

・本研究の意義

都市機能を中心部とその周囲にまとめた「コンパクトシティ」の概念は1990年代から本格的に議論が積み重ねられ、日本でも人口減少時代の街づくりの一つとして知られつつある。

このような中で、従来から存在する企業城下町と職住近接都市の成り立ちや誘導方策や条件を研究することとした。その中で、職住近接のまちづくりを以前から推進していた神奈川県南足柄市を題材として扱う。

・南足柄市の概要

神奈川県西部に位置し、人口は2021年6月時点で40,546人と神奈川県の市としては最小である。これは市の面積77.12k m<sup>2</sup>の中で可居住面積割合が32.49%となっているため、拡大可能な人口にすでに達しているためである。近年の動向としては人口減少に突入しているが緩やかに推移している。

・南足柄の経済とまちづくり

市の中心部として機能する関本地区は過去に矢倉沢往還の足柄関所を目の前にした宿場町として栄え、現在は鉄道・バスと道路の交通網が交わる地点として位置する。

南足柄市は地下水による水資源に恵まれており、水資源を利用した事業を行う富士フィルムとアサヒビールが立地し、企業城下町となっている。

このような街において職住近接を行なうメリットとして職場への移動時間が短いことや行政機能をコンパクトにできることが挙げられる。

商業に関しては、市が出資する第三セクターによって運営される「ヴェルミ」が大雄山駅前に立地している。この施設は地場系スーパーを核テナントとし、交通の結節点に位置する好立地もあり、足柄平野の求心力が高い商業施設の一つとなっている。今後、公社へ取材に行く際にはなぜこのような施設を設置したのか、実際に利用している層の内訳などを調査していきたいと考える。

・南足柄市の交通

南足柄市の主要交通は公共交通が伊豆箱根鉄道大雄山線・箱根登山バス・伊豆箱根バス・富士急湘南バス、道路が74号線、78号線となっている。

この中でも今回研究を行う大雄山線は、沿線に位置する各企業や首都圏へ通勤、地域内の移動需要などを担い、12分間隔で運行しているため、軽量交通としての意義を果たしている。

今回はこの路線が職住近接都市における交通機関へと変貌した要因を沿線の経済史を研究していきたいと考える。まとめ

今後は企業城下町における職住近接都市、そしてそれによって発生する交通機関の利用と経済効果について研究を進め、地域経済のあり方について考えていきたい。

