

複合的機能を持つ緑地と 都市内高規格道路の提案

東北大学 正 員 稲村 肇

1. 本研究の背景と目的

古くから伊達62万石の城下町として栄えた仙台は、戦災を受けた中心部の街路樹が美しく、杜の都と呼ばれる美しい自然と歴史を持っている。しかし激しい都市化は丘陵から緑を奪い、外縁部の町で増加した自動車は朝夕のラッシュを引き起こし、深刻な都市問題となっている。

首都機能の地方分散の拠点都市と期待され、東北の中核都市として政令指定都市を目指す仙台市としては、1日でも早く、都市構造改革の一步を踏み出し、無秩序とも言える都市化の方向付けと、その優れた資質の維持発展を図らなければならない。

本研究は仙台市を取り巻く環境を分析し、新たな都市形成の方向を示す中で、その骨格をなす、大規模なグリーンベルトと環状高規格道路を提案するものである。

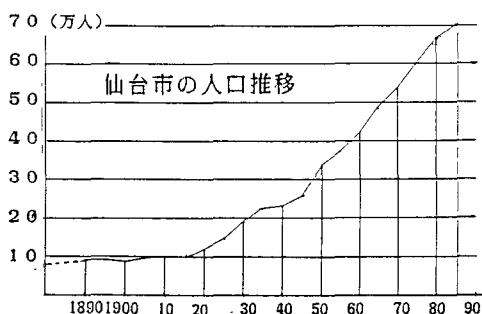
2. 社会経済環境の変化と都市計画の課題

現在、我が国の社会経済環境は大きく変貌しつつあり、それは①国際化、②産業の高度化、③都市化、という言葉で表現されている。そこで、これらの変化と都市計画の課題との関係を考察する。

一般に言われている国際化とは通商の交流、技術の交流、文化・学術の交流、国際観光客の増大といった形で具現化し、多くの外国人が往来し、また居住することをいう。これらの国際化に最も重要な政策は良質な居住環境の創造である。良質な居住環境の主要な条件として、公園、緑地といった自然との接触機会の多さと、スポーツ、文化等都市施設への接近性の良さが挙げられる。また、観光に限らず、訪問したくなる町の条件として、美しい町、歴史・文化のある町であることは不可欠である。居住環境条件は②産業の高度化ともつながる。いわゆるハイテク産業、研究所、研修所等の立地要因は従来型産

業のエネルギー、労働、土地に代わり、良質な居住環境、高度な研究・教育機関へと変化している。

◎都市化の傾向は近年著しい。典型的な一点集中型の構造を持っている仙台市もその例外ではなく、都市化の波は丘陵地帯の緑、田畑を減少させ、バスを中心とする公共交通機関の経営を困難にし、都市周辺部の交通混雑を激化させている。この問題の解決は都市計画の大きな課題である。



3. 都市計画の基本的考え方

地域計画の基本はローカリティーにあり、それは地域の特性を生かし、全体の整合性をとるところにある。すなわち、仙台市の都市計画に与えられた基本的条件は以下のようにまとめられる。

- ・国全体での要請—多極分散構想に合致する
- ・東北の中核都市としての機能の充実に寄与する
- ・都市圏内での機能分担、地域の一体化を目指す
- ・仙台市に与えられた、先の都市計画への課題に答える

これらをふまえ、都市整備の基本的方向をまとめれば以下のとおり。

①仙台の中核管理機能や高い都市機能の広域的、重層的利用を図るべく、広域ネットワーク、都市内ネットワークを形成し連結強化する。(交通問題の抜本的解決)

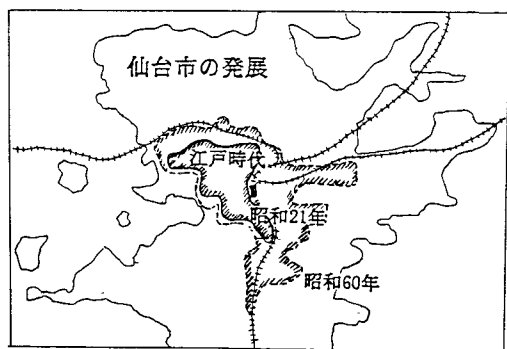
②歴史的環境の保全、伝統・文化の育成と新都市の形成が調和した、機能的で美しい町作り。（伊達62万石城下町の再興）

③地区環境の整備の中心として公園・緑地の大幅な拡充。（杜の都仙台への緑の復活）

4. 複合的機能を持つ緑地と

都市内高規格道路の提案

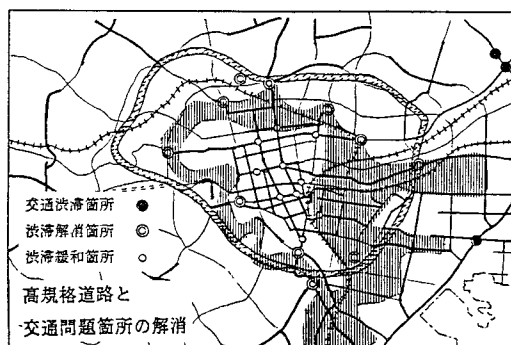
伊達62万石の城下町は南北4km、東西3kmの楕円形に拡がり、中心部を奥州街道が走っていた。それが昭和初期には6km×4km、昭和35年には8km×6km程度になり、それ以降は外縁部の丘陵を越えて、市街地は急速に広がった。従って仙台の市街地は4km×3km程度の旧城下町と7km×5km程度の旧市街地と、そしてその外側の新市街地の3地域に分割して考えることができる。



ここで歴史的保全が必要なのが旧城下町であり、居住環境や交通面で特に問題があるのが旧市街地である。また今後の仙台市の発展を担うのが新市街地と言える。そこで本稿では先の都市計画の基本的条件を満たし、都市整備の基本的方向を具現化する形で、複合的機能を持つ緑地と都市内環状高規格道路の提案をする。すなわち、旧城下町地区は歴史的環境保全を中心に据え、中枢管理機能との調和を図る。旧市街地には大規模なグリーンベルトを配置し、公園、レクリエーション施設、駐車場を導入する。これと共に再開発を実施し、良質な居住環境の実現を図る。グリーンベルトの中には環状高規格道路を配置する。グリーンベルトによって旧市街地から分離された新市街地には良質な住宅地域の形成と中心地区で収容し切れない業務機能を1-3方向に帯状に

配置する。すなわち、都市計画を同心円状の3地域で3つの異なった理念の下に形成してゆくのである。

ここで提案の中心となるグリーンベルトは幅約200m、環状道路は幅約60mの規模を持たせる。位置は新旧市街地の境界付近を原則とする。これにより、昭和80年で約500万トリップと予測されている仙台都市圏内生成交通量の5%、25万トリップがさばかれる。緑地は仙台市の都市公園整備目標1000ha増のうち200haを実現することができる。またこのグリーンベルトや高規格道路は仙台の新しい名所になるだろうし、数々のイベントの開催の場にもなるだろう。



5. 結論

本稿で提案したグリーンベルト並びに高規格道路は概算4000億円以上のビックプロジェクトとなり、実現が難しいと思われるかもしれない。しかし、昭和64年の政令指定都市昇格を控える仙台市に於いて、21世紀の都市の骨格を造る為には、この程度の投資が必要と考える。このプロジェクトは交通需要や用地買収等を考え約30年の期間をかけて実現するのが望ましい。また、段階計画を作成すれば、10年後にも、20年後にもその一部は実現可能だろうし、それだけの効果を生じるという意味で意義がある。大規模プロジェクト実現の最大の要件は市民のコンセンサスの中で事業を進めることであり、行政の熱意がその鍵となる。最後にこの提案が仙台市の長期的な都市形成の方向に対しての議論の一助となり、またこの提案が同じ問題で悩む他の都市の参考になれば幸いである。