

東三河 地域研究

令和3年 11 月 12 日 発行

編集・発行：

公益社団法人東三河地域研究センター

住所／豊橋市駅前大通3丁目53番地

(太陽生命豊橋ビル2階)

TEL／0532-21-6647

FAX／0532-57-3780

通巻168号 2021. 8.

2020年度 東三河地域問題セミナー第2回公開講座

講演：『まちづくりの潮流等から東三河のまちづくりを考える
～松山アーバンデザインセンターを事例に～』

豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系講師 小野 悠 氏…… 2-16



2020 年度 東三河地域問題セミナー第2回公開講座

講演：『まちづくりの潮流等から東三河のまちづくりを考える～松山アーバンデザインセンターを事例に～』

豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系 講師 小野 悠 氏

令和3年8月19日（木）14時～16時30分 豊橋商工会議所 4階 406会議室にて講演を行った。

講演 『まちづくりの潮流等から東三河のまちづくりを考える～松山アーバンデザインセンターを事例に～』

豊橋技術科学大学
建築・都市システム学系
講師
小野 悠 氏



1. はじめに

今日は、前職の松山アーバンデザインセンターでの経験を中心に、豊橋まちなか会議の活動についても紹介させていただきます。私は2016年に東京大学で博士を取得後、愛媛大学に着任し、松山アーバンデザインセンターという公民学連携のまちづくりを推進する組織のディレクターに着任しました。中心市街地にオフィスを構え、市役所や企業、自治会の方などと日々まちづくりの仕事に関わっていました。

2. 都市工学

私の専門分野は都市工学です。建築、土木など建設工学の分野の一つになります。都市工学は、例えば駅と住宅、病院と買い物施設の関係性など施設と施設の距離や建物の密度のバランスに配慮しながら都市を面的に分析・プランニングします。都市工学のアプローチは、法制度や政策の評価、実現のための仕組みや体制の検討、図面上での空間計画・設計などがあります。また、人や物の移動など、数量的な分析やシミュレーションも行います。

いわゆる近代都市の問題は、産業革命により人々が都市に集まって密集して住むようになったことで発生しました。工場や住宅が近接して無秩序に建ち並ぶことによって発生する公衆衛

生や住環境、交通渋滞の問題などです。そうした問題に対して、人や建物の配置・密度のコントロール、大量に発生する住宅や交通への対処、水や電気の供給、廃棄物・下水などの処理をいかに円滑に行うかを考えるようになったのが都市計画の始まりです。

日本では1919年に都市計画法が初めて制度化され、その直後に関東大震災が起きますが、この時代は明治政府が官主導で近代的な都市を「つくる」時代でした（図1）。戦後になると民間開発が旺盛になり、都市計画は民間活力を活かしながら全体として調和のとれた都市をコントロールする「できる」時代になります。いずれにせよ、人口が増えていく時代で、この時代は科学や技術の発展が社会の発展をもたらすという近代的価値観に対する信頼があった時代です。



■図1

しかし、1960年代に発生した公害問題や、1970年代の「成長の限界」はこうした風向きを変え、絶対的な科学への信頼に対して疑問が呈されるようになりました。都市計画においても官や専門家による一方的なやり方は通用なくなり、市民参加が始まるのがこの時代です。最近では市民だけでなく、企業やNPO、研究機関など、より多様なステークホルダーがまちづくりに関わるようになり、「ともにいとなむ」都市

になっています。多様な主体が連携して都市をマネジメントしていくことが都市計画のあり方として考えられるようになったのです。

さらに、現在、都市の縮退フェーズにおいては建物を新たにつくるよりも、既存の施設やサービスをいかに活用するか、どのように更新するかが重要になっています。最近よく耳にする空き家問題もどこで発生するか分かりません。都市の拡大フェーズでは基本的に外縁が拡大していくのでそのコントロールを考えればよいのですが、縮退フェーズにおいては市街地の内部で空き家や空き地などがランダムに発生するので、それをどのように把握しマネジメントしていくのか、大きな課題です。まさに市民、行政、企業、専門家が連携して取り組む必要があります。

3. アーバンデザインセンターとは

アーバンデザインセンターは直訳すると、都市をデザインするセンターですが、概念としては「公民学」が連携して未来創造型のまちづくりをする拠点です（図 2）。「産官学」という言葉がよく使われますが、「官」ではなくあえて「公」としているのは、行政だけでなく、NPO などの公共的・公益的な団体も入っているからです。「公」は公共・公益的な視点を特徴とし、広義の意味での公共財源が使えるという強みがあります。また、「民」は、民間企業、地元の店舗・事務所、市民であり、民間の視点・活力・財源が強みです。「学」は大学だけでなく専門

アーバンデザインセンター（UDC）とは | 理念

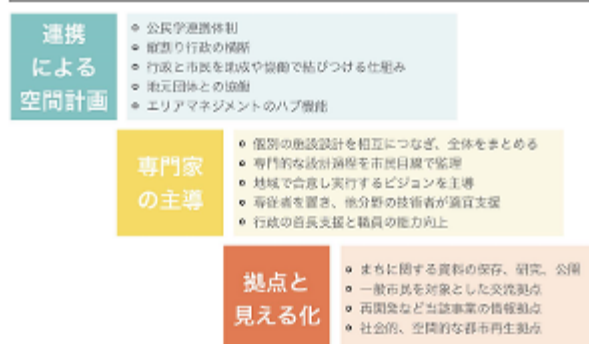


■図 2

学校や研究機関も含まれ、先端的な技術や客観的な視点が強みです。

こうした公民学が連携してまちづくりをするための重要な資質が三つあります（図 3）。一つ目は「連携による空間計画」、二つ目は「専門家の主導」、三つ目は活動の「拠点と見える化」です。

アーバンデザインセンター（UDC）とは | 3つの資質



■図 3

アーバンデザインセンターは現在、全国に 23 カ所あります。最初にできた柏の葉アーバンデザインセンター（UDCK）をモデルに全国に展開し、実践・経験の積み重ねによって先ほどの三つの資質がまとめられました。

柏の葉アーバンデザインセンターは、千葉県柏市の柏の葉地域における公民学が連携したまちづくりの拠点として、2006 年につくばエクスプレス柏の葉キャンパス駅西口前に開設されました。つくばエクスプレスが 2005 年に完成し、柏の葉キャンパス駅周辺の土地を所有する三井不動産が行政や大学、他の民間企業とも連携してまちをつくっていきこうということで始まりました。「柏の葉国際キャンパスタウン」を理念とし、公民学連携による国際学術研究都市、次世代環境都市をつくっていくことをビジョンとして挙げています（図 4）。千葉県は地域間競争が激しく、地域の魅力や特徴をいかにつくっていくかがポイントであり、連携によって他にはない価値の創出が目指されたのだと思います。



■図4

「公」には柏市と千葉県、まちづくり公社が入り、「民」は三井不動産ほか、商工会議所、地域ふるさと協議会、首都圏新都市鉄道などが入っています。「学」は、周辺にキャンパスを構える東京大学と千葉大学などが入っています。民間がお金を、公共と大学が人を出して柔軟な連携体制をとっています。最近ではスマートシティなどを展開し、国土交通省の新しいまちづくりの事例として紹介されることがあります。

柏の葉アーバンデザインセンター (UDCK) | スマートシティ計画



■図5

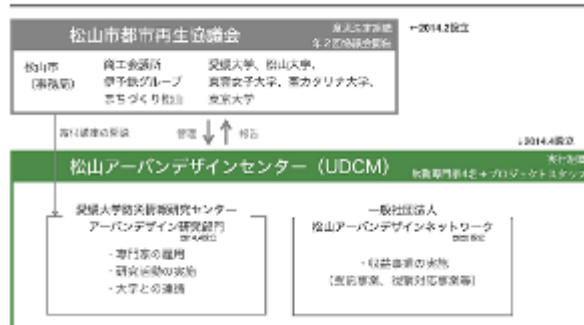
4. 松山アーバンデザインセンターの紹介

(1) 松山アーバンデザインセンターの仕組み

本日メインでご紹介するのは 2014 年に全国で 8 番目に設立した松山アーバンデザインセンター (UDCM) です。三井不動産のような大きなデベロッパーがいて、更地にゼロから都市をつくるという柏の葉アーバンデザインセンターのような前提は共有できないため、柏の葉アーバンデザインセンターの理念やモデルを共有しつつも、松山にあったやり方を試行錯誤してきました。

松山アーバンデザインセンターは、公民学連携の組織体制に工夫があります。意思決定機関として「松山市都市再生協議会」が公民学の連携体となり、「公」に松山市、「民」に商工会議所、伊予鉄グループ、まちづくり松山、「学」に松山市内の 4 大学（愛媛大学、松山大学、東雲女子大学、聖カタリナ大学）と東京大学が入っています。協議会では学長、社長、部長レベルが集まり、方向性について協議します。そして、協議会の下に実行組織として「松山アーバンデザインセンター」が位置づけられています。

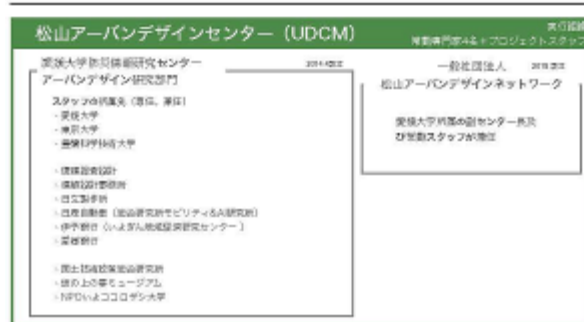
松山アーバンデザインセンター (UDCM) | 運営体制 (2020.10時点)



■図6

松山市都市再生協議会で集めた寄附金は、愛媛大学の寄附講座に入れられ、そこで松山アーバンデザインセンターの常勤の専門家スタッフを 4 人ほど雇用しています。私はそこで採用された一人です。所属は愛媛大学だけど、実際の仕事やオフィスは松山アーバンデザインセンターです、というのはそうしたカラクリです。現在、専任スタッフのほかに、東京大学、豊橋技術科学大学（私です）、コンサルタント、設計事務所、日立、日産自動車、地元の銀行などが兼任で人を出しています。

UDCM | 運営体制 (2020.10時点)



■図7

（２）歩いて暮らせるまちづくり

ここで松山市のまちづくりについて紹介します。松山市は愛媛県の県庁所在地で、人口は 50 万人と豊橋市より少し大きい程度です。松山城を中心に市街地が形成され、すぐ近くには道後温泉があり、観光都市となっています。現在、戦後から高度経済成長期に整備された都市基盤や建物が更新時期を迎え、それらをいかに更新してまちの魅力を高めていくか、あらゆる関係者がともに考えなければならない時期が来ています。松山市に限らず、日本の多くの地方都市が同じ状況です。加えて、新しい技術の進展により、人々のライフスタイルや価値観も変化し、そうした変化を反映した都市づくりも求められています。そのため、松山アーバンデザインセンターは中心市街地の活性化を目的とし、同時並行でさまざまな進行する都市空間の再編事業を調整する役割を担っています。

松山市が目指すのは、「歩いて暮らせるまちづくり」です。「歩いて暮らせるまちづくり」は国土交通省が掲げ、全国の地方都市で取り組まれています。松山市はこの方針を掲げ、これに沿って様々な事業を実施しています。分散して暮らす都市から、人口減少に合わせてコンパクトに暮らすことで、質の高い都市空間、愛着を感じられるような都市空間を形成していこう、というのが松山市の目指す取り組みです。

そのため、図 8 のように、自転車道をつくる、道路を空間再配分する、歩行者軸をつくるなど、都市の軸と核をどこにどのようにするのか、具体的な計画を持っています。図の黄色の線は歩行者動線ですが、市街地の西端にある JR 松山駅から東端にある道後温泉まで歩行者の軸を位置づけています。そして、ここ 30 年くらいでさまざまな歩行者空間をつくっていて、現在も進行中です。

歩いて暮らせるまちづくり | 歩行者空間の創出



■図 8

このように、松山市は「歩いて暮らせるまちづくり」というビジョンを掲げ、それを実現するために歩行者空間の整備を進めています（図 9）。各事業が合意形成から完了まで数年かかるものばかりですが、そうした積み重ねによって、歩行者空間を順次つなげ、動線を丁寧につくっていています。

歩いて暮らせるまちづくり | 歩行者空間の創出



■図 9

（３）ロープウェイ通り

一番初めに行われた歩行者空間創出事業がロープウェイ通りの道路空間再配分と景観整備です（図 9）。松山城に登るためのロープウェイ乗り場があるため、ロープウェイ通りと呼ばれており、観光客と地元の人両方が使う道路です。図 10 左上は整備前の写真で、商店街沿いの 2 車線道路で、歩道にアーケードと電柱が見えます。これを右下の写真のように車道を 1 車線にして歩道空間を広げ、アーケードを外して建物の壁面の景観を整えています。市民参画の話合いを重ね、社会実験で実際に車道を減らして問題がないかを確認するなど、合意形成に時間をかけています（図 11、図 12）。

ロープウェイ通り | 整備前後



■図 10

ロープウェイ通り | 市民参画と合意形成



■図 11

ロープウェイ通り | 社会実験



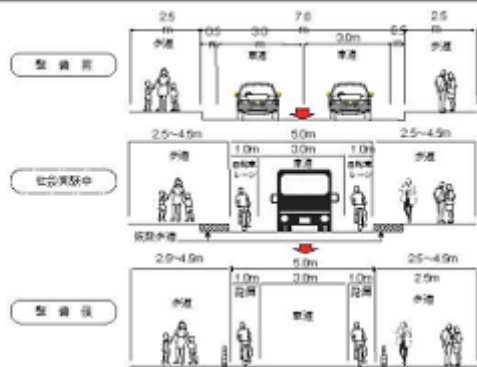
姉妹都市フライブルグは環境先進都市。その市内中心部はトランジットモールにより活気を取り戻した。

ロープウェイ通りは、観光拠点「松山城」へのメインエントランス。
道路整備やファサード整備と合わせてトランジットモールの社会実験を行い、住民参加を図る。
※トランジットモール：一般車両を制限し、道路を歩行者、自転車、とバスや路面電車に開放すること。

■図 12

図 13 は断面図です。上図が整備前で 2 車線で歩道が 2.5m ずつありましたが、中央図のように社会実験をした上で、下図にある車道が 1 車線で両肩に自転車道と幅員を広げた歩道のある通りを整備しました。整備後には、歩行者数が

ロープウェイ通り | 整備前後



■図 13

整備前に比べて 3.5 倍に増加しました。また、商業地としては全国でトップクラスの地価上昇率を見せました。松山市の中でやってよかったという認識が広がり、この経験があとの道後地区や花園町通りの事業につながっていきます。

(4) 道後地区

次に行われたのは道後温泉周辺の歩行者空間整備です(図 9)。ロープウェイ通りに負けていけないという思いもあったと聞いています。図 14 の左が従来の歩行者動線で、道後温泉駅で路面電車を降りた後、緑色の点線のように徒歩で北上して東に曲がり、道後温泉本館につきます。一方、車の動線は茶色の実線で、道後温泉駅を通過していました。整備後は右図のように、車の動線を道後温泉駅から外し、かつ北上した後、本館南側に迂回させることで、歩行者動線と自動車動線を分離させました。一部、市道と県道の所有権を入れ替える操作をして実現しています。

道後地区 | 交通動線



■図 14

図 15 は道後温泉本館の写真です。従来は左のように道後温泉本館に入るためには横断歩道を渡る必要がありました。また、観光客は本館の写真を撮るために車道に近づくなど、危険な場面が度々見られました。整備後は広場的な空間になり、本館まで安全に歩いて行くことができ、おしゃべりをしたり、写真を撮ったりすることができるようになりました。

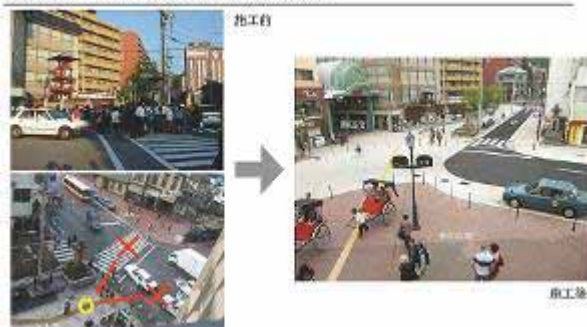
道後地区 | 整備前後（道後温泉本館周辺）



■図 15

図 16 は道後温泉駅前の写真です。左の整備前はからくり時計のある放生園前に観光客が溢れ、すぐ近くを車が通るなど非常に危険でした。人の動線解析を見ても、人が滞留する場がなく空間のポテンシャルが十分生かされていません。それが整備後は右の写真のように、観光客が商店街や放生園に自由に行き来できるようになり、滞留空間が生まれ、回遊性が高まりました。

道後地区 | 整備前後（道後温泉駅前）



■図 16

最近、こうした歩行者空間創出事業と併せて、新たに道後温泉別館飛鳥乃湯泉という公共の温泉をつくりました。沿道の商店街に開いた中庭的な広場をつくり、歩行者の回遊空間を設けています。こうした取り組みにより観光客数が増加しているというデータもあります。

（５）花園町通り

ロープウェイ通りや道後地区での歩行者空間の整備事業の後、本丸の花園町通りの整備にかかりました（図 9）。ちょうどこの頃に松山アーバンデザインセンターが設立され、事業に関わるることになります。戦災復興で整備された 40 メ

ートルの幅員をもつ花園町通りは、伊予鉄松山市駅というターミナル駅と松山城下の堀之内地区を結んでいます。

図 17 の左側は 1975 年の写真ですが、下に松山市駅があり、花園町通りを北上した堀之内地区には野球場、競輪場、市民プールなどの公共施設があります。かつては、松山市駅から子どもたちが歩いてこれらの場所に行く流れがあり、自動車の交通量もありました。その後、文科省の方針により史跡に施設をつくってはいけなくなり、野球場などはすべて郊外に移転し、今は美術館と NHK 放送局が残るのみです。自動車交通量は 30 年前に比べて 2 分の 1 となり、「自動車のための空間はそんなに要らないのではないか。」「歩いて暮らせるまちづくりのためにこの空間を生かすべきではないか。」という議論が行われてきました。

花園町通り | 交通量の減少



■図 17

整備前の花園町通りは、道路沿いに放置自転車並び、アーケード下は非常に暗く、空き店舗が増えていました。これを「歩いて暮らせるまちづくり」のシンボル道路にしようということで、片側 3 車線を片側 1 車線に減らし、その分、歩行空間を広げて、自転車道をつくることにしました。これを実現するため、月一回ペースで懇談会を開催したり、地元住民とのワークショップを開催したり、この空間をどうするとよくなるのか議論を重ねました（図 18）。そして、模型をつくり空間のイメージを共有したり、車線数を減らした場合の交通量をシミュレーションして問題がないかを確認しました（図 19）。そして実際に社会実験をして、車道を 1 車線に

減らして自転車道をつくり、歩道空間にテラスをつくったりすることを行いました（図 20）。

花園町通り | 専門家や関係者・地元住民による検討



2012年4月から月1回のペースで懇談会を開催。

■図 18

花園町通り | 専門家や関係者・地元住民による検討



地元住民や公署による参加者とワークショップを通じて、計画案について議論。

■図 19

花園町通り | 社会実験の実施



■図 20

最終的に図 21 のような絵ができました。車道を減らすだけではなく、その分、自転車道や駐輪スペースを整備し、ウッドデッキの広場をつくり、電線類の地中化や沿道との一体的な景観整備を計画しています。道路上の広場には、イベント用の電源をつけたり、排水・給水・散水設備をつけるなどの工夫が見られます。全道路空間に占める歩行者空間の割合は、整備前が 25%だったのに対して整備後は 37%と 1.5 倍近く増えています。同時に、沿道の景観整備を行い、歩いて楽しい空間形成が目指されました。

花園町通り | 整備の内容（人の活動の促進）



■図 21

図 22 右が整備後ですが、アーケードがなくなり、駐輪していた自転車がなくなっています。図 23 が完成写真です。道路が通行のスペースだけではなくて広場として使われるようになっていきます。沿道の店はテラスを出してオープンカフェのような形で使っています。整備効果を見ると、歩行者数は 2 倍に増え、地価が上がり、整備前に見られた空き店舗がなくなりました。

花園町通り | 整備の内容（景観形成）



■図 22

花園町通り | 竣工後の様子



■図 23

（６）歩行者空間創出の取り組み

歩行者のための空間をつくったからといって勝手に人が集まり、賑わいが生まれるわけではありません。人が集まる仕掛けや、仕掛けを維持するための仕組みづくりも大切です。

松山アーバンデザインセンターでは、花園町通りや道後温泉別館飛鳥乃湯泉に賑わいを生み出す仕掛けづくりとして「移動する建築」という設計コンペを行いました。全国の若手建築家から応募があり、審査によって最優秀賞を選出しました。受賞したチームには提案内容を地元のステークホルダーを巻き込みながら実装してもらいました。花園町通りには「まちを旅する四つの屋台」（図 24）が稼働し、飛鳥乃湯泉には松山市が進めている『坂の上の雲』のまちづくりにインスパイアされた「街の中の雲」（図 25）が浮かびました。

移動する建築 | 「まちを旅する4つの屋台」



■ 図 24

移動する建築 | 「街の中の雲」



■ 図 25

現在進行中の事業として、伊予鉄松山市駅の駅前広場の整備があります。図 26 は現状ですが、タクシープールや路面電車の駅が大きな面積を

占めています。また、松山市駅から路面電車に乗り換えるためには横断歩道を渡る必要があります。これを図 27 の右下のように、車両を東側にとどめて、駅前広場全体を歩行者のための空間とし、路面電車は松山市駅前まで入れるような案を作成しています。現状では歩行者空間比率は 32% ですが、案では 70% を超えます。現在、この事業化に向けて地元を中心としたエリアマネジメント組織の設立を松山アーバンデザインセンターが支援しています。

松山市駅前広場 | 現状



■ 図 26

松山市駅前広場 | 空間改変後のイメージ



■ 図 27

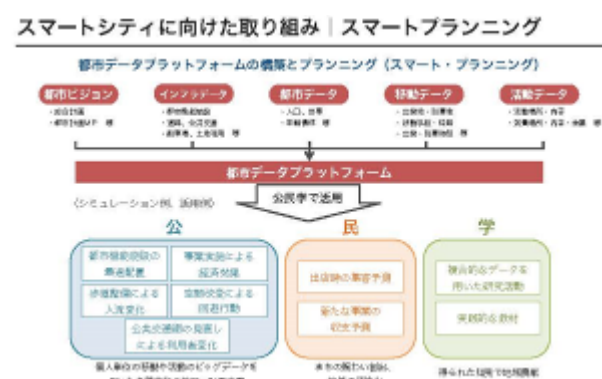
（７）スマートシティに向けた取り組み

スマートシティの取り組みも始まっています。松山アーバンデザインセンターの都市計画・まちづくりの技術と日立の IoT の技術を組み合わせることで、データ駆動型の都市計画手法を構築する事業です。さまざまな行動データを取り、モデル構築してシミュレーションし、その結果を市民に見える化して、合意形成のツールにするというものです。

花園町通りの空間改変事業では、事業前後の

自動車の交通量シミュレーションを合意形成のツールとしました。「ともにいとなむ」都市においてはこうした空間事業が人々の暮らしにどのような影響を及ぼすのか、きちんと説明して一緒に考えていくことが大切です。そのために、IoT 技術を使った市民参画型の都市計画の構築を目指しています。専用アプリで生活行動調査を行ったり、アンケート調査で店舗情報などを収集するほか、センシングなどいろいろなツールを使ってまちのさまざまなデータを取り、それを City Probe などで市民に見えるようにしています。

構想としては、図 28 のように、行政のさまざまな計画とインフラデータ（都市施設、道路、公共交通、駐車場、土地利用等）、人に関するデータ（人口、世帯、年齢構成等）、移動データ、活動データ（消費データ）などを都市のデータプラットフォームとしてストックし、それを「公民学」で活用していこうというものです。例えば、「公」はこうしたデータをもとに、都市機能の適正配置や事業実施による人流変化、それに伴う経済効果を把握・予測することができ、政策の判断材料になります。「民」でも集客予測や新しい事業の収支予測に使え、「学」はこうしたデータを用いた研究活動ができます。



■図 28

図 29 は松山市駅前ですが、さまざまなところで情報をとり、ストックし共有して活用することをイメージしています。その実施体制として、「公民学」の連携で松山アーバンデザインセン

ターが取りまとめるような形が想定されています。

スマートシティに向けた取り組み | 方法論の確立と導入技術



■図 29

（8）まちづくりの拠点と担い手育成

次に、こうした様々なまちづくりに関する取り組みを見える化して新しい主体を巻き込んでいく取り組みを紹介します。先程、アーバンデザインセンターの 3 つの資質（図 3）の一つに「拠点と見える化」がありましたが、公民学の様々なステークホルダーを巻き込むために重要な資質です。松山アーバンデザインセンターは、2014 年から 2019 年まで図 30 の「みんなの広場・もぶるテラス」を拠点にしていました。その後、花園町通りの道路空間改変事業が完了したのに伴い、新しい拠点である「もぶるラウンジ」に移動しました。

松山市中心市街地賑わい再生社会実験 | 拠点概要 (2018年度)

	もぶるテラス	みんなの広場
面積	約 57㎡	約 270㎡
設備	歩道のスペース、ライブアソシ、トイレなど	芝生広場、老二階床、遊具（土間）、子供しりとり、ベンチなど
利用時間	月～金 10:00～20:00 / 土日祝日 10:00～18:00	
利用	一般利用 / 有料利用	一般利用 / 有料利用
利用人数	約 1,500 人 / 日	約 4,000 人 / 日
写真		

■図 30

「みんなの広場・もぶるテラス」は、中心市街地の大街道商店街から少し路地に入ったところにありました。中心市街地は広場や緑が少なく、子どもたちが自由に走り回れる場所があまりなく、子育て世代の若い夫婦がまちなかから

郊外に移住してしまう一つの要因と指摘されています。一方で、土地活用の一環で中心市街地にコインパーキングが増えています。実際の利用率は50%くらいと言われています。そこで、駐車場を広場化する松山市の社会実験が行われ、どういうデザインがよいか、広場でどんなことをしたいかなど、市民ワークショップを重ねながら実施しました。こうしてできた「みんなのひろば」は、まちなか広場賞最優秀賞を受賞するほか、国土交通省でも事例として取り上げられるなど、中心市街地における広場空間の創出事業として注目されました。

「みんなのひろば」には小高い山があり、土管が置かれています。土管は市民ワークショップで市民から出てきた案が実現したもので、ドラえもんに出てくる空き地のイメージに近いです。子どもたちだけでなく、女子高生のインスタ撮影スポットになるなど市民のお気に入りの場所です。井戸水を使った噴水や古本を交換するコーナーもあり、松山アーバンデザインセンターの学生スタッフが子どもたちと一緒に作った畑もありました。アーバンデザインセンター主催のイベントだけでなく、貸しスペースとしてマルシェや映画上映会などにも使われています。こういった広場の運営には地元の大学生で構成される学生スタッフが関わり、イベント企画や日常的な管理運営も学生がメインで行っていました。

松山市中心市街地賑わい再生社会実験 | みんなのひろば



■ 図 31

「みんなのひろば」の向かい側には、空きビルをリノベーションした屋内型の広場である「もぶるテラス」がありました。スタッフが常駐し、まちづくりに関する本が置かれ、まちに興味のある人が立ち寄って本を読んだり、スタッフとおしゃべりする姿が日常的にみられました。

松山市中心市街地賑わい再生社会実験 | もぶるテラス



■ 図 32

また、この「もぶるテラス」を活動場所として、アーバンデザインスクールという人材育成プログラムを開催していました。市民が自分の関心や興味に基づいてまちの魅力創出や課題解決のために実行するところまでやるという、まちづくりの担い手育成プログラムです。学生から社会人まで多様な属性・世代の人々が自分の得意なことを生かして集まってくれました。大学生のほか、商店主、銀行員、IT企業の社員、市役所の職員など、いろんな方が混じってチームになり一年をかけて取り組みます。

アーバンデザインスクール | 概要

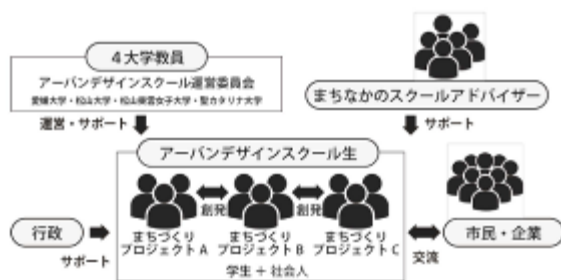
学生から社会人まで、まちへの思いを持った幅広い世代が集い、参加者自らが柔軟な発想と方法でまちづくりを企画・実践する中で、まちづくりの進め方を学ぶ学習プログラム。



■ 図 33

まちの課題を自ら発見し、課題の解決方法を考え、自分たちで実装までやる。こうしたスクール生の取り組みを、地元の4大学の教員や行政・企業・市民の方々にもサポートしてもらい、商品やサービスの開発、イベント開催などさまざまな活動が生まれました。中には事業化したものもあります。松山市は椿が有名ですので、「木春」というブランドのアロマオイルを商品化して、全日空ホテルや松山空港で販売するところまでいきました。また、松山城下の堀之内地区でピクニックをしたら、たくさんの人が集まってくれました。そこで、カフェにこのピクニックセットのレンタルビジネスを提案したら、そのカフェの方がレンタルサービスを始めてくれました。

アーバンデザインスクール | 運営体制



■図 34

アーバンデザインスクール | 継続しているプロジェクトの事例



■図 35

(9) 情報発信

一方で、設立当初はこうした取り組みがなかなか認知してもらえない時期がありました。情報発信を考える中で、マガジンをつくらうというアイデアが出てきました。編集や取材、執筆が好きな市民の方々に対して、編集ワークショ

ップを開催して、編集の基礎知識を学んだり、自分でまちを取材して雑誌をつくる機会をつくりました。その後も継続的にマガジンをつくっていきたいということで、市民主体で雑誌の発刊を今も続けています。このマガジンは、松山市と台湾をつなぐ飛行機の中に置いてもらうなど、国際展開するまでにいたっています。

情報発信 | まちなかマガジン「もふる」

- 市民が企画・編集・取材・執筆・デザインを行い、UDCM情報やまちなか情報を発信する。
- 希望者が「編集ワークショップ」にて、編集の基礎知識を学ぶ。
- 専門学校の学生等を巻き込み編集部は大幅増員し、NPO化。



【編集ワークショップ】



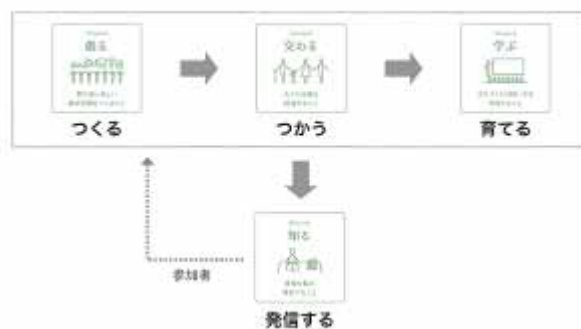
【まちなかマガジン「もふる」表紙】

■図 36

それから、FM 愛媛にも協力いただいて、毎週15分のラジオ番組で情報発信しました。松山市は舞台演劇が活発に行われていますが、声で表現するのが好きな市民の方々にご協力いただき、一緒に番組づくりを行っています。

このように松山アーバンデザインセンターは、空間をつくるだけではなく、どのように使ったら賑わいが生まれるのかを使ってみせ、さらに使う人を育て、これらワンセットを情報発信して新しい人を巻き込んでいくことをやっています。

UDCM | 4つの役割



■図 37

5. 豊橋まちなか会議の紹介

豊橋まちなか会議の活動を紹介します。豊橋まちなか会議にも松山アーバンデザインセンターと同じような思いで活動しています。松山市の場合は行政や大学がリードしていますが、豊橋市の場合は民間主体、民間主導で進めていると思います。もともと行政も民間もそれぞれ中心市街地活性化のためにさまざまな取り組みを行ってききましたが、どうしても単発的・一過性になってしまうため、2008年に豊橋駅前大通まちなみデザイン会議、通称「駅デザ会議」という組織をつくり、民間企業や地元の自治会が同じテーブルにつきました。2011年には、「駅デザ会議」でビジョンをつくりましたが、実行するための資源がないという課題がありました。それで2018年に豊橋まちなか会議を発足し、構成員から会費をいただき、人も出してもらうことで、人とお金のある実動できる組織になりました。今のところ、歩道空間や広場空間を使うプログラムを行ったり、情報発信をしながら、ビジョンの策定を進めています。



■図 38

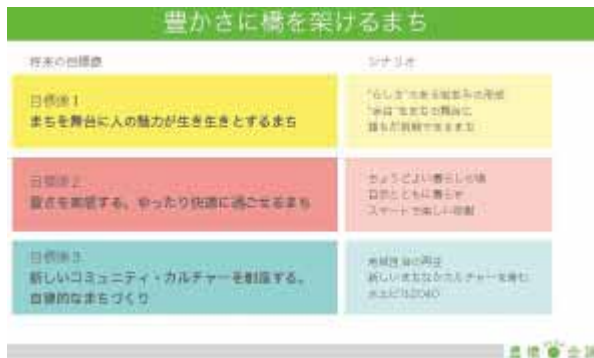
図 39 のように、東三河・豊橋市と中心市街地と駅前大通地区の課題を整理しました。特に駅前大通地区は2010年以降変化がありました。穂の国とよはし芸術劇場プラットが整備され、水上ビルの通りがストリートデザイン事業できれいになり、近々emCAMPUSが完成します。一方ほの国百貨店が閉店したり、一体に駐車場が増え、空き家・空きビルも発生しています。また、マンションが増加するなど、2011年にビジョンをつくった時とは状況が変わってきてお

り、現在の状況や今後の社会状況なども踏まえて新しいビジョンを検討しています。



■図 39

どんなまちにしたいか、様々な人々の意見を取り込みながら形にしています。例えば、「まちを舞台に人の魅力が生き生きとするようなまち」にしたい、「豊かさを実感する、ゆったり快適に過ごせるまち」にしよう、「新しいコミュニティ・カルチャーを創造する自律的なまちづくり」をしていこうという3つの目標像を立て、それを実現するためにはこういうメンバーで、こんなことをしたらいいよね、というのを整理しています。



■図 40



■図 41



■図 42



■図 43

6. おわりに

最後に東三河のまちづくりににおいて大事なものを考えてみました。

おわりに

東三河のまちづくりににおいて大事なもの

- ・ 公民学の立場を超えてオープン・フラットにコミュニケーションできる場
- ・ ビジョンを共有し、語り合う場
- ・ 実質的な連携のためのヒトとカネ
- ・ 活動の拠点と見える化により市民含め多様なステークホルダーを巻き込む

■図 44

一つ目に、地域やまちを新陳代謝させていく、更新していくことを考えるときに、そこにかかわっている様々な人や組織と、オープン、フラットにコミュニケーションをとれる場が必要です。私は豊橋に来て3年しかたっていないので、実態とは違うかもしれませんが、民間企業にしても、行政にしても、大学にしても、対話ができる、少なくとも同じテーブルにつける関係性はすでにあるのかなという印象を持っています。

二つ目に、次のステップとして、ビジョンを

共有して語り合うことが重要です。松山の場合は「歩いて暮らせるまちづくり」という明確なビジョンを掲げて、それに向けて動ける時にはきちんとビジョンに沿って動くということをしています。全員合意は難しいですが、少なくとも各ステークホルダーが持っているビジョンを出し合って、「ここは同じだけど、ここはちょっと違うよね。」と共有することが重要ではないかと思っています。

三つ目としては、具体的に事業をするには人とお金が必要です。豊橋まちなか会議も人とお金を出し合って実動する組織になっていますが、それでもみんな片手間で何とかやっている状況です。本来なら専任の専門家が配置されている状況が必要ではないかと考えています。

四つ目としては、活動を見える化して、拠点としての施設を構えることで、市民を含めていろいろな人が立ち寄って自分のまちに関心を持ったり、今進んでいるまちづくりについて知る場があることが大切だと思います。一人ひとりがまちに関心や愛着を持ち、より良いまちにするために動けることが何よりも大きな力になると思います。

■質疑応答

■質問 1-1 まちなかをつくりなおす時、コンテンツが非常に大きな要素とっていますが、地方都市はどのように考えればいいですか。

回答 1-1 松山の場合は、『坊っちゃん』や道後温泉、俳句をまちのアイデンティティとして大事にしてまちづくりをしています。例えば、路面電車で俳句を投函できるボックスを置いたり、花園町通りの歩道空間に子規の生誕碑をつくっています。それから大街道商店街では、景観整備をした時に、道路の舗装に使うタイルを5:7のサイズにするなど、そこまでやるか、と思うくらいコンテンツをハードの整備にも組み込んでいます。そういうコンテンツが明確にあると

活用しやすい、わかりやすいというのはあると思います。そのため、何に着眼してどう使っていくかは、ある程度共有しておくとういと思います。

質問 1-2 観光地としての機能を強化していくことが松山市の場合は大きかったというのですか。

回答 1-2 それはあります。観光産業がかなり重要で、観光都市としてどう活かしようか、という視点があると思います。

■質問 2-1 豊橋に来て JR 東海などに対して、こういったデータが欲しいなどの要望がありますか。

回答 2-1 やはり人流データはまちのあり方を考える基本データとなるので、ぜひ欲しいです。特に豊橋の場合、豊橋駅を利用している人は多いけど、豊橋駅からまちに出る人が少ないと言われています。それが本当にそうなのか、また出てくる層と出てこない層でなにが違うのか。こういったことがわかるとアプローチの仕方も見えてくると思います。

質問 2-2 豊橋駅を利用する人は1割～2割くらいしかまちなかに出ていかないという認識を持っていますので、大通りや市街地にお客様が出て行く仕掛けを考えていくことが大事だと思います。

回答 2-2 豊橋の場合、交流人口という観光客よりも商用で来るビジネスマンがメインになると思います。ビジョンを作る際に学生と一緒に、新幹線を利用して出張に来る人たちが、豊橋駅に着いた後どういう移動手段でどこへ向かってどれくらい滞在しているのかを調査しましたが、その結果を見ても、なかなかまちなかでキャッチできてないところがあると思います。そのあたりをどうしていくのかを考えたいと思っています。

■質問 3-1 松山市の例では、都市再生協議会ができて、松山アーバンデザインセンターと連携しているとのことですが、だれが主体となっ

ているのかを教えてください。

回答 3-1 松山市の場合は、公の部分が引っ張っていて、お金の部分でもかなり出してくれています。協議会は松山市が事務局ですが、松山アーバンデザインセンターは松山市と切り離されているので、松山市の立場に立っているのではなく、中立に客観的にやっています。しかし、人件費だけで毎年 3,500 万円で、さらに場所代やほかの事業費もありますので、毎年議会に予算を通すときにも市長のバックアップがないとなかなか難しいということは現場にいても感じていました。今後どうするのかのアイデアがあるわけではありませんが、考えないといけない時期はくると思いますし、そのために事業化できるように社団法人を立ち上げてはいます。アーバンデザインセンターは全国で 23 カ所ありますが、連携の仕方は地域によって全然違い、松山アーバンデザインセンターは公のリードが大きいですが、柏の葉アーバンデザインセンターは民がお金の面などで引っ張ってくれています。このバランスはそれぞれという感じです。

質問 3-2 やる気のある人がやらないといけな

回答 3-2 その時々でお金を出せる人が出すというのはあると思います。きちんと回していくことももちろん選択肢としてはあると思いますが、それもいい面、悪い面があると思います。松山アーバンデザインセンターは公共的な事業に客観的な視点で助言したり関わっているので、そういうのはお金が出ているからこそできることですが、事業化となると活動の種類が大分変わってくると思います。

質問 3-3 以前、松山はデザイン系の学校がないという話を聞いたことがありますが、今日 15 年ぶりに見て、こんなに変わったのかとびっくりしました。

回答 3-3 もともと建築の学科が四国になくて、今は高知工科大学もありますが、デザイン面が

非常に弱いという指摘はたまに聞きます。だからこそ、松山アーバンデザインセンターをつかって外から専門家を呼んでくる仕組みをつくったということもあると思います。

■質問 4 古い町では、合意形成をする時に昔からいるいろいろな方が参加していないと進まないと思いますが、長くやっている人たちから新しい人たちに入れ替わるような工夫がありましたか。

回答 4 松山も全く同じで、より難しさは感じていました。豊橋は割と若手にやらせてみようという雰囲気があるように見えています。外の人が入ってくると変わるというのはあると思っています。

■質問 5-1 松山アーバンデザインセンターの運営について、行政からお金をもらうと自由な発想ができますか。また、このセンターを中心市街地活性化のセンターと考えた場合、TMOはどうなっていますか。

回答 5-1 お金の面は実質的には松山市から大部分が出ていますが、形としては松山市都市再生協議会で公民学から出し合ったお金を愛媛大学に入れており、あくまでも上位の組織は都市再生協議会という認識です。TMOですが、協議会に参画しているまちづくり松山がTMOで、公民学連携の中に入っています。TMOとの関係性は微妙なところもありますが、TMOは商店街を中心に活性化をしており、イベントや子育て支援施設の運営や駐車場券の発行業務をしていました。松山アーバンデザインセンターは空間整備やデザインの専門家としての位置づけです。ただ実際には松山アーバンデザインセンターも賑わいづくりのイベントをしますので多少はかぶっているところはあると思います。

質問 5-2 商業者と居住者、利用者ではそれぞれのまちづくりに対する意味合いが違う中で、松山ではどのように参加者を選んで、どのように合意形成を進めてきたかを教えてください。

回答 5-2 市役所の方はひたすら対話だと言い、合意形成に5年〜7年かけています。例えばロープウェイ通りの場合は、商店街組合の地元のキーマンの方に、全国的なイベントで発表する機会をつくり、それによって意識が変わり、その方を中心に合意形成を進めていったということを知りました。自治会、商店街組合のような地元の方を中心に、周りの企業の方を巻き込んでいくことをやっています。

現在進めている松山市駅前でも、市は広場を何とかしたいが、地元は再開発をしたいと、双方の思いがずれているところがあります。さらに、駅前広場の整備でタクシー会社、バス会社などが使っている場所が小さくなるのではないかという危惧があり、ワークショップを開催してもなかなか難しいという状況の時もありました。それでもあくまでも地元が主催という形で回を重ね、社会実験まで漕ぎ着けています。松山アーバンデザインセンターや行政は支援する位置づけです。

質問 5-3 地元とは具体的にはどのような人ですか。また外の方は合意形成には全く関係ないのでしょ

回答 5-3 最初は、通り沿いにある商店街組合や自治会になります。その後に地元住民や公募による市民が入ってきます。

質問 5-4 そうすると、ワークショップに入る枠を徐々に広げていくような形で進めているのでしょうか。そのほうが合意形成が得られやすいのでしょうか。

回答 5-4 地域性もあると思いますが、例えば東京では、地権者だけではなくて、近くの住民も含めて広いところから始めていくことが多いと思います。松山市の場合は、それをやると順番が違うということになってしまうと思います。豊橋市は合ったやり方を模索するしかないと思います。