

報告

リージョナルステート研究委員会
 「都市環境 Ver2.0」を志向した意見交換会の報告
 【「街・道・駅」を語る】

文責：リージョナルステート研究委員会 幹事長 武智弘明

1. はじめに

私たちリージョナルステート研究委員会はこれまで北海道の自律と活性化へ向け、『人づくり・仕事づくり・地域づくり』を三位一体として、地域社会の形成について研究してきました。このたびは、街路を素材として、平成29年7月8日(土)、札幌エルプラザにて「都市環境 ver2.0」を志向した意見交換会を実施しましたので報告します。



太古、「地域(身の回り)で満たされないものを求めて、交流移動が発生」したことから道路が出現したと考えられており、近代に至り鉄道が普及した結果「地方から人が駅に運ばれ、駅前からにぎわいが広がる」構造が一般的となりました。このにぎわい拡散を支える街路網の存在は当たり前のもので受け止められてきました。

道内の多くの市街地は、鉄道を核として形成され、駅から広がる道路網は活力をもたらし、駅=中心部へと人々を誘ってきましたが、自家用車が多くなり、郊外型 SC(ショッピングセンター)が広まった結果、さびれた駅周辺と広い道路が目立つ光景も散見されます。

さらに、コンパクトシティの時代、高齢化が進むと共に、ネット時代に至った今、鉄道機能や道路網

など都市の中での交通機能や商業面での中心力が問われています。都市で暮らし都市を行交う人々の都市生活とそれを支える都市環境の今後(それこそが都市環境 ver2.0 と想定)を考える必要は高い、との呼びかけに応じてくれた14名の技術士と自治体職員等で意見交換を行いました。

2. 交通機能面に関して

【事例】参加者から駅と道の関連性について、これまでの様々な事例が報告されました。

- ・旭川市；限度額立体交差事業と土地区画整理事業により都市機能の集積、道路網と橋梁が整備され、交通問題解決と、駅周辺未利用地の有効活用が達成
- ・野幌駅；連続立体交差事業により踏切が解消され渋滞長が減少し、旅行速度が向上したので市民からは買い物行動が増加したとの評価
- ・小樽駅前の中央通り；街路事業により土地の高度利用促進が図られ、地区人口、平日の自動車・歩行者が増加
- ・稚内市；駅前広場を拡充整備し、合わせて再開発を実施したことにより、中心性が向上



整備後の稚内駅周辺

- ・木古内町；新幹線開通を前に交通結節点機能、ユニバーサル化、道の駅併設を促したことで、地域経済への支援効果と沿道景観が向上
- ・山形県寒河江市；人口 44,000 人の地方中心都市における都市整備モデルとして、土地区画整理事業を基礎に、ふるさとの顔づくり事業などを複合的に組み合わせ、地域の特徴を表現した街路や広場の創出を実現
- ・武蔵五日市駅；JR 五日市線の終点で、土地区画整理事業と鉄道高架事業の合併施行を行い、線路や駅舎用地を活用し、ハイキング客・登山客にサービスや情報を提供する拠点駅として整備されたが、周辺区画整理事業と一体であったとしても、当時人口 8 万人程度の自治体にある駅が連続立体交差化されたことは画期的(民営化された JR 東日本が宅地開発事業等を開始するタイミングが背景)



武蔵五日市駅正面

【交通結節点】これまでの駅と道の結節・連関について、次のような発言がありました。

- ・渋谷や池袋駅；国鉄⇄私鉄の乗り換え駅という条件があり、大きなデパートが立地するなど商業集積が進んだ
- ・高円寺や中野；乗継駅ではないが、車が通行していない素晴らしい商店街が形成されている
- ・新宿；最近では新宿バスタが開業しており、交通連節点を中心とした拠点整備の代表事例
- ・札幌市；1972 年開通の北 24 条駅周辺に飲食店街が集積したことは、路面電車やバスとの乗り継ぎ駅機能によると思われる、苗穂駅周辺に商業集積がほとんどないことは対照的

- ・地下鉄真駒内駅と麻生駅；対極的で、真駒内は地下鉄やバス乗り継ぎは快適だが商業施設は皆無で賑わいはなく、麻生は地下鉄からバスへの乗り換えは分かりづらいが、商業施設は充実して賑わいはある
- ・札幌市電；ループ化ではいかにまちづくりに貢献できるかを眼目として、狸小路に電停が新設され、さらに次の延伸につながるよう、効果検証がしっかりと留意されている
- ・滝川市；駅前広場の整備をほぼ終え、駐輪場、路線バス乗り入れ、駐車場(パーク&トレイン)の整備も完了し、交通結節点が目立たせる基本は揃ったが、周辺民間機能は惨憺たる状態

【まとめ】交通結節点でも、個別に特徴を踏まえた展開が重要であり、効果の検証が未来へとつながる大事なポイントであることが指摘されました。

- ・道路は使い方がポイントであり、都市計画の見地からは用途地域の設定なくしては造れない
- ・鉄道の立体交差事業は各地で実施されたが、事後評価がきちんとされるべき
- ・[人口・経済・周りの巻き込み方]次第で、交通結節点は上手く発揮可能
- ・交通の結節性よりも、駅や駅前通りの設えが重要であり、それが札幌駅と苗穂駅の違いとなって表出

3. 駅周辺空間が提供する商業・生活サービス面

【事例】中心市街と想定しがちな駅周辺について、これまでの知見が披露されました。

- ・函館市；100 年間で、街の中心は、十字街から駅前、五稜郭へと移動
- ・紋別市；廃線により駅がなくなった結果、街の中心性を維持することの困難さが増大
- ・岩見沢市；背後に旧産炭都市を抱えた中心市街地活性化に際して、背後圏域からの集客を重視しない方針を選択
- ・江別市野幌；交通結節点整備は進んだが、昼間人口を増やす方策は未解決で個店も撤退する現状ではある中で、行列ができるパン屋が出店したこと



が画期的

- ・ 滝川市；駅前にあった西友には広場機能も SC も文化ホールもあったが、郊外型 SC の進出によりキーテナントが撤退したのち、日常の人の往来はほとんどないという現実になり、周辺では空き店舗と NPO が運営する貸し会議室や文化的な活動団体が空き店舗を埋めている状況
- ・ 札幌市新札幌；潜在的なポテンシャルを有しながら、サンピアザの敷地の中で閉じてしまって、表玄関がない印象
- ・ 旭川市；北彩都事業は、交通結節点と駅前滞留空間及び駅と買い物公園を繋ぐ歩行動線との分離が明確で、相反する機能が相互に共存し、それぞれの機能を発揮した駅前空間の好事例

【駅周辺】交通結節点である以上に賑わいをもたらす空間であることを期待されていますが、今後の課題が議論されました。

- ・ 駅の機能；A)交通と交通を繋ぐ、B)街に人を送り出す、C)駅周辺でのサービス提供の3要素
- ・ 街の中心はどこにでもあり得るが、外からの玄関口は駅であり、駅周辺を街の中心とする経済合理性は無いが、合意形成は容易
- ・ 駅周辺開発の現実的な問題点；①老朽化した建築ストック、②実態より高止まりの地価、③複雑した権利関係、④消極的な地主・店主
- ・ 駅舎に隣接してホールを建設している例が散見されるが、折角整備するなら常時人が集まる施設でなければ賑わいに貢献できない

【中心市街地】中心市街地でのにぎわい空間ニーズは強く、次のような意見がありました。

- ・ 中心市街地とは都市のエッセンスが詰まったエリアであり、「楽しく歩ける環境」+「交流などを楽しめる場」が必要
- ・ 中小都市では、商業機能こそは街の中心にあるべきであり、休日も営業しているサービス提供が必須
- ・ 文化性がなければ、街の中心性は成立しない
- ・ 街の活性化には、基盤となるハードだけではなく、広い観点でのソフトと財源も重要
- ・ 高松丸亀商店街；駐車場収入を財源として、定期借地方式も組み入れ、空き店舗に新規テナントを選定するなど、様々なソフト施策を展開
- ・ 徳島県神山町；地域が希望する職種を選び、定住してもらう「ワークインレジデンス」手法を展開
- ・ 島根県益田市；駅前に交通・商業・行政機能を集積させた開発が成功
- ・ 下関市シーモール；核店舗以外に地元商店が多数出店し、活性化を上手に進めている
- ・ 街の中心は次の4条件が必要；①人が集まる建物、②人が交流する広場、③徒歩移動が容易な空間構成、④集約された駐車場
- ・ 歴史的に駅が街の中心だった場合、街のシンボルとしての心象性が残っており、中心性を再形成しやすいが、衰退した地方都市の駅前街路は広過ぎて、賑わいを保てない例が多い
- ・ 千歳や野幌のイオン；街中でも大きな無料駐車場を確保しており、その点がいわゆるシャッター通り商店街との大きな差異
- ・ 地方部での公共交通機関は厳しく、中心部には金



札幌駅駅前広場でのYOSAKOI踊り

融・病院・宿泊・行政などの機能集積あっても、商業は郊外のバイパス沿いに移ってしまった場合は、中心部地権者が権利を放棄するなど、抜本的な変革が無ければ、再興はありえない

・そういう中で、人口減少に負けないで営業を持続している名寄市西条デパートには期待

4. 終わりに



想像された通り、鍵穴に通すかぎが見通せたわけではありませんでしたが、複数事例を通じて浮び上がった話題もあり、再確認できたものもありました。結局、求められるものは「都市を如何に形成すべきか」という軸の重要性との考え方に収斂しました。

【都市計画】

- ・ 駅広も、鉄道高架も、市街地の活性化も、交通結節点問題も、結局は、**都市構造が基本**
- ・ 都市計画は 20 年先を予測して 10 年分を法に定め、一方都市計画を司る首長や議員の任期は 4 年間であり、都市計画を**技術論**で議論するか**政策論**で議論するかが問題の根幹
- ・ 都市計画は一つの答えしか規定しないが、企業では 3 つ(株主向け、外部向け、従業員向け)の**説明シナリオ**を持ち、使い分けている
- ・ かつて、**郊外型 SC の進出問題**を都市計画が見送ってきた時代があったことが、今日の中心部空洞化に結びついている可能性
- ・ 首長や一部の議員は**昔日の賑わい**を取り戻したいという希望が強いが、**困難な現状**
- ・ 人口減少と経済の縮小という課題がある中で、『地

域の活性化のために都市計画が解決策を提示できるのか、疑問であり、まず国土計画や農林水産業を含めた産業政策を踏まえた上で、**地域と都市のあり方**を考える必要があるのではないかと。という意見と、対照的に『国土計画が先にあるべきという意識はあるが、かつて“**均衡ある発展**”を求めてきたことから見ると、**地域主権**を国が主導することは不思議』という意見があった

【そして】交通結節機能を出発点として、まちづくりへと議論を巡らせました。それぞれの課題には奥行きが深く、参加者の多くは再び議論する場を求めつつ、散会しました。

- ・ 人口減少、少子高齢化が進展する中で交通連節点を中心としたまちづくりの可能性を検討することは、我々技術士の活動として相応しい
- ・ 今回の開催は有意義だったが、話題が多岐にわたり、分散しすぎであった
- ・ 集約できたベクトルは、**事後評価の重要性と、都市規模に区分した議論が要である**ということにとどまった

T 湖からバスで 12:36 に JRT 駅に着くと、JR 特急はバス到着の 1 分前に H 市に向けて発車済みというダイヤがあります。地域交通をはじめ、交通の結節や賑わいの形成に関する自治体の取り組みが不十分な面もありますし、今回の意見交換においても十分な議論ができなかった領域が少なくありません。

私達 RS 研は地域に貢献できる存在足りえるよう、こうしたまちづくりの様々なテーマ・領域において、引き続き、**総論**についても、**個別具体の事象・課題**についても研鑽・研究してまいります。多くの皆様の活動への参加をお願いします。

武智 弘明 (たけちひろあき)

技術士(上下水道/建設部門)

RS 研究委員会幹事長
株式会社リブテック

