

地方の小都市におけるコンパクトシティ化について

明治大学経営学部経営学科
小関ゼミ所属
4年15組5番 今泉直美

目次

1. はじめに
2. コンパクトシティについて
3. 日本でのコンパクトシティの事例
 - 3-1. コンパクトシティの事例—青森市
 - 3-2. コンパクトシティの事例—富山市
4. 群馬県明和町における都市計画について
 - 4-1. 群馬県明和町の概要
 - 4-2. これまでの都市計画
 - 4-3. 都市計画の現状と課題
 - 4-4. 明和町東部でのネットワーク強化案
5. 考察・まとめ

1. はじめに

昨今、コンパクトシティという言葉をよく目にするようになった。人口減少や少子高齢化を背景として、地方自治体には、高齢者や子育て世代が安心して暮らせるまちづくり、財政及び経済面で持続可能な都市経営を可能とすることが求められている。国レベルでも、都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画制度が創設されるなど、コンパクトシティを推進する動きがみられている。

コンパクトシティの事例として、青森市と富山市が有名であるが、両市とも県庁所在地でいわゆる大都市である。しかし、コンパクトシティに注目しているのは地方都市圏だけではない。地方の小都市、いわゆる市町村では都市部に比べ今後さらなる人口減少が進むとみられている。人口減少、高齢化社会において、コンパクトなまちづくりは欠かせないものとなってくるであろう。財政面に余裕のない市町村ではどのようにコンパクトシティ化を目指していくのだろうか。

本論文では、大都市とのコンパクトシティ化のギャップを踏まえながら小規模な市町村レベルでのコンパクトシティの動きに焦点を当てていきたい。

国土交通省が2016年7月31日に発表した資料に「立地適正化計画の作成について具体的な取組を行っている都市」として289市町村が記載されている。立地適正化計画とは、国土交通省が地方自治体へ向けて推進している都市計画プランであり、市町村マスタープランの高度化版ということが出来る。居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との誘導により、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めることを目指している。¹ここに記載されているのは、県庁所在地や規模の大きな市の割合が高い。しかし、僅かではあるが、小規模な町も含まれている。したがって、本論文では小規模な市町村レベルのコンパクトシティの具体的な取り組みの一例として、群馬県明和町の事例を取り上げ、研究していく。

2. コンパクトシティについて

まず、「コンパクトシティ」とはどんなものなのか、概要から見ていきたい。鈴木浩(2007,p13)は、コンパクトシティとはどんなものかについて以下のようにまとめている。

- ①車社会を前提とした都市のあり方からの軌道修正をはかる。
- ②商業系業務系を中心とした市街地であれ、工業地域であれ、あるいはまた住宅地であれ、

¹ 国土交通省 「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画概要パンフレット p.1

都市的な土地利用として空洞化を抑える。

- ③中心市街地において商業業務機能や公共公益機能の適切な配置を図るとともに、既成市街地における居住空間の集積を誘導し、賑わいと歩いて生活できる市街地エリアを広げる。
- ④周辺の農業的土地利用や農村風景を維持し発展させていくエリアとの共存・共生の関係を確立し、これまでのような近郊農村地域に対して市街化の影響を与えない方向を明確にする。
- ⑤コミュニティにおける安全・安心の居住、生活環境の形成を基礎に据える。
- ⑥資源問題、環境問題に適切に対応したサステイナブル（持続可能）な都市形態とマネジメントを明確に位置づける。
- ⑦これまでの自然や環境に対して敵対的であった都市の姿やその政策を今般的に修正する。

要するに、コンパクトシティとは商業地や行政サービスといった、生活上必要な機能を一定範囲に集め、効率的な生活・行政を目指すことである。

コンパクトシティが注目された背景として以下の理由があげられる。² 第一に、人口減少があげられる。人口減少が進むと、地方では空き家・耕作放棄地・限界集落のような問題が顕在化する。したがって、これからのまちづくりでは拡大から縮小へ方向転換して、都市構造を再構築するべきだとされている。第二に、少子高齢化の問題である。郊外では自動車がなければ生活できないという現状があるが、自動車を安全に使いこなせなくなった高齢者にとって、公共交通機関と徒歩で利用できる施設は不可欠となり、利便性の高い地域に施設が集まっていることが重要となる。また、住居地域が一定に限られることは、訪問介護等の福祉サービスの効率化にもつながる。第三に、経済的合理性がいえる。郊外化が進んだままにしておけば、行政の管理範囲も広く、道路・上下水道の整備といったコストや、維持管理するコストも増大する。人口減少で税収は減少していくため、いかに行政の管理範囲を最小限にしていくかというのが課題となる。また、コンパクトシティは環境保護のためにも推奨される施策であるといえる。

コンパクトシティの考え方はこのように多くのメリットがあるとされているが、一方でデメリットも指摘されている。² コンパクトシティの施策により、居住地域の人口密度が上がるため、騒音等の近隣トラブル等、居住空間が悪化するという点があげられる。また、資産価値の格差問題が顕在化するという点もある。居住地域と非居住地域での不動産価格や地価には雲泥の差が生まれてしまう。

日本でコンパクトシティを成功させている事例は未だ少ない。コンパクトシティの構想を練っていく過程で、コンパクトシティの良い点だけが注目されがちであるが、数年先のことだけでなく、何十年、何百年先のことも視野に入れ、どのようなリスクがあるのか、どのような課題があるのかを把握したうえでコンパクトシティ計画を進めていく必要がある。

² 土地カツ net コンパクトシティとは？その事例とメリットデメリットについて
<http://www.tochikatsuyou.net/column/compact-city/> (2016年12月19日閲覧)

3. 日本でのコンパクトシティの事例

3-1. コンパクトシティの事例—青森市

青森市がコンパクトシティに注目した契機は、以下の二点である。第一に、青森市は世界でも有数な豪雪地帯であり、毎年除雪作業にかかる費用が莫大であったことがあげられる。第二に、大型ショッピングセンターや公共施設が郊外部に建設されることにより人の流れが郊外に移り、青森市の「まちの顔」である中心商店街などの空洞化が課題であった。まちが大きくなればなるほど、除雪にかかる費用はますます加速していく。このような問題を解決するため、青森市はコンパクトシティの考え方を取り入れ、無秩序な市街地の拡大を抑制し、市民の生活に必要な機能を中心部に集めたまちづくりを行っている。

青森市のコンパクトシティに向けた具体的な取り組み

i. 中心市街地の活性化

2001年1月に青森駅前再開発によって地下1階、地上9階建てビル（「AUGA」アウガ）をオープンした。同施設内には、地下に生鮮市場、中層階に商業施設や公共施設、上層階には市の図書館が入居した。「商業＋公共＋駐車場」という新業態のアウガは、開館当初、青森市初のファッションビルとして賑わい、中心市街地の活性化に一役かった。

ii. 郊外の保全

青森市の市街地を取り囲む郊外の自然環境を保護するため、ブナの植林などの事業に取り組むとともに、無秩序な郊外の開発を抑制している。

iii. 青森市のコンパクトシティについて一掃結

アウガは約185億円を投じて作られたものの、すぐに経営は行き詰まった。経営破綻を防ぐため、2008年に運営会社の債権を青森市が買い取る経営支援策を実行したが、経営再建の長いトンネルから抜け出すことができず、青森市は2016年2月にアウガの1～4階のショッピングフロアを閉鎖し、公共施設としての再生を行うことを決定した。³

アウガが青森市のコンパクトシティ失敗の象徴としてよく挙げられているが、1989年から5期青森市長を務めた佐々木誠造は「一つのビルの失敗が都市政策と同列に語られるのはおかしい。アウガの問題はコンパクトシティ政策とは切り離して考えるべきだろう」とアウガ批判に反論している。⁴ そもそも当初はアウガ単体ではなく、駅前の複数の再開発プ

³ 都商研ニュース アウガ、ショッピングフロア閉店へ <http://toshoken.com/news/5566> (2016年12月5日閲覧)

⁴ Yahoo!ニュース コンパクトシティはなぜ失敗するのか 富山、青森から見る居住の自由 <http://news.yahoo.co.jp/feature/423> (2017年1月24日閲覧)

プロジェクトと連携して街全体を活性化する計画だった。

中心市街地活性化基本計画の第一期計画期間を終了した現在、「街なか居住」をはじめとする中心市街地への集積が思うように進んでおらず、商業活動の活性化や財政支出の縮減といった効果の発現を判断できる段階には至っていないといえる。⁵

青森市の事例は、コンパクトシティの先行事例として広く紹介されている。都市機能の集約・地方都市の再生として、コンパクトシティの考え方としては間違っていない。しかし、中心部での財政出動型の巨大開発は昭和の拡大経済期にしか通用せず、現代社会での持続可能なまちづくりには適しているとは言い難い。

3-2. コンパクトシティの事例—富山市

富山県富山市では、2010年をピークに人口減少が始まり、一方で65歳以上の高齢者の割合も増えている。自動車保有率は全国2位で、公共交通機関利用者は年々減少傾向にあり、市街地の低密度化がいわれている。市街地の低密度化は、都市管理コストがかさむという問題もある。⁶

このような問題に対処するため、富山市は公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを目指している。

富山市のコンパクトシティに向けた具体的な取り組み

i. 公共交通の活性化

2006年4月、利用者数が減少していたローカル鉄道（JR 富山港線）を日本初の本格的LRTとして再生させた。LRTとは、Light Rail Transitの略で、低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのことである。近年、道路交通を補完し、人と環境にやさしい公共交通として再評価されている。⁷ 富山ライトレール（LRT線の名称）は開業前と比較し、利用者数が平日で2.1倍、休日に3.5倍に増加した。⁶ また、50代以上の利用者数が急増し、自宅にこもりがちであった高齢者のライフスタイルに変化をもたらしたといえる。

ii. 中心市街地の活性化

⁵ 栗原誉志夫 わが国におけるコンパクトシティの課題と展望—青森市、富山市の事例より https://www.mitsui.com/mgssi/ja/report/detail/_icsFiles/afieldfile/2016/10/20/121016i_kurihara.pdf（2017年1月24日閲覧）

⁶ ビジネス+IT 国道交通省も推奨するコンパクトシティとは何か？富山市の事例にみる中心市街地活性化 <http://www.sbbi.jp/article/cont1/29013>（2016年12月19日閲覧）

⁷ 国土交通省 LRTとは http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/lrt/lrt_index.html（2016年12月19日閲覧）

環状線による交通の利便性に加え、2007年に富山市は約15.2億円をかけて中心市街地の賑わいの核となる全天候型の多目的広場である「グランドプラザ」をオープンした。中心市街地の利便性や魅力度を高めることにより、2012年の中心市街地の歩行者数は2006年に比べ32.3%増加した。⁸

iii. 富山市のコンパクトシティについて一掃結

富山市は、極端に自動車に依存した生活から、徒歩で利用できる生活圏を公共交通でつなぐという構想を目指した。LRTだけでなく鉄道の環状線化やバス路線の充実等を徹底した結果、公共交通機関利用者が増加し、自動車利用が減り、富山市は環境モデル都市として指定されるまでになった。

富山市はコンパクトシティとしての施策で一定の成果を上げている。成功の背景として、2015年3月の北陸新幹線の開通があった。また、富山市では私鉄電車・路面電車・バスが富山地方鉄道1社で統合されているということもあり、スムーズに事業が進んだといえる。

これまで青森市・富山市のコンパクトシティ事例を見てきたが、両市とも県庁所在地であり、地方の大都市といえる規模である。しかし、果たして大都市だけがコンパクトシティを必要としているのだろうか。今後、より人口減少・高齢化社会が進むのは地方の小都市、いわゆる町村レベルの小規模地域である。小規模地域においてもさらにコンパクトなまちづくりが必要とされているのではないだろうか。これまで、大都市部での巨額な資金を投入してのコンパクトシティについての事例ばかりが取り上げられてきている。コンパクトシティの施策における考えが大都市部に偏っているのではないかと感じた。

国土交通省も、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることをまちづくりの課題としている。医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えを進めていくことが重要であるとしている。ここでいう「ネットワーク」とは、公共交通機関との連携である。このため、都市再生特別措置法が改正され、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するための立地適正化計画制度が創設された。

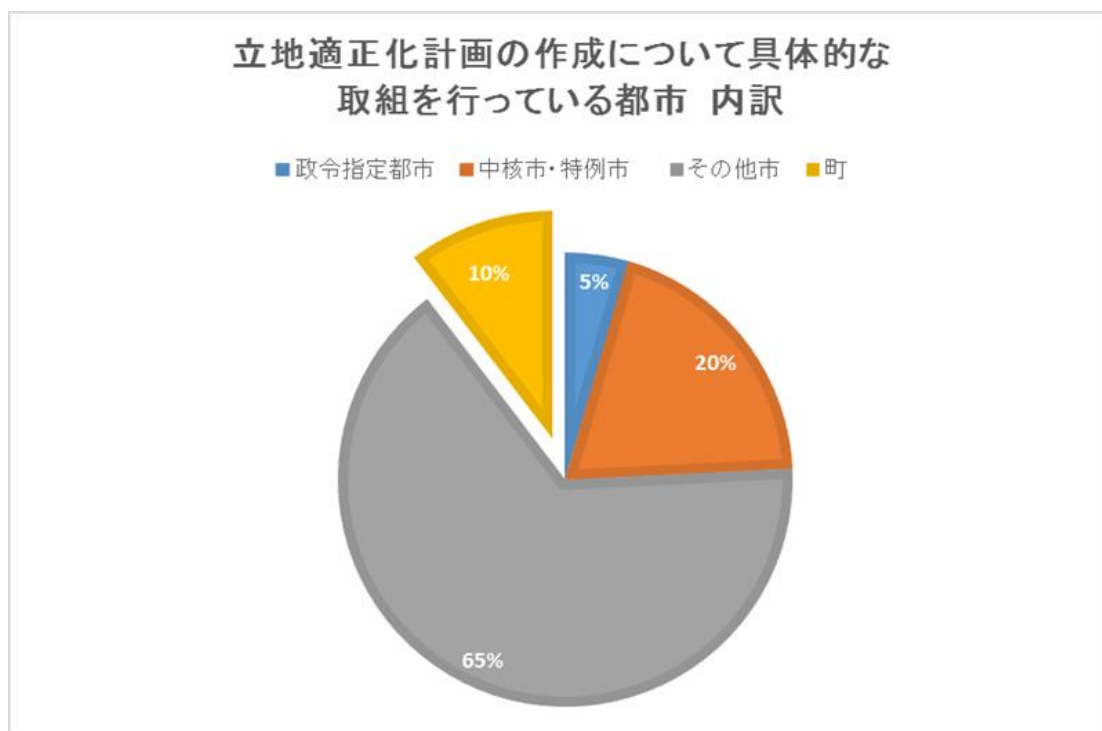
この立地適正化計画の作成について具体的な取り組みを行っている都市として289市町村が挙げられている。どのような市町村が立地適正化計画に取り組んでいるのか調査した

⁸ 日経スマートシティコンソーシアム 第6回「コンパクトシティでまちも人も生き生き～富山市における公共交通を軸とした拠点集中型のまちづくり」
http://bizgate.nikkei.co.jp/smartcity/challenge/001540_5.html (2016年12月19日閲覧)

結果を図1で示した。確かに、コンパクトシティへ向けた取り組みをしているのは人口の多い市が多い。立地適正化計画に取り組む市町村として挙げられている自治体は、政令指定都市・中核市・特例市を含め、「市」レベルの都市が90%を占めている。「町」レベルの小規模地域で立地適正化計画に取り組んでいるのは僅か10%である。このような「町」レベルでのコンパクトシティ化についての文献は筆者が調べた限り見つからなかった。

よって、以下では、「町」レベルの小規模地域のコンパクトシティ化の一例として群馬県明和町に焦点を当て、研究していく。

図1



出典：国土交通省「立地適正化計画の作成について具体的な取組を行っている都市」を元に筆者作成

4. 群馬県明和町における都市計画について

4-1. 群馬県明和町の概要

群馬県明和町は群馬県邑楽郡の町で群馬県南東部に位置している。



- ・人口 11451人 内訳：男 5763人、女 5688人（平成28年11月1日現在）
- ・世帯数 4180世帯（平成28年11月1日現在）
- ・面積 19.64km²
- ・平成10年10月1日に町制施行を迎え、明和村から明和町に変わった。
- ・主な特産物 梨、巨峰、シクラメン
- ・明和町は利根川に面しており、豊富な水資源があること、また東北自動車道が町内南北に通っていることから、西部に大規模な工業団地がある。これにより財政はどちらかというと豊かな方で、2007年より交付金不交付団体となっている。

- ・アクセス 東武伊勢崎線川俣駅から新宿駅（東京都）まで 83 分
明和町から東北自動車道館林 I.C 経由で新宿区まで約 1 時間

4-2. これまでの都市計画

1998 年 10 月 1 日 町制施行

2005 年 3 月 31 日 明和町役場新庁舎竣工

2010 年 8 月 新田団地（群馬県明和町町営住宅）A 棟完成

2012 年 1 月 フジマート（明和町唯一のスーパーマーケット）が閉店

2012 年 3 月 新田団地（群馬県明和町町営住宅）B 棟完成

2013 年 3 月 28 日 ドラッグセイムスオープン（フジマート跡地）

2016 年 1 月 22 日スーパーケンゾー明和店オープン

スーパーケンゾーについては町が商業集客施設として誘致し、商業集客施設立地促進補助金を 300 万出している。

2012 年に群馬県立館林商工高等学校商業科 3 年（当時）の木村氏をはじめとする買い物調査班が、町民に対し、「買い物調査」のアンケートを 864 人に実施した。⁹ 当時食料品を扱う店が町内に無く、全体の約 85%の人が他の地域で買い物しており、多くの人から買い物する場所が遠いと不便に感じているという声が上がった。

2016 年 1 月 23 日川俣駅橋上駅舎オープン

2017 年 川俣駅東口駅前広場、西口休憩所（メイちゃん家）整備予定
事業費およそ 20 億円になる見通し

4-3. 都市計画の現状と課題

群馬県明和町が近年取り組んでいる都市計画として、東武伊勢崎線川俣駅橋上化や、駅

⁹ 木村直未ほか（2012） 『買い物調査』

周辺整備があげられる。町の真ん中を通る東武伊勢崎線川俣駅を中心に、地域活性化を目指そうという試みが行われている。川俣駅は、明和町町内における唯一の駅である。また、埼玉県との県境に位置していることもあり、埼玉や東京へのアクセスに便利である。通学や通勤で県外に通う人も多く、川俣駅の1日の平均乗降客数は2647人に上る。¹⁰ 明和町は、川俣駅を他県からの玄関口ととらえ、「多様な住民ニーズや少子高齢化・人口減少問題に対応していくために、川俣駅を中心としたまちづくりを基本とし、更なる企業誘致、インフラ整備や管理に努めていく」¹¹ としている。

2016年に川俣駅橋上駅舎がオープンし、現在西口ロータリーが整備された。東口ロータリー、西口休憩所はまだ完成していない。駅周辺には、新たに商業施設を誘致する予定である。



川俣駅旧駅舎（2010年5月17日撮影）



川俣駅新駅舎（2016年7月10日撮影）

出典：ウィキペディア 川俣駅 <https://ja.wikipedia.org/wiki/>

2013年にドラッグストア、2016年にスーパーがオープンし、明和町にもやっとスーパー、ドラッグストア、ホームセンターという生活最低限のものが揃えられる環境ができたといえる。

4-2 で書いたように、明和町では2005年の役場新庁舎竣工に始まり、現在進行中の川俣駅周辺整備に至るまで、近隣の市町村と比べても速いスピードで都市計画が進められている。

群馬県明和町の都市計画における今後の課題として挙げられるのは、高齢者が自動車なしで生活できるネットワークの構築である。全国的な人口減少時代に対応するため、国土交通省も公共交通を活かしたまちづくり、いわゆる“コンパクトシティ+ネットワーク”

¹⁰ 東武鉄道 駅情報（乗降人員）平成27年度平均
http://www.tobu.co.jp/corporation/rail/station_info/（2016年12月25日閲覧）

¹¹ 明和町都市計画マスタープラン（2015年改定）

の必要性を訴えているが、明和町で公共交通と徒歩だけで生活するのは利便性に欠けている。

以下の図2と図3では、群馬県明和町の主要施設や商業施設がどこに位置しているかを表した。

図2
明和町全体地図
縮尺：333分の1

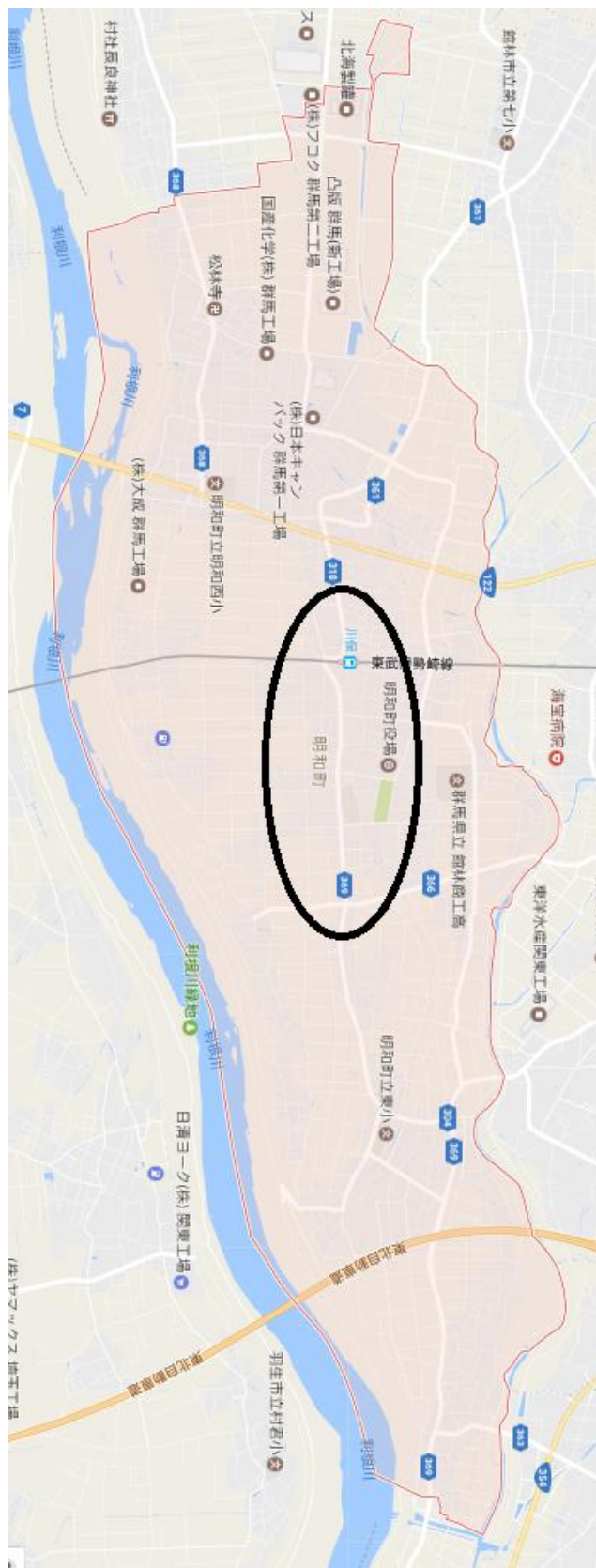
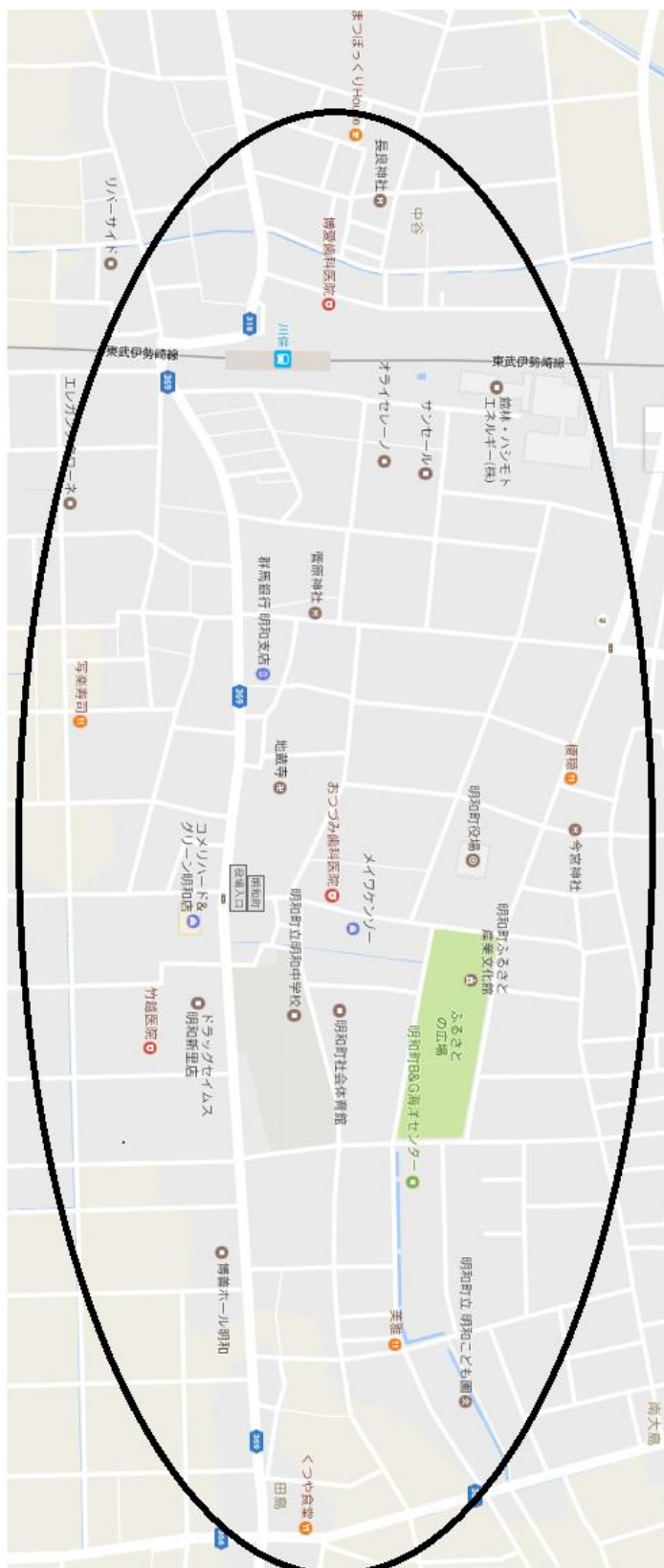


図 3
明和町中心部拡大地図
縮尺：200分の1



明和町の中心部を見てみると、駅は少々離れているものの、役場や図書館などの公共施設や、スーパー・ドラッグストア・ホームセンター、病院等はいずれも徒歩圏内で行き来が可能な範囲に位置していることがわかる。

次に、明和町の公共交通機関として、公共バスがどのように町内を走っているのかを調査した。バスがどのくらいの頻度で走っているのかを示すために、図4に時刻表を、図5では運行ルートを表している。なお、町内を走るバスには明和町公共施設送迎バスの他に、路線バスである館林・明和・板倉線と、館林・明和・千代田線があるが、どちらも明和町内の停留所が少なく、町内移動の手段とは言い難いため割愛する。

図4

明和町公共施設送迎バス時刻表

運休日は毎週月曜日と年末年始
コースの所要時間は 約40分

西まわり					東まわり						
No.	停留所	時刻				No.	停留所	時刻			
		1巡目	2巡目	3巡目	4巡目			1巡目	2巡目	3巡目	4巡目
1	役場	8:30	10:35	12:48	14:58	1	役場	9:08	11:13	13:28	15:38
2	ふるさと産業文化館	8:30	10:35	12:48	14:59	2	ふるさと産業文化館	9:09	11:14	13:29	15:39
3	老人福祉センター	8:31	10:36	12:50	15:00	3	老人福祉センター	9:10	11:15	13:30	15:40
4	スーパーケンゾー		10:37	12:52	15:02	4	スーパーケンゾー	9:11	11:16	13:31	15:41
5	中学校前			12:52	15:02	5	海洋センター	9:12	11:17	13:32	15:42
6	海洋センター	8:33	10:38	12:53	15:03	6	野村ユキさん宅前	9:14	11:19	13:34	15:44
7	商工高校	8:35	10:40	12:55	15:05	7	今成不二也さん宅前	9:15	11:20	13:35	15:45
8	稲荷山集会所	8:38	10:43	12:58	15:08	8	斗合田観音堂	9:20	11:25	13:40	15:50
9	矢島公民館	8:41	10:46	13:01	15:11	9	小林雄司さん宅前	9:22	11:27	13:42	15:52
10	入ヶ谷集会所	8:43	10:48	13:03	15:13	10	ファミリーマート前	9:25	11:30	13:45	15:55
11	大輪上公民館前	8:48	10:53	13:08	15:18	11	J A 千江田支所西	9:26	11:31	13:46	15:56
12	原口商店前	8:50	10:55	13:10	15:20	12	東小学校	9:27	11:32	13:47	15:57
13	須賀公民館	8:52	10:57	13:12	15:22	13	釜崎政史さん宅前	9:28	11:33	13:48	15:58
14	川俣郵便局	8:54	10:59	13:14	15:24	14	三明精密(株)東	9:31	11:36	13:51	16:01
15	西小学校	8:57	11:02	13:17	15:27	15	須永理髪店前	9:33	11:38	13:53	16:03
16	神田材木店前	9:00	11:05	13:20	15:30	16	柿沼工務店西	9:36	11:41	13:56	16:06
17	川俣駅	9:02	11:07	13:22	15:32	17	第四浄水場	9:38	11:43	13:58	16:08
18	保健センター	9:03	11:08	13:23	15:33	18	柿沼きみ子さん宅西	9:40	11:45	14:00	16:10
19	スーパーケンゾー	9:05	11:10	13:25	15:35	19	J A 梅島支所南	9:41	11:46	14:01	16:11
20	中学校前	9:06	11:11	13:26	15:36	20	保健センター	9:42	11:47	14:02	16:12
21	海洋センター	9:07	11:12	13:27	15:37	21	スーパーケンゾー	9:44	11:49	14:04	16:14
22	老人福祉センター	9:07	11:12	13:27	15:37	22	中学校前	9:45	11:50	14:05	16:15
23	ふるさと産業文化館	9:08	11:13	13:28	15:38	23	海洋センター	9:46	11:51	14:06	16:16
24	役場	9:08	11:13	13:28	15:38	24	老人福祉センター	9:46	11:51	14:06	16:16
						25	ふるさと産業文化館	9:47	11:52	14:07	16:17
						26	役場	9:47	11:52	14:07	16:17

※川俣駅の停留所は1月23日から西口駅前広場に変わりました。

一巡目終了後に限り、希望者がいれば館林厚生病院までお送りいたします。(出発は役場発9:47)
なお、お帰りの際は各公共交通をご利用下さい。

※ 変更箇所

出典：明和町公共施設送迎バス時刻表

http://www.town.meiwa.gunma.jp/gyosei/section/jumin/koukyoubasu_jikokuhyo.pdf

図 5

明和町公共施設送迎バス運行ルート

出典：明和町公共施設送迎バス時刻表を元に筆者作成

オレンジ、紫線：西回りルート
緑、青線：東回りルート

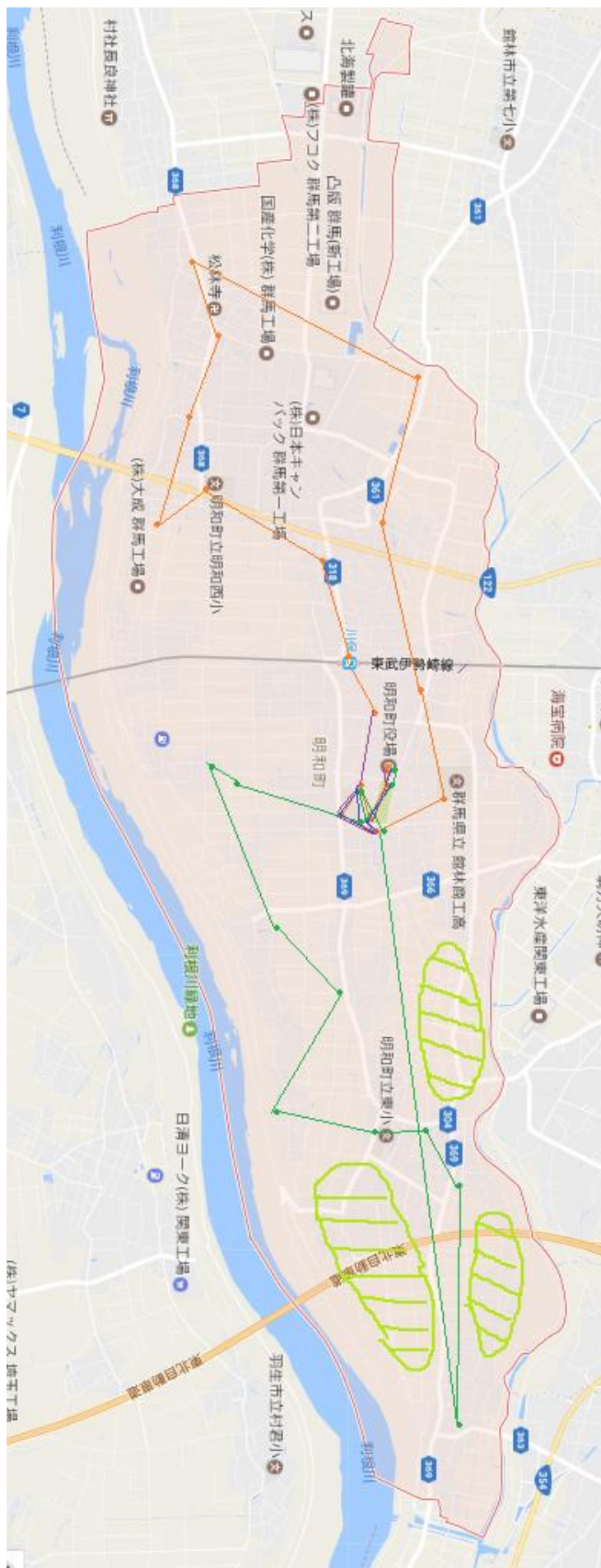


図5には、バス停もなく、自動車が使えない高齢者等が生活するために不便を感じるであろう範囲を黄緑の斜線部分で示した。明和町東部は、市街化調整区域であり、少子高齢化等の影響もあって、人口減少が続いている。特に東小学校と西小学校の児童数の差が大きくなっており、今後さらに高齢化が進む地域である。東部には東小学校の北にコンビニエンスストアが一軒あるだけで、その他に買い物できる場所がない。自動車を安全に使えなくなった高齢者が公共交通機関と徒歩だけで生活するには無理があると感じる。明和町の公共施設・商業施設・バスの運行ルートを図に示してみると、町の中心部と東部では、同じ町内でもずいぶんと利便性の格差が生じていた。

明和町西部も一見、東部と変わらないように感じられるが、隣町（明和町寄り）に大型ホームセンターとスーパーマーケットがあるため、そこで買い物している人が多い。

4-4. 明和町東部でのネットワーク強化案

群馬県明和町は国土交通省が推進している立地適正化計画に賛同し、計画の作成に取り組んでいるが、果たして本当にコンパクトシティを必要としている住民の生活に役立つ政策であるのか、疑問の余地がある。これまでの明和町の都市計画では、川俣駅周辺の整備を中心とした政策が行われてきた。しかし、現在、図5の黄緑の斜線部で示したように、明和町東部の自動車なしでの生活のしにくさが目立っている。そこで、群馬県明和町で高齢者等の買い物弱者対策はどのようになっているのかを調査した。2016年4月に経済産業省が発表した資料「地方公共団体における買い物弱者支援関連制度一覧」に明和町が福祉タクシー利用料金助成事業を行っていることが記されており、「在宅の心身障害者、お年寄り等が社会生活を営むうえで外出する場合において、タクシー以外の交通機関を利用することが困難なためタクシーを利用した場合、その料金の一部を助成する」としている。この事業の2016年度予算は249万3千円であり、高額なようにも思えるが、タクシー料金は安くない。この予算だけで町内の高齢者が十分にタクシーを利用できるかといえそうではないだろう。

明和町東部でのネットワークの強化が明和町の今後の課題であるとし、筆者は2つの案を考えた。1つ目は、公共施設送迎バスの東回りにおいて、バス停を増やすことである。バスの利用者数がそれほど多くない中で、運行本数を増やすことは効果的であるとはいえない。そこで、運行本数をそのままにし、停留所を増やすことで、バスの利用者を増やすことができ、東部の町民の利便性を向上させることができると考えた。現在のバス停の数であると、自宅からバス停までの距離がかなりある地域が存在する。車を使えなくなった高齢者がバスを簡単に利用できる環境を整えることは必須であると感じる。また、バスの運行本数を増やすより、バスの停留所を増やす方が、コストも低く抑えることができると考えた。

2つ目は、デマンド型交通¹²の導入である。デマンド型交通は、正式には DRT(Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム)と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関である。事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。平成 18 年の道路運送法の改正により、デマンド型交通も道路運送法に基づく乗合事業に位置づけられ、一般的には地域公共交通 会議で協議が調うことが運行許可の条件となっている。路線バスやコミュニティバスとの根本的な違いは、予約がないと運行しないということである。そうすることで、乗客のいないバスが走ることが無くなり、輸送効率が高くなる。コミュニティバスの拡大は自治体の財政負担の増大を招くことになり、運営が困難になる自治体も出てきた。財政負担の軽減と公共交通空白地域の解消に向け、デマンド型交通を導入している自治体も増えている。明和町公共施設送迎バスの他に、デマンド型交通も導入し、予約があった場合のみ東部でのバス運行を増やすということで、町内での生活利便性格差を多少解消できると考えた。

明和町を走る鉄道は現在町の南北を通る東武伊勢崎線 1 本である。邑楽郡は鉄軌道空白地帯となっているため、川俣駅沿いを中心に東西に LRT を走らせると、邑楽郡に理想的な公共交通手段が完成するという案が町民から出た。しかし、これについて明和町総務課長は、「本町だけでできる事業ではない。近隣で関心を示す市町村があれば話をしていきたい」と後ろ向きな回答をしている。実際、新たな交通網を整備することは、町の規模・財政面を考えても現実的ではないと感じる。

5. 考察・まとめ

これまで、青森市・富山市を例にした地方の大都市と群馬県明和町を例にした地方の小規模都市におけるコンパクトシティを研究してきたが、大都市と小規模都市でのコンパクトシティの考え方には大きな違いがあると感じた。青森市や富山市のような大都市でのコンパクトシティ化の背景には、中心市街地の空洞化がある。高度経済成長期を経て、急速にモータリゼーションが進行し、特に地方では、人々の生活が車なしでは成り立たなくなった。地方都市では、郊外住宅地の建設も含めて、市街地が郊外に拡大していく姿は、地方都市発展の姿として歓迎されてきた。しかし、少子高齢化・人口減少の時代が到来した今、賑わいが分散化し、中心市街地の空洞化が深刻になった。そして中心市街地の再活性化が課題として取り上げられ、コンパクトシティという概念が生まれたのである。

一方、地方の小規模都市では、元々人口が少なく、都市の規模も大きくないため、中心市街地の郊外化という問題に直面しているわけではないのだ。平成の大合併でいくつかの市町村が合わさって誕生した市であればコンパクトシティ化の必要性があるだろうが、今

¹² 平成 25 年 3 月 国土交通省中部運輸局 デマンド型交通の手引き P.4

回のケーススタディのように、合併をしなかった群馬県明和町のような小さな町ではそもそも賑わいの分散化もなにも存在しないのである。小規模都市が抱える大きな課題は、急速な少子高齢化・人口減少であり、高齢化社会で「脱自動車化」して生活できる環境を整備することにある。小規模都市では大規模都市と比べて財政が厳しいことがほとんどであり、コストを抑え、効率よく行政を行うためにコンパクトシティの考えに従ってまちづくりをすることでコンパクトシティのメリット面を享受しようという狙いがあるのではないかと感じた。明和町のような小さな町をこれ以上コンパクトにするのは厳しいものがある。むしろ、明和町のような小規模都市が今後注力していかなければいけないのは、国土交通省も推奨している“コンパクトシティ+ネットワーク”の「ネットワーク」の部分、すなわち公共交通機関とのさらなる連携強化なのではないだろうか。

大規模都市も小規模都市も、コンパクトシティの考え方として享受できるメリット面は共通しているものがあるが、コンパクトシティの考えに至った背景の違いがあるといえる。

群馬県明和町では東武伊勢崎線川俣駅橋上駅舎とその周辺地域の整備に注力している。橋上駅舎オープン後の駅利用者数の調査では特に大きな変化は見られなかった。西口ロータリーができ、駅周辺の交通が整備されたにも関わらず、新たに駅前に出店したいという民間企業は（コンビニエンスストアや居酒屋等）はまだない。果たして巨額な資金を投じて川俣駅をここまで整備する必要はあったのだろうかという疑問が残る。

中原勝平（2015）は、自身の論文の中で「平成 26 年 8 月には改正都市再生特別措置法が施行された。概要としては、市町村が都市を集約するエリアと集約化しないエリアに明確に分け、都市機能誘導区域、居住誘導区域を範囲指定し、市町村が策定した立地適正化計画に基づいて、都市整備を実施していくものである。このような社会的背景において、地方都市では集約型都市構造を目指し、駅を中心とした市街地再生を図ろうとする動きが盛んに見受けられる。元来、駅は中心性、拠点性、結節性、シンボル性等の特徴を兼ね備えた都市における重要な施設であるため、市街地再生を行う際の駅と市街地の一体的な計画は今後も重要なテーマとなる。」と述べている。だとしたら、明和町が川俣駅周辺整備に多額な投資をしたのは、都市計画の流れとして適切なものなのかもしれない。

都市計画はやってみなければわからない部分が多い。明和町の川俣駅周辺整備計画も、新しい駅舎がオープンしたら駅周辺が活性化すると考えられていた。しかし、いざふたを開けてみるとそう簡単にいくものではなかった。富山市で LRT を利用したコンパクトシティ化が成功したのは、LRT の仕組み作りにも恵まれた要因が重なったからである。

地方の市町村は少ない財源の中でどのようにこれからの社会に対応していくことのできるまちづくりをしようかと頭を悩ませている。これからの社会に向けて本当に必要な施策は何なのか、優先順位をつけて投資するとともに、その施策がただの青写真で終わってしまわないか、成功する要因はそろっているのかなど、手探りでまちづくりを行っていく必

要がある。

今回の論文では、小規模都市におけるコンパクトシティ化のほんの一例として群馬県明和町を研究したが、それぞれの地に応じて適した都市計画があることを念頭に置いておきたい。

参考文献

海道清信（2007年）『コンパクトシティの計画とデザイン』学芸出版社

国土交通省（平成26年8月1日時点版）「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画概要パンフレット

国土交通省中部運輸局（2013年）「デマンド型交通の手引き」

鈴木浩（2007年）『日本版コンパクトシティ』学陽書房

中原勝平（2015）「地方都市における駅を中心とした市街地整備に関する研究」

中山徹（2010年）『人口減少時代のまちづくり』自治体研究社

平原隆史（2015）「少子高齢社会における公共交通支援 ―台湾と和歌山の事例から」『国府台経済研究 第25巻第3号』

山本恭逸編（2006年）『コンパクトシティ 青森市の挑戦』ぎょうせい

国土交通省 LRT とは http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/lrt/lrt_index.html （2016年12月19日閲覧）

コンパクトシティの本格的実施 国土交通省都市局都市計画課
<http://tochi.mlit.go.jp/wp-content/uploads/2016/05/d5382e0b6dacf6e271f5dd576cb1650b.pdf> （2016年12月25日閲覧）

都商研ニュース アウガ、ショッピングフロア閉店へ <http://toshoken.com/news/5566>

(2016年12月5日閲覧)

土地カツnet コンパクトシティとは？その事例とメリットデメリットについて

<http://www.tochikatsuyou.net/column/compact-city/> (2016年12月19日閲覧)

日経スマートシティコンソーシアム 第6回「コンパクトシティでまちも人も生き生き～
富山市における公共交通を軸とした拠点集中型のまちづくり」

http://bizgate.nikkei.co.jp/smartcity/challenge/001540_5.html (2016年12月19日閲覧)

ビジネス+IT 国道交通省も推奨するコンパクトシティとは何か？富山市の事例にみる中心市街地活性化 <http://www.sbbi.jp/article/cont1/29013> (2016年12月19日閲覧)

三井物産戦略研究所戦略開発室 栗原誉志夫 わが国におけるコンパクトシティの課題と展望－青森市、富山市の事例より－

https://www.mitsui.com/mgssi/ja/report/detail/_icsFiles/afieldfile/2016/10/20/121016i_kurihara.pdf (2017年1月24日閲覧)

明和町都市計画マスタープラン

<http://www.town.meiwa.gunma.jp/gyosei/section/toshi/keikaku/machimasu2016-hyoushi.pdf> (2016年12月22日閲覧)

Yahoo!ニュース コンパクトシティはなぜ失敗するのか 富山、青森から見る居住の自由

<http://news.yahoo.co.jp/feature/423> (2017年1月24日閲覧)