日本経済新聞　2005年（平成17年）8月3日（水曜日）

経済教室

環境負荷 小さなまちに

生活の質と両立を

住民に多様な選択肢用意

都市の未来 >>2

谷口 守
岡山大学教授

持続可能な社会の実現に向け、環境負荷の小さいコンパクトなまちづくりが求められている。そのためには、密度が高いだけでなく、生活の質も高く人々が進んで集まるようなまちづくりが必要で、公共交通ネットワークの改善など複合的戦略が重要である。

持続可能な社会 実現へ不可避

「コンパクトシティとは何ですか」とよく尋ねられる。筆者のように交通や土地利用など、都市の計画を専門とする分野では、それは「都市活動（居住・業務他）の密度が高く、効率的な空間利用がなされた、自動車に依存しない交通環境負荷の小さい都市」と理解されている。

しかし、専門分野や時代によってもコンパクトシティの意味するところは微妙に異なる。たとえば、生物保護の専門家は、人間の領域をなるべく小さくし、自然生態系につながりある十分なスペースを与えるという意味でこの言葉を用いている。また、建築家の中にはヒューマンスケールのまちづくりを意味するキーワードとしてこの用語を用いる者もいる。

多少荒っぽいが、筆者は直感に訴えるために「未来のための都市のダイエットです」という説明を講演などで行うこともある。どの定義が正しく、どれが誤りということは、コンパクトシティと言葉を避けては通れない状況になりつつある。英国の都市計画専門家マーズは「持続可能性教という新たな宗教のもとでは、コンパクトシティは聖都エルサレムとなり、計画家がその聖職者となろう」（一九九八）と述べている。

東京は都心集中 地方は郊外流出

「コンパクトシティと呼べる都市はどこですか」という質問も少なくない。初期の議論では、人口密度が高いかどうかで検討していたケースが多かった。しかし、これでは東京や大阪が「コンパクト」な都市で、地方都市が「非コンパクト」という役に立ちそうにない結果しか得られない。コンパクトシティを本当にとらえるつもりなら、そこに住んでいる一人ひとりの暮らし方が環境に負荷をかけないコンパクトなものであるかどうか、地道な吟味が必要不可欠であろう。

さらに、何らかの政策提言を意図するなら、そのコンパクトな暮らしを支えるメカニズムを解明し、その裏付けを実際のデータによって統計的に示すことが求められる。ただ、それは簡単なことではない。居住者の暮らしのスケールと、簡単にデータの入手できる「市」の行政単位とは一致しない。岡山市を例にとれば、同じ市内でも郊外の交通不便な地区の一戸建てに住む者は、都心居住者より平均して自動車燃料を三倍以上も消費する環境負荷の大きな暮らし方をしている。

このような意味のある差をあぶり出せるだけの厳密な検討が必要である。また、コンパクトな暮らし方には「密度」以外の様々な地区属性も大きく影響する。たとえば、公共交通の使いやすさや、周辺の都市施設配置、道路・駐車場整備状況などの諸条件に応じ、地区内の密度が同じでもコンパクトなどうかは異なってくる。筆者らはこれら地区の諸属性をセットにして「コンパクト性」指標群と呼んでおり、各指標がコンパクトな暮らし方に実際どれだけ影響を及ぼすのか、町丁目の細かなスケールで提示できる統計モデルを開発してきた。

この統計モデルから、コンパクトシティ整備のための面白い示唆がいくつか得られている。たとえば、最近は住宅と商業などの異なる用途を意図的に混ぜる混合利用（Mixed-Use Development）が交通環境負荷を下げる計画手法として推奨されている。しかし、地方都市では同じ地区に異なる用途を混合すると、その間を車で移動してしまい、むしろ交通環境負荷は高まるケースも多いことが明らかとなった。また、最近ではスプロール（郊外の無秩序な開発）防止のために設定された市街化調整区域を撤廃しようとする自治体が増えている。しかし、その存在がコンパクトな地区実現に果たしていた役割は小さくなかったことも示された。

これらの分析を行っていてわかることは、我々の周囲にコンパクトな暮らしを支えているまち（地区）は少なからず存在するということである。しかし、それらの解体も気づかぬうちに進みつつある。

現在の日本の都市の現状は、極論すると東京では都心各所で高層ビル群が出現し、地方都市では郊外への流出が止まらない。適度なコンパクト性を有する都市や地区を育成するためには、まずこの制御不能の発散現象をいかにうまく収束させるかがポイントである。放任しているだけでこの発散が適切なレベルに収束することは決してない。

「どうしたらコンパクトシティをつくれますか」という質問もある。最近では構想として採用する自治体も少なくない。しかし、あくまでキャッチフレーズとしての導入にとどまっているところが多く、一部には用語の乱用と思われるケースも散見される。

日本国内のコンパクト性の高い地区の多くは、実は居住環境の悪い密集市街地である。それらは防災面で問題のある地区とかなり重なっている。つまり、現在コンパクト性の高い地区は、安全性や生活の質の向上という観点から、本当は手を入れる必要があるところなのである。また、そのような市街地を数で支えているのは、自動車を持たない高齢者層である。このため、世代交代が進み成否の大きなポイントである。そのためには公共交通ネットワーク改善と都市整備の連携、居住空間のデザイン改善などを組み合わせた、空間の質を高めるための複合的な戦略が不可欠である。

世界的な流れを見ると、一九九〇年代中ごろより、多くの先進諸国ではガイドラインの作成などを通じ、コンパクトシティを実現するための計画の仕組みづくりが既に進められ、実行されている。日本でも、良好なコンパクトシティ実現のための実効力ある都市計画制度をまず明示することが求められる。

さらに、空間リサイクルの概念が広く受け入れられることも重要である。都市の中で未利用地になってしまった土地はブラウンフィールドと呼ばれ、いわば土地・空間の廃棄物である。筆者は現在、岡山大学二十一世紀COEプログラム「循環型社会への戦略的廃棄物マネジメント」のメンバーとして、空間に対してもリサイクルの概念を拡張する必要性を提案している。

空間はゴミやエネルギー資源に勝るとも劣らないリサイクルが必要な資源なのである。既存都市の中でポッカリ空いてしまった空間を優先的に埋めていくような再開発が進めば、都市は自然にコンパクトになっていく。郊外では都市的利用から自然的利用に戻すという選択も視野に入れ、分野横断的な取り組みを早急に進める必要がある。

リサイクルが空間にも必要

また、すべての自治体がコンパクトな市街地整備に取り組めば、整備された市街地は余ってしまうのである。このような状況の中で、今我々に本当に必要なのは、「どういったコンパクトシティを目指すべきですか」という質問であろう。

高密度なだけではそのまちに好んで暮らそうとする人はいない。我々はいりサイクルの概念が広く受け入れられることも重要である。都市の中で未利用地になってしまった土地は要か」と自問せねばならない。先述したとおり、将来におけるコンパクトシティの担い手は実は多くはない。現在、環境負荷の大きな生活を好む住民をいかに引き付け、彼らの考え方や行動を変容させることができるかが成否の大きなポイントである。そのためには公共交通ネットワーク改善と居住空間のデザイン改善などを組み合わせた、空間の質

61年生まれ。京都大博士（工学）。専門は都市環境計画