

公共交通の維持・充実と立地適正化を一体的に図るコンパクト・プラス・ネットワーク ～厚木市の都市づくり事例～

(株) 国際開発コンサルタンツ 東京支店 計画・交通課 PM代理 氏原茂将

【発表概要】

本発表では、「厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画」（以下、「CN計画」）という立地適正化計画と地域公共交通計画を一体化した計画について報告する。

居住地が切れ目なく形成され、バス網が行き渡る厚木市は、すでにコンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造をなしている。同計画は、その都市構造を強みとしてバス路線に着目し、居住地における移動しやすさと居住地近隣での暮らしやすさを向上しようとする点で特徴的であり、交通網の充実と居住誘導を相補的に進め、ネットワークの観点からコンパクト化を実現する上での視座と検討方策を得た。

1. はじめに

厚木市では、令和元年度に立地適正化計画素案（以下、「令和元年度素案」）が策定されていた。その上で令和2年度には、並行して検討される都市計画マスタープランと交通マスタープランを踏まえ、地域公共交通計画（当時は地域公共交通網形成計画）と一体化し、都市機能、居住、地域公共交通が相乗効果を生み、住み続けられる都市を目指す厚木市独自のCN計画を検討した。

2. 厚木市の現状～地理、居住、暮らし、交通～

厚木市は、人口約20万人のうち約90%が市街化区域（市域の約34%）に住んでいる。市街化調整区域の大半は山地・森林であり、多くの既存集落地が市街化区域と接している。さらに人口の約85%が鉄道駅から800mないしはバス停から300mの距離に住み、約79%がスーパーマーケットないしはドラッグストアから800mの距離に住んでいる。

このように居住、アクセス、生活圏域のいずれにおいてもコンパクトな都市構造は、厚木市の地形的特性に由来する。

市内には相模川のほか、北西部の丹沢山地から中小河川が流れる。丹沢山地に沿って洪積台地があり、相模川沿いに沖積平野が広がる。厚木市にて「手のひら型の市街地」と呼ばれるように、本厚木駅周辺の中心市街地から河川の間に住宅地や産業地が「指」のように伸びて集積している。

さらに、厚木市が神奈川県県央に立地していることから、平塚市、愛川町、清川村を結ぶ道路が「指」に形成され、その上を本厚木駅が結節点となるバス路線が通っている。

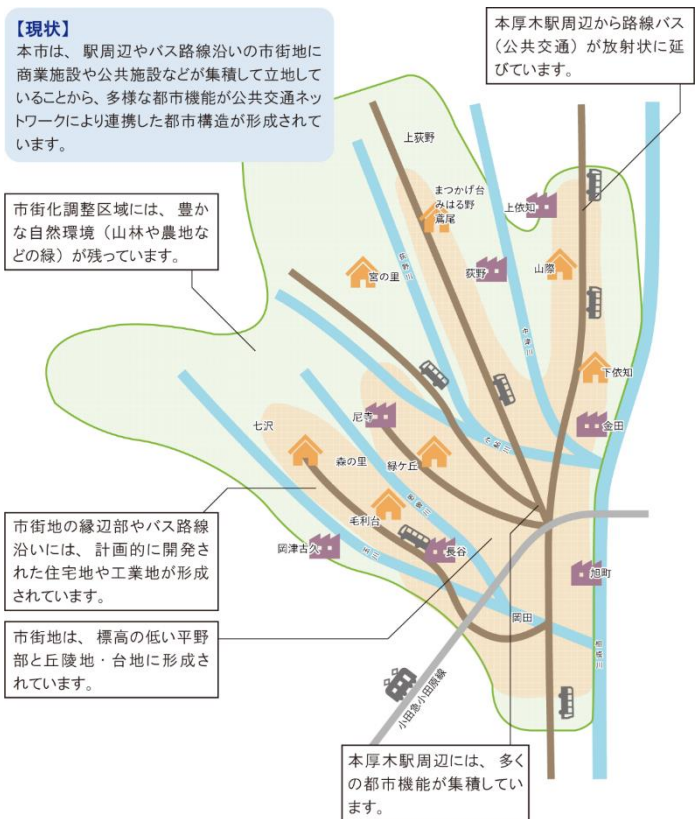


図1 厚木市の都市構造の現状

このように地理的特性に沿って都市構造が形成されてきた結果、厚木市はコンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造を有することとなった。そして、令和2年度の都市計画マスタープランにて「暮らし」に関して掲げた目標「誰もが快適に移動でき、地域で暮らし続け、働き続けることができる“人にやさしい都市”を目指します」の実現のため、バス路線を活かした都市構造の強化を図ろうとした。

3. バス路線と人口密度の相補性

令和元年度素案では、国土交通省が示すガイドラインに従って居住誘導区域を設定した結果、工業系用途のエリアを除き、ほとんどの市街化区域が居住誘導区域に含まれていた。このことから、厚木市の市街地が、全体的に人口密度が高く、また連続していることが伺える。

ただ、厚木市も人口減少が始まりつつあった。特に「指」の先となる郊外部の開発によって整備された住宅地を中心に人口減少・高齢化が進んでおり、さらに先の町村での人口減少も相まって、バス路線の維持が困難になることが予想された。バス路線の維持困難はさらなる人口減少を促し、ひいては後背地人口の低下によって中心市街地を衰退しかねない。さらにバス路線は産業地を経由するため、交通利便性の低下が産業立地にも影響を及ぼし、最終的には都市の持続可能性を脅かすと考えられた。

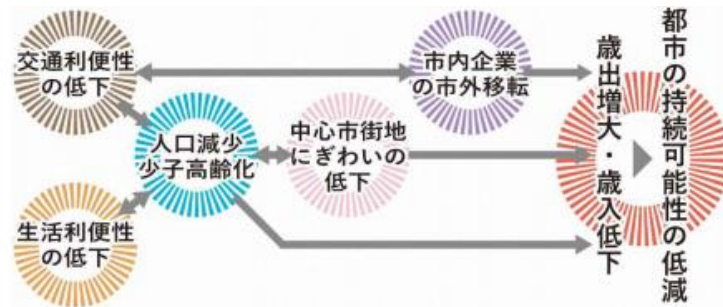


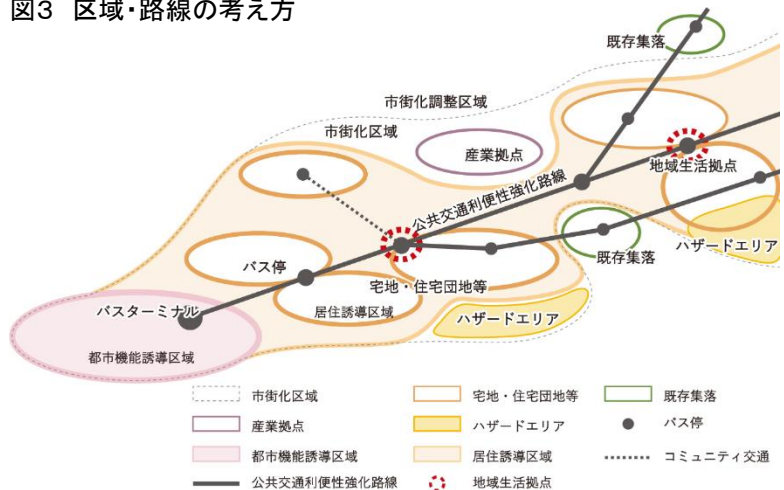
図2 人口減少・少子高齢化が都市にもたらす影響

このような負の連鎖を想定し、バス路線の維持には、路線全体で人口密度が維持されることが望ましいと考え、現状の「手のひら」を広げず、縮めないことが確認された。さらに準工業地域であっても居住地に変わりつつあるエリアは、住み続けやすいよう居住誘導区域に加えた結果、居住誘導区域は市街化区域のほとんどを占めることとなった。このような前提で、人口密度の維持のため、バス路線のサービスレベルと沿線地域の生活機能を一体的に維持・向上させることを検討することとなった。

4. 厚木市独自の公共交通利便性強化路線及び地域生活拠点の設定

居住誘導区域の公共交通利便性と生活利便性を検討する上で、第一に、鉄道駅と居住地を結ぶ幹線となるバス路線の検討を行った。片道1日30本以上のバスが運行するバス路線を基本とし、現状の居住地・産業地を踏まえて抽出した結果、「指」に沿って伸びる4つの軸と、本厚木駅から南に伸びる軸から構成されるバス路線を、民間事業者と連携し、利便性を向上していく路線として公共交通利便性強化路線と設定した。

図3 区域・路線の考え方



第二として、公共交通利便性強化路線を踏まえ、市内のスーパーマーケット、ドラッグストア、コンビニエンスストア、内科を有する病院・診療所と調剤薬局、通所型の高齢者福祉施設の立地状況を分析した。そして、交通結節点との関係からバス停周辺に商業・医療機能を立地させるよう地域生活拠点となるバス停周辺エリアを位置づけた。中心市街地まで出掛けなくとも、バスで数分移動するだけで日常生活の用が足せるよう機能集積を促すエリアである。

5. 公共交通利便性強化路線上の交通利便性の向上に関する検討

公共交通利便性強化路線と地域生活拠点を設定した上で、交通利便性の観点から、軸毎に混雑度、旅行速度、運行本数、バス待ち環境、交通不便地域の有無等について軸毎に分析し、課題を整理した。

それら課題に基づき、バス優先施策や連節バスの運行による輸送力の強化、上屋設置や歩道拡幅によるバス待ち環境の充実等の施策を軸毎にメニュー化し、取り組むこととした。厚木市ではバス路線が通る道路は2車線道路が少ないため、後述の生活利便性の向上の観点も加味し、バス停と商業施設が一体となり、バス待ち空間を兼ねるような工夫についても論議した（図6・7参照）。

また、交通不便地域については、居住誘導区域内で30本以上のバスが運行するバス停から300m以上離れた地域と定義した。それら地域では、サイクルアンドバスライド自転車駐輪場の設置やコミュニティ交通の運行を取り組むこととした。ただ、コミュニティ交通については、地域自らが主体となって誘導し、かつ運行に関する目標値を満たすという条件付きの施策とすることで、行政が一方向的、かつ過剰なケアを行わないようにする工夫を加えた。

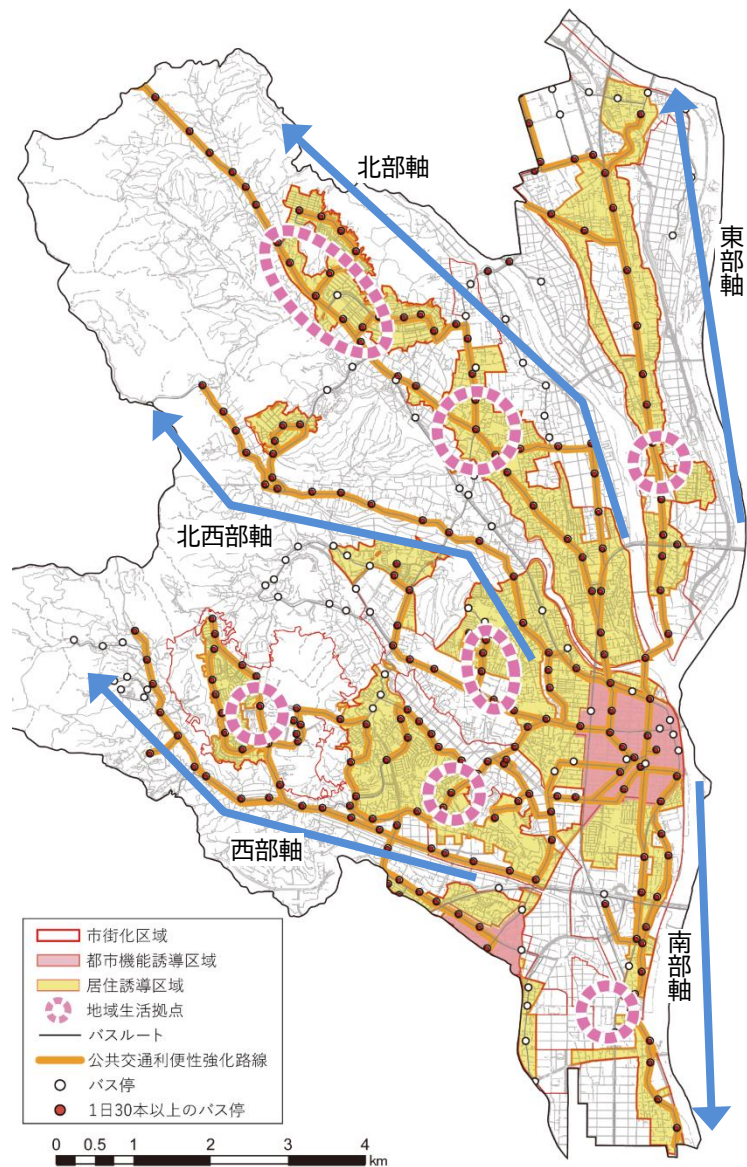


図4 区域、路線、拠点の位置図

6. 地域生活拠点を核とした生活利便性の向上に関する検討

公共交通利便性強化路線上の生活利便性の維持・向上には、駅前に行かずとも買い物と診察は受けられる程度に便利であることが必要と考えた。そこで第一には、地域生活拠点におけるスーパーマーケット、ドラッグストア、コンビニエンスストア、内科を有する医療施設の立地状況を拠点毎に確認し、誘

導すべき機能を把握した。ここでドラッグストアを対象としたのは、医薬品を購入する場所であるとともに、生鮮食品を扱う店舗が少ないため、機能は落ちるもののスーパーマーケットの代替として機能すると考えたからである。

第二として、路線全体での生活利便性を市街化調整区域も含めて検討した。特に路線上の市街化調整区域においても、バスで少し移動すれば日常生活の用を足すことができるよう、立地の有無のほか、近傍の商業施設や医療施設へのバスでの利用しやすさを調査した。

結果、居住誘導区域においても、相模川に沿った路線にはスーパーマーケットの立地がないこと、北西部軸に飛び地となっている居住誘導区域ではコンビニエンスストアに徒歩でアクセスすることが難しいことが確認された。また、それらと連動して市街化調整区域で不便なエリアも見出された。

それを踏まえ、店舗面積 1,000 m²未満の商業施設と内科を有する診療所を居住環境向上施設に位置づけ、誘致にあたっての都市計画的な便宜を図れるようにした。さらに、食料品を扱う商業施設と内科を有する診療所の設置に補助金を発行する厚木市生活利便施設立地促進事業補助制度を立ち上げるに至った。国の制度を適用するほか、厚木市独自の補助を加味することで、実効的な機能誘導を実現することが可能になった。

7. ネットワークから考えるコンパクト

CN 計画では、都市機能誘導区域や居住誘導区域についても、都市計画マスタープランと連動して将来像を描き、その実現に向けた施策も位置づけている。たとえば図5の愛甲石田駅の将来像では、大規模な産業集積を結ぶバス路線が発着することから、日常的な利用者と通勤利用者が共存する駅前広場を構想している。

ただ、同計画の特徴は、公共交通の利便性に着目し、居住地の移動しやすさという点で暮らしのコンパクト化を図ろうとしている点である。これは、新型コロナウイルス感染症の流行のなかで着目された「15分都市」に近い発想とも言える。

充実した公共交通網を有するからこそその発想だが、首都圏、京阪神、名古屋周辺の郊外住宅地においては展開可能だろう。また、公共交通網の維持が課題となる地域でも、立地適正化計画と地域公共交通計画を一体的に策定することは、公共交通網と居住誘導を相補的に検討することのできる方策と考える。

ただ、立地適正化計画は中期的視野に立つ一方、地域公共交通計画は短期でPDCAを回していく計画であり、進捗が異なっている。厚木市でも進捗の整合性を図ることが課題となったが、上述の補助制度が企画され、中心市街地での市役所移転に伴う都市機能整備も予定されていたため、立地適正化計画に該当する施策を短期的なタイムスケジュールで進行管理をすることができた。これは、あくまで結果的な整合であり、今後の展開にあたっては十分に配慮し、認識を深めるべき点である。



図5 愛甲石田駅周辺の将来像



図6 郊外住宅地の将来像



図7 地域生活拠点の将来像