

# 青葉通駅前エリアのあり方検討協議会 第5回ワーキンググループ(交通処理編)

1. 交通処理WGのこれまでの整理と今後の進め方 (案)
2. 青葉通駅前区間周辺地域における交通の現状
3. 将来の整備手法別に想定される空間構成のイメージ
4. 社会実験の目的と実施パターン案の提案
5. 交通処理WGにおける主なご意見と対応方針(案)
6. 社会実験の実施パターン案 (フルモール化案について)
7. 社会実験の実施パターン案 (トランジットモール化案について)
8. 社会実験に向けた今後の進め方 (案)

# 1.交通処理WGのこれまでの整理と今後の進め方(案)

令和3年度

## 第1回 青葉通駅前エリアあり方検討会協議会

- ・青葉通駅前エリアを中心とした公共空間のあり方を官民が連携し検討

## 交通処理WG (第1回~2回)

- ・他都市の事例紹介
- ・整備手法別の課題、効果等の整理
- ・昨年度の概略検討結果 (バスルートの迂回による利便性への影響に課題)

## 社会実験の検討

## 交通処理WG (第3回~5回) ※本日

- ・社会実験に向けた交通施設の配置案の議論・シミュレーション結果
- ⇒社会実験はトランジット案とし、②案をベースに今後関係者等と協議を進める

## 第2回 青葉通駅前エリアあり方検討会協議会 ※R3.1.26

- ・青葉通駅前エリアのあり方、社会実験の目的と交通施設配置案の議論

〈引き続き協議会・WGで議論〉

## 社会実験実施に向けた検討、計画案の策定

- ・交通規制、自転車走行、バス停配置、迂回ルート、検証方法 等

## 社会実験実施に向けた検討、調整

- ・実施内容、実施期間、安全対策、周知方法 等

## 社会実験 (交通への影響・効果の検証)

令和4年度

これまでの交通処理WGで議論

## 将来ビジョン案策定に向けた検討

## 求められる機能、施設の整理

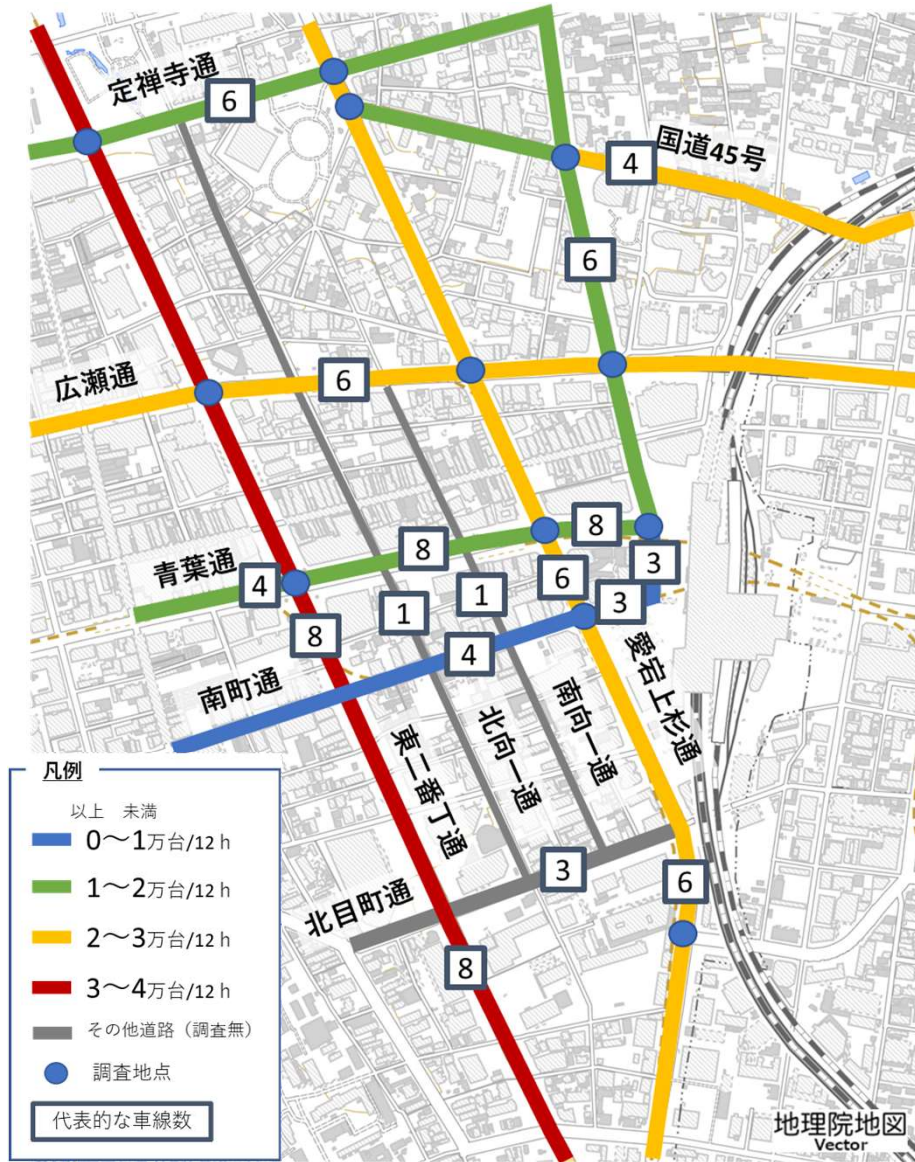
- ・交通機能
- ・防災機能
- ・交流等機能

社会実験の検討と  
並行して検討

実験結果を反映

## 将来ビジョン策定

# 2.青葉通駅前区間周辺地域における交通の現状(自動車)



- 都心内の自動車交通量は減少傾向(図3)
- 南北方向は、東二番丁通の交通量が最も多い(図1)
- 東西方向は広瀬通、国道45号の交通量が多い(図1)
- 青葉通駅前区間は12百台/12hで、方向別交通量の大きな偏りはないが、バスは仙台駅からの交通が多い傾向となっている(図4)

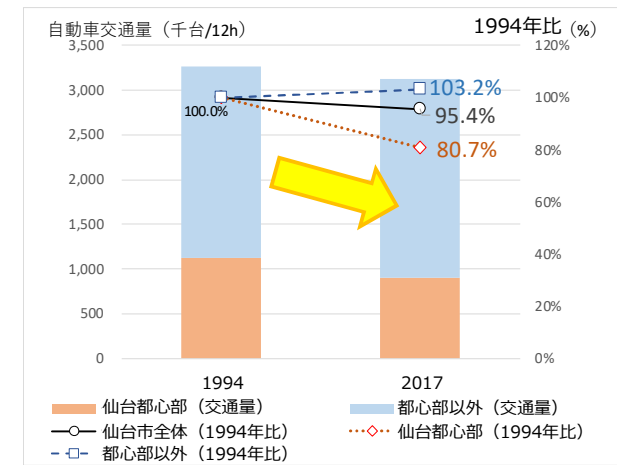


図3 仙台市内の自動車交通量の変化

図1 青葉通駅前区間周辺の自動車交通の状況

自動車交通量の出典: H29年度仙台市道路交通等現況調査

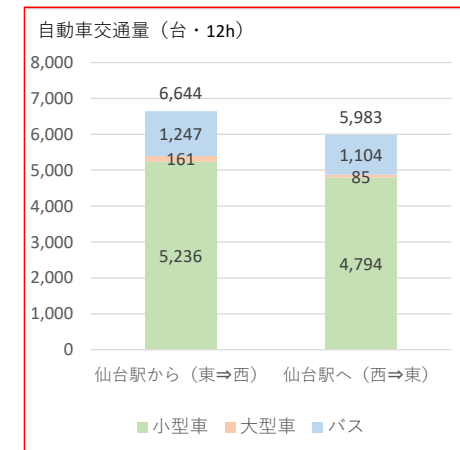


図4 青葉通駅前区間の方向別交通量

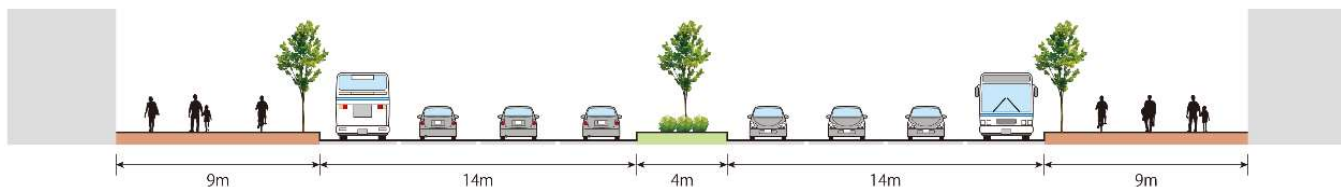
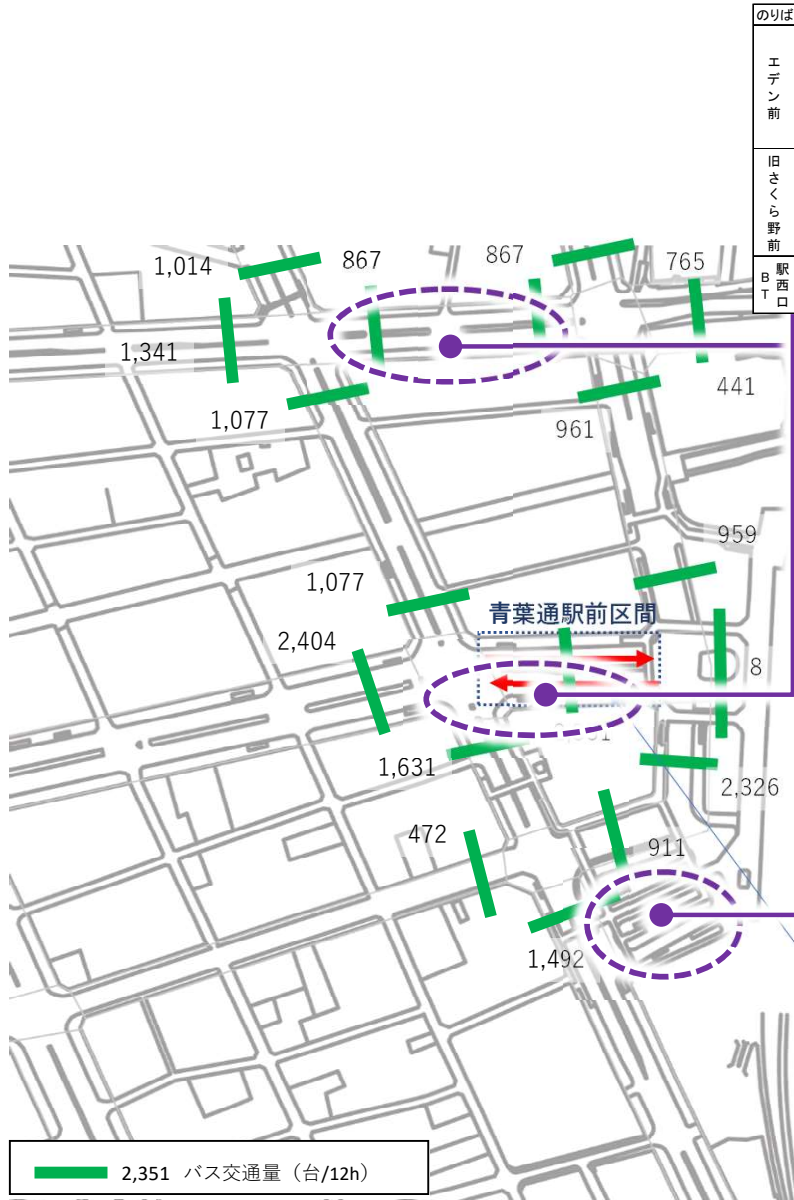


図2 駅前区間の断面構成

# 2.青葉通駅前区間周辺地域における交通の現状(バス)

- 東二番丁通⇔青葉通⇔駅前通の区間がバスの主要な動線となっている。
- 高速バス停は、主に広瀬通、青葉通駅前区間、西口・東口バスプールの4箇所に設置されている。

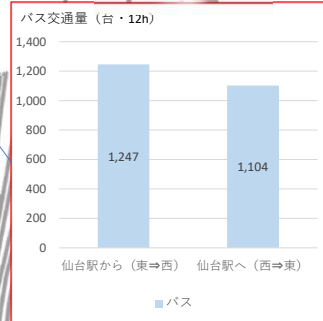
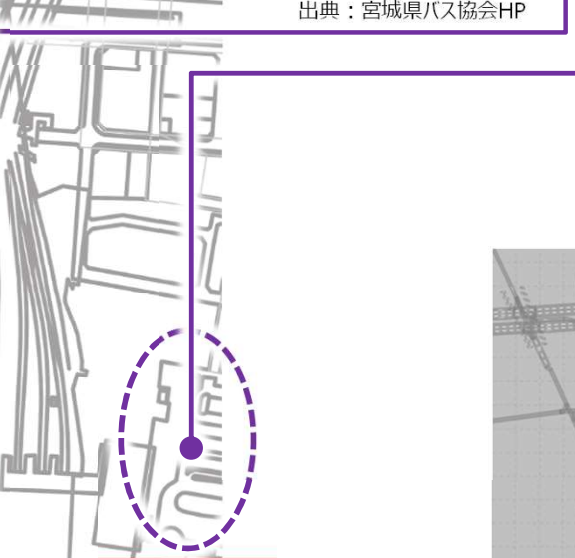


▲青葉通駅前区間周辺のバス交通の状況

バス車交通量の出典：H29年度仙台市道路交通等現況調査

のりば	行先(経由地)【運行会社】
エ テ ン 前	石巻・石巻専修大学【ミヤコーバス】
	山形(東北道・山形道経由)【宮交・山交】
	東京(東京駅・東京スカイツリー北・東京テレポートお台場前)【東北急行バス】
	上山(東北道・山形道経由)【宮交・山交】
	特急バス 作並・東根・村山・尾花沢・新庄(関山経由)【山交】
古川・鳴子・加美・大衡【ミヤコーバス】	
旧 さ く ら 野 前	登米市役所前【東日本急行・ミヤコーバス】
	一関・とよま総合支所、平泉(一関経由)【東日本急行】
	栗原金成庁舎前、一迫総合支所前(築館経由)【東日本急行】
	蔵王町・遠刈田温泉(村田経由)【ミヤコーバス】
B T 駅 西 口	古川【JRバス東北】

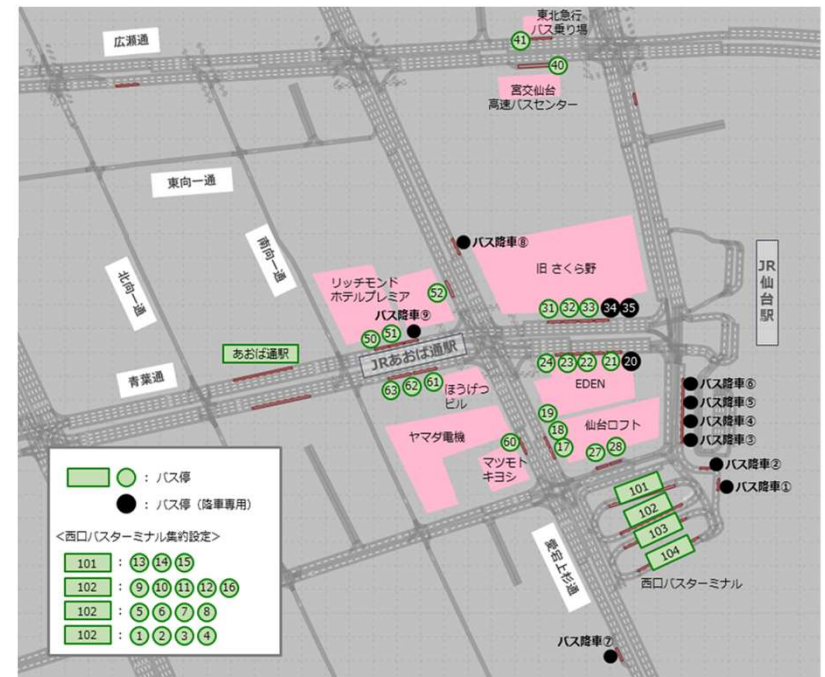
出典：宮城県バス協会HP



▲駅前区間のバス交通量

のりば	行先(経由地)【運行会社】
バ ス セ ン タ ー 前	青森・弘前・秋田・盛岡・遠野・釜石・気仙沼・陸前高田・大船渡・気仙沼・南三陸、鶴岡・酒田・本荘・福島・郡山・須賀川、日立・水戸、渋谷・新宿・成田空港・富山・高岡・金沢、名古屋、京都・大阪【宮城交通、他】
	新宿・東京ディズニーランド®・東京ディズニーシー®、東京駅、新宿・池袋、大崎、お台場・新木場・羽田空港【WILLER EXPRESS】
バ ス の り ば	東京(東京駅・東京スカイツリー北・東京テレポートお台場前)【東北急行バス】
仙 台 駅 東 口 バ ス ス タ ー ミ ナ ル	東京・成田空港・「東京ディズニーランド®」、富山・金沢【JRバス東北、他】 ※旧臨時72番
	新宿(王子・池袋経由)、羽田空港、米沢、会津若松、横浜駅(新宿経由)、新潟【JRバス東北、他】、定期観光バス「仙台お散歩号(通年運行)」、「松島お散歩号(通年運行)」、「蔵王キツネ村号(不定期)」、「蔵王樹氷号(冬季運行)」【JRバス東北】
	大館(鹿角花輪経由)、大曲(横手経由)、湯沢(横手経由)、花巻温泉(北上・花巻経由)、江刺(前沢・水沢経由)【JRバス東北、他】
	桐生・前橋・高崎【日本中央バス】
	八戸、いわき(好間・いわき駅)【JRバス東北、他】
	新地・相馬・南相馬【東北アクセス】
山元・角田・丸森【東北アクセス】	
	山形蔵王(冬季間運行)【山交】、富山・高岡・金沢【宮城交通、他】

出典：宮城県バス協会HP

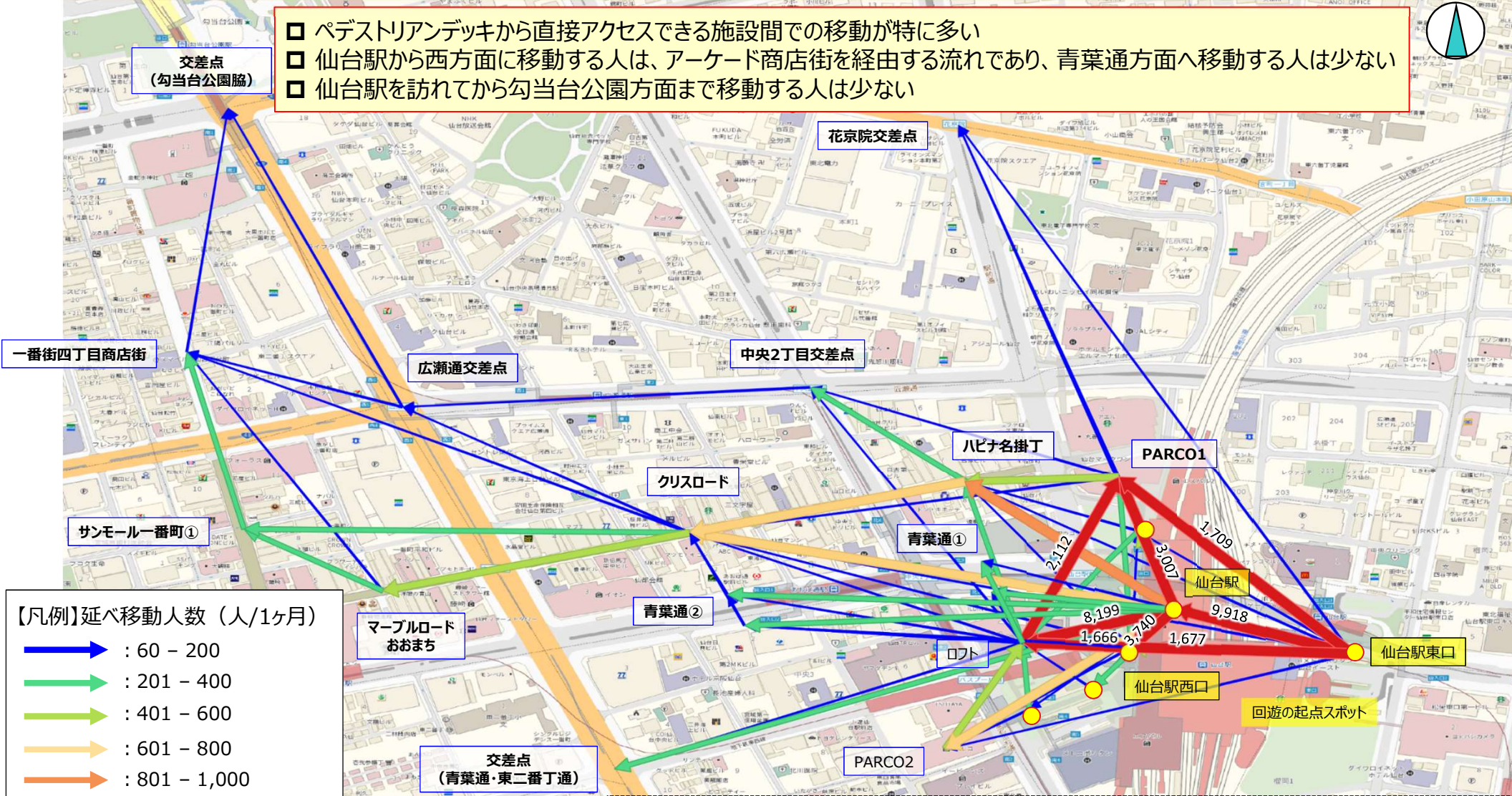


▲仙台駅前のバス停配置

# 2.青葉通駅前区間周辺地域における交通の現状(歩行者・自転車)

【人流ビッグデータ(特定のアプリ利用者のログデータ)を用いた仙台駅西口周辺の代表地点間での人の移動状況の分析結果】

- ペDESTリアンデッキから直接アクセスできる施設間での移動が特に多い
- 仙台駅から西方面に移動する人は、アーケード商店街を経由する流れであり、青葉通方面へ移動する人は少ない
- 仙台駅を訪れてから勾当台公園方面まで移動する人は少ない



【凡例】延べ移動人数(人/1ヶ月)

- Blue arrow: 60 - 200
- Green arrow: 201 - 400
- Light green arrow: 401 - 600
- Yellow arrow: 601 - 800
- Orange arrow: 801 - 1,000
- Red arrow: 1,001以上

- 【分析方法に関する解説・注意点】
- 分析対象: 仙台駅・仙台駅東口・仙台駅西口いずれかの地点(●印)で測位が確認された人のその日の移動行動\*  
\*仙台駅・仙台駅東口・仙台駅西口で最初に測位が確認された時刻から、それ以降の移動行動のみを対象
  - 分析方法: 上記分析対象の移動行動に対して、各代表地点間での延べ移動人数を集計
  - 注意点: 代表地点間を移動していても、仙台駅・仙台駅東口・仙台駅西口のいずれも訪れていない人は分析対象外

\*移動人数が1日あたり2人(60人/1ヶ月)以上の経路のみを表示  
\*仙台駅西または北方面から仙台駅方面への流動のみを表示  
\*1,001人以上については、線上に実数を表示

(分析期間: 2019年10月 分析データ: 「ジョルテ」ログデータ※ 分析対象人数: 10,287人/1ヶ月)

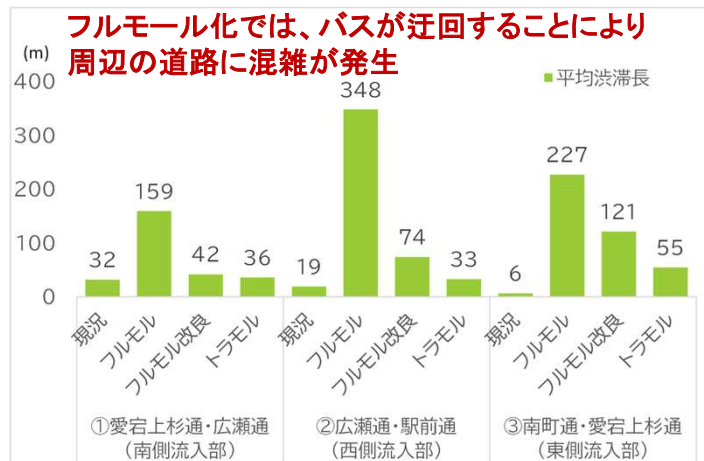
※株式会社ジョルテのカレンダー&スケジュールアプリ「ジョルテ」を利用するユーザーのログデータ



# 3. 将来の整備手法別に想定される空間構成のイメージ

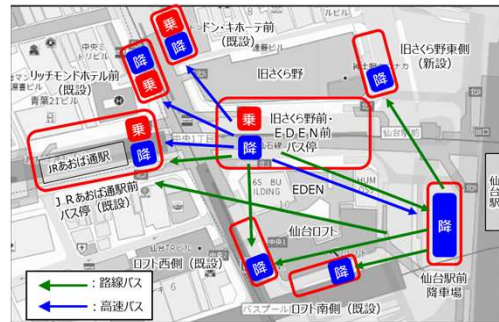
- 現状の道路形状を維持する場合は交通への影響が小さく、フルモール化等を行う場合は交通処理上の課題に対する検討が必要となる
- 歩道等の拡幅による利活用空間の創出により、空間機能面（市街地形成、環境、賑わい等）や防災機能面での効果が期待される

分類	①現状のまま	②トランジットモール (両側2車線歩道拡幅)	③トランジットモール (両側3車線歩道拡幅)	④フルモール
交通への影響	影響小			
空間機能面での効果				効果大
防災機能面での効果				効果大

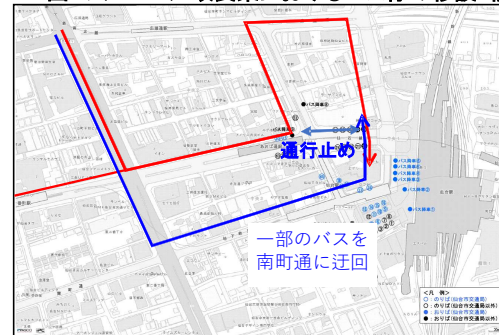


▲ 図 渋滞懸念箇所における滞留長(平日8時台)

※過年度シミュレーション結果  
 ※滞留長：車両の速度が1km/hを下回ると計測開始し、5km/hを上回ると計測終了ネットワーク上でほぼ停止している車列の長さを計測



▲ 図 フルモール改良案におけるバス停の移設・移転案



▲ 図 フルモール改良案におけるバスルートの迂回案

▲ 図 整備手法別の影響と効果のイメージ

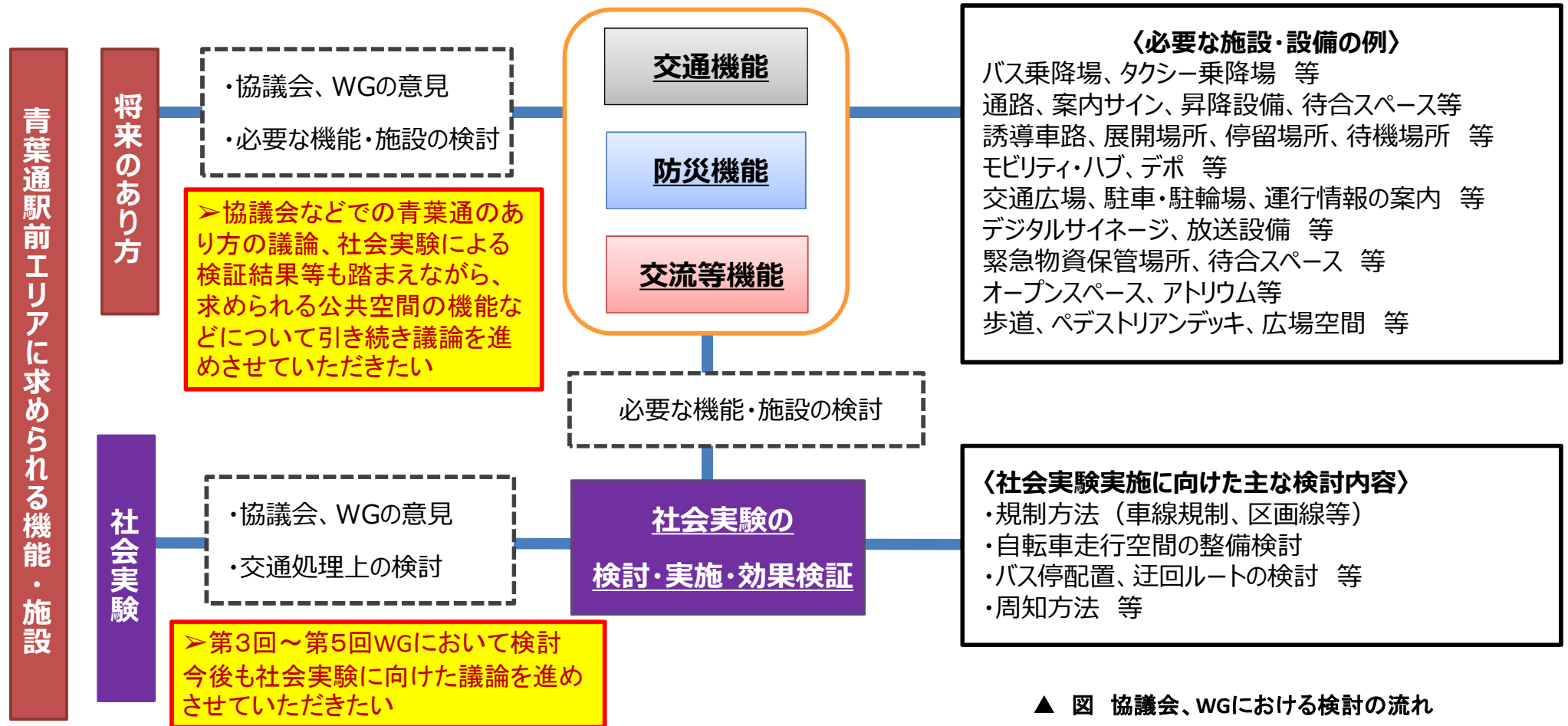
◀フルモール化による周辺道路への影響を軽減する対応案として、バスルートの分散およびバス停の移転移設などが必要となる

# 4.社会実験の目的と実施パターン案の提案

- 利活用および交通への影響・効果の検証を目的として、フルモール(バス停移設)、トランジットモール①案(両側歩道拡幅)および②案(南側3車線広場化)の実施パターンを提案
- 第3回～第5回WGでは、社会実験パターンを中心にご意見をいただいた ※次頁以降参照

## ■ 社会実験の目的

- ① まちにあり方検討を踏まえた「表情」を生み出し、市民や来訪者がどのような感じ方をするかを検証するため
- ② まちに「表情」を生み出すために活動を行う「人」につなげる
- ③ 道路空間の再構築による交通への影響・効果の検証



▲ 図 協議会、WGにおける検討の流れ



## 5.交通処理WGにおける主なご意見と対応方針(案)

項目	WGにおけるご意見	対応方針(案)
社会実験 実施パターン検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会実験の目的とは</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民や来訪者がどのような感じ方をし、どのような仕掛けが増加につなげられるかなど利活用面で検証・実証</li> <li>・道路空間の再構築による交通への影響・効果の検証</li> </ul>
(フルモール)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路面積が減少するなかで、バス停の移設は道路が渋滞する懸念がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フルモールによる社会実験は、現状の道路構造や交通施設では対応が困難で、トランジットモールで実施する方針</li> <li>・フルモールは継続的に検討</li> </ul>
(フルモール)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線を迂回は、利用者の利便性の低下や混乱が想定される</li> </ul>	
(トランジットモール)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南北の歩道幅に差異があるが、人は歩きやすい側を歩くので、実験後もこのままであれば、公平性を損なう可能性があるのでは</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会実験案は現状の道路構造上の制約などを踏まえた実施パターン</li> <li>・将来は要素を取り入れる可能性はあるが、協議会等で今後議論していく</li> </ul>
(トランジットモール)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利活用空間を両側または片側のどちらに創出することが望ましいか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・両側がともに広い空間が創出されることが望ましいが、制約を踏まえると案②が望ましいと考える</li> </ul>
(トランジットモール)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北側にバス停を集約することで、バスの発着や利用者、周辺の道路等に影響はないか検討すべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後検証の精度向上を図るとともに、具体策については、関係者と相談しながら進めさせていただきたい</li> </ul>

## 5.交通処理WGにおける主なご意見と対応方針(案)

項目	WGにおけるご意見
社会実験内容	<ul style="list-style-type: none"><li>・スローモビリティ等を外に動かす仕組みも導入するとよい</li><li>・歩行者、自転車、自動車の分離という点で、自転車道等を検討すべき</li><li>・バスと自転車の共生は重要である一方、危険を感じることもある棲み分けについて議論すべき</li><li>・実験の検証における調査内容について検討が必要</li></ul>

社会実験向けに検討が必要となる項目(交通規制、自転車走行、各交通施設配置、迂回ルート、検証項目と調査内容など)については、今後協議会や関係者等と協議を進めさせていただきたい

## 5.交通処理WGにおける主なご意見と対応方針(案)

項目	WGにおけるご意見
青葉通駅前エリアのあり方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各種計画で仙台市が掲げているものを各委員が理解し、それに基づいて検討を進めていく必要がある</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仙台交通プランをはじめ様々な計画などがあり、このエリアのあり方だけで計画してしまうと、整備計画自体小さくなってしまう。大きい視点で検討すべき</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道やバス、歩行空間の利用者が多く、交通結節点として重要な場所であるため、仙台駅前広場のこれまでの整備、再整備の経緯を含めて連携しながら検討をすすめていただきたい</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西口はペDESTリアンデッキが発達した先進的な広場。歩者分離を立体的に行っている広場という部分との連携も含めて空間構成を検討いただきたい</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりとバスの融合により交通結節点としての利便性を向上できればよい</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路としての機能がメインであり、市民にとっては、賑わい創出の利点より、道路機能が損なわれることの不便さが大きいのでは</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来的な広場化や利活用の方法については、交通事業者にとって十分な事前の調整が必要</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シミュレーションについては、将来交通量の減少なども織り込んでいくとよい</li> </ul>

協議会などでの青葉通のあり方の議論、社会実験による検証結果等も踏まえながら、求められる公共空間の機能などについて引き続き議論を進めさせていただきたい

## 6. 社会実験の実施パターン案(フルモール化案について)

### <交通シミュレーションでの検証結果より>

- 現在のバス停位置を基本にフルモール化した場合は、周辺道路に混雑が発生する。
- フルモール化による周辺道路への影響を軽減する対応案として、バスルートの変更およびバス停の移転移設などが必要となる。

### <現況からの交通施設配置の変更により生じる影響の視点より>

- 青葉通駅前区間周辺のバス停では、バス停を移転・移設により、**発着容量が不足**が懸念される。
- バス停を移転・移設により、青葉通駅前区間から高速バス停が分散するとともに、仙台駅から離れた場所に移転となるため、**利用者の利便性が低下する。**

### <社会実験実施にあたってのバス利用者、交通事業者の負担の視点より>

- バスルートの変更、バス停の大幅な変更・移設が必要となり、実験期間中の**バス利用者、交通事業者への負担も大きい。**

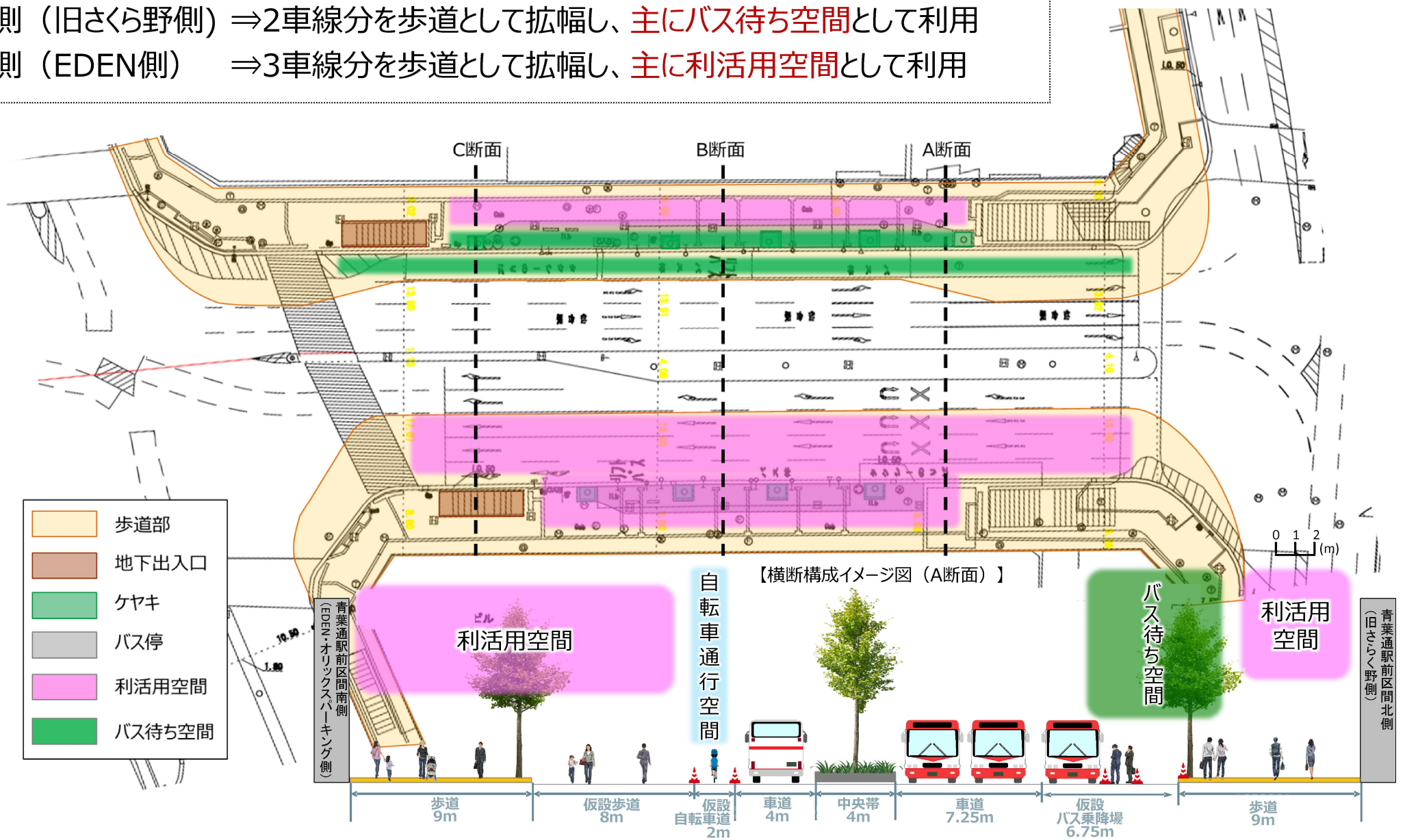
- フルモール化案は、周辺の交通への影響、利用者の利便性の低下、交通事業者への負担などに課題があるため、現状の道路構造や交通施設では対応が困難と考えられる。
- フルモール化案で広場化を行う場合は、将来的な交通需要の変化や新たな交通施設整備など、将来的な状況の変化を踏まえた、継続的な検討が必要となる。

# 7. 社会実験の実施パターン案(トランジットモール化案について) ※交通シミュレーション結果は別紙参照

		社会実験トランジットモール①案 (両側2車線広場化)	社会実験トランジットモール②案 (北側2車線、南側3車線広場化)
概要		<p>※一般車のみを通行止めとし、タクシー・路線バス・高速バスは通行可</p>	<p>※一般車のみを通行止めとし、タクシー・路線バス・高速バスは通行可</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・両側とも2車線分を歩道として拡幅し、主にバス待ち空間として活用。</li> <li>・利活用のための空間については、バス停（上屋含む）がある空間を含め、現況の歩道空間内で配分。</li> <li>・バスルート、バス停、タクシー乗降場は現況通り。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南側は3車線分を歩道として拡幅し、広場空間として活用。</li> <li>・南側のバス停を発着する便は、北側のバス停を利用するルートに変更。</li> <li>・タクシー乗降場は近隣の道路上に現況と同数のスペースを確保して移転。</li> <li>・北側は2車線分を歩道として拡幅し、主にバス待ち空間として活用。</li> </ul>
特徴	利活用	△ ・両側にバス停があるため、利活用に配分できる空間が少ない。	◎ ・バス停を北側に集約することで、利活用のために社会実験案①に比べ、多くの空間を配分することが可能。
	交通処理	◎ ・路線バス・高速バスのルートやバス停・タクシー乗降場は、現況からの変更がない。	△ ・高速バスのバス停・ルートやタクシー乗り場の変更が生じる。
	社会実験	○ ・創出される空間が少ないため、利活用に関する機能の実験（賑わい創出等）や検証が②案に比べ限定される。	◎ ・①案に比べ、より多くの利活用空間を確保できるため、利活用に関する機能の実験（賑わい創出等）や検証を実施できる可能性が広がる。
評価		○	◎
<p><b>②案は高速バスのルートやバス停、タクシー乗降場の変更が生じるものの、利活用空間として活用できる空間が①案より広く創出でき、利活用に関する機能の実験（賑わい創出等）や検証を実施できる可能性が広がる案である。</b></p>			

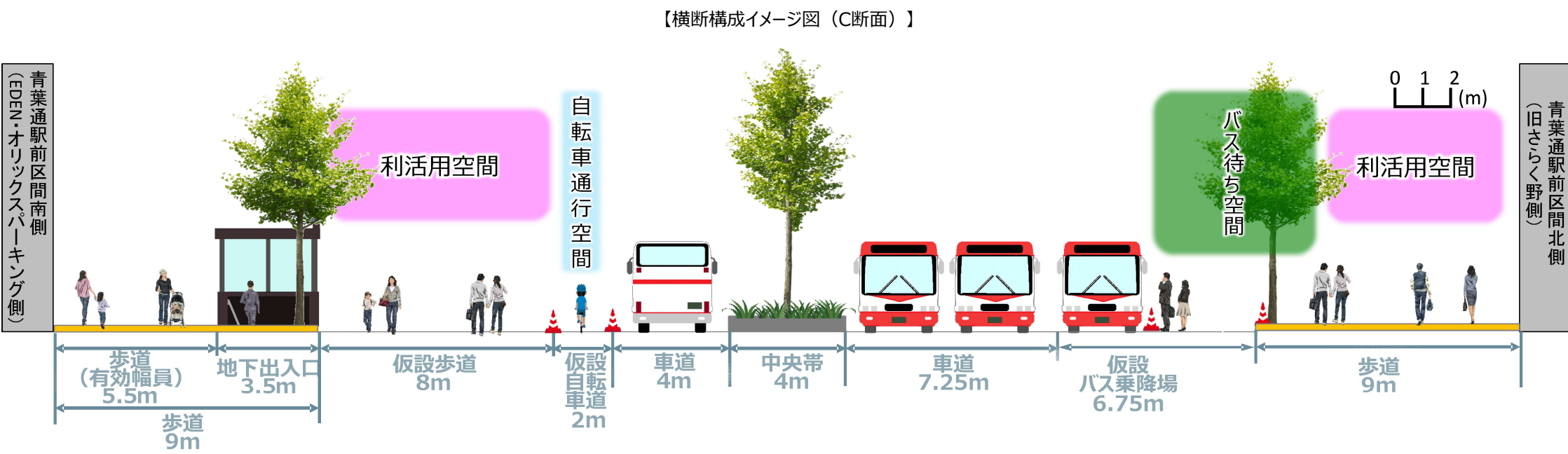
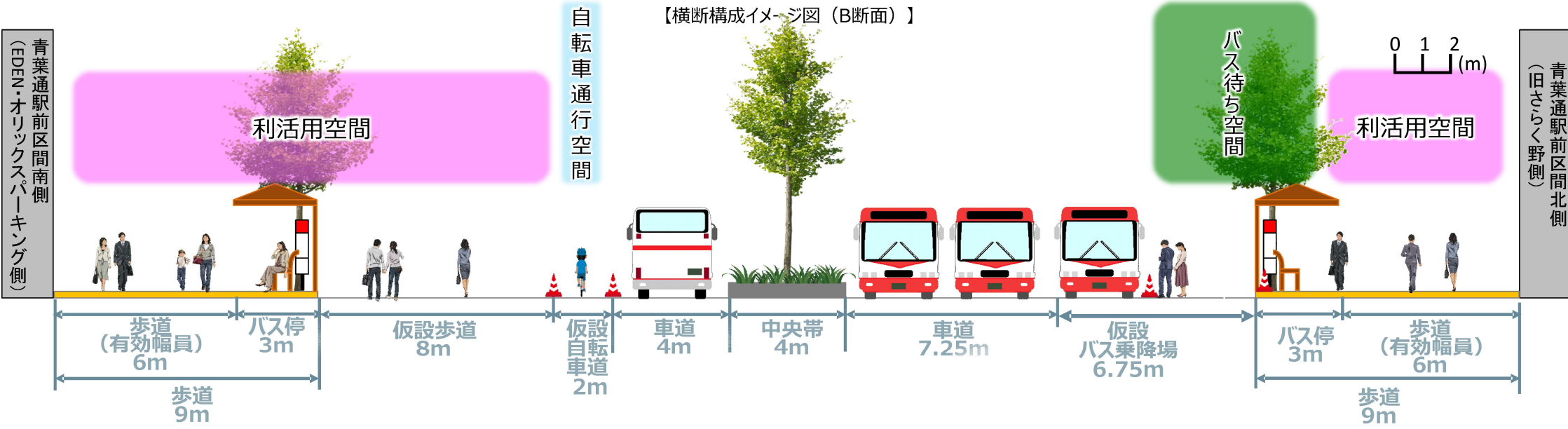
# 社会実験案②(南側車道3車線広場化、平面イメージ図)

- 北側 (旧さくら野側) ⇒2車線分を歩道として拡幅し、主にバス待ち空間として利用
- 南側 (EDEN側) ⇒3車線分を歩道として拡幅し、主に利活用空間として利用



※上記案は社会実験時の実施ケースとなるもので、最終の整備計画になるものではない。

# 社会実験案②(南側車道3車線広場化、横断構成イメージ図)



## 8.社会実験に向けた今後の進め方(案)

- 社会実験の実施パターンはトランジットモール案とする。
- 社会実験に向けた検討については、トランジットモール②案をベースに、協議会や関係者等と協議を進めさせていただきたい。
- 社会実験に向けた主な検討内容（規制方法、自転車走行、バス停配置、周知等）に関し、ご意見をいただきたい。