

宮城県渋滞対策連絡協議会

松島町交通社会実験に合わせた 渋滞対策について

令和5年9月11日

①松島町交通社会実験の背景

1. 松島海岸地区の現状

【現状】

- 松島海岸地区を含む日本三景松島は、令和元年には全国から298万人が訪れるなど日本を代表する観光地。
- 新型コロナウイルス感染症の流行により、観光客の入り込みは2年連続減少。
- 松島海岸地区を通過する国道45号は主要幹線道路であるため、観光客等の普通車に加え、経済活動を支えるトラックなど大型車両が頻繁に往来。



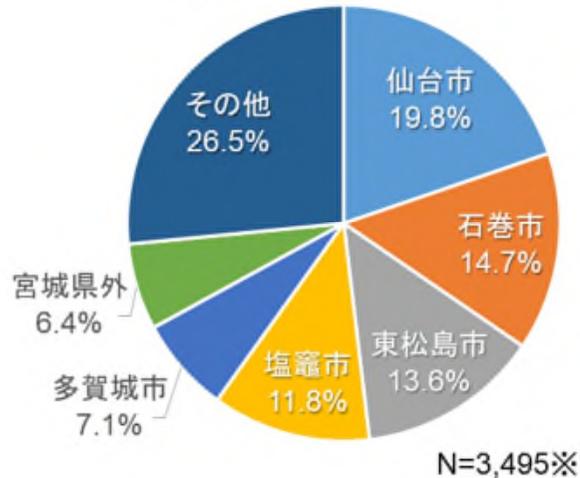
日本三景 松島



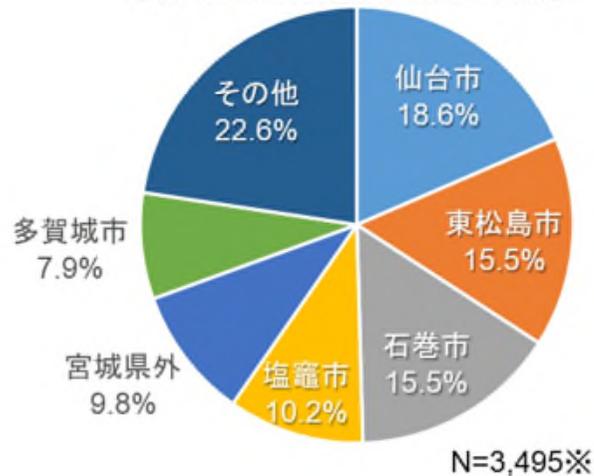
2. 松島海岸地区の現状 国道45利用OD

- 国道45号松島を通過する交通の起終点は仙台市が約2割を占め次いで石巻市、東松島市が多い。
- 交通流動は仙台市－石巻市間が11%、仙台市－東松島市間が11%と多い。

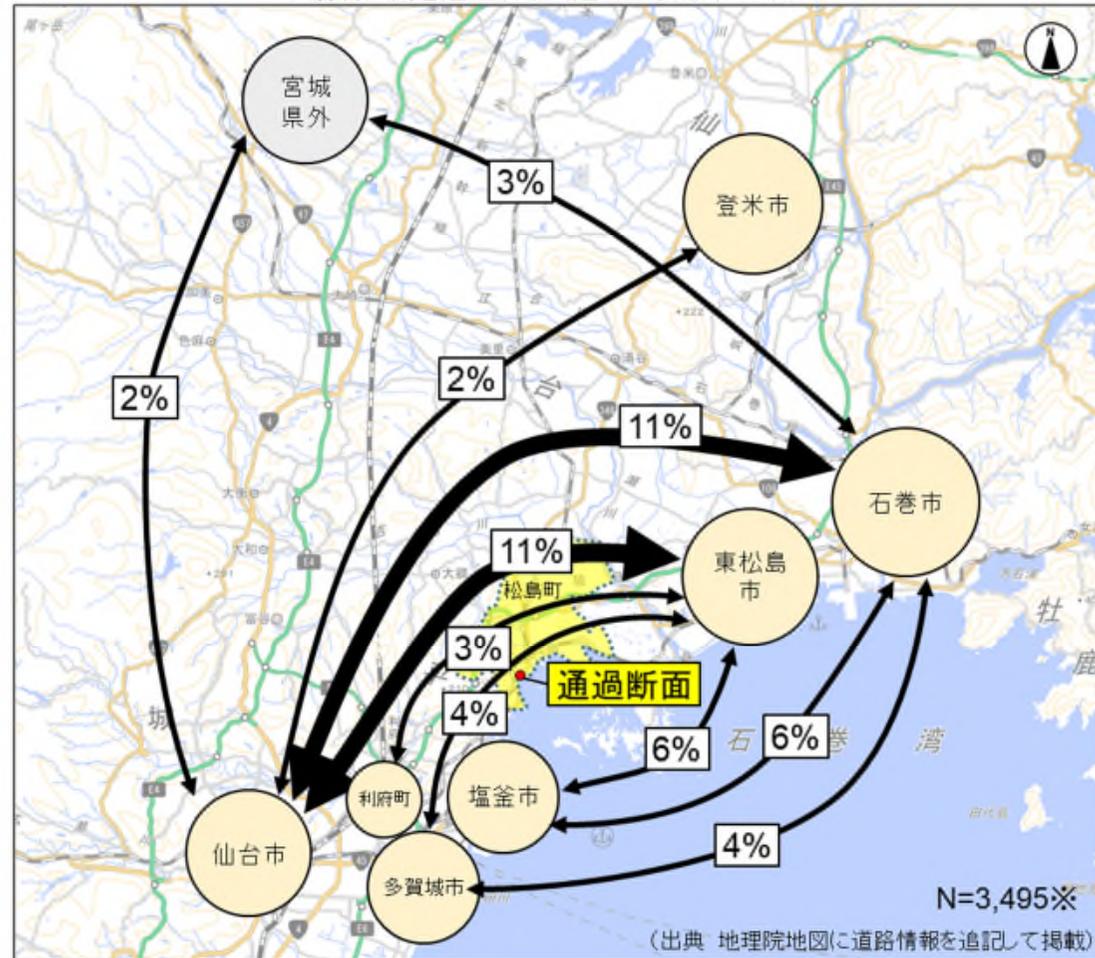
【規制区間を通過する交通の起点】



【規制区間を通過する交通の終点】



▼規制区間を通過する交通の起終点(2%以上)

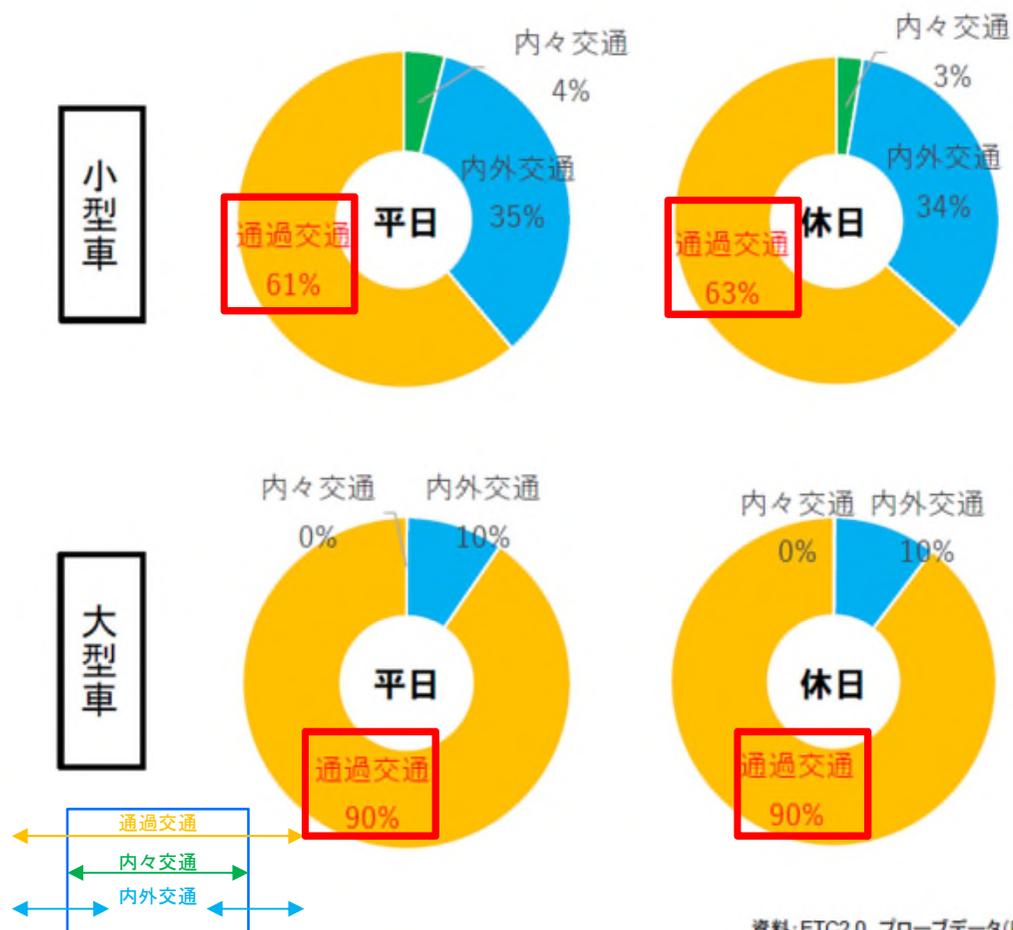


出典 ETC2.0データ 2019年9～10月の休日

※規制区間を通過した交通のうち、松島町に起終点を持つ交通を除く

3. 松島海岸地区の現状 通過交通割合

- ・国道45号を通過する交通のうち、町内に目的のない通過交通は小型車で約6割、大型車で約9割であり、大型車両は大部分が通過車両である。
- ・松島町外から町内へ来訪する交通は、小型車で約3割、大型車は約1割占める。



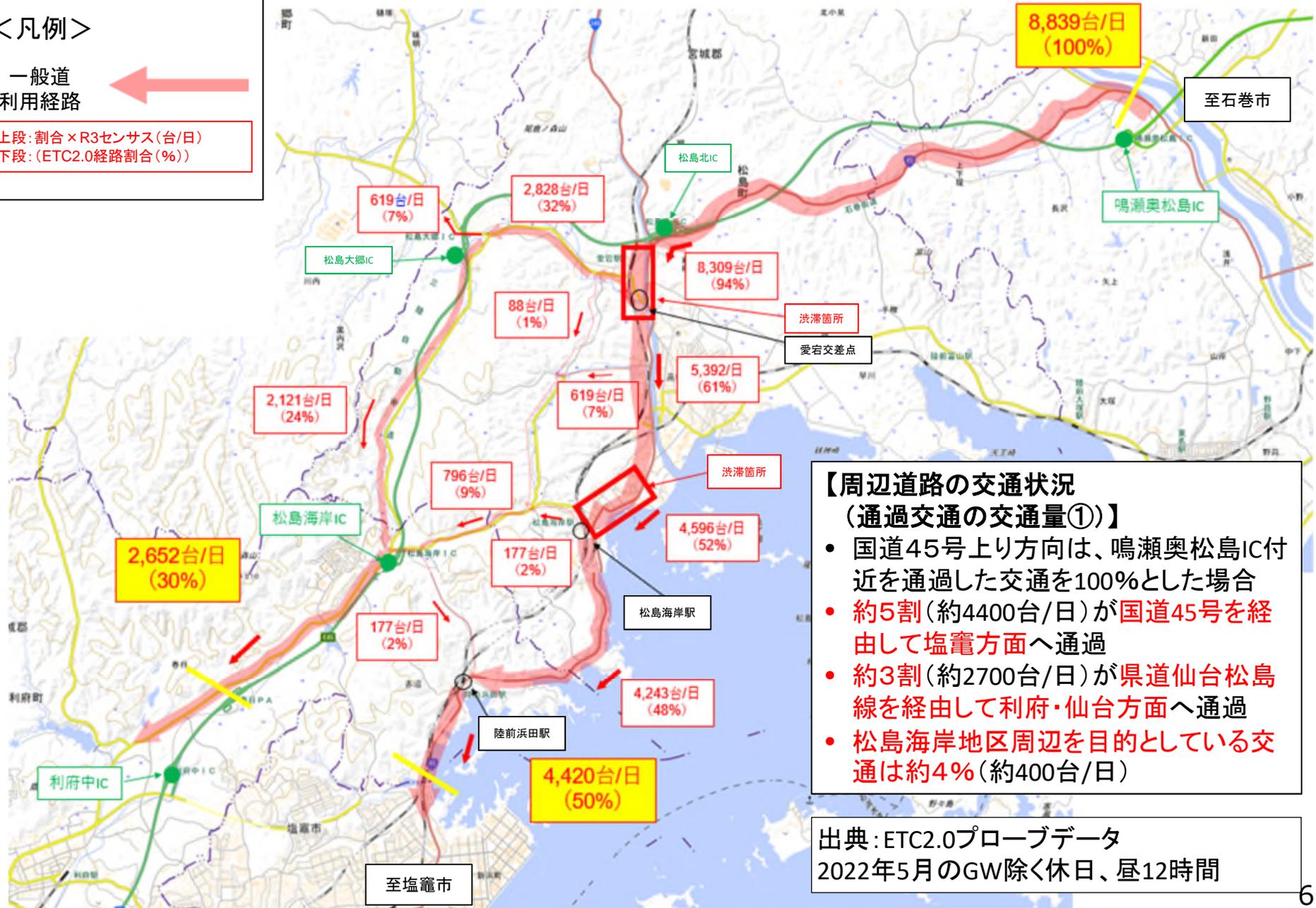
資料:ETC2.0 プローブデータ(R1 9月)

4-1. 松島海岸地区の現状 走行経路（石巻→塩竈、利府）

<凡例>

一般道
利用経路 ←

上段: 割合 × R3センサス(台/日)
下段: (ETC2.0経路割合(%))

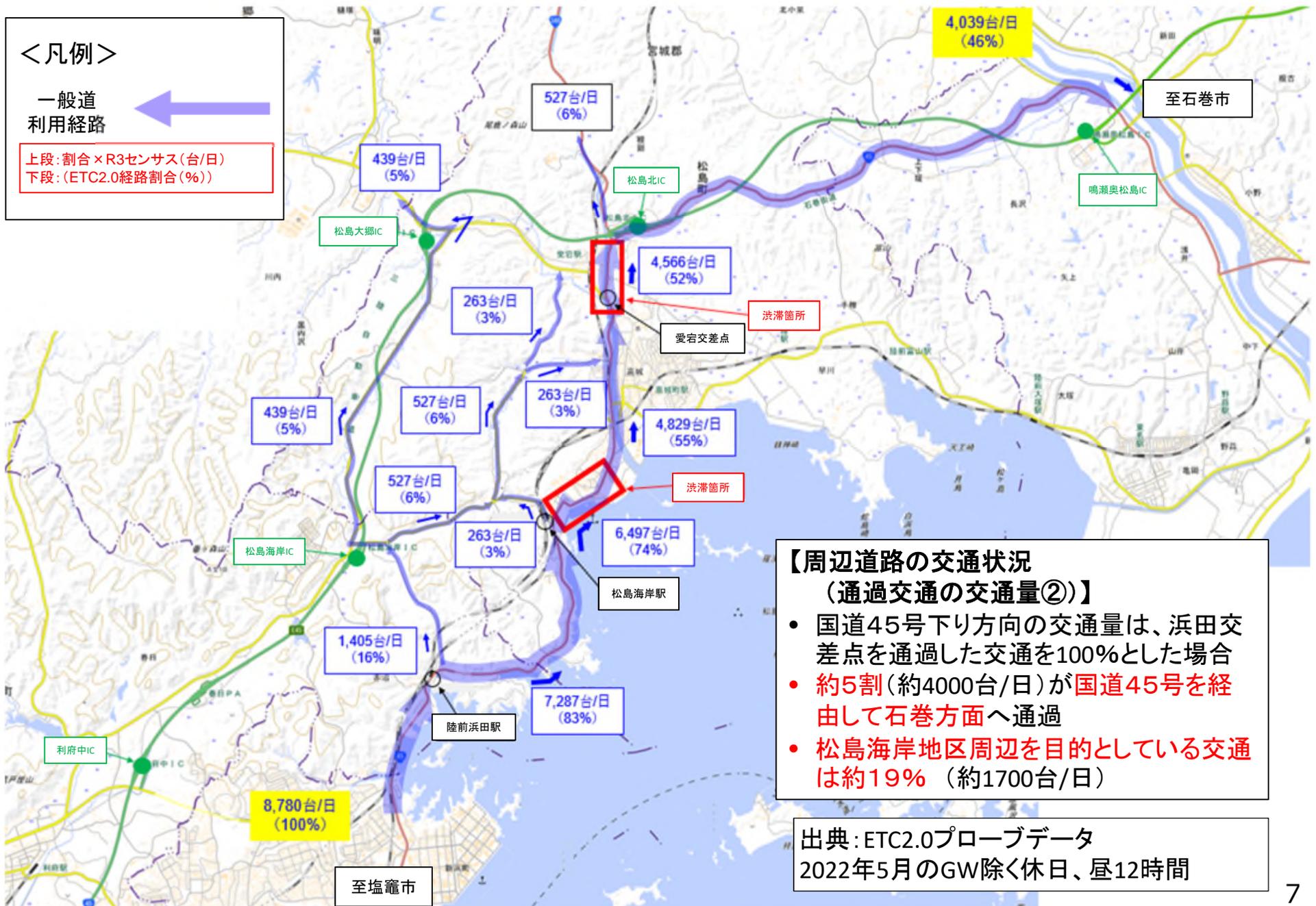


**【周辺道路の交通状況
(通過交通の交通量①)】**

- 国道45号上り方向は、鳴瀬奥松島IC付近を通過した交通を100%とした場合
- 約5割(約4400台/日)が国道45号を経由して塩竈方面へ通過
- 約3割(約2700台/日)が県道仙台松島線を経由して利府・仙台方面へ通過
- 松島海岸地区周辺を目的としている交通は約4%(約400台/日)

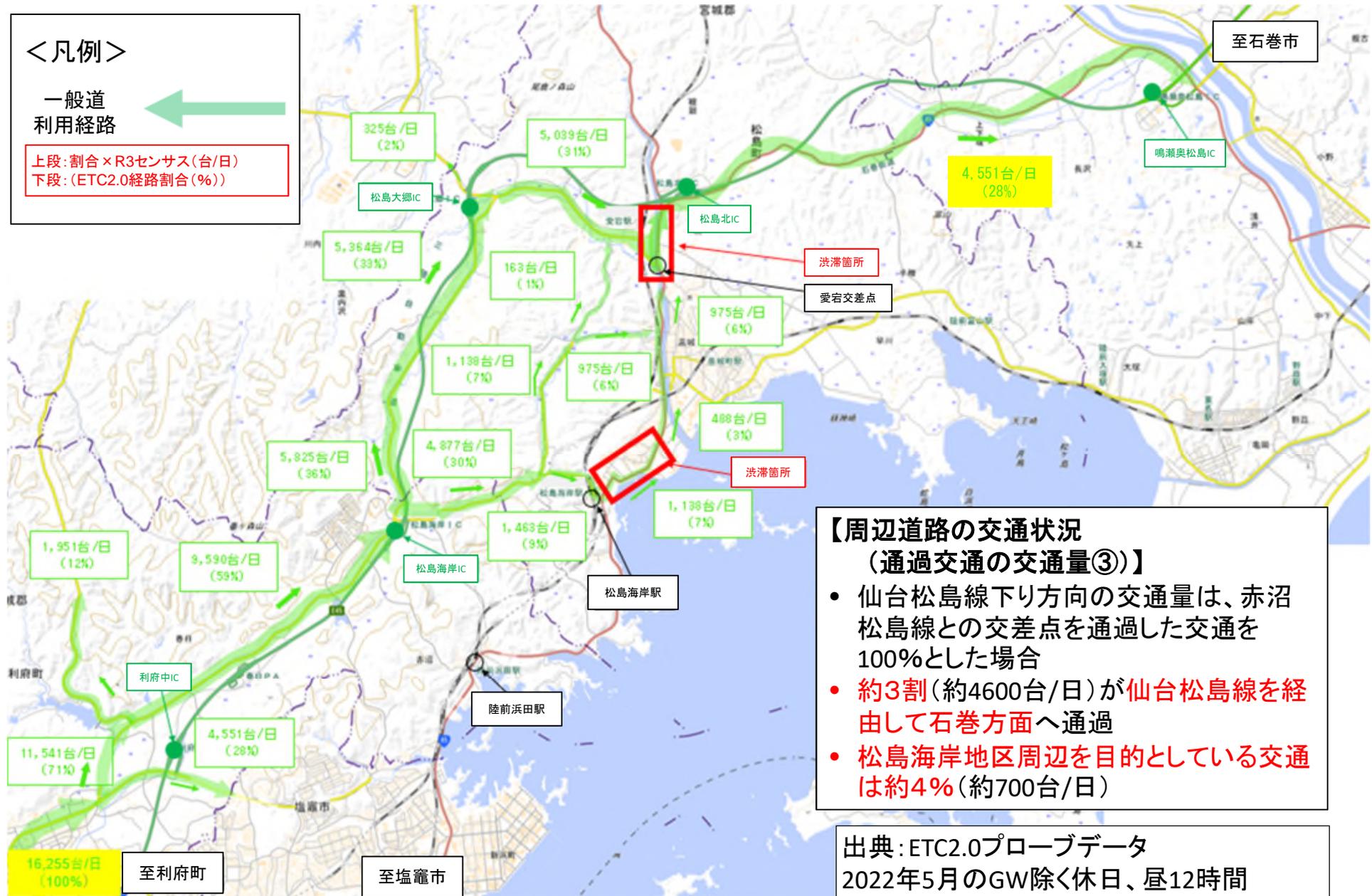
出典: ETC2.0プローブデータ
2022年5月のGW除く休日、昼12時間

4-2. 松島海岸地区の現状 走行経路（塩竈→石巻）



4-3. 松島海岸地区の現状 走行経路（利府→石巻）

<凡例>
 一般道
 利用経路 ←
 上段: 割合×R3センサス(台/日)
 下段: (ETC2.0経路割合(%))



5-1. 松島海岸地区の課題（1）

【課題1 慢性的な交通渋滞の発生】

- ◆1日に約19,000台（うち大型車3,800台）の車両が頻繁に往来するとともに、特にクランク形状の箇所では、**大型車が多いことから通行速度の低下**が発生している。
- ◆沿道駐車場への**駐車場待ち車両が多く**、渋滞の一因となっている。
- ◆国道45号と県道赤沼松島線の交差点（JR松島海岸駅付近）では、県道からの**左折車両が滞留し**、県道で渋滞が発生している。



国道45号の渋滞



県道赤沼松島線の渋滞

5-2. 松島海岸地区の課題（1）交通状況

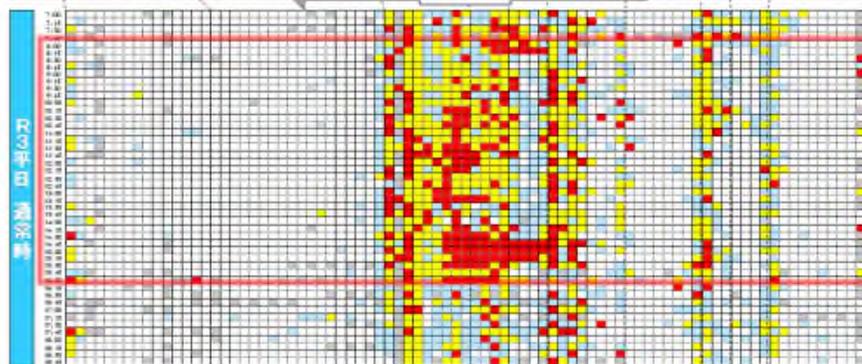
- ・国道45号の混雑度は1.16～1.49、大型車混入率は19～25%
- ・県道仙台松島線の混雑度は0.84～1.16、大型車混入率は13～17%
- ・仙台松島道路の混雑度は0.49～0.55、大型車混入率は14～16%
- ・県道小牛田松島線の混雑度は0.18、大型車混入率は10%
- ・県道赤沼松島線の混雑度は0.43～0.74、大型車混入率は9～11%



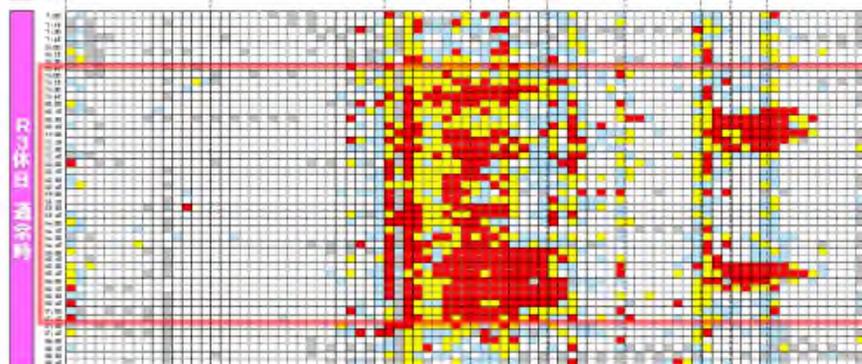
5-3. 松島海岸地区の課題（1）交通状況

- 松島海岸駅前及び愛宕交差点付近において平日・休日問わず慢性的な渋滞が発生している状況である。
- なお、平日は8時～17時、休日は9時～18時にかけて渋滞が発生

上り(仙台方向)



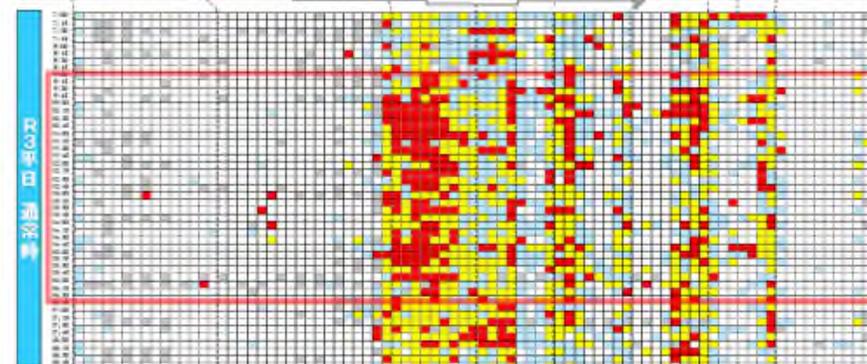
速度低下



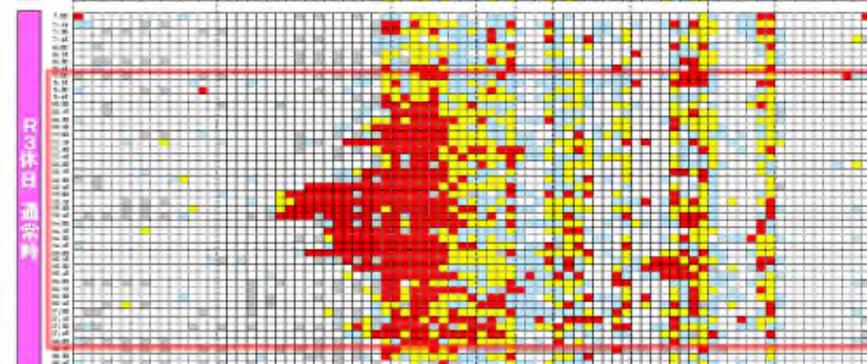
速度低下

出典：ETC2.0プローブデータ（通常時 平日2021年10月29日 休日2021年10月30日）

下り(石巻方面)



速度低下



速度低下

出典：ETC2.0プローブデータ（通常時 平日2021年10月29日 休日2021年10月30日）

5-4. 松島海岸地区の課題（1）交通状況

- 駐車場付近で旅行速度の低下が発生しており、特に下り車線(石巻方面)の駐車への出入り(空き待ち)車両が渋滞の要因となっていると考えられる。



出典：ETC2.0プローブデータ（R3年度GW中の12時時点の旅行速度）

6. 松島海岸地区の課題（2）

【課題2 観光客の動線や安全性の確保】

- ◆国道45号により、内陸部(瑞巖寺や円通院等)と海岸部(五大堂や遊覧船乗り場等)に分断されており、**観光客の円滑な回遊が困難**である。
- ◆国道45号を横断する観光客はじめ歩行者の**安全で安心な歩行空間の確保**が求められている。



国道45号の混雑状況



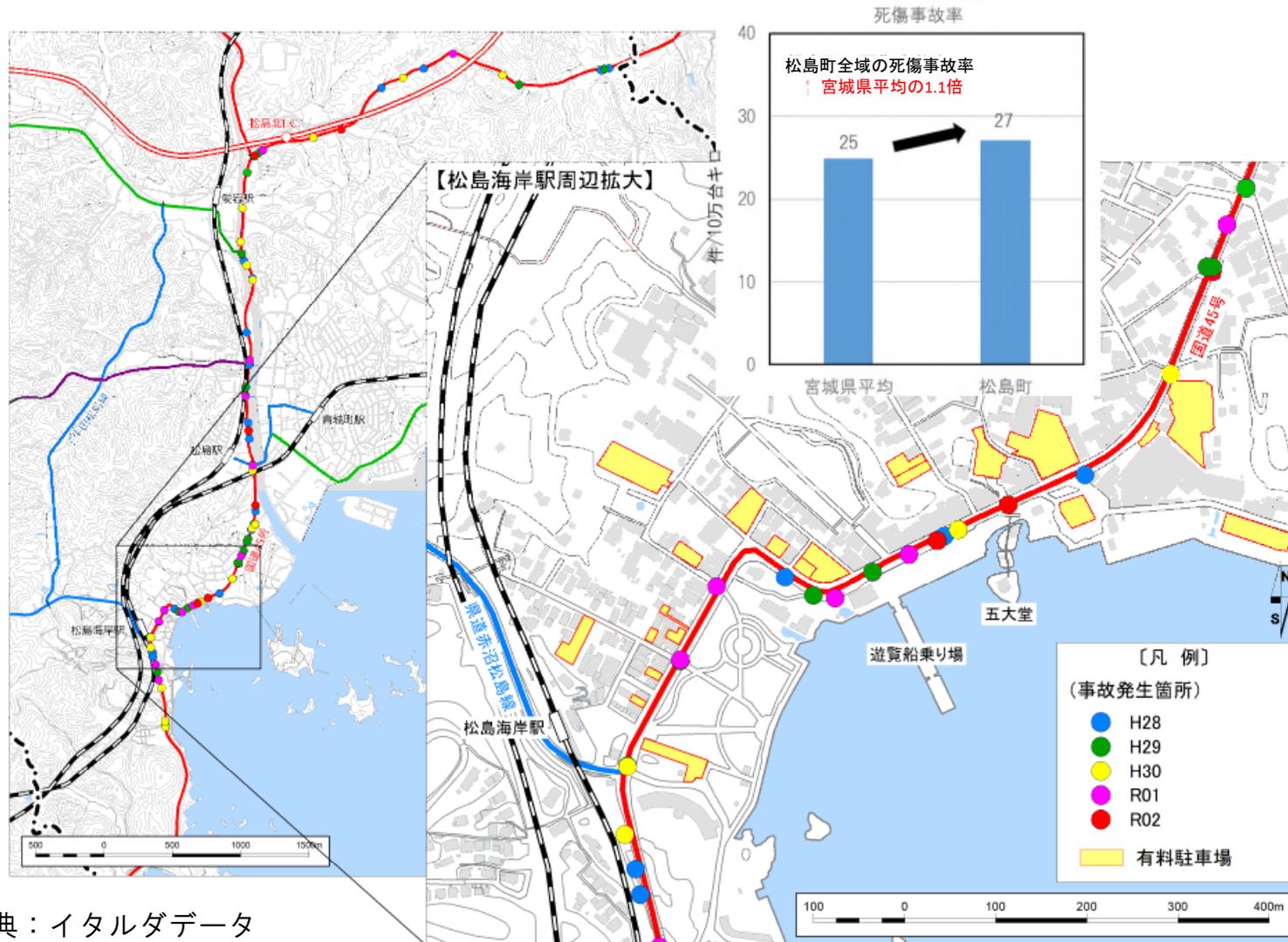
五大堂



瑞巖寺

7. 事故発生状況

- 松島海岸地区の事故発生要因は、**車両同士の追突が多く、渋滞等で停止した時に後方車から追突される事故が多い。**



出典：イタルダデータ

8. 観光動線

- 内陸部の観光施設(瑞巖寺や円通院)と沿岸部の観光施設(五大堂や遊覧船乗り場)が国道45号で分断されており、往来には国道の横断が必要



②R4松島交通社会実験の効果・課題

1. R4 松島町交通社会実験の目的

〈目指すべき姿〉

「日本三景松島の更なる魅力向上に向けた、
安全で安心な賑わいのある道路空間の構築」



〈課題解決の方向性〉

慢性的な交通渋滞の解消，大型車両の流入抑制

観光客等，歩行者の「安全」で「快適」に「通行・滞留できる空間」の確保



〈実現に向けた取り組み〉

過去の社会実験の検証結果を踏まえ，観光地「松島」として相応しい道路空間の活用を見据えた交通社会実験を実施する。

2. R4 第1回松島町交通社会実験について

令和4年度 第1回 松島町交通社会実験(実施主体:松島町交通社会実験協議会)

交通社会実験の目的と実施内容

〔目的〕

慢性的な交通渋滞の解消や大型車両の流入抑制、観光客をはじめ歩行者の安全で快適な通行・滞留環境の確保など、観光地「松島」として相応しい道路空間の構築に向けて交通社会実験を行い、その効果や課題を検証します。

〔日時〕

令和4年10月28日(金)～10月30日(日)の3日間 10:00～15:00(各日)

〔実施内容〕

① 国道45号の通行規制

大型車両通行規制区間(700m)

大型車両の通行を規制する区間 「松島海岸駅前交差点」～「松島公園第1駐車場交差点」

上記区間のうち

全車両通行規制区間(250m)

全ての車両の通行を規制する区間(緊急車両を除く) 「松島海岸レストハウス」～「松島公園第1駐車場交差点」

車両通行抑制区間(450m)

車両の通過交通を抑制する区間 「松島海岸駅前交差点」～「松島海岸レストハウス」

② 道路空間の有効活用

- 全車両通行規制区間を「歩行者天国」
- オープンカフェや休憩施設、イベントスペースとして活用

③ 2次交通の確保

- 周辺駐車場の空き情報を提供
- 空き駐車場への速やかな誘導
- 駐車場と松島海岸を繋ぐ循環シャトルバスの運行

4. 令和4年度松島町交通社会実験の概要(迂回路)

社会実験中は国道45号の通過交通を周辺道路に迂回路を設定し通行させた。



迂回路の方針
 ・混雑度の低い
 「県道小牛田松島線」
 「県道赤沼松島線」
 「町道井戸尻放森線」等
 を中心に迂回させる。

(石巻方面からの迂回)
<塩釜方面へ>
 ① 国道45号「愛宕交差点」から仙台松島線へ
 ② 小牛田松島線に左折
 ③ 赤沼松島線に右折
 ④ 井戸尻放森線に左折
 ⑤ 国道45号に合流

<利府方面へ>
 ① 国道45号「愛宕交差点」から仙台松島線へ

(塩釜方面からの迂回)
<石巻方面へ>
 ① 国道45号「浜田交差点」から井戸尻放森線へ
 ② 赤沼松島線に右折
 ③ 小牛田松島線に左折
 ④ 仙台松島線に右折
 ⑤ 「愛宕交差点」から国道45号に合流

5. 交通量・渋滞長調査の結果(迂回路の交通量)

迂回路の交通量は全線で増加し、小牛田松島線は増減率が最も多く、想定した迂回路を通行したことが見えた。

【交通量調査箇所図】



【社会実験時と通常時の交通量の比較】

路線名	平休	実験前 (台/5h)	実験中 (台/5h)	増減量 (台/5h)	増減率
断面① 仙台松島線	平日	3,802	4,833	1,031	27%増加
	休日	4,197	5,518	1,321	31%増加
断面② 小牛田松島線	平日	1,558	3,914	2,356	151%増加
	休日	1,930	3,989	2,059	107%増加
断面③ 赤沼松島線	平日	3,125	4,028	903	29%増加
	休日	3,716	4,535	819	22%増加
断面④ 井戸尻放森線	平日	1,153	2,493	1,340	116%増加
	休日	1,363	2,806	1,443	106%増加

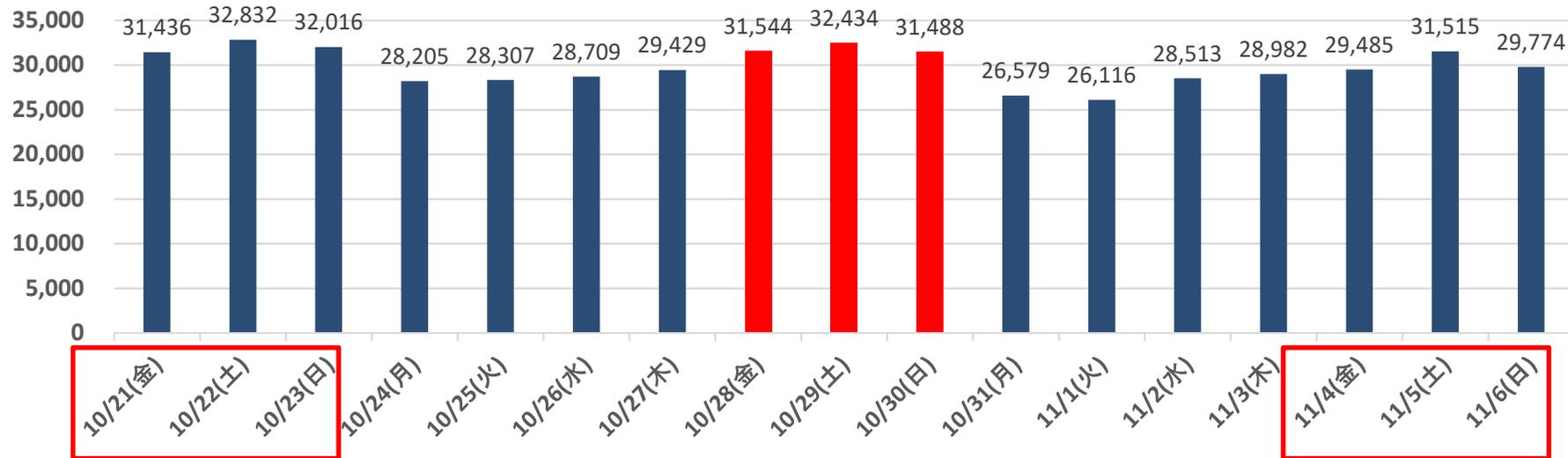
【ピーク時方向別交通量】

路線名	平休	実験前 (台/h)	実験中 (台/h)	増減量 (台/h)	増減率
④愛宕交差点 石巻方面→右折	平日	269	409	140	52%増加
	休日	318	488	170	53%増加
⑤陸前浜田交差点 塩竈方面→左折	平日	120	286	166	138%増加
	休日	166	309	143	86%増加
⑥石田沢防災センター前 小牛田松島線→右折	平日	165	347	182	110%増加
	休日	185	320	135	73%増加

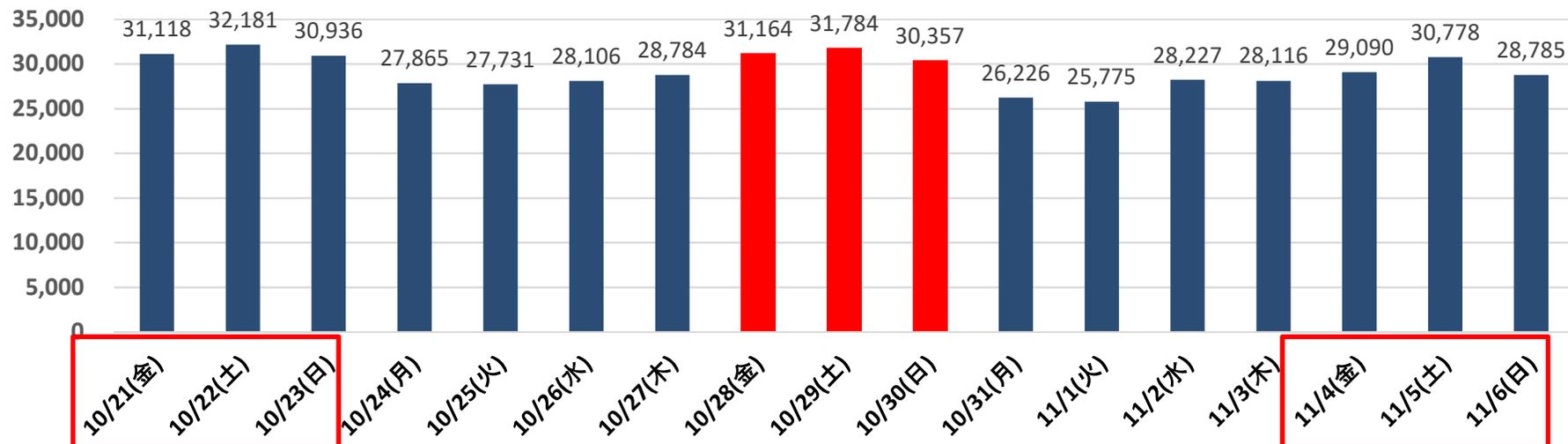
6. 交通量・渋滞長調査の結果(三陸道の交通量)

仙台松島道路の交通量は社会実験の前後と比較して、大きな変化はなく、転換は確認できなかった。

松島北IC～松島大郷IC



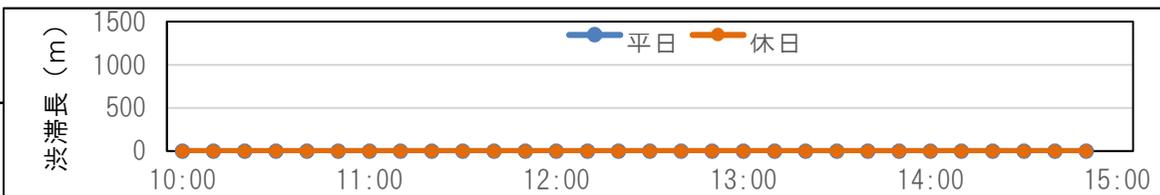
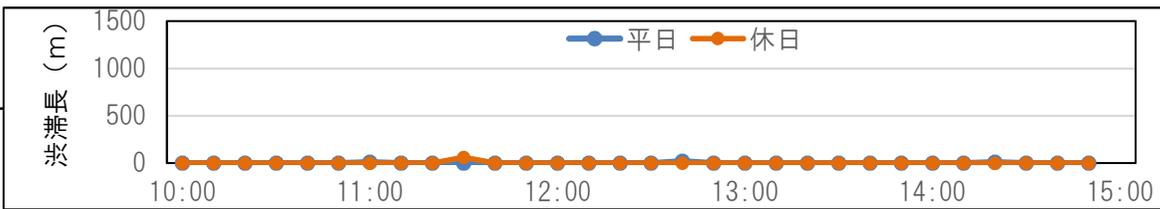
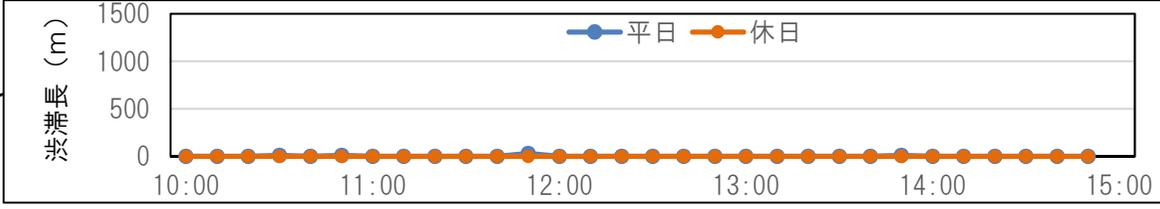
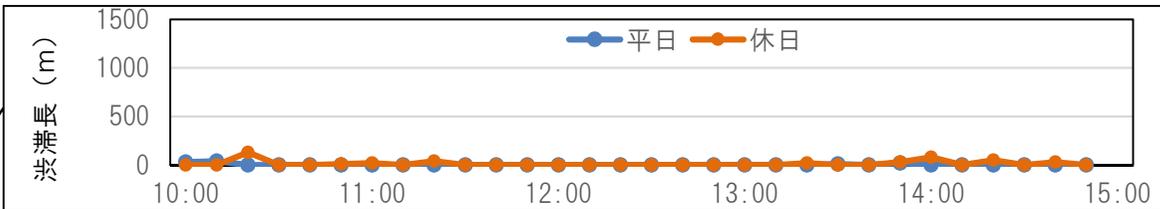
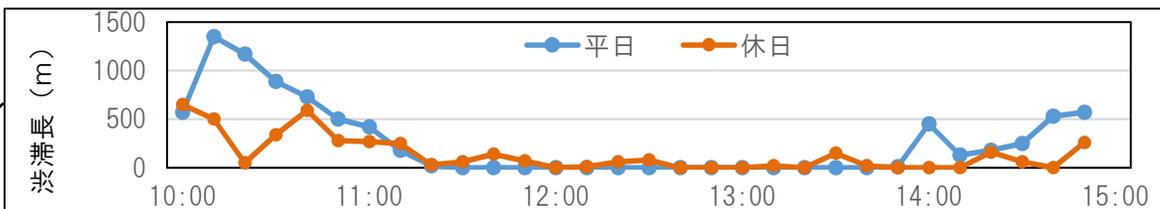
松島大郷IC～松島海岸IC



7. 交通量・渋滞長調査の結果(迂回路の渋滞長)

渋滞長のピークは10時の愛宕交差点で平日は石巻方向1,350m、休日は650mとなった。渋滞長は11時台には解消した。

【交通量調査箇所図】



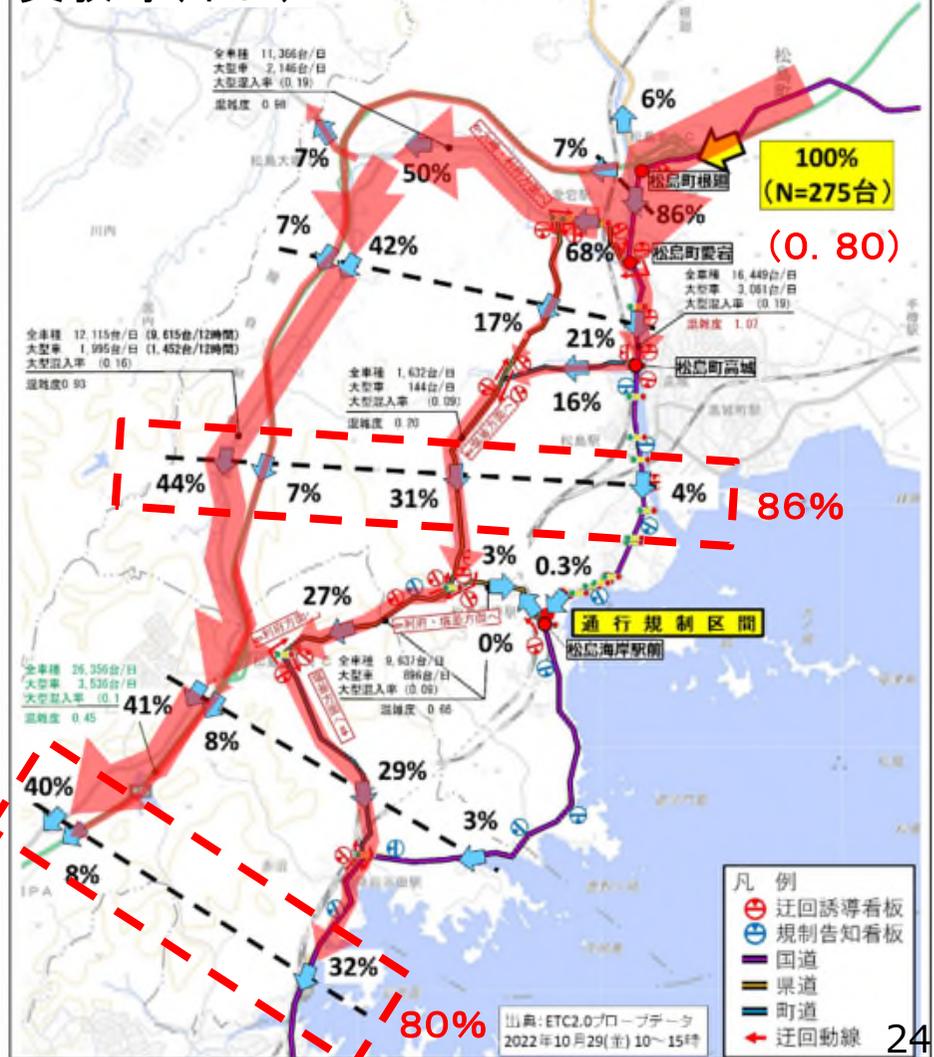
8. 交通量・渋滞長調査の結果(経路分析平日)

社会実験時は8月上旬の8割の交通量であり、石巻側から利府方面へ通行する車両は約4割が仙台松島線を通っていた。高城桜渡戸線も通常より交通量が増加し、迂回路として見込んでいた仙台松島線から小牛田松島線よりも交通量は多い。

通常時(平日) 「第4回松島町交通社会実験協議会資料」



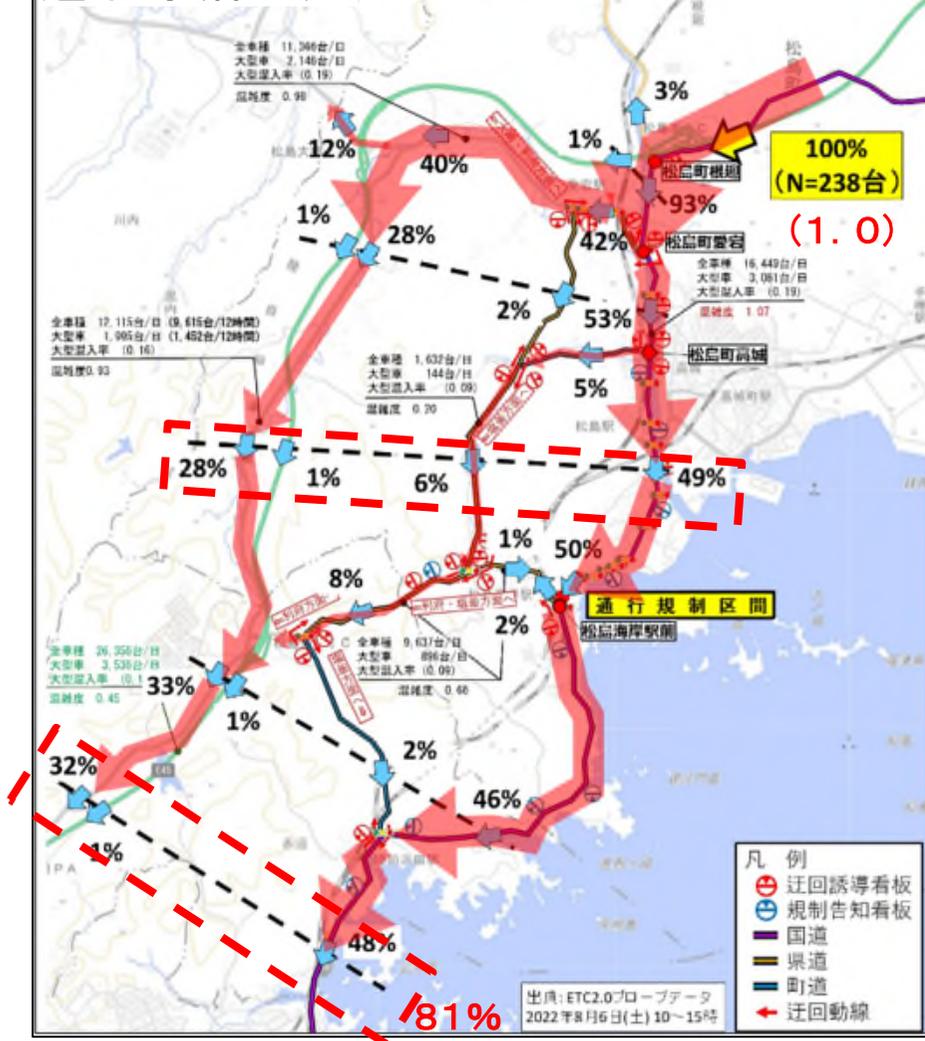
実験時(平日) 「第4回松島町交通社会実験協議会資料」



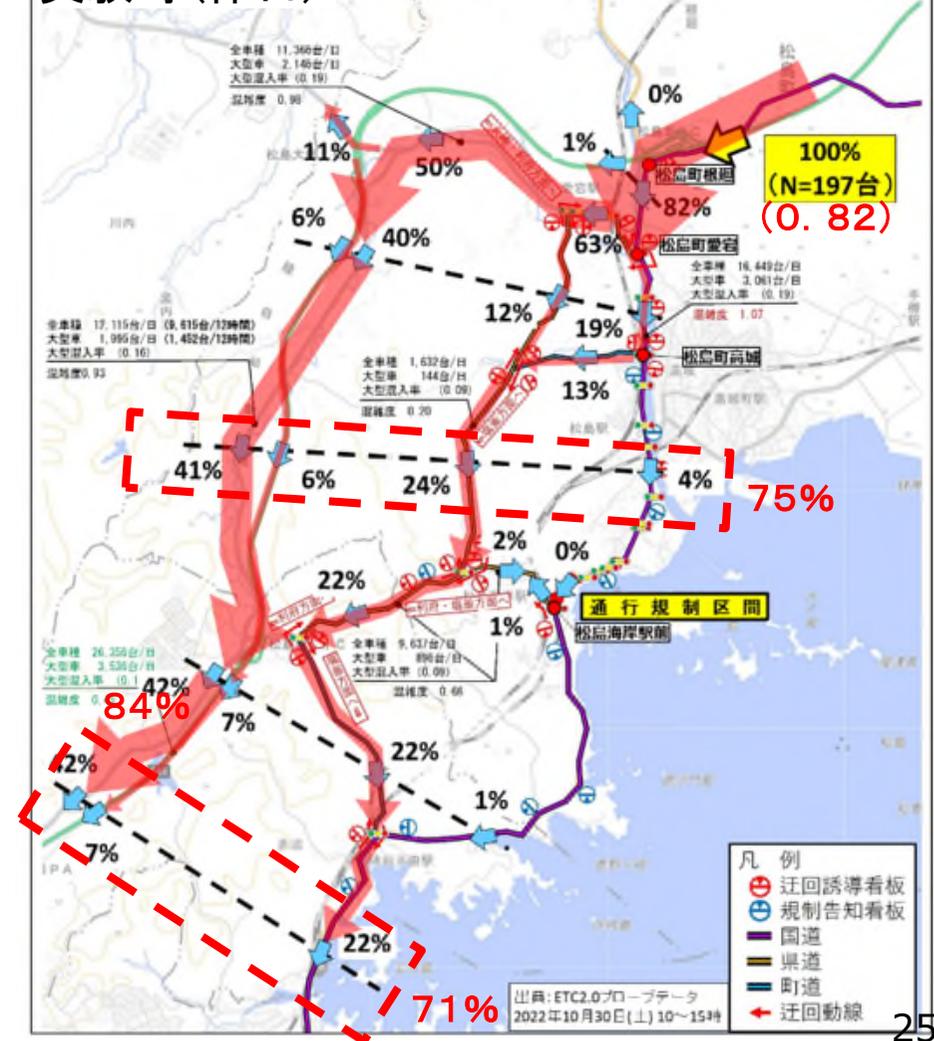
9. 交通量・渋滞長調査の結果(経路分析休日)

社会実験時は8月上旬の8割の交通量であり、石巻側から利府方面へ通行する車両は半分が仙台松島線を通っており、小牛田松島線を迂回している車両は国道45号から高城桜渡戸線を通る車両が半分あった。

通常時(休日) 「第4回松島町交通社会実験協議会資料」



実験時(休日) 「第4回松島町交通社会実験協議会資料」

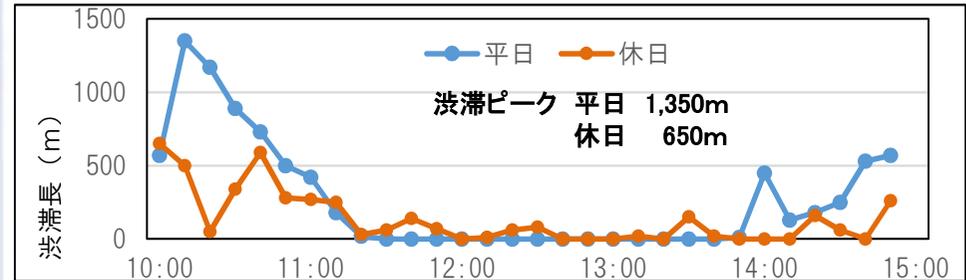


10. 令和4年度松島町交通社会実験の主な効果と課題

通過交通の迂回については、概ね円滑な交通を確保できたが、国道45号「愛宕交差点」において1時間程度の渋滞が発生した。



「愛宕交差点」
 「石巻市⇔塩竈市」・「石巻市⇔利府町」の通過交通が集中



社会実験時は、警察官による信号現示の手動制御を実施したが、渋滞が発生



仙台松島道路への転換による一般道の通過交通の負荷軽減が必要

11. 松島海岸地区における将来の目指すべき姿

将来の目指すべき姿	今後の対応方針(検討事項)
<p>1 国道45号周辺の景観や空間の質の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通過交通の低減による、より景観を楽しめる環境の確保 ・通過交通の低減による、騒音・振動等環境負荷の低減 	<p>1. 通過交通の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道45号から周辺道路への交通転換 ・新たな道路整備 ・三陸道の有効活用 等
<p>2 観光客の安全・安心の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全な観光客等の動線を確保し、安全して周遊できる環境を確保 ・渋滞等を解消し、交通事故の発生を抑制 	<p>2. 円滑な交通誘導と自動車総量の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・DX技術を活用した駐車場の空き情報の提供 ・DX技術を活用した渋滞状況、渋滞予測の可視化 ・町営駐車場等から海岸地区までのシャトルバス等を運行 ・自動車から鉄道や観光船等の公共交通機関等への転換 ・松島海岸駅前交差点の改良 等
<p>3 観光客の利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光客の渋滞損失の低減による、滞在・周遊時間の増加 ・2次交通手段改善による、観光客の利便性の向上 	<p>3. 道路空間の有効活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道を活用した休憩・イベントスペースや、ゆとりのある通行スペースの確保 ・道路空間の有効活用による、安全な観光動線の確保 ・地元商店街等による、道路空間を活用した賑わいづくり ・車イスやシニアカー、更には新たなモビリティの走行空間の確保 等
<p>4 地域の賑わいの創出、公共空間の利活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路空間の有効活用による、観光客の滞留を促進 ・道路空間の有効活用による、賑わい空間の創出 	<p>4. バリアフリー・カーボンニュートラルの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光客等が滞留したり、休憩するスペースの確保 ・渋滞解消によるCo2削減 ・2次交通手段のEV化 等
<p>5 バリアフリー空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や体の不自由な方に配慮した移動・滞留空間の確保 	
<p>6 カーボンニュートラルの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・良好な環境創出に向けたCO2の排出削減 	

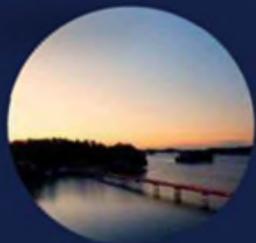
③R5松島交通社会実験の概要

第2回 松島町交通社会実験



松島の美しさを

歩いて感じる



日本三景「松島」の更なる魅力向上に向け
安全で安心な賑わいのある道路空間を構築します

2023年

10月14日(土)～15日(日)

時間：午前10時～午後3時

場所：松島海岸地区

実施主体：松島町交通社会実験協議会

ポスターデザイン協力：東北芸術工科大学建築・環境デザイン学科学生

1. 令和5年度社会実験の実施概要

〔目的〕

慢性的な交通渋滞の解消や大型車両の流入抑制、観光客をはじめ、歩行者の安全で快適な通行・滞留環境の確保など、日本三景「松島」として、ふさわしい道路空間の構築に向けて、昨年为社会実験の課題を踏まえ、その効果を検証します。

〔実施時期〕

令和5年10月14日(土)～10月15日(日)の2日間 10:00～15:00(両日)

〔実施内容〕

(1) 国道45号の一部を通行規制

大型車両通行規制区間 (700m) 「松島海岸駅前交差点」～「松島公園第1駐車場交差点」のうち
全車両通行規制区間 (歩行者天国) (250m) …全ての車両の通行を規制する区間
全車両通行抑制区間 (450m) …車両の通行を抑制する区間

(2) 道路空間の有効活用

- ・全車両通行規制区間を「歩行者天国」
- ・道路装飾、イベントスペース、休憩施設として活用

(3) 適切な交通誘導及び2次交通の確保

- ・「周辺駐車場の空き情報を提供等」による速やかな誘導
- ・シャトルバス、「グリーンスローモビリティ」等の2次交通の運行
- ・「仙台松島道路」の料金企画割引の実施

(4) 地域と連携した「賑わいイベント等の開催」

- ・道路空間、松島中央広場、松島グリーン広場を活用して様々なイベントを開催
- ・松島町周辺市町の観光PR、地場産品販売ブースの出展、特別ツアー等の開催



グリーンスローモビリティ

2. 前回の社会実験の課題及び対応について

項目	課題	対応
交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・「国道45号の愛宕交差点」で、実験開始直後の1時間程度の渋滞が発生 ・迂回路に指定していない道路へ車両が侵入し断続的な渋滞が発生 ・三陸自動車道への迂回車両の転換は進まなかった 	<p>事前周知・広報の強化</p> <p>地域の観光事業者の理解促進と連携の強化</p> <p>観光2次交通の最適化・多様化</p>
観光事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・観光事業者へのイベント波及効果が限定的だった ・イベントでの物販等、参画を求める声が多い ・社会実験について、5割が肯定的な評価、否定的な意見は約2割 ・売上減が半数、売上増、変化なしが3割 ・シャトルバスの運行により、歩行者天国区間以外の沿道店舗への立ち寄りが減少 	
観光客	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客が「歩行者天国」付近に集中し、周辺店舗等への回遊が減少した ・お年寄りや体の不自由な方々の移動手段が必要 ・社会実験の事前認知割合は5割弱 ・県外からのツアー観光への周知が十分ではなかった ・イベントの内容充実を望む意見 	
道路利用者 (トラック事業者)	<ul style="list-style-type: none"> ・主要迂回路の「県道仙台松島線」の、幅員狭小や急カーブ等の解消を指摘する意見が多い →迂回道路の機能強化に向けた道路改良等の検討を進める 	

3. 今回の実験のポイント（前回からの改善点等）

1. 事前周知・広報の強化

- 早期の事前周知及び複数回の広報の実施
 - ・4月、8月の記者会見での広報を実施
 - ・10月に、詳細なイベント内容の広報を実施
 - ・ホームページ(ポータルサイトを設置)による広報
- 県内外の観光業界へ周知強化
 - ・「賑わいイベント」の広報強化(チラシ・ポスターの作成)
 - ・観光業団体の協力による広報強化
 - ・テレビCMの活用



- 交通規制の周知強化
 - ・事前周知看板の増設及び大型化
 - ・誘導員の配置計画の見直し



- 三陸自動車道への迂回車両の転換
 - ・仙台松島道路の「料金企画割引」の実施

仙台松島道路の料金割引

■対象期間	10月7日(土)~10月15日(日)
■対象時間帯	9時5分~16時55分まで
■割引率	約3割引
■対象車種	全車種
■対象区間	利府中IC~鳴瀬奥松島IC
■対象支払手段	ETCのみ
■その他	上記対象区間での出入のみ割引対象

④R5仙台松島道路の料金割引について

1. 料金割引の目的

〔目的〕

観光客の歩行・滞留環境の確保等を目的とした国道45号の交通規制（社会実験）にあわせ、松島海岸エリアの交通渋滞の解消や大型車両の流入抑制のため、国道45号等から仙台松島道路への迂回を図る料金割引を実施。

<割引の概要>

- (1) 対象期間：10月7日（土）～10月15日（日）（9日間・土日・休日含）
- (2) 対象区間：利府中ICから鳴瀬奥松島IC
- (3) 対象時間帯：9時5分～16時55分まで
- (4) 割引率：約3割引（全車種、ETCのみ）



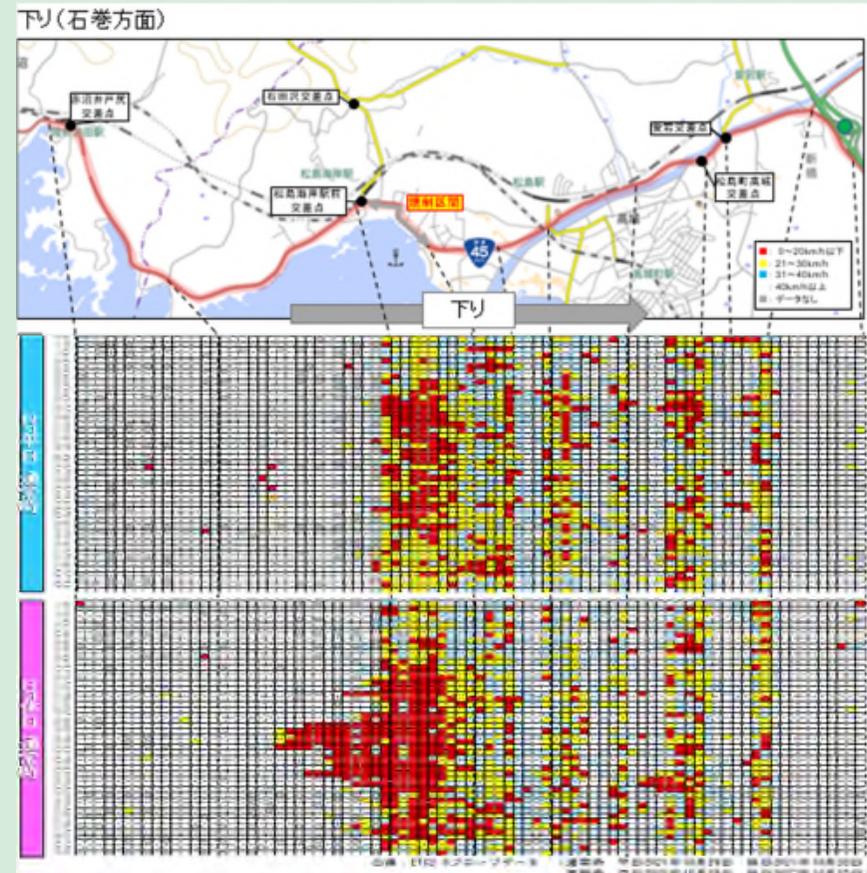
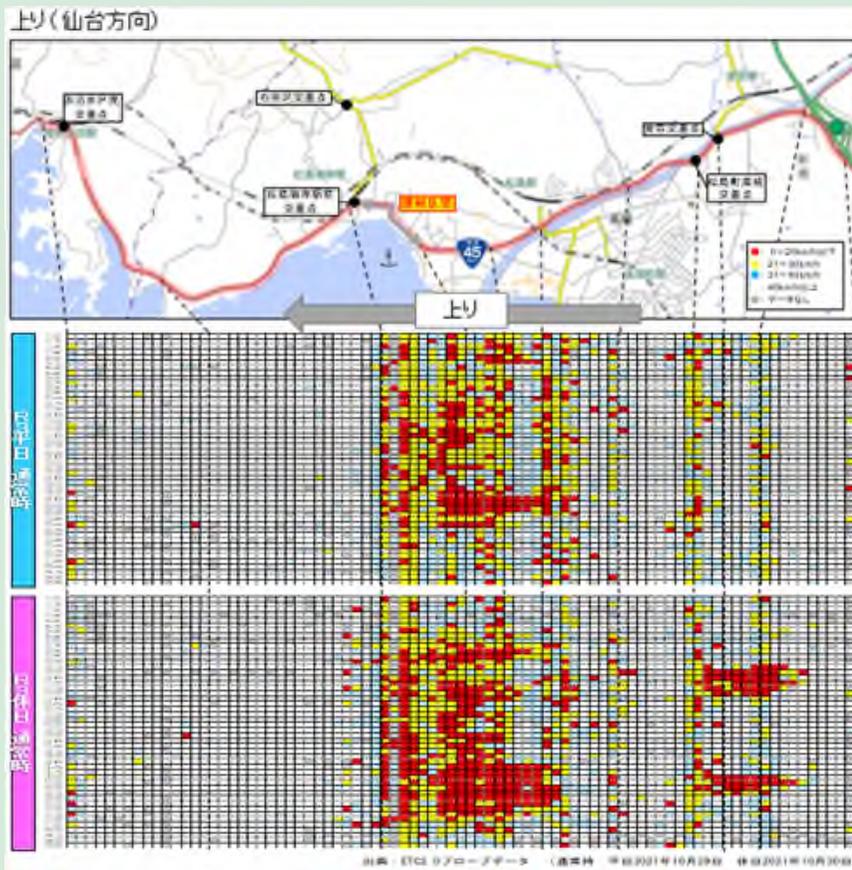
2. 期間の設定

〔対象期間〕

令和5年10月7日(土)～10月15日(日)の9日間

交通社会実験に合わせ、以下の連続する9日間において料金割引の実施を想定。

- ①10月7日～9日(3日間): 観光シーズンにおける通常の**土日祝**
- ②10月10日～13日(4日間): 観光シーズンにおける通常の**平日**
- ③10月14日～15日(2日間): 松島町交通社会実験による国道45号交通規制実施期間



3. 区間の設定

渋滞の発生原因

「松島海岸地区」

→ 松島海岸地区周辺への観光交通と通過交通の輻輳

「愛宕交差点」

→ 国道45号及び県道仙台松島線を通行する通過交通の輻輳

主に対象となる通過交通

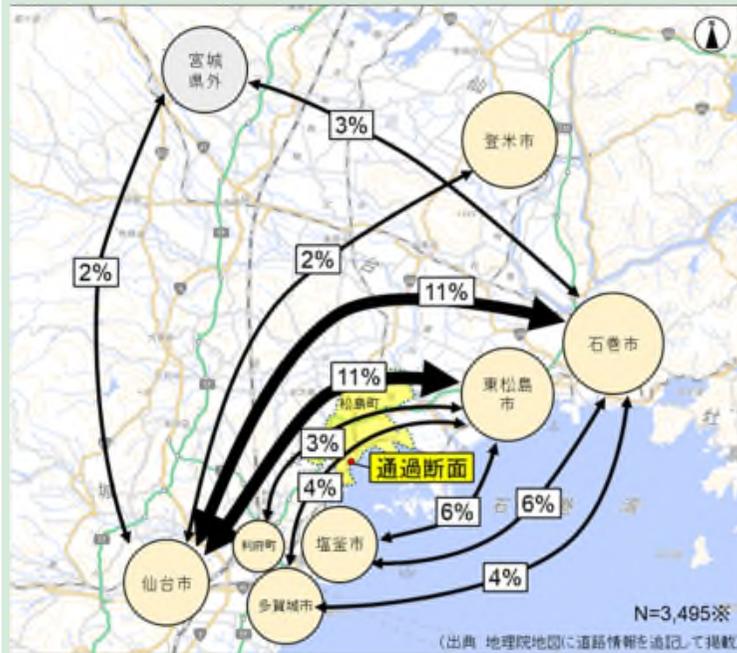
仙台市・利府町方面
塩竈市・多賀城方面



石巻市・東松島市



▲通過交通割合 (P5再掲)



▲国道45号利用OD (P4再掲)

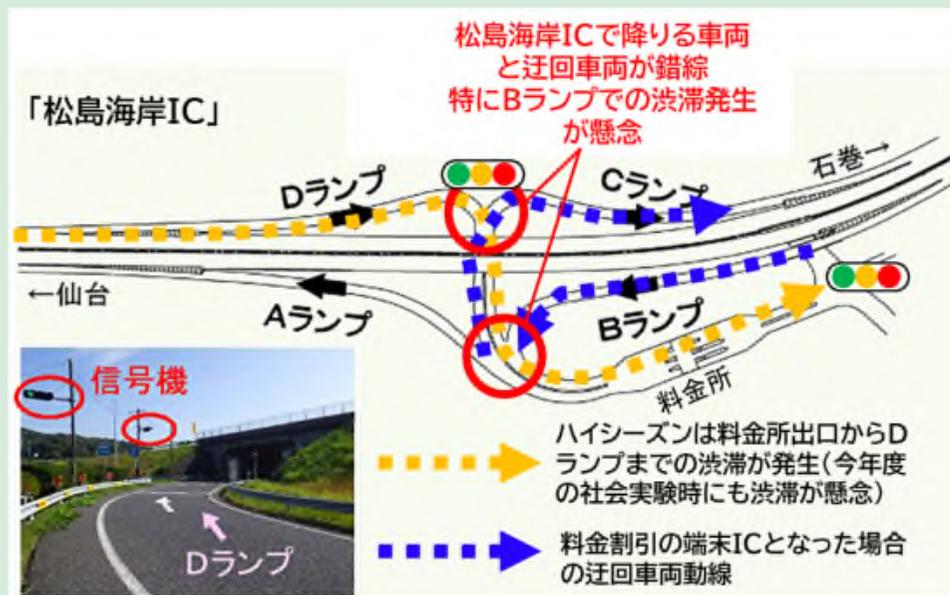


▲松島海岸地区周辺交通の走行経路 (P6,7,8を概略化)

4. 区間の設定

〔起点の設定〕

- ・ 仙台市・利府町方面及び塩竈市・多賀城市方面からの<乗入IC>として適しているのは「利府中IC」および「松島海岸IC」
- ・ しかし「松島海岸IC」は、日本三景「松島」への最寄りICであり、ハイシーズンには県外からも多くの観光車両が集中するICであり、今年度の社会実験時にも多くの利用が見込まれる。
- ・ また、「松島海岸IC」は、信号処理を伴う平面交差ICとなっている上、料金所から県道交差点までの延長も短いため、特に利用車の多いGW等には、料金所出口から本線にかけて渋滞が発生している。



▲料金所出口における渋滞状況



▲Dランプから本線における渋滞状況

- 「松島海岸IC」を起点とした場合
⇒ 社会実験時には特に多くの観光客の利用が想定され、観光交通と迂回車両の錯綜に懸念。
- 「利府中IC」を起点とした場合
⇒ 通常のフルICで、観光交通の出入りも少なく、これまで渋滞発生実績はない。

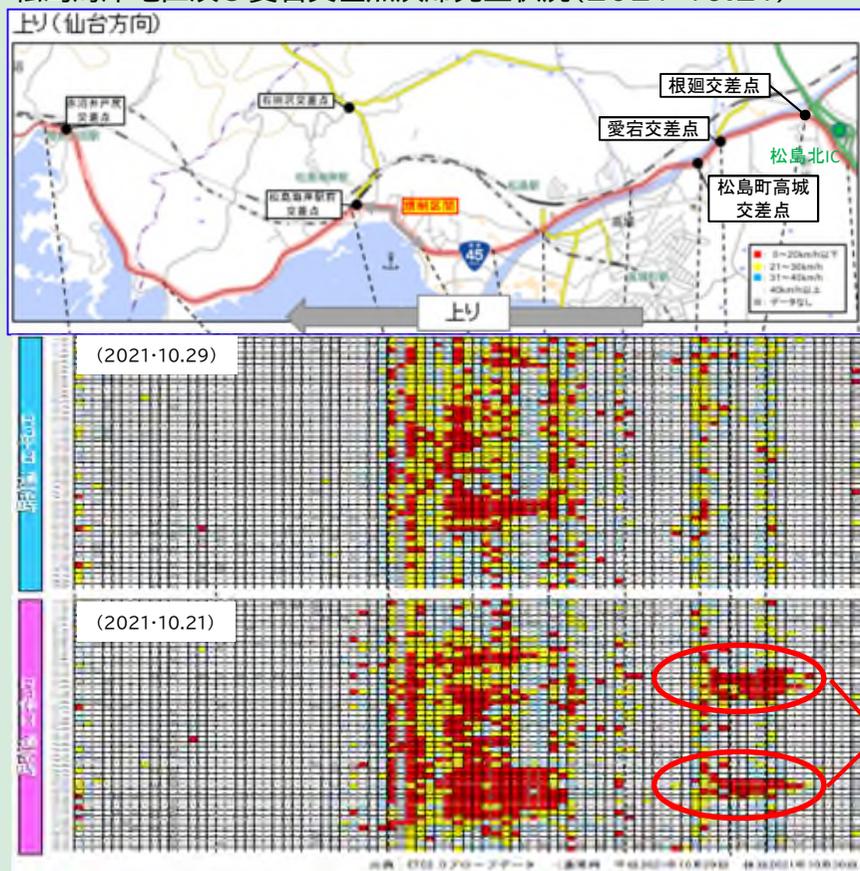
起点は、「利府中IC」とする。

5. 区間の設定

〔終点の設定〕

- ・石巻市・東松島市方面からの<乗入IC>として適しているのは「鳴瀬奥松島IC」および「松島北IC」
- ・しかし「松島北IC」付近には、「松島町高城交差点」「愛宕交差点」「根廻交差点」3つの主要渋滞箇所が位置しており、本ICに通過車両を誘発した場合、特に混雑する「愛宕交差点」付近の更なる渋滞の悪化が懸念される。

松島海岸地区及び愛宕交差点渋滞発生状況(2021・10.21)



休日は特に速度が低下

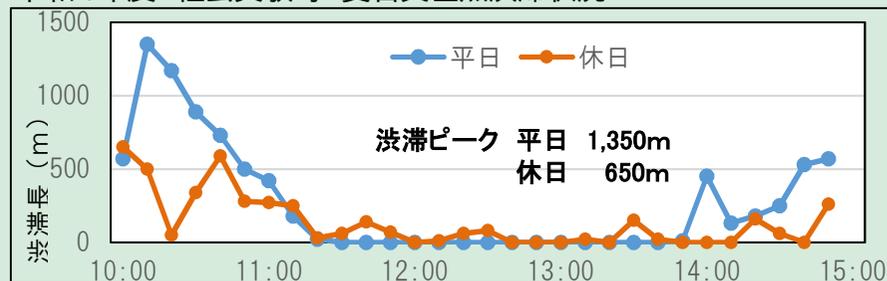
6. 区間の設定

〔終点の設定〕

- ・令和4年度の社会実験時には、「愛宕交差点」においてピーク時に1,350mの渋滞が発生し、渋滞が「根廻交差点」や「松島北IC」出入口まで及んだ。
- ・割引の終点を「松島北IC」とした場合、「根廻交差点」の負荷が増加するため、更なる混雑が予想される。



令和4年度 社会実験時 愛宕交差点渋滞状況



▲愛宕交差点付近の渋滞状況(R4社会実験)

- 「松島北IC」を終点とした場合
⇒「根廻交差点」の渋滞が悪化が想定され、「松島北IC」へのアクセスが困難となることが懸念される。
- 「鳴瀬奥松島IC」を終点とした場合
⇒周辺に主要渋滞箇所は無く、三陸沿岸道（無料区間）から連続した流入により円滑な交通が見込まれる。



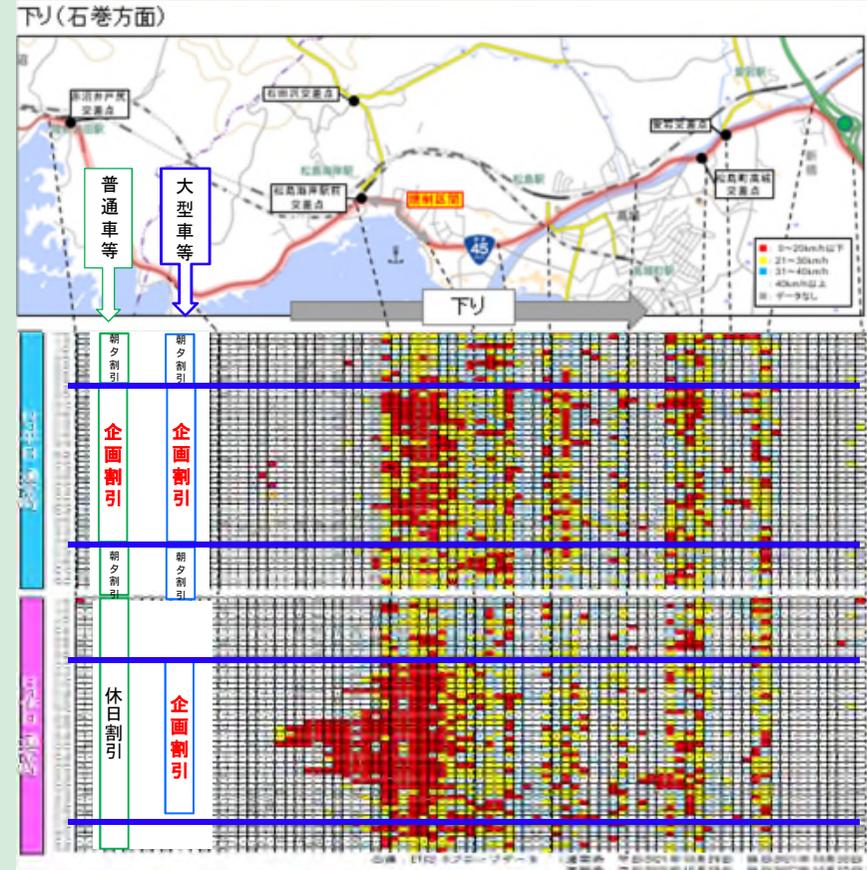
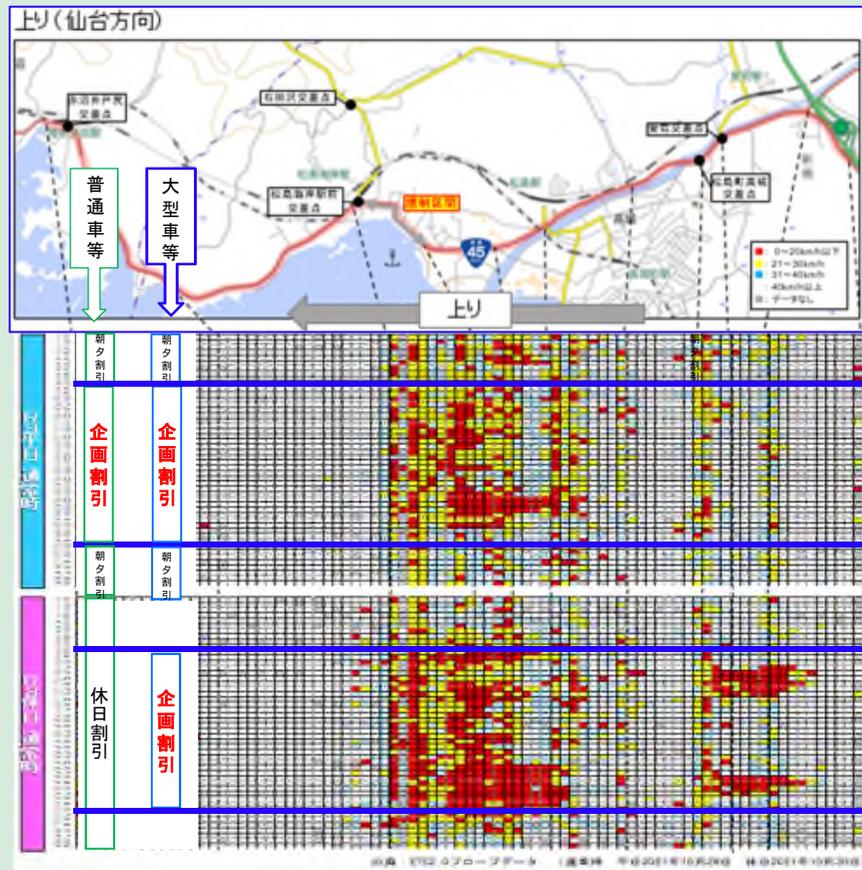
終点は、「鳴瀬奥松島IC」とする。

7. 時間帯の設定

〔対象時間帯〕

9時05分から16時55分

- ・時間帯別渋滞状況から、観光渋滞のピークである時間帯において既存割引との連続性も考慮して実施
- ・平日に適用中の「朝夕割引」（平日：朝6時～9時・夕17時～20時・対象全車種）と重複しない時間帯を設定
- ・休日は「普通車」「軽自動車等」は、既存の「休日割引」が適用（0時～24時まで）
- ・休日の大型車等は企画割引を適用



⑤調査計画・効果検証項目

1. 効果検証項目

効果の検証について

松島海岸地区における、渋滞の緩和効果を分析するとともに、仙台松島道路への誘発効果及び周辺道路の交通量、車両通行経路の変化を分析し、料金割引の実施における一般道の負荷軽減効果および料金割引の妥当性（期間、区間、時間帯）を検証する。

また、道路利用者等へのアンケート調査を実施し、料金企画割引の周知状況や今回の料金企画割引の有効性や改善点等について把握する。

①松島海岸地区周辺道路の交通量分析

仙台松島道路及び周辺道路におけるトラフィックカウンターのデータ及び交通量調査により、料金企画割引期間内外の交通量データの比較を行う。

②松島海岸地区周辺道路の経路及び旅行速度分析

ETC2.0プローブデータを用いて、企画割引実施期間内外の平日・休日の車両通行経路及び旅行速度の変化の比較を行う。

③道路利用者等へのアンケート調査

10月14日(土)～15日(日)に実施される松島町交通社会実験において実施する、観光客及びトラック事業者、一般道路利用者を対象としたアンケート調査を実施する。

④誘発率及び料金収入への影響分析

料金企画割引期間中のICペア毎の交通量を把握し、平年同期との比較により誘発率及び料金収入への影響について分析する。[料金割引の結果、減収となった場合は、宮城県と道路公社で協議]

交通実態調査(定量的調査)

	交通量調査	渋滞長調査	ETC2.0 プローブデータ	トラカンデータ (仙台松島道路)
事前調査	○	○	○	○
実験期間中調査	○	○	○	○

アンケート・ヒアリング調査(定性的調査)

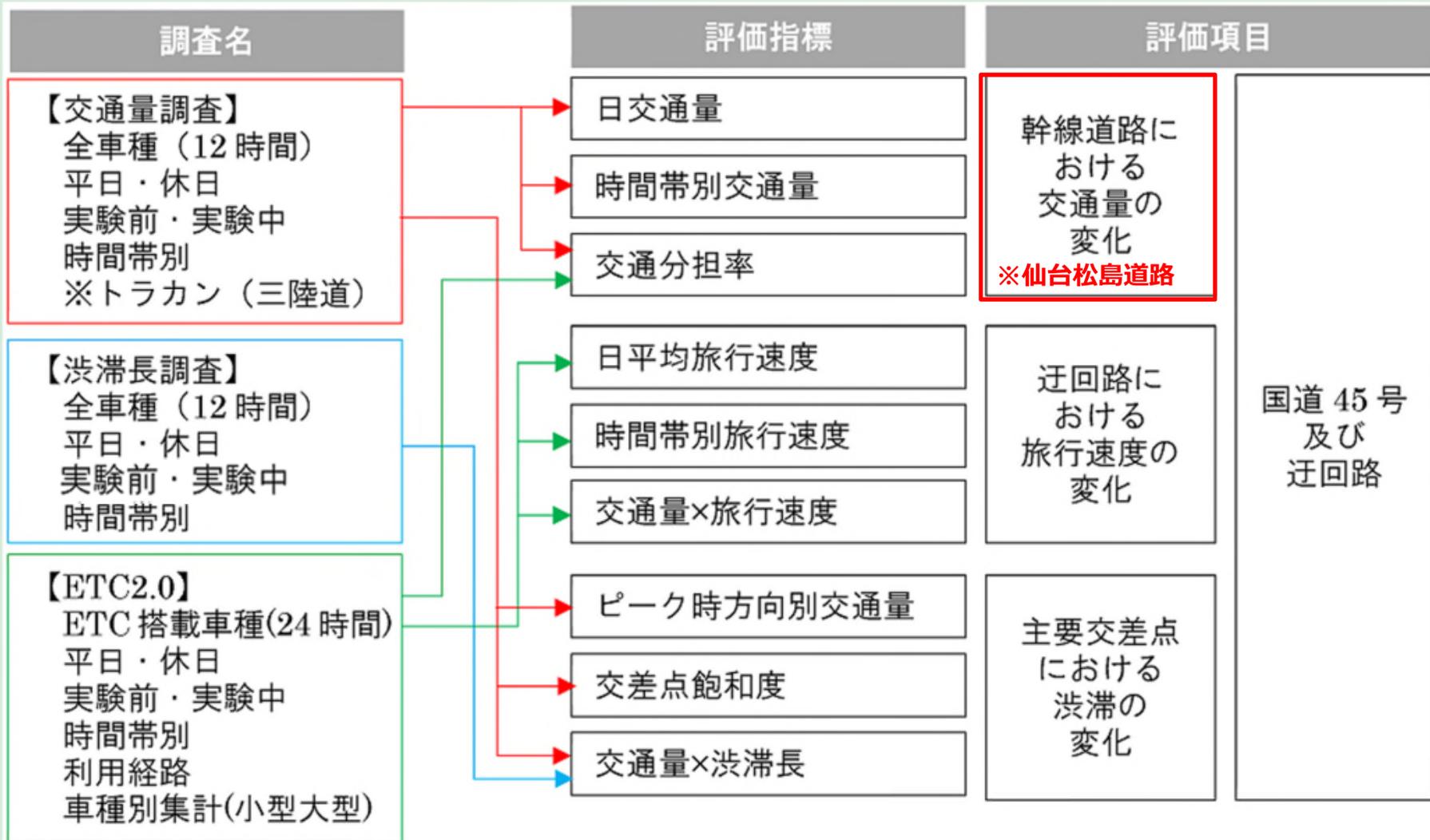
	アンケート調査				ヒアリング調査		
	観光客	道路 利用者	沿道 住民	観光 事業者	道路 利用者 (交通事業者)	沿道 住民 (代表)	観光 事業者 (代表)
実験期間 中調査	○						
事後調査		○	○	○	○	○	○

2. 調査計画（交通状況調査）



3. 調査計画（交通状況調査）

各調査結果から各路線における「交通量の変化」「旅行速度の変化」「渋滞状況」を把握し、料金企画割引による効果および妥当性（期間、区間、時間帯）を検証する。



⑥ 広報計画について

