

不動産学の魅力

明海大学 不動産学部

第90回



劉 泰 佑
不動産学部
3年

コンパクトシティは近年、日本各地で推進されている都市政策である。人口減少や高齢化に直面する中で、人々や都市機能を中心部に集め、行政サービスを効率化することが目的とされ、特

都市を救うのは集約か、需要か

単に変えられるものではない。中心部に人を

【教員コメント】

に移動距離の短縮によるCO2排出削減効果が期待されている。しかし、都市機能の集約のみで十分なのかという疑問もある。

の窓口や図書館などの公共機能として活用されているが、本事例は一棟の施設の建設によって中心市街地の再生するだろうという考え方の限界を示しているようにも思われる。

の集約は一定の効果を持つが、それに加えて大切なのは、人々の生活や経済活動にどのような需要があるのかを的確に見極め、必要な機能の充実を図り、それら機能にアクセスしやすい都市を形成することではないか。地域ごとの実情に即した需要を正しく把握した上で都市づくりを進めることが重要だと考える。

コンパクト化が逆効果にも

ず、逆効果となるケースもある。

都市構造のコンパクト化の取り組みは海外諸都市でも行われており、その際には都市活動を支えるモビリティの確保が重視されている。フランスのストラスブール市は都市の活性化に成功した街として知られる。同市はLRTを中心とする交通政策と、公共施設整備などの都市政策を連携して実施した。コンパクト化を進める中で、住民との

既に研究では、都市をコンパクト化するだけでは必ずしも交通由来のCO2排出が減るとは限らないとの指摘に加え、中心部の地価が高騰すれば、郊外に居住せざるを得ず、その結果、長距離通勤によってCO2排出が増える可能性があるという。また、公共交通が十分に整備されて

こうした学術的な議論に加え、地方都市の事例に着目した。青森市では中心市街地の衰退を食い止め、青森駅前のにぎわいを取り戻す目的で大型商業施設が建設された。行政の取り組みとして分かりやすく立派な施設だったが、建設後、大きな財政負担を残したという。現在は市役所

集めようとすれば、住宅の供給や価格のコントロールも不可欠であるし、公共交通が充実しなければ自動車依存は解消されない。更に、再開発事業は長期的な運営ビジョンとガバナンスが伴わなければ、かえって自治体の財政を圧迫してしまつ危険性もある。

結論として、中心部への都市機能とも注目すべき点である。(西村愛)