

# 提 言

## 大分都心南北軸整備の 方向性について

～アートと交通のまちづくりに向けて～

平成24年8月

大分経済同友会

# 1. 提言のポイント

## (1) 大分都心南北軸整備の方向性について

大分都心南北軸整備に関する意見交換会などを通じて、一般市民の間では、歩行者・公共交通重視のまちづくりを求める意見が大勢を占めることが明らかになった。中心市街地として、こうした市民の声に着実に応えることこそが、まちなかににぎわいを取り戻し、結果として自らの資産価値の維持向上にもつながるというエリアマネジメントの発想を持って、都心南北軸整備を契機としたまちづくりに取り組んでほしい。

こうした視点を踏まえ、同友会として、県都大分のまちづくりの全体像について改めて提言を行う（**図表 1 参照**）。

## (2) アートまちづくり (Creative City)

### 提言 1 市民が多彩な文化活動を企画・実行できる環境の整備

中心市街地のにぎわい創出を考えた場合、商業機能だけではなく、まちなかで市民が多彩な文化活動、コミュニティ活動を繰り広げることが重要である。人々が集まる場ができることで、結果としてまちなか消費の拡大にもつながる。大分市として、市民がそうした活動を企画・準備するための場を設けるとともに、実際に活動しやすい環境を整備（規制緩和など）するよう提言する。

特に県立美術館は、市民の文化活動の拠点として重要な役割を担う存在であり、大分県（特に大分県芸術文化ゾーン創造委員会）と積極的に連携し、アートを中心とした市民の創造的活動の場をまちなかに拡大して行ってほしい。

### 提言 2 現代アートで駅前広場と県立美術館をつなぐ「顔づくり」

駅ビルに集まる家族連れ・若者が、駅ビルを出てまちなかに行きたいと思える個性・魅力づくりが、大分駅府内中央口（北口）の駅前広場と県立美術館、そして両者を結ぶ中心市街地に求められる。

そうした県都大分の新しい「顔づくり」には、未来を担う子どもたちが楽しみながら創造性を育むことができ、若者や女性にも人気の高い現代アートが適している。大分市が、県やJR九州、商店街と連携し、現代アートによる大分の顔づくりを行うことを提言する。

## (3) 交通まちづくり (Compact City)

### 提言 3 歩行者・公共交通重視でトランジットモールを実現

高齢者や、子ども連れの家族がまちなかを安心して回遊できる環境を築くことは、中心市街地がにぎわいを取り戻すための大前提となる。このため、大分市として、中央通

り再整備の最終形としてトランジットモール（歩行者・公共交通専用空間）の意思決定を行うことを提言する。

## 提言 4 中央通りと周辺交通体系の再整備をセットで行う

トランジットモールの実現には、周辺交通体系の再整備が不可欠である。大分市が、中央通りと周辺交通体系を含む具体的整備スケジュールを策定するよう提言する。特に、中央通りの車線減少と、府内町を中心とした回遊性の見直し（遊歩公園通り再整備、府内町一方通行見直し）はワンセットのものとして捉え、計画的・一体的に整備を図るものとする。



## 2. 大分都心南北軸整備の方向性について

### 【ポイント】

大分都心南北軸整備に関する意見交換会などを通じて、一般市民の間では、歩行者・公共交通重視のまちづくりを求める意見が大勢を占めることが明らかになった。中心市街地として、こうした市民の声に着実に応えることこそが、まちなかににぎわいを取り戻し、結果として自らの資産価値の維持向上にもつながるというエリアマネジメントの発想を持って、都心南北軸整備を契機としたまちづくりに取り組んでほしい。

こうした視点を踏まえ、同友会として、県都大分のまちづくりの全体像について改めて提言を行う。

### (1) 今回の提言について

県都大分では2012年3月にJR大分駅の高架化が完了したところであり、今後3年間で、都心南北軸を中心とするまちなかで、大規模なインフラ（駅前広場、道路等）や施設（駅ビル、県立美術館、複合文化交流施設等）の整備が進展する。こうした変革が進む中で、大分の都心部がにぎわいを取り戻し東九州の中核都市として発展していくためには、活性化策に関するスピード感のある検討と、市民・県民・商店街・経済界・行政など多様な主体間における中長期的ビジョンの共有が求められる。

大分経済同友会（以下、同友会）ではこれまで、国内外の先進事例視察の成果などを踏まえながら、都心南北軸のインフラとして公共交通を重視した交通まちづくりを進めるべきこと（2010年8月）、中心市街地に新たに整備される県立美術館を核に「創造都市（Creative City）」（アートによる都市再生）を目指すべきこと（2011年1月、9月）を行政（大分市、大分県など）に対して提言してきた。

同友会としては、これまでに行った提言を踏まえつつ、提言後の地域における議論の展開を受けて、県都大分のまちづくりの全体像について改めて提言を行うこととした。

### (2) 市民世論の動向

#### 市民意見交換会における議論

大分市ではこれまで、2011年5～6月にかけて計9回の「中心市街地活性化に向けたワークショップ」を、2011年9月～12年8月にかけて計9回の「大分都心南北軸整備に関する意見交換会」（以下、市民意見交換会）を開催してきた。これまでの議論を伺ってきて、①大分市に中心市街地は必要である、②大分駅ビルの整備を基本的には歓迎するという二点については市民の共通認識が得られているように思う。

①をごく当然と考える方もいると思うが、実はこの認識には大きな前提がある。中心市街地への重点的な公共投資が市民から認められているのは、そこが「社会の公器（コモンズ）」だからである。すなわち、都心部のあり方を決めるステイクホルダー（関係

者)は、都心部の住民・商業者だけでなく、そこで買物や食事をしたり、働いたりしている人々でもあることを認識する必要がある。双方が互いの価値観を尊重しながら合意点を模索し、今後のまちづくりの方向性を共有できるかが、大分の都心部を活性化させるうえでのポイントとなる。

②の駅ビル整備については、たしかに都心部が集客力・競争力を回復するチャンスながら、一方で、どうすれば駅ビルから中心市街地まで人が流れるかを心配する意見も聞かれた。

## 歩行者・公共交通重視を求める市民意見

この駅ビル・中心市街地間の回遊性を確保するための対策として、中央通りの歩行者・公共交通優先という意見と、クルマ優先という意見の二つが対立している状況にある。大きくはこの対立点を軸に、市民意見交換会では活発な議論がなされてきた。

こうした中、第6回市民意見交換会では、中央通りの公共空間としての活用などをテーマに21名の発表者が公開プレゼンテーションを行ったが、これらの意見の多くは中央通りを歩行者・公共交通優先として再整備することを前提とした提案であった。さらに、その場で聴衆に行ったアンケートの集計結果によれば、合計票数115票のうち第1～5位の提案が計76票と全体の2/3を占め、これら上位提案の全てが中央通りのトラジットモール化(歩行者・公共交通専用化)や歩道拡幅を前提とした内容であった。すなわち、一般市民の間では、歩行者・公共交通重視のまちづくりを求める意見が大勢を占めている<sup>1</sup>。

## 市民の幸せが経済活性化の起点

市民意見交換会ではまた、中心市街地の活性化に際して、商業を優先すべきとする意見と、市民の幸福や安心を第一とする一般市民の意見も対立している。

後者は、市民の生活・交流の場としての中心市街地の役割を重視した意見といえる。まちなかが、母親にとって子どもを安心して遊ばせることができる場所となっているか。高齢者が緑陰の下のベンチで一服できる憩いの場が設けられているか。まちなかに居住する人々が日常生活を送るうえで支障となる問題はないか。例えば、医療福祉面の機能は十分に備わっているか。市民がまちなかで、さまざまなコミュニティ活動を通じて自己実現を図るための場所が準備されているか。若いクリエイターや学生もその場所で、多くの市民に向けて自らの作品を発信することができるか。アートや音楽、演劇を鑑賞する機会は十分あるか。出張や観光で訪れた宿泊客が大分の魅力に十分接することができるか。

これらの個々の活動は直接、商店街の売上増に寄与するものではないかもしれない。しかしながら、こうした多様な目的でまちなかに訪れる人々が増えれば、そこには自然に飲食物販の商業活動も生じ、経済活性化につながっていく。

むしろ、中心市街地がこれら固有の諸機能を等閑視して商業優先で存立しようとする

---

<sup>1</sup> 市民意見交換会以外にも、大分県建築士会大分支部青年部主催「まちづくり講演会」、市民団体 OITA まち PRODUCTION 主催「OITA まちプロ MEETING」などの場で、同様の意見が数多く聞かれた。

ことこそ、今日にあっては極めて困難と言わざるをえない。事実、大分市中心市街地活性化基本計画の根拠となる中心市街地活性化法は、商業優先を否定して、中心市街地は生活・交流の場であり社会・経済・文化活動の複合的拠点たるべきことを明確に基本理念<sup>2</sup>に据えている。

大分の中心市街地としては、以上のような生活者としての市民の声に着実に応えることこそが、まちなかににぎわいを取り戻し、結果として自らの資産価値の維持向上にもつながるというエリアマネジメントの発想を持って、都心南北軸整備を契機としたまちづくりに取り組んでほしいと考える。

### **(3) 大分都心南北軸整備に向けた基本姿勢**

#### **中央通りと周辺交通体系の再整備をセットで考える**

もちろん、中央通りの車線減によって来街者が減少するのではないかという中心市街地の事業者の懸念には、頷くべき点が多々ある。中央通り周辺のバイパス機能などの整備方針が明示されていない中、中央通りのみ車線を減らせばまちなかの交通が混雑化することは容易に想像されるからである。そしてその影響は、アーケード街のゆえにもともと中央通りへのクルマの出入りの少ない中央町・竹町サイドよりも、府内町サイドにおいてより深刻といえる。

ゆえに、車線減少やトランジットモール化といった中央通りの再整備を、それ単独で考えるのは無理がある。府内町を中心としたまちのあり方を議論し、その交通体系の見直しとセットで考えることが必須である（詳細は後述）。

#### **中長期的な視野を持ってスピード感のある議論を**

そして3年後（2015年春）の駅ビル開業に向けて、スピード感のある議論が求められる。無為無策のままに3年後を迎えることが、国道10号以北の中心市街地にとって致命的であるという危機感を共有することが求められる。

但し、期限が迫っているからといって「現時点ではこれしかできない」という消去法の発想で取り組むのではなく、長期的な整備方針を地域として共有・意思決定したうえで、最終的な姿の実現に向けてその時々になすべきことを着実に実行していくことが重要である。おそらく、そうした中長期的な視野を持たない活性化策は、残念ながら即座に陳腐化せざるをえない。

---

<sup>2</sup> 中心市街地活性化法は、事業者保護を重視した当初の枠組みがかえって地域社会の共感・協力を得がたくしたとの反省から、2006年改正時に、従前の商業優先の姿勢を改めている。現行法の基本理念(第3条)は次のとおりで、中心市街地が生活・交流の場であることを明確にしたうえで、経済的活動(商業など)を社会的活動、文化的活動と並ぶ活動の一つとして位置づけている。

「中心市街地の活性化は、中心市街地が地域住民等の生活と交流の場であることを踏まえつつ、地域における社会的、経済的及び文化的活動の拠点となるにふさわしい魅力ある市街地の形成を図ることを基本とし、地方公共団体、地域住民及び関連事業者が相互に密接な連携を図りつつ主体的に取り組むことの重要性にかんがみ、その取組に対して国が集中的かつ効果的に支援を行うことを旨として、行われなければならない」

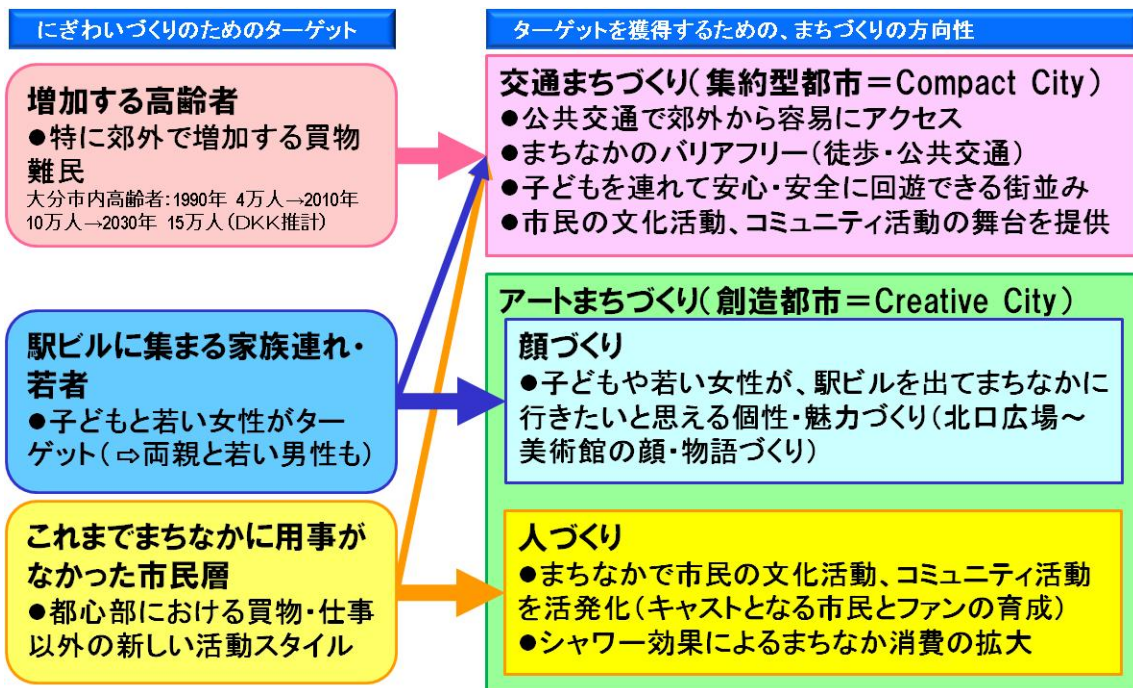
## にぎわいづくりにはハードとソフトの両方が必要

あわせて、ハード・ソフトの片方に偏ることのない議論が不可欠な点も改めて確認したい。交通インフラが便利になったからといって、魅力のない中心市街地に市民は足をのばさない。逆に、単独では魅力のあるスポットであっても、幅広い層のお客が容易にアクセスできなければ、秘めたポテンシャルを開花させることはできない。

すなわち、①いかにしてまちなかににぎわいを生み出すかというソフト（都市機能）、②そうした舞台づくりのために求められる交通体系というハード（都市構造）の両面からの議論が必要である。大分経済同友会では、課題解決の方向性として、前者について「アートまちづくり（Creative City）」、後者について「交通まちづくり（Compact City）」を提言してきた（**図表 2 参照**）。

以下では、アートまちづくりと交通まちづくりのそれぞれについて、具体的に提言を申し上げたい。

【図表 2】 にぎわいづくりの方向性



(出典) 第6回市民意見交換会における大分経済同友会プレゼンテーション資料

## 3. アートまちづくり (Creative City)

### 【ポイント】

#### 提言1 市民が多彩な文化活動を企画・実行できる環境の整備

中心市街地のにぎわい創出を考えた場合、商業機能だけではなく、まちなかで市民が多彩な文化活動、コミュニティ活動を繰り広げることが重要である。人々が集まる場ができることで、結果としてまちなか消費の拡大にもつながる。大分市として、市民がそうした活動を企画・準備するための場を設けるとともに、実際に活動しやすい環境を整備（規制緩和など）するよう提言する。

特に県立美術館は、市民の文化活動の拠点として重要な役割を担う存在であり、大分県（特に大分県芸術文化ゾーン創造委員会）と積極的に連携し、アートを中心とした市民の創造的活動の場をまちなかに拡大して行ってほしい。

#### 提言2 現代アートで駅前広場と県立美術館をつなぐ「顔づくり」

駅ビルに集まる家族連れ・若者が、駅ビルを出てまちなかに行きたいと思える個性・魅力づくりが、大分駅府内中央口（北口）の駅前広場と県立美術館、そして両者を結ぶ中心市街地に求められる。

そうした県都大分の新しい「顔づくり」には、未来を担う子どもたちが楽しみながら創造性を育むことができ、若者や女性にも人気の高い現代アートが適している。大分市が、県やJR九州、商店街と連携し、現代アートによる大分の顔づくりを行うことを提言する。

### (1) アートまちづくりの潮流

駅ビルの集客力を駅北の中心市街地全体へ波及させるには、まちなか自体に、人々に駅前から足を運びたいと思わせるだけの新たな魅力が不可欠である。とはいえ、商業施設は量的に飽和しており、大規模な商業機能をさらに追加導入できる状況にはない。駅ビルや郊外型商業施設と差別化できる独自の魅力が、駅北の中心市街地に求められている。

同友会では、地域の新たな魅力づくりのあり方を調査し「創造都市 (Creative City)」という、アートや文化による都市再生戦略に着目した。欧州では、ナント（フランス）、ビルバオ（スペイン）、エッセン（ドイツ）など基幹産業が衰退し疲弊した諸都市で、アート、特に現代アートやデザインの持つ力によって都市に活気が戻っている。

国内に目を転じて、金沢の都心部にある21世紀美術館は年間150万人の来館者でにぎわうし、2010年に開催された瀬戸内国際芸術祭は離島という条件不利地域が舞台であったにも関わらず100日間で94万人を集客した。

大分県でも、新しい県立美術館を大分のまちなかに整備することが決まった。これに



よって都心部の動線が大分駅～商店街～美術館へとつながる。駅と中心市街地の大型店という「2核」に加えて、美術館が集客交流の「第3の核」となり、まちなかににぎわいを生み出すことが強く期待される。

国内外における、創造都市＝アートまちづくりの潮流を踏まえ、以下では県都大分の人づくり、顔づくりという二つの視点から提言を行う。

## **(2) 人づくり～市民が多彩な文化活動を企画・実行できる環境を～**

### **コミュニティデザインの重要性**

中心市街地の活性化を図る際、個店単位の魅力向上という自助努力は当然のことながら、商業だけでまちなかに人を呼び戻すことが難しいというのも、全国各地の中心市街地が共通して抱える課題である。まちなかににぎわいを取り戻すためには、商業以外に文化、イベント・交流、医療・福祉、宿泊・コンベンションなど多岐にわたる機能が相乗効果を発揮することが重要である。ここでは、文化に焦点をあてたにぎわいづくりを提案したい。

コミュニティデザイナーの山崎亮氏は、大勢の市民を巻きこみ、さまざまな文化活動、コミュニティ活動のプログラムをまちなかで、単発ではなく継続的に繰り広げることが重要であると論じている<sup>3</sup>。まちなかが市民のコミュニティ活動の場となり、彼らのファンとなった人々もその場に集うことになれば、彼らがそこでついでに飲食や買物を行うといった派生需要（シャワー効果）が期待できるからだ。

現状では、こうした市民の文化活動、コミュニティ活動とまちなかの関係は希薄かもしれないが、こうした活動をまちなかの公共空間（中央通り、商店街、駅前広場、公園）などで行ってもらうことで、まちなかで「毎日何かをやっている」という状況をつくりだすことが重要である。

ゆえに、市民がそうした活動を企画・準備する場を設けるよう、大分市に提言したい。具体的には、多彩な市民団体を一堂に集め、各団体にまちなかでいかなる活動を行いたいかを企画させ、相互の活動内容・スケジュールを調整することが必要となる。そのためには、市民の活動スキルを向上させる経験・知見を持つ人材（コミュニティデザイナー）をコーディネーターに選び、ワークショップなどを通じて活動の熟度を高めていくプロセスが不可欠である。また、市民が公共空間を利用する際、許認可などの手続きが煩瑣にならないような配慮も必要である。規制緩和などを通じて、市民らが実際にまちなかで活動しやすい環境を整備することが、大分市の役割として求められる。

今年度は、大分市として次期中心市街地活性化基本計画の策定を予定しており、かかる取り組みを当該計画の中に明確に位置づけることが重要である。

<sup>3</sup> 大分県建築士会大分支部青年部主催「山崎亮×西村浩 まちづくり講演会 まちをささえるモノ・ヒト・コトを考える」（2012年3月28日、大分市にて開催）や、山崎亮『コミュニティデザイン ―人がつながるしくみをつくる』（学芸出版社）を参照。

## 県立美術館を拠点としたアートまちづくり

都心南北軸上には大分市美術館、アートプラザ、コンパルホール、ホルトホール大分など、大分市のアート・文化施設が集中しており、市民の文化活動、特にアートをめぐる活動を盛り上げるには、これら施設のさらなる有効活用が求められる。

加えて、中心市街地に県立美術館が整備され、iichiko 総合文化センターと連結したアートコンプレックスが生まれることを踏まえれば、さまざまなかたちのアートプロジェクトを、美術館や文化センターの内部から館外のまちなかへと拡げていく活動が重要となる。2012年5月には竹町に「県立美術館まちなか支局」が開設され、8月には美術館、文化センターの企画運営を検討する有識者委員会「大分県芸術文化ゾーン創造委員会」が設置されるなど、アートによるまちづくりが胎動をはじめている。

新美術館は県民・市民の文化活動の拠点として重要な役割を担う存在であり、大分市においては、大分県（特に大分県芸術文化ゾーン創造委員会）と積極的に連携し、県市のアート・文化施設を協働させ、アートを中心とした市民の創造的活動の場をまちなかに拡大して行ってほしい。

## （3）顔づくり～現代アートで県都大分のシンボルづくりを～

### 現代アートと大分らしさ

以上のようなソフトの仕掛けとともに、県都大分の新たな「顔」となるシンボルが必要である。駅ビルに集まる家族連れ・若者が、駅ビルを出てまちなかに行きたいと思える個性・魅力づくりが、大分駅府内中央口（北口）の駅前広場と県立美術館、そして両者を結ぶ中心市街地に求められる。

ナントやビルバオなど各地の創造都市では、インパクトの強い巨大な現代アート作品が都市や美術館の新たなシンボルとなっている（**図表3参照**）。大分でも2011年夏、テオ・ヤンセンが制作した大きなビーチアニマルが大分市内を席捲し、大勢の人に圧倒的な感動と知的好奇心を与えたことを思い出してほしい。

### 【図表3】 創造都市の新たな「顔」



左：お客を乗せて広場をのし歩く全高12mの「グラン・エレファン（巨象）」（ナント）  
右：ビルバオ・グッゲンハイム美術館入口の巨大彫刻「パピー（子犬）」（ビルバオ）

このように、県都大分の新しい「顔づくり」には、未来を担う子どもたちが楽しみながら創造性を育むことができ、若者や女性にも人気の高い現代アートが適している。大分市が、県やJR九州、商店街と連携し、現代アートによる大分の顔づくりを行うことを提言する。

都心南北軸や県立美術館には「大分らしさ」が重要であると、しばしば指摘される。「大分らしさ」を南蛮文化に求める向きもある。同友会としては、こうした意見をより普遍化して、「大分らしさ」を「異文化の積極的に摂取・融合し自らの文化を創造すること」と捉えたい<sup>4</sup>。その具体的な顕れが、大友時代の南蛮文化であり、小藩分立の江戸時代における文化的多様性であり、新産都以来の産業誘致・集積の歴史である。要するに、大分は各時代の「南蛮（異文化）」をワクワク・ドキドキしながら吸収しつつ、自らのまちを常に変貌させてきたのだ。ならば、大友時代という歴史上の南蛮以外に、「現代」や「未来」の「南蛮文化」もあってよいはずだ。それはいったい何だろう？ 大分の「未来」を担うのは子どもたちであることを思えば、彼らが多様な考え方と出会い、創造性を育むことができる空間こそが、新しい「南蛮」の名にふさわしいのではないだろうか。

フランシスコ・ザビエルは、スペインからフランスにまたがるバスク地方の出身である。このバスク地方最大の都市こそ前述のビルバオにほかならない。バスクは、自らの文化に高いプライドを持つ反面、異文化との交流を恐れない。大航海時代に世界に雄飛したバスク人は多く、ザビエルもまたその一人といえる。バスクにとって伝統は過去のものではなく、今を生きるためのものであり、そのためにはスペインという国家の単位にこだわることなく、世界と直接向き合う。だからこそ、ニューヨーク・グッゲンハイム美術館の誘致に象徴される大胆な都市再生も可能になった。

極めて特徴的な外観を持ったビルバオ・グッゲンハイム美術館はビルバオの新しい都市景観として世界から注目を集めているが、そこでは美術館に加えて、大型の現代アートが都市のアイコンとなっている。大分駅前が大きく変貌しようとする今、伝統だけではなく、それを踏まえた新たな創造という 21 世紀的視点が必要になる。アイコンを欠いた現在の駅前に、大分の新たな顔として大型の現代アートを置きたい。

さらに、駅前広場に加え県立美術館、中央通り、商店街などに配置することで、駅前から美術館に向かう一つのストーリーをつくることを提言したい。次代を担う子どもらがアートの魅力に気づくきっかけになると同時に、大分を訪れるお客さんにまちなかを歩いてみたいと思わせる仕掛けともなるだろう。

異文化の吸収という視点は、都市だけではなく個々のアーティストの観点からも重要といえる。大分県のアートの歴史をみると、宇治山哲平の抽象画もあれば、前衛芸術を志向した吉村益信、風倉匠、磯崎新、赤瀬川原平らネオ・ダダイズム・オルガナイザーの面々もいる。大分から出発しながら、国内外のアートシーンとつながり、さまざまな表現を探究していった現代アートの系譜が脈々と息づいており、そのムーヴメントの最

---

<sup>4</sup> 大分県文化芸術振興基本方針もまた「大分らしさ」を次のように定義している。「大分県は古来、宇佐八幡文化、六郷満山の仏教文化が華ひらき、キリシタン文化の導入、さらには三浦梅園、帆足万里、広瀬淡窓、田能村竹田、前野良沢、福沢諭吉などの江戸期や明治の文明開化に活躍した先人にみられるように、異文化を積極的に摂取・融合し、固有の文化を創造する進取の精神に富んでいる」

新版として BEPPU PROJECT の取り組みを位置づけることも可能だろう。以上のような、一見して前衛的な取り組みだけではなく、朝倉文夫や福田平八郎にしても、常に当時最先端のアートと直面・格闘しながらオンリーワンの自己表現を鍛えあげてきたのであり、その時々にあっては現代アーティストであったはずだ。だとすれば、まちづくりだけではなく文化芸術振興の面からも、国内・国際的な現代アートの動向を積極的に摂取することが、次世代の「大分らしさ」を創造することにつながっていくといえる。

### 「顔づくり」の具体的イメージ

こうした視点を踏まえて、駅前広場から県立美術館にかけての「顔づくり」の具体的イメージを提出したい（図表4参照）。

#### 【図表4】 顔づくりのイメージ



森というイメージ = 森を奥へ奥へと彷徨えば、湿った大地を感じ、空気の美味しさに気づくでしょう。遠くで鳥の鳴き声が聞こえます。もしかしたら、この森にはまだ見ぬ生物が暮らしているかもしれません。

イメージワード = レトロ、鎮守の森、遊具、ブリキ、あちこちに眠る不思議な生き物、物語を探す喜び、宝地図、写真を撮りたくなる仕掛け

（出典）第6回市民意見交換会における大分経済同友会プレゼンテーション資料

大分の駅南には、シンボルロードという「自然」の回廊が開け、南東には顕徳町の大友氏館跡が控えている。そこで、駅から大友氏館跡にかけてエリアを「歴史」の回廊としたうえで、駅ビルがゲートとなる駅北は「未来」の回廊と位置づけてはどうだろうか。「未来」といっても、高度成長期に夢見られたような超未来都市ではない。子どもたちの想像力を先取りすることこそ、ここでの「未来」であり、コンセプトは「想像し創造する森としてのまち」とした。

大分駅は、中心市街地と異文化をつなぐインターフェースであり、駅前広場に、物語のはじまる地点としてランドマークとなる大樹型のオブジェを設置する。「小さな森から大きな森へ」という都心南北軸のコンセプトと共鳴すると同時に、1964年まで駅前広場に植わっていた楠の現代バージョンともいえる。大樹の枝葉は「南蛮」を思わせるステンドグラス調として、日の光が柔らかく大地に色とりどりの影を落とし、人々の傘となる。レトロな機械仕掛けの大時計からは、まちなか全体に向けて時を告げる美しい鐘の音を響かせる。どこからやって来たのか分からない、しかし不思議と懐かしさも感じさせる「異世界の樹」である。

駅前広場につながる中心市街地のさまざまな場所にも、レトロなオブジェ（街灯やベンチ、車止めとしても機能）を設置する。駅前の森から脱けだした動植物や機械たちが、まちなかに隠れ住んでいるというイメージである。このように、中心市街地のオブジェ群をめぐるオリジナルストーリーをつくり、そのシナリオをもとにまちなか全体のアートシーンをプロデュースしていく。あたかも「森の中の小さな冒険」や「夏休みの昆虫採集」のようなイメージで、子どもたちがそれらのオブジェを探し発見する楽しみを生み出す。

駅前から中心市街地を抜けた先にある県立美術館にも、屋外にシンボルとなる大型作品を設置するとともに、屋内には体験型作品を展示して、子どもたちが遊びながら創造性を育むことができる場とする。

また、これらのオブジェ群がただのハコモノで終わらず、ソフトを兼ね備えたものとなるよう留意する必要がある。駅前広場と県立美術館の大型アートは、2015年春までに完成させる必要があるが、まちなかのオブジェは最初からすべてを計画・設置するのではなく、徐々に増やしていくことで人々の好奇心を常に掻き立てるという演出も重要であろう。そして、そうしたアートを創造する場が県立美術館である。美術館が「夢とアートを創る工場」として機能し、アートでまちなかをつなぐ仕掛けを恒常的に行っていく。アーティストがまちなかのアーティスト・イン・レジデンスで新たな作品を制作・展示する、あるいは市民参加の美術館ワークショップの中から、まちなかに展開する新作が生まれていく。最初にあったプロト・タイプのストーリーが枝分かれして、さながら系統樹のように豊穡な物語を新たに織り紡いでいく。このような好循環を期待したい。

以上のアートイメージは、もちろん一例に過ぎない。重要なことは、大分の未来を担う子どもたちが存分に楽しむことができ、いずれ大人になった暁には、自分の子どもたちをやはりそこで遊ばせたいと思う、魅力的なまちなか空間をこの機につくりあげることである。

## 4. 交通まちづくり (Compact City)

### 【ポイント】

#### 提言3 歩行者・公共交通重視でトランジットモールを実現

高齢者や、子ども連れの家族がまちなかを安心して回遊できる環境を築くことは、中心市街地がにぎわいを取り戻すための大前提となる。このため、大分市として、中央通り再整備の最終形としてトランジットモール（歩行者・公共交通専用空間）の意思決定を行うことを提言する。

#### 提言4 中央通りと周辺交通体系の再整備をセットで行う

トランジットモールの実現には、周辺交通体系の再整備が不可欠である。大分市が、中央通りと周辺交通体系を含む具体的整備スケジュールを策定するよう提言する。特に、中央通りの車線減少と、府内町を中心とした回遊性の見直し（遊歩公園通り再整備、府内町一方通行見直し）はワンセットのものとして捉え、計画的・一体的に整備を図るものとする。

### (1) 公共交通利用者と近隣住民が都心部の強み

続いて、以上のようなにぎわいづくりの舞台となるインフラのあり方を考えたい。都心部の交通をめぐる現在の議論は「中央通りの車線数」という論点に矮小化されがちである。中央通りのあり方については、バイパス機能をいかに充実させるかなど、周辺交通も含めた検討が不可欠である。

また、中央通りの車線減の目的として「歩行者優先」のみが強調されがちだが、「公共交通重視」も等しく目的として重要なことを確認したい。

さらに、中心市街地の歩行者優先と経済活性化は、あたかも二者択一のように語られがちだが、両者は両立しうる。都心部来街者が利用する交通機関は、公共交通4割（バス23%、JR15%）、徒歩・自転車3割（徒歩23%、自転車等9%）、クルマ3割（27%）である。クルマがほぼ100%という郊外型ショッピングセンターと比べ、公共交通や歩行者を顧客とするのが都心部の大きな強みだ。加えて、郊外で先行する高齢化に伴い、公共交通に依存する顧客層は拡大する。公共交通に便利なまちづくりを行うことで、郊外の買物難民を都心部へ惹きつけることが重要である。また、駅南を中心とする都心居住者の増加も中心市街地にはプラスである。

このため、都心南北軸整備に際しては、歩行者・公共交通とクルマの適切なバランスを考えると、特に今後の高齢者増加を踏まれば、前者の利便性を高めてより多くの市民をまちなかに呼びこむことが重要である。高齢者や、子ども連れの家族がまちなかを安心して回遊できる環境を築くことは、中心市街地がにぎわいを取り戻すための大前提となる。すなわち、歩行者・公共交通重視のまちづくりは、福祉の側面ばかりでなく、

マーケットの変化に果敢に対応することで中心市街地の資産価値の維持向上にも寄与するものなのである。

## (2) 公共交通とクルマの適切な機能分担

駅ビル開業により、郊外に流出したクルマ利用の家族層がまちなかにも戻ってくるだろう。しかし、彼らが東西南北からクルマで駅ビルに寄りつくと、中央通りを幹線ルートとする公共交通の定時性・利便性がさらに低下するのではないか。また、回遊性確保には国道10号における歩行者のバリアを下げるのが必須だが、スムーズな平面交差化の実現のためには、駅前の通過交通量を減らす必要がある。

これらの課題に対策が講じられないと、商店街は、来街者の4割を占める公共交通利用者を顧客として失うことになる。こうした課題に対応するには、クルマでの寄りつきは駅の東西、南からを中心とし、中央通りは公共交通や歩行者、自転車のために空けておくことが望ましい。

そうして中心市街地に生まれる公共空間を、にぎわいを呼びこむための市民活動や商業活動の場として活用することが大事である。

## (3) トランジットモールで人の流れをまちなかに

同友会ではこうした観点を踏まえ、2010年8月に大分の交通体系のあり方について大分市などに提言を行った。その中では、駅ビルと既存大型店の2核で結ばれた都心部を徒歩で回遊できる「2核1モール」を掲げるとともに、その都心部に公共交通で簡単にアクセスできることが重要と指摘した。そのうえで、最終的には中央通りを公共交通や歩行者専用の空間であるトランジットモール（歩行者・公共交通専用空間）にすることを提言している。

トランジットモールについて誤解のないよう補足しておく、LRT（Light Rail Transit、次世代型路面電車）はあくまで公共交通機関の選択肢の一つに過ぎず、LRT導入ありきの議論は行うべきではない。まずは、従来型の路線バスをベースに頻度・定時性などの利便性を向上させていくことが現実的であろう。かかる方策を通じて公共交通の利用客数の増加を図ることではじめて、将来的に、LRTやBRT（Bus Rapid Transit、バスを専用レーンに走行させる公共交通システム）などの選択肢を検討する余地が生まれる。

トランジットモール化により中央通りにタクシーが入れなくなるというのも誤解である。市内で高齢者が増加する中、彼らの都心部への足となるタクシーは、準公共交通機関として捉えることができる。都心部で買い物をした高齢者が、中央通りからタクシーに乗車して帰宅するといった選択肢は、歩行者・公共交通重視のまちづくりにとって重要な要素である。

また、トランジットモールにすると業務用車両が出入りできないという誤解の声もある。トランジットモールの最大の目的は、中心市街地におけるにぎわいの創出、資産価値の維持向上にあり、トランジットモール化によりまちなか活性化が阻害されるよう

あれば本末転倒である。トランジットモール化に際して、業務用車両の搬出入などに一定の配慮を行うのはごく一般的であり、そのための荷捌き場確保や搬出入ルールについて、あらかじめ合意しておけば済む話である。救急車などの緊急車両がトランジットモールを優先通行できるのも当然である。公共交通しか通っていないため、緊急車両の進入はむしろスムーズになると考えられ、防災や安全安心のまちづくりの観点からも意義が高い。

大分駅のコンコースを走る汽車型の電気自動車ぶんぶん号を、駅前広場から中心市街地まで拡幅された歩道上を走行させることも一案である。公共交通と称するにはあまりに輸送力が小さいが、子どもたちが歓声をあげながら中心市街地まで回遊してくる光景は、まちなかのにぎわいを演出する仕掛けとして興味深いものがある。

なお、中央通りトランジットモール化の考え方としては、国道 10 号から国道 197 号までの中央通り全体をトランジットモール化する案のほかに、ぶんぶん通り、ポルトソール通りは従来どおりクルマの出入りを可能としたうえで、二つの通りに挟まれた中央通りの区間を歩行者・公共交通専用とする部分トランジットモール案もある。府内町内部の回遊性確保を考えれば、後者は、より実現性の高い方策といえるかもしれない。

## (4) トランジットモール化のための条件整備

### 周辺交通体系の再整備の重要性

以上のようなトランジットモールの実現のためには周辺のバイパス道路の整備が不可欠である。具体的には、①県庁前古国府線改良（顕徳町一丁目交差点改良、県庁北交差点改良）、②大分市道中島錦町線（錦町～国道 197 号農業会館前まで）、③大分市道千代町 4 丁目交差点～県道大在大分港線浜町交差点、④庄の原佐野線大分川架橋、⑤下郡跨線橋などがバイパス機能として重要であり、すでに計画されているこれらのインフラ整備を重点的・優先的に進めることがポイントである。

こうした計画路線の整備に加えて、昨今の市民意見交換会などの議論では、遊歩公園通り（県庁前古国府線）の再整備や府内町内部の一方通行の見直しも重要であるとの意見が、府内町などから提起されている<sup>5</sup>。前者を補足すると、大分駅周辺の連続立体交差化が完了した現在、遊歩公園通りは駅南北を貫通する幹線と位置づけられ、庄の原佐野線の大分川架橋も念頭に置けば自動車通行量は今後も増加が予想される。そうした中、現状の車線構成のままでは、道路が混雑して府内町へのクルマの出入りが困難になることを懸念する意見である。中央通りのトランジットモール化に向けた条件整備として、こうした提案を検討することは重要であろう。

さらに、府内町や中央町の東西サイドに駐車場を集約・再配置し、市民がクルマをそこに停めまちなかを徒歩で回遊できる仕組みも検討すべきである。加えて、中心市街地を循環するコミュニティバスなどを導入することで、人々がクルマの利便性も活かしつつ、徒歩と公共交通でまちなかを回遊することが可能になる。

<sup>5</sup> 市民団体 OITA まち PRODUCTION 主催「OITA まちプロ MEETING Vol.2 府内町のミライ作戦会議」（2012 年 7 月 17 日開催）や、第 8 回市民意見交換会（2012 年 7 月 22 日開催）などで提起された。



以上を踏まえて、同友会としては、中央通り再整備の最終形としてトランジットモールの意思決定を行うと同時に、その実現に向け、周辺交通体系を含む具体的整備スケジュールを明示するよう、改めて大分市に提言する。とりわけ、中央通りの車線減少と、府内町を中心とした回遊性を見直し（遊歩公園通り再整備、府内町一方通行見直し）はワンセットのものとして捉え、計画的・一体的に整備を図ることが必須である。

なお、トランジットモール化に際して、仮に周辺交通体系再整備に加え、もう一步踏み込んで駅前自動車交通量減少を図る場合には、国道10号の駅前アンダーパス化(地下化)も視野に入れるべきである。

## 2015年のターニングポイントに向けて

整備スケジュールの検討に際して、駅ビル開業が2015年春であることを十分意識する必要がある。この時点で中央通りに何ら手を入れなかった場合、新しい駅ビルと旧態依然たる中央通りの組み合わせでは、前者から後者への人の流れが十分には生じないものと懸念する。周辺バイパス機能が完全に整備されるのを待つうちに、中心市街地のポテンシャルは低下を続け、トランジットモールが可能になった時点ではもはや、中心部の再生は困難になっているのではないかと危惧する。

このため、最終的なトランジットモール化に向けた手戻りが極力ないようなかたちで、2015年春までに中央通りをどこまで再整備できるかが大きな課題である。バイパス機能が整備される前段階での社会実験は無意味であるため、大分市には、代替案としてシミュレーションを用いた検証を十分に行ったうえで、計画の策定・推進を行うよう求めたい。

平成24年8月

大分経済同友会

代表幹事 小 倉 義 人

代表幹事 梅 林 秀 伍

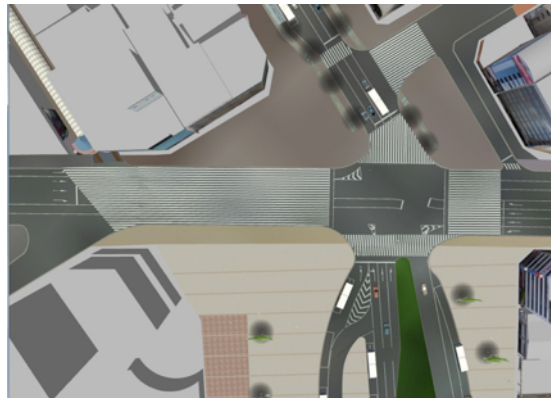
## (参考) バーチャル・リアリティで見る大分都心部

大分経済同友会では、今般の提言が実現したときの大分都心部の姿を、バーチャル・リアリティ（VR）で表現している。以下に、VRの画像の一部を抜粋して掲載した。

VRのソフトは、大分経済同友会ホームページ (<http://www.oita-doyukai.jp/>) から入手することができる。同友会ホームページにはこの他にも、アートと交通のまちづくりに関する提言・レポートが多数アップされている。市民の皆さんが今後の大分のまちづくりを考えていくうえで、ご活用いただければ幸いである。



大分駅北側広場交差点 国道10号の横断：現況



トランジットモール案、横断歩道を広くした場合



現状の中央通りトキハ前スクランブル交差点



トランジットモールにした案 歩道を広く利用可能



現状の中央通りガレリア竹町前 横断歩道



トランジットモール時のバリアが低い横断歩道



大分駅北広場 現代アート例 ぶんぶん号も走る



トランジットモール 中央通り



広い歩道を走るぶんぶん号 現代アート展示有り



広がった歩道で大道芸なども楽しめる



自転車専用道を整備



ギャラリー竹町広場にも現代アート展示を行う



ぶんぶん号 大分駅～中央通り～竹町～大分県立美術館まで走らせる





ガレリア竹町の西側、西新町の大分市道（オアシス広場2 1 エスカレーター設置場所）を広場にする



レンタサイクルや駐輪スペースとアートオブジェ



歩道におしゃれな屋台なども



カフェや屋台などを簡単に出来る法整備も行う



大分駅ビルより駅北広場を見る



