

2.4 都市交通

2.4.1 交通手段分担率

2017（平成 29）年時点における自動車の利用が約 5 割を占めますが、1987（昭和 62）年の地下鉄南北線開業、2015（平成 27）年の地下鉄東西線開業などの契機を踏まえ、鉄道の利用率は徐々に増加しています。

年齢階層別にみると、若者の鉄道利用割合が大きく増加（自動車利用の割合は減少）しており、高齢者は自動車利用の割合が増加しています。

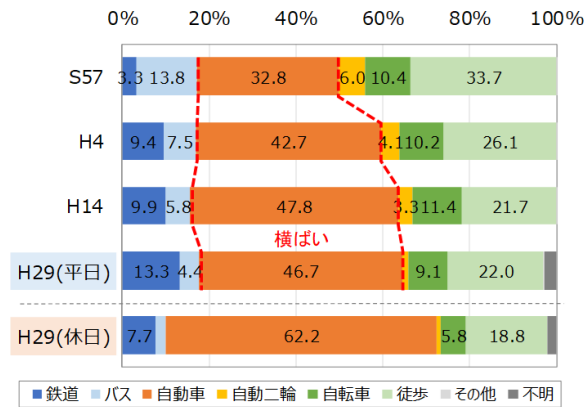


図 2-15 代表交通手段分担率※の経年変化

出典：せんだい都市交通プラン（2021（令和 3）年）

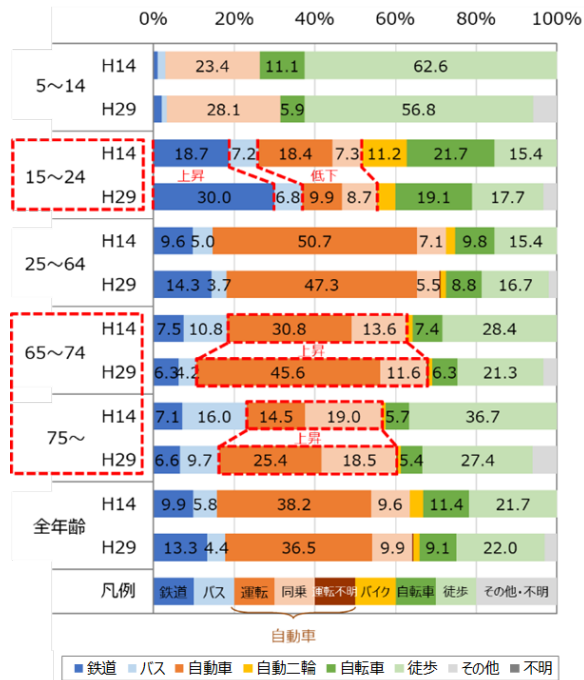


図 2-16 年齢階層別代表交通手段分担率の変化

出典：せんだい都市交通プラン（2021（令和 3）年）

2.4.2 公共交通の分担率

2017（平成 29）年時点における平日の鉄道の分担率は、鉄道沿線地域が高く、東部及び西部地域が低い傾向にあります。また、平日のバスの分担率は、都心地域や運行本数の多い郊外で比較的高い状況にあります。

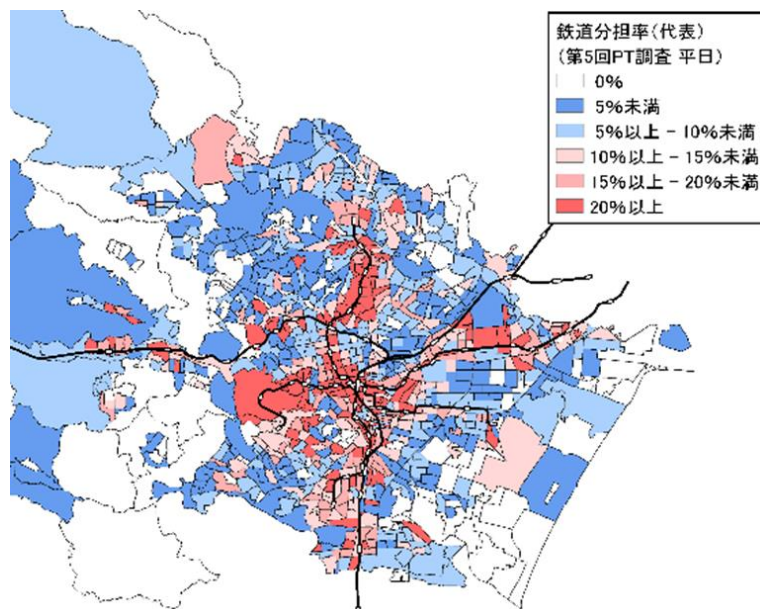


図 2-17 パーソントリップ調査*ゾーン別鉄道分担率（H29 平日）

出典：せんだい都市交通プラン（2021（令和 3）年）

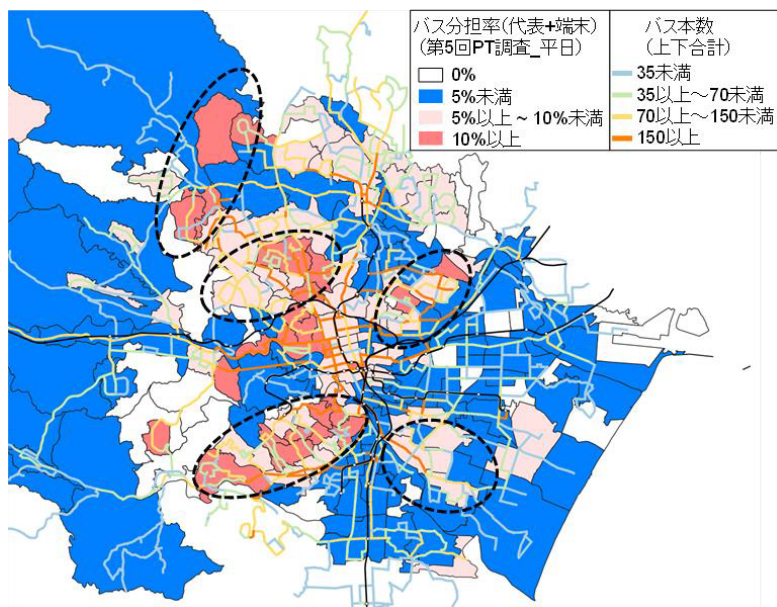


図 2-18 パーソントリップ調査ゾーン別バス分担率（H29 平日）

出典：せんだい都市交通プラン（2021（令和 3）年）

2.4.3 公共交通ネットワーク

地下鉄のほか、東北本線や仙石線、仙山線などの鉄道路線が存在しており、充実した鉄道網が整備されています。

鉄道を補完するバスは、鉄道駅への結節点も含めて広く市街化区域^{*}に停留所が分布しています。各路線におけるバスの運行頻度は、利便性向上の取組による効果を安定して得られると考えられる1時間に概ね1本以上となっているエリアが市街化区域のほぼ全域を占めています。

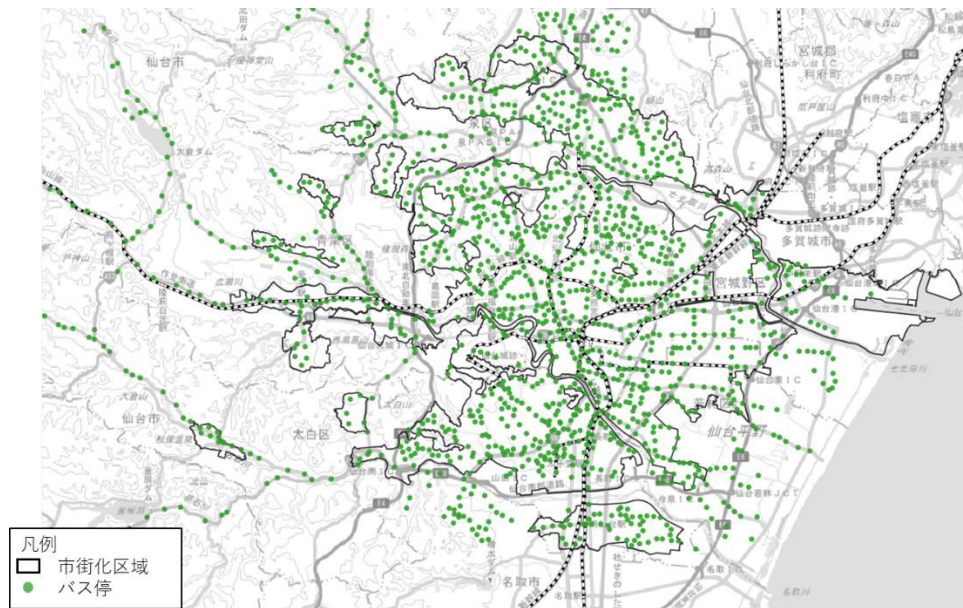
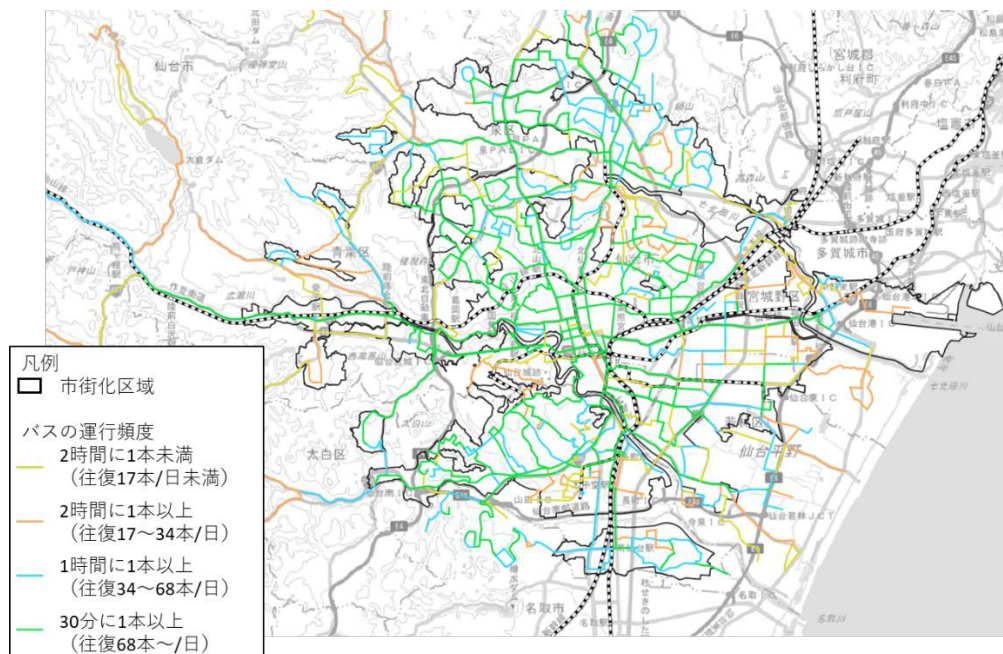


図 2-19 仙台市のバス停分布状況



※国土数値情報バスルート（2012（平成24）年）及び仙台市交通局時刻表（2018（平成30）年）、宮城交通時刻表（2019（令和元）年）等から作成。

※運行頻度は一日の運行時間を17時間とみなし、1時間当たりの運行頻度は上り・下りを考慮し、2本あれば1時間に1本とみなしている。

図 2-20 仙台市の公共交通ネットワーク

2.4.4 公共交通の利用者数

鉄道利用者は東日本大震災※以降の本市への人口流入にあわせて増加傾向にあり、特に地下鉄は2015（平成27）年の東西線開業以降、乗車人員が増加しています。

バスの乗車人員は減少傾向であり、利用者全体の割合は市交通局の運営する路線利用割合が増加傾向にあります。

しかしながら、2020（令和2）年は新型コロナウイルス感染症の影響により、鉄道・地下鉄及びバスの利用者数は減少しています。

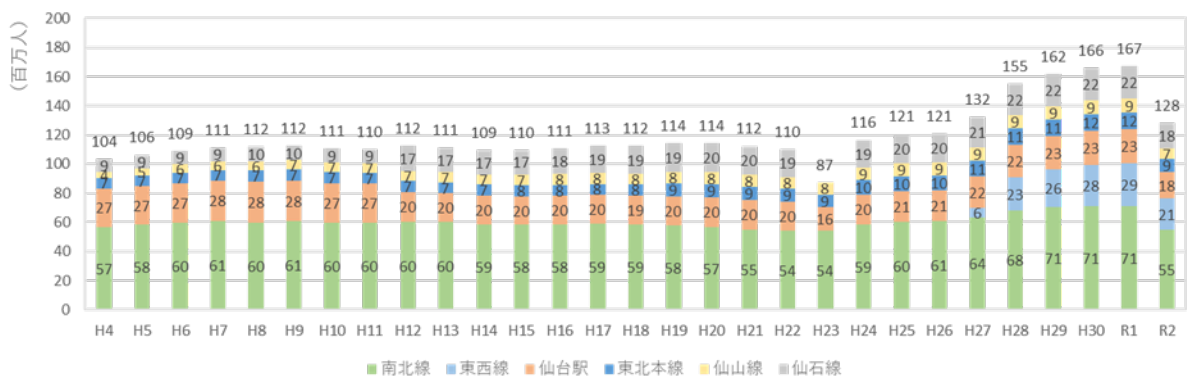


図 2-21 鉄道・地下鉄の利用者数の推移

出典：仙台市統計書 交通・運輸・通信（2021（令和3）年）より作成

※H27の東西線は、開業日である2015（平成27）年12月6日以降の値

※南北線・東西線の乗車人員には、相互路線の乗換分を含む

※仙石東北ラインは東北本線と重複するため、東北本線を含む

※平成23年度は東日本大震災の影響により運転を見合わせていた区間の駅については計上されていない

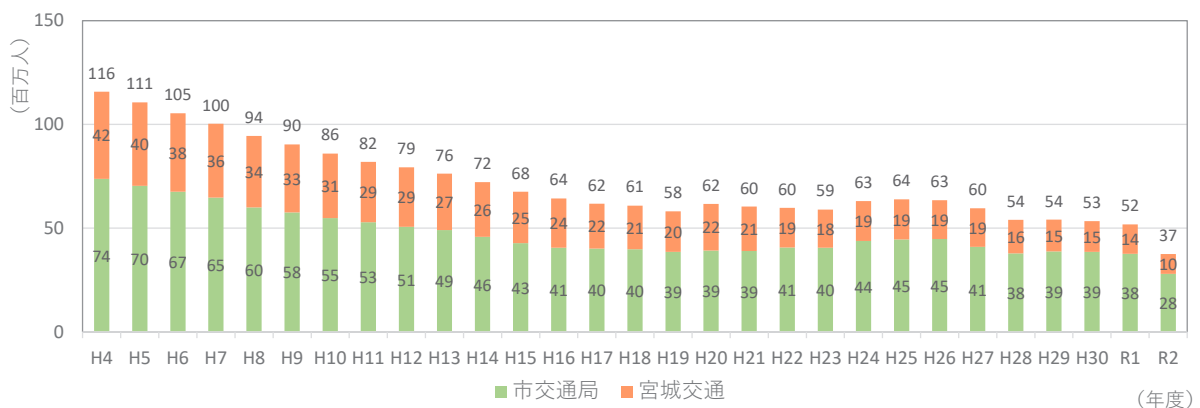


図 2-22 路線バスの利用者数の推移

出典：仙台市統計書 交通・運輸・通信（2021（令和3）年）および宮城交通提供資料より作成

※宮城交通は一般乗合（高速除く）

2.4.5 地下鉄沿線地域の交通

地下鉄沿線地域における平日の代表交通手段*の分担率は、徒歩や鉄道の割合が高く、自動車の割合が低くなっています。

地下鉄への平日のアクセス交通手段は、徒歩が約20%増加しています。

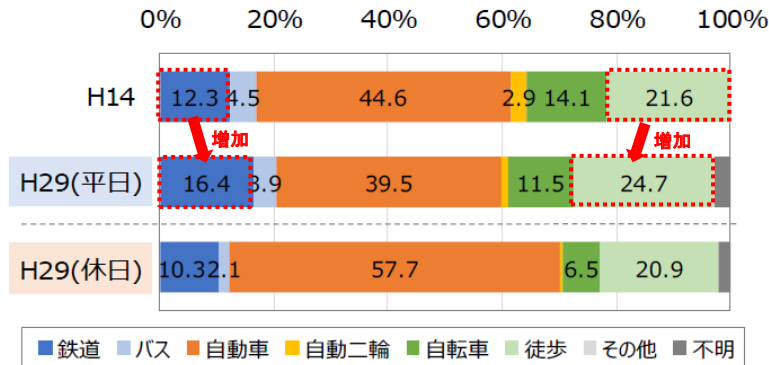


図 2-23 地下鉄南北線沿線地域における代表交通手段

出典：せんだい都市交通プラン（2021（令和3）年）より

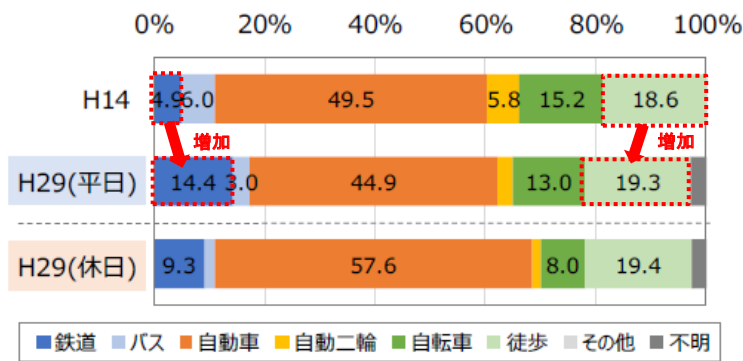


図 2-24 地下鉄東西線沿線地域における代表交通手段

出典：せんだい都市交通プラン（2021（令和3）年）より

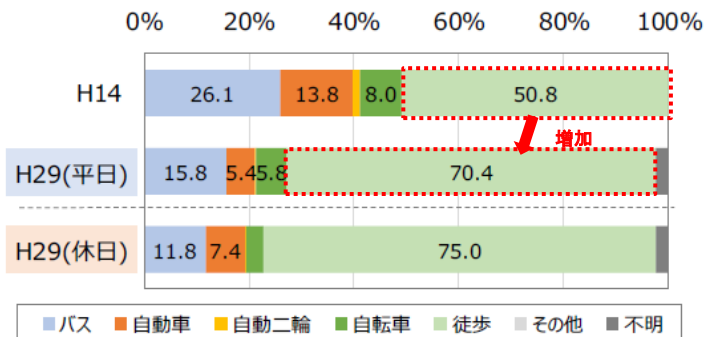


図 2-25 地下鉄へのアクセス交通手段

出典：せんだい都市交通プラン（2021（令和3）年）より

2.4.6 JR 沿線地域の交通

JR 沿線地域における平日の代表交通手段*の分担率は、鉄道と自動車で増加が見られます。JR 駅への平日のアクセス交通手段は、徒歩の分担率が増加しています。

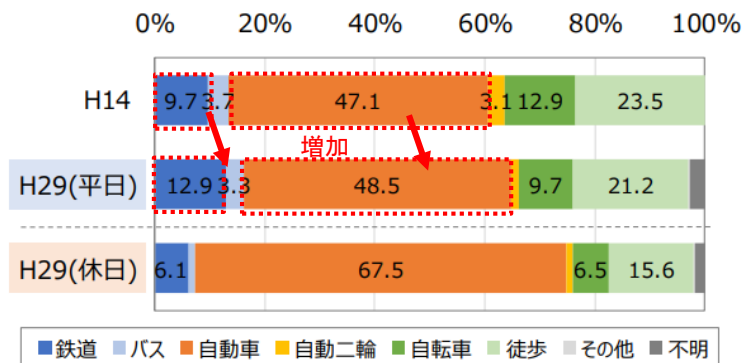


図 2-26 JR 沿線地域における代表交通手段

出典：せんだい都市交通プラン（2021（令和3）年）より

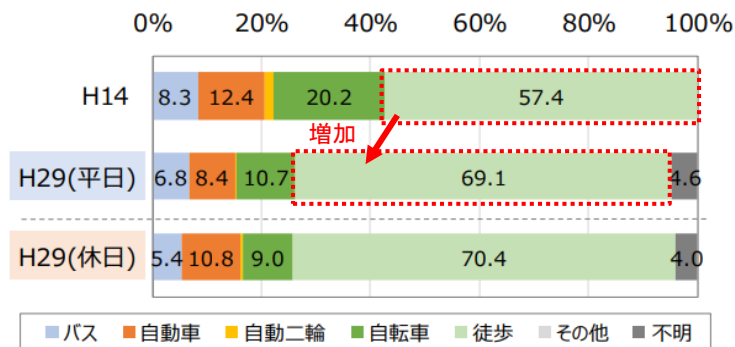


図 2-27 JR 各駅へのアクセス交通手段

出典：せんだい都市交通プラン（2021（令和3）年）より

2.4.7 都市交通の現状分析を踏まえた整理

- ・自動車の分担率が長期的に増加してきたものの、近年は本市の交通施策により、若者の鉄道利用が増え、鉄道の分担率が上昇していることから、過度に自家用車に依存せずに生活ができる都市構造の実現に引き続き取り組むことが重要。
- ・現在まで人口が増加基調にあった本市において、鉄道・地下鉄の利用者数については増加傾向、路線バスの利用者数については減少傾向にある状況を踏まえると、鉄道への移動の集積が図られていることが伺える。

2.5 経済・財政

2.5.1 事業所数分布

事業所数は都心地区への集積が突出しているほか、その他の地区と比較して卸町駅周辺、泉中央地区や長町地区に多くの事業所が集積しています。

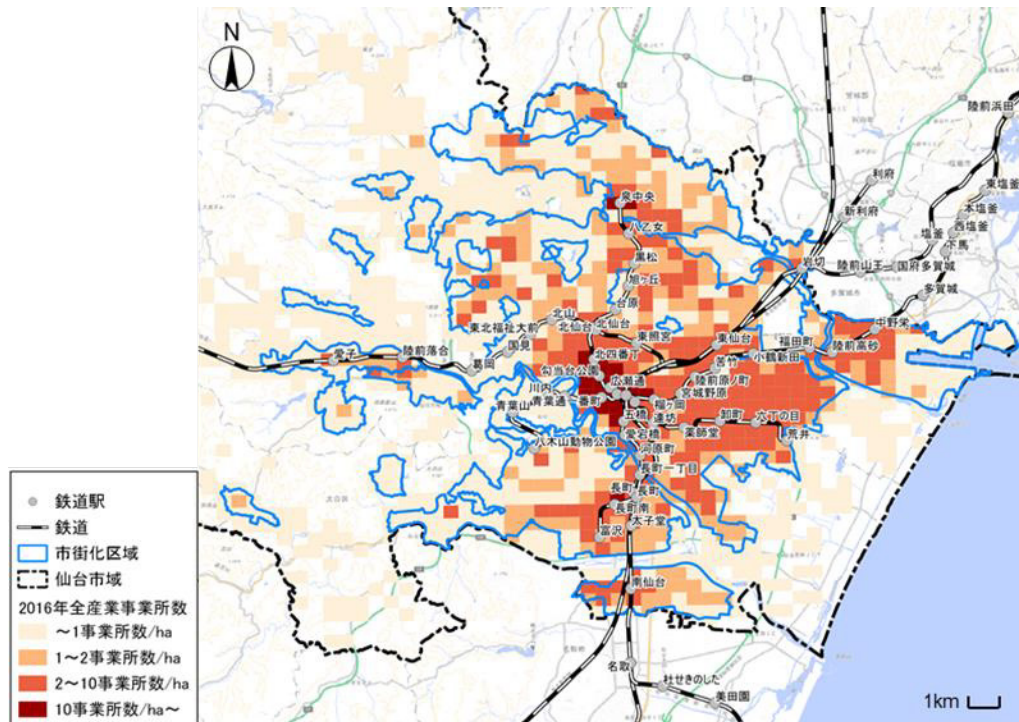


図 2-28 2016（平成 28）年における事業所分布

出典：2016（平成 28）年経済センサス活動調査

都市再生緊急整備地域※（2020（令和 2）年 9 月に拡大指定）内の事業所数は約 14%増加しています。

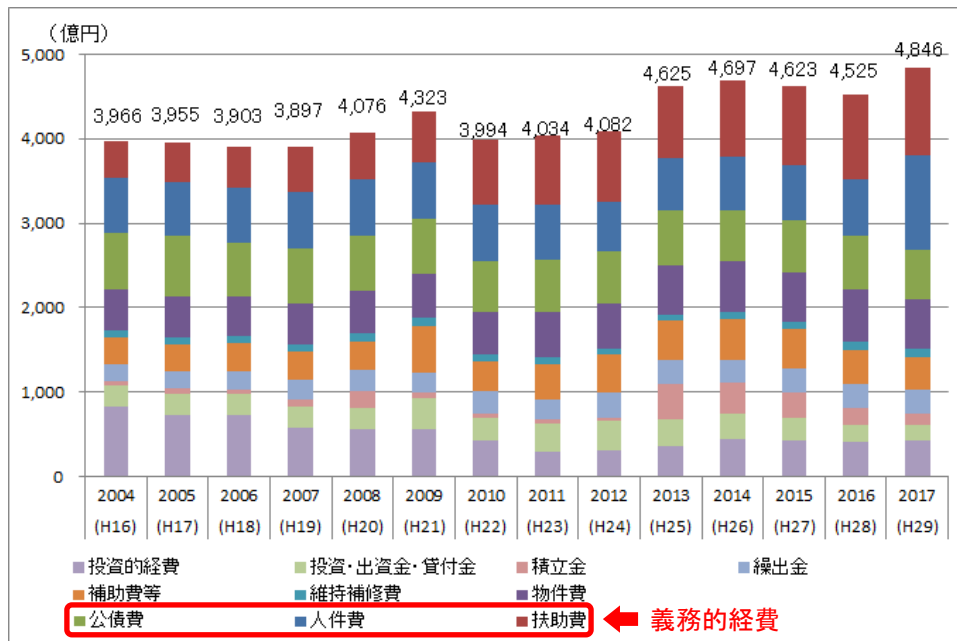


図 2-29 都市再生緊急整備地域内における事業所数の変化

出典：2016（平成 28）年経済センサス活動調査および 2009（平成 21）年経済センサス基礎調査

2.5.2 財政状況

本市の扶助費^{*}をはじめとした義務的経費^{*}は増加傾向にあり、公共事業費等の投資的経費^{*}を抑制することで対応している状況にあります。



※ H23 年度(2011年)以降の歳出については震災費用分を除外

図 2-30 性質別歳出の推移

出典：仙台市公共施設総合マネジメントプラン（2019（平成 31）年 3 月）（一部加工）

2.5.3 経済・財政の現状分析を踏まえた整理

- ・業務機能は、都心に突出して集積しているものの、広域拠点である泉中央地区や長町地区においても集積があることから、都市圏の活動を支える拠点にふさわしい魅力的で個性ある都市機能^{*}の強化・充実を図ることが重要。
- ・都市再生緊急整備地域^{*}の指定以降、地域内の事業所数については増加傾向にあることが確認できる。本市の経済活動や交流の中心である都心の位置付けを踏まえた区域設定を検討することが必要。
- ・少子高齢化による扶助費^{*}をはじめとした義務的経費の増大により、効率的な行政運営が求められることから、公共施設の計画的な更新・整備も含めた誘導施設の設定を検討する必要がある。

2.6 災害の危険性

2.6.1 大規模自然災害

国土交通白書^{*}における我が国の災害発生状況を見ると、近年における氾濫危険水位を超過した河川数や、過去10年ごとにおける土砂災害の発生件数の推移も年代が進むにつれて増加傾向にあります。本計画の計画期間内においても、引き続き想定される気候変動により、災害の頻発・激甚化が懸念されます。

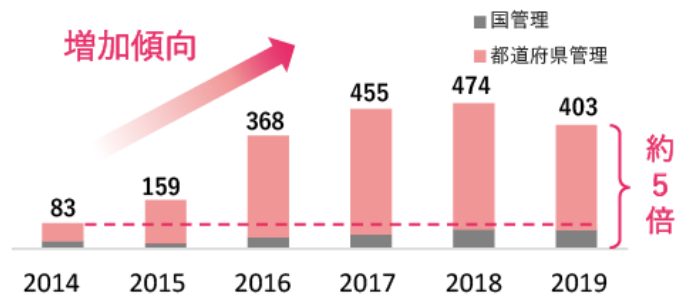


図 2-31 氾濫危険水位を超過した河川数

出典：国土交通白書 2021

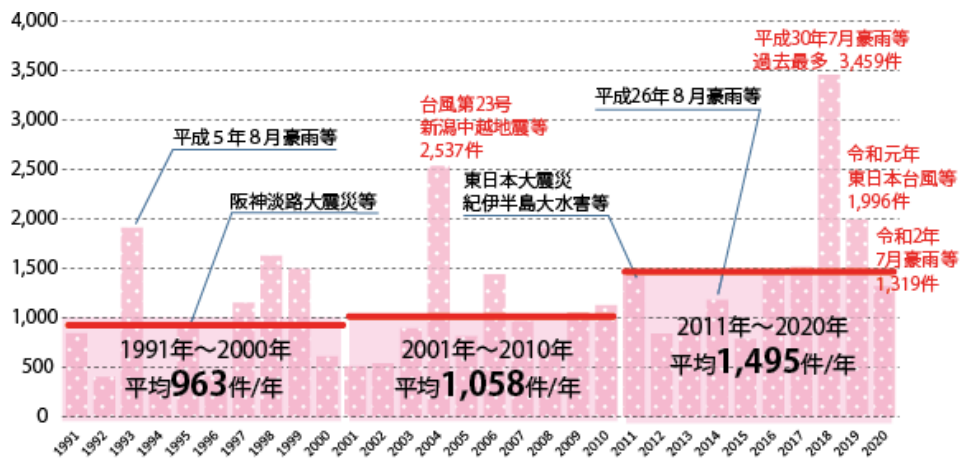


図 2-32 土砂災害の発生件数の推移

出典：国土交通白書 2021

2.6.2 災害の危険性の現状分析を踏まえた整理

- ・市街地に分布する災害リスクを的確に把握し、リスクに応じた対策を検討することで災害に強い都市づくりに取り組むことが重要。
- ・近年の気候変動の影響により頻発・激甚化する自然災害を考慮した居住・都市機能^{*}の立地検討が必要。

2.7 都市現状の整理

前項までの各項目における現状分析を踏まえた整理をまとめ、本計画において各区域や誘導施設等を検討する際に考慮すべき事項について整理します。

表 2-2 都市現状の整理

分析項目	分析視点	区域検討等にあたり考慮すべき事項
人口	様々な場所における暮らしやすさの追求	少子高齢化の中にあっても誰もが安心して暮らせる居住環境、都市機能 [*] の集約が必要。
		計画期間内において、市街化区域 [*] 全体で一定程度維持される人口分布を踏まえた検討が必要。
土地利用・都市機能	地域ごとに求められる都市機能の追求	生活関連施設や大規模な施設の立地状況を踏まえた区域の検討が必要。
		特に文化機能が立地する都心や機能拠点の位置付けを踏まえ、区域や施設の設定が必要。
都市交通	多様な活動を円滑にする都市交通の追求	公共交通の利用推移、鉄道への移動の集積を踏まえた土地利用の検討が必要。
経済・財政	地域ごとに求められる都市機能の追求	業務機能の集積する都心、広域拠点の魅力や個性を踏まえた都市機能の強化・充実が必要。
		効率的な行政運営を見通した公共施設も含めた施設設定が必要。
災害の危険性	災害危険性を踏まえた安全・安心の追求	頻発・激甚化する自然災害を考慮した居住・都市機能の立地検討が必要。

2.8 基本とする都市構造と土地利用

本市では、1999（平成 11）年に「都市計画の方針」を策定して以来、市街地の拡大を抑制し、鉄道を基軸とした機能集約型の都市づくりに継続的に取り組んでいます。2021（令和 3）年 3 月に策定した「仙台市都市計画マスタープラン[※]～都市計画に関する基本的な方針 2021-2030～」においては、基本とする都市構造を「鉄道を基軸とした機能集約型の都市構造」と定め、引き続き都心や広域拠点（泉中央地区・長町地区）、地下鉄沿線の都市軸、鉄道沿線への都市機能[※]の集積及び高度化を進め、密度を高めるとともに、魅力的で暮らしやすく、安全・安心な空間が形成された持続可能な都市構造の実現を目指すこととしています。

立地適正化計画は、策定後に都市計画マスタープランの一部としてみなされるため、本計画においても「鉄道を基軸とした機能集約型の都市構造」を基本とする都市構造と定め、都市計画マスタープランに掲げる都市づくりの目標像の実現に向け、適正な土地利用や都市機能の誘導の推進に取り組みます。

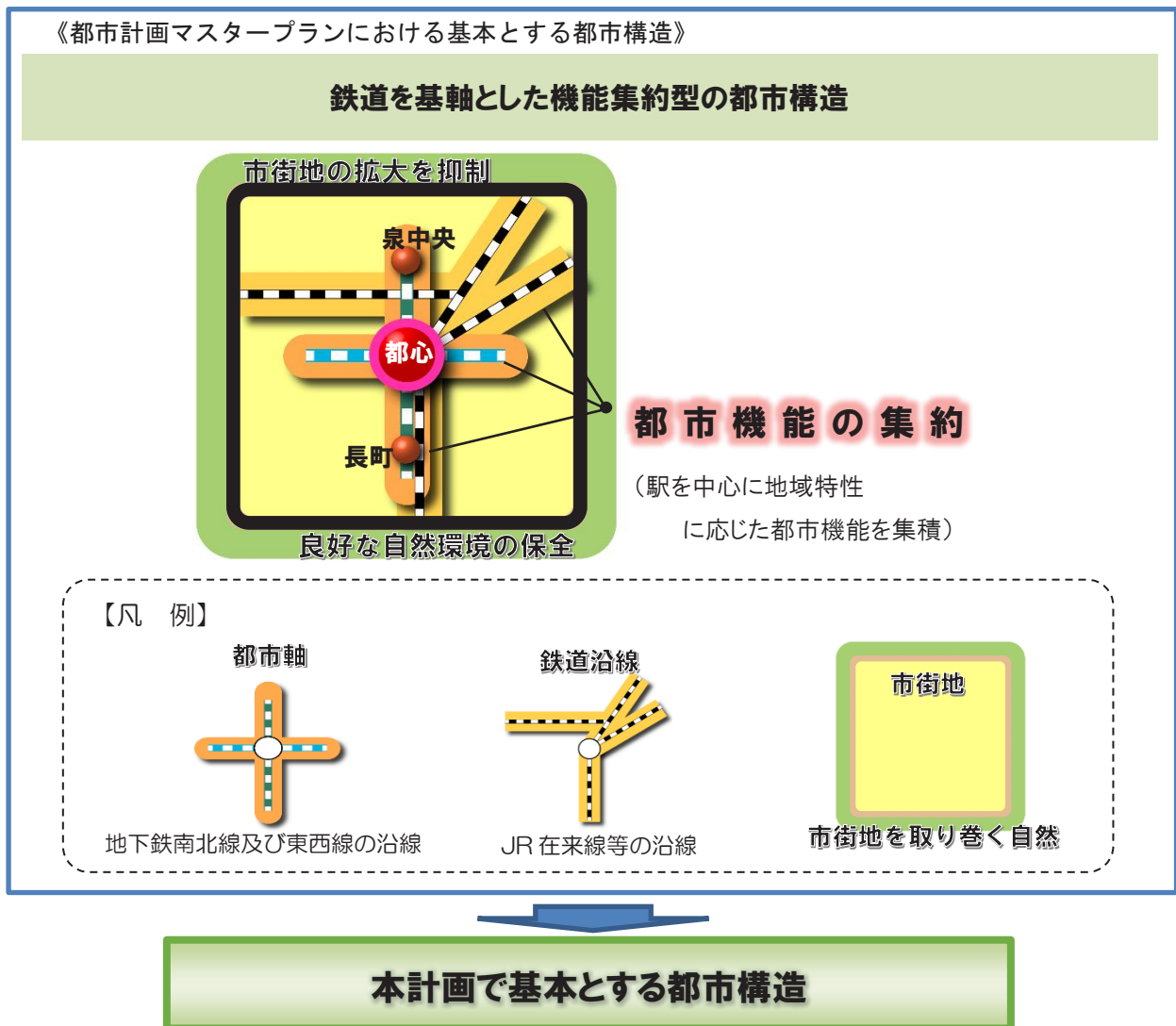


図 2-33 本計画で基本とする都市構造

出典：仙台市都市計画マスタープラン（一部加筆）

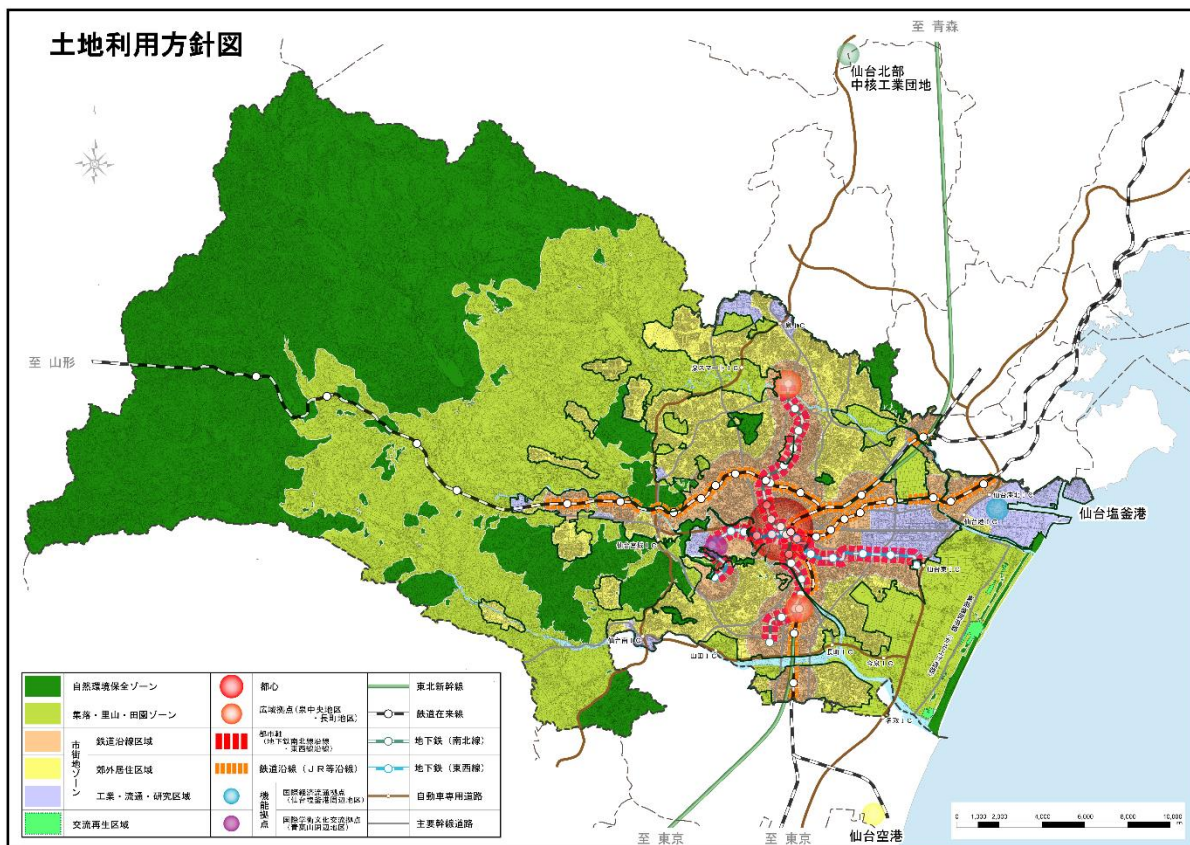


図 2-34 土地利用方針図

出典：仙台市都市計画マスタープラン

1章

2章

3章

4章

5章

6章

7章

参考資料

2.9 都市構造を踏まえた土地利用の考え方

本市の基本とする都市構造については、その骨格となる拠点と軸を設定し、その位置付けに基づく土地利用の基本的な考え方を都市計画マスタープラン[※]等で示しています。これらの拠点と軸に対する基本的な考え方は、本計画においても都市機能[※]の誘導を検討する上で考慮していくこととします。

2.9.1 都心

拠点名	基本的な考え方
都心	<ul style="list-style-type: none"> 都心再構築プロジェクト[※]や都市再生緊急整備地域[※]の地域整備方針を基に、誘導すべき都市機能を整理します。 都心機能強化ゾーンのうち、特定都市再生緊急整備地域については、国際的なビジネス環境の形成に資する高機能オフィスの整備を促進するとともに、世界からの来訪者、滞在者の活動の拠点として、MICE[※]施設や魅力ある商業機能、国際水準のハイグレードホテルを誘導し、東北・仙台の多彩な文化等を体験し交流する空間の創出を目指します。 都心機能強化ゾーンのうち、特定都市再生緊急整備地域を除く都市再生緊急整備地域については、東北の中核都市にふさわしい高次な業務機能を誘導するとともに、「多様なイノベーション[※]が生まれ、働く場として選ばれる都心」「国内外から人が集い交流し、楽しめる都心」を目指し、医療・商業・子育て等の都市機能の中核機能を担う施設や、行政・文化施設等の高度な都市機能の集積を目指します。 都心機能強化ゾーンを取り巻く商業・業務・居住ゾーンにおいて、都市型居住を支える暮らしに必要な都市機能を誘導するとともに、学ぶ・働く・楽しむなどの多様で高度な都市機能が調和した利便性の高いエリアとして、都心のエリア価値を高め、広域的な交流人口の拡大や賑わいを創出するエリア形成を目指します。

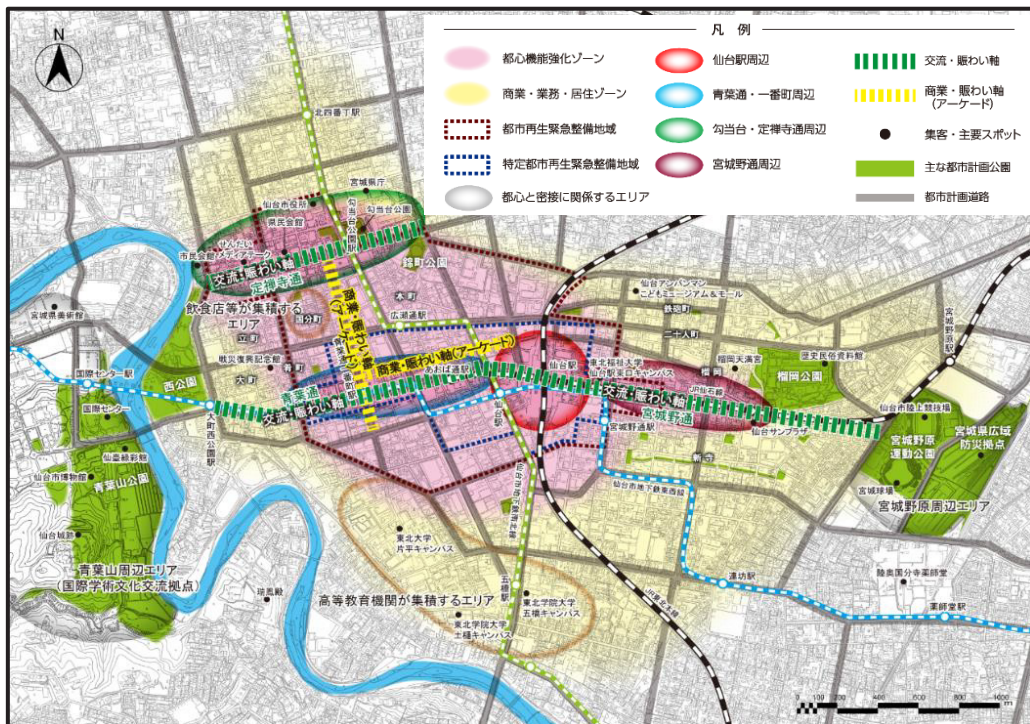


図 2-35 都心まちづくりのエリア図

出典：仙台市都市計画マスタープラン

2.9.2 広域拠点、機能拠点、都市軸・鉄道沿線

拠点名	基本的な考え方
広域拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台都市圏北部・南部の活動を支える広域性のある都市機能*を集積するとともに、利便性を生かした都市型居住の推進に向け、暮らしに必要な都市機能を誘導します。 ・都市計画マスタープラン*地域別構想における商業・業務ゾーン及び現状の施設立地状況を踏まえ、広域拠点にふさわしい都市機能を誘導します。
機能拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・国際学術文化交流拠点のうち、コンベンション*機能やミュージアム機能が集積し、広域的な文化・交流の拠点となる国際センター駅の周辺において、国際的な文化・交流を支える都市機能の集積を目指します。
都市軸・鉄道沿線	<ul style="list-style-type: none"> ・本市における都市構造の骨格軸となる地下鉄沿線の都市軸において、更なる土地の高度利用、都市機能の集積を図り、公共交通を中心とした持続可能なまちづくりを進めるため、駅周辺において地域特性に応じた都市機能を誘導します。 ・JR等の鉄道沿線のうち、郊外居住区域と鉄道を結ぶ交通結節点*として多様なアクセスの通過点となる、地域公共交通計画*におけるフィーダー区間*のアクセス駅周辺において、交通の利便性を生かした都市機能の集積を図ります。

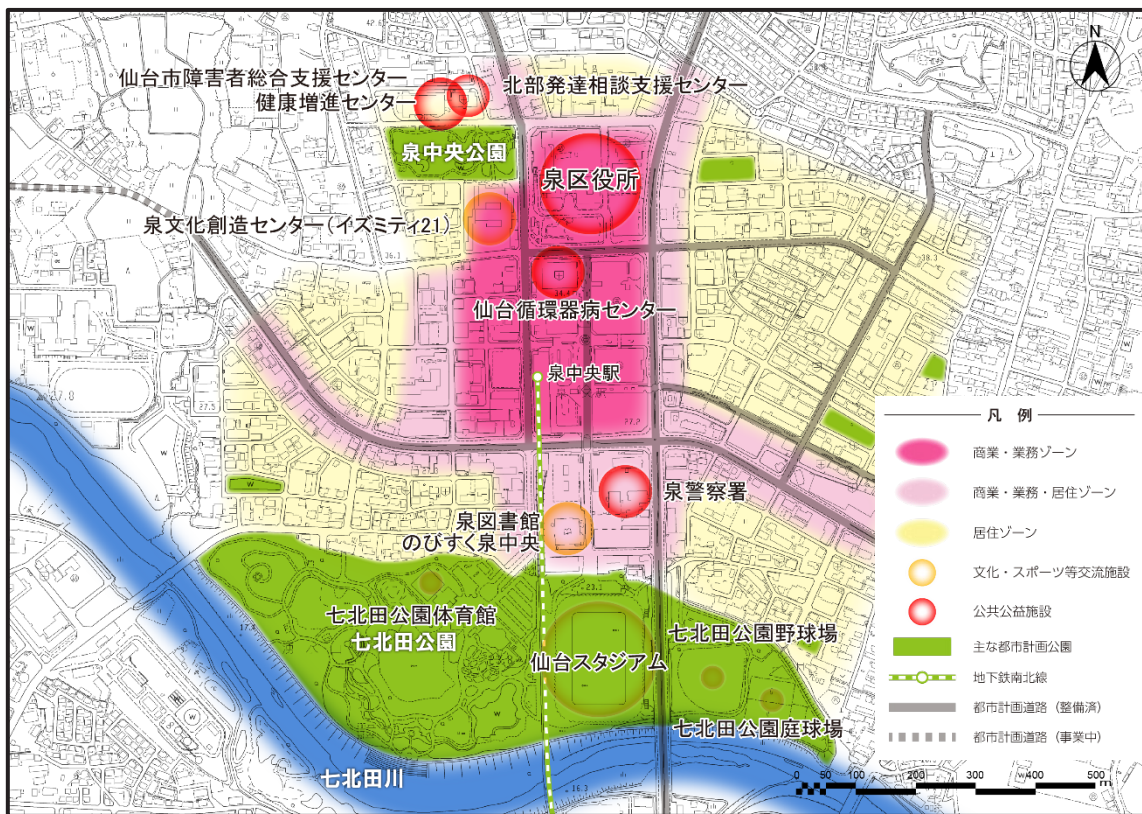


図 2-36 泉中央地区における都市づくりのエリア図

出典：仙台市都市計画マスタープラン地域別構想

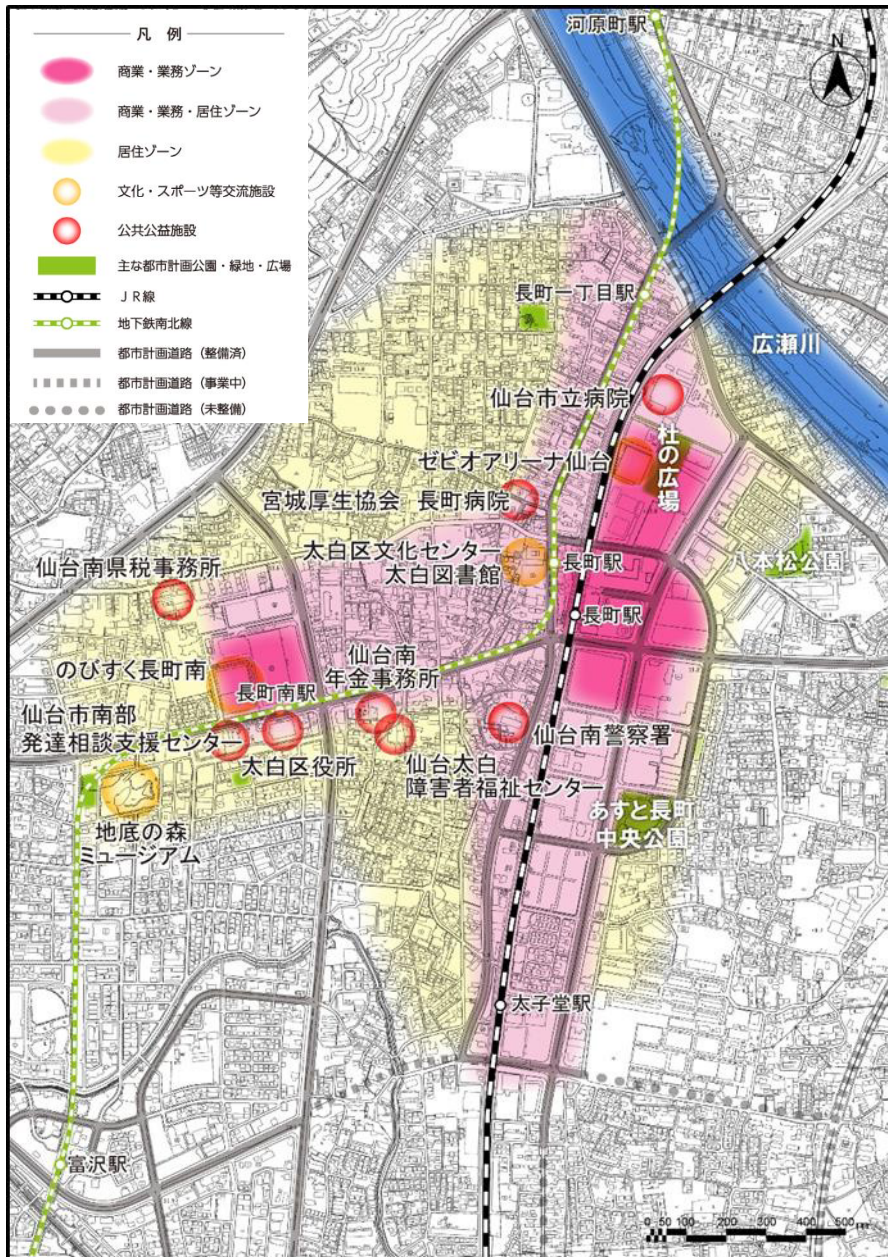


図 2-37 長町地区における都市づくりのエリア図

出典：仙台市都市計画マスタープラン地域別構想