

# 宮城県渋滞対策連絡協議会

## 仙台市太白区長町商店街エリアにおける 社会実験について (調査結果(速報))



令和7年3月 仙台市太白区

# 1. 社会実験の実施概要

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

- 冬のピアガーデン
- 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

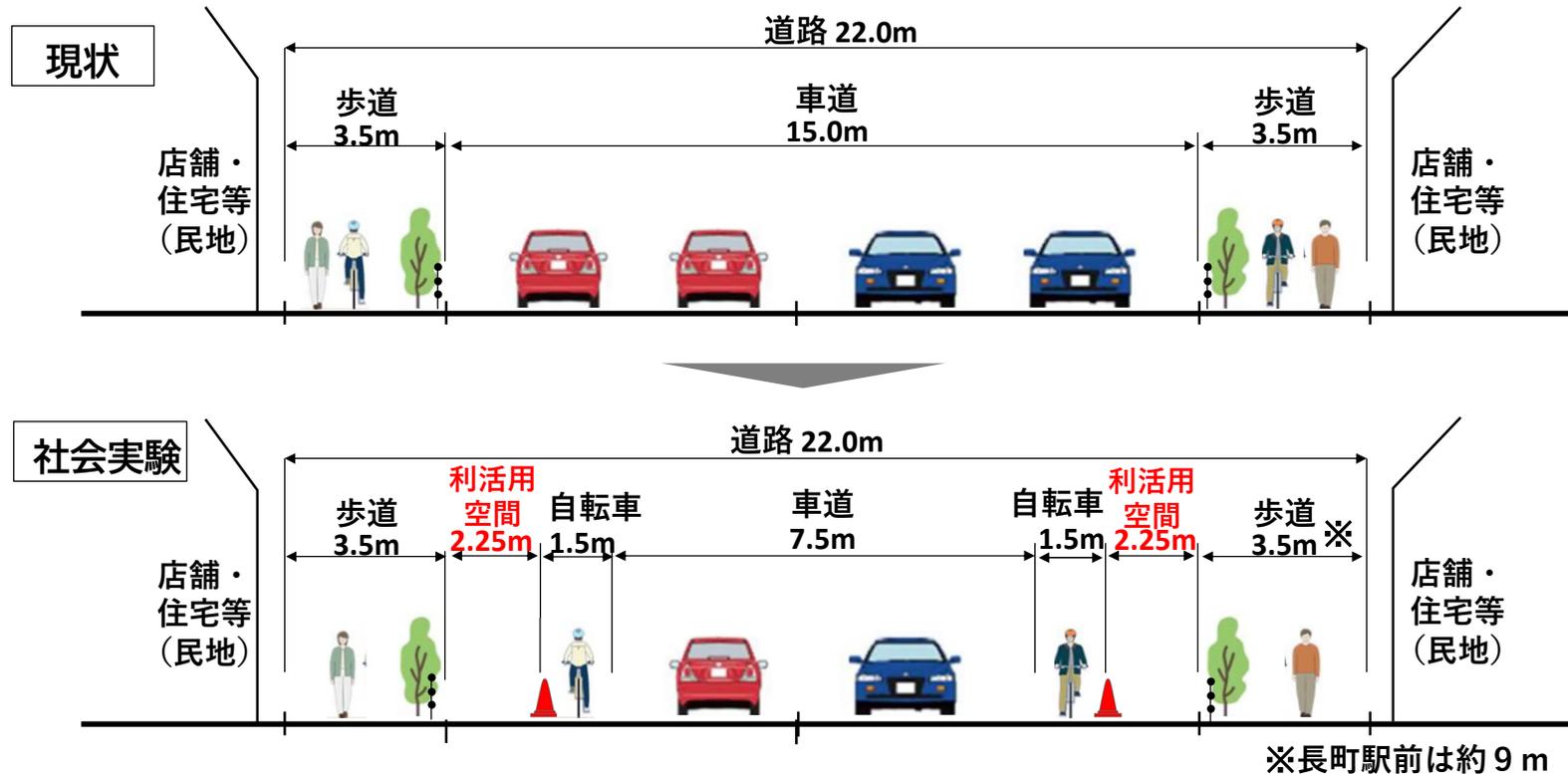
道路空間

- 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. 社会実験の実施概要

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。

断面図



- 現状の区画線の変更は行わず、中央の2車線を走行空間とする。
- 交差点部の右折レーンは現状のままとする。
- バス停、タクシープール部分、住宅・店舗等の既存の出入口(乗入部)は現状のままとする。
- 歩道上にある植栽や地上器、ガードパイプ等の移設は行わない。
- 24時間上記の規制を行うこととし、時間帯による運用の変更は行わない。

# 1. 社会実験の実施概要

## 社会実験の実施状況

通常時(交通規制)



社会実験(交通規制)



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



歩道にキッチンカーで出店



# 1. 社会実験の実施概要

## 社会実験に伴う調査概要(車両)

### 交通量・渋滞長調査

#### 【概要】

社会実験前(通常時)と社会実験中の交通量を把握するため、下記交差点5箇所において、交差点交通量調査、渋滞長調査を実施する。

交差点交通量調査は交差点を通行する車両等について、ビデオ観測し、後日動画を見て交通量を観測する方法とする。渋滞長調査実施時間帯は10分ごと、それ以外は1時間毎に台数を記録する。

渋滞長調査は流入部別に10分毎の最大の滞留長・渋滞長を調査員により計測する。滞留長・渋滞長の測定は10m単位で記録する。



#### 【調査日】

通常時

平日: 11月8日(金)

休日: 11月10日(日)

社会実験中

平日: 11月29日(金)

休日: 12月1日(日)

#### 【調査時間】

7:00~19:00

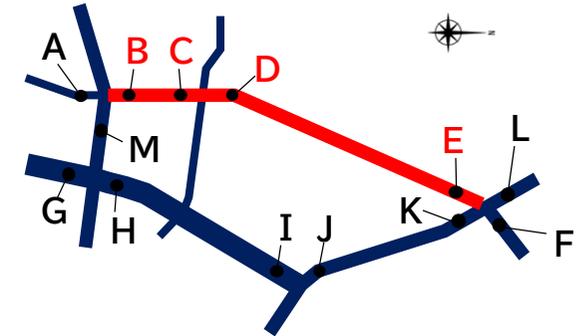
(12時間交通量)



## 2. 社会実験の調査結果(交通量)

- 当該道路(市道河原町長町南線)の社会実験の交通量は通常時と比べて減少したが、道路構造令の2車線以下の設計基準交通量9.6千台/日を超える結果となった。
- 並行する道路(県道仙台名取線)の交通量は、現況・社会実験ともに6車線の設計基準交通量43.2千台/日以下であった。

(地点略図)



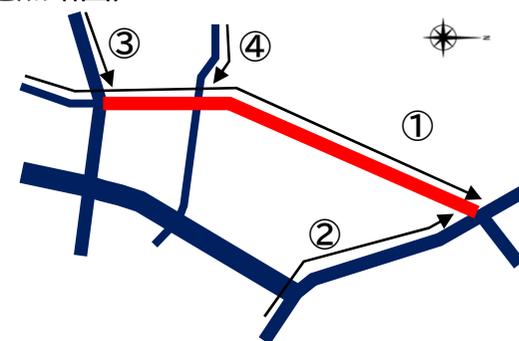
地点	道路名	通常時					社会実験						
		車線数	平日	休日	道路構造令の車線数に応じた設計基準交通量	判定(評価)	車線数	平日		休日		道路構造令の車線数に応じた設計基準交通量	判定(評価)
			断面交通量(千台/日)	断面交通量(千台/日)				断面交通量(千台/日)	増減率	断面交通量(千台/日)	増減率		
A	市道河原町長町南線	2車	11.5	10.5	9.6	超過	2車	9.9	-14.3%	9.9	-5.6%	9.6	超過
B	市道河原町長町南線	4車	16.8	14.3	28.8	OK	2車	14.1	-15.9%	12.9	-9.6%	9.6	超過
C	市道河原町長町南線	4車	17.1	14.4	28.8	OK	2車	14.4	-15.8%	13.2	-7.8%	9.6	超過
D	市道河原町長町南線	4車	20.7	17.4	28.8	OK	2車	17.1	-17.5%	15.5	-10.9%	9.6	超過
E	市道河原町長町南線	4車	20.2	17.2	28.8	OK	2車	17.3	-14.1%	14.7	-14.5%	9.6	超過
F	県道井土長町線	4車	23.5	19.8	28.8	OK	4車	21.5	-8.5%	18.4	-6.9%	28.8	OK
G	県道仙台名取線	6車	20.9	21.5	43.2	OK	6車	21.8	4.3%	22.6	5.2%	43.2	OK
H	県道仙台名取線	6車	19.2	18.5	43.2	OK	6車	21.1	10.3%	19.3	4.7%	43.2	OK
I	県道仙台名取線	6車	17.2	16.0	43.2	OK	6車	18.2	5.6%	16.3	1.8%	43.2	OK
J	県道仙台名取線	4車	26.1	22.9	28.8	OK	4車	26.2	0.5%	22.9	0.3%	28.8	OK
K	県道仙台名取線	4車	24.7	22.2	28.8	OK	4車	25.3	2.2%	22.5	1.2%	28.8	OK
L	県道仙台名取線	4車	22.6	20.5	28.8	OK	4車	22.5	-0.4%	20.4	-0.5%	28.8	OK
M	長町八木山(その7)線	4車	19.1	17.8	28.8	OK	4車	19.5	2.1%	18.7	5.1%	28.8	OK

※「断面交通量」は12時間交通量調査結果に昼夜率1.3を乗じて1日当たりの交通量としている。  
 ※「道路構造令の車線数に応じた設計基準交通量」は交差点が多い道路として補正率を乗じている。  
 ※判定は断面交通量が設計基準交通量以下の場合が「OK」、以上の場合が「超過」としている。

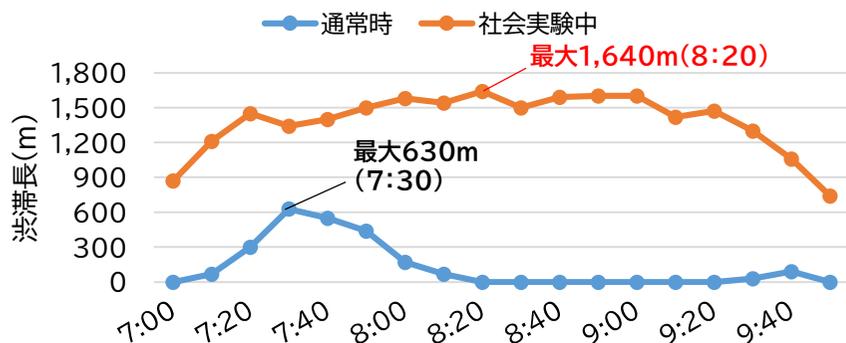
## 2. 社会実験の調査結果(渋滞長)

- 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(下記参照)。
- ①広瀬橋交差点の南側流入方向では、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③長町駅前交差点の西側流入方向、④長町5丁目交差点の西側流入方向も当該道路に左折する車両が曲がれず、渋滞が発生した。
- ②広瀬橋交差点の南東側流入方向では、社会実験の車線減少による影響で渋滞が発生した。

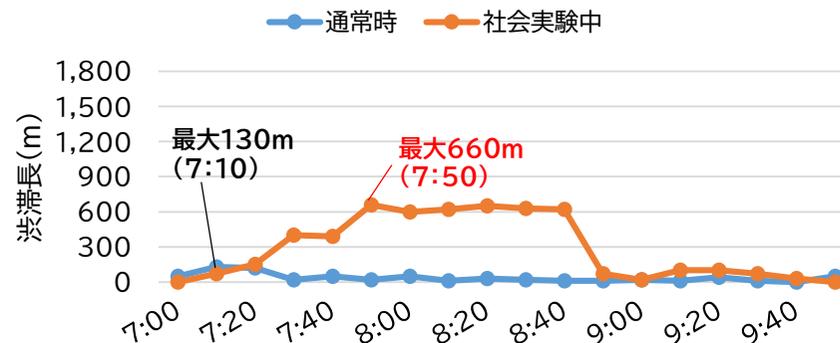
(地点略図)



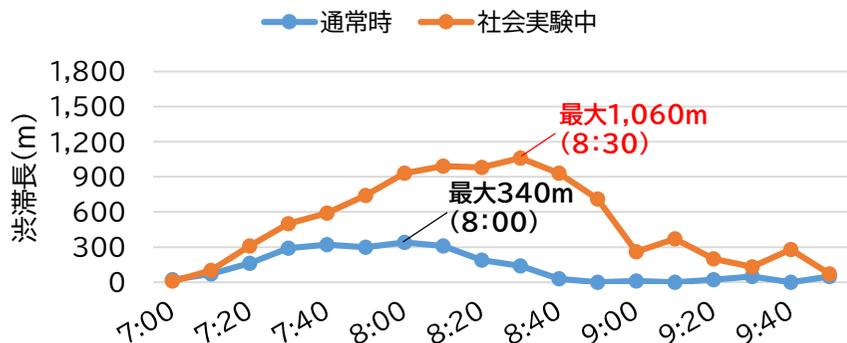
①広瀬橋交差点・南側流入方向(R6.11.29平日)



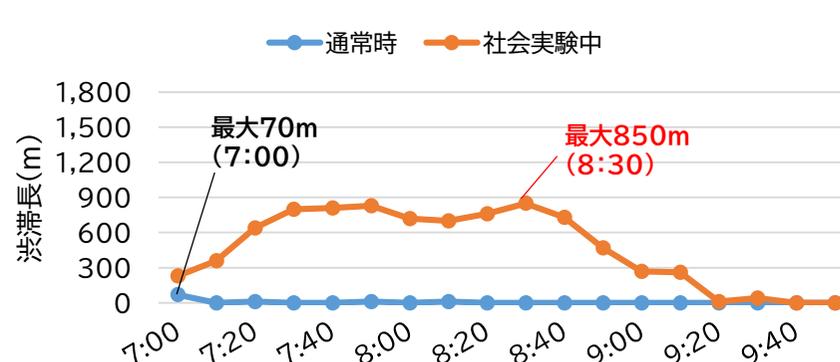
③長町駅前交差点・西側流入方向(R6.11.29平日)



②広瀬橋交差点・南東側流入方向(R6.11.29平日)



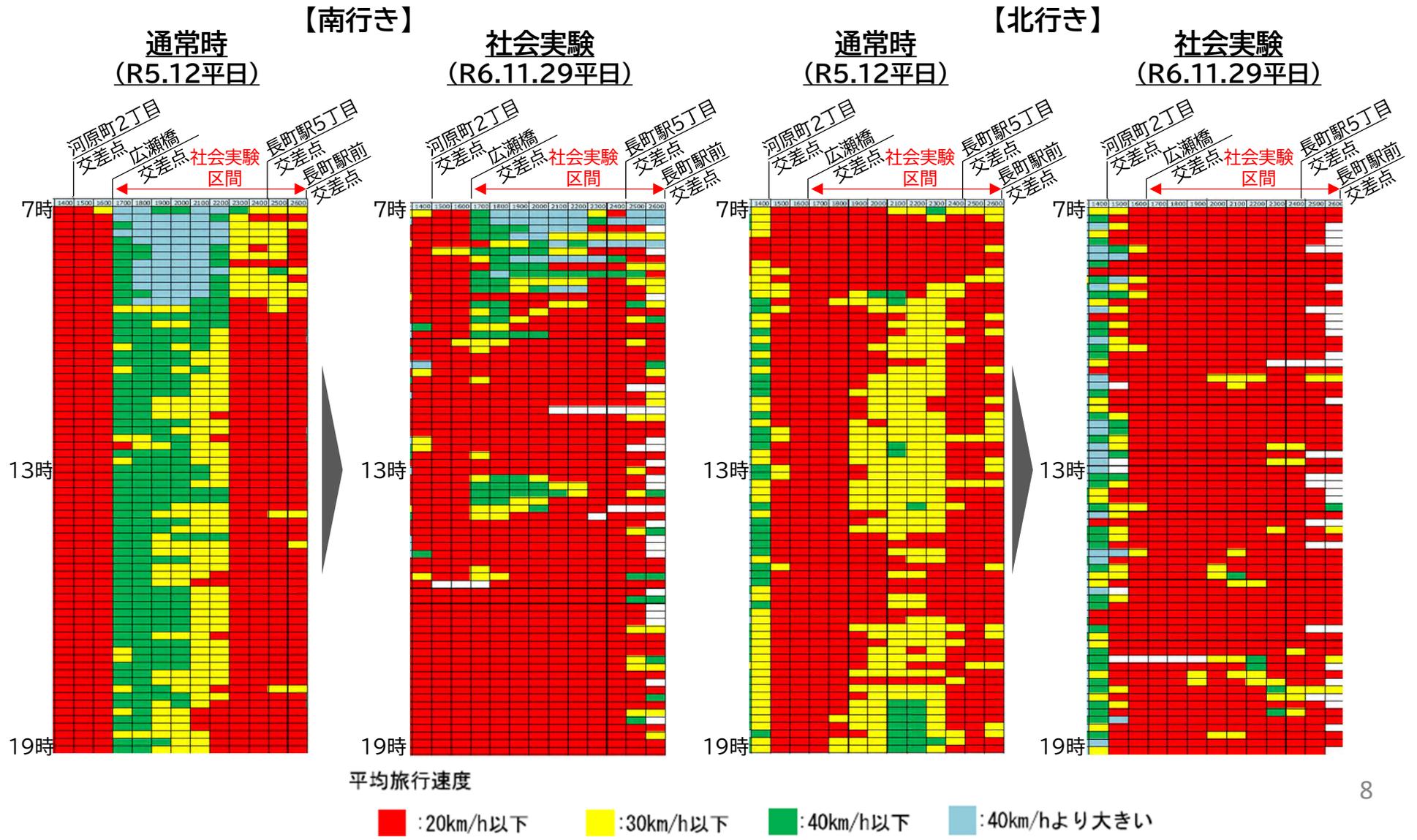
④長町5丁目交差点・西側流入方向(R6.11.29平日)



## 2. 社会実験の調査結果(旅行速度)

※ETC2.0プローブデータより(仙台河川国道事務所提供資料)

- 南行き・北行き共に通常時(R5.12)は20km/h以上となる区間・時間帯もあったが、社会実験中は多くの区間・時間帯で概ね20km/h以下となった。

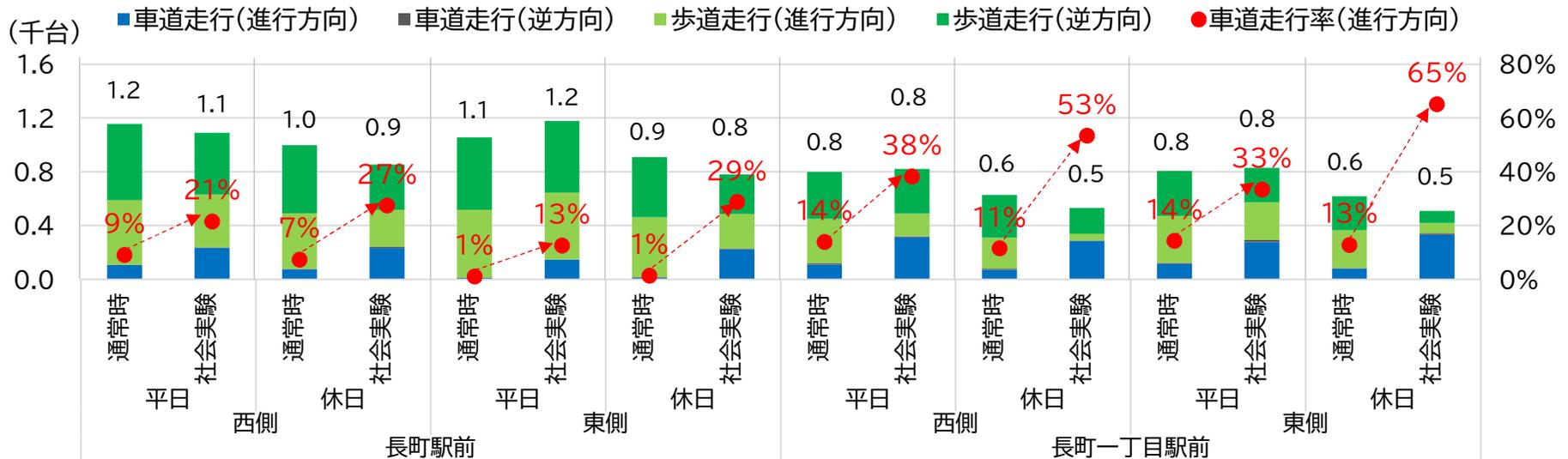


## 2. 社会実験の調査結果(歩道の安全性)

- 社会実験に伴い自転車専用通行帯を設けたことにより、自転車の車道走行率が上昇したものの、依然として歩道走行も多い状況であった。
- 歩行者と自転車が錯綜する回数は長町駅前東側以外は減少した。

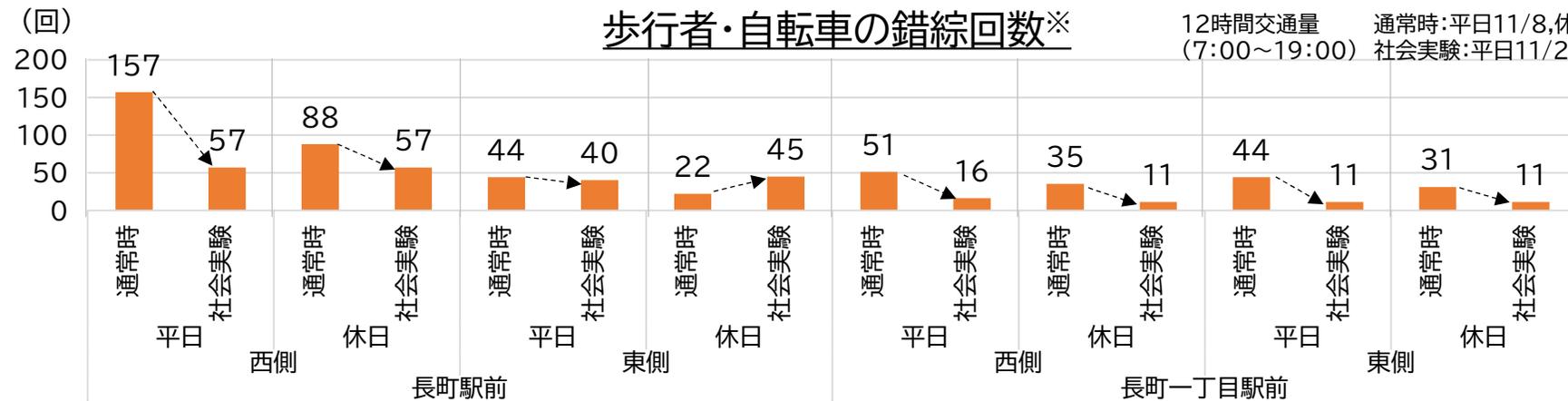
### 自転車通行量と自転車の車道走行率

12時間交通量 (7:00~19:00) 通常時:平日11/8,休日11/10  
社会実験:平日11/29,休日12/1



### 歩行者・自転車の錯綜回数※

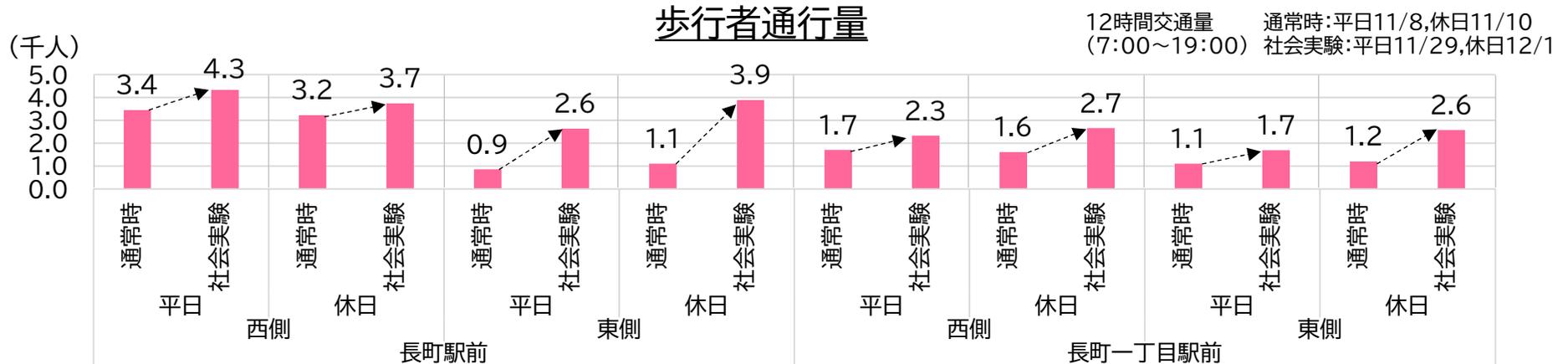
12時間交通量 (7:00~19:00) 通常時:平日11/8,休日11/10  
社会実験:平日11/29,休日12/1



※歩行者・自転車の錯綜回数とは、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

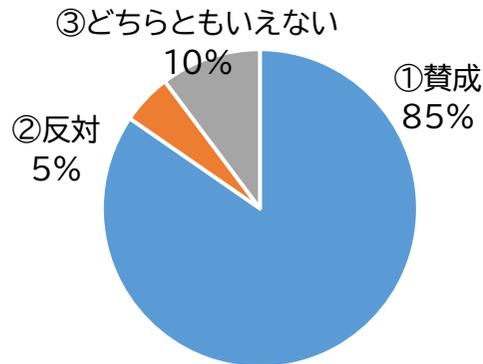
## 2. 社会実験の調査結果(賑わい)

- 社会実験目的の来訪者が増えたことにより、歩行者通行量が増加した。
- アンケート調査では、歩道の一部を拡幅し利活用することに「賛成」が85%であり、各エリアの満足度も概ね高いものであった。

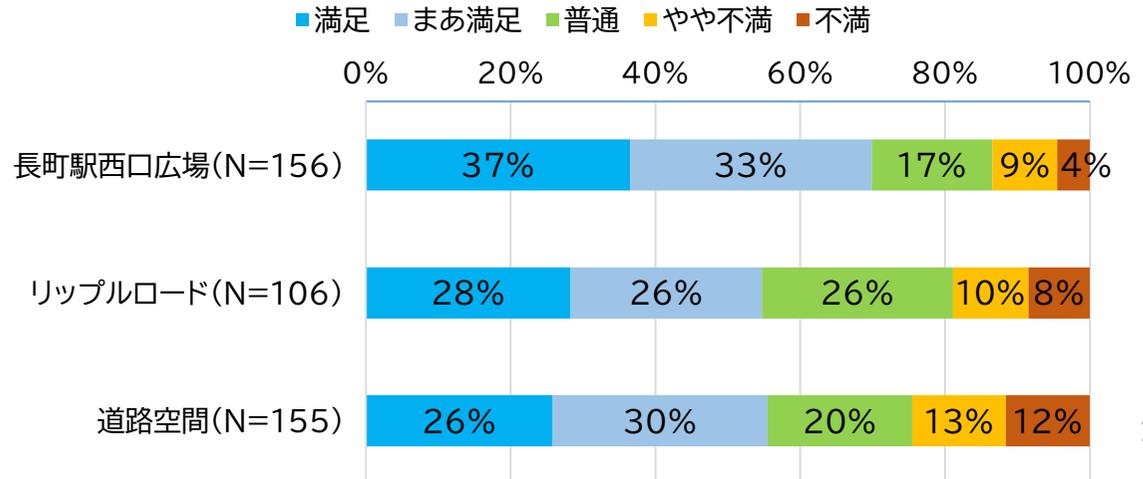


### アンケート調査(来訪者・通行者:回答数175人)

「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」



「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」



### 3. 社会実験のまとめ・今後の進め方

#### 社会実験のまとめ

- 社会実験に伴い4車線から2車線へ車線減少するにあたって、事前周知として周辺の約7.8万世帯へチラシを配布・回覧したほか、道路予告看板の設置、道路情報板への掲載、新聞・ラジオ・ホームページ・SNS等を活用した広報等を実施したが、**当該道路の車両交通量の減少はわずかに留まり、渋滞※が発生した。**

※ 車線を規制した初めての社会実験であることや、実験期間が3日間(金曜・土曜・日曜)と短期間であることを踏まえると、社会実験中の渋滞データは一時的とも考えられるため、交通渋滞の状況については、今後の社会実験等を通して再度検証していく。

- 一方、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大幅に減少し、歩行者の安全性が向上した。また、歩行者通行量の大幅な上昇、賑わい創出の観点等より、商店街の活性化が確実に図られたことから、**人中心の「歩いて楽しい街並みづくり」の観点では車線減少による道路空間活用のメリットは大きいことが分かった。**

#### 今後の進め方

- 社会実験の検証を更に進めるとともに、社会実験の検証結果等について官民連携推進組織「長町・歩いて楽しい街並みづくり検討会」や地域の方々と意見交換を行い、今後の方向性等を検討していく。
- 課題となった交通量については、広報を一層強化して迂回の協力を呼び掛けるほか、交通シミュレーション等により当該道路の渋滞緩和策の検討や周辺道路への影響等について検証し、改善に向けて2回目の社会実験を実施する考えである。