令和6年度社会実験の調査結果について

NAGAMACHI STREET ACTION 2024

長町道路空間社会実験

仙台市太白区

4. まとめ

交通量・渋滞の課題

- 社会実験に伴う4車線から2車線への車線規制に当たり、事前周知や広報等を実施したが、当該道路の車両交通量は減少したものの、大幅な減少には至らず、特に初日平日の朝に渋滞が発生した。

歩行者の安全性向上

- 自転車と歩行者の動線を分離したことにより、自転車の車道走行率が上昇するとともに、歩行者・自転車の錯綜回数が減少し、歩行者の安全性が向上した。

賑わいの創出

- 公共空間への利活用コンテンツ設置等により、歩行者通行量が増加したことに加え、各エリアの満足度も高く、賑わいの創出への効果がみられた。

事業への期待

- アンケート結果では、本エリアを日常的に活用することや賑わいを創出するイベントを実施すること、歩道の一部を拡幅し賑わいが生まれる空間として道路再整備することについて、賛成意見が多く、本事業への期待の大きさが伺えた。

今後の方向性

- 社会実験の結果から、歩行者の安全性の向上や沿道の賑わいの創出には、道路空間の再構築が有効であることが確認できた。
- 一方で、交通については、周辺道路への転換や公共交通機関利用の促進等による、通過交通のさらなる抑制が課題であることが改めて確認できた。
- 引き続き、広く市民の声を聞きながら、地域住民、沿道事業者や関係機関等と連携し、道路空間の再構築も含めた街並み形成のあり方について検討を継続していく。

目次

	（スライド番号）
1.社会実験の概要	
（1）社会実験実施の背景と経過・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
（2）実施概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	2～4
2. 交通に関する調査結果	
（1）調査日・調査項目・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	5
（2）自動車・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	6～10
（3）自転車・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	11
（4）歩行者・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	12
（5）交通に関するアンケート・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	13
3. 利活用に関する調査結果	
（1）調査日・調査項目・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	14
（2）アンケート・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	14～17
4. まとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	18

1. 社会実験の概要 (1)社会実験実施の背景と経過

長町・歩いて楽しい街並み形成促進事業について(令和4年度～)

本市の南部広域拠点・長町地区の持続的発展に向けて、長町商店街エリアの更なる魅力向上とあすと長町エリア、長町南エリアと連携した回遊性の向上等を図るため

旧国道4号沿道(長町商店街エリア)において、これまでの車中心の道路空間を見直し、

人中心の「歩いて楽しい街並みづくり」

に地域とともに取り組んでいます。

- 令和6年3月には、地域との検討をもとに、官民連携による街並みづくりに取り組む指針として、将来ビジョンを策定

長町商店街エリアの主な課題と取組みの方向性

狭い歩行空間(自転車の歩道通行)	⇒	歩きやすい歩行空間の確保
滞在性の低さ	⇒	快適な滞在空間の確保
個店の減少による魅力の低下	⇒	賑わいの創出

社会実験に至る経過

- 将来ビジョンの具体化に向け、令和6年6月に官民連携の検討会を設立
- 検討会(分科会)で、将来ビジョンの具体化において重要な要素となる道路空間の再整備の検討に当たり「2車線化・自転車空間設置」をベース案とすることと決定
- ベース案の環境下での、交通の状況や賑わいのための道路空間活用の検証・調査の実施へ

1. 社会実験の概要（2）実施概要

目的

長町商店街エリアにおける歩いて楽しい街並みづくりの重要な要素となる道路空間再整備の検討のため、旧国道4号（市道河原町長町南線）の車道を4車線から2車線に規制し、交通状況の変化や道路空間利活用の可能性等を把握・検証する。

日程

2024 11.29 FRI ⋙ 12.1 SUN

［交通規制］
11月28日（木）22時から12月　2日（月）　6時まで

場所・概要

長町駅西口広場

- 冬のビアガーデン
- イルミネーション　など

※地元商店街などのイベントも同時開催

リップルロード

- こども縁日
- りんご飴
- スタンプラリー　など

道路空間

- テーブルセットや芝生のくつろぎ空間
- キッチンカー出店　など

1. 社会実験の概要（2）実施概要

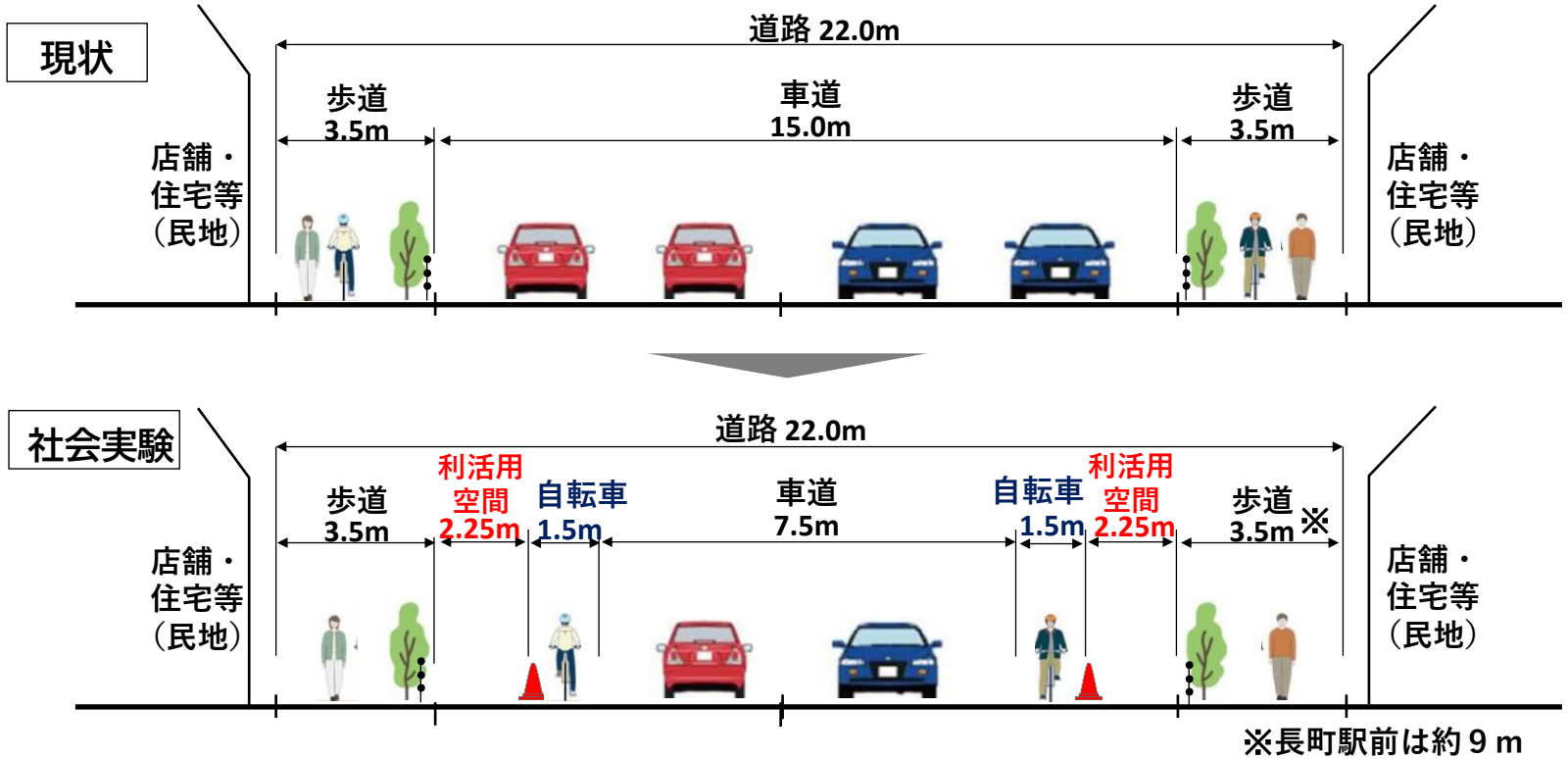
交通

歩行環境の向上と空間利活用による賑わいの創出に向けて、将来的な道路再整備のあり方を検討するため、「2車線化・自転車通行空間設置」等の実験を行い、交通への影響を検証する。

利活用

長町駅西口広場とリップルロードを拠点とし、その間の沿道において規制により新たに生まれた空間を飲食販売や休憩・滞留スペースとして利活用することにより、歩行者の回遊促進効果を検証する。

断面図



1. 社会実験の概要（2）実施概要

社会実験の実施状況

通常時（交通規制）

社会実験（交通規制）

歩道にキッチンカーで出店

利活用空間にテーブルセットの設置

利活用空間に仮設テントで出店

軒先での飲食提供

長町駅西口広場での社会実験の情報発信

リップルロードでの子供向けコンテンツの実施

2. 交通に関する調査結果 （1）調査日・調査項目

調査項目	調査内容	調査方法	調査場所	調査時間	調査日			
					通常時		社会実験	
					平日	休日	平日	休日
自動車	交差点交通量調査 方向別・時間帯別・車種分類別に調査	ビデオ観測し、後日動画を見て交通量をカウント	交差点5箇所	7時～19時	11月8日（金） 天候：曇り一時雨 平均気温：8.6℃	11月10日（日） 天候：晴れのち曇り 平均気温：12.5℃	11月29日（金） 天候：晴れ 平均気温：7.3℃	12月1日（日） 天候：曇り一時雨 平均気温：7.9℃
	渋滞長調査 流入方向別に10分毎の滞留長・渋滞長を調査	調査員による人手観測	交差点5箇所	ピーク時間				
	信号現示調査 信号サイクル・スプリットタイムを30分間に1回調査	調査員による人手観測	交差点5箇所	ピーク時間				
	駐停車駐車状況調査 駐車台数・駐車時間・駐車目的・車種を調査	調査員による人手観測	社会実験区間	7時～19時				
自転車	通行量調査 方向別・時間帯別・利用箇所別（車道・歩道）に調査	ビデオ観測し、後日動画を見て通行量をカウント	長町駅前・長町一丁目駅前	7時～19時				
	安全性状況調査 自転車の錯綜状況を調査	ビデオ観測し、後日動画を見て錯綜回数カウント	長町駅前・長町一丁目駅前	7時～19時				
歩行者	通行量調査 方向別・時間帯別に調査	ビデオ観測し、後日動画を見て通行量をカウント	長町駅前・長町一丁目駅前	7時～19時				
アンケート	社会実験区間の来訪者・通行者に回答用QRコードを配布して調査	WEBアンケート	社会実験開催場所	社会実験中調査	—	—	11月29日（金）～12月1日（日）	

※ 本資料は上記調査のうち主要なものを掲載する

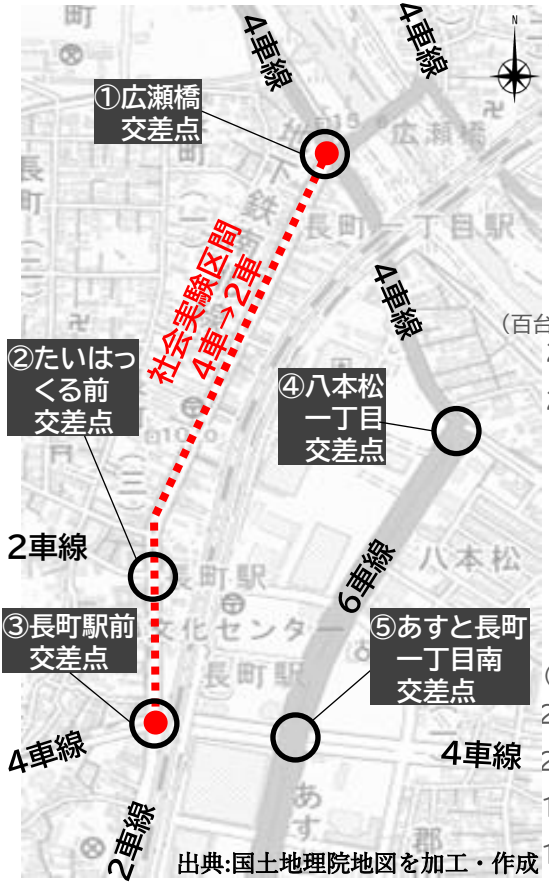
2. 交通に関する調査結果（2）自動車[断面交通量※]

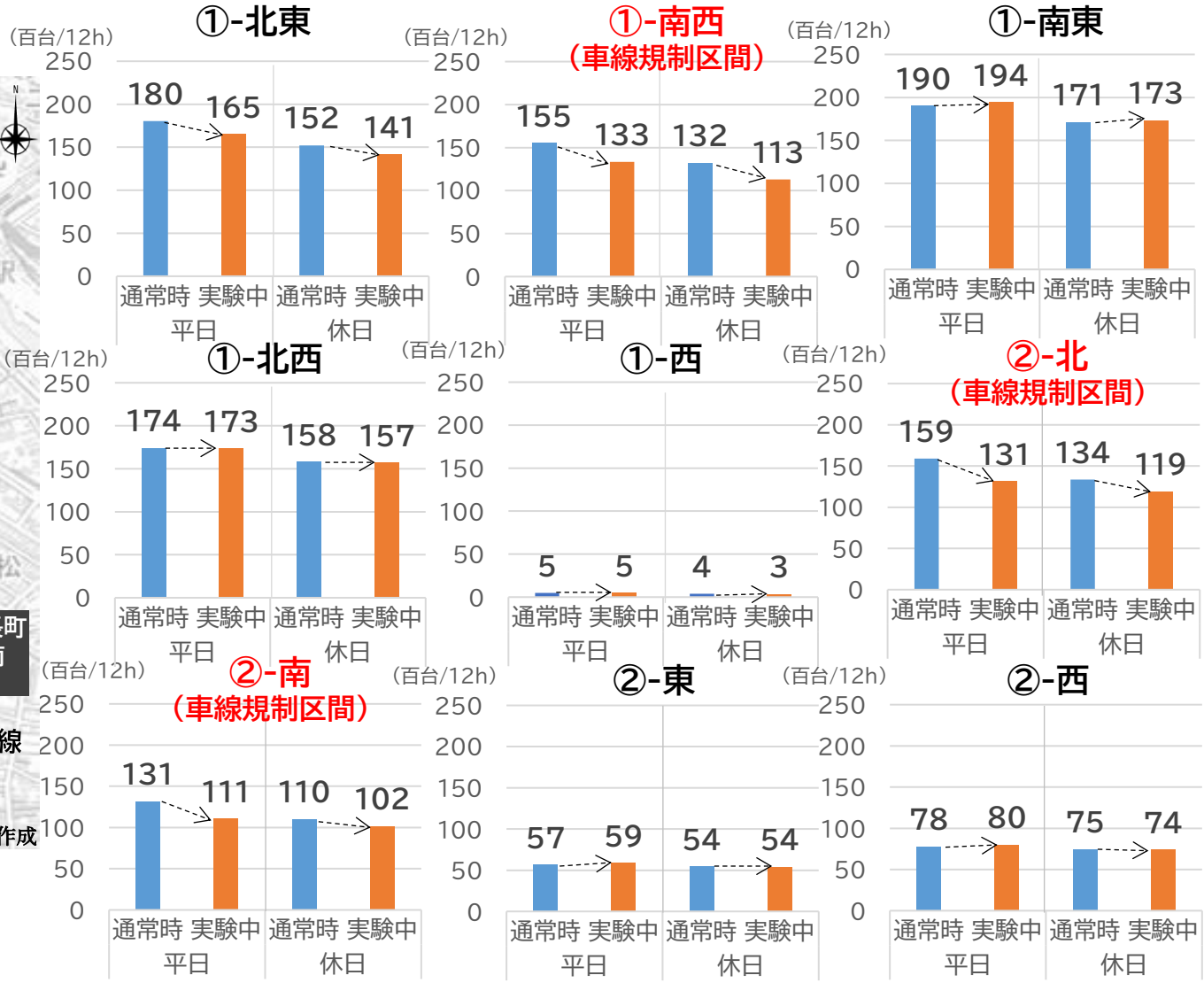
※ 断面交通量とは交差点における各道路の交通量を断面別に示したもので、各道路から交差点に流入する車両の台数と交差点から各道路に流出する車両の台数の合計をいう。

調査目的

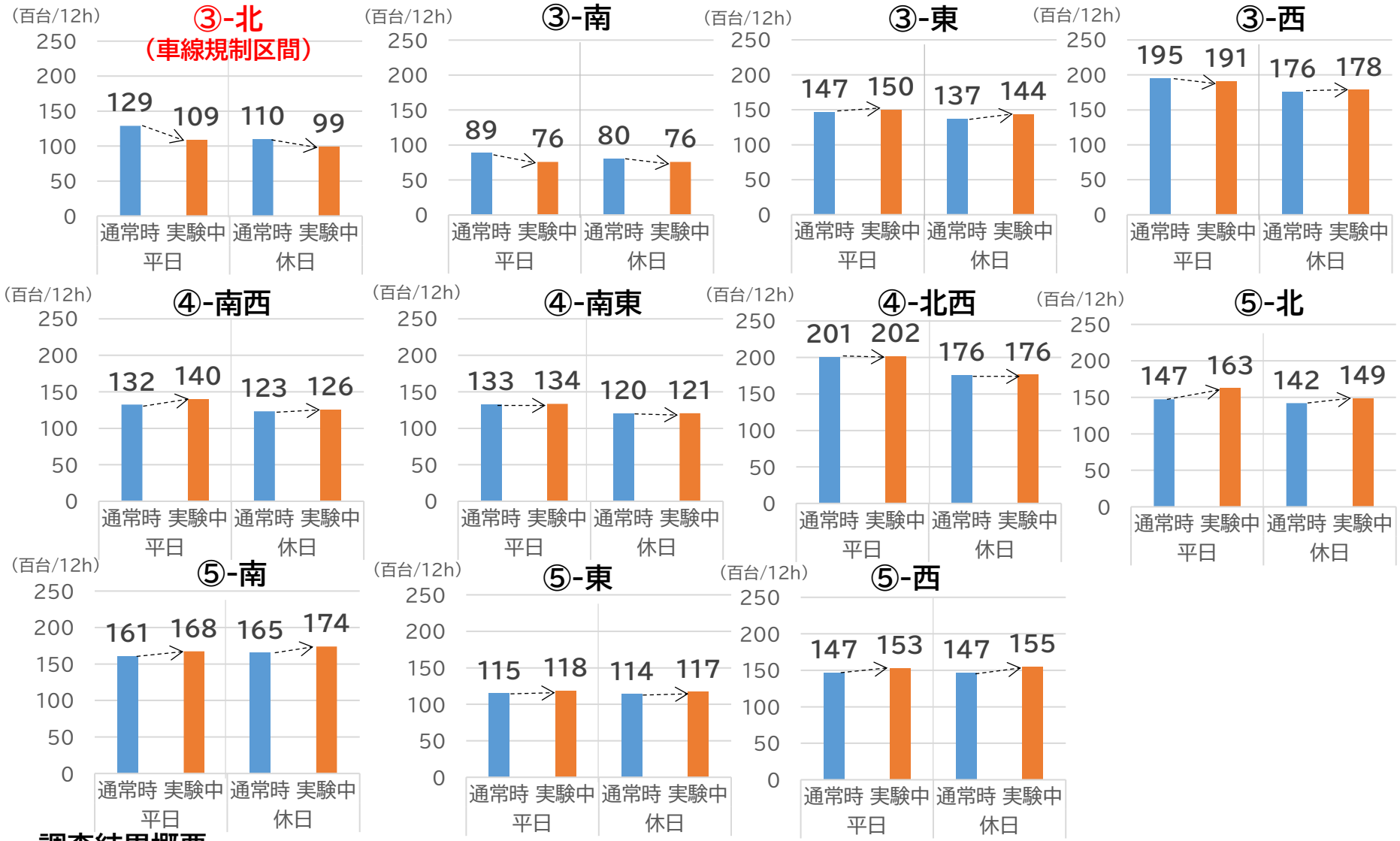
社会実験区間において、4車線を2車線に規制することによる交通量の変化、周辺道路に与える影響を検証する。

▼調査箇所図





2. 交通に関する調査結果 （2）自動車[断面交通量]



調査結果概要

社会実験中の車線規制区間（①-南西、②-北、②-南、③-北）は、通常時と比べて約1割ほど交通量が減少した。
一方、並行する道路のあすと長町側（④-南西、⑤-北）は交通量が微増した。

2. 交通に関する調査結果（2）自動車[渋滞長※]

※ 渋滞長とは交差点の滞留車両の最後尾車両が1回目の青信号で交差点を通過できなかった場合の停止線からの距離。

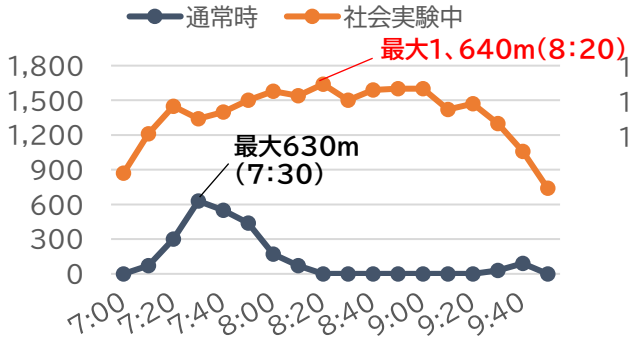
調査目的

社会実験区間において4車線を2車線に規制することによる渋滞状況の変化、周辺道路に与える影響を検証する。

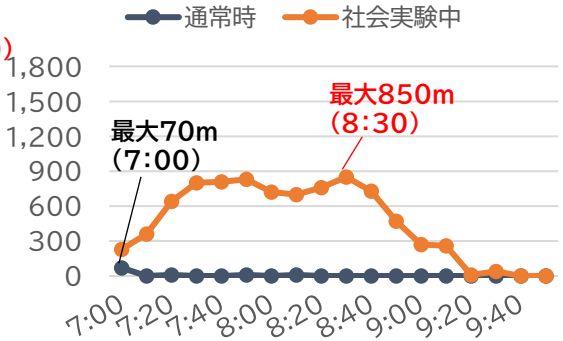
▼調査箇所図

平日・朝ピーク（7:00～10:00）の渋滞延伸箇所（抜粋）

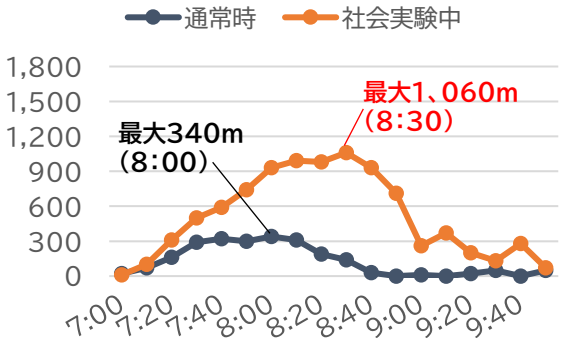
A:①南西側流入方向



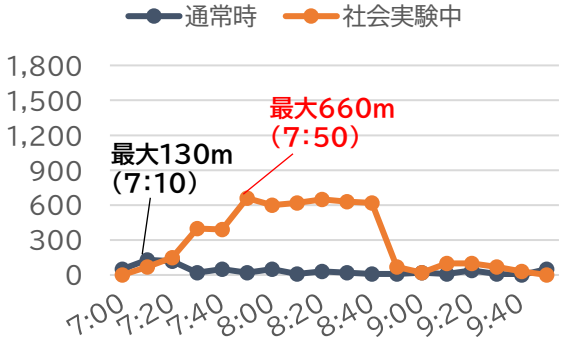
C:②西側流入方向



B:①南東側流入方向



D:③西側流入方向



調査結果概要

社会実験中は平日・朝ピーク（7:00～10:00）の渋滞が最も顕著だった。Aでは、社会実験の車線減少により渋滞長及び渋滞時間が伸び、それに伴いC・Dでは当該道路に左折する車両が曲がれず、渋滞が発生した。Bでは、車線減少に伴う影響により渋滞が発生した。

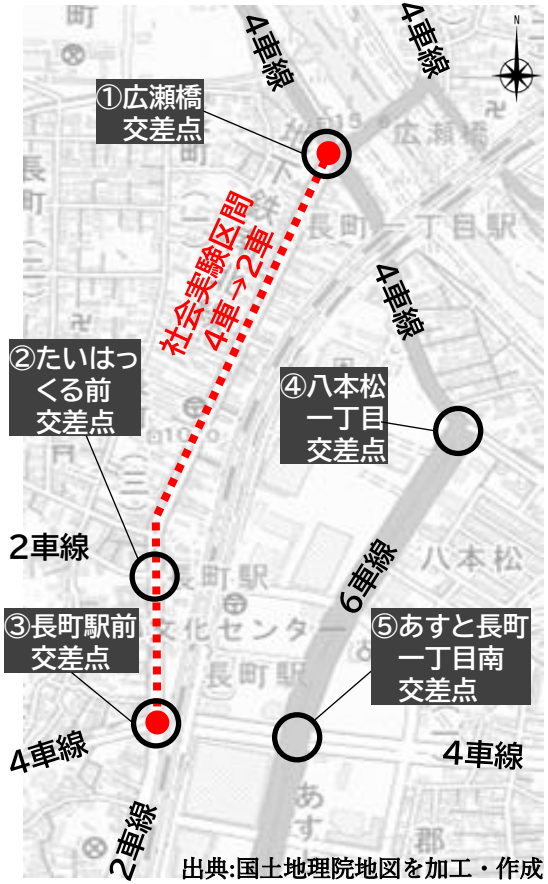
2. 交通に関する調査結果（2）自動車[交差点需要率※]

※ 交差点需要率とは交差点の「車を通過させる能力」に対して、どの程度車両が流入（需要）し、それが限界を超えているかを交差点全体で確認する指標。

調査目的

社会実験区間において、4車線を2車線に規制することによる交差点需要率の変化、周辺道路に与える影響を検証する。

▼調査箇所図



出典:国土地理院地図を加工・作成

▼交差点解析結果

		平日朝ピーク		平日夕ピーク		休日ピーク	
		通常時	実験中	通常時	実験中	通常時	実験中
①広瀬橋交差点	交差点の需要率	0.788	0.862	0.726	0.640	0.617	0.651
	交差点の需要率の上限値	0.843	0.843	0.843	0.843	0.831	0.831
	判定	OK	超過	OK	OK	OK	OK
		平日朝ピーク		平日夕ピーク		休日ピーク	
		通常時	実験中	通常時	実験中	通常時	実験中
②たいはっくる前交差点	交差点の需要率	0.529	0.640	0.574	0.707	0.553	0.640
	交差点の需要率の上限値	0.914	0.914	0.914	0.914	0.908	0.908
	判定	OK	OK	OK	OK	OK	OK
		平日朝ピーク		平日夕ピーク		休日ピーク	
		通常時	実験中	通常時	実験中	通常時	実験中
③長町駅前交差点	交差点の需要率	0.565	0.568	0.581	0.585	0.524	0.626
	交差点の需要率の上限値	0.914	0.914	0.914	0.914	0.908	0.908
	判定	OK	OK	OK	OK	OK	OK
		平日朝ピーク		平日夕ピーク		休日ピーク	
		通常時	実験中	通常時	実験中	通常時	実験中
④八本松一丁目交差点	交差点の需要率	0.387	0.411	0.337	0.368	0.359	0.365
	交差点の需要率の上限値	0.914	0.914	0.914	0.914	0.920	0.920
	判定	OK	OK	OK	OK	OK	OK
		平日朝ピーク		平日夕ピーク		休日ピーク	
		通常時	実験中	通常時	実験中	通常時	実験中
⑤あすと長町一丁目南交差点	交差点の需要率	0.433	0.504	0.370	0.393	0.438	0.469
	交差点の需要率の上限値	0.914	0.914	0.914	0.914	0.920	0.920
	判定	OK	OK	OK	OK	OK	OK

調査結果概要

①広瀬橋交差点の平日朝ピークの社会実験中において、交差点需要率の上限値を超えた。その他の箇所は通常時・社会実験中において、交差点需要率の上限値を下回っている。

2. 交通に関する調査結果 （2）自動車[駐停車状況]

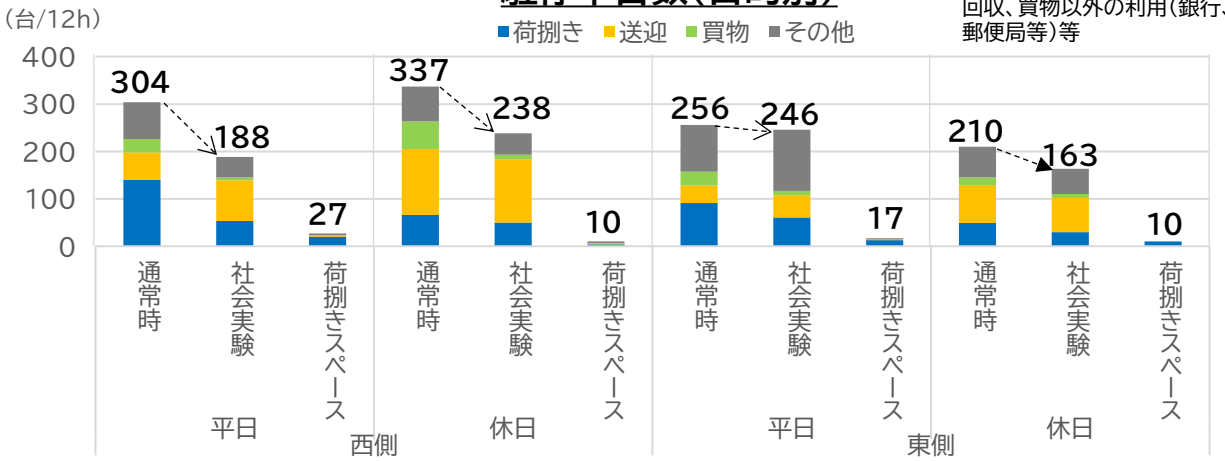
調査目的

社会実験区間において、4車線を2車線に規制することによる駐停車状況の変化及び社会実験中の荷捌きスペースの利用状況を確認する。

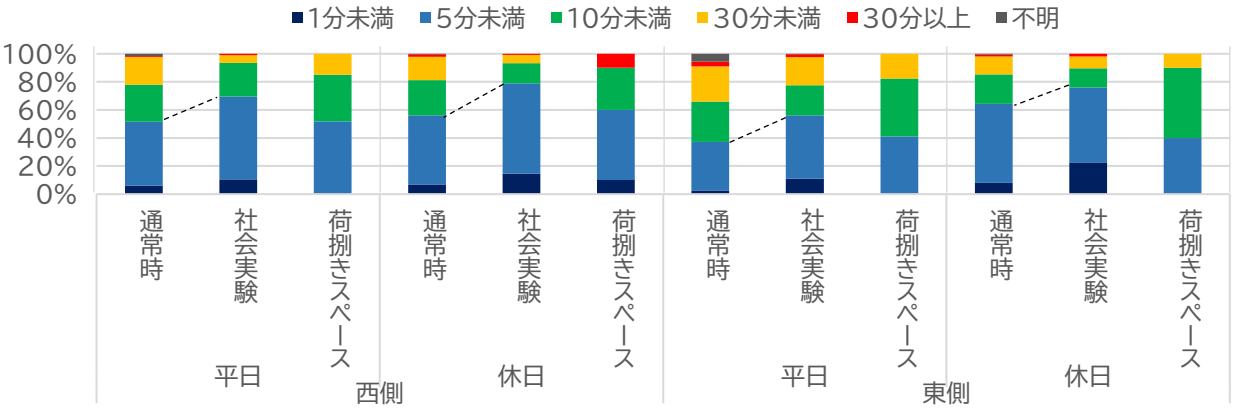
▼調査箇所図

駐停車台数(目的別)

※「その他」はタクシー乗降、資源回収、買物以外の利用(銀行、郵便局等)等



駐停車時間の割合



調査結果概要

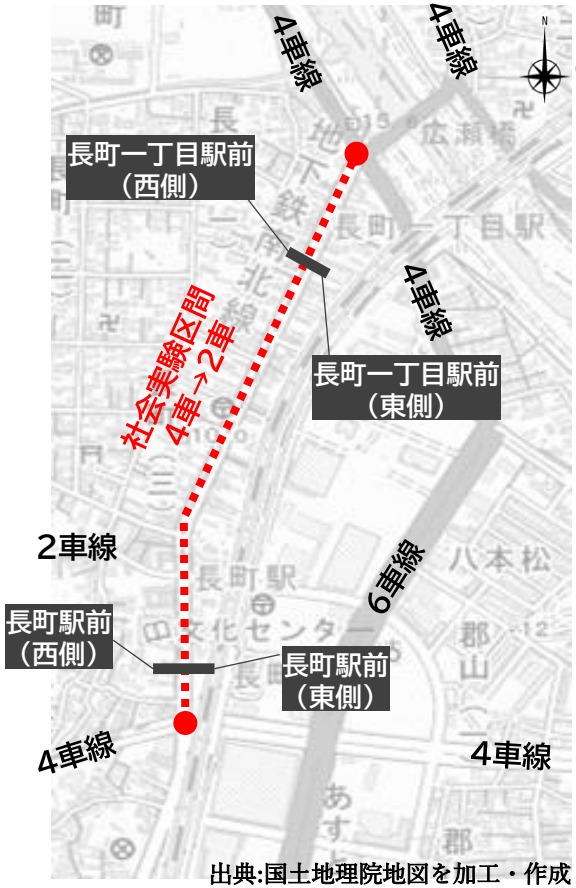
社会実験中は、通常時と比べて駐停車台数が約2割ほど減少したが、荷捌きスペースの利用率は低かった。
また、社会実験中は5分未満の駐停車時間の割合が増加した。

2. 交通に関する調査結果 （3）自転車

調査目的

社会実験区間において、自転車専用通行帯を設けたことによる自転車通行量の変化や走行箇所、歩行者との錯綜状況等を把握する。

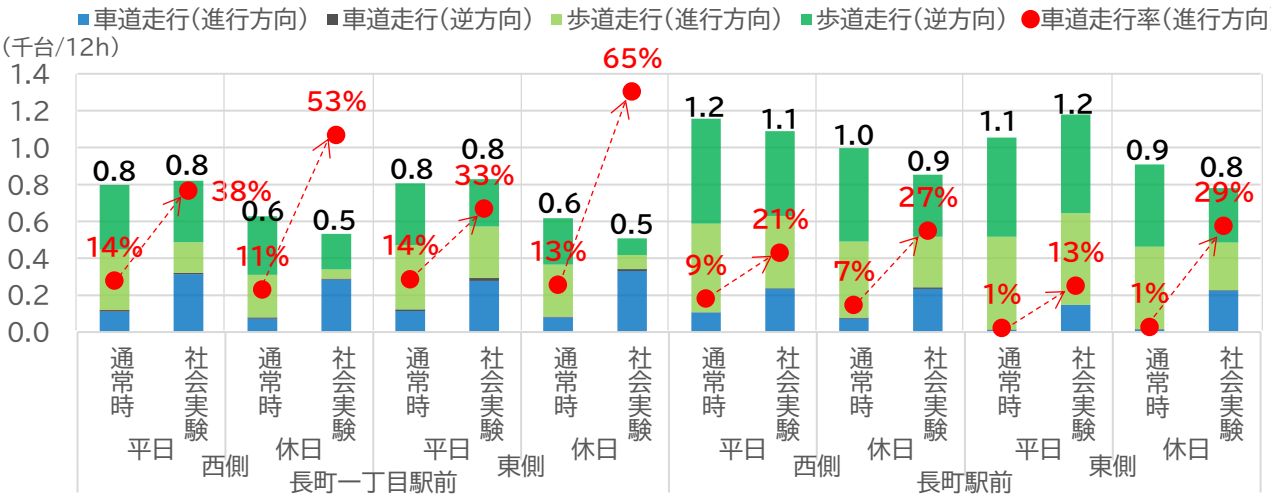
▼調査箇所図



出典:国土地理院地図を加工・作成

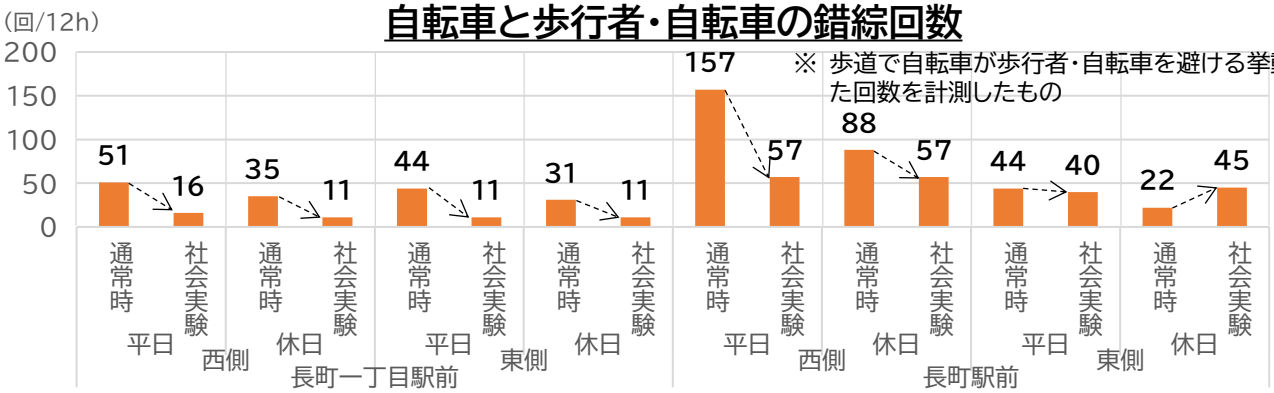
自転車通行量と自転車の車道走行率

車道走行率の上昇
平日＋16ポイント（長町一丁目駅前＋22ポイント、長町駅前＋12ポイント）
休日＋33ポイント（長町一丁目駅前＋47ポイント、長町駅前＋24ポイント）



自転車と歩行者・自転車の錯綜回数

※ 歩道で自転車が歩行者・自転車を避ける挙動をした回数を計測したもの



調査結果概要

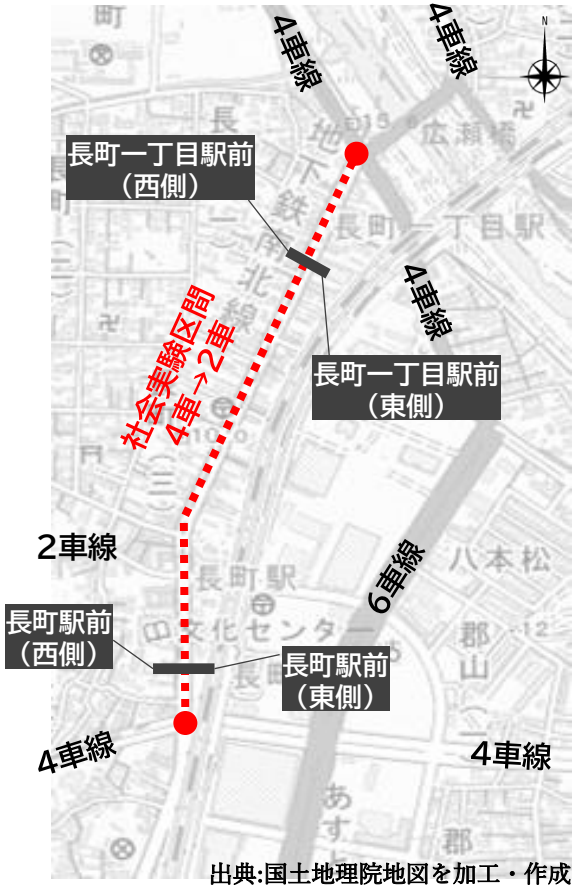
社会実験中は、通常時と比べて自転車の車道走行率が上昇した。自転車と歩行者・自転車が錯綜する回数は長町駅前東側以外は減少した。

2. 交通に関する調査結果 （4）歩行者

調査目的

社会実験区間において、自転車専用通行帯を設けたことや利活用空間でのコンテンツ等による歩行者通行量の変化を把握する。

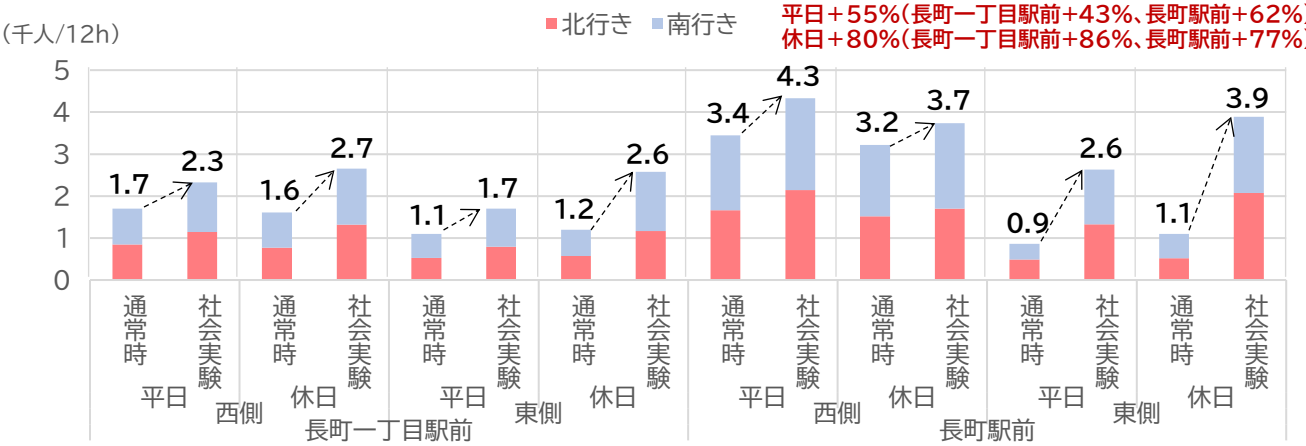
▼調査箇所図



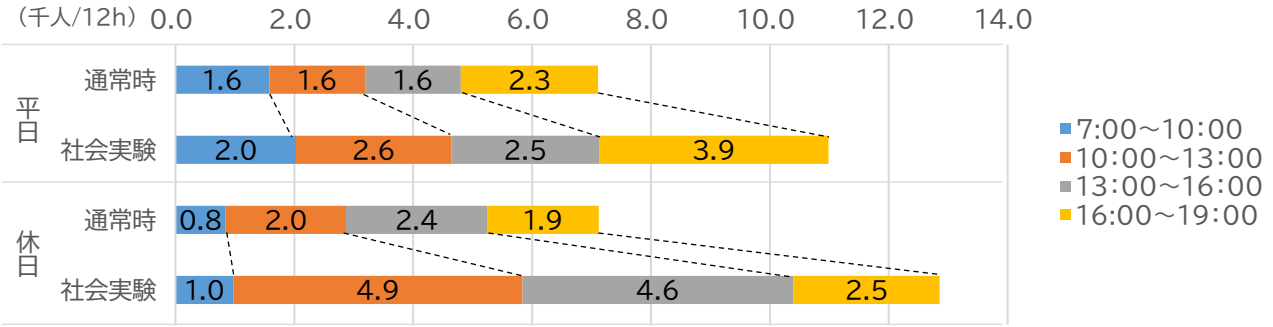
出典:国土地理院地図を加工・作成

歩行者通行量

歩行者通行量の増減率
平日＋55%（長町一丁目駅前+43%、長町駅前+62%）
休日＋80%（長町一丁目駅前+86%、長町駅前+77%）



歩行者通行量の時間帯別 ※長町駅前･長町一丁目駅前の合計



調査結果概要

社会実験中は、通常時と比べて歩行者の通行量が上昇した。また、歩行者通行量の時間帯別では、平日は16:00～19:00、休日は10:00～13:00が最も増加した。

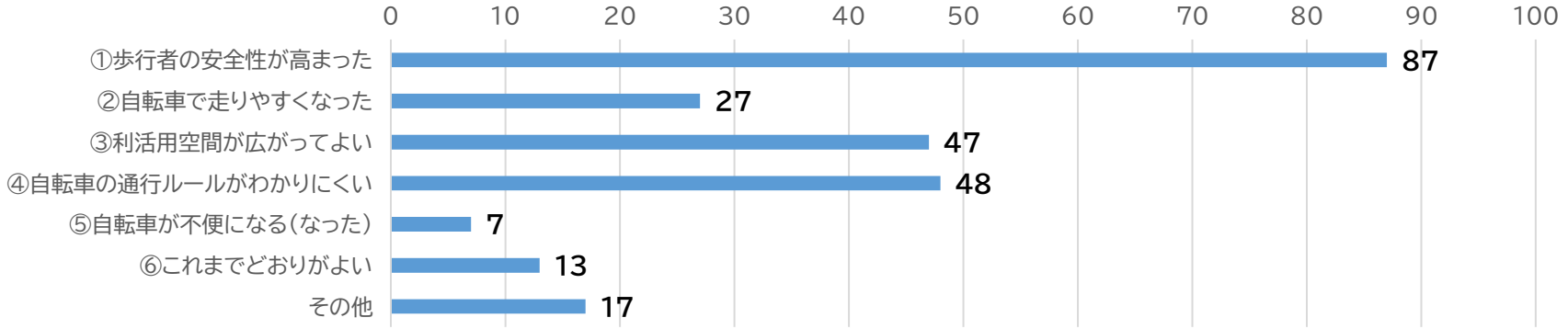
2. 交通に関する調査結果 （5）交通に関するアンケート

調査目的

社会実験区間において、4車線を2車線に車線減少し、利活用空間や自転車専用通行帯を設置した際に、来訪者や通行者が利便性・安全性についてどのように感じたか確認する。

アンケート調査結果（回答者数175名）

Q:「社会実験期間中、自転車の通行空間を車道に設置し、歩行者と自転車を分離したことについてどう思いますか（複数選択可）」



Q:自由意見より抜粋

車道

- 日常的に路上駐車、停車が多く、実質1車線潰れてしまっているので、スペースを有効に活用したほうがいい。
- 4車線もいらない道路で、スペースが勿体ないと思っていた。
- 土日の日中にやるのはいいと思うが、金曜日の朝から交通規制は通勤の車にとっては非常に迷惑だし、周辺道路への影響も非常に大きいので2度とやらないで欲しい。
- 渋滞などの影響が大きいため、道路を使わず、店舗や広場などの限られた場所でイベントをすればよいと思う。

歩道

- 今回社会実験が行われた歩道は狭く、自転車が通ると大変危険です。車線を減らして自転車道を設け、歩道を広くすることにより商店街の活性化につながると思います。
- お店が多いのに歩道が狭く、路駐も多くて自転車の通行も大変だったので、社会実験中はむしろ通行がしやすい印象だった。
- 自転車の通行については習慣があるので日常的に車道を走るようにしておかないと社会実験中の走行が結構危ないなぁと感じた。西口広場前は自転車走行帯にキッチンカーが出てたので、そこを横断で飛び出す子供がいてヒヤリとしました。

調査結果概要

歩行者と自転車の分離について、「歩行者の安全性が高まった」と回答した人は全体の約5割であった。自由意見では、渋滞に着目した反対の意見がある一方、歩道の安全性を望む声もあった。

3. 利活用に関する調査結果　(1)調査日・調査項目

調査項目	調査内容	調査方法	調査場所	調査時間	調査日			
					平日		休日	
					通常時	社会実験	通常時	社会実験
アンケート	社会実験区間の来訪者・通行者に回答用QRコードを配布して調査	WEBアンケート	社会実験開催場所	社会実験中調査	—	—	11月29日(金)～12月1日(日)	

※　本資料は上記調査のうち主要なものを掲載する

(2)アンケート調査

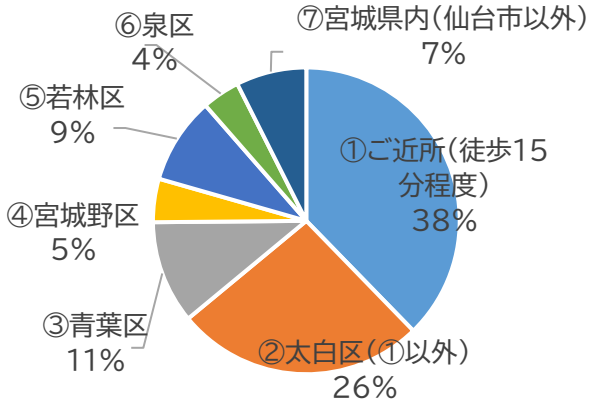
調査目的

社会実験の影響による公共空間利活用に関する意向等を把握する。

アンケート属性(回答者数175名)

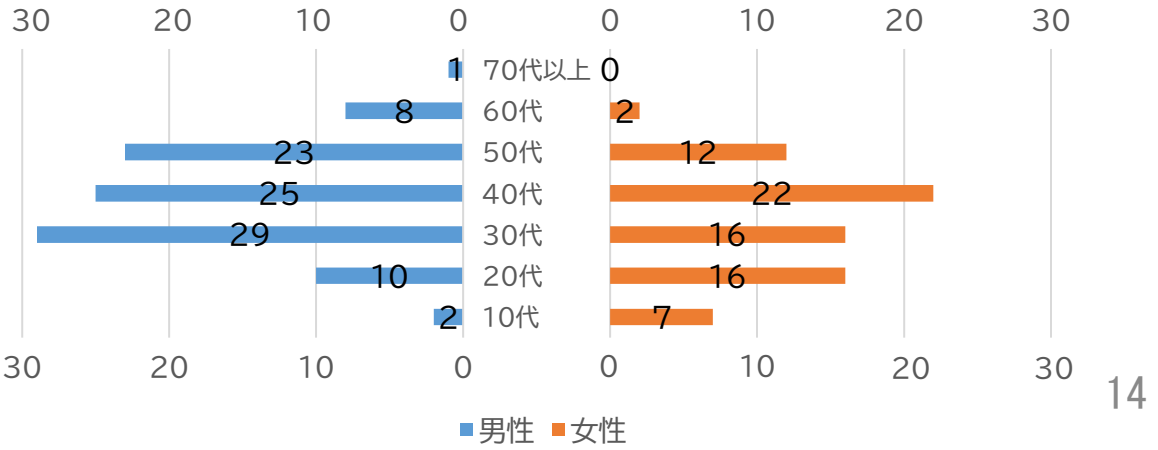
社会実験期間中、来場者に回答用QRコードを配布してwebアンケートを実施。175名から回答を得た。

＜お住まい＞



＜年代、性別＞

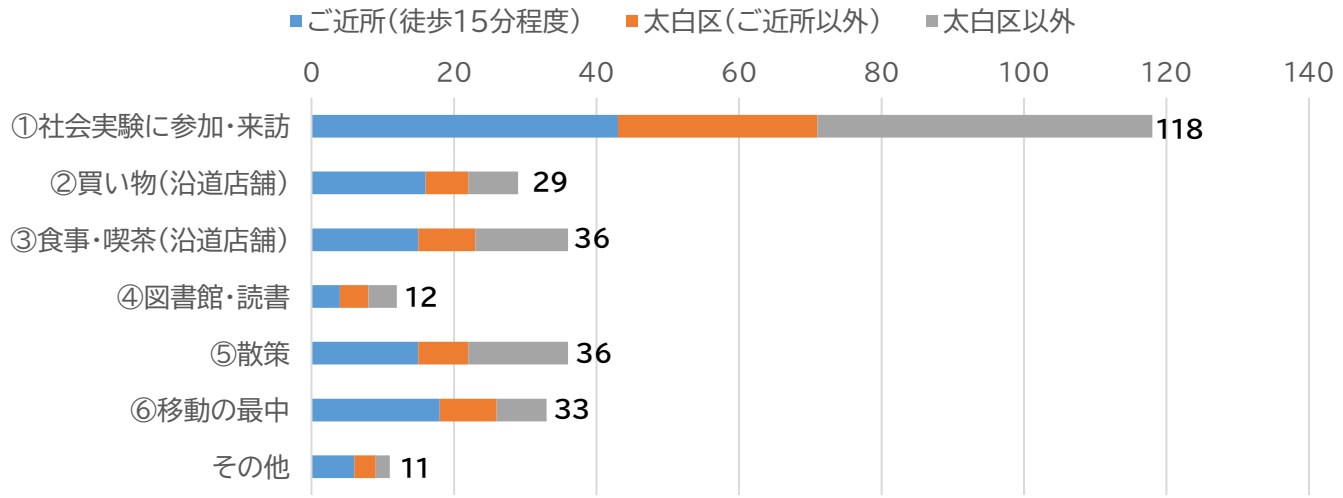
※ 2名は性別について「答えたくない」と回答



3. 利活用に関する調査結果 （2）アンケート

アンケート調査結果（回答者数175名）

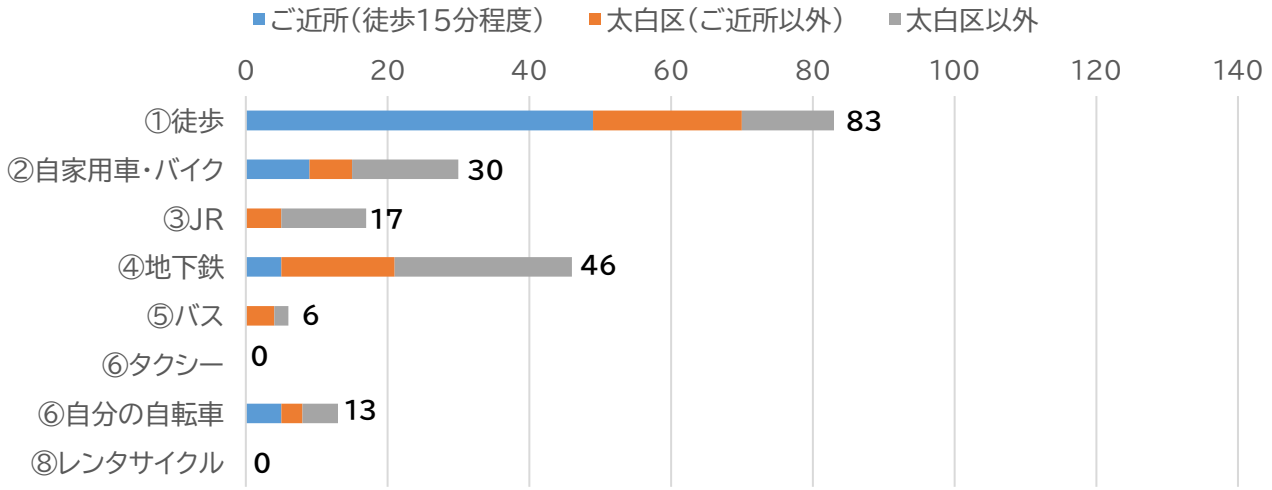
Q:「長町商店街エリア（旧国道4号沿道、以下「本エリア」という。）を訪れた主目的は何ですか（複数選択可）」



調査結果概要

①社会実験に参加・来訪の回答者が計118人と突出して多い。
社会実験以外では③食事・喫茶と⑤散策が同数で36人、②買い物で29人が訪れている。⑥移動の最中は33人で、内15人は他の目的をあわせて回答している。

Q:「本エリアにはどのような交通手段で訪れましたか（複数選択可）」

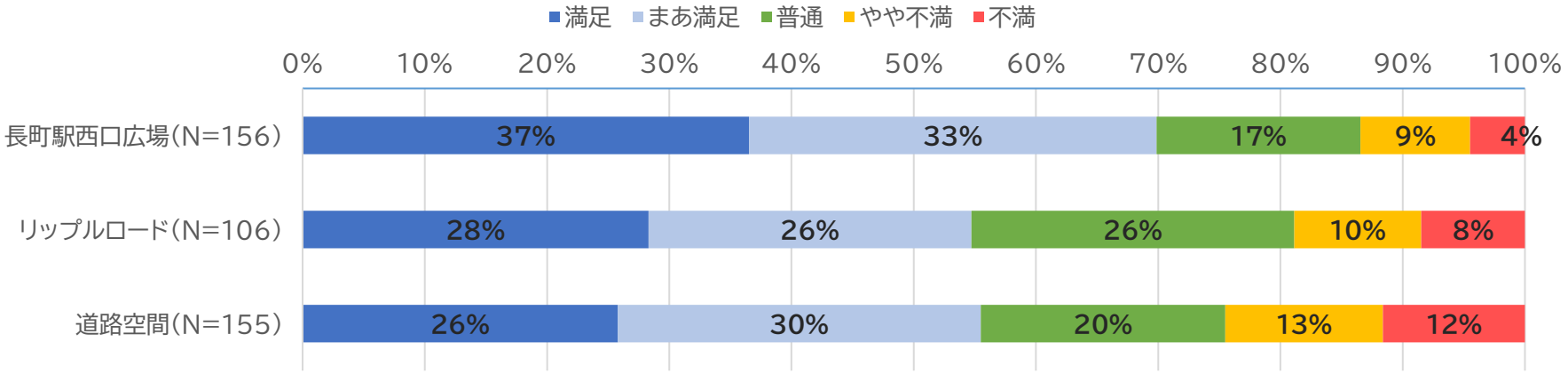


調査結果概要

来場手段について、①徒歩の回答が83人と多く、次いで④地下鉄が46人、②自家用車・バイクが30人であった。

3. 利活用に関する調査結果 （2）アンケート

Q:「社会実験の各エリアの企画について満足度を教えてください」



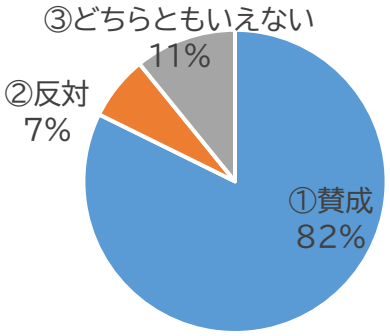
	満足度（実数）					計	行ってない わからない
	満足	まあ満足	普通	やや不満	不満		
長町駅西口広場	57	52	26	14	7	156	19
リップルロード	30	28	28	11	9	106	69
道路空間	40	46	31	20	18	155	20

調査結果概要

各エリアの満足度（「行ってない　わからない」を除く）では、長町駅西口広場に満足した人が70%と最も高く、道路空間が56%、リップルロードが54%と続く。
「行ってない、わからない」はリップルロードが69人で最も多かった。
「不満」「やや不満」回答者の自由記述意見では、店舗（沿道、仮設いずれも）の少なさへの不満や、車道のすぐ近くにテーブルセットを設置することへの不安感などあった。
「満足」「まあ満足」回答者の自由記述意見では、テーブルセットで飲食しながらくつろげることへの好印象や、知らなかった沿道店舗の魅力発見、今後の事業継続を期待する意見などがあった。

3. 利活用に関する調査結果 （2）アンケート

Q:「本日のように、本エリアを日常的な憩いやくつろぎ、飲食等のために活用することや、賑わいを創出するイベントを実施することについてどう思いますか」



自由記述意見（抜粋）
①「賛成」回答者の意見
- 町の活性化に繋がるので、たびたび開催していただけたら嬉しいです。
- 人口増加地域、かつファミリー層や若い世代の集まる地域でことのようなイベントを行うことはとてもいいと思う。
- 長町1丁目まで歩いてみると、気になるお店を見つけました。歩かないと見つけられないところだったので、賑わいは大切だと思いました。

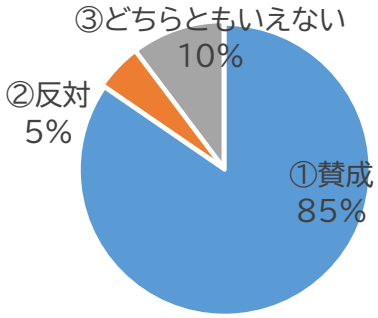
②「反対」回答者の意見
- 本施策でにぎわいが創出できたとは思えない。激しい渋滞を生みむしろ行きにくくなった。

③「どちらともいえない」回答者の意見
- 飲食スペースが車道と近すぎて怖い、その他は良い。

調査結果概要

本エリアを日常的に活用することや賑わいを創出するイベントを実施することについて「賛成」が82%であった。

Q:「将来、歩道の一部を拡幅し、安全で歩きやすく、憩いやくつろぎのための場所があり、賑わいが生まれる空間として、再整備していくことについてどう思いますか （意見自由記載欄あり）」



自由記述意見（抜粋）
①「賛成」回答者の意見
- 1車線でも2車線でも結局それに合わせた車の流れが入り込んで同じように渋滞するのだから、それだったら歩道を拡幅して歩行者の往来を増やした方が結果的に街の賑わいにつながると思う。街は歩行者のためのもの。車で通りすぎるだけの街では賑わいは生まれない。
- 歩き疲れた時に一休みできるベンチがあると、移動がしやすい。

②「反対」回答者の意見
- 普段から路駐も多く渋滞が激しい為、車両の事故の確率が上がるのでなければ賛成。
- 平日の通勤時間帯の渋滞が悪化しなければ可。

③「どちらともいえない」回答者の意見
- 車の車線が減ると渋滞の心配がある。だけど、道沿いにくつろげるスペースや出店が出るのは街並みとして面白いと思う。

調査結果概要

歩道の一部を拡幅し、賑わいが生まれる空間として道路再整備することについて「賛成」が85%であった。

4. まとめ

交通量・渋滞の課題

- 社会実験に伴う4車線から2車線への車線規制に当たり、事前周知や広報等を実施したが、当該道路の車両交通量は減少したものの、大幅な減少には至らず、特に初日平日の朝に渋滞が発生した。

歩行者の安全性向上

- 自転車と歩行者の動線を分離したことにより、自転車の車道走行率が上昇するとともに、歩行者・自転車の錯綜回数が減少し、歩行者の安全性が向上した。

賑わいの創出

- 公共空間への利活用コンテンツ設置等により、歩行者通行量が増加したことに加え、各エリアの満足度も高く、賑わいの創出への効果がみられた。

事業への期待

- アンケート結果では、本エリアを日常的に活用することや賑わいを創出するイベントを実施すること、歩道の一部を拡幅し賑わいが生まれる空間として道路再整備することについて、賛成意見が多く、本事業への期待の大きさが伺えた。

今後の方向性

- 社会実験の結果から、歩行者の安全性の向上や沿道の賑わいの創出には、道路空間の再構築が有効であることが確認できた。
- 一方で、交通については、周辺道路への転換や公共交通機関利用の促進等による、通過交通のさらなる抑制が課題であることが改めて確認できた。
- 引き続き、広く市民の声を聞きながら、地域住民、沿道事業者や関係機関等と連携し、道路空間の再構築も含めた街並み形成のあり方について検討を継続していく。

仙台市ホームページ

「歩いて楽しい長町の街並みを考えよう！」

本事業に対するご意見を随時募集しております。