

青葉通駅前エリアのあり方検討協議会 第3回交通処理ワーキンググループ

1. 青葉通駅前区間周辺地域における交通の現状
2. 社会実験に向けた交通施設の配置案
3. 今後のスケジュール

1. 青葉通駅前区間周辺地域における交通の現状

自動車、タクシー、路上駐車

【自動車】広瀬通（榴岡方面⇒東二番丁通）等、ピーク時（平日8時台）に混雑が発生している区間もある



【路上駐車】仙台駅西口の一般車降車場・駐車場への入構待ちが発生する場合があります



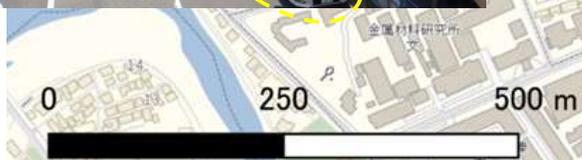
入構待ち車両の列が北側に延伸する場合があります

【自動車】仙台駅西口へは南町通方面からの右折入構ができないため青葉通を経由するか北側から入構する動線となっている



仙台駅への右折入構ができず、動線が限られている

【路上駐車】ロフト東側の搬入場付近では路上駐車がみられる



路線バス・高速バス

【路線バス】都心に近づくにつれてバスの遅延が発生している

【路線バス】現状で混雑が発生している広瀬通ではラッシュ時に混雑の影響を受けやすい

【高速バス】バス乗り場が仙台駅東西に分散して配置されている

【高速バス】同じ行先方面のバスが、東西双方のバス停から出発しているケースもある。

| のりば | 行先(経由地)【運行会社】 |
|--------------|--|
| 宮交仙台高速バス前 | 青森、弘前、秋田、盛岡、遠野、釜石、気仙沼、陸前高田・大船渡、気仙沼・南三陸、鶴岡・酒田・本荘、福島、郡山・須賀川、日立、水戸、渋谷、 新宿 、 成田空港 、 富山 、 高岡 ・ 金沢 、名古屋、京都・大阪【宮城交通、他】 |
| 仙台駅前バススターミナル | 新宿 ・ 東京ディズニーランド ・ 東京ディズニーシー ・ 東京駅 、 新宿 ・ 池袋 、 大崎 、 お台場 ・ 新木場 ・ 羽田空港 【WILLER EXPRESS】 |
| 仙台駅前バススターミナル | 東京 ・ 成田空港 ・ 東京ディズニーランド ・ 富山 ・ 金沢 【JRバス東北、他】 ※旧臨時72番 |
| 仙台駅前バススターミナル | 新宿 (王子・池袋経由)、 羽田空港 、 米沢 、 会津若松 、 横浜駅 (新宿経由)、 新潟 【JRバス東北、他】、 定期観光バス (仙台お散歩号(通年運行))・ 「仙台お散歩号 (通年運行)・ 「蔵王キツネ村号 (不定期)・ 「蔵王樹氷号 (冬季運行)【JRバス東北】 |
| 仙台駅前バススターミナル | 大館 (鹿角花輪経由)、 大曲 (横手経由)、 湯沢 (横手経由)、 花巻温泉 (北上・花巻経由)、 江刺 (前沢・水沢経由)【JRバス東北、他】 |
| 仙台駅前バススターミナル | 桐生 ・ 前橋 ・ 高崎 【日本中央バス】 |
| 仙台駅前バススターミナル | 八戸 、 いわき (好間・いわき駅)【JRバス東北、他】 |
| 仙台駅前バススターミナル | 新地 ・ 相馬 ・ 南相馬 【東北アクセス】 |
| 仙台駅前バススターミナル | 山元 ・ 角田 ・ 丸森 【東北アクセス】 |
| 仙台駅前バススターミナル | 山形蔵王 (冬季間運行)【山交】、 富山 ・ 高岡 ・ 金沢 【宮城交通、他】 |

出典：宮城県バス協会HP

【高速バス】現状で混雑が見られる広瀬通を通過する路線が多い。

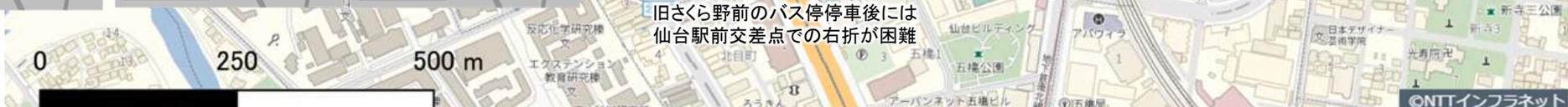
【高速バス】仙台駅前発着前後で、青葉通-駅前通-広瀬通-愛宕上杉通を周回するルートになっている路線もある。

【高速バス】青葉通駅前区間の旧さくら野前では、バス停で停車後に3車線を横断してから右折レーンへ進入することが困難

【路線バス】仙台駅前交差点を通過する路線が多く、ピーク時にバスの滞留や先詰まりが発生するなど混雑する場合がある



旧さくら野前のバス停停車後には仙台駅前交差点での右折が困難



歩行者、自転車

【歩行者】アーケード商店街の歩行者交通量が多く、青葉通駅前区間の歩行者は多くない



【自転車】青葉通駅前区間は駐輪場が直近になく、自転車交通量が周辺道路と比較して少ない



【自転車】青葉通駅前区間は自転車ネットワーク路線が未整備となっており、自転車の安全な走行空間が不足している



【歩行者】歩行者、自転車、バス利用者が混在している



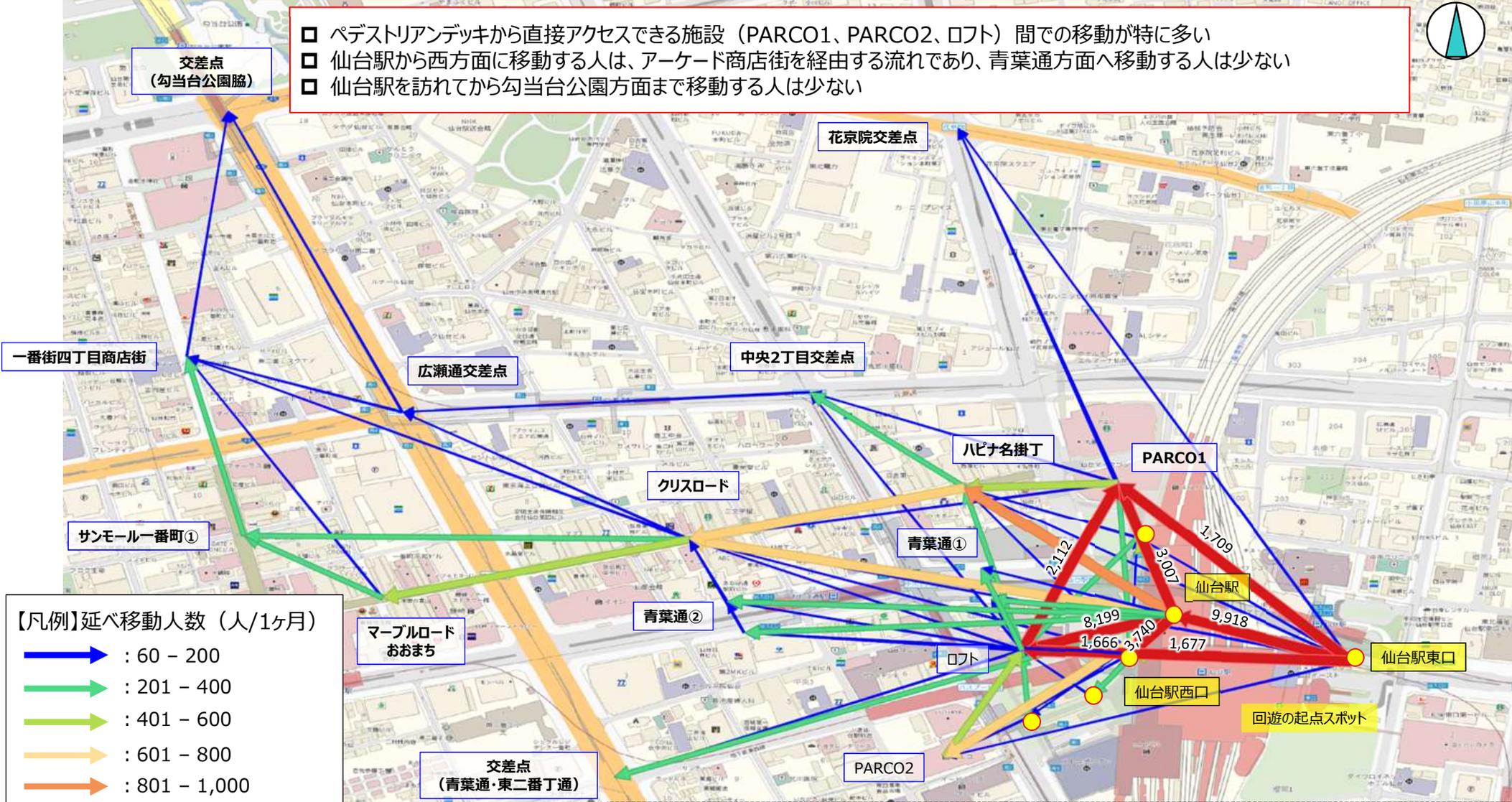
【歩行者】ペDESTリアンデッキ上を回遊する歩行者が多く、周辺へ回遊が広がっていない



仙台駅西口周辺での移動状況（仙台駅→西または北方面）

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

- ペDESTリアンデッキから直接アクセスできる施設（PARCO1、PARCO2、ロフト）間での移動が特に多い
- 仙台駅から西方面に移動する人は、アーケード商店街を経由する流れであり、青葉通方面へ移動する人は少ない
- 仙台駅を訪れてから勾当台公園方面まで移動する人は少ない



- 【凡例】延べ移動人数（人/1ヶ月）
- (Blue) : 60 - 200
 - (Green) : 201 - 400
 - (Light Green) : 401 - 600
 - (Yellow) : 601 - 800
 - (Orange) : 801 - 1,000
 - (Red) : 1,001以上

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

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

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

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

仙台駅西口周辺での移動状況(仙台駅西または北方面→仙台駅)

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

- ペDESTリアンデッキを介した移動が多い(PARCO1→ロフト、PARCO1→仙台駅、ロフト→仙台駅等)
- 仙台駅直近(PARCO1、PARCO2、ロフト)から仙台駅へ戻ってくる移動が多い
 - 歩行者の行動圏域が狭く、回遊が狭い範囲で完結している
- 西方面から仙台駅方面へ移動する人は、アーケードを経由する流れであり、青葉通を経由する人は少ない



【凡例】延べ移動人数(人/1ヶ月)

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

【分析対象】 仙台駅・仙台駅東口・仙台駅西口いずれかの地点(●印)で測位が確認された人のその日の移動行動
 ※仙台駅・仙台駅東口・仙台駅西口で最初に測位が確認された時刻から、それ以降の移動行動のみを対象

【分析方法】 上記分析対象の移動行動に対して、各代表地点間での延べ移動人数を集計

【注意点】 代表地点間を移動していても、仙台駅・仙台駅東口・仙台駅西口のいずれも訪れていない人は分析対象外

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

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

まとめ（自動車、路線バス、高速バス、タクシー）

| 交通機能 | 特性（現況） | 整備による効果 | 整備による影響 |
|------|--|--|---|
| 自動車 | ・都心内の自動車交通量は1994年から2017年の間に約20%減少している。 【仙台市道路交通等現況調査】 | - | - |
| | ・広瀬通や南町通（東西方向）、東二番丁通や晩翠通（南北方向）の自動車交通量が多く、青葉通は比較的交通量が少ない道路である。 【現況交通量配分結果】 | - | ・整備区間（青葉通駅前区間）を迂回する交通によって、 周辺道路の交通に影響を及ぼす可能性 がある。 ※今後交通シミュレーションで検証予定 |
| | ・広瀬通（榴岡方面⇒東二番丁通）等、ピーク時（特に平日）に渋滞が発生している区間もある。【R3.8調査結果】 | - | - |
| 路線バス | ・仙台駅前～青葉通～東二番丁通～北四番丁付近で運行本数が最も多く、路線バスの系統が集中する骨格的な区間となっている。また、乗降客数が多いバス停（仙台駅前、電力ビル前、県庁市役所前）もこの区間に集中している。 【各バス事業者の時刻表等】 | ・トランジットモール化した場合には、歩行者の滞留空間が創出されることに加え、周辺で商業施設等の整備が進むこと等によって、 利用者のバス待ち環境が向上することが期待 される。 | ・フルモール化等の整備区間（青葉通駅前区間）を通過するバス路線のルート変更、バス停の移転・移設を要する整備パターンにおいては、 迂回経路、迂回させる系統・本数、バス停の移設・移転先等について利用者の利便性を踏まえた検討が必要 。 |
| | ・都心に近づくにつれてバスの遅延が発生している。 【第5回仙台都市圏パーソントリップ調査結果】 | - | ・整備区間（青葉通駅前区間）の交通を現状で混雑が見られる区間に迂回させた場合、 当該区間でバスの遅延が発生するなど、定時運行性に影響を及ぼす可能性 がある。 ※今後交通シミュレーションで検証予定 |
| | ・現状で混雑が発生している広瀬通ではラッシュ時に混雑の影響を受けやすい 【R3.8調査結果】 | - | - |
| | ・仙台駅前交差点では、通過するバス路線が多く、ピーク時にバスの滞留や先詰まりが発生するなど混雑する場合がある。【現地確認結果】 | ・フルモール化した場合、仙台駅前交差点の枝数が現況より少なくなり、信号運用を単純化できることから、 信号運用の検討次第では交通制御を効率化できる可能性 がある。 | - |
| 高速バス | ・バス乗り場が仙台駅東西に分散して配置されている。また、同じ行先方面のバスが、東西双方のバス停から出発しているケースもある。【各バス事業者の時刻表等】 →利用者目線で混乱を招く可能性がある。 | - | ・バス停の移設・移転を伴う整備パターンでは、整備区間（青葉通駅前区間）のバス停を周辺道路に分散して移設・移転した場合には利用者の混乱を招く可能性があり、 利用者の利便性を踏まえた検討が必要 。 |
| | ・現状で混雑が見られる広瀬通を通過する路線が多い。【各バス事業者の時刻表等】 | - | ・整備区間（青葉通駅前区間）の交通を現状で混雑している道路に迂回させた場合、運行の円滑性を低下させる可能性がある。 ※今後交通シミュレーションで検証予定 |
| | ・青葉通駅前区間を通過する路線が多い（運行路線、回送路線とも）。 【各バス事業者の時刻表等】 | ・トランジットモール化した場合には、歩行者の滞留空間が創出されることに加え、周辺で商業施設等の整備が進むこと等によって、 利用者のバス待ち環境が向上することが期待 される。 | ・フルモール化等の整備区間（青葉通駅前区間）を通過するバス路線のルート変更、バス停の移転・移設を要する整備パターンにおいては、 迂回経路、バス停の移設・移転先等については利用者の利便性を踏まえた検討が必要 。 |
| | ・青葉通駅前区間の旧さくら野側では、バス停で停車後に3車線を横断してから右折レーンへ進入することが困難であるため、仙台駅前交差点を左折するルートになっている（運航便・回送便とも）。【現地確認結果、各バス事業者の時刻表等】 | ・トランジットモール化した場合、 旧さくら野前のバス停での停車後に仙台駅前交差点での右折が可能 となることで、 路線によっては効率的な運行ルートが構築 できる。 | - |
| | ・仙台駅前発着前後で、青葉通-駅前通-広瀬通-愛宕上杉通を周回するルートになっている路線もある。【各バス事業者の時刻表等】 | - | ・フルモール化等の整備区間（青葉通駅前区間）を通過するバス路線のルート変更、バス停の移転・移設を要する整備パターンにおいては、 迂回経路、バス停の移設・移転先等について運行の効率性を踏まえた検討が必要 。 |
| タクシー | ・青葉通駅前区間では、北側に4台、南側に3台分の待機スペースを持つタクシー乗場が設置されている。 | ・トランジットモール化をした場合には、歩行者の滞留空間が創出されることに加え、周辺で商業施設等の整備が進むことによる 集客効果が期待 できる。 | ・青葉通駅前のタクシー乗降場について、仙台駅前タクシープールを含む 周辺道路への移転・移設について利用者の利便性を踏まえた検討が必要 。 |
| | ・仙台駅西口タクシープールへは南町通方面からの右折入構が出来ないため、青葉通を経由するか北側から入構する動線となっている。 | - | ・フルモール化等の整備区間（青葉通駅前区間）が 通行止となる整備パターンの場合、仙台駅前タクシープールへの入構は北側からの動線に限定 される。 |

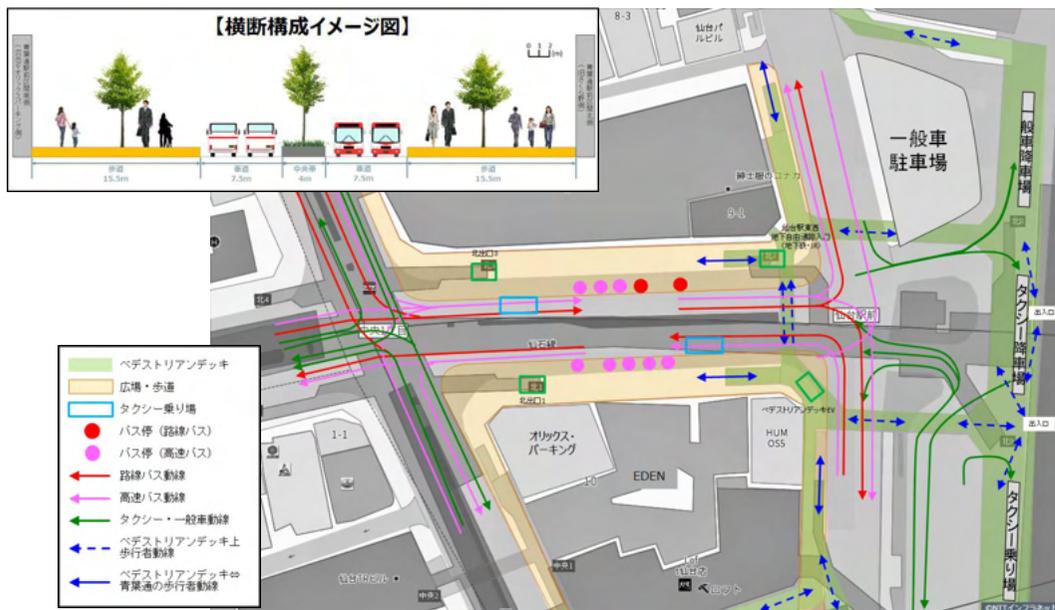
まとめ（歩行者、自転車、路上駐車）

| 交通機能 | 特性（現況） | 整備による効果 | 整備による影響 |
|---|---|---|---|
| 歩行者 | ・仙台駅西口やアーケード商店街（中央通、一番町）の歩行者交通量が多く、青葉通駅前区間の歩行者は多くない。 【平成29年度仙台市道路交通等現況調査】 | ・整備によって青葉通にも歩行者が分散することで、 アフターコロナ時代に求められる適度な密度を保った上で賑わいや活気がある歩きたくなるような空間の創出 につながる。 | - |
| | ・都心部の幹線道路は5.5m以上（両側）の歩道が整備された区間が多い。 【平成29年度仙台市道路交通等現況調査】 | ・現状よりさらに安全な歩行空間が整備されることに加えて、 歩行者の滞留空間が創出 される。 | ・自転車道を設けない整備パターンの場合、 歩行者やバス利用者と自転車の錯綜が発生し、歩行空間・滞留空間としての安全性が低下する可能性 もある。 |
| | ・青葉通は駅前から東二番丁通にかけて両側10m以上と、アーケード街や定禅寺通と同水準の広い歩道が整備されている。【歩道整備状況】 | ・歩行者・自転車・バス利用者各々のためのスペースが拡大し、 歩行者の滞留等も含めた十分な空間が創出 される。 | |
| | ・平日朝のピーク時間帯（8時台）では、特に青葉通駅前区間の南側を横断する歩行者が多い。【R3.8調査結果】 ・歩行者、自転車、バス利用者が混在している。【現地確認結果】 | ・整備において、訪れたいくなる、歩きたいくなるような明るい空間の創出を図ることで、 ペDESTリアンデッキから青葉通への歩行者の流動を促進 し、さらには 西口全体の回遊性の向上に寄与 する。 | |
| | ・平日朝のピーク時間帯（8時台）では、広瀬通や花京院交差点を南北方向に横断する歩行者が多い。青葉通駅前区間では南側を東西に横断する歩行者が多い。 【R3.8調査結果】 | ・整備による周辺地域の魅力の向上によって 回遊が促進 され、 歩行者の行動圏域が拡大 する。 | - |
| | ・ペDESTリアンデッキ上を回遊する歩行者が多く、周辺へ回遊が広がっていない。 【R1.10、ジョルテログデータ】 | ・仙台駅を起点とする回遊は主にペDESTリアンデッキからアーケード商店街を経由する流れであり、青葉通方面への回遊は少ない。【R1.10、ジョルテログデータ】 | - |
| | ・仙台駅を起点とする回遊は主にペDESTリアンデッキからアーケード商店街を経由する流れであり、青葉通方面への回遊は少ない。【R1.10、ジョルテログデータ】 | | - |
| ・歩行者の回遊が狭いエリア内で完結しており、行動圏域が狭い。 【R1.10、ジョルテログデータ】 | | | |
| 自転車 | ・都心内の幹線道路では、自転車ネットワーク路線は未整備または自歩道活用（暫定整備）の区間が多く、青葉通駅前区間は未整備であり、自転車の安全な走行空間が不足している。【仙台市自転車の安全な活用推進計画】 | ・自転車の走行空間を設ける等の自転車の利便性を考慮した整備パターンでは、 安全な自転車走行空間が創出 される。 （抜本的に走行空間の見直しを行うことで自転車専用道路を整備できる機会になる） | ・自転車の走行空間を設けない整備パターンの場合、 歩行者やバス利用者との錯綜が発生し、双方の安全性が低下する可能性 もある。 ・整備区間を自転車通行止としたり、駐輪場を設けない場合、 自転車の通行の不便さが増す可能性や自転車利用者にとっての整備の効果が低減する可能性 がある。 |
| | ・青葉通駅前区間は駐輪場が直近にない。 【駐輪場、DATEバイクポート設置状況】 | ・目的地となる商業施設等が整備されることにあわせて駐輪場を整備することで、 自転車での来訪者の増加 に加えて、 自転車の利便性向上に寄与 する。 | |
| | ・自転車交通量は東二番丁通で特に多く、青葉通駅前区間の自転車交通量は周辺道路と比較して少ない。【平成29年度仙台市道路交通等現況調査】 | - | ・整備区間（青葉通駅前区間）を自転車通行止とした場合、当該区間を通過していた自転車交通が周辺道路に迂回し、 交通が集中した際に走行環境の安全性が確保されない可能性 がある。 |
| 路上駐車 | ・駅前通のロフト東側では路上駐車が見られる。【R1.10.11、路上駐車車両調査結果】 →ロフト東側は路上駐車車両が後続車両の交通に影響を及ぼす可能性がある。 | - | ・駅前通の荷さばき施設への 仙台駅西側からの動線が利用 できなくなる。 ・整備区間（青葉通駅前区間）を迂回する 交通が駅前通に多く流入した場合、路上駐車によって交通容量が低下することで混雑が発生する可能性 がある。 |
| | ・仙台駅の西側から駅前通の荷さばき施設を利用する貨物車、仙台駅西口の降車場・駐車場を利用する一般車は青葉通駅前区間を経由する動線になっている。 また、仙台駅西口の一般車降車場・駐車場への入構待ちが発生する場合がある。 【現地確認結果】 | - | ・仙台駅西口の一般車降車場・駐車場への入構動線が北側からのみに限定され、 利用が集中した場合に入構待ち車両による混雑が発生する可能性 がある。 |

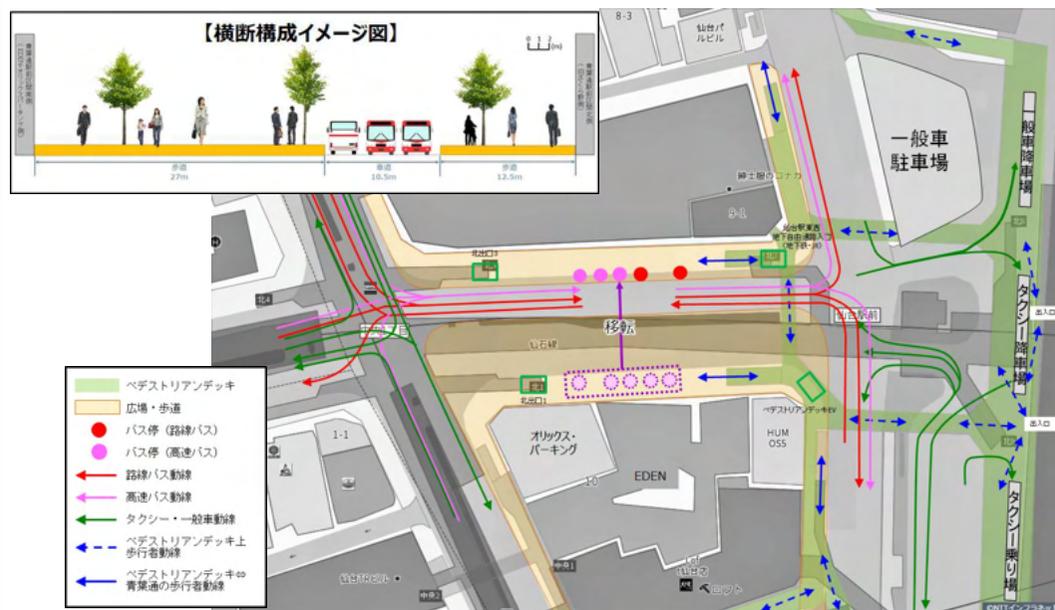
2. 社会実験に向けた交通施設の配置案

社会実験に向けた交通施設配置案の比較

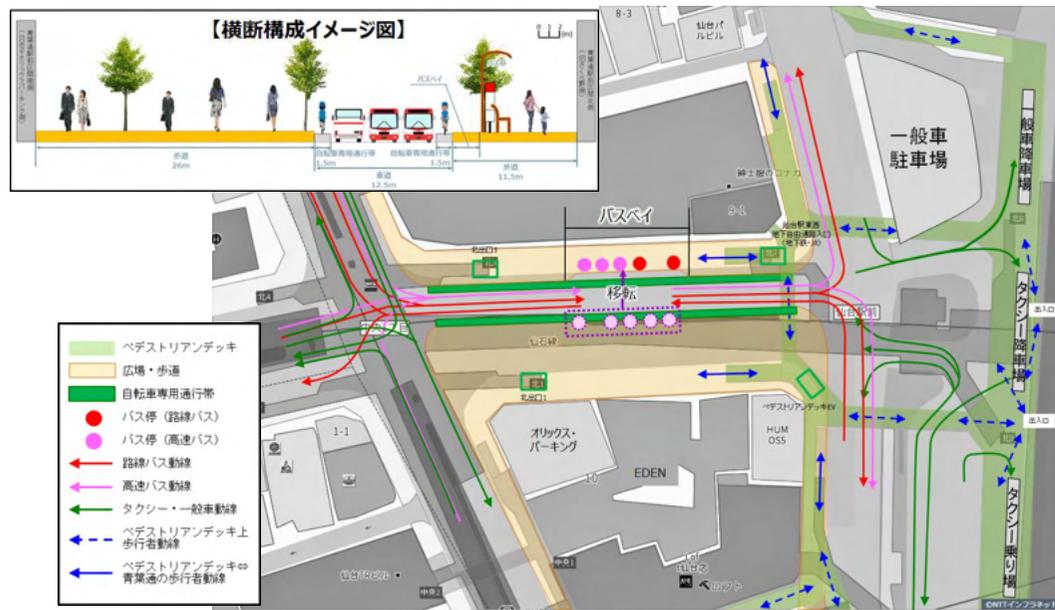
トランジットモール化案①(両側歩道拡幅案)



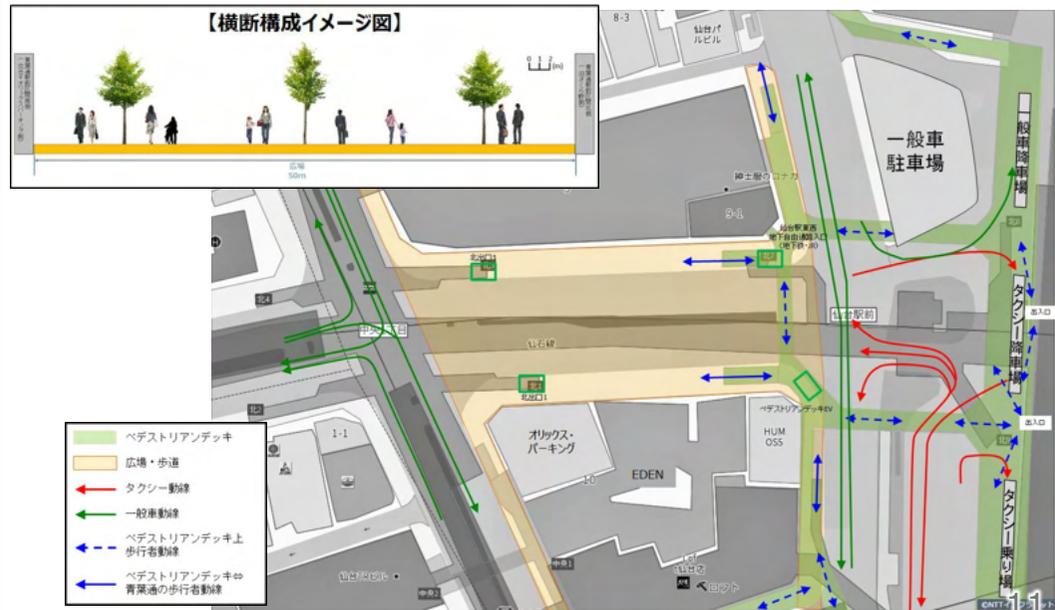
トランジットモール化案②(南側歩道拡幅案)



トランジットモール化案③(南側歩道拡幅+自転車専用通行帯整備案)



フルモール化案

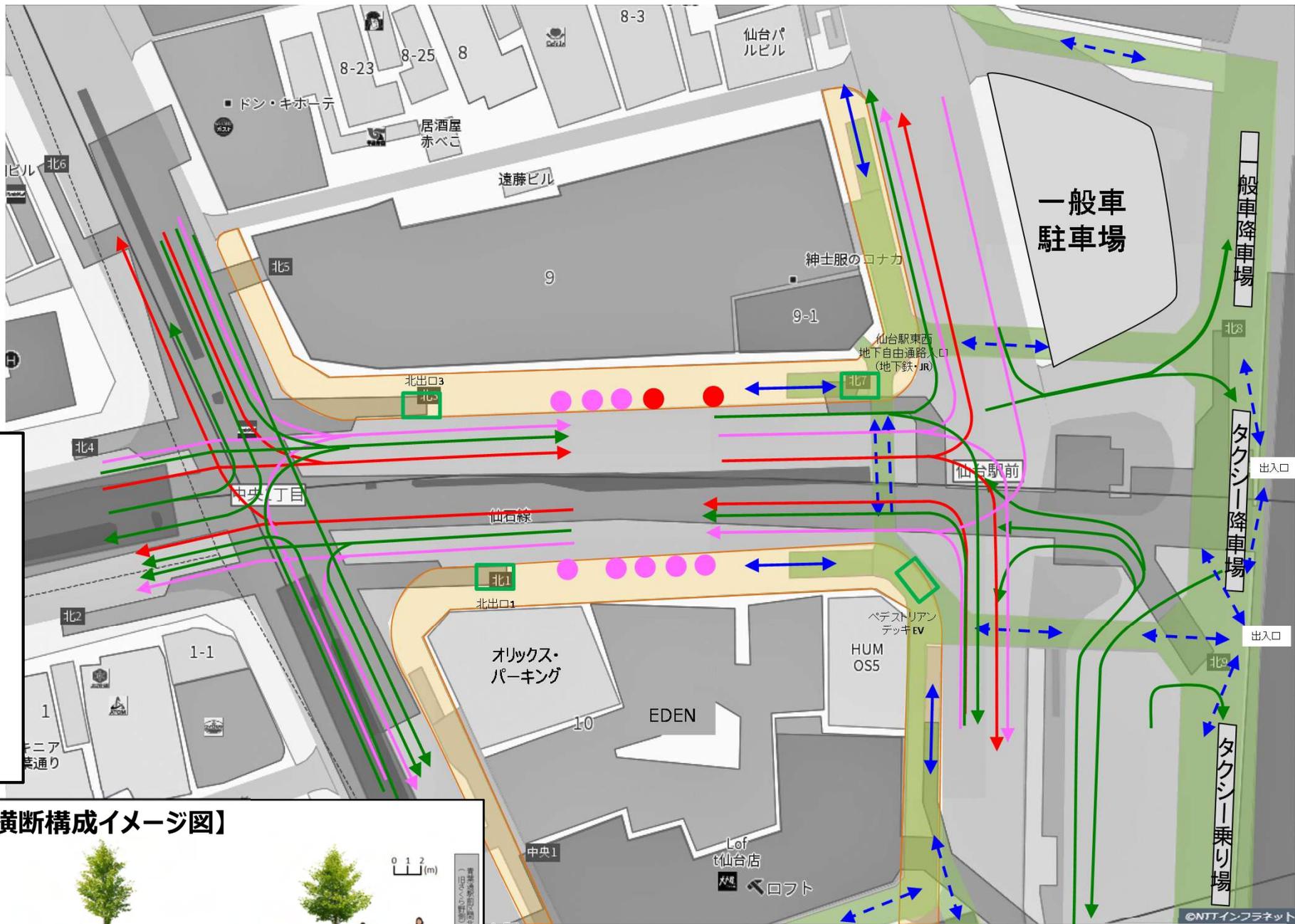


配置案

社会実験に向けた交通施設配置案の比較

| | トランジットモール化案① | トランジットモール化案② | トランジットモール化案③ | フルモール化案 |
|--|---|--|---|---|
| 特徴 | ・現況の交通機能を維持しつつ、歩行空間を拡張し、歩行者の滞留空間を創出する案 | ・現況の交通機能を可能な限り維持しつつ、イベント等にも活用できるオープンスペースも創出する案 | ・案②に加え、自転車の走行空間を創出しつつイベント等にも活用できるオープンスペースも創出する案 | ・周辺交通への影響の低減を図りつつ全面広場化することで、多様な利活用が可能な空間を創出する案 |
| | ・青葉通駅前区間の両側の車道を一部歩道化し、一般車を通行止めとして、高速バス・路線バス・タクシーについては現況を維持する案 | ・青葉通駅前区間南側の車道を全線歩道化し、一般車を通行止めとする案 ・青葉通り駅前区間南側のバス停を北側に移転し、バス路線を北側のバス停を経由する経路へ変更する案 | ・案②に加え、両側の歩道の一部を自転車専用通行帯として整備する案 ・北側のバス停については、自転車専用通行帯の整備にあたってバスベイ型バス停として整備する案 | ・青葉通駅前区間を全面通行止めとし、通過する路線バス・高速バスを周辺道路に分散して迂回させることで、周辺交通への影響の低減を図る案 |
| 効果 | 【歩】訪れたいくなる・歩きたいくなるような空間が創出され、ペDESTリアンデッキから青葉通への歩行者の流動を促進し、仙台駅西口全体の回遊性の向上に寄与 | | | |
| | 【歩】他案より上記の効果が最も低い | 【歩】上記の効果はトランジットモール化案①とフルモール化案の間 | | 【歩】他案より上記の効果が最も高い |
| | 【バ・高】整備にあわせてスマートバス停等を整備することで、利用者のバス待ち環境の改善、利用者の利便性向上が可能 | | | |
| | 【バ・高】歩行者の滞留空間の創出、周辺での商業施設の整備によるバス待ち環境や利便性の向上、集客効果が期待 | | | 【バ・高】－ |
| | 【高】－ | 【高】バス停の集約によって、利用者にとって分かりやすい乗り場が創出 バスルートの変更による運行の効率化に寄与 | | 【高】－ |
| 【転】－ | | 【転】安全な自転車走行環境が整備され、駐輪場や目的地となる施設を整備することで、利便性の向上に加えて自転車での来訪者の増加に寄与 | 【転】自転車通行可とした場合、駐輪場や目的地となる施設を整備することで、利便性の向上に加えて自転車での来訪者の増加に寄与 | |
| 影響 | 【自・バ・高】迂回する一般車が周辺交通に影響を及ぼす可能性があるものの、フルモール化案より影響は少ない | 【自・バ・高】迂回する一般車や、経路が変更になる一部バスが周辺交通に影響を及ぼす可能性があるものの、フルモール化案より影響は少ない | | 【自・バ・高】バスの迂回経路になる広瀬通・駅前通・南町通・愛宕上杉通での混雑の発生 |
| | 【バ・高】－ | 【バ・高】バスルートの変更や交通状況の変化によって所要時間が増加した場合、利用者の利便性が低下 | | 【バ・高】バスの迂回に伴う所要時間の増加により利用者の利便性が低下 |
| | 【タ】－ | 【タ】青葉通駅前のタクシー乗降場が使用できなくなるため、仙台駅西口タクシープールを含む周辺道路への移設について、利用者の利便性を踏まえた検討が必要 | | |
| | 【タ】仙台駅西口タクシープールへの青葉通駅前区間を経由した入構は現況通り可能 | | | 【タ】仙台駅西口タクシープールへの入構は北側からに限定 |
| | 【荷】駅前通の荷さばき施設への青葉通駅前区間を通過する動線が使用不可となり、仙台駅西口の降車場・駐車場への動線も北側からに限定 | | | |
| 【歩・転】整備区間を自転車通行可とした場合、自転車と歩行者との錯綜が生じ、双方の安全性が低下する | | 【歩・転】他案より歩行空間が減少 | | 【歩・転】整備区間を自転車通行可とした場合、自転車と歩行者との錯綜が生じ、双方の安全性が低下する |

現況の交通施設配置(拡大図、横断構成)



- ペDESTリアンデッキ
- 広場・歩道
- バス停(路線バス)
- バス停(高速バス)
- 路線バス動線
- 高速バス動線
- タクシー・一般車動線
- ペDESTリアンデッキ上歩行者動線
- ペDESTリアンデッキ⇄青葉通の歩行者動線

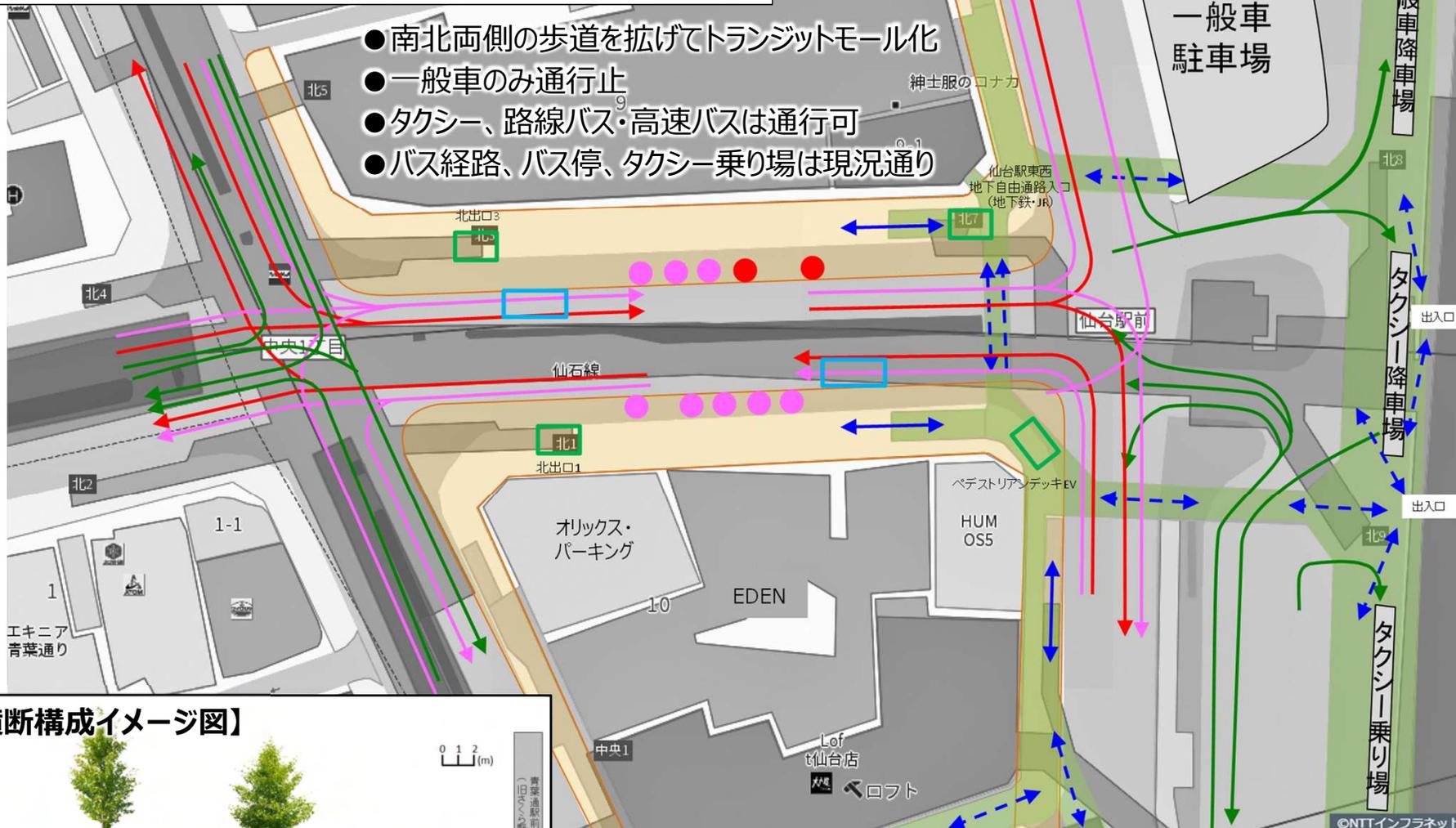
【横断構成イメージ図】



【拡大図】

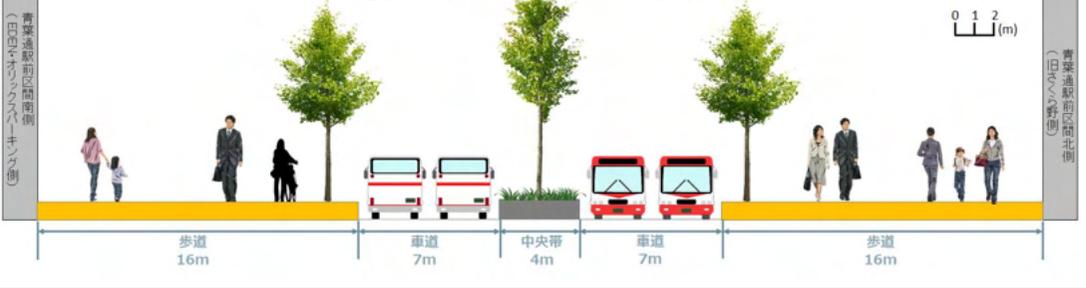
トランジットモール化案① 交通施設配置案(拡大図、横断構成イメージ図)

- 【効果】・バス路線、バス停を現況維持したまま、現況より広い歩行空間や滞留空間が創出
- ・滞留空間や商業施設等の整備によりバス待ち環境が向上し、集客効果が期待
 - ・整備にあわせてスマートバス停等を整備することでバス待ち環境の改善、利便性向上が可能
- 【影響】・当該区間を迂回する一般車両により、周辺道路の交通に影響を及ぼす可能性
- ・一般車の仙台駅西口への入構動線は北側からのみに限定
 - ・歩行者と自転車の錯綜が発生し、双方にとって安全性が低下する可能性



- ペDESTリアンデッキ
- 広場・歩道
- タクシー乗り場
- バス停(路線バス)
- バス停(高速バス)
- 路線バス動線
- 高速バス動線
- タクシー・一般車動線
- ペDESTリアンデッキ上歩行者動線
- ペDESTリアンデッキ⇄青葉通の歩行者動線

【横断構成イメージ図】



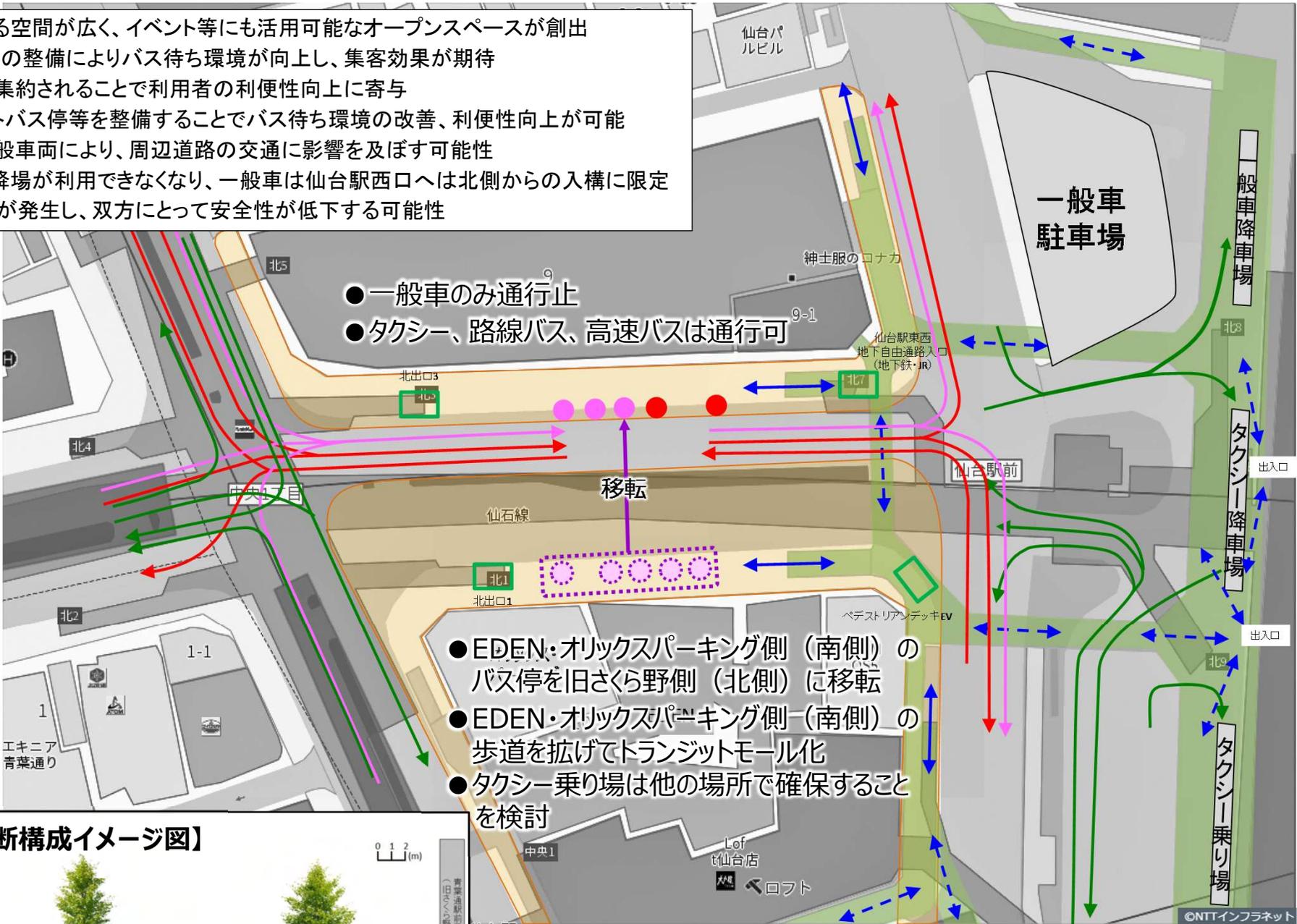
【拡大図】

トランジットモール化案② 交通施設配置案(拡大図、横断構成イメージ図)

【効果】・案①に比べて創出される空間が広く、イベント等にも活用可能なオープンスペースが創出
 ・滞留空間や商業施設等の整備によりバス待ち環境が向上し、集客効果が期待
 ・上記に加えてバス停が集約されることで利用者の利便性向上に寄与
 ・整備にあわせてスマートバス停等を整備することでバス待ち環境の改善、利便性向上が可能

【影響】・当該区間を迂回する一般車両により、周辺道路の交通に影響を及ぼす可能性
 ・当該区間のタクシー乗降場が利用できなくなり、一般車は仙台駅西口へは北側からの入構に限定
 ・歩行者と自転車の錯綜が発生し、双方にとって安全性が低下する可能性

- ペDESTリアンデッキ
- 広場・歩道
- バス停(路線バス)
- バス停(高速バス)
- 路線バス動線
- 高速バス動線
- 一般車動線
- ペDESTリアンデッキ上歩行者動線
- ペDESTリアンデッキ⇄青葉通の歩行者動線



【拡大図】

トランジットモール化案③ 交通施設配置案(拡大図、横断構成イメージ図)

【効果】・案①に比べて創出される空間が広く、イベント等にも活用可能なオープンスペースが創出

- ・滞留空間や商業施設等の整備によりバス待ち環境が向上し、集客効果が期待
- ・上記に加えて、バス停が集約されることで利用者の利便性向上に寄与
- ・歩行者と自転車の分離により、双方にとって安全な空間が創出
- ・整備にあわせてスマートバス停等を整備することでバス待ち環境の改善、利便性向上が可能

【影響】・当該区間を迂回する一般車両により、周辺道路の交通に影響を及ぼす可能性

- ・当該区間のタクシー乗降場が利用できなくなり、一般車は仙台駅西口へは北側からの入構に限定

ペDESTリアンデッキ
 広場・歩道
 自転車専用通行帯
 バス停(路線バス)
 バス停(高速バス)
 路線バス動線
 高速バス動線
 一般車動線
 ペDESTリアンデッキ上歩行者動線
 ペDESTリアンデッキ⇄青葉通の歩行者動線



【横断構成イメージ図】



【拡大図】

トランジットモール化案②、③ 交通施設配置案(広域図)

【バス停移転・移設、ルート変更に関する基本方針】

- ・EDEN前の高速バス停を旧さくら野前のバス停に移転し、青葉通駅前区間のバス停を集約
- ・EDEN前の高速バス停発着便については、旧さくら野前を発着する運行ルートに変更

【バス停移転・移設、ルート変更に伴う課題】

- ・移転・移設によって既存バス停の発着容量を圧迫し、既存の運航便に影響を及ぼす可能性

【バス停移転・移設、ルート変更による効果】

- ・バス停の集約による利用者にとってのわかりやすさ・利便性の向上
- ・バスルートの変更による運行の効率化

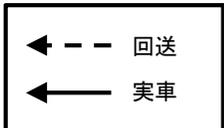
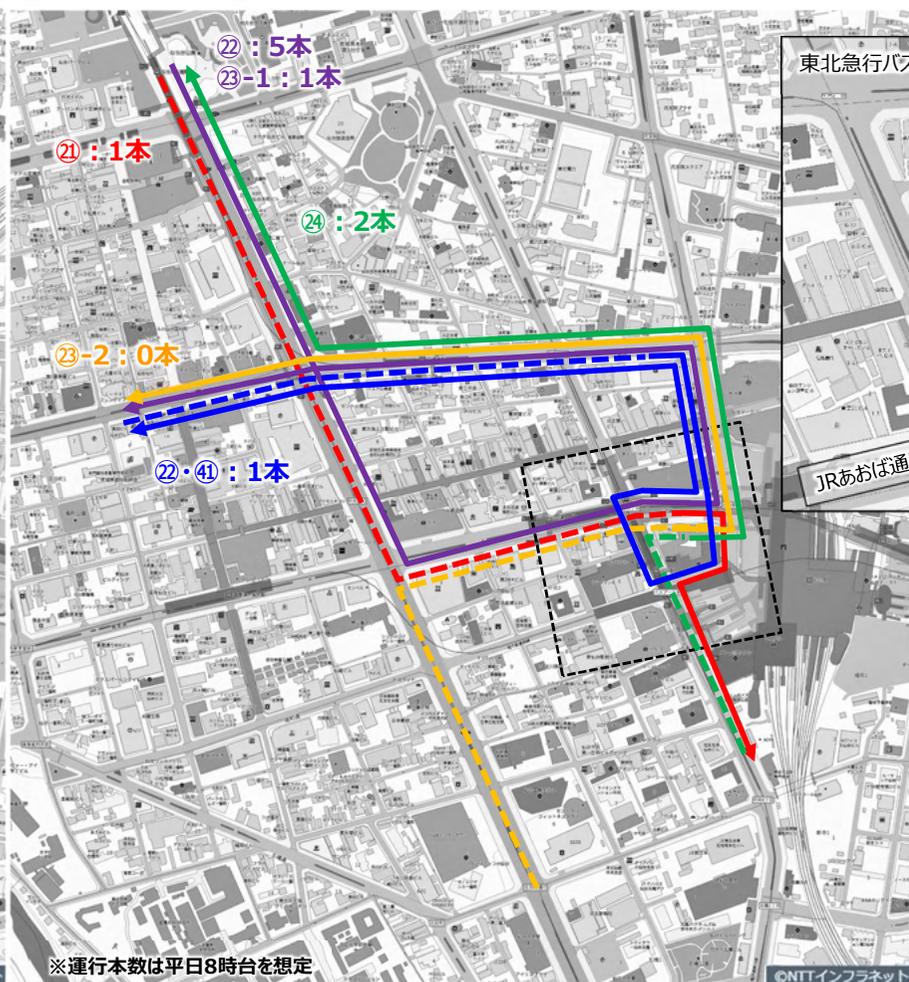
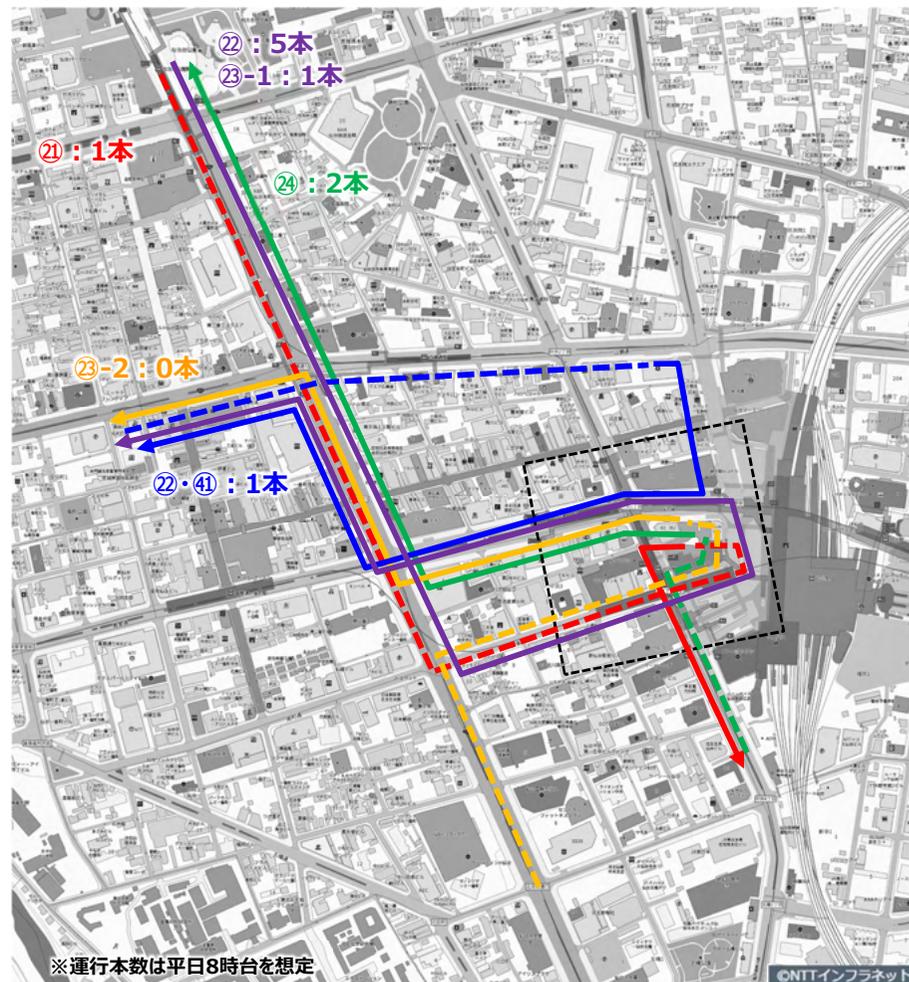
| 発バス停 | 行先方面 | 運行本数 |
|------|-------------------------|------|
| ㉑ | 石巻・石巻専修大学 | 1本 |
| ㉒ | 山形(東北道・山形道経由) | 5本 |
| ㉓-1 | 上山(東北道・山形道経由) | 1本 |
| ㉓-2 | 作並・東根・村山・尾花沢・新庄(関山経由) | 0本 |
| ㉔ | 古川・鳴子・加美・大和・大衡 | 2本 |
| ㉒・㉔ | 東京(東京駅・東京スカイツリー北・東京レコト) | 1本 |
| 合計 | | 10本 |

※運行本数は平日8時台を想定

【現況ルート】

【ルート変更案】

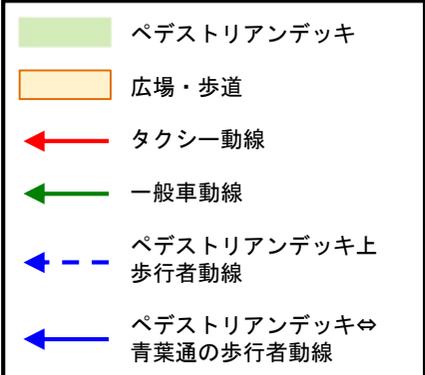
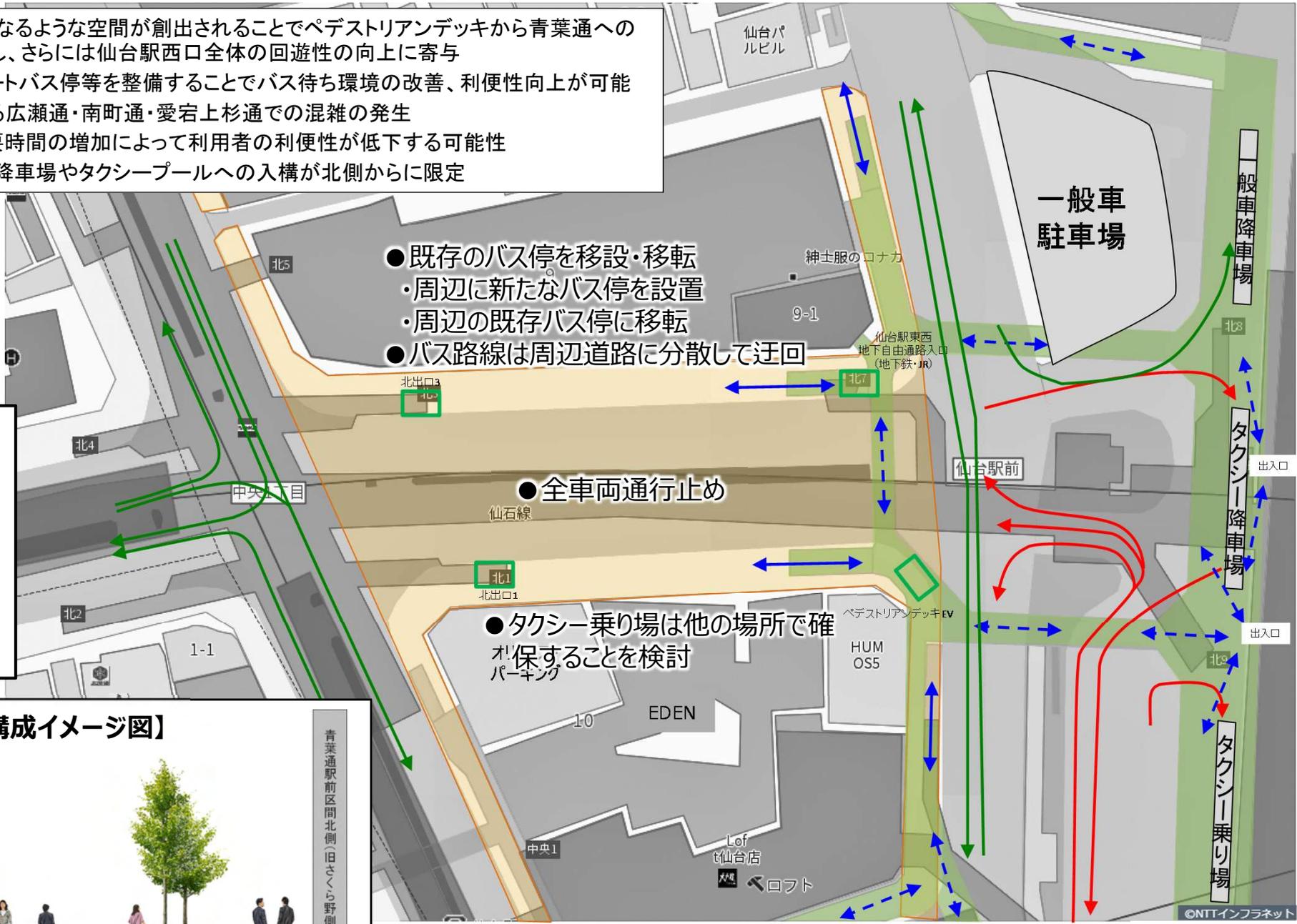
【バス停移設案】



▲EDEN前高速バス停の旧さくら野側バス停への移転に伴う高速バスのルート変更案

フルモール化案 交通施設配置案(拡大図・横断構成イメージ図)

- 【効果】・訪れたいくなる・歩きたいくなるような空間が創出されることでペDESTリアンデッキから青葉通への歩行者の流動を促進し、さらには仙台駅西口全体の回遊性の向上に寄与
- ・整備にあわせてスマートバス停等を整備することでバス待ち環境の改善、利便性向上が可能
- 【影響】・バスの迂回経路になる広瀬通・南町通・愛宕上杉通での混雑の発生
- ・バスの迂回に伴う所要時間の増加によって利用者の利便性が低下する可能性
 - ・仙台駅西口の一般車降車場やタクシープールへの入構が北側からに限定



【横断構成イメージ図】



【拡大図】

フルモール化案 交通施設配置案(広域図)

【バス停移転・移設、ルート変更に関する基本方針】

- ・利用者が多い「電力ビル前」バス停については必ず通過するルートとする
- ・広瀬通に迂回させる台数を抑え、右折処理(愛宕上杉通→広瀬通、広瀬通→駅前通)に余裕を生じさせる

【路線バス・高速バス共通の課題について】

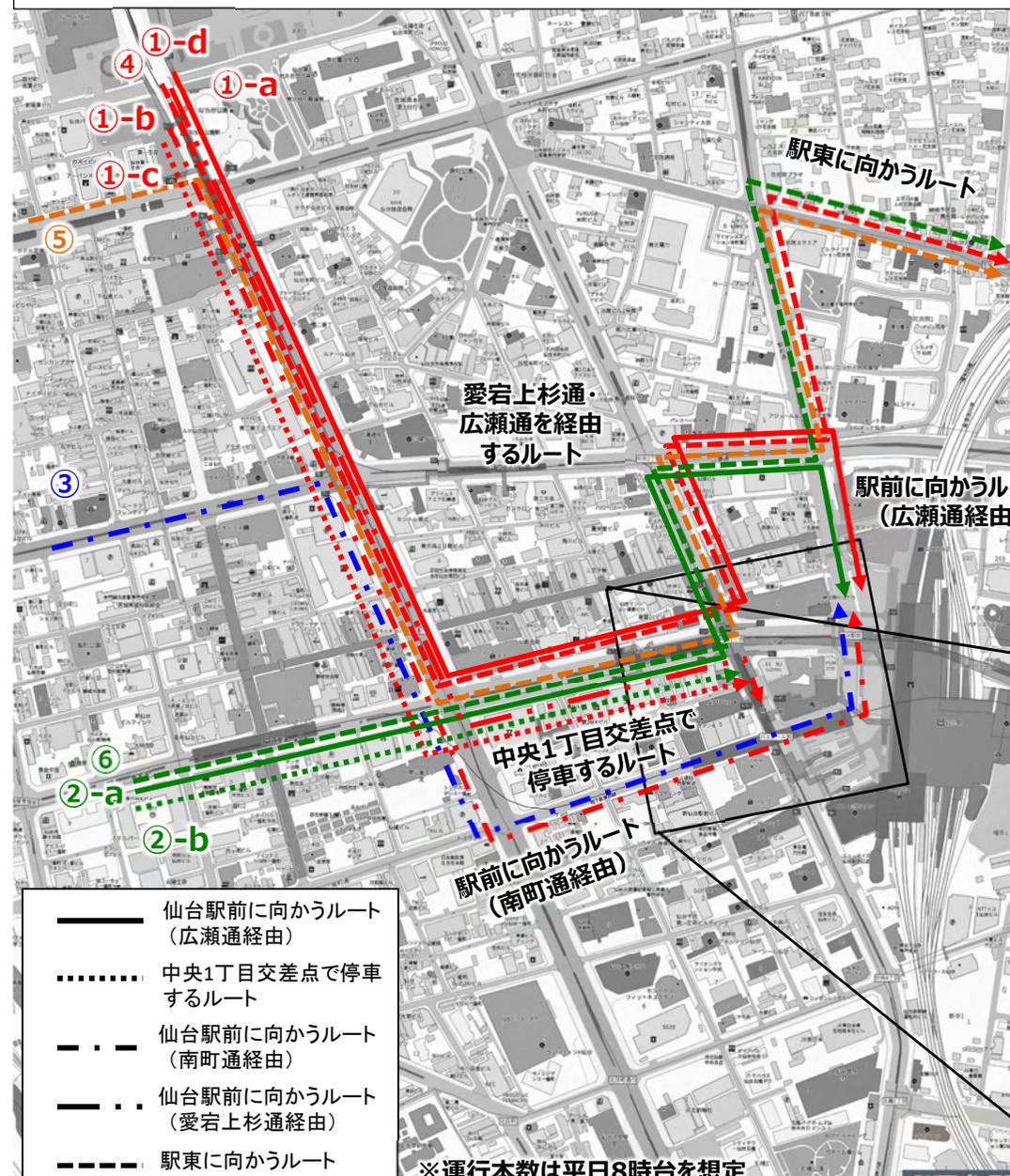
- ・移転・移設によって既存バス停の発着容量を圧迫し、既存の運航便に影響を及ぼす可能性
- ・バスの迂回経路になる周辺道路で混雑が発生する可能性

【路線バスの課題について】

- ・迂回による運行時間の増加に伴う運行の効率性・利用者の利便性の低下
- ・仙台駅前での降車バス停が現況より分散することによる利便性の低下
- ・旧さくら野東側にバス停を整備できない可能性(スペース等)
- ・ロフト南側のバス停に降車する場合、西口BTへの回送に大きな迂回が発生

【高速バスの課題について】

- ・現況より仙台駅からバス発着場が離れることによる利便性の低下
- ・青葉通駅前エリアのバス発着場が分散することによる利便性の低下



駅東に向かうルート
駅前に向かうルート
(広瀬通経由)
駅前に向かうルート
(南町通経由)
中央1丁目交差点で
停車するルート

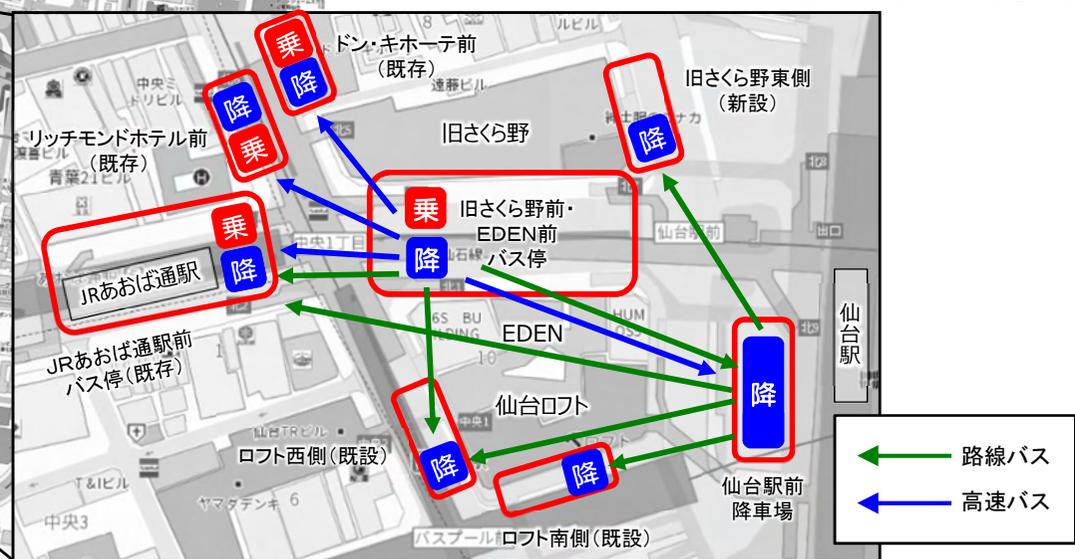
経路凡例
a 広瀬通経由
b 南町通経由
c 愛宕上杉通経由
d 中央1丁目交差点で停車

| 経路 | 仙台駅バス停 | 本数 |
|-----|---------------|-----|
| ①-a | 県庁市役所前方面→仙台駅 | 40 |
| ①-b | | 30 |
| ①-c | | 11 |
| ①-d | | |
| ②-a | 青葉通方面→仙台駅前 | 16 |
| ②-b | | |
| ③ | 広瀬通方面→仙台駅前 | 3 |
| ④ | 県庁市役所前方面→駅東方面 | 1 |
| ⑤ | 定禅寺通方面→駅東方面 | 8 |
| ⑥ | 青葉通方面→駅東方面 | 5 |
| 合計 | | 114 |

※運行本数は平日8時台を想定

- 仙台駅前に向かうルート (広瀬通経由)
- 中央1丁目交差点で停車するルート
- - - 仙台駅前に向かうルート (南町通経由)
- . - 仙台駅前に向かうルート (愛宕上杉通経由)
- - - 駅東に向かうルート

※運行本数は平日8時台を想定



▲フルモール化に伴う路線バスのルート変更案

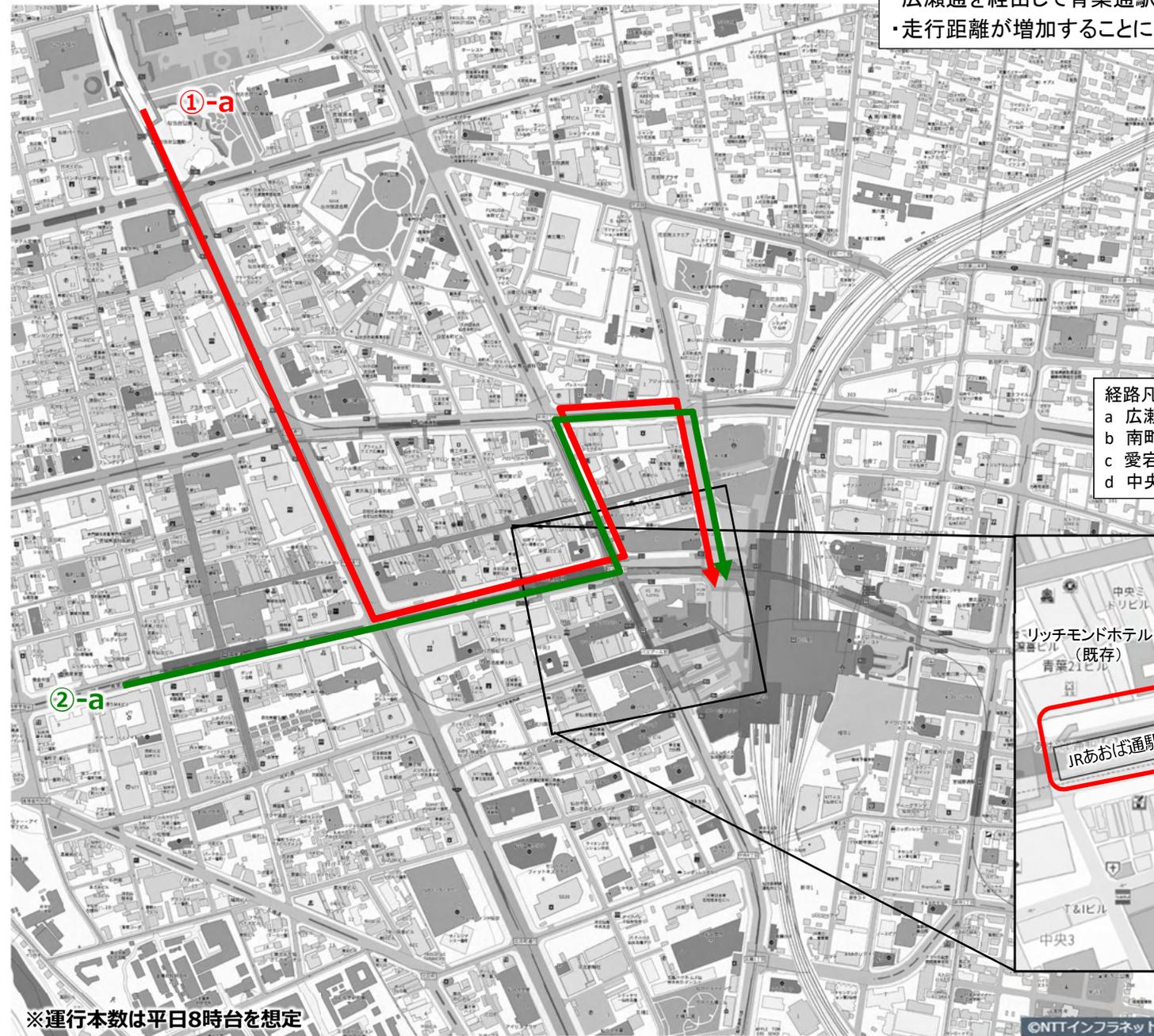
▲バス停の移設・移転案

フルモール化案 交通施設配置案(広域図)

【ルート変更案：駅前に向かうルート（広瀬通経由）】

【ルート変更案:駅前に向かうルート(広瀬通経由)の特徴等】

- ・広瀬通を經由して青葉通駅前区間を迂回して、仙台駅前降車場に向かうルート
- ・走行距離が増加することに伴い、所要時間が増加し、利便性が低下することが懸念



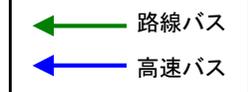
経路凡例
 a 広瀬通経由
 b 南町通経由
 c 愛宕上山通経由
 d 中央1丁目交差点で停車

| 経路 | 仙台駅バス停 | 本数 |
|-----|---------------|-----|
| ①-a | 県庁市役所前方面→仙台駅 | 40 |
| ①-b | | 30 |
| ①-c | | 11 |
| ①-d | | |
| ②-a | 青葉通方面→仙台駅前 | 16 |
| ②-b | | |
| ③ | 広瀬通方面→仙台駅前 | 3 |
| ④ | 県庁市役所前方面→駅東方面 | 1 |
| ⑤ | 定禅寺通方面→駅東方面 | 8 |
| ⑥ | 青葉通方面→駅東方面 | 5 |
| 合計 | | 114 |

※運行本数は平日8時台を想定



▲バス停の移設・移転案



※運行本数は平日8時台を想定

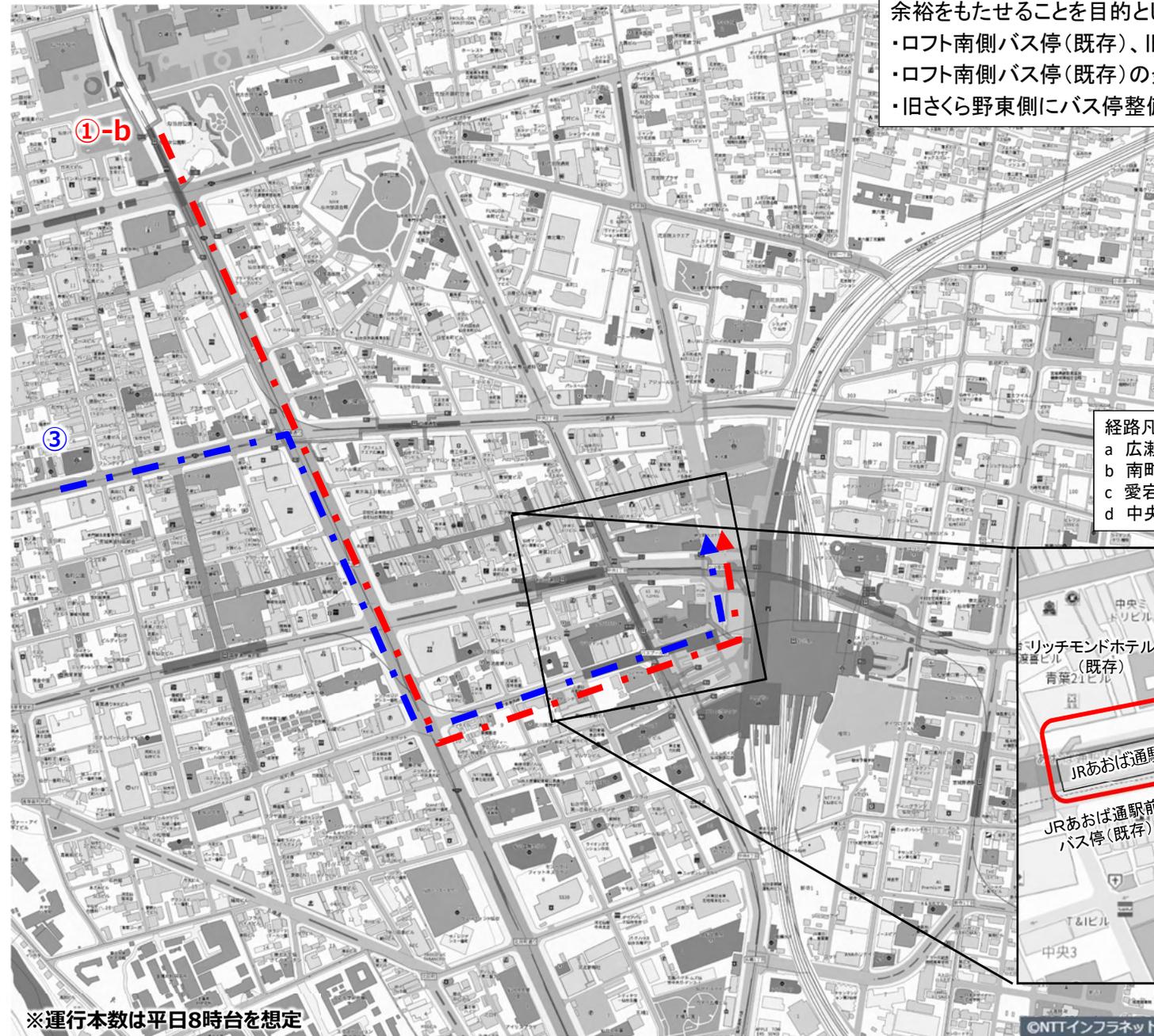
▲フルモール化に伴う路線バスのルート変更案

フルモール化案 交通施設配置案(広域図)

【ルート変更案：駅前に向かうルート（南町通経由）】

【ルート変更案：駅前に向かうルート（南町通経由）の特徴等】

- ・広瀬通に迂回するバス台数を抑え、右折処理（愛宕上杉通→広瀬通、広瀬通→駅前通）に余裕をもたせることを目的としたルート
- ・ロフト南側バス停（既存）、旧さくら野東側バス停（新設）に停車
- ・ロフト南側バス停（既存）の発着容量を圧迫し、既存の運行便に影響する可能性
- ・旧さくら野東側にバス停整備のスペースを確保できるかが課題



| 経路 | 仙台駅バス停 | 本数 | |
|-----|---------------|-----|----|
| ①-a | 県庁市役所前方面→仙台駅 | 40 | |
| ①-b | | 30 | |
| ①-c | | | 11 |
| ①-d | | | |
| ②-a | 青葉通方面→仙台駅前 | 16 | |
| ②-b | | | |
| ③ | 広瀬通方面→仙台駅前 | 3 | |
| ④ | 県庁市役所前方面→駅東方面 | 1 | |
| ⑤ | 定禅寺通方面→駅東方面 | 8 | |
| ⑥ | 青葉通方面→駅東方面 | 5 | |
| 合計 | | 114 | |

経路凡例
 a 広瀬通経由
 b 南町通経由
 c 愛宕上杉通経由
 d 中央1丁目交差点で停車

※運行本数は平日8時台を想定



▲バス停の移設・移転案

← 路線バス
 ← 高速バス

※運行本数は平日8時台を想定

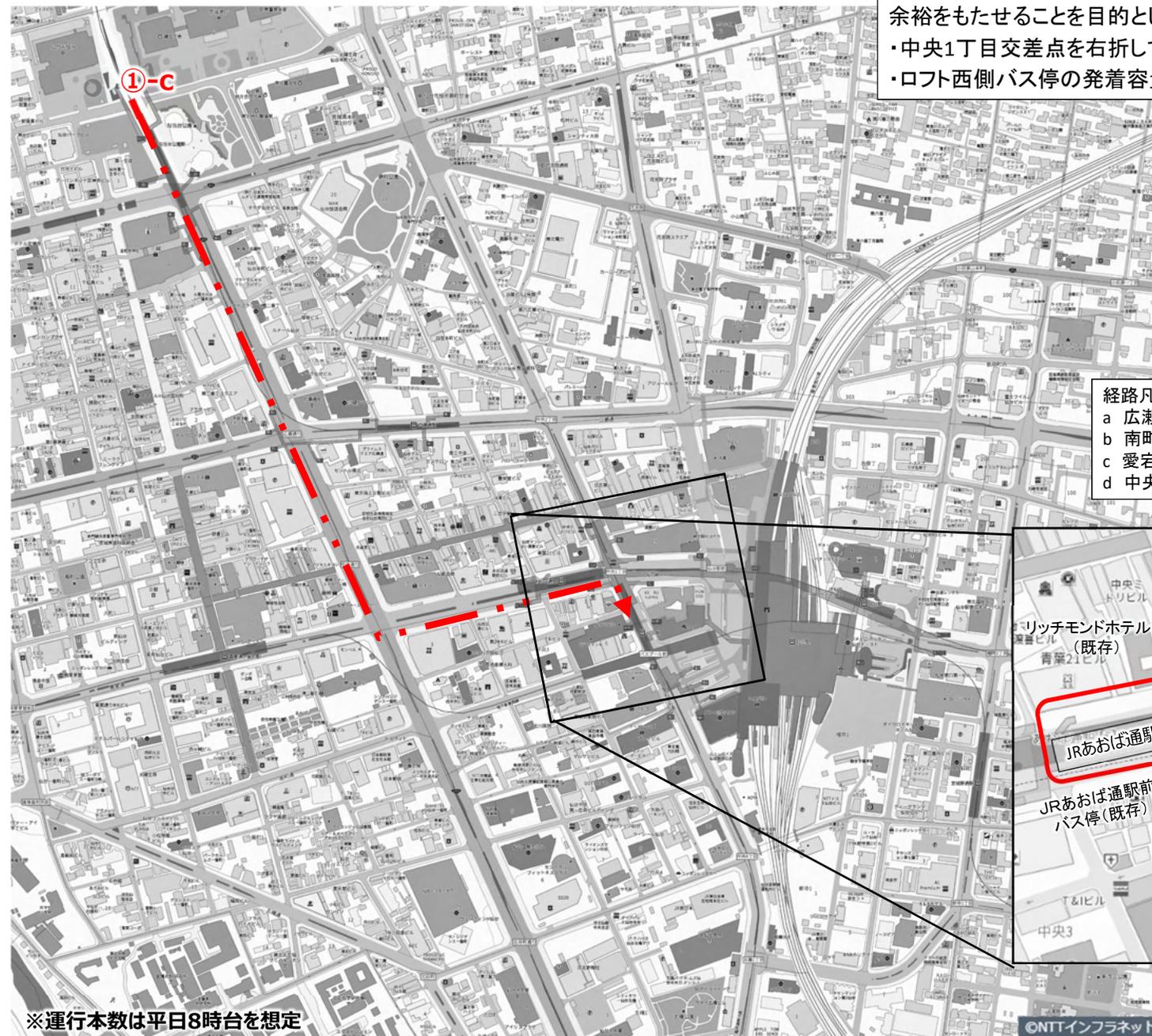
▲フルモール化に伴う路線バスのルート変更案

フルモール化案 交通施設配置案(広域図)

【ルート変更案：駅前に向かうルート（愛宕上杉通経由）】

【ルート変更案：駅前に向かうルート（愛宕上杉通経由）の特徴等】

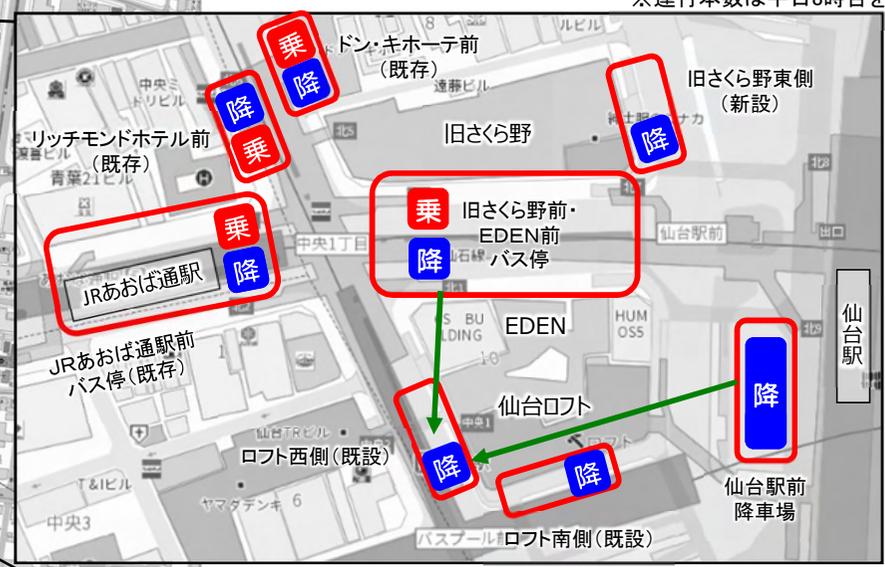
- ・広瀬通に迂回するバス台数を抑え、右折処理(愛宕上杉通→広瀬通、広瀬通→駅前通)に余裕をもたせることを目的としたルート
- ・中央1丁目交差点を右折してロフト西側のバス停(既存)に停車するルート
- ・ロフト西側バス停の発着容量を圧迫し、既存の運行便に影響する可能性



経路凡例
 a 広瀬通経由
 b 南町通経由
 c 愛宕上杉通経由
 d 中央1丁目交差点で停車

| 経路 | 仙台駅バス停 | 本数 |
|-----|---------------|-----|
| ①-a | 県庁市役所前方面→仙台駅 | 40 |
| ①-b | | 30 |
| ①-c | | |
| ①-d | | |
| ②-a | 青葉通方面→仙台駅前 | 16 |
| ②-b | | |
| ③ | 広瀬通方面→仙台駅前 | 3 |
| ④ | 県庁市役所前方面→駅東方面 | 1 |
| ⑤ | 定禅寺通方面→駅東方面 | 8 |
| ⑥ | 青葉通方面→駅東方面 | 5 |
| 合計 | | 114 |

※運行本数は平日8時台を想定



▲バス停の移設・移転案

← 路線バス
 ← 高速バス

※運行本数は平日8時台を想定

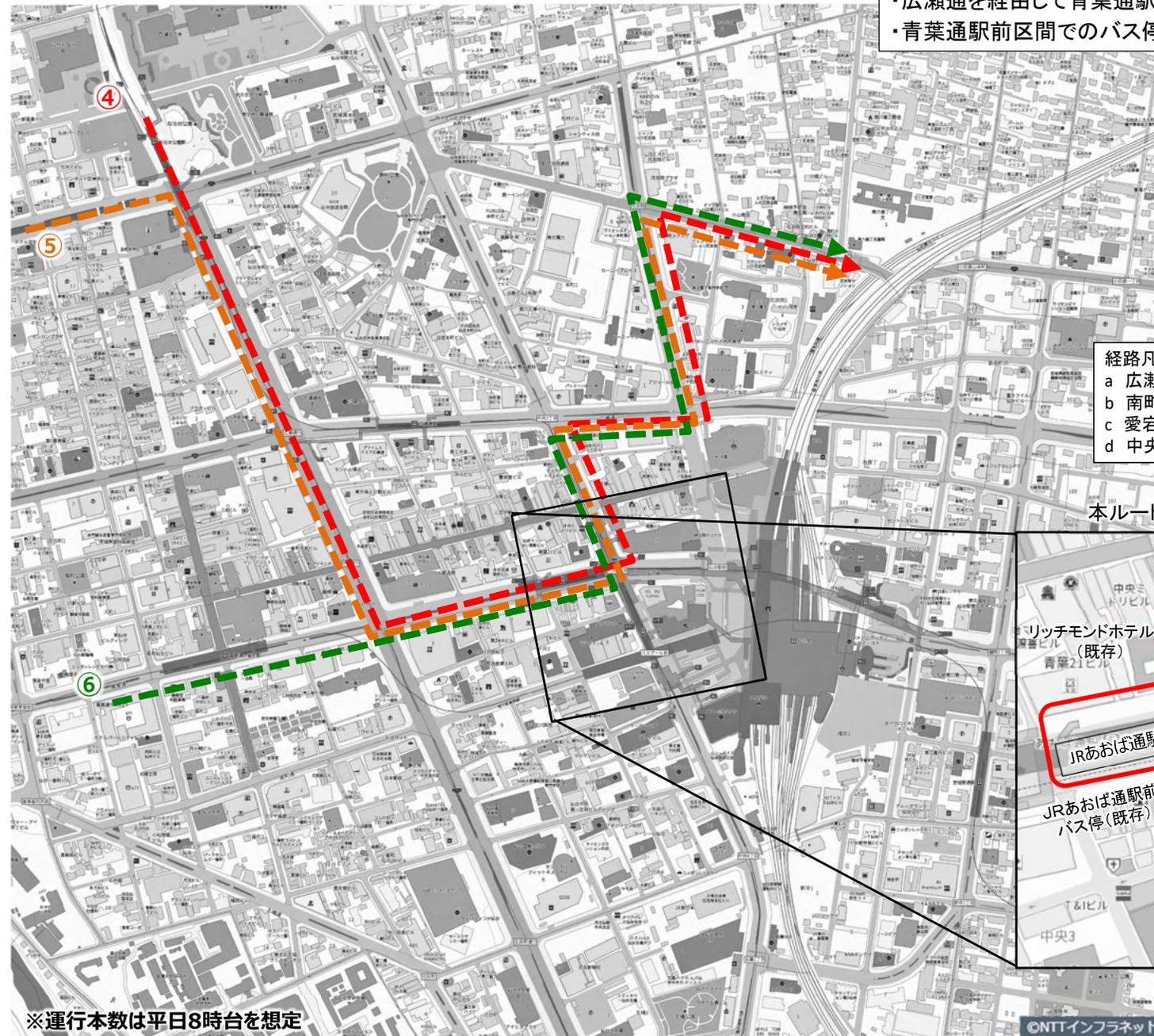
▲フルモール化に伴う路線バスのルート変更案

フルモール化案 交通施設配置案(広域図)

【ルート変更案：駅東に向かうルート】

【ルート変更案:駅東に向かうルートの特徴等】

- ・広瀬通を經由して青葉通駅前区間を迂回して、仙台駅東方面に向かうルート
- ・青葉通駅前区間でのバス停の移設・移転の影響は受けない



| 経路 | 仙台駅バス停 | 本数 |
|-----|---------------|-----|
| ①-a | 県庁市役所前方面→仙台駅 | 40 |
| ①-b | | |
| ①-c | | |
| ①-d | | |
| ②-a | 青葉通方面→仙台駅前 | 16 |
| ②-b | | |
| ③ | 広瀬通方面→仙台駅前 | 3 |
| ④ | 県庁市役所前方面→駅東方面 | 1 |
| ⑤ | 定禅寺通方面→駅東方面 | 8 |
| ⑥ | 青葉通方面→駅東方面 | 5 |
| 合計 | | 114 |

経路凡例
 a 広瀬通経由
 b 南町通経由
 c 愛宕上杉通経由
 d 中央1丁目交差点で停車

※運行本数は平日8時台を想定

本ルートでは青葉通駅前区間でのバス停の移設・移転はなし



▲バス停の移設・移転案

← 路線バス
 ← 高速バス

※運行本数は平日8時台を想定

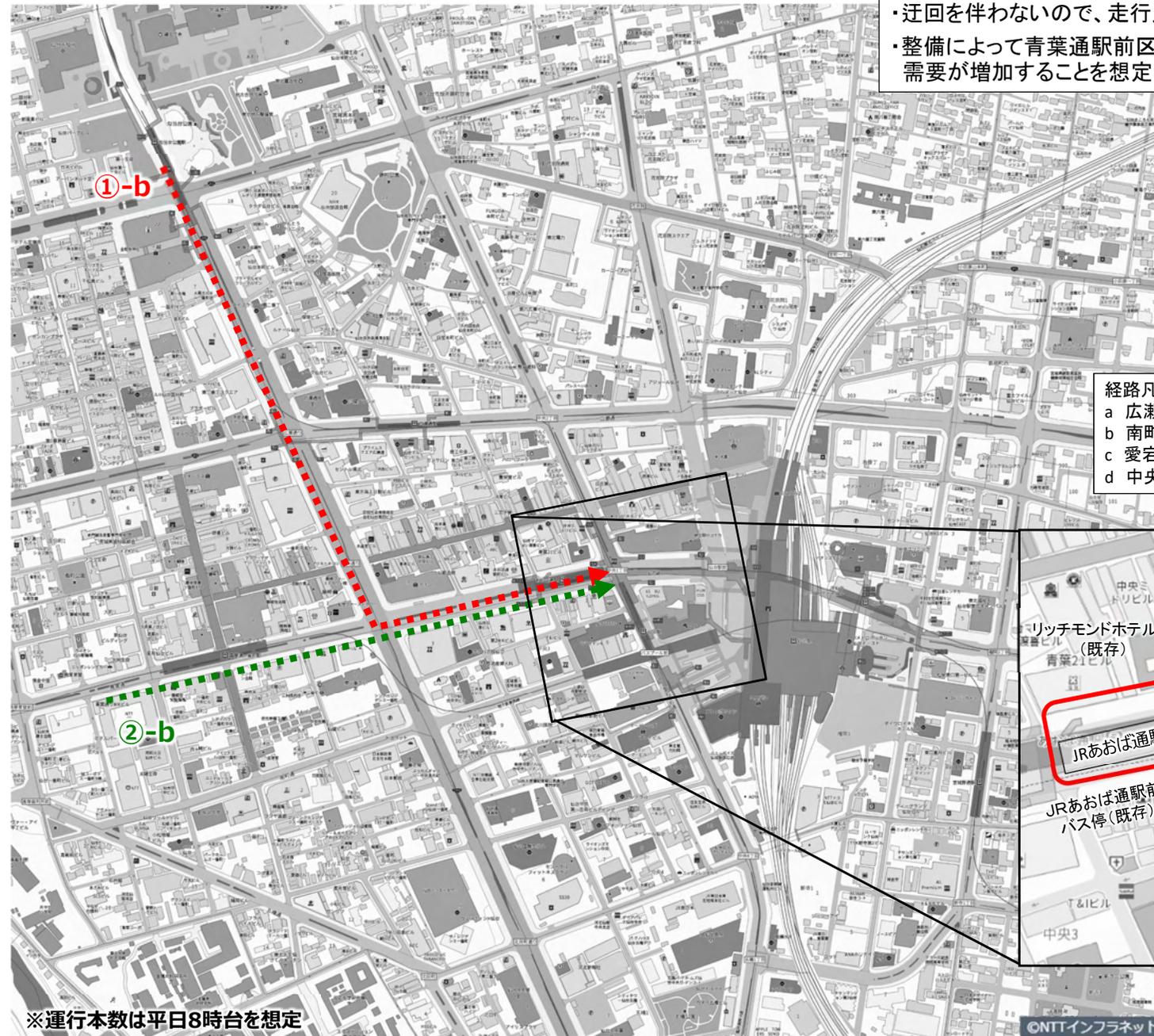
▲フルモール化に伴う路線バスのルート変更案

フルモール化案 交通施設配置案(広域図)

【ルート変更案：中央1丁目交差点で停車するルート】

【ルート変更案：中央1丁目交差点で停車するルートの特徴等】

- ・仙台駅前降車場まで運行せず、中央1丁目交差点手前で停車するルート
- ・迂回を伴わないので、走行距離・所要時間の増加による利便性の低下は生じない
- ・整備によって青葉通駅前区間の目的地としての魅力が向上し、当該区間手前で降車する需要が増加することを想定した案

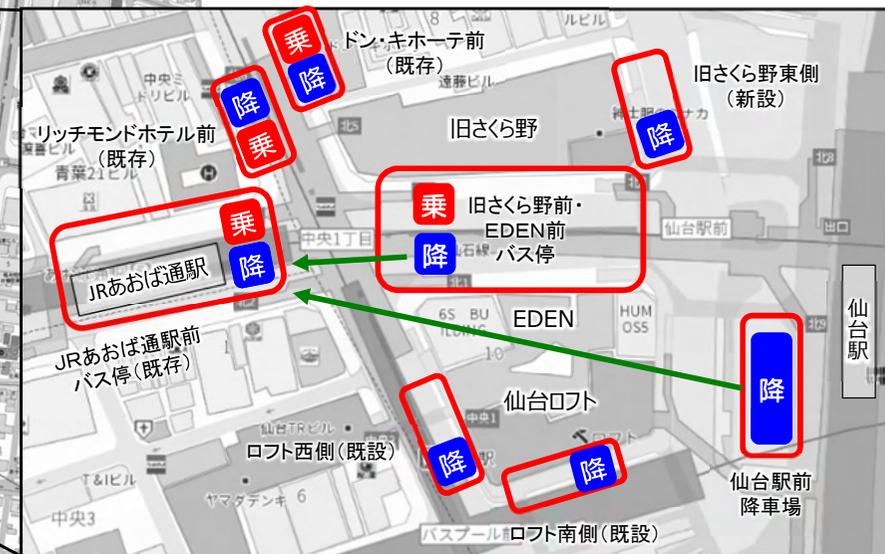


経路凡例

- a 広瀬通経由
- b 南町通経由
- c 愛宕上杉通経由
- d 中央1丁目交差点で停車

| 経路 | 仙台駅バス停 | 本数 |
|-----|---------------|-----|
| ①-a | 県庁市役所前方面→仙台駅 | 40 |
| ①-b | | |
| ①-c | | |
| ①-d | | |
| ②-a | 青葉通方面→仙台駅前 | 16 |
| ②-b | | |
| ③ | 広瀬通方面→仙台駅前 | 3 |
| ④ | 県庁市役所前方面→駅東方面 | 1 |
| ⑤ | 定禅寺通方面→駅東方面 | 8 |
| ⑥ | 青葉通方面→駅東方面 | 5 |
| 合計 | | 114 |

※運行本数は平日8時台を想定



▲バス停の移設・移転案



※運行本数は平日8時台を想定

▲フルモール化に伴う路線バスのルート変更案

青葉通の整備に伴うバス利用環境の整備・路線の見直しによる効果

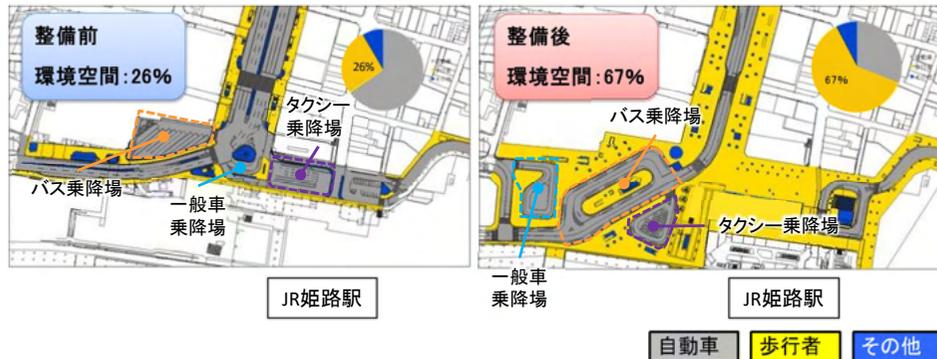
□ 青葉通の整備に伴ってバス利用環境の整備や路線の見直しを行うことにより、バス利用者の利便性向上が期待できる

バス利用環境の整備による利便性向上の事例①

- のりば横へのカフェの併設(姫路駅バスターミナルの事例)
 - ・バスのりばの横にカフェを併設し、室内でバスを待つ環境を提供
- 駅周辺の歩行・環境空間の創出(姫路駅北駅前広場の事例)
 - ・歩道の拡幅によって歩行者空間を拡充するとともに環境空間も創出
 - 歩行者の滞留空間とバス利用者のバス待ち空間とを両立
 - ・トランジットモール化によって一般車両との動線の交差を解消
 - ・公共交通利用者数、駅前の歩行者数の増加にも寄与



出典: 神姫バス株式会社、第2回モーダルコネク特検討会 資料に加筆



出典: 姫路市資料に加筆

バス利用環境の整備による利便性向上の事例②

- サイクルアンドバスライドの事例(神姫バスの事例)
 - ・停留所に隣接する位置にコミュニティサイクルポートを整備
 - 公共交通で中心市街地を訪れる人の二次的交通手段を提供
 - 回遊性や中心市街地の魅力向上への寄与が期待
 - ・バス停に隣接する位置に駐輪場を設置し、自転車⇄バスの乗換え環境を提供



出典: 神姫バス株式会社、第2回モーダルコネク特検討会 資料

バス利用環境の整備による利便性向上の事例③

□ スマートバス停・バスロケーションシステムの導入(神姫バスの事例)

- ・主要箇所バスロケーションシステムを組み込んだスマートバス停を導入
 - 運行時刻、運行系統図、直近の便等の情報を分かり易く表示
- ・沿線待合施設にバスロケ表示器を設置
 - バスロケーションシステムと連動した情報提供も実施



出典: ニュースリリース(神姫バス株式会社、国際興業株式会社、西鉄エム・テック株式会社、株式会社YE DIGITAL、2021年2月15日)

出典: 神姫バス株式会社、第2回モーダルコネク特検討会 資料

青葉通の整備に伴うバス利用環境の整備・路線の見直しによる効果

バス利用環境の整備による利便性向上の事例④

□ 基幹路線バス停留所の高度化(神姫バスの事例)

- テラス型のりばの設置
 - より正確なバスの整着が可能となり乗車時の負担が軽減
- 空間構成と動線に対応したサイン計画
 - 誘導先ののりば入り口で時刻表・バス乗り場・路線図等を案内
 - 誘導サインの名称・カラーコード・デザインを統一化



出典: 神姫バス株式会社、第2回モーダルコネクト検討会 資料

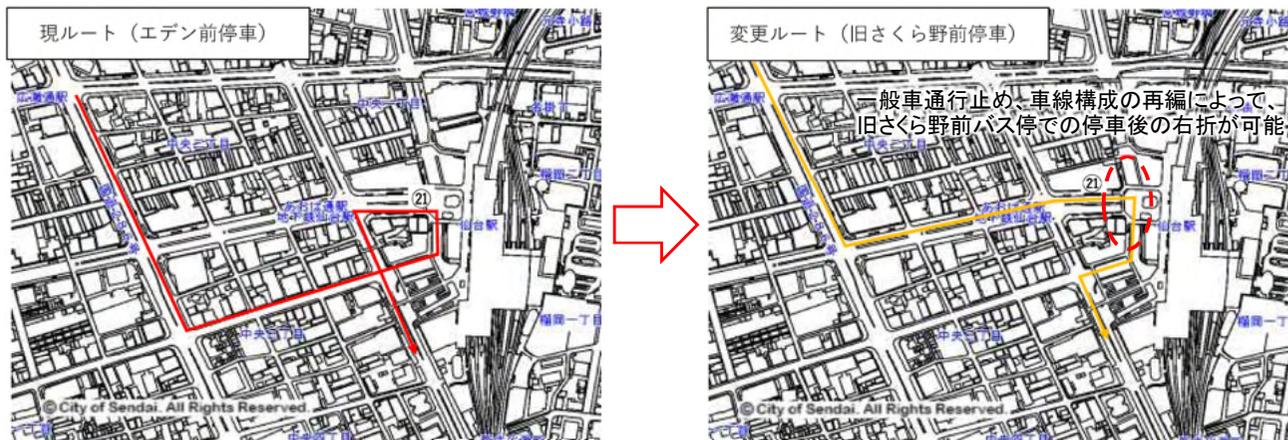
青葉通の整備に伴うバス路線の見直しで期待される効果

□ 高速バス停の移転に伴う路線再編による効率的なルートの構築

- トランジットモール化案②、③ではEDEN前高速バス停を旧さくら野前バス停への移転を想定
- 上記に伴い、EDEN前高速バス停発着便を旧さくら野前バス停を発着するように路線を再編
- 路線によっては現況より効率的なルートを構築可能

□ 旧さくら野前のバス停停車後に仙台駅前交差点を右折する効率的なルートの構築

- 現況では旧さくら野前のバス停での停車後に仙台駅前交差点を右折することは困難
- トランジットモール化に伴い、青葉通駅前区間は一般車は通行止めとなり交通量が減少
- 上記に加えて、車線構成が再編されることで、旧さくら野前のバス停での停車後に仙台駅前交差点を右折することが可能に
- 路線によっては現況より効率的なルートを構築可能(運行路線・回送路線ともに)



現況より運行距離が短いルートも構築可能

本日のワーキンググループ資料のまとめ・議論の論点

□ 本日のワーキンググループ資料のまとめ

- 青葉通駅前区間周辺地域における整備にあたっての交通課題を整理
- 各交通課題を踏まえて、整備パターン別の交通施設配置案を整理
- 青葉通の整備に伴うバス利用環境の整備・路線の見直しによる効果を事例を基に整理

□ 本日の議論の論点

- 交通シミュレーションの実施に向けた検証ケース(交通施設配置案)の絞り込み

□ 次回(第4回)交通処理WGの実施案

- 交通シミュレーションによる検証結果を踏まえた交通施設配置案の議論
- R4年度社会実験の交通処理対応についての議論



社会実験に向けた交通施設配置案に対して、各委員の視点から懸念することや留意する点、他に想定される案についてご意見をいただきたい

3. 今後のスケジュール

今年度スケジュール

| 時期 | 11/1 | 12/1 | 12/22 | 1月～3月 | 3月下旬 |
|----------------------|---|-----------------|-------------------|---------------------------|---------|
| 協議会 WG | 第3回WG | 第4回WG | 第2回協議会 | 検討状況を踏まえWGを適宜開催 | 第3回協議会 |
| 利活用 (あり方) 検討項目 | 将来の姿について | ビジョン案作成に向けた視点整理 | 視点確認 | | ビジョン案作成 |
| R3 イベント 企画 | イベント案検討 | | R3 イベント案 確認 | 市民参画イベントの実施 詳細な時期は今後検討 | |
| R4 社会実験 企画 | <p>協議状況、R3イベントを踏まえながら企画</p> <p>並行して検討</p> | | | | |
| 交通処理 検討項目 | R4社会実験に向けた交通処理協議 ・バス停、迂回ルート ・交通処理における課題 ・シミュレーションによる検証 | | ・シミュレーション結果の報告 | 検討状況を踏まえた交通処理協議 | |

R3年度交通処理WG 今後の進め方案

第2回交通処理WG(8月6日)

- 整備手法別の課題・効果に対して、各委員の視点から懸念することや留意する点について議論

第3回交通処理WG(本日)

社会実験に向けた交通施設配置案に対して、各委員の視点から懸念することや留意する点、他に想定される案についてご意見をいただきたい。

第4回交通処理WG(12月上旬)

- 交通シミュレーションによる検証結果を踏まえた交通施設配置案について議論
- R4年度社会実験の方針について議論

第2回協議会(12月下旬)

- 交通施設配置案について協議
- R4年度社会実験の方針について協議

第5回交通処理WG

- 交通シミュレーションによる検証結果を踏まえた交通施設配置案について議論
- R4年度社会実験の交通処理対応について議論
- 交通施設配置レイアウト案について議論

- 将来ビジョン案作成
- R4年度社会実験計画の策定

- 交通シミュレーション検証ケースの検討
- 交通シミュレーションの実施
- 交通管理者、バス事業者と適宜協議

- R4年度社会実験の交通処理対応の検討
- 交通管理者、バス事業者と適宜協議

- R4年度社会実験の方針検討
- 交通施設配置レイアウト案の検討
- 交通管理者、バス事業者と適宜協議

- 適宜WGの開催や協議を継続
- 第3回協議会開催(3月中旬頃)