

青葉通再生基本構想

平成18年3月

仙 台 市

目 次

はじめに _____	1
. 現状と課題について _____	2
1 . 街並みの現状と課題	3
2 . ケヤキ並木の現状と課題	4
3 . 道路空間の現状と課題	6
. 将来像について _____	8
1 . 基本理念について	8
2 . 要素ごとの将来像について	9
3 . ゾーンごとの将来像について	10
. 今後の必要な取り組みについて _____	14
1 . 「街並み」に係る取り組みについて	14
2 . 「ケヤキ並木」に係る取り組みについて	15
3 . 「道路空間」に係る取り組みについて	16
4 . 「市民活動」に係る取り組みについて	17
5 . 今後の進め方について	18

はじめに

青葉通は、昭和21年の戦災復興事業により、仙台駅から仙台城跡までをつなぐ大通りとして、戦災で焼失した城下町の屋敷跡につくられました。この青葉通にはケヤキが植栽され、仙台の発展とともに成長し、今では「杜の都」のシンボルとして、すばらしい並木景観を呈し、市民が愛着と誇りを感じる財産になっています。

平成15年8月に青葉通のケヤキについて、百年の杜づくりの重点施策“市街地の「緑の回廊づくり」、都市再生プロジェクト「緑美しい都市の実現」に向けた取り組みの一環として「青葉通ケヤキ街路樹等に関する方針」を決定いたしました。この方針に基づき、平成16年度に「青葉通再生基本構想検討委員会」を設置し、青葉通のケヤキ並木の再生を目指して、ケヤキの生育環境の改善と持続可能な並木環境の保全を図り、併せて、沿道のまちづくりも含めた青葉通の「将来の姿」について検討してきました。

また、平成16年10月には、市政モニターや沿道の事業者等を対象に「市民意識調査」を実施したほか、平成17年2月には青葉通の将来の姿について「市政だより」で意見募集を行い、青葉通の現状認識・将来の姿に関する意見や提案を多数いただきました。

こうした検討を経て、平成17年3月には青葉通再生基本構想検討委員会より青葉通の再生に向けた提言をいただきました。

本基本構想は、この提言をもとに青葉通の再生に向けた基本理念や将来像、さらには、今後必要な取り組みについて示すとともに、将来、青葉通が、都市と緑が融合する魅力的な空間としてこれまで以上に魅力的な景観を形成し、「杜の都」のシンボルとして次世代に引き継いでいくための方向性をまとめたものです。

・現状と課題について

・土地利用について

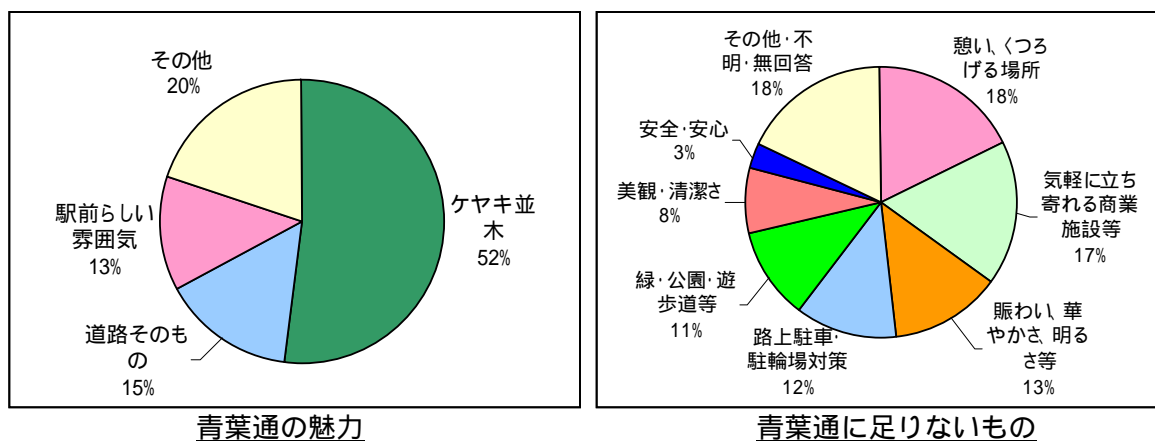
現在の青葉通沿道での土地利用を見ますと、青葉通は仙台駅前からの大通りということもあり、沿道のほとんどに商業及び業務施設が立地していますが、晩翠通から西側には、併用商業施設のほかに住居系用途としてマンションの立地も見られます。建物構造は、ほとんどが非木造（鉄筋・鉄筋鉄骨コンクリート造・鉄骨造）となっています。階層については、晩翠通の東側では7～9階建てが多く、晩翠通から西側は10階以上のマンションやホテルから低層の建物まで高さの異なる建物が混在しています。

また、建物の用途をみると、仙台駅西口、東二番丁、東一番丁のところでもとまった小売・飲食店等の商業用途が見られますが、全体的に業務用途が多いのが青葉通の一つの特徴ともいえます。なお、敷地規模は、東一番丁通を境に東側が大きい敷地、西側が小さい敷地になる傾向にあります。

・市民の意識について

市政モニターや青葉通沿道の事業者などを対象に実施したアンケートでは、青葉通の魅力として、半数以上が「ケヤキ並木（52%）」と回答しており、以下「道路そのもの（15%）」、「駅前らしい雰囲気（13%）」、「その他（20%）」となりました。

また、青葉通に足りないものとしては、「憩い、くつろげる場所（18%）」、「気軽に立ち寄れる商業施設等（17%）」、「賑わい、華やかさ、明るさ等（13%）」などの意見が多くありました。



出典：「青葉通の将来の姿に関する市民意識調査」(H16.10 仙台市)

さらに、青葉通を「市民の憩いの場として魅力的にするためには？」という問いに対しては、次のような意見や提案が寄せられました。

歩行者のための道、気持ちよく歩ける道とする

（例）ベンチ、カフェや商店、ポケットパークの設置など

緑そのものの魅力を高める

（例）ケヤキ管理の徹底、緑の量を増やす、緑道の整備など

その他・・・イベントの開催、芸術・文化、美観向上、親子体験の場など

1. 街並みの現状と課題

仙台市景観基本計画（平成9年3月）において、青葉通の並木は杜の都を代表するシンボル景観であり、青葉通を都市文化の薫るシンボルロードとして景観形成を図ることが位置づけられています。

市民意識調査等からの街並みの課題としては、「沿道に銀行などが多いため、夕方や休日にはシャッターが下りていて寂しい感じがする」、「街灯が少なく暗い感じがする」や「現在の街並みには仙台藩時代からの歴史を感じさせるものがない」などが挙げられます。

現状の街並みは、全体的にある程度高さの揃った街並みではあるものの、道路の幅員や沿道の雰囲気など、その特徴に応じて三つに区切って整理することができます。

仙台駅西口周辺（駅前通～東二番丁通）

東北の中核都市である仙台の玄関口として、交通結節の中核的な役割を担っているほか、駅ビルを中心とした都心商業・業務、ホテル等が集積している地区です。周辺地区には、低・未利用地が散在し、事業所の集積の少ないところもあるなど活力が低下している地区もあります。当地区は、未利用地の活用による都心機能の更新や、杜の都の玄関口としてうるおいや憩いの場となるオープンスペースの創出、さらには杜の都をイメージさせるシンボリックな空間づくりなど、仙台を訪れる人々をもてなすウエルカムゾーンにふさわしい環境形成を促進することが課題になっています。



一番町周辺（東二番丁通～晩翠通）

都心の商業・業務機能の中心的な役割を担っている地区であり、時代とともに通りの整備と商業・業務施設の更新が図られ、賑わいのある都心空間が形成されてきた地区です。

一方、路地においては、昔ながらの小規模店舗の立ち並ぶ横丁空間が、歩行者空間や魅力ある“待ち”の機能として十分でなく、横丁を含めた商業地の広がりや回遊性に欠けているのが現状となっています。当地区は、地下鉄東西線の「(仮称)一番町駅」が整備されることを契機に、回遊性のある賑わい空間の形成や魅力ある都心商業空間の創出、そして低・未利用地の有効活用などにより都心にふさわしい環境を形成することが課題になっています。



西公園周辺(晩翠通～西公園通)

藩政時代に仙台城と城下を繋ぐ大手筋があり、仙台の商業地として栄えた歴史があります。しかし、現在は、商業・業務機能と居住機能が混在した地区を形成しています。また、青葉山・広瀬川に接する緑の拠点である西公園があるものの、集合住宅等の高度利用の進行、商店数の減少や、宅地から駐車場への転用、さらには、居住・商業機能の活力の低下が見られます。当地区は、地下鉄東西線の「(仮称)西公園駅」が整備されることを契機に、西公園の新たな活用と合わせ、活力ある居住・商業機能の強化・充実を図りながら、歴史を活かした賑わいと個性のある街並みを形成することが課題になっています。



2. ケヤキ並木の現状と課題

昭和40年頃より、異常落葉や枝枯れ、病虫害発生などの不健全さが目立つようになってきたことから、昭和50年より5年毎に調査を実施し、平成7年(1995年)の調査では、ケヤキの維持管理に限界がきているとして「樹形の乱れが避けられない。ケヤキ街路樹の間伐、更新が必要」と報告されています。

このような調査結果をもとに、平成11年(1999年)に『定禅寺通・青葉通線ケヤキ並木保全計画基本方針』として管理手法を見直しました。これ以降「異常が発見された樹木は診断機器による調査を実施し、段階的処置を行う」として、活力剤の注入、剪定、灌水等の維持管理を行っています。

現在は、杜の都のシンボルとして立派に成長したケヤキ並木ですが、一方で、ケヤキが道路上部空間を覆い自動車の排気ガスが滞留しやすいとか、日中でも薄暗く感じる、落ち葉の掃除が大変であるなど、ケヤキが市民生活に及ぼすさまざまな影響もあります。

また、青葉通には、地下鉄東西線事業により「(仮称)一番町駅」と「(仮称)西公園駅」の2駅が整備予定であり、ケヤキ50本が地下鉄工事等による影響を受けます。

この影響を受けるケヤキに対する対応方針としては、公園等への移植を基本としていますが、移植できない場合は伐採による撤去を予定しています。

なお、工事完了後には、ケヤキの生育環境の改善を図り、既存のケヤキとの調和に配慮し、ケヤキの成長過程や将来の樹形などを考慮しつつ、技術的に可能な範囲で大きなケヤキを植栽することとしています。

仙台駅西口周辺(駅前通～東二番丁通)

愛宕上杉通～東二番丁通の歩道部は、この区間で最も古い植栽で、樹齢は90年～110年となっています。駅前通～愛宕上杉通の歩道部と東三番丁通～東二番丁通の中央分離帯は、戦災復興の最後として昭和40年に植栽しているほか、他の地区と異なり、仙石

線の地下化工事により若木の植栽があるのが特徴です。

この区間は歩道が広いため、ケヤキの枝葉の広がりは一様で偏りは見られませんが、樹齢が高い割に幹周りが小さめとなっています。この原因は不明ですが、単独の植樹樹に植えられているため生育環境が良くない、あるいは、自動車の排ガス等による大気汚染、採光、通風等の影響があるのではないかと指摘があることから、生育環境の改善が課題となっています。

一番町周辺(東二番丁通～晩翠通)

歩道部は、国分町通を挟んで東側が樹齢 90 年～110 年と古く、西側は樹齢 60 年となっていますが、中央分離帯は、戦災復興の最後として昭和 40 年に植栽したものです。

この区間は歩道が広くないため、建物に枝がぶつからないように民有地側の枝を短くしています。そのため、枝葉の広がりが偏ってしまい、重さのバランスが崩れて全体的に車道側に幹が傾いています。

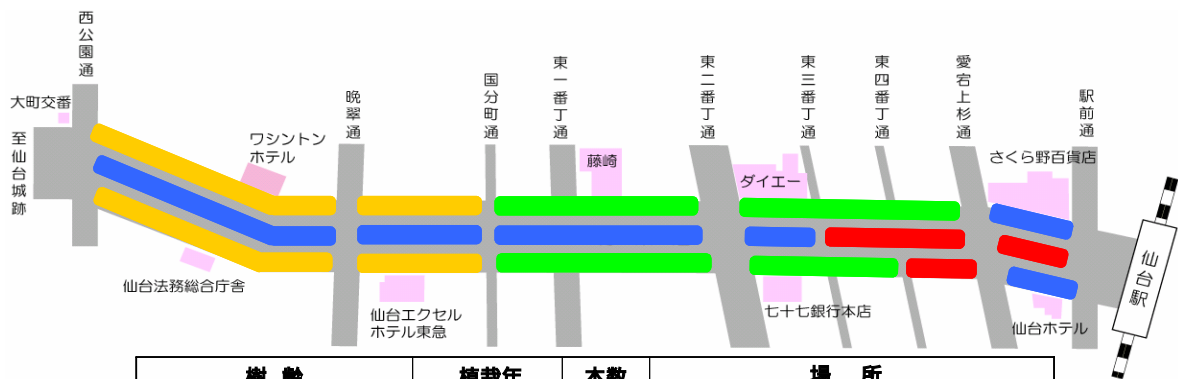
こうしたことから、ケヤキの成長に配慮した植栽位置を検討し、将来とも優れた並木景観を形成していくことが課題となっています。

西公園周辺(晩翠通～西公園通)

歩道部は、昭和 25 年の植栽で樹齢 60 年となっていますが、中央分離帯は、戦災復興事業の最後として昭和 40 年に植栽したものです。

一番町周辺と同様に歩道が広くないため、建物に枝がぶつからないように民有地側の枝を短くしています。そのため枝葉の広がりが偏っていますが、連続した植樹樹に植えられているためか、生育環境が比較的良く幹が太く生育しています。また、一番町周辺のような幹の傾斜は見られません。

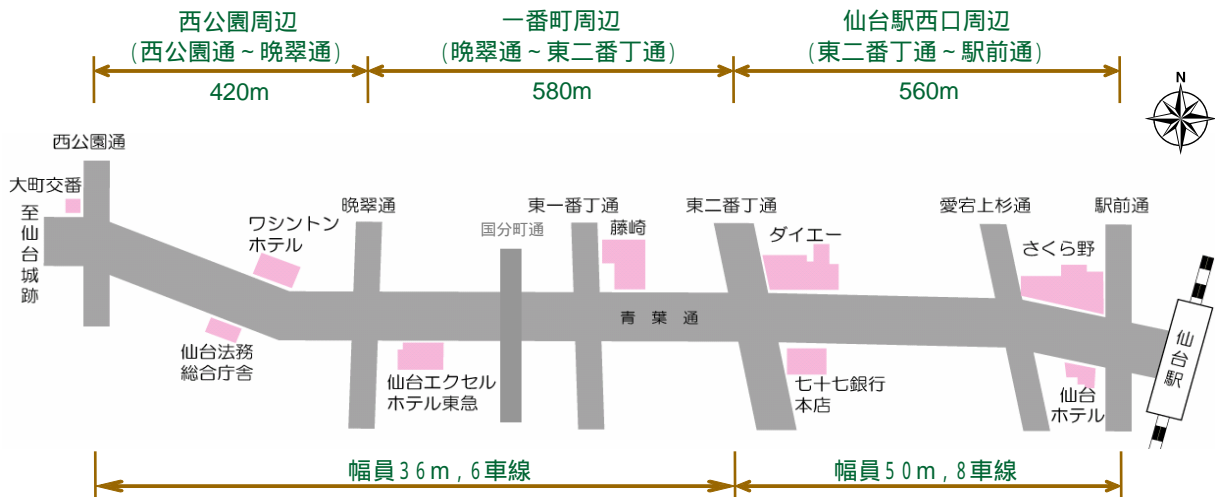
こうしたことから、今後とも連続した植樹樹を維持するとともに、さらに良好な生育環境を形成していくことが課題となっています。



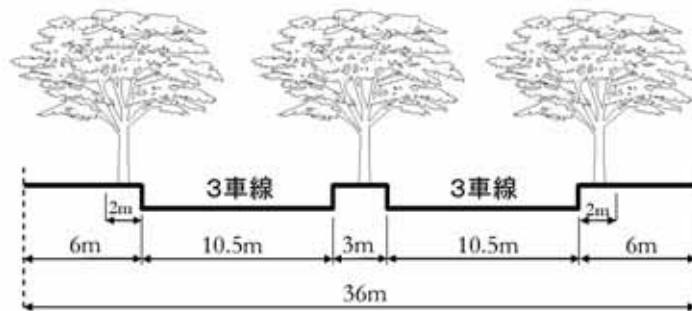
植栽の歴史

3. 道路空間の現状と課題

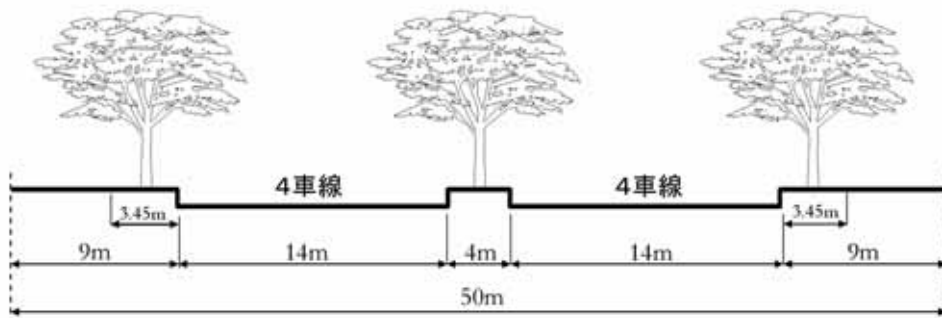
青葉通は、駅前通から西公園通までの延長約 1.5km の幹線道路で、東二番丁通を境として仙台駅側は幅員 50m の 8 車線、西公園側は幅員 36m の 6 車線となっています。



西公園通～東二番丁通 (W=36m)



東二番丁通～駅前通 (W=50m)



仙台駅西口周辺(駅前通～東二番丁通)

この区間は、全幅員50mの片側4車線の道路であります。車道の第1車線は、バス停留所が連立し、かつバス運行本数も多いことに加え、一般車や荷捌き車両の駐停車、客待ちタクシーなどが多く、常時混雑している状況にあります。また、この路線には右折専用レーンが設置されていないことから第4車線が右折レーンとして使われており、実質的には主に中央の2車線だけが交通を受け持っています。このように、広幅員の多車線道路でありながら、車道空間が有効に活用されていない問題がありますが、現時点では交通量がさほど多くないこともあって、目立った渋滞は見られません。

歩道は広い幅員がありますが、東北最大の広域交流拠点である仙台駅に近いことから、歩行者や自転車の交通量がともに多い上に、歩道に放置自転車が多い、歩行者が自分のペースで歩けない、歩行者と自転車が交錯する場合があるなど交通安全上の配慮が課題となっています。

一番町周辺(東二番丁通～晩翠通)

この区間は、全幅員36mの片側3車線の道路であります。車道の第1車線と第3車線は、仙台駅西口周辺(駅前通～東二番丁通)と同じような状況を呈しており、実質的には主に中央の1車線だけで交通を受け持っています。このように、多車線道路でありながら、車道空間が有効に活用されていない問題があり、スムーズに通行できない状況にあります。

歩道は広い幅員がありますが、東北一の繁華街一番町を控えていることもあって、歩行者や自転車の交通量がともに多い上に、歩道に放置自転車が多い、歩行者と自転車が交錯する場合があるなど交通安全上の配慮が課題となっています。

西公園周辺(晩翠通～西公園通)

この区間も一番町周辺と同様に片側3車線の道路であります。自動車及び歩行者・自転車の交通量は仙台駅西口から晩翠通までの区間の交通量と比較するとともに少ないことから交通上の問題も特段なく、仙台駅西口周辺や一番町周辺とは異なる状況となっています。

なお、右折専用レーンが設置されていない箇所が一部あることから、車両の円滑な通行を図る上での対策が課題となっています。

．将来像について

1．基本理念について

これまでの青葉通の現状及び課題等を踏まえ、次の2点を基本理念に据えて青葉通を再生していきます。

基本理念 仙台駅から青葉山へつながる『杜の都・緑の回廊づくり』の軸線として再生していく

そのために目指す空間は・・・

仙台駅西口の高次都市機能空間から広瀬川・青葉山の自然環境へと、都市環境の変化が感じられる空間

藩政時代からの歴史や戦後復興の歴史を学べる空間

都市における緑の役割や緑の文化を体験できる空間

基本理念 人と緑と都市機能が調和・共生し、賑わいや安らぎを生み出す空間づくりをしていく

そのために目指す空間は・・・

商業・業務地区、交通の結節点としての機能の確保・集積を図りながら、緑の量感を高め、人と緑が共生する空間

さまざまな人たちが青葉通とかかわることができ、賑わいや安らぎが感じられる空間

『杜の都・緑の回廊づくり』の軸線について

市街地の緑の回廊づくりの中でも宮城野原から仙台駅を貫き青葉山に至る軸は、東西軸の背骨ともいえる重要な軸線です。



2. 要素ごとの将来像について

この基本理念を受けて、今後、青葉通の「街並み」、「ケヤキ並木」、「道路空間」、「市民活動」における将来像を目指し、青葉通を再生していきます。

1) 「街並み」の将来像

“ 杜の都を象徴する街並みと景観 ”

杜の都の玄関口である仙台駅から青葉山までをつなぎ、ケヤキ並木を活かした風格ある景観形成

通りと建物が調和し、一体感のある魅力的な街並みの形成

歴史や文化が実感でき、賑わいの中にも品格を感じさせる景観形成

2) 「ケヤキ並木」の将来像

“ 杜の都のシンボルとしてのケヤキ並木 ”

宮城野原からつながる緑の軸線として、木の活力が満ちあふれ、生き生きとした並木の連続的な形成

“ 都市に融合した魅力的な緑空間 ”

四季折々に織りなす景観により、多くの人々に潤い・安らぎを提供する魅力的な緑空間の形成

3) 「道路空間」の将来像

“ 気持ちよく歩ける通り ”

賑わいや安らぎが感受できる通りとして、安全で快適なゆとりある歩道空間の創出

“ 車の流れが円滑で、便利な乗り継ぎができる道路 ”

ゆったりと車両が流れ、便利でスムーズな公共交通の乗り継ぎができる道路空間の充実

4) 「市民活動」の将来像

“ 多様な参画による多彩な活動の展開 ”

青葉通の魅力が向上し、次の世代に継承できる市民の主体的な関わりの確立
青葉通の空間を活用し、市民参画による多彩なイベント等の実施

青葉通の将来像



3. ゾーンごとの将来像について

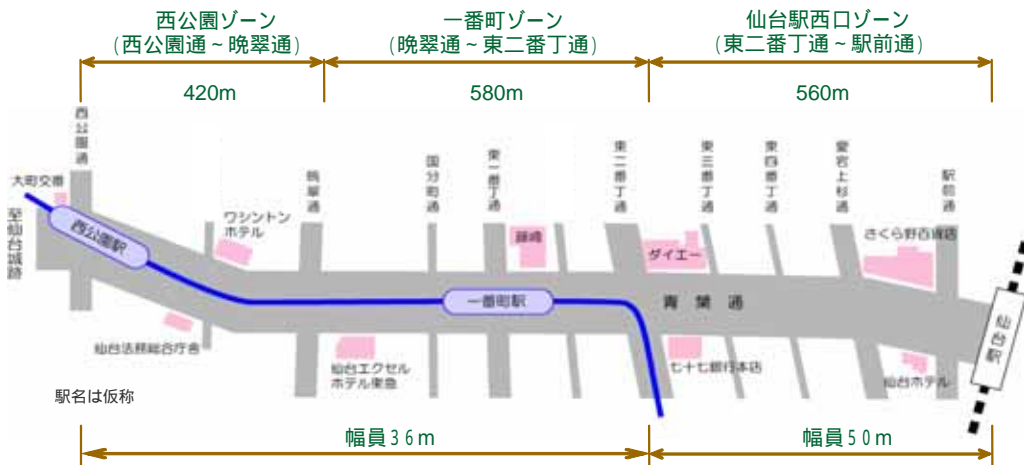
青葉通の道路や立地している建物の状況、周辺の都市環境等の特徴を考慮し、青葉通を3つのゾーンに区分し、それぞれのゾーンの特徴に応じた将来像を目指します。

ゾーンの区分

仙台駅西口ゾーン：東二番丁通～駅前通までの区間（L=560m，W=50m）

一番町ゾーン：晩翠通～東二番丁通までの区間（L=580m，W=36m）

西公園ゾーン：西公園通～晩翠通までの区間（L=420m，W=36m）

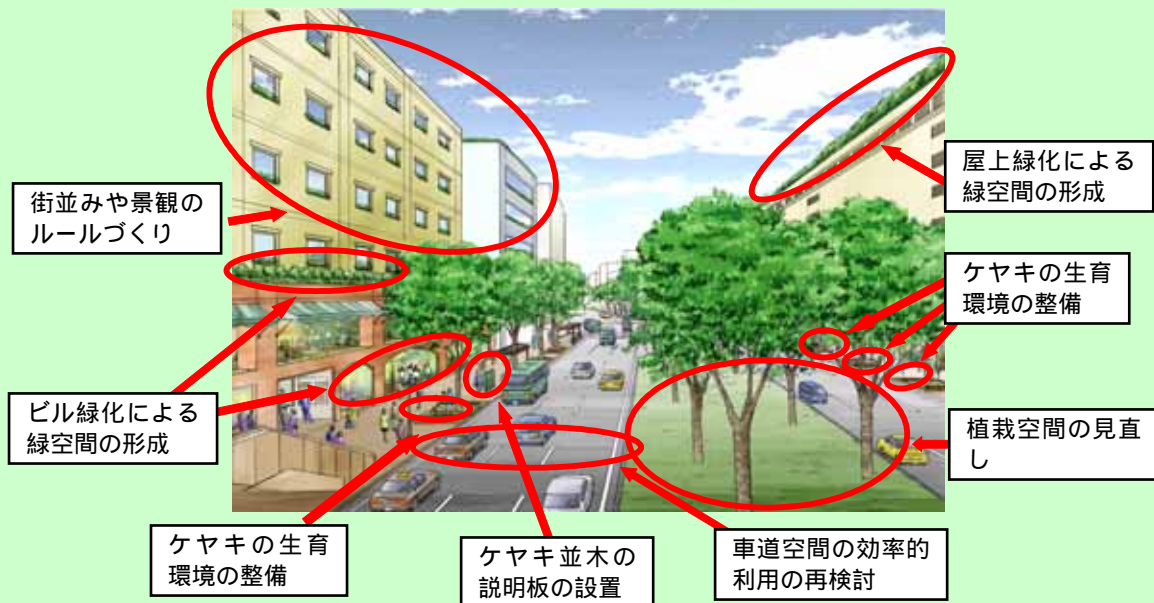


仙台駅西口ゾーンの将来像

緑の量感にあふれ、杜の都の風格あるゾーン



(駅前通～愛宕上杉通付近)

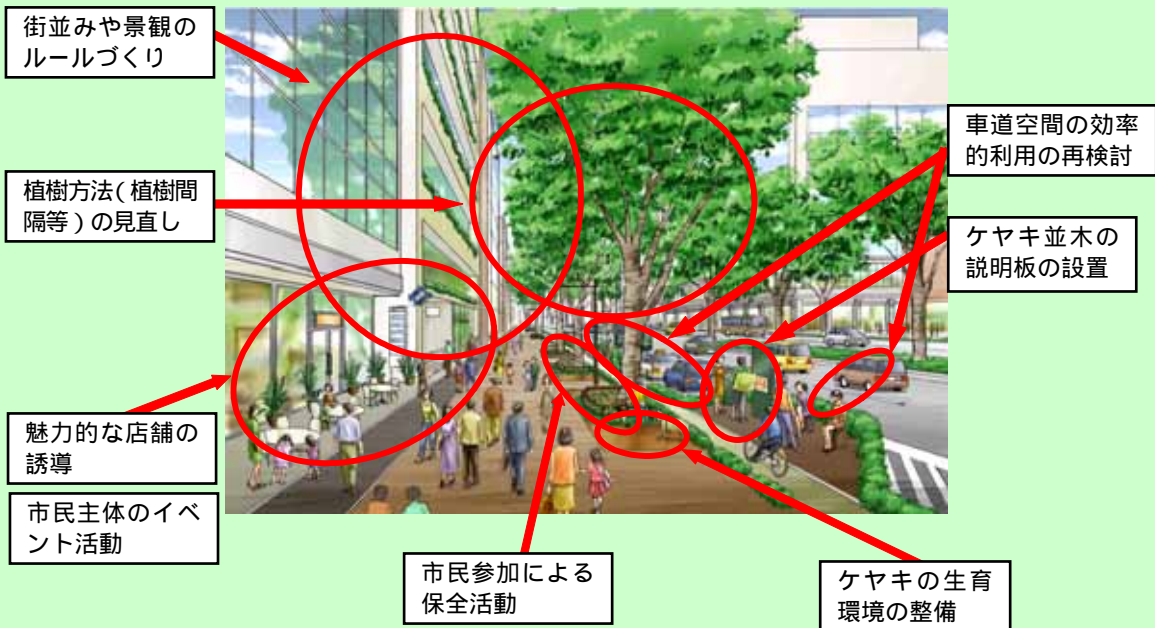


一番町ゾーンの将来像

賑わいや憩いがあり、人と緑とが共生するゾーン



(東一番丁通付近)

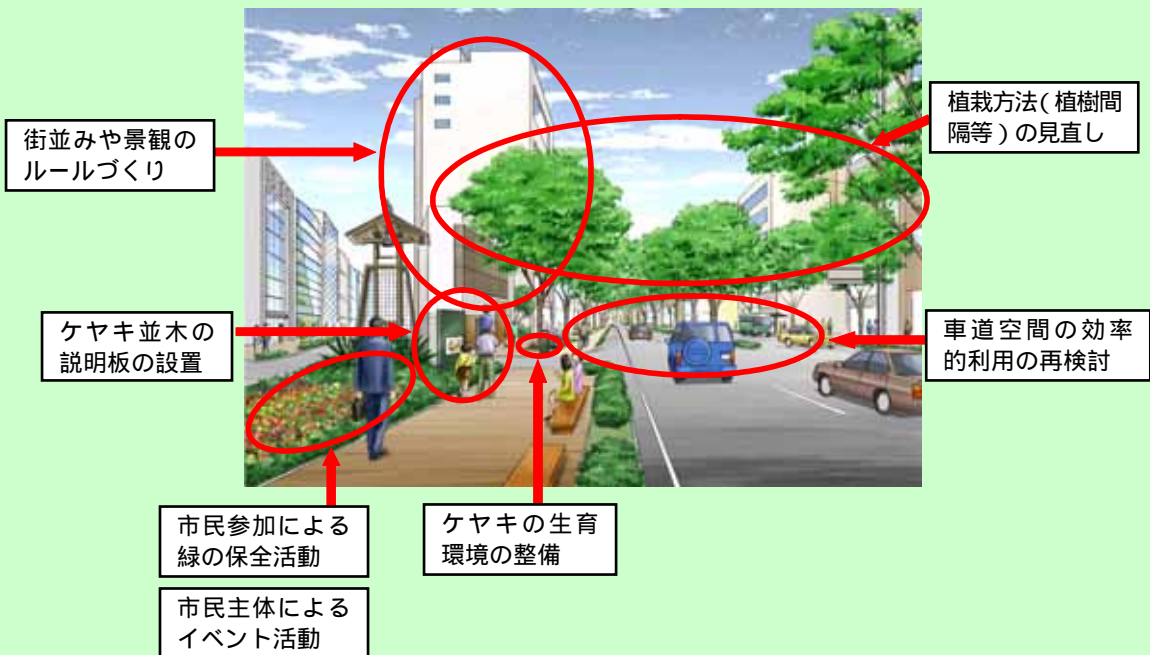


西公園ゾーンの将来像

歴史を感じ、平静で安らぎを享受できるゾーン



(西公園通付近)



．今後の必要な取り組みについて

青葉通の将来像を目指していくためには、その実現に向けてさまざまな取り組みを行政と市民（民間）が協働によって進めていく必要があります。

そこで、これまでの「街並み」、「ケヤキ並木」、「道路空間」、「市民活動」の将来像ごとに今後の必要な取り組みについて示します。なお、それぞれの取り組みは、主に行政が主体的に取り組むもの、主に市民等が主体的に取り組むもの、そして市民と行政がともに協働によって取り組むものがあります。

1 ．「街並み」に係る取り組みについて



2. 「ケヤキ並木」に係る取り組みについて



3. 「道路空間」に係る取り組みについて



4. 「市民活動」に係る取り組みについて



5 . 今後の進め方について

本基本構想策定後は、「街並み」、「ケヤキ並木」、「道路空間」ごとに、より具体的な検討を進め、これからの青葉通のまちづくりの基本となる「(仮称)青葉通まちづくり計画」を策定していきます。

なお、この青葉通の再生にかかる事業費については、杜の都のもう一つのシンボルである定禅寺通を再整備したときの事業費(全体事業費:約12億円)と同程度とした場合、約25億円と見込まれます。さらに、現在の青葉通ケヤキ並木の1年間の維持管理にかかる費用についても、1千万円以上の負担が必要となっています。

今後の具体的な整備に向けては、事業費の抑制や管理費用の軽減に努めることを前提としながらも、杜の都を代表する通りとして再整備する内容やそのために必要となる費用について市民の方々からのご意見を伺いながら検討してまいりたいと考えています。また、市民との協働による取り組みの一環として、事業費等の費用負担のあり方など、あらゆる事業の取り組み方法や仕組みづくりについても検討していきます。