

## まえがき

21世紀に入って早10年を超える年月が経過した。わが国の20世紀後半を振り返ってみると、一貫して人口の大都市への集中と高度経済成長が続いた時代であったと言えよう。1970年代は、国土レベルのインフラ整備が進められるとともに、都市交通や住宅等の都市問題が深刻になった10年であった。1980年代は規制緩和とバブル経済に沸き、環境問題が公害対策から地球環境問題へとシフトした時代でもある。1990年代に入ると、わが国経済はバブルの崩壊とともに低迷の長いトンネルに入る。この時期は、高齢社会への進展が見られ、そして地球環境問題への取り組みでは国際的協力が本格化した。その一方で、都市づくりは持続可能な都市を目指した、新世紀に向けた準備の期間であったとも思われる。

新しい世紀に入り最初の10年間、わが国の人口もそのピークを迎え、引き続き経済は低迷しつつも、社会と経済は落ち着きを取り戻し、成熟時代を迎えつつあるように見られていた。しかし、2011年3月11日の東日本大震災はそれまでの基調を根底から揺るがした。津波は多くの人命を奪い、地域を飲み込み、甚大な被害もたらしたばかりでなく、福島第1原子力発電所の爆発とそれによる放射能汚染は今後100年を超える負の遺産を残した。一方、京都議定書の第1約束期間の終了とともに地球温暖化対策は大きな節目を迎えている。わが国のエネルギー政策の基本的方向が見えない中で、世界経済の行方とともにこの課題にどう対処するかは、大きな課題であろう。加えて、日本を取り巻く社会経済環境は揺らいでいるようで、先行きを見通すのは難しいが、時間とともに成熟時代を迎える中で、成熟社会がより明確な姿を見せてくるものと思われる。

都市づくりと交通空間の整備は、日本を取り巻く社会経済環境とその変化に対応すべく、新しい交通施設の整備から交通需要の管理まで、時代に応じた様々な方策を実行してきた。都市の経済活動を見ても、活発な時は交通需要が増大し、停滞している時は逆に交通需要も減少するといったように、社会経済活動と人々の交通行動との間には密接な関係がある。わが国でも高度経済成長と人口の継続的な都市集中の時期にあつては、道路や鉄道等の基本インフラの整備が中心で

あった。環境への意識が高まり、高齢社会が目前に迫るようになるに従い、都市交通の課題はいまだに自動車最優先の社会を抜けきれないものの、公共交通、自転車、徒歩へと中心が移っている。そのような意味でも、21世紀の都市づくりと交通計画が目指すべき基本的な方向として「持続可能性」(Sustainability)は、引き続ききわめて重要な課題として認識すべきである。

本書は、これからの都市地域は、変化を見せながらも、その速度は緩やかなものとなり、確実に成熟社会へ向かって進むことを基本の認識としたうえで、成熟した都市地域の都市づくりと交通空間の整備のあり方を明らかにしようとするものである。社会全体が成熟時代を迎えて成熟社会を形成し、その社会が営む都市地域が成熟都市ということになる。本書では、そのような都市地域が対象になる。加えて、本書で用いる「成熟」が意味するところは、熟す、円熟する、という言葉のとおり、成長期を越え、安定し、ゆとりを持ち、豊かであるなどの、前向きな状態として捉えるものとする。

これからの時代が直面する人口減少、超高齢社会、深刻化する地球環境問題、財政制約、高密度な市街地等の社会経済における先行きを断片的に捨っただけでも、今後の都市づくりと交通空間の整備にとって大きな制約となり、新しい空間を既存の市街地に生み出すことは容易ではない。大事になることは、これから更新の時代を迎える都市の道路や鉄道の再整備に合わせ、成熟都市に相応しい空間を都市づくりの中で創出することである。また、今ある道路空間を成熟社会であればこそその可能な空間の使い方へと変えていく工夫も必要とされる。本書が、そのような試みに示唆を与えられれば幸いである。

最後に、本書をまとめるにあたり、最初から最後まで励まし、適切な助言と多大な労を賜った技報堂出版の小巻愼氏にこの場を借りて深謝するものである。

# 目 次

## 第 1 章 成熟時代を迎える都市地域 1

### 1-1 21 世紀の都市地域を考える視点 1

1-1-1 豊かな自然に恵まれた日本の国土 1

1-1-2 人と自然が育む風土と文化 2

1-1-3 都市と自然の葛藤と共生 3

1-1-4 日本の社会システムと人々の行動規範 4

1-1-5 環境の世紀と個性ある都市地域の形成 6

### 1-2 成熟社会の到来と都市地域 7

1-2-1 「成熟」の意味するところ 7

1-2-2 成熟社会の諸相 8

超高齢社会の到来 / 穏やかで安定した成長 / 多様化する人々の  
価値観とライフスタイル / 都市の姿：規範的な都市像との整  
合とずれ / 都市間の新たな競合：国内レベルから国際レベルへ

1-2-3 成熟都市への道 12

フローからストックへ / 効率性、利便性から優しさへ / ハー  
ドウェア、ソフトウェアからヒューマンウェアへ / 環境への意  
識から行動へ

### 1-3 都市地域の成熟化と地球環境問題 14

1-3-1 21 世紀、世界は都市の時代 15

1-3-2 開発途上国の経済成長と CO<sub>2</sub> の排出 16

1-3-3 グローバル・ポリティックスとしての地球環境問題 17

1-3-4 世界の温暖化対策の現状と CO<sub>2</sub> 18

1-3-5 日本の CO<sub>2</sub> 排出量と都市 19

1-3-6 CO<sub>2</sub> 削減を目指した都市づくり 20

1-3-7 低炭素型の都市に向けた成熟都市の役割 21

エネルギー利用および供給構造 / 震災による被災都市の復興モ  
デル / 身近にわかる CO<sub>2</sub> 削減の効果

<b>第2章 成熟社会における都市づくり</b>	<b>25</b>
2-1 変わる都市交通計画	25
2-1-1 都市交通の計画と整備：過去から現在を駆け足で	25
戦後から1950年代 / 1960年代 / 1970年代 / 1980年代 /	
1990年代 / そして2000年代	
2-1-2 都市圏交通計画と計画課題の変化	27
2-1-3 計画主体と計画の管理	28
2-1-4 都市交通データの収集	29
2-2 都市の土地利用と交通	30
2-2-1 都市圏交通計画と土地利用	30
2-2-2 交通施設計画と土地利用	31
2-2-3 都市開発と交通計画	32
2-2-4 地区レベルの交通計画と土地利用	34
2-2-5 新たな時代の都市交通計画と土地利用	35
2-3 地区レベルの交通空間整備	36
2-3-1 日本の地区交通計画に大きい影響を与えた概念	36
2-3-2 日本での適用と実践	39
2-3-3 自動車のための空間整備	42
2-3-4 安全で魅力ある地区の道路空間に向けて	43
2-4 自動車依存の軽減	44
2-4-1 モータリゼーション成熟時代	44
2-4-2 自動車依存軽減と都市づくり	46
2-5 成熟時代の交通空間の計画と整備	48
2-5-1 計画と整備のいくつかの課題	48
高度IT情報時代の交通サービス / 交通サービスの競争と管理	
/ ストック型の輸送構造への再構築	
2-5-2 計画と整備の方向	50
サービスレベル型交通ネットワークの形成 / 開かれた交通施設空間の創出	
2-5-3 計画と整備のシステム	51
2-5-4 計画と整備の新たな形	52
<b>第3章 都市内道路の整備・更新と都市空間の再編</b>	<b>55</b>
3-1 成熟時代の都市内道路の整備と役割	55

3-1-1	需要追随時代の終焉	55
3-1-2	ストックの維持をどうするか	56
3-1-3	成熟都市の道路整備：3つの役割	57
	都市空間のフレームをつくる / 都市空間をグレードアップする / 都市空間をリフォームする	
3-2	成熟都市における高速道路の整備と更新	59
3-2-1	整備と更新のタイプ	59
3-2-2	高架道路の撤去と地上空間の開放	61
3-2-2-1	清溪川復元事業と高架道路の撤去	61
	その歴史 / 清溪川復元事業 / いかにも課題を克服したか / なぜ復元事業が可能になったか	
3-2-2-2	環状高速道路網の完成により撤去されたハーバー・ドライブ	70
3-2-2-3	損傷から撤去に転じたウエスト・サイド・ハイウェイ	73
	建設から撤去へ / ウエストウェイ建設の断念 / ハドソン川沿いの公園の誕生	
3-2-3	高架道路の地下化と地上空間の活用	76
3-2-3-1	ビッグ・ディックと地上の公園	76
	歴史を振り返る / プロジェクトの概要 / 地上空間の利用とローズF.ケネディグリーンウェイ	
3-2-3-2	ライン川河岸道路の地下化と地上空間の再生：デュッセルドルフ	81
3-2-3-3	アラスカン・ウェイ高架道路の地下化とウォーター・フロント地区の再整備	83
3-2-4	都心部を貫通する地下道路の新設と都心空間の更新	86
3-2-4-1	都心の地下を通り抜け、川岸の空間を開放したゴータ・トンネル	86
3-2-4-2	都心地区を地下で通過する秋田中央トンネル	87
<b>第4章</b>	<b>鉄道空間を活用した都市の再整備</b>	<b>91</b>
4-1	鉄道を中心に発達した日本の都市	91
4-1-1	鉄道の出現と都市	91
4-1-2	鉄道と市街地の形成	93
4-1-3	鉄道と都市開発の連携	95

4-2	鉄道駅と街の関係を再考する	96
4-2-1	鉄道駅が持つポテンシャル	96
	鉄道駅が持つ2つの拠点性 / 駅のタイプと拠点性	
4-2-2	駅前広場整備の変遷と現状の課題	98
4-2-3	駅と駅前広場	99
4-2-4	駅舎と駅前広場の調和	100
4-2-5	駅と街の新たな関係に向けて	101
	鉄道駅空間を質の高いものにする / 駅のポテンシャルを街に開放する / 鉄道利用者以外の人々を駅に引きつける / 駅と街の相乗作用をプラスにする	
4-3	地方都市の鉄道と展望	102
4-3-1	地方都市と軌道系交通システム	102
4-3-2	地方都市の明日の姿	103
4-3-3	軌道系交通システムを生かした都市づくり	104
	自動車との折合い / 駅と街とのつながり / 都心駅と郊外駅 / 沿線のとつながりと街の軸 / 路面電車(LRT)への期待	
4-4	鉄道立体化の要請と連続立体交差事業	106
4-4-1	鉄道立体化の要請	106
4-4-2	連続立体交差事業	107
4-4-3	鉄道立体化の今日的な意義と役割	107
	鉄道という都市の基本インフラを生かした市街地空間の再構築 / 都市空間の更新、再構築のきっかけづくり	
4-4-4	成熟社会における鉄道立体化の視点と課題	109
	大都市と地方都市 / 駅部と駅間部 / 高架化と地下化 / 立体化費用と街づくり費用 / 費用負担とインセンティブ	
4-5	鉄道立体化と都市空間の再編	112
4-5-1	鉄道高架化と高架下の利用	112
4-5-2	鉄道の地下化と地上空間の活用	113
	相模鉄道本線大和駅の地下と駅周辺整備 / 小田急線成城学園前駅の地下化と駅周辺地区計画 / 東急目黒線の地下化と緑道公園の整備 / 東急東横線の地下化と東横フラワー緑道の整備	
4-6	廃線になった鉄道空間の活用	119
4-6-1	廃線後の様々な利用形態	119
4-6-2	芸術の高架橋と緑の遊歩道：パリ	120
	芸術の高架橋 / 緑の遊歩道	

- 4-6-3 ハイライン公園とレールバンク制度：ニューヨーク 122  
 ハイライン公園の概要 / 誕生までの経緯 / ハイライン公園の実現を可能にしたレールバンク制度 / ハイラインの公園化の効果
- 4-6-4 山下臨港線ブルムナード 125  
 横浜みなとみらい地区における廃線跡の活用 / 自動車 / 山下臨港線ブルムナード

## 第5章 シェアする時代の交通空間 131

- 5-1 都市づくりとシェアする視点 131
- 5-1-1 「シェア」するとは 131
- 5-1-2 環境、開発とシェア 133
- 5-1-3 土地利用計画と空間のスプリット 134
- 5-1-4 土地所有のスプリット化と共同利用 135
- 5-1-5 「公と私」、「官と民」の空間シェア 136
- 5-1-6 交通計画とシェアする視点 137
- 5-1-7 地域のシェアと連携 138
- 5-1-8 都市づくりにおける時間と価値の共有 139
- 5-2 街路空間の新たなデザイン「シェアド・スペース」 140
- 5-2-1 シェアド・スペースとは 140
- 5-2-2 シェアド・スペース：その基本となる考え方 141
- 5-2-3 シェアド・スペース5つの戦略 142  
 街路空間のデザインで利用者に情報を提供 / ルールの解消とコミュニケーションの重視 / 皆で行うデザインと皆で担う責任 / 細かいデザイン要素への目配り / 不安感を与えてこそ交通安全
- 5-2-4 シェアド・スペースプロジェクトの誕生 144
- 5-2-5 シェアド・スペースの広がりや展開 146
- 5-3 交通手段をシェアする 147
- 5-3-1 「持つ」時代から「シェアする」時代へ 147
- 5-3-2 カーシェアリングの仕組みと普及の足跡 148
- 5-3-3 その特徴：環境に優れた車の使い方 150
- 5-3-4 シェアする交通手段：新たな展開 153

あとがきにかえて 157

項目索引 159

# 第 1 章 成熟時代を迎える都市地域

## 1-1 21 世紀の都市地域を考える視点

### 1-1-1 豊かな自然に恵まれた日本の国土

四方を海に囲まれた 8,000 余の島からなる日本は、面積こそ 37 万 8,000 km<sup>2</sup> にすぎないが、世界にも類い稀な豊かな自然に恵まれた国である。その海岸線は 3 万 3,900 km に及び、変化に富んだ海岸を形成している。国土の 60% は山地で、活発な侵食作用がもたらす地形は、彫りの深い美しい山並みと河川、そして繊細な風景を提供している。一方で、人々が生活し活動の中心となる都市地域は、国土の約 30% で、その中でも 20 世紀最後の 4 半世紀の間に宅地面積は 40% 増加し、その多くは農用地の転換と平地林の開発で拡大をしてきた<sup>1)</sup>。

日本列島は南北に細長いため緯度的な変化を持ち、面積は小さいものの亜熱帯から亜寒帯まで、地域によって気候は大きく異なる。西はアジア大陸から日本海や東シナ海によって隔てられ、東は太平洋に面していること、起伏に富んだ山脈が国土を縦断して脊梁を形成していること、日本付近には黒潮とこれから分岐した対馬海流の暖流、そして親潮とマリン海流の寒流が流れていること等が多彩な気候を演出している。

冬は北海道、東北から北陸にかけて積雪が多い。そして、「雪はき」、「雪ほり」、「雪かき」と言われるように、地域によって積雪量ばかりでなく雪質も異なる。春は



日本列島を南から北へと桜前線が北上し、種々の草花とともに国全体が目にも鮮やかな新緑に覆われる。6月には梅雨の季節を迎えるが、欧米諸国と比較しても稀に見る多雨を経験する。夏は高温多湿の日が続き、初秋には台風の時季を迎える。そして、秋には木々の葉は美しく紅葉し、再び冬の準備に入ることになる。

日本は年間を通して四季折々の豊かな自然の姿を経験することができる世界でも数少ない自然に恵まれた国の一つである。日本人は長い間、この優れた自然環境を当たり前のように享受してきた。温暖化や砂漠化といった地球規模での環境問題に対応して世界的に関心が高まる中、なぜか私たち日本人の環境への意識は、先進諸国の中、とりわけ欧州各国に比較して低いと言わざるを得ない。それは、日本があまりにも自然に恵まれ、大陸とは切り離された島国であることも影響しているかもしれない。

20世紀後半、わが国でも多くの自然環境が失われてきたが、それでも豊かな自然を国民全体で見直し、21世紀の地域づくりに生かすことが課題として突きつけられている。

### 1-1-2 人と自然が育む風土と文化

世界の目からは、日本は単一民族であり、一つの風土、一つの文化ということで理解されがちである。しかしながら、私たちは国内で初めての人と会った時、「ご出身はどちら？」と挨拶を交わす。それは、単に初対面の挨拶を越えて、その人となりを理解する最初の手がかりを探る意図を多分に含んでいる。日本の変化に富む地形、気候的な自然、そして歴史的な流れの中で、地域によって、また都市によって様々な風土が形成され、特色ある文化が育まれてきた。

風土とは何であるか、それは簡単には、「気象、土壌、生態系等の自然的要素と、人によって構成される社会的要素が相互に作用し合い形成される個性豊かな地域性または空間」と言えよう。言い替えれば、「風土は気候と土地とを意味するが、それは単純な自然ではなく、人間の存在を前提とし、その活動の基礎となる自然環境を指している。したがって、それは国によって、地域によってそれぞれの特徴を持つ<sup>2)</sup>」ということになる。

先にも述べたように、日本はきわめて豊か、かつ変化の富む自然に恵まれている。日本国内であっても、地域によって異なる自然は、そこに住む人々の心情や

## 第2章 成熟社会における都市づくり

### 2-1 変わる都市交通計画

#### 2-1-1 都市交通の計画と整備：過去から現在を駆け足で

第2次世界大戦後のおよそ半世紀は、都市への継続的な人口集中の中で、都市交通施設の計画と整備は、増大する交通需要に対応しながら、市街地の整備と一体となって都市の骨格をつくり、都市の成長と発展を支える重要な原動力になってきた。ここでは、都市内道路を中心に、その足跡を駆け足で振り返ってみたい。

**a. 戦後から 1950 年代** 戦災復興事業(1946)によりスタートした都市内道路の整備は、揮発油税を道路の整備に充当する特定財源制度の創設(1954)により本格的に開始された。この時代は、また多くの都市で街路網が都市計画として決定され、将来に向けての都市の基本的な骨格形成の方向づけがなされた時代でもある。

**b. 1960 年代** 高度成長に伴って、人口と産業の都市への集中は都市交通需要を増大させ、道路、鉄道とも施設整備が需要に追いつかず、深刻な交通混雑を招いた。そのため、主要な幹線道路の整備が進められるとともに、大都市では都市高速道路の計画・整備が本格的に進められた。一方、公共交通は、それまで市民の足として親しまれていた路面電車が自動車交通の増大によって廃止されていき、大都市ではそれに代わって地下鉄の建設が進んだ。加えて、郊外からの鉄道

と地下鉄の相互乗入れと、民鉄の輸送力増強計画が本格的に進められた。

また、1967年、広島都市圏において日本で初めての人々の1日の行動を調べるパーソントリップ調査が行われ、それに基づく総合都市交通体系の計画の立案がなされた。これにより、従来の交通手段別の計画から、交通手段の組合せによる計画へと展開することとなり、総合的な都市交通計画への第一歩を踏み出した。

**c.1970年代** 1970年代は、戦後から続いた高度成長に伴う各種の公害問題が発生するとともに、第1次オイルショック(1973)を経験し、都市交通施設の計画と整備も、自動車優先から環境、生活、安全性へと意識の高まりが進んだ時代と見ることができる。その一連の流れのもとに、地区レベルの交通基盤施設整備のための制度の拡充も行われた。公共交通では、引き続き地下鉄の整備ならびに民鉄の輸送力強化が進められたが、他方でバス輸送の減少が顕著となった。

**d.1980年代** 1980年代に入ると、都市内道路の計画整備水準のあり方が議論され、整備のあり方と推進方策の検討が行われた。また、公共交通では都市モノレールおよび新交通システムが都市開発と一体的に整備されて供用を開始し、地下鉄は京都、福岡、仙台等で次々と開業した。

1980年代の後半は、日本のいわゆるバブル経済がピークに達し、崩壊へと向かった時代であった。高度経済成長とともに、大都市を中心にわが国の産業構造の変化に伴う大規模な土地利用転換の計画と開発が進み、関連する交通施設の整備のあり方が大きな問題とされた。また、市街地の高度利用と地価の上昇により、交通施設空間は、地下交通ネットワーク、複合交通ターミナル、建築物と一体となった人工地盤、立体道路等、単に交通施設を単独の空間として確保することから、交通以外の施設空間と複合した空間として確保する方向へと進むことになった。

**e.1990年代** 日本はバブル経済が崩壊し、「失われた20年」と言われる時代に突入した時代である。経済は低迷し、地球環境問題が深刻になり、財政が逼迫する中、都市交通施設は、これまでに整備された施設を有効に使い、交通需要を適切に管理して望ましい都市交通サービスを維持しようとする交通需要管理の方策が、中心的な課題になった。それと相まって、90年代半ばには、交通渋滞、事故や環境悪化等に対して、ITS技術を高度に活用した交通管制システムが構築され、宅配便のシステムの拡大に加えてネットショッピングの普及が見られた。

**f.そして2000年代** 21世紀になってからも、基本的には都市交通施設の計

# 第3章 都市内道路の整備・更新と 都市空間の再編

## 3-1 成熟時代の都市内道路の整備と役割

### 3-1-1 需要追従時代の終焉

20世紀の終わりから、21世紀へと時代が変わる時期に合わせるように、世界的に交通施設の整備の考え方は大きな転換を見せた。英国の交通白書“New Deal for Transport: — Better for Everyone” (1998)は、「単純に道路をどんどん作るのは自動車交通の増加に何の答も与えない。“Predict and provide”は機能しなくなっている」と述べている<sup>1)</sup>。この“Predict and provide”とは何であろうか。20世紀後半の半世紀、先進国ではモータリゼーションの進展に対応すべく、道路交通の混雑が生じると、将来の交通需要を予測し、新たな需要に対応できるよう新しい道路を整備した。ところが、新しい道路が完成すると、交通需要は増加し、再び混雑が生じるため、これを繰り返してきた。このサイクルは図-3.1に示すようなもので、多くの先進国はこの“Predict and provide”方式で整備を進めてきた。日本でも同様で、需要追従型の整備といった方が理解しやすい。

先にも述べたとおり、自動車利用の潜在的な需要はきわめて大きいと考えるべきで、これからも自動車が使い

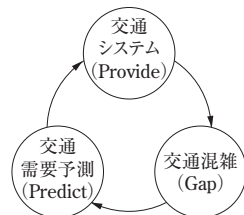


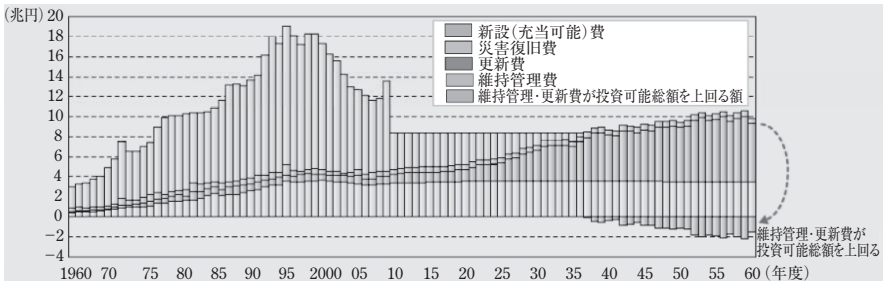
図-3.1 Predict and provide  
方式のサイクル

やすくなれば、それに応じて潜在的な需要は顕在化すると考えるのが自然であろう。むしろ、そのような誘発交通を考慮した交通需要予測の手法は今後とも研究が進められなければならないが、問題はむしろ予測された需要を満足させるだけの道路整備をするかにある。

都市の交通施設、とりわけ道路の整備を今後とも自動車交通の需要に合わせて整備する方向にあるかと言えば、先進国では世界的に否に近い答えが返ってくるが、日本ではいまだ不透明である。先にも触れたように日本をとりまく3つの制約条件、すなわち環境、財政、および既存市街地での新たな道路整備の困難さを考慮すれば、これまでの“Predict and provide”方式からは脱却しなければならない時代になっていることを改めて認識する必要がある。

### 3-1-2 ストックの維持をどうするか

高度経済成長期に集中的に整備された社会資本ストックの多くは、今後更新の時期を迎える。国土交通省の試算(図-3.1)によれば<sup>2)</sup>、2010年度以降に社会資本投資の総額の伸びを±0とし、維持管理・更新については従来どおりに対応とした場合、維持管理・更新費が投資可能総額に占める割合は、2010年には



注 推計方法について

国土交通省所管の8分野(道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸)の直轄・補助・地単事業を対象に、2011年度以降につき次のような設定を行い推計。

- ・更新費は、耐用年数を経過した後、同一機能で更新すると仮定し、当初新設費を基準に更新費の実態を踏まえて設定、耐用年数は、税法上の耐用年数を示す財務省令を基に、それぞれの施設の更新の実態を踏まえて設定。
  - ・維持更新費は、社会資本のストック額との相関に基づき推計。  
(なお、更新費・維持管理費は、近年のコスト縮減の取組み実績を反映)
  - ・災害復旧費は、過去の年平均値を設定。
  - ・新設(充当可能)費は、投資可能総額から維持管理費、更新費、災害復旧費を差し引いた額であり、新設需要を示したものではない。
  - ・用地費・補償費を含まない。各高速道路会社等の独法等を含まない。
- なお、今後の予算の推移、技術的知見の蓄積等の要因により推計結果は変動しうる。

図-3.2 社会資本の維持管理・更新費の推計<sup>2)</sup>

# 第4章 鉄道空間を活用した 都市の再整備

## 4-1 鉄道を中心に発達した日本の都市

### 4-1-1 鉄道の出現と都市

港町や宿場町を見るまでもなく、人や物、そして情報が集積する都市の多くは、その時代を代表する交通手段の要所とともに形成されてきた。そして、この約1世紀を振り返ると、日本の都市の骨格は鉄道とともに形成され、鉄道駅を中心に発展し展開してきた。狭い国土の中、日本の都市地域が高密な活動を可能としているのは、20世紀前半からの鉄道ネットワークの整備に負うところが多いと言っても過言ではない。また、20世紀後半、自動車交通が飛躍的に発達した時期、既に鉄道駅を中心とした市街地の骨格形成がなされていたことは、その後の市街地の展開に大きく影響を与え、鉄道ネットワークのさらなる充実と鉄道利用者の増加をもたらした。

明治5(1872)年、新橋-横浜間に初めて鉄道が開通した後、全国的な幹線と地方線の鉄道整備が急速に進められたが、当時、それぞれの都市では停車場と呼ばれた鉄道駅の立地を決め、新しい都市の拠点建設に乗り出している。その時に決めた鉄道駅の位置は、その後の都市の発展や市街地の形成に大きな影響を与えた。多くの都市は、既存の市街地の縁辺部に停車場を配置し、鉄道を経済発展の原動力と考え、停車場を都市の新しい核として積極的に都市づくりに生かそうとした。

# 第5章 シェアする時代の交通空間

## 5-1 都市づくりとシェアする視点

### 5-1-1 「シェア(share)」するとは

2011年3月11日の東日本大震災は、津波による福島第1原子力発電所の爆発と放射能汚染をもたらし、以来、今日まで日本の今後のエネルギー政策に対し根本的な変更を迫っている。一方で、2013年は、京都議定書の第1約束期間が終了し、地球温暖化対策が新しい局面を迎えることになったが、その間も世界の都市は、グローバル経済競争での生き残りを賭けつつ、サステナブルシティの実現を目指して模索を続けている。日本は、それに加え、今後とも加速する人口減少と高齢社会の到来、さらには財政の継続的な制約の中において、今後の都市・地域づくりへの新たな方向を必要としている。

21世紀の都市地域にとって、環境はもとより、歴史や風土、人材や技術等のすべての地域資源を生かし、新たな「文化」、「知識」、「技術」を創造し、発信できることが、サステナブルな都市としての共通な条件となる。そのような都市・地域の形成に向けて、「シェア」する視点は、21世紀の都市づくりにおける一つの重要な基軸になると考えられる。

「シェア」とは文字どおり、共有したり共用したりする意味を持つが、日本語で必ずしも適切な言葉が見つけれない。それは、「シェア」の概念が歴史的にも日