

たにぐち・まもる  
61年生まれ。京都大博士(工学)。専門は都市・地域計画、交通計画、環境計画

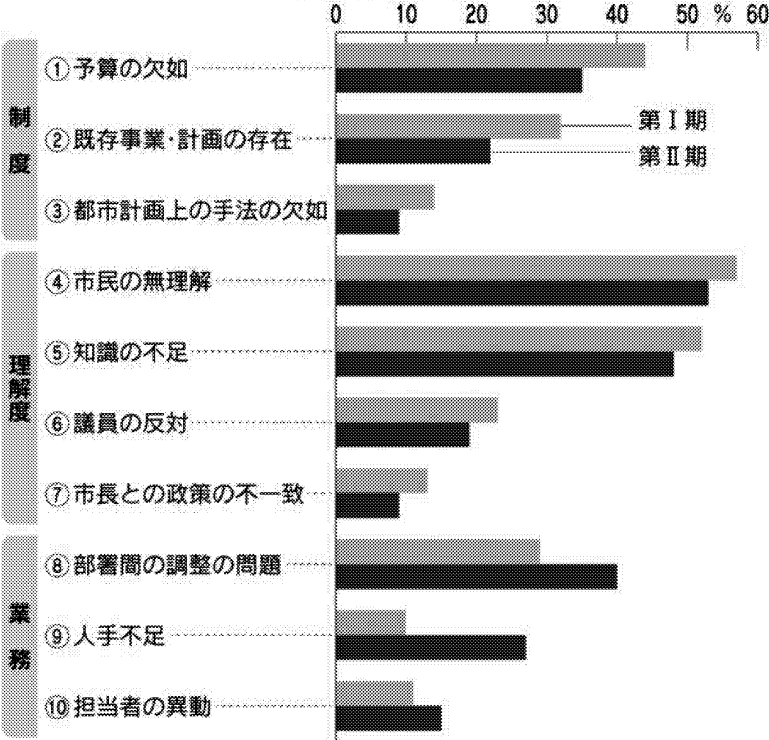


谷口守 筑波大学教授

コンパクトシティ実現の条件 ①

# 「協調して減らす」最優先に

自治体担当者が感じるコンパクトシティ政策実現が難しい理由 (選択率、重複回答)



## ポイント

- 体質改善を通し都市を健康体にする試み
- 複数部署と連携し調整できる人材が不足
- 賢い縮退を目指した予算の再編を進めよ

フル型の政策が多用されてきたため、コンパクトシティ政策もその一環だと多くの人が誤解している。ドリンク剤で一時的な眠気を覚ますとは違い、体形(土地利用パターン)を変えて体質改善を実現するには根拠も時間もかかる。しかし、それによって改善できるのは単に都市問題にとどまらず、交通・福祉・財政など多岐にわたる。コンパクトシティ政策がクロスセクター効果の高い政策と言われるゆえんである。

現在、都市計画は基礎自治体、すなわち市町村の所

掌業務となっている。このため、コンパクトシティの実現は市町村にその主たる責任があるといえる。筆者は07年の国交省ガイドライン公布後(第I期)、および14年の立地適正化計画施行後(第II期)、それぞれ1年程度をかけた、市町村における担当者のコンパクトシティ政策に対する考えを調査した。

その結果、「コンパクトシティの重要性」については理解している半面、「コンパクトシティは実現可能か」という問いに対し、5段階評価での平均値が第I期では1.67、第II期では1.65だった。ともに落第である。

現場で取り組む担当者がこのように実現不可能とされているなら、その実現は望むべくもない。なお、調査は被験者が関連する研修などを受けていない状況で実施し、関連する研修を受けた後はこの数値は3.5前後まで明確に上昇することも確認している。

「ここから「難しい」とする理由が7年間で変化していることが読み取れる。具体的には「関連する制度支援がない」といった制度に関する障害は、統計的に有意に減少している。また、「市民の理解」や「知識不足」に対する指摘率は依然として高いが、少しずつ減少しており、世間一般での理解が時間をかけて進みつつあることがわかる。

一方で、実際に業務を進める上での「人的資源の不足」が大きく上昇している。関連政策が動き出した結果、取り組みが都市計画部署の内部で閉じ詰る話ではなく、福祉・交通・環境などの様々な部署との連絡調整で現場の仕事が大きく増えることが読み取れる。いま最も必要なことの一つは、行政担当部署への人的サポートである。

なお、地方分権の推進がコンパクトシティ政策と相反する結果を生んでいることも認識すべきである。各市町村が周囲の市町村の動向とは無関係にそれぞれに都市機能の集約拠点を階層的に数多く設定した結果、都市圏全体として見ればむしろ分散化計画となっているという、笑えないケースが各地で散見される。

ドイツのベルリン大都市圏が実施したように、「拠点集約」ではなく、まず「拠点を集約」する発想が求められる。そのためには今までの時代と同じ考えで、競争して増やすことに血道をあげるのではなく、広域的に協調して減らすという、高等動物にふさわしい対応が求められる。

同時に「官から民へ」というおなじみのキャッチフレーズにも注意が必要だ。民間が担当するからには当然のことながら利潤をあげなければならぬ。そのためには圏域全体が人口減少しているにもかかわらず、局所的にタワー型マンションなどを建設し、供給量を増やすことでプロジェクトとして黒字化を実現しようとする。このような局所的な膨張は都市圏全体を生命体と見れば、がん細胞に等しい。

住宅供給を秩序立てて量から質に転換し、増加する空き家を減らすには、海外では公共事業として取り組まれている「減築」戸数自体の削減の方が有効である。そのような事業予算はないと言われるだろうが、予算配分の仕組み自体が、いまだに右肩上がりの時代を前提としていることに気がつかねばならない。

各種インフラや事業ごとに予算を割り当てている限り、何かが増えるという仕組みは変わらない。福祉や社会保障の予算も含め、一つの大きな財布として「体質改善」=「賢い縮退」のための予算枠へと大胆に再編することが本当は一番効果的である。

また、土地利用と交通は密接な相互関係があるため、適切な交通計画の策定と実現はコンパクトシティ政策の要である。ちなみに海外での成功都市では、まちを黒字にする上で公共交通の利便性向上のための思いきったサポートを行っている。上記の一括予算で公共交通へのサポートのあり方自体を改革することが求められる。

一方で、自家用車利用に頼らざるを得ない地方では、自動車型の小さな拠点をきちんと考えることも重要である。幹線道路沿いによくある店舗ごとのバラバラの駐車場では、街中に人が出歩くことはない。駐車場をまとめた形で街中に準備し、そこに1日車を止めてゆっくりと街を楽しめるようにできれば人は戻ってくる。このような「ウォークアビリティ」=「どれだけ楽しく街が歩けるか」ということが、いまの新たなまちづくりの大切な着眼点となっている。

効率的な国土形成のため、すべてのモノをインターネットにつなげるIoTや人工知能(AI)などの新技術を取り入れていくことも必須である。ただし、それらの普及は大きな利便性を生むが、導入に際して都市構造への配慮を欠くと予期せぬトラブルも発生する。たとえば何の制約もなくどこでも高度な自動運転を利用できるようにすると、道路インフラは各所で大きく不足し、交通ネットワークは破綻する。

自動運転があれば国土のどこに住んでもいいではないかという無責任な意見もあるようだが、それによってインフラ維持管理をはじめとする都市サービスコストがどれだけ膨張するか、頭を冷やして考えるべきだろう。新技術の導入にあたっては、今まで以上に交通と都市構造との関係性に注意することが肝要である。