

## 青葉通駅前エリアのあり方検討協議会 第2回ワーキンググループ 議事概要

日 時	令和3年8月6日(金) 13:00~14:00
会 場	中小企業活性化センター セミナールーム(2)
議 題	あり方検討の進め方、あり方検討に向けた動向を踏まえた現状の確認・整理
配布資料	次第 【資料A】本日の座席表 【資料1】あり方検討の進め方 【資料2】あり方検討に向けた動向を踏まえた現状の確認・整理 【資料3】今年度スケジュール アンケート

### ○主な意見等

#### 【あり方検討の進め方について】

- ・青葉通駅前エリアの中だけでなく、広域的な視点で意識を持ち続けることが重要であり、この点も含めて、青葉通駅前エリアのSWOT分析の取りまとめをお願いしたい。

#### 【現状の確認・整理について】

- ・仙台市内の人の通行量だけでなく、東京に行っている方の通行量も示してほしい。
- ・青葉通駅前エリアについて今後議論していく中では、視野が狭くなりがちになるため、上位計画で考えられている方向性は常に示していただき、仙台全体を見渡した中で青葉通駅前エリアをどうしていくかという議論ができればよい。
- ・回遊性について、ゾーンやエリアの考え方も大切だが、魅力のあるものが500m間隔程度で1つでもあれば、連続した回遊を生む可能性があることが読み取れるのではないかと。
- ・都市間競争においては、事業者側の視点では投資をしてもらえる都市であるかが重要であり、そうした視点がなければ他都市に勝っていくことは難しい。
- ・今後、働く場所が必ずしも事業所でなくなるのであれば、地方に拠点を移すことも考えられる。その時、例えば仙台と福岡では時間距離が同じでも気候が異なる、福岡ではインバウンドが多いなど都市間には異なる点が様々ある。都市間競争の中では、ライバル都市の特徴を理解した上で、事業者の方に仙台を発信していければ良いのではないかと。
- ・都市間競争の中では投資のチャンスを生み出さなければならず、そのためには駅前だけでなく市内各所で行われているまちづくりと連携させる「面で勝っていく」というような発想があってもよいのではないかと。
- ・本日の資料は市内で事業を営んでいる方向けの啓発へも活用できるのではないかと。
- ・2019年に仙台駅・東西自由通路の通行量が多くなっているが、東北楽天ゴールデンイーグルスの試合の有無が通行量に影響している(資料2 7ページ)。

- ・仙台駅周辺エリア、一番町エリア、中央通エリアで、30年間の10年単位でエリア毎の人のシェアの変遷を見ると、1990年には仙台駅周辺エリアは26%だったが、2019年になると41%に増加しており、反対に一番町エリアはシェア割合が減少している。駅前の開発の進展等により、駅前周辺エリアが若者を中心に人が集まるエリアになっていることを裏付けている。

#### 【SWOT分析での整理における「強み」について】

- ・現状のSWOT分析で強みとして整理されている「青葉通から民地への車の乗り入れがなく、歩行者が安全に通行できる空間」について、歩行者が安全に通行できる空間は、幅50mの道路空間があり歩道幅が広いことで実現している。青葉通と交差する五番丁通を見ても青葉通並の歩道幅はないことから、歩道幅の広さが青葉通の強みと言えるのではないかと。

#### 【SWOT分析での整理における「弱み」について】

- ・駅前に仙台らしさを体感できないということが弱みにあげられているが、抽象的である。現状の景色でも十分仙台らしさを感じることができると思っている。例えば駅前のガス灯で仙台らしさを演出していくということもありえるとは思いますが、仙台らしさとは何かを具体化した方が今後検討しやすいのではないかと。
- ・仙台駅前には様々な交通機関があるが、それらの案内表示が弱い。仙台駅前の特色は来街者であり、そうした方々の到着や帰宅時の集合、駅前から市内各所へ移動する際の交通手段の案内表示があるにはあるが、さらに分かりやすい工夫が必要。
- ・全国平均に比べて少ないものの、インバウンドもあることから案内表示の国際化も必要であり、最低でも英語での案内は必要ではないかと。
- ・博多では西鉄が停留所の案内板をデジタル化して成功している事例がある。駅の案内板もしくは各停留所の角々にデジタル案内板を設置すれば、それを活用して自分の行きたい場所までのバスが出る停留所が分かるというような仙台市独自のアプリの導入を検討してほしい。
- ・地域避難場所について、企業と協定を結んで1階スペースを開放してもらおう等の方法もあるはずで、緑地や公園だけに絞り込まなくともよいのではないかと。