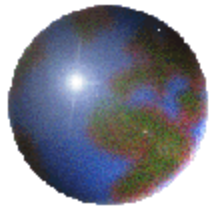
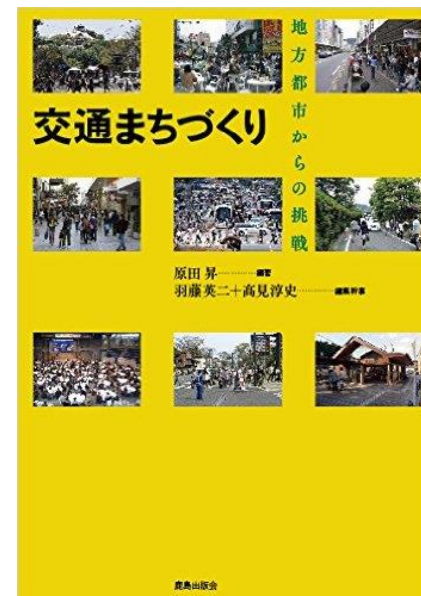
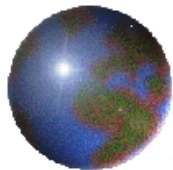


東京大学大学院工学系研究科
教授 原田 昇



地方小都市における交通まちづくり





本日の話題

1. 交通環境の厳しい地方都市

拡散する市街地/人口減少/高齢化/...

2. 「交通まちづくり」とは

まちづくりと一体となった交通計画

「公共交通」に対する問題提起・新しい仕組み

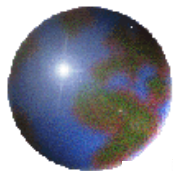
3. 地方小都市の先進事例

多様な先進事例/共通するスタンス

4. 「活力あるまち」を創る

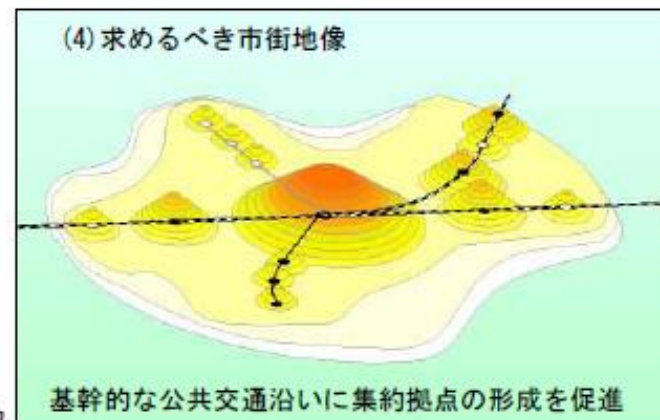
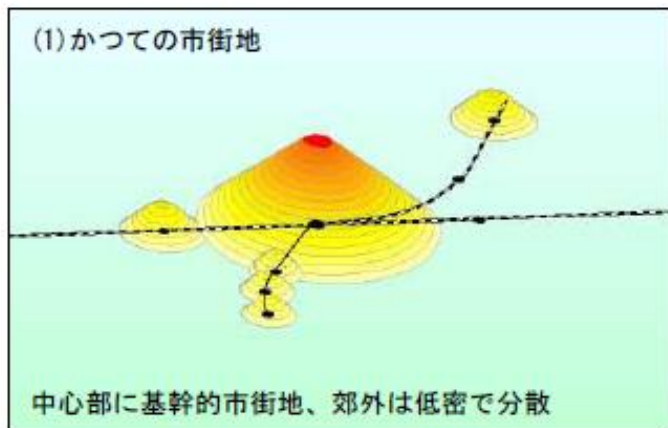
「居場所」=豊かな都市空間/SMN、小さな交通

5. おわりに

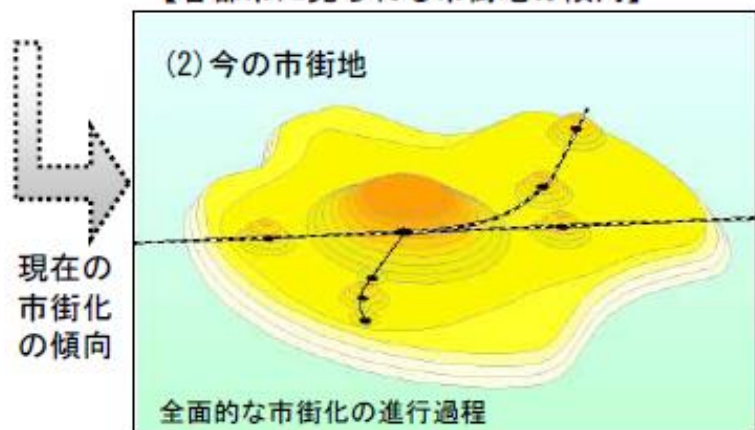


拡散型から集約型への転換のイメージ

- 戦後、各都市における市街化は公共交通沿線に沿って発展これまでモータリゼーションの進展とともに低密度の市街地として拡張
- 少子超高齢社会に対応したコンパクトな集約型都市構造を目指す



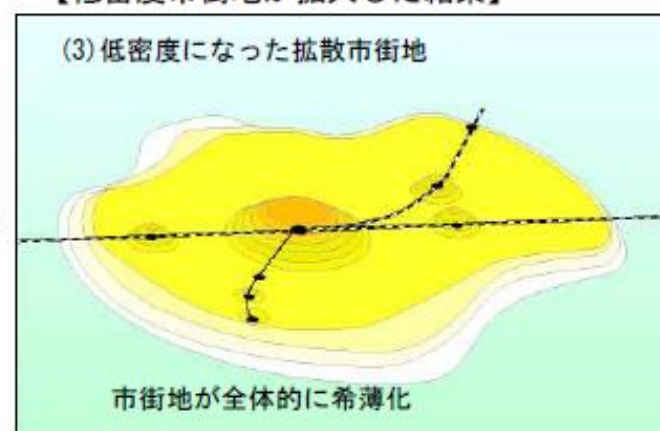
【各都市に見られる市街地の傾向】



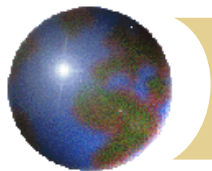
現在の市街化の傾向

都市構造改革

【低密度市街地が拡大した結果】



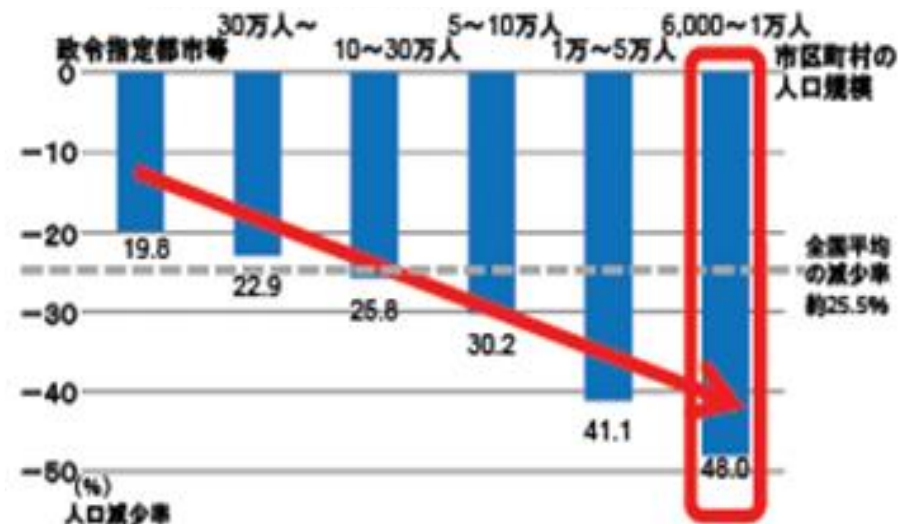
低密化を放置



特に、地方小都市では

【図1：2005年を100とした場合の2050年の人口増減状況】

市区町村の人口規模別の人口減少率



出典:国交省長期展望委員会 中間とりまとめ(20110222)1の一部を引用

市街地型商業集積地区の衰退[1997→2014]

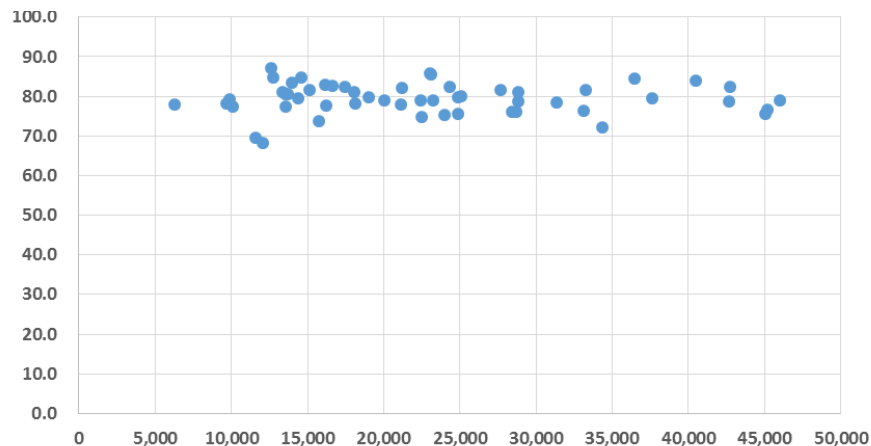
	商店数	年間販売額
市街地型商業集積地区計	-54.6%	-35.8%
～10万人	-65.6%	-55.6%
～100万人	-47.3%	-31.8%
100万人以上	-50.2%	-25.3%

出典:「フランスにはなぜシャッター街がないのか」p.10の表1の一部を引用

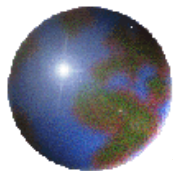
【厳しい現実】

- 大幅な人口減少
- シャッター街
 - 小都市ほど減少率が大
- クルマ依存社会
 - 小都市では、69%～87%

北陸信越 従業就学人口と車利用率[2010]



注:「H22国勢調査通勤通学手段、当地に従業就学」より、原田作成



【こんな指摘も】

出典;増田寛也、日本のまちづくりと地方再生、東京大学
まちづくり大学院イブニングセミナー、平成27年11月30日

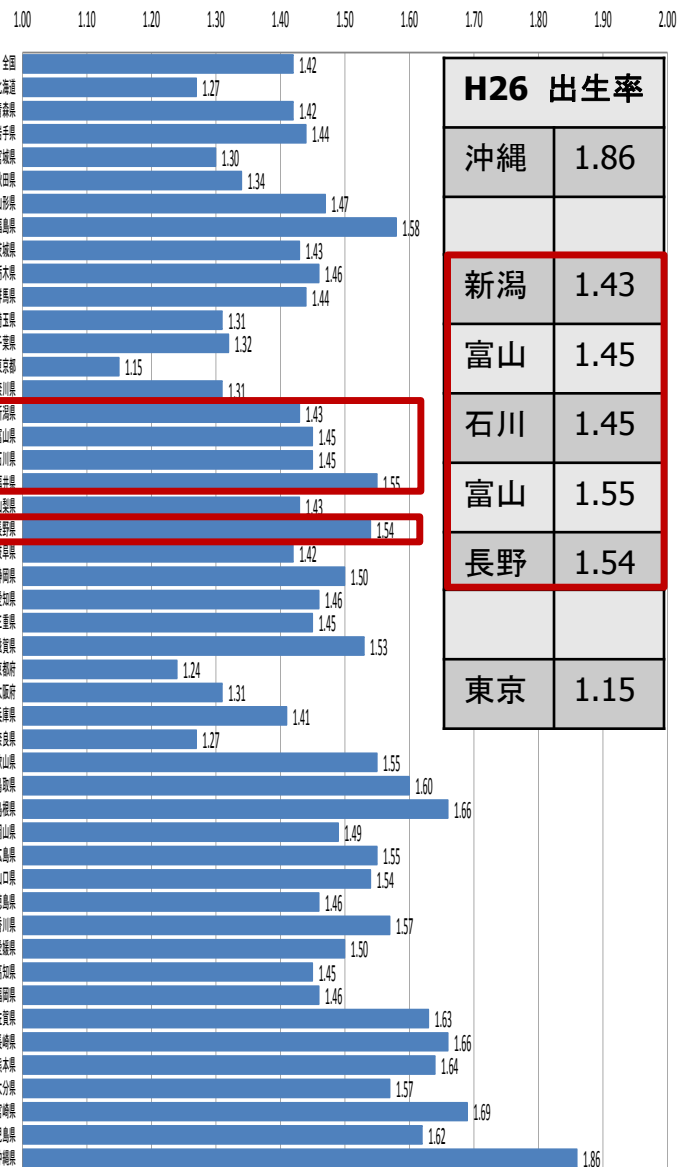
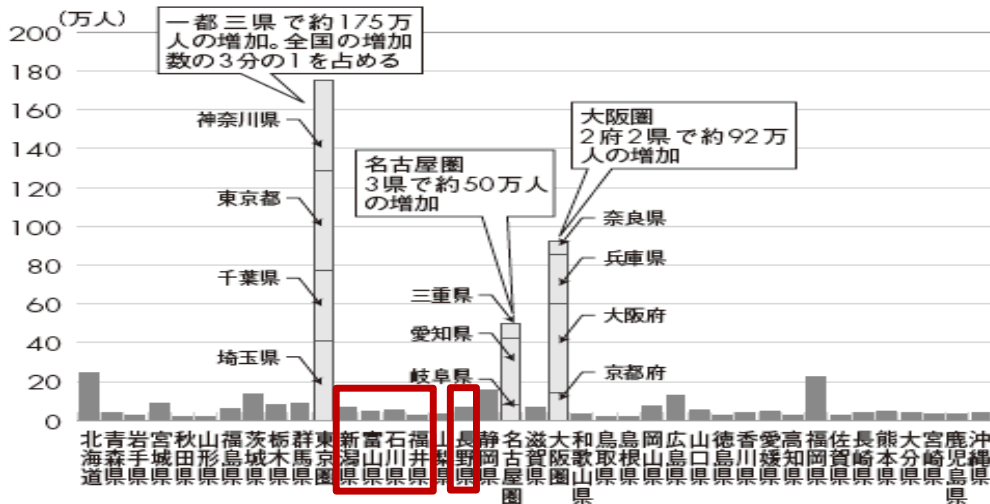
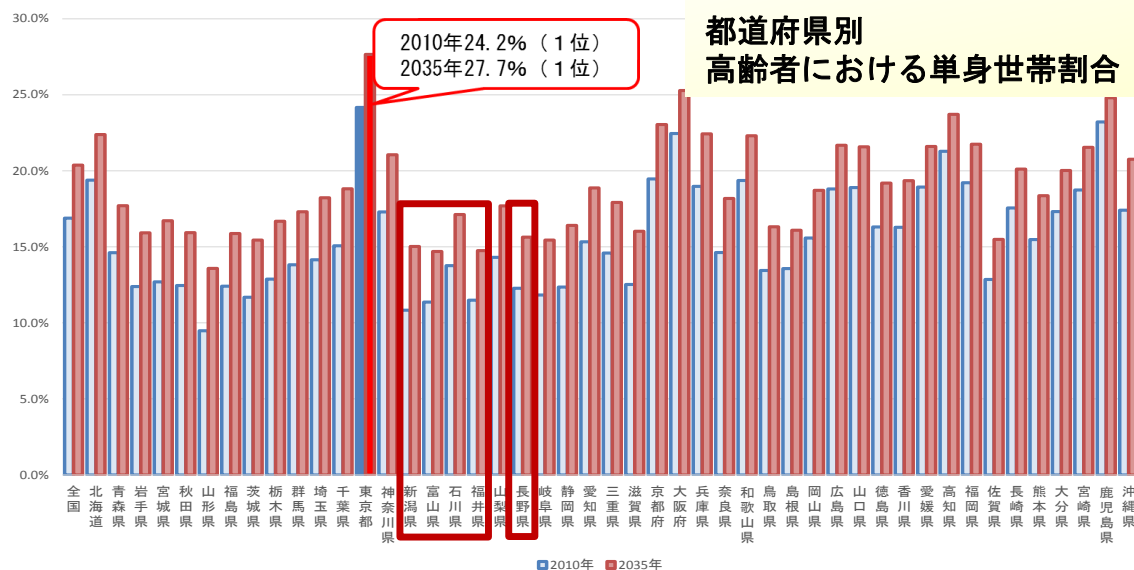


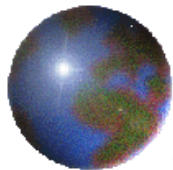
図 1-2 後期高齢者(75歳以上)の増加数推計(2015~2025年)



出典) 国立社会保障・人口問題研究所(2013)「日本の地域別将来推計人口」



出所: 国立社会保障・人口問題研究所 地域別将来推計人口(平成25年) 日本の世帯数の将来推計(都道府県別推計)(平成26年)

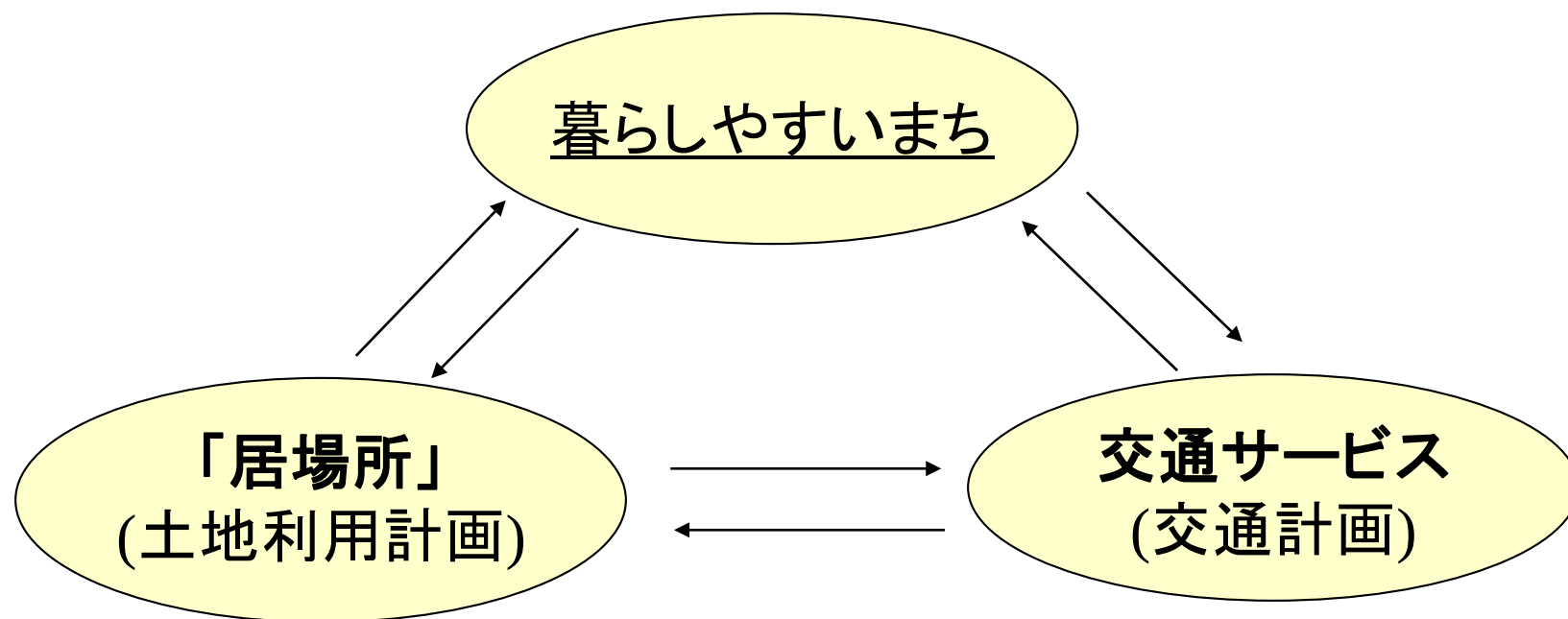


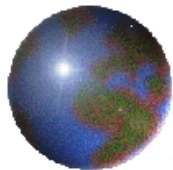
2. 「交通まちづくり」とは

❁ 「暮らしやすいまちの実現に貢献する交通計画の立案・実施・戦略展開」

❁ まちづくりと一体となった交通整備

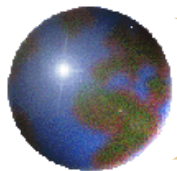
- 公共交通を軸とするコンパクトシティ(富山市)
- 観光地と一体となった鉄道の再生(京都丹後鉄道)



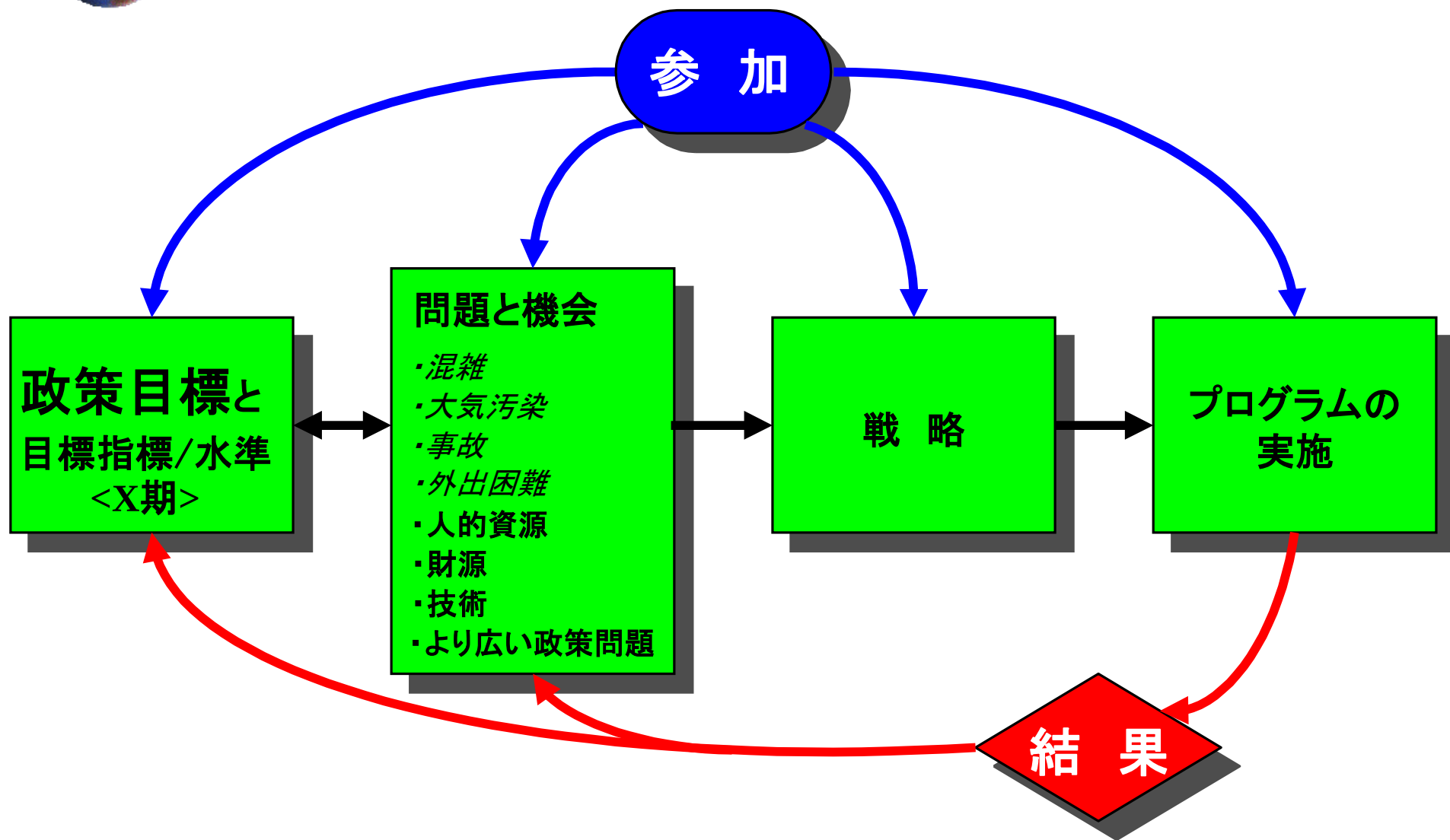


暮らしやすいまちに貢献する交通まちづくり

- ❊ 「暮らしやすいまち」とは、若者も、子育て世帯も、働き盛りも、高齢者も、男性も女性も、生きていくために必要な活動は勿論、それに加えて、それぞれの人生を豊かにする、個人の望む活動を居心地のよい仲間たちと共に展開できるまち。
- ❊ 「暮らしやすいまちのイメージ」を議論し、それを実現するために施策の方向性を合わせ、失敗を繰り返しながらも、戦略的に粘り強く進めていく。
- ❊ 幸せへの鍵は、「居場所」×「新しい交通サービス」



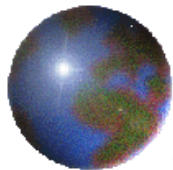
「交通まちづくり」の計画プロセス



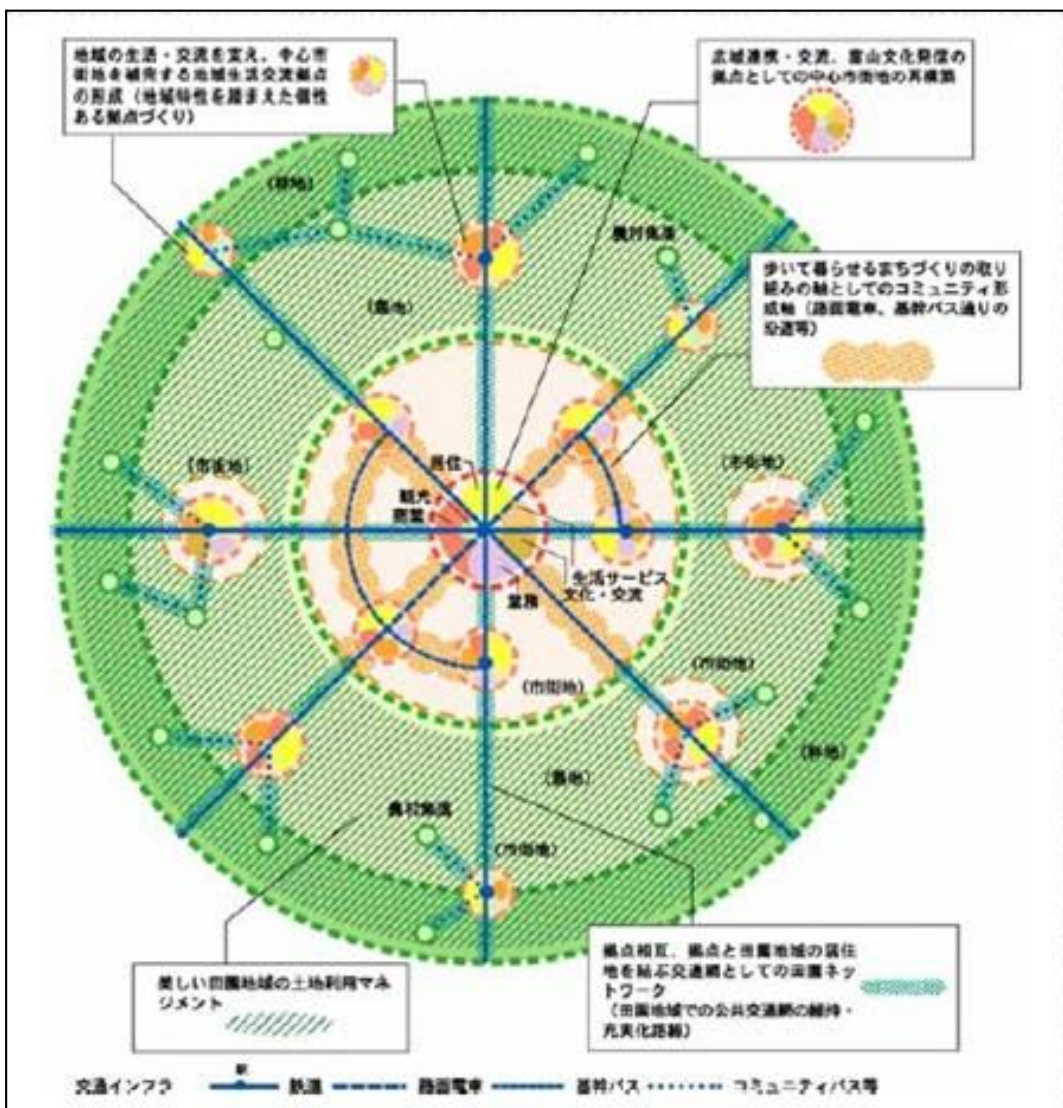
「将来像」の共有

関係者の「同意」

「推進コア」の粘り



明るい将来 1. 暮らしやすいまち



上図の出典; 富山市資料

「集約型都市構造」

- ・公共交通を軸とするコンパクトシティ
- ・楽しく歩ける「都心」

「公共交通の上下分離」

- ・財源確保の仕組み
- ・「契約」制度

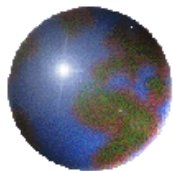
「低廉な公共交通」

- ・ITを活用したSMN

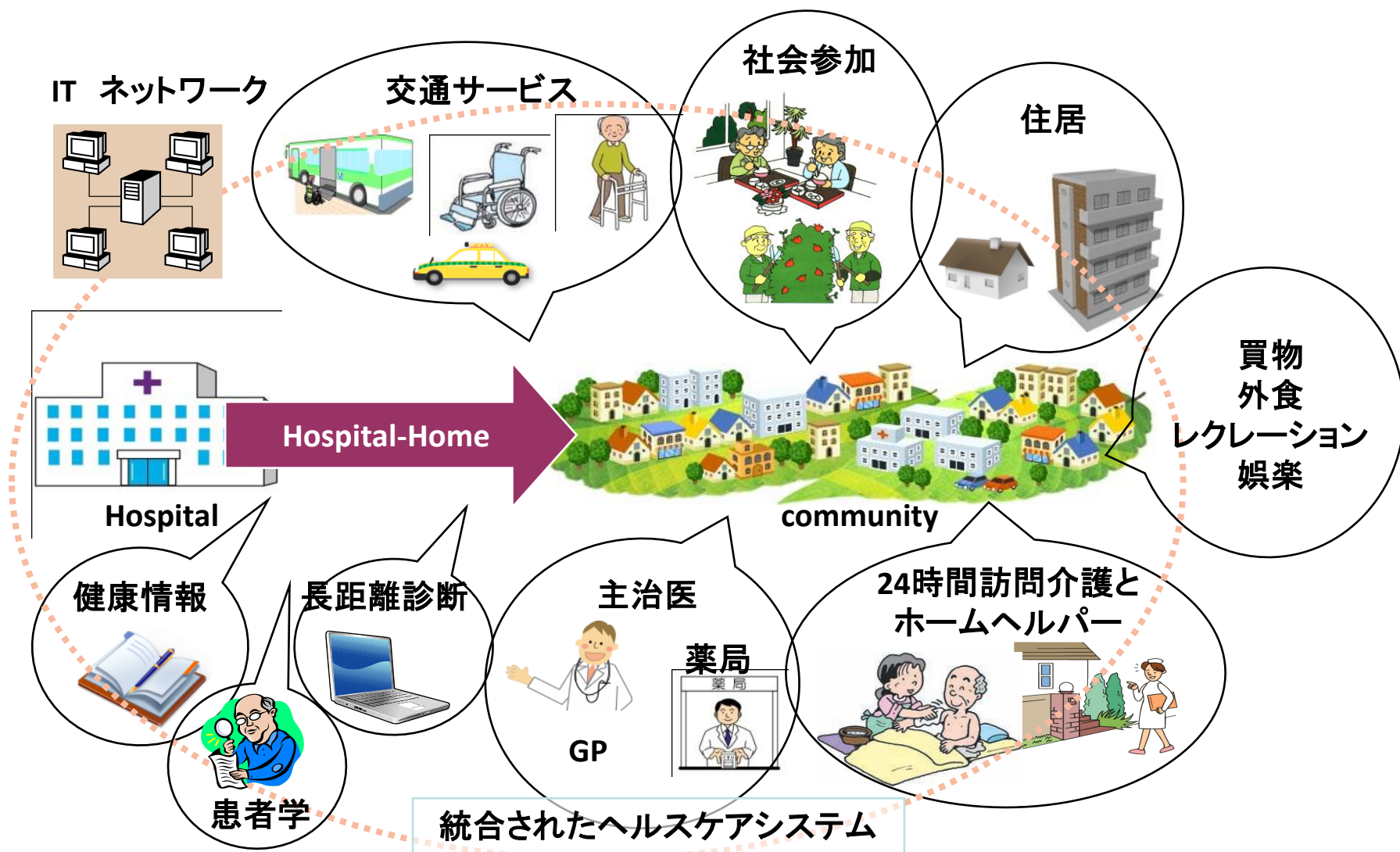
「社会的費用の低減」

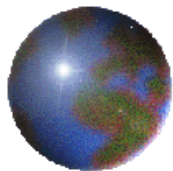
- ・環境プライシング

上の枠内; 原田の推奨施策



明るい将来 2. 活力ある超高齢社会





「活力ある超高齢社会＝健康長寿社会」を創ること

- ① 高齢者の健康自立期間を延ばし、社会参加を促し、高齢者も社会の支え手とする、社会システムを実現すること。
 - ・ 要介護期間を最小化・自立的期間を最長化すること：予防医学・介護予防・健康づくり活動・食の問題
 - ・ 引きこもりを防ぎ社会参加を促すことが健康寿命を延ばす鍵：コミュニティ活動・いきがい就労・社会参加
- ② 高齢者の活動レベルが低下して介助が必要になった場合でも、施設に收容するのではなく、住みなれた地域社会の中で、できるだけ自立的に、活力を維持しながら暮らせる、社会システムを実現すること。
 - ・ 地域包括ケア：在宅介護・在宅医療のシステム
 - ・ 心身が多少弱っても地域で暮らせる生活環境（すまいまちづくり・生活支援システム）

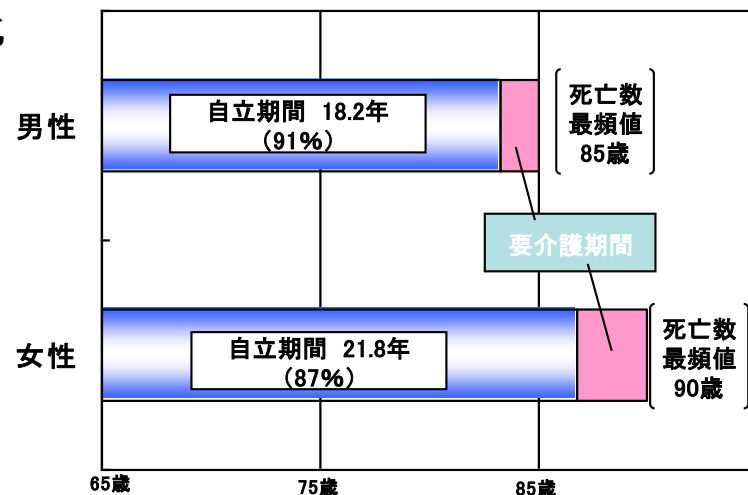
○人生90-100年時代の到来／高齢者のアクティブ化

10年前(1992年)と今(2002年)の高齢者の通常歩行速度を比べてみると、男女ともに11歳若返っている！
(ex.今の75歳は昔の64歳！)

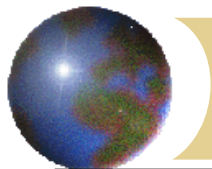
○高齢者は孤立化し家に引きこもると虚弱化してしまう

○高齢者が外に出て体を動かし人と交流し社会参加できる地域社会をつくるのが健康寿命を延ばす鍵

ケア体制の整備も重要だが、要介護期間を最小化し健康自立期間を最長化し、高齢者の活力を積極活用する社会を構築することが最優先の課題



※死亡時年齢最頻値(厚生労働省「完全生命表(2005年)」)－65歳より算出
資料：平成12年版厚生白書(「保健医療福祉に関する地域指標の総合的開発と応用に関する研究」；平成9年度厚生科研費補助研究事業)をもとに作成



具体例：柏市・豊四季台地域のまちづくり

- 東大IOG-柏市-UR都市機構の共同事業(2009年度～)
- 柏市豊四季台地域をフィールドにした超高齢社会対応のモデル地域開発

目標⇒「Aging in Place」コミュニティの実現
超高齢社会対応コミュニティ環境の3要素に応じた3つのサブプロジェクト



い(医) ケア・サポート・システム

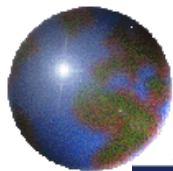
多分野多職種連携の包括的ケアシステム
【医】次世代地域包括ケアシステム

しょく(食/職) ソーシャル・サポート・システム

住民主導の地域交流・社会参加の場づくり
【職】生きがい就業・起業の活動

引きこもらず人と集い楽しむコミュニティ
**【住】コミュニティスペース豊かな
歩いて暮らせるまちづくり**

じゅう(住) 空間的サポート・システム



公共交通に対する問題提起

行政の課題(反省点)

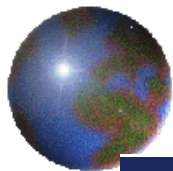
真に市民のニーズを反映した交通政策を実施してきたか？
民間の交通事業者任せにしてこなかったか？

交通事業者の課題(反省点)

販路拡大の努力をしてきたか？
利用者(市民)のニーズを的確
に把握し、それに見合った
サービスを提供するという
努力をしてきたか？

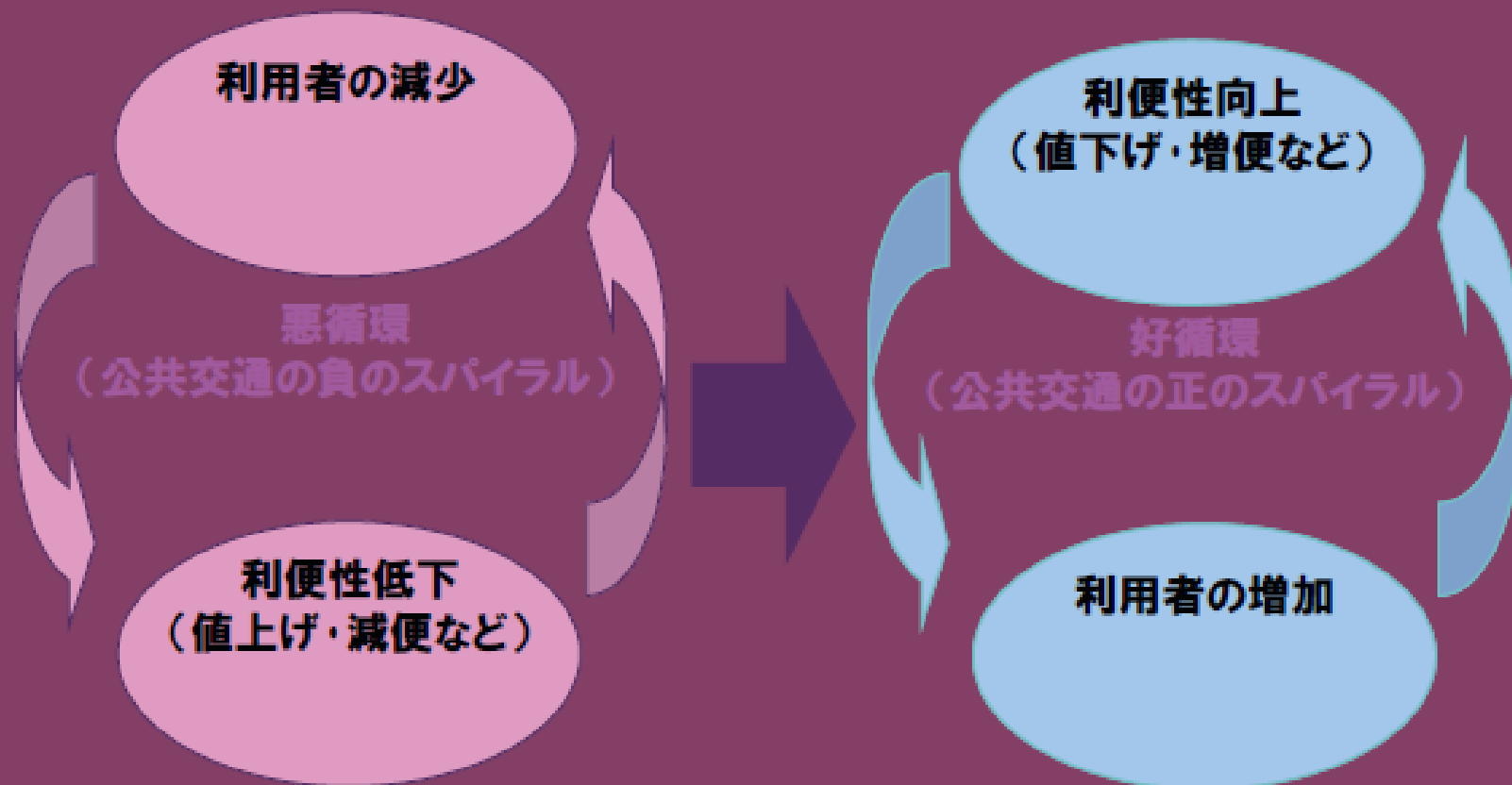
市民の課題(反省点)

公共交通を利用する
度力をしてきたか？
過度にマイカーに依存した
生活をしてこなかったか？



悪循環から好循環へ

出典; 土木計画学春大会交通まちづくりSS
(20080606)、高山純一先生資料



便利な公共交通を利用者である市民・住民自らが支える

公共交通の利便性向上と利用者の増加の関係

地域公共交通活性化再生法(平成26年11月20日改正後施行)の概要

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの
交通施策の促進

関係者相互間の連携と
協働の促進

等

目標

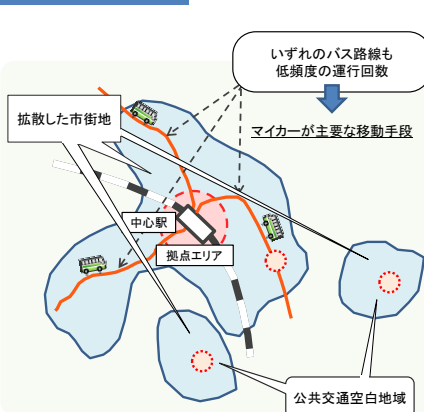
本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

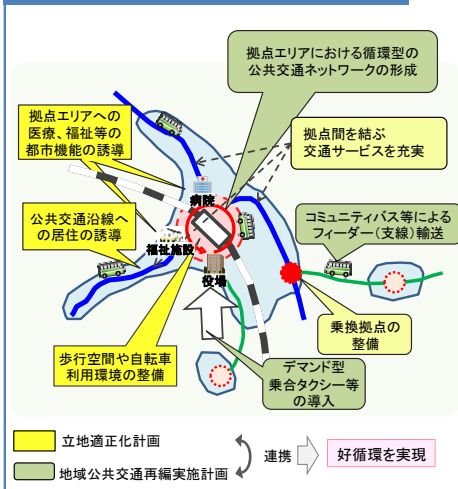
- ① **地方公共団体**が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ

現状



まちづくりと一体となった公共交通の再編



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

- ◆ **地方公共団体**を中心とした地域の**面的な公共交通ネットワーク**の再構築を推進するための特例制度
- ・ バスの路線、輸送力の設定等に関する許認可の審査基準の緩和

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、
地方公共団体が
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けた**まちづくりとの連携**
- 地域全体を見渡した**面的な公共交通ネットワーク**の再構築

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築
するため、事業者等が**地方公共団体**の
支援を受けつつ実施

軌道運送
高度化事業
(LRTの整備)

鉄道事業
再構築事業
(上下分離)

地域公共交通再編実施計画

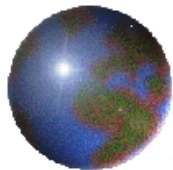
地方公共団体が事業者等の
同意の下に策定

実施計画

実施計画

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

- ・ バスの運賃・料金の規制緩和(上限認可→届出)
- ・ 計画の維持を困難とするような行為の防止
- ・ 事業が実施されない場合の勧告・命令



3. 先進事例に学ぶ

- **喜多方市** 4.9万人 街路事業×デザイン
 - アーケード撤去を契機とするストリートマネジメント
- **綾部市** 3.3万人 官学民の協働
 - 「あやバス」の利用者を減少から増加へ転換
- **宮津市** 2.0万人 都市再生整備(海の京都)
 - 天の橋立駅周辺整備と賑わいの演出
- **珠洲市** 1.5万人 官学協働で公共交通維持
 - スクールバス、コミバス、乗合タクシーを活用
- **小布施町** 1.2万人 修景、オープンガーデン
 - 年間120万人の観光客、リピーターの確保
- **見附市** 4.0万人 健康都市
 - 拠点・イベント×地域公共交通の再生
- **伊達市** (北海道) 3.5万人 健幸都市
 - 一定の人口増加・高齢化に歯止め、健康産業の育成

喜多方市ふれあい通り

在郷町が起源の、町立て(1564年)以来の喜多方の骨格街路。現在は、中心商店街(3商店街)。



- 主な事業—
- 街路事業 (電線地中化・無散水消雪化・道路再配分)
 - アーケード撤去事業
 - 店舗整備事業 / ●サイン整備事業 / ●街路灯設置事業
 - 『街並み整備』(→ファサード整備事業)

複雑に絡み合うストリート関係者との調整



アーケード撤去

無散水消雪事業
+ 無電柱化事業

道路空間再配分
+ 段差解消 + 附属物

街路灯整備事業

くらしを整備

サイン計画事業

街路事業 (無散水消雪 + 無電柱化・道路再配分・くらしを)、サイン計画と沿道事業 (アーケード撤去・街路灯整備・段差解消) の相互貫入とそれを調整するための細やかな勉強会・ワークショップの立付けの実施

研修段階

ガイドラインの段階別構成 (4段階)

③連続立面イメージ図



■ふれあい通り沿いの建物 (138棟) に関する (ファサード改修を前提とした) 立面・連続立面イメージ例の添付
→景観アドバイザー及び専門家の支援

ストリートマネジメントの評価分析

ケースA

アーケード撤去に伴うファサード改修 (事業活用)



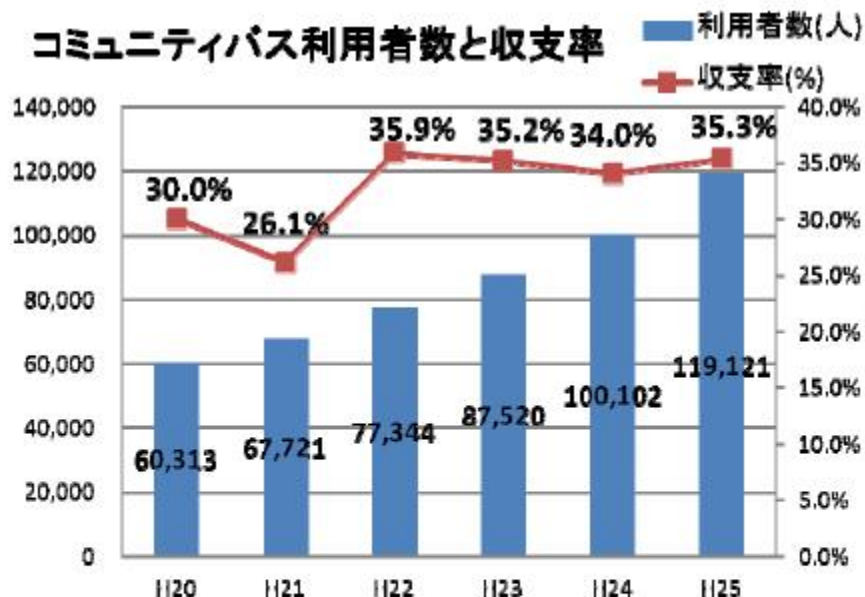
■アーケード撤去で見えるファサードを再編する必要性 (化粧品店)
→隣接する蔵を意識したデザイン変更
外壁・開口の変更、格子の設置、シャッターボックスの改良 (庇に内包)

出典; <http://www.city.mitsuke.niigata.jp/secure/14351/moderukesu.pdf>

過度な車依存の脱却を可能とする公共交通の再整備

中心市街地 ⇔ 既存集落・周辺地域
居住エリア ⇔ 各種サービス施設を連結

- ・路線バス(広域)
- ・コミュニティバス(市街地)
- ・デマンドタクシー(郊外)
- ・コミュニティワゴン(地域コミュニティ)



H17 34,814人(収支32.6%) ⇒ H25 119,121人(収支35.3%)
H26年度見込み 130,000人

外出先と賑わい回復

【拠点】

外出の目的地
人の交流拠点



【イベント】

定期朝市



料亭ランチ

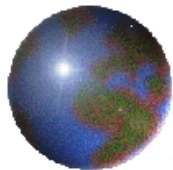


商店街 ハロウィンイベント



商店街 軽トラ市





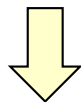
【先進事例から見えるのは】

何かのキッカケさえあれば、

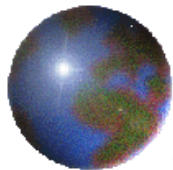
- ✚ ステークホルダーの顔が見える
- ✚ 社会実験が実施しやすい
- ✚ 外部資源(人・金)を活かしやすい



- ✚ 地方創生の枠組みを活かし、
- ✚ 新たな公共交通導入の社会実験が可能



「これまでにない豊かな暮らし」の獲得



4.「活力あるまち」を創る

❊ 基本目標

❊ 様々な活動に参加しやすい活力あるまち

❊ 地方小都市に対する問題意識

❊ 地方小都市に相応しい都市の形とは

❊ 新しい「居場所」と新しいネットワークの構築ができないか

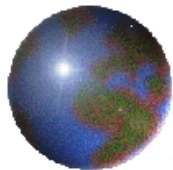
❊ 交通計画の視点から何ができるのか

❊ まちのへソに、「居場所」をつくる

• The third placeの構築、道路空間の再配分、「〇〇通り」の再生

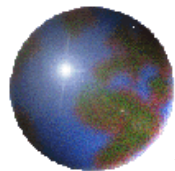
❊ 安くて便利な「新交通サービス」を浸透させる

• 地方小都市版SMN、「小さな交通」



「居場所」=豊かな都市空間

- ❖ 魅力的な都市空間を創生するため、道路空間の多様な利用が進んでいる。
 - 第三の居場所(The Third Place)
 - オープンカフェ
 - パークレット(Parklet)
 - 名古屋長者町ウッドテラス
(<http://sotonoba.place/category/street>)
 - 石巻・市役所大通りプロジェクト
- ❖ これらは、「気の合う仲間と好きなことができる居場所」を創ろうとする時代の潮流である。

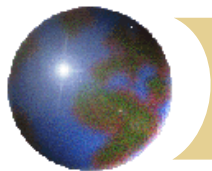


都市内街路空間の有効利用

出典;「street as living space」、Carmen Hass-Klau他、1994

「社会的活動」を「予定されていた社交、偶然の社交、飲食（一人又はグループ）、買い物（グループ）、座り、休息、観察、観光地の訪問」と定義し、まちの社交度を中心地を訪れた人がどのくらい社会的活動に従事したかで計測。（%）

	社交	予定外の社交	飲食	買い物（分）
1. ドレスデン	22	1	11	18
2. ユトレヒト	11	6	29	16
3. ブライトン	18	1	25	21
4. ミュンヘン	18	2	24	17
5. ルーンバーク	4	4	7	5



表参道のオープンカフェ利用者の意識



表通りのA店

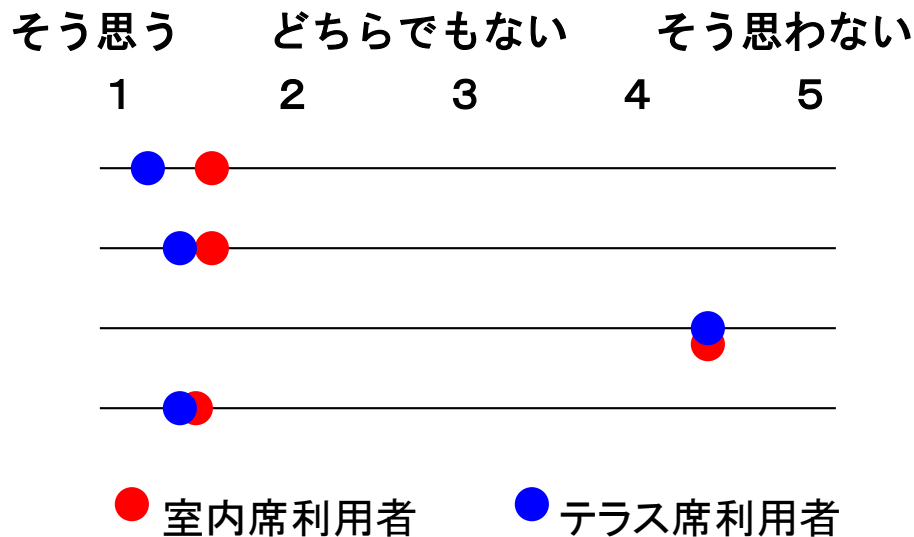


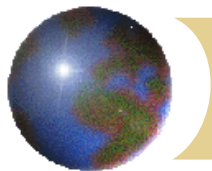
裏通りのB店舗

代表するA店とB店の
利用者にアンケート
(2001年11月実施)

AB店舗あわせて92名
中32名の約35%が1
151の組合せである。

- ・ まちの雰囲気良くなる
- ・ 賑やかに感じて良い
- ・ 食べる人の見えるのが嫌だ
- ・ オシャレである





Parklet

- ❊ 道路上の駐車スペースに一日だけ植物や椅子を置き、オープンスペースをつくる活動“PARK(ing) Day”
- ❊ 2005年にReBarというサンフランシスコのアートスタジオによって始まった
- ❊ 2009年にPARK(ing) DayがParkletの公式な制度 “PAVEMENT TO PARKS(=P2P) PROGRAM” へと発展

出典; 村山顕人、Tactical Urbanismとストリート、20160315、ストリートデザイン・マネジメント研究会ミニシンポジウム

注. 錦二丁目歩道拡幅社会実験の紹介あり



出典; Sanfrancisco Parklet Manual, version2.2, 2015春

P2P program: 都市空間の25%を占める道路を魅力的な公共空間へ変える
「街路イメージの再考×非動力手段の利用促進×歩行の促進と安全地確保」を図る
「我々の街路の多くは過剰に広く、無駄な空間を含んでいる」 <http://pavementtoparks.org/>

長者町ウッドテラス（地域主導型歩道拡幅社会実験）



長者町ウッドテラス（地域主導型歩道拡幅社会実験）



長者町ウッドテラス（地域主導型歩道拡幅社会実験）



長者町ウッドテラス（地域主導型歩道拡幅社会実験）

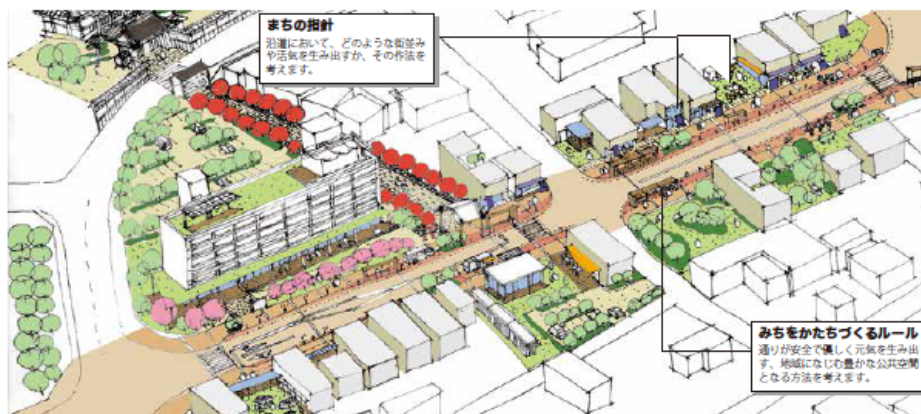


市役所大通りまちづくり手帖 ダイジェスト版

平成26年1月1日発行

市役所大通りの目指すビジョン

お客さんとのつながりを大切に、新たな世代を受け入れる安全安心なまち



市役所大通りでは、お客さんや地域同士のつながりを大切にしたまちづくりを進めています。新たな地域の担い手とつながりながら、これからの社会に相适应しい持続的なにぎわいを生み出し、安全安心なまちを紡ぎ出します。

まちの指針 ～10の指針～

- 1 生活を支え、人とのつながりが生まれる「生活商店」の集まるまちをつくる。
- 2 お客さんとの距離が近い商店となるようにしつらえを工夫する。
- 3 まちのつながりや一体感を生み出すような演出・要素をこころげる。
- 4 地域全体が魅力的になるような色選びを目指す。
- 5 通りの一体感を演出しながら、便利で安全に使うための駐車場マネジメントと駐輪スペースの設置をこころげる。
- 6 地域の魅力に寄与する空地の使い方を促進する。
- 7 通りの魅力を保つための組織・仕組みをつくる。
- 8 地域のつながりを活かし、わかりやすく、安全なまちの構造をつくる。
- 9 日和山、永蔵寺、参道等の周辺資源とのつながりを作り出す。
- 10 大きな建物は、まちに接する部分を解放して、街並みをつくる。

市役所大通りにおけるまちのイメージ



みちをかたちづくるルール ～6つの目標～

- しなやかで強い、安全で快適なまち
水害やその他の災害にも対応可能な、まちとまちが一体となったまち。
- 歩行者を中心とした「やさしい」まち
通行者が気軽に安心して使うことができる人にやさしいまち
- 多くの人を気軽に受け止める「ふらっと」なまち
ユニバーサルデザインを心掛けたバリアのないまち
- 多様な使い方を柔軟に受け入れる時間帯を考えたまち
時間帯や状況によって使い方をえられる柔軟なまち
- 小さなにぎわいの種が埋め込まれたまち
まちに小さなにぎわいを興すように工夫されたまち
- まちと一体的なまち
建物・店舗や周辺の状況を考慮した、周囲とつながっているまち

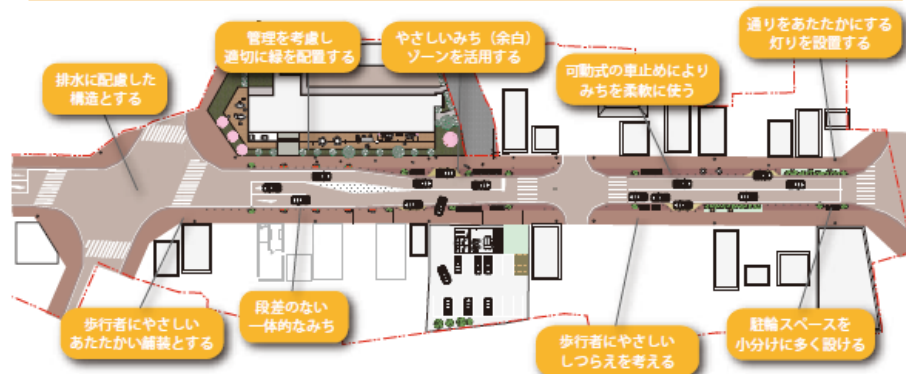
「やさしいまち」の実現

災害にも強くしなやかで、誰もが安心して使える、温かみと気軽さ、活気のにぎみだまち。

目標を実現するために配慮する要素

1. 道路の断面構成
安全性やアクセシビリティに配慮しつつ、柔軟に用いることのできる道路断面。
2. 道路の平面構成
歩道と車道を一体的にマネジメントして、優しさと寛かさを生み出す平面構成。
3. ストリートファニチャー
使いやすさと親しさを生み出す、整えられた一体的な道路付属物のデザイン。

市役所大通りにおけるまちのイメージ



まちづくり手帖の使い方

まちづくり手帖は市役所大通りエリアにおける将来のまちのあり方についてまとめたものです。手帖を通して、まちの「これまで」「これから」について、将来像を共有することができます。

手帖には、市役所大通りが目指すべき目標と、そのための技術、方法、アイデアが記されています。それぞれの方が、建物をつくる際、暮らしにいく際に、これらの手法を参考にまちづくりを進めることで、より魅力的な市役所大通りがつくられていきます。



※ダイジェスト版に記載されている内容は、市役所大通りまちづくり手帖の一部です。内容全体については、下記までお問合せください。

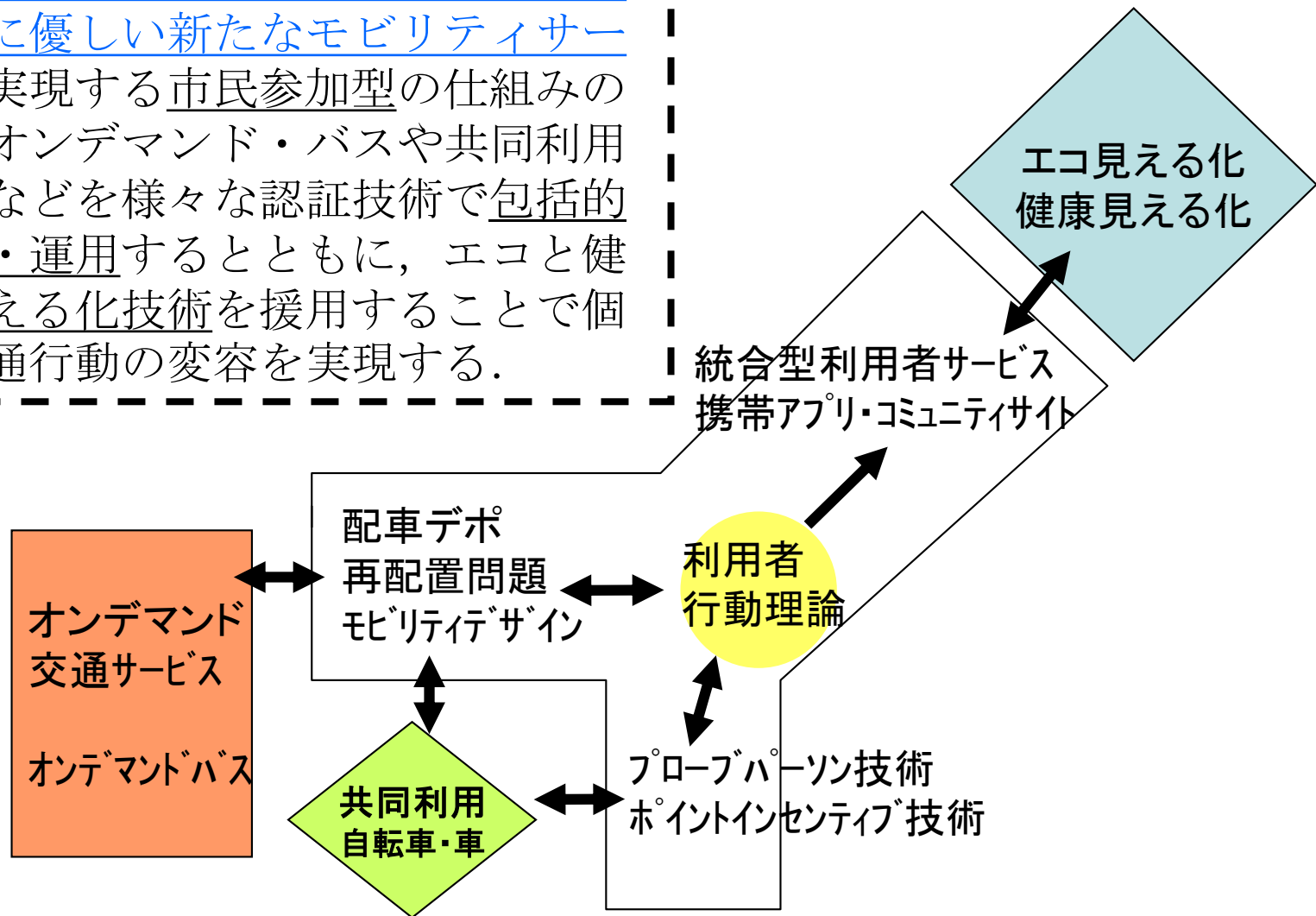
作成：市役所大通り街並み委員会＋横浜国立大学都市計画研究室

発行日：2014年1月

お問合せ先：コンパクトシティいしのまき・街なか創生協議会事務局
(株式会社街づくりまんなばう内)
TEL：0225-25-5169

SMN(スマートモビリティネットワーク)

利用者行動理論を下敷きにした、環境と健康に優しい新たなモビリティサービスを実現する市民参加型の仕組みのこと。オンデマンド・バスや共同利用自転車などを様々な認証技術で包括的に管理・運用するとともに、エコと健康の見える化技術を援用することで個人の交通行動の変容を実現する。

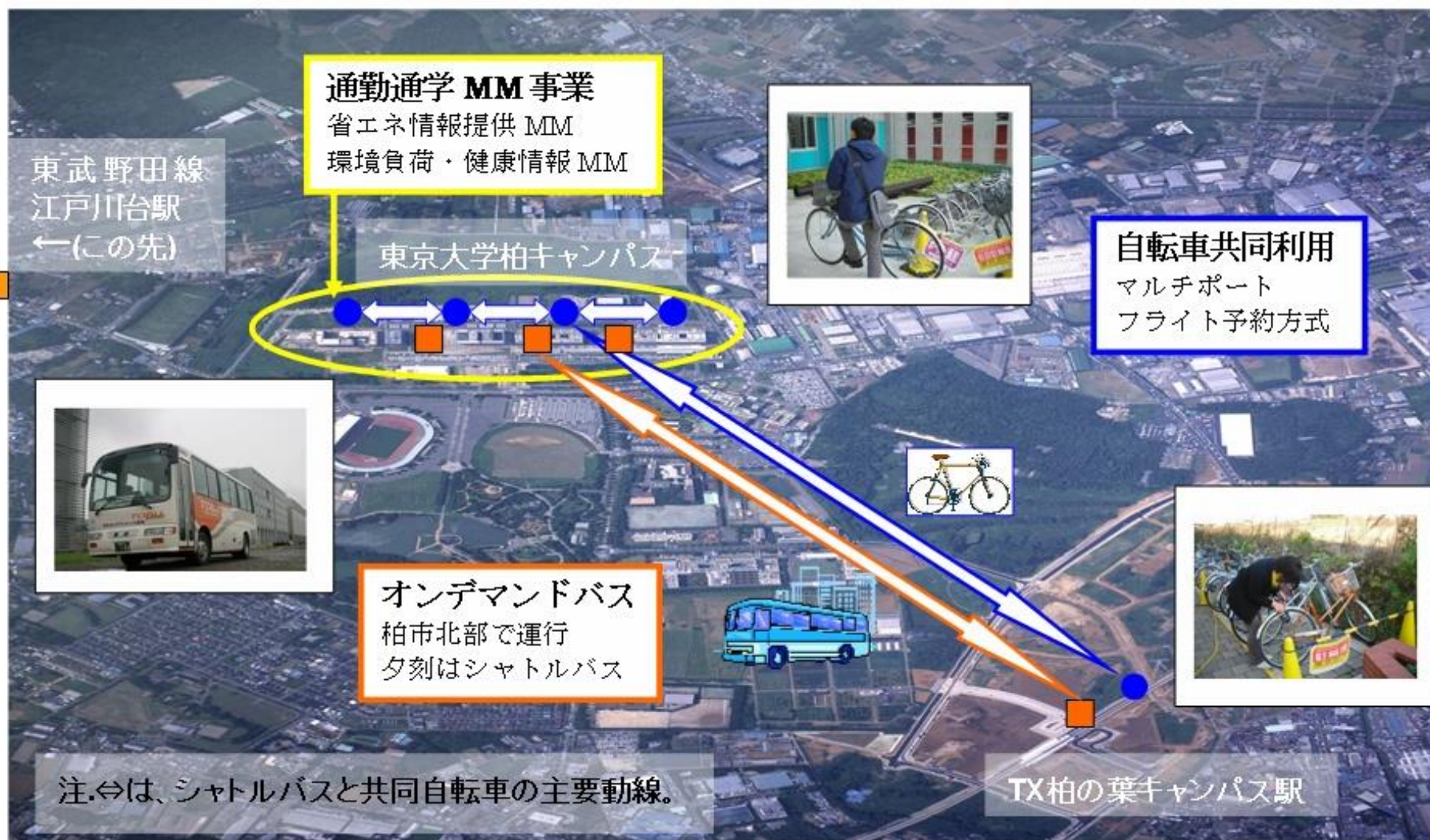


事例. 柏の葉の取組み

通勤通学MM事業

デマンドバス

共同自転車システム



データに基づく新たな公共交通の社会実験

新たな公共交通の社会実験概要

目標

既存公共交通の所要時間短縮による 市民と交通事業者双方の利便/収益改善

- 需要が小さい地域に適した公共交通システムを構築
→バスや鉄道との役割分担・効率化
- 需要把握とICTの活用により自由度の高いデマンドシステムを実現

2段階の予約乗車システム

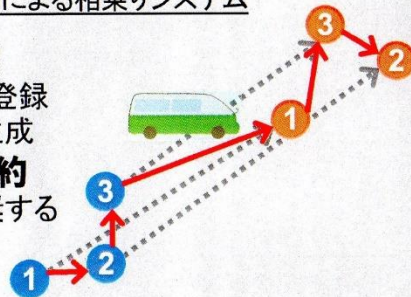
①おでかけ便 事前予約による相乗りシステム

■ 需要に基づく経路設定

- ・よく利用する施設を事前に登録
- ・予約に基づき都度経路を生成

■ 相乗りによる需要の集約

- ・先行予約への相乗りを推奨する
- ・予約受付システム



②いますぐ便 おでかけ便への便乗システム

■ ICTによるリアルタイムの 需要喚起と応答

- ・おでかけ便の運行経路に基づき
直近の時刻に利用可能な
乗降地点が地図上で見える
- ・スマートフォンアプリを使って
運行直前に予約受付

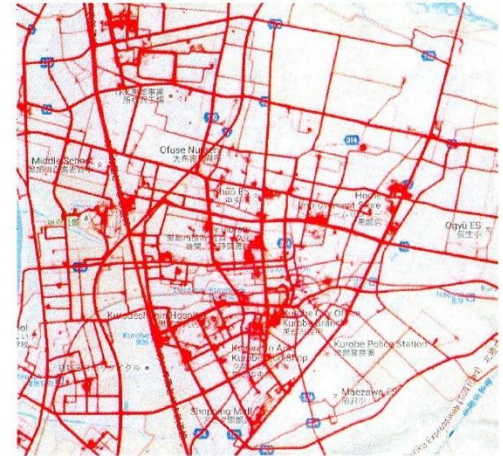


移動履歴調査(速報)

■調査概要

調査期間	2016年 9月・11月
調査参加者 計	約 450名
YKK 勤務者	約 300名
黒部市役所 勤務者	約 100名
石田地区 居住者	約 50名

■GPS位置データ (9/24-30・全参加者)



■集計データ

メッシュ : 全サンプルの出発地の集計

軌跡と数値 : YKKセンターパークのメッシュを発着地とする移動先と軌跡





小さい乗り物により広がる豊かな暮らし

目指すのは、だれもが、好きな時に、好きなところに行ける都市、自家用車がなくても暮らせる都市



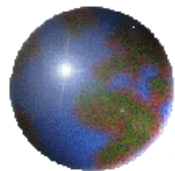
- 小さいりもの(SM)
- オンデマンド・バス、乗り合いタクシー
- 路線バス
- 鉄道路線

1. 小さい乗り物を使って買い物をしたり、会社に行ったりできる
>>>バス停に自転車置き場を設置
2. 自由に使える小さい乗り物が利用できる
>>>チョイ乗り黒部
3. 鉄道に小さい乗り物が載せられる
4. 路線バスの路線は買い物や通院、通勤優先して計画する。
5. オンデマンドのバス(乗り合いタクシー)のための便利な予約システム。
6. オンデマンドのバス(乗り合いタクシー)公共交通の地域での「共同購入」(利用量確定契約)
>>>ITC利用
7. バスも鉄道も共通の距離制(時間制)料金システム採用で、切れ目なく利用
>>>「クローン切符」の拡充、経営の連携

小さい乗り物=自転車、電動アシスト付き三輪自転車、電動車椅子



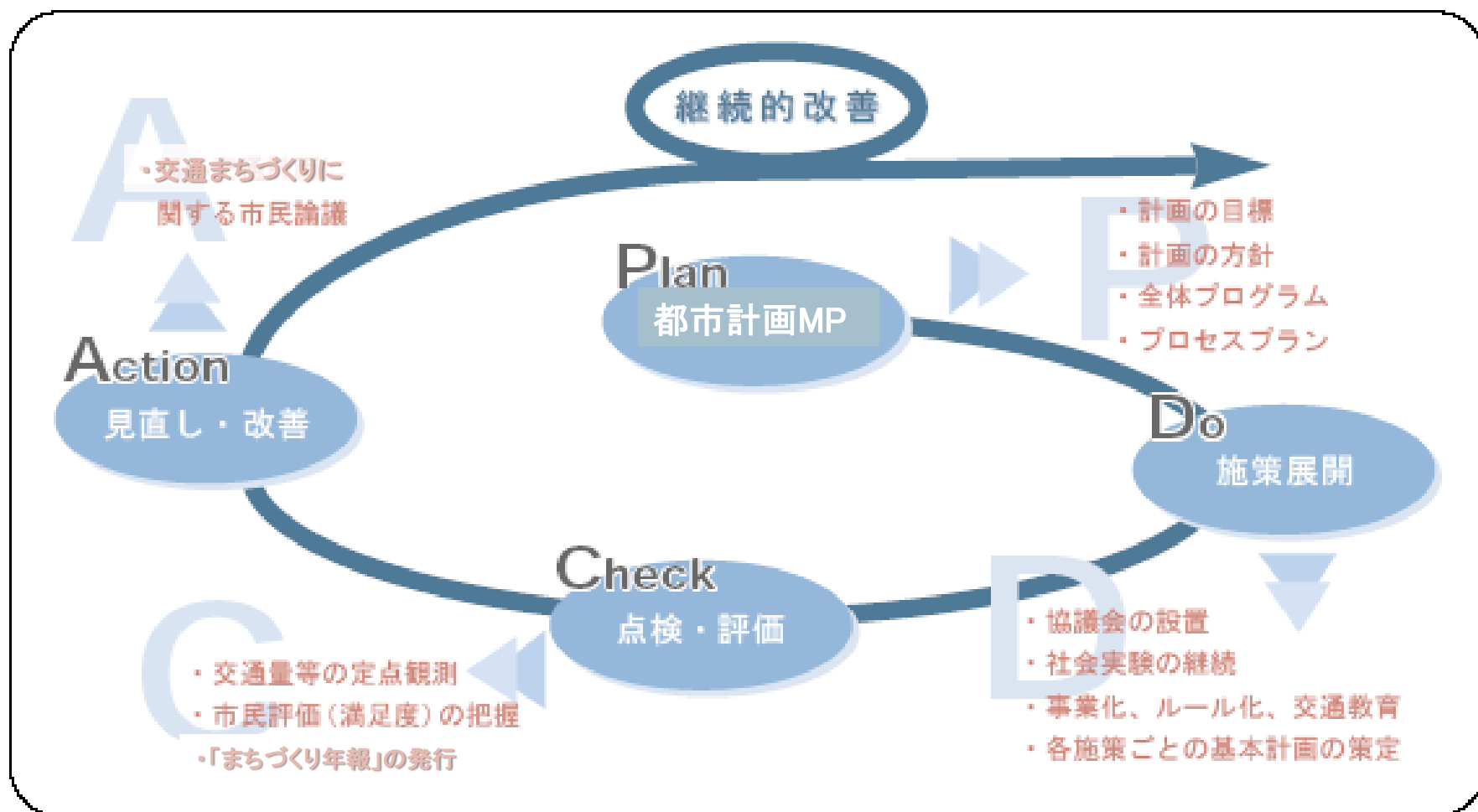
注. この図は大野秀敏氏作成



5. おわりに

誰もが自由に移動し活動できる都市を目指す

都市計画MP⇒地域公共交通総合計画⇒地域公共交通網計画⇒交通まちづくり創生事業⇒



参考資料;「クルマ社会」への反旗

RACDA 岡 将男

あくまで人間中心、
徒歩中心で考える。
自転車・バス・路面電車LRT鉄道で補完

人生35年／85年は
電車バスが必要

車椅子／ベビーカー（最優先）

ひと（すべては人間のために）

自転車（環境／健康に貢献）

バス（都市を支える公共交通）

タクシー（共用で都市生活に貢献）

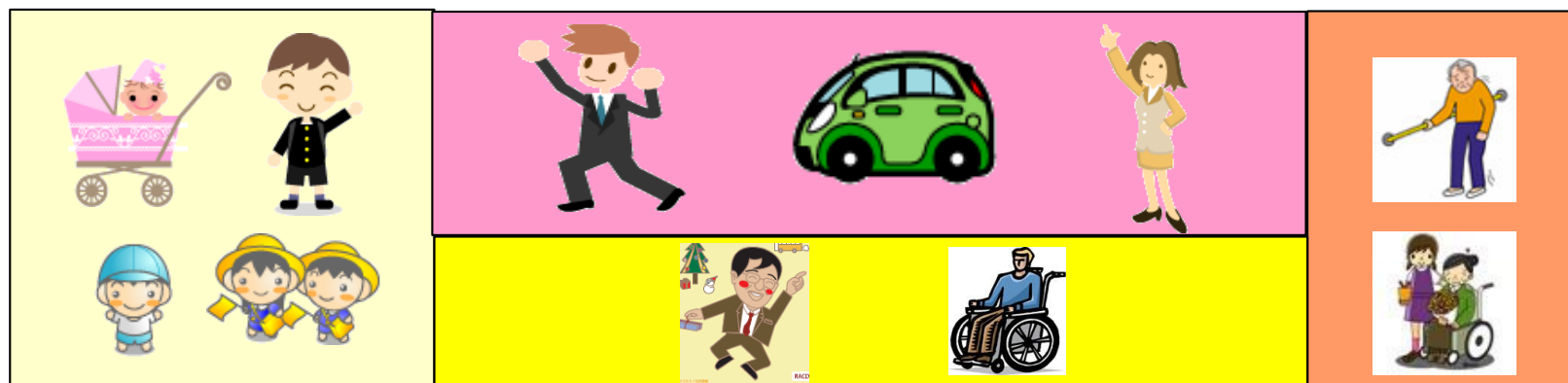
トラック（経済を支える動脈）

乗用車（公共交通を邪魔しない原則）

小林成基・作図を岡将男氏調整

20歳車購入

70歳免許返上



RACDA岡将男20091205発表資料二枚を原田が一枚にレイアウト調整

❖「寂しい社会」

❖大野秀敏 Fiber City

- ❖ 日本の状況に即して俯瞰的にみれば、高齢者だけでなく全世代で単身者が増え単身世帯の比率が高くなっていること、グローバル経済によって収入格差が拡大し平等な社会が崩壊し始めていること、自殺率が高いこと、近代以前の社会から引き継いだ地域コミュニティも近代的郊外コミュニティも弱くなっていることなどを特徴とする。
- ❖ 一方、個人の生活的視点から見れば、他人との接触が少なく、他人からの精神的ならびに物資的支援を受け入れられない孤立した孤児が増える社会である。
- ❖ こうした社会的傾向には、都市空間の編成そのものが、そのような方向を強制していることがとりわけ重要である。

「小さい交通」

