

2015年6月

「コンパクトシティ」を考える

～「コンパクトシティ」から「+ネットワーク」へ～

はじめに

昨今、「コンパクトシティ」という言葉をよく目にするようになった。

わが国では高度成長期以降、郊外で宅地開発が進められ、周辺のロードサイドへも小売店や外食産業の立地が相次ぐようになってきた。また、大型ショッピングセンターの郊外への立地が相次ぎ、中心部に立地していた大学や病院などの郊外移転も増えていった。もちろんその背景には、都市部での地価高騰やモータリゼーション化への突入などがあり、それらが結果的に、旧来からの中心市街地の疲弊を招いていくことに繋がっていった。

1990年代半ば以降、人口減少局面に突入り高齢化も急進展していく。さらには、政府や自治体の財政悪化は、行政サービスを従来のように、広範囲に提供していくことが困難になってきている。そのような中、居住地だけでなく、行政や商業、医療福祉施設、大学等教育研究機関などを、郊外から街中へ集約させようとする動きが様々な場面で見受けられるようになり、このような都市の形態のことが「コンパクトシティ」と呼ばれるようになってきた。

最近の「コンパクトシティ」に向けた動きは過剰すぎる感がしないでもないが、「コンパクトシティ」に早くから取り組んでいる青森市や富山市などの事例、先ごろ地域再生計画の認定を受けた「熊本版コンパクトシティ構想」の概要などを紹介しながら、「コンパクトシティ」について考えてみたい。

1. コンパクトシティの歴史

日経テレコンを用いて、日経3紙（日本経済新聞、日経MJ、日経産業新聞）に「コンパクトシティ」という言葉が登場する時期を調べてみると、1983年、青森県が「青森地域テクノポリス」開発構想をまとめた際に登場したのが最初だった。

ただ、次に登場するのは10年以上たった1996年の、同年に開業した福岡市のキャナルシティに関する記事まで待たなければならず、翌1997年には青森商工会議所がまとめた中心商業地域グランドデザインの中に登場している。

その後、2000年に震災からの復興を目指す神戸市の都市構想、職住近接の住みやすい都市を目指した東北地方建設局の構想の中に登場するが、頻りに登場しだすのは2005年のいわゆる「まちづくり三法^{*}」改正案が固まったころからである。また同年には、全国商工会連合会が「日本におけるまちづくりに関する施策について—コンパクトシティを目指して」として欧州型の街づくりを提言したことが、日経MJ（2005/01/24）に掲載され

ている。なお、検索にはかからなかったが、東北地方建設局は1996年、「未来都市検討委員会」の中で「コンパクトシティ」の考え方を提起している。このように、わが国での「コンパクトシティ」という言葉は比較的新しいものといえよう。

ところで、2005年に全国商工会連合会が欧州型の街づくりを提言したと前述したが、海外では「コンパクトシティ」に早くから取り組んでいたのだろうか。

「コンパクトシティ再考(学芸出版社2008年)」によると、世の中に「コンパクトシティ」の言葉

※ まちづくり三法

街づくりの基本となる法律で、中心市街地活性化法、大店立地法、都市計画法のことをいう。

地域の実情に合ったまちづくりを行うことを目的に1998年に制定されたが、市街地の郊外への拡散には歯止めがかからず、2005年に見直しが進められ、翌2006年、コンパクトシティの考え方を取り入れた改正法案が成立、施行された。

(一般財団法人 地域総合整備財団HPより)

が登場するのは1974年に米国で、としている。

当時は欧米でも高度成長期にあり、都市機能などが郊外へ拡散する動きが見られ始めていた。一方で、戦前からモータリゼーションが進行していたという背景もあって、石油をはじめとしたエネルギー資源の枯渇や環境破壊などに対する意識が芽生え始めていたころでもあり、自動車から排出

2. コンパクトシティから“+ネットワーク”へ

「コンパクトシティ」が都市のサステナビリティを目的とするものであれば、それはわが国全体の問題であり、全国津々浦々で取り組んでいくことが求められることになる。とはいえ、人口減少や高齢化が急進展し、かつ住宅や店舗が郊外に拡散している地方都市にとっての方が、より喫緊の課題といえる。

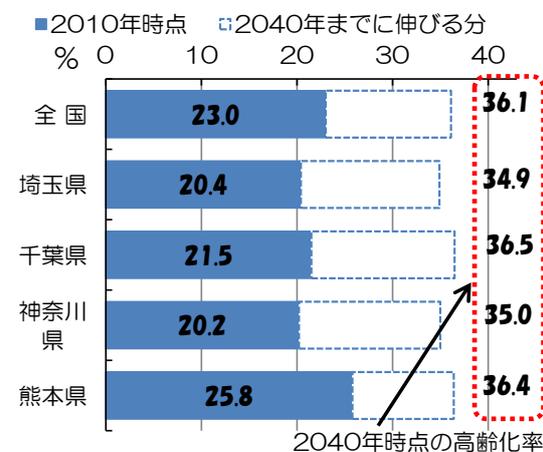
一方、大都市部では人口増加がわかりにくくしているが、高齢化への対応が急務となっており、大都市部での「コンパクトシティ」は医療福祉問題の様相を呈している。右図表1は全国と首都圏3県、及び本県の高齢化率（65歳以上人口比率）の推移をみたものである。2010年時点では、地方を代表する本県と大都市部が位置する首都圏3県とでは大きな開きがあるが、2040年時点ではほぼ変わらなくなる。千葉県にいたっては本県よりも高くなっている。それだけ、これからの大都市部での高齢化は急速に進むということであり、そのボリュームも地方の比ではない。

ところで、地方都市にとっての「コンパクトシティ」は、郊外から街中への集約というイメージで捉えられがちであり、郊外の切り捨てに繋がるのではないかという懸念が大きかったことは否めない。そのような中で出てきたのが「コンパクト+ネットワーク」という視点である。一極ではなく数か所の拠点（生活拠点や都市機能拠点）を設け、それを中心市街地など、より都市機能が高度な地域とを高頻度の公共交通網（鉄道やバス、デマンドタクシーなど）で結ぼう（ネットワーク化）とするものであり、昨年2月に閣議決定された「改正都市再生特別措置法」（昨年8月施行）と国土交

されるCO2削減問題から「コンパクトシティ」構想がスタートしたと言われている。

わが国の場合は、人口減少や高齢化進展、中心市街地の空洞化、コストなどの問題から始まったことであり、その発端は異なっているが、いずれも都市のサステナビリティ（持続性）という観点から考えると、その目的は同じである。

図表1 高齢化率の推移



資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障人口問題研究所「将来推計人口」をもとに当研究所作成

通省が昨年7月に取りまとめた「国土のグランドデザイン2050」の中に登場している。人口減少や高齢化、厳しい財政状況など様々な制約に直面しているわが国にとって、国全体の「生産性」を高めていく必要があり、そのためにも地域構造を「コンパクト+ネットワーク」という考え方で作り上げていく必要があるとして以降、この視点が主流になってきた。

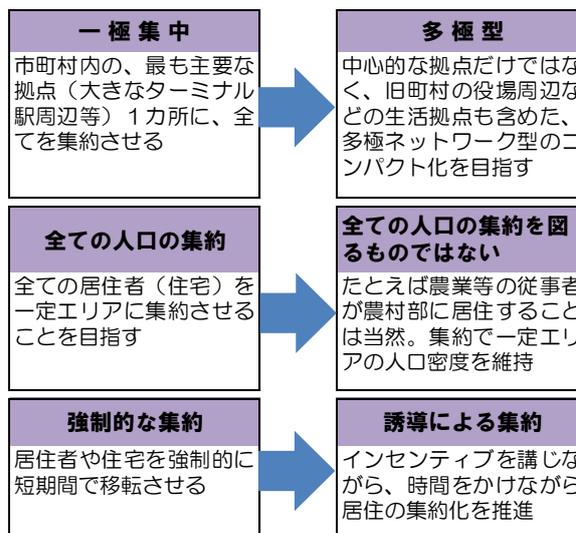
「改正都市再生特別措置法」では、市町村は「立地適正化計画」を作成することができるとし、同計画では、まとまった居住を誘導すべき「居住誘導区域」と、医療施設や福祉施設、商業施設などを誘導する「都市機能誘導区域」とを指定するものとしている。容積率や用途指定の緩和などに加え補助金などを通して、郊外からの移転を誘導しようとするものであり、区域外へ建築する場合には事前届出や勧告の対象とすることで、無秩序な

立地を制限しようとするものである。

また、国土交通省の「コンパクトシティの形成に向けて（平成27年3月）」では、「コンパクトシティ」には一極集中型、すなわち「市町村内の最も主要な拠点（大きなターミナル駅周辺等）1カ所に全てを集約させる」をはじめとした大きな誤解があり、「中心的な拠点だけでなく、旧町村の役場周辺などの生活拠点も含めた多極ネットワーク型のコンパクト化を目指す」多極型であるとしている（図表2）。

このように、多極型という「コンパクト+ネットワーク」という視点ならば、郊外の切り捨てというイメージは薄れるのかもしれないが、多極型の拠点からもれた地域はどうなるのだろうか。

図表2 コンパクトシティをめぐる誤解



資料：国土交通省「コンパクトシティの形成に向けて」

3. 自治体の動き

九州経済調査協会が先般取りまとめた「2015年版九州経済白書」のテーマは「都市再構築と地方創生のデザイン」であり、サブタイトルを「集住とダウンサイジングによる成長点づくりの都市経営」としている。同書では、人口減少下における持続的な都市経営のありかたとして、3つのダウンサイジング（空間のダウンサイジング、規模のダウンサイジング、行政のダウンサイジング）を通じた、集住地区（人口が集中している地区）での人口増加が必要とし、例えば「エキ」を中心とした都市の再構築が求められるとしている。まさに、「コンパクトシティ」そのものであり、人口が減少する中、都市が目指していく方向性としては間違いないものと思われる。

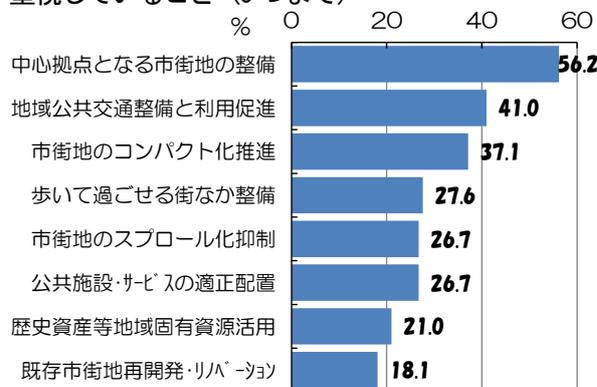
一方、地方自治体の方ではどのように考えているのだろうか。都市計画などで「コンパクト化」をキーワードにした取組みが進められているところも増えているようだが、同書では九州の131市すべてを対象にした「コンパクトシティへの取組に関する自治体アンケート」を実施しており、その一部を紹介しておきたい。

まず、「都市の空間構成・地域整備の方針として特に重視していること」については、「中心拠点となる市街地の整備」が半数を超え最も多く、「地

域公共交通の整備・利用促進」、「市街地のコンパクト化推進」が続いているが、「コンパクトシティを意識した都市づくりに取り組んでいるか」という設問では、「取り組んでいる」自治体は3分の1にとどまった。まだ具体的に取り組んでいるところは少ないが、多くの自治体が、今後の都市づくりに「コンパクトシティ化」は避けられないと考えているようだ（図表3、4）

次に、「コンパクトシティ化を進めるにあたっての課題」では、「地域公共交通再編・利用促進」が7割近くで最も多く、「公共施設の統廃合、適正配置」、「コンパクトシティ理念の理解」が続いた。

図表3 都市空間構成・地域整備の方針として特に重視していること（5つまで）



資料：九州経済調査協会「2015年版九州経済白書」

また、「コンパクト化を実現していく上で有効と考える施策」では、「地域公共交通に係る自治体の負担軽減」と「空き家等未利用地の流動化を促進する税制」がともに45.7%で最も多く、「税制優遇や補助金等による民間投資の誘導」、「都市機能向上施設の整備支援」と続いた(図表5、6)。

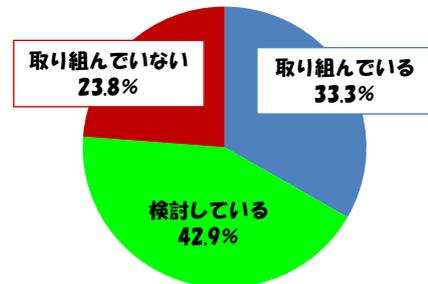
「コンパクトシティ」化を進めるにあたっての課題や実現のため有効と考える施策では、地域公共交通に関する項目が最も多かった。人口減少が進み高齢化が深刻な地域ほど、バスや鉄道といった公共交通機関の利便性が低下している。利用者の減少、採算の悪化、便数の削減、さらなる利用者の減少といった悪循環が続いており、それを維持するための負担も増加の一途にあるなど、各自治体が頭を悩ませている状況がうかがえる。また、総務省が主導している公共施設の統廃合・適正配置、国土交通省が主導する空き家対策が、先の「コンパクト+ネットワーク」を実現するためにも、大きなネックとなっている状況もうかがえる。

4. コンパクト化度を測る

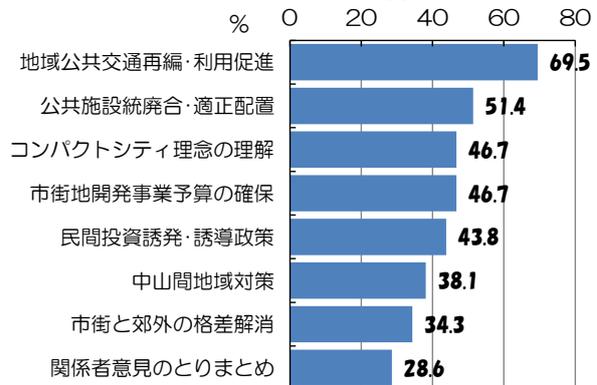
ここでDID指標を用い、コンパクト化度を測ってみたい。DIDとは人口集中地区のことをいい、市区町村内で、人口密度が1km²当たり4,000人以上ある国勢調査の基本単位区(学校区や町丁、字など)が隣接しており、かつ、当該地域人口が5,000人以上を有する地域のことをいう。そして、人口集中地域に常住する人口総数が人口集中地区(以下、DID)人口であり、当該地域の面積がDID面積である。DIDの人口や面積、人口密度の増加は、その分、土地利用の集中度が高まっている、すなわち、コンパクト化が進んでいるととらえることができるものと思われる。

2010年国勢調査によると、DID人口(以下、この項のみ人口)は人口総数の7割近く(67.3%)を占めており、DID面積(同、面積)は3.4%に過ぎない。国土のわずか3%に7割近い人が居住しているということである。10年前の2000年国勢調査と比較すると、全国の人口は8,281万人から8,612万人へと4.0%増加し、面積は2.3%、DID人口密

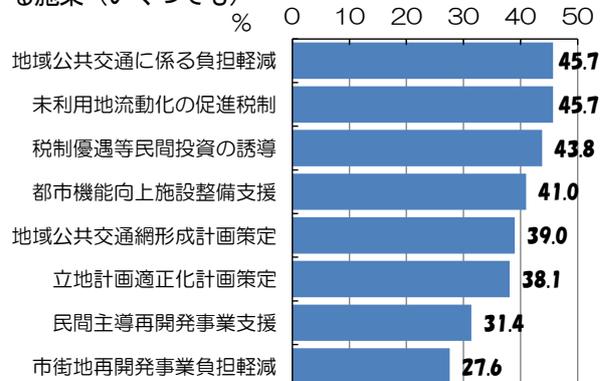
図表4 コンパクトシティを意識した都市づくりに取り組んでいるか



図表5 コンパクトシティ化への課題(いくつでも)



図表6 コンパクトシティ化実現のため、有効と考える施策(いくつでも)



図表4~6の資料: 図表3と同じ

度(同、以下人口密度)は1.7%それぞれ増加している。これを、圏域ごと、都道府県ごとにみていくことにする(図表7、8)。

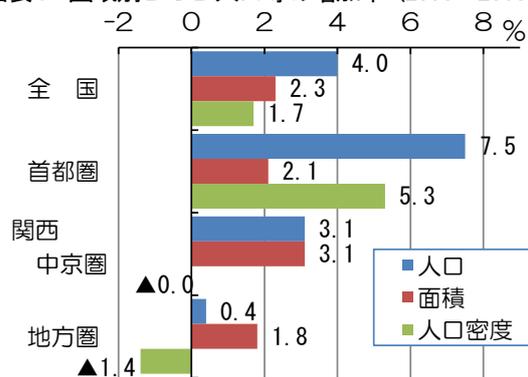
まず、全国を3つの圏域に分けてみると、首都圏では人口の伸びが面積の伸びを上回り、人口密度の伸びも全国平均を大きく上回っている。関西中京圏は人口と面積の伸びはほぼ同じであり、人口密度もほぼ変わっていない。一方、地方圏は面積の伸びが

人口の伸びを上回っており、人口密度は低下している。従って、地方圏における人口増加と人口密度の低下は、面積増加による要因が大きく、D I Dが拡散している可能性が大きいということになり、地方ほどコンパクトシティ化が遅れている状況がうかがえる。

これを都道府県ごとにみていきたい。九州7県をみると、熊本県の人口や面積の伸びが大きいことは特徴的である。ただ一方で、人口密度が伸びているのは福岡県だけであり、人口の伸びが面積の伸びを上回っているのも福岡県だけである。同県は、一定以上の人口密度に達している土地利用が広がっているといえ、熊本県の場合は、広がってはいるものの、やや拡散しているといえるのかもしれない。ただ、熊本県の非D I D地区の人口はこの間 9.6%減少（減少率の大きさは47都道府県中2番目）している一方で、人口が7.7%上昇（同6位）しているということは、D I Dとそれ以外の地区とでの格差が広がっている、すなわち、他県に比べ過疎と集中が進んでいると受け止めることができる。

ところで、D I Dがある市町村は2010年国勢調査時点では全国に850市町村（政令指定都市の区部は除く）あり、うち846市町村が2005年国勢調査と比較可能である。熊本県内には熊本市をはじめ15市町村にD I Dがあり、2005年からの5年間の人口

図表7 圏域別D I D人口等の増加率（2000～2010年）



首都圏…1都6県 関西中京圏…2府8県
地方圏…首都圏、関西中京圏を除く1道29県

資料：総務省「国勢調査」をもとに当研究所作成

図表8 九州8県のD I D人口等の増加率（同上）



資料：図表7に同じ

図表9 熊本県内自治体のD I D人口等の増加率

単位：人、%、位

	総人口 (2010年)	D I D (人口集中地区) (2010年)					
		人口	総人口比	増加率	順位	面積 増加率	人口密度 増加率
熊本市	734,474	579,318	78.9	4.2	203	4.7	▲ 0.5
八代市	132,266	62,942	47.6	▲ 1.7	532	0.8	▲ 2.5
人吉市	35,611	14,446	40.6	▲ 5.5	708	0.9	▲ 6.3
荒尾市	55,321	27,581	49.9	5.4	152	3.7	1.6
水俣市	26,978	12,499	46.3	▲ 7.9	776	▲ 0.2	▲ 7.7
玉名市	69,541	12,602	18.1	▲ 1.5	524	3.5	▲ 4.9
山鹿市	55,391	12,351	22.3	▲ 1.3	517	2.5	▲ 3.7
菊池市	50,194	7,121	14.2	▲ 9.0	800	0.0	▲ 9.0
宇土市	37,727	9,858	26.1	▲ 3.1	615	0.8	▲ 3.8
宇城市	61,878	7,123	11.5	13.4	40	11.5	1.7
天草市	89,065	14,881	16.7	▲ 1.7	529	▲ 24.9	▲ 1.8
合志市	55,002	34,017	61.8	31.0	11	29.8	1.0
大津町	31,234	6,484	20.8	12.4	50	14.4	▲ 1.8
菊陽町	37,734	24,162	64.0	278.7	1	476.1	▲ 34.3
益城町	32,676	22,251	68.1	1.9	321	1.8	0.0

※ 増加率はいずれも2005年比、順位はD I Dがある846市町村中の順位

資料：総務省「国勢調査」をもとに当研究所作成

や面積、ならびに人口密度の増加率は図表9のとおりである。

総人口に占める人口比が最も高いのは熊本市であり、同市と益城町だけが全国平均の67.3%を上回っている。増加率をみると、人口では菊陽町の

増加が著しい。846市中最も高いことは特筆されるが、面積も6倍近くに増えている一方で、人口密度は大きく減少している。宅地開発が進み、人口が集中しているということであり、コンパクト化とは無縁の印象も受ける。

5. コンパクトシティへの取り組み事例

(1) 青森市の取り組み

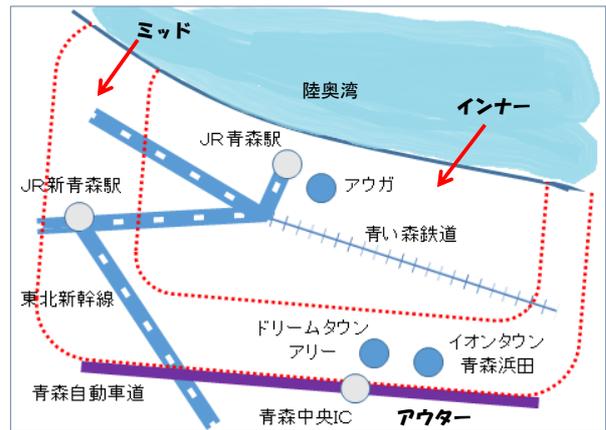
「コンパクトシティ」へいち早く取り組んだのが青森市である。同市も他の都市と同様、郊外への宅地開発が進んだことによって、冬場の除排雪費用が限りなく広がっていくことに危機感を持った当時の市長が、1992年、「コンパクトシティ」を基本理念とした街づくりを表明したことに始まる。その後、1999年に策定した「都市計画マスタープラン」のなかで、「コンパクトシティ」構想を打ち出した。

同プランは、市域をインナー（約2,000ha：都市整備を重点的に行き市街地再構築などを進めるエリア）、ミッド（約3,000ha：計画的な土地利用を誘導し無秩序な郊外の開発を抑制するエリア）、アウター（約64,000ha：都市化を抑制し開発を原則として認めない地域）の3エリアに区分し、それぞれのエリアに応じたまちづくりを推進しようとするものである（図表10）。

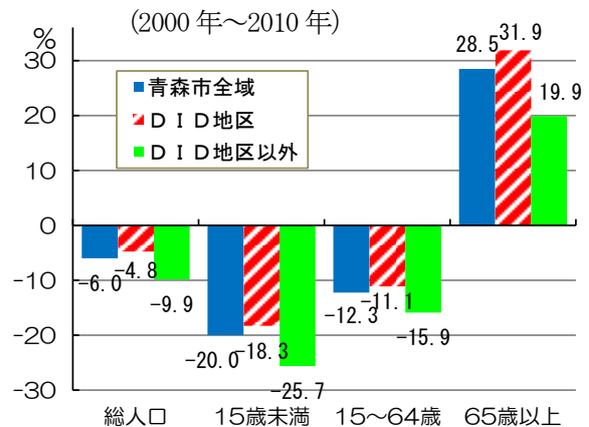
このプランの枠組みのもと、青森市は中心市街地の活性化事業に取り組み、2001年、そのシンボルとなる複合ビル「アウガ」をJR青森駅前に開業させた。同ビルを管理運営するのは第三セクターである。「アウガ」には、従来からあった水産物市場や若年層向けの衣料品店などの専門店のほか、市民図書館や情報プラザなどの公共施設が入居し、オープン当初は年間600万人を超える人が訪れていた。また、民間業者によるマンション新設も相次いだ。公営住宅として市が借り上げたケースもみられたが、中心市街地活性化やまちなか居住促進に関し、一定の効果があつたようだ。

転機は2007年ごろに訪れる。「アウガ」の来客数は多かったものの周辺商店との相乗効果に乏しかったこともあって、店舗部分の年間売上が目標

図表10 青森市地図（イメージ）



図表11 青森市の10年間の年齢階層別人口増加率



資料：図表7に同じ

図表12 中心市街地活性化基本計画目標達成状況

目標	基準値 (2005年)	目標値 (2011年)	結果
歩行者通行量 (14地点) (人/日)	59,090	76,000	43,774
年間観光施設入込客数 (人/年)	696,312	1,305,000	1,108,351
中心市街地夜間人口 (人)	3,346	3,868	3,511
空き地・空き店舗率 (%)	10.7	8.8	15.7
小売業年間商品販売額 (百万円/年)	68,553	68,553	56,541

資料：青森市HP

の半分程度にとどまり、管理運営する第三セクターが多額の債務を抱え経営難に陥ってしまう。同年9月、青森自動車道青森中央IC近くのミッド地区に複合型ショッピングセンターの「ドリームタウンアリー」が、翌年にはその近隣に「イオンタウン青森浜田」が相次ぎオープン、中心市街地から人の流れを奪ってしまう。なかでも後者の商業施設は敷地面積58千㎡、延床面積32千㎡の大型施設である。

青森市の10年間（2000年～2010年）の人口増加率をみると、市全域で6.0%減少しているが、人口集中地区（以下、DID地区）は4.8%の減少にとどまっていることは、同市の「コンパクト

シティ」に向けた取り組みには一定の評価を与えることができる（図表11）。

とはいえ、人口が減少していることには変わりなく、また、いわゆるハコモノに頼った感のある取り組みは、今後、「コンパクトシティ」に取り組む自治体への警鐘となるものと考えられる。

ちなみに、同市は次項で取り上げる富山市とともに2007年2月、国から「中心市街地活性化基本計画」の第1号として認定を受けている。2012年6月の計画終了時点での同市の目標達成状況をみると、5項目中全ての項目で目標未達であり、歩行者通行量や小売業年間販売額など3項目が基準年（2005年）を下回った。（図表12）

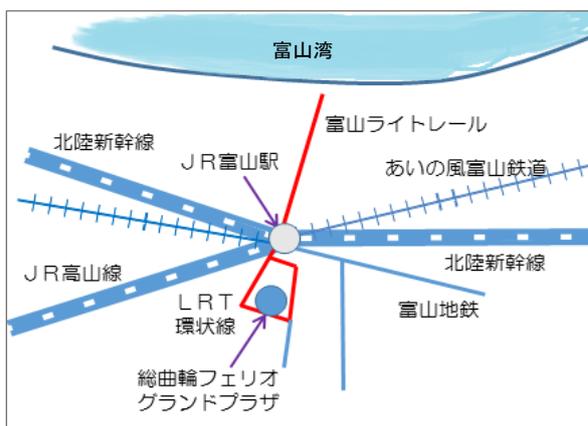
（2）富山市の取り組み

富山市でも、郊外への宅地開発が進み中心商店街の商業機能が低下していた。人口減少や高齢化が進展する中では、将来的に行政コスト負担も維持できなくなるという危機感から「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」実現に取り組んでいる。同市の「コンパクトシティ」構想には、LRT（次世代型路面電車：富山ライトレール）が重要な役割を担っており、同構想に取り組んでいる都市の中では、最も注目されている都市と言える。

同市が本格的に取り組むきっかけとなったのは2001年のことである。北陸新幹線の工事実施計画認可に伴い、在来線を高架化することになり、富山駅周辺の再開発と併せ、利用者の低迷が続いていたJR富山港線（富山ー岩瀬浜間）の取り扱いが焦点となった。既存線の高架化、バスへの代替なども検討される中、「コンパクトなまちづくりを進める」ため路面電車化が採用され、2006年4月のLRT開業へと繋がっていくが、LRT化へ要した費用（約58億円）のうち半分近い27億円を市が負担（うち10億円はJR西日本からの寄付金）している。残りは国や県が負担している（図表13）。

同時期、既存の路面電車路線を延伸し環状線化する事業に着手し2009年末に開業したが、それに先立つ2007年には、中心市街地再開発事業として

図表13 富山市地図（イメージ）



進めていた商業施設「総曲輪フェリオ」（床面積の8割以上が地元百貨店の富山大和が占める。旧店舗老朽化に伴いキーテナントとして入居）とそれに隣接する「グランドプラザ」とをオープンさせ、中心市街地の賑わい創出に取り組んだことが、現在の富山市の評価へと繋がっている。

過去10年間の人口増加率をみると、富山市のDID地区の人口はわずかながらも増加している。また、「中心市街地活性化基本計画」の達成状況をみても、3つの目標とも目標未達ではあるが、路面電車乗車人員、歩行者通行量は基準年を上回っている。居住人口は基準年をわずかに下回っているが、社会増減（転入者－転出者）でみると増加している。また、「総曲輪フェリオ」の入居テナン

トの売上高は堅調に推移しており、運営会社は2013年度まで5期連続で増益となるなど、同市の「コンパクトシティ」に向けた取り組みは成功しているようにみえる（図表14、15）

ただ、人口増加率を年齢階層別にみると、64歳未満の層ではD I D地区もそれ以外の地区も減少率には大差なく、人口増加は65歳以上の高齢者の増加が押し上げている。

そして、今年夏、富山市近隣の都市に大型商業施設が相次ぎ開業する。今年7月に富山市に隣接する砺波市に「イオンモールとなみ」が、さらにその隣の小矢部市に「三井アウレットパーク北陸小矢部」が、そして富山市に隣接する射水市には8月、「コストコ射水倉庫店（仮称）」が開業を予定している。これらの中には、富山市に建設予定だったものが許可されず近隣都市へ立地する施設もあり、富山市及び周辺の消費者の購買行動が、今年夏以降、どのように変わっていくか注目される。

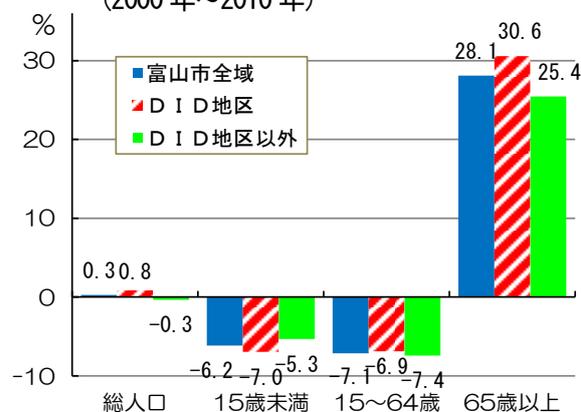
（3）そのほかの都市の取り組み

本稿では、「コンパクトシティ」への取り組み事例として代表的な2つの都市を取り上げたが、これらの都市はいずれも県庁所在地であり、地方の中核的都市での取り組みである。ほかにも、熊本市（後述）や鹿児島市、福島市など多くの都市が取り組んでいるが、これらの都市は人口減少と高齢化が進む中、中心市街地の再生と郊外への拡大抑制を目指すという観点からスタートした取り組みである。

人口規模が小さい都市では、長野県の飯田市や小諸市、山口県の山陽小野田市などの事例が「国土交通省におけるコンパクトシティの取組について（平成25年8月26日）」で紹介されている。これらの都市も、先の中核的都市同様の課題からの取り組みといえる。

そのような中で、夕張市の取り組みは注目されている。同市は、かつては炭鉱の町として11万人近い人口を擁していたが、炭鉱閉山が相次いだことから、昨年は1万人を切ってしまった。また、

図表14 富山市の10年間の年齢階層別人口増加率（2000年～2010年）



資料：図表7に同じ

図表15 中心市街地活性化基本計画目標達成状況

目標	基準値 (2005年)	目標値 (2011年)	結果
路面電車市内線1日平均乗車人員(人/日)	10,016	13,000	11,476
中心商業地区の歩行者通行量(人/日)	24,932	32,000	27,407
中心市街地の居住人口(人)	24,099	26,500	23,507

資料：富山市HP

石炭産業に代わる、観光関連への過剰投資が行き詰ったこともあって2007年、財政再建団体の指定を受け、高負担と行政サービス低下を余儀なくされていることも人口減少に拍車をかけていった。

同市では、財政再建に取り組む一方で2012年3月「夕張市まちづくりマスタープラン」を策定、まちの将来像として「安心して幸せに暮らせるコンパクトシティゆうばり」という方針を打ち出した。道路網やJR、公共施設などが集積する南北に縦長い地域を都市骨格軸と位置付け、将来的には商業や医療機能などに加え、居住機能をも充実させることで、コンパクト化を進めようとするものであり、すでに、そのための施設の再編整備が進められている。

しかし同市では、依然として人口は減少し続けており、財政面での制約もある中での最後のチャンスともいえるような取り組みでもあることから、他の多くの自治体にとってのモデルケースになっていくことを期待したい。

6. 熊本での取り組み

(1) 熊本型コンパクトシティ

熊本市が目指す「熊本型コンパクトシティ」も全国的に注目されている取り組みであり、国土交通省の「コンパクトシティ」に関する資料の中にも、たびたび登場する。

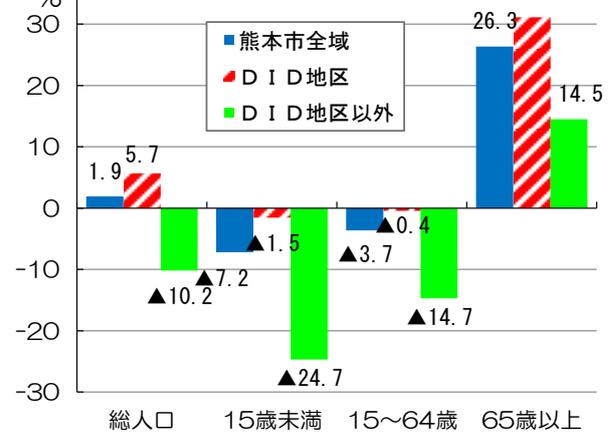
同市も、青森市や富山市と同様、地価の高騰やモータリゼーションの進展などに伴い市街地は拡大を続け、また、大型商業施設の郊外への相次ぐ進出は、中心商店街の歩行者通行量減少、商業機能の相対的低下へと繋がっていった。ただ、幸いなことに、中心部近くに多くの大学が立地していること、路面電車を擁しかつ中心部にバスターミナルがあること（市内のほとんどのバス路線の発着点となっている）などから、他の都市に比べ商業機能の低下は軽微にとどまっていると思われる。

また、10年間（2000～2010年）での人口増加率をみても、市内全域で1.9%、なかでもD I D地区が5.7%増加しており、中心部近くに熊本城というシンボルを持っていることなどから考えると、「コンパクトシティ化」という面では、贅沢な悩みといえるのかもしれない（図表16）。

しかし、人口が増加しているのは65歳以上の高齢者層であり、将来的には人口減少に転じ、高齢化のさらなる進展は避けられず、市街地の拡散は行政コスト増加と住民へのサービス低下を招きかねない。比較的余裕のある今のうちから、手を打っておこうということかもしれない。

熊本市は2009年3月、「第二次熊本市都市マスタープラン（全体構想）」を策定、その中で都市構造の将来像を「豊かな水と緑、多様な都市サービスが支える活力ある多核連携都市」としたが、この時点では、「コンパクト」という文言は見当たらない。城南町及び植木町との合併に伴い、翌2010年10月に同プランを修正、2012年から同プランの地域別構想版策定作業に着手した。その過程で、「持続可能な都市づくりにあたっては、（中略）地域拠点に都市機能を集積させる“コンパクト化”が必要」というフレーズが登場、2014年3月に策定された「同プラン（地域別構想）」で、コンパク

図表16 熊本市の10年間の年齢階層別人口増加率（2000年～2010年）



資料：図表7に同じ

トな都市づくりを目指すということを明確に打ち出した。

「同プラン（全体構想）」で打ち出した多核連携都市とは、商業や業務、文化など様々な機能が集積する中心市街地を全体の拠点とし、行政や商業など地域の生活サービス機能が充実した地域拠点や生活拠点を設け、その間を利便性の高い公共交通で結ぶことなどで相互に連携した多核連携型の都市構造を目指そうというものである

この多核連携都市構想が「熊本型コンパクトシティ」構想であり、「コンパクトシティ+ネットワーク」そのものでもある。熊本市の方が早くから取り組んでいたということになる。この「熊本型コンパクトシティ」構想は今年2月、内閣府から地域再生計画の認定を受けたが、それをさらに推し進めるため、改正都市再生特別措置法に基づく「立地適正化計画」策定に向けて現在、準備を進めている。

(2) 県内の他の都市の取り組み

熊本県が2013年に策定した「都市計画区域マスタープラン基本方針」の中で、今後の人口動向や低炭素社会への移行などを踏まえ、持続可能な「エコ・コンパクトな都市づくり」を基本理念として掲げた。その影響もあって、県内の他の都市でも「コンパクトシティ」、「コンパクトなまちづくり」を掲げるところが増えている。

天草市は昨年 11 月に策定した「都市計画マスタープラン」の中で、「エコ・コンパクトな都市づくり」を打ち出しており、「立地適正化計画」作成についても取り組みを始めている。

そのほか、「都市計画マスタープラン」で「コンパクトシティ」に触れている都市には、八代市や山鹿市、菊池市、宇城市などがあり、八代市は「目指すべき都市のすがた」として「コンパクトな都

市」を打ち出し、菊池市では将来的な都市構造として「もやいによる集住のまち～コンパクト・ネットワーク・シティ」を掲げている。ただ、いずれの都市もまだ緒に就いたばかりであり、本格的な取り組みはこれからのようだ。

なお、今年 3 月末現在では「立地適正化計画」作成について、熊本市、荒尾市、菊池市、天草市の 4 市が具体的な取り組みを行っている。

おわりに

「コンパクトシティ」はここ 10 年くらいの間に急速に注目を集めるようになった概念であり、その間、多くの都市で様々な取り組みが進められてきているが、これまでに成功している事例は特に見当たらない。

本稿で取り上げた青森市や富山市でも、一定の効果は認められるものの、成功しているとは言いがたい面もある。

最も早く取り組んだ青森市の場合は、シンボリックな商業施設「アウガ」は経営難に陥っており、富山市の場合は北陸新幹線開業に加え、もともと充実していた鉄道や路面電車などインフラを活用できたということが後押ししている。また、賑わいは「総曲輪フェリオ」とその周囲にとどまっているとの声もあり、今年夏以降は相次ぎ、富山市近郊へ大型商業施設が開業する。

両市とも取り組み始めてまだ 10 数年のことであり、現段階で評価することはできない。しかし、両市の取り組みは、既存のインフラをどのように活用していくかがポイントであり、中心市街地活性化事業に名を借りたいいわゆるハコモノに頼るだけでは限界があるということを示唆している。

また、住民の理解をどのように得ていくかということも大きな課題である。「コンパクトシティ化」は、ある意味「選択と集中」でもある。ビジネスの分野では、限られた経営資源を最大限に発揮するためには必要なことだが、行政や住まいといった観点からは果たして妥当なことなのだろうか。「選択と集中」とは、集中するところを選択しそこに資源を投入する、そして選択されなかったと

ころからは引き上げ、それ以上コストをかけないように誘導していくということであり、切り捨てられる地域がでてくる可能性は否定できない。

とはいいながらも、限られた行政コストの中でその効果を最大限に発揮するためにはやはり「コンパクトシティ」、そして「+ネットワーク」を目指す方向性は間違いないだろう。もちろん、そこには公共交通をどのように維持し高頻度運行を実現させていくか、教育施設をはじめとした公共施設、及び医療・福祉施設をどのように集約させていくか、さらには空き家問題や農地問題など、様々な機会を通して住民の理解を得ていくことが求められる。財政面の制約はもちろんだが、住民の理解が十分得られていないことが、取り組みが進んでいない大きな要因ではないかと思われる。

これまでの都市のビジネスモデルは、20 世紀の人口急増時代に創りあげられたものであるが、21 世紀の今は人口減少時代であり、新しい都市のビジネスモデルが求められている。それが「コンパクトシティ+ネットワーク」なのかもしれない。

鈴木浩福島大学名誉教授は、同氏が著した「日本版コンパクトシティ（学陽書房 2007 年）」に、「コンパクトシティへの道を焦ってはならない。それは 50 年先、100 年先に少しずつ姿が見えるかもしれない」としている。財政面での制約、地域住民の理解など、先行きには多くの課題はあるが、それでも、都市のサステナビリティのためにも、「コンパクトシティ」に向けた動きを、着実に時間をかけて進めていく必要があるものと思われる。