

令和3年度 定禅寺通大規模社会実験

各種調査結果

目次

1. 交通に関する調査	(スライド番号)
(1) 調査日・調査項目	1
(2) 自動車交通量	2~6
(3) 所要時間	7~9
(4) 駐停車スペース利用状況	10~24
(5) 駐停車台数	25~27
(6) タクシー「国分町3Way」方式の代替運用	28~31
(7) 歩行者通行量	32~36
(8) 自転車通行量	37~41
(9) 自転車走行空間	42~44
(10) 自転車走行に関するヒアリング・アンケート	45~50
2. 利活用効果に関する調査	
(1) 調査日・調査項目	51
(2) マッピング調査	52~55
(3) 追跡調査	56~57
(4) アンケート	58~59
(5) 市民意見	60
3. まとめ	61~63

1.交通 (1) 調査日と調査項目

【調査目的】

- 定禅寺通における道路空間再構成の影響・効果の検証のため、交通量等の調査を行い、大規模社会実験（以下、「社会実験」と言う。）時の車線規制による交通への影響等の検証を行う。
- 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。

▼表 調査日と調査項目

※天気は気象庁HP参照

		社会実験前 (平常時)	社会実験 1週目	社会実験 2週目①	社会実験 2週目②	社会実験 3週目
調査日	平日	令和3年 7月13日(火) 天候:曇後一時晴	8月26日(木) 天候:曇一時晴	8月31日(火) 天候:曇	9月1日(火) 天候:雨後一時曇	9月7日(火) 天候:晴時々薄曇
	休日	7月18日(日) 天候:晴	-	-	8月29日(日) 天候:快晴	9月5日(日) 天候:雨時々曇
調査項目	自動車交通量調査	○	-	○	○	○
	所要時間調査	○	-	○	○	○
	駐停車スペース利用状況調査	○	-	-	○	○
	駐停車台数調査	○	-	-	○	○
	夜間タクシー調査	○	-	-	○	○
	歩行者交通量調査	○	○	-	○	○
	自転車交通量調査	○	○	-	○	○
	自転車走行空間調査	○	-	-	○	○
	ヒアリング調査	-	-	-	○	○
アンケート調査	社会実験終了後、アンケート用紙配布・回収					

※ 本資料は、上記調査の結果のうち主要なものを記載する

1.交通 (2) 自動車交通量

【調査目的】

定禅寺通において、東西方向の各1車線を歩行空間へ転用することによる交通量の変化、周辺道路に与える影響を把握する。



【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

- 自動車交通量を方向別に計測する。
- 計測する車種を以下に示す。

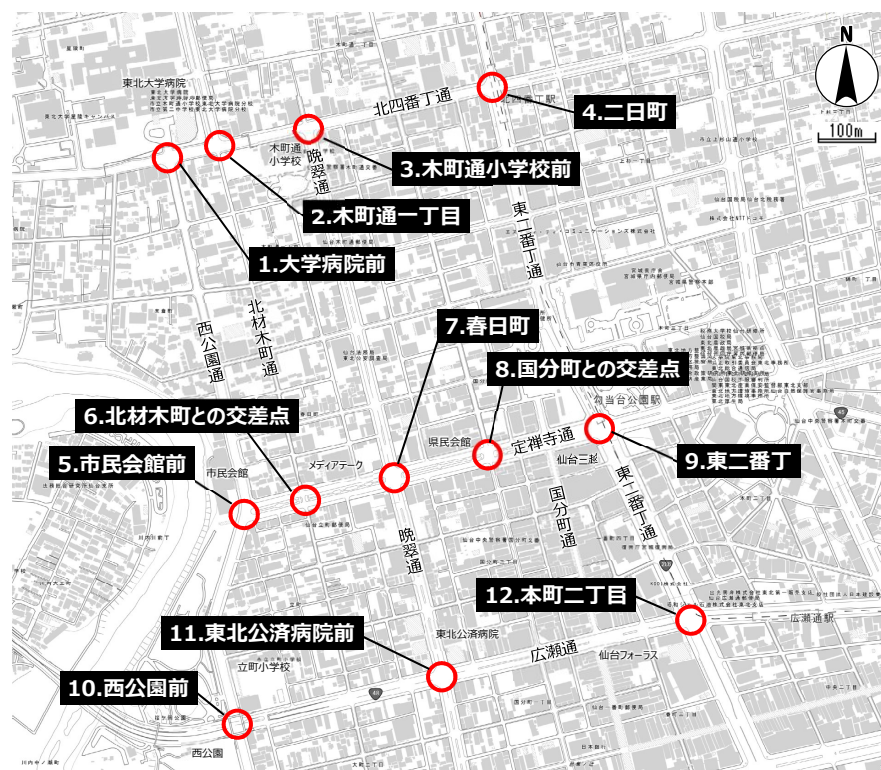
【車種区分】

- | | | |
|---------|-------|---------|
| 1.乗用車 | 2.バス | 3.小型貨物車 |
| 4.大型貨物車 | 5.二輪車 | |

③ 調査方法

- 調査員による人手観測

▼図 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）】

定禅寺通、北四番丁通、広瀬通の各々の自動車交通は、社会実験中においても、実験前と大幅には変わらず、交差点需要率にも目安となる数値を超えるような変化もなかったことから、社会実験の規制による自動車交通への影響（混雑等）はほとんど生じなかったと考えられる。

1.交通 (2) 自動車交通量【定禅寺通】

・定禅寺通の東西方向において平日の交通量は、大きく増減している箇所は見られないが、休日の交通量は1～2割程度減少している。また、晩翠通を境とした東西の交通量は大きく異なる。

▼図 自動車交通量調査結果 (定禅寺通)

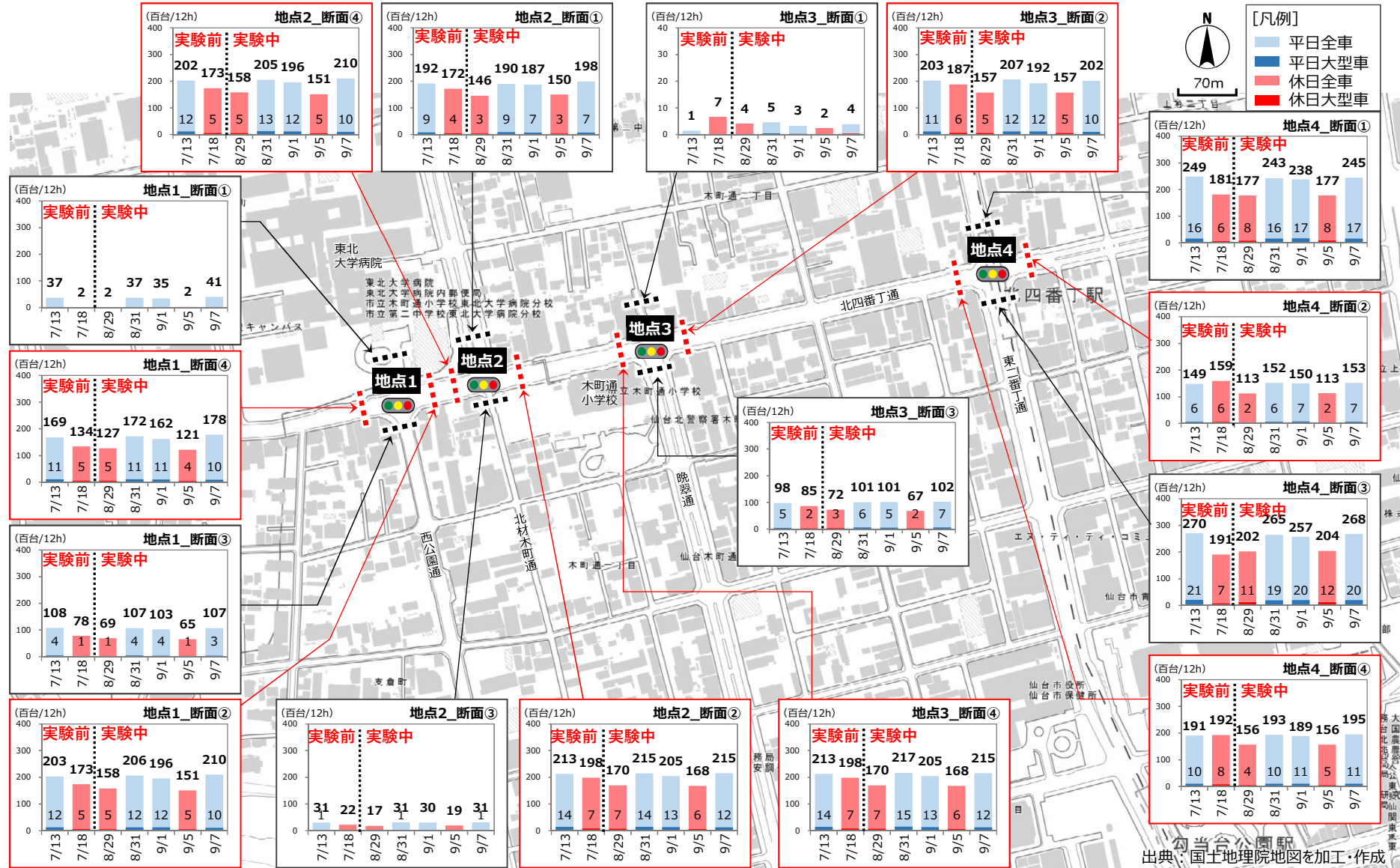
出典：国土地理院地図を加工・作成



1.交通 (2) 自動車交通量(北四番丁通)

・北四番丁通の東西方向において平日の交通量は、大きく増減している箇所は見られないが、休日の交通量は1～2割程度減少している。また、定禅寺通よりも多くの自動車が行き来している。

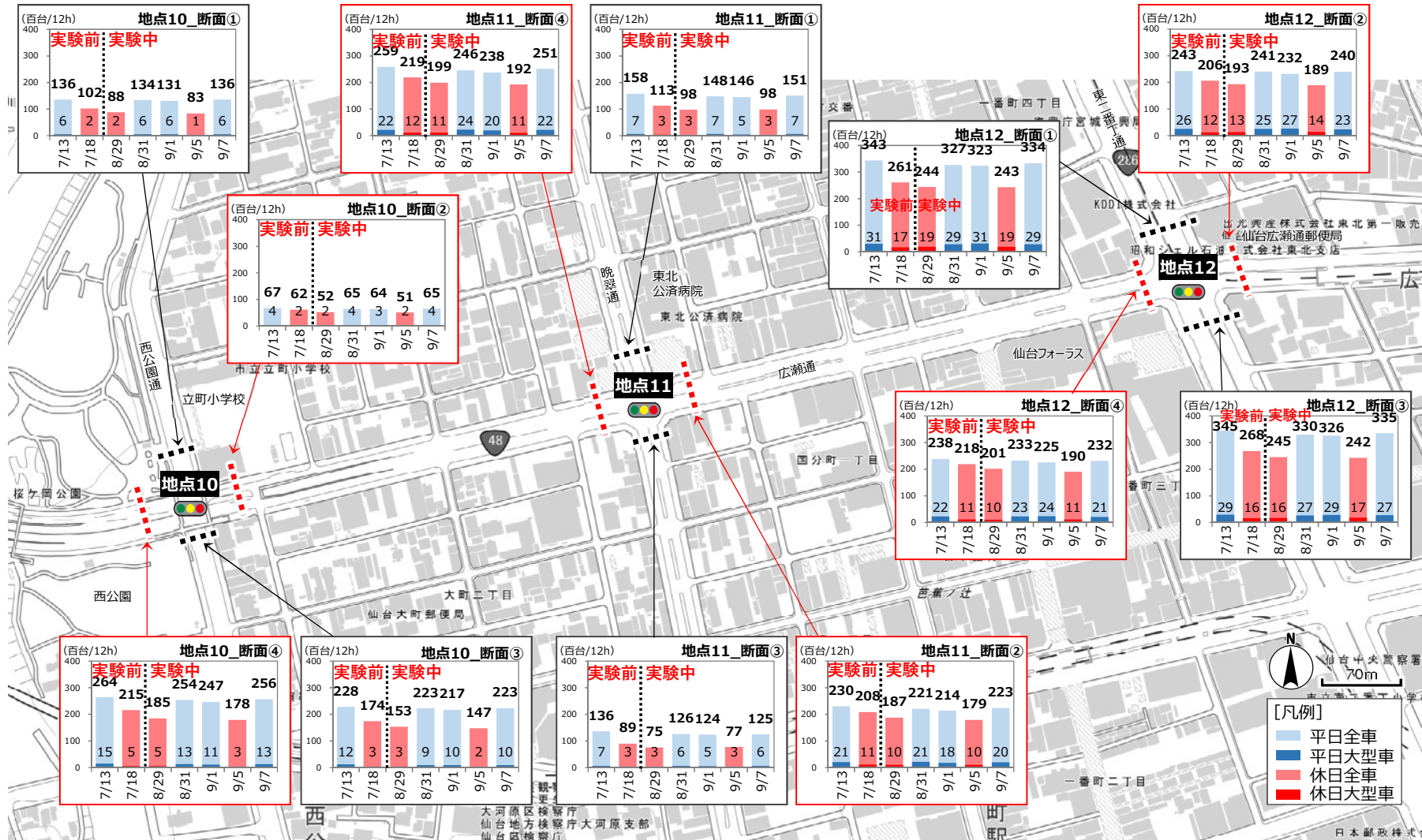
▼図 自動車交通量調査結果(北四番丁通)



1.交通 (2) 自動車交通量【広瀬通】

・広瀬通の東西方向において平日の交通量は、大きく増減している箇所は見られないが、休日の交通量は1割程度減少している。また、定禅寺通よりも多くの自動車が通行している。

▼図 自動車交通量調査結果（広瀬通）

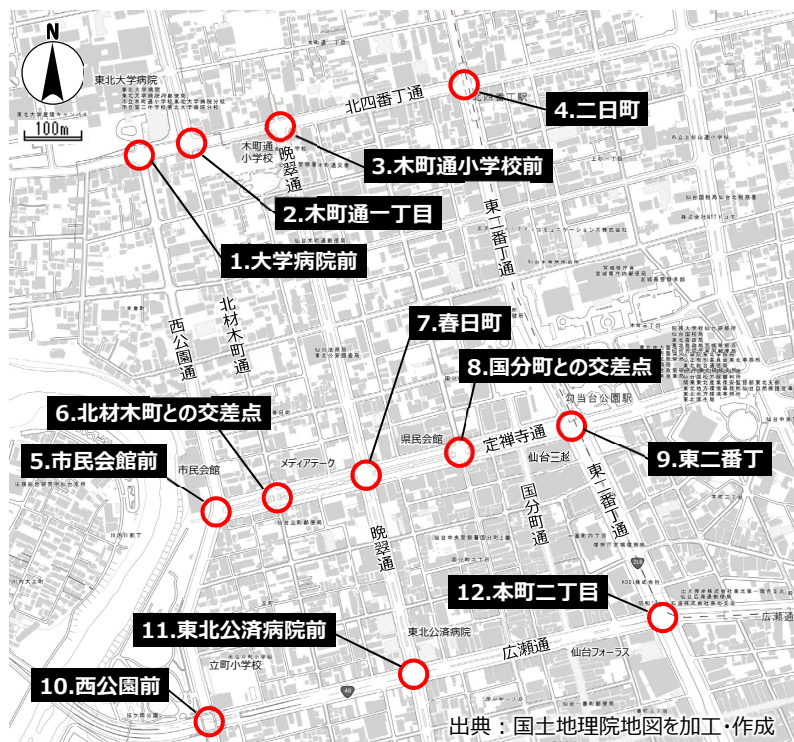


1.交通 (2) 自動車交通量【交差点需要率】

【調査結果（概要）】

社会実験前後で、どの交差点においても交差点需要率に大きな悪化は見られず、社会実験中において、すべての交差点で交差点需要率は0.9を下回っている。

▼図 交通量調査箇所図



交差点需要率とは

交差点の「車を通過させる能力」に対して、どの程度車両が流入（需要）し、それが限界を超えているかを交差点全体で確認する指標。

目安として、0.9を超えると、その交差点の信号サイクルでは処理しきれない交通（捌け残り）が生じると言われている。

▼表 交差点解析結果

□ : 平日 □ : 休日

		1.大学病院前	2.木町通一丁目	3.木町通小学校前	4.二日町	5.市民会館前	6.北材木町通との交差点
実験前	7/13	0.622	0.530	0.559	0.656	0.391	0.257
	7/18	0.430	0.526	0.522	0.671	0.235	0.188
実験期間中	8/29	0.407	0.396	0.429	0.548	0.233	0.262
	8/31	0.651	0.568	0.558	0.653	0.351	0.296
	9/1	0.612	0.556	0.595	0.663	0.358	0.293
	9/5	0.439	0.441	0.423	0.570	0.225	0.240
	9/7	0.633	0.545	0.574	0.636	0.346	0.284

		7.春日町	8.国分町通との交差点	9.東二番丁	10.西公園前	11.東北公済病院前	12.本町二丁目
実験前	7/13	0.409	0.228	0.520	0.711	0.588	0.617
	7/18	0.355	0.189	0.451	0.492	0.418	0.532
実験期間中	8/29	0.294	0.156	0.356	0.422	0.408	0.519
	8/31	0.416	0.230	0.507	0.642	0.545	0.590
	9/1	0.403	0.238	0.545	0.683	0.573	0.595
	9/5	0.290	0.162	0.356	0.440	0.383	0.536
	9/7	0.395	0.242	0.562	0.675	0.549	0.616

1.交通 (3) 所要時間

【調査目的】

定禅寺通において、東西方向の各1車線を削減した際に、周辺道路を通行する車両の所要時間に影響を及ぼすか確認する。



【調査概要】

① 調査時間

- 平日調査 7時～10時、16時～19時
- 休日調査 10時～13時、15時～18時

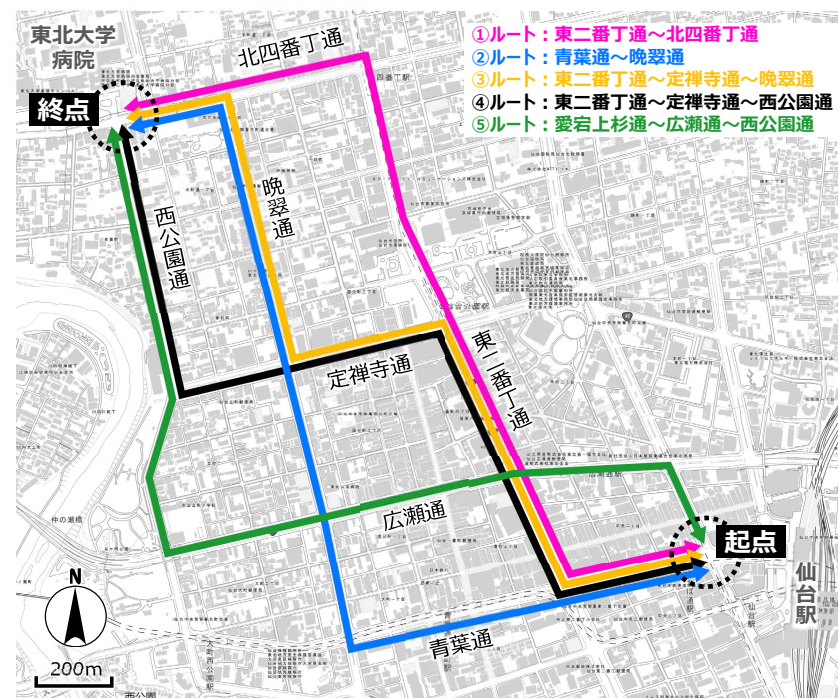
② 調査内容

- 1時間に調査ルートを実走して所要時間を測定する。
- 計測区間は信号のある交差点毎に計測する。

③ 調査方法

- プロブ機器（車両のGPSデータを収集する機器）を搭載した車両で、調査対象ルートを実走行して、所要時間を測定

▼ 図 所要時間調査箇所図



出典：国土地理院地図を加工・作成

【調査結果（概要）】

社会実験に伴う車線規制によって、周辺道路を通行する車両の所要時間は、一部のルートで最大で1分程度の増加が見られたものの、全体的には大きな増加は見られなかった。

1.交通 (3) 所要時間 (ルート別) 【平日朝】

・社会実験中と社会実験前を比較すると、一部のルートで最大で1分程度の増加が見られたものの、所要時間に大きな増加は見られない。

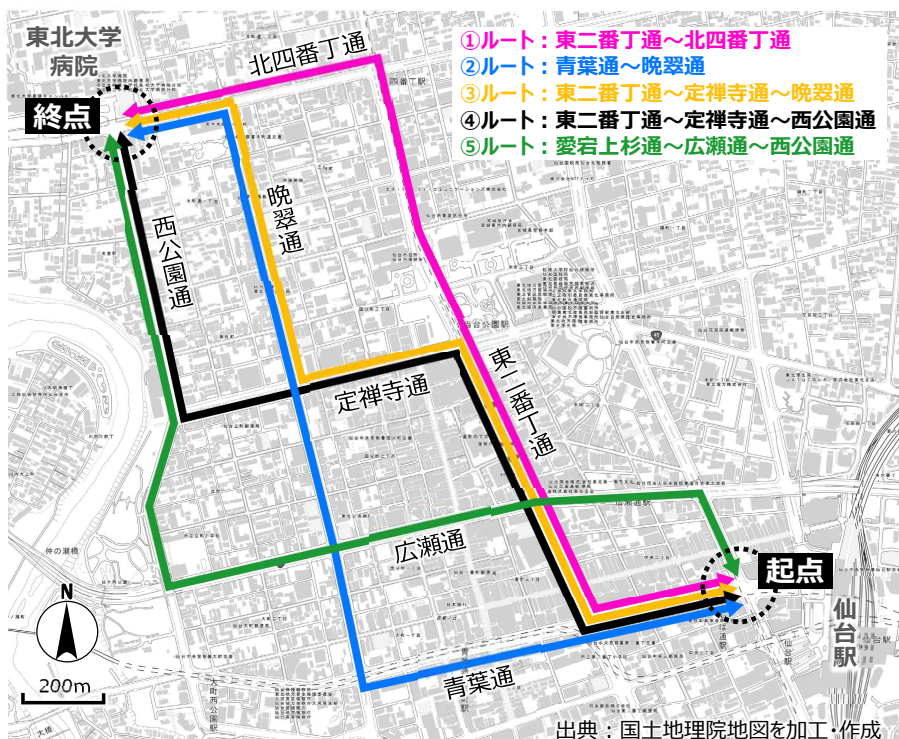
【仙台駅⇒東北大学病院 (平日朝)】

・社会実験における所要時間増加：最大**1.7分** (102秒) 増加(④ルート)

【東北大学病院⇒仙台駅 (平日朝)】

・社会実験における所要時間増加：最大0.9分 (54秒) 増加(①ルート)

▼図 調査ルート



▼図 所要時間調査結果

グラフ凡例 所要時間：分	仙台駅⇒ 東北大学病院	東北大学病院⇒ 仙台駅	
① ルート	社会実験前	10.5分	12.0分
	社会実験平均	9.8分	12.2分
	社会実験中 8/31	9.8分	11.8分
	9/1	8.9分	12.9分
	9/7	10.6分	11.9分
② ルート	社会実験前	10.9分	10.5分
	社会実験平均	11.2分	9.9分
	社会実験中 8/31	11.0分	8.5分
	9/1	11.4分	10.3分
	9/7	11.3分	10.8分
③ ルート	社会実験前	11.0分	11.3分
	社会実験平均	9.9分	10.3分
	社会実験中 8/31	10.1分	9.4分
	9/1	10.1分	10.7分
	9/7	9.4分	10.9分
④ ルート	社会実験前	12.3分	11.2分
	社会実験平均	12.7分	11.2分
	社会実験中 8/31	14.0分	11.1分
	9/1	11.5分	10.9分
	9/7	12.5分	11.6分
⑤ ルート	社会実験前	10.1分	13.7分
	社会実験平均	10.4分	13.3分
	社会実験中 8/31	10.5分	11.6分
	9/1	9.9分	14.5分
	9/7	10.6分	13.7分

1.交通 (3) 所要時間 (ルート別) 【平日夕】

・社会実験中と社会実験前を比較すると、一部のルートで最大で1分程度の増加が見られたものの、所要時間に大きな増加は見られない。

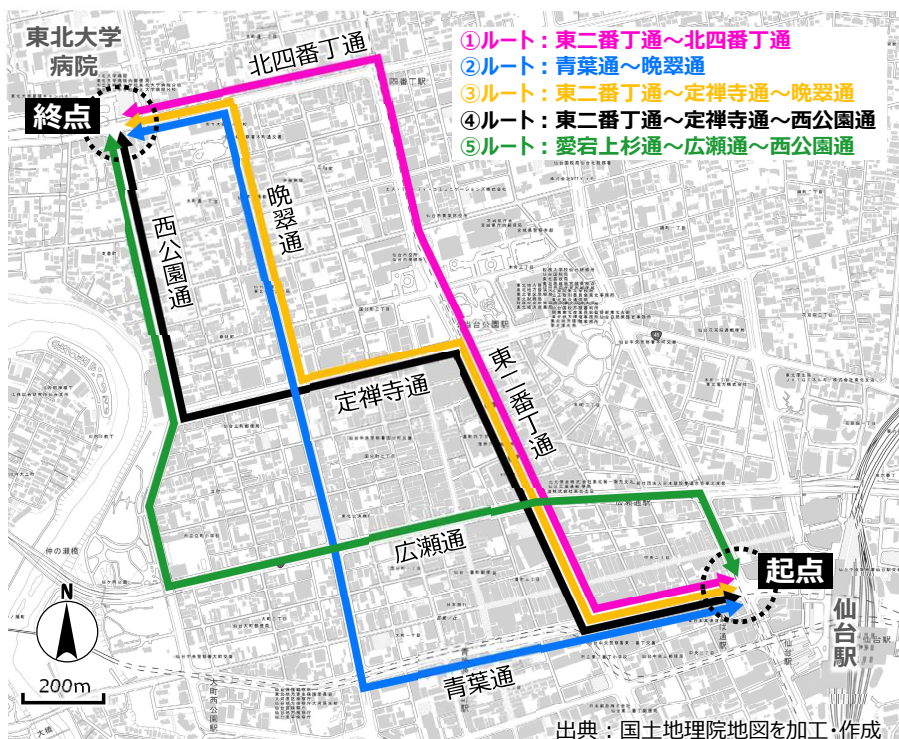
【仙台駅⇒東北大学病院 (平日夕)】

・社会実験における所要時間増加：最大**1.7分** (102秒) 増加(⑤ルート)

【東北大学病院⇒仙台駅 (平日夕)】

・社会実験における所要時間増加：最大0.2 (12秒) 分増加(③④ルート)

▼図 調査ルート



▼図 所要時間調査結果

グラフ凡例 所要時間：分	仙台駅⇒ 東北大学病院	東北大学病院⇒ 仙台駅	
① ルート	社会実験前	11.8分	12.8分
	社会実験平均	10.5分	10.4分
	社会実験前 8/31	10.1分	10.0分
	社会実験前 9/1	9.6分	9.9分
	社会実験中 9/7	11.6分	11.2分
② ルート	社会実験前	13.6分	10.5分
	社会実験平均	12.7分	10.3分
	社会実験前 8/31	12.0分	10.2分
	社会実験前 9/1	13.2分	10.2分
	社会実験中 9/7	12.9分	10.5分
③ ルート	社会実験前	14.7分	12.2分
	社会実験平均	12.0分	11.6分
	社会実験前 8/31	12.3分	11.2分
	社会実験前 9/1	11.3分	12.4分
	社会実験中 9/7	12.6分	11.2分
④ ルート	社会実験前	13.7分	11.0分
	社会実験平均	10.5分	10.7分
	社会実験前 8/31	9.2分	10.1分
	社会実験前 9/1	10.9分	10.7分
	社会実験中 9/7	11.5分	11.2分
⑤ ルート	社会実験前	11.9分	14.5分
	社会実験平均	12.6分	12.5分
	社会実験前 8/31	11.8分	12.8分
	社会実験前 9/1	12.4分	11.1分
	社会実験中 9/7	13.6分	13.7分

1.7分
増加

1.交通 (4) 駐停車スペース利用状況

【調査目的】

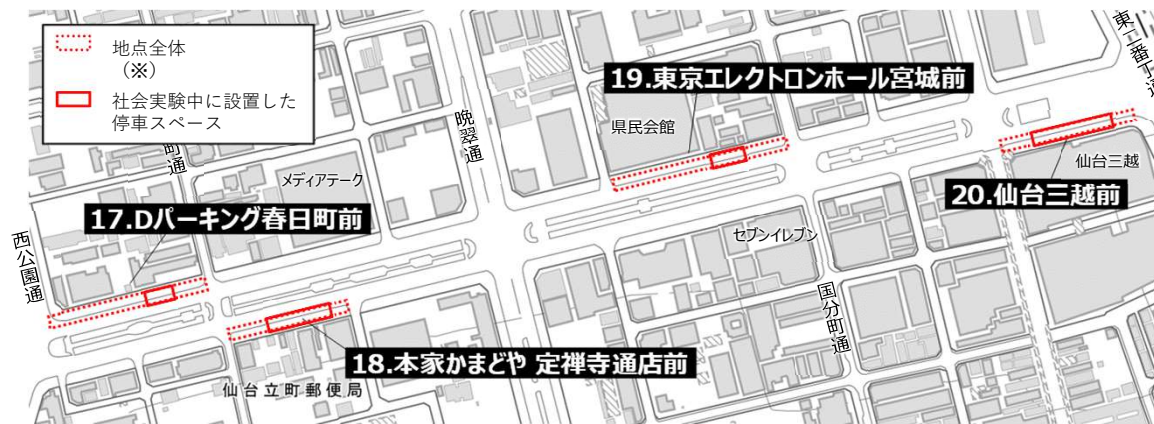
定禅寺通において、東西方向の各1車線を削減し部分的に設置した駐停車スペースがどのように利用されるか確認する。



【調査概要】

- ①調査時間 【実験前】7時～19時 【実験中】平日：13時～16時、休日：11時～14時
(実験前の調査で駐停車が多かった時間帯3時間)
- ②調査内容 ・ 自動車の駐停車台数、駐停車状況、駐停車時間を以下の車種区分別に観測する。
【車種区分】1.乗用車、2.バス、3.小型貨物車、4.大型貨物車、5.タクシー、6.二輪車
- ③調査方法 ・ 調査員による目視観測

▼図6-1 駐停車スペース利用状況調査箇所図



(※) 次頁以降、 = 社会実験前、期間中ともに「地点全体」と表示

出典：国土地理院地図を加工・作成

【調査結果 (概要)】

地点17～19の合計駐停車車両が減少し、7割以上の車両が停車スペースを利用した。

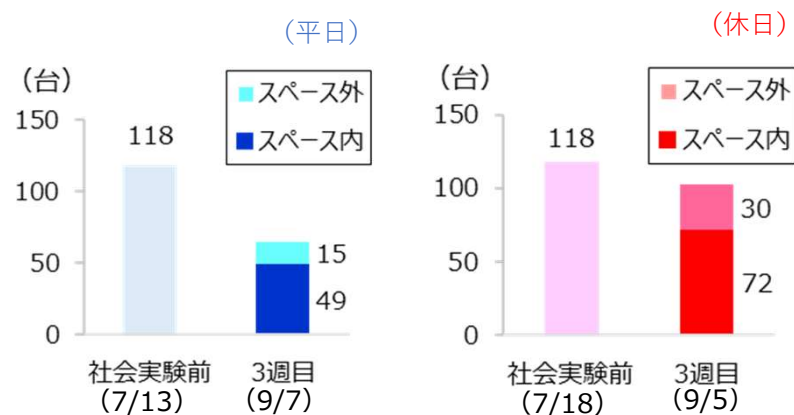
停車スペース外の平均駐停車時間は大幅に短縮した一方で、停車スペース内では長時間の駐停車も見受けられた。

1.交通 (4) 駐停車スペース利用状況

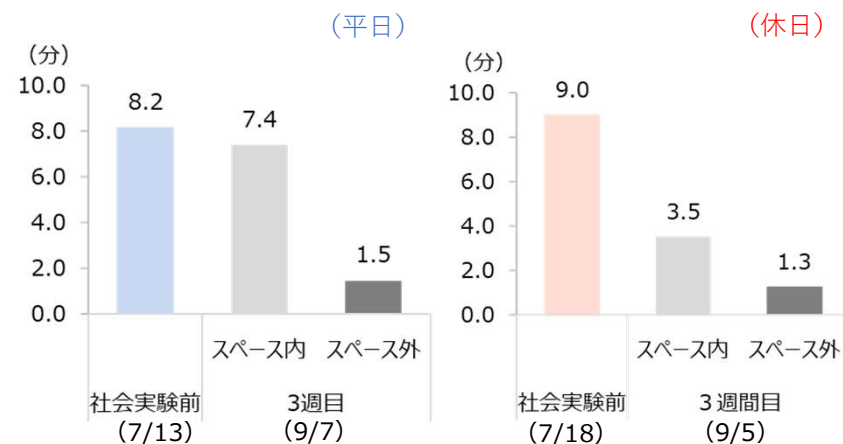
■地点17～19の合計 (全車種合計)

- 平日・休日ともに、地点17～19の合計駐停車車両台数が減少するとともに、7割以上の車両が設置した停車スペースを利用した。
- 平日・休日ともに、停車スペース外の平均駐停車時間が大幅に短縮した一方、停車スペース内では長時間の駐停車も見受けられた。

▼図 駐停車台数 (地点17～19の合計)



▼図 平均駐停車時間 (地点17～19の合計)

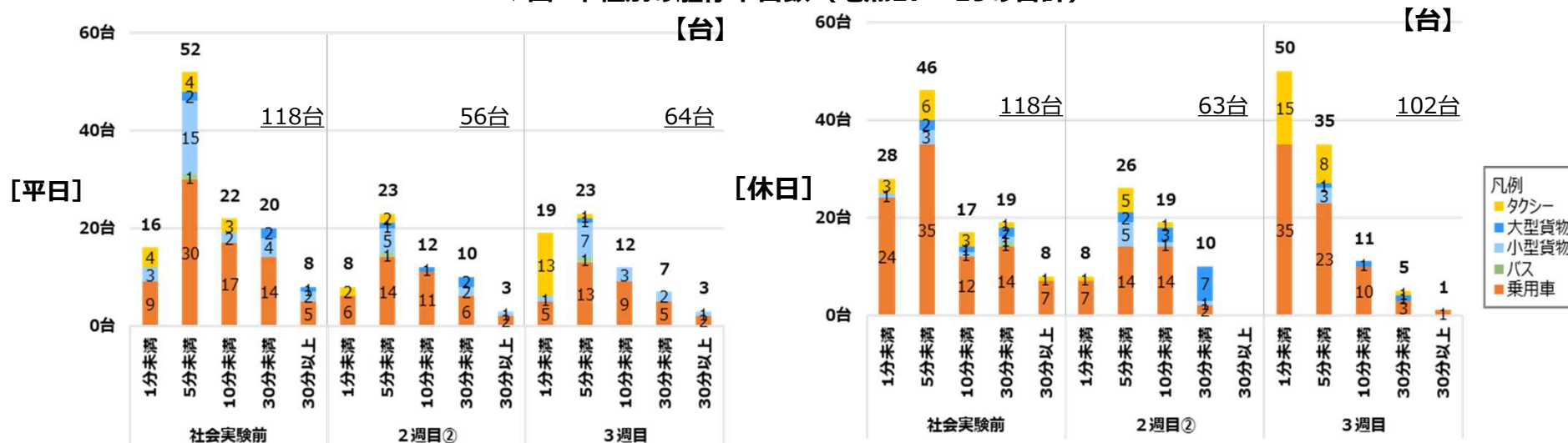


1.交通 (4) 駐停車スペース利用状況

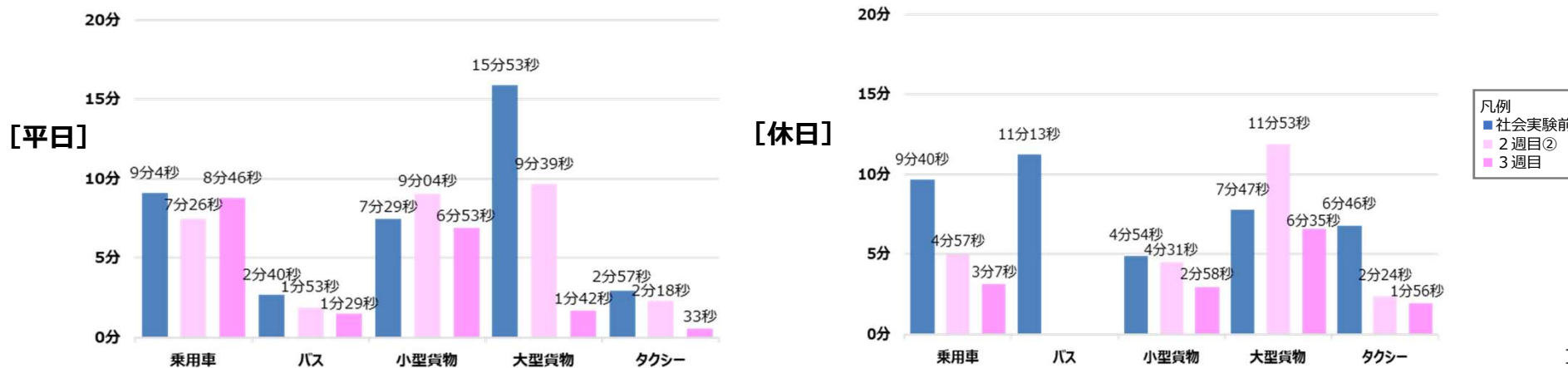
■地点17～19の合計 (①地点全体)

- ・社会実験前に比べて、駐停車車両台数は減少し、その大半を乗用車が占めた。
- ・休日の乗用車の平均駐停車時間は、社会実験前と比べて半減した。

▼図 車種別の駐停車台数 (地点17～19の合計)



▼図 車種別の平均駐停車時間 (地点17～19の合計)

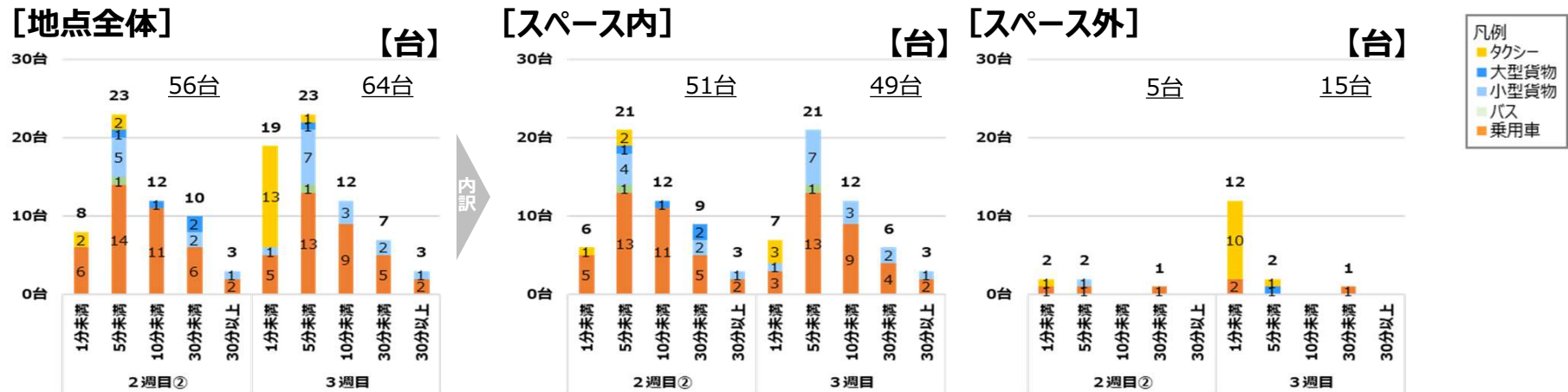


1.交通 (4) 駐停車スペース利用状況

■地点17～19の合計 (②停車スペース内外 平日)

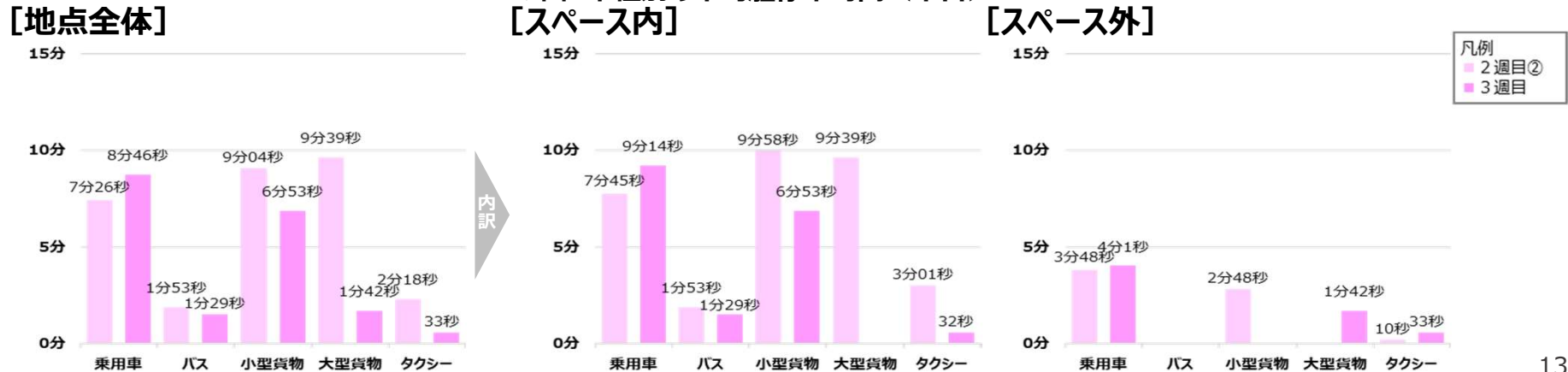
- ・約8割の車両が設けられた停車スペース内を利用している。
- ・停車スペース外に駐停車した車両はタクシーが多く、ほとんどが1分未満の短時間利用であり、スペース外であったものの適切な利用（人の乗降・荷捌き等）であったと推測される。

▼図 駐停車時間別の台数<平日>



※社会実験前は駐停車スペースを設定していないので、スペース内外の区別なし

▼図 車種別の平均駐停車時間<平日>

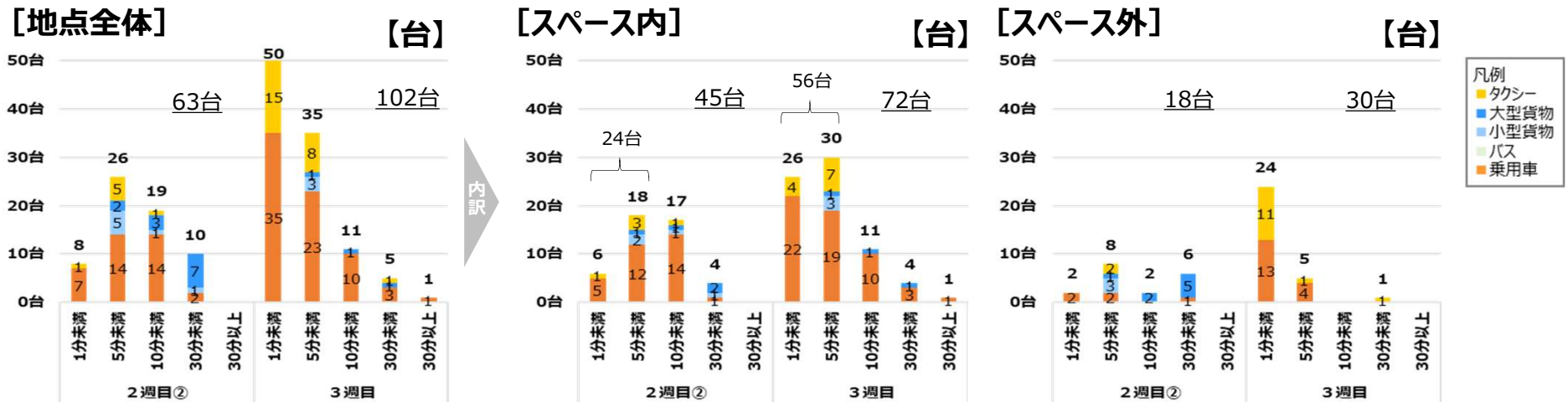


1.交通 (4) 駐停車スペース利用状況

■地点17～19の合計 (③停車スペース内外 休日)

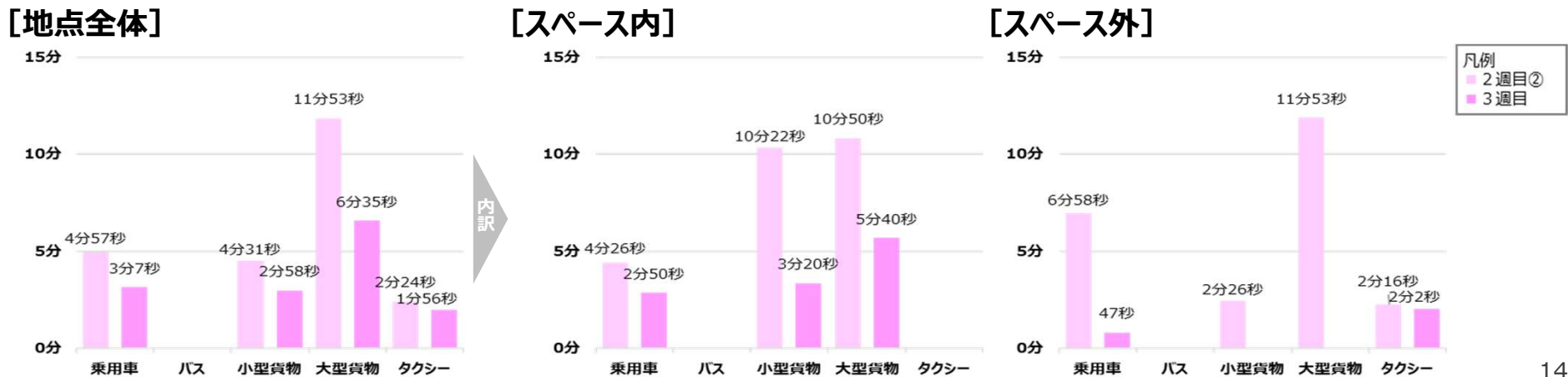
- ・約7割の車両が、設けられた停車スペース内を利用し、半数以上が5分未満の短時間利用である。
- ・停車スペース外に駐停車した車両は大半が乗用車・タクシーで、そのほとんどが1分未満の短時間利用であり、スペース外であったものの適切な利用（人の乗降・荷捌き等）であったと推測される。

▼図 駐停車時間別の台数<休日>



※社会実験前は駐停車スペースを設定していないので、スペース内外の区別なし

▼図 車種別の平均駐停車時間<休日>

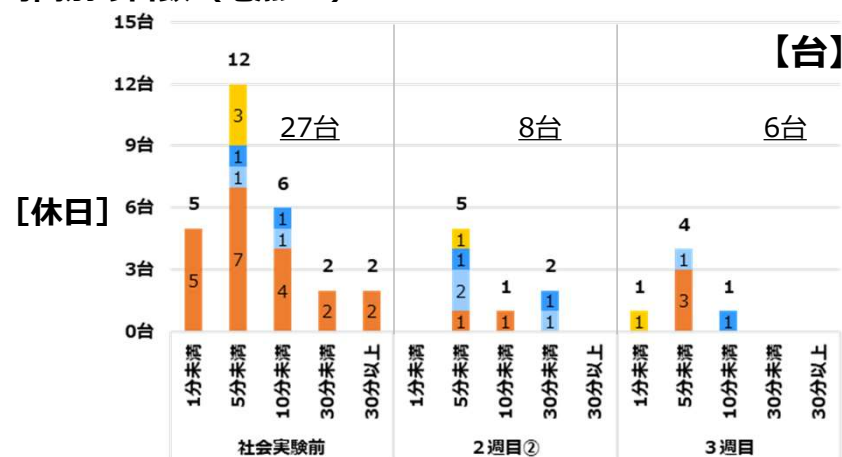
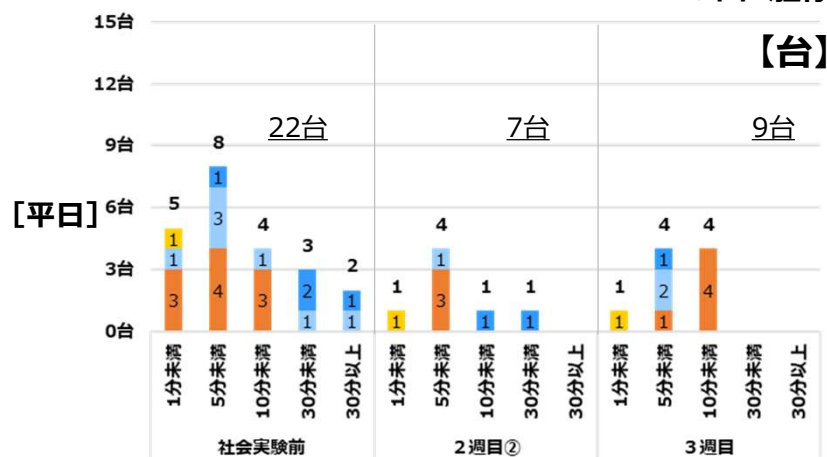


1.交通 (4) 駐停車スペース利用状況

■地点17 (①地点全体)

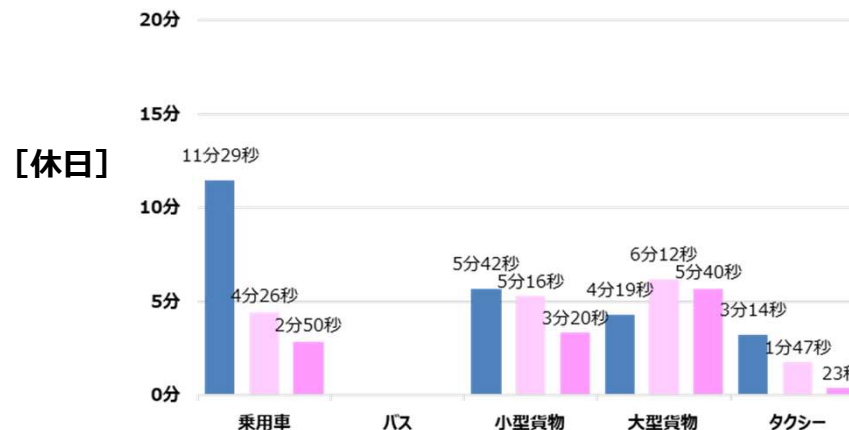
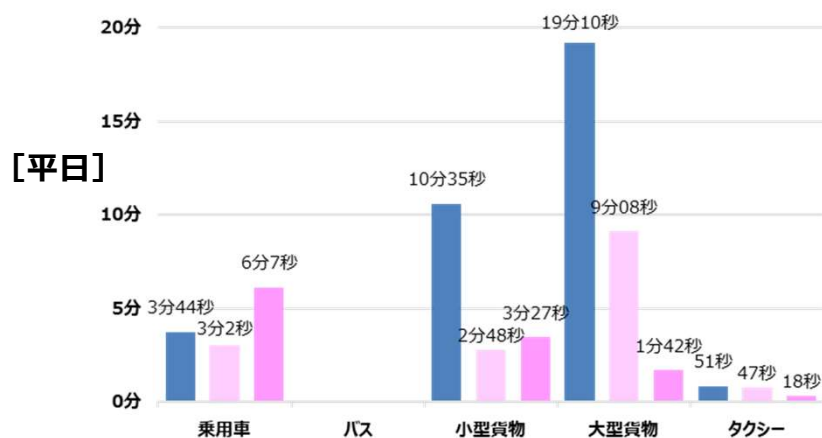
- ・社会実験前に比べて、駐停車車両台数は減少した。
- ・社会実験の実施に関わらず、5分未満の駐停車が半数以上となっている。
- ・休日の乗用車の平均駐停車時間は、社会実験前に比べて大きく減少した。

▼図 駐停車時間別の台数 (地点17)



凡例
 ■ タクシー
 ■ 大型貨物
 ■ 小型貨物
 ■ バス
 ■ 乗用車

▼図 車種別の平均駐停車時間 (地点17)



凡例
 ■ 社会実験前
 ■ 2週目②
 ■ 3週目

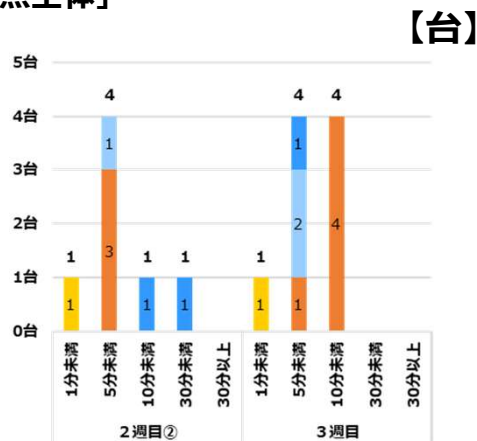
1.交通 (4) 駐停車スペース利用状況

■地点17 (②) 停車スペース内外 平日

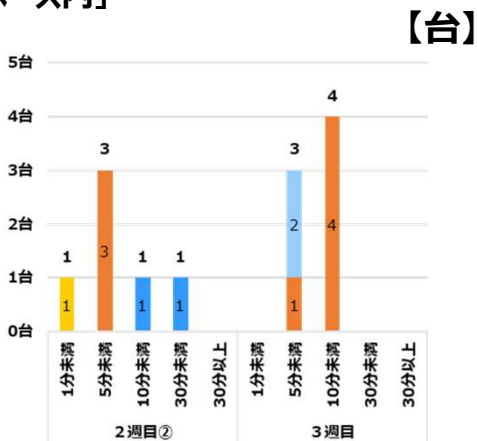
- ・ほぼ全ての車両が、設けられた停車スペース内を利用している。
- ・停車スペース内の利用状況を見ると、ほぼ全ての車両の駐停車時間は10分未満となっている。

▼図 駐停車時間別の台数<平日>

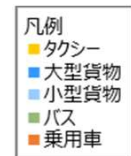
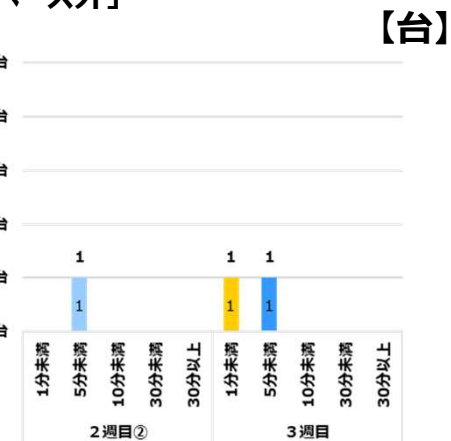
[地点全体]



[スペース内]



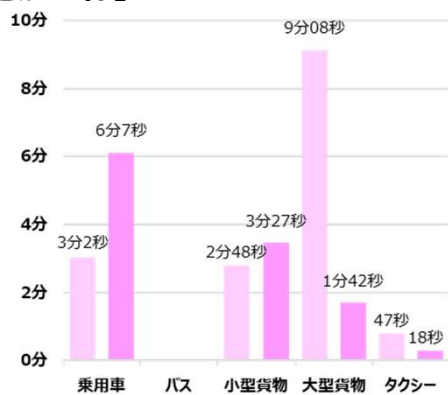
[スペース外]



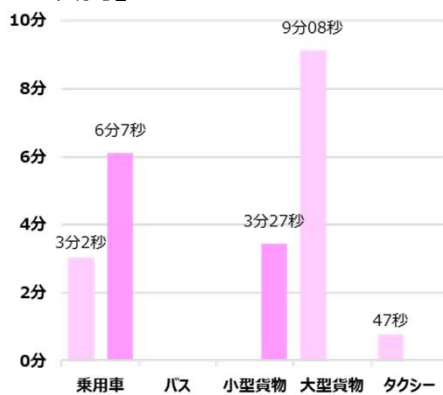
※社会実験前は駐停車スペースを設定していないので、スペース内外の区別なし

▼図 車種別の平均駐停車時間<平日>

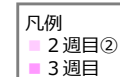
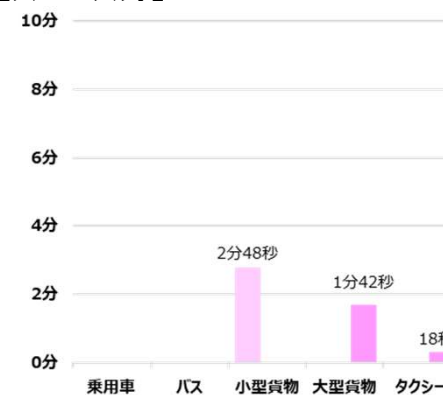
[地点全体]



[スペース内]



[スペース外]



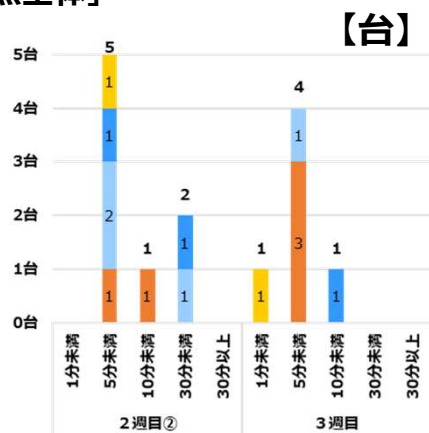
1.交通 (4) 駐停車スペース利用状況

■地点17 (③停車スペース内外 休日)

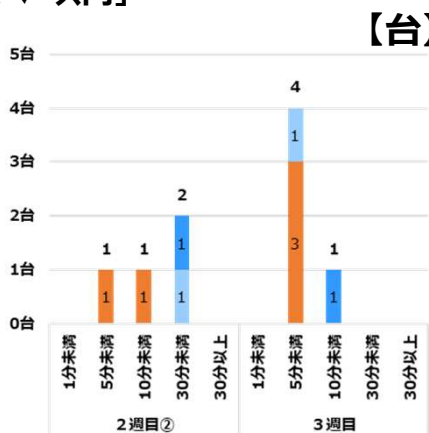
- 一部の車両（乗用車以外）が停車スペース外に駐停車している。
- 停車スペース外の駐停車時間はスペース内に比べて短くなっており、スペース外であったものの適切な利用（人の乗降・荷捌き等）であったと推測される。

▼図 駐停車時間別の台数<休日>

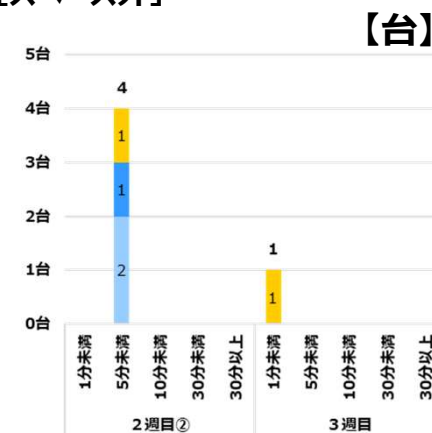
[地点全体]



[スペース内]



[スペース外]

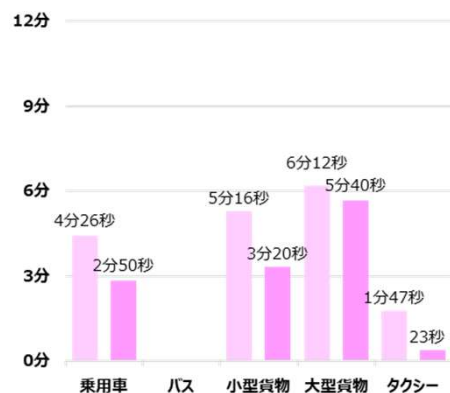


凡例
 ■ タクシー
 ■ 大型貨物
 ■ 小型貨物
 ■ バス
 ■ 乗用車

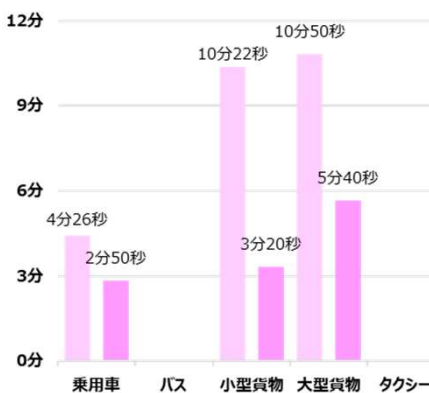
※社会実験前は駐停車スペースを設定していないので、スペース内外の区別なし

▼図 車種別の平均駐停車時間<休日>

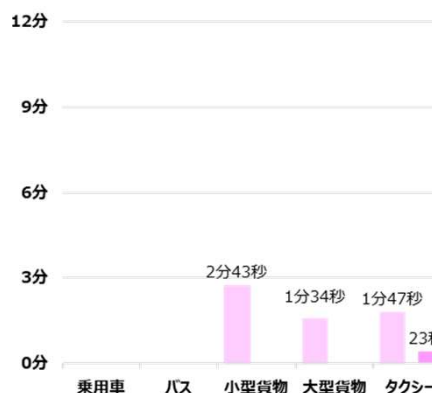
[地点全体]



[スペース内]



[スペース外]



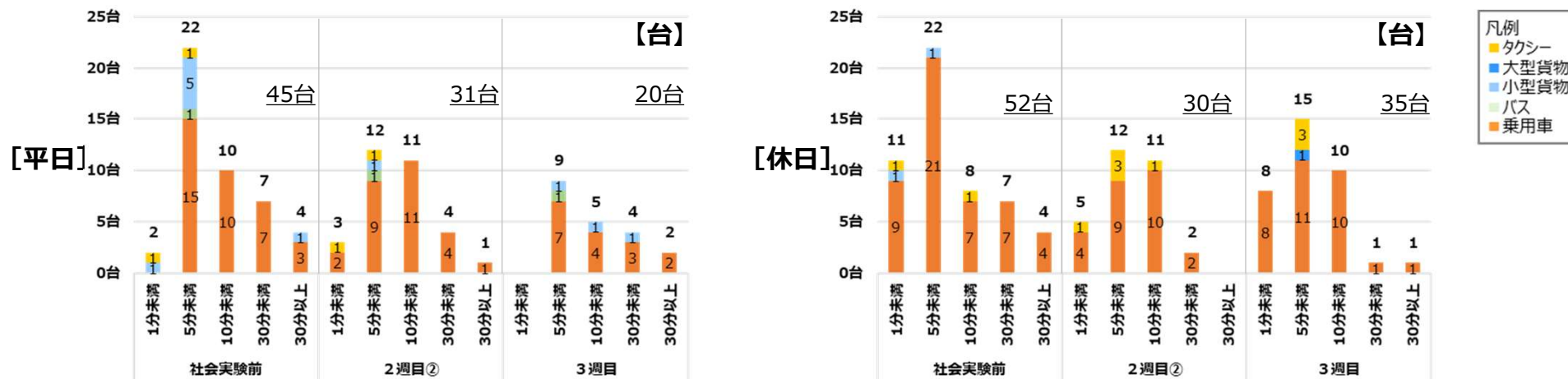
凡例
 ■ 2週目②
 ■ 3週目

1.交通 (4) 駐停車スペース利用状況

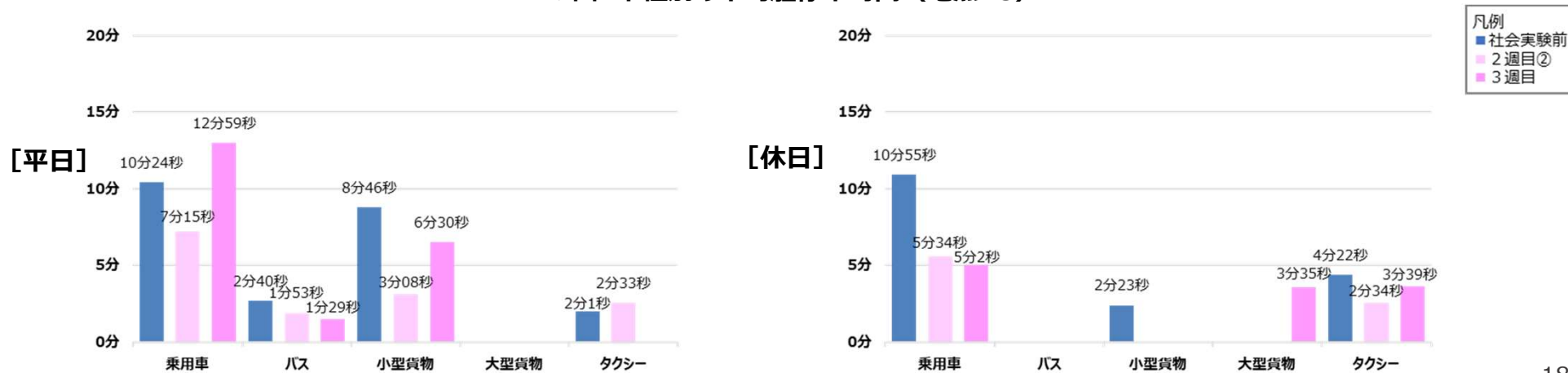
■地点18 (①地点全体)

- 社会実験前に比べて、駐停車車両台数は減少した。
- 社会実験の実施に関わらず、5分未満の駐停車がほぼ半数となっており、その大半を乗用車が占める。
- 休日の乗用車の平均駐停車時間は、社会実験前と比べて半減した。

▼図 駐停車時間別の台数 (地点18)



▼図 車種別の平均駐停車時間 (地点18)

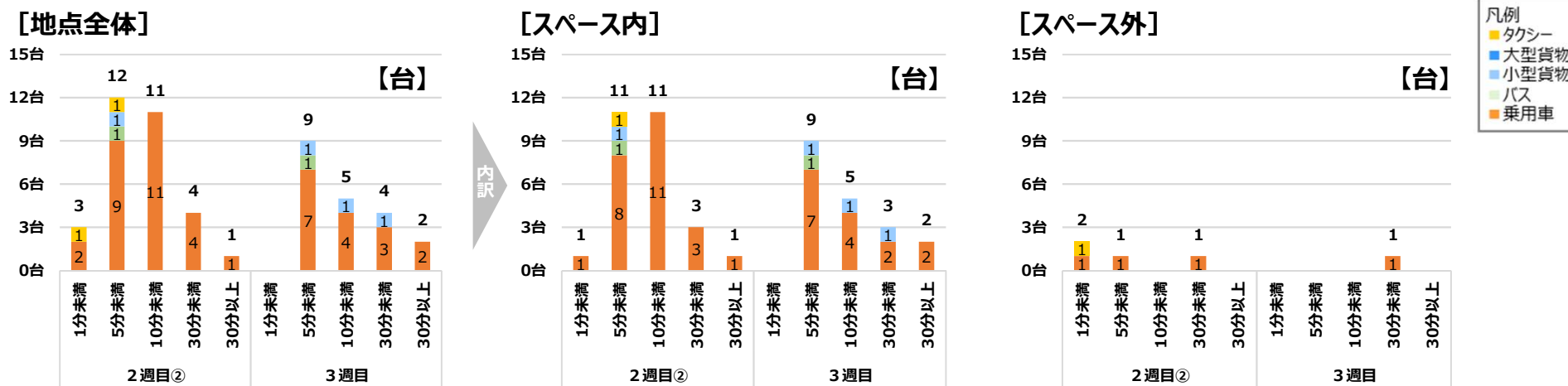


1.交通 (4) 駐停車スペース利用状況

■地点18 (②停車スペース内外 平日)

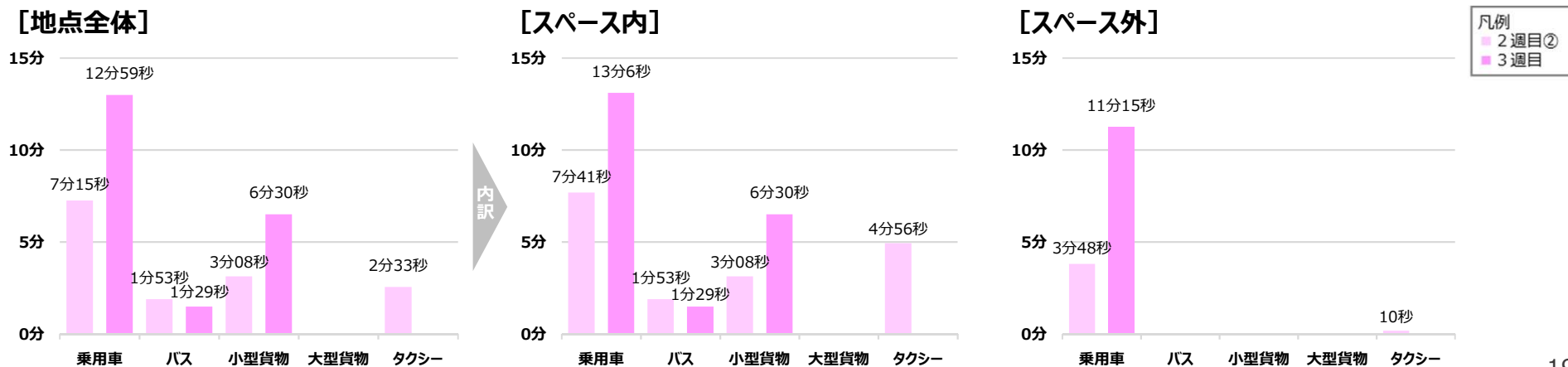
- ほぼ全ての車両が、設けられた停車スペース内を利用している。
- 停車スペース内の利用状況を見ると、乗用車は他の車両よりも平均駐停車時間が長くなっている。

▼図 駐停車時間別の台数<平日>



※社会実験前は駐停車スペースを設定していないので、スペース内外の区別なし

▼図 車種別の平均駐停車時間<平日>

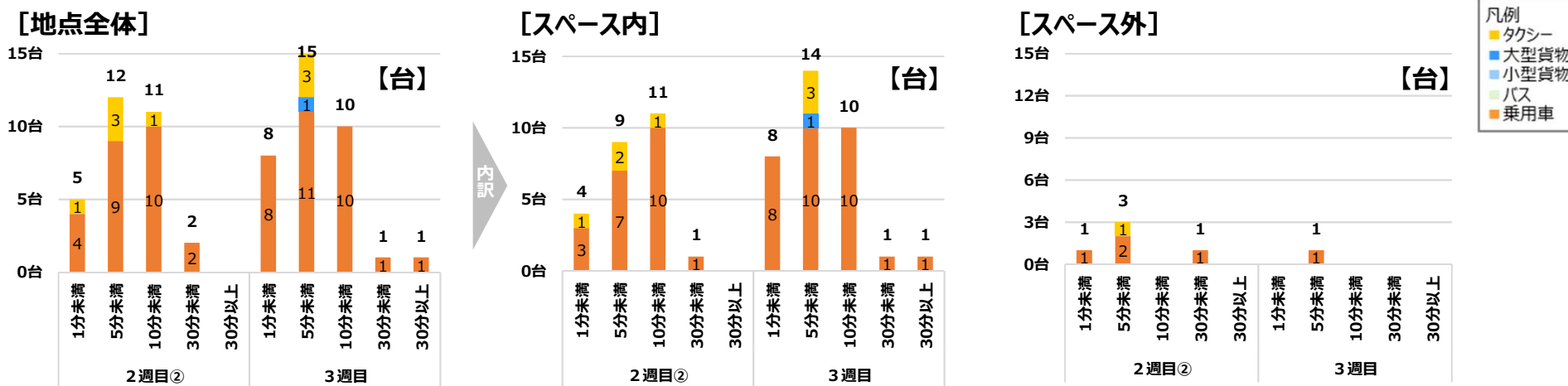


1.交通 (4) 駐停車スペース利用状況

■地点18 (③停車スペース内外 休日)

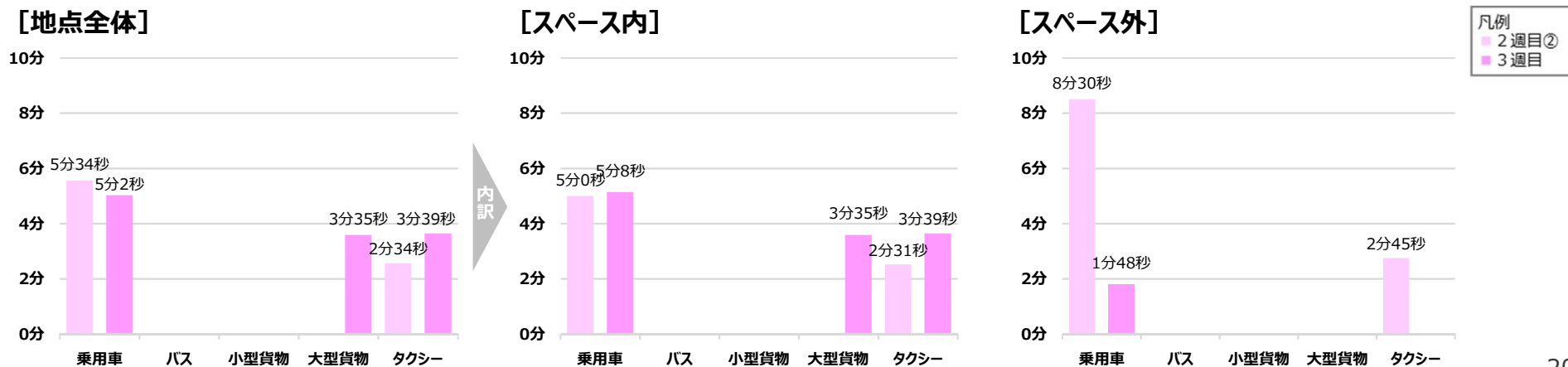
- ほぼ全ての車両が、設けられた停車スペース内を利用し、半数以上が5分以下の短時間利用となっている。
- 停車スペース外の駐停車車両は半数以上が乗用車かつ5分未満の短時間利用となっている。

▼図 駐停車時間別の台数<休日>



※社会実験前は駐停車スペースを設定していないので、スペース内外の区別なし

▼図 車種別の平均駐停車時間<休日>

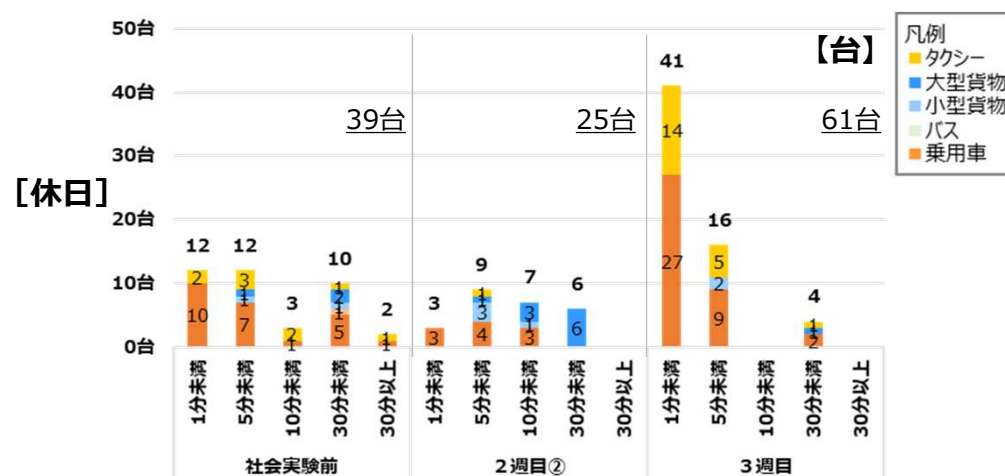
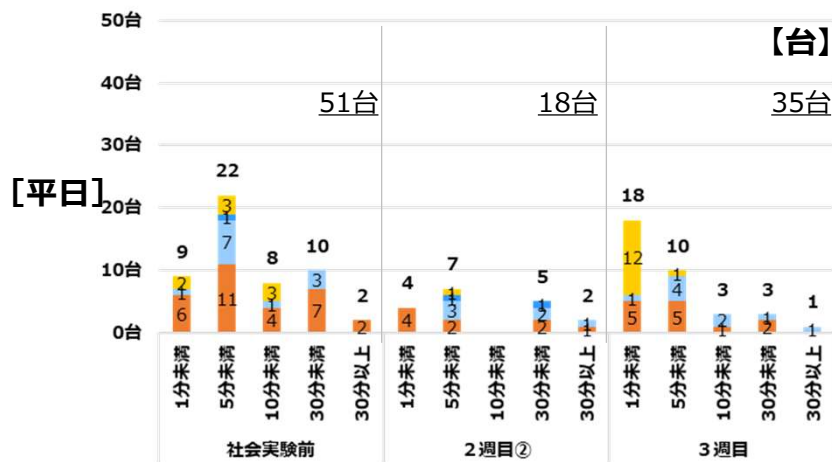


1.交通 (4) 駐停車スペース利用状況

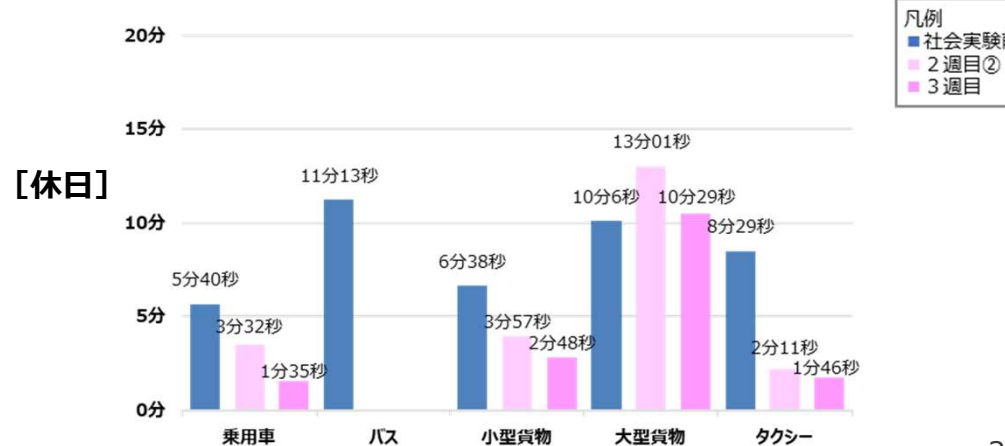
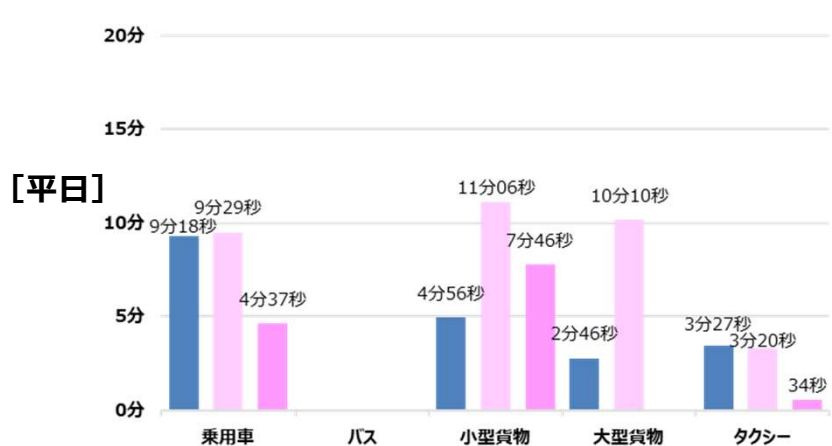
■地点19 (①地点全体)

- 社会実験前に比べて、駐停車車両台数は減少した。
- 社会実験の実施に関わらず、5分未満の駐停車がほぼ半数となっている。
- 休日の平均駐停車時間は、社会実験前に比べて減少した車種が多い。

▼図 駐停車時間別の台数 (地点19)



▼図 車種別の平均駐停車時間 (地点19)

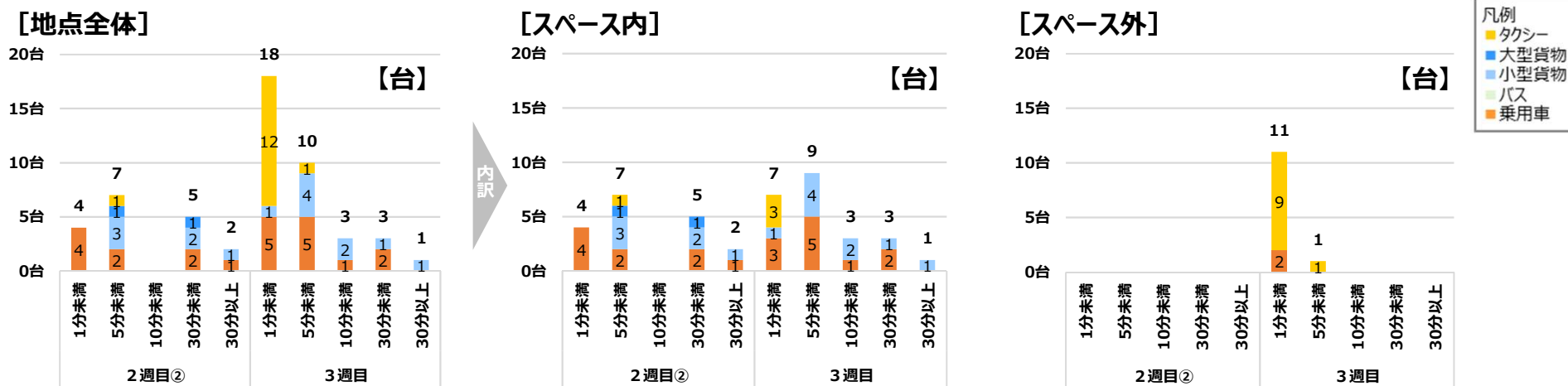


1.交通 (4) 駐停車スペース利用状況

■地点19 (②) 停車スペース内外 平日

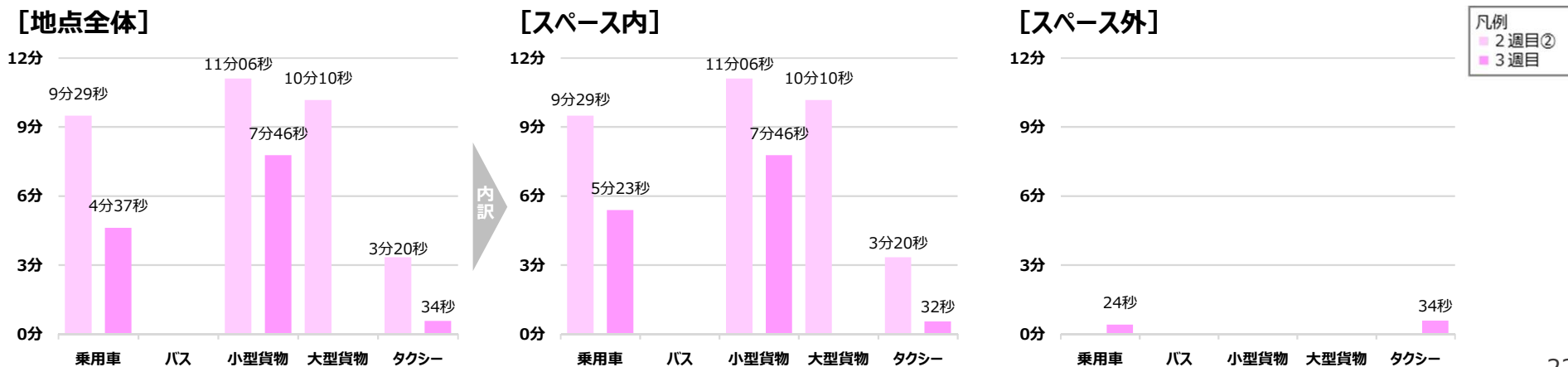
- ・約7割以上の車両が設けられた停車スペース内を利用し、タクシー以外の平均駐停車時間が5分を超えている。
- ・停車スペース外に駐停車した車両は5分未満の短時間利用で、スペース外であったものの適切な利用（人の乗降・荷捌き等）であったと推測される。

▼図 駐停車時間別の台数<平日>



※社会実験前は駐停車スペースを設定していないので、スペース内外の区別なし

▼図 車種別の平均駐停車時間<平日>

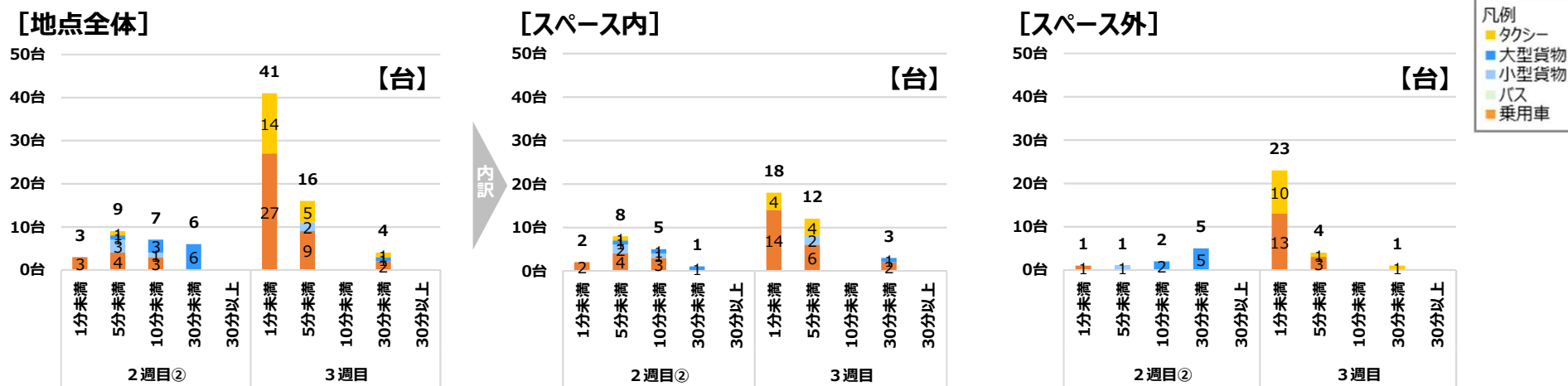


1.交通 (4) 駐停車スペース利用状況

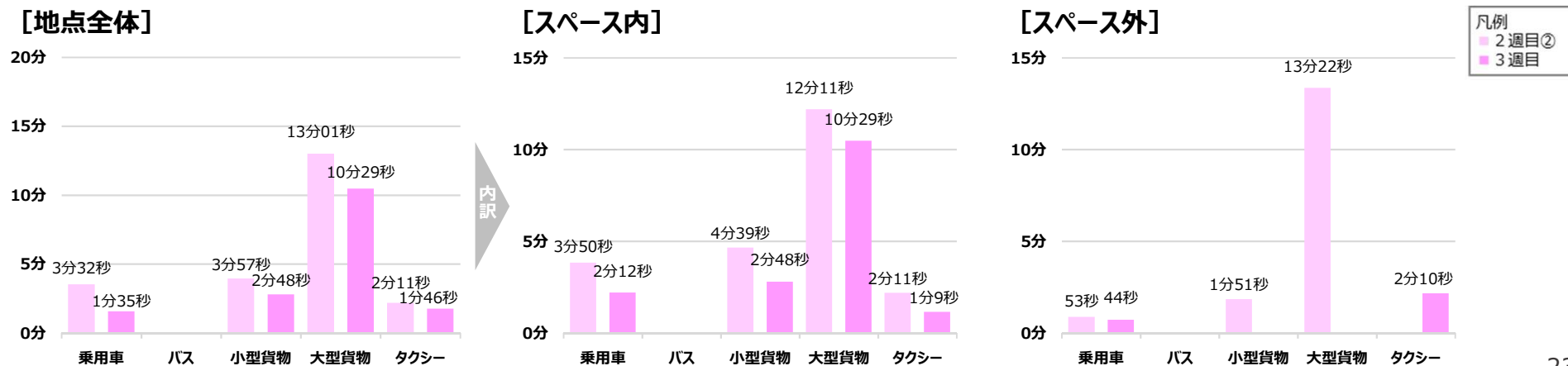
■地点19 (③停車スペース内外 休日)

- ・約半数の車両が、設けられた停車スペース外に駐停車している。
- ・停車スペース内外において、大型貨物以外の車両の駐停車時間は短くなっており、適切な利用（人の乗降・荷捌き等）であったと推測される。

▼図 駐停車時間別の台数<休日>



▼図 車種別の平均駐停車時間<休日>

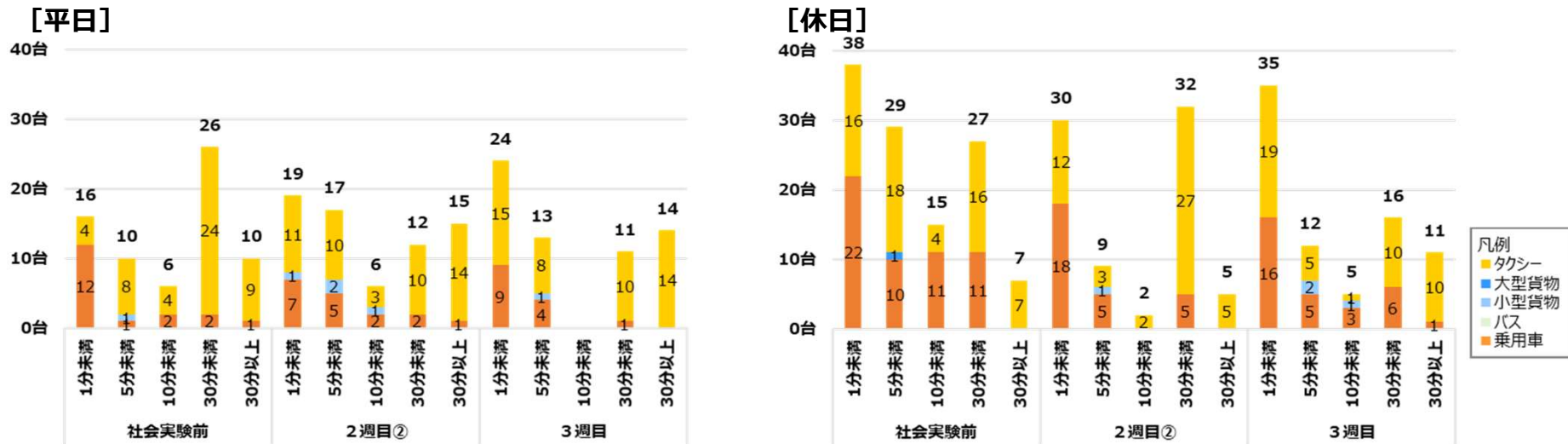


1.交通 (4) 駐停車スペース利用状況

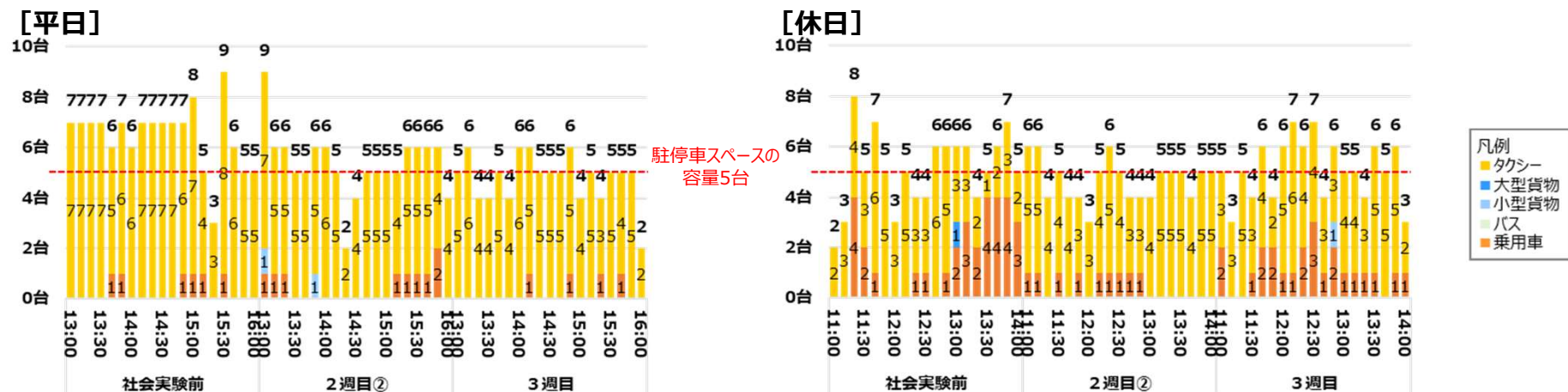
■地点20

- 地点20は、実験期間中はタクシーのみ駐車可能なスペースとしたため、乗用車の駐停車が大きく減少した。
- 実験期間中、駐停車スペースの容量(5台)を上回る時間帯は、平日で全体の半分程度、休日は1/3程度。

▼図 駐停車時間別の台数



▼図 時間帯別の台数



※駐停車スペースの容量5台は、乗り場の延長25mを1台5m(車間距離を含む)で除した値
 ※長時間停車している車両は複数の時間帯で重複計上されているため、駐停車時間の集計とは一致しない

1.交通 (5) 駐停車台数

【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、駐停車スペースを部分的に設置した際の、周辺道路の駐停車車両の増減を確認する。



【調査概要】

- ①調査時間 ・ 7時～19時
- ②調査内容 ・ 各街区同時に1時間ごとに巡回し、各区間の路上駐停車台数を時間帯別、車種区別に計測する。
【車種区分】 1.乗用車、2.バス、3.小型貨物車、4.大型貨物車、5.タクシー
- ③調査方法 ・ 調査員による巡回観測

▼図 駐停車台数調査対象エリア



【調査結果（概要）】

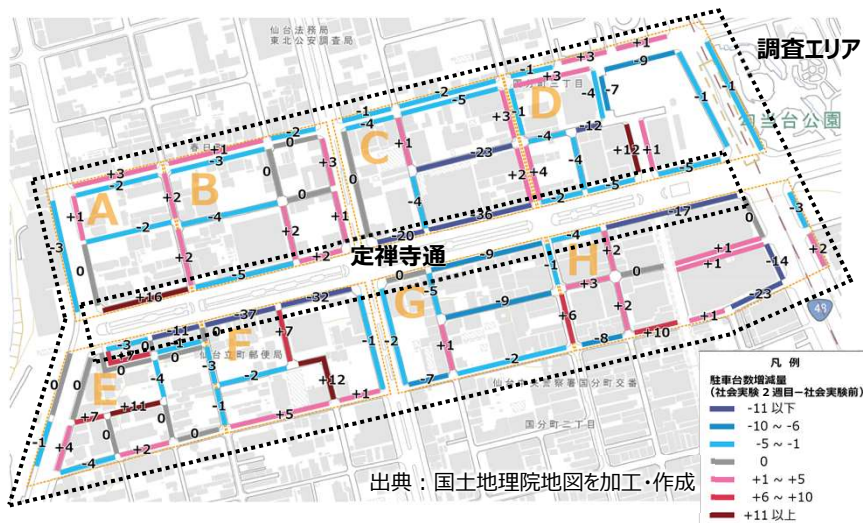
社会実験前と3週目を比較すると、定禅寺通でも、調査対象エリア全体としてみても、平日、休日ともに駐停車が減少している。また、定禅寺通以外の周辺道路では、平日は減少しているが、休日はほぼ変わらない。

1.交通 (5) 駐停車台数 【社会実験2週目】

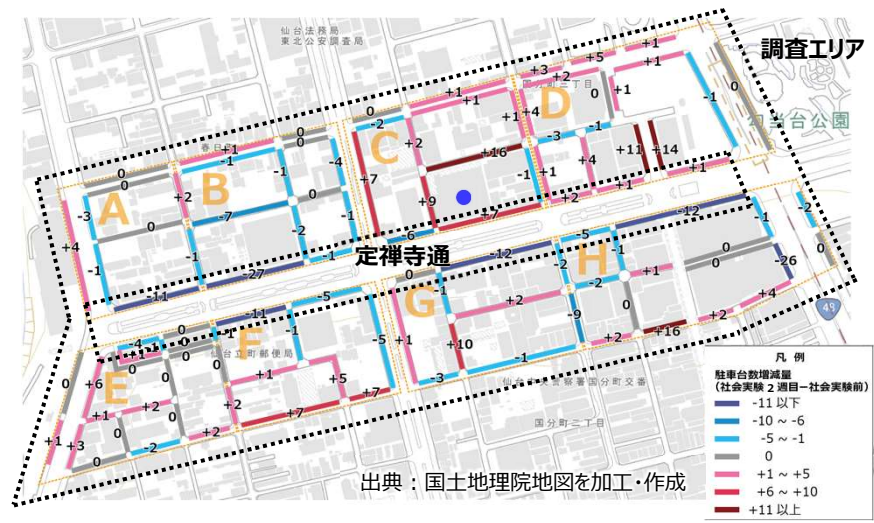
- 社会実験前に比べて「増加した区間」「減少した区間」それぞれ存在している。
- 調査対象エリア全体で見ると、平日は減少しているが、休日はほぼ変わらない。
- 定禅寺通のみで見ると、平日・休日ともに駐停車台数が減少している。
- 定禅寺通以外の周辺道路では、平日は減少しているが、休日は増加している。

【路上駐停車増減比較 社会実験2週目-社会実験前 全時間帯 (7時~19時)】

▼図 平日(9/1)の駐停車台数



▼図 休日(8/29)の駐停車台数



イベント情報

● 東京エレクトロンホール宮城：全日本吹奏楽コンクール 第64回東北大会 (11:00~)

▼表 平日(9/1)の駐停車台数

調査エリア	実験前 (台)	実験中 (台)	差 (台)	増減率 (%)
エリア全体	1065	817	-228	-21
定禅寺通のみ	358	188	-168	-47
定禅寺通以外	707	629	-60	-8

▼表 休日(8/29)の駐停車台数

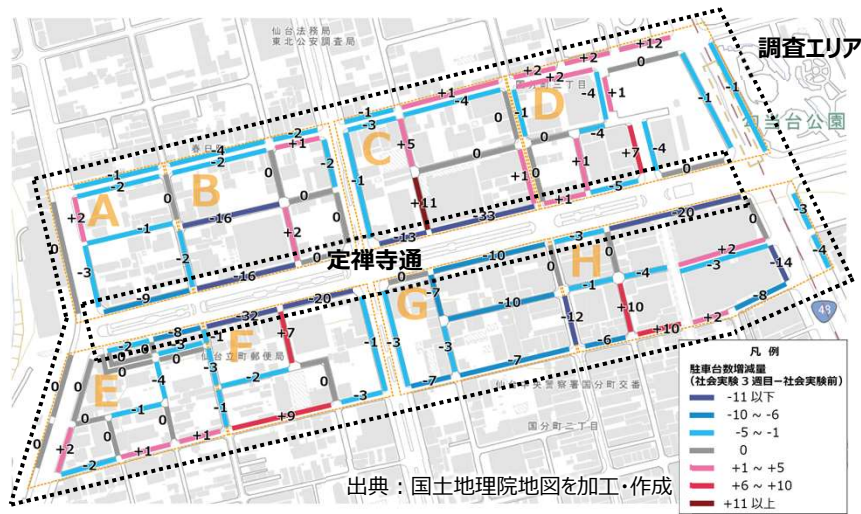
調査エリア	実験前 (台)	実験中 (台)	差 (台)	増減率 (%)
エリア全体	640	637	-3	0
定禅寺通のみ	244	161	-83	-34
定禅寺通以外	396	476	80	+20

1.交通 (5) 駐停車台数 【社会実験3週目】

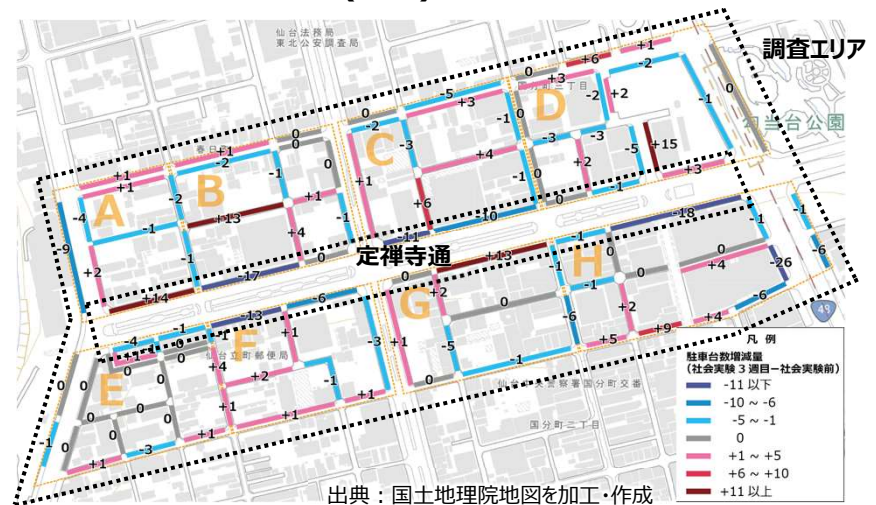
- 社会実験前に比べて「増加した区間」「減少した区間」それぞれ存在している。
- 定禅寺通でも、調査対象エリア全体として見ても、平日・休日ともに駐停車台数が減少している。
- 定禅寺通以外の周辺道路では、平日は減少しているが、休日はほぼ変わらない。

【路上駐停車増減比較 社会実験3週目-社会実験前 全時間帯（7時～19時）】

▼図 平日(9/7)の駐停車台数



▼図 休日(9/5)の駐停車台数



▼表 平日(9/7)の駐停車台数

調査エリア	実験前(台)	実験中(台)	差(台)	増減率(%)
エリア全体	1065	817	-248	-23
定禅寺通のみ	358	188	-170	-47
定禅寺通以外	707	629	-78	-11

▼表 休日(9/5)の駐停車台数

調査エリア	実験前(台)	実験中(台)	差(台)	増減率(%)
エリア全体	640	581	-59	-9
定禅寺通のみ	244	192	-52	-21
定禅寺通以外	396	389	-7	-2

1.交通 (6) タクシー「国分町3Way」方式の代替運用

①現地観測

【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、夜間のタクシー国分町3Way方式を代替運用とし、その運用が円滑に行われているか確認する。

【調査概要】

①調査時間

- 23時～翌1時

②調査内容

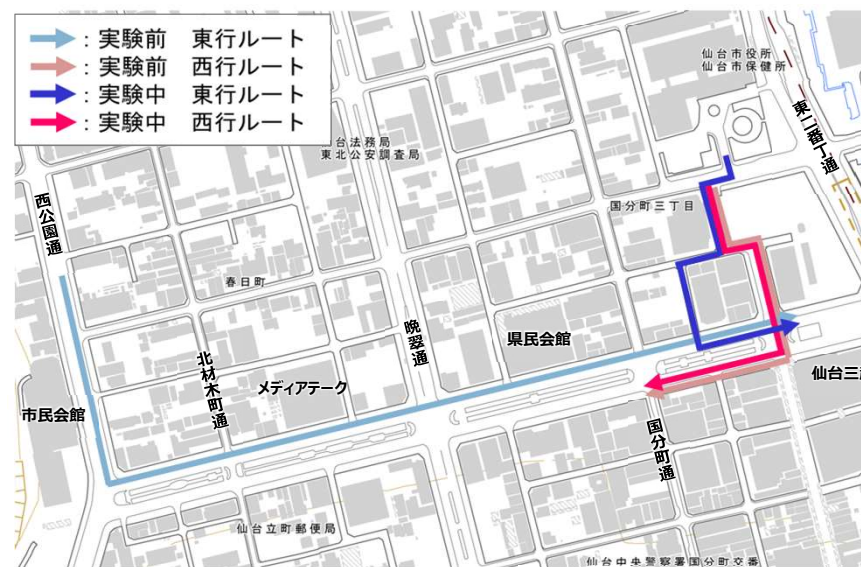
- タクシー・ハイヤー(緑ナンバー)を対象とする。
- 30分毎に巡回し、タクシーの滞留延長及び台数を、定禅寺通の東行ルート・西行ルートそれぞれ調査する。併せて、タクシー待機場所や3Wayルート上で、(割込みや駐停車車両の有無等)特筆すべき事項が確認された場合には、調査結果に特記する。

※上記調査とは別に、定禅寺通において社会実験期間中に3Wayルートから除外される区間の状況を、30分毎に巡回し調査する(違法駐停車車両がないか等)。

③調査方法

- 調査員による巡回観測

▼図 夜間タクシー調査箇所図



出典：国土地理院地図を加工・作成

【調査結果(概要)】

社会実験期間中のタクシー国分町3Way方式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)

1.交通 (6) タクシー「国分町3Way」方式の代替運用

① 現地観測

・社会実験により、客待ちタクシーの待機場所（タクシー乗り場）が変更されても大きな混乱は生じなかった。

【平日】

▼図 夜間タクシー調査結果

【休日】

(実験前)

(2週目②)

(3週目)



出典：国土地理院地図を加工・作成

1.交通 (6) タクシー「国分町3Way」方式の代替運用

②アンケート

【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 ・ 社会実験期間中に定禅寺通で夜間営業した日、待機場所、期間中の感想
- ③調査方法 ・ 定禅寺通活性化室から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 ・ 社会実験期間中の夜間に勤務していたタクシードライバー55名

【調査結果（概要）】

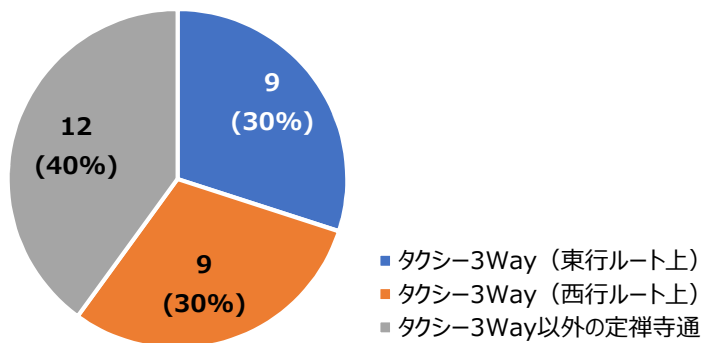
タクシー国分町3Way方式の代替運用ルートで待機していたと回答したドライバーは約6割。
代替運用について、約7割のドライバーが問題なしと回答したが、約3割のドライバーが「設定した区間以外で待機するタクシーがいた」等、問題ありと回答した。

1.交通 (6) タクシー「国分町3Way」方式の代替運用

②アンケート

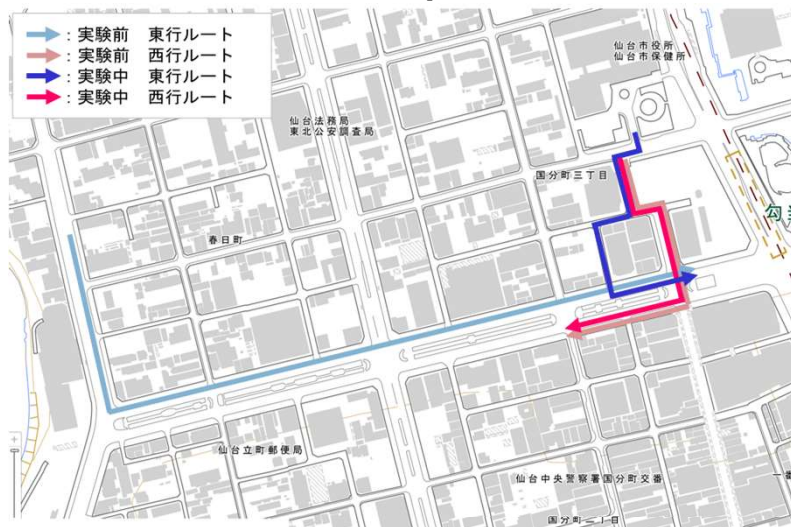
- タクシー国分町3Way方式を代替運用に変更したが、定禅寺通で夜間営業していた約4割のドライバーがタクシー3Way以外の定禅寺通で待機していた。
- 代替運用について、約7割のドライバーが問題なしと回答したが、約3割のタクシードライバーが「設定した区間以外で待機するタクシーがいた」等、問題ありと回答した。

▼図 実験期間中に客待ちで主に待機していた場所



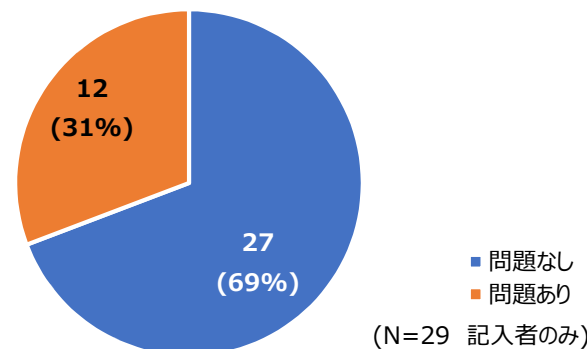
(N=30 ※営業していなかった14名、未回答11名を除く) ※複数回答あり

▼図 タクシー国分町3Way方式ルート図 (再掲)



出典：国土地理院地図を加工・作成

▼図 今回実施した代替運用で、問題だと感じた点の有無



(N=29 記入者のみ)

<問題ありと感じたドライバーの自由意見 (抜粋)>

- 定禅寺通スクエアビルから定禅寺通に出る方式だが、定禅寺国分町角に停車するタクシーが散見された。通常の3Wayではあそこは客の来るポイントのひとつで不公平感があった。
- 3wayに並ばずに国分町のどこかに停まってお客さんを乗せる車が目立ちました
- 車線制限を避けて定禅寺通を通行しないタクシーが多い。