

地方創生 まちづくりの動き

地方創生が叫ばれる中、全国の主要都市ではその地域の特性を活かしたまちづくりが動き始めている。オフィスビルは、企業の知的生産を支える経済インフラとしての役割のほか、都市の魅力や景観を構成する都市インフラでもある。

(一社)日本ビルディング協会連合会を構成する19協会の各都市において始動しているまちづくりに参画し、中心的な役割を担っているキーマンに登場いただき、各都市におけるまちづくりの取組みを紹介していく。

新潟協会

新潟エリアの新たなまちづくり

—「原点回帰」で古町地区を活性化へ—

新潟のまちづくりは、「まちなか」という視点で「古町地区の活性化」、「新潟駅周辺の整備」、「万代広場側市街地の再整備」、「水辺や港を活かした賑わいの創造」といった4つの取組みが進んでいる。

一つ目の「古町地区の活性化」は多くの地方都市の中心市街地が抱える課題でもある。古町地区では6年前に大和デパートが、今年1月には隣接するラフォーレ原宿・新潟が撤退するなど、中心市街地の活性化が大きなテーマとなっている。

現在、大和デパート跡地では市街地再開発組合が設立され、再開発事業の本格始動が期待されている。また、新潟市ではラフォーレ原宿・新潟の建物に行政機能の一部を移転するなど街なか再生をバックアップする姿勢を打ち出している。

新潟市都市政策部長の大勝孝雄氏は「古町地区は都市の発展に伴い商業機能が残った形だが、もともとは住民が住み、商店街があり、行政機能や医療機関があった。新潟市としても『原点回帰』の考えのもと、多様な機能の中心としてまちなかの賑わいを取り戻したいと考えている」と強調するように、官民一体となったまちづくりが進もうとしている。

—新潟駅周辺整備で南北を貫く基幹公共交通軸—

「新潟駅周辺整備」としては連続立体交差事業、幹線道路整備事業、駅前広場整備事業が進行している。連続立体交差事業は、2018年度をメドに在来線(越後線)を高架化し、新幹線ホームと同一ホームによる乗換を可能にするもので、その後予定される在来線全線高架化に合わせ高架下交通広場と万代広場を整備することにより、新潟駅の南北をつなぐ基幹公共交通軸の形成を目指している。また、新潟駅の駅南には目の前に広大な駐

輪場があり、低未利用地の有効活用も今後具体化してくる模様だ。この駅南側は日本海東北自動車の新潟亀田ICにつながる広域交通結節点としての役割を担うことになる。

さらに、「万代広場側市街地の整備」は新潟駅の南北を貫く基幹公共交通軸の形成において、古町地区などのまちなかの玄関口として新潟を象徴する風格ある景観形成、機能強化が図られていく見込みだ。ただ、新潟駅万代広場側は昭和30年代に建てられたビル等が多く、建て替えやリノベーション等による機能更新が課題となってくるとみられる。



新潟駅前にある広大な駐輪場

—新潟ならではの水辺を活かしたまちづくり—

日本一長い信濃川が市内を横切り、日本海の玄関口となる港があるという新潟市ならではの地域特性を活かしたまちづくりを進めている。

国の規制緩和(河川占用の緩和)を受け、国が整備した「信濃川やすらぎ堤」において、「ミズベリングプロジェクト」と称し、周辺の商業施設と連動しながらオープンカフェやビアガーデンなどを配したイベント、信濃川に架かる橋を利用したイルミネーションの演出などを行い、賑わいを創出していこうという取組みだ。

さらに、2019年に新潟港は開港150周年を迎える。新潟市では「新潟港万代島地区など周辺エリアについて賑わいや都市整備の観点から整備を進めていく」(大勝部長)としている。



こうした新潟市のまちづくりに対し、日本ビルディング協会連合会政策委員で都市政策・地方都市活性化を担当する新潟ビルディング協会副会長の木山光氏(木山産業代表取締役社長)が関わり、大きな役割を演じている。木山氏に、まちづくりへの思いとまちの将来像について話を聞いた。

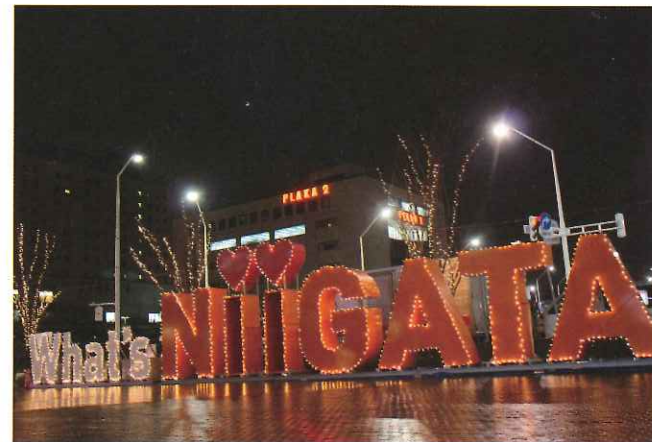
—新潟エリアの特徴や抱える課題などを教えてください。

木山氏 新幹線の開通や高速道路の整備によって、企業の拠点が縮小撤廃されるという時期があった。オフィス業界にとって痛

手だったが、そうは言っても新潟は新幹線で東京へ直結し、3本の高速道路の結節点となっていて、東アジアと結び結節拠点であり、仕事や観光、物流にとって必ず利用される拠点である。決してオフィス需要がなくなるわけではない。ただ、大型商業施設の撤退が相次いだ古町地区をはじめ、オフィスや商業施設が集積するエリアは何年かに一度、リノベーションが図られないと地域としての魅力が薄れてしまうのだろう。そういう投資を官民挙げて行わなければいけない時期にきているのではないかと感じている。

—新潟のまちづくりとの関わりについて教えてください。

木山氏 新潟市は2007年4月に政令指定都市になったが、それに伴い、これまで新潟県が所管していたことを新潟市が担わなければならなくなった。まちづくりなどはまさにその一つの例である。現市長が「もっと市民力を活かそう」というスタンスを明確に打ち出した結果、市民と行政との距離感が縮まり、官民一体となったまちづくりが進められるようになった。現在、新潟経済同友会や新潟商工会議所の会員だが、地元を知り、関わりが深くなったのは勤めていた大手ゼネコンを辞めて自社に戻ってきた翌年、1996年に新潟青年会議所へ入会してからだ。その後、40



「What's NiiGATA」キャンペーンの様子

歳の時に新潟青年会議所の理事長を務めることになった。その経験やネットワークから、新潟のまちづくりに参加している。

—いま注力している取組みは何ですか。

木山氏 2013年に新潟市の協力のもと設立した「志民委員会 N-Visionプロジェクト」の世話人代表を務めている。このプロジェクトは、2017年に政令指定都市移行10周年、2019年に新潟港開港150周年と節目の年が続くなか、新潟市が「志民」が自ら望む将来のまちの姿を描き、「新潟市を魅力あるまちにしよう」という思いの実現に取り組む場として立ち上げたものだ。

アムステルダム都市プロモーション戦略を参考に、「What's NiiGATA」という大型モニュメントを作製して信濃川やすらぎ堤に設置し、「What's NiiGATA」キャンペーンとして「あなたにとって新潟とは何ですか?」と市民に問いかけてみた。540件の反響があり、その結果を見ると、海や川が身近にあるにもかかわらず、「港・湊町」という回答が1%にも満たなかった。新潟市民としてのアイデンティティが失われているという思いに駆られた。全国的な取組みであるミズベリングと連携し、信濃川やすらぎ堤を活用した「まちなかアウトドア」を開催するなど、水辺空間を活かしたまちづくりに取り組んでいる。

—会社では駅南側に3棟のビルを所有されていますが。

木山氏 駅前の「プラカ1・2・3」の3棟は、新潟市の副都心構想の先駆けとして第3セクター方式でスタートした事業で、1985年に竣工した。当初、祖父がプラカ3の地権者の一人として参加していたが、のちに会社が祖父の持分を取得した。竣工からわずか5年の1990年に運営主体が破たんしてしまい、その後運営を引き継いだ会社も経営が悪化し、2000年に競売にかけられることになった。

プラカ3については1990年に新潟市持分を取得し、1999年には共同所有者の権利床を取得して自社所有とした。プラカ1・2については競売に参加し、2004年に3回目の入札で落札(ホテル部分を除く)し、翌年に共同所有者の権利床を取得することができ、自社所有となった。もともと「プラカ1・2」は商業施設だったが、「プラカ2」についてはオフィスへのリニューアル工事を施した。ワンフロア面積はプラカ1が600坪、プラカ2が360坪、プラカ3が400坪あり、駅至近で地下道でつながっていることからオフィスニーズとしては強い。

—会社としてまちづくりに貢献することは。

木山氏 不動産業は地域に根を張り、地域に貢献しながら、長期的かつ計画的に事業展開していくものだ。自ら手掛けたオフィスビルなどの物件価値を高めていくことは、地域そのものを良くしていくことになる。今後、デベロッパーとして駅南の低未利用地の有効活用などに参画し、新潟のまちづくりに貢献していきたい。