

都市計画・交通計画の視点からみたコミュニティ

2007.4.25 京都大学 中川 大

1. 都市構造とコミュニティ

●自動車化の進展によって、低密度・拡散的な都市構造が形成されてきた。

・人口が減少している都市においても市街地の面積が広がるなど、低密度・拡散化の傾向は、ほぼすべての都市に共通。

・同時に交通行動も自動車に依存したものとなり、200m先のコンビニへの買物にも自動車で行くというような行動が日常化。

⇒モビリティ水準は高まったが、日々のふれあいの薄い都市構造と交通行動パターンが定着してきた。

また、それに伴って、商業も都心から郊外へと移動。

- ・中心市街地の古くからの商店街の衰退-----日々の買物によるふれあいや会話が無くなる。
- ・病院・学校・郵便局・警察署なども郊外に移転し、都心周辺住宅地の生活利便性も低下。居住者も郊外へ。

都心コミュニティの衰退と、自動車依存型低密度郊外住宅地の広がり。

歩いてまちを楽しむ、まちを味わう、まちの魅力を体感するといったことも少なくなる。

⇒ 都市計画・交通計画においてもコミュニティ形成の視点が重要。

2. 都市と交通の悪循環

●第一の悪循環

自動車化の進展（公共交通利用者の減少）→運行本数の削減・路線廃止など公共交通の利便性低下 →一層の公共交通利用者の減少（自動車化の進展）

●第二の悪循環

自動車化の進展 →都市の低密度な拡散 →公共交通が成立しにくい都市構造の形成 →公共交通の衰退と一層の自動車化の進展

●第三の悪循環

自動車化の進展 → 中心市街地の衰退と郊外自動車依存型商業の発展 → 中心市街地への
駐車場設置促進 → 都心商業地域の虫食いの駐車場化 → 都心の低密度化（都心の魅力低
下） → さらなる郊外化

第三の悪循環は、あまり知られていないが、多くの地方都市において発生している現実。
地方都市の都心部で最も増加している土地利用は「駐車場」。かつて商業に利用されていた
土地が次々と駐車場に変わり、都心にも広い平面駐車場が出現するなど著しく低密度化。
都心では、駐車場不足が商業衰退の原因と考えて駐車場設置を進めてきたが、すでに駐車
場需要は充足されているにもかかわらず客足は戻っていない。むしろ低密度化によって魅
力が低下して、衰退に拍車をかけている状況。

⇒ 都心集積の再形成は、地方都市におけるコミュニティ形成にむけての重要課題

3.都市構造の変化とコミュニティ

以上を整理すると、

●都市構造の側面から

- ・ 中心市街地において低密度化が進み、商店街・住宅地ともに古くからのコミュニティが希薄化
- ・ 郊外住宅地も低密度に形成されるためコミュニティが希薄

●交通行動の側面から

- ・ もともと語らいの場、出会いの場でもあった公共交通は衰退。
- ・ 他人との会話のない自動車交通が著しく進展。

⇒ 自動車は便利な交通システムだが、「ふれあいを生み出さない」「低密度化につながる」

⇒ 公共交通は、「ふれあいを生む」、「密度の高い市街地形成をもたらす」

（例）醍醐コミュニティバス（行政からの補助を受けずに市民の手で実現したコミュニテ
ィバス・京都市伏見区）に対する市民・利用者の声。 実現後において、

- ・ 地域内で行ったことがなかったところへも行くようになった。
- ・ 他の地区の人と知り合いになった。
- ・ 高齢者がよく外出するようになった

⇒ コミュニティ形成につながる真のコミュニティバス

4.これからの方向

- 都市と交通の悪循環をどこかで断ち切る必要。

醍醐コミュニティバスや、下記の富山市の事例は、先行的な公共交通の利便性向上による試み。

- 適度な密度を持ち、徒歩圏で一通りの生活需要が満たされるまちづくり。

TOD(Transit Oriented Development)やコンパクトシティーなどと表現されるが、日本はアメリカなどとは異なり、もともとそのような都市であった。

- ・富山市の事例は参考になる方向

富山市は、自動車化が著しく進展してきた典型的な都市であったが、2006年4月に開業したわが国初の本格的なライトレール路線をはじめとして、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりを進めている。

公共交通の先行的な利便性向上や都心居住の支援策などによって、「都心の再活性化」と「郊外における適度な密度を持った市街地形成」を目指している。