

規範事例集【街路編】

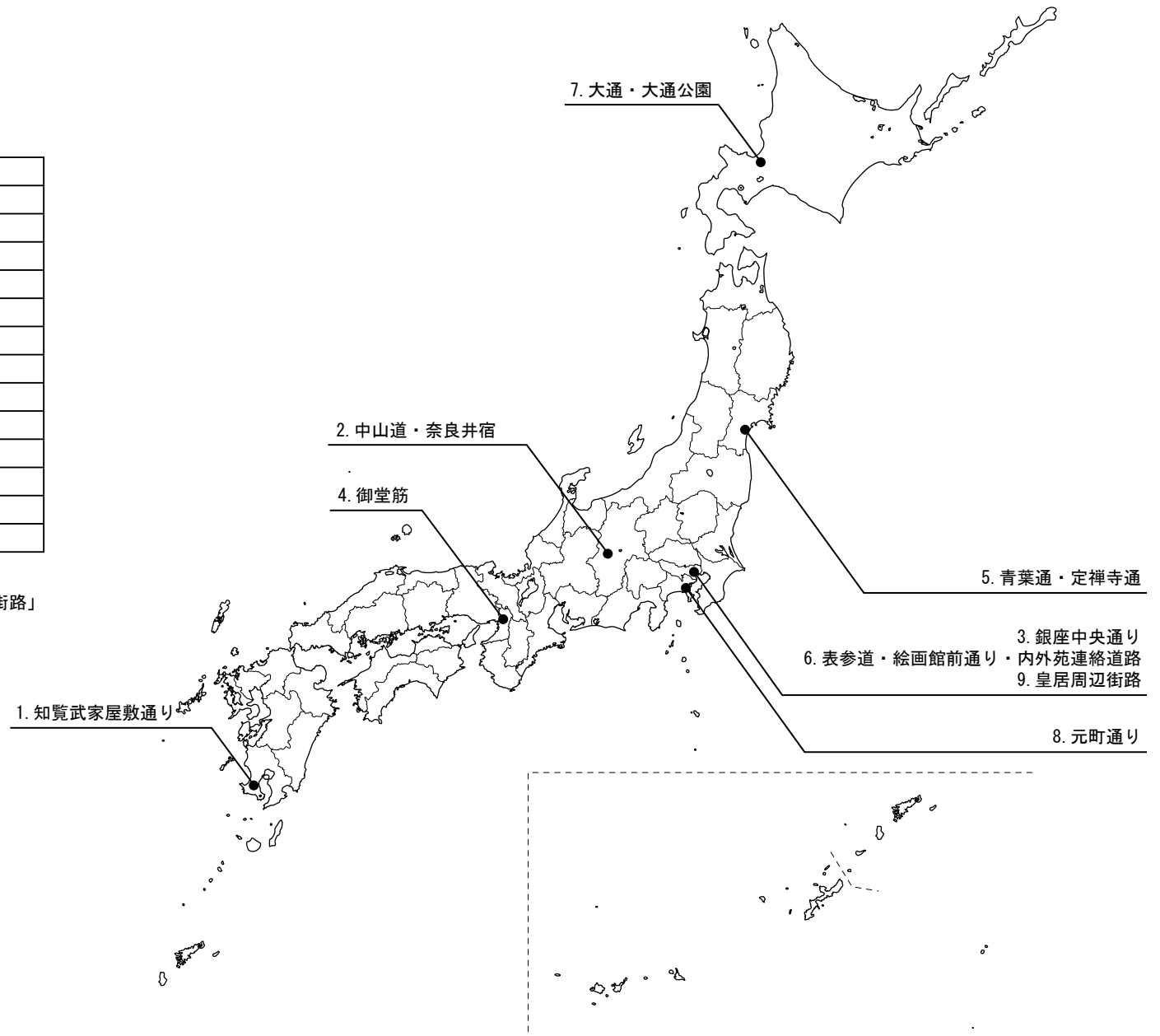
目 次

事例位置図【街路編】	001
1. 知覧武家屋敷通り	
／武家屋敷の特徴的な雰囲気を持・継承している街路.....	002
2. 中山道・奈良井宿	
／近世の街並みを日常的な生活の中で維持・継承している街路.....	006
3. 銀座中央通り	
／自主ルールにより格調を高めている先進的な近代街路.....	008
4. 御堂筋／先見的な設計思想と制度により都市の骨格を形成した街路.....	010
5. 青葉通・定禅寺通	
／緑豊かな並木により杜の都のイメージを象徴したプロムナード.....	014
6. 絵画館前通り・表参道・内外苑連絡道路	
／欧州の都市デザインを取り入れた近代的都市空間.....	016
7. 大通・大通公園	
／街路と公園を融合した都市の主軸となるオープンスペース.....	020
8. 元町通り	
／沿道建物と街路を一体で計画・実現したショッピングストリート.....	022
9. 皇居周辺街路／印象深い歴史的な水景を取込んでデザインした歩道.....	026
10. 水辺の街路／潤いと親しみを感じさせる水景と一体化した空間.....	030
11. 坂道／勾配の変化がもたらす情緒ある空間.....	034
12. 歩行者系街路／賑わいや回遊性を演出するヒューマンスケールの空間.....	036
13. オープンカフェ／街の活性化を図る身近で効果的なオープンスペース.....	038
参考文献リスト.....	040
図版出典リスト.....	041

事例位置図【街路編】

No.	事例対象
1	知覧武家屋敷通り
2	中山道・奈良井宿
3	銀座中央通り
4	御堂筋
5	青葉通・定禅寺通
6	絵画館前通り・表参道・内外苑連絡道路
7	大通・大通公園
8	元町通り
9	皇居周辺街路
10	水辺の街路
11	坂道
12	歩行者系街路
13	オープンカフェ

コラム的にまとめた「水辺の街路」「坂道」「歩行者系街路」「オープンカフェ」は、後に並べることとした。





【概要】

江戸時代、城下町などの街割りでは、屋敷の通りに面する部分は「表」として位置づけられ、裏手は畑などとしていた。知覧もその例外ではなく、通りと屋敷の前庭が表の表情をもつものとなっている。

今でも、当時からの名残がある街区形態や沿道の街並みが健在であり、生垣、石垣とその内側の庭木などによって特徴付けられる街路景観は、魅力的な空間を形成している。

【景観的特長】

(1) 山当て

通りの線形は、一般的に城下町で行われていた山当てによって基軸が決められたと思われ、同時に城下町一般のつくりにもみられる見通しのきかない屈曲した道路となっている。結果として山が借景となり、変化あるシーケンス景観となっている。

(2) 民地の景観要素

沿道の石垣や生垣、庭木、瓦屋根などが街区で統一感をもって連なるため、民地側の景観要素によって美しい街路が形成されている。

(3) 舗装、構造物

舗装は往時の雰囲気をとどめるグレー系の色とされ、道路構造物は極力除き、必要最小限の構造物も目立たない配慮がなされている。

また電線類や駐車場は建物の裏側に設置され、街路側に露出しない配慮がなされている。

(4) 交通処理

武家屋敷通りの北側に並行する県道を整備することによって、車の乗り入れを最小限にしている。

【沿革】

江戸時代

18代領主・島津久峯^{ひさみね}の時代、(1760年頃)、麓川^{ふもとがわ}の南に東西に延びる本馬場通り(旧鹿兒島街道)を中心に武家屋敷街が形成される

昭和56(1981)年

武家屋敷通りと亀甲城跡を含む18.6haが国の「重要伝統的建造物群保存地区」に選定される
同年度から保存事業が開始され、主に石垣の修理・復旧工事を実施

昭和59(1984)年

武家屋敷通り(本馬場通り)においてグレー系の舗装を整備

【諸元】

路線名：町道武家屋敷通り線

所在地：鹿児島県川辺郡知覧町

延長：約0.8km

幅員：約4m

舗装：脱色アスファルト舗装(グレー系)

管理者：知覧町



「重要伝統的建造物群保存地区」に選定される以前の様子

上：昭和49年当時
石垣が崩れている箇所も見られる。
下：昭和54年当時
電柱、電線が残っている。



位置図

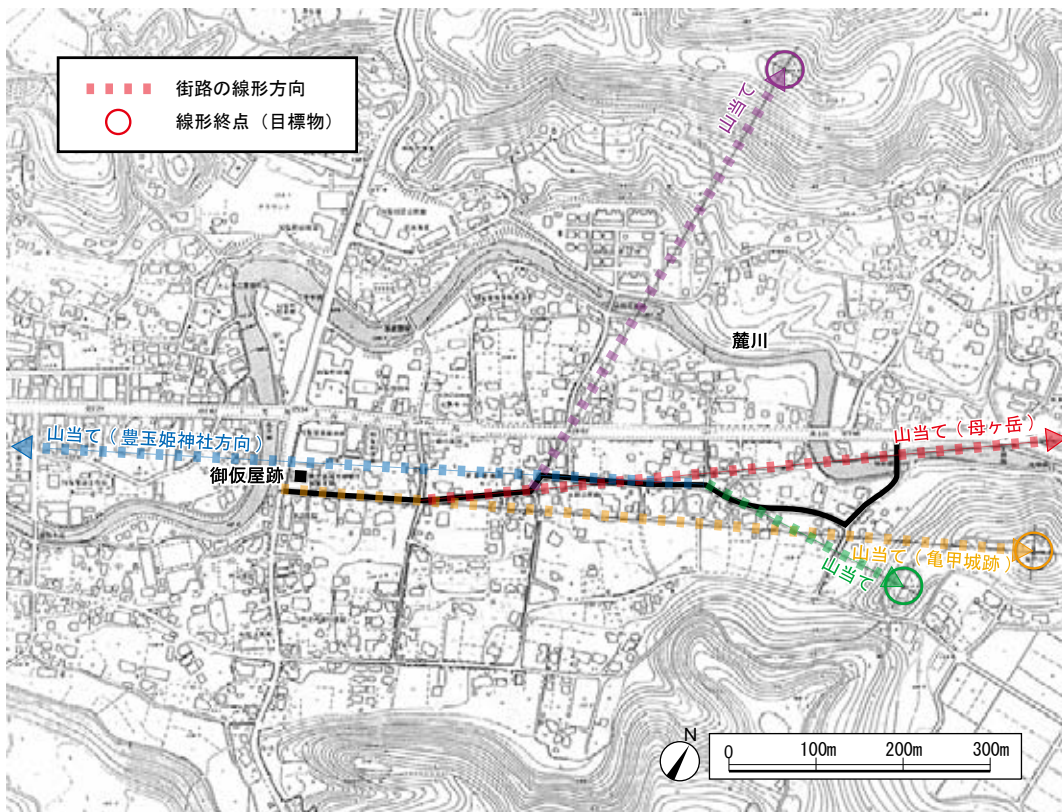
【街路の線形】

知覧は南に山、東には亀甲城、北と西には麓川が天然の外堀として位置する地形条件となっている。そして、知覧領主の居宅である御飯屋を中心に、麓という武家の街並みが形成された。

武家屋敷通りの主要な線形は麓川と山に囲まれた平坦地をほ

ぼ2分する位置に配置されている。これは均等な街区割りや亀甲城からの監視を行いやすくするためとも言われている。主要な街路線形をそのように設定しつつも、微妙な線形の変化や三叉路を多用しているのは、戦術的な配慮と考えられる。

また、武家屋敷通りおよび交差小路の線形は、周辺の山や頂に向かっており、常に目標物を見つけれられる状況にある。これは県内の他の麓でも見られる現象であり、街づくりのための大切な指標であったと考えられる。



武家屋敷通り上に見える母ヶ岳 各街路上に見える山当てされた山々は空間を特徴づける景観要素ともなっている。



三叉路 見通しのきかない道路線形や三叉路を多用しているが、その結果、変化のある街路となっている。

【街路の内外景観】

通りの両端には石垣があり、その上にチャノキなどの低い生垣、さらにイヌマキなどの高い生垣が整備されている。それらが通りに沿って連続し、街並みに一体感があるのが知覧武家屋敷通りの特徴である。また石垣や生垣は、民地への部外者の侵入や通りからの視線を妨げる効果があり、それらで垂直に縁取られ引締った街路空間からは武士の尊厳さが感じとれる。

屋敷内景観は、引き締まった街路内景観に対して、格調を保ちつつも変化に富んだ優しい雰囲気となっている。これは、隣接する家屋等を適度に遮蔽し、遠景の風景等を取り込む効果がある曲線状の高生垣や、庭園内のランダムな高木植栽と緩やかな曲線の低木刈込み等によるものである。



①



②

写真①：垂直に近い石垣や生垣により引締った感じのする武家屋敷通り内の景観。
写真②：曲線状の生垣を多用することで主屋側からは柔らかで優しい印象を受ける（遠方の借景の山は母ヶ岳）。

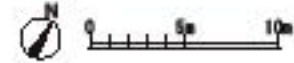


＜武家屋敷通り＞

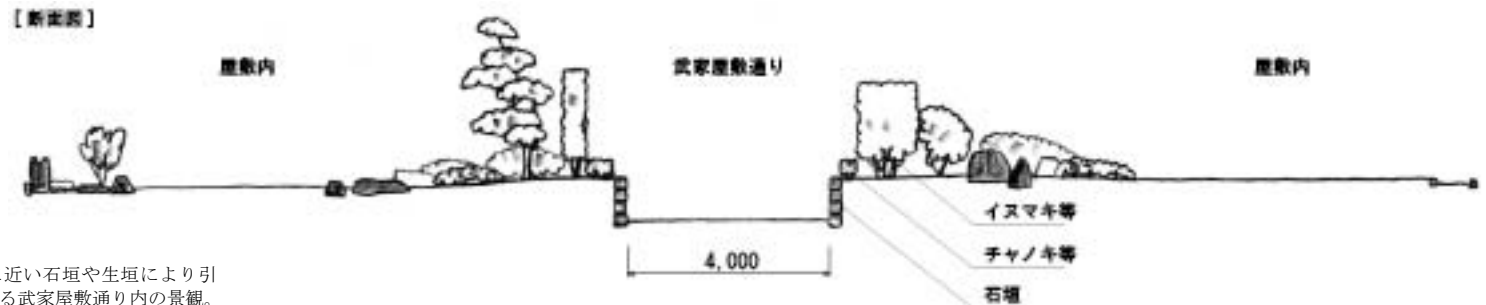
写真①→

写真②→

平山克己氏庭園



側面図 平面図



S-1/150 断面図

【維持管理】

武家屋敷通り沿いの民地内の建造物等は、「知覧町伝統的建造物群保存地区保存条例」で原則現況のまま保存・復元することが規定されている。建築物に至っては復旧の際は色や材質等が定められている他、経費の助成措置が施される。しかし、生垣や庭園は現況の保存に努めるまでで、管理費用の助成はなく、所有者の自己負担により維持されている。この武家屋敷の風景は、民地側の理解と努力によって維持されている。



生垣等、民地側の理解と努力により維持されている街路景観

【電柱・看板】

街路灯は生垣内に設置され、電柱・電線類は武家屋敷通りに交差する小路沿いの家屋裏手に配置されている。

店舗や観光案内等の看板は極力目立たせない配慮がされ、営業時間外に看板をしまうことができるように、取り外し可能なものが多い。

さらに駐車場は、建物裏側に配置するなど、武家屋敷通り側に景観阻害要因となる施設が露出しないように配慮している。



移設された電柱（手前が武家屋敷通り）

【舗装】

舗装は、正月に鹿兒島から領主が帰る際、道に白砂を撒いて清める習慣があったこと、また、地域の基盤が「シラス」であることなどから、グレー系脱色アスファルト舗装としている。

道路排水は集水桝にて行うことにより、道路上に出現する構造物は可能な限り少なくしている。また、桝蓋にも同様な舗装を行うことにより、簡素で目立たないものとしている。



グレー系脱色アスファルト舗装 桝蓋等は道路上に出現するものを極力少なくするとともに舗装との一体感を持たせている。



標準横断面図

中山道・奈良井宿

ならいじゆく

／近世の街並みを日常的な生活の中で維持・継承している街路



【諸元】

路線名：長野県道 258 号奈良井
停車場線（旧中山道）
所在地：長野県塩尻市
（旧榑川村）
延長：約 1km
幅員：約 1 間 5 尺～ 3 間 5 尺
（約 3.3 m～ 7.0 m）
車線数：1 車線対面
（一般車乗り入れ禁止）
管理者：長野県塩尻市



祭礼時のにぎわい



典型的な奈良井の建築様式 手前は、その移築問題が奈良井保存の契機となった「中村邸」

【概要】

中山道の奈良井宿は、山と川に細長く囲まれた街道沿いに開かれた宿場町であり、現在の街並みは火災後再建された江戸末期～明治時代のものが約 1km の区間にわたり残されている。建て替え後の家屋も、ファサードは当時の様式を参考に復元されており、日常的な生活を営みながら、昔ながらの町並みが保全・活用されていることが大きな特徴である。

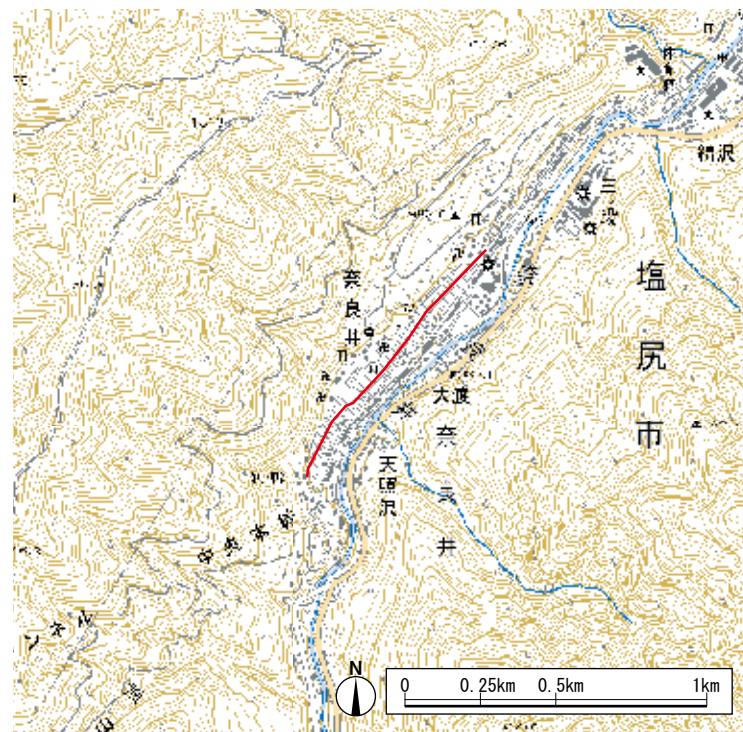
昭和 44 年に、奈良井宿内でも近世の民家として高い評価を

受けていた「中村邸」を川崎市の日本民家園へ移築することになった。しかし「中村邸」は、奈良井の地においてその存在価値であるとする意見が村の中で支配的であり、奈良井での保存が決定した。

その後、街並みが昭和 53 年に「重要伝統的建造物群保存地区」に選定され、それ以降も電柱・電線の建物裏側への移設、看板広告類の撤去等、官民が共同して景観保全を図っている。

【沿革】

- 江戸期 (1847) 年 奈良井宿大火により奈良井宿は全焼し、現在の街並みはそれ以降に形成
- 昭和 44 (1969) 年 「中村家」の川崎市日本民家園への移築問題発生
- 昭和 46 (1971) 年 奈良井宿保存会設立
- 昭和 49 (1974) 年 奈良井宿での「中村家」復原工事完成
- 昭和 53 (1978) 年 「榑川村伝統的建造物群保存地区保存条例」制定
「重要伝統的建造物群保存地区」に選定される
保存修理修景事業および保存防災事業開始
- 昭和 63 (1988) 年 電柱移設事業開始
- 平成 2 (1990) 年 街並みに合わせた街路灯の設置
- 平成 4 (1992) 年 自販機・看板・広告類の撤去・木目クロス貼り
- 平成 9 (1997) 年 平成 9 年度修理修景事業



位置図

【街並みの歴史】

奈良井宿は16世紀には形成されたと推察されており、近世では慶長7(1602)年に徳川家康が中山道六十七次を定め、宿場町が成立したことが知られている。記録上では20回を超える火災を経験し、特に弘化4(1847)年12月の奈良井宿大火では全焼している。現在の街並みはそれ以降に形成されたものである。

【街並み保存の背景】

一般に、伝統的な街並みが失われる理由として、①火災、②鉄道整備(街の空洞化により消失)、③道路の整備(拡幅により消失)、④建物の老朽化(立て替えにより消失)⑤人口流出に伴う過疎化、などが挙げられる。奈良井の場合は、1)定住率が高い(人口の7割以上が明治前より定住し、地域への愛着が高

い)、2)鉄道、国道が旧街道を迂回、3)町を愛する住民の存在、4)外部の人や組織にプロデュースを任せず、日常的な生活をしてきた、身の丈に合った街づくりをしてきた、などの幸運な条件が重なったことによって保存されてきた。

【街並み形成の手法】

奈良井では、昭和53年度から平成9年度の間までに、国庫・県費補助事業により、210件の修理(建物全体)、138件の修景(表層のみ)を行っている。

電柱は昭和63年に建物の裏側に移設させ、あたかも無電柱化を図ったような景観を実現している。また、自動販売機のクロス貼り、郵便ポストの自作など、

手づくりの街づくりも行われている。



平面図



上町(幅員約2間4尺~3間 正面に鍵の手)



中町(幅員約1間5尺~3間5尺)



下町(幅員約1間5尺~2間半)



横丁の景観 (建物側面は新しい。)



JR沿いの建物裏に移設電柱

銀座中央通り / 自主ルールにより格調を高めている先進的な近代街路



【沿革】

- 江戸期 60間（京間約120m）を一边とする正方形街区を整然と配置（この基本形状を現在まで踏襲）
- 明治 6(1873)年 明治5年の銀座の大火を受け、不燃化を目的に銀座煉瓦街が建設され、幅員15間（江戸間約27.3m、車道8間、歩道3.5間）の街路が完成し、街路樹にマツ、サクラ、カエデをランダムに植栽
- 明治 10(1877)年 街路樹にシダレヤナギを列植
- 明治 15(1882)年 鉄道馬車布設。明治36年に市街電車布設
- 大正 10(1921)年 路面改良工事により歩道幅を約5.5mに縮小し、街路樹をイチョウに植え替え
- 昭和 7(1932)年 街路樹を再びヤナギに植え替え
- 昭和 43(1968)年 都電を撤去。改修工事により歩道幅員を当初の約6.3mとし、鉄道敷石を再利用した御影石で舗装共同溝整備のため街路樹のヤナギは撤去
- 平成 10(1998)年 建築物の円滑な更新を行うために「銀座ルール」と呼ばれる独自の建築ルールを定め、壁面位置の制限や容積率を緩和し、銀座中央通り沿いの建物最高高さを56mと取り決める
- 平成 18(2006)年 屋上工作物を含む建築物全体の最高高さ制限の設定など、銀座ルールを見直し

【概要】

明治6年の煉瓦街建設に伴い、銀座中央通りは幅員15間の街路として完成した。この頃より日本を代表する先進的な通りとして認識され始め、次第に街づくりに対する地元の意識も高まっていく。

近年、沿道建築物の円滑な更新を行うために、地域と行政が一体となって銀座らしい街づくりのための独自の建築ルールである「銀座ルール」を設定・更新し、街並み景観に配慮している。

【諸元】

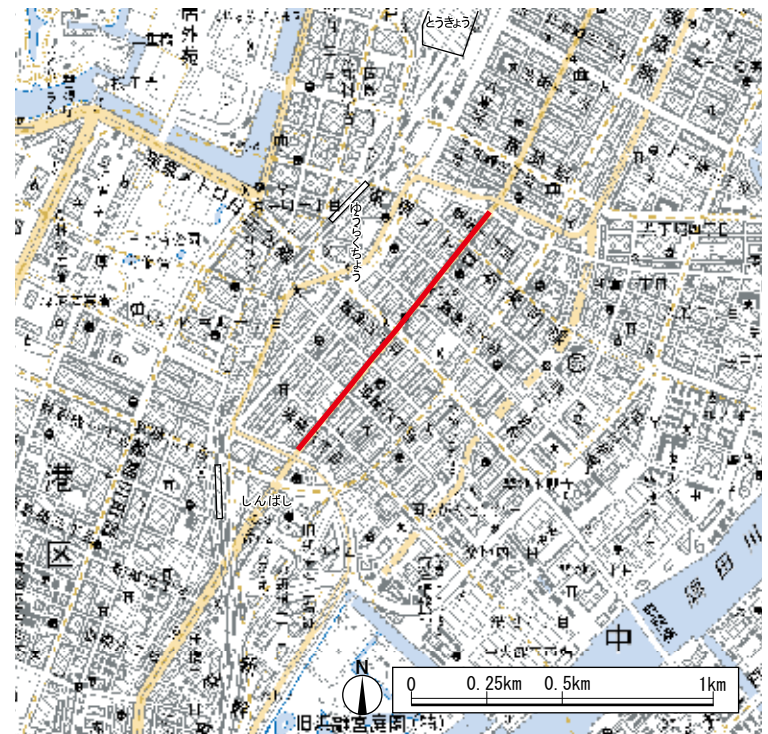
- 路線名：国道15号
 所在地：東京都中央区
 延長：約1km
 幅員：15間（約27.3m）
 車線数：4車線
 煉瓦街設計者：
 トーマス・J・ウォートルス
 管理者：関東地方整備局
 東京国道事務所



鉄道馬車（明治30年代）



市街電車（明治40年代）



位置図

【街区構造】

銀座の街割りは、直線的な銀座中央通りに対し、それに直行する道路が等間隔で規則的に配置されている。この骨格は京都で発展した街割りを基本にしておりとされ、江戸時代初期にはすでに完成している。

煉瓦街建設時に新たな街路構成が計画されたが、土地取得に行き詰り、結果的には歩くことを前提としたヒューマンな空間スケールが現在においても継承されている。そのため、今も街歩きに適した、わかりやすい街となっている。

【銀座煉瓦街時代】

銀座煉瓦街は、江戸時代までの瓦や板等で葺いた木造や土蔵から成る都市景観を一変させた。

次第に、地理的な利便性が高いこと、煉瓦建築が印刷機のある新聞社のオフィスに適すること、日本最初の西欧風街並みである銀座に社屋を置くことが新聞社の宣伝にもなることなどから、多くの新聞社が銀座に集まり、銀座の名は文明開化のシンボルとして全国に広められた。こうして銀座は日本を代表する格調ある街路として認識されていく。

【昭和43年改修】

都電銀座線の廃止に伴い、銀座中央通りの改修が行われた。

このとき、歩道の舗装には都電の軌道敷石を利用することが考えられたが、再利用とはいえ多額の費用を必要とした。それに対し、地元の銀座通連合会は、歩道を敷石舗装とするための追加費用（5千万円）の負担を申し出た。その結果、質の高い敷石による歩道の整備が実現することになった。

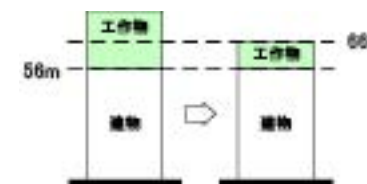
この頃すでに、街づくりに対する地元の意識は極めて高く、また、実行力があつた。

【銀座ルール】

平成10年、風格ある落ち着いた街の継承と商業地域としての質の向上を図るため、地区計画の「銀座ルール」を条例化し、銀座中央通りの建物高さを最大56m、壁面後退を20cmと定めた。

その後、都市再生法に基づく大規模開発が提案されたことから、平成18年、新たな「銀座ルール」により、銀座中央通りは改めて建物高さを最大56mとし、屋上工作物を設置する場合は建物の高さ制限プラス10mを上限とすることなどを定めた。

また、大規模開発の提案があつた際には地元主体でその対応を協議し、行政に提案を行うなど、銀座が日本を代表する最先端の場所であるという自負もあり、こうした地元の意識の高さが街並みの質を高めることにつながっている。



新しい銀座ルールの一例

現在の街区

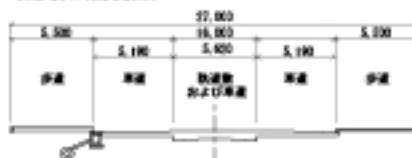


江戸寛永年間(1624-43年)の街区

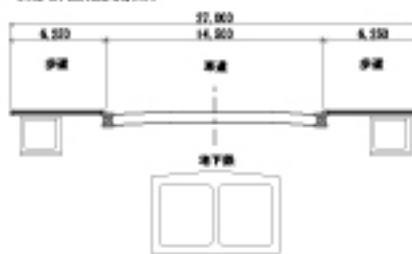


寛永年間(1624-43年)の街区
寛永年間(1624-43年)の金所地(未利用地)

改修前の幅員構成



改修計画幅員構成



S=1/500 昭和43年改修工事前後の標準断面
※銀座中央通りの幅員は、現在、約27.1m～約27.4m(15間≒27.3m)であるが、一般に標準断面を27.0mとして表している。



現在の銀座中央通り

銀座の街区の様子

御堂筋 / 先見的な設計思想と制度により都市の骨格を形成した街路



【沿革】

- 16世紀末 大阪城築城とほぼ同時期に現在の御堂筋周辺の開発が始まり、42間の正方形街区と幅員4間3分の東西の「通り」、同3間3分の南北の「筋」（御堂筋も当初は3間3分（約6m）の幅員）による市街地を形成（この基本的な形を現在まで踏襲）
- 大正7(1918)年 大阪市に都市改良計画調査会が設置され、翌8年に1～5等の市内道路交通網を計画。御堂筋を唯一の1等道路として定義
- 大正10(1921)年 特に緊急を要する路線が第1次都市計画事業として事業化され、御堂筋も幅員24間（約43.6m）の街路として建設計画が始動
- 大正15(1926)年 地下鉄が計画決定され、御堂筋の工事の進行に合わせて施工されることとなり、10月22日に着工、昭和12年に竣工
- 昭和45(1970)年 南行き一方通行とし、大型車通行を禁止
- 昭和57(1982)年 梅田新道交差点から大江橋北詰交差点までの延長330mについて歩道拡幅による御堂筋プロムナードが完成
- 昭和58(1983)年 御堂筋における最大規模のイベントである「御堂筋パレード」開始

- 平成7(1995)年 「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」が定められ、壁面後退を4mとしたうえで、百尺（約30m）制限のあったビルの高さを50mに緩和
- 平成17(2005)年 道路インフラ整備の先見性により、「土木学会選奨土木遺産」に認定
- 平成19(2007)年 地下鉄・淀屋橋駅と本町駅付近に限り、1階を公共空間などとするを条件に、最高140mまで高層化することを認可

【概要】

御堂筋は「本市最高の機能を達成すべきものであり、大阪の中心街路たるに恥じざる幅員と体裁を備える」という、大正15年当時の関市長の先見的な計画思想により、梅田地区（キタ）と難波地区（ミナミ）の両拠点を結ぶ幅員24間という空前規模の街路が誕生したものである。

受益者負担金制度により事業費の一部を地元が負担したことや地下鉄建設（御堂筋線）と電線地中化工事を同時に行ったことなど、当時としては先進的な方法により事業が進められた。

【土木遺産】

平成17年度土木学会選奨土木遺産として御堂筋が認定された。「第一次都市計画事業で造られた大阪の都市軸である御堂筋は、道路インフラ整備の優れたプロトタイプとして位置づけられるため」とされ、御堂筋の先見性が認められたものである。

【諸元】

- 路線名：国道25号
国道176号
- 所在地：大阪府大阪市
- 延長：4.15 km
- 幅員：24間（約43.6 m）
- 車線数：6車線
- 計画者：関一（当時大阪市長）
- 完成年：昭和12（1937）年
- 管理者：国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所



位置図

【御堂筋の計画】

明治22年、東海道線が開通し、大阪駅が大阪の玄関となり、大阪商業の中心である船場やその南側の島の内地区を結ぶ南北交通の必要性が高まった。明治22年の「市区道路改正案」では、今の御堂筋に幅員15間（約27.3m）の構想を描いていたが、財政難のため事業化には至らず、大正15年の拡張工事着手まで16世紀末の街路幅が継承されることになった。

大正15年からの拡張工事により、御堂筋はキタとミナミを貫く都市の骨格軸としての機能を果たすものとなったが、事業開始当初は24間（約43.6m）という破格の幅員に対して、「街の真ん中に飛行場をつくる気か」とも言われた。それに対し、関市長は何度も市民に対して理想を説き、経済・街の発展にどれだけ意味のあることかを伝え、御堂筋開通に力を注いだと言われる。

【受益者負担金制度】

御堂筋の整備はこれまでに例を見ない大事業であり、膨大な工事費用を要した。また、幅員の拡張により多くの立ち退き料が必要となった。当初は国からの援助を期待していたが、世界恐慌や関東大震災の影響を受け、十分な予算を得られなかった。

そのため、「受益者負担金制度」という新しい制度を考え出し、御堂筋が通ることにより沿道の商家がどれだけ利益を上げるかを計算して、その額に応じて税金を徴収することにした。当然、沿道の市民からは猛反対を受けたが、最終的には御堂筋の総事業費の3分の1が、市民の負担によってまかなわれた。



拡張前の御堂筋



拡張工事後の様子



完成当時の御堂筋



道頓堀川付近の拡張図面 旧御堂筋と比較して大きく幅員が広がっており、相当数の立ち退きが発生したことが見てとれる。

【横断構成】

御堂筋は、当初、車道内に2列の植栽帯を設け、その中央を高速車道に、また、植栽帯と歩道間の車道を緩速車道とし、交通の円滑な流れと交通事故の防止を考慮した対面通行の断面構成であった。

その後、交通量の増加によって幹線道路の混雑は激しくなり、また、大阪万博の交通対策の一

環として昭和45年より一方通行となり、同時に大型車を通行禁止とした。

ゆとりのある横断構成から生まれた車道部および歩道部の植栽帯は、一部を除き基本的に4列の並木を構成し、現在ではそれが大阪を代表する美しい景観として市の指定文化財になっている。

【建物高さ制限】

大正8年、市街地建築物法・都市計画法が制定され、住居地域以外では建物高さが100尺(約30m)以内と定められた。

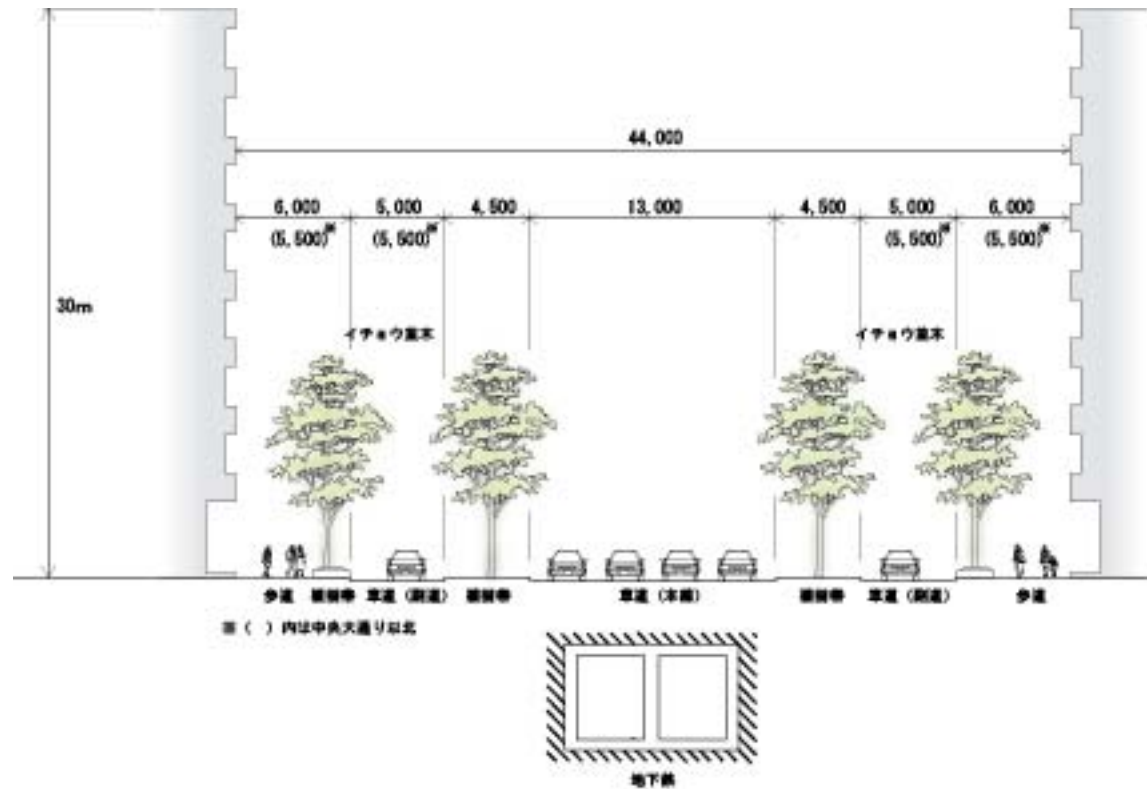
昭和44年に都心部に容積地区が指定され、それまでの絶対高さ制限が廃止されたが、「御堂筋の景観保持に関する建築指導方針」の制定により御堂筋の行政指導が開始された。昭和48年に

は大阪市全域に新用途地域を指定し、建築物の絶対高さ制限を廃止したが、御堂筋の建築指導方針に基づく行政指導は続けられ、御堂筋の建築物高さは30mに揃った景観が維持された。

平成7年には、「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」が定められ、壁面後退を4mとしたうえで、外壁の高

さを50mに緩和することとなった。

平成19年には、国の都市再生特別地区に指定され、「にぎわい拠点ゾーン」と定めた淀屋橋駅と本町駅付近に限り、地権者からの要請があれば最高140mまで高層化することを認めた。ただし街のにぎわい創出に貢献できるように、ビルの1階は公共空間や市民の憩いの場として開放することを求めるものとした。



S=1/400 建物高さ100尺制限時の断面
※御堂筋は、現在、総幅員44.0mを標準断面としている。



平成7年の「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」によるセットバックと高さ制限の緩和のイメージ
平成19年より、本町駅付近などにおいて最高140mの高さの建築も可能となった。



高さ制限に基づいた街並み 建築物高さが揃った部分は風格ある街並みを形成している。

【植栽】

御堂筋の工事が行われていた当時は、街路樹の主流はプラタナスであった。街路樹選定会議の中でも、プラタナス並木とする意見が多数を占めた。しかし、当時の大阪市職員であった伊東調査主任、椎原公園課長の2人が、「イチョウは姿に風格があり、夏は深い木陰をつくり、秋になると葉が散ってゆく。季節感のとぼしい都会にこそ、こんな季節感をただよわせてくれる樹木が必要である」、さらには「プラタナスは西欧にもあるが、イチョウは東洋の特産だか

ら、外人にも珍しがられるに違いない。国際都市を目指す大阪にはイチョウがふさわしい」と主張し、イチョウ並木とすることを積極的に推した。結果的には、大江橋以北がプラタナス、大江橋から淀屋橋までは街路樹がなく、淀屋橋以南がイチョウとなった。

御堂筋のイチョウは雌株であり、ギンナンが実る。このギンナン拾いは、戦時中の乏しい食料を少しでも補うものとなり、また、戦後は季節の風物詩となっていった。

現在では、御堂筋といえば第一にイチョウ並木が連想されるほど、イチョウ並木は御堂筋の象徴となっている。



副道部



車道（本線）



秋の黄葉

青葉通・定禅寺通 じょうぜんじ / 緑豊かな並木により杜の都のイメージを象徴したプロムナード



青葉通



定禅寺通

【概要】

仙台の街づくりは、伊達政宗による城下町整備に始まる。江戸時代の骨格道路や街割りを継承しながら、明治20年には東北本線の開通に伴い街路整備が行われた。第二次大戦後の戦災復興事業では、旧来の狭く入り組んだ街路に対し、戦災経験を生かして防災面の充実を図るため、広幅員の骨格道路を貫通させる整備と緑環境の創出に努め、東北の中心的文化都市づくりを目標とした建設が進められた。

仙台を象徴する「杜の都」という呼称は、明治期に北海道に移住した武士の屋敷跡が鬱蒼とした樹々に覆われ、周囲に緑に恵まれた小高い丘陵が残存していたことによる。そのイメージは市民に広く受け入れられ、街路等の積極的な緑化にも継承されている。戦災復興事業では、幅員15間（約27m）以上の街路を対象として、植樹帯の造成事業が行われ、都市景観の基軸となる緑の帯が確保された。

なかでも、青葉通・定禅寺通は、都市の主軸として「杜の都」を象徴する緑量のあるケヤキを中央分離帯と歩道に植栽している。現在では十分な樹高、樹冠が備わり、利用者に快適な空間を提供している。

【沿革】

- 慶長 5 (1600) 年 伊達政宗が城下町を整備
- 慶長 6 (1601) 年 城の鬼門封じのため定禅寺を開基（門前町が現在の定禅寺通りの基となる）
- 明治 37 (1904) 年 仙台城天守台が初めて一般開放（このころから「杜の都」といわれ始める）
- 昭和 20 (1945) 年 仙台市街が空襲により被害
- 昭和 21 (1946) 年 仙台市の戦災復興計画を作成
- 昭和 25 (1950) 年 市内の道路整備に着手
（青葉通のケヤキは昭和25～41年にかけて、定禅寺通は昭和33年頃に植栽）
- 平成 11 (1976) 年 定禅寺通シンボルロード事業を実施

【諸元】

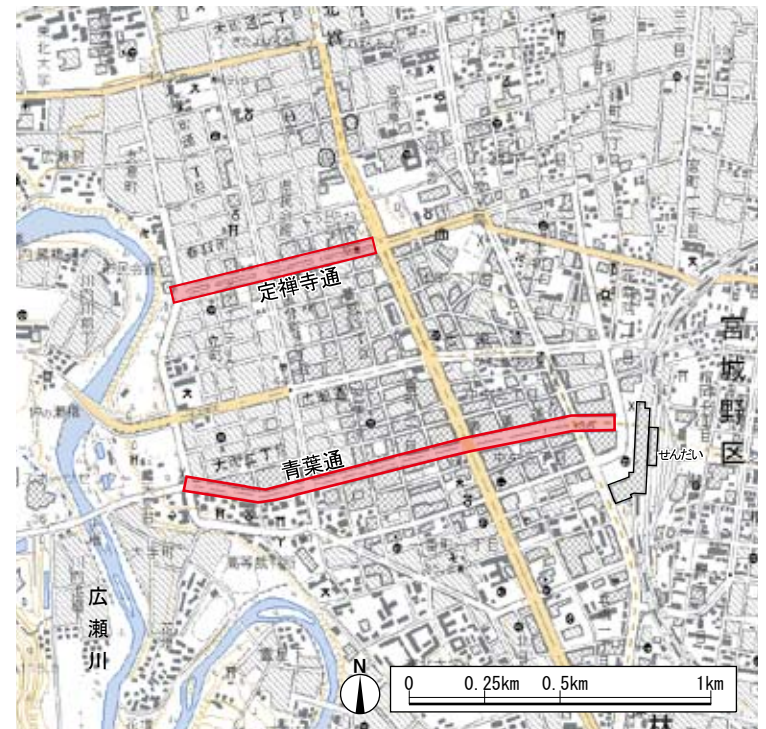
- 所在地：宮城県仙台市
- 管理者：仙台市
- 設計者：国分 浩（宮城県復興建設課）、津田康吉（仙台市技術都市計画課）、八巻芳夫（仙台市復興局工営課）

（青葉通）

- 路線名：市道青葉通線
- 延長：約1.5km
- 幅員：36m、50m
- 車線数：6車線、8車線
- 完成年：昭和26（1951）年（定禅寺通）

（定禅寺通）

- 路線名：市道定禅寺通線
- 延長：約0.7km
- 幅員：46m
- 車線数：6車線
- 完成年：昭和32（1957）年



位置図 ケヤキ並木整備区間

【青葉通のケヤキ並木】

青葉通のケヤキ並木は昭和25年の整備当初から昭和41年までに植栽された。当初は両側の歩道だけの植栽であったが、その後、幅員構成の見直しに伴う改良により、中央分離帯にもケヤキが植えられ、現在の3列の並木が実現している。やがてこの並木は、定禅寺通の緑とあわせて、「杜の都」のシンボルとなった。

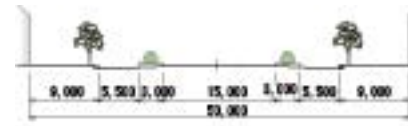
現在の青葉通のケヤキは、ゆとりある植栽帯幅員に支えられて樹冠が十分に成長し、キャノピー効果が得られている。



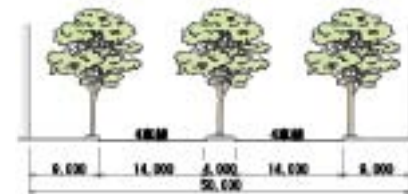
青葉通 平面図

青葉通の横断構成（幅員50m区間） 戦災復興事業で十分な幅員と植樹帯が確保されたことにより、現在の利用形態に合わせて幅員構成を見直し改良するだけで、高い景観効果が得られている。

（竣工時）S=1/1,000



（現在）S=1/1,000



【定禅寺通のケヤキ並木】

定禅寺通は、青葉城の鬼門に当たる定禅寺へ向かう参道として、古くから整備されてきた直線街路である。

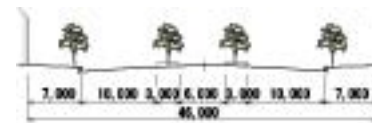
戦災復興事業においては、藩政時代から続いた幅員12mの道路を幅員46mの道路の中央に緑地帯として残しており、両側の歩道の植栽帯とあわせて4列にケヤキ植栽を行っている。それによって、青葉通と同様に、ゆとりある空間に相応しい緑豊かな街路が形成されている。



定禅寺通 平面図

定禅寺通の横断構成 戦災復興事業の幅員構成を継承して、道路が都市の緑地帯として十分な効果を発揮している。

（竣工時）S=1/1,000



（現在）S=1/1,000

