



# 特集

## 新たなコンパクト化で目指す これからのまちづくり

わが国が直面する少子高齢化や人口減少、公共交通の空白化などに対処するため、都市自治体のコンパクトなまちづくりが求められています。

昨年、関連する法案が改正され、特に「改正都市再生特別措置法」では、市町村がまちの拠点となる場所に都市機能・居住を誘導するための計画を策定し、計画に基づいた施設の誘導などについて支援する内容となっています。また、国は中心的な拠点だけではなく、周辺の生活拠点も含めたネットワーク型のコンパクト化を目指しており、新たなコンパクト化の動きが見られます。

今回の特集では、2月に開催された「都市計画シンポジウム」と連動し、都市が適正なコンパクト化を図るための方策や地域の実情に合ったコンパクト化を進めている都市自治体の事例をご紹介します。

寄稿 1

### 都市のコンパクト化の意義と可能性

筑波大学大学院システム情報系社会工学域教授 谷口 守

寄稿 2

### 「コンパクトなまちづくり」による 持続可能な富山型都市経営

富山市長 森 雅志

寄稿 3

### 小規模地方都市の 集約型都市構築への挑戦

府中市長 戸成義則

# 都市のコンパクト化の 意義と可能性

筑波大学大学院システム情報系社会工学域教授

谷口 守  
たにくち まもる



## 時代は変わる

かつてはなかなか政策の俎上に乗せられなかったコンパクトシティ政策が、今日ようやく課題として広く興味を持たれるようになってきた。わが国では2007年に社会資本整備審議会第2次答申でその絵柄が示された後、2012年12月の「都市の低炭素化の促進に関する法律」の施行、2014年8月の「都市再生特別措置法」の改正と予算措置を伴った形で矢継ぎ早に対応がなされるようになってきた。つい先日(3月19日)には省庁横断型のコンパクトシティ形成支援チームまで構成された。成長から成熟へとまさに市政をめぐる時代が大きく変わるその瞬間にわれわれは居合わせているのである。

## 一石何鳥ものコンパクトシティ

そもそも何のためにコンパクトシティという考え方を導入するのだろうか。その意義を考えるとすぐ思いつくだけでも片手では足り

ない項目をあげることができる。

①**財政負担の軽減**…都市を整備するには道路・上下水道・学校・電力供給など、さまざまなサービスを提供するための基盤整備が必要となる。また、一度市街地が形成されると、その地域で多少人口が減少したところで、そこへの都市サービス提供、すなわちこれらのインフラの維持管理は継続しなければならぬ。雪国で広い面積の市街地を整備すれば、その広さだけ除雪コストも掛かってしまうというのはそのよい例である。無駄のない拡がらない土地利用で都市を構成することは、財政負担削減への一番の近道といえる。

②**都心の活力確保**…多くの都市で都心商業地域の荒廃が著しい。新たな大型商業施設が郊外に展開し、居住者の交通行動が自動車依存へシフトすることで、この傾向は助長されてきた。都心周辺や利便性の高い公共交通沿線に十分な居住者を誘導し、自動車依存型郊外との力関係を是正することを通じ、都心の活

力は復元していくことになる。また、そのことは地域の中での経済循環を考える上で、欠くべからざる要素となる。

③**公共交通サービスの維持**…利便性の高い公共交通が都市圏の中で軸を構成することになり、居住者の公共交通利用の比重が高まるのが想定される。このため、現在は経営上必ずしも良好とはいえない多くの公共交通事業者にとって、その収支が改善する方向に動くことが期待される。また、またなかで公共交通サービスが維持されることで、自動車を運転できない高齢者など、これから増加することが予測される交通弱者の生活利便性を確保するとともに、危険な高齢者ドライバーの増加を抑えることが期待できる。

④**エネルギー資源の有効活用**…公共交通へのシフトや集住化に伴い、石油や電気などのエネルギー資源の消費が抑えられ、またより効率的に利用されることになる。

⑤**低炭素化**…上記④の変化に伴い、地球温暖

化の原因となる二酸化炭素の排出も以前より抑制されることになる。ちなみに、わが国の都市では市街化区域人口密度が倍になれば、その都市の居住者による自動車交通由来の二酸化炭素排出量はおよそ半分にすることが既に知られている。

⑥健康まちづくり…よく歩く暮らしは健康寿命を延ばすことが一般的に知られており、自動車依存から脱することで歩行量は増加することが知られている。また、近年は都市コンパクト化政策の中で医療・福祉・介護施設などの駅前集約が特に配慮されており、健康まちづくりという観点からも交通利便性の高い場所にこれら諸施設を集約させることの意義は大きい。

⑦自然環境の保護…緑地や農地などの都市用地への転換が抑制されることで、自然環境の保護・保全が以前よりも容易となる。また、まだ事例としては少ないが、未利用となった都市的土地利用地を自然利用に戻す試みも一部でなされている。

上記したようなさまざまなコンパクトシティ導入に際しての意義は、特に人口減少や高齢化が進み、また資源の希少性、環境の重要性が指摘される時代において、より強く認識されるようになってきている。

### コンパクト化を目指す上でのポイントや課題

一方で、どのようにコンパクト化を進め

ればよいかといった点についてはまだまだ誤解も多い。誤った考え方で進めれば、その効果が発揮できないばかりか、むしろ逆効果となるケースもあるので注意が必要である。特に留意が必要なのは下記のような諸点である。

①公共交通を圧倒的に便利にすること…海外の成功事例などを見ると、拠点間を結ぶ公共交通は圧倒的にサービスレベルを高めることがまず肝要であることが分かる。そのために、人口40万人程度の中核都市クラスでは、一般会計のおよそ10%程度を公共交通に充てているケースも見られる。ちなみに、わが国の中核都市では豊田市の0.4%が最高で、0.2%以上を拠出している都市は3都市しかない状況である。なお、ここでいうサービスレベルとしては①頻度の高さ、②ネットワークの充実、③料金の低廉性である。公共交通単体で黒字になることを考えるのではなく、まち全体が黒字になることを考え、公共交通には思い切った資本投下を行うことが不可欠である。

②長い時間軸、広い空間範囲で考えること…都市構造は長い時間を掛けて形成されるものであるため、長期的な視点からの計画立案が必須である。また、住民の行動範囲は1つの市町村域を軽く超えるのが普通であるため、計画の範囲は市町村の単位ではなく、都市圏で判断されることが望ましい。地方分権の流れに一見逆行するようではあるが、市町村間

で広域的に連携する方が結果的に良い結果を生む。福岡県や和歌山県などの先進地では既に圏域で計画をまとめる取り組みが進行している。

③形だけで考えないこと…都心に高層ビルが林立することがコンパクト化だという誤解がいまだに少なくならない。単に拠点における居住者数が増えても、彼らが郊外のショッピングセンターへ車で向かうのであれば本末転倒である。また、近年では都心に巨大ショッピングセンターが立地するケースも散見されるようになってきているが、資本が集約化されることで多様性が損なわれ、地域として脆弱化（せじやくくわ）するという観点からそれが適切なことかどうかを考える必要がある。形の上でコンパクトに見せることが目的なのではなく、豊かで持続可能性の高い都市空間を創出することが本来の目的であることを忘れてはならない。

④公共事業としての視点を持つこと…人口減少の局面では、そこがたとえ拠点地区であつても空き家や質の低い建造物などの除却を積極的に進め、空間の価値を高める努力を続ける必要がある。都市整備を民間に頼る傾向は強まっているが、古くなった公営中高層住宅の低層化へのリニューアル（減築）などは公共事業として早めに執行することも必要である。

⑤農山村いじめではないこと…これは、当初から誤解がないように繰り返し述べてい

る点であるが、都市コンパクト化の主たるターゲットはあくまで無秩序に郊外へ拡がるスプロール市街地である。歴史的に居住歴の長い中山間地域や農山村から人を撤退させようという話ではまったくなく、特定の意図やもしくは無理解の下で、時として農山村からの撤退に議論がすり替えられ、またそのことに対して鬼の首を取ったように得意になってコンパクトシティ政策を批判する者も現れていることは極めて残念な話である。

⑥ **関係ない市町村はないということ**…自分のまちはコンパクトシティに向かない」ということを平然と言う人もいるが、これはそもそも向き不向きの問題ではない。都市はそれぞれ千差万別で、それぞれが置かれた状況の中で、よりコンパクトになるにはどうしたらよいかということを考えなければならぬ時代にあることを理解する必要がある。「モデル都市はどこですか？」そして「その都市を調べたけれど、うちはそこと同じにするのは無理です」といういわゆるコピー型思考停止からどう脱却できるかということが今試されている。

⑦ **コンパクト化という名の分散化を行わないこと**…コンパクトシティ政策を都市計画マスタープランで掲げるようになった自治体の中には、実質的には拠点に見合う都市機能の集

積が何ら見られない地区をも拠点として設定している例が見られる。このようなプランはコンパクト化に名前を借りた、内容としてはまったくその逆の分散化計画でしかない、といえるのではないだろうか。

⑧ **首長がリーダーシップを発揮すること**…丁寧な住民説明と住民合意はもちろん大切だが、コンパクトシティ政策をうまく軌道に乗せている都市ではいずれも首長が時と場合に応じて上手にリーダーシップを発揮している。逆に言えば、コンパクトシティ政策を実現していくに当たって、首長は住民の意見を束ねる能力を試されているといえることができる。

### 簡単なことから本気で取り組む

都市コンパクト化を実現していくための取り組みにはさまざまな方策があり、何から始めてよいか分からないという市町村も多いと思われる。ただ、地図の上に集約拠点とネットワークの絵を描くだけでは、コンパクトシティは実現しない。かといって、いきなり郊外から居住者を撤退させるという強制的措置を議論するケースも散見されるが、単に反発されるだけの可能性が高く、それはお勧めできない。

コンパクト化を進める第一歩は、まず都市がこれ以上郊外にスプロールしないようにす

ることにある。それは今までの都市計画で本来やらなければならなかったはずのことである。その上で、拠点のポテンシャルを高める公共交通整備をどれだけ実施し、歩いて楽しむまちづくりが実施できるかが鍵となる。いずれにしても、拠点として描いたところは本当に拠点にする、交通ネットワークとして描いたところは本当に交通利便性を高める、という本気度が極めて大切になる。

興味深いことだが、今まで各所で重ねてきた意識調査結果から、若い人ほどコンパクトシティ政策を支持していることが明らかになっている。コンパクトシティの実現は、量的な右肩上がり拡大志向の今までの流れから暮らしの質的向上へと大きく舵を切ることにほかならない。換言すれば、新しい暮らし方に対する許容力が意識の若さとして試されているともいえる。そのみずみずしい若さを支える上で、バックグラウンドとなる都市計画の新しい流れについて、専門家以外の市政関係者も日ごろから幅広く親しんでおくことが求められる。分かりやすい解説書<sup>1)</sup>も準備しているのも、興味をお持ちの方はぜひ新しい時代のまちづくりの一翼をそれぞれのお立場から担っていただければ幸甚である。

#### 参考文献

1) 谷口守…入門 都市計画、―都市の機能とまちづくりの考え方―、森北出版、2014



# 「コンパクトなまちづくり」による 持続可能な富山型都市経営

富山市長（富山県）

森 雅志



## はじめに

富山市は、富山県の中央部に位置する人口約42万人の都市である。古くから「くすりのまち」として全国にその名が知られ、葉業をはじめとするさまざまな産業と高度な都市機能、そして多様な文化と歴史を併せ持つ、日本海側有数の中核都市として発展している。そして、平成27年3月には北陸新幹線が開業し、今まさに「コンパクトなまちづくり」の中核を担う富山駅新幹線高架下への市内電車の乗り入れや中心市街地の再開発事業など、新たなまちづくりの動きを加速させている。

## コンパクトなまちづくりへの経緯

「コンパクトなまちづくり」を推進するに至った大きな時代認識としては、人口減少と超高齢化である。厳しい経済情勢の中、国・地方ともに大変困難な行財政運営を余儀なくされており、とりわけ地方都市にお



整備が進む「富山駅」周辺

いては激しい人口減少に陥る可能性が高く、今から20年、30年先を見据えて布石を打つ

ておく必要があると考えた。本市も高度経済成長期の車社会の発展とともに、これまで拡散型のまちづくりを進めてきたが、その結果、市街地が薄く広がり過度に車に依存した都市構造は、車を自由に使えない市民にとって非常に暮らしにくいまちとなった。このような社会構造の変化に対して、どういった解決策を提案していくのかを検討した結果、時代の変化に迅速に対応し、将来の世代に責任が持てる、快適で持続可能なまちづくりが必要だと結論付けた。

そこで、本市では10数年前から「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」に取り組んでいる。本市が目指す「コンパクトなまち」とは、一極集中型ではなく公共交通を軸とした多極型のコンパクトシティである。すなわち鉄軌道をはじめとする公共交通のサービスレベルを高めることでまちを活性化させ、その沿線に居住、商業、医療、文化などの都市の諸機能を集積させることにより、必ずしも車に頼らなくても日常生活に

必要なサービスを享受できるまちであり、高齢者や子育て世代、そして環境にもやさしい、効率的で持続可能なまちである。これらを実現するために「公共交通の活性化」「公共交通沿線地区への居住推進」「中心市街地の活性化」を施策の3本柱と位置付けている。

### 公共交通の活性化

地方都市の輸送密度では交通事業者が建設から維持・管理・運営にかかる費用を運賃収入のみで賄い、安定した運行を行うことは困



中心市街地を走る環状線「セントラム」

難であることから、まちづくりに必要な公共交通については、行政として積極的に関与し、交通事業者と協働で公共交通の活性化を図ることにした。

このリーディングプロジェクトとして実施したのが「富山ライトレールの整備」である。利用者が減少し廃線の危機にあったJR富山港線を、公設民営により運行間隔の短縮、駅の増設やバリアフリー化等、運行サービスの向上を図ることで日本初の本格的LR Tとしてよみがえらせた。結果、利用者は開業前と比べ平日で約2倍、休日で約3.5倍と跳ね上がった。特に日中の高齢者の利用増加が顕著であり、閉じこもりがちだった高齢者がLR Tの開業をきっかけに自ら外出するようになった。このことは、市民のライフスタイルに刺激を与え、中長期的には健康寿命の延伸や要介護度の改善・維持といった医療や福祉の分野にまで好影響を及ぼすものと期待している。

次に取り組んだのが「市内電車環状線化事業」である。中心市街地の活性化と回遊性の強化を目的として、富山地方鉄道が運行していた軌道線の一部0.9 kmを延伸することで、路面電車の環状運行を実現したもので、市が施設を整備・保有し、交通事業者が運行するという路面電車では日本初となる上下分離方式を導入した。環状線の開業により、市内電車全体の利用者が増加しただけでなく、中心

市街地での滞在時間の増加や平均消費金額にもプラスの影響を与えている。

### 公共交通沿線への居住推進

公共交通の活性化と併せて取り組んだのが、中心市街地および公共交通沿線への居住の推進である。コンパクトシティの実現には、中心市街地や公共交通の利便性の高いエリアに居住を推進する必要がある。本市は規制ではなく、駅やバス停を中心とした徒歩圏の魅力を高めることで、ゆるやかに居住を誘導することを基本的な手法とした。中心市街地および公共交通沿線を居住推奨エリアとし、そのエリア内での良質な住宅建設などに財政支援することで居住を誘導、さらに中心市街地では統廃合により生まれた小学校跡地に介護予防を専門に行う施設を整備し、民間事業者に運営委託するなど、土地利用と交通政策、あるいは福祉政策などと本格的な連携を展開するなど、官民連携しながら複数の行政分野にまたがる施策を包括的に展開していることも、本市のまちづくりの大きな特徴である。

これらの取り組みにより、平成17年には約28%だったエリア内の人口は、平成25年には約32%まで増加、さらに20年後には約42%まで高めることを目標としており、この限りにおいて、まちはコンパクトになり効率化され、将来世代の負担を軽減するこ



とができるものと考える。

### 中心市街地の活性化

中心市街地とは、経済活動、交流、情報発信が活発に行われる都市の「顔」である。同時に活発な経済活動により、一定の税収を生み出す重要な地区でもある。中心市街地への集中投資による地価の維持は貴重な税収の確保にもつながることから、都市経営の観点からも極めて重要な政策である。本市は、平成19年2月に第1期富山市中心市街地活性化基本計画の全国第1号認定を受け、積極的に中心市街地の活性化に取り組み、全天候型の賑わい広場「グランドプラザ」を整備した。「グランドプラザ」は中心市街地の真ん中に位置するガラスの大屋根のある広場であり、大型ビジョン、昇降式ステージなどを備え、まちなかの賑わい・交流の拠点となっており、年間を通じて多くのイベントが開催され、人が集い、賑わい、そして新たな文化を発信する拠点、来街者の憩いの場になっている。

また、高齢者が日中、中心市街地に出かける場合に、市内のどこから乗車してもバス等の公



全天候型多目的広場「グランドプラザ」

共交通料金を100円に割り引く「おでかけ定期券事業」を実施している。おでかけ定期券は、市内高齢者の約24%が所有し、1日平均で2500人余り(平成25年度実績)の利用があり、中心市街地の活性化の効果だけでなく、高齢者の外出機会の創出や健康増進にも大きく寄与している。

他にも、地元農林水産物の情報発信と販売促進を図る拠点「地場もん屋総本店」の整備、花で潤うまちを創出するため、指定の花屋で花束を購入し、市内電車等を利用した時の運賃を無料化する「花」Ecoモデル事業」といったユニークな取り組みも展開している。

### これからのまちづくり

今後さらに地方都市を取り巻く環境が厳しさを増すことが予想される今だからこそ、先を見据えた政策が必要であり、その実現に向けて本市は今まさに取り組んでいるところである。この取り組みは、本市が国家プロジェクトである環境モデル都市や環境未来都市に選定されたことに加え、OECD(経済協力開発機構)の「コンパクトシティ報告書」に先進都市として紹介されるなど、国内外から高い評価をいただいている。

また、平成26年8月には都市再生特別措置法の一部が改正され、市町村は「住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関連する施設の立地の適正化に関する計画(立地適正化計画)」を作成できることとなり、今回の法改正によって、これまで本市が取り組んできたコンパクトなまちづくりについて、法的な位置付けが明確になり、一層まちづくりに取り組みやすくなったものと考えている。これらを後押しに、今後とも着実にコンパクトなまちづくりを推進し、市民が豊かさや幸せを実感できることに加え、自然災害を含むあらゆる脅威に対し都市のレジリエンスを高め、将来世代に責任が持てる持続可能な都市の実現を目指したい。



# 小規模地方都市の 集約型都市構築への挑戦

府中市長（広島県）

戸成義則



## はじめに

府中市は、人口約4.2万人の都市で広島県東部の内陸地帯に位置している。東南側には人口約46万人の福山市に接しており、最寄りの新幹線駅がJR福山駅である。府中市中心部から福山市中心部までは、JR福塩線を利用して約45分、車を利用すれば約30分で到着し、

一体の生活圏を形成している。

人口は、昭和50年がピークであり、早くから人口減少に転じている。昭和48年に線引き制度を導入した本市は、奇しくも拡大型の都市構造の中で人口が減少していった。また、高齢化率は、

平成22年国勢調査で約31%であり、平成37年には約40%に増加することが予想されている。

産業は、古くから家具、機械金属、繊維など製造業が盛んな都市であり、内陸地帯に工業都市として確固たる地位を築いてきたのは、旺盛な企業活動の沃野として市内の平地のほとんどを市街化区域に入れ、かつ工業系の土地利用を想定した準工業地域を大幅に採用したことに大きく起因している。これによって、活力ある産業が市内各地で栄え、今日の産業都市府中の形成に大きく寄与したが、産業構造の転換とともに近年はその産業にも翳りが見え始めた。

このような成長過程の中で、産業の振興に合わせ、本市は自動車に極端に依存した都市構造を作り上げてしまった。その結果、低密度に広がった市街地は都市基盤であるインフラ整備を非効率にするだけでなく、今後の健康・医療・福祉施策などの公共サービスにも、大きく影響を及ぼすものである。

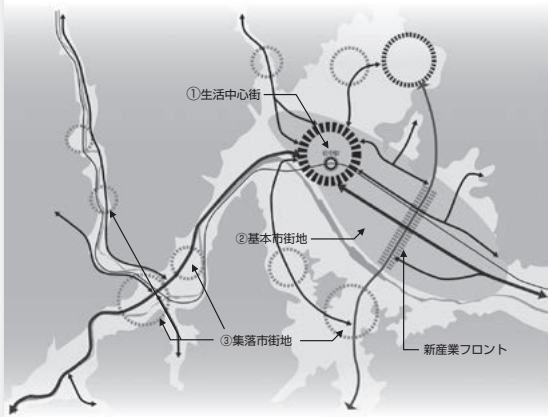
ゆえに、集約型都市構造の構築が、本市最

大の課題と考えている。

## まちづくりの転機

本市の市街地は、高度成長期に産業の発展とともに急激に市街化が進んだ。このため、都市基盤整備が極めて不十分な状態にあり、準工業地域への住宅・工業等のスプロール化が住・工・農の混在を招き無秩序な土地利用を生み出し、都市構造に重大な影響を与え、まちづくりは停滞していった。その後、土地区画整理事業や連続立体交差事業等により、都市の再構築を試みたものの、動き出すことは無かった。この停滞したまちづくりを進めるため、平成12年の都市計画審議会から出された答申を基に、平成15年に都市計画マスタープランの改訂を行い、コンパクトな市街地と明快な道路ネットワークを念頭に置き都市計画道路の変更や土地区画整理事業の廃止など、実現できるまちづくりに方向転換し、身の丈にあった都市計画へ見直しを行った。無秩序な土地利用については、問題点と位置

表1 平成20年の答申で示された集約型都市構造





小学校と中学校を併設した「府中学園」

街とは、小売店舗、行政機関、福祉施設、学校、文化施設など、市民が都市的な生活を営む上で必要な生活支援機能が集約的に立地し、各方面からアクセスが良好に確保され、にぎわいと回遊性を兼ね備えた都市全体の生活拠点となる市街地。②基本市街地とは、生活中心街を

含む、山に囲まれた平坦なエリアに広がるまとまりのある市街地で、既に骨格的な道路や下水道について一定の整備がなされている。主要な都市基盤や生活支援機能がこのエリアに含まれ、市街化区域の人口のうち約7割を擁する本市の基本となる市街地。③集落市街地とは、本市を生活基盤として古くから住み続けられてきた集落的市街地。生活中心街との結びつきによって必要な利便性が確保され、今後も住まう場として選択される地域と定義した。

### これまでの具体的な取り組み

集約型都市構造の構築のため、さまざまな施策を取り組むこととした。平成16年から20年にかけて、まちづくり交付金を活用し新たな基盤整備と歴史的資源の融合によりにぎわいを再生する取り組み、平成19年から23年までは中心市街地活性化基本計画の策定を行いコンパクトなまちづくりにおける拠点づくりに取り組み、中心部におけるにぎわいの創出を図った。

また、本市独自の取り組みとして、中心市街地の商業地域に特別用途地区（ものづくり産業振興地区）の決定を行った。これは、本市の強みである中心市街地に多く立地している製造業を保護し、またオープンファクトリーなど観光産業として活用することにより、中心市街地の活性化を図るものである。さらに、府中市まちなか活性化支援制度を設け、生活中心街への公益施設や商業施設の立地に補助を行い、民間による生活支援機能の集積を誘導している。

### さらなるまちづくりの推進

一方、全国では人口減少・少子高齢化が共通の課題となり、平成26年5月に、日本創成会議が「消滅可能性都市」として自治体の存続自体が危機にあることの発表を行い、平成26年7月には、国土交通省が「国土のグランドデザイン2050」で国土の一律的な発展から選択と集中への国土政策の方向転換を公表するなど、人口減少・少子高齢化の対策が社会的問題として注目されるようになった。

本市では、これまでの取り組みを確固たる

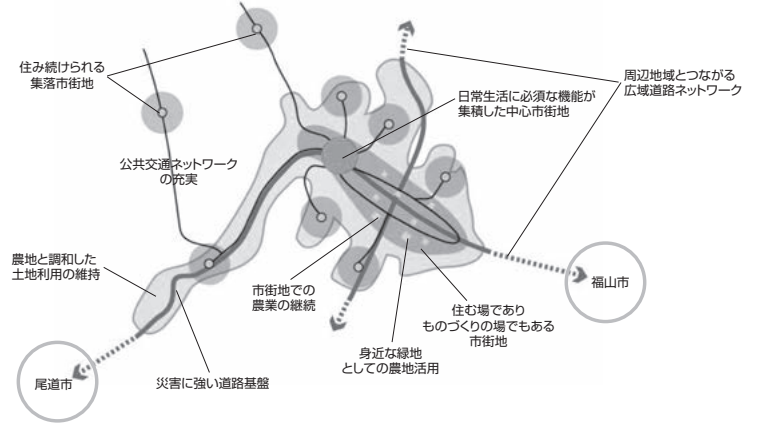
付け、新たな土地利用の方向性を模索した。この結果、都市計画道路などの基盤整備は動き出したが、土地利用については具体的な解決策が見いだせず、出生率の低下や若者の転出など社会的問題に対応できる持続可能なまちづくりの方策を求めている。折しも、都市計画法や中心市街地活性化法などのいわゆるまちづくり三法が改正され、都市の秩序ある整備やコンパクトなまちづくりが求められていた時であった。そこで、各地区の実情に応じた規制・誘導方策や適切な用途配置など、実効性のある土地利用の方策について、平成19年に再度、都市計画審議会に諮問した。

この諮問を受け、出された答申により、本市の目指すべき集約型都市構造が明確なものとなった。集約型都市構造では、市街化区域内に①生活中心街、②基本市街地、③集落市街地の3つの区域設定を行った。①生活中心街とは、小売店舗、行政



現在の府中市民病院(手前)と建設中の新病棟(奥)

表2 平成26年の都市計画マスタープランで示された集約型都市構造



化という社会現象を受け入れ、人口が減っても本市において市民が安心して快適に暮らし、働けるという日常的な生活環境を単独の都市として維持することを念頭に置き検討した。その基本的な将来都市像に合わせ、都市基盤の整備、土地利用の

ものにし、さらにまちづくりを進めるため、平成26年に都市計画マスタープランの改訂を行い、再度、本市が目指す都市像とスケジュールを明確に示すこととした。ここで、描いた基本的な将来都市像とは、現在起きている人口減少・少子高齢

方針、本市らしい魅力の創出などを肉付けすることににより都市構造の考え方をまとめた。都市計画マスタープランで考えた都市構造とは、従来の集約型都市構造をベースにさらに発展させたものとした。中心市街地には、従来通り都市として必要な生活支援機能を集約することとし、併わせて市内のどこに住んでいてもそれらを楽しめるような公共交通ネットワークを構築することとした。同時に、周辺主要都市へも広域ネットワークで結び都会的な非日常機能を補完させる、いわゆるネットワーク型のコンパクトシティを目指すこととした。主な取り組みとして、生活支援機能の強化を図るため老朽化した府中市民病院を建て替えることとし、安心して快適に暮らせる都市構造の再構築を目指した。

課題であった土地利用については、低密度に広がった市街地を面的に縮小することは難しく現実的ではないと捉え、これ以上の拡大は抑制しながら、現在の居住地の広がりを維持することとした。これを補完させる役割として、市街化区域内の積極的な農地活用を掲げた。本来、都市計画法では、市街化区域は宅地としての土地利用を前提としており、農地の存在は否定的なものとなっている。しかし、現代における都市では、農地のもつ生産的な機能以外に、レクリエーション機能、防

災機能などさまざまな役割を必要としている。このことに注目し、市街化区域内にある農地を本市の魅力として活用することとした。また、この都市計画マスタープランをより現実的に進めるため、現在、立地適正化計画の策定に向けて取り組んでいるところである。立地適正化計画を策定し、都市計画マスタープランと併わせ、本市が考えているまちづくりのビジョンを積極的に広く市民に知らせるにより共有化を図り、官・民一体となって取り組んでいくものとしている。

**今後の課題**  
これまでの取り組みは、本市が抱える問題に対し府中市として取り組んできた。しかし、今日、自治体が抱える全国的な共通の課題は、生活圏の広域化などを理由に本市のような小規模地方自治体の単独の取り組みでは極めて限定的な効果となり、根本的な解決へとつながることが難しいと考えている。今後は、近隣の市町村との連携や役割分担が不可欠であり、自治体の枠を超えた都市圏として、同じ価値観の下、将来の都市圏像を共有し取り組まなければ、これからの課題を克服することは難しいと考えている。  
私たちは常に未来を見つめ挑戦し続けなければならない。10年後、20年後の子どもたちのために。

