

第5回
青葉通駅前エリアのあり方検討協議会
(交通量調査等の結果)

1. 社会実験における交通量調査等の概要

【交通量調査等の目的】

- ・道路車線を規制した社会実験時の交通への影響・効果及び解決すべき課題等を把握
 - ⇒道路空間の再構築による交通への影響・効果の評価
 - ⇒整備手法の検討に資する交通シミュレーションの精度向上
 - ⇒将来ビジョン策定に向けた課題整理

【調査結果の概要】 ※第8回WG（R4.12.26）にて速報値を報告

・交通量調査、渋滞長・滞留長調査

⇒特に混雑の影響があった箇所は社会実験区間近傍（宮城野橋交差点、仙台駅前交差点）や広瀬通り交差点

・旅行速度調査

⇒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では通常時より約4～5分所要時間が増加

・歩行者・自転車交通量調査

⇒社会実験区間での歩行者交通量、自転車（押し歩き）の利用者は平日、休日とも増加

⇒社会実験区間（歩行空間）での自転車交通量は平日、休日とも減少、押し歩きの利用者は平日、休日とも増加

・駐停車車両・搬入車両調査

⇒駐停車車両は、愛宕上杉通（EDEN側）では増加、駅前通では減少

⇒搬入車両は、愛宕上杉通、駅前通ともに一部箇所で増加

・タクシー状況調査

⇒仙台駅前では平日・休日ともタクシー利用者数がやや減少

・事業者アンケート調査

⇒バス停集約は「運行への影響があった」「運行への影響を及ぼすほどではなかった」との双方の意見あり（バス事業者）

⇒タクシー乗り場の休止は「運行への影響を及ぼすほどでない」との意見が多かった（タクシー事業者）

1. 社会実験における交通量調査等の概要

【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)
 : 第5回協議会での追加資料							
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 : P8~P9, P14	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 : P36~P38	○	○	—	—	—	○	○
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) : P16~P21	—	○	—	—	—	○	—
路線バス運行状況調査(バス発着状況) : P29	—	○	—	—	—	○	—
交通拳動調査 : P26~P27	—	—	○	—	—	○	—
DATE BIKE利用データ : 利活用編	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 : 利活用編	社会実験前・実験中 (計1ヶ月程度) を想定						

第8回ワーキンググループでのご意見

- ①：調査地点以外への影響についても確認してほしい（P11～12）。
⇒ETC2.0プローブデータを用いて走行速度の分析を行った結果、調査地点以外における大きな交通影響は確認されなかった。
- ②：バスの運行については、社会実験期間中の交通渋滞により大きな遅延が発生し経路変更を行ったため、分析時に考慮してほしい。また、交通量調査を実施していない社会実験1週目の影響についても、ビッグデータ等を活用して分析してほしい。（P16～21）。
⇒社会実験1週目の週末にて、最大30分、社会実験2週目の平日で最大40分のバスの遅延が確認された。
- ③：周辺駐車場への影響についても把握してほしい（P25）。
⇒駅周辺駐車場管理者のヒアリングからは、大きな影響等は確認されなかった。
- ④：社会実験区間への誤進入や事故の発生状況についても確認、報告してほしい。（P26～27）。
⇒中央1丁目交差点東進方向の誤進入車両が多く確認された
9/20（火）に、中央1丁目交差点南側で事故が確認されたが、社会実験に起因するものではなかった。
- ⑤：歩行者交通量について、実験前と比較して、歩行者の人数が増加している日があるが、要因を教えてください。（P40）
⇒社会実験中の10/2（日）においては、歩行者交通量が多い状況が確認された。
歩行者・自転車交通量調査を実施した休日の中で、唯一天候が晴れであったことから、他の調査日と比較して、歩行者・自転車交通量が多く観測されたと想定される。

① 周辺交通への影響 ①-1 周辺道路の混雑状況と要因

1) 混雑状況の概況

- 青葉通仙台駅前エリアの近傍では、平日は宮城野橋交差点（東側流入部）、休日は宮城野橋交差点（西側流入部）や仙台駅前交差点において、混雑による影響が大きかった。
- 広瀬通り交差点の西側流入部においても、社会実験期間中に渋滞が延伸。

B. 宮城野橋交差点（西側流入部）

【最大渋滞長（休日）】

実験前：80m

⇒ **実験中：140m**

<観測日>

・実験前：R4.9.4（日）16：00～16：10

・実験中：R4.10.10（月祝）15：10～15：20



A. 宮城野橋交差点（東側流入部）

【最大渋滞長（平日）】

実験前：60m

⇒ **実験中：220m**

<観測日>

・実験前：R4.9.7（水）18：50～19：00

・実験中：R4.10.6（木）8：30～8：40



D. 広瀬通り交差点（西側流入部）

【最大渋滞長（平日）】

実験前：200m ⇒ **実験中：**

760m*

<観測日>

・実験前：R4.9.7（水）17：10～17：20

・実験中：R4.9.29（木）16：00～16：10

※実験中は東北公済病院前交差点（今回の調査対象外）より西側まで渋滞が延伸していたことから、東北公済病院前交差点による影響も含まれていると考えられる。



○ 社会実験中に特に渋滞長が**延伸**した箇所

▲ 社会実験時に特に渋滞が延伸した箇所

C. 仙台駅前交差点（北側流入部）

【最大渋滞長（休日）】

実験前：40m

⇒ **実験中：200m**

<観測日>

・実験前：R4.9.4（日）17：30～17：40

・実験中：R4.10.10（月祝）11：20～11：30



① 周辺交通への影響 ①-1 周辺道路の混雑状況と要因

2) 社会実験区間近傍における影響【混雑状況の概況】

- 平日は宮城野橋交差点（東側流入部）において、混雑による影響が大きかった。
- 休日は宮城野橋交差点（西側流入部）や仙台駅前交差点において、混雑による影響が大きかった。

【渋滞発生状況／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

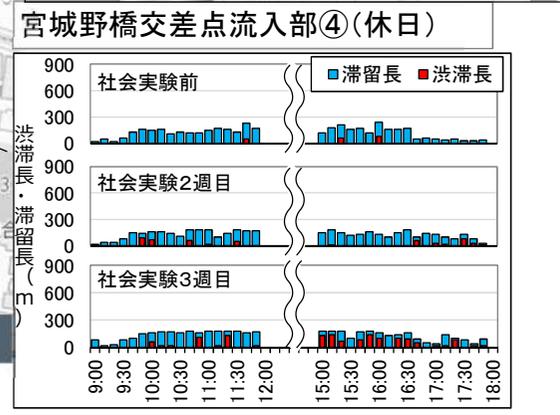
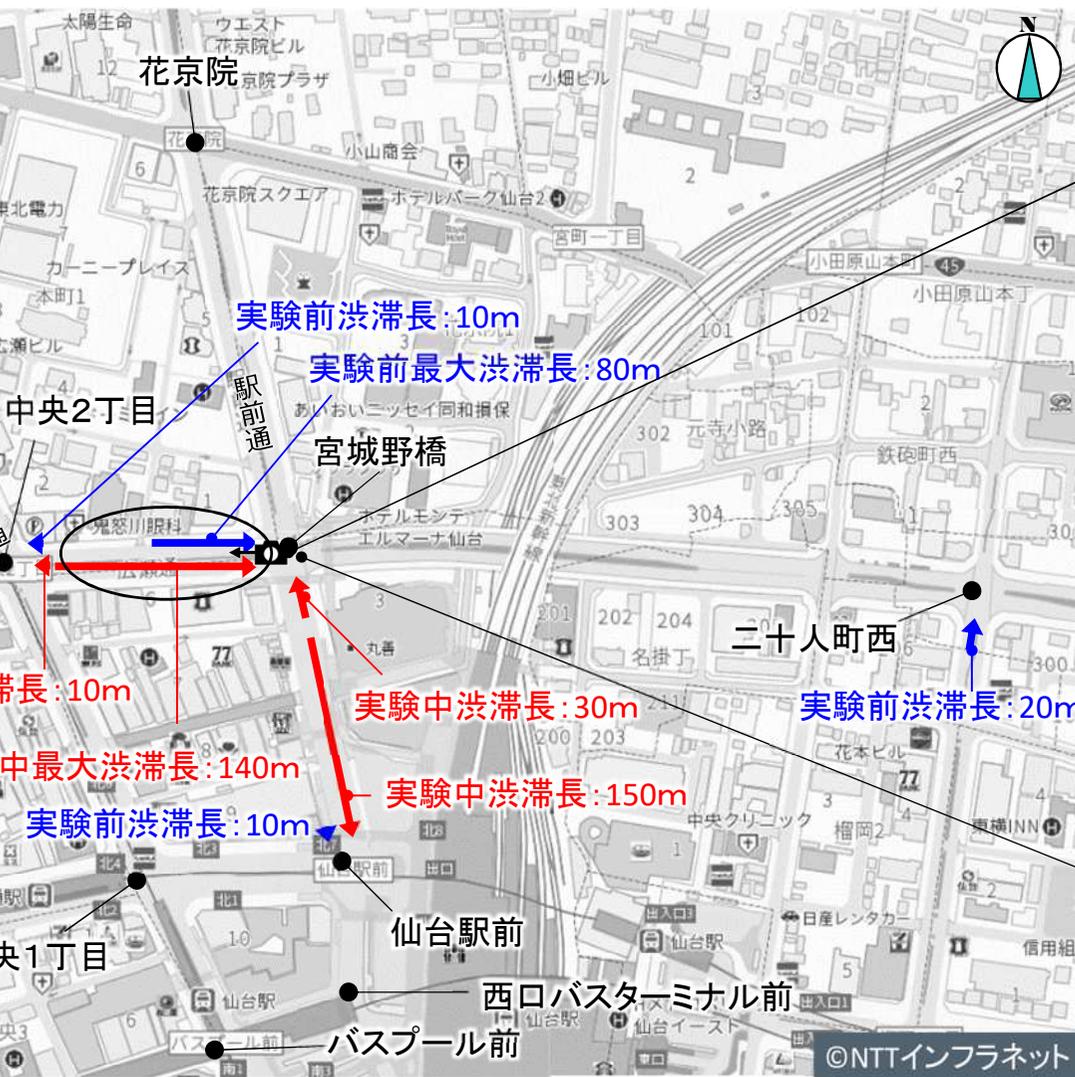
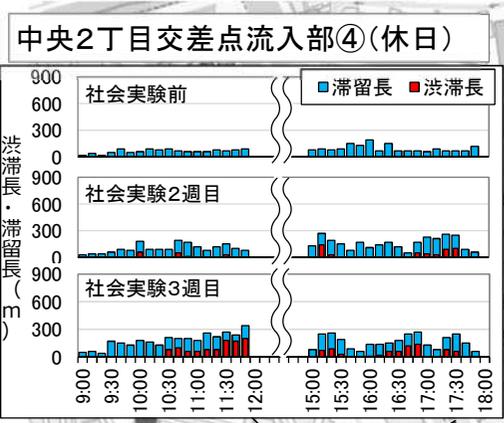


▲ 社会実験前・社会実験中の最大渋滞長（宮城野橋交差点東側流入部）

① 周辺交通への影響 ①-1 周辺道路の混雑状況と要因

【渋滞発生状況／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

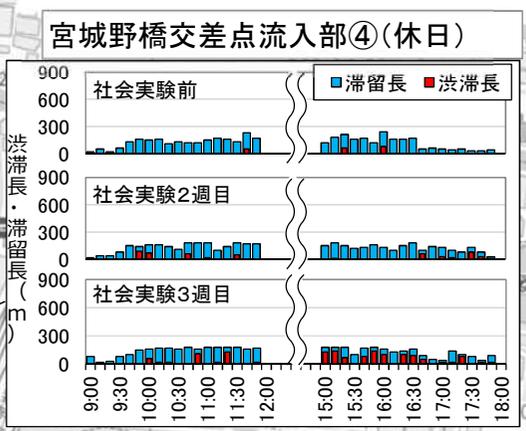
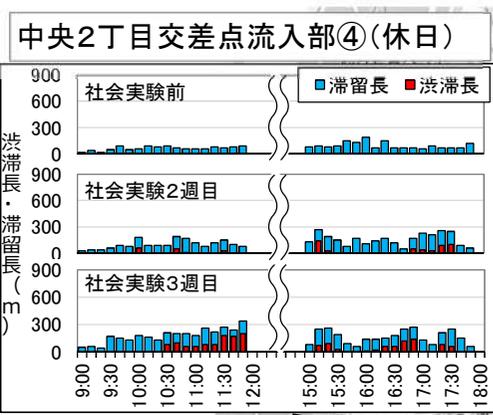


▲ 社会実験前・社会実験中の最大渋滞長 (宮城野橋交差点西側流入部)

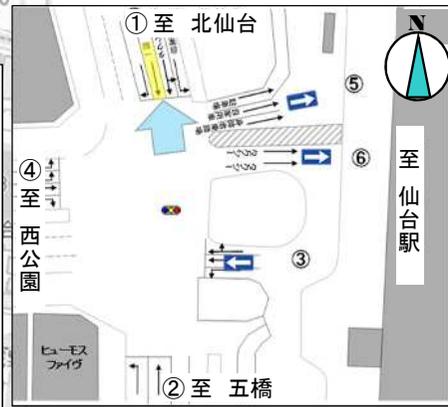
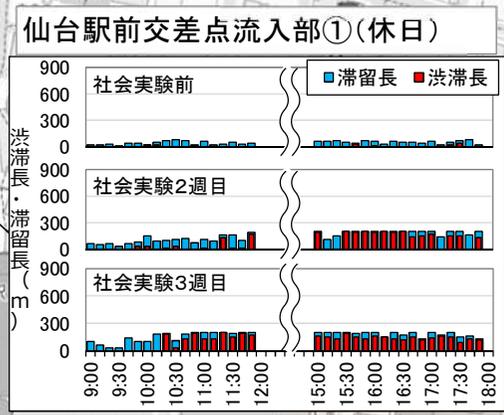
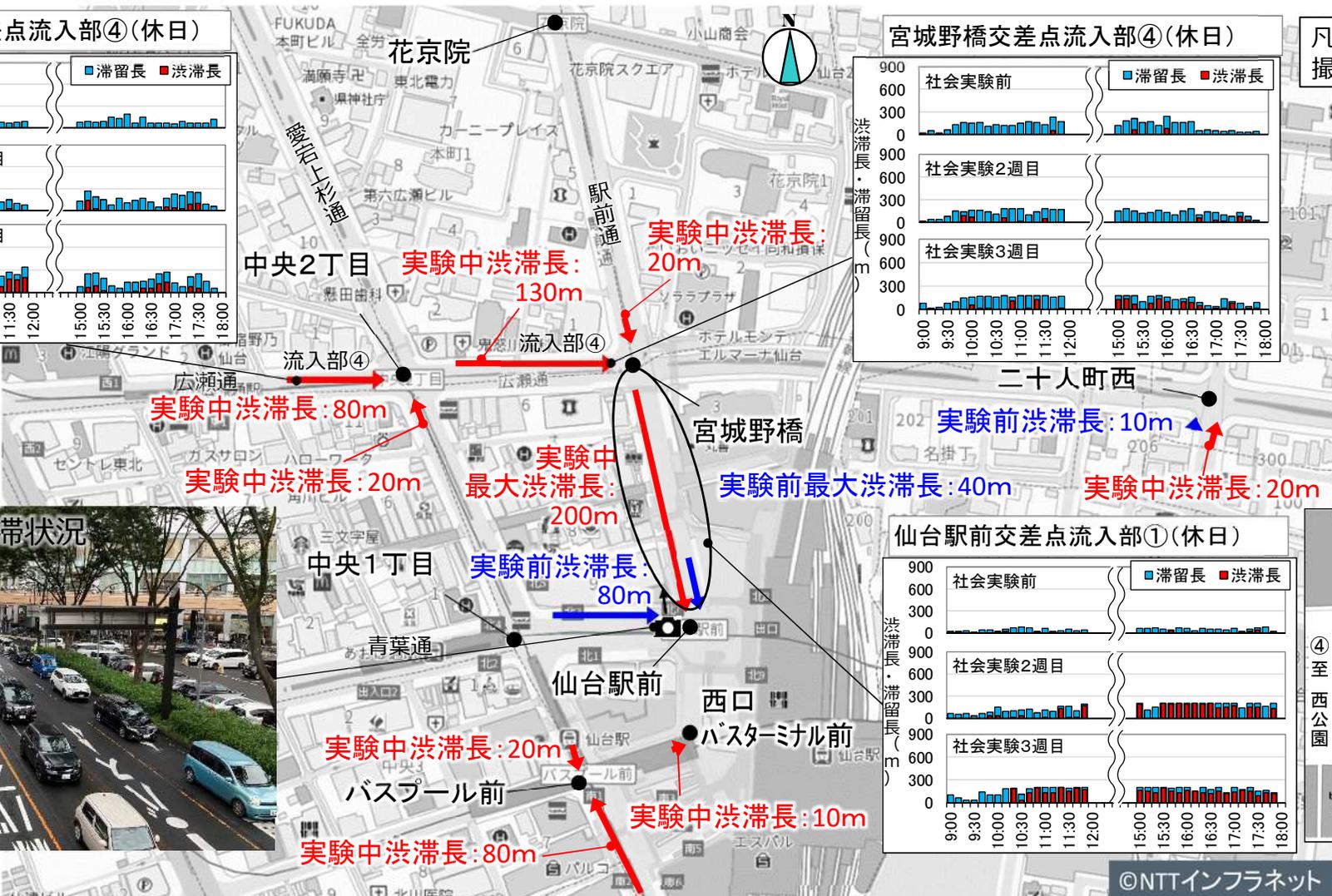
① 周辺交通への影響 ①-1 周辺道路の混雑状況と要因

【渋滞発生状況／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



凡例
 撮影方向：☐



▲ 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)

① 周辺交通への影響 ①-1 周辺道路の混雑状況と要因

3) 社会実験区間近傍における影響【混雑状況の要因分析(宮城野通交差点・仙台駅前交差点)】

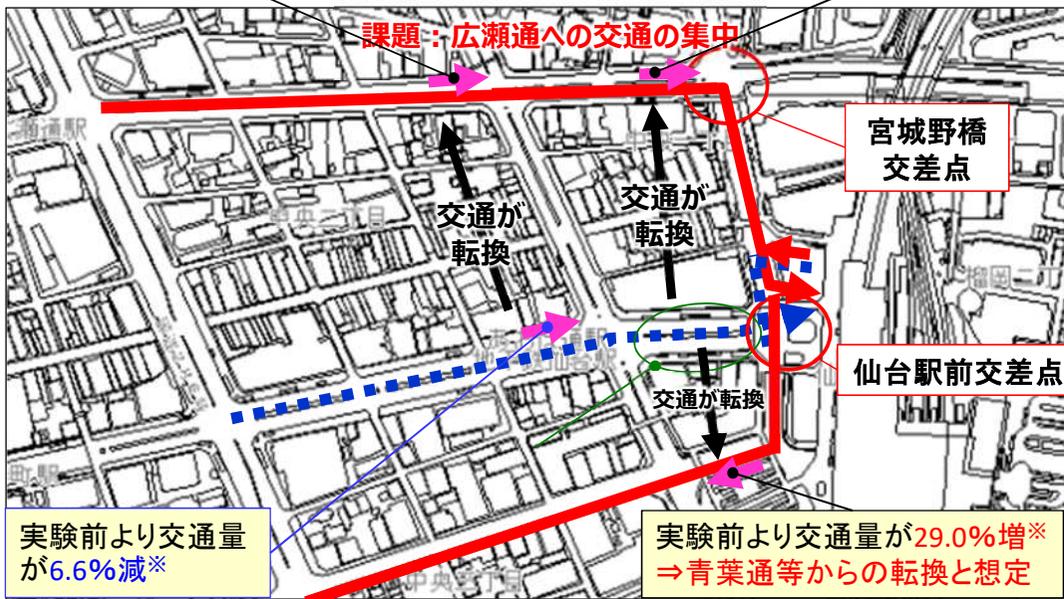
- 交通規制により、社会実験区間を通過していた仙台駅への送迎交通や駅周辺の通過車両が広瀬通・駅前通に集中。
【交通量調査・経路分析結果】
- 駅前通の通過交通や仙台駅西口降車場からの流出車両が南町通に集中したことにより先詰まりが発生。

交通量調査結果から想定される
交通流の変化
(仙台駅北側・西側～仙台駅)

→ 社会実験中の主な交通流
→ 社会実験前の主な交通流

実験前より交通量が3.0%増※
⇒青葉通等からの転換と想定

実験前より交通量が5.0%増※
⇒青葉通等からの転換と想定



※実験前と期間中の休日における交通量(各交差点の流入方向)の平均値を比較した値

ETC2.0プローブデータを用いた経路分析

---> : 実験前の主たる経路
- - -> : 実験中に利用が増加した経路

社会実験前休日 9/3(土)~4(日)



社会実験中休日3週目 10/8(土)~10(月祝)



【ETC2.0プローブデータの分析概要】

出典：ETC2.0プローブデータの分析結果(仙台河川国道事務所)から引用

- 分析内容：DRMリンク別走行割合の分析
- 分析データ：ETC2.0プローブデータ(ETC2.0車載機を設置している車両の走行履歴データ)
- 分析期間
社会実験前：休日2日間(9/3(土)~4(日))
社会実験中：休日3日間(10/8(土)~10(月祝))

凡例(リンク別走行割合(%))

- 0~5
 - 5~10
 - 10~20
 - 20~40
 - >=40
- *リンク別の走行車両の台数÷起点から終点まで走行した車両の台数
注)ETC2.0プローブデータは概ね200mに1度データが記録される

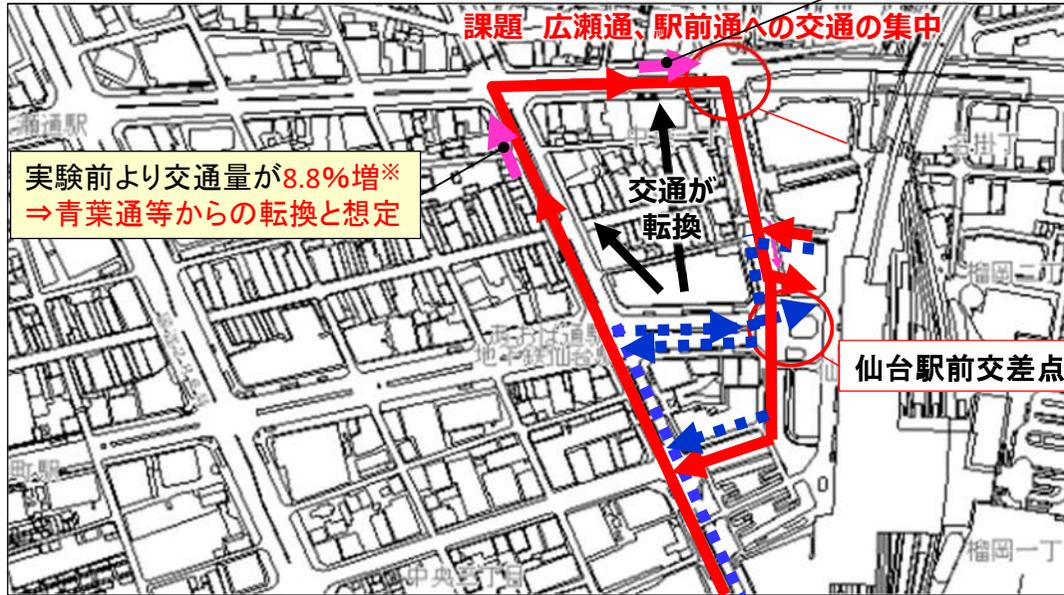
① 周辺交通への影響

①-1 周辺道路の混雑状況と要因

交通量調査結果から想定される
交通流の変化
(仙台駅南側～仙台駅)

→ 社会実験中の主な交通流
→ 社会実験前の主な交通流

実験前より交通量が5.0%増※
⇒青葉通等からの転換と想定



※実験前と期間中の休日における交通量(各交差点の流入方向)の平均値を比較した値

【ETC2.0プローブデータの分析概要】

出典: ETC2.0プローブデータの分析結果(仙台河川国道事務所)から引用
 ・分析内容: DRMリンク別走行割合の分析
 ・分析データ: ETC2.0プローブデータ(ETC2.0車載機を設置している車両の走行履歴データ)
 ・分析期間
 社会実験前: 休日2日間(9/3(土)～4(日))
 社会実験中: 休日3日間(10/8(土)～10(月祝))

ETC2.0プローブデータを用いた経路分析

---▶ : 実験前の主たる経路
- - -▶ : 実験中に利用が増加した経路

社会実験前休日 9/3(土)～4(日)



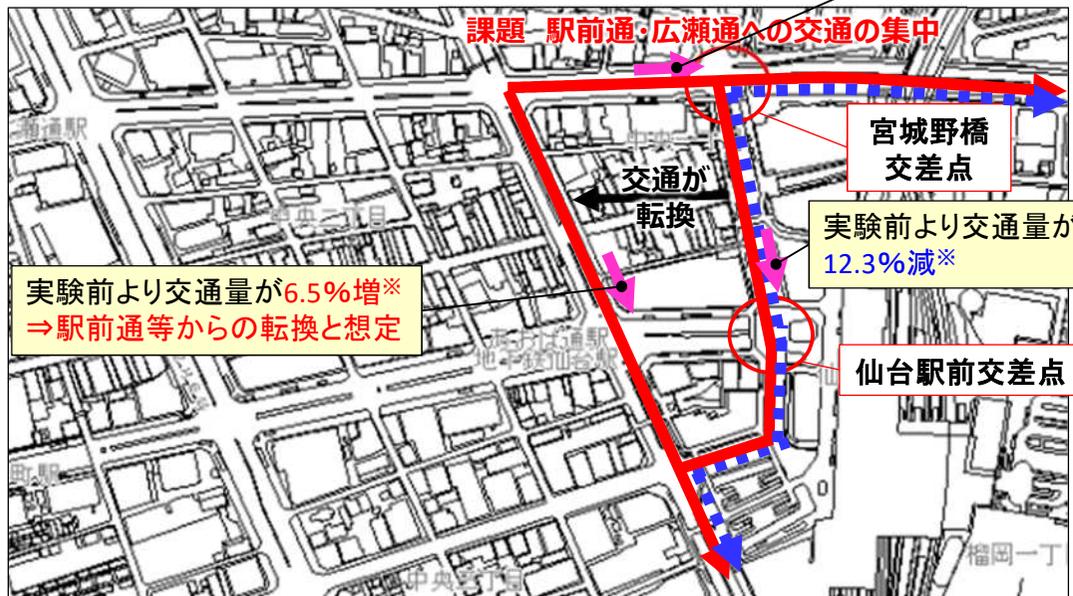
社会実験中休日3週目 10/8(土)～10(月祝)



凡例(リンク別走行割合(%)) *
 0～5
 5～10
 10～20
 20～40
 >= 40
 *リンク別の走行車両の台数÷起点から終点まで走行した車両の台数
 注)ETC2.0プローブデータは概ね200mに1度データが記録される

① 周辺交通への影響 ①-1 周辺道路の混雑状況と要因

交通量調査結果から想定される
交通流の変化
(仙台駅東側～南側通過交通)

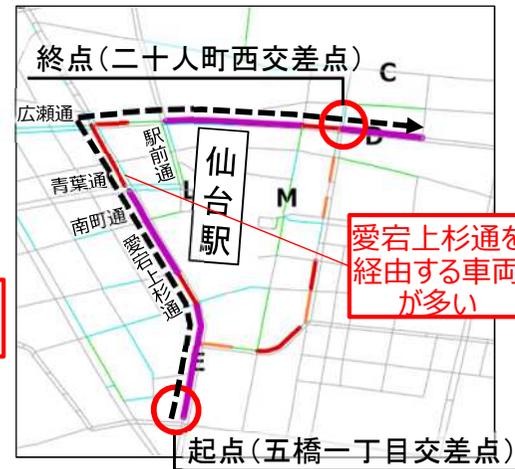


※実験前と期間中の休日における交通量(各交差点の流入方向)の平均値を比較した値

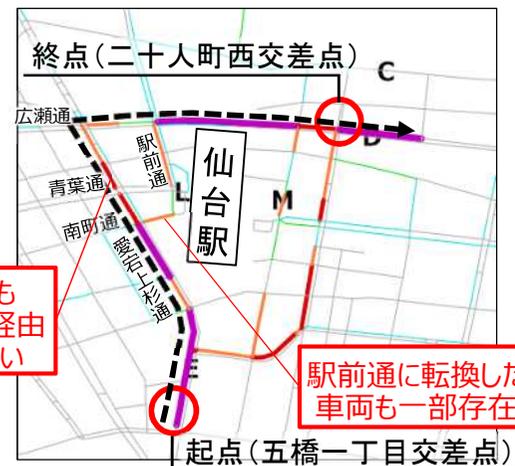
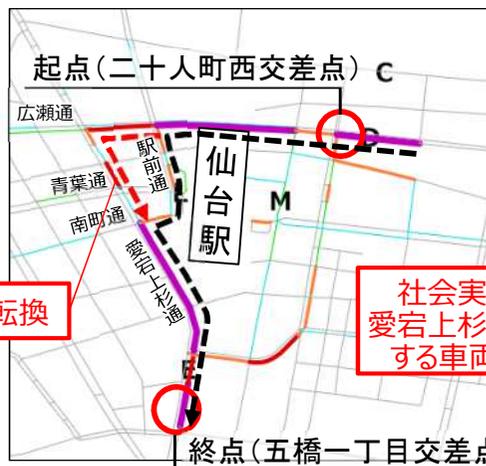
ETC2.0プローブデータを用いた経路分析

---> : 実験前の主たる経路
- - -> : 実験中に利用が増加した経路

社会実験前休日 9/3(土)~4(日)



社会実験中休日3週目 10/8(土)~10(月祝)



愛宕上杉通に転換

社会実験中も
愛宕上杉通を經由
する車両が多い

駅前通に転換した
車両も一部存在

【ETC2.0プローブデータの分析概要】

出典: ETC2.0プローブデータの分析結果(仙台河川国道事務所)から引用

- ・分析内容: DRM/リンク別走行割合の分析
- ・分析データ: ETC2.0プローブデータ(ETC2.0車載機を設置している車両の走行履歴データ)
- ・分析期間

社会実験前: 休日2日間(9/3(土)~4(日))

社会実験中: 休日3日間(10/8(土)~10(月祝))

凡例(リンク別走行割合(%))

- 0~5
- 5~10
- 10~20
- 20~40
- >=40

*リンク別の走行車両の台数÷起点から終点まで走行した車両の台数
注)ETC2.0プローブデータは概ね200mに1度データが記録される

① 周辺交通への影響 ①-1 周辺道路の混雑状況と要因

4) 周辺道路における影響 【混雑状況の概況】

- 混雑が確認された社会実験区間の近傍や広瀬通り交差点以外の箇所では、社会実験前と実験時で大きな混雑状況の違いは見られない。

【旅行速度の比較(ETC2.0プローブデータ)／平日】

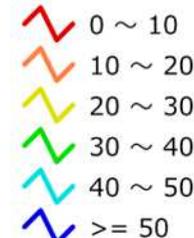
平日8時台／社会実験前



平日8時台／社会実験中



凡例：リンク別平均走行速度
単位：km/h



— :アーケード部

平日17時台／社会実験前



平日17時台／社会実験中



【ETC2.0プローブデータの分析概要】

- 出典：ETC2.0プローブデータの分析結果
(仙台河川国道事務所)から引用
- 分析内容：DRMリンク別平均旅行速度の分析
 - 分析データ：ETC2.0プローブデータ
(ETC2.0車載機を設置している車両の走行履歴データ)
 - 分析期間
社会実験前：平日5日間(9/5(月)~9(金))
社会実験1週目：平日5日間(9/26(月)~30(金))
社会実験2週目：平日5日間(10/3(月)~7(金))

① 周辺交通への影響 ①-1 周辺道路の混雑状況と要因

【旅行速度の比較(ETC2.0プローブデータ)／休日】

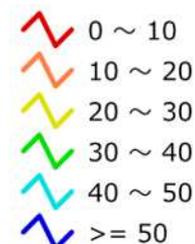
休日15時台／社会実験前



休日15時台／社会実験中



凡例：リンク別平均走行速度
単位：km/h



— :アーケード部

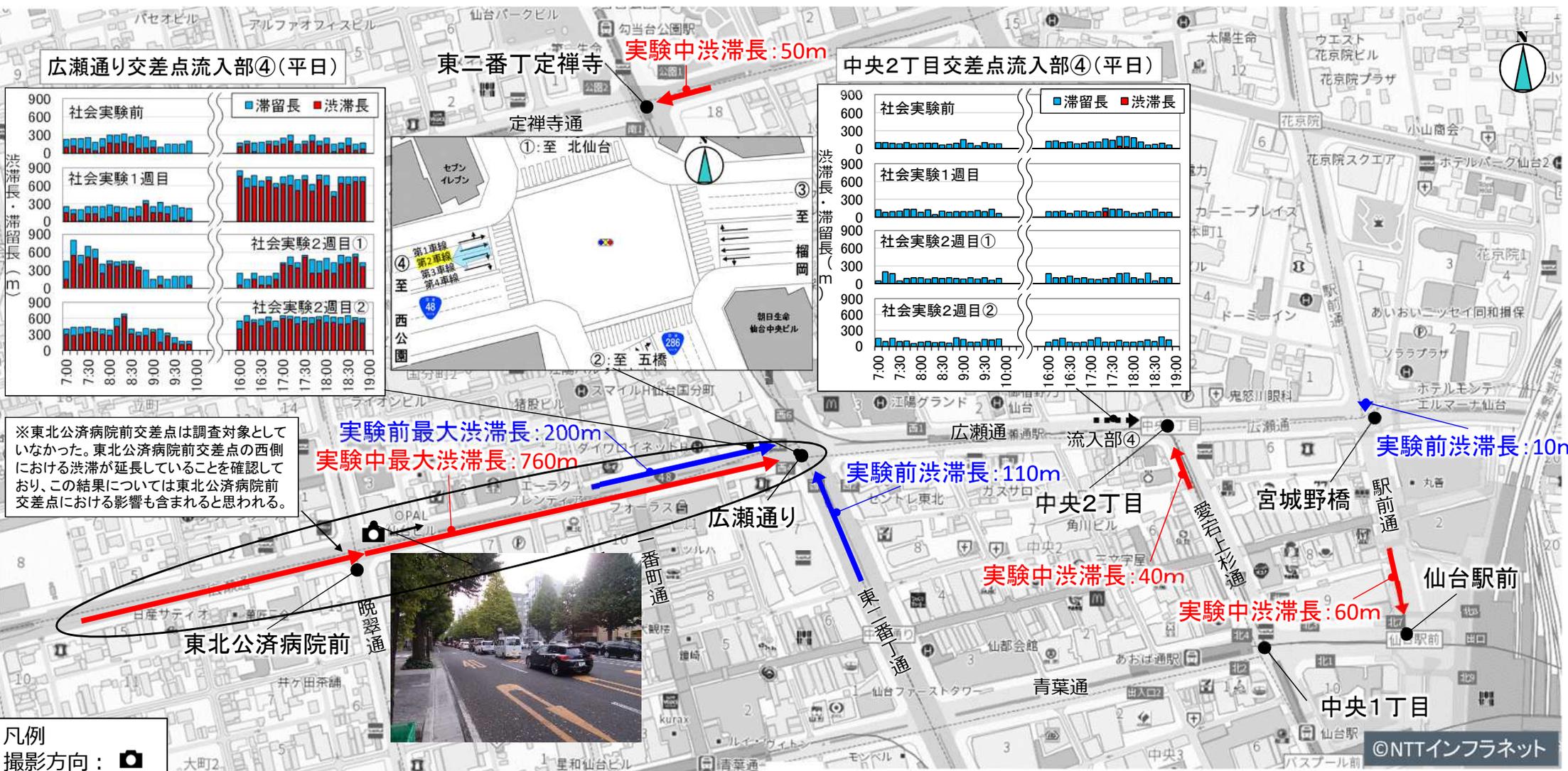
【ETC2.0プローブデータの分析概要】

- 出典：ETC2.0プローブデータの分析結果
(仙台河川国道事務所)から引用
- ・分析内容：DRMリンク別平均旅行速度の分析
 - ・分析データ：ETC2.0プローブデータ
(ETC2.0車載機を設置している車両の走行履歴データ)
 - ・分析期間
社会実験前：休日2日間(9/3(土)~4(日))
社会実験1週目：休日3日間(9/23(金祝)~25(日))
社会実験3週目：休日3日間(10/8(土)~10(月祝))

① 周辺交通への影響 ①-1 周辺道路の混雑状況と要因

【渋滞発生状況／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



▲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)

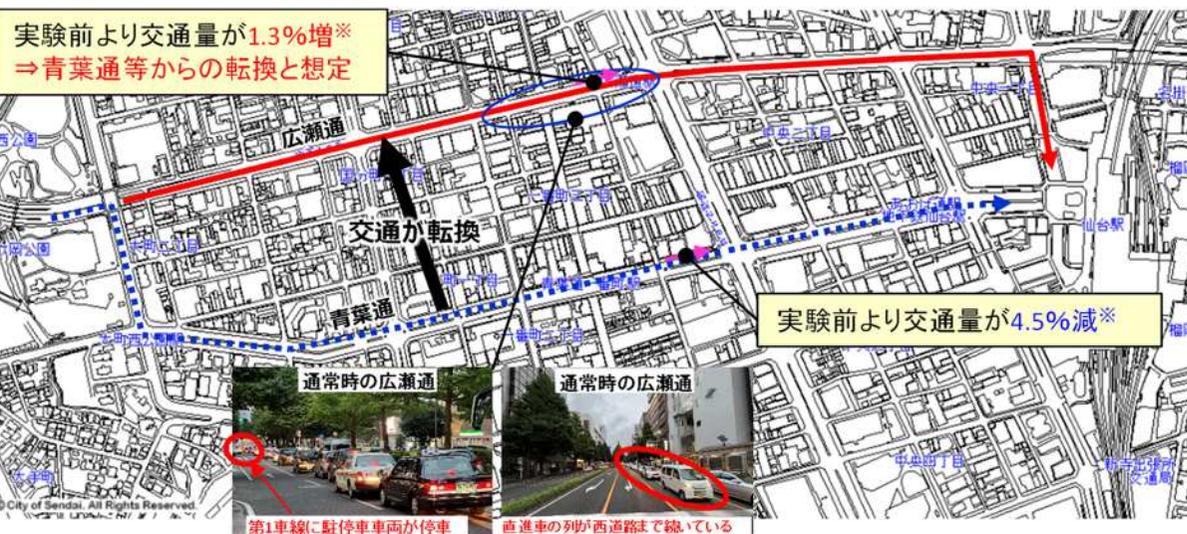
① 周辺交通への影響 ①-1 周辺道路の混雑状況と要因

5) 周辺道路における影響 【混雑状況の要因分析(広瀬通り交差点)】

- 実験時には、実験前に青葉通を走行していた東西方向の交通が広瀬通経由に転換。【交通量調査・経路分析結果】
- 広瀬通り交差点の西側流入部は、通常時も直進方向が実質 1 車線運用となっており、慢性的に容量が低下している状況。そのような中、社会実験時は青葉通からの転換交通も発生したことから渋滞が延伸したと考えられる。

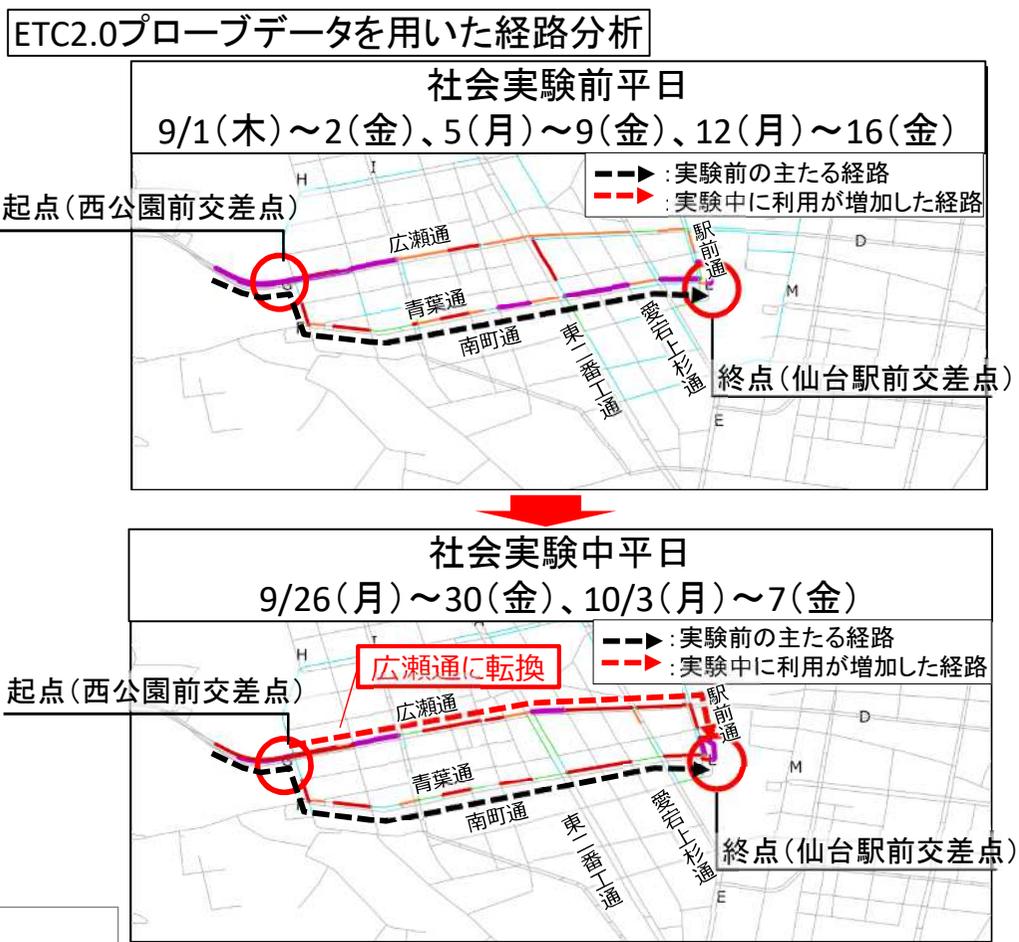
・渋滞発生要因

- 通常時より、第1車線(主に停車車両・バス・タクシー等の停車)により利用率が低く、第3車線が広瀬通の交差点にて右折レーンとなり、直進車両が第2車線に集中するため、交通容量が低下し、渋滞が発生している。
- そのような中、社会実験時は青葉通からの転換交通も発生したことから渋滞が延伸。



※実験前と期間中の平日における交通量(各交差点の流入方向)の平均値を比較した値

【ETC2.0プローブデータの分析概要】
 出典: ETC2.0プローブデータの分析結果(仙台河川国道事務所)から引用
 ・分析内容: DRMリンク別走行割合の分析
 ・分析データ: ETC2.0プローブデータ(ETC2.0車載機を設置している車両の走行履歴データ)
 ・分析期間
 社会実験前: 9/1(木)~2(金)、5(月)~9(金)、12(月)~16(金)
 社会実験中: 9/26(月)~30(金)、10/3(月)~7(金)



凡例(リンク別走行割合(%))

- 0~5
- 5~10
- 10~20
- 20~40
- >=40

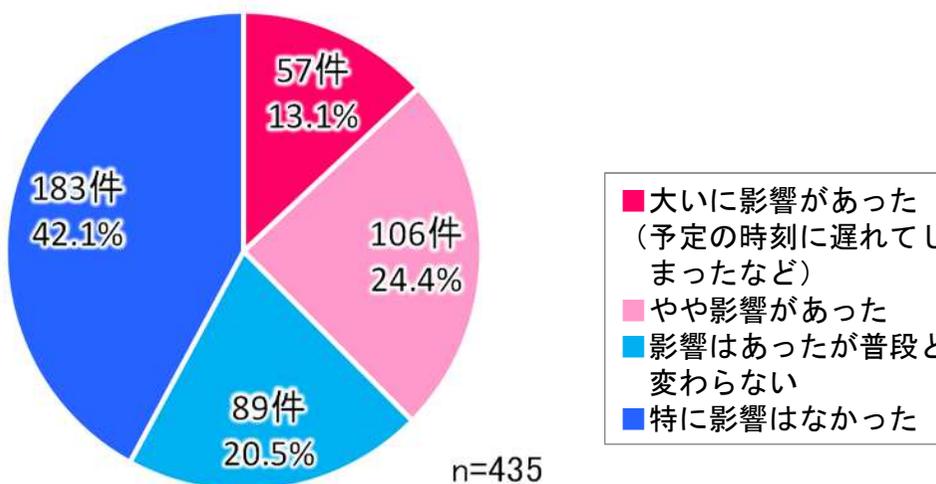
*リンク別の走行車両の台数÷起点から終点まで走行した車両の台数
 注)ETC2.0プローブデータは概ね200mに1度データが記録される

① 周辺交通への影響 ①-1 周辺道路の混雑状況と要因

6) 来訪時における周辺交通の混雑の影響 【利用者アンケート調査】

- 周辺道路の混雑により仙台市中心部へマイカー等で来訪する際に「影響があった」「やや影響があった」と回答した方は、約4割であり、6割の方は、「影響はあったが普段と変わらない」「特に影響はなかった」と回答

Q: 本社会実験で実施した交通規制に伴い青葉通仙台駅前エリアを自家用車で通行できなくなることや周辺道路が混雑することによって、仙台市中心部へ来訪する際の行動に影響があったかをお聞かせください。



※集計対象：自家用車・バイク利用者

▲仙台市中心部へ来訪時の行動影響の有無
(Webアンケート&聞き取り調査&ドライバーアンケート)

① 周辺交通への影響 ①-2 バス・タクシー運行への影響

1) バス運行ルートにおける所要時間【路線バス運行状況調査(所要時間)】

- 広瀬通を通行するルート①の仙台駅方向では、**休日の実験前と実験中**の平均所要時間を比較すると、**約4分の遅延**が発生。最大の所要時間で比較すると一部で**約30分の遅延**が発生。そのため、実験2週目以降の休日は、バス事業者にて運行ルートを広瀬通経由から青葉通経由に変更し、対応した。

ルート①: 立町小学校前～仙台駅前



平均所要時間と比較して
 平均で通常の約4分(13.4分→17.2分)遅延発生
 最大で通常の約30分(13.4分→44.3分)遅延発生

ルート①立町小学校前～仙台駅前

停留所数: 上り: 5 下り: 5

			立町小学校前⇒仙台駅前				仙台駅前⇒立町小学校前				
			平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	
平日	朝ピーク 7:00-10:00	社会実験前平日	9月12日(月)～9月16日(金)	11.8分	(17.8分)	4.8回	51便	12.2分	(15.6分)	4.5回	40便
		社会実験中平均		13.1分		4.9回	52便	12.0分		4.4回	40便
		社会実験中1週目平日	9月26日(月)～9月30日(金)	13.4分	(20.5分)	4.8回	53便	12.2分	(16.7分)	4.5回	40便
	タピーク 16:00-19:00	社会実験前平日	9月12日(月)～9月16日(金)	13.3分	(18.8分)	3.8回	41便	13.8分	(18.6分)	4.8回	55便
		社会実験中平均		16.7分		3.8回	41便	13.6分		4.9回	55便
		社会実験中1週目平日	9月26日(月)～9月30日(金)	15.0分	(20.7分)	3.7回	39便	13.7分	(20.5分)	4.8回	55便
休日	午前 9:00-12:00	社会実験前平日	9月12日(月)～9月16日(金)	13.4分	(18.9分)	4.3回	15便	11.1分	(13.5分)	4.2回	14便
		社会実験中平均		17.2分		4.4回	20便	10.5分		4.0回	19便
		社会実験中1週目休日	9月23日(金)～9月25日(日)	24.1分	(44.3分)	4.5回	22便	10.9分	(14.1分)	3.9回	21便
	午後 15:00-18:00	社会実験中2週目平日	10月3日(月)～10月7日(金)	12.8分	(21.8分)	4.9回	51便	11.8分	(19.0分)	4.3回	40便
		社会実験中2週目平日	10月3日(月)～10月7日(金)	18.4分	(51.3分)	3.8回	42便	13.5分	(21.5分)	4.9回	54便
		社会実験前休日	9月17日(土)～9月18日(日)	19.3分	(25.7分)	4.1回	13便	12.7分	(16.3分)	4.3回	16便
	社会実験中平均		20.6分		3.8回	17便	12.0分		4.5回	21便	
		社会実験中1週目休日	9月23日(金)～9月25日(日)	27.8分	(35.3分)	3.6回	19便	12.1分	(17.7分)	4.4回	24便
		社会実験中2週目休日	10月1日(土)～10月2日(日)	15.2分	(21.3分)	4.0回	13便	11.7分	(14.5分)	4.6回	16便
社会実験中3週目休日	10月8日(土)～10月10日(月)	18.7分	(25.4分)	3.9回	18便	12.4分	(17.2分)	4.5回	24便		

【ルート①】立町小学校前～仙台駅前
 休日AMピーク(最も影響が大きい1週目を対象に整理)
 平均所要時間: 実験前: 13.4分→実験中(1週目): 24.1分
 最大所要時間: 実験前: 18.9分→実験中(1週目): 44.3分
 →実験1週目(休日AMピーク)に最大約30分の遅延が発生



10月休日は
 点線運行ルートに変更

ルート①: 立町小学校前～仙台駅前 (点線: 10/1～土曜日のみ)

社会実験中2週目以降運行ルートを変更

▲所要時間の変化について分析を実施した路線(ルート①)

【分析概要】
 分析内容 仙台市交通局提供の路線バストラフィックデータを用いた所要時間分析
 分析データ 仙台市交通局提供路線バストラフィックデータ
 分析期間 社会実験前: 9/12(月)～9/18(日)
 社会実験中: 9/26(月)～10/10(月祝)

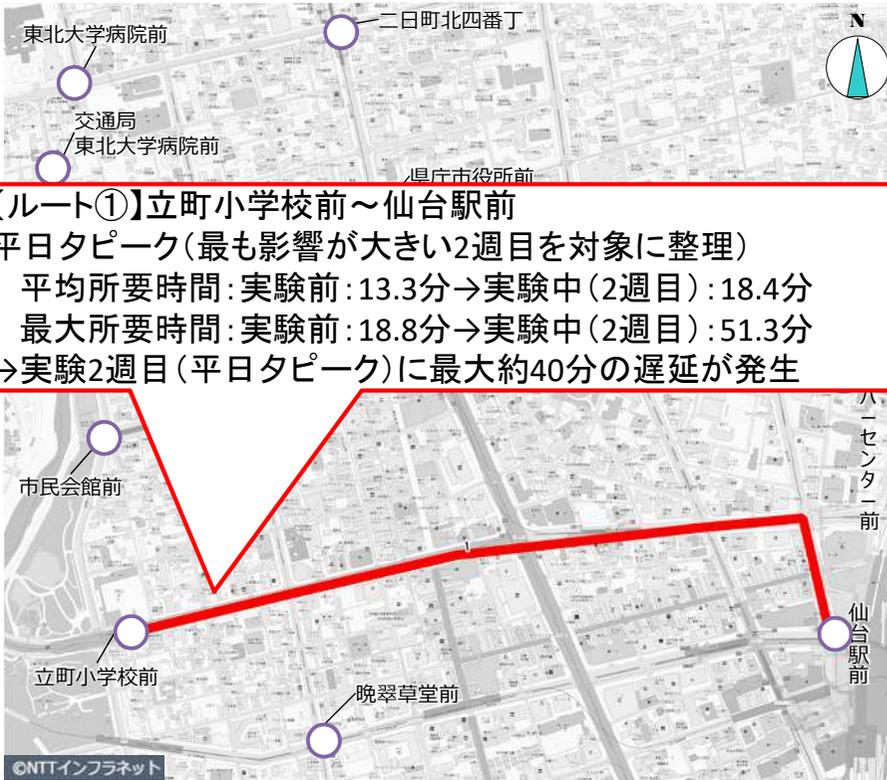
① 周辺交通への影響

①-2 バス・タクシー運行への影響

1) バス運行ルートにおける所要時間【路線バス運行状況調査(所要時間)】

- 広瀬通を通行するルート①の仙台駅方面では、**平日の実験前と実験中の平均所要時間を比較すると、約3分の遅延が発生。最大の所要時間で比較すると一部で約40分の遅延が発生。**

ルート①: 立町小学校前～仙台駅前



平均所要時間と比較して
 平均で通常の約3分(13.3分→16.7分)遅延発生
 最大で通常の約40分(13.3分→51.3分)遅延発生

ルート①立町小学校前～仙台駅前

停留所数: 上り: 5 下り: 5

			立町小学校前⇒仙台駅前				仙台駅前⇒立町小学校前				
			平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	
平日	朝ピーク 7:00-10:00	社会実験前平日	9月12日(月)～9月16日(金)	11.8分	(17.8分)	4.8回	51便	12.2分	(15.6分)	4.5回	40便
		社会実験中平均		13.1分		4.9回	52便	12.0分		4.4回	40便
		社会実験中1週目平日	9月26日(月)～9月30日(金)	13.4分	(20.5分)	4.8回	53便	12.2分	(16.7分)	4.5回	40便
	夕ピーク 16:00-19:00	社会実験前平日	9月12日(月)～9月16日(金)	12.8分	(21.8分)	4.9回	51便	11.8分	(19.0分)	4.3回	40便
		社会実験中平均		16.7分		3.8回	41便	13.8分	(18.6分)	4.8回	55便
		社会実験中2週目平日	10月3日(月)～10月7日(金)	18.4分	(51.3分)	3.8回	42便	13.5分	(21.5分)	4.9回	54便
休日	午前 9:00-12:00	社会実験前休日	9月17日(土)～9月18日(日)	13.4分	(18.9分)	4.3回	15便	11.1分	(13.5分)	4.2回	14便
		社会実験中平均		17.2分		4.4回	20便	10.5分		4.0回	19便
		社会実験中1週目休日	9月23日(金)～9月25日(日)	24.1分	(44.3分)	4.5回	22便	10.9分	(14.1分)	3.9回	21便
	午後 15:00-18:00	社会実験前休日	9月17日(土)～9月18日(日)	19.3分	(25.7分)	4.1回	13便	12.7分	(16.3分)	4.3回	16便
		社会実験中平均		20.6分		3.8回	17便	12.0分		4.5回	21便
		社会実験中1週目休日	9月23日(金)～9月25日(日)	27.8分	(35.3分)	3.6回	19便	12.1分	(17.7分)	4.4回	24便
		社会実験中2週目休日	10月1日(土)～10月2日(日)	15.2分	(21.3分)	4.0回	13便	11.7分	(14.5分)	4.6回	16便
		社会実験中3週目休日	10月8日(土)～10月10日(月)	18.7分	(25.4分)	3.9回	18便	12.4分	(17.2分)	4.5回	24便

▲所要時間の变化について分析を実施した路線(ルート①)

【分析概要】

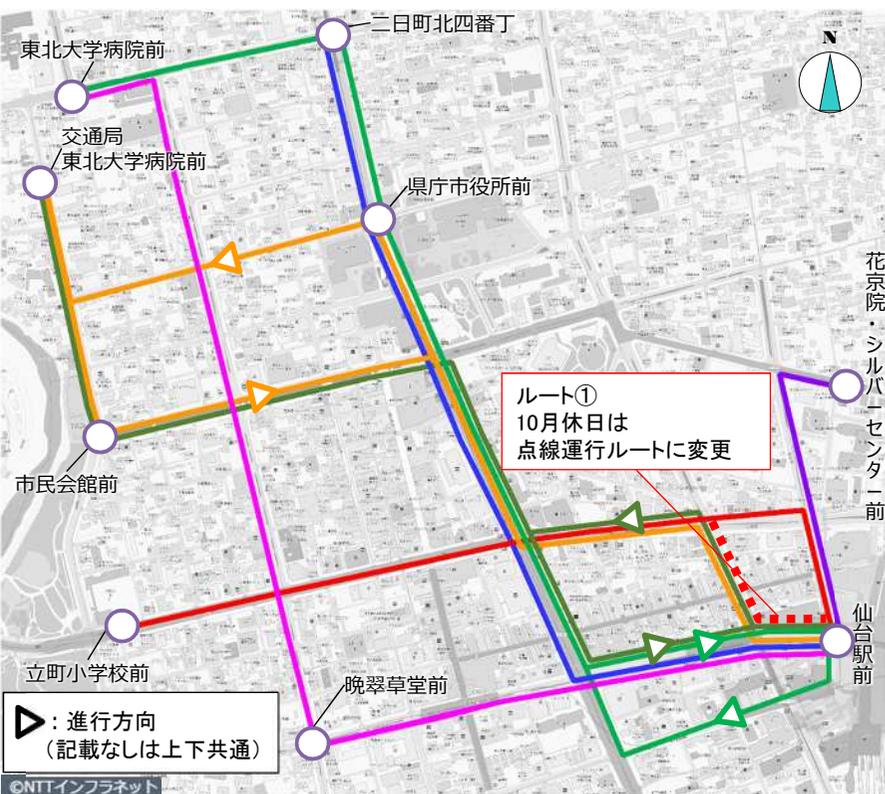
分析内容 仙台市交通局提供の路線バストラフィックデータを用いた所要時間分析
 分析データ 仙台市交通局提供路線バストラフィックデータ
 分析期間 社会実験前: 9/12(月)～9/18(日)
 社会実験中: 9/26(月)～10/10(月祝)

① 周辺交通への影響 ①-2 バス・タクシー運行への影響

1) バス運行ルートにおける所要時間【路線バス運行状況調査(所要時間) 全ルートの調査結果】

- 所要時間に大きな変化は見られなかったルートが多かった。一方で日によっては、遅延が発生した状況も見られた。

■ 平日(朝ピーク7:00~10:00)



- ルート①: 立町小学校前～仙台駅前(点線:10/1～土日曜日のみ)
- ルート②: 交通局東北大学病院前～定禅寺通・広瀬通り・青葉通経由仙台駅前
- ルート③: 東北大学病院前～晩翠通経由仙台駅前
- ルート④: 東北大学病院前～二日町北四番丁経由仙台駅前
- ルート⑤: 二日町北四番丁～仙台駅前
- ルート⑥: 花京院・シルバーセンター前～仙台駅前
- ルート⑦: 交通局東北大学病院前～県庁市役所・定禅寺通・広瀬通り経由仙台駅前

立町小学校前⇒仙台駅前				仙台駅前⇒立町小学校前							
停留所数	上り	下り		平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数
ルート① 立町小学校前～ 仙台駅前	社会実験前平日	9月12日(月)～9月16日(金)		11.8分	(17.8分)	4.8回	51便	12.2分	(15.6分)	4.5回	40便
	社会実験中平均			13.1分		4.9回	52便	12.0分		4.4回	40便
	社会実験中1週目平日	9月26日(月)～9月30日(金)		13.4分	(20.5分)	4.8回	53便	12.2分	(16.7分)	4.5回	40便
	社会実験中2週目平日	10月3日(月)～10月7日(金)		12.8分	(21.8分)	4.9回	51便	11.8分	(19.0分)	4.3回	40便

交通局東北大学病院前⇒仙台駅前 (定禅寺通り・青葉通経由)				仙台駅前⇒交通局東北大学病院前 (広瀬通り・定禅寺通経由)							
停留所数	上り	下り		平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数
ルート② 交通局東北大学病 院前～ 定禅寺通・広瀬通 り・青葉通経由 仙台駅前	社会実験前平日	9月12日(月)～9月16日(金)		15.4分	(20.9分)	6.3回	127便	16.0分	(23.9分)	6.1回	83便
	社会実験中平均			15.5分		6.3回	124便	15.9分		6.0回	81便
	社会実験中1週目平日	9月26日(月)～9月30日(金)		15.5分	(20.5分)	6.4回	124便	16.1分	(21.3分)	6.0回	81便
	社会実験中2週目平日	10月3日(月)～10月7日(金)		15.5分	(21.4分)	6.3回	124便	15.8分	(21.8分)	6.0回	81便

東北大学病院前⇒仙台駅前				仙台駅前⇒東北大学病院前							
停留所数	上り	下り		平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数
ルート③ 東北大学病院前～ 晩翠通経由 仙台駅前	社会実験前平日	9月12日(月)～9月16日(金)		18.6分	(24.8分)	8.6回	112便	18.1分	(21.5分)	8.0回	65便
	社会実験中平均			19.0分		8.7回	117便	18.3分		7.8回	62便
	社会実験中1週目平日	9月26日(月)～9月30日(金)		19.1分	(24.8分)	8.7回	118便	18.6分	(27.1分)	7.9回	62便
	社会実験中2週目平日	10月3日(月)～10月7日(金)		18.8分	(23.8分)	8.7回	116便	18.0分	(21.5分)	7.8回	62便

東北大学病院前⇒仙台駅前				仙台駅前⇒東北大学病院前							
停留所数	上り	下り		平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数
ルート④ 東北大学病院前～ 二日町北四番丁経 由 仙台駅前	社会実験前平日	9月12日(月)～9月16日(金)		19.3分	(47.8分)	7.7回	187便	16.0分	(21.5分)	6.3回	141便
	社会実験中平均			19.4分		7.7回	194便	16.7分		6.3回	141便
	社会実験中1週目平日	9月26日(月)～9月30日(金)		19.8分	(25.7分)	7.7回	192便	16.8分	(23.8分)	6.3回	140便
	社会実験中2週目平日	10月3日(月)～10月7日(金)		19.0分	(24.5分)	7.7回	196便	16.6分	(24.4分)	6.3回	142便

二日町北四番丁⇒仙台駅前				仙台駅前⇒二日町北四番丁							
停留所数	上り	下り		平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数
ルート⑤ 二日町北四番丁～ 仙台駅前	社会実験前平日	9月12日(月)～9月16日(金)		12.8分	(15.2分)	5.8回	416便	10.7分	(14.9分)	4.7回	288便
	社会実験中平均			13.0分		5.9回	400便	10.9分		4.7回	288便
	社会実験中1週目平日	9月26日(月)～9月30日(金)		13.1分	(17.2分)	5.9回	402便	10.9分	(15.4分)	4.6回	289便
	社会実験中2週目平日	10月3日(月)～10月7日(金)		13.0分	(17.0分)	5.9回	398便	10.9分	(16.2分)	4.7回	286便

花京院・シルバーセンター前⇒仙台駅前				仙台駅前⇒花京院・シルバーセンター前							
停留所数	上り	下り		平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数
ルート⑥ 花京院・シル バーセンター前～ 仙台駅前	社会実験前平日	9月12日(月)～9月16日(金)		4.9分	(8.7分)	2.5回	199便	5.3分	(7.9分)	1.8回	204便
	社会実験中平均			5.6分		2.5回	196便	5.2分		1.8回	206便
	社会実験中1週目平日	9月26日(月)～9月30日(金)		5.5分	(13.4分)	2.5回	198便	4.9分	(8.2分)	1.9回	207便
	社会実験中2週目平日	10月3日(月)～10月7日(金)		5.7分	(12.1分)	2.5回	194便	5.5分	(9.7分)	1.8回	204便

交通局東北大学病院前⇒仙台駅前 (定禅寺通・広瀬通り経由)				仙台駅前⇒交通局東北大学病院前 (広瀬通り・県庁市役所経由)							
停留所数	上り	下り		平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数
ルート⑦ 交通局東北大学病 院前～ 県庁市役所・定禅 寺通・広瀬通り経 由 仙台駅前	社会実験前平日	9月12日(月)～9月16日(金)		14.3分	(18.2分)	6.1回	28便	16.9分	(23.6分)	5.4回	196便
	社会実験中平均			14.8分		6.1回	29便	16.9分		5.4回	190便
	社会実験中1週目平日	9月26日(月)～9月30日(金)		15.3分	(20.4分)	6.2回	29便	16.8分	(26.7分)	5.4回	190便
	社会実験中2週目平日	10月3日(月)～10月7日(金)		14.3分	(19.8分)	6.0回	28便	17.1分	(25.9分)	5.4回	190便

▲所要時間の変化について分析を実施した路線

※仙台市交通局提供の路線バストラフィックデータを使用し所要時間分析を実施

① 周辺交通への影響 ①-2 バス・タクシー運行への影響

■平日(タピーク16:00~19:00)

平均所要時間と比較して
最大で約40分(13.3分→51.3分)遅延発生



- ルート①: 立町小学校前～仙台駅前(点線:10/1～土日曜日のみ)
- ルート②: 交通局東北大学病院前～定禅寺通・広瀬通り・青葉通経由仙台駅前
- ルート③: 東北大学病院前～晩翠通経由仙台駅前
- ルート④: 東北大学病院前～二日町北四番丁経由仙台駅前
- ルート⑤: 二日町北四番丁～仙台駅前
- ルート⑥: 花京院・シルバーセンター前～仙台駅前
- ルート⑦: 交通局東北大学病院前～県庁市役所・定禅寺通・広瀬通り経由仙台駅前

立町小学校前⇒仙台駅前				仙台駅前⇒立町小学校前			
平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数
13.3分	(18.8分)	3.8回	41便	13.8分	(18.6分)	4.8回	55便
16.7分		3.8回	41便	13.6分		4.9回	55便
15.0分	(20.7分)	3.7回	39便	13.7分	(20.5分)	4.8回	55便
18.4分	(51.3分)	3.8回	42便	13.5分	(21.5分)	4.9回	54便

交通局東北大学病院前⇒仙台駅前 (定禅寺通り・青葉通経由)				仙台駅前⇒交通局東北大学病院前 (広瀬通り・定禅寺通経由)			
平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数
16.7分	(23.1分)	6.6回	187便	15.9分	(22.8分)	5.8回	75便
16.9分		6.5回	192便	16.5分		6.0回	74便
16.3分	(20.7分)	6.6回	191便	16.6分	(25.3分)	5.9回	75便
17.5分	(31.4分)	6.5回	192便	16.3分	(24.2分)	6.2回	72便

東北大学病院前⇒仙台駅前				仙台駅前⇒東北大学病院前			
平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数
19.1分	(25.5分)	8.0回	81便	19.6分	(26.0分)	8.7回	94便
19.6分		8.0回	78便	20.1分		8.7回	95便
19.4分	(28.5分)	8.1回	74便	19.9分	(28.4分)	8.7回	96便
19.7分	(34.2分)	8.0回	82便	20.3分	(31.3分)	8.7回	94便

東北大学病院前⇒仙台駅前				仙台駅前⇒東北大学病院前			
平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数
18.8分	(28.5分)	7.1回	130便	19.3分	(28.9分)	6.8回	176便
19.4分		7.1回	131便	19.2分		6.7回	178便
19.1分	(26.2分)	7.0回	128便	19.4分	(26.0分)	6.8回	178便
19.7分	(45.8分)	7.1回	133便	19.1分	(32.7分)	6.7回	178便

二日町北四番丁⇒仙台駅前				仙台駅前⇒二日町北四番丁			
平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数
12.8分	(16.9分)	5.4回	209便	13.3分	(22.7分)	5.0回	308便
13.1分		5.3回	204便	13.2分		5.0回	316便
12.8分	(25.1分)	5.3回	199便	13.1分	(18.6分)	5.0回	319便
13.5分	(29.1分)	5.3回	209便	13.3分	(23.8分)	5.0回	312便

花京院・シルバーセンター前⇒仙台駅前				仙台駅前⇒花京院・シルバーセンター前			
平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数
4.5分	(8.3分)	2.2回	181便	5.4分	(12.3分)	2.0回	186便
5.9分		2.2回	184便	5.2分		2.0回	185便
5.4分	(17.2分)	2.2回	185便	5.2分	(9.3分)	2.0回	183便
6.4分	(19.6分)	2.2回	183便	5.1分	(7.9分)	2.0回	186便

交通局東北大学病院前⇒仙台駅前 (定禅寺通り・広瀬通り経由)				仙台駅前⇒交通局東北大学病院前 (広瀬通り・県庁市役所経由)			
平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数	平均旅行時間	最大旅行時間	停車回数	便数
15.0分	(17.7分)	6.3回	19便	16.3分	(22.8分)	5.4回	81便
15.4分		6.3回	19便	17.0分		5.4回	76便
14.7分	(19.0分)	6.1回	18便	16.8分	(22.0分)	5.4回	75便
16.1分	(29.6分)	6.6回	19便	17.2分	(28.5分)	5.4回	77便

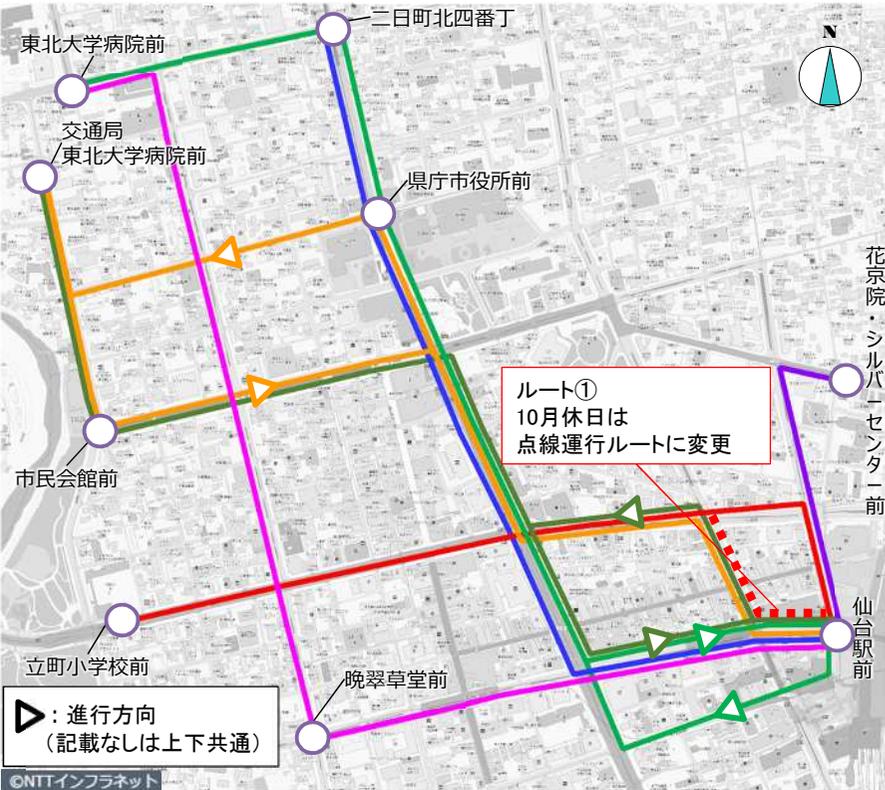
▲所要時間の変化について分析を実施した路線

※仙台市交通局提供の路線バストラフィックデータを使用し所要時間分析を実施

① 周辺交通への影響 ①-2 バス・タクシー運行への影響

■ 休日(午前:9:00~12:00)

平均所要時間と比較して
最大で通常の約30分(13.4分→44.3分)遅延発生



ルート①
10月休日は
点線運行ルートに変更

- ルート①: 立町小学校前～仙台駅前(点線:10/1～土日曜日のみ)
- ルート②: 交通局東北大学病院前～定禅寺通、広瀬通り・青葉通経由仙台駅前
- ルート③: 東北大学病院前～晩翠通経由仙台駅前
- ルート④: 東北大学病院前～二日町北四番丁経由仙台駅前
- ルート⑤: 二日町北四番丁～仙台駅前
- ルート⑥: 花京院・シルバーセンター前～仙台駅前
- ルート⑦: 交通局東北大学病院前～県庁市役所、定禅寺通・広瀬通り経由仙台駅前

▲ 所要時間の变化について分析を実施した路線

立町小学校前⇒仙台駅前		平均旅行時間		最大旅行時間		停車回数		便数	
社会実験前休日	9月17日(土)～9月18日(日)	13.4分	(18.9分)	4.3回	15便	11.1分	(13.5分)	4.2回	14便
社会実験中平均		17.2分		4.4回	20便	10.5分		4.0回	19便
社会実験中1週目休日	9月23日(金)～9月25日(日)	24.1分	(44.3分)	4.5回	22便	10.9分	(14.1分)	3.9回	21便
社会実験中2週目休日	10月1日(土)～10月2日(日)	12.9分	(19.2分)	4.1回	16便	10.5分	(13.6分)	4.2回	14便
社会実験中3週目休日	10月8日(土)～10月10日(月)	14.5分	(23.0分)	4.4回	21便	10.3分	(13.2分)	4.0回	21便

社会実験中2週目以降運行ルートを変更

交通局東北大学病院前⇒仙台駅前 (定禅寺通・青葉通経由)		平均旅行時間		最大旅行時間		停車回数		便数	
社会実験前休日	9月17日(土)～9月18日(日)	14.8分	(21.8分)	6.0回	54便	16.2分	(24.6分)	6.0回	29便
社会実験中平均		14.8分		5.9回	69便	13.6分		5.6回	40便
社会実験中1週目休日	9月23日(金)～9月25日(日)	15.1分	(24.4分)	6.0回	83便	13.3分	(16.9分)	5.4回	45便
社会実験中2週目休日	10月1日(土)～10月2日(日)	14.5分	(18.4分)	6.1回	55便	13.2分	(17.3分)	5.9回	31便
社会実験中3週目休日	10月8日(土)～10月10日(月)	14.7分	(18.6分)	5.7回	68便	14.1分	(20.4分)	5.6回	45便

東北大学病院前⇒仙台駅前		平均旅行時間		最大旅行時間		停車回数		便数	
社会実験前休日	9月17日(土)～9月18日(日)	18.8分	(22.6分)	7.9回	20便	16.5分	(19.2分)	7.3回	22便
社会実験中平均		18.9分		8.0回	32便	16.2分		6.9回	30便
社会実験中1週目休日	9月23日(金)～9月25日(日)	20.2分	(27.6分)	8.2回	37便	16.5分	(22.8分)	7.0回	33便
社会実験中2週目休日	10月1日(土)～10月2日(日)	17.8分	(22.6分)	7.8回	25便	15.9分	(20.2分)	6.8回	22便
社会実験中3週目休日	10月8日(土)～10月10日(月)	18.7分	(23.8分)	7.9回	33便	16.3分	(18.3分)	6.8回	36便

東北大学病院前⇒仙台駅前		平均旅行時間		最大旅行時間		停車回数		便数	
社会実験前休日	9月17日(土)～9月18日(日)	18.3分	(26.0分)	7.0回	53便	14.9分	(21.3分)	6.0回	55便
社会実験中平均		17.9分		6.9回	68便	15.2分		5.8回	71便
社会実験中1週目休日	9月23日(金)～9月25日(日)	18.8分	(24.8分)	7.0回	73便	15.3分	(21.8分)	5.7回	80便
社会実験中2週目休日	10月1日(土)～10月2日(日)	17.3分	(26.9分)	6.9回	50便	15.2分	(19.7分)	5.9回	53便
社会実験中3週目休日	10月8日(土)～10月10日(月)	17.6分	(24.1分)	6.9回	80便	15.1分	(21.8分)	5.8回	81便

二日町北四番丁⇒仙台駅前		平均旅行時間		最大旅行時間		停車回数		便数	
社会実験前休日	9月17日(土)～9月18日(日)	12.3分	(15.7分)	5.5回	82便	10.9分	(13.4分)	4.6回	76便
社会実験中平均		13.0分		5.6回	107便	10.6分		4.6回	98便
社会実験中1週目休日	9月23日(金)～9月25日(日)	13.0分	(18.4分)	5.6回	124便	11.0分	(16.5分)	4.6回	111便
社会実験中2週目休日	10月1日(土)～10月2日(日)	12.9分	(16.8分)	5.7回	82便	10.4分	(14.4分)	4.5回	74便
社会実験中3週目休日	10月8日(土)～10月10日(月)	13.1分	(17.5分)	5.6回	115便	10.4分	(14.2分)	4.5回	110便

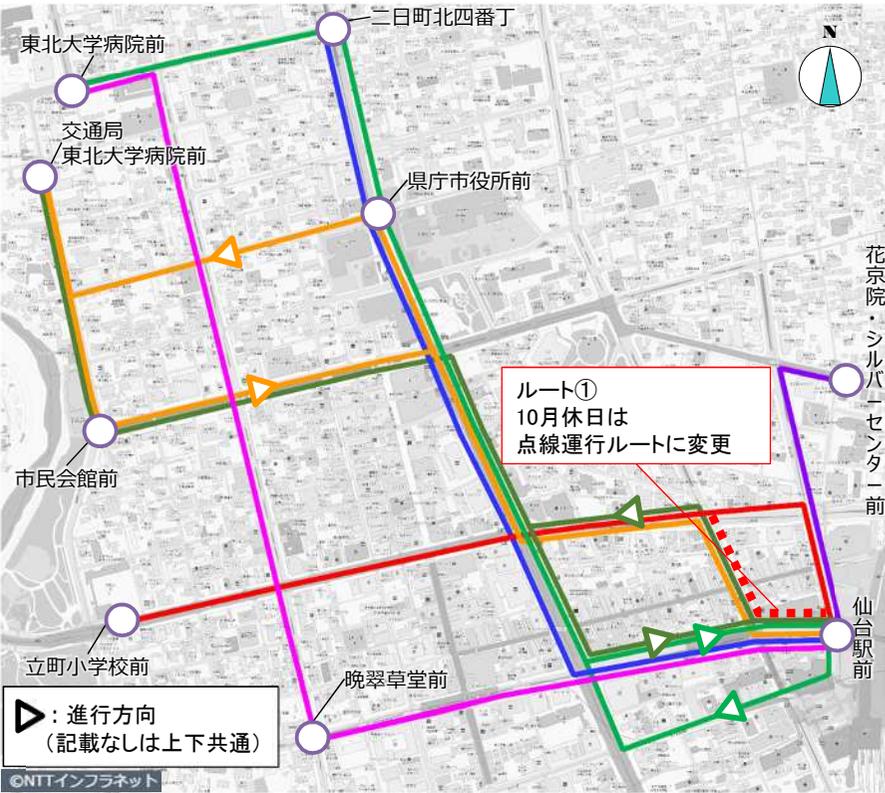
花京院・シルバーセンター前⇒仙台駅前		平均旅行時間		最大旅行時間		停車回数		便数	
社会実験前休日	9月17日(土)～9月18日(日)	5.4分	(14.4分)	2.3回	59便	5.0分	(7.4分)	1.7回	60便
社会実験中平均		7.8分		2.2回	79便	5.3分		1.6回	76便
社会実験中1週目休日	9月23日(金)～9月25日(日)	8.9分	(20.5分)	2.2回	87便	5.3分	(8.0分)	1.6回	91便
社会実験中2週目休日	10月1日(土)～10月2日(日)	6.9分	(14.6分)	2.2回	61便	5.3分	(8.5分)	1.7回	58便
社会実験中3週目休日	10月8日(土)～10月10日(月)	7.5分	(17.0分)	2.2回	90便	5.4分	(7.0分)	1.5回	79便

交通局東北大学病院前⇒仙台駅前 (定禅寺通・広瀬通り経由)		平均旅行時間		最大旅行時間		停車回数		便数	
社会実験前休日	9月17日(土)～9月18日(日)	14.2分	(19.9分)	5.2回	11便	14.3分	(20.1分)	5.1回	30便
社会実験中平均		15.5分		5.4回	12便	13.6分		5.1回	39便
社会実験中1週目休日	9月23日(金)～9月25日(日)	17.3分	(23.3分)	5.8回	14便	13.5分	(18.9分)	5.1回	45便
社会実験中2週目休日	10月1日(土)～10月2日(日)	13.6分	(15.3分)	5.6回	11便	13.6分	(18.6分)	5.1回	27便
社会実験中3週目休日	10月8日(土)～10月10日(月)	15.7分	(28.2分)	4.9回	12便	13.8分	(22.8分)	5.2回	46便

※仙台市交通局提供の路線バストラフィックデータを使用し所要時間分析を実施

① 周辺交通への影響 ①-2 バス・タクシー運行への影響

■休日(午後:15:00~18:00)



ルート①
10月休日は
点線運行ルートに変更

▶: 進行方向
(記載なしは上下共通)

- ルート①: 立町小学校前～仙台駅前(点線:10/1～土日曜日のみ)
- ルート②: 交通局東北大学病院前～定禅寺通、広瀬通り、青葉通経由仙台駅前
- ルート③: 東北大学病院前～晩翠通経由仙台駅前
- ルート④: 東北大学病院前～二日町北四番丁経由仙台駅前
- ルート⑤: 二日町北四番丁～仙台駅前
- ルート⑥: 花京院・シルバーセンター前～仙台駅前
- ルート⑦: 交通局東北大学病院前～県庁市役所、定禅寺通、広瀬通り経由仙台駅前

▲所要時間の変化について分析を実施した路線

立町小学校前⇒仙台駅前				仙台駅前⇒立町小学校前						
ルート①	社会実験前休日	社会実験中平均	社会実験中1週目休日	社会実験中2週目休日	社会実験中3週目休日	社会実験前休日	社会実験中平均	社会実験中1週目休日	社会実験中2週目休日	社会実験中3週目休日
平均旅行時間	19.3分	20.6分	27.8分	15.2分	18.7分	12.7分	12.0分	12.1分	11.7分	12.4分
最大旅行時間	(25.7分)		(35.3分)	(21.3分)	(25.4分)	(16.3分)	(17.7分)	(17.7分)	(14.5分)	(17.2分)
停車回数	4.1回	3.8回	3.6回	4.0回	3.9回	4.3回	4.5回	4.4回	4.6回	4.5回
便数	13便	17便	19便	13便	18便	16便	21便	24便	16便	24便

社会実験中2週目以降運行ルートを変更

交通局東北大学病院前⇒仙台駅前 (定禅寺通・青葉通経由)				仙台駅前⇒交通局東北大学病院前 (広瀬通り・定禅寺通経由)						
ルート②	社会実験前休日	社会実験中平均	社会実験中1週目休日	社会実験中2週目休日	社会実験中3週目休日	社会実験前休日	社会実験中平均	社会実験中1週目休日	社会実験中2週目休日	社会実験中3週目休日
平均旅行時間	15.6分	15.0分	14.9分	15.0分	15.1分	17.2分	16.3分	16.6分	16.3分	16.0分
最大旅行時間	(21.4分)		(18.4分)	(21.8分)	(20.1分)	(22.2分)	(24.3分)	(24.3分)	(22.1分)	(23.3分)
停車回数	6.3回	6.1回	6.0回	6.3回	6.0回	5.8回	6.0回	6.0回	5.7回	5.7回
便数	50便	65便	79便	52便	65便	30便	38便	45便	29便	41便

東北大学病院前⇒仙台駅前				仙台駅前⇒東北大学病院前						
ルート③	社会実験前休日	社会実験中平均	社会実験中1週目休日	社会実験中2週目休日	社会実験中3週目休日	社会実験前休日	社会実験中平均	社会実験中1週目休日	社会実験中2週目休日	社会実験中3週目休日
平均旅行時間	18.3分	17.7分	17.5分	17.5分	18.1分	17.2分	16.9分	16.4分	17.1分	17.3分
最大旅行時間	(20.9分)		(22.6分)	(23.6分)	(23.7分)	(21.8分)	(21.8分)	(20.4分)	(22.7分)	(23.1分)
停車回数	7.8回	7.6回	7.4回	7.6回	7.8回	8.1回	8.1回	8.3回	7.9回	8.1回
便数	18便	30便	33便	23便	34便	26便	34便	36便	27便	39便

東北大学病院前⇒仙台駅前				仙台駅前⇒東北大学病院前						
ルート④	社会実験前休日	社会実験中平均	社会実験中1週目休日	社会実験中2週目休日	社会実験中3週目休日	社会実験前休日	社会実験中平均	社会実験中1週目休日	社会実験中2週目休日	社会実験中3週目休日
平均旅行時間	16.6分	16.6分	16.8分	16.3分	16.6分	18.3分	17.0分	17.0分	16.7分	17.4分
最大旅行時間	(22.7分)		(23.9分)	(22.8分)	(21.9分)	(25.5分)	(24.3分)	(24.3分)	(22.1分)	(23.3分)
停車回数	6.0回	6.1回	6.1回	6.1回	6.2回	4.7回	6.3回	6.3回	6.3回	6.3回
便数	47便	62便	71便	50便	64便	55便	75便	87便	58便	81便

二日町北四番丁⇒仙台駅前				仙台駅前⇒二日町北四番丁						
ルート⑤	社会実験前休日	社会実験中平均	社会実験中1週目休日	社会実験中2週目休日	社会実験中3週目休日	社会実験前休日	社会実験中平均	社会実験中1週目休日	社会実験中2週目休日	社会実験中3週目休日
平均旅行時間	12.5分	12.1分	12.4分	11.7分	12.3分	13.0分	12.2分	12.1分	11.8分	12.7分
最大旅行時間	(26.4分)		(17.8分)	(15.0分)	(17.2分)	(19.5分)	(16.5分)	(16.2分)	(16.2分)	(19.0分)
停車回数	5.2回	5.2回	5.2回	5.1回	5.2回	4.9回	4.9回	4.9回	4.9回	4.9回
便数	67便	86便	96便	69便	94便	84便	114便	129便	87便	125便

花京院・シルバーセンター前⇒仙台駅前				仙台駅前⇒花京院・シルバーセンター前						
ルート⑥	社会実験前休日	社会実験中平均	社会実験中1週目休日	社会実験中2週目休日	社会実験中3週目休日	社会実験前休日	社会実験中平均	社会実験中1週目休日	社会実験中2週目休日	社会実験中3週目休日
平均旅行時間	4.5分	7.4分	8.2分	6.2分	8.0分	5.6分	5.2分	5.2分	5.1分	5.3分
最大旅行時間	(9.4分)		(19.7分)	(16.1分)	(19.3分)	(12.2分)	(8.7分)	(7.5分)	(7.5分)	(7.7分)
停車回数	2.0回	2.0回	2.0回	2.0回	2.0回	1.8回	1.8回	1.7回	1.7回	1.8回
便数	54便	75便	86便	57便	83便	67便	86便	100便	68便	89便

交通局東北大学病院前⇒仙台駅前 (定禅寺通・広瀬通り経由)				仙台駅前⇒交通局東北大学病院前 (広瀬通り・県庁市役所経由)						
ルート⑦	社会実験前休日	社会実験中平均	社会実験中1週目休日	社会実験中2週目休日	社会実験中3週目休日	社会実験前休日	社会実験中平均	社会実験中1週目休日	社会実験中2週目休日	社会実験中3週目休日
平均旅行時間	13.9分	15.6分	17.2分	14.8分	14.7分	15.3分	14.8分	15.5分	14.5分	14.3分
最大旅行時間	(17.4分)		(20.7分)	(21.2分)	(20.0分)	(20.5分)	(35.0分)	(21.2分)	(21.2分)	(20.7分)
停車回数	6.2回	5.9回	6.0回	6.0回	5.7回	5.3回	5.2回	5.5回	5.5回	5.2回
便数	11便	11便	13便	7便	13便	30便	40便	45便	31便	43便

※仙台市交通局提供の路線バストラフィックデータを使用し所要時間分析を実施

① 周辺交通への影響 ①-2 バス・タクシー運行への影響

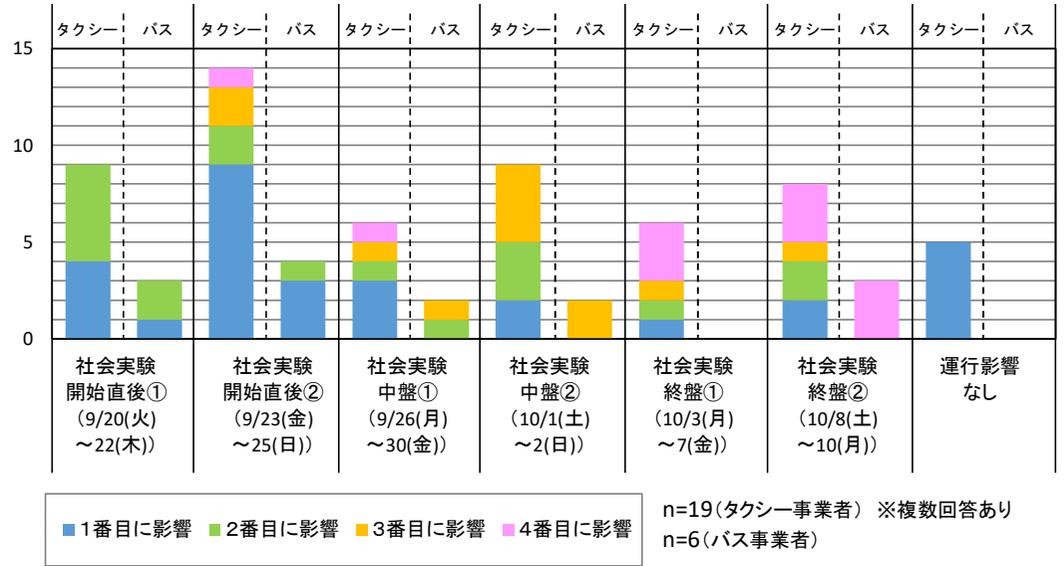
2) バス・タクシー事業者の意見 【事業者アンケート調査結果】

・ バス・タクシー事業者とも、社会実験開始直後は運行への影響を感じた事業者が多い傾向であった。

Q: 運行状況に影響を及ぼした期間を教えてください。

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



3) バス・タクシー利用者の意見

▲ 運行に影響を及ぼした期間 (バス・タクシー事業者)

Q: 仙台市中心部へ来訪する際の行動に影響があったかをお聞かせください。

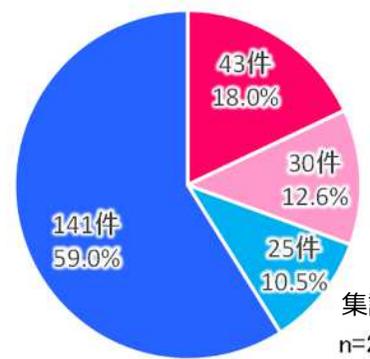
<バス利用者>

・ 約2割の方は大きな影響があったと感じていたが、8割の方は多少の影響及び影響が無かったと回答。

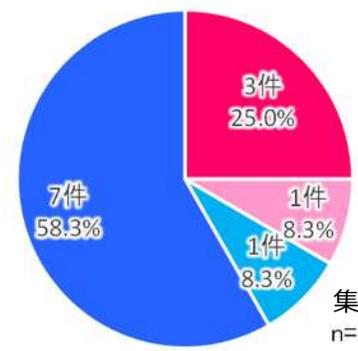
<タクシー利用者>

・ 約3割の方は大きな影響があったと感じていたが、7割の方は多少の影響及び影響が無かったと回答。

<バス利用者>



<タクシー利用者>



■ 大いに影響があった (予定の時刻に遅れてしまったなど)
 ■ やや影響があった
 ■ 影響はあったが普段と変わらない
 ■ 特に影響はなかった

▲ 仙台市中心部来訪時の行動影響の有無 (Webアンケート&聞き取り調査&市政モニターアンケート)

① 周辺交通への影響 ①-3 仙台駅一般降車場・駅前駐車場への影響

1) 社会実験区間近傍における路上駐車発生状況【駐停車車両調査】:7:00-19:00

- 駐停車車両は、愛宕上杉通、駅前通ともに一部箇所が増加。
- 駅前通③では、駐停車車両による危険挙動がやや増加したが、その他区間においては社会実験中の危険挙動の発生状況に大きな変化は見られず、周辺交通への影響は少なかった。

駐停車車両調査

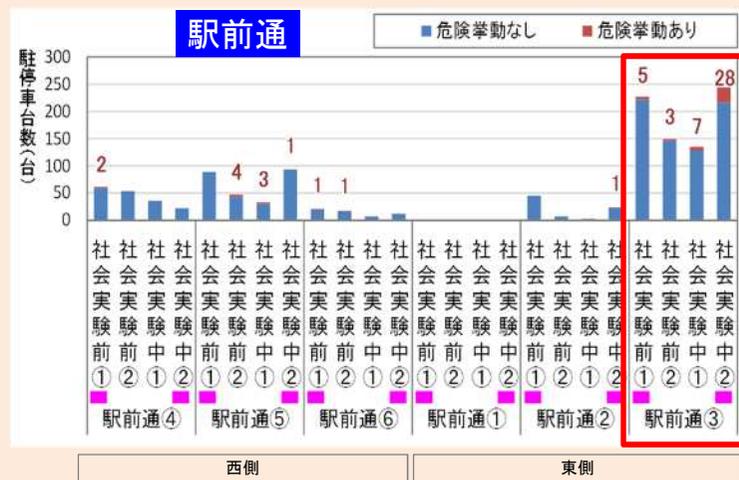
危険挙動の取得定義

- 駐停車車両により、本線走行車両が急ブレーキを踏む場合
- 駐停車車両により、本線走行車両の運行に障害が発生した場合
- その他駐停車車両に起因する危険な事象があった場合

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)

休日: ■

駐停車車両調査: 7:00-19:00



駐停車車両の影響により、第2車線上で車両の急停車が発生

▲愛宕上杉通②駐停車車両



第2車線停車中の車両から、降車する人あり

▲駅前通③駐停車車両

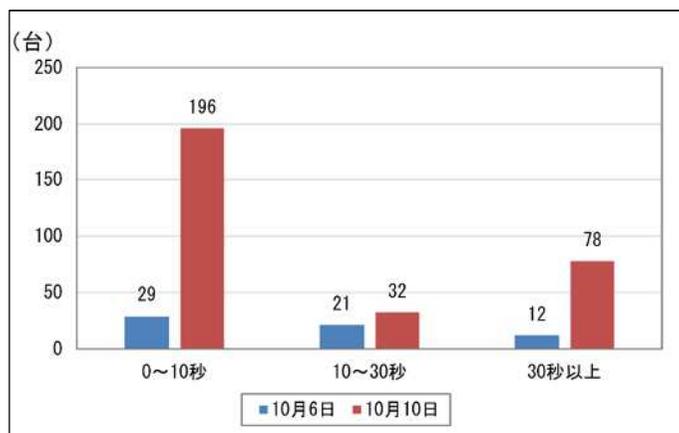
① 周辺交通への影響 ①-3 仙台駅一般降車場・駅前駐車場への影響

2) 一般車降車場内の混雑状況 【西口降車場ビデオ観測調査】7:00-21:00

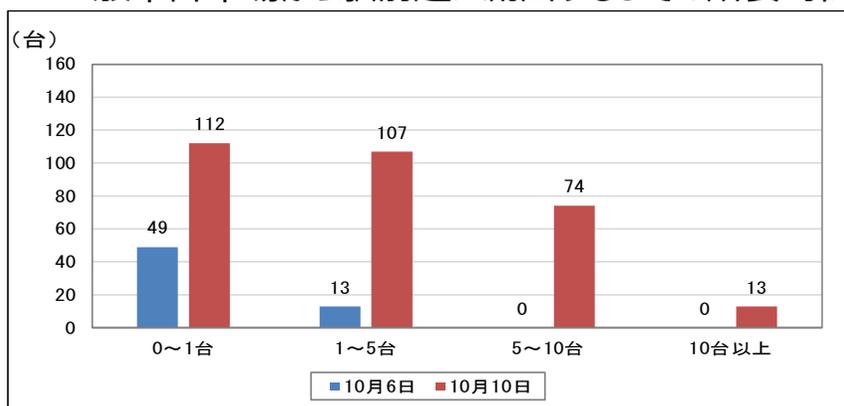
- 社会実験時は、特に休日において流出する際に、駅前通の混雑により、一般車降車場専用レーン、バス・タクシーレーンに流出する車両が発生した他、右折流出（右折流出は禁止）する車両が多く確認された。
- また、流出するまでに所要時間を多く要する車両が、特に休日で多く確認された。

読取対象車両

- 第1・2車線（一般車降車場流入車線・バス・タクシー車線）に流出した車両及び後続待ち台数
- 北進方向に流出（右折流出は禁止）した車両及び後続待ち台数
- 一般車降車場から60秒以上流出まで時間を要した車両及びその際の後続待ち台数



▲ 一般車降車場から駅前通に流出するまでの所要時間



▲ 一般車降車場から流出する際に後続の出庫待ち台数



▲ 一般車降車場から駅前通に流出する車両 (10/10 (月祝))



▲ 一般車降車場内の出庫待ち車両の状況 (10/10 (月祝))

① 周辺交通への影響 ①-3 仙台駅一般降車場・駅前駐車場への影響

3) 駐車場運営面への影響【駅周辺駐車場】

- 交通規制初日のみ駅前通の混雑により駐車場に入庫する車両への影響があったが、初日以降は影響は無かった。
- 利用者からの苦情や、意見は確認されていない。

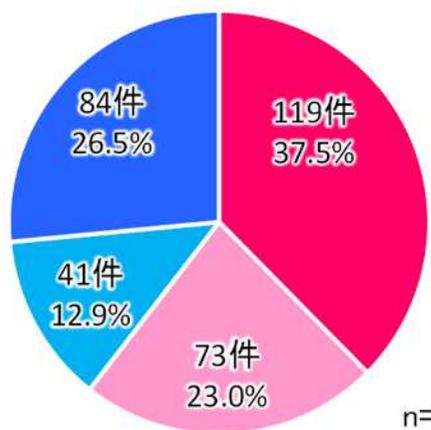
4) 仙台駅一般車降車場への来訪時の影響【利用者アンケート調査結果】

- マイカー等で仙台駅一般車降車場（駅前ロータリー）に向かう際に、社会実験来訪者のうち約6割の方が「大いに影響があった」もしくは「やや影響があった」と回答。

Q: 仙台駅一般車降車場（駅前ロータリー）に向かう際に影響があったかをお聞かせください。

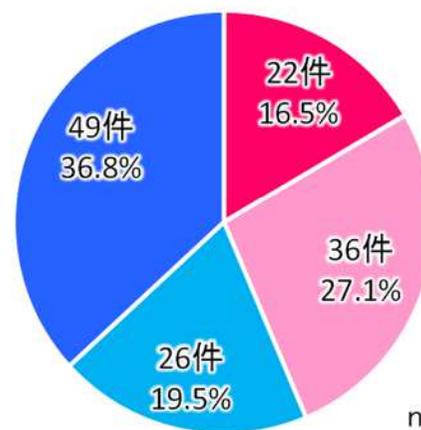
Webアンケート&聞き取り調査&市政モニターアンケート&ドライバーアンケート

<社会実験来訪者>

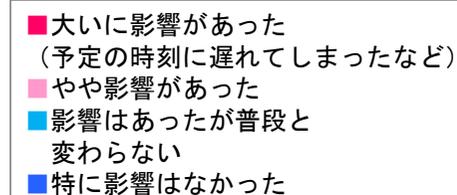


n=317

<社会実験非来訪者>



n=133



※集計対象：自家用車・バイク利用者

▲仙台駅一般車降車場来訪時の行動影響の有無

(Webアンケート&聞き取り調査&ドライバーアンケート&市政モニターアンケート&オフィスワーカーアンケート)

① 周辺交通への影響 ①-4 一般車の誤進入の発生状況

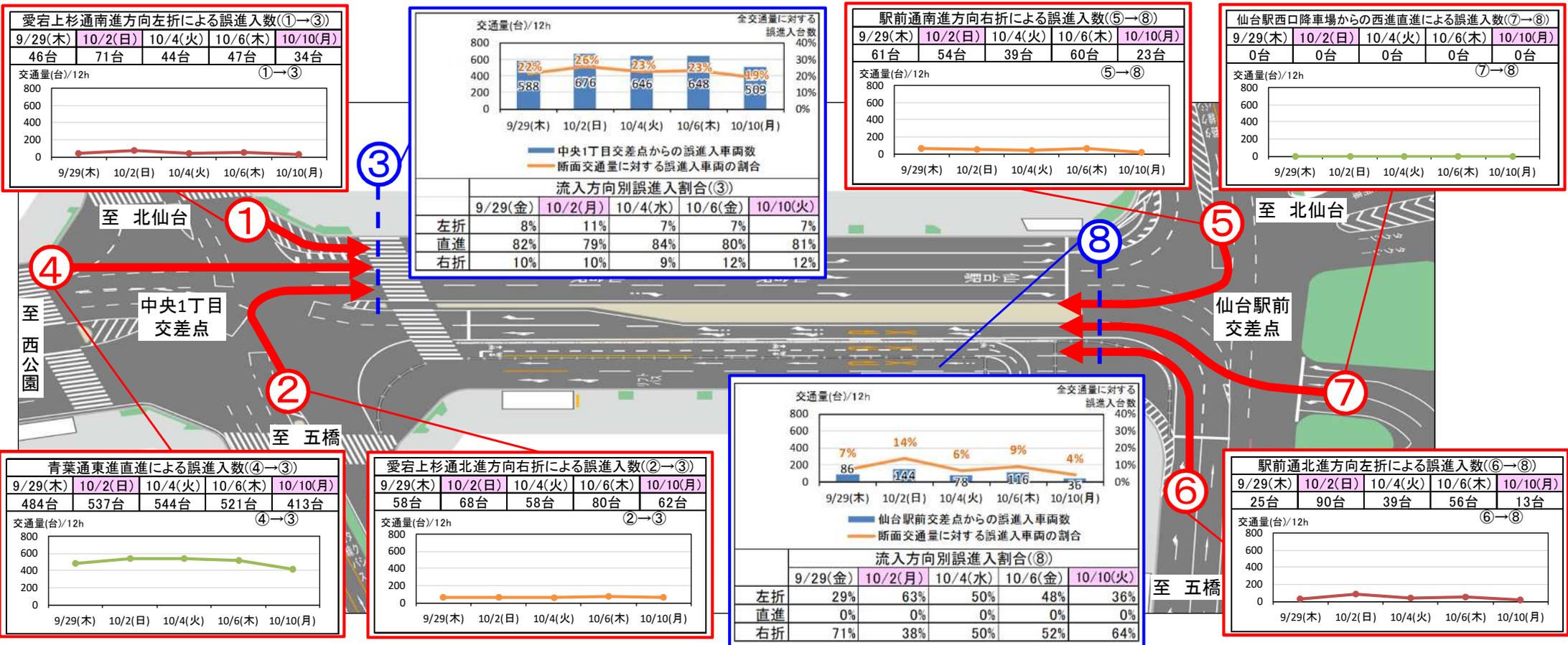
1) 誤進入発生状況の概要 【交通拳動調査結果】7:00-19:00

【中央1丁目交差点】

- 全交通量約2,600台～2,800台に対する誤進入は約500台～680台の誤進入割合は19%～26%。方向別では、誤進入車両のうち約8割（410～540台/12h）は青葉通を直進して誤進入する車両、約2割（100～140台/12h）は愛宕上杉通から右左折する車両となっている。

【仙台駅前交差点】

- 全交通量約900台～1,280台に対する誤進入は約30台～140台で誤進入割合は4%～14%。第2週の平日の誤進入台数は、80～120台/12hであり、日によって誤進入台数にばらつきがある。方向別では、駅前通を北側から右折する誤進入車両と南側から左折で誤進入する車両はほぼ同程度であった。

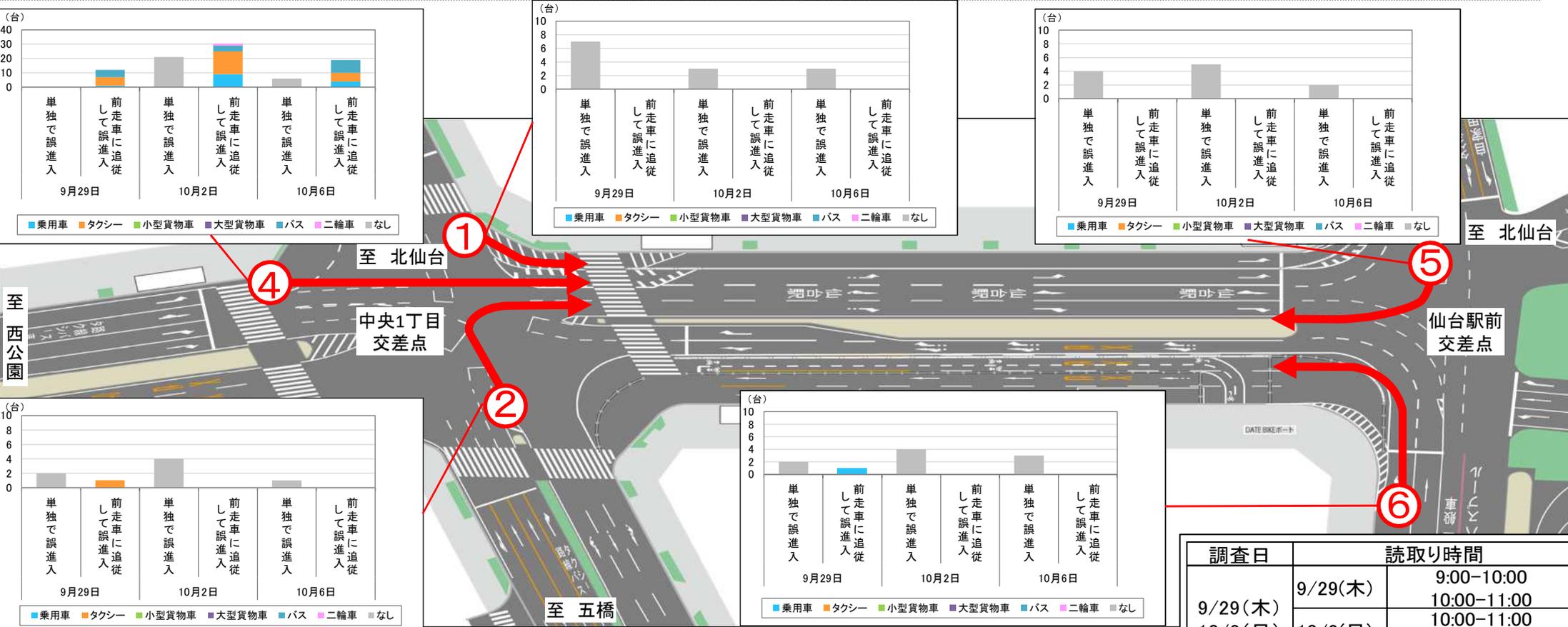


▲ 社会実験期間における誤進入台数

① 周辺交通への影響 ①-4 一般車の誤進入の発生状況

2) 誤進入の発生要因

- 中央1丁目交差点東進方向④は、誤進入台数が最も多く、前走車を追従して社会実験区間内に進入した状況が最も多い。
⇒社会実験区間内に直進で誤進入する方向のため、走行速度も高まりやすいことから、看板等による周知を見落とし、前走車につられて誤進入していると推察される。
- その他流入部は、誤進入台数が10台以下であり、追従挙動にて社会実験区間内に進入する車両は比較的少なかった。
⇒右左折時は走行速度が遅く、看板や、誘導員による周知により、誤進入の発生を抑制できたと考えられる。



【追従の読み取り条件】
 前の車につられて社会実験区間に誤進入した車両(追従)
 →車頭時間が3秒未満で停止線を通過した車両 ※④方向は、流出側横断歩道端で車頭時間を計測

調査日	読取り時間	
9/29(木)	9/29(木)	9:00-10:00
		10:00-11:00
10/2(日)	10/2(日)	10:00-11:00
10/6(木)		12:00-13:00
	10/6(木)	8:00-9:00
		18:00-19:00

※中央1丁目交差点、仙台駅前交差点の交差点交通量が最も多い時間帯を対象に読み取りを実施。

▲誤進入発生時の状況 (追従の発生状況)

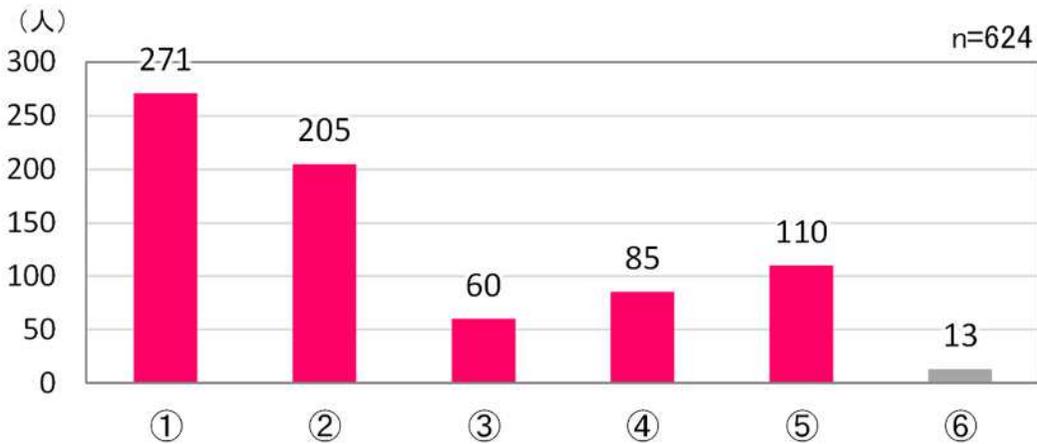
① 周辺交通への影響 ①-4 一般車の誤進入の発生状況

3) 交通情報の周知についての意見【利用者アンケート調査】

- 交通規制のお知らせや混雑情報は、道路上の電光掲示板・横断幕、立て看板やテレビ・ラジオ等で知った人が多い。
- 交通規制のお知らせや混雑情報が分かりやすかったと答えた方は全体の3割程度に留まり、周知の方法等について工夫が必要。

● 交通情報の周知（自家用車利用者） ※複数の選択肢回答可

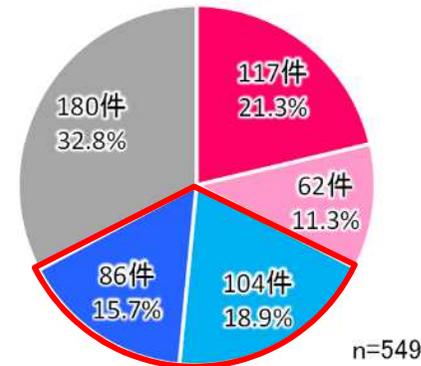
交通規制のお知らせや混雑情報をどのように知りましたか。



- ① テレビ・ラジオ等
- ② 道路上の電光掲示板・横断幕・立て看板
- ③ カーナビ
- ④ インターネット
- ⑤ 知らなかった
- ⑥ その他

● 交通情報のわかりやすさ（自家用車利用者）

交通規制のお知らせや混雑情報がわかりやすかったかお聞かせください。



- わかりにくかった
- ややわかりにくかった
- ややわかりやすかった
- わかりやすかった
- どちらでもない

● 交通情報の周知の改善点（自家用車でのお客さま）

交通規制のお知らせの改善点がありましたらお聞かせください。

<自由記述>（一部抜粋）

- 周知方法の改善（SNSやニュースで流す回数増加）
- 標識の改善
- 周知不足
- 渋滞しないようにしてほしい
- スタッフの教育不足
- 誘導員配置の改善
- 規制するのなら全ての車を止めるべき
- 規制に気づかず侵入する一般車が結構いたようなので、根本的に問題があったのでは？
- 駐車問題のアプローチが無い
- 交差点に入ってからわかって困った。迂回路が渋滞していた
- 駅前には県外からの人々も多く社会実験そのものが危険
- 交通規制しているのか遠くからだどわかりづらい
- ガードマン任せ
- 混雑しないように誘導してほしい
- 仙台駅付近の車道は狭い上に車線も分かりにくく、そこを改良してほしい
- いままの送迎車はどこから行けばよいのかなと思う
- 他県から来たため、交通規制を知らなかった
- 車の逃げ道があった方がよい

▲ 交通情報の周知についての意見

（Webアンケート＆聞き取り調査結果＆ドライバーアンケート＆オフィスワーカーアンケート）

② バス停の集約による効果と影響

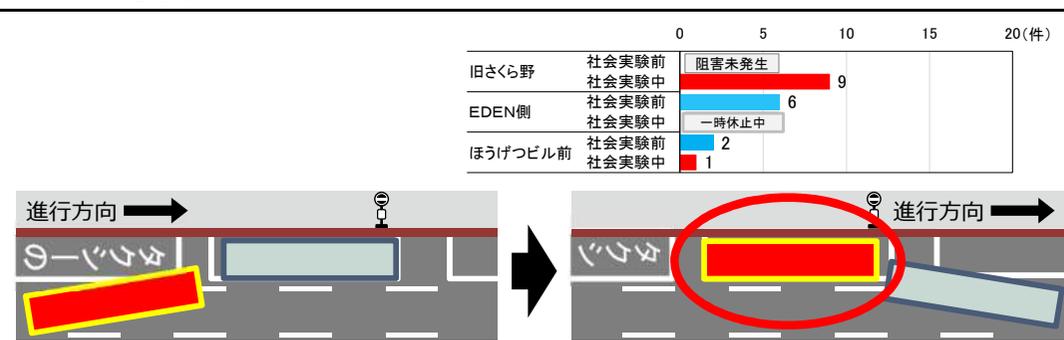
1) バス停での運行状況【路線バス運行状況調査(バス発着状況)】

- 旧さくら野側バス停では、バス停エリア外で待機する状況（事象①）車両を斜めに停車させる状況（事象③）について、社会実験中の件数が増加した。
- ほうげつビル前側バス停では、社会実験前・社会実験中ともにバスの運行状況についての大きな影響は確認されなかった。

調査日	確認時間帯		
	EDEN側	旧さくら野側	ほうげつビル前
9/7(水) 社会実験前	9:00~11:00, 17:00~19:00	7:00~9:00	7:10~9:10
10/6(木) 社会実験中	バス停休止中	17:00~19:00	16:00~18:00

※バスの発着が最も多い時間帯を対象に読取りを実施。

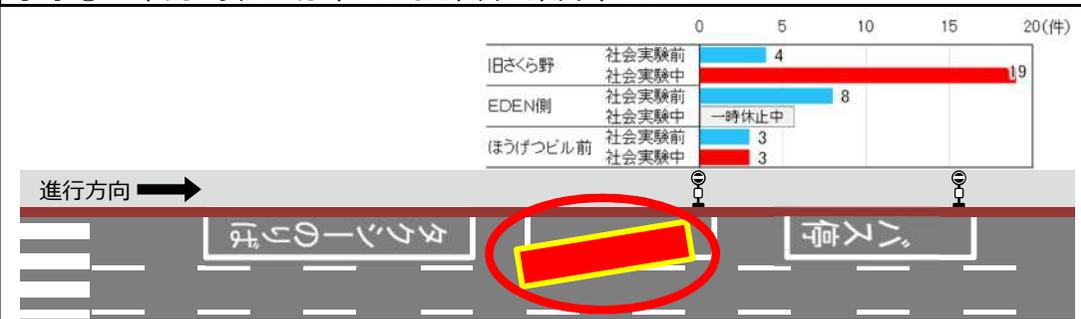
事象①：先行車両の発車待ちのためバス停のエリア外で待機した後に、乗客を乗降車させた



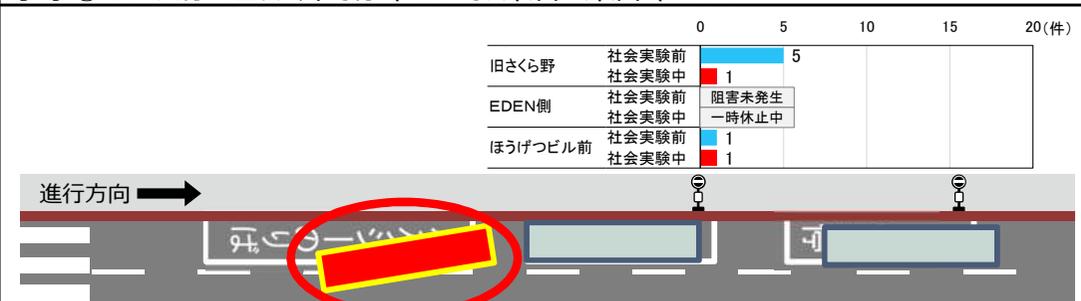
事象②：先行車両の影響により、第二車線上に停車し、乗客を乗降車させた



事象③：車両を斜めに停車させて、乗客を乗降車させた



事象④：バス停のエリア外で停車させて、乗客を乗降車させた



事象⑤：流入部車両の影響で、後続車が第1車線をはみ出して停車
・第1車線停車車両の影響で、滞留車列が第2車線にはみ出す

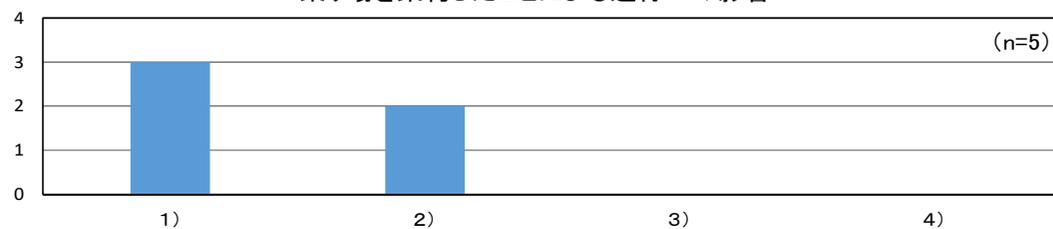


② バス停の集約による効果と影響

2) バス事業者意見(事業者ごとに回答)【事業者アンケート調査結果】

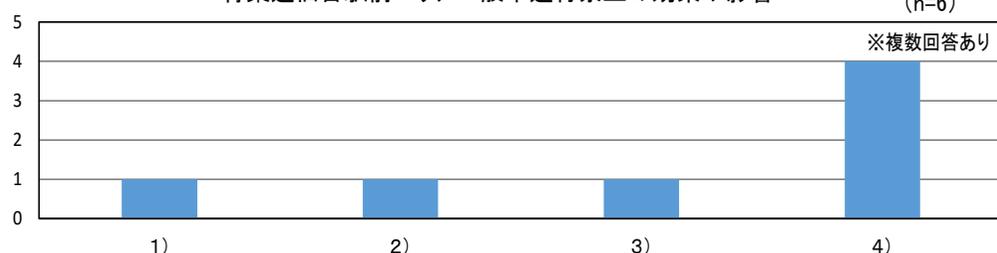
- バス停の集約に対しては「運行への影響があった」「多少影響があったが、運行への影響を及ぼすほどではなかった」との双方の意見あり。
- 一般車通行禁止の効果や影響については、「スムーズに通行できた」「一般車の誤進入があったため、運行に支障があった」との双方の意見あり。
- その他、「周辺道路等における交通混雑の影響があった」「一般車の誤進入対策が必要」「バス停付近での混雑の影響があった」などの交通影響に関する意見が挙げられたほか、「仙台駅前の賑わい創出の考えに賛同」との意見も挙げられた。

バス乗り場を集約したことによる運行への影響



- 1) 運行に大きな影響があった
2) 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
3) 特に影響は無かった
4) 通常時よりスムーズに運行できた

青葉通仙台駅前エリア一般車通行禁止の効果や影響



- 1) 一般車が青葉通仙台駅前エリアに進入しないため、出発時の車線への合流がスムーズだった
2) 青葉通仙台駅前エリアを通過する際に、混雑が減少したためスムーズに通過できた
3) 通常時と比較して特に効果や影響は感じなかった
4) 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運行に支障があった

＜その他、効果や影響、交通規制についての改善点＞

効果があったことに関する意見

- ・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)
- ・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)

交通影響があったことに関する意見

- ・周辺道路・規制区内の交通渋滞・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)

その他の意見

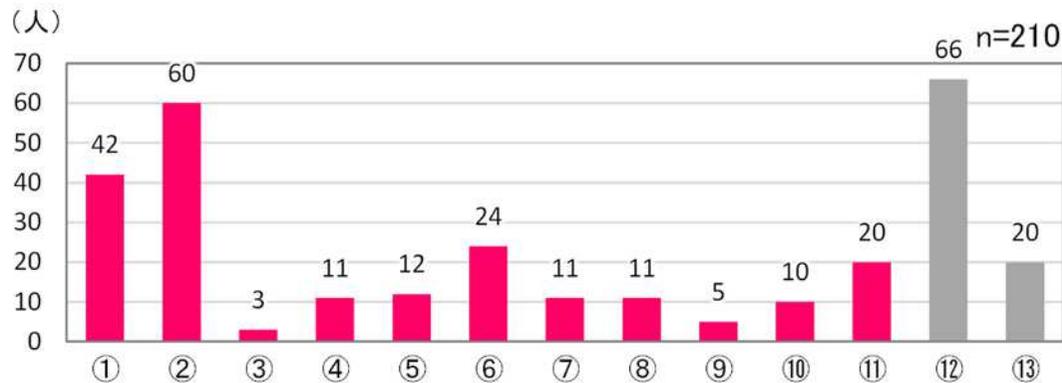
- ・仙台駅前の賑わい創出の考えは賛成 (2)
- ・賑わいと交通が互いに相乗効果を生み出すことが必要 (1)
- ・将来のあり方と西口全体のバス停配置、バス待ち環境のあり方を一体で議論が必要 (1)
- ・中央1丁目交差点の交差点形状について検討が必要 (1)
- ・高速バスの降車位置の再検討が必要 (1)

② バス停の集約による効果と影響

3) バス乗り場の集約による効果や影響 【利用者アンケート調査結果】

- ・「待つ場所が分かりにくかった」、「変わらない」と回答した方がともに全体の約3割。
- ・一方、全体の2割は「乗り場が集約されてわかりやすくなった」と回答。

Q: 青葉通仙台駅前エリアのバス乗り場を北側(旧さくら野側)及びほうげつビル前に集約したことによる効果や影響についてお聞かせください。※複数の選択肢回答可



- ① 乗り場が集約されてわかりやすくなった
- ② 乗り場がわかりにくくなった
- ③ 他のバス路線との乗り換えがしやすくなった
- ④ 他のバス路線との乗り換えがしにくくなった
- ⑤ 路線毎に並ぶ位置が表示されていたため、待つ場所がわかりやすくなった
- ⑥ 待つ場所が分かりにくかった
- ⑦ 乗り場周辺の案内誘導や社会実験のパンフレットHP等での事前案内により、迷わず乗り場に行くことができた
- ⑧ 乗り場周辺の案内誘導や社会実験のパンフレットHP等での事前案内が不足しており、乗り場に行きにくかった
- ⑨ EDEN前に設置された滞在スペースやイベントなどにより、待ち時間を楽しく過ごせた
- ⑩ 座れる場所が少なかった
- ⑪ 普段よりもバス乗り場が混雑していて待ちにくかった
- ⑫ 変わらない
- ⑬ その他

※集計対象：バス利用者（社会実験来訪者）

<その他の意見>

その他内容
仮設バス停の形や表示の大きさが不適切
バス停に物々しさを感じる。
危ない感じがした
既に行われたバスプールの整備再編費が無駄になったのではないかと疑問を持った
車道側まで出るのが手間がかかる。雨が降ると屋根が無いので不便である。
集約を知らなかった
狭すぎる。乗降中のバスでいっぱいになり、手前交差点に進入できず、交差点手前で待たなければならないこともあります。それが車線規制された青葉通の渋滞をひどくさせた。お客様に遅延を詫言びて、休憩時間を削って発車場所に急いでいるが、現場で頭を下げるべきは警備員さんたちではなく、自信を持ってGOサインを出した市長や管理職なのではないのだろうか。

▲バス乗り場の集約による効果と影響

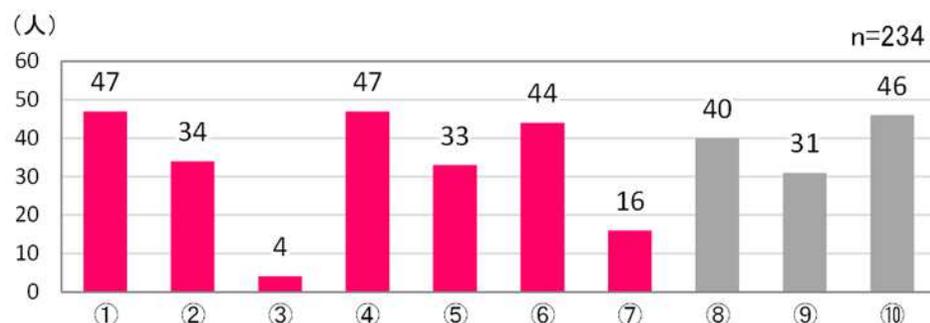
(Webアンケート&聞き取り調査結果&オフィスワーカーアンケート)

② バス停の集約による効果と影響

4) 仙台駅周辺バス乗り場の問題点【利用者アンケート調査結果】

- ・「室内でバスを待てる場所がない」と回答した人が全体の約2割。
- ・「高速バス乗り場が分散していてわかりにくい」、「案内が不足している」と回答した人がそれぞれ全体の約2割。
- ・社会実験中は、停留所毎のバス待ち位置を表示したことによりバス利用者が路線毎に整列する状況が確認できたが、一方で、待ち列が待機列をはみ出すなどの課題が確認された。

Q: 普段、仙台駅周辺のバス乗り場を利用する際の問題点をお聞かせください。**※複数の選択肢回答可**



- ① 高速バス乗り場が分散していてわかりにくい
- ② JRとの乗り換えに時間がかかる
- ③ 高速バスと路線バスの乗り換えに時間がかかる
- ④ 案内が不足している
- ⑤ バスを待つための施設(ベンチなど)が不足
- ⑥ 室内でバスを待てる場所がない
- ⑦ 周辺施設や観光案内の情報案内が不足
- ⑧ 特に無い
- ⑨ 利用しないから分からない
- ⑩ その他

※集計対象：バス利用者

▲ 仙台駅周辺バス乗り場の問題点
(Webアンケート&聞き取り調査結果&市政モニターアンケート
& オフィスワーカーアンケート)



▲ 社会実験前のEDEN側バス待ち列 (左：晴天時、右：雨天時)



▲ 社会実験中の旧さくら野側バス待ち列

③ 社会実験実施によるタクシー乗場への効果と影響

1) 乗客数の変化【タクシー利用者数調査結果】

- 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。
⇒社会実験時の交通影響により、仙台駅前へのタクシー利用者がやや減少した可能性



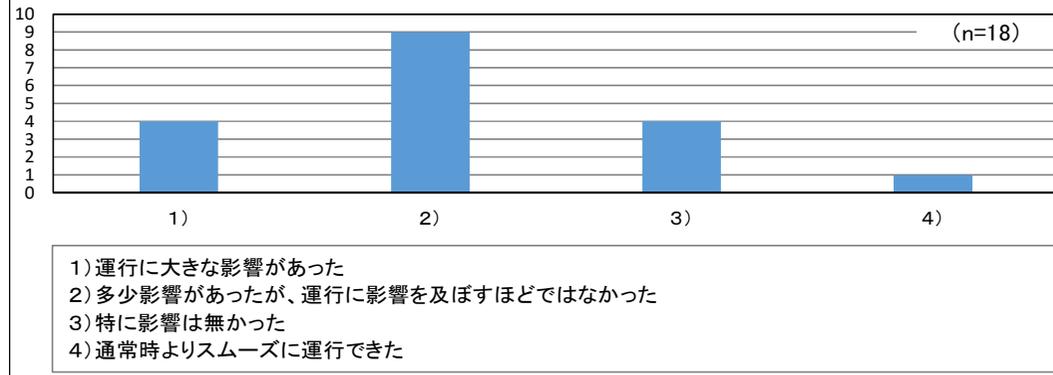
▲タクシー利用者数調査結果

③ 社会実験実施によるタクシー乗場への効果と影響

2) タクシー事業者意見（事業者ごとに回答）【事業者アンケート調査結果】

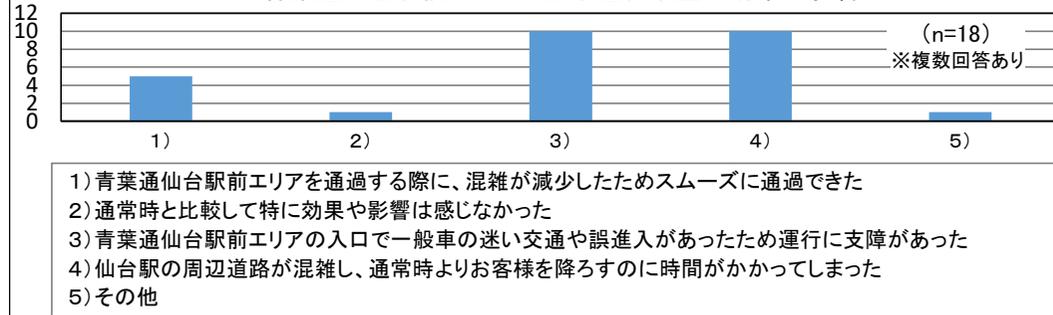
- タクシー乗り場の集約は「多少影響があったが、運行への影響を及ぼすほどでない」との意見が多かった。
- 一般車両通行禁止の効果や影響については、一般車両の迷い交通や誤進入の発生、仙台駅周辺道路の混雑について特に影響が大きかったとの意見が多かった。
- その他、「周辺道路等における交通混雑の影響があった」「お客さんから苦情あり」「一般車の誤進入対策が必要」などの交通影響に関する意見や、「周知が不十分」といった意見も頂いた。

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



▲ 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＞

効果があったことに関する意見

- 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）

交通影響があったことに関する意見

- 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）

その他の意見

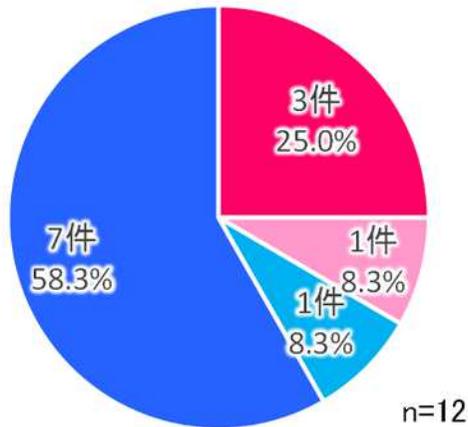
- 駅前にて交通規制するのではなく、別な場所でやるべき（1）
- イベント実施による利用者数の変化はなかった（1）

③ 社会実験実施によるタクシー乗場への効果と影響

3) タクシー乗り場の集約による効果や影響 【利用者アンケート調査結果】

- タクシー利用者が、仙台市中心部へ来訪する際の行動への影響については、6割の方が「特に影響は無かった」と回答。
- タクシー乗り場の集約による利便性の変化については、約4割の方が「変わらない」と回答。

Q本社会実験の交通規制に伴い、仙台市中心部へ来訪する際の行動に影響があったかをお聞かせください。

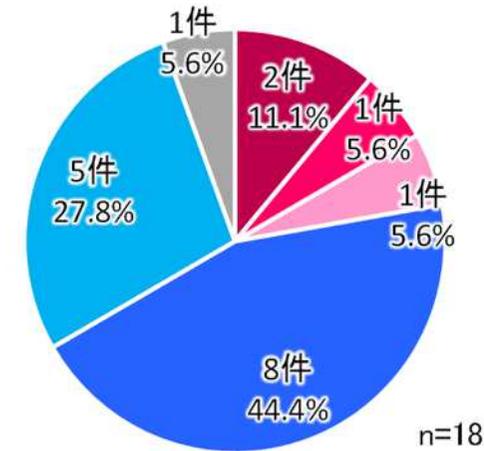


- 大いに影響があった（予定の時刻に遅れてしまったなど）
- やや影響があった
- 影響はあったが普段と変わらない
- 特に影響はなかった

▲ タクシー利用者の行動影響

(Webアンケート&聞き取り調査結果&市政モニターアンケート
& オフィスワーカーアンケート)

Q青葉通仙台駅前エリアのタクシー乗り場を休止したことによる、利便性の変化についてお聞かせください。



- タクシーがつかまりづらくなり不便になった
- 乗り換えに要する時間が増えて不便になった
- 目的地との移動距離が増えて不便になった
- 変わらない
- 普段から青葉通仙台駅前エリアのタクシー乗り場を利用しない
- その他

▲ タクシー利用者の利便性変化 (Webアンケート&聞き取り調査結果)

④ 自転車走行空間の効果と必要性

1) 自転車の利用状況【自転車走行空間に関する調査結果】

- 自転車道を設置した南側では、日によって変動はあるが、社会実験中は約5～8割の自転車が自転車道に転換。
- 北側では、社会実験時の誘導員の働きかけにより、押し歩きが促されたが、歩道上を乗車して通行する自転車も社会実験1週目で約3割、社会実験2週目で約4～5割程度見られた。

【自転車道への転換状況】

▼社会実験エリアの自転車の運用状況（左：社会実験区間南側 右：社会実験区間北側）

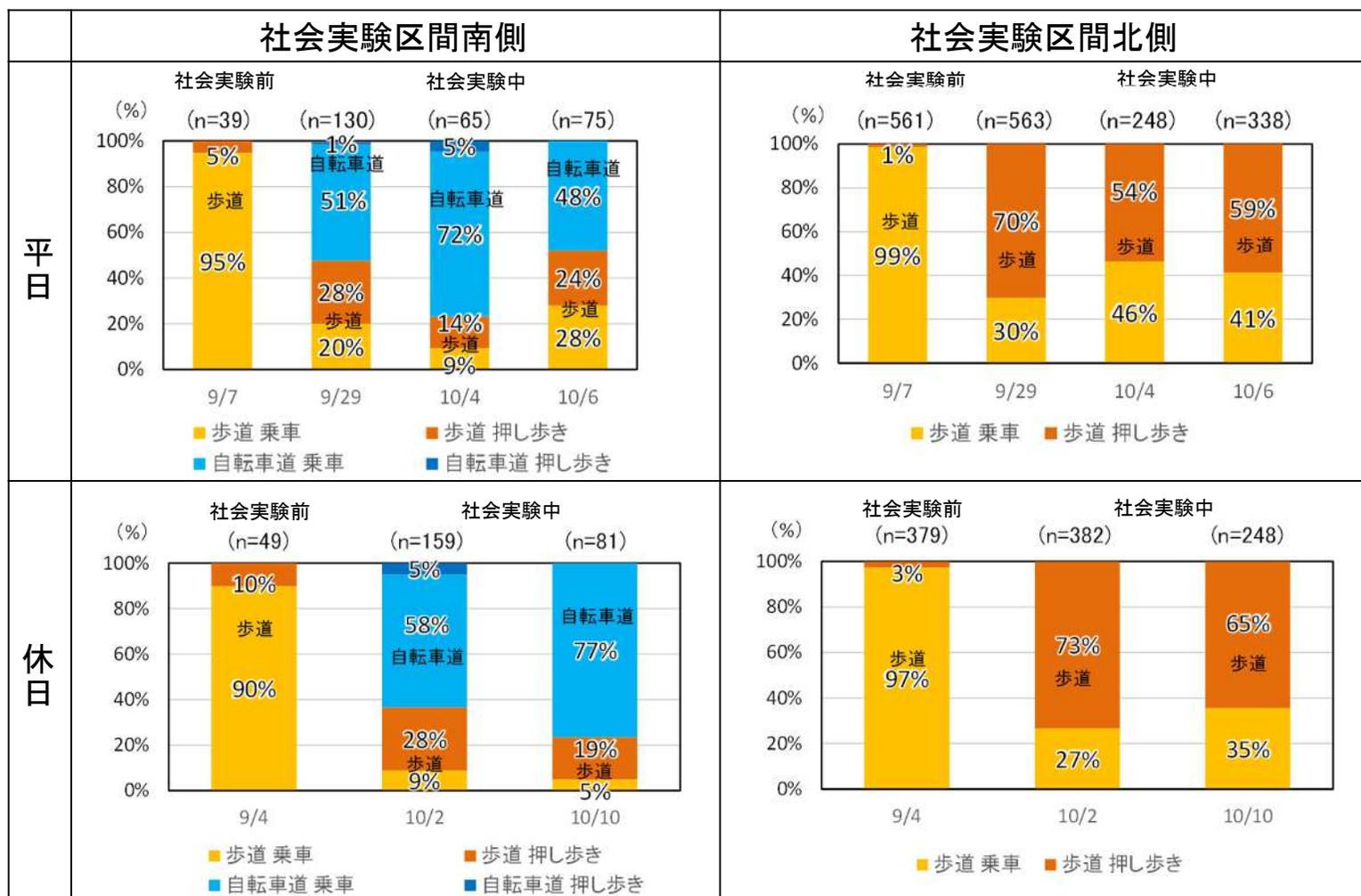
調査日	読取り時間帯
【平日】9/7(水)社会実験前 9/29(木)社会実験中 10/4(火)社会実験中 10/6(木)社会実験中	7:00～19:00
【休日】9/4(日)社会実験前 10/2(日)社会実験中 10/10(月祝)社会実験中	



▲自転車の押し歩きの状況
(社会実験区間南側)



▲自転車の押し歩きの状況
(社会実験区間北側)



④ 自転車走行空間の効果と必要性

1) 自転車の利用状況 【自転車走行空間に関する調査結果】

- 社会実験中における自転車と歩行者の錯綜は、自転車道を設置した南側では平休日ともに未発生であり、自転車道の設置による安全性向上の効果が確認された。一方、北側は社会実験前と同程度の錯綜事象が確認された。
- 自転車道では、自転車道を逆走する自転車や、歩行者の進入が確認されるなどの危険事象が確認された。

【歩道を走行する自転車の錯綜発生状況】

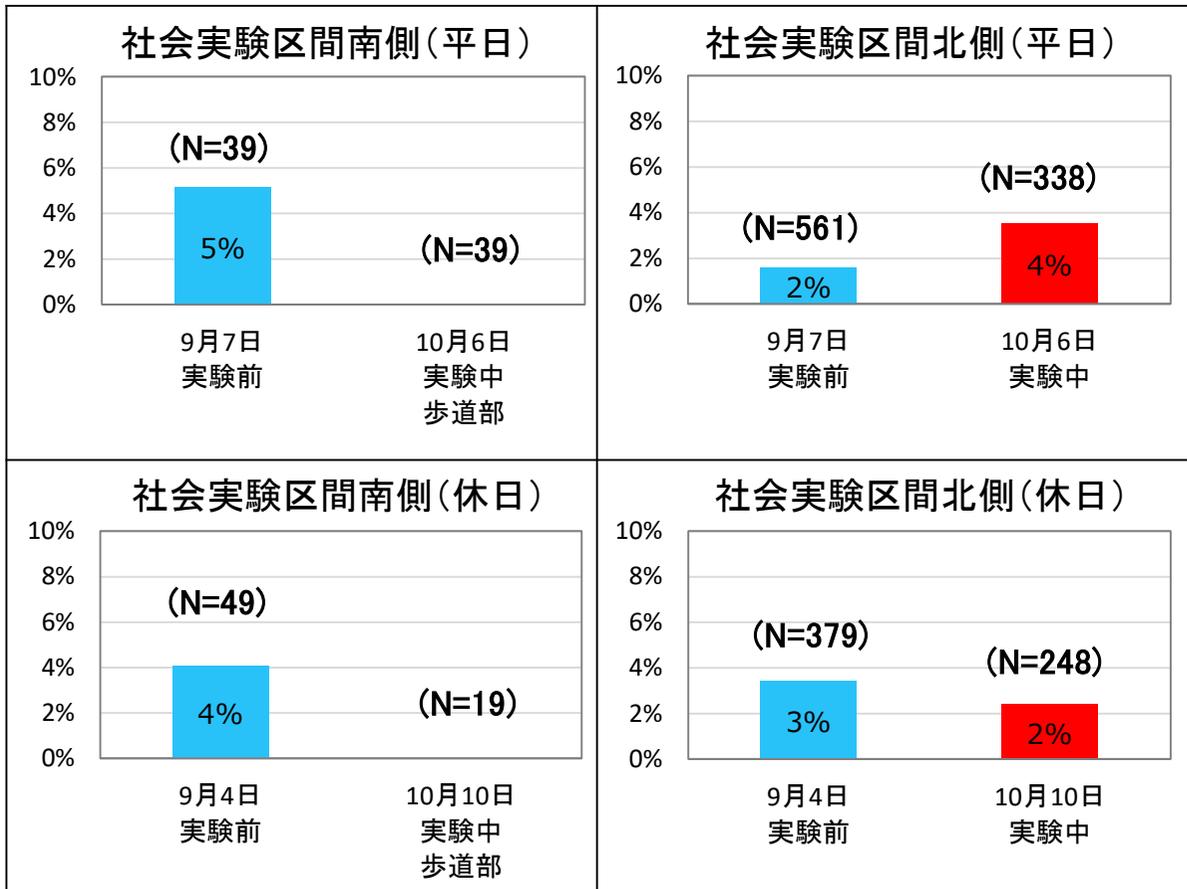
▼歩道上での錯綜発生状況

(左：社会実験区間南側 右：社会実験区間北側)

危険挙動の取得定義

- 歩行者優先である歩道上で歩行者が、自転車を避けるような挙動を示す場合。
- 自転車が歩行者を避けるために急旋回・急減速する挙動を示す場合。
- 自転車道内に、歩行者が進入した場合また、自転車道の中央線を越えて逆走する挙動を示した場合。

調査日	錯綜発生状況
9/7(水)社会実験前(平日) 10/6(木)社会実験中(平日)	7:00~19:00
9/4(日)社会実験前(休日) 10/10(月祝)社会実験中(休日)	



【自転車道上での危険事象発生状況】



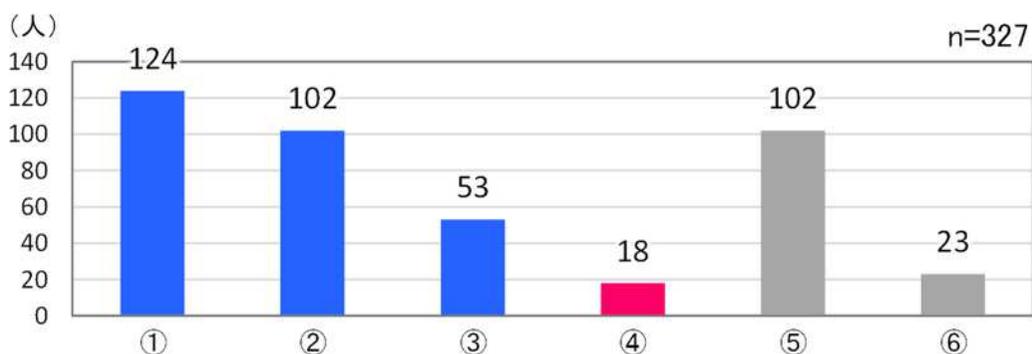
▲自転車道での危険事象発生状況

④ 自転車走行空間の効果と必要性

2) 利用者意見(自転車道設置による安全性の変化、自転車走行空間のあり方)

- 自転車利用者・歩行者の約3割が、自転車道設置により歩行時の安全性が高まったと回答。
- 自転車利用者・歩行者の約5割が「今回の社会実験で設置した自転車走行空間が望ましい」と回答。
- 自転車利用者・歩行者の約4割が「北側（旧さくら野側）にも自転車道を設置してほしい」と回答。

Q: 歩道の拡幅、自転車道の設置による安全性の変化についてお聞かせください。
※複数の選択肢回答可

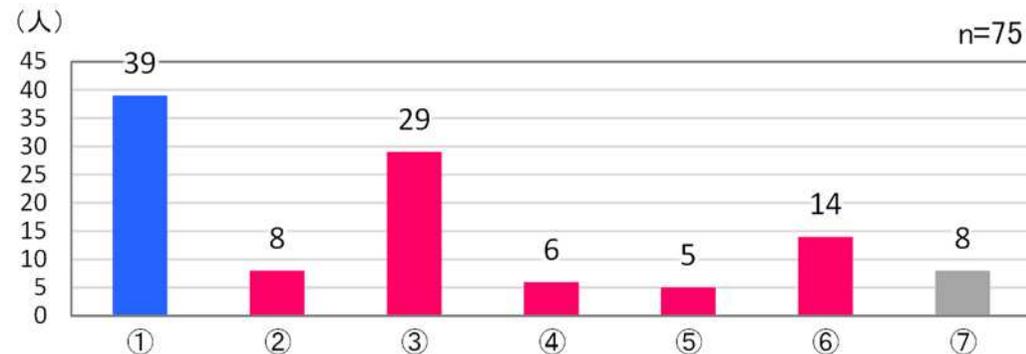


- ①歩道の幅が広くなり、他の歩行者とぶつかりそうにならなくなったため、歩行時の安全性が高まった
- ②歩道とは別に自転車道が設置されたことにより、自転車と歩行者が交わる危険性が減ったため、歩行時の安全性が高まった
- ③歩道とは別に自転車道が設置されたことにより、自転車と歩行者が交わる危険性が減ったため、自転車走行時の安全性が高まった
- ④自転車道において反対側から通行する自転車が危険なため、自転車走行時の安全性が低下した
- ⑤歩行時、自転車走行時の安全性は特に変わらない
- ⑥その他

※集計対象：自転車・DATEバイク・徒歩利用者

▲自転車道設置による歩行者・自転車利用者の安全性の変化
(Webアンケート&聞き取り調査結果&オフィスワーカーアンケート)

Q: 青葉通仙台駅前エリアにおける自転車走行空間のあり方について意見をお聞かせください。
※複数の選択肢回答可



- ①今回の社会実験で設置した自転車通行空間が望ましい
- ②対面から来る自転車とぶつかりそうになるため、片側通行としてほしい
- ③北側（旧さくら野側）にも自転車道を設置してほしい
- ④車道の路肩部を通行させるほうがよい
- ⑤歩道上では歩行者とぶつかる危険性があるので、社会実験時と同様に歩道上を押し歩きする区間としたほうがよい
- ⑥社会実験前と同様に、歩道上を自転車が通行できるほうがよい
- ⑦その他

※集計対象：自転車・DATEバイク利用者

▲青葉通仙台駅前エリアにおける自転車走行空間のあり方
(Webアンケート&聞き取り調査結果&オフィスワーカーアンケート)

⑤ 搬入車両への影響

■ 社会実験区間近傍における搬入車両の状況【搬入車両調査】7:00-19:00

- 社会実験時は、搬入車両は愛宕上杉通、駅前通共に増加。
- 駅前通③について、搬入車両による危険挙動の増加が確認されたが、その他区間においては、社会実験中の危険挙動の発生状況に変化は見られなかった。

危険挙動の取得定義

- 搬入車両により、本線走行車両が急ブレーキを踏む場合
- 搬入車両により、本線走行車両の運行に障害が発生した場合
- その他搬入車両に起因する危険な事象があった場合 等

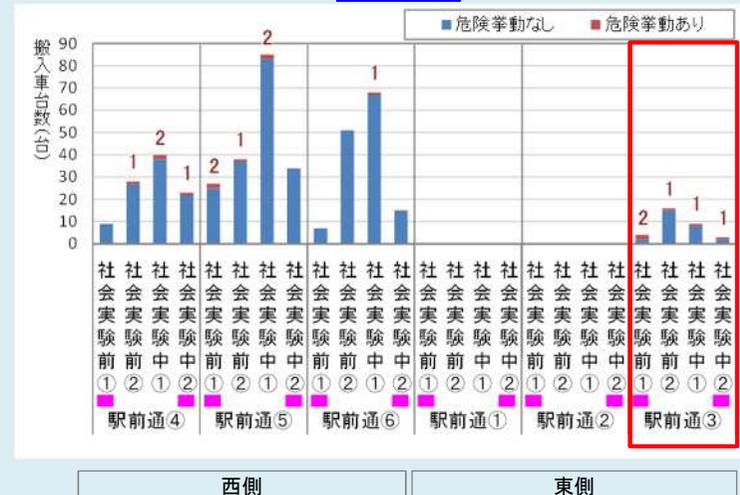
社会実験前①:9月4日(日) 社会実験前②:9月7日(水) 社会実験中①:10月6日(木) 社会実験中②:10月10日(月祝)

凡例
休日: ■

搬入車両調査 : 7:00-19:00

愛宕上杉通

駅前通



搬入車両の間から予期せぬタイミングで本線に合流したため、本線走行車両がブレーキ



▲ 愛宕上杉通④における危険挙動発生状況

停留所付近での搬入作業により、バスが第1・2車線上で停車し、乗降した

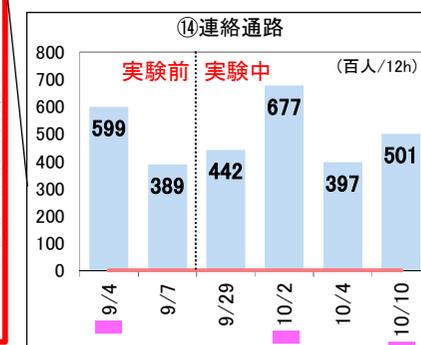
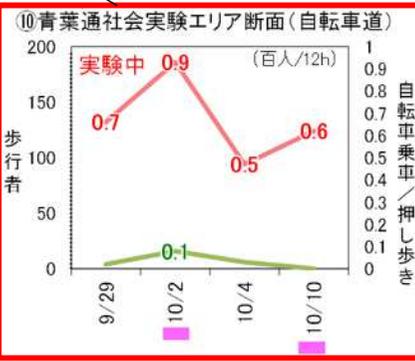
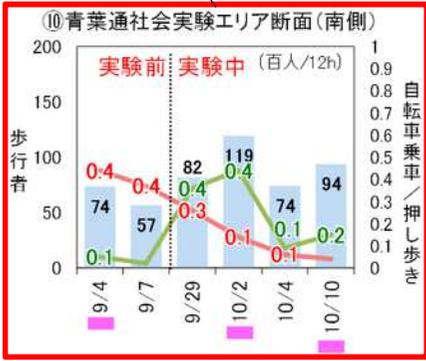
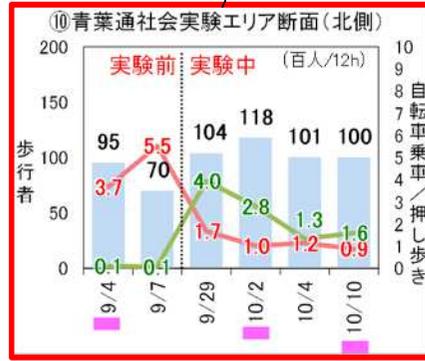
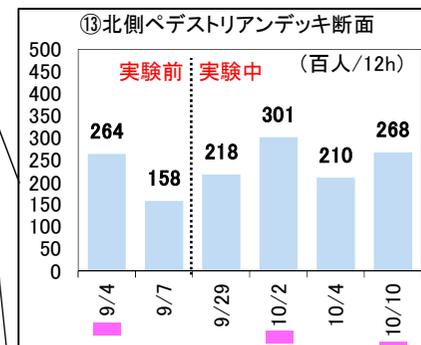
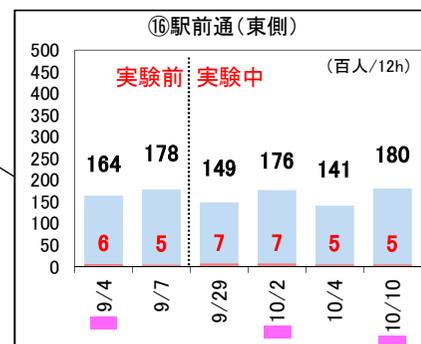
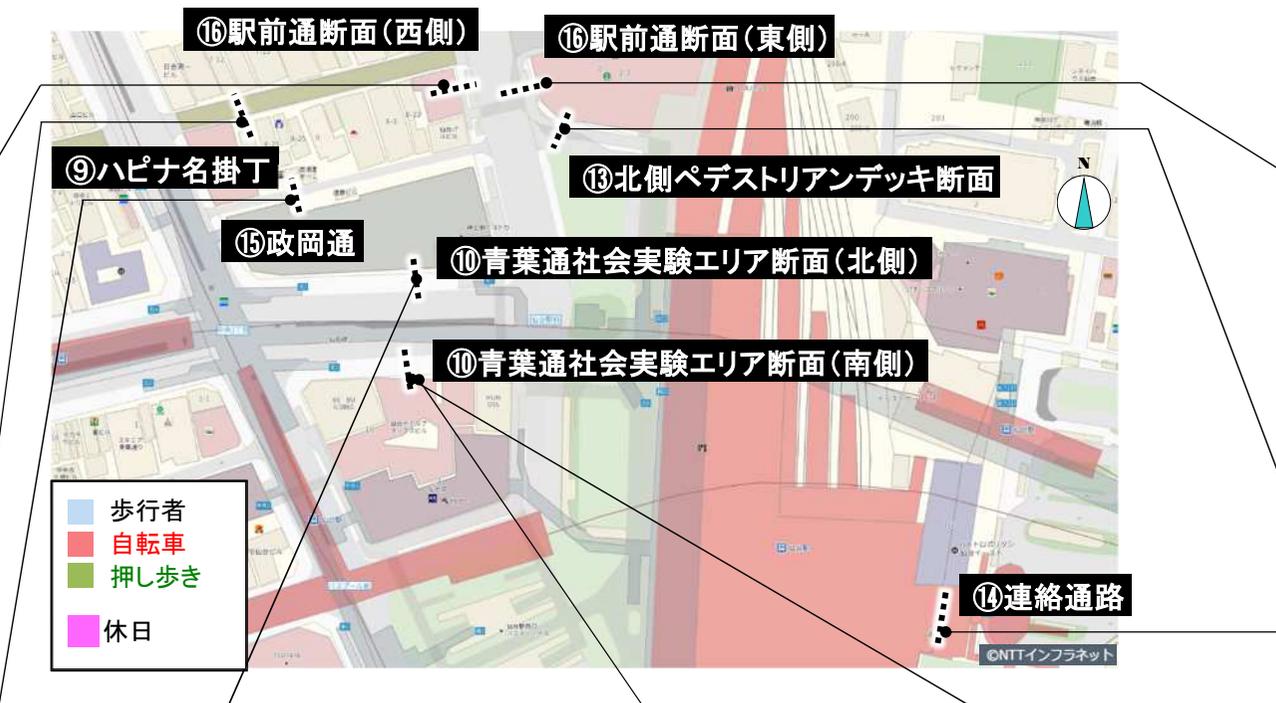
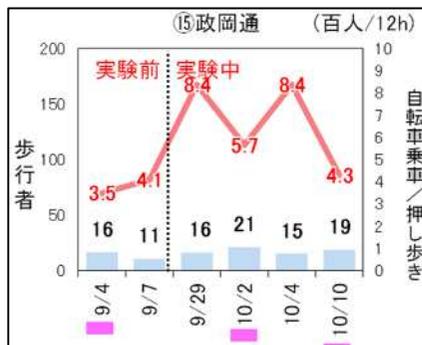
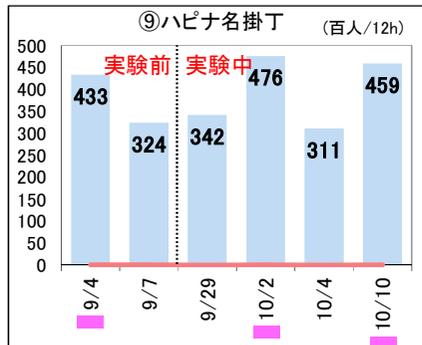
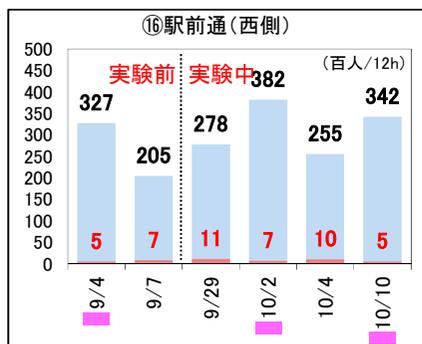


▲ 駅前通③における危険挙動発生状況

⑥ 回遊性向上策の効果

■ 歩行者交通量の変動要因

- 社会実験中の10/2（日）において、歩行者交通量が多い状況が確認された。
- 歩行者・自転車交通量調査を実施した休日の中で、唯一天候が、晴れであったことから、他の調査日と比較して、歩行者・自転車交通量が多く観測されたと想定される。



▲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）