

② これからの郊外の交通を考える

■ 加川 浩

1 郊外の交通網の特徴と課題

アメリカの郊外化がそうであったように通常、郊外空間はまず「鉄道」が敷かれることによって誕生するが、飛躍的に拡大するのは、自動車と高速・幹線道路網によってである。しかし、横浜の郊外では、幹線道路とくに環状方向の幹線道路の整備が立ち遅れたまま市街化が進み、市街地は、もっぱら鉄道の沿線に沿って形成拡大されてきた。

また、開発許可や土地区画整理事業等により計画的に基盤整備された市街地が島状に分布し、この間を自然発生的な市街地が埋めている。都市計画道路網の密度は粗く、かつ整備の進捗率も低いことから、道路の段階構成やネットワーク形成が十分ではない状況である。丘陵地の多い地形的特徴から行きどまり道路や緊急車両の入りにくい細街路も多い。このような鉄道、道路の構成に、東京都心に向かう新幹線や東海道線、東名高速道路や国道1号等の広域的な交通網が重なっている。

2 広域的都市づくりに向けて

① 郊外における交通道路網の広域的課題

郊外の幹線道路の渋滞は平日の慢性的なものばかりでなく、休日のレクリエーション・買い物交通や、深夜の大型トラック交通等の局所的な混雑に対応することが大きな課題である。

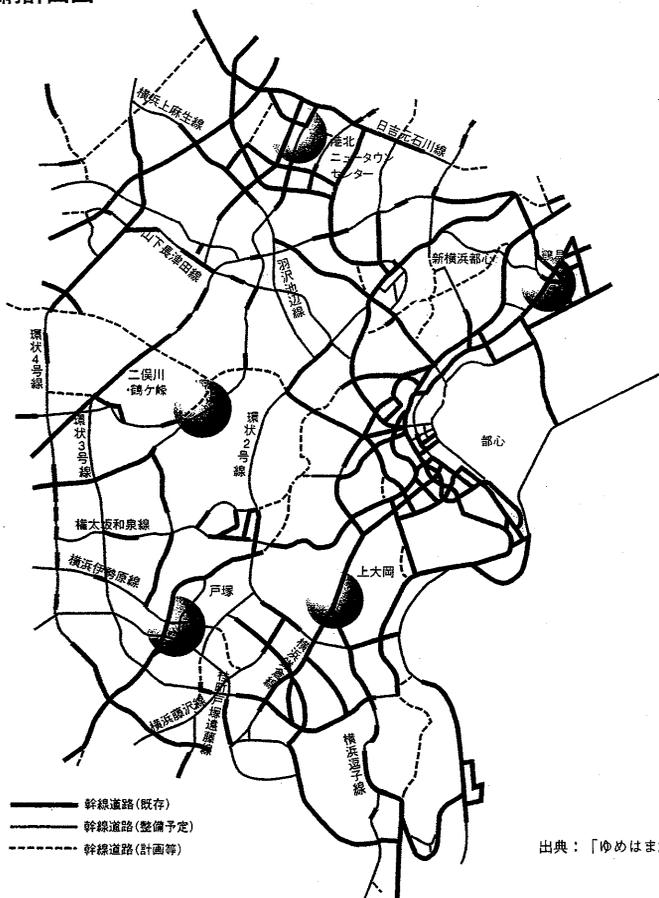
特に近年、郊外での骨格となっている街道筋に、大型店等の大量の集中交通をもたらす施設が立地することで、沿線道路の渋滞や、周辺住宅地内の迂回交通等を誘発する結果となっている(表1)。

さらに横浜市郊外部は、川崎、町田、藤沢、鎌倉、横須賀など居住人口や産業集積の面では、自立した都市圏を持つ自治体に隣接しており、古くからの街道や鉄道がこれらの周辺市を縦貫している。市民の生活行動が広域化する中でこのような周辺都市との交通ネットワークをどのように推めてゆくかも大きな課題である。

現在、横浜市が進めている放射環状型の体系的な幹線道路網の整備がこのような広域的な都市づくりの課題解決のために果たす役割は大きい。特に、環状2号線と4号線の存在は、これからの成熟化する郊外全体の街づくりの大きな鍵を握っているといえるだろう。

② 環状2号線による広域施設帯の形成

図一 幹線道路網計画図



出典：「ゆめはま2010プラン5ヶ年計画」

- 1 郊外の交通網の特徴
- 2 広域的都市づくりに向けて
- 3 身近な生活圏での自立した交通システムの構築

環状2号線は横浜市の都心及びその周辺と郊外との中間域に構築された重要な幹線道路のひとつである。すなわち、環状道路としての交通分散機能と合わせ、新横浜へのアクセスを格段に向上させるなど、都市開発のためのツールとしてもその効用が認められる。

環状2号線の構造は地形的な条件から橋梁やトンネルが多く、連続した沿道利用には制約もあるが、こうした条件を生かしつつ、都心や郊外では展開しにくい緑地・レクリエーション系用途、公園・スポーツ系用途、研究開発や都市型物流の拠点、医療・福祉系用途等の多様な機能を帯として集積させていくことが可能である。

さらに言えば、東戸塚のオーロラシティの成功が実証するように、地域の拠点駅周辺の商業開発をフォローする役割も期待できる。

すなわち、都心と郊外の双方にとってアクセスが容易な中間域である環状2号線沿線に複合的な広域施設帯としての性格をもたせていくことは、環状2号線から扇状に拡大する郊外部全体にわたって、均等かつ緊密により高度な都市機能を付与することに繋がって行くと考えられる。

④ 環状4号線による内陸広域都市圏の形成

環状4号線は、郊外部相互を串刺しにし、結びつける役割を果たすだけでなく、市境に沿って走るだけに、隣接市と横浜郊外部を結びつける主軸となることが期待される。

横浜市の郊外は歴史的にも、地理的にもこれらの隣接する地域との関係で日常の生活や

産業活動が成り立っていた部分がある。今後の就労形態や少子・高齢化等を考慮すると、幹線道路網の拡充によって、居住地域の近傍での消費・産業等の拠点を行政界を超えてネットワークすることで、広域の範囲での都市生活の利便性を市民に確保してゆくことが重要になる。

特に、近年、横浜都心から二十〜二十五km圏における多摩、関東地域での大規模な都市開発が進行し、首都圏での独立した圏域を構成しようとしている。横浜の都心に対応した郊外という位置づけだけではなく、横浜の郊外が内陸の広域的な都市圏の一部として都市構造再編のフロンティアとなることを考えていく必要がある。市域による壁を乗り越えたポードレスな広域行政を推進する媒体として、環状4号線の果たす役割は大きい。

3 身近な生活圏での自立した交通システムの構築

① 郊外での交通需要の変化への対応

鉄道駅密度の粗さや幹線道路整備の遅れをカバーするため、駅まで十五分交通を目標とした地区幹線道路の整備など郊外部の身近な生活圏での利便性を確保するための施策が現在進められている。今後も引き続き道路改良等を行いながら、既存の道路ストックを最大限活用していくことが当面重要である。

しかし、駅まで十五分交通の実現は、鉄道輸送に依存した通勤通学交通等の大量同方向輸送に対して効果的ではあるものの、郊外での生活を支える買物、通院、宅配等各種の日

郊外部へのロードサイド型店舗立地の動向

6月に「大店法」に代わり「大規模小売店舗立地法（大店立地法）」が施行され、今年は小売業にとって大きな区切りの年となった。この政策転換をめぐっては、出店コスト上昇懸念から、大店法で届出・開店を済ませる「駆け込み出店」といわれる動きが全国各地でみられ、その結果平成11年から12年にかけて大型商業施設の開業が相次いだ（表-1）。

モータリゼーションの進展、女性の社会進出に代表されるライフスタイルの変化の中で、買い物のパターンも、週末に車で一週間分まとめ買いをするといった傾向に変化しつつある。よって売上げ確保には休日の集客力がポイントとなり、その結果として商業施設開発は、広範囲からの集客が見込める主要道路沿いに大きな駐車場を確保するというのが大きな流れとなっている。それは同時に、駅前立地では採算のとれる商業施設の開発が困難であることも意味しており、市内の出店動向をみても、みなとみらい地区や市街地再開発などの例を除き、その多くが郊外部へのロードサイド型店舗となっている。

また、最近では消費者ニーズの多様化・高度化により商品の選択眼が厳しくなっており、大型店に対して商品知識や豊富な品揃え、金額以上の満足感を求めるようになった結果、従前の商品を陳列しただけの百貨店・総合スーパー等は苦戦する一方で、衣料品ではユニクロやしまむらなど、また家電ではヤマダ電機などといった専門店が躍進を続けている。また他にも週末の余暇を利用した購買パターンから、商業施設も行く楽しさが求められている。その結果、店舗面積が拡大して品揃えを訴求する一方、有力専門店のモールと百貨店等とのショッピングセンター（SC）を展開して幅広いニーズに応えようとしたり、シネマコンプレックスなどとの「滞在型」と呼ばれるようなSCの開発や、トータルコンセプトのもとで開発することで他商業施設との差別化を図っているSCの例もある。

こうした中、郊外部のSC開発に伴う、「都市間競争」から「地域内競争」への変化を通して、百貨店も、これまでのどの店舗も同じように、何でも陳列していただけた売場から、扱い品目を衣料品中心に絞った上で商品提案をするなど、他店との差別化を意識した売場づくりの動きが郊外店を中心にみられる。

車利用中心の購買行動から変化する見込みのない中、今後も道路アクセスの便利な地点への出店が続くもの考えられる。現在大型の商業施設を中心に、郊外部の工場跡地での開発が活発であるが、これは工場跡地がまとまった土地利用が可能である上、もともと道路アクセスが比較的良好で、商業施設としても好条件の土地であることが要因としてあるものと思われる。

依然として低迷の続く消費動向の中、商業施設も消費者の心を掴むべく様々なアプローチで生き残りを模索している。その一方で、消費者の商品を選別する目、店舗を選別する目はますます厳しくなっており、購買行動にその変化が現れている。今後横浜市全体が魅力ある一大商業地として吸引力を高め、また地域バランスのとれた市内商業振興のあり方を検討・実施していく上で、中心市街地の空洞化への対応とともに、隣接市を含めた「郊外部」での商業立地の動きは無視できない存在となりつつあるといえる。

常的な交通や、休日におけるレクリエーション、買物交通等の少量多方向移動は、これらの目的が分散していることもあって駅アクセスだけを目標にした交通網の整備だけでは有効とはいえなくなってきた。さらに郊外部の高齢化が進む中で、時間に余裕のある活動的な高齢者も増加しており、彼らの行動パターンとして、ピーク時間帯のみならず、昼間時に比較的短いトリップが行われたり、行動半径は比較的狭いものの、居住地から多方向への移動が多い点に特徴があり、その傾向をますます助長するものと考えられる。

② 駅に郊外の求心力をもたせる

そこで、駅勢圏内における人口規模や立地施設、地形や環境資源等の特性を考慮しながら、文化施設、福祉施設、交流施設等を駅直近へ誘導したり、駅それ自体に各種の生活サポート機能や情報機能等を付加して行くことが重要になる。駅およびその直近に、郊外のコミュニティコアとしての求心力を持たせることで、ランダムな移動ニーズを集約化していくのである。

駅まで十五分交通の目標を交通機能以外にも拡大し、駅を郊外における身近な生活圏の安全、安心の拠り所にして整備いくことが望ましい。駅に共働き世帯のための保育施設を整備する近年の鉄道会社の動きなども、その芽生えとして評価できよう。

この場合、福祉・医療施設等公共性の高い施設は、既に駅からの遠隔地に整備されつつある場合も多いことから、駅直近では民営型の商業等との複合施設として、いくつかの駅勢圏を束ねながら、需要に対応した立地を誘導していくことが現実的と考えられる。こうした郊外の鉄道駅への求心力の向上は、駅周辺の既存の路線型商店街の活性化や再構築を促すものとしても期待される。

③ 郊外駅への多様なアクセス手段の確保

もちろん、駅への求心力を高めるだけでなく、駅への多様なアクセス手段を確保することも郊外の生活利便性を維持し、高めてゆくためには、重要である。

駅へのアクセス手段やルートは、交通的目的や時刻等によって一様ではない。そこで、各駅における徒歩以外のアクセス手段に対しては、路線バスのみならず、マイカーによるキス&ライドや、自転車バイクの駐車場等について、駅前広場付近での積極的な整備を駅毎の特性を考慮しつつ検討する必要がある。また、駅に発着する路線バスに加えて、よりきめこまかなサービスを行なうバス路線をニーズに合わせて導入する必要がある。

④ 身近な生活圏を支えるコミュニティバス

道路網の状況やマイカーへの過度の依存を回避しながら、きめの細かい身近な移動・交通手段への需要に応えるため、郊外ではミニバスやタクシーを活用した公益性のある新しい交通システムを形成していくことが重要である。

コミュニティバスは通常の路線バスと異なり、バス停の間隔が短く設定され、病院や福祉施設、学校やコンビニ等の正面玄関に停留するなどして、ドアツードアに近いきめ細かいサービスを提供するものである。

コミュニティバスは道路事情に合った小型バスやマイクロバスにより、比較的狭い道路への乗り入れが可能であり、団地や立地企業等が費用を一部負担した駅送迎バスやデイスサービスの為の送迎サービスからの発展等も考えられる。

これからのバスやタクシー交通システムの幅広い対応は、駅直近のみならず、その周辺部に点在するショッピングセンター、病院、福祉施設等が自前で実施せざるを得ない送迎等を考慮すれば、郊外の重要なセイフティネットを形成するものとなる。その場合、既往のバス事業者やタクシー事業者だけでなく、ボランティアの送迎サービス等から派生する地域の事業者など、事業者相互の役割分担を行い、地域全体で運営面まで係われる適切な事業方式を生み出していくことが不可欠となる。

△横浜郊外生活研究会▽

表一 市内郊外部における主な大型店の開店状況(平成11年～平成12年11月)

店舗名	所在区	主な小売業者
トステムビバ横浜青葉店	青葉区	トステムビバ(株)
アスティ新横浜別館	港北区	(株)ビックカメラ
マルエツ瀬谷駅前店	瀬谷区	(株)マルエツ、(株)田原屋
オーロラシティー	戸塚区	(株)西武百貨店、(株)ダイエー
(仮称)美しが丘一丁目1番地所在土地建物	青葉区	(株)三井不動産
オーケーディスカウントセンター港北北山田店	都筑区	オーケー(株)
(仮称)田奈東急ストア	青葉区	(株)東急ストア、(株)カメガヤ
港北ニュータウン・センター北駅前共同ビル	都筑区	(株)阪急百貨店
ヤマダ電機テックランド横浜店	港南区	(株)ヤマダ電機
大八上永谷ビル	港南区	(株)ビーシーデコレーション、(株)イエロハット
(仮称)横浜青葉NSC	青葉区	(株)ハックミサワ

*大店法届出店舗のうち、店舗面積が1,000㎡を超えるものを掲載

*記載内容は、平成12年11月30日現在