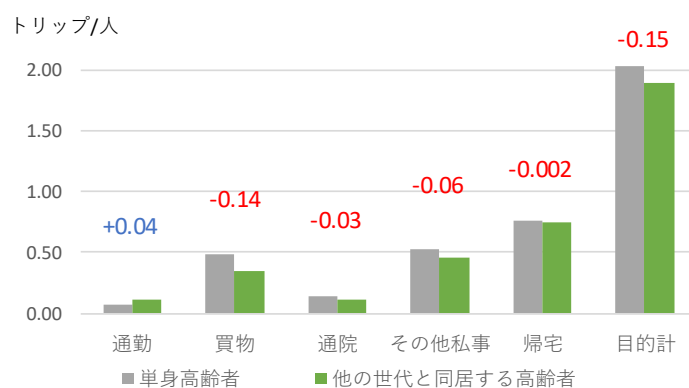


図 3-318 単身高齢者及び他の世代と同居する高齢者の目的種類別原単位（平日）

※図中の数値は他の世代と同居する高齢者の原単位から単身高齢者の原単位を引いた値

参考：高齢者の行動時間

- ・高齢者（65歳以上）の活動時間を見ると、他の年齢階層が7時台にピークがあり日中の活動が少ないのに対し、高齢者は日中のトリップが多い。

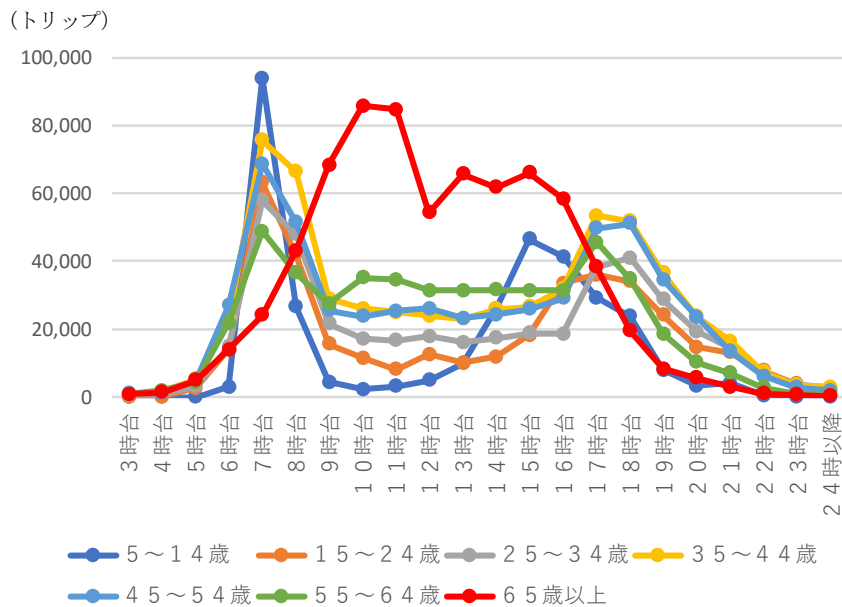


図 3-319 年齢階層別の時間帯別発生量

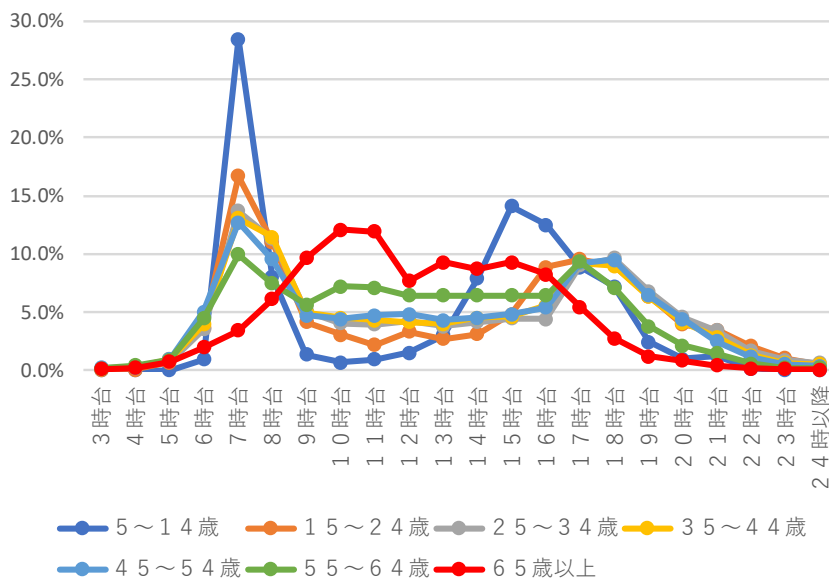


図 3-320 年齢階層別のトリップ発生時間帯構成

②. 高齢者世帯の自動車保有状況

- ・ 世帯類型別の平均自動車保有台数をみると、高齢者単身世帯は 0.4 台/世帯、高齢者のみの世帯は 1.1 台/世帯となっており、高齢者と他の世代が同居する世帯（1.8 台/世帯）やその他の世帯に比べて少ない状況である。
- ・ 高齢者単身世帯や高齢者のみ世帯の外出率は、他の世帯に比べて低く、自動車保有と外出率には関係が見られる。

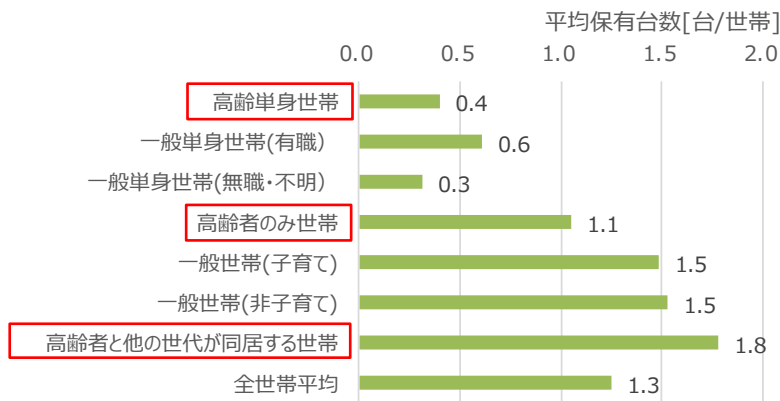


図 3-321 世帯類型別平均自動車保有台数

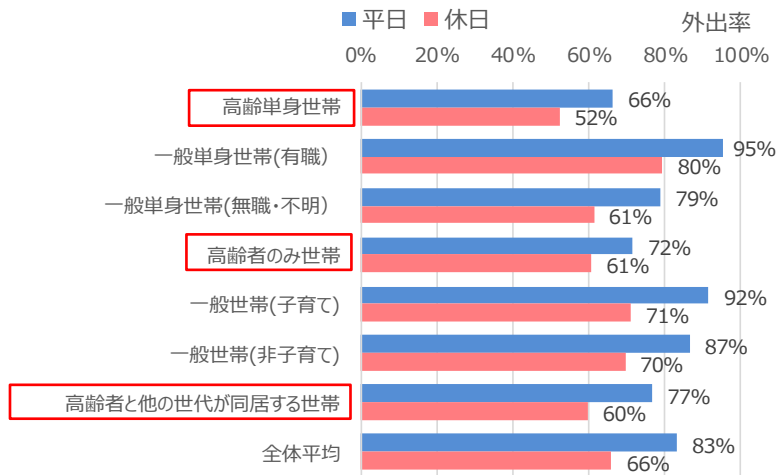


図 3-322 世帯類型別外出率

③. 高齢者の居住地分布

- ・ 現在の高齢者単身世帯の分布は、鉄道駅近接地に多い。
- ・ 高齢者のみ世帯の居住地は、鉄道駅から離れた郊外部で多く、今後、交通の利便性が高くない郊外・周辺地域での高齢者単身世帯の増加が想定される。

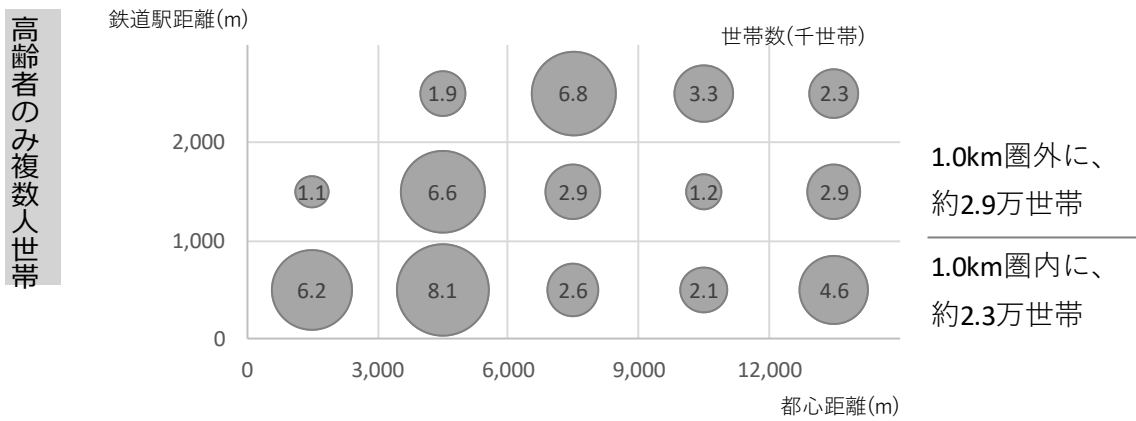
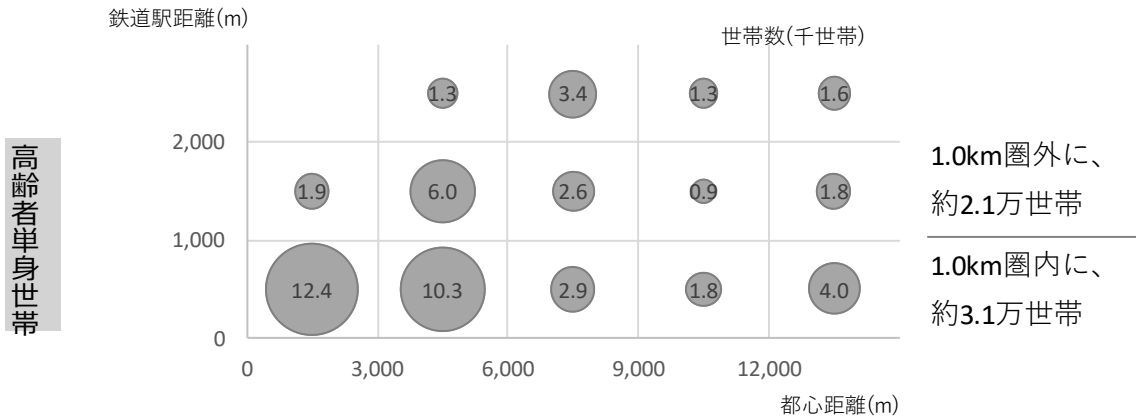


図 3-323 都心距離帯別鉄道駅別の高齢者のみ複数人世帯の世帯数（2015年）

資料：国勢調査(H27)より作成

④. 高齢者の送迎の状況

- ・ 高齢者（65歳以上）が同居する世帯では、男性高齢者の送迎目的の原単位が最も高くなっている。
- ・ その一方で、自動車（同乗）の割合は、免許保有率が低い女性高齢者が最も高く、世帯内の男性高齢者が送迎している状況がうかがえる。

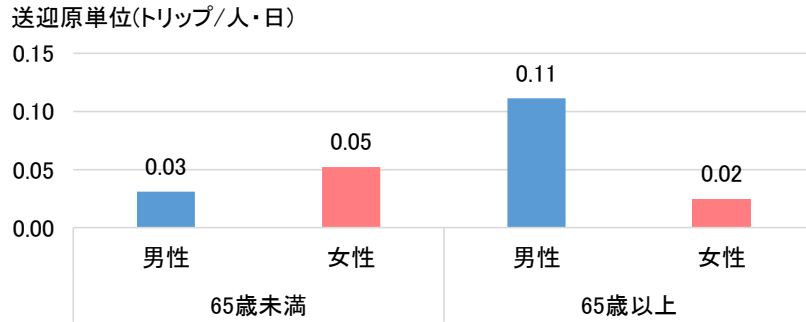


図 3-324 高齢者（65歳以上）のいる世帯構成員の送迎トリップ原単位（平日）

※高齢者と非高齢者(18歳未満除く)が同居する世帯を対象

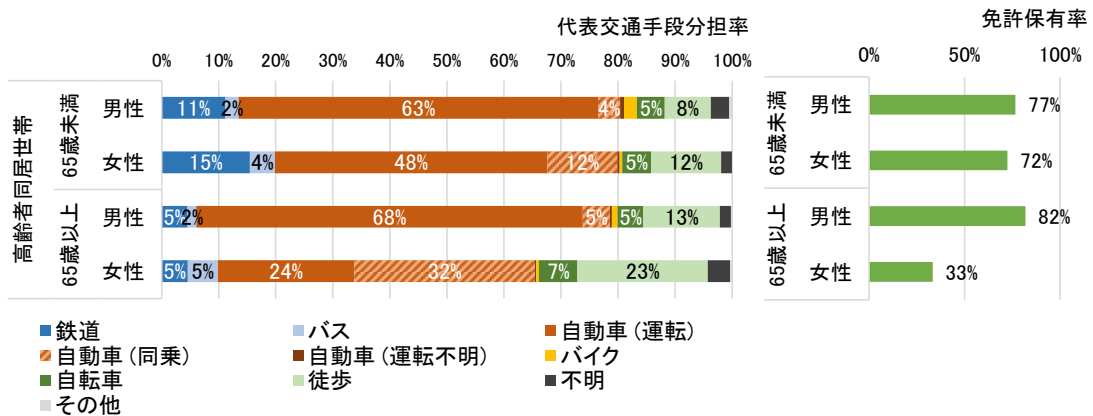


図 3-325 高齢者（65歳以上）のいる世帯構成員の代表交通手段分担率（全目的・平日）（左）

及び免許保有率（右）

※高齢者と非高齢者(18歳未満除く)が同居する世帯を対象

(3) 居住歴とトリップの関係

1) 従前居住地の鉄道駅 1km 圏内外による交通手段利用特性

- ・ 従前の居住地が鉄道駅 1km 圏外の場合、鉄道駅 1km 圏内の地域に転入しても自動車分担率が高く、徒歩の分担率が低い。
- ・ 一方で、都市圏外からの鉄道駅 1km 圏内への転入者は、自動車分担率が低く、徒歩の分担率が高い。

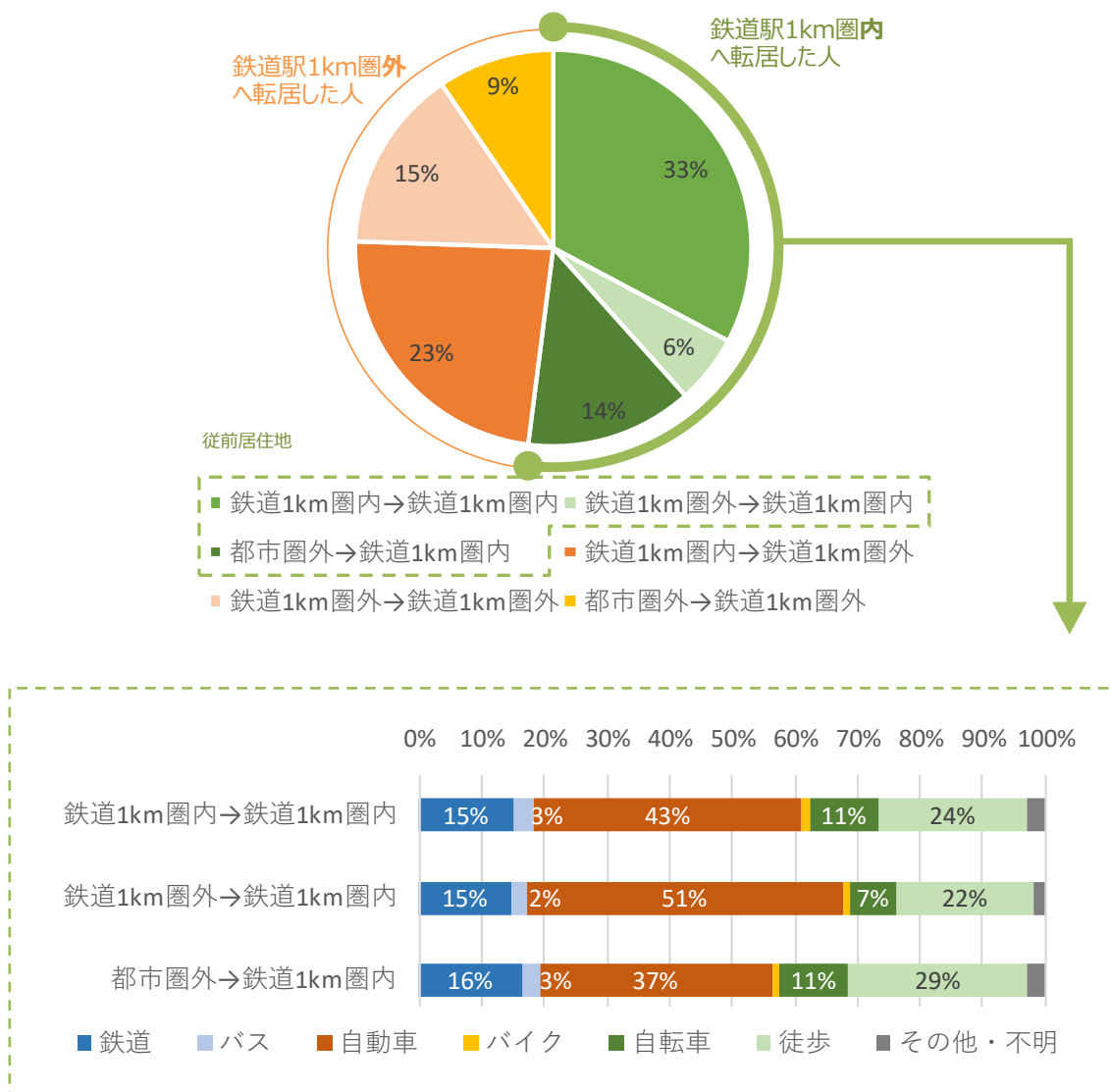


図 3-326 従前居住地別現居住地別代表交通手段分担率

2) 単身転入者の交通特性

- ・ 非高齢者単身世帯における鉄道駅 1km 圏内に居住する割合をみると、東京都からの転入者が比較的高くなっているが、その他の地域からの転入者については地域による差がみられない。
- ・ 都市圏内や宮城県内からの転入の場合、他の地域からの転入者と比べて自動車保有率が高い。

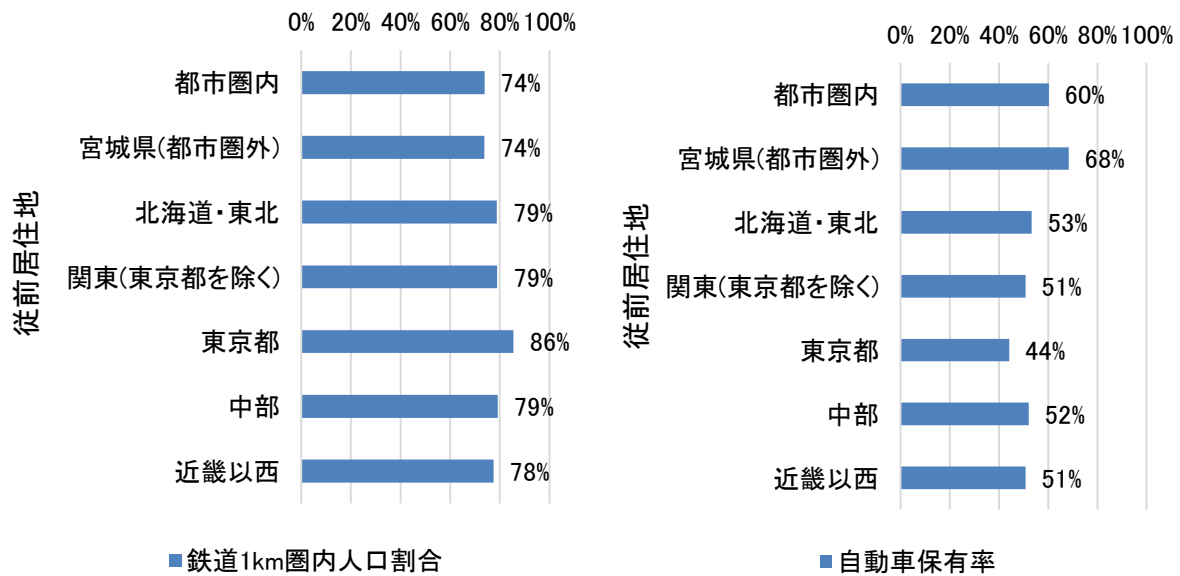


図 3-327 従前居住地別鉄道 1km 圏内に居住する割合 (左)と自動車保有率 (右) (非高齢者単身転入者)

- 平日の鉄道分担率は、東京都からの転入者が高いこと以外に大きな差異はみられない。一方、都市圏内や宮城県内からの転入者は自動車分担率が高く、徒歩分担率が低い。

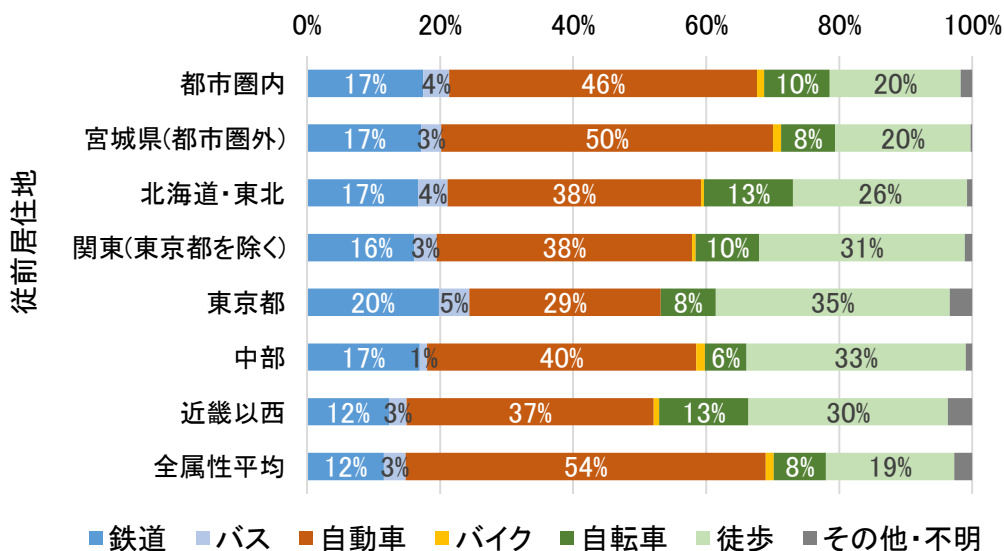


図 3-328 非高齢者単身者の従前居住地別代表交通手段分担率（平日）

- 東京都からの転入者の休日の鉄道分担率は、都市圏内・宮城県内からの転入者と同程度であるが、徒歩分担率が高く、自動車分担率が低くなっている。東京都からの転入者は、鉄道駅 1km 圏内の地域に転入する割合が高いこと、また自動車保有率も低いことから、買物等に歩いて行ける地域を転入先として選択している傾向がうかがえる。

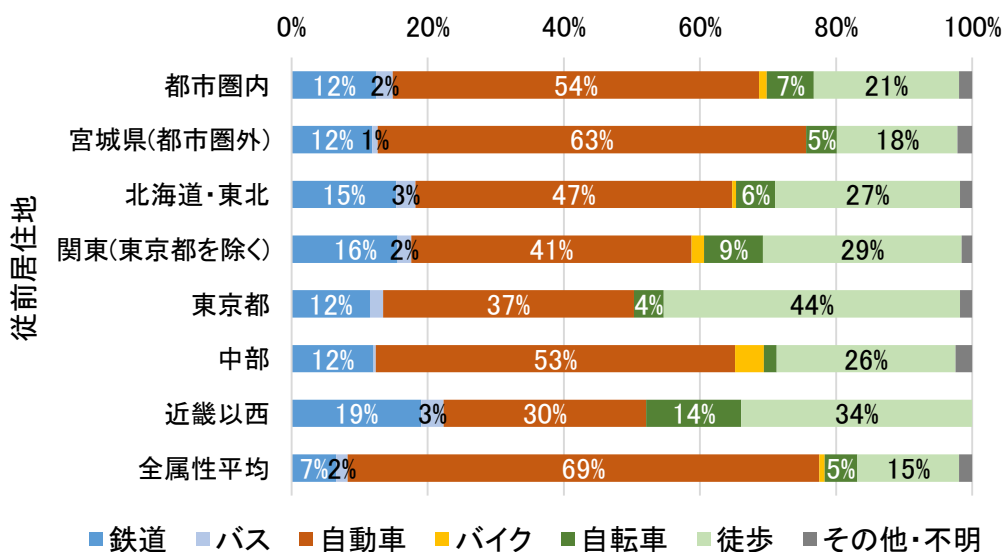


図 3-329 非高齢者単身者の従前居住地別代表交通手段分担率（休日）

(4) 世帯タイプ・個人属性別の交通特性からみた課題

1) 分析から得られた知見

【属性別にみた交通特性】

- ・ 有職者（65歳未満）の外出率は、平日は9割以上となっているが、休日は76%と平日を大きく下回る。
- ・ 園児・未就学児を含む学生の平日の外出率は、9割以上となっているが、休日の外出率は平日を下回り、特に高校生・学生は6割を下回っている。
- ・ 有職者（65歳以上）の外出率は、有職者（65歳未満）に比べて若干低いが、大きな差ではなく、無職者（65歳以上）についても、無職者（65歳未満）と同程度となっている。また、65歳以上の平日の外出人口一人あたりトリップ数は、有職者（65歳未満）より高く、活発な高齢者が多いことがうかがえる。

【世帯タイプ別にみた交通特性】

- ・ 近年増加している共働き子育て世帯有職者の送迎目的の人口一人あたりトリップ数は、男性より女性が高いことから、女性が子供の送迎を担い通勤の前後に子供の通学先・通園先に送迎を行っていることがうかがえる。保育所は、鉄道駅からの比較的遠い地域に分布しており、勤務先が鉄道駅に近い場合でも、送迎のために自動車を利用していることが考えられる。
- ・ 子連れトリップの利用交通手段は、鉄道1km圏内に居住している場合でも、平日で7割以上、休日でも8割以上が自動車利用となっている。また、休日の子連れトリップの目的地は都心が少なく、その利用交通手段をみても自動車利用が約半数を占めている。
- ・ 25～44歳の女性では、高齢者と同居している場合、高齢者と同居していない場合に比べて、私事目的の原単位が低い一方で、通勤目的では同居世帯の原単位が高いことから同居する高齢者が子供の等の送迎や買物を担っていることがうかがえる。
- ・ 単身高齢者は、他の世代と同居する高齢者に比べて通勤を除くすべての目的で原単位が高くなっている。また、高齢者単身世帯及び高齢者のみの世帯の自動車保有台数は、高齢者和其他の世代が同居する世帯に比べて少なく、外出率が低くなっている。自動車の保有状況が移動の制約となっていることがうかがえる。
- ・ 居住歴とトリップの関係をみると、従前の居住地が鉄道駅1km圏外の場合、鉄道駅1km圏内の地域に転入しても自動車分担率は高く、徒歩の分担率が低い。その一方で、都市圏外から鉄道駅1km圏内への転入者は、自動車分担率低く、徒歩の分担率が高い。

2) 個人属性・世帯タイプの交通特性からみた課題

- ・ 子育て世帯では、通勤や帰宅の途中に行う買物や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」を対象とした公共交通利用促進が課題となる。
- ・ 今後増加が見込まれる高齢者に対しては、自ら自動車を運転しなくても外出できる移動手段の確保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。
- ・ 鉄道駅 1km 圏外から鉄道駅 1km 内への転居者は、自動車分担率が高い。そのため、転入者を対象とした MM（モビリティ・マネジメント）等を行いながら、鉄道の利用促進を図ることが重要である。

注：MM（モビリティ・マネジメント）とは、過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等、社会的にも望ましい方向に個人の移動を転換してもらうよう、情報提供等によるコミュニケーションを中心とした交通政策