

青葉通の再生に向けて

提言書

平成 17 年 3 月

青葉通再生基本構想検討委員会

目 次

はじめに _____	1
1．青葉通の現況 _____	2
(1) 青葉通の誕生	2
(2) 土地利用	2
(3) 沿道建物の構造や用途等	3
(4) 街並み	4
(5) 道路空間	5
(6) ケヤキ街路樹	8
(7) 市民の意識	9
2．青葉通に関連する上位・関連計画 _____	11
(1) 都市計画を主としたまちづくりの基本的な方向・方策	11
(2) 緑を主としたまちづくりの基本的方向・方策	12
(3) 地下鉄東西線整備計画	13
3．青葉通再生の基本理念 _____	15
4．青葉通の将来像と実現のために必要な取り組み _____	16
(1) 将来像とその実現のために必要な取り組み	17
(2) ゾーンごとの将来像	24

参考資料

- (1) 青葉通再生基本構想検討委員会 委員名簿
- (2) 青葉通再生基本構想検討委員会 検討経過
- (3) 青葉通再生基本構想検討委員会 設置要綱

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月に仙台市では、青葉通のケヤキに関して、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。この方針では、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」について検討していくとされています。

さらに、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」を実施したところ、青葉通の現況認識・将来の姿に関する意見や提案が多数寄せられました。また、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、さまざまな貴重な意見が寄せられました。

本提言書は、青葉通についての現況、関連するさまざまな行政計画、そして、多くの市民からの意見等を踏まえ、青葉通の再生に向けた基本理念、そして、その将来像、さらには、将来像の実現のために必要な取り組みについてとりまとめました。

今後、この提言に基づき、仙台市においては市民協働のもと具体的な取り組みを進め、青葉通において、21世紀都市にふさわしい、都市と緑が融合する魅力的な空間が実現されるよう強く望みます。

さらに、市民の方々にも、青葉通が杜の都の顔として、市民みんなの共有の財産であり、公共の空間であるという認識を深め、さまざまな市民活動が展開されていくことを期待します。

平成17年 3月

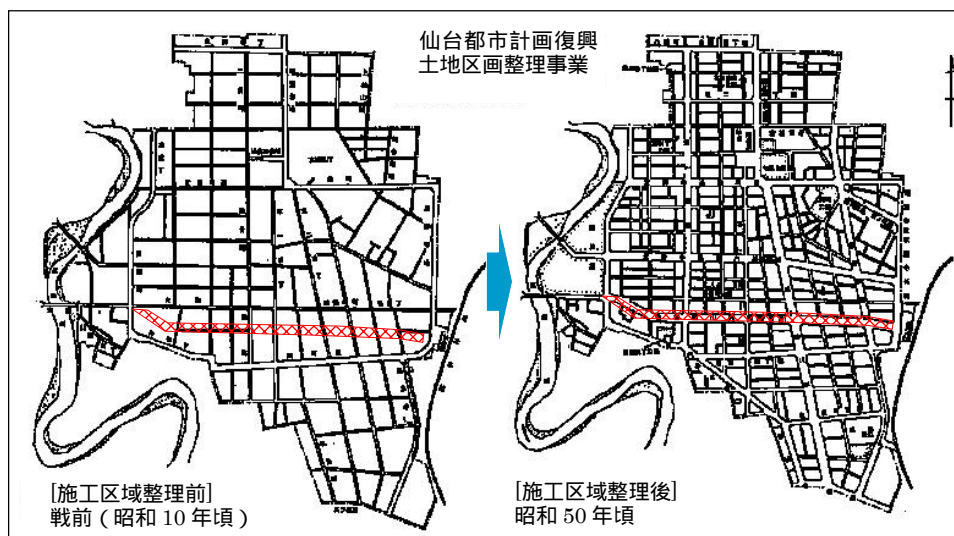
青葉通再生基本構想検討委員会

1. 青葉通の現況

(1) 青葉通の誕生

青葉通は、昭和 21 年公布の特別都市計画法に基づき、戦災復興事業として「仙台都市計画復興土地区画整理事業」により新しくつくられた道路です。

元々城下町の屋敷であったところを、仙台駅から仙台北城跡までをつなぐ仙台の顔となる大通りとして整備されました。



仙台都市計画復興土地区画整理事業

(2) 土地利用

仙台駅前からの大通りということもあり、沿道のほとんどが専用商業用地です。しかし、晩翠通から西側には、併用商業用地のほかに住宅用地の混在も見られるようになります。

また、公益施設用地や空地も一部存在します。



土地利用等

(資料：平成 16 年 9 月現地調査結果より)

(3) 沿道建物の構造や用途等

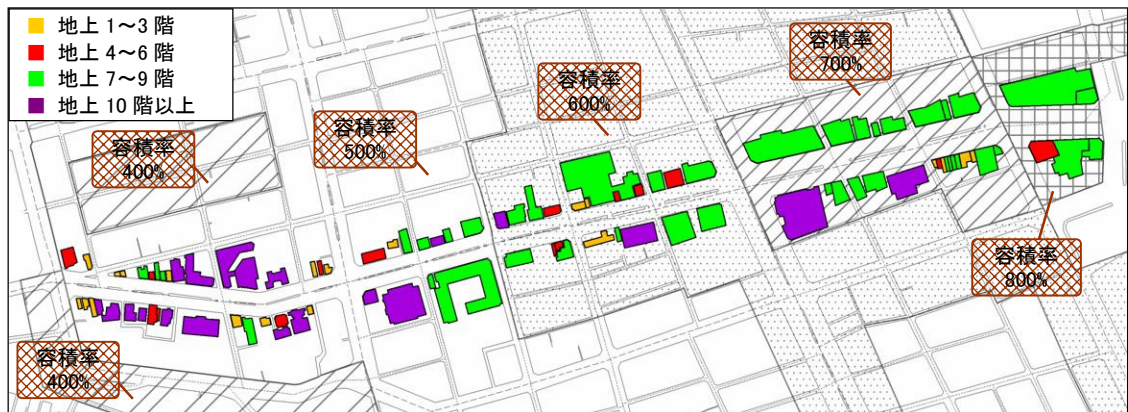
沿道建物の構造は、一部に木造の建物（店舗・住宅）がありますが、そのほとんどは非木造（鉄筋・鉄筋鉄骨コンクリート造・鉄骨造）となっています。

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違った建物が混在しています。

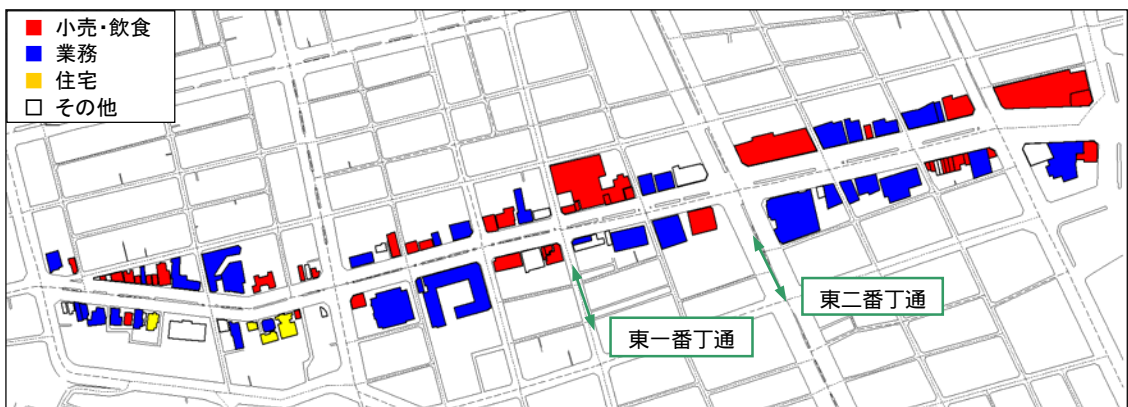
また、建物の用途とみると、仙台駅西口、東一番丁、東一番丁のところまでまとまった小売・飲食店等の商業用途が見られますが、全体的に業務用途が多いのが青葉通の1つの特徴ともいえます。なお、敷地規模は、東一番丁通を境に東側が大きい敷地、西側が小さい敷地になる傾向にあります。



建物構造（資料：平成16年9月現地調査結果より）



建物階層・容積率制限（資料：平成16年9月現地調査結果より）



建物用途（1階の用途）（資料：平成16年9月現地調査結果より）

(4) 街並み

青葉通の街並みは、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3つに区切って整理することができます。

なお、全体的な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。

① 仙台駅西口周辺(駅前通～東二番丁通)

仙台の商業・業務の中心地であり、大規模なビルが立ち並んでいます。交通結節機能や歩行者ネットワーク等、東北の中核都市である、杜の都の玄関口にふさわしいウエルカムゾーンとしての機能強化が課題として挙げられます。



② 一番町周辺(東二番丁通～晩翠通)

商業・業務機能を持つ中高層の建物が多い一方で、裏路地には昔ながらの小規模店舗も立ち並び横丁空間が特徴的です。回遊性のある賑わい空間の形成、魅力ある都心商業空間の創出、低・未利用地の有効活用が課題として挙げられます。



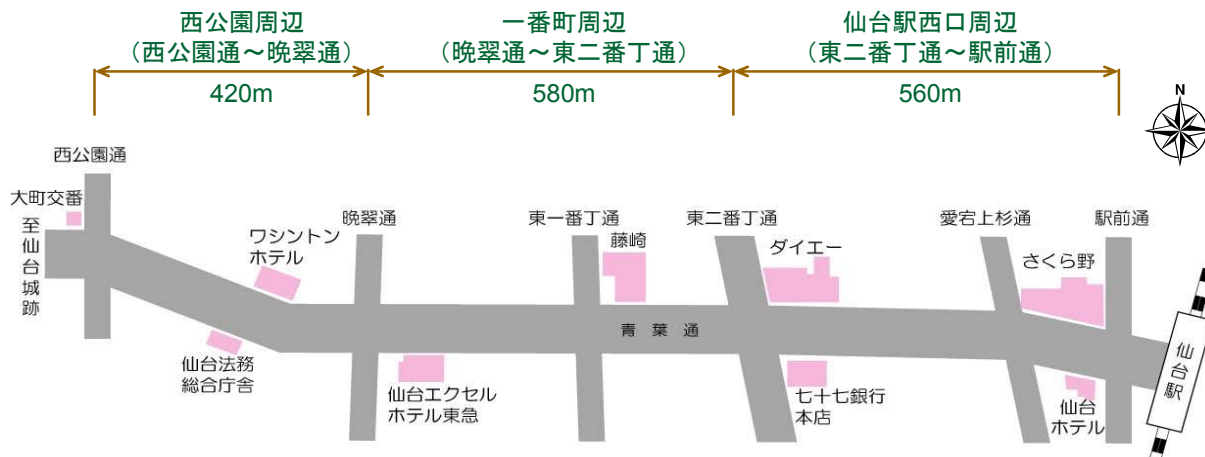
③ 西公園周辺(晩翠通～西公園通)

都心の商業業務地区に近く、小規模な商業ビルが立地しているほかに、マンションも多く、住商複合した市街地となっています。生活の利便性と広瀬川・西公園に隣接する環境を活かした、都心型居住と商業・業務機能の調和が課題として挙げられます。

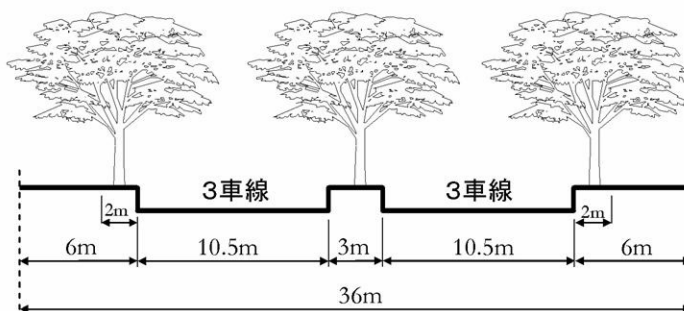


(5) 道路空間

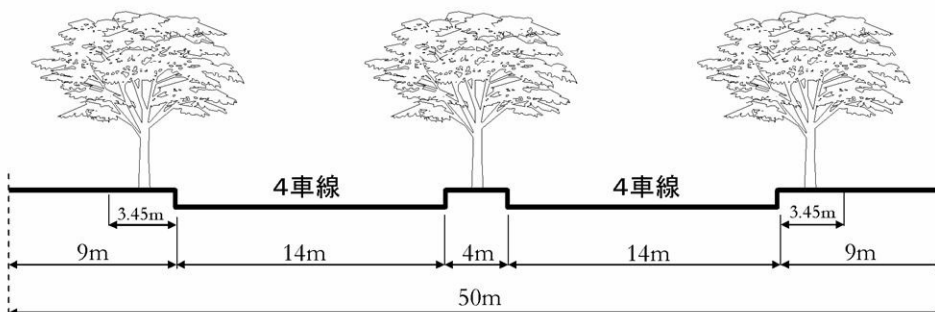
青葉通は、駅前通から西公園通までの延長約 1.5km の幹線道路で、東二番丁通を境として仙台駅側は幅員 50m の 8 車線、西公園側は幅員 36m の 6 車線となっています。



西公園通～東二番丁通 (W=36m)



東二番丁通～駅前通 (W=50m)



①仙台駅西口周辺(駅前通～東二番丁通)

自動車交通量は、上下線合わせて最大で愛宕上杉通から東二番丁通間が 26,500 台(24 時間) を越えています。駅前通から愛宕上杉通間の交通量は約 22,500 台と、4,000 台ほど少なくなっており、愛宕上杉通から東二番丁通間の通過交通がかなりあると見られます。また、歩道上の歩行者と自転車を合わせた交通量は、最大で 40,000 人・台(14 時間) 以上となっています(次頁の図参照)。

仙台駅西口周辺はバス停留所数及びバス運行本数が多いことに加え、路上の違法駐車、荷捌きトラックの駐停車、客待ちタクシーなどが原因で混雑しています。また、歩道上では、自転車と歩行者が交錯するなどの問題があります。

平成 16 年 11 月に実施した「青葉通の将来の姿に関する市民意識調査」では、当該地域の「人の往来が多いと思う」とする割合が回答者の 87%、「自動車が混雑している」とする割合が回答者の 90%にも達しています。

②一番町周辺(東二番丁通～晩翠通)

仙台駅西口周辺より交通量は若干少なくなりますが、自動車交通量は最大で 26,000 台(24 時間) となっています。また、歩道上の歩行者・自転車交通量は、最大で 17,500 人・台(14 時間) となっていますが、国分町通以西は、6,000 人・台と半分以下の交通量まで減少しています。

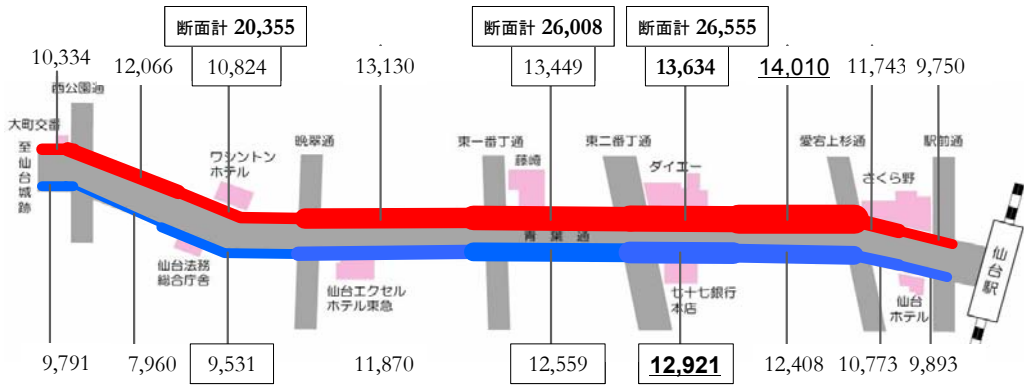
仙台駅西口周辺と同様に、路上の違法駐車、荷捌きトラックの駐停車、客待ちタクシーのなどで混雑し、歩道上では自転車と歩行者が交錯するなどの問題があります。

また、「青葉通の将来の姿に関する市民意識調査」でも、当該地域の「人の往来が多いと思う」とする割合が回答者の 64%、「自動車が混雑している」とする割合が回答者の 77%となり、仙台駅西口周辺ほどではないものの、人の往来・自動車ともに混雑していると感じている回答者が過半数を超えています。

③西公園周辺(晩翠通～西公園通)

一番町周辺よりもさらに交通量が減少し、自動車交通量は最大で 20,000 台(24 時間) 、歩道上の歩行者・自転車交通量は、最大で 4,600 人・台(14 時間) となっています。

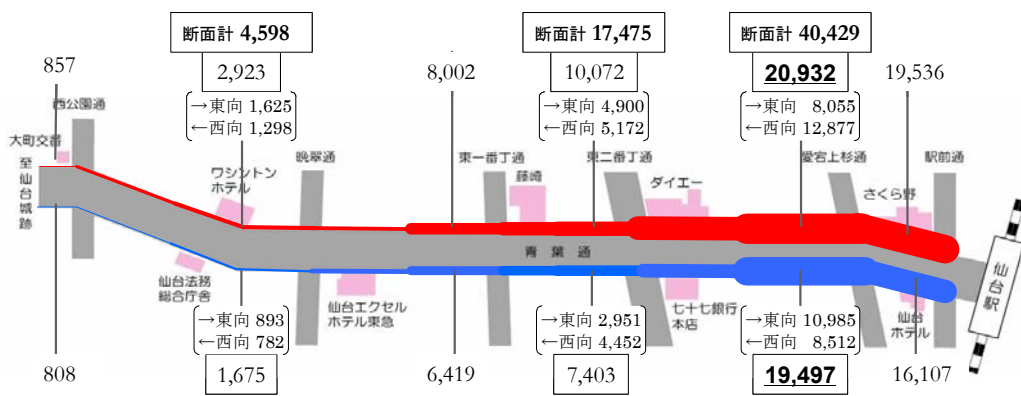
西公園周辺では、自動車、人の往来ともに混雑している印象は比較的少なく、市民意識調査においても、それぞれ「どちらともいえない」または「少ない」とする回答の割合が多くなっています。



自動車交通量 (24 時間交通量 (台/日))

資料: 「仙台市道路交通等現況調査」(H15.3, 仙台市)

(東二番丁通との交差点以外は昼夜率 1.33 より 24 時間交通量を推定)

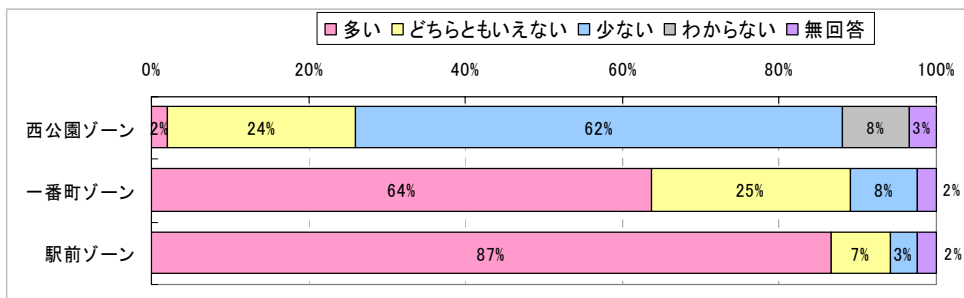


歩行者・自転車交通量 (14 時間交通量 (人・台))

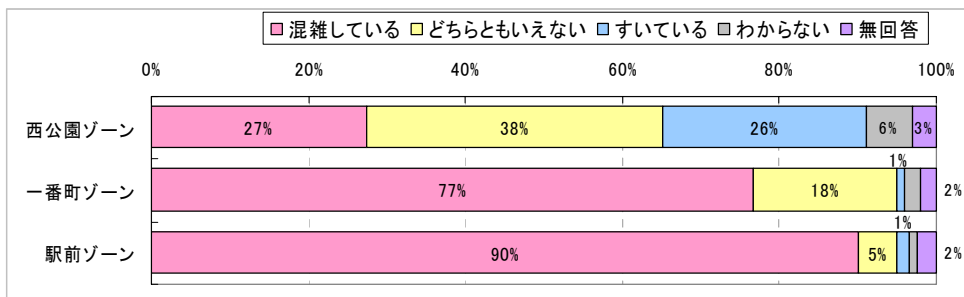
資料: 「青葉通道路空間再構築検討業務」(H16.3, 仙台市)

14 時間 = 6:00 ~ 20:00

問 - 人の往来が多いと思いますか?



問 - 自動車の混雑具合をどう思いますか?



市民の青葉通に関する現状認識

資料: 「青葉通の将来の姿に関する市民意識調査」(H16.11, 仙台市調査)

(6) ケヤキ街路樹

(6)-1. 歴史

仙台市では、昭和 20 年の空襲により市街地が一夜のうちに焦土と化し、藩政時代から受け継がれてきた屋敷林など市街地の豊かな緑が失われました。

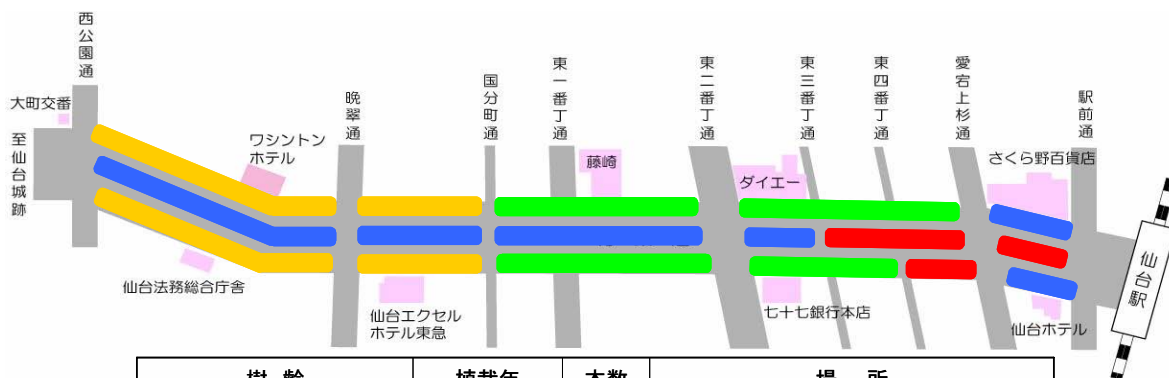
青葉通のケヤキ街路樹は、この戦災により失った緑を取り戻し、「杜の都」の再現に向けた想いのもと、昭和 25 年に東五番丁通（愛宕上杉通）から国分町通までの区間において、当時の市議会議員から寄附されたものも含め、ケヤキ 180 本が両側の歩道に植樹されました。

(6)-2. 生育状況

昭和 25 年の植樹以降、何度か植栽され、ケヤキ本数は現在 223 本となっています。

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、仙台市では、昭和 50 年より『仙台市ケヤキ街路樹保護総合調査』が始まり、その後 5 年毎に調査が実施されてきました。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」と提言が出されています。また、平成 9 年（1997 年）の強風によるケヤキの倒木をきっかけに、ケヤキの生育状況の緊急調査が実施されました。

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』として管理手法が見直されました。仙台市では、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、活力材の注入、剪定、灌水等の維持管理を行っています。



樹 齢	植栽年	本数	場 所
90～110年	昭和25年	58	東五番丁～国分町：歩道
60年	昭和25年	58	国分町～西公園：歩道
50年	昭和40年	69	東三番丁～西公園：中央分離帯 仙台駅～東五番丁：歩道
その他若木	—	38	仙台駅～東三番丁の一部
合計		223	

植栽の歴史

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。

①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年に植栽されているほか、他の地区と違い、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、単独の植樹柵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ります。

②一番町周辺(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年に植栽されたものです。

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。

③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、戦災復興の最後として昭和40年に植栽されたものです。

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、連続した柵に植えられているためか、生育環境が比較的良いといわれ、幹が太く傾かずに生育しています。

(7) 市民の意識

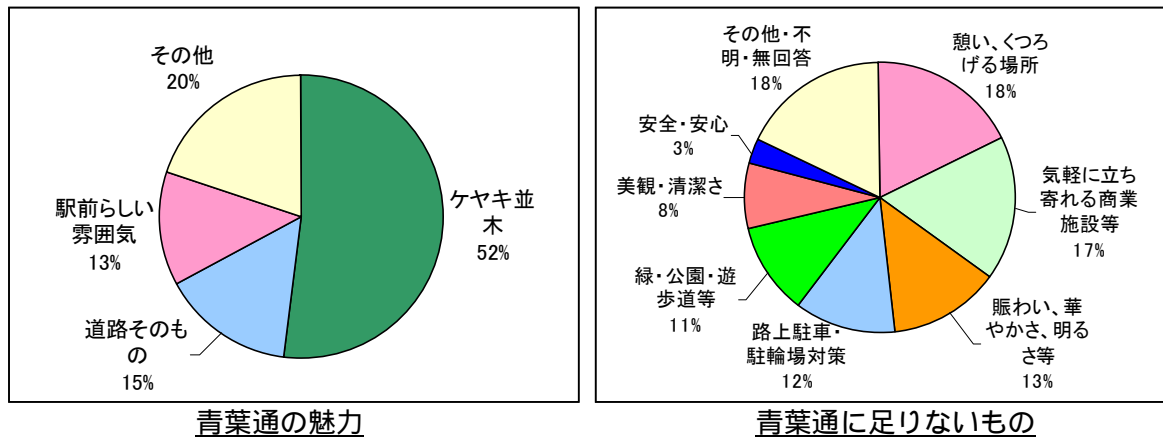
(7)-1. 青葉通の将来の姿に関する市民意識調査

平成16年11月、青葉通の将来の姿に関する市民の意識や意向を把握することを目的として、市政モニターや青葉通沿道の事業者などを対象にアンケートを実施しました。

その結果201名の方から回答が寄せられ、青葉通の魅力としては、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%)」となりました。

一方、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)

また、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

そのために・・・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

そのために・・・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

(7)-2. 青葉通の将来の姿に対する市民意見

平成 17 年 2 月には、「市政だより」にて青葉通の将来の姿に対する市民意見の募集をしたところ、25 件の意見が寄せられました。

寄せられた意見の主な内容としては、次のとおり街並みの整備やイベントの開催、公園化など青葉通の利活用に関する意見と、路面電車への変更やルート変更、ケヤキ伐採反対など地下鉄東西線に関する意見でした。

主な意見

- ・地下鉄工事に併せ地下街やビル 1 階部分に商業施設を設け、賑わいを創出し散歩したくなる街にする。
- ・駅前からペDESTリアンデッキを延長し、カフェ・露店・フリーマーケット等を誘致することによって、人が惹きつけられ集う空間を創る。
- ・交流施設を沿道に設ける。
(人の交流 = 市民と観光客、歴史文化交流 = 仙台の文化・青葉通の歴史学習、ケヤキ交流 = ケヤキを再利用した家具づくり・染物体験など)
- ・“緑の量感”だけでなく、“柔らかな緑の光(木漏れ日)”が感じられ、快適に西公園や青葉山まで歩いていけるように「歩き空間」を重視する。

2. 青葉通に関連する上位・関連計画

次に、青葉通に関連する仙台市のまちづくりや緑に関する計画について、その考え方を整理します。

(1) 都市計画を主としたまちづくりの基本的な方向・方策

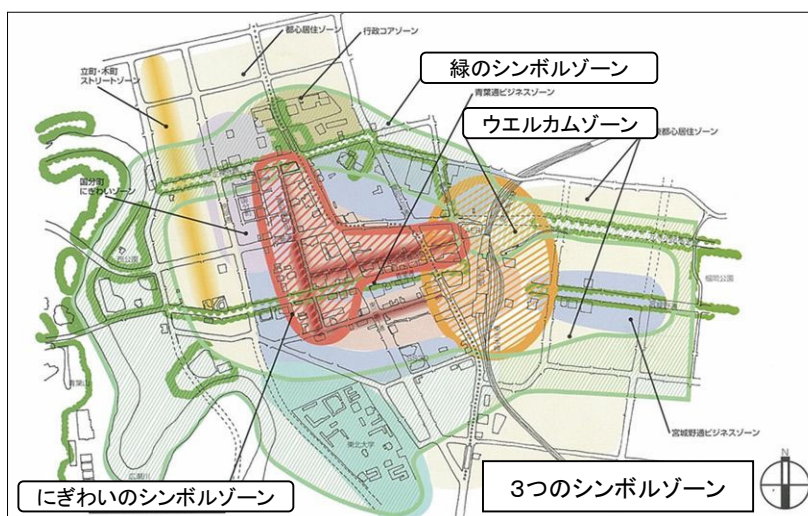
①『仙台市都市計画マスタープラン』－ 都市計画の基本的な方向

将来にわたって希望のもてる仙台をつくり出していくために、都市計画の仕組みを今まで以上に活用するため、都市計画マスタープランを策定し、次の3つの基本的な方向とその実現に向けた方針が設定されています。

- 集約型市街化形成への転換を図る
- 都市機能の強化と適切な配置・誘導を図る
- 多様な面から都市空間の質を高める

②『杜の都 仙台市中心市街地活性化基本計画』

都市機能の拡充による交流の促進と、魅力と活力に満ちた快適な都市環境の形成を目指し、「中心市街地活性化基本計画」が策定されています。この計画では、「厚みのある都市づくり」、「商業活動の次世代化」、「杜の都の名所づくり」などの5つの基本方針をもとに中心市街地に3つの「シンボルゾーン」を設定し、個性を持った通り、街の形成によって、魅力あふれる都心を目指しています。



③その他

都市交通では、仙台都市圏総合都市交通協議会（事務局：国土交通省・宮城県・仙台市）において次の5つを目指すべき都市交通の目標として、仙台市における交通のあるべき姿が検討されています。

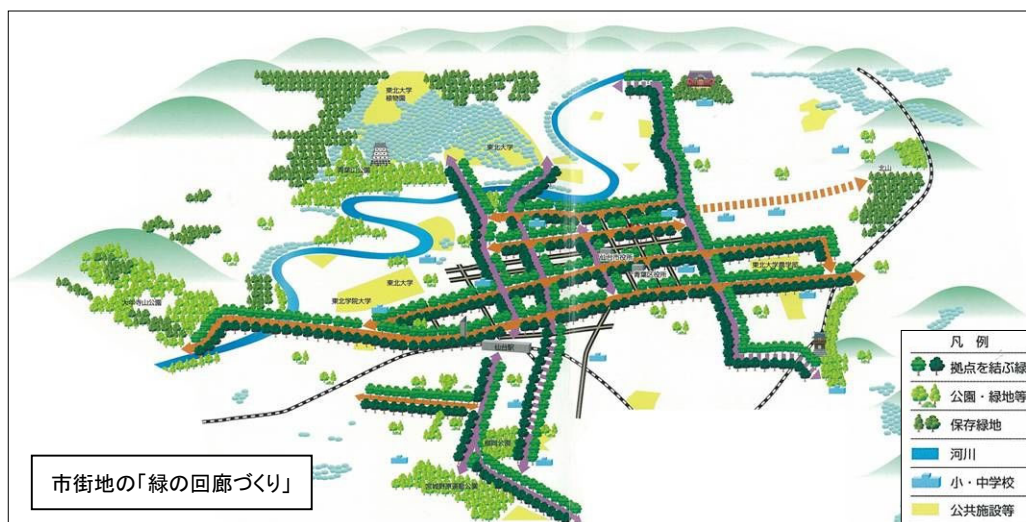
- 生活の場、都市・地域活動へのアクセスを高める都市交通基盤の実現
- 環境・エネルギー負荷を抑えた都市交通の実現
- 文化性豊かな都市を創造する都市交通の実現
- 誰もが安全に安心して生活できる都市交通の実現
- 都市圏住民、関係主体との協働による継続的な都市交通の実現

(2) 緑を主としたまちづくりの基本的方向・方策

①『百年の杜づくり行動計画』

都市の緑を「快適な都市生活ひいては地球環境の保全を支えるかけがえのない市民共有の資産」として位置づけ、新たな価値観を市民・事業者・行政が共有し、一体となって、新しい時代にふさわしい個性豊かな「杜の都」を創出し、現世代から次世代へと受け継いでいくことを行動の基本理念としています。

計画では、“市街地の「緑の回廊づくり」”を重点施策のひとつとして位置づけ、仙台駅を中心に半径2km程度の圏内において重点的に緑化を推進することとしています。



②『都市再生プロジェクト』

長期的な視点から、都市構造の転換も踏まえた戦略的な取り組みを行うことにより、世界に誇れる「緑美しい都市」の実現を目指していくとしています。

「杜の都」仙台の既存の緑を活用しつつ、連続性をもった緑を創出

- ・官民協調した緑化の推進
- ・都心部の既存の広幅員道路空間の再構成による緑の創出

都心部の自動車交通量を削減

- ・軌道系交通を基軸とした都市構造への転換
- ・公共交通機関の利用促進



③『緑陰道路プロジェクト』

平成15年3月に、青葉通も含めた広幅員10路線が「緑陰道路プロジェクト・モデル地区」に指定されています。

これは、街路樹をなるべく剪定しない管理を試行的に取り組むもので、安全対策、落葉対策、標識・信号・建築物対策等について、地域住民と道路管理者が協力することとされています。

(3) 地下鉄東西線整備計画（駅名は仮称）

① 計画概要

建設区間は、動物公園駅から荒井駅まで営業キロ約 13.9km、13 駅の計画で、事業期間は平成 15～26 年度、開業は平成 27 年度に予定されています。

② 東西線沿線のまちづくり基本方針

東西線沿線まちづくりは、東北の中核都市仙台が新たなまちづくりを進めるためのプロジェクトであり、以下の目標を掲げています。

- 公共交通機関を軸とした快適で便利なまちづくり
- 中核都市としての様々な機能が交流するまちづくり
- 次の世代へ受け継がれる人や環境にやさしいまちづくり
- 市民と行政との協働によるまちづくり

なお、地下鉄東西線整備計画の中で、青葉通に関係する駅は、「一番町駅」と「西公園駅」の 2 駅となっています。

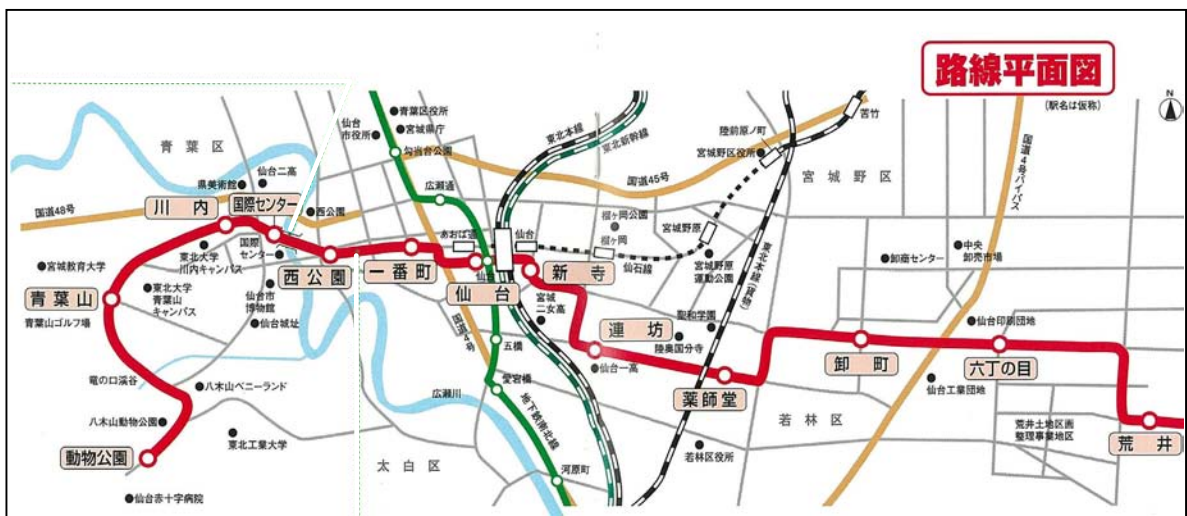
まちづくり構想

1) 一番町駅

一番町周辺地区は、横丁等を中心とした回遊性の高い地域の形成を促進し、広域集客力のある商業、文化・交流、アミューズメント機能の集積や高度利用を誘導する等、中心市街地の「にぎわいのシンボルゾーン」の一翼を担う地区として、時間消費型にふさわしい厚みある都心商業・業務空間の形成を目指します。

2) 西公園駅

駅周辺地区は、青葉山、広瀬川、西公園、青葉通等からなる緑のシンボルゾーンの環境を活かし、西公園の再整備、歴史的市街地環境を活かし居住機能と商業機能の共存する環境整備を行い、緑のシンボルとまち機能が調和した住商複合市街地の形成を目指します。



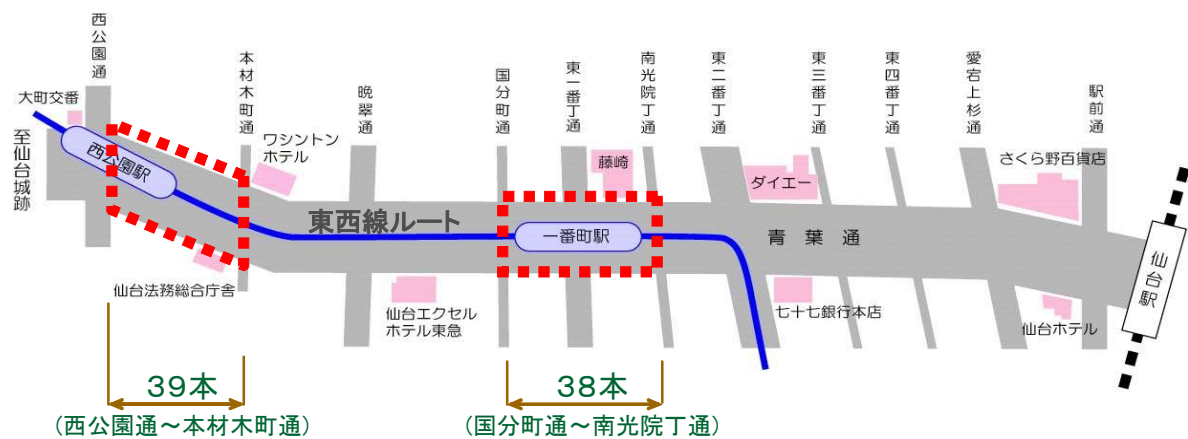
東西線路線平面図

③東西線工事のケヤキ並木への影響とその対応

青葉通には、「一番町駅」と「西公園駅」の2駅が整備予定であり、駅予定地の範囲内にあるケヤキ最大77本について、地下鉄工事等による影響を受ける可能性があるとされています。

こうしたケヤキへの影響に対する仙台市の対応方針としては、工事による影響を最小限に抑え、できる限りケヤキを保存し、どうしても影響を受けるケヤキは、公園等への移植を基本としています。なお、移植できない場合は伐採による撤去が予定されています。

また、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。



東西線影響予測図

3. 青葉通再生の基本理念

これまで青葉通の誕生から土地利用、街並みや道路の状況、そしてシンボルであるケヤキ並木の状況など、青葉通の現況、問題点等を把握するとともに、青葉通に関連するさまざまな計画での考え方をみてきました。

こうした青葉通の現況や各種計画での考え方、青葉通に関する市民の意見や提案を踏まえ、今後、青葉通は次の2点を基本理念に据えて再生していくべきと考えます。

青葉通再生の基本理念

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・・・

仙台駅西口の都市空間から広瀬川・青葉山の自然環境へと、その変化が実感できる空間

藩政時代からの歴史や戦後復興の歴史を学べる空間

都市におけるケヤキの一生など、都市の営みと緑の関係や緑の文化を体験できる空間

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、人と緑がバランスよく共生する空間

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

中心市街地の拠点を南北・東西に結ぶ緑の回廊、そ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。



4. 青葉通の将来像と実現のために必要な取り組み

次に、青葉通再生の基本理念を受け、その将来像を「街並み」、「ケヤキ並木」、「道路空間」、「市民活動」の4つの要素ごとに描くとともに、将来像の実現のために必要な取り組みについて示します。さらに、青葉通の道路の状況や立地している建物の状況、周辺の自然環境等の特徴を考慮し、青葉通を下図に示す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などについても示します。

なお、これら“将来像の実現のために必要な取り組み”の実施にあたっては、行政と市民（民間）が協働する必要があります。しかし途中段階では様々な課題が生じることが予想されます。また、市民意識調査等で寄せられた意見や提案を、より深く汲み入れながら考えていくことも重要です。したがって、今後の必要な取り組みの実施には、青葉通再生の基本理念を踏まえつつ、それらの課題や意見の1つ1つを検証・整理しながら具体化していく必要があります。



(1) 将来像とその実現のために必要な取り組み

「街並み」の将来像

杜の都を象徴する街並みと景観

具体的には、



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

必要な取り組み

・・・（行政と市民等が協働で取り組むことが基本となりますが、行政側が先行的（主体的）に実施するものを青色、市民等が先行的（主体的）に実施するものを黄色、協働で実施するものを橙色で表しています。

広告物や建築物の高さ・色調、路上施設のデザインなどの規制や誘導、協調化を図るための街並みや景観デザインのルールづくりと合意形成のための組織の設立



地域の歴史や文化を紹介する説明板・サイン・モニュメントの配置などによる歴史と文化が学べる仕掛けづくり

憩いをつろげる空間の創出や魅力的な店舗の誘導、通りを活用したイベントなどによる賑わいある景観づくり



地区計画や総合設計制度の積極的な活用と誘導や、公開空地や建築物の壁面・屋上の緑化、花壇等の設置の促進など歩道と民有地の一体的な利活用

「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

具体的には、



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

「ケヤキ並木」の将来像

都市に融合した魅力的な緑空間

具体的には、



四季折々に織りなす魅力的な景観が形成され、訪れる人々に潤いや安らぎを提供

必要な取り組み



植樹間隔や植え替え方法、ちどり植栽などの新たな植栽形態など、ケヤキの植樹方法の見直し

剪定や清掃活動、施肥、水管理の徹底などの生育管理の更なる充実と、植樹柵の拡張や透水性舗装化、土壌改良など生育環境の整備

ケヤキ並木を補完する緑として、花壇などの彩りある緑の配置

ケヤキに関する情報提供の強化、木の再利用の歴史に関する学習機会等の実施

文化・伝統を伝承する体験材料などに伐採したケヤキの材としての活用



「道路空間」の将来像

気持ちよく歩ける通り

具体的には、



ゆとりある歩道空間が創出され、賑わいや安らぎを感受できる安全で快適な通り

「道路空間」の将来像 → 車の流れが円滑で、便利な乗り継ぎができる道路

具体的には、



ゆったりと車両が流れ、便利でスムーズな乗り継ぎのできる道路

必要な取り組み

ゆとりある歩道空間の確保のため、車線数を減少するなどの道路空間の再構成の検討

駐輪場や走行帯の確保、迷惑駐輪の規制の推進など自転車に対する規制と誘導



憩いやすくつるげる魅力ある歩行空間として、ベンチ等の設置など民有地との一体的な利用

バス停の屋根の設置など待ち空間の充実による乗り継ぎの快適性の確保

ケヤキを鑑賞し、季節を感じられるスポットの創出

荷捌きや乗降用車両などの停車帯やバス停留所を確保するなどの車道空間の効率的な利用

駐停車車両のアイドリングストップなど、環境悪化防止のための啓蒙・教育の推進

違法駐車等の規制強化や交通情報等の充実による駐車車両の積極的な誘導などの車道空間の確保



「市民活動」の将来像

多様な参画による多彩な活動の展開

具体的には、



市民の主体的な関わりにより、青葉通の魅力が高められ、次の世代に継承
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

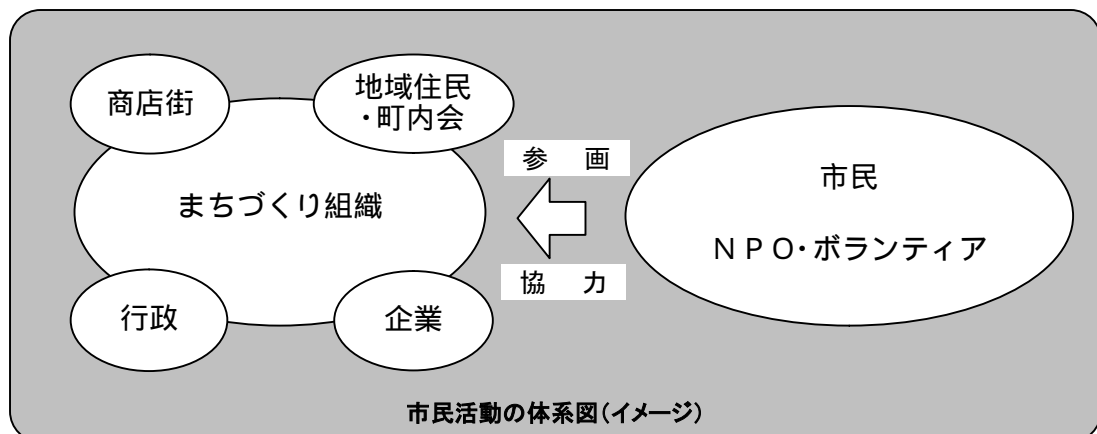
必要な取り組み

青葉通まちづくり組織の設立や、地元商店会等の連携、ボランティアやNPO、市民も含めた活動組織の強化



多様な市民の参加による緑空間の保全活動の展開や、協働によるケヤキの管理体制の確立

だれもが参加しやすい環境として、積極的な情報発信や、市民活動支援のための仕組みの整備



市民活動の「多様な参画・多彩な活動」のイメージ

ボランティアによるケヤキの洗浄



町内会や地域住民による花壇・街路樹の管理、歩道清掃



多様な主体の参画によるイベント等の運営



お祭り

芸術のイベント



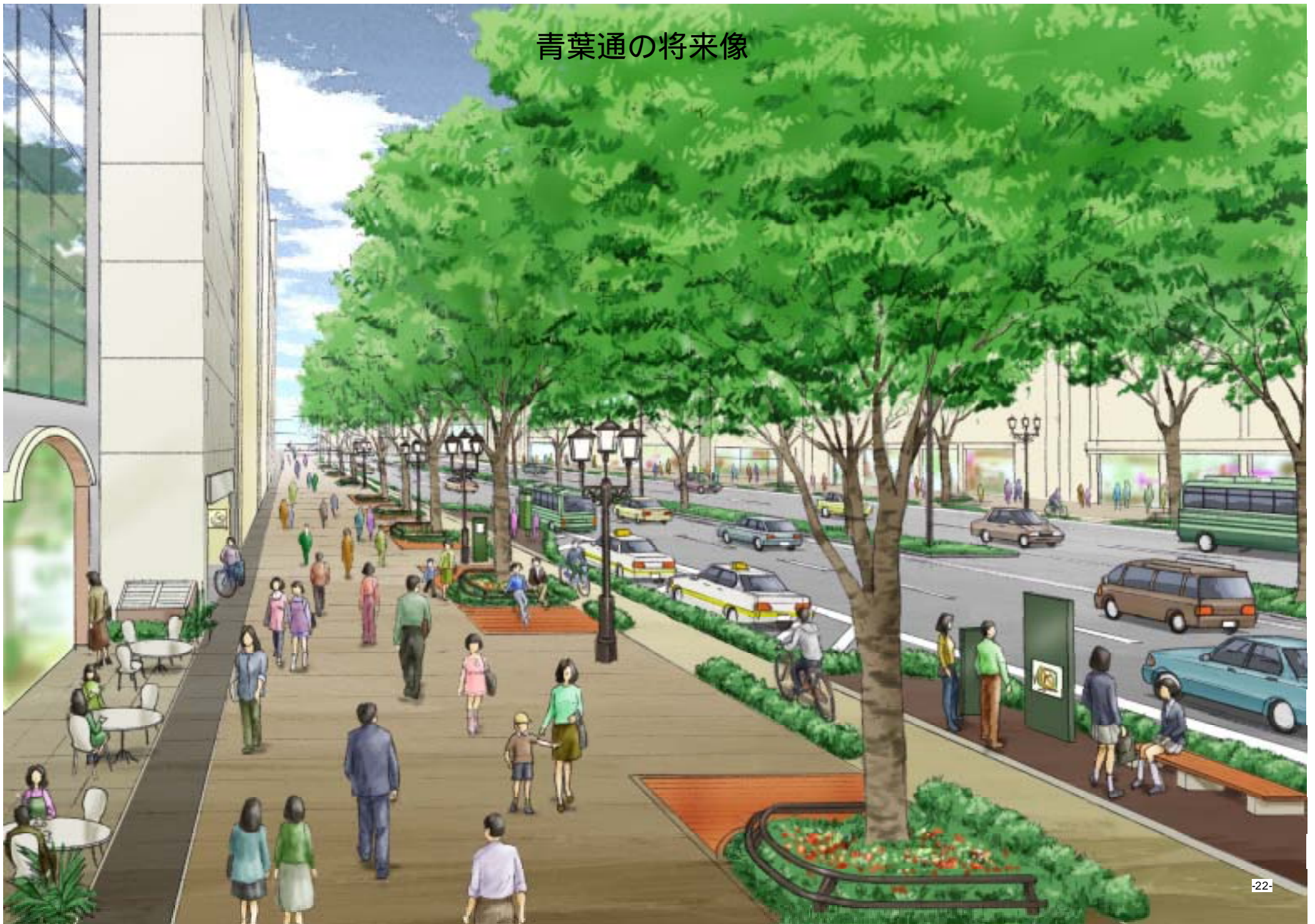
まちづくりワークショップ



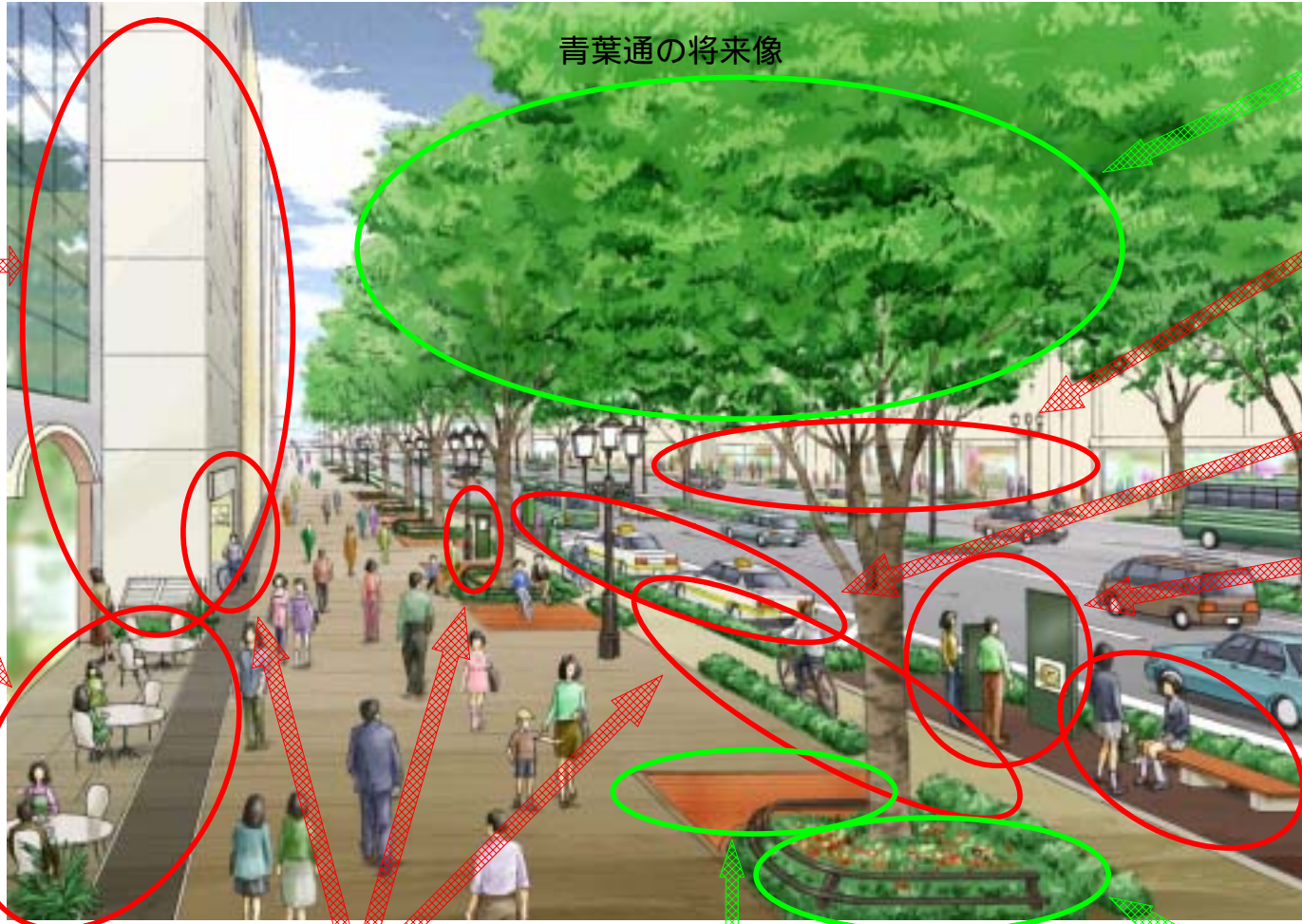
音楽のイベント



青葉通の将来像



青葉通の将来像



広告物や建築物の高さ、路上施設のデザインなどの規制や誘導、協調化を図るための街並みや景観デザインのルールづくり

憩いをつるげる空間の創出や魅力的な店舗の誘導

駐輪場や走行帯の確保、迷惑駐輪の規制の推進など自転車に対する規制と誘導

植樹柵の拡張や透水性の舗装化・土壌改良など生育環境の整備

ケヤキ並木を補完する緑として、花壇などの彩りある緑の配置

植樹間隔や植え替え方法、ちどり植栽などの新たな植栽形態など、ケヤキの植樹方法の見直し

通りを活用したイベントなどによる賑わいある景観づくり

荷捌きや乗降用車両などの停車帯やバス停留所を確保するなどの車道空間の効率的な利用

地域の歴史や文化を紹介する説明板・サイン・モニュメントの配置などによる歴史と文化が学べる仕掛けづくり

ケヤキを鑑賞し、季節を感じられるスポットの創出

(2) ゾーンごとの将来像

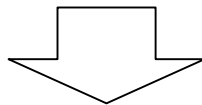
仙台駅西口ゾーン

現況

駅前通から東二番丁通までの区間で、道路幅員が50m、仙台の商業・業務の中心地で大規模なビルが建ち並んでいるゾーンです。

自動車交通量、歩行者・自転車交通量とも、青葉通で最大の交通量となっています。

ケヤキ並木は、樹齢90～110年のケヤキから若木のケヤキまで樹形に大きな違いがあります。



将来像 緑の量感にあふれ、杜の都の風格あるゾーン

必要な取り組み

広告物や建築物の高さ・色調の規制や誘導、協調化など街並みや景観のルールづくり

車線数を減少するなどの道路空間の再構成の検討

ちどり植栽などケヤキの植樹方法の見直しによる緑の量感の向上

ケヤキ並木紹介の説明板の設置

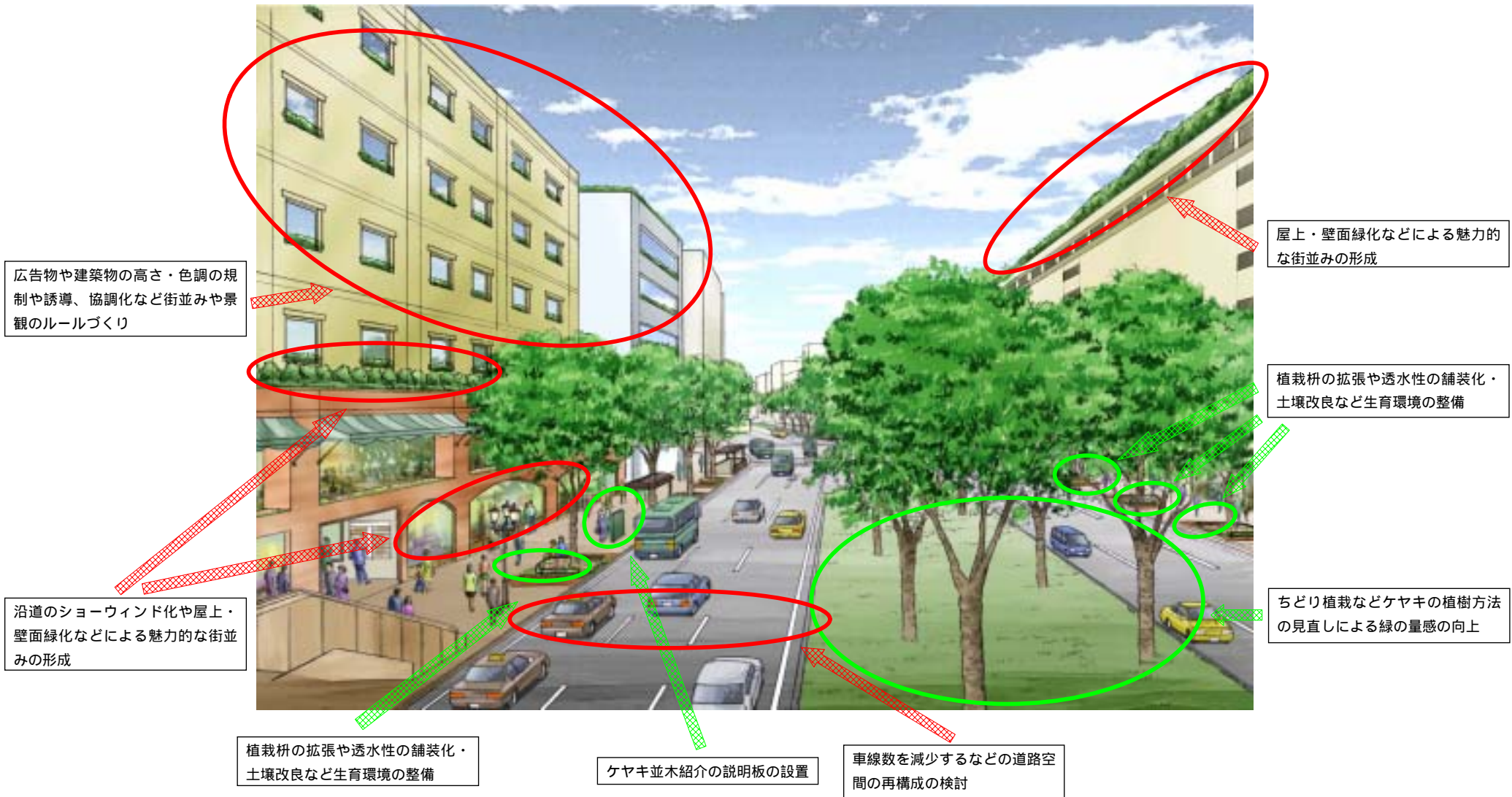
沿道のショーウィンド化や屋上・壁面緑化などによる魅力的な街並みの形成

植栽柵の拡張や透水性の舗装化・土壌改良など生育環境の整備

仙台駅西口ゾーンの将来像



将来像 緑の量感にあふれ、杜の都の風格あるゾーン



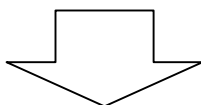
一番町ゾーン

現況

東二番丁通から晩翠通までの区間で、道路幅員は 36m、商業・業務機能を持ち、大規模から小規模まで数多くの店舗が並んでおり、今後、地下鉄東西線の（仮称）一番町駅が予定されているゾーンです。

自動車交通量は、仙台駅西口ゾーンより若干少なくなっています。

ケヤキは、樹齢 50 年、60 年、90～110 年であり、樹形は偏りがあり、車道側に幹が傾いています。



将来像 賑わいや憩いがあり、人と緑とが共生するゾーン

必要な取り組み

車線数を減少するなどの道路空間の再構成の検討

停車帯や右折専用レーンの設置など車道空間の効率的な利用

憩いくつろげる空間の創出や魅力的な店舗の誘導

ケヤキ並木紹介の説明板の設置

植栽柵の拡張や透水性の舗装化・土壌改良など生育環境の整備

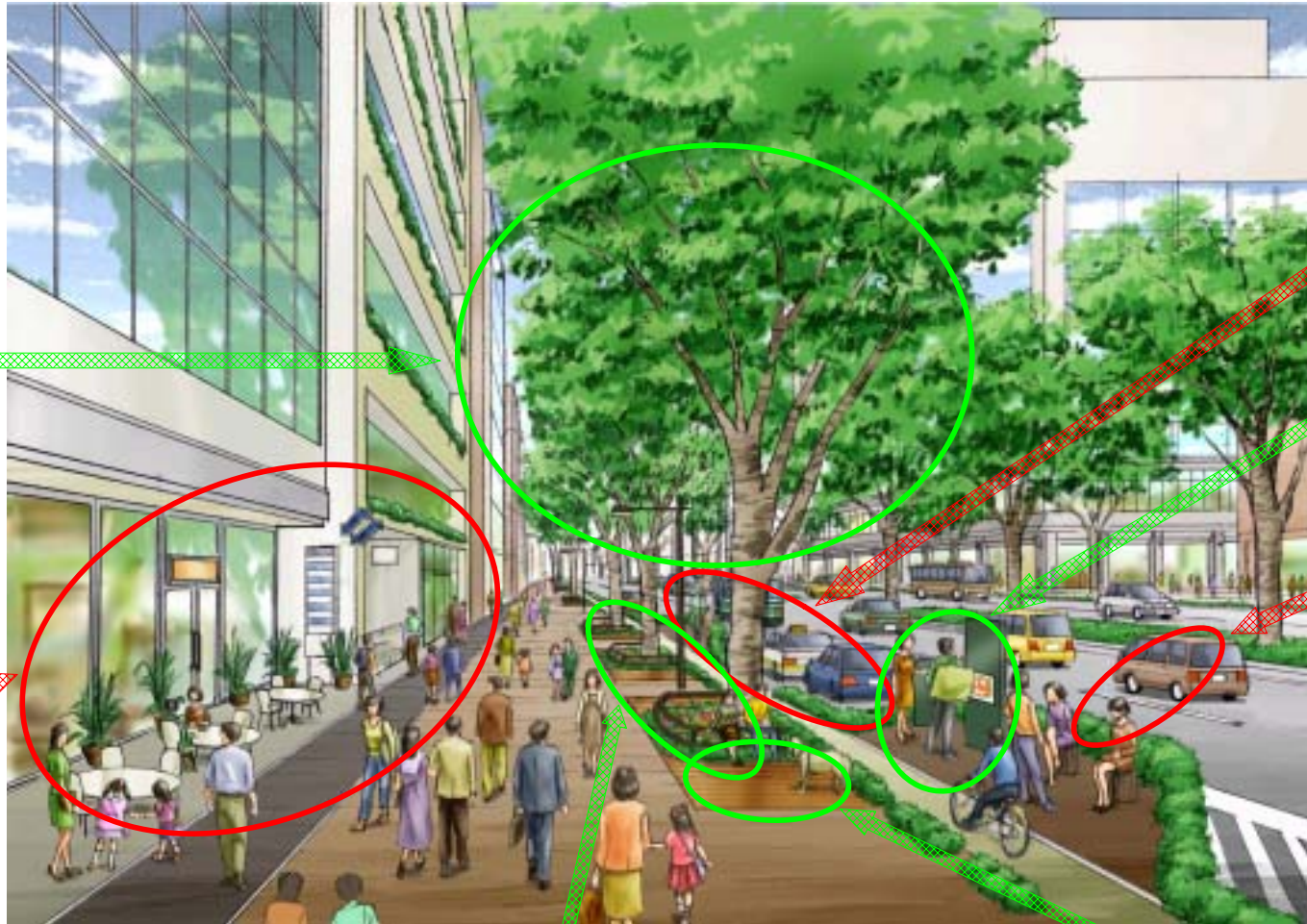
植樹間隔や植え替え方法などのケヤキの植栽方法の見直し

市民参加による緑空間の保全活動の展開

一番町ゾーンの将来像



将来像 賑わいや憩いがあり、人と緑とが共生するゾーン



植樹間隔や植え替え方法などのケヤキの植栽方法の見直し

憩いくつろげる空間の創出や魅力的な店舗の誘導

市民参加による緑空間の保全活動の展開

植栽柵の拡張や透水性の舗装化・土壌改良など生育環境の整備

停車帯や右折専用レーンの設置など車道空間の効率的な利用

ケヤキ並木紹介の説明板の設置

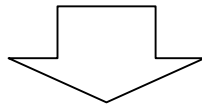
車線数を減少するなどの道路空間の再構成の検討

西公園ゾーン

現況

晩翠通から西公園通までの区間で、道路幅員は36mと一番町ゾーンと同じですが、沿線はマンションや戸建の住居が多く、将来、地下鉄東西線の（仮称）西公園駅が予定されているゾーンです。

自動車、歩行者・自転車交通量は、他のゾーンに比べ少なくなっています。ケヤキは、樹齢50年または60年であり、樹形は偏りがあるものの、幹は太くなっています。

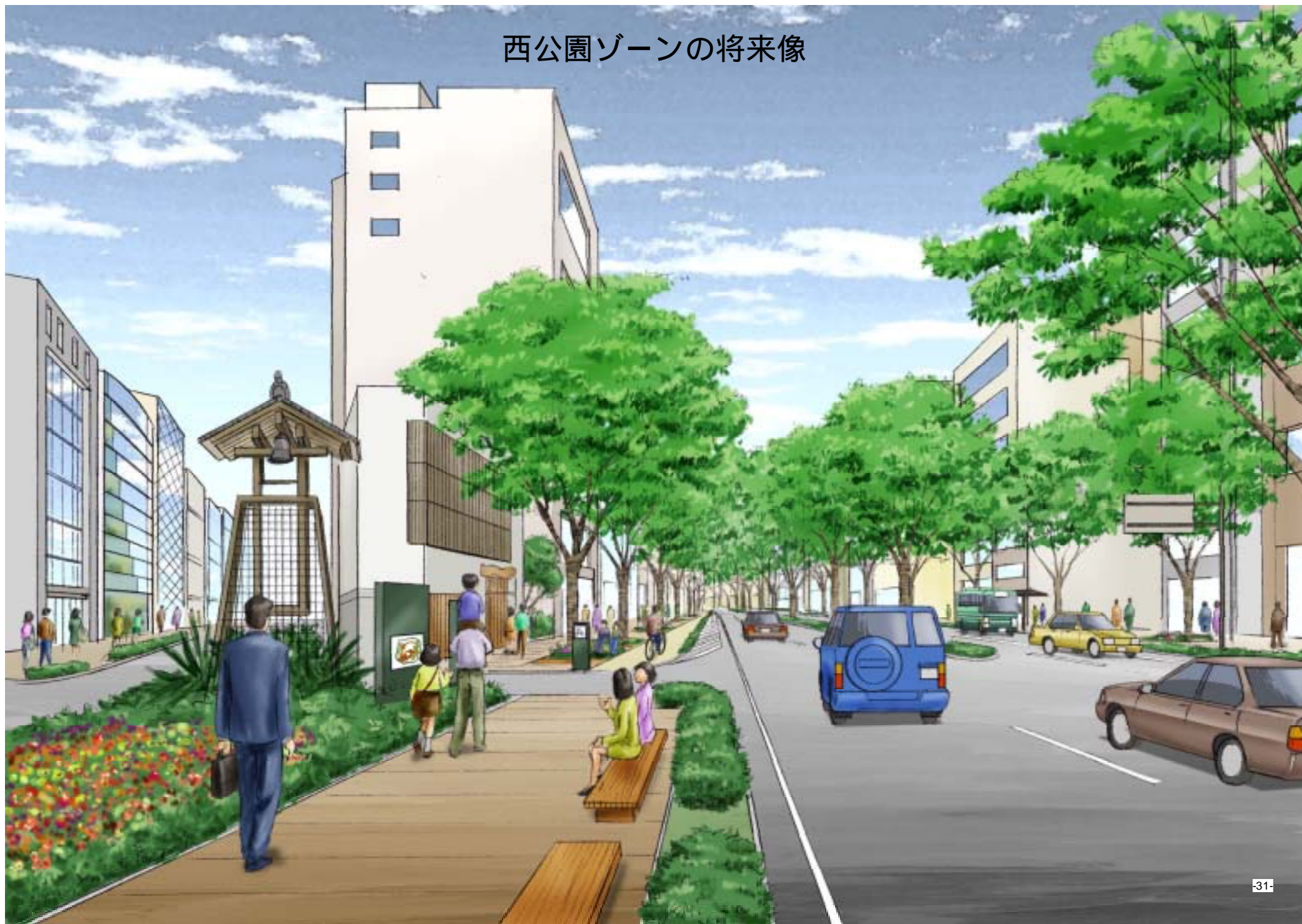


将来像 歴史を感じ、平静で安らぎを享受できるゾーン

必要な取り組み

- 地域の歴史や文化、ケヤキを紹介する説明板、サイン、モニュメント等の配置
- 車線数を減少するなどの道路空間の再構成の検討
- 停車帯や右折専用レーンの設置など車道空間の効率的な利用
- 植栽柵の拡張や透水性の舗装化・土壌改良など生育環境の整備
- 植樹間隔や植え替え方法などのケヤキの植栽方法の見直し
- 花壇などの彩りある緑の配置
- 市民参加による緑空間の保全活動の展開

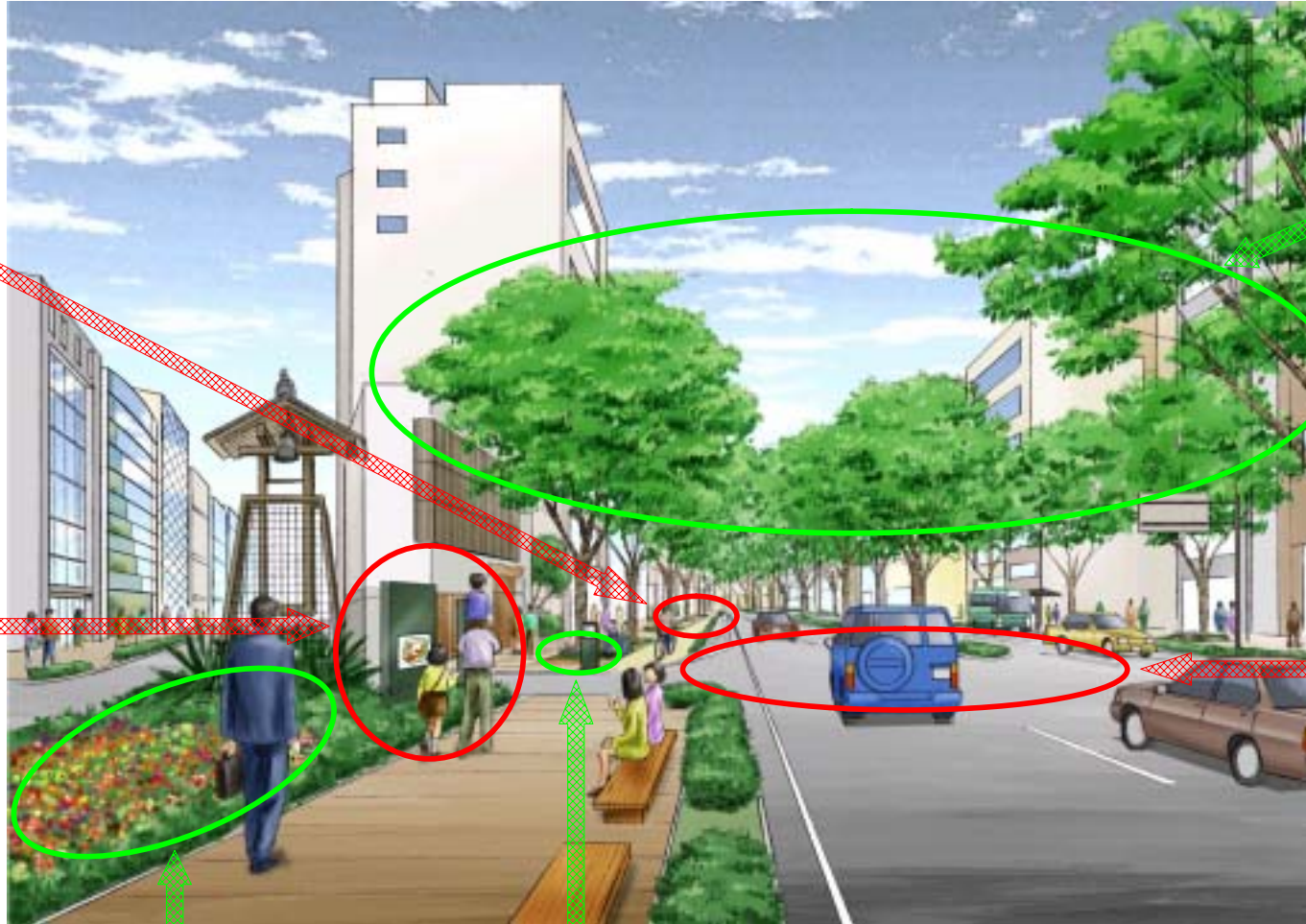
西公園ゾーンの将来像



将来像 歴史を感じ、平静で安らぎを享受できるゾーン

停車帯や右折専用レーンの設置など車道空間の効率的な利用

地域の歴史や文化、ケヤキを紹介する説明板、サイン、モニュメント等の配置



植樹間隔や植え替え方法などのケヤキの植栽方法の見直し

車線数を減少するなどの道路空間の再構成の検討

花壇などの彩りある緑の配置
市民参加による緑空間の保全活動の展開

植栽柵の拡張や透水性の舗装化・土壌改良など生育環境の整備

参考資料

(1) 青葉通再生基本構想検討委員会 委員名簿

(2) 青葉通再生基本構想検討委員会 検討経過

(3) 青葉通再生基本構想検討委員会 設置要綱

参考資料(1)

青葉通再生基本構想検討委員会 委員名簿

(敬称略・五十音順)

伊勢 文雄(サンモール一番町商店街振興組合理事長)

上村 甚一(御譜代町商店会副会長)

尾形 末男(宮城県仙台中央警察署交通課長)

門田 陽子((財)みやぎ・環境とくらし・ネットワーク理事)

柴田 一成((社)宮城県造園建設業協会仙台支部長)

徳永 幸之(東北大学大学院情報科学研究科助教授)

中村 捷子(宮城県建築士会仙台支部)

西大立目祥子(青空編集室・フリーライター)

馬場 たまき(景観サポーター)

日比野 紘一郎(宮城県農業短期大学教授)

平賀 ノブ(仙台商工会議所議員女性会副会長)

藤島 博行((社)宮城県タクシー協会副会長)

宮原 博通(元宮城大学事業構想学部教授 地域環境デザイン研究所所長)

渡辺 博之(仙台駅前商店街振興組合副理事長)

(が委員長, が委員長代理)

参考資料(2)

青葉通再生基本構想検討委員会 検討経過

第1回

日時・場所 平成16年7月15日 午前10:30～ 仙台市役所2階 第1委員会室

- 議事 (1) 青葉通再生基本構想検討委員会の運営について
(2) これまでの経過及び今後のスケジュールについて
(3) 青葉通の現状について

第2回

日時・場所 平成16年9月17日 午後2:00～ 仙台市役所2階 第4委員会室

- 議事 (1) 青葉通に求められる機能や役割について
(2) 青葉通の将来の姿について
(3) 市民意識調査やシンポジウムについて

第3回

日時・場所 平成16年12月21日 午前10:00～ 仙台市役所2階 第4委員会室

- 議事 (1) 百年の杜づくりフォーラムについて
(2) 市民意識調査の結果概要について
(3) 青葉通の将来の姿について

第4回

日時・場所 平成17年2月18日 午後1:30～ 仙台市役所2階 第4委員会室

- 議事 (1) 青葉通の将来の姿の実現に向けた方策と課題について

第5回

日時・場所 平成17年3月29日 午後1:30～ 仙台市役所2階 第4委員会室

- 議事 (1) 青葉通の再生に向けて【提言】(案)について

参考資料(3)

青葉通再生基本構想検討委員会 設置要綱

(平成16年 6月16日市長決裁)

(設置)

第1条 百年の杜づくりの重点施策である「市街地の緑の回廊づくり」や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、平成15年8月に決定した青葉通ケヤキ街路樹等に関する方針に基づき、青葉通のケヤキ街路樹の生育環境の改善と持続可能な並木景観の保全を図り、今後の青葉通沿道のまちづくりも含めた青葉通の将来の姿に関する基本構想を検討するため、青葉通再生基本構想検討委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、次に掲げる事項について検討し、市長に報告するものとする。

- (1) 青葉通のケヤキ街路樹の生育環境の改善と持続可能な並木景観の保全に関すること
- (2) 道路空間の再構成、街並みづくりのルール化など青葉通沿道のまちづくりに関すること
- (3) その他青葉通の将来の姿に関すること

(組織)

第3条 委員会は、委員15人以内で組織する。

2 委員は、学識経験者、関係団体及び市民のうちから市長が委嘱する。

3 委員会は、前条の報告が完了したときに解散する。

(委員長)

第4条 委員会に委員長を置き、委員の互選によって定める。

2 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。

3 委員長に事故があるときは、委員長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第5条 委員長は、委員会の会議を招集し、その議長となる。

2 委員会の会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

(庶務)

第6条 委員会の庶務は、建設局百年の杜推進部緑化推進課において処理する。

(委任)

第7条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

(実施期日)

1 この要綱は、平成16年 6月16日から実施する。

(この要綱の失効)

2 この要綱は、委員会の解散をもって効力を失う。