

## 「環境未来都市：くまもとの都市計画ビジョンと課題」

国立大学法人熊本大学 副学長

両角 光男

### 1. 「環境未来都市」と「くまもと」

#### ●はじめに

皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました熊本大学の両角です。

都市政策研究所の講演会ということで、熊本の都市計画について話をするようご依頼をいただきました。都市計画に直接携わっておられる職員の方もたくさんいらっしゃいますし、あるいは、熊本が大好き、熊本に住み、熊本に関心を持っているという市民の方もおられるということで、話の進め方について少し悩んだのですが、ご紹介いただいた中にもありましたように、熊本市のまちづくりの基本になる都市マスタープラン作りの委員長を仰せつかっておりますので、その内容と考え方について、資料を交えながらお話をさせていただきます。

今日お話しする内容をスライドに示しました。3番目に書いております、「第二次熊本市都市マスタープランの目指すもの」を主題に話させていただきますが、その前段として2番目に書いてあります、20世紀後半に地方都市「くまもと」が直面した諸問題、つまり都市マスタープランで考えている内容の背景についてお話ししようと思っています。熊本の事例ではありますが、他の地方都市共通の問題でもあるとお考えいただければ良いと思います。

以上の2つが、本日の主な内容ですが、少し魅力的なタイトルをと思って、「環境未来都市」という言葉を使いましたので、どうしてこんな言葉を使ったのか、熊本とどう関わりそうか、そこを最初にお話したいと思っています。4番目の『「環境未来都市」づくりにむけて』はまとめとご理解いただければと思います。

#### ●環境未来都市について

最初に、「環境未来都市」という言葉、これ自体は、前政権、民主党政権が取り組んだ新成長戦略における21の国家戦略プロジェクトの1つの名前です。熊本が取り組むべき課題でもあると考えましたので、名前を拝借いたしました。このプロジェクトでは、地球温暖化、あるいは資源・エネルギーの制約が迫っている。あるいは超高齢化社会が来ている。そういう条件下で、誰もが暮らしたいまち、誰もが活力を発揮できるまちと呼べるような、「人間中心の新たな価値を創造する都市」のモデルを実現するとしています。地球温暖化対策、省資源、省エネルギー。これらは最近、繰り返し語られる課題で、熊本も真剣に取り組まなければならない課題であります。それから超高齢化社会対応。熊本も深刻な状況が近づいているように思います。そういう中で、魅力的な都市を創る。これはまさに熊本が今日目指していることそのものではないかと考えているわけです。

一方熊本には、私なりに見て、環境未来都市を考える、あるいは実現していく、フィールドとして優れた条件があると信じております。第二次熊本市都市マスタープランでは、環境未来都市と同様の考え方で都市の将来像を描き、現在は地域別構想という名の下で、都市計画の具体的な方策を検討しています。そこで、今回の講演会では、環境未来都市という少し先の目標をタイトルに掲げさせていただいた。それで、今取り組んでいる都市マスタープランの考え方を紹介しようということでもあります。

国の環境未来都市プロジェクトとしては、具体的な都市を選定して、関連予算を集中し、規制、制度、税制といった面から支援しながら、先導的な先行事例を作ろうというのが、そもそもの主旨でございました。熊本も応募しようかといった話

がありましたが、現段階では未だそこには至っていないというところですが、ただ、今でも熊本で考える意味はあるだろうなと思っています。現在、北海道、柏、横浜、富山、北九州が選定されて、色々試行錯誤しているという状況です。

### ●コンパクトさが生み出すくまもとの魅力

環境未来都市というタイトルをつけた話はこのまでにさせていただいて、このスライドが我が熊本のフィールドです。有明海が左端に少し見えて、阿蘇の火口原が見えている。赤いところが市街地だと思っています。

私は、東京生まれ東京育ちです。27歳の時に熊本に参りまして、39年目になろうとしております。今も、熊本はすごく魅力的だと思っています。

この阿蘇の外輪山から伸びる広い自然の中にあるこの熊本市の環境が、非常に素晴らしいと思っています。

私が熊本市に came した当時は、50万都市という言い方をしていました。都市圏人口は70万人でした。この規模の都市となると、高度な都市サービスはきちんと提供されている。なおかつ、市街地の周囲に、あるいはその内部にも、豊かな自然があつて、それを身近に利用できる。その都市のスケール感が熊本の素晴らしいところだと感じました。このコンパクトにまとまったまち、これはパーソナルなまちでもあると思っています。自分の家から、あるいは職場から、車で20分あるいは30分も移動すれば、高度な医療サービスや文化サービスを受けられるし、1時間も移動すれば、阿蘇の大自然や天草の海にも行けてしまう。これが東京だとどうなるか。自宅から出てターミナル駅に着くのに1時間ですね。そこから電車に乗って、郊外の山に入って行くのにまた2時間かかる。そういう生活だったのですが、この熊本まちのスケール感、これは素晴らしいなと思います。

また、私の同僚で東京から来られた方の奥様も熊本はいいと仰っていました。熊本では何をしても並ばなくていい。良いサービスが行けばきちんと直ぐに受けられる。良いものが、都市的なものにせよ自然的なものにせよ、非常に身近に使えるというところ、これが熊本の魅力だと考えています。ぜひこれを未来に繋げていきたいとい

う思いで、暮らしてきました。

### ●多様な時代相の共存が生む都市の個性

城下町という歴史。改めて言うまでも無いと思うのですが、熊本城を要に中心市街地が作られ、熊本駅周辺や通町・桜町にはどんどん新しいものができていますけれども、新町古町と言われるところには、明治大正期の建物も多数あります。異なる時代相の建物が共存している。そういう空間的な多様さが、都市の個性を生んでおり、それが熊本の大きな魅力だと思っています。もちろん、おいしい地下水や農水産物、物価の安さなど、暮らしやすさも重要です。これらをいかに未来に繋げるか。それが都市計画の課題だと考えています。

## 2. 20世紀後半に地方都市「熊本」が直面した諸問題

### 2.1 モータリゼーションと共に進んだ都市の空間構造の変化

今、いいことだけ言いましたけれども、他の地方都市と同様、熊本も20世紀後半に色々な変化が起き、いろいろな問題を生じてきたということで、その辺を少し見ていただこうと思います。

先ずモータリゼーション、つまり自家用車の普及と利用が進んだこと。それに伴って、都市の姿、市街地の姿がどんどん変わったこと。それと社会の情報化と相まって、経済・社会の仕組みもどんどん変わっていったこと。それから高齢化が進み、人口減少が進みつつあるということなどがあります。この辺りのことを、資料を元に、見ていただきたいと思っています。

### ●市街地の拡散的拡大と中心市街地の空洞化

モータリゼーションが進んだ結果、市街地の拡散的拡大、そして中心市街地の空洞化が生まれました。それから直ちに悪いという意味で申し上げるわけではありませんが、自動車対応の商業サービスがどんどん発達し、中心市街地の求心力が低下しました。市街地の拡散的拡大は、都市サービス提供の効率を低下させ、また公共交通機関の衰退

を招いた。自家用車を自由に利用できない、逆に言えば公共交通機関でなければ移動できないという交通弱者、そういう人達が多数いるのですが、公共交通機関の衰退はそうした交通弱者に対するサービスの低下などの問題が生じております。

図1は、熊本の1976年の土地利用と、1995年の土地利用を並べてお示ししているものです。人々は一般に持ち家志向が強いのですが、自家用車の利用が可能になったことで郊外へ移り住む、あるいは熊本市に新たに入ってくる人も郊外を好むという形で、市街地が広がっていった様子が読めます。②に既成市街地の卸売製造機能の低下と郊外移転と書きました。例えば新町、古町などと呼ばれている伝統的な町並みを残したところには、かつて食料品などの都市型の製造業や卸売業がございました。ところが自動車で商品を大量流通させ大量販売するという時代になる、あるいは新しい機械が入るようになると、道も狭い古い町並の中では業務は続けられないということで、流通団地や工業団地を造り、郊外に移転が進みました。これが市街地を広げていく2番目の要因でした。

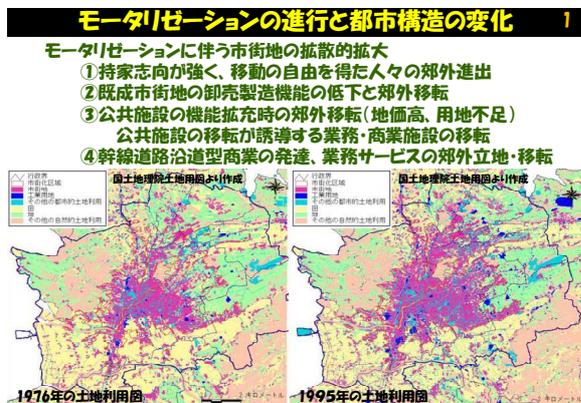


図1 モータリゼーションに伴う市街地の拡散的拡大

●公共施設の機能拡充移転が誘導した市街地の拡大

3番目に公共施設の機能拡充時における郊外移転という事例がかなりありました。中心市街地では地価が高いし十分な用地もないということで、郊外に出ていった施設がたくさんございます。公共施設が移転いたしますと道路が整備され、新たな住宅など市街地を作れるようになります。移転した公共施設と関係の深い業務も後を追って郊外

に出る、といったことも起きました。

皆さん。熊本で、この30年くらいの間に、郊外に移転した施設にどんなものがあつたか。覚えていらっしゃいますか。「流通団地」。「病院」。そうですね。日赤病院が、かつてどこにあつたか覚えていらっしゃいますか。日赤病院は水道町にありました。他にどうでしょう。「空港」。熊本空港も出ましたね。空港の跡地に日赤病院が入って行きましたね。「県庁」。県庁はそれまで交通センターのところにありましたね。色々出てきました。今県立劇場が建っているところは何でしたっけ。「県立女子大学」。今は熊本県立大学ですが、日赤病院とともにかつての空港の跡地に入ったわけですね。

公共施設の規模を拡大し機能を充実させるために郊外に移転する。空いた敷地は再開発して別の施設として高度利用するわけですが、一方で公共施設の郊外移転がきっかけになって市街地が広がっていく。どこの都市も通ってきた道です。県庁が移転したことで、関連業務も移転しました。九州電力の熊本支店の郊外移転に伴ってまた別の事務所などが出て行った。こういう形で、外へ外へと施設が出て行った、そういう力が働いたということなんです。

④幹線道路の沿道型商業の発達と書きました。これは日頃から感じておられると思いますので説明は不要でしょう。

●自動車の普及と利用の拡大

こうした動きの背景となったモータリゼーション、自動車の普及状況を見ていただこうと思って、九州内の人口千人あたり自動車保有台数と変化を見た図2を作りました。最近、総数が頭打ちになってきているのが分かります。乗用車が頭打ちから減少に転じた一方で軽自動車伸びているという姿も見えます。でも先ず人口千人あたりの自動車保有台数がこの35年間にすごく伸びたということをご確認ください。

次に、人々の移動における自動車利用という面ではどうでしょうか(図3)。パーソントリップ調査。昨年10月に熊本で実施したところですが、過去にも、1973年、84年、97年とやっていて、今回が4回目ということになります。この調査ではサンプルした人の一日の行動を記録してもらい、

「何時にどこからどこへ移動しましたか」、「交通手段は何でしたか」、「移動目的は何でしたか」などを尋ねます。ある目的で、ある地点からある地点へ移動することをトリップと言いますが、そのトリップにおける交通手段別の構成比率を見たのがこの図3です。東京や仙台と比べて熊本では自動車利用の割合が非常に多いことがわかってきます。通勤や通学などの目的別に見ても、年を経る毎に自動車の利用が増えている。通勤の目的で見ると、97年には3分の2が自動車利用になっている。バス、市電は少ない。これを見ていただいても、自動車がどんどん普及して自由に利用できるようになり、みんなが自動車で移動するようになったことがお分かりいただけるかと思えます。その結果、先ほどのような市街地の変化を生み出したとお考えいただければ良いと思います。

**モータリゼーションの進行と都市構造の変化 2**

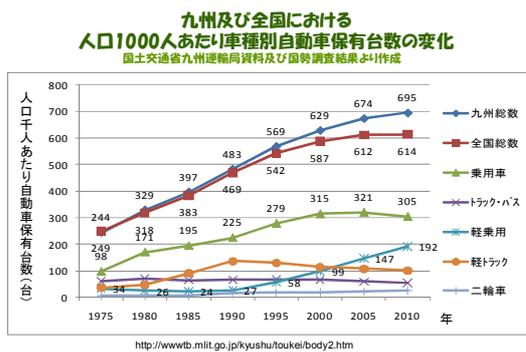


図2 九州及び全国における人口1000人あたり車種別自動車保有台数の変化

**モータリゼーションの進行と都市構造の変化 3**

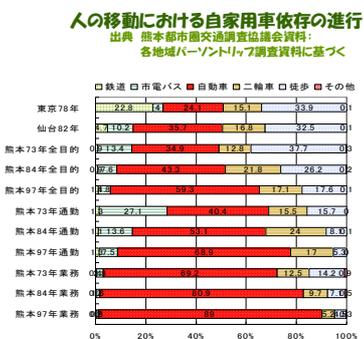


図3 人の移動における自家用車依存の進行

**●熊本市における市街地の拡散的拡大**

次に1976年から1995年の間に市街化が進んだのはどこだったのかを濃い青(工業用地)や赤(工業以外の土地)で示した図4を作りました。市街地が拡散的に広がったのが分かると思います。図5の写真は、居住者目線で建物の上層階から見た写真です。私は武蔵ヶ丘に住んでおりまして、家から光の森の方を見ております。私が移り住んだ頃の37年前には何も建っていなかった。それが、光の森に団地ができてショッピングセンターなどができたなど、市街地が拡大したのを、居住者目線で見るとこうだったのかと感じていただければと思います。

**モータリゼーションの進行と都市構造の変化 4**

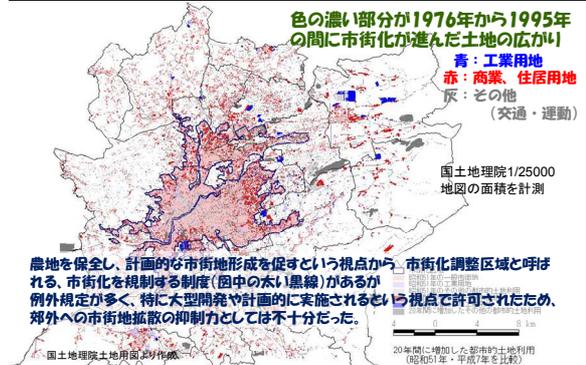


図4 1976年から1995年の間の市街化拡大箇所

**武蔵ヶ丘から見た光の森方向の眺めの変化 5**



図5 武蔵ヶ丘から見た光の森方向の眺めの変化

市街地の広がりを捉えるのに人口集中地区という統計があります。家並みがほぼ連なったようなエリアを括り出して、その広さとかその中に住んでいる人口を集計して考察します。図6のグラ

フを見ると、人口集中地区、つまり家並みが連なっているような地区の人口（赤線）も増えていますが、その地区の面積（青線）のほうが更に早いスピードで伸びている。人口密度を計算すると、急に人口密度が下がってやがて安定したことを示している（緑線）。右下の地図では、濃い赤と薄い紫でお城と昔の城下町を描き、1960年1980年、2005年当時の人口集中地区の範囲を重ねて、市街地の拡大状況を示しました。

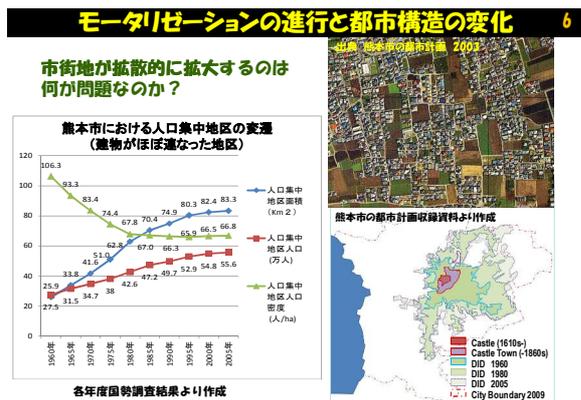


図6 熊本市における人口集中地区の変遷

### ●市街地の拡散的拡大が引き起こす問題点

こうやって市街地が拡大していくことは、どんな問題を含んでいるかを考えていただきたいと思えます。まず、都市のサービスコストが上がっていくことが挙げられます。それはどういう意味でしょうか。例えば、きちんと街区割がされて建物が集まり、かつそこに高層の建物が建ったりしている街と、図6右上の航空写真のように畑を蚕食する形で、独立住宅が分散的に広がっている街を比べると、都市のサービスコストが違うというのです。

例えばですね、ゴミ収集車はどうなりますでしょうか。ゴミ収集車は収集所に行ってゴミを収集して、次の収集所に移動します。細い路地の曲がりくねったところを走りながら集めて行くわけです。各収集所から30mあるいは60mの範囲で何軒住んでいるかを比較しましょう。これがきちんと整形した街ですと、ゴミ収集車も道がまっすぐでどんどん移動できますし、周辺の人口密度が高ければ一か所でたくさんのゴミが集められる。同じ人口1万人を対象にするにしても、人口密度でゴ

ミ収集車の移動量が違うということがお分かりいただけるでしょうか。右上の図のように、虫食的に住宅地が作られると、同じ1万人分のゴミを集めるのにも、ゴミ収集車の移動距離、すなわちゴミ収集のコストが変わるんです。これは、警察のパトロールであっても、消防のサービスであっても考えかたは同じです。

### ●人口密度が下がると増加する市街地の整備や維持管理コスト

今は、移動コストの話をしました。そもそも道路を整備する費用はどうでしょう。100mの道路を整備した時に、何人がそのサービスの恩恵をこうむるか考えると、人口密度の低いまちというのは、同じ長さの、すなわち同じコストの道路整備をやっても、恩恵を受ける人の数はそれだけ少なくなるということになります。千人分の道路を用意しようとする、ものすごく長く整備しなければならない。こういったことが、都市サービスコストの上昇に繋がると言っている理由です。比喩的に申し上げましたけれども、東北の青森とか、あるいは日本海側の都市では、市街地が拡散すると雪かきのコストがたまらないと、そんな説明をしているようです。

市街地がどんどん広がると、郊外部で道路の整備や公園の整備、学校の整備が必要になる。ところが中心部では施設があるのに、そこでは利用者が減っている。整備してある施設の利用者が減る一方で、郊外では新たな施設要求が出てくる。この辺も問題であり、矛盾だと言われるわけです。

### ●公共交通機関の衰退、交通機関別環境負荷の比較

図7左のグラフは熊本市における公共交通機関の利用者数が減少した様子を示しています。みんなが自家用車が便利だからと言ってバスや電車に乗らなくなるので路線が縮小され頻度も減らされる。結果として、高齢者など交通弱者の移動利便性が落ちていく。また同じ人数を同じ距離運ぶのでも、乗用車だと必要なエネルギーや炭酸ガスの排出量が増える。乗用車だと一度に運べる人数が少ないから何台もの自動車を利用しなければなら

ないということにもなります。自家用車と公共交通機関の単位輸送量あたりの二酸化炭素の排出量を比べてみますと、公共交通機関の方がエネルギーの効率が良いということがお分かりいただけると思います。

## モータリゼーションの進行と都市構造の変化 7

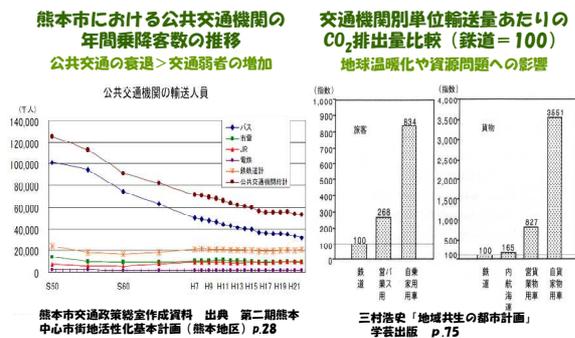


図7 熊本市における公共交通機関の年間乗降客数の推移・交通機関別環境負荷の比較

## 2.2 モータリゼーションに続く経済社会の変化

ここまでは20世紀後半に地方都市が直面した諸問題のうち、まず前段の話を行いました。続いて自動車の普及に情報通信システムの発達加わることで何が変わったかを見たいと思います。一つは、スーパーやコンビニの登場に代表されるように、流通機構が大きく変わったことがあります。それらの新しい店舗が市街地の内外に広がったこと。二つ目に、そのことによって日常生活における自家用車依存が一段と進んだこと。三つ目、さらに鉄道や自家用車も含めて都市間の移動が便利になった分、都市間競争が激しくなったということなどがあります。

### ●都心業務機能の転出や郊外大型店の発達と中心市街地や路線商店街の衰退

資料には「業務機能の大都市集約化」と書きました。かつて熊本にあった九州財務局も、主要部分は福岡に移転しています。通信関係のNTTにしても、郵政公社にしても、主要部分熊本から福岡に移っています。その他にも、熊本にあった支店や営業所が、だいたい福岡に移ってしまった。結果として、熊本へは出張で仕事をするが増えた

ためビジネスホテルが増えたと言われていました。そういう効果もあったのですが、かつて熊本市にあった業務機能が、中枢管理都市と言われているような大都市に移ったことが挙げられます。

このようにして業務機能が中心市街地から出て行くことで働く人々が減るわけですから、中心商店街や中心業務地区の活力が失われることになります。住宅地などでも昔からの路線商店街が衰退し、結果として生鮮三品も手近には購入できないような「食の砂漠」が生まれたとも言われています。

図8で、熊本都市圏の大型店舗の床面積が1997年から2011年の間にどう増えたかを見ましょう。ここで言う中心市街地とは上通・下通一帯、交通センター一帯、新町・古町一帯などの旧城下町の範囲に熊本駅周辺を加えた範囲です。中心市街地ではほとんど増えなかった一方、その外側では大型店が大きく増えた様子が分かります。結果として何が起きているかという、いろいろな原因が絡んでいますが中心商店街の活力が下がる。あるいは従来からの路線商店街の活力が下がるということが起きました。

## モータリゼーションに続く経済社会の変化 8

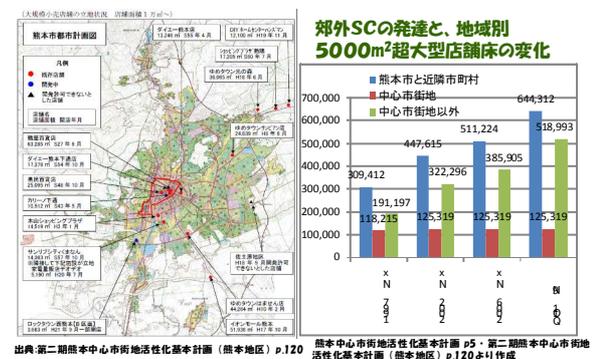


図8 郊外SCの発達と、地域別5,000m<sup>2</sup>超大型店舗床の変化

図9には、平成9年から平成19年までの10年間の、校区別商店数の変化率を横軸に、校区別商店の数、つまり集積規模を縦軸にプロットしてみました。商店街の規模に関わらず大半の校区で店舗数が減少したことがわかります。また、郊外ドライブイン型商店街のある校区では店舗数が増えたこともわかります。

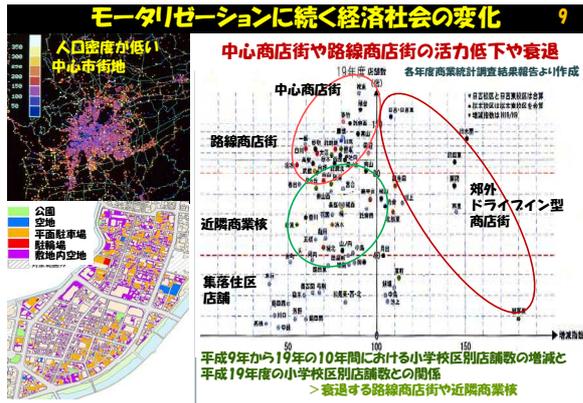


図9 中心商店街や路線商店街の活力低下や衰退

### ● 中心市街地における活力低下の状況

図10を見てください。さきほど出てきました中心市街地で、人口がどう変わったかを1975年を100として見ますと、市全体の人口が増えた一方で、中心市街地の人口が減ってきました。ただし最近増加に転じたともわかります。次に中心市街地で働く人が増えたのか減ったのかを見ていきますと、1986年を100とした時に、外周部ではやや減少したとはいえ118程度あるのに対し、中心市街地では一時期増えたけれども最近働く人が90まで減った様子をご覧いただけるかと思えます。

住む人が減り、働く人が減った。あとは中心商店街を歩く人がどうなったか。熊本市では、中心商店街25地点で毎年8月の第4週の金曜と日曜日に12時間通行量を集計しておられます。図11上のグラフは年々歩く人が減っていったという様子を示しています。1998年から2009年までの11年間で、金曜日、日曜日共に通行する人の数が3分の2に減少した。特に象徴的なのが、日曜と金曜の数が逆転しているということですね。日曜よりも金曜の方がたくさんの方が歩いているというのは驚きです。

住む人と働く人が減って、通行する人も減った。結果として、中心商店街の売り上げがどう変わったかということで、図11下のグラフで、1991年を100として外周部と中心部の店舗群の年間販売額の伸びを比較してみます。外周部の店舗群でも頭打ちになっていますが、中心市街地では販売額自体が減っていった、熊本市におけるシェアも24%から22%に低下したことがご覧いただけ

るかと思えます。

住む人が減った。働く人が減った。歩く人が減った。売り上げが減った。結果的に、店舗やサービス施設も減る。そして空き店舗が生まれ、やがて建物を取り壊されてコインパーキングに変わっていくという姿が出てきます。図12の右図をご覧くださいと黄土色に塗られた駐車場がアーケード街の裏に広がり市街地が物理的にも空洞化しているのがご覧いただけるかと思えます。

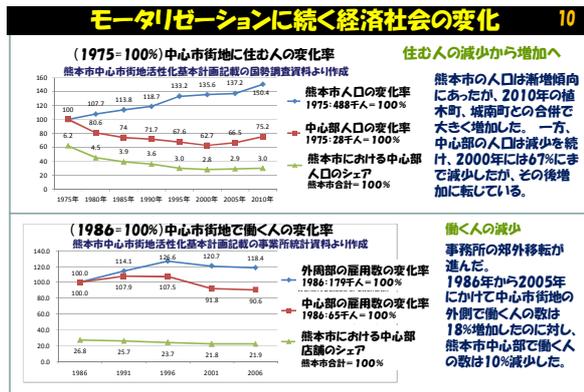


図10 中心市街地に住む人の変化率・中心市街地で働く人の変化率

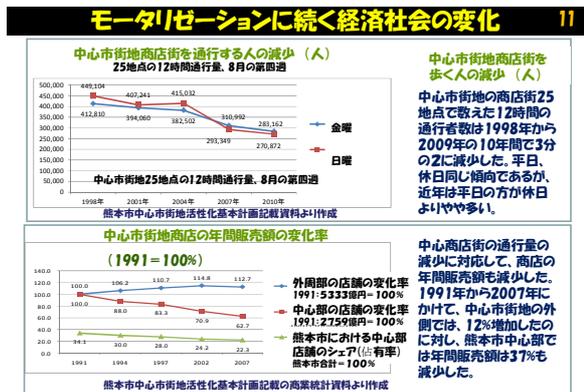


図11 中心市街地商店街を通行する人の減少・中心市街地商店の年間販売額の変化率



図12 中心市街地空洞化の現状

●熊本市内の街区別買い物の利便性比較

次に郊外を含め熊本市全体の様子を見ましょう。図13で色のついた点は街区程度の広がりを表します。街区ごとの中心から道なりに歩いて800mの範囲に路線商店がいくつあるかを一つ一つ計算してみました。市中心部は赤やオレンジや黄色の点が集まり、800mの範囲に路線商店が26か所から100か所以上とたくさんあって、選択性も高いことを示しています。路線商店街が衰退してしまった、あるいはもともと路線商店街が無いところに人が住んでしまったということで、市の郊外部では緑(25か所以下)や黒(10か所以下)の点が集まり、歩行圏に路線商店が少なく、買い物が不便なところが広がっているのがお分かりいただけると思います。

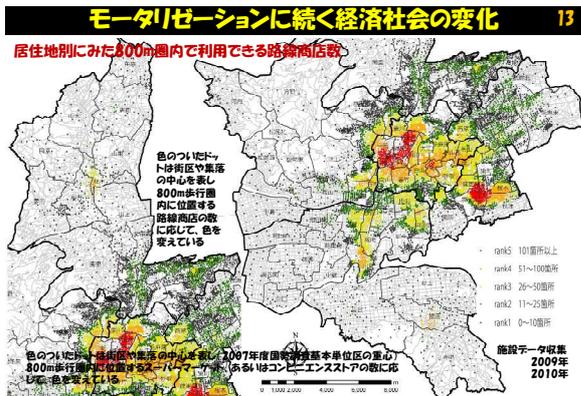


図13 居住地別にみた800m圏内で利用できる  
路線商店数

日ごろ買い物するのは路線商店だけじゃないよ

ね、スーパーマーケットやコンビニエンスストアもあるよね、ということで、同じ計算をやった結果が図14です。さきほどの路線商店との関係で見ますと、市中心部はどの施設もあるわけですが、郊外では路線商店が立地していないところにスーパーマーケットが立地している様子が見えます。バイパス沿いの大型店の影響も強く出ているかと思いますが、路線商店街の間を埋めるようにスーパーマーケットが入ってきている。周りに路線商店が育たなかった、あるいは路線商店を衰退させてしまった場所があることを表しているのかもしれませんが。同様に右の図でコンビニについてみると、スーパーマーケットよりもっと幅広い分布をしていることが、ご覧いただけるとと思います。

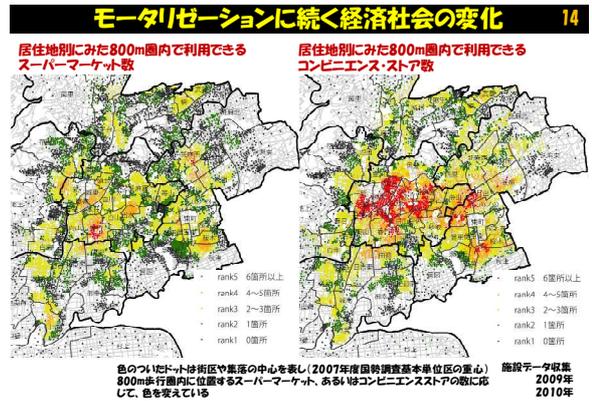


図14 居住地別にみた800m圏内で利用できる  
スーパーマーケット数・コンビニエンスストア数

それらを三つの分析を総合いたしまして、800m圏内にある路線商店とコンビニとスーパーマーケットがたくさんあるかどうかを評価したのが図15です。先ほど申し上げましたように、路線商店街のないところにもスーパーマーケットやコンビニが入っておりますので、緑や黒の点で表示された不便な街区はだいぶ減りました。しかし意外と市街地の内部にも、いわゆる食の砂漠というほど深刻ではないかもしれませんが、買い物困難地域というべき街区が結構あるのがご覧いただけるかと思いますが。そもそも店舗の無いところに住宅地ができたのだから仕方がないというケースや、路線商店が閉鎖したから不便になったというケースと両方ございますけれども、中心部を離

れると市街地の内部にも買い物の不便な地域が結構あることをご確認いただければと思います。

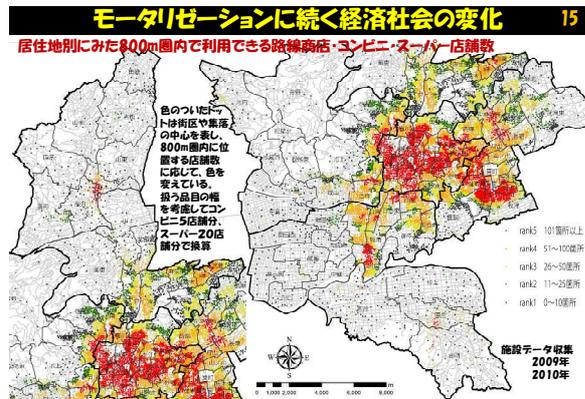


図 15 居住地別にみた 800m 圏内で利用できる  
路線商店・コンビニ・スーパー店舗数

## 2.3 高齢社会・人口減少社会の到来

### ●熊本市及び都市圏の将来人口推計と高齢化の進展予測

先に地方都市が直面した 3 番目の問題として挙げた高齢化の進行、人口の減少について図 16 のグラフで見たいと思います。国の社会保障・人口問題研究所が、全国の市町村について、5 年毎の将来人口を推計しています。どういふふうにやるかと言いますと、先ず、各地域に住んでいる人のうち、5 年後もここに住み続けている人の割合を計算します。5 歳階級ごとに計算します。次に、県間や市町村間の移動を考えます。次に生まれてくる人数と、死亡する人数を推計します。2005 年の年齢 5 歳階級別人口をベースにこのような計算を繰り返して、5 年後、10 年後、20 年後に、どのくらいの人が残留しているか。また転入してくるか、またその間に、どのくらい子どもが生まれるか、あるいはどのくらいの人が死ぬだろうかを予測した結果が、熊本市など各市町についての人口推計値、あるいはそれらを積み上げた都市圏の人口の推計値です。

どの圏域で見ても、今後は人口が減っていくのがお分かりいただけるかと思ひます。熊本市の総合計画や都市マスタープランでは、2025 年に 70 万人という人口を想定しています。人口が減ってしまう中で、どういふまちをつくらせていくかが都市計画課題なのだと、考えていただければと思ひ

ます。

図 16 のグラフでは 2010 年の数字として国勢調査結果の値を表示しましたが、社会保障・人口問題研究所の予測値では熊本市の 72 万 9800 人を始め、菊陽町など値が少し低めに推計されていたようです。これは例えば光の森のような大規模開発の影響が、さきほどの計算に上手く反映できないためだと思ひます。ですから実際は推計値よりも少し上目に行くのではないかと期待はありますが、いずれにしても人口が減っていく。そうした中で、熊本市の姿をどう維持するか、あるいはどう発展させていくか、そういうことを考えていかなければならないということを示しています。

社会保障・人口問題研究所は年齢構成の予測も公表しておられます。高齢人口、つまり 65 歳以上の人口。それから 14 歳以下の子どもと、15 歳から 64 歳までの、いわゆる生産年齢人口と呼ばれる、経済活動を支えていく人口がどう変化するかを図 16 の右図で示しています。高齢化率の増加はよく話題になりますけれども、むしろ経済活動を動かす人が減っていく、これが地方都市にとっては、かなり厳しいことだと思ひております。こういう中で、どういふまちをつくるのと、問われているとご理解いただければと思ひます。

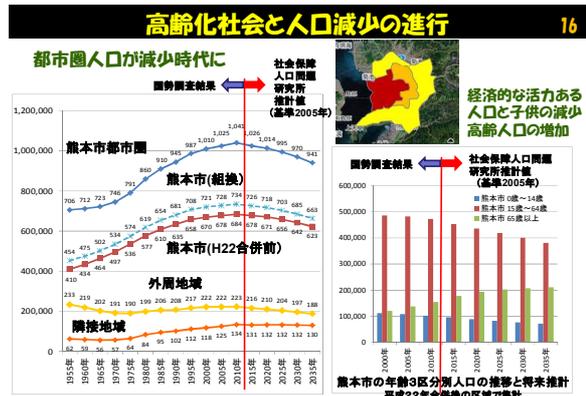


図 16 高齢化社会と人口減少の進行

### ●空き家の増加とその原因

東京のような大都市でも起きていることですが、熊本の郊外住宅地も含め空き家がどんどん増えています。それはなぜでしょうか。地方都市の場合で考えますと、高度成長期に住宅を建てて、子どもを育てた。子どもが成人した後どうな

るかという、親元を離れますね。大都市に行くか、他の都市に行くか分かりませんが、とにかく親元を離れていきます。そうすると、残るのは親二人ですね。その親は、いつまでも若いわけではございません。ある時期が来ると、カウンターパートを失うということもあるかと思えます。そうした時に、子どもが帰ってくるのかどうか。3世代同居とか、そういうことが進めば、こういうことは絶対起きないわけですが、どんどん世帯が分かれて外へ出て行ってしまいます。そうすると、結果として空き家になるケースが増えている。熊本でも空き家がどんどん増えていくのではないかと思います。

これは、人口減少と高齢化という話で、脱線して話していますが、空き家の増加に伴う住宅地の空洞化も問題です。空き家は放置すると草木が生い茂り手入れが悪くと朽ちていく。火災の危険もある。

どうしたら良いのかと。一つは空き家になる前にうまくリフォームして、子育て世帯など、今住んでいる家が狭くなって合わなくなった人達に、入居してもらうような仕組みを作るのが一つの方向だと思います。それからもう一つは、空き家になった時にそこを取り壊して、都市の緑地にしていくとか、あるいは他の施設に変えていくという方向もあります。熊本市では、既に、そういう空き家をリフォームして住み替えてもらう仕組みが作れないか、検討されていると聞いておりますが、これも大きな都市計画の課題だと思っております。

### 3. 第二次熊本市都市マスタープランの目指すもの

#### 3.1 プランが描く都市空間像

それでは最初に提示した三番目の話題。こういう状況をふまえて、第2次熊本市都市マスタープランでは何を考えているかをご紹介します。第一にコンパクトな都市構造への誘導です。市街地の拡散的拡大と中心部の空洞化により色々な問題を生じた中で、市街地を徐々に縮小し、コンパクトな都市の姿に変えてゆくことです。第二に、自家用車への依存傾向を減らし公共交通と自転車で暮らせるような都市内の移動環境整備です。第三に、これは私の研究室でやったことをご紹介しますが、高齢者の外出行動を促す

まちづくりについて紹介したい。第四に、緑のネットワークをつくっていくということ。第五に中心市街地の活性化についてお話ししたいと思います。

#### ●脱自動車時代の都市モデルの提案

こういった取り組みが世界共通の課題となっています。脱自動車時代の都市モデルが、1990年代に、ヨーロッパ、アメリカでも提案されております。コンパクトシティ、ニューアーバニズム、アーバンヴィレッジなどの言葉をお聞きになったことがあると思います。国によってやり方は少しずつ違いますが、基本的な考え方は、今申し上げたものとほぼ同じです。

図17にありますように、a:高密度でコンパクトな市街地に作り変えていく。新たに開発する時は、資料の右図のように鉄道駅周辺に密度の高い中高層の住宅と商業施設の複合的コンプレックスをつくり、その歩行圏に中低層のアパートをつくることにより、公共交通と歩行を中心としたまちをつくるという発想です。あるいは、一度、広がったまちをこのように集約していこうといったようなことが考えられていました。b:居住や就業の場が重層化した複合的な土地利用、つまり大きな建物の中で用途を分離するような発想でいこう、という提案。

次に c:自動車だけに依存しない交通環境の整備。言い換えるなら、歩いて楽しいまちづくりが謳われております。d:多様な居住者のニーズに応える多様な空間の整備。これは、若者、子ども、高齢者、いろんな世代のニーズに応えられる空間、施設を作ろうじゃないかという提案。それから、e:地域の歴史や個性を生かした都市空間をつくろう、という話。それから、「あそこまでがわが町」というのがわかるような、f:明快な境界をもった都市を形成した方がいいという提案。g:社会的公平性の実現という提案、これはヨーロッパやアメリカでは都市内で人種による地域的棲み分けが起きており、それに象徴されるような社会経済格差を解消しようという提案です。

それから、h:徒歩圏内に日常生活を充足できるサービスを用意しようという提案。最後に i:地域経営の自立性追求。これは、地域開発で得た企業利益をできるだけ地域に還元する仕組みをつくろうじゃないか、そんなことを謳った提案が色々出されています。熊本市の都市マスタープランとす

べてが符合するものではありませんけれども、軌を一にするものとしてご紹介いたしました。

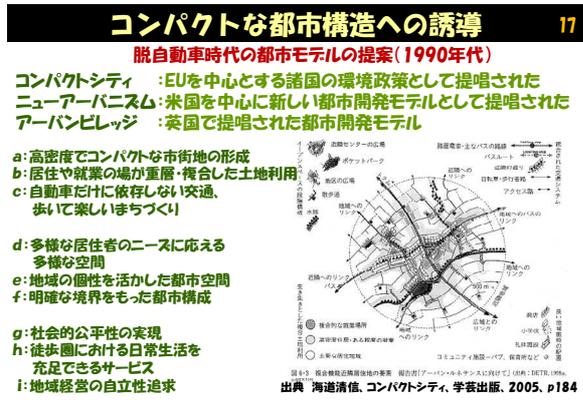


図 17 脱自動車時代の都市モデルの提案 (1990年代)

●第二次熊本市都市マスタープランが目指す方向と都市の空間イメージ

第二次熊本市都市マスタープランでは、自家用車に頼らずに暮らせる都市にしていこうというのが、基本的な発想です。

そのためには先ず a) 中心市街地を再生し、蓄積した資産を活用しよう。それから b) 公共交通網、歩行者道、自転車利用環境を整備しよう。それから、c) 公共交通網の拠点周辺の土地利用の高度化を促進する。こうした取り組みを重ねることで、d) 拡散した市街地を少しずつ縮退していく。さらには市街地に重ね合わせる形で、緑のネットワークをつくっていきかないかというのが、第二次都市マスタープランの基本的な考え方です。現在は、第二次都市マスタープランの地域編と呼んでいますけれども、地域ごとの土地利用や施設配置の将来像や、その実現に向けた整備課題を地図上に描きつつあります。

第二次都市マスタープランが目指している都市の空間の在り方とはどのようなものか、それを模式的に描いたのが図 18 で、その説明が右側にある階層的生活拠点整備計画です。機能的に異なる三階層の生活圏とそれぞれの核になるような市街地を想定している。それらを公共交通網や歩行者・自転車網で結ぼうという発想です。中心市街地があり、そこから公共交通網が放射状や環上に伸びていますが、それらの結節点に二階層目の地域拠

点と呼ばれる市街地を整備する。その周囲には、生活拠点と呼ばれる市街地を整備、誘導していこうという発想です。

図に示す中心市街地というのは、まさに熊本の都心部ということで、都市圏レベルの高度な都市機能を備えた核、あるいは都市圏内各地から公共交通で便利に到達できるような場所と考えます。それから地域拠点というのは、商業、医療、文化、行政など日常生活に必要なサービスのうちかなり高度な機能を果たすもの。例えば週サイクルくらいで利用する施設が集まった市街地です。その周辺の住宅地からは自転車と公共交通機関による移動を考えます。それから、生活拠点というのは、もう少し住宅地に密着したサービスの拠点で、コンビニもそうかもしれませんし、床屋さん、パーマ屋さん。あるいは最近でありますと NPO さんがやられるような高齢サービスとか高齢者の交流施設とか、あるいはボランティア活動の拠点施設だとか。そういう地域に密着した施設やサービスが集まった拠点市街地です。徒歩や自転車による移動を考えます。

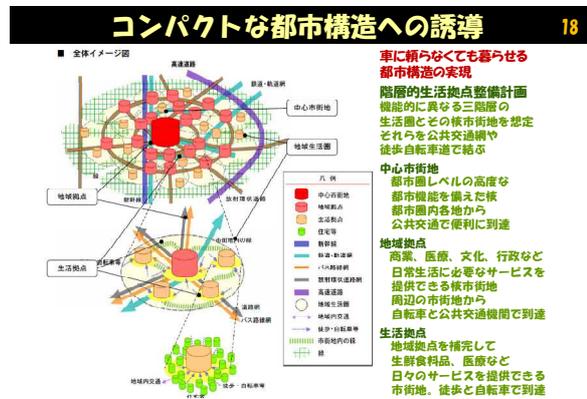


図 18 階層的生活拠点整備計画 (第二次都市マスタープラン)

図 19 は熊本市における地域拠点の大まかな位置を示しています。第二次都市マスタープランの地域編では以上のような考え方で、地域拠点ごとにその広がりや市街地整備の課題を検討し、公共交通など都市全体の移動環境整備策について具体的な詰めをしているところです。



図 19 地域拠点位置図（第二次都市マスタープラン）

### 3.2 コンパクトな都市像の実現方策

#### ●コンパクトな都市構造への誘導策

では、どうやって分散した都市施設や住宅などを拠点市街地に誘導するか。居住場所の選択というのは、住民の自由意志に任されていますので、中心市街地や都市サービスを利用しやすい公共交通軸沿線への住み替えを促そうというのは、なかなか難しい課題です。

先ほど、環境未来都市に採択されているとご紹介しました富山市の取り組み事例を図 20 でご紹介いたします。現在の富山市は、郊外開発で拡散した市街地がつかられました。公共交通沿線に住んでいる人が少ないため、経費的に路線を維持できず、廃止に追い込まれた路線も少なくない。こんな悪循環も加わって、都心部の周りに公共交通の利用しにくい市街地が広がってしまいました。

そこで富山市は公共交通を戦略的に整備し、その沿線に拡散した市街地から住み替えてもらうことを考えました。富山市のライトレールがよく話題になりますが、その先進事例です。都心部から郊外の港に向けて伸びていた廃線となっていた貨物線に路面電車を走らせて、その運行頻度も 10 分間隔と頻繁に走らせ、便利にする。その上で、その沿線に住み替えてもらうための誘導策を打っておられます。具体的には全ての鉄軌道と運行頻度の高いバス路線の沿線のうち、用途地域で住宅になじまないところを除いて、「公共交通沿線居住推進地区」を設定し、一定の条件を満たすと住宅建設や購入時に色々な優遇策を提供しています。公共交通沿線住宅・居住環境指針というのがあり、それに適合した場合に公的支援が受けられるとい

う共同住宅建設支援事業、有料賃貸住宅供給促進事業、あるいは住宅取得支援事業などです。熊本市の場合、地域編における具体的な詰めはこれからですが、富山に倣って路線バス、市電の沿線、あるいは鉄道駅の周辺に地区設定を試験的に検討したのが図 21 です。鉄道、市電駅から半径 500m、バス停から 300m の円形の区域を設定すると対象エリアは 5,394 ヘクタール、市街化区域の 50%。平成 22 年の人口換算で 36 万人となり、既に市街化区域人口の 54%がこの範囲内に住んでいる結果になりました。これら全てを対象とするのはかなり難しいと思いますが、こういうスタディを踏まえて、エリアを絞り込みながら、さきほどのような誘導策を考える必要があると思います。



図 20 富山市の取り組み事例

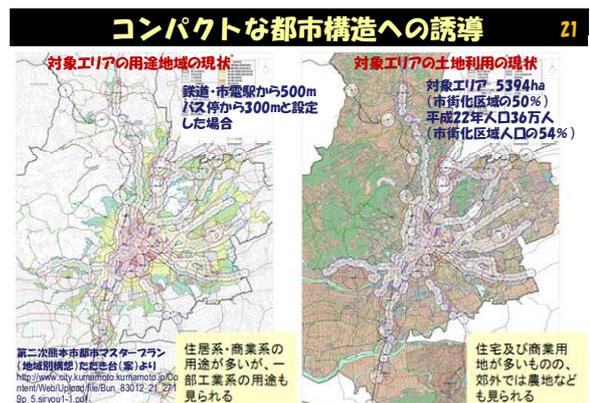


図 21 熊本市でのケーススタディ

#### ●熊本市における公共交通網整備

図 22 に熊本市における公共交通網整備の取り組みをまとめました。中心市街地から路面電車などの輸送力の大きい幹線交通機関を走らせ、その

拠点駅から人口密度の低いところへは、ゾーンバスと呼ばれる狭いエリアを走るバスで連絡するシステムを考えておられます。またいわゆる中山間地、あるいは海沿いのエリアについては、公共交通不便地域の解消と書いてしておりますが、デマンドバスあるいは乗り合いタクシーともっておりますが、予約制の小型乗合バスのサービスを考えておられます。それらも含めて公共交通機関の乗り換えを便利にすると共に、個々の運行スピードを速くし、あるいは運行頻度を上げようという方策です。

図 23 には自転車道の整備について紹介しました。先日の新聞紙面にも、白川の自転車ハイウェイ計画が紹介されておりましたし、熊本学園大学の前の通りに自転車の通行帯を整備するような話も出ておりました。自転車利用が多いエリア辺りを重点的に、整備計画を検討しておられます。



図 22 公共交通グランドデザイン

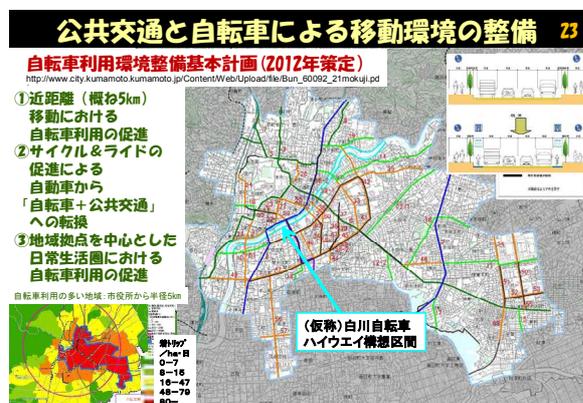


図 23 自転車利用環境整備基本計画

### ●高齢者の外出行動を促すまちづくり

ここで、高齢者の外出行動を促すまちづくりということで、少し視点を変えてお話ししたいと思います。さきほどのパーソナリティ調査の資料を使いまして、高齢者がよく外出する校区とあまり外出しない校区を調べて、高齢者の外出率が高い順番に並べてみました。図 24 を見てください。北区の武蔵校区は高齢者がよく外出します。それから西区の城山校区も比較的多い。中央区の坪井地区がある壺川校区は平均的。それから、東区の託麻南校区は低い。北区の龍田校区は非常に低い。こういう結果になりました。

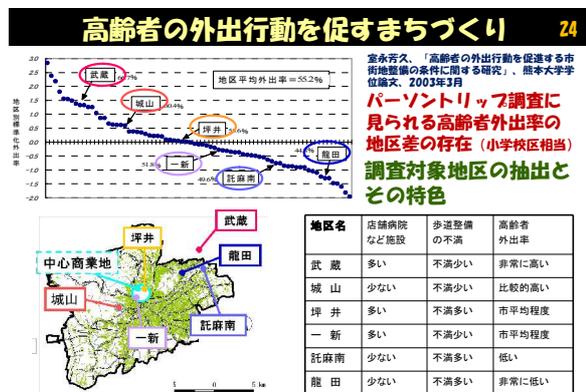


図 24 高齢者外出率の地区差の存在

多いところ同士に共通点はないか、少ないところ同士に共通点はないか、というのを調べながら、高齢者が少しでも出てもらえるようなまちにするためにはどうしたらいいのかを考えることにしました。今注目した6つの校区を対象に、図 25 に示すように青の実線で囲んだ町内会を選び、アンケート調査をやりました。外出先を聞いたところ、外出が活発な地区では、住宅の周りに外出先、例えばスーパーなどの商業施設が複数あり、逆に、外出率が低い地区では近くに外出先があまりないという姿が見えてきたんですね。

図 26 は武蔵校区での調査結果を拡大して表示しています。当時武蔵校区には、共同店舗や、スーパーが複数あり、それらを結ぶ広い歩道があって、歩きやすかった。出歩いた先には、写真のように休憩しながら談笑できるような公共の場所もあった。こうした環境が外出を促しているらしいことがわかりました。一方、図 27 に示す、外出率が非常に低かった龍田校区では、幹線道路に歩道

も少なく、おまけに急な坂も多い、店舗も少ないなど、環境的に歩きにくいという問題がありました。

### 高齢者の外出行動を促すまちづくり 25



図 25 地区別の高齢者の主要訪問先分布

### 高齢者の外出行動を促すまちづくり 26



図 26 外出率の高い武蔵校区

### 高齢者の外出行動を促すまちづくり 27



図 27 外出率の低い龍田校区

### ●高齢者の外出行動に関する判断モデルとまちづくりの要点

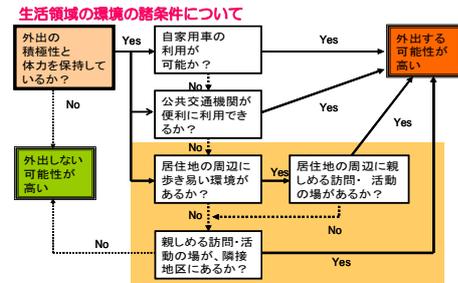
このような観察結果をもとに外出行動に際しての高齢者の判断をモデル的に描いたのが図 28 で

す。外出の積極性と体力を持っているかどうか、まず基本ですね。75歳と65歳の方の調査結果を比較すると、外出行動は大きく異なりました。高齢化自体が抑止要因になるのは避けられませんが、興味深いのは、家族と同居していると外出意欲が下がりがちで、高齢単身だと、必要に迫られてということだと思いますが、外出意欲が持続し易いということもわかりました。そんなことも合わせた、外出の積極性と体力を持っているかどうか先ずある。体力や気力を持っている人では次にどのような判断が起きるかと言いますと、自家用車を利用できるかどうか、公共交通機関を便利に利用できるかどうか、居住地の周辺に歩きやすい環境があるかどうかで外出行動が促される。また居住地の周辺に親しめる訪問先や、活動の場があるかどうか歩行圏における外出頻度を左右することがわかりました。また少し離れていても何かあれば、それでも外出を促すようです。

ここで一連の観察結果を整理しますと、安全な歩行環境の確保が、高齢者の外出を保障する最低限の条件だ、ということであります。それから、外出先が面的な広がり形成すると、外出が促進されやすい。生活の必要を満たす施設、いわゆる買い物の場ですとか、なんかですが、それに加えて、いわゆる世間話をする場など、そこに行くと誰かに会えるかもしれないといったような場があると、歩いて外出してくれることがわかりました。先ほど、生活拠点なんかにNPOさんなんか運営するような交流施設が最近増えているという話をいたしましたけれども、それらは外出を促すまちづくりの大きな鍵になると思っています。

### 高齢者の外出行動を促すまちづくり 28

#### 高齢者の外出行動を促進/抑制する要因の考察



歩きやすい環境：地形条件・歩行者網・自動車交通量  
訪問・活動の場：活動の内容・立ち寄り方（層図型・期待型・混合型）

図 28 高齢者の外出行動を促進/抑制する要因の考察

## ●緑のネットワークづくり

次に緑のネットワークづくりについてです。熊本市は 2005 年に緑の基本計画を策定しました。「水と緑と心豊かな『森の都』をつくる」をキャッチフレーズに、幾つかの目標値を設定し、さらに構築すべき緑のネットワークについて模式図を描いておられます。ここでその背景にある考え方を紹介させていただきます。

専門家の方はよくご存知かと思いますが、図 29 に示した「公園緑地系統：パークシステム」という考え方です。元来、熊本には基本的な土壌があるので、ぜひこの考えを活かしていただきたいと思います。構想の起点になるのが大きくまとまった緑、これが大事です。同時に、小さくてもいいけれども、住宅あるいは働く場の身近なところに、緑をいっぱい点在させる。性格の異なる様々な緑を街の中に配置するという。次にそれらをただ点在させているのではなくて、例えば街路樹もそうですし、生垣もそうですけれども、線状の緑を計画的に付け加えることで、点々だった緑を線に繋げる、線だったものを網に育てていくんだと。こういう考え方が公園緑地系統です。右下の図は教科書によく出てくるのはケルンの例です。

公園緑地系統の構成要素を図の左下に挙げました。公園でありますとか、大規模施設の空地でありますとか、幹線道路の街路樹、あるいは水辺地、文化財包蔵地、あるいは市街化に不適切な土地。例えば、水に浸かりやすい土地とだけ思えばいいですね。それから斜面緑地ですね。既存の屋敷林とか、境内林、神社のようなものもあります。そういうものを上手く生かしながら、公園として整備するものを付け加えながら、色々な性格の緑を配置し、なおかつ網をつくれ。こういう考えです。アノニマスグリーンと書きましたが、これは個人敷地内の緑地を育てることも大事だと言うことです。

図 30 と 31 は、公園緑地系統の先行事例として知られるボストンの写真です。街の真ん中に大きな公園があります。そこから街路樹が中央分離帯のところを 3 列ぐらい、それから両サイドに 1 列ずつと、5 列ぐらいの街路樹を配置した広い公園道路が市街地を縦断して伸びている。またチャールズ川が平行に流れ、川沿いには緑地帯も伸びている。さらに図 31 でその先を見ると、緑の網が見

えます。大きく左に蛇行した緑の塊は、かつてのチャールズ川が蛇行していた時の河川敷ですね。川を真っ直ぐに改修した後も、昔の河川敷をそのまま公園にして残している。そんなことをしながら、街の中に網の目をつくってこられた例です。

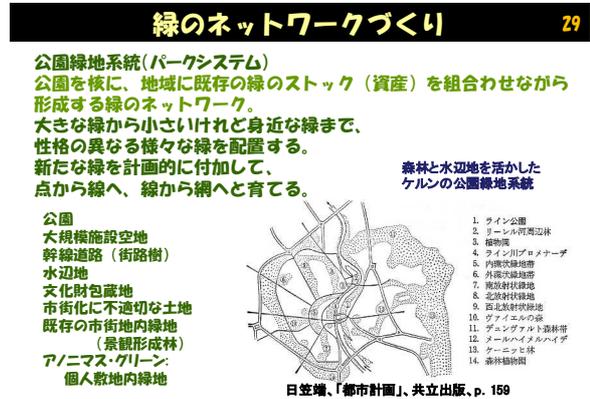


図 29 公園緑地系統：パークシステム



図 30 公園緑地系統：ボストン1



図 31 公園緑地系統：ボストン2

## ●熊本に育つ緑のネットワーク

図 32 は熊本の緑のネットワーク形成状況を描いた図です。まとまった緑がある。左の塊が金峰山、中央の塊は立田山ですね。託麻三山もある。それから市街地の中にも小さなものが網をつくって点在しています。細い糸のように描かれた台地の縁に伸びる斜面緑地。白川の河岸段丘の緑もあります。こういうものは大きな網をつくる上で大事な要素だと思っております。

時間がないのですけれども、面白いと思ったので、アノニマスグリーンについての図 33 の資料を紹介させていただきます。今から 35 年前に卒業研究で調査してもらったものです。熊本市内の住宅地を歩いてもらいまして、確か 2000 軒くらい見て歩いています。敷地の規模別に住宅家を分類しまして、その家に、樹木（高木）や灌木が何本くらいあったかなどを調べてきてもらいました。敷地規模別に植えてあった樹木や灌木の本数別の住宅数を集計し、その割合を帯グラフに描きました。敷地面積が 50 平米以下の住宅ですと、ほとんど建物でいっぱいですね。当然樹木のある住宅は少ない。100 平米くらいになると少し増えてくる。150 平米になるともっと増える。200 平米越えると、半分以上が、なんらかの形で樹木とか灌木を植えている。そういうことがお分かりいただけるかと思えます。

それから同じ様に、カーポートがあるか、作業庭があるかも調査しました。敷地規模が大きいと、当然どの住宅も持つんですが、狭いとなかなかない。でもよく見ていただくと、狭くても先ず作るのが作業庭。ちょっと余裕が出るとカーポート。さらに余裕が出ると、木が植わり始める。そんな姿のように見えます。ここから何を読み解ったかということになります。熊本のような気候風土では、住宅敷地に余裕がある限り、人々は樹木や草花を植える傾向がある。逆に言うと、住宅の敷地規模をあまり小さくしないというルールができれば、あるいは敷地境界から家をおる程度引いてくださいというルールをつくと、隙間ができますので、黙っていてもみんな緑を増やしてくれる、そういう資料だと思ってみていただければいいと思います。

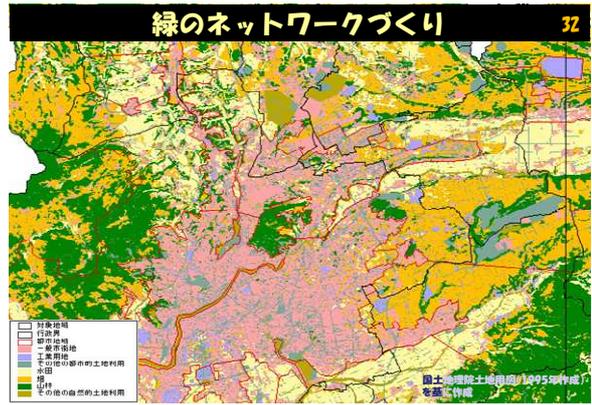


図 32 熊本の緑のネットワーク

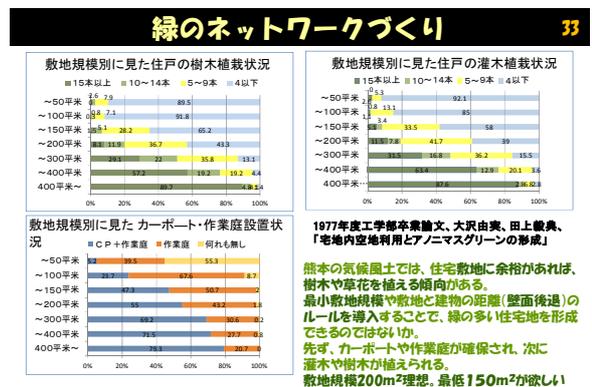


図 33 宅地内空地利用とアノニマスグリーン

## ●市街化が復活させた緑の事例

住宅地が増えるということは、緑を失うことだ。開発は緑を失うことだというのが一般常識だと思いますが、今説明したロジックに従うと、必ずしもそうではない。

図 34 の右上の写真や、37 年前、私が住んでいるところで撮影しました。遠くに金峰山が見えます。元々このあたりは畑だったと思いますが、そこを開発して、団地がつけられました。この写真では住宅ができて、武蔵小学校が工事中です。次にその左2枚の写真はそれから約17年後に撮影した同じ場所の写真です。建物の隙間にみんな一生懸命木を植えていますね。隣の家に負けないような木を植えようという、競って植えているようにも見えます。日本の気候風土と国民性がある限りは、隙間があるとちゃんと緑は復活することを示していると思っていただければいいと思います。

県道 337 号線から武蔵ヶ丘に入るところにロー

タリーがあります。ロータリーをつくった時は何もありませんでした。ひよろひよろとした枝をみんなで挿し木しました。1987年、昭和62年のことです。それが今どうなっているかという、図34の下段の写真のように、立派な森になっています。やっぱり日本の風土では、20年も放っておけば、木が繁り、森ができるということがお分かりいただけると思います。木を植えられる環境をつくっておくこと。こういうことも大事だと思っていただければと思います。熊本市の緑のマスタープランでは、つくるという話と、みんなで育てるという話、更には人を育てるといった方策を描いています。アノニマスグリーンを増やす話が組み込まれています。

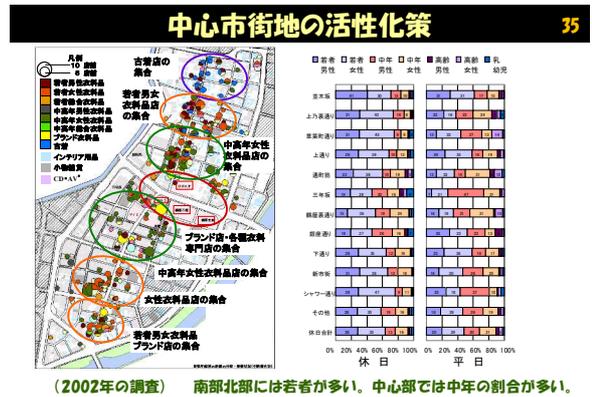


図34 武蔵ヶ丘の緑の様子

●通りの区間で異なる歩行者の年齢構成

時間が限られてきましたので、少し飛ばしながらいきたいと思います。中心市街地の活性化については色々ところで紹介されていると思いますので、今日用意しましたスライドの説明は割愛させていただきますが、一つだけ補っておきたいと思っています。さきほど、中心部の商店街である上通、下通、交通センターのある桜町などを歩いている人の数が減っているとお話ししましたが、その対策を考える手がかりについてです。図35の右側の資料は2002年の秋の休日と平日について調査したものです。まだ比較的通行量が多かった時期の資料です。通りの区間毎に、見た目の調査ですので正確さには欠けますが、世代別、性別の歩行人の数とその割合を調べて、帯グラフを作りました。青系が若者、オレンジ系が中年、紫系が高齢者の

割合です。北から南まで見ていくと、区間によってずいぶん割合が違う。北の方の区間は若者が多い。中央部の通町筋、三年坂から銀座通りあたりまでは中年の割合が増える。その南からまた若者の割合が増えている。平日と休日どちらもそういう傾向があります。



(2002年の調査) 南部北部には若者が多い。中心部では中年の割合が多い。

図35 中心市街地の歩行者交通量

●歩行者の年齢構成と通りの区間別店舗構成の関係

こうした傾向はお店の配置構成と関係があると考えました。図35左の図を見てください。当時、並木坂あたりには古着屋さんがいっぱいありました。今は少なくなりましたが、その少し通町筋よりには若者の衣料品店がありました。そのさらに内側には中高年女性の衣料品店が集まっていました。中心部は、百貨店とかブランドショップですね。次に通町筋から南側を見ますと、北側とはほぼ対称の形で、中高年女性向け衣料品店があり、女性向けがあり、若者向けの店がある。何を意味しているかと言いますと、あまり歩きたくないけれどお金はあるという中年層は、大体通町筋に近いところで買い物をします。お金はあまりないけれど体力がある若者達は、両端のお店の間を行ったり来たりしてウインドウショッピングを楽しんでいた。

お店を出す立場になってみますと、古着屋さんなんかは単価が低いですから、地価の安いところに立地する。地価が高いところには高いものを売る店が立地していた。そんなふう需要側と供給側の条件が上手くマッチしていた。こういう街の構造が、実はその地域の通行量というか賑わいを

支えていたのだと思います。ところが最近は一アーケード街からモノを売るお店が減って飲食店が増えたなど、お店の配置構成の変化が中心市街地来訪者の回遊を減らしているような感じがしています。

### ●中心市街地における来訪者の回遊経路の特徴

百貨店や郊外ショッピングセンターなどは、如何にして人を歩かせるかという観点から売り場や施設配置を考えています。個店が集まった街中では難しい話ですが、エリアマネジメントと呼ばれる、こうした戦略的な施設配置ができるといいなと思い、ご紹介させていただきました。

こんなことがきっかけになって、熊本の中心商店街で人々の回遊行動調査をやりました。1400人に回遊した経路を尋ねたのですが、図36に示すように、大きく9タイプに整理することができました。詳細は省略しますが、二つの百貨店それぞれの周りで動き回る人達、それから百貨店も利用するけれども周辺も移動する人達、それから北から南まで中心商店街全体を移動する人達がいる。こういう姿が見えてきました。

図36や37で見ていただきたいのは、交通センターのゾーンとアーケード商店街のゾーンの行き来が意外と少なかったことです。これには原因が幾つか考えられます。アーケードと交通センターの間には遊興飲食店のゾーンと、電車通り沿いの金融保険の営業所が並んだゾーンあります。このうち金融保険の営業所ゾーンでは、平日昼間は活動していますが、平日の夕方や夜間、そして休日にはシャッターが下りて人の気配がありません。遊興飲食ゾーンも昼間は活動していない。だから平日の夕方から夜間及び休日の昼間には、人の気配のないゾーンが幾重にも重なっている。しかも電車通りは幅が広くて渡りにくい。このように何層にも人が行き来しにくくなるようなゾーンが横たわっています。

中心市街地で回遊を促すということになると、交通センター地区からアーケード商店街の間を歩きたくなるようなルートを整備する必要があります。そういうことを表していると思っていただければ良いと思います。

最近、城彩苑ができました。今度NHK熊本放送

局も花畑地区に移ってくる。これがお城からアーケード街までの人の流れをつくってくれるきっかけになるかもしれません。シンボルプロムナードをつくる、交通センター地区を再開発することで、中心市街地に人を呼び込むようにすると同時に、ぜひこの中間地帯の回遊路整備を考えていただきたいと思います。

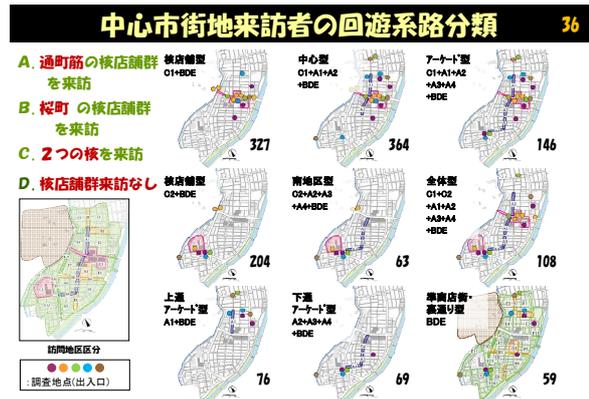


図36 中心市街地来訪者の回遊経路

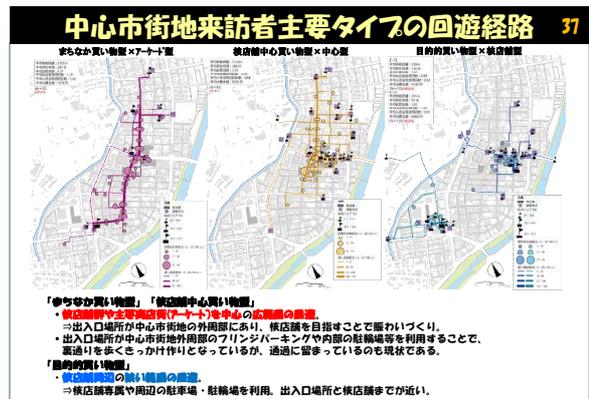


図37 中心市街地来訪者主要タイプの回遊経路

### 4. 熊本における「環境未来都市」の実現に向けて

高齢化への対応、低炭素化社会の構築などの社会的な要請にも応える形で、自家用車から公共交通や自転車への乗り換えを誘導すると共に、市街地のコンパクト化などを意図している熊本市の第二次都市マスタープランの考え方を紹介しました。ただ、どうしたら公共交通や自転車への乗り換えが進むのか。どうしたら公共交通沿線への転入や住み替えが進むのか。それは人々のライフスタイルと関わっていて、公的な誘導施策や整備だけで

は実現が難しい課題です。

冒頭に、環境未来都市のプロジェクトのお話をしました。これ自体が都市モデルやモデル事業の提案と実践の積み上げを意図している。成功事例をつくりながらそこで得た知見や技術を蓄積し、社会的な理解を促そうとしているとお話しました。ある意味息の長い、市民と一緒にまちづくりをやりようとしているわけです。熊本も同じ様な努力が必要です。

都市マスタープランは市のほうでまとめておられますけれども、その後の施策の提案と実践の段階においては、市民の皆様のご理解とご協力が不可欠だと思います。冒頭にお話しましたように、熊本は非常に魅力的な素材をもっています。ぜひ市民の皆さんには誇りと自信を持ち、先進的な事例になって欲しいなと考えています。

さきほど都心人口が増加に転じたとお話しました。長年、中心市街地の人口減少が進行していましたが、最近は少なくとも都心に住むことの意味を理解し、実践する人が増えているということだと思います。是非とも、環境未来都市のようなことを考え討論する場を増やして理解を深めていただき、まちづくりに対する協力の輪を広げる必要があると思っている次第です。

時間をオーバーしましたが、ご清聴どうもありがとうございました。



講演会の様子