

第1章

コンパクトシティとは

第1章. コンパクトシティとは

1-1. いま、何故コンパクトシティなのか

現代の我が国の地方都市において、都市政策上、容易には解決不可能な問題が横たわっていることを、誰もが認識しているはずである。それは、都心の空洞化対策として中心商店街の活性化に都市計画や商工サイドで様々なメニューを提示しながら行政が応援するという姿勢をみせながら、一方でその衰退化の要因ともなっている郊外型店舗の立地を促すような土地利用の拡大を行わなければならないというジレンマである。

いわゆるコンパクトシティと呼ばれるような施策を、地方都市は本気で導入しようと考えているのか。それによって中心部の再生は可能なのか。それが地方都市の持続可能性にとって本当に重要なことなのか。これを様々な立場の人々が真剣に議論すべき時期こそが、我が国の世紀末の意味であると考ええる。

市街地拡大に緩いブレーキをかけながら中心部に多方面からのエネルギーを投与するような施策を進めていくためのコンセンサスが、地方都市においてしっかりと構築されなければならない。それは、コンパクトシティというキー概念で説明されると同時に、ある意味でストックの有効活用という考え方の延長線上で議論されていく必要がある。

そもそも地方都市が抱えるストックとは何かを考えたとき、当然市街地の周囲を豊かに取りまく農地や漁場、森林などが含まれてくることとなる。その固有のストックを食いつぶす形で、高度経済成長期以降の地方都市においては、フローが次々と生み出されていった。そこで、線引きという計画ツールが、都市の拡大ベクトルと農業政策との折り合いを厳然とつけてきたことは、今さら言うまでもない。しかし、この都市の形態上の境界面において、今やデリケートな問題が見えかくれしているのである。すなわち、右下がりの農業経済において農地の流動化を望む農業従事者のベクトルを、都市計画サイドが柔軟に対応しながら抑制していくという不思議な構図が、現実の地方都市には存在している。

都心の空洞化が叫ばれる中で中心市街地に対する様々な活性化メニューが検討される一方で、郊外の土地利用の拡大化傾向が依然として続いているという矛盾に対して、地方都市は確固たる基本コンセプトを打ち立てなければならない。それは、総合計画や都市マスタープランにおいて、明確に提起される必要がある。

そこに登場してくるのが「コンパクトシティ」という言葉である。このキーワードはコンパクトという言葉のみが先行し、ややもすると形態的な概念で理解されることとなり、本来必要とすべき内容について議論されることがないままに様々な場面で乱用されているのが現状である。

ここでは、コンパクトシティを実現させていく上で、非常に重要と思われる3つ

のテーマについて、その必要性和可能性を論じたい。

(1) 市街地の拡大ベクトルを抑えることが真に必要なか、そしてそれは可能か

これまでの市街化区域の拡大要求は、人口増大を是とする地方都市の総合計画のスタンスが招いた、右肩上がりの時代の政策の遺物であるといっても過言ではない。それが、現代の地方都市において、中心市街地の空洞化を生じさせているのである。

そこで、これまでの人口増加施策を引きずっている行政および商工界に対しては、市街地を決して拡大することなしに、ある程度の都市の成長（正確に言えば人口増）を担保する手法として、新たな住宅需要に対応する施策を用意しておくことが必要となる。例えば、市街化区域内の未利用地の適切な宅地化の誘導や、容積率の増大施策等によって、市街地内部に居住空間を再構築していくというものである。都心居住施策（敢えて、地方都市においては「街なか居住」と称したいが）の必要性は、この部分においてコンセンサスを得ることが可能となるはずである。

現実的には、地方都市の中心部に存在する路線型商店街においては、街区内部の土地の所有関係の整理・統合が必要となってくる。未利用の敷地内空地や裏宅地と呼ばれる空間（いわゆるアンコ）の再編成を進めることによって、街区の容積達成率を高めるような施策が現実的に可能となるのである。街なか再生型の区画整理事業等、内向きのベクトルを誘導する施策が今後ますます必要となってくると思われる。その実現のために市民の意識を後押しするようなインセンティブの想定が必要になる。

しかし、それでも、土地の所有関係の再編成は、関係権利者のそれぞれの価値観やライフステージという内部要因と経済情勢等の外部要因とによって、決して理論通りに進められるものではない。そこでは、様々な情報提供や学習の機会の創出によって、自らの将来像を空間イメージと組み合わせる形で考えようとする市民を育成していくことが必要となる。

(2) 美しい農村、郊外を形成していく必要性

一方で、市街地拡大のベクトルは単に開発側の拡大方針によるものだけではなく、農業構造の変革の中で農地の転用を志向する農業世帯によっても引き起こされているという事実は前述の通りである。したがって、この部分においても農業従事者のコンセンサス形成がコンパクトシティ実現のカギを握ることとなる。

したがって、内向きのベクトルを喚起するような都市型の活性化施策を進めるだけではなく、このような都市フリンジから郊外へとつながるゾーンに対する積極的な方策を新たに検討する必要があると思われる。

具体的には市街地周辺の農村集落地域は、都市と農村の交流の場として、レクリエーション機能を内包したり、1.5次的な産業の進展等により、農地や緑地と共存する空間として、コンパクトな地方都市の市街地を柔らかく取り囲むベルトのよう

な位置づけで整備されていくことが望まれる。

そのためには、大規模な公園等の整備や、農地の保全と活用、あるいは農地と共存するような田園型の市街地形成等が重要テーマとなるはずである。また、市街化の圧力は高まっているものの面整備等が実施されない市街化区域内への編入がされていない地域や農業振興地域内の白地地域については、美しい沿道景観の維持のために適切な土地利用の秩序化が図られていく必要がある。

市街地周辺におけるレクリエーションの場として、あるいは自然環境と共存する地域として、調整池の活用や農地の保全整備、また斜面樹林地の保全等を行っていくことにより、市街地を取り囲むアメニティ拠点が形成されていくこととなる。コンパクトシティ実現のためには、市街化区域外のエコロジカルな土地利用方針の確立が不可欠である。

(3) 公共公益施設の計画的配置とストック活用

市民に対して内向きのベクトルを誘導する施策をとって、地域内でストック活用のコンセンサス形成を図りながら、公共公益施設の配置がフロー主義によって市街地の無秩序な拡大を招くような矛盾は、避けられなければならない。逆に言えば、自治体が率先して市街地内部の空間を活用していく施策を提示していく必要がある。

しかも、それは中心市街地を区画整理や再開発事業によりリニューアルしていく中で公共施設を内包させていくといった従来の開発手法（右肩上がりの時代における正攻法の方策）の財政的限界を乗り越えるための工夫を盛り込んだ政策とならなければならない。それは端的に言えば、既存ストックの再生・活用という視点であるし、場合によっては、別の機能を持ち込むことにより、地域内で新たな施設として生まれ変わるような取り組みも考えられる。

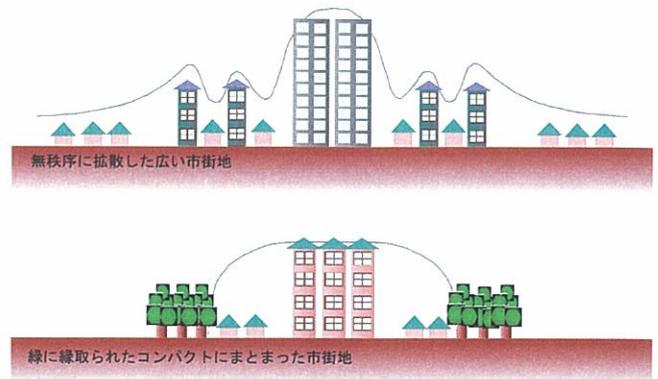
したがって、都市行政の各部門が管理する各種公共施設の配置に関して総点検を行う中で、機能の複合化を伴うリニューアル・プロジェクトを中心市街地内部で構想していくことが、それに伴う民間の内向きベクトルを誘発することにもつながり、結果的にコンパクトシティの都市活動を密度の濃いものとする事となるはずである。

今日の地方都市においては、豊かな資源を守り、少しずつ創り、今あるものを育てていくプログラムが必要となる。そのためにはフロー中心からストック中心の施策にシフトしていかなければならない。それは新たな空間をつくるという事業から今ある空間を育てるプロジェクトへとシフトしていくことを意味する。いわば「まちづくり」ではなく、「まち育て」の発想である。それが、コンパクトシティ形成のための鍵となることを強調したい。

(北原啓司：コンパクトシティにおける複合化の発想、日本建築学会大会資料1998を加筆修正)

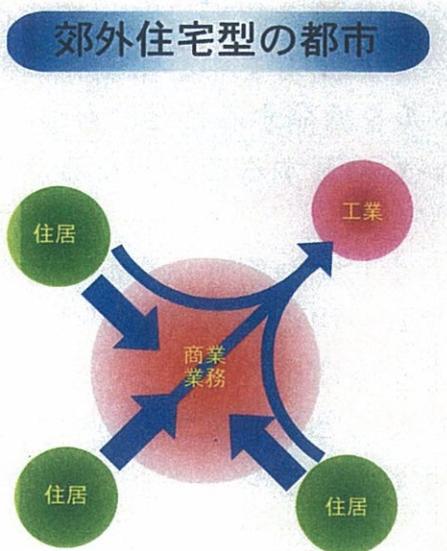
1-2. コンパクトシティのイメージ

従来の都市は、大都市だけでなく地方都市の多くにおいて、都心部に高層建物と老朽木造住宅密集地区が混在し、環境・防災上の問題を抱えている一方、低未利用地が散在し有効利用されていない状況にある。また、市街地が無秩序に拡大し都市近郊の農地や緑地が失われるなど、様々な問題が生じている。都心部を有効活用することによって高層化しなくても、都市をコンパクトにすることができ、近郊の緑地や農地を保全することが可能となる。また、従来の都市の市街地は概ね都心に商業業務機能が残り、郊外に居住者が移転した郊外住宅型となっており、都心の空洞化や交通渋滞等の様々な問題が生じている。都心居住の推進により職住近接型の高密度な市街地が形成されると、住居と職場の近接に伴う総走行台キロの減少と平日朝夕の通勤に伴う方向別交通量の差の縮小等により渋滞が緩和されるとともに、より少ない投資で渋滞の起きない道路網を作ることができる。さらに、高齢者等の自家用車を利用しにくい人々が歩いて商店街や公共公益施設等を利用しやすくなり暮らしやすい街となる。また、様々な機能が集中立地することによる複合的、相乗的な経済交流活動の活発化による中心市街地の活性化も期待される。このことは、空洞化がより深刻な東北の地方都市の都心部（大都市と敢えて区別するために「街なか」と呼ぶ場合がある）において、より重要な視点であろう。



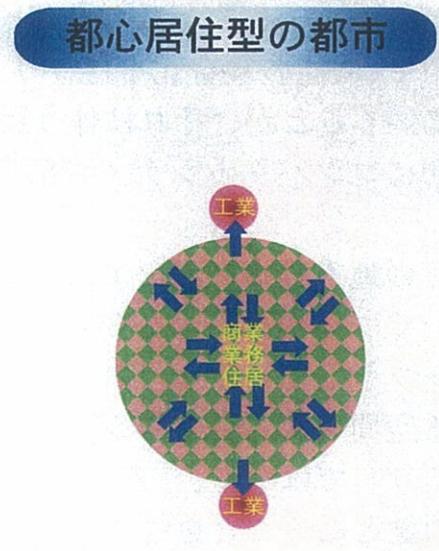
コンパクトシティ断面図

〈従来型の都市〉



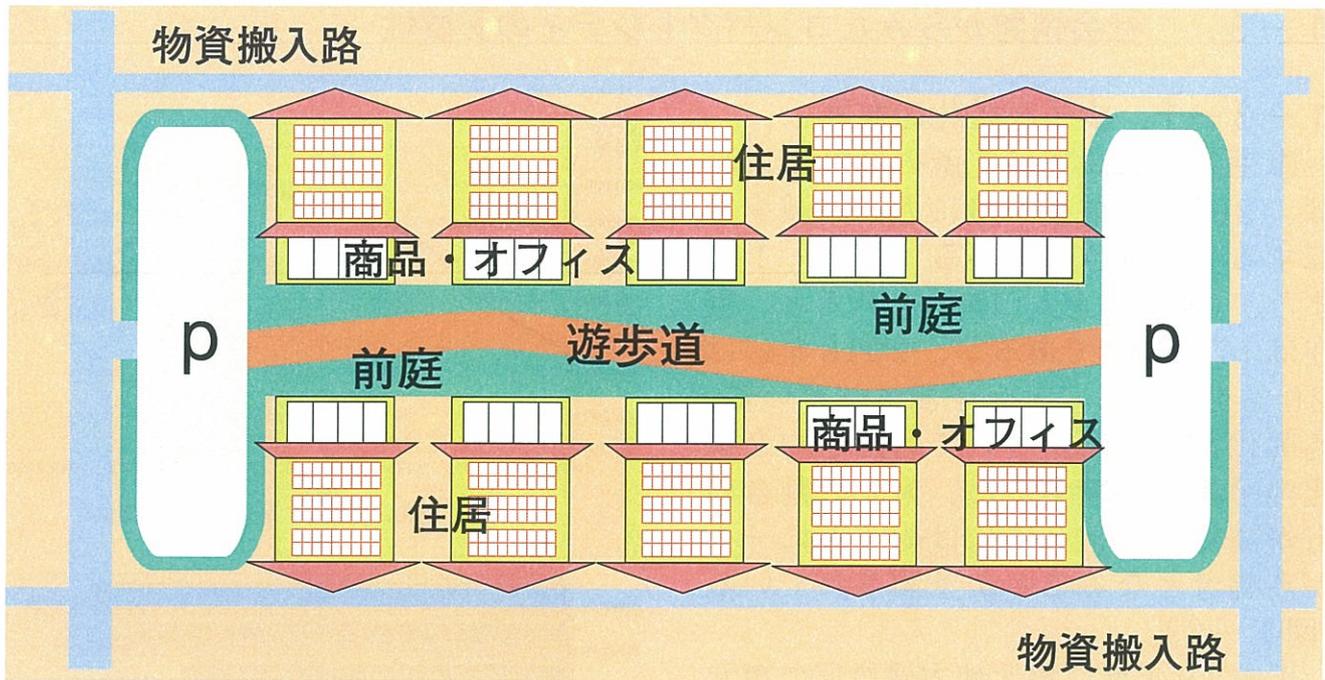
交通が集中し、渋滞が発生
方向別の差が大きく非効率

〈コンパクトシティ〉



交通が分散し、渋滞が起きない
方向別の差が小さく効率的

従来型の都市と
コンパクトシティ
の比較

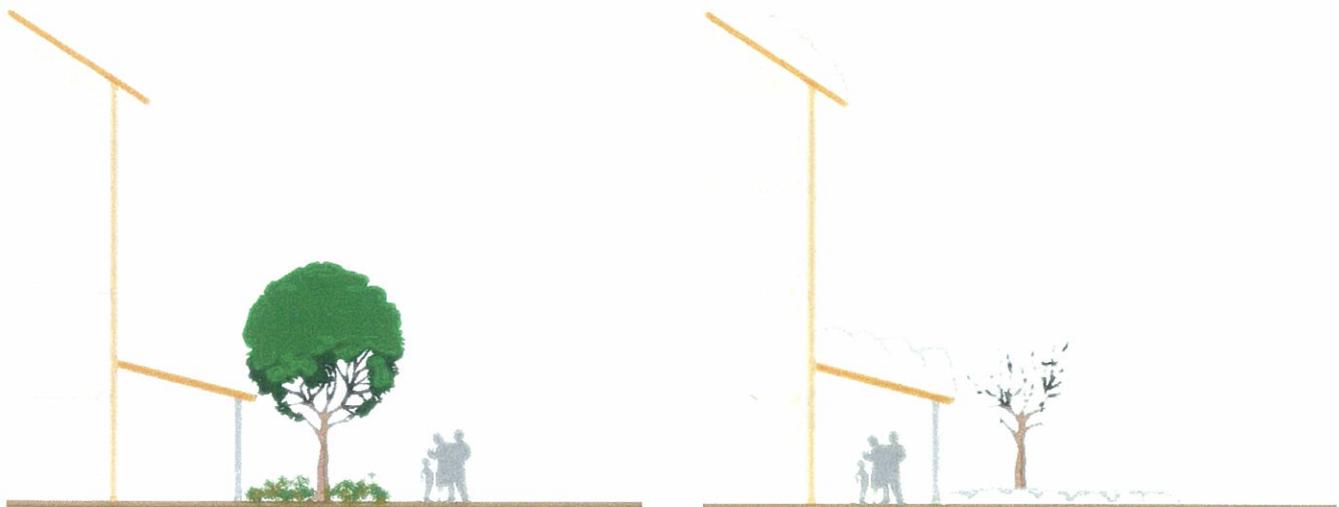


街区イメージ（１）

コンパクトシティを街区レベルでイメージすると、従来の自動車利用を前提とした車道に面した低密度な街並みとは異なった発想の市街地を形成することができる。例えば、歩行空間を表空間とした人間中心の市街地の形成も可能となる。住居や商店、事務所や文化施設などが複合した建物が立ち並んだ街区のはずれに共同駐車場を設置した歩行者中心のまちづくりも可能となる。表通りは、緑豊かな遊歩道とし、「こみせ」「雁木」などを設ければ冬でも快適である。



街区イメージ（２）



街区断面イメージ

1-3. 社会情勢からみたコンパクトシティの必要性

1-3-1. 少子高齢化の進展

厚生省人口問題研究所の推計によれば、2007年前後を境に人口は減少に転ずると予測されている（図1-1）。また、65歳以上人口割合をみると、現在は17%程度であるが、2010年には20%を越えることが予測されている。高齢化割合予測について全国平均と東北の平均を比較すると、東北の割合の方が高く、2010年には約4人に一人が高齢者となることが予測されている（図1-2）。

平成10年度に東北地方建設局で東北62市（仙台市を除く全市）を対象に行った調査（以下データ集と呼ぶ）では、都市の中心部（昭和45年DID区域内、以下共通）で0～14歳人口が著しい減少を示している（図1-3）。また、4人世帯が中心部で減少を示している（図1-4）。

このような人口動態や世帯の変化は都心部に整備された学校などの公共施設利用を非効率にするばかりか、コミュニティの崩壊などの問題を引き起こしている。今後は、都心部における高齢者対応の街づくりが求められるとともに、これ以上の人口減少をくい止め、逆に増加させることが求められる（図1-5）。

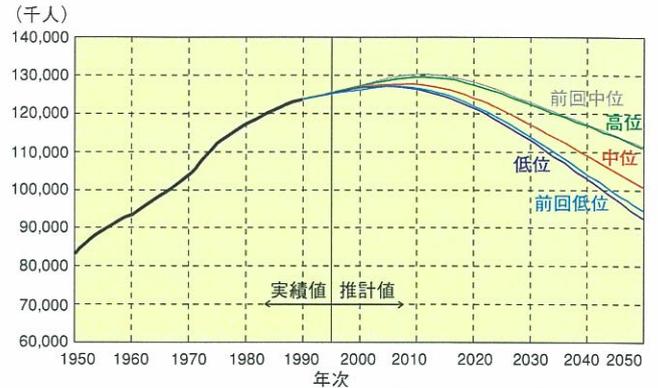


図1-1 総人口の推移：高位・中位・低位

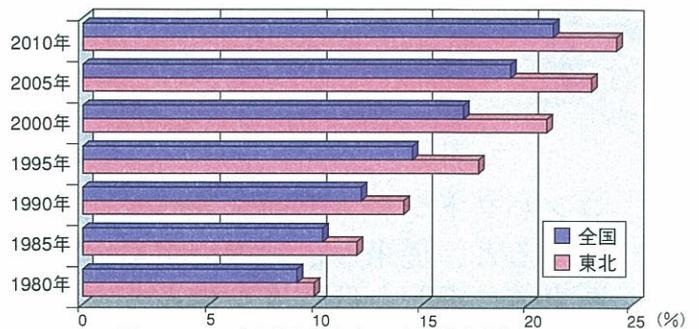


図1-2 全国及び東北の高齢化予測

出典：厚生省人口問題研究所「日本の将来推計人口」

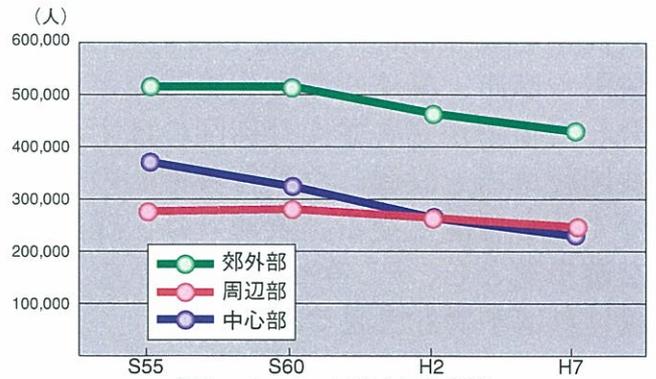


図1-3 0～14歳人口の推移

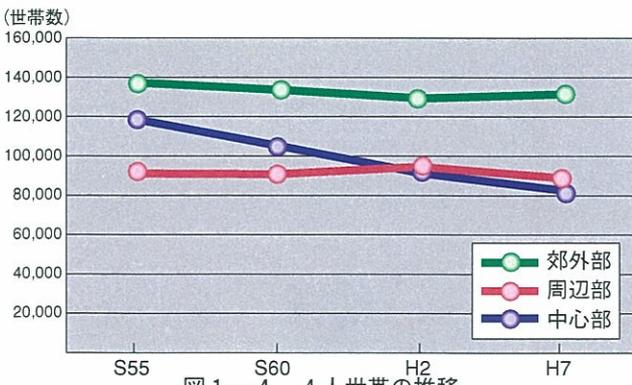


図1-4 4人世帯の推移

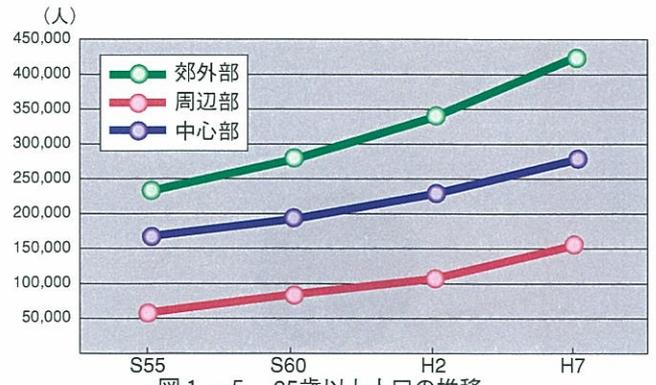


図1-5 65歳以上人口の推移

注 ● 中心部：昭和45年DID地区を区域界とした。
● 郊外部：行政区域内で周辺部及び中心部以外を区域界とした。

● 周辺部：平成7年DID地区を区域界とした。

1-3-2. 郊外化と都心空洞化の進展

国土の構成要素である都市と農山漁村の関係は、大まかに言えば、産業構造の高度化や都市化の進展が、農山漁村から都市への人口の流出や農山漁村の衰退と相まって続いてきたと言える。

ところが、流出先の都市は、中小都市を中心にモータリゼーションの進展、商業環境の変化などにより、都市の区域が人口増加の伸びを上回って膨張し、人口密度の低い市街地が広がってきている(図1-6)。

郊外部では、住宅団地の造成や大型小売店舗の進出等の開発が盛んに進められる一方、都心部では商業販売額の低下、賑いの喪失、居住者の減少など中心市街地の空洞化が進行している(図1-7, 8)。その結果、「人が集まるコミュニティの場としての役割」や「まちの顔としての象徴性」「文化を継承する役割」を担ってきた都心部が衰退し、郊外部に広がった市街地は都心部で失った町の魅力を補うだけの個性を持つに至っていない場合には、都市全体の活力の低下が懸念される状況となっている。また、郊外化の進展は、農地の荒廃や緑地の喪失の一因ともなり、若者の流出による跡継ぎ不足、人口流出による農山村の衰退に拍車をかけている。すなわち、郊外化と都心空洞化の進展は、都市問題が農山漁村にまで大きな影響を及ぼすことを示している。

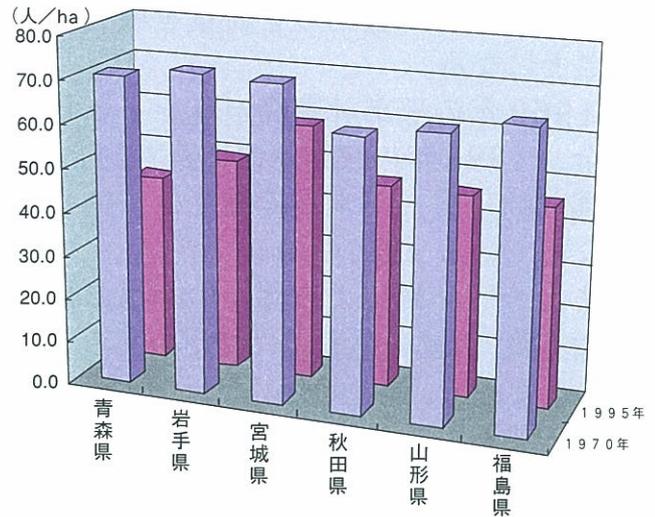


図1-6 DID地区人口密度の推移
出典：都市計画年報



都心部の空洞化

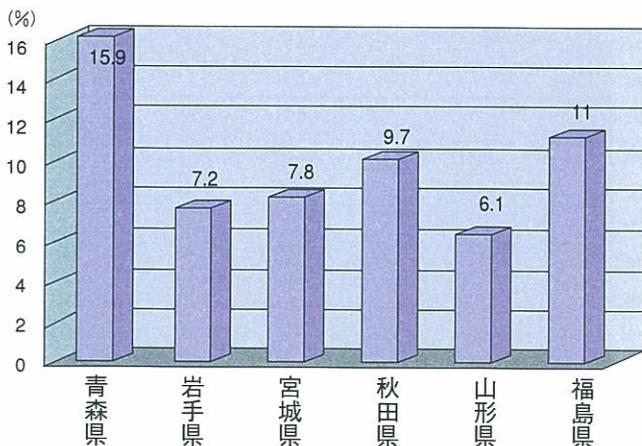


図1-7 県別空き店舗率 (%)

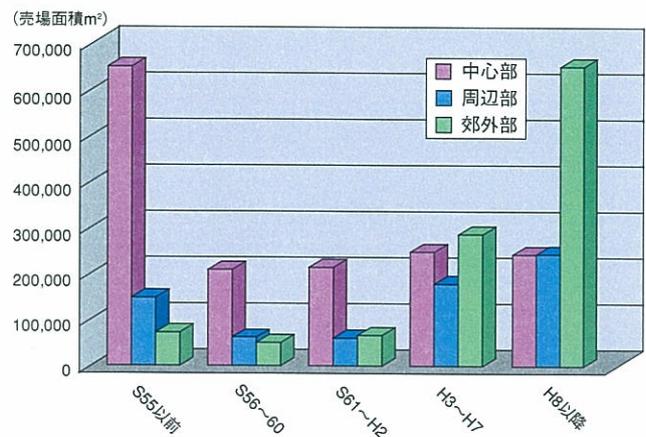


図1-8 大規模小売店舗立地の推移

出典：商業環境の変化(東北地方建設局調査)

また、市街地の拡大は、道路や下水道などのインフラ整備の必要量を増大させることになる。

1969年の都市計画決定量を1とした場合、1995年の決定量は道路で約2倍、公園で約4倍、下水道幹線では、約8倍となっている(図1-9)。

またデータ集によれば、中心部の都市計画道路、公園の整備量は横這いあるいは減少しており、逆に郊外部では増加傾向にある(図1-10,11)。

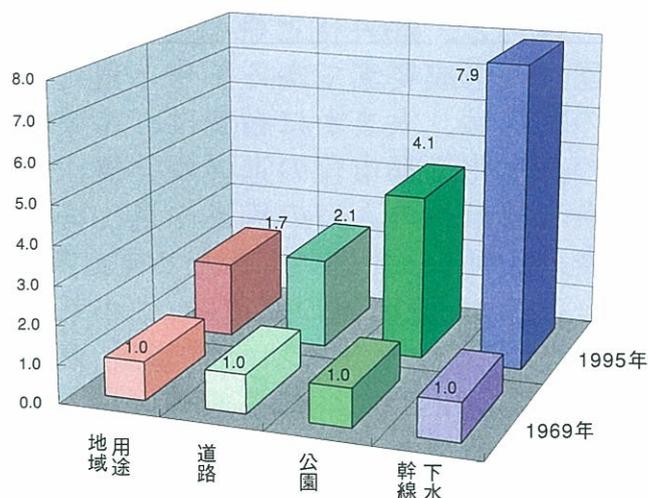


図1-9 都市計画施設の増加(東北計)
(’69年を1とした場合の都市計画決定量
出典:都市計画年報)

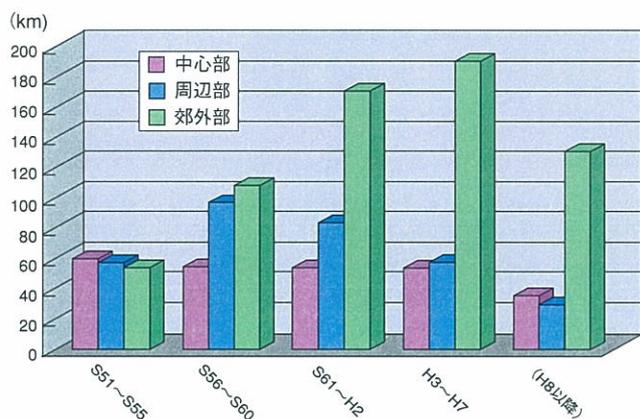


図1-10 都市計画道路の整備延長の推移

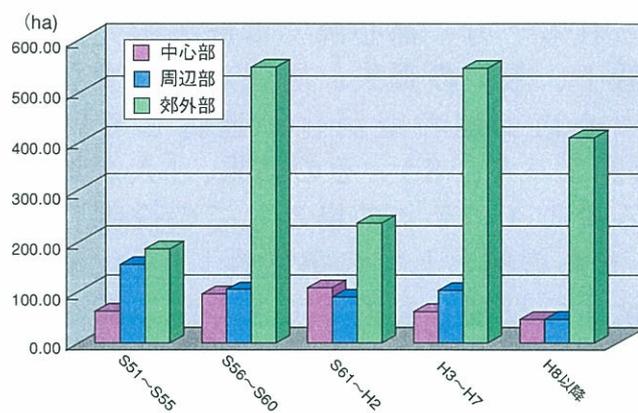
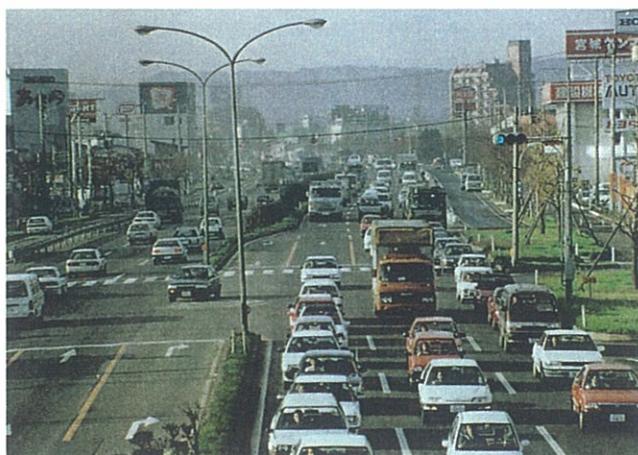


図1-11 都市計画公園の整備量の推移

幹線道路の走行速度の低下と朝夕の交通渋滞が郊外の住宅地と都心、あるいは、都市間の時間距離をさらに遠くし、車による移動の燃料や時間を浪費させている(図1-12)。



幹線道路の機能低下

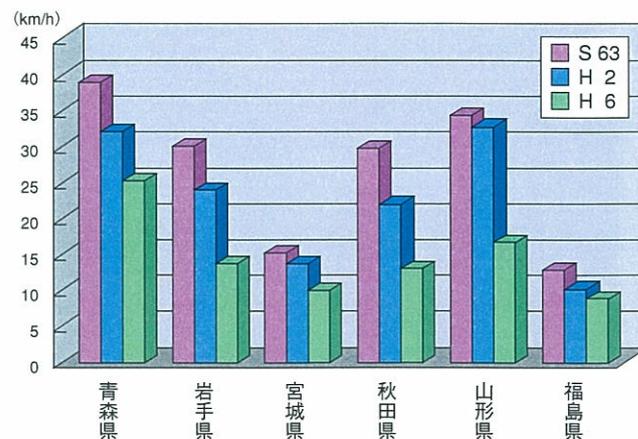


図1-12 DID区域内幹線道路の旅行速度の推移
出典:道路交通センサス

1-3-3. 都市の歴史、文化の消失

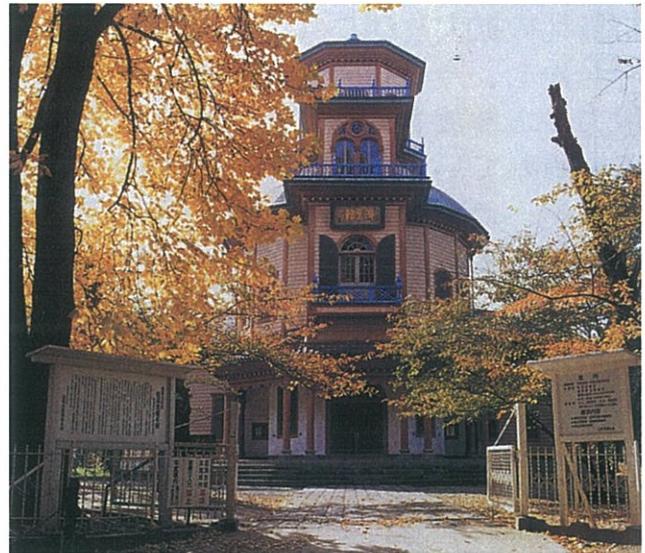
前項でも示したとおり、我が国の都市は、膨張する人口あるいは産業をどちらかという都市の周辺部に広げる形で発展してきた。

そのことによって、経済も活性化し、都市活動も活発化してきたわけであるが、その一方で日本全国どこでも見かける風景を都市の周辺部や郊外部につくってしまった。その背景には質より量の経済効率優先の方針、流通の発達や情報の共有化の進展、無秩序な都市開発を制御するために導入した開発許可制度が全国一律の内容であったことがあげられよう。

さらに、郊外化の進展とともに都心部が衰退し、古くから都心部にあった歴史的遺産や人々の生活、娯楽、交流が生み出してきたいわばその都市の「顔」たる都市文化が、コミュニティの崩壊、「まつり」の担い手の減少、「市（いち）」の廃止、その街の情緒を残した歴史的遺産の廃棄などによって消失してしまうことが懸念されている。



都市の歴史的遺産（秋田市：赤れんが郷土館）



都市の歴史的遺産（山形市：旧済正館）



「祭り」（盛岡市：秋祭り山車）



「市」（盛岡市：神子田朝市）

1-3-4. 自然や地球環境の保護

1992年5月に気候変動枠組み条約が採択され、同年6月の地球サミット(リオ・デ・ジャネイロ)で各国首脳により正式署名が行われた。この条約では、先進各国は、温室効果ガスの人為的排出を2000年において1990年の水準で安定化させることを目指しているが、それに加え2000年以降に先進国が達成すべき目標などについて、1997年12月に京都で開催された第3回締約国会議(COP3)において「京都議定書」が採択された。このようななか、統計数理研究所の「国民性の研究」による

と、地球規模の問題意識を契機に国民の自然志向が強まり、自然や環境の維持等への認識が高まっていると報告されている(図1-13)。

これまでの我が国の都市整備は、人口・産業の都市への集中に対応するため、新市街地の拡大及びこれに対応して都市基盤整備を行う「量的拡大型」で進められてきた。

しかし、今後は、少子高齢化と相まって都市への人口流入が縮小し、都市の拡大圧力から解放されること、経済成長率の低下等により官民を問わず投資の効率化が求められていること及び地球環境保護の意識の高まりを背景とした環境負荷の小さな構造への欲求が高まってきていることなどの背景を踏まえ、「既存ストックを有効利用した質的充実型の都市づくり」、「豊かな自然や農地と共存した都市づくり」及び「エネルギー効率のよい都市づくり」を指向しなければならない状況にあり、都市整備の方向も歴史的な転換期を迎えている。

参考文献：「環境と運輸」交通エコロジー・モビリティ財団

：「安心で豊かな都市生活を過ごせる都市交通及び市街地の整備のあり方並びにその推進方策はいかにあるべきか」についての答申 都市計画中央審議会

●温室効果のメカニズム

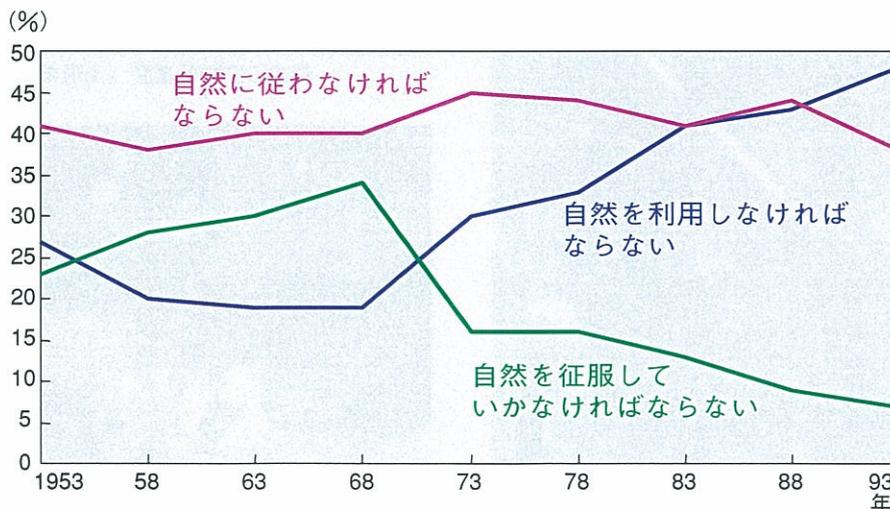
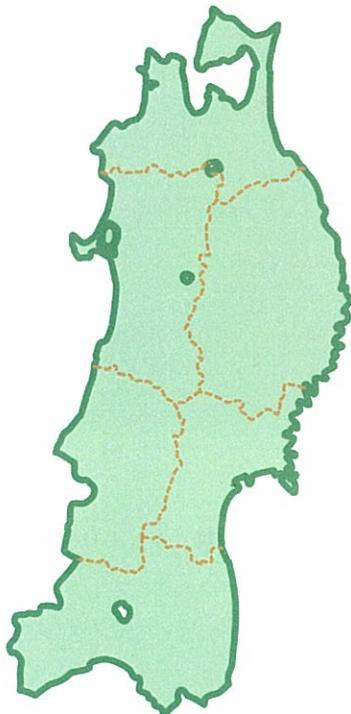


図1-13 自然と人間との関係

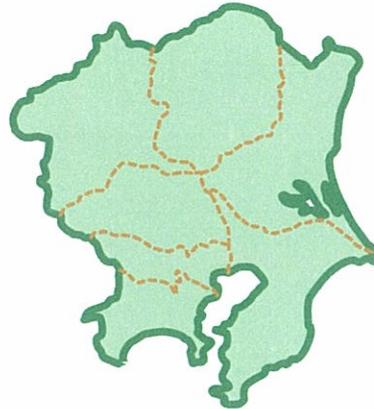
出典：「国民性の研究 第9回調査」(統計数理研究所)により国土庁計画・調整局作成

1-3-5. 地域連携の現状と今後のあり方

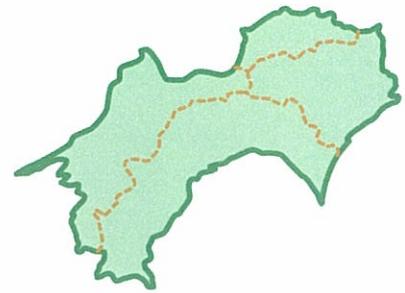
東北地方は、太平洋と日本海の両方に面し、日本の国土の約18%と広大な土地を有しているが、三大都市圏のような大規模な都市集積がなく、中小規模の都市が広く分布した人口密度が比較的低い地域構造となっている。このような地域構造においては、クラスター型のコンパクトシティの形成によって、個々の都市の魅力を創出し、なおかつ、個々の都市で不足した魅力を補うため、周辺との地域連携を強化していくことが重要である。



東北66.9 (千km²)



関東36.9 (千km²)



四国18.8 (千km²)

都市間距離の比較 (人口2万人以上の都市)

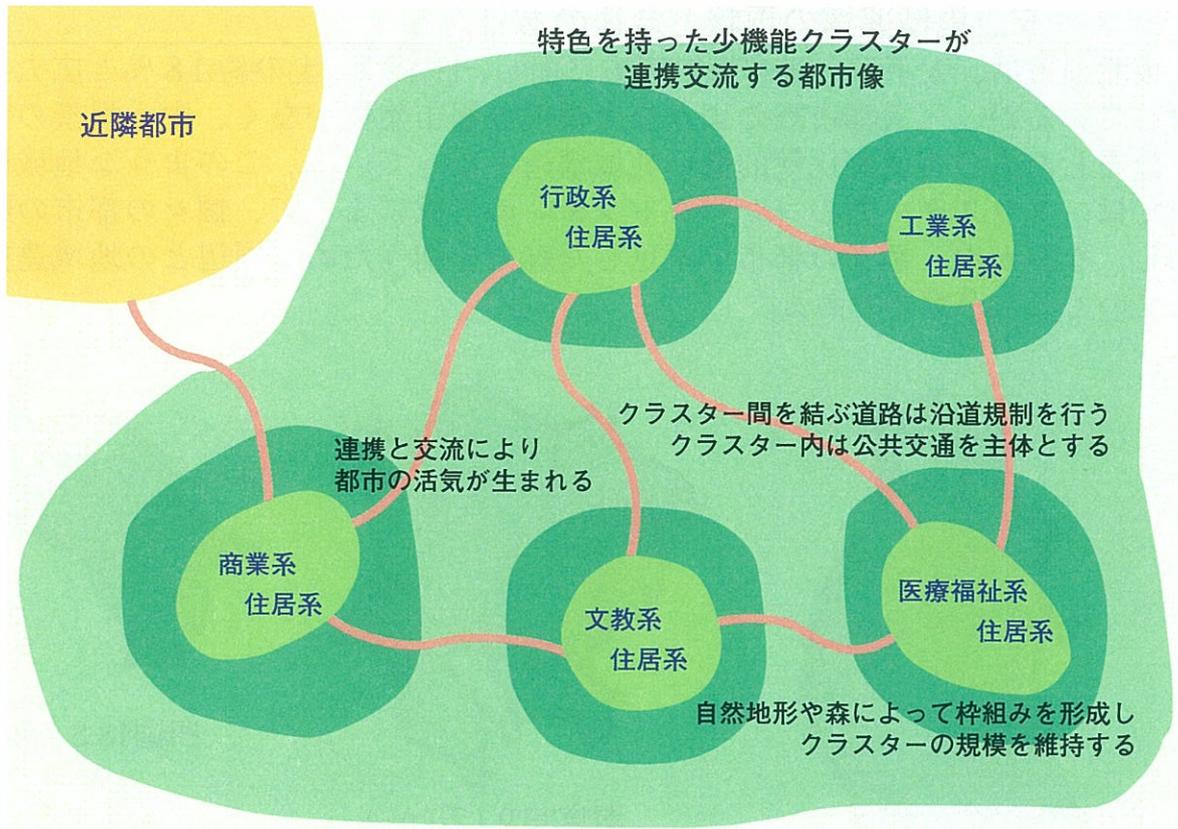
	面積 (km ²)	都市数	平均都市間距離 (km)
東北	66,883	95	26.5
全国	377,800	990	19.5
ドイツ	356,910	659	23.3
オーストリア	83,850	49	41.4

注：平均都心間距離 = $\sqrt{\text{面積} / \text{都市数}}$

全ての都市的機能を1都市に集中させなくても特徴をもった小機能クラスターが相互に補完し合うことによって、全体として大都市に匹敵しうる都市的サービスを楽しむことが可能である。また、クラスター相互を幹線交通網で結ぶことにより、連携、交流が生まれ、小さな都市でも躍動感ある活気生まれる。

小機能クラスターは、都市部を形成し、一つ一つがそれぞれ周辺部の中山間地域等を含む農山漁村等と一体となり、一つの生活圏を形成する。一つの小機能クラスターは、生活圏の拠点として必要な基礎的医療福祉・文教・行政・商業・工業等のサービスや身近な就業機会を提供するとともに広域的な都市的サービスの一部を分担する。さらに地域の個性を生かした都市的魅力を創出していくことが必要であり、職住近接型のコンパクトな都市を目指す必要がある。

一方、周辺の農山漁村部においては、都市部への追随ではなく、自然環境の保全回復をも含む農山漁村環境を積極的に創造し、これを活用した独創的な魅力ある地域づくりが求められている。



クラスター型都市の概念図

※クラスター：ぶどうの房、かたまり



クラスター型都市のイメージ

1-4. コンパクトシティの多面的意義

コンパクトシティの提案は、都市や地域社会の単なる物的なあり方についての提起ではない。すでにさまざまな角度から述べられているように、我が国の都市はそのあり方を根底から見直す事態に直面しており、それらの都市状況に対してコンパクトシティの考え方は、明快で革新的なコンセプトであるが、それだけではない。そこにはきわめて多義的で包括的な問題提起と意義が含まれており、それらについて可能な限り豊かな議論を深め、都市のあり方についての合意形成を図っていくことが求められている。以下、コンパクトシティの考え方を補強してみたい。

まず第一に、コンパクトシティの考え方は、これまでの自然や環境に対してどちらかといえば敵対的に成長・拡大させてきた都市の姿やその政策を根本的に修正するものである。つまり、コンパクトシティは自然・環境との共生、省資源そしてサステイナブル・デベロップメントなどがキーワードとなる都市である。フロー主義に支えられてきた都市の管理運営からストック重視型、成長管理型のそれへの転換をめざす都市の姿であり、単に物理的な側面ばかりの考え方ではないことに注目する必要がある。

第二に、コンパクトシティは、自律的地域社会の再生つまり新たな社会システムを投影した都市の姿をも視野に入れている。昨今、都市や地域間の連携が強調されてきている。これは我が国で1960年代から主張されてきたメガロポリスや高速交通ネットワークによる広域的な地域連担などの考え方と一脈通じるところがないわけではないが、自律的な分権型地域社会の形成が求められてきているところが当時の考え方と大きく異なっている。参加と自治、地域貢献と相互支援など、それらの総体としての地域力が問われており、コンパクトシティとは、この地域力を発揮できる都市の姿であるということが出来る。これまでの地域づくりは、「公共」と「市場」という二つのセクターに役割が担わされてきた。ここ20年ほどは、民間活力導入とそのための規制緩和が地域政策の大きな柱になり、どちらかといえば「市場」にシフトしてきているが、この二つのセクターが主役であったことには変わりがない。しかし、「市場」は巨大な資本系列化やグローバルイゼーションを背景にこれまでの地域経済の枠組みを大きく突き動かしてきたし、「公共」は全国画一的な行財政運営がいわゆる「護送船団方式」としてその変換を余儀なくされ

るなど、行財政改革の課題を抱えている。すなわち、右肩上がりの経済基調のもとでの拡大成長型の開発重視の地域政策は根本的な見直しを迫られてきている。つまり、「公共」と「市場」という既存の二つのセクターだけでなく、これまでのいわゆる「第三セクター」でもなく、地域住民やその総体としての地域社会の共同的・自律的な力をいかに発揮するかが大きな分岐点になりつつあるといっても過言ではない。そこで、人・もの（金や資源）・コト（事業、伝統、文化など）が地域社会で支えられ、循環するシステムが重視されるようになってきているわけである。コンパクトシティはいわば、環境や資源のフロー型、浪費型のシステムからストック型、循環型のシステムを内包した都市や地域社会の考え方である。

第三に、コンパクトシティは、自律的な都市とともに周辺の農村地域との豊かな連携のうえに成り立つものである。我が国における都市とその周辺に広がる農村地域との関係は歴史的にみると大きく様変わりしてきた。農村地域は都市人口への食料供給を支えているが、古くは直接的にその農村地域の直近の都市との関係においてその役割を担っていた。つまり、農業生産の供給は、全国的な特産品を別とすれば比較的狭い範囲で完結していた。しかし、大都市への人口集中によって、この狭域的な食料供給が大きく転換された。例えば、1966年農作物安定供給法は大都市地域への安定的農作物供給を目指して制定されたものだが、それによって全国各地の生鮮野菜は大都市地域への出荷を中心に生産されるようになっていった。農家にとっても大都市市場に向けて市場価格の動向を見ながら出荷することが重視されるようになった。それぞれの農村地域と直近の都市との関係は薄れていった。そして、農業経営そのものが農作物自由化などを背景にして衰退していく中で、都市近郊の農村地域は都市化すなわち宅地開発の波を期待する状況をつくりだしていった。我が国では都市の市街地と郊外住宅地そして近郊農村部の境が不明瞭なまま市街地が野放図に拡大してきた。いわゆるスプロールの進展が中心市街地の衰退を招いてきた一因であることは周知の事実である。地方都市の中心市街地再活性化の課題にとっても、近郊農村地域を都市化の受け皿ではない農村やその風景のあり方を探っていくことがきわめて重要である。その都市が発展することが農村の発展にもつながり、農村の発展を都市が支えるといった都市と農村の連携の姿を見出していくべきであろう。そのような具体的な事例も生まれつつある。

第四に、コンパクトシティの考え方は、モータリゼーションを前提とした都市のあり

方、つまり車社会の軌道修正を迫るものである。1960年代以降の本格的な車社会の出現は、我が国の都市のあり方や人々の生活を根本的に転換させた。大量公共輸送機関のインフラが蓄積している大都市に比べて、地方都市は一気に車依存の都市や地域が形成されていった。しかし、そのことは中心市街地空洞化の要因になっているし、人々の交通手段の選択幅を狭め交通弱者を生み出す一因ともなっている。さらに加えれば、車社会による石油資源の消費が環境問題にもつながるといふ資源・環境問題を提起している。人々の都市や地域での移動やアクセスのしやすさや安全性、快適性が求められているが、それには車だけでなく、徒歩や自転車などを含む他の交通手段とくに公共交通手段を効率よく選択できる都市の姿を見出していくことが必要である。

第五には、コンパクトシティは都市の土地利用のあり方を再考させるものである。つまり、これまで我が国の都市計画は土地利用の純化を前提にしてきた。現実の場面では、市街化区域内に混合的な土地利用地区が存在していると、それは市街化区域の見直し(いわゆる線引き)の度に、これを純化することを想定した市街化区域拡大の算定根拠にされることが多かった(実際に純化する都市計画技術がその地区に適用されることがないままに、次の線引きの時にも市街化区域の拡大根拠として繰り返し採用されることもある)。しかし、都市における土地利用はそんなに単純ではない。それどころか複合的な土地利用や高密度な土地利用は、一定のルールや原則に基づいていれば都市の活気や賑わいの姿でもある。このような土地利用が改めて見直されてきているものの、伝統的な土地の所有形態や所有権優先の考え方が横たわっていて、なかなか複合的あるいは共同的な土地利用は実現できていない。具体的に言えば、我が国ではたとえ中心市街地であってもできれば戸建て庭付き住宅が求められ、都心居住の合理的な姿としての集合住宅にはなお抵抗がある。まして近郊に広大な農村地域を控えている地方都市では、わざわざ都心の集合住宅でなくても郊外に宅地開発さえすれば比較的安価に戸建て住宅が手に入るのではないかと、という考え方が大勢を占めている。都市は人々が集まり住み、新たな出会いや協働の活動などを経験できるところに大きな魅力があるはずである。このことを抜きにしたら、都市の賑わいや都市の魅力は半減してしまう。コンパクトシティは、こういう都市の姿を実現するための合理的でなおかつヒューマンスケールな土地利用のあり方を前提にしている。