

私は、これまで十数年にわたり大学院の講義で学生たちとともに、五〇年後の地方都市を想像し、魅力的な地方都市にするためには都市計画として、どのように対応すべきかを議論してきた。

都市は多数の人々、もの、お金、情報が行き交い、人々の生活が営まれる重要な場所である。それを支えるのが、道路、トンネル、橋、河川や上下水道といった土木施設（インフラ）であり、その上に人々の居住・就労・商業・余暇等の生活を支える空間を提供する建築物がある。これらが集まって安全・安心な都市を形成している。

一方で、我が国全体の人口は、明治維新のころの三、五〇〇万人から、戦後の五、〇〇〇万人を経て、昭和の終わりごろに一億二、〇〇〇万人を超えたが、今後は急激な人口減少が見込まれている。特に地方都市では顕著である。その対応策として、広がった市街地の集約化を目指すべく、多くの都市の都市計画ではコンパクト・プラス・ネットワークの実現が目指されるようになった。都市機能を支える拠点として「都市機能誘導区域」、その周囲に居住を誘導する「居住誘導区域」を設定して、市街地をコンパクトに集約して、それぞれを公共交通で結ぶという構想である。これが、都市再生特別措置法に基づく、立地適正化計画である。

しかし、現状の地方都市の郊外をみると、新

各 人 各 説

コンパクト・プラス・ネットワークの 実現に向けた 土木・建築業界の課題

長岡技術科学大学大学院 環境社会基盤工学専攻 准教授

樋口 秀

Shu Higuchi



たに整備された高規格の道路沿いにはチェーン店が大きな無料駐車場を伴って林立し、点在する新しく造成された住宅地には新築住宅が建ち並んでいる。人々の移動は、自家用車が中心となり、バスや鉄道といった公共交通は利用者の減少に頭を悩ませている。他方、多数のインフラに支えられ、これまで人々にぎわいをもたらしてきた中心市街地は、空き店舗のシャッターが連続し、魅力が低下して人通りもまばらなことが多い。このような状況で、市街地の集約化は可能なのであろうか？

土木・建築にかかわる企業は、これまで、新しいインフラを作り、どちらかといえば市街地を拡大する役割を担ってきた。これは、ビジネスとして利益を生み出す仕組みでもあった。しかし、市街地の集約化を進めることを業界全体のビジネスとして成立させるといふ経験はない。一時期、建設業から異業種転換を進める動きもみられたが、国や地域を支える土木・建築にかかわる企業・人材が減少することは顕著な自然災害への対応の視点からも望ましくはない。

多様な歴史や文化を有してきた地方都市を持続可能な形で未来へ継承することは、極めて重要なことだと考える。そのために、未知の領域ではあるが、市街地の集約化を念頭においた「業」として成立する土木・建築業界のあり方、その方向性を示す都市計画のあり方を今後も考えていきたい。