

青森市におけるコンパクトシティ構想の研究

06H3044 小林 泰裕

1. はじめに

本州最北端に位置する青森県の県庁所在地である青森市は、平成 22 年 1 月末時点で、人口 305,524 人、面積は約 824 km²で、ねぶた祭りやりんごで有名な都市である。同市は、人口 30 万人規模の都市では、世界でも有数の豪雪都市であり、その降雪量に伴う諸問題や、中心市街地の空洞化を背景に、コンパクトシティ構想に取り組んでいる。

コンパクトシティとは、1973 年に出版されたダンツィクとサアティの著書で初めて用いられた概念である。彼らはその著書の中で、当時のアメリカが抱えていた様々な都市問題を背景として、人工的な都市空間モデルの提案を行った。その後、コンパクトシティは欧州や日本でも注目された。そのうち、日本では、1995 年の阪神・淡路大震災の被害を受けた神戸市が、災害に強い都市を目指すべく、その概念をまちづくりに取り入れたのを契機に、現在、青森市、札幌市、仙台市、富山市等でも取り入れられている。

本研究の研究対象である青森市は現在、日本におけるコンパクトシティの先進事例として注目されているが、その実現にはいくつかの課題が残されている。そのために、本研究では、それらの課題を解決し、同市がコンパクトシティの実現に近づけるような施策の提案を行うことを研究目的とする。

2. 青森市におけるコンパクトシティ構想の取り組み

青森市のコンパクトシティ構想におけるこれまでの取り組みについては、「青森都市計画マスタープラン」と「青森市中心市街地活性化基本計画」の内容を中心に考察した。

2.1 青森都市計画マスタープラン

青森市は、平成 11 年策定のマスタープランにおいて、都市づくりの基本理念に「コンパクトシティの形成」を掲げ、以来、その実現に向けて取り組んでいくことになった。このマスタープランの特徴として、都市をインナー、ミッド、アウターの 3 つのエリアに分けることにより、それぞれの地域に合わせた土地利用の方針を定め、これ以上の市街地拡大を防いでいる点が挙げられる。

2.2 青森市中心市街地活性化基本計画

青森市のコンパクトシティ構想において重点が置かれているのが、中心市街地の活性化である。同市は、駅前商店街のシャッター通りに見られるように、中心市街地の空洞化が問題とされている。そこで、同市では、中心市街地活性化基本計画を作成し、平成 19 年に内閣総理大臣から富山市と並び、第 1 号の認定を受けた。その主な内容としては、歩行

者通行量の推移、 空き地・空き店舗の推移、 観光施設入込数の推移、 夜間人口の推移、 中心市街地小売商品販売額及びシェアの推移の 5 つの視点による中心市街地の現状分析が行っていることが挙げられるが、いずれの結果からも同市の中心市街地の空洞化が見て取れるものとなっている。なお、現在の中心市街地活性化基本計画は、まちづくり三法の改正に伴って新しくなった中心市街地活性化法に基づいて作成されたものであり、それ以前の旧中心市街地活性化基本計画に関しては、同市の中心市街地活性化のリーディング・プロジェクトである「アウガ」や、実験的な「パサージュ広場」等の事業が既に展開されている。

3．先進事例分析 - 富山市を中心として -

本研究では、参考事例として、青森市と並び、日本におけるコンパクトシティの先進事例として、その取り組みが注目されている富山県富山市を取り上げた。同市は、公共交通機関の整備を中心としたまちづくりを展開している。こうした取り組みは、コンパクトシティの実現に必要不可欠である、公共交通体系の整備に不安を抱えている青森市に対していくつかの解決策を与えてくれる。そのために、ここでは、富山市のコンパクトシティに関する考察を行った。

富山市のコンパクトシティを象徴しているのが、LRT 事業である。LRT とは、軽量軌道交通（Light Rail Transit の略）で、ライトレールとも呼ばれ、低床式の車両を用いた次世代型の路面電車として注目されている。環境負荷も少なく、電車やバス等の他の公共交通機関との乗り換えの利便性が高いという特徴がある。これは、もともと JR 西日本の鉄道路線であった富山港線を、市の第 3 セクターである「富山ライトレール株式会社」が買収し、再整備したものである。LRT の開業は、均一運賃の導入やラッシュ時の高頻度運行の実現等の各種サービスの実現が功を奏し、利用者の増加をもたらしている。

4．青森市におけるコンパクトシティ構想の展開方向性

ここまで考察した内容をもとに、青森市がコンパクトシティ構想を進める上での現在の課題を解決するための方法を提案する。

4.1 コンパクトシティの評価指標設定

具体的な施策の提案の前に、都市のコンパクト性を分かりやすく表すための評価指標を作成した。それは、評価指標を作成することにより、客観的にコンパクトシティ構想の進捗度を測ることが可能となるためである。

コンパクトシティは近年、持続可能な都市を実現するための都市計画の 1 つとして用いられており、その持続可能性には、社会的・経済的・環境的持続可能性の 3 つがあると言われている。

そこで、ここでは、表 1 に示したように、社会面、経済面、環境面の 3 つの視点

から計 7 つの都市のコンパクト性を定義し、それを本論文におけるコンパクトシティの定義と合わせて、12 の評価指標を作成した。

表 1 コンパクトシティ評価指標

	コンパクト性	評価指標
社会面	公共交通機関・歩行者環境の充実	A．公共交通機関の1日平均利用者数 B．中心市街地歩行者通行量
	都心部の居住環境の充実	C．都心部の定住人口
	職住の近接性	D．平均通勤・通学時間
経済面	中心市街地の商業機能の充実	E．中心市街地の空き地・空き店舗率 F．年間観光施設入込客数 G．中心市街地イベント開催数
	効率的な公共投資	H．行政サービスに対する満足度
環境面	自動車（自家用車）への低い依存度	I．CO ₂ 排出量（運輸部門） J．1世帯あたり乗用車保有台数
	豊かな自然環境の維持	K．市街地のオープンスペース面積 L．市街地の自然景観に対する満足度

4.2 アウガの経営再建策

まずは、青森市の中心市街地活性化の柱であるアウガの経営再建策についてである。アウガは、債務超過寸前まで経営の悪化が見られ、その改善が急務である。同施設は、若者向けファッションのテナントが中心となっており、購買力に乏しい客層を対象としていることから、来客数の多さが売り上げに結びついていないのではないかと考えられる。

そこで、従来の客層とは別に、りんごやねぶた等に関連した観光客向けのテナントを入居させることを提案する。これにより、観光客を新たな客層として取り込むことで売り上げの向上につながるのではと予想される。なお、評価指標としては、Fの「年間観光施設入込客数」を用いるのが適当であると考えられる。観光施設の来客数が増えれば、アウガの観光客向けテナントの利用者も増加することが期待できるためである。青森市中心市街地活性化基本計画では、目標数値を1,305,000人としており、この目標が達成されれば、アウガへの観光客も相当な数に上ると期待される。

4.3 中心市街地の活性化策

次に、中心市街地の活性化に関する施策の提案である。アウガによって、中心市街地に訪れる人は増えたものの、空き店舗の解消が見られず、以前シャッター通りと化している現状を考えると、郊外に客足が流れたこと以外にも、商店街自体の魅力が失われているこ

とが指摘できるだろう。

そこで、ここでは、定期的なイベントの開催を行うことにより、中心商店街全体での魅力を高め、商業機能の活性化を促す方法を提案する。例としては、月 1 回フリーマーケットを開く、他県の特産品を集めたイベントを行う、といったものである。評価に関しては、青森市中心市街地活性化基本計画でも用いられている、C「都心部の定住人口」、E「中心市街地の空き地・空き店舗率」に加えて、G「中心市街地イベント開催数」を用いて評価することにした。C は、中心市街地の居住人口が増えれば、中心商店街の利用者増にもつながることが想定されるためである。E は、空き地・空き店舗の解消は、活性化の効果を如実に表すものである。G は、イベントの開催は、定期的に行われなければ効果が薄いものと考え、2 週間に 1~2 回程度開催されれば、市民にも定着するであろうと考え、月 2~4 回以上のイベント開催を目標回数としたい。

4.4 公共交通機関の整備の方法

次に提案するのは、公共交通機関の整備に関する 2 つの課題に対する施策である。まず、1 つ目の課題であるが、青森市の主たる公共交通機関の市営バスは年々利用者の減少が進んでいる。コンパクトシティの実現には、公共交通機関の充実が必要不可欠であり、これ以上の利用者離れを防ぐことが重要である。

そこで、参考事例として取り上げた、富山市の LRT や、青森市ホームページに寄せられた市民の意見を参考に、市営バスに「IC カードの導入」と、「均一料金の導入」を提案したい。IC カードは従来のバスカードよりも残高の確認がしやすく、利用者にとっては非常に便利なツールとなる。また、運賃の均一化については、同市ホームページに、料金の高さに対する不満の声が寄せられていることから、例えば、利用者が比較的多く、高頻度に運行されている路線に限定して取り入れていく方法が考えられる。なお、評価指標については、A「公共交通機関の 1 日平均利用者数」、I「CO₂ 排出量（運輸部門）」、J「1 世帯あたり乗用車保有台数」を用いるのが適当であろう。A に関しては、昭和 44 年度の 86,420 人に対し、平成 16 年度が 28,878 人という状況となっており、市民のバス離れは深刻であることを表している。そこで、目標数値を、全盛期の昭和 44 年の数値や、最近の減少傾向にあることを踏まえて、35,000 人と設定する。なお、I と J に関しては、今回の研究では、同市の詳細な該当データが得られなかったため、現段階での目標数値の設定は見送ることとした。

次に、もう 1 つの課題である、東北新幹線新青森駅開業に向けた交通体系の整備について施策の提案を行う。同市は、平成 22 年 12 月に東北新幹線新青森駅開業を控えているが、同駅の開業は、地域の経済に多大な影響をもたらすことが推測されるため、新駅と青森駅のアクセス強化を図ることが必要であろう。

そこで、「フィーダーバスの運行」を提案する。これは、富山市が、LRT との接続で駅と住宅地を結ぶのに用いており、鉄道の運行時刻に合わせて駅に発着するものである。新幹

線開業の際には、列車のほかにも、新駅と現青森駅を直接結ぶバスが必要であり、今後、是非導入してもらいたいと考えている。その効果を検証するにあたっては、今回設定したコンパクトシティの評価指標にはないが、「フィーダーバスの運行本数」とその「利用者数」を指標にすることで、その導入効果を測ることが出来ると考えられる。「運行本数」は、新幹線の発車時刻、到着時刻に合わせて、同回数の運行が望ましい。また、「利用者数」に関しては、その数が多いほど、中心市街地への誘導がうまく行われていることを示すものとなる。

4.5 アウターエリアに関する施策

最後に、青森市のアウターエリアに関して施策の提案を行う。同市のコンパクトシティ構想では、中心市街地の活性化に重点が置かれ、アウターエリアに関しては、商業施設の立地規制以外に目立った取り組みが見られない。これは、アウターエリアの地域に住む人々にとって、郊外の切り捨てという印象を与えかねない。平成 17 年に合併した浪岡町に関しては、市とは別にマスタープランが策定されているが、その他の地域については、観光資源を有する浅虫地区等、都市の発展に重要な地区もあることから、本論文では、富山市の「串」と「団子」のまちづくりを参考にした施策を考案した。

青森市は市の中心部の公共交通は市営バスが中心であるが、郊外との接続には JR の路線もある。郊外の切り捨てではないコンパクトシティを実現するには、それら既存のストックを活かして、市の中心部と郊外部のアクセス強化を図ることで、郊外から都心部へ、また、反対に都心部から郊外へ、アクセスの利便性を向上させることが重要ではないかと考えられる。具体的な施策としては、富山市が行っている「JR 高山本線活性化社会実験」のように、青森市が JR に増便の依頼を行う等して、現在以上の運行本数の実現や、列車の運行に合わせてバスの運行頻度も上げることが出来れば効果的ではないだろうか。評価に関しては、A「公共交通機関の 1 日平均利用者数」が適当であると考えられるが、具体的な数値目標に関しては、現在の利用者数が調査出来なかったため、設定しないものとした。

5 . 終わりに

本研究では、青森市のコンパクトシティ構想の実現に向けた新たな施策を提案することができた。しかし、同市が、市民ニーズを反映させた形での施策を作成し(施策形成を行い)、また、その施策に基づいた目標数値を設定し、そうした目標に基づいて実施した施策の結果を評価していくための方法までは明らかにできていない。そのために、今後は、同市の「CO₂排出量」や、最新の「市営バス 1 日平均乗車人数」、「1 世帯あたり乗用車保有台数」等、コンパクトシティの評価指標の目標数値設定に必要な情報収集や、青森市民へのアンケート等によるコンパクトシティ構想に対する意識調査を実施していき、上記の方法について検討する。