

# トランジットモール試行について

浜松市都市計画部交通政策課

## ( 1 ) はじめに

浜松市は日本のほぼ中央にあり、人口約60万人。温暖な気候など恵まれた自然を持っている。また、東名高速道路、東海道新幹線など、国土幹線となる交通網が早くから整備されるなど、昔から東西を結ぶ要衝の地として発展してきた。

現在、浜松市では、「技術と文化の世界都市・浜松」の実現を目指し、静岡県西部地域の中核であるばかりでなく、県境を超えた三遠南信地域（三河・遠州・南信州）の広域交流を進めているなど、地方独自の経済圏、文化圏の形成に努めている。

## ( 2 ) 都心地区の現況

浜松市では、これまでにJR東海道本線や遠州鉄道西鹿島線の高架化をはじめ、土地区画整理事業や市街地再開発事業など、積極的に都心地区の基盤整備を進めたことにより、時代に合わせた都市機能が集積するなど一定の成果をあげてきた。しかし、近年は他の地方都市と同様に、郊外部の道路整備が進むにつれ、市街地のスプロール化や、大型ショッピングセンターなどの商業拠点の郊外部進出などにより都心地区の相対的な地盤沈下が深刻化している。

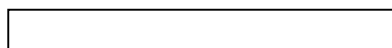
都心地区は様々な都市機能が集積し、本市はもとより県西部地区西遠100万都市圏の「顔」であり、多くの市民から、高齢者や子供を含む誰もが集い楽しめる場として活性化することが求められている。都心地区の賑わいを取り戻すためには、商業活動の活性化や更なる都市機能の充実などに加え、都心へのアクセス環境向上や、買物客等の利便性や安全性に配慮した歩行空間の整備、大気汚染の無い快適な回遊環境の確保など、新しい時代に合った交通環境づくりが急務である。

## ( 3 ) 都心地区交通計画の策定

本市は、交通面から都心地区の活性化を促す方策として、昭和56年から検討を進め、昭和60年に「中心市街地交通管理計画（ゾーンシステム）」を策定した。

### ゾーンシステム概要

本市における「ゾーンシステム」は、外周道路（国道152号、国道257号、有玉南中田島線、飯田鴨江線）に囲まれた都心地区約37haを歩行者優先の空間に位置づけ、自動車交通を外周道路に迂回させることで区域内の一般車両の通り抜



けを抑制し、ゾーン内の交通規制と景観やユニバーサルデザインに配慮した路面整備を実施することで、都心地区に快適で安全な回遊空間を確保する計画となっている。

#### トランジットモールの概要

トランジットモールとは、商店街の通りから通過目的のためだけに通行する車両を抑制し、歩行者専用空間としたショッピング街にバス等の公共交通機関だけが通行できるようにしたモールである。本市では、トランジットモールをゾーンシステムの重要な施策として位置づけており、JR浜松駅から西に向かう幹線道路である鍛冶町通り及び鍛冶町通りから北に伸びる田町中央通りに計画している。本市ではトランジットモールの導入によって、以下の効果を期待している。

- 1)鍛冶町通りの車線数が減少することで、横断しやすくなり南北回遊性が向上する。
- 2)歩行者空間が広がることで、安全で快適な歩行環境が確保できるとともに、休憩や待ち合わせの場所やイベントを開催する空間ができる。
- 3)公共交通だけが通行できることから、自動車に対する公共交通の優位性が高まる。
- 4)区域内に進入する自動車が減少することから、大気汚染が軽減される。

#### (4) 計画の進捗状況

ゾーンシステム区域内の歩行空間整備については、JR浜松駅北口広場(S57)の完成を一つの契機として始まった。

駅前広場から西の方面に、サンクンガーデン(H2)、ギャラリーモール(H2)、さらにアクアモール(S62)へと水と緑の豊かな歩行者専用空間としてモールがつながっている。さらに、ゾーンシステム区域の中にも、来街者が景観を楽しみながら回遊できる歩行者優先空間として、モール街(交通規制はS61,景観整備はH2)、アルコモール有楽街(交通規制はS61,景観整備はH5)のモール整備が完了し、道路構造により自動車の速度を落とし自動車と歩行者の共存を図るコミュニティ道路として第一通り(H1)、しにせ通り大安路(H6)、肴町通り(H8)の整備が完了している。

なお、これらを含めた外周道路やゾーン内の路線整備などの進捗状況は図2とおりで、外周道路の国道257号・飯田鴨江線の一部及びトランジットモールの実施が残されるのみとなってきた。

#### (5) トランジットモールの試行

ハード事業も概ね終了し、区域内が大きく3つにブロック化された状態でゾーンシステムの形が見えてきた。そして最終段階となるトランジットモールを導入することで、この3つの地域が連結し、ゾーンシステムが完成する状況となっている。

そこで、平成10年度を目途にトランジットモールの試行を目指した「中心市街地交通管理計画推進協議会」を設置し、平成11年3月に2週間にわたり試行を実施した。

##### 試行のねらい

トランジットモールの試行については、次の2つを大きなねらいとした。

- 1)トランジットモールを実際に体験してもらい、市民への周知と理解を得る。
- 2)試行結果を踏まえ、本格導入に向けての改善点や課題を把握する。

## 試行の計画概要

### 1) トランジットモール試行区間

鍛冶町交差点～伝馬町交差点の270m区間

### 2) 実施期間

3月15日(月)～28(日)までの2週間

### 3) 道路構造

- ・ 現在5車線の車道を2車線のバス(相互通行)車道に車線を絞る
- ・ 車線を絞った部分は広幅員歩道化
- ・ バスベイ4箇所と荷捌きスペース2箇所を確保

## 試行の交通規制

### 1) バス優先規制(7時～12時)

- ・ 通勤時間帯であるため、バスと自転車は通行可(タクシーは通行不可)
- ・ 荷捌き,地域住民車両は枝道(肴町通り,有楽街,モール街)から左折進入可、右折は禁止

### 2) トランジットモール規制(12時～19時)

- ・ 買物等で歩行者が多い時間帯であるため、全区域を歩行者用道路化(バスは通行許可、タクシーは通行不可)
- ・ 自転車,荷捌き車両を含め、すべての車両の進入不可
- ・ 路線バスのみを進入可とし、徐行(概ね10km/h)を義務づけ

### 3) 夜間規制(19時～7時)

- ・ 歩行者の少ない時間帯であるため、一般車両の通行も可
- ・ 枝道からの進入も可、右折進入可



## ( 6 ) 試行に対する市民の反響

試行初日は、雨だったことや周知の不徹底など悪条件が重なり、周辺道路の最大2.5kmに達する渋滞や、区域内道路の混雑など大混乱となり、市民からの苦情電話が多数あった。しかし、2日目以降は他の道路へ車が分散し、市中心部への流入が減少するなど、ある程度本格化に向けた交通処理の見通しがたつ状況となり、市民からの苦情も減少した。結果的に初日の大混乱のイメージが市民に定着してしまったことが大変残念である。

なお、試行時のアンケート結果では、昼間のトランジットモール規制時間帯に対し、来街者は道路の渡りやすさや排気ガスの減少などの面から賛成意見が多い一方で、地域住民、商業者、事業所は反対意見が多いなど、立場により意見が分かれている。

トランジットモールの試行は本格実施が出来なかったという面では失敗したと言わざるを得ない状況であるが、市民が試行を実際に体験したことで、市民と具体的な検討が出来るようになったことは試行の成果であると考えている。

## ( 7 ) トランジットモール試行以後の取り組み

ゾーンシステムの実現に向けて、やっと市民に計画されていた「トランジットモール」がどのようなものを体感していただいたが、まだまだ本格実施に向けてやるべきことがたくさん残されている。本市では、トランジットモールはあくまでも一つの実施例であり、本格実施までには関係市民の同意を得た案を決定することが大切で、行政側が提示した案をそのまま実施することは避けなければならないと考えている。

そこで、平成12年度から、今後の施策推進手法を決定するため地元関係者、一般公募市民、各種団体からなる37人の「鍛冶町通りを考えるオープンサロン」を開催し、平成13年11月に「交通管理計画の今後の進め方に関する提言」をいただいた。

この提案を受け、市民主体の鍛冶町通り計画案を作成するため、平成14年3月より公募市民25名で組織する「鍛冶町通りワークショップ」を開催した。このワークショップは12回開催し、「自動車との共存」・「TP0に合わせた交通規制」・「回遊性」・「憩いの空間」という異なる視点から4つの市民案が提案された。

今後は、この4つの市民案をより多くの市民へ公表し、また意見の収集を行い、トランジットモールに限定しない自由な視点から、鍛冶町通りの実施案を決定していく予定となっている。

## ( 8 ) おわりに

このトランジットモール試行を通じて、改めて交通政策の難しさを強く感じた。

本市は昭和60年に計画を策定して以来、約20年間一貫してこの計画の実現を目指してきた。このことは、計画実現という明確な目標がはっきりしていたことから、国・県・市などの各部局が一貫して取り組み、道路をはじめとするハード施設がかなり充実したなどの成果もあった。

しかし、計画策定から長い年月が経過し、周辺状況が大きく変化していることから、計画自体が現状に合っているかどうかの疑問も出ている。例えば、実験終了から現在までの4年間という短い期間でも、平成12年には鍛冶町通りに再開発事業によるシネマコンプレックスなど新たな娯楽施設を含む「ザザシティ西館」が完成、平成13年には「ザザシティ中央館」、地区内では都心型マンションも数多く完成するなど、様々な集客施設が都心地域で整備される一方で、平成13年11月に中心商業地のシンボリックな存在だった老舗の地元百貨店「松菱」が閉店してしまうなど、都心部の環境は大きく変化している。このような状況変化にどう計画を合わせていくのかも今後の計画推進において重大な課題であると思う。

また、トランジットモールの試行を振り返ると行政は過去の経緯から将来を見込んで計画・説明をしているのに対し、市民は常に今を考えているなど、行政と市民の施策に対する考え方に大きな違いがあることも問題点であると感じた。

これらのことを考えると、先を見通した交通計画を考える際には計画の基本方針の一貫した持続性と、周辺状況の変化や地域住民のニーズに合わせた思考の柔軟性の両面が必要であるなど、改めて難しさを痛感している。



写真- 2 : ザザシティ前歩道 (鍛冶町通り)