

1.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く、失敗例と言われている行政のどの部分が失敗なのか、また失敗へ導かれた原因、条件の組み合わせなどを検討し、現在コンパクトシティ戦略を行い始めた都市のシナリオの相違を明らかにし、新たなコンパクトシティ像、各都市に適応した街づくりを検討する

2.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何を課題としたのか、目指した着地点を、都市計画マスタープランなどの行政資料から読み取り、青森市、富山市、見附市へフィールドワークに向かい、富山市、見附市、秋田市、交通事業者へ取材を行った。また、自治体を見るにあたり、人口密度と市民 1 人当たりのガソリン消費量から、人口密度が高いことかつガソリン消費量が少ない都市をコンパクトシティとする、ピーターニューマンの定義を（1989）をコンパクトシティとして扱う。

3.青森市の現状

青森市では除雪費用の増大、中心市街地の衰退が課題となり、雪に強いまちづくりの実現手法として 1999 年にコンパクトシティ計画が施行された。計画の中心は駅前中心市街地の再開発であったが、2001 年にオープンしたショッピングセンターアウガは 2017 年に経営破綻をし、現在は市の

公共施設となっており、駅前中心市街地は歩く人の数も少なくシャッター街となっている。しかし郊外にはイトーヨーカドーなどのショッピングセンターを中心とする商業集積が発生しており、市民の買い物需要は現在も郊外に向いていると思われる。この現実から青森市が中心とした駅前中心市街地再開発計画は失敗と言える。

人口集中地区人口に着目すると、2 青森市の全体人口が 0.77%減少しているのに対し、人口集中地区人口は 2%上昇している。このことから青森市では居住誘導区域における人口流入は失敗とは言い切れない状況である。

4.青森市総括

市民の需要によって形成された郊外の商業集積は市民の集客力を十分に持っているのは明確である。商業集積地も用途計画により制限され、コンパクトシティとして成り立っているように見える。しかし前述のピーターニューマンの定理に沿うと、市営バスを利用する交通弱者を覗き、市民は自家用車を利用しているためガソリン消費量は多くなり、現段階ではコンパクトシティとは呼べない。

近頃自家用車はガソリン消費、環境汚染をする概念からは外れはじめており、青森市はこのまま EV シフトよりコンパクトシティと向かっていく可能性がある。この場合青森で形成されたコンパクトシティを市民自主形成型コンパクトシティと名付けられそうである。市民自主形成型コンパクトシティは全国で 1 番多くなる形だと思われ、巨大なショッピングセンターの需要がある都市に生まれると思われる。

4.富山市の現状

富山市では 2004 年の市町村合併により全国で最も人口密度の低い（880 人/m²）県庁所在地

(金沢市 990 人/m² 新潟市 1080/m²) となり、過度な自家用車依存により公共交通が利用客減少により衰退し、市街地の拡散問題、公共交通の持続問題から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、沿線に住居、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が行われている。

計画の中心は公共交通整備であり JR 富山港線 LRT 化事業、市内環状線化事業などが行われた。中心市街地の総曲輪商店街に賑わい広場グラウンドプラザを建設し、利用客が増えたことから周辺には民間投資も生まれていた。

人口集中地区人口に着目すると、2005 年の富山市全体人口は 1%減少しているのに対し、人口集中地区人口は 0.93%上昇している。

5.富山市総括

富山市ではグラウンドプラザが建設され、青森市ではショッピングセンターアウガが建設され、両市とも郊外にショッピングセンターが存在しており、類似している部分がある。しかしながら自治体が開発した拠点の現在は、倒産し行政機関となっているものと、民間投資を呼んだものと大差がある。両市を比べると、同時に公共交通整備を行ったか否かの差異があり、このことから富山市が目指している方向の一部として公共交通維持、自家用車からの乗せ替えがあり、着地点はピーターニューマンが定理するコンパクトシティに当てはまるのではないかと。富山市の公共交通整備の背景から見ると、この形は交通弱者救済、並びに自家用車依存離脱型コンパクトシティと名付けられる。

6.見附市の現状

見附市は中核都市である長岡市に隣接し、新潟県内で最小の面積、人口約 4 万人の自治体である。都市政策の重点としては交流拠点整備、暮らし整備、交通整備、景観整備としている。市内

を生活サービス機能拠点ゾーン、居住ゾーン、を含む市街化区域、地域コミュニティゾーン、と 3 つのゾーンに分け、生活サービス機能拠点をコミュニティバスで結び、コンパクトシティの計画としては富山市と同じく、それぞれの拠点ごとを公共交通で結ぶ構造となっている。

7.見附市総括

見附市はコンパクトシティ計画の軸に市内の移動手段であるコミュニティバスが市内の居住地区と中心地に路線を張り巡らし富山市で見のお団子と串の構造が成り立っていた。また、当市では県内の中核都市である三条市、長岡市と隣接しており、両市のベッドタウンという形や世帯分離により、世帯数は増加しており、今後はベッドタウンとして近隣市と一緒に、長岡市、三条市、見附市の 3 拠点を主核として都市が広域化する可能性も消しきれない。この場合のコンパクトシティは複数地域役割別広域型コンパクトシティと名付けることができ、人口が 15 万人の小規模都市に多く生まれる形だと思われる。

8.3 市から見たこと

以上の自治体から見てきた重要項目は「市民の集客施設」「一定のサービス以上の公共交通」の 2 つだと思われる。3 市から市民が多く集まっていた箇所を見ると、交通結節点である駅前、食品スーパーを含んだ商業施設、市民病院などの医療施設であった。

「一定のサービス以上の公共交通」では富山市は 1 日 60 便以上の路線バスをまちづくりの軸としていることから主に運行頻度であると考えられる。

どちらも市の規模により商圈、サービスの内容が異なり、3 つのコンパクトシティの形を名付けたが、その中でも規模ごとに多種多様な形態が生まれてくるとと思われる。