

官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集

～課題解決のプロセスを中心とした事例紹介～

平成30年 3月

国土交通省 都市局 街路交通施設課

宮城県仙台市 青葉通

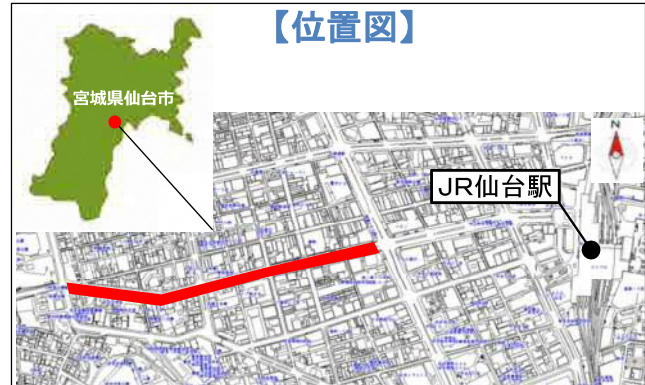
街路樹・道路空間・街並みが一体となったシンボルロードの再生

【街路の位置づけ】 主要幹線 ・ **幹線** ・ 補助幹線 ・ その他

【取組データ】

- ・ 事業主体：仙台市
- ・ 路線名称：青葉通線
- ・ 路線幅員：3.6m（6車線⇒4車線）
- ・ 取組延長：約1000m
- ・ 取組期間：平成18年～平成29年

【位置図】

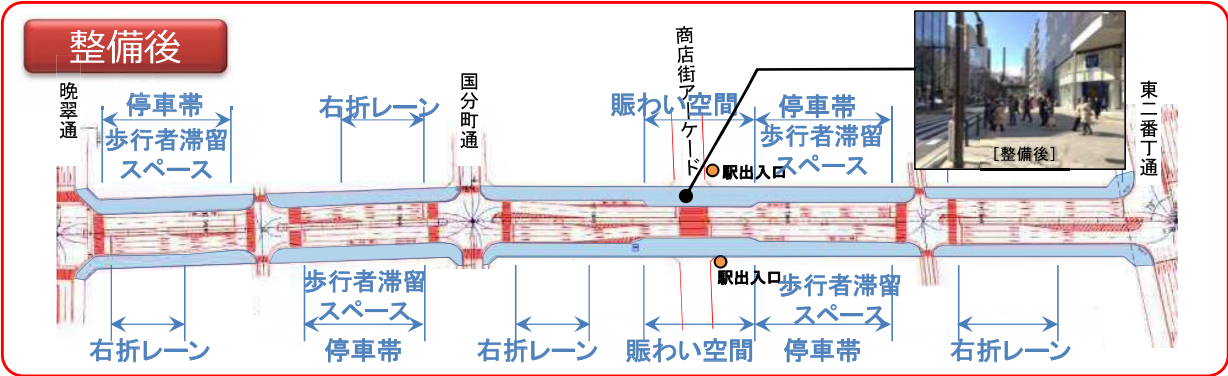
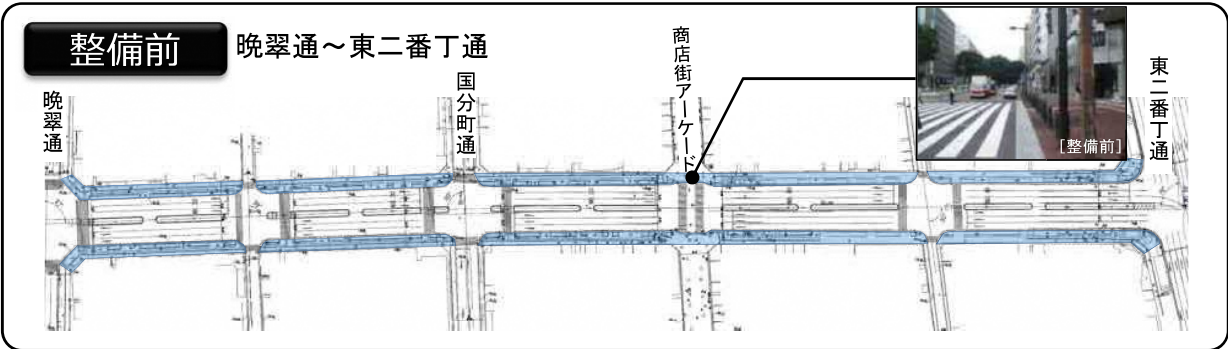
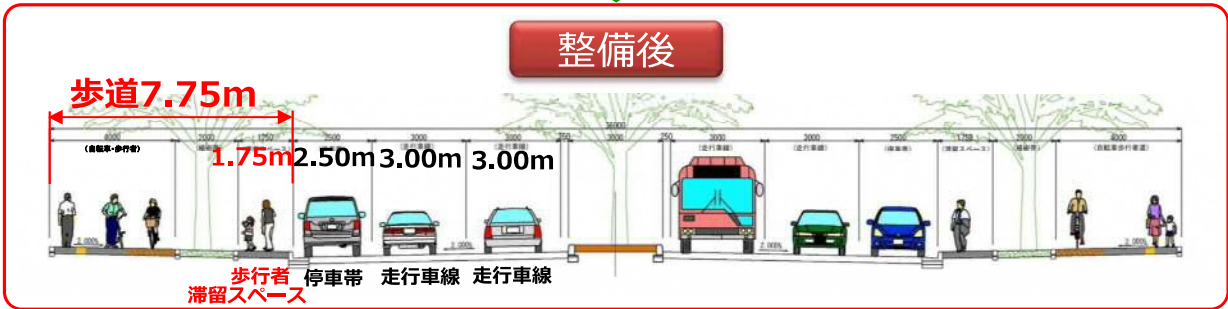


【取組推進に寄与した最大の要因】

■ 地下鉄建設を契機とした地元のまちづくり意識の高まり

【取組概要】




- 「杜の都」仙台のシンボルである青葉通では、市営地下鉄東西線の建設を契機としてさらに魅力あるまちづくりを推進するため、ケヤキ並木・道路空間・街並みが一体となった再整備を実施
- 車道を3車線から2車線へと減少させ、創出した空間を沿道の特성에応じて歩行者滞留スペースや賑わい空間等に再配分
- 町内会や沿道企業、商店街振興組合が協議会を設立し、官民が連携したまちづくりを推進



【取組の背景・経緯】

■取組の背景

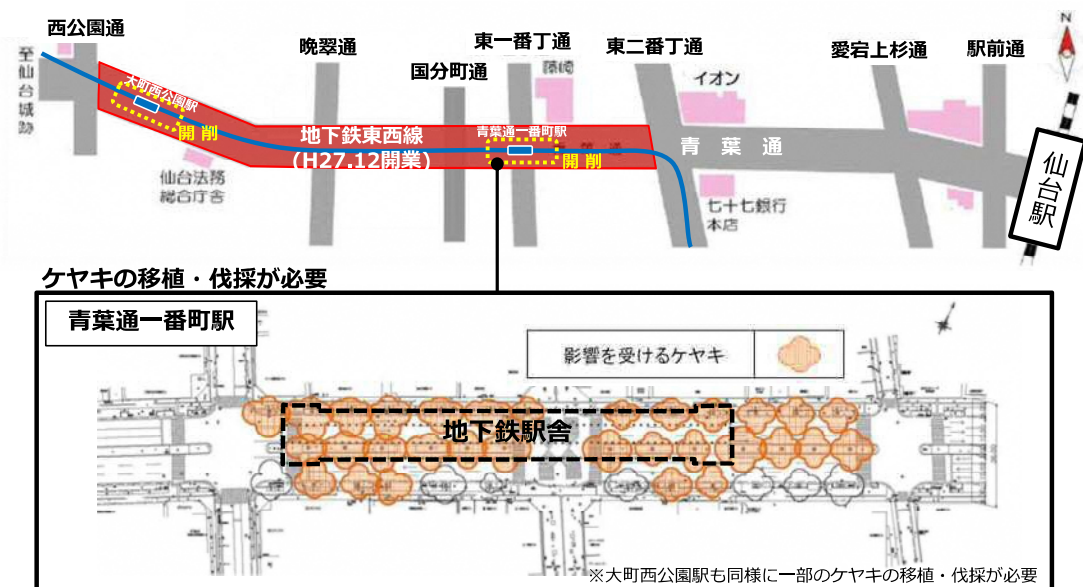
【青葉通を取り巻く状況・課題】

<p>街路樹 (ケヤキ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・樹齢が高いため、ケヤキの健全な生育に必要な空間が不足 ・地下鉄の駅建設のためケヤキの移植・伐採が必要 <p>⇒生育環境の改善や将来の樹形に配慮した並木景観の形成が課題</p>	 <p>狭小化した植樹樹</p>
<p>道路空間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー、荷捌き車両の停車等が円滑な交通の妨げになっている ・歩行者と自転車の交錯や放置自転車が問題化 <p>⇒円滑な交通に向けた対策や交通安全上の配慮が課題</p>	
<p>街並み</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・商業地の広がりや回遊性に欠け、商業機能の活力が低下 <p>⇒回遊性のある賑わい空間の形成や個性ある街並み形成が課題</p>	

■取組に至ったきっかけ

地下鉄の建設

- ・平成14年、地下鉄工事で影響を受けるケヤキの取扱い（移植・伐採）の検討を開始
- ・ケヤキの検討とあわせ、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るため、車線の削減や歩道の拡幅など道路空間の再構成を検討
- ・学識経験者等からなる「杜の都の環境をつくる審議会」の意見を踏まえ、ケヤキ並木の再生や道路空間の再構成などの考え方をまとめた「青葉通ケヤキ街路樹等に関する方針」を決定



■取組の経緯

取組の必要性の高まり

- 平成 11 年 11 月 百年の杜づくり行動計画を策定し、市街地の『緑の回廊づくり』を重点事業とした
- 平成 14 年 7 月 内閣府都市再生本部の都市再生プロジェクト（第 4 次決定）に「緑美しい都市の実現～仙台～」が選定
- 平成 15 年 8 月 「青葉通ケヤキ街路樹等に関する方針」決定

抜粋

- ・青葉通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るため、都市再生プロジェクト“緑美しい都市の実現”の一環として、市民参加の手法を取り入れながら、将来の姿について検討を始めます。
- ・検討にあたっては、青葉通の魅力の一層の向上を図る観点から、自動車交通量の削減に向けた交通施策や道路空間の再構成、街並みづくりのルール化など、青葉通沿道のまちづくりと一体的に進めるものとします。



フェーズⅠ：基本構想策定段階

- 平成 15 年 12 月 交通量，土地利用等の実態調査
- 平成 16 年 3 月 青葉通再整備庁内連絡会議設置 庁内関係課による調整開始
- 平成 16 年 7 月 第 1 回青葉通再生基本構想検討委員会 青葉通の現状と課題等整理
- 平成 16 年 9 月 第 2 回青葉通再生基本構想検討委員会 青葉通に求められる機能・役割を検討
- 平成 16 年 10 月 市民意識調査の実施 青葉通に対する市民意識をアンケート
- 平成 16 年 12 月 第 3 回青葉通再生基本構想検討委員会 市民意識調査結果報告
- 平成 17 年 2 月 青葉通の将来像などについて市民意見募集
- 第 4 回青葉通再生基本構想検討委員会 将来像の実現に向けた方策・課題検討
- 平成 17 年 3 月 第 5 回青葉通再生基本構想検討委員会 市へ基本構想（案）を提言



平成 18 年 「青葉通再生基本構想」策定

市民も巻き込み
将来像を提示

フェーズⅡ：ケヤキ並木・道路空間・街並みの各担当課による再生計画策定段階

（ケヤキ並木）

- 平成 19 年 5 月 青葉通のケヤキの取扱いに関するアンケート
 - 平成 19 年 8 月 地下鉄工事で影響を受けるケヤキのうち一部を移植，残りを伐採する方針決定
- （道路空間）

- 平成 19 年 1 月 道路空間基礎調査 荷捌き車両等の現況調査，交通解析等
- 平成 19 年 12 月 基本設計（標準断面，交差点基本設計等）⇒警察と事前協議開始
- 平成 21 年 1 月 警察協議を踏まえ停車帯レイアウトや交差点形状等の計画を見直し
- 平成 21 年 7 月 見直し案を地元町内会，タクシー協会等に説明

（街並み）

- 平成 20 年～ 地元関係者と街並みルールづくりについて協議開始



平成22年 「青葉通再生計画」策定

ハードとソフト
の連携

フェーズⅢ：地元・関係機関協議段階

平成24年 2月 道路詳細設計

平成24年 8月

青葉通まちづくり協議会設立

- ・青葉通をさらに魅力ある街並みにするため、町内会や沿道企業、商店街振興組合が協議会を設立
- ・沿道の良好な景観形成や賑わい創出等に関する活動を推進

平成24年12月 青葉通まちづくり協議会へ計画説明

平成25年 2月 杜の都の環境をつくる審議会に取組状況報告



フェーズⅣ：工事・供用段階

平成25年 3月 再整備工事着手

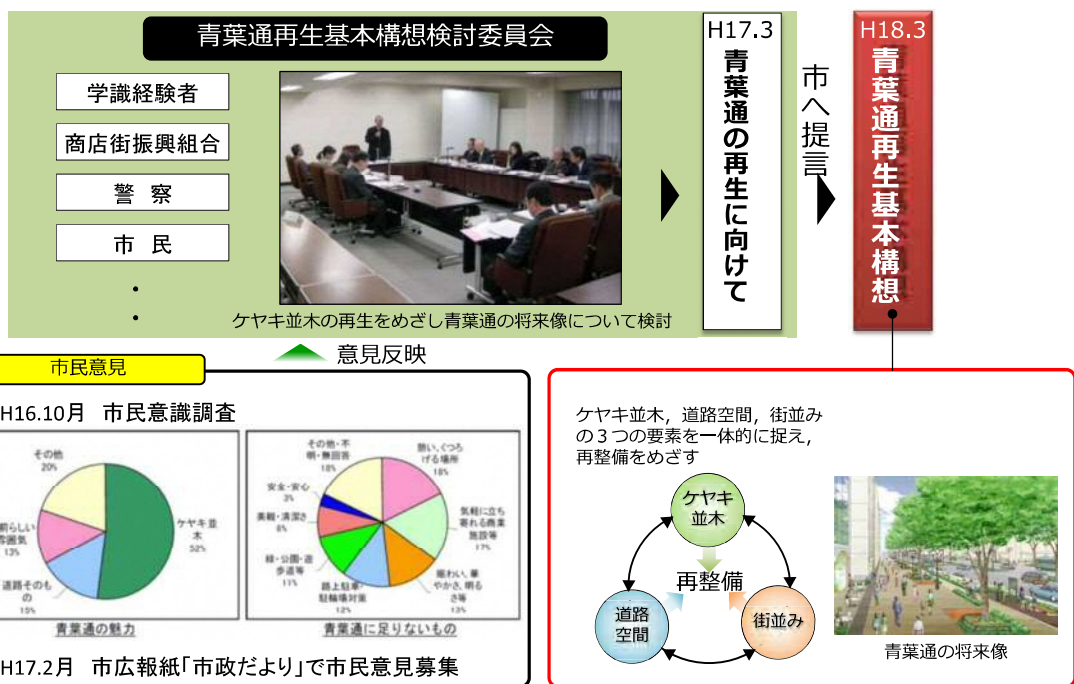
平成29年12月 工事完成

【合意形成の過程と課題、解決方法】

フェーズ I
H15.12~H18.3

【基本構想策定段階】

- 青葉通は戦災復興土地区画整理事業で整備され、街路樹には気候に適し、見栄えが良いケヤキが植えられた。その後、ケヤキは街並みと調和した並木へと成長したことから、青葉通は「杜の都」仙台のシンボルとして市民になじみの深い道路となった。
- そのため、再整備にあたっては広く市民に意見を求める必要があったため、基本構想の検討メンバーに市民を加えるとともに、青葉通の将来像についてアンケート等を実施した
- 市民意見を踏まえ、ケヤキ並木の魅力を生かしながら憩いの場所や賑わい空間をつくるなど、基本構想に青葉通の将来像を具体的に示すことができた



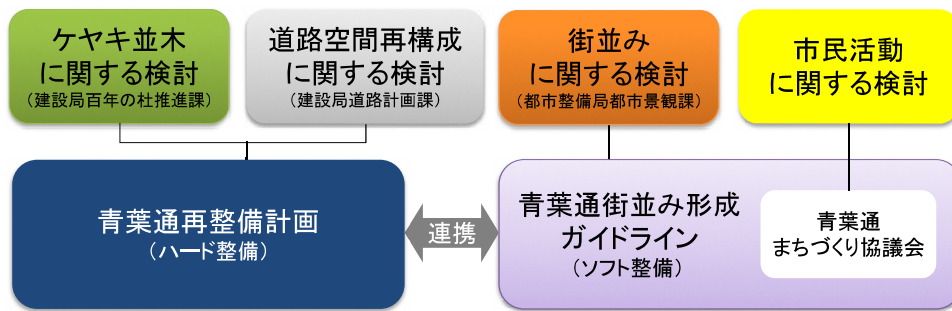
フェーズⅡ
H19.1～H22.12

【ケヤキ・道路空間・街並みの各担当課による再生計画策定段階】

青葉通再整備庁内連絡会議
役割：基本構想に示す青葉通の将来像の実現に向けて、ケヤキ、道路空間、街並みが一体となった計画を策定
構成：仙台市百年の杜推進課，道路計画課，都市景観課ほか 事務局：百年の杜推進課

- ・基本構想に示す青葉通の将来像の実現に向け、ケヤキ並木、道路空間、街並みが一体となった再整備を進めるためには、地元関係者との協働に加え、庁内の複数の関係部署が連携して取り組む必要があった
- ・そのため、庁内連絡会議を設置し青葉通再生計画として整備のコンセプトをまとめたことで、ハード整備・ソフト整備が連携した取り組みを進めることができた

青葉通再生計画

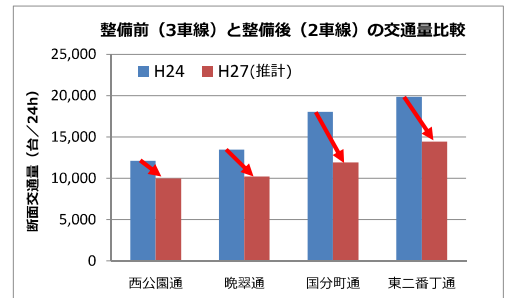
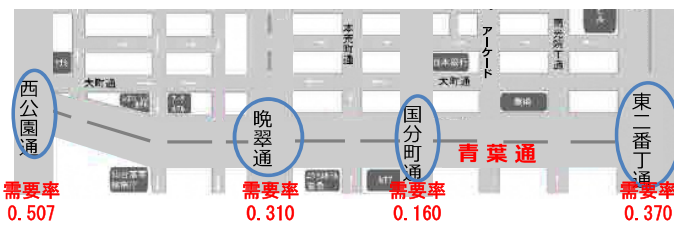


青葉通再整備事業 経過年表

	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28以降
ケヤキ並木の再生 (建設局百年の杜推進課)	街路樹方針決定 (H15.8)	基本構想策定 (H18.3)					ケヤキ並木基本計画							
道路空間の再構成 (建設局道路計画課)							道路整備計画							
街並みのルールづくり (都市整備局都市景観課)							地元説明・地元協議・地域景観づくり							
庁内連絡会議	計10回開催													
地下鉄東西線	設計・協議	関連工事	本体工事										H27.12開業	

●警察

- ・青葉通を1車線減少すると、本線や交差する幹線道路で交通混雑が懸念されたため、警察に対して交通への影響を説明する必要があった
- ・青葉通の主要4交差点について、現況交通量（片側3車線・平成24年時点）と車線減少後の将来交通量（片側2車線・平成27年時点※）を比較した
 - ※平成27年に地下鉄が開業し、都心の交通量に変化が生じることが想定されたため将来交通量として設定
- ・その結果、4交差点すべてで将来交通量は現況交通量を下回ったことで、1車線減少しても大きな混雑は生じないことが確認できた



【事業のなかで工夫した点・特徴的な点】

【道路空間の再配分】

- ・当初段階では、ケヤキの生育環境の改善や歩行者の回遊性や賑わいを高めるため、車線減少により創出した道路空間は全て歩道に配分することとし、警察と協議した

道路空間再構成の基本方針

- ①ケヤキの生育環境に配慮する
- ②道路空間再構成において、ケヤキの撤去・移植は行わない
- ③一部区間の車線を削減することで、歩道を拡幅する
- ④主要な交差点には右折レーンを設置する
- ⑤バス停留所、タクシー乗り場、荷捌きスペースを必要な箇所に確保する

基本設計段階の案

現況幅員構成
(東二番丁通から西側)

計画幅員構成
(標準幅員構成)

●1車線減少分は原則歩行者空間に配分

●右折レーンは主要な交差点に設置し、その他の交差点では分離帯のケヤキを保全するため右折レーンを設置しない

●タクシー・荷捌き車両の停車スペースは現況の駐停車台数を踏まえて必要最小減を確保

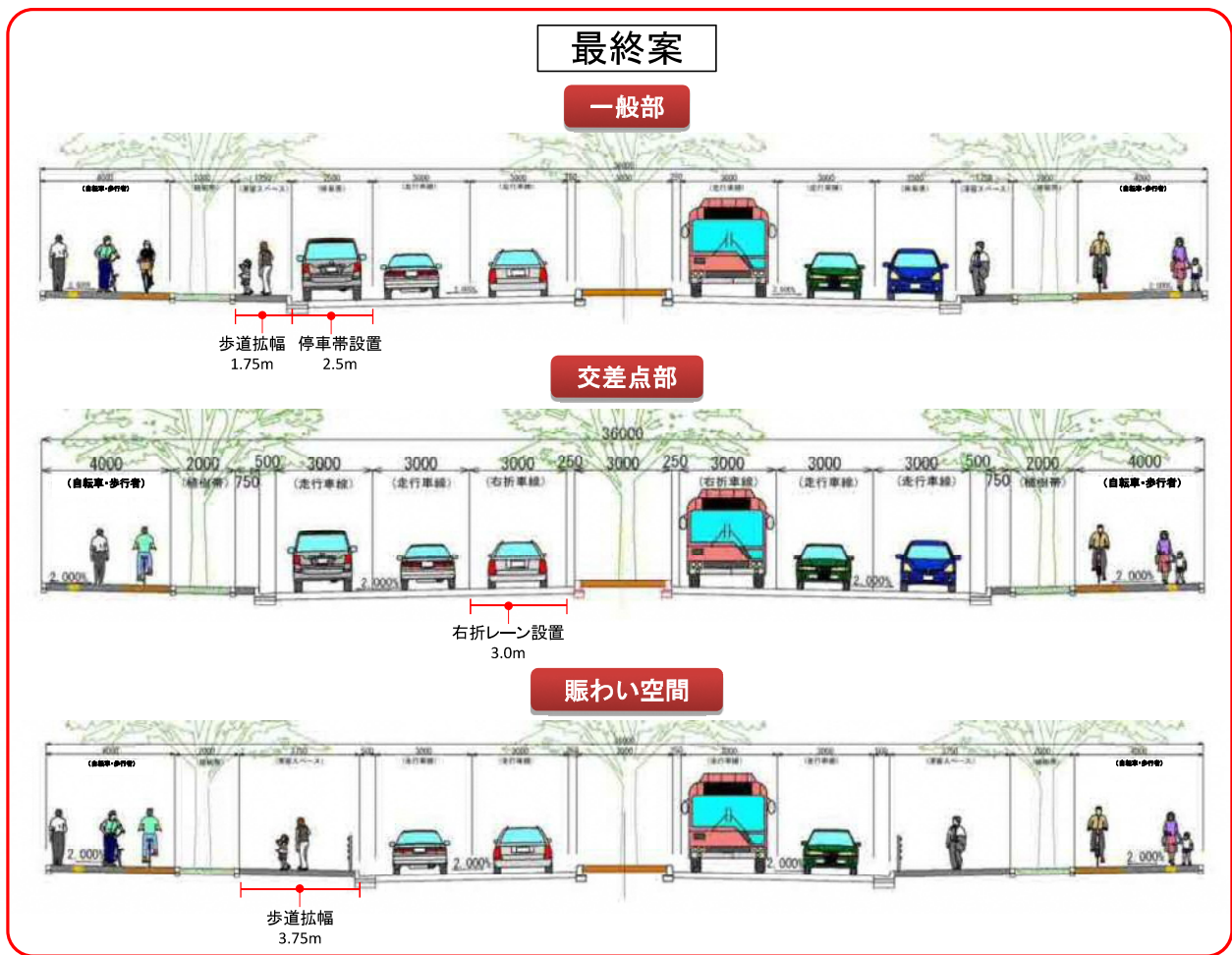
計画幅員構成
(駐停車帯設置箇所)

- ・しかしながら、警察協議の結果、当初計画では右折車や停車車両が直進交通の支障となるおそれがあったため、右折可能な交差点には右折レーンを必ず設置するとともに、タクシー・荷捌き車両の停車スペースを十分確保するよう計画を見直すこととなった
- ・最終案では、歩行者と自動車の両方に配慮した断面となるよう、青葉通を一般部、交差点部、賑わい空間の3つの区間に分け、それぞれの区間で優先すべき機能を整理し、断面を決定した

各区間の設計コンセプト

機能 区間	回遊性 (歩道拡幅)	タクシー・荷捌き (停車帯設置)	自動車交通の整流化 (右折レーン設置)
一般部	○	○	—
交差点部	—	—	○
賑わい空間	○	—	—

一般部：タクシーや荷捌き車両の停車帯をできる限り確保しつつ、歩道の拡幅部分を利用して、歩行者が停車帯から安全に乗降し、滞留できる空間を確保する
 交差点部：交差点には原則として右折レーンを設け、自動車交通の整流化を図る
 賑わい空間：車線減少分すべてを歩行者空間に配分し、歩行者の回遊性を高める



【取組の効果】

【まちなぎわい創出や活性化に向けた取り組み（青葉通まちづくり協議会）】

- ・ 拡張した歩道を活用し、店舗やギャラリー、テーブル等を設置しイベントを開催（平成 28 年 11 月）



【今後の展開】

- ・ 青葉通まちづくり協議会をはじめとした地域団体と連携しながら、イベントの実施など青葉通のにぎわい創出につながる取り組みを推進する