

人口減少における東京都市圏の再構築に向けて

矢島 隆

- (1) ふりかえってみると 20 世紀は戦前期と戦後期を通じて、経済成長の時代であり、全国人口増加の時代であり、都市化の時代であった。都市計画の主要かつ緊急の目標は、特に大都市に集中する人口と産業の受皿を造ることであり、関連する産業基盤施設、交通基盤施設、生活基盤施設、防災基盤施設などの整備も緊急の課題であった。都市化に伴って、大都市の地価は高騰を続けたので、住宅地、工業用地の開発は、地価の安い郊外または埋立地へ向かった。住宅地についていえば、緑豊かで健康的な郊外で子育てを行い、一家の稼ぎ手は職場へ鉄道で通勤することは戦前に始まり、戦後に引継がれたライフ・スタイルであり、郊外の宅地と一戸建てのマイホームを所有することは勤労者の夢であり、有望な資産保有形態でもあった。鉄道各社は 20 世紀を通じて新線敷設、既設線の改良、鉄道輸送力の増強に努めた結果、東京都市圏は質量とも世界に誇り得る郊外鉄道網とこれに相互直通する地下鉄網を創り上げた。その整備手法としては日本型の TOD (Transit Oriented Development) が特に大都市私鉄により多用された。東京都市圏は鉄道によって創りあげられ、その活動は鉄道によって支えられていると言って過言ではない。東京都市圏は世界的にみても稀有なトランジット・メトロポリスなのである。
- (2) 21 世紀に入って浮上した、新たなメガトレンドは、製造業の空洞化および全国人口の減少ならびに高齢化である。この結果地方都市においては既に都市圏人口の減少、郊外市街地の縮退、中心市街地の活力低下が顕在化し、様々な努力にも拘らず、その傾向は停まるところを知らない。
- (3) 東京都市圏も地方都市で既に顕在化している傾向を免れることはできないが、その程度は相対的に小さいだろう。世界都市東京は、全国的にみて、抜きん出た活力を維持し続けるからである。東京都市圏においても、郊外市街地の縮退は、基本的には遠郊から始まるであろうが、潮の引くように外側から一様に縮んでゆくのではない。例えば遠郊の高台にある住宅地で、団塊の世代を中心にほぼ同時期に入居した場合は、多数の空き家が生じ、住宅地が縮退するクールエリアになる。近郊で駅に近い住宅地では、親世代から子世代への交代が起り得るし、新たな住宅開発が行われれば若い世代が入居する。これらはホットスポットと呼ばれ、市街地は維持更新される。遠郊では

クールエリアが多く、近郊ではホットスポットが多い。こうしたただら模様は縮退はマクロ的には交通利便性により左右されるが、住宅地の整備時期、居住者の年齢層、敷地規模などのミクロ的な条件によっても大きく異なると考えられる。

- (4) 東京都市圏を将来にわたって持続可能なトランジット・メトロポリスに再構築するには、鉄道を軸としたパーム（掌）フィンガー（指）の骨格的都市構造を維持、発展させることを基本として、郊外部を中心に土地利用と交通の両面から部分的に創り直すことが必要であろう。そのためには三つのキーコンセプトが有用であろう。第一は、鉄道によって直接サービスされている沿線地域（トランジット・コリドー）に居住のみならず総合的な都市機能の高密度な集積を促すことである。個々の鉄道駅を豆粒とイメージしてみると、トランジットコリドーは豆粒が連なって1つのさやに納まった「えんどう豆」のようにもイメージできる。第二は2つのトランジットコリドーに挟まれた「間の地域」の再生である。「間の地域」では残存する水と緑の自然環境および都市農地を保全するとともに、人口減少の著しい郊外市街地、点在する公共公益施設ならびに遊休資産の再編成・再利用を行う。第三に、交通面について、自動車に過度に依存しない郊外部のモビリティの強化・確保である。この場合、先ず念頭に浮かぶのは鉄道駅からの枝線公共交通機関として、都市モノレールや新交通システムを導入し、あるいはバス網を強化することであろう。しかしながらこれらのシステムは、中量輸送機関と分類され、一定程度以上の輸送密度が路線上に存在しないと採算が取れない。郊外部においては既存のバス路線すら存続が危ういことを想起すべきである。コミュニティバス、デマンドバスあるいはデマンドタクシーといった選択肢にも採算性の壁があることは明白である。決定的な解と言うものではないが、有望なのは、既に複数の事業者が営業を開始している会員制レンタカーシステムであるカーシェアリングではないだろうか。様々の公共交通システムとカーシェアリングの組み合わせが将来の自動車のみならず依存しない郊外部のモビリティを担うであろう。
- (5) 以上述べてきたことは家田仁先生と筆者との近著（概要下記）の中から主題に関連した部分を抜粋要約したものである。興味を持たれる方は、御一読をお薦めする次第である。

一般社団法人計画計量研究所シニアフェロー
日本大学客員教授（未来構想 PF 副会長）

東京：都市の成果は鉄道に因る、鉄道の成功は都市に因る

- 東京は世界一のトランジット・メトロポリス
- 東京は鉄道が利用しやすく、鉄道経営に有利な都市形態に創りあげられた
- その原動力は20世紀初めに敷設された鉄道網と、その後の日本型TODの推進
- 日本型TODは大都市私鉄にとってはビジネスモデル
- 大都市私鉄の存続自体が世界に誇れること
- トランジット・メトロポリス再構築のキーコンセプトは何か

森地 茂 先生 推薦!!

(東京研究大学院大学教授)

世界に冠たる東京圏の鉄道が都市開発とともに如何に形成されてきたか。今直面する課題と解決策は何か。都市と鉄道の相互作用の意味を論じた貴重な成果。国内やアジアなど海外の大都市の都市と鉄道に関心を持つ人にとって必読の書。



編著 矢島 隆・家田 仁

発行 一般財団法人計量計画研究所
(The Institute of Behavioral Sciences : IBS)

A5版 328頁	定価 (本体価格) 2,500 円+税 送料別 ISBN978-4-9900731-6-9 C3065 ¥2500E
----------	--

WS (ワークショップ) 研修

■ WS 研修：首都圏鉄道網 30 年ビジョン No. 2 いよいよスタート

[ねらい]

失われた 20 年といわれる長い低迷期のなかで、国や企業を含めて日本の将来を描く機運が失われ、インフラ整備の議論も現在の課題に集中しがちである。鉄道交通プロジェクトは実施の難しさから長期に亘ることが多く、実現までに数十年かかることがごく普通になっている。このため将来ビジョンを構想することは極めて大切であり、かつ 30 年以上を視野に入れたものでなくてはならない。

前回の WS では、ビジョン作成上必要な視点など基本的な事柄に重点が置かれていた。今回はその議論をベースにして具体的なプロジェクトを構想することへと発展させる。

[進め方]

今回は、計画・交通研究会や鉄道・運輸機構といった JR グループ以外からの参加者も加わり活発な議論が期待されます。

第 1 回は 8 月 6 日、12 月まで 8 回の開催を予定。共通の構想をまとめるのではなく、各個人が意見交換を通じて、全体の業務フローを理解することが目的です。

(平成 26 年 7 月 15 日 事務局)

VOICE (会員の声)

感動を得るために

「あなたが一番輝いた瞬間はどんな時ですか」

これは、もう数年前になりますが、就職活動中に面接官から問われた質問です。想定外の質問に大変動揺しましたが、私は、「輝いた瞬間」⇨「達成感を味わった瞬間」として、学生時代にオーケストラに所属していた経験で、自分達の定期演奏会を無事に終えられた瞬間だと答えました。的を射た回答ができたかは分かりませんが、どうかその後数回の面接後に内定をいただき、現在入社5年目を迎えております。

オーケストラは、野球やサッカーのように、レギュラーの人数が決まっているわけではありません。楽器や曲にもよりますが、部員全員でステージに乗ることも可能です。しかし、部員同士息の合った演奏をするには、レギュラーを勝ち取るのと同じように努力が必要です。だからこそ、その集大成として、苦楽を共にしたメンバーと一緒に演奏できた瞬間を自分が一番輝いた瞬間として、挙げさせていただきました。

ここで、オーケストラというと、「眠くなる」といった印象をお持ちの方も少なくないかと思しますので、個人的な解釈で恐縮ですが、お仕事の合間におススメの曲を以下にご紹介したいと思います。

♪ブラームス交響曲第1番1楽章

冒頭から弦楽器の重苦しいメロディの中、一定のリズムで連打されるティンパニを聞いていると気持ちが落ち着いてくるので、イライラした時におススメです。

♪シベリウス交響曲第2番4楽章

4楽章の直前まで、淋しく忍耐を感じさせる曲調が続きますが、4楽章からは、困難を乗り越えてハッピーエンドに向かっていく曲なので、仕事を頑張った後におススメです。

話が反れましたが、少し前に、似たようなことを聞かれました。

「仕事をしてきた中で、どんなことに感動しましたか」
就職活動中の学生さんからのドキッとする質問でした。

悩んだ中で、私は同じように、「感動」⇨「達成感」として、日々小さな感動を味わうことはあるとした上で、自分が計画した業務が実際にカタチになったことがまだ無いため、それが実現した時は大きな感動を味わえるかもしれないと答えました。やや中途半端な回答しかできなかったことが心残りとなっています。

現在、私が新入社員の時に担当させていただいた駅周辺整備計画が建設中とのことで、完成したら見に行きたいと考えています。いつか同じような質問を受けた際は、その時の感



私の楽器（チェロ）です。
約10年愛用しています。

動をお伝えできればと思うと同時に、新たな感動を得られるよう公私とも、頑張っている毎日です。

(吉住弥華 ジェイアール東日本コンサルタンツ株式会社 計画部)

NEWS

■シビルNPO連携プラットフォーム（CNCP）が会報第3号を発行

CNCP通信第3号の掲載項目は以下のとおりです。

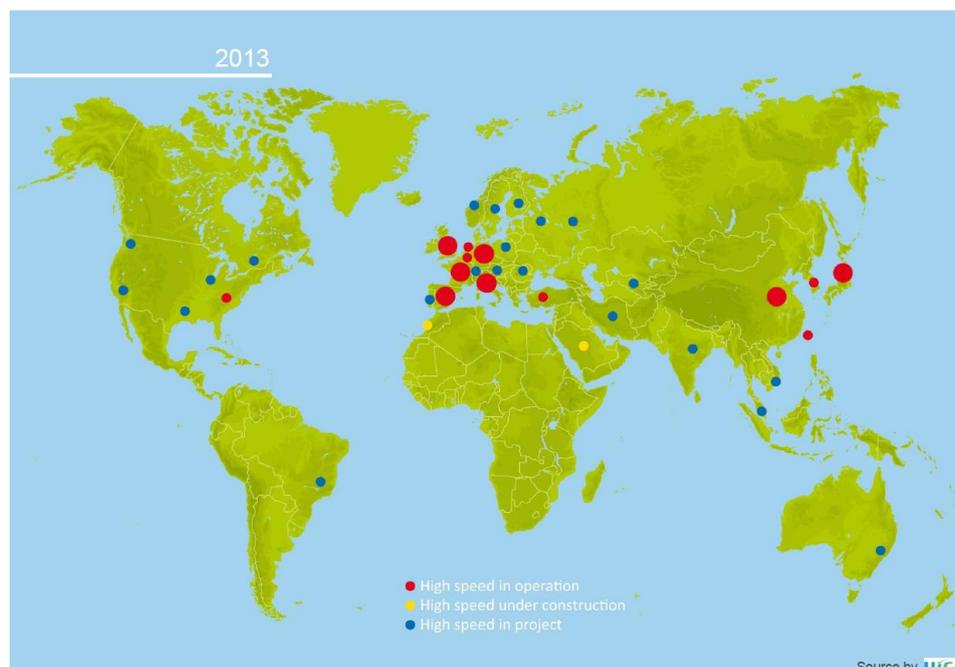
- ・巻頭言 有岡正樹 NPO法人「スリムJapan」理事長
東日本大震災復旧・復興に関与して学んだシビルNPO活動の限界
- ・コラム 和田 恵 日刊建設通信新聞社専務取締役
法人会員の活動予定などを情報発信
- ・会員紹介 NPO法人「シビルまちづくりステーション」
- ・イベント案内 グローカル（GLOCAL）な視点で見直そう
土木分野におけるNPO・NGO活動を！
- ・部門活動紹介 地域活動支援部門
- ・事務局通信

今月の国際比較データ

① 高速鉄道地域図（2013年11月時点）

出典：UIC 国際鉄道連合 HP

資料提供者：西條信行 東京工事事務所品川ターミナル



② 世界各国の降水量等

出典：国土交通白書 2013

資料提供者：稲田正 公益財団法人東京都都市づくり公社沿道まちづくり事務所

資料6-7 世界各国の降水量等

国名	①面積 (千km ²)	②人口 (千人)	③平均降水量 (mm/年)	④年降水総量 (=①×③) (km ³ /年)	⑤1人当たり 年降水総量 (=④÷②) (m ³ /人・年)	⑥水資源量 (km ³ /年)	⑦1人当たり 水資源量 (=⑥÷②) (m ³ /人・年)
世界	133,832	6,811,613	815	109,017	16,006	53,906	7,914
カナダ	9,985	33,675	537	5,362	159,221	2,902	86,177
ノルウェー	324	4,834	1,414	458	94,709	382	79,024
ニュージーランド	268	4,323	1,732	464	107,257	327	75,642
ブラジル	8,515	193,247	1,782	15,174	78,519	8,233	42,604
ロシア	17,098	143,064	460	7,865	54,977	4,508	31,510
オーストラリア	7,741	21,902	534	4,134	188,741	492	22,464
マレーシア	331	27,949	2,875	951	34,028	580	20,752
アルゼンチン	2,780	40,062	591	1,643	41,017	814	20,319
スウェーデン	450	9,311	624	281	30,178	174	18,688
アイルランド	70	4,412	1,118	79	17,809	52	11,786
ハンガリー	93	10,002	589	55	5,478	104	10,398
ベトナム	331	86,901	1,821	603	6,937	884	10,174
ルーマニア	238	21,537	637	152	7,061	212	9,839
米国	9,832	307,687	715	7,030	22,846	3,069	9,974
オーストラリア	84	8,370	1,110	93	11,124	78	9,283
インドネシア	1,906	237,414	2,702	5,146	21,676	2,019	8,504
スイス	41	7,541	1,537	63	8,414	54	7,095
カザフスタン	2,725	15,841	250	681	43,004	110	6,919
タイ	513	68,706	1,622	832	12,114	439	6,384
オランダ	42	16,559	778	32	1,952	91	5,496
フィリピン	300	91,703	2,348	704	7,681	479	5,223
メキシコ	1,964	112,033	752	1,477	13,186	457	4,081
フランス	549	62,446	867	476	7,625	211	3,379
日本	378	126,552	1,668	630	4,982	430	3,398
イタリア	301	60,249	832	251	4,161	191	3,175
トルコ	784	71,846	593	465	6,467	214	2,973
イラク	435	30,725	216	94	3,060	76	2,461
スペイン	506	45,638	636	321	7,043	112	2,443
英国	244	61,887	1,220	297	4,802	147	2,375
中国	9,600	1,365,580	645	6,192	4,534	2,840	2,080
ナイジェリア	924	154,488	1,150	1,062	6,876	286	1,853
イラン	1,745	73,137	228	398	5,440	138	1,880
ドイツ	357	82,406	700	250	3,034	154	1,869
ウズベキスタン	447	27,128	206	92	3,397	50	1,858
ポーランド	313	38,249	600	188	4,905	62	1,610
インド	3,287	1,207,740	1,083	3,560	2,948	1,911	1,582
韓国	100	47,964	1,274	127	2,654	70	1,463
デンマーク	43	5,525	703	30	5,483	6	1,086
南アフリカ	1,219	49,752	495	603	12,129	50	1,006
エジプト	1,001	79,716	51	51	641	57	719
シンガポール	1	4,946	2,497	2	358	1	121
サウジアラビア	2,150	26,809	59	127	4,731	2	90
クウェート	18	2,646	121	2	815	0	8

(注) 1 FAD(国連食糧農業機関)「AQUASTAT」の2012年4月時点の公表データをもとに国土交通省作成。
 2 「世界」の値は「AQUASTAT」に「水資源量[Total renewable water resources(actual)]」が掲載されている177カ国による。

国際比較データを募集しています。
 出典を明記し、メールで下記まで送信して下さい。
kokusai-data-ws@miraikoso.or.jp

事務局通信

■賛助会員を募集しています

(社)未来のまち・交通・鉄道を構想するプラットフォーム(略称:未来構想プラットフォーム)では、下記の目的に賛同し、活動支援を行って頂く“賛助会員”を募集しています。

■未来構想プラットフォーム(場)は、

- ・これからのまち・交通・鉄道を構想し議論する場
 - ・各界の有識者によるワークショップなどを企画開催する場
 - ・元気なベテラン技術者から次代を担う若手技術者への技術継承の場
 - ・国内・海外のインフラプロジェクトに参画できる技術者の養成の場
- であり、産学官・現職OBの壁を越えて、様々な形での交流を目的としています。

□プラットフォーム(場)での議論のテーマは、自主研究の他、いろいろな企業や事業主から持込まれるもので、造詣の深い会員や各界の有識者がメンバーとなってまとめます。言い換えれば非公式な委員会です。

□ワークショップ形式による研修を実施しています。具体的な駅を中心とした将来構想や調査計画段階の施工計画を1講座6～8回のシリーズで行い、その手順や重要なポイントを学びます。

賛助会員として入会頂くと、

□講演会や各種研修に優先的に参加出来、各界の有識者や他社の技術者との交流の機会をもちます。

□Facebook 交流グループ(非公開)で行われている意見交換(企画中)を見ることはもちろん、議論にも参加出来ます。

□会費は無料です。

入会希望者は、末尾連絡先(事務局)に「賛助会員希望」とメールで申し込んで下さい。

～ ● 今月の写真コーナー ● ～



お祭りの日



境内の子ども達



村祭り



獅子と子ども



S L 運転の日

(中村邦夫 ジェイアール東日本コンサルタンツ(株)東北支店)

プラットフォーム通信では、メンバーの皆様の投稿をお待ちしています。
連絡先：未来構想 PF 事務局 土井 携帯:090-9150-8613 メール：info@miraikoso.or.jp
〒100-6005 東京都千代田区霞が関 3-2-5 霞が関ビル 5F-28