

## 青葉通駅前エリアのあり方検討協議会 第5回協議会 議事概要

日時 令和5年3月28日（木）10:00～12:00

会場 AER 30階会議室

議題 社会実験の効果検証について

1. 開会
2. 社会実験の効果検証について
  - (1) 利活用の結果
  - (2) 交通量調査等の結果
3. 意見交換
4. 閉会

配布資料 【資料A】 本日の座席表

【資料1】 利活用の効果検証結果、今後について「概要版」

【資料2】 利活用の効果検証結果について「詳細版」

【資料3】 交通量調査等の結果について「詳細版」

【資料4】 交通処理の課題と評価について「概要版」

【資料5】 宮沢根白石線（南鍛冶町・舟丁工区）の開通について※情報提供

### ○主な意見等

#### （委員意見）

- ・社会実験エリア（青葉通）における歩行者交通量の結果を確認すると、頑張って取り組みを行っても最大で12時間で4,500人程度の増加であり、この増加を多い、少ないと見るか。また、歩行者を増加させるにはイベントをやり続ける必要があると考え、地権者側の荷が重いと感じる。

#### （事務局回答）

- ・多いと少ないかは歩行者専用名掛丁と比較しては判断し難いが、バス停を移設したにもかかわらず、歩行者交通量が増えたことに価値があると考えている。
- ・まずは一歩として青葉通駅前エリアに人を集めて、街中に流す役割は見えたものと考え、
- ・イベントは毎日行う必要はないと考えているが、イベントを行う際はプレイヤーのみならず、プレイヤー間の調整、全体のブランディングやコンセプト、庶務や経理といった組織的なものが必要であり、地権者の皆さんにお願いする訳ではなく、来年度以降、人材、組織等について模索していきたい。

**(委員意見)**

- ・頑張っても取り組みを行っても歩行者交通量がアーケードと比べると少ないという意見であるが、頑張ってもこのくらいの歩行者交通量ということは、このまま何もしなくて良いということではなく、何かをしなければならぬと改めて思った。
- ・アンケート調査からは、アーケードは利便性が高い反面、人が多くてゆっくりできない、いつの間にかテナントを素通りしているという意見もある。こういった意見も、今後の当該エリアのビジョン策定にあたって重要な指針になると考える。

**(委員意見)**

- ・今回の社会実験の結果が様々な場面で活かされれば良いと感じる。
- ・商業面の考えで言えば、人を呼び、集まった人をテナントが捕まえる必要がある。
- ・当然、毎日イベントを実施することは費用的に難しく、マネジメント会社のような組織も必要になるだろう。
- ・人を集め、賑わいを創出することで新たにこのエリアに関わりたいプレイヤー等の人材も表れるだろう。
- ・このような取り組みを他の場所で行った際は、テナント出店の意向にも結びついた。
- ・今回の社会実験がこのエリアの新たな気付きになれば良いと思う。

**(委員意見)**

- ・今回、交通影響に関する調査はかなり緻密に行って頂いたと感じているが、交通量調査やアンケート調査の中に地下鉄や JR を絡めたものがないのはなぜか。
- ・地下鉄沿線にマンションが増えており、仙台駅前に人を集める層になると考えている。

**(事務局回答)**

- ・社会実験エリアに来訪した方の移動手段（地下鉄や JR を含む）は調査している（資料2 89 ページ）。

**(委員意見)**

- ・宮沢根白石線の開通（舟丁、南鍛冶町工区）により、何分くらいの時間短縮効果が見込まれるのか。シミュレーション等を行っていただければ教えてほしい。
- ・仙台駅東側から宮城野橋を通り南側へ抜ける交通は現在どの程度存在するのか。また、この交通の宮沢根白石線の転換はどの程度見込めるのか。

**(事務局回答)**

- ・宮沢根白石線の開通による時間短縮効果を予測するシミュレーションは実施していない。
- ・資料3（P10）のETC2.0プローブデータの経路分析結果にて示しているとおり、仙台駅東

側から南側への通過交通は一定数存在しており、これらのうち宮沢根白石線への転換も幾分か見込まれると想定される。

**(委員意見)**

- ・人流ビッグデータから回遊性向上につながる影響を確認できなかったのは残念である。来訪者の9割が回遊したという結果はどの調査によるものか。
- ・将来ビジョン策定に向けたスケジュール感を教えてほしい。

**(事務局回答)**

- ・来訪者の9割が回遊したという結果はアンケートによるものである(資料2 91ページ)。
- ・今後は求められる機能、空間、そしてどの程度の規模感が必要であるかを社会実験の結果等を踏まえ引き続き検討するとともに、令和5年度中には中間案・ビジョンを作成したいと考えている。

**(委員意見)**

- ・今回の社会実験を受けて、イベントによる売り上げなどへの影響は大きいと感じた。
- ・社会実験時の旧さくら野側バス停に限らず、普段のEDEN前のバス停でも同じことが言えるが、バスを利用する方が多い時間帯は、歩道にバス待ちの列が伸び、歩道を通行する人が通りづらい光景がはっきり見られた。バス停は、どこかに集約したほうが良いと感じた。
- ・令和5年度末に仙台駅西口のバスプール整備が完了し、使い勝手は良くなったが、もう一段ステップアップできないかと思った。例えば乗り換えをしやすいするためにバスプールを二階建てにする等、何か工夫できればいいと感じた。

**(委員意見)**

- ・人流ビッグデータからは回遊性向上につながる影響を確認できなかったのは、影響があったのか否かを確認できなかったということか。
- ・ペDESTリアンデッキから青葉通へ降りた人たちは、その後どちらの方向へ向かっていったのか。印象でよいので教えてほしい。

**(事務局回答)**

- ・影響はあったのだろうと推察している。青葉通に限らず名掛丁もやや歩行者は増えたが、これが社会実験の影響によるものかまでは分からない。
- ・毎日現場を観察していた印象ではあるが、ペDESTリアンデッキ側から青葉通へ降りた人が、またペDESTリアンデッキ側に戻っていったという印象はあまりない。実験期間中に来訪された方のご意見からも、こういったくつろげるところがあると、一旦ここで休んで、もう一か所違うところに行きたくなるといった声を頂いており、回遊につながるポテン

シャルは確認できたのではないかと考えている。

**(委員意見)**

- ・青葉通の地下通路の歩行者交通量は取得しているのか。普段は地下通路を歩行しているが、社会実験期間中は地上を歩行した方がいると考えられる。

**(事務局回答)**

- ・アンケート調査の結果、普段は地下通路を歩行するが、社会実験期間中は地上を歩行したという回答が 89 件見られた。

**(委員意見)**

- ・今回は社会実験の会場に飲食は置かず、物販コンテンツも少なくし交流体験を重視したコンテンツを実施した。仙台駅前の公共空間を無償で楽しめることは良いことではないかと考える。
- ・平日はコンテンツを詰めておらず、学校や仕事帰りに立ち寄る人が見られた情景は良かった。

**(委員意見)**

- ・今回の社会実験を通してこのエリアのポテンシャルを図れたことが大きな収穫であると考えるが、集まった人を都心に流す仕掛けは今後さらに検証すべきである。
- ・現状の仙台駅前、ペDESTリアンデッキはゆったりできる場所がないと感じる。東西自由通路の中心にあるベンチには多くの人が座っているため、もう少し溜まれる場所が必要ではないか。溜まれる空間で人が時間を使うことで、沿道や周辺の商売にも繋がると考える。

**(社会実験関係者意見)**

- ・青葉通に若い人が集っている状況がとても新鮮であった。また、保育園の子供たちが朝に空間を使うなどといった光景も新鮮であり、そういった人がこのエリア近辺にいることに気づかされた。
- ・イベントのコンテンツは飲食や物販中心ではなく、人同士が交流するようなものに絞った中で、これだけ若い方が集められたということが、新しい場の作り方にも参考になっていくと考える。
- ・訪れた方々から、この先このエリアをどのようにしていくのか、旧さくら野はどうなるのかといった話を聞いており、今後こういったビジョンをこの協議会で作成していくかが大事になってくると感じた。

- ・定禅寺通など都心のどの通りも商業中心になるのではなく、通りごとに個性が必要である  
と考える。青葉通のこのエリアは座ることができ、お金をかけなくても過ごせる、ケ  
ヤキを感じられる場所など。各通りの個性があることで、町全体の価値が向上してい  
く  
と考える。

**(委員意見)**

- ・青葉通前のバス停やバスルート等については改善の余地があると考えます。
- ・回遊を増やそうとした際には、特定の層が特定の箇所に行くような仕組みにするの  
ではなく、多くの層が様々な箇所に回遊するような施設配置を検討する必要がある。
- ・交通処理についての全体的な感想だが、社会実験を行ってみるまではどのようなことが起  
きるのかという不安を感じた。当然実験開始直後は交通規制により混乱は生じたが、慣れ  
ていくと対応できる部分が大いと感じた。もちろん現状のままではなく、対応は必要で  
あると考えるが必要だが、「交通規制＝大変な状況になるのではない」と考える。

以上