

視察報告書

愛媛県 松山市、香川県 三豊市、高松市

令和5年1月18日(水)~1月20日 (金)



三豊市役所 議場

松阪市議会 市民クラブ

令和5年1月31日

松阪市議会議長 山本 芳敬 様

松阪市議会 市民クラブ 中島 清晴

令和5年1月18日(水)から1月20日(金)の間、行政視察を実施しましたので

下記のとおり報告いたします。

記

1.参加者

中島清晴 東村佳子 吉川篤博 橘 大介 楠谷さゆり

2.視察先及び視察事項

(1)愛媛県松山市

街路整備事業について

(2)香川県三豊市

地域公共交通の活性化について

(3)香川県高松市

市街地再開発事業について

3.視察内容

別紙のとおり

I 愛媛県松山市街路整備事業について

日時: 1月18日(水) 14時30分～16時

場所: 松山市役所(座学)、花園町通り(現地)

対応: 松山市役所

松山市都市整備部 都市・交通計画課 主幹 柚山知範

松山市都市整備部 都市・交通計画課 交通戦略指導官 中尾均

松山市都市整備部 開発・建築担当 部長 石井朋紀

松山市都市整備部 コンパクト・プラス・ネットワーク推進官 井手英治

松山市議会事務局 次長 河野直充

松山市の概要

松山市は四国最大の50万都市で面積は429.35平方キロメートル、人口503,730人(令和4年4月1日現在)。松山市は松山城を中心に発展した城下町で、その松山城は現存12天守の一つでトリップアドバイザー「日本の城2020」で全国第3位となる。3千年の歴史を誇る日本最古の温泉でありミシュラン・グリーン・ジャポンで最高の3つ星評価の道後温泉本館を有しており、道後温泉別館、飛鳥乃温泉(2017年12月26日開湯)は中庭インスタレーションにアーティスト蜷川実花によるもので注目を集めている。

2.街路整備事業の主な取り組み

(1)歩いて暮らせるまちづくり

◆まちづくりを取り巻く環境変化

- ・人口減少、少子高齢化社会の到来
- ・中心市街地の空き店舗は増加、地価平均価格は下落
⇒高まる「遅い交通」の重要性⇒「歩くこと」が健康増進と医療費節約を生む
- ・歩行を支援する為の歩行空間の魅力アップ
- ・歩行環境整備の重要性
- ・歩くことによる医療費低減効果

- ◆集約型のまちづくり歩いて暮らせるまちづくり、目指すはコンパクトで質の高い都市
 - ・都市の拡大拡散⇒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
 - ⇒H11年11月国の歩いて暮らせる街づくりモデルプロジェクトに公募⇒採択が契機
 - ・城山公園～道後温泉4km、歩いて1時間
 - 「歩いて暮らせるまち松山」の実現に向け取組

◆取り組み事例

○ロープウェー街

道路空間再配分と景観整備(H14～18年度整備9億5千万円3/4補助)



- ・張り巡らされた電線
- ・老朽化したアーケード
- ・慢性的な路上駐車
- ・歩行者通行量の減少
- ・空き店舗の増加
- ⇒歩行者や自転車に配慮した道路空間の再配分
- ・2車線を1車線に(スラローム状)→車のスピードがでなくなる
- ・歩道を広く2.5m→3.5mに

⇒社会実験による検証

- ・安全な歩行空間
- ・車の速度抑制
- ・無電柱化
- ・統一的なテント、看板外壁の整備(地元作成の「まちづくりデザインガイドライン」に基づく沿道建物のファサード整備)

⇒歩行者数 3.5 倍に地価 1.25 倍に歩行者天国にしたイベントなど官民連携景観形成

- ・平成 28 年度都市景観大賞、国土交通大臣賞受賞

◎地元住民との協議会や説明会を重ね合意形成に時間をかけ成功事例が次につながる

○道後温泉周辺地区

歩行者空間整備(H14年～21年度整備 37億円愛媛県 21億松山市 16億円 2/5補助)



- ・観光客が滞留できるスペースがない
- ・道後温泉本館と商店街の間に道路があり危険

- ⇒自動車と歩行者の主動線を分離する交通動線の整備
・安全な回遊動線、滞留(ゆとり、にぎわい)空間の確保

◎石、鉄など本物の素材を使用した街路整備

○花園町通り

広場を備えた道路(H23～29年度整備 12億5千万円 1/2補助)



- ・車を優先した道路整備
 - ・古いアーケードによる暗い歩行環境
 - ・大量の放置自転車
 - ・多くの空き店舗
 - ・減少する自動車交通量

⇒公民学の連携: ワークショップ、現地のまち歩き、有識者や関係者との懇談会、模型による空間確認

◎道路空間の改変:歩行者や自転車に配慮した空間

⇒4車線を2車線に歩道を広く自転車道を整備

- ・電線類地中化
- ・車線の縮小(4車線→2車線→歩行者空間12%増)
- ・副道型荷捌きスペースの設置
- ・自転車道の設置
- ・沿道と一体的な景観整備(ファサードの整備、舗装の高質化)

◎リニューアルまでの過程を公民学連携により交通流シミュレーションにて交通状況の検証

- ・社会実験による検証→交通への影響、にぎわい創出の効果

◎歩行者、自転車への配慮

- ・照明灯やフットライト、路上駐輪場、自然石舗装、鋳物照明灯など

◎建物、道路が一体となった景観の形成

- ・外壁、看板、テントなどのデザインを統一する→
デザインセンターのマネジメント

◎人の活動の促進

- ・イベント等が可能な空間、設備→芝生広場、県産材のウッドデッキやベンチ
- ・マルシェ用電源、排水、給水設備→にぎわいしかけづくり

◎歴史と文化を感じる空間

- ・正岡子規生誕地を感じる仕掛け→
子規ゆかりの植栽、開設サイン、石碑、俳句ポスト等

⇒歩行者は2倍に地価は1.1倍に地元主催イベントの誕生(毎週土曜日毎月第3日曜日)

- ・全国街路事業コンクール国土交通大臣賞受賞

○松山市駅前広場 人々の往来と賑わいをつなぐ拠点(整備途中)

- ・松山市駅前広場は1日3万人の乗降客が行き交う場所
 - ・全国で17都市にしかない路面電車を有する
 - ・公共交通ネットワークが充実した市内最大の交通結節点

◎郊外電車から路面電車の乗り換えに道路横断が必要、放置駐輪、狭小な交流広場

- ・歩行者空間 32% 緑化スペース 7% 自動車空間 62%
 - ・歩行者空間 69% 自動車空間 31% 人にシフトする整備
- ⇒電車停留所の北側に交流広場、タクシー乗降所や送迎用のスペースは西側に、バス乗降所は東側に、市内電車を郊外電車に近づけ、乗り継ぎの利便性を向上

◎社会実験→整備後の状況を現地に作り、影響や効果を調べる

⇒交通の影響と賑わい創出の効果の検証

◆社会実験の結果を十分に分析、評価して設計に反映する

⇒公共交通の乗り継ぎが便利で快適に

賑わいの空間ができることで中心市街地の活性化となり

たくさんの笑顔が集まる場所となる

3. まとめ

- ・人口減少や超高齢化を迎えるにあたり今までと異なるまちづくりの視点が必要
- ・車を中心とした交通体系から歩行者や自転車といった遅い交通に配慮したまちづくり
- ・道路空間の再配分を実施
- ・合意形成が容易でない公共空間の既得権の主張には地道で丁寧な説明が必要
- ・社会実験の実施は地元や関係者と具体的な整備イメージの共有に有効
- ・模型、CG、交通シミュレーションなどわかりやすいツールを活用
- ・整備後は通行量や地価上昇などの効果を見える化する
- ・空間を地域住民が活用するためのソフト面の支援、イベントなどに協力
- ・まちづくりに関する賞を受賞することで地域に愛着と誇りが生まれる

4. 所感

人口減少と超高齢化を見据えて「遅い交通」に大きくシフトされた英断は素晴らしいものであり、淡々とお話される奥には大変なご苦労があったとお聞きしました

地元や住民の皆さんとの合意形成に地道で丁寧な説明と模型やCGやシミュレーションなどのツールの活用や大規模な社会実験などわかりやすくイメージしやすい、住民の気持ちに寄り添った配慮が行き届いていて、思いがカタチになったからこそ、その後の交通量増加や地価上昇につながっていくんだなと感じました。

対話と見える化と未来の共有、簡単でないことをやり遂げた先のまちの活性化や住民の皆さんの笑顔や郷土愛の醸成は松阪市でも生かせるヒントがたくさんあったよう

に思います。

まずはこんなまちに住みたい、こんなまちになったらいいなをもう1度たくさん話すところから始めようと思いました。

実際にまちを歩いてみて明るく広い歩道には電源も排水も給水も整備されていてファサードの様子も統一された看板も自慢したくなる街並みでした。

松阪でいうところの市民活動センターも充実しており、駅前では路面電車の移設という大規模整備を控え、職員の皆さんのやり遂げるという大きなますますの決意を肌で感じた次第です。今回の学びをぜひ松阪にも活かしたいと熱く思いました。



松山市役所

Ⅱ. 香川県三豊市 地域公共交通の活性化について

日 時: 1月19日(木) 13時30分~15時 場 所: 三豊市役所

対 応: 三豊市 政策部 交通政策課

課長 西城 利隆、課長補佐 近藤佳隆、主任 森糸 佐哉香、副主任 田尾 勇樹

三豊市の概要

香川県西部に位置し、南部から南東部にかけては讃岐山脈の中蓮寺峰・若狭峰などの山間地があり、北東部は大麻山、弥谷山、西部は、七宝山(志保山)などの山々がある。北西部は、瀬戸内海に突き出た荘内半島があり、その南側には、砂浜の美しい海岸線が続いており、粟島、志々島、蔦島などの島しょ部もみられる。

2. 三豊市地域公共交通計画の主な取り組み活動

(1) 三豊市地域公共交通計画の概要

①基本理念

・「行きたいときに 行きたいところへ 行けるまち」を基本理念に設定します。ヒトやモノといった地域の資源を最大限活用し、必要に応じて先端技術や新たなモビリティサービスの導入等にも挑戦しつつ、まちづくりと連携した交通環境を整備することで、誰もが豊かに暮らせるまちをめざす。

②公共交通の状況

広域交通として、市の北部から中部にかけて JR 予讃線、南部には JR 土讃線が通っている。三豊市と観音寺市・坂出市、三宮、大阪を結ぶ高速バス、本市と琴平町、高松空港を結ぶ空港リムジンバス「うどん空港シャトル」が運行している。地域交通として、コミュニティバスが 12 路線運行されているほか、粟島・志々島を結ぶ航路が運航されている。また観光客向けの移動手段として、観光地へ直行するバスや渡船が運行されている。

③公共交通空白地の状況

鉄道駅の利用圏を 1km、バス停の利用圏を 500m と設定すると、コミュニティバスの運行により、人口が多く集積している地域における公共交通空白地は概ね解消されている。しかし、国道 11 号以南の地域においては、交通空白地域がみられた。

(3)質問項目

(1)民間バス会社が撤退し、そうなった背景とその時の市の対応について

➡一市7町が合併した三豊市。地域公共交通空白地帯があるため、私鉄が補えない地域にコミュニティ交通を運行する。また GSM(グリーン・スロー・モビリティ)や GTFS データを活用し、最適な路線に改善していく。

(2)GSM(グリーン・スロー・モビリティ)の運行状況について

➡令和 2 年度の実証につづき、粟島においてグリーン・スロー・モビリティによる島内運行を実施している。観光客向けの利便性の高い交通手段や高齢者の移動のための交通手段の確保対策と、環境にやさしい低炭素型モビリティでかつ低燃費が特徴。二年間の運行実績により地域での認知度が高まる。

(3)三豊市コミュニティバス GTFS データの活用事例について

➡バス事業者と経路検索等の情報利用者との受渡しのための共通フォーマット。国土交通省により 2016 年から標準化が進められる。まだ導入したばかりのため、今後集約したデータを解析して、最適なルート作りに活かしていきたい。

(4)今後の地域公共交通の展望について

➡GSM(グリーン・スロー・モビリティ)などで、町民から夏場は風通しが良いが冬は寒いとの声をいただいている。防寒対策などを検討している。

(5) 行きたいときに行きたいところへ行けるまちの基本理念について

➡ 三豊市がめざす姿は住み慣れた場所で、自由に移動できる、「豊かな」生活を送れる地域。時間にあまり縛られず、“ラストワン マイル” “ファーストワンマイル”を フォローできる移動手段があれば、市民も観光客も、より豊かな生活を 送ることができる考えからそのような基本理念になった。

3.所 感

民間バス事業者が撤退してしまった三豊市。松阪市の場合はバス事業者は存続しているが、今後人口減少の影響により事業の採算が取れなくなり恒久的に継続するとは限らない。その状況かどのように地域公共交通を形成していくのかが今回の視察の目的である。特に注目したのは GSM(グリーン・スロー・モビリティ)の活用や GTFS データ活用がポイントであると感じた。

GSM とは電動で、時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上のパブリックモビリティである。CO2 排出量が少ない電気自動車で、小型なので狭い道でも問題無く低燃費である。また GTFS を活用した公共交通網の構築で、データを収集する事により、利用者の利用頻度、時間帯、コース需要などを把握する利点がある。解析して最適なコミュニティ交通の路線改善に役立つだろう。

先進事例の GTFS データ活用や GSM の活用事例を学び今後は市政に活かせるよう取り組みたい。



三豊市役所 会議室

Ⅲ.香川県高松市 高松丸亀町商店街市街地再開発事業について

日 時: 令和5年1月20日(金) 10時~12時 場 所: 高松市役所・丸亀町商店街

対 応: 高松市役所 高松市都市整備局都市計画課

課長兼住宅・まちづくり推進室長 岡田光信

課長補佐 國方利美 再開発係長 溝口健悟

1. 香川県高松市の概要

高松市は、多島美を誇る波静かな瀬戸内海に面し、これまで、人々の暮らしや経済・文化など様々な面において、瀬戸内海との深いかかわりの中で、県都として、また、四国の中枢管理都市として発展を続けてきた、海に開かれた都市です。気候は、年間を通して寒暖の差が小さく、降水量の少ないのが特色です。「高松」は鎌倉時代に開け始め、天正 16 年(1588 年)豊臣秀吉の家臣生駒親正が玉藻浦に居城を築き高松城と名付けたことに由来し、生駒 4 代 54 年、松平 11 代 220 年を通じて城下町として栄えました。高松市は、明治 23 年(1890 年)2 月 15 日、全国で 40 番目の市として誕生し、令和 2 年(2020 年)には市制施行 130 周年の節目の年を迎えました。これまでに大正、昭和、平成を通じ、8 回にわたる合併で、北は瀬戸内海から南は徳島県境に至る、海・山・川など恵まれた自然を有する広範な市域の中に、にぎわいのある都心やのどかな田園など、都市機能・水・緑が程よく調和し、豊かな生活空間を有する都市となっています。恵まれた風土と地理的優位性を生かし、四国の中枢管理都市として発展してきましたが、特に昭和 63 年の瀬戸大橋開通や平成元年の新高松空港開港、平成 4 年の四国横断自動車道の高松への延伸などにより高松市を取り巻く環境が大きく変化する中、平成 11 年 4 月、中核市に移行しました。現在、市域 375.6 km²、人口約 41 万人を擁し、今後は、「活力にあふれ 創造性豊かな 瀬戸の都・高松」を目指して、それぞれの地域の特徴をいかした、都市的利便性と自然的環境が享受できる都市の実現に向け、本市にふさわしい、コンパクトで持続可能なまちづくりを進めています。

2. 高松丸亀町商店街市街地再開発事業について

①高松丸亀町商店街市街地再開発事業の概要

・本来、中心市街地とは、商店街などの商業機能に加え、居住機能、公共機能、文化娯楽機能の他に、歴史的建造物・公園等の様々な都市機能が集積し、その都市を特徴付けているものです。しかし、車社会の急速な進展に伴い、居住や消費の郊外化が進んだ結果、多くの地方都市において、中心市街地の空洞化が深刻化しています。居住人口の減少・高齢化、歩行者通行量の減少、空き店舗の増加等により中心市街地のにぎわいが失われています。そのような背景から、中心市街地の再生に向けた取組を進める必要があります。また、平成 20 年度に策定した「高松市都市計画マスタープラン」と整合性を取りながら、支所や鉄道駅周辺などの集約拠点への都市機能の集積と市街地の拡大抑制による「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現に取り組むため、平成 25 年 2 月に「多核連携型コンパクト・エコシ

ティ推進計画」を策定しました。中心市街地は、この推進計画において、四国の拠点都市にふさわしい広域的な拠点性を強化する広域交流拠点に定め、重要な位置付けとなっています。多くの地方都市において中心市街地の衰退が深刻化する中、国においては、「コンパクトでにぎわいあふれるまちづくり」の実現に向けて、様々な都市機能の市街地への集約や中心市街地のにぎわい回復を一体的に取り組むことを目指し、まちづくり3法の見直しが行われ、基本理念や責務規定の創設のほか、内閣総理大臣による基本計画の認定制度や民間主導による多様な主体の参画などが、新たに組み込まれた「中心市街地の活性化に関する法律」が平成10年に施行されました。この法律に基づき、平成19年5月に第1期基本計画がまた、平成25年6月に第2期中心市街地活性化基本計画が国から認定を受け、中心市街地の活性化に取り組んでまいりました。これまでの取組によるにぎわいを維持しながら、さらに中心市街地の活性化に取り組むため、第3期中心市街地活性化基本計画を策定し、国の認定を受けました。

②第1期高松市中心市街地活性化基本計画

高松市では「中心市街地の活性化に関する法律」に基づき、「高松市中心市街地活性化基本計画」を策定し、平成19年3月30日に認定申請を行い、平成19年5月28日に内閣総理大臣の認定を受けました。

- ・計画期間 平成19年6月～平成25年3月(1年間延長)
- ・計画区域

四国多数の商業集積である「中央商店街」、回遊により中央商店街を訪れる人々が日常的に働く主要事業所等が集積立地する「中央通り沿道」と「サンポート高松」、主要行政施設が集積する「丸の内」・「番町」・「天神前」、主要文化施設が集積する「玉藻町」を含むとともに、広域からの来街時に、回遊の起終点となる鉄道駅を含む区域(250ヘクタール)基本計画に掲げた取組を着実に実施することで目標が達成できるよう、基本計画の認定を受けた市町村は、定期的にフォローアップを行い、目標達成状況等について国へ報告することとされています。第1期高松市中心市街地活性化基本計画の計画期間が平成25年3月末で終了したため、最終フォローアップを実施し、国へ報告しました。

③第2期高松市中心市街地活性化基本計画

第1期計画の計画期間の終了を受け、「中心市街地の活性化に関する法律」に基づき、第2期高松市中心市街地活性化基本計画を新たに策定し、平成25年5月17日に認定申請を行い、平成25年6月28日、内閣総理大臣の認定を受け、第2期計画に掲載された事業を着実に推進し、活性化に向け取り組んできました。

- ・計画期間 平成25年6月～平成30年3月
- ・計画区域 (1期計画と同区域)

四国有数の商業集積である「中央商店街」、回遊により中央商店街を訪れる人々が日常的に働く主要事業所等が集積立地する「中央通り沿道」と「サンポート高松」、主要行政施設が集積する「丸の内」・「番町」・「天神前」、主要文化施設が集積する「玉藻町」を含むとともに、広域からの来街時に、回遊の起終点となる鉄道駅を含む区域(250ヘクタール)

④第3期高松市中心市街地活性化基本計画

平成25年に策定した第2期計画の計画期間の終了に伴い、「中心市街地の活性化に関する法律」に基づき、新たに第3期高松市中心市街地活性化基本計画を策定し、令和元年6月19日、内閣総理大臣の認定を受けました。第3期計画に掲載された事業を着実に推進し、各種事業の相乗効果を広げることで、更なる中心市街地の活性化に向けて取り組んでまいります。

・計画期間 令和元年7月～令和7年3月

・計画区域 (2期計画と同区域)

立地適正化計画に定める広域都市機能誘導区域内で、交通結節機能を担うサンポート高松とことのでん瓦町駅を含み、高松港から中央通り沿いに集積する高次(広域)都市サービス機能を有する施設を包括する区域(250ヘクタール)

⑤質疑応答

(質問)中心市街地の賑わいを取り戻すため、どのような取り組みをされたのか。

(回答)かつては賑わっていたが、線引きの廃止や郊外店の進出、後継者不足でシャッター街となっていた。「中心市街地活性化基本計画」を策定し、地元商店街が発意し、市の支援を受け周辺整備を行った。8つの商店街を全国一の2.6kmの長さのアーケードでつなげ、賑わい創出・都心居住・回遊性を重視し、「来まい、住まい、楽しみまい」を合い言葉に来客数の向上を図った。470mに6つの道路が横切り、7つのブロックに分け、北側のAブロック0.44haの地域を5年間総額69億円をかけ整備を行った。三越デパートを中心に高級ブティックを配置し、年配向けのまちづくりを行った。現在はGブロック1.2haの地域を30年総額152億円をかけ整備を行っている。飲食店や若者が集まるまちづくりをめざしている。

(質問)商店街としてのデザイン感の統一や情報伝達について、どのようにまとめているか。

(回答)各ブロックで、デザインコードを指定し、セットバックで歩行者道路を広げ、以前は自転車事故が多かったため、自動車や自転車の進入を禁止する社会実験を何度も行い、24時間自動車・自転車を排除することになった(自転車を押しての通行は可)。一方、百十四銀行(元本店)の建物など、古い建物も保存している。62年間の定期借地権で開発を進めたため、テナント料や家賃を低く抑え、土地を手放したくない地権者の了解も得ることができた。商店街のイベントも年400回～500回行われ、持ち込み企画が

90%以上。当時飲食店は火災の恐れがあり、入居を断っていたが、現在は多く入店している。立体駐車場経営を行い、駐車場収益を又投資に回している。高齢者住宅の周りに、デイケアセンターや病院、託児所の周りにおもちゃ美術館を配置し、木材の知育玩具や遊べるオープンスペースを作り、またカフェやお土産屋さんもある子育てのまちづくりを行った。

3.所 感

香川県高松市の視察を終えて、再開発地域の商店街店主や住民、そして行政の熱意を強く感じた。当時、若い店主が中心となり再開発計画を練り上げ、行政の支援のもと着実に商店街の復興を成し遂げて行く。8つの商店街をアーケードでつなげ、天候に関係なく自由に行き来でき、また自動車や自転車による交通事故もなく、駐車場も十分に完備し、安心して買い物ができる商店街をめざしている。買い物ができるだけでなく、安心して住める地域で、老人福祉施設や病院、また子ども向けの施設や保育所など、歩いて行ける施設が充実し、駅とのアクセスもしやすく、通行量も増え、商店街を中心に地域が活性化していると感じた。

松阪市においても、松阪駅西の再開発計画があったが、現在は頓挫している。高松市の取り組みは、人通りの少ない松阪駅前の再開発をするために、取り入れる施策がたくさん詰まったところであったと感じた。松阪駅西や松阪駅東地区の再開発計画を「今後100年の松阪市」を見据え、考えていく必要があると強く感じた行政視察であった。



高松市役所