

**青葉通駅前エリアのあり方検討協議会**  
**第5回ワーキンググループ 議事概要（交通処理編）**

**日 時** 令和3年12月22日（水）13:30～16:00  
**会 場** 仙都会館8階会議室  
**議 題** 交通処理編：社会実験に向けた交通処理について  
**配布資料** 次第

**【資料2】青葉通駅前エリアのあり方検討協議 第5回ワーキンググループ（交通処理編）**

1. 交通処理WGのこれまでの整理と今後の進め方（案）
2. 青葉通り駅前区間周辺地域における交通の現状
3. 将来の整備手法別に想定される空間構成のイメージ
4. 社会実験の目的と実施パターン案の提案
5. 交通処理WGにおける主なご意見と対応方針（案）
6. 社会実験の実施パターン案（フルモール化案について）
7. 社会実験の実施パターン案（トランジットモール化案について）
8. 社会実験に向けた今後の進め方（案）

**○主な意見等**

**【交通処理編】**

- ・（社会実験案がトランジットモール化案②であるということについて）社会実験と実際にどうするかということは別のものと思う。今回議題になっているのは社会実験をどう実施するかということだと思うが、今回の社会実験と将来的な道路の活用の形との関係性について説明してほしい。
- ・（社会実験案がトランジットモール化案②であるということについて）将来的な道路の活用の形として決まったものではないというが、このままの方針でいくという可能性もあるということか。
- ・社会実験であるので、例えば広場や歩行者のスペースを可能な限り多くとってみて、良い効果があるのかどうかを検証し、効果がなければ意味がないということになるし、効果があるのであればさらに大胆にしてみようという結論もあり得る。このように言葉のとおり実験的な意味合いが強いのではないかと捉えている。
- ・その実験結果を踏まえて実際にどうするかという議論は別の機会に必ず実施することになるので、その際に改めてご意見を頂戴できればと考えている。
- ・仙台山形便のバスは往復でかなりの本数が運行されており、輸送力としては相当なものと思う。こうしたことも踏まえるとバス停があることは必ずしも弱みではないと思う。
- ・バス停があることで歩道の実質的な幅員が狭くなるというような資料が以前あったが、バス停がない側は特に歩きやすいということになる。将来的な整備の形を検討する際には

そうしたことも考慮してほしい。

- バスの乗降車があるということは、他都市から人を呼ぶツールになっている。たとえ社会実験といえども、その機能な可能な限り損なわない方が望ましく、可能であればその機能が強化されるような形が望ましい。さらに他都市との乗り入れ等、機能強化の可能性を見出せるような実験になれば良いと思う。
- 広瀬通一番丁等では朝にはバスから人が多く降りて来て、夕方になると EDEN 前や広瀬一番丁からまたバスに乗っていく人が多いという現場を見ており、そのような意味でバスの輸送機能を損なって大丈夫かという点が気になる。
- 交通で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」であることに必要不可欠なことと思うので、非常に大事にしていく必要がある。
- 自転車の通行空間については前回の WG で問題点が指摘されたと思う。バスの乗降場がある場合には自転車の通行空間を作らないということで改善が見られるが、そうすると歩道上を自転車が走行するため、利活用空間を自転車が走行することになる。できれば電力ビル前のバス停と同じように、自転車の走行を制限するという形で社会実験を行ってもらえればと思う。
- 自転車通行空間は平成 28 年にガイドラインが策定され、仙台市でもそのガイドラインに沿った形で、今年度から自転車の通行環境の整備にとりかかっており、それを踏まえた形で、社会実験の中で通行空間の確保を目指していくのか、それとも相互通行とするのか。そうなった時に、青葉通駅前区間では南北で自転車の流れが異なるため、困難を伴うのではないかと考えている。
- ルールを徹底するというのであれば、等しく通行空間を設置したほうが良いとは思う。
- いずれ整備をしていくなら自転車の通行空間については議論を深めていく必要がある。
- 社会実験のエリアに限定して考えると、一般車両が通行禁止であるのでバスやタクシーに関してはむしろ良好な環境になると認識している。
- 社会実験の 2 案については、現状とは異なる形態になるため、今後の参考になる貴重なデータがとれるのではないかと意味で期待している。
- 旧さくら野側については前回の資料から自転車の通行空間がなくなっているが、車道を自転車が走るということになるのであればむしろ危険なのではないかと思った。
- 今は車道を歩行空間にするため、例えば子供の飛び出し等の新たな危険性が生じてくとも思う。こういった安全対策をとっていく計画があるのかを教えていただきたい。
- 自転車をどういう扱いにしていくのか、それにあつた安全対策をどうしていくかを今後議論していくということによいか。
- 自転車の問題については、花京院の方から来た自転車は道路の構造上旧さくら野側の歩道に入っていかがるを得ないと思うが、そのあたりについてはどのように考えているか。
- 仙台駅から横断歩道まで相当な距離があるということで、この質問をさせていただいた。
- 自転車の通行空間を作ったからといって自転車利用者が増加するとは思えない。

- ・自転車の通行空間の効果や影響等を検証するのであれば、旧さくら野側が望ましいのではないか。
- ・社会実験ではタクシー乗り場が変更になるという点については、忘れず乗り場の確保をお願いしたい。
- ・イベント等での搬入のための動線を計画的に確保・整備してもらえれば問題ないかと考えている。
- ・将来的にはバスの取り扱いが中央という選択肢もあるかと思うので、様々な可能性について今後も検討を継続してもらえればと思う。
- ・社会実験ではバスが本当に円滑に運行できるかを懸念している。今後個別に協議させてもらえるということなので、そこで調整させてもらえればと思う。
- ・元々両側にバス停を設けて運行しているため、それを片側に集約して運行するため、円滑に運行できるかどうかについては懸念している。
- ・どの路線をどのように扱うかが分からないという意味でも懸念がある。
- ・出発便については定時で出発するため問題ないと思うが、到着便については遅れる場合が多く、それが混雑の原因になることを懸念している。
- ・バス利用者には停留所の移動の面で負担をかけているので、案内等や周知等についてしっかり対応していただきたい。
- ・社会実験を実施する時点で、バスへの乗り継ぎの利用客への案内・対応をかなり細かくやっていたいかなければならないと認識している。
- ・現段階の資料では、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客へどこまで影響が生じるのか把握しきれない部分がある。
- ・今後の検討ということになるかとは思いますが、社会実験にあたっての現実的人員配置や対応について、実験の内容、実施方法について検討をお願いしたい。
- ・何かあった際に利用者にとってわかりやすい窓口が必要ということかと思う。
- ・社会実験について、どのような影響が生じたかはしっかりデータとして取る必要があり、何をデータとして取得し、影響をどこまで調査するのはしっかり計画していく必要があるのではないかと思います。
- ・青葉通駅前エリアの特色として、交通結節点であるということがあげられるので、社会実験を行うにあたって、週末に実施する集客イベントにおいては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を検討していただければよいのではないかと思います。
- ・社会実験は実験として結構だが、交通シミュレーションについては、段階的にどのような整備を行っていくべきか等の議論もできるようになるかと思うので、長期的なものも検討いただき、準備ができた段階で示してほしい。
- ・自転車の扱いについては、社会実験案を検討する前に交通量調査等を行うなどして、エビデンスベースで検討を進めていただきたい。

- 自転車利用者の立場としては駐輪場もなく、行きにくいことから、個人的には自転車では仙台駅の近くにはなかなかいかないと思う。
- 実際に自転車に乗っている人の行動や量はある程度把握しておくことが必要ではないか。
- 定禅寺通や青葉通でも同様の社会実験が実施しているあるいは実施する計画があるかと思うが、今回の社会実験との関係性はどうなっているか。
- 仮にこれらと連携するのであれば、駅前から定禅寺へ人を流すということもあわせて検討することが将来に向けては重要なことかと思う。
- 今回の社会実験の実施主体は仙台市ということでよいか、それとも官民連携の組織体ということになるのか。

以 上