

## デジタル時代のまちづくりと地域交通政策

第4次人口減少問題研究会座長 杉渕 武

### はじめに

2020年の国勢調査に基づく人口推計の結果からみると、日本全体の人口は減少傾向にあり、2040年には1億1千万程度になる。その中で、神奈川県は2021年までは人口増加が続き約923万6千人になったが、その後は減少傾向になっている。しかしながら、1次から3次までの人口減少問題研究会で指摘しているように、県内の市区町村別に人口動向をみると、その動向は大きな差がある。そして、コロナ禍後においては、人々の働き方、暮らし方が多様になり、人口移動も以前とは違いが出ている。

また、直近の住民基本台帳による府県別の人口移動をみると、東京都をはじめとする首都圏と大阪を中心とする関西圏の流入超過が特徴であり、首都圏等への集中が顕著である。

このような現況を踏まえつつも、神奈川県地方自治研究センターでは、デジタル化社会と人口減少社会におけるまちづくりの課題を、今後の都市交通のあり方、コンパクトシティ、地理的な特徴と地域課題、公共交通不便地域とまちづくりなど、多くの指標をベースに神奈川県の人口減少問題を検討する研究会を重ねた。また、人口減少社会において電鉄会社が中核となってまちづくりを進めてきた地域をとらえて、現在のまちづくりがどのように進められてきたかを把握するために、川崎市の新百合ヶ丘地区を視察した。

これらの内容を総合的に振り返り、第4次人口問題研究会のまとめとしたい。

初めに、研究会の趣旨、開催経過、および各回のまとめを示し、第4次人口減少問題研究会の流れを示しておきたい。なお、各研究会の具体的な内容は、「かながわ自治研月報」No.200、No.204及び今号に掲載されているので、そちらを参照されたい。

次に、1では、この研究会の全体テーマを多面的に論じ、課題と方向性を提示している第2回研究会のポイントを紹介したい。

次に、2では1で示した、課題と方向性について、第3回、第4回、第6回、第7回、第8回研究会では、より具体的な観点から論じられているので、その概要とポイントを紹介したい。

次に、3では、今回のテーマに即した現地視察を第5回研究会として、川崎市麻生区新百合ヶ丘駅周辺地区で実施したので、その概要を紹介し、現場でのまちづくりを理解したい。

次に、4では、研究会で論じられている公共交通、モビリティ、技術、システム等について、神奈川県内をはじめ、どのような事例があるかを紹介し、今後の市民の移動をどのように確保していくべきかを考察したい。

参考資料として、以下に、研究会の開催経過を示す。

## < 1 > 研究会の開催経過

### (1) 第 1 回

日 時 2022 年 7 月 29 日  
テーマ 研究会全体の趣旨  
報告者 佐野 充（神奈川自治研センター  
理事長、研究会主宰）

### (2) 第 2 回

日 時 2022 年 8 月 24 日  
テーマ 「MaaS によるまちづくりと都市  
交通の現状と今後のあり方」  
講 師 中村文彦（東京大学大学院特任  
教授）

### (3) 第 3 回

日 時 2022 年 9 月 29 日  
テーマ 「人口減少社会への取組に向けて」  
講 師 杉 測 武（第 4 次人口減少問題研  
究会座長）

### (4) 第 4 回

日 時 2022 年 12 月 12 日  
テーマ 1 「コンパクトシティの実現と人  
口減少問題」  
講 師 菊池浩紀（日本大学理工学部交通  
システム工学科助手）  
テーマ 2 「補論・コンパクトシティという  
概念」  
講 師 杉 測 武（第 4 次人口減少問題研  
究会座長）

### (5) 第 5 回

日 時 2023 年 4 月 30 日  
テーマ フィールドワーク「川崎市麻生  
区市新百合ヶ丘駅周辺地区」

### (6) 第 6 回

日 時 2023 年 5 月 15 日  
テーマ 「自治体と取り組む自動運転車の  
現状と将来について」  
講 師 藤井敬宏（日本大学理工学部交通  
システム工学科特任教授）

### (7) 第 7 回

日 時 2023 年 6 月 1 日

テーマ 「神奈川県内の地域分析から公共  
交通のあり方を考える」

講 師 畠山輝雄（鳴門教育大学准教授）

### (8) 第 8 回

日 時 2023 年 7 月 25 日  
テーマ 「アクアライン開通後における木  
更津市の地理的特徴・構造と地  
域的課題—特に交通的・人口的・  
商業的側面を中心に、神奈川県  
との関係を踏まえて—」

講 師 牛垣雄矢（東京学芸大学准教授）

## 1 研究会の趣旨と方向性

第四次人口減少問題研究会では、第三次ま  
での人口減少問題研究会の成果を基本に、急  
速に進む DX 社会への変容にどのように対応  
していくことが、人々にとって安心して住み  
やすい神奈川に繋がるかを考察することが求  
められている。そのため、「デジタル時代のま  
ちづくりと地域交通政策」のテーマのもとに、  
人口減少社会のまちづくりと都市・地域内交  
通の現状と今後のあり方について調査・研究  
を行い、その研究成果をまとめておくことと  
したい。

第 2 回の中村文彦氏（東京大学大学院特任教  
授）による、「MaaS によるまちづくりと都市  
交通の現状と今後のあり方」は、研究会の研  
究内容を全体的に俯瞰できるものとして、捉  
えることができる論考である。3 回目以降の研  
究会の各テーマを関連づけるものと言えるの  
で、その骨子を整理しておくこととしたい。

(1) MaaS によるまちづくりと都市交通の現  
状と今後のあり方—研究会の方向性の参考  
として—

1) MaaS とは—いろいろな情報を入手できる  
ツールである

MaaS (Mobility As A Service) とは、地域

内のすべての移動手段をまとめてサービスする概念であり、情報の検索や予約、決済するという考え方で、MaaSの中の代表的ツールがスマホのアプリということである。スマホのアプリひとつで、いろいろな乗り物の情報を入手できるのが特徴である。

MaaSのルーツは2016年にヘルシンキ（フィンランド）で登場したスマホのアプリ「Whim」である。市内の鉄道、地下鉄、路面電車、バス、自転車のシェアリング、カーシェア、ライドシェア、Uberの類の手段、オンデマンドバスなど、これらが一つのスマホ上で案内され、予約でき、決済できるシステムである。

MaaSがヘルシンキで成果を上げている要素として、4つのローカルコンテキストがある。一つ目は、地球温暖化問題解決への高い意識があり、国として自動車利用を減らす明確な政策目標があること、二つ目として、情報通信技術の先進国としてのプライドがあること、三つ目として公共交通の運営は一社であること、四つ目として、シェアリング、オンデマンドサービス、自動運転バス等を先行導入して、公共交通として一元的に運営していることがあげられる。

MaaSは、多様なツールが揃っている環境で、これらをしっかり使ってもらい、自家用車の利用を減らすために作られたというものである。

## 2) 日本での導入状況と MaaS への期待

国土交通省のHPでは、MaaSとは、地域内のすべての移動手段をまとめてサービスする概念で、i) 情報提供、ii) 予約、iii) 決済、iv) 月極利用、v) ビッグデータの活用という利点があり、人々の行動を変えて問題解決を図ることができるので、交通以外の様々な領域の政策目標（福祉、過疎地対策、観光など）の達成に資することができるということを紹介している。その結果、地域や観光地における利便性向上、既存公共交通の有効活用、交通

安全、マイカー依存からの脱却、外出機会の創出、地域活性化、スマートシティの実現に繋がっていくと説明している。

日本の特徴としては、立ち上げる主体として、鉄道事業者、自動車製造販売会社が主導、地元工場が発案する事例が多いことである。また、目的が絞り込まれていること、本当に困っていることに焦点を当てていること、過疎地で移動のしやすさを確保すること、観光振興につなげること、移動困難な人のために連携するなど、海外ではない事例があるのが特徴といえる。

MaaSを導入するにあたって、地域課題分析が十分でないことや、アプリはできていても現実のバス交通に改善の余地があること、公共交通側が一丸となって取り組む必要があること、自治体が異なるとアプリも変わってしまうこと、実験だけで終わってしまうことなど、克服しなければならない課題は多い。

しかし、「移動」という視点で、個人の移動手段、移動サービス、地域課題と移動の関係などを総合的にみると、MaaSという考え方が、これらを結び付け、地域課題を解決するための「つなぎ」の役割を果たすと考えられる。MaaSに期待するところは、交通手段間、既存技術と新技術、生活と交通、将来ビジョンと政策ツール、データ解析とマーケティングなどを、「束ねつなげる」ことである。

## 3) 関連する新技術（自動運転とシェアリング）

### i) 自動運転への期待

自動運転への期待については、自動車がより安全になることへの期待、バスの運転席がなくなることによるバスのデザインが大きく変わるだろうということ、今までにないサービスへの期待という三つがある。

自動運転はかなりコストがかかるが、やはり、お金がまわってこそ、持続可能な社会につながることになるので、自動運転は、ここに繋がっていないといけな。そして、車両

やサービスについても向上させ、自動運転への関心を引き付けてほしい。

## ii) シェアリング

シェアリングはパリが進んでいる。2007年に、民間企業がパリ市内に1500か所のステーション、2万台の自転車という大規模な事業を展開した。パリは、元々あった広場の駐車場や路上駐車スペースを減らして、駐輪スペースを設置している。自動車利用を減らす政策として実施しているのがポイントである。

シェアリングの論点は、使っている人は以前はどうしていたのかという点が問題である。都会のシェアリングは徒歩・公共交通が大半で、自家用車利用からの行動変更が少ない。

## iii) オンデマンド

いつでもどこでもリクエストはできるが、いつでもどこでも乗れるわけではない。これまで数十年も世界中でいろいろな工夫がなされているので、この経験をしっかりと学ぶことが、地域の方々の移動のチャンスを増やす設計につながる。

## iv) 地域指向と市民目線への留意

いま、留意することとして、一つには、地域で何が起きているか、そこにいい技術があるのか、診断することが必要であること、二つには、いまある資源を活かしているか、三つには、社会的意味の議論に時間をかけることが必要である。

## v) バスの可能性と未来の都市交通

バスには、即地性（コミュニティバスやトランジットモール）、多様性（BRT、DRT等）、しぶとさ、という以て備わった可能性（DNA）がある。これからのバスの将来は、情報通信技術によりデータを駆動し、より安全に、料金支払いも電子化され、車両も生まれ変わるというように、新しい時代のモビリティとなる可能性がある。その役割を担うのがMaaSでもある。

この先に、公共交通をどう応援していくの

か、全体で考えなければいけない時代になっている。人々の移動が多様化し、近距離が増え、健康志向にもなっていく。そのために、道路の使い方について、もっと技術的に工夫があってよい。速度の抑制、歩行者スペースの拡張も求められるので、地域で支える方法を考える。地域が公共交通システムに投資し、その結果、地域もプラスを得るということが大切である。

## vi) 新技術への態度

技術にふりまわされず、地域のビジョンを持つ必要があり、データをとって実験の仮説を検証することが大事である。

また、例えば、教育予算で子どもの運賃を無料にする、行事と連携した時間限定の運賃など、需要創出や価値付与など、プラスをつくる議論も必要である。

## 4) 都市交通の現状と課題

### i) 自動車への過度な依存からの脱却

自動車しか使えない状況は作ってはいけない。自動車を使わなくても済み、自家用車を使わない方が幸せな場面を増やすこと、選択肢があることが大事である。

歩いても行ける、自転車でも行ける、公共交通でも行ける、自家用車であると楽かもしれないが、歩いていくときはそれなりの良さがある。

そのための努力は地域全体で考えていくことが求められる。

### ii) お出かけ先の間づくりが重要

まちづくりでは、交通が便利なところに施設（医療・福祉・教育・文化施設）を立地、誘導することが重要である。また、歩行者を優先し、自転車を大切にしよう、道路を整備する。

### iii) 移動困難者のdoor to doorニーズを保障

移動困難者のdoor-to-doorニーズを保障しつつ、安い、速い以外に楽しい、よいところという価値観を浸透させる。安全は最優先で、

徒歩、自転車であるが、幅広い意味でカーシェア、自転車シェアも含めて、公共交通を考えていき、そこに新技術が入っていくということが望まれる。

#### iv) 事故対策・渋滞対策から移動の創出へ

旧来、道路交通というと安全と円滑という考え方で、交通防止、道路渋滞緩和だったが、渋滞緩和は横に置き、自転車レーンや多車線道路でのバスや福祉タクシーレーンなどに力点を置いたらどうだろうか。需要の対応の考え方も、もっと移動、サービスを作り、まちなかの移動を増やし、運輸事業者でも収益が増える発想をみんなで考えていくことが求められる。

#### v) 移動の意味

ロンドン大学のピータージョーンズ氏は、歴史的には、自動車社会が、持続可能交通という考え方になり、今後は「リンク&プレイス」、場をつくっていくことが交通であると言っている。お出かけ先の場づくりという考え方とも結びついている。

移動する先は、“walkable place”としてのまちなかである。移動は個人の心身健康や都市の活力の面からは必要であり、その目的地「まちなか」には、人々がわくわくし、余韻をもたらす「場」が必要である。場があることで地域への効果、移動への効果、都市経営的效果が生まれる。

このような場は、特定のディベロッパーが全部持つのではなく、市民、行政、民間でバランスよく持つことが必要である。そして、場にアクセスできることが大事で、こんな面白いところがあるとアプリが教えてくれるために、MaaSが必要である。

#### vii) 公共交通を考える意味、そして再定義へ

移動の選択性・自由を高め、歩きやすさ、人々の信頼、楽しさを高めることをめざす方が仕事としても楽しく、長続きする。これを MaaS は支えていける。

公共交通は運輸事業だけでなく、「誰もが気軽にアクセスできる移動サービスの総称」である。欧州の再定義ではライドシェア、カーシェア、自転車等のシェアなども公共交通に含まれる。

#### 5) まとめ

いろいろな移動を選べるところに MaaS がある。その先は、街路、沿道、空間構成、場も変わっていく。MaaS の地域の関わりを見ていき、今の都市の今後の都市の問題の解決だけでなく、望ましいと思う方向を議論し、そこに向けて何をしていくか、自動車に振り回されて都市が変わるのではなく、ゴールに向けて都市は何が変わるのか。こうした議論をしていくことが課題だと思う。

(自治研月報 2023.2 No.200 掲載の中村文彦氏論文より抜粋と筆者による修正)

## 2 研究会の方向性を踏まえた個別テーマについて

### (1) 人口減少社会への取組に向けて～都市や地域の交通の視点から～

第3回研究会では、座長の杉渕より「人口減少社会への取組に向けて」の報告を行った。

報告では、神奈川県の高成長期からの人口動向、団地開発、交通基盤の状況を紹介し、神奈川県においても人口減少問題に対する取組の必要性を示した。また、神奈川県内での地域交通の取組事例について、湯河原町、真鶴町、茅ヶ崎市、大和市のコミュニティバス、中井町のオンデマンドバスを紹介するとともに、横浜市の地域交通サポート事業の活用事例を紹介した。また、公共交通の価値という観点から、自動車交通に頼らない都市を目指す考え方、公共交通政策における自治体の責任、交通を環境に視点やまちづくりにおける役割について、考察するとともに、地域交通をどのように捉えるかという観点から、横浜

市若葉台団地の地域巡回バス（オンデマンドバス）や運行情報の見える化（新技術の活用として）の実例、藤沢市湘南ライフタウンの交通ニーズに対する市民との協力の実例を紹介した。その上で、地域交通の視点から人口減少問題に取り組むための、地域分析や調査の視点等を提案した。

中村文彦氏の論考では、バス交通の未来への展望について期待を込められていたが、神奈川の実例（2022年時点）では、まだそこまでの展開が見えない。しかしながら、この1～2年の間にいくつかの事例が出てきているので、それは、4で紹介したい。

## (2) コンパクトシティの実現と人口減少問題～定量的手法を用いたコンパクトシティの実現可能性の分析～

第4回研究会では、日本大学理工学部交通システム工学科助手の菊池浩紀氏より、「コンパクトシティの実現と人口減少問題」の報告が行われた。コンパクトシティは、「立地適正化計画」の中で、公共交通機関の駅から都市機能施設や住宅地を設けるなど、コンパクトな都市を目指すこととしており、「まちなか」の機能充実を謳っている。

報告では、2019年に公共交通ネットワークと一体となってコンパクトシティを目指す「千葉市立地適正化計画」を対象に分析をされた。東京都市圏パーソントリップ調査に基づいて、千葉市内を24の交通分析ゾーンに分け、公共施設の分布状況と住民の集約や公共施設の集約・除却の費用、固定資産税への影響などを考慮し、目標とする都市形態を四つのシナリオで分け、コンパクトシティの実現性について分析している。

そのまとめとして、コンパクトシティの実現に関する政策について、長期的な評価を行った結果として、人口が減少する縮小都市では、政策実施費用の負担が大きいことが明らか

かとなり、限られた予算の中で、行政はコンパクトシティをどのように実現していくべきか課題があると指摘している。

## (3) 自治体と取り組む自動運転車の現状と将来について

第6回研究会では、日本大学理工学部交通システム工学科特任教授の藤井敬宏氏より、「自治体と取り組む自動運転車の現状と将来について」の報告が行われた。

報告では、自動運転のレベル運転1から5までの内容を説明後、自動車メーカーがレベル1、2、3に適った車が開発されているかを紹介した。一定の条件下で無人運転が可能となるレベル4についても、国の目標や改正道路交通法案のことにも触れた。

また、藤井氏は、「しずおか ShowCASE プロジェクト未来創造会議」に参加され、自動運転の実証実験を実施している「松崎町」「沼津市」「掛川市」の技術開発の状況を説明された。実験ではスマートポールの設置、見守るバス停、信号情報の共有など新技術の開発状況も紹介された。

裾野市に民間会社が構想している未来型都市「ウーブン・シティ」について、行政、大学、民間事業者との連携によるプロジェクトが動き出しているが、地域住民の参画を得ながら、構想づくりを進めていることが紹介された。その中で、公共交通、MaaSも重要な連携事業として位置づけられている。

## (4) 神奈川県内の地域分析から公共交通のあり方を考える

第7回研究会では、鳴門教育大学准教授の畠山輝雄氏より、「神奈川県内の地域分析から公共交通のあり方を考える」の報告が行われた。

報告では、①鉄道路線の新設・改変による沿線地域への影響分析、②移動手段の地域差に関する分析、③公共交通空白地域の抽出と

高齢人口分布との関係分布に関して、県内のメッシュ別の人口分布、利用交通手段の割合の分布、高齢人口の分布、鉄道駅・バス停からの300m距離以遠の分布などと、鉄道網バス路線網図等とを比較しながら、分析された論考である。

その総括的な結果は次のとおりである。

i) 相模川の東西で公共交通に対する利用の在り方が異なる。

【県の東部について】

- ・東部は、大都市型であり、東京の郊外部ともいえる。
- ・私企業による乗客獲得合戦が路線新設・改変により、また人口減少によりさらに激化する可能性が考えられる。加えて、地域住民の属性変化により、駅周辺とその他地域での地域差が考えられる。
- ・東京を中心とした地域構造の周辺部としての位置づけになる。
- ・横浜市周辺部の高齢化と交通の採算性の低い地域の切り捨てが起りうる。公助としての限界が起きると、共助、住み替え、MaaSの活用など新たな対策が求められる可能性がある。

【県の西部について】

- ・公共交通の維持困難による自動車社会が現実である。
  - ・高齢化による限界、交通事業者の不在などが現実的に起りうる可能性が高い。
  - ・公共交通以外の移動機関(物流)代替え(事業)化が進む可能性がある。
  - ・物流の例としては、郵便、宅配業者、運送事業者、ヤクルト、幼稚園等がある。
  - ・MaaSの活用もありうる。
- ii) 今後の論点としては、次のようなことが言える。
- ・各地域における交通ガバナンスと自治との関係をどのように考えていくか。
  - ・交通網の広がりや交通課題が生じている範囲としての「地域」の実態・特性を踏

まえ、自治会・町内会、市区町村、神奈川県、首都圏内の広域連携など、自治の単位の検討や垂直的・水平的連携が重要となる。

- ・地域分析・診断、将来予測をさまざまな角度から実施する必要性がある。

(5) アクアライン開通後における木更津市の地理的特徴・構造と地域的課題

～特に交通的・人口的・商業的側面を中心に、神奈川県との関係を踏まえて～

第8回研究会では、東京学芸大学地理学分野准教授の牛垣雄矢氏より、「アクアライン開通後における木更津市の地理的特徴・構造と地域的課題」の報告が行われた。

アクアラインの開通・利用者の増加が、人口動態、通勤行動、商業立地等様々な側面へ影響をもたらし、地域的特徴と地域構造を変化させている木更津市の事例を通じて、神奈川県の今後のまちづくりのヒントを模索する目的で論考をまとめられた。

アクアラインの開通によって、木更津市の人口動態と通勤行動は大きく変化し、アクアラインを利用して京浜地域への通勤者が増加し、千葉市等へ通う総武線の利用者が減少していることが特徴的である。その一方で、アクアラインを利用して、商業施設を利用する県外の住民多くなり、木更津市内には高速道路や主要国道沿いに大型店の立地が続いている。

木更津市にとって、アクアラインの開通によって、人口の増加、商業中心性の上昇がみられ、自家用車の利用を前提とした都市構造が形成されている。

今後の課題として、高齢化が進む中で、交通・買い物弱者問題が起きることが予測されること、アクアラインの料金値上げがあると木更津への影響は大きくなること、車通行が多いことによる環境問題が起りうること、イオ

ンモールに依存した市域の経済構造なのでイオンモールの経営状況によっては影響を受けやすいこと、などが大きな課題として上がっている。

木更津と神奈川県とは、アクアラインで繋がっているため、通勤手段として交通問題、車の交通量が多いことによる環境問題やまちづくりをどのような方向を目指していくか、地域住民の生活のことも踏まえ、検討されなければならないと思う。

#### (6) まとめ

研究会での各講師の発表内容は、デジタル時代のまちづくりと地域交通政策のテーマのもとに、人口減少社会のまちづくりと都市・地域内交通の現状と今後のあり方について、各講師のこれまでの調査・研究の実績から、まとめられた内容である。

その内容を筆者が要旨を抜粋したものである。

### 3 新百合ヶ丘フィールドワーク（第5回研究会より）

新百合ヶ丘地区のフィールドワークは、2023年4月30日（日）の午後、新百合ヶ丘駅に集合し、研究会メンバー以外の参加も得て、9名で行った。

フィールドワークのテーマは、「しんゆり・芸術のまちづくり」の状況を見ること、「市民参加のまちづくり」に様々な主体・団体が関わっていることを見ること、「麻生区の公共交通」を学ぶことである。

案内役は、研究会メンバーである板橋洋一さん（川崎地方自治研究センター）である。I部では、板橋さん作成の厚い資料をもとに、「芸術のまち 新百合ヶ丘」を学ぶとともに、II部では座長の杉渕より、「新百合ヶ丘のまちづくりを学ぶ」をテーマに、まちづくりのコン

セプトや公共交通の状況について、座学を行った。

#### I部 芸術のまち 新百合ヶ丘

##### (1) 新百合ヶ丘とは

小田急線新百合ヶ丘駅は、小田急電鉄が1974年、多摩ニュータウンと都心を結ぶ路線として小田急線多摩線を開通するために、小田急小田原線の分岐駅として新設された。当初、隣の百合ヶ丘駅もしくは柿生駅から分岐しようとしたが、地権者との折り合いがつかず、また土地の形状もあり、両駅の間にも新駅を設置することになった。新百合ヶ丘駅周辺の開設当時は、小高い丘と田畑に覆われ、都市施設らしいものは全くなかった。

##### (2) 第一のまちびらき

川崎市は、1972年に政令指定都市となり、5つの行政区（川崎区、幸区、中原区、高津区、多摩区）を置き、新百合ヶ丘駅は多摩区に位置していたが、人口急増に伴い1982年に高津区の一部を宮前区に、多摩区の一部を麻生区に分区した。

川崎市は、1977年から1984年までに「川崎市都市計画新百合ヶ丘駅周辺特定土地区画整理事業」により、新百合ヶ丘駅前開発を進めてきたこともあり、麻生区の拠点として新百合ヶ丘駅周辺とし、区役所等行政機関を整備した。なお、高額所得者が多かったことから、国の機関として、川崎西税務署が設置された。1986年にそれまで百合ヶ丘駅発着だった多くのバス路線が新百合ヶ丘駅発着に移され、バスターミナルが整備された。

駅周辺には、行政機関に加え、大型商業施設が整備され、また周辺の住宅地域は高額所得者が定住するようになり、乗降客数は2021年度99,000人で小田急線内8位となっている。

麻生区は、区制施行後すぐに新百合ヶ丘駅周辺を拠点として発展していくことになるが、周辺部には市街化調整区域など農地、山林が



残されていて、当初の農住構想に沿った宅地開発も進み、東京のベッドタウンとして移り住んだ川崎都民といわれる住民が多い。また、川崎市の行政の中心が麻生区から最も離れた川崎区にあることから、川崎市への帰属意識が希薄であることが重なる。

### (3) 文化・芸術のまちづくりと景観形成

新たな区政の発足、コミュニティの形成にあたって、かねてより多く移り住んでいた文化人が集まり、麻生区のまちづくりのコンセプトを“文化・芸術のまちづくり”に置くことが議論された。古くからの居住者でもある地権者は、緑豊かな環境を保持するために農住構想を掲げる一方、文化・芸術のまちづくりにも理解を示し、麻生市民館の建設要求に合わせ、さまざまな文化・芸術を志向する市民団体を立ち上げ、川崎都民と呼ばれる新住民の有志も呼応し、新百合ヶ丘を中心に文化・芸術のまちづくりが市民、事業者、行政が一体となって取り組まれた。

その中で、特筆されるのが、カンヌ映画祭で2度のパルムドールを受賞した今村昌平監督が横浜駅近くに開校した日本映画学校を1986年に、また、1989年に藤原歌劇団を有し、オペラを中心とした声楽や管弦楽を得意とする昭和音楽大学を新百合ヶ丘駅北口に誘致したことである。昭和音楽大学は、2007年には南口に残された区画整理事業の残務地に新たな大学キャンパスを設置し、日本ではまれなオペラ専門劇場を併設した。日本映画学校は、2011年に日本初の映画単科大学として、日本映画大学を開校し、新百合ヶ丘駅から至近距離にある白山キャンパスを加えた。

一方、新たな地域住民は市民意識が高く、市民参加によるまちづくりが進められた。近代以前から農村部においても寺子屋など地域の教育力は高く、柿生付近が県央、横浜を結ぶ地点であったことから文化性も高く、多少の軋轢はあったものの、新百合ヶ丘駅周辺の

まちづくりは市民や団体が主体的に担っていた。駅周辺は、1998年に市の景観形成地区、2007年には国の景観形成特定地区に指定されたが、市民が参加する景観形成協議会が景観のルール作り、監視を担い、現在も落書き消し隊やグリーンバード、コンソーシアムなどによる美化活動が活発に行われている。

### (4) 多様な主体が関わるまちづくり

市民参加によるまちづくりは、様々な団体が作られ関わっている。新百合ヶ丘駅周辺の区画整理事業から生まれた果実（3億円）を基金として、市の指導により「川崎新都心まちづくり財団」が1986年に作られ、まちづくりや地域文化の向上に貢献してきた。2018年4月には、中小企業庁の「地域まちなか商業活性化支援事業補助金（地域商業自立促進支援事業）」を活用し、「しんゆり交流空間リリオス」を開設して、市民の利用に供している。

また、2007年には麻生区の区づくり白書、都市マスタープランに関わった市民が立ち上げた麻生まちづくり市民の会の活動拠点として、川崎市の区画整理事業で残された一画に市が「麻生区市民交流館」を設置した。開館に合わせて、市民の会は「NPO あさお市民活動サポートセンター」に改組し、施設の運営企画を担っている。

### (5) 第二のまちびらき

芸術のまちづくりは、2007年に昭和音楽大学南校舎の開設、また北口に隣接する万福寺区画整理事業の竣工、同地区の川崎市アートセンターの開設といった第二のまちびらきを機に、川崎市と市民、事業者の協働による活動が活性化された。

それまで、手づくりの麻生音楽祭（1986年）、KAWASAKI しんゆり映画祭（1995年）などが開催されていたが、2009年から「川崎・しんゆり総合芸術祭・アルテリッカしんゆり」がゴールデンウィークに開催されるようになり、地域外からの集客を呼び込んでいる。また、

「NPO しんゆり・芸術のまちづくり」が2009年に設立され、イルミネーション kirara@しんゆりなどのイベントを行い、新百合芸術のまちづくりの賑わいづくり、PR活動や地域ブランドの確立を麻生区役所と連携して担っている。

#### (6) 第三のまちびらきを見据えて

2030年度に開業予定の横浜市営地下鉄3号線の延伸とそれに伴う駅前再開発を見込んで、第三のまちびらきが想定され、小田急電鉄や三井不動産などの開発事業者、企業、地域事業者、市民団体などが中心となって「しんゆりエリアマネジメントコンソーシアム」を組織し、しんゆりマルシェの定期開催、しんゆりステーションピアノなどの事業を行いながら、オープンミーティングなどの勉強会を開催している。また地下鉄延伸を促進するために、地域の学校法人、事業者などが「横浜市営地下鉄早期建設同盟」を結成し、行政などへの陳情や勉強会などを重ねている。

このように新百合ヶ丘駅周辺は、芸術のまちづくりというコンセプトを背景に、質の良い環境を維持しながら、街の賑わいづくりに多様な主体・団体が関わっているが、それを支えているのは、活発な文化芸術活動にいきしむ市民の力であることを忘れてはならない。

#### (7) 公共交通機関とコミュニティ交通

東京のベッドタウンとして一定の発展・成長を遂げた麻生区は、人口の増加も止まり、高齢化率が市内で最も高い。これは、郊外の農地や遊休地に高齢者施設が多く建てられたことも影響するが、永住志向の強い市民そのものが高齢化していることもある。また、駅から離れた地域に建てられた大規模団地では子どもが流出して高齢者だけが取り残されるなど大きな課題となっている。多摩丘陵の谷戸を走る小田急線沿いに発展してきた麻生区域はもともと山坂の多い地域であり、マイカーモータリゼーションから離脱した高齢者の

移動には大きな困難がある。丘陵部に位置する地域住民からはすでに1990年代からコミュニティ交通の要求があり、いくつかの地域でたびたび社会実験を繰り返しているが、事業の採算性の壁が打ち破れず、ほとんどがとん挫している。

一定の収入がある住民が多い地域にあって、高齢者のモビリティの保証は喫緊の課題である。マイカーの自助による移動が困難になった今、採算性の論理を越えた公助、共助の協働事業の推進への発想の転換が必要とされている。

#### (8) まちあるき

(1) から (7) までの資料をもとに、新百合ヶ丘駅周辺のバスターミナルやまちなみ景観の状況、しんゆりステーションピアノなどを見学し、麻生市民交流館で市民活動の状況の説明を受ける。昭和音楽大学南校舎キャンパスの見学、しんゆり交流空間リリオスの見学、日本映画大学、昭和音楽大学北校舎、新百合21ホール、麻生区役所と市民館等を見学を行い、アートセンター3階で、まとめを行う。

## II部 新百合ヶ丘のまちづくりを学ぶ

小田急線の多摩ニュータウン方面への分岐駅として、新百合ヶ丘駅が新設されてから、駅周辺のまちづくりが始まったが、現在では、川崎市北部の都市拠点の一つと言える。川崎市の都市全体の中で、新百合ヶ丘駅周辺はどのように位置づけられており、交通面ではどのように位置づけられているのか、川崎市の総合計画と地域公共交通計画から見てみる。

### (1) 川崎市総合計画において

#### 1) 「都市構造と交通体系の考え方」より

南北に細長い川崎市では、都市構造と交通体系の基本的な考え方は、広域調和・地域連携型都市構造を目指すとしており、「魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくり」のさらなる推進と「身近な地域が連携した暮らしや

すく住み続けたいくなるまちづくり」「持続可能なまちづくりに向けた効率的・効果的な交通体系の構築」に取り組むとしている。

#### ①広域調和型まちづくり

広域拠点としては、川崎駅周辺地区、小杉駅周辺地区、新百合ヶ丘駅周辺地区の三つが位置づけられ、新百合ヶ丘は広域拠点の一つである。

広域拠点の観点から、新百合ヶ丘駅周辺地区では、i) 円滑な都市活動を支える世田谷町田線、尻手黒川線などの幹線道路の整備、ii) 都市型住宅・商業等の都市機能の集積、iii) 大学や文化・芸術施設等が立地する特性を活かしたまちづくりが求められている。

今後、横浜市高速鉄道3号線の延伸を契機に、豊かな自然環境と文化・芸術等の地域資源、充実した都市機能を活かし、土地利用転換の適切な誘導とともに、交通結節点機能の強化を図り、文化・芸術が息づく魅力あるまちづくりを目指すとしている。

このような目標は、I部の駅周辺を見学した際の資料からも読み取れると言えよう。

#### ②身近な地域が連携した暮らしやすく住み続けたいくなるまちづくり

住み続けたいくなるまちづくりのためには、「誰もが安心して暮らせる住まいと住まい方の充実」「地域生活拠点及び交通利便性の高い駅周辺のまちづくり」を推進することとしている。また、公共交通を主体とした駅へのアクセス向上をめざすために、将来にわたる市民の暮らしを支える交通ネットワークなどの強化を図るとしている。

市全体を川崎駅・臨海部周辺エリア、川崎・小杉駅周辺エリア、中部エリア、北部エリアの4つのエリアを生活行動圏として位置づけしており、新百合ヶ丘駅周辺は、北部エリアに含まれる。

このエリアでは、鉄道駅周辺を中心に、沿線の都市拠点と連携して、路線バスサービス

の充実など駅までのアクセス向上や地域特性に応じた利便性の向上に取り組むとしている。

#### ③持続可能なまちづくりに向けた効率的・効果的な交通体系の構築の推進

特に身近な交通環境等の整備として、超高齢社会の到来を見据えるとともに、社会変容を踏まえ、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインに配慮し、歩行者空間の整備や公共交通等の利用環境の改善を進めることとしている。また、自転車通行環境の整備や、交通安全対策の推進、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備を進めるとしている。

さらに、地域公共交通の考え方として、「鉄道ネットワーク」、「基幹バスネットワーク」、「地域バスネットワーク」、「地区コミュニティ交通」の四つを階層的に構築し、相互に連携しながらネットワークを構築するとしている。

地域交通の確保のための手法として、バス事業者との連携、社会実験の活用、多様な主体（タクシー、施設送迎車等）との連携、ICT等の新技術の活用、地域住民が主体となった取組への支援、自転車等のシェアリングなどをあげている。

このように総合計画の中で、新百合ヶ丘駅周辺の位置づけが明確になり、地域の持続的なまちづくりに向けて、身近な交通環境の整備や地域公共交通の考え方が示されている。

#### (2) 川崎市地域公共交通計画について

川崎市地域公共交通計画は、2021年3月に総合計画や総合都市交通計画の上位計画を踏まえ、策定された。新型コロナウイルス感染症の影響を含めた地域公共交通を取り巻く環境変化等をふまえ、交通事業者や市民等の地域関係者と連携して策定し、行政である川崎市が主体となって市域全体の持続可能な地域交通環境の向上を目指すこととしている。

この公共交通計画の中で、地域公共交通に関する具体的な手法について、次のような考え方を示している。

コミュニティ交通に関しては、乗合型の運行、ボランティア運行、施設送迎の活用など、4地区で協議会を設置し検討した経緯がある。

川崎臨海部では、有償で貸し切って特定の利用者を運送する企業送迎バスも行っている。

さらに、地域公共交通に新技術を活用した取り組みとして、オンデマンド交通における配車アプリの活用、MaaSの活用も小田急電鉄の実証実験を通して、次世代型鉄道沿線まちづくりを目指している。また、2023年11月には、生田緑地で「グリーンスローモビリティ」（時速20km未満で公道を走行できる電気の力を利用した乗り物）の試験運行を行っている。

このように、川崎市では、利用者特性と輸送量によって、路線バス、タクシー、コミュニティ交通、自家用有償旅客運送、多様な送迎手段等に区分けして、身近な交通環境の整備に取り組んでいる。

新百合ヶ丘のフィールドワークでは、このように、市民組織や事業者が中心となった多様な主体による駅周辺のまちづくりのプロセスや将来の鉄道延伸を見据えた新たな取り組みを学ぶとともに、起伏の多い麻生区において、身近な交通環境をどのように確保していくかを学んだ。

交通における新技術の導入についても、地域課題を分析し、地域のまちづくりをどのように進めていくかという点が示唆される。

2024年2月7日に川崎市の新年度予算が発表されたが、その中で、バス会社と連携した自動運転の路線バスの実験に1億8千万円を予算化している。レベル2～4の自動運転が可能な車両を購入し、走行実験をするという。

新たな試みとして、注目したい。

## 4 新技術・新手法の動向

中村文彦氏が紹介された交通関係の新技術や

新たな取り組みについて、この1年くらいの動向をみてみたい。

### (1) 自動運転の取組

自動運転の実証が各地で行われている。

埼玉県深谷市では、埼玉工業大学が埼玉県等の支援を受けて、自動運転バスを開発した事例が、朝日新聞（2023年11月17日）で紹介されている。路線バス用であった長さ9mの車両に、カメラやレーザー光を使ったセンサー、GPS、動きを検知するジャイロなどを設置し、自動運転の実証運行を進めている。幅の狭い道も必要以上に速度を落とすことなく通り抜けていくという。自動運転のレベルでは、レベル2の段階で、追い越しなど操作の一部は運転士が行うが、自動と手動の切り替えはスムーズである。

同じ朝日新聞（2023年11月24日）では、ソフトバンクの子会社「ボードリー」がエストニアの企業がつくった車両をベースに、日本向けに共同開発した自動運転バス「MiCa」が紹介されていた。8人乗車できる電気自動車で、これまで三重県多気町の商業リゾート施設での実証実験が行われている。また茨城県境町とは、「ミカ」の導入に向けて覚書を締結し、公道走行の実証も開始されている。

境町では、技術商社「マクニカ」（横浜市）が提供する自動運転バス「NAVYA（ナビア）」も、2020年からレベル2で運行されており、地域の足として活躍している。マクニカは、ほかにも、北海道岩見沢市、三重県四日市市、佐賀県嬉野市などで自動運転の実証実験を支援しているという。

地域の回遊性、利便性を向上し、交通事故やドライバー不足という社会課題の解決に効果を発揮できるとマクニカの社長は述べている。

国も、バスの自動運転の導入計画を進めており、2023年度に地方公共団体による実証事業の支援を62か所に拡大している。労働力不

足を背景に全国各地で自動運転バスの実証実験が進んでいるが、国交省は2023年度を「自動運転実装化元年」と位置付けている。

## (2) ライドシェアについて

人口減少が進んでいる地域や高齢者が多い地域では、移動の手段がなかなか得られないこと、また運転手不足を解消するため、ライドシェアの導入が検討されている。

ライドシェアは、自家用車を使用して一般のドライバーが有料で客を運ぶ仕組みである。道路運送法では原則禁止されているが、バスやタクシーがない過疎地では、「自家用有償旅客運送」制度がある。ライドシェアは客の安全確保や事故時の対応、タクシー会社の経営にも影響など課題があるが、地域課題の解決の一つの仕組みとして、日本版ライドシェアの仕組みを国は検討している。特定の地域で時間帯を限って認めるという方向である。

この導入については、神奈川の三浦市で「神奈川版ライドシェア」を目指す動きがある。港町三浦市では、三崎港付近では、タクシーが不足し、病院を夜間に受診した患者が帰宅できないという例もあり、こうした課題解決に向けて、神奈川県は三浦市に限って、ライドシェアを認め、運行管理をタクシー会社に任せる仕組みを検討している。しかしながら、車両整備や保険など安全を担保するコストに見合った収益を得られるのかなど、検討すべき課題はまだ多い。

また、横浜市も外国人観光客をターゲットにライドシェアの導入の検討を始めている。

一方で、「自家用有償旅客輸送」制度の活用は、タクシーや路線バスの便が悪い過疎地域では広がっている。こうした地域の足は、市町村やNPO法人など全国で約700団体ある。京都府の京丹後市の旧丹後町では、2016年からNPOが手掛ける「ささえあい交通」が、この仕組みを利用して、地域の足を確保している。ただ、運行範囲は制約されていて、旧丹

後町内から市内の他地域へ行くことはできるが、帰りは原則乗せることはできない。こうしたルールは、「地域公共交通会議」で決まるという。

## (3) 「my route」と「チョイソコとよあけ」

中村文彦氏の講演で紹介された「my route」と「チョイソコとよあけ」について、その内容を取組事例として挙げておきたい。

「my route」は、トヨタが取り組んでいるマルチモーダルモビリティサービスのことで、福岡市、北九州市に続いて横浜市や水俣市でも展開されている。「my route」のユーザー拡大、利便性向上、バス・鉄道・タクシー・サイクルシェア・カーシェアなどのモビリティサービスにとどまらず、旅行手配など「移動に関わる様々なサービス」を含めて連携し、快適な移動体験を提供することを目指しているという。スマートフォンユーザーに利用してもらうため、auスマートパス等の利用者を対象に「my route for you」の提供を始めたりしている。

「チョイソコとよあけ」は愛知県豊明市が行っている“健康のための乗り合い送迎サービス”のことで、病院、薬局、買い物など高齢者の生活や健康に必要な近隣のお店へデマンド型交通によって送迎することにより、健康寿命を増進させ、いつまでも健康に暮らしていくことができる地域を作っていくことを目指している。このデマンド交通は民間事業者である株式会社アイシンが運営主体となり、エリアスポンサーによる協賛を得ることで採算性を向上させている。豊明市では「チョイソコ」を新しい交通の仕組みとして、平成30年から有償での実証実験運行を行い、豊明市地域公共交通会議等で議論を重ね、令和3年4月から道路運送法第4条の許可を得て本格運行を開始している。

## 5 さいごに

第4次人口減少問題研究会では、デジタル時代のまちづくりと地域公共交通政策をテーマに、交通関係における新技術の進展や自治体のまちづくりと公共交通政策について、交通工学、地理学、地域分析、自治体政策づくり等に関する専門家の方々から、研究実績や最新の取組状況を基本に、講演をしていただき、参加者との討議を進めてきた。

また、地域のフィールドとして、高度成長期に新設され川崎市北部の新たな都市拠点として発展してきているが、高齢化が市内でも高く、駅周辺を含む区のエリアは起伏のある地形のため、地域交通の充実が求められている新百合ヶ丘駅周辺地区を選び、街づくりの現況、市民参加の活動状況を伺ったり、文化芸術の施設の見学等を行った。

このような研究会の活動から得た知見について最後にまとめておきたい。

### (1) 住宅団地の交通について

まず、交通に関する新技術の進展と地域の交通の視点からのまちづくりについては、第3回の座長報告の際の議論において、藤沢市湘南ライフタウンに関する佐野センター理事長の発言が、大切な示唆を与えてくれているので、紹介したい。

神奈川県内の都市では、住宅団地の交通基盤ができていても、高齢化に伴い人の移動がない、駅と住宅間のアクセスなど、さまざまな問題が生じている。ドイツのフライブルグは、市街地や居住地が平らで移動しやすいなど、ヨーロッパは小さい都市がたくさんあり、串刺しになっているつくりだが、日本の場合は住宅地で占められている。

藤沢市の湘南ライフタウンは高齢者が33%で、30～40年住んでいる人が多く、あまり移動しない。「農住都市」の実現に向けて藤沢市西部開発地区（湘南ライフタウン）は比較的

円滑に開発事業が進んだ地域である。黒川紀章氏がデザインし、安全を第一にした住宅地だったが、今になってみると、デイスーツの車が入ってこれないような住みにくい一面が出てきている。地域交通と生活施設が完備されたいい街だが、住みにくく、人の姿がないことが課題といえる。交通ターミナルと住宅地のアクセスの問題と地域内における問題があり、住みやすくするには、若い人を呼び込むか、整備された道路基盤と新技術を活かした域内交通システムを考えるか、複数のショッピングセンターをうまくリンクさせるかなどいくつかの方策が考えられる。宅地化し、人口減少・高齢化が進む地域の地域交通問題の実態を解明し、提言したいと考えている。（第3回研究会における佐野センター理事長の意見より）

### (2) 行政と民間事業者との連携

横浜は面積が広いこともあり、地域交通は電車・バスとも事業者が多い。特にバスは市営交通、東急、臨港バス、京急、相鉄、神奈中など数多い。民間事業者と行政がどのように地域交通政策を作り上げていくかが課題ではないかと思う。横浜市営交通は市側の意向が通りやすいが、民間は採算性が特に課題となり、地域のニーズと合わなくなることが考えられる。横浜市内でも高齢化が進む地域と、人口が増えている地域と分かれていて、地域によって交通政策がかなり異なってくる。加えて、交通事業者との関係もある。区ごとに努力をしていく必要がある。横浜市で地域公共交通会議によって地域交通の方策が提案されているが、成功例、失敗例が多くあるので、研究会で調査して報告してもらおうと、今後の参考になると考える。（第3回研究会における上林センター顧問の意見より）

### (3) 公共交通の楽しさを考える

これからの公共交通については、中村文彦氏が提案されているように、世界的には、誰

もが気軽に乗れる移動サービスの総称で、乗合バス、乗合タクシー、オンデマンド交通、タクシー、ライドシェア、カーシェア、自転車等のシェアなどが含まれると考えられる。これが、今ヨーロッパで再定義されている公共性のある交通である。再定義される公共交通を上手に使い、人口減少に対応したり、人口増に繋がれば、なお望ましい。

まちなかに人々が集まる場をつくり、その場にアクセスできることが大切で、歩いたら楽しく、バスで行くことも面白さにつながる。移動の選択性や自由を高める中で、人々の信頼、楽しさを高めることを目指す方が、長続きするし、MaaSは支えていくことができる。

#### (4) 新技術の活用

自動運転は道路基盤が整った計画的に造られた住宅団地では、今後、有効に活用されることが想定される。また、MaaSは地域内のすべての移動手段をまとめてサービスする概念であるが、このような仕組みは人口減少の地域にとっても、都市部の地域にとっても、地域住民が移動する際に、非常に役立つ手段と言える。

#### (5) 公共交通政策の責任

交通機関は、社会全体にとっての共通の資産として、社会的に管理・運営されることが求められる。これは、宇沢弘文氏がかつて提唱した“社会的共通資本”の社会的インフラストラクチャーである。地域の市民生活の向上に責任をもつ自治体としては、公共交通政策に当然に関わるべきである。

#### (6) 地域分析の重要性

今回の研究会の菊池浩紀氏、畠山輝雄氏、牛垣雄矢氏の報告から理解できるように、国勢調査を含めた様々な統計調査結果と地図上の地域空間を結び付け、人口、高齢化率、移動手段など多くの指標に基づいた分析は、人口減少社会と地域交通の問題検討するうえで、きわめて有効な手法である。このような地域

分析は、地図利用の技術的な進展から容易になっており、可視化という視点から有用であり、重要な手法である。

#### (7) 市民参画の手法

研究会報告の事例や全国的な事例を見ていくと、地域交通の対策を進めるには、地域公共交通会議を設置し、行政、事業者そして市民が会議に参加し、共通の場で、協議を重ね各地域に適った地域交通政策を立案することが重要である。

最後に、第4次人口減少問題研究会で研究報告をしていただいた皆様、またオンライン会議に積極的にご参加いただいた皆様に感謝申し上げます、当研究会の座長報告としたい。