

現状と課題等

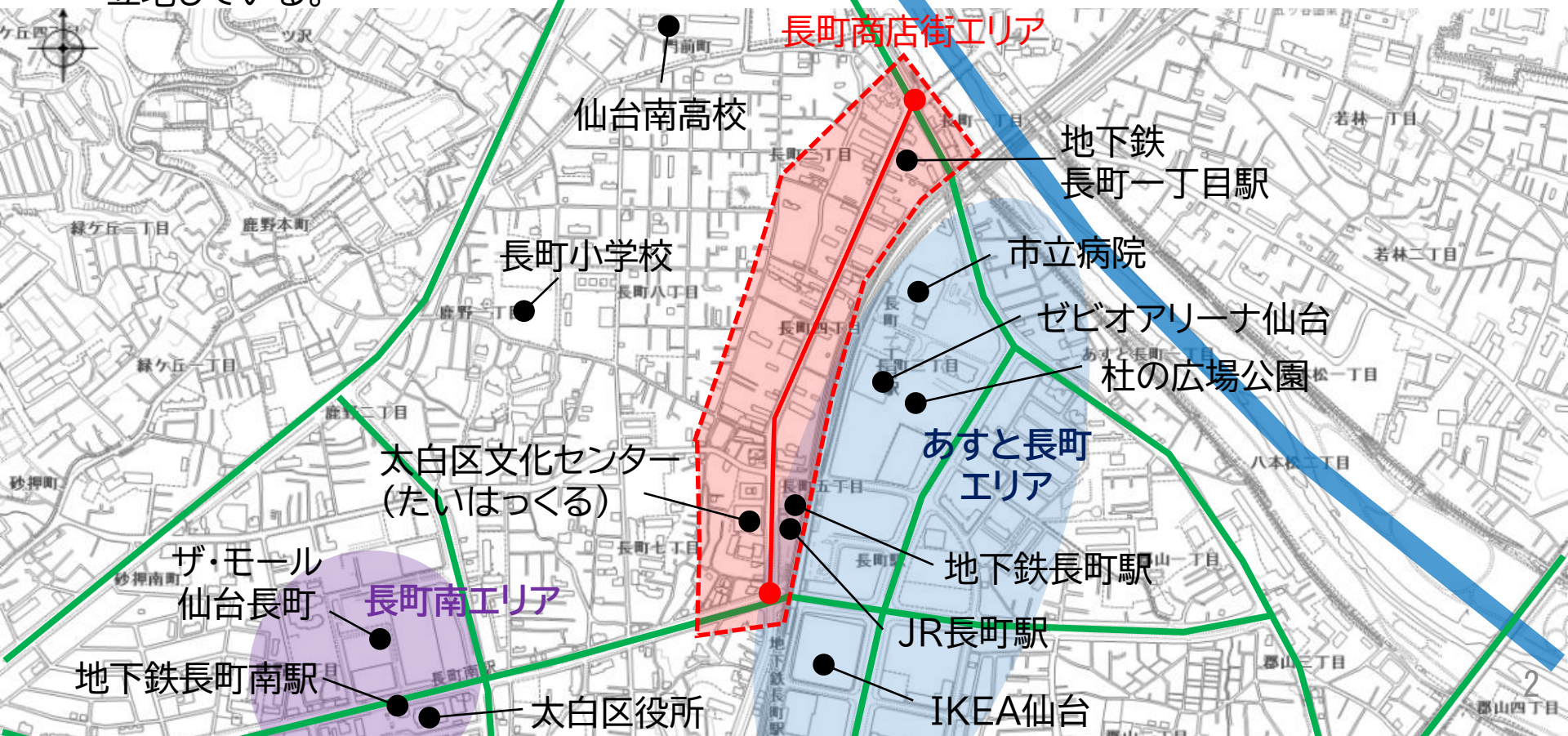
- (1)現状と課題
- (2)街並みの将来像
- (3)課題解決に向けた検討体制

(1)現状と課題

① 現状

【位置図】

- ✓ 旧国道4号沿道を中心に古くからの商店街が立地する「長町商店街エリア」、土地区画整理事業により整備され、高層マンションや大型商業施設が建ち並ぶ「あすと長町エリア」、太白区役所と大型商業施設が隣接して立地する「長町南エリア」の3つのエリアがある。
- ✓ ゼビオアリーナ仙台や仙台市立病院、太白区文化センター等、多くの人々が往来する施設が周辺に立地している。

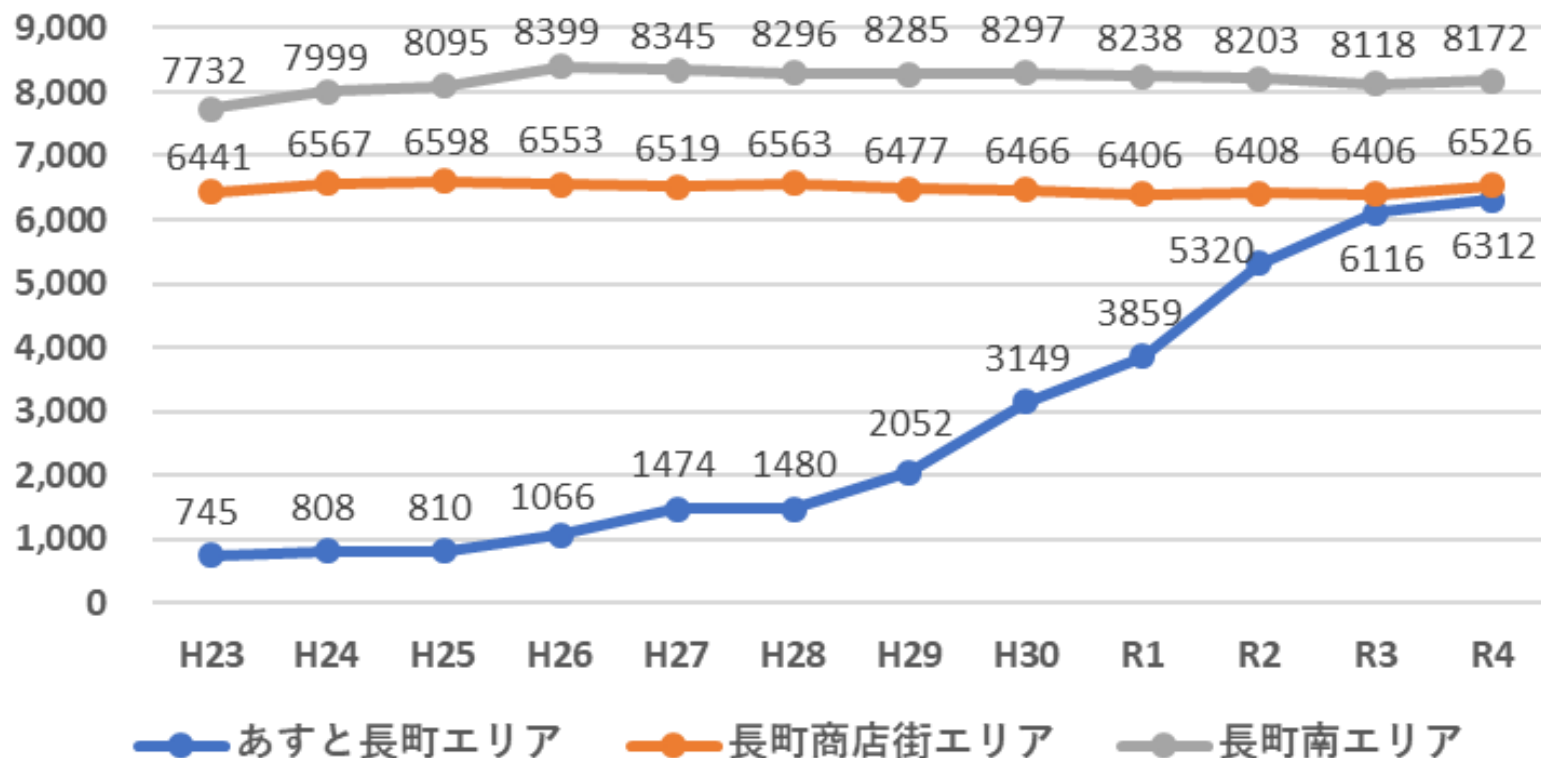


(1)現状と課題

① 現状

【人口】

- ✓ あすと長町エリアの人口が開発が進む中で平成28年以降急増しているのに対し、長町商店街エリアと長町南エリアは概ね横ばいとなっている。

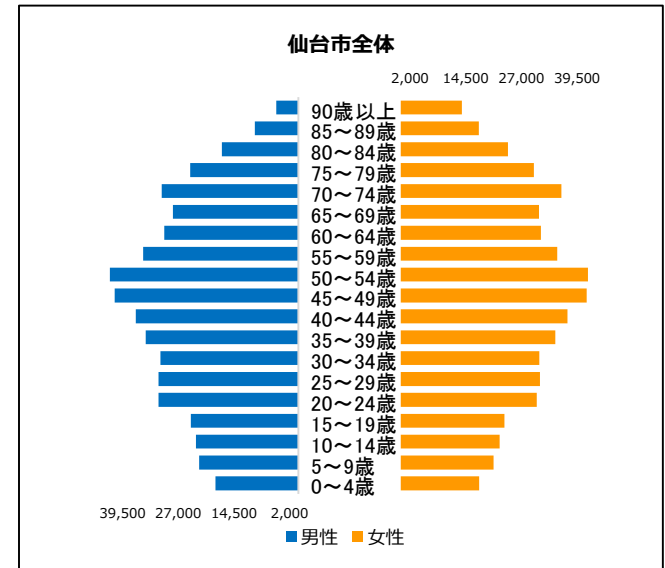
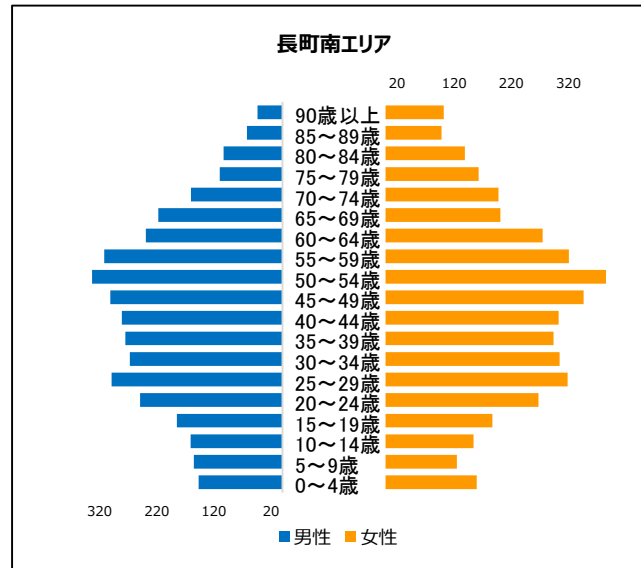
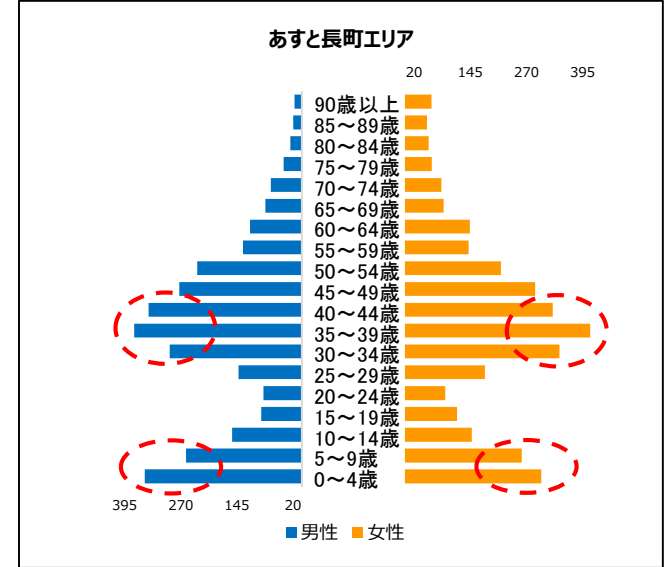
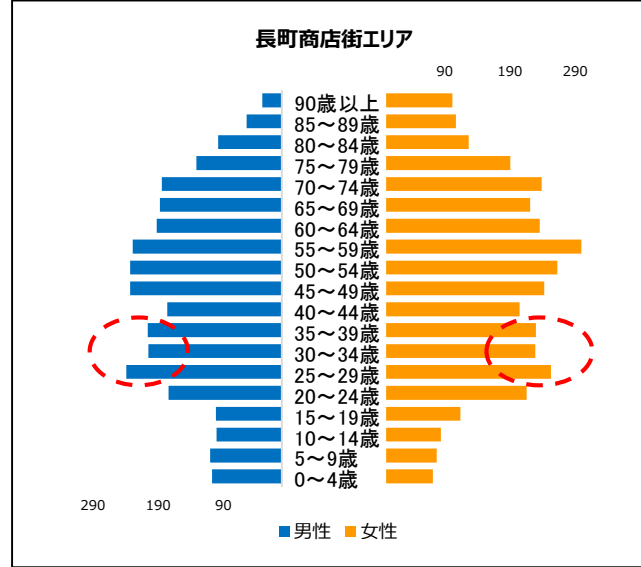


(1)現状と課題

① 現状

【人口ピラミッド】

- ✓ 長町商店街エリアは仙台市全体と比べて30代前後の比率が高い。
- ✓ あすと長町エリアは10代以下の若年層と30代～40代のいわゆる子育て世代層の比率が突出している。

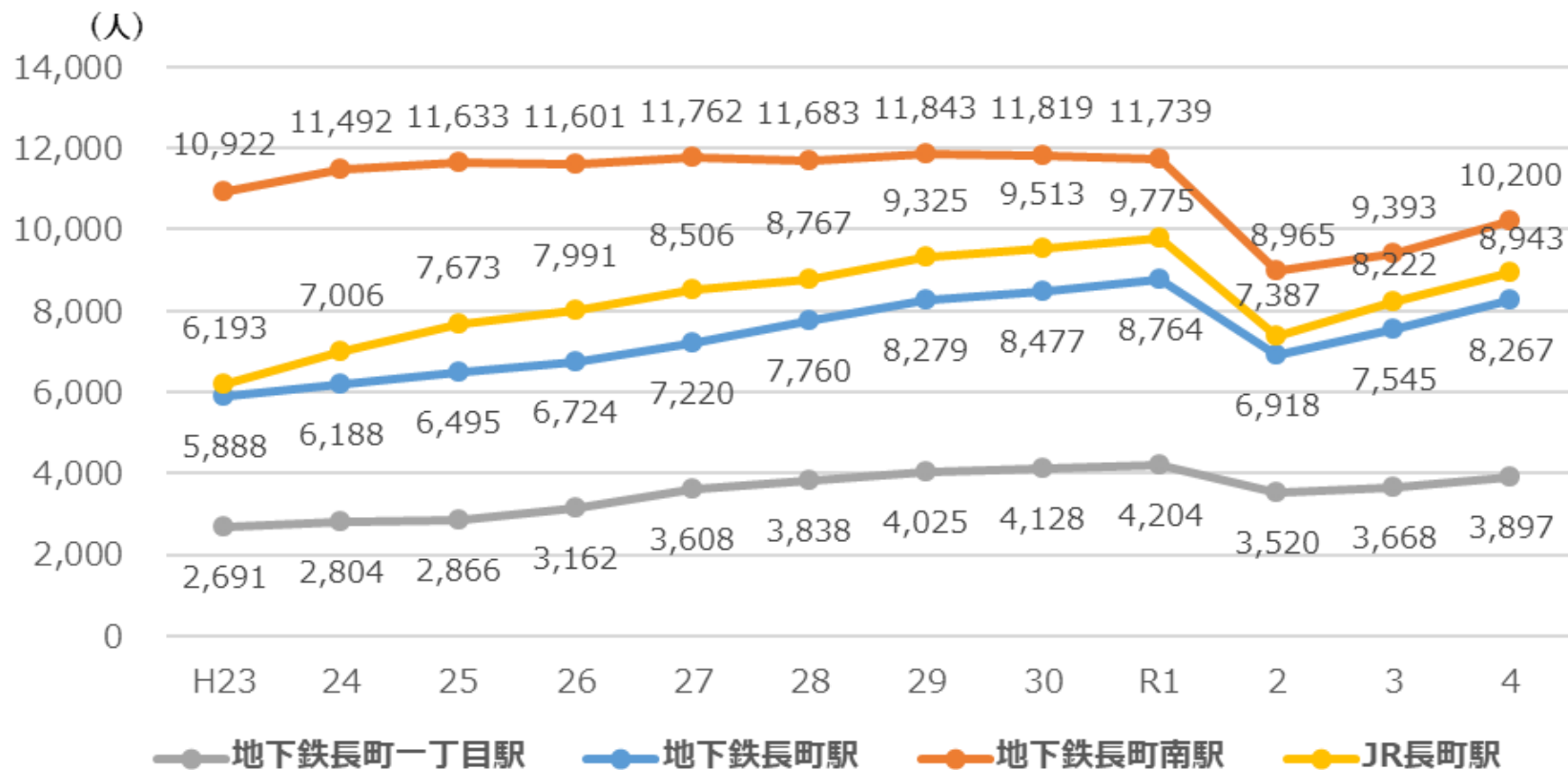


(1)現状と課題

① 現状

【交通(鉄道)】

- ✓ JR東北本線の長町駅、仙台市地下鉄南北線の長町駅と長町一丁目駅があり、地下鉄とJR等在来線が結節し、本市中心部等からのアクセスも良好である。
- ✓ JR長町駅、地下鉄長町駅、地下鉄長町一丁目駅の合計乗車人員は約21千人となり、エリアとしては仙台駅周辺に次いで宮城県内で2番目に多い。



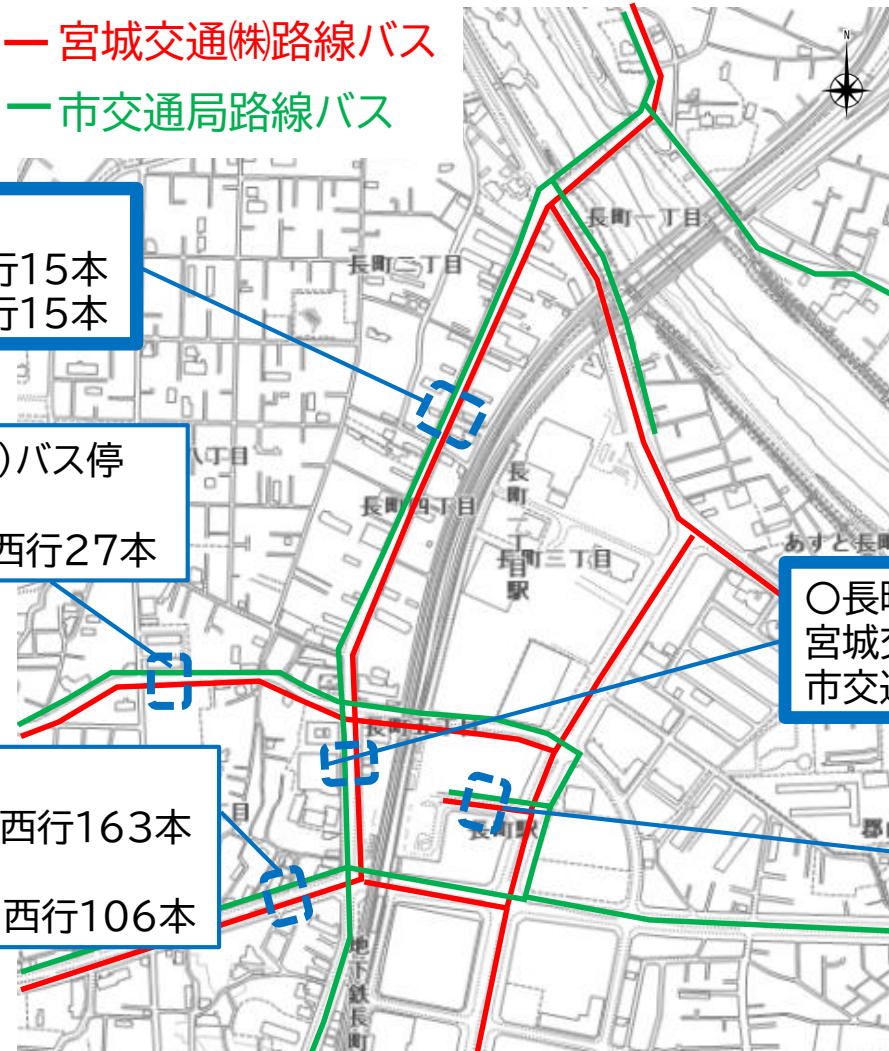
(1)現状と課題

① 現状

【交通(バス)】

- ✓ 宮城交通(株)や市交通局の路線バスが走行しているほか、長町駅と住宅地を循環するループバスとして「ながまちくん(宮城交通運行)」が走行しており、太白区内各地からのアクセスも良好である。

— 宮城交通(株)路線バス
— 市交通局路線バス



○長町三丁目バス停
宮城交通(株):北行13本、南行15本
市交通局 :北行18本、南行15本

○長町四丁目(長町営業所前)バス停
(ながまちくん):西行14本
市交通局 :東行49本、西行27本

○長町駅西口バス停
宮城交通(株) :東行161本、西行163本
(ながまちくん):東行14本
市交通局 :東行107本、西行106本

○長町駅・たいはつくる前バス停
宮城交通(株):北行11本、南行14本
市交通局 :北行74本、南行49本

○長町駅東口バス停
宮城交通(株):147本
市交通局 :113本

※本数は全て平日・1日当り
※R6.7.1時点 各HPより



(1)現状と課題

① 現状

【交通(タクシー)】

- ✓ タクシープールは長町駅の東口(8台)と西口(3台)がある。

長町駅東口タクシープール



長町駅西口タクシープール

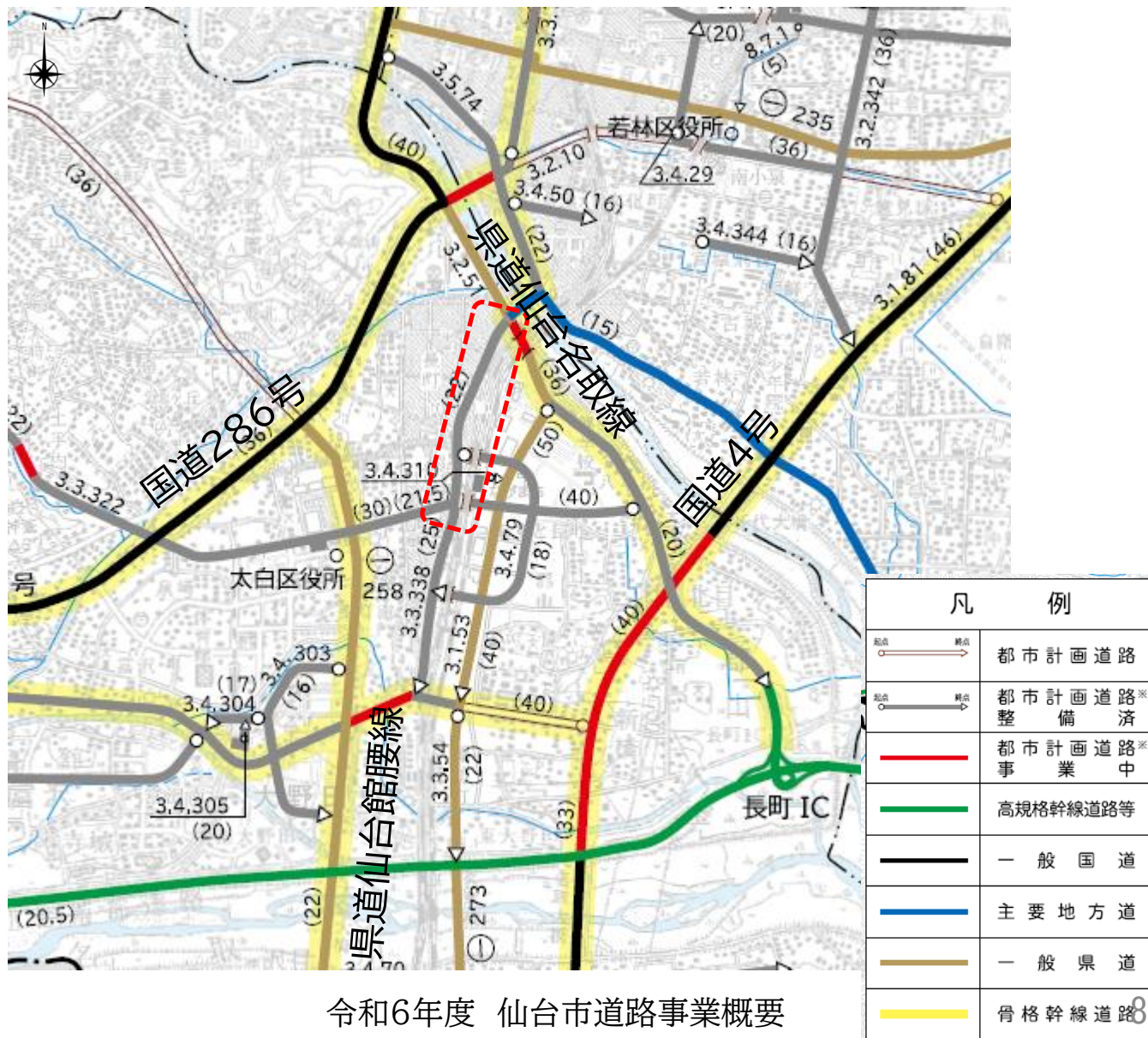


(1)現状と課題

① 現状

【交通(道路)】

- ✓ 当該エリアは、国道286号や県道仙台名取線、県道仙台館腰線などの骨格幹線道路に囲まれている。
- ✓ 国道4号や仙台南部道路の長町ICも周辺にあり、アクセス性にも優れる。



(1)現状と課題

① 現状

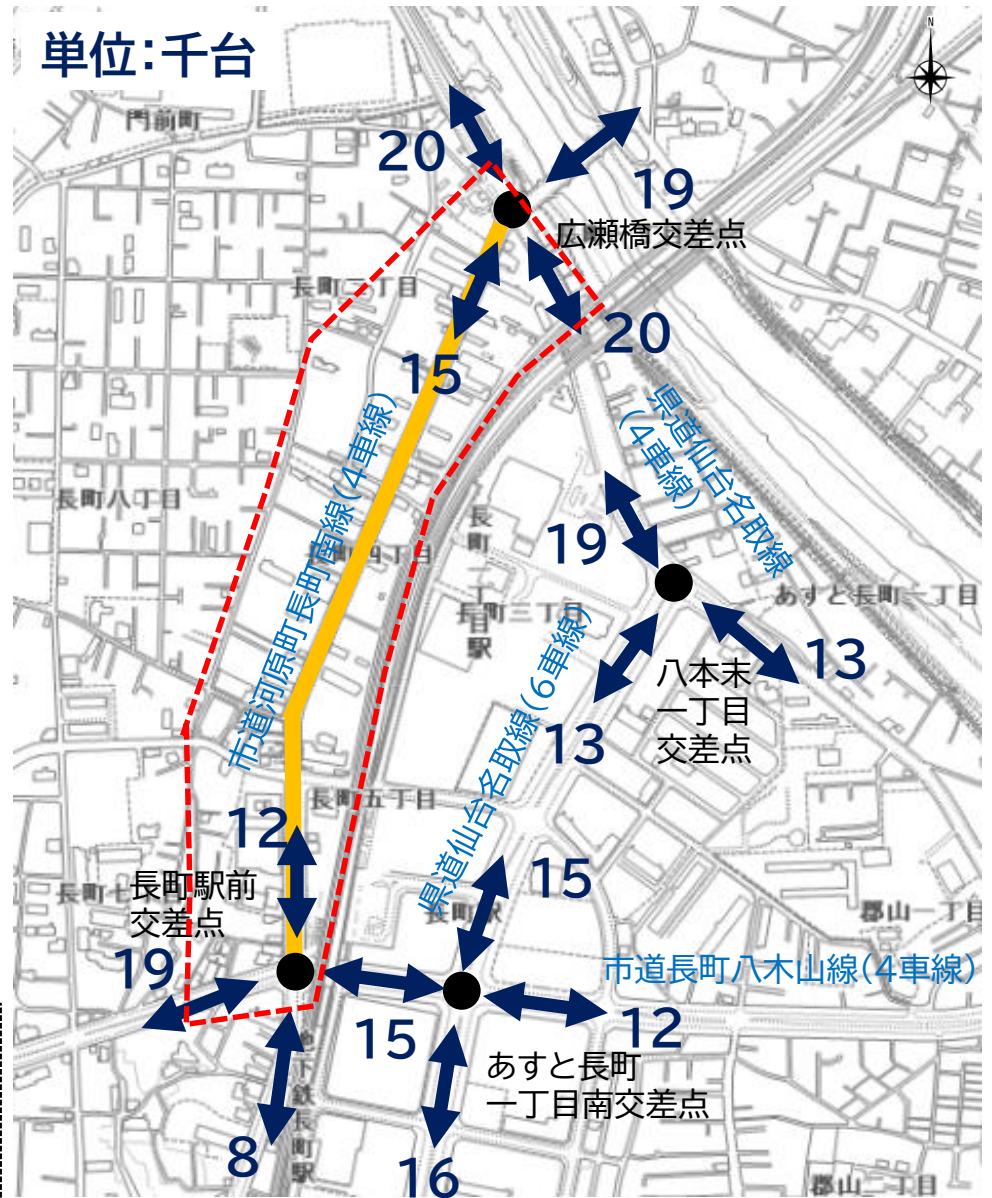
【交通(車の交通量)】

調査日 : 令和3年11月(平日)
 時間 : 7:00~19:00(12時間)

- ✓ 市道河原町長町南線には12千台~15千台の交通量がある。
- ✓ 南北に並行する道路である、市道河原町長町南線と県道仙台名取線の交通量は同程度。

(他の道路の例)

- ・国道286号
 (長町中学校前交差点(6車線))20~33千台
- ・県道仙台館腰線
 (大野田交差点(4車線))24~27千台



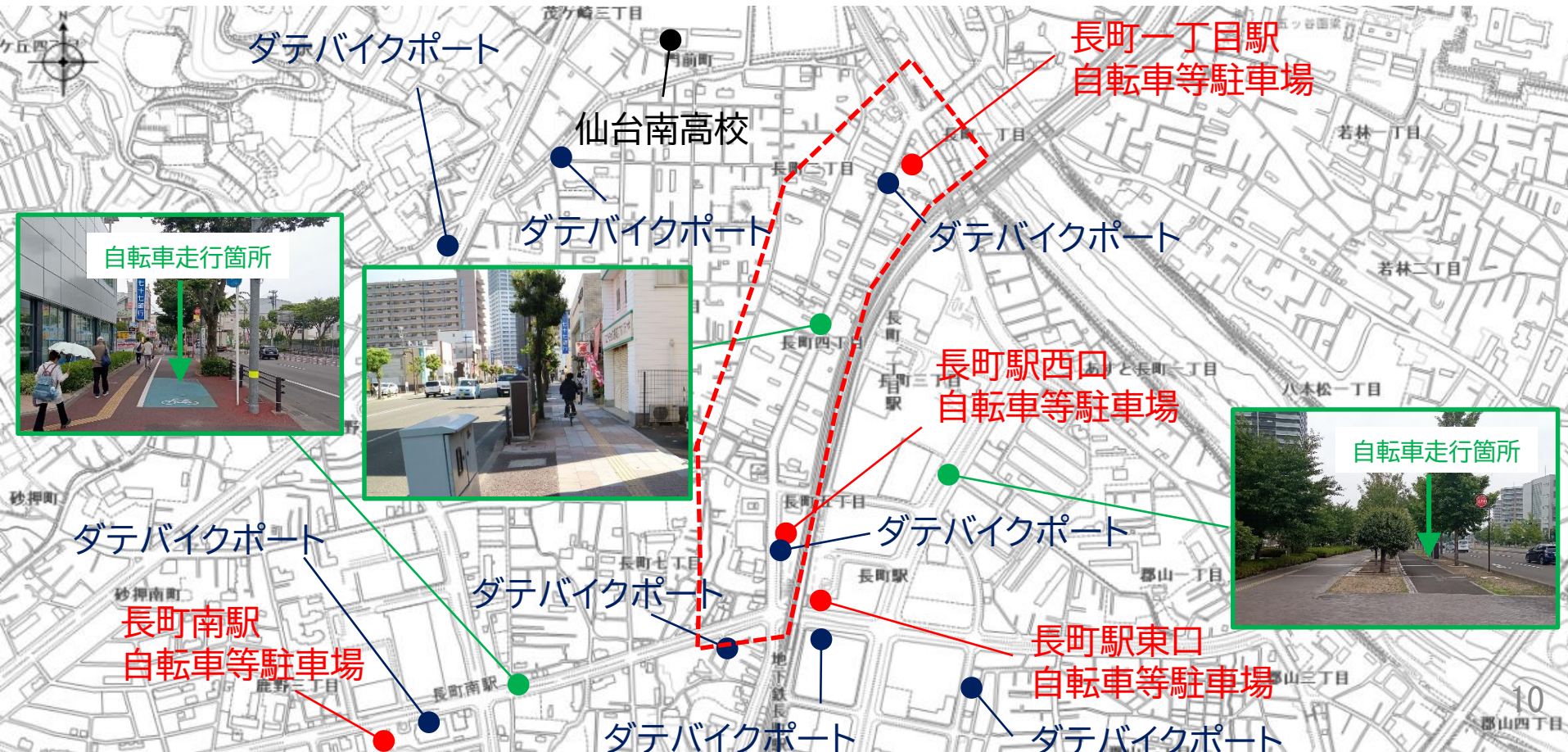
令和3年度 仙台市交差点交通量

(1)現状と課題

① 現状

【交通(自転車)】

- ✓ 平坦な地形で高低差が少ないこともあり、高齢者でも自転車で移動する人が多い。
- ✓ 仙台南高校の生徒が通学で自転車を利用しているほか、通勤や買い物でダテバイクを利用している人もいる。
- ✓ 旧国道4号(市道河原町長町南線)は、自転車が走行する箇所の明示がないため、歩道を慢性的に自転車が走行している状況である。



(1)現状と課題

① 現状

【交通(歩行者の交通量)】

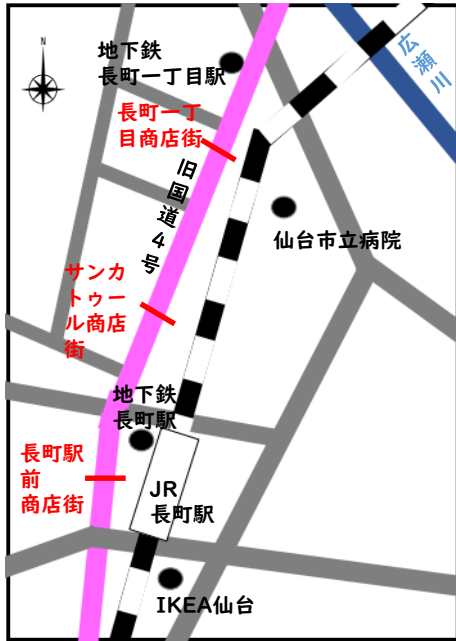
- ✓ 平日は1万人超の歩行者量がある。
- ✓ 女性の歩行者量が多い
- ✓ 長町駅前商店街の歩行者量・家族連れ歩行者量が突出している

調査日

令和5年10月11日(水) 7:00~19:00(平日) 天気:晴れ

令和5年10月15日(日) 7:00~19:00(休日) 天気:雨後一時曇

令和5年11月 5日(日) 7:00~19:00(休日※太白区民まつり) 天気:曇後一時雨

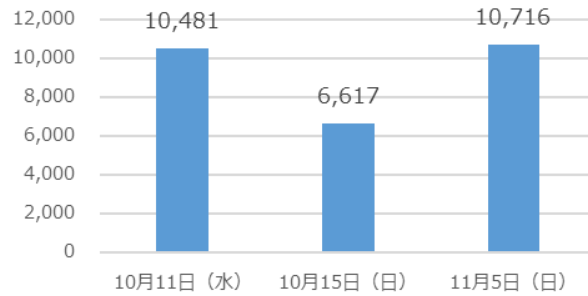


(他の道路の例)

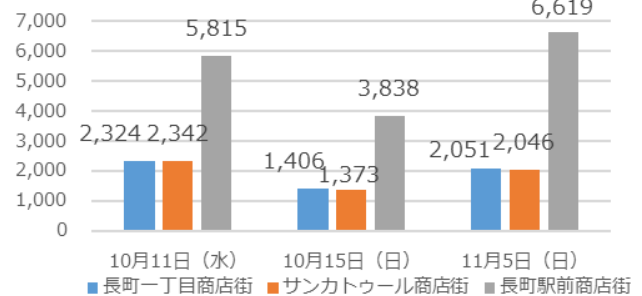
・青葉通(藤崎前)

7,136人(R3調査)

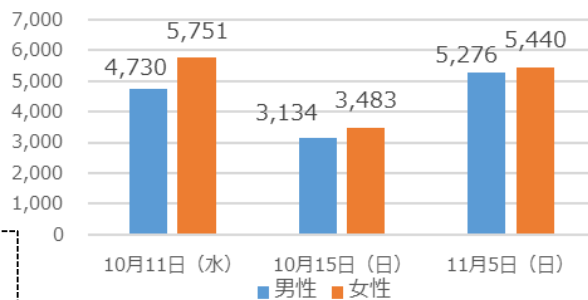
歩行者量の推移



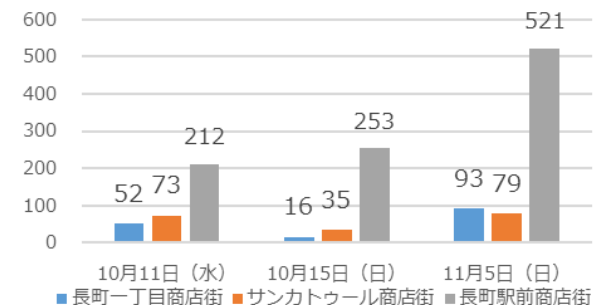
商店街別歩行者量の推移



男女別歩行者量の推移



商店街別家族連れ歩行者量の推移



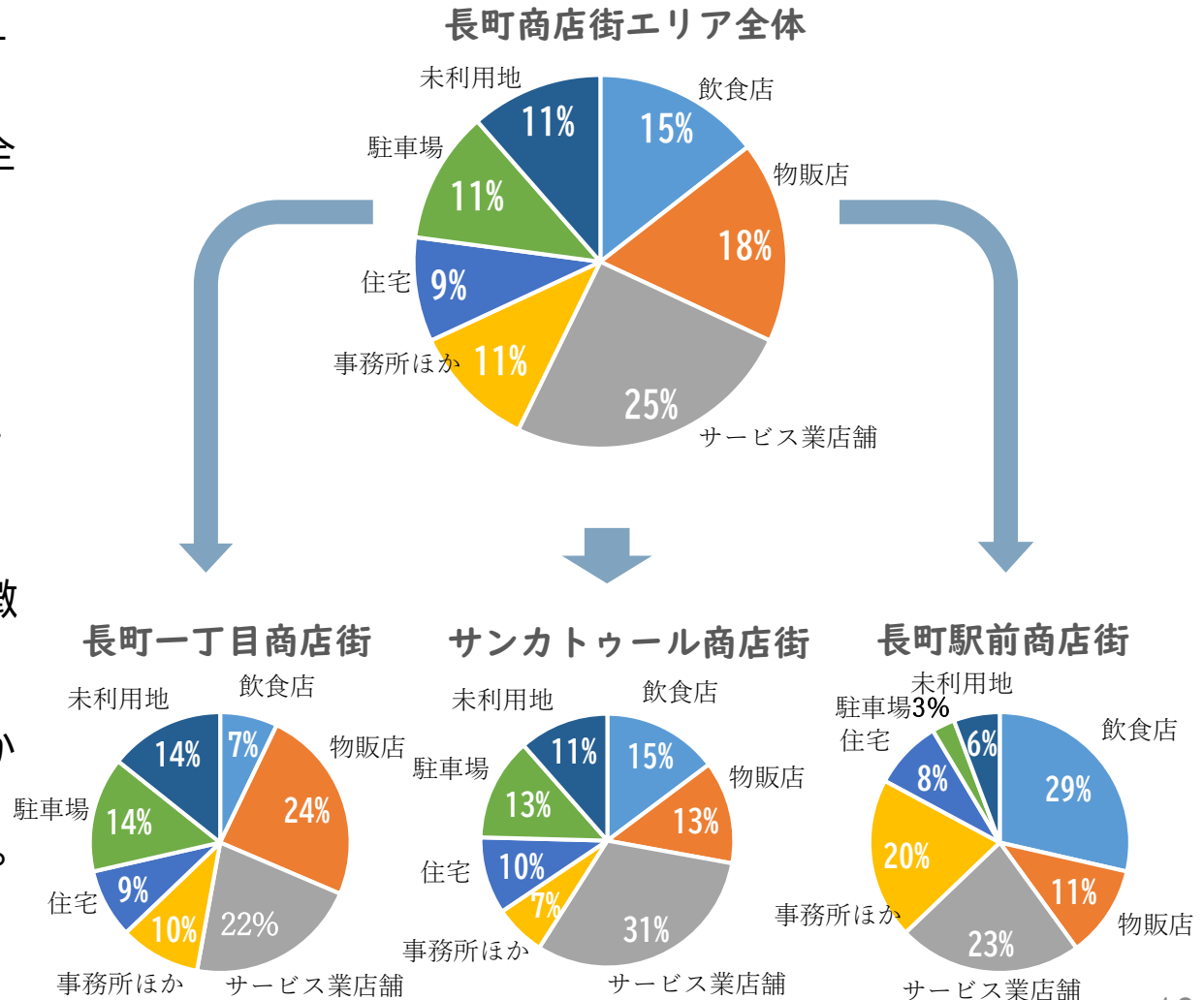
(1)現状と課題

① 現状

【土地利用】

- ✓ JR長町駅から地下鉄長町一丁目駅周辺までの旧国道4号に面した土地の利活用状況は、全体の約7割が店舗である。
- ✓ 過去に青果市場があった名残か青果店や生花店が散見され、老舗和菓子店、豆腐店、書店、電器店等、昔ながらの商店街の趣を感じさせる個店が残っており、大手資本によるチェーン店が少ないことが特徴である。
- ✓ 商店街別にみると、長町駅前から北側に行くほど駐車場および未利用地の割合が高くなる。

◆沿道の利活用状況構成比（建物については1階部分の利活用状況）



(1)現状と課題

① 現状

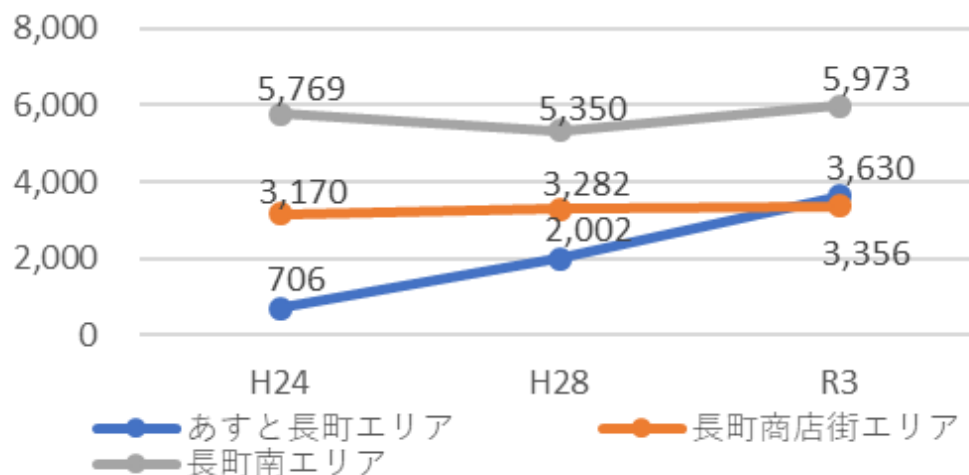
【経済】

- ✓ 長町商店街エリアの事業所数は、平成24年と令和3年を比較すると、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり飲食サービス業において減少が見られるものの、その他の業種については、コロナ禍前と同水準にある。
- ✓ 従業者数は、長町商店街エリアでは3,356人(令和3年)、近隣の他の2つのエリアも合わせると約1万3千人となっており、多くの人たちが長町商店街エリアやその周辺で働いている。

長町商店街エリアにおける業種別事業所数の推移

業種	H24	H28	R3	(R3-H24)
宿泊業、飲食サービス業	104	104	74	-30
卸売業、小売業	86	86	83	-3
不動産業、物品賃貸業	53	44	51	-2
医療、福祉	42	44	43	1
生活関連サービス業、娯楽業	37	33	34	-3
学術研究、専門・技術サービス業	19	21	25	6
教育、学習支援業	13	15	16	3
金融業、保険業	12	10	10	-2
サービス業（他に分類されないもの）	12	10	9	-3
建設業	11	12	11	0
その他	9	8	14	5
合計	398	387	370	-28

各エリアにおける従業者数の推移



(1)現状と課題

① 現状

【現状のまとめ】

人口が急増しているあすと長町エリアに隣接 【人口】【経済】

あすと長町エリアでは、区画整理の整備以降、人口が急激に増えており、特に多く居住している子育て世代層や、大型店舗の立地に合わせて大幅に増えている従業員は、徒歩圏である長町商店街エリアの顧客候補となる。

恵まれた交通利便性 【交通】

長町商店街エリアには地下鉄長町駅、同長町一丁目駅、JR長町駅があり、多くの人が利用しているほか、6車線や4車線の幅員が広い道路が周辺に複数あり、路線バスも多く走っていることから、本市南部の中心地として交通結節点となっている。

また、平坦な地形で高低差が少ないこともあり、自転車や歩行者が通行する環境にも恵まれている。

個性豊かな地域資源 【土地利用】

沿道のお店には、昔ながらの商店街の趣を感じさせる個店が残っており、地元の方には懐かしさを感じさせ、新しく居住した方々には新鮮さを感じられるものとなり得る。

(1)現状と課題

② 課題

(ア)狭い歩行空間

- 長町商店街エリアの旧国道4号は、特に地下鉄長町駅の北側出入口から地下鉄長町一丁目駅周辺にかけて歩道が狭く、自転車利用者も歩道を通ることが多いため、歩行者が歩きにくさだけでなく安全性に不安を感じていることもある。

長町・歩いて楽しい街並みの将来像(ビジョン) P9



(1)現状と課題

② 課題

(イ)滞在性の低さ

- エリア内のJR長町駅から地下鉄長町一丁目駅周辺までは、南北に約 800 mと徒歩で移動する際には距離が長く、訪れた人が様々なお店や個性豊かな地域資源を訪れるためには、比較的長い距離を移動する必要がある。

長町・歩いて楽しい街並みの将来像(ビジョン) P9



(1)現状と課題

②課題

(ウ)個店の減少による魅力の低下

- 長町商店街エリアでは、従来は様々な種類の個店で、多くの人たちが日常の買い物や食事を楽しんでいたが、あすと長町エリアや長町南エリアに大型商業施設ができたことなどにより、人々のニーズも変わってきた。
- こうした影響もあり、時代の移り変わりとともに、旧国道4号沿道の個店数は減り、マンションや駐車場が増えたり、空き店舗や空き地が散見されるようになってきた。

長町・歩いて楽しい街並みの将来像(ビジョン) P9



空き地



(2)街並みの将来像

① 将来の街並みイメージと検討の方向性



安心して歩きやすい街並み

大人にも子どもにも、昼夜を問わず安心安全な通り。
思わず歩き出したくなる、
人中心の誰にでもやさしく快適な空間
をつくります。

長町・歩いて楽しい街並みの将来像(ビジョン) P13

(ア)道路空間の整備

- 歩道拡幅のための車線減少など、安全安心で歩きやすい歩道空間創出の検討を進めます。
- 自転車専用レーンや交差点の改良など、歩行者、自転車、自動車の動線分離の検討を進めます。
- 誰もが安心して通行できるよう、歩道空間のバリアフリー化の検討を進めます。

長町・歩いて楽しい街並みの将来像(ビジョン) P15

(2)街並みの将来像

① 将来の街並みイメージと検討の方向性



心地良い時間（とき）を過ごせる街並み

気軽にゆったりとくつろぎ、休んだり会話を楽しんだり思い思いに過ごせる通り。

ゆっくり滞在したくなる、居心地の良い憩いの空間をつくりま

す。
長町・歩いて楽しい街並みの将来像(ビジョン) P13

(イ)滞在性の向上

- 歩道へのベンチやテーブル、植栽の設置など、くつろぎの空間創出について検討を進めます。
- パークレットの手法を活用した一部歩道のテラス化など、滞在空間創出について検討を進めます。
- 長町駅西口広場の一部芝生化など、既存施設の滞在性向上について検討を進めます。

長町・歩いて楽しい街並みの将来像(ビジョン) P15

(2)街並みの将来像

① 将来の街並みイメージと検討の方向性



賑わいがあり心躍る街並み

一人でも楽しい、誰かと一緒ならもっと楽しい、いつも魅力と発見がある通り。いつ訪れてもワクワクしながら街歩きが楽しめる、活気のある空間をつくります。

長町・歩いて楽しい街並みの将来像(ビジョン) P14

(ウ)賑わいの演出

- イベント時の歩行者天国化など、道路空間活用の検討を進めます。
- 出店希望者に対する地元開業に繋げる支援の仕組みづくりについて検討を進めます。
- 歩道空間やパークレット、空き店舗・空き地において、仮設店舗の設置やキッチンカーの活用などによる賑わいの創出について検討を進めます。
- シェアリングモビリティの活用など、回遊性向上について検討を進めます。
- サインの設置やマップの活用など、街歩きを楽しめる仕組みづくりの検討を進めます。
- 長町駅西口広場などの公共空間のイベント活用などについて検討を進めます。
- アートや音楽を取り入れるなど、多様な賑わい演出について検討を進めます。

長町・歩いて楽しい街並みの将来像(ビジョン) P15

(2)街並みの将来像

① 将来の街並みイメージと検討の方向性



人情味・長町らしさ

個性的な触れ合いのある街並み

古くからの歴史と新しい文化・人が融和する、長町らしさを感じられる通り。様々な人の関わり合いを通して、親しみと情緒を感じられる交流の空間をつくります。

長町・歩いて楽しい街並みの将来像(ビジョン) P14

(エ)個性に富む交流空間の創出

- 横丁、神社仏閣、祭りなどの既存資源の活用や、シンボルとなるような名物や長町らしさの創出について検討を進めます。
- まちの人々と触れ合える案内所の設置や、顔が見える会話を楽しめるお店の取組みなどについて検討を進めます。

長町・歩いて楽しい街並みの将来像(ビジョン) P15

(2)街並みの将来像

① 将来の街並みイメージと検討の方向性



皆で一緒に魅力を育てる街並み

住んで良し訪れて良し、魅力的なメインストリートとして皆でつくる通り。いつまでも愛され受け継がれる、様々な人が関わり魅力を高める協働の空間をつくりまします。

長町・歩いて楽しい街並みの将来像(ビジョン) P14

(オ)持続的な活動

- 来訪者、街並みのファン、ボランティア等を増やす戦略的広報の検討を進めます。
- まちづくり活動関係者の集いの場の活用などにより、沿道で活動する様々な主体のネットワーク化について検討を進めます。
- エリアマネジメントなど民間主導による管理運営体制の構築などについて検討を進めます。
- 通りの通称やロゴの公募、恒例イベントの実施など、街並みのブランド化に向けた取組みの検討を進めます。

長町・歩いて楽しい街並みの将来像(ビジョン) P15

(2)街並みの将来像

② 実現に向け解決すべき課題

(ア)道路空間の整備に関する課題

- 道路空間の整備にあたっては、子ども、高齢者、障害のある方等、誰もが安全安心に回遊できるよう、様々なご意見を伺いながら、例えば、歩行者、自転車、自動車等の安全な動線分離やユニバーサルデザインなどの検討が必要です。
- 歩道拡幅のための車線減少や道路・歩道空間の活用においては、沿道の地権者や住民等の理解を得ることはもちろんのこと、交通渋滞の抑制、バス停・タクシー乗降所や運送車両荷捌きスペースの確保、緊急車両の円滑な通行、路上駐車車両の抑制、歩道拡幅に伴う既存路上設置物の移設・再整備などの課題があります。

主に交通ワーキング

(イ)魅力ある沿道の活用に関する課題

- いかに道路空間が整備されても、十分に活用されなければ、日常的な賑わいは生まれません。イベント時のみならず、日頃から歩きたいと思われる通りに変化していく必要があります。
- そのためには、沿道の店舗主や事業者等との連携・協力、空き店舗や空地の活用のための仕組みづくり、店舗誘致や新規開業支援等の仕組みづくり、賑わいを演出する活動を行う多様なプレイヤーの参加・連携などの課題があります。

主に利活用ワーキング

(2)街並みの将来像

② 実現に向け解決すべき課題

(ウ)官民連携による推進体制の 確立、民間 主導による街並みの維持管理等に関する課題

- 上記のようなハード・ソフト両面からの街並みづくりを推進するには、官民連携のもとで協議を進める体制が必要です。
- また、上記のような魅力的な街並み空間とそこでの活動を維持し育てていくためには、エリアマネジメント等による民間主導の体制の確立が必要になります。また、体制運営費用の確保、協力者(個人、団体、企業等)の輪の拡大などが課題となります。

主に活用ワーキング

