



女もすなる都市計画 開催報告！ 11月11日、25日開催 「わが街を考える」 第十一回 in 静岡 / 浜松

わが街のまちづくりの歴史や都市計画について、多くの市民は実はあまり知ることもなく過ごしている。人口減少社会が到来し、パラダイムの大転換が求められる時代、私たち市民が次世代に引き継いでいくべき「まちの姿」を想い、自分自身の言葉で語るが必要ではないだろうか？

◆浜松事務所

これまで整理してきた、浜松市のまちづくりの歴史や課題を再確認しながら、これからの浜松市のあり方について活発な意見交換をした。

浜松市の特色の一つ、人口の1/3が、市街化を抑制する区域であるはずの市街化調整区域に住む状況は、社会インフラ(橋・道路他)の維持管理の非効率を生むことにつながる。この状態をすぐに変えることは難しいが、これからは開発・拡大を志向するよりも、新たなインフラ投資の必要がない既存市街地での土地利用や、空き家、空きビルの有効活用を重視すべきとの意見がでた。だが、実際の多くの人の意識には、「開発・拡大＝成長」とする価値観がまだまだ根強く、「市街化調整区域の土地利用規制の強化が、開発投資を阻害している」といった声を、特に産業界からよく聞く。加えて、産業界が浜松のまちづくりの主要な牽引者であったことを思い合わせて、今後は、市民が、主体的に考え行動するための仕組みを強化する必要性・重要性が指摘された・

さらに公共交通に関しても、広範に市街地が広がる特徴に基づいたネットワークとなつてはならず不便なため、車社会からの脱却が難しい現状がある。超高齢社会においては、交通弱者の増加が喫緊の大きな

第七回講演会予告②

スポーツを活用したまちづくり ～多機能複合型スポーツ施設～

スポーツを“みる”“する”場である施設は、老朽化や国際大会開催に対応するため、全国各地で大規模な改修工事や新規建設が行われている。これを契機として、スポーツ施設を競技場としての機能だけでなく、公共施設や商業施設を集約し多機能複合型の交流施設(スマート・ベニュー®)の中核施設として整備する動きがみられる。

※スマート・ベニュー(株式会社日本政策投資銀行の登録商標)とは

周辺のエリアマネジメントを含む、複合的な機能を組み合わせたサステナブルな交流施設。

(引用：スマートベニュー研究会「スポーツを核としたまちづくりを担うスマートベニュー」)

海外では、すでにスタジアムやアリーナを多機能複合化する取組みが盛んに行われている。例えばオランダのフローニンゲンにあるスタジアム。旧スタジアムの老朽化対策と収益を増やすことを目的に、新設を検討、その結果市と官民が協働し街づくりの一環としてスタジアム建設が進められた。

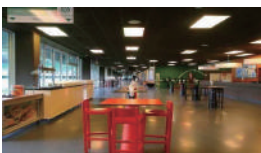
その、特徴は

●まちなか立地

市中心部から自転車で10分、最寄鉄道駅から5分。自動車道路の結節点

●民間活力導入

スタジアム内に映画館・レストラン・カジノ・オフィス・学校を併設。周辺のエリアには、マンションやスーパーを整備。



▲ビジネスラウンジも併設。

これからのスポーツ施設は、コンパクトシティの流れを背景に、地域コミュニティをうみだす交流空間としての機能が求められる。

課題になるだろう。参加者から、この問題に対して、遠州鉄道鉄道線(赤電)を主要な“軸”と据え、駅を中心に拠点機能強化を図り、バス等で枝線を充実させるアイデアが出される等、自由な発想での意見が飛び交った。

◆静岡事務所

今回は、静岡駅周辺について議論。区画整理事業により大掛かりな市街地更新が必要だった浜松駅周辺とは異なり、徳川家康さんが造った縄張りがほぼ現在まで踏襲されている。ヒューマンスケールで、且つ、時代に耐えられる縄張りを作ってくれた家康さんに感謝である。

度々起こった大火や戦災の経験から、高度経済成長の黎明期、昭和30年代後半に、防災建築街区造成事業により共同ビルを、商店街が建設した。それが今も現役で活用されている。火災の延焼を防止するために拡幅整備された青葉通りは、イベント広場としてうまく利用される等、部分的ではあるが段階的に整備・更新されたまちに、県庁、市役所、基幹的病院、図書館、美術館等が歩ける範囲にコンパクトに立地し、地方都市では稀有な中心部にぎわいが実現している。

とはいえ、老朽化が進む共同ビルの更新は近い将来必要であり、中心部の元気を牽引してきた商店街の弱体化も指摘される。人口がどんどん減少する課題を抱える中、まちの将来像については、靄がかかったような感じを抱く。静岡市の財産ともいえる元気な中心部の水先案内人は誰なのだろう？との疑問が出された。



←昭和30年～40年代に建設された共同ビルが現役で活用されている

ちょっと注目！ 「歩くまち・京都」を体感

人口約147万人、市内観光客数が年間5500万人を超える京都市。車の渋滞、景観の阻害、地球環境対策の課題への対応として、「歩いてこそその京都」プロジェクトや「歩くまち・京都」総合交通戦略により、クルマを重視したまちと暮らしから、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしへの転換が、官民協働で進められている。

先日、そうした取組の一端を体感。お得な1日フリーチケットを使って気儘に京都を観光した。購入したチケットは、京都市バス全線、市営地下鉄全線、京都バス(一部路線を除く)に1日何回でも乗車できるもの。他にも、私鉄が組み合わされたチケット等、何種類ものお得なチケットが販売されており、どれも、公共交通センター(※)で購入できる。チケットを購入すると、観光施設の優待券付の観光ガイドマップが手渡される。

(※)公共交通センター(<http://www.arukumachi-kyoto.jp/>)は、NPO法人「歩くまち・京都」フォーラムが運営。「歩くまち・京都」実現に向けた取組を力強く推進するための「共汗」組織として、交通事業者、学識経験者と京都市が連携して平成24年11月に設立。

まずは、地下鉄を使って世界文化遺産 醍醐寺に直行。乗り換えが必要だが、醍醐駅まで所要時間はおおよそ30分。醍醐駅周辺は大規模な住宅団地となっており、地下鉄が中心部への通勤等の暮らしの主要な交通であることがわかる。醍醐駅から醍醐寺までのおおよそ1kmは徒歩で移動。京都中心部とは異なる静かで落ち着いた境内を散策し、一息つく。帰途、門前でコミュニティバス(<http://daigobus.com/>)の停留所を発見、折よくバスがやってきたため醍醐駅まで乗車(均一料金200円)高齢者の方が乗車されており、生活の移動を支える交通となっているようだ。京都中心部に戻ってからは、バスを使って西陣等を気儘に移動しながらまち歩きを楽しんだ。ただし、帰途、京都駅行きの循環バスで積み残しが出るほどの尋常じゃない混み具合を体験し、観光と暮らしの移動の両立の難しさを垣間見ることとなった。