

まちづくり人材育成講座(第2回)

課 題

平成19年7月21日
浜松まちづくりセンター

中心市街地の交通に関して、現状の問題点や課題を解決するための解決策・提案、あるいはあなたの考えについて論じてください。

中心市街地の交通について

1 課題

(1)交通渋滞の発生

- ・ 朝夕、雨天時の幹線道路
- ・ 休日は駐車場周辺

(2)ユニバーサルデザイン整備の遅れ（歩行者、自転車に優しくない。）

- ・ 道路横断用の地下道が多く、足が弱い人や自転車は渡れない。
- ・ 自転車通行可能な歩道が多く、歩行者と自転車が接触する危険性が高い。
- ・ 休息できる空間が少ない。
- ・ 幹線道路により街が分断され、楽しめない。

(3)環境への負荷

- ・ 車が減らないため、CO₂、窒素酸化物が減らない。

(原因)

- ・ 通過交通に対し、環状道路の整備が遅れている。
- ・ 交通の拠点不足、送迎車の中心市街地への乗り入れが多い。
- ・ 公共交通機関が不足あるいは不便であるため、車の利用が多い。
- ・ 大規模駐車場が中心市街地に多い。
- ・ 現状の車両通行の維持を考えると、歩行者、自転車のUD整備が従属化している。

(背景)

- ・ 浜松市は県西部の中心都市として100万人圏域を形成しているが、郊外、市外居住者も多い。
- ・ 運転免許保有者に対する車の保有率が高い。日常の買い物等でも自家用車の利用が多い。
- ・ 工業都市としての歴史があり、現在も第2次産業従事者が多い。郊外へ移転する工場も多く、通勤時間の問題や、作業服で通勤せざるを得ない、バスや電車に乗りなれていないなどの理由から、車を利用する者が多い。
- ・ 道路網が市中心部から放射状に広がっているため、幹線道路の多くが、中心市街地の近くを通過する。また、現状の外環状線はかなり郊外であり、計画されている内環状線が整備されていない。
- ・ 公共交通機関としての鉄道をみると、東海道線は駅間が長く、本数も多くは無い。遠鉄電車の利便性は高いが、台地部など人口が多いところを通る路線が無い。
- ・ 東海道線（舞阪、高塚、天竜川など）や遠鉄電車（曳馬、上島など）の駅がバス路線の拠点になっていない。また、駐車場がない。
- ・ バスについては停留所ごと運行数に大きな差があり、遠距離になるほど本数も少なく、予定どおりの運行が難しくなってくる。浜松駅方面に集まったバスがさらに渋滞を招き、正確な運行を妨げてしまっている。このため、バス利用者は運転免許を所有していない市民が多く、車を保有するものはほとんど利用していない。
- ・ 郊外に大規模小売店が進出し、中心市街地の活性化策が論じられる中で、これと結びつけた交通のあり方に様々な意見があり、市民総意としての長期的方針が定まっていない。

2 方策

(1) 通過交通の抑制

- ・ 環状線、中心市街地を通らない幹線道路の整備
- ・ 市街地への乗り入れ規制（同一方向への出入りのみ可能とするなど）の導入
- ・ 道路情報案内による郊外道路への誘導、啓発

(2) 交通拠点の整備（パークアンドライドの促進）

- ・ 東海道線の新駅設置
- ・ 電車新路線又はLRTの整備（拠点バスターミナルまで。または環状）
- ・ 遠鉄電車、東海道線の駅の交通拠点化（拠点バスターミナル、大規模駐車場の整備）
- ・ バス路線の充実化（拠点バスターミナル、大規模駐車場の整備、バス走行レーンの完全専用化）
- ・ パークアンドライドの市民への啓発
- ・ バス、電車の料金制度（乗継ぎ割引等）を拡充する。また、デパート等は駅周辺の無料又は割引駐車場の発行を取止め、パークアンドライドの拠点駐車等の無料利用券を発行する。

(3) 歩きやすいまちづくり

- ・ 横断歩道の整備など、歩行者が平面移動できるための施設の整備
- ・ 滑らず溜まらない歩道の整備、ビル風が強いところはビル所有者にアーケードを整備させる
- ・ 休憩施設、緑道の整備
- ・ 自転車道、駐輪場の整備
- ・ 車との完全分離
（郊外の商業施設を一つの街と見れば、非常に歩きやすく、安全である。中心市街地の歩行者空間は前記の整備を行い。郊外の商業施設と同等の機能を目指す
- ・ 市街地活性化による歩いていて楽しい街の演出
- ・ 市民による歩行者と環境に優しい交通体系を検討、啓発普及する
- ・ 「私は k m以内の移動には車を使いません」宣言シールを車に貼る

中心市街地の交通について

『～浜松21世紀都市交通会議からの提言～』平成10年より多くの方々によって多くの時間をついやして出来たものではないですか。今又一般の方々からアンケートをとって結果によってはこの計画を見直すこともあるのでしょうか。今までもパブリックコメントなど市民に問う機会を設けておりますが、市民の意見が反映されているのか疑問です。新浜松市・政令指定都市を機会にもさまざまなワークショップが開催されましたが、自治会長OBであったり、自治会長の声のかかった人でつくられた区協議会の権限が強くなる。自治会長自体が男性だけの年齢順であったりで決めているところが多い中で、本当に市民の意見が聞けるのでしょうか。

浜松市はあまりにも大きくなり、さまざまな環境・状況の異なった地域が存在する政令指定都市となりました。このような中でアンケートをとっても其の人に都合の良い意見を出すのでは、又、アンケート意見を出すとなるとなかなか高齢者・弱者の意見が入らない事が多いのも現実ですが。

しかし、意見を言う場を与えていただきましたので思いつくまま記します。『～浜松21世紀都市交通会議からの提言～』にすでに書かれていることでもありますが**既存の鉄道交通の利用促進の工夫をする。**

鉄道は一度に多くの人を運ぶ事が出来ますし環境のためにも経費のためにも利点です。鉄道を軸に駅からバスを小回りに走らせる。駅を拠点とした「パーク&くるる」バスは小型で、小型なら運転手は今後退職した人や女性の起用も考えられます。鉄道の駅を拠点にし利用しやすくすればマイカーに限らず、自転車・車椅子・歩行者、JR天竜川駅 - バリヤフリーにしなくてはいけない1ヶ月の乗降客五千人をいつか越えております。(八千人弱)

浜松駅からたった4分。駅周辺を整備し、南口に「パーク&くるる」を実施すれば区役所バスが乗る人がいませんでした。現状を把握していない運行だったと思います。区役所バスはサービスセンターがバス停です。現状サービスセンターで間に合う事を区役所まで行く必要がありません。サービスセンターは比較的公共のバス路線近くにあります。

天竜川駅は南区と東区の境にあります。天竜川駅に「パーク&くるる」ができれば

- * 浜松駅へたったの4分。中心市街地の活性化になります。
- * 中心市街地の交通緩和にもなります。(環境・ひいては地球温暖化抑制にも)
- * 東・南区役、アリーナ、東部保健福祉センター、浜松緑化木センター、東名浜松インター、浜松祭り凧揚げ会場ピストンバス発着地駐車場などいろいろな施設を利用しやすくなります。
- * 浜松市にとって浜松駅からたったの4分の天竜川駅周辺もっと土地有効利用を天竜川駅のみならず高塚・舞阪駅周辺の整備は中心市街地の活性化・都市交通に大きなかわりがあります。

中心市街地は歩行者優先に考える

車道は少なくし、車の乗り入れ最小限にする。街中は歩いて散策・ショッピング・オープンカフェなどで楽しむ、歩く文化の促進を。ドイツのフランクフルト、品川駅、大都会にあんな緑の遊歩道そして休憩所(オープンカフェやベンチ・水辺)もあり、ごみはなくほっとする空間でした。歩行者・車椅子・自転車にやさしい街、環境にやさしい街を目指してください。

中心市街地の交通について

問題点 駐車場について

駐車案内標識に沿って駐車しても中・小型店は契約していない場合がほとんどである。大型店でも契約していない場合がある。買い物等、中心地に出かける場合は複数の商店に立ち寄るので時間が長くなり駐車料がかさんでしまう。このために用事をすまして帰ってしまうことが多くなる。これでは商店の発展はないのではないか。

提案 非常にむずかしい問題ではあるが全ての商店がどの駐車場を利用しても良いようにしてほしい。ポイント制等、工夫して駐車代が出るようにしてほしい。

気づいたこと

第一通りは雰囲気があって歩くのにとても良いので車の通り抜け禁止にして、道路でイベント等を催したらいいと思う。

くるるの停車位置の弾力化（少し位はなれた所でも安全であれば停まてはいいのではないかと）と駐車場がもう少し目につくような工夫がほしい。

中心市街地の交通について

中心市街地の交通に関して、現状の問題点や課題を解決するための
解決策・提案、あるいはあなたの考えについて論じてください。

問題点

車社会の発展と共に、車の多さによる問題点が発生しています。

- ・市内への車の流入増大
- ・渋滞
- ・排気ガスの増大
- ・バスの時刻の遅れ
- ・公共交通機関利用の減少
- ・街中へのお客の減少
- 等

提案

自家用車の市街地への減少を促進して公共交通機関の利用を多くする。

その方法として、バス停近くに駐車場(駐輪場)を作り駐車場まで、自家用車で行きバスに乗り換える。

駐車場の場所も荒れ農地を利用する為、環境美化、防犯対策、火災予防にもなる。

第三回 まちづくり人材育成講座

まちなかの商業の現状と課題、行政の施策などについて。

グループ研究のテーマ決め。

フォルテが廃止されるとのことですので、跡地利用を皆さんで考えたらどうか？

中心市街地の交通について

浜松市中心街の交通について車を運転した視点、自転車、徒歩で移動した視点それぞれの視点で良いと感じる点、改善した方がいいと感じる点について挙げていきます。

まず、僕が思う、浜松市全体の交通に関してについて書かせていただきます。浜松市全体において、車を使った生活は市民にとって必要であり、今後も車を主とした道路づくり、まちづくりが行なわれると思っています。それと同時に高齢者、子ども、また車を使わない、使えない中で生活する方にとっても過ごしやすい道路、まちづくりが行なわれていけばいいと思っています。

それでは、車を使った場合における浜松中心街の交通について書かせていただきます。

まず、郊外から郊外へ移動するにあたって中心街を通過する場合、大渋滞に巻き込まれるということは経験上、ありませんでした。5分もあれば中心街を通過できると思います。

よりよく車が中心街を通過するには

- ・成子交差点、旅籠交差点の車線増加
- ・駅南大通と上記2つの交差点のスムーズ化
- ・ゆりの木通り通過のスムーズ化
- ・六間道路の道路拡大

が必要だと思います。

次に、用事がある中心街に行く場合、車で行くことで目的地の近くまで移動することができます。しかし、駐車料金がかかり、数十分で料金が加算されるため、不便です。

また、浜松駅には送迎レーンがあり、ここへの移動は車中心の生活を送る人、家族にとって、バスを利用するより便利な場所であり、非常に重要だと思っています。

自転車、徒歩による視点で見た浜松市中心街の交通について挙げさせていただきます。

徒歩の視点で見ると、中心街では地下に入る回数が少ない方がいいと思います。また、道路は徒歩で歩く人が中心として、そこに車で移動する人が加わる、と見ていいと思います。

自転車においては、交差点に地下道、車道で別れている場合、自転車による通過がしづらく、特にお年寄りによる自転車の通過は大変だと思っています。紺屋町交差点、鍛冶町交差点は特に不便に感じるのではないのでしょうか。

横断歩道の自転車レーンの設置は車の交通のさまたげになりますが、自転車の通過を考えた中心街の構想や設計は必要だと思っています。またそれを自転車を使って運転する人に見せてもらいたいと思います。

今回のまちづくり人材育成講座では、浜松市役所交通政策課の鈴木さん、加納さんから中心市街地の交通政策に関するお話を聞きました。車への依存度の高さ、バス利用の低下などが現在の課題として挙げられるだろう。自動車の依存率は高く、約六割の人が、中心部に車を利用して訪れている。また、バスに利用者は年々減少傾向にある。これらの対策として、ゾーンシステムやオムニバスタウン、パーソントリップ調査などが行われている。

これらの対策の中でも、とくにゾーンシステムに注目してみようと思う。

ゾーンシステムでは、できる限り都心内部の車の交通を減らし、必要のない車は迂回するような仕組みを作ろうという試みが行われている。内部には歩行者やバス、自転車などが行きかうような空間の創出が目指されている。

私は、中心部に出かけるときは、自転車あるいはバスで出かけることがほとんどである。確かに中心部は、歩行者や自転車にとっては非常に利用しにくい状況になっている。原因としては、横断歩道の少なさや駐輪場の少なさ（駅周辺は駐輪場が多いが、商店街などには駐輪場が少ない）、ベンチの少なさなどが挙げられる。まちのづくりが車中心のづくりになっている。

ゾーンシステムは、このような状況を打開するために出された提案であろう。確かに、ゾーンシステムの理念はすばらしいと思う。これが実現すれば確かにまちは過ごしやすくなるだろう。しかし、いくつかの課題もあると私は思う。

一つ目の課題として、中心部に偏った計画であるということが挙げられる。中心部にバスあるいは車で来る人にとってはこの計画は有意義だろう。しかし、自転車にComing人にとってはまだ不十分である。いくら、中心部が整備されていても、その他の地域が整備されていなければ自転車で中心部まで行こうという気にはならないだろう。自転車などによるアクセスを増やすことを目指すのであれば、中心部だけでなく、その他の地域にまで伸びる自転車道を造らねばならないだろう。

二つ目の課題は、中心部の魅力の欠如である。いくら道路や歩道を立派なものにしようとも、そこに魅力的なまちがなければ意味がない。訪ねてみたいと思わせるまちを作り上げることが必要であろう。これは、交通政策課だけでなく様々な人たちの協力の基に作り上げなければならないものだろう。

では、どのようなものが必要になってくるのだろうか。例えば、歩いていて楽しい歩道（音楽のまちをアピールするなら音符がいたるところにある歩道とか、ピアノの鍵盤の模様の歩道とか）や、季節を感じさせる花や木を植えたり、ちょっと一休みできる場所（オープンカフェやベンチの増設）を作ったりと方法はいくつもあある。こうしたアイデアを市民から募ってみてはどうだろうか。自ら考えた方法が実現されたならば愛着もわくし、街にくる楽しみにもなる。モノの充実だけでなく、質の良さも必要になってくるだろう。

道路を作ったり、歩道を広げたりということは、私たちにはできないことだ。しかし、まちを良くするアイデアや利用者としての意見を言うことはできる。また、イベントや清掃活動を通じてまちをより魅力的なものにしていくこともできる。行政だけに頼るのではなく、市民の参画も必要なものになるだろう。

市民側の取り組みと行政の取り組みの双方がかみ合ってはじめて、成果が現れてくると思う。