

# 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり～コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築～

富山県富山市活力都市創造部 次長  
中村 雅也



## 1 はじめに

富山市は、富山湾から北アルプス立山連峰にいたるまでの多様な地形を誇る、水と緑に恵まれた自然豊かな都市です。また、「くすりのまち」として全国にその名が知られ、薬業をはじめとした様々な文化と歴史を併せ持つ日本海側有数の中核都市として発展を続けています。近年、急速な少子・高齢社会の進展や本格的な人口減少、CO<sub>2</sub>排出量の増大など、都市を取り巻く諸課題への対応が必要となる中、本市においては、約15年前から従来の拡散型のまちづくりを方向転換し、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を推進しているところであり、その実現のため、①公共交通の活性化、②公共交通沿線地区への居住推進、③中心市街地の活性化を施策の3本柱と位置付けています。これらについて各種施策を展開することで、市民がまちなか居住か郊外居住かを選択できる環境を提供しながら、長期的には、都心部や公共交通沿線を選択していく方向へ誘導していきたいと考えています。

## 2 富山市の都市特性と課題

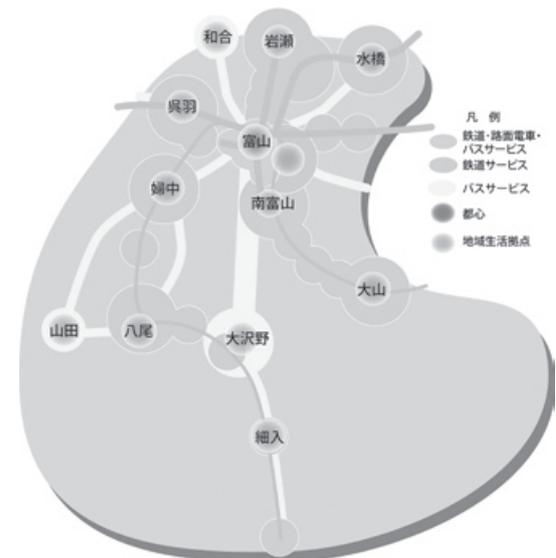
本市においては、平成22年をピークに人口減少に突入し、35年後の令和27年には平成22年比で約23%減少し、高齢者の割合が約4割になると予測されています。これに伴い、生産年齢人口の減少による経済の縮小や、高齢化による医療費や介護保険給付等の社会保障費の増大が懸念されています。また、可住地面積が大都市を除く県庁所在都市中2位であり、さらに道路整備率や自家用車の普及台数についても全国的にみても高く、モータリゼーションの進展に伴い、都市構造は急速に拡散

型になっていきました。その結果、市街地は外延化し、過度な自動車利用を前提とした都市構造は、行政管理コストの増大はもとより、公共交通の衰退や中心市街地の空洞化など、都市全体に様々な課題を誘発することとなり、これらに対する解決策を提示することが求められていました。

## 3 コンパクトなまちづくり

そこで本市では、地方都市としては比較的恵まれた公共交通網が富山駅から放射状に運行されていることを活かし、車を自由に使えない市民も徒歩圏内で日常生活に必要なサービスを楽しむことができる「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を目指すこととしました(図1)。具体的には、全ての鉄軌道(6路線)と運行頻度の高い幹線バス路線(13路線)を公共交通軸に設定し、その沿線に居住、商業、文化等生活に必要な都市の諸機能を集積させました。

図1 富山市が目指す串と団子の都市構造



公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり  
コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築

また、富山市都市マスタープラン（平成20年3月策定）では、便利な公共交通沿線に住む人口の割合を平成17年時点の約28%から令和7年には約42%まで引き上げることが目標値として設定し、中心市街地や公共交通沿線の魅力を総合的に高め、緩やかに居住や都市機能を誘導することでコンパクト化を図ることとしています。

### 4 コンパクトなまちづくり政策と効果

#### (1) 公共交通の活性化

本市では、まちづくりの観点から必要な公共交通については行政が積極的に関与し、交通事業者との協働により、公共交通の活性化を図ることとしています。まず、公共交通の活性化に向けたリーディングプロジェクトとして「富山港線路面電車化事業」に取り組み、平成18年4月に富山ライトレールが開業しました。富山ライトレールは、利用者の減少が続いていたJR富山港線を国内初の本格的LRTシステムへと蘇らせた事業であり、整備にあたっては公設民営の考え方を導入しました。行政が施設や車両の整備・維持管理にかかる費用を負担し、運行事業者が運賃収入によって運行経費を負担する仕組みとしています。この取り組みにより、LRT化も含め利便性を向上させたことで、利用者数が開業前と比較し、平日は約2.1倍、休日は約3.4倍（H31.3末実績）へと大幅に増加しました。

次に「市内電車環状線化事業」に取り組みました。この事業は、中心市街地において既存の市内電車の一部を約900m延伸し、路面電車の環状線運行を可能にすることで、回遊性と利便性の向上を図り、中心市街地の活性化を目指したものです。整備にあたっては、路面電車では全国初となる「上下分離方式」により、市が施設を整備・保有し、交通事業者が運行を行うことで経営の安定を図るとともに、トータルデザインの導入や、トランジットモールを想わせる街路空間を一体的に整備するなど、LRTを活用した魅力ある都市景観

を創出しました。現在は、富山ライトレールと富山地方鉄道富山市内軌道線を富山駅高架下で接続する「路面電車南北接続事業」を令和2年3月の開業に向け進めています。この南北接続により、通勤や通学、買い物などで路面電車を利用する人がさらに増えることが期待されるとともに、LRTネットワークの形成を推進する上で最も重要な事業であることから、関係機関と調整を図りながら、その実現に努めていきたいと考えています。

#### (2) 公共交通沿線への居住推進

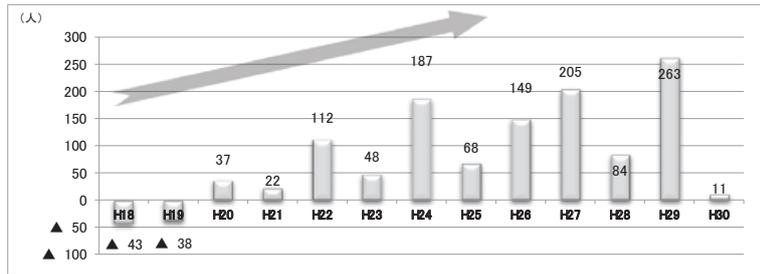
公共交通の活性化にあわせて、中心市街地及び公共交通沿線への居住の推進にも取り組んでいます。その一環として、都心地区（約436ha）と公共交通沿線居住推進地区（約3,440ha）において、良質な住宅の建設を行う事業者や住宅を購入する市民に対し助成を行っています。例えば、都心地区では、事業者が共同住宅を建設する場合や、市民が戸建て住宅や共同住宅を購入する場合は1戸あたり50万円の助成、賃貸住宅を借る場合は1万円の家賃助成を3年間行うなど、対象をきめ細かく設定して多層的に助成を実施しています。平成17年7月の制度の開始から平成31年3月までに3,079戸に対し支援しています。また、同様に公共交通沿線居住推進地区においても平成19年10月の制度開始から平成31年3月までに2,191戸について支援を行っています。これら施策の効果もあり、都心地区では平成20年に、公共交通沿線居住推進地区では平成24年に、人口の社会増減がプラスに転じており、以降、転入超過の傾向を維持しています（図2）。また、市全体の児童数が減少する中、都心地区の児童数は平成19年以降、増加傾向（181人増加：H30実績）が続いており、幅広い世代から居住地として選ばれていることが伺えます。

#### (3) 中心市街地の活性化

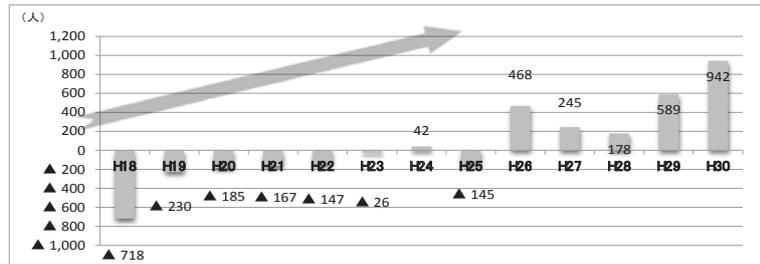
中心市街地は、都市の「顔」であり、都市のイメージを印象付ける重要な拠点であると同時に、これまでの活発な経済活動によって、一定の税収を生み出してきた重要な地区でもあります。平成31年度における富山市一般会

図2 都心地区・公共交通沿線居住推進地区の社会増減の推移

【都心地区における人口の社会増減推移グラフ】

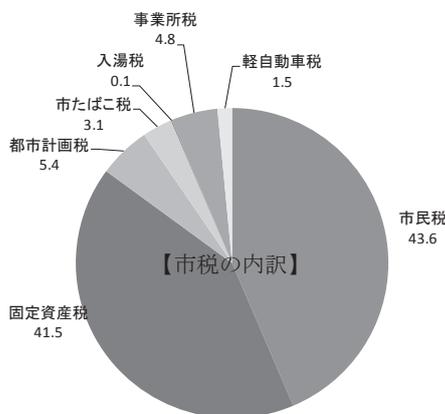


【公共交通沿線地区における人口の社会増減推移グラフ】



計予算1,642億円に対し、市税収（市の独自税収）は740億円であり、その46.9%を占める地価（固定資産税評価額）に基づく固定資産税と都市計画税が市の歳入において極めて重要な部分となっています。さらに、その税収の22.4%が面積わずか0.4%（約436ha）の中心市街地から納められています（図3）。中心市街地の地価は、市街地の広範囲にわたり影響を及ぼし、中心市街地の活性化は貴重な税収の確保につながることから、中心市街地への集中投資による地価の維持は、都市経営の観点

図3 固定資産税・都市計画税の地域別割合(H31)



	面積比	固定資産税+都市計画税
市街化区域	5.8%	75.2%
うち中心市街地	0.4%	22.4%
上記以外	94.2%	24.8%

からも極めて重要な政策であると言えます。また、こうして得た税収により、市全域に対する公共サービスが可能となります。

このことから、本市では、中心市街地活性化の実現に向けて平成19年2月に青森市とともに中心市街地活性化基本計画の全国第1号認定を受け、様々な取組を進めてきました。その結果、県全体の平均地価が平成5年以降、27年連続で下落している中、本市では5年連続で地価（全用途平均）が上昇するなど、中心市街地活性化も含めた取組の効果が現れてきています。平成19年10月には、まちなかの賑わい・交流拠点として、

ガラスの大屋根、大型ビジョン、昇降式ステージなどを備える全天候型の多目的広場「グランドプラザ」を整備しました。「グランドプラザ」では、年間を通して様々なイベントが開催され、平成30年度の利用率は、89.5%、休日では100%となるなど、多様な人々が集い、賑わう拠点として機能するとともに、市民の憩いの場として利用されています（写真）。

このほか、65歳以上の高齢者を対象に、中心市街地に日中出かける場合、市内のどこからでもバス、路面電車、電車の料金を100円に割引する「おでかけ定期券」を年間1,000円で発行しています。平成30年度は、高齢者（要介護認定者を除く）の約24%が定期券を所有し、1日あたり2,755回の利用がありました。本事業は、中心市街地の活性化だけではなく、高齢者の外出機会の創出、さらには交通事業者への支援としての役割も担っています。

また、平成16年度から平成20年度にかけて、中心市街地に7校あった小学校を2校へと統合しており、廃校となった小学校跡地を活用することで、必要な都市機能の集積・整備を行っています。平成23年7月に全国初の温泉水を活用した「富山市角川介護予防センター」を整備しました。この施設では、市内32カ所の地域包括支援センター（中核市で最多）と

連携しながら、介護予防に取り組んでおり、加齢に伴い低下するとされる歩行機能、姿勢保持機能等の身体機能の向上が図られるなど介護予防の効果が現れています。さらに、平成29年4月には「医療・福祉・健康」をテーマとし、多様な世代が健康的に暮らせる拠点として、専門学校やスポーツクラブなどの民間施設と公共施設からなる「総曲輪レガートスクエア」をオープンしました。公共施設である「まちなか総合ケアセンター」では、出産退院直後の母子に対して心身のケアをする「産後ケア応援室」や、全国初のお迎え型も実施する「病児保育室」、心身の発達の遅れが心配される子どもに対する訓練などを行う「こども発達支援室」、在宅医療を推進するため訪問診療に特化した「まちなか診療所」などを

写真 全天候型広場「グランドプラザ」



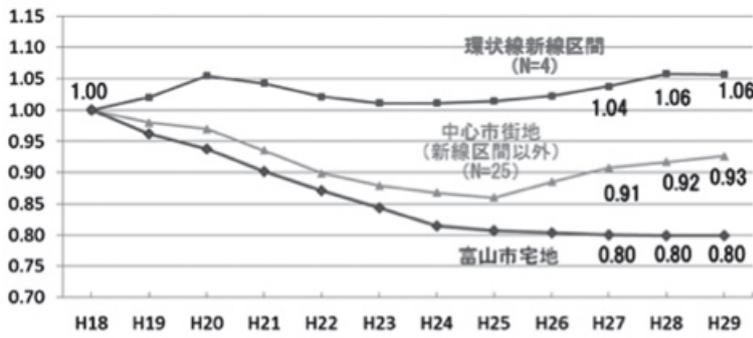
備えています。この「総曲輪レガートスクエア」は、まちなか居住における「質の高いライフスタイル」の実現に向けて、安心して子供を産み育てることや高齢者の暮らしを支えることなどを目的に、官民が連携して整備したものであり、また、市民や学生など、多くの人がこの場所に集まることから、新しい人の流れが生まれ、まちなかの活性化につながるものと大いに期待されています。以上のような公共的な投資が呼び水となり、民間主体の市街地再開発事業等が相次いで進捗し、市街地再開発事業などで整備された分譲マンションが竣工前に完売するほか、平成27年8月には、ガラス美術館、市立図書館本館等からなる複合施設「とやまキラリ」、平成28年6月には、シネマコンプレックス、ホテル等が入る再開発施設が完成するなど、民間投資が活発化しています。現在も、中心市街地において複数の再開発事業が進められており、さらなる賑わいの創出が期待されています。

### 5 まちづくりの効果把握

こうした様々な中心市街地活性化施策の効果として、グランドプラザ周辺の歩行者数が14.6%増加（H27→H29）し、中心市街地の空き店舗率が2.6ポイント減少（H24→H29）しています。地価についても、市内電車環状線新設区間では平成18年度との比較において上昇しており、それ以外の中心市街地においても、近年は上昇の傾向が見られます（図4）。

また、まちづくりの効果把握や進捗管理のため、住民基本台帳情報に位置座標を付与し、GIS（地理情報システム）に展開することで都市構造の可視化を図り、人口動態や各種施設の集積状況を把握する手法を平成23年度から導入しています。調査結果では、富山市都市マスタープランで目標としている便利な公共交通沿線に住む人口の割合が、計画当初の約28%から38.7%（H30）に増加しており、これまで進めてきたコンパクトなまちづくりが一定程度進捗していることがわかっています。まちづくりの効果を的確に把握し、市民等と

図4 中心市街地の地価変動（H18基準）



共有することは、コンパクトなまちづくりの効果をわかりやすく示すことで、市民のまちづくりへの理解や参画に寄与すると考えています。

## 6 今後の展開と課題

都市をコンパクト化するには長い年月を要するため、中長期的にコンパクトシティ政策を実施する体制や仕組みが必要です。このため、本市では、第2次富山市総合計画前期基本計画（平成29年3月策定）や第2次富山市環境未来都市計画（平成29年3月策定）等の各種計画にコンパクトなまちづくりの考え方を位置づけ、持続可能な都市の実現に向け、あらゆる政策がコンパクトなまちづくりを軸とすることで、継続性、一貫性を確保しながら展開しています。加えて、本市が持続可能で活力ある都市であり続けるため、市民の過度にマイカーに依存したライフスタイルから、「歩くライフスタイル」への転換を図ることを目指しています。歩くことは、生活習慣病対策や高齢者の介護予防などに加え、公共交通の利用者の増加や、コミュニティの活性化、地域経済の活性化など、都市活動にも多面的な効果をもたらします。このことから、市民が歩くことや賢く公共交通を使うなどの「スマートライフ」への取組も重要であると考えています。

## 7 おわりに

本市では、持続可能な都市経営を目指し、コンパクトなまちづくりを軸に各種事業・施

策を展開しており、事業の直接的な効果のみならず、社会、経済、環境面にわたり徐々にその効果が現れています。こうした取組は、国家プロジェクトである環境モデル都市や環境未来都市に選定されたことに加え、OECD（経済協力開発機構）のCompact City Policiesにケーススタディ都市として選定・紹介されるなど、コンパクトシティを目指す都市

の一つのモデルとして、高い評価を得ています。また、平成30年6月には、SDGs（持続可能な開発目標）の達成に向けた優れた取り組みを提案する都市として内閣府から「SDGs未来都市」及び「自治体SDGsモデル事業」として選定を受け、環境負荷軽減や健康促進、産業発展などの分野において課題解決を図るため、成功事例を国内外へ波及させる役割を担っています。これらのことは、本市のまちづくりへの大きな後押しとなっています。今後とも、これまで紹介した施策を通し、市民と将来ビジョンを共有し、コンパクトなまちづくりを基本に、雇用、産業、教育、福祉、文化、環境などの質を総合的に高める施策を展開することで、コンパクトなまちづくりに向け、地域特性を十分に踏まえつつ、分野横断的な連携施策を展開していきたいと考えています。

### 著者略歴

中村 雅也（なかむら・まさや）

1985年富山市役所入庁。都市計画課、富山駅北土地区画整理事務所、都市再生整備課などで、土地区画整理事業や市街地再開発事業を担当する。その後、富山駅周辺整備課において北陸新幹線開業に伴う駅前広場や自由通路整備、都市政策課において「富山市立地適正化計画」、居住対策課において「富山市空家等対策計画」の策定に携わり、2017年から現職。