第12回　青葉通駅前エリアのあり方検討協議会　議事概要

日　　時　令和8年1月14日（水）10: 00～11: 30
会　　場　アーバンネット仙台中央ビル　4階　カンファレンスA・B
議　　題　１．開　会
２.「(仮称) 青葉通エリア空間構想」の概要と検討状況について
３．意見交換
４．閉 会
配布資料　資料
資料１　「(仮称) 青葉通エリア空間構想」の概要と検討状況について
資料２　「青葉通エリアフォーラム」の開催について

○主な意見等

（委員）

- 全体的に仙台市内の話が非常に多いという印象である。仙台市は東北の顔でもあるので、東北他県との関係、東北の顔としてどうしていくのかという内容がもっとあっていいと思う。東北を仙台が引っ張って行くんだという気概が見えるといい。

（委員）

- 東北大学が東北帝国大学として設置されたとき、仙台に置かれたのは本部と理学部、農学部が札幌に置かれた。というのも設立当初の明示時代には「東北」という言葉が一般化されておらず、東北という言葉は大正時代から使われるようになった。つまり、当時の東北とは「東北日本」という意味であり、北海道まで含めていた。その中の拠点であるという意気込みであったのだろうと思う。
- そういったことから、委員から東北の顔という観点について意見があったが、もしかしたらそれでも狭いかもしれない。北海道も含めて、あるいは世界の寒い地域を含めて引っ張っていくというような気概を持っても、東北大学というのはおかしくはないと思う。そういう存在があることから、それくらい広い視点を持つことも必要なエリアだと思う。
- 現況の青葉通は愛宕上杉通のところで少し曲がっている。民地内の建物の配置を工夫することで青葉通の軸線を通すという考えもあると思うが、空間を考えるときに民地と道路の境界を変えるということも含め検討することもあるのか。

（事務局）

- 仙台駅から西公園・青葉山までの道路の構成を劇的に変えるということまで踏み込んで考える予定はない。一方で、沿道空間のあり方については、今後整理していくことが考えられる。

（委員）

- 軸線を通すということもあると思うし、歩く立場からすると、むしろ先が見えないほうが面白いという考え方もあると思う。どちらがいいと言いたいわけではなく、そういったことについても一度意見交換してほしい。

（委員）

- 資料 p7 の議論の経過から p17 のコンセプトのベースとなる考え方に移ると、みどりの要素などが消えていると思う。仙台らしさがコンセプトに残っていない。コンセプトにもう少し仙台らしさの要素が盛り込まれると個性が際立つと思うので、個性の出し方について検討してほしい。

（委員）

- p15 の最後に記載された「多様な人々の活動がつながり、価値共創が起こるエリア」について、まさにそのとおりだとは思うが、具体的にどのような人々がどのような活動によりどのようにつながって、どのような価値共創が起こることをイメージされているのか。ミクロなイメージとマクロなイメージを行き来しながら、イメージを具体化して説明していくとよい。
- 青葉通の駅前エリアを検討するにあたっては、青葉通として検討すると同時に、駅前エリア全体をどうしていくのか、その中で青葉通はどのような場所であるべきかという視点でも考えてほしい。駅前エリア全体の設計図のようなものがあり、その一部として青葉通をどうしていくのかといった点を考えないと、青葉通の道路空間再構成の実施が、将来の駅前エリア全体の検討の足かせになりかねない。
- バスタの有無についても議論があると思う。場合分けして考えてほしい。

（委員）

- 空間構想を策定する業務委託の受託者について、どのような経緯で採択されたのか伺いたい。

（事務局）

- 業務の発注にあたっては、発注者である仙台市が業務仕様書を公表し、その実現方法等について応募者から企画書の提出を受け、審査委員会による審査を経て受託者を決定するプロポーザル方式を採用している。審査の視点等についても事前に公表している。
- その結果、5 社以上の企業から提案があり、企画書の内容の妥当性や実現性、他都市での実績等を総合的に審査したうえで、受託者を選定したものである。

（委員）

- 昨年度策定した「青葉通駅前エリア未来ビジョン」を今後の検討にどう活用していくの

か。

（事務局）

- 資料の p2、p3 に示すとおり、未来ビジョンで取りまとめたまちづくりの気概・理念を踏まえるとともに、青葉通まちづくり協議会のまちづくりビジョンも土台としながら、検討エリアを駅前から青葉通全体へと広げ、全体最適の視点によるまちづくりについて検討するものである。

（委員）

- まだまだ検討内容が抽象的に感じられるが、来年に向けて具体化していくのか。

（事務局）

- 本日までの検討内容が抽象的なものにとどまっているとのご指摘については、そのとおりと受け止めている。一方で、これまでの経験を踏まえると、目指す姿といった目標や拠り所が定まらないまま「かたち」の検討を進めた場合、結果として実現性に乏しいものになってしまうリスクがあると感じてきた。
- そのため、まずは一定の時間をかけて、客観的なデータ分析の実施や、エリア関係者の皆様からの多様なご意見を踏まえながら、まちづくりのコンセプトのベースとなる考え方を整理することを優先した。その上で、その実現に向けた道路空間再構成の基本的な考え方や、沿道民間開発への都市機能誘導の方向性などを検討していくという手順を、本空間構想では採用している。
- 今後については、年度末に向けて、まちづくりのコンセプトに基づき、目指す情景をイラストとして可視化していく予定である。なお、情景を具体的に議論していく過程において、コンセプトの考え方そのものに修正が必要となる可能性もあるため、本日のコンセプトに関する説明については、現時点での整理であり、決定事項として扱うものではない。
- また、現在のコンセプトの実現に向けて、今後何に取り組むべきかといった点についても、事務局側で検討を進めている。例えば、道路空間再構成においては、利活用可能な空間をどこまで広げられるかという点に関する検討や、イノベーション創出の観点から、仙台においてどのような可能性が考えられるかといった視点での整理を行うことなどを想定している。
- こうした具体的な取り組みや戦略についても、次回以降の協議会において、順次ご説明していく予定である。

（委員）

- 事実を基に意見交換をし、コンセプトを決めていくプロセスは時間をかけるべき。
  ただし、ハード面・ソフト面ともに、出口（ゴール）のイメージはもっておくべきと考える。

（委員）

- 「駅前小エリア」と一括りにすることについては、慎重に考える必要があるのではないか。例えば、愛宕上杉通を境に、まちの使われ方や管理状況には違いがあるように見受けられる。こうした差異を踏まえた場合、すべてを一つのエリアとしてビジネスの視点で整理してよいのかについては、検討の余地があると考える。エリアの特性に応じて、もう少し細分化した整理も可能ではないか。
- また、広瀬通や定禅寺通との対比の中で、青葉通をどのように位置付けるのかについても、あらためて整理が必要ではないか。
- あわせて、空間構想の中で取りまとめていくイラスト等のイメージについても確認したい。人々の行動や活動に焦点を当てた表現とするのか、あるいは街並みを俯瞰するような表現とするのかなど、想定している方向性を共有してほしい。

（事務局）

- 駅前小エリアについては、「ビジネス」だけで捉えるのではなく、JR 仙台駅を起点として、様々な主体が集まり、行き交うエリアであると認識している。これまでの検討 WG においても、駅前小エリアについて、愛宕上杉通を境に、さらに 2 つのエリアに分けて検討した経過もある。
- 現時点のコンセプトでは、駅前小エリアを一つのエリアとして整理しているが、資料 p18 に示すとおり、ゲートウェイとしての価値の中で、「あらゆる来訪者を歓迎し、送り出す」という視点に加え、「ビジネス」や「観光」といった要素も含めて整理している。
- 広瀬通や定禅寺通との比較については、今後、それぞれのエリアの特性について分析を行ったうえで、それらを踏まえた都心部における青葉通の役割等について整理していく予定である。
- 空間構想のアウトプットのイメージについては、資料 p6 に示すとおりである。今年度に取りまとめるものは、左下に示しているイラストイメージであり、具体の場所は特定しないものの、各小エリアにおいて、どのような人が、どのような活動を行い、どのような新しい価値が生まれているのかを示すことを想定している。
- 最終的に空間構想に掲載するものとしては、右下に示すパースイメージを想定している。各小エリア内の具体の地点までは指定しないが、道路形状や沿道低層部の様子、公共空間の利活用状況などを表現していく考えである。
- あわせて、今後目指していく将来のまちの姿を俯瞰的に示すパースを取りまとめることで、民間の開発事業者に対する働きかけにも活用していきたいと考えている。

（委員）

- さくら野の再開発については、白紙化したとの報道があり、青葉通における今後の取組みに影響を及ぼすのではないかとの懸念を感じている。

- 空間構想の検討にあたっては、沿道の将来像が必ずしも見通せない中で進めざるを得ない面があると考えている。そのような状況だからこそ、現時点で取り組むことが可能な内容を見極め、段階的に盛り込んでいくとともに、状況の変化に応じて必要な修正を行っていく、柔軟な進め方が望ましいのではないか。

（委員）
- 資料 p8 にも示されているとおり、駅前小エリアは、「多様な人が交流できる場所」「国際的なビジネス交流の場」「学術・ビジネスの拠点」といった、東北の玄関口としての機能が期待されており、あらためて非常に重要なエリアであると認識した。
- 一方で、これらすべての機能を駅前小エリアの中で担うことが現実的なのかという点については、検討の余地があるとも感じている。例えば、一番町小エリアや西公園小エリアなど、周辺エリアと役割分担を図りながら機能を分散させていく考え方も、一つの選択肢ではないか。

（事務局）
- 資料 p8 については、客観的なデータ分析を行う前の段階において、事務局から提示した考え方に対し、検討 WG メンバーの皆様からいただいたご意見を整理したものである。
- 現在は、データ分析の結果等を踏まえながら、p8 に列挙した機能について、本当に青葉通で目指すべきものは何か、また、その場合にどの小エリアでの実現性が高いのかといった点を、実現に向けた具体の取組みとあわせて整理している段階である。これらの整理内容については、今後あらためて協議会の場でご説明していく予定である。

（委員）
- さくら野の再開発断念については、強い危機感を抱いている。全国的にも同様の傾向が見られるが、仙台市においても、駅前に限らず、市内中心部全体で再開発が停滞している状況にあると認識している。
- 空間構想の内容と、必ずしも当事者ではない立場からの意見との間にある認識の差が、不適切なかたちで対外的に発信されてしまうことについては、これまで議論を積み重ねてきた関係者にとって、望ましくない事態となるのではないかと懸念している。
- そうした点も踏まえ、今回の空間構想に関する議論の内容については、メディア等を通じて、正確に伝わるかたちで可視化していくことが重要ではないかと考えている。
- 資料 p20 にも示されているとおり、青葉通は都心部の「背骨」となる通りであり、音楽ホールの整備などを通じて、目的地・観光拠点としての青葉山エリアの魅力を高めていく視点も、あわせて重要であると考える。
- また、各小エリアに示している地図については、定禅寺通や南町通程度まで表示範囲を広げ、都心全体のつながりが分かるようにした方が、回遊性などを検討するうえでも有効で

はないか。

（委員）
- 青葉通が抱える交通上の課題としては、朝夕の渋滞、青葉通に限った話ではないが交通事故、安全な自転車通行、荷捌きなどがあり、そうした点も検討していかなければならない。
- p5 の道路空間再構成の基本計画の欄において、「予備設計に即時着手可能なレベルまで計画を具体化」とあり、p6 には具体的なスケジュールが示されているが、「即時着手可能なレベル」とはどのようなイメージか確認したい。

（事務局）
- 予備設計とは、現地の測量に基づいたある程度の詳細な設計であり、その前段階として基本計画をまとめるもの。現在、宮城県警察からアドバイスをいただきながら、仙台市で基本計画の検討を進めている。
- 基本的な考え方としては、東二番丁通より東側の区間について、車道空間から歩道空間や荷捌き空間、自転車通行空間などへの転換を検討している。同じような空間再構成を、定禅寺通の再整備においても実施している。
- 予備設計に着手できるレベルでの道路空間再構成の基本となる計画を、各関係機関と協議のうえ、このあり方検討協議会でもご意見をいただきながら、来年度の秋頃までにまとめたいと考えている。

（委員）
- 車道空間の再配分は、賑わい創出にとっては重要な要素。一方で道路利用者にとっても重要な要素となることは、社会実験の結果のとおりである。
- よって、この取り組みは慎重な検討が必要。あらゆる面を考慮して何が最適なのか、我々としても検討していきたいと思っているので、ぜひ時間的なゆとりをもって検討を進めてほしい。

（委員）
- これまでの行政は、まず計画で完成図と期限を決め、少しでも早くそれに近づけるよう取組んでいたが、そうしたことが難しい時代になってきていると感じている。
- むしろ、変化する情勢に合わせて、計画の見直しをすることが当たり前でないといけない。
- また、計画の達成に時間がかかるようであれば、まちの活性化に資するような一時的な活用を検討するような姿勢も重要と考える。
- そのためには、計画において完成図を定めておくよりも、関係者間で一定の共通意識を形成しておく方が重要であり、それで十分と考える。

- ただし、これまで経験したことのない事業の進め方であるので難しいとは思う。

以上