

審査の結果の要旨

氏名 朴 乃 仙

本論文は、東京とソウルの都市開発史における公共交通指向型開発(以下、TOD)の事例を抽出し、歴史的文脈の中で何が成功を導き、何が失敗に繋がるのかを、都市開発史を調べた上で比較分析している。両都市は、路面電車を始めとして様々な TOD に関連する都市開発が 100 年以上に渡り実施されている経緯を持っているため、対照事例とするにふさわしい。その主な成果は以下の通りである。

- 1) ソウルでは強い規制に基づく都市開発政策が敷かれていたことが、マスタープランでその重要性が注目されるようになった以後においても TOD の可能性を制限していたことがわかった。一方で東京は 20 世紀初頭からの自由市場下での開発により、広範な鉄道指向型都市、駅指向型都市形成がなされていたことがわかった。この例は、計画が TOD を促進とする一般認識とは異なるものであるが、経済成長期の中で、国民はインフラの整った国土開発を望み、それがデベロッパーにとっても得なものであったため、東京では自由市場下でも TOD が盛り上がったということである。更に、鉄道インフラの硬直的であるために、土地利用も時間の経過とともに鉄道に適合し、鉄道指向の都市形成がなされたのである。他方、ソウルの強い規制はデベロッパーにとって得なものではなく、TOD 政策により駅周辺地区を戦略的開発地区としたところで、デベロッパーには厳しい開発条件の魅力の低い地区となり、結果的に、1980 年代にソウルでは駅周辺地区の開発はあまり行われず、という現象に陥ることになった。
- 2) バスシステムは、その柔軟性のために、1950 年～1970 年の間 TOD を抑止する結果となっていたことがわかった。路面電車が下火となり、バスが唯一の大量輸送手段として取って代わったことが、都市のスプロールをもたらし、更にバスの普及がソウルにおける地下鉄の登場を遅らせることになった。ソウル市及び交通省(以下、DOT)はバス優遇施策を実施しており、バスの増加とともに、バスの運営や路線の改良を長期に渡って継続的に行っていたが、逆にバスルートが不確実であるために、路線指向型の開発は次第に亡くなっていった。
- 3) グリーンベルトは、人口の過密なソウルの TOD を阻害する要因として働いたことがわかった。都市化の圧力を内部に抱え込むことで、20 年間は都市スプロールを抑制することができたが、その圧力は低密地域にも及び、結果として駅を中心としたコンパクト化は困難となったのである。東京はソウルとは全く逆であり、戦後計画されていたグリーンベルトが農家によって反対されたために、1969 年のマスタープランでその姿は消えた。結果として、東京は大規模な都市スプロールを経験するが、駅ベースのコンパクト開発は微視的視点からは保たれる結果となった。
- 4) 公共交通サービスを提供するタイミングが、ニュータウンにおける TOD の成功へ大きな影響を与えることがわかった。ニュータウンはその特徴から、大量の通勤者を有しており、ハイレベ

ルなインフラが求められることになる。従って、公共交通サービスの提供がひとたび遅れると、ニュータウンはたちまち車指向のものになってしまうのである。

以上の結果から、以下の示唆を得ることができた。

- 1) 柔軟に土地利用、開発をコントロールすることが、TOD を促進する秘訣である。
- 2) バスシステムに基づく TOD には信頼性のある公的セクターが必要である。一つの方法としては、鉄道のようにバスの路線を固定することが考えられる。
- 3) グリーンベルトは都市内部の開発密度を充分考慮して用いないと、平面的な都市開発を引き起こす可能性がある。
- 4) 土地利用計画だけでなく、市場メカニズムを含めた形で、早期から適切な公共交通サービスを行うことが成功に結びつく。

以上のように、本論文は広範に渡る緻密な調査により、様々な TOD に関する事実を2つの都市から発掘した。本論文によってなされた考察や仮説は、今後の都市計画、公共交通計画に有意義であるだけでなく、両都市間、両国間の協力関係を促進するためにも有効なものとなると確信している。

よって本論文は博士(工学)の学位請求論文として合格と認められる。