

浜松市は2007年に政令指定都市に移行し、それまで県が管理していた国道、県道合わせて75路線を管理するようになった。また、合併前に旧市町村で行っていた道路の管理も浜松市の担当となつています。道路は、暮らしの安全・安心を支える大切なインフラ。限られた財源の中で、市民のニーズに合った道路をより効率的、効果的につくっていくことが大きな課題です。今回は、そんな浜松のみちづくりにスポットを当てました。



Road to a Bright Future

特集

未来へのはるかな道

浜松のみちづくり

「なんでそうなるの？」

道路工事への素朴な疑問

道路工事の背景にあるさまざまな事情

「毎年、年度末(3月末)になると道路工事がやたらと増えるねえ。なぜなんだろう?」「いったん埋めた道路を掘り返してやる場面をよく見かけるけど、あれってムダじゃないの?」。日ごろ、道路を利用して市民の皆さんは、こんな疑問をお持ちかもしれません。確かに、年度末に道路工事が集中するのは事実。また、道路を何回も掘り返している、というのもご指摘のとおりです。しかし、これにはやむを得ない理由があるのです。

まず年度末の工事集中について。これは、道路工事費の元となる国からの補助金の決定プロセスと深くかかわっています。例年、国の来年度予算が成立するのは3月末。それまでに市は「来年度は道路工事のため、これだけの補助金が必要」と国に要望します。4月に入ると市の要望に対する国の「内示」が出て、その後、市は正式な補助金申請を行います。



道路工事のため片側通行となっている、ドライバーには見慣れた風景

いいですよ」となったら「決定通知」を送付。市はこれを受け、道路工事を行うための設計書を作成し、その後、「入札」を行って工事を会社を選定します。これを経て市が工事を「発注」するのが、その年の夏ごろ。そこから工事の準備

を始め、天候の不順な時期を避けて工期を設定すると、晴れの日が多い冬場つまり11月ごろから翌年の3月までの年度末に工事が集中してしまうのです。工事が集中する背景に国の会計年度や補助金、天候が関係していることをご理解いただけたでしょうか。それでも「天気はしょうがないとして、補助金の決定などはもっと工夫できないの?」という疑問が残るかもしれません。この点を解決するためには、今後、国を巻き込んで知恵を出していく必要があります。

さて、続いては「道路の掘り返し」について。これには、工事の際、道路の下に「土」という不安定な材料を相手にすることが関係してきます。皆さんは小さいころ、砂場や海岸で砂遊びをしたことがあると思います。その時、乾いた砂は山にしたリ、そこにトンネルを掘ったりできますが、水をかけるとどうなるでしょうか。もちろん、ドロドロに溶けて

しまいます。道路の下の土もそれと同じこと。雨が降ると軟弱になりますし、石ころや粘土などが混じっても性質が変わってしまいます。丈夫な道路をつくるには、そうした不安定な土を良質で均一なものにしなければなりません。そこで必要になるのが「締め固め」という作業です。

締め固めとは、土に圧力をかけて土の締めりをよくすること。これをきちんとやらないと、土が不均一になって道路にデコボコが出てしまいます。締め固めは専用の土木機械でも行いますが、より自然な方法は仮舗装した道路の上を車に走ってもらうこと。その後、仮の舗装をはがし、正規に舗装し直すのが道路工事の手順なのです。

締め固めの前に舗装された道路は「仮復旧」の状態。この状態の道路は通行可能なため、ドライバーが「もう工事は済んだんだ」と勘違いするのも無理はありません。何日か経ってまた工事が始まっていると「なんでそうなるの?」と疑問を持つのは当然です。しかし、交通の安全・安心を確保するためには、仮復旧、本復旧の手順が不可欠。「道路をしょっちゅう掘り返している」背景には、そういう事情があるわけです。工事渋滞の際にはこのことを思い出し、イライラを少しでも軽くしてほしいと思います。

広域エリアと交流へ

快適で安全な道路を目指して

21の踏切をなくし 交通渋滞を解消へ

平日の朝夕、通勤・退勤ラッシュがピークを迎える時間帯は、市内の道路はあちこちで混み合います。中でも渋滞が激しいのは、市内を南北に走る遠州鉄道の踏切付近。遠鉄の高架は八幡駅の少し北側の柳通り付近で終わり、そこから自動車学校前駅の手前までに合計21カ所もの踏切があります。ラッシュ時などは車の通行量が大幅に増えるため、その分、踏切での待ち時間が長くなってしまいます。先を急ぐドライバーは、さぞかしイライラすることでしょう。

そうした問題を解決するため、浜松市が平成25年度(2013年度)の完成を目指して進めているのが、遠州鉄道の連続立体交差事業です。

この事業では、八幡駅と助信駅の間から、自動車学校前駅手前の馬込川を渡ったところまでの3.3キロを高架化し、その間の踏切をなくします。今ある踏切は、1カ所当たり1日2.2時間

も遮断され、周辺道路の慢性的な渋滞を招いています。それが高架化によって解消するわけです。また、踏切を原因とする事故がなくなり、線路付近にある学校の児童・生徒や、地域住民の安全にもつながります。

それだけではありません。この地域では、新たな東西方向の幹線道路と期待される3本の都市計画道路が計画されており、連続立体交差の実現でこれらの道路の整備が期待できます。すると、南北方向に比べて不便な東西方向の交通が改善され、まちづくりにプラスの効果が出てきます。

さらに、鉄道に並行して南北に走っている幹線道路の有玉南中田島線は、これによって、道路と鉄道が一体になった南北軸が形成されるわけです。

完成すれば車の流れやまちの景観が一変し、市民によりよい環境を提供すると期待される連続立体交差事業。気になる工事の進み具合ですが、平成21年末の段階で上島駅付近まで工事は進み、高架化された上島の駅舎も徐々に

浜北インターへの アクセス道路を整備

その姿を現し始めています。工事中の駅舎の屋上に上がり、南の方角を眺めてみると、目に入るのはすぐ手前まで迫っている高架の橋脚。その横を見慣れた赤い電車が走ります。工事はこれからも続きますが、市民が期待する新しい都市交通の誕生まで、もう後3年の辛抱です。

ところで、浜松市は「世界・国内との交流を促進するみちづくり」の一環として、市内の高速道路を20分以内利用できる市民の数を増やすことを目指しています。平成18年(2006年)の段階で、高速道路インターチェンジまで20分以内にアクセスできる市民の割合は全体の62%(51万人)。市では、これを平成23年(2011年)までに65%(53万人)へと引き上げることが目標としています。

現在、市内のインターチェンジは、浜松、浜松西、三ヶ日の3カ所。このため、高速道路までアクセス時間が20分という地域は比較的限られています。しかし、新東名高速道路ができればどうなるでしょうか。平成24年度(2012年度)に県内で開通予定の新東名高速道路には、浜北地区と引佐地区にイン



ターチェンジが設けられます。これらのインターチェンジへのアクセス道路を整備することによって、20分以内に移動できるエリアが大きく拡大することになるのです。

現在、浜北インターチェンジ(仮称)へのアクセス道路として整備が進んでいるのが「国道152号浜北～天竜バイパス」。このバイパスは、新東名へのアクセスを向上させるとともに、中心市街地と北遠地域の交通連携を強めることを目的としています。また、将来は三遠南信自動車道とのネットワークを形成することで、長野県・愛知県というより広い地域との交流が進展すると期待されています。

さらに、同バイパスは「国際標準コンテナ車」が通行できるのも大きな特色。現在の国道152号は物流の重要なルートですが、道幅が狭く、大型車が曲がりにくい交差点が多いため、全長16.5メートルの国際標準コンテナ車は通行できません。バイパスはこの問題を解消し、物流ネットワークの効率化や、地域産業の発展に貢献すると見込まれます。

こうした特色をもつバイパスの工事は、今、どこまで進んでいるのでしょうか。バイパスが接続する浜北インターチェンジの工事現場を訪れ、その様子を見てみることにしましょう。

新東名と南北に交差する付近のバイパスは舗装工事などが順調に進み、新東名の本線に連絡するループ型のランプ橋もほぼ完成しています。また、バイパスで東西に分断される浜北インターチェンジ付近の市道を集約する工事はすでに完了。二つの市道が地上のバイパスと地下で立体交差できるようになりました。

現在、進められているバイパス工事は、平成24年度に供用開始を予定しているI期工区のおよそ5100メートル(浜北区新原～天竜区阿蔵)。このうち、浜北インターチェンジ北側の浜北区中瀬から天竜区阿蔵までのおよそ2400メートルは、すでに暫定供用が開始されています。また浜北区中瀬から同区新原までのおよそ2700メートルも、24年度の供用開始に向けて着実に工事が進められているところです。

さらに、将来的にはII期工区のおよそ2800メートル(天竜区阿蔵～山東)の整備を予定。I期工区、II期工区を合わせたバイパスの計画延長は7900メートルとなり、これによって市街地と北遠をつなぐ新たな南北ルートの形成が期待できるでしょう。

こうした効率的な道路網の整備は、地域と地域間の心理的な距離をぐっと縮め、「一つの浜松」の形成にも役立つはずです。



高架化の工事が進展する遠鉄上島駅の周辺。3年後、この光景はさらに大きく変化しているでしょう

政令指定都市に移行後は浜松市が引き継ぎました。巡回コースは全部で12。平日の午前と午後の2回に分けてパトロールを行い、1日の巡回距離は130〜180キロに達します。

車体を黄色に塗装したパトロールカーは、回転灯とヘッドランプを点灯しながら山中の道路を走っていきます。こうした道路には、台風シーズンでなくとも落石が日常的にあるため、細心



昨年11月に2車線化が完了した国道152号・天竜区佐久間町大井付近

ます。そのため、いつも水窪町の兵越峠を車で通るのですが、今年(2008年)はまれに見る積雪量で、峠越えが不安でした。そんな時、市の職員が朝から凍結防止剤を手で散布するなど、安全確保に努めている姿を見ました。おかげで事故もなく通行できたことを感謝しています。中山間地の道路を守りたいという職員の心意気は、市民にも届いているといえそうです。浜松市

の注意を払わなくてはなりません。さらにパトロールカーは普段、あまり使われることのなさそうな狭い回路にも分け入って路面を点検。「そこに道がある限り、自分の目できちんと点検する」のが職員たちのポリシーなのです。

こうした道路保全の取り組みを地域に住む人々はどうのように評価しているのでしょうか。それを直接、確かめるのは難しいことですが、以前まちづくり課にこんなメールが届いたことがあります。「わたしは天竜に住んでいて、冬はスノーボードを楽しんでいます。そのため、いつも水窪町の兵越峠を車で通るのですが、今年(2008年)はまれに見る積雪量で、峠越えが不安でした。そんな時、市の職員が朝から凍結防止剤を手で散布するなど、安全確保に努めている姿を見ました。おかげで事故もなく通行できたことを感謝しています。中山間地の道路を守りたいという職員の心意気は、市民にも届いているといえそうです。浜松市

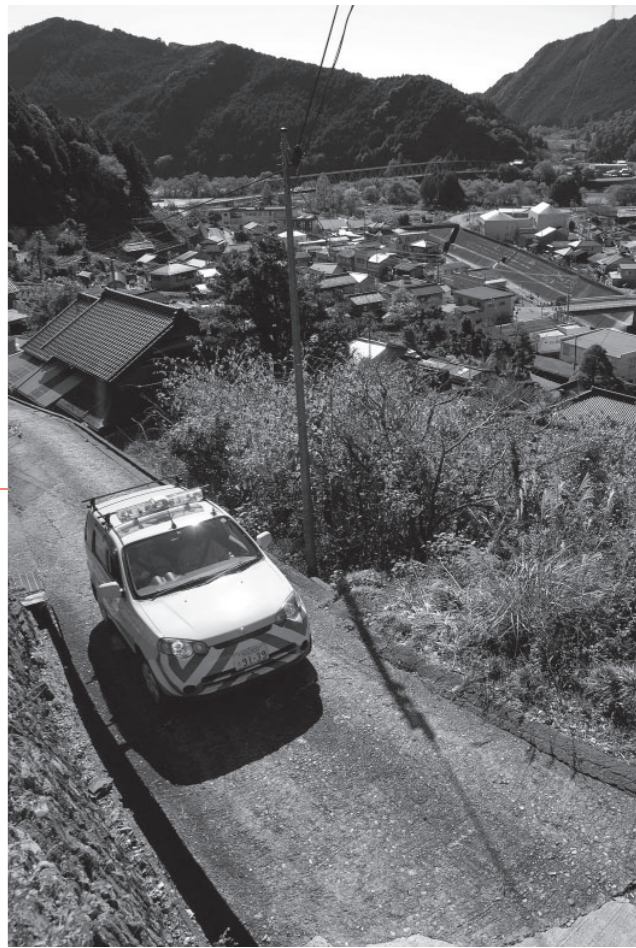
幹線の2車線化や 防災工事を推進

人口が集中する都市部と、過疎地を抱える中山間地という二つの顔をもつ浜松市。まさに「全国の縮図が浜松にある」といえるでしょう。そうした中で、市のみちづくりは交通量の多い都市部に集中しがちですが、決して中山間地の道路をおろそかにしているわけではありません。

大小の川に沿い、谷あいを縫うよう

暮らしに安全・安心を

中山間地を支える「命のみち」



中山間地の道路点検に向かうパトロールカー

に走る北遠地域の道路は、そこに住む人々の暮らしを支える「生活のみち」。また、救急医療が必要な場合や災害発生時には、緊急輸送路として人々を救う「命のみち」でもあります。そのような中山間地のみちづくりで、とくに重要なのは主要幹線道路の整備です。

北遠地域の主な幹線道路は、天竜区中心部から水窪町方面へ北上する国道152号、春野町方面へ向かう国道362号、長野・愛知両県をつなぐ国道飯田富山佐久間線など。これらの道

そこに道がある限り、 丹念にパトロール

そうした一方で、中山間地の生活を支えるのは幹線道路だけではありません。災害に強い快適な幹線道路づくりは、これからがまさに本番だといえるでしょう。

浜松市ではみちづくり計画に沿って、天竜土木整備事務所が北遠の幹線道路の整備に取り組んでいます。昨年11月には国道152号・佐久間町大井付近の2車線化が完了し、すでに供用を開始。このほか、国道152号・水窪町奥領家付近の拡幅工事をはじめ、北遠地域で合計9カ所の道路整備が事業中、または計画中となっています。

そうした一方で、中山間地の生活を支えるのは幹線道路だけではありません。

では、このような当番制度や道路パトロールを各区役所で行っています。最後にもう一つ、中山間地ならではの事例を紹介しましょう。

険しい山中に小さな集落が点在する北遠地域には、戸数が少なすぎる、斜面が急すぎるなどの理由で道路をつくれない地区があります。天竜区佐久間町相月の切開(きりひら)という集落もそんな地区の一つ。ここでは、谷間の一軒家で一人暮らしをするおばあちゃんのために、乗用モノレールという設備が活躍しています。

ミカン運搬用モノレールによく似たこの設備は、谷間のおばあちゃん宅から斜面上の道路まで120メートルの距離を結びます。レールの勾配(こうばい)はおよそ45度もあります。エンジンを付けた乗用モノレールは楽々と昇り降りし、おばあちゃん宅に降りていきます。昔は米やプロパンガスなどの重い荷物を背負って、急な坂道を日に何回も往復していたそうですか



おばあちゃんを乗せて急勾配を昇る乗用モノレール

ん。山あいの集落へ続く生活道路や山林を通る道路は、日々の暮らしに欠かせないもの。これらの道路は倒木や落石の被害を受けることが多く、昨年10月に台風18号が接近した際には、40カ所以上で倒木の被害が出ました。

このような被害を早期の復旧につなげるため、24時間体制で対応する当番制度が天竜区役所まちづくり課と地域自治センター地域生活課にあります。職員たちは各班に分かれ、交替で道路の異常に関する市民の通報を受け付けます。当番の班は、平日の昼間は役所内、夜間や休日は自宅近くで待機し、通報があれば直ちに現場へ出動するのです。現場に到着後、比較的小さな被害であれば職員自らがその場で対応し、大きな倒木や落石などがあった場合は専門の委託業者や土木整備事務所へ処理を依頼します。

担当エリアは天竜区全域で、もちろん水窪町や春野町などの山奥も対象。また、夜中の2時や3時でも通報があれば出動し、とくに台風シーズンの夏場や、道路が凍結する冬場は忙しく、大変な業務です。

しかも、職員にはもう一つの仕事があります。それは「浜松市道路パトロールカー」に乗って、区内の道路を巡回点検することです。中山間地の道路パトロールは以前、県が担当していましたが、

ら、負担はずいぶん軽くなりました。乗用モノレールが設置されたのは一昨年の9月。「最初は怖かったけど、最近は慣れて本当に快適です」とおばあちゃんは笑顔で話しています。

持続可能な道路整備により、 市民の安全と安心を守る



土木部
松井 充 部長

市民生活とは切っても切れない関係にある道路を、時代の要請に応じてどのように整備していくか。浜松のみちづくりの将来的な方向性について、土木部の松井充部長に聞きました。

「浜松のみちづくり」



ここが訊きたい

- Q** 道路整備の財源をどう確保する？
- A** 現在、浜松市をはじめ地方自治体の道路財源は、ガソリン税などに上乗せされている暫定税率で大半を賄っていますが、政府は
- Q** 歩行者の安全を確保する方法は？
- A** 市民アンケートで歩行者の安全に対するニーズが最も高くなっていますので、歩道整備についても着実に進めています。特に学校から半径500メートル以内の通学路には、歩道を優先的に設置する取り組みを進めています。
- Q** 歩行者の安全を確保する方法は？
- A** 市民アンケートで歩行者の安全に対するニーズが最も高くなっていますので、歩道整備についても着実に進めています。特に学校から半径500メートル以内の通学路には、歩道を優先的に設置する取り組みを進めています。

地域の大切な資産として保全・活用し、「安全と安心」を守っていくことが、わたしたちの最大の使命だと考えています。

この暫定税率を今年4月から廃止することを検討しています。もしそうすると、浜松市の道路財源は前年度の半分の50億円程度に激減し、新たな幹線道路の整備はもろろん、今ある道路の維持管理すら難しくなるでしょう。政府は暫定税率の代わりに、今年4月から環境税を導入するという報道もあります。が、はっきりしたことはまだ分かりません。いずれにしても暫定税率が廃止されるなら、それに代わる財源を国にしっかりと手当てしてもらうことが必要です。そのことを地域の切実な声として、他県市と連携しながら、政府に訴えかけていくべきです。道路整備には公共事業としてだけでなく、道路を「命のまち」と捉えれば福祉の側面もあります。これは新政権の「コンクリートから人へ」というスローガンにも合致すると思います。



(※)西遠広域圏の都市交通マスタープランとは、浜松市を中心とする4市2町からなる静岡県西部の今後の都市交通の方針を示したものです。5環状・11放射道路とは、中心市街地を軸とする五つの環状道路と、郊外へ扇状に広がる11の放射道路を示しています。

Q 浜松の道路整備の大きな特色は？

A まず、12市町村の合併で市域が大きく広がったことにより、みちづくりも広域化した点があげられると思います。これによって、市内の拠点と拠点、あるいは中心部と中山間地を結ぶ道路整備の必要性が高まっているわけです。その中で、重要と考えているのが都心と中山間地をつなぐ北遠ルートのみちづくり。やはり、北遠の幹線道路は市民を支える「生活のみち」「命のみち」ですから、これを今後も着実に整備していきたいと考えています。

そして、もう一つの特徴は、政令指定都市へ移行したことにより、新東名高速道路や三遠南信自動車道など県をまたいだ広域的な道路整備にもかわるようになつたことです。これは、わたしたち浜松市民だけではなく、他県から来る人たちのことも考えた道路整備を進めるということ、責任はより重大です。その意味では、新東名や三遠南信自動車道へのアクセス道路の整備は重要。例えば、新東名を降りて浜松市内に入った他県のドライバーに「あれ？道路が急に悪くなったぞ」と思われたら恥ずかしいですからね(笑)。また、物流の効率化を通じて浜松の経済ポテンシャル

ルを高めるためにも、広域的な道路整備は大切なテーマ。よそからのアクセスをよくすることは、企業誘致の活性化にもつながると思います。

Q 浜松の道路の改善すべき点は？

A まず最大の課題は、道路ネットワークの構築です。市町村合併によって新市の面積は、高山市に次ぎ全国第2位の1511平方キロとなり、移管された国道の延長もすべての政令指定都市の中で一番長いという状況があります。現在、市では西遠広域圏の都市交通マスタープランを推進し、それに基づいて5環状・11放射道路の整備を目指しています(※)。このうち未整備な部分については、今後もしっかり取り組んでいく方針です。ただ、経済情勢が厳しさを増している中で、すべてを一気に進めることが難しいのも事実。市民ニーズの高いところから整備を進める「選択と集中」がこれからは必要です。

また、今後のみちづくりで大切なのは、持続可能な形で市民の皆さんにサービスを提供していくことだと思います。つまり、今ある道路を適切に維持管理し、サービス水準を落とさないで長く使えるようにしよう、ということ。道路を