

全活用研究会

研研究会

地活用研究会

「会社」へ資本参加

・新工法研究会
・事業現地調査の実



コラム

相模の国、綾瀬市を訪ねて

国土政策研究会理事 司波 寛・小浪 博英

好天の下、2019年2月17日、綾瀬市のコモンズ型まちづくり研究会（代表：栗原茂明）の皆様と神奈川県中央部に位置する綾瀬市を訪ねる機会を得た。

綾瀬市は人口8万人余、面積約22平方キロメートル、市制施行が昭和1978年のまちで、東京通勤圏でありながら鉄道の駅が無い珍しいまちである。1960年頃までは人口が1万人にも満たない農村を中心とした農村であったが、東京圏の拡大の波に飲まれて次々と住宅団地などが立地し、現在の姿となった。市域内に東海道新幹線、東名高速道路、厚木基地などがあるが、いずれも市民には無関係で、ただ眺めるだけである。しかし、東名高速道路についてはインターの新設が決定し、現在その準備工事が進められている。鉄道の駅が無いということは市外の小田急小田原線海老名駅、相模鉄道海老名駅・かしわ台駅・さがみ野駅、小田急江ノ島線高座渋谷駅と長後駅まで出ないと東京や横浜に行けないということであって、市民はバスを利用するか、かなりの距離を歩くことになる。また、それらの駅のそばには月極め駐車場も多いので、それらを利用することも可能である。モノレールの建設や既存鉄道の延伸なども議論はされているものの、まだ実現には至っていない。

さて、綾瀬市の魅力について触れてみたい。

綾瀬市は武蔵野台地の中央部にあって、河川沿いの一部を除くと地盤のしっかりした丘陵地である。また、水質の優れた地下水に恵まれ、サントリービールの工場が立地している。古くは弥生時代の環濠遺跡、神崎遺跡が平成に入ってから発見

され、その他にも平安末期にこの地を治めた渋谷氏とか春日局や東郷元帥ゆかりの地などもあり、昔から住みやすいところであったことが分かる。

国指定神崎遺跡は約1800年前の環濠集落で周囲をめぐる環濠跡もしっかり残っており、18戸の竪穴住居跡が確認された。開発から逃れて残された貴重な歴史遺産である。

こうした公共交通サービスの希薄な、特に鉄道サービスのない地域の問題は、一綾瀬の問題ではない。高齢化が進み、自動車利用を前提とした地域構造が地方で社会問題化しつつあるが、綾瀬は東京近郊でバブル期に供給された住宅（決して計画的に立地選定されたものではない）居住者が、これから高齢化する。こうした大きな社会的問題を抱えているが、これは、わが国の地方が抱えている問題と共通するところがある。綾瀬のことを勉強して行くことは、当（一社）国土政策研究会が取り組む地方の活性化問題とも軌を一にするところがあると考えている。

このような歴史に満ちた綾瀬市が住みやすい近郊都市として発展することを願っている。



神崎遺跡復元模型