

第2回 青葉通駅前エリアのあり方検討協議会

1. これまでの検討状況と今後の進め方
2. 利活用WGの協議経過
3. 交通処理WGの協議経過
4. 社会実験の実施について
5. 市民参画イベント(案)
6. 第2回協議会後の予定(案)

1. これまでの検討状況と今後の進め方

1. これまでの検討状況と今後の進め方

交通処理WG

利活用WG

第1回 青葉通駅前エリアのあり方検討協議会

・青葉通駅前エリアを中心とした公共空間のあり方を官民が連携し検討

交通処理WG (第1回~2回)

- ・他都市の事例紹介
- ・整備手法別の課題、効果等の整理
- ・昨年度の概略検討結果 (バスルートの迂回による利便性への影響に課題)

利活用WG (第1回~2回)

- ・他都市における道路空間利活用の事例紹介
- ・青葉通周辺の現状確認
⇒各種統計資料から、青葉通周辺の動向を確認、整理
- ・SWOT整理 (強み、弱み、機会、脅威の提示)
⇒青葉通周辺の現状をSWOT分析に当てはめて整理

交通処理WG (第3回~第5回)

- ・社会実験に向けた交通施設の配置案の議論・シミュレーション結果
⇒社会実験はトランジット案とし、②案をベースに今後関係者と協議を進める

利活用WG (第3回~5回)

- ・都心・青葉通の現状、将来の姿について意見交換
- ・「エリアづくりのあり方」の考え方を提示
- ・議論を踏まえ、エリアづくりの視点を定める
- ・それぞれの視点に基づき求められる空間・機能を議論

本日

第2回 青葉通駅前エリアのあり方検討協議会

・青葉通駅前エリアの視点、社会実験の目的と交通施設配置案の議論

〈引き続き協議会・WGで議論〉

将来ビジョン骨子の作成に向けた検討

・求められる機能、空間の検討、将来ビジョン骨子の作成～内容の検討・深度化 等

市民参画
イベント

社会実験実施に向けた検討、調整

・実施期間、利活用内容、交通規制、自転車走行、バス停配置、迂回ルート、検証方法、安全対策、周知方法 等

社会実験 (交通への影響・効果の検証、解決すべき課題の把握)

実験結果を
反映

社会実験 (利用実態・にぎわい効果の検証、解決すべき課題の把握)

将来ビジョン策定

令和3年度

令和4年度

2. 利活用WGの協議経過

2. 利活用WGの協議経過(第1回WG)

第1回WG

7月9日 第1回WG	・他都市における道路空間利活用の事例紹介
8月6日 第2回WG	・動向を踏まえた現状の確認、整理 ・SWOT整理(強み、弱み、機会、脅威の提示)
11月1日 第3回WG	・将来の姿(現状から見える将来の姿を提示) ・大丸有エリアの紹介
12月1日 第4回WG	・エリアづくりの視点作成に向けて
12月22日 第5回WG	・エリアづくりの視点(案) ・視点に基づき、求められる機能、空間の議論

2. 利活用WGの協議経過(第1回WG)

第1回WG 他都市事例の事例紹介

国土交通省東北地方整備局 建政部 都市・住宅整備課様より
国内の潮流(東京、松山市、姫路市の事例)、利活用事例(大阪市、神戸市、静岡市)の事例をご紹介いただきました

(東京) 丸の内仲通り

- ・2019年5月、100時間連続で丸の内仲通りを歩行者空間化し芝生を敷設



(愛媛県松山市) 花園町通り

- ・車道を片側3→1車線に縮め、歩道を拡幅
- ・歩道から自転車道を分離
- ・アーケードを撤去し、統一したデザインでファサード整備



(兵庫県姫路市) 姫路駅北駅前広場

- ・駅前空間をトランジットモール化、歩行者空間・芝生化し、民間の様々なイベントの展開やインバウンド増と相まって多様な人材が集う空間へ



(大阪府大阪市) なんば駅周辺地区

- ・なんば駅周辺の町会、商店街、企業で構成する「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」の発足



(兵庫県神戸市) 三宮中央通り

- ・道路管理者による道路のリデザインの推進
- ・継続的な地域によるまちづくりの機運



(静岡県静岡市) (都) 青葉通線

- ・A.P.S.推進会議による空間改善のアイデア提案



2. 利活用WGの協議経過(第1回WG)

第1回WG 他都市事例の事例紹介

国土交通省東北地方整備局 建政部 都市・住宅整備課様より
これまでの街路空間の再構築・利活用事例から得られたノウハウをご紹介します。

街路空間の再構築・利活用事例から得た11のノウハウ

事例から得たノウハウ

- ① **実験的**に空間をつくって、体験してもらおう
- ② **小さく始めて、大きく育てよう**
- ③ **地域のシンボル**を合意形成に活かそう
- ④ やりたいことを**上位・関連計画**に埋め込もう
- ⑤ **民間の動き**に行政が呼応しよう
- ⑥ **官民協働の体制**で**ビジョン**を描き、共感しよう
- ⑦ **横断チーム**や**連絡会議**で**庁内に横串**を通そう
- ⑧ **地元と一体の体制**をつくって関係機関と協議しよう
- ⑨ **各分野の専門家**と**タッグ**を組もう
- ⑩ **パブリックマインド**を持つ民間に任せよう
- ⑪ **積極的に視察や研修**に学び、提案しよう

2. 利活用WGの協議経過(第2回WG)

第2回WG

7月9日 第1回WG	・他都市における道路空間利活用の事例紹介
8月6日 第2回WG	・動向を踏まえた現状の確認、整理 ・SWOT整理(強み、弱み、機会、脅威の提示)
11月1日 第3回WG	・将来の姿(現状から見える将来の姿を提示) ・大丸有エリアの紹介
12月1日 第4回WG	・エリアづくりの視点作成に向けて
12月22日 第5回WG	・エリアづくりの視点(案) ・視点に基づき、求められる機能、空間の議論

2. 利活用WGの協議経過(第2回WG)

第2回WG 動向を踏まえた現状の確認・整理

・動向を踏まえた現状の確認・整理 を行い、(後半)SWOT分析で現状の整理を実施。

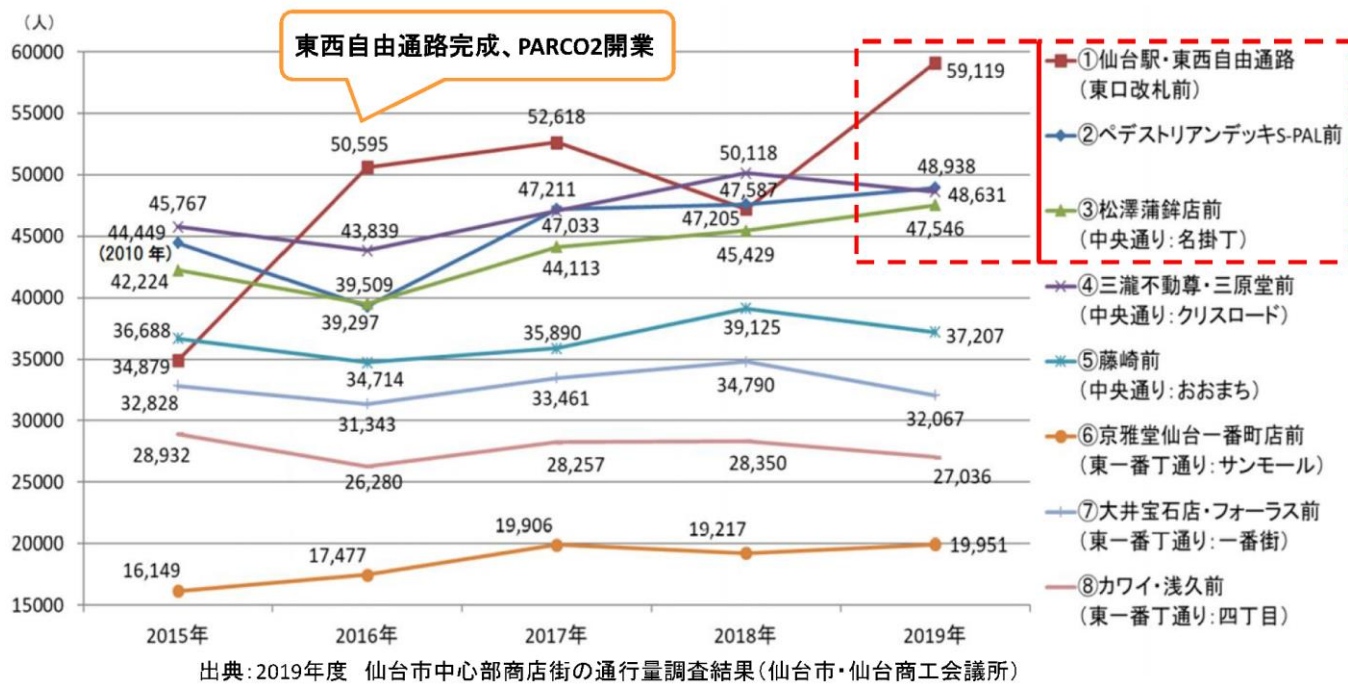
青葉通周辺の現状確認

- 周辺歩行者が多い
 - 交通結節点である
 - 若者が多く集まる環境
 - ケヤキ並木
 - オープンスペースの不足
 - 子連れの都心来訪
 - 都心を目的地とする人の割合低下
 - 都心の回遊性
- ・・・駅前エリア周辺の歩行者交通量が多く、人が集まるポテンシャルが高い。
 - ・・・仙台駅からの連続によるアクセス性、多様な交通手段が集積する交通結節点
 - ・・・周辺と比較し、若い世代の来訪が多い。周辺に専門学校が多く立地
 - ・・・緑のある空間が創出・維持
 - ・・・半径500m圏内で、オープンスペースが不足。青葉通近傍には地域避難場所が存在しない。
 - ・・・子連れトリップは、全属性と比較し、都心を目的としない。
 - ・・・仙台駅前からの徒歩による移動距離は、500m以下のトリップが平日休日ともに約半数

第2回WG資料(例)

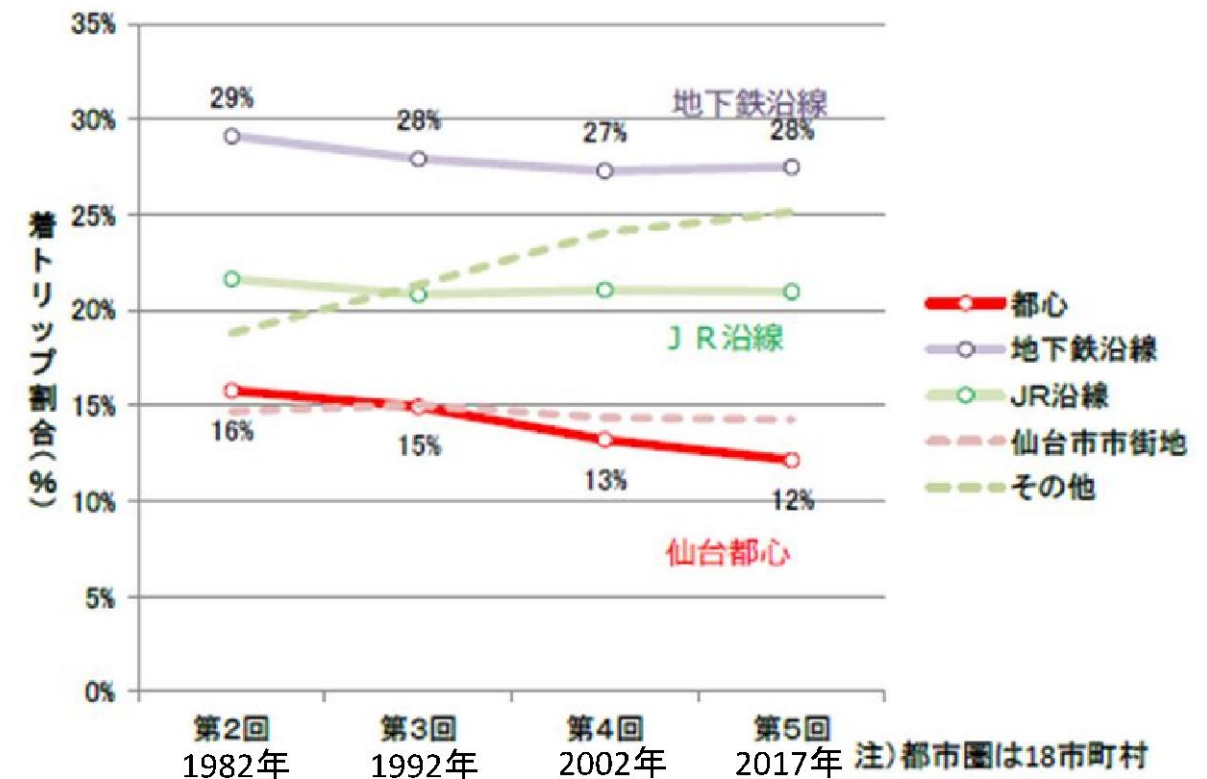
周辺歩行者の多さ

駅前エリア周辺の歩行者交通量が多く、人が集まるポテンシャルが高い。



都心を目的地にする人の割合低下

・都心を目的地にする人の割合低下



2. 利活用WGの協議経過(第2回WG)

第2回WG SWOT分析

- ・整理を行った現状を踏まえてSWOT分析を整理。
- ・第2回WGで集まった意見をSWOT分析に追加。

	ポジティブ	ネガティブ
内部要因 ※1	Strength(強み) <ul style="list-style-type: none"> ・魅力的な街路空間(ケヤキ並木、幅員) ・他の政令市に劣らない都市間競争力(地方進出検討候補都市上位、支社・支店を構えるオフィスが多い等) ・通りへのアクセス性(ペDESTリアンデッキにより青葉通に安全・円滑にアクセス可能) ・仙台駅(東北随一のターミナル駅)、東西自由通路に近い ・交通結節点である ・歩車分離が発達(ペDESTリアンデッキと地下自由通路) ・周辺に大規模商業施設、商店街、飲食・物販店が多く立地 ・複数の沿道再開発の動き ・青葉通駅前エリアのあり方検討協議会の設立 	Weakness(弱み) <ul style="list-style-type: none"> ・東北の顔としての風格を感じにくい ・駅前エリアと一番町、定禅寺エリアとの回遊が不足 ・各交通手段へのスムーズな移動、分かりやすい案内不足 ・高速バスの発着場が分散している ・地域避難場所が近隣に存在しない(最近傍は錦町公園) ・ペDESTリアンデッキ⇔青葉通の徒歩移動の際に高低差があり、バリアフリーのルートが限られる ・交通結節点であり人が多く行き交うことに加え、イベント等を実施できるオープンスペースが不足している ・歩行者通行量が多く、今後も増加が見込まれる中で十分な歩行空間が確保されていない可能性 ・自転車走行空間が未整備
	Opportunity(機会) <ul style="list-style-type: none"> ・教育施設の集積(駅周辺に専門学校が多く立地) ・公共交通を乗り換える大学、高校等の通学者が多い ・西口来訪者は若い世代が多い ・周辺歩行者が多く、人々が集まるポテンシャルが高い ・出張や旅行などで気軽に立ち寄れるエリア ・他都市※3に比べて気候がおだやか(真夏日・真冬日が少ない、降水量が少ない) ・全国的な「居心地よく歩きたくなるまちなか」形成の動き ・全国的な新たなモビリティ活用の動き(電動キックボード、立ち乗り3輪等) 	Threat(脅威) <ul style="list-style-type: none"> ・都心を目的地にする人の割合が低下 ・子連れの都心来訪が少ない ・大雨洪水時の浸水 ・帰宅困難者への対応スペースの不足 ・インバウンド伸び率が全国より低い ・他都市※3よりやや風が強い日が多い(特に12月～5月) ・郊外地域への商業施設の立地や電子商取引の普及 ・新型コロナウイルス等の感染症拡大に伴う来街者の減少や商業テナントの撤退等
外部要因 ※2		

※1:協議会メンバーだけでコントロールできること ※3:東京・札幌・名古屋・大阪

※2:協議会メンバーだけではコントロールできないこと

2. 利活用WGの協議経過（第3回WG）

第3回WG

7月9日 第1回WG	・他都市における道路空間利活用の事例紹介
8月6日 第2回WG	・動向を踏まえた現状の確認、整理 ・SWOT整理（強み、弱み、機会、脅威の提示）
11月1日 第3回WG	・将来の姿（現状から見える将来の姿を提示） ・大丸有エリアの紹介
12月1日 第4回WG	・エリアづくりの視点作成に向けて
12月22日 第5回WG	・エリアづくりの視点（案） ・視点に基づき、求められる機能、空間の議論

2. 利活用WGの協議経過（第3回WG）

第3回WG 青葉通駅前エリアの将来の姿

・各種統計データ等から見る、青葉通駅前エリアの将来の姿

＜全国的な動向を踏まえた位置づけ＞
 ①コロナ禍をきっかけに、テレワークが浸透
 ②年少人口が減少し、若年層の減少

②年少人口が減少し、若年層が減少

10年間の年少人口減少率（2012年～2021年）

順位	県名	年少人口減少率	年少人口減少数
1	東京都	6.4%	+95673人
2	沖縄県	-1.4%	-3546人
3	福岡県	-2.2%	-15397人
⋮			
18	宮城県	-10.4%	-31658人
⋮			
40	山梨県	-15.8%	-17768人
41	高知県	-16.0%	-14618人
42	和歌山県	-16.5%	-21182人
43	山形県	-17.8%	-26216人
44	福島県	-18.1%	-47297人
45	岩手県	-18.7%	-30854人
46	青森県	-21.5%	-36435人
47	秋田県	-22.5%	-27283人

出典 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（総務省）より作成

2. 利活用WGの協議経過(第3回WG)

第3回WG 青葉通駅前エリアの将来の姿

・各種統計データ等から見る、青葉通駅前エリアの将来の姿

<類似事例から見た位置づけ>

③他都市の駅前空間のリニューアル事例

④周辺エリアの活発化(仙台の事例)

④周辺エリアの活発化(仙台の事例)

- 他のエリアでは、まちづくり協議会の法人化を目指すなど、将来の管理運営を見据えた動きとなっている
- 青葉通駅前エリアは、まだ「あり方検討」が始まった段階



2. 利活用WGの協議経過(第3回WG)

第3回WG 青葉通駅前エリアの将来の姿

・各種統計データ等から見る、青葉通駅前エリアの将来の姿

＜実際の青葉通の現状＞

- ⑤歩行幅員が十分でない歩道空間
- ⑥ペDESTリアンデッキと東西自由通路だけで回遊

⑤歩道幅員が十分でない歩道空間



⑥ペDESTリアンデッキと東西自由通路だけで回遊



【凡例】延べ移動人数(人/1ヶ月)

- : 60 - 200
- : 201 - 400
- : 401 - 600
- : 601 - 800
- : 801 - 1,000
- : 1,001以上

2. 利活用WGの協議経過(第3回WG)

第3回WG 青葉通駅前エリアの将来の姿

・各種統計データ等から見る、青葉通駅前エリアの将来の姿



2. 利活用WGの協議経過(第3回WG)

第3回WG 賑わいとは？

- 仙台駅周辺は、歩行者が多い。
しかし、人がたくさん歩くだけ（通過するだけ）で、「賑わいがある」と感じるでしょうか
 - 人が「集まり、滞在し、交流し、活気がある」と感じられることが「賑わい」ではないでしょうか
⇒ 実現すれば、来街者に青葉通駅前エリアは居心地がよく、また来たいと思ってもらえるのではないのでしょうか
- ⇒ 現状はどのような状況でしょうか



平日朝の勾当台公園駅



平日13時頃の青葉通駅前エリア



平日19時頃の青葉通駅前エリア

2. 利活用WGの協議経過(第3回WG)

第3回WG 仙台の顔とは？

・まちにも表情があるのではないか。



2. 利活用WGの協議経過（第3回WG）

第3回WG 市の上位計画を踏まえたエリアづくりのあり方の考え方

・仙台市の上位計画も踏まえ、エリアづくりの「あり方検討」の考え方を整理

【各種計画から抜粋した仙台駅周辺及び青葉通に関するキーワード】

- ① **仙台の顔**・東北の玄関口
- ② 杜の都の象徴・緑あふれる市街地形成・緑空間や景観の創出⇒**みどり**
- ③ **東北の中核・高度な機能の集積・国際競争力のあるビジネス環境**の整備
- ④ **賑わい**空間の創出
- ⑤ **回遊性の向上 居心地が良く歩きたくなる**歩行空間の創出
- ⑥ 防災環境都市・**防災対策・帰宅困難者の緊急避難場所**の確保

【A】

賑わい（④）＋緑（②）がある青葉通駅前エリア

⇒緑がある空間の中で、人が集まり、滞在し、交流し、活気がある⇒仙台の顔（①）

⇒回遊してみたい、居心地が良く歩きたいと来街者に感じてもらう（⑤）

⇒国内外から人が集い、交流でき、楽しめるまちへ

【B】

【A】＋都心再構築プロジェクト（老朽化した建物の建て替え、ニーズにあったオフィス整備）

⇒東北の中核・高度な機能の集積・国際競争力のあるビジネス環境の整備（③）

⇒多様なイノベーションが生まれ、働く場所として選ばれるまちへ

【C】防災環境都市として、防災対策・帰宅困難者の緊急避難場所の確保

➡ 上記を踏まえ、皆様と「あり方検討」を行っていきたい

2. 利活用WGの協議経過(第3回WG)

第3回WG 東京 大丸有(大手町、丸の内、有楽町)エリアの事例紹介

三菱地所株式会社様より、丸の内の再構築、公的空間の活用等についてご説明いただきました

再構築の背景

国際化・24時間化・電源容量・空調・単一機能の見直し・交流による活性化・バブル崩壊・日本東京の国際競争力低下・アジアの台頭



建物更新・まちのあり方変化の必要性

大丸有協議会によるガイドライン等



※都市の役割の変化、価値観の多様性を反映して策定、更新し育てる

人を、想う力。街を、想う力。三菱地所

丸の内仲通り

1970年頃 オフィス特化、平日・日中の街



2013年 ビジネスセンターと商業・文化性の両立、平日・休日、日中・夜間を通した賑わい



21m幅 : 民地6m(歩)・区道9m(車)・民地6m(歩) → 歩道7m・車道7m・歩道7m

人を、想う力。街を、想う力。三菱地所

2. 利活用WGの協議経過（第4回、第5回WG）

第4回WG、第5回WG

7月9日 第1回WG	・他都市における道路空間利活用の事例紹介
8月6日 第2回WG	・動向を踏まえた現状の確認、整理 ・SWOT整理（強み、弱み、機会、脅威の提示）
11月1日 第3回WG	・将来の姿（現状から見える将来の姿を提示） ・大丸有エリアの紹介
12月1日 第4回WG	・エリアづくりの視点作成に向けて
12月22日 第5回WG	・エリアづくりの視点（案） ・視点に基づき、求められる機能、空間の議論

2. 利活用WGの協議経過（第4回、第5回WG）

第4、5回WG エリアづくりの視点作成

・第4回WG: 第3回WGでの意見を3つに分類し、エリアづくりの視点作成に向けて整理 → 第5回WG: 3つの視点(案)をまとめる

第4回WG

- ・**仙台の「顔」**
- ・**仙台の特色を押し出す**
- ・**スムーズに移動**
- ・**仙台への来訪を増やすための重要なエリア**
- ・**市民の誇り、さすが仙台！と感じてもらえる**
エリア

⇒**将来の「特徴、個性」**に関すること

- ・人が**「まちを使う」**ことで賑わいをつくる
- ・**表情豊かな**場所に
- ・**スムーズに楽しみながらの移動**
- ・**ここにしかない、ここでしか得られない体験**
- ・**安全、安心な場所**（災害時にも対応できる）

⇒**「表情」（人の感情や活動）**に関すること

- ・**理念を変えず社会の変化に応じて詳細を変える**
- ・**フレキシブル**に運用
- ・**「とりあえずやってみる」**ことが大事
- ・**現状に満足せず、未来志向で「挑戦」**を続ける
- ・**将来の担い手を育てる**
- ・**エリアの価値を高め、都心全体の価値を高める**
- ・**様々な世代の意見を聞きながら**
- ・**都心各エリアのまちづくりと連携**
- ・**目的や目指すところを将来ビジョンにして共有**

⇒**「姿勢」**に関すること

視点1

「仙台の顔としてのエリア」

【視点から目指したいこと】

- ・このエリアや仙台の個性・強みを生かしながら、様々な人がこのエリアに行きたくなり、訪れる人に**仙台の第一印象として好印象**を与える、**市民が誇れるエリア**にすること
- ・エントランスの役割として、他エリア（東北、仙台市内、都心各エリア）へ導くこと。

視点2

「多様な活動を生み出していく人中心のエリア」

【視点から目指したいこと】

- ・楽しみ、ワクワク感、居心地の良さ、暖かみ、安心感、魅力的・刺激的な経験といった、**訪れる人の感情や活動を生み出していく「人中心」のエリア**とすること。

視点3

「エリア価値向上のために挑戦するエリア」

【視点から目指したいこと】

- ・新たな魅力を生み出すことや、社会の変化に応じて変えていくことなど、このエリアにかかわる**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。**

第5回WG

2. 利活用WGの協議経過（第5回WG）

第5回WG 求められる機能・空間

視点1：「仙台の顔としてのエリア」（これまでのWG等での求められる機能・空間に関する意見含む）

- **仙台の個性や強み**を生かした機能・空間（豊かな緑、防災環境都市、学都、文化など）
- **「おもてなし」**の機能・空間
- 仙台駅を出た人が**認識しやすい**機能・空間（特徴的な目印、サイン、アプローチなど）
- **仙台・東北を気軽に体感できる**機能
- **他のエリア**（東北、仙台市内、都心各エリア）に**導く**機能（他のエリアを案内する機能、他エリアとの連携など）
- **風が強い日、寒い日**を生かした機能・空間

視点2：「多様な活動を生み出していく人中心のエリア」

（これまでのWG等での求められる機能・空間に関する意見含む）

- 周辺のオフィスワーカー、親子、若者など、様々な人が**楽しめる**機能・空間
- **居心地の良さを感じる**機能・空間
- 来訪者や周辺のオフィスワーカー等が**安心できる**機能・空間
- **アクセスしやすく、移動したくなる**機能
- 音、色、匂いなど**五感を刺激する**機能・空間
- **人との交流や出会いを促す**機能・空間

2. 利活用WGの協議経過（第5回WG）

第5回WG 求められる機能・空間

視点3：「エリア価値向上のために挑戦するエリア」（これまでのWG等での求められる機能・空間に関する意見含む）

- **フレキシブルに運用できる機能・空間**（必要に応じて歩道空間を広げるなど）
- **将来ビジョンを踏まえつつ、社会のニーズや変化に柔軟に対応する機能・空間**
- **隣接建物との相乗効果を発揮する機能・空間**（隣接する建物との一体性や連携）
- **新たなコトを起こし、新たな価値を生み出し続けることを意識して機能・空間を考える**
- **新たなテクノロジーを積極的に活用することを意識して機能・空間を考える**
- **このエリアの持続可能な運営を意識して機能・空間を考える**（人材発掘・育成、収益事業と維持管理など）

2. 利活用WGの協議経過（第5回WG）

エリアづくりの視点（第5回WGの意見を踏まえ修正）

視点1「仙台の顔としてのエリア」

【視点から目指したいこと】

- ・このエリアや仙台の個性・強みを生かしながら、様々な人がこのエリアに行きたくなり、訪れる人に**仙台の第一印象として好印象**を与える、**市民が誇れるエリア**にすること
- ・エントランスの役割として、他エリア（東北、仙台市内、都心各エリア）へ導くこと。

視点2「多様な活動があふれる人中心のエリア」

【視点から目指したいこと】

- ・楽しみ、ワクワク感、居心地の良さ、暖かみ、安心感、魅力的・刺激的な経験といった**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**エリアとすること。
- ・人との交流や出会いによって、イノベーションが生まれるエリアとすること。

視点3「エリア価値向上のために挑戦するエリア」

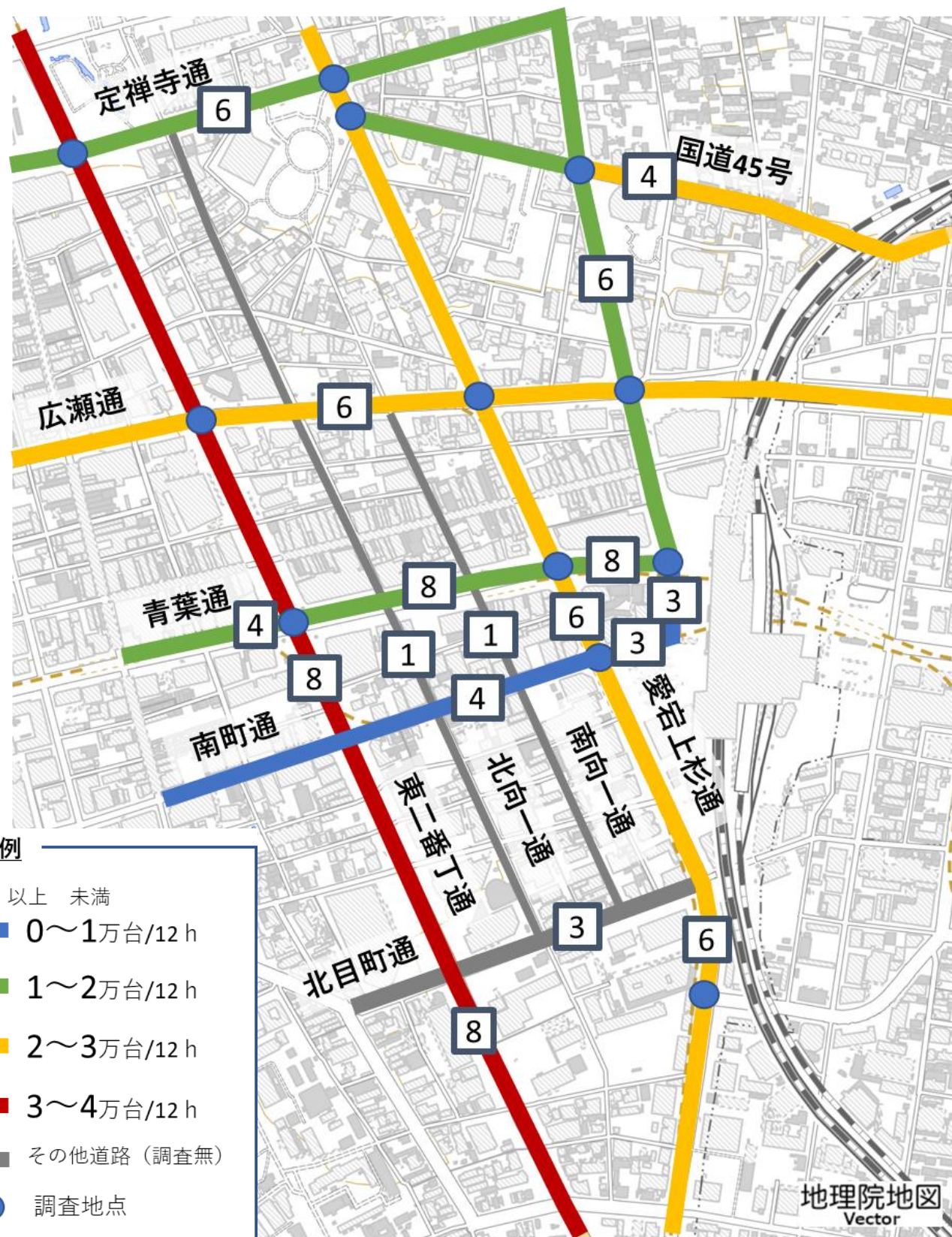
【視点から目指したいこと】

- ・新たな魅力を生み出すことや、社会の変化に応じて変えていくことなど、このエリアにかかわる**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。**

3. 交通処理WGの協議経過

(1) 青葉通駅前区間周辺地域における交通の現状(自動車)

- 都心内の自動車交通量は減少傾向(図3)
- 南北方向は、東二番丁通の交通量が最も多い(図1)
- 東西方向は広瀬通、国道45号の交通量が多い(図1)
- 青葉通駅前区間は12百台/12hで、方向別交通量の大きな偏りはないが、バスは仙台駅からの交通が多い傾向となっている(図4)



凡例

以上 未満

0～1万台/12h

1～2万台/12h

2～3万台/12h

3～4万台/12h

その他道路(調査無)

調査地点

代表的な車線数

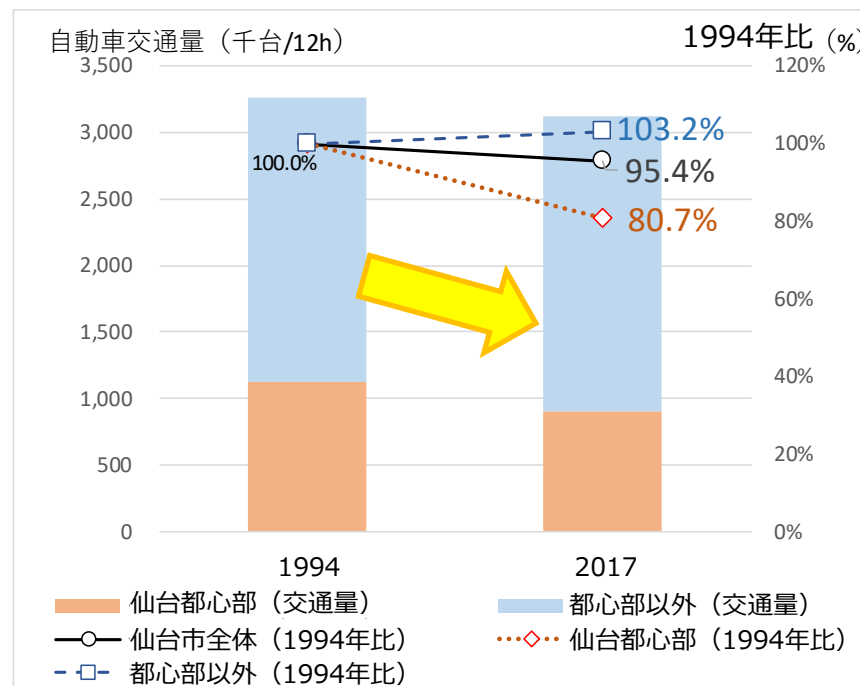


図3 仙台市内の自動車交通量の変化

◀図1 青葉通駅前区間周辺の自動車交通の状況

自動車交通量の出典:
H29年度仙台市道路交通等現況調査

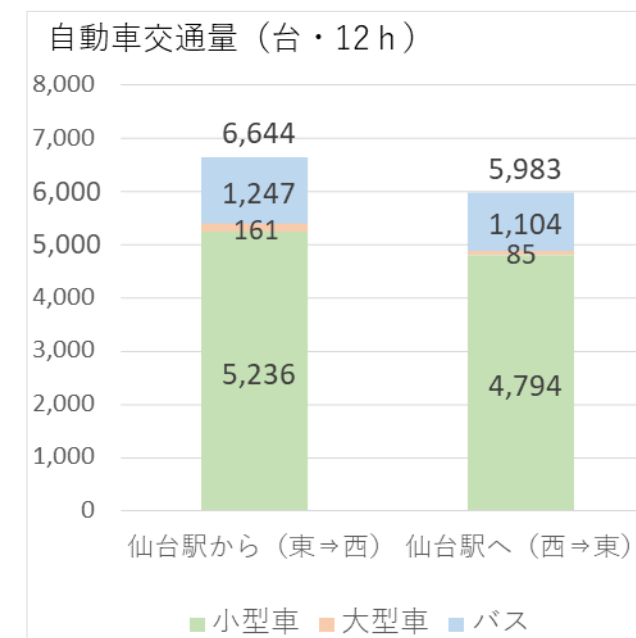


図4 青葉通駅前区間の方向別交通量

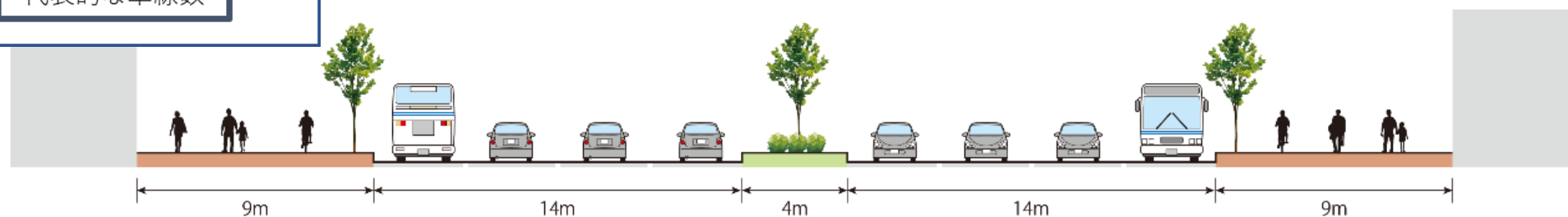


図2 駅前区間の断面構成

(1) 青葉通駅前区間周辺地域における交通の現状(バス)

- 東二番丁通⇔青葉通⇔駅前通の区間がバスの主要な動線となっている。
- 高速バス停は、主に広瀬通、青葉通駅前区間、西口・東口バスプールの4箇所に設置されている。

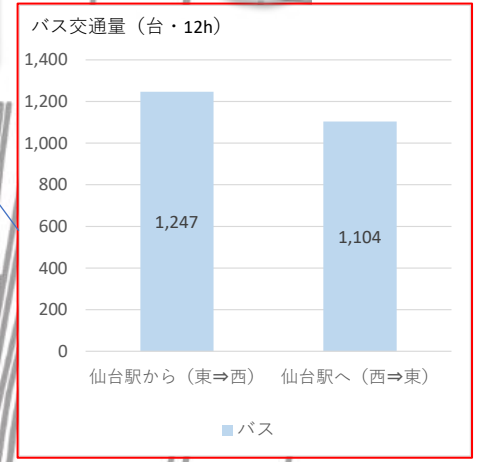


のりば	行先(経由地)【運行会社】
エデン前	石巻・石巻専修大学【ミヤコーバス】
	山形(東北道・山形道経由)【宮交・山交】
	東京(東京駅・東京スカイツリー北・東京レポートお台場前)【東北急行バス】
	上山(東北道・山形道経由)【宮交・山交】
	特急バス 作並・東根・村山・尾花沢・新庄(関山経由)【山交】
旧さくら野前	登米市役所前【東日本急行・ミヤコーバス】
	一関、とよま総合支所、平泉(一関経由)【東日本急行】
	栗原金成庁舎前、一迫総合支所前(築館経由)【東日本急行】
駅西口	蔵王町・遠刈田温泉(村田経由)【ミヤコーバス】
	古川【JRバス東北】

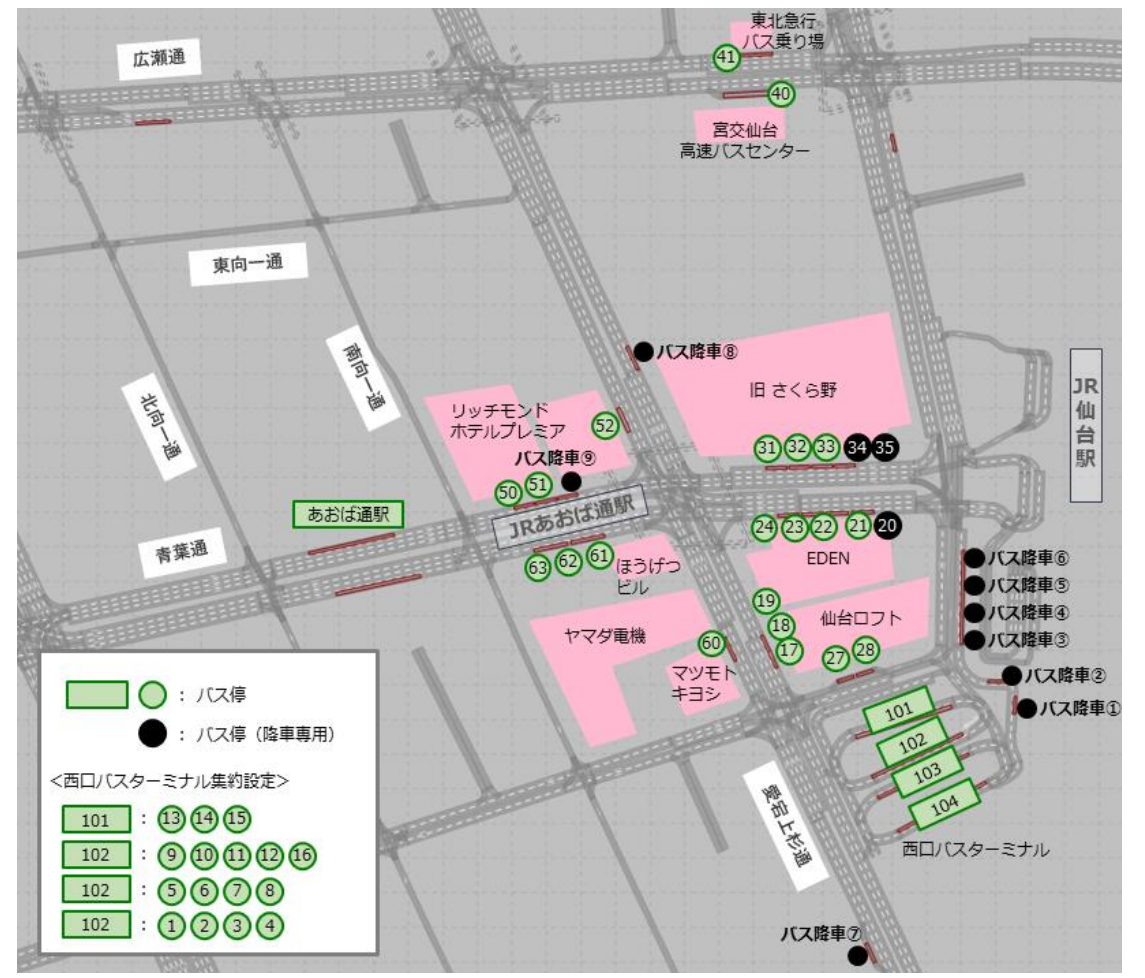
出典：宮城県バス協会HP

のりば	行先(経由地)【運行会社】
宮交仙台高速バスセンター前	青森、弘前、秋田、盛岡、遠野・釜石、気仙沼・陸前高田・大船渡、気仙沼・南三陸、鶴岡・酒田・本荘、福島、郡山・須賀川、日立・水戸、渋谷・新宿、成田空港、富山・高岡・金沢、名古屋、京都・大阪【宮城交通、他】
	新宿・東京ディズニーランド®・東京ディズニーシー®、東京駅、新宿・池袋、大崎、お台場・新木場・羽田空港【WILLER EXPRESS】
東北急行バスのりば	東京(東京駅・東京スカイツリー北・東京レポートお台場前)【東北急行バス】
	東京・成田空港・「東京ディズニーランド®」、富山・金沢【JRバス東北、他】 ※旧臨時72番
仙台駅東口バスターミナル	新宿(王子・池袋経由)、羽田空港、米沢、会津若松、横浜駅(新宿経由)、新潟【JRバス東北、他】、定期観光バス「仙台お散歩号(通年運行)」「松島お散歩号(通年運行)」「蔵王キツネ村号(不定期)」「蔵王樹氷号(冬季運行)【JRバス東北】
	大館(鹿角花輪経由)、大曲(横手経由)、湯沢(横手経由)、花巻温泉(北上・花巻経由)、江刺(前沢・水沢経由)【JRバス東北、他】
	桐生・前橋・高崎【日本中央バス】
	八戸、いわき(好間・いわき駅)【JRバス東北、他】
	新地・相馬・南相馬【東北アクセス】
	山元・角田・丸森【東北アクセス】
	山形蔵王(冬季間運行)【山交】、富山・高岡・金沢【宮城交通、他】

出典：宮城県バス協会HP



▲駅前区間のバス交通量



▲仙台駅前のバス停配置

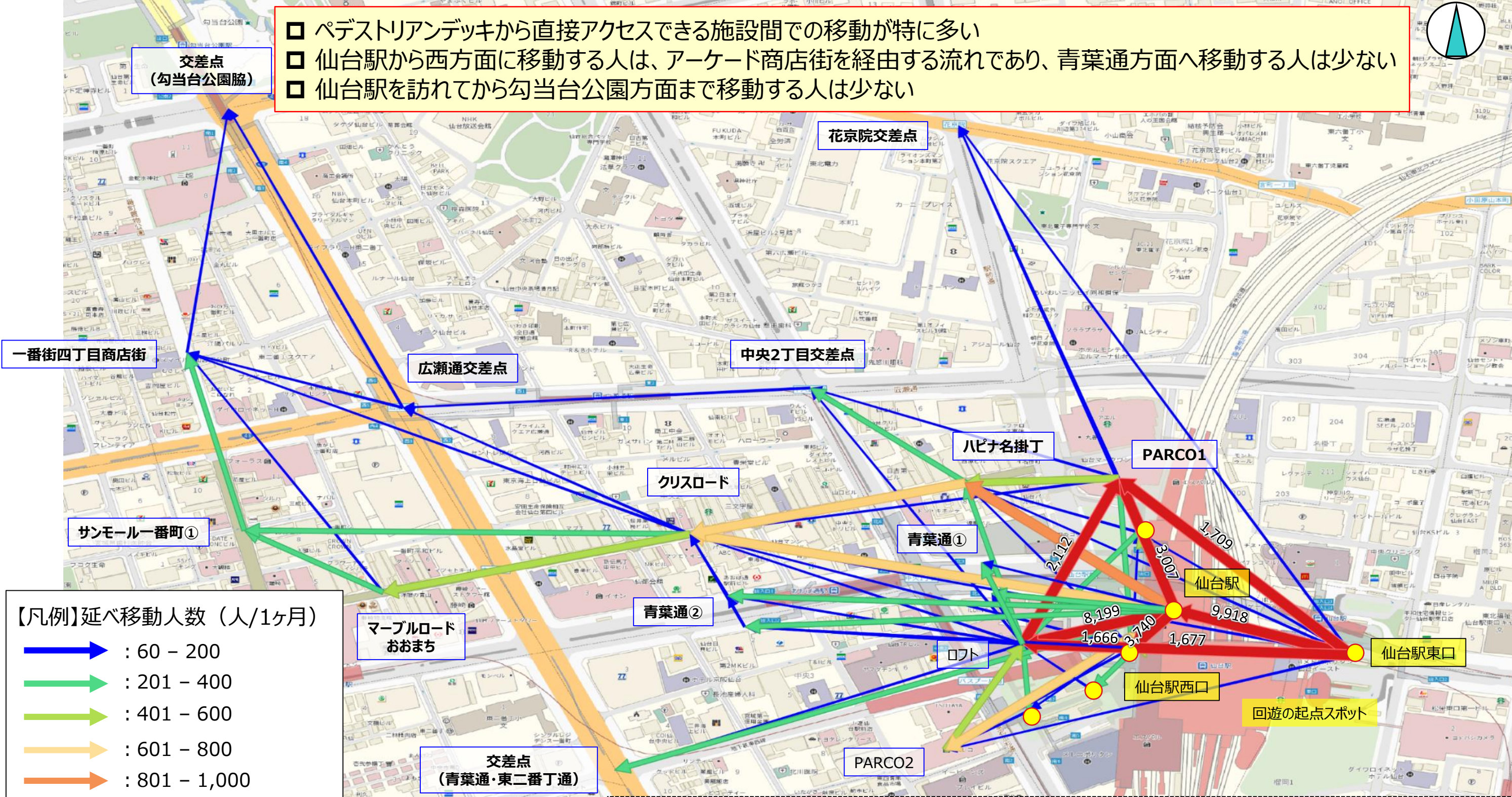
▲青葉通駅前区間周辺のバス交通の状況

バス車交通量の出典：H29年度仙台市道路交通等現況調査

(1) 青葉通駅前区間周辺地域における交通の現状(歩行者・自転車)

【人流ビッグデータ(特定のアプリ利用者のログデータ)を用いた仙台駅西口周辺の代表地点間での人の移動状況の分析結果】

- ペDESTリアンデッキから直接アクセスできる施設間での移動が特に多い
- 仙台駅から西方面に移動する人は、アーケード商店街を経由する流れであり、青葉通方面へ移動する人は少ない
- 仙台駅を訪れてから勾当台公園方面まで移動する人は少ない



- 【凡例】延べ移動人数(人/1ヶ月)
- (Blue) : 60 - 200
 - (Green) : 201 - 400
 - (Light Green) : 401 - 600
 - (Yellow) : 601 - 800
 - (Orange) : 801 - 1,000
 - (Red) : 1,001以上

※移動人数が1日あたり2人(60人/1ヶ月)以上の経路のみを表示
 ※仙台駅西または北方面から仙台駅方面への流動のみを表示
 ※1,001人以上については、線上に実数を表示

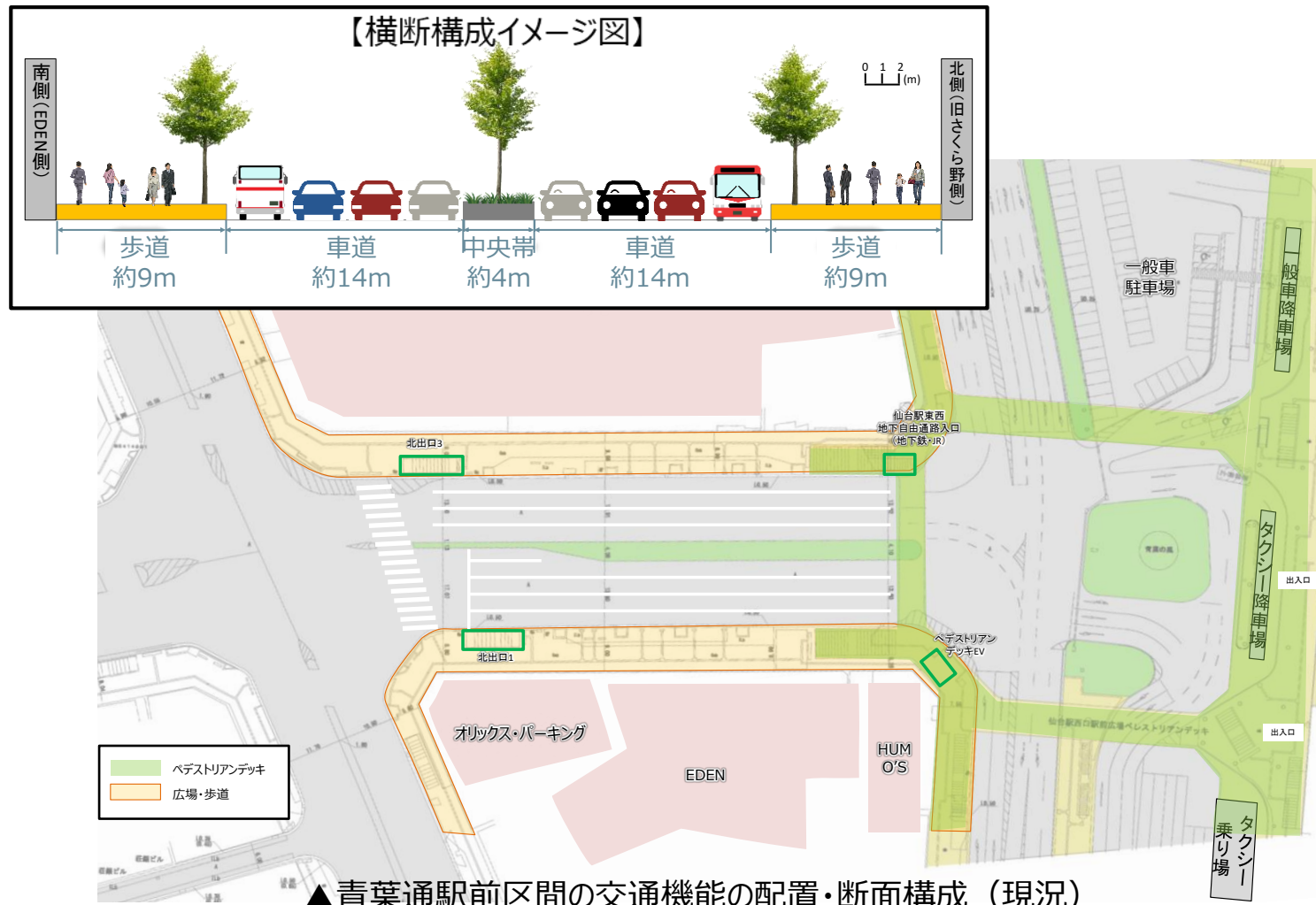
- 【分析方法に関する解説・注意点】
- 分析対象：仙台駅・仙台駅東口・仙台駅西口いずれかの地点(●印)で測位が確認された人のその日の移動行動※
 ※仙台駅・仙台駅東口・仙台駅西口で最初に測位が確認された時刻から、それ以降の移動行動のみを対象
 - 分析方法：上記分析対象の移動行動に対して、各代表地点間での延べ移動人数を集計
 - 注意点：代表地点間を移動していても、仙台駅・仙台駅東口・仙台駅西口のいずれも訪れていない人は分析対象外

(分析期間：2019年10月 分析データ：「ジョルテ」ログデータ※ 分析対象人数：10,287人/1ヶ月)

※株式会社ジョルテのカレンダー&スケジュールアプリ「ジョルテ」を利用するユーザーのログデータ

(2) 将来の整備手法別に想定される空間構成のイメージ

【横断構成イメージ図】



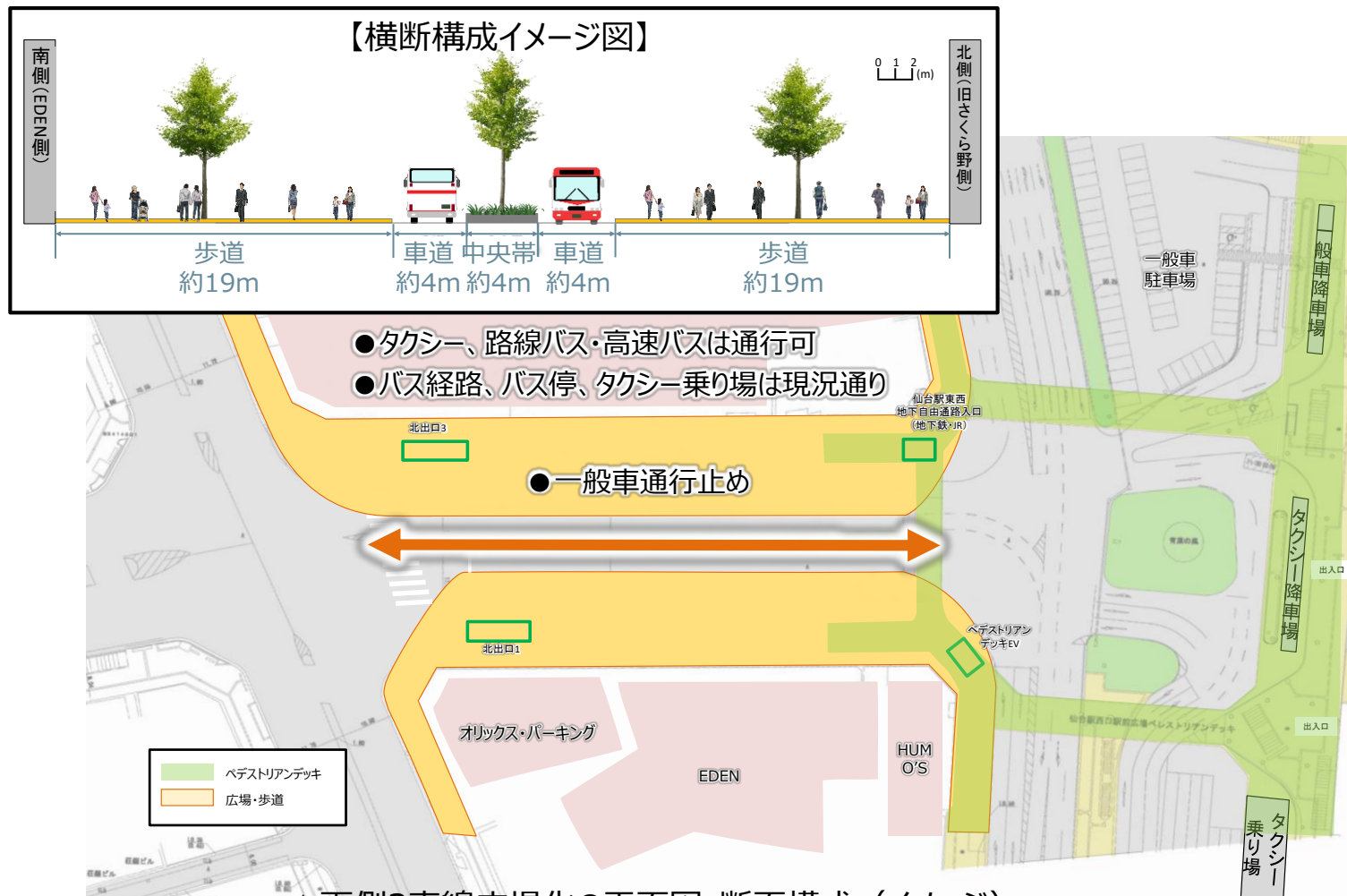
▲青葉通駅前区間の交通機能の配置・断面構成 (現況)

【横断構成イメージ図】



▲両側2車線広場化の平面図・断面構成 (イメージ)

【横断構成イメージ図】



▲両側3車線広場化の平面図・断面構成 (イメージ)

【横断構成イメージ図】

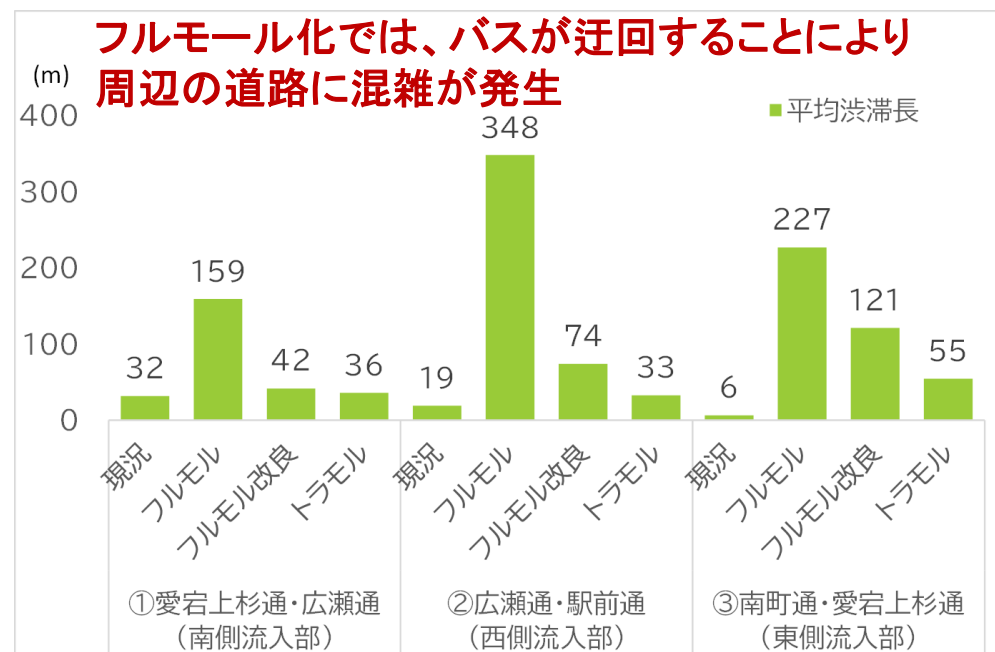


▲フルモール化の平面構成・断面構成 (イメージ)

(2) 将来の整備手法別に想定される空間構成のイメージ

- 現状の道路形状を維持する場合は交通への影響が小さく、フルモール化等を行う場合は交通処理上の課題に対する検討が必要となる
- 歩道等の拡幅による利活用空間の創出により、空間機能面（市街地形成、環境、賑わい等）や防災機能面での効果が期待される

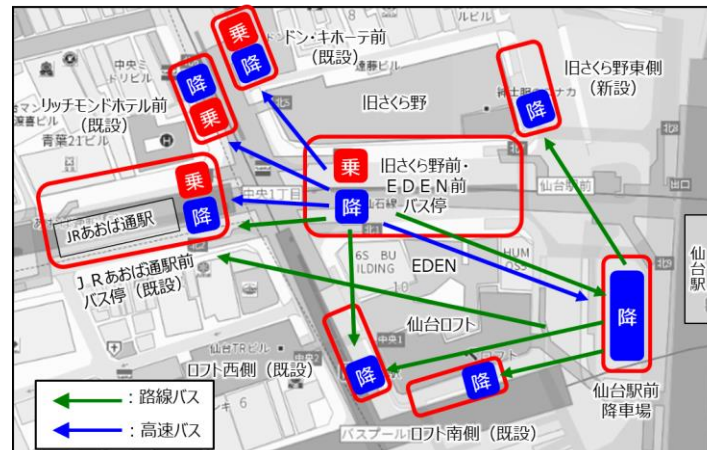
分類	①現状のまま	②トランジットモール (両側2車線歩道拡幅)	③トランジットモール (両側3車線歩道拡幅)	④フルモール
交通への影響	影響小			
空間機能面での効果				効果大
防災機能面での効果				効果大



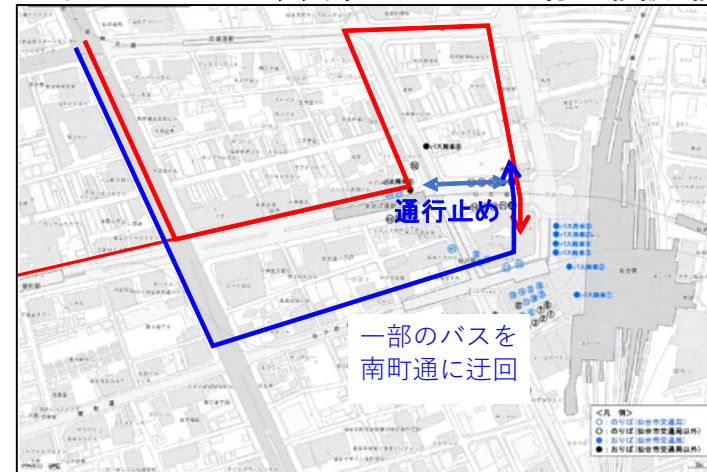
▲ 図 渋滞懸念箇所における滞留長(平日8時台)

※過年度シミュレーション結果

※滞留長：車両の速度が1km/hを下回ると計測開始し、5km/hを上回ると計測終了ネットワーク上でほぼ停止している車列の長さを計測



▲ 図 フルモール改良案におけるバス停の移設・移転案



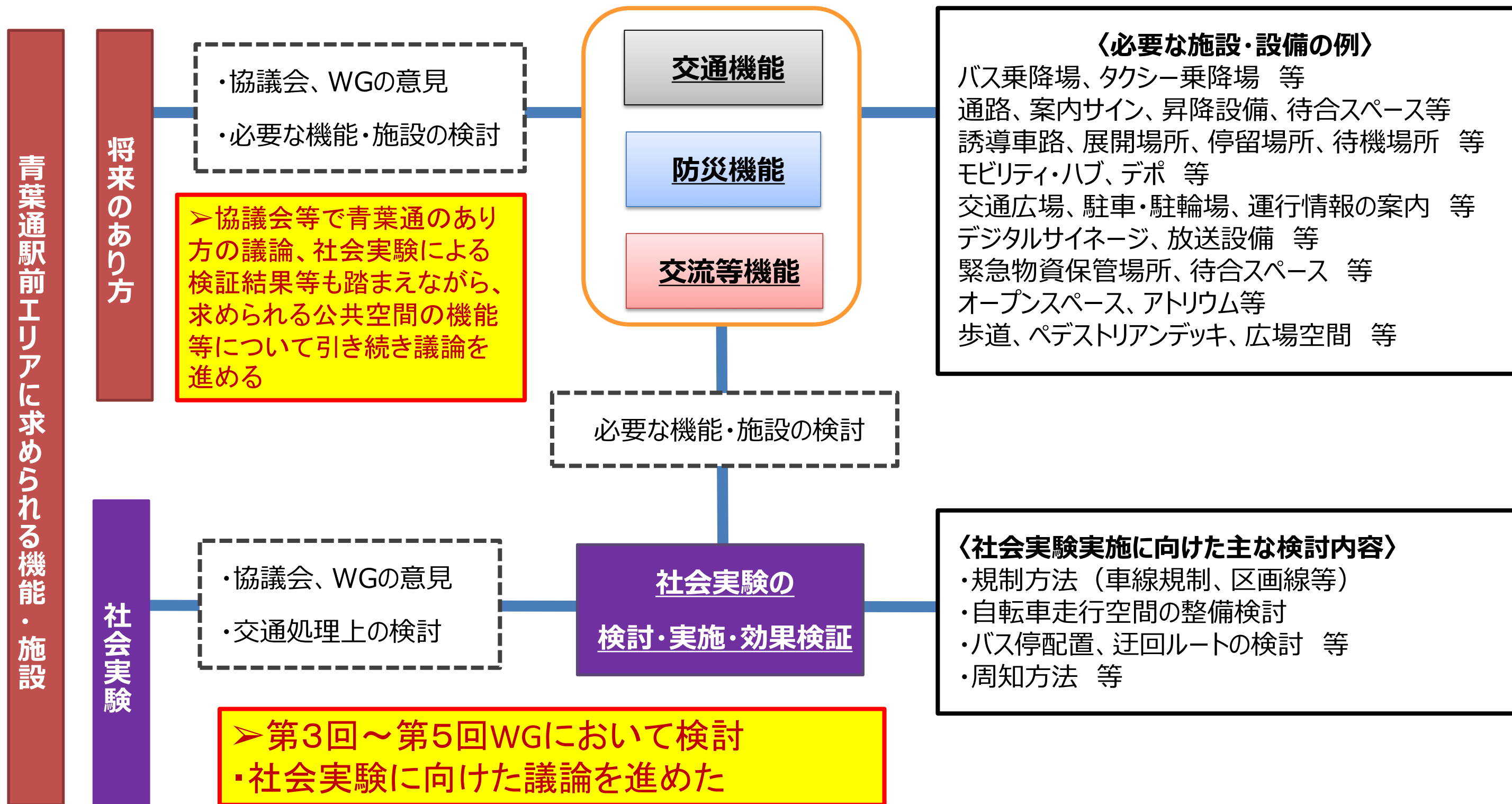
▲ 図 フルモール改良案におけるバスルートの迂回案

▲ 図 整備手法別の影響と効果のイメージ

◀フルモール化による周辺道路への影響を軽減する対応案として、バスルートの分散およびバス停の移転移設などが必要となる

(3) 協議会、WGにおける検討の流れ

- 利活用および交通への影響・効果の検証を目的として、フルモール(バス停移設)、トランジットモール①案(両側歩道拡幅)および②案(南側3車線広場化)の実施パターンを提案
- 第3回～第5回WGでは、社会実験パターンを中心にご意見をいただいた ※次頁以降参照



▲ 図 協議会、WGにおける検討の流れ

(3) 交通処理WGにおける主なご意見と対応方針(案)

項目	WGにおけるご意見	対応方針(案)
社会実験での実施パターンの検討(実験全般)	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験の目的とは。 ・定禅寺通や青葉通で実施されている、または計画されている他の社会実験と今回の社会実験との関係性とは。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民や来訪者がどのような感じ方をし、どのような仕掛けが増加につなげられるかなど利活用面で検証・実証。 ・道路空間の再構築による交通への影響・効果の検証。 ・回遊性や回遊の拠点という視点で、これらの社会実験との連携の有無による効果の違い等の検証も可能と考えられ、連携することも視野に含めて検討を継続。
社会実験での実施パターンの検討(フルモール)	<ul style="list-style-type: none"> ・道路面積が減少するなかで、バス停の移設は道路が渋滞する懸念がある。 ・バス路線の迂回は、利用者の利便性の低下や混乱が想定される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・フルモールによる社会実験は、現状の道路構造や交通施設では対応が困難で、トランジットモールで実施する方針 ・あり方については継続的に検討
社会実験での実施パターンの検討(トランジットモール)	<ul style="list-style-type: none"> ・南北の歩道幅に差異があるが、人は歩きやすい側を歩くので、実験後もこのままであれば、公平性を損なう可能性がある。 ・社会実験での実施パターンと将来的な整備との関係性とは。 ・利活用空間を両側または片側のどちらに創出することが望ましいか。 ・南北両側から北側のみにバス停を集約することで、バスの発着や利用者、周辺の道路等に影響はないか、路線ごとの扱いをどうするかを含めて検討すべき。 ・社会実験時でもバスの機能は損なわれないことが望ましい。 ・バスの機能強化の可能性が見出せる実験になれば良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験案は現状の道路構造上の制約などを踏まえた実施パターン。 ・将来は要素を取り入れる可能性はあるが、青葉駅前エリアに求められる機能・空間についての議論とあわせて、協議会等で今後議論していく。 ・両側がともに広い空間が創出されることが望ましいが、制約を踏まえると案②が望ましいと考える。 ・今後検証の精度向上を図るとともに、具体策については、関係者と相談しながら進めさせていただきたい。 ・道路は公共空間であり、様々な空間の考え方がある。また、各空間の機能はそれぞれ重要な役割を担っていることから、今後、総合的な視点で議論。

(3) 交通処理WGにおける主なご意見と対応方針(案)

項目	WGにおけるご意見	対応方針(案)
社会実験での 実施パターンの検討 (自転車の通行空間)	<ul style="list-style-type: none"> ・通行空間を設けないと、車道や利活用空間を自転車が走行することになり危険なのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・関連するガイドライン等を踏まえて自転車の通行空間についてパターンを作成し、今後協議会等で議論。
	<ul style="list-style-type: none"> ・バスと自転車の共生は重要である一方、危険を感じることもあり、棲み分けについて議論すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の通行空間に対しては、立場によって意見が異なるため、各パターンについて今後協議会や関係者との協議の中で各立場からの意見を頂戴しながらすり合わせさせていただきたい。
	<ul style="list-style-type: none"> ・車道を歩行空間にすることで、子供の飛び出し等、新たな危険性が生じる可能性もあり、安全対策の議論が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の通行空間のあり方としての良し悪しも含めて今後協議会等で議論。
	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の通行空間の扱いについては、道路の構造による制約や、交通量調査等のエビデンスを踏まえた上での検討が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現地の制約条件や交通量調査の結果等を自転車の通行空間のパターンに反映。
社会実験での 実施パターンの検討 (実験にあたっての懸念事項等)	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台駅前へのバスの到着便は予定より遅れる場合が多く、これによって道路が混雑する懸念がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行については、今後関係者と個別に協議させていただきながら丁寧に進めさせていただきたい。
	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道からの乗り継ぎ利用者を含め、バス利用者に対しては案内や周知等の細かい対応が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用客への影響を含め、利用客への案内・周知や実験時の人員配置・対応の具体策については、今後関係者と個別に協議させていただきながら進めさせていただきたい。
	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験の影響による問い合わせの増加が懸念され、現実的な人員配置・対応も踏まえた実験内容・実施方法の検討が必要。 ・鉄道から仙台駅西口バスプールや青葉通駅前区間でバスへ乗り継ぐ利用者への影響が明らかでない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・個別協議の中で固まった部分については、WG等でも報告し、議論させていただきたい。

(3) 交通処理WGにおける主なご意見と対応方針(案)

項目	WGにおけるご意見
社会実験内容	・スローモビリティ等、人を外に動かす仕組みも導入するとよい。
	・定禅寺通との連携も検討するのであれば、駅前から定禅寺通方面へ人を流すことについての検討も将来に向けては重要。
	・歩行者、自転車、自動車の分離という点で、自転車道等を検討すべき。
	・社会実験の検証における調査内容について、取得するデータや検証する影響等について検討が必要。
	・交通結節点であるという特色を活かして各交通モードの事業者と連携してさらなる集客に向けた取り組みができるとうい。



社会実験に向けて検討が必要となる項目（交通規制、各交通施設配置、迂回ルート、利活用イベントの内容や実施方法、検証項目と調査内容など）については、今後協議会や関係者等と協議を進めさせていただきたい。

(3) 交通処理WGにおける主なご意見と対応方針(案)

項目	WGにおけるご意見
青葉通駅前 エリアのあり方	<ul style="list-style-type: none"> ・各種計画で仙台市が掲げているものを客員が理解し、それに基づいて検討を進めていく必要がある。
	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台交通プランをはじめ様々な計画などがあり、このエリアのあり方だけで計画してしまうと、整備計画自体小さくなってしまう。大きい視点で検討すべき。
	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道やバス、歩行空間の利用者が多く、交通結節点として重要な場所であるため、仙台駅前広場のこれまでの整備、再整備の経緯を含めて連携しながら検討を進めていただきたい。
	<ul style="list-style-type: none"> ・交通によって他都市から人が来る、市内からも人が来るということは仙台の中心部が「まち」であるために必要不可欠であり、そうした観点で大事にしていくべき。
	<ul style="list-style-type: none"> ・西口はペDESTリアンデッキが発達した先進的な広場。歩車分離を立体的に行っている広場という部分との連携も含めて空間構成を検討いただきたい。
	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりとバスの融合により交通結節点としての利便性を向上できればよい。
	<ul style="list-style-type: none"> ・道路としての機能がメインであり、市民にとっては、賑わい創出の利点より、道路機能が損なわれることの不便さが大きいのでは。
	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的な広場化や利活用の方法については、交通事業者にとって十分な事前の調整が必要。
	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的な整備に向けては、自転車の通行空間についての議論を深めていくことが必要。
	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的な整備に向けては、例えばバスを青葉通駅前エリアの中央で扱うことなど、バスについて様々な可能性を検討して欲しい。
<ul style="list-style-type: none"> ・将来的な整備形を検討する際には、バス停があることで歩道の実質的な幅員が狭くなるため、それと比較してバス停がない側の歩道は特に歩きやすくなるという点も考慮すべき。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・シミュレーションについては、段階的な整備の議論等への展開も考えられるように、将来交通量の減少なども織り込んでいくとよい。 	



協議会などでの青葉通駅前エリアのあり方の議論、社会実験による検証結果等も踏まえながら、求められる公共空間の機能などについて引き続き議論を進めさせていただきたい。

4. 社会実験の実施について

(4) 社会実験(フルモール化案の実施パターンについて)

<交通シミュレーションでの検証結果より>

- 現在のバス停位置を基本にフルモール化した場合は、周辺道路に混雑が発生する。
- フルモール化による周辺道路への影響を軽減する対応案として、バスルートの変更およびバス停の移転移設が必要となる。

<現況からの交通施設配置の変更により生じる影響の視点より>

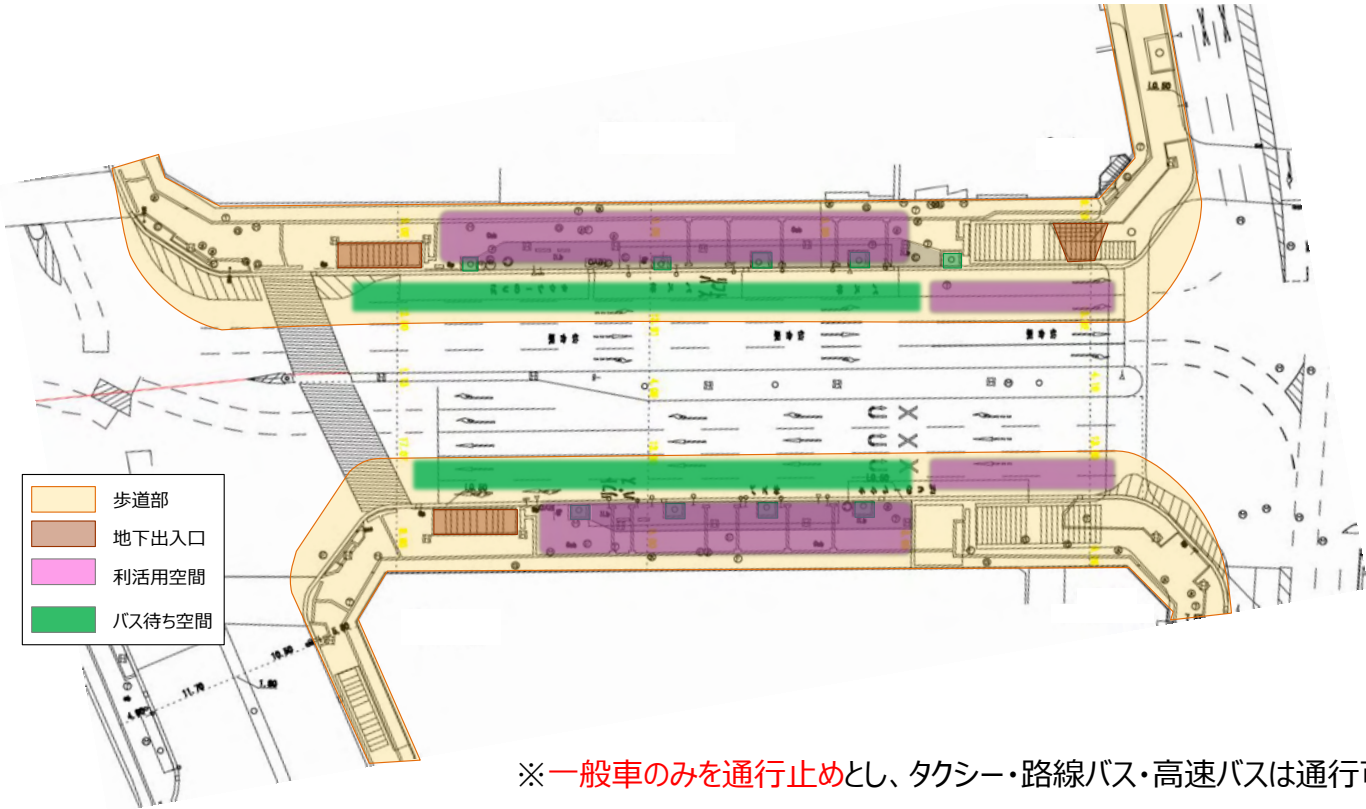
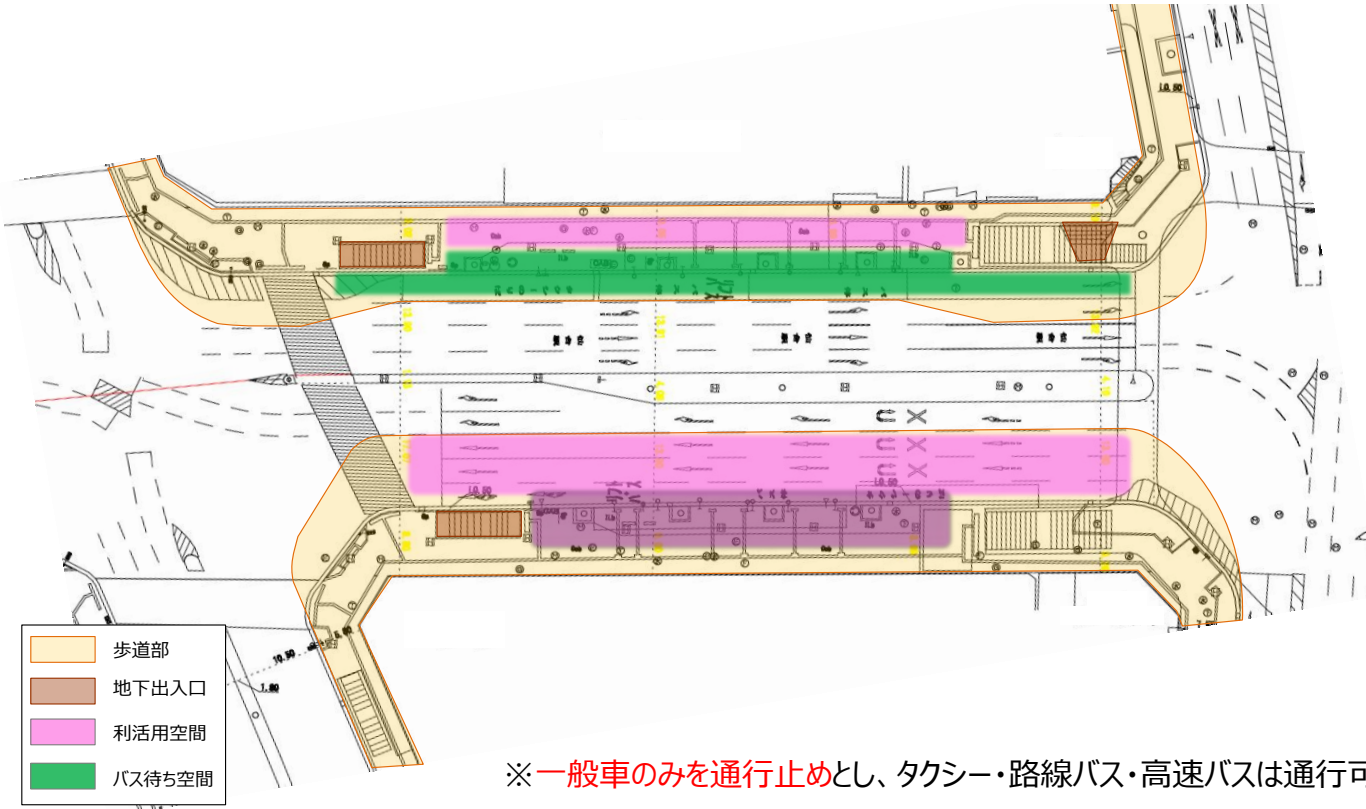
- 青葉通駅前区間周辺のバス停では、バス停を移転・移設により、**発着容量が不足**が懸念される。
- バス停を移転・移設により、青葉通駅前区間から高速バス停が分散するとともに、仙台駅から離れた場所に移転となるため、**利用者の利便性が低下する**。

<社会実験実施にあたってのバス利用者、交通事業者の負担の視点より>

- バスルートの変更、バス停の大幅な変更・移設が必要となり、実験期間中の**バス利用者、交通事業者への負担も大きい**。

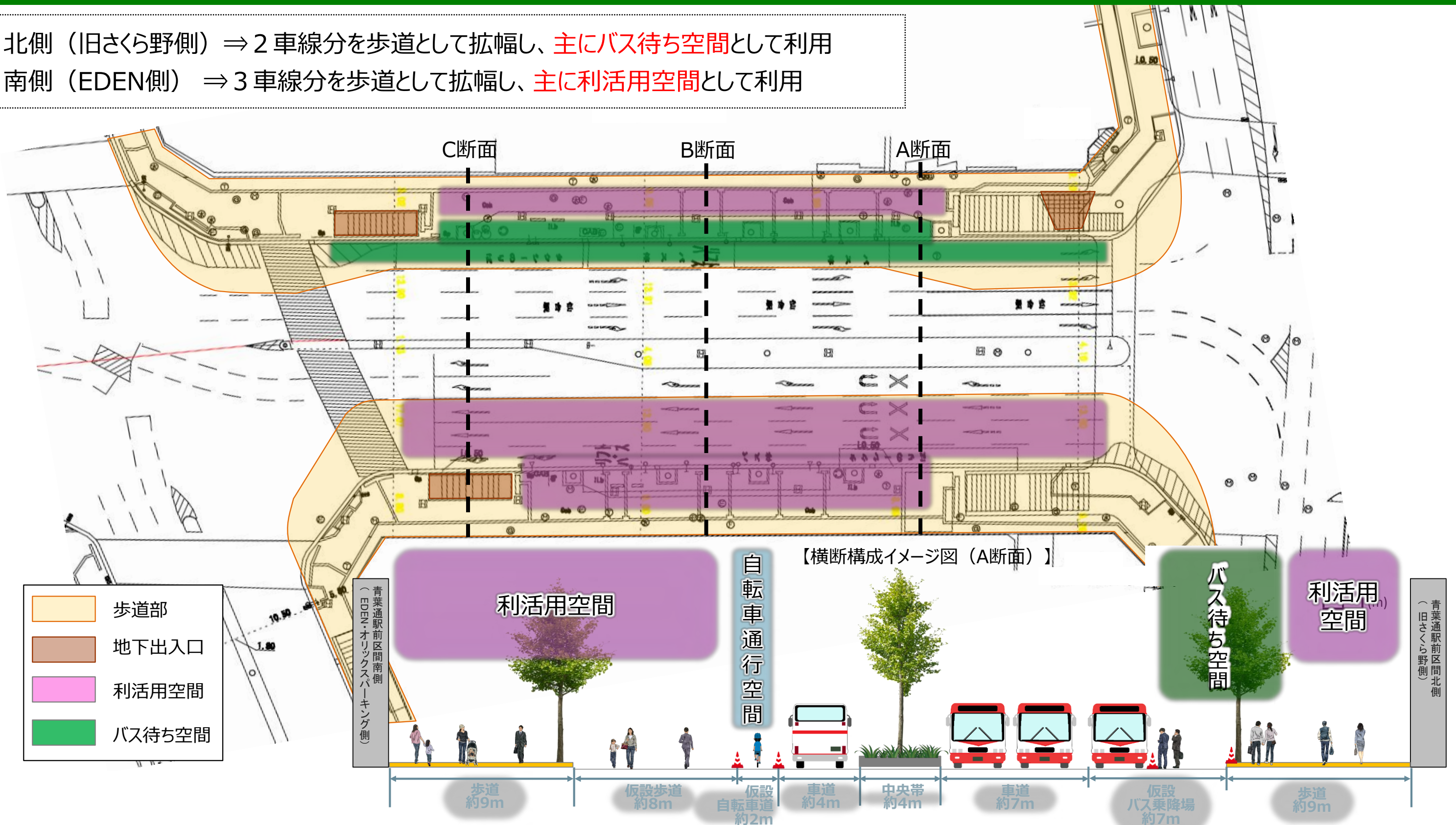
- フルモール化案は、周辺の交通への影響、利用者の利便性の低下、交通事業者への負担などに課題があるため、現状の道路構造や交通施設では対応が困難と考えられる。
- フルモール化案で広場化を行う場合は、将来的な交通需要の変化や新たな交通施設整備など、将来的な状況の変化を踏まえた、継続的な検討が必要となる。

(4) 社会実験(トランジットモール化案の実施パターンについて)

		社会実験トランジットモール案① (両側 2 車線広場化)	社会実験トランジットモール案② (北側 2 車線、南側 3 車線広場化)
概要		 <p>※一般車のみを通行止めとし、タクシー・路線バス・高速バスは通行可</p>	 <p>※一般車のみを通行止めとし、タクシー・路線バス・高速バスは通行可</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ・両側とも2車線分を歩道として拡幅し、主にバス待ち空間として活用。 ・利活用のための空間については、バス停（上屋含む）がある空間を含め、現況の歩道空間内で配分。 ・バスルート、バス停、タクシー乗降場は現況通り。 	<ul style="list-style-type: none"> ・南側は3車線分を歩道として拡幅し、広場空間として活用。 ・南側のバス停を発着する便は、北側のバス停を利用するルートに変更。 ・タクシー乗降場は近隣の道路上に現況と同数のスペースを確保して移転。 ・北側は2車線分を歩道として拡幅し、主にバス待ち空間として活用。
特徴	利活用	△ ・両側にバス停があるため、利活用に配分できる空間が少ない。	◎ ・バス停を北側に集約することで、利活用のために社会実験案①に比べ、多くの空間を配分することが可能。
	交通処理	◎ ・路線バス・高速バスのルートやバス停・タクシー乗降場は、現況からの変更がない。	△ ・高速バスのバス停・ルートやタクシー乗り場の変更が生じる。
	社会実験	○ ・創出される空間が少ないため、利活用に関する機能の実験（賑わい創出等）や検証が②案に比べ限定される。	◎ ・①案に比べ、より多くの利活用空間を確保できるため、利活用に関する機能の実験（賑わい創出等）や検証を実施できる可能性が広がる。
評価	○	◎	
<p>②案は高速バスのルートやバス停、タクシー乗降場の変更が生じるものの、利活用空間として活用できる空間が①案より広く創出でき、利活用に関する機能の実験（賑わい創出等）や検証を実施できる可能性が広がる案である。</p>			

(4) 社会実験案②(北側2車線、南側車道3車線広場化、平面イメージ図)

- 北側 (旧さくら野側) ⇒ 2車線分を歩道として拡幅し、主にバス待ち空間として利用
- 南側 (EDEN側) ⇒ 3車線分を歩道として拡幅し、主に利活用空間として利用

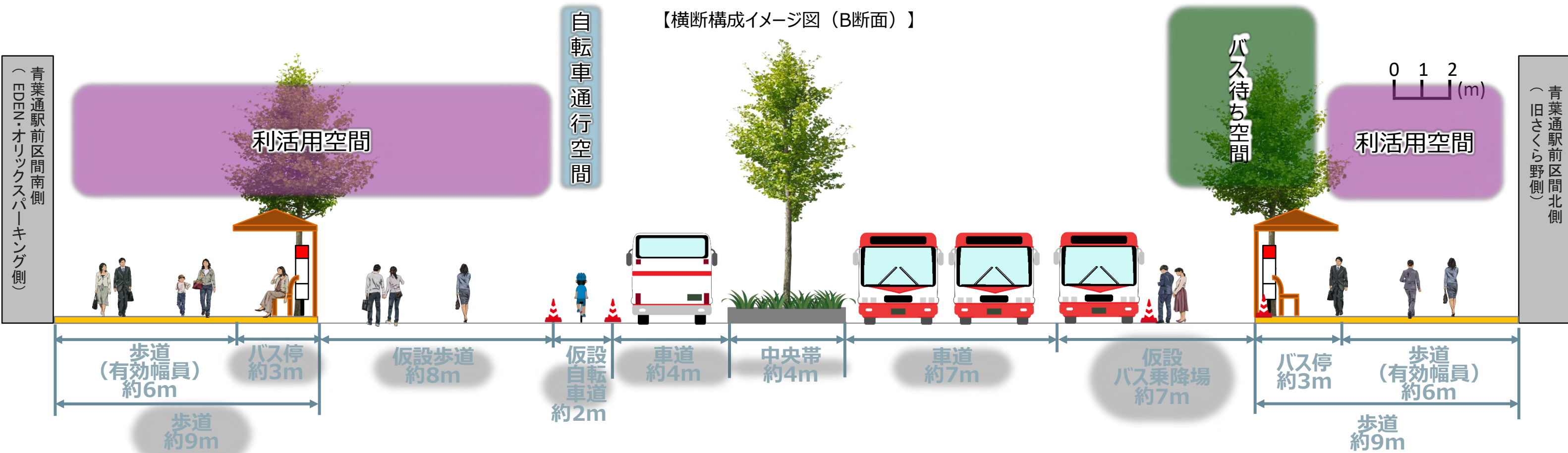


➤ 社会実験に向けた検討は、上記案をベースに関係者と協議を進め、社会実験計画（安全対策、区画線、自転車通行等）を策定する。

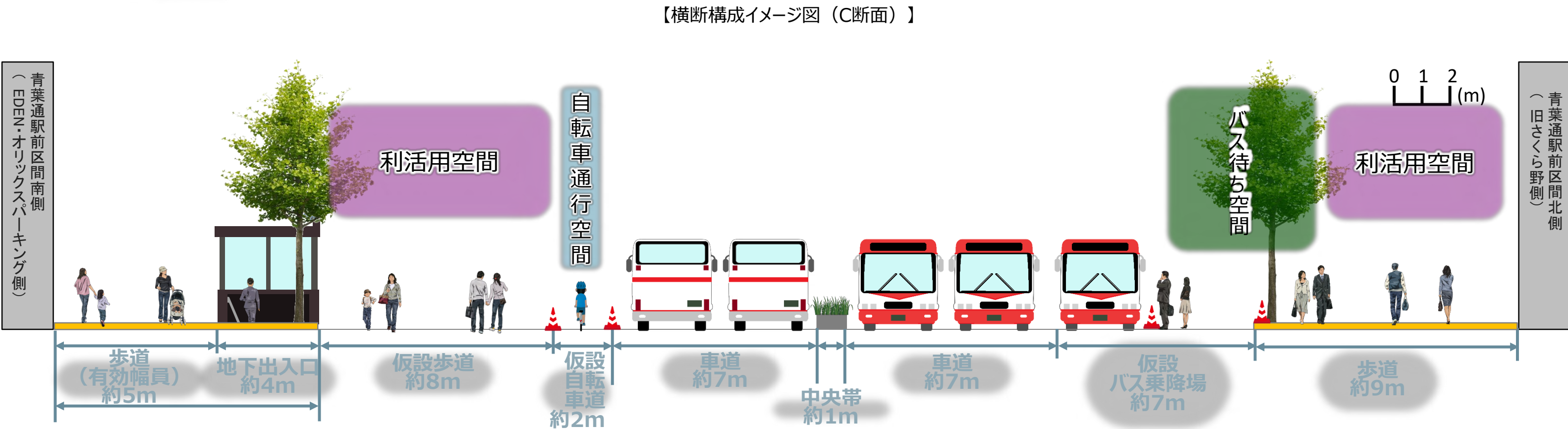
※上記案は社会実験時の実施ケースとなるもので、最終の整備計画になるものではない。

(4) 社会実験案②(北側2車線、南側車道3車線広場化、横断構成イメージ図)

【横断構成イメージ図 (B断面)】



【横断構成イメージ図 (C断面)】



(4) 社会実験の実施について

社会実験の概要

1. 期間 令和4年10月の3週間程度

2. 目的（利活用）

- ①まちにあり方検討を踏まえた「表情」を生み出し、市民や来訪者がどのような感じ方をするかを検証、解決すべき課題を把握する
- ②まちに「表情」を生み出すための活動を行う「人」につなげる
- ③道路空間の再構築による交通への影響・効果の検証、解決すべき課題を把握する

将来ビジョンに反映

3. 利活用イメージ

- ・エリアづくりの視点や、求められる機能・空間を踏まえた利活用内容とする
- ・利活用プレイヤーは、事業者、市民参画イベントの出演予定者、参加予定者等から随時打診を行っていく

5. 市民参画イベント(案)

5. 市民参画イベント(案)

市民参画イベント (案)

○趣旨

- ・多様な人から「青葉通駅前エリアのあり方」について率直な意見を集める
- ・利活用プレイヤーの育成、発掘の「きっかけ」とする

○開催日時

- ・新型コロナウイルス感染動向を踏まえ判断し、決まり次第お知らせします

○会場

- ・CROSS B PLUS (大町1丁目1-30 新仙台ビルディング1F)

6. 第2回協議会後の予定(案)

6. 第2回協議会後の予定(案)

