

松山市城北地区再生の課題－平和通を中心に－

愛媛大学法文学部

教授 本田 博利

1. はじめに－松山市の南北問題？

30年間勤めた広島市役所を退職し、愛媛大学法文学部に赴任して3年たった。松山は、赴任前から聞いていたとおりの「いいまち」である。市街地はこじんまりとまとまっており、人情が厚く、自然も豊かで、物価も安く、おまけに歩いてゆける距離に全国有数の温泉があるなど、まこと「便利で住みやすいまち」と実感する。授業の必要からもまちをあちこち歩き回って見たり、聞いたり、調べてみると、「お城と温泉と坊っちゃん」の固定化したイメージしかない松山のまちには、次のように評価できる点が多々あることが分かった。

- ① 松山が四国の顔であり、要であることは言うを待たないであろう。行政面でも松山市は2000年に中核市に移行し、2005年には北条市、中島町と合併して50万都市となって、制度上は県に匹敵する行財政能力を有する政令指定都市の人口要件を満たすことになる。松山市はローカルさを兼ね備えた大都市であり、100万都市共通の悩みである首長・行政と住民との距離、すなわちきめ細かな住民サービスやコミュニティ振興面でのネックは、松山では比較的解消しやすい環境にあるといえよう。
- ② 近年まちづくりの将来像として「コンパクトシティ」づくりが盛んに唱えられている。松山市は戦後間もなくから城山の南側の大街道、銀天街、官庁街、繁華街などの各種都市機能が藤田邦昭のいう「口の字

型」を形成してまとまっており、電車を始め各種公共交通機関も整備されて、しかも中心部のどこにでも歩いてゆける距離にある。このように松山のまちは、最近流行の理念の提唱を待たずとも、自ずとコンパクトシティを形成してきた。

- ③ 松山市は1945年7月の大空襲により市街地の半分が灰燼と帰したが、『松山市史』が述べるように、この壊滅的な破壊が、皮肉にも近代都市づくりの計画が実行できる千載一遇のチャンスになったのである（現代編34頁）。戦後の戦災復興事業、特に城山を巡る街路整備は全国的にも成功例として評価されている。これにより市の中心部の都市基盤整備の礎が築かれ、後世のまちづくりに向けての大きな財産となった（注1）。
- ④ 最近多くの地方都市では、商業機能の郊外化により中心市街地が空洞化・衰退化して商店街が「シャッター街」と化し、その活性化が急務となっている。松山市は、例えば倍の人口をもつ広島市の本通り商店街と比べて、過大と思えるほど西日本有数の二大アーケード街（大街道・銀天街）をかかえているが、その割には傷んではない。
- ⑤ 松山市は1988年に世界の「環境首都」として知られるドイツ・フライブルク市と国内唯一の姉妹都市提携を行った。これにより都市政策・環境政策においてフライブルク・モデルを実験・実践できる（パークアンドライド、トランジットモール、LRT電車の導入など）のは大きな強みである（注2）。

⑥ 現市長の発案になる「坂上の雲」を軸としたまちづくりは、都市再生プロジェクトにも採択された全国的にもユニークな構想であり、2007年からのNHKハイビジョンでの小説のドラマ化も相まって、鋭意その具体化が期待される。

以上のとおり、これまでの松山のまちづくりはおおむね評価できるものであり、これからは都市計画の分権化の時代を迎えて、住民参加を基本とし、官民一体となった活力ある都市建設が期待される。しかし、一方でさながら“エアポケット”のように取り残された地区や課題もあるのではなからうか。本稿で論じる城山の北側に位置する「平和通」及びその周辺の「城北地区」については、松山市における“南北問題”と言ってよいほど、都市整備・まちづくりへの取り組みの遅れが、南側の中心市街地と比べて際立っている。歴史的には城山の南北ともに一体の城下町であったが、とりわけ戦後復興過程における不均衡発展の結果、北側の発展が忘れられているように思われてならない（注3）。尤も、城山の北側は南側から見れば大学を始めとする文教施設に特化した地域であり、市民にとっても浮き世離れした「別世界」に思え、さほど関心を引かないエリアではあったのだろうが。なお、このたび策定された「松山市都市計画マスタープラン（松山市の都市計画に関する基本的な方針）」（2004）において、城北地区の中心で学生が多く集まる文京町周辺が、都心拠点と並ぶ都市拠点のひとつとして「文教拠点」の位置づけを得たことは、一歩前進として評価できる。

通称「城北地区」については、行政上の公式の区域としては定められていないようである。一般的には、平和通を挟んで北は美幸寺山、南は城山に囲まれた愛媛大学・松山大学を中心とする一帯を指すのでこれに従う。「平和通」（注4）はこの城北地区を東西に貫く中心軸として、地区発展の要となるものである。次に述べる平和通との出会いは、広島の大通りになじんできた私には大きなショックであり、その後も朝夕の通勤などで松山の平和通及び周辺の城北地区を歩くたびに、なにかと気掛かりなことが多い。松山在住も4年目を迎え、「半松山人」となりつつある筆者が、

平和通の風景に“慣れる”までの外来者の目で見えた“平和通の不思議”のいくつかをここに記録しておくことから始めて、城北地区の現在の課題を探り、その再生のための提言を試みてみたい。（本稿は、紙幅の関係上、注及び文献の挙示は必要最小限のものに止めていることをお断りしたい。）

（注1）反面、周辺部、とりわけJR松山駅周辺の再開発は着手したばかりであり、市駅周辺の再開発と並び今後の大きな課題である。また、住宅の郊外化に伴う朝夕の交通渋滞、他都市と比べて大きく見劣りする下水道整備には重点的な取り組みが望まれる。

（注2）私が赴任して、松山市の地図に「フライブルク通り」の名前を発見したときの驚きは忘れられない。本場に負けない環境都市づくりに常に取り組んでいなければ、恥ずかしくてこのような名前はつけられないであろう。

（注3）ちなみに広島でも、「西高東低」が公然とささやかれている。人口が増加を続ける市の西部には多くの税金が投入されて一層発展するが、周辺町との合併が一向に進まない東部はさびれる一方というのである。こうした議論がなされること自体、納税者に不平等感を与え、得策ではない。

（注4）平和通の表記は、行政、マスコミ等とも「平和通」、「平和通り」の二通りがあり定まっていない。これも通りに対する関心の薄さのあらわれであろうか。本稿では、一応町名の「平和通」（例：平和通一丁目）に従っておく。

2. 極私的「平和通」論

（1）平和通との出会い

松山には以前何度か来たことはあったが、赴任の手続のためにリニューアルした松山観光港から市内に入ったのは始めてだった。大学のある赤十字病院前電停までは、2度乗り換えがあると聞き、不便な所だと思った。距離的には10キロメートル足らずだが、乗り換え・待ち時間もあり、やはり時間的には遠かった。

〔観光港から伊予鉄道高浜駅まで〕15分ごとの連絡バス。所要時間3分。料金150円→〔高浜駅から古町駅まで（郊外線・高浜線）〕15分ごと。所要時間17分。料金350円→〔古町駅から赤十字病院前まで（市内線・城北線（注5））〕10分ごと。所要時間10分程度（不定時）。料金150円（注6）

古町駅から一両電車に乗り換え、市街地を走る。初めての城北線体験である。延々と民家の軒先を北上する。踏切も多い。私たち戦後世代には懐かしい1950-60年代を思わせる風景ではあるが・・・これはまるで、「ねじ式」（つげ義春）の世界ではないか（注7）！

やがて南下して山の頂にお城が見え、ようやく病院の前で下車する。しかし、まるで大学の周辺らしくない。

その日の広島への帰途は、地図を見れば大学の南側に古町駅に至る大きな通りがあるので、15分ほど歩いて到着した。これが私の平和通との出会いである。「殺風景な通りだ」というのが第一印象であった。

(2) 平和通の不思議－その課題

私は現在、上一万電停角の「平和通一丁目1番1号」に所在する伊予鉄道が経営するマンションに住んでいる。ここを選んだのは全くの偶然で、平和通、しかも通りの東側の起点の住民と知ったとき、なんとなく広島の平和大通りに通じる親しみを感じた。平和通は、上一万から古町駅前に至る東西1.8キロメートル、中央分離帯を有する片側2車線の幹線道路である。

私は大学へ歩いて5分という都会では考えられない職住近接の生活を送っている。当然ながら通勤ルートとして、朝晩平和通を行き来している。この3年間、半ば驚きとあきれを交えつつ観察して見えてきた“平和通の不思議”とその課題は次のようなものである。

- ① 平和通は市内東部と西部を結ぶ自動車の一大通過道路となっている。朝夕は通過車両が絶えず、大変混雑している。特に上一万交差点は市内中心部有数の混雑地点であり、平和通の混雑度は環状線の西部に次いで高い。
- ② 平和通を走る公共交通機関は、松山空港から道後温泉方面を結ぶバス路線が1時間に2本、ロープウェイ街を北上して西一万交差点から平和通に入り、上一万交差点までの0.2キロメートルの区間を走るだけである。西一万交差点から西側の古町駅までの1.6キロメートルにはバスは1本も走っていない。これでは平和通をバスが走っていないも同然である(注8)。
- ③ 上一万-古町駅間の信号機付きの横断歩道は、10か所しかない。一区間の平均は、160メートルにもなる。したがって、余程横断歩道の近くでなければ、交通法規を守って渡る人はまずいない。大方の人は、混雑する車間を縫って横断しているが、中央分離帯にお年寄りが取り残される場面を見かけることがよくある。交差点付近の横断は、車がカーブしてくるので、とりわ



平和通に多い通過交通
(2004年11月 筆者撮影)

け危険である。

- ④ 上一万交差点には、1972年に県下で初めて建設された横断地下道が2本ある。南側の地下道は上一万電停に通じるもので比較的に利用されているが、北側の地下道は、公衆トイレ並みの3K(暗い、汚い、恐い)に加え、歩くのが「きつい」ため、余り利用されていない。横断歩道までは、南に300メートル、西に200メートルあるため、近くの道路や交差点そのものを横断する人も多く、危険である。
- ⑤ 赤十字病院前電停南側の西一万交差点には、「クルマ社会」全盛期の1971年に建設された巨大な横断歩道橋がある。この交差点には3方向に横断歩道があるため、わざわざ歩道橋を利用する人は、通学路に指定された小中学生徒のほかはまずいない。横断歩道は2004年に歩行者専用の横断時間を設け、車と歩行者が交錯しないようにする「歩車分離信号」方式が導入されて、実質スクランブル化され安全度が増した。しかし、この方式も半年足らずで廃止され(理由は不明)、元に戻った。また、平和通唯一のこの歩道橋は中央分離帯のいちよう並木を分断しており、せっかくの景観を著しく阻害している。
- ⑥ 平和通周辺の土地利用形態は、平屋の住宅、マンション、ビル、空き地など雑然としている。派手で大きな建物の看板や広告塔、路上のはみ出し看板、すて



平和通西一万交差点付近
(2004年11月 筆者撮影)

看板、のぼり旗も多い。形や色の不揃いな自動販売機も目につく。また、いたるところに放置自転車が見られるが、自転車駐車対策条例に基づく放置禁止区域には指定されていない。

- ⑦ 景観整備事業として電線の地中化工事が進められているが、肝心の電柱の撤去が実現しておらず、現在のところ事業の意味をなしていない。
- ⑧ 「平和通」といいながら、その由来や沿革を記したプレートなどは見られない。句碑はいくつか設置されているが、平和に関するモニュメントは皆無である。
- ⑨ 平和通の北側は、愛媛大学、松山大学を始め多くの学校が集中する文教地区である。両大学だけで2万人の学生が学んでおり、その多くが城北地区に居住している。しかし、学生街という雰囲気は全く感じられない。
- ⑩ 中央分離帯はいちょう並木であり、黄色く色づく秋は見事であるが、それ以外の季節は美観の要素は少ない。空き缶のポイ捨てや雑草が繁るなどの問題もある。

以上であるが、平和通の課題を一言で要約すれば、「平和通」という名が体を表していないのである。その名称の良いイメージにかかわらず、単なる車優先の通過道路であり、「平和」っぽくなく、学生街らしくもなく、何よりも、お世辞にも周辺の景観を含めて「美しい道路」とは言えないのである。

(3) 広島市の平和大通り

ここで、本場(?)平和通りである広島市の「平和

大通り」をみてみよう。ただし、後述するように、起源は松山の平和通の方が古いのである！広島市の平和大通りは通称「百メートル道路」と呼ばれる。正真正銘幅員100メートルの大路であり、太田川河口の6本の川が流れる広島デルタを東西に貫く全長4キロメートルの幹線道路である。ヒロシマの復興のシンボルであり、戦災復興事業により生まれた点では松山の平和通と共通している。

広島における電車の歴史は松山と同様に古く、1910年に私鉄・広島電鉄の前身が設立され、現在では路面電車の路線延長は18.8キロメートル、8系統と全国一の発達をとげている。平和大通りの西側の一部にも郊外線・宮島線と接続する市内電車が走り、更に東進する延伸計画もある。道路の中央には、2本の大きな緑地があり、そこには被爆からの復興を願って全国から寄せられ大きく育った樹木のもとに歩行者空間が配置され、被爆者の慰霊碑など多数のモニュメントが平和の尊さを訴えている。横断歩道は程よい間隔で配置され、地下道や歩道橋はもちろんない。道路の南北には高層ビルが多いが、高さ、形態、色などの統一を図るための「平和大通り沿道建築物等美観形成要綱」に基づく景観・建築協議のルールが良く守られている。

広島市は21世紀を迎えて、イサムノグチの設計になる東西の平和大橋の架け替えを契機とする「平和大通り新世紀リニューアル事業」を進めている。2001年に市の公募に応じた市民のみからなる「平和大通りを考える会」は、片側2車線の拡幅の是非につき、「車線は増やさず2車線のままとする。公共交通機関の利便性を向上させることにより、環境への負荷が大きい自家用車から、環境に優しい公共交通機関への転換を促進する。」との提案を行った。この市民案に対して市は、渋滞緩和や都市防災の観点から3車線に拡幅し、増設した車線は、バス・二輪車の専用レーン及び緊急車両の走行支援レーンとする基本計画を発表した。

現在広島市においても、「都心部の再生」が地域の活性化に向けてのホットなテーマであり、まちづくりにおける交通のあり方、換言すれば交通計画と都市計画を融合した戦略形成が焦点となっている。杉恵頼寧

らによれば、平和大通りのメインの部分は都心コア（500メートルスクエア）の南側に位置し、情報・交流機能の蓄積があることが特徴とされ、路面電車の延伸ルートの早期整備や新規軌道ルートの新設、当面はバスルートでの対応が提案されている（『広島の都心戦略・交通戦略』中国地方総合研究センター、2002）。このように、海を隔てた広島の平和大通りとそこを走る私鉄の路面電車が、松山の平和通及びそれを取り巻く城北地区の再生に示唆するものは多々あると思われる。

以上が、平和通に対する私の思い＝極私的「平和通」論である。以下では、①市内電車・城北線を平和通に移設し、松山のシンボルである城山を中心に「環状線」化することによる平和通の再生、②移設の効果として期待される平和通周辺の城北地区の活性化、③道後温泉－文京町周辺－ロープウェイ街－大街道を結ぶ城北地区のまちづくりなどについて私見を述べ、提言を試みたい。

（注5）伊予鉄道の市内線の「城北線」は、現在は「環状線」の通称である。①環状線〔市駅前→J R松山駅前→木屋町→市駅前〕が城北線・下り、②環状線〔市駅前→大街道→鉄砲町→市駅前〕が城北線・上りとなる。なお、城山の北側を走らない③市駅前〔道後温泉－市駅前〕、⑤松山駅前線〔道後温泉－J R松山駅前〕が通称「城南線」である。この他に⑥本町線〔道後温泉－本町六丁目〕がある。④番線はない。

（注6）余談ながら、連絡バスや郊外線から市内線への乗り換えには、同一鉄道会社にもかかわらず割引制度はない。広島では、広島電鉄の市内線・宮島線（郊外線）間では乗継割引があり、市内線の運賃150円が90円引きで60円となる。都市計画マスタープランによれば、高浜線の観光港への延伸が検討されている（89頁）が、連絡バスの距離は電車なら1駅か2駅であり、50円位であろう。これに広島方式を導入すれば、観光港から赤十字病院前まで650円のところ、460円と大幅に安くなる。これにより乗客も増え、結果として増収になるのではないだろうか。

（注7）つげ義春の漫画「ねじ式」（『つげ義春作品集』青林堂、1969）で主人公の少年は、列車に乗って隣村に行こうとするが、もとの漁村の集落に戻ってしまう。その場面では、3軒の家の軒先に列車が到着するのである。

（注8）『伊予鉄道百年史』（1987）によれば、1960年に城北回り循環線のバス路線（40分ごと）が開設された。当時のバス停は、上一万－古町駅前間に、西一万、日赤前、北高前、平和通四丁目、平和通五丁目、本町があった（47、74頁）。

3. 平和通と城北地区－現況及び課題

（1）平和通の起源

現在の近代的な道路である平和通はもちろん戦後の

産物であるが、そのもととなった「平和通」という町名が戦前から用いられていたことを知ったときは、大きな驚きであった。終戦直後、平和への願いと民主化の波に乗って、全国各地に平和広場や平和市場、平和町や平和アパート、そして広島のように平和大通りが生まれたのと同様であろうと考えていたのである。池田洋三の『わすれかけの街』（2002）によれば、平和通の起源は次のようである（188頁）。

- ① 戦前の平和通の区間は、本町二丁目と三丁目の境から古町駅の手前までである。昭和になって本町から古町駅にかけて新しい商店ができ、大売出しなどを共同でやるにはそれまでの「横町」では具合が悪いから新しい町名をつくることとした。城北通、昭和通などいろいろ案が出たが、結局平和通に落ち着いた。
- ② 1942年9月から正式な町名として市から認められた。
- ③ その町名が、戦後の復興事業により東側に新しくできた長大な道路の名称となった。

（2）平和通の成立

『松山市戦災復興誌』（1969）によれば、戦後復興事業として行われた平和通の成立経緯は次のとおりである。

- ① 戦災復興計画において、幹線街路計画としては、松山城を一周する「中央循環線」（1934年都市計画決定。幅員30メートル、延長4,590メートル。起点・終点は県庁前）を基幹とした。
- ② 交通機関との関係では、伊予鉄道はほとんど現状を維持した。

以上のとおり、平和通は城山の北側に単独で整備された道路ではなく、東西南北一体の街路の一部を構成するものとして計画された。他の電車路線が「中央循環線」に敷かれたのと異なり、城北線は平和通北側の従来のままの位置で残され、現在に至っている。

（3）平和通の現況

街路「中央循環線」は、現在国道、県道（上一万－勝山）、市道（平和通：平和通一丁目－本町四丁目）と国・県・市の3者が分担して管理している（注9）。市道・平和通の概要は次のとおりである（松山市の「道

路台帳」による)。これに本町四丁目から古町駅に至る市道「本町朝美線」(幅員31.2メートル、延長277.5メートル)を加えると、通称「平和通」(上一万-古町駅)の総延長は、約1.8キロメートルとなる。

名称 都市計画道路(幹線街路) 3. 2. 5. / 供用開始 1964年10月12日 / 起点 平和通一丁目6-1 / 終点 本町四丁目1-1 / 幅員 31.2メートル(最小車道幅員 13.0メートル、歩道 両側4.8-6.2(平均5)メートル) / 延長 1,519.4メートル

(4) 城北地区の歴史と現況

戦前城北地区には、広大な広場として市民に馴染まれた「城北練兵場」があった。その北側周辺は農業地帯で家はほとんど無かった。戦後、1952年に愛媛大学の文理・教育学部が練兵場の跡地に移転し、従来からあった松山商科大学と並ぶ文教地区を形成した。大学の南側と西側は古くからの住宅街であり、東雲町や西一万、本町や木屋町には商業が発達していた。近年農業は衰退し、それに代わって学生向けのマンションの建築が目立っているが、城山を目の前にする恰好のロケーションにある本地区は、今後とも良好な住宅街としての発展が見込まれよう。

(5) 松山市の行政計画上の位置づけと整備課題

平和通及び城北地区のまちづくりに関連する主要な行政計画とそこでの整備課題は、次のとおりである。地元自治体として責任をもってまちづくりを担う松山市の計画がメインとなるのは当然であるが、平和通の道路管理者としての市の役割も重要である。

① [第5次総合計画・基本計画(2003)] 計画には城北地区に直接言及した記述はないが、「快適な住宅・居住環境の充実」、「にぎわいを生み出す商業の振興」、「松山らしい都市空間の形成」、「総合的な交通基盤の整備」などは地区の再生方策を考えるうえで重要な視点である。

② [都市計画(2002)] 城北地区は都心部の住宅地であることから、用途地域はほとんどが第一種住居地域、近隣商業地域である。

③ [都市計画マスタープラン(2004)] 「文京町周辺」

は、松山市の都市構造を形成する5つの拠点のひとつとして、次のように位置づけられている。

- ・ 学生が多く集まる文京町周辺は、「文教拠点」として、安全で便利な教育環境づくりを図り、拠点性の向上を目指す。

- ・ 将来都市構想として、文教拠点は、都心拠点と並んで、「環境にやさしい都心居住エリア」(集合住宅や商業施設等の生活利便施設などが複合する中・高密度住宅地)として位置づけ、不要な通過交通を排除し、公共交通機関の利用を促進する。

④ [緑の基本計画(2004)] 中心市街地のうち文教地区は、「文教施設が集積している地区にふさわしいグレードの高い緑化」が目指され、重点整備地区に含まれる。平和通については、道路緑化の推進として「平和通り景観整備事業」を進めるとされている。

⑤ [環境総合計画(2003)] 本計画では「ゆっくりスムーズに移動できるまち」に向けて「鉄軌道整備の促進」(市内電車(LRT)の延伸や郊外電車の乗り入れの可能性検討)や「利便性の高い車両の導入促進」(低床電車など)、「トランジットモールの導入検討」などがあげられているが、平和通に関する直接の記述はない。

⑥ [中心市街地活性化基本計画(2003)] 本計画によれば、平和通は、道後商店街と古町駅南側の萱町商店街を結ぶとともに、中心市街地へのルートともなっている。関連して、松山商工会議所が策定した『文化の香りと安らぎのあるまちづくり－松山TMO構想－』(2003)は、「ロープウェイ街地区」においては道後温泉等の宿泊施設との連携による来街者の回遊性の向上を目指すとして、事業内容として、電線の地中化や道路景観整備、商店街通りの壁面(ファサード)整備などがあげられている。

⑦ [「歩いて暮らせる街づくり」構想(2000)] 本計画は、城北地区を含む都心地区を対象に、「生活の諸機能がコンパクトに集合した暮らしやすい街づくり」、「安全・快適で楽しいバリアフリーの街づくり」、「街中に誰もが住める街づくり」、「住民との共同作業による持続性のある街づくり」を基本方針として、都心居

住を推進することとしている。また、この構想のもとに「まつやま道しるべマップ整備計画」があり、サイン導線として、中央エリア、道後エリア、城北エリアがあげられている。また、回遊ルートとして、道後にぎたつの道を西進して護国神社前を南進し、ロープウェイ街を経由して大街道に至るルートも指定されている。

⑧ 「坂の上の雲」を軸とした21世紀のまちづくり基本計画（2000）司馬遼太郎の松山を舞台とした小説『坂の上の雲』をもとに策定されたこの計画は、物語性のある回廊型のまちづくりを目指すものとして極めてユニークなものである。城北地区関連では、ロープウェイ通りから御幸寺山麓の護国神社、ロシア人墓地に至るルートとして、「(仮称)『坂の上の雲』の道」「(仮称)山麓の道」がある。また、護国神社から道後温泉に至る既存の「にぎたつの道」の位置づけもある。平和通に関連するものとして、「(仮称)俳句の道」がある。これは、道後温泉から「俳句の道」、及び現在句碑を整備中の平和通を経て庚申庵に至るルートを俳句の道として新たに位置づけるものである。

⑨ 「松山広域都市圏総合交通体系計画（1982）」計画策定後20年以上を経た本計画は、現在では市の総合計画には即していないものと思われる。今後は国・県・市・交通事業者が一体となって、各種社会実験を踏まえながら、都市計画マスタープランとの連携など、都市・環境政策の視点を踏まえた総合的な交通計画体系の確立が望まれる（注10）。

⑩ 「松山まちづくり交通計画（2002）」本計画は、自転車走行空間の整備、放置自転車対策と駐輪場整備を進めながら、より便利で快適な公共交通の将来像として、郊外電車、バスなどによる公共交通ネットワーク構想の実現を目指している（注11）。

⑪ 「交通バリアフリー基本構想（2003）」本構想は、公共交通機関の利用促進を図るため、主要な駅及び周辺道路等を重点的かつ一体的に整備するなどの方針を定めており、古町駅と赤十字病院前電停がバリアフリー法に基づく特定旅客施設に指定された。

⑫ 「都市景観形成基本計画（1997）」本計画は、都

市景観条例に基づき、優れた都市景観を形成するために地区の景観形成や重要建築物の指定などを実施するものである。平和通に関する直接の記述はないが、地域を縦断する景観を「軸景観」と呼び、そのうち「道路・鉄道軸景観」として、路面電車が単調になりがちな道路景観に活気と楽しさを与えていると評価している。

⑬ 「平和通り景観整備事業」本事業は、平和通が道後温泉へのメインアプローチ道路となっていることから、電線類の地中化・共同化（C. C. BOX）、歩行者・自転車の安全かつ快適な通行区間の確保のための自転車専用道の設置、「節水型都市づくり」の一環としての排水性・透水性舗装の導入などの景観整備を行うものである。なお、松山城周辺の国道においては、「電車の架線の整理」が実施されている。

（6）小活

以上のとおり、平和通及び城北地区のまちづくりに関連する松山市の計画は行政各部門の多岐多様にわたっている。これら計画のひとつひとつは総合性を目指しつつも、ややもすれば「総花」的に陥るおそれなしとしないのではあるが、例えば平和通沿道のように特定の地域・地区に着目して複数の計画を横に繋いで調整・統合できるのも、首長のリーダーシップのもとにタテ割りを排し、一元的に「総合行政」を展開する自治体行政の大きな利点である。

特にこれからは、まちづくりの視点から、都市計画において総合的な交通計画を重点的に位置づけ、事業者とも協力してその具体化を図ることが重要である。この点、松山市はさまざまな社会実験を重ねながら、最新の都市計画マスタープランに結実させている。2004年度に総合交通課が設置されたのも、こうした意気込みを示すものであろう。本稿で論ずる平和通及び城北地区の再生プランは、こうした松山市の種々のまちづくり計画体系上での位置づけはおおむねなされている。次のステージとして、21世紀における既成市街地の再整備・中心市街地の活性化という大きな課題解決に向けて、他の地区に優先した即地的・パイロット的な事業実施への移行・展開が期待されるのである。

次号では、本稿で見た平和通を中心とする城北地区再生の課題を踏まえ、市内電車・城北線の平和通への移設をテコとした城北地区のまちづくり提案を行いたい。

(注9) 北原鉄也は、松山市の都市計画の特徴のひとつとして、原市の首長の政治的対立のために、都市計画に係わる事業について原市の協力はまったく認められなかったとし、道路整備については、「幹線道路の整備は基本的には国、県の仕事ではあるが、市としても、城山を中心とした環状線道路の建設にもう少し寄与してもよかったのではないかと思われる。」と述べている。『保守王国の政治』（創風社出版、1991）87-89頁。市が環状線道路のうち平和通のみを分担したのは、財政上の問題もさることながら、国、県に中心部の“いいところ取り”されたためといえるのではないか。やはり、城山の彼方（北側）は、今も昔も関心が向けられていないと思わざるを得ない。

(注10) 旧建設省四国地方建設局を中心に、県など関係自治体で構成する愛媛県渋滞対策協議会は、パークアンドライドなどの社会実験を実施しながら「松山都市圏交通円滑化総合計画」の策定を進めている（2000年12月20日記者発表資料）。

(注11) 計画の詳細は、中矢博司「フライブルクに学ぶ都市交通」（『エスプラナード』64号）参照。なお、計画のもととなった調査報告書（2002）において、三津・勝山町間を事例に市内電車の郊外線への直通運行の可能性が検討され、現行37分が26分へと大幅に短縮されるとの予測がされていることが注目される。

Profile 本田 博利 (ほんだひろかず)

1948年 広島県呉市生まれ
 現職 愛媛大学法文学部総合政策学科 教授
 1970年 京都大学法学部 卒業
 1972年 広島市役所に入る。行政管理課長、先端科学研究所長（部長級）などをつとめ、2001年9月退職。

2001年10月より現職
 専門は行政法（地方自治法、都市法、環境法）
 松山市開発審査会 会長

主な論文

- 「都市小河川（水路）の再生に向けて」
 （愛媛大学法文学部論集17号）（2004）
 - 「地方分権時代における政策の条例化」
 （愛媛大学法文学部論集15号）（2003）
 - 「大規模開発の法と行政」 （広島国際研究 7巻）（2001）
 - 「情報公開法制への地方自治体の対応」
 （広島国際研究 5巻）（1999）
 - 「行政手続法制への地方公共団体の対応」
 （季刊行政管理研究78号）（1997）
-