

### 1. はじめに

松山市は四国の北西部に位置し、四国最大の人口51万人を有する都市で、松山城を中心とした城下町として発展してきた。また、観光地として有名な道後温泉が中心部から約2kmと比較的近い箇所に位置し、俳人正岡子規の出身地としても有名で、国際観光文化都市として栄えている。

### 2. 松山市の市街化動向と交通の現状

城下町としてまちづくりが行われてきた本市では、戦後のモータリゼーションの進展と人口増加に伴い郊外に市街地が拡大している。昭和40年に当時の市街地の外延は中心から約2kmの位置であったが、平成3年には中心から約4kmの位置に拡大している。また、DID地区の面積は昭和40年には16.0km<sup>2</sup>だったものが、平成22年には67.9km<sup>2</sup>と大きく拡大した。

道路は松山城を中心に放射状の5本の幹線道路と、中心部から約2kmの位置に環状線が整備されているが、通過交通の中心部への流入や環状線南部の市街化、環状線沿いへの郊外店舗の進出等により、南部の放射道路と環状線との交差点や中心部内で慢性的な渋滞が発生している。これら渋滞の解消とIC～空港等の連絡性の向上を目的として、現在、中心部から約4kmの位置に外環状道路の整備が進められ、一部供用を開始している。

一方、公共交通は市内中心部に路面電車(9.6km)、中心部と郊外を結ぶ郊外線(33.9km)が3路線、さらにJR予讃線が南北に運行し、これら鉄軌道交通を補完する形で73系統のバス路線網が形成されるなど比較的充実している(図.1)。

しかし近年は、公共交通利用者が減少し、代表交通手段に占める公共交通の割合は昭和54年の10.1%から3.9%へ減少し、逆に自動車の分担率は38.7%から50.5%と1.3倍になっている。

平坦で雨が少ない自然条件もあって自転車の利用も多く、松山市全体で分担率は約20%、環状線内の居住者に限れば32%となっており、他の地方都市と比べて自転車の利用は多い(図.2)。

### 3. 目指す都市構造と都市改変

本市では、平成23年3月に都市計画マスタープランの見直しを行い、少子高齢化社会や環境問題に対応するため集約型の都市を目指すこととしている。現在、さらなる実効性を持たせるため「立地適正化計画」と「地域公共交通網形成計画」の策定に取り組んでいる。集約型都市の形成には、中心部や地域拠点への医療・福祉・商業等都市機能の集約や、歩行者や自転車といった『遅い交通』の空間整備、景観、拠点間や地区内の公共交通のサービス向上、住み替え、市街地整備などを一体的に実施する必要があり、本市でも様々な取り組みを行っている。

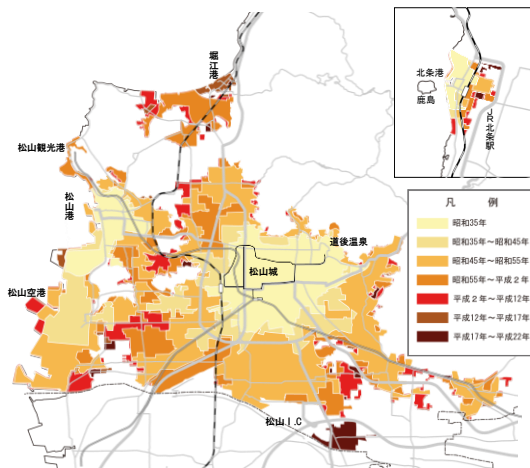


図.1 松山市の交通網と市街化動向

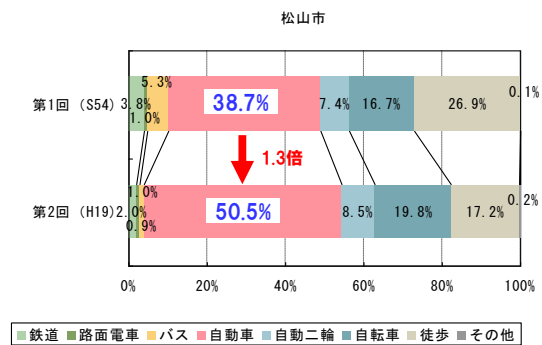


図.2 松山市の交通分担率  
(資料: 第2回松山市パーソントリップ調査)

本市では、中心部において、プローブパーソンデータ等をもとに、歩行者、自転車、自動車の動線を分析し、各交通の街路コードを決定し、歩行者の回遊性向上、地域の活性化を目指し順次都市改変（道路空間の機能再配分）の事業を行っており、これまでに松山城へのエントランスロードであるロープウェイ通りや道後温泉本館周辺を整備している。現在は二番町通りや花園町通りで、歩行者、自転車空間創出や道路、ファサードの景観整備に取り組んでいるところである。

ここでは、花園町通りの合意形成手法と賑わいづくりについて述べるものとする。



図. 3 松山市中心部の目指すイメージ

#### 4. 花園町通り都市改変事業

##### (1) 都市改変事業の概要

花園町通りは、道路中央に路面電車が走る市内最大の幅員（40m）を有する片側2車線の道路で、市内最大の交通結節点の一つである松山市駅と、芝生広場として第一期整備が完了した堀之内とを結ぶ通りで、東側と西側にそれぞれ別の商店街が組織されている。堀之内には、以前は、松山球場、競輪場といった集客施設があったが、国の史跡指定区域であることから平成12年に郊外移転したことや、郊外商業施設の立地に伴い衰退化が著しく活性化が望まれている。加えてアーケードの老朽化や、空き店舗の増加、市駅前を含めると約1,000台の放置自転車の存在など多くの問題を有する通りとなっていた(図. 4、写真. 1)。



図. 4 花園町通りの位置



写真. 1 花園町東通りの現況（アーケード撤去前）

この通りのポテンシャルを最大限活かすため、片側2車線の車道を1車線化し、生み出された空間を歩行者と自転車空間に再配分する計画を打ち出した。歩行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の実施や路上駐輪場・荷捌きスペースを設置するとともに、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た。(図. 5～7)

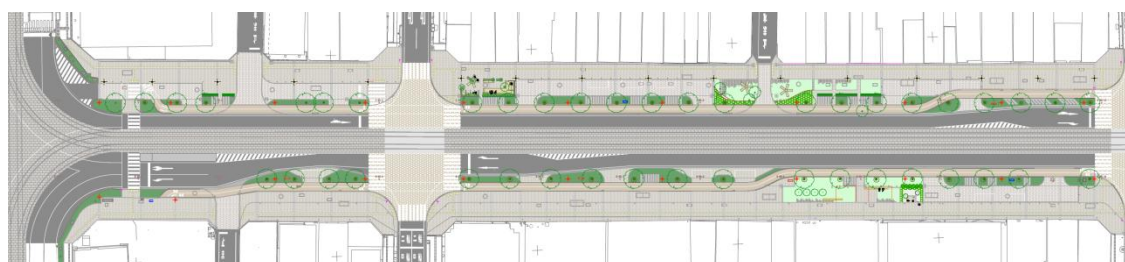


図. 5 花園町通りの整備計画案

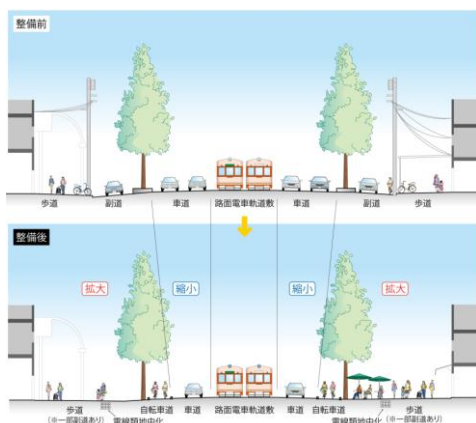


図. 6 横断面 (整備前[現況]・整備後)



図. 7 空間活用イメージ (模型)

## (2) 合意形成手法

### 1) 地元協議・懇談会の開催

花園町通りの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、居住者も高齢者が殆どである。これに対し、西側は民間開発に伴い比較的大きな建物が並んでおり、専門学校や塾等が多く立地し、居住者も数人といった状況である。

このため、計画案の合意形成にあたっては、平成 23 年 10 月に開催した地元説明会を皮切りに、10 数回の地元協議を開催したほか、東通り、西通りそれぞれ個別にも協議を重ね、居住者や地権者、テナント等からの意見に耳を傾けながら計画案をとりまとめていった。

地元からの意見では、特に、自動車関連では、一車線化に伴う渋滞発生を懸念する声が多数聞かれたことから、一車線化した際の交通処理方法やマイクロ交通流シミュレーションによる検証結果、プロンプト調査による歩行回遊の現状等を提示するなど定量的かつ丁寧な説明に努めた。

また、現在の副道は沿道の方々が私的な駐車スペースとして使用するライフスタイルが定着しているほか、歩道は沿道居住者や店舗従業者等の駐輪スペースとしての使用が常態化していたことから、改変に対する抵抗感は相当のものであったが、個別訪問や勉強会を積み重ねることで、改変目的や整備案に対する理解は大きく進んだと思われる。

その他、学識経験者や道路・交通管理者、関係事業者、地元代表者が参加した懇談会を計 8 回開催するなど、オープンな場での議論も効果的であったと感じている。



図. 8 ミクロ交通流シミュレーションによる検証

## 2) ワークショップの開催

地元協議や懇談会と並行し、整備案をより視覚的に理解してもらうための社会実験を計画するとともに、整備コンセプトや通りのデザイン、社会実験での歩道空間活用について、地元等と一体となって検討するため、平成24年度にワークショップを開催した。ワークショップには、地元関係者だけでなく、学生や一般公募者などの参加者も交え、“利用者の立場”からの意見を地元にも聞いてもらうことで、道路空間の「公共性」や外部から見た通りのイメージなどに対する理解を深めていった(写真、2～3)。また、沿道には様々な業態の店舗が立地していることから、ワークショップ開催は昼の部と夜の部の2回に分け行うなど、より多くの人が参加できるよう配慮した。

当該ワークショップはここ平成24年度以降休止していたが、空間活用や植栽の維持管理等をテーマとして今年度から再開し、現在活発な議論を交わしているところである。

### 【ワークショップの概要】

	開催日時	議題等
プレ	平成24年4月17日(火) 19:00~20:50	<ul style="list-style-type: none"> <li>・議題1：花園町通りの歴史、まちへの想い</li> <li>・レクチャー1：他都市の取り組み</li> <li>・レクチャー2：空間の使い方等の話題提供</li> <li>・議題2：レクチャーを踏まえた意見交換</li> </ul>
第1回	平成24年5月23日(水) 昼の部 15:00~17:00 夜の部 19:00~21:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・議題1：花園町通り整備のコンセプトについて 交通計画、荷捌き、駐輪等について</li> <li>・議題2：自分の家や店の前の空間の活用方法 社会実験で取り組みたいことについて</li> </ul>
第2回	平成24年6月27日(水) 昼の部 15:00~17:00 夜の部 19:00~21:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・議題1：花園町通り整備検討案について 社会実験検討案について</li> <li>・議題2：社会実験のプログラムとその役割分担</li> </ul>
第3回	平成24年7月27日(金) 昼の部 15:00~17:00 夜の部 19:00~21:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備検討案、社会実験案</li> <li>・プログラム案(オープンスペースの活用案)</li> </ul>
第4回	平成24年8月24日(金) 昼の部 15:00~17:00 夜の部 19:00~21:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レクチャー1:まちづくりについて</li> <li>・レクチャー2:ロープウェー街まちづくりデザイン ガイドライン</li> <li>・まつやまマイロード、社会実験案について</li> </ul>
第1回	平成27年7月25日(土) 13:30~15:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>・テーマ1：日常生活・維持管理</li> <li>・テーマ2：イベント的活用</li> <li>・テーマ3：駐輪場/自転車道の使い方</li> </ul>
第2回(予定)	平成27年8月30日(日)	・第1回の振り返り、テーマ別議論
第3回(予定)	平成27年10月10日(土)	—
第4回(予定)	平成27年12月頃	—



写真. 2 ワークショップの様子



写真. 3 ワークショップでの現地確認の様子

### 3) 社会実験

通りの整備計画案をより具体的に理解・実体験してもらうことを目的として、平成24年10月25日～11月4日の11日間、社会実験を実施した。実験では、車道の一車線化や自転車道の設置など交通に関わる検証のほか、歩道内のオープンスペースにウッドデッキを設置し、沿道店舗経営者による昼間のオープンカフェ、夜間の飲食の出店を行うなどにより、通りの賑わい等を実感してもらうものとした(写真. 4～5)



写真. 4 自転車道の設置 (社会実験)



写真. 5 ウッドデッキでのオープンカフェ (社会実験)

実験前後には、自動車、自転車、歩行者の通行量の調査に加え、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った。結果、地権者からは132人、通行者・来街者からは463人から回答を得た。

自動車交通量は実験前後でほぼ変化はなく、また、一車線化による渋滞はほぼ見られなかった。一方で、歩行者・自転車の通行量は特に休日において増加した。

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、沿道の方は賛成と反対が分かれる結果となった(図. 10)。

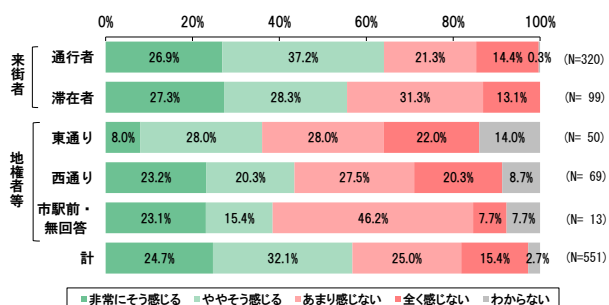


図. 9 徒歩での安全性・快適性について

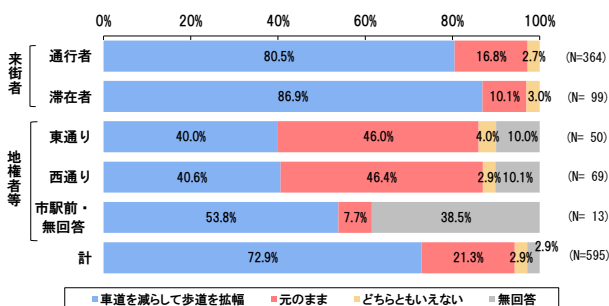


図. 10 今後の花園町通りについて

実験終了後も地元説明会を開催するとともに、将来どうなるのかが不安、と言う方が依然として多かったことから、地元を一軒一軒回り、事業目的を改めて説明するとともに、数ヶ月に渡り地元役員会への説明も週一回、二時間程度行うことで、ようやく地元から整備の要望書が市に提出されることとなり合意が得られたところである。

合意形成までには、歩行者や自転車などの実態調査結果、プローブパーソンデータ等による解析結果、ミクロ交通流シミュレーション結果など、客観的かつ一貫性を持った資料を提示した上で、地元の意見を聞くことが重要ではないかと考えている。また、一般市民にとっては、図面や資料だ

けでは将来どうなるのかがイメージしにくいことから、相当の費用は必要となるが、社会実験などにより実際どうなるのかを直接確認してもらった上で意見を出してもらい、補足説明や修正を加えるといった方法が、結果としては合意形成への近道であると感じた。

現在、東側のアーケードは地元により撤去され、無電柱化の事業を実施しているところであり、また、沿道ファサードのガイドラインも地元と協働で策定し、平成27年中にファサード改修に取り掛かる予定としている。加えて、路面整備も無電柱化が終了する平成28年度から着手することとしている。

## 5. まとめ

今回は、快適な歩行者ネットワークの構築のための都市空間改変について、合意形成に関わる一事例について報告した。

松山市ではこれまで、松山城東側の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きたが、その目的が「自動車交通の排除」と捉えられたことから、地元合意に時間を要する場合は殆であった。これら経験を踏まえ、花園町通りの改変事業に際しては、事業目的や他事業での効果等の丁寧な説明、定量的な検証結果の提示や地元との対話等を積み重ねた結果、約1年半という短期間で概ねの合意が得られ、事業着手化ができた。現在は、工事完成後の空間の使い方等について地元とワークショップを進めているところであるが、当初の頃とは異なり、地元からはまちや通りに対する愛着と誇りを持つ発言が目立つなど、地元意識も大きく変化しつつある。関係者が一体となったよりよい計画づくりと実効が期待される。