

1.交通 (7) 歩行者通行量

【調査目的】

定禅寺通において、東西方向の各1車線を自転車走行空間へ転用したことによる、歩行者空間の変化及び空間利活用の取組み等による歩行者交通量の変化を把握する。

【調査概要】

① 調査時間

- 7時～19時（12時間連続調査）

② 調査内容

- 歩行者の交通量を方向別に計測する

③ 調査方法

- 調査員による人手観測

▼図 歩行者交通量調査箇所図



出典：国土地理院地図を加工・作成

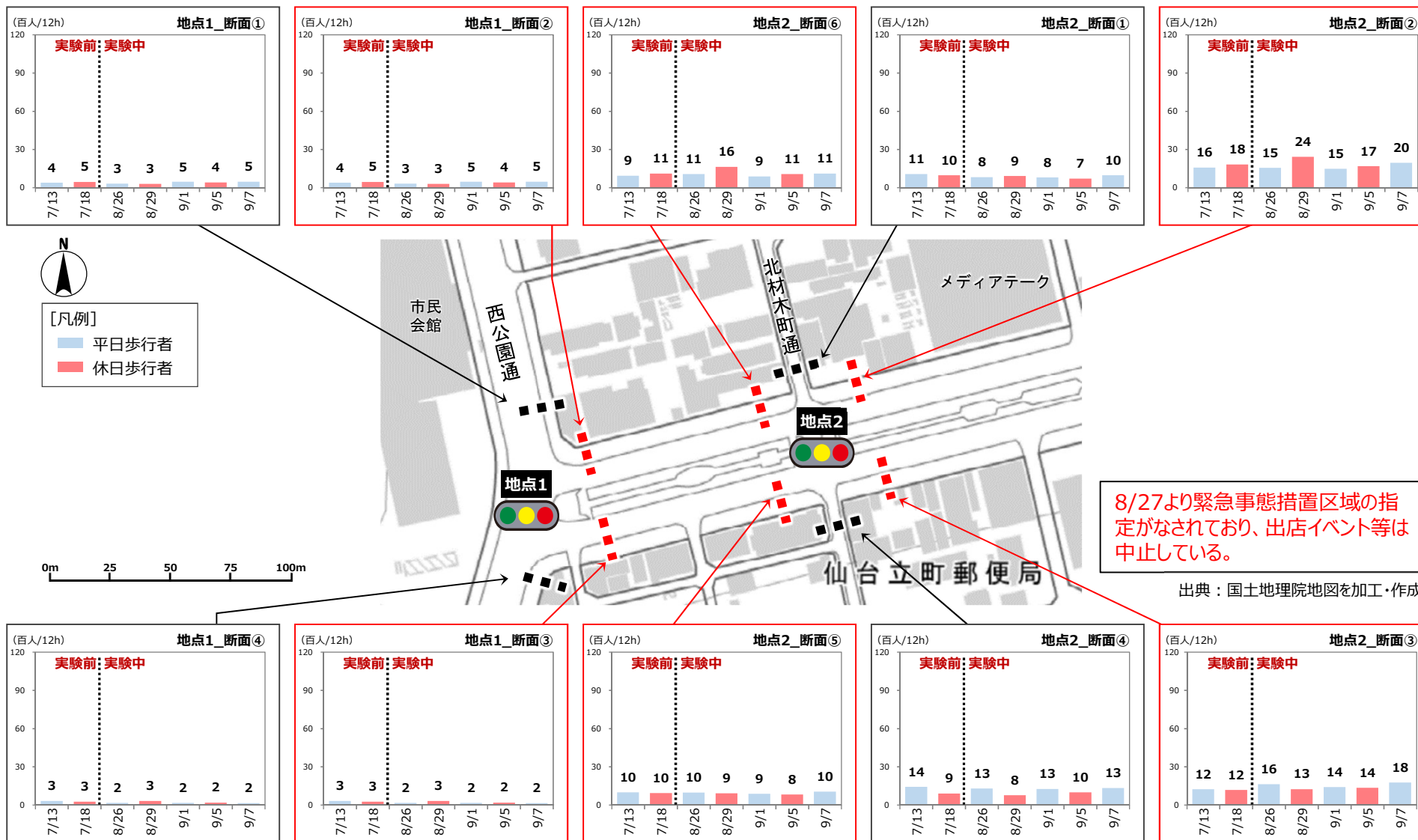
【調査結果（概要）】

社会実験前と比べ、歩行者の通行量に大きな変化は見られないが、中央緑道では、出店イベントが行われた日（8/26）の歩行者通行量が増加した。

1.交通 (7) 歩行者通行量 【メディアテーク周辺】

- ・社会実験前と比べ、歩行者の通行量に大きな変化は見られない。
- ・社会実験の実施に関わらず、歩行者通行量は西に行くほど少ない。

▼図 歩行者交通量調査結果 (メディアテーク周辺)

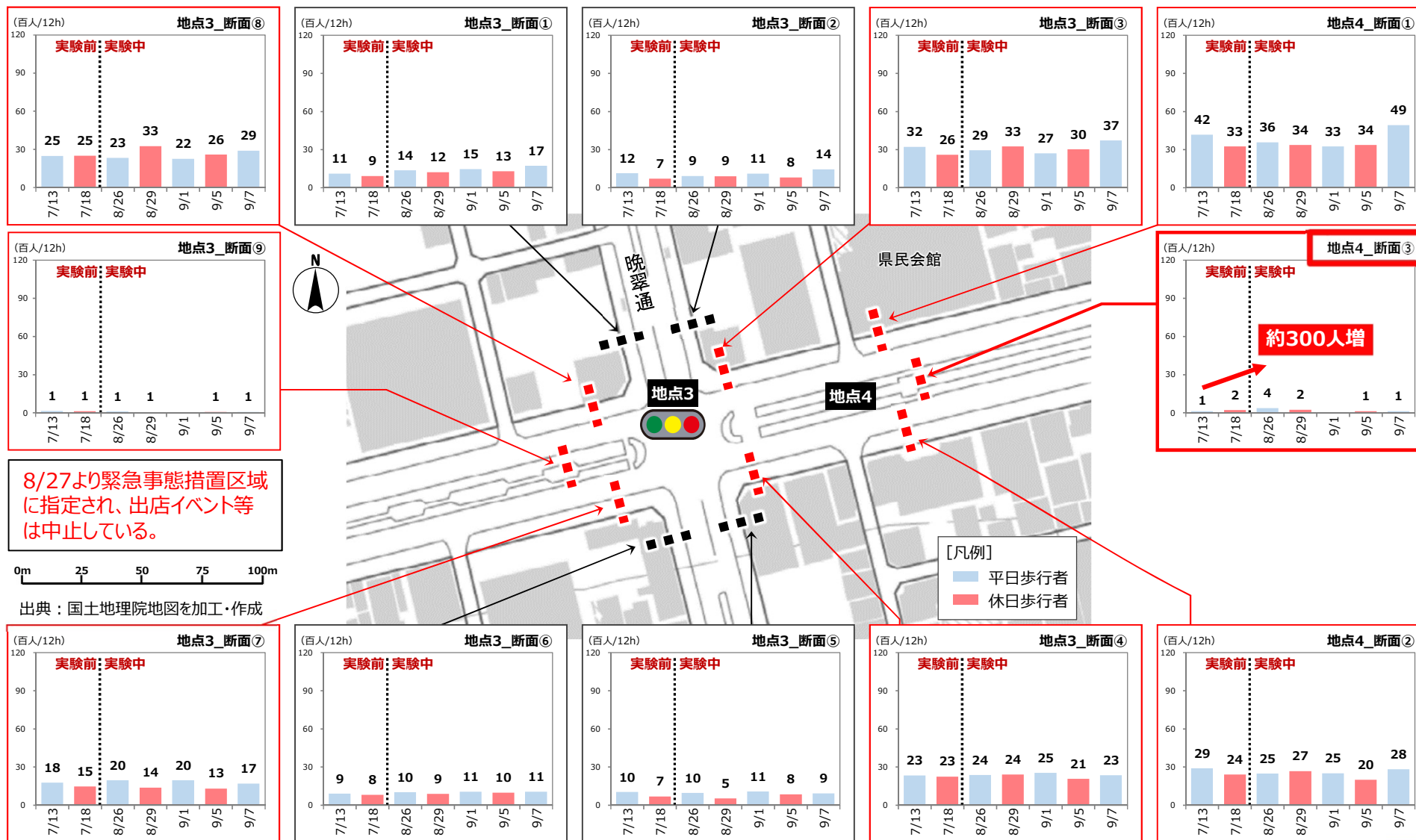


出典：国土地理院地図を加工・作成

1.交通 (7) 歩行者通行量 [春日町交差点周辺]

・社会実験前と比べ、歩行者の通行量に大きな変化は見られないが、中央緑道では、出店イベントが行われた日(8/26)の歩行者通行量が増加した。また、晩翠通を境とした東西の通行量は大きく異なる。

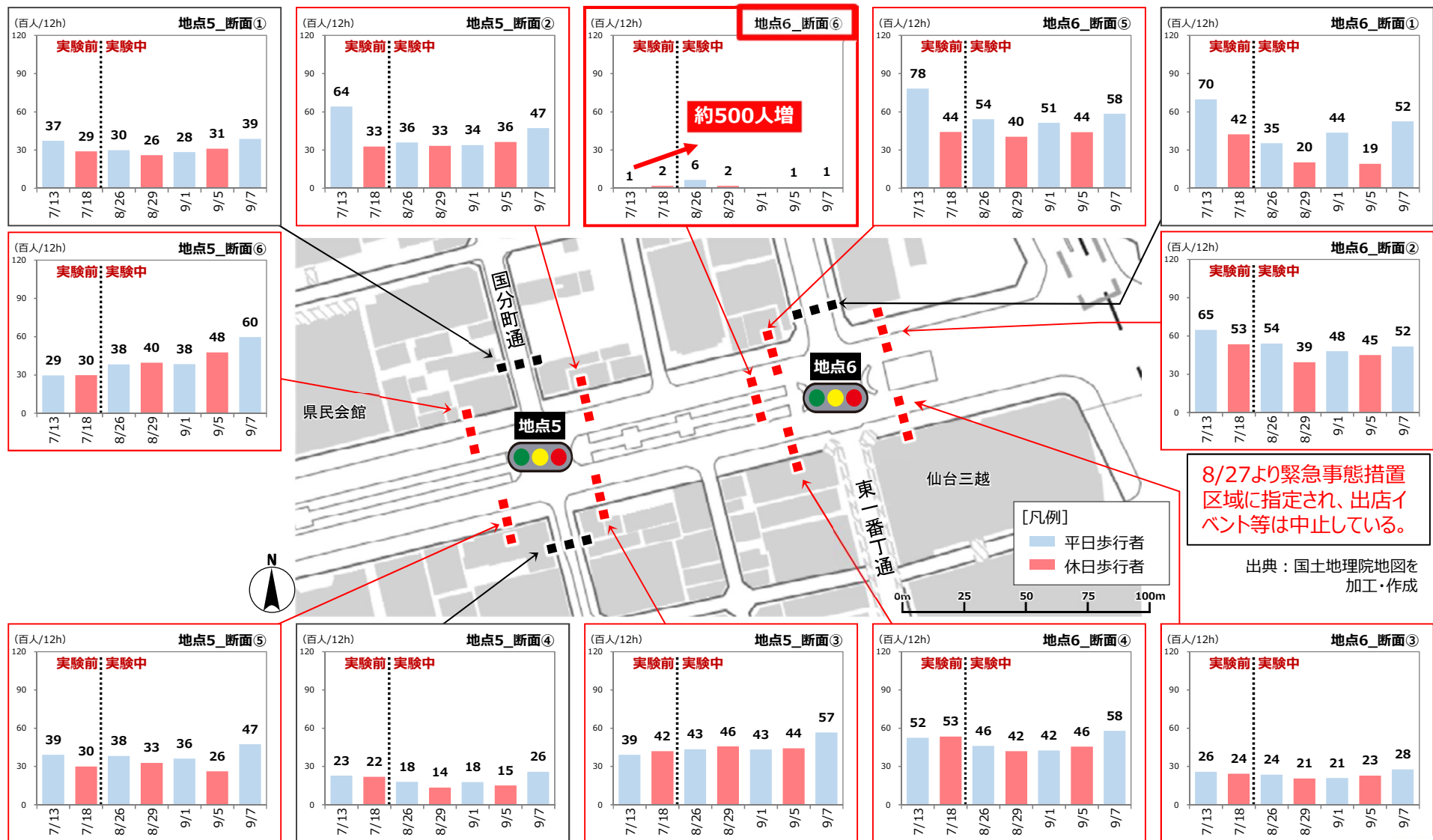
▼図 歩行者交通量調査結果 (春日町交差点周辺)



1.交通 (7) 歩行者通行量 【国分町通周辺】

・社会実験前と比べ、歩行者の通行量に大きな変化は見られないが、中央緑道では、出店イベントが行われた日（8/26）の歩行者通行量が増加した。

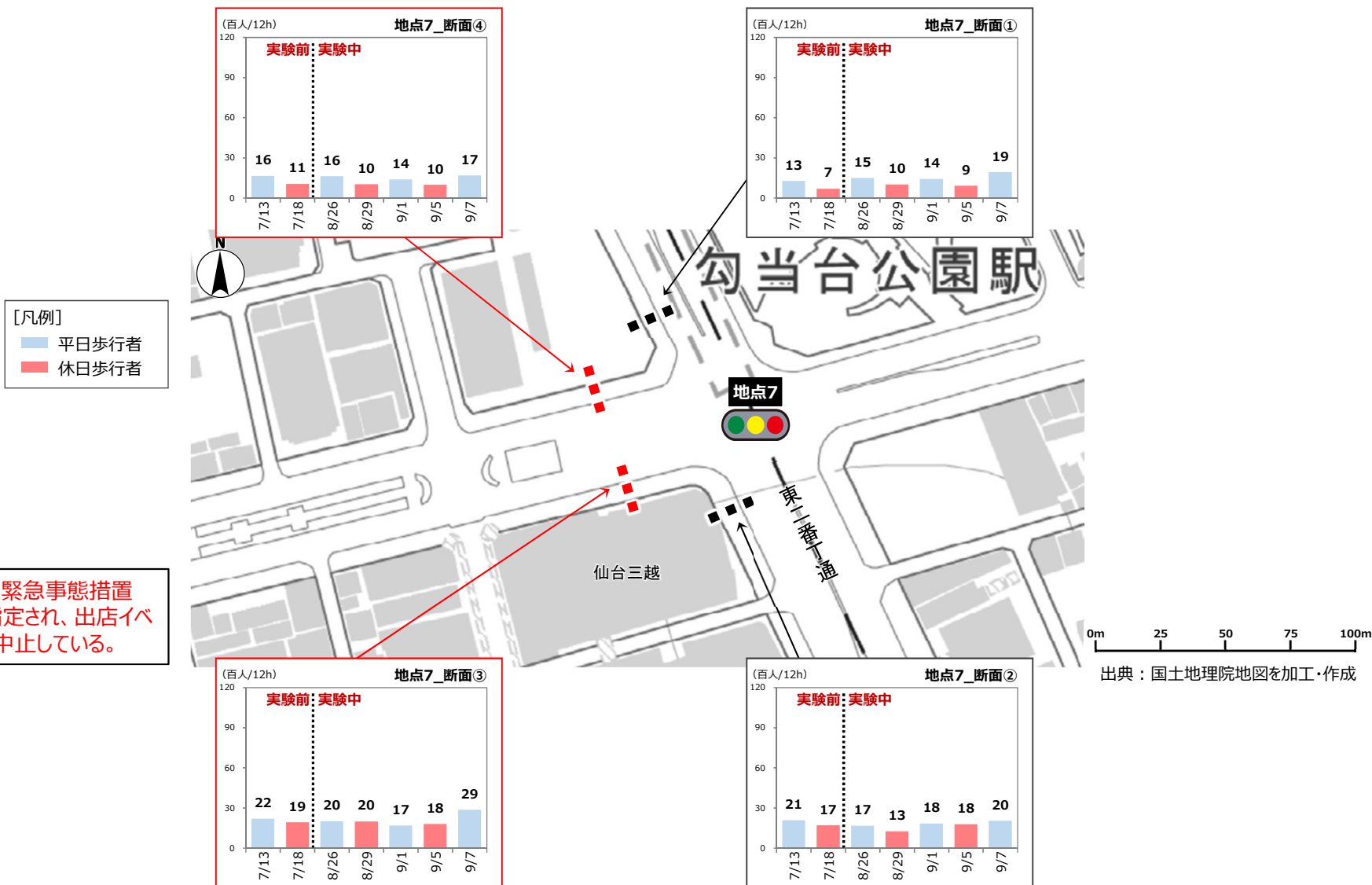
▼図 歩行者交通量調査結果（国分町通周辺）



1.交通 (7) 歩行者通行量【勾当台公園周辺】

・仙台三越、勾当台公園周辺では、社会実験前と社会実験中でほとんど変化がなかった。

▼図 歩行者交通量調査結果 (勾当台公園周辺)



1.交通 (8) 自転車通行量

【調査目的】

定禅寺通において、東西方向の各1車線を自転車走行空間へ転用することによる自転車交通量の変化を把握する。

【調査概要】

① 調査時間

- 7時～19時（12時間連続調査）

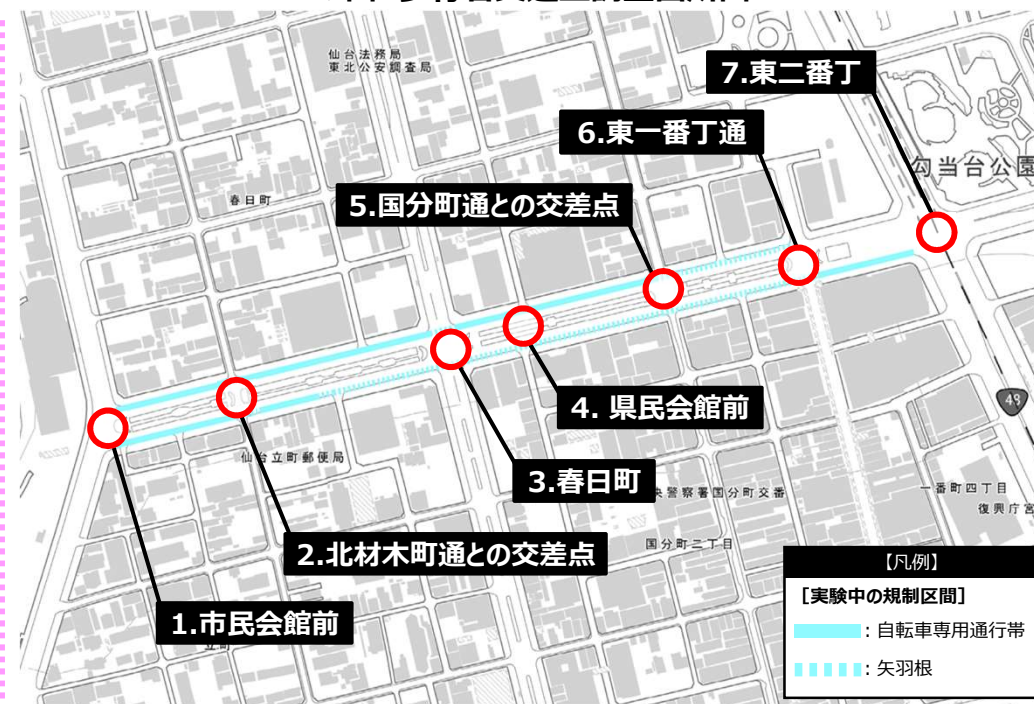
② 調査内容

- 自転車の交通量を方向別及び走行位置（歩道又は車道）別に計測する

③ 調査方法

- 調査員による人手観測

▼図 歩行者交通量調査箇所図



出典：国土地理院地図を加工・作成

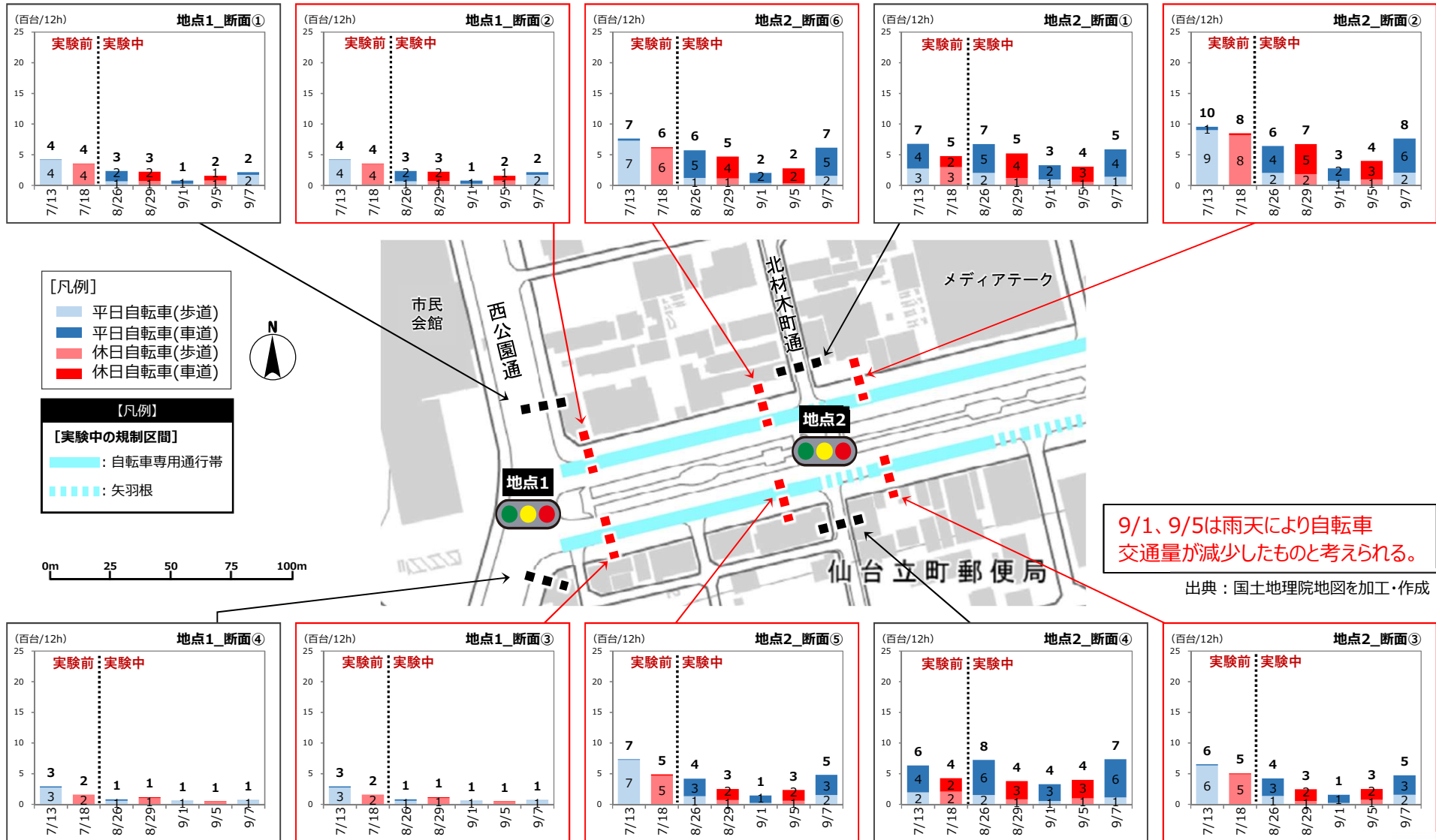
【調査結果（概要）】

自転車通行量は、東一番丁通（アーケード）周辺が最も多く、西に行くほど少ない。社会実験前と比べて、定禅寺通の東西の通行量は横ばいか減少傾向にある一方、東二番丁通、国分町通、晚翠通を通行する南北の通行量は（雨天日を除くと）横ばいか増加傾向にある。

1.交通 (8) 自転車通行量 【メディアテーク周辺】

・社会実験期間中の自転車通行量は平日、休日ともにやや減少した。

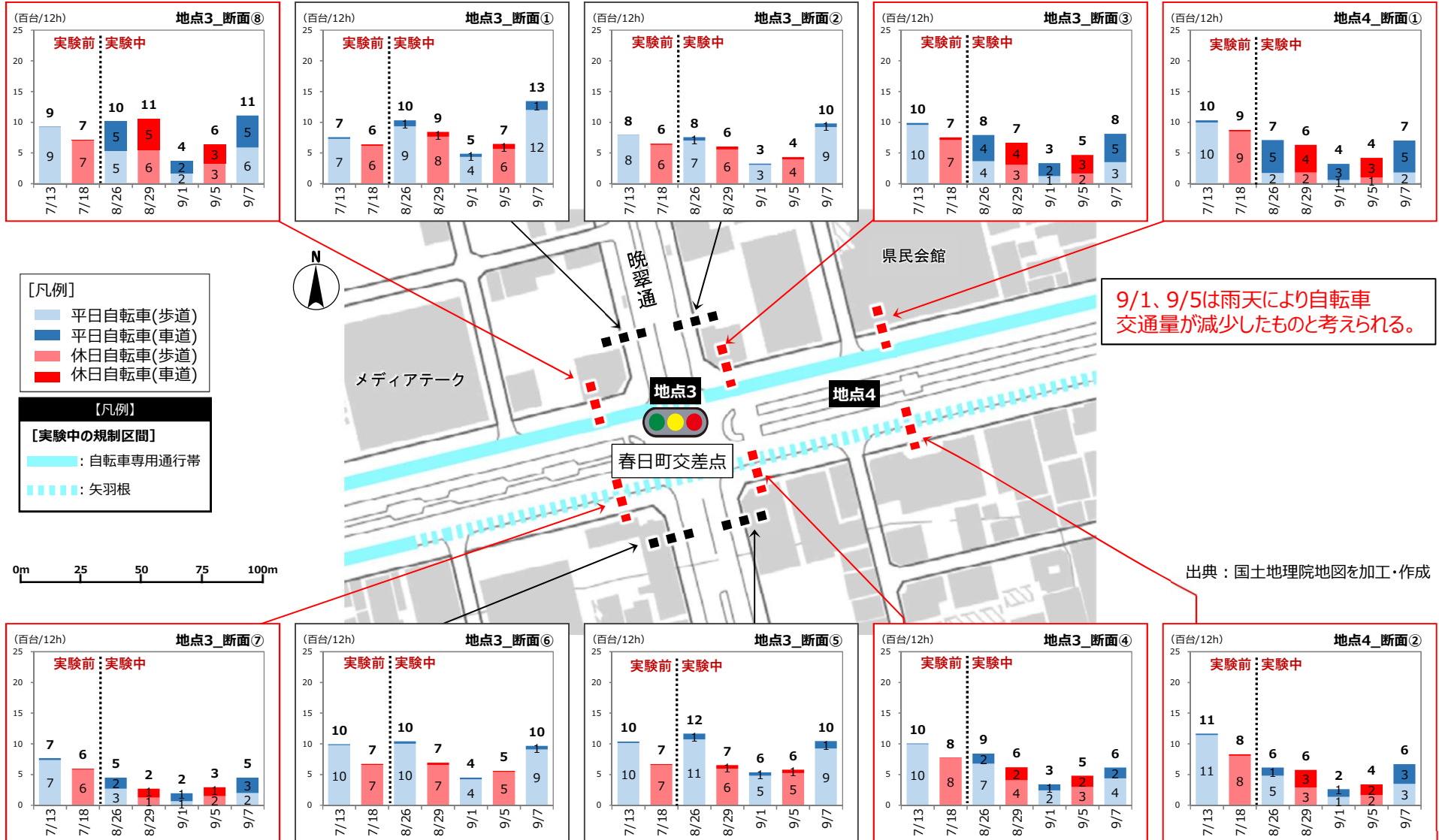
▼図 自転車交通量調査結果 (メディアテーク周辺)



1.交通 (8) 自転車通行量 【春日町交差点周辺】

・社会実験期間中の東西方向の自転車通行量は横ばいか減少傾向にある一方、晩翠通を通行する南北方向の自転車通行量は（雨天日を除くと）横ばいか増加傾向にある。

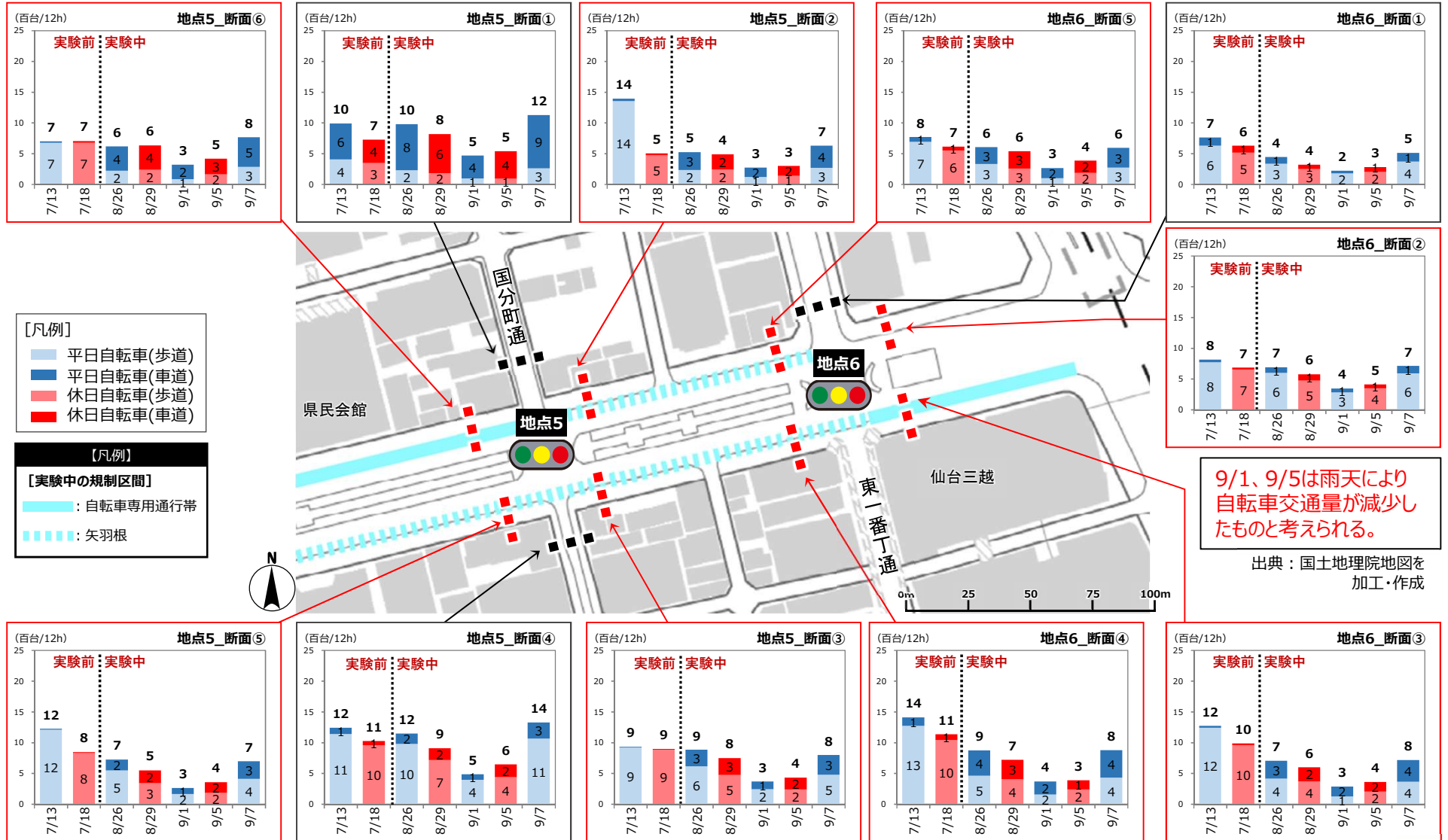
▼図 自転車交通量調査結果（春日町交差点周辺）



1.交通 (8) 自転車通行量 【国分町通周辺】

・社会実験期間中の東西方向の自転車交通量は横ばいか減少傾向にある一方、国分町通を通行する南北方向の自転車交通量は（雨天日を除くと）増加傾向にある。

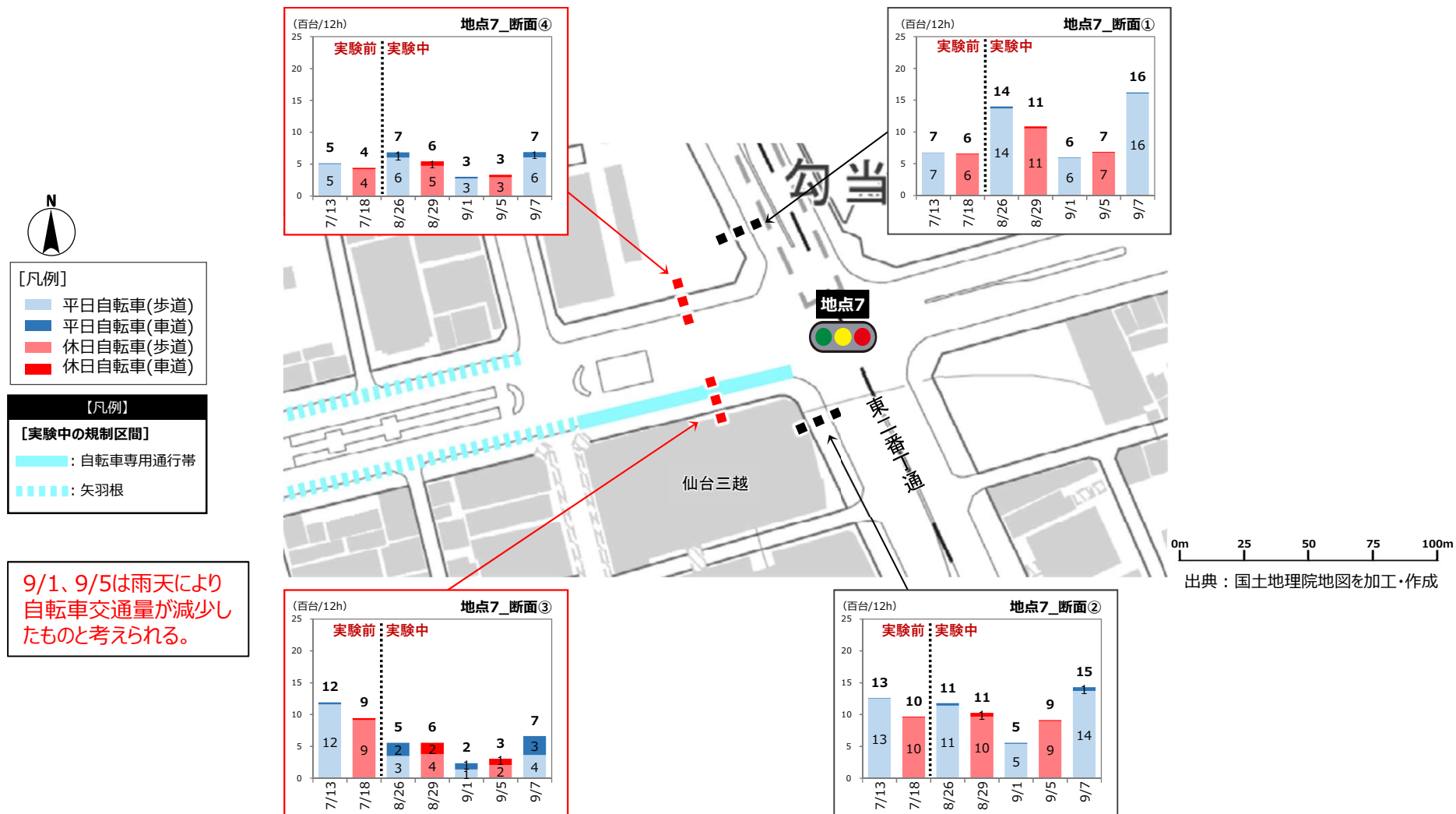
▼図 自転車交通量調査結果（国分町通周辺）



1.交通 (8) 自転車通行量 【勾当台公園周辺】

- 社会実験期間中の北側（自転車専用通行帯なし）の自転車交通量は増加傾向であるが、南側（自転車専用通行帯あり）は減少傾向にある。
- 東二番丁通を通行する南北の自転車交通量は（雨天日を除くと）横ばいか増加傾向にある

▼図 自転車交通量調査結果（勾当台公園周辺）



1.交通 (9) 自転車走行空間

【調査目的】

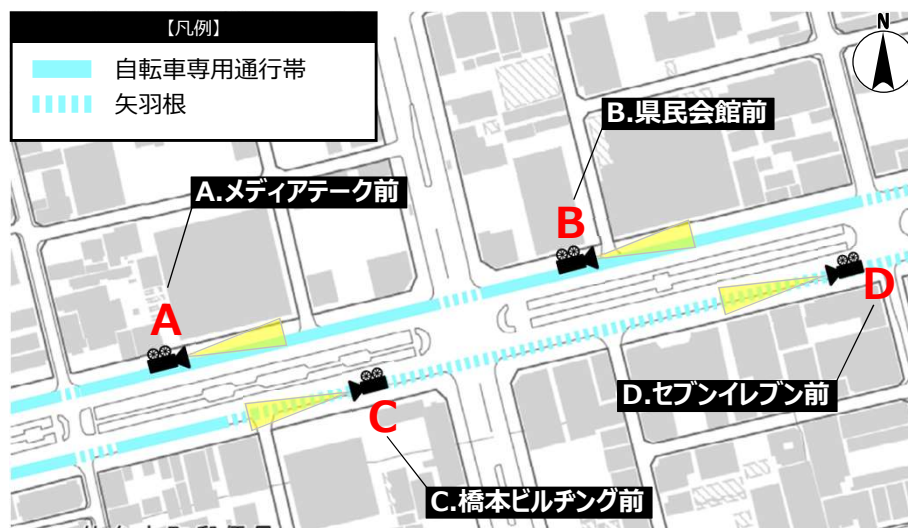
定禅寺通において、自転車歩道通行可の交通規制を解除し、自転車専用通行帯等を設置した際に、歩道及び車道における錯綜状況と交通ルール・マナーの違反状況について確認し、自転車走行空間の安全性を評価する。



【調査概要】

- ①調査時間 【朝】 8時～9時 【夕】 17時30分～18時30分 【夜】 22時～23時
- ②調査内容
 - ・ 自転車と歩行者、または自転車と自動車の錯綜件数を走行位置（歩道又は車道）毎に計測。
 - ・ また、錯綜発生の際の交通ルール・マナーの違反者についても記録。
- ③調査方法
 - ・ ビデオ撮影（定点）と調査員の目視による動画読取観測

▼図 自転車走行空間調査箇所図



出典：国土地理院地図を加工・作成

【調査結果（概要）】

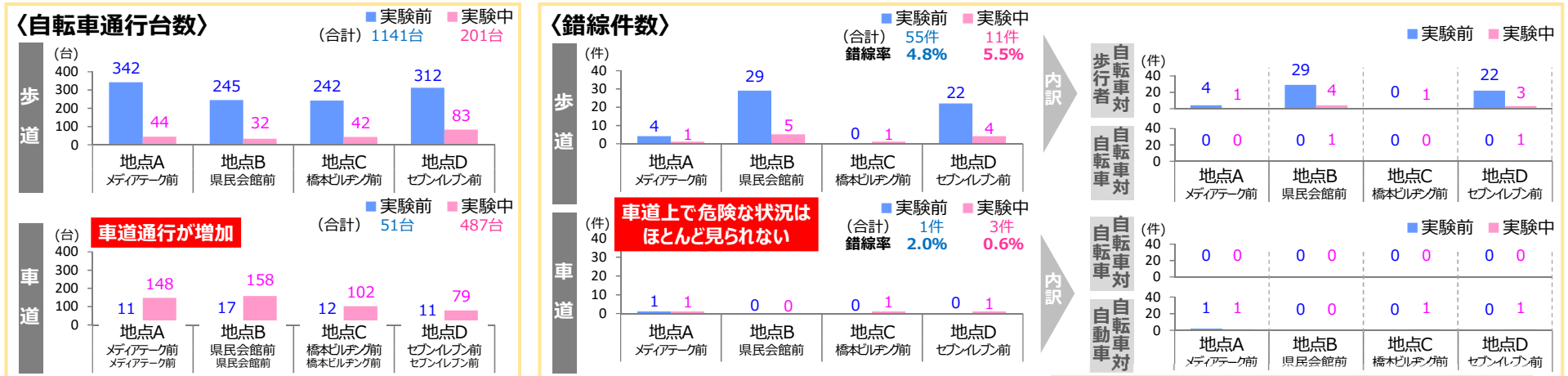
社会実験期間中、車道走行は増加したが、車道を走行していた自転車に他の車両との錯綜はほとんど見られず、車道上における錯綜率も低下した。

歩道上における錯綜については、自転車利用者のルールやマナー違反が多い。

1.交通 (9) 自転車走行空間【平日】

- 自転車は原則車道通行としたが、車道上で危険な状況はほとんど見られなかった。
- 社会実験前に比べて、車道上での錯綜率（錯綜件数／自転車通行台数）は低下した。
- 歩道上で自転車と歩行者の錯綜が多く見られたと同時に、自転車のルール・マナー違反が多く含まれていた。

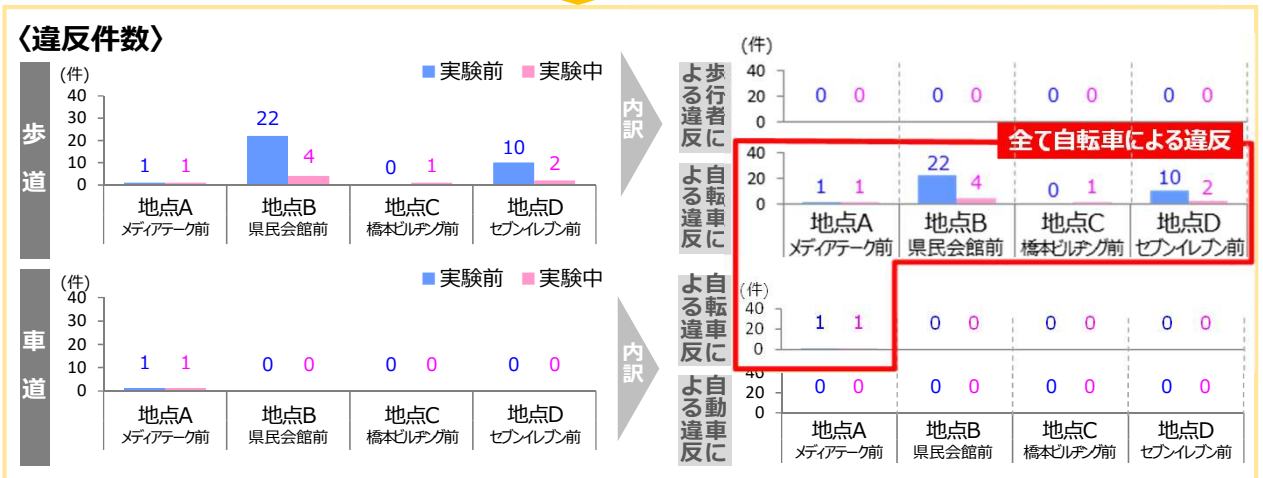
▼図 ビデオ観測結果（平日）



〈参考〉交通ルール・マナー違反の内容

歩道	よる歩行者違反に	・歩きスマホ
歩道	よる自転車違反に	・徐行に収まらない速度で走行 ・歩道上の中央より民地側を走行・徐行 ・並走 など
車道	よる自転車違反に	・車道上の逆走 ・並走
車道	よる自動車違反に	・路上駐車禁止区域での駐車 ・バス停の前後10m以内の路上駐停車 ・あおり運転 など

うち交通ルール・マナー違反の件数

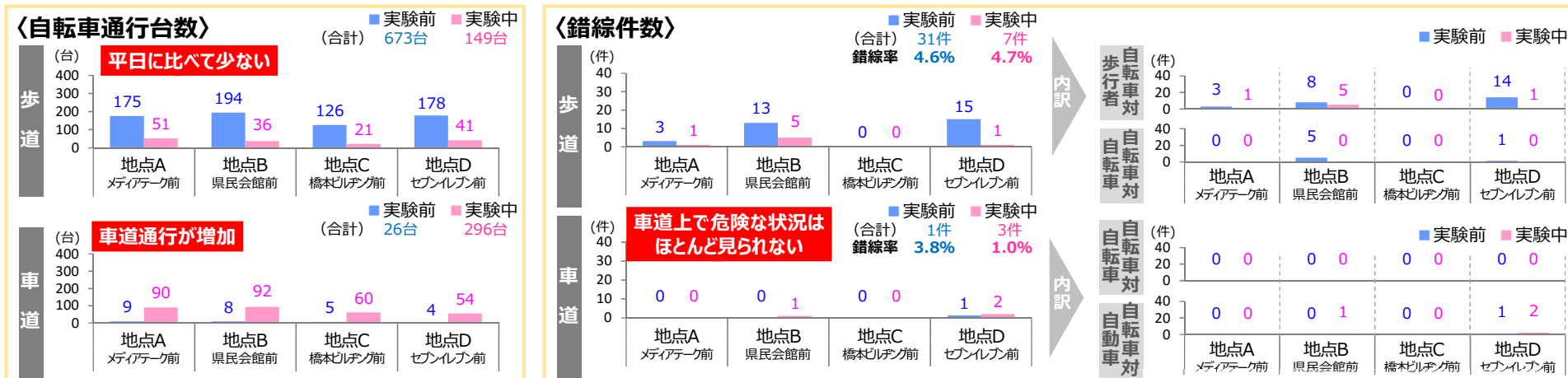


【平日】 実験前：2021年7月13日(火) 実験中：2021年9月7日(火)

1.交通 (9) 自転車走行空間【休日】

- 自転車は原則車道通行としたが、車道上で危険な状況はほとんど見られなかった。
- 社会実験前に比べて、車道上での錯綜率（錯綜件数／自転車通行台数）は低下した。
- 歩道上で自転車と歩行者の錯綜が多く見られたと同時に、自転車のルール・マナー違反が多く含まれていた。

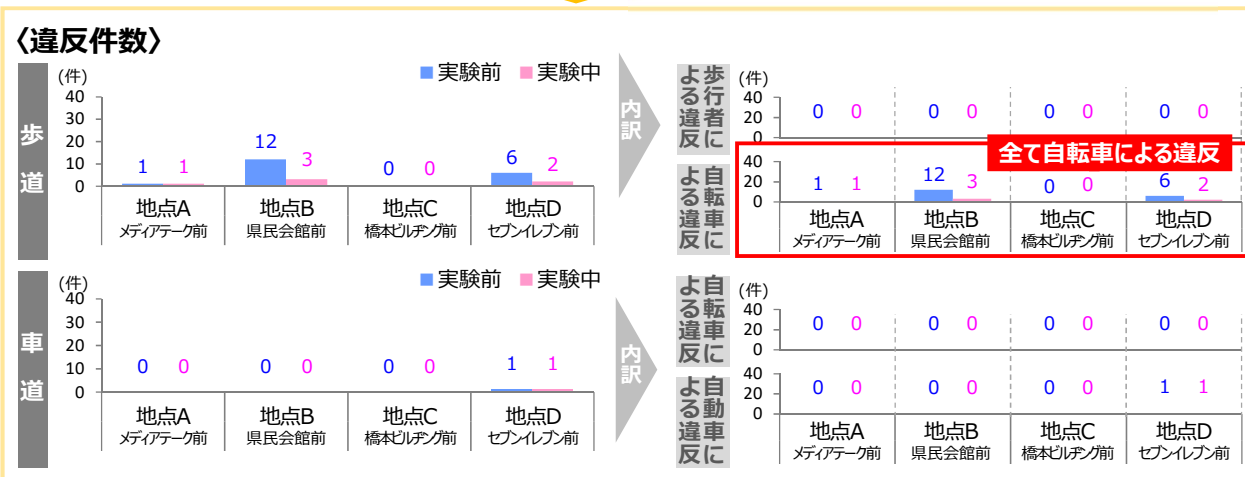
▼図 ビデオ観測結果（休日）



〈参考〉交通ルール・マナー違反の内容

歩道	よる歩行者違反に	・歩きスマホ
歩道	よる自転車違反に	・徐行に収まらない速度で走行 ・歩道上の中央より民地側を走行・徐行 ・並走 など
車道	よる自転車違反に	・車道上の逆走 ・並走
車道	よる自動車違反に	・路上駐車禁止区域での駐車 ・バス停の前後10m以内の路上駐停車 ・あおり運転 など

うち交通ルール・マナー違反の件数



【平日】 実験前：2021年7月18日(日) 実験中：2021年8月29日(日)

1.交通 (10) 自転車走行に関するヒアリング・アンケート

①現地ヒアリング

【調査目的】

定禅寺通において、東西方向の各1車線を削減し、歩行空間へ転用及び自転車レーンを設置した際に、通行者が利便性・安全性についてどのように感じたか確認する。



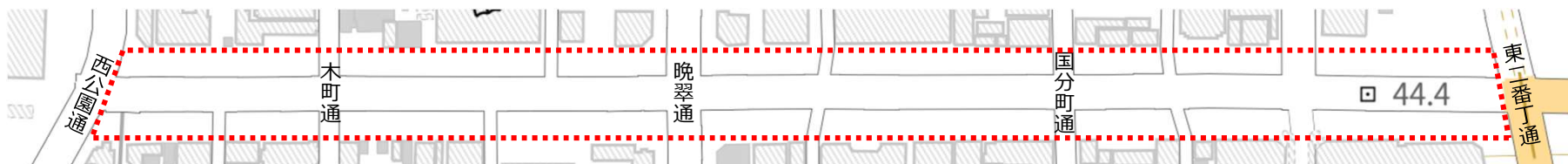
【調査概要】

- ①調査時間 • 7時～19時
- ②調査内容 • 定禅寺通の通行頻度、通行目的、事前事後を比較した感想等
- ③調査方法 • 調査員が巡回し、回答の協力を得られた歩行者・自転車・自動車に対して聞き取り

④回答者数

	歩行者	自転車	自動車	コンテンツ参加者
票数	194票	87票	63票	0票 ※コンテンツ中止のため、未実施

▼図 ヒアリング調査エリア図



出典：国土地理院地図を加工・作成

【調査結果（概要）】

自転車が車道を走行することについて、安全・快適と感じた歩行者は約5割であったが、安全・快適と感じた自転車利用者は約2割に留まった。

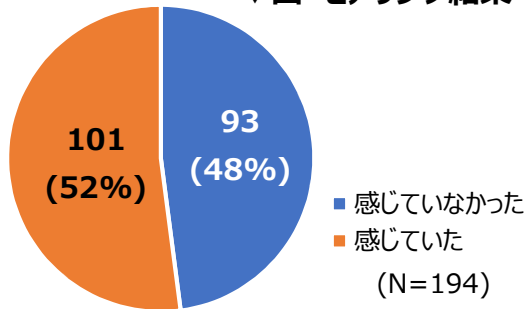
1.交通 (10) 自転車走行に関するヒアリング・アンケート

①現地ヒアリング（歩行者・自転車）

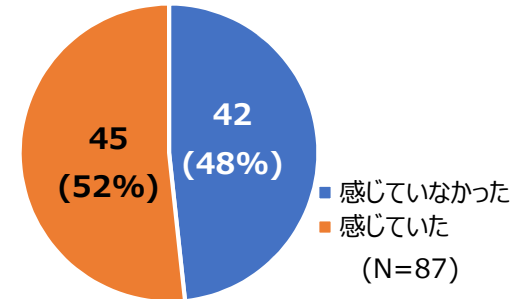
- ・社会実験による自転車走行空間の確保により、安全・快適になったと感じた歩行者は約5割であった。
- ・安全・快適になったと感じた自転車利用者は約2割で、車道を走る不安等が課題として挙げられた。

▼図 ヒアリング結果（社会実験期間前に自転車を危険と感じていたか）

[歩行者]



[自転車]

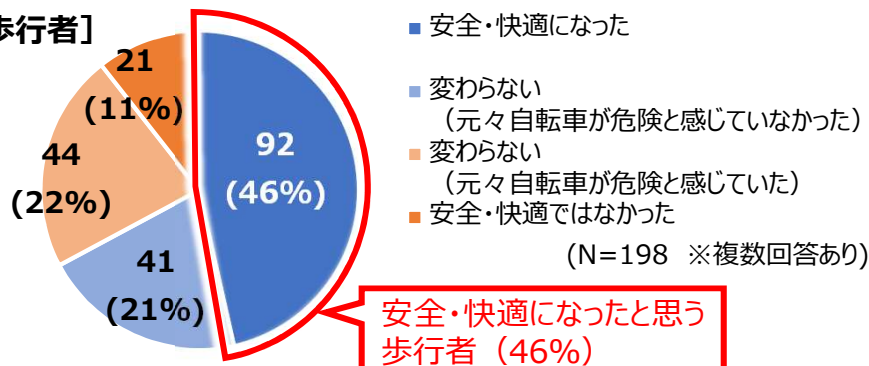


<危険だと感じる>
・歩道をすごいスピードを出して走っている自転車とぶつかりそうになった。
<危険だと感じない>
定禅寺通の歩道は広いのであまり危険に感じたことはない。

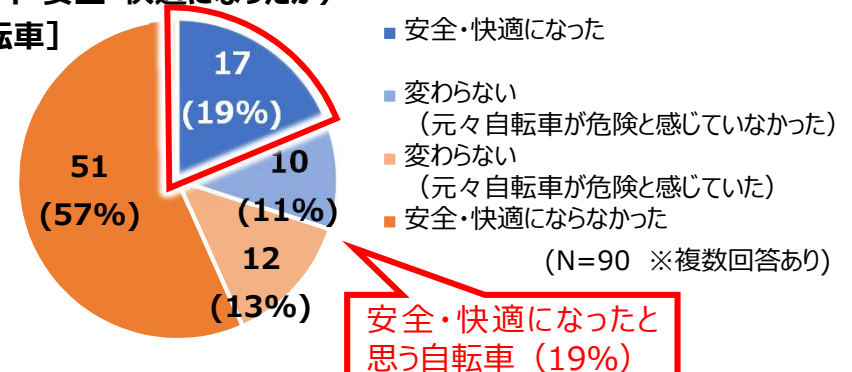
<危険だと感じる>
・歩行者の予測できない飛び出しで自転車がゆっくり走っていてもぶつかりそうになった事はあった。
<危険だと感じない>
・歩道を走る際は、減速するなど、自分で安全対策しているから。

▼図 ヒアリング結果（社会実験期間中 安全・快適になったか）

[歩行者]



[自転車]



<安全・快適になった>
・自転車が歩道を走らなくなったのでぶつかる心配が減った。
<安全・快適にならなかった>
・自転車が相変わらず歩道を走っているし、あまり効果がない。

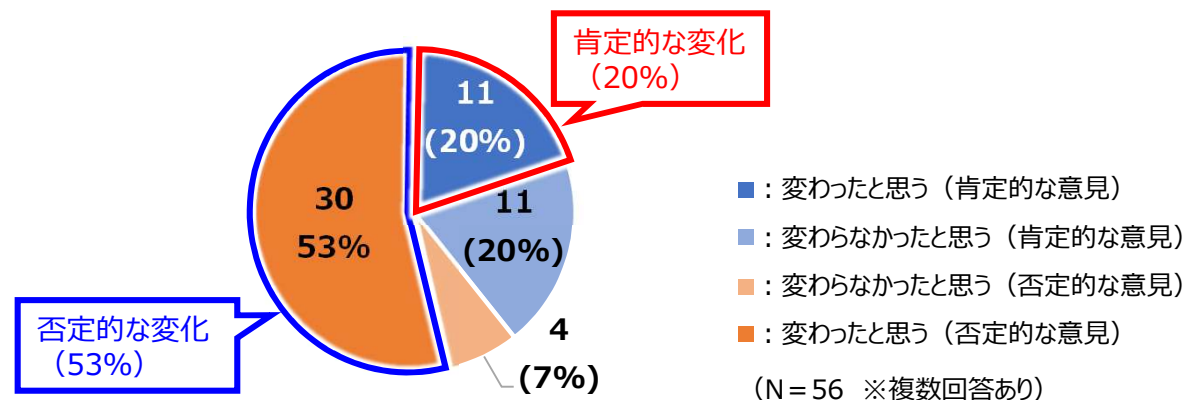
<安全・快適になった>
・車も歩行者も前より気にならなくなった。
<安全・快適にならなかった>
・車の通りが多くて、一緒に走るのは不安。

1.交通 (10) 自転車走行に関するヒアリング・アンケート

①現地ヒアリング（自動車運転者）

- ・自転車原則車道走行となることを、肯定的な変化と捉えているドライバーは約2割、否定的な変化と捉えているドライバーは約5割であった。

▼図 ヒアリング結果（社会実験期間中、車道は原則車道走行（一方通行）となったが、これまでと比べて変わったと感じた点はあるか）



<変わったと思う（肯定的な意見）>

- ・自転車はもともと車道走行が基本なのでそれに従っていい。且つ、車道に自転車専用レーンを作ることによってドライバーも注意しやすく安全になる。

<変わらなかったと思う（否定的な意見）>

- ・歩行者から見れば、自転車専用レーンがあった方が良いのは理解できるが、車側から見ると、自転車が近くて怖い。歩道にしっかりと専用レーンを作ってもらった方が良いと思う。

1.交通 (10) 自転車走行に関するヒアリング・アンケート

②アンケート (職業ドライバー)

【調査目的】

定禅寺通において、東西方向を各1車線削減し、停車スペースを部分的に設置及び自転車レーンの設置等を実施した際に、職業ドライバーが走行性・安全性についてどのように感じたか確認する。



【調査概要】

- ①調査日 ・ 社会実験終了後に配布、10/12までに回収
- ②調査内容 ・ 定禅寺通の通行頻度、通行目的、事前事後を比較した感想等
- ③調査方法 ・ 定禅寺通活性化室から各事業者アンケート表を送付、ドライバーが記入後回収

④回答者数

	タクシー事業者	バス事業者	トラック事業者
票数	88票	80票	9票

【調査結果 (概要)】

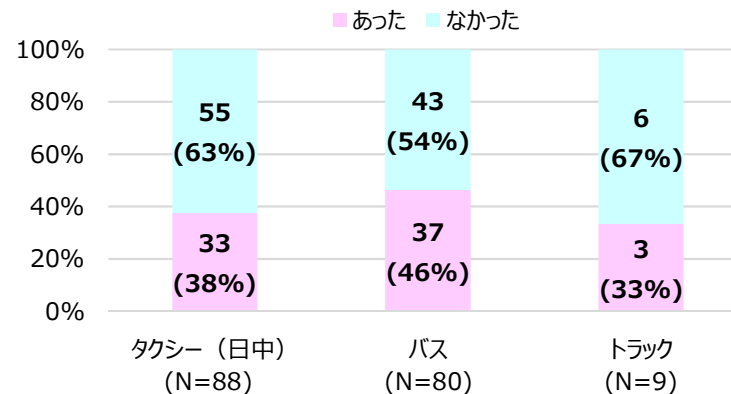
約4割の職業ドライバーが、自転車との接触の危険性を感じたと回答した。

1.交通 (10) 自転車走行に関するヒアリング・アンケート

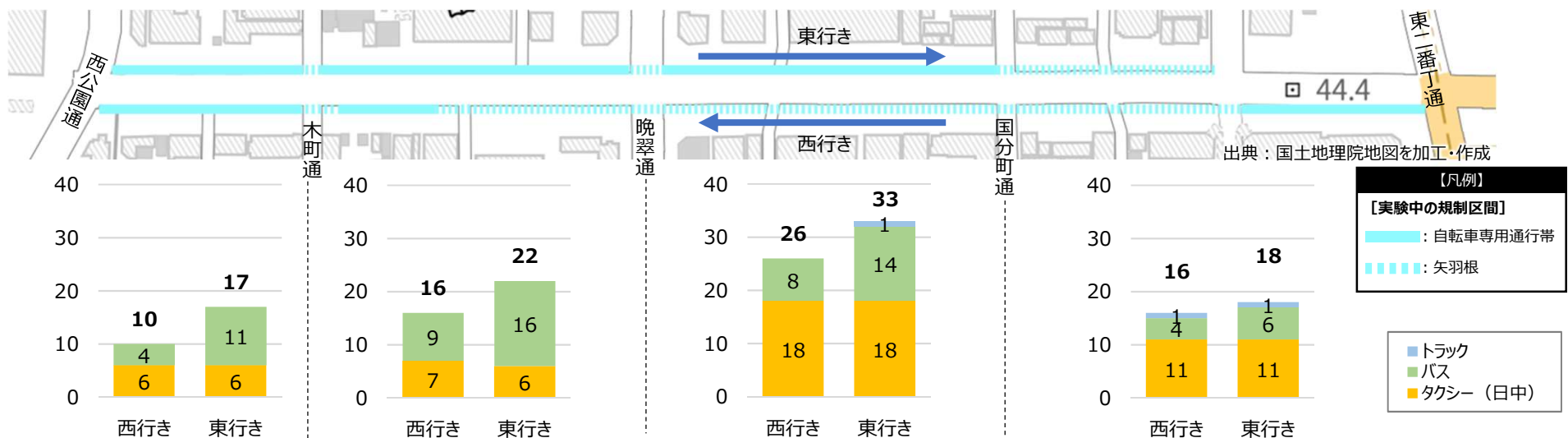
②アンケート (職業ドライバー)

• 社会実験による自転車走行空間の確保により、自転車と接触するかもしれないと感じたり接触直前だったことがあるドライバーは全体の約4割で、晩翠通～国分町通で多く発生していた。

▼図 アンケート結果 (自転車と接触するかもしれないと感じたことや、接触直前だったことの有無)



▼図 アンケート結果 (自転車と接触するかもしれないと感じたり、接触直前だったりした区間)



(N=158 タクシー (日中)、バス、トラックの総数)
 ※複数回答あり

1.交通 (10) 自転車走行に関するヒアリング・アンケート

③アンケート (沿道関係者)

【調査目的】

沿道関係者の社会実験の影響や公共空間利活用に対する意向等を把握する。

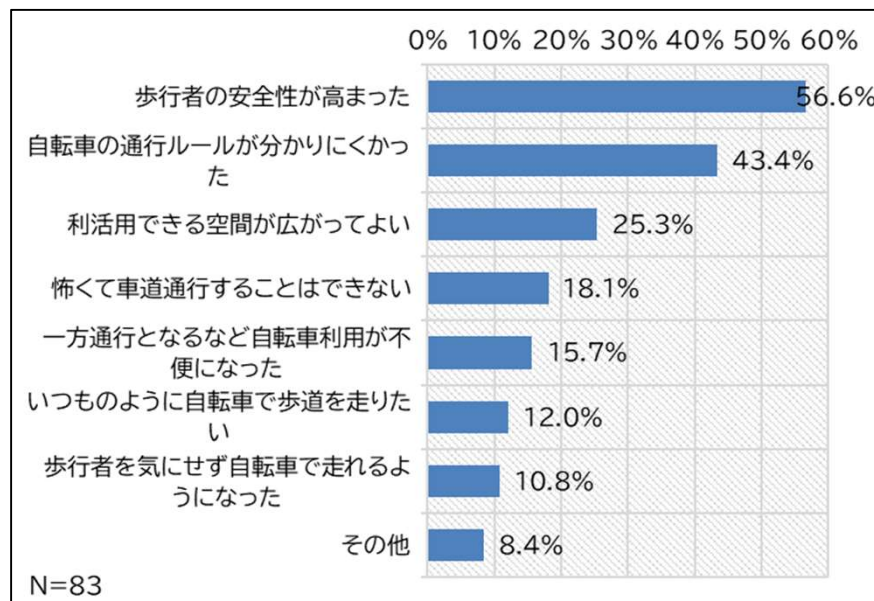
【自転車の通行方法について】n = 83

設問：社会実験期間中、自転車が原則車道通行又は歩道の押し歩きとなったことについてどう思いますか (複数回答)

【調査結果 (概要)】

- ポジティブな意見としては、「歩行者の安全性が高まった」(約57%)、「利活用できる空間が広がってよい」(約25%)が多い
- ネガティブな意見としては、「自転車の通行ルールがわかりにくかった」(約43%)、「怖くて車道通行することはできない」(約18%)が多い

▼図 意見毎の割合



2.利活用効果 (1) 調査日と調査項目

【調査目的】

- 公共空間の利活用の取組み等の効果を適切に記録・分析。
- 結果を見える化し、市民等にわかりやすく提示。
- 将来的な道路空間再構成及び公共空間利活用、エリアマネジメント構築に向けた検討材料を得る。

【調査概要】

▼表 調査日・調査項目

	マッピング調査	追跡調査	市民アンケート
7/13 (火)	○	○	-
7/18 (日)	○	○	-
8/22 (日)	○	-	-
8/24 (火)	○	-	-
8/26 (木)	○	○	○
8/29 (日)	中止	中止	中止
9/1 (水)	中止	中止	中止
9/5 (日)	中止	中止	中止

市民アンケート（来訪者）（web）	8/26（木）～9/7（火）の期間で実施
市民アンケート調査（非来訪者）（web）	9/8（水）～9/9（木）の期間で実施
出店者アンケート調査	定禅寺通エリアブランディング・プロジェクト、定禅寺ストリートアライアンスのみ実施
沿道関係者アンケート調査	9/3（金）～9/30（金）の期間で実施
Wi-Fi・GPS人流調査	7/12（月）～9/12（日）の期間で実施
意見分析	室・コールセンターへの意見やSNS上のコメント、PMTや道路空間再構成TWGでの意見を分析

※ 本資料は、上記調査の結果のうち主要なものを記載する

2.利活用効果 (2) マッピング調査 (調査員による行動調査)

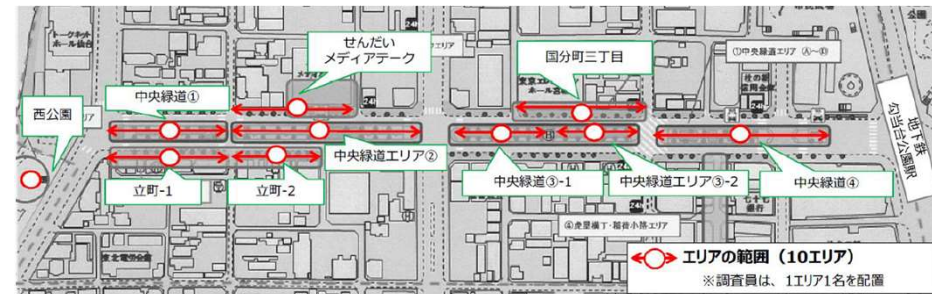
【調査目的】

- ① 定禅寺通の各エリアで、どんな人が、いつ・どこで、どんな風に過ごしているのかを観察する。
- ② 公共空間利活用により、①がどう変化したのかを把握する。

【調査方法】

定禅寺通エリアを小エリアに分割し、小エリア内のすべての滞在者の属性、活動場所、活動内容等を目視で把握し、調査票に記入する。

▼図 調査エリア

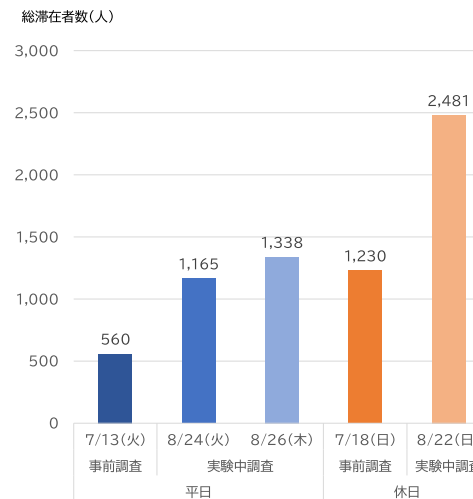


【調査結果】

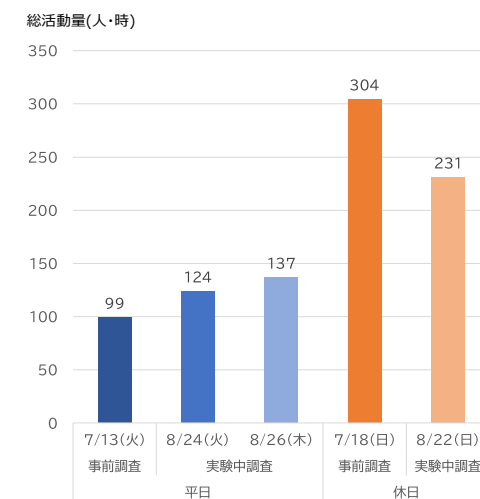
【総滞在外者数・総活動量について】

- 実験期間中の総滞在外者数（人）は、事前調査よりも増加（平日、休日共に2倍強）。
⇒実験期間中の8/26は平日であっても、事前調査の休日よりも多くの滞在外者が観測された。
- 実験期間中の総活動量（人・時）は、事前調査と比較し、平日は事前調査の約1.2~1.4倍、休日は短時間の活動等が増加したため約0.8倍となった。

▼図 日別の総滞在外者数



▼図 日別の総活動量

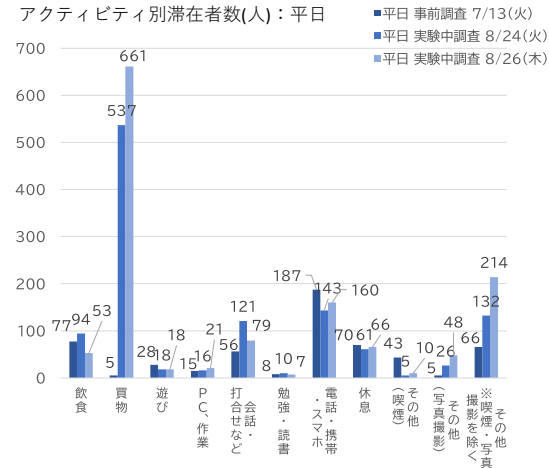


2.利活用効果 (2) マッピング調査 (調査員による行動調査)

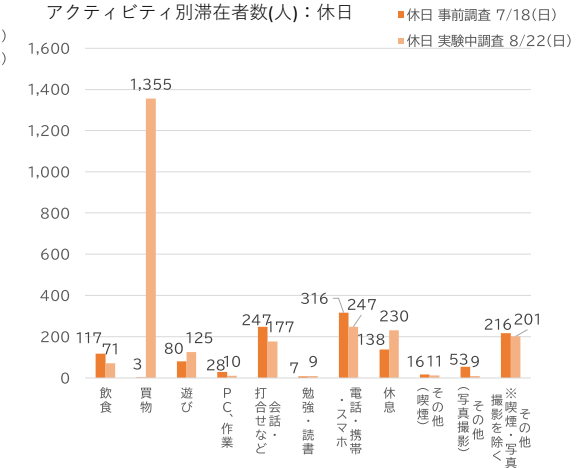
【アクティビティ別の滞在者数について】

- 平日、休日ともに事前にはほぼ見られなかった「買い物」が、実験期間中は非常に多く観測されている。
- 平日の「会話・打合せ・会議」、休日の「遊び」「休息」などの活動も実験によって増加。

▼図 アクティビティ別滞在者数 (平日)



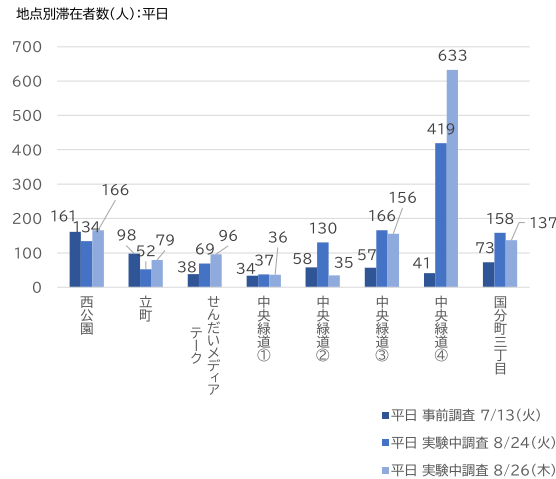
▼図 アクティビティ別滞在者数 (休日)



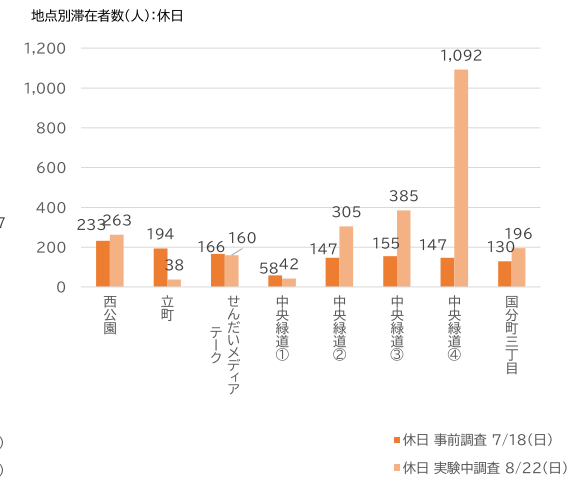
【地点別の滞在者数について】

- 出店があった緑道②～④で、事前調査よりも多くの滞在者数が観測された。
- そもそも市が開催された緑道④の観測数が特に多く、事前調査と比較して平日は10～15倍、休日は約7倍であった。
- 事前調査時に設置されていたテーブルセットが撤去された立町エリアでは滞在者数が減少。

▼図 地点別滞在者数 (平日)



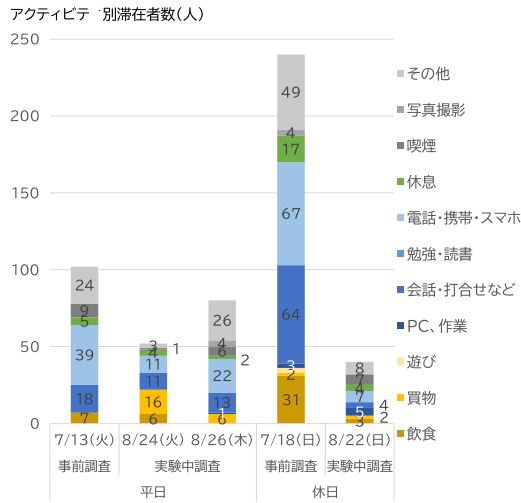
▼図 地点別滞在者数 (休日)



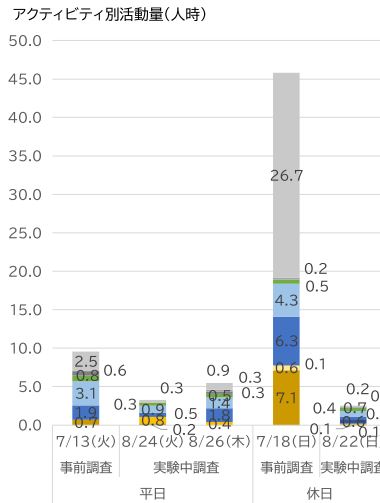
2. 利活用効果 (2) マッピング調査 (調査員による行動調査) 【立町エリア】

- 立町エリアでは、事前調査より実験期間中の方が滞在者数・活動量ともに低くなっている。特に休日は「飲食」「会話・打合せなど」「電話・携帯・スマホ」等の活動において活動量の低下が顕著。
- 活動場所については、事前調査の休日は、和菓子屋（あおばだんご）前や、LIVING STREET PROJECTによる社会実験で設置されていたテーブルセットを中心に活動量が集中している。実験期間中の休日は、テーブルセットが撤去された影響で活動量が集中するエリアは見られなかった。（滞在場所がなくなったことで、活動量が大きく減少）
- 滞在者の属性は、男女共に18-49歳が多く、実験中には小学生以下の親子連れの割合が高くなっている。

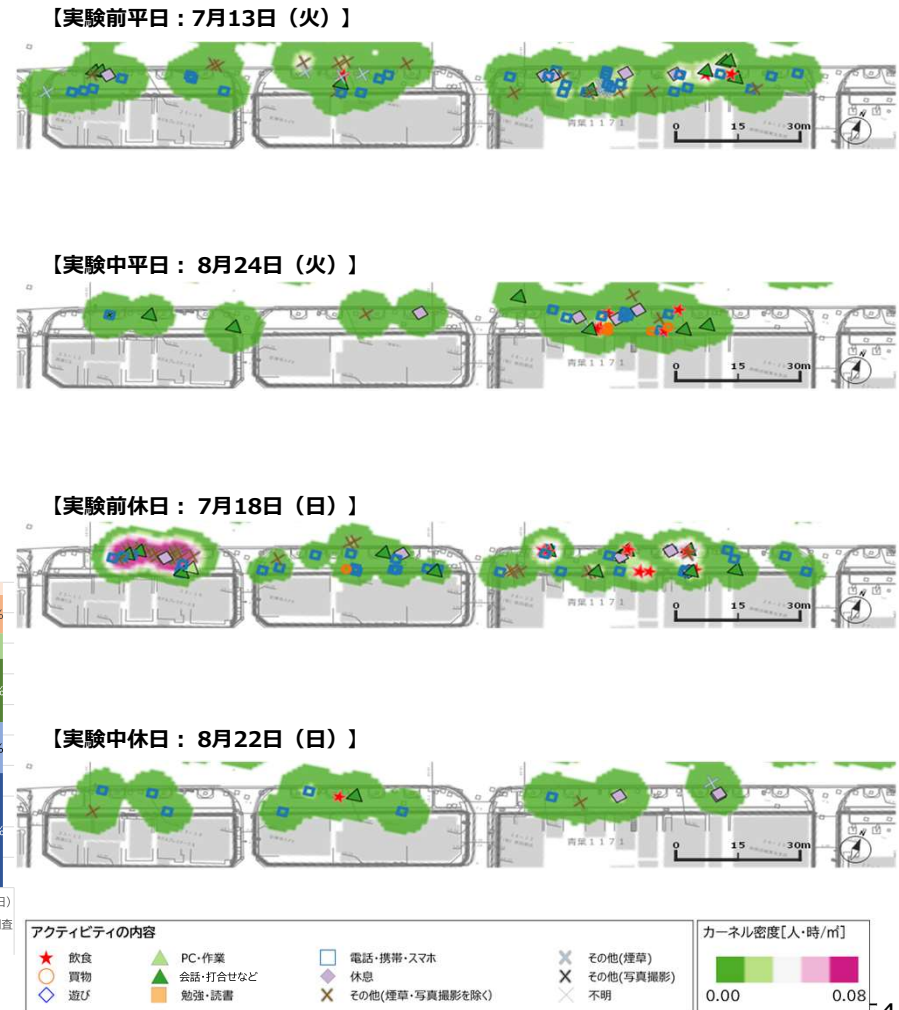
▼図 アクティビティ別の滞在者数



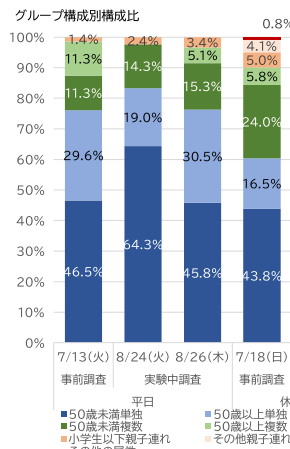
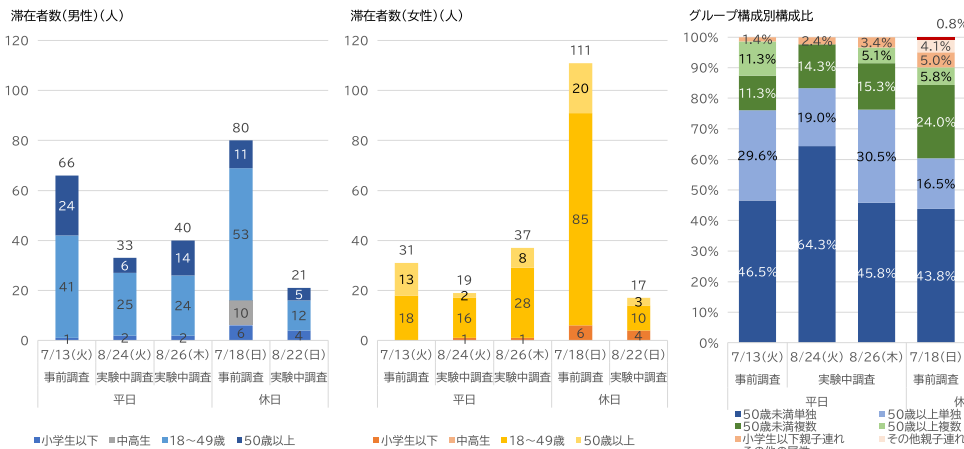
▼図 アクティビティ別の活動量



▼図 ヒートマップ (活動量) および活動内容プロット図



▼図 属性別滞在者数



アクティビティの内容

- 飲食 (赤星)
- 買物 (青星)
- 遊び (青菱形)
- 50歳未満単独 (黒星)
- 50歳未満複数 (黒菱形)
- 小学生以下親子連れ (赤星)
- 50歳以上単独 (青星)
- 50歳以上複数 (青菱形)
- 小学生以下親子連れ (赤星)
- その他の属性 (赤星)
- 電話・携帯・スマホ (青星)
- 会話・打合せなど (青菱形)
- その他(煙草・写真撮影を除く) (赤星)
- 不明 (赤星)

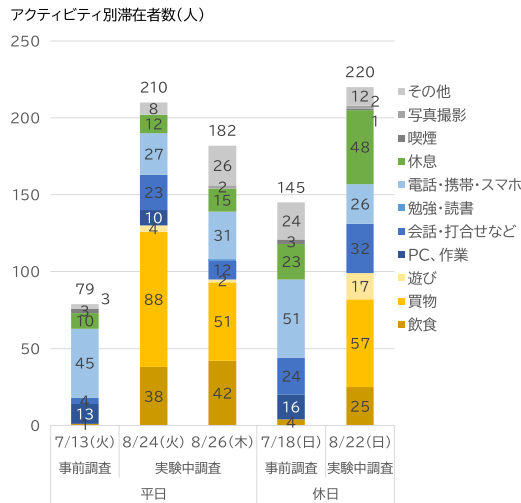
カーネル密度 [人・時/m]

0.00 0.08

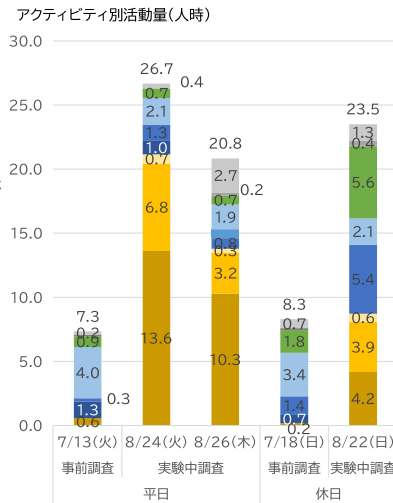
2. 利活用効果 (2) マッピング調査 (調査員による行動調査) 【国分町3丁目エリア】

- 国分町3丁目エリアでは、事前調査より実験期間中の方が滞在者数・活動量ともに高くなっている。実験期間中には、「飲食」「買い物」、休日の「休息」等の活動量が増加し、「電話・携帯・スマホ」等の活動が減少している。
- 活動場所については、実験前はツリーサークルや店舗や施設の軒先を中心に人の活動がうすく広がっていることがわかる。実験期間中はツリーサークルに加え、パーレットや屋台の周辺に活動量が集中しており、活動場所にメリハリがついている。
- 滞在者の属性は、男女共に18-49歳が多く、実験期間中には、複数人グループが増加している。

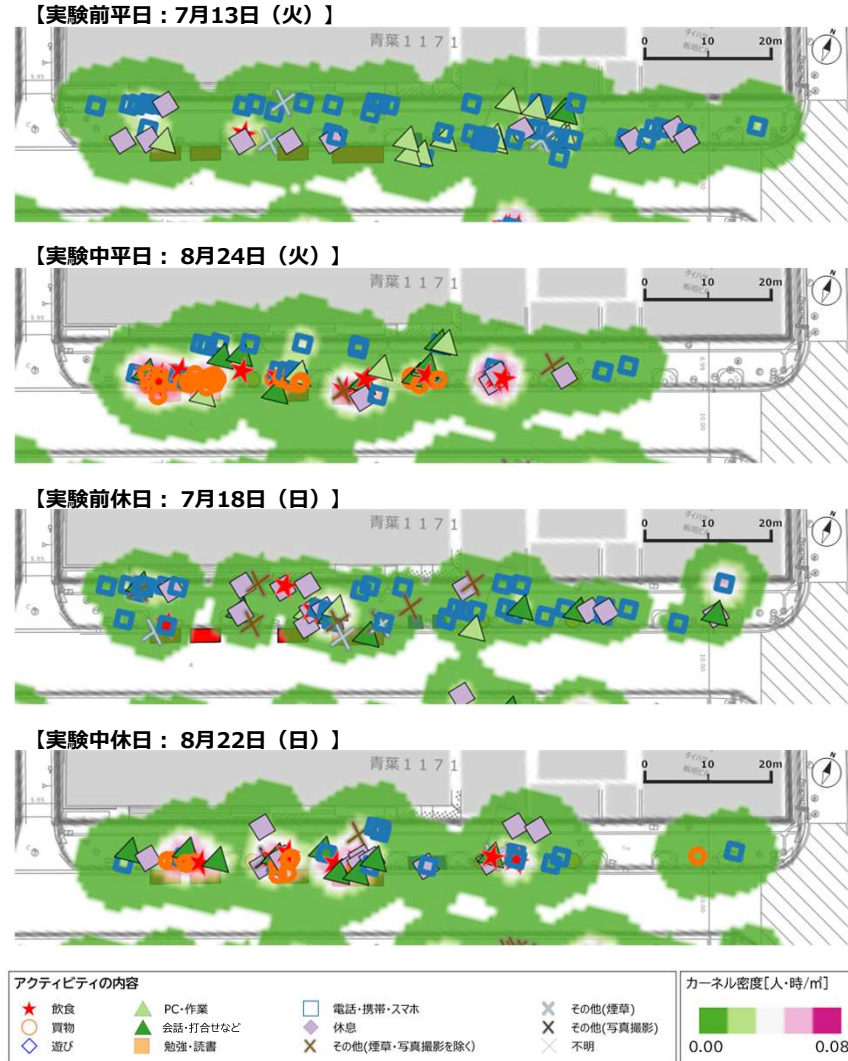
▼図 アクティビティ別の滞在者数



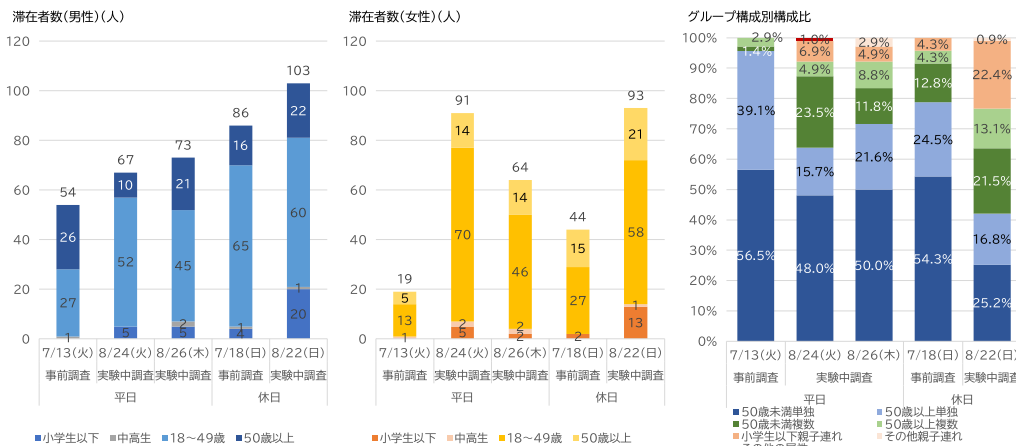
▼図 アクティビティ別の活動量



▼図 ヒートマップ (活動量) および活動内容プロット図



▼図 属性別滞在者数



2. 利活用効果 (3) 追跡調査 (調査員による回遊状況の観察)

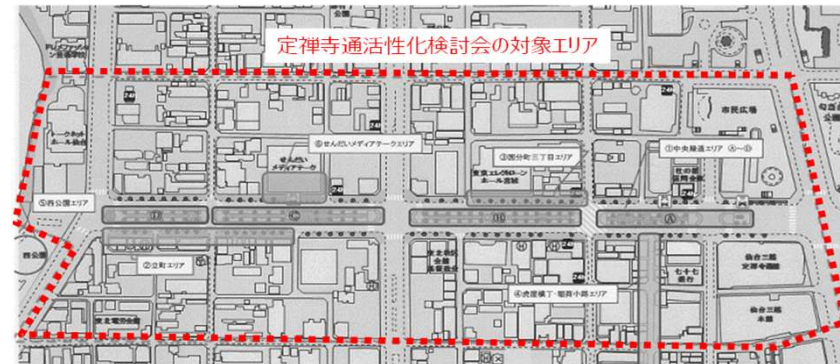
【調査目的】

- ① 定禅寺通エリアの来訪者の歩行経路や、イベント、沿道店舗等での滞在状況を把握する。
- ② 公共空間利活用により、①がどう変化したのかを把握する。

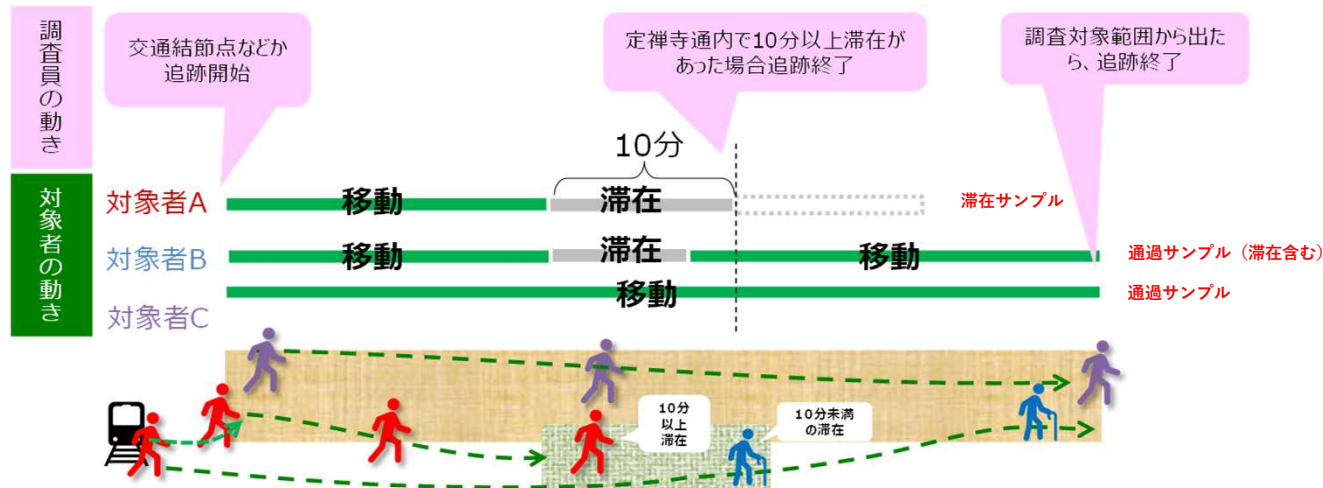
【調査方法】

定禅寺通エリアを内の各交通結節点（地下鉄駅・バス停）での降車客や、エリアの端から徒歩で流入した人（グループ）を調査員が追跡し、個人属性や対象エリア内での歩行経路、滞在状況や活動内容を調査票に記録する（サンプル調査）。

▼ 図 調査範囲



▼ 図 追跡調査のイメージ



2.利活用効果 (3) 追跡調査 (調査員による回遊状況の観察)

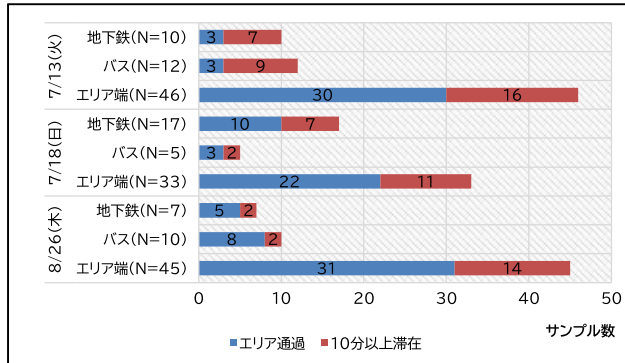
【調査結果】

【サンプル数】

▼表 調査日毎のサンプル数

調査日	サンプル数
7/13 (火)	68
7/18 (日)	55
8/26 (木)	62

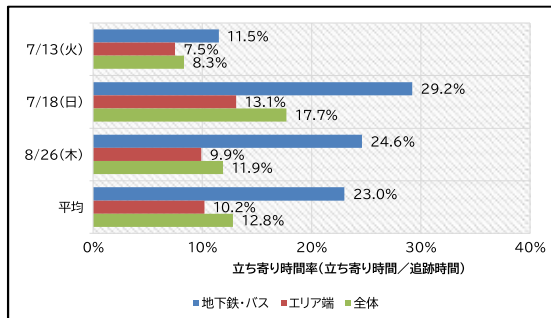
▼図 調査日別・始点別のサンプル数



【追跡時間に対する滞在時間の割合】

- 事前調査での滞在時間率（滞在時間/追跡時間）は、平日より休日の方が高い。
- 交通結節点から追跡した場合の方が、エリアの端から追跡した場合より滞在時間率が高い。
- 実験中の平日は、事前と比べて滞在時間率が高い。
⇒特に交通結節点から追跡した場合の滞在時間率が大きく上昇

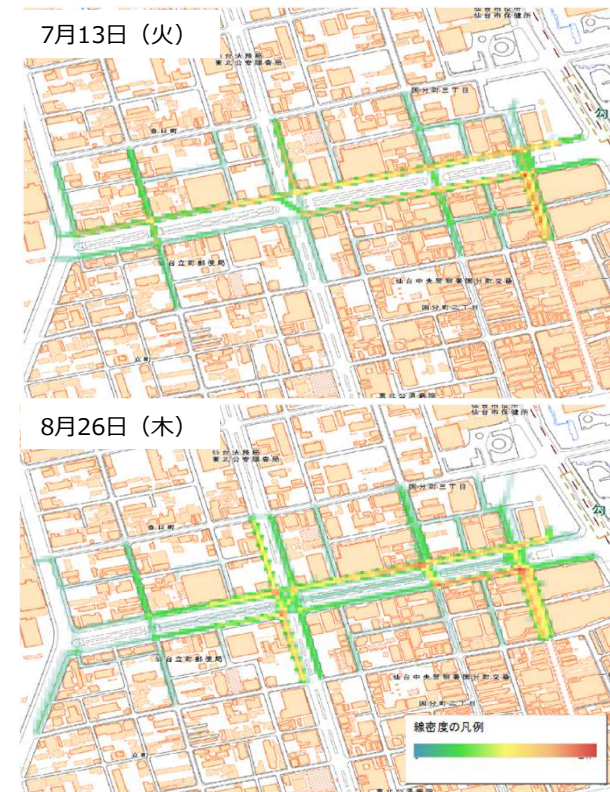
▼図 調査日別・始点別の立ち寄り時間率



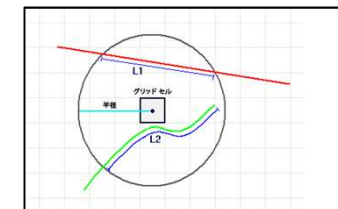
【歩行経路の密度について】

- 晩翠通以東の定禅寺通の歩道や、一番町で歩行経路の密度が高く、よく利用されている。
- 実験期間中は中央緑道のコンテンツを経由する移動が見られ、事前と比べる緑道の密度が高くなっている。

▼図 歩行経路の密度



※歩行経路の密度とは対象エリアを基盤の目状に細かく区切り、各マス（グリッドセル）の中心点から半径5mの円内にある歩行経路の長さを円の面積で割ったもの
 下図の例では $(L1 + L2) \div \text{円の面積}$



2.利活用効果 (4) アンケート【来訪者・沿道関係者】

【調査目的】

- 社会実験の影響や公共空間利活用に対する意向等を把握する。
- 複数のアンケートで共通する設問への回答を比較し、立場によるニーズの違いを把握する。

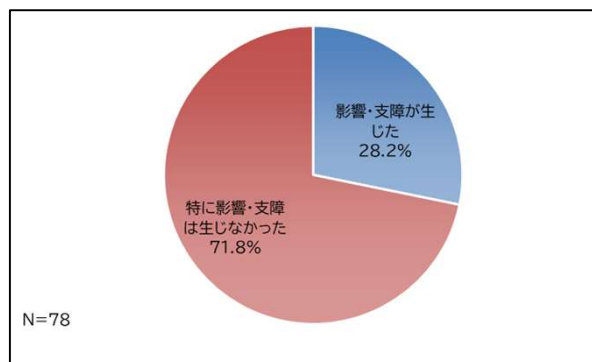
【調査結果】

【車線規制による影響・支障】 沿道関係者

設問：社会実験期間中の車線規制による影響や支障はありましたか

- 車線規制による影響・支障があったと回答した割合が約28%。
- 影響・支障の内容は「荷さばきの場所・時間の変更」や「自動車利用が不便になり来客が減少」が多い。

▼図 アンケート結果

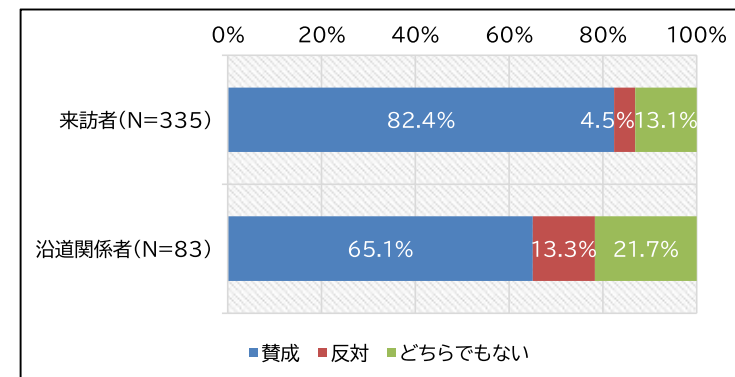


【歩行者空間拡大に対する賛否】来訪者・沿道関係者

設問：本日のように、定禅寺通を日常的な憩いやくつろぎ、飲食等のために活用することや、賑わいを創出するイベントを実施するために、歩行者空間を拡大することについてどう思いますか

- 多くの方が賛成と回答している。
- 特に、来訪者の方の賛意は約8割と高くなっている。

▼図 アンケート結果



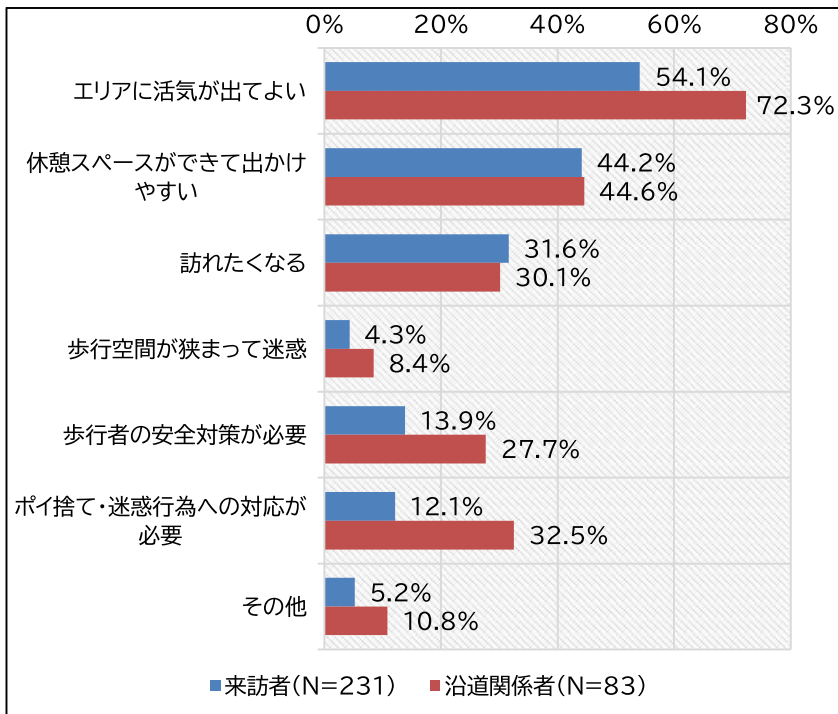
2.利活用効果 (4) アンケート【来訪者・沿道関係者】

【取組に対する評価】：来訪者・沿道関係者

設問：歩道が本日のように（テーブルやベンチ、キッチンカーの設置等）使われることについてどう思いますか（複数回答）

- 来訪者・沿道関係者ともに、「エリアに活気が出て良い」の割合が最も高く、沿道関係者はより高い。
- 一方で、沿道関係者の方は歩行者の安全対策や、ポイ捨て・迷惑行為への対応を求めている。

▼図 アンケート結果

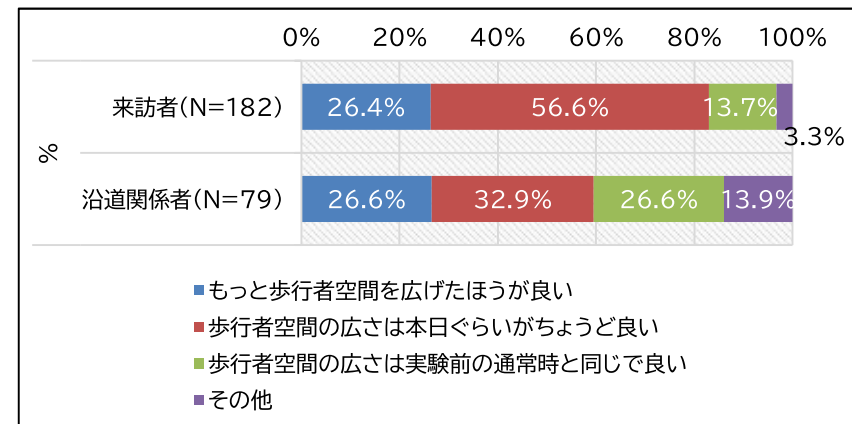


【歩道の広さに対する評価】：来訪者・沿道関係者

設問：歩道が本日のように使われる場合、歩行者空間の広さについてどう思いますか

- 来訪者の方が歩行者空間の拡大を求めている。

▼図 アンケート結果



2.利活用効果 (5) 市民意見

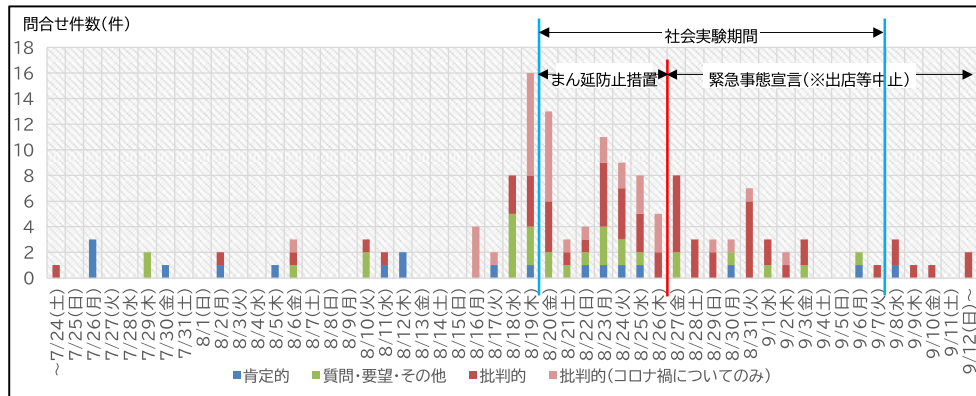
【調査目的】

定禅寺室やコールセンターへ寄せられた意見を分類・集計し、傾向を把握する。

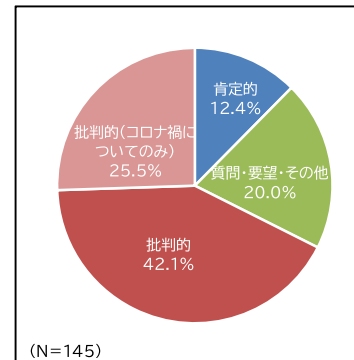
【定禅寺通活性化室 及び コールセンターへの意見】

- 定禅寺室及びコールセンターには、のべ145名から意見が寄せられた。特に社会実験開始前日と開始当日に多かった。
- 肯定的な意見が約10%、批判的な意見は約70%であった。
- 批判的な意見はコロナ禍に関するもの他、自転車、自動車・車線規制に関するものが特に多く、肯定的な意見は社会実験への出店・参加に関するものが多かった。

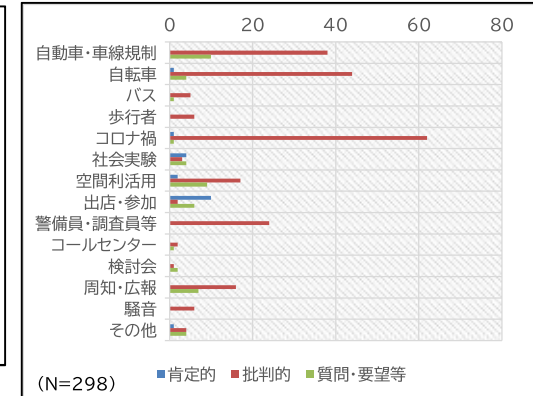
▼図 問い合わせ件数の推移



▼図 意見の内訳



▼図 意見の分類



【意見の具体例】

- コロナ禍において社会実験を実施すべきではない。
- 駐停車車両の存在で自転車レーンは自転車が走れる空間になっていないし、避けて車道側を走行するのは危険。
- 自転車のルールが守られていないため危険。自転車を分離するのはわかるが、マナー啓発が先ではないか。
- 中央緑道にお店や建物（テントなど）も常設になると、憩いの場なくなる。
- そこに暮らすみんなが活用できる方法を、もう一度考えて欲しい。
- 定禅寺通グリーンアップのような、参加できる取組みがあったらうれしかった。

3.まとめ

1.交通（自動車交通）

交通流について

社会実験による交通流への大きな影響は生じなかった。

- 自動車交通量は社会実験前と比べて大きな変化はなく、交差点需要率も目安となる数値を超えるような変化は生じなかった。
- 周辺道路を通行する車両の所要時間に、大きな増加は見られなかった。

駐停車車両について

駐停車スペースを設けることで、定禅寺通およびエリア全体の路上駐停車台数が減少したが、駐車時間が長い車両も見受けられた。

- 地点17～19の合計駐停車車両は減少し、約7割の車両が設置した停車スペース内を利用していた。
- 地点17～19の平均駐停車時間は社会実験前と比べて短縮傾向にあった。また、利用状況として、停車スペース外では短時間の適切な利用（人の乗降・荷捌き等）がなされていたと推測される一方で、停車スペース内では長時間の駐停車も見受けられた。
- （社会実験前と3週目を比較すると）調査対象エリア全体としても定禅寺通でも、平日・休日ともに駐停車台数は減少している。定禅寺通以外の周辺道路の駐停車台数は、平日は減少しているが、休日はほぼ変わらない。

タクシー「国分町3Way」方式の代替運用について

代替運用による大きな混乱は生じなかった。

- 社会実験期間中の代替運用において、大きな混乱はなかった。（社会実験前含め、3Way運用時間帯に定禅寺通を利用するタクシーが少なかったと思われる）
- アンケートでは約7割のドライバーが代替運用について「問題なし」と回答したが、約3割のドライバーは「設定した区間以外で待機するタクシーがいた」等、代替運用について問題ありと回答した。

3.まとめ

1.交通（歩行者・自転車交通）

歩行者・自転車通行量について

大きな変化は見られなかったが、中央緑道では出店イベントが行われた日の歩行者の通行量が増加した。

- 歩行者の通行量に大きな変化は見られなかったが、中央緑道では出店イベントが行われた日の通行量が増加した。
- 自転車の通行量は、定禅寺通の東西の通行量は横ばいか減少傾向にある一方、東二番丁通等の南北の通行量は横ばいか増加傾向にあった。

自転車走行空間について

車道に自転車走行空間を設けることで、車道走行は増加したが、錯綜はほとんど見られなかった。また、安全性に関する肯定的な意見や否定的な意見、自転車利用者の交通ルール・マナー違反を指摘する意見等が挙げられた。

- 車道走行の自転車に、他の車両との錯綜はほとんど見られず、車道上の錯綜率も低下した。
- 歩道上における錯綜については、自転車利用者のルール・マナー違反が多い。
- 車道走行することについて安全・快適と感じた歩行者は約5割、自転車利用者は約2割。
- 自転車との接触の危険性を感じた職業ドライバーは約4割。
- 沿道関係者からは、歩行者の安全性が高まった等の肯定的な意見が多いが、自転車の通行ルールが分かりにくかった等の否定的な意見も挙げられた。

3.まとめ

2.利活用効果

マッピング調査・追跡調査

滞留の場所やサービスを提供することで人々の多様な活動が誘発され、活動の内容も変化する。また、イベントの実施により回遊経路も変化する・滞在行动も誘発される。

- 社会実験期間中は社会実験前に比べて、定禅寺通エリアでの総滞在者数が2倍強に増加した。
- 活動量（滞在者数×活動時間）で見ると平日は約1.2～1.4倍、休日は約0.8倍。
⇒買物等の短時間の活動が増加・事前の休日は緑道で長時間の音楽演奏が実施
- 国分町三丁目エリアでは、キッチンカー、テーブルセット、ツリーサークルベンチ等の設置により滞在者数・活動量が増加、飲食や買い物、休憩が増加し、携帯・スマホは減少した。
- 社会実験期間中は事前に比べて中央緑道を経由するサンプルが増加し、滞在時間率も上昇した。

アンケート調査

歩行者空間拡大・歩道の利活用について肯定的な意見が多い。

- 歩行者空間拡大については賛成多数であり、特に来訪者の賛意は約8割と高くなっている。
- 歩道の利活用については肯定的な評価が多いが、沿道関係者は安全対策・ポイ捨て等への懸念も比較的多い。

市民意見

自転車、自動車・車線規制に関する批判が多いが、肯定的な意見も寄せられた。

- 定禅寺室及びコールセンターには、のべ145名から意見が寄せられた。特に社会実験開始前日と開始当日に多く、肯定的な意見が約10%、批判的な意見は約70%であった。
- 批判的な意見はコロナ禍に関するものの他、自転車、自動車・車線規制に関するものが特に多く、肯定的な意見は社会実験への出店・参加に関するものが多かった。