【特集 都市のコンパクト化を考える】 Special Feature Compact City : Facts and Findings

論説

コンパクトシティの欧州モデルについて

—持続可能な都市形態論とわが国における動き—

The European Model of A Compact City

—The Debate of urban form in Europe and Circumstance in Japan—

Kiyonobu KAIDO : Meijo University, The Faculty of Urban Science 海道 清信*

Central governments of EU are promoters of the compact city as the sustainable urban form. The main characters of compact city model of Europe are two; one is to minimize the emission from driving cars by land use planning and transport policy, another is not to develop natural and agricultural land for urban use. Main elements of compact city model of Europe are high density, accessibility of usual and daily services in foot distance area, hierarchy of local area, development mainly in brown fields, reduction of car using, combination land use planning with transportation and environmental planning, clear urban boundary and good urban design. There is compact city debate about spatially about the form, how to implementation and effectiveness in Europe. Recently, the concern about compact city concept goes to wide in politician of Japanese municipalities, and they have made some city master plans by using concept of compact cities. But cases of implementations of the policies are few.

Keywords : A Compact City, Sustainability, Urban form

コンパクトシティ, 持続可能性, 都市形態

1. はじめに—コンパクトシティとは何か

近代以前の都市は、すべてコンパクトな都市(コンパクトシティ)であったといえるだろう。その理由は、都市における主な交通手段が徒歩であったからである。ここでは、都市形態のコンパクト性を、居住密度が高く、さまざまな都市の機能が生活圏の中で重層的複合的にまとまっているという意味で用いている。

その意味では、世界最古の都市群からギリシャ、ローマの都市、中世都市も、コンパクトシティであった。日本の場合は、例えば城下町では低層木造家屋を主としていたから、狭い間口で奥行きの長い表通りの町屋と狭い裏長屋によって、高密度で徒歩でも生活できる都市形態が形づくられていた。明治半ば以降に、路面電車が導入され、大都市では郊外電車の発達と郊外住宅地開発もあったが、基本的にはコンパクトな都市形態が維持され

*海道 清信(かいどう きよのぶ) 正会員・名城大学都市情報学部

た。

都市がコンパクトな形態を失い始めたのは、先進工業国においては、19世紀後半の産業革命による都市化の時代、すなわちこの150年である。さらに20世紀初めから大規模に始まった自動車の普及が、都市の低密な拡散を強力に促進する力となった。20世紀の先進各国の都市計画は、都市への人口と産業の集中に伴う環境の悪化への対応から始まり、郊外化を伴う都市の拡大への計画的な対応、さらには都市への計画的な集中と空洞化への抵抗へと、その目的を変えてきた。

コンパクトシティは、20世紀最後の段階で登場してきた都市のモデルであり、持続可能な都市像として欧州の都市政策では位置づけられている。近代以前の都市が自然的形態としてコンパクトであったのに対して、現代都市においては、都市の拡散傾向に対抗する都市像として、コンパクトシティが位置づけられている。本論文は、こうした欧米におけるコンパクトシティを巡る論議と政策について整理し、日本におけるコンパクトシティをめざした計画や政策の取り組み状況をまとめたものである。

2. コンパクトシティの実現にむけた欧州のとりくみ

欧州におけるコンパクトシティ政策にはいくつかの流れがある。一つは、1987年の国連のブラントラント報告で提起されたサステナブル・デベロップメント（持続可能な開発）、これを受けてサステナブル・シティ（持続可能な都市）とコンパクトシティの方向を提起した90年のEUの『都市環境緑書』、さらに英国やドイツなどの各国政府による具体化の流れである。ここでは、環境問題、特に地球環境問題を強く意識して、自動車からの排出ガス（CO₂）の抑制と農地や都市の外部の自然開発をできるだけ避けるために、都市形態を

できるだけコンパクトにすることが、主たる狙いであった。英国では、サッチャー政権による経済優先の都市政策によって、市街地の郊外拡大が80年代に強まっていた。しかし、EUの政策や国民意識から政策転換を余儀なくされた。

二つ目は、ドイツを代表とする伝統的な都市形態の維持を志向する流れである。60年代の欧州では、機能主義的な都市開発による近代化が促進されていたが、70年代に建築分野におけるポストモダンを生み出した潮流が、都市計画分野では、歴史的な都市空間の価値を改めて評価する潮流として現われた。ドイツでは、都市の中心部にモールが整備され、都市中心部の活性化が都市計画の主要な目標となった。都市内部と機能が競合する郊外での商業施設などの新規開発を抑制する動きが強まった。

第三の流れがオランダである。国土の多くが埋め立てなどで造成され、ニュータウンなど計画的な都市地域づくりが根付いているだけでなく、地盤面が低いこともあり地球環境問題への関心も高い。オランダでは、EUの都市戦略よりも早く、80年代にコンパクトシティを国土計画の基本にした。特に、環境計画と都市・地域計画との統合が強く進められている。

オランダの場合は、都市の成長にコンパクトな新都市開発で対応しようとしているが、このオランダを含めて、欧州各国では目指すべき都市像を実現する手法として、民主的で厳格な開発コントロールが、十分に機能している。イギリスの場合は、デベロップメントプランなどの計画に基づく開発許可手続き、ドイツではFプラン、Bプランに基づく開発規制がよく知られている。

また、アメリカでは、低密に拡散する都市地域のマイナス面が強く認識され、伝統的に市民参加をベースとした計画制度と自治体の広域連携によって、近隣計画と成長管理によって、コンパク

トな市街地を形成しようとしている。

3. コンパクトシティ研究の流れ

コンパクトシティ・モデルを直接のテーマとした最初の著作は、1974年にわが国にも翻訳・紹介されたアメリカのダンツィクとサアティ（オペレーションズ・リサーチの専門家）による『コンパクトシティ』（参考文献1）である。人工都市の外側に豊かな自然が広がっている、エネルギー効率が低い円盤のような形状をした巨大な人工都市モデルが提案された。しかし、この人工都市の中は、どうみても魅力的とは思えない。その約20年後の92年に英国の“Built Environment”誌は、コンパクトシティに関する論文を特集した。コンパクトシティに批判的なM.ブレヘニ教授（英国、レディング大学）が編集責任となり、英米の研究者による賛成、反対の6つの論文が掲載された（参考文献2）。

90年代のコンパクトシティ論は、EU（ヨーロッパ連合）及び加盟各国が進めている都市政策すなわち、持続可能な都市形態としてのコンパクトシティの有効性、実現可能性をめぐる論争となっている。なぜ論争なのか。コンパクトシティとは何か、コンパクトシティは持続可能な都市形態なのか、望ましい都市形態なのか、コンパクトシティは現代都市において実現可能か、といった疑問について、欧米のプランナー、研究者の間で結論が出ていないか、全面的に肯定的な結論が得られていないためである。

96年から2000年にかけてM.ジェンクス教授（英国、オックスフォードブルックス大学）らによるコンパクトシティについてのさまざまな論文を集めた3つの論集（参考文献3, 4, 5）がまとめられた。最初の論集は、かなり一般的な議論が展開されたが、第2論集では個別の事例や効果の検証、コンパクトシティの条件などをより、実態調査も

踏まえた論文が収められている。

第3論集ではとくに途上国におけるコンパクトシティ論に関する諸論文が収められている。特にGNPが相対的に低く、急速な都市化が進む、百万都市、千万都市といったメガシティ（巨大都市圏）においても、コンパクトシティコンセプトが有効かについて、10数カ国の研究者によって論じられている。同書で、コンパクトシティ論争を扱っているバージェスは、この10年来欧米日で高まってきたコンパクトシティの関心が途上国へと広がっているのは、地球環境問題と経済社会のグローバル化が進んできたからだとして述べている（文献6, P.10）。

ジェンクスは、持続可能な都市形態に関連する要素として、次のような項目を挙げている（参考文献5, p.3）。

都市の形態自体－規模、形、密度、コンパクトさ
市街地の集中と分散のプロセス

土地利用、複合機能、機能配置、建物特に住宅
のタイプ

緑地、オープンスペース

そして、3つの論集のまとめとして、次のように述べている。コンパクトシティのヨーロッパ・モデルは、単一の都市形態を指向するものではなく、さまざまな形態と実現過程がある。ただし、持続可能な都市形態には共通の要素があり、それは、コンパクトさ、混合用途、よくネットワークされた街路の配置、良い公共交通、環境のコントロール、水準の高い都市経営である（文献5, P.349）

4. コンパクトシティの欧州モデル

4.1 基本目標

一方で、欧米におけるコンパクトシティをめぐる論争は混乱しており、結論が出ていないといわれる（参考文献6, p.23）。議論が混乱している原因

の一つは、コンパクトシティ・モデルの目的、形態、機能（効果）が整理されず、議論されているためである。もう一つは、都市の拡散化傾向に対する抵抗のモデルから、実際に政策として実施される場合の実現性や効果に対する疑問である。

ジェンクスらの研究も含めて、欧米におけるコンパクトシティ論を整理すると、コンパクトシティ・モデルは、求められる基本目標とそれを実現する空間形態に分けられる。求められる基本目標とは、結局は次の2つに尽きる。

① 自動車からの廃棄物を小さくする。そのために人々の生活移動において、できるだけ自動車利用に依存せずに、交通移動距離を短くする。

② 都市の量的な拡大に、都市外部の自然地や農地をできるだけ壊さないで対応する。

前者は、たとえば英国における土地利用計画と交通計画の結合政策、タウンセンター重視、アーバンビレッジの形成、アメリカのニューアーバニズムにおける伝統的な近隣住区重視の市街地像等として、具体化されている。後者は、オランダにおける都市計画と環境計画との結合を重視する政策やアメリカのポートランドなどの成長管理政策などとして、具体化されている。

4.2 基本的な特性

上記の2つの基本目標を達成できる都市形態や新規の都市開発は、次のような特性をもつことが求められる。

① 密度(主として人口、さらに住宅、就業など)が高い。

② 居住、就業、娯楽、文化、サービスなどの機能が比較的狭い範囲で複合、重層している。特に、徒歩圏の近隣における日常サービスの充足性が重要である。英国のアーバンビレッジ、アメリカのニューアーバニズムによるTODや新近隣住区論、新伝統的近隣開発(NTD)、トランジットビレッジとして定式化されている。

③ 都市の規模が大きくなれば、段階的な空間構成、すなわち近隣－地区－町－都市－広域といった空間構造が求められ、それぞれのレベルで一定の機能が充足される。また、広域のレベルでは、多くの都市の機能連携が適切に実現されることも必要となる

④ 市街地内部の低未利用空間や空き建物をなくして、高度利用する。これは、拠点的な複合機能開発とともに都市の強化として位置づけられている。

⑤ 自動車交通が抑制され、公共交通が維持され利便性を増す。徒歩や自転車が交通手段として位置づけられる。移動性の高さ(モビリティ)よりもサービスの利用可能性(アクセシビリティ)が重視される。

⑥ 土地利用計画と交通計画、環境計画との連携を強め、交通結節点など交通利便性の高い地域での開発を促進する。オランダの土地利用計画におけるABC政策が典型例である。

⑦ ドイツで「中間都市」と呼ばれるようなしまりのない郊外スプロールではなく、市街地と自然地、農地の境界が明確である。

以上のような空間構造、形態において、密度の高さに伴う環境水準の低下を防ぎ、快適な都市環境を維持するためには、

⑧ 市街地の内外に分散している緑地やオープンスペースをネットワークして自然環境との共生を図る。

⑨ 好ましい、水準の高いアーバンデザインを適用する。特に公共空間の質と量、配置が重要である。

4.3 効果

以上のような都市形態は、次のような効果をもたらすと考えられる。また、これらの要素はコンパクトシティが望ましい都市形態であるとする根拠ともなっている。

① 社会的な公平性が達成できる。特に人々の主体的・社会的条件に関わらず移動の自由さ、居住地選択の自由さが達成できる。欧米においては、所得や社会階層、自動車所有の有無、身体的障害、性、わが国においては年齢（高齢者）のハンディを克服できることが重視される。

② 公共施設の整備、維持が効率的にできる。これは、特に低密な市街地が既に拡大しているアメリカや日本で強調される。

③ 経済的な活発さをもたらす。

④ 都市の外部的な拡張ではなく内部的な成長、また歴史的に形成された市街地空間をできるだけ保全するために、都市の歴史や文化の継承ができる。

⑤ 密度が高く近隣生活が活発となるために、コミュニティ活動が活発となる。また、住民による地域自治能力が高まる。

⑥ 都市中心部に賑わいをもたらし、都市の魅力を維持増進できる。中心市街地の空洞化を防ぐことができる。

⑦ 密度が高くストックが大事にされることにより、エネルギー効率が強く資源消費及び廃棄物が少ない循環型都市社会が可能となる。

4.4 実現条件

そしてこれらの都市像を実現するためには、次のような仕組みが重要である。ただし、これらの要素はどのような都市形態かを問わず望ましい都市計画のありかたを示している。

① 適切な都市経営。

② 適切な計画の立案と開発のコントロール。

③ 情報の公開と計画の立案から実施にいたる全過程において、行政の説明責任と市民主体、住民参加の実体化。

4.5 論点

ところで、論争にはいくつかの論点がある。一つはたして拡散傾向が強い現代都市においてコ

ンパクトシティは実現可能なのか、二つは、ねらいどおりの効果が達成できるのか、三つは、コンパクトシティはどのような空間形態であると定義できるのか、といった点である。

これらの論議を通して見えてくるのは、程度の差はあれ、ほとんどすべての国で、20世紀の都市が生み出した郊外への都市の拡大と、低密に拡散した市街地の進行を肯定するのかそれとも、それに歯止めをかけるのかといった単純な選択に行き着く。そして、上記のような効果の全てが必ずしも実証されていないとしても、全体としては、19世紀後半から続いてきた都市の空間的な拡大傾向を計画的にコントロールして、都市をよりコンパクトにすることが、より望ましい都市空間をもたらす基本的な条件であろうと、わが国を含めて多くの国で考えられているのである。

4.6 都市像としての意味

20世紀を代表するいくつかの都市像がある。郊外開発のモデルとなったハワードのガーデンシティ（田園都市）、都市の再開発、近代機能主義建築のモデルとなったコルビジェの輝く都市、低密な郊外居住空間を積極的に肯定したライトのブロードエーカー・シティ、大都市のもつ複合的で高密度の魅力を近代都市計画に対峙させたジェイコブス、あるいは開発主義を基盤とした60年代のメガストラクチャーやメタボリズムなどである。これらの都市像に対して、コンパクトシティは新たな都市像として、位置づけられるだろうか。

20世紀の他の都市像と比較すると、都市の規模を問わず都市全体から近隣単位までを対象にした都市形態論であること、国や自治体の政策モデルであるところに特徴がある。

コンパクトシティを指向した空間モデルとしては、次のような例がある。

① 英国の建築家ロジャースらのU T F（アーバン・タスク・フォース）による『アーバンルネサン

ス』(参考文献8)による多段階の圏域モデル

② 自動車依存を最小にしたクロフォードによる『カーフリーシティ』(参考文献9, 図1)

③ 環境面に焦点を当てて持続可能な都市を考えているライトマンが紹介したニュートンのモデル(参考文献10, 図2)

④ コンパクトシティを支持しているニューマンによるトランジットビレッジ(参考文献11)と実際の都市形態となっているコペンハーゲンのフィンガープラン(参考文献12, 図3)

⑤ グラスゴーの大学教授フレイによるグラスゴウの再構成計画(参考文献7)

英国のプランナーは、ニュータウン開発からインナーシティへと政策が転換したことにより、プランニングの作成とその実現という具体的でロマンのある役割を奪われ、自信を喪失したといわれた。ところが、コンパクトシティやアーバン・リネッサンス、米国においては伝統的な近隣の良さを再評価したニューアーバニズムの潮流の中で、プランナーとしての倫理性とロマン、社会的な役割への自信がふたたびよみがえったといえる。

図-1 カーフリーシティ・モデル(81の居住ユニットで構成, 広いオープンスペース, 公共交通利用 出典: 参考文献9)

図-2 環境から見た持続可能な都市形態(コンパクトシティからフリンジシティまで 出典: 参考文献10)

図-3 コペンハーゲンのフィンガープラン(郊外鉄道を核とした郊外開発 出典: 参考文献12)

5. わが国におけるコンパクトシティへの関心と都市政策

5.1 都市形態論における日本の事情

欧州で都市形態論が、学術、政策レベルで盛んな理由として2つ考えられる。ひとつは、市街地形態（道路などの公共空間と建築物の複合体）がわが国と比べて、より安定的で更新のスピードが遅いことである。ドイツでは、市街地内部の建築物はできるだけ周囲の建築物に調和するようにして、できるだけ都市空間が変化しないようにすることが基本方針とされている。また、中世以来の都市も、第2次大戦などでの大規模な破壊を経ても、その多くが空間形態を継承している。すなわち、市街地空間（都市像）の安定性が一つの特徴である。

もうひとつの理由は、個別の開発や建築行為の立地や用途、形態、戸数などが、民主的な手続きを経て作成された、自治体のデベロップメントプランやBプランによって、コントロールされていることである。すなわち、開発に対する計画優位（例えば英国の計画主導システム）、政策優位が存在する。従って、自動車からのCO₂削減を政策目標にして、開発をコントロールすることが、かなりの程度実現可能である。

しかし、この2つの理由はわが国では、いまのところ当てはまらない。わが国の都市は欧州と比較して更新速度が速く、多くの都市では明確な都市像を確立できていない。また、都市開発の立地コントロールは、都市計画法などでは極めて不十分であり、地権者、開発者の自由を大幅に認めている。地区計画を全市街地にかけたとしても、英独と比較して規制内容はかなり緩やかである。

従来の国レベルの都市計画制度は、レッセフェール（自由放任）とまではいえないが、成長への制約をできるだけ小さくして基盤を整える方

法を基本としてきた。例えば、1969年から施行された新都市計画法による当初の市街化区域の設定は、全国の主要都市（都道府県庁所在都市と政令指定都市）平均でみると、当時の人口集中地区（DID）面積の約2.1倍の大ききで設定された。約30年後の1997年でも、行政区画がほぼDID地域である東京、大阪含む主要都市の市街化区域面積に対するDID面積の比率は、0.83にとどまっている。

5.2 コンパクトシティへ向かう2つのベクトル

近年、わが国においてもコンパクトシティへの関心が高まっている。その背景の特徴は何か。ひとつは、都市化における縮小のベクトルである。100年以上続いてきた人口や世帯数の増加、都市集中の傾向が転換しようとしている。これにともなう高齢社会、公共投資やインフラ整備を優先してきた行政姿勢、環境問題への関心の高まり、中心市街地の空洞化など都市空間の外部への成長拡大を容認してきた政策の転換を求める状況の変化が背景にある。その結果として、都市の中心部、縁辺部を問わず土地余り現象と地価の下落が広範に見られる。特に、都市拡大の最先端であった郊外地域（通勤限界地）と中心部の変化が大きい。学生数の減少や生活環境指向などによる大学の都市内回帰もその現われの一つである。また、財政問題からこれまでのような公共投資レベルが維持できなくなってきたことが、現実問題としては都市拡大への制約要因となっている。

もう一つは都市空間における成熟のベクトルである。そのひとつは、都市の形態をコントロールする主体の成長である。地方分権による基礎自治体への権限委譲、まちづくり条例を制定する自治体の広がり、まちづくり協議会などの経験の積み重ね、さらにNPOなどの多様で活発なテーマ型市民組織の活動、都市マスタープランの策定プロ

セスなどをきっかけとした協働のまちづくりが、全国的にみられる。また、新しい都市計画法の改正の方向は、矛盾をはらみながらも、自治体空間の全域で都市計画的なコントロールを及ぼそうとする意図が認められる。

また、1960年代から続いてきた市街地（DID）人口密度の低減傾向から、わずかではあるが増加傾向への転換が90年代にみられるようになった。環境問題への市民意識の深まりなどから100年住宅など良好なストック形成の動きも始まりつつある。さらに、依然として公共交通の路線廃止や縮小傾向が続いているが、一方でコミュニティバスの広がり、LRT（路面電車）再生や、パークアンドライドなどの交通社会実験なども新たな動きである。そして、これまでの莫大な公共投資の結果、むだな施設や地域的なカタヨリはあるにしても、相当程度の公共空間の整備ストックが存在する。地価の下落傾向などから、大都市圏では都心居住型マンションへの需要が高くなってきている。

5.3 コンパクトシティに関わる計画や政策

欧州のような理念確立をうけた政策具体化といった政策システムと違い、わが国では実績の積み重ねによる緩やかでなし崩し的な政策変更が従来のパターンであった。それでも、政府レベルでは、2000年の2つの答申－都市計画中央審議会（「都市化社会から都市型社会へ」、参考文献13）、住宅地審議会（「コンパクトな都市構造の再形成が不可避」、参考文献14）－や都市開発機関である都市公団や地域公団の事業地域や手法の変化など、90年代末から新たな都市政策の変更の動きが見られる。98年の第5次全国総合開発計画における「大都市のリノベーション」もこの流れに加えることができるかもしれない。

また、国レベルでもいくつかの分野で、コンパクトシティあるいは、コンパクトな市街地形成を一つの目標とした施策が見られる。しかしながら、

ヨーロッパのように、都市計画、地域政策の基本に据えるところまではいたっていない。

わが国においても、コンパクトシティに関して、学術的な研究分野やプランニング分野では、いくつかの提案がなされているが、欧米のように論争が行なわれるほどコンパクトシティの理念や政策が検討、検証される段階にはまだない。これは、欧州においてはEUや政府レベルでのコンパクトシティ政策の流れに対して、少なくない研究者やプランナーが批判的な視点で対応をしているという傾向と似ているかもしれない。学術的な分野の立場としては、基本的には政策に対する批判者としての視点が求められるためであろう。

現在のところ、コンパクトシティにもっとも強い関心を持っているのは自治体の政策担当者あるいは、彼等と協働している研究者、プランナーであるように思える。現在までに把握できた取り組みから、いくつかの特徴が見られる。一つには具体化のレベルとしては、基本計画や構想策定、段階にとどまっていることである。二つは、地域的にはかなり規模の大きな都市、北陸や東北などの雪国の都市が目立つことである（注1）。

5.4 コンパクトシティの日本モデル

欧州のコンパクトシティの目標や特性、効果への期待などと比較したわが国のコンパクトシティ構想の特徴はどのようなものであろうか。一つは、中大規模都市の構想が多いこともあるが、段階的な空間構造を想定していることである。特に日常生活圏（神戸の「コンパクトタウン」、東京の「コンパクトな生活圏」、福井の「基礎生活圏」など）を地域構成の基本としている。上位の空間構造として、青森では3層の都市構造（インナー、ミッド、アウター）、福井の2次生活圏、さらに広域では東京の環状メガロポリスなどが特徴的である。

第二に自動車交通の削減を掲げている計画が見られることである。金沢ではこれを主たる目標の

一つとして、都心居住や再生など土地利用計画との結合を強く意識している。青森、福井でも自動車交通にできるだけ依存しないような都市構造を目標として、徒歩や公共交通の重視をうたっている。

第三に中心市街地の活性化をコンパクトシティの目的のひとつにしていることである。中心市街地の活性化は、当該地区の整備を進めるプログラムや商業中心のとりくみでは再生は困難である。都市全体の空間コントロール、都市像の共有が重要である。

第四に、人口や世帯・住宅の密度を高める目標は、必ずしも明確ではない。福井では市街地規模の見直しを掲げているが、その他の地域も含めて市街地の郊外拡大の抑制について、たとえば逆線引きまで指向したものはみられない。わが国の市街化区域制度は、都市の形態コントロールを意図したものではなく、公共投資の効率性をねらいとしている。土地所有者にとっては資産価値の裏付けとなっており、ヨーロッパ的な形態コントロールは現行制度では、困難である。

しかし、実行可能な政策の組み合わせはある。例えば、新たなタイプの住宅供給や中古住宅の流動化による既成市街地の密度の引き上げ、駅周辺や都市内未利用地での交通計画と結合した複合機能の開発・配置、広域的なマスタープランによる未（非）線引き地域や市街化調整区域も含めた広域での立地規制、自治体での農業振興施策との整合、条例に基づく小さな単位での住民・地権者合意による土地利用計画の確立と実効性の確保、特に公的施設の郊外分散立地や人口や世帯数を減少させるような開発の原則中止、歴史的に形成された市街地ストックの保全活用など、によっても、ある程度の都市形態コントロールは可能である。

そして、これらの施策を実施するにあたっては、良質なアーバンデザインの適用、広範な市民、住

民参加の仕組みの確立が必須である。

6. まとめ

持続可能な都市形態として考えられている欧州のコンパクトシティ・モデルは、政治による意思決定、明確な理念、市民の合意を経た計画立案、実際に適用可能で強力な政策手段によって裏付けられている。さらに、関連する多くの調査研究による検証、論争が展開されている。わが国においても、自治体政策担当者を中心に、コンパクトシティに対する関心が急速に広がっており、まだ限定的ではあるが、基本構想として策定されている地域も増えている。しかし、わが国では、残念ながら構想や計画はかならずしも実効性を伴わないものも多い。実際のプロジェクトや補助金がつかなければ、現実性がないとみなされてきた。

それぞれの地域は独自の条件、歴史や文化をもっている。従って、それぞれの地域がめざすべき都市像とそれにいたる方法は、さまざまであって当然である。しかし、一方でわが国の都市は規模の大小、立地条件の違いはあるにしても、程度の差はあれ多くの共通の課題を抱え、また基本的には単一の法制度で運用されている。コンパクトシティの日本モデルは、まだ確立しておらず、万能でもないが、コンパクトな都市や地域空間が、課題解決への有効な方向のひとつと考えられる。それは、今世紀が都市の時代であり、環境の世紀であり、そして市民が地域空間を住みよくするようにコントロールする主人公となるべき社会が展望されるからである。なお、本論文に関連して、拙著『コンパクトシティー持続可能な社会の都市像を求めて』（2001. 8, 学芸出版社）を参照されたい。

〔注〕

1) コンパクトシティを望ましい基本的な地域の姿として掲げている自治体の計画の例は以下の通り。

東京都『東京構想2000』(00), 仙台市『仙台21プラン』(98), 神戸市・復興・活性化推進懇話会:『コンパクトシティ構想—持続可能な都市づくり, 地域発意のまちづくり—』(99), 青森市『青森市都市マスタープラン』(99), 金沢市『新金沢市総合交通計画』(01), 秋田市『都市計画マスタープラン』(01), 福井市『都市マスタープラン』(00), その他, 大阪府田尻町総合計画 (98), 長野県須坂町中心市街地活性課基本計画 (99), 島田市都市マスタープラン, 秋田県鷹栖町など

<参考文献>

- 1) G.B.ダンツィク, T.L.サアティ (1974) :『コンパクトシティ』森口・奥平・野口訳, 日科技連出版社
- 2) Built Environment, Vol.18, No.4
- 3) Jenks, M. and Burton and Williams ed. (1996) : The Compact City— A Sustainable Urban Form—? E&FN Spon.海道清信監修, 神戸市コンパクトシティ研究会・こうべまちづくりセンター訳 (2000)『コンパクトシティ—持続可能な都市形態を求めて—』阪神大震災復興市民まちづくり支援ネットワーク発行
- 4) Williams, K., Burton and Jenks ed. (2000) : Achieving Sustainable Urban Form, E&FN SPON
- 5) Jenks, M. and Burgess (2000) : Compact Cities— Sustainable Urban Forms in Developing Countries, E&FN SPONS
- 6) Burgess, R (2000) : The Compact City Debate— A Global Perspective, Compact Cities — Sustainable Urban Forms in Developing Countries, E&FN SPONS
- 7) Frey, H. (1999) : Designing the City — Towards a more sustainable urban form, E & FN SPON
- 8) DETR (Department of the Environment, Transport and Regions) (1999) : Towards Urban Renaissance, Urban Task Force
- 9) Crawford, J.H. (2000) : Carfree Cities, International Books
- 10) Leitmann, J. (1999) : Sustaining Cities — Environmental Planning Management in Urban Design—, McGraw-Hill
- 11) Newman P. and Kenworthy, J. (1999) : Sustainability and Cities — Overcoming Automobile Dependence—, Island Press
- 12) Beatry, T. (2000) : Green Urbanism— Learning from European Cities, Island Press
- 13) 建設省 (2000) :『都市計画中央審議会第2次答申・今後の都市政策は, いかにあるべきか—経済社会の変化を踏まえた新たな都市計画制度のあり方について—』
- 14) 木内喜美男 (2001) :「住宅宅地審議会答申の解説」日本不動産学会誌No.55