

## 定禅寺通パブリックミーティング vol.2 -歩道と車道の配分を考える-

定禅寺通に係る町内会や街づくり団体、地権者のみなさまなどにより設立された定禅寺通活性化検討会では、定禅寺通エリアの将来像やさらなる魅力向上につながる取組みなどの検討を行っています。

令和元年11月18日、従来から議論を重ねてきた定禅寺通エリアのにぎわいづくりに、周辺道路の交通への影響という新たな視点を加え、道路の歩道と車道の配分を考える市民参加イベント「定禅寺通パブリックミーティング vol.2 -歩道と車道の配分を考える-」が開催され、92名のご来場をいただきました。

開会后、主催者あいさつに続き、埼玉大学大学院理工学研究科教授・日本都市計画学会会長の久保田尚氏より、「道路空間再編に向けたヒント」と題した基調講演をいただきました。



### 主催者あいさつ 定禅寺通活性化検討会 会長 田村 忠嗣



本日はお忙しい中、ご参加をいただきまして誠にありがとうございます。

検討会では、昨年10月の設立以降、新旧の担い手が一緒になり、定禅寺通エリアのまちづくりについて議論してまいりました。さらに今年からは、立町や国分町三丁目の歩道の利活用、先月には道路の一部を使った社会実験など、活性化に向けた具体的な動きも見えてまいりました。会議での議論と、まちなかでの実践と、この2つを組み合わせながら、これからも一歩ずつ検討を進めてまいりたいと思います。

定禅寺通は仙台市民の宝です。我々エリアに住んでいる者と、本日お集まりのみなさまと、ワンチームの思いを持ち、ともに歩んでいきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

### 基調講演「道路空間再編に向けたヒント」

#### 埼玉大学大学院理工学研究科 環境科学・社会基盤部門教授 公益社団法人日本都市計画学会 会長 久保田 尚 氏

今、日本各地で道路空間再編に関する議論が盛り上がってきています。その背景には何があるのでしょうか。

ヨーロッパでは1960年代くらいから、広い歩行者空間づくりが色々な都市で広まり始めました。例えばミュンヘン。環状道路に囲まれた中心部の歩行者モールドは、直径1キロメートル以上もあります。歴史的にヨーロッパのまちはだいたい城壁で囲まれていたので、その跡が環状道路になりました。

アメリカでも最近始まっていて、ブロードウェイの一部は完全に歩行者化しています。碁盤の目のようなニューヨークにはそぐわない斜めの道があるのですが、これが無い方が車の処理などもやりやすいのではと感じます。アメリカは車優先の時代にやや作りすぎた道路を、今再構成しているという状況です。

そして日本です。実は1970年代に、歩行者空間のブームがありました。アメリカやヨーロッパで出版された歩行者関係の本が翻訳され広まっていたのですが、道路が貧弱だったことなどもあり、なかなか実現には至りませんでした。そこから長い時間が経ち、ようやく各地で歩行者空間を重視する道づくりが広まってきました。

それなりに道路ができてきたことありますし、快適に歩ける・滞留できる、そのこと自体に価値があるということ、みなさんがわかるようになってきたことが、大きな背景ではないでしょうか。

今から60年前、イギリスで「都市の自動車交通」という本が出版され、人と車が共存できる社会をつくるための原則が打ち出されました。都市には幹線道路にあたる「廊下」と、人が楽しんだりゆっくり歩いたりする「部屋」が必要だというものです。廊下が「皮」、部屋が「あんこ」みたいなもので、通過交通の入らない部屋をつくり、その中で歩行者を重視しましょうということです。ヨーロッパの人が60年前から言ってきたことを、日本でも環状道路や幹線道路が整いつつある今、ようやくできるようになってきました。



では「どのように道路空間を再編するのか」ということですが、色々なパターンがあります。

まずは「スキマ型」。使っていないパーキングメーターや拡幅途中の道路、こういったスキマを使って楽しい空間づくりをしようという取組みが各地で行われています。次に「交通流保持型」。交通の流れはほとんど同じだけれども、車線を変えて狭め、歩行者空間を広くしようというものです。そして「交通流見直し型」。大胆に歩行者専用化や一方通行化して歩行者空間をもっと確保するというものです。

スキマ型以外の2つが、交通の流れにある程度影響を与えるものです。したがって、合意形成が非常に重要になります。交通の流れが変わることで困る人がいます。そのような方々に全員集まっていただいて議論し、社会実験をやって、議論が正しかったかどうかをチェックしたうえでまた議論するのです。

さらに言えば、科学的に議論することが大切です。思い込みによる議論はやめましょう。調査をして、シミュレーションをして、議論している案を実現したらどうなりそうかという科学的な議論をして、最後は社会実験を行って結論を出す。こういうプロセスをぜひ踏んでいただきたいと思います。

続きまして、いくつか事例をご紹介します。1つは大宮の氷川参道です。かつては、幅6メートルの道路に1日あたり5千台もの車が通り、路上駐車もたくさんいる中を自転車や歩行者が通るといって、とてつもない参道でした。



随分前になりますが、地元から「車を通行止めにしてほしい」という声が上がりました。その4年後、官学民合同の協議会ができて議論が始まりました。

最初に行ったのはシミュレーションです。氷川参道を通行止めにしたら、周囲がどうなるのかを分析した結果、大渋滞するということがわかりまして、地元の方々にも、短期的にはあまり無理は言えないということをご理解いただきました。一方で中長期的には、当時計画されていた都市計画道路が近くにありましたので、これが完成したら通過交通はそちらに任せましょう、ということにもなりました。

そうは言いつつも、当面の間やれることはないのかということで、ここにあるような模型も作るなどして、みんなで様々な議論をしました。シミュレーションや社会実験、オープンハウス（現地での議論）、アンケートなどを繰り返し、一方通行部分での歩道確保や対面通行部分の一方通行化を行っていきました。そして今年4月、都市計画道路開通と同時に、氷川参道一部区間での歩行者専用化が実現しました。協議会発足から20年後のことです。

2つ目は同じ埼玉県の川越です。11メートルの幅しかないところに、1日1万台の車と、年間700万人の観光客がくるので大変なことになっていました。色々なパターンをシミュレーションして、大丈夫と考えられる「平日の一方通行」と「休日の歩行者天国」を社会実験しました。

ちょっと余談になるのですが、先程「快適に歩けるようになった価値をみんながわかるようになってきた」と申しました。川越ではこれを定量化してみようという取組みを行っています。「表情は学習や文化によらず遺伝する」というダーウィンの説に基づく、スマイルスキャンというものを利用した歩行者の表情分析です。通常時と歩行者天国時とを比較すると、十分に有意な差が出ました。歩行者天国の方が笑顔が多く、みんなが快適で嬉しくなるということが実証できたと考えています。

3つ目は大宮駅の西口です。「停車場線」という中心であるべき道路が、人通りも車通りもほとんどなく、何これ？という状況なのですが、2007年から年に数回、歩行者専用にしてオープンカフェなどを出す社会実験を行い、道路空間や交通ネットワークについて議論しています。来年になれば社会実験のその次に…という段階です。

最後に、歩行者空間の話とは別ですが、でも役に立つかもしれない「ツール」をご紹介します。

まず魔法のような横断歩道です。これは「ランプ」と言いまして、横断歩道の部分だけが周りより10センチメートルほど高くなっています。車からするとちょっと乗り上げるような感じになり、今ではその横断歩道で8割の車が一時停止し、子供を横断させるようになりました。

次に機械もので、ライジングボラードというものです。決めた時間になったり、許可車両や緊急車両が来たりすると、自動的に車止めが上下する仕組みで、通学路や商店街に設置され始めています。道路はときに、色々な使い方をしなければならぬことがあります。デュアルユースと言いますが、棒を上げ下げすることで、同じ道路平面を、時間を区切って色々な用途に使う。このような考え方もあるのではないかと思います。

参考として日本でもこれらのツールが実現できるようになってきたということをお伝えし、私の話を終わりたいと思います。ありがとうございました。

基調講演の後は市民参加ディスカッションを行い、登壇者と会場のみなさまが、歩道と車道の配分について意見を交わしました。

ディスカッションの前半では、モデレーターを務めた都市デザインワークスの榊原進氏より、道路空間再構成の検討の流れや状況などが報告され、仙台市で行った交通シミュレーションの結果報告に続いて、東北大学大学院工学研究科准教授の姥浦道生氏から、『居心地が良く歩きたくなるまちなか』からはじまる都市の再生」と題した情報提供を、また、検討会副会長の佐藤晶洋氏から、検討会の中の議論で挙げられた意見の紹介を、それぞれいただきました。

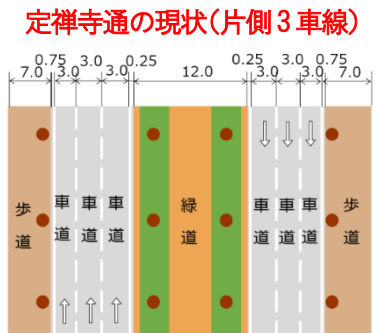
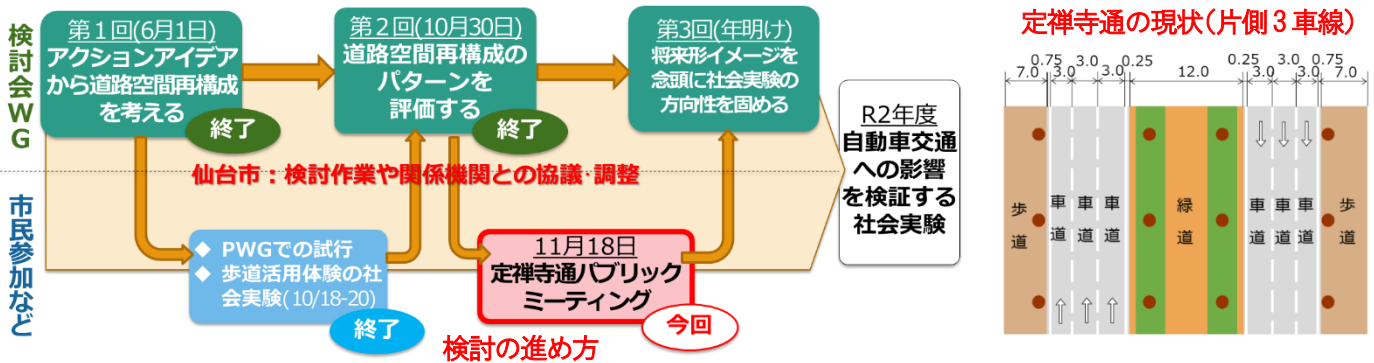
**定禅寺通活性化検討会コーディネーター 特定非営利活動法人都市デザインワークス 代表理事 榊原 進氏**



検討会では昨年10月以降、意見交換を重ね、今後の取組みの方向性の共有を図ってきました。その中で、道路空間再構成（歩道と車道の配分の見直し）を検討テーマとして掲げました。

仙台市として「道路をこのように再整備する」とは決まっていないうで、「道路の利活用や車・自転車・歩行者の関係性、周辺道路への交通の流れの影響など科学的なものも考慮して、一緒に検討しましょう」ということでしたので、今年の6月以降、既に2回のワーキングを開催し、検討を進めています。今年度内には、来年度に行いたいと考えている規模の大きな社会実験の、車線規制などの条件を整理したいと思っています。

また、会議室だけでなく現場でも実践しようということで、にぎわいやコミュニティづくりのための公共空間の利活用などについて、プロジェクト型ワーキンググループによる社会実験を進めています。特に先月は、一部区間だけで1車線を規制させていただいて、交通への影響も含めて道路を使う社会実験を行いました。



このような議論や社会実験を通して、仙台市と検討会のコーディネーターで、交通シミュレーションをするためにはどのようなモデルが必要なのかを検討して、シミュレーション用のパターンを3つ考えてみました。

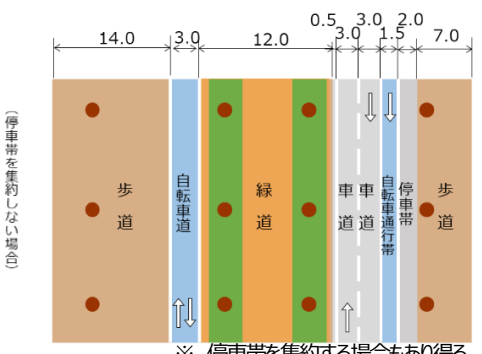
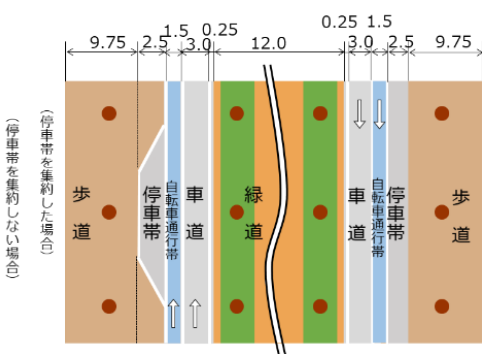
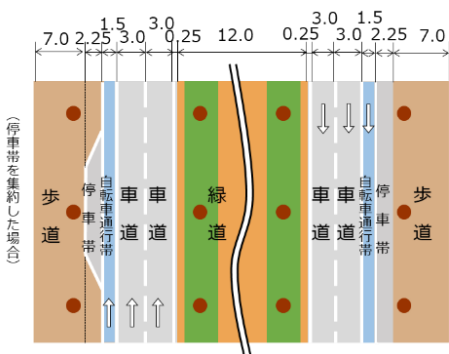
これらを考える上での基礎は、検討会での議論でもよく出ていた意見ですが、歩道部分を今の7メートル以上確保すること、自転車が歩道を走行する状況を改善すること、バス停やタクシー乗り場、荷捌きスペースなどの停車帯を確保すること、この3点です。

今日はA・B・Cの各案をどのように考えるか、利活用の面から、交通への影響の面から、みなさんとディスカッションしたいと思っています。

**A案 (片側2車線化)**

**B案 (片側1車線化)**

**C案 (半断面廃止)**



※ 停車帯を集約する場合もあり得る



**仙台市まちづくり政策局 定禅寺通活性化室 室長 田中 徹**



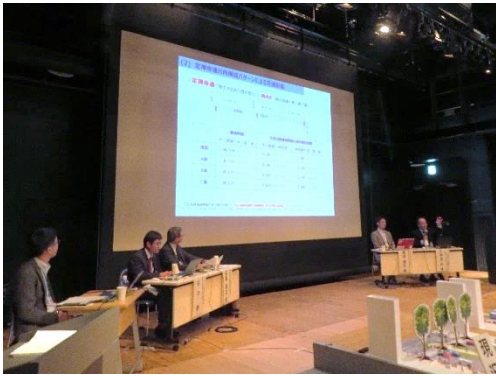
先程のA・B・C案を実施した場合に、周辺の交通にどのような影響が出るかを調査するため、「交差点解析」と「交通シミュレーション」という方法を用いて検証しました。

交差点解析は、交差点の混雑状況を確認するもので、交差点の車の処理能力の限界を超えていないか（交差点がパンクしないか）を判断します。定禅寺通・広瀬通・北四番丁通にある10の交差点を確認したところ、A・B・Cどの案も、すべての交差点で評価基準を下回り、基本的には問題ないレベルと言えるかと思います。

交通シミュレーションは、道路構造や信号サイクル、路上駐車状況から現実に近いデータを設定して、車1台1台の動き、つまり刻々と変化する交通状況を表示し確認するものです。今回は、A・B・Cそれぞれの案の車線構成、実際の信号サイクルや路上駐車状況を設定しています。

シミュレーションでは、市中心部への影響として①「仙台駅と東北大学病院との間の4つの経路の所要時間」、定禅寺通及び広瀬通への影響として②「東二番丁通と西公園通との間の通過所要時間」、③「同区間を通る際の信号待ちの回数」を確認しました。

その結果、①4経路の所要時間、②定禅寺通の通過所要時間、③信号待ち回数、いずれも、A・B案では現状とほぼ変わらないという結果でした。C案だけは、バスレーンがなくバスが車線に留まるという条件設定によって、①では一部の経路で、②・③では東行きで、所要時間や信号待ち回数の増加が見られました。



**久保田 尚 氏による補足・解説**

市からは、大きく2つのお話をいただきました。1つは「交差点のパンクはない」ということです。仮に再構成をすれば、今に比べれば多少道路は混むかもしれませんが、警察の方と協議して信号の時間を少し変えるなど、何らかの対策が可能だということです。

もう1つはシミュレーションで、所要時間や信号待ち回数という指標で見ても大きな問題はないと。C案は前提にした条件がA・B案より厳しいので、結果もA・B案より良くないのですが、少なくとも「A・B案については問題ない」という結果だったのではないのでしょうか。



**東北大学大学院工学研究科 都市・建築学専攻 准教授 姥浦 道生 氏**

私からは、国でどのような検討が行われているのか、大きく日本でどのような流れになっているのかということについてご説明したいと思います。

これからの時代はイノベーションが大切だということで、イノベーションを起こすような、産業を活性化させる都市というものはどういうものなのか、それを考えていこうという議論が始まっています。結論としては、イノベーションを起こすには様々な要素が必要だけれども、都市としては居心地が良く歩きたくなる、またはそこにとどまりたくなるような、そういうまちが必要だということです。

国の会議でも、委員のみなさまから数多く事例を紹介していただきました。

ニューヨークのブロードウェイの少し北側のところ。ここは車を止めて、人が中心になり歩いているまちになっています。歩行者に使われるだけでなく、飲食など商業に使われていたり、ストリートパフォーマンスが行われていたりしています。

日本では東京の丸の内仲通りが有名です。以前はオフィス街で土日はほとんど人がいなかったところですが、平成10年代から徐々に変わってきました。最近ではOLの方や一般の家族の方など、平日休日を問わず人が来ています。曜日や時間で）を止めて、お昼ごはんを食べたり、ゆっくり歩いたりできるスペースになっています。

さらに、大阪の御堂筋です。大阪で一番重要な通りの1つですが、ここも同じようなことを考えています。何段階かに分けて進めていくようですが、最終的なやりたいことのイメージを見ると、車が1台もいません。むしろ、人がたたずんだり遊んだりしています。

今、まちをどうやって使っていくかが、非常に重要な問題だと考えられて



います。道路は基本的には人が通るための空間で、その目的でしか使うことができませんでした。公園も同じように、あれはダメ、これはダメとなっています。もっと使えるまち、使われるまちをどのようにつくっていくのか、それを考える中で真ん中に来たのが「居心地が良くなる、そして歩きたくなるようなまちなかを形成する」ということなのです。

国の会議では、WEDO (Walkable Eye level Diversity Open) というポイントから、そのような空間をどうつくっていくかを議論していました。大きくは、公共空間としての広場と道路空間でして、仙台の場合だと、市民広場やその隣、勾当台公園、定禅寺通。これらをどうつなげていくのかが、非常に大きな課題だろうと思っています。

本日も色々なご意見をいただきたいと思いますが、重要な観点は「どのように使うか」ということです。交通をどうするか、交通とどう折り合いをつけるかは大きなテーマではありますが、道路をどのように使うかというところから議論をスタートする必要があります。そこから、それができるのかできないのか。できないとすればどう妥協点を見つけていくのか。

この使い方というのは、カフェやイベントということもあるでしょうし、普段沿道で営業されている方の荷捌きなども入ってきます。色々な使い方があるわけですが、まずはどう使うのかをスタート地点として、議論をしていただければと思います。

#### 定禅寺通活性化検討会 副会長 国分町三丁目友和会 会長 佐藤 晶洋氏



A案は、やろうとすれば一番現実的ではないでしょうか。今でも歩道側の1車線は駐停車が多いので、今とあまり変わらないじゃないかと。荷捌きやタクシーのことをきちんと考えれば、これはすぐにでもできるのではないかと。ただ、逆に言えばあまり面白くないね、今と変わらないねということになると思いますが、検討会でもそんな意見が多かったです。

ちなみに、他の案もそうですが、自転車通行帯がこの位置でいいのかという話がありました。ただ法的な課題もあると思うので、これについてはすぐに結論は出ないと思います。

B案のところでは、今とだいぶ違うとか歩道がかなり広がるとかで、一番良さそうということでした。この案では緑道に近い方の車道を塞いだ方がよいという意見もありましたし、B・C案共通ですが、日曜日だけでもいいから、いっそ歩行者天国にしたらいいというお話もございました。

C案では、賛否両論がかなり出ました。賛成の方はもう大賛成という感じですが、一方で反対の声として、塞がれた方、塞がれなかった方があり、不公平じゃないかと。曜日ごとに東向きと西向きとを交互に通行止めにするという声もありましたが、それもなかなか難しい。問題も利点もかなりあるというご意見が多く出ていました。

少し話が脱線しますが、今まではこのようなことを考えても、「どうせできないよね」とか「役所への手続きが面倒だ」とかで、ついつい尻込みしてしまっていた部分がありました。

今までは、ページェントであったりよさこいであったり七夕であったりといったことを民間の方々が企画して、それを、仙台市をはじめとする役所に許可を求めるという形で進んできたのですが、検討会では仙台市も一緒に検討していただいているので、かなり色々なことができます。

実際この間、歩道に椅子を出してみるとか、1車線を塞いでみるとか、取組んでいます。今まではそうそうできることではありませんでした。私も初めての経験でしたけど、1車線を塞ぐというのは大変なことで、本当に次から次と色々なことがありまして…。やっとできたというところです。

これは本当に第一歩です。本日の趣旨にもありますが、この第一歩を今後どうしていくのかという部分で、お集まりのみなさんのご意見もぜひ伺いたいということですので、多くのご意見を頂戴したいと思います。

ステージ上には、現在の定禅寺通と、A・B・C案それぞれの模型が用意され、会場のみなさまには休憩の間、模型を自由にご覧いただきながら、各案の良い点や気になる点について、ワークシートを用いて、考えを深めていただきました。

休憩後には、前半の基調講演や様々な検討状況の報告、模型などをご覧になった感想などを踏まえ、会場のみなさまから、多数の貴重なご意見をいただきました。





## ディスカッションでの主なご意見（一部抜粋）

青葉通では一部で歩道を広げたが、西側は特に寂しい感じがする。歩道を広げるだけでいいのかと思う。

路肩に車を停めて沿道の店で買い物をするお客さんもいるので、1車線しか通れなくなることもあり、青葉通は以前より走りにくくなった。

定禅寺通でも同じようにならないか不安がある。

青葉通も定禅寺通も、晩翠通から東側には人が集まりやすいが、西側はそうではない。だからこそ、定禅寺通の立町側で、歩道の利活用の取組みをやろうということになったのだろう。

歩道は、定禅寺通に面しているお店の方はもちろん、そうでない方も、使えるのであれば是非使いたいという方が多い。

色々な意見があると思うが、できるだけ歩道を広げイベントなりお店なりに使いたいという意見の方が強いように感じる。

駐車しての買い物は、本来はすることができない。短時間の停車や荷捌きなどはできる。停車帯をうまく考えることと、基本は路外駐車場なので、店で買い物すると近くの駐車場料金が割引になるとか、まちづくりの一環としての取組みができると良い。

C案に賛成。定禅寺通を、仙台の人の流れの中心にするためにも、人が自由に使える空間が大きい方がいい。人の行き来もしやすい。

どの案になったとしても、人が増えればゴミも増えると思うので、対策が必要ではないか。

立町ではゴミは大きな問題になっていない。来ていただく方々の意識の高さと、取組みのメンバーによる声掛けの効果があると思う。

駐輪場を設けている道路も事例としてある。これまで、検討会では出ていなかった議論であり、1つの参考にしたい。

これまでの定禅寺通の歴史性やイメージが残るという点でA案が良い。C案はその観点からは大きく外れる。

自転車通行帯を設けることには賛成だが、利活用を考え、くつろげる空間を目指す上では、道路上に駐輪場やトイレなども整備する必要があるのではないか。

先月の3日間の社会実験では、人々の滞在時間はあまり長くなかったため、トイレの心配はなかった。近隣店舗やメディアテークでトイレを借りた方はいたようだ。

検討会の議論でも、全面車両通行止めとするD案のアイデアは出ていた。

東一番丁を例にすれば、もともと対面通行だった道路が一方通行になり、その後日曜日限定の歩行者天国になり、今のようになった。最近では自転車の押し歩きも浸透している。そのような流れもあるので、一気にD案ということは難しい。1つずつ段階を踏んでいくというのが現実的ではないか。

歴史については、定禅寺通は江戸時代からあり、青葉通は戦後になってからできたもの。定禅寺通で歴史を感じられる何かをすべきだという同じ想いを持っている。それが1つの定禅寺通の特徴でもある。

定禅寺通はもともと、「定禅寺」という寺に行くための通りだった。そのような歴史的な背景がもう少し反映されるべきではないか。勝手に案を作らせてもらえば、D案として全面車両通行止めとか。

先月の社会実験では、飲食などの道路空間を利活用するコンテンツが不足していると感じた。そのようなコンテンツを誘致するなどの戦略が必要だと思う。

歩道を広げることは、不動産所有者にとっては不動産の価値を高める手法の1つでもある。沿道飲食店のプラスアルファの座席空間と捉えることもできる。

現時点では、パークレットを置いてもそこで食べるものがチェーン店のテイクアウトくらいしかない。より良い飲食コンテンツの誘致に向けて、周辺の不動産所有者や検討会の会員で話し合っていきたい。

コンテンツは、民間の

アイデアや自由な発想から出てくるもので、行政が民間に対して、「これをやってください」というものではないと思う。

行政側では、規制緩和や仕組み作りとか、民間のサポートを積極的に行うべきではないか。

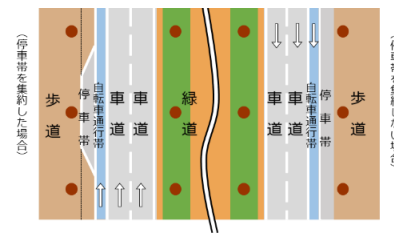
定禅寺通エリアの住民は、30歳代や40歳代の子育て世代が増えていると伺ったが、子供の目線で考えたアイデアが必要ではないか。

これからの課題だと思う。定禅寺通の北側などではあまり子供の姿を見かけないが、春日町や立町のあたりではマンションも増えている。静かな環境が良いのでイベントが多いと困るという方もいる一方、子育て世代も一緒にいけるような環境づくりも含め、活性化する方向に進んでもらえると良い。

ワークシートやアンケートに記載いただいたご意見（一部抜粋）

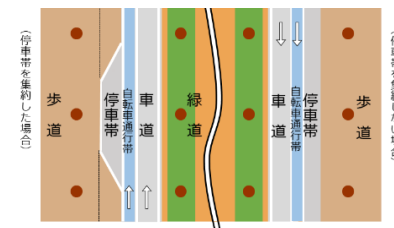
**A案（片側2車線化）**

- ・現実的。すぐできそう。
- ・今のイメージ（歴史・シンボル）を大きく変えることなく歩道の利用を考えられる。
- ・今と変わらない。やる意味がない。
- ・やることが中途半端。「やれること」が現況とあまり変わらない。



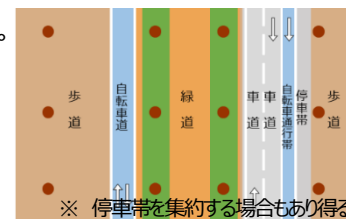
**B案（片側1車線化）**

- ・歩道が広い。歩道の幅としてはちょうど良い。
- ・緑道側を広げる案。全体が公園でその中を道路が走る、という感じになる。
- ・渋滞しそう。車道の混雑が気になる。他の道が渋滞する。
- ・歩道と車道のフラット化も検討が必要。
- ・中途半端感が否めない。どうせなら歩行者専用道路に（D案）。



**C案（半断面廃止）**

- ・広い歩行空間。14mの歩道。
- ・活用の幅が広がる。（イベント、集客、スポーツ等）
- ・ワクワクする。楽しそう。大胆な案が良い。
- ・緑道が近く感じられる。緑道が自由に使える。
- ・これは仙台の超目玉スポットとして長期将来像として描いておくことが不可欠。
- ・これくらい思い切ったことを実現した方が話題になり、仙台市の価値向上につながる。シンボル性が高まる。
- ・偏り。不公平感。
- ・渋滞が心配。
- ・議論が不十分。
- ・イベント的には良いが、日常的に使いこなせるだろうか。
- ・AかB案を経て問題なければ進めてよいのではないかと。
- ・中途半端。やるなら全面通行止め（D案）。



**各案に共通するご意見**

- ・自転車と停車帯の位置関係（自転車と停車車両の交錯が危険）。
- ・交差点処理（右折レーンを確保すべき）。
- ・設備（トイレ、水、駐輪場）。
- ・コンテンツが不足しているのではないかと。
- ・数値として結果は出ていても、特に朝夕は渋滞しないか心配。
- ・車の全体数を減らすような方策を。
- ・完全に車道をなくしたら交差点需要率はどうなるのか。

**その他のご意見**

- ・歩道で市民が何をしたいのか、どのようなニーズがあるのかいまいち想像できない。観光客は喜ぶかもしれない。
- ・A・B案なら、均整のとれた並木通りとしての価値を保存できる。
- ・ハードの議論は収束しつつある。使い手・使い方・コンテンツ・アセットマネジメント・産業誘致は他局含め議論が必要。
- ・ハードよりソフトの方が重要。
- ・民間に対する規制緩和を。どこまで権限を付与してもらえるか。
- ・現況のままが良い。（見た目の美しさがほしい／今のままの歩道の広さでなにも問題ない／取組みに反対）

検討会・仙台市では、いただいたご意見などを参考に、定禅寺通エリアのにぎわいづくりに寄与するため、周辺道路の交通への影響も踏まえ、引き続き道路の歩道と車道の配分について検討していきます。

◆◆◆お問い合わせ◆◆◆

定禅寺通活性化検討会 事務局（仙台市まちづくり政策局 定禅寺通活性化室）

〒980-8671 仙台市青葉区国分町三丁目7番1号

電話：022-214-1255（直通） FAX：022-214-8037 Mail：jozenji\_dori\_k@city.sendai.jp