

東京大学 公共政策大学院

ワーキング・ペーパーシリーズ

GraSPP Working Paper Series

The University of Tokyo

GraSPP-P-10-004

青森市市街地活性化のための現状分析と提言

岩田知也 内海正太郎 日諸恵利

2010年3月

**GraSPP**  
THE UNIVERSITY OF TOKYO

GraSPP Policy Research Paper 10-004

GRADUATE SCHOOL OF PUBLIC POLICY  
THE UNIVERSITY OF TOKYO  
HONGO, BUNKYO-KU, JAPAN

**GraSPP**  
THE UNIVERSITY OF TOKYO

# 青森市市街地活性化のための現状分析と提言

東京大学 公共政策大学院  
事例研究(不動産証券化と都市地域政策・解決策分析) 2009 年度

経済政策コース1年 岩田知也  
法政策コース2年 内海正太郎  
公共管理コース2年 日諸恵利

GraSPP ポリシーリサーチ・ペーパーシリーズの多くは  
以下のサイトから無料で入手可能です。  
<http://www.pp.u-tokyo.ac.jp/research/wp/index.htm>

このポリシーリサーチ・ペーパーシリーズは、内部での討論に資するための未定稿の段階にある  
論文草稿である。著者の承諾なしに引用・配布することは差し控えられたい。

東京大学 公共政策大学院 代表 TEL 03-5841-1349

# 青森市市街地活性化のための現状分析と提言

東京大学 公共政策大学院

事例研究（不動産証券化と都市地域政策）2009年度

経済政策コース1年 岩田知也

法政策コース2年 内海正太郎

公共管理コース2年 日諸恵利

## 目次

概要	4
はじめに	6
1. 青森市の現状	7
1. 1. 市の概要	7
1. 2. 直面している課題	7
1. 2. 1. 郊外化の進展と中心市街地の空洞化	7
1. 2. 2. 高齢化と人口減少	10
1. 2. 3. 新幹線開業	10
1. 3. 青森市の現行政策	11
1. 3. 1. 現行政策	11
(1) 中心市街地活性化基本計画	11
(2) コンパクトシティ政策	12
(3) 新幹線開業対策	13
1. 3. 2. それぞれの地区ごとの個別政策	14
(1) 中心市街地に対する政策	14
(2) 浜田地区周辺に対する政策	15
1. 4. 今回の研究の狙いと方向性	15
2. 現状分析	17
2. 1. 分析にあたって	17
2. 2. 現状分析	17
2. 2. 1. 都市核の複数化	17
(1) 人口および従業者数	17
(2) 商業	22
(3) 青森市のバス交通・地価	26
2. 2. 2. 小括	27
2. 3. 青森市の政策課題	27
2. 3. 1. 中心市街地に関する政策の課題	28
2. 3. 2. 周縁部に関する政策の課題	28
2. 3. 3. 都市部全体に関する政策の課題	29
3. 政策提案	30
3. 1. 目指すべき方向性	30
(1) ポリセントリックなまちづくりへの政策的転換	30
(2) 四つの都市核の役割分担	30
(3) 中心市街地の役割付与	31

3. 2. 具体的な提案内容 .....	33
(1) ポリセントリックなまちづくりへの政策的転換のために.....	33
(2) 四つの都市核の役割分担のために .....	34
(3) 中心市街地の役割付与のために.....	34
結論と今後の課題.....	36
謝辞 .....	37
参考資料.....	38

## 概要

本研究では、青森県青森市における現状および現行政策について分析し、課題を抽出した上で政策提言を行っている。本研究における青森市の現状分析では、商業統計等のデータを GIS によって視覚的に分析を行った他、具体的な政策を定性的に分析した。

現在青森市では、将来の人口減少と少子高齢化の進展を見据え、中心市街地を中核とした、インナー・ミッド・アウターという三つのゾーニングによる扇形に広がるまちづくりを志向している。それぞれ、インナーは都市の中心核として重点整備され、ミッドは将来的な市街地需要の受け皿として居住機能を中心に整備されている。アウターは市街地拡大を抑制するために開発規制をかけている。そのための取り組みとして中心市街地の活性化策に重心を置くことで、都市機能をできるだけ中心に引き込もうとしている。

一方で今回の研究の結果、実際にはミッドゾーンを中心として、既に中心市街地の他に青森市の中核といってもいいような都市機能を備えた地域が複数出現していることがわかった。それらの地域には居住人口および従業員数が中心市街地に比肩しているものもある。2007年度の商業統計によっても、青森市全体の小売販売高が減少する中でも郊外の大規模商業施設は売り上げを伸ばしている。このことからわかるように地域によっては商業機能としての魅力が中心市街地を上回っており、容積率あたりの地価を参照すると、将来にわたっても商業的な魅力が中心市街地より高く評価されていると考えることができる。また、2010年12月には東北新幹線開業を控え、都市間交通の拠点が中心市街地から離れることでさらなる都市核が形成される可能性が生じている。

そこで本稿では、これらの現状を踏まえ必要以上の社会的費用の発生を抑え、青森市や青森県全体の発展を目指すための政策として、青森市が複数の核を有する、ポリセントリックなまちづくりを目指していくことを提案する。ポリセントリックなまちづくりを行うにあたっては、各拠点それぞれに活性化のための政策を実施しつつ、それらの核が密接に連携することで、青森市全体の発展へ繋げることができるよう政策方針へと移行することを考えている。

具体的には、商業機能が集積し地価の上昇がめざましい浜田地区周辺部、交通の玄関口となる新青森駅周辺地区、医療・教育・中規模商業が集積している東青森駅北部地区を新たな核として提案する。本提案では、これらの中核となる地域が、それぞれ特徴ある機能を備え、発展するよう整備し、現在単一核になることを目指している中心市街地を中心として、交通網を整備していくことで、青森市市街地全体の面的な発展を志向する。

具体的な各中核地区の機能は、以下の通りである。現在の核である、青森駅周辺の中心市街地は観光のハブとし、かつ二次交通のターミナル機能を備えることで、青森市内への交通アクセスの拠点とする。商業機能の高い浜田地区は、日用品の購入や娯楽の中心としての機能を担う。新青森駅周辺地区は、広域交通の拠点とし、青森市・青森県の玄関口とする。最後に、東青森駅北部地区は、医療・教育・中規模商業等の都市機能を備えた市街

地の副次核とする。

今回の研究では特に、ポリセントリックなまちづくりを実現するための施策として、今後の開発規制方針および交通網の整備を提案し、かつ中心市街地の役割付与に関する施策として、観光に関する機能強化と将来的な人口減少を見据えた中心商店街における商業機能の維持に関する施策を提案した。

## はじめに

本稿では、地方都市のまちづくりに関する現状と課題について考察すべく、研究対象として青森県青森市を取り上げた。

青森市を選んだ理由は、以下の三つの理由からである。まず一点目は、青森市は法定人口30万人以上の中核市であることである。中核市は全国に41市存在するが、中小都市と比較すると恵まれた条件であるにも関わらず、その中心市街地は必ずしも十分に活性化されているとは言い難い。そうであるならば、条件不利地域のような課題・問題が自明の地域よりも、中核市の方が他の地域も共通して抱える課題を抽出しやすいと考えたためである。

二点目の理由としては、青森市がとり続けている政策が、分析対象として適切であると考えたためである。青森市は15年近くコンパクトシティを理念としており、その理念に基づいた青森市中心市街地活性化基本計画が、中心市街地活性化法が認定する基本計画の第一号として、国に認定されたためである。

最後に三点目として、青森市を取り巻く状況の中には、他の都市とは明確に異なっている部分があることが理由として挙げられる。それは、2010年12月に青森市まで東北新幹線が延伸し、青森市の中心市街地とは離れた駅が設置されること、そして青森市の中心市街地には、ねぶた祭りという特定の時期のみではあるが強力な集客能力をほこる観光資源があることである。

本研究では、青森市の現状を分析するとともに、青森市のまちづくりに関する政策を検証し、中心市街地活性化のための方策がどのようにあるべきかという方向性を示すことで、郊外の大規模小売店との関係に苦慮し、市街地の空洞化や衰退に歯止めをかけようと奮闘している中心市街地とその取り組みに対して、拙いながらも一石を投じたいと考えている。

## 1. 青森市の現状

### 1. 1. 市の概要

青森市は青森県のほぼ中央に位置し、江戸時代初めから弘前藩の港湾都市として、青森港を中心として発展してきた土地となっている。また、青森港周辺の中心市街地エリアを核として、扇形に広がるように開発は進められてきた。青森市の面積は 824.54km<sup>2</sup>、総人口は 301,982 人となっており、高齢化率は国全体や青森県同様、上昇傾向にあり、平成 20 年には高齢化率 22.6%と、「超高齢社会」とされる 21%を超える状況に直面している。その他、気候に関しては冬季に降雪が多く、全国の県庁所在地では唯一、特別豪雪地帯に指定されている市町村となっている。

青森市における就労人口構成比は、2005 年の国勢調査によると、第一次産業が 4.0%、第二次産業が 16.8%、第三次産業が 78.2%であり、産業別生産額は、内訳としては第一次産業が 0.9%、第二次産業が 10.3%、第三次産業が 88.8%と、人口でも生産額でも、第三次産業が中心となっている<sup>1</sup>。観光資源に関しては、夏季にねぶた祭りがあり、祭りとしては全国有数の集客をほこっており、ねぶたのコースとなる青森駅前を中心市街地には、ねぶた祭りをみに来る観光客のためのホテルが多数存在している。その他、八甲田山や十和田湖といった自然にも恵まれている。また、農作物に関しては、リンゴの市町村別出荷額が全国三位な他、カシスの生産量は日本全体の九割を占めている。

### 1. 2. 直面している課題

青森市のまちづくりにおいて直面している課題として、大きく分けて三つの背景を挙げることができる。一つ目は、無秩序な郊外への拡大による都市機能の郊外化と、それに伴う中心市街地の空洞化である。二つ目は、日本全体の傾向と同じく、少子高齢化と人口減少の急激な進展である。そして三つ目は、2010 年 12 月に開業する、東北新幹線新青森駅への対応についてである。

以下では、それぞれの課題について、紹介をしていくことにする。

#### 1. 2. 1. 郊外化の進展と中心市街地の空洞化<sup>2</sup>

戦後、多くの地方都市が体験してきたのと同じく、青森市では、昭和40年代以降の人口増加に対応するため、次々とインフラ整備が行われ、政策的に郊外部への「無秩序な拡大」が進められてきた。これにより、従来の中心市街地の周縁部に、多くの住宅地や商業地の開発が進められていった。また、それ以外の郊外化の要因としては、このような政策的な開発に伴う公共施設の移転や、モータリゼーションの進行、中心市街地における地価の高騰や土地利用の細分化に伴って、商業施設が中心から郊外に立地されるようにな

---

<sup>1</sup> 「青森市の現状について」平成21年9月 青森市役所企画調整課より

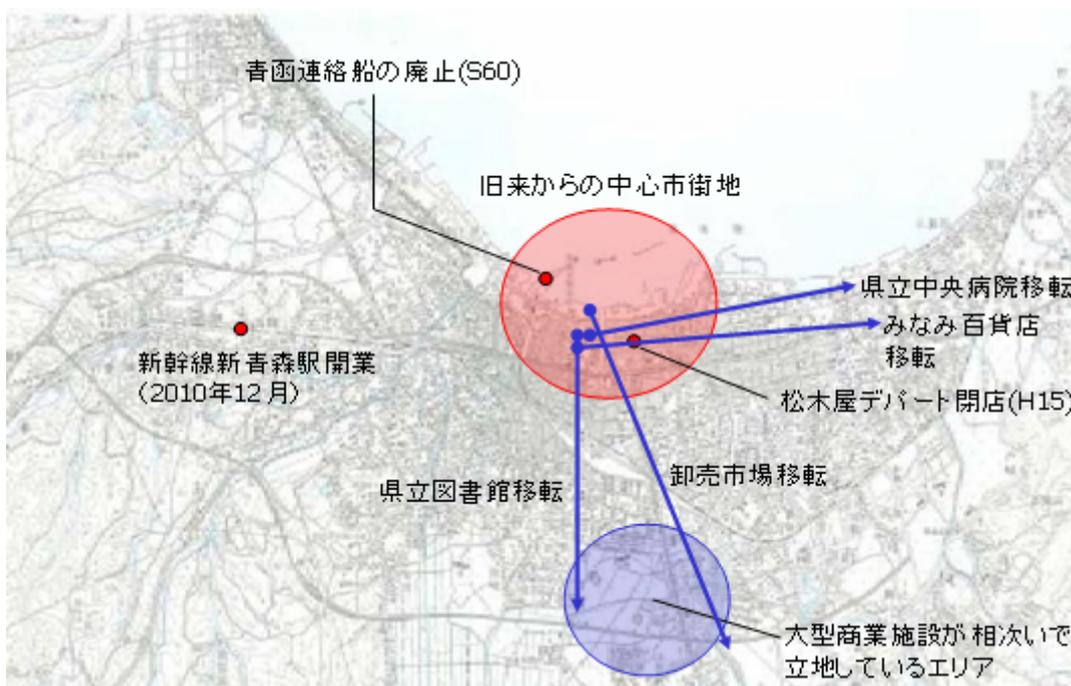
<sup>2</sup> 「青森市中心市街地活性化基本計画」平成 19 年 2 月より

ったこと等が挙げられる。

このような郊外化の進展に伴って、商業機能の衰退や人口減少など、中心市街地における空洞化が進展するようになり、人口のドーナツ化が進むこととなった。

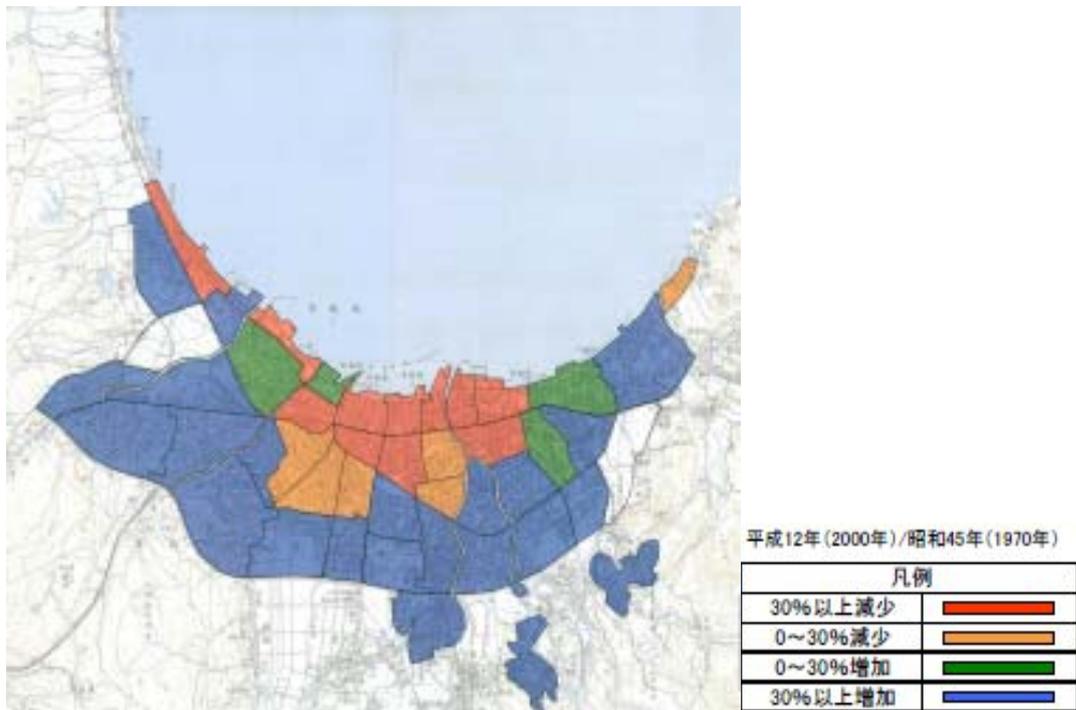
平成19年度の「青森市中心市街地活性化基本計画」によると、昭和45年（1970年）から平成12年（2000年）までの30年間で、中心市街地を含む既成市街地から周縁部の新市街地へ、約1万3千人の人口が流出し、周縁部全体で約7.1万人の人口が増加した。これによって、中心市街地では30%以上の人口が減少する一方で、周縁部では逆に30%以上人口が増加することになった。また、既成市街地にあった公共施設のうち、昭和45年に卸売市場、昭和56年に県立中央病院、平成5年に県立図書館が、中心市街地から周縁部へと移転することになり、人口だけでなく都市機能の面からも、郊外化の進展が進むことになった。

図表 1 郊外化の進展と公共施設・商業施設の郊外移転<sup>3</sup>



<sup>3</sup> 公共施設の郊外移転状況等「青森市中心市街地活性化基本計画」をもとに作成

図表 2 人口のドーナツ化<sup>4</sup>



図表 3 中心市街地の様子（新町通り）<sup>5</sup>



2009年12月に撮った、中心市街地の様子。  
日曜の昼間にも関わらず、人や車の通りは少ない。

<sup>4</sup> 「青森市中心市街地活性化基本計画」 3ページより引用

<sup>5</sup> 図表 3、4ともに来間特任助教による撮影

図表 4 周縁部の大型商業施設の様子（アプレ 103）



同日夕方に撮った、周縁部にある大型商業施設の様子。

買い物客で混雑しており、駐車場にはかなりの数の車が停められていた。

また、周辺部は買い物客の車により、大規模な渋滞が発生している。

### 1. 2. 2. 高齢化と人口減少

上で述べたように、青森市の現在高齢化率は22.6%と、「超高齢社会」とされる21%を超える状況にある。特に、中心市街地での高齢化が、新興住宅地のある周縁部と比較して高くなっている。また、人口の面でも、青森市の人口は昭和45年に人口240,063人だったのを皮切りに、平成18年の311,508人にまで増加し、その後は減少することになり、この傾向は長期的に続くと予想され、2030年には人口は281,275人にまで減少すると予測されている。

### 1. 2. 3. 新幹線開業

青森市では、2010年12月に東北新幹線が延伸され、新青森駅が開業する。東北新幹線の駅となる新青森駅は、中心市街地から西に約4km離れて整備されており、本線の開通によって、東京駅・新青森駅間の所要時間は、3時間10分程度となる予定である。現在、青森市では新幹線開業の恩恵を十分に享受すべく「東北新幹線新青森駅開業対策基本計画」<sup>6</sup>に基づいて様々な施策に取り組んでいる。

しかし、新幹線開業が青森市にプラスの影響だけを及ぼすとは限らない。いわゆる「ストロー効果」によって、商業面での優位性を持つ東京や仙台に顧客を奪われる可能性がある他、移動時間の短縮により、今まで青森市に置かれていた事業所等の企業の拠点が、仙台や他の地域に移転してしまう可能性がある。また、新青森駅という新たな拠点の形成によって、青森駅の利用者は減少すると見込まれており、青森駅やその周辺の商業施設を利用する人は減少すると思われる。具体的には、青森駅の乗降客数は、平成13年の17000人

<sup>6</sup> 「東北新幹線新青森駅開業対策基本計画」より

から、開業時の平成 22 年度には 15000 人に減少すると予想されている<sup>7</sup>。

それに加え、新幹線開業後、JR 東北本線の運営が第三セクターへと移行した後は、青森駅の南東部（中心市街地の周縁部であり、人口増加や大型商業施設が集中しつつあるエリア）に二つの新駅が設置される予定となっている。これによって、青森駅前にある中心市街地はさらなる空洞化が進む恐れがある。

図表 5 新幹線開業対策<sup>8</sup>



### 1. 3. 青森市の現行政策

前項で触れたような、青森市の直面している課題に対して、市がどのような政策をとっているのかを、以下で述べていくことにする。

#### 1. 3. 1. 現行政策

青森市の政策を説明するにあたって、ここでは主要な三つの政策について紹介をしておきたい。一つは、中心市街地活性化基本計画とそれに基づく取り組み、二つ目はコンパクトシティ政策、三つ目は新幹線開業対策である。

##### (1) 中心市街地活性化基本計画

青森市中心市街地活性化基本計画は、新中心市街地活性化法に基づく基本計画の第一号として、平成 19 年に富山市とともに国に認定された基本計画である。本計画では、中心市街地の活性化を測るための 5 つの目標指標を掲げ、これらの目標を達成するためにハード

<sup>7</sup> 「青森市中心市街地活性化基本計画」 36 ページ

<sup>8</sup> 「青森市のまちづくり」 6 ページより引用

面での投資や、ソフト面での取り組みを官民一体となって進めている。具体的な目標指標としては、歩行者通行量（「多くの市民が賑わう中心市街地」）、中心市街地の年間観光施設入込客数（「多くの観光客を集客する中心市街地」）、中心市街地夜間人口（「歩いて暮らしやすい中心市街地」）、空き地・空き店舗率・中心市街地小売業年間商品販売額（「中心市街地の商業の活性化」）の5つが挙げられる。現在の目標達成状況は以下で示す図表6の通りになっている。

図表6 基本計画の目標達成状況

	評価指標	基準値	現状値	目標値
多くの市民が賑わう中心市街地	歩行者通行量	59,090人	53,890人	76,000人
多くの観光客を集客する中心市街地	年間観光施設入込客数	696,312人	700,087人	1,306,000人
歩いて暮らしやすい中心市街地	中心市街地夜間人口	3,346人	3,619人	3,868人
中心市街地の商業の活性化	空き地・空き店舗率	10.7%	14.10%	8.80%
	小売業年間商品販売額	68,553百万円	64,658百万円	68,553百万円

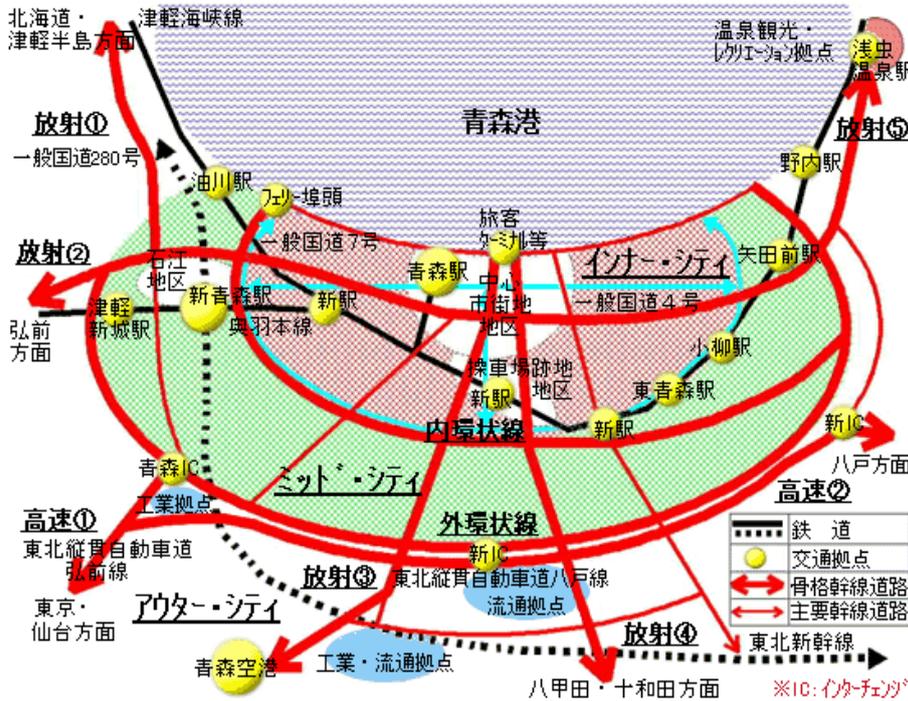
## （2）コンパクトシティ政策

二つ目は、平成11年6月「青森都市計画マスタープラン」において謳われた、コンパクトシティ政策である。青森市のコンパクトシティ政策は、中心市街地活性化基本計画の中で謳われている一方で、それ以外の政策である土地利用計画全般とも密接に関わった政策となっている。本政策では、これ以上の郊外の抑制を禁止し、既存の資本ストックを生かしたまちづくりを進めることとしている。

開発の区分けとしては、従来の市街化区域の区分けをもとに、青森市をインナー・ミッド・アウターという三つのエリアに分け、それぞれの地域ごとに開発の方針を定めている。この政策は総論としては、インナー内部にある中心市街地を核とした同心円状の広がりを持つまちづくりを志向していると考えられる。具体的な取り組みとしては、主に中心市街地の空洞化に対する施策と、郊外部への開発規制が挙げられる。

このコンパクトシティの理念は、上で述べた中心市街地活性化基本計画にも引き継がれており、青森市の都市計画の中心となっている。

図表7 インナー・ミッド・アウターの開発方針<sup>9</sup>



図表8 青森市の都市計画

インナー・シティ (Inner-City)	都市生活の高い利便性を享受できる市街地地区を中心核としたまちづくりを行う。また、重点整備拠点として、中心市街地の再活性化による「青森の顔」の形成や、青森の新しいシンボルとなる「緑の大空間」の整備を進める。
ミッド・シティ (Mid-City)	比較的新しい市街地や、将来的な市街地需要の受け皿となる地域を目指す。ここでは戸建て住宅主体の良好な居住環境を提供し、市民の居住エリアとしての充実・整備を図る。また、新幹線駅周辺では「快適都市のゲートウェイ」として、中心市街地などの持つ都市機能との役割分担を基本視点とした土地利用誘導や交流施設整備等による地区整備を進める。
アウター・シティ (Outer-City)	原則として市街地の拡大を抑制する、市街地の外側を指す。ここでは都市生活のリフレッシュゾーンとして、青森らしさを支える環境・景観の維持・保全を図り、これらの自然を活かし、調和した、市民の憩い、レクリエーション、学術、芸術文化活動の場としての整備を進める。また、フロンティアゾーンとして産業拠点の形成を図る。

### (3) 新幹線開業対策

三つ目は新幹線開業対策である。新青森駅周辺を新しい玄関口として公園の整備を行うとともに、各主要都市との連結を図り、利便性を高める取り組みを行っている。また、青森駅では、各観光地と駅を結ぶ二次交通のターミナル機能を整備している。その他、新幹

<sup>9</sup> 「青森市都市計画マスタープラン」23 ページより引用

線開業に伴う観光機能の強化の一環として、観光施設の整備や地場製品のブランド化、新商品開発等の取り組みも積極的に支援している。

### 1. 3. 2. それぞれの地区ごとの個別政策

以下では、後に述べる理由から青森市街の四つのエリアに絞って、全地域に共通する基本的な道路整備等を除き、現在取り組まれている政策を紹介する。

#### (1) 中心市街地に対する政策

中心市街地では、中心市街地活性化基本計画に基づき様々な施策が行われている。具体的には、以下①再開発、②商店街活性化支援、③高齢者福祉事業、④定住人口増加のための事業が挙げられる。

まず、①再開発について説明する。代表的なものとしては、「アウガ」や「ミッドライフタワー」の建設が挙げられる。「アウガ」とは、商工会議所が主体となって計画した、地下1階が「アウガ・新鮮市場」、1階から4階までが商業施設、5階から6階が「青森市男女共同参画プラザ・カダール」、6階から9階が「青森市民図書館」となっている商業ビルであり、若者から高齢者まで、青森駅前における市民の集客の拠点として建設された。また、「ミッドライフタワー」とは、クリニックや訪問介護ステーション、ケアハウスを併設した高齢者向けマンションであり、高齢者の中心市街地への移住（「まちなか居住」）の推進のために建設された。

②商店街活性化支援としては、大規模小売店舗立地法特例区域の設定、個別の店舗の魅力を向上する「一店逸品運動事業」をはじめとした中小小売商業高度化事業、特定商業施設等整備事業、パサージュ周辺地区活性化事業、空き店舗等活用促進のためのシステム構築事業、各種イベントの開催等が行われている。

③高齢者福祉事業としては、先述のミッドライフタワーの設置、交通弱者であり豪雪による生活の困難が生じやすい高齢者に対する住み替え支援事業、商店街の高齢化対応が挙げられる。

最後に、④定住人口増加のための事業としては、上記の住み替え支援事業の他、公営住宅等を整備する事業、中心市街地共同住宅供給事業その他の住宅供給のための事業および当該事業と一体として行う居住環境の向上のための事業が行われている。

図表 9 中心市街地における青森市の取り組み<sup>10</sup>



## (2) 浜田地区周辺に対する政策

浜田地区は、生活利便施設として、比較的大規模な商業施設が集積している場である。しかし、現在は中心市街地活性化政策の一環として、大型商業施設出店規制条例が策定され、大型商業施設の出店を規制している。

## (3) 新青森駅周辺に対する政策

新青森駅周辺では、開発規制が行われ、県外からの来訪者を迎える公園としての整備が進められている。また「東北新幹線新青森駅開業対策基本計画」に基づき、広域交通ターミナルとしての機能整備が行われている。

## (4) 東青森駅北部地区に対する政策

東青森駅北部は、県立保健大学、青森明の星短期大学などの高等教育施設や多数の高校、病院等があることからわかる通り、公共施設や公共交通網が整備されている。

### 1. 4. 今回の研究の狙いと方向性

ここまでみてきた通り青森市の政策は、①都市計画において中心市街地を核とした同心円状の都市構造を志向、②具体的な政策は空洞化した市街地を活性化するための取り組みが中心、という二面的な構造を持っていることがわかる。政策として、衰退しつつある中

<sup>10</sup> 「中心市街地における開発動向」より作成

心市街地にてこ入れするというのは、歴史的な青森市・青森県の顔としての中心市街地が衰退することを防ぐという点で、意義のあることであるのは確かである。

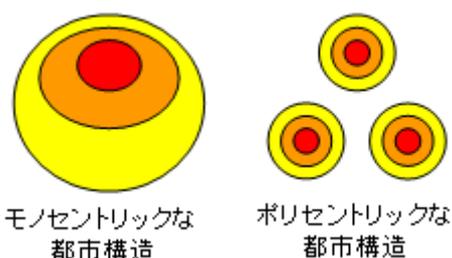
しかし、①に関連して、都市の「核」として発展させる必要があるエリアは、旧来からの中心市街地ただ一つに限定しなければならないのだろうか。このような問題意識のもと、本研究では青森市の都市機能の核は、従来の中心市街地だけでなくその他の地域も含めた、複数のエリアを核として設定するべきではないか、という仮説を立てることにした。

青森市の直面する課題でみてきたように、郊外化と空洞化が進展していく中で、市街地の周縁部（ミッドシティ）の方が商業的に発展しつつある。このことから、青森市の核としては、ミッドシティの方が十分な資質を備えているのではないかと考えられる。その一方で、従来の青森駅前周辺の中心市街地には、衰退しつつあるとは言え港湾機能や商業・サービス産業の集積がある他、ねぶた祭りという大規模な集客能力を持つ観光資源、青森県庁や警察署、国の出先機関など官庁街としての性質、その他民間企業の事業所が置かれているなど、雇用を創出する業務機能を持つ場としての意義など、その存在感は依然として大きいことは事実である。

であるならば、同心円状、単一核の都市構造ではなく、複数の都市核の存在を容認し、それを生かしたまちづくりをするべきではないだろうか。無理に現実にそぐわない都市構造を志向することは、不必要な社会的費用を発生させることになりかねない。「モノセントリックなまちづくりから、ポリセントリックなまちづくりへ」<sup>11</sup>、これが我々の考える青森市の目指すべき将来像である。

その実現のためには、今後は特徴ある複数核を拠点としたポリセントリックなまちづくりを志向し、各拠点それぞれに活性化のための政策を行いつつ、それらの核が密接に連携することで、青森市全体の発展へ繋げることができるような政策方針へと、移行することが望ましいと考えている。

図表 10 モノセントリックとポリセントリック



<sup>11</sup> 単一核で同心円状の都市構造をモノセントリック、複数核で分散している都市構造をポリセントリックという。どちらの都市構造が優れているかではなく、実態にそぐわない都市構造を志向すると、不必要な社会的費用が発生するということが、本稿での問題意識となっている。

## 2. 現状分析

### 2. 1. 分析にあたって

今まで述べてきたような問題に対して青森市がとっている政策は、総論としては従来の中心市街地を中心とした、同心円状の都市構造を維持するよう志向しているものである一方で、政策の各論部分では、それぞれの都市核ごとの振興策という形で政策を行っていることは、上で指摘した通りである。このような政策の「ねじれ」が発生してしまっている要因の一つとしては、都市構造の郊外化と空洞化の進展による、都市機能の「核」の実質的な複数化が起こっていることが原因であると考えられる。

具体的には、青森駅前の商店街・官庁街を中心としたエリアが名目的にも実質的にも、従来は「中心」市街地であったわけだが、後に示すように都市構造の変化によって人口や小売販売額において、青森駅から南にある浜田地区周辺部も大きな影響力を持つようになってきている。これにより、実質的な都市機能の核が二つとなってしまう、青森市の政策が、名目と実質で乖離してしまうようになったのではないかと考えられる。

本章では、まず青森市に二つの核が形成されてしまっているという事実を、国勢調査や商業統計のデータをもとに、GIS を用いて視覚的に示していきたい。その上で、現在の青森市の政策の問題点について議論をしていくことにする。

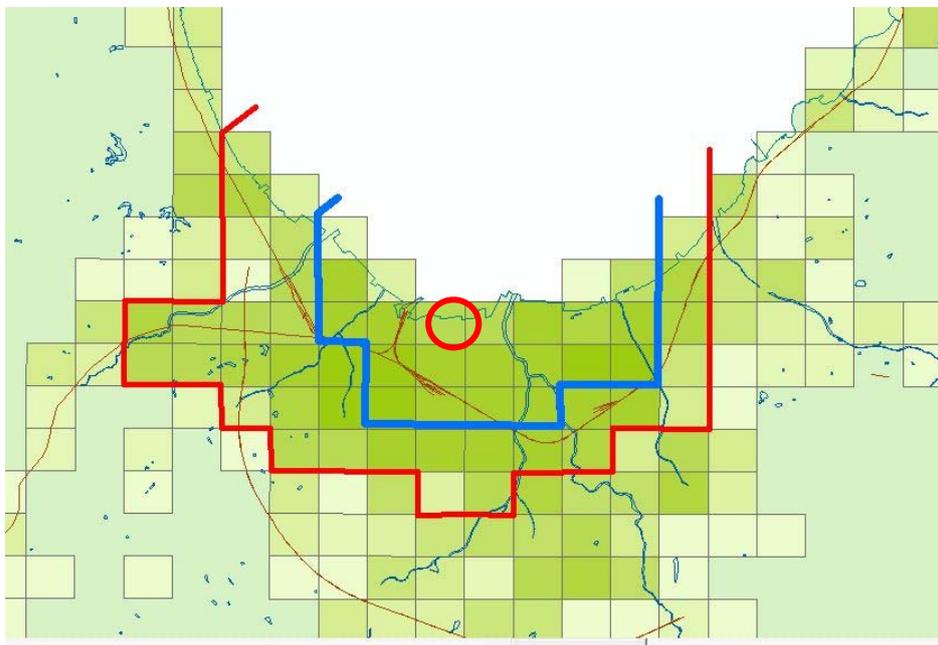
## 2. 2. 現状分析

### 2. 2. 1. 都市核の複数化

#### (1) 人口および従業者数

まず平成 17 年国勢調査、および平成 18 年事業所・企業統計調査の 1k m<sup>2</sup>メッシュデータを用いて、青森市の人口分布および従業者の分布をみてみることにする。前述の基本計画をもとにして、1k m<sup>2</sup>メッシュでのゾーン分けを行う。今回は各 1k m<sup>2</sup>メッシュにおいて占める面積が最も大きいゾーンを該当ゾーンとした。また、中心市街地については図表 11 の赤丸で示したメッシュと、そのすぐ下のメッシュの各値を半分にした値を合計したものをを用いる。それぞれの人口と従業者数と青森市全体に占める割合を記述したものが図表 12 である。

図表 11 それぞれのエリアの人口分布



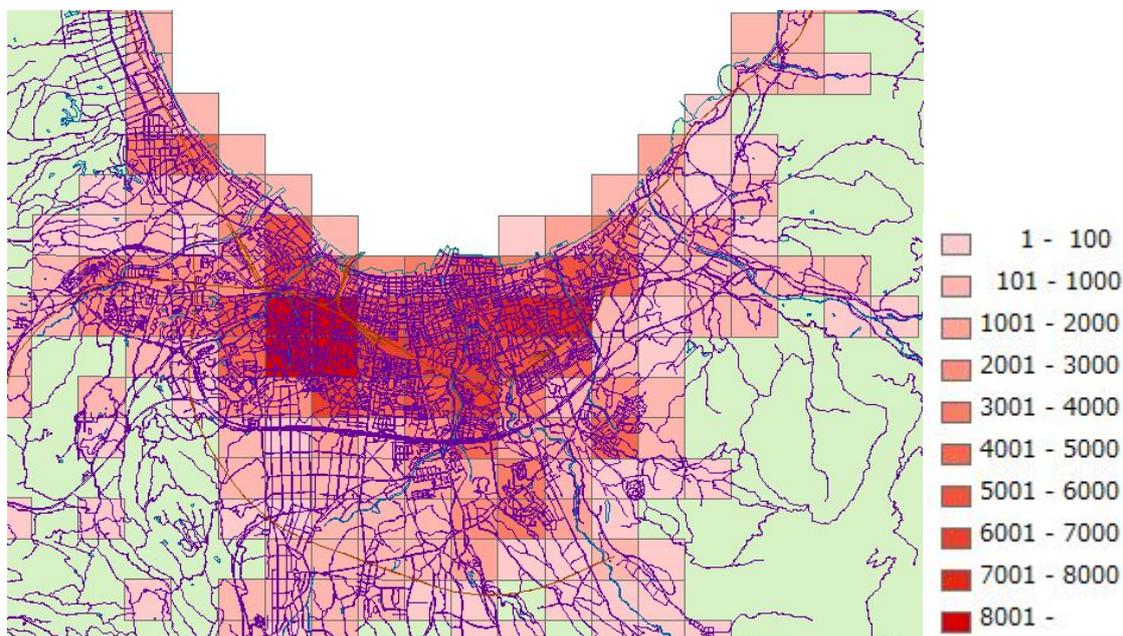
図表 12 それぞれのエリアの人口分布等

	人口	割合	従業者数	割合
中心市街地	4,699	2%	15,517	11%
インナー	111,174	36%	49,663	35%
ミッド	104,838	29%	35,781	26%
青森市	311,508	100%	139,915	100%

この図表 12 からわかるように、依然として中心市街地には人口に比して従業者が集まっている。このことから中心市街地はある程度の求心性を持っているといえる。

次に平成 17 年国勢調査での人口分布についてみていくこととする。図表 13 によると青森駅南西部から東青森駅北部にかけて人口が集中していることがわかる。逆に中心市街地周辺部では人口密度が低く、住居の郊外化が進んでいる。

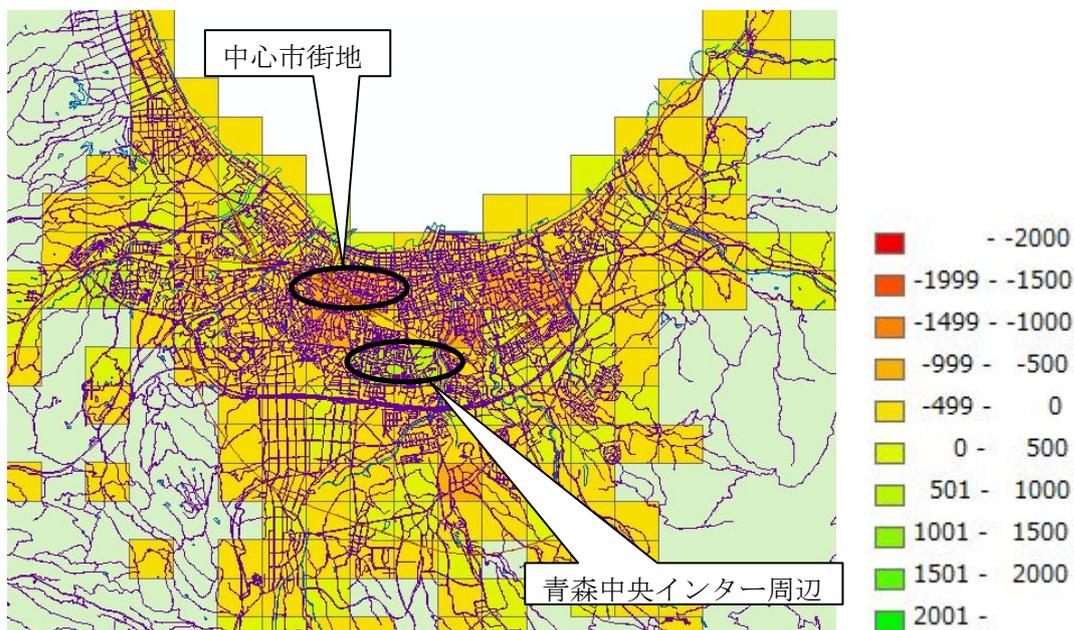
図表 13 平成 17 年人口分布（人）



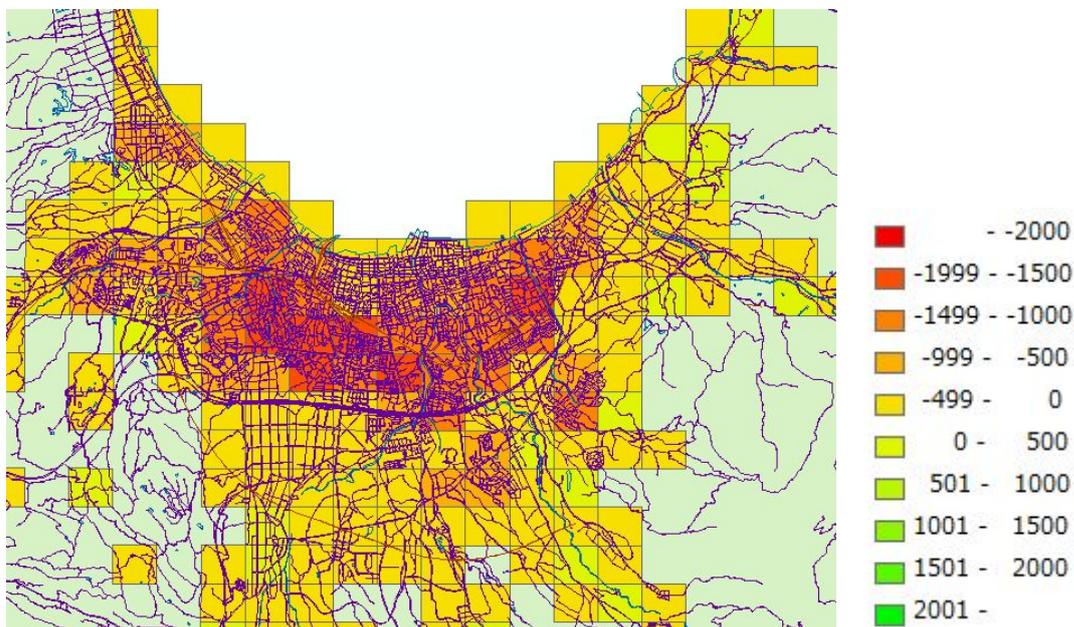
次に青森市の人口の推移と推計を行っていくこととする。まず図表 14 は平成 17 年国勢調査から平成 7 年の国勢調査の人口を引いたものであり、赤色に近づくほど人口の減少を、緑色に近づくほど人口の増加を示している。中心市街地ではメッシュ当たり 800 人程度の減少が、青森中央インターあたりでは 800 人程度の増加がみられる。また、同じ基準で平成 17 年から平成 47 年までの人口変化を示したのが図表 15 である。平成 47 年人口は、平成 12 年の国勢調査から平成 17 年国勢調査にかけての各年代ごとのコーホート変化率を求め、コーホート変化率を一定として 5 年ごとの人口推計を行った。また、合計特殊出生率は平成 15 年から平成 19 年までの青森市の合計特殊出生率 1.26 を以後も一定であるとして用いた<sup>12</sup>。この結果、ほぼ全域で人口が減少し特にインナーでは 2000 人ほどが減少しており、2 割程度の減少となっている。

<sup>12</sup> 青森県 人口動態統計 市町村別合計特殊出生率  
<http://www.pref.aomori.lg.jp/kensei/tokei/goukeitokusyuu.html>

図表 14 人口推移（1995-2005 年：人）

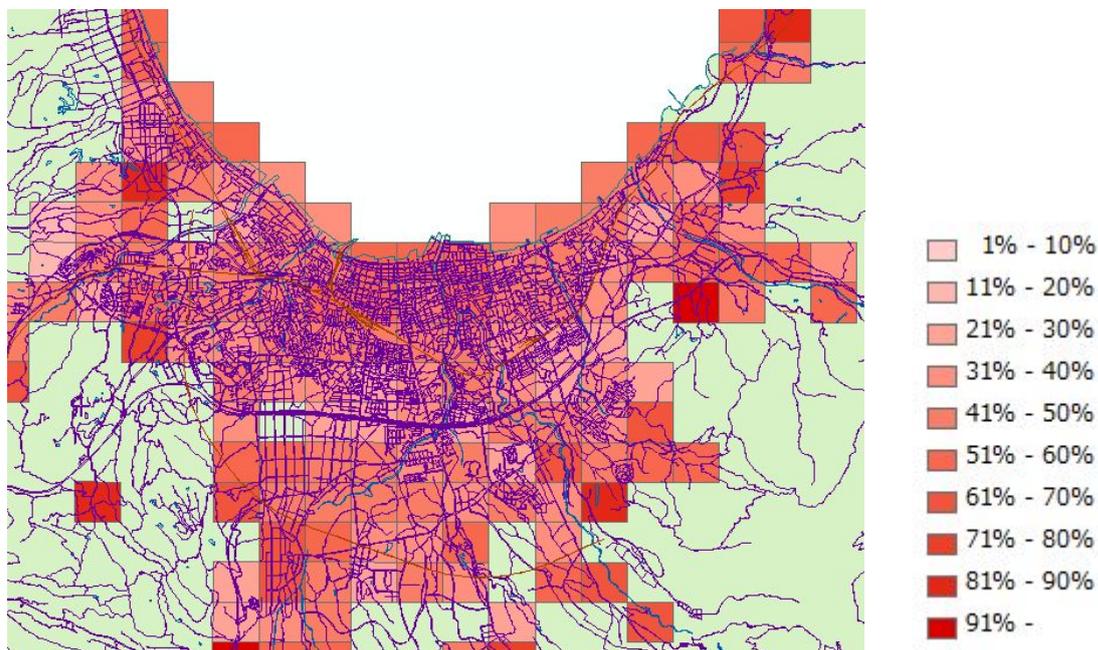


図表 15 人口推移（2005-2035 年：人）



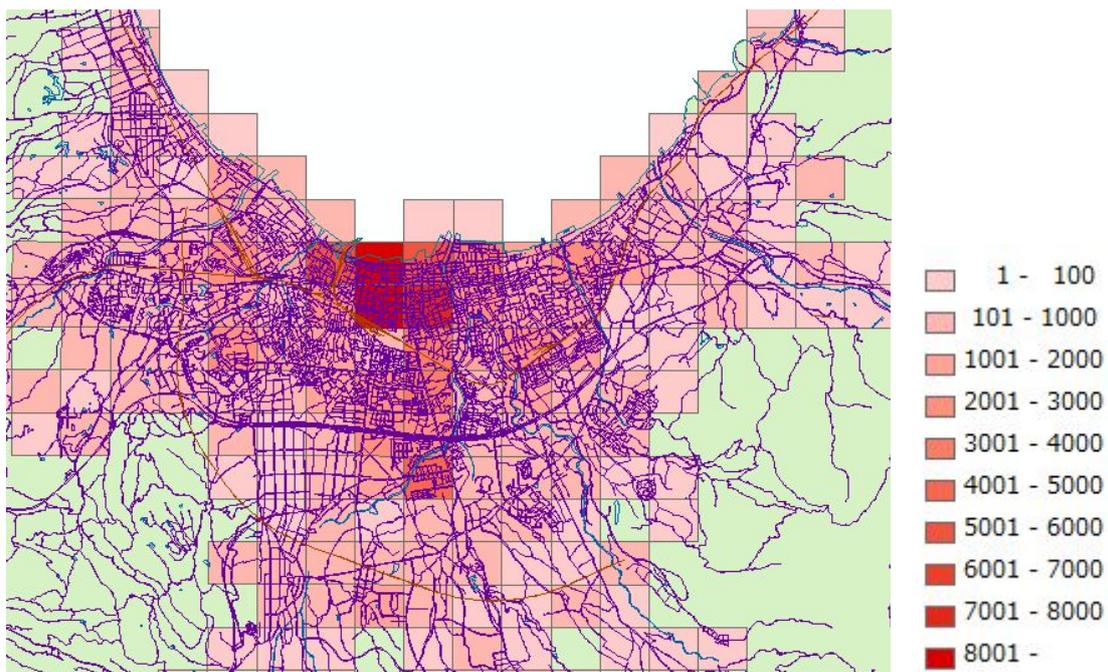
2035 年時点でのメッシュごとの高齢化率を推計した。青森市全体では 65 歳以上の高齢者比率は 45%に達するが、中心市街地およびインナーでは平均で 50%に達する。青森市でも山間地域では高齢化率は特に高くなるが、ミッドでは高齢化率は 20%と相対的に低くなっている。このことから中心市街地への住み替え政策は、山間地域で特に必要であるし、中心市街地ではいっそうの高齢者者向けの対策が必要であると考えられる。

図表 16 高齢化率 (2035 年)



次に、平成 18 年事業所・企業統計調査による従業者の分布を示す。中心市街地は業務地域として機能していることがわかる。また、ミッド・アウターでも中央卸売市場や郊外大型店の立地するメッシュで従業者が多いことから、これらが雇用の受け入れ先であるとともに雇用地の分散化をもたらしていることがわかる。

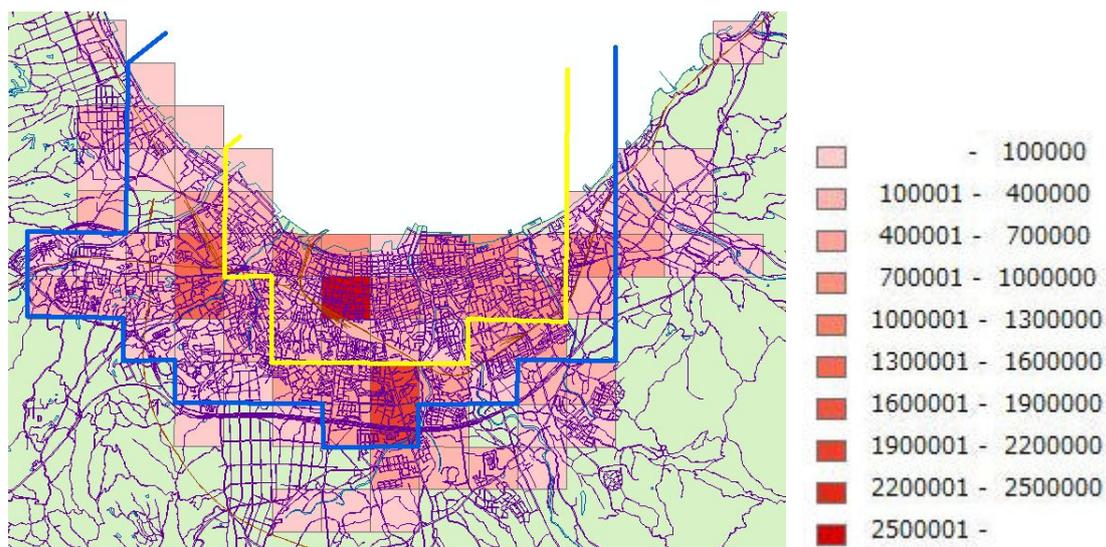
図表 17 平成 18 年従業員分布 (人)



## (2) 商業

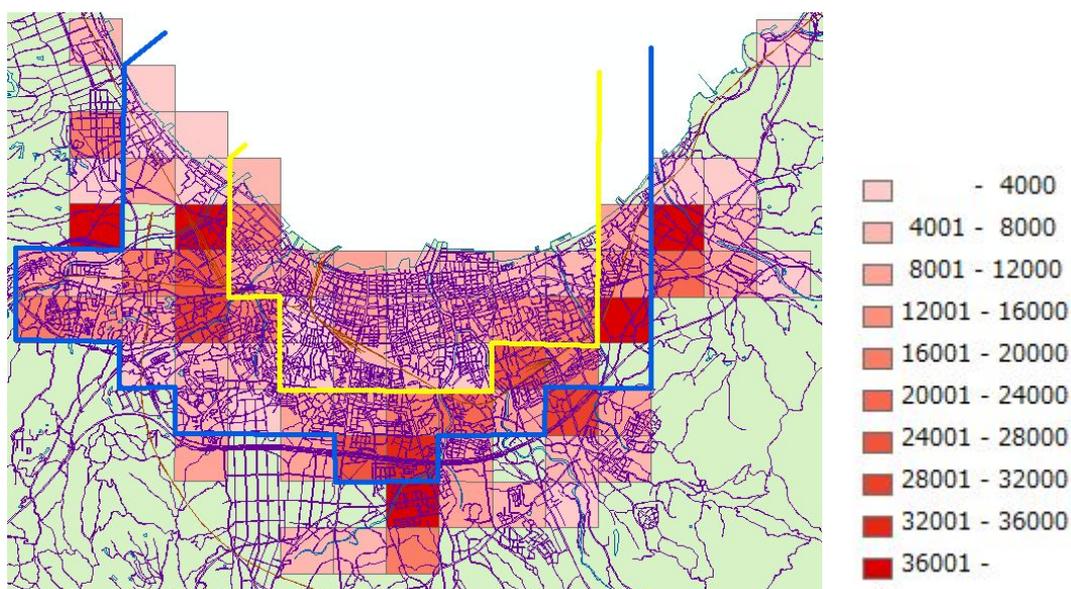
平成 16 年の商業統計を用いて、図表 18 に直近の小売販売額を示す。中心市街地ではメッシュ当たり 526 億円の販売額があり最大の商業地になっているのに対して、ミッドでも大型小売店が立地しているメッシュでは 211 億円の販売額をほこる地域もある。

図表 18 平成 16 年小売販売額 (万円)



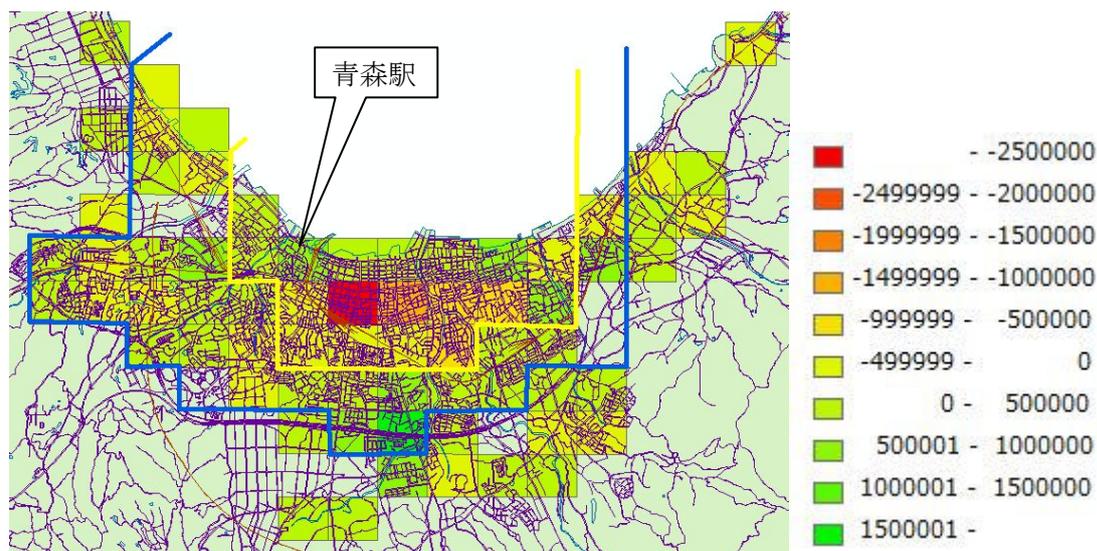
小売販売額を店舗数で割ったものである。ミッドでは一店舗当たりの小売販売額が高くなっており、ミッドでは大型店中心の商業が展開されていることがわかる。

図表 19 平成 16 年一店舗あたりの小売販売額 (万円)



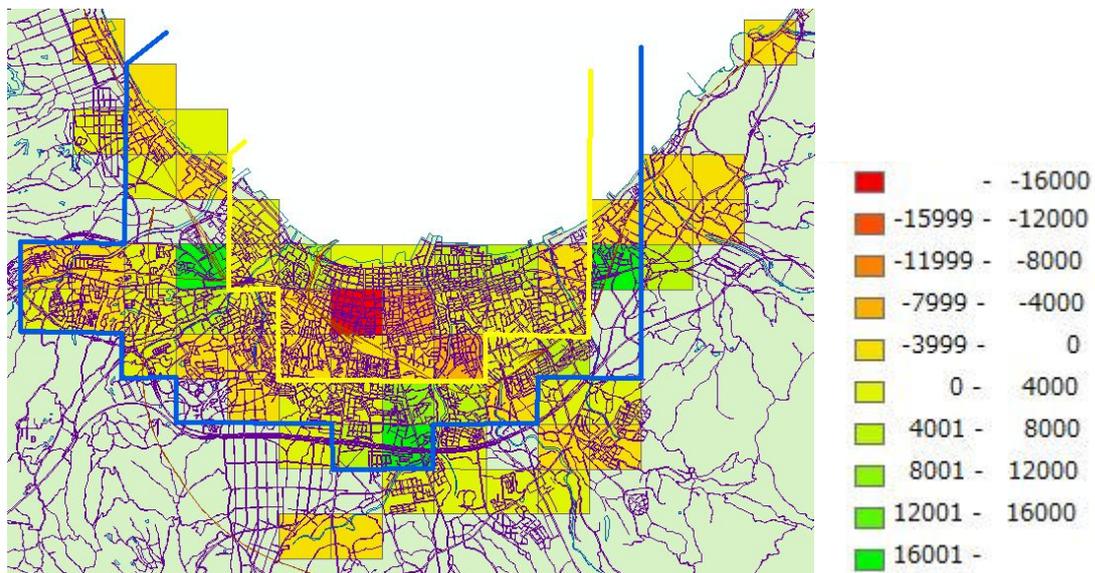
図表 20 は、昭和 60 年から平成 16 年までの、小売販売額の 19 年間の変化を示している。AUGA 建設などで、青森駅周辺部も改善がみられることが特徴的である。また、1988 年に青函連絡船が廃止され、北海道へ向かう旅行客は青森駅での乗り換えを要さなくなった。これにより青森駅周辺地域では商業機能の低下がみられるかと推察されたが、商業統計でみる限りでは青函連絡船の廃止についての影響はみられない。

図表 20 小売販売額の変化（昭和 60 年-平成 16 年：万円）



小売面積でみたときにはインナーでも面積拡大を図っている地域があることがわかる。しかし先ほどの図でみたように、小売販売額は低下しており小売面積拡大の努力の一方でその努力は十分には実っていないとも考えられる。

図表 21 小売面積の変化（昭和 60 年-平成 16 年：㎡）



図表 22 では、商業統計の立地環境特性格別統計編における主要な商業集積の小売販売額を表している。ふきだし内の数字は、百万円単位での小売販売額を表しており、かっこによる指定がなければ上段が 1991 年の小売販売額(かっこがある場合はかっこ内の数字に 2000 を足した年のもの)、下段が 2007 年の小売販売額である。この図表からもわかるように、2000 年以降に開業した大型商業施設は一つの商店街に匹敵するほどの規模を持っている。また、1991 年から 2007 年にかけて森市全体での小売販売額は 166,908 百万円から 110,984 百万円へと急激に落ち込む中でその小売販売額を伸ばしており、中心商店街はそれ以上の減少に追い込まれている。

図表 22 主要な商業集積の小売販売額



図表 23 ではゾーンごとの小売販売額と小売商店数について、1985 年から 2004 年までの変化を表している。この表からも中心市街地での商業機能は相対的に低下していることがわかる。

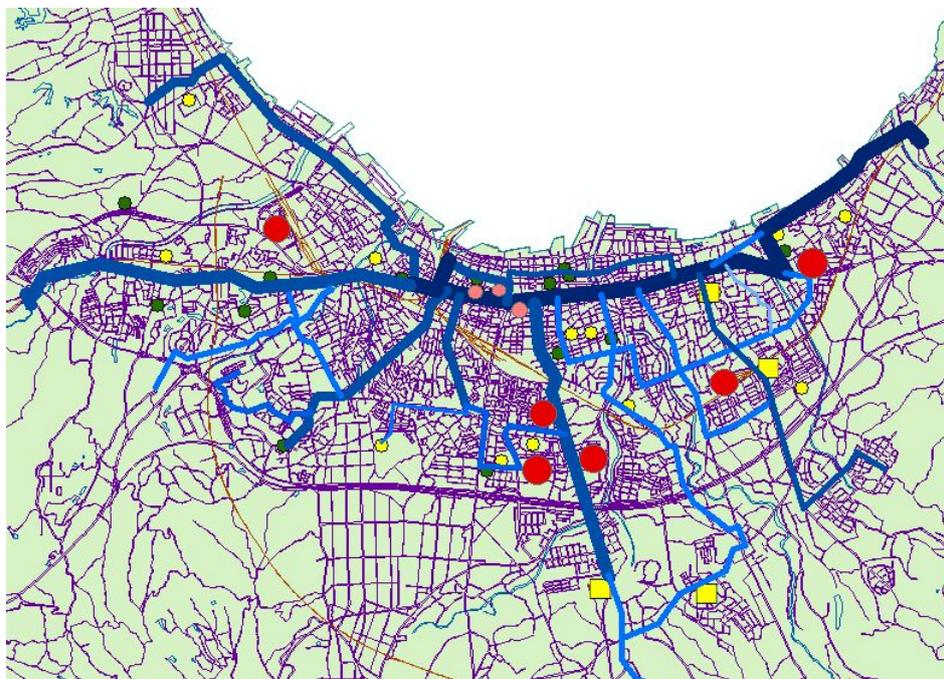
図表 23 小売販売額と店舗数の変化のまとめ

	小売販売額(万円)		小売商店数	
	1985年	2004年	1985年	2004年
中心市街地	5,107,713	3,346,330	582	411
インナー	13,590,055	5,734,480	2440	1478
ミッド	6,259,558	14,000,020	828	829

### (3) 青森市のバス交通・地価

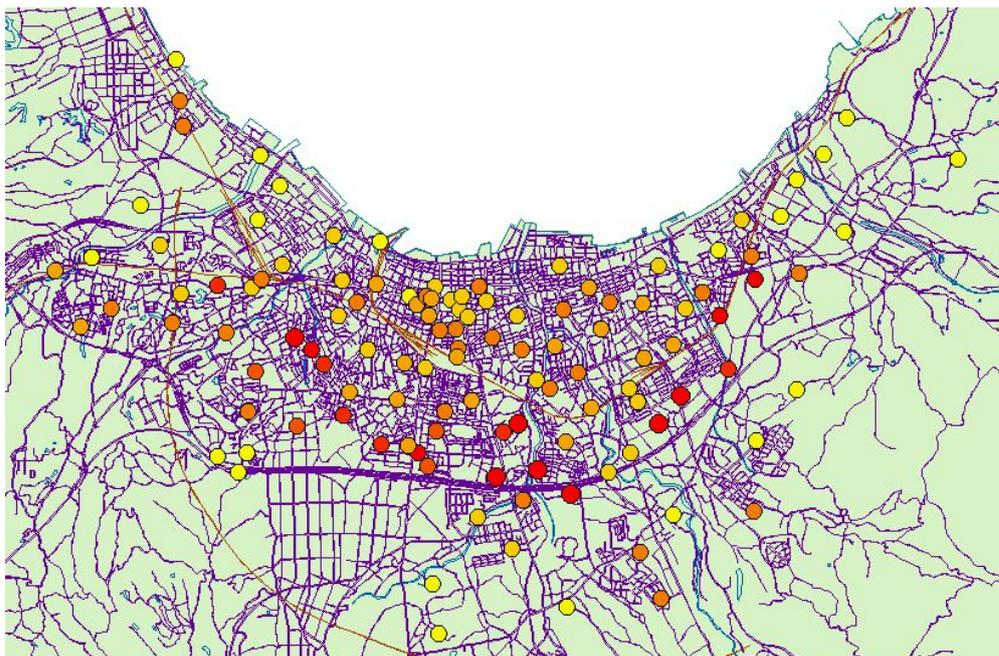
青森市の市内公共交通の大部分を占めている青森市営バスの運行路線を地図に落とししたものが図表 24 である。病院は緑丸、行政機関・裁判所は桃色の丸、黄色丸は高校、黄色四角は大学を表している。線が太いほど多くの便数があることを表しており、中心市街地では1日180本ものバスの通行がある。この図によると、自動車を保有していない世代が特に利用する公共施設はバス路線によって密接につながっており、自動車を保有しないと教育や医療の面での支障が出るとは考えにくい。また赤丸は商業統計表の立地環境特性別統計編に収録されているロードサイド店と、それ以外の主な郊外大型店を示している。このことから、郊外の大型店においてはバス路線と近接しており、自動車保有者でなくても買い物などに行くことは現状でも可能であると考えられる。

図表 24 バス交通網と公共・大型商業施設立地



次の図表 25 は公示地価および都道府県地価調査価格をそれぞれ容積率で割った、床あたりの地価である。それぞれにおいて相対的な高低で表示しており、相対的に床あたりの地価が高い地点を赤く表示している。床あたりの地価が高いほど、将来的に一定の床が生み出す価値が高いことを意味すると考えられることから、将来にわたっても商業的な魅力はミッドの方が高いということも推察できる。

図表 25 容積率あたりの地価



### 2. 2. 2. 小括

以上でみてきたように、青森市は現在人口・従業員数についてはミッドがインナーより多少少ない程度だが、十分同等の核として成立し得るだけの規模の地点が形成されつつあることがわかる。また、小売販売額については、大規模小売店がミッドに多数立地し、中心市街地の商業機能が衰退することで、ミッドがインナーを完全に逆転してしまっている。

よって、商業機能という面に関して青森市の現状は、青森駅前の中心市街地を中心とした単一核の都市構造ではなく、浜田地区周辺エリアも含めた複数核の都市構造が、実質的に形成されているものと考えられる。

### 2. 3. 青森市の政策課題

では、青森市の現行政策と比較したときに、どのような点が政策課題として考えられるのだろうか。それについて、ここからは検討していきたい。

### 2. 3. 1. 中心市街地に関する政策の課題

中心市街地に関する政策の課題は、①観光機能の強化と、②今後の人口減少に伴う拡散した商業機能の維持であると考えられる。

①の観光機能の強化という課題については、具体的には「あおもりらしさ」を感じさせる飲食店の出店支援に特化した政策の不在が挙げられる。地元の食を味わうことは、観光の主要な楽しみであり、観光客の呼び水になるものの一つである。現在、青森市には中心市街地の魅力向上や観光対策の一環として、既に数多くの中心市街地における新規出店支援制度が存在する。しかし、それらは小売業・一般飲食店等の新規出店全般に関する支援であり、特に「あおもりらしさ」を感じさせる飲食店の出店促進を図る政策としては、インセンティブ付けが弱いように思われる。さらに、青森市では地場製品のブランド化やリンゴを使用した新商品の開発、市場における海鮮丼の提供などといった食の観光資源開発が積極的に行われているが、これらの食を提供する場との事業の連携は弱いように思われる。

次に、②今後の人口減少に伴う拡散した商業機能の維持、という課題について説明する。青森市の中心市街地商店街は、下図のように広域に広がっている。図表 15 人口推移（2005-2035 年）からもわかるように、特にインナーにおいて激しい人口減少が予想される中、広く薄く商店街および商業施設が広がっている状態では、現状の商業機能を維持もしくは強化することは難しいと思われる。しかし、現在、青森市には拡散した商業機能を集約化するという政策はとられていない。

### 2. 3. 2. 周縁部に関する政策の課題

周縁部に関する政策の課題は、①大型商業施設撤退の可能性、②交通網の整備、の二点について説明する。

まず、①大型商業施設撤退の可能性という課題について説明する。先述のように、将来的には青森市のほぼ全域で人口が減少すると予想されることから、今後は現在浜田地区を中心とした商業機能を担う大規模商業施設が撤退する可能性がある。その際、周縁部に居住する住民の生活利便機能はどのように維持していくのかといった方針を示す政策が必要である。

次に、②交通網の整備について説明する。青森市の市街地内における公共交通網は、東西方向にのみ伸びる軌道系交通機関や、青森駅と東青森駅北部にある県立中央病院を結ぶバス路線など、市街地内部を横軸に結んだものが中心となっており、中心市街地と南部の浜田地区周辺部を結んだ縦の軸において、一部のバス路線に依存するなど、公共交通網としては不十分状況となっている。これらのことから、青森市周縁部での移動は自動車を中心となっており、上で述べたように商業施設の利用のためには自動車で移動せざるを得ず、大規模な交通渋滞が発生してしまっている。また、コンパクトシティ政策が提唱されたときには、自家用車による移動に依存する社会では、環境面の問題や、いわゆる「交通弱者」

への対応などが不十分であるということが問題意識として掲げられており、これについても対応も求められている。

全体的に周縁部に関する政策をみると、中心市街地に対する政策と比べて、その取り組み度合いは不十分であると言わざるを得ない。市役所や市議会での議論の中心は、中心市街地や新青森駅周辺に終始してしまっているのが現状である。

### 2. 3. 3. 都市部全体に関する政策の課題

現在の青森市の政策は、インナー・ミッド・アウターという区分けをするなど、総論的には中心市街地を核としたモノセントリックな都市構造を志向しているように見える。しかし、政策の各論部分では、モノセントリックに都市構造を誘導しようとする政策はむしろ少なく、中心市街地へのてこ入れという文脈での振興策を行ったり、浜田地区周辺を流通の拠点にしようと認定したり、反対に、都市の核が形成されることを防ぐため、業者の開発を規制したりと、その方向性はやや不明確であるといえる。政策に統一性を持たせ、効果を最大限に発揮するためにも、青森市がどのようなまちづくりを目指すのか、という将来像をはっきりと示し、そのための政策を適切に行う必要があると考える。

### 3. 政策提案

#### 3. 1. 目指すべき方向性

私たちの考える、青森市が目指すべき政策の方向性は、大きく分けて三つである。

##### (1) ポリセントリックなまちづくりへの政策的転換

一つは、政策の総論として、ポリセントリックなまちづくりを目指すことを提案する。現在の青森市の政策が、名目上はモノセントリックを志向したものであっても、実質はそれぞれの地域の振興策をとるのに終始している、というのは何度も述べている通りである。そこで今後は、青森市街には既に複数の核があるということを前提とした上で、それらの核ごとに特徴にあった都市機能の形成を進めていくべきだと考える。

これらの枠組みのもと、統一的な政策を行っていくことで、不必要な社会的費用の発生を抑え、青森市や青森県全体の発展を実現できるのではないだろうか。

そこで以下では、現在中心市街地と同等程度の都市機能を有している、もしくは有する可能性の高い三つの地区を新たな都市機能の核とし、計四つの核を設けることを提案する。具体的には、現中核である青森駅前を中心とした中心市街地、既に商業機能は中心市街地を上回っており地価の上昇がめざましい浜田地区周辺、新たな青森市の玄関口となる新青森駅周辺、医療・教育・中規模商業が集積している東青森駅北部地区、の四つを青森市の都市機能の核とすべきであると考えている。

##### (2) 四つの都市核の役割分担

四つの都市核について、それぞれの実情に合わせた開発を行い、役割を担わせることにする。また、その上で各都市核を有機的に結ぶための交通網を整備・強化することが必要となってくる。核と核の間の移動は、青森駅前を通るようにすることで、青森駅前が複数の核を結ぶ「中核市街地」としての役割を果たすようにする。これは、青森駅前への回遊性を高めるという積極的な目的もあるが、既に多くの投資が駅前に行われていることから、既存の資本ストックを生かした振興策という点で、青森駅前を振興せざるを得ないという消極的な理由からでもある。

また、副次的な核同士の移動は相対的に少ないことから、都市交通の需要を集約させ、その分提供するサービスの質を向上させるという目的で、青森駅前を介した交通網の強化を進めていくことが必要となってくることも、政策的な理由として挙げられる。場合によっては、LRT など新たな路線の敷設によって、公共交通網の抜本的な強化も視野に入れるべきであろう。

四つの核それぞれが担うべき役割については、以下の通りである。

<p>&lt;中核市街地（ハブ）&gt; --- 青森駅前（旧来の中心市街地）</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・複数の核を結ぶ交通のターミナルとしての役割、二次交通の拠点。</li> <li>・ねぶたをはじめとした、青森市・青森県の観光機能を担う、観光のハブとしての役割。</li> </ul> <p>中心市街地自身が観光地としての役割を果たすこともあれば、買い物や宿泊など中心市街地が滞在の拠点となり、交通手段を使って市内・県内の観光地へと移動するための場所ともなる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心商店街におけるサービスの差別化により、きめ細やかな商業サービスを提供する場となる。また、土産・宿泊など観光客向けの商売も振興する。</li> <li>・官庁街、公共施設の集約された利便性の高い都市。</li> <li>・業務機能を担う場としての役割。</li> <li>・人口が大幅に減少する 30-50 年後、再度青森市の核となるための受け皿にする。</li> </ul>

<p>&lt;中核市街地（商業）&gt; --- 浜田地区周辺</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型商業施設が多数立地していることから、日用品の購入や娯楽の中心としての機能を担う。</li> <li>・マンションの建設など、居住エリアとしての潜在性も高い。</li> </ul>

<p>&lt;副次核（広域交通）&gt; --- 新青森駅周辺</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線が停まることから、広域交通の拠点、青森市・青森県の玄関口としての役割を担う。</li> <li>・ただし、二次交通のターミナルとしての機能は青森駅前に譲り、その代わり青森駅との接続を徹底的に強化する。新青森駅に降りた人間が、全て青森駅前を通ることを目標とした制度設計をするべきである。</li> </ul>

<p>&lt;副次核（医療・教育・中規模商業）&gt;---東青森駅北部地区</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・県立中央病院や大学が存在することから、一定の需要が確実に存在するエリア。この核だけで都市機能が完結する部分もあり、投資の優先順位は中心市街地に劣後するが、今後の発展の可能性は大きい。必要な都市機能を備えた市街地の副次核としての役割を担う。</li> </ul>

### （３）中心市街地の役割付与

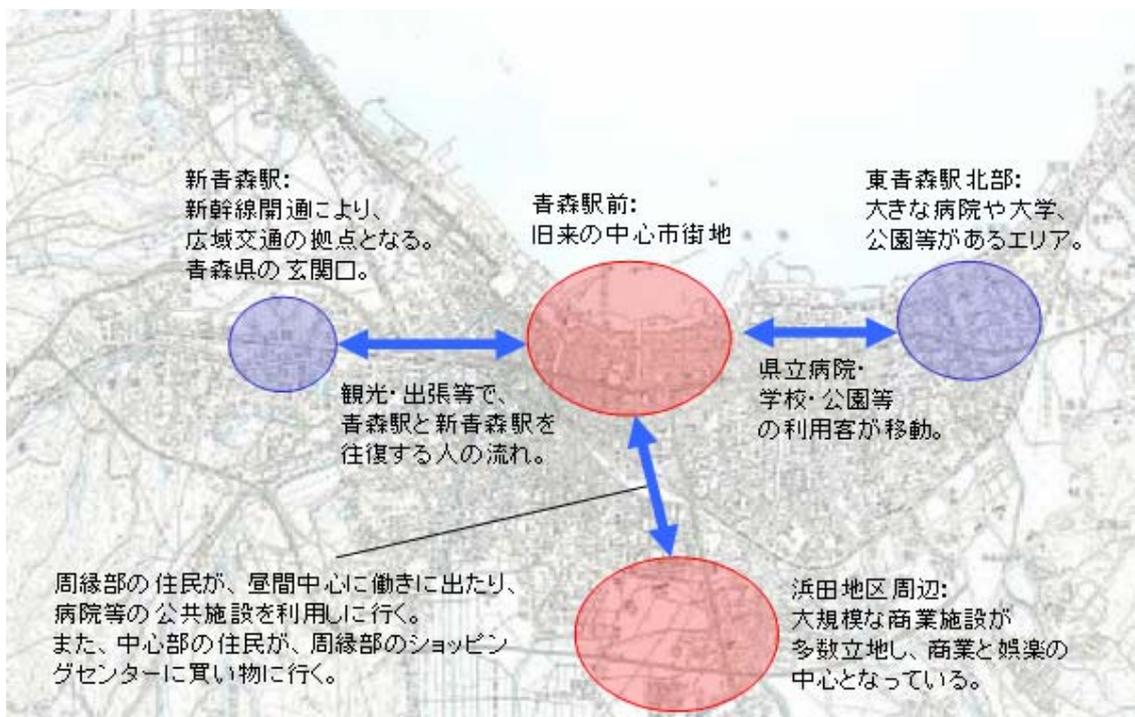
（２）で述べたように、観光や域内交通のハブとしての制度設計を行うことが必要となってくる。交通網の今以上の拡充によって、核と核との間の移動をより円滑にするとともに、特に新青森駅との接続を強め、新青森駅は県外との玄関口としての役割以外の交通機能を有さないように計画を立てる必要がある。また、同じく先ほど述べたように観光客が滞在、観光しやすい中心市街地として、商店街の商業形態や宿泊施設の強化をするべきで

ある。

現在中心市街地で行われている、青森市や中心商店街の取り組みも忘れてはならない。中心市街地には個人商店など小規模な店舗が多数集積していることから、その多様性や地道な取り組みを生かした、商業機能の強化を進めていくことができる可能性がある。その際に中心となるのは、従来の行政主導のまちづくりではなく、その地域に住む市民主体の取り組みなのではないだろうか。これらの点で、中心市街地は大規模商業施設に偏重している浜田地区周辺部とは違った、強みを持っていると考えられる。

この他の論点としては、将来的な人口減少を見据え、浜田地区周辺やその他周縁部の商業施設が撤退したときの対応を考える必要がある。希薄化した人口分布のもとでは、今のような商業集積の分布を維持することはできない。では、どこに商業機能を担わせるべきかと考えると、既存の資本ストックが集中し、業務機能の中心を担っている青森駅前以外に選択肢はない。そして、青森市街の他の場所から「新」中心市街地へ買い物に来るためにも、予め交通網を整備しておく必要がある。そのための下準備として、交通のハブ化というものが重要になってくるのである。また、将来的な商業機能の集積のためにも、中心市街地における土地利用の集約化を進めておく必要がある。

図表 26 ポリセントリックなまちづくりと機能分担のイメージ図



特徴ある各中核を繋ぐ交通網を整備し、中心市街地がその中核、ハブとなった上で面的な広がりを持った発展を目指す。発展の主軸は、旧来の中心市街地と浜田地区周辺までまたがった巨大な「軸」。このエリアが、青森市内の住民にとって、雇用と商業の中核となる。

この四つの核以外のエリアは、従来の青森市の政策の中での、ミッドの位置づけと同じ

く居住地域として扱い、その外側のエリアは原則として開発、市街地の拡大を認めないこととする。これは、従来のコンパクトシティ政策を踏襲するものとなっている。

図表 27 主要観光施設立地状況



青森駅前の中心市街地は、郊外の観光施設への移動・滞在の拠点となるだけでなく、市街地自身も重要な観光スポットとなりうるものである。ねぶた祭りという特定の季節、特定の時期だけに依存するものだけではなく、一年間を通じて全ての時期に高い集客能力を持つことが、現在の青森市には求められている。

### 3. 2. 具体的な提案内容

#### (1) ポリセントリックなまちづくりへの政策的転換のために

##### <都市計画上の区分の変更>

「インナー」「ミッド」「アウター」という区分自体が、複数核が存在する現状と整合性が取れていないことから、この区分を変更するべきであると考えている。これは、単なる名目と実質の問題だけでなく、本来インナーとして開発を奨励されるべき地域が、ミッドの居住エリアとして指定されてしまっている現状では、この区分がむしろ害を及ぼしている可能性すら存在するのではないかと考えるためである。よって、別の区分けが必要となってくる。

一つの案としては、原則開発を認めない「アウター」についてはそのまま、その内部の区域についても従来通り「ミッド」と呼ぶ。その上で、四つの都市核とその周辺部（旧来の「インナー」よりは狭い領域になると考えられる）を「コア」と呼ぶことで、青森市の中核としての位置づけを明確化したらいいのではないだろうか。

## (2) 四つの都市核の役割分担のために

### <開発規制のあり方>

基本的には、浜田地区周辺に売り場面積等の大規模商業施設に関する規制は不必要であると考えている。青森市自身、生活利便施設の立地は歓迎する一方で、都市の「核」（ここでいう核は、今回の議論でいう都市核とは別のニュアンスを持っていると考えられる）となり得るような大規模な商業施設の立地は認められない、というスタンスではあるが、商業施設の開発において、その敷地を分割すること等により、実際には規制をすり抜けてしまっているのが現状である。また、中心市街地以外核を容認し、浜田地区周辺を新たな核として認める以上、そのエリアにおける核の形成を認めないのは論理的にあり得ない。よって、中核市街地として位置づけるエリアについては、現在の中心市街地のように大規模小売店舗立地法の特例区域として指定して、むしろ規制を緩和すべきではないだろうか。

### <LRTの敷設>

富山市の中心市街地活性化の取り組みを例にみると、JRから第三セクターに在来線の管理が移管され、新幹線が開通するなど、共通する部分が多い。青森市もJR東北本線が第三セクター「青い森鉄道」に移管されることを考えると、これを機にLRTの導入も検討するとよいかもかもしれない。その際には、在来線との接続も視野に入れつつ、青森駅と他の三つの核、二つの中核市街地の間にできる在来線の新駅等を結ぶように敷設すれば、地域住民が核と核の間を移動する際の利便性向上につながるものと考えられる。浜田地区周辺まで路線を延ばせば、周辺の渋滞を緩和する可能性もあり、環境面（渋滞・温室効果ガス）での対応も可能となる。

## (3) 中心市街地の役割付与のために

### <飲食機能の強化>

中心市街地を観光のハブとするにあたっては、観光における主要な魅力の一つである飲食機能を強化する必要がある。

実際に現地を見学し、地元の方々にお話を伺った中で、中心市街地に飲食機能が欠けていると感じた。日中の食事の他、夜間に酒類を提供する居酒屋等の存在も観光のハブとしては必要不可欠である。さらに、上記の政策分析でも述べたように、青森市は中心市街地において「あおりらしさ」を感じさせる飲食店の出店を促進する施策が不在である。

そこで、現在青森市において積極的に取り組まれている食の観光資源開発事業と新規出店事業を一連の施策とすることを提案する。具体的には、地場産品を活用したコンテストを定例化し、コンテストの入賞作品を提供する常駐店舗を設置することなどが挙げられる。また、地場産品を使用した食を扱う店舗について、通常の新規出店支援制度よりも手厚い支援を行うことで、出店のインセンティブ付けをすることも考えられる。

<二次交通ターミナル機能の強化>

青森駅の二次交通ターミナル機能を高めるために取り組むべきことは、以下二点である。

一つ目は、当然のことながら、新青森駅とのアクセスおよび主要観光地・中核となる地域とのアクセスを強化することである。バスの本数の増便、経路の拡大をはじめとして、1日フリーパスの発行や、現在取り組んでいるタクシー会社との連携等を今後も積極的に行う必要がある。

二つ目は、二次交通拠点の集約化の徹底である。新青森駅の開発にあたっては、利用者が観光地や中核地域に行く際に、一度は青森駅を経由する移動経路の設計を徹底する必要がある。

<中心市街地開発の「選択と集中」>

中心市街地 116ha 全てを発展させるという方針は転換し、開発は特定の区域に集中させるべきであると考えている。対象となるエリアは、AUGA・ミッドライフタワー・パサージュ広場・さくら野百貨店・中三百貨店・古川市場・青森駅前広場・青森市民ホールなど、大規模な集客能力を持つ南西部分が適切だと考えられる。この部分を重点的に開発することで、観光客だけでなく地域住民にとっても魅力あるまちづくりを進めていくこととする。また、中心市街地の中部～東部は、ねぶたの移動ルートとなっているため、宿泊施設や観光客向けの商業を特に振興する。

<土地利用の集約化のために>

分散化している土地利用を集約しやすくするための枠組み作りを行う必要がある。所有者自身や商店街の組合内部で合意形成ができるのが理想的ではあるが、不可能であれば市が介入することで、土地の区画整理を行う必要がある。

## 結論と今後の課題

以上、本稿では青森市の市街地活性化をテーマとして取り扱い、このための現状分析と政策提案を試みてきた。

第二章でみてきたように、人口や小売販売額では、中心市街地の周縁にあるミッドシティが、既に旧来の中心市街地に比肩するほどの規模を持つようになってきており、青森駅前の中心市街地を唯一の都市核とする、モノセントリックな都市構造とはかけ離れたものであることは、これまでに指摘した通りである。そうであるにも関わらず、青森市の現行政策はモノセントリックな都市構造を理念として掲げつつも、それぞれのエリアの振興策をとるといふねじれのような現象が発生してしまっている。また、一方で現在都市の中心として発展しつつある浜田地区周辺部に対しとるべき政策、具体的には交通渋滞の解消や交通インフラの整備などが不十分であり、大規模な渋滞や自家用車に頼れない住民への対応、低炭素社会への移行など様々な面からも青森市は対応が求められている。

これらの事実から本研究の結論としては、複数の都市核を容認し、それぞれの核の整備と差別化を進め、青森県の中核的な都市として、機能強化を進めていくべきだと主張する。

時間的制約から本研究では、青森市以外の都市との比較という重要な分析が欠如しており、新幹線開通により都市構造の転換を経験している同じ青森県の八戸市や、その他の地方中核都市の分析をした上で、市街地活性化のためのより一般化された議論を進めていく必要があることを、今後の課題として示しておきたい。これらの議論、分析を十分に行うことでようやく、本研究が元々意図していた市街地活性化に関する議論、取り組みに一石を投じることができると考えている。

現実の市街地活性化に関する取り組みでは、政治的な問題、複雑に絡まり合った地域の利害関係、当事者間での異なった事実認識など、統一された見解を示した上で抜本的な取り組みを進めていくことは非常に難しいのが現状である。しかし、市街地の活性化を進めていくためには、官と民、中心商店街と大規模小売店など、あらゆる経済主体が一丸となって取り組みを行う必要がある。その際には、どのような取り組みが有効で、どのような取り組みは効果が薄いのかということを十分に把握し、その上で活性化に関する取り組みのランドデザインを構築していかなければ、せっかくの個々の重要な取り組みも意味を為さなくなってしまう、ということを指摘して本稿の結びとしたい。

## 謝辞

本稿の執筆にあたっては、多くの方々にお世話になりました。以下に記しお礼の言葉に代えさせていただきます。

本稿を作成するにあたって、終始熱心かつ丁寧なご指導をいただいた金本良嗣教授、毛利信二客員教授、内藤伸浩特任教授、日原勝也特任教授、来間玲二特任助教に感謝の意を表します。

調査の実施および分析にあたり、青森市の行政の方々、そして商業関係者の方々にはひとかたならぬお世話になりました。こちらの質問にも率直にお答えいただいた上に、中心市街地の市場にもご案内いただくなど、お忙しいところ多大なるご協力をいただきました。本当にありがとうございました。

なお、当然のことながら本稿における誤りは全て筆者達のみにも帰するものであるとともに、本稿の内容・主張は全て筆者らに属するものであり、ご協力いただいた方々の見解を示すものではありません。

## 参考資料

- ・青森市ホームページ <http://www.city.aomori.aomori.jp/>
- ・富山市ホームページ <http://www7.city.toyama.toyama.jp/index.html>
- ・「青森市の現状について」平成 21 年 9 月 青森市役所企画調整課
- ・「中心市街地統計情報」青森市
- ・「青森市中心市街地活性化基本計画」平成 19 年 2 月
- ・「認定中心市街地活性化基本計画のフォローアップに関する報告」平成 20 年 12 月 青森県青森市
- ・「東北新幹線新青森駅開業対策基本計画」平成 18 年 10 月青森市役所経済部新幹線開業対策課
- ・「青森市都市計画マスタープラン」平成 11 年 6 月 青森市役所都市整備部都市政策課
- ・「青森市のまちづくり」
- ・「中心市街地における開発動向」
- ・青森市総合計画「ネクスト Aomori 推進プラン」前期基本計画アクションプラン 平成 21 年 3 月
- ・「青森市の都市計画」青森市都市政策部都市総合企画課 平成 11 年 3 月
- ・「都市の未来が見えてくる」青森都市計画マスタープランの概要 青森市 平成 11 年 6 月
- ・「新潟市の分散ネットワーク型都市構造と都市交通の現況評価」2009 年 7 月 17 日 新潟市都市政策研究所
- ・「富山市中心市街地活性化基本計画」
- ・「富山市中心市街地の区域等を示す計画図」
- ・「認定中心市街地活性化基本計画のフォローアップに関する報告」平成 20 年 12 月 富山県富山市