

四月二〇日に人口一万三〇〇〇人の宮城県山元町で町長選挙があり、現職の町長と以前の町長が対抗し、一九四票という僅差で現職の勝利となった。住民の七割が投票したことといい、以前の町長が登場したことといい異例の選挙であった。その理由は東日本大震災の被害から復興する将来計画についての賛否が町民を二分していたからである。その計画のキーワードはコンパクトシティである。

この概念は七〇年代に一度、アメリカで登場したことがある。当時のアメリカは郊外に低密な住宅団地が拡大して人口が急増していく一方で、都心が衰退していくというスプロール現象が社会問題となっていた。そこで都市計画が専門ではない統計学者などが、何層もの人工地盤を建設し、そこに住居もオフィスも一体とする職住接近の高密なコンパクトシティを提案したが、それほど話題になることはなかった。

ところが九〇年代になり、新規のコンパクトシティが登場した。今回は路面電車の活用である。自家用車の普及がスプロール現象の主要な原因であるが、それは環境問題の原因にもなっているから、ライト・レール・トランジット（LRT）という新型の路面電車を敷設し、その新駅周辺を集中して開発しようという発想である。実際にポートランドやミネアポリスなど、いくつかの都市ではLRTを新設し、成功した。

山元町では、太平洋岸を走行していた常磐線が津波によって現在でも不通になっているうえ、四割の住民も高台に移転する必要があることから、鉄道路線を内陸に移設し、新駅の周辺に新市街地を建設するコンパクトシティが提案された。政府の後押しもあって町長が推進したが、以前の住居付近に移転したい住民の意向と、町長の推進方法が強引であるという理由で反対が噴出し、今回の異例の選挙になったのである。

しかし、日本にもコンパクトシティの注目すべき事例が登場している。富山市は県庁所在都市で人口密度が最低である一方、通勤の自動車利用率は中核都市で最高という分散した地域である。そこで廃線が決定していた鉄道をLRTに転換し、その沿線に企業や住宅を集中させる計画を実施した。さらに既存の路面電車と接続して路線を拡大し、長期には鉄道沿線の人口を一二万人から一六万人まで増大させる計画を推進している。

青森市は二〇世紀最後の三〇年間で都心から郊外に移転した人口が全体の四%以上の一万三〇〇〇人にもなり、道路や水道の基盤整備に三五〇億円も投入し、さらに交通サービスや除雪にも多額の予算が必要になってきた。そこで青森駅前の都心の歩道を冬期には完全に融雪し、生鮮市場など公共施設を建設し、民間の集合住宅を誘致してきた結果、減少傾向であった都心の人口が急速に回復するようになってきた。

現在、日本の生活環境は急速に変化している。一九六五年から現在までの四五年間で、住宅用地は一・七倍に増加したが、人口は一・三倍の増加であるから、人口以上に住宅用地面積が増大してきた。平均すれば面積に余裕ができたと理解できなくもないが、その分布は均等ではないために過疎地域が増加し、ここでは高齢者層の比率が半分以上になり、冠婚葬祭などの社会活動の維持が困難になっている限界集落が急増している。

二〇〇六年の調査では、過疎地域に存在する六万以上の集落のうち限界集落が一三%、近々無人となり消滅する集落が四%と推定されている。地域の将来は住民が決定することであるが、日本の人口が減少しはじめ、地方公共団体の財政は危険水域にある状況を考慮すれば、これまでの延長ではない未来を検討することも視野にする必要があり、コンパクトシティは有力な選択の対象である。