

元気なまちへ - LRT による中心市街地の復活 -

私は、魅力のあるまちとは“元気な”まちであると考えている。タイトルにもある元気なまちとは、人々が住み、そこで買い物し、生活の全てをそこで行うような中心市街地が存在するまちを意味する。この提案は、近年問題となっている、地方都市における中心市街地の空洞化の解消法に関するものである。

1．はじめに


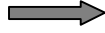

近年、地方都市の中心市街地からは活気がなくなりつつあり、どこか冷たい雰囲気さえ漂うほどである。商店街は衰退し、市街地で生活する人々も少なくなった。このような現象は九州においても例外ではない。こういったいわゆる中心市街地の空洞化問題に対して、長崎市を例に挙げ、LRT(Light Rail Transit)の導入による解消法を提案する。

2．中心市街地の形成

まず、日本における市街地の歴史について簡単に見ていく。中世から近世では、城や寺社を中心として町が形成されていった。近代に入り、新しい交通機関として鉄道が登場すると、次第に鉄道の駅を中心に市街地が形成されていく。すると人々はその市街地にある商店街や会社、工場などで働くために、そこに住むことになる。居住者が増えると、住民のための教育施設や娯楽施設、日用品を取り扱う店舗などが増える。このようにして、日本の市街地は鉄道の駅を中心として同心円状に発展していった。

3．中心市街地の空洞化およびその原因

今日では、前述したような都市の構造に変化が生じ、中心市街地に活気がなくなってきている。中心市街地が消滅しつつあると言っても過言ではないかもしれない。このような中心市街地の衰退の原因とその影響を挙げてみると、

- ・高度経済成長期の「地上げ」  空き地等の増加、人の住まない市街地の拡大
- ・自動車の普及  仕事場の近くに住む必要がなくなった
- ・大型ショッピングセンター等の郊外立地  郊外に住む人々が中心市街地まで買い物に来る必要がなくなった

といった具合である。上記の項目を整理し、中心市街地の空洞化に至るまでの流れを図 - 1 に示している。

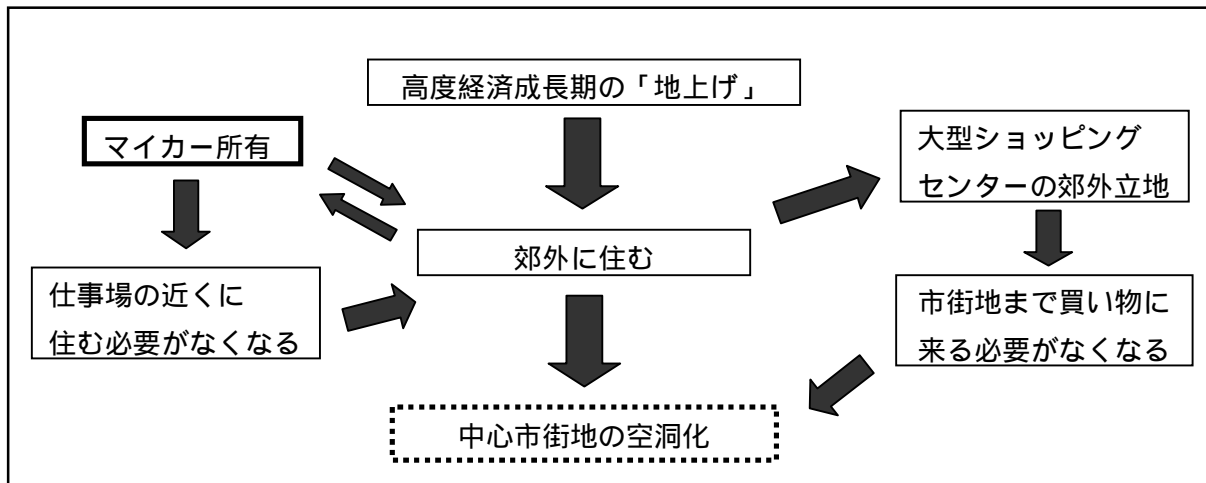


図 - 1 中心市街地の空洞化の流れ

4 . 空洞化の解消

前述した中心市街地の空洞化による衰退という問題に対し、LRTの導入による解消法を提案する。LRT(Light Rail Transit)とは、LRV(Light Rail Vehicle)と呼ばれる、これまでの路面電車とは異なる高性能の車両を中心として、バスや鉄道など他の交通機関と連携して人と街を結ぶ、新しい交通システムである。中心的な役割を担うLRVは、高速走行が可能で音も静かであり、超低床のため高齢者や小さな子供でも安心して乗り降りができる。まちづくりに有効な新しい交通システムとして世界中で注目され、欧米の多くの都市で導入が進んでいる。

図 - 1の市街地が空洞化に至るまでの流れにおいて、マイカー所有という点に着目してみた。自動車を所有していなければ交通機関を利用するしかなく、市街地から遠く離れた郊外には住みにくい。おのずと中心市街地やその周辺に住むようになり、買い物も中心市街地へと行くようになる。そうすると、大型ショッピングセンター等も郊外に立つことはないだろう。市街地が空洞化に至った流れと全く逆の流れをつくれればいいということになる。しかし今さら自動車を所有するなどはとても言えない。そこでLRTを導入する。そして中心市街地への自動車の乗り入れを禁止し、トランジットモールと呼ばれるLRTと歩行者のみの空間にする。そうすることで人々はLRTを利用するしかなくなり、交通渋滞の解消、排気ガスの減少にもつながるだろう。これまで自動車の騒音や空気の汚染を理由に市街地を離れて行った人々も、問題なく暮らせるはずである。

5 . 長崎市について

ここで突然ではあるが、長崎市について述べさせていきたい。長崎市は市域のほとんどが山に囲まれているため、長崎港を中心とした平たん部に市街地が広がっていったが、平たん地が少ないため周辺の斜面地まで市街化し、住宅が斜面をほうのように建ち並んでいる。住宅が建てられた当時は本格的な車社会の到来前で、車の通る道路の必要性もあまり論じられることなく、結果的に車が入れない市街地ができている。よって移動の困難さなどの理由から、新しく開発が進められている郊外へ移り住む居住者が若年層に多い。また道路の狭さ、駐車場の少なさといった問題から、自動車が繁華街まで入って行けず、かつては多くの人々で賑わった商店街・アーケー

ドも訪れる人々が減少しつつあり、長崎市でもやはり中心市街地の空洞化が少なからず進んでいるのが現状だろう。その上、郊外から長崎市中心部へ自動車通勤する人々が多く、慢性的な交通渋滞を引き起こしている。南北に細長い平たん部には路面電車が通っているが、当然ながらその道路への自動車の乗り入れ禁止といった規制はないため、道幅をせまくし、交通渋滞に拍車をかけているようにさえ思える。まさに悪循環である。このようなまちにこそLRTを導入すべきではなからうか。LRTを導入し、中心市街地をLRTと歩行者のみ通行可能なトランジットモールにすることで、交通渋滞、市街地の空洞化という2つの大きな問題が解決できるのではないだろうか。建設コストの面では1kmあたり15~20億円で路面電車と大差ないにもかかわらず、他のあらゆる面でLRTがまさっている。登坂能力も80%と、斜面都市長崎でも問題はないだろう。

6. おわりに

さて、これまで中心市街地の空洞化の解消法についての提案を行い、その中で、人々が中心市街地から離れた郊外に住むことが空洞化につながり、逆に中心市街地に住めば空洞化は解消されると述べた。そこで、中心市街地に住むメリットについても述べておかなければならないだろう。おもに、

無駄な移動が少なくなる 交通費の削減、排気ガスの減少

働き盛りである若者と高齢者がともに生活する 世代を越えた結びつきが強くなる、高齢社会への対応が容易になる

市街地は常に人で賑わう まちが活性化する

といったことが挙げられる。中心市街地が人で賑わうまちは、“元気なまち”と言える。人々は元気なまちに魅力を感じ集まる。そうしてまちはまた活性化する。日本もそろそろ、まちのあり方に対しての、高度経済成長期の考えを捨てるべきではないか。私は、ここ九州がその先陣を切ることを願う。