

# コンパクトシティの政策と課題

公共政策大学院 MPP/IP 2 年 ラウ・ジェレミ

## 初めに

近年について日本、そして特に地方には課題が多い。景気後退、過疎化に少子高齢化、日本が直面する課題は多彩で数多く存在する。課題を解決する政策を打ち出さないとこれからの未来が厳しくなる。そして課題は不均衡に地方を影響する。東京一極集中など地方からの移住のため、地方の方が影響される。地方の過疎化が続くと問題になり、大都市との関係が置いてきぼりになる。行政からの視点だとこれは望ましくない。

今の地方の都市計画そして在り方は現在に直面している課題には向いていない。これからの地方のあり方は持続可能な都市を維新する政策がないといけない。持続可能な都市は正しい計画、そして政策は地方が直面している課題の解決に貢献する必要がある。密度、便利さ、そして経済の発展を促す都市計画、具体的にはコンパクトシティ、は地方の課題を緩和できる可能性がある。

このレポートはコンパクトシティがどう地方の課題の解決に貢献できるかを議論をする。最初に日本の地方都市の現状と課題を特定する。現状と課題を知れば、どのような解決策を有効かを知ることができる。次にコンパクトシティの概要と地方の課題にとってどう必要かを議論をする。そしてコンパクトシティの導入に対しての課題を述べて、それを解決できる政策提言を最後に述ぶ。地方都市が直している課題の解決はコンパクトシティの導入で緩和できる。ただ、導入の仕方が大変であるため、政策は導入の仕方に集中しなければならない。

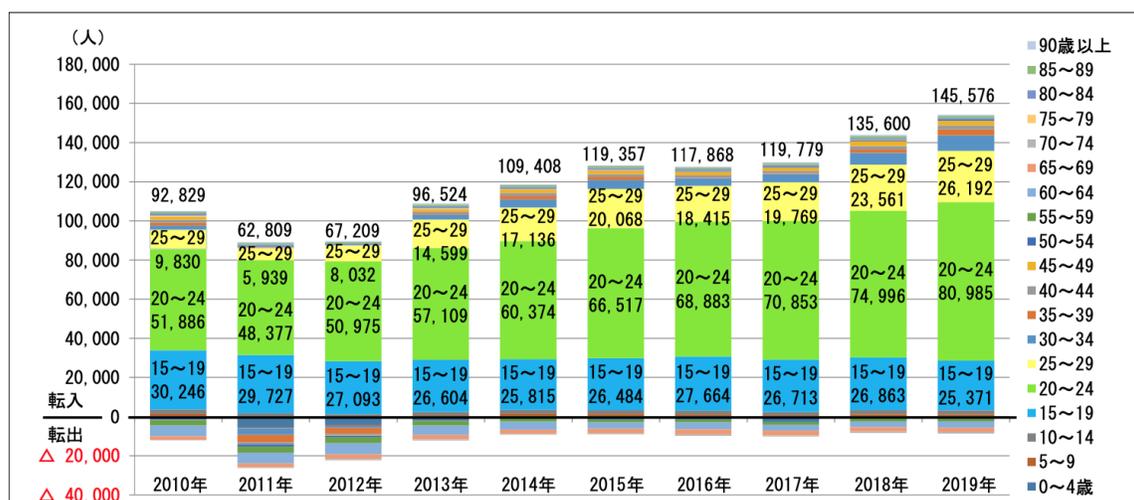
## 日本地方都市の現状と課題

日本の地方都市の現状を知らなければ課題と適切な政策提言は述べられない。日本の地方は全て同じ状況ではなく、一つ一つの地方は異なる課題を持っている。ただ、日本の地方の全体から見ると同じ類いの課題が現れる。この項では地方都市の現状と課題を特定し、地方都市は何に苦難していて何を適切に目標にしないといけないことを特定する。地方都市の基盤の問題、そして様々なステークホルダーがどう問題と関連しているかを議論をする。基盤の問題を特定は課題の解決につなぐ要因を見つけ出せる。地方都市の現状と課題は以下3つが主な課題がある。移住や少子化による過疎化、公共機関の衰退、そして高齢化を加え地方の経済面の弱体。これらの課題は持続不可能な都市を表す。

## 過疎化

地方が直面している現状の中で特に重要な課題は過疎化である。様々な原因で過疎化が進んでおり、地方の人口が下がると同時に衰退することがある。過疎化の一つの大きな原因は移住である。移住の原因は主に若年層の就職である。地方に対し、大都市の方が魅力的な仕事があり、移住を決意する人が年々増している。給料、そしてやりたい仕事、いろんな理由で上京する人達がいて地方に残るのは得策ではないと考える人も多い。特に若い層だとそうである。若い時にキャリアを積むためには大都市へ行かなければならないことが主流である。

東京圏への年齢階層別転入超過数の推移



(出典)総務省「住民基本台帳人口移動報告(2010年-2019年/日本人移動者)」

これに伴い、地方に人口が減少しているだけではなく、移住している人は働く人口でより痛手になる。働く人口が減少すると地方の経済の発展がより減少して、地方都市は衰退する方向に陥る。ただ、コロナ化では東京から地方への移住が少々増えていることが起きている。<sup>1</sup>この機会では地方の復興につながる可能性もある。

移住の原因を突きつけば地方には魅力がないことに気づく。仕事同様に交通機関、住みやすさ、娯楽、文化など大都市では全てが備えている。<sup>2</sup>芸術鑑賞などが趣味だったら東京などは美術館に溢れて一年中展が開いている。地方ならばそんな機会があまりない。地方と比べたら住み具合が断然大都市の方が魅力的に見える。教育も同様に有名な大学に入りたかったら塾やいい高校は大都市に集められている。そしてこれを真似をしたらただのミニ東京になって、消して東京と比べ物にはならない。東京が日本中のブラックホールみたいに全ての魅力的な要素をそない、国民を惹きつける。<sup>3</sup>

<sup>1</sup>時事ドットコムニュース。2021。「コロナ禍で進む? 地方移住 東京の転出超過、人材獲得競争も」。  
<https://www.jiji.com/jc/article?k=2021010300119&g=pol>。

<sup>2</sup>鈴木与平。2019。「地方創生とフジドリームエアラインズの挑戦」。イカロス出版。

<sup>3</sup>鈴木与平。2019。

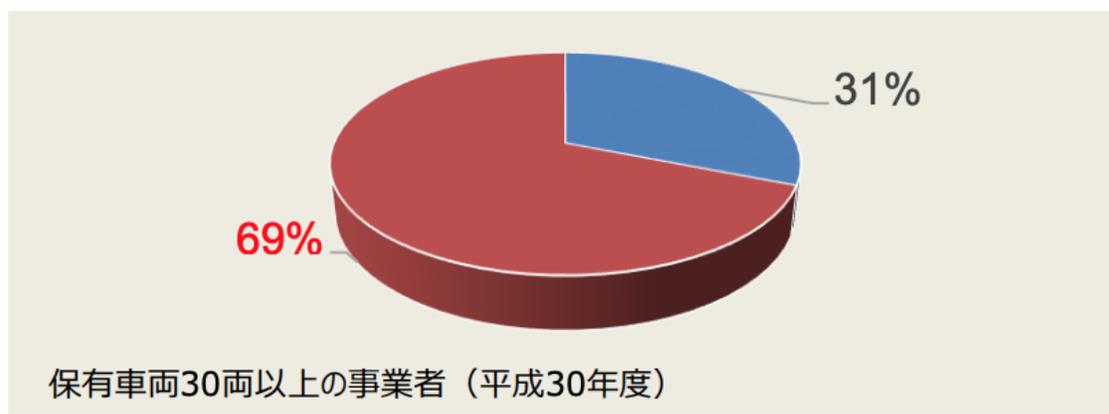
つまり、過疎化の根本的な問題は、人々がより良い生活を求めるという本質的な性質に基づく。人はより良い生活を求めて、大都市に移住すると思われる。地方に留まるインセンティブがあまりない。もしそうであれば、地方に仕事の機会や文化・芸術みたいなインセンティブがあれば、問題の解決に繋がることもある。市民はより良い生活を望んでいるにもかかわらず、故郷の魅力は常にあり、それを現実的な配慮と合わせて活用できれば、解決の道は可能である。

## 公共交通機関の衰退

もう一つの地方都市の問題点は、公共交通機関の衰退である。過疎化の加速に伴い、公共交通機関の需要や利用率も低下し、公共交通機関の衰退を招いている。公共交通機関は、自動車よりも環境に優しく、大量の人を迅速に運ぶことができる都市の生命線である。しかし、人口が減れば需要も減りますが、公共財である以上、利用する人のために走る必要がある。このせいで多くの公共交通機関が財政的に赤字に陥っている。特にバス会社。

## バス事業者の赤字割合

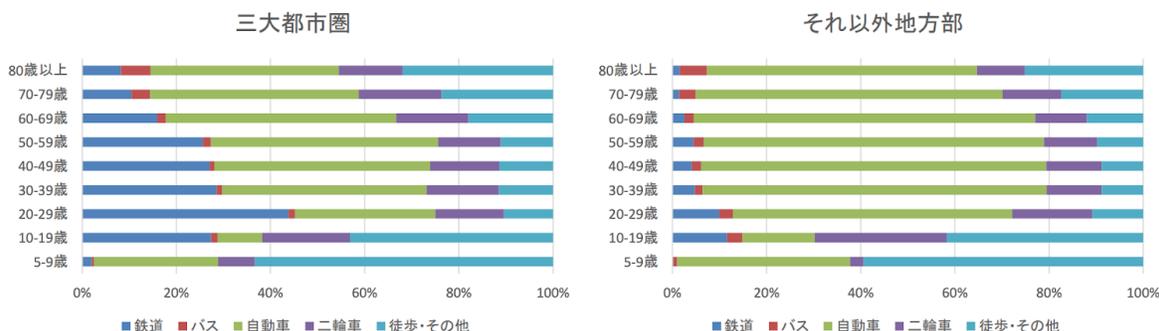
- 一般路線バス事業者の約7割の事業収支が赤字



(出典)国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

地域交通の維持管理や生産性の低下を放置しているだけで、地域交通の衰退につながっている。

地方の移動手段の現状は、自動車の基本となっている。特に大都市と比較すると、地方では自家用車の利用が多くなっていることがわかる。



要因として、地方の公共交通のネットワークが少ないことが挙げられる。

今後の未来に車の普及にはいくつかの問題がある。一つ目は、自動車が環境に悪いことである。将来を見据え、日本の気候変動への取り組みを考えると、自動車の使用はCO2の排出による環境への悪影響があり、控えるべきである。日本が参加しているSDGsにも反する。<sup>4</sup>もう一つの問題は、未成年者が車を運転できないことである。自動車に依存することで公共交通機関の需要を奪い、徐々に衰退していくことになる。これに伴い、未成年者は都市内での移動は困難になる。これは、将来、彼らに地方を離れて移動手段の良い場所で別の生活を追求するインセンティブを与える。最後の問題は、高齢者が運転免許証を返納する傾向があるということである。

### ■ 免許返納件数と免許保有人口に対する免許返納率



(注) 2008～2014年は申請取消件数(全年齢)を65歳以上の免許保有者数で割ったもの(出所)警察庁「運転免許統計」(各年)を基に筆者作成

TOYOKEIZAI ONLINE

<sup>4</sup> OECD. (2012). *OECD Green Growth Studies: Compact City Policies: A Comparative Assessment*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/22229523>.

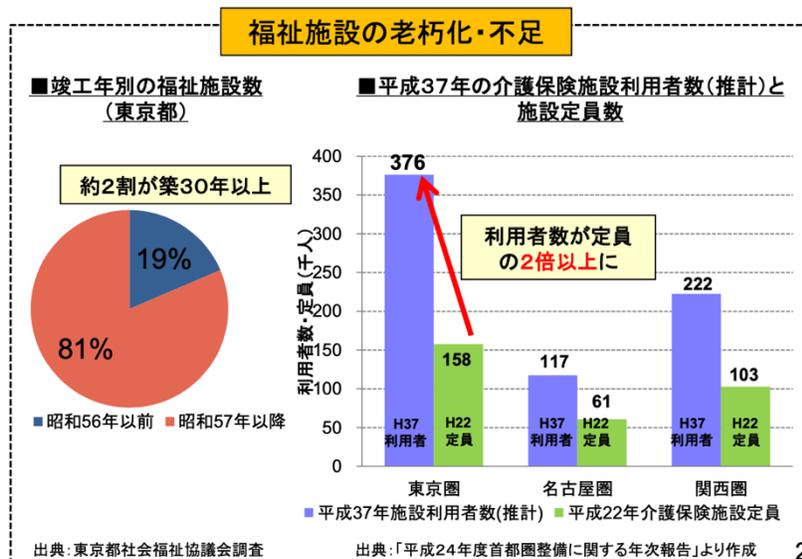
これで車の利用は減るが、公共交通機関が十分に稼働していないため、多くの高齢者が適切な交通手段を選択できないままになってしまう。

持続可能な都市のためには、公共交通機関は不可欠である。公共交通機関はCO2排出量を削減し、大人数の移動を最も効率的であるため、最も環境に優しい選択肢である。また、公共交通機関がきちんと機能していないと、運転免許を持たない高齢者や車を運転できない未成年が移動に困難になる。配達が当たり前になってきている大都会とは違い、地方では普及していない。持続可能な都市のためには、公共交通機関が機能している必要がある。

## 経済面の弱体

もう一つの問題は、地方の財政状況である。過疎化、高齢化による労働人口の流出で、地方の財政の先行きは厳しいものになっている。財政状況が悪化していると、都市を維持する能力が弱くなって、地方はますます衰退する。財源不足は、公共施設の維持管理ができないことにもつながっている。<sup>5</sup>このように、公共施設の維持管理が難しく、維持管理ができなければ、生活環境が悪くなり、持続可能な都市を維持することができない。

以前に書かれているように、財政が成長しなければ、政策立案者としても、民間の立場からも、現状のままでは持続可能な都市を維持することは難しい。生産性が低下し、維持管理が難しくなることが事実。それに加えて、高齢化が進むと、公的資金を福祉や健康保険に投入しなければならなくなる。グラフからもわかるように、これは地方だけではなく、日本全体の傾向である。



<sup>5</sup> 総務省自治財政局財務調査課。2018。「公共施設等総合管理計画の更なる推進に向けて」。  
[https://www.soumu.go.jp/main\\_content/000550090.pdf](https://www.soumu.go.jp/main_content/000550090.pdf)。

このため、地方自治体では、公共施設の維持管理だけでなく、国民への財政支援も困難になっている。特に若い世代にとっては、高齢者支援のために税金が不均衡に投入されていると感じているため、利得していないと感じられる。

つまり、地方自治体が財政に苦しいときには、都市自体が維持できないということである。高齢者のニーズを支えるために、自治体は公共施設の維持管理ができず、その中で育っている若い世代にとっては、ここに住むインセンティブが感じられない。そのため、彼らは離れていき、街はさらに悪化し、持続可能な都市にはならない。

## コンパクトシティの概要と必要性

これらの課題点が明らかになった上で、コンパクトシティはどのように位置づけられているのか。まず何よりも、コンパクトシティは持続可能な都市計画の手法である。基本的な考え方は、特定のコンセプトのもとに都市を発展させることで、モビリティ、行政、住みやすさなどの効率化を図り、開発を容易にするとともに、住民が都市に誇りを持てるようにすることである。これは、高密度化や公共交通の推進で、開発を促進し、住みやすい街にする。<sup>6</sup>結果として住民が住みたい魅力的で持続的に暮らせる街づくりが理想的である。これは、地方都市が抱えている課題と一致している。地方自治体のコンパクトシティの目的は持続可能性を高め、過疎化を管理することである。つまり、これは正しい方向への第一歩である。次の項目では、コンパクトシティの具体的な部分を分解し、地方自治体の課題に具体的にどのように取り組んでいるかを示す。

### 公共交通が主導する街

コンパクトシティの第一の側面は、密度である。密度によって、住民が日常生活で必要とするものをより身近に感じられるようになる。移動時間が減り、日用品が近くなり、病院などの公共施設へのアクセスが容易になる。特に高齢化が進む日本では、必要とされる。また、密度を高める利点は、都市の凝縮によって維持管理する土地が減ることができる。自治体の視点からは、都市が広く離れていると、維持管理の必要性が高まり、財政的にも負担が掛かる。<sup>7</sup>都市のあらゆる場所から公共施設までの交通ルートを提供する必要がある。交通ルートは、需要が極端に少ない場合があり、交通事業にとっては非常にコストが掛かる。需要を密度で集中し、交通はより効率的に運営され、不必要な

<sup>6</sup> Lardier, Helene. (2020). 'THE COMPACT CITY: A NEW URBAN MODEL?' *Groupe Renault*.

<https://easyelectriclife.groupe.renault.com/en/outlook/cities-planning/understanding-compact-cities-new-urban-model/>.

<sup>7</sup> 国土交通省。2015。「コンパクトシティの形成に向けて」。

<https://www.mlit.go.jp/common/001083358.pdf>。

移動やコストを削減することができる。コンパクトシティが公共交通機関を中心とした都市であるという第二の要因につながる。

コンパクトシティの概要は、モビリティと効率性を両立させるために、公共交通機関を中心に構築されている。交通機関を中心に都市を配置することで、誰もが簡単に移動手段にアクセスでき、車がなくても一人で移動しやすいことが目的である。これにより、特に車を運転できない住民にとっては便利になる。その例として、富山市が挙げられる。<sup>8</sup>交通を中心とした開発が行われており、密度と連動して住みやすい街になっている。交通ネットワークは他の地方都市とつながるようなものでなければな等ない。

## 他の町とつながる新幹線

コンパクトシティは単に孤立した都市ではなく、他の都市と連携して旅行や仕事を促進しないとイケない。日本の場合は、新幹線やJRのネットワークとの連携が重要である。孤立した都市は持続不可能で、外から人が便利に都市に入ってくるような交通ネットワークを作り、都市の発展に貢献する必要がある。

コンパクトシティの機動性で重要なのは、都市を一つのものにすることである。都市は、住宅、産業など様々なセクションで構成されている。現状では、これらの部分が分離されているのが現状ですが、コンパクトシティでは、すべてがつながっていて、一つになっている。都市の中にまとまりが生まれて、一つの実体になる。<sup>9</sup>これは、都市の効率性や住みやすさのために重要なことである。また、十分な公共交通ネットワークがあれば、自動車の利用が減り、より環境に優しい都市を形成し、住民にとって健康的なアクティブモビリティを向上させることができる。

## 発展と経済の再生

次の要因は、開発と経済の再生である。インフラ開発、交通システムだけでなく、新しい住宅や公共施設などが建設されれば、雇用の需要が生まれる。これにより、仕事が増加し、都市に人が集まるようになる。<sup>10</sup>新しいインフラ開発では、古い公共施設の改修やリニューアルと同様に、都市に成長をもたらすことになる。これらの施設がうまく設計されれば、都市に活気を取り戻し、コンパクトシティのテーマによっては、住民にアピールすることができる。

## 魅力的かつ合理的な街

---

<sup>8</sup> 栗島康夫。2009。「富山市はなぜコンパクトシティを目指したのか？」  
<http://www.thr.mlit.go.jp/compact-city/contents/suishinkenkyuukai/3/s1.pdf>。

<sup>9</sup> 国土交通省、2015。

<sup>10</sup> 国土交通省、2015。

コンパクトシティで重要なのは、都市に統一的なコンセプトを持たせることである。コンパクトシティには、住民が見て、ユニークで革新的だと思えるような夢を盛り込まなければならない。住民が支持できるコンセプトがあれば、住民もまた貢献するようになる。これも地方都市が魅力的でないという問題を解決する要因の一つである。<sup>11</sup>しかし、コンパクトシティのコンセプトをどうするかは、住民自身が決める必要がある。トップダウンで実施してしまうと、住民の支持を得ることが難しくなってしまいます。

コンパクトシティの構成要素は、コンパクトシティが高密度と複数のモビリティオプションに基づいた持続可能な都市を形成することを示している。住みやすさだけでなく、自治体の効率化が図られた都市を創造する。コミュニティを育み、住民が誇りを持つような都市を創り出す。これは、日本の地方都市が抱える問題に対応している。地方の最大の課題である持続可能性にも対応している。また、経済成長に重要なインフラ整備を促進させる。最後に、密度とモビリティの選択肢によって、地方都市に住みやすく、魅力的な都市になるようにしている。しかし、これは理想的な成功例である。コンパクトシティの最大の問題点は、導入の仕方にある。コンパクトシティの実現には多くの障害があり、次の項目で取り上げる。

## コンパクトシティ導入の課題

コンパクトシティは課題を解決する上で理想的な都市のように見えるが、問題は導入の仕方にある。コンパクトシティには密度やモビリティの選択肢などの包括的なガイドラインがあるが、具体的な内容はケースによって異なるコンセプトの設計に委ねられている。富山の場合、コンセプトはモビリティと都市を統合した新しいLRTシステムに大きく集中している。<sup>12</sup>アムステルダムの場合、コンセプトは密度であり、人口の増加に対応するために住宅を中心としたコンパクトな都市となっている。<sup>13</sup>各都市はそれぞれの状況に応じて戦略を練ることになる。しかし、実施にあたっては、共通して4つの問題点がある。それは、政治的意志、ステークホルダーの連携、住民の受け入れ、と財政問題。

## 政治的意思

コンパクトシティの問題点は、長期的な戦略であることである。導入に時間がかかり、適切に実施するために必要な政治的意志を集めるのは難しい。ほとんどの任期には上

---

<sup>11</sup> 鈴木与平。2019。

<sup>12</sup> 粟島康夫。2009。

<sup>13</sup> Lardier, 2020.

があり、コンパクトシティの導入はそれ以上の時間がかかることが多いため、次の市長が事業を継続しない可能性から導入の政治意思は弱い。この結果、プロジェクトの実施を開始することを非常に困難である。

これに加え、自治体は市民の支持が必要で、自治体だけでなく市民も短期的な結果を求めていることが明らかである。特にコンパクトシティの場合は、結果が長期的なものであり、短期的な結果は限られているので、支持に悪影響になる。コンパクトシティを実施しようとした結果、市長が投票で落とされてしまう可能性があるため、問題となる。コンパクトシティの実施に乗り出すためには、多くの政治的意志が必要である。住民や地元企業の賛同を得ることは困難である。

## 導入の仕方が様々なステークホルダーが必要

コンパクトシティの規模が大きいということは、自治体だけではできないということである。国、市、交通事業者、地元企業、住民の協力が必要である。すべてのステークホルダーの参加がなければ、コンパクトシティを成功させることは非常に難しい。<sup>14</sup> トップダウンな政策ではなく、すべてのステークホルダーが参加して計画を作成する必要がある。それぞれのステークホルダーは事業の中で重要な役割を担っており、その利害関係を考慮しなければならない。ステークホルダーの数が多ければ多いほど難しくなる。しかし、この問題乗り越えることができれば、それぞれのステークホルダーが役割を果たしたらプロジェクトを成功させることができるようになる。

## 市民の合意

第三の課題は、住民の賛同である。住民の賛同がなければ、コンパクトシティは必ず失敗する。自治体が新しい施設や住宅を作っても、住民が利用しなければ無駄になってしまう。沿線があっても、住民が利用しなければ、交通事業は財政的に赤字になり、事態は元通りになる。コンパクトシティの実施は、都市のニーズと住民のニーズを満たすことである。しかし、住民自身が貢献しなければ、すべてが無駄になってしまう。

日本の状況では特に課題である。変化に反対する人は高齢者であり、日本の高齢化が進む中では、高齢者が支持することは難しい。日本の場合、高齢者は地方自治体の選挙に強い影響力を持っており、高齢者が変化に反対すると、コンパクトシティの実施に踏み切らないように自治体に影響を与えることになる。

そしてコンパクトシティの導入のために日常生活を変えなければならないということである。新しい施設や住戸、公共交通機関を中心とした開発などは、住民の日常生活を変

---

<sup>14</sup> 国土交通省、2015。

えていかなければならない。特に、不便であるにもかかわらず、普段はその場所で快適に過ごしている住宅所有者にとっては難しいことである。最も困難なのは、交通インフラを中心にアメニティを構築できるように、自治体が住民に新築住宅への入居を要請した場合である。

## 財政問題

最後は、財政問題である。これらの開発を実現するためには、資金が必要である。地方自治体はすでに財政問題を抱えており、コンパクトシティを実現するための資金調達は困難になる。劣化した公共施設を維持・改修することはすでに困難であり、コンパクトシティを実施しようとすることは、地方自治体の財政に大きな打撃を与えることになる。<sup>15</sup>ただ、コンパクトシティの実施に成功すれば、都市の復興にもつながる。しかし、先に述べたように、長期的な計画であり、その成功を予測することは困難である。そのため、自治体が最初の一步を踏み出し、その実施を支持することは難しい。

以上がコンパクトシティを実施する際の4つの大きな課題点である。この4つの課題を解決しなければならない。次項では、これらの課題を解決し、コンパクトシティの実施に役立てるための政策提言を行う。

## 政策提言

問題点を適切に管理することで、コンパクトシティを成功させることができる。しかし、日本の場合、コンパクトシティはすべての都市のためにあるわけではない。コンパクトシティが実現可能な都市とは、日本国内の鉄道ネットワークに接続している都市である。その重要な要素の一つは、新幹線の沿線に繋がっていることである。コンパクトシティは、他の都市と連携してお互いに補完し合うことで成功する。富山の場合は、新幹線の駅が富山に設置することから、コンパクトシティの導入を果たした。<sup>16</sup>

## 政治意思

政治的意思を持つことは難しいが、日本の多くの地方都市が置かれている現状を忘れてはならない。現状は課題だらけで悪化している。過疎化が進み、財政状況が悪化し、移住が進んでいる。それを考えれば、現状維持や微妙な変化では解決しない。現状を緩和

---

<sup>15</sup> 森雅志、2018。「コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築」。

[https://www.soumu.go.jp/main\\_content/000582312.pdf](https://www.soumu.go.jp/main_content/000582312.pdf)。

<sup>16</sup> 百瀬 伸夫、2014。「富山市のコンパクトシティはLRTから始まった」 *Nikkei Messe*。

<https://messe.nikkei.co.jp/js/column/cat454/129406.html>。

するためには、もっと変化が必要である。そう考えれば、現状維持が得策ではなく、新たな政策を打ち出すことができない状況で政治的意思を引き出す一つの方法である。そして国政がコンパクトシティ導入を維持する姿勢を持って地方自治体に助言や援助することができる。

政治的意思を得るためのもう一つの方法は、パイロットプロジェクトを実施して、プロジェクトに対する住民の賛同を測ることである。小さなプロジェクトを通して、少しずつではあるが、コンパクトシティの完全実施に向けて前進するための項目として可能である。少しずつ政治的意思を溜めてパイロットプロジェクトが成功したらコンパクトシティの長所が見えて導入を図られる。

## ステークホルダー

企業が参加するためのインセンティブを提供することである。現在、新しいスマートシティ技術の導入に意欲的な企業が多く、これらの企業を都市のコンパクトシティプロジェクトと統合することができる。今でも多くの自治体は企業と連携し、さまざまな MaaS のプロジェクトを試作している。<sup>17</sup>MaaS もコンパクトシティの概要に並行しているので導入には適正である。このようにして、自治体と企業にも両方が得する状況になる。そのために必要なのは、ステークホルダーが貢献できるようなシナリオを作成し、協力して得ることができるようにすることである。

もう一つのステークホルダーとして考えられるのは、交通事業である。公共交通機関は、ネットワークが大きければ大きいほど利用率が高いということである。その意味では、交通ネットワークの中に都市が位置していれば、交通事業も参加しやすく、都市内で機能的な交通システムを構築するインセンティブが高まる。都市内交通、都市間交通の選択肢があれば、新たなネットワークを構築するためのインセンティブを交通事業に与えることが可能である。インセンティブを与えられる方法ではコンパクトシティの導入に参加した企業には補助金や事業展開を安くすることがある。様々なインセンティブを重ね、民間事業が貢献するように政策を作る。

## 市民の合意

この問題に対する政策提言は、コンパクトシティの導入に住民が納得する物語を作ることである。自治体が住民の日頃の悩みを把握していることで、住民の悩みに合わせた物語を作ることができる。そうすることで、住民もコンパクトシティ構想に参加しやすくなる。それをさらに推し進める方法としては、自治体が直接住民を巻き込んで計画を進

---

<sup>17</sup> 国土交通省、2019. 「交通政策白書」。

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001313040.pdf>。

める DIY プロジェクトを推進することである。<sup>18</sup>DIY プロジェクトでは住民に自分たちの都市を実際にコンパクトシティの在り方を考え、提言することである。自ら自分の都市を計画したら住民の協力や貢献に対するモチベーションを高めることができる。これは、オフラインとオンラインの両方のプラットフォームで行うことができるので、さまざまな年齢層の人々を巻き込める。若い世代はオンラインでの参加を好む傾向があり、若い世代に自分たちの都市の未来を作る権利を与えることに重点を置いたプロジェクトにすることである。若い世代が自分たちで作った街に参加し、住み続けようとする動機付けにもなる。自分の都市に貢献することで愛着を持ち、自分の街を維持したいと思うようになる。誰もが個人的に貢献したことによって都市にコミュニティ性を生み出すことになる。

## 財政問題

一つの方法は、国政のガイドラインに沿ってコンパクトシティ計画を策定することである。国政の地方戦略の一環として、コンパクトシティを実施する際に国から補助金が出る。しかし、国のガイドラインと、都市のニーズと住民のニーズを両立させることが必要である。

もう一つの方法は、民間企業にプロジェクトを提供し、民間企業の資金を活用することである。民間企業も開発に利益を受けることができ、民間企業の資金を活用することで、自治体の財政負担を軽減することができる。民間公営企業を活用し、効率的な運営そして資金の分担で財政問題の解決につながる。<sup>19</sup>民間企業は地元企業だけでなく、開発やスマートシティ戦略に関わりたい大企業を活用することもできる。このように、コンパクトシティ・スマートシティ構想のブランディングを活用して資金調達を行い、自治体の財政負担を軽減することができる。

## 終わりに

コンパクトシティは、日本の地方都市の持続可能性、過疎化、財政難などの課題に対応して適している。コンパクトシティは、密度を高め、移動性を高め、発展させることで、都市計画を通じてこれを実現する。住民が誇りを持てるような持続可能な都市にすることで、都市に貢献し、そこに留まることを目指している。しかし、コンパクトシティは長期的なプロジェクトであり、短期的なメリットはあまりなく、導入が難しい。そのため、政治的意志の結集、ステークホルダーの統治、市民の賛同の獲得、財政問題へ

---

<sup>18</sup> Seki, Hal. 2020. 「DIY 都市を作ろう」 [https://note.com/hal\\_sk/n/nb18550eae279](https://note.com/hal_sk/n/nb18550eae279)。

<sup>19</sup> 森雅志、2018。

の対応などが困難である。これらの問題を解決するために、4つの政策提言がなされた。

第一に、パイロットプロジェクトを実施し政治的意志と信頼を得るのに役立つだつ。第二に、民間企業、特にスマートシティ技術を試したいと考えている企業にプロジェクトへの参加を奨励することである。三つ目は、物語を作り、住民を巻き込んで自分たちの都市の計画と創造に参加させることである。最後に、国からの補助金を受けて、コンパクトシティ構想の事業を民間企業に運営してもらうことである。これにより、日本の地方都市はより持続可能なものとなり、現状の解決につながると考えられる。

## 参考資料

時事ドットコムニュース。2021。「コロナ禍で進む? 地方移住 東京の転出超過、人材獲得競争も」。<https://www.jiji.com/jc/article?k=2021010300119&g=pol>。

栗島康夫。2009。「富山市はなぜコンパクトシティを 目指したのか?」  
<http://www.thr.mlit.go.jp/compact-city/contents/suishinkenkyuukai/3/s1.pdf>。

国土交通省。2015。「コンパクトシティの形成に向けて」。  
<https://www.mlit.go.jp/common/001083358.pdf>。

国土交通省、2019。「交通政策白書」。  
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001313040.pdf>。

Lardier, Helene. (2020). 'THE COMPACT CITY: A NEW URBAN MODEL?' *Groupe Renault*.  
<https://easyelectriclelife.groupe.renault.com/en/outlook/cities-planning/understanding-compact-cities-new-urban-model/>.

百瀬 伸夫、2014。「富山市のコンパクトシティは LRT から始まった」 *Nikkei Messe*.  
<https://messe.nikkei.co.jp/js/column/cat454/129406.html>。

森雅志、2018。「コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築」。  
[https://www.soumu.go.jp/main\\_content/000582312.pdf](https://www.soumu.go.jp/main_content/000582312.pdf)。

OECD. (2012). *OECD Green Growth Studies: Compact City Policies: A Comparative Assessment*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/22229523>.

Seki, Hal. 2020. 「DIY 都市を作ろう」 [https://note.com/hal\\_sk/n/nb18550eae279](https://note.com/hal_sk/n/nb18550eae279)。

総務省自治財政局財務調査課。2018。公共施設等総合管理計画の更なる推進に向けて。[https://www.soumu.go.jp/main\\_content/000550090.pdf](https://www.soumu.go.jp/main_content/000550090.pdf)。

鈴木与平。2019。地方創生とフジドリームエアラインズの挑戦。イカロス出版。