

東北発コンパクトシティ —本当に必要なコンパクトシティとは—

弘前大学教育学部 教授 北原 啓司
きたはらけいじ

1. コンパクトシティの本質

青森市が地方都市として最初に宣言したコンパクトシティは、そのおかげで東北の都市計画の代名詞のように見られてきた経緯がある。バブル崩壊の後、開発ポテンシャルの低下もあり、拡大から縮小への政策シフトが比較的容易に行われる状況にあって、各地方都市は、都市計画マスタープラン、あるいはその基となる総合計画の中心理念として「コンパクトシティ」を、やや乱用してきたとも言えそうである。

それは、単純に市街地郊外への大規模ショッピングセンター立地の抑制施策として認識されることにつながっていく。一方で、中心市街地活性化施策の強化が叫ばれ、一部からは、「コンパクトシティ政策は中心市街地の商業者のための施策である」というような誤解さえ生まれてくることとなる。

しかも、それに拍車をかけるように、コンパクトシティの日本語訳として、「縮退」という言葉が使われるようになると、各地方都市の都市計画担当者でさえ、「拡大した現在の姿を、縮める、あるいは改造してコンパクトな形態にするなんて、今さら無理ではないか」と疑い始めることになる。

すでに紹介されているように、ヨーロッパ発のコンパクトシティのイメージは、1990年にECが今後の都市環境のあり方に関する緑書に提示した①自動車交通を始めとする都市内環境汚染の防止、

②周辺緑地における新規開発の抑制、③歴史的環境の保全、④都市の再生および持続的な経済開発という4つの観点から理解していくことが賢明であろう。この理念は都市拡大の抑制、公共交通の活用等によりエネルギー効率を高めて、経済的にも持続可能な都市像を描くことにつながっていくが、そこにはストックの活用を中心とした都市再生のための戦略が内包されている。

歴史的環境を保存するのではなく保全する(保ちつつ機能を全うさせる)という言葉の使い方こそが、本来の持続可能性の本質を示す表現であり、単純な形態論ではなく、かつ総論的な環境政策とは一線を画す新たな都市戦略として、コンパクトシティはヨーロッパから全世界に向けて発信されたはずなのである。

しかし、国交省までがコンパクトシティの別の表現としてシュリンクなどという英単語を使用するにおよび、政策的には「縮む」という言葉が際立つ状況に陥ることになる。そして東北のある県は、県全体の都市計画の方向として、スマートシュリンク(賢い縮退)という表現を用いて注目を集めることとなってしまったのであった。

しかし、よく考えてみれば、スマートという言葉を用いた都市計画概念は、米国において成長管理政策が登場する時にその背景としてあった、スマートグロースという考え方ではなかったのか。スマートに(賢く)成長する。この表現であれば、

誰もが理解できるはずである。ただ、やみくもに拡大していくのではなく、賢く発展していく。非常に意味深な表現ではないか。これなら私も合点がいく。それを単純な縮小戦略に誤解されるような表現を用いた関係者の罪は大きい。

数年前に東京大学で行われた国際シンポジウムでも、ドイツから招かれた都市計画家は、「縮める」というイメージ表現は馴染まないと明確に反論されていた。都市の中心市街地の再生を優先して、郊外を切り離すような単純な捉え方を、ヨーロッパは持っていないし、全く現実的ではないということである。

では、我々はコンパクトシティをどのように解釈すればいいのか、そのためには、都市規模の拡大＝成長という短絡的図式から脱却しなければならない。少子高齢化の時代にあって、人口を増やして都市域を拡大して、税収を上げるというような単純な拡大戦略は、完全に時代遅れになっているのである。デベロップメントではなく、マネジメントの時代という表現が適切と思われる現代にあって、「成長」という評価軸は、多分に誤解を招くものと思われる。むしろ、「成熟」という評価軸を中心に据えた考え方に転換すべきではないのか。

言い換えれば、郊外に拡散した薄いライフスタイルだけでなく、街なかの魅力を満喫する濃いライフスタイルも選択できる都市を、我々はコンパクトシティと呼ぶべきなのである。そのためには、市民に多様な選択肢を提示して、ライフステージの移行に合わせたライフスタイルの変容が可能となる都市空間を用意することが必要となる。

成長の時代は、ライフステージの移行に伴って、郊外の広大な敷地にマイホームを取得するという物語が価値観の大半を占め、快適な住環境を享受できる郊外住宅地と都心業務地区を高性能の自動車をつなげるライフスタイルが主流となり、それに合わせる形で土地利用計画も商業戦略も外向きのベクトルを保有し続けていった。

しかしこれからの時代は、内向きのベクトルが共存できる都市戦略を用意することが必要になってくる。それはけして外に向けたこれまでの都市

計画施策を否定するものではなく、ライフステージという時間軸を導入することによって、ライフスタイルの変容に対応可能な都市計画こそが、持続可能な都市を担保することになることを意味している。このプロセスを、私は都市の成長ではなく、都市の成熟と表現したいのである。

例えば、公共交通の充実、市民の交通手段をすべてそちらに誘導していくという方策ではなく、交通手段における複数の選択肢(自家用車、バス、JR、LRT等)を用意するという戦略であり、その多様性を保証した都市こそが、住民のライフスタイルの変化を誘発する力を持つことになる。そこに新たな活力ある物語が生まれる可能性を、コンパクトシティという言葉に託したい。

都市の形態を小さくするのではなく、いつのまにか薄くなってしまった空間と生活の密度を再び濃くして、ビビッドなものにすることこそ、コンパクトシティに込めた真の地方都市の期待ではないだろうか。

2. 合併とコンパクトシティ像との矛盾！？

とはいえ、合併の時代に突入した我が国において、コンパクトシティという概念は、なかなか理解しにくい局面を迎えている。複数の市町村が合併して巨大な都市に生まれ変わった自治体で、新市民たちに「これからの時代はコンパクトシティです」とどんなに力説しても、説得力はあまりないと思われる。

しかし、前述の計画哲学としてのコンパクトシティの視点からいえば、どんなに規模の大きな都市であっても、コンパクトシティ戦略が存在し得るものでなければならないはずである。むしろ合併を逆手にとって、形態とは無関係のコンパクトシティ戦略とは何かという問いかけをしていくには絶好の機会であるかもしれない。

区域区分いわゆる線引きを新たに導入して、隣接する町に開発された大規模ショッピングセンターの影響を受けながらも様々な工夫を考え出してコンパクトな都市づくりを進めている山形県の鶴岡市は、平成の大合併で巨大な規模の都市(おそ

らく東北地方で面積最大の都市である) となった。

LRT導入を機会にコンパクトシティ戦略が現実のものとなりつつある富山市も、同様に合併で大きな形態をもつ都市に変貌してしまった。森市長が「串と団子」という表現で、独自のコンパクトシティ政策を進めている。

このように、合併の時代に合って結果的に面積が拡大した都市を見ると、だからこそ、敢えてコンパクトシティ戦略を都市経営の中心に据えた将来ビジョンが明確に構築されてきているように思われてならない。

例え合併して、大きな集合体となった都市であったとしても、合併前の旧市町村が持つアイデンティティを喪失するわけではない。中心核を持ち続けたまま大きな集合体の一部として、それよりはむしろ、ネットワーク体の一端を担う役割を持つ形で、旧市町村のアイデンティティは持続可能なものにならなければならない。合併によって多様な選択肢を広げることが可能となった都市であるからこそ、市民のライフスタイルの変容が可能なものとなるはずであり、それが計画哲学としてのコンパクトシティの真骨頂であると言ってよい。

実際私は、数年前に富山市に呼ばれ、コンパクトシティを考える市民講座で90分の講演をさせていただいたことがある。それは、多分に、市民サイドに疑問があったからである。コンパクトシティと言われるけれど、実は、合併したおかげで、コンパクトとは真逆の形態になったはずだという市民の当たり前の認識が、私を含めて数名の講師によるコンパクトシティ講座の開催につながったものと思われる。

そこで、私は、本稿の主旨と同様の話をパワーポイントを用いて解説してみた。図-1が、その核心部分である。以下、それぞれの図を解説してみたい。

上図：合併前は、それぞれの地域の個性を上手に育てて、魅力ある都市にしようと思気込んでいるが、果たしてそれがコンパクトシティになり得るのか、みな不安な状態にある。

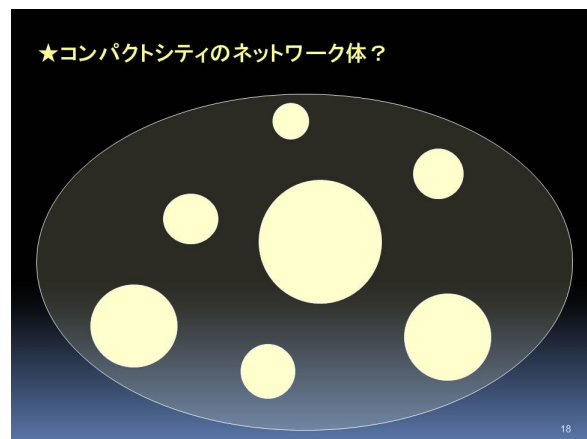
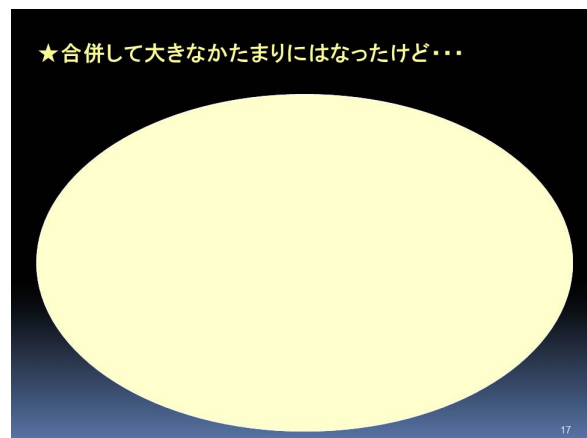
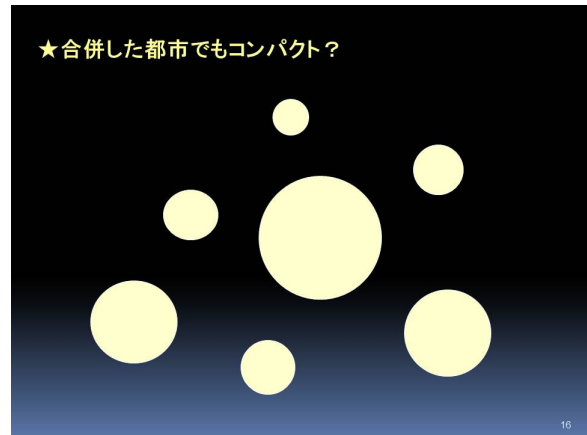


図-1 合併とコンパクトシティ イメージ

中図：合併してしばらくたつと、一つの大きな都市というイメージが明確になっては来たものの、各地域の個性が消えてしまったような感じで、ちょっと焦りを覚える。

下図：県庁に対しては、大きなかたまりとして勝負するが、合併前の各町がコンパクトシティとして成立しており、そのネットワーク体として合併が構成されている。

受講者の感想は概ね良好であった。必ずしも小さいというわけではないのだということで、安心した市民もいたようである。しかし問題は、だからと言って、コンパクトシティの実現につながるわけではないということである。

集約型都市という表現がある。この表現が存在している限り、縮退というネガティブな表現が消えたとしても、合併の時代の地方都市において、コンパクトシティは容易には受け入れられることのない概念でしかない。

そこで、必要になるのが、集約都市とは一線を画する、ネットワーク体としてのコンパクトシティ戦略なのである。

3. 東北発コンパクトシティ

国土交通省東北地方整備局では企画部広域計画課が中心となって、1990年代後半からコンパクトシティ研究会を開催してきている。スタート当時は、福島大学の鈴木浩先生(現在は名誉教授)と私とを外部メンバーとして、街なか居住に関する職場の勉強会というスタイルで発足したものであったが、その後、長岡技術科学大学の中出文平氏や東北大学の姥浦道生氏も巻き込み、しかも、東北の各都市にも声をかける形で、東北発コンパクトシティ推進研究会およびプロジェクトチームを持つ形で、現在も活動を続けているところである。

先述のように、誤った解釈から、現実的な政策としてコンパクトシティ戦略を理解できない地方自治体の都市計画担当者に対応する形で、東北地方整備局はホームページを用いて、わかりやすい解説を常に発信している。委員である我々も、その内容について適宜相談を受ける形となっているが、ここでは、それを用いて合併の時代に合っても揺らぐことのない、確としたイメージとしての東北のコンパクトシティ像について述べてみたい。

まず冒頭で、東北発コンパクトシティ戦略を進めていく背景について、以下のような説明がなされていく。

『人口減少や少子高齢化など刻々と変化する社会経済潮流のなか、社会・環境・経済などの balan

スを保ちながら、より効率的で持続可能な社会を構築していくことが重要となります。

そのため、都市政策においてはこれまでの右肩上がりの成長を前提とした拡大型のまちづくりを見直し、コンパクトなまちづくりへの転換が必要となります。

中小規模の市町村などすべての市町村が取り組むことができる、東北圏の特性に配慮した「東北発コンパクトシティ」を発信し、実現させていくことが必要です。』

我々が議論の中で、東北発コンパクトシティという表現に収斂した経緯として、西欧につながる第一次産業を中心とした都市づくりというスタンスを、東北地方は当然持つべきであるとの共通理解から勉強会はスタートしている。そこでは、以下の8項目を、東北ならではのコンパクトシティ成立のための課題として整理した上で、図-2のような3つの基本方針を提示している。

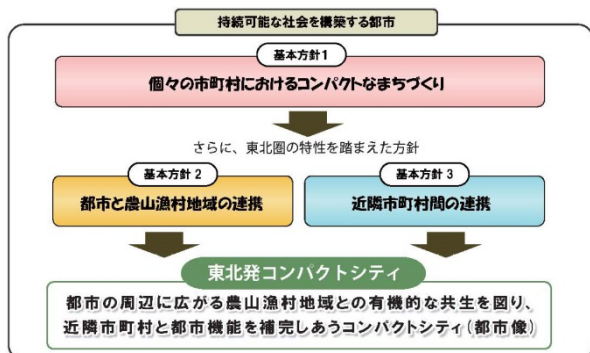


図-2 東北発コンパクトシティとは (国土交通省東北地方整備局 HP)

①人口減少社会に適合したコンパクトな土地利用、②公共公益施設等の効率的な整備、維持管理③無秩序な大型小売店舗立地、宅地開発等の抑制④中心市街地の活性化、⑤高齢者等を支える都市機能、公共交通の確保、⑥農山漁村地域との連携による農地の有効利用、⑦効率的な除雪による経費の縮減、⑧近隣市町村との協力による都市機能の強化。

このそれぞれの基本方針について、青森県の上北地域をモデルに、私が委員長となって検討した委員会の検討結果として、以下のようにまとめている(図-3)。

(1) 個々の市町村におけるコンパクトなまちづくり

それぞれの市町村が、東北圏の伝統文化や地域性豊かな景観などを活かしながら、市街地の計画的な土地利用のコントロールと適正な都市機能の配置により、魅力的かつ利便性の高い空間を創出する。

中心部では、快適な移動の確保に合わせて、段階的に都市機能の強化を進め、多様な生活ニーズに対応できる都市空間の形成を図る。郊外部では、市街地の無秩序な拡散を抑制するとともに、土地や建物を有効に活用しながら、ゆとりある居住空間への再生を図る。

(2) 都市と農山漁村の連携

都市と農山漁村地域の相互において土地利用の整合を図り、水・緑豊かな環境に囲まれた市街地を形成する。豊かな自然や農地を担う農山漁村地域の集落を支えるため、市街地と集落を結ぶ交通ネットワークの強化や経済循環の活性化を図る。

農山漁村地域の固有の行事や祭り、グリーンツーリズムなどによる交流を深め、多様な主体の参画により優良な農地や自然の保全及び有効活用を図る。

(3) 近隣市町村間の連携

基礎的な都市機能を強化しつつ、より高次な都市機能については近隣市町村と補完し合うことで、効率的にサービスを提供する。

近隣市町村間における都市機能の分担・連携を促進するため、広域的な土地利用と交通ネットワークの構築を図る。

さて、それぞれの基本方針については、

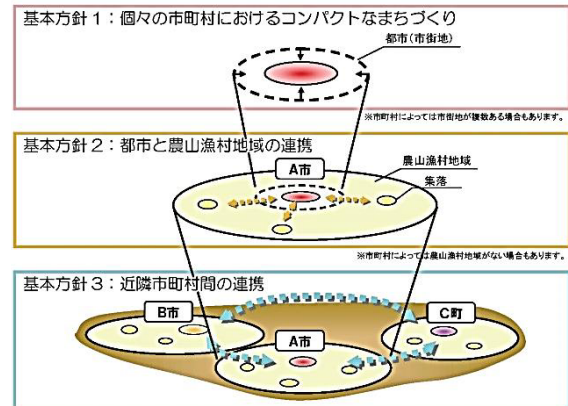


図-3 東北発コンパクトシティ 概念図 (国土交通省東北地方整備局 HP)

具体的な戦略が想定されており、以下に、それを提示したい。

[基本方針1]

1) 秩序ある市街地の形成

地域の実態を踏まえた土地利用コントロールが必要となる。当然のことながら、郊外部分での新たな施設の立地に対しては抑制の方向をとり、逆に郊外から中心市街地への建て替え移動等を促進していくことになる。

しかし、本当の問題は、フローではなくストックであるように思う。地方都市の中心市街地の最大の問題は、空地や空き店舗が全く動かない状況

イメージ図

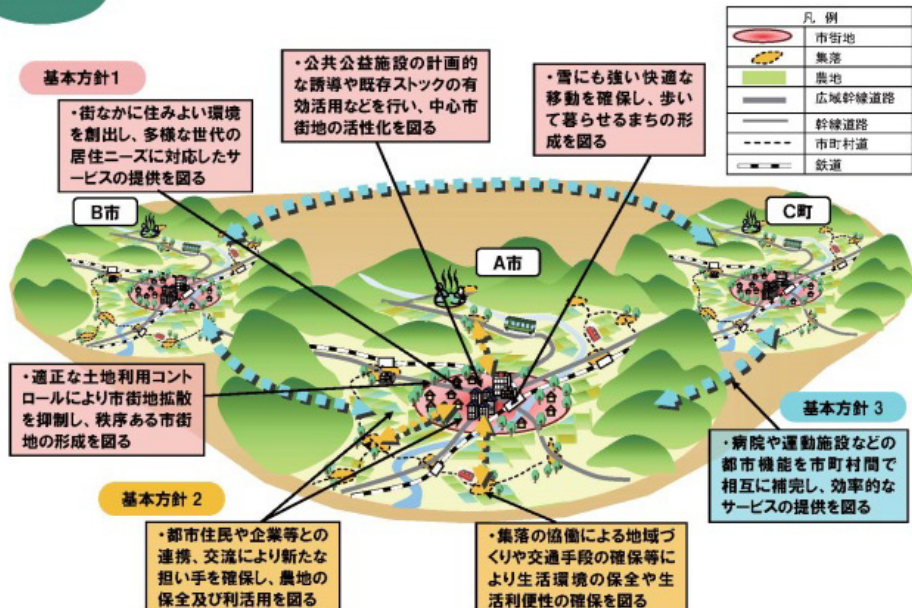


図-4 東北発コンパクトシティ イメージ図 (国土交通省東北地方整備局 HP)

である。所有者に、それを活用していくという気持ちがある人は生まれていくことがないため、全く死んだ空間として、不動の存在としての不動産に成り下がってしまうのである。

このような空間は、空っぽの間としての活性化とは無縁なスペースでしかない。それを流動化させて新たなビジネスチャンスにつなげていったり、死んでいたストックを新たに魅力的なフローとして再生していくことも、コンパクトシティ戦略の醍醐味であろう。「空間」は人々の想いとアクティビティによって「場所」に変わる。「空間」を「場所」に変えるための施策が必要になる。

次の写真は、黒石市で中心市街地の裏宅地を統合して形成された公園(かぐじ広場)である。内部には空間がまだまだある。



写真-1 「空間」を「場所」に変えたかぐじ広場(黒石市中町)

2) 街なか居住の推進

コンパクトシティ政策の代名詞的な扱い方をされているのが、この街なか居住の推進である。高齢社会の進展と相まって、高齢者居住の適地としても街なかは位置づけられるようになってきている。しかし、良質な居住環境が保証されているかという視点からの評価が必要ではないか。この数年、地方都市の中心市街地には確実にマンション建設が進んできているが、そこで、街なかを楽しむ密度の濃いライフスタイルが可能になっているかどうかはやや疑問である。

地元と無関係のマンションデベロッパーが来て、あっという間に数十戸を売りぬいていくという手

法を、ある人は、「こじつけの街なか居住」と表現している。一方で、地元の不動産業者がこれまでは見向きもしなかった賃貸住宅の供給に関心を寄せ始めている。我々はそれを「身の丈の街なか居住」と呼んでみたい。



写真-2 登場し始めた身の丈の街なか居住(弘前市土手町)

3) 街なかの都市機能の強化

既存ストックの有効活用による機能の強化は効果的である。特に昨今では、街なかの煉瓦倉庫をコンバージョンする形で、美術館等の文化施設に活用する事例など、先進的な取り組みも生まれてきている。

一方で、これまで郊外部に立地させることが多かった様々な公共施設を、計画的な立地誘導により、中心市街地に再配置することを各自治体は心がけている。青森でもあまりにも有名になったアウガは、そのような観点から登場したコンパクトシティの代表的な取り組みであろう。



写真-3 アウガ 4階アトリウム(青森市新町)

4) 市街地の快適な移動の確保

何と言っても、コンパクトシティ政策の成否の鍵を握るのは、公共交通の確保である。しかもそれは、多様な主体による快適な交通手段として、公共性を担保されるものでなければならない。

富山市のLRTがその代表格として見なされているが、我々が勘違いをしていけないのは、それが単純な交通政策ではなく、居住や景観や福祉や様々な施策と連携した包括的な政策となっているという点である。

LRTの利用者を増加させることを考えて、駅から一定の距離範囲内で高齢者優良賃貸住宅を建設しようとする建築主に対して、資金の補助が行われている。また、そのような理由から高齢者の利用が増えることを想定して、JRがすでに多くの実績を持つ、ユニバーサルなICカードを独自に作っているのである。一方で、自転車に似合う街並み整備も着々と行われており、各駅の駐輪場の整備も進んでいる。



写真-4 ユニバーサルデザインの乗車カード(富山市)

さらに北国にとって重要な戦略として、安全で雪にも強い歩行空間の形成がある。ややもすると、除雪費を節約したいからコンパクトシティにするという話が前面に出てきてしまいがちであり、本質の議論にならない危険性さえある。

あくまでも、住み続けられるような都市にするという目的から考えた雪国のコンパクトシティ論がなされなければならぬ。

[基本方針 2]

1) 農地を守る集落機能の強化

そもそも、いくら農地の土地利用を守っていこ

うとしても、農業従事者の生活環境が脆弱であれば、持続可能な政策とは言えない。ややもすると、限界集落の議論につながっていくことになる。これ以上自動車交通に依存することができない現状にあって、デマンドバスやコミュニティバス、あるいはタクシーを用いた有償輸送などの、効果的な手段を確保して、集落を維持していかなければならない。

また、景観的な意味から、グリーンツーリズムにもつながる観点から、地域資源の活用による集落機能の強化を図ることも必要になる。

2) 多様な主体による農地の有効利用

農地転用を防ぐための施策として、都市住民に農地を貸すような方策が有効になると言われている。農業の後継者不足は深刻であり、このような方策を用いても、なんとか耕作放棄地という「空間」を「場所」に変える主体が欲しい。

また、いわゆるUターンやIターンによる新規住民が農業に参入する機会を創出することも、必要になるはずである。

[基本方針 3]

1) 都市機能の相互補完

これまで、広域連合等によって、各自治体は自分たちの地域に不足している公共施設の相互利用を可能にしてきている。しかし、各自治体の首長は、選挙戦略も微妙に関わりながら、公共施設の充実を図ることを選択してしまいがちであった。しかし、合併したことによって、それが解消される傾向にある。

とはいえ、ここで提起しているのは、必ずしも合併していない広域の都市圏域にあって、各機能の相互補完が可能かという点である。かつて、東北地方整備局に青森県の上北地域の各自治体に対して、様々な機能の相互補完の現状と可能性についてアンケート調査を実施してもらい、委員会の検討資料としたことがある。担当者としては、お互いの施設の活用を強く望んでいるものの、首長の理解を得にくいという回答が非常に多かったことを覚えている。

コンパクトシティ政策の推進のためには、内な

る敵の存在を意識する必要がある。

一方で広域交通ネットワークについても再検討することが急務であろう。JRや高速道路のように、東京や仙台と如何に効率的につなげるかという使命から整備されてきている交通ネットワークではなく、地域におけるアクティビティを活性化させるために本当に必要な地域内交通の設計が必要になる。

東北発コンパクトシティとは、この交通ネットワークが重要な鍵を握る政策であると言っても過言ではない。合併なき連携が真に意味を持つてくるようなスタイルこそが、東北が必要とするコンパクトシティである。

4. 復興まちづくりとコンパクトシティ

さて、我々東北人は一昨年(2011年)の3月11日に、未曾有の大災害を被ることとなってしまった。被災では今、復旧から復興へとプロセスがようやくシフトし始め、住宅建設に着手できる環境に近づいてきている状況にある。

そこで話題になっているのが、いわゆる防災集団移転による新たな市街地の形成とコンパクトシティ論のバッティングである。

少しでも可住地を増やしたいということで、従前の都市構造から考えると明らかに市街地

拡大となってしまう施策を進める中で、もはやコンパクトシティなんて机上の空論であるといった声さえ聞こえてくる。

一方で逆の声もある。いくつかの自治体が合併した都市では、復興公営住宅の入居希望をとった場合に、沿岸部の小自治体の住民が、中心部の母都市の住宅への転居を望む声が大きくなってしまい、町の存亡が危惧される中で、都市を縮退させることになる、と意味不明のコンパクトシティ論

5. まちづくりの構成要素別 ソリューション例
5-1. 面的整備 ③商業・業務地整備 ④漁業関連用地整備

③ 地域内での未利用エネルギー・再生可能エネルギーの有効活用

エネルギー利用の効率化
商業施設・業務施設の光熱費低減による地域活性化

中規模太陽光発電システム・小型風力発電システム

概要
 ■ 民間の商業施設や水産加工工場の屋根等に、太陽光発電システムや小型風力発電システムを設置。
 ■ 100kWのシステムを整備した場合、約96,000~107,000kWh/年の発電見込み。

導入の目的
 ■ 地域住民が日常的に利用する施設に導入することにより、環境意識の啓発を図る。
 ■ 再生可能エネルギー利用による施設運営コスト低減。

費用概算
 ■ 太陽光発電システム 約65万円/kW
 ■ 小型風力発電機 (約10kW) 1600万円~

④ 水産加工団地における効率的な残渣・排水処理環境の構築

地域内の排水処理の効率化(設備投資費用軽減・処理費低減) 適切な処理の実施による港湾環境改善

排水処理場
水産加工工場

残渣・排水の地区内共同処理プラント

概要
 ■ 漁市場や水産加工施設で発生する残渣・排水を収集し、一括処理することが出来る排水処理プラントを導入。
 ■ 残渣を有価物として処理する場合は残渣のみ分離した上で排水を処理する。
 ■ 各施設で一次処理をする必要がないため、事業者の設備投資を軽減できる。また、地域全体の環境改善・ブランドイメージ向上に寄与する。

導入の目的
 ■ 水産加工業の一次処理に関する作業効率化
 ■ 環境配慮型の水産加工処理場の整備

費用概算
 ■ 処理対象の水質・規模により大きく変動(概ね数十億~数百億円)

地域熱供給

概要
 ■ 一定地域内の建物群に対して蒸気・温水・冷水等の熱媒を、熱源プラント(熱源設備の加熱能力が毎時21GJ以上)から導管を通じて供給する事業。
 ■ 工場排熱等の未利用エネルギーを活用し、地域一体に向けた環境配慮型事業として事業を展開。

導入の目的
 ■ 未利用エネルギーの有効活用
 ■ 冷暖房コストの削減

費用概算
 ■ 約20~50億円/システム(管網含む)(サイズ、仕様による)

復興まちづくりとしての導入検討における留意事項

■ 共同施設整備により、地域全体の環境改善やブランドイメージの向上を図り、地域産業のコスト削減効果も期待できる。ひいては、観光産業等への波及も考えられ、復興まちづくりを促進するための重要施策のひとつとなる。

■ 復興交付金事業として考える場合、復興まちづくり事業として、上記の観点により十分検討が必要である。

地域熱供給

■ 熱源(未利用エネルギー)の確保が必要。
 ■ 熱を必要とする施設が一定程度集積している地区を供給エリアとすることが望ましい。(業種ビル・商業施設・ホテル等)

■ 整備費用を低減するために、市街地再開発事業や区画整理事業と併せて、導管敷設を行うのが望ましい。

残渣・排水の地区内共同処理プラント

■ 河川・港湾放流をする場合、各市区町村の産業廃棄物排水に関する条例が定める初約条件の確認が必要。
 ■ 河川・港湾放流から下水放流(またはその逆)に切り替える場合、下水処理場へ流入する下水の量が大幅に変化するため、計画段階で下水管理者との調整が必要。

▼スマートコミュニティのイメージ

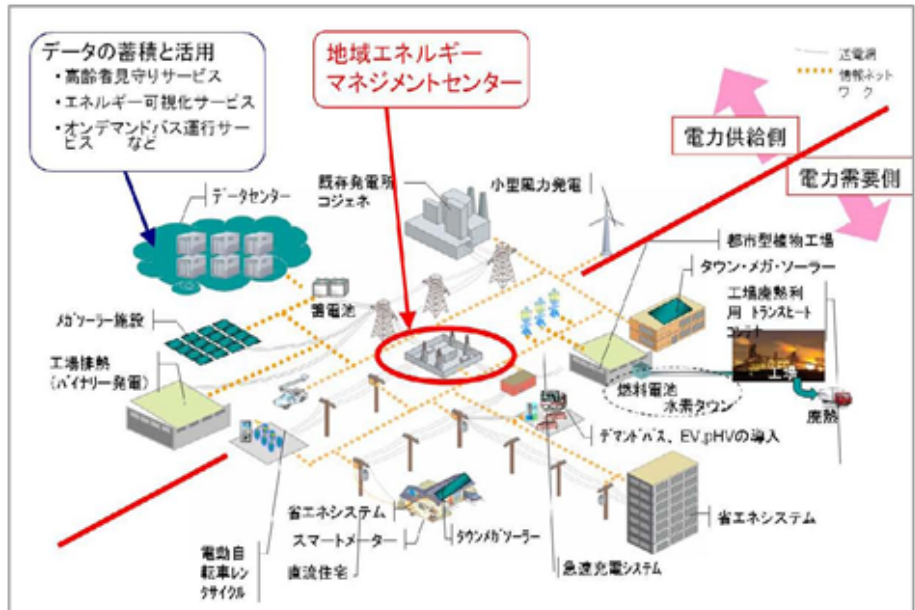


図-5 復興計画とスマートシティ (石巻市復興計画より)

を出す人もいる。

どちらも真のコンパクトシティ論ではないことを、これまで東北発コンパクトシティの考え方を解説しながら論じてきたつもりである。

私は何度かヒアリングを受けた際に、今こそ、本当の意味でのコンパクトシティを東北地方に形成していくいい機会なんだと答えてきた。

これまでであれば、今さら縮めることなんて無理、あるいは郊外に広がった市街地住民から反対される、といった理由から、コンパクトシティ推進研究会にも消極的であった東北地方の中小自治体である。

しかし、期せずしてゼロから計画しなければならない状況に直面してしまったのである。だからこそ、コンパクトシティを目標像として、復興まちづくりを進めていくことが、現実的になったのである。これは非常に重要な転機である。

ところで、一方で、異なる概念が東北地方の各被災自治体に侵入してきている。スマートシティである。この戦略を加味する形で復興計画を立案すれば、復興庁からの交付金がもらえるといった短絡的な理由で、水産加工団地の屋根に太陽光発電の設備が設置されたりもする。

前頁の図は、石巻市の復興計画資料に入っている、スマートシティ構想のイメージ図である。もはや、コンパクトシティよりもスマートシティという言葉の方がトレンドになりつつある。

本稿を結ぶにあたり、最後にあらためて述べたい。わけのわからない形態論に陥るのであれば、コンパクトという言葉よりもスマートの方が適切であろう。先にも述べたように、スマートな成長を目標にするというのが、本来コンパクトシティに必要なコンセプトであろう。

しかし、現在、自治体担当者に理解されているスマートシティ論は狭すぎる。

本来のスマートシティ構想は、市民のQOL(生活の質)を高めながら、健全な経済活動をうながし、環境負荷を抑えながら継続して成長が続けられる、新しい都市づくりの姿であると言ってよい。それに東日本大震災後に、レジリエンス(復元力)

が新たなキーワードとして加わっている。

その具体的な手法として、太陽光発電や風力発電等の再生可能エネルギーの導入が図られるのであって、けしてそれ自体が目的になっているのではない。「市民が積極的に参加し、それぞれが描く将来像を共有し、それぞれの知恵を出し合いながら、形作っていく」と、経済産業省のホームページにも解説されている。

しかし、いま被災地では、その手段がメインになってしまっているのである。元建設官僚であった都市計画家の簗原敬氏は、私に、それを「逆立ちの計画」という言葉で語って下さった。手段の目的が逆になってしまっている。交付金をもらうために、手段を強く意識するあまり、目標像の構築と共有が曖昧になってしまっている。

言い得て妙の表現である。しかし、これは今に始まったことではないのではないか。別に復興まちづくりに限らず、我々は、この「逆立ちの計画」に知らず知らずのうちに慣れてきてしまっているのである。

そこから我々は、これを機会に決別する必要がある。だからこそ、東北発コンパクトシティという計画理念を、スマートシティという言葉に置き換えてもいい場合のスマートシティのとらえ方を整理して、本稿の結びとしたい。

スマートシティとは、電力だけでなく、熱エネルギーや交通システムなどを含め、人々のライフスタイルの見直しなど、新たな社会システムのあり方を検討した中から、実現されていくものであると言ってよい。

社会実証モデル都市として指定されている北九州市で2010年から推進されているに設置された、北九州スマートコミュニティ創造事業では、地域エネルギーマネジメントの“あるべき姿”を描き出すという目的から、「ライフスタイル」、「ビジネススタイル」、そして「まちづくりのスタイル」の転換を意識した事業を進めようとしている。ここでは、地域節電所という名称で地域のマネジメント拠点を想定しており、エネルギーの流通過程において、市民や事業者が考え、参加する仕組み

を確立させ、エネルギーの見える化をはかろうとしているのである。

その意味からも、真のスマートシティ構想が進められていくこと自体は、東北発コンパクトシティの推進にとって、かなりプラスになると考えていいはずである。

東北発コンパクトシティは、1000年に一度の大災害を経験しながら、本来のあるべき姿を視座に収める場面にさしかかっていると見たら、少し楽観的であろうか。

しかし、私は、それに期待したい。

参考文献

1. 海道晴信:コンパクトシティー持続可能な社会の都市像を求めて、学芸出版社、2001
2. 山本恭逸(編著):コンパクトシティー青森市の挑戦ー、ぎょうせい、2006
3. 大西隆:逆都市化時代ー人口減少期のまちづくりー、学芸出版社、2004
4. 東北発コンパクトシティのすすめ、国土交通省東北地方整備局
<http://www.thr.mlit.go.jp/compact-city/contents/t-eigensyohoukokusyo/200903up.pdf>

(拙著による関連文献)

- 1) コンパクトシティにおける複合化の発想、日本建築学会都市計画委員会資料、205～210頁、1998
- 2) 地方都市で非成長は許されるかー現実論としてのコンパクトシティ、日本建築学会都市計画委員会資料、23～28頁、2000
- 3) 『成熟都市』が意味するものー非成長都市をめぐる議論、その後ー、日本建築学会都市計画委員会資料、48～51頁、2002
- 4) 地方都市における街なか居住の可能性と課題ーコンパクトシティ実現のためにー、都市計画、Vol. 51, No. 5、日本都市計画学会、2003
- 5) コンパクトシティと街なか居住ー青森市を事例に、「中心市街地活性化 三法改正とまちづくり」、128～141頁、学芸出版社、2006
- 6) コンパクトシティにおける「まち育て」ー津軽に登場した「公」と「私」の複合化戦略ー、バイオシティ、No. 36、2007
- 7) まちなか居住の課題と展望、住宅、Vol. 57、3～6頁、日本住宅協会、2008