

地方都市のこれからのコンパクトシティ像と中心市街地像

中庭ゼミ地域政策・観光まちづくり研究室

21911016 荒井四海 21911183 篠原洸 21911369 山口誠也 22011083 織田一宏

背景と目的

国内の地方都市では持続可能な都市を目標としたコンパクトシティ戦略が行われている。この戦略は少子高齢化とともに直面する問題の解決を期待されている。

しかしながらコンパクトシティ戦略を行っている自治体が全て成功しているわけではない。そこで私たちは失敗例と言われている青森市の行政と成功例と言われている富山市の行政を比較し、新たなコンパクトシティ像、各都市に適応した中心市街地像を検討する。

調査方法

コンパクトシティ戦略を行った、又は行っている自治体が設定した課題と、目指した着地点を、都市計画マスタープラン等の行政資料から読み取った。次に現地フィールドワークを行うと共に、様々な課題や現状については富山市の担当者に取材を行った。

青森市のコンパクトシティ取材報告

青森市では1999年から雪に強いまちづくりを目的に、コンパクトシティ政策が都市計画マスタープランに書き込まれ、同時に中心市街地再開発、計画地域への居住促進を行った。

青森市の統計によれば2012年の青森市の報告書によると、計画は下回ったものの、中心市街地における年間観光施設入込

客数が2005年度の70万人から2011年度には111万人と大幅に増加している。これは新幹線開通の影響が大きいと思われるが、新幹線の開通により従来の中心市街地が、そこから離れた新幹線新駅である新青森に持っていかれてしまう現象が今のところ見受けられない。これには観光資源を含めた青森駅周辺の中心市街地への投資が功を奏したともいえる。

次に居住誘導区域への移住数である。青森市は1999年から人口減少が始まっているが、コンパクトシティ政策を施行し6年後の2005年から2010年までの5年間で中心市街地定住人口が3,346人から3,511人へと微増している。この数はあくまで中心市街地定住人口であり居住誘導区域全体でみれば定住人口はより増えていると思われる。

まちづくりにおいて成功と失敗の位置づけは難しく、私たちの中では一番難関と思われる居住誘導区域への移住数、人口減少の抑制、自家用車の依存度を規準と仮定した。これを元に青森市を振り返ると自家用車への過度な依存はまだ見受けられたが、コンパクトシティ政策は失敗と言い切れないかもしれない。

富山市のコンパクトシティ取材報告

富山市は県庁所在都市の中では全国でも人口が低密度な自治体であり、2000年には1世帯当たり1.73台の自家用車保有

率で、移動の72%が自家用車利用などの課題を抱えていた。同市では公共交通を軸とするコンパクトシティ計画が2007年から施行され、沿線に居住、商業等の都市の諸機能を集積させる拠点集中型のコンパクトなまちづくりを行っている。

富山市では現在も多く公共交通再整備事業が行われ、注目を浴びたのはJR富山港線の路面電車化事業である。JR線時代1時間に1～2本ほど、21時台までの運行であったが、路面電車化後に10～15分間隔、23時台までの運行を拡大し、駅数を増やした結果、JR最終年2,300人であった利用客は4,300人と新規利用者を獲得し、2倍近く増えている。

次に市内電車環状線事業である。富山駅周辺と百貨店等のある商業の中心地である総曲輪地区の発展と回遊性が求められ、環状線の建設がされた。この事業により従来の路面電車の利用者も増え、中心市街地を歩く人の姿が増えた。

青森市と富山市の比較と結論

両市は同じコンパクトシティ計画を行ったが、なぜ以上のように差が生まれたのだろうか。そこには公共交通整備と中心市街地再開発のどちらを優先させるかという、タイミングが勝負を分けたといえそうである。

青森市は1999年からコンパクトシティ計画、中心市街地再開発を行ったが、市営バスの路線再編計画は後の2019年に行われている。これにより市民を自家用車から市営バス利用にスイッチさせることができなかった。この間、郊外のSCに対する需要は変わらなかったため駅前中心市街地は

衰退しているが市内のSCは中心拠点として機能している。つまり、コンパクトシティ政策としては失敗とは言い切れないが、公共交通機関を重視するという点では成功とはいえない状況になったと思われる。

1999年の計画当初、自家用車は環境を汚す移動手段とされ、街づくりから排除されていたが、現在はハイブリッド車や電気自動車の普及により自家用車が環境を汚す移動手段とは思われなくなりつつある。このため、街づくりから自家用車を排除する必要も薄れていくと思われ、今後、青森市はEVシフトにより新概念のコンパクトシティを形成する可能性がある。

一方富山市ではコンパクトシティ計画に公共交通整備を主に取り込み、現段階でもLRTが市内を走り、市内の移動、回遊性を高めている。中心市街地の回遊性を高めることにより商圈を広げ、郊外のSCとの共存が可能になっていると考えられる。また郊外での広大なSCの建設も規制しており、今後SCとの共存により富山市のコンパクトシティ計画は計画通りに進んでいくと考えられる。