

日本の都市計画の現状

——日本の都市計画は、現在どのような状況にあるのでしょうか。

鈴木 日本の都市のほとんどは、現在、人口減少・少子高齢化に直面しています。

2025年には団塊の世代が後期高齢者になり、例えば横浜市の場合、65歳以上の高齢者が約100万人、75歳以上の後期高齢者が約60万人になるとされています。100万人というのは、和歌山県の総人口と同じくらいの数です。横浜という一つの都市にそれだけの高齢者が生活するというのは、世界的に見てもかなり特殊な状況だと思います。

高齢化は欧米でも進んでいます、若い世代の移民が流入してくるので、人口のバランスが日本とは異なります。日本は移民を制限していることもあって、高齢化の影響がかなり大きくなっているのです。

日本の首都圏では、1960～70年代に大量の人口流入があり、それが郊外住宅地の開発、鉄道事業者による沿線開発というものと結びついていました。しかし、住宅を購入するボリュームゾーンが30～40代くらいであることから、そうした一時期に開発された住宅地には、人口分布に偏りが生じました。以前は子どもがたくさんいて活気にあふれていた郊外住宅地が、

次第に高齢化していくのです。

人口減少・少子高齢化はある程度予測が可能です。鉄道事業者の視点からいうと、利用客が減ってくるのが予測されているわけですから、対処を考えていかなくてはなりません。

1990年代から2000年代初めにかけては、都心の再生を大きなテーマとした都市計画が活発に行われてきました。もちろん今でも、都心をどうやって元気にしていくかという議論はあります。しかし、都市計画の主戦場は郊外をどう変えていくかになってきていると思います。

——同じ都市計画でも、都心と郊外では内容が大きく異なりそうです。

鈴木 都心と郊外では、都市計画において考えるべきこと、留意事項が変わってきます。

東京都心では、再開発を進めて、大きなビルを建て、市街地環境の向上を目指すまちづくりが行われます。一方、東京郊外の都市では、働く場所が圧倒的に多く人を引き寄せる力のある東京から、いかに自立するかを考えてまちづくりに取り組んでいます。横浜などは、その点において比較的成功した都市であると思うのですが、それでも、横浜に住みながら仕事で東京に通う「横浜都民」と呼ばれる人がたくさんいます。そうした人たちも、高齢になれば横浜という都市で老いていくのです。彼らの生活をいかに支えていくのが、横浜の都市計画における大きな

鉄道の未来学

基調インタビュー
(基調報告)

— 63

日本では沿線開発という形で民間の鉄道事業者が都市計画に大きく関わってきた経緯がある。

しかし、人口減少・少子高齢化に直面する中で、まちづくりにおける

鉄道事業者の役割にも新たな発想が求められるようになった。

都市計画・都市デザインを専門とし、横浜周辺のまちづくりに携わる

横浜市立大学の鈴木伸治教授に、鉄道事業者によるこれからの都市計画について、

京急電鉄における取り組み事例も含めてお話を伺った。

鉄道会社が主導する 都市計画の可能性

横浜市立大学都市社会文化研究科 教授

鈴木伸治

Nobuharu SUZUKI

1968年大阪府生まれ。京都大学工学部建築学科卒業。東京大学大学院修士課程修了、博士課程中退。東京大学助手、関東学院大学工学部助教授、横浜市立大学准教授を経て、2013年より現職。2021年より国際教養学部長。専門は都市計画・都市デザイン・歴史的環境保全。編著書に『都市の風景計画』（共著、学芸出版社）、『創造性が都市を変える』（編著、学芸出版社）、『今、田村明を読む』（編著、春風社）、『都市の遺産とまちづくり—アジア大都市の歴史保全』（編集、春風社）、『アートとコミュニティ—横浜・黄金町での実践から』（共著、春風社）など。

聞き手・文

松澤美穂

Miho MATSUZAWA



横浜国立大学都市社会文化研究科 鈴木伸治教授

な課題になります。

人口移動を見てみると、共働き世代はやはり東京に近い所に住宅を求める傾向があります。湾岸エリアの開発が進んだことも、都心への人口回帰に影響している印象です。ただ最近、都心の住宅価格が高騰してきたので、郊外にも少しチャンスが巡ってきたという感じがしています。

鉄道事業者による沿線開発

——鉄道事業者による沿線開発が活発になっていったのも、首都圏への人口流入、郊外住宅地の開発が進んだ1960～70年代くらいでしょうか。

鈴木 郊外に住宅地を造成するということが先行して取り組んだのは阪急電鉄で、戦前までさかのぼります。これは、郊外に住宅地を造成するだけでなく、学校や遊園地も造り、都心と郊外の間に人の動きを創り出していくモデルで、小林一三氏が考えたものです。

その後、東京の鉄道事業者にも大きな影響を与えました。

首都圏で最も積極的に取り組んだのは東急電鉄で、横浜市内でも東横線沿線、田園都市線沿線で展開されました。

——海外では鉄道事業者によるそうした都市計画というのは、あまり行われていないと聞きます。

鈴木 そもそも海外では民間運営による鉄道が、あまり多くありません。広域な鉄道は大抵、国主導で運営されています。狭域なLRT (Light Rail Transit) などでも、民間事業者が運営するケースはなく、公的な主体が運営しています。移動の権利を守るといった福祉的観点から、事業ベースに乗らない形であっても、税金を投入して運営しているような状況だと思います。

日本のように、民間事業者が営業ベースで利益を確保しながら鉄道を運営していくというのは特殊なケースだと思います。また、海外の鉄道を見ると、駅ビルというものがほとんどありません。海外の都市計画関係者に日本を案内したときにも、駅ビルというのはとても特殊な存在と受け止められていました。

鉄道を降りると自然に商業ビルや街中に入っていくため、どこまでが公的機関が管理するエリアで、どこまでが民間事業者が管理するエリアなのか、境目がわからないということをよく指摘されます。

摘されます。

——日本の場合、民間事業者による鉄道運営だからこそ、利益を上げるために駅ビルの建設等周辺開発に積極的に取り組んできたということでしょうか。

鈴木 1920年に建設された阪急梅田駅の阪急電鉄本社ビルは1階に百貨店の白木屋、2階に食堂が設けられました。当時は、単純に鉄道駅に百貨店をくっつけるというより、新しい文化を創ろうといった部分があったと思います。それでも、やはり民間の鉄道事業者として収益を上げる仕組みの一つとして企画された面もあったでしょう。

鉄道の運営を担うのが公的な主体なのか民間なのかによって、鉄道周辺の開発への関わり方は大きく変わってきます。利益を考えるからこそ、日本の鉄道事業者は、沿線に学校を誘致したり宅地開発して不動産経営を行ったりしてきたのです。グループ会社を創って、そうした事業を行っているケースも多く、利益の主軸になっていたと思います。

——今、以前にもまして鉄道事業者によるまちづくりが活発になってきています。

鈴木 日本社会が人口減少・少子高齢化という問題に直面する中、鉄道事業者には「利用客を確保する」という大きな目標ができました。そのために、沿線の郊外住宅地の再生といったまちづくりにより積極的に取り組むようになったのでしょうか。

鉄道事業者が手掛けている事業の割合を見てみると、もちろん事業者により異なりますが、鉄道事業が全体に占める割合が低下し、鉄道以外の事業が占める割合の方が高くなっている事業者が多く、すでに鉄道事業だけで利益が出るような形は、相当難しくなっているのではないかと思います。

京急電鉄沿線のまちづくり

——横浜周辺のまちづくりに携わっていらつしやると伺いました。具体的にこれまでどのような計画に取り組んでこられたのでしょうか。

鈴木 地域に定着してまちづくりに取り組みたいという気持ちが大きいので、この20～25年くらいは勤務していた大学に近い、横浜・横須賀・逗子・葉山・三浦あたり、ちょうど京急電鉄沿線にあたる地域のまちづくりに多く携わっています。

例えば、黄金町～日ノ出町間エリアのまちづくりには2007年から携わっています。

京急電鉄黄金町駅の一帯は2005年くらいまで、違法風俗店が立ち並ぶエリアとして有名でした。戦後の米軍の接収などの複雑な歴史的経緯から、京急電鉄の高架下にも、そうしたお店がたくさん集まっていたのです。

それが、阪神淡路大震災の後、高架の耐震改修を行うことになり、それら



④黄金町～日ノ出町間の高架下で造られた「かいだん広場」。売買春がかつて最も盛んであった地区に、地域住民が計画提案し、横浜市のまち普請事業の助成金を得て整備がなされた。京急電鉄が敷地を無償貸与しており、さまざまな地域イベントで活用されている。⑤かいだん広場での学生企画によるイベント風景。地域団体と協力し、研究室の学生が企画した。

年でした。

——京急電鉄とも協力してまちづくりを始めたのでしょうか。

鈴木 ゴーストタウンになってしまったまちをどう変えていくのか。補強工事が終わった高架下をどう使うのか。そういった話し合いの場に京急電鉄に参加していただくことで、少しずつ協力関係が築き上げられていきました。

高架下を京急電鉄から横浜市が借り上げる形で文化芸術スタジオを創ったり、「かいだん広場」を造るという住民グループの提案を京急電鉄が受け入れて、土地を無償で提供してくださったりして、今では子どもが集まる場所になりました。黄金町・日ノ出町間エ

リアのまちづくりプロジェクトは、現在も続いています。

この他、2018年には京急電鉄と横浜市の間で、横浜市南部地区のまちづくりに関する二者協定も結ばれました。横浜市が設置する大学として、私が勤務している横浜市立大学も関わっています。

そうした繋がりから、私たちも「これからの郊外住宅地はどうあるべきか」をテーマにしたワークショップへの参加（次頁左上写真）など、まちのビジョンづくりのお手伝いをさせていただいています。

——鉄道事業者と協力して取り組むまちづくりはいかがでしょうか。

鈴木 少子高齢化に伴う利用者数の減少が目に見えるようになってきたため、都市計画、まちづくりに対して、鉄道事業者はより熱意をもって取り組むようになりました。

京急電鉄では地域ごとのエリアマネジメント組織を立ち上げてから、それぞれの地域の方とのコミュニケーションが活発になった印象があります。積極的に地域に入ってくるようになり、一緒にまちづくりに取り組ませていただけになったと感じています。

まちづくりは地域ごとに課題が異なります。京急電鉄沿線である横浜市南部地区は基本的に郊外の住宅地ですが、横須賀から南側は観光地でもあります。住宅地と観光地とは、まちの状況もニーズも違います。地域ごとの

エリアマネジメント組織を立ち上げたことで、状況に合わせた対応ができるようになったのではないのでしょうか。

例えば、観光地である三浦エリアでは、京急電鉄が軸となって地域にあるさまざまな観光事業者を繋げていくことに取り組まれています。本来、エリア内の自治体が連携して行うようなことです。同じ観光地でも自治体によって考えが異なったりしますから、各自治体とうまく連携して取り組みを実現させられているのは、とても素晴らしいことだと思います。

鉄道事業者は、地域のバスの運営や不動産、宅地開発、スーパーなどの小売業にも携わっていたりします。地域住民の生活の質を左右する部分と結びついて、生活を支えている。そういう地域に根差した存在が、まちづくりに取り組むことは、プラスに作用します。

近年、エリアマネジメントという概念が普及しつつあります。地域の価値を上げていくことの重要性が指摘されているわけです。日本の鉄道事業者は、それぞれのスケールで、このエリアマネジメントを実行していると言えます。

今後のまちづくりにおける 鉄道事業者の役割

——今後、鉄道事業者はどのようなま



④ これからの郊外住宅地のあり方などが話し合われ、ここでの議論をもとに「みんなの富岡・能見台 丘と緑のまちづくり IMAGE BOOK」が作成された。
⑤ 富岡・能見台地区で実施された住民参加のワークショップ風景。



ちづくりを実施していくべきだとお考えでしょうか。

鈴木 今、デンマークの大学と交流を持っているのですが、デンマークでは移動を考える際、「交通」という言葉より「モビリティ」という言葉が意識されるようになっていきます。

モビリティとは何かと彼らに問うと、「More than A to B」と返ってきます。A地点からB地点までの単純な移動ではなく、移動に伴う経験やエネルギー消費など、さまざまな要素を含めて捉えるのが「モビリティ」であり、その実現のための取り組み計画が「モビリティプラン」なのです。

地域住民の単純な移動手段について議論する、今までの交通政策から一歩

踏み込んで、生活の質まで考えたモビリティというものを考えていく時代がきているのでしょうか。

モビリティを考えたまちづくりをしていくことが、少子高齢化が進む郊外の処方箋になると私自身も思っています。

——日本の鉄道事業者はまちづくりに取り組んできた実績があります。既に、単純な移動以上のこと、モビリティに取り組んできているということでしょうか。

鈴木 モビリティと言うと、欧米の新しい概念という印象がありますが、日本の鉄道事業者のまちづくりの取り組みは、モビリティの一部であると思います。その点において、欧米よりも日本の方が進んでいると言えるかもしれません。

しかし、モビリティには福祉的視点等も求められます。民間事業者は利益を上げる仕組みを考えていくものから、例えば高齢者の移動や生活を考えるといった福祉的視点と営利事業の視点には相反する部分が出てきます。そうした福祉的視点が必要な部分を本来担うべきなのは自治体です。

——鉄道事業者がまちづくりに取り組んで行く際には、自治体との協働が必要ということですね。その他にモビリティプランを考える上で必要となる視点や役割はあるでしょうか。

鈴木 デンマークでは、福祉的視点だけでなく、テレワークを浸透させるこ

とで移動を減らし、環境へのエネルギー負荷の低い社会を創っていくといった視点も含めて、自治体がモビリティプランを考えているそうです。

日本の自治体では、都市交通計画がつくられています。カーボン・ニュートラルやインクルーシブな社会のあり方といった多様な視点から「モビリティプラン」的なものを考えていく必要があると思います。

——移動を減らすという視点は、確かに民間である鉄道事業者には難しいと感じます。

鈴木 移動を生み出すことは悪いことではありません。移動は大切な権利ですし、移動できることが健康寿命を延ばすことにもなります。

富山市ではライトレールができたことによって、今まで移動が少なかった時間帯に高齢者が移動するようになったそうです。家にこもっていた高齢者が移動手段を持つことでアクティブに外出するようになれば、健康の維持に繋がります。それは、確実に社会保障費の削減にも繋がります。自治体の負担軽減になります。

だからといって、民間の鉄道事業者が移動手段を持たない人の福祉的なケアまで担うべきなのかというと、そうではありません。それは自治体の役割です。

鉄道事業者と自治体では、視点も対処すべき範囲も異なるのです。しかし、重なっている部分も少なくない。

自治体と協力することで、単なる移動だけではない「More than A to B」の部分で、できることが広がっていくと思います。

——モビリティを考えたまちづくりは鉄道事業者が主導した方がスムーズに進むのでしょうか。

鈴木 日本の自治体には縦割り組織の問題が残っていて、それはモビリティプランを考え、実行していく上での障害になります。移動の問題と、地域の色々な課題や要素を結び付けてモビリティプランを立て、やはり鉄道やバス、不動産から小売りまで色々な事業を手掛けている鉄道事業者ではないかと考えます。

今、地方の郊外住宅地等では、バス便がなくなっている生活のための移動に困るという状況が実際に起こり始めています。自動運転の社会実験を行うなどして対策が考えられていますが、そういったことも実現させていかないと、郊外生活が成り立たなくなっていくであろうことは、誰の目にも明らかです。

鉄道事業者には、こうした自宅までのラストワンマイル交通なども含めたまちづくりを考えていただきたい。その際には、ぜひ沿線自治体と協働していただきたい。より良いまちづくりに向け、可能性が広がっていくと思います。