

## 第8回

青葉通駅前エリアのあり方検討協議会  
ワーキンググループ(交通量調査速報値)

# 1. 社会実験における交通量調査等について

# 1. 社会実験における交通量調査等について

**交通量調査等の目的:** 道路空間の再構築による交通への影響・効果を検証及び課題を把握する。

## 検証シナリオ

視点	社会実験時の状況	検証の視点
周辺交通への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・青葉通仙台駅前エリアをトランジットモール化</li> <li>⇒周辺道路(広瀬通等)への迂回交通の発生が予測</li> <li>⇒仙台駅西口一般車降車場へのアクセスに迂回が伴うことによる送迎者の路上駐車発生が予測</li> <li>⇒トランジットモールへ一般車が誤進入する可能性あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・迂回交通の発生状況の確認</li> <li>・迂回交通による周辺道路への影響の確認</li> <li>・バス運行への影響の確認</li> <li>・一般車の誤進入の発生状況の確認</li> </ul>
バス停の移転による効果と影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利活用空間の創出のため、青葉通仙台駅前エリアでのバス停を旧さくら野側、ほうげつビル前に移転</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停の移転による利用者にとっての効果と影響</li> <li>・バス事業者にとっての効果と影響</li> </ul>
社会実験実施によるタクシー乗場への効果と影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利活用空間の創出のため、青葉通仙台駅前エリアでのタクシー乗場を一時休止</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー乗場の一時休止による乗客行動の変化を確認</li> <li>・イベントの実施に伴い、乗客数の変化を確認</li> </ul>
自転車走行空間の効果と必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車道を設置し、安全な自転車利用空間を創出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車走行空間の(自転車道)設置による安全性向上の効果</li> </ul>
搬入車両への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・青葉通仙台駅前エリアをトランジットモール化</li> <li>⇒周辺道路での搬入作業の状況が変化が予測</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・搬入車両の停車位置、台数の変化</li> <li>現状の荷捌きスペースで足りているか</li> </ul>

# 1. 社会実験における交通量調査等について

【調査項目及び調査時期】 調査会社:(株)オリエンタルコンサルタンツ

○ : 調査実施日

調査項目	社会実験前 (休日) R4.9.4 (日)	社会実験前 (平日) R4.9.7 (水)	社会実験 1週目 (平日) R4.9.29 (木)	社会実験 2週目 (休日) R4.10.2 (日)	社会実験 2週目① (平日) R4.10.4 (火)	社会実験 2週目② (平日) R4.10.6 (木)	社会実験 3週目 (休日) R4.10.10 (月祝)
天気概況 (昼 6:00-18:00)	曇時々雨	曇時々雨	晴	晴後-時薄曇	曇-時雨	曇後-時雨	雨後曇-時晴
天気概況 (夜 18:00-翌6:00)	霧雨時々曇 -時雨	雨後-時曇	快晴	曇	曇-時雨	晴後曇	曇-時雨
交通量調査、渋滞長・滞留長調査	○	○	○	○	○	○	○
走行経路分析	社会実験前・実験中 (計1ヶ月程度) を想定						
旅行速度調査	○	○	○	○	○	○	○
歩行者・自転車交通量調査	○	○	○	○	○	—	○
自転車走行空間に関する調査	○	○	—	—	—	○	○
搬入車両調査	○	○	—	—	—	○	○
タクシー状況調査	○	○	—	—	—	○	○
路線バス運行状況調査(所要時間)	—	○	—	—	—	○	—
路線バス運行状況調査(バス発着状況)	—	○	—	—	—	○	—
交通挙動調査	—	—	○	—	—	○	—
DATE BIKE利用データ	社会実験前・実験中 (計1ヶ月程度) を想定						
アンケート調査	社会実験中・社会実験後に実施 (対象毎に設定)						
人流ビッグデータ	社会実験前・実験中 (計1ヶ月程度) を想定						

○ : 今回速報値を報告する事項 3

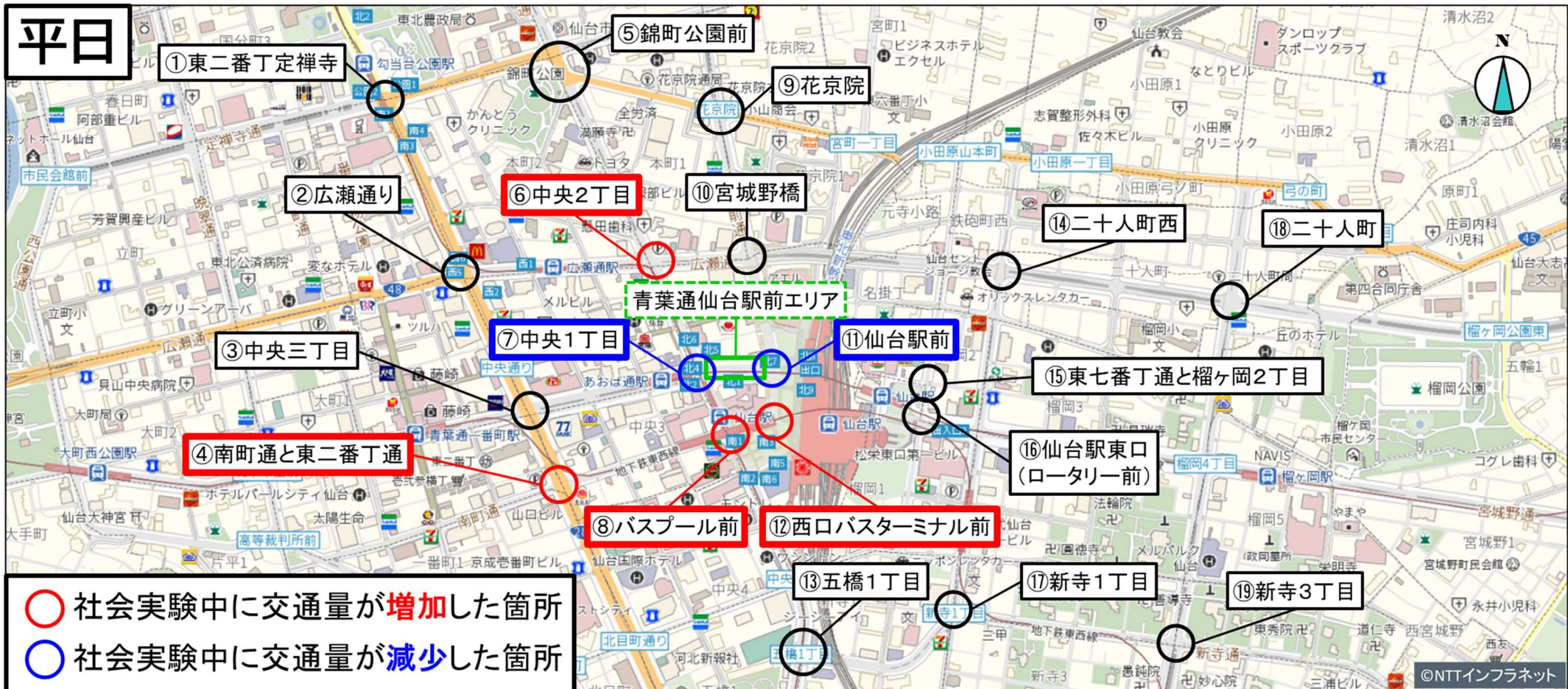
## 2. 社会実験における交通量調査等の結果(速報値)

## 2. 社会実験における交通量調査等の結果

【速報値】

### 【交通量調査】 平日 7:00~19:00

- ・仙台市中心部の全19箇所において調査を実施し、社会実験前・社会実験中の交通量の変化を比較。
- ・社会実験前・社会実験中で平日に交通量が増加した交差点は、**4箇所** (社会実験前と比較して社会実験中に5%以上交通量の平均値が増加した箇所)
- ・社会実験前・社会実験中で平日に交通量が減少した交差点は、**2箇所** (社会実験前と比較して社会実験中に5%以上交通量の平均値が減少した箇所)
- ・その他の交差点については、社会実験前・社会実験中で大きな変化は見られなかった。



▲交通量調査箇所

# 2. 社会実験における交通量調査等の結果

【速報値】

## 【交通量調査】平日

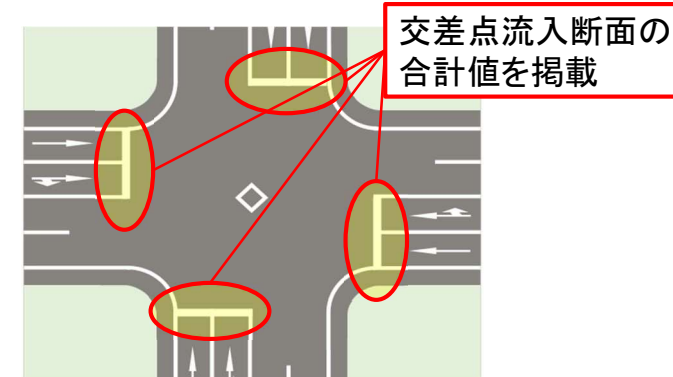
※社会実験前平日の交通量と比較して社会実験中平日の交通量の平均値が5%以上増減した箇所を掲載。

交通量調査実施日

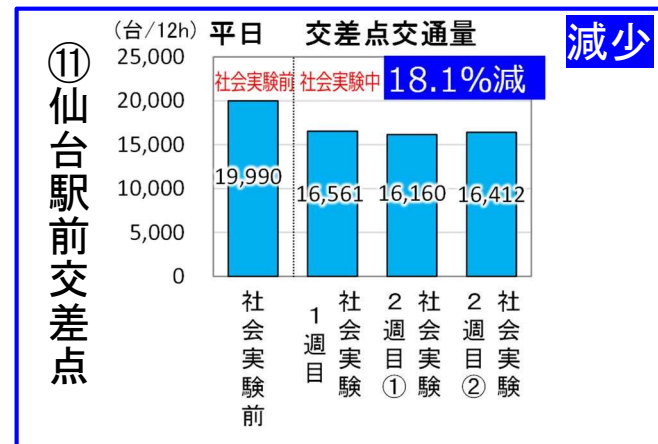
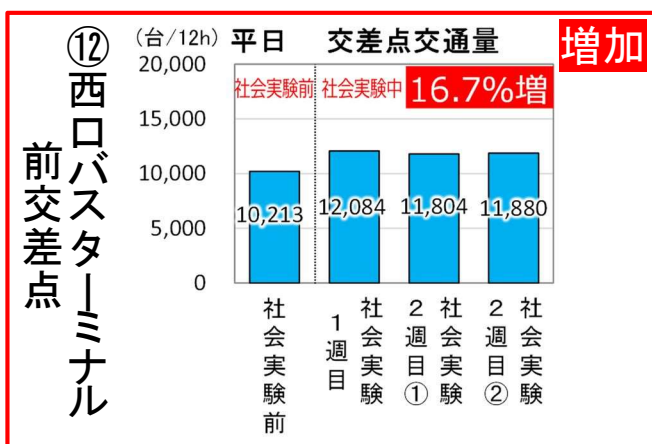
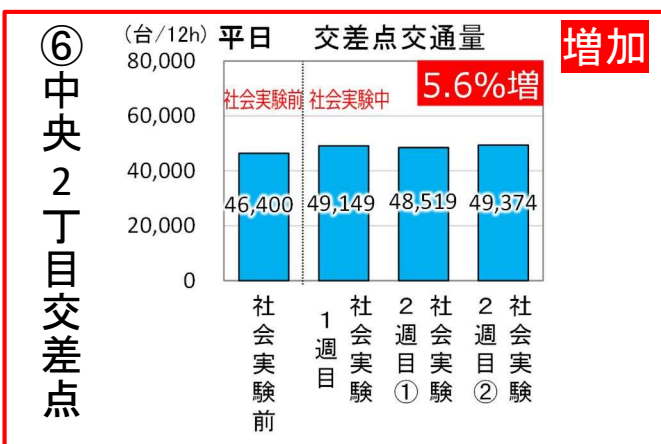
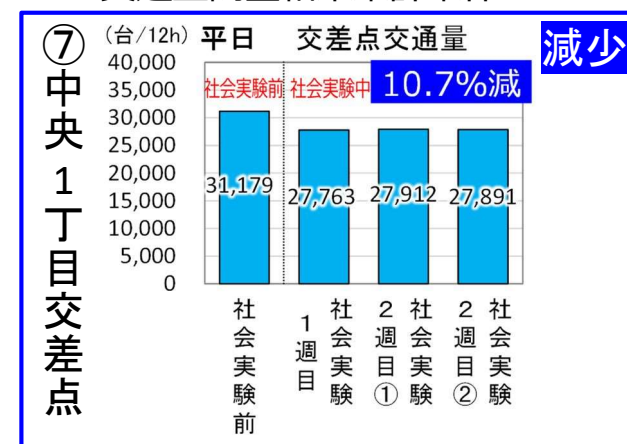
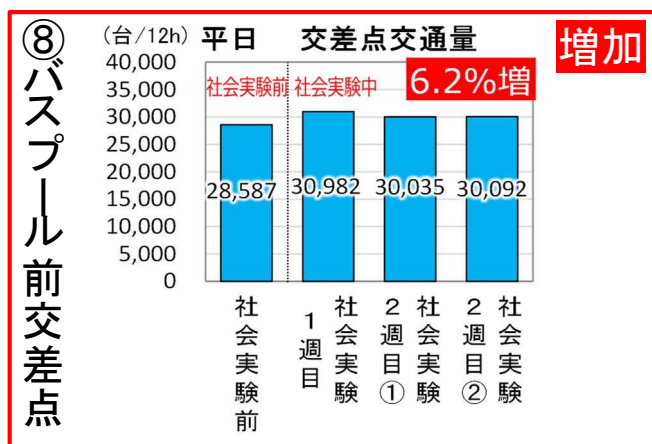
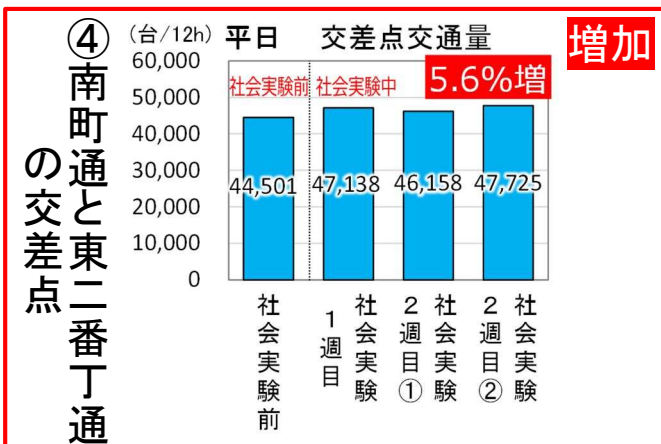
【平日】

- ・社会実験前：9/7（水）
- ・社会実験1週目：9/29（木）
- ・社会実験2週目①：10/4（火）
- ・社会実験2週目②：10/6（木）

※交通量の増減率は社会実験前の交差点交通量と社会実験中の交差点交通量の平均値より算出した値である。



▲交通量調査結果集計条件

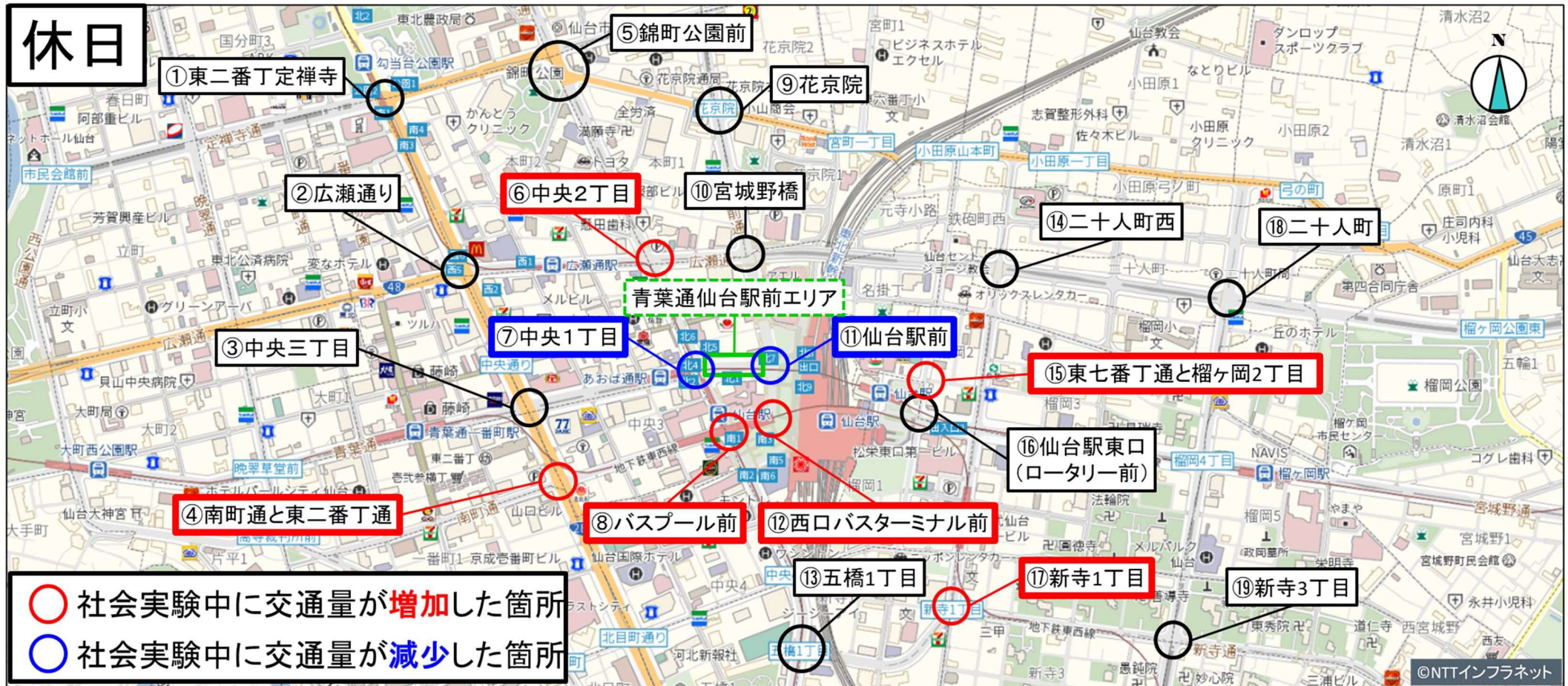


## 2. 社会実験における交通量調査等の結果

【速報値】

### 【交通量調査】 休日 7:00~19:00

- ・仙台市中心部の全19箇所において調査を実施し、社会実験前・社会実験中の交通量の変化を比較。
- ・社会実験前・社会実験中で**休日**に交通量が増加した交差点は、**6箇所**（社会実験前と比較して社会実験中に5%以上交通量の平均値が増加した箇所）
- ・社会実験前・社会実験中で**休日**に交通量が減少した交差点は、**2箇所**（社会実験前と比較して社会実験中に5%以上交通量の平均値が減少した箇所）
- ・その他の交差点については、社会実験前・社会実験中で大きな変化は見られなかった。



▲交通量調査箇所



# 2. 社会実験における交通量調査等の結果

【速報値】

## 【交通量調査】休日

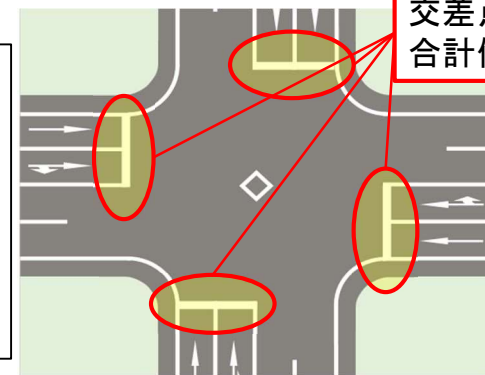
※社会実験前休日の交通量と比較して社会実験中休日の交通量の平均値が5%以上増減した箇所を掲載。

交通量調査実施日

【休日】

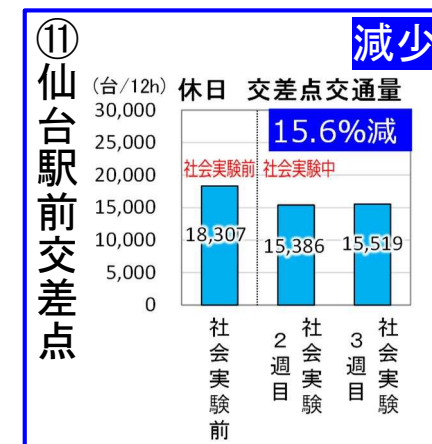
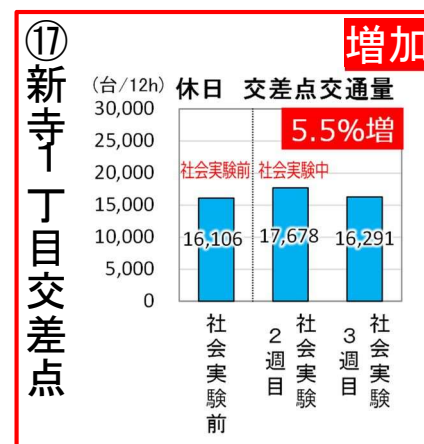
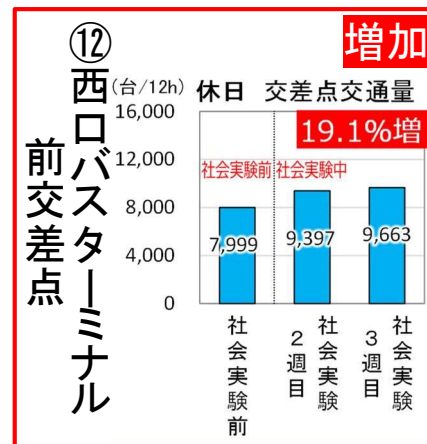
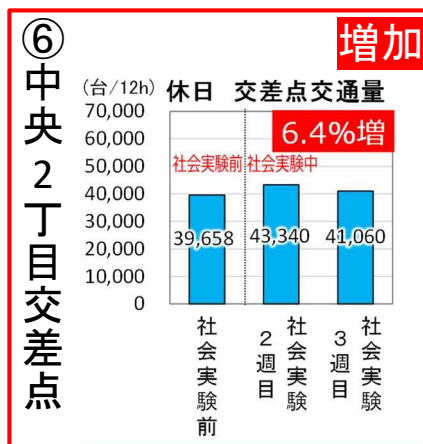
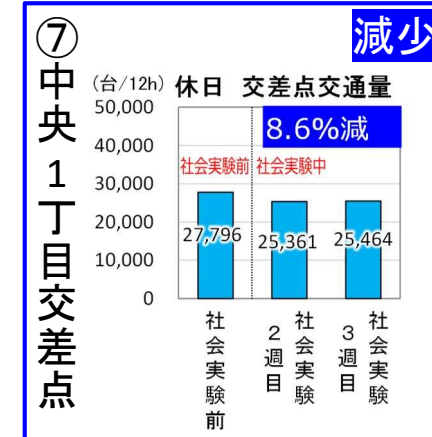
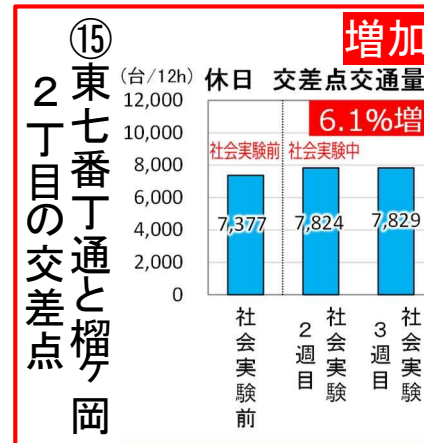
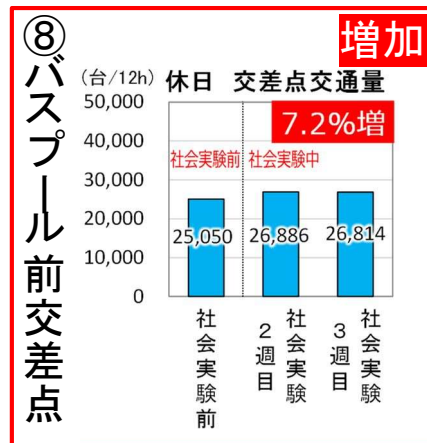
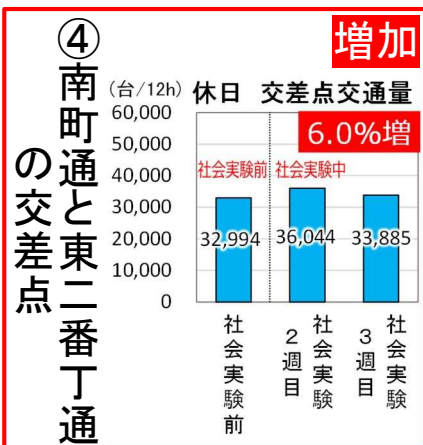
- ・社会実験前：9/4（日）
- ・社会実験2週目：10/2（日）
- ・社会実験3週目：10/10（月祝）

※交通量の増減率は社会実験前の交差点交通量と社会実験中の交差点交通量の平均値より算出した値である。



交差点流入断面の合計値を掲載

▲交通量調査結果集計条件

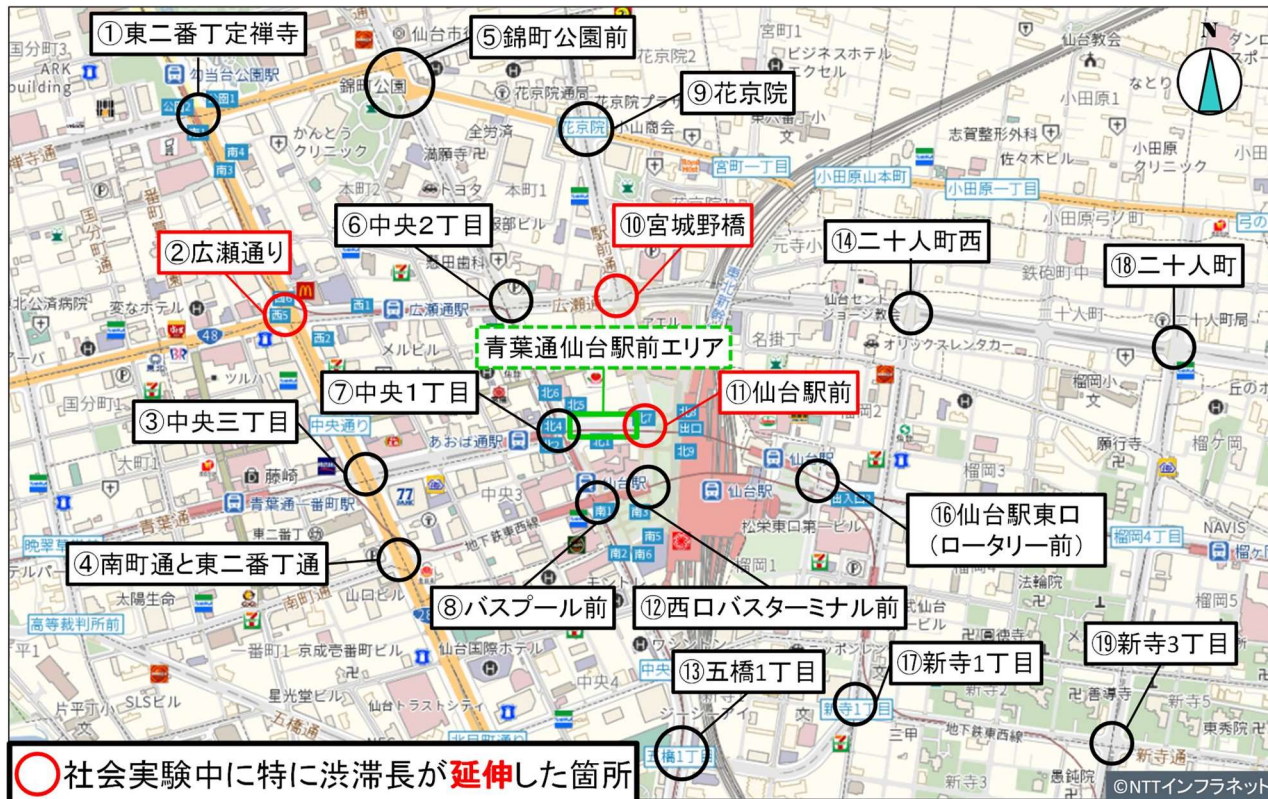


## 2. 社会実験における交通量調査等の結果

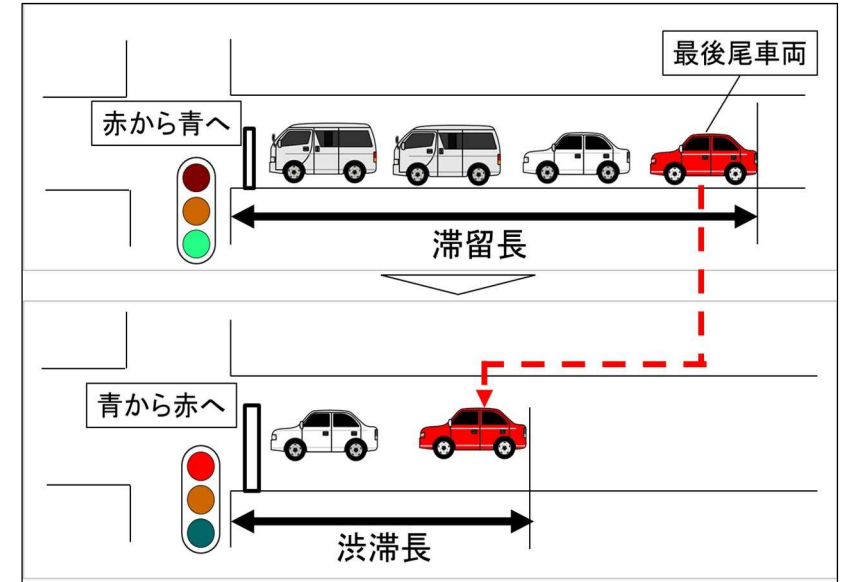
【速報値】

【渋滞長・滞留長調査】 平日:7:00-10:00、16:00-19:00(朝タピーク各3時間)  
休日:9:00-12:00、15:00-18:00(AM・PMピーク各3時間)

- 仙台市中心部の全18箇所において調査を実施し、社会実験前・社会実験中の渋滞状況を比較。
- 調査方法：10分毎に最も延伸した渋滞長を取得。なお、渋滞長は最も延伸した車線で取得。
- 特に影響があった箇所は、広瀬通り交差点の西側流入部、宮城野橋交差点の東西各流入部、仙台駅前交差点の北側流入部であった。



▲渋滞長・滞留長調査箇所



▲滞留長・渋滞長イメージ

滞留長：交差点の信号が赤から青に変わった瞬間の停止線から最後尾車両までの距離

渋滞長：交差点の信号が青から赤に変わったとき青信号の間に停止線を通り過ぎできなかった最後尾車両までの距離

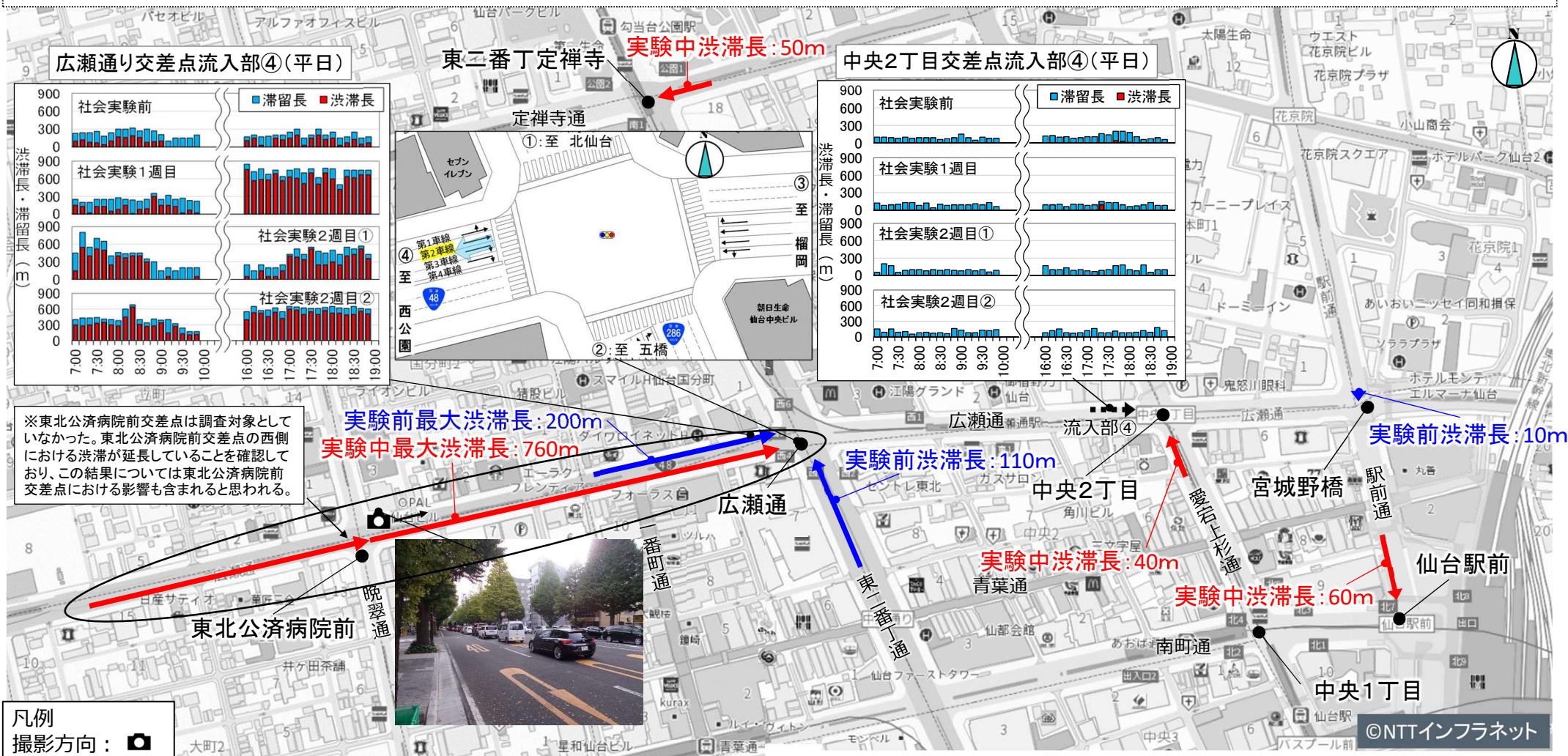
# 2. 社会実験における交通量調査等の結果

【速報値】

## 【渋滞長調査】: 調査結果の概要(広瀬通り交差点/西側流入部/平日)

**広瀬通り交差点/西側流入部** 社会実験前最大渋滞長の観測日: 9/7(水) 17:10~17:20  
 社会実験中最大渋滞長の観測日: 9/29(木) 16:00~16:10

※広瀬通り交差点西側流入部にて渋滞長・滞留長を10分毎の最大で計測し、最大となった10分を図中に掲載  
 ・観測車線は第2車線(直進)であった。



▲社会実験前・社会実験中の最大渋滞長 (広瀬通り交差点西側流入部)

# 2. 社会実験における交通量調査等の結果

【速報値】

## 【渋滞長調査】:調査結果の概要(宮城野橋交差点/東側流入部/平日)

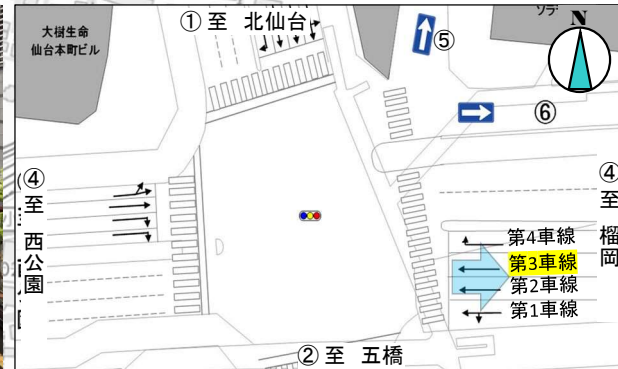
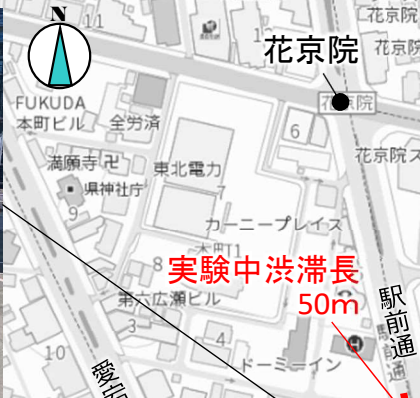
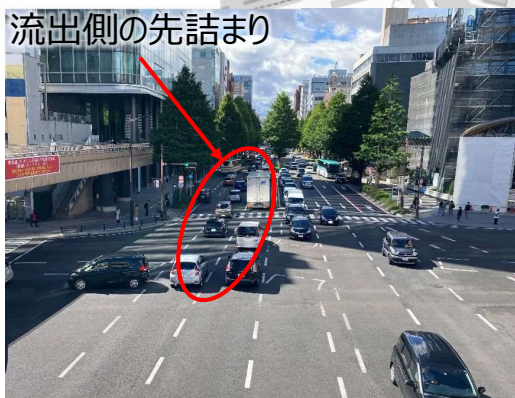
### 宮城野橋交差点/東側流入部

社会実験前最大渋滞長の観測日：9/7(水) 18:50~19:00

社会実験中最大渋滞長の観測日：10/6(木) 8:30~8:40

※宮城野橋の東側流入部にて渋滞長・滞留長を10分毎の最大で計測し、最大となった10分を図中に掲載

・観測車線は第3車線（直進）であり、前方が先詰まりの状況であった。



▲社会実験前・社会実験中の最大渋滞長（宮城野橋交差点東側流入部）

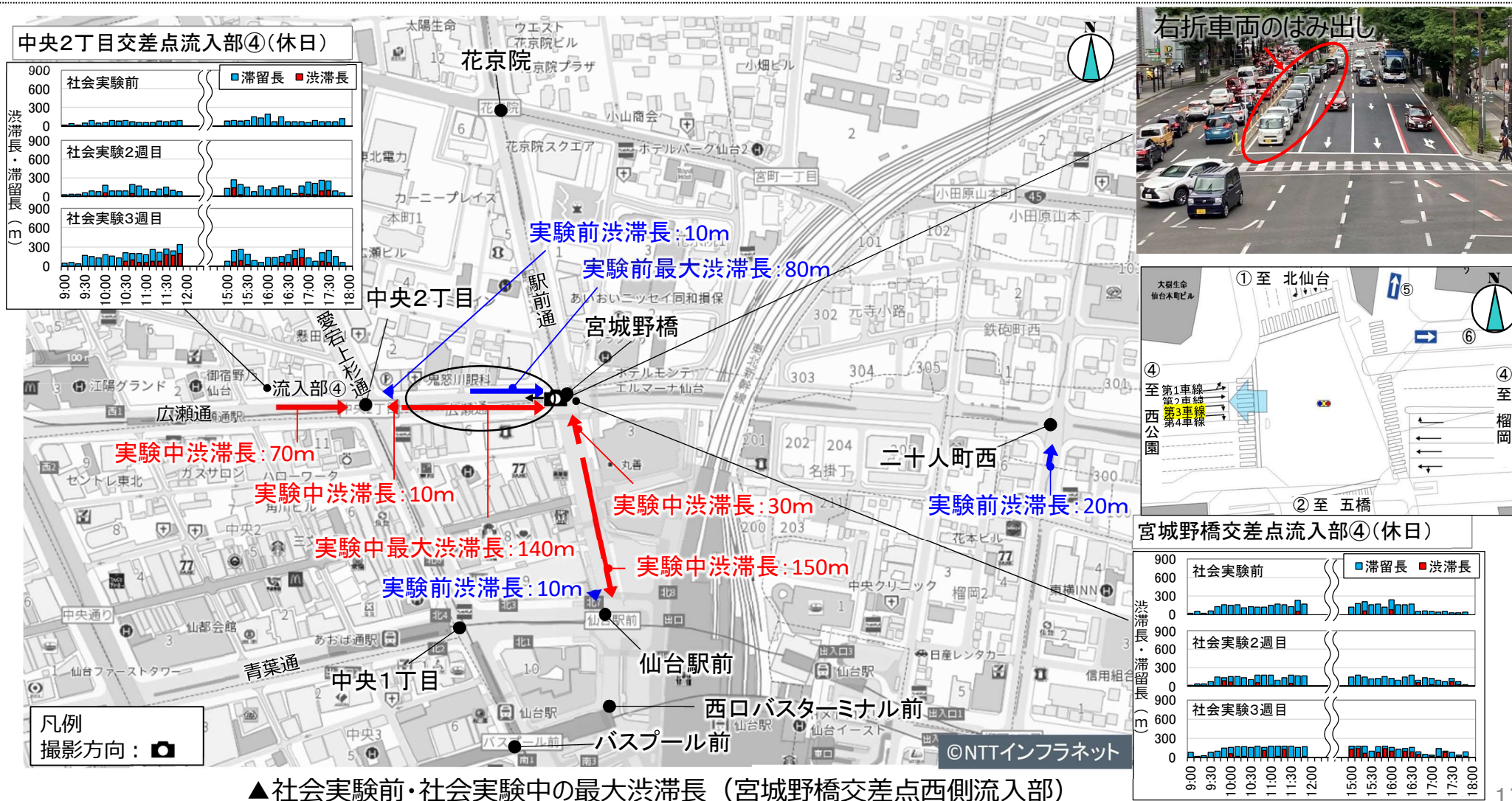
# 2. 社会実験における交通量調査等の結果

【速報値】

## 【渋滞長調査】: 調査結果の概要(宮城野橋交差点/西側流入部/休日)

**宮城野橋交差点/西側流入部** 社会実験前最大渋滞長の観測日 : 9/4(日) 16:00~16:10  
 社会実験中最大渋滞長の観測日 : 10/10(月祝) 15:10~15:20

※宮城野橋の西側流入部にて渋滞長・滞留長を10分毎の最大で計測し、最大となった10分を図中に掲載  
 ・観測車線は第3車線(右折)であり、駅前通が先詰まりの状況であった。



# 2. 社会実験における交通量調査等の結果

【速報値】

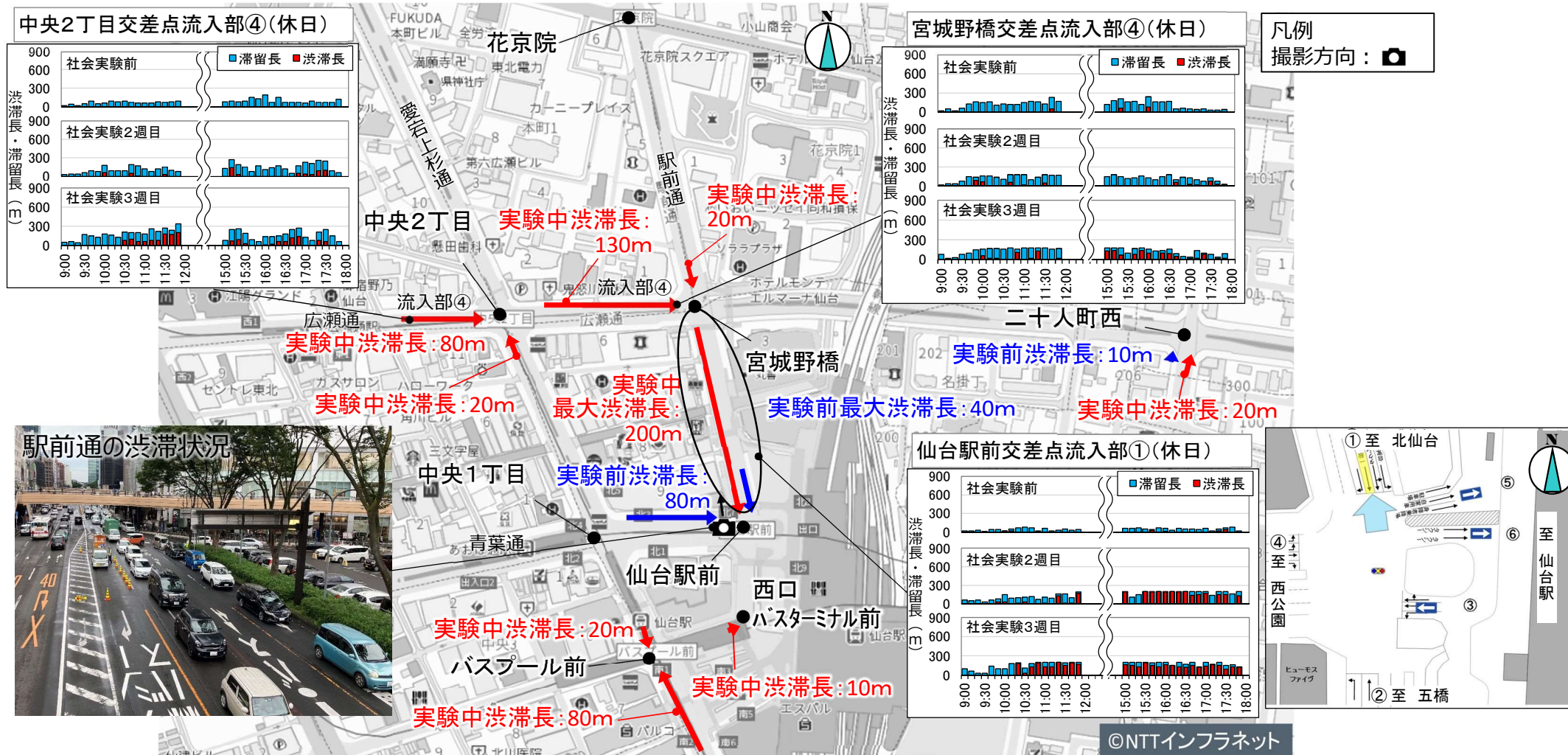
## 【渋滞長調査】: 調査結果の概要(仙台駅前交差点/北側流入部/休日)

仙台駅前交差点/北側流入部

社会実験前最大渋滞長の観測日: 9/4(日) 17:30~17:40

社会実験中最大渋滞長の観測日: 10/10(月祝) 11:20~11:30

※仙台駅前交差点北側流入部にて渋滞長・滞留長を10分毎の最大で計測し、最大となった10分を図中に掲載  
・観測車線は第3車線(直進)であり、前方交差点の先詰まりの状況であった。



▲社会実験前・社会実験中の最大渋滞長(仙台駅前交差点北側流入部)

# 2. 社会実験における交通量調査等の結果

【速報値】

## 【旅行速度調査】

### <調査概要>

調査時間：平日：7:00-10:00,16:00-19:00（朝夕ピーク各3時間） 休日：9:00-12:00,15:00-18:00（AM・PMピーク各3時間）

調査方法：車両走行による実測で所要時間を計測を実施（1時間に2往復実施）

調査日：社会実験前 9/4(日)、9/7(水) 社会実験中 9/29(木)、10/2(日)、10/4(火)、10/6(木)、10/10(月祝)

- 宮城野橋交差点、仙台駅前交差点等付近を通過するルートにおいて所要時間が増加。

### <主な所要時間（3時間帯の平均）増加ルート>

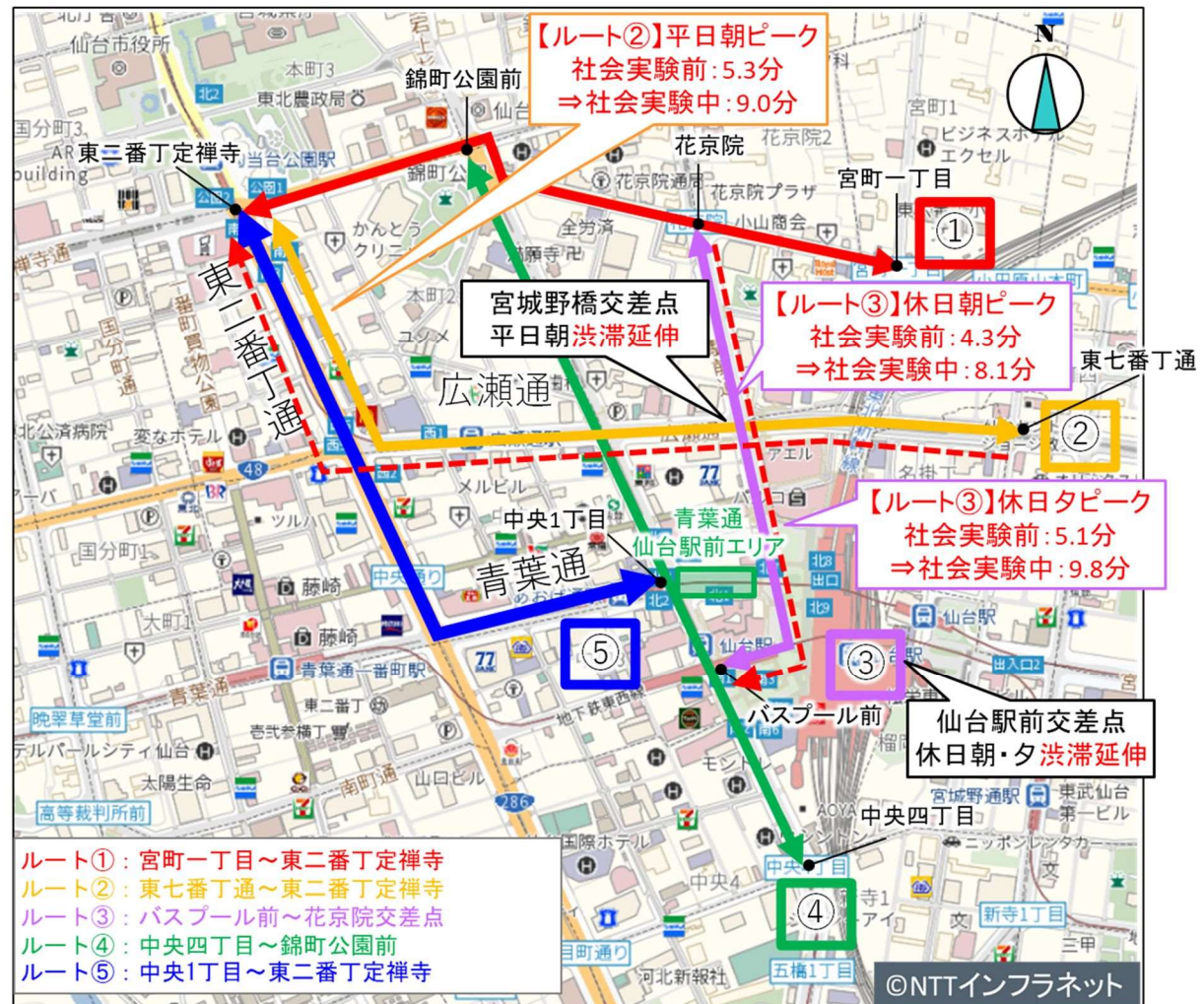
※3.5分以上（信号2回待ち以上）所要時間が増加した区間を所要時間が増加区間として掲載

#### 【ルート②】東七番丁通交差点→東二番丁定禅寺交差点

・平日朝ピーク 実験前：**5.3分** ⇒実験中9/29(木)：**9.0分**

#### 【ルート③】花京院交差点→バスプール前交差点

・休日朝ピーク 実験前：**4.3分** ⇒実験中10/10(月祝)：**8.1分**  
・休日夕ピーク 実験前：**5.1分** ⇒実験中10/10(月祝)：**9.8分**



▲旅行速度調査結果の概要

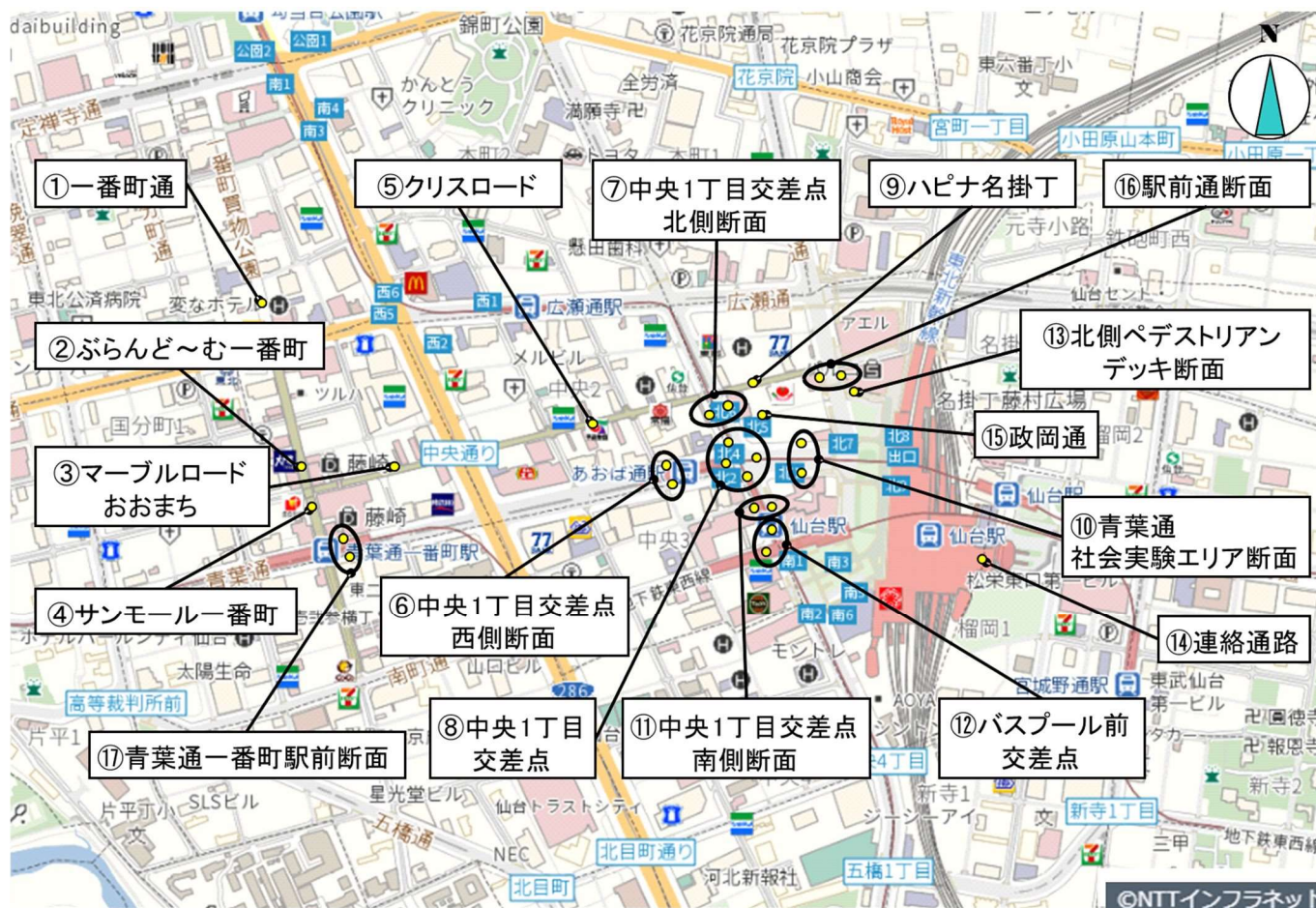
## 2. 社会実験における交通量調査等の結果

【速報値】

### 【歩行者・自転車交通量調査】

#### <調査概要>

- ・調査日 : 9/4 (日)、9/7 (水)、9/29 (木)、10/2 (日)、10/4 (火)、10/10 (月祝)
- ・調査時間 : 7:00~19:00
- ・調査方法 : 人手観測またはビデオカメラ観測



▲歩行者・自転車交通量調査地点





# 2. 社会実験における交通量調査等の結果

【速報値】

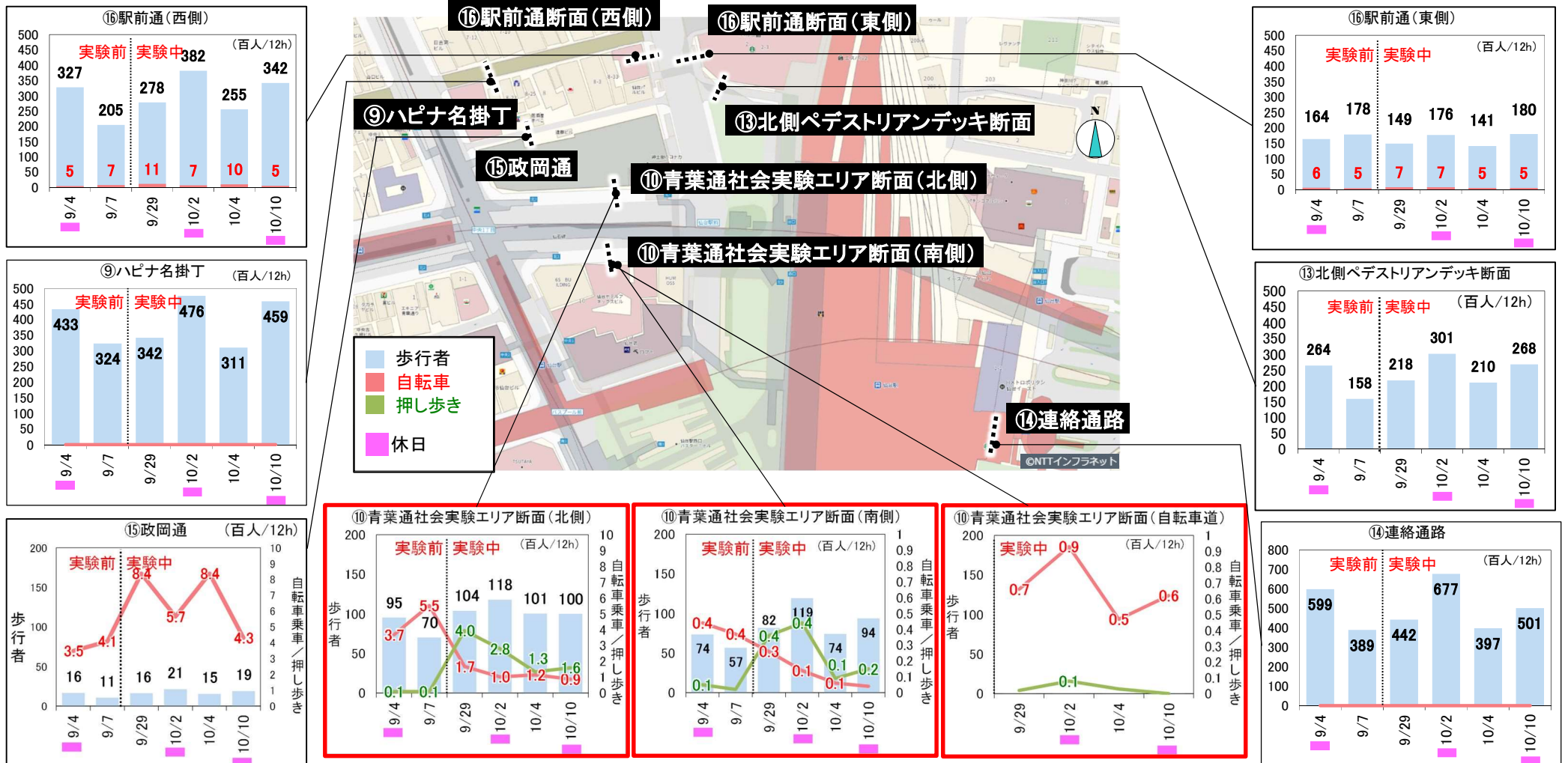
## 【歩行者・自転車交通量調査】

### ■ 歩行者交通量

- ⑩青葉通社会実験エリア断面（北側・南側）が平日、休日ともに増加

### ■ 自転車交通量・押し歩き交通量

- ⑩青葉通社会実験エリア断面（北側・南側）の自転車交通量が平日、休日ともに減少し、押し歩き交通量が平日、休日ともに増加



▲ 歩行者・自転車交通量調査結果（青葉通仙台駅前エリア近傍）

## 2. 社会実験における交通量調査等の結果

【速報値】

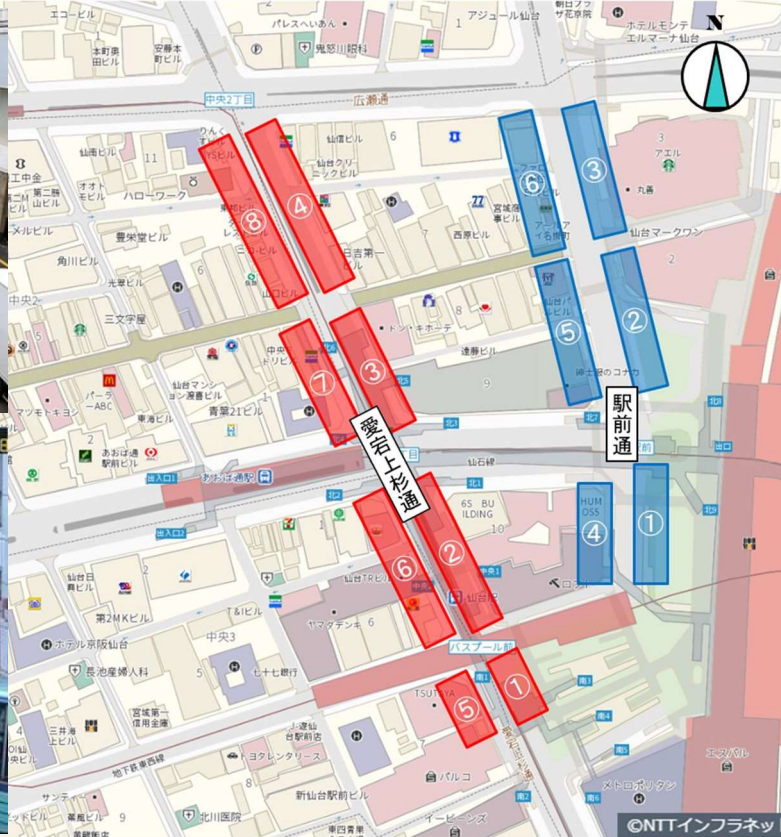
### 【駐停車車両・搬入車両調査】

#### ＜調査概要＞

調査時間：7:00-19:00（12時間）

調査日：9/4（日）、9/7（水）、10/6（木）、10/10（月祝）

調査方法：ビデオ撮影したデータをもとに対象区間内での駐停車車両・搬入車両の停車位置・作業時間・台数を読取を実施。



▲搬入車両調査読取イメージ

▲駐停車・搬入車両調査区間

▲駐停車車両調査読取イメージ

# 2. 社会実験における交通量調査等の結果

【速報値】

## 【駐停車車両・搬入車両調査】

### ・駐停車車両調査

愛宕上杉通では、平日、休日ともにエリア②で大きく増加した。

駅前通では、平日、休日ともにエリア④で大きく減少した。

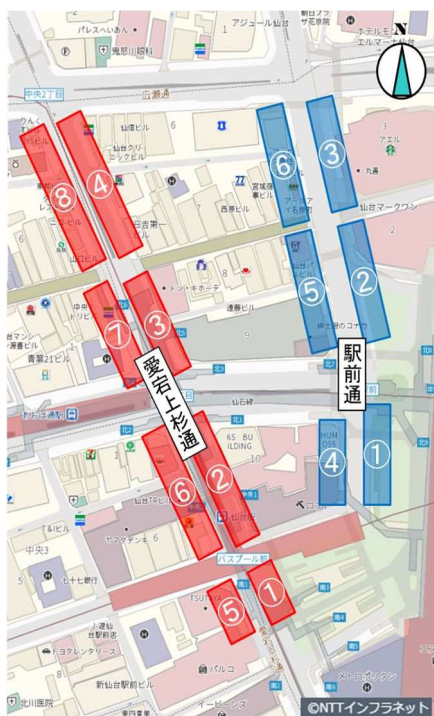
### ・搬入車両調査

愛宕上杉通では、休日にエリア④⑦で大きく増加した。

駅前通では、平日にエリア⑤、休日にエリア④⑥で大きく増加した。

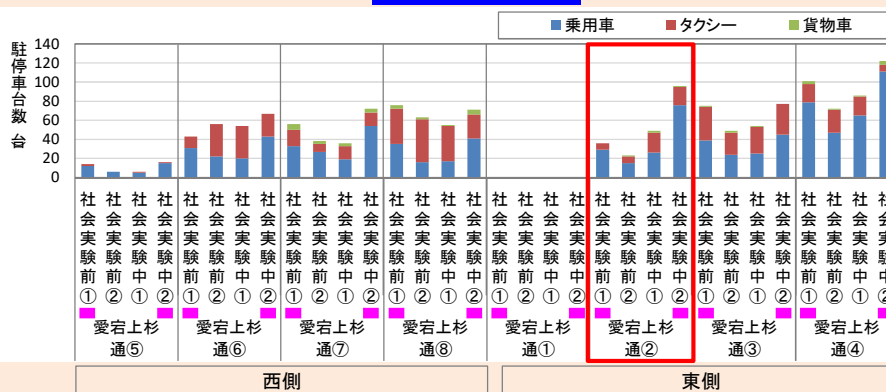
社会実験前①:9月4日(日) 社会実験前②:9月7日(水) 社会実験中①:10月6日(木) 社会実験中②:10月10日(月祝)

凡例  
休日: ■

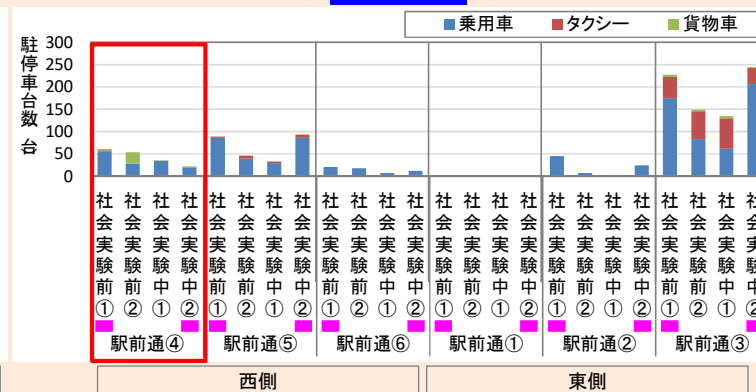


### 駐停車車両調査

#### 愛宕上杉通

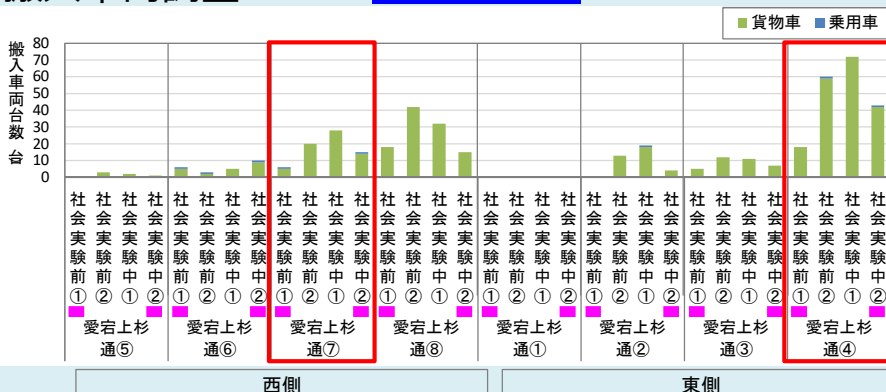


#### 駅前通

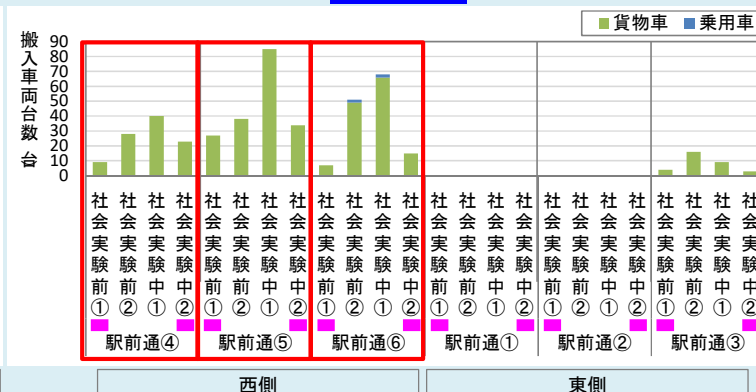


### 搬入車両調査

#### 愛宕上杉通



#### 駅前通



# 2. 社会実験における交通量調査等の結果

【速報値】

## 【タクシー利用者数調査】

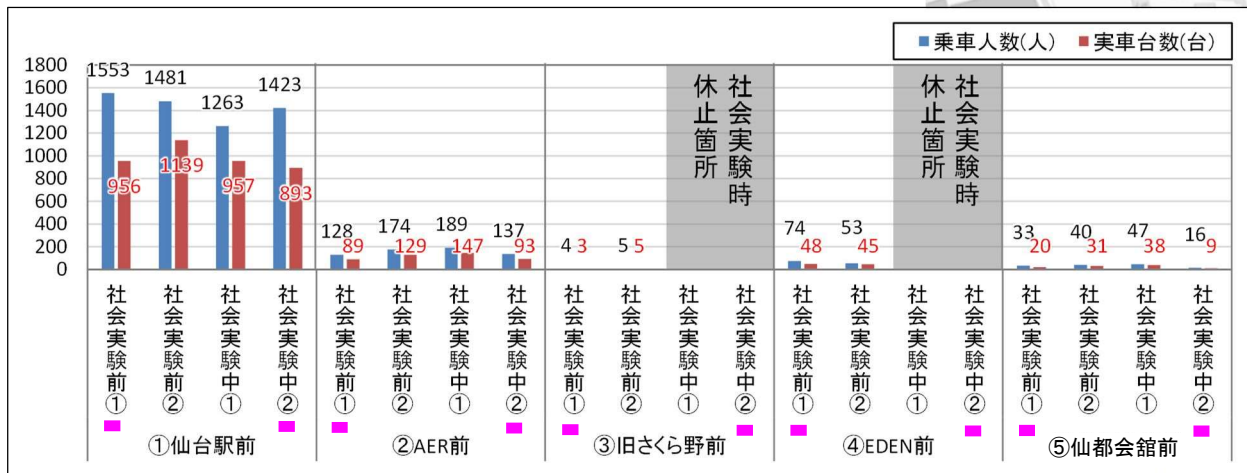
### <調査概要>

調査時間：9/4（日）、9/7（水）10/6（木）、10/10（月祝）

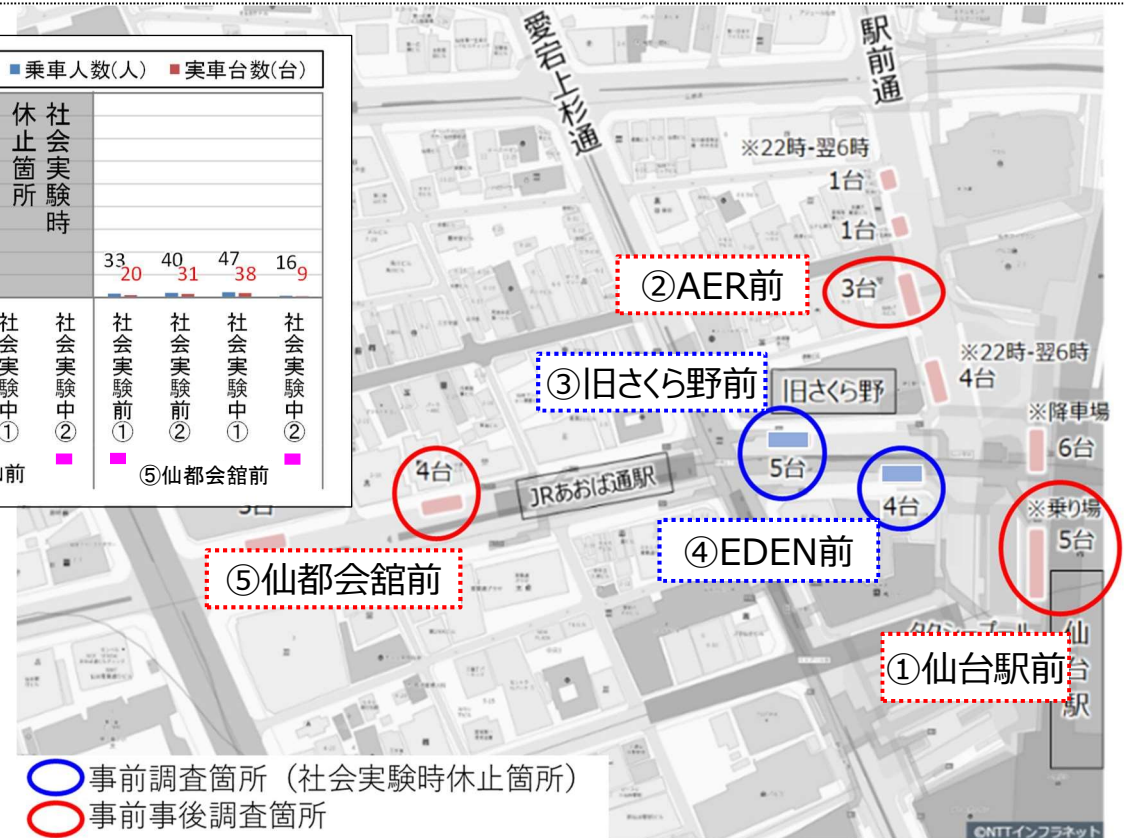
調査時間：7:00～19:00（計12時間）

### <調査結果>

- ・仙台駅前については、平日、休日ともに、社会実験前と比較してタクシーの台数・利用人数がともに減少。
- ・AER前は、社会実験前と比較して、平日、休日ともに、タクシーの台数・利用人数が微増。
- ・仙都会館前は、平日のタクシー台数、利用人数が微増。



凡例  
休日：■



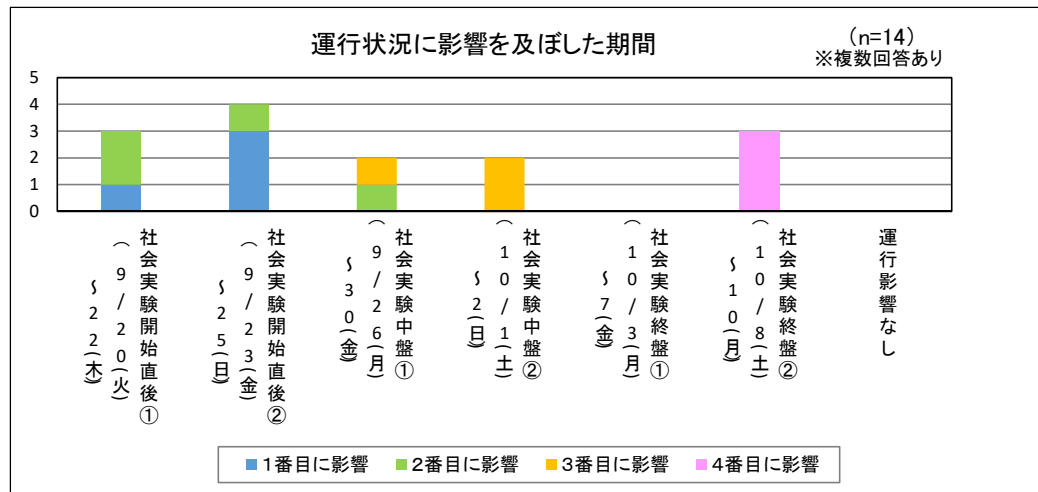
▲タクシー乗車調査結果例

# 2. 社会実験における交通量調査等の結果

【速報値】

## 【事業者アンケート(バス事業者)】

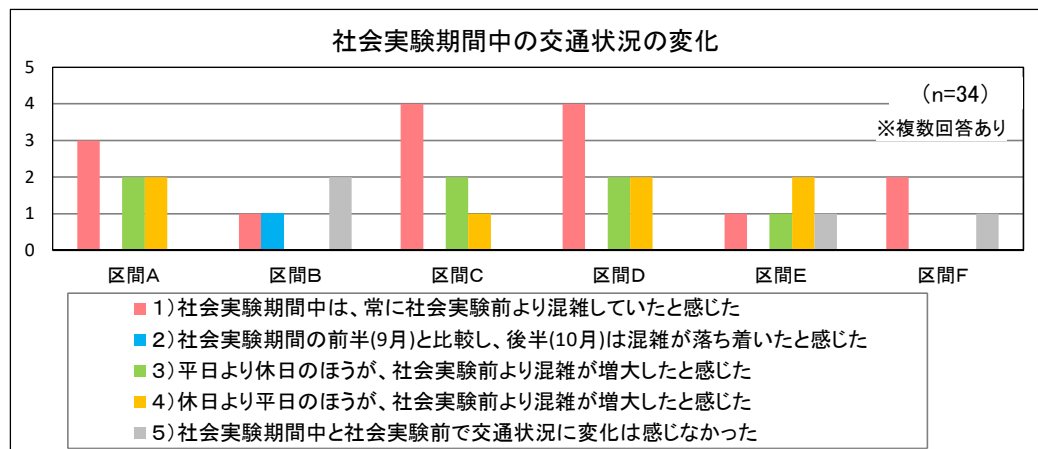
- ・「9/20（火）～25（日）」の期間は、特に運行状況に影響を及ぼしていたと感じたバス事業者が多い傾向
- ・「区間A（広瀬通）」、「区間C（愛宕上杉通）」、「区間D（駅前通）」は、特に混雑を感じたバス事業者が多い傾向



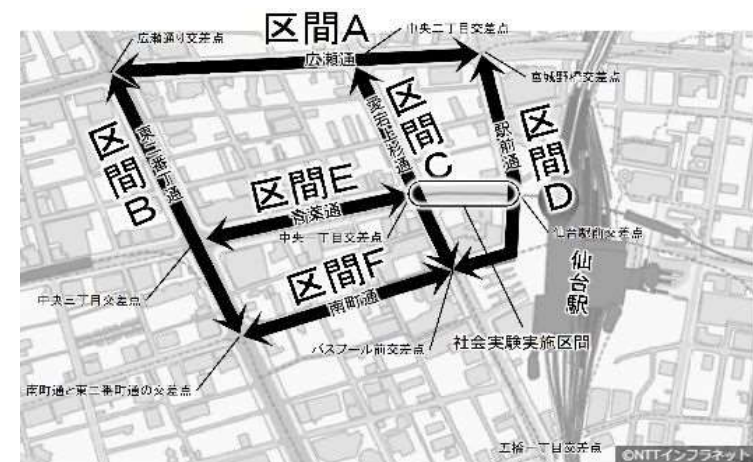
▲運営状況に影響を及ぼした期間 (バス事業者)

日	月	火	水	木	金	土
9/18	19	20	21	22	23	24
		← 社会実験開始直後① →			← 社会実験開始 →	
25	26	27	28	29	30	10/1
直後② →		← 社会実験中盤① →				← 社会実験 →
2	3	4	5	6	7	8
中盤② →		← 社会実験終盤① →				← 社会実験 →
9	10	11	12	13	14	15
終盤② →						

▲社会実験期間



▲社会実験期間中の交通状況の変化 (バス事業者)



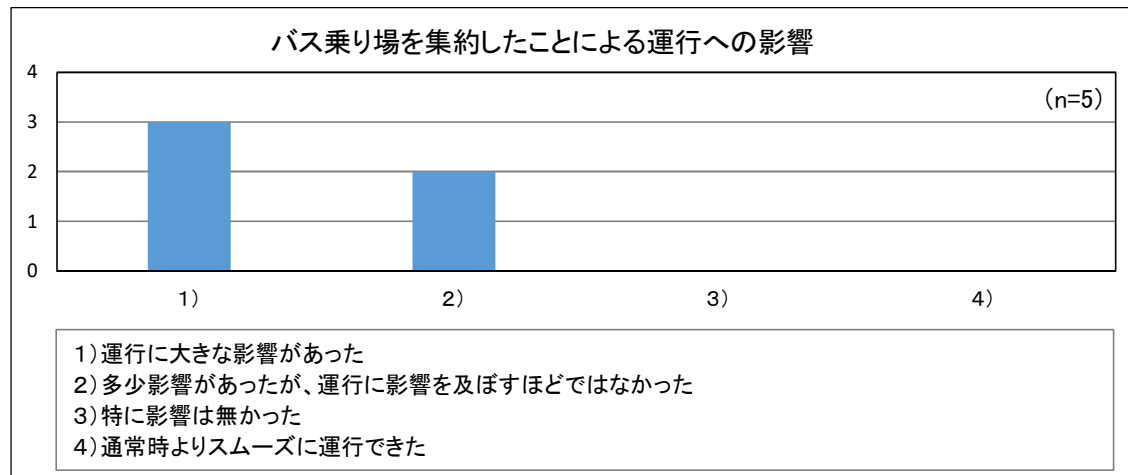
▲社会実験エリア区間図

## 2. 社会実験における交通量調査等の結果

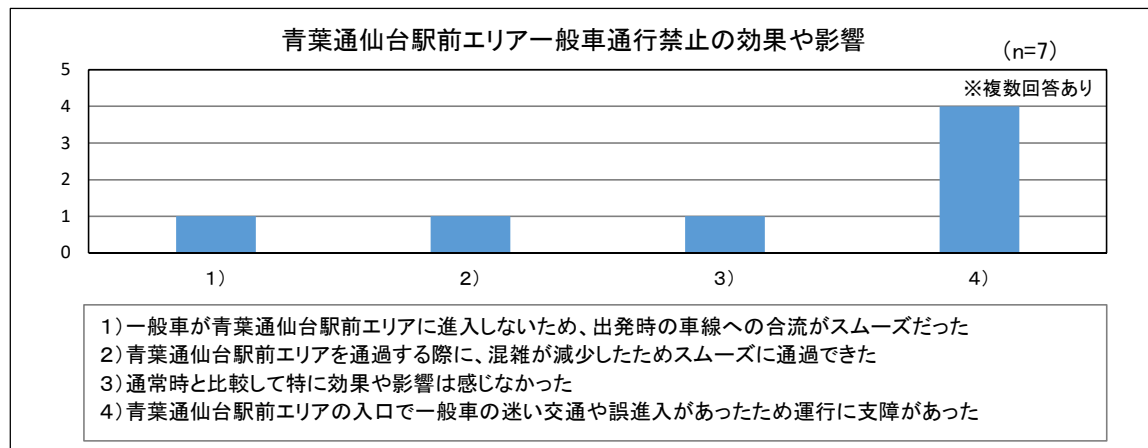
【速報値】

### 【事業者アンケート(バス事業者)】

- ・「運行に影響があった」、「多少影響があったが、運行に影響を及ぼすほどではなかった」と感じたバス事業者が多い傾向
- ・「青葉通仙台駅前エリアの入口で一般車の迷い交通や誤進入があったため通行に支障があった」と感じたバス事業者が多い傾向



▲バス停乗り場の集約したことによる運行への影響 (バス事業者)



▲青葉通仙台駅前エリア一般車通行禁止の効果や影響 (バス事業者)

### ＜その他、効果や影響、交通規制についての改善点＞

#### バス事業者意見の取りまとめ (事業者数)

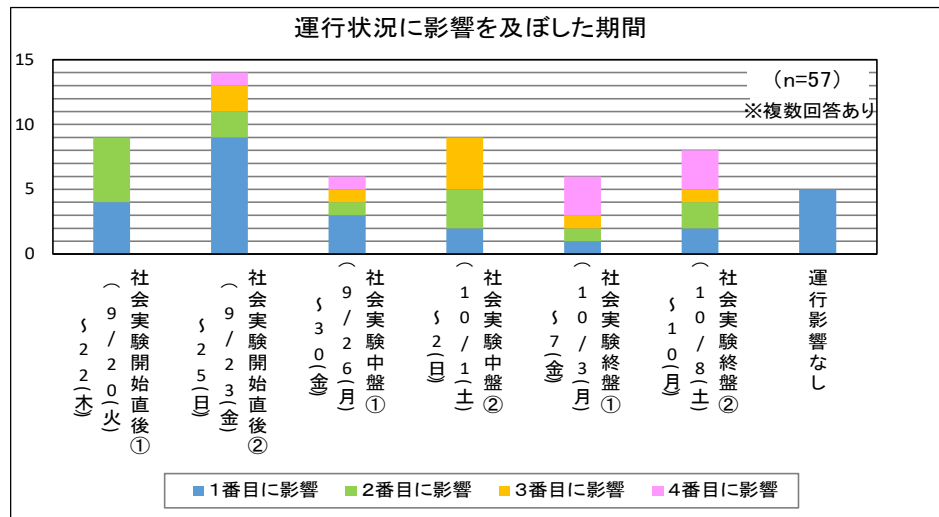
- ・トランジットモール化は効果的 (1)
- ・特段の交通上の影響がなかった (1)
- ・仙台駅前の賑わい創出の考えは賛成 (2)
- ・周辺道路・規制区間内の交通渋滞・混雑の増加 (4)
- ・利用客へのバス停の移設に関する案内が不十分 (1)
- ・仮バス停までの案内の掲示場所が不適 (1)
- ・実車・回送共にバスの遅延・迂回が発生 (2)
- ・仮バス停が分かりにくい (1)
- ・一般利用者からの苦情 (1)
- ・一般車の誤進入 (4)
- ・バス停付近での混雑 (2)
- ・賑わいと交通が互いに相乗効果を生み出すことが必要 (1)
- ・将来のあり方と西口全体のバス停配置、バス待ち環境のあり方を一体で議論が必要 (1)
- ・中央1丁目交差点の交差点形状について検討が必要 (1)
- ・高速バスの降車位置の再検討が必要 (1)
- ・誘導員が多数配置され、トラブルも想定よりも少なかった (1)

# 2. 社会実験における交通量調査等の結果

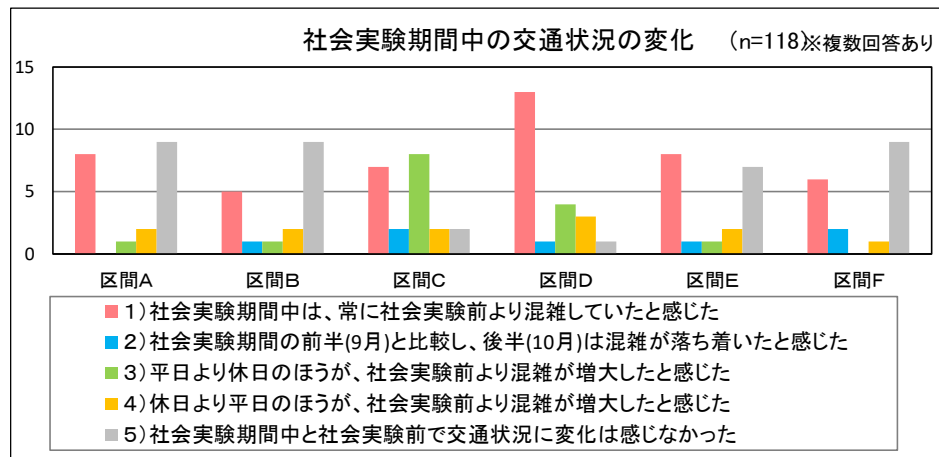
【速報値】

## 【事業者アンケート(タクシー事業者)】

- ・「9/23 (金) ~25 (日)」の期間は、特に運行状況に影響を及ぼしていたと感じたタクシー事業者が多い傾向
- ・「区間C (愛宕上杉通)」、「区間D (駅前通)」は、特に混雑を感じたタクシー事業者が多い傾向



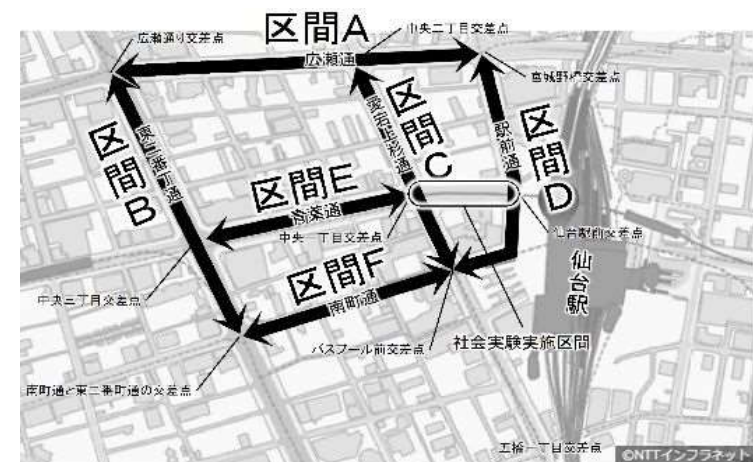
▲運営状況に影響を及ぼした期間 (タクシー事業者)



▲社会実験期間中の交通状況の変化 (タクシー事業者)

日	月	火	水	木	金	土
9/18	19	20	21	22	23	24
		← 社会実験開始直後①			社会実験開始	
25	26	27	28	29	30	10/1
直後②	← 社会実験中盤①			社会実験		
2	3	4	5	6	7	8
中盤②	← 社会実験終盤①			社会実験		
9	10	11	12	13	14	15
終盤②						

▲社会実験期間



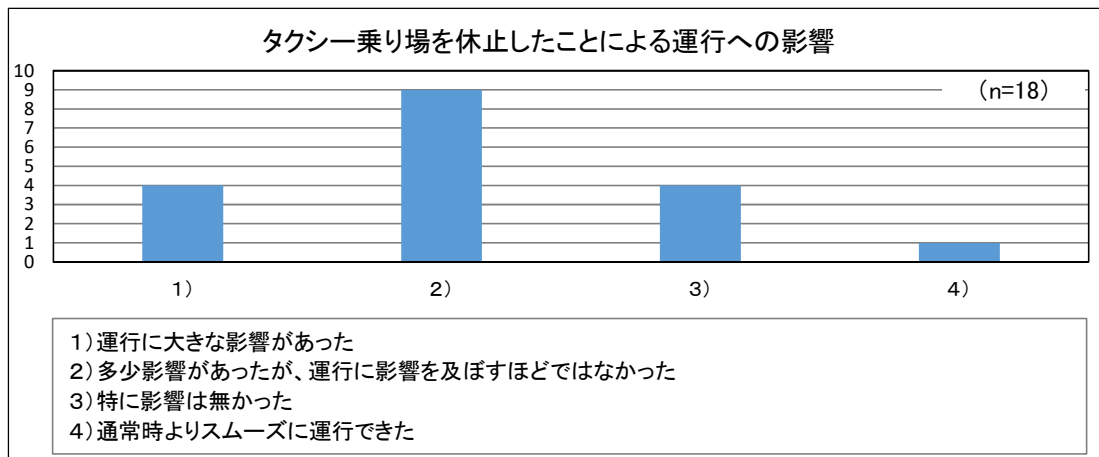
▲社会実験エリア区間図

## 2. 社会実験における交通量調査等の結果

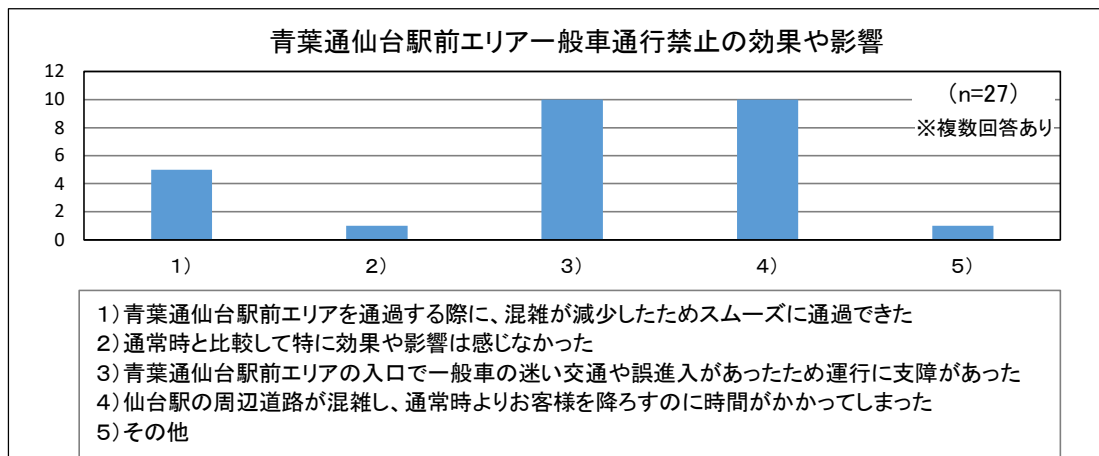
【速報値】

### 【事業者アンケート(タクシー事業者)】

- ・「多少影響があったが、運行に影響を及ぼすほどではなかった」と感じたタクシー事業者が多い傾向
- ・「青葉通仙台駅前エリアの入口で一般車の迷い交通や誤進入があったため通行に支障があった」、「仙台駅の周辺道路が混雑し、通常時よりお客様を降ろすのに時間がかかってしまった」と感じたタクシー事業者が多い傾向



#### ▲タクシー乗り場を休止したことによる運行への影響 (タクシー事業者)



#### ▲青葉通仙台駅前エリア一般車通行禁止の効果や影響 (タクシー事業者)

#### <その他、効果や影響、交通規制についての改善点>

##### タクシー事業者の意見の取りまとめ (回答事業者数)

- ・青葉通は比較的スムーズに通行できた (1)
- ・仙台駅にはスムーズに入ることが出来る (1)
- ・予想していた程の混雑はなかった。(1)
- ・周辺道路の交通渋滞・混雑の増加 (7)
- ・周知が不十分 (3)
- ・一般車の誤進入対策が必要 (2)
- ・お客さんからの苦情あり (3)
- ・安全対策面について不安を感じる (1)
- ・駅前にて交通規制するのではなく、別な場所でやるべき (1)
- ・イベント実施による利用者数の変化はなかった (1)

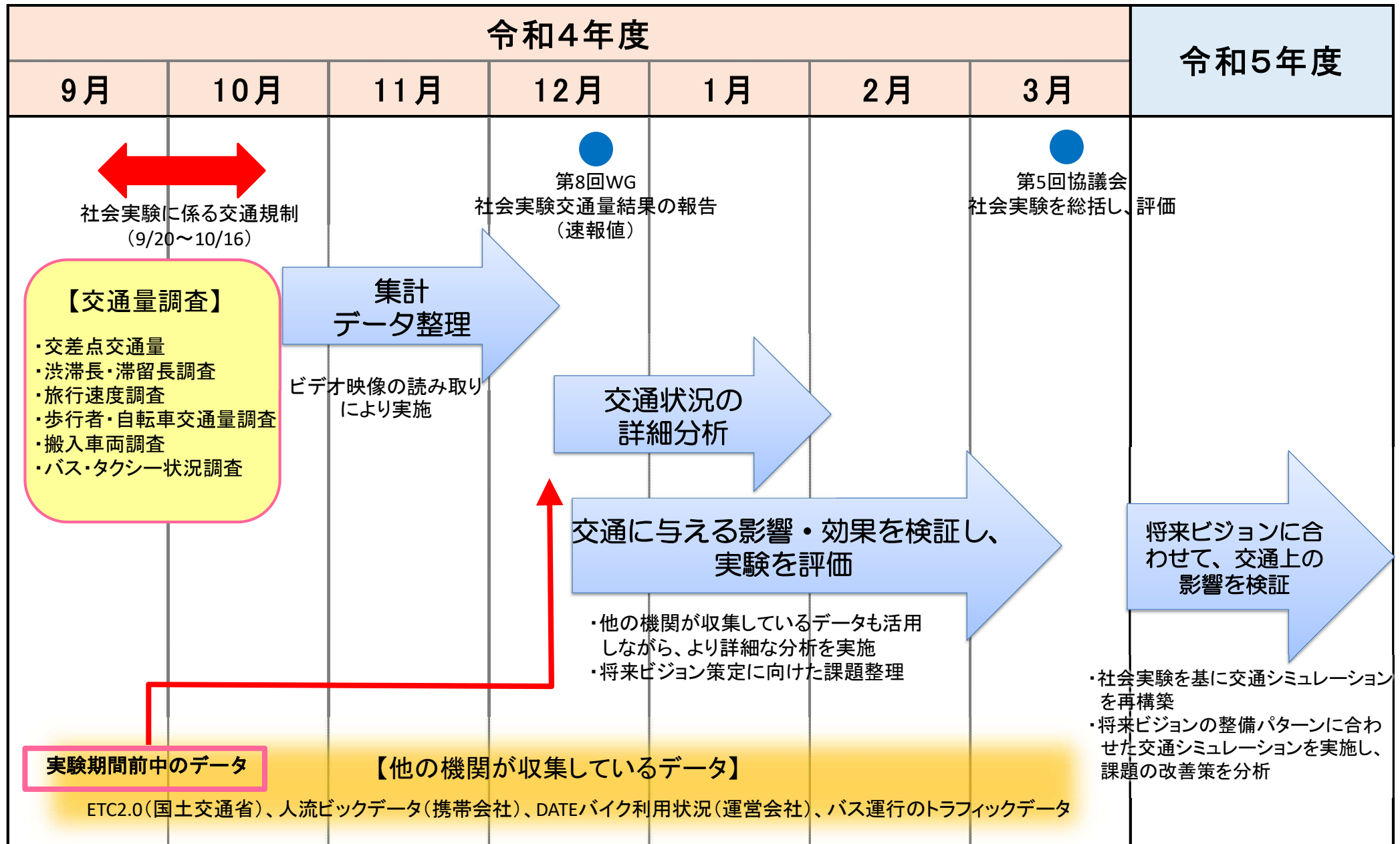
##### 5) その他の理由

- ・一般車がいなくなったので変化なし。
- ・一般車の進入があった。



### 3.今後の進め方について

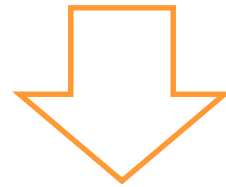
# 3.今後の進め方について



### 3.今後の進め方について

#### 【社会実験により得られること】

- トランジットモールによる交通への影響についての知見
- 得られた知見を踏まえた交通シミュレーションの精度向上



- 今後、その他の検証項目についても整理を進めるとともに、ビッグデータ等も活用した社会実験時の交通状況の詳細分析を実施することにより、本社会実験にて実施した交通規制が交通に与える影響・効果を検証し、社会実験を評価する。
- 今回実施した社会実験の結果を踏まえ、青葉通仙台駅前エリアのあり方検討を進めるため、将来ビジョン策定に向けた課題の整理を行う。