

2019 年度社会構築論系  
地域・都市論ゼミ 2 ゼミ論文

地方都市が生き残るための官民連携と役割分担  
～青森市のコンパクトシティ政策を事例に～

主査 浦野正樹教授

早稲田大学 文化構想学部  
社会構築論系 4 年  
浦野ゼミナール所属

1T160226-1  
尾崎未萌

## 目次

序章 .....	4
序-1 問題意識 .....	4
序-2 研究目的 .....	4
序-3 調査対象地 .....	5
序-4 研究方法 .....	6
第1章 地方都市の現状を認識する .....	7
—地方課題の調査と事例研究を参考に— .....	7
1-1 地方都市が抱える課題 .....	7
1-1-1 人口減少問題 .....	7
1-1-2 環境問題 .....	12
1-1-3 圧迫される財政 .....	13
1-2 中心市街地活性化の成功を左右する官民連携 .....	14
1-2-1 市役所と商店街の連携プレーによる中心市街地活性化 .....	14
—宮崎県日向市を事例に— .....	14
1-2-2 公共交通の整備によるコンパクトなまちづくり事例 .....	16
—富山市のライトレール事業を事例に— .....	16
第2章 地方都市に残された選択肢とは .....	18
—青森市がコンパクトシティ政策に取り組んだ背景— .....	18
2-1 青森市の概要 .....	18
2-1-1 青森市の都市化の歴史 .....	18
2-1-2 青森市の地理的特性 .....	21
2-1-3 青森市の現状課題 .....	22
2-2 青森市が取り組むコンパクトシティ政策とは .....	24

2-2-1	コンパクトシティの考え方 .....	24
2-2-2	日本版コンパクトシティとは .....	26
2-2-3	なぜ地方都市においてコンパクトシティが必要か .....	27
2-3	青森市版コンパクトシティ政策の特徴 .....	29
2-4	コンパクトシティ政策の中核“中心市街地活性化基本計画” .....	34
2-5	なぜ青森市でコンパクトシティ政策が受け入れられたのか .....	35
2-5-1	市長が取り入れたコンパクトシティ .....	36
2-5-2	アウガの経営破綻による反発 .....	37
2-5-3	コンパクトなまちづくりの浸透 .....	38
第3章	中心市街地活性化のキーワード“連携と役割分担” .....	40
3-1	中心市街地が抱える現状 .....	40
3-2	行政の取り組み .....	41
3-3	駅前中心商店街の取り組み .....	42
3-4	青森商工会議所の取り組み .....	45
3-5	3つの主体による連携と役割分担 .....	46
第4章	なぜ青森市で連携と役割分担が成り立ったのか .....	48
4-1	歴史的要因を考える .....	48
4-2	環境的要因を考える .....	49
4-3	これからも生き残り続けるために .....	49
終章	.....	51
終-1	まとめ .....	51
終-2	謝辞 .....	53

## 序章

### 序-1 問題意識

筆者が“コンパクトシティ”という用語を初めて知ったのはこの卒業論文に取り掛かった時である。筆者は青森県青森市出身であり卒業論文では自身の出身地である青森市に関わる何かを研究したいという思いを持っていた。卒業論文の執筆開始当初は、近年大きな伸びを見せている観光政策について研究予定であったが、その調査過程で青森市では観光面での伸びよりも人口流出の進行がより深刻な地域課題であるということに気づいた。その実態を調査していく過程で知ったのが、青森市の“コンパクトシティ政策”だ。青森市では、全国で初めてこの“コンパクトシティ”という考え方を都市計画に盛り込み、その先進都市として“コンパクトなまちづくり”に取り組んできた。個人的には国内旅行が好きなことや地元の観光地などにも愛着があることから、それが県外や国外でも人気が出始めているというインバウンドの伸びには強い関心があるが、実際に20年弱生活していた身としては外向けの政策よりも、より市民に向けられた内向けの“住民が住みやすいまちとしての青森”を追究したいと考えるに至ったのである。

青森市では、深刻な人口減少問題と全国有数の豪雪都市であるという除雪問題に対して、街全体の機能や人口を中心部に集約する“コンパクトシティ政策”に長い年月をかけて取り組んできた。中でも、駅前商業施設「アウガ」の建設に代表される中心市街地活性化は、アウガの経営破綻によって大きな失敗と捉えられていることが全国的に多い。ところが、アウガという大型商業施設の建設のみがコンパクトシティの政策というわけではなく、他にも様々な政策を行っておりその一面だけを見て成功か失敗か判断されていることに違和感を感じた。アウガは現在、市役所として機能しているがそれによって市民が駅前に足を運ぶようになった他、商店街の方々の努力や行政との連携プレーなどによって駅前には賑わいを取り戻しつつあるのではないだろうかと考え、その実態を調査することに決めたのが、本論文執筆のきっかけである。

### 序-2 研究目的

本論文における最大の目的は、青森市におけるコンパクトシティ政策の詳細を調査及び分析するとともに、それに伴った市民の自発的な取り組みや行政と市民の連携の取り方な

などを考察することで、地方都市が、そしてその中心市街地にあたる部分が今後生き残っていくための手段として、官民の連携とそれぞれの役割分担が重要になってくる、ということを実証することである。青森市においては、コンパクトシティの目玉政策として脚光を浴びた駅前商業施設「アウガ」の経営破綻に伴って、一般的にコンパクトシティの失敗事例都市として取り扱われることが多い。筆者自身も研究開始当初は失敗事例として扱いその欠点や改善点を洗い出そうとしたが、研究を進めるうちに青森市のコンパクトシティ政策を失敗の一言で片付けることはできないのではないかと感じるようになった。行政側の思惑、それに応じた結果や市民の反応などを、実際のヒアリングを通じながら探ることで、青森市の中心市街地はどのような要因で今日まで生き残ってこられたのかを考察する。

その中でも今回は青森市における人口流出問題や除排雪問題に対して講じられた「コンパクトシティ」論に着目して進めていきたい。この「コンパクトシティ」は、近年人口減少が進行し続けているにもかかわらず、好景気だった頃に無秩序に市街地が開発されたことによって、低密度な地域が拡大しつつある地方において実践されているまちづくりの一つである。青森市では全国的にも早い段階からこの「コンパクトシティ」を作り上げるべく、駅前商業施設のアウガを建設し、駅前で生活が完結できるような地域を目指してきた。ところが、この政策は失敗と言われることが多く、アウガは施設内の商業施設部分が閉業し、現在では市役所の分庁舎として使われている。一般的にはこのアウガの経営破綻をもって青森市のコンパクトシティ政策は失敗事例として取り上げられることが多いが、果たして幅広い都市政策の一面だけを見て失敗と言い切って良いのだろうか。筆者が調査を進めていくに従って、市民によるまちづくりの取り組みやエリアによっては一定の成果をあげている部分も多くあることに気づいた。また、地方では地方なりの規模で市民が活性化に取り組んでおり、その成果は右肩上がりとは言わなくても現状を維持しているだけで十分であるという見方もあって良いのではないかと感じるようになった。本論文では、その成果を上げている部分や現状維持のための取り組みに着目し、青森市におけるまちづくりのあり方を明らかにするとともに、行政と市民がどのように連携しながら青森というまちをつくっているのかを考察し、地方都市における生き残り方の一例をまとめる。

### 序-3 調査対象地

本論文では青森県青森市を調査対象地とする。

青森市は、青森県の中央に位置しており、県庁所在地でもある。陸奥湾に面しており江

戸時代から北海道と本州を結ぶ物流都市として栄えてきたと言われている。市の面積は824.61平方キロメートルで県内ではむつ市に次いで二番目に広い土地である。人口は県内の市町村で最も多い282,061人（男131,390人、女150,671人）、世帯数は136,456世帯となっている（平成31年4月1日現在、青森市公式ホームページ）。また、青森市は世界有数規模の多雪都市としても有名であり、「特別豪雪地帯」の指定を受けている。

青森市では、全国的にも早い段階からコンパクトシティ政策に取り組んでいたこと、そして豪雪都市であることからコンパクトシティを取り入れることで地域が抱える課題の解決の可能性が高いことなどを理由として、今回は青森市を選出した。

#### 序-4 研究方法

本論文において、上記の結論を明らかにするためにはコンパクトシティという考え方が生まれた背景、青森市がその考え方の導入に至った過程とともに、その中で青森市が官民連携を果たしている現状と連携までのプロセスを調査する必要があると考える。そこで、コンパクトシティという概念の歴史については複数の研究者による先行研究や国土交通省による報告書を参考にするとともに、コンパクトシティによって解決しうる日本全体および各地方都市が抱える課題について、総務省の統計データから読み取って明らかにした（第1章～第2章）。

調査対象地である青森市に関する事例調査については、筆者が現地でのヒアリング調査や文献調査、行政の都市計画などから、現行の都市政策や民間の取り組み、そして各主体間の関係性や連携の取り方などを調査し、さらに文献からそこに至るまでのプロセスを考察した。これらの結果から、地方都市が生き残るためのキーワードは、官民連携と役割分担なのではないかという仮説を立て、他の地方都市を事例として参考にしながら明らかにした（第3章～第4章）。

## 第1章 地方都市の現状を認識する

### —地方課題の調査と事例研究を参考に—

#### 1-1 地方都市が抱える課題

本項目では、日本の地方都市ではどのような現状課題があるのかを数値やデータを用いながら明らかにした上で、次項目では数ある選択肢の中でコンパクトなまちづくりを選択すべき背景、そしてその際になぜ地域内の連携や役割分担が必要とされるようになったのか、先行研究を用いて明らかにする。

##### 1-1-1 人口減少問題

日本の人口はある時期に突然減少し始めたり何かの震災をきっかけに一気に減少に転じたりしたわけでもない。日本国内で、少子高齢化に伴う人口減少が重要な社会問題として取りざたされるようになったのは、2005年ごろと言われている。この年、日本の人口は戦後初めて減少した。この年の12月に総務省統計局が発表した「2015年国勢調査」の最初の集計結果である速報人口が発端となり、「人口減少社会」という言葉が社会全体でも広く認識されるようになった。統計局はここで、2005年10月1日現在の日本の人口について、「1年前の推計人口に比べ2万人の減少、我が国の人口は減少局面に入りつつあると見られる。」と発表し、各メディアが「初の人口減」などを見出しをつけて取り上げ、大きな注目を集めるようになった。その後2011年までは増加と減少を繰り返していたが、2011年から現在に至るまでの間は一度も増加しておらず、一貫して減少傾向が続いている。そのため、統計局では2011年を人口減少元年としている。日本の人口の将来的な推計として、2050年ごろまでにはほぼ50年前(1965年ごろ)の人口に戻ると考えられている。ただ、人口の規模は50年前と同様になるとはいつでもその年齢別の構成は全く異なるものになるとされている。

(国土交通所白書2014 第1部第1章第2節-1「本格的な人口減少社会への移行」)

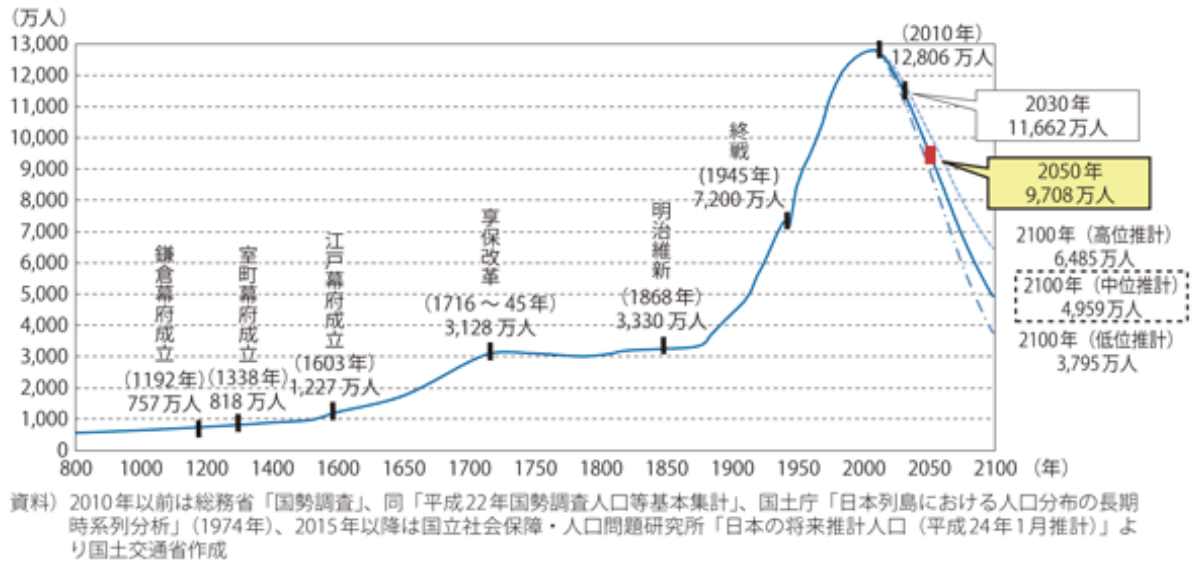


図1 日本の人口推移(国土交通省白書より抜粋)

次に、この問題を地方都市で考える。全国的に見て、平成22年から27年の5年間で人口が増加している都道府県は8都県のみであり、沖縄県、東京都、埼玉県、愛知県、神奈川県、福岡県、滋賀県、千葉県である。一方で同じ5年間でも残りの39道府県では人口が減少している。その中でも人口減少率のワースト5は青森県、秋田県、福島県、和歌山県、山形県(和歌山県と同率)、高知県となっており、地方都市が目立つ。東京や神奈川などの都心では増減率はプラスを維持しているものの、地方都市では大きく減少を続けている。さらに、もっとも増減率が低いマイナスの地域には東北地方が多く含まれており、青森県に関しては全国ワースト2位の結果となっている。



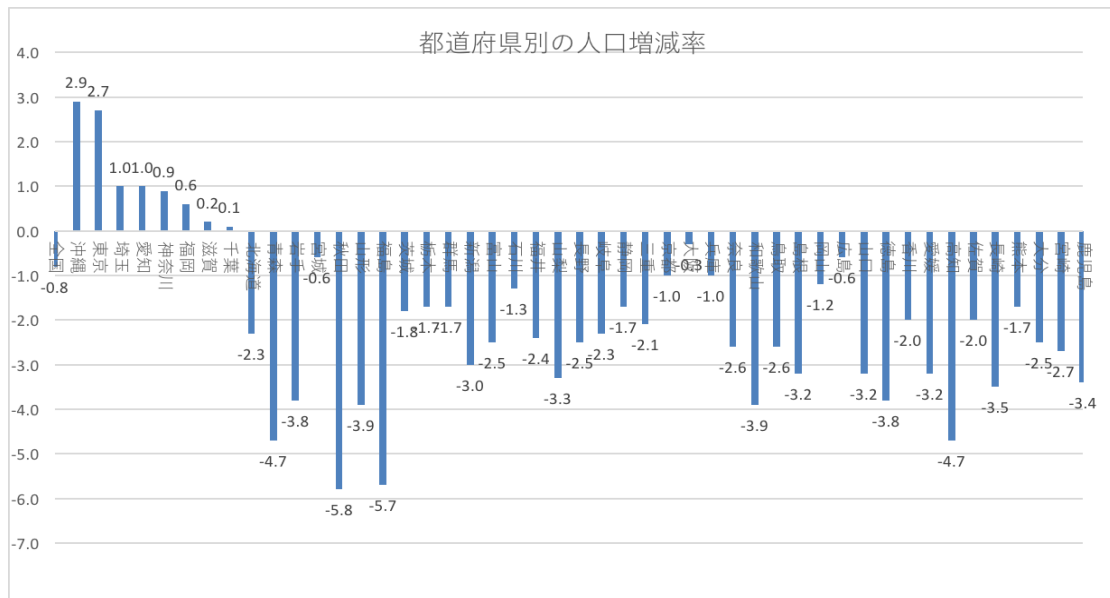


図2 都道府県別人口増減率(統計局国勢調査より筆者作成)

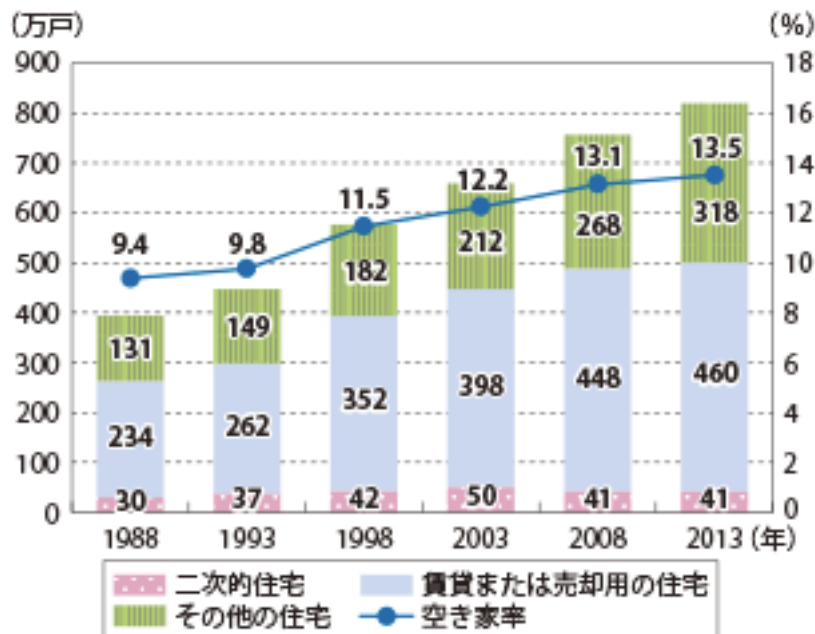
このデータからも、人口減少は地方都市において特に深刻な状態であることがわかる。

上記の人口減少問題に対して、各地方都市では様々な都市政策で対策をとっている。例えば、富山県富山市では青森市と同じようにコンパクトシティ政策を講じて中心地域内で生活の全てを済ませることができるよう、ライトレールなどの交通機関を整備することでコンパクトなまちづくりを目指している。地方都市で特に深刻な状態である人口減少社会に対して、各地域では様々な対策を講じながらそれぞれのまちづくりを進めており、青森市もその一つである。それでは、人口減少社会がこのまま進行すると、どのような弊害が生じるのだろうか。国土交通省では、人口減少の進行が以下のような課題に繋がらうる。

- ①生活関連サービスの縮小
- ②税収減による行政サービス水準の低下
- ③地域公共交通の撤退・縮小
- ④空き家、空き地、工業跡地、耕作放棄地の増加
- ⑤地域コミュニティ機能の低下

①の生活関連サービスの縮小というのは、例えば私たちが日常生活で利用する病院やスーパー、ドラッグストアなどのサービス産業のことを指す。一般病院で考えてみると、1つの市町村に80%以上の確率で一般病院が立地するためには27,500人以上の人口規模が必

要であるとされており、人口減少によってこの人口規模を下回ってしまった場合にはその地域から生活関連サービスが撤退してしまう可能性があり、住んでいる人々は非常に不便な生活を強いられることになる。また、このようなサービス業である第三次産業に従事している人は地方圏においては雇用のうち約6割を占めており、その地域からサービス業が撤退することは雇用機会の減少に繋がりさらに人口を減少させるという負の循環になりかねないという。②の税収減による行政サービス水準の低下というのは、人口減少によって地方自治体の税収入が減少する一方で、高齢化によって社会保障費の増加が進み、地方財政を圧迫するというものである。この傾向が続くことによってこれまで受けていた行政サービスが廃止されたり、それまで無料で利用できた公共施設が有料化されたりするという場合も考えられ、その結果地域で暮らす人々にとって生活の利便性が低下するという事態に陥る可能性がある。③の地域公共交通の撤退・縮小というのは、これまで主に民間事業者によって支えられてきた地域公共交通が、人口減少に伴う通勤通学者などの利用者の減少によって採算が合わなくなり輸送サービスの提供が困難になるというものである。地方鉄道や路線バスの路線廃止や運行頻度の減少が予想される一方で、高齢化の進行によって自家用車の運転が困難になる人々にとって公共交通は非常に重要な移動手段であるため、この地域公共交通の衰退は人々の日常生活に大きな影響を与えることになる。④の空き家、空き地、工業跡地、耕作放棄地の増加については、人口が減少する一方で総住宅数は増加しており全国的な空き家数は増加傾向にある、というものである。特に、賃貸や売却の予定はなく長い間居住する世帯がない状態が続く住宅などのことを指した「その他の住宅」が増加傾向にあるという。この「その他の住宅」は管理が不十分になりがちな傾向にある。また、地域経済の縮小や産業の衰退、後継者不足問題などに伴って空き店舗、工場跡地、耕作放棄地なども増加しており景観や治安の悪化、倒壊や火災の原因など、地域の魅力低下につながる可能性もある。



(注) 二次的住宅：別荘及びその他（たまに寝泊まりしている人がいる住宅）、賃貸または売却用の住宅：新築・中古を問わず、賃貸または売却のために空き家になっている住宅、その他の住宅：上記以外の方が住んでいない住宅で、例えば、転勤・入院等のため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建て替えなどのために取り壊すことになっている住宅等

図3 空き家の種類別推移  
(国土交通省ホームページより抜粋)

最後に⑤の地域コミュニティ機能の低下についてである。人口減少によって地域の自治会や町内会などの住民組織で担い手が不足し共助機能が損なわれる可能性がある。また、地域では住民によって消防団も構成されており、その担い手の低下は地域の防災力を弱めてしまうことにもつながりかねない。さらに、少子化によって児童数・生徒数が減少し学校の統廃合を引き起こす場合もある。このような若年層の減少はその地域の歴史や伝統文化を継承する担い手がいなくなることを意味し、地域の祭りなどが衰退しかねない。住民の地域活動の縮小が住民間の交流の機会を減少させ、それが地域への愛着やにぎわいの消失につながっていくと危惧されている。

①から⑤で述べられているように、人口減少によってまちや地域には様々な影響が考えられておりすでに起こっているもの、まだ顕在化こそはしていないが近いうちに起こりうるものもある。以下の図は、国土交通省が国民通意識調査をもとに作成したものをホームページより抜粋したものである。

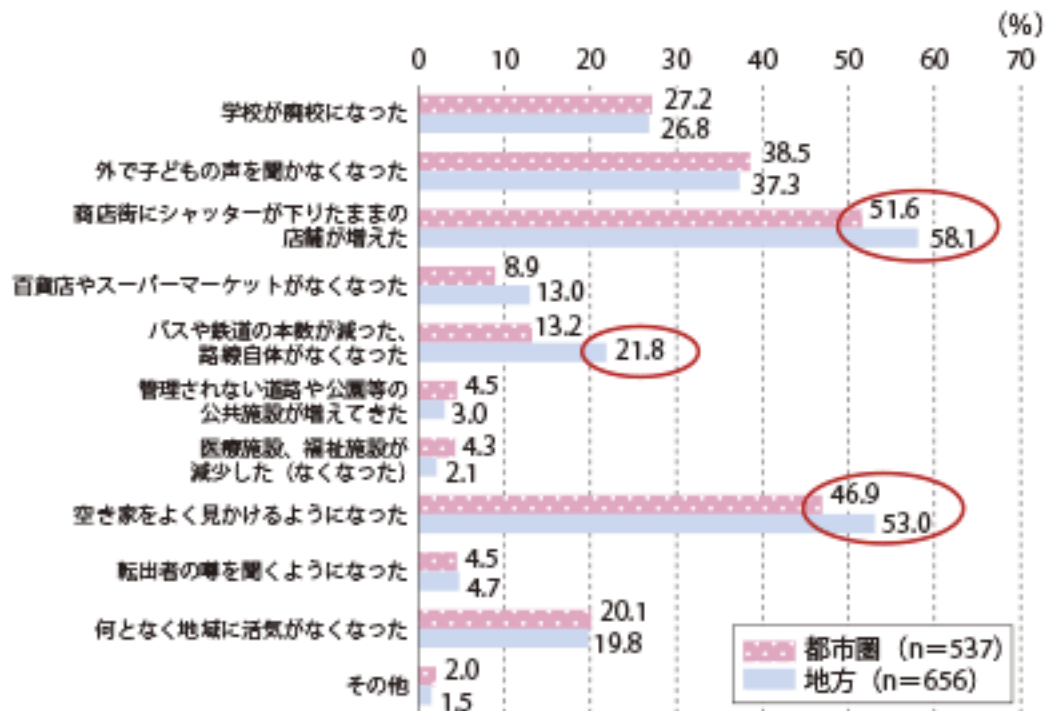


図4 人口減少を実感する場面(国土交通省ホームページより抜粋)

このグラフによると、商店街のシャッターや空き家についての回答が多くなっている。また、バスや鉄道などの交通機関については地方で特に高い割合を記録している。日本で全国的に進行している人口減少問題だが、都市圏と地方とで比較するとその影響は地方になるほどより大きいことがわかる。

本章でまとめた国土交通省の統計結果からも、現在日本において人口減少問題は非常に深刻な問題であり、早急に対応していくことが必要とされている。さらにこれは、地方都市になればなるほど深刻であり、その悪影響も大きいことも分かった。この問題に対して有効な対応策であるとされているのがコンパクトシティであるが、コンパクトシティが必要とされている背景には、人口減少以外にも課題がある。その他の課題については、次の項目以降で述べる。

(国土交通 <http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h26/hakusho/h27/html/n1122000.html>)

## 1-1-2 環境問題

横森豊雄・久場清弘・長坂泰之（2008年）は、地方都市が抱える現状課題として、少子高齢化および人口減少のほかに2点あげている。そのうちの2つ目が、環境問題である。都

市では郊外に無秩序に集合住宅を建設したり大型施設を新たに呼び込んだりしたことで DID<sup>1</sup>（人口集中地区）面積が一気に拡大し、1970年からの30年間だけでもその面積は約6400 km<sup>2</sup>から約12000 km<sup>2</sup>と、およそ1.9倍にまで膨らんでいるという。都市別に見てもその拡大は顕著になっている。国土交通省東北地方整備局の調査では、青森、秋田、盛岡、仙台、福島などの主要な14都市でも1970年からの30年間でDID面積は増加傾向にあったという。このデータの一方でこれらの都市の人口増加はごくわずかであることから横森らはこのDID面積の推移から中心市街地が衰退していると言い当てることができる<sup>2</sup>と述べている。都市機能が分散されることで住民の移動距離が増加し、その際に自動車を利用する人も多いためそれが必然的に二酸化炭素排出量にもつながる。環境省によると、DID人口密度と運輸旅客部門の就眠一人当たりの二酸化炭素排出量の関係を調査した結果、DID人口密度の高い都市の方が住民一人当たりの二酸化炭素排出量が低いことが分かったという。また、横森らは全国の地方都市の中でも特に拡散が進んでいる前橋市とコンパクト化が進んでいる高知市を比較すると、前橋市の二酸化排出量は1.21トン/人なのに対して高知市は0.87トン/人に抑えられているのだという。無秩序に拡散した都市が環境問題にまで悪影響をもたらすことが、数値データでも明らかになっているのだ。

（横森豊雄・久場清弘・長坂泰之、2008年8月、pp.12-13）

### 1-1-3 圧迫される財政

横森ら(2008)は、少子高齢化や人口減少に伴う税収の減少や労働力人口の減少によって地方自治体の財政難も指摘している。市街地が拡大することで下水道の整備や公共交通を行き届かせるための予算など、地方自治体の財政は厳しくなっている。横森らの調査によると、国土交通省が国土基盤投資<sup>2</sup>の予測を以下の3つのシミュレーションで行い、そのうちの一つである総投資額が2001年度以降前年度比2%減で、2025年度以降一定の場合には、2020年代半ばには総投資が更新投資および維持補修投資に全て使われるため親切投資が一

---

<sup>1</sup> 人口集中地区のこと。総務省統計局は、原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有するこの地域を「人口集中地区」としている。

<sup>2</sup> 国土基盤投資とは、道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、上水道、廃棄物処理、都市公園、文教施設、治山・治水、海岸整備、工業用水等である。（横森ら「失敗に学ぶ中心市街地活性化」2008年、p14より抜粋）

切できないという状況に陥るといふ。後述するが、青森市ではこの財政難に雪国特有の膨大な除排雪費用が関係している。市街地が拡散されることによって低密度な地域にまでも除排雪に出向かなければならないためその分のコストもかかる。下水道の整備などについても同じようなことが言える。

このように人口減少によって市街地の低密度化や拡散が発生し、それが環境問題へとつながりさらには自治体の財政を苦しめるというように連鎖し、地方都市の課題として浮き彫りになっているのだ。これらの課題を解決する方法として、街をコンパクトに作り直していくという考え方が選択されているのである。

(横森豊雄・久場清弘・長坂泰之、2008年8月、pp.14-15)

## 1-2 中心市街地活性化の成功を左右する官民連携

本項目では、地方都市で取り組まれているそれぞれの活性化に向けた取り組みについての研究について述べる。前項目までに述べた人口減少問題に対して地方都市でのそれぞれの取り組みにはどのようなものがあるのか、また、それらが功を奏している要因や実態についても、先行研究として取り上げたい。

### 1-2-1 市役所と商店街の連携プレーによる中心市街地活性化

#### —宮崎県日向市を事例に—

まずは宮崎県日向市における、中心市街地の活性化が市役所と商店街の連携によって成果を生み出した事例について、横森豊雄・久場清弘・長坂泰之による著書「失敗に学ぶ中心市街地活性化 英国のコンパクトなまちづくりと日本の先進事例」を参考に事例紹介する。

日向市では、1994年度に中心市街地活性化に取り組み始め、その後中心市街地活性化基本計画を作成、日向市からTMOの認定を受けた商工会議所がまとめた「ひゅうが商業タウンマネジメント構想」に基づき市役所、商工会議所、商店街、地権者が四位一体となって日向式のまちづくりを進めてきた。横森ら(2008年)によると、日向市の中心市街地活性化のポイントとなった点は「賑わいを回復するために、土地区画整理事業、鉄道連続立体交差事業を最大のチャンスと捉え、このチャンスを決して逃さないように、官民が連携しながら、まちづくりに関わる全員が汗をかき、知恵を出した」ことであると考察している(横森

ら、2008年、p.143より抜粋)。日向市は県庁所在地ではなく、人口65,000人のどこにでも  
ある小さな地方都市にすぎない。それでも、全国的に地方都市衰退が危惧される中で生き残  
ってきた要因は、官民の連携なのだと横森らは述べている。

横森らは日向市の取り組みのポイントを、以下の5つに分類している。

- ①市の組織変更で商業活性化最優先の土地区画整理事業を遂行
- ②市役所のリーダーシップと官民のパートナーシップ
- ③200回を超える勉強会の実施—継続することの大切さ
- ④小さなきっかけが大きな流れを作る—やる気のある商業者の存在
- ⑤診断の有効活用

これらの中でも特に本論文を論じる上で重要なのが、②、③、④である。まず、②につい  
てである。横森らは、日向市のまちづくりの組織の特色を、「市役所がリーダーシップを発  
揮しながらも、民間に任せる部分は任せるところである。」としている。つまり、「中心商業  
の全体の活性化策は、市役所、商工会議所、コンサルタントや商店街振興組合の役員が中心  
となって、時には中小機構や宮崎県などの意見も取り入れながら構築し、それぞれの街区の  
活性化策については、商店街振興組合の役員及び街区の商業者が中心となって構築してい  
った」ということなのだという(同上、p.146より抜粋)。官民の密接な連携が中心市街地活  
性化にいかに重要であったかがわかる。次に③についてである。日向市では1994年から毎  
週木曜に「まちづくりブロック協議会」の定例会が開かれているのだという。これは数年間  
で200回を超える回数が開催されており、勉強を積み重ねてきたという。この勉強会には  
参加していない会員も多くいたが、諦めずに地道に回数を重ねてきたことから参加者数も  
少しずつ増え、まちに賑わいを回復する要因の一つになったのだという。①で一言に連携と  
述べたが、連携するためには日々情報交換を行い、関係性を構築していくことが極めて重要  
であることを示していると言えるのではないだろうか。最後に③についてである。横森ら  
は、「日向市の中心市街地の商業活性化のスタートが切れたのは、中心市街地の商業者全体  
の合意形成を図ることの難しさに直面した時に、商業者と行政の双方に柔軟な発想があっ  
たから」だと述べており、街全体で合意形成ができなかった際に街区ごとに分けて考えた発  
想と行動力を評価している。その中の一つである「10街区」における「ひゅうが十街区パ  
ティオ」が商業者のやる気に火をつけて大きなプロジェクトへと流れをつくったのだとい  
う。

この事例から、日向市において中心市街地の活性化が進んだ背景には、市役所、商工会議  
所、商店街、地権者といった中心市街地に関わる人々のやる気と連携によって同じ方向を向  
いていたことが大きな成功要因だったと言えるだろう。

(横森豊雄・久場清弘・長坂泰之、2008年、pp130-150参照)

## 1-2-2 公共交通の整備によるコンパクトなまちづくり事例

### —富山市のライトレール事業を事例に—

前項目では日向市の官民連携プレーによる中心市街地の活性化について先行研究をもとに述べたが、本項目では行政のインフラ整備をコンパクトなまちづくり政策の柱として行っている富山市を事例とする。富山市は、本論文で取り扱う青森市と同時に中心市街地活性化法基本計画が国から第1号認定を受けた、コンパクトシティの先進都市である。富山市では、駅前に公共交通であるライトレールを整備し、中心市街地を移動しやすい環境にすることでコンパクトなまちを目指している。深山剛・加藤浩徳・城山英明ら（2007年）によると、富山市では他の地方都市同様、郊外化や高齢化が深刻であるとともに自動車保有割合が72%である他、人口減少やモータリゼーションにより公共交通の利用が減少するなどの課題を抱えているという。そこで、都市計画にコンパクトシティを取り入れ、その手段として「富山ライトレール」と称し、日本初の本格的LRT<sup>3</sup>を導入するに至ったのである。富山市のコンパクトシティ政策は7つの拠点公共交通でつなぐ「串と団子型」を採用しており、その拠点同士のつなぎ役としてライトレールを導入しようとしたのである。富山市のライトレールは日中であれば10分ほどの間隔で運行しており富山駅と岩瀬浜駅を結んで走っている。運賃はおとな210円で乗車することができ、基本的にはバスと同じような乗車方法である。市内の中心部を網羅しているため中心市街地内を移動するには非常に便利な公共交通手段であると言える。コンパクトシティの実現に向けて、公共交通政策という視点で取り組んでいる富山市だが、その効果と問題点は何か。これについて唐渡広志(2013)は、路面電車の利用人数は増加しているものの目標値には達しておらず、目に見える政策としての実現はしているが中心市街地の活性化という成果は明快には見えていないと指摘している。また、富山市でデザイン会社を営んでいるA氏にインタビューを行った際には、駅前でライトレールを充実させることで恩恵を受けているのは主に高齢者であり、子育て世代や若者は自動車を使って郊外のイオンなどに出向いているのが実情だと話しており、著しい効果はあまり見られていないようだ。行政が政策として行っている公共交通整備だが、それと並行して中心市街地に行きたい・住みたいと幅広い世代に思わせるような魅力的なまち

---

<sup>3</sup> Light Rail Transit（ライトレールトランジット）の略。昔の路面電車とは異なり、最新技術が反映された次世代型の路面電車である。（宇都宮市公式ホームページより引用）



にしていくことの重要さがうかがえるのではないだろうか。

(深山剛・加藤浩徳・城山英明、2007年、唐渡広志、2013年)

## 第2章 地方都市に残された選択肢とは

### —青森市がコンパクトシティ政策に取り組んだ背景—

#### 2-1 青森市の概要

本章では、今回調査対象地として選別した青森県青森市についてその概要を述べたのちに、前章で述べた地方都市の抱える課題について、青森市ではどのような取り組みを行いどのような選択肢を選んだのかについて調査及び研究する。

##### 2-1-1 青森市の都市化の歴史

青森市は本州最北端である青森県の中央に位置する県庁所在地である。その概要については序章において述べた通りだが、ここでは市の歴史の変遷や市街地の変遷について、青森市が2014年に発行した「新青森市史」に沿って説明する。

戦後の青森市は青森空襲の影響で焼け野原となり、その復興を進めるため市の経費は膨らんでいく一方であった。この青森空襲とは、日本人の多くが終戦と認識している1945年8月15日の直前である7月28日に起きた空襲を指している。この日、青森市は午後10時37分から71分間に渡ってアメリカ軍から空襲を受け、市街地の88%を焼き尽くされた。青森市は空襲によって都市基盤が壊滅したため、昭和21年度から「復興事業」を導入し、区画整理や道路や橋の建設などに着手した。昭和28年には「町村合併促進法」が施行された。これは小さな町村を解消し、町村規模の適正化を図ることを目的としたものであり、増大する財政需要に耐えられない自治体の体力強化をするためであった。具体的には町村の適正規模を人口8000人以上とし、3年間で全国の町村数をおおむね三分の一に減らそうとしたもので、明治20年代以来の大合併計画となった。青森市では、県が昭和29年に決定した「青森県市町村合併計画」に先立ち、昭和26年に滝内村と合併し、合併計画時点では人口が109,000人あまりとなっていた。その後、周辺の町村の抵抗などもありながら合併を進め、最終的に青森市は17万都市となり、青森県における「昭和の大合併」は終着、この体制が「平成の大合併」まで固定された。

敗戦直後の復興の起点は青森駅前であったという。現在の駅前広場付近では闇市が自然

発生的に立ち、その後昭和 20 年には青森露店商組合が結成された。翌年には駅前の露店市場が全面的に改装され、新興街と改められた。これらの露店や屋台は木造の建物であったため、火災も頻発していた。また、現在のニコニコ通りやいろは通りの原型ができたのもこの頃だった。現在も営業されている第三振興街は昭和 24 年から営業を開始しており、他にもりんご市場が組合として誕生した。闇市は昭和 22 年とその翌年の規制により次第に合法的な取引業へと転換していった。ニコニコ通り周辺の道路沿いに占拠していた新興街の屋台や露店は昭和 33 年に道路交通法取締法の適用によって哀愁的に撤去され、その後露店部分を取り壊した際に店舗を新築し正式に小売店として開業する店舗が現れ始めた。このような経緯で青森市の中心街は闇市時代から商店街時代へと変わっていったのである。

市民の足として重要な役割を果たす市営バスも、大空襲により焼失してしまっていたが、昭和 21 年には仮事務所と車庫を建設、昭和 27 年には地方公営企業法による「青森市公営企業局交通部」となり、町村合併を推し進めながら事業規模を拡大していった。昭和 39 年には、空路の旅客需要の拡大に伴って旧青森空港が完成した。

戦後の時代から、青森駅は東北地方や北海道との連絡駅として多くの人が集っており、青森駅前には市最大の繁華街として賑わっていた。その雰囲気象徴していたのが自治会館で、青森県の町村会や市町村職員共済組合等、青森県の自治に関する施設が同居していた。また、駅前には多くの旅客施設が集中しており、土産物産店や大衆食堂などが並んでいたという。ホテルや旅館などの宿泊施設、百貨店や全国チェーン店などもこの辺りに多く立ち並んでいた。その後新町や柳町の商店街にアーケードが設けられ、雨の日でも人々が安心して移動できるようになり、客の回遊性が高まり「横のデパート」などと呼ばれていた。

このような変遷からも読み取れるように、古くから青森市は青森駅前を中心として人々が集まり、賑わっていたことがわかる。

青森空襲で生活基盤を失ったため、昭和 21 年には県と市によって特別都市計画法による復興事業が始められた。そのため、都市計画の基盤となる土地区画整理などが行われた。この土地区画整理事業の官僚は昭和 52 年であり、およそ 30 年が費やされたのである。この年には、あすなろ国体が開催され、青森市の他にも県内各所で各種インフラの整備が進んだ。また、この土地区画整理事業によって町界と町名の整理が計画された。また、昭和 30 年頃の町村合併によって市街地が拡大した青森市だが、無秩序な市街地の拡大を防ぎ、かつ計画的な年の形成を目的として昭和 43 年から新都市計画法が施行された。「市街化区域」と「市街化調整区域」の線引きをし、市街化区域内の地域はすでに市街地である中心地や現在市街地化が進んでいる地域及びその周辺であり、市街化調整区域

に関しては原則として宅地の醸成や開発は認めず第一次産業の活性化や都市の公害を防ぐなど、合理的な土地利用を図ろうとした。その後区域区分の見直しがされ、昭和53年に戸山団地などが市街化区域に仲間入りした。

県住宅供給公社の前身である県住宅協会は、昭和42年に桜川団地を造成した。さらに昭和38年に桜川団地よりも大きい幸畑団地の造成に取り掛かった。青森市西部では県住宅生活協同組合によって平和台団地が造成され、昭和50年と51年にはその南に県営住宅が建設された。他にも平岡団地や白樺団地などが造成されている。東部においても袋掛団地など団地群が存在する。このような住宅の建設の流れを追っていくと、青森市の市街地がどのように拡大していったのかがわかるだろう。青森市の住宅難への対策として、郊外に次々と団地が造成されたが、これは同時に旧市街地のドーナツ化現象を引き起こすこととなった。もちろん、上下水道や排水、ガスや電気などインフラの整備などが考慮された造成だったことや都市計画道路の整備によって中心市街地方面へ市営バスが運行され、生活が便利になったという利点もある。ところがこの市街地拡大に伴って宅地化が進み、郊外の浪館・新城・横内などでは人口が急増、周辺の学校はマンモス校となった。大野地区では大野小学校を新設し、その他の地区でも増改築あんの対策がとられた。一方で中心市街地に位置する橋本小や浦町小などでは保有教室の半分または半分以上が使われていないという状況に陥り、ドーナツ化が進んでいたことがわかる。

昭和50年には、現在のサンロードなどがある青森市桂木・緑・青葉周辺の奥野第一土地地区画整理事業が開始された。昭和44年の八甲田大橋開通以降、この地区では無秩序な宅地開発が行われるようになったという。また、この地区の南側に位置する浜田地区でも平成7年に土地地区画整理事業が決定した。地区は宅地化が進み、イトーヨーカ堂など大型スーパーも開業し、周辺には大型商業施設が立ち並んだ。さらに地区南端には高速道路のインターチェンジがあり、近隣には問屋町といった物流の拠点もあり、郊外の発展を象徴的に表した地区であると言える。また、この奥野第一地区と浜田地区は自動車社会を象徴付ける地域であるとも言えることができ、大量消費空間の中心であったともいえるようだ。一方で、平成15年には中心商店街の百貨店の一つとして営業していた松木屋が閉店し、市民の郊外での消費活動が本格化したことをあらわしている。

続いて公共施設についてである。昭和36年に着手された勝田地区の土地地区画整理事業によって、公共施設の多くが勝田地区に集中した。昭和38年に青森市民病院、同44年に市制記念建造物である市民文化センター、同50年に市民図書館と棟方志功記念館と公共の文化施設が次々と建てられた。なお、勝田地区は東北本線浦町駅の南側に位置しており、この土地地区画整理事業以前はそのほとんどが農耕地であった。県立中央病院は昭和56年に長島から八重田へ、県立図書館は平成6年に現県庁北棟にあったのが荒川に移転し

た。

このような宅地化や公共施設の郊外移転を見ると、青森市の市街地が時代とともに無秩序に拡大していったことがわかる。かつては青森駅前の中心商店街を中心に人々が集まり賑わいを見せていたものの、全国的な郊外化のブームに習い、青森市でもドーナツ化現象が見られたのである。この市街地拡大が、本論で取り扱うコンパクトシティ政策に大きな影響を及ぼすことになる。

(青森市史編集委員会「新青森市史 通史編第四巻 現代」青森市、2014年)

## 2-1-2 青森市の地理的特性

本項目では、青森市という町がどのようにして現在のように形成されたのかを「読みたくなる「地図」東日本編」を参照し、地理的側面から紐解いていく。

青森市において、交通・輸送機能は重要な成立要因であり市の存続要因でもある。ところが、そのための主要な施設の立地が、次第に西の方向へと移動し、そのことが市街地の形成に大きな影響を及ぼしているのだという。青森市の今日につながる歴史を「読みたくなる「地図」東日本編」になぞらえてまとめたものが以下の年表である。

表1 青森市都市化の歴史(「読みたくなる「地図」東日本編」 pp.34-35 より筆者作成)

年代	出来事
1624年	津軽藩が江戸への租米回送を主な目的として、港湾建設を当時の善知鳥村に決定。
1873年	青森—函館間に定期航路が開設。その影響で現在の浜町埠頭界隈に旅館や商店などが立地し始め、繁華街形成につながった。
1891年	東北本線が青森まで開通。しかし駅舎は繁華街から離れた安方に立地していたため、人や荷物は徒歩や車で埠頭まで移動していた。
1898年	定期航路乗船が駅構内から直接乗船へ変更。それに伴い乗客の流れが変化し、繁華街も当時の駅東側に移動した。
1906年	駅舎が改築。南に移動し繁華街も現在の新町方面に移った。
1908年	青函連絡船が開業。1925年には連絡船への貨車航送も可能になる。これに伴い取扱貨物量が増加、仕分けをする操作室を開設し、線路も堤川付近から南に移った。
1968年	電化・複線化のため再び線路が移動し、現在の位置に。二度に及ぶ線路の移転は市街地が南に拡大する誘因となった。
1988年	戦後、工業港、漁港、木材港などの機能により拡大傾向にあった青森港だったが、この年青函トンネル本坑開通に伴い青函連絡船が廃止、湾港の基幹的機能が終了した。

年表から読み取れることは、青森市の繁華街、つまり現在の中心市街地は年形成の初期段階から現在の場所だったわけではなく、交通・輸送機能などのインフラの開設及び発展に伴って南下してきたことである。

(「読みたくなる「地図」東日本編」 pp.34-35)

### 2-1-3 青森市の現状課題

青森市の人口は、30万人前後で推移しているが、平成12年の318,732人をピークに一貫して減少している。全国の人口のピークと比較すると、青森市の人口のピークは早い時期で頂点に達しており、人口が減少に転じたのが早かったと言える。また、令和以降もさらに減少し続けると推計されており、高齢者の割合も増加し続けると考えられている。国

立社会保障・人口問題研究所では、平成 27 年以降の 30 年間で約 104,000 人（約 36.2%）減少すると見込まれている。

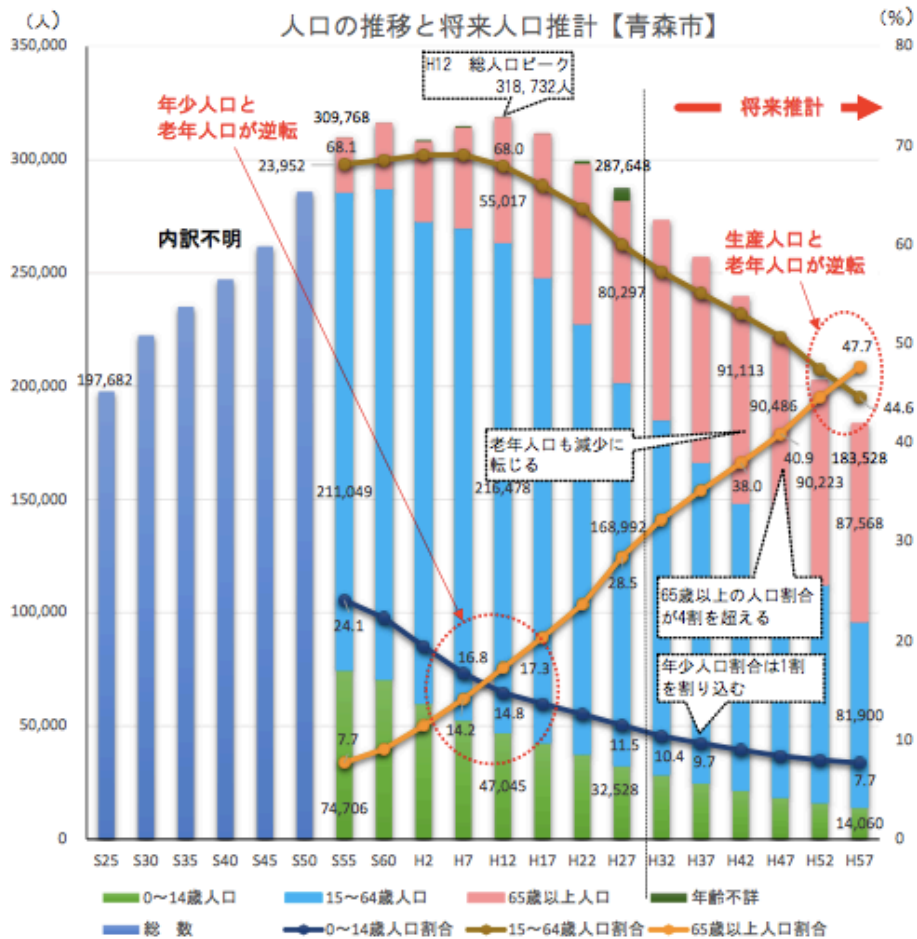


図5 青森市の人口推移(青森市「各種統計データ」平成 30 年 5 月版より抜粋)

死亡者数や出産数による自然増減もちろんあるが、転出超過による社会減も目立つ。特に 18 歳～23 歳の年齢層は就職や進学による市外への移動が多く、平成 28 年と 29 年を比較すると 712 人の転出超過となっている。この人口動態の現状は、東北内で比較しても青森市が群を抜いて人口減少が進行しており、自然動態と社会動態の両方でワースト 1 位となっている。

この人口に対して一方で、青森市は広い面積を所有しているため人口密度は約 340 人/km<sup>2</sup>と極めて低くなっている。関東では 12,000 人/km<sup>2</sup>超えが当たり前となっており、青森市をはじめとした地方都市との密度の差が歴然である。

また、世界有数規模の多雪都市であることが、行政サービスの非効率化に繋がっているのも青森市が現状で抱えている大きな課題の一つである。青森市都市整備部都市政策課が

発表している資料「青森市のまちづくり」によると、青森市では過去10年の平均値で累計降雪量が595cm、最深積雪深が107cmとなっており、冬季には著しい交通障害や雪の重みによる家屋倒壊などが多数見受けられている。以下のグラフは、全国の豪雪都市とその量を比較したグラフである。このデータを見ても青森市では多くの積雪に悩まされていることがわかるだろう。

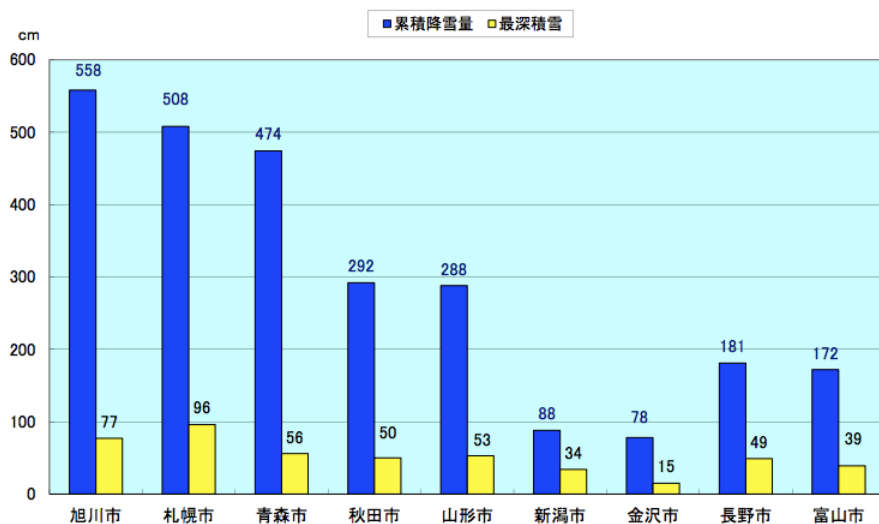


図6 都市別累積降雪量・最深積雪の比較（青森市公式ホームページより抜粋）

この積雪量によって青森市は除排雪に多大な予算を割いている。青森市が発表しているデータによれば、平成29年度における青森市の除排雪実施延長は車道が約1,363km、歩道が約200kmであり、これは青森市から広島県尾道市までの国道延長に相当するほどであるという。さらに市道の除排雪には過去10年平均で28.9億円、平成29年度除排雪経費には39.3億円がかかっている。参考までに、平成20年度の青森市一般会計の当初予算は約1,070億円であったのに対し、そのうちの除排雪費用は約20億円であり、非常に大きな割合を占めている。市街地を無秩序に拡大してしまったため、除排雪が必要な道路が増えその費用が市の財政を圧迫しているのである。

（青森市ホームページ「各種統計データ」）

## 2-2 青森市が取り組むコンパクトシティ政策とは

### 2-2-1 コンパクトシティの考え方



倉田直道(1999年)は、論文「コンパクト・シティ原論」の中で、コンパクトシティが都市形態の概念として広く知られるようになったのは1973年にG.B.ダンツィクとT.L.サアティの共著で出版された「コンパクト・シティ(Compact City)」であるだろうと述べている。それまではコンパクトシティとはコンパクトな都市という表現で、都市を記述する様々な文脈の中で用いられてきたという。この場合、コンパクトシティとは小型の都市、こぢんまりとした都市、密集した都市、簡潔な都市、などというようにある都市の形態を表しており必ずしも特定の都市形態を表す概念ではなかった。1973年のダンツィクらによる「コンパクト・シティ」では都市の成長を制御するために都市空間を垂直方向を含んだ三次元的に使うとともに、時間という次元を使うことによりさらに四次元的に都市を有効活用すること目的とした都市モデルをコンパクトシティとしている。また、1996年にM.ジェンクスとE.バートン、K.ウィリアムスの共編著で出版された「ザ・コンパクト・シティ(The Compact City: A Sustainable City Form?)」でも、当時の都市を取り巻く状況に対して積極的な新しい都市像を提示している。倉田は、この2冊に共通していることは「アーバンスプロールと呼ばれる激しい都市の郊外化(Suburbanization)が進み、さらに大きく成長した複数の都市が連担しながら成長(Conurbation)し続けている先進国の都市の状況に対して、移動のためのエネルギーや空間の浪費などその将来における問題を指摘し、分散型都市構造ではない集中型都市構造の有用性を主張している点である」としている。一方で、これら二つの概念には大きな違いもあるとしている。この二つの著書が出版された年は約20年ほどのギャップがあり、その間に都市をめぐる社会的、経済的環境は大きく変わった。それにともない都市に生活する住民の価値観や生活像も大きく変容したのである。二つのコンパクトシティはそれぞれの出版された時代の都市をめぐる価値観を反映したのになっているという。特にM.ジェンクスらによって提唱されたコンパクトシティは「持続可能な都市(サステイナブル・シティ)とほぼ同義であり、具体的な都市の形態を表すというより、生活の質(クオリティ・オブ・ライフ)を追求した明確な生活像とそれを実現するための都市環境の将来像を提案したもの」だと倉田は述べている。サステイナブル・シティと関連して、米国では1990年代の都市づくりの動きに「ニューアーバニズム」と呼ばれるものがありこの新しい考え方は「アワニー原則」と呼ばれるものによって表現されている。この「アワニー原則」では、米国が抱える社会問題はコミュニティの崩壊に起因しているとされ、そのコミュニティ崩壊の原因は、自動車に過度に依存したエネルギー大量消費型の都市づくりだとされている。その解決策として提案されたのが「自動車への過度な依存を減らし、生態系に配慮し、そして何よりも人々が自分が住むコミュニティに対する強い帰属意識と誇りが持てるような都市の構造」である。これはすなわち、コンパクト・シティの具体的な都市のコンセプトを表したものの一つであると倉田は述べ

ている。アワニー原則のニューアーバニズムのコンセプトの一般的な特徴として「環境に優しい公共交通システムの導入」、「歩行圏内での適度な多様な用途の複合」など8つの項目が挙げられており、このうち都市交通と都市づくりのあり方に関連するコンパクト・シティの中核をなすコンセプトの一つに TOD(公共交通手段優先型開発 Transit-Oriented Development)と呼ばれるものがある。これは、公共交通手段の駅を中心とする歩行圏内に業務、商業、住宅、コミュニティ施設、公園などを配置し、職住近接型のコンパクトなコミュニティづくりを推進するというものであり、米国において取り組まれているコンパクトシティの共通アプローチである。

(倉田直道、1999年)

## 2-2-2 日本版コンパクトシティとは

上記で述べた通り、コンパクトシティという考え方そのものは日本で生まれたものではなく、主にアメリカで発展したものであった。アメリカでは、戦後に郊外化が進み都心部から郊外へ人口が流出したことで深刻なインナーシティ問題を引き起こした。その後も大規模ショッピングセンターの郊外立地やオフィスなどの就業の場の郊外化など、新たな郊外化現象によって郊外拠点が生み出された。一方で、米国では多くの都市で1950年代後半から急激な郊外化に伴って疲弊した都心部の再生に取り組んできており、それが現在も継続されている。都心の再生に成功したシアトルやポーランドなどでは、都心を中心としたこれまでの公共交通手段の積極的な導入と歩行者を優先したまちづくりの推進に加え、郊外におけるスプロールを厳しく制限し、公共交通の駅を中心に高密度の複合的な土地利用を積極的に推進しようとしている。倉田によると、これは「即ち、総合的な成長管理政策を導入することにより、スプロールし続けてきた都市をよりコンパクトなものに再編しようとしているところに共通点があり、コンパクトシティへの先進的取り組みといえる」と記している。一方で、このコンパクトシティという考え方を日本の都市に当てはめて議論をする際には、米国におけるそれとは条件や背景の違いに言及するべきだともしている。米国は日本と比較して国土が圧倒的に広く、都市密度も大きく異なるため、米国から見れば日本の都市はコンパクトにまとまっているように見られる。東京のような一極集中も日本ならではだろう、と倉田は述べている。しかし倉田は、「今、我が国の多くの地方都市や東京の近郊の都市で起きている事象をみていると、そのスケールや現象の細部、問題の深刻さは異なるが、その背後に潜む問題は米国の都市が経験してきたものとほとんど同質のものであるように思われる。」と述べており、この文脈から考えると、日本の都市にお

いても米国のコンパクトシティが当てはまる部分もあるかもしれない。倉田は日本におけるコンパクトシティという考え方について、「恐らくコンパクト・シティの具体的なモデルを日本の都市に当てはめることは無理があるかもしれないが、二十一世紀に世界の全ての都市が取りまねばならないサステイナブルな都市づくりという意味において、そのコンセプト自体は十分に日本の都市に当てはまる」としている。

(倉田直道、1999年)

### 2-2-3 なぜ地方都市においてコンパクトシティが必要か

本項目では、国土交通省が平成27年に発表している資料「コンパクトシティの形成に向けて」をもとに、地方都市におけるコンパクトシティ導入の必要性について述べる。

これまでに述べた人口減少の現状に対して、国土交通省では「人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが重要（コンパクト＋ネットワーク）。」としており、この考えの元にあるのがコンパクトシティ論である。戦後、モータリゼーションが急速に進んだことや経済的に豊かになったことから、混雑した都心よりも居住環境の優れた郊外で暮らすのを好む人が増え郊外地の宅地化が進んだ。ところが、道路環境も整備しないうちにただ農地を宅地化するといったスプロール開発によって都市の拡大が進み、これが様々な問題を生むこととなった。さらに、住宅のみならず県庁や図書館などの公共施設までもが郊外に拡散し始め、中心市街地がにぎわいを失い、衰退していった。

その中で着目されたのが「コンパクトなまちづくり」であった。この「コンパクト＋ネットワーク」を日本の各都市で実現するために、平成26年8月に都市再生特別措置法の一部改正法、11月に地域公共交通活性化再生法の一部改正法がそれぞれ施行され、生活拠点などに福祉・医療等の施設や住宅を誘導し集約する制度（立地適正化計画制度）や、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築するための新たな仕組みが設けられた。さらにこれらをサポートするため都市再構築戦略検討委員会が設置され都市全体の構造を見渡しながら、住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した地域公共交通ネットワークの再編を行うことにより、コンパクトシティ＋ネットワークの実現を図っている。

コンパクトシティ論という概念自体は、日本でも1970年代頃から始まっていたという。元々はヨーロッパで主流とされていた概念で、その特徴としては主に以下の3点があ

るとされている。

- ・高密度で近接した開発形態
- ・公共交通機関でつながった市街地
- ・地域のサービスや職場までの移動の容易さ

(参照：OECD (2012)「OECD グリーン成長スタディ コンパクトシティ政策」)

これらを満たした集約型都市構造であればコンパクトシティの条件を満たしているということができるため、必然的に数種類の型のコンパクトシティが存在することとなる。それが以下の通りである。

- ・多極ネットワーク型 (例：愛媛県松山市)
- ・串と団子型 (例：富山県富山市)
- ・あじさい型 (例：岩手県北上市)

日本で注目され始めたのは最近のように感じるが、海外ではすでに浸透していた考え方のようだ。しかし、日本での認知度はやはり低く、国土交通省の国民意識調査によると約半数の国民が「認知していない」と回答している。

表2 コンパクトシティの認知度 (国土交通省「国民意識調査」より作成)

	%
中心市街地に商業施設・公共施設を集約するとともに、郊外地域と中心市街地を公共交通で結ぶ「コンパクトシティ」というまちづくりのコンセプトについてご存じですか。当てはまるものを1つお答えください。(n=3002)	
聞いたことがあり、内容をよく理解している	3.6%
聞いたことがあり、内容をだいたい理解している	16.3%
聞いたことはあるが、内容はあまり理解していない	30.9%
聞いたことがない	49.3%
合計	100.0
	%

一方で、認知度は低いもののコンパクトシティという考え方については、重要であると回答する人が多く、今後の都市の課題解決に向けて期待がかかっているのも事実である。

表3 コンパクトシティの重要性（国土交通省「国民意識調査」より作成）

あなたは、コンパクトシティの取り組みを進めていくことは重要であると思いますか。当てはまるものを1つお答えください。(n=3002)	%
重要であると思う	11.1%
やや重要であると思う	36.1%
あまり重要であるとは思わない	12.8%
重要でないと思う	3.8%
わからない	36.3%
合計	100.0%

ただし、コンパクトシティという考え方に対する誤解も多くある。

①一極集中（大きなターミナル駅など市町村内の、最も主要な拠点1カ所に全てを集約させる）

→多極型（中心的な拠点だけではなく、旧町村の役場周辺などの生活拠点も含めた、多極ネットワーク型のコンパクト化）

②全人口の集約（全ての居住者および住宅を一エリアに集約させる）

→たとえば農業等の従事者が農村部に居住することは当然であり、全ての人口の集約を目指しているわけではない。（集約で一定エリアの人口密度を維持）

③強制的な集約（居住者や住宅を強制的に短期間で移動させる）

→インセンティブを講じながら、時間をかけて居住の集約化を推進させる

これらの意見は誤解であるとされているが、一見してこのようなネガティブなイメージを抱くことは事実であり、コンパクトシティの裏を返せばこのようなデメリットもあるということとは否定できない。

（国土交通省「コンパクトシティの形成に向けて」2015年）

## 2-3 青森市版コンパクトシティ政策の特徴

青森市のまちづくりにコンパクトシティを取り込んだのは、佐々木誠造市長である。佐々木市長は平成元年に実施された青森市長選で当選し、「住んで“うれしい”まち」「コン

コンパクトシティ」などをスローガンに五期連続の当選を果たし戦後最長の20年間にわたって青森市の都市経営をした市長である。

コンパクトシティは1970年ごろから日本でも認知され始めたと先述したが、このコンパクトシティ論が地域政策のキーワードとして扱われるようになった契機は青森市と富山市による「コンパクトなまちづくり」を掲げた自治体の取り組みであったとされている。

明治31年当初、小さな港湾都市だった青森市は、合併を重ねてその面積は市制施行時のおよそ140倍にまで膨らんだ。聖域の拡大は同時に行政コストの増幅でもあり、豪雪都市である青森市では特に除排雪費用が財政を圧迫してきた。青森市の顔とも言えるJR青森駅前は、かつては農産物や日用品を売る低層木造の建物が多く、都市機能的には問題点が多く残っていたという。その駅前を近代都市にふさわしい街並みにするため、市は「青森駅前地区再開発事業」に取り組んできた。中心市街地活性化のシンボルとして開発されたのが「フェスティバルシティ AUGA」だ。2006年に「まちづくり三法」が改正された翌年、青森市と富山市は、改正中心市街地活性化法に基づく活性化基本計画の第1号認定を受け、コンパクトシティのモデル都市とされた。

「まちづくり三法」とは、以下の3つのことである。

- ・都市計画法…ゾーニング（土地の利用規制）を図る
- ・中心市街地活性化法…中心市街との再活性化を支援
- ・大規模小売店舗立地法（大店立地法）…大規模ショッピングセンターが出店する際の地域との調整の仕組みを定めた

この法改正の内容について大まかに説明すると、以下の通りである。2006年の通常国会では3つのうちの「都市計画法」と「中心市街地活性化法」の二つが改正された。「都市計画法」では規制を強化し、市町村が郊外のショッピングセンター建設を規制可能とし、「中心市街地活性化法」では街中への移住支援とし約70億円の予算手当てや空き店舗活用に関する税制支援などを行った。これを踏まえ、政府はこの法改正を「中心市街地活性化法は、まちをつくるアクセル」、一方、「都市計画法は郊外ショッピングセンターを規制するブレーキ」というたとえで説明をしている。青森市は、コンパクトシティへの取り組みを次のように述べている。

「本市では、高度経済成長期の市街地拡大による郊外でのインフラ整備費や除排雪経費等の増大を背景に、平成11年（1999年）に策定した「青森都市計画マスタープラン」において「コンパクトシティの形成」を掲げ、広域的な都市機能を既存インフラが整備された中心市街地へ集積することを目指すなど、「都市のコンパクト化」による効率的で効果的な都市づくりに取り組んできたところです。」

(青森市ホームページより抜粋)

ところが青森市では2000年の約31万9千人をピークに人口が減少し続けており、今後その傾向が続くと見込まれている。これにより市としては以下のような懸念を抱えている。

- ・商業など様々な分野でのサービス低下
- ・空き家や空き店舗の増加
- ・総人口の減少と老朽化した公共建築物やインフラの維持更新費の増大により、住民一人当たりの行政コストの増加

これらが市民生活や行政運営に大きな影響を与えるとしてこの人口減少問題を真の緊急課題と捉えている。

全国的に見てもかなり早いうちから「コンパクトシティの形成」を都市計画マスタープランに組み込んでいた青森市だが、まちづくり三法の改正を経て、その取り組みが注目されるようになった。青森市がなぜコンパクトシティに取り掛かったのか、青森市都市整備部部長の脇坂氏によると、理由は主に2つある。

- ・下水道整備による膨大なコスト
- ・除排雪のための膨大の予算

下水道整備に関しては、新青森市史にて以下のような記述もあるほどである。

明治期にはこれらの発生でパニック状態に陥ったという記録もあり、低湿地である青森市にとって排水問題はアキレス腱だった。戦後も昭和二十六年に旧相馬町、横山町、蛄貝町などをちゅう真に二四五人が赤痢やチフスにかかった。

横山市長は、公共下水道事業を「青森市再建計画の基本の一つ」と位置付け、昭和二十六年に「下水道建設」を公約に掲げて再選を果たした。

(「新青森市史」第二章 変わりゆく県都 第一節 復興から発展への始動 p.111)

これらの財政への圧迫を和らげるためこれ以上市街地を広げることは不可能となり、コンパクトなまちづくりを目指すに至ったのである。

青森市の都市構造の基本的な考え方としては、街をインナー、ミッド、アウターの三つの区分に分けていることが一つの特徴である。

- ・インナーエリア…中心市街地およびその周辺に広がった既成市街地。もともと人が住ん

でいたエリアで、中心市街地活性化とともに密集市街地については再構築を図る。

- ・アウターエリア…いわゆる郊外地。このエリアでは開発を抑制していく。
- ・ミッドエリア…今後の開発はこのエリア内とされている。

このプランは「雪に強い都市」「高齢・福祉社会に対応した都市」「環境調和型の都市」「災害に強い都市」の四つを基本方針として掲げている。青森市は、この「コンパクトシティの形成」というまちづくりの理念によって「コンパクトシティ・ライフ」（人と人との距離・障害を少なくし、心理的な接近を図り、お互いに助け、支え逢うコミュニティの醸成を目指す）という都市生活の将来像を達成しようとした。市は、将来の都市像として、以下のようにイメージしている。

（青森市都市計画マスタープラン）



表 4 各エリアの将来の都市整備イメージ（青森市都市計画マスタープランより筆者作成）

	インナーエリア	ミッドエリア	アウターエリア
現在の都市生活イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地(商業・業務地)とその周辺(住宅地)</li> <li>・ 人口減少と高齢化</li> <li>・ 衰退する近隣商業機能</li> <li>・ 幹線街路不足・未整備</li> <li>・ 渋滞・混雑</li> <li>・ 迷路状態の細街路</li> <li>・ 建物密集・老朽化</li> <li>・ 昔からのコミュニティ</li> <li>・ 緑</li> <li>・ ゆとり不足 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新興住宅地</li> <li>・ 低層低密・戸建住宅主体</li> <li>・ (ゆとり不足)</li> <li>・ マイカーに依存した生活</li> <li>・ 郊外型大型店の立地</li> <li>・ 下水道整備は不十分</li> <li>・ 希薄なコミュニティ意識</li> <li>等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 農業集落での担い手不足</li> <li>・ 下水道の未整備等、集落環境整備の遅れ</li> <li>・ 郊外ニュータウン(住宅団地)</li> <li>・ 青い森をイメージする豊かな自然・水系</li> <li>・ 高等教育機関の立地</li> <li>・ 流通、工業地</li> <li>等</li> </ul>
将来の都市生活イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地の再活性化</li> <li>・ 中心市街地の交流・生活拠点</li> <li>・ 都市化による賑わい</li> <li>・ 都心近くに住むことの推進</li> <li>・ 徒歩圏の広がり</li> <li>・ ネットワーク拡充</li> <li>・ 高齢になっても自立した生活ができる環境づくり</li> <li>・ 近隣商業機能の再生</li> <li>・ 至便な公共交通網</li> <li>・ 都市型コミュニティの熟成</li> <li>等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緑豊かでゆとりある居住環境</li> <li>・ 将来市街地の受け皿</li> <li>・ 近隣コミュニティの充実</li> <li>・ マイカーだけに依存しない交通環境、渋滞・混雑を回避した生活</li> <li>・ 新たな玄関口にふさわしい都市環境</li> <li>等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近郊農地維持と担い手が育つ住み良い集落環境</li> <li>・ 市民の憩いの場</li> <li>・ 学びの場</li> <li>・ 芸術活動の場</li> <li>・ 産業の拠点</li> <li>・ 豊かな自然から青森らしさを常に感じられる生活環境</li> <li>・ 教育環境の整備</li> <li>等</li> </ul>

## 2-4 コンパクトシティ政策の中核“中心市街地活性化基本計画”

青森市のコンパクトシティ政策のおおまかな概要は先述した通りだが、その中でも今回着目したいのが、「中心市街地の活性化」である。前項目で述べた通り、中心市街地の活性化は「まちをつくるアクセル」であり、と例えられておりコンパクトなまちづくりを進めていくにあたって極めて重要な部分である。さらに、「まちづくり三法」のうち他の二法に関しては、行政の関わる割合が比較的高く地元住民や民間団体が関わっていくには限界のある部分が多い。その中で、中心市街地の活性化は官民が最も連携しやすい側面であり今後の地方都市の存続に地元住民の立場からも取り組んでいける部分なのではないだろうか。

青森市では、昭和の後半から平成にかけて県立中央病院や県立図書館など、公共公益施設が郊外移転したことや駅前の老舗百貨店である松木屋の閉店などによって中心市街地の空洞化が進んでいた。



図7 公共施設の郊外移転(青森商工会議所「まちづくり計画」より抜粋)

青森市はコンパクトシティ政策に取り組んだとほぼ同時期に、青森駅前に青森駅前再開

発ビル「アウガ」を建設し、2001年1月より開業した。このアウガは1階から4階までを商業フロアとして若者向けに位置付け、5階より上には市民図書館などの公共施設を設けた。ところがアウガは営業開始から16年後の2017年2月28日に1階から4階の商業施設部分が閉館となってしまった。原因は開業当初から大幅な赤字が続いており、経営破綻したからである。商業部分で展開していた各店舗は撤退し、いくつかは市内の別の施設へ移転した。アウガは、以前から西武など都心デパートの参入が予定されていたがバブル崩壊による影響で破綻となった。地下に生鮮市場を持ち、8階までの建物内には商業施設や市民図書館が入っていた。開発直後から赤字経営が続いており、平成24年度ようやく黒字決算となったが、その経営状況は苦しいものだったという。この目玉政策であるアウガの経営破綻は、青森市のコンパクトシティ政策を失敗と位置付けるのにしばしば用いられている。一方で、このアウガの経営破綻をコンパクトシティの失敗事例として取り上げるのは外部的な視点であり、アウガのみがコンパクトシティの全てではないとの認識が市内では強い。青森市役所都市整備課のTさんや昭和通り商店会のNさん、しんまち商店街のNさんらにそれぞれヒアリングを行った際にも同じ意見であった。コンパクトシティ政策にも多くの計画がありその中の一部分であるアウガの失敗を強調されてしまいがちだが、市や市民が行っているコンパクトシティの取り組みはもっと幅広いものであり、一つの失敗に囚われてはいけなないのである。

例えば、青森駅前ではアウガのみならず青森ねぶたの展示施設である「ワ・ラッセ」や「A-Factory」など、駅前に集客を図って様々な施設が建設されている。これらの観光コンテナ構築や街ガイドである「あおもり街てく」の実施は民間と行政が一体となって取り組んでいるものである。一方で経営破綻後のアウガは、かつての商業フロア部分である1～4階を青森市役所の駅前庁舎としてオープンし中心市街地への来街者増加を狙っている。

## 2-5 なぜ青森市でコンパクトシティ政策が受け入れられたのか

コンパクトシティが都市政策として明確に提示されたのは佐々木誠造市長が就任した平成元年であったが、この政策が当初はどのように市に受け止められ、どのような変遷で現在の状態に至ったのかを本章では市議会での様々な議論や批判などを元に考察していく。

宇ノ木健太（2017年）は、青森市におけるコンパクトシティ政策の変遷を大きく三つの時期に分けて考えている。佐々木市長が就任した時期から都市計画マスタープランが策定された1989年から1998年までを導入期、都市計画マスタープラン策定から中心市街地活

性化基本計画が国から第1号認定を受けるまでの1999年から2007年を拡大期、そしてアウガの経営状況に多くの市民が疑念を抱き始めた2008年ごろからを転換期として設定している(宇ノ木建太、2017年、pp47-53)。これにならって、本章では青森市のコンパクトシティの流れを第1期から第3期に分けて考察したい。第1期は佐々木市長がコンパクトシティを提唱し始めた頃からアウガの開業まで、第2期は2006年ごろから2016年ごろとし、アウガの経営が低迷を続けていた頃からアウガが破綻し市役所の分庁舎として再スタートを切った時期までとする。そして第3期は、アウガの低層部分が市役所の分庁舎として機能し始めた2016年ごろから現在までとする。

## 2-5-1 市長が取り入れたコンパクトシティ

佐々木市長がコンパクトシティを都市計画に取り入れた当初、まちをコンパクトに集約したいという市長の考え方に反対するような発言は市議会でもほとんど見られず、ある程度周囲に受け入れられていたようだ。その背景には、バブルが崩壊したことによる経済衰退に対する危機感という社会問題上の背景はもちろんだが、青森市特有の“雪問題”が大きく関係していたように考えられる。当時から市議会では毎回のよう冬季の除排雪費用に関する議題が上がっており、市全体で雪に対する懸念は共通認識だったのである。そのことから、効率的な除排雪を行うためにもコンパクトシティという考え方自体は妥当であり行政機能をまちの中心に集約することに反対する者も現れなかったのではないだろうか。また、佐々木市長は市長就任以前、商工会議所の副会長であるとともに組織内では雪対策委員会の初代委員長も担当しており市内の除排雪問題に強く関心を持っていたこともうかがえる。商工会議所内に雪対策のための委員会が設けられていたことから当時市全体として雪問題には頭を抱えておりなんとかしなければならぬという共通の危機感が存在していたのだろう。このようにいくつかの要素がつながり、コンパクトシティの導入に際してそれほど困難はなかったと考えられる。実際に、郊外と中心市街地で意見の衝突のような問題の発生の有無について質問された場面では、市長の以下のような答弁も記録されている。

「実は、私の経験では、当然それが起きるであろうと思っていたわけでありませけれども、それが起きなかった。

つまり、それは、やはり私どもの方は雪が非常に多いことと、そして、そういうときには、やはり冬の生活を持続的に快適に維持するためには無駄なコストはかけられない、そういういわゆる基本的な合意があって、したがって、散漫な都市の形成は決してよくないという

ことが、私ども、コンパクトシティーは雪ということが原点にありましたので、それで、むしろ一定のそういう方向性が出せたんじゃないかなというふうに思っていて、今御質問のようなそういう運動は郊外の方から起きてこないという、ありがたい状況でございます。」

(「衆議院会議録」第164回国会国土交通委員会第10号における赤池議員の質問に対する佐々木市長の答弁より一部抜粋)

さらに、当時コンパクトシティーという考え方は日本の地方都市では新鮮なものであり、青森市の中心市街地活性化基本計画は富山市とともに国から第1号認定を受けるなど外部からも高評価だったことも、市内から反発が出なかった理由の一つであると考えられる。

## 2-5-2 アウガの経営破綻による反発

順調に市民に定着していくかのように思われたコンパクトシティーだったが、2006年ごろから市議会でも取りざたされるようになったアウガの赤字経営問題によって、議員や市民が疑念を抱くようになり、それが次第にコンパクトシティーそのもの、さらには中心市街地活性化という政策に対する批判に変わっていった。青森駅前にシンボリック的存在として建設された「アウガ」だったが、開業当初から赤字経営が続いておりその低迷を受けて中心市街地を活性化させることに反発する意見が頻発するようになっていた。市議会では「中心市街地偏重の配分を見直すべき」(「青森市議会会議録2008年第4回定例会、奈良岡議員の発言より」との声も上がっている。一方で、市長や地元商業者はアウガ低迷を受けてもなお、アウガに対して非常に特別な思いを持っており市長はその熱意を以下のように答弁して表している。

「青森駅前という立地環境、つまり青森の顔を大事にしたい、将来につながる商売を維持していきたいという関係者の意気込みは衰えることなく、目の前の困難を何とか乗り越えたいという強い意思がそこにありました。私自身、この駅前開発事業への市長としてのかかわりは平成元年からであります。直ちに氏として取り組むべき重要課題として受けとめ、実現に取り組んでまいりましたが、何にも増してその意を強くしたのは地権者や関係者の方々の熱い思いでありました。」

(「青森市議会会議録」平成20年第4回定例会(第3号)本文、秋村議員に対する市長の答弁より一部抜粋)

このような市長の姿勢から、当時の佐々木市長が商工会議所の副会頭出身であることからその癒着を疑う声も上がっていたが、むしろ市長と商工会議所間に親密な関係性が出来上がっていることは地元商業者にとってメリットの方が大きく、地域経済については良い影響を与えているように感じる。また、このような反発が上がり始めている一方で「中心市街地の魅力を高めることは賛成」（「青森市議会会議録」平成20年第4回定例会（第5号）本文、関良議員の発言より一部抜粋）との発言もあり、コンパクトシティ及びその中で中心市街地を活性化させることの重要性については理解を得ていたこともうかがえる。この市議会では、中心市街地を優先させていることへの一種の差別的扱いを受けていると感じられていた郊外の立場に言及している場面が多く、「市のコンパクトシティの構想が中心市街地の活性化のためだけに他の地域の発展をさせないという基本的な思惑」（同上より一部抜粋）との指摘もあり、中心市街地にばかり注力しているとの認識が周囲に広まっていたと言える。この逆境から、青森市ではどのようにコンパクトシティが受け入れられ現在のまちづくりに至ったのか、次項目で考察する。

### 2-5-3 コンパクトなまちづくりの浸透

アウガが市役所の分庁舎として機能し始めてから、市民や地元商業者らのコンパクトシティに対する考え方も変化していったように捉えることができる。アウガが市役所窓口として機能し始めた頃は、青森駅前では様々なインフラが整備されたり新しい建築物が建設されたりと、一気に中心市街地が活性化に向けて前進した時期であった。これに伴い、周囲のコンパクトシティへの反感も減っていったと読み取ることができる。市議会では、アウガの再生に対して懸念点などの発言は見られるものの市役所として機能することそのものに対する反対意見はほとんど見られず、中心市街地を活性化することに対しても前向きな意見が多い。アウガの低迷期には中心市街地の活性化に関して歩行者通行量など数値での明確な成果が見られず反発する議員などもいたが、この頃にはインバウンドの効果や観光面での成果を実感するようになり前向きに中心市街地の活性化に取り組むべきだという意見が見受けられている（「青森市議会会議録」平成20年第3回定例会（第3号）および平成29年第4回定例会（第3号）仲谷良子議員の発言を参照）。さらに、市政に関する市民からの意見でも、アウガの再生をきっかけに前向きな回答が増えている。アウガが低迷していた頃はアウガの存在そのものに対して必要性を問う声や中心市街地の活性化に対する疑問の声が多く見られたが、アウガが市役所として再スタートを切ったこの2,3年では青森市に活気が出

てきたと感じる意見や市長の施政方針に賛同する声、中心市街地活性化への期待の意見なども増えている(青森市市民意識調査平成 27 年度から令和元年度を参照)。数値面での成果や観光面での伸びが市民にも浸透し、前向きな姿勢が増加しつつあることがうかがえる。

## 第3章 中心市街地活性化のキーワード“連携と役割分担”

地方都市が衰退を危惧される中でコンパクトなまちづくりに行き着き、その中でもやはりまずは中心市街地の活性化が必要だと認識されるようになった一連の流れをこれまで述べてきたが、その取り組みにあたって重要なことは何か。それは、官民の連携と役割分担であると筆者は考えている。本章では、この連携と役割分担について青森市の中心商店街を取り巻く3つの組織の視点でその取り組みを調査・考察していく。3つの組織とは、市役所などの行政、中心商店街で商業を営む地元経営者たち、そして青森市商工会議所である。

### 3-1 中心市街地が抱える現状

中心市街地を活性化させることは、市が推進するコンパクトシティ政策に必要不可欠であることはいうまでもない。市の中心部に住民や行政機能、交通機関などを集約させるとともに、中心地が魅力的で活気のある地域でなければならない。コンパクトシティ政策を掲げている都市ではそのほとんどが、政策の中に中心市街地活性化を都市計画として掲げている。この中心市街地活性化の考え方についてはエリアによって賛否両論であり、アウトエリアとされているいわゆる郊外部ではインナーエリアとの差別感を案じている住民も少なくないという。しかし、先述した通り人口減少が進み低密度化している都市の現状を考え克服していくためにコンパクトなまちづくりは必要不可欠であり、コンパクトなまちづくりを進めるにはまず中心部から活性化していくことが順序として正しいのではないだろうか。

続いて中心市街地の活性化状況についてである。これについては、行政側及び市民側両サイドで若干の活性化が図られたとの回答が得られている。また、市民に対して「住みやすさの評価、今後の定住意向」の調査項目においては「とても住みやすい」「どちらかといえば住みやすい」とポジティブな回答をした人が、市域全体の3.1ポイント多い結果となり、ある程度の成果を出していることがわかる。



表5 「住みやすさの評価、今後の定住意向」に関する調査結果

(「平成29年度 青森市市民意識調査結果」より筆者作成)

平成29年度	とても住みやすい	どちらかといえば住みやすい	どちらとも言えない	どちらかといえば住みにくい	とても住みにくい	無回答
全体	14.0%	45.6%	22.8%	13.7%	2.0%	1.9%
中心地区	15.4%	47.3%	23.7%	9.5%	2.4%	1.8%

さらにこの結果は、計画実施前と比較して「住みやすい」「どちらかといえば住みやすい」というポジティブな回答をした人の割合が8.6ポイント増加しているという。これより、中心市街地において市民の満足度が上昇したことがうかがえる。もう一つの成果として、青森県の観光インバウンド伸び率が挙げられる。平成29年の延べ外国人宿泊者数は約24万人泊と過去最高を記録しており、これは平成22年と比較すると404.7%の伸び率であるという。東北新幹線の開通や観光施設の充実などによる影響はもちろん大きいものであると考えられるが、その状況を活かしながら行政と民間が連携して様々なイベントの企画や魅力発信に取り組んできた成果ではないだろうか。

### 3-2 行政の取り組み

青森市として中心市街地の活性化のために行っている取り組みは、主にインフラの整備である。市の政策として行ってきたことは第2章で述べた通りであり、2010年の東北新幹線全線開業や北海道新幹線の開業、海外便の増便やクルーズ船の誘致など、観光客の受け入れ体制をインフラ面で強化することで、その交通拠点である中心市街地が「まちの顔」という認識が広まるよう努めてきた。青森市では、中心市街地の活性化によってインナーエリアのまきに核となる地域である青森駅前の中心市街地に様々な商業施設や観光施設を建設し、人々が集まる賑わいのある地域にしようとしている。平成24年からの6年間で青森市は第2期青森市中心市街地活性化基本計画をたて、目指すべき中心市街地の姿として「歩いて暮らすことのできる質の高い生活空間～ウォークブルタウン（遊歩街）の確立～」を掲げた。その内容は、以下の4つの目標に分けられている。

目標1：多くの人が訪れたいくなる中心市街地（街の楽しみづくり）

目標 2：多様な人々を迎え入れる中心市街地（交流街づくり）

目標 3：歩いて暮らしやすい中心市街地（街ぐらし）

目標 4：中心市街地の商業の活性化

（青森市中心市街地活性化基本計画を参照）

これらの目標達成のため、観光面や暮らしの面、経済面などで様々な事業に取り組んでいる。アウガの建設はもちろん、ミッドライフタワーと呼ばれる高層マンションの建設によってまちなか居住を促したり冬季バリアフリー計画で雪が降る季節でも歩いて回りやすい中心市街地の形成に取り組んだりしている。商店街や民間の力ではできない大規模な計画に取り組むのが行政の役割なのである。

### 3-3 駅前中心商店街の取り組み

青森駅前には、新町商店街や昭和通り商店街、ニコニコ通り商店街など7つの商店街が存在し、その周辺に4つの百貨店が並んでいる（松木屋が閉館後、さくら野、中三、ラビナの3つ）。また、その配置は以下の図の通りである。



図 8 青森市の中心市街地一覧図（しんまち商店街ホームページより抜粋）

駅前商店街では、駅前大きな通りを交通規制してよさこいのイベントなどを行う春フェスティバルや、各フェスティバルに連動したレシートラリー企画など、一年を通じて様々なイベントを企画している。各商店街で行うイベントやセールなどももちろんあるが、複数の商店街がお互いに連携を取り合っているのは珍しい例である。都心では商店街同士が敵対視しているケースも少なくないが、地方都市においては衰退していくことへの危機感が大きく、その結果このような形に結びついているのではないだろうか。これらのイベントは、市がコンパクトシティの中の中心市街地活性化計画の一つとして行っているものではなく、商店街の人々が自発的に行い、市から補助金などの支援を受けながら続けてきているものである。また、イベントなどの企画のみならず商店街活性化のための組織も作り上げている。例えば、新町商店街組合が核となって組織した「青森市まちづくりあきんど隊」は、駅前の7つの商店街組合の共同事業をきっかけに誕生し、市が中心市街地内で事業を行っている敷地内において実行部隊として企画を行ったり主導権をもって事業を展開したりしている。地元商業者たちが行政のハード面での事業を見逃さず意欲を持って積極的にソフト事業として活動しているのだ。コンパクトシティが日本に広まり、青森市の都市計画に組み込まれる以前は、景気が好調だったこともあり商店街同士で敵対関係だった過去もあったようだが、景気が落ち込み地方都市の衰退が危惧されるようになってからは各商店でも危機感が強くなり、現在のような協力体制を築き上げてきたという。このように協力し合う体制が、近年少しずつ功を奏していると感じているという。近年では商店街魅力ある個店が新しく出来るようになり、その拡がりによって若い世代も駅前に足を運ぶようになってきているという。これらの個店が点から面へ拡がっていくのをさらに面から人のつながりにするべく、商店街が企画したのが「AOMORI COFFEE FESTIVAL」である。これは旧来からの商店主と新規で出店した喫茶店の人々が商店街の青年部等のイベントから生まれたアイデアで、県内外から約40店舗が出店したイベントである。平成28年度に初開催後、毎年継続して開催されており世代間の交流も盛んとなっている。

バブルが崩壊してから青森駅前の中心商店街は様々な統計において右肩下がりが続いてきていたが、近年それが横ばい、もしくはわずかではあるが上がりかけている。以下のデータは、青森地域経済活性化懇談会報告書より抜粋したものである。

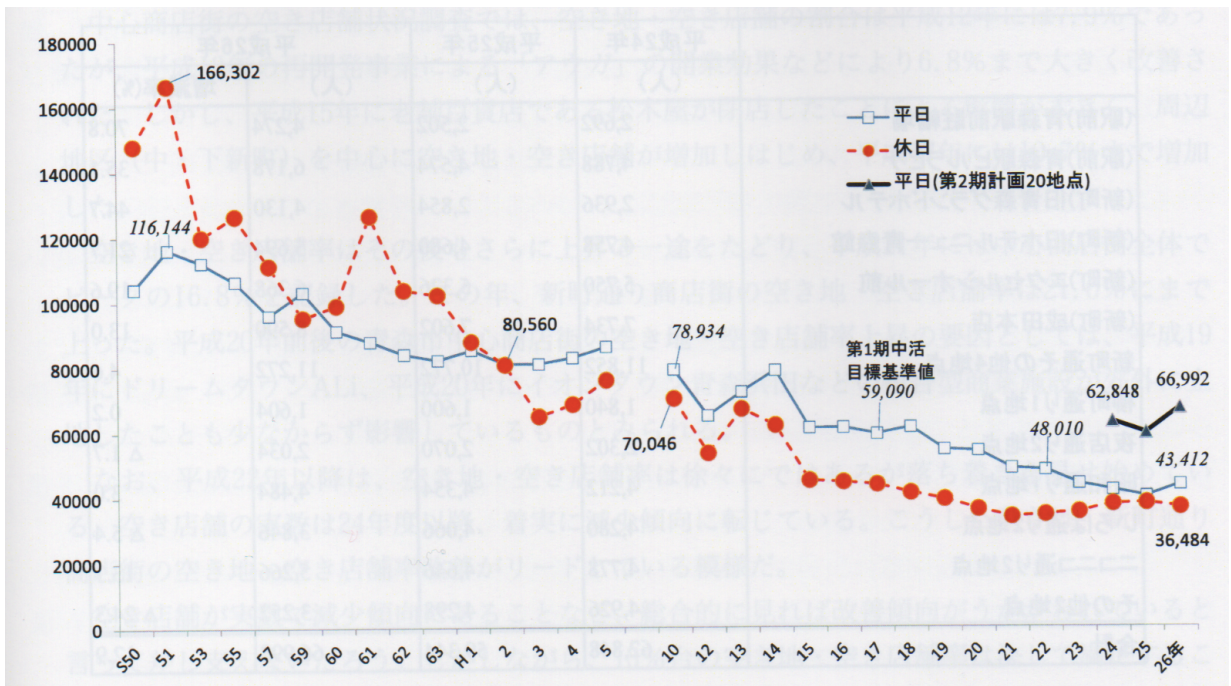


図9 青森市中心商店街の歩行者通行量の推移(14地点)  
 (青森地域経済活性化懇談会報告書 平成28年3月 p.37より抜粋)

戦後大幅な現象が続いていた商店街周辺の歩行者通行量だが、近年ではその現象に歯止めがかかり始め、わずかではあるが回復傾向にあることがわかる。この報告書でも記述があるとおり、サンロード青森が出店した翌年である昭和53年と最新年である平成26年を比較すると平日は61.3%、休日に関しては69.6%の減少となっており、大型ショッピング施設の郊外進出によって中心市街地のニーズが薄れた事実が明らかに現れている。さらに、報告書によると昭和60年と平成14年のデータで青森市全体と中心市街地の年間商品販売額を比較すると、昭和60年には全体に対して中心市街地が販売額の36.0%もの割合を占めているのに対し、平成14年には19.2%まで落ち込んでおり、中心商店街のポジション低下がうかがわれる結果だと述べられている。近年では、駅前各地点で調査された令和元年度の歩行者通行量調査において、昨年度対比で増加しているエリアも半分ほどあり、賑わいを取り戻しつつあるというのが現状である。アウガの経営破綻でコンパクトシティ政策が頓挫したかのように取り上げられる記事なども多くある一方で、駅前の中心地が衰退の一途をたどっているとは言い難いのではないだろうか。

### 3-4 青森商工会議所の取り組み

青森市においてこれほど商店街が主体性を持ちながら他組織と上手く連携を取れている要因の一つとして、商工会議所の存在が大きい。青森市の商工会議所では、商店街が行うイベントや地元中小企業の経営支援、起業支援などの他に商工会議所が主体となって駅前イベントを開催したりすることもあるようだ。商工会議所がまとめているまちづくり計画書の資料には、「青森商工会議所では、陸・海・空の交通ネットワーク拠点を活かし、青函の連携をはじめとした広域連携事業やインバウンド対策の強化、スポーツコンベンションや企業の報奨旅行を始めとする MICE 誘致活動の展開など、本市への観光による交流人口の拡大と、地域経済活性化のための取り組みを、地域の行政、関係団体、会員企業と共同で実施している。」との文言もある。例えば、以下のような取り組み事例が挙げられる。インバウンド観光客向けではクルーズ客船の乗船客を対象に日本文化体験サービス提供のモデル事業や「YOKOSO メニュー」という複数言語に翻訳したお店の情報発信媒体を作成するなど受け入れ態勢強化に謙也他組織と共同しながら取り組んでいる。他にも、地域資源を活用した事業の展開も実施している。先述の商工会議所のまちづくり計画資料では、地域資源を活用した観光プログラムづくりにおいては、「商工会議所が、国(旧商)、県、市、地域振興財団などの補助金や支援制度を活用し、ビジネスモデル化に必要な「事業化可能性調査」や「モデル事業」を実施することで、商工業者による新たな取り組みを促す。」とあり、商工会議所の特性を活かした取り組みを実施することで地域経済の活性化及び発展を目指していることがわかる。実際に実施されている事業には、現在青森市観光の名物となっている「のっけ丼」サービスもある。これは平成21年度に青森商工会議所がモデル事業を実施し、翌年から市場テナントが自主運営を開始したもので、それまでは観光と縁のなかった市場に年間10万人以上が訪れる観光名所になったのだという。これらの他にも様々なまちづくり事業に商工会議所が中心となって取り組んでおり、青森市のまちづくりにおいて大きな役割を果たしていることがわかる。一般的に商工会議所は、その地域での起業支援や地元中小企業の支援などを行うイメージが強いが、青森市では、中心商店会や市との距離感が非常に近く、良好な関係を保っている。もちろん商工会議所という名の通り、商店街が行うイベントなどに補助金などの金銭面などで市との間に入り現実的な側面でサポートしている。他方で、市の職員や商店街の役員らと、月に一度会議を開き互いの情報を共有していることもこの関係性の構築に大きく貢献しているようだ。前項で述べた様々なイベントにはそのほとんどに商工会議所が関連しており金銭面でのサポートのほかイベントの主催や企画も行っている。青森商工会議所地域振興部部長のS氏

にお話を伺った際に、「中心市街地を活性化するためにプレーヤーになれるのは商店を営んでいる人たち。それを資金面でサポートするのが市の役割、相談を受けて実践に持っていくのが我々の仕事」とおっしゃっていた。そしてこの3つの主体が良好な関係を保ちながら街をつくっていているのは珍しい例だと言うことができ、青森市のまちづくりのあり方の大きな特徴だろう。

### 3-5 3つの主体による連携と役割分担

青森市の中心市街地はなぜ現在まで生き残ってこられたのか。その要因として、大きなキーワードとなるのがそれぞれの連携と役割分担だと言える。まず、連携についてである。青森市の中心市街地において、行政、商店街、商工会議所の3つの組織は密に連携を取り合い常に情報共有をしながら取り組んでいる。その象徴としてあげられるのが、月に一度開催される「朝会議」と年に数回開催されている駅前でのイベント企画及び運営だ。前者については、月に一度民間事業者や商店街関係者、そして行政職員などが集まり対面で協議する会議である。それぞれ異なる立場にある主体が顔を合わせ、情報共有を行う場として活用されているが、この機会が中心商店街で方向性を統一するのに非常に重要な役割を占めているのではないかと。さらに、年に数回開催されている駅前のイベントでは、各組織の担当者が関わり協働して運営しているものも多い。例えば毎年春に開催される「春フェスティバル」もその一例である。この「春フェスティバル」では、行政、商店街、商工会議所の人々が垣根を越えて部隊を構成し、まちが一体となって企画・運営している。各部隊の代表間で情報共有を行いながらお互いを補い合い、まち全体で一つの大きなイベントを実現している事例だ。それぞれの組織が個別にイベントに取り組むのではなく、日常的に連携が取れていることによって、その時々に必要なイベントや取り組みを協働で実行できているのである。

次に、役割分担についてである。これは、行政、商店街関係者、商工会議所それぞれに行ったヒアリングや各主体が行っている取り組みから読み取ることができる。行政の役割としては、新しい施設の建設や交通網の整備などのインフラ面を整えていくことが最大の役割である。その上でそれらのインフラを活かして様々なイベントを企画したり集客を図って行動に移したりするのが商店街、すなわち地元住民たちである。そして両者の間に立ってスムーズにまちづくりを進めていけるように支援するのが商工会議所である。この役割分担はいわば理想的な体制と言えるかもしれないが、青森市の中心市街地においてはこの認識が各主体それぞれでしっかりと共有されていることを、ヒアリングを通して痛感した。昭

和通り商店会や新町通り商店会の会長らにヒアリングを行った際にも、人を呼ぶための基盤作りは行政が行いそこから先の段階でまちを盛り上げていくのは商店街やその土地で商売を営む人たちの役割だと思っているという趣旨の発言もあった。地元の小さな中心市街地の中でも、それぞれ取り組むべき立場を共通の認識として持ち合って活性化に取り組むという体制は、青森市の中心市街地活性化に大きな役割を果たしていると言えるのではないだろうか。

## 第4章 なぜ青森市で連携と役割分担が成り立ったのか

前章では、青森市の中心市街地では行政、商店街、商工会議所の三主体によって連携と役割分担という体制がとられているために生き残ってくることができたと考察したが、その成功要因は何か。本章ではこれを、文献とヒアリング結果を元に青森市の歴史的側面、そして環境的側面という二つの側面に分けて考察する。

### 4-1 歴史的要因を考える

青森市の中心商店街では、各組織間に歴史的に長くつながりがあり強固な信頼関係が形成されていたことが一つの大きな特徴である。例えば、コンパクトシティを青森市に持ち込んだ佐々木市長が青森市商工会議所の出身であったことや歴代の青森市議会の議長が商工会議所の会頭も務めていたことなどである。また、商工会議所は駅前商店街の多くが加盟していることに加え、その設立当初から委員会活動などで市政に対して多く意見してきた歴史があり、官民の強い関係性が歴史とともに構築されてきたことがわかる。中でも3つの組織の連携に大きな役割を果たしている商工会議所は、単なる企業支援の役割にとどまらず、古くから委員会設置や議員懇談会の実施など、青森市のまちづくりに積極的に関与してきた経緯があり、行政からの信頼度も厚いことがわかる。

さらに歴史的に考えられる要因がもう一つある。中心商店街の中で相互連携ができずに郊外大型店に人々が流れてしまったという過去の経験である。新青森市史の通史編では、郊外化が進む前、中心商店街の中に百貨店の中三が開業した当初、中心商店街の店主たちの間では大型店に客足が流れていくのではないかという危機感が広まり、青森日専連の有志が中心となって郊外型大型ショッピングセンターであるサンロード青森の設立を企てたという過去があったとの記述もあり、地元企業の大型化・チェーンかに対抗する思惑だったもののそれが結果的には郊外化を推し進めてしまい、中心商店街の衰退につながったという苦い経験があるという(「新青森市史 通史編(現代)」pp626-628)。このような失敗経験を味わっている中心商店街の店主たちが同じ失敗を繰り返さないために結集しなければならない、という意識が根強く残っているのではないだろうか。



## 4-2 環境的要因を考える

歴史的な繋がりに加えて、青森市の置かれた地理的状况や昔からの特殊課題の存在も要因として考えられる。第2章でも述べたが、青森市議会で毎年のように冬季の除排雪問題が議題に挙がっていることや、市が実施している住民意識調査の自由記述欄でも除排雪に関する要望が大きな割合を占めていることから、市民の間にも雪問題への関心が非常に高いことがわかる。市民の共通認識として除排雪費用に大きな問題意識があったため、その解決策として効率的な除排雪につながるコンパクトシティ、そして中心部に行政の機能を集めるという中心市街地の活性化に同意を得ることができたのではないか。第2章でも述べた通り、コンパクトシティが浸透した変遷を見ても市民の合意を得るまで市長の交代やアウガの再生など、環境面での要因が市民の意識を変化させてきたことがわかる。郊外に住む人々や中心市街地に反感を持っていた人々も次第に中心市街地活性化の必要性に賛同するようになったことが意識調査や市議会での議論に現れている。

さらに、青森市は本州最北端に位置しており自然の産物に恵まれているというポテンシャルの高さを地元商業者たちが認識しておりそれを活かすことに昔から意欲的であったという流れも、地域内での連携につながったのではないだろうか。中心商店街の人々のお話によると、コンパクトシティが市民の間に根付いていくとともに近年のインバウンド伸び率や歩行者通行量など、数値としての成果が出始めていることも地元の人々の地震につながり、モチベーションを維持できているのだという。外部の力に頼るのではなく、まずは自分たちが持っているものをどのように活かすかを先に考え行動に移したことが功を奏したのだろう。

## 4-3 これからも生き残り続けるために

本項目では、これまで連携と役割分担によって現状維持しながら生き残ってこられた青森市が、今後も衰退せずに地方都市として存在していくための展望を、現在すでに行われている取り組みやヒアリングによる当事者の方々の意見を交えながら考察していく。

青森市などの地方都市においては、現状維持をしていくだけでも大きな成果だと捉えていると述べたが、横ばいの数値をいつまでも続けていくばかりではもちろん、この先廃れてしまうだろう。現段階で横ばいを維持しているその先のステップとして、地方都市では若い世代への継承及び発展が求められている。若い世代を内外から呼び込み中心市街地の新た

な活性化を図ることが不可欠だ。逆に言えば、それが達成できる町こそが今後、本当に生き残っていくことのできる町なのではないか。今後の展望について、昭和通り商店会会長のN氏によると、今取り組んでいる色々な取り組み、毎年のフェスティバルや商店会を超えた合同イベントなどを起点として、そこから若い世代がどんどん派生して新しいイノベーションを起こしてくれたら、今のまちづくりのあり方が成功だと感じることはできないかと考えているようだ。古くから築き上げてきた青森市ならではのまちづくり体制や関係性を若い世代に継承しつつ、彼らが新しいイノベーションを起こしていける土台作りをしなければならないという責任を持っているのだろう。今回、現地でのフィールドワークやヒアリング活動を通じて、現にその成果は少しずつ形を現し始めているように感じた。その一つが秋に開催されたコーヒーフェスティバルだ。青森市のコーヒーフェスティバルは昭和通り商店会にて秋頃に行われているイベントだ。全国各地のコーヒーショップやローウター、ベーカリーなどが集合するイベントで、2016年に初開催して以来、好評のイベントである。駅前の一部の商店会通りを封鎖して歩行者天国にして開催するなど、大掛かりに取り組んでいるイベントだが、この運営体制に今後の展望が含まれていると筆者は感じた。実行委員長の青木さんは弘前経済新聞のインタビュー記事で「若い人の力で商店街の活性化を図り、継続化していきたいという思いから始めた」と述べているが、このイベントでは補助金などの制度を使わずに開催しているという。外部から若い人を呼び込み、新たなイノベーションを生み出すことで街を活気付けて欲しいという展望に、少しずつ近づきつつあるのかもしれない。これが派生して今後若い人を中心とした様々なイベントが広がっていくことが期待されている。

# 終章

## 終-1 まとめ

### 【図式化】

ここまで、青森市におけるコンパクトシティ政策との中で生き残ってきた要因としての官民連携及び役割分担についてそのプロセスとともに明らかにしてきた。以下は、本論の流れを簡略的に図式化したものである。

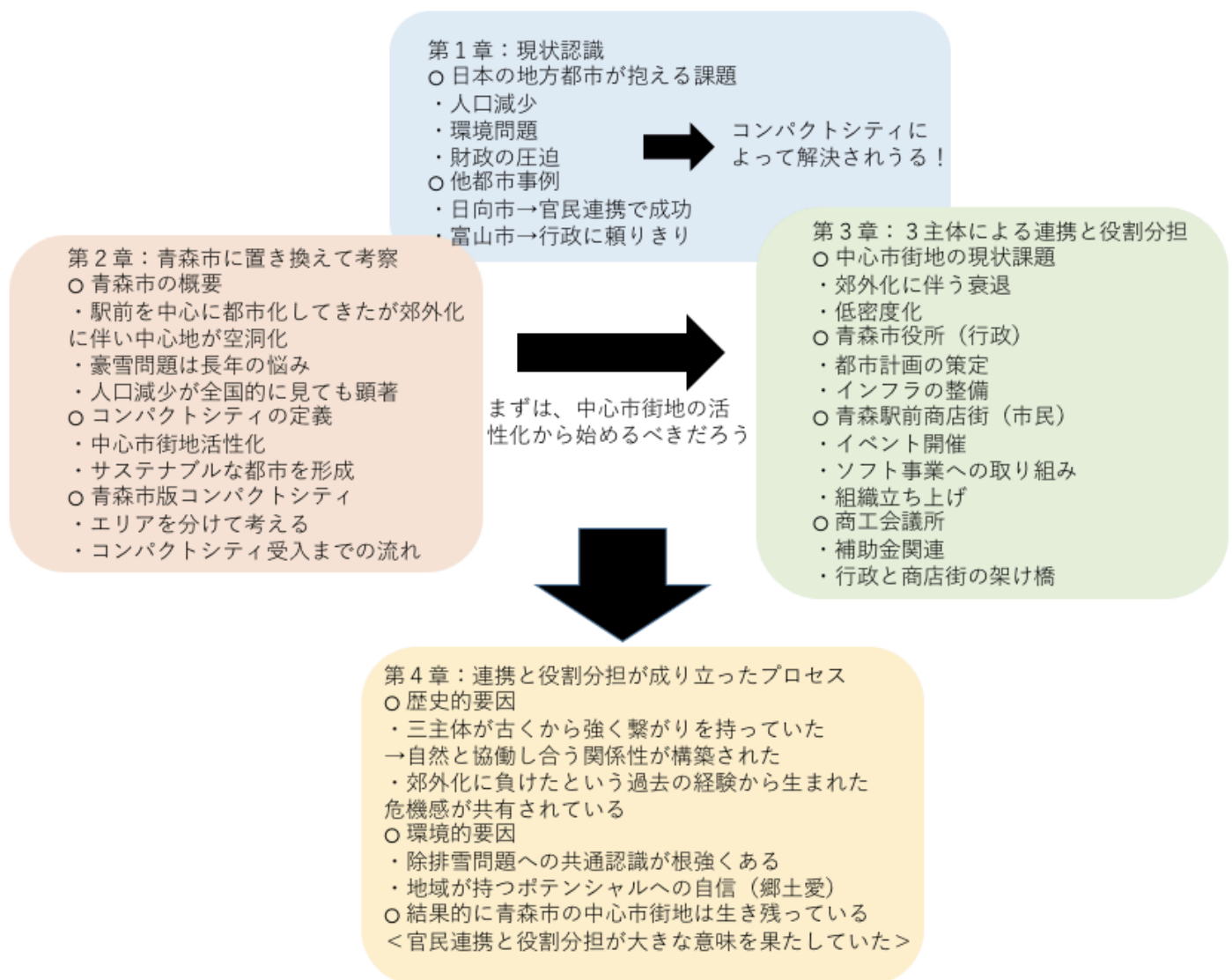


図 10 本論の図式化(筆者作成)

本論分の目的は、青森市におけるまちづくりのあり方を明らかにするとともに、行政と市民がどのように連携しながら青森というまちをつくっているのかを考察し、地方都市における生き残り方の一例をまとめることであった。

第1章では、現在日本が抱える社会問題について述べた後に地方都市においてはどのような課題が残されているのかを考察し、それらがコンパクトシティという考え方によって解決されうるということについて、他都市の事例を用いながら検証した。

第2章では、第1章での結果を青森市に置き換えて考察した。青森市では、一般的に地方都市が抱えている問題が顕著であることに加え、豪雪問題が大きな負担となっており、そこにアプローチする手段としてコンパクトシティを都市政策に導入している。この内容について詳しく調査した結果を述べた。

第3章では、コンパクトシティの要である中心市街地活性化に焦点を当て、青森市において3つの主体が協働しながら中心市街地を盛り上げている現状について、ヒアリング結果などを参考にしながら述べた。

最後に第4章では、青森市が官民連携と役割分担によって生き残っているその体制のこうちくまでのプロセスを、文献などを用いながら歴史的・環境的要因の二側面から考察し、明らかにした。

### 【論文意義】

本稿では、地方都市における市民や行政、商工会議所らの連携の仕方や役割分担によるまちづくりのあり方を説いてきたが、これは近年少子高齢化や過疎化が進み衰退していくことが危惧されている地方において非常に重要な体制であると考えている。日本全体で人口減少が進む中、特に地方都市では人材不足や外部からの人手や観光客の確保など、生き残りをかけてさまざまな施策を講じているが、それらが功を奏している都市はまだまだ少ないと言える。目新しい作戦で全国的にも珍しい例として研究対象となっている地方都市も見受けられるが、中には話題性ばかりに特化してしまい地元で生活している人々には根付いていないものも多くある。「まちづくりが成功した」と言うと、画期的なアイデアや大きな数値の右肩上がりをつい想像してしまいがちだが、本当に地方都市で目指すべきはより現実的なものであり、まずは右肩下がりになりつつある現状を少しでも横ばいで維持していくことであるという考え方は、本調査において大きな発見であると考えている。さらに、そこに全く新しい政策を取り入れることよりも、地元事業者たちや行政の職員たちの間に長い間根付いている関係性やつながりに改めて着目することも、非常に重要であることを再確認することができた。今後の地方都市の生き残り方を考える上で、この考察結果が活かされることを筆者としては願ってやまない。

## 終-2 謝辞

最後に、論文執筆にあたりヒアリング等にご協力いただいた青森市役所都市政策課都市整備部の方、青森商工会議所商工業振興課の方及び地域振興部部長様、昭和通り商店街会長様、しんまち通り商店街会長様に感謝申し上げます。お忙しい中時間を設け、様々な質問に丁寧にご回答いただき、地方都市におけるまちづくりの現状やあり方、今後目指すべき姿などを考え直す良い機会となりました。自分自身が生まれ育ったまちでは現在どのような課題を抱えていて、それに対して地元で商業を営む方やそこに関わりをもつ民間の方、行政の方はどのように考えていてどのように連携しているのか、これまで住んでいても知りえなかったことを学ぶことができました。また、本論文では青森市を調査対象地としましたが、青森市が抱える課題は様々な地方都市で共通に抱えている課題でもあると認識しました。本当にありがとうございました。

そして、共に励ましあいながら卒業論文の執筆に邁進した浦野ゼミ同期や拙い発表や資料にも質問やコメントをしてくれた後輩に対してもとても感謝しています。自分自身では気づけない視点でのアドバイスや指摘、そして同期の多様なテーマの論文に触れることは自分の視野拡大にもつながり、論文を書き上げる上で非常に重要な役割を果たしていたと思います。

最後に、毎回の発表やゼミの時間での相談など、ご丁寧にご指導いただいた浦野教授には大変感謝しております。先生の元で2年間、地域コミュニティについて学び、卒業論文を書き上げることができたということは自分自身の自信にもつながり、今後の糧となると確信しております。本当にありがとうございました。

### 【参考文献】

- ・青森市史編集委員会「新青森市史 通史編第四巻 現代」青森市、2014年
- ・「100周年への飛躍をめざして 青森商工会議所 95年史」青森商工会議所、1988年
- ・宇ノ木建太「『コンパクトシティ』の変遷—青森市における議論状況を通じて—」政策科学 24巻2号、2017年
- ・櫛引素夫「コンパクトシティ政策と郊外の空き家問題 -青森市の事例からの論点整理-」2016年
- ・佐々木誠造著「佐々木誠造に聞く『都市経営』 まちづくり 人づくり 意識づくり」泰斗社、2013年

- ・塩沢俊之「青森市の中心市街地活性化 コンパクトシティの取り組み」日本共産党中央委員会、2008年
- ・平岡昭利編著「読みたくなる『地図』東日本編 日本の都市はどう変わったか」海青社、2017年
- ・細野助博「中心市街地の成功方程式 ―新しい公共の視点で考える“まちづくり”―」株式会社時事通信出版局、2007年
- ・山本恭逸編著「コンパクトシティ -青森市の挑戦-」株式会社ぎょうせい、2006年
- ・横森豊雄・久場清弘・長坂泰之「失敗に学ぶ中心市街地活性化 英国のコンパクトなまちづくりと日本の先進事例」株式会社学芸出版社、2008年
- ・日経新聞(2016/7/25付)「青森駅前活性化の顔、破綻」
- ・「住民と自治」2017年4月号

#### 【参考 URL】

- ・青森市「各種統計データ」平成30年5月版  
<https://www.city.aomori.aomori.jp/kikakuchousei/shiseijouhou/matidukuri/sougoukeikaku/aratanasougoukeikaku/shingikai/dainibunkakai/documents/toukeisiryou.pdf>
- ・青森市ホームページ市政情報  
<https://www.city.aomori.aomori.jp/shimin/shiseijouhou/aomorishi-konnamati/toukei/jinkou-seitaisuu.html>
- ・青森市都市計画マスタープラン [https://www.city.aomori.aomori.jp/toshi-seisaku/shiseijouhou/matidukuri/toshikeikaku/documents/tosimasu\\_hyousi-1syuu.pdf](https://www.city.aomori.aomori.jp/toshi-seisaku/shiseijouhou/matidukuri/toshikeikaku/documents/tosimasu_hyousi-1syuu.pdf)
- ・青森市商店街連盟ホームページ <https://www.aoshotengai.jp>
- ・青森市議会会議録  
<http://www.city.aomori.aomori.dbsr.jp/index.php/5713309?QueryType=New>
- ・唐渡広志「富山市の公共交通政策とコンパクトシティ」2013年  
[https://www.jstage.jst.go.jp/article/jares/26/4/26\\_77/\\_pdf/-char/ja](https://www.jstage.jst.go.jp/article/jares/26/4/26_77/_pdf/-char/ja)
- ・倉田直道「コンパクト・シティ原論」調査季報139号、1999年  
[http://www.dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo\\_10306438\\_po\\_kihou139-002-006.pdf?contentNo=1&alternativeNo](http://www.dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_10306438_po_kihou139-002-006.pdf?contentNo=1&alternativeNo)
- ・国土交通省白書2014  
<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h25/hakusho/h26/index.html>
- ・国土交通省「コンパクトシティの形成に向けて」  
<https://www.mlit.go.jp/common/001083358.pdf>

- ・シニアガイド <https://seniorguide.jp/article/1027423.html>
- ・衆議院会議録第10号 <http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/syugiin/164/0099/main.html>
- ・城所哲夫・近藤早映「地方都市の中心市街地活性化が地域活性化に果たす役割に関する研究 —イノベティブ・タウン仮説の提示とその妥当性の検討—」2016年  
[https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalcpj/51/3/51\\_791/\\_pdf/-char/ja](https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalcpj/51/3/51_791/_pdf/-char/ja)
- ・昭和通り商店街ホームページ <http://www.showadori.net>
- ・しんまち商店街ホームページ <http://shinmachi.aomori.jp>
- ・総務省統計局データ <https://www.stat.go.jp/info/today/146.html>
- ・東洋経済オンライン 「まちづくり三法ってどんな法律？」  
<https://toyokeizai.net/articles/-/327>
- ・都市商業研究所 <https://toshoken.com/news/9259>
- ・富山ライトレール株式会社公式ホームページ <http://www.t-lr.co.jp/time/>
- ・日本総研 Research Focus 「アベノミクスを考える No.9 地方都市再生②；コンパクトシティ再考」  
<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/researchfocus/pdf/8075.pdf>
- ・日経ビジネスオンライン(2016年1月27日付)  
<https://business.nikkei.com/atcl/opinion/15/221102/012600153/?P=2>
- ・箸元健二「中心市街地の大型店撤退の跡地におけるダウンサイジング型再開発の試み—長崎県諫早市を事例に—」2014年  
[https://www.jstage.jst.go.jp/article/ajg/2013a/0/2013a\\_100004/\\_pdf/-char/ja](https://www.jstage.jst.go.jp/article/ajg/2013a/0/2013a_100004/_pdf/-char/ja)
- ・弘前経済新聞(2018年9月付) <https://hirosaki.keizai.biz/headline/1072/>
- ・深山剛・加藤浩徳・城山英明「なぜ富山市ではLRT導入に成功したのか？—政策プロセスからの観点からみた分析—」2007年  
[https://www.jstage.jst.go.jp/article/tpsr/10/1/10\\_TPSR\\_10R\\_03/\\_pdf/-char/ja](https://www.jstage.jst.go.jp/article/tpsr/10/1/10_TPSR_10R_03/_pdf/-char/ja)