

特集 明日の地方創生を考える

地方創生を支える都市・農村空間のあり方 —「コンパクト」シティから「サステナブル」シティへ—

東北大学大学院工学研究科 准教授 姥浦 道生
うばうら みちお

■ はじめに

「地方創生」とは、安倍政権の目玉商品の一つとして打ち出された政策である。管見の限り、政府としてこの地方創生という言葉に関して特段の定義をしていない。そこでさしあたり、ここでは「各地域がそれぞれの特徴を活かした自律的で持続的な社会を創生」すること、と定義しておく¹。このような政策が打ち出された背景としては、我が国の人口減少に歯止めがかかっていないこと、東京一極集中の傾向が加速化していること、そして地方都市の地域経済の回復が不十分であること、の三点が挙げられている²。周辺状況も勘案しつつ単純に言うと、「世界都市」として海外の都市と戦い稼いでいる東京と比較して、地方都市はいわばお荷物的存在である。日本にはそのような地方都市すべてを養っていただくだけの余力がなくなっている。なので、それぞれのやり方で収入を増やすなり支出を減らすなりして、そのお荷物度合いを少しでも軽減させなさい、ということだろうか。

このこと自体の是非については他稿でも十分に論じられていると思われるし、また筆者は門外漢であるため、ここで論じることは避ける。筆者の専門は都市・地域計画であり、本稿に期待されているのはそのような地方再生、すなわち「各地域がそれぞれの特徴を活かした自律的で持続的な社

会を創生」を支える都市・地域空間のあり方について考えていくことである。

国レベルで地方創生、すなわち「各地域がそれぞれの特徴を活かした自律的で持続的な社会を創生」を実現するための空間のあり方について示しているのは、国土交通省である。そこで以下では、まずその国交省の取り組みを概観したうえで、そこで目指されている「コンパクト」シティの考え方について述べていく。その上で計画策定実態も踏まえつつ、地方創生に資する成熟時代の都市・農村空間の基本的な考え方について述べていくこととする。

■ 国の空間形成戦略「コンパクト+ネットワーク」

まち・ひと・しごとの創生に関して、国土交通省が示している基本戦略は、以下の二点である。

- ・ 人口減少下でも生活サービスを効率的に提供するために拠点機能をコンパクト化し、中山間地域等では小さな拠点の形成を推進すると共に、高次都市機能維持に必要な概ね30万人の圏域人口確保のためのネットワーク化を図る。
- ・ 地域の雇用創出と豊かな生活環境の創出のため、観光振興や地域資源を活かした個性ある地域づくりを行いつつ、広域観光周遊ルートの形成や都市間ネットワークの充実等により、海外や大都市を含む他の圏域との連携強化、交流人口・物流の増大を図る。

¹ まち・ひと・しごと創生本部のHP
(<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/>) 参照。

² 「まち・ひと・しごと創生基本方針2015」参照。

これを筆者なりに整理して考えると、以下のようになる。

まず、目標とされているのは、「産業・雇用の創出・育成・発展」と「豊かな生活環境の創出」という二点に集約されるだろう。そして、これを実現するための空間形成戦略として掲げられているのが、「コンパクト化」であり「ネットワーク化」である。具体的には、「拠点形成：地方の拠点機能の集約化」、「地域の公共交通ネットワークの再構築」「地域・拠点の連携とインフラを賢く使う取り組みの推進」の3つである（図1）。

実は、このような「コンパクト+ネットワーク」という考え方は、地方創生政策の中で初めて出てきたものではない。2014年7月に策定された「国土のグランドデザイン2050」ですでに示されていた考え方である。そこでは、「コンパクト」とは「人口減少下において・・・生活に必要な各種のサービスを維持し、効率的に提供するために、各種機能を一定のエリアに集約化³させるという意味で用いられている。特に、集落地域においてはそのような機能集約拠点「小さな拠点」を核として日常生活に必要なサービスを周辺の集落も含めて提供していく、とされている。

このような「コンパクト化」と併せて用いられているのが、「ネットワーク化」である。コンパクト化だけでは圏域・マーケットが縮小して、より高次の都市機能によるサービスが成立するために必要な人口規模を確保できない恐れがある⁴。そこで地域の公共交通網の再構築と高次の都市機能維

○拠点形成：地方の拠点機能の集約化

<コンパクトシティの推進>

- ・広域連携型コンパクトシティ
- ・都市機能を誘導するエリアにおける市街地更新の促進等
- ・鉄道駅の拠点としての活用（子育て支援施設等の整備）

<「小さな拠点」の形成等>

- ・「小さな拠点」を核とした「ふるさと集落生活圏」の形成推進
- ・過疎地等における宅配サービス維持・改善等のための輸送システム構築

○地域の公共交通ネットワークの再構築等

- ・地域公共交通ネットワーク再編の推進
- ・財政投融資による支援制度の創設
- ・ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援
- ・地域鉄道の安全性向上・活性化

○地域・拠点の連携とインフラを賢く使う取り組みの推進

- ・コンパクトな拠点の形成支援と道路ネットワークによる連携確保
- ・道路ビッグデータ活用によるネットワーク最適利用、賢く事故削減等
- ・リスク情報の活用等による地域の拠点等の安全安心の確保
- ・既存ダムを賢く使った地域への貢献

図1 「コンパクト・プラス・ネットワークの実現」のために掲げられている国土交通省の施策（出典：国土交通省資料）

持に必要な圏域人口の確保を図るために、そのコンパクトな拠点同士及びその内外の「ネットワーク化」を実現するというものである。

ここで重要なのは、「人口減少下のコンパクトシティ化」と言われる時に一般に想定されるような、居住空間も含めた市街地そのものの集約化、特に集落部の撤退などということまでは述べていない、という点である。国土交通省も、以前はコンパクトシティという言葉積極的に用いていた。が、それに対して、一極集中を目指すのか？人口減少と併せて考えるとコンパクト化“される”農村部は見捨てるのか？という議論があった。そのため、そのような誤解を避けるために、近年は「コンパクト+ネットワーク」という書き方をしていると思われる。

さて、ここまで見てきた「コンパクト」という言葉は、近年都市計画の分野で一般的にも使われるようになってきた言葉である。しかし、その定義は使う人によってさまざまであることもあり、誤解が生じやすい言葉でもある。そこで以下では、「コンパクトシティ」「コンパクト+ネットワーク」

³ 「国土のグランドデザイン2050」p.19。

⁴ 同p.9。

等の言葉で表されるような、地方都市のあるべき空間像について考えていくことにする。

■ コンパクトシティ論とそれに対する批判

コンパクトシティという概念が最初に提唱されたのは、オペレーションズ・リサーチの専門家であるダンツィクらによる『コンパクトシティ』（1973）であると言われている。ここでは、巨大建築構造物の中に居住することで、水平方向・垂直方向の移動距離が非常に小さくなるという、やや非現実的な理想都市が描かれている。

日本でこの言葉が使われ始めたのは2000年ころからであり、特に海道（2001）をきっかけに一般にも広く行き渡っていったと考えていいだろう。では、このコンパクトシティの意味する空間像とはどのようなものだろうか。海道（2007）では、コンパクトシティの持つべき空間的基本要素として、以下の5点を挙げている。

- ・ 密度が高い、より密度を高める
- ・ 都市全体の中心から日常生活をまかなう近隣中心まで段階的にセンターを配置する
- ・ 市街地を無秩序に拡散させない、市街地面積をできるだけ外に拡張しない
- ・ 自動車をあまり使わなくても日常生活が充てでき、身近な緑地・オープンスペースなどを利用できる。循環型の生態系が維持され、都市周辺の農地、緑地、水辺が保全活用される
- ・ 都市圏はコンパクトな都市群を公共交通ネットワークで結ぶ

そして、コンパクトシティの直接的効果として、以下の5点を挙げている。

- ・ 自動車交通への依存を減らす
- ・ 土地・空間資源を有効に活用できる
- ・ 環境汚染と自然や農地の破壊を減らす
- ・ 活気ある中心市街地を維持、形成できる
- ・ 都市インフラとサービスの効率性を高めて、安価で効率的な行財政運営ができる

さらに、コンパクトシティやコンパクトな都市圏に期待される総合的な効果として、以下の5点を挙げている。

- ・ 公共交通の成立性が高まる
- ・ 都市の魅力を高めて観光、投資の誘因や都市型産業の形成などにより経済が活発になる
- ・ 都市づくり・まちづくりへの参加を通じて、地域自治・住民自治が促進される
- ・ 誰にでも暮らしやすく、多様な人々の社会的公平性が高まる
- ・ 地域の個性歴史・文化資源が活かされ、定住性と外部からの誘因性が高まる

しかし、このようないわば“典型的”コンパクトシティ論には、さまざまな批判も出されている。例えば、海道（2007）は以下の4点を紹介している⁵。

- ・ 定量的、科学的根拠の乏しいこと
- ・ 市民の支持が不十分であること
- ・ 具体的な実現手法や政策の有効性に疑義があること
- ・ 市街地環境の悪化などの反作用・副作用の疑義があること

これらの点を、人口減少という我が国の状況を勘案しつつ、中山間地域や市街地郊外部からの“撤退”を含めたコンパクト化に対する批判を、後述する持続性の枠組みに沿って、もう少し具体的に考えていこう。

まず、経済的なメリットとして、都市インフラの維持管理とサービス提供の効率性の向上が挙げられる。確かに都市的土地利用を集約化すれば、道路延長や上下水道の整備延長は減ることになり、その点の効率性は上がる。しかし、その集約化のための移転を補助・補償を伴って行うとなると、別の財政支出が生じることになる。また、例え岬の突端の小漁村や山の中の小集落であったとしても、通常その住民はその土地と結びついた生業を持っており、経済的に自立している。そのような人々が都市に移住することによって、住宅や生活基盤を失うことになり、公営住宅や生活保護など公共の厄介にならなければならない。さらには、そのような集落は通常、コミュニティが強

⁵ 海道（2007）p. 51、なお海道は2点目と3点目は同じカテゴリーに入れているが、ここでは分けて述べておく。

固であるため、福祉サービスのものは共助で補い合っている場合も見られる。これらのコストについても都市への移住によって顕在化することになる。これらを総合的に勘案すると、インフラの維持管理の節約で得られるメリット以上のデメリットがあるのではないか、という批判がある。

また、社会的観点からは、都市づくり・まちづくりへの参加を通じて地域自治・住民自治が促進されるとある。しかし、田舎の集落であれば分散的に住んでいたとしても地域自治が根付いているところがある一方で、都心の高層マンションにまちづくりに関心を示さない人々が多く住んでいる場合もある。高密度に住めば自動的にまちづくりへの参加が進み、地域自治が促進されるわけではない。むしろ、移転を進めることによって従前のコミュニティが崩壊し、——前述の経済的影響のみならず——住民の安定した生活が失われるのではないかという批判がある。

また、環境的観点からは、自動車利用が減少するので資源・エネルギー的観点から環境に優しいとされる。確かに山村から都市内に移住すると、自動車の走行距離自体は短くなることが想定され、資源・エネルギー的観点からは有利である。しかし、地方都市においては市街地内のマンションの多くが駐車場を戸数とほぼ同数確保していることから分かるように、都市内に移住したからといって住民が自動車を手放すとは限らない。また、そもそも山村で足代わりに使われている軽トラックのエネルギー消費量など、地球規模の問題という観点からは全く大した問題ではない、等の批判がある。

さらに、空間計画的には特に集約される地域、被集約地の空間像が見えないという批判もある。集約するエリアには、役所や図書館、商業施設などの都市機能が集積するイメージが、非常にラフではあるが、何となく想定される。実はこれはこれで難しいのだが、さらに難しい問題なのは、「集約される」「撤退する」空間というのが将来的にどうなるのか、ということである。さらには、その将来像への遷移期間にどのような空間が形成され、

人々の生活や活動がそこでどのように繰り広げられるのか。これらが明確ではない。

では、このような批判にさらされている「コンパクトなまちづくり」が、実際の計画ではどのように扱われているのだろうか。次に、近年新たに都市マスタープランを策定した北上市を事例として、どのような都市空間形成が構想されているのか、見ていくこととしたい。

■ 実践的計画事例

北上市は、岩手県にある人口約9万人の市であり、1991年に旧北上市、和賀町、江釣子村が合併してできた。そのため、市街地のみならず、周辺に多くの中山間地域を抱えている。

この北上市が2014年に作成した新しい都市マスタープランの中では、都市づくりの課題として「市街地の無秩序な拡大の抑制と既存インフラの有効活用」「歩行者目線の街なかの形成」「住み慣れた地域に住み続けるための地域づくりの推進」「環境配慮型街づくりの推進」「災害に強いまちづくり」「市民のまちづくりへの参加促進」という6点を挙げている。その上で、目指すべき都市像として、「都市機能の集約と地域連携による持続可能な都市『あじさい都市』きたかみ」というスローガンを掲げている。具体的には、『あじさい都市』は、都市を構成する地域コミュニティごとに歩いて移動できる範囲に生活を支える都市機能を集中させながら、都市全体を支える核や他地域と連携・共生していく都市のあり方です。都市を構成する地域コミュニティをあじさいの花にたとえ、それぞれの地域が独自の資源を活かして自立した地域として咲き誇り、相互に連携することによって人口減少・超高齢社会にあっても生き活きと持続的に発展できる都市の姿をイメージしたものです。」としている。

ここで特徴的なのは、人口減少や高齢化が顕著になっている田園・里山地域において、「撤退」ではなく、むしろ「住み慣れた地域に住み続けるためのまちづくりの推進」として、集落や地域コミュニティの維持、高齢者の生活支援や子育て支援

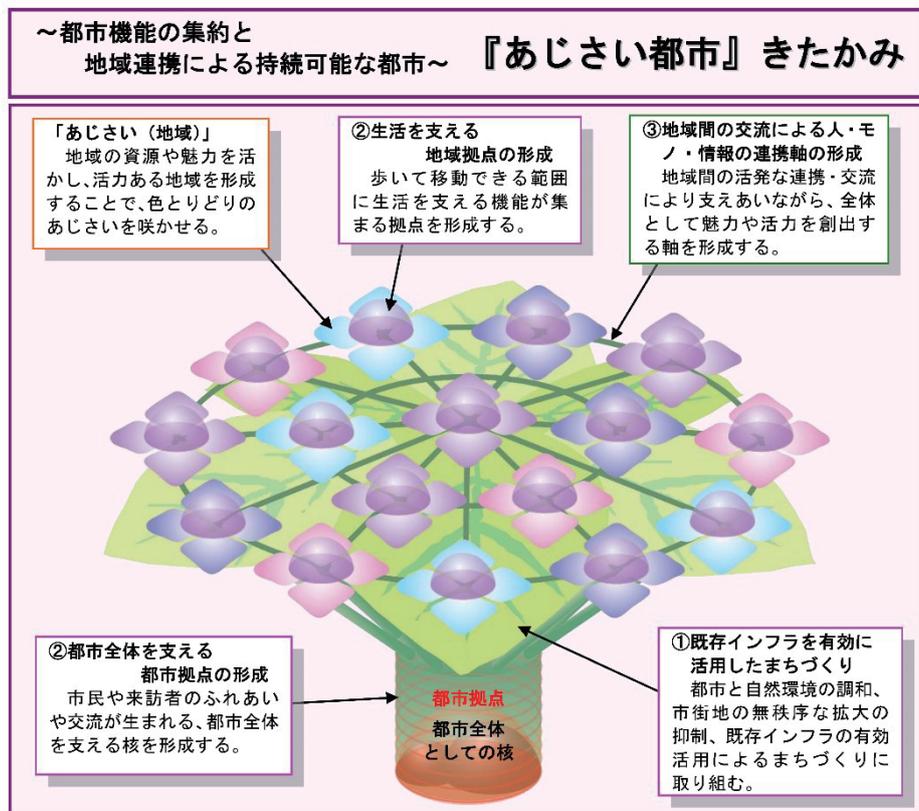


図 北上市の目指すべき都市像（出典：北上市都市計画マスタープラン）

などの市民の日常生活を支える機能の適正な配置、高齢者などの移動制約者が買物や通院などの際に円滑に移動できる手段の確保等を目指すとしている点である。すなわち、撤退のための都市機能の集約化ではなく、むしろ周辺部においても住み続けるための都市機能の分散集約化を計画しているのである。

もちろん、中心市街地についても「歩行者目線の街なかの形成」として、「都市機能の集積や公共交通の利便性を活かし、自動車に過度に依存することなく買物や街歩きを楽しめる中心市街地として、歩行者や自転車空間の整備や街なかの回遊性の創出、街並みの魅力向上など、歩行者目線の街なか形成に取り組むことが必要」としており、何もしないわけではない。ただ逆に、いわば無理に中心市街地に人を住まわせるというわけではなく、周辺部における生活も積極的に認めていくという趣旨である。

なお、北上市の都市計画マスタープランにおい

ては、「コンパクト」という文字は出てこない。近年策定されているほぼすべての都市マスタープランにおいて用いられているこの言葉を、あえて使っていないのである。これは、都市機能の集約化自体は行うとしても、居住地・市街地の——無秩序な拡大は抑制するとしても——集約化までは行わない、ということともリンクしているのだろう。

では、このような現実とコンパクトシティの理念との関係をどのように捉えたらいいのだろうか。以下では、成長時代の都市・農漁村空間形成のための基本的視点として、3つの観点から述べていきたい。

■ 成熟時代の都市・農漁村空間形成のための3つの基本的視点

(1) 持続可能性⁶

持続可能性（サステナビリティ）という概念が

⁶ 以下の議論は、筆者も一部執筆した原科・小泉編(2015)も参考にしている。

広く認識されるようになったのは、1987年に国連の「環境と開発に関する世界委員会」(ブルントラント委員会)によって、「持続可能な開発」(sustainable development)という概念が提示されてからである。これは、「将来の世代の欲求を満たしつつ、現在の世代の欲求も満足させるような開発」と定義される。

この持続性とは一般に、経済的持続性、環境的持続性、社会的持続性という3つに分けられ、これらの条件を満たす都市形態が求められる。経済的持続性とは、都市の維持管理に係る経済的コストを抑制しつつ、その土地利用から得られる経済的収益を増大させることで、都市経営的観点から、将来世代に対して経済的な負担をかけないことを意味する。環境的持続性とは、地球環境・局地環境、自然環境、資源・エネルギー環境等に対する影響が——理想的には将来世代に影響を与えないほど十分に——小さいことを意味する。社会的持続性とは、歴史・文化・コミュニティなどを保全し、次世代に引き継いでいくことを意味する。これらに加えて、特に空間計画に関しては近年の大規模災害の頻発を受けて、防災的持続可能性という観点も重要であるとされる。すなわち、災害を受けないような強い都市、または受けたとしても早期に復旧・復興できるようなレジリエンシーのあるしなやかな都市を形成・継承していくことを意味する。

コンパクトシティとは、持続可能な都市形態として構想されているものである。すなわち、コンパクトな都市を作ること自体が目的ではなく、サステナブルな都市・社会を作ることが目的であり、そのための空間形成手段がコンパクトな都市を作ること、である。とすると、我々が判断基準としなければならないのは、実はコンパクトか否かではなく、サステナブルか否かなのである。

では、都市のサステナビリティはどのように評価されるべきなのだろうか。

それは、4つの個別的観点それぞれについての持続性が高いかどうかに加えて、それらを全体的に勘案した、いわば「総合的持続性」によって評

価される必要がある。

この総合的持続性を検討するにあたっては、いずれの持続性も絶対的な優位性を有するものではなく、相互に相対的な位置づけを与えられたもの同士を比較し、重みづけをし、決定していくことになる。コンパクトシティの最も重要な論拠として一般に言われているインフラの維持管理や生活サービス提供のためのコストは、経済的持続性の一要素に過ぎない。それだけで都市の形態が決まるわけではない。それも一つの重要な考慮要素としつつ、総合的に判断する必要がある。すべての要素を同等に扱ったうえで重みづけをしていく、ということである。

この重みづけ、すなわち利害がバッティングした際にどの持続性を優先させるかは、科学的根拠に基づき決められるわけではない。個別的要素の持続性については科学的根拠に基づき、基本的には定量的に、場合によっては定性的に評価されるものである。しかし、それらの総合的評価は、社会的価値基準に基づき行われる。同じ利害関係を有する範囲の住民等が、価値基準を統一化しつつ決定していくことになる。

したがって、——この点が重要なわけだが——その価値基準によって重みづけの結果が異なることになる。その結果、持続可能な都市の形態そのものが場所によって変化することになる。地域によって望ましい都市像というものが多様である、ということである。この点については、次項でもう少し詳しく述べていく。

(2) QOLの多様化と都市形態の多様性

成長の時代、都市が拡大していた時代には、経済指標が幸福度を示す際の最も重要な基準であった。収入の伸び、国民総生産の伸び、株価の伸び等、経済指標がどれだけ伸びたかが豊かさを示しているという価値観を、多くの人たちが共有していた。

しかし、国としての経済的な豊かさが一定程度達成された現在、人々はより多様な価値観に基づいて、多様な選択肢の中で行動するようになって

いる。多少年収が下がったとしても自由時間が増えることで豊かな生活が実現でき、幸福度が上がる場合もあるだろう。そのような、東京とは異なるローカルな、多様な価値観に基づく多様なライフスタイルの実現、さらにはそれを支える多様な産業の創出こそが、“地方創生”の要である。この点は、冒頭で見た仮の定義に「それぞれの特徴を活かした」とあることから分かるだろう。また、多様な生き方は社会のリジリエンシーを高めることにもつながる。東日本大震災においても、政府や住民以外の、ボランティアやNPO等のセクターが活躍したことからも、このことは明らかである。逆に、単一の価値観に支配されている社会は、——生物種と平行に考えると——外的環境変化に対応できずに衰退していくことになる。

成熟社会において求められるのは、そのような多様になった人々の幸福度の質(QOL)を、多様な方法で上げることである。

とすると、それを実現させるための空間もまた多様でなければならない。中層を基本とした画一的都市型コンパクトシティだけではなく、都市内は言うまでもなく農村、漁村、山村も含め、さまざまな空間がマクロにミクロに存在してこそはじめて、多様な価値観の実現が可能になるのである。

再度、持続性の議論に戻ると、このような多様な空間に各種サービスを提供しなければならない経済(財政)的観点からのデメリットは、恐らくあるだろう。逆に言うと、それを補っても余りあるメリットがあることを、その他の経済的側面、環境・社会的側面も含めた総合的持続性の判断時に主張できる必要があるだろう。

(3) 参加・対話の重要性

成長時代の空間は、各種設計技術に基づいて、すなわち科学的根拠に基づいて、行政が中心的な役割を果たして決めていた。その際の基本姿勢は、「由らしむべし知らしむべからず」である。画一性・効率性が求められていた時代の決定プロセスのあり方としては、これもまた一つの考え方であった。

しかし成熟時代の空間は、そのような科学的根拠に基づいた画一的な決定によって定まるものではない。前述の通り、多様な社会的価値基準に基づいて決まるものである。そのため、この社会的価値基準の形成プロセスが重要な意味を持つてくる。すなわち、利害関係者である住民・市民の参加・対話・参画が必要になってくる。というのは、地方創生の主体は住民・市民であり、その活躍が求められる人たちが使いやすい空間を作りだしていく必要があるからである。

ここで重要なのは、第一に情報の十分な提供である。科学的知見に基づきどのような選択肢がありえ、それぞれにどのようなメリット・デメリットがあるのかに関する適切な情報が、住民・市民に対して提供される必要がある。適切な情報が十分に与えられていない中では、適切な判断はできない。

第二に重要なのは、行政と住民が早期の段階から議論・対話を行い、一体となって決めていくプロセスを取ることである。行政が事実上の決定を行った後に、住民に対して「説明」し、説得し、納得してもらうのではなく、住民と行政が実質的な意思決定の前の早期の段階で同じ土俵に乗って、同じ目標に向かって(つまり一般的な行政 vs 住民という対立構図ではなく)「協議」を行い決定し、協働しつつ実際に創り出していく、ということである。

■ 地方創生に資する成熟時代の都市・農村空間

ここまで、「持続性ある多様な空間を市民協働で創り出していく」ことが、地方創生のためには重要であるということ述べてきた。最後に、では実際にどのような空間が求められているのか、以下では2点を取り上げて述べていく。

(1) スプロールの防止

都市郊外に無秩序に開発が進行すること、いわゆるスプロール開発は、“拡大する都市の計画”における最大の課題の一つであった。これは、開発が空間的に分散していることから上下水道などの

インフラ整備が後追いつか非効率的になること、周辺の営農環境や生態系環境等にも影響を与えること、等の課題が指摘されているところである。その意味では、このようなスプロール開発は持続可能性の観点からも問題であり、また多様性として積極的に評価するほどのものでもない。したがって、これを抑制する土地利用コントロールは、持続性ある都市の形成の大前提となる。

逆に言うと、このスプロール開発を放置したまま人口減少社会への対応などということは、いわば“ざるに水”であり不可能または不毛である。まずは、この一世代前の都市計画的課題に適切に対応する必要がある。具体的には、郊外部における土地利用コントロールの適正化である。

(2) 成熟時代の都市郊外・農漁村空間

コンパクトシティ論において必ず問題になるのが、前述の通り、“被集約地”の空間像である。そこには積極的な空間像は想定されておらず、消極的に、ただ移転が進められるものとされる⁷。では、その移転が進められた後の空間像とはどのようなものなのだろうか、またその移転が漸進的に進められるとすると、その遷移期の空間像も重要になってくるが、それはいったいどのようなものなのだろうか。

私見では、成熟時代・人口減少時代の新たな重要な課題は、この“周辺部”とされる地域の土地利用に、新しい積極的な位置づけを与えることである。その地方の特色に応じた多様な空間を積極的に創生していくということである。集約することは現実的ではないという消極的理由からのコンパクトシティからの離脱ではなく、多様な空間を生み出すための方策という積極的理由から多様な持続可能性を有する空間創出が求められている。

その際、場合によっては他の地域よりもインフラの維持管理コストの負担をしなければならないかもしれない。しかし、そもそも各種社会サービスを都市とは異なる方法で提供することを模索す

ることで、そのコストを削減させることが可能になるだろう。さらには、それを補う他の魅力——周囲の自然環境の豊かさであったり農作業や釣りのできる環境の良さであったり——を創出することで、人口を増やす必要までではないものの、最低限の維持ができる量を確保しつつ、多様なQOLの要求に応える質を確保することが求められる。そこで計画される土地利用は必ずしも永続的なものである必要はなく、短期的なものの積み重ねでも構わない。むしろ、主体・時間・用途など様々なものが多様に組み合わせられることこそが重要である。

地方創生には、各地の特色を活かしつつ、それぞれの工夫が求められることになるが、空間形成についても同様である。画一的なコンパクトシティではなく、それぞれの地域の実情に応じたサステナブルな空間形態を追求していくことが求められるのである。

参考文献

- 海道清信 (2001) 『コンパクトシティ』学芸出版社
 海道清信 (2007) 『コンパクトシティの計画とデザイン』学芸出版社
 原科幸彦・小泉秀樹編 (2015) 『都市・地域の持続可能性アセスメント』学芸出版社

⁷ この問題は、現在策定が進められている多くの立地適正化計画において顕在化してくるものと思われる。