

まちづくり市民フォーラム

白鳥大橋を活かしたまちづくり

北海道開発局 室蘭開発建設部道路第1課

室蘭市主催、室蘭工業大学共催、室蘭開発建設部・胆振支庁後援による『まちづくり市民フォーラム～白鳥大橋を活かしたまちづくり～』が6月8日、室蘭市市民会館で開催されました。

このフォーラムは、白鳥大橋が完成し7年目を迎える室蘭市において、まちづくりや地域協働の視点から、今後の市内交通ネットワークや白鳥大橋を活かしたまちづくりを考え、市民との共通認識づくりを図る第一歩として開催されたものです。当日は、沿道関係者や地元企業・市民活動の関係者など約400名を超える市民の方々の参加がありました

基調講演では、白鳥大橋の計画・建設に携わった国土交通省北海道局高松泰地政課長が、計画策定の経緯を説明、今後は道路の問題のみではなく地域づくりの問題として考える必要性があると提案、パネルディスカッションでは白鳥大橋の活用や今後の地域づくりに関する活発な意見交換が行われました。

基調講演

道路と市民をつなぐ「新たなアプローチ」 ～白鳥新道2期区間を考える～

高松 泰氏 国土交通省北海道局地政課長

私自身、白鳥大橋プロジェクトが始まったばかりの昭和57年と58年の2年間室蘭開発建設部道路第1課の橋梁係長、平成2年から5年までは同課課長という立場で白鳥大橋にかかわらせていただきました。

計画当初（昭和55年）は、20年後には約35万人の室蘭圏が形成されることが想定されていて、無料道路として供用した時には2万8千台ぐらいは白鳥大橋に乗るという試算がなされていたわけです。この推計に基づく、白鳥大橋の構造は無料では4車線、2車線とするならば有料化が必要でした。その後、人口や交通量の減少、社会情

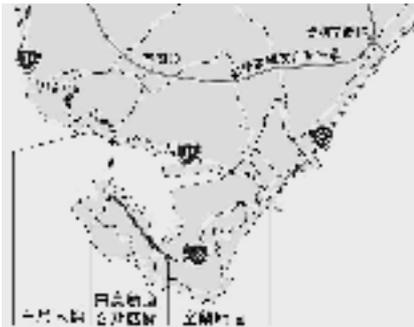


高松 泰氏
国土交通省北海道局地政課長



勢の変化を踏まえ、白鳥大橋については2車線で建設途中という状況でありましたが、有料か無料かという大事な判断があり、ある程度柔軟に見直して、この地域の実情にあった無料（暫定）という形で平成10年6月から供用され、使いやすい道路になっていると思います。

未着手の2期区間（室蘭市祝津町～入江町）の道路は、4車線の自動車専用道路で進めるという方法もあるかも知れませんが、見直しを本当になくてもよいのかということでもあります。時代



が変わり、条件が変わっているなら、それに合った計画の見直しはやって然るべきではないかと思えます。

そして、ぜひ今日の機会にご提案申し上げたかったのは、このようなことを考えていくときに、単なる道路の問題と考えずに、「まちづくり」というものも勘案して、道路の形にかかるデザインもご議論いただいた方が、地域にとって役に立つものづくりにつながっていく可能性が高いのではないかと考えます。

これまでの道づくりは、自動車交通を流すことに傾注し、想定交通量で構造を決定し、全国一律の基準で地域特性を十分反映できていないものであったといわれても否定できません。しかし、これからの道づくりにおいては、道路性能を基礎とし、生活や産業、観光への支援機能など「地域づくり」の視点から検討することが必要です。2期区間について考える上でも、例えば橋上を歩けるようにしたらどうかという自由で柔軟なアプローチをデザインの議論と一緒にすることが大切であると思えます。

したがって、住んでいる人たち、道路を使う人たち、その道路と関わりを持っている方々とも一緒になって作業をしていくというプロセスをとらない限りは、良質なアウトプットが出ないと考えています。そういったアプローチをぜひ2期区間の方でやりたいということを提案させていただきます。

さて、ここから先の話は若干脱線となりますが、橋というキーワードでどういうことをやっているかという事例を紹介します（明石海峡大橋、ゴールデンゲートブリッジの活用、白鳥大橋主塔からの景観や内部構造等を紹介－略）。

将来の地域をデザインと一緒に考えるというのは楽しい仕事なのではないかと思えます。ぜひこうしたプロジェクトを考える場で多くの方々にお知恵をいただき、大いなる議論のプロセスの中から新しいものが生まれてくるというような仕組みを目指していきたいと思えます。

パネルディスカッション

「白鳥大橋を活かしたまちづくり」



白鳥大橋と市民との関わり



コーディネーター
田村 亨氏
室蘭工業大学工学部教授

田村 高松さんが基調講演で、道路を使う時代になったと言われました。では白鳥大橋をどう使うか、これからの地域づくりとどう関わるのか。2期区間も含め、どのような論議が必要かを考えたいと思えます。まず、皆さんと白鳥大橋との関わりからお伺いします。

菅原 先日、白鳥大橋の高さ140mの主塔に登る機会がありました。そこからの眺望は、あらためて恵まれた地域に暮らしていることを感じさせてくれました。橋を含めて地域の資源・財産の活用を考えなければと思えます。



菅原 桂子氏
社団法人登別室蘭青年会議所
理事長



平 武彦氏
財団法人室蘭ルネサンス
理事長

平 私たちは、いわゆる企業城下町の体質から脱して、自分たちの知恵と汗と金でまちづくりをすべきと主張し、測量山のライトアップなど新たなまちづくり活動を行っていますが、この活動が白鳥大橋のライトアップにつながりました。

日栄 白鳥大橋は平成10年の開通ですが、最近は市民の関心が薄れているように思います。室蘭の原点は港ですから、橋や港を中心にイベントやフォーラム活動を展開しています。また、室蘭・登別と伊達、白老を



日栄 均氏
NPO 法人羅針盤副理事長

結ぶVライン計画という広域的なまちづくりを考えていますが、白鳥大橋を西胆振のシンボルとして位置付け、道路に付加価値を付けて活性化のキーワードにできないでしょうか。

高松 皆さんの話を伺い、白鳥大橋の建設に携わった者として、橋への思いというものを改めて認識しました。

新宮 私は公約の一つに「白鳥大橋を活かしたまちづくり」を掲げました。白鳥大橋の完成によって馬蹄形の室蘭がひとつにつながったサークル都市になったのです。これによって市民生活の利便性が高まり、公共施設の配置や利用面でも行財政改革の進行につながったと思います。さらに市民の心のつながりも強まったと感じています。いわば橋によって都市再生が図られてきたといえます。

田村 皆さんの話を伺って、主観的にもものと考え、自分の言葉で主張する時代になったと感じました。新宮市長から、都市創造について補足をお願いいたします。

新宮 市民が自分の言葉で提案する、内外に発信することが、これからの都市創造の論議のあり方だと思います。食文化の面で広がった「室蘭やきとり」などはそうした創造性の一例でしょう。

地域活性化と白鳥大橋の役割

田村 地域を活性化していくうえで白鳥大橋はどのように関わっていくのかを伺います。

菅原 橋がただの生活道路であれば、まちづくりにはつながりにくいと思います。白鳥大橋や地球岬などの景勝が地域の財産だという認識が重要です。地域づくりにおいては、地域の良さや資源を理解することから取り組むことが重要であると思います。

平 白鳥新道の2期工事を考える場合、現在の室蘭新道のような高架構造の自動車専用道路では、まちはだめになります。輪西のまちの疲弊は、鉄の冷込みも大きな要因ですが、高架道路の影響も見逃せません。

こうしたプロジェクトはパートナーシップといえますか、市民と行政が同レベルで勉強し、市民の意見を取り入れてから進めるべきです。

田村 室蘭新道は都市の中の無料自動車専用道路として全国的にも珍しいもので、交通混雑緩和のための役割があると思います。平さんは道路と地域の関係でお話のような生の経験をされているか

らこそ、にじみ出すような都市再生に取り組みられているのでしょうか。室蘭新道から学ぶことを、2期工事にも生かさなければなりません。

日栄 2期区間は沿線の街中再生と大きく関連します。特に街と港の連携がポイントで、私たちは西3号埠頭を利用した室蘭波止場の創造や中央町の昭和の風情が残る露地裏保存などを視野に入れ、モデルとなるような港町づくりを市民提案で進めたいと考えています。

田村 高松さんに伺いますが、現在の道路づくりと地域づくりのあり方についての国の考え方はどのようなもののでしょうか。

高松 室蘭市のような中核都市はそこに住む定住市民と、外から室蘭市の施設を利用したり、観光で訪れる交流市民とが共存する地域構造の性格を強めると考えられます。言い換えると過密と過疎が同時進行するわけです。その共存についての戦略・議論が欠けると道路ができてだめになるケース、逆に道路を作らなければだめになるケースが出てきます。

田村 最近のアメリカでは、「地上は人のために、車は地下へ」といわれるようになりました。日栄さんのオープンカフェなどは道路の真ん中でやってもいいですね。ではあらためて新宮市長に都市再生と2期区間について伺います。

新宮 白鳥大橋を建設した技術は室蘭の誇りであり、企業誘致の際の強力なアピール材料になります。また、橋によって港湾と高速道路が結ばれたことによって流通、工業、広域連携に大きな力が加わりました。



新宮 正志氏
室蘭市長

そして風力発電設備や道の駅の整備も、橋ができたことによって実現したのです。そこには市民の思いも反映されているのです。今また10年、20年先を見て橋と道路の活用を考える時に来たと思います。

今後の方向を考える

田村 企業、産業と関連する視点も大切なことだと思います。では、まちづくりと白鳥新道2期工事をどのような形で進めたらよいのか、何を議論すべきなのか、アイデアを出していただきたい。

菅原 第一にはユーザーの声を聞くべきでしょ

う。ただ、2期区間と既存の道路2本が並行するので、この狭い区間に本当に3本の道路が必要なのかどうか。今あるものを最大限に利用してどうするか議論が必要でしょう。そして今の世代の人たちだけでなく、子供や孫の世代に何を残すのかということも念頭に置くべきです。

平 今までのように先に行政の計画があるのでは本当のまちづくりではありません。拙速（せっそく）の危険性を避けながら、ワークショップなどによる意見の集約を図るべきです。薬の効能だけを言って、副作用を言わないことにならないように望みます。

日栄 結論から言うと、現在の高架計画では無理があるのではないのでしょうか。やはり地域が活性化する計画にし、夢のあるまちづくりにつながって、次代に住みやすいまちを提供することが公共事業本来のあり方だと思います。

費用対効果を表すB/C（総便益/総費用）という指標がありますが、街の宝を活かして波及効果をねらう「心のB/C」を考えるべきだと思います。

田村 高松さんと新宮市長にまとめとアドバイスをお願いいたします。

高松 皆さんのお話から新しいプロジェクトができる期待感があります。住民本位のまちづくりを進める時に、行政側がいろいろなデータを示して市民の疑問に答えていくというやり方も可能だと思います。

新宮 白鳥新道2期工事の推進は、西胆振の最重要事項でもあります。この推進、早期着工は大きな目標ですが、従来の行政主導のまちづくりから今こそ市民と情報を共有し、議論を進めることが大切です。

市長としては一貫して7km全体を完成させることが目標であり、そこに市民の合意を形成してこそ意味があると考えています。

田村 本日のまとめは、市長が言われた「提案のないところに結果はない」ということに尽きると思います。また、方法論としては、①国や道、市からデータをもらって科学的・論理的に議論を行うこと、②何を議論しているのかを公開すること、③未来について共通の価値観を持つことから議論を始めることが大原則になろうかと考えます。多くの人が集まるととかく足を引っ張るといことが見られますが、そうではなく、子供たち

の将来のために、お互いに協力して、手を引っ張り合うことをお願いして終わります。

会場の市民からの意見・要望

会場の市民からは、白鳥大橋の活用について、主塔からの展望、内部見学などを産業観光の一環としてぜひ実現してほしいとの要望がありました。また、2期区間の整備については賛否両論がありました。賛成論は、将来はJR機能が弱まることを予想して、国道37号として整備すべきというものや、重篤患者の救急搬送における速達性の必要性、西胆振全体の交通ネットワークで考え、交流人口増につなげてはどうかとの声が聞かれました。反対意見は、財政負担を心配する声、現状の渋滞解消は現道を改良すれば可能というものや、観光道路を重視して地域の活性化に結びつけてはどうかという意見も聞かれました。

このほか、これからの道路づくり、まちづくりは市民参加型で進め、室蘭がモデルケースとなって全国に情報を発信できるようにといった声や、環境再生といった視点からまちづくりを考え、市民、行政、企業が未来について共通の価値観を持つことが大切であるなど、幅広い意見が寄せられました。

