

特集  
青森  
～雪と共に生きる人の知恵～

Special Features  
AOMORI  
Snow country wisdom

雪国のまちづくり  
Urban development in snow country

## 雪国のまちづくり

コンパクトシティ構想について

小笠原将憲

OGASAWARA Masanori

青森市都市整備部都市政策課/主事

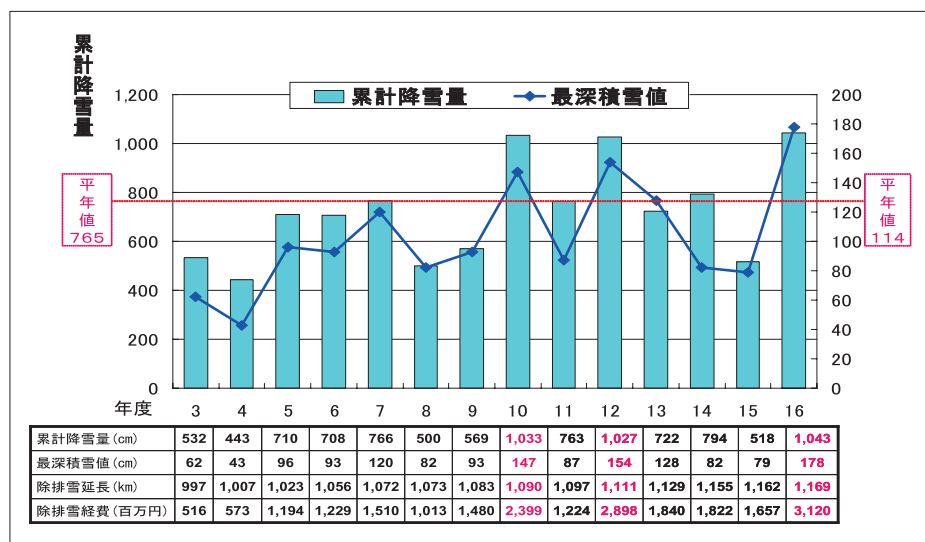
### 1—青森市の概況

青森市は面積約824km<sup>2</sup>、人口約32万人の都市である。北は陸奥湾、南は八甲田山に代表される山岳丘陵地に囲まれており、その中心部に市街地が形成されている。昭和20年の空襲により全市が焦土化したものの、戦災復興の区画整理事業により、現在の本市の基礎となる中心市街地が整備され、青森県の県庁所在地都市として、政治・経済の中心、そして本州と北海道を結ぶ物流・交通の要衝として発展してきた。

### 2—コンパクトシティの発想の原点は「雪」

青森市は、人口約30万人程度の都市としては世界的に有数の豪雪地帯に位置しており、国においても特別豪雪地帯に指定されている。この「雪」は市の上水道として市民の喉を潤してくれる一方、冬には毎日の除雪作業や交通渋滞の起因となるなど、市民生活に重大な影響を与えており、青森市の特徴である雪を念頭に入れることがまちづくりを進めていく上で重要となっている。

これまでは人口の増加に対応するため、郊外部に多くの住宅地や商業地の開発を進めてきた。そして、市街地が拡大することに伴い、公共施設の建設・上下水道の整備・道路整備など新たな行政需要が発生し、必然的にこれらを維持管理するコストも増加してきた。特に、道路管理延長が増長することによる除排雪経費の増加は、都市を運営する上で非常に大きな課題となっている。



■図1—降雪量・積雪量の比較

青森市における除排雪経費は、平成16年度と平成17年度は大雪の影響もあり、平成16年度が過去最高の31億2千万円、平成17年度が23億3千万円と膨大な経費を費やした。これは、市全体の一般会計予算規模の約2%を占めるほどの大きな負担となっており、将来にわたって持続可能なまちづくりを進めていく上で、この毎年の除排雪経費を圧縮すること、つまり、除排雪経費の増加に繋がるような市街地の拡大を抑制することこそが、まさに、コンパクトなまちづくり、いわゆるコンパクトシティ発想の原点となっている。

■表1—コンパクトシティ形成に向けた都市整備の主な柱

<p>【まちづくりの理念】 青い森・青い海に抱かれたコンパクトシティの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇雪に強い都市</li> <li>◇高齢・福祉社会に対応した都市</li> <li>◇環境調和型の都市</li> <li>◇災害に強い都市</li> <li>◇効率的で快適な都市</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○無秩序な市街地拡大の抑制</li> <li>○より効率的で効果的なインフラ整備</li> <li>○既存ストックの有効活用</li> <li>○中心市街地の拠点性の向上(再活性化)</li> <li>○都市機能の集約化・複合化とアクセシビリティの向上</li> <li>○公共交通の有効活用</li> <li>○自然・農業環境との調和 等</li> </ul>
---	--

### 3—青森都市計画マスタープラン

コンパクトシティの考え方を明確に位置付けしたのが、平成11年6月に策定した「青森都市計画マスタープラン」である。この中で、青森市の20年後の将来都市像を実現するための基本理念を「コンパクトシティの形成」と定めた。

具体的には、コンパクトシティを形成する都市構造の基本的考え方として、「インナー」「ミッド」「アウター」の3つに都市を区分し、それぞれのエリア特性に応じた土地利用の配置方針を定めている。

#### 1) インナー (Inner-City)

おおむね昭和45年頃に、既成市街地となっていたまちなみの老朽化が進む密集市街地や中心市街地を含み、都市整備を重点的に行い市街地の再構築を進めるエリア。

#### 2) ミッド (Mid-City)

インナーとアウターの中間に位置し、多くが低層の住宅地となっており、一部を今後の宅地需要などに応じた良質な宅地供給を行うストックエリア。今後、土地区画整理事業による面整備を計画的に進めていくエリア。

#### 3) アウター (Outer-City)

外環状線(一般国道7号青森環状道路)から外側のエリアで、都市化を抑制し、自然環境、営農環境の保全に努め、原則として開発を認めないエリア。

このように土地利用を大きく3区分し「無秩序な市街地の拡大抑制」と「まちなかの再生」という2つの視点に立ち、これまで外側に向けて注いできた開発エネルギーを内側に向けることによって、中心市街地を活性化させ、同時に郊外開発の抑制による自然環境の保全を推進してきたところである。

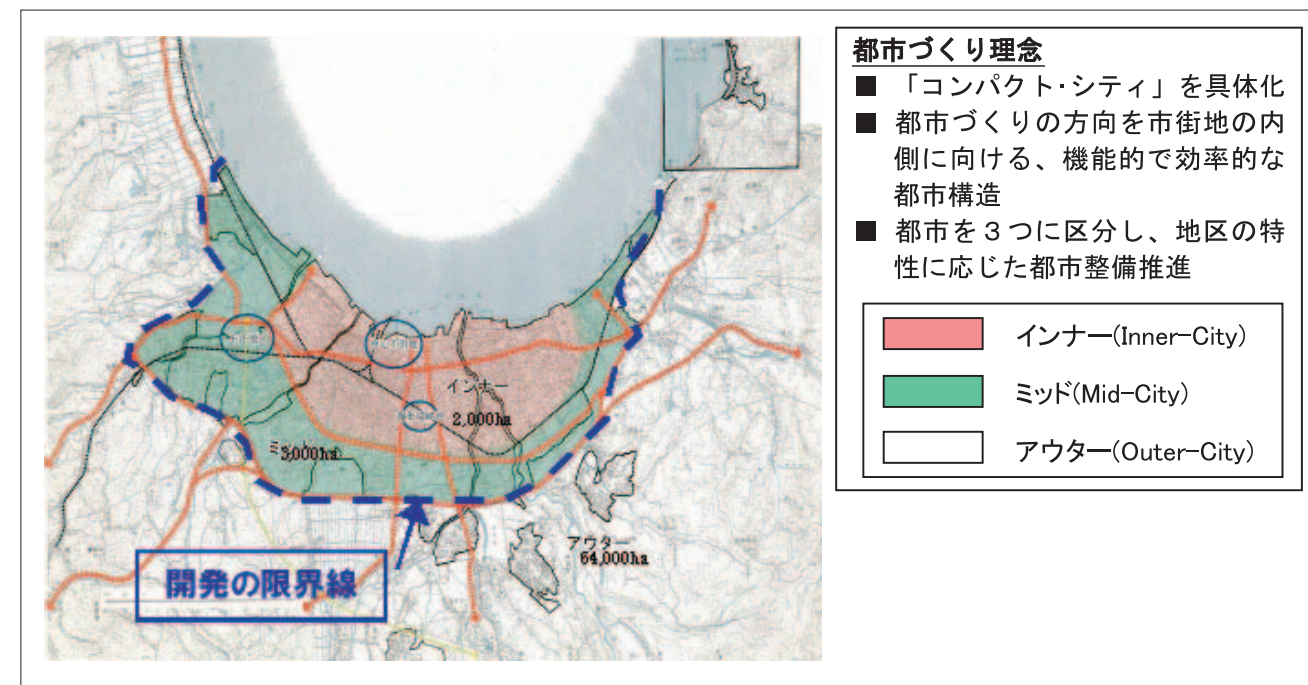
### 4—コンパクトシティ実現に向けた課題

#### (1) 中心市街地の活性化

コンパクトシティを実現するためには、中心市街地の活性化が不可欠である。中心市街地の活性化には、まちなかにある青森市の歴史的ストック、これまで整備が進められてきたインフラストック、市民生活の中心としてのコミュニティストックなど、多くのまちづくりのストックを活用することが大きなポイントである。

扇型に広がる都市の「要」とも呼ぶべき青森市の中心市街地は、都市の顔であり、都市的生活の拠点でもある。しかし、以前の中心市街地は、地価賃料の高騰・後継者難による出店条件の悪化、大型ショッピングセンターの郊外出店、住宅・公共施設の郊外化、また雪国特有の“克雪対策”などの様々な要因により非常に深刻な空洞化状態にあった。

このような中心市街地の再活性化を進めるため、平成10年に、青森市中心市街地再活性化基本計画を定め「交流まちづくり」「まちの楽しみづくり」「まちぐらし」を方針に据え、まち歩きを楽しめる「ウォークブルタウンの



■図2—インナー、ミッド、アウターの区分





■写真1—アウガ ■写真2—市民市場 ■写真3—市民図書館

創造」を目標に整備を進めている。

そして先導的事業である公共施設との複合型商業施設「アウガ」、四季を通して快適な歩道環境、特に冬期における無雪空間を整備する「冬期バリアフリー計画」、中心市街地区内の居住人口増加を推進する「まちなか居住の推進」などの取り組みにより、徐々にではあるが中心市街地の賑わいが戻りつつある。

#### 1) アウガ

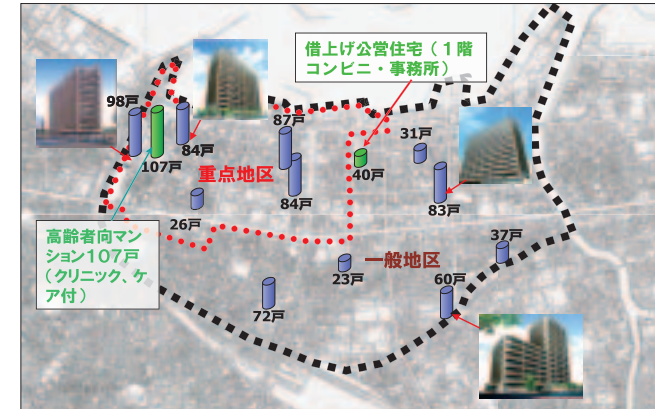
まちなかの魅力づくりを推進するための先導的な取り組みの一つが、駅前再開発事業として平成13年1月にオープンした「アウガ」である。総事業費は約185億、市民図書館、300人規模のホール、男女共同参画プラザ、物販、生鮮市場などが入居し、来館者数は年間約600万人を数え、中心市街地活性化の大きな拠点施設となっている。

特にアウガの5～8階については、図書館や男女共同参画プラザなどが休日も再開発ビル全体に合わせた形で運営し、市場で買い物したあと本を読めるように、冷蔵ストッカーも完備している。その結果、図書館の利用者は、旧図書館に比べると約4倍となっている。

#### 2) 冬期バリアフリー計画

青森市の最大の特徴である雪に対応した、冬期間におけるバリアフリー度の高い安全・快適な歩道環境を実現するため、中心市街地を重点整備地区として、平成13年11月に策定したのが「冬期バリアフリー計画」である。

具体的には、海水熱源や地熱利用により歩道の融雪施設の整備を進めるとともに、電線類地中化の導入に合わせ、歩行者利用率の高い広幅員歩道を優先的に整備した。アーケードなどの既存施設と有機的に結合させ、中心市街地の無雪空間を広げ、積雪時の雪片付けから



■図4—マンション建設動向

■表2—中心市街地における人口および歩行者量の変化

	平成12年→平成16年	備考
中心市街地地区人口	約2,300人→約3,200人	約110ha内
歩行者交通量	平日で33%増、休日で42%増	アウガや青森駅周辺

解放される暮らしやすい環境整備を進めることによって、中心市街地地区の快適な歩行環境を創出している。

#### 3) まちなか居住の推進

これまで行ってきた「まちの楽しみづくり」や「交流まちづくり」のための環境整備と併せ「まちなか居住」も推進した。すでに約350戸の公営住宅を中心市街地周辺に整備するとともに、平成17年4月には民間事業者の建物を借り上げる形の公営住宅も整備した。

これらの状況を受け、民間マンションの建設ブームが始まり、平成19年までに約850戸（うち460戸が中心市街地）のマンションがまちなかに整備される予定となっている。また、駅前再開発地区にもクリニック、ケアハウスを併設した高齢者向けのマンション「ミッドライフタワー」が平成18年2月に完成している。

これらの施策を推進したことにより、中心市街地地区の人口は徐々に回復してきており、アウガや青森駅周辺の歩行者交通量も増加傾向で推移している。

#### (2) 郊外部の保全

コンパクトシティを形成していくため、もう一つの重要なポイントが郊外部の保全である。この郊外部の保全への目的は大きく二つあり、一つには中心市街地の衰退を防ぐため、もう一つには優れた自然環境を保全するためである。

中心市街地の衰退を防ぐための郊外部の保全とは、中心市街地の活性化推進の支障となるような郊外部への大型ショッピングセンターなどの建設に対して、都市計画法における用途地域の指定による土地利用の制限や地区計画の導入によって、新たな進出が難しい土地利用にしていくということである。

例えば現在、本市は4年後に開業する予定の新幹線

を受け入れるためのまちづくりを進めている。新幹線駅は中心市街地から約4km離れた郊外部に建設されるが、新幹線開業によって中心市街地を衰退させるのではなく、より活性化させるためのまちづくりを推進することが必要であると考えている。そのため、新幹線駅周辺は、中心市街地と競合せず、共存できるようなまちづくりを推進するために、大型ショッピングセンターなどの進出ができないような土地利用の誘導を行っている。

そしてもう一つは自然環境の保全である。本市の市街地を取り囲む八甲田山系には、多種多様な生物種が生息しており、貴重な自然の生態系を守る必要がある。また、この地区には日本一おいしい上水道の水源があり、冬に降った雪がブナ林を経て、清流となって流れ出しており、市民に潤いを与えている。

しかし、このような優れた自然環境エリアは、その多くが都市計画区域外に位置し、都市計画法による規制にも限界があることから、大型店の立地や土地の乱開発、産業廃棄物の投棄などによる自然破壊が懸念されている。

本市では、この素晴らしい自然環境を守るため、水道水源保護条例の制定や、ブナの植林などを行うとともに、準都市計画制度を活用し、無秩序な郊外開発の規制を検討するなど、郊外部の保全を図っていくこととしている。

#### 5—おわりに

本市は中心市街地活性化の成功例とも言われているが、地価の下落もみられ、商業者も含めまだまだ努力していかなければならない状況にある。現在、国において都市計画法の改正の検討に加え、中心市街地活性化の法案審議がなされている。中心市街地活性化本部を設置して、意欲ある市町村を集中して支援していく仕組みは、今後のまちづくりに大きな追い風になると考える。

コンパクトシティの考え方は、これまで成長拡大傾向であったまちづくりにかけるエネルギーの方向を、質的な充実を図る視点から、都市の内側へと集中させることにより、行財政需要の拡大を抑え、これまで培ってきた都市のストックを有効活用するとともに、環境との共生を目指すものである。

魅力ある中心市街地と、豊かな自然を有する郊外部の保全を、いわば車の両輪として一体的に進めていくことが、今後本市が発展していく鍵であるとともに、将来的にも持続可能なまちづくりに繋がっていくものと考えている。



■図3—冬期バリアフリー計画路線