

社会実験実施結果の概要

- 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。

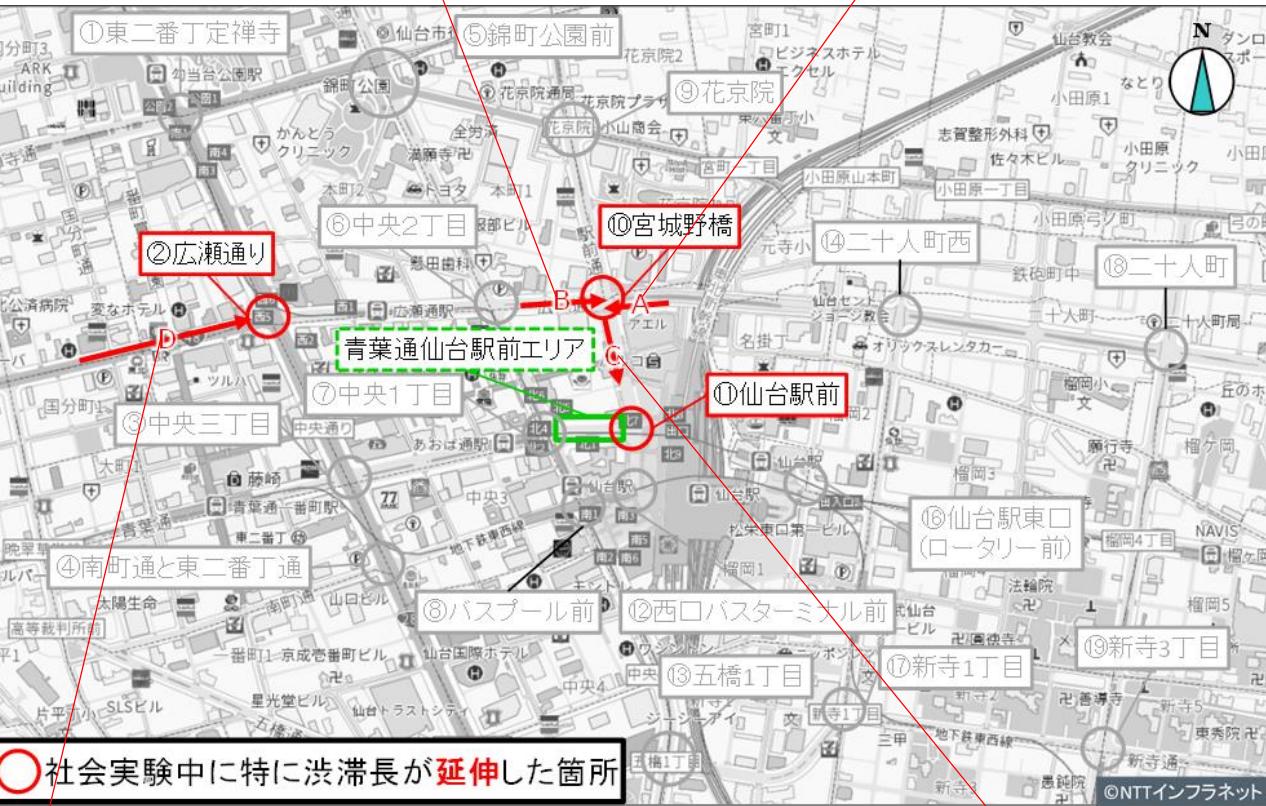
A. 宮城野橋交差点（東側流入部）

【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



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



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。



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



社会実験により得られた交通課題 交通影響の要因を踏まえ、明らかになった課題

課題① 広瀬通りの混雑



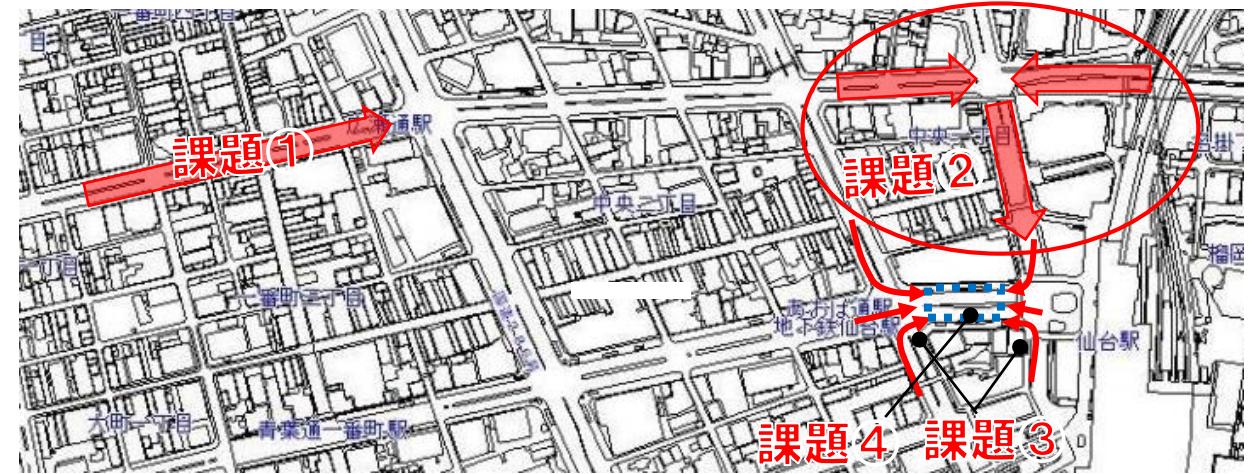
課題② 仙台駅近傍の混雑



課題③ 誤進入などの交通混乱



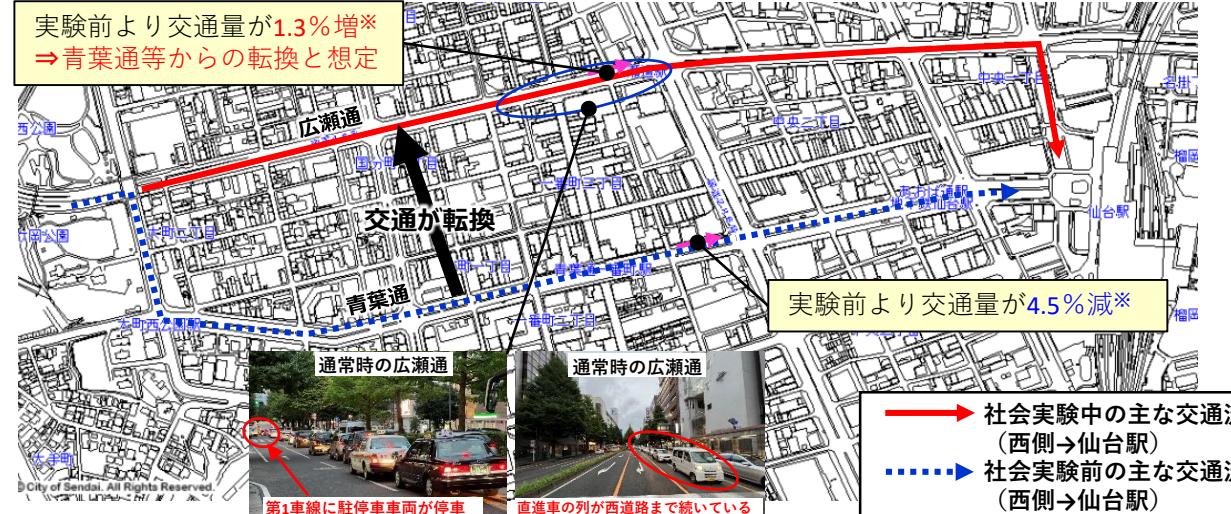
課題④ バス待ち利用者のスペース不足と誤乗車



交通課題に対し考えられる要因

課題① 広瀬通の混雑

- 広瀬通り交差点は通常時においても第1車線に停車している車両により、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。
- 更に、社会実験時は青葉通の実験区間を通過して仙台駅に向かっていた交通が広瀬通に転換したことにより渋滞が延伸したと推察
- ※社会実験期間中は広瀬通への迂回周知を実施



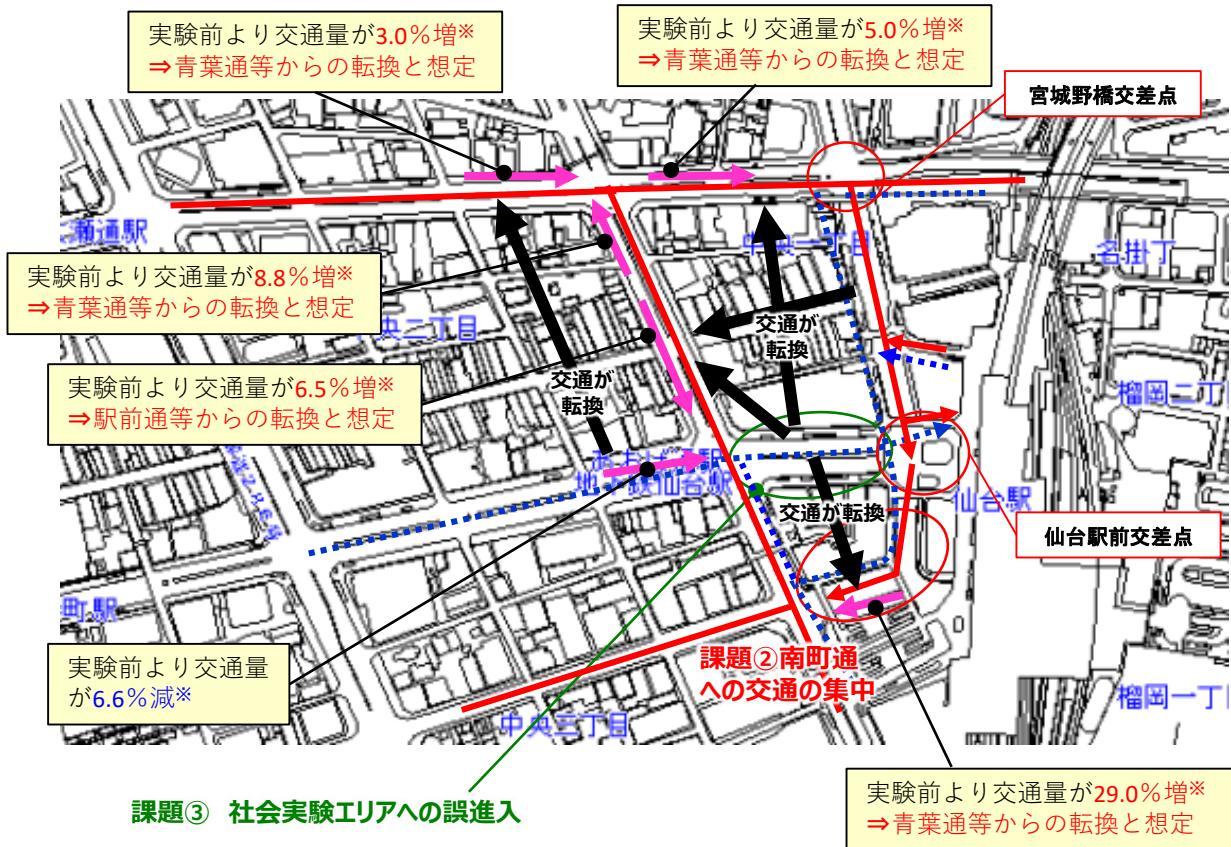
※実験前と期間中の平日における交通量（各交差点の流入方向）の平均値を比較した値

青葉通駅前エリア社会実験における交通処理の課題と将来ビジョンに向けて

課題② 仙台駅近傍の混雑

- 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
- 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

課題② 駅前通・広瀬通への交通の集中



課題③ 社会実験エリアへの誤進入

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

→ 社会実験中の主な交通流（仙台駅発着交通、通過交通） → 社会実験前の主な交通流（仙台駅発着交通、通過交通）

課題③ 社会実験エリアへの誤進入

- 交通規制の周知が十分に図れなかったことや、看板等の見落とし
- バス・タクシーの前走車を追従して社会実験区間内への誤進入が発生

社会実験エリアの一般車通行禁止の影響や効果に関するバス・タクシー事業者の声

バス及びタクシー事業者に対し、社会実験の交通規制に関するアンケート調査を実施

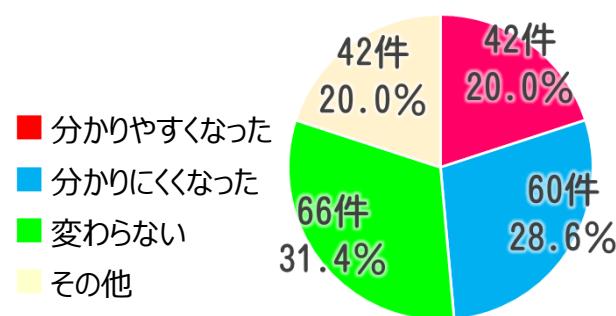
⇒バス・タクシー事業者合わせて、「周辺道路の交通渋滞、混雑の増加」という回答が最多であったが、「社会実験エリアの入り口で一般車の迷い交通や誤進入があったため、運行に支障があった」という回答が次に多いものであった。

課題④ バス待ち空間のスペース不足と誤乗車

- 発着便数が多く、時間帯によっては、バス待ちスペースが不足
- バス停を分散したことによる利用者への分かりにくさ



社会実験期間中のバス停集約に関するバス利用者の声

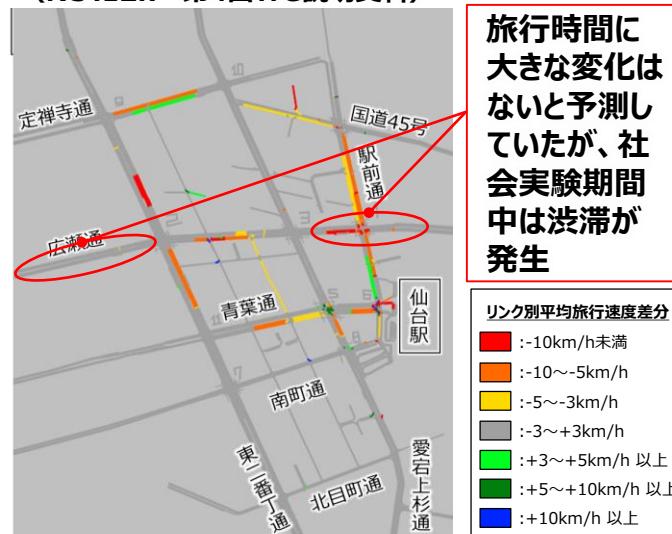


⇒変わらないという意見が最も多いものの、分かりにくくなったという意見が分かりやすくなったという意見を上回った

- その他意見...
- 普段よりもバス乗り場が混雑し、待ちにかけた。
 - 待つ場所が分かりにくかった。
 - 集約を知らなかった。

交通シミュレーションの精度向上（社会実験時の交通状況の再現性を高める）

交通シミュレーションにおけるトランジットモール案の予測結果と現況再現の旅行速度の差分（R3.12.7 第4回WG説明資料）



<シミュレーション予測値と社会実験時の状況にやや違いがあった要因>

- 交通量の乖離（宮城野橋交差点東側流入部など）
- 車線利用状況（駐停車車両やバス停車の影響により、実際は第1車線の利用率が低い区間が存在）
- 信号設定の差異（信号機間のオフセット）

<シミュレーションの改良点>

- 社会実験時の交通量調査結果によるインプットデータ（交通量）の補正
- 一部区間の車線運用設定の見直し
- 仙台駅近傍の信号の設定データの補正

社会実験の評価

- 社会実験による広瀬通や駅前通の交通混雑は、社会実験以前から生じていた混雑に加え、事前の迂回周知や現地案内による交通転換が影響したと考えられる。
- 今回のような交通規制を行った場合の課題を把握することができた。
- 将来ビジョンの検討に際し、社会実験により得られた情報を反映し精度向上が図られた交通シミュレーションを活用することができる。