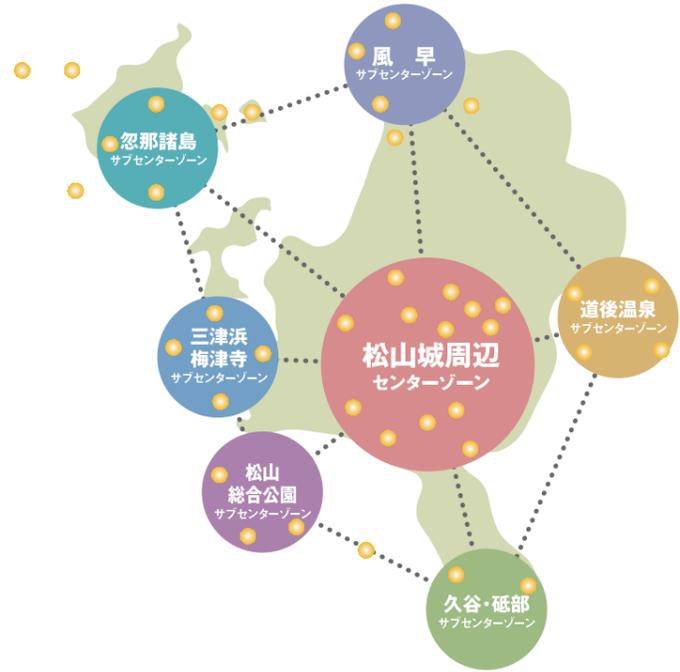


# 1.5 歩いて暮らせるまちづくり

## (1) 『坂の上の雲』フィールドミュージアム構想と歩いて暮らせるまちづくり



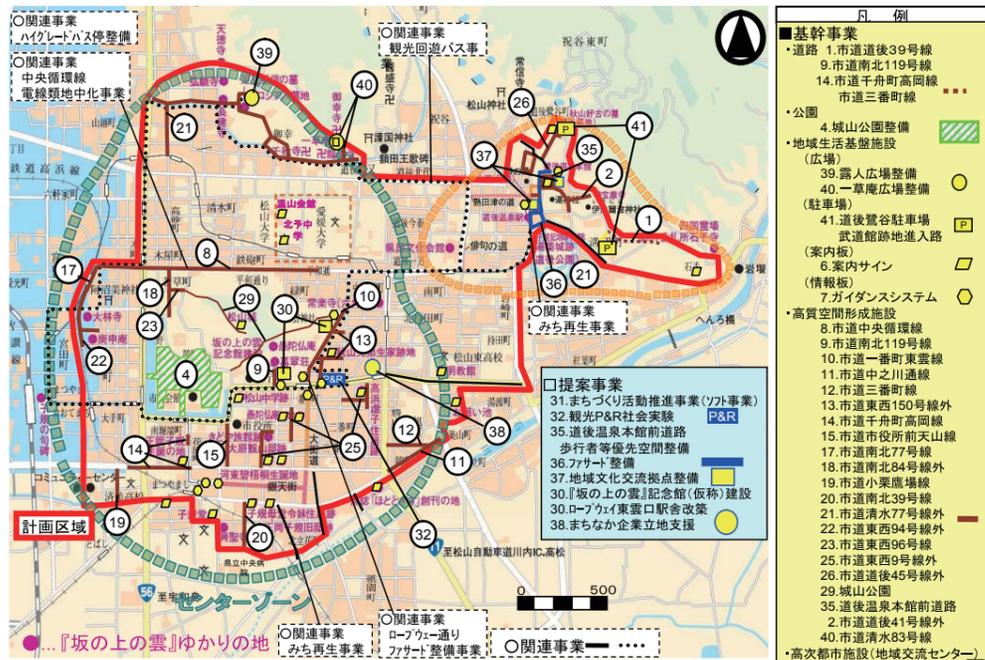
『坂の上の雲』フィールドミュージアム構想概念図

### 1) 『坂の上の雲』フィールドミュージアム構想

松山は、司馬遼太郎の小説『坂の上の雲』の主人公、正岡子規、秋山好古・真之兄弟らが生まれ育った舞台であり、市内には小説にゆかりの地が各所に残る。これら地域資源を一つの作品にたとえ、市内全体を屋根のない博物館に見立てて回遊性の高い物語のあるまちを目指す『坂の上の雲』フィールドミュージアム構想が2000年に策定された。小説ゆかりの史跡や施設が多く存在する松山城周辺は「センターゾーン」、道後温泉、松山総合公園、三津浜・梅津寺、久谷・砥部、風早、忽那諸島の6つの地域は「サブセンターゾーン」に設定された。また、市内各所に点在する史跡や施設は「サテライト」として位置づけられ、「センターゾーン」と「サブセンターゾーン」を結ぶ役割を担う。

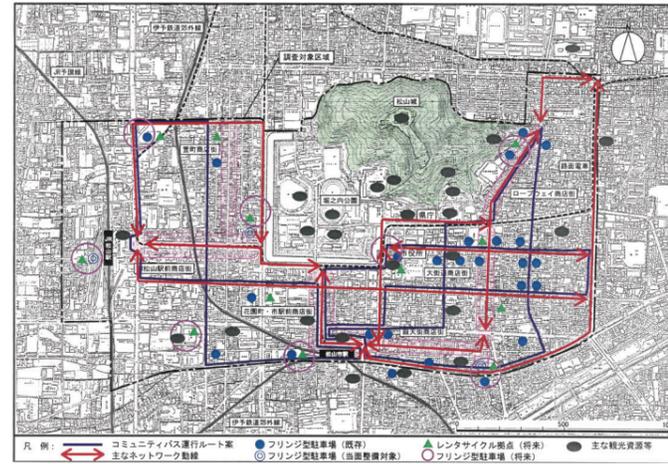
#### 主な経緯

- 1999年 『坂の上の雲』を軸とした21世紀のまちづくり 基本理念策定
- 2000年 『坂の上の雲』を軸とした21世紀のまちづくり 基本計画策定
- 2004年 都市再生整備計画事業（松山中心地区）  
—2008年
- 2006年 松山城山ロープウェイ東雲口駅舎竣工  
坂の上の雲ミュージアム竣工
- 2009年 NHKスペシャルドラマ『坂の上の雲』の放映  
—2011年



整備は、主に「まちづくり交付金事業」（現在の社会資本整備総合交付金事業）を活用し、「坂の上の雲ミュージアム」や「松山城山ロープウェイ東雲口駅舎」の施設整備のほか、これら施設をつなぐロープウェイ街（市道一番町東雲線）の街路の高質化など、センターゾーンや道後温泉サブセンターゾーンで整備を行った。

都市再生整備計画（松山中心地区）整備方針概要図（H21.3月第7回変更より抜粋）



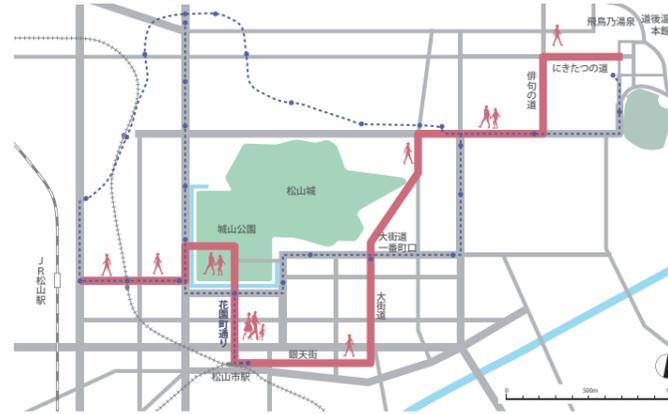
歩行者・自転車の主なネットワーク動線と交通システム（出典：『歩いて暮らせる街づくり』に関する事業推進調査報告書）

徒歩や路面電車を補完するコミュニティバスやレンタサイクルの運行のほか、歩行者・自転車のネットワーク動線の整備やフリッジ駐車場の設置などが検討された。



主要交通軸（出典：松山市総合交通戦略）

松山市総合交通戦略（2010）と松山市都市計画マスタープラン（2011）に、「歩いて暮らせるまちづくり」が記載され、まちづくりの構想としてのコンセンサスを得た。



JR松山駅から道後温泉までの歩行者軸（出典：『花園町通りリニューアル』パンフレット）

JR松山駅から道後温泉までの、歩きやすい歩行者軸として、花園町通りがシンボリックに整備された。

#### 参考文献

- ・『歩いて暮らせる街づくり』に関する事業推進調査報告書（2000）
- ・松山市総合交通戦略（2010）
- ・『花園町通りリニューアル』パンフレット（2018）
- ・『歩いて楽しい健康増進のまち松山』パンフレット（2012）

## 1. 中心市街地 1.5 歩いて暮らせるまちづくり

### 2) 歩いて暮らせるまちづくり構想

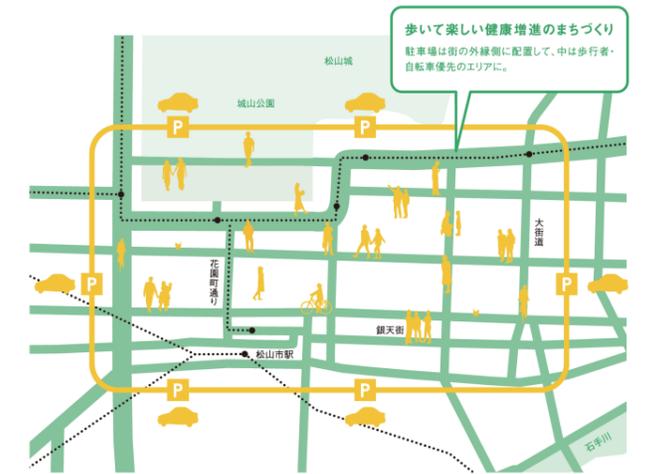
人口減少や少子高齢化に伴う地方自治体財政の逼迫、あるいは、市街地拡散による中心市街地の賑わい低下など、様々な課題を抱える中、これらに対応したまちづくりとして、松山市ではコンパクトシティを目指している。2000年に、国から「歩いて暮らせる街づくり」のモデルプロジェクト地区の募集があり、これに選定されたことを契機に、徒歩や自転車、公共交通で移動しやすい都市空間の整備が進められている。

#### 主な経緯

- 1999年 「歩いて暮らせる街づくり」推進要綱（関係省庁連絡会議）
- 2000年 「歩いて暮らせる街づくり」モデルプロジェクト地区の選定  
「歩いて暮らせる街づくり」に関する事業推進調査報告書
- 2002年 三番町通りの道路空間再配分 社会実験  
大街道商店街内の自転車レーン確保 社会実験  
レンタサイクルシステム 社会実験
- 2002年 ロープウェイ街の整備  
—2006年
- 2006年 ロープウェイ街トランジットモール 社会実験
- 2006年 道後温泉本館周辺の整備  
—2007年
- 2008年 道後温泉駅周辺の整備  
—2009年
- 2010年 松山市総合交通戦略
- 2011年 松山市都市計画マスタープラン
- 2012年 花園町通りの道路空間再配分 社会実験
- 2014年 花園町通りの整備  
—2017年

### 中心部での歩行者空間の創出

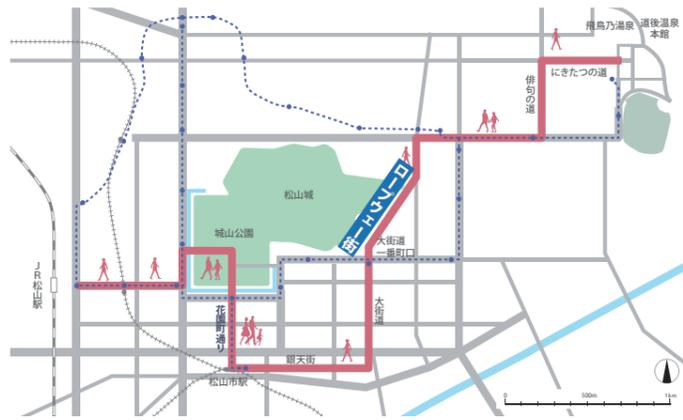
松山市中心部において、歩行者や自転車優先のエリアを設定・拡大していき、安全・快適な歩行者空間を創出していきます。また、「歩く」ことは健康増進に繋がり、医療費も削減されると言われています。歩行回遊を支援・促進するための道路空間の再配分や、沿道への各種プログラムの導入により、「歩いて楽しい健康増進」のまちづくりを進めます。



中心部の歩行者空間（出典：『歩いて楽しい健康増進のまち松山』パンフレット）

歩行者空間の創出は、健康の増進や医療費の削減などでも期待されるようになる。

## (2) ロープウェー街



ロープウェー街の位置



ロープウェー街の整備前の様子

### 1) 整備の背景

ロープウェー街は、北側に小中高校や大学、東側に住宅地、南側に大街道商店街に囲まれるほか、『坂の上の雲』フィールドミュージアム構想におけるセンターゾーンの中にある松山城のメインエントランスとして位置づけられている。しかし、中心市街地の低迷により、ロープウェー街の沿道は閉店したままの店舗が目立つようになり、地元商店街では自動車や自転車の通過道路になっていることに大きな危機感を持っていた。

整備前のロープウェー街は、通りの両側の歩道にはアーケードが設置されており、雨はしのげるものの暗い歩行環境となっていた。また、歩道形状はマウンドアップ型のため、交差点部や乗入れ部の路面が急勾配である上、アーケードの支柱や放置自転車で幅員が減少していたため、障がい者や高齢者等にとって通行しにくい通りになっていた。さらに、上空には電線が張り巡らされ、看板や外壁等の店舗の設えには統一感がなく、舗装もアスファルトの黒舗装であったため、松山城への参道としての道路景観の面でも課題があった。

そのような中、1999年に電線共同溝整備道路に指定されたことをきっかけに道路空間整備へ取り組みが進んだ。2000年には松山市が国土交通省が募集する「歩いて暮らせる街づくり」モデルプロジェクト地区に選定され、電線類の地中化やバリアフリー化、スラローム線形の導入などとともに、2車線で一方通行の車道を1車線に減らし、歩道を広げる道路空間の再配分が行われた。

事業概要	事業期間	2002年度～2006年度	道路空間再配分	電線類地中化
	事業費	約9.5億円	道路景観整備	ファサード整備
	道路延長	約500m	バリアフリー化	車道線形の変更
	道路幅員	約12m		

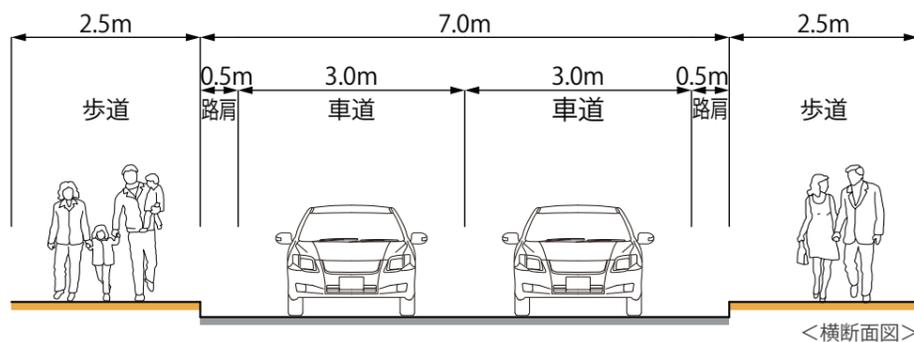
### 2) 整備の概要

#### ① 道路空間の再配分

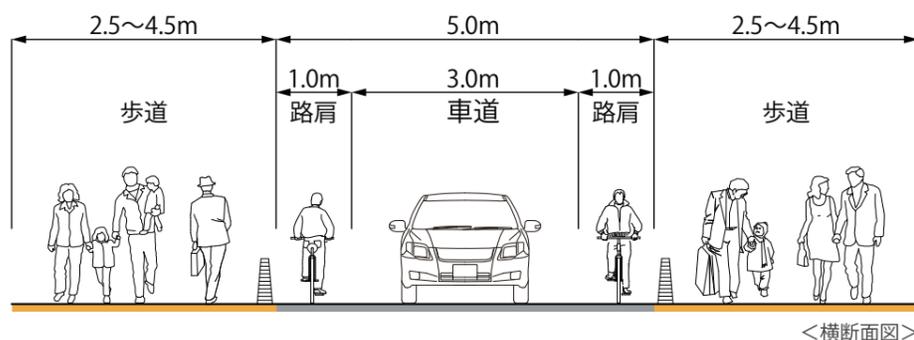
整備前は、車道が2車線（パーキングチケットの箇所は1車線）ある北進の一方通行の道路で、両側には2.5mずつのマウンドアップ型の歩道が設置されていた。通りは北から南に向かい緩やかな縦断勾配がついているため、一方通行の規制対象外になる自転車は、南進で速度が出るが、路肩は50cmで自動車と対面走行するには狭く、歩道を走行すると歩行者と交錯する状況だった。また、沿道店舗への車での買い物や荷捌きなどで駐停車する車両も多く、断面交通量としては、実質一車線分の利用になっていた。

そこで、車道を一車線に減らし、自転車が走行しやすい空間として、路肩を1.0mに広げ、歩道は平均で約1.0m広げる道路空間の再配分が考えられた。あわせて、歩道と車道の間にあった段差は取り除かれ、代わりにポラード（車止め）で歩車の分離を行うバリアフリー化が行われた。フラットな道路になることで、城山門前まつりのような歩行者天国になる祭りの際にも、道路用地を一体的にイベントに活用しやすいものとなっている。

#### 整備前



#### 整備後



ロープウェー街歩道



歩道舗装



照明柱



フットライト



ファサードの整備前後

### 3) 整備効果



ロープウェー街の整備前後の通行者数



ロープウェー街沿道の地価公示価格の推移

### ② 道路景観整備

#### 〈道路舗装〉

舗装材の選定にあたり、地元では松山城への参道を感じさせる御影石の使用を強く望んでいたが、整備ではレンガが採用された。通常、歩道は雨水を自然に流下させることで排水するため、一定の横断勾配を有するが、ロープウェー街は交通バリアフリー法の特定経路であるため、車いすの転倒防止に配慮したフラットな路面勾配が採用された。そのため、路面の水たまりを防止する排水性や透水性をもつ路面素材が求められた。レンガはスリット加工が容易であることに加え、質感が豊かで、滑りにくく、歩きやすい素材であるため、選定された。また、車道舗装も歩道舗装と同様に、質感の豊かさを確保するため、脱色アスファルト舗装のショットプラスト仕上げが施されている。

#### 〈道路照明〉

道路照明は松山城のアプローチとしての風格、品格を持たせるため、長期間風合いを保つことのできる鋳鉄を採用している。照明柱は松山城を築城した加藤嘉明が賤ヶ岳の七本槍に数えられるほどの槍で武功を立てた武将であったことから、松山城を連想させる槍と優しく懐かしい灯りの提灯をモチーフにデザインされている。また、照明柱だけではバリアフリーの適合基準（路面照度10ルクス以上）を満たさないため、フットライトが導入されている。フットライトは、歩車道の分離のために設置されているポラードに組み込まれている。

### ③ ファサード整備

沿道の自主的なまちづくりに関する協定「ロープウェー街まちづくり協定書」とそのデザインガイドライン「ロープウェー街まちづくりデザインガイドライン」（平成15年8月）を締結し、看板等のデザインやオーニングの規格を統一化し、壁面カラーの修景等が街路事業に合わせて実施された。この地元の取組みに対し、国、県、市も一定の割合で補助を行い、官民の連携で街路景観が形成された。ファサード整備後は、景観計画の中で景観形成重点地区に指定され、景観の保全が図られている。

◆カラーコードでの統一感	アースカラー
◆マテリアルでの統一感	石・レンガ・漆喰・木
◆形態・形状での統一感	寸法規制

ロープウェー街まちづくりデザインガイドラインのコンセプト

#### ① 歩行者通行量

歩行者通行者数（休日）は、約2,000人から約7,100人と、整備前の約3.5倍になり、歩行者優先を目的とした整備効果が伺える。

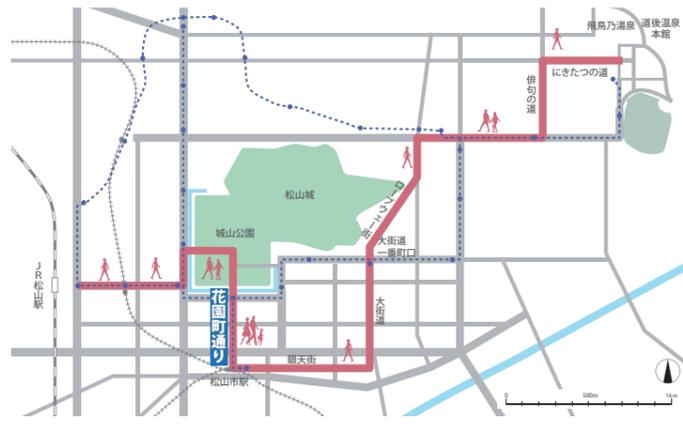
#### ② 地価

整備後、全国でもトップクラスの地価上昇率（12.6%）を実現した。（全国平均2.3%、地方都市平均-2.8%）

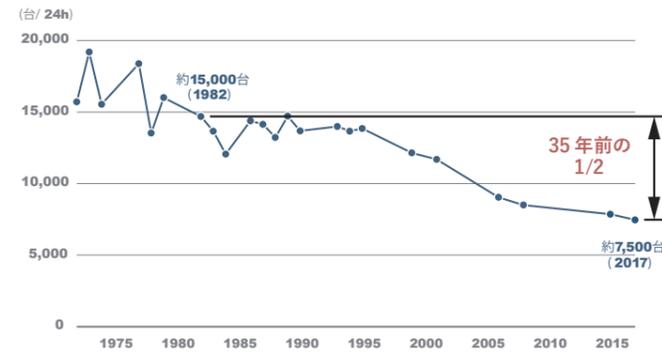
#### 参考文献

・松山市ロープウェー通り、  
<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/dorokeikan/pdf/008.pdf>, 国土交通省

### (3) 花園町通り



花園町通りの位置



花園町通りの自動車交通量の推移

#### 1) 整備の背景

戦後、城山公園内には野球場や競輪場、病院などの施設が整備され、花園町通りはそれら施設へ訪れる人で賑わったが、2000年以降、施設の老朽化に伴う郊外移転や大型ショッピングモールの郊外立地などにより、空き店舗の増加が進み、通りの自動車交通量は35年前の半分である約7,500台/日に減少し、2車線で処理できる交通量になっていた。また、歩行者通行量も減少し、歩道には放置自転車が大量に並び、歩行者の安全や景観が損なわれていった。さらに、花園町通りの東通りのアーケードは老朽化が著しく、暗い歩行環境も課題となっていた。

そこで、電線類地中化とともに、6車線分あった車道を2車線に減らし、歩行者の空間を拡げ、自転車道を新たに設ける道路空間の再配分を行った。これにより、松山市最大の交通結節点である松山市駅と松山城の史跡景観を眺望できる緑豊かな城山公園を結ぶ花園町通りは『歩いて暮らせるまち松山』のシンボルロードとして、2017年9月にリニューアルされた。



ロープウェー街の整備前の様子

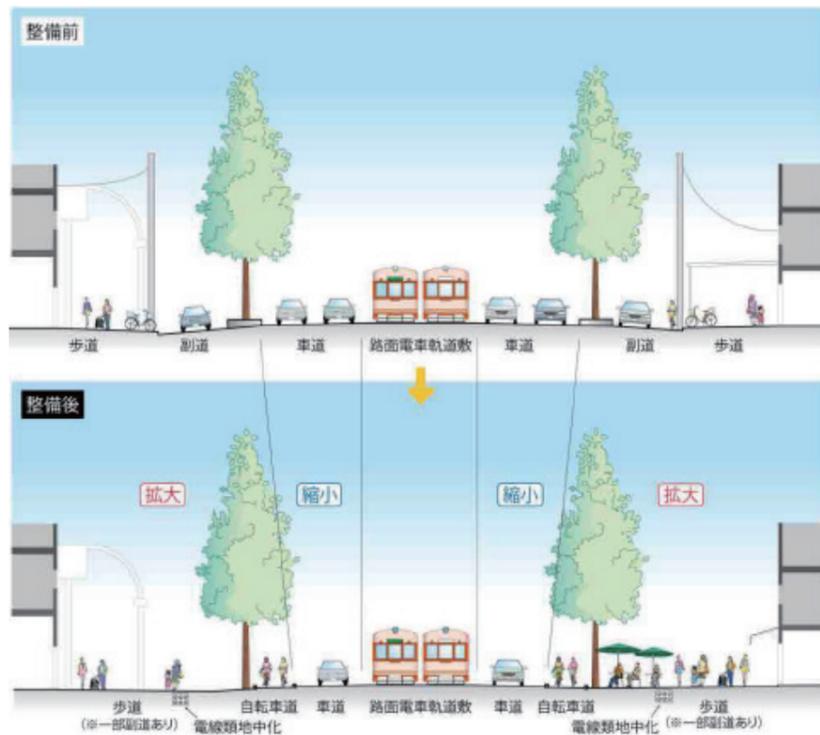
事業概要	事業期間	2011年度～2017年度	道路空間再配分	電線類地中化	
	事業費	約12.5億円		道路景観整備	ファサード整備
	道路延長	約250m		バリアフリー化	ウッドデッキ設置
	道路幅員	約40m			

#### 2) 整備の概要

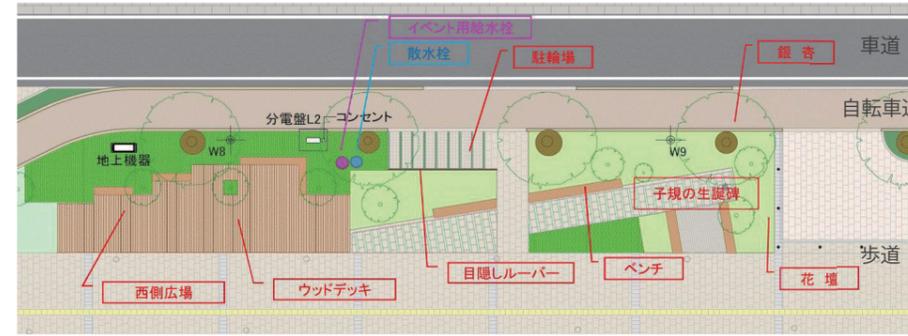
##### ① 道路空間の再配分

通りの総幅員は従前のまま車線と副道を合わせ計6車線分あった車道が2車線分に縮小され、副道が廃止された。副道は荷捌きや乗降に利用されていたため、整備によって副道の形に近い副道型荷捌きスペースを新たに設けることで、イベント時は入り口を締め、荷捌きスペースと歩道空間が一体となった空間利用を可能にした。また、約4mの歩道幅員は約10mに拡大、自転車道が新たに設けられた。この自転車道により、歩行者と自転車は通行空間が分離され、より安全になった歩道は通行以外の利用が容易となったことで賑わいや憩いのスペースが確保された。

道路空間の再配分にあたり、イチョウ並木がコントロールポイントの一つになった。花園町通りのイチョウは、戦災復興期に早期復興が願われる中、生命力が強く成長の早いことから防火樹として植えられたものであり、リニューアル整備でも引き続き街路樹として、街路景観の形成や歩車の分離を担うこととなった。



<横断面図>



花園町通り整備図面



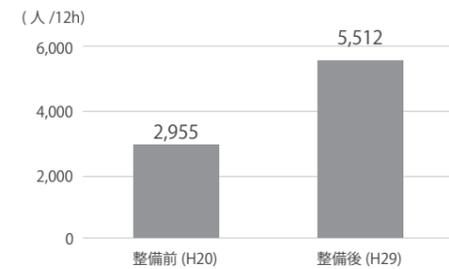
ウッドデッキ



駐輪場



花園町通り外観



花園町通りの  
通行者数の推移



花園町通り沿道の  
地価公示価格の推移

#### 1. 中心市街地\_1.5歩いて暮らせるまちづくり

#### ② 道路景観整備

##### <歩行者空間>

花園町通りの歩道の中には、道路を通行だけでなく、賑わいや憩いの空間として利用するために、あまり道路内に設置されることのないイベント用電源や給排水設備、ウッドデッキ、ベンチ、芝生広場、駐輪場などが道路付属物として整備されている。電源や給排水設備を道路管理者側で準備することで、イベント主催者側はこれらを用意する必要がなく道路空間でのイベントをしやすい。また、散水栓の設置により日常的な散水等の植栽管理を地元で行う協定を交わしている。また、花園町通りが正岡子規の生誕地であることから、子規生誕地の周りには子規にゆかりのある植栽を約80種設え、「子規の庭」を創出している。

##### <駐輪場整備>

整備前、花園町通りには約400台の放置自転車があった。そのうち、約300台は、通勤者によるもので朝から夕方までの間ずっと歩道の中に止められ、通行の支障、景観の阻害を招いていた。

整備にあたり、この約300台分を収容できる駐輪場が市庁舎(第4別館)に構えられ、残りの100台分は、沿道店舗への来街用駐輪場として道路内に構えられる。

#### ③ ファサード整備

歩道には松山城を想起させる御影石、歩道照明柱には鋳鉄、駐輪場の目隠しルーバーには県内産のヒノキ材など、自然素材が用いられている。これら質感の高い素材は、時間とともに風合いが増し、通りの景観に根付いていく。また、東通りの町内会の懸案であった老朽化したアーケードは電線類地中化工事の支障になることから撤去することになったが、これを契機に、地元で撤去後の街並み向上が求められるようになった。地元商店街がファサード(建物の外壁面)のデザインガイドラインを策定した後、そのガイドラインに基づき、市から一定の補助を受けながらファサード整備を行った。看板やオーニングテント、外壁などの色彩や素材を統一することで、街路と一体的な調和のとれた街並みになっている。

#### 3) 整備効果

##### 歩行者通行量

花園町通りの通行者数は整備前に比べ、約2倍に増加した。

##### 地価

花園町通りの沿道の地価は下落していたが、リニューアル整備を境に上昇に転じ、整備により、沿道の土地利用の需要が高まることがうかがえる。

##### 参考文献

・「花園町通りリニューアル」パンフレット(2018),松山市