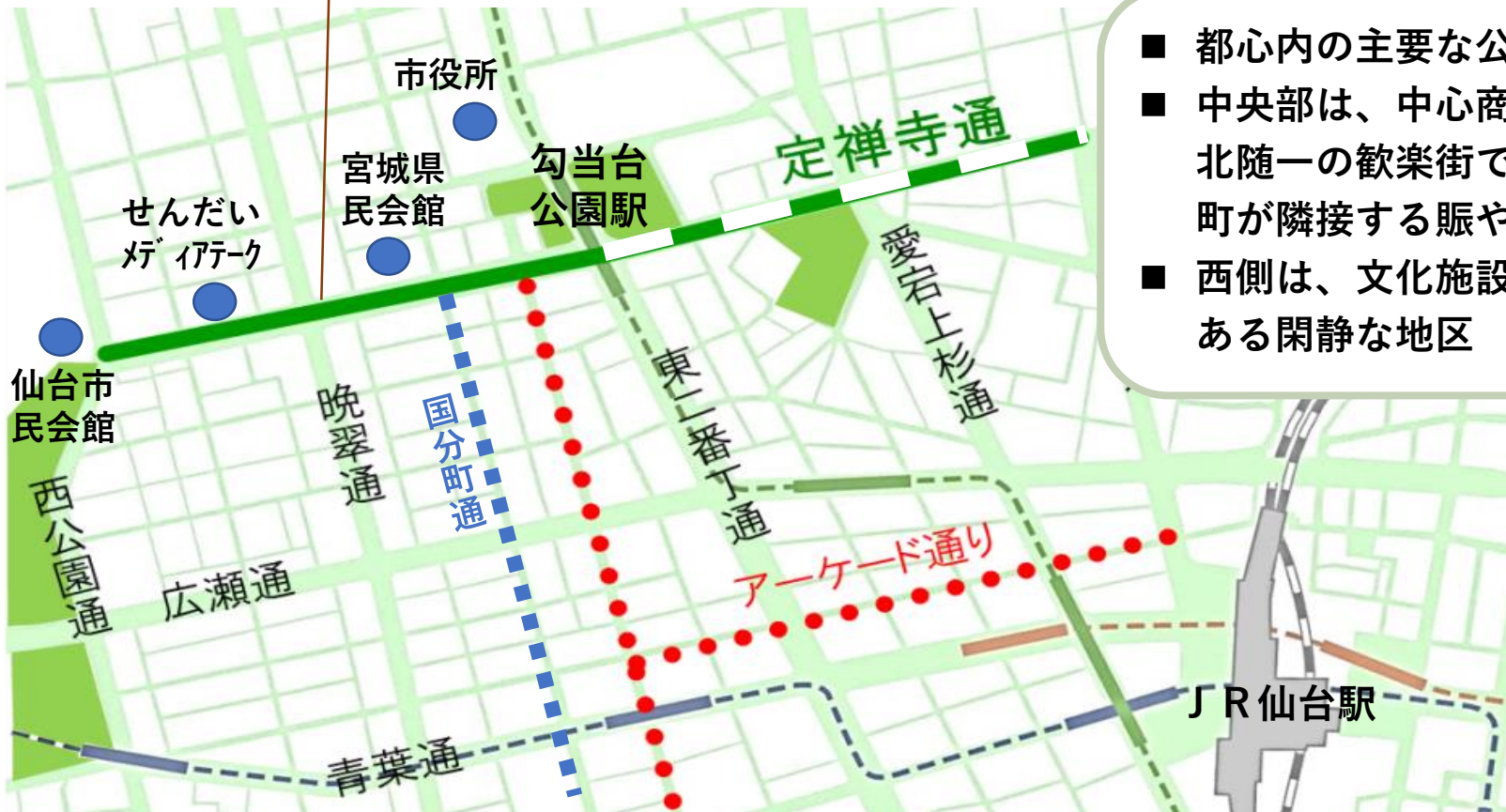
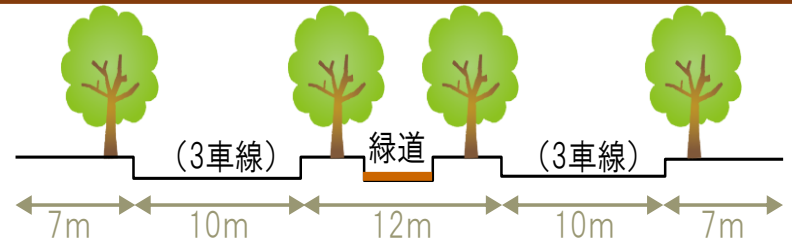


定禅寺通再整備に向けた 社会実験と方針策定について

建設局 道路部 道路計画課

1. 定禅寺通活性化の取り組み

- 東西方向に1.4 km(対象区間は約700m)
- 4列のケヤキ並木 (東二番丁通～西公園通)
- 広幅員46mの道路(東二番丁通～西公園通)



- 都心内の主要な公園が隣接
- 中央部は、中心商店街、東北随一の歓楽街である国分町が隣接する賑やかな地区
- 西側は、文化施設や住宅もある閑静な地区

1. 定禅寺通活性化の取り組み（背景と目的）

官民連携の 取り組みの 歴史

H2度	官民連携組織により、まちづくりの指針となる「定禅寺通街づくり [総合プラン]」策定
H4度	定禅寺通地区計画の決定
H10度	景観形成地区、広告物モデル地区(現 景観地区)の指定
H11~13度	定禅寺通シンボルロード整備事業を実施
H13度~	定禅寺通利活用の検討



ジャズフェスティバル時の
北側車線規制社会実験
(平成15年)

近年の動き ・ 事業の背景

仙台駅周辺への賑わいの集中や人の流れの変化
仙台駅東西自由通路の拡幅、地下鉄東西線の開業など
→近隣商店街や歓楽街を含む本エリアでの通行量が減少

民間主体によるまちづくり機運
各地区で、エリアマネジメントが推進

市役所本庁舎建替等との一体性確保
勾当台・定禅寺通エリアビジョン

事業の 目的

- 定禅寺通エリアが持つポテンシャルを生かした取り組みで、エリア価値を高め、「訪れ、滞在したくなる環境づくり」を進める
- 周辺エリアへの波及効果として、都心部の回遊性を向上させ、都心全体の活性化を図る

1. 定禅寺通活性化の取り組み(定禅寺通活性化検討会)

設立目的

杜の都・仙台を象徴する**定禅寺通エリアの魅力**を向上させ、次世代につないでいくため、**官民連携のもとにエリア価値向上につながるまちづくりを推進**する

主な検討事項

- 定禅寺通エリアの将来像
- エリアの活性化・魅力向上に資する取り組み
- 道路空間再構成に関すること
- 歩行者空間の利活用
- エリアマネジメントの方向性

検討会の構成 (R3度末時点 会員数150名)

正会員 ■ エリア内の通りに面する地権者、エリア内の町内会議決権あり ■ 関係まちづくり団体

準会員 ■ 正会員以外の地権者・テナント ■ まちづくり活動プレイヤー

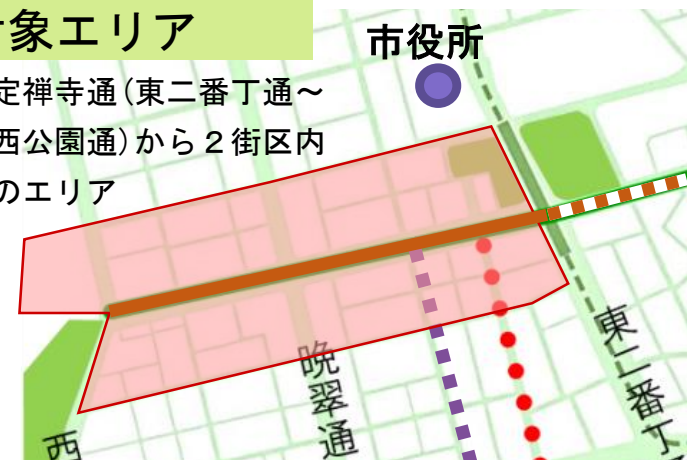
オブザーバー ■ 交通事業者 (警察、バス等) ■ 祭り・イベント団体など

事務局

仙台市
仙台商工会議所

対象エリア

※ 定禅寺通(東二番丁通～西公園通)から2街区内のエリア



伴走型支援

- 検討支援
- 会員による取り組みの支援
- 合意形成支援

コーディネーター
(市委託)

NPO都市デザインワークス、
(株)都市設計、昭和(株)

1. 定禅寺通活性化の取り組み(検討会の取り組み)

道路空間
利活用の
社会実験

▼LIVING STREET PROJECT (立町エリア 沿道テナント等)

歩道空間を活用し、地域の日常的なコミュニケーションの場を創出



▼イナトラほろ酔い縁日
(虎屋横丁・稲荷小路親交会)
「安心・安全な食のまち」PRのため
軒先テラスの常設化を目指す



▼Jozenji Ave. Creative Lounge (会員有志)

音楽、アート、ファッション等のカルチャーが
日常的に発信されるスペースを設置



◀定禅寺ストリート
アライアンス
(国分町3丁目エリア
沿道ビルオーナー・
テナント等)
空間利活用による
収益を
まちづくりに
還元することを
目指す

2. 定禅寺通大規模社会実験（概要）

社会実験の概要

目的：道路空間再構成に向けた検証、エリアマネジメント事業の試行など

期間：令和3年8月20日（金）～9月7日（火）の約3週間

実施主体：定禅寺通検討会と仙台市の共催

- ▶ 定禅寺通の一部車線を規制し、道路空間を賑わい創出の空間として利活用
- ▶ 利活用の効果（集客性やエリアの魅力向上等）や、交通への影響等を検証

車線規制

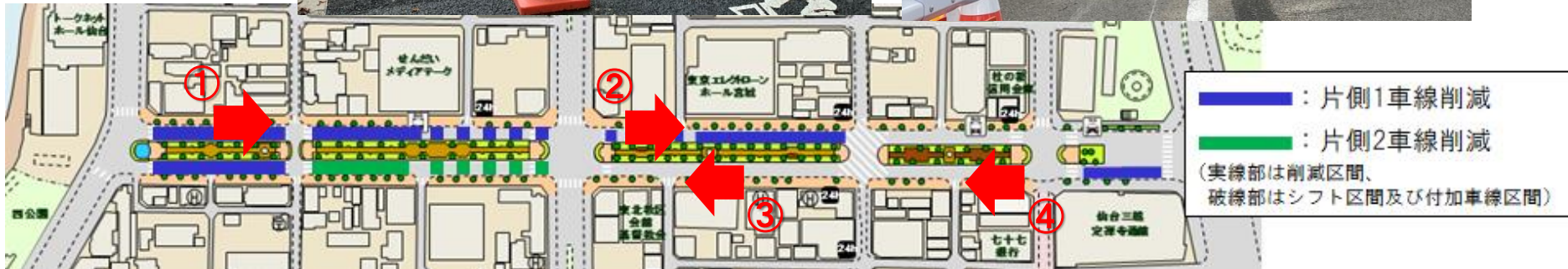


※タクシー「国分町3WAY」方式。午後10時半から翌午前3時まで、タクシー乗場を定禅寺通（東進、西進）、広瀬通（東進）の3か所に集約し、それぞれの乗場からタクシーが待機レーンに整然と順番に並ぶことで、国分町地区の違法客待ちタクシーによる深夜の交通混雑を解消するもの。

2. 定禅寺通大規模社会実験（自転車通行空間）

自転車通行空間

自転車専用
通行帯を設置



矢羽根を
設置



2. 定禅寺通大規模社会実験（空間利活用）

空間利活用（定禅寺通活性化検討会）

歩行者空間へのテーブルやパークレット設置、
中央緑道でのマルシェ等賑わい創出の取り組み、
街灯フラッグや木製コンテナへのエリマネ広告
などを実施

※新型コロナウイルス感染症の影響により、
規模を大幅縮小し開催
8/27以降は集客イベント中止



2. 定禅寺通大規模社会実験（自動車交通量）

自動車交通量調査

定禅寺通において、東西方向の各1車線を歩行空間へ転用することによる交通量の変化、周辺道路に与える影響を把握する。

【調査概要】

① 調査時間

- 7時～19時（12時間連続調査）

② 調査内容

- 自動車交通量を方向別に計測する。
- 計測する車種を以下に示す。

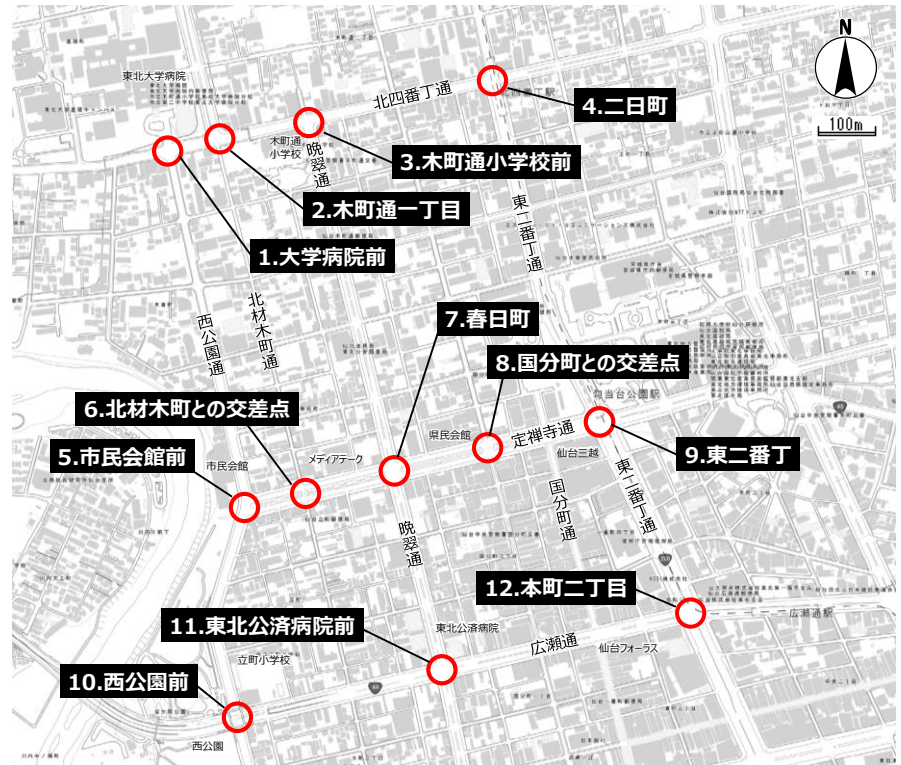
【車種区分】

- | | | |
|---------|-------|---------|
| 1.乗用車 | 2.バス | 3.小型貨物車 |
| 4.大型貨物車 | 5.二輪車 | |

③ 調査方法

- 調査員による人手観測

▼図 交通量調査箇所図



出典：国土地理院地図を加工・作成

【調査結果（概要）】

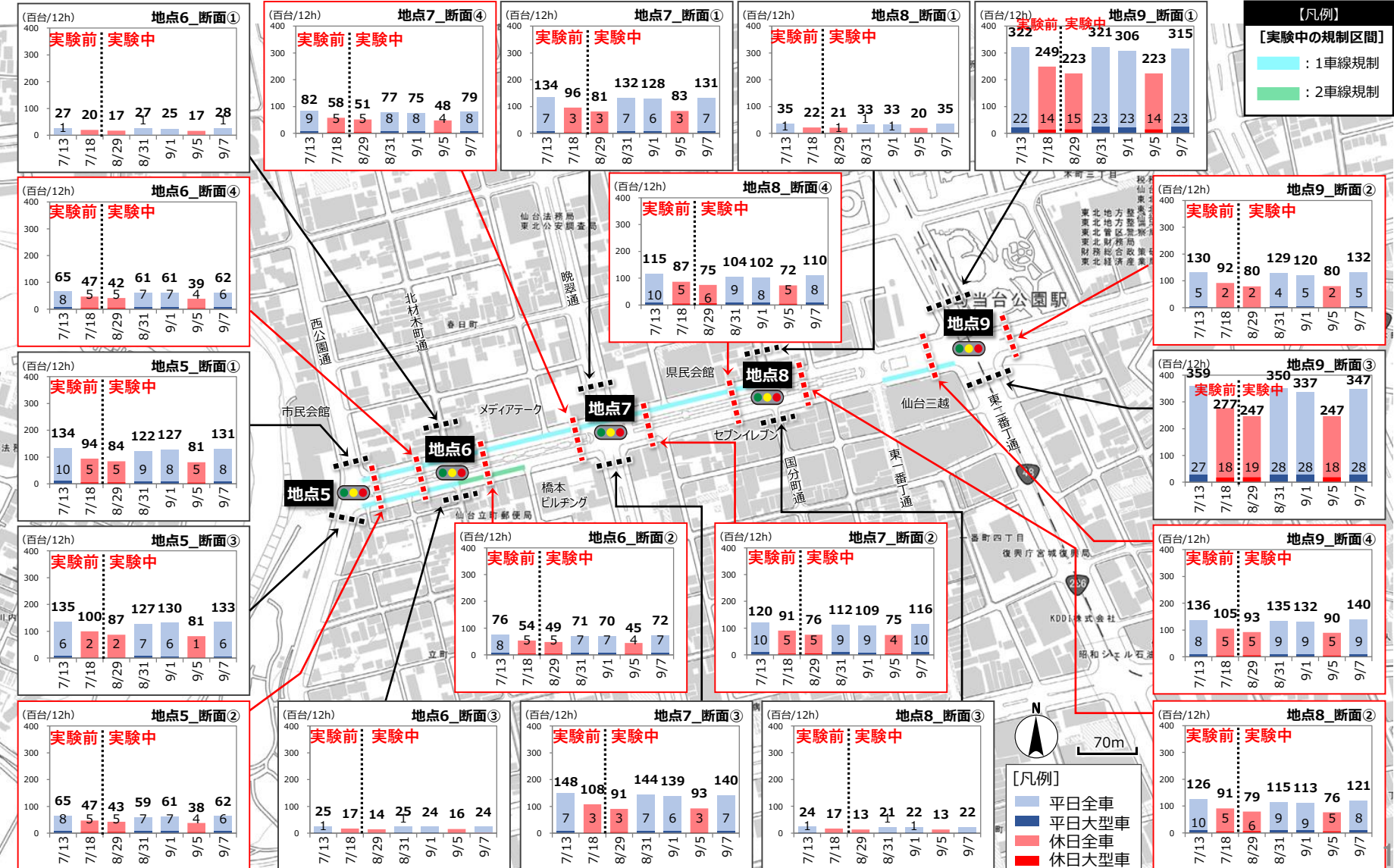
定禅寺通、北四番丁通、広瀬通の各々の自動車交通は、社会実験中においても、実験前と大幅には変わらず、交差点需要率にも目安となる数値を超えるような変化もなかったことから、社会実験の規制による自動車交通への影響（混雑等）はほとんど生じなかったと考えられる。

2. 定禅寺通大規模社会実験（自動車交通量）

自動車交通量（定禅寺通）

▼図 自動車交通量調査結果（定禅寺通）

出典：国土地理院地図を加工・作成

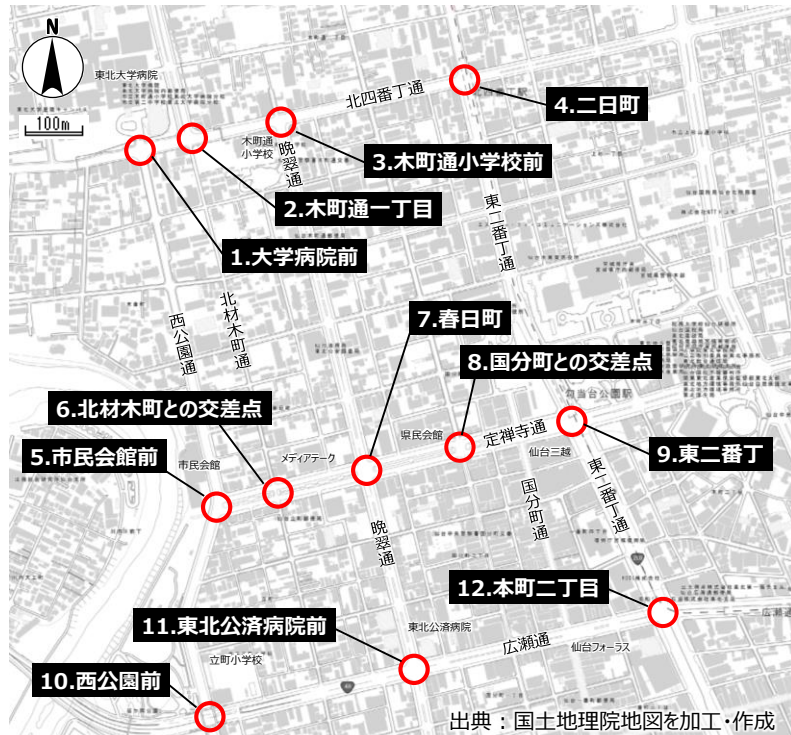


2. 定禅寺通大規模社会実験（自動車交通量）

自動車交通量（交差点需要率）

社会実験前後で、どの交差点においても交差点需要率に大きな悪化は見られず、社会実験中において、すべての交差点で交差点需要率は0.9を下回っている。

▼図 交通量調査箇所図



交差点需要率とは

交差点の「車を通過させる能力」に対して、どの程度車両が流入（需要）し、それが限界を超えているかを交差点全体で確認する指標。

目安として、0.9を超えると、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いる。

▼表 交差点解析結果

□：平日 □：休日

		1.大学病院前	2.木町通一丁目	3.木町通小学校前	4.二日町	5.市民会館前	6.北材木町通との交差点
実験前	7/13	0.622	0.530	0.559	0.656	0.391	0.257
	7/18	0.430	0.526	0.522	0.671	0.235	0.188
実験期間中	8/29	0.407	0.396	0.429	0.548	0.233	0.262
	8/31	0.651	0.568	0.558	0.653	0.351	0.296
	9/1	0.612	0.556	0.595	0.663	0.358	0.293
	9/5	0.439	0.441	0.423	0.570	0.225	0.240
	9/7	0.633	0.545	0.574	0.636	0.346	0.284

		7.春日町	8.国分町通との交差点	9.東二番丁	10.西公園前	11.東北公済病院前	12.本町二丁目
実験前	7/13	0.409	0.228	0.520	0.711	0.588	0.617
	7/18	0.355	0.189	0.451	0.492	0.418	0.532
実験期間中	8/29	0.294	0.156	0.356	0.422	0.408	0.519
	8/31	0.416	0.230	0.507	0.642	0.545	0.590
	9/1	0.403	0.238	0.545	0.683	0.573	0.595
	9/5	0.290	0.162	0.356	0.440	0.383	0.536
	9/7	0.395	0.242	0.562	0.675	0.549	0.616

2. 定禅寺通大規模社会実験（所要時間）

自動車の所要時間調査

定禅寺通において、東西方向の各1車線を削減した際に、周辺道路を通行する車両の所要時間に影響を及ぼすか確認する。

【調査概要】

① 調査時間

- ・ 平日調査 7時～10時、16時～19時
- ・ 休日調査 10時～13時、15時～18時

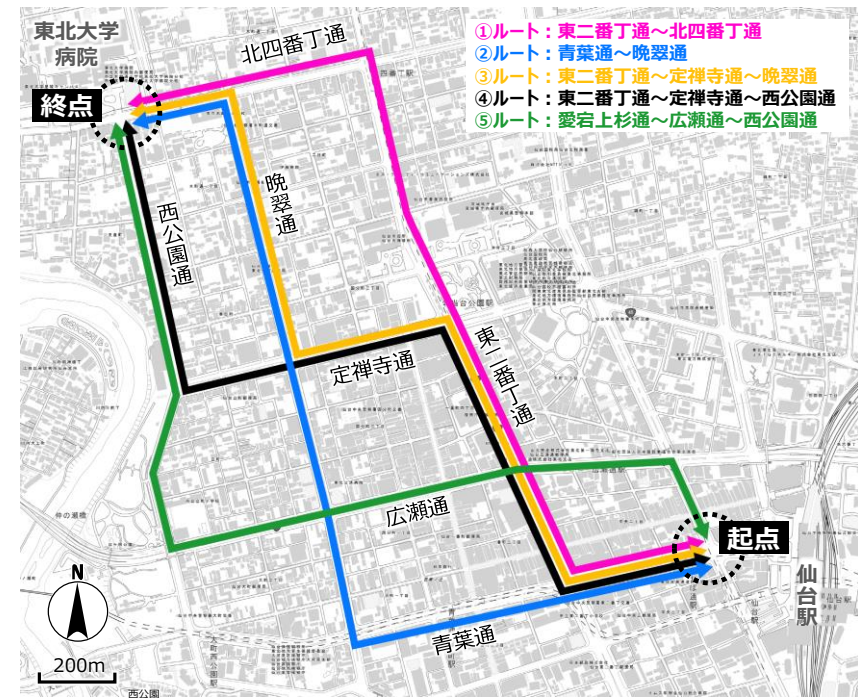
② 調査内容

- ・ 1時間に調査ルートを実走して所要時間を測定する。
- ・ 計測区間は信号のある交差点毎に計測する。

③ 調査方法

- ・ プロブ機器（車両のGPSデータを収集する機器）を搭載した車両で、調査対象ルートを実走行して、所要時間を測定

▼図 所要時間調査箇所図



出典：国土地理院地図を加工・作成

【調査結果（概要）】

社会実験に伴う車線規制によって、周辺道路を通行する車両の所要時間は、一部のルートで最大で1分程度の増加が見られたものの、全体的には大きな増加は見られなかった。

2. 定禅寺通大規模社会実験（所要時間）

自動車の所要時間（平日朝）

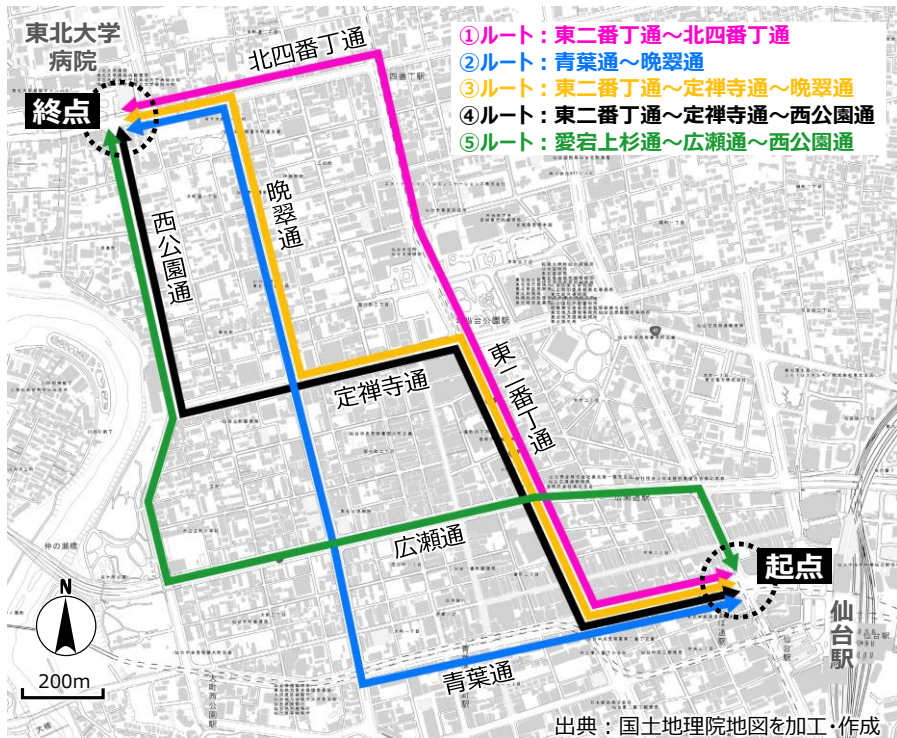
【仙台駅⇒東北大学病院（平日朝）】

・社会実験における所要時間増加：最大**1.7分**（102秒）増加(④ルート)

【東北大学病院⇒仙台駅（平日朝）】

・社会実験における所要時間増加：最大0.9分（54秒）増加(①ルート)

▼図 調査ルート



▼図 所要時間調査結果

グラフ凡例 所要時間：分	仙台駅⇒ 東北大学病院	東北大学病院⇒ 仙台駅	
① ルート	社会実験前	10.5分	12.0分
	社会実験平均	9.8分	12.2分
	社会実験中 8/31	9.8分	11.8分
	9/1	8.9分	12.9分
	9/7	10.6分	11.9分
② ルート	社会実験前	10.9分	10.5分
	社会実験平均	11.2分	9.9分
	社会実験中 8/31	11.0分	8.5分
	9/1	11.4分	10.3分
	9/7	11.3分	10.8分
③ ルート	社会実験前	11.0分	11.3分
	社会実験平均	9.9分	10.3分
	社会実験中 8/31	10.1分	9.4分
	9/1	10.1分	10.7分
	9/7	9.4分	10.9分
④ ルート	社会実験前	12.3分	11.2分
	社会実験平均	12.7分	11.2分
	社会実験中 8/31	14.0分	11.1分
	9/1	11.5分	10.9分
	9/7	12.5分	11.6分
⑤ ルート	社会実験前	10.1分	13.7分
	社会実験平均	10.4分	13.3分
	社会実験中 8/31	10.5分	11.6分
	9/1	9.9分	14.5分
	9/7	10.6分	13.7分

1.7分
増加

2. 定禅寺通大規模社会実験（所要時間）

自動車の所要時間（平日夕）

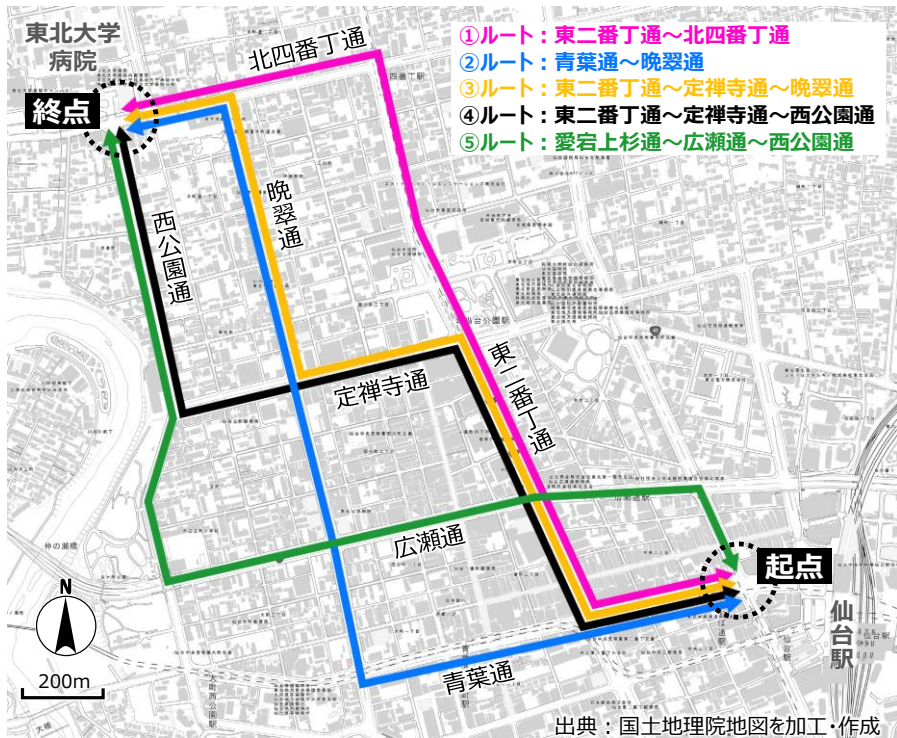
【仙台駅⇒東北大学病院（平日夕）】

・社会実験における所要時間増加：最大**1.7分**（102秒）増加(⑤ルート)

【東北大学病院⇒仙台駅（平日夕）】

・社会実験における所要時間増加：最大0.2（12秒）分増加(③④ルート)

▼図 調査ルート



▼図 所要時間調査結果

グラフ凡例 所要時間：分	仙台駅⇒ 東北大学病院	東北大学病院⇒ 仙台駅	
① ルート	社会実験前	11.8分	12.8分
	社会実験平均	10.5分	10.4分
	社会実験中 8/31	10.1分	10.0分
	9/1	9.6分	9.9分
	9/7	11.6分	11.2分
② ルート	社会実験前	13.6分	10.5分
	社会実験平均	12.7分	10.3分
	社会実験中 8/31	12.0分	10.2分
	9/1	13.2分	10.2分
	9/7	12.9分	10.5分
③ ルート	社会実験前	14.7分	12.2分
	社会実験平均	12.0分	11.6分
	社会実験中 8/31	12.3分	11.2分
	9/1	11.3分	12.4分
	9/7	12.6分	11.2分
④ ルート	社会実験前	13.7分	11.0分
	社会実験平均	10.5分	10.7分
	社会実験中 8/31	9.2分	10.1分
	9/1	10.9分	10.7分
	9/7	11.5分	11.2分
⑤ ルート	社会実験前	11.9分	14.5分
	社会実験平均	12.6分	12.5分
	社会実験中 8/31	11.8分	12.8分
	9/1	12.4分	11.1分
	9/7	13.6分	13.7分

1.7分
増加

2. 定禅寺通大規模社会実験（歩行者通行量）

歩行者通行量調査

定禅寺通において、東西方向の各1車線を自転車走行空間へ転用したことによる、歩行者空間の変化及び空間利活用の取組み等による歩行者交通量の変化を把握する。

【調査概要】

① 調査時間

- ・ 7時～19時（12時間連続調査）

② 調査内容

- ・ 歩行者の交通量を方向別に計測する

③ 調査方法

- ・ 調査員による人手観測

▼ 図 歩行者交通量調査箇所図



出典：国土地理院地図を加工・作成

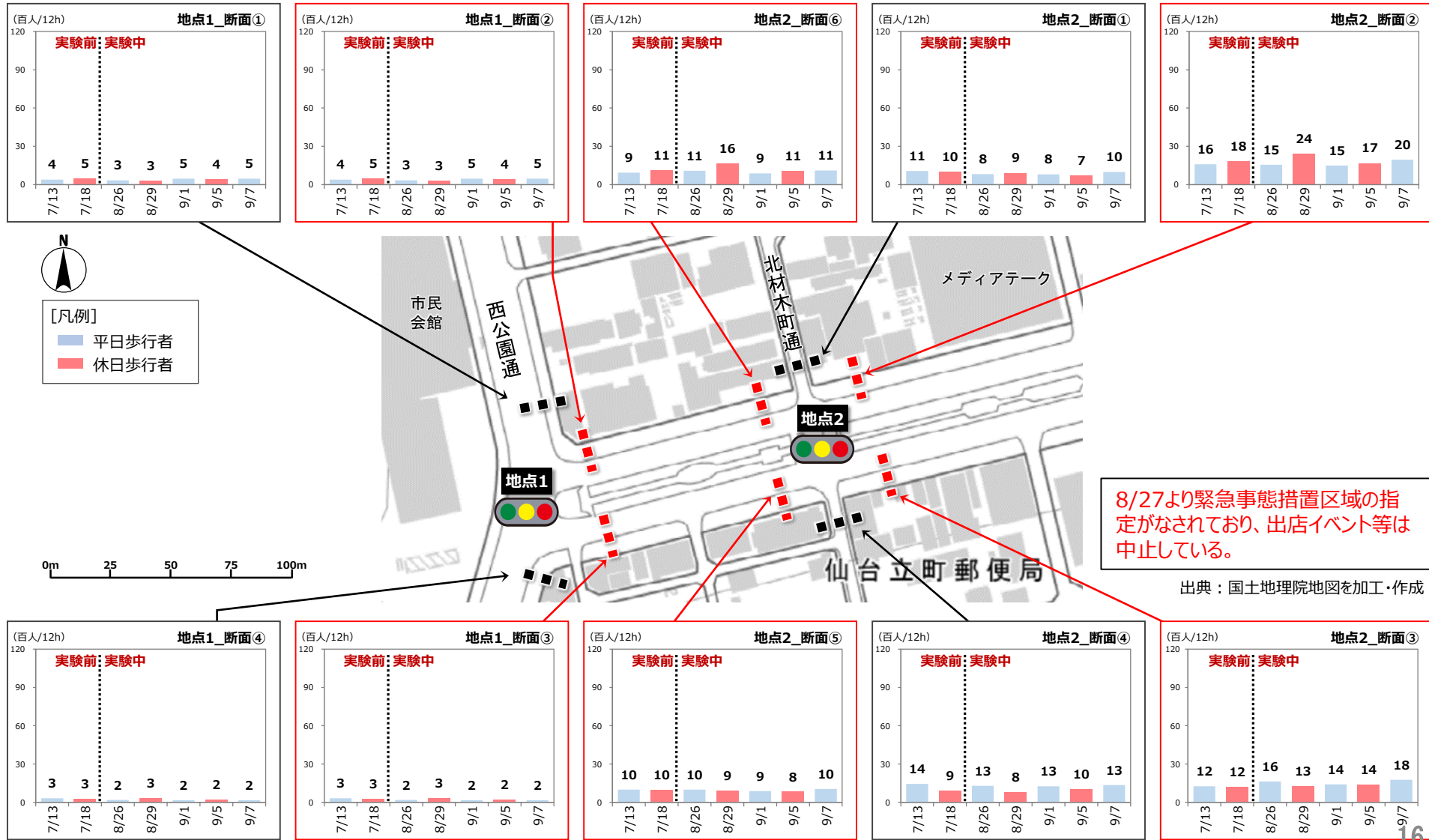
【調査結果（概要）】

社会実験前と比べ、歩行者の通行量に大きな変化は見られないが、中央緑道では、出店イベントが行われた日（8/26）の歩行者通行量が増加した。

2. 定禅寺通大規模社会実験（歩行者通行量）

歩行者通行量（メディアテーク周辺）

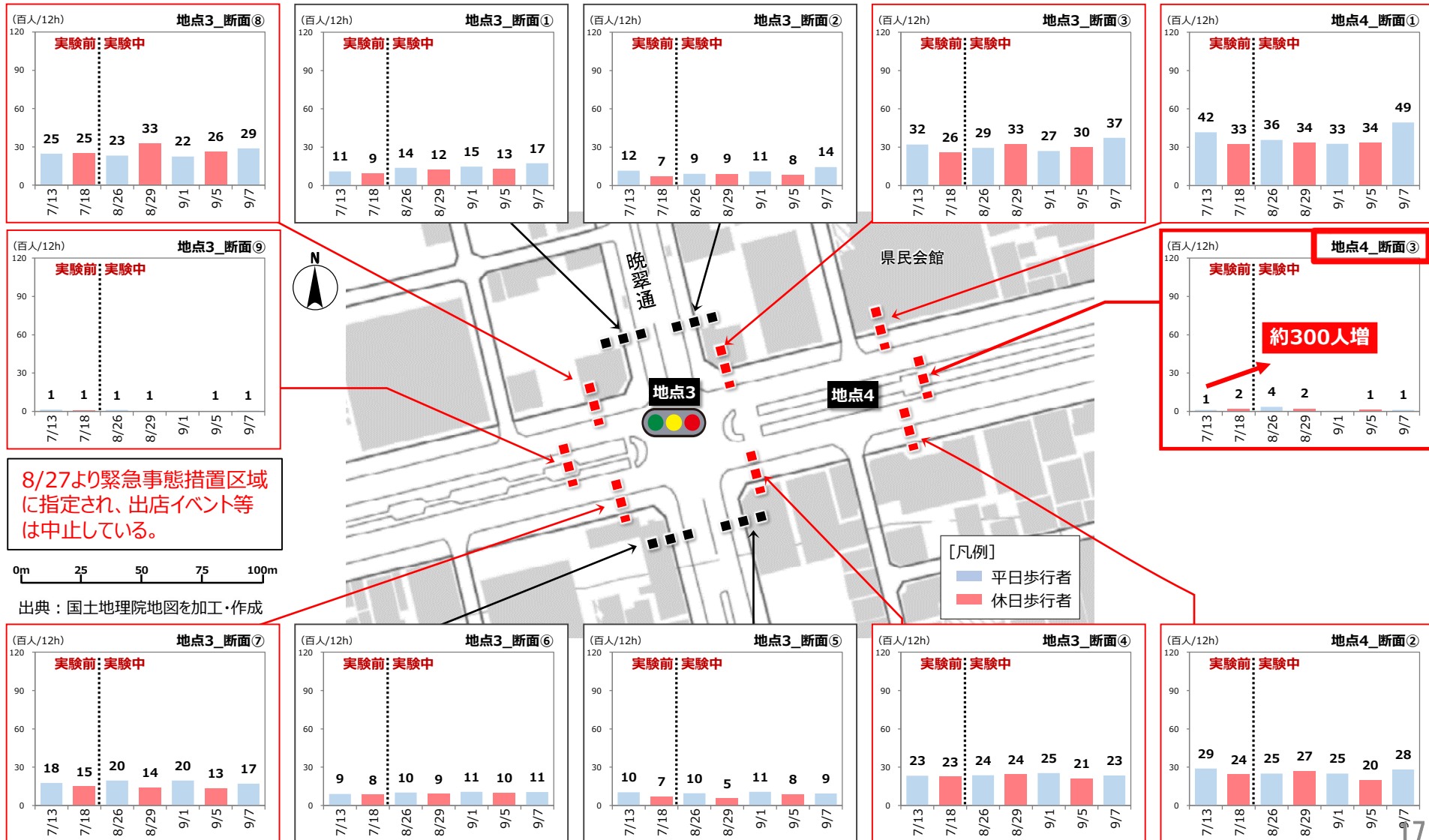
▼図 歩行者交通量調査結果（メディアテーク周辺）



2. 定禅寺通大規模社会実験（歩行者通行量）

歩行者通行量（春日町交差点周辺）

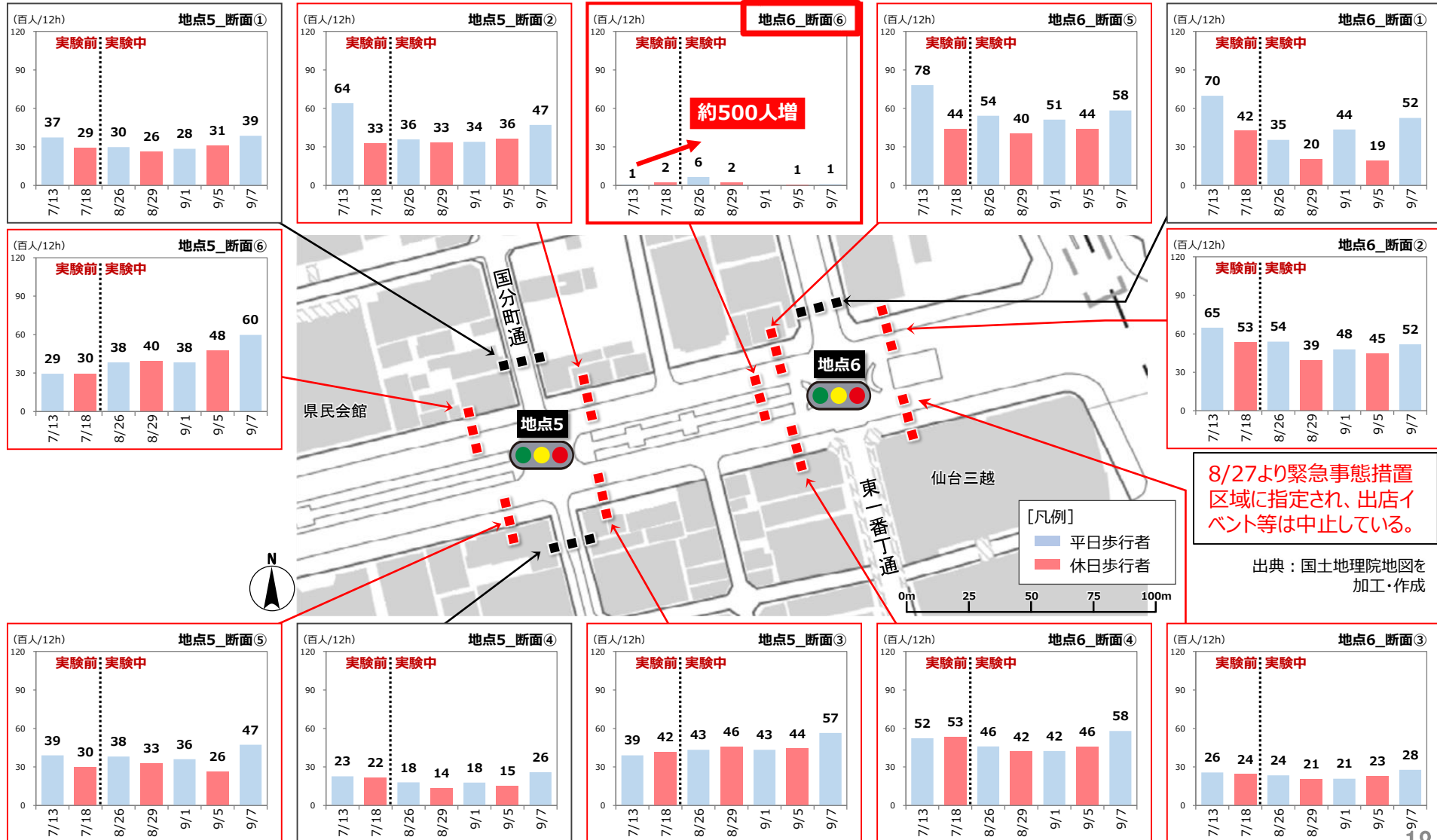
▼図 歩行者交通量調査結果（春日町交差点周辺）



2. 定禅寺通大規模社会実験（歩行者通行量）

歩行者通行量（国分町通周辺）

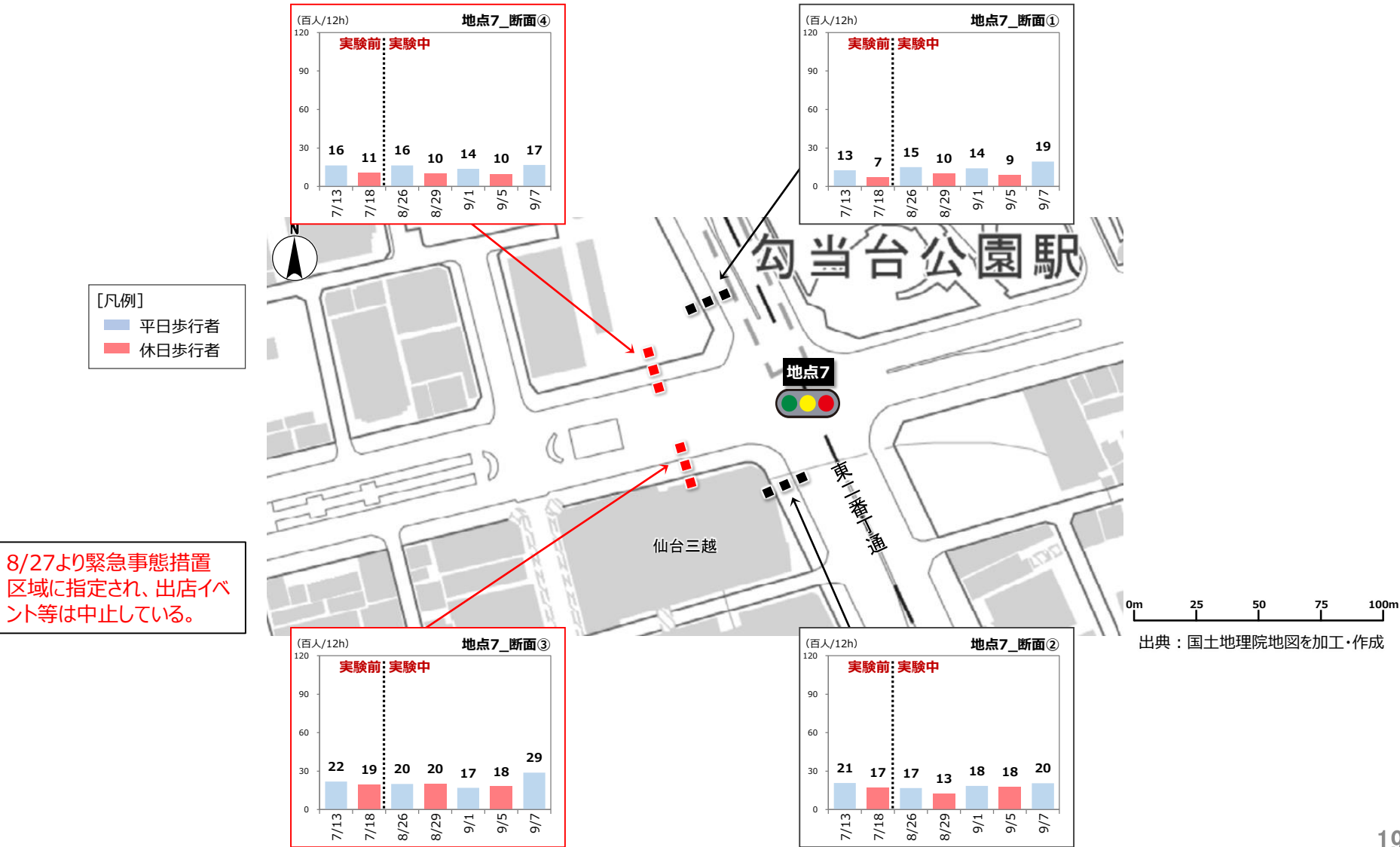
▼図 歩行者交通量調査結果（国分町通周辺）



2. 定禅寺通大規模社会実験（歩行者通行量）

歩行者通行量（勾当台公園周辺）

▼図 歩行者交通量調査結果（勾当台公園周辺）



2. 定禅寺通大規模社会実験（自転車通行量）

自転車通行量調査

定禅寺通において、東西方向の各1車線を自転車走行空間へ転用することによる自転車交通量の変化を把握する。

【調査概要】

① 調査時間

- 7時～19時（12時間連続調査）

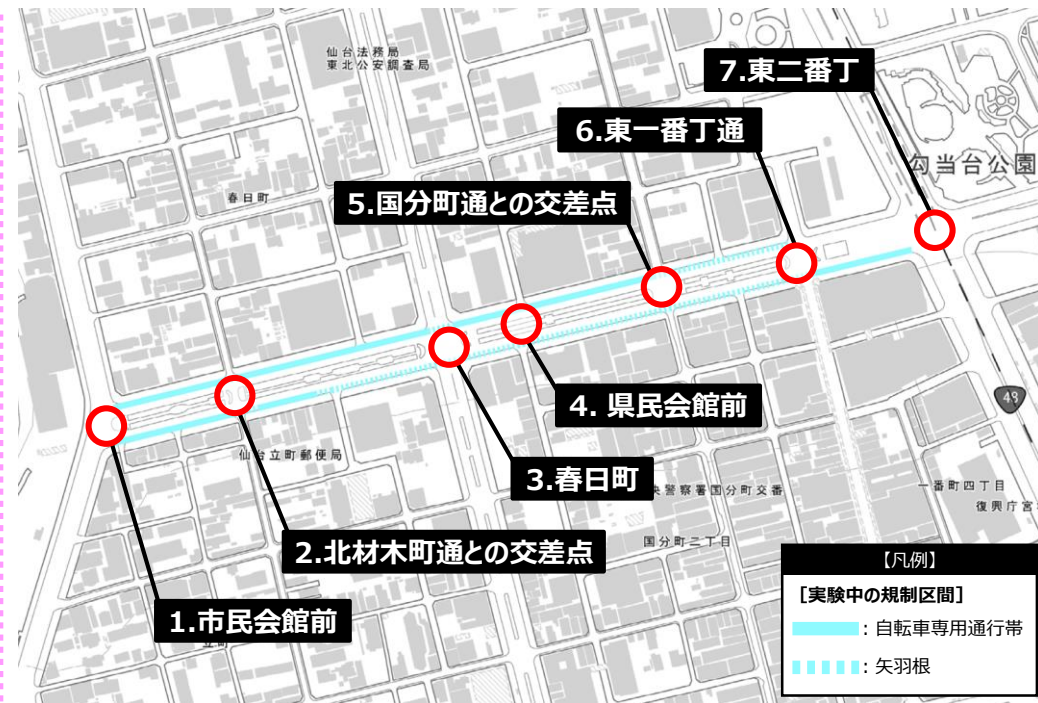
② 調査内容

- 自転車の交通量を方向別及び走行位置（歩道又は車道）別に計測する

③ 調査方法

- 調査員による人手観測

▼図 歩行者交通量調査箇所図



出典：国土地理院地図を加工・作成

【調査結果（概要）】

自転車通行量は、東一番丁通（アーケード）周辺が最も多く、西に行くほど少ない。社会実験前と比べて、定禅寺通の東西の通行量は横ばいか減少傾向にある一方、東二番丁通、国分町通、晩翠通を通行する南北の通行量は（雨天日を除くと）横ばいか増加傾向にある。

2. 定禅寺通大規模社会実験（自転車通行量）

自転車通行量（春日町交差点周辺）

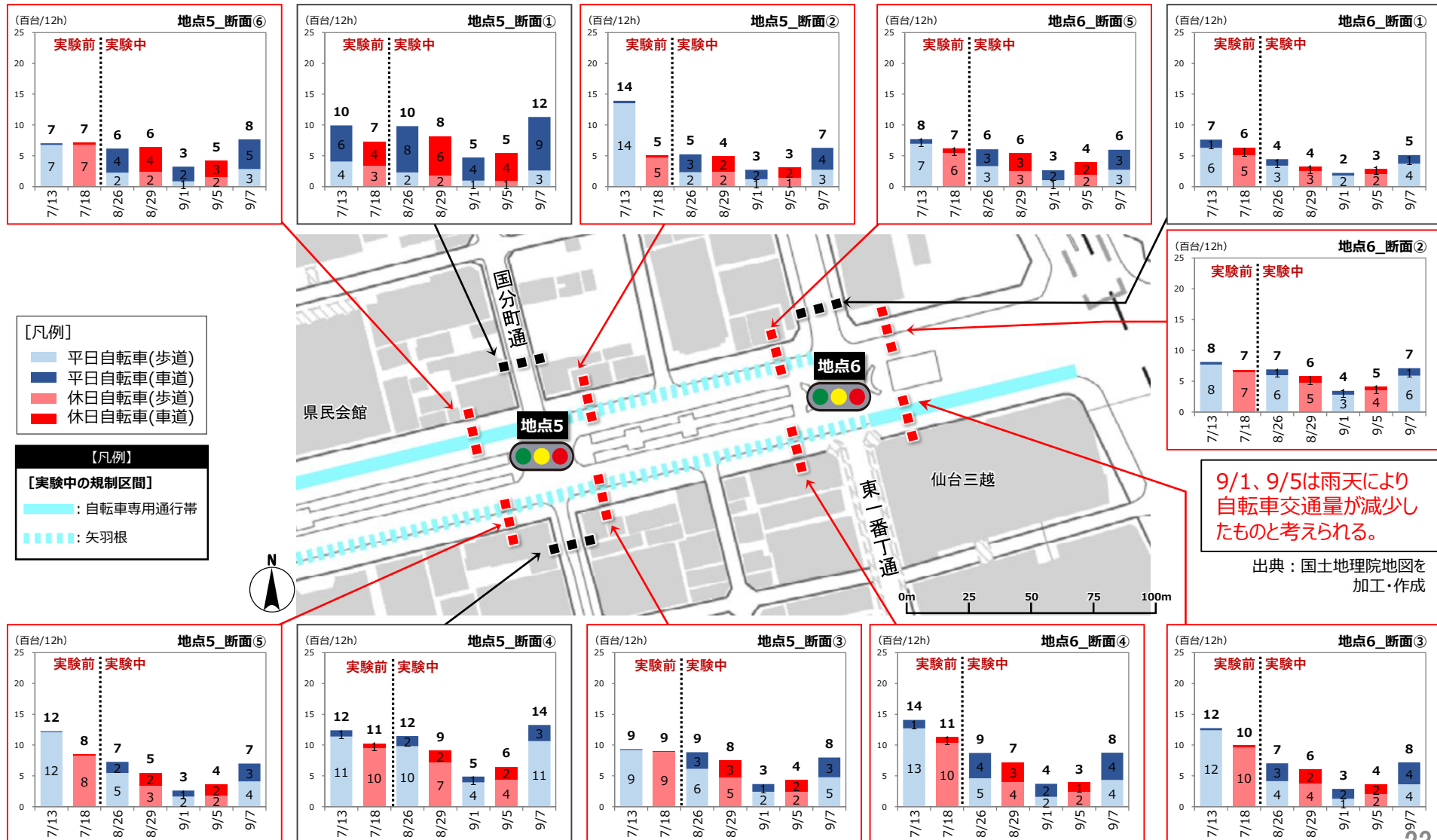
▼図 自転車交通量調査結果（春日町交差点周辺）



2. 定禅寺通大規模社会実験（自転車通行量）

自転車通行量（国分町通周辺）

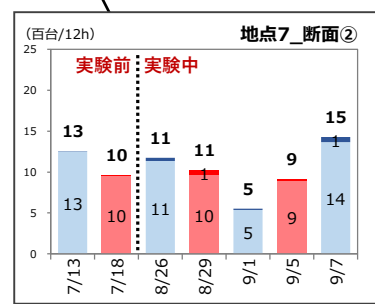
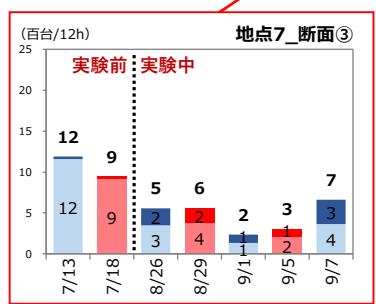
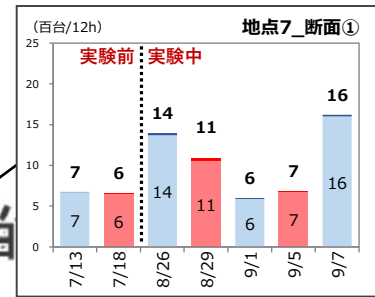
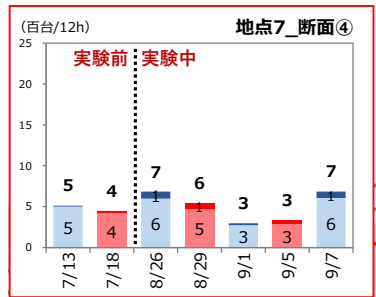
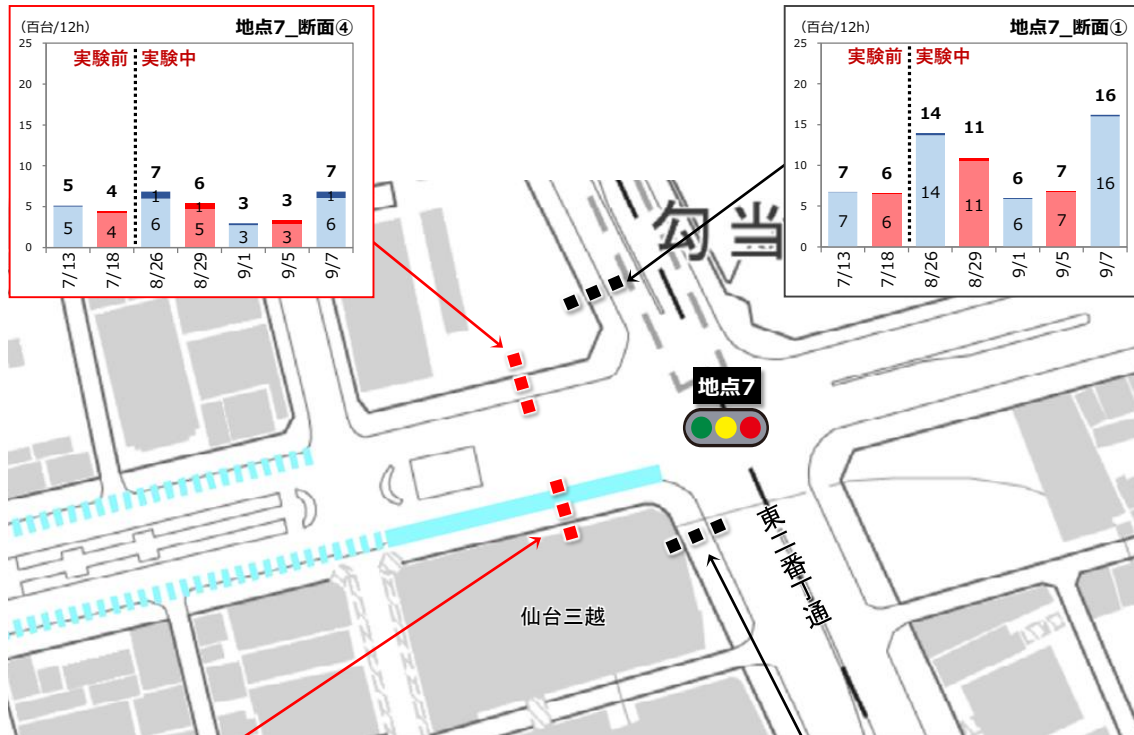
▼図 自転車交通量調査結果（国分町通周辺）



2. 定禅寺通大規模社会実験（自転車通行量）

自転車通行量（勾当台公園周辺）

▼図 自転車交通量調査結果（勾当台公園周辺）



北

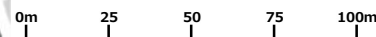
[凡例]

- 平日自転車(歩道)
- 平日自転車(車道)
- 休日自転車(歩道)
- 休日自転車(車道)

[実験中の規制区間]

- 自転車専用通行帯
- 矢羽根

9/1、9/5は雨天により自転車交通量が減少したものと考えられる。



出典：国土地理院地図を加工・作成

2. 定禅寺通大規模社会実験（自転車走行空間）

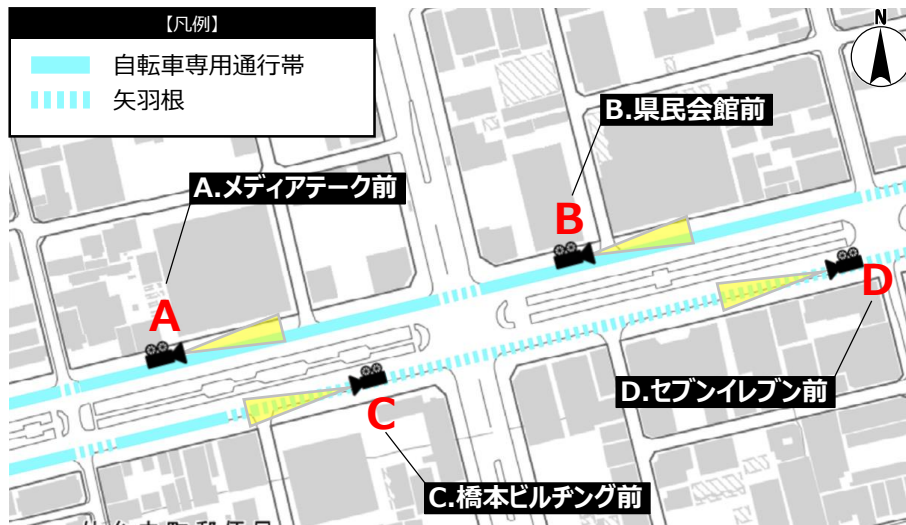
自転車走行空間に関する調査

定禅寺通において、自転車歩道通行可の交通規制を解除し、自転車専用通行帯等を設置した際に、歩道及び車道における錯綜状況と交通ルール・マナーの違反状況について確認し、自転車走行空間の安全性を評価する。

【調査概要】

- ①調査時間 【朝】 8時～9時 【夕】 17時30分～18時30分 【夜】 22時～23時
- ②調査内容
 - ・ 自転車と歩行者、または自転車と自動車の錯綜件数を走行位置（歩道又は車道）毎に計測。
 - ・ また、錯綜発生の際の交通ルール・マナーの違反者についても記録。
- ③調査方法
 - ・ ビデオ撮影（定点）と調査員の目視による動画読取観測

▼図 自転車走行空間調査箇所図



出典：国土地理院地図を加工・作成

【調査結果（概要）】

社会実験期間中、車道走行は増加したが、車道を走行していた自転車に他の車両との錯綜はほとんど見られず、車道上における錯綜率も低下した。

歩道上における錯綜については、自転車利用者のルールやマナー違反が多い。

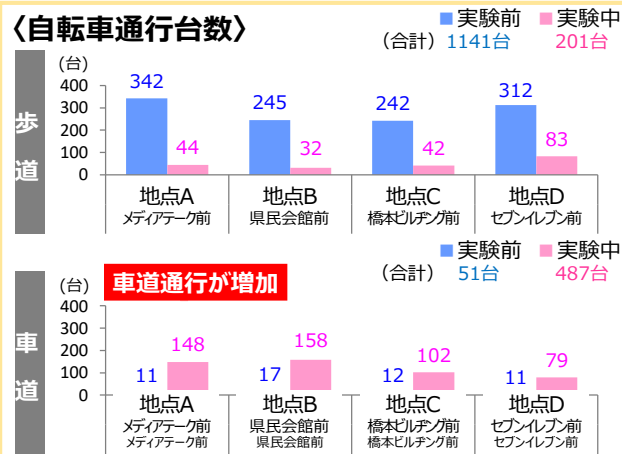
2. 定禅寺通大規模社会実験（自転車走行空間）

自転車 走行空間 (平日)

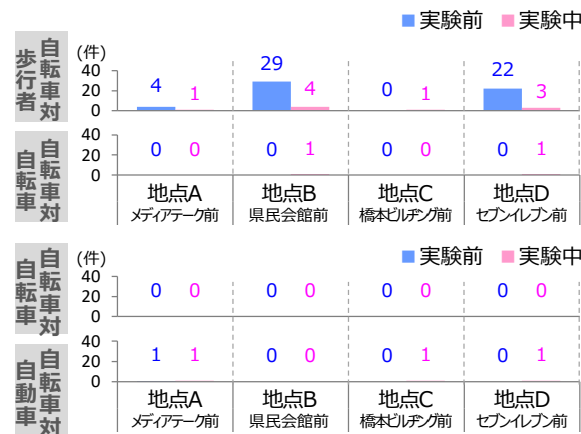
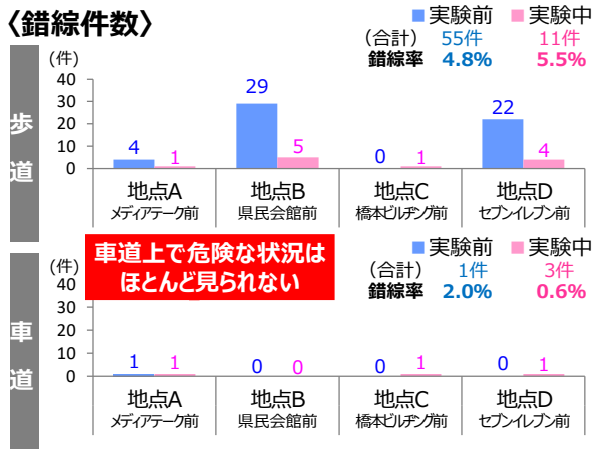
- 自転車は原則車道通行としたが、車道上で危険な状況はほとんど見られなかった。
- 社会実験前に比べて、車道上での錯綜率（錯綜件数／自転車通行台数）は低下した。
- 歩道上で自転車と歩行者の錯綜が多く見られたと同時に、自転車のルール・マナー違反が多く含まれていた。

▼図 ビデオ観測結果（平日）

〈自転車通行台数〉



〈錯綜件数〉

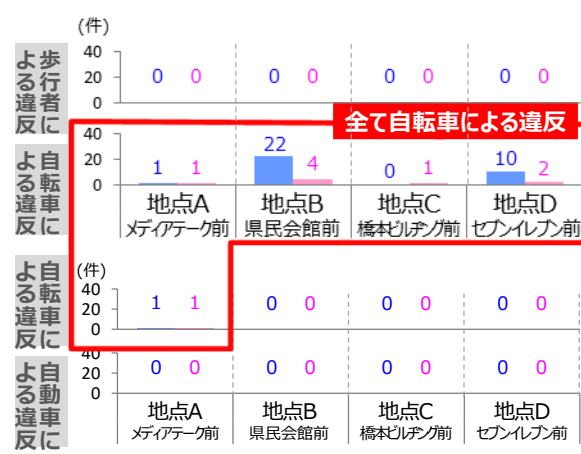
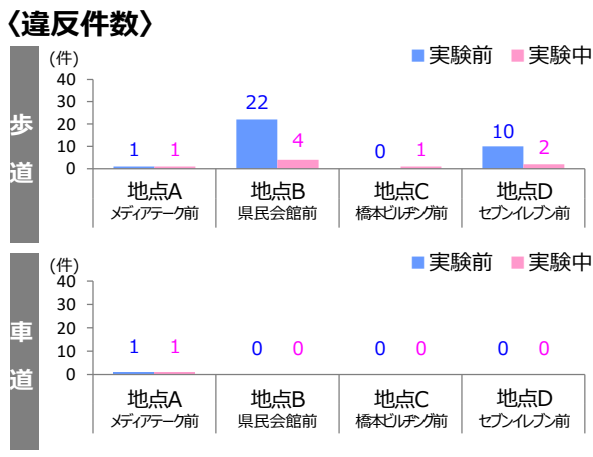


〈参考〉交通ルール・マナー違反の内容

歩道	よる歩行者に	・歩きスマホ
歩道	よる自転車に	・徐行に収まらない速度で走行 ・歩道上の中央より民地側を走行・徐行 ・並走 など
車道	よる自転車に	・車道上の逆走 ・並走
車道	よる自動車に	・路上駐車禁止区域での駐車 ・バス停の前後10m以内の路上駐停車 ・あおり運転 など

うち交通ルール・マナー違反の件数

〈違反件数〉

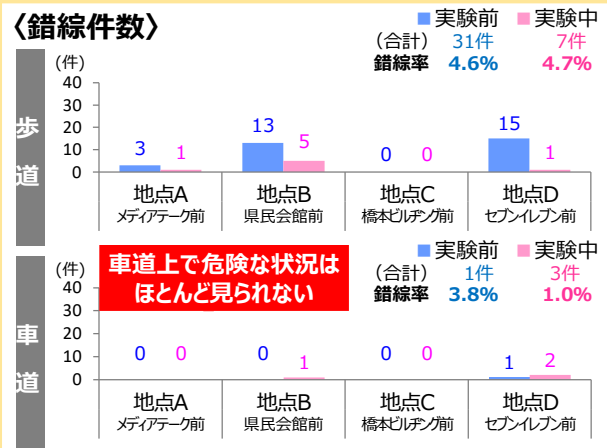
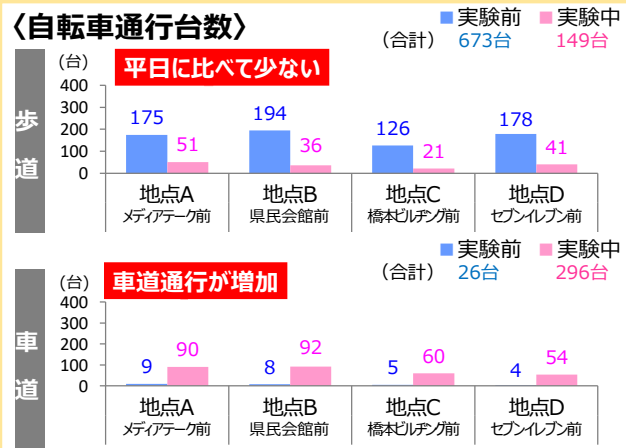


2. 定禅寺通大規模社会実験（自転車走行空間）

自転車
走行空間
(休日)

- ・自転車は原則車道通行としたが、車道上で危険な状況はほとんど見られなかった。
- ・社会実験前に比べて、車道上での錯綜率（錯綜件数／自転車通行台数）は低下した。
- ・歩道上で自転車と歩行者の錯綜が多く見られたと同時に、自転車のルール・マナー違反が多く含まれていた。

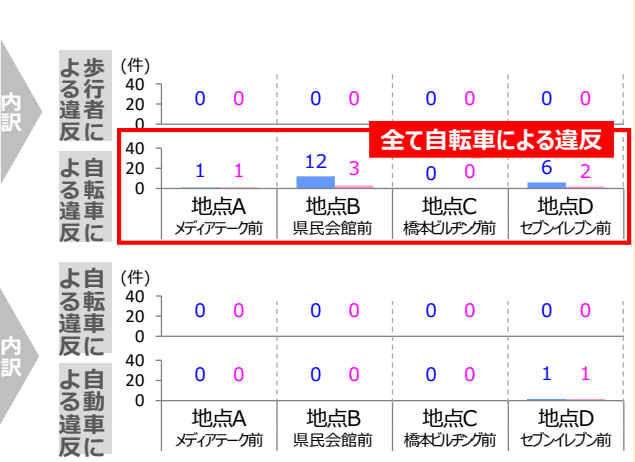
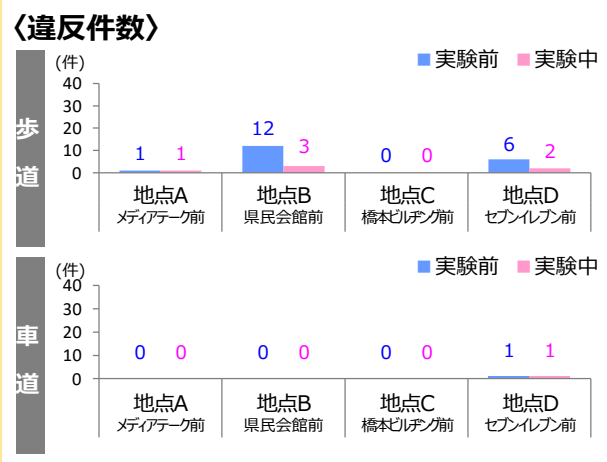
▼図 ビデオ観測結果（休日）



〈参考〉交通ルール・マナー違反の内容

歩道	よる歩行者違反	・歩きスマホ
歩道	よる自転車違反	・徐行に収まらない速度で走行 ・歩道上の中央より民地側を走行・徐行 ・並走 など
車道	よる自転車違反	・車道上の逆走 ・並走
車道	よる自動車違反	・路上駐車禁止区域での駐車 ・バス停の前後10m以内の路上駐停車 ・あり運転 など

うち交通ルール・マナー違反の件数

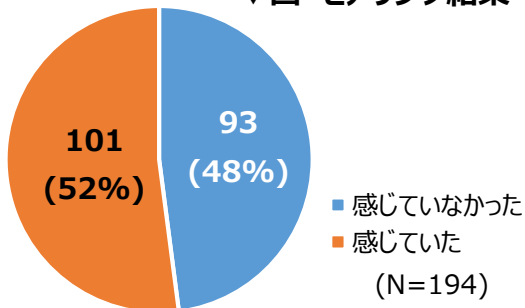


2. 定禅寺通大規模社会実験（ヒアリング）

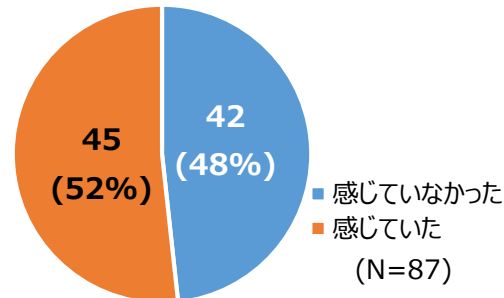
現地ヒアリング（歩行者・自転車）

▼図 ヒアリング結果（社会実験期間前に自転車を危険と感じていたか）

【歩行者】



【自転車】



<危険だと感じる>

・歩道をすごいスピードを出して走っている自転車とぶつかりそうになった。

<危険だと感じない>

定禅寺通の歩道は広いのであまり危険に感じたことはない。

<危険だと感じる>

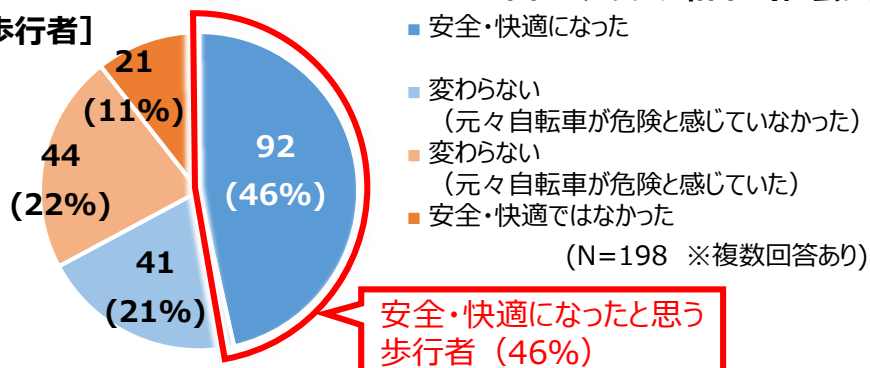
・歩行者の予測できない飛び出しで自転車がゆっくり走っていてもぶつかりそうになった事はあった。

<危険だと感じない>

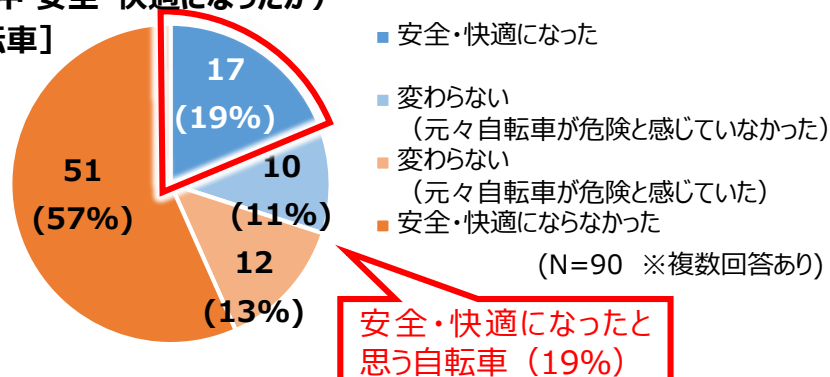
・歩道を走る際は、減速するなど、自分で安全対策しているから。

▼図 ヒアリング結果（社会実験期間中 安全・快適になったか）

【歩行者】



【自転車】



<安全・快適になった>

・自転車が歩道を走らなくなったのでぶつかる心配が減った。

<安全・快適にならなかった>

・自転車が相変わらず歩道を走っているし、あまり効果がない。

<安全・快適になった>

・車も歩行者も前より気にならなくなった。

<安全・快適にならなかった>

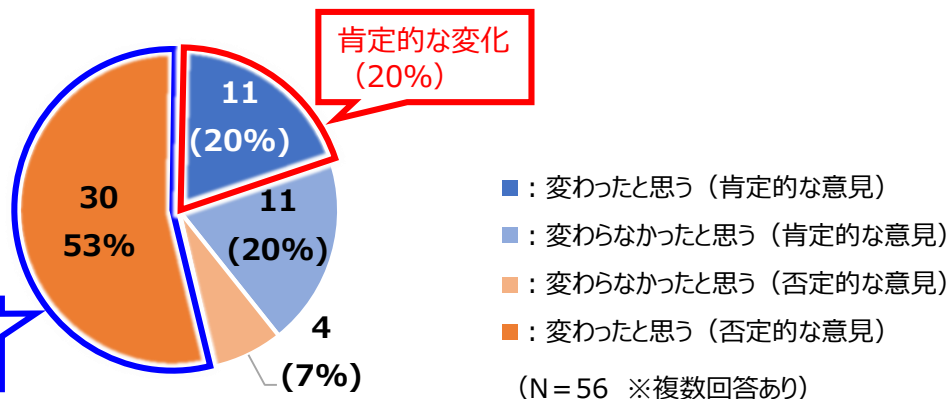
・車の通りが多くて、一緒に走るの不安。

2. 定禅寺通大規模社会実験（ヒアリング）

現地ヒアリング（自動車）

- ・自転車が原則車道走行となることを、肯定的な変化と捉えているドライバーは約2割、否定的な変化と捉えているドライバーは約5割であった。

▼図 ヒアリング結果（社会実験期間中、車道は原則車道走行（一方通行）となったが、これまでと比べて変わったと感じた点はあるか）



<変わったと思う（肯定的な意見）>

- ・自転車はもともと車道走行が基本なのでそれに従っていい。且つ、車道に自転車専用レーンを作ることによってドライバーも注意しやすく安全になる。

<変わらなかったと思う（否定的な意見）>

- ・歩行者から見れば、自転車専用レーンがあった方が良いのは理解できるが、車側から見ると、自転車が近くて怖い。歩道にしっかりと専用レーンを作ってもらった方が良いと思う。

2. 定禅寺通大規模社会実験（アンケート）

利活用効果に関するアンケート

- 社会実験の影響や公共空間利活用に対する意向等を把握する。
- 複数のアンケートで共通する設問への回答を比較し、立場によるニーズの違いを把握する。

【調査結果（概要）】

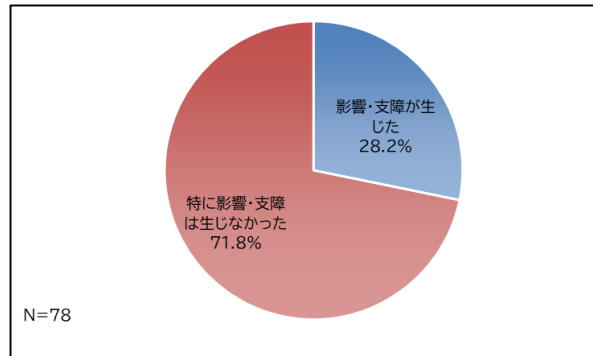
歩行者空間の拡大・歩道の利活用について肯定的な意見が多く寄せられた。

【車線規制による影響・支障】 沿道関係者

設問：社会実験期間中の車線規制による影響や支障はありましたか

- 車線規制による影響・支障があったと回答した割合が約28%。
- 影響・支障の内容は「荷さばきの場所・時間の変更」や「自動車利用が不便になり来客が減少」が多い。

▼図 アンケート結果

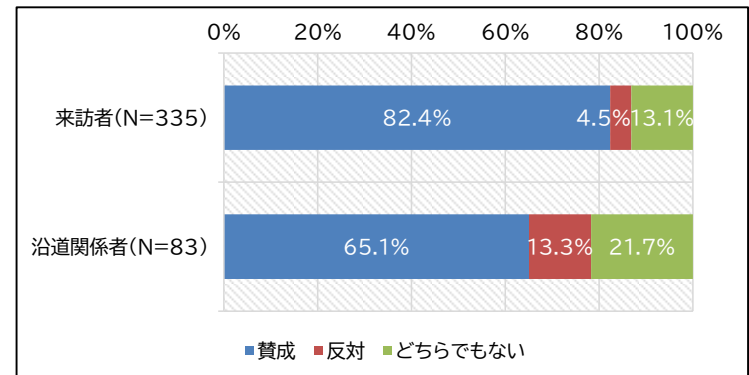


【歩行者空間拡大に対する賛否】来訪者・沿道関係者

設問：本日のように、定禅寺通を日常的な憩いやくつろぎ、飲食等のために活用することや、賑わいを創出するイベントを実施するために、歩行者空間を拡大することについてどう思いますか

- 多くの方が賛成と回答している。
- 特に、来訪者の方の賛意は約8割と高くなっている。

▼図 アンケート結果



2. 定禅寺通大規模社会実験（アンケート）

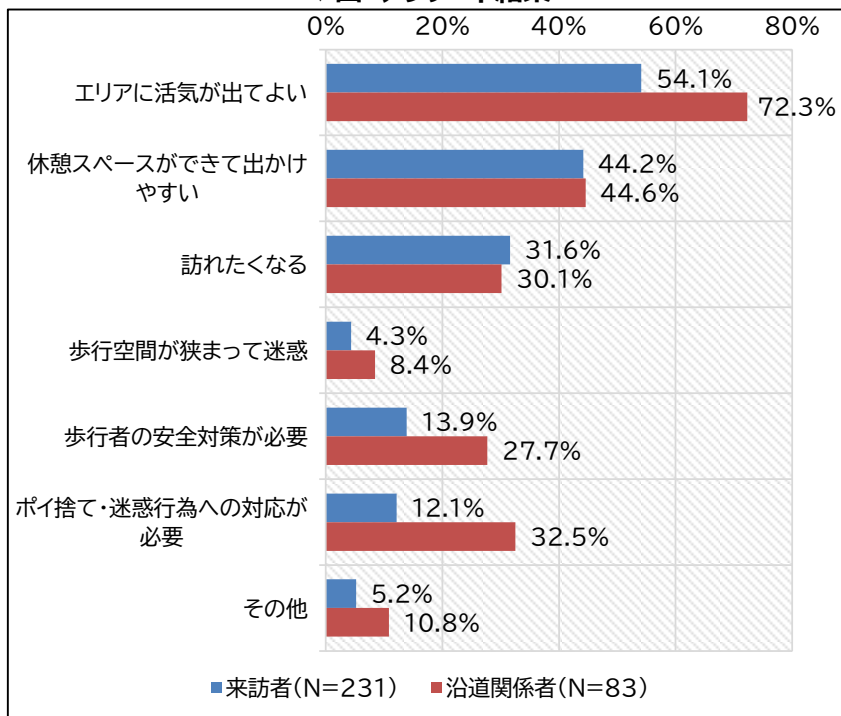
利活用効果に関するアンケート

【取組に対する評価】：来訪者・沿道関係者

設問：歩道が本日のように（テーブルやベンチ、キッチンカーの設置等）使われることについてどう思いますか（複数回答）

- 来訪者・沿道関係者ともに、「エリアに活気が出て良い」の割合が最も高く、沿道関係者はより高い。
- 一方で、沿道関係者の方は歩行者の安全対策や、ポイ捨て・迷惑行為への対応を求めている。

▼図 アンケート結果

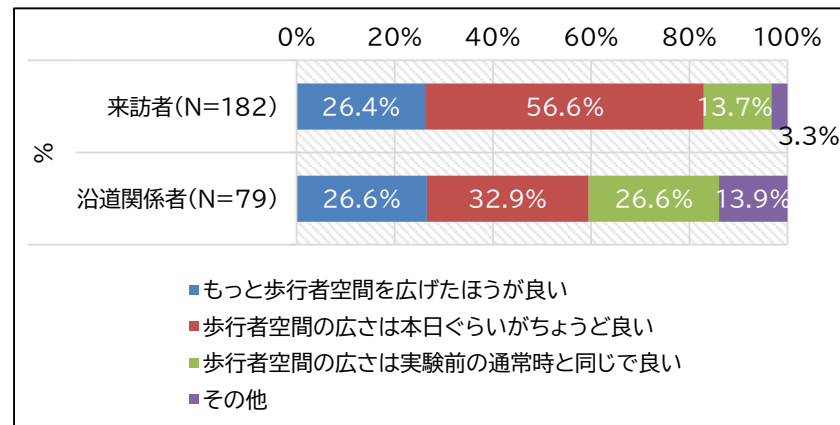


【歩道の広さに対する評価】：来訪者・沿道関係者

設問：歩道が本日のように使われる場合、歩行者空間の広さについてどう思いますか

- 来訪者の方が歩行者空間の拡大を求めている。

▼図 アンケート結果



2. 定禅寺通大規模社会実験（まとめ）

調査結果まとめ

自動車交通流について

社会実験による交通流への大きな影響は生じなかった。

- 自動車交通量は社会実験前と比べて大きな変化はなく、交差点需要率も目安となる数値を超えるような変化は生じなかった。また、周辺道路を通行する車両の所要時間に、大きな増加は見られなかった。

歩行者通行量について

大きな変化は見られなかったが、中央緑道では出店イベントが行われた日の歩行者の通行量が増加した。

自転車走行空間について

車道に自転車走行空間を設けることで、車道走行は増加したが、錯綜はほとんど見られなかった。また、安全性に関する肯定的な意見や否定的な意見、自転車利用者の交通ルール・マナー違反を指摘する意見等が挙げられた。

- 車道走行の自転車に、他の車両との錯綜はほとんど見られず、車道上の錯綜率も低下した。
- 歩道上における錯綜については、自転車利用者のルール・マナー違反が多い。
- 車道走行することについて安全・快適と感じた歩行者は約5割、自転車利用者は約2割。
- 沿道関係者からは、歩行者の安全性が高まった等の肯定的な意見が多いが、自転車の通行ルールが分かりにくかった等の否定的な意見も挙げられた。

アンケート調査

歩行者空間拡大・歩道の利活用について肯定的な意見が多い。

- 歩行者空間拡大については賛成多数であり、特に来訪者の賛意は約8割と高くなっている。
- 歩道の利活用については肯定的な評価が多いが、沿道関係者は安全対策・ポイ捨て等への懸念も比較的多い。

3. 定禅寺通エリアまちづくりビジョン2030（検討会）

エリアの関係者がまちづくりの方向性を共有し、実現を目指し取り組むための指針として、定禅寺通活性化検討会が令和4年3月に策定



市長への手交時の様子

理念

世界に誇るケヤキ並木と共に
「ここにしかない」プライスレスな時間と体験を。

目指す街の姿

- 「出逢」が広がる街
- 「文化」を創造し続ける街
- 「価値」を高めあう街

目指す道路空間

「ひと中心の空間づくり」
空間利活用の熟度等に応じて段階的に道路空間を再構成

目標年度（2030年）に向けた取り組み

- **各ゾーンの個性を生かしたまちづくり**
エリアブランディング戦略とプロジェクトメニューを設定
- **柔軟な利活用が可能となる道路空間の整備**
 - ・ 車道：片側一車線削減を基本に、公共交通・タクシー・物流等の仕組み整備
 - ・ 自転車：自転車専用通行帯等通行しやすい環境の整備、マナー啓発
 - ・ 歩行者空間：ひとの安全性最優先、利活用しやすい空間・インフラ整備
- **持続的なまちづくりのための取り組み体制**
まちづくりの方針を決定・評価する合意形成組織と、方針に基づく事業を実施する実行組織の両輪で進める

4. 定禅寺通再整備方針

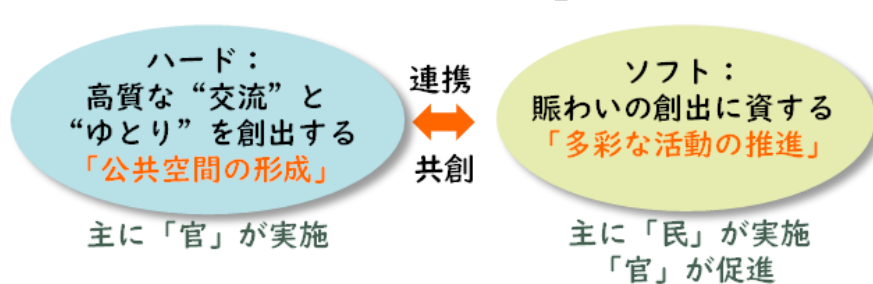
定禅寺通エリアの活性化に向け、公共空間を活用した賑わいや交流の創出など、官民連携による活性化の取り組みの促進を目的とし、方針を令和5年3月に策定。

目指すエリアの姿

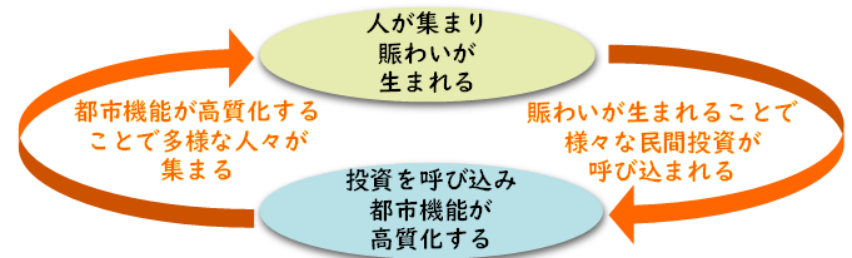
- 近隣の居住者や従業者の他、**多様な人々が日常的に訪れ、美しいケヤキ並木のある豊かな公共空間で時間を過ごし、楽しむことができるエリア**
- 市民協働や文化芸術の舞台として、**多様な人々が様々な挑戦を行う場となり、市民活動やクリエイティブな活動が日常的に展開されるエリア**

活性化の方向性

「公共空間の形成」と整備された空間における「多彩な活動の推進」を両輪で推進



道路空間再構成をきっかけとした「活性化のスパイラルアップ」を目指す



再整備の方向性

- 歩行者が安全・快適に通行・滞在でき、豊かな時間を過ごすことができる「ひと中心の空間」への転換
- 利活用しやすい広い空間・設備が整った、**多様なアクティビティが生まれる環境づくり**

4. 定禅寺通再整備方針（整備概要）

再整備の主な内容

- ケヤキは現位置で保存、ケヤキの生育環境に配慮
- 車線削減を行い片側2車線化（一部片側1車線化）
- 車道上に自転車専用通行帯を整備
- 交差点形状の変更（スクランブル化等）
- バスベイ、タクシー乗場、停車・荷捌きスペースの設置
- 歩道及び中央緑道における滞在・利活用空間の拡大・整備
- 照明、イベント用電源・給排水設備等の整備 など

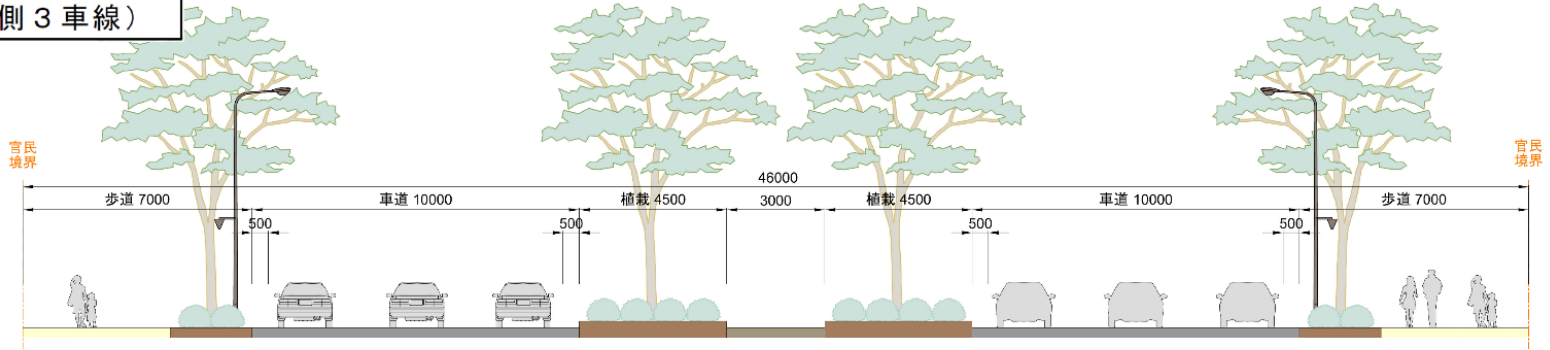


再整備における車線削減の概要

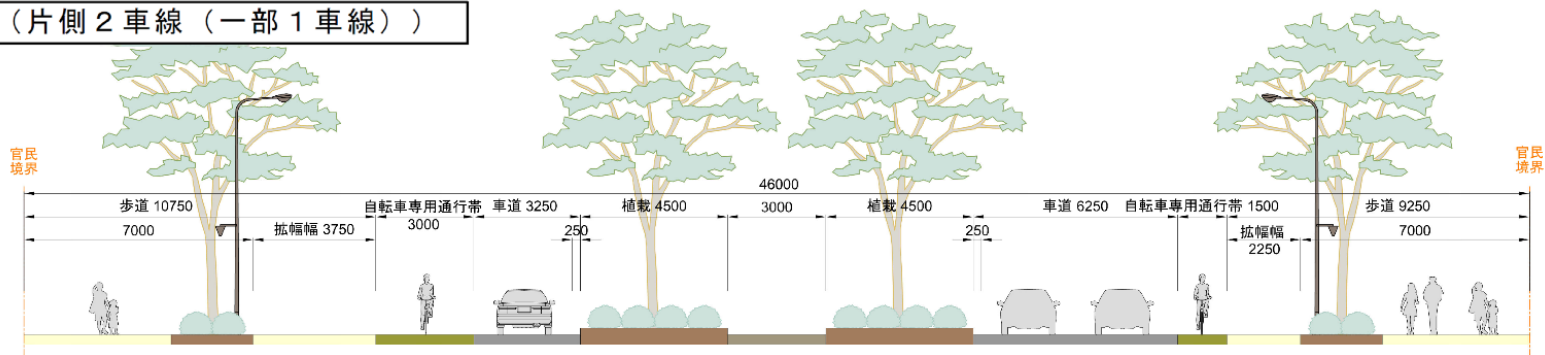
4. 定禅寺通再整備方針（整備概要）

道路の断面構成

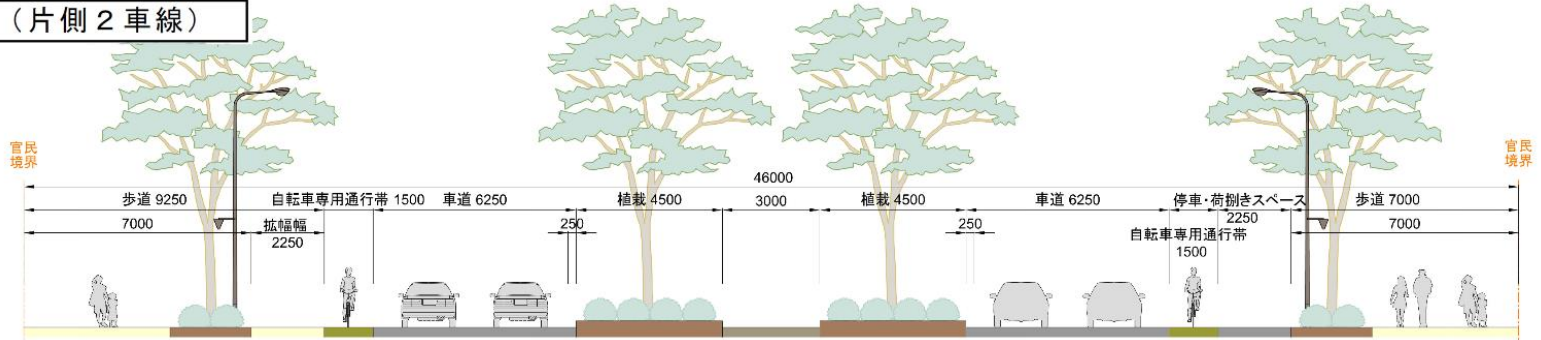
現在（片側3車線）



再整備後（片側2車線（一部1車線））



再整備後（片側2車線）



4. 定禅寺通再整備方針（整備計画図）

再整備計画図（東エリア）

凡例

- 活用可能エリア
- 乗入れ
- 地上部
- 電源
- 給水栓
- テーブル
- 背付きベンチ（テーブル付）
- 背なしベンチ
- 連続ベンチ（テーブル一体型）
- サークルベンチ
- 寄りかかりベンチ
- 既存ベンチ
- 階段状ベンチ
- 噴水周り、道路切込みデッキ
- ステージ
- 花壇
- ツリーサークル
- バス停止区
- 立ち入り防止柵
- ↔ 出入口

ステージ拡張

階段状ベンチ

給水栓

排水柵

電源設備（例：基礎ブロックに格納）

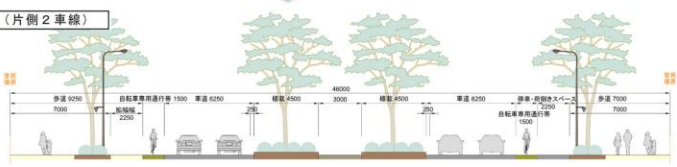
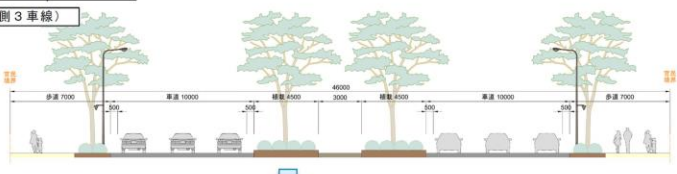
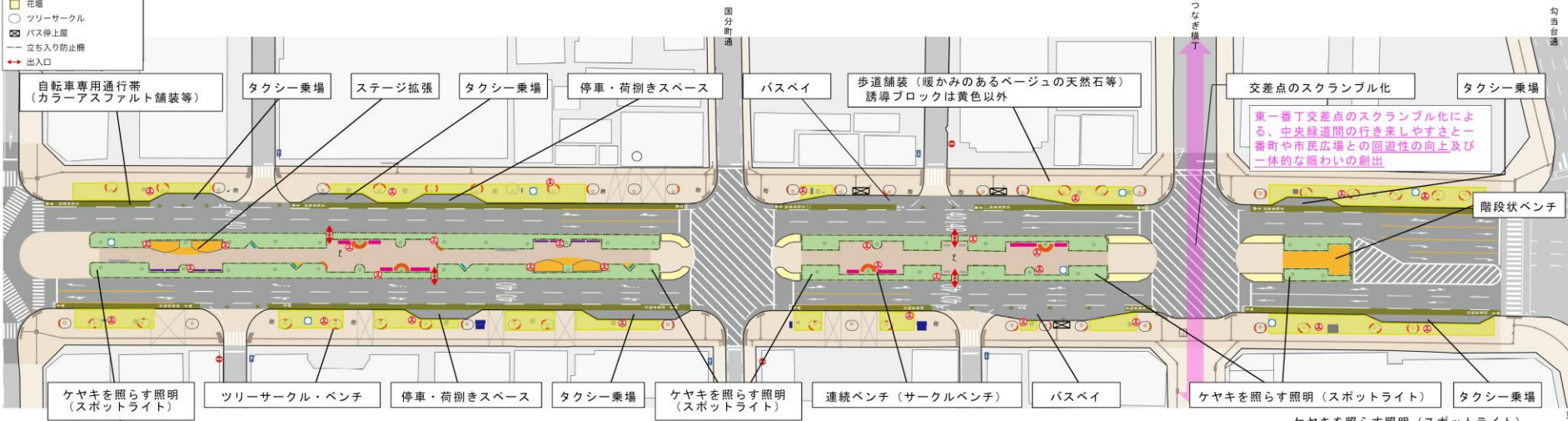


図 道路の断面構成の変更（片側2車線化）



ツリーサークルベンチ等に不規則に照明を設置することで、通りに人が歩きたくなくなるような変化・リズムが生まれ、かつ、ひと気が感じられる通りとなり、安心感が向上する。



4. 定禅寺通再整備方針（整備計画図）

再整備計画図（西エリア）

- 凡例
- 活用可能エリア
 - 乗入れ
 - 地上部
 - 電源
 - 給水栓
 - テーブル
 - 背付きベンチ（テーブル付）
 - 背なしベンチ
 - 連続ベンチ（テーブル一体型）
 - サークルベンチ
 - 寄りかかりベンチ
 - 既存ベンチ
 - 階段状ベンチ
 - 噴水周り、通路切込みデッキ
 - ステージ
 - 花壇
 - ツリーサークル
 - バス停車
 - 立ち入り防止柵
 - 出入口

ケヤキを照らす照明（スポットライト）



西公園通

緑道舗装（透水性に配慮）



北材木町通り

2人掛けテーブル付き背付きベンチ（三角コーナー）



4人掛けテーブル



サークルベンチ



連続ベンチ（サークルベンチ）



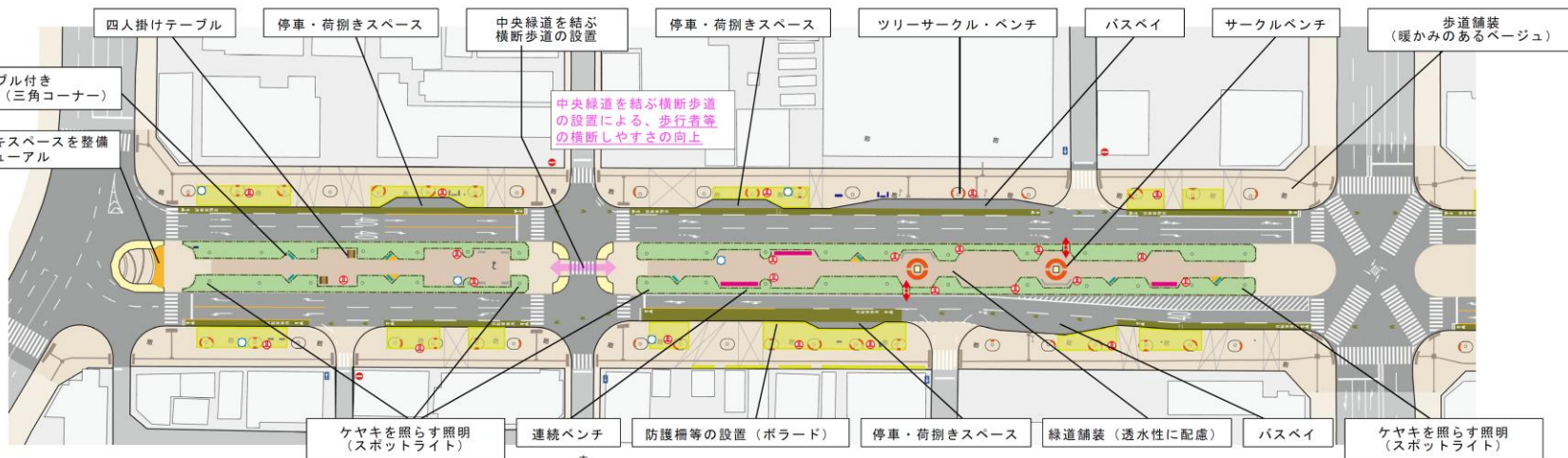
寄りかかりベンチ



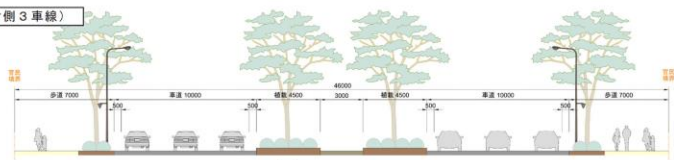
ツリーサークルベンチ



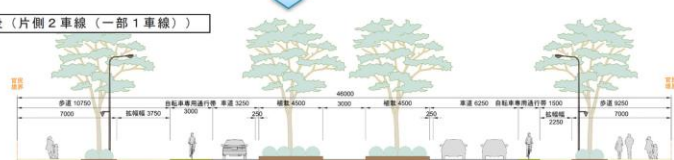
晩遊通



現在（片側3車線）



再整備後（片側2車線（一部1車線））

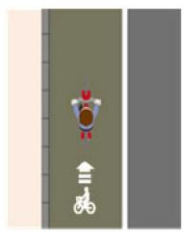


北材木町通り

防護柵等の設置（ボラード）



自転車専用通行帯（カラーアスファルト舗装等）



歩道 自転車専用通行 車道

停車・荷捌きスペース

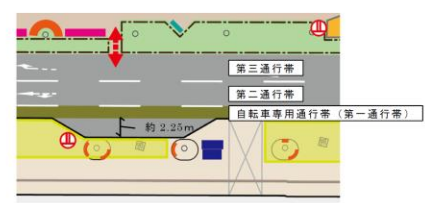


図 道路の断面構成の変更（片側2車線化（一部区間は1車線化））

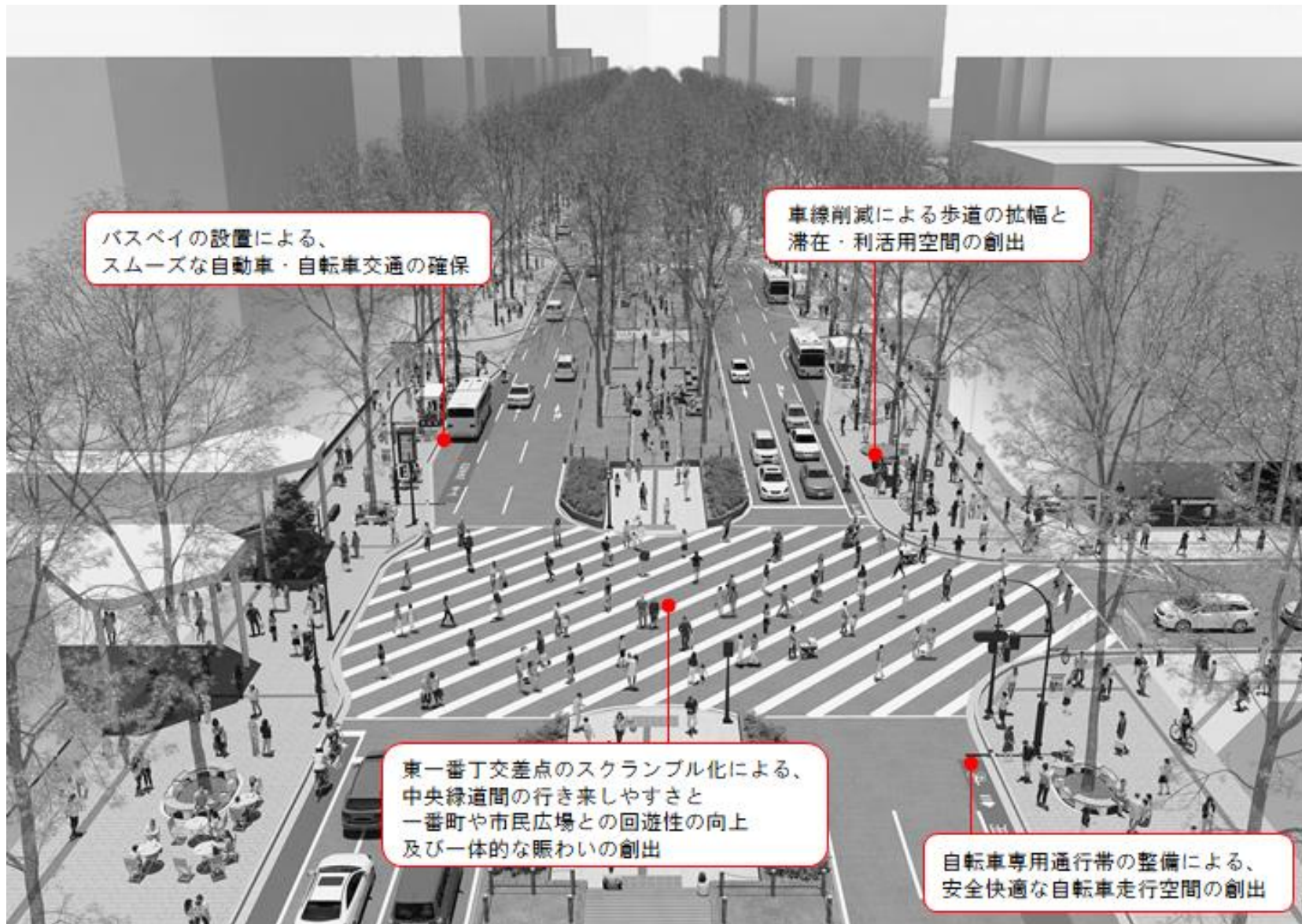
4. 定禅寺通再整備方針（整備イメージ）

再整備のイメージ①



4. 定禅寺通再整備方針（整備イメージ）

再整備のイメージ①



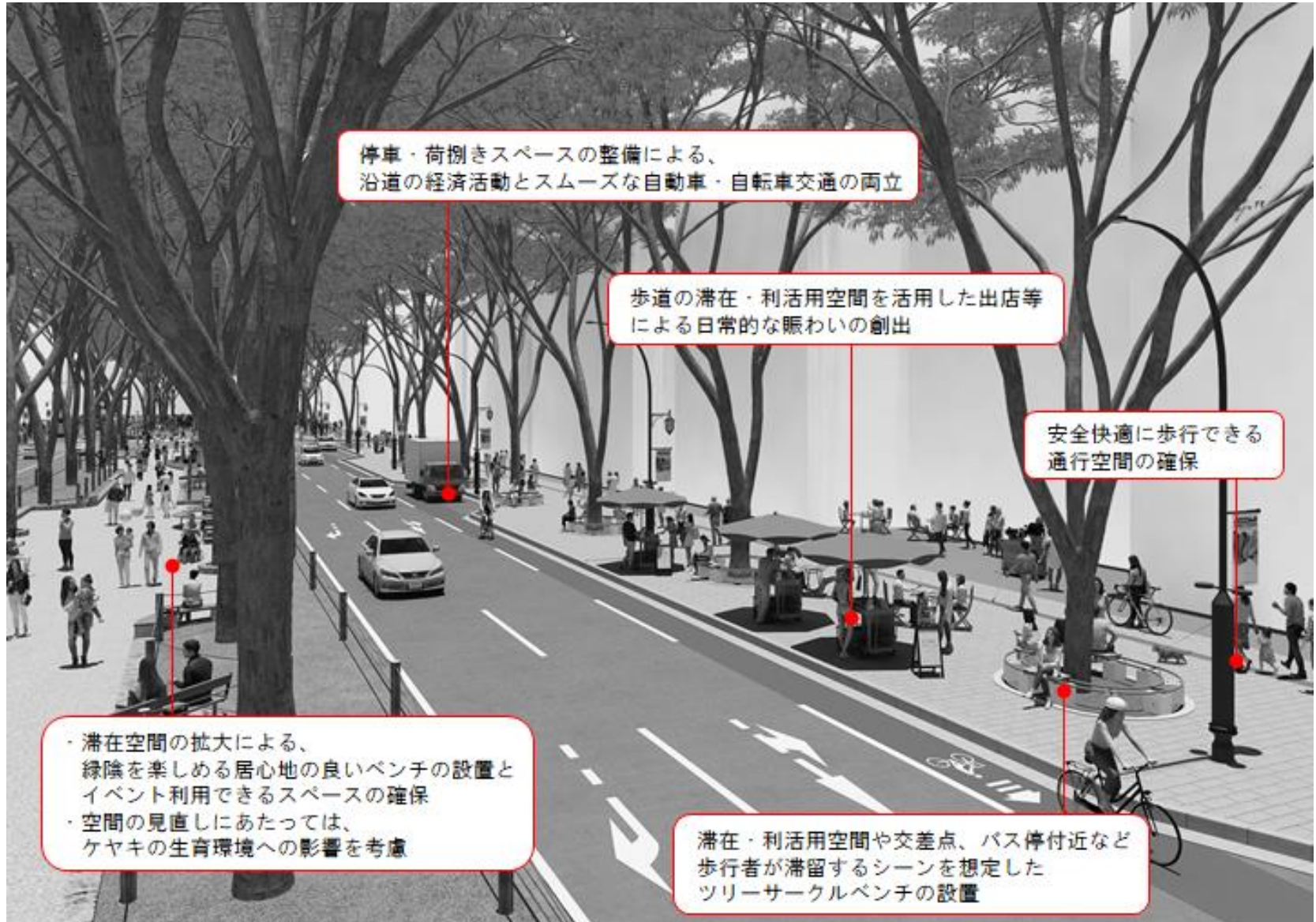
4. 定禅寺通再整備方針（整備イメージ）

再整備のイメージ②



4. 定禅寺通再整備方針（整備イメージ）

再整備のイメージ②



4. 定禅寺通再整備方針（スケジュール）

再整備のスケジュール

○定禅寺通再整備と周辺の関連事業のスケジュール（予定）

年度	令和											
	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年		
定禅寺通再整備	★ 方針策定	測量 調査 設計	工事									
市役所本庁舎	実施設計	解体	第Ⅰ期工事						★ 供用開始 (第Ⅰ期)	解体	第Ⅱ期工事	★ 供用開始 (第Ⅱ期)
勾当台公園	基本 計画	基本 設計	実施 設計	にぎわいの広場工事			いこいの広場工事					
表小路・ つなぎ横丁		検討・設計				工事						

※ケヤキの根の調査結果や関連事業との調整等により、スケジュールが変更となる可能性があります。