

定禅寺通再整備方針中間案に対する意見の概要と本市の考え方について

(1) 活性化の方向性・再整備の方向性等に関する意見

No.	意見の概要	本市の考え方
1	ゾーン別の方向性に示す「若手アーティストの活動等に触れる機会」（創造ゾーン）はぜひ実現してほしい。	再整備のゾーン別の方向性の実現に向けて具体的な再整備を検討してまいります。
2	街づくりの観点から、再整備の対象とする東端は東五番丁通まで含めた方が良いのではないかと。 東五番丁通の角には錦町公園があり、その間のNHKとも協力すれば、街づくりとしての手段・可能性がより膨らむのではないかと。	本方針の対象は、4列のケヤキ並木を有する市道定禅寺通線を対象としておりますが、エリアの活性化や魅力づくりにおいては、東二番丁通より東側エリアも重要であると認識しており、いただいたご意見は、今後のまちづくりの検討等において参考とさせていただきます。
3	P1の1行目「美しいケヤキ並木や主要な文化施設があり・・・」とあるが、これまでの定禅寺通の発展と輝きを鑑みると、「美しいケヤキ並木と主要な文化施設」とするべき。	定禅寺通には、ケヤキ並木や文化施設のほか、中央緑道や彫刻など、様々な施設や特徴等があり、代表的なものとしてケヤキ並木や文化施設を例示しているため、現案のままさせていただきます。
4	P3の定禅寺通エリアの個性・強みの一つ「文化芸術の活動やイベントの舞台」ではせんだいメディアテークと市民イベントを挙げているが、県民会館跡地や市民会館には触れていない。イベントはその時限りの賑わいで、年間を通しての活性化に結びつくものではなく、活性化の方向性を示すP4の好循環のイメージ図も説得力がない。	ご意見のとおり、定禅寺通の活性化に向けては、イベント時だけではない日常的な賑わいの創出が重要であると考えております。活性化の好循環を創出するきっかけとなるよう、多様な人々が日常的に訪れ、賑わいが生まれるエリアの実現に向けて、官民連携による日常的な公共空間の活用を推進してまいりたいと考えております。
5	再整備の目的は「日常的な賑わいの創出と都市機能の高質化」ではなく、「西公園通～東二番丁の車線削減」なのではないかと。	定禅寺通エリアの活性化の推進に向けては、多様な人々が集まり、賑わいが生まれ、それによって様々な民間投資が呼び込まれ、都市機能が高質化し、そのことが人々を惹きつけ、賑わいがさらに高まっていくといった、活性化の好循環を目指して取り組んでいくことが重要と考えております。道路空間の再整備は、この活性化の好循環を創出するきっかけとなることを目的としております。
6	根拠のない車線減少等による渋滞発生でビジネス展開がしづらい街になれば、ビルは空き室となり従業者人口も減少し飲食店舗も衰退が予想される。 仙台市中心部のビジネス推進エリアをどの様にするかの観点を考慮すべき。	定禅寺通エリアの活性化の推進に向けては、公共空間を活用した賑わいや交流の創出など、官民連携による活性化の取組みにより、訪れたい魅力を高めていくことが重要であると考えております。民間による利活用を見据えた道路空間再構成をきっかけとして、多様な人々が集まり、賑わいが生まれ、それによって様々な民間投資が呼び込まれ、都市機能が高質化し、そのことが人々を惹きつけ、賑わいがさらに高まっていくといった、活性化の好循環を目指して取り組んでいくことを活性化の方向性としております。

		<p>なお、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から、「片側 1 車線削減を基本の一部区間で 2 車線削減」による道路空間再構成によって、自動車交通流に大きな影響は生じない見込みであると考えております。</p>
7	<p>渋滞道路に挟まれた中央緑道や歩道では満足な交流や滞在の環境が得られるとは考えられない。一番町、国分町のお店などは酷い状態に陥りさびれた街にならないよう周辺テナント、働く就業者、法人が安心できるまちづくりを希望する。</p>	<p>定禅寺通エリアの活性化の推進に向けては、公共空間を活用した賑わいや交流の創出など、官民連携による活性化の取組みにより、訪れたい魅力を高めていくことが重要であると考えております。民間による利活用を見据えた道路空間再構成をきっかけとして、多様な人々が集まり、賑わいが生まれ、それによって様々な民間投資が呼び込まれ、都市機能が高質化し、そのことが人々を惹きつけ、賑わいがさらに高まっていくといった、活性化の好循環を目指して取り組んでいくことを活性化の方向性としております。</p> <p>なお、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から、「片側 1 車線削減を基本の一部区間で 2 車線削減」による道路空間再構成によって、自動車交通流に大きな影響は生じない見込みであると考えております。</p>
8	<p>定禅寺通の車線が減り、歩道が広がった風景を思い浮かべると、「森の中の小道」というイメージしか浮かばない。先人たちの知恵と努力により「道路」として積み重ねてきた定禅寺通の使命と歴史についてどのように考えているのか。</p>	<p>定禅寺通は、戦災復興土地区画整理事業の一環として、幅員 46m、中央部に幅 12m の緑地帯のある道路として整備されました。昭和 30 年代にケヤキが植えられ、市民協働の活動によってケヤキを愛し育ててきた歴史があり、また、美しいケヤキ並木のある道路空間を活かした様々なイベントの舞台として、市民や多くの来訪者に親しまれてきた本市のシンボルロードであると認識しております。</p> <p>こういった歴史を継承しながら、都心部の自動車交通量が 20 年以上に渡り減少傾向であることも踏まえ、道路空間再整備をきっかけとした活性化の好循環の創出を目指し、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、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ことが重要であると考えております。</p>
9	<p>「杜のスポット」の利用シーンでは憩いの拠点を想定しているが、どんなに歩道を広げても車が通るところでくつろげるか疑問である。</p>	<p>いただいたご意見は、くつろげる空間や滞在設備のデザイン等、今後の具体的な検討の参考とさせていただきます。</p>
10	<p>「音のスポット」において音楽イベントスペースを確保するのであれば、イベント時のみ</p>	<p>中央緑道では、休日等に定期的開催される音楽イベント等がありますが、それらイベン</p>

	車線を規制すれば良いのではないか。(梅雨時期、冬季など年中にぎわうとは考えにくい。)	トは都度交通規制を伴うようなものではなく、「音のスポット」では、そういった取組みを想定してステージ等の整備を計画しております。また、音楽イベント時のみではなく、想定利用シーンのような多様な活動が行われる場となるよう、今後、具体的な空間や設備のデザイン等を検討してまいります。
11	「音のスポット」では、すぐ脇に道路があるところで楽器の練習をする人がいるのか疑問であるし、近隣住民から騒音苦情が出る恐れがある。	楽器の演奏は想定される利用シーンの1つであり、多様な活動が行われる場となるよう、今後、具体的な空間や設備のデザイン等を検討してまいります。 楽器の演奏を行う場合も含め、利用者の皆様には、周辺の状況や環境に配慮いただきながらご利用いただくことが基本であると考えております
12	「出会いのスポット」では、周辺ワーカーのコーヒースポットやイベント時以外、設置されているベンチが満席になっているのを見たことがない。新たにベンチを整備しても無駄になるのではないか。	いただいたご意見を参考とさせていただき、滞在しやすさの向上を図る等により、多くの皆様にご利用いただけるよう、今後、具体的な空間やベンチのデザイン等を検討してまいります。

(2) 再整備の内容に関する意見

No.	意見の概要	本市の考え方
13	道路空間再構成はフルモール化またはランジットモール化が良いが、それを望まない人もいるだろうから、片側2車線削減のパターンが一番ちょうど良い落としどころだと思う。	全線片側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等が課題となると考えております。 このように、大幅な車線削減を実施するには多くの課題があることから、地域が目指すまちづくりを加速させるためにも、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」による道路空間再構成を進めていきたいと考えております。
14	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向上させるスクランブル化はぜひ実現すべき。	東一番丁通との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である宮城県警察と調整したうえで交差点形状を変更したいと考えております。
15	再整備のイメージを見ると、バスの停車スペースは走行車線と別に確保しているが、配送車両が駐停車出来るスペースもバス同様、別に設けておかないと渋滞や事故の発生にも繋がるため、荷捌き用の駐停車スペースを整備すべき。	再整備にあたっては、バスベイやタクシー乗り場のほか、沿道の経済活動に不可欠な貨物の配送車両等にも配慮し、停車（人の乗降など）だけではなく、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、車線削減した空間の一部を活用し、「停車・荷捌きスペース」を自転車専用通行帯の左側に設置したいと考えております。
16	リモートワーク等が出来る環境を整えれば定禅寺通自体がワークスペースとなり得、昼間の利用者の増加が期待されることから、インターネット環境を整備すべき。	インターネット環境の整備については、ニーズや効果、整備・維持管理費用等を踏まえた導入の検討が必要となります。近年、携帯電話の通信環境の向上やモバイルWi-Fiルーター等の多様なサービスの普及等が進むなど、通信環境の技術革新が著しいこと等から、現時点ではインターネット環境の整備は予定しておりません。いただいたご意見は参考とさせていただきます、通信環境に関する社会状況や利用者ニーズの変化等を注視してまいります。
17	安全安心な歩行者優先の通りとするため、スクランブル化する交差点以外では歩行者の乱横断を防ぐような整備が必要である。	ご意見も踏まえ、今後、設計を進める中で具体的に検討してまいります。

18	再整備計画図を見ると、杜のスポットでは植栽が、音のスポットではベンチが少ないなど、再整備の方向性の内容が反映されていないのではないか。	中央緑道については、再整備の方向性に示した各ゾーンの方向性や各スポットの特色・役割を踏まえつつ、歩行者の通行や維持管理のスペース等も考慮し、植栽スペースを含む空間配置やベンチの配置等を検討しております。 具体的な植栽の樹種や植え方等について、今後、設計の中で検討してまいります。また、音のスポットのベンチの配置については、音楽イベント主催者等にヒアリングを行い、使いやすさ等を踏まえた検討をしております。
19	中央緑道の通路は無くても良いのではないかと。他都市の模倣をすると良い結果は得られない。	定禅寺通においては、光のページェントなど、中央緑道を通行しながら楽しむイベントが行われており、日常的にエリアを回遊しながら楽しむ等の視点からも、これまでどおり通路を生かした整備が必要と考えております。
20	「歩道の～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。」とあるが、これは仙台市ひとにやさしいまちづくり条例整備マニュアルに定める「黄色その他の周囲の路面との色の明度の差又は輝度比が大きいこと等により容易に識別できるブロックを敷設すること」の趣旨に反するのではないかと。また、このことについて関係団体から理解を得ているのか。	仙台市視覚障害者誘導用ブロック設置基準においては、「誘導ブロックの色彩は、原則として黄色のブロックを使用することとし、街の景観等を考慮しこれによりがたい場合は、歩道路面との濃淡（輝度比 2.5 以上）により識別できるブロックを使用すること。」とされており、再整備においては、必要な輝度比を確保し、識別できるブロックを敷設したいと考えております。また、本方針の検討にあたっては、障害者団体等との意見交換を行っており、今後の具体的な検討にあたっては関係団体等との調整を行っていきたくと考えております。
21	バス停留所をこれまで通り利便性の高い場所にし続けるため、あらゆる年代、性別、障害の有無に関わらず使いやすい場所とすべき。	バス停留所については、「仙台市ひとにやさしいまちづくり条例施設整備マニュアル」における整備基準に適合した整備を行うなど、高齢の方や障害のある方を含め、どなたにとっても使いやすいものとなるよう、交通事業者と連携を図りながら、バリアフリー整備等を推進してまいります。
22	利活用設備として排水設備の例が示されているが、これは路面の雨水枡に見える。イベントで発生した調理等の排水は汚水に流すべきで雨水枡には流してはいけない。	イベント用の給排水設備については、ご意見のとおり、「汚水」として排水するものと考えております。本方針においては、例としてイメージを掲載させていただいておりますが、汚水排水施設としての構造等については、今後具体的に検討してまいります。
23	現在の定禅寺通はカラスが多いので自然と触れ合える感じがしない。杜のスポット、アートのスポットには、在来種（ミヤギノハギ等）の植栽を増やして、野鳥が来るようにしてほしい。	いただいたご意見は、今後、設計における具体的な植栽の樹種等の検討において参考とさせていただきます。
24	道路交通法第 63 条の 4 第 2 項において、普通自転車は歩道の中央から車道寄りの部分を徐	歩行者利便増進道路制度における利便増進誘導区域を指定した場合、誘導区域を除いた通

	<p>行しなければならず、滞在・利活用空間の配置パターンがパターン A や B の場合道路交通法違反となることから、普通自転車歩道通行可とした場合はパターン C を基本とすべきである。</p>	<p>行部分のうち、中央から車道寄りの部分を通行することが可能となると確認しております。滞在・利活用空間の配置については、自転車の通行位置も踏まえ、交通管理者である宮城県警察と協議を行いながら、具体的な検討を進めて参りたいと思います。</p>
25	<p>春日町交差点をペDESTリアンデッキ状の 2 階建てとし、2 階部分を歩行者の通行や賑わいの場とすべき。</p>	<p>ペDESTリアンデッキ状での整備については、歩行者が上り下りしなければならず、バリアフリーの観点から歩行者が快適に通行できる空間づくりへの課題も多くなり、ケヤキ並木や景観の保全の観点からも、現状と同様の平面的な整備とすることが望ましいと考えております。</p>

(3) 自動車交通に関する意見

No.	意見の概要	本市の考え方
26	<p>広瀬通は慢性的に渋滞しており、定禅寺通の車線を減少させれば周辺幹線道路の渋滞はこれまで以上に激しくなるのではないか。</p>	<p>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から、「片側1車線削減を基本の一部区間で2車線削減」による道路空間再構成によって、広瀬通や北四番丁通などの周辺道路も含め、自動車交通流に大きな影響は生じない見込みであると考えており、交通工学の専門家の助言や交通管理者である宮城県警察との協議等を踏まえて車線削減の検討を行っております。</p> <p>ご意見につきましては、今後の施策の参考とさせていただきますとともに、都心部の混雑等につきましては、骨格幹線道路網の形成や都心部の通過交通の抑制に資する路線について、優先的な整備などを引き続き進め、再整備後の交通状況の推移などを見ながら、宮城県警察などの関係機関とも連携し、都心部の交通環境の改善を図ってまいります。</p>
27	<p>円滑な交通環境が確保されるよう、仙台市中心部の交通渋滞状況を踏まえ、仙台駅東西地区を含めた中心部全体を俯瞰した総合的な計画を示すべきである。</p>	<p>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から、「片側1車線削減を基本の一部区間で2車線削減」による道路空間再構成によって、広瀬通や北四番丁通などの周辺道路も含め、自動車交通流に大きな影響は生じない見込みであると考えており、交通工学の専門家の助言や交通管理者である宮城県警察との協議等を踏まえて車線削減の検討を行っております。</p> <p>ご意見につきましては、今後の都心部における円滑な交通環境に向けた施策検討にあたり、参考とさせていただきます。</p>
28	<p>再整備計画図からは次のような渋滞を引き起こす懸念が読み取れる。 (東二番町通から西行) ・アーケード付近での一般車の駐停車による車線の占拠 ・稲荷小路へ左折する際の歩行者通過待ちによる車の停滞(現在は2車線で車が流れており問題が無い) ・沿道の駐車場施設への出入り車両による車線の占拠 ・晩翠通での直進・左折レーンの滞留 ・本材木町通へ左折する際の自転車及び歩行者通過待ち (西公園通から東行) ・直進車線が1車線となる区間のバスによる渋滞</p>	<p>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から、「片側1車線削減を基本の一部区間で2車線削減」による道路空間再構成によって、自動車交通流に大きな影響は生じない見込みであると考えており、交通工学の専門家の助言や交通管理者である宮城県警察との協議等を踏まえて、交差点部の車線構成やバスベイやタクシー乗り場、停車・荷捌きスペースの設置など、再整備の内容の検討を行っております。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。今後も、宮城県警察などの関係機関と協議を行いながら必要な対策や取り組み等を検討してまいります。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> 春日町交差点のガソリンスタンドの出入り、自転車及び歩行者の通過待ちによる車の停滞（直進レーンの不足） 東二番町交差点の交差点を渡る自転車及び歩行者が多くその通過待ちによる左折レーンの渋滞 	
29	道路空間の再構成により、渋滞と交通事故の増加、緊急車両の到着の遅れ、障害者や高齢者の乗り降りへの影響、その他定禅寺通を生業とする方々への支障が懸念される。	<p>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から、「片側1車線削減を基本に一部区間で2車線削減」による道路空間再構成によって、広瀬通や北四番丁通などの周辺道路も含め、自動車交通流に大きな影響は生じない見込みであると考えており、交通工学の専門家の助言や交通管理者である宮城県警察との協議等を踏まえて車線削減の検討を行っております。</p> <p>また、再整備にあたっては、乗り降りしやすいバスベイの形状やバス停上屋の配置を検討しており、沿道の経済活動に不可欠な貨物の集配に配慮して「停車・荷捌きスペース」を設置すること等も考えております。</p> <p>ご意見につきましては、今後の施策の参考とさせていただきますとともに、都心部の混雑等につきましては、骨格幹線道路網の形成や都心部の通過交通の抑制に資する路線について、優先的な整備などを引き続き進め、再整備後の交通状況の推移などを見ながら、宮城県警察などの関係機関とも連携し、都心部の交通環境の改善を図ってまいります。</p>
30	定禅寺通の車線を減らすのであれば、近隣の道路についても、配達や来街者の利便性を損なわないような改善策を、定禅寺通の再整備と並行して進めなければならないのではないかと。	<p>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から、「片側1車線削減を基本に一部区間で2車線削減」による道路空間再構成によって、広瀬通や北四番丁通などの周辺道路も含め、自動車交通流に大きな影響は生じない見込みであると考えております。</p> <p>また、再整備にあたっては、バスベイやタクシー乗り場のほか、沿道の経済活動に不可欠な貨物の配送車両等にも配慮し、停車（人の乗降など）だけではなく、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、車線削減した空間の一部を活用し、「停車・荷捌きスペース」を自転車専用通行帯の左側に設置したいと考えております。</p>
31	社会実験期間、自動車で定禅寺通を走行したが、自転車専用通行帯を走る自転車は交差点等も遠慮なく走行していた。専用通行帯がなければ左折の際、車を左に寄せながら巻き込み防止を図ることができるが、定禅寺通を西に	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省・警察庁）」に基づき、定禅寺通における自動車交通量や速度を踏まえると、自転車専用通行帯が標準的な整備形態となっております。

	向かい左折する際は自転車をけん制することができず車道上で停車が必要となり、交通の流れが停滞し渋滞が発生するのではないか。	自転車専用通行帯がある道路では、法令上、自動車が左折する際には、走行する自転車を踏まえ、必要に応じて停車する必要があるものと認識しておりますが、一部区間に自転車専用通行帯を設置した大規模社会実験において、自転車専用通行帯の影響によって渋滞が発生したといったような結果は見られなかったと考えております。
32	通過車両の円滑な交通確保の観点から、道路の公共性をどのように考えているのかわからない。定禅寺通の再整備と交通の円滑化について宮城県警はどのような見解か。	本方針の検討にあたっては、交通管理者である宮城県警察とも協議を行いながらとりまとめを行っており、今後も、宮城県警察と協議を行いながら必要な対策や取り組み等を検討してまいります。
33	公共交通のアクセス面について、交通局はじめ、宮城県警とどの程度の話し合いがなされているのか。	再整備の検討においては、円滑なバスの運行に向けて、交通局と協議を行いながら、バスベイやバス停上屋の位置・形状を検討しております。 また、本方針の検討にあたっては、交通管理者である宮城県警察とも協議を行いながら、交通規制を含む再整備の考え方等を検討しております。
34	交通量調査を行ったという大規模社会実験もわずか19日間実施しただけで、「自動車交通への影響はほとんど生じなかった」と結論付けるのは早計だ。コロナ禍における実験であり、本当に実態を反映しているのか疑問である。実験結果の詳細の公表と、より長期間、広範囲の調査を実施すべき。	社会実験としての交通規制による影響を評価するためには、その規制の形に市民の皆様等が一定程度慣れた状況における自動車交通量等の調査を実施する必要がある一方で、交通規制の期間を長く実施するほど費用がかかることから、必要最低限の期間として約3週間を想定し大規模社会実験を実施いたしました。期間中には交通量調査を複数回実施し、その結果については規制の形に一定程度慣れた状況での調査結果が得られたものと考えております。また、交通量調査の実施箇所については、定禅寺通のみではなく、広瀬通や北四番丁通も調査を実施し、周辺の道路も含め、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結果が得られております。 大規模社会実験時は緊急事態宣言が発令されていた最中でしたが、コロナ禍以前の交通量をもとにコロナの影響を補正した分析を行った結果、交差点自体の交通処理能力（交差点需要率）において問題はないという分析結果も得られております。
35	大規模社会実験時の交通量調査結果では、交通への影響（混雑等）はほとんどなかったと結論づけているが、この3年に及ぶコロナ禍で明らかに交通量は減少している。また、調査では実際に運転をした人の声・視点が無く、データの正確性は低いのではないか。	大規模社会実験時は、交通規制による自動車交通への影響を評価するため、自動車交通量や所要時間の調査を行っており、分析に必要な客観的なデータを得ているものと考えております。

		<p>コロナ禍による影響については、関係機関から提供いただいたコロナ前や社会実験前後の交通量のデータを比較・分析しており、エリア周辺においては、コロナ禍であった社会実験中は1日全体では交通量は減少していますが、混雑が懸念されるピーク時の交通量はほとんど変わらないという結果が得られております。</p>
36	<p>大規模社会実験の交通量結果について、「コロナ禍による影響を踏まえても、交差点需要率が目安となる数値を超える交差点は確認されませんでした」とあるが、どのような検証による判断であるか理解しにくい。</p>	<p>交差点需要率は、目安として、0.9を超える、その交差点の信号サイクルでは処理しきれない交通（捌け残り）が生じると言われております。</p> <p>関係機関から提供いただいたコロナ前や社会実験前後の交通量のデータを分析した結果、定禅寺通エリアの中で交通量が10数%減っていた所がありました。そこで、コロナ禍ではない状況を想定した分析として、全ての地点で交通量を10数%増しとしたより厳しい条件で分析を行いました。交差点需要率がその目安となる数値を超える交差点はないという結果となっております。</p>
37	<p>大規模社会実験の期間はコロナ禍により既に交通量が減少しており、さらに直前に外出自粛が呼びかけられ人流が抑えられていた。また、実験のイベント自体大幅縮小となり集客も限定的であった状況下において自動車交通の混雑が生じなかったと結論付ける答えを出すことは不適當ではないか。</p>	<p>コロナ禍による影響については、関係機関から提供いただいたコロナ前や社会実験前後の交通量のデータを比較・分析しており、エリア周辺においては、コロナ禍であった社会実験中は1日全体では交通量は減少していますが、混雑が懸念されるピーク時の交通量はほとんど変わらないという結果が得られております。</p> <p>イベント集客による自動車交通への影響は小さかったものと思われませんが、通常時の自動車交通量のもとでは、自動車交通への影響(混雑等)はほとんど生じなかったといえる結果が得られていると考えております。</p>
38	<p>コロナ禍状況下の社会実験の結果をもって道路空間再構成を進めることは間違いであり、青葉祭り、ジャズフェスなどの既存イベント時など、社会実験を再度実施の必要があるのではないか。</p>	<p>大規模社会実験時は、交通規制による自動車交通への影響を評価するため、自動車交通量や所要時間の調査を行っており、分析に必要な客観的なデータを得ているものと考えております。</p> <p>コロナ禍による影響については、関係機関から提供いただいたコロナ前や社会実験前後の交通量のデータを比較・分析しており、エリア周辺においては、コロナ禍であった社会実験中は1日全体では交通量は減少していますが、混雑が懸念されるピーク時の交通量はほとんど変わらないという結果が得られております。</p> <p>方針の検討にあたっては、各イベント団体とも意見交換を行ってきており、イベント時の</p>

		対応等については、引き続き、各イベント団体と調整してまいりたいと考えております。
39	大規模社会実験時に実施した普通自転車歩道通行可の規制解除及び自転車専用通行帯の設置について、歩行者及び自転車利用者へヒアリングを行っているが、自動車ドライバーに対しても実施すべきではないか。	本方針には掲載しておりませんが、自動車ドライバーに対するヒアリング調査も実施しており、大規模社会実験の調査結果については、市ホームページに掲載しております。
40	コロナ禍の人流抑制状態が終わってから再度の実証実験を実施すべき。	<p>大規模社会実験時は、交通規制による自動車交通への影響を評価するため、自動車交通量や所要時間の調査を行っており、分析に必要な客観的なデータを得ているものと考えております。</p> <p>コロナ禍による影響については、関係機関から提供いただいたコロナ前や社会実験前後の交通量のデータを比較・分析しており、エリア周辺においては、コロナ禍であった社会実験中は1日全体では交通量は減少していますが、混雑が懸念されるピーク時の交通量はほとんど変わらないという結果が得られております。これらのことから、大規模社会実験時に得られたデータを活用して分析することは妥当と認識しております。</p> <p>なお、関係機関から提供いただいたコロナ前や社会実験前後の交通量のデータを分析した結果、定禅寺通エリアの中で交通量が10数%減っていた所がありました。そこで、コロナ禍ではない状況を想定した分析として、全ての地点で交通量を10数%増しとしたより厳しい条件で分析を行いましたが、交差点需要率が目安となる数値を超える交差点はないという結果となっております。</p> <p>また、車線規制を伴う社会実験は多大な費用や準備期間等を要するものであり、地域が目指すまちづくりを加速させるためにも、これまでに得られた調査結果等を活用しながら検討を進めていくべきものと考えております。</p>
41	<p>仙台駅前には各種路線が集まるため人が増えているのであり、定禅寺通でも同様に人を増やしたいのであれば、車での来街者層を集めた方が良いのではないかと。</p> <p>そのためには、駐車場の整備（予約制度や混雑具合の確認制度、料金面含め）や渋滞の緩和に取り組むべき。</p>	<p>自家用車は重要な来街手段の1つと認識しておりますが、定禅寺通エリアの活性化の推進に向けては、本エリアの「個性・強み」に磨きをかけ、「多様な人々が日常的に訪れ、美しいケヤキ並木のある豊かな公共空間で時間を過ごし、楽しむことができるエリア」、「市民協働や文化芸術の舞台として、多様な人々が様々な挑戦を行う場となり、市民活動やクリエイティブな活動が日常的に展開されるエリア」の実現を目指し、訪れたい魅力を高めていくことが重要と考えております。</p> <p>駐車場については、一部の駐車場では待ち行列が生じているものの、エリア周辺に多数の</p>

		<p>時間貸し駐車場等が設けられており、一定程度の余裕が生じているものと認識しております。</p> <p>ご意見につきましては、今後の施策の参考とさせていただくとともに、都心部の混雑等につきましては、骨格幹線道路網の形成や都心部の通過交通の抑制に資する路線について、優先的な整備などを引き続き進め、再整備後の交通状況の推移などを見ながら、交通管理者である宮城県警察などの関係機関とも連携し、都心部の交通環境の改善を図ってまいります。</p>
--	--	--

(4) 自転車等に関する意見

No.	意見の概要	本市の考え方
42	定禅寺通では通りに面したダテバイクポートがなく不便である。また、自転車通行空間の整備によって自転車交通量の増加も予想されるため、ダテバイクポートや駐輪施設の設置を検討すべき。	<p>自転車は、環境負荷が低く気軽に利用することができ、徒歩と比較して長い距離を移動できることから、都心部の回遊性を向上させ、都心の活性化に寄与することが期待される交通手段の1つと認識しております。</p> <p>本方針では、自転車の駐輪施設は道路空間上には設けず、市営駐輪場または沿道施設の駐輪場を利用いただくことを基本と考えておりますが、定禅寺通における自転車の駐輪施設の検討が必要になった場合は、設置の必要性等について関係者と協議することとしております。</p> <p>また、仙台コミュニティサイクル「DATE BIKE（ダテバイク）」事業は、本市との協定に基づく運営事業者が、市内中心部等にポートの整備を進めているところです。本市としてもダテバイクは、都心各所と定禅寺通エリアの間を回遊するための重要な交通手段であると認識していることから、いただいたご意見を踏まえ、エリア近隣へのポートの拡充に向けて運営事業者に必要な情報提供を行ってまいります。</p>
43	道路空間上への自転車の駐輪施設は設けないことは当然と考えるが、だからこそ現在ある本鍛冶丁公園駐輪場等の利用促進に向けて、導線や仕組み等の検討も必要ではないか。	<p>いただいたご意見については、関係課と共有させていただくとともに、定禅寺通エリアを含め、周辺の自転車施策の検討等における今後の参考とさせていただきます。</p>
44	自転車専用通行帯の整備は自転車走行の安全性確保にとって良い取り組みであるが、現状、自転車の暴走が目立つ。自転車の走行ルールの啓発や、歩行者がどのタイミングで自転車、車に気を付けるべきなのかといった周知が必要だ。	<p>安全で円滑な道路交通の実現に向けては、ご意見のとおり、自転車の利用者のみではなく、自動車の運転手や歩行者も含む、すべての道路利用者における交通ルールの認識やマナー意識の向上が重要であると認識しており、関係機関や地域の皆様と連携を図りながら、交通ルールの周知やマナー啓発に取り組んでまいります。</p>
45	定禅寺通が「自転車安全走行のモデル地区」になれば良いと思うが、中間案では自転車との交錯等に係る歩行者の安全確保について具体的な説明が無く、むしろ歩道が拡がることへの不安が残る。	<p>自転車の歩道通行は歩行者と自転車の交錯の危険性があるため、車道への自転車通行空間の整備は、歩行者の安全確保につながるものと考えております。当面は「普通自転車歩道通行可」の規制を継続しますが、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たいと考えております。</p>
46	自転車通行空間として自転車道を整備し、普通自転車歩道通行可の規制を解除すべき。	<p>「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省・警察庁）」に基づき、定禅寺通における自動車交通量や速度を踏まえると、自転車専用通行帯が標準的な整備形態となっております。また、自転車道は、自転</p>

		車専用通行帯と比べて必要となる幅員が大きくなるため、バスベイが設けられず自動車交通へ影響を与えることが懸念されることや、拡大できる歩行者空間が限定されること等を踏まえ、自転車専用通行帯として整備することとしております。
47	自転車・スケートボード・キックボード等の規制も再整備と合わせ考慮すべき。	自転車については、自転車専用通行帯として車道に通行空間を確保しつつ、「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たいと考えております。 スケートボードやキックボード等については、現行の法令等に従って適切に利用していただくことが基本と考えておりますが、利用状況や関連法制度の動向等を踏まえながら、必要に応じて、それらの利用の在り方等について、関係機関や地域の皆様とともに検討してまいりたいと考えております。
48	交通安全上、歩道を通行する自転車を少しでも少なくすべきであり、自転車が歩道を通行する場合は進行方向に対して道路右側の歩道のみを可とする「自転車一方通行」規制とするべき。	いただいたご意見を踏まえて、歩道上での交通規制を交通管理者である宮城県警察と協議も行いながら、よりよい歩行者の安全対策を検討してまいります。
49	自転車専用レーンの整備は仙台市全体に広く必要な対策だと思うが、それと車線を削減するということが結びつかない。「自転車専用レーン」の幅員は中途半端なので、車線ごと減らしてしまうという事なのか？	再整備の計画については、「ひと中心の空間への転換」と「多様なアクティビティが生まれる環境づくり」といった再整備の方向性のもと、自動車交通への影響を踏まえながら車線削減を検討しつつ、その空間を活用した歩行者空間の拡大や自転車通行空間の整備等を総合的に検討したものであり、「自転車専用通行帯」を整備するために車線削減を行うこととしたものではございません。

(5) 利活用に関する意見

No.	意見の概要	本市の考え方
50	<p>春夏秋冬を通じた一年中、定禅寺通に多くの方が集い都心を回遊するため、青葉まつり等の既存イベントの開催のほか、次のことを提案する。</p> <p>春) お花見スポットの西公園と錦町公園をつなぐエリアとして休憩、飲食スペースを設ける。</p> <p>夏) 熱中症対策としてミストスポットを複数箇所設置する。夕方から夜にかけて店舗の照明を消灯しランプで過ごす。仙台七夕まつりの会場を定禅寺通まで拡張させる。西公園等で蛍を見られるようにする。</p> <p>秋) 中央緑道の植栽に仙台萩(ミヤギノハギ)を植える。鈴虫やおおろぎが育つ環境を整える。</p>	<p>定禅寺通が、一年を通して多様な人々が訪れ、賑わう場となることは重要であると認識しております。いただいたご意見については、設計における植栽の樹種等の選定や、地元のエリアマネジメント組織及びイベント団体等と連携した取組みの検討等において、今後の参考とさせていただきます。</p>
51	<p>仙台市は楽都せんだいとして、定禅寺通りにおいては定禅寺ストリート JAZZ フェスティバルがあるほか、せんだいメディアテークや県民会館、市民会館、西公園とも近い立地を活かすべき。音楽のほかにも、アートのライブ制作ウィーク、大道芸ウィーク、ダンスウィーク、邦楽ウィーク、茶道の野点ウィークなど、あらゆるジャンルで定禅寺通りを活用できるようにしてはどうか。</p>	<p>定禅寺通エリアの活性化に向けては、公共空間を活用した魅力的なコンテンツを創出していくことが重要だと考えており、いただいたご意見を参考としながら、官民連携による多彩な活動の推進を図ってまいります。</p>
52	<p>歩道を活用した店舗の座席設置は活気の向上のほか、コロナの心配を減らす等の良い面がある一方で、客の立場としては排気ガスの問題、通行人の立場としては治安や雰囲気の問題が気になる。</p>	<p>いただいたご意見は、滞在者や通行者の居心地がよい環境づくりの参考とさせていただきます。</p>
53	<p>定禅寺通がひと中心の笑顔溢れる空間となるよう、マスク、白手袋、山高帽とステッキのチャーリーチャップリンスタイルで、背中に護美入れの竹かごを背負い定禅寺通をスマイル笑顔でゆっくり回遊する予定である。</p>	<p>定禅寺通が魅力ある空間となるよう、取組みのご提案をいただきましてありがとうございます。</p> <p>なお、道路や公園では許可が必要となる行為もありますので、必要に応じて道路管理者や公園管理者等にご相談ください。</p>

(6) ケヤキに関する意見

No.	意見の概要	本市の考え方
54	ケヤキ並木をどのように保存していくのか（ケヤキの寿命は？保存の方法は？）全体像が見えない。	定禅寺通のケヤキについては、現在の並木景観を保全していくことを基本としており、毎年樹木調査を行い、樹勢に衰えがある樹木について、植替えを実施することとしております。再整備を通じて生育環境の改善等を図りながら、毎年の剪定作業など、必要な維持管理を行っていくものと考えております。
55	ひと中心の空間とすることで中央緑道の利用者が増加し、ケヤキの根が十分に地中で広がるができなくなるのではないかと。また、中央緑道の舗装により雨水の浸透を妨げたり、照明の設置によりケヤキや木上の鳥たちが眠れなくなるのではないかと。ケヤキの生育環境調査は全 166 本を対象に実施し、その結果を踏まえ再整備内容を検討すべき。	再整備にあたっては、ケヤキの根の分布状況等の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うこととしており、灌水機能や踏圧防止対策など、具体的な整備方法を今後検討してまいります。 ケヤキの根の分布状況等の調査については、樹木医の助言を踏まえ、調査費用も考慮し、代表箇所を抽出して調査を行う予定としており、その結果を踏まえながら具体的な整備内容を検討してまいりたいと考えております。

(7) より幅広い意見の集約に関する意見

No.	意見の概要	本市の考え方
56	<p>「市政だより 12月号」では整備方針のタイトルだけが掲載されており、まったく整備方針の内容がわからない。このような状態で意見を求められても意見のしようがなく、方針の概要を載せた上で意見を求める旨付記するべきではないか。市民に関心を持ってもらうように広く周知し、もっと幅広く市民から意見を求めるべき。</p>	<p>本方針について、幅広く市民の皆様からご意見を伺うためパブリックコメントを実施いたしました。</p> <p>周知にあたっては、市政だよりでは、意見募集を行う期間や中間案の配布場所、提出方法等を事前にお知らせさせていただき、中間案については、市ホームページのほか、市役所本庁舎や区役所等でもご覧いただけるようにさせていただきました。また、報道機関等へも情報提供等を行い、複数の報道機関等に取り上げていただきました。</p> <p>いただいたご意見は、今後の取組み等におけるより良い周知の方法の検討等において、参考とさせていただきます。</p>
57	<p>最終目標が定禅寺通から車両を排除することであれば、市民のコンセンサスを得られていない。運輸・運送業界団体等道路利用者を含め広く市民に意見を問うべきである。</p>	<p>定禅寺通を車両の通行を禁止した場合、現状の自動車交通量では周辺道路で混雑が生じることが見込まれる状況であるとともに、沿道駐車場等への出入や貨物車両の通行・停車ができなくなる等の課題があり、現時点で定禅寺通から車両を排除することは考えておりません。</p> <p>本方針の検討にあたっては、運輸・運送業界団体等とも意見交換等を行っており、今後の具体的な検討を行う中でも、引き続き、様々な関係者の皆様のご意見等を伺いながら検討を進めてまいります。</p>
58	<p>地元住民、商店街等の利害関係者の意見が仙台市民全体の総意とはならないのではないかと。 地元商店街等の意見だけでなく、もっと広く様々な立場の市民の意見を聞いた上で方向性を決めるべきである。</p>	<p>定禅寺通の再整備については、地元の皆様だけではなく、様々な立場の方々のご意見を踏まえる必要があると認識しており、本方針について、幅広く市民の皆様からご意見を伺うため市民フォーラムやパブリックコメントを実施いたしました。今後の具体的な検討を行う中でも、引き続き、様々な関係者の皆様のご意見等を伺いながら検討を進めてまいります。</p>
59	<p>公共交通機関網が発達している大都市は別として、交通網が中途半端な仙台では自動車に頼らざるを得ない市民の視点が反映されていないのではないかと。</p>	<p>自動車は都心部における重要な交通手段の1つと認識しており、本方針では、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車線削減を行うことや、停車・荷捌きスペースを設けること等、自動車利用者にも配慮した整備の考え方となっているものと考えております。</p>
60	<p>方針中間案をとりまとめるにあたり、隣接する町・商業圏があり、そこで暮らす人々、往来する人々、働く形態…等々、様々な市民の声の吸い上げ方の視点が抜けているのではないかと。</p>	<p>本方針の検討においては、沿道2街区の方を対象とした説明会の他、幅広く市民の皆様からご意見を伺うため市民フォーラムやパブリックコメントを実施いたしました。皆様から</p>

		のご意見を踏まえたくて最終案をとりまとめていきたいと考えております。
61	地域の人たちも加わった検討会が実施されていたようだが、車線の減少等による「近隣への影響」を懸念する意見は取り上げられなかったのではないかと。	定禅寺通活性化検討会には、地域の方々の他、本エリアの活性化に関心をお持ちの様々な方々にご参加いただき、そうした懸念も含め様々な議論がありましたが、大規模社会実験の結果などを踏まえて定禅寺通エリアまちづくりビジョン 2030 をとりまとめいただいたもの認識しております。
62	新聞報道では、「方針とりまとめ(22年度中)測量、設計(23年度)、工事予定(24年度)」等と載っているのをみると「結論ありきなのでは?」と感じてしまう。	新聞報道については、本パブリックコメントに際して公表した中間案を踏まえ掲載されたものです。 中間案には、本パブリックコメントで皆様からのご意見をいただくための案として再整備のスケジュールをお示ししておりますが、確定しているものではなく、皆様からのご意見を踏まえたくて最終案としてとりまとめていきたいと考えております。
63	再整備に係る費用(予算)が示されないままに市民に意見を求めることに違和感がある。	本方針は、本市が実施する定禅寺通再整備の方針として、再整備の方向性や考え方、整備概要、整備スケジュール等をお示しするものであり、これらに関するご意見を募集させていただきました。 再整備に係る費用については、本方針に基づいて概算費用の精査を行っているところであり、次年度以降に具体的な設計等を行い、詳細な工事費用を算出してまいりたいと考えております。

(8) その他の意見

No.	意見の概要	本市の考え方
64	歩道のツリーサークルにはベンチを配置するとあるが、いつもお店の事業ゴミ袋が置かれていて美観を損ねている。このようなところにベンチを置いて使う人がいるのか。ゴミの問題を先に解決すべき。	歩道に置かれる回収待ちのゴミ袋の問題については、これまで地域の皆様等からもご意見をいただいております。課題として認識しております。関係部局や地域の皆様と連携し、解決に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。
65	「24時間楽しめる東エリア」で朝方まで酔っ払いでにぎわっていたら騒音、ゴミの散乱、犯罪多発等環境・治安の悪化が懸念されるのではないかと。 (朝まで酔っ払いでにぎわう街をつくる必要があるのか。)	「24時間楽しめる東エリア」の記述は、定禅寺通活性化検討会が策定した「定禅寺通エリアまちづくりビジョン2030」の抜粋に記載されているものであり、本市が記載したものではありませんが、昼も夜も楽しめるエリアを目指したいという地域の考えであるものと理解しております。また、まちづくりにおいて、まちの美化や防犯は重要であると認識しており、地域の皆様や関係機関等と連携しながら、必要な取組み等を図ってまいりたいと考えております。
66	東京の二子玉川では大企業が移転してきたことにより昼間人口が増加した事例がある。また、仙台市には高級ホテルが少ないが、誘致することができれば富裕層の観光客が訪れる可能性がある。定禅寺通エリアの活性化に向けては、オフィスや高級ホテルといった企業誘致を進めるべき。	いただいたご意見については、関係課と共有させていただき、今後の参考とさせていただきます。
67	定禅寺通の活性化に向け、定禅寺通沿道の空き建物、空き駐車場の土地所有者と交渉すべき。	エリアの活性化に向けては、低未利用な土地や建物の活用は重要な課題の1つであると認識しており、地元のエリアマネジメント組織等とも連携しながら検討していく必要があるものと考えております。いただいたご意見については、今後の取組みの検討において参考とさせていただきます。
68	宮城県は県民会館隣地を取得したとのことだが、定禅寺通の活性化に向け、県と交渉すべき。	本市では、定禅寺通エリアを仙台駅周辺と並ぶ都心の核とするべく活性化に努めてきたところであり、県民会館移転後の跡地についても、このエリアの賑わいや魅力の向上に資するものとなるよう、地域の皆様のご意見なども踏まえながら県と協議をしてまいりたいと考えております。
69	宮城県が県民会館の隣接地を取得し、「一つの区画として県民のために有効活用したい」との方針が報道されたことにより、県民会館跡地の利用法の可能性も大きくなったと思われる。そのような時期に、定禅寺通の車線を減らすなどという無謀な計画は、定禅寺通だけでなく、仙台市の可能性をも閉ざしてしまうこと	定禅寺通エリアの活性化に向けては、人々が日常的に訪れたい魅力を高めていく必要があり、県民会館移転後の跡地はそのための重要な場所であると考えております。併せて、道路空間再構成によるひと中心の空間づくり、また、再構成により拡大された公共空間の利活用と相乗効果を生み出していくことが

	になりかねず、仙台市民のために、慎重なご判断を下すべき。	必要であり、引き続き活性化の取り組みを進めてまいりたいと考えております。
70	現在の市民会館や県民会館をリノベーション利用し周辺のプロモーションに一役買ってもらうのが良いと思う。県民会館は県所有だが仙台市が買い取りリノベーションすることで、定禅寺通の#クリエイティブ、#チャレンジ、#コミュニティ・・・の展望がより一層開けるのではないか。	本市では、定禅寺通エリアを仙台駅周辺と並ぶ都心の核とするべく活性化に努めてきたところであり、県民会館移転後の跡地についても、このエリアの賑わいや魅力の向上に資するものとなるよう、地域の皆様のご意見なども踏まえながら県と協議をしてまいりたいと考えております。
71	歩きたばこの多い地域でもあり取り締まりを行うべき。	定禅寺通の一部は、歩行喫煙による被害が特に発生するおそれがあり、歩行喫煙の防止に重点的に取り組む区域として、「歩行喫煙防止重点区域」に指定されております。いただいたご意見については、関係課と共有させていただきながら、今後の地域と連携した取り組みの検討等において参考とさせていただきます。
72	せんだいメディアテークはいつも工事中の印象があるが、せめてトイレだけでも利用させてほしい。	いただいたご意見については、関係課と共有させていただき、今後の参考とさせていただきます。
73	定禅寺通は渋滞による排気ガスが多く、子どもを遊ばせる気にならない。	いただいたご意見は、滞在者や通行者の居心地がよい環境づくりの参考とさせていただきます。
74	「くるま中心からひと中心の都市空間への転換を求める社会的要請」と記載があるが、仙台市が誰かからこのような要請を受けたことはあるのか？	「くるま中心からひと中心の都市空間への転換を求める社会的要請」の記述は、定禅寺通活性化検討会が策定した「定禅寺通エリアまちづくりビジョン2030」の抜粋に記載されているものであり、本市が記載したものではありませんが、国内外におけるウォークアブルなまちづくりへの機運の高まり等を示されたものと認識しております。
75	パークレットという用語について説明を付記すべき。	ご意見を踏まえ、パークレットの説明を追記します。