

## 道路空間の再構成をめぐる考察 - 仙台市を事例に

大村虔一\*

仙台市では緑美しい、文字どおり「杜の都」を実現するための検討が始まっている。それは既存の広幅員道路空間を再構成し、街路樹を中心に広範囲に緑の都市を創出しようとするものである。しかしながら、実現のためには問題が山積していることが検討の過程で明らかになってきている。「杜の都」がどのようにして形成されてきたのかを、歴史的に概観した上で、緑の都市実現を目指す仙台市が直面する課題について、その特質を明らかにするとともに、社会実験や市民意識調査から得られた結果をもとに考察する。

### Observations on the Reconstruction of Road Space : The Sendai Example

Ken'ichi OHMURA\*

Sendai is now considering a plan to remake itself as a beautiful green "forested capital", a plan that involves reconstructing its broad existing road spaces to create an expanse of urban greenery centered around tree-lined boulevards. Meanwhile, the deliberative process has turned up a mountain of challenges standing in the way of realizing the plan. This paper presents an historical overview of how the "forested capital" was formed, sheds light on the nature of the challenges Sendai faces in realizing its "green city" plans, and presents observations gained through social experiments and citizen opinion polls.

#### 1. はじめに

仙台市の提案するプロジェクト「緑美しい都市の実現」は、平成14年7月、第7回都市再生本部会議で、地方中枢都市の先進的で個性ある都市づくりとして、都市再生プロジェクトに選定された。これを受けて仙台市は、「都市再生プロジェクト“緑美しい都市の実現”」を目指し、平成16年度末にかけて、市民や関係機関等との合意形成のための検討を開始した。

検討は二グループ並走の形で行われ、相互の意見

を反映しつつ、さらに検討を展開する方式がとられた。一つは行政機関による事業調整にかかる検討グループで、仙台市が東北地方整備局並びに東北運輸局、宮城県、宮城県警察本部の参加を得、都市再生本部をオブザーバーに迎えて設けた「緑美しい杜の都推進協議会(以下、推進協議会)」である。もう一つはいわば民間意向反映のための検討グループで、学識経験者、経済界、交通事業者、市民等からなる「緑美しい杜の都を考える懇談会(以下、懇談会)」である。

著者は上記の「懇談会」の一員として加わったが、本論ではこれらの検討をベースに、なかでも議論の多かった緑の創出のために行おうとする都心部の既存広幅員道路空間の再構成に主題をしぼり、その諸問題について考察することとする。

\* 宮城大学副学長  
Vice President of Miyagi University  
原稿受理 2005年4月6日

## 2. 仙台の緑と道路空間・現状と課題

「緑美しい都市の実現」という主題設定は、仙台が「杜の都」と呼ばれてきたことと無縁ではない。また、道路空間を一般的に認識されている交通のための空間とのみ見做さず、「杜の都」を実現するために欠かせない植樹用地に充てようとする発想は、仙台の都市空間形成の歴史を背景としたものである。

「杜の都」という呼び名の由来についてはいくつかの説があり定かでないが、市民はこの仙台の枕詞を大変気に入っているように思われる。時にはそのネーミングが実態とかけ離れているとする真面目な議論が出ることもあるが、一般的にはその乖離をあまり恥ずかしがる様子もなく「杜の都」の呼称は素直に受け入れられている。市も同様で、例えば「杜の都の風土を育む景観条例」のような形で、しばしば使用している。

市は1999年に「百年の杜づくり行動計画」を作成し、建設局内に「百年の杜推進部緑化推進課」を設けてその推進にあたっている。官民協調して緑化推進を図る施策を展開することを目的としたもので、「百年の杜づくり推進基金」を設け、さらなる寄付を求めて活動中だ。

この度のプロジェクトはその動きをより具体化し、この半世紀で形成された広幅員道路の街路樹を活かし、さらに繋げて、連続した緑の都市を創り出すこと、即ち街路樹を中心に「杜の都」をより広範囲に展開し、文字どおりの杜の都の実現を目論むものである。そのため、都心部の既存の広幅員道路空間を再構成し、さらなる緑を創出することが緊急の検討課題となっているのである。

当然のことながら、仙台の道路ならびに交通の現状は、広幅員道路の交通量がその幅員に比べて少なく、容易に新たな植樹帯を設けることができる条件とはほど遠い。むしろその反対で、現状の仙台都市圏のマイカー主体の交通実態からして、都心部の交通混雑はなかなか厳しいと言わざるをえない。その現実の中で、市民の大好きな「杜の都」の言葉の充実のために、現実にとれほどの道路空間が割けるのか。それが必要である理由や、可能である理由を、市民にどう説明するのか。あるいはまた日常生活にマイカーを利用している人々に、発生するおそれのある交通渋滞への協力をどう呼びかけるのか。こうした課題が山積しているのである。

以下、仙台の緑美しい都市の実現にかかる懇談会

等での検討を通して見えてきた、道路空間再構成を巡る諸問題について整理を試みることにする。

## 3. 「杜の都」成立の経緯

「杜の都」の命名については先に述べたように定説がないが、東北帝大初代総長の沢柳政太郎が、1913年(大正2年)離仙の挨拶で、仙台駅に見送りに集まった人々に「仙台は東洋のゲッチンゲンであり、日本のハイデルベルヒである」と語ったとされること。また同年9月出版された山下重民著「松島大観」に、「森の都と通称せらるる仙台の市街は」の記述があることなどから、おそらく明治末期頃までには仙台を緑の学都とするイメージが形づくられていたと思われる。

よく言われるように、当時の「杜」は、市街地内宅地の屋敷林で構成されたものであった。というのも、17世紀初めの城下町建設に際して伊達政宗は、冷害をもたらす山背など東北特有の気象条件の発生に備えて、屋敷内に救荒植物となる栗や柿などの果実類等を植えることを奨励し、城下の縄張に際してそれが可能な宅地規模を採用した。また自らも、藩の勢力拡大に不可欠と考えていた杉、松などの建設資材や、漆などの経済資源を確保するため各地から良質の苗を収集し、みだりに伐採することを禁じるお触れを出して、緑の育成に努めたとされる。その成果が、三百年後の仙台市街地の緑の景観に反映されていたものであろう。

しかし1945年(昭和20年)の仙台空襲以降、状況は一変した。戦火は一晩で中心市街地の主要部をほぼ焼き尽くした。戦後いち早く戦災復興土地区画整理事業が開始され、政宗の街割りを踏襲しながら今日の市街地が造成された。しかし、明治以降の都市繁栄のため当初の街割りに比べて増加した従前地権者がいたため、土地区画整理事業の性格上換地する宅地は細分化され、その接道のため従後の区画道路延長を大幅に延ばさざるを得なかった。またその結果として、街区(道路に囲まれた敷地群)は従前に比べて著しく縮小され、宅地内に庭等のオープンスペースをもって近代建築を建てることは物理的に困難な状態になった(Fig.1)。

その後のわが国の経済発展は、旧市街地の建ぺい率や容積率を高め、建築の高層化を促した。近代建築への更新時には、一定期間オープンスペースが発生するが、そこはあくまでも建設予定地であり、駐車場などに暫定利用されて、杜のための植栽用地と



Fig. 1-1 区画整理前(1945)



Fig. 1-2 区画整理後(1980)

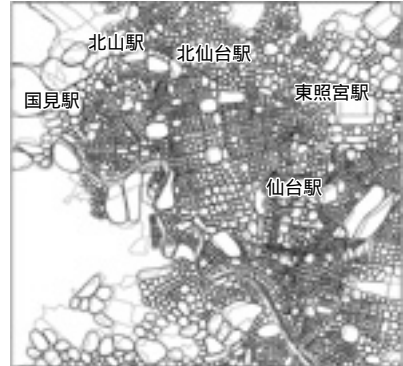


Fig. 2-1 常住人口密度分布(1970)

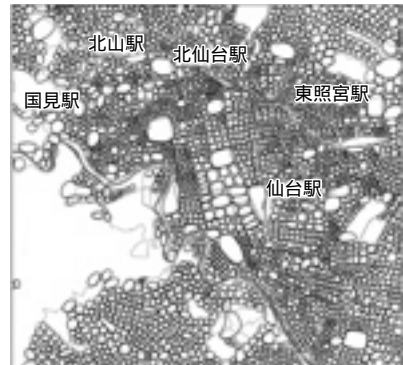


Fig. 2-2 常住人口密度分布(2001)

はならなかった。こうした現象が繰り返され、約半世紀の間に中心市街地の宅地内オープンスペースはほとんど見られなくなり、その結果、空襲でわずかに残った宅地内の樹木もほぼ消滅してしまった。

中心部の地価の高騰、建物の高層化に伴い、中心市街地は居住には適さない土地という認識が一般化した。高度経済成長のもとで高騰する土地を有効に活用するためにも、隣地の高層化による居住環境の悪化や周辺道路の交通混雑などから逃れるためにも、中心市街地を離れ郊外に庭付きのマイホームを持つことがみんなの夢となった。折しも郊外に宅地造成が盛んに行われていたため、急ピッチで夜間人口の郊外移転が進んだ(Fig.2)。潤いある緑を求める居住者が中心市街地に少なくなったことで、江戸期から受け継がれた杜の都の伝承は残念ながら途絶えてしまった。

一方で土地区画整理事業は、新たな市街地空間展開の契機をつくった。即ち、戦災時に短時間のうちに延焼が広まり、それを阻止できなかった経験から、市は四、五百メートル間隔に火除を目的とした広幅員幹線道路を導入したのである。造成当時は、戦後の粗末な木造市街地のなかの砂利敷の広幅員道路で

あった。当時は未だ馬車なども通っていたことから、乾燥期には馬糞交じりの砂埃に悩まされ、市民から「仙台砂漠」などと揶揄される存在だった。

しかし、ここに大量の街路樹が植えられた。やがて沿道が高層の近代建築に建て変わり、それと競うように街路樹が成長するに及んで、街の様相は一変した。例えば4本列植された定禅寺通りのケヤキは、植えられた当時はひよろひよろした頼りない若木だったが、ほぼ四半世紀で緑の天蓋を形成するまでに成長し、いつしか「杜の都」を襲名できる仙台の新たな名所になった(Fig.3)。

この広幅員道路に導入した街路樹の成功と、街区小規模化に伴う環境整備のための宅地内空地や緑樹確保の絶望的状況が、ひたすら道路空間の再構成に依存して「杜の都」を実現しようとする姿勢となっていると思われる。

#### 4. 都市環境維持空間としての道路

本来的には道路空間は都市の通風や採光をコントロールする環境維持空間としての役割を持っている。また道路は用水や下水網の整備には欠かせない存在である。仙台ではかつて、主要道路の中央を広瀬川

上流から引いた用水が走っていた( Fig.4 ) 城下町造成時に導入されたもので、一部は戦後まで残っていたが、道路交通ニーズの高まりとともに埋め立てられたり暗渠になった。この四ツ谷用水は建設当時は、河岸段丘上にある城下町に親水性を与え、容易に用水を提供する都市設備システムであったが、同時に、段丘上の街の緑化に欠かせない存在であったし、夏の猛暑を和らげる効果をもっていたはずである。

ドイツのフライブルグでは1980年代に、中心市街



Fig. 3-1 定禅寺通

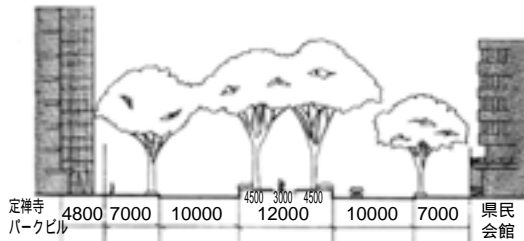


Fig. 3-2 定禅寺通・断面



Fig. 4 四ツ谷用水

地の歩行者優先化を図る道路空間整備に際して、古い時代の舗装の復元と合わせて用水の復元を図った。その理由にヒートアイランド現象対策が掲げられている。仙台でも四ツ谷用水に対する関心は今でも高く、その復元を求める市民運動が活発に続けられている。

仙台の豊かな街路樹をもつ広幅員道路は、奥羽山系と太平洋を結ぶ河川に沿った風の道の恵みを街中に配る動脈の役割をもっている。仙台は広瀬川中流域の河岸段丘上につくられた街だが、それがそのまま仙台の景観上の大きな特色となっている。広瀬川の川幅や屈曲の形状、川の屈曲とともに変化する両岸の段丘崖、川べりの自然度の高い植生、これらが仙台の景観の基盤を形成している。

400年前の政宗の都市づくりは、この特色を巧みに活用したものだ。右岸の平坦部が小さく急峻な青葉山に仙台城、左岸の平坦地の多い段丘上には城下町が配置された。広瀬川はいわば城を守る天然の堀の一部をなしていた。本丸の崖縁には御懸造りと呼ばれる建物が清水の舞台のようにせり出し、城下を見下ろしていた。対岸の段丘街の縁に続く片平丁とか大名小路と呼ばれた道路には、重臣の屋敷が城を見上げてずらりと並び、主従が川を挟んで対峙していた。ここは屋敷の規模も大きかったことから、緑も濃く、川べりの杜を形成していた。ここは、仙台城を仰ぎ見、広瀬川の清流の音を聴き、鬱蒼とした大きな武家屋敷の街並みを歩ける、いわば城下町

仙台の観光スポットの一つであった。

私は、当時の仙台城下の都市デザインは二つの軸を中心に行われたと考えている。一つは城下を何度も折れ曲がりながら縦断する奥州街道とその沿道の町人屋敷で構成される「にぎわい軸」である。沿道の商人はいわば見知らぬ他所者を監視する役割を果たしたと思われるが、政宗はこの街道を城から一定の距離を保つ現在の国分町の位置に置いた。もう一つは屈曲した広瀬川とその沿岸の重臣屋敷で構成される「まつりごと軸」とでも呼ぶべき広瀬川の軸である。明治以降、城跡は軍や大学に利用され、まつりごととは関係がなくなりました。一方「にぎわい軸」の東方に仙台駅が設けられたことが

ら国分町より東の方が栄え、西方の街のにぎわいが失われ、今日に至っている。

しかし広瀬川を中心とする軸は、今でも仙台都市内の自然環境軸としての役割を維持しており、21世紀の重要な産業の一つと目される都市観光のための重要な資源である。仙台のアイデンティティの確立に欠かせないこの忘れられつつある軸の再生は仙台都市デザインの重要な課題である。

定禅寺通や青葉通の成功は、この広瀬川軸と繋がっていることと無縁ではないと思われる。一方で広瀬川流域の自然環境軸としての性能を向上させ、一方で自然の恵みのディストリビューターとしての緑陰道路のネットワークを充実させることが、環境都市仙台形成の条件となると考えられる。東二番丁通の緑化もその位置づけを明確にしたものとなることが期待される。

### 5. 中心市街地の交通環境成立の経緯

この半世紀の間に仙台市街地は著しく外に向かって広がり、面積は10倍以上に拡大した。鉄道など大量交通手段とは無関係に造成された郊外住宅地は、時代のマイカー所有願望もあって順調に売れた。その結果、都心部への通勤や買い物に自動車を利用する人が増え、郊外住宅地と都心を結ぶ幹線道路の渋滞、都心の幹線道路の慢性的混雑、都心部の駐車場不足など深刻な問題を引き起こした。

道路空間構成の側面から言えば、こうした動きの中で最初にやり玉に上がったのが市電である。仙台の市電は1926年(大正15年)に開通し、次第にその路線を延ばして、中心部を取り巻く循環線と、外に延びる4本の分岐線からなる、総延長16.17kmに及んでいた。最盛時の利用客は1日約10万人で、当時の市のスケールに合い、日常生活に便利な市民の足として利用された(Fig.5)。

郊外住宅地開発に伴う1960年頃からの市電とマイカーの戦いは概略以下のような想像される。戦災復興の土地区画整理事業エリアと新開発の郊外住宅地の間には、戦災を免れた幹線道路の未発達な市街地、換言すれば自動車交通に対応しにくい旧市街地が挟まれていた。市電の分岐線は郊外と都心部を結び数少ない幹線道路上にあったため、郊外住宅地から都心に流入するマイカーにとっては、市電は



Fig. 5 仙台市電路線図(1952)

ただでさえ狭い道路の中央部を占拠する邪魔な存在と映った。1960年代後半、宅地の郊外化拡大に伴う自動車交通量の増加を受けて市電軌道敷内の自動車通行が許可され、市電は時間がかかり所要時間が読めない不便な乗り物と化した。その結果利用客が減少し、1969年(昭和44年)マイカー通勤との路面利用競争の最も激しかった北仙台線が廃止されたのを皮切りに、7年の間に全線廃止された。いわば、自動車利用ニーズの増大が、その影響を受ける市電利用ニーズを減少させ、結果的に世論の多数によって市電は廃止されたのだ。

市電廃止に際しては地下鉄やバスの充実が約束された。その内地下鉄は、南北線が当時の市域内で1987年に開通、その後1992年に泉中央駅まで延伸され、現在14.8kmが運営されている。南北線は、利用者としての私の目からみれば、よく利用されていると見える。しかし当初の事業計画の計画乗降客数に満たないこと、路線が1本しかなくほとんど利用しない市民が少なくないこと、赤字であることなどから、

市民のなかに批判があることも事実である。その影響を受け、東西線はモノレールなど代替案などを含め時間をかけて検討されたが、現在地下鉄（営業キロ13.9km）として環境アセスメントが進められており、2015年開業が予定されている。

一方のバスは、拡大した市街地の未成年者や高齢者などの交通ニーズに応えて、市営バスを中心に宮城交通などととも、広範囲のネットワークを組んだ。しかし拡散した低密度市街地は、バスなど公共交通のサービスレベル向上を経済的に困難にした。「すぐ来る、所要時間が読める、料金が安い」の三拍子そろえることが利用向上の鍵だが、逆の循環に陥りがちで、利用者が減ってバス事業は苦しくなり、マイカー利用率の高い都市生活を定着させた。その結果、郊外と都心を結ぶ幹線道路や、その先の都心部の広幅員道路は、しばしば交通渋滞に見舞われる。特にかつての市電分岐線のあったあたりを中心に通勤時間帯の混雑が激しく、通勤ドライバーの大きい不満要因となってきた。市は交通混雑の解消とマイカーからバス利用への転換のため、通勤時のバス専用レーンを設けているが、必ずしもマイカー利用者の協力が得られていない。

市はこうした状況を改めるため、「アクセス30分構想」を策定し、各種の交通施策を投入している。市の総合交通政策部公共交通企画室によるこの構想は、公共交通、特に軌道系の利用により、都心や主な拠点間を30分内で移動できる施策の展開を骨子とする。各種の乗り継ぎ利便性の向上やバリアフリー化促進などを含む諸施策により、朝の通勤時間帯でも30分で都心に行けるエリアを拡大し、公共交通へ

の利用転換を促すことをねらっている。地下鉄東西線整備のような大事業から、既存の公共交通機関の利用促進を図る施策、たとえば地下鉄南北線の郊外駅に低料金駐車場を増してのパーク＆ライドの拡充や、都心部100円バスの運行等に至る、多様な施策が試みられている。

しかしこれらの施策にもかかわらず、マイカー利用主体の都市生活が変わる気配は未だみあたらない。また一部市民から将来の財政への懸念や、工事に伴う街路樹の伐採などからんで、地下鉄東西線建設中止の運動が起きるなど、市の提唱する軌道系交通を基軸とした都市構造への転換については、必ずしも市民の十分なコンセンサスが得られていない。

## 6. 社会実験交通実態調査

このプロジェクトで画期的だったのは、推進協議会の検討として、国土交通省仙台河川国道事務所が行った社会実験の実施である。仙台市街地の背骨をなす東二番丁通は国道4号線でもあるが、その比較的交通流への影響が小さい南町通から五橋通までの675mでの、2003年11月25日(火)6時から29日(土)22時にかけての実験である(Fig.6)。即ち、緑化空間拡大に要する部分的車線減少エリアを設定し、その交通渋滞への影響を把握するとともに、市民の反応を得ることを目的とした調査が実施された。

部分的車線減少について若干具体的に記すと、交差点流入部の「左直車線」を「左折専用車線」に変更するとともに、その先の単路部最外側車線を緑地と見立てて仮分離施設により閉塞したものである



Fig. 6 社会実験調査対象

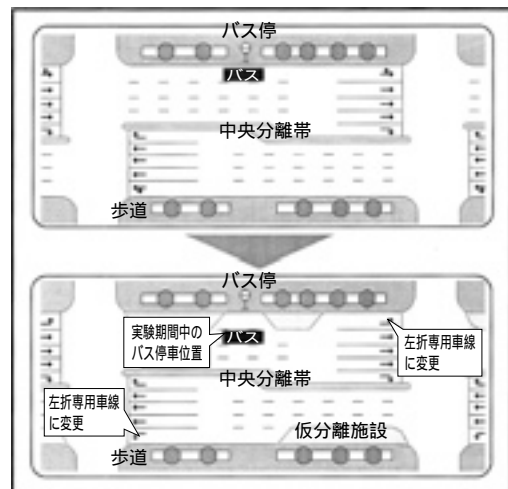


Fig. 7 社会実験時の車線運用

(Fig.7) それによる交通への影響を通常時(同年6月のほかの既存実績)と比較してその影響を把握しようとするものである。

この大規模な社会実験は、5日前に新聞で広報し協力を呼びかけるなど、下準備を整えて行われた。当日渋滞に巻き込まれてはじめてラジオで実験を知った人の実験実施に対する批判が新聞投書欄へ掲載されるなど、世論の関心のなかで続けられた。

社会実験結果を総括すると、東二番丁通南行き交通状況は実験区間内では通常時とほぼ同様であり変わらない。速度も同様だが、通常時から20km/hと低速度走行である。

北行きは通常時と異なり渋滞が発生し、速度も約5km/h低下した。これにより、朝に柳町交差点付近を先頭とした渋滞が発生した。これは五橋二丁目交差点の渋滞長が延びる一因となったと考えられる。また、通常時と同様に青葉通交差点を先頭とした渋滞が発生したが、車線数の減少により渋滞の延伸が早まった可能性がある。

以下、実験結果概要を記しておこう。

東二番丁通の時間帯別交通量は、社会実験実施による大きな変化が見られなかった。また実験に伴う代替路線への回り込みを検討するため、東二番丁通と平行する両側の道路、晩翠通と愛宕上杉通の交通量を測定したが、実験の影響は見られなかった(Fig.8)。

東二番丁通ならびにそれと平行する2路線の自動車走行速度は、社会実験時に低下傾向を示した。顕著なのは東二番丁通北行きで約5km/h遅くなった。東二番丁通と直交する4道路、北四番丁通、定禅寺通、広瀬通、青葉通への影響では、実験で各路線の東行きに速度低下が見られたが、西行きでは逆に速度アップしたところもある。

東二番丁通の交差点渋滞長を見ると、混雑時の渋滞は通常時、社会実験時とも北行きの定禅寺通以南、南行きの青葉通以北で発生している。これと交差する道路でも、通常時と同様、渋滞が発生している。社会実験による顕著な渋滞は、北行きの五橋二丁目交差点に見られ、渋滞長は2,500mに及んだ。

社会実験による東二番丁通の速度低下を伴う渋滞は通常時には見られない北行きにも表れた。南行き

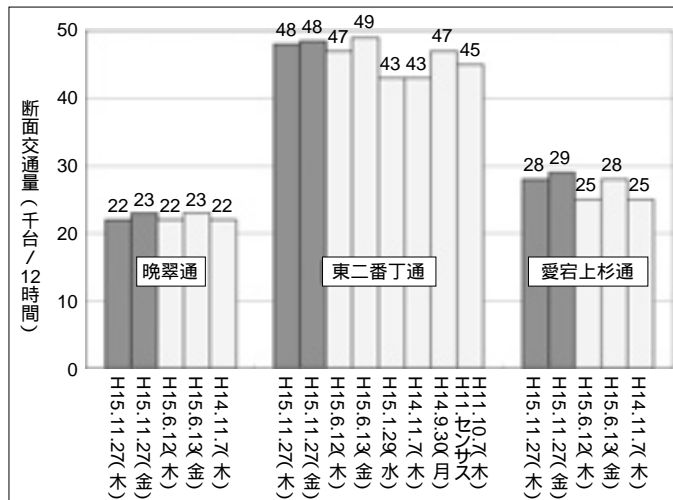


Fig. 8 東二番丁並行路線の断面交通量

にも表れたが、通常時とほぼ同程度であった。

## 7. 市民意識調査

市民意識調査は社会実験とともに国土交通省仙台河川国道事務所が行った調査の一環である。東二番丁通の緑化と交通の現況に対する市民イメージと、道路空間再構成に向けて緑化スペースの拡大とのトレードオフに対する市民意識・意向の把握を目的とした調査で、2003年11月に実施された。おおむね2.5kmの対象エリアをA(北4番丁通～定禅寺通)、B(定禅寺通～青葉通)、C(青葉通～五橋)の3区間に分け、調査対象としては一般市民・沿道居住者、沿道事業者、交通事業者(バスやタクシーの運転者)の3区分。総数で5,000部の調査票を配付し、約25%の1,282の回収を得た。

結果の概要を示そう。まず緑化の必要に対する回答だが、一般市民では、A区間は「緑化必要」と「現状でよい」がほぼ同数であったが、ほかの2区間では「緑化必要」の方が10から15ポイント上回った。沿道事業者では全ての区間で「緑化必要」が多く、B区間では32.8ポイントの差が出た。これに対して交通事業者は全ての区間で「現状のまま」を支持した。

自動車の混雑具合の認識では、対象者、対象区間を問わず「混雑している」が「混雑が気にならない」を上回った。特に「緑化必要」とされたB区間の「混雑している」の指摘が多かった。混雑に対する認識は交通事業者が高く、次いで沿道事業者、一般市民の順であった。

車道空間の縮小と緑空間の創出のトレードオフについては、一般市民と沿道事業者は「これ以上の交通混雑を招かないことを条件に、緑空間の創出に賛成」が最も多く、それぞれ66.8%、66.4%を占めた。これに少数意見ではあるが「交通混雑しても緑空間を創出すべき」を支持した人を加えると、一般市民と沿道事業者のそれぞれ75%以上が緑の創出を願っている。一方交通事業者は、52.2%が「これ以上混雑するなら新たな緑空間は必要ない」を支持した。要約すれば、これ以上の交通混雑は望まないものの、緑の創出には前向きに取り組むことを期待している者が多いことが読み取れる。

交通混雑緩和のための協力姿勢を尋ねる「都心部の自動車交通量削減に対して協力できること」という問いに対しては、一般市民と沿道事業者の75%以上が「公共交通機関を積極的に活用する」をあげ、交通事業者でも69%に及んでいる。それに次ぐ要素としては一般市民が「徒歩や自転車を利用する」「時差出勤を行う」の順、沿道事業者と交通事業者は「時差出勤」「徒歩や自転車」の順となっている。即ち、交通混雑緩和の取り組みに何らかの協力をする必要があると感じている者が多いことがうかがわれる。

8. 生活空間としての道路

一番町、中央通など仙台の中心商店街は歩行者専

用路となっている。商店街振興組合ごとに、魅力ある道路空間のデザインを競う。一番町だけでも、ショッピングパーク、ブランドーム、サンモールと三つの異なるデザインの道路空間が連なり、アーケードや植栽に特色ある表情を与えている。

1950年頃には、これらの道路空間は一般の道路と変わらず、一番町は歩道はあったがアーケードなしの、中央通は歩道もアーケードもない、どちらも自動車の通る道路であった。それが今日の姿に変貌したのは、1960年代以降のモータリゼーションや交通戦争の進むなかで、商店街が顧客獲得のため行った環境改善の努力の結果である。ショッピング空間としてのアメニティを更に高め、より多くの来街者を獲得しようと競い、変化のある道路空間をつくりだした。雨の日の顧客誘致をねらう初アーケードは1954年。1970年には買い物客の安全や快適さを得るための、自動車を排除した車道空間の一時的歩行者解放「歩行者天国」が実施され、1980年代には常時自動車の通行を排除した買い物道路がいろんな形態で実現した。

道路空間は元来、単なる通行だけでなく住民の居住生活の延長としての暮らしの営まれる空間であった。隣人との出会いや社交、子どもの遊び、自慢の鉢植えの展示、縁台将棋、夜店や屋台など、さまざまな役割を担っていた。ここ半世紀の自動車の増加による道路占拠によって、これらの多くの機能が不



Fig. 9 定禅寺通のイベント



可能となり役割を停止した。そんななかで商店街は自分等の生活を守る必要から、生活空間としての道路機能を守ろうとした。

道路空間はそんな日常生活の場としてだけでなく、非日常的な祭礼やイベントの空間としても利用されてきた。例えば門前町では、その祭礼時には日常時には想像できないイベント空間に姿を変える。仙台では七夕祭りなど、都心商店街の道路空間が商店と市民の交流イベント空間として活用されてきた。それが一番町や中央通が比較的早く歩行者専用のショッピングプロムナード整備に取り組んだ契機となったと思われる。平日にこれらの商店街を歩けば、店舗の前に、舗石に混じって装飾を施された金属の蓋状のものがあって、何だろうと不思議に思うに違いない。これは七夕飾りの竹を支え固定するボックスで、予め道路装置として埋め込まれているのだ。

今、仙台で最もイベントに活用されている道路空間といえば定禅寺通である。広幅員道路の街路樹がつくる緑陰は、市民の都市の屋外での生活に新たな魅力を提供した。杜の都のシンボルロードとされるこの道路は、青葉祭りのパレード、七夕祭りパレード、定禅寺ストリートジャズフェスティバル、光のページェント等々、仙台の主要なイベント会場として活用されている( Fig.9 )。

定禅寺通は空間形態としては4列のケヤキ並木をもつ幅員46mの広幅員の幹線道路だが、中央部の2列の並木をもつ幅員12mの緑陰歩道部分は定禅寺通緑地に位置づけられていて、そのせいか柔軟な管理・運用が行われてきた。ここは以前から市民レベルで、

車道空間を減らして歩行者空間を拡大する案や、旧四ツ谷用水を復元する企画が提案されてきた。しかし現状ではここが仙台の東西を貫く貴重な幹線道路の一部に位置づいているため、車道空間を減らすことは不可能とされてきた。駅東第二地区の土地区画整理事業が完成し、広瀬通から直接東に向かう道路が整備されるまでは、道路空間の現状維持は不可欠とされている。しかしその一方で、イベントの活性化などに伴い、イベント時の交通規制が行われるようになってきている。

また2003年、道路空間の利活用市民マネジメント組織として「ハロー定禅寺村」が組織され、オープンコンサート、オープンギャラリー、オープンカフェ、絵画展、タウンウェディングなどが催された。それは市民から高い評価を得、沿道のメディアテークの人気とともに、定禅寺通はますます仙台にとって大切な、新たな都市生活を提案する先駆的実験空間に変身しつつある。定禅寺通の緑陰でエンジョイしたい「杜の都暮らし」を市民のニーズに合わせて開発しだしたといえる。従来の、緑の街をつくりだすこと自体に対する関心から、そこで生まれた素敵な場所で、自分のしてみたい生活を体験することに関心が移りだした。これらの動きが仙台の道路空間再構成を促進させる原動力となるように思われる。

社会実験、市民意識調査についての資料は「緑美しい杜の都を考える懇談会」で使用された「国土交通省仙台河川事務所」による調査報告を引用したものである。