

1. シンポジウムの開催

(1) 開催概要

「第2回 JR 松山駅周辺まちづくりシンポジウム」は以下のとおり開催された。

開催日時：平成25年2月9日（土） 13：00～16：00

場 所：国際ホテル松山〔常盤 3階〕

来場者数：250名

(2) 式次第

「第2回 JR 松山駅周辺まちづくりシンポジウム」は以下の次第に沿って進められた。

開会挨拶（13：00）

- ・野志 克仁（松山市長）

第1部（13：10）

基調講演：宗田 好史（京都府立大学 教授）

休憩（15分間）

第2部（14：40）

パネル・ディスカッション

【パネリスト】

- ・河野 俊郎（国土交通省都市局 街路交通施設課 整備室長）
- ・泉 雅文（四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長）
- ・井上 要（愛媛県 参与）
- ・宗田 好史（京都府立大学 教授）
- ・野志 克仁（松山市長）

【コーディネーター】

- ・柏谷 増男（愛媛大学 名誉教授）

閉会（16：00）

(3) 基調講演者・パネリスト・コーディネーター紹介

登壇者の略歴等は以下のとおりである。

◆ 宗田 好史 (むねた よしふみ) 〈基調講演・パネリスト〉

浜松市生まれ。法政大学建築学科、大学院を経て、イタリアピサ大学、ローマ大学大学院に留学、京都大学で工学博士。国際連合職員を経て京都府立大学。国際記念物遺産会議理事、東京文化財研究所客員研究員、社会資本整備審議会専門委員、京都市景観審査会委員等を歴任。著書に『にぎわいを呼ぶイタリアのまちづくり』、『中心市街地の創造力』、『町家再生の論理』、『創造都市のための観光振興』、『なぜイタリアの村は美しく元気なのか』など多数。

◆ 河野 俊郎 (こうの としろう) 〈パネリスト〉

大阪市生まれ。東京工業大学土木工学科卒業。昭和59年4月建設省入省。都市・地域整備局大都市圏整備課企画専門官、西日本旅客鉄道(株)建設工事事務次長、調布市副市長等を経て、平成24年4月から現職。

◆ 泉 雅文 (いずみ まさふみ) 〈パネリスト〉

埼玉県生まれ。昭和51年3月京都大学法学部卒業。昭和51年4月日本国有鉄道入社。昭和62年4月四国旅客鉄道株式会社総務部人事課長。総合企画本部経営企画室長、財務部長、総務部長等を経て、平成22年6月代表取締役社長に就任。

◆ 井上 要 (いのうえ かなめ) 〈パネリスト〉

八幡浜市生まれ。昭和49年3月大阪工業大学工学部卒業。昭和49年4月愛媛県入庁。西条地方局建設部長、土木部道路都市局長、土木部長を経て、平成24年4月に参与に就任。

◆ 野志 克仁 (のし かつひと) 〈パネリスト〉

昭和55年3月市立清水小学校卒業。平成2年3月岡山大学経済学部卒業。地元民間放送局アナウンス室マネージャー(部長格)などを歴任。平成22年11月松山市長に就任。

◆ 柏谷 増男 (かしわたに ますお) 〈コーディネーター〉

今治市生まれ。昭和44年京都大学大学院修士課程修了、京都大学工学部助手、愛媛大学講師、教授、理事・副学長を経て、平成22年愛媛大学を退職。専門は都市計画、交通計画。愛媛県、松山市都市計画審議会会長。著書に「新鉄道システム工学」、「都市の公共交通」、「総合ターミナルとしての駅の整備計画」など多数。『松山駅周辺笑顔あふれるまちづくり推進協議会』及び『松山駅周辺まちづくり審議会』会長。

(4) 要録

① 挨拶（松山市長 野志克仁）

少子高齢化、よく聞かれる言葉でありますけれども、松山市は既存施設を活かしながら商業や文化を活性化し、コミュニティの再生を図り、誰もが住みやすいコンパクトなまちを目指しております。松山には城山を中心としてまちに必要なさまざまな機能が集まっております。現在、公共交通機関を活かしながらまちづくりを進めているところです。これまでも、道後温泉本館の周辺や、ロープウェイ通りの整備を行いまして、花園町通りの整備も検討しているところです。また、この松山駅周辺地区でも平成32年度の完成を目指しまして、J R 予讃線の鉄道高架と土地区画整理事業を進めております。

現在、愛媛県が施行する鉄道高架事業は、車両基地・貨物駅の移転する伊予市や松前町での造成工事や、列車の行き違い区間となる松山中央公園付近での石手川橋梁工事などを行っております。また、松山市が施行いたします土地区画整理事業は、道路・公園などの公共施設に充てるための用地買収はほぼ終了いたしまして、地権者の新たな換地先を示します仮換地指定を行うなど、順調に事業を進めております。

こうした事業の完成で松山駅周辺地区は、市の内外からのアクセスもスムーズになり、さらに東側駅前広場の拡幅、西側の駅前広場の新設などで、路面電車をはじめ、公共交通機関それぞれの乗り換えも快適・安全にでき、交通の結節点となります。

本日のシンポジウムにおきましても、まちづくりに向けた課題や今後の展開などにつきまして、ご参会の皆様と共に考え合う機会としていただきたい。

② 基調講演（京都府立大学 教授 宗田好史）

J R松山駅周辺整備について、市民がどういう想いを寄せ、どういうまちを望むのか、またどういうまちが本当に21世紀に必要なのかということ、人口減少や高齢化、環境問題等さまざまな課題のなか、歴史と温泉、自然環境、農業など、松山の魅力を幅広く捉えながらまちづくりのビジョンを描かなければなりません。

我々は長い間、都市開発というと高いビルを作って広い道路を作るということが一般的だと信じ込んでいましたが、フライブルク、ドイツをはじめヨーロッパの国々ではむしろ、美しくて低層の、車に過度に依存しない公共交通優先のエココンパクトシティを作ることが一般になってきました。それは環境にやさしいだけでなく、人にやさしいまちを作るということです。

まちづくりの方向として、エココンパクトシティ推進に大変力を入れていきます。併せて、美しい国づくり政策大綱というものも作っており、美しい国とエココンパクトなまちというのがこの国の方向になっています。

松山には、J R松山駅のほか松山市駅があり、伊予鉄道の路面電車や郊外電車がエコロジーであるコンパクトな松山のまちを作っています。この都心から離れたJ R松山駅が集客や活性化を考えるうえで、松山市駅とお互いに食い合うようなことがあってはいけません。

J Rは東京、大阪とどう結ばれるかが大きな課題になりますが、四国内を回る人にとって、まだまだ便利な鉄道であり、松山とその周辺を回る人にとって伊予鉄道と併用して便利な交通手段です。これからの「たからみがき」によって回るべき場所はもっと増えてくると思います。

J R松山駅は、松山市民にとって旅立ちの場所であり、戻ってくる場所です。また、観光客や旅する松山市民が集まる場所でもあります。そういう意味で、ただ高いビルが建っていればいい、ただ路面電車が通っていればいいという問題ではありません。旅する人たちのステージとしてのまちをどう作っていくかが大切なのです。

美しい国づくり政策大綱に従って景観法、歴史まちづくり法というものを進めていくと、例えば、高速道路がなく新幹線の駅からも遠いけれど、景観法によってまちなみを守っているところでは、自然食の店やギャラリー、陶芸家の店、お洒落なブティック等ができ、まち歩きをする人が増え、骨董品店や古道具店が開店して、古いまちが持っている宝が次々とおもてに出てきたという事例もあります。まさに「たからみがき」であり、美しさを守ったまちが手に入れたものは実は多いのです。

何故、エココンパクトや美しい国づくりなのか、それは我々日本人が求めるものが変わったということです。この変化、つまり、まちづくりの要求の変化に対し、どのように松山の観光や松山のまちの姿を変えていくかということが重要となります。

観光について、その観光行動というものは進化しており、3つの段階に分けることができます。

まず、第1段階は、自然遺産、文化遺産等を訪問する、見て回って帰ってくる、これを動物園型の観光といいます。有名な名所の前で写真を撮り、次の名所に行ってまた写真を撮る。写真を撮った瞬間にその観光地を見た気になるのです。

次に、第2段階では体験型になります。観光地で美術館やコンサートを鑑賞したり、買い物や飲食を楽しむ。

それも度重なると、最後に、第3段階の滞在型になります。これは訪れたまちで人との触れ合いを求める。そのまちでただ鑑賞するだけではなくて、アートと文化を学び、やがて作り出そうとする。せつかく松山に来たのだから1週間、2週間滞在して、松山城を眺めながら俳句の世界に浸りたい。このような1、2、3段階の進化が起こるのです。

例えば、『ローマの休日』という映画は、ヘップバーン扮する王女が町娘として楽しくローマを一日観光し、また王女に戻ってしまうシンデレラの逆転の物語です。イタリアのまちを回るならば貴族やお金持ちが楽しむ観光より、普通の町場の娘として楽しむほうがいいということです。これに世界中が魅了され、ヨーロッパに観光に来るようになりました。このようにして、観光客を大量に獲得することでヨーロッパ諸国の経済は戦後早く復興したのです。

ヨーロッパでは歴史都市の建築遺産がクローズアップされて、ちょうどディズニールドを見て回るように、多くの観光客が楽しみながら、そのためのルートを作るように鉄道も、空港も、併せて高速道路も整備されてきました。決して産業振興のためだけに、新産業都市を作るためだけに港湾や高速道路を整備したのではなくて、ヨーロッパは歴史まちづくりを進めるために高速道路や鉄道、新幹線の整備をしてきました。こういうまちづくりの大きな流れがあるわけであります。

日本でも『ローマの休日』の影響を受けて描かれたのが、川端康成の『古都』です。これも、京都の名所名跡がこの小説の中に織り込まれていることで、読者が京都へ行ってみようということになりました。つまり、ヨーロッパも京都もストーリーを作って観光客を呼ぶために様々な取り組みをしてきたのです。

しかし、現在の日本の観光市場というのは縮小しており、宿泊旅行自体が伸びていない。様々な理由があり分析が必要です。

京都においては、まず観光客の高齢化が進んでいます。現在、50歳以上の観光客が半分以上を占めており、また観光客の行動が第1段階から第3段階の滞在型まで求めるようになった状況で、サービスを提供する側の京都のまちが変わらなくては生き残れるはずがなく、京都ではこの変化をずっと進めてきました。

さらに重要なことは男女比です。以前は圧倒的に男性が多かったが、現在は女性が7割、男性が3割という観光市場になっています。つまり、女性が今、何をするかということが大きなテーマになっているのです。

年代別地方圏出身若者の地元定着率について考えてみます。地元の大学に行かずに、東京、あるいは京都、大阪の大学に行かれた方の何割の方が地元に戻ってくるかという調査

ですが、今は女性より男性のほうが戻ってきます。これは、地方において男性の職場はあるが、女性の就職口がないということであり、地方の女性化が遅れています。女性の職場進出も少ない。女性の消費の伸びも少ない。結局、女性が社会に進出している地域ほど、その地方都市の経済は元気になるという大きな傾向があるのです。

京都では女性の話を受けて、様々な工夫をしています。その結果、手軽に京都を、東京をちょっと離れた京都の非日常を体験できるお洒落で個性的なお店というのが増えていきます。また、観光客と近隣住民がともに楽しめるお店というのが栄えてきています。つまり、道後温泉周辺には観光客があふれていて、JR松山駅あるいは松山市駅の周辺には市民がいるというような二極化するまちではなくて、観光客と近隣住民と一緒に楽しめるまちが望ましいのです。松山市の取組みとして、道後温泉地区での景観のまちづくりや文化的なイベントのまちづくりが行われています。松山の都心やJR松山駅のまちづくりを考えると、道後温泉は観光地だから、そこだけ景観法によってきれいにしておけばいい。JR松山駅周辺やお城周辺は景観法を無視していいということには決してなりません。松山市全体が美しくなれば、専門店やおしゃれな店が出てきて、買う楽しみ、歩く楽しみ、食べる楽しみが増えていく。その結果、何度も訪れたいくなる京都やヨーロッパのようなまちの魅力が出てくるのです。最初は松山市や商店街主導によるまちなみ整備ですが、まちなみがきれいになってくると、業種業態がお洒落なものになり、女性がサービス化という大きな変化を受けます。それを受けて、観光客や近隣住民が集まる店に行く。そうすると、個性的な地域住民が集まってきて、このまちの魅力を耕してくれる。そのことが回り回って、まちなみ整備に広がっていくのです。

世の中は、ファストからスローに移っています。ヨーロッパ、イタリアで始まって、少しずつ日本にも広がっています。スローな暮らし、スローライフ。ファストフードに対してスローフード、地産地消。インスタント食品に対して有機野菜、有機農業。カジュアルな格好に対して自然素材、ファッションもナチュラルに。近代合理的建築に対して伝統的なまちなみ再生、まち歩き。そして、機能主義が土地利用、工業都市に対して歴史都市再生、脱車社会、創造都市ということが言われています。こういう一連の変化が起こって、観光客の趣向も変わってきているのです。

日本の観光客は第1段階から第3段階まで進んでおり、まち場で楽しむということをしています。これからはデザインガイドラインを作って、事業を高度化していく。付加価値で生産性、利益を上げることが美しい国づくり政策大綱、景観法、歴史まちづくり法で国土交通省が進めるまちづくりであり、これが進めば観光立国日本も決して夢ではありません。

この一連の観光の姿というものは、一番上に来るのは美しさです。観光客は美しいまちを求めており、美しくなければ生き残れないという時代になってきています。ほかに環境に良い、安心・安全、おいしさ、健康的、つまり正しいということです。この美しさと正しさがセットになって、そこに今観光政策が目指す要点、目標があるのです。

長崎では「さるく」が大成功しました。「さるく」とは長崎の言葉で歩くということで、様々な「さるく」イベントを1年以上繰り広げています。これは、観光客だけでなく長崎市民にも大好評でした。参加者は歩きながらまちを見ていますが、そこで出会った人と話もします。観光客とも出会い、そのまちにお住まいの方とも出会う。旅する人が出会うような雰囲気をいっぱい作り、その出会いが笑顔を生むのです。地域社会の絆というのがだんだんなくなって、一人暮らしが増えている。そのときに、まちの中を市民と観光客が一緒に出会って、一緒に歩き楽しむようなイベント。だから、出会うことが楽しいのです。JR松山駅において、駅前広場を作るときに、旅する人と出会うようなまちづくりというのも考えてみてはどうでしょうか。

松山は、豊かな自然の中で豊かな食に恵まれて、オーガニックな暮らしをしていることを感じ、松山に住んでみたいと思うような気持ちになるような出会いを演出する。

海外旅行や温泉に飽きた観光客に対し、松山として何が提供できるのか、常に新しい創造的な取り組みが進んでいるということを示す必要があります。そして、女性の意見を聞いて農村と観光を変える。併せて、地域の特性を活かしたコミュニティビジネスが重要。製造業において、仕入れではなく創る工夫を、大量ではなく小ロットで個性を出せるような商品を創り、飲食店では素人の上手なおいしさを売る。手づくりで売る安全・安心、地産地消。つまりコンビニとかショッピングセンターの逆に行くのです。モノではなく、センスの高い商品を売る。こういう創造的な業種が集まってくることが、このまちを元気にする力になるのです。

このことは観光産業が日本の経済を支えるということであり、都市の姿も観光と同じです。美しい国づくりは、環境にいい、おいしい、健康的、安心・安全、そして正しい。これが新しい時代の都市政策、特に観光都市ではこの都市の目指す方向というのが明確にならないと、まちの姿を描かれません。

今回の事業では、JR松山駅に向かい路面電車が延びていきます。JR松山駅から松山市駅を通過して道後温泉まで軸線上に松山のすべてが集まってきて、それぞれに美しい松山も、賑やかな松山も、元気な松山もそろっているような大きな都市軸、魅力ある都市軸を作ろうというのが大きな計画です。

また、日本の若者や大都市で定年を迎えた方たちは今、ふるさとに帰りたがっています。松山に帰りたくなる美しいまち、そういう方たちがJR松山駅に帰ってくるようなまちを作っていく必要があります。

最後に「たからみがきのまちづくり」に寄せて、松山には高いポテンシャルを持つ多様な観光資源があります。それを磨いていく。それを若い事業者、若い元気なクリエイティブな人たちの力で磨いていく。観光客のまなざし、市民のまなざし、そして特に女性のまなざしで磨いてほしい。

松山にはすでに数々のストーリーがあります。それは『坊っちゃん』であったり『坂の上の雲』であったりするわけですが、常に新しいストーリーを作る必要があります。今の

時代に合った、2010年代になった松山のストーリーとは何か。それは『帰去来辞』、ふるさとに戻ってくるのだったら、高齢化社会の中で豊かに暮らすのだったら、この松山が、というような条件は何か。それは元気なまちだから、温泉もあるだろう、海もあるだろう、豊かな気候だろう。こういうまちを楽しめるストーリー、新しい松山を楽しめるストーリーを旅人とともに作っていく。そのために松山全体、道後温泉からJR松山駅まで全体的なまちのイメージを整える必要があります。しかし、まだ松山城や城下町を活かしきれていない、温泉も将来性を見出していないという点があるのかもしれませんが。ちょっと失礼な言い方になるかもしれませんが。そういった意味で、この宝が豊富にある松山のまちみがきというのは環境政策、観光政策、そして景観、この3つをきちんとバランスよく進めていくことで素晴らしいものになっていくだろうと思います。

③ パネル・ディスカッション

柏谷： 本日のシンポジウムのテーマは、「トップが語る JR 松山駅周辺の可能性について」です。5名のパネリストにより、この JR 松山駅周辺の現状と未来の可能性についてご議論いただきたいと思いますと考えております。

最初に、この地区の中心は JR 松山駅ということで、JR 四国の泉社長に四国の鉄道の現状について、お話いただきたいと思います。

泉： 四国の鉄道のお客様のご利用状況ですが、四国には鉄道会社が6社あり、1日約24万人にご利用いただいています。JR 四国が約12万人、地元の伊予鉄道が約5、6万人、高松のことでんが約4万人という状況です。松山駅の利用状況は、一日当たり約14,000人であり、四国では3番目の乗降客数ですが収入は2番目です。これは、南予や東予方面、また本州等の県外からご利用のお客様が多いためです。

しかし、近年の高速道路の延伸等により利用状況は減少傾向にあります。

このような状況を踏まえ、「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」で、定時高速・大量輸送という鉄道の特性を発揮し、四国地域の活性化を図るための戦略的インフラとして育てる必要があるという結論をいただきました。

四国の鉄道における将来への課題の一つは高速化です。四国は、新幹線の具体的な整備計画が唯一ないという地域であり、今後の地域間競争を考えると、時速200kmぐらいで動けるような鉄道の高速化が必要であります。これについては来年度、基礎的な調査をする方向で、四国4県と検討を進めており、大変ありがたいと思っています。

もう一つは、ほかの公共交通ネットワークや自家用車と組んで、お客様が利用しやすい交通機関になっていく必要があります。自家用車によるパークアンドライド、バスとの連携、場合によっては船や飛行機と組むことも重要だと思っています。

それから、もう一つ大事なものは、わざわざ乗りたいと思う鉄道、わざわざ行こうと思う四国を作っていくことが重要で、JR 四国としても頑張っていきたいと考えております。

柏谷： ありがとうございます。続いて、JR 予讃線鉄道高架事業は松山市と県内の各地域との交流連携が深まるというメリットがあると思いますので、愛媛県全体の視点から JR 松山駅周辺の位置付けについて、愛媛県の井上参与よりお話いただきたいと思います。

井上： JR 松山駅周辺の役割や位置付けを説明するために、これまでの経緯を踏まえてお話をしたいと思います。

愛媛県においては最初に JR 今治駅の鉄道高架に着手し、約20年をかけて平成4年に完成しました。次いで、伊予鉄道の古町駅から衣山間の鉄道高架を行いました。

松山市中心部の鉄道高架事業は、平成2年度、松山鉄道高架検討協議会を設置し、

検討を始めてきました。当初、伊予鉄道とJRの二つの鉄道高架について検討していましたが、多大な期間と事業費を要するため同時にはできない。どちらを優先的に進めるか検討していたわけですが、鉄道高架事業の目的が従来の渋滞解消だけではなく、周りのまちづくりにいかに寄与できるかという点を非常に重要視する事業になってきました。

このような経緯から、JR松山駅周辺の地域の役割や状況について再整理することになりました。JR松山駅は松山空港、松山港と並び、愛媛県の広域交通の拠点です。松山空港と松山観光港は整備がなされてきました。一方、四国内でも、徳島駅、高松駅、高知駅は駅と一体となった周辺整備が進められていました。

JR松山駅は、伊予鉄道が松山駅の近くを通っていますが、階段を使わなければならない大きなバリアがあり、また、駅西側地区は駅に隣接しながらその立地条件が活かされていない状況でした。

松山市が県都の政治・経済・文化の中心であり、四国最大の都市として機能するために交通結節点であるJR周辺の整備が不可欠とのことでJR松山駅の高架事業を優先することになりました。

平成29年国体時の整備完了は厳しいですが、国体のためにも全国から訪れた皆様方が気持ちよく来ていただくように駅前広場の整備に向けた取り組みを行ってきたいと思っています。

柏谷： ありがとうございます。続いて、JR松山駅周辺地区の発展の基盤となる土地
区画整理事業を松山市が進めています。野志市長から、松山市がJR松山駅周辺
地区をどのように捉えているかお話していただきたいと思います。

野志： 先ほど、宗田先生からも（基調講演で）松山には宝がいっぱいあると話がありま
した。やはり、松山は大変恵まれたところだという認識を持って、みんなで一緒に
磨いていくことが大事だと思っています。松山駅の整備は構想から完成まで30年
かかるという話が井上参与からもありましたが、オープンな議論をさせていただきます
ので、共に計画し、参画していただきたいと思います。

松山市は人口52万人の四国最大の都市であり、陸・海・空の三つもの玄関口を持
つ恵まれた立地です。中心市街地には松山城・道後温泉本館の二つの重要文化財が
あり、路面電車が走っている数少ない都市です。全国的に少子高齢化が進み、様々
な都市でコンパクトシティを目指しているなか、松山市にはその機能が揃っていま
す。これはこれからのまちづくりを考える上で、非常に松山は恵まれているという
ことが言えます。

宗田先生のお話で観光の話がありましたけれども、松山はどんなまちかと捉えると、
まちづくりがしっかりできます。第1次産業、第2次産業、第3次産業とあり
ますが、第3次産業に従事している方が松山が一番多いのです。74%もいらっし
やいます。観光はまさに基幹産業です。観光でまちを盛り上げるために、松山市は

積極的に自ら旅行のメニューを作るなどの施策を進め、JR四国さんにもご協力いただいて、昨年4月、5月、6月にはJR西日本さんと一緒になって重点送客キャンペーンというのをやっていただきました。また、継続して瀬戸内・松山ぐるりんパスも販売をしていただいております。

来年が実は観光では一番大事な年を迎えます。松山は目の前の瀬戸内海国立公園が来年80周年を迎える。道後温泉本館が120周年を迎える、四国88カ所が開かれて来年1200年を迎える。来年3つが重なる年です。観光事業者さんとしてしっかりと連携をすることが大事ということで、おかげさまで、半年間のキャンペーンというのはあるのですが、日本旅行さん、近畿日本ツーリストさん、トップツアーさん、そして来年の一番大事な年にはJTBさんのそれぞれ半年のキャンペーンを松山は誘致することができました。今観光ではいい動きができていかなと思っています。

松山駅周辺整備は、順調に事業が進んでいます。整備が完成すれば、市内外からのアクセスがスムーズになり、東西の駅前広場がゆったりと広がって、公共交通の乗換えも快適、安全にでき、誰もが使いやすい交通環境となり名実共に交通の結節点になって行き交う人々も増えるでしょう。また、西側の住宅地は道路や環境が良くなることで、都心に近いという恵まれた居住環境を活かした、多くの方が暮らす魅力あるまちなか居住を推進してまいります。まさに子供からお年寄りまで安全で安心して暮らすことができるコンパクトシティの実現という大きな流れのなかでのJR松山駅周辺の整備だということを申し上げることができます。

柏谷： ありがとうございます。続いて、鉄道高架事業及び土地区画整理事業の事業効果について国土交通省の河野整備室長よりご助言をいただきたいと思っております。

河野： 連続立体交差事業単独ではなくて、駅前広場の整備、それから区画整理、再開発といった開発を一緒にやってまちを良くしていこうという取り組みを全国で行っています。事業を組み合わせることで様々な効果があり、特に松山での鉄道高架事業は、路面電車延伸と組み合わせることでまちづくりの取り組みを行うことから、全国62か所で進めている事業の中でも注目しています。

事業を組み合わせていくなかでの効果として、一つ目は道路と踏切の問題が解決されます。踏切は事故や交通渋滞の原因となります。二つ目は鉄道の高架化と合わせて貨物駅、留置線などを移設して、その貴重なスペースを活用し、区画整理や再開発を合わせることで、まちの新たな拠点を作っていきます。併せて駅前広場はまちのシンボリックな空間となります。三つ目は公共交通の利便性が高まります。バリアフリーで利用しやすく路面電車も延伸されます。

このように様々な効果が期待される事業であるため、皆さんと協力して進めたいと思っています。

柏谷： ありがとうございます。続いて、鉄道とまちづくりとの関係について宗田先生

よりコメントをいただきたいと思います。

宗田： 連続立体交差と土地区画整理を組み合わせる事業を行うことは、大土木事業ですから、大変いいところもいっぱいあるのですが、怖い側面もあり、どのようにして大改造した後のまちを作っていくかということがいろいろ課題になっています。

大事なポイントは、公共交通優先という大きな課題があり、コンパクトシティや脱モータリゼーションなど車社会から離れるということを決めたうえで、JRと路面電車を上手に結びながら近傍近在の人が集まりやすいようなまちができるならば、松山市なら課題を乗り越えられると思います。

お年寄りや子供の力を使うという形で街に誰が住むかということイメージすることも大事です。

また、開発によって自分の利益を得ようとする欲張りがいると事業が難しくなります。様々な人が集まるまちにしていくために、市民の皆さんには、こういうまちにしたいというビジョンを持って奉仕する気持ちでまちづくりに加わっていただくということが大きいと思います。

柏谷： ありがとうございます。これから松山市が素晴らしいまちを作っていくために、JR松山駅周辺地区のまちづくりで気をつける点、もしくは伸ばしていったら良いという点について、引き続き宗田先生にご助言をいただきたいと思います。

宗田： 高齢化社会が進む中でバリアフリーは大切なことです。今回の整備を機会に高齢化社会に対応したまちにしていく良い機会だと思っています。そのため、高齢者にやさしいまち、親孝行ができるJR松山駅になって欲しいと思っています。

柏谷： ありがとうございます。続いて国土交通省の河野整備室長より、これからのまちづくりに大切なことは何かお話ししていただきたいと思います。

河野： これからのまちづくりは、路面電車の延伸やバスのネットワークとの連携などのハード面だけでなく、観光客への情報提供、路面電車やバスに乗りやすいチケットなどソフト面も工夫していく必要があります。

また、区画整理が進んでいるなかで、道路も整備されるので、誰もが歩きやすいというだけでなく、歩きたくなる道というのが必要かもしれません。

更に、駅から降りて見えるまちの景観も重要です。駅周辺を整備し、きれいな風景になっても、植栽が枯れていたり、ゴミが落ちていてはいけません。これは、市民といろいろ議論しながら協力し合って、進めていく必要があると思っています。

連続立体交差事業や区画整理事業を取り組んでいく場合に社会資本整備総合交付金というものがあります。それに加えて、効果促進事業ということで、限度はありますがいろいろ実験的なことができる制度がありますので、いろんなアイデアを出して活用していただければと思います。

柏谷： ありがとうございます。続いて、JR四国の泉社長よりJRのこれからの対策と今後の計画、JR松山駅の整備の方向性についてお話ししていただきたいと思います。

泉：松山駅の整備につきましては、当社単独で出来る話ではなく、まちづくりの一環として整備していくというのが基本方針です。交通結節点としての利便性向上にあわせ、利用しやすい駅を目指していきたいと思っています。

最近では、高知駅周辺の高架事業が完成しましたが、駅の北側に新たにバスターミナルができるなど交通結節点の機能が増したほか、高架化により少し離れた高知城が見えるポイントができ、観光客や帰省客に喜ばれています。

四国一の都市力のある松山で、松山市と一緒に素晴らしい再開発をしていきたいと思っています。

柏谷：ありがとうございました。続いて、井上参与より、愛媛県からみて、JR松山駅周辺のまちはどのような姿が望ましいかお話いただきたいと思います。

井上：1つ目は、県都松山の玄関口として高速交通や高齢化に対応した機能を持った駅が大事だと考えています。

2つ目は、愛媛県は観光立県を目指しており、県外や海外のお客様をスムーズに受け入れて、松山都市圏の観光地や県内各地の観光地に繰り出すための交通機関を結ぶ交通結節点としての機能が必要となります。

3つ目は、災害の際、駅は発災直後には避難場所、緊急医療拠点、情報の収集発信基地となりますので、防災機能を持った整備も必要になると考えます。

今後、具体的なものについては、松山市が設置している松山駅周辺笑顔あふれるまちづくり推進協議会に参画しながら、実現に向けて取り組んでいきたいと思っています。また、松山は自転車文化のまちですから、松山駅を中心に自転車がより使いやすい取り組みもキーワードになるのではないかと思います。

柏谷：ありがとうございました。最後に野志市長より、今後、松山駅周辺のまちづくりをどのように発展させていこうと考えているかお話いただきたいと思います。

野志：今後のJR松山駅は、旅のプロローグの場所であり、笑顔が広がる活動拠点であり、道後・中心市街地・JR松山駅のそれぞれの地区の良さを活かし補完する存在でなければなりません。このビジョンを実現するためにも、将来の世代に素晴らしい松山をバトンタッチできるよう市民力をもっと上げていきたいと思っています。これからのまちづくりに市民の皆さんもどんどん参加し、意見を出していただきたいと思っています。

柏谷：ありがとうございました。パネリストの皆様方からさまざまなご意見をいただきまして、皆さんがこれからJR駅周辺地域のまちづくりを考えるうえで大変いい材料を与えていただいたと思っています。まちを作っていく主役である市民の皆様方の手にかかっていると思いますので、皆様方一人一人が主体的にこの地域のまちづくりに邁進していかれるよう願っております。本日はありがとうございました。以上でシンポジウムを終わらせていただきます。

2. シンポジウム開催風景



宗田氏 基調講演



パネルディスカッション 全景



パネルディスカッション 詳細①



パネルディスカッション 詳細②