

青葉通仙台駅前エリアの道路空間を 利活用する社会実験における効果・影響の検証

つばたけいご にはしかわなおゆき ながおかずき あおきひでふみ ゆうぎきひろと
坪田啓吾¹・西川尚志¹・長尾一輝¹・青木秀史²・勇崎大翔²

¹株式会社オリエンタルコンサルタンツ東北支社（〒980-0811 宮城県仙台市青葉区一番町4-6-1）

²株式会社オリエンタルコンサルタンツ関東支社（〒151-0071 東京都渋谷区本町3-12-1）

青葉通仙台駅前エリアは、仙台駅前としてふさわしい賑わいのある空間づくりが課題となっていることから、官民連携による「青葉通駅前エリアあり方検討協議会」が設立され、当該エリアの公共空間のあり方について検討が進められている。この検討の一環として、令和4年度に道路空間を利活用する社会実験を実施し、社会受容性、多様な活動の発現状況や交通への影響を検証した。その結果、施策に対する一定の社会受容性や、利活用空間の創出やコンテンツの実施が多様なアクティビティの創出に寄与することを確認するとともに、交通規制に伴う周辺道路の交通影響の大きさや対応方針等、取組みの推進にあたっての課題を明らかにした。

Key Words : 社会実験, 利活用空間, 交通規制, アクティビティ, 青葉通

1. 背景・目的

仙台市では、「都心再構築プロジェクト」や「仙台市基本計画（令和3年度～令和12年度）」による新たなまちづくりが始動している。そのような中、青葉通仙台駅前エリア（図-1）においては、仙台駅前としてふさわしい賑わいのある空間づくりが課題となっていた。そこで、令和3年度に官民連携による「青葉通駅前エリアのあり方検討協議会」が設立され、当該エリアの公共空間のあり方について検討が進められてきた。令和3年度は将来ビジョンの策定にあたり、エリアのあるべき姿として、以下の3つの視点を設定した。

- ・視点1「仙台の顔としてのエリア」
訪れる人に仙台の第一印象として好印象を与え、回遊の起点となることを目指す。
- ・視点2「多様な活動があふれる人中心のエリア」
訪れる人の感情や活動を生み出し、様々な人が惹きつけられるエリアを目指す。
- ・視点3「エリア価値向上のために挑戦するエリア」

多様な主体がエリア価値向上のためにビジョンを共有し挑戦することを目指す。

上記を実現するための一手法として、一般車の進入を抑制することで車線数を減少し、それにより生まれた空間を賑わい空間として活用する案が検討され、令和4年度にこの案を試行する大規模社会実験を行うこととなった。

本稿は、道路空間の利活用に伴う交通影響や社会

受容性、エリアづくりの3つの視点に対する効果（仙台の顔としての回遊性向上への寄与、多様な活動の発現状況、挑戦するエリアとしての活動への参画意向等）や交通影響について、社会実験を通じて検証した結果を報告するものである。

2. 社会実験の実施

社会実験は令和4年9月23日（金）から10月10日（月）までの18日間実施された。当該エリアの利活用空間を創出するため、車線数を8車線から4車線に減少して南側（EDEN側）に利活用空間を創出するとともに、一般車通行止めの規制や北側（旧さくら野側）へのバス停の集約等が行われた（図-2、図-3）。



図-1 対象エリアの位置図 図-2 社会実験時の交通規制

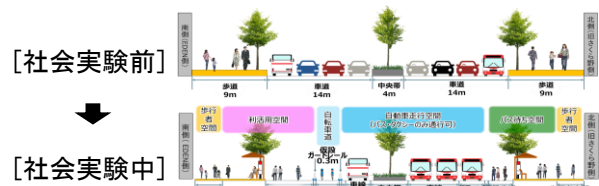


図-3 社会実験前(上)と社会実験中(下)の車線運用

利活用空間では、回遊性向上に資する他エリアのイベントに関するポスターの掲示や配布、訪れる人の活動を生み出すストリートピアノの設置等、エリアづくりの3つの視点を踏まえた空間の創出を目的として、日替わりで計59の利活用コンテンツを実施した。

3. 社会実験の効果検証

(1) 効果検証の手法

検証項目は、「①社会受容性」「②エリアづくりの3つの視点に対する効果」「③交通影響」である。効果検証内容及び検証手法を表-1に示す。

「①社会受容性」については、歩行者交通量調査より利活用空間の創出による当該エリアの歩行者数の変化を確認するとともに、来訪者や非来訪者を対象としたアンケート調査を実施し、社会実験の取組みの評価について意見を収集した。

「②エリアづくりの3つの視点に対する効果」については、各々、以下の方法により検証を行った。

・視点1「仙台の顔としてのエリア」

来訪者を対象としたアンケート調査により、来訪者に与えた印象を確認するとともに、他のエリアへの回遊状況の変化などを検証した。

・視点2「多様な活動があふれる人中心のエリア」

調査員が調査対象エリアにおける来訪者のアクティビティ（行動）や属性等を記録する「アクティビティ調査」を実施し、利活用空間の創出やコンテンツの実施により、当該エリアでの来訪者の行動に変化があったかを検証した。

・視点3「エリア価値向上のために挑戦するエリア」

来訪者や非来訪者を対象としたアンケート調査及び沿道店舗事業者にヒアリング調査を行い、当該エリアの利活用の主体としての参画意向があるかなどを確認した。

「③交通影響」については、主要交差点における交通量、渋滞長調査等により車線規制の影響やその要因を定量的に分析するとともに、来訪者や非来訪者を対象としたアンケート調査により、混雑に対する道路利用者としての意見を確認した。

(2) 社会受容性

図-4は社会実験前と社会実験中の歩行者交通量の変化を比較したものである。社会実験中は社会実験前と比較して歩行者交通量が増加した。利活用空間の創出やイベントの実施により当該エリアを通行した歩行者が増加したことを定量的に確認できた。

図-5はアンケート調査による社会実験の取組み評価について整理したものである。20代を中心に7割を超える方から「良い取組みだと思う」との意見が寄せられ、当該エリアの取組みに対する関心の高さと一定の社会受容性を確認した。

一方、表-2に示す「良い取組みだと思わない」

「どちらでもない」と回答した方の主な意見を確認すると、駅へのアクセス性悪化や交通混雑等の交通面に関する意見が多く寄せられており、今後、利活用空間の検討にあたり同様の交通規制を検討する場合は、周辺交通への影響への対応が課題である。

(3) エリアづくりの3つの視点に対する効果検証

a) 仙台の顔としてのエリア

図-6は、アンケート調査による来訪者が感じた青葉通仙台駅前エリアに訪れた際の第一印象の集計結果である。「うれしい」「おどろき」「楽しい」といった回答が多く、当該エリアが駅前の賑わい・滞留空間となることで、好印象を与えることができたと考えられる。

表-1 効果検証内容及び検証手法

検証項目	検証内容	検証手法
①社会受容性	・歩行者交通量の変化 ・社会実験の取組み評価	・歩行者交通量調査 ・来訪者・非来訪者を対象としたアンケート調査
②エリアづくりの3つの視点に対する効果	【視点1】 仙台の顔としてのエリア	・来訪者・非来訪者を対象としたアンケート調査 ・回遊性の変化
	【視点2】 多様な活動があふれる人中心のエリア	・アクティビティの変化
	【視点3】 エリア価値向上のために挑戦するエリア	・アクティビティ調査 ・沿道店舗事業者を対象としたヒアリング調査 ・来訪者・非来訪者を対象としたアンケート調査
③交通影響	・車線規制による交通への影響	・交通量・渋滞長調査 ・来訪者・非来訪者を対象としたアンケート調査

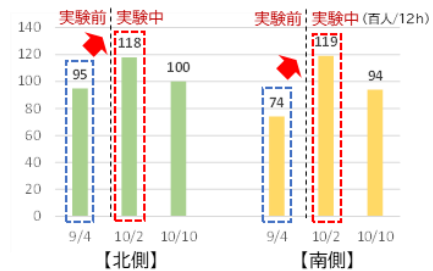


図-4 社会実験前と社会実験中の歩行者交通量の変化

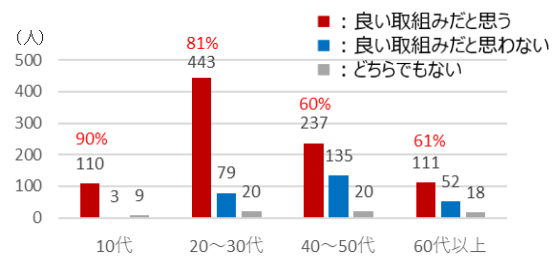


図-5 社会実験の取組み評価 (アンケート調査)

表-2 「良い取組みだと思わない」「どちらでもない」と回答した方の主な意見 (アンケート調査)

主な意見	件数
駅へのアクセス性が悪化した	56
交通混雑、周辺道路が混雑	163
駅前への送迎時に混雑・不便	10
社会実験時の車の誘導方法が良くなかった	13
バス停の位置が分かりにくかった	6
タクシーのみの乗降場を改善してほしい	3
安全性の悪化	15
バスやタクシーの定時性を確保してほしい	4

一方、「困った」という意見も多く寄せられており、回答した理由の6割が交通混雑に関する内容であった（図-7）。この点からも、取組みの合意形成にあたっては、周辺交通への影響への対応が課題である。

図-8は、社会実験前及び社会実験中における仙台駅・西口ペDESTリアンデッキを起点とする回遊状況の比較をしたものである。社会実験前と社会実験中で仙台駅・西口ペDESTリアンデッキを起点とする大きな回遊の変化は確認できなかった。回遊性向上のためには、周辺エリアとも連携した回遊促進策をあわせて実施するなどの工夫が必要であると考えられる。

b) 多様な活動があふれる人中心のエリア

図-9は、青葉通仙台駅前エリア南側における、社会実験前と社会実験中のアクティビティの変化を比較したものである。社会実験期間前のアクティビティの種類が15種類だったのに対し、社会実験期間中は33種類と増加した。図-10は、アクティビティのうち「姿勢」に着目した比較結果である。社会実験前では大半が立っている状況であったが、社会実験中は、ベンチ等の座るための設えを設けたことにより、立っている人と座っている人が約半数ずつとなり、当該エリアにおける来訪者が座ってくつろげる空間としてのニーズを確認できた。また、事前に想定していなかった発見として、保育園等の近隣施設や子育て世代等の日常的な憩いの場としての需要等が確認できた（図-11）。これらの結果から、利活用空間の創出及びコンテンツの実施が多様なアクティビティの創出に寄与することを確認できた。

c) エリア価値向上のために挑戦するエリア

図-12は、沿道店舗事業者による取組み評価と良い取り組みだと思ふ理由について整理したものである。社会実験の取組みについて、3件中2件の沿道店舗事業者より「良い取り組みだと思ふ」との意見が寄せられ、その理由としては、「お客様の数が増えるため」「これまでに来店していない客層が増えるため」などが挙げられた。社会実験による客層の変化等は、沿道店舗事業者にとって、新たな客層に合わせたサービスの提供などに挑戦できる環境であったと考えられる。

表-3は、学生が利活用空間で実施したいことについての主な意見を整理した結果である。利活用空間では、くつろげる・休憩できる空間が求められている一方、イベントの実施や色々な人と交流を行いたいなどの能動的な参画意向も確認した。

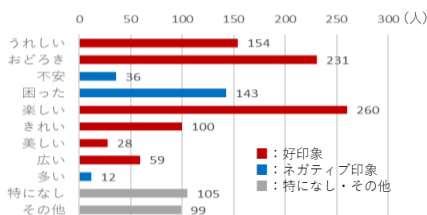


図-6 青葉通仙台駅前エリアを訪れた際の第一印象 (アンケート調査)

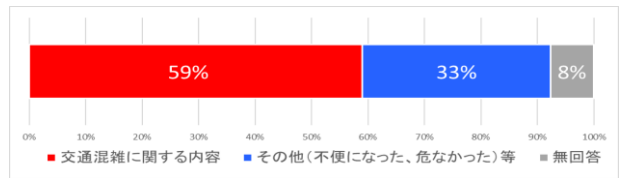


図-7 「困った」と回答した理由の内訳 (アンケート調査)

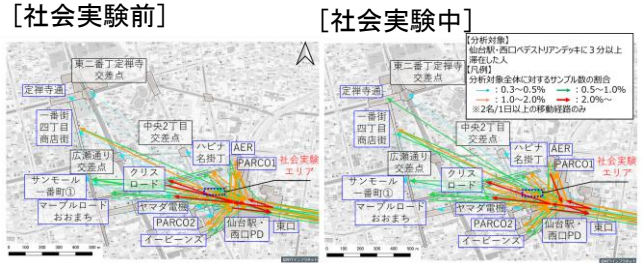


図-8 社会実験前と社会実験中における仙台駅・西口ペDESTリアンデッキを起点とする回遊状況の比較

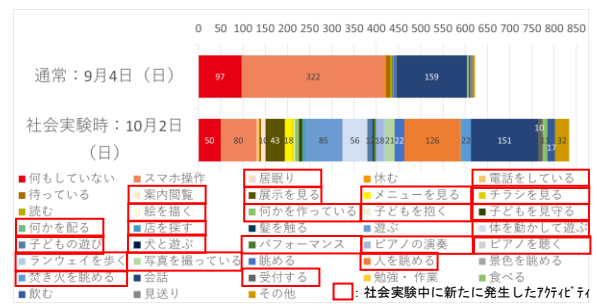


図-9 青葉通仙台駅前エリア南側におけるアクティビティの変化

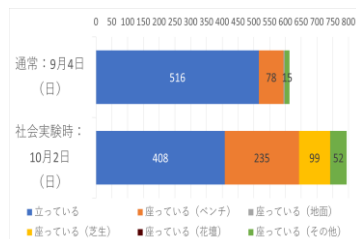


図-10 アクティビティの「姿勢」の変化



図-11 利活用空間に保育園が来訪している様子

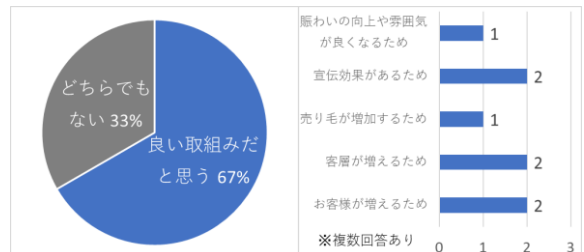


図-12 沿道店舗事業者による取組み評価と良い取り組みだと思ふ理由 (沿道店舗事業者へのヒアリング)

表-3 学生が利活用空間で実施したい主なこと (アンケート調査)

主な意見	件数
イベント	7
ストリートピアノ	7
色々な人との交流 (老若男女)	12
くつろげる・休憩	13
飲食	15

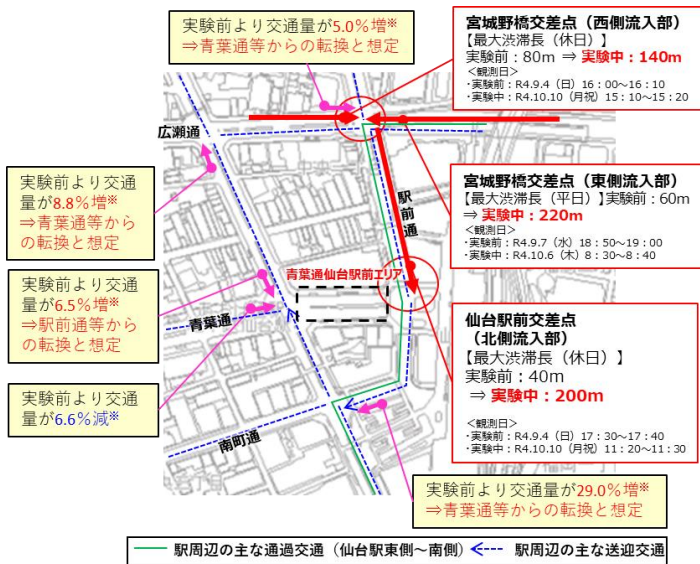


図-13 青葉通仙台駅前エリアの近傍における社会実験前と社会実験中の混雑状況の比較

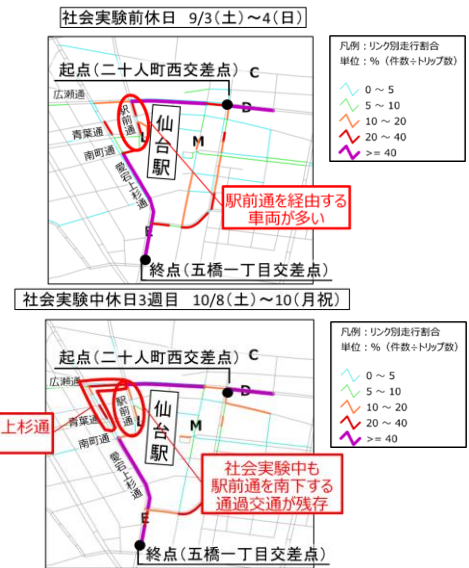


図-14 社会実験前と社会実験中における仙台駅東側～南側の走行経路分析（ETC2.0プローブデータ）

（4）交通影響

図-13は、青葉通仙台駅前エリアの近傍における社会実験前と社会実験中の混雑状況を比較した結果である。平日は宮城野橋交差点の東側流入部、休日は宮城野橋交差点の西側流入部や仙台駅前交差点の北側流入部において、社会実験前より渋滞がやや延伸した。これは、社会実験前は当該エリアを通過していた仙台駅への送迎交通や社会実験中も残存した駅周辺の通過交通（図-14）が駅前通に集中し、先詰まりが発生したことによるものと考えられる。また、3章に示す通りアンケート調査からも、取組みに対し否定的な方からは交通影響についての意見が多く寄せられた。そのため、今後、利活用空間の検討にあたり同様の交通規制を検討する場合は、周辺道路におけるハード、ソフト両面からの渋滞対策をあわせて実施するなど、周辺の交通環境への影響に配慮した整備方針の検討が求められると考えられる。なお、仙台市では、仙台駅の東側において南北を連絡する都市計画道路の整備が進められており、当該道路の供用後においては、通過交通の転換による混雑の軽減が期待される。

また、図-15は、社会実験時における、青葉通仙台駅前エリアの西側の交差点（中央一丁目交差点）からの誤進入の発生割合を示したものである。社会実験中、当該交差点より、全車両の2～3割程度の誤進入が発生した。これは交通規制の周知内容が分かりにくかったことなどが要因として考えられるが、社会実験最終日の誤進入の割合は19%と減少傾向が見られたことから、交通規制の周知や誘導策の改善により、誤進入の軽減が見込めると考えられる。

4. まとめ・今後の検討課題

本稿では、青葉通仙台駅前エリアにおける道路空

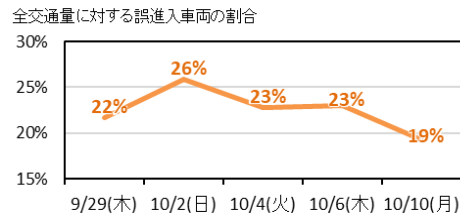


図-15 社会実験時における中央一丁目交差点からの誤進入の割合

間を利活用する検討の一環として、令和4年度に実施された社会実験の調査結果より、社会実験の取組みに対する一定の社会受容性や、利活用空間の創出、コンテンツの実施により多様なアクティビティの創出に寄与すること等を確認できた。あわせて、今回のような利活用空間の創出を行うための交通規制を行った場合における周辺道路の混雑の発生状況とその要因を明らかにした。アンケート調査からも、取組みに対し否定的な方からは交通影響についての意見が多く寄せられていることから、今後、利活用空間の検討にあたり同様の交通規制を検討する場合は、周辺の交通環境への影響に配慮した整備方針の検討が求められるとともに、交通流シミュレーション等を通じて、交通影響を詳細に分析し、本社会実験にて顕在化した交通処理面での課題の対応策の具体化も必要である。

今後は将来ビジョンの策定に向け、社会実験の結果を踏まえた青葉通仙台駅前エリアに求められる機能や空間、規模の検討等が必要である。また、春や秋など気候の良い時期のみならず、夏や冬の時期も考慮した空間づくりや、多様な主体の参画を生み出すため、将来持続的に取り組みを実施・運営していく担い手を発掘、育成しながら検討を進める必要がある。