

青葉通の再整備について

仙台市建設局道路部北道路建設課 小笠原 正 勝
○高 橋 幸 輝

1. はじめに

定禅寺通と並びケヤキの並木道として全国に知られる青葉通は、昭和21年の戦災復興事業により、仙台駅から仙台城址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造られた道路である。地下鉄東西線建設を契機に、都市と緑が融合する空間として、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に再整備を行うものである。

2. 道路空間再構成

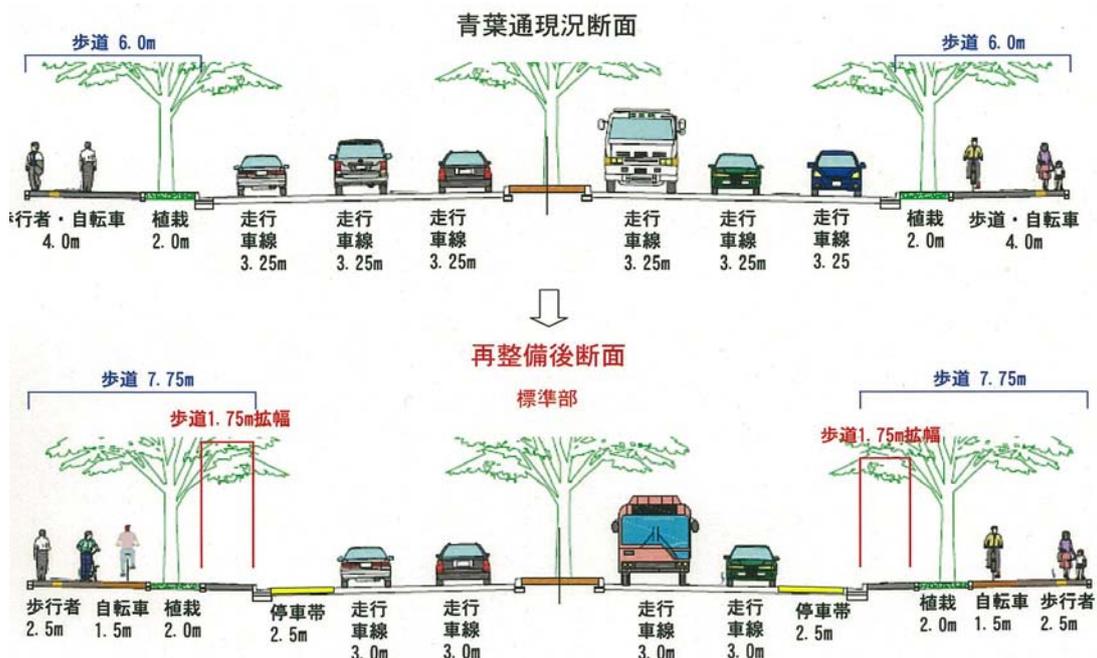
道路空間の将来像である「気持ちよく歩ける通り」、「車の流れが円滑で、便利な乗り継ぎができる道路」の実現のため、道路空間再構成の基本方針と歩道の設計方針を次のとおり定めた。

2. 1 道路空間再構成の基本方針

道路設計の基本となる道路空間再構成の基本方針は次の5項目である。

- ① 一部区間の車線を削減することで、歩道を拡幅する。
- ② 主要な交差点には、これまでどおり右折車線を設ける。
- ③ バス停車帯、タクシー乗り場及び荷捌きスペースを必要な箇所に確保する。
- ④ ケヤキの生育環境に配慮する。
- ⑤ 道路空間再構成において、新たなケヤキの撤去及び移植は行わない。

これらの基本方針を基に、青葉通の使い方を検討した結果、次のような横断構成とした。



2. 1. 1 道路横断再構成

横断構成を決定するにあたり、検討した内容は次のとおりである。

(1) 青葉通における課題

- ① 車道3車線のうち、第1車線は、路上駐車、荷捌きトラックの駐停車、客待ちタクシーなどで混雑していること。第3車線は、右折レーンとして利用されていることから、主に中央の第2車線が交通を受け持っている。
- ② 歩行者、自転車の交通量が多く、自転車歩行者道内で、歩行者と自転車が交錯し危険な場合がある。
- ③ 仙台市を代表するシンボルロードであるものの、憩い、くつろげる場所がない。にぎわいや交流空間等、通行に限らない多様性が求められている。
- ④ 建物に枝がぶつからないように民地側の枝を短くしているうえに、植樹柵が小さいことから、けやきの枝葉の広がりが偏ってしまい、重さのバランスが崩れて車道側に傾いている。

(2) 課題解決に向けた道路横断再構成

- ① 車道空間を効率的に利用し、自動車交通の整流化を図るため、単純部では、できるかぎり停車帯を設けるとともに、主要な交差点では、右折レーンを設ける。また、歩道の拡幅部を利用して、停車帯から安全に乗降し、滞留できる空間を確保する。
- ② 自転車と歩行者の整流化を図り、安全性を確保するため、自歩道内に自転車通行部分を明示する。また、特に、歩行者が多い一番町周辺には、自転車降車区間を設ける。
- ③ 歩行者が憩い、くつろげる空間等を創出するため、一部区間においては、停車帯を設置せず、歩道を拡幅して、歩行者のにぎわい空間を確保する。
- ④ ケヤキの生育環境を良くするため、歩道を拡幅して、植樹柵を拡張する。

(3) 幅員構成決定までの経緯

① 自転車通行位置の決定

自転車の通行位置については、歩道に自転車通行帯を設置する案と車道に自転車レーンを設置する案について検討したが、車道に自転車レーンを設置した場合、交差点で自転車レーンが確保できなくなることや、自転車と車両又は歩行者との接触事故が懸念されること、また、低年齢者や高齢者の安全確保に問題があることから、自転車は歩道を通行させることにした。

また、歩道内の自転車通行位置については、現在の植樹帯の両側に自転車通行帯を設置する案や民地側に自転車通行帯を設置する案、車道側に自転車通行帯を設置する案について検討したが、自転車通行者の安全確保等から勘案し、民地側に自転車通行帯を設置することにした。

② 自転車通行帯の必要性

自転車通行帯の必要性については、自転車と歩行者の通行量調査を行ったところ、自転車交通量から自転車と歩行者を分離することが望ましく、自転車通行帯が必要との結果になった。

また、自転車通行帯の幅員については、現況の歩道幅 4m を自転車通行部と歩道部に分ける必要があるため、自転車通行帯幅員を縮小値の 1.5m、歩道幅員を 2.5m とした。なお、歩道幅員については、車椅子などの歩道利用者に支障がないよう 2.0m 以上確保した。

③ 車両停車帯の必要性

当初計画では、車線数を現況 3 車線から 2 車線に変更し、減じた 1 車線分については、歩道を拡幅することになっていたが、東日本大震災を受け、震災等の災害時における緊急停車スペースの確保やバス停・タクシー乗場・荷降場の確保、また、交差点部における右折レーンの設置の必要性等から、車道 2 車線 (3.0m×2) に停車帯 (2.5m) をプラスすることにした。なお、車道の必要車線数を確保した残りの 1.75m (標準部) については、歩道の拡幅に当てることにした。

⑤ 青葉通の必要車線数

車道の車線数片側 2 車線については、計画交通量から求めた必要車線数の計算結果と将来交通量の推計結果から決定した。

なお、将来交通量の推計については、青葉通再整備に関連し、平成 27 年度までに仙台市が実施する政策の地下鉄東西線整備、鉄道と連携したバスの再編、パークアンドライド駐車場の整備、都市計画道路の整備も推計の要素に加え検討した。その結果、車線が 1 車線減少しても、従前と比べて大きな混雑は発生しないとの結論になった。

2. 2 歩道の設計方針

歩道の設計方針を定めるにあたり、現在、青葉通が位置する地域の歴史と文化について、調査を行ったところ、藩政時代には、晩翠通付近を境にして、城に近い方に武家屋敷が多くあり、東に向かうにつれて民家が増え、街全体を見渡すと杜の都の由来となった、屋敷林が多くあったことがわかった。この調査結果に基づき、道路設計を行うことにした。

2. 2. 1 歩道のデザイン

(1) ゾーン毎のイメージ

今回整備する 1,000m の区間を 2 つのゾーンに区分し、西公園通から晩翠通までの区間を「西公園ゾーン」、晩翠通から東二番丁通までの区間を「一番町ゾーン」とした。

「西公園ゾーン」については、武家屋敷の中を通り、城へと向かう落ち着いた道のイメージで、「一番町ゾーン」については、武家屋敷と民家が混在し、活気があり、にぎやかな道のイメージで整備を行うことにした。

(2) 基本方針

歩道デザインの基本方針について次のように定めた。

- ① 政宗の甲冑に代表されるような、伊達の黒のイメージを基調とする。
- ② 武家屋敷と民家の違いを瓦屋根とかやぶき屋根で表現する。

③ 植栽については、屋敷林をイメージする。

(3) 材質と色彩

歩道の材質については、耐久性及び経済性を考慮し、自然石を使用することにした。色彩については、東二番丁通の石張りの白色を借景し、西側に進むにつれて、「グレー」→「黒グレー」→「黒」と城へと向かう緊張感を演出した。また、最後の黒色は武家屋敷の瓦屋根とも重複し表現している。自転車通行帯については、昔、自転車に変わる乗り物といえば馬で、馬は土の上を走ったであろうと想像されることから、土がイメージできる色合いとした。歩道全体のうち、晩翠通から東側に配置された、黒色とかやぶき色の菱形と四角形の模様は、武家屋敷と民家が混在しているようすを表現している。

2. 2. 2 にぎわい空間の創出

一番町付近と晩翠通付近に、にぎわい空間を創出することにした。これについては、賑わいや安らぎを感受できる通りとして、安全で快適なゆとりある空間にしたいと考えており、また、歩行者がたたずめるように、スツールの配置も考えている。

3. ケヤキの植栽について

ケヤキ並木の将来像である「杜の都のシンボルとしてのケヤキ並木」、「都市に融合した魅力ある緑空間」の実現のため、植栽の基本方針を次のとおり定めた。

3. 1 植栽の基本方針

植栽の基本方針は次の2項目である。

- ① 並木景観の保全を図るため、生育環境の改善として、植樹柵の拡大や植栽基盤の改良などを行う。
- ② 技術的に可能な範囲で大きなケヤキを植栽する。

3. 1. 1 道路整備における並木環境の保全対策

道路整備の中で、次の並木環境の保全対策を行うことにした。

(1) 樹木保護蓋の拡大

既設の3m×1mの樹木保護蓋を4m×1mのものに交換する。

(2) 灌水柵の改良

既設の灌水柵の蓋を雨水が流入可能な化粧蓋に交換する。

(3) 樹木保護蓋下部の土壌改良

新設する樹木保護蓋下部の土を改良土とする。

4. おわりに

青葉通の道路設計においては、店舗や駐車場への出入りに支障が出ないよう、通常コンクリートで施工するL型側溝や石張りの基礎部分をアスファルトで代用したり、既設のL型側溝柵や取付管を利用するなどの工夫を行っている。また、今後の課題である自転車の通行区分や一方通行については、歩道の整備がある程度進んだ段階で、社会実験を行い、警察等の関係機関と協議の上決定したいと考えている。