

「大分市の中心市街地活性化を考える(その1)」

今大分市では、大分駅の高架事業と駅南再開発事業がおよそ来年までに完了することに伴って、これからの駅周辺の再開発に熱い視線が注がれています。とりわけ市長が打ち出した駅前通りを現在の6車線から3車線に縮小し歩道を大幅に拡幅する構想について、地元商店街を中心に強い反対運動が起き、計画の見直し等の動きが出てきています。そこで今回大分市の中心市街地について考えてみたいと思います。

伴い、郊外の地価の安い地域に散らばっていきました。拡散する住宅と職場をつなぐには公共交通網では間に合わず、ドアツードアの移動にはほとんど自動車が使われるようになってきました。このような変化に伴って、公共交通機関の利用者が減り、中心市街地の歩行者が減り、道路の交通渋滞が増えてきました。そして商業も人の動く場所しか成立しにくいため、郊外型店舗が激増し、それがショッピングセンター化し、また商業だけでなく医療機関や金融機関、行政機関等お祭りまで、あらゆる生活関連事業が郊外化してきたのです。

私は外食チェーンの経営者として、アメリカ等のショッピングセンターや郊外型店舗、中心旧市街の変化等を何度も外国に足を運んで勉強してきました。また日本全国での数百年の立地開発や、子供の頃から父に連れられて大分市内県内の商業立地の変遷を見てきました。そういう意味では商業に軸足を置いた、都市形成についての国内海外を含めた実地のケーススタディーを積ん

るを得ません。ただ中心市街地は、特に大分市の場合には日豊本線・久大本線・豊肥本線のターミナル駅である大分駅の至近に、大分市役所、大分県庁、裁判所、各官庁の出先官公庁街、各種金融機関、府内城址等の歴史的拠点、各種文化ホール・美術館、デパートと大商店街群、大歓楽街等が他の都市と比べても集中的に集積されています。

かつては農村を中心とした生活圏が主であった日本も、商工業の発展や交通網の整備、交通手段の多様化が進む中で大きく変化してきました。まず鉄道の敷設で駅が交通の要衝となり、鉄道とバスと徒歩の組み合わせや、自転車を利用したドアツードアの交通が出来上がりました。これが石油へのエネルギー転換と自動車の普及と道路網の整備が進む中で、モーターゼーションと言われる自動車中心の交通へ大転換が進みました。

これらの県内市内唯一の複合的機能集積基盤があるのですから、これらの相乗効果を高め、県都中心市街地としての魅力を高めていくことは、大分市ひいては大分県の将来にとっても最も重要な課題の一つである事は間違いないと思います。

また、農村では職住接近生活で遠距離移動が頻繁には必要でなかったのが、大規模工場やビジネス街のビル集積と郊外の宅地開発が進む中で、職場と住居の距離がどんどん離れ、日常的に長距離移動が必要になってきました。そのうち職場も住居も中心市街地の地価高騰に

もはや中心市街地は、かつての市内唯一の複合機能の集積地ではなくなり、市内各所に点在する集積のひとつになっしまいました。

た。そのうち職場も住居も中心市街地の地価高騰に

です。ですから中心市街地が往時の賑わいを取り戻そうとしても、市民の生活環境がこれだけ変化してきた以上、難しいと言わざ

(つづく)

Facebookでも活動報告を行っています。〈Facebookアドレス〉<https://www.facebook.com/anamiyoichi>

皆様のご意見をお聞かせください！お待ちしております。

あなみ よういち

衆議院議員

穴見陽一

後援会
事務所

〒870-1133 大分市大字宮崎867-18 TEL.097-567-1319 FAX.097-567-2010

<http://www.anamin.net> E-mail:info@anamin.net