

新交通システムに向かって



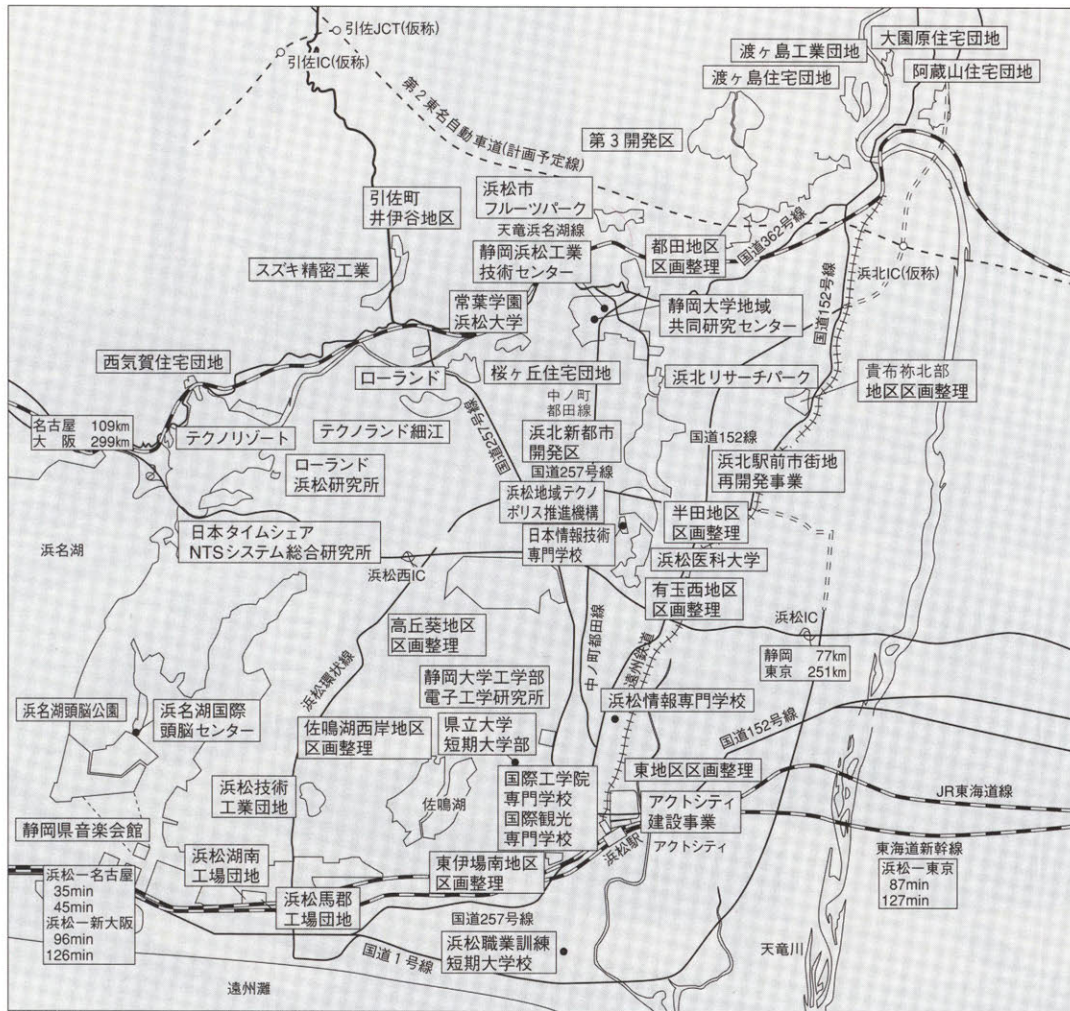
# 1 基幹都市・浜松

## 浜松の発展と広域都市地方計画

戦後二〇年経った一九六五年（昭和四〇）をはさんで、東海道新幹線が開通し、その五年後には東名高速道路が開通した。どちらも交通の画期的な高速化をもたらしたが、単にそれだけではなかった。遠州各地の道路の整備はそれ以後飛躍的に進み、他地域とのつながりが増え、とりわけ浜松地方は大きな変化の時代を迎えた。

それまでは地域の中で、交通は線として考えることができた。すでに各章でみてきたように、それぞれの交通路は、始点と終点とをもつ線として見る事ができた。しかしいまや、浜松という地域を超え、さらには遠州を超えた視野で、しかも面として交通を捉えなくてはならなくなった。

すでに江戸時代から明治の初め頃までに、遠州地方では浜松と他の城下町・宿場町との間に、町としての規模の違いはあった。しか



浜松地域テクノポリス構想関係図（「浜松地域テクノポリス都田」）

し、それは政治の中心が浜松にあったための規模の違いで、都市としての質的な差ではなかったといえる。

それが質的な違いに変わりはじめたのは、開通した東海道線を中心に、浜松と近郊とを結ぶ馬車や軽便鉄道の敷設など、交通・運輸の近代化が活発に進むようになってからである。それまで農家の副業として行われてきた織布・染色の工業化も進んだ。楽器、織機など新しい製造業、あるいは農林産物の加工なども発達した。交通が発達し近代産業が勃興・発展する中で、浜松は活況をおびた都市に変わっていった。

非常に大きな強みは、北部後背地が広くて十分にあることである。浜松とそれらの地域を結んで郊外鉄道が敷設され、道路が改良され、バス交通も発達した。交通の発達には人や物の流れを活発にして経済・産業の発展をうながし、経済・産業が盛んになるとさらに交通の発達が進められた。遠州地方の中心都市として浜松の勢力はますます拡大し、工業立地の上からも優位を保ってきたのである。

都市計画事業の面からみると、都市計画法は一九一九年（大正八）にできたが、浜松市は当時の人口六万人ほどで、面積も約一二平方<sup>\*</sup>（一九九二年四月現在で二五四・五平方<sup>\*</sup>。当時は二〇分の一以下）、とても都市計画など行う資格はないとされ、この法律の適用都市にはなれなかった。そこで市では浜松市域拡張調査委員会、都市計画調査委員などを置き、周辺町村の合併を推進する方向で努力

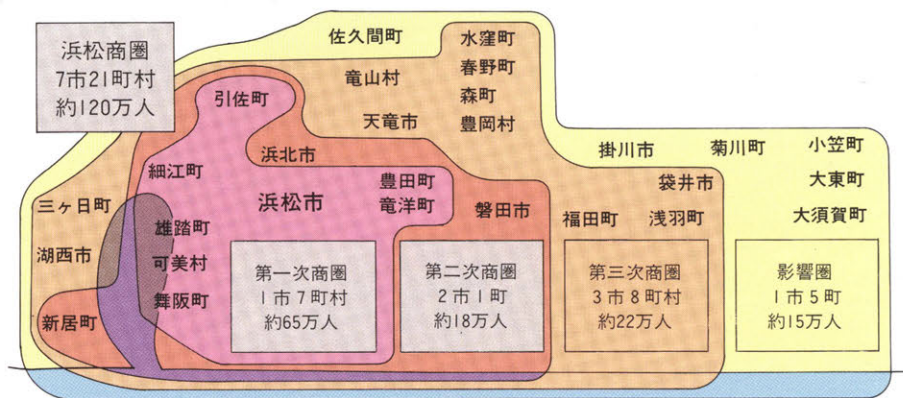
を始めた。

一九二三年（大正一二）にこの法律の適用都市になり、その二年後に、浜松市と曳馬、蒲、白鷗、可美、入野、富塚の各村と、飯田および芳川の両村の一部が、浜松都市計画区域として認定された。浜松駅を中心に半径四・八<sup>\*</sup>の区域で、面積七五平方<sup>\*</sup>、人口一二万人。浜松が遠州地方の基幹都市として発展するようになったのも、この都市計画区域の決定によるところが大きかった。

つづいて浜松市の街路計画（一三路線）が決定され、鍛冶町通り、田町静銀前通り、広小路などの建設が行われた。また一九三五年（昭和一〇）頃から民間の区画整理事業も行われた。

戦後も、戦災復興都市計画事業を進めると同時に、周辺町村の合併が積極的に行われてきた。

- 一九四九年 可美村の一部、入野村蛭塚を編入
- 一九五一年 新津村、河輪村、五島村と合併
- 一九五四年 笠井町、長上村、和田村、中ノ町村、芳川村、飯田村、三方原村、吉野村と合併
- 一九五五年 神久呂村、都田村と合併
- 一九五七年 積志村、入野村と合併、湖東村の一部を編入
- 一九六〇年 湖東村と合併
- 一九六一年 篠原村と合併
- 一九六五年 庄内村を合併（一九八二年人口五〇万人となる）



浜松の商圏「ガイドブックはままつ」

一九九一年 可美村と合併

こうして地域の拡張と整備はさらに進んだのである。

他方、浜松以外の諸都市は、経済上あるいは交通上の競争で浜松におくれを取り、あるいは地勢的な制約から、都市としての発展を制約された。

こうした歴史的な事実に加えて、浜松地方はさらに新しい大変化の時代を迎えたのである。東海道新幹線は東京、大阪への距離を一気に短縮し、さらにモーターゼーションの急速な進展の中で東名高速道路は日本経済の大動脈となった。従来の線の交通から、日本の国土の中での遠州地方全域を面の交通として捉え、交流・ネットワークを強化する計画的発展をめざす必要が出てきた。

それは浜松にとって緊急の課題となった。むろん周辺の市町村にとっても無関係ではなく、浜松を中核とする広域都市地方圏を一体とした開発計画が、いろいろと構想されるようになった。

たとえば環浜名湖圏構想、あるいは西遠広域都市計画。

また掛川・磐田・福田・二俣・金指・気賀・雄踏・舞阪などを浜松の衛星都市として含む広域都市地方計画、さらにはこれと有機的に結ばれる天竜川地域の総合開発計画。

あるいは浜松地方の経営者団体が、浜松・浜北・磐田・天竜・豊田・竜洋・福田・豊岡の行政当局、建設省、県と、広域的な開発について意見交換する天竜川経済サミット。

一九八〇年代になって事業化が具体化し、着々と進みはじめたのが、後に述べる浜松地域テクノポリス建設である。

### 浜松バスターミナル

一九八二年（昭和五七）に完成した浜松駅北口広場のバスターミナルは、遠州地方全域に広がるバス路線の一大拠点となっている。同時に鉄道（東海道新幹線、東海道本線、遠州鉄道）やタクシーなど各交通機関との結節点としての機能を果たしている。

中心施設は、直径七七メートルの一六角形の一六のバスベース。一バス当たりのバス発車回数は完成当時全国一であった。待合シェルター、各種標示板、ベンチ、灰皿、ごみ箱などの施設がゆったりと配置され、樹木も駅前広場全体で大小約六〇〇本が植えられた。

浜松駅や周辺街区から、四本の地下道と地下広場（直径五五メートル）を通過してバスターミナルに上がる。地下広場の天井は吹き抜け（直径二八メートル）になっていて、太陽の光が届き解放感がある。バスの総合案内所を兼ねる乗車券発売所もこの地下広場の一角にあり、地下道入り口には階段のほかエスカレーターおよびモノリフトが設けられた。

遠州一円のバス路線網の拠点として、また各種交通機関との結節点として、この近代的システムのバスターミナルは効率的な機能を果たし、浜松を中核とした広域的・総合的な交通システムの形成へと向かう一つの象徴的な施設となった。

## テクノポリスを めざして

「浜松の三大産業」といわれてきたのはオートバイ、楽器、繊維（織物・染色）だ。

オートバイ——浜松は日本での発祥の地。周辺地域を含めてホンダ、ヤマハ、スズキの三大メーカーの工場があり、その生産台数は全国の約60%を占める。

楽器——ヤマハとカワイの二大メーカーがあり、とくにピアノは全国の生産の100%に近い。

繊維——日本の三大繊維産地の一つ。近年は総合アパレル産地としてファッション都市をめざす。

そしていま、21世紀に向けての街づくりは、高度技術と文化に根ざしたテクノポリスだ。三大産業をはじめとして、光技術産業、高度メカトロニクス産業などを、これまで世界的レベルにまで発展させてきた遠州人・浜松人気質「やらまいか精神」が、新しい発想のもと取り組んでいるテクノポリス。それは世界の先端技術を開発していくフロント（前進基地）であり、豊かな歴史・文化資源と新しいテクノが一体化したスーパー・シティだ。

東京と大阪の真ん中。東海道メガロポリスの一大拠点。気候、水、風景など恵まれた地理的・自然的条件。その中にデザインされた世界に開かれた「音と光と色の未来都市」。その象徴ともいえるアクティシティが近く完成する。いまや具体的な姿をもって、未来はすでに始まっている。



## 浜松地域テクノポリスとその道路網

産（先端技術産業）・学（研究施設、大学など）・住の調和がとれた街づくりをめざして、国がテクノポリス（技術集積都市）構想を発表したのが一九八〇年（昭和五五）のことだった。新しい地域文化の創造を理念とするものである。

これに基づいて浜松地域テクノポリス開発構想が策定され、一九八四年（昭和五九）に全国でトップを切って他の九県とともにこの計画が国によって承認された。リゾート地に近接する豊かな自然環境に恵まれ、工業集積・技術集積が高く、学術研究機関の立地に好適であり、企業家精神に富んだ風土をもつ浜松地域は、テクノポリス建設にふさわしい条件を備えていたのである。

「二十一世紀へのみちづくり」を基本目標とする静岡県の新総合計画が、一九八七年（昭和六二）に発表されたが、この中でも浜松地域テクノポリス建設を重要な施策として位置づけ、その効果が全県にさまざまな形で波及するものと期待された。

テクノポリスは浜松市を母都市とし、浜北市、天竜市、細江町、引佐町の三市二町約六万五三〇〇人の区域である。

母都市である浜松市には、高度の都市機能を強化することが必要であり、情報化社会に対応したオフィス地区の形成、生活者の多様化したニーズに応える都心型商業地づくり、交通システムの整備などが推進されることになった。その中でもっとも注目されるのが、

テクノポリス構想の推進拠点として浜松駅前  
に建設されることになったアクトシティである。  
〔アクトシティ〕

その建設地である浜松駅東街区は、東海道本線の高架化、貨物駅の移転、土地区画整理事業の施行によって生み出された。浜松市はこの開発について、提案競技方式を採用する



主要幹線道路網計画 平成2年4月1日現在

ことを決定し、一九八九年（平成二）に提案競技が行われた。

その結果、第一生命グループのアクトシティ案が入選し、官民一体となってこの都市開発事業を進めることになり、一九九一年度から着工の運びとなった。

中心となるアクトタワーは、地上四五階、地下二階、高さ二二・七七層で、首都圏と大阪圏を除くと日本でもっとも高い超高層ビルになる。屋上にヘリポート、四五階に展望回廊、上層階にわが国を代表するシティホテル（オークラ）、中層階にオフィス、低層階にはショッピング街やレストラン街、カルチャーやインフォメーション機能を一体化した商業文化ゾーンが形成される。

タワーに隣接して駅側に、大ホール（多機能ホール）、中ホール（音楽指向）、コングレスセンター、立体公園などの施設、反対側には展示イベントホール、屋上庭園などの施設ができる。また街区全体は動く歩道などで結ばれる。地下駐車場は約二〇〇〇台を収容可能。

産業技術、音楽・文化、情報などの都市機能を複合させたこの都市空間は、テクノポリスの人々が集い、また世界の人々が交流する街をめざしている。浜松市は世界的規模の会議・学会・見本市・スポーツ大会などを誘致・企画する国際コンベンションシティの指定も受けている。アクトシティ完成は一九九四年（平成六）の予定である。

〔浜松市都田開発区〕

テクノポリスの中核拠点として開発されたのが浜松市の都田地区約二四〇㊦である。

産業、学術研究、住宅の各用地を、緑豊かな自然環境の中に調和させながら開発整備しているが、一九九〇（平成二）年度までに企業用地の分譲が終わり、翌年には静岡県浜松工業技術センターがオープン、その後も静岡大学地域共同研究センターそのほかの中核施設が順次建設されていった。

その昔の徳川と武田の合戦で有名な三方原台地の北端にあり、

浜松駅から北へ約一三\*。  
東名高速道路浜松インターから約八\*。

〃 西浜松インターから約八\*。  
に位置している。

この地区の幹線道路として、浜松の市街と結ばれる中ノ町都田線（通称、満州道路。幅三〇㊦）が走っている。この道路には、緑につつまれた幅八㊦の自転車と歩行者のための専用道が、まわりの景観と一体となるよう整備された。

これに交差する形で、同じく幹線道路で歩行者のメイン動線でもある都市計画道路横尾線（幅三〇㊦）が通っている。また、いくつかの補助幹線道路、区画道路が連絡し、ネットを形成している。

地区の中央部を東西に国道三六二号線が通っている。

さらに浜松市の外環状線、中環状線、内環状線、市街地環状線などが、ほかの産業区域や研究機関と結んでいる。

## 2 一つになる遠州地方

### テクノポリスの多彩な拠点

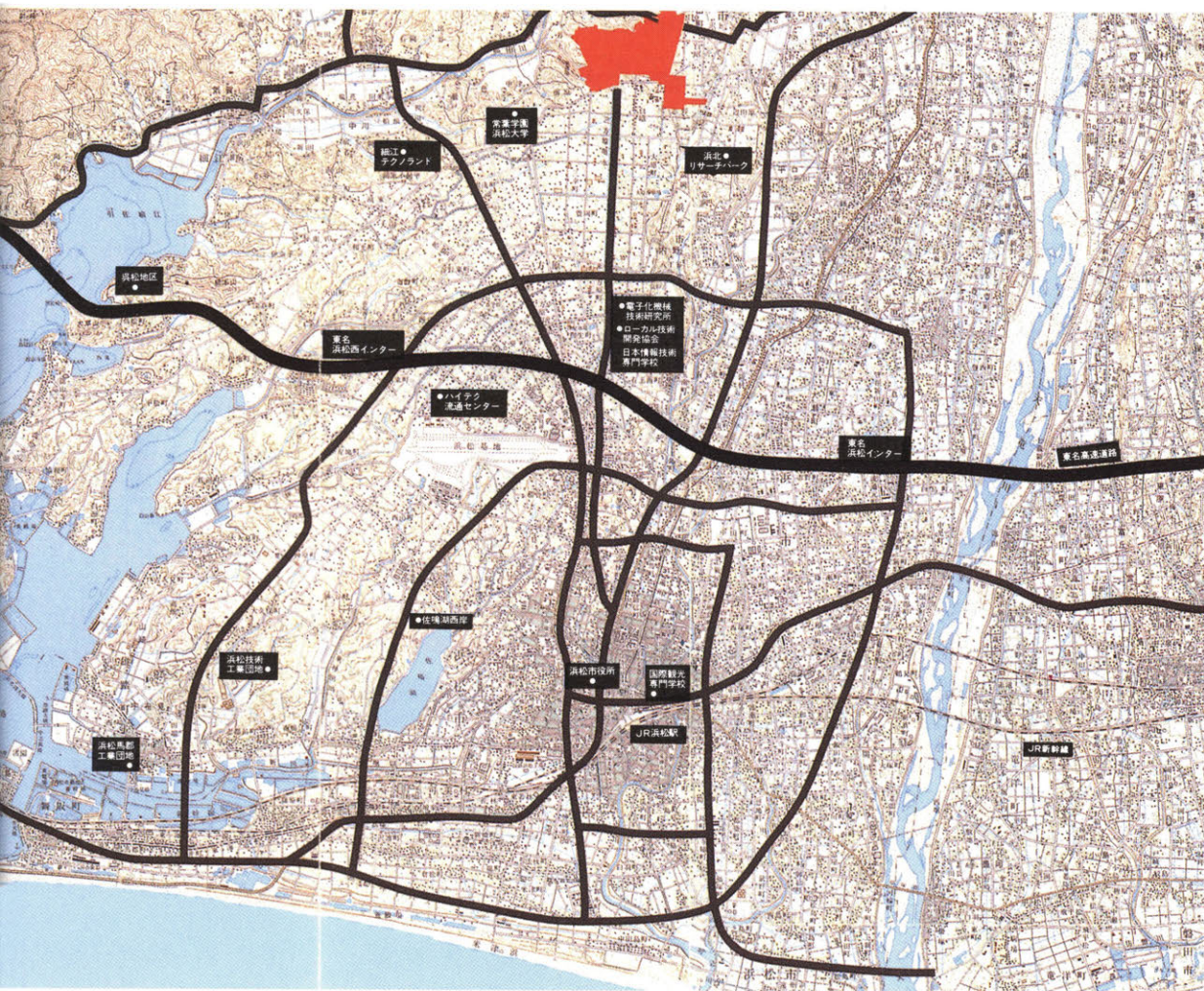
浜松地域テクノポリスは、政治・経済・文化において歴史的にもつながりの深い三市二町によって構成されている。それぞれの地区の資源と特性を活かし、産業の高度化を図ることをめざして、テクノポリス地域内での機能分担が行われているのが特徴である。

#### 〔浜北新都市開発計画〕

浜松市都田開発区および浜松医科大学周辺地区と一体となってテクノポリスの中核ゾーンを担い、産業系用地約四三％、住宅系用地約五四％を含む新しい都市づくり。

#### 〔浜北リサーチパーク〕

わが国で初めて故高柳健次郎が、電気信号によるブラウン管映像方式による実験に成功したが、これが浜松地方の光技術産業のルーツとされている。この地方の光電子増倍管の製造は全国一で、光技術団地である浜北リサーチパークは一九八七（昭和六二）年度に完成





をみた。開発面積は一七畝。

〔テクノランド細江〕

研究開発を中心とする新しいタイプの異業種中小企業の工場団地で、一九八八（昭和六三）年度に完成した。開発面積は三八畝。

〔細江町テクノリゾート〕

奥浜名湖の資源を活かし、テスノポリス圏での研究・研修およびリゾート機能を担う施設。

〔天竜市阿蔵山住宅地〕

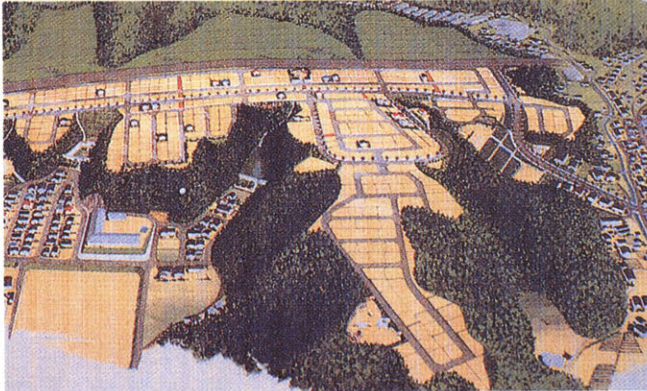
緑豊かな自然環境と調和した住宅地の開発をめざす。計画面積は三四畝。

〔いなさ湖周辺開発〕

都田川のダム湖であるいなさ湖の周辺にレクリエーション施設設備を開発。



細江町テクノリゾート



天竜市阿蔵山土地開発

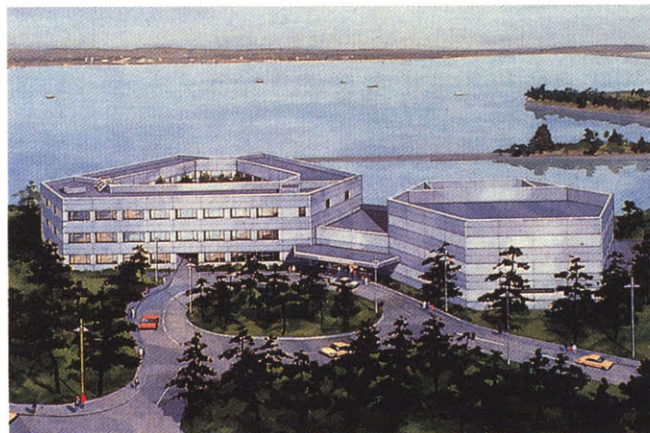
通過する自動車の台数は年ごとに増えつづけている。浜松の二つのインターチェンジについてみると次のとおりである。

### 開通後の東名高速道路

テクノポリスは以上のほかにも、浜名湖国際頭脳センターや、さまざまな産業コンプレックスおよび研究開発コンプレックスからなっている。



テクノポリス 道路網



浜名湖国際頭脳センタービル

浜松インター		西浜松インター	
入口	出口	入口	出口
一九八三	三四七	一九二	一九六
一九八四	三六四	二〇三	二〇七
一九八五	三七六	二一七	二二一
一九八六			
一九八七	四〇五	二五〇	二五四
一九八八	四二四	二七〇	二七一
一九八九	四三二	四四八	二八八 二九三

(単位Ⅱ万台、単位以下切捨て)

遠州地方にはこれまでの吉田、菊川、袋井、浜松、西浜松、三ヶ日のインターチェンジに加えて、一九九三年(平成五)には相良牧乃原インター、掛川インターも開通した。東名高速道路と他の道路網との接続はより密になり、面の交通はいつそう進展しつつある。

〔相良牧乃原インターチェンジの開通〕

一九九三年(平成五)三月、東名高速道路の吉田インターと菊川インターとのほぼ中間に、東名高速道路相良牧乃原インターチェンジが開通した。

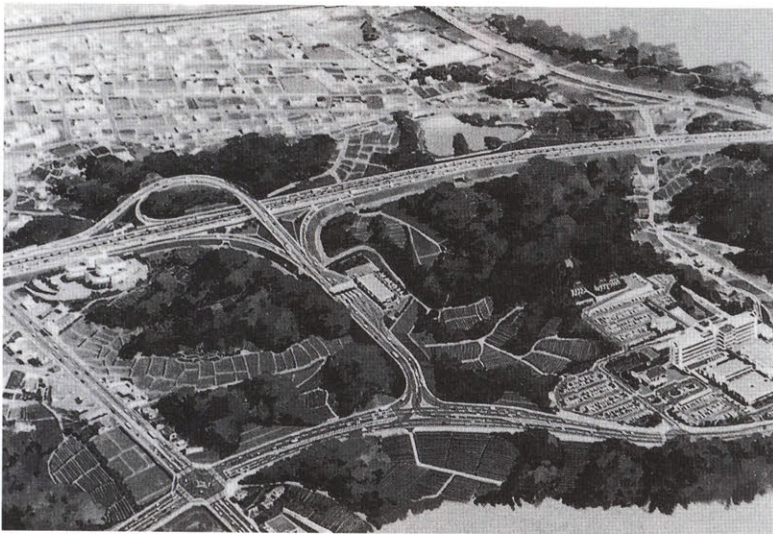
民活を導入した県内で初めての開発型インターチェンジである。牧乃原台地を南北に縦断する県道・相良金谷線と直結し、北へは金谷、南へは相良や御前崎などへの足がいちだんと便利になった。

インターの形はシングルトラランペット型。入口二車線、出口三車線で、出口には県内の東名インターで初めての自動発券機が設置されている。

〔掛川インターチェンジの開通〕

掛川地方では従来、東名高速道路へは菊川インターチェンジを利用するほかなかった。新たに掛川にもインターチェンジを建設することが決まり、一九九一年(平成三)に起工されたが、これも開発型で第三セクターが事業主体となった。一九九三年度完成予定である。

掛川には袋井インターチェンジとのアクセス道路の整備計画、また建設が計画されている第二東名自動車道のインターチェンジ設置も予定されている。新幹線駅の新設(一九八八)につづいて、掛川は中・東遠地方の高速



第2 東名高速道路 掛川インター

■新幹線掛川駅の開業

掛川は第3章などでも見たように歴史のある町だが、明治初めの廃藩置県以来、遠州でも最も静かな町の一つである種の停滞状態が長く続いていた。その眠りを覚ますかのように一九七七年(昭和五二)、掛川市長が新幹線駅設置の構想を発表し、以来街ぐるみの運動が展開された。

当時、東海道新幹線の静岡〜浜松間は駅間距離七一・五キロで、すべての新幹線の駅間距離のなかでも最長であった。国鉄(当時)当局に対して掛川市は、「東海地震発生の際に、待避や情報中継点として中間に駅があったほうがよい」と主張した。また、第三次全国総合

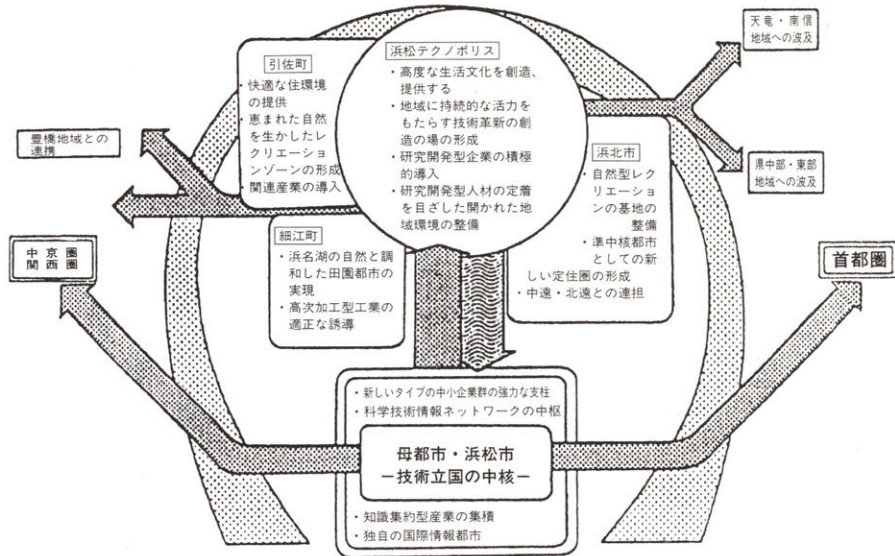
開発計画(三全総)で周辺の七つの町とともに東遠地区モデル定住圏に指定されており、その町づくりのために新幹線駅はぜひとも必要だと強調した。

新駅設置のためには用地の先行取得や、多額の地元負担金が必要であった。掛川では成人者の八〇%にのぼる署名、負担金の一部にあてるための市民の「こだま預金」、寄付金の募集、市長や市議会議員の自主的報酬カットなど、粘り強い運動が繰り広げられた。小笠五町(菊川、小笠、浜岡、大東、大須賀)をはじめ、周辺の四市一九か町村が一体となって協力した。

運動を始めて七年後ようやく設置が決まり、それから約三年後の一九八八年(昭和六三)三月に開業の運びとなった。これによって掛川は、中・東遠地方の交通の拠点として大きく飛躍することになり、また浜松地方との時間距離も短縮された。

駅の本体工事とともに駅周辺整備事業も地元の手によって行われ、数ある新幹線駅のなかでも有数の周辺環境を誇っている。

交通ネットワークの中核として立ち現れようとしており、浜松地方とのアクセスも格段に改善されることになる。



浜松地域テクノポリスの機能分担

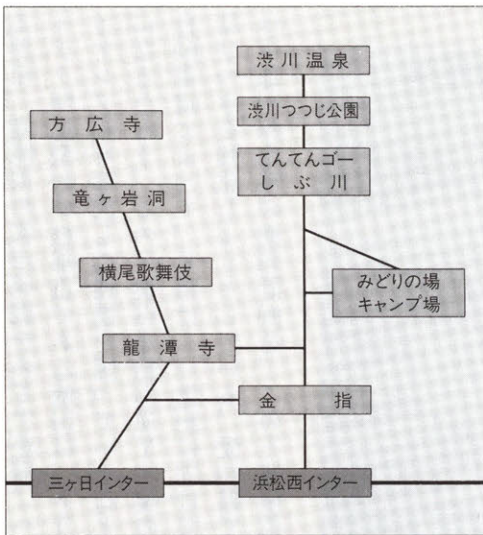
### 高速交通網の形成へ

浜松地方には、テクノポリスの建設に伴ってアクロシティをはじめ各所に交流の拠点がつくられつつある。また通信衛星や都市型CATVなどの情報通信網も整備されようとしている。

さらに高速交通網の整備も図られることになり、交通はいまや単なる移動・輸送ではなく、交流のための基盤づくりとして重要な意味を持つようになった。

#### 〔第二東名高速道路〕

現在の東名高速道路より北側を通るスーパーハイウェイで、建設省は基本ルートなどの計画概要を発表してきた。それに沿って県でも都市計画決定のための図面の作成、环境影响評価の取りまとめ、地元説明会の開催など、早期の事業化に向けて取り組んでいる。東名と接続するジャンクションが設けられて、相互に乗り換えができるようになる。



東名インターからの道路コース

### 注目される北遠地方の今後

大規模プロジェクトが目白押しで浜松地方をはじめとする天竜川下流地域に比べて、北遠地方の新しい交通システムを含めた開発・発展の道はさほど単純ではない。

その一つの大きな問題は、土砂の堆積で佐久間ダム、秋葉ダムが予想を上回る速さで埋没が進んでいることである。すでにダム湖では浚渫船が土砂をかき出している風景が珍しくはなくなっている。

ダムの埋没が進んでいるために、土砂がしだいにせき止められて天竜川の河床が上がってきた。そのために以前は下流地域に洪水の被害が集中したのに、いまではむしろ上流地域が洪水に見舞われ、生活道路が浸水に脅かされるようになった。

また、佐久間ダム建設では一四戸、秋葉ダムでは七七戸の家が湖底に沈んだ。そしてダム景気が終わって以後、北遠地方では若者たちの都会への流出が続き、過疎化が進んでいる。国道一五二号線などの整備で交通は昔に比べて便利になり、どの自治体でも村おこし・地域活性化に取り組んでいるが、開発への道をひた走る陽の当たる下流地域とは対照的に、山里には静けさが漂っている。

ダムの堆積土砂をどんかき出して、それを三遠南信自動車道や下流地域の大規模プロジェクトの工事に活用すればよい、という意見もある。その搬出のために「幻の佐久間線」を復活させよう。しかし、下流地域に水や電力を供給してきて、こんどは土砂を供給するというのでは、ほんとうに陽の当たる開発にはならないのか。遠州にとっての大きな課題はまだ残されたままといえる。

現在、国が推し進めている第四次全国総合開発計画（四全総）では、地方中核都市間を、一時間ほどで結ぶ道路網がつくられることになる。総延長は一万四〇〇〇\*、二一世紀初めの完成をめざし、年間約三五〇\*のペースで高速自動車道の建設が進んでいる。

この四全総が公表されて、東名高速道路、第二東名高速道路との接続で計画されたのが、次に述べる三遠南信自動車道である。

#### 〔三遠南信自動車道〕

三ヶ日町と長野県飯田市とを結ぶ延長約一〇〇\*の高速道路である。静岡県側では水窪地区にインターチェンジが設けられることになっている。

アクセス道路としての国道一五二号線の拡幅・改良も進んでいる。一九九二年（平成四）に第一次道路整備五か年計画が発表されて高速道路建設は加速され、この三遠南信自動車道もより早い実現に向かって進んでいる。

これまで遠州地方の南北の道は、東西の道に比べると発達が遅れていた。水窪の人々にとっては国道一五二号線が唯一の、かけがえない生命線だった。その改良拡幅工事も長年の願いだっただが、三遠南信自動車道の建設との関連でようやく実現しつつある。

そして、これまで遠州地方と信州地方との間に立ちはだかる険峻の壁だった青崩峠に、大きな風穴が開くことにより、ボーダレス（境のない）時代が訪れようとしている。

これが実現すると、自動車・楽器・オートバイなどの世界的な企業をもつ産業都市であ

る浜松、港湾型の都市発展をめざす豊橋、ハイテク関連型の中核都市である飯田は、トライアングルを形成して連携を図っていくことになるだろう。この三拠点を結ぶ逆Y字型の自動車道によって、三市は二一世紀に向けて結びつきを強化しようとしている。愛知県では中部国際空港の構想計画を、この三遠南信



自動車道と関連させて開発していく機運が高まっている。

一方で、このトライアングルのほざまにある町村では、激しい交通の変化とボーダレスの進行で、長年にわたって地域で育てられてきた生活・文化がどうなるのか、不安を隠しきれないでいる。

「三遠南信自動車道が単に通過するだけにならないよう、浜松・豊橋・飯田の三つの拠点を結ぶ『線』、そして沿線町村を含めた『面』の発展に進んでこそ、この町は生き残れるのです。」（「広報みさくぼ」一九九二年一二月号）

## 二二世紀へのテイクオフ——静岡空港

紀元二〇〇〇年頃の開港をめざして、静岡空港の建設計画が進んでいる。

その位置は、大井川の西側・東名吉田インターの北側の榛原町・島田市が予定されている。地図を見ると明らかのように静岡県は日本のほぼ中心にあり、この空港ができると北は北海道から南は沖縄まで、全国の主要都市への時間はいっきよに短縮される。

新幹線駅に近く、東名高速道路のインターチェンジからも近い。この静岡空港は遠州地方にとっても、広域的な交通ネットワークの新しい中核になると期待される。それは浜松を中核とする交流機能・観光レクリエーションゾーン形成・国際的情報文化機能が、より拡大し、より密度を高め、さらに充実することを意味するだろう。



静岡空港の完成予想図