

# ◎コンパクト化へ向けたまちづくり

## ①コンパクトシティと交通機関

■佐藤正治

### 1 はじめに

もともと、中国やヨーロッパなどにおいて、「都市」は城壁にかこまれたものであったし、「タウン」とは「柵で囲まれた場所」が原義のことなので、そもそも「都市」とはコンパクトなものであった。逆に、戦争などが無かったとしても、食料や生活必需品の運搬を牛馬に依存し、人が歩いて移動している時代には、都市はコンパクトでなければ成り立ち得なかったといえるだろう。

他方、近世の日本においては「お城の周りに城下町」という構図であり、物理的な都市城壁は無かったわけだが、やはり、一定程度以上の都市の拡大は難しかったわけで、物資の輸送手段、人の移動手段は、その制約要因であったと考えられる。

この中で、江戸は当時の世界でも五指に入る大都市であったといわれている。社会の安定や、活発な経済活動、飲料水の確保と良好な衛生環境なども大きな要因だが、江戸城下に張り巡らされた運河と、水運による物資輸

送なしには、その都市活動を支えることは困難であったと思われる。

さて、近代から現代にかけての更なる都市の拡大と人口集中は、工業化や高度経済成長に並行して進んだわけだが、それを可能にした要因の一つは交通機関の発達、つまり、道路・鉄道による物資輸送の高度化、鉄道による旅客輸送の高速化、そして自動車の大衆化などであったと考えられる。

しかし反面、現在では人口集中と都市の拡大・外延化が進んだ結果、都市構造が平面的に広がり、効率的な都市基盤整備が困難になる一方で、環境対策などを含めた社会的な維持コストが増大していることも指摘されているし、交通の分野でも「トータルとしての社会コストの低減」に貢献できるような交通施策が求められている。

「交通」と一言でいっても、物流と人流、ドアツードアの自動車と鉄道・バスなど公共交通機関、インフラとしての道路・鉄道施設の整備と交通マネージメントによる交通管理など、様々な要素があり、それぞれ特性・長

所・欠点などの側面を持っている。

それらの総体の計画である「総合交通計画」は、今後とも、その時々々の社会・経済の要請するものに依っていく必要があるが、「コンパクトシティ化」といった視点は、ひとつの方向を示していると思われる。

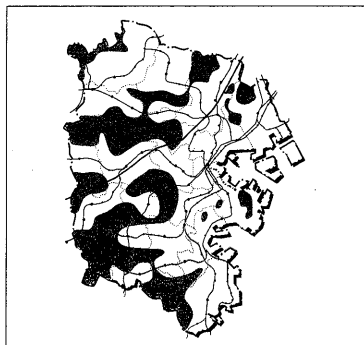
### 2 横浜における市街地の拡大と交通

本市では、九ページの図1に示したように、高度成長期以前は鉄道駅沿線や主要駅周辺に市街地が形成された状況だったが、急激な市街化と人口増加の結果、昭和六十年には市街地の急速な拡大に鉄道網の整備が追いついていない状況となり、道路網も同様の状況となった。

このため鉄道や道路の整備に営々と取り組んでいるわけだが、現在もこの状況は解消されたいはず、「徒歩またはバスで最寄り駅まで十五分で行かれない地域」は図1のとおりであり、人口で約三割近い市民が、朝夕の通勤・通学時などに不便な状況にある。

- ①コンパクトシティと交通機関
- ②中心市街地の活性化、商店街からタウンセンターへ
- ③生活福祉と住まいづくり、コンパクトタウンから考える
- ④都市自然との共生とコンパクトシティ
- ⑤地域特性に対応した事業のあり方、コミュニティ総合補助金と個性ある区づくり推進費から考える
- ⑥コンパクトシティと情報ネットワークにおける共通要素

図一 「駅まで15分」未達成圏



凡 例	
—	新幹線
—	JR
—	民間鉄道
—	整備鉄道路線
●	鉄道駅
最寄り駅まで15分で行かれない地域 (『ゆめはま2010プラン』基本計画を基に作成)	

### 3 快・速・安・信ネットワークプラン

本市総合計画「ゆめはま2010プラン」の、基幹となる十一事業（リーディングプラン）のうち、交通については、「快・速・安・信ネットワーク」、すなわち、「快適で速達性が高く、安全で、信頼性の高い交通ネットワーク」の実現を目指している。

この考え方は三本の柱からなっているが、まず第一の柱としては「最寄り駅まで十五分の交通体系整備」があり、これは日常の市民生活における鉄道・バスの利便性の向上に不可欠の施策といえる。

道路整備においては、「駅まで十五分道路の整備」を進めているが、駅前広場、バスターミナルなど交通結節点の整備、バス路線の拡充や、専用レーン・優先レーンといった走行環境の改善なども併せて取り組んでいる。

また、本年三月には相鉄いずみ野線、八月には市営地下鉄が湘南台まで延伸され新駅が設置されたことで、沿線の「十五分圏域」が大きく拡大している。

二番目の柱は「副都心相互の間や、市内の各駅と横浜都心・新横浜都心との間を、概ね三十分で移動できる交通体系整備」であり、通勤・通学などの市民生活はもとより、業務核都市としての機能集積、特に副都心への機能集積に向けて取り組むべき施策といえる。

鉄道新線の整備・複々線化等や、道路では高速道路・幹線道路の整備により実現することになるが、図2では、都心・副都心の形成と将来鉄道網との関係を模式的に示している。

さらに三本目の柱として「全国各地、首都

圏の主要都市や空港を結ぶ交通体系」がある。

これには、新幹線やJ・R中距離電車、空港アクセスの利便性向上等に取り組んでいくことになるが、旅行や出張などの市民生活はもとより、業務核都市としての機能集積、特に都心への機能集積に欠かせない施策といえる。

このように、横浜市では、距離や単独の交通機関ではなく、複数の交通機関を対象にして、十五分、三十分といった時間軸を指標に交通体系の整備を進めていることが特色といえる。

この際、朝夕のラッシュ時における人の移動を主要な課題として取り組んでいるわけだが、ある意味では、人口急増・市街地の拡大といった「都市化の時代」に残された課題（都心・副都心の育成や職住近接の実現など）や交通問題（特に通勤・通学時の混雑問題への対応など）が解決されておらず、その取り組みに追われている状況にあるともいえる。

### 4 コンパクトシティにおける交通機関

これからの成熟期における「都市型社会」あるいは「都市の時代」においては、地域の持つ役割が大きくなっていくと思われるが、これに対応した「コンパクトシティ」といった視点の中では、どのような交通施策が求められるのだろうか。

図3では市民の様々な活動と、自宅からの所要時間の考え方を示しているが、「コンパクトシティ」においては、図の中心にある自宅に近い施設（地域に密接な施設）へのアクセスへの考え方が求められてくる。

もちろん、この場合でも、従来の「駅まで十五分の交通体系」は有効な施策であり、駅周辺に立地している公共施設や商業施設への、バスあるいは徒歩によるアクセスは便利なものにしていく必要がある。

しかし、市民の利用する公共施設、たとえば、公園・緑地や地区センターなどは、必ずしも最寄り駅へのバス路線沿いにあるわけではなく、また、バス路線を新設しようにも、個々の施設の利用者からいつて交通需要は多くを望めない状況にある。

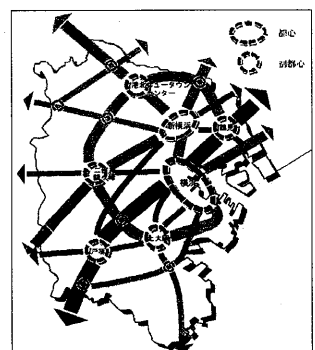
この場合、自家用車（マイカー）はひとつの有力な選択といえるが、高齢者やマイカーを持たない市民への移動手段の提供、道路という限られた施設の有効活用、環境負荷の低減といったことを考えると、他の選択肢を用意する必要があるといえるだろう。

#### ① バス・タクシー

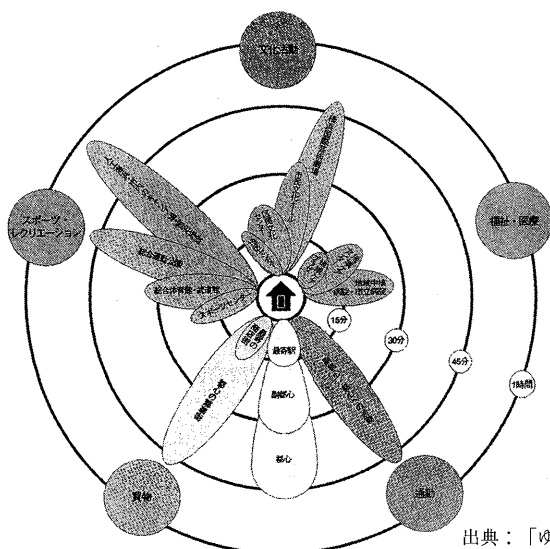
ここ数年、車両の形態から「小型バス」、利用者の有無によってルートの一部変えることから「デマンドバス」、料金が百円なので「ワンコインバス」、そして通常の路線バスと異なる性格から「コミュニティバス」、などと呼ばれる、これまでの路線バスとは異なるバスの形態が生まれている。

例えば、平成七年に運行開始された、武蔵野市のコミュニティバス「ムーバス」（運行は関東バスに委託）は、地域

図一2 都心・副都心と将来鉄道網



図一3 市民の活動と自宅からの所要時間



出典：「ゆめはま2010」プラン

を循環する小型バス・料金百円の市民のバスとして、今や黒字なほど人気のある状況だが、横浜市内でも、デマンドバスとして「東急コーチ」が運行しているし、各事業者においては小型バスによるバス路線の新設が進められている。

また、ここ一二年の全国レベルの動きとして、バスを小型化するのとは逆に、ワンボックスカーによる乗合タクシーを路線バスの代替輸送手段とする動きなども出ており、路線バスの運行ができない幅員の道路でも走る交通機関で需要が比較的小さい場合も運行可能なことから、運行路線が拡大しつつある。

たとえば東京都葛飾区においては、バス路線廃止の代替として区の助成により循環ルートに乗合タクシーを運行しているし、横浜市港北区においては、朝通勤時に自然発生的に行われていた団地から駅へのタクシー「乗り合い」が、乗合タクシーとして「認知」されるなど、様々な契機・理由で運行されている。

特筆すべきは、このバス業界、タクシー業界が、国の規制緩和の一環として、需給調整や運賃規制が撤廃され競争が激化しつつあることであり、利用者数の多い路線バスが公共交通機関としては、今後とも重要ではあるものの、規制緩和の流れの中で両業種に新たな運行サービスが生まれるとともに、二つの交通機関の境界が次第に薄まっていくのかもしれない。

我々行政にとっても、バスやタクシーの新たなサービス、特に、これまで公共交通機関として対象にしていなかったタクシーについて、いかに市民の日常の足、地域の交通機関

として使いやすく便利なものにしていくのかを考えなければならぬ時期にあると言えるだろう。

## ② 自転車

現在の日本の大都市においては、駅前の放置自転車や歩行者・車との接触事故などから「自転車」や「つかいもの」という見方がされているとの印象がある。

もちろん、交通機関として見た場合、自転車は市民に身近なものであり、環境問題や健康問題からは、むしろ利用を促進すべきともいえるだろうが、一方で駅周辺での駐輪場の確保難や自転車レーンを確保できない道路事情があり、行政としても対応の難しい交通機関であることは否めない。

しかし、「コンパクトシティ」内での市民活動、中でも、休日に地域の公園や河川でリフレッシュするといったような活動などを考えた場合、自転車は最も望ましい交通機関なのかもしれないし、河川沿いのサイクリングロード等（正式には河川管理用の通路であったりするわけだが）を使って、公園や公共公益施設とネットワーク化するなど、できるところから利用促進を図っていくことが求められていると思われる。

このように、今後の「コンパクトシティ」の展開を考えた場合、行政として「あまり積極的に取り組んでこなかった」あるいは「そこまで手が回らなかった」交通機関の有用性が認められる。

図4は、仮に「市民の日常生活圏」コンパクト

シティ（コンパクトタウン）」とし、30分を目標とした場合の考え方の一案を示したものである。

「コンパクトシティ」の概念の一つとして、「自然・生活環境を重視し、空間の高度利用と公共交通ネットワーク整備により、環境負荷とエネルギー消費が小さく、都市機能の維持コストが小さい都市構造」がある。

これまで交通機関は、社会・経済の要請に応じて進化し、都市活動を支えてきたし、社会・経済情勢が変化する限り、目指すべき総合交通体系や理想とする交通機関は変わりつづけていくだろう。

この中には、路面電車のように、大都市の拡大に伴って、都市活動を支える代表的な交通機関の座を他に譲ったものもあるが、今後も新たな交通機関、より便利なシステムが出てくると思われる、また、地方都市においては「路面電車からLRTとしての復活」なども起こりつつある。

横浜においては、その都市構造を支える鉄道網や、幹線道路網についても未だ整備途上にあるが、そろそろ「コンパクトシティ」の観点に立った「地域それぞれの交通」を、さらに深く考える時期なのかもしれない。

△企画局総合交通計画課 担当係長▽

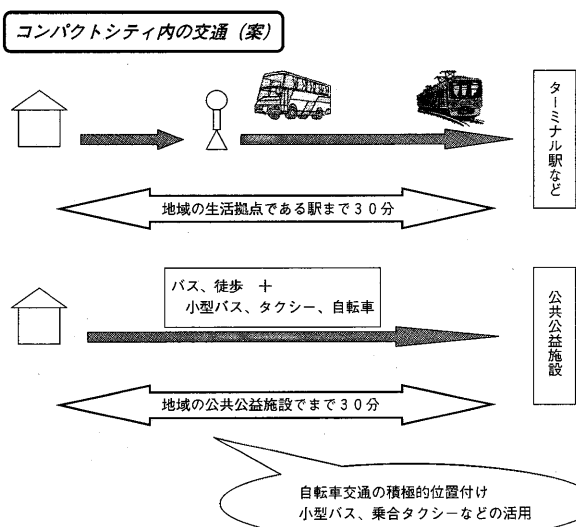


図4 市民活動と交通機関

