

コンパクトシティ化の必要性

政策・経済研究部 主任研究員 内匠 功

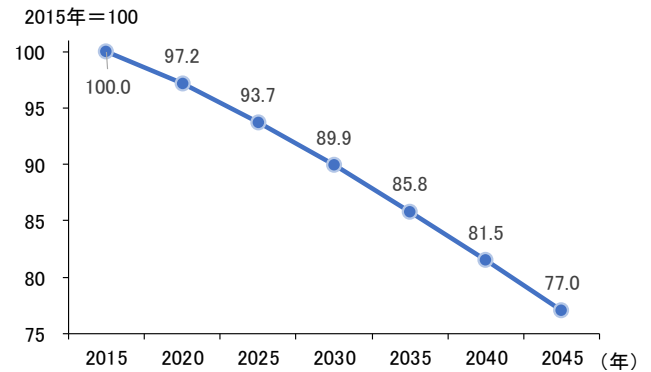
1. 地方都市の課題

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018年推計）」によると、地方都市（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、愛知県、大阪府および政令指定都市を除く市）の人口は、今後本格的な減少局面を迎えると思込まれている（図表1）。

地方都市はこれまでの市町村合併によって面積が大きくなっている都市が多く、中心市街地、住宅地、農業地域、山間部等から構成されている。大半の地方都市は人口の減少や高齢化の進展等によって、以下のような課題を抱えている。

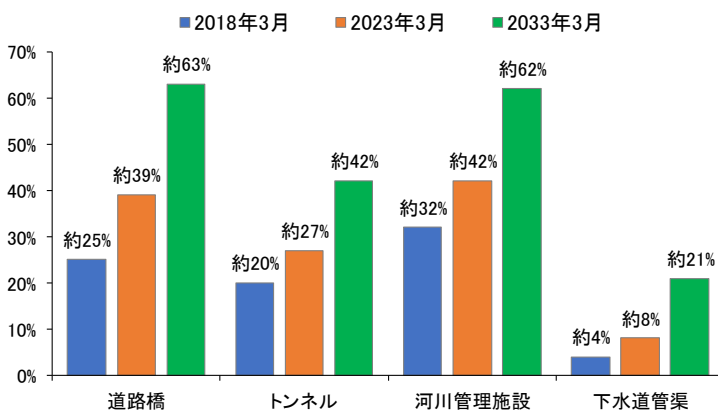
- ① 車社会の進展により、住宅や商業施設等の郊外立地が進み、中心市街地（駅前商店街）の衰退と低密度な市街地の拡散（スプロール化）が同時に進行。多くの人は車で通勤しており、商業施設や飲食店、娯楽施設等は郊外の幹線道路沿いに立地。朝夕は渋滞が発生することも少なくない
- ② 財政の悪化や建設労働者の不足等によって、老朽化した社会インフラ（道路、橋梁、トンネル、上下水道等）の維持・更新が困難。今後、建設後50年以上経過した道路橋やトンネル等が大幅に増加するが、統計で確認できる橋梁では、緊急・早期に措置が必要な状況でも修繕に着手できていないものが多い（図表2、図表3）
- ③ 公共交通機関（鉄道・バス等）の利用者減少に伴って、路線の縮小・廃止が相次いでおり、車の運転ができない高齢者等の移動が不便
- ④ 地方都市の農業地域や山間部等では、学校や病院等の統廃合、商業施設や飲食店、娯楽施設等の撤退が進み、住民の生活利便性が大幅に低下

図表1 地方都市の人口将来推計



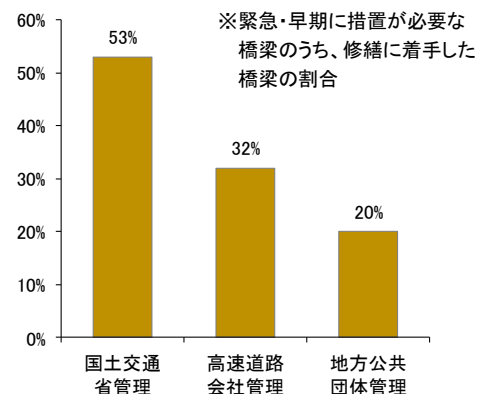
出所：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018年推計）」より作成

図表2 建設後50年以上経過するインフラの割合



出所：国土交通白書（2020年版）

図表3 橋梁の修繕着手率（2018年度末時点）



出所：国土交通白書（2020年版）

2. コンパクトシティ構想

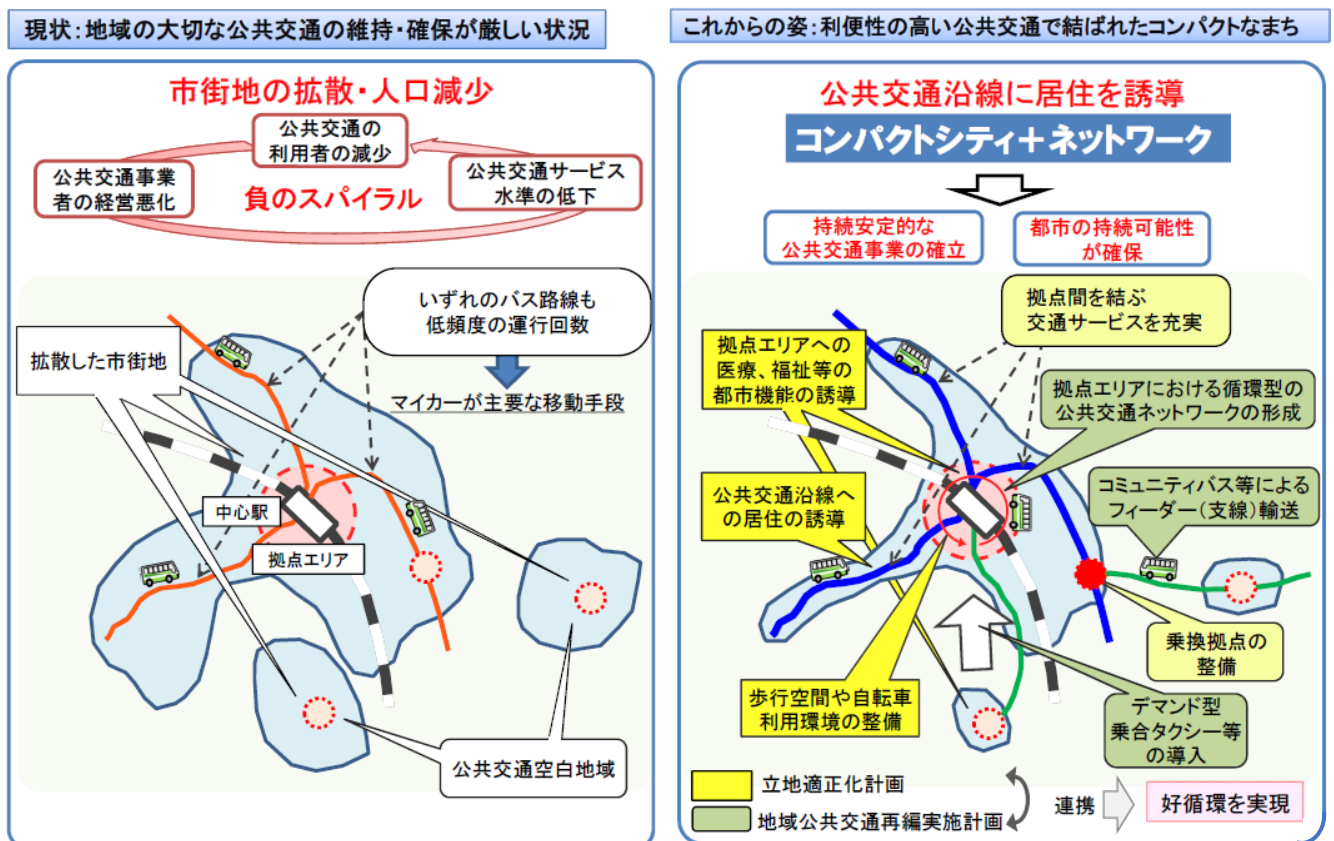
上記の課題を受け、政府は 2005 年頃からコンパクトシティ構想を推進しており、実際に多くの地方都市がコンパクトシティ化に着手している。概略は以下のとおり（図表 4）。

- ① 中心市街地や拠点地区（合併前の旧町村の中心部等）に都市機能（行政、医療・福祉、教育・文化、商業・娯楽、等）を集約
- ② 中心市街地や公共交通機関の沿線等に住民の居住を誘導
- ③ 公共交通機関中心に交通ネットワークを再編し、住民の移動利便性を改善

コンパクトシティ化によって期待される効果としては、行政コスト（社会インフラの維持・更新を含む）の削減、衰退した中心市街地の活性化、防災に寄与（土砂災害や浸水等のリスクが高い地区からリスクの低い地区に居住を誘導）等が挙げられる。

2014 年に国土交通省が公表した「国土のグランドデザイン 2050」には「人口減少下において、行政や医療・福祉、商業等、生活に必要な各種のサービスを維持し、効率的に提供していくためには、各種機能を一定のエリアに集約化（コンパクト化）することが不可欠であり、これにより各種サービスの効率性を確保することができる」と記載されている。

図表 4 コンパクトシティ構想のイメージ図



出所：国土交通省「コンパクトシティの形成に向けて」（2015 年 3 月）

3. 富山市の事例

コンパクトシティ構想に注力している都市として有名なのは富山市である。同市は路面電車やバスを中心に「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を標榜し、市民に以下のような生活を提供することを目標としている。

(1) 商業、医療、福祉、行政サービスなど都市機能が近くにある利便性の高い生活

既成市街地等の鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏において、居住人口の回復を図ることは、公共交通の利用者を増やすことになり、その結果、医療・福祉、教育・文化、商業・娯楽などの都市機能を公共交通の沿線に呼び戻すことができる。都市機能が集約して立地することにより、歩ける範囲で複数の都市サービスを多面的に利用できるようになり、食事や買物、文化活動など充実した余暇を楽しむことができる。

(2) 公共交通を中心とした徒歩圏での利便性が高く快適な生活

公共交通の沿線で居住していれば、車を自由に使えなくても、市の中心部へのアクセスや市内の移動が容易にできる。最寄り駅・バス停を中心とした徒歩圏での居住人口が増加することにより、身近な商業や医療といった生活サービスが成り立つ。

(3) あらゆる人が豊かさを実感し、歩いて暮らすことのできる生活

市の中心部や公共交通の沿線は、誰もが安全・快適に歩くことができる。街並や景観も整備し、日常的に「歩きたくなる」ような空間を形成することで、居住者の健康増進や街の賑わいの創出につながる。健康寿命の延伸やコミュニティの活性化、暮らしの豊かさを実感することができる。

4. 今後の課題と展望

全国の地方都市の多くでコンパクトシティ構想が推進されているものの、これまでは市街地の集約化はあまり進んでいるとは言えない。その背景としては、すでに郊外に住居を購入した住民は中心市街地への転居を望まないことや、車社会が確立しており現状のままの生活が便利という人が多いことなどが指摘される。

さらにコロナ禍を受けて、都市の中心部に住民の居住を誘導することは新たな「密」を生み出すことになり、コンパクトシティ構想そのものを見直すべきではないかとの意見も一部では出始めた。これに対し、国土交通省は有識者へのヒアリングを実施したうえで、8月31日に「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」を公表し、その中で以下のように記載している。

都市における過密を避ける観点からは、「三つの密」を回避することが重要であり、都市における集積そのものが問題ではなく、都市の重要性、機能の集積が必要なことに変わりはない。(中略) これまで、生活サービス機能と居住を中心拠点や生活拠点に誘導し、公共交通で結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組を進めてきたところであるが、新型コロナ危機を踏まえても、人口減少・高齢化が進展する中で、生活利便性の維持・向上、地域経済活性化、行政コストの削減、環境負荷の低減等様々な観点からこうした取組が重要であることに変わりはない。

今後本格的な人口減少局面を迎える地方都市では、都市の持続可能性を確保していくことが求められる。コンパクトシティは居住者を短期間で強制的に移転させるものではなく、住民にインセンティブを付与しながら20～30年という時間をかけて拡散した市街地の集約化を図るものである。コロナ禍が長期化する懸念が強まりつつあるが、「三密」の発生を回避しつつ、地方都市は今後も着実にコンパクトシティ化を進めていくことが必要だろう。

※本レポートは、明治安田総合研究所が情報提供資料として作成したものであり、いかなる契約の締結や解約を目的としたものではありません。掲載内容について細心の注意を払っていますが、これによりその情報に関する信頼性、正確性、完全性などについて保証するものではありません。掲載された情報を用いた結果生じた直接的、間接的トラブルや損失、損害については、一切の責任を負いません。またこれらの情報は、予告なく掲載を変更、中断、中止することがあります。

●照会先●

株式会社 明治安田総合研究所

〒102-0073 東京都千代田区九段北 3-2-11 TEL03-6261-6411