

IV-33 仙台城址の道路環境調査について

東北工業大学 正会員○松 山 正 将
同 同 花 洲 健 一
同 同 菊 地 清 文

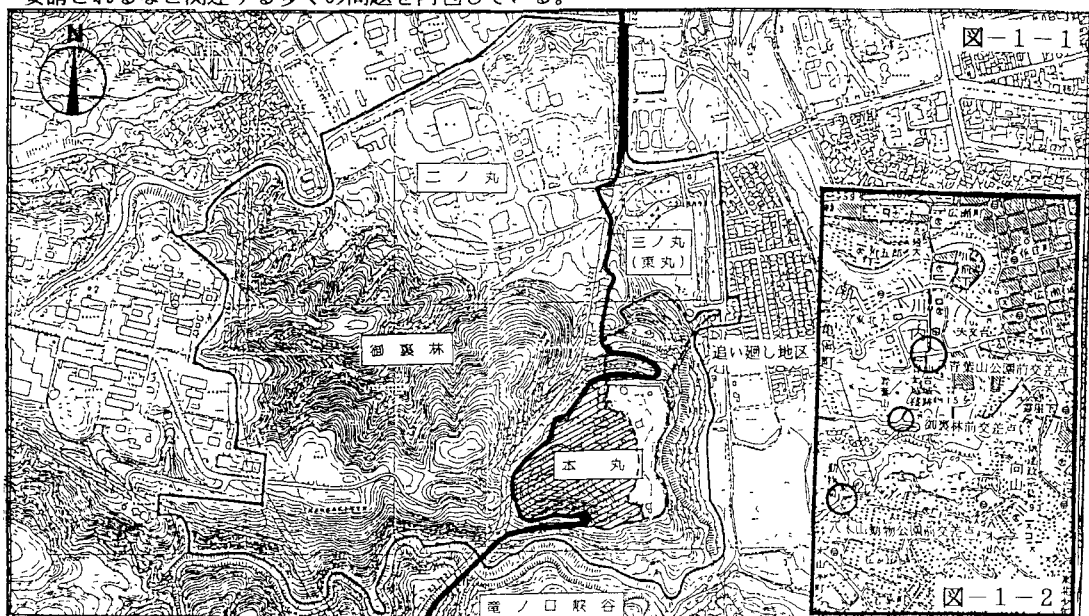
1：はじめに

仙台市教育委員会内の文化財保護委員会が史蹟保存対象地域として仙台市へ答申している地域は、図-1-1の通りである。本来ならば仙台国際センターや県スポーツセンターそして追い廻し住宅を含めた、広瀬川右岸の龍の口に至る地域も対象範囲とするべきと思うが、急速な市街化による影響が大きく、重要な地域であってもその文化財的価値が低下しすぎていることと、利害関係が複雑すぎて解決の糸口がつかめず止むを得ず決断せざるを得なかったことは、想像に難くない。

本報告は、このような背景を有する地域の史蹟保護、自然環境保全の視点で取り組んでいる現況把握調査の中から、仙台城址本丸に関わる道路環境調査で得られた知見について述べるものである。

2：仙台城址に関わる背景問題

仙台城址の現況を理解するうえで欠かすことのできない二つの問題について簡単にふれる。一つは管理等に関わる史蹟保存対象内の土地所有の問題である。東北大学等の国有地をはじめ、国が終戦直後住宅営団（数「跡地」の跡）を通して民間に貸与した追い廻し地区、1950（昭和25）年本丸一帯の国有地を護国神社が取得した宮城県護国神社の私有地（図-1-1の斜線枠部分は、取得した一部をその後仙台市へ売却しているので、現在の所有地を示している）、その一部を1963（昭和38）年仙台市が買収した市有地（図-1-1の点線枠部分）等多くの所有者と借用地者が関連していることである。そしてもう一つは、この地域のほぼ中心を貫くようなかたちで走り、本丸石垣直下を通る都市計画道路、川内～旗立線（図-1-1の黒塗り道路沿いの計画線部分）の問題である。この道路は市南西部の宅地開発に伴い、生活道路としての利用が増え、これらの影響で以前から監視対象になっていた本丸石垣の崩落に対する安全確保という問題と、現在の道路整備構想が、国の特別天然記念物（東北大学理学部附属植物園）の貴重な自然環境を破壊しかねない等の理由から頓挫し、新たなルート確保を要請されるなど関連する多くの問題を内包している。



3：調査内容

- (1) 交差点交通量測定：青葉山公園前交差点（A交差点）、御裏林前交差点（O交差点）、八木山動物公園前交差点（Z交差点）の各断面交通量測定（図-1-2）。車種は4区分とし観光バスは別カウントした。観測は昼間12時間連続観測（7：00～19：00、集計15分間隔）とした。
- (2) 道路環境音測定：交差点及び道路沿いや歩道部等での道路環境音測定。サンプリングタイムは試

行的に1測点5分間とした。測定は、騒音計(リオン:NL-61)を地上高150cmに設置し、DAT(東芝:SV-MD1)にてA特性で記録した。解析は、FFT解析機器(小野測器:CF-920)にて行なった。

- (3)歩道部等実地歩行調査: 歩行者としての歩き易さをはじめ、距離計及びストップウォッチを用いて区間の歩行時間等を測定。

4: 結果及び考察

- (1)交差点交通量: 今年度の5/14(木)、7/9(木)、9/10(木)の調査結果と、これまでのデータをまとめたものを図-2に示す。これまでも指摘しているように微増傾向を示しており、本丸石垣や道路沿いの樹木・斜面等への日常的な悪影響は否定しがたいものと考えている。この路線の大型車の混入率は約2%であるが、せめてA交差点とO交差点間の道路幅員と現状を考慮して、この間の観光バスと大型車の通行は禁止すべきものと考えている。^{1), 2), 3), 4)}

- (2)道路環境音: 3交差点を通る道路沿いの音圧レベルは50~76dBA、本丸・三の丸・追い廻し地区では50~74dBAと観測された。また、図-3に本丸での1/3オクターブ周波数スペクトルを示す。いずれもその地域の特徴を見いだすまでに至っていないが、サンプリングタイムの工夫と測定地点を増設することで環境音の分類も可能になり、歩行者にとって散策に相応しい道路環境音レベルを把握できるものと思われる。

- (3)歩道部等実地歩行調査: 隅櫓から本丸詰の門跡(護国神社鳥居付近)へ至る歩道については、車道と分離されている箇所は短く、側溝蓋の上とか杉木立の間を歩き、交通量が多く(昼間12時間測定: バイクを含めると約12000台)手摺りのない急勾配の道路を2回も横断しなければならない問題が多い。歩行距離はおよそ550mで、歩行時間は約17分~20分程度であった。

詰の門跡から西の門跡を経て御裏林交差点を通り、埋門跡(本丸駐車場入り口)に至る道路は歩車道が分離されておらず、車道幅員も狭く屈曲部も多く歩行には非常に危険な区間といえる。

比較的落ち着いた歩けるのは、追い廻し住宅入り口の信号付近から長沼に沿って設けられている歩道を通り、三の丸異門跡の前、清水門跡そして沢の門跡へいたる区間で、歩行距離はおよそ370m、歩行時間は約10分である。また、追い廻し地区外周の歩行距離はおよそ2,200mで歩行時間は約30分、龍の口側は散策道としての環境は充分と思われる。

城址周辺の歩行者用道路環境は、歩いて散策しようとする人々への気配りがなされていない様に思われる。老若男女に配慮した歩きやすい歩道と、電柱・電話ケーブル・交通標識等やストリートファニチャー類も検討し、歩いてみたくなるような空間づくりが必要に思われる。

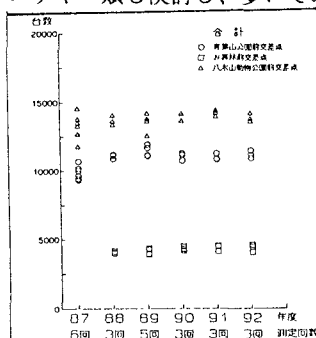


図-2

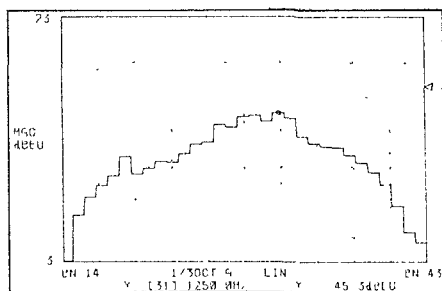


図-3

5: おわりに

いよいよ仙台市も、仙台北城址本丸北面の石垣の修復にとりかかるようである。これは仙台北城再建を核とする新しい街づくりの槌音とも理解される。背景にある問題はこの道路環境に象徴されるごく大きな問題ばかりであるが、この地域の「環境資源」を正確に読取り、タイムスパンを長くとらえて人間の尺度に基づいた空間づくりが是非とも必要に思われる。

6: 謝辞

道路環境音測定については、本学建築学科鈴木博司先生にご指導ご助言を戴いた。ここにこれを記し謝意を表します。また、この調査には本環境測量研究室研修生12名と、資料整理には研修生の赤間俊浩、荒 健次両君の協力を得た。改めて謝意を表する次第である。

7: 参考文献

- 1) 松山・浜・磯田 「仙台青葉城址周辺道路の交通現況調査について」土木学会東北支部技術発表会 1990.3.
- 2) 松山 「仙台市内一〜旗立線の交通量の調査と解析」東北工業大学紀要 1-10 理工学編 1990.3.
- 3) 松山・花瀬・菊地 「仙台青葉城址周辺道路の交通現況調査について」土木学会第45回学術講演会 1990.10.
- 4) 松山・花瀬・菊地 「仙台北城址周辺道路の交通現況について」土木学会東北支部技術発表会 1991.3.