

2. 定禅寺通再整備方針

2.1. 定禅寺通再整備の方向性

2.1.1. エリア全体の方向性

- 「定禅寺通シンボルロード整備事業（平成11年度～平成13年度）」の考え方を継承し、本市のシンボルであるケヤキ並木を保全しながら、地域が策定した基本構想における考え方も踏まえて再整備を行います。

[再整備の方向性]

歩行者が安全・快適に通行・滞在でき、
豊かな時間を過ごすことができる
「ひと中心の空間」への転換

利活用しやすい広い空間・設備が整った、
多様なアクティビティが生まれる
環境づくり

定禅寺通においては、本市のシンボルであるケヤキ並木を継承しながら、①人々が安全・快適に通行・滞在することができる「ひと中心の空間」の形成を進めるとともに、②利活用しやすい広い空間と設備を整えることで、多様なアクティビティが生まれ、交流や賑わいの創出につながる環境づくりを行うため、車線削減を伴う道路空間再構成を実施します。

2.1.2. ゾーン別の方向性

- 定禅寺通エリアを創造ゾーン（西エリア）、交流ゾーン（東エリア）にゾーニングし、中央緑道を特色の異なる4つのスポットとして位置づけ、各ゾーンの目指す方向性や各スポットの特色や役割を踏まえた整備を行います。

各ゾーンや各スポットについては、地域の方々が策定した基本構想で示された視点を踏まえ、各ゾーンの目指す方向性をより具体化しつつ、各スポットの具体的な利用シーンを想定した特色や役割を整理しました。

創造ゾーン（西エリア）においては、「メディアテークや杜を中心に文化芸術とふれあいながら新しい文化を育む地区として落ち着いた雰囲気づくりをするゾーン」とするコンセプトは継承し、「若手アーティストの活動等に触れる機会や、子育て世帯を中心とした地域コミュニティの形成をきっかけとし、日常的な賑わいが生まれ、多様な人々が憩えるまち」を目指した再整備を実施します。

また、交流ゾーン（東エリア）においては、「定禅寺通全体の中でも特に多くの人々の集散の場となっていることから今後も人々の交流が盛んな地区として賑わいがあり明るい雰囲気づくりをするゾーン」とするコンセプトは継承し、「一番町や国分町とのつながりを意識した地域等の活動への周辺ワーカーの来訪をきっかけとして、多様な人々の交流があふれるまち」を目指した再整備を実施します。

エリア全体の方向性

- 定禅寺通のゾーン特性を生かしつつ、ケヤキを中心とした統一感あるシンボルロードとしての整備

- 勾当台公園から西公園、広瀬川へと、人々の憩いとなる公共空間の連続性の創出



- 歩行者が安全・快適に通行・滞在でき、豊かな時間を過ごすことができる「ひと中心の空間」への転換

- 利活用しやすい広い空間・設備が整った、多様なアクティビティが生まれる環境づくり

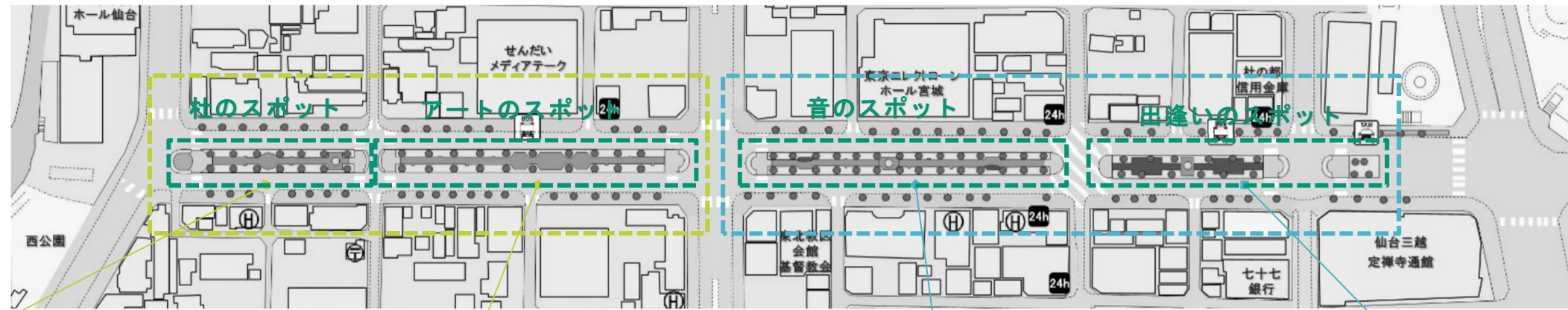
各ゾーンの方向性

創造ゾーン（西エリア）

- メディアテークや社を中心に文化芸術とふれあいながら新しい文化を育む地区として落ち着きある雰囲気づくりをするゾーン
- ✓ 若手アーティストの活動等に触れる機会や、子育て世帯を中心とした地域コミュニティの形成をきっかけとし、日常的な賑わいが生まれ、多様な人々が憩えるまち

交流ゾーン（東エリア）

- 定禅寺通全体の中でも特に多くの人々の集散の場となっていることから今後も人々の交流が盛んな地区として賑わいがあり明るい雰囲気づくりをするゾーン
- ✓ 一番町や国分町とのつながりを意識した地域等の活動への周辺ワーカーの来訪をきっかけとして、多様な人々の交流があふれるまち



各スポットの特色・役割

杜のスポット（西端ブロック）

- 社の象徴青葉山や広瀬川、西公園等の自然環境への導入口となる静かな憩いの拠点
- 静かな緑地空間での休憩・散歩が楽しめる拠点
- 日常的な交流を創出する空間づくり

アートのスポット（西中央ブロック）

- メディアテークと連帯感のあるアート感覚あふれる拠点
- アートを中心とした活動を実施・体験できるまとまりのある空間

音のスポット（東中央ブロック）

- ステージの拡大により多様な音楽活動等が行える拠点

出逢いのスポット（東端ブロック）

- 勾当台公園や東一番丁通から人を迎える待ち合わせ等集いの拠点
- インフォメーションや人の交流、小規模イベント等が行える賑わいある様々な出逢いの拠点
- マルシェ等が日常的に開かれる広い空間
- 多様なパフォーマンスが楽しめる空間

全スポット（共通）

- 空間活用のための給排水、電源設備の設置
- ケヤキの生育環境への配慮

利用シーン（想定）

杜のスポット



アートのスポット



音のスポット



出逢いのスポット



※「シンボルロード整備の考え方」をベースに作成。下線部が追加・修正をした項目

図 シンボルロード整備の考え方と再整備の方向性

2.1.3. 車線削減の考え方

(1) 車線削減の課題と段階的整備の考え方

- 地域が目指すまちづくりを加速させるためにも、まずは早期に実現可能な道路空間再構成を進めます。

地域の方々による検討においては、削減する車線数や、フルモール化／公園化、トランジットモール化、現状維持といった様々なパターンについて議論されてきました。

| 「道路空間再構成の3つのパターン」と各パターンに対する意見など | | | | |
|---------------------------------|--|---|--|--|
| | 片側1車線削減 | 片側2車線削減 | 半断面車線廃止+片側1車線化 | 3つのパターン以外の意見 |
| 道路空間再構成の模式図 | | | | フルモール化/公園化 (車両全面通行禁止) トランジットモール化 (公共交通等のみ通行可能) 現状維持 (片側3車線) |
| パターンに対する評価の傾向 | ・「現実的」、「すぐにできそう」との意見が多い一方で、「今と変わらない」との意見も多数 | ・「歩道の広がり・活用への期待」がある一方で、「渋滞など交通への影響」を懸念する意見も | ・「広い空間・活用への期待」が多いが、「不公平感・バランスの悪さ」や「渋滞など交通への影響」を懸念する意見も多数 | |
| その他の主な意見 | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間の設置により歩行者の安全性が向上する一方で、自転車と停車車両の交錯の危険性を懸念 ・利活用のためのインフラ設備（上下水道、電気、トイレなど）の整備も必要 ・中央緑道の使いやすさや歩きやすさの向上（土舗装の改良など） ・ハード（空間整備）よりもソフト（コンテンツや規制緩和など）が重要 ・ケヤキ並木の保全・継承のあり方の検討が必要 ・荷物スペースの設置も必要 ・中央緑道と歩道の往来のしやすさの向上 | | | |

図 地域で検討された道路空間再構成のパターン

(出典：定禅寺通エリアまちづくりビジョン 2030)

その結果、現状では大幅な車線削減には様々な課題があり、多様な関係者の理解等を要することから、基本構想では「空間利活用の熟度などに応じて、段階的に道路空間の再構成を図っていくこと」が提言されています。

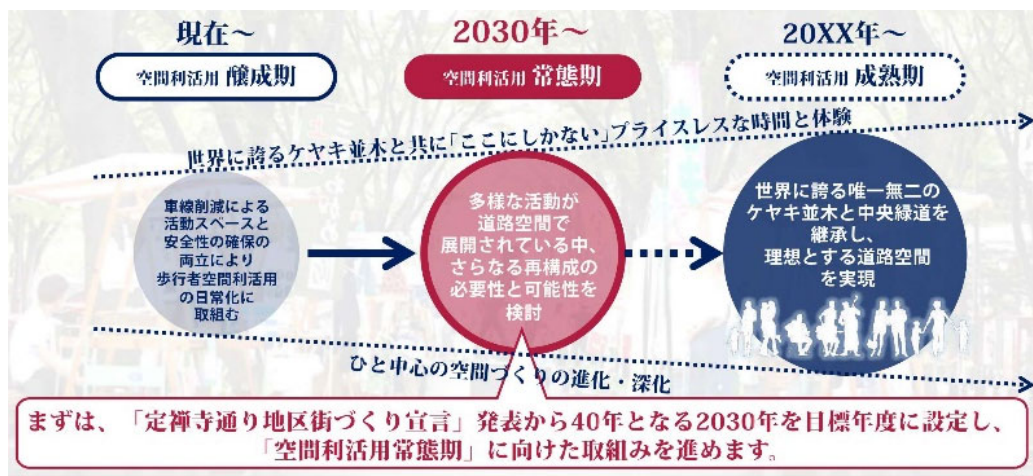


図 「ひと中心の空間づくり」のステップ

(出典：定禅寺通エリアまちづくりビジョン 2030)

道路空間再構成については、このようにこれまでも様々な意見がありましたが、車線削減にあたっては、自動車交通の安全性と円滑性の確保のほか、公共交通・物流車両等のための空間の確保や、沿道の土地利用との調整等が必要不可欠です。また、車線削減によって生み出された歩行者空間を利活用し、エリアの活性化につなげていくためには、地域の住民や企業も含めた気運の醸成も重要です。

例えば、片側2車線削減（完全片側1車線化）といった大幅な車線削減を行う場合、現状の自動車交通量では定禅寺通や周辺道路で混雑が生じることが見込まれる状況であり、来訪交通手段の公共交通等への転換等による定禅寺通エリアや都心部の自動車交通量の抑制が課題となります。

また、トランジットモール化（公共交通等のみ通行可能）やフルモール化／公園化（車両全面通行禁止）のように、一般車両の通行を禁止する場合は、完全片側1車線化よりも周辺道路における自動車交通流への影響がさらに大きいことに加え、沿道駐車場等への出入りや貨物車両の通行・停車ができなくなるため、自動車交通量の抑制のほか、沿道の土地利用の転換や貨物集配の仕組みづくり等も必要となります。

このように、車線削減を実施するには多くの課題がありますが、地域が目指すまちづくりを加速させるためにも、まずは早期に実現可能な道路空間再構成を進めます。

(2) 早期実現を目指す車線削減と歩行者空間拡大の概要

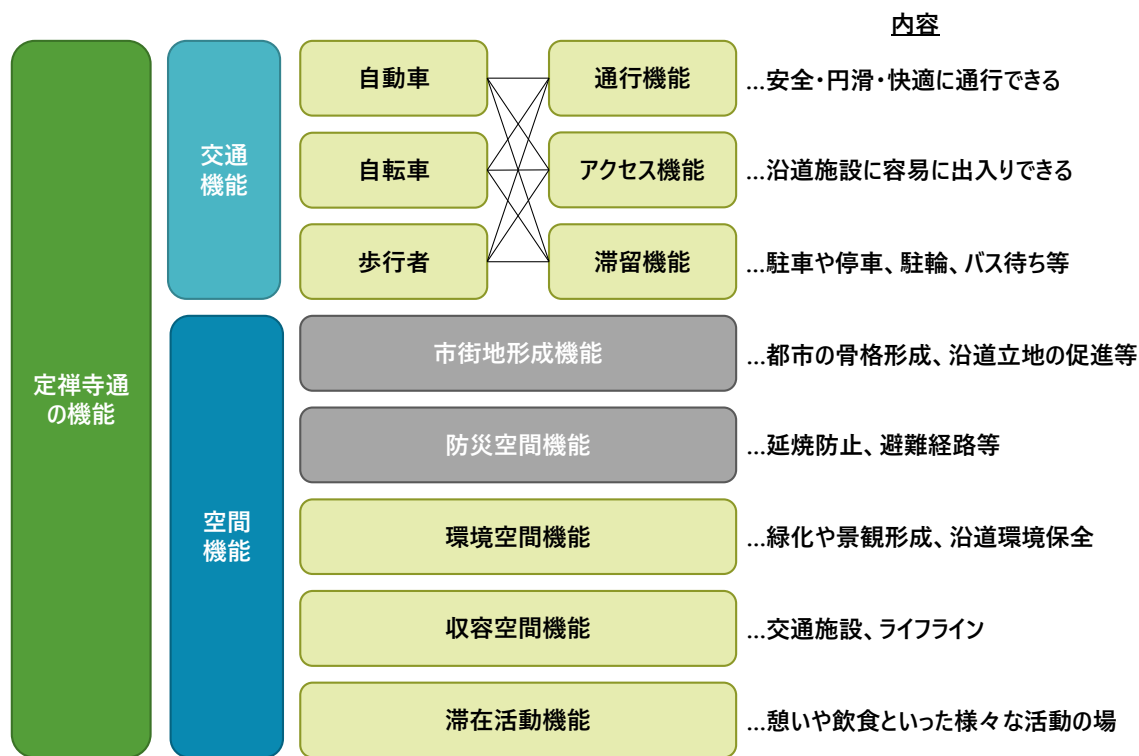
- 片側1車線削減を基本に、一部区間（西行き・立町エリア）で2車線削減します。
- 車線削減した空間を活用して歩行者空間を拡大します。
- バスベイや停車・荷捌きスペース等の必要な空間を確保するとともに、自転車通行空間を車道上に整備します。

早期に実現可能な道路空間再構成として、車線削減時の交通量推計結果や大規模社会実験時の交通量調査結果を踏まえ、自動車交通流に大きな影響が生じないことが見込まれる「片側1車線削減を基本に一部区間で2車線削減」することにより、歩行者空間を拡大するとともに、バスベイや停車・荷捌きスペース等の確保、自転車通行空間の整備を行います。

2.2. 定禅寺通の再整備の考え方

「通」や「道路」の機能については、一般的に、交通機能と空間機能に大別されています。交通機能としては、歩行者や自転車、自動車といった各種交通手段が安全、円滑、快適に通行できる通行機能と、沿道施設に容易に出入りできるというアクセス機能、駐車や停車などの滞留機能の3つの機能があるとされています。また、空間機能としては、市街地の形成や防災、環境形成、交通施設やライフラインの収容空間としての機能などがあるとされ、最近では令和2年5月の道路法改正で創設された「歩行者利便増進道路（通称“ほこみち”）」により、道路上での憩いや飲食といった様々な活動の場が創出できるようになり、空間機能の1つとして滞在活動機能が加えられています。これらの機能は、「通」が担うまちづくり上の機能と考えることができます。

以降、この「通」や「道路」の機能分類を用いて、定禅寺通が担う機能ごとに再整備の考え方を示します。なお、「市街地形成機能」及び「防災空間機能」については、現状で有する機能を再整備によって変えるものではなく、本方針ではそれ以外の各機能について考え方を示します。



※本方針では、 で示された各機能について、定禅寺通再整備における考え方を示します。

図 定禅寺通の機能分類

2.2.1. 交通機能の考え方

(1) 自動車

1) 通行機能

(車線構成)

- 片側1車線削減を基本とし、一部区間(西行き・立町エリア)で片側2車線削減を実施します。

《車線削減の考え方》

車線削減については、現在の自動車交通量に基づき車線削減した場合の交通量推計を行い、片側1車線削減を基本とした車線削減を実施しても周辺の道路や交差点における混雑等への大きな影響は生じないという分析結果が得られたことから、令和3年度に車線削減を伴う大規模社会実験を実施しました。大規模社会実験の交通量調査結果では、自動車交通量に大きな変化はなく、コロナ禍の影響による検証を踏まえても、社会実験の車線規制による自動車交通への大きな影響は生じなかったと言える分析結果が得られています。

当初、定禅寺通活性化検討会の議論を踏まえ、全線1車線化について検討を行いました。交通量推計の結果から、全線1車線化した場合、定禅寺通や周辺道路において混雑が生じることが懸念されました。一方、晩翠通から西側のエリアでは東側に比べ自動車交通量が少なく、立町エリア(図の片側2車線削減区間)を1車線化しても混雑の状況に変化はほとんど生じないという分析結果が得られました。また、立町エリアの沿道では歩道空間を活用した取り組みが継続的に実施されており、このような民間による取り組みを促進することがエリアの活性化につながることから、上記のような車線削減を行います。

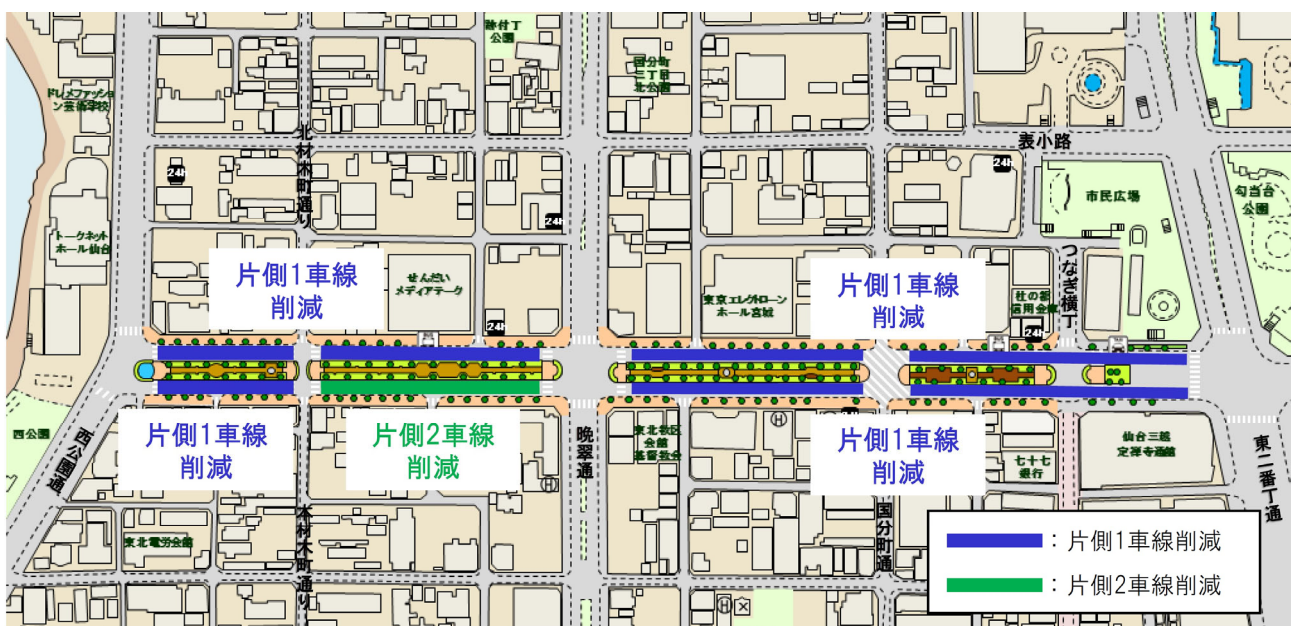


図 車線削減の概要

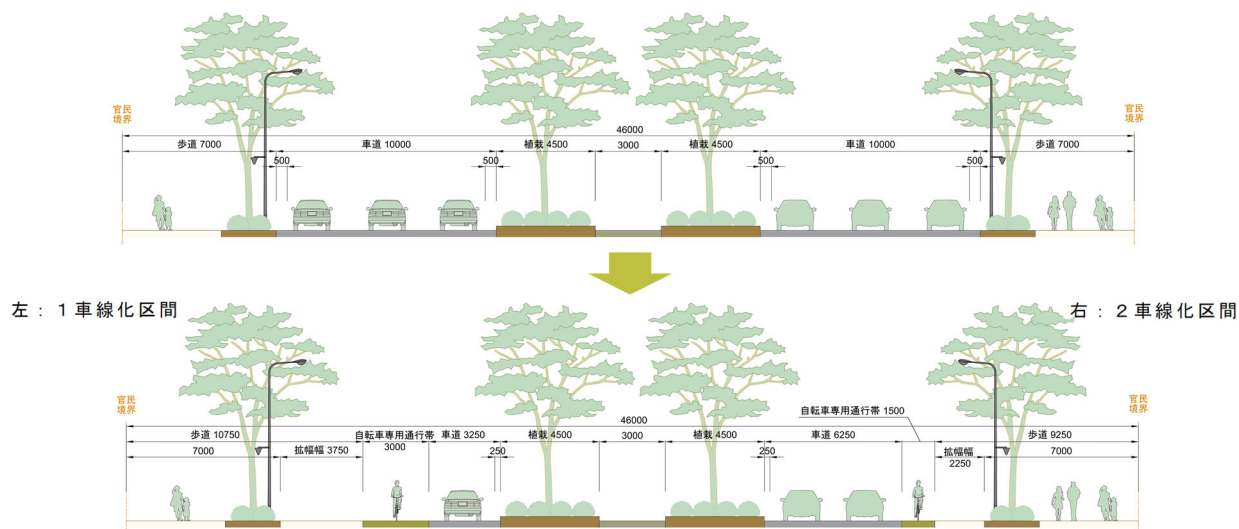


図 現況と再構成後の車線構成イメージ（上図：現況、下図：再構成）

2) アクセス機能

（乗入れ）

- 沿道駐車場等への出入りのため、現状で歩車道境界が乗入れ構造となっている箇所については、原則、現状の位置及び形状で設置します。

3) 滞留機能（バス・タクシー・停車・荷捌き）

（駐車・停車）

- 自転車専用通行帯を含む車線上に駐停車が行われないよう、自転車専用通行帯の左側にバスベイやタクシー乗場、停車・荷捌きスペースを設置します。
- 深夜帯の客待ちタクシーの運用方式（タクシー「国分町 3way」方式）は、現行のルート・運用で継続します。
- 「停車・荷捌きスペース」は、停車（人の乗降など）のほか、沿道の経済活動に不可欠な貨物集配時の駐車にも利用可能（それ以外の「駐車」にあたる行為はこれまでと同様に禁止）なスペースとして設置します。設置にあたっては、トラック等も利用可能な規模として、長さ 12m のスペース（一般的な乗用車は 2 台駐車可能）を設けることを基本とし、可能な限り、各街区（信号交差点間）に 1 箇所設置することを基本とします。

《バスベイやタクシー乗場、停車・荷捌きスペースの設置箇所について》

道路交通法では、停車するときは道路の左側端に停めなければならないとされています。自転車専用通行帯も車道であるため、道路交通法に則れば自動車は自転車専用通行帯の上に停車しなければならないことになり、自転車通行の妨げとなってしまいます。そのため、自転車専用通行帯の左側に停車・荷捌きスペースを設けることにより、スムーズな停車等と自転車通行の両立を図りたいと考えています。

なお、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月（国土交通省・警察庁））によると、「パーキング・メーター等が必要な区間の自転車専用通行帯は、自転車と自動車の双

方の安全性を向上させるため、駐車スペースの車道側に設置するものとする。」とされています。この形状での整備をした際の自転車通行の安全性については、後述の通りです（P17 参照）。

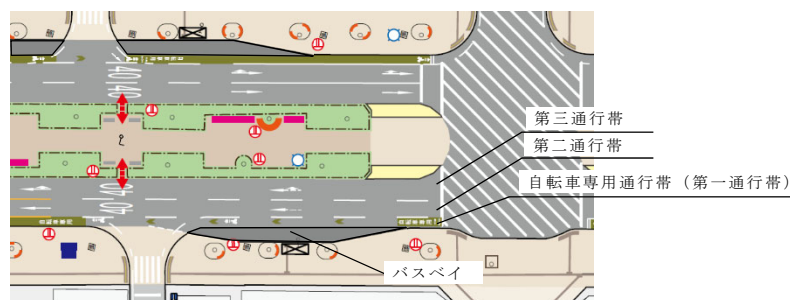


図 バスベイのイメージ

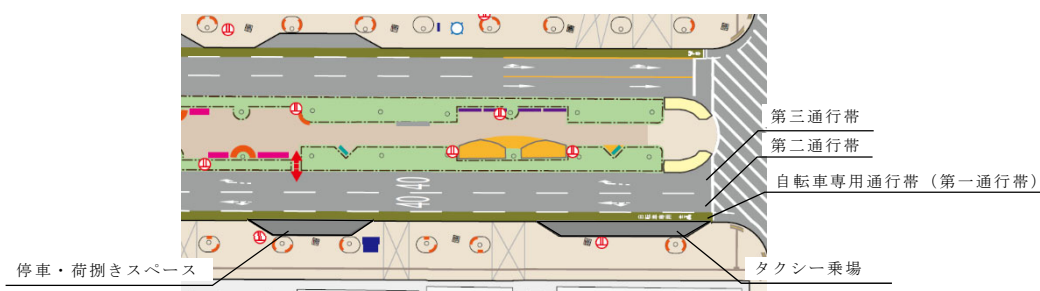


図 タクシー乗場・停車・荷捌きスペースのイメージ

(参考) 駐車及び停車に関するルール

駐車（道路交通法第2条第1項第18号）

車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（貨物の積卸しのための停止で五分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。）、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者（以下「運転者」という。）がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。

停車（道路交通法第2条第1項第19号）

車両等が停止することで駐車以外のものをいう。

停車又は駐車の方法（道路交通法第47条）

車両は、人の乗降又は貨物の積卸しのため停車するときは、できる限り道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。

2 車両は、駐車するときは、道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。

（以下略）



※22:30～翌3:00までタクシー乗場を定禅寺通と広瀬通に集約し、乗場に続くルートタクシーの待機レーンとして1車線使用しています。

図 タクシー「国分町 3Way」方式

(出典：(一社)宮城県タクシー協会仙台地区総支部資料(抜粋))

(2) 自転車

1) 通行機能

(自転車通行空間)

- 車線数を削減した空間に自転車専用通行帯(自転車レーン)を設け、車道上に自転車の通行空間を確保します。
- 「普通自転車歩道通行可」の規制を当面継続し、交通ルールの周知・マナー啓発を行いながら、自転車の車道走行を促していきます。

《自転車通行空間の整備形態について》

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月(国土交通省・警察庁))及び仙台市自転車の安全な利活用推進計画(令和3年3月)に基づき、定禅寺通における自動車の交通量や速度を踏まえ、自転車専用通行帯を選定しました。

| | A 自動車の速度が高い道路 | B A,C以外の道路 | C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路 |
|------------|------------------|---------------|-----------------------------------|
| 自転車と自動車の分離 | 構造的な分離 | 視覚的な分離 | 混在 |
| 目安※ | 速度が50km/h超 | A,C以外の道路 | 速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下 |
| 整備形態 | 自転車道 | 自転車専用通行帯 | 車道混在(自転車と自動車を 車道で混在) |

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

図 交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方

(出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月(国土交通省・警察庁))を加工)

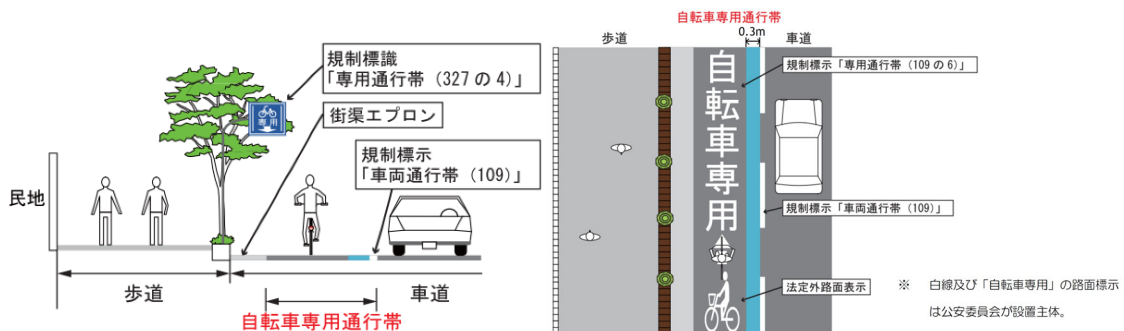


図 自転車専用通行帯の整備イメージ

(出典:自転車通行空間における法定外表示ガイドライン(仙台市))

《「普通自転車歩道通行可」の併用について》

交通規制を行う場合に必要な一般的基準を定めた「交通規制基準(警察庁)」では、自転車専用通行帯と普通自転車歩道通行可の規制の併用について、『交通実態、沿道状況、自転車利用者等の意見を踏まえ、必要と認められる場合に限って実施すること』とされています。

定禅寺通においては、令和3年度の大規模社会実験において、自転車と歩行者、又は自転車と自動車の錯綜状況を調査するとともに、歩行者や自転車利用者等に対し、自転車の車道走行に関するヒアリングを行いました。その結果、車道(自転車専用通行帯、矢羽根)における自転車と

自動車の錯綜（危険な状況）はほとんど見られなかった一方で、ヒアリング結果では、車道を走る不安や路上駐車があり走りにくかったなど、否定的な意見も挙げられました。このことから、当面の間、普通自転車歩道通行可の規制を継続し、自転車・自動車の運転手における自転車の通行及び自動車の駐停車に関するルールの認識やマナー意識の向上を図るとともに、徐々に自転車の車道走行を促すことが必要であると考えます。

（参考）自転車の車道走行の安全性について（令和3年度大規模社会実験における調査結果）

定禅寺通において、普通自転車歩道通行可の交通規制を解除し、自転車専用通行帯等を設置した際の、歩道及び車道における錯綜状況と交通ルール・マナーの違反状況について確認するとともに、歩行者及び自転車利用者等が利便性・安全性についてどのように感じたかについて、調査を実施しました。

【調査結果】

- 車道走行の自転車に、他の車両との錯綜はほとんど見られず、社会実験中、停車・荷捌きスペースを設けた状態であっても錯綜率も低下した。
- 錯綜が起きた際のルール・マナー違反は全て、自転車利用者によるものだった。
- 車道走行することについて安全・快適と感じた歩行者は約5割、自転車利用者は約2割。
- 歩行者からは安全性が高まった等の肯定的な意見が多いが、自転車利用者からは路上駐車が多くて危険等の否定的な意見も挙げられた。

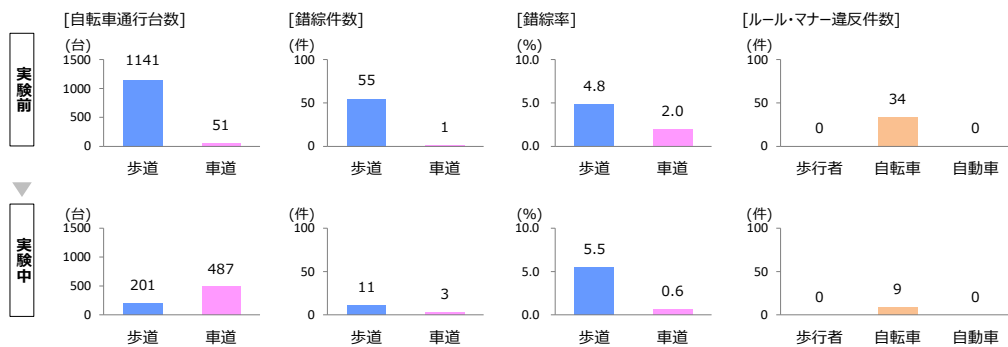


図 自転車の車道走行における錯綜等（ビデオ調査結果）

問 社会実験期間中 安全・快適になったか

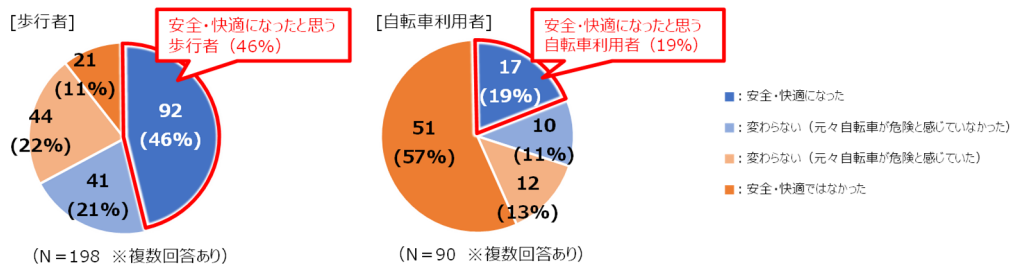


図 歩行者及び自転車利用者へのヒアリング結果

2) アクセス機能

(乗入れ)

- 自転車専用通行帯の整備により、自転車は車道通行となることから、自動車と同様に定められた進行方向に通行することになるため、沿道施設の駐輪場等へのアクセスにあたっては進行方向左側に乗入れることになります。

(参考) 自転車の通行に関するルール

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられており、車道と歩道の区別があるところは車道通行が原則であり、道路の左側に寄って通行しなければならないと定められています。

また、今回整備する自転車専用通行帯は、道路交通法に基づき、普通自転車が通行しなければならない専用の通行帯として、第一通行帯（車道）に指定されるものです。従って、他の車両（自動車など）と同様の進行方向に通行することとなります。なお、自転車専用通行帯と普通自転車歩道通行可の規制における歩道の通行に関するルールは下記のとおりです。

(車両（軽車両を含む）の通行の原則①（車道走行））（道路交通法第17条第1項）

- ・車両は、歩道又は路側帯（以下この条において「歩道等」という。）と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。（以下略）

(車両（軽車両を含む）の通行の原則②（左側通行））（道路交通法第18条第1項）

- ・車両（トロリーバスを除く。）は、車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、自動車及び原動機付自転車にあつては道路の左側に寄つて、軽車両にあつては道路の左側端に寄つて、それぞれ当該道路を通行しなければならない。（以下略）

(自転車専用通行帯を通行する場合）（道路交通法第20条第2項）

- ・車両通行帯の設けられた道路において道路標識等により通行の区分が指定されている場合には、指定された車両通行帯を通行しなければならない。

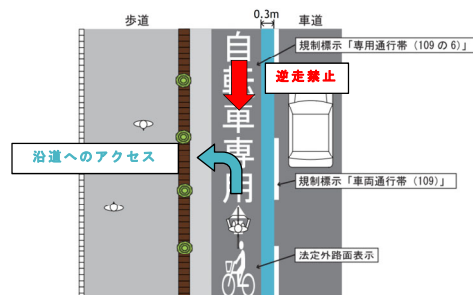


図 自転車の通行方向のイメージ

(出典：自転車通行空間における法定外表示ガイドライン（仙台市）（一部加工）)

(「普通自転車歩道通行可」規制の歩道を通行する場合）（道路交通法第63条の4第2項）

- ・歩道を通行する際は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行により通行しなければならない。
- ・歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止しなければならない。

3) 滞留機能

(駐車)

- 道路空間上には自転車の駐輪施設は設けず、市営駐輪場または沿道施設の駐輪場を利用することとします。ただし、定禅寺通における自転車の駐輪施設の検討が必要となった場合には、設置の必要性や妥当性について関係者と協議することとします。

(参考) 市営駐輪場の配置及び仙台市自転車等放置防止条例について



市営駐輪場の配置及び放置自転車等放置禁止・規制区域

(出典：国土地理院地図を加工)

(放置自転車に関する取り組み)

本市では、路上への無秩序な駐輪による歩行妨害の抑止や良好な景観確保の観点から、条例に基づき、放置自転車の撤去を実施しています。

自転車放置禁止区域：公共の場所に放置された自転車・バイク等を即時撤去

自転車等放置規制区域：公共の場所に放置された自転車・バイク等を移動するよう利用者に命じ、命令に従って移動されない場合は撤去

放置：公共の場所において、自転車等の利用者又は所有者が自転車等から離れてこれを直ちに移動することができない状態

(3) 歩行者

1) 通行機能

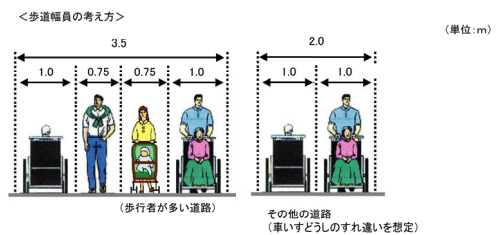
(歩道の通行空間)

- 車線数削減により、歩道を拡幅します。その際、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため、通行空間として幅員 3.5m 以上確保し、視覚障害者誘導用ブロックを設置します。

(参考) 歩道幅員について

「歩道」の幅員（道路構造令第 11 条第 3 項）

歩行者の交通量が多い道路にあつては、3.5 m 以上、その他の道路にあつては 2 m 以上

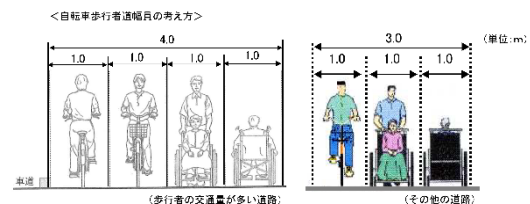


(出典：道路構造令の各規定の解説（国土交通省）)

『普通自転車歩道通行可』を継続する場合

「自転車歩行者道」の幅員（道路構造令第 10 条の 2 第 2 項）

歩行者の交通量が多い道路にあつては、4 m 以上、その他の道路にあつては 3 m 以上



(出典：道路構造令の各規定の解説（国土交通省）)

「歩行者利便増進道路」である定禅寺通において、「利便増進誘導区域」を指定する際は、その時点の歩行者通行量等に応じて確保すべき通行幅員の整理を行います。

(歩車道境界)

- 1 車線削減区間（2 車線化区間）については、セミフラット構造（車道と歩道の段差は 5cm）を基本とします。
- バス停部はマウントアップ構造（車道と歩道の段差は 15cm 以内）とします。
- 2 車線削減区間（1 車線化区間）については、イベント時には 1 車線削減区間と同様の幅員で活用できる等、フレキシブルな活用を可能とするため、フラット構造（車道と歩道の段差は 0 cm）とすることとします。歩車道境界は地先境界ブロック等により明示し、車両進入防止対策として防護柵等を設置することとします。

《歩車道境界の構造について》

定禅寺通再整備では、道路構造の一般的な技術基準等が記載されている「道路構造令の解説と運用」に基づき、セミフラット構造を採用します。セミフラット構造は、車両乗入れ部で波

打ち歩道とならないこと、降雨時に車道側から歩道側に雨水が流入しにくいなどのほか、バリアフリーの観点からも基本構造とされています。

また、マウントアップ構造は、バス停留所付近の歩道等におけるバス利用者の円滑な乗降などに適した構造とされています。

フラット構造については、車両乗入れ部での歩道等の段差や勾配の問題が生じないものの、視覚障害者は歩車道境界を確認しにくい、降雨時には、車道路面上の排水が歩道等に流入するおそれがあるとされています。

そのため、2車線削減区間については、仙台国際ハーフマラソン等広い幅員を使用するイベントへの対応として部分的にフラット構造としますが、視覚障害者等の安全な通行を確保するため、車道から十分離れた適切な位置に視覚障害者誘導用ブロックを設置し、降雨を適切に処理できるよう舗装や排水構造物の設計に配慮します。

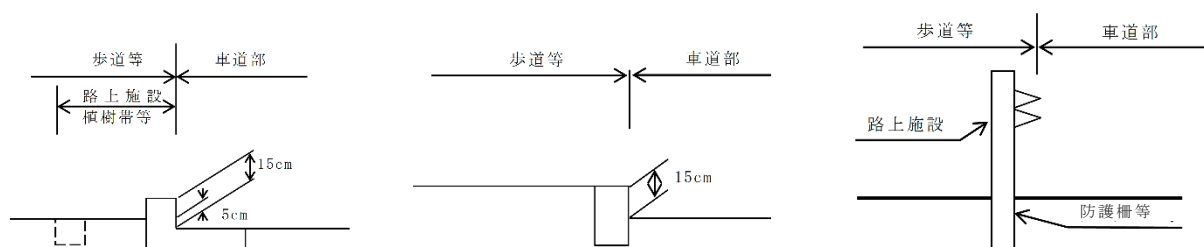


図 歩車道境界の一般的な構造（左：セミフラット、中央：マウントアップ、右：フラット）
（出典：仙台市歩道等設計基準）



図 防護柵等の設置イメージ（ポラード）

(横断歩道)

- 東一番丁通との交差点において、定禅寺通を挟んだ南北の往来と中央緑道間のアクセスを円滑にするため、交差点のスクランブル化（斜め横断可の横断歩道の設置）に向けて、信号機の設置時期等を交通管理者と調整したうえで交差点形状を変更します。
- 木町通本材木町通線（北材木町通り・本材木町通り）との交差点において、中央緑道を結ぶ横断歩道の設置に向けて、信号機の設置時期等を交通管理者と調整したうえで交差点形状を変更します。

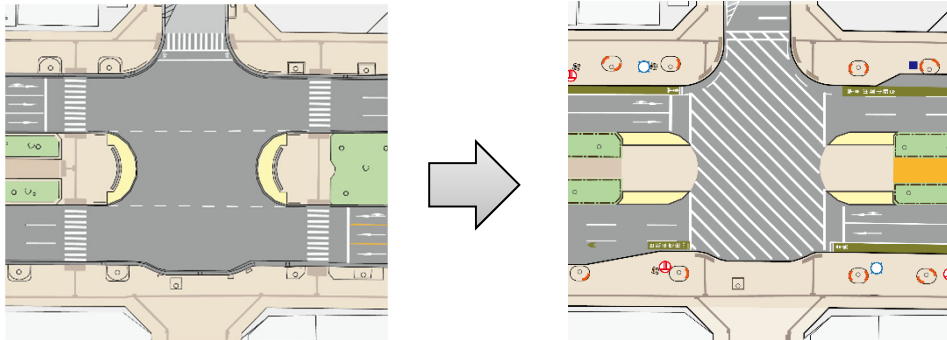


図 交差点のスクランブル化のイメージ（東一番丁通との交差点）

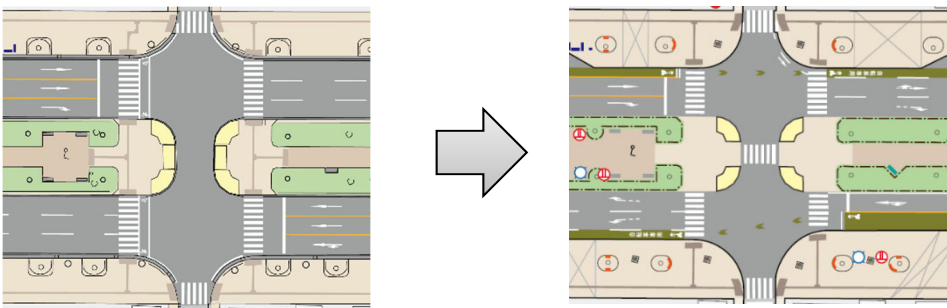


図 中央緑道を結ぶ横断歩道のイメージ（木町通本材木町線との交差点）

《交差点のスクランブル化について》

本市では、本庁舎の建替えを進めており、市民の皆様がより活用しやすい空間を目指して、新本庁舎敷地内広場と勾当台公園市民広場等（表小路やつなぎ横丁を含む）との一体的利活用に向けた検討を行っています。

現状では、市民広場から生まれる賑わいが定禅寺通や一番町アーケードへ波及しにくいという問題が指摘されており、本庁舎低層部と市民広場等の再整備後、そこで生まれる賑わいを、定禅寺通や一番町アーケードへ連続させること、それにより、本庁舎低層部と表小路、市民広場、つなぎ横丁、定禅寺通、一番町アーケードが一体的な賑わい空間となることが定禅寺通の活性化には重要であると考えます。

また、横断歩道がない箇所を斜め横断する歩行者が多く見られることから、定禅寺通を再整備するこの機会に交差点のスクランブル化（斜め横断可の横断歩道の設置）を行い、歩行者等の安全性の向上を図る必要があります。

2) アクセス機能

- 定禅寺通の通行止め（歩行者天国等）を伴うイベント等における活用を想定し、中央緑道の一般部（中間地点付近）に歩行者の出入口を設けることとします。なお、平常時は、柵等により出入りを防止して安全対策を行います。

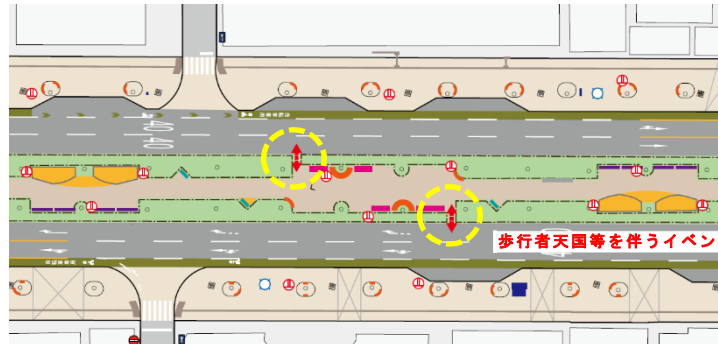


図 中央緑道への出入口の新設イメージ

3) 滞留機能

- 歩道の拡幅に伴い、横断歩道付近等における歩行者の滞留スペースが広がります。

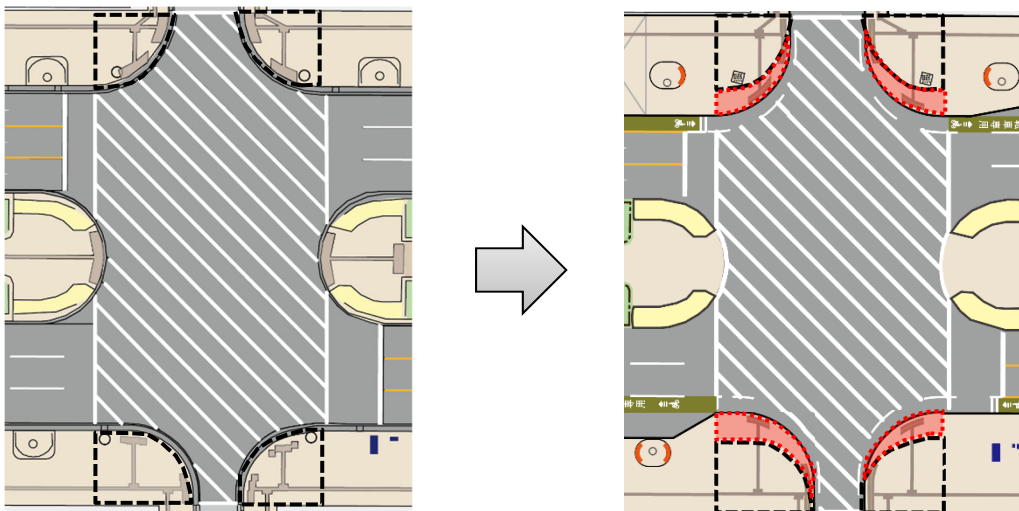


図 歩行者の滞留スペースの拡張のイメージ

2.2.2. 空間機能の考え方

(1) 環境空間機能

1) 街路樹（ケヤキ）

- ケヤキは現位置に保存することとし、ケヤキの根の分布状況等の調査（試掘調査）を行ったうえで、ケヤキの生育環境に配慮した整備を行います。
- ケヤキ並木の美観の確保や、歩行者や車両の通行の安全確保に必要な剪定等の維持管理に配慮した整備を行います。
- ケヤキの根上りを予防し、かつ、健全な生育環境を確保するため、歩道拡幅部の土壌改良や排水機能（浸透柵等）の整備を行います。
- ケヤキへの踏圧防止を図るため、歩道部の防護柵（ツリースーカル）をリニューアルするとともに、中央緑道の植栽帯には立入防止の対策を行います。



図 防護柵のイメージ図

2) 低木・地被類の植栽

- 歩道のケヤキの植樹柵内への低木や地被類の植栽は、ケヤキ根際の視認性を悪化させ、問題の発生を見落とす原因ともなるため、行わないこととします。
- 中央緑道の植栽帯には低木や地被類の植栽を行うこととし、景観の向上を念頭に樹種等を選定します。ただし、歩道と同様、ケヤキの根際への植栽は避けるとともに、歩行者やイベント参加者などが踏み込まないよう対策を行います。

3) 花壇

- 横断歩道のスクランブル化に合わせて、既存の花壇を移設し、季節の彩りを確保します。

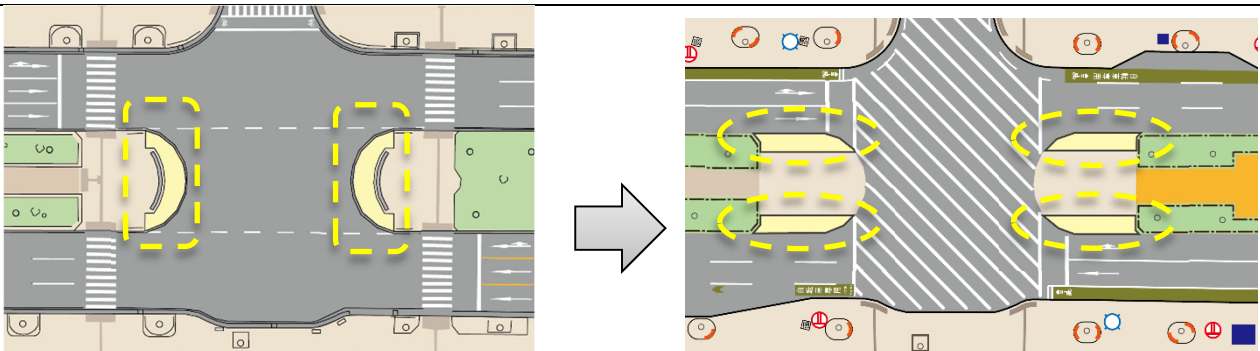


図 花壇の移設（移設前→移設後）

4) 舗装デザイン

- 歩道の舗装は、シンボルロードとしての景観を維持しつつ、ケヤキや周辺の建造物に馴染む色彩とするため、暖かみのあるベージュ系とし、素材は天然石など上質感のある材料を使用します。また、視覚障害者誘導用ブロックは、景観への配慮から黄色以外を採用します。
- 舗装のデザインは、通行空間や滞在・利活用空間を視覚的に把握できるように配慮します。
- 細街路との交差点（巻き込み部）における舗装は、歩道部との一体性を高め、歩行者空間の連続性を確保するため、歩道部の舗装と統一性のあるデザインを採用します。
- 中央緑道では、歩行や滞在の快適性を向上するため、路面の舗装やウッドデッキを整備します。舗装等の材質や構造は、管理車両の通行や透水性に配慮したものを採用します。

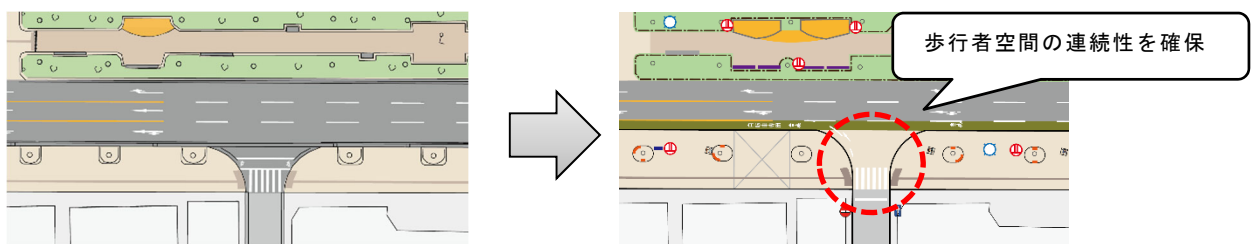


図 細街路との交差点（巻き込み部）のイメージ

5) 照明

- 道路照明灯及び街路灯は、既存の設備を活用することとし、耐久性を高めるため再塗装を行います。また、夜間における沿道の視認性を高め、通行者の安心感を向上させるとともに、歩きたくくなるような変化・リズムのある空間とするため、歩道のツリーサークルベンチ等に照明を設置します。
- 中央緑道の照明施設は、既存のフットライト・アプローチライトは活用しつつ、夜間においてもシンボルであるケヤキ並木を感じられるよう、緑道の出入り口等にケヤキを照らす照明等を、既存イベントとの連携等も踏まえて整備します。また、ひと気が感じられる夜間景観とするため、ベンチ周りなどの滞在空間等にも部分的に照明を設置します。
- 照明の整備にあたっては、既存設備のLED化等による省エネルギー化を図ります。

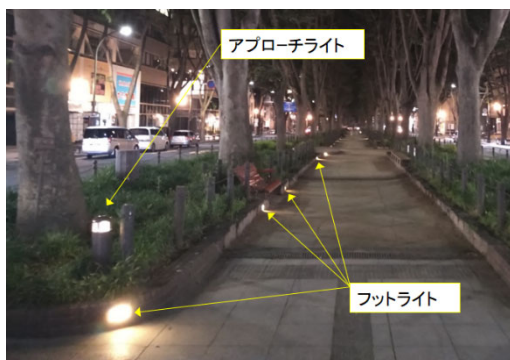


図 中央緑道のフットライト・アプローチライト

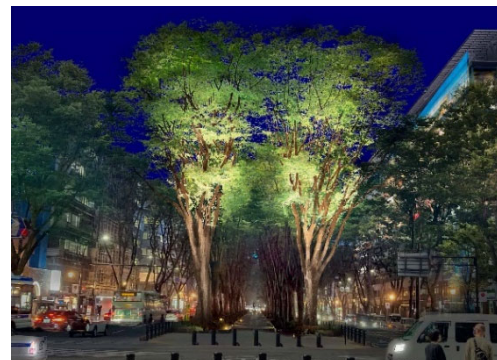


図 ケヤキを照らす照明のイメージ

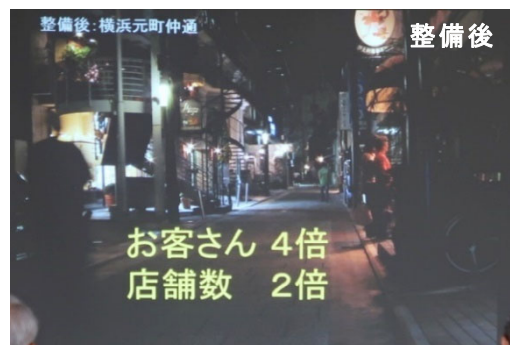
コラム② 人を惹きつける街灯りについて（検討会の取り組み）

人を惹きつける街灯りのポイントを学ぶ、魅力的な夜の景観ワーキンググループを、令和元年7月24日(水)に開催しました。29名の会員にご参加いただき、講師・角館まさひで先生※によるレクチャーと質疑、照明デモンストレーションにより、定禅寺通りの照明の在り方について考えました。

【レクチャー概要】

超高層の複合型商業施設(大阪・あべのハルカス)のライティングや、商店街(横浜・元町など)・広場(大阪・天王寺公園など)の照明計画、道路(池袋・グリーン大通など)の照明実験、観光地(石川・和倉温泉など)・被災地(気仙沼・内湾地区など)での照明演出など、角館氏が手がける照明デザイン・コンサルタントの事例を基にした、「ひと気を感じる景観」「記憶に残る景観」をつくる手法と、その効果についての講義により、「人を惹きつける（賑わいを呼ぶ）夜の景観」とするためには、「ひと気を感じることで安心感を得られることが大切」、「発見のある街は、人のアクティビティが増幅し、散策する人が増える傾向にある」ということを学びました。横浜市元町の事例では、沿道各店舗によるボイド照明と共通仕様での突き出し看板の設置により、沿道店舗の視認性を向上させたことで、様々な発見が増幅し、お客さんが4倍に、店舗数が2倍になったそうです。

〈元町仲通りのモデル実験と整備後〉



【照明デモンストレーション概要】

- ・定禅寺リビングストリートの社会実験と連動させ、民地の電源を借りて公共空間を演出。
- ・ひと気が感じられるようテーブルセットやツリーサークル周りを灯し、座った人が通りの風景となり印象に残る空間となった。
- ・直線的な歩道から空間の変化を造る事によって視線の変化が起こり、ひとが散策したくなるような歩道となった。



※ぼんぼり光環境計画株式会社代表、照明家、東京都市大学客員教授

(2) 収容空間機能

1) バス停上屋

- 良好な景観形成を図るため、再整備に合わせて既存のバス停上屋（「定禅寺通市役所前」バス停）をリニューアルします。上屋のデザインは、安全性や周辺のまちなみに配慮し、広告付き上屋とせず、シンプルな形状かつ周辺と調和する色彩とします。なお、バス停へのエリアマネジメント広告の掲示については、エリアマネジメント活動の自立的継続のための有効な手段の一つであると考えますが、その実施にあたっては、景観まちづくり協議会（定禅寺通街づくり協議会）との協議・調整等、地域での合意形成が行われ、かつ必要な各種許認可が得られたものである必要があります。

《定禅寺通における広告物の取扱いについて》

仙台市では、定禅寺通における広告物の設置については、地区計画や景観地区の指定によるまちづくりの方向に合わせ、表示できる広告物等の内容や形態、種類、色彩等について独自の制限を行うとともに、定禅寺通地区の街並みと調和するよう指導及び助言を行い、良好な景観形成を目指しています。定禅寺通は、仙台市屋外広告物条例に基づく広告物モデル地区に指定されており、定禅寺通で屋外広告物の表示を行おうとする場合は、広告物整備計画に定める目標及び指針、広告物美観維持基準（掲出可能な広告物、総量の制限等）に照らして、許可又は届出が必要になります。

なお、現状の広告物に関するルールでは、定禅寺通のバス停上屋には広告物を設置することはできませんが、エリアの活性化の観点から、エリアマネジメント広告による収益を、地域課題の解決や多様なプレーヤーによる空間利活用の取り組みへの中間支援等のまちづくりに還元するようなエリアマネジメント活動は必要であり促進すべきものであると考えます。

※定禅寺通広告物モデル地区における広告物美観維持基準（抜粋）

（掲出可能な広告物）

市道定禅寺通線に面して掲出できる広告物等は次のものに限る。ただし、街路灯に掲出するフラッグについては、街の賑わいの創出や各種イベントを支援するためのもので、杜の都の風土を育む景観条例（平成7年仙台市条例第5号）に規定する景観まちづくり協議会として認定された定禅寺通街づくり協議会が認め、市長の許可を受けたものはこの限りでない。

- ① 自己の氏名、名称、店名若しくは商標又は自己の事業若しくは営業の内容を示すため、自己の住所、事業所、営業所、又は作業所に表示し、又は設置する広告物等
- ② 前記に掲げるもののほか、自己の管理する土地または物件に管理上の必要に基づき表示し、又は設置する広告物等

2) ライフライン

- 定禅寺通は、無電柱化路線となっており、電力供給施設の地上機器が歩道上に設置されています。現状、ケヤキの植樹樹の間の空間に設置されており、再整備後も通行の支障とならないため、地上機器の移設は行わないこととします。



図 地上機器の設置状況

(3) 滞在活動機能

1) 歩道内の滞在・利活用空間の配置

- 必要な通行空間を確保したうえで、歩道内に滞在や利活用可能な空間（以下、「滞在・利活用空間」という。）を配置します。
- 滞在空間・利活用空間の配置にあたっては、沿道の利活用のニーズ等を反映した歩道内の空間配置を行います。空間の配置については、建物側に必要な通行空間（幅員 3.5m 以上）を確保し、車道側を滞在・利活用空間とする配置（パターンA）を基本とします。沿道に利活用のニーズがあり、かつ、前後の空間配置を踏まえて連続的な通行空間が確保できる場合は、建物側にも滞在・利活用空間を配置するパターン（パターンBやパターンC）を採用します。

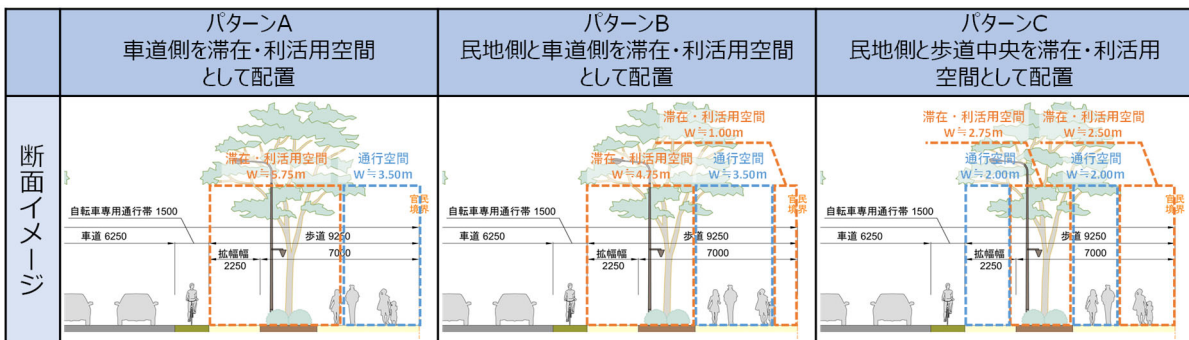


図 滞在・利活用空間の配置パターン

《パターンAの配置について》

沿道店舗等による利活用を前提としたパターンBやCに対して、パターンAは沿道店舗等に限定しない様々な主体による利活用が推進されやすい配置と考えます。まずは、パターンAの配置を基本とすることで、多様な主体による賑わいづくりを促進し、道路空間利活用についての気運が更に醸成し、沿道を中心とした利活用意向が見えてきたタイミングでパターンBやCへの移行を検討することとします。

コラム③ 道路空間等の利活用について（検討会の取り組み）（1/2）

【定禅寺通における道路空間利活用（各年度抜粋）】

定禅寺通活性化検討会では、これまで、民間主体による様々な取り組みを実践してきました。

令和元年度（2019年度）～

■ LIVING STREET PROJECT：立町エリアの歩道の一部

目的：地域住民等による日常的なコミュニケーションの場として利用されることで、地元コミュニティの強化、若者の出店希望などの愛着を育む。

内容：歩道に誰でも自由に利用できるテーブルと椅子を設置。不定期にマルシェを開催。



■ 定禅寺ストリートアライアンス：国分町三丁目エリアの歩道の一部

目的：将来的に、歩道の利活用により収益を確保し、それをまちづくりに還元していく仕組みづくりを行う。

内容：沿道不動産オーナーやテナントなどへの意欲醸成や利活用による収益性を確認するため、パークレットの設置や出店イベントを実施。



※「パークレット」とは、柵や机・椅子、プランターなどで構成され、車道の一部等を活用して生み出す滞留・休憩スペース

令和2年度（2020年度）～

■ イナトラほろ酔い縁日：虎屋横丁、稲荷小路

目的：“安心・安全な食のまち” 虎屋横丁・稲荷小路を発信するため、自転車および歩行者用道路となる規制「酔っぱらい天国」を活かした軒先テラスの常設化による賑わいづくりと定禅寺通への波及効果を目指す。

内容：虎屋横丁・稲荷小路エリアに、エリアの飲食店利用客が自由に利用できるテーブル・椅子を設置。

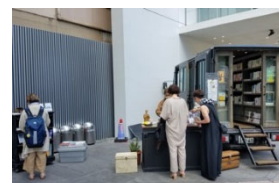


令和3年度（2021年度）

■ Green Activity：沿道建物のオープンスペース

目的：単発イベントによる集客に頼らない賑わいづくりを目指し、空間利活用の試行を通じて、沿道パブリックスペースの活用の可能性を探る。

内容：ミュージックやアート、ファッションなどの要素を組み合わせた複合型カルチャースペースの定期開設。



コラム③ 道路空間等の利活用について（検討会の取り組み）（2/2）

令和3年度（2021年度）

■アートな街・定禅寺通：中央緑道（西側）

目的：アーティストの活躍の場を提供し、市民が気軽にアートに触れ・楽しむ機会をつくることで、「アートの街・定禅寺通」を発信・浸透させ、定禅寺通エリアの魅力向上につなげる。

内容：中央緑道でのアート出店イベントを開催。



【定禅寺通エリアまちづくり基本構想に示された空間イメージ】

上記のような取り組みを経て、基本構想には「2030年までには実現したい空間イメージ」が示されており、利活用空間において様々な利活用がなされ、人々が定禅寺通で豊かに過ごしている様子が描かれています。

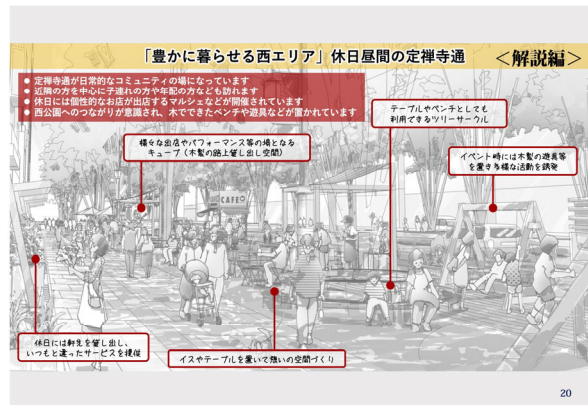


図 まちづくり基本構想に示されたイメージ（西エリア）

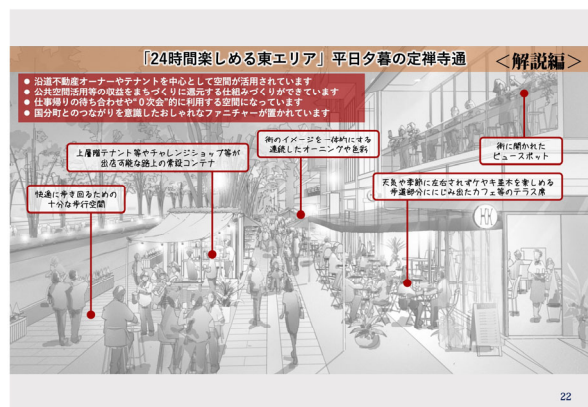
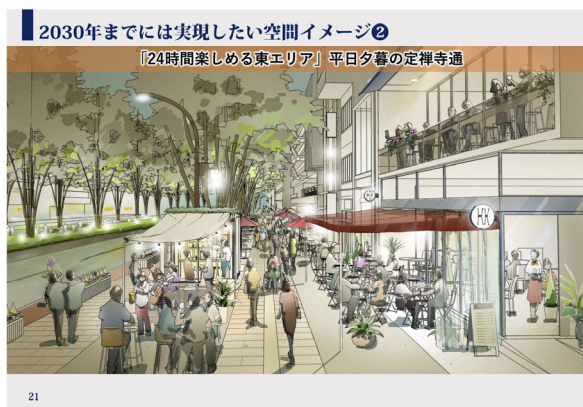


図 まちづくり基本構想に示されたイメージ（東エリア）

2) 中央緑道の滞在・利活用空間の配置

- 中央緑道における、多様な利活用や快適な滞在のためのスペースを確保するため、植栽スペースの見直しを行い、滞在空間の拡張を行います。ただし、空間の見直しにあたっては、ケヤキの根の調査を行ったうえで、ケヤキの生育環境への影響を考慮して整備方法や整備範囲を決定するものとします。

3) 滞在用設備（ベンチ等）

- 歩道における滞在しやすさや歩行者の利便性等の向上を図るため、ツリーサークルはベンチを取付けできる構造を採用し、利活用空間や交差点、バス停付近など、歩行者等の滞留状況を踏まえてベンチを配置します。なお、その維持管理については、沿道の協力を得る等、官民連携での管理を前提とした仕組みが必要だと考えています。
- 中央緑道における滞在しやすさ等の向上を図るため、各スポットの特徴等を踏まえて、ベンチの形状や配置の見直しを行います。
- ベンチの配置にあたっては、利用者からの景色や外部の視線、利用者の距離間、目の高さ、向かい合った位置などに配慮し、利用者が憩い、落ち着ける空間となるように配置します。

《ツリーサークルベンチの維持管理について》

現状の定禅寺通におけるツリーサークルベンチについて、この空間を居心地の良い空間とするためには、ベンチや周辺環境の美化など、きめ細かな日常的な維持管理が課題となります。ベンチは地域の要望を受けた配置としていますが、沿道の協力の下維持管理を行いつつ、沿道利活用のニーズに合わせてベンチの配置を変更するなどの更新が可能な構造とするため、ベンチの取付け、取外しができる構造を採用します。



図 ツリーサークルベンチ（イメージ）

4) 利活用設備（イベント用電源・給排水設備等）

- 道路空間や中央緑道の利活用しやすさを向上するため、イベント用電源や給排水設備の設置（既存施設の見直しを含む）を行います。配置にあたっては、利活用可能な空間を考慮した上で計画するものとします。
- 電源設備の配置については、民間によるイベントや夜間照明の演出にも活用できるように配慮することとします。

《イベント用電源や給排水設備の配置について》

イベント団体等へのヒアリングを踏まえ、利活用可能な空間を考慮した上でイベント用電源は20m程度に1箇所（10mのドラムで使用できる範囲）配置するとともに、給排水設備は各緑道や信号交差点間に1箇所程度（一定の区間で水が汲めるよう配慮）設置することを想定しています。

給水設備（例）



排水設備（例）



電源設備（例）



給排水設備の設置イメージ



図 給排水設備・電源設備のイメージ