

花園町通り都市改変社会実験

松山市 都市整備部 都市政策課

1. はじめに

松山市は四国の北西に位置する人口約51万人の四国最大の都市です。

本市では、今後さらに進む少子高齢社会や環境問題、財政的制約の中で、都市経営を考えたまちづくりを行うため、一昨年に都市計画マスタープランを見直し、それに沿ったまちづくりを行っています。（図-1）

まちづくりの方向転換

これからの都市づくり

都市を取り巻く状況が様々に変化している中で、都市づくりの目指すべき方向も変換を必要とされています。



発展とともに拡大・拡散する都市

懸念される問題

- 人口減少時代の到来
- 少子高齢化の進展
- 嵌しさを増す財政状況
- 環境や防災対策の問題

目指すは
コンパクトで
質の高い都市



効率的で効果的な都市経営
松山らしい愛着を感じられる都市形成

これからの課題

- 都心の質を高める
- 都市の機能を集積する
- 市街地の拡散を抑える
- 公共交通の利便性を活かす

図-1 目指すべきまちの姿

2. まちづくり計画と花園町通り改変計画

(1) まちづくりの方向性

本市では、コンパクトで質の高い集約型都市を形成することとしています。都市計画マスタープランの中では、この集約型都市形成のため、中心部に加え郊外駅周辺を地域生活拠点として位置付け、そこに住替えを誘導し、歩いて日常生活ができる、いわゆる「歩いて暮らせるまち」を目指すこととしている

ます。こうした集約型都市は、住替えはもちろん、質の高い市街地の形成や、公共交通のサービス水準の向上、歩行者、自転車といった「遅い交通」に対する環境整備を一体的に実施することで形成されることとなります。(図－2)



図－2 都市構造図

その中で、今回は、中心部においての都市改変事業について述べていくこととします。

本市の中心部は戦災復興土地区画整理事業において広幅員の道路整備がなされています。そこで、これらのストックを活かし、自動車軸、自転車軸、歩行者軸をパーソントリップ調査やプローブパーソン調査により定量的に解析し、設定した上で、自転車、歩行者空間を、新たな用地買収を行うのではなく、都市改変事業で創出することで、賑わいや、安全性を向上させるとともに、将来の少子高齢社会に対応したまちを形成しようとするものです。

(2) 花園町通りの空間改変事業

花園町通りは、路面電車が走る幅40mの市内でも最大の幅員を持つ道路で、南に市内最大の結節点である松山市駅、北に整備が完了した堀之内公園を結ぶ道路で、東側と西側にそれぞれ別の商店街組織があります。堀之内公園には、以前は、松山球場、競輪場といった集客施設がありましたが、平成12年に郊外移転したことや、また、郊外商業施設の立地に伴い衰退化が激しく、活性化が望まれています。さらに、老朽化したアーケードや、市駅前の空間を含めると約1000台の放置自転車があるなど多くの問題点がある通りです。(写真 花園町通りの現況)



市内最大の幅員を持つ花園町通り



暗い歩行環境



大量な路上駐輪による歩行環境の悪化

写真 花園町通りの現状

しかしながら、集約型都市の形成には、既存ストックとしてのポテンシャルが高い、この花園町通りの都市改変が非常に重要で、「歩いて暮らせるまち」シンボルロードとなるものと考えています。

現況は、複線の軌道を中心に、副道を入れると片側3車線と歩道を有していますが、これを都市改変により片側1車線とし、生み出された空間を自転車道と歩行者空間に再配分するものです。（図-3）

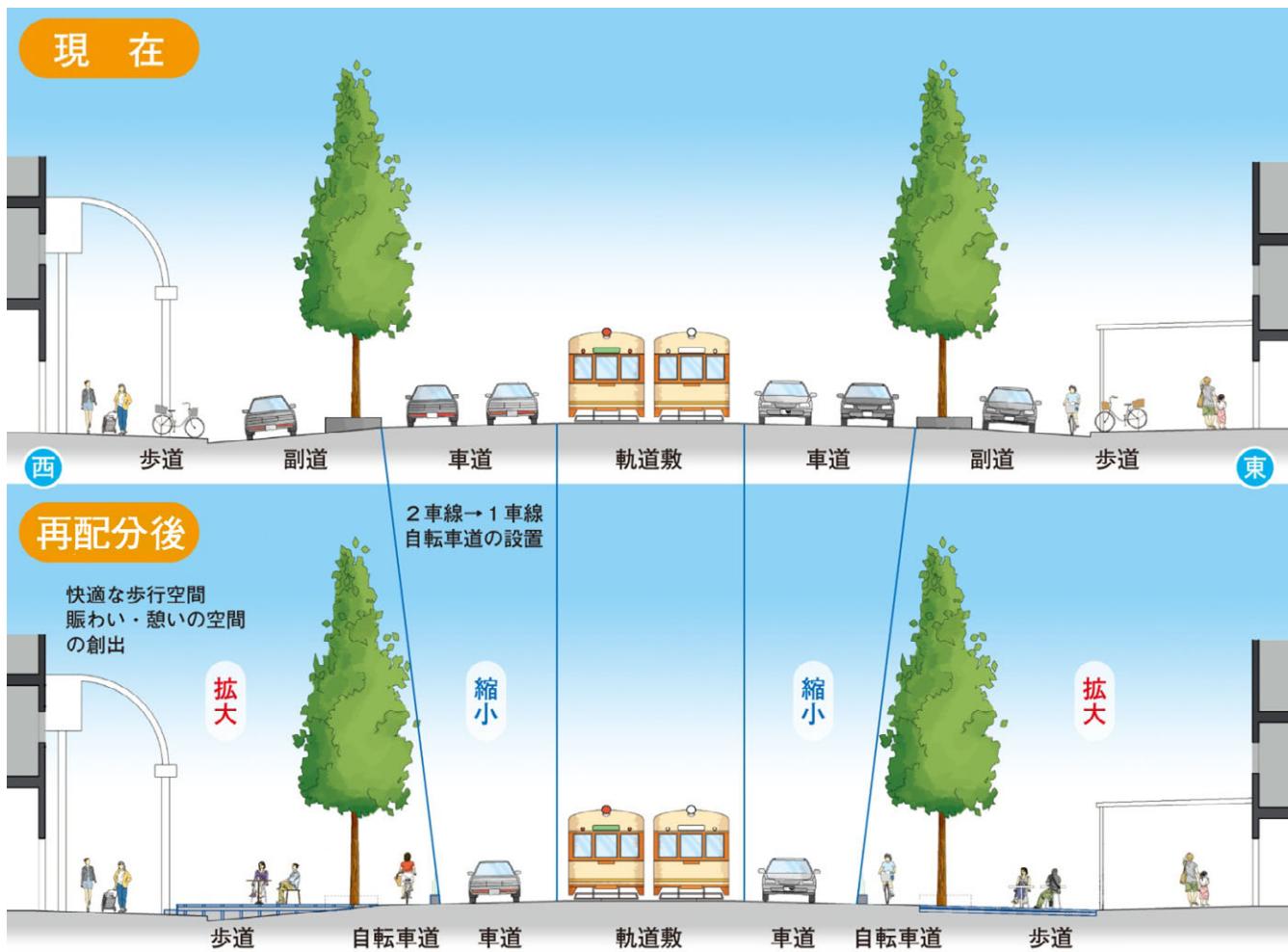


図-3 横断構成

生み出された歩行者空間には、滞留スペースやオープンカフェ等賑わいを創出するプログラムを実施するとともに、路上駐輪場や荷捌きスペースを設けることとしています。(図-4) また、景観整備に伴い電線類の地中化も同時に実施することとしています。

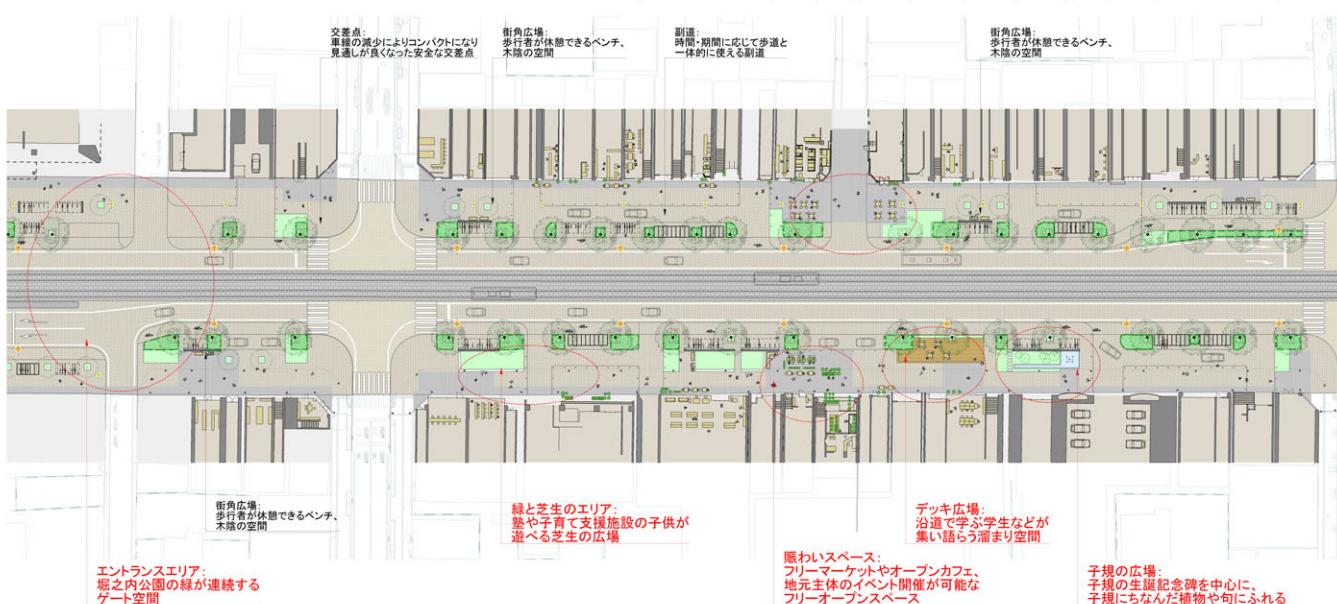




図-4 整備案

3. 地元協議

地元協議は、平成23年の10月に最初の説明会を実施しました。それ以降、表-1にあるように地元説明会を実施し、地元の意見に耳を傾けながら、整備案、社会実験案をまとめていきました。また、学識者、交通管理者、関係事業者が参加した懇談会や地元が参加したワークショップ等も数回に渡り開催し、合意形成を図っていきました。

表-1

	開催日時	内 容
第1回	平成23年12月22日（木）	地権者等説明会
-	平成24年3月21日（水）19:00～20:00	地元説明会
第2回	平成24年4月25日（水）19:00～20:00	検討会
第3回	平成24年5月21日（月）19:00～20:00	〃
第4回	平成24年6月26日（火）19:00～20:00	地権者等説明会
第5回	平成24年8月7日（火）19:00～20:00	〃
-	平成24年10月16日（火）19:00～20:00	説明会
第6回	平成24年11月22日（木）19:00～20:00	地権者等説明会
第7回	平成25年2月12日（火）19:00～20:00 平成25年2月13日（水）19:00～20:00	〃 西通り説明会 東通り説明会

花園町通りは東側と西側でまちの形態が異なるためそれぞれ違った観点からの意見が出ました。東側は間口が小さな建物が並び、一階、二階はテナントで貸し出し、その上階に居住している方が多く、また、居住者も高齢の方が殆どで日々の生活に即した意見が出されました。また、アーケードも40年前に設置し老朽化が激しいものとなっています。西側は、昔は東側と同様に間口の狭い家が並んでいましたが、現在は民間の開発に伴い、比較的大きな建物が並んでおり、専門学校や学習塾等が多く立地し、居住者も数人といった状況です。また、西側のアーケードは20年前に設置したもので、東側ほど老朽化はしていません。このような形態のため地元の意見も東側と西側で少し異なるものとなっています。

出された意見としては次のようなものがあります。

○ 自動車関連

- ・一車線にすると渋滞が発生する。特に、市駅にある伊予鉄高島屋でセールがあるとき、堀之内公園でイベントがあるときは心配である。
- ・一車線にすると、軌道が近く感じられ危険である。
- ・高齢者がディケアに行くときに家の前の副道で車の乗り降りをするので、副道がなくなると困る。
(主に東側)
- ・交差点から右折で直接副道に入れないと利便性が損なわれる。(主に東側)
- ・塾の送迎に副道を使っているので、副道がなくなると送迎車両で渋滞する。(西側)

○ 自転車関連

- ・今まで事故がないのだから、副道を自転車レーンとして、必要なときに車が通るのでいいのではないか。(主に東側)
- ・市が無料の駐輪場を近くに作ればいいのではないか。しかし、家の前から遠くなる。
- ・家の自転車を通りに置いているので、駐輪場がなくなる。(東側)

○ 歩行者関連

- ・現在の歩道から放置自転車がなくなれば幅としては十分である。
- ・歩行者もそれほど歩いてないのに、車道を削減して歩行者空間をつくるのは理解しがたい。
- ・オープンカフェなどイベントを行うと、防犯面、ごみ、騒音が心配である。

基本的には、現在の副道を沿道の方々が前庭的に使用するライフスタイルが確立しているため、公共空間であることを理解していただくように、個別訪問や勉強会を重ねて社会実験を実施することとしました。

4. 花園町通り社会実験

(1) 社会実験の概要

社会実験は平成24年の10月25日から11月4日までの11日間実施しました。(図-5パンフレット)



図-5 パンフレット

実験内容としては、自動車の車線を一車線化するとともに、一部副道を残し、自転車専用通行帯を設置し、歩道のオープンスペースにウッドデッキを設置するなどしています。(実験写真)



実験写真

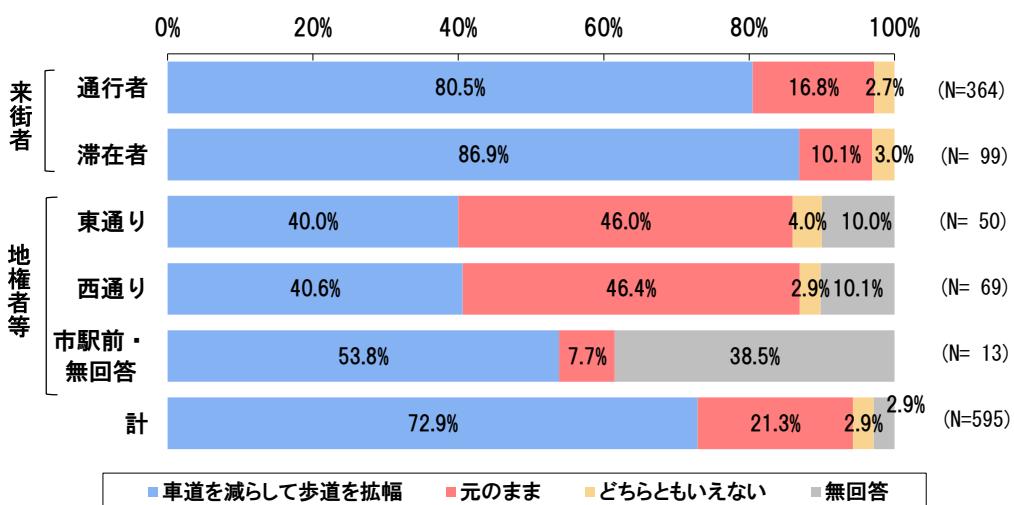
(2) 実験結果

自動車、自転車、歩行者の通行台数、通行者数調査に加え、地元約400人の地権者や通行者・来街者に対するアンケートを行いました。地権者からは132人、通行者・来街者からは463人から回答をいただきました。

自動車については、実験前の通行量が約7,000台/12hであったことから一車線化する事による渋滞はほぼありませんでした。また、自転車の通行台数と歩行者の通行者数は休日に増加しています。

アンケート結果では、来街者の80%以上が今回の都市改変に賛成しているものの、特に東側の沿道の方は賛成と反対が分かれる結果となりました。実験後地元説明会を実施し、反対と言う方々も、どうなるのかが不安と言う方が多い印象でした。そのことから、沿道の方々を一軒ずつ回り、事業と将来への備えであることを何十回にも渡り説明しました。

Q. 花園町通りについて、今後どのようにしたら良いと思いますか？



そして、実験から3か月後の2月12日～13日に西側、東側で地元説明会を実施し、西側は了解を得ました。東側は数名の反対者がいたため、再度地元と話し合いを行い、町内会は賛成の意向を持していることから、まだご理解をいただいている数名に対してきめ細やかな説明を実施しているところです。

5. まとめ

今回は、将来の集約型都市形成のための都市改変について、社会実験と地元合意について報告を行いました。

本市では、これまで、ロープウェイ通りや道後温泉本館周辺を対象として歩行者優先の都市改変事業を実施していますが、地元合意に時間を要する場合が殆どです。今回、約1年半で合意が得られたことは、非常に早い印象ではありますが、細部については詳細設計への積み残しもあることから、地元がまちづくりに参加できるようにしていきたいと考えています。また、新設道路（用地買収を行って事業をする都市計画道路など）に比べると、既存の沿道住民の方々のライフスタイルが確立されているため、合意形成が非常に難しい面があると思われます。今後、面的に都市改変を進めていく予定ですが、社会実験を実施しながら、時間をかけて丁寧な説明を行いつつ合意形成を図っていくという手法がいいのではないかと考えています。