

第2章

コンパクトシティ政策



背景と課題

はじめに

コンパクトシティ政策は、空間的な問題への対応だけにとどまらない。コンパクトシティの実現自体はゴールではなく手段である。経済効率を重視した高齢化社会におけるインフラ整備の方法であり福祉政策でもある。また、世代間のつながりの構築においても重要な役割を果たしており、複数の分野をまたぐ問題を一つにまとめるなど、コンパクトシティ政策は単なる空間的な開発にとどまらないのである。富山市は、包括的で統合された都市政策、交通政策を通じて多様な問題に取り組んでおり、このアプローチの優れたケーススタディとなっている。同市によるこのような取組の成功は、政策立案者や研究者の間でよく知られている。

問題と課題

2000年代、富山市は以下のような多面的な問題と課題に直面していた。

- ・ **低い人口密度**: 富山市の人口密度は、全県庁所在地の中で最低水準にある。これは、富山平野に広大な居住可能地域があり、道路網が充実し、戸建住宅が一般的であることが背景となっている。
- ・ **高齢化と人口減少**: 他の日本の都市と同様、人口減少と超高齢社会の到来などを受け、都市計画と開発アプローチの見直しが必要となっていた(Figure 2.1)。



Figure 2.1 富山市の人口の高齢化

出典: 富山市、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり(2019)

- ・ **自動車依存と低いアクセス性**: 人口が減少する一方で自家用車の利用と依存が増加したため、CO₂排出量が増え、公共交通サービスの低下が進んだ。例えば、1989年から2008年にJRの乗客数は30%減少し、バスの路線数は70%減少した。さらに、高齢化の進行に伴い、自家用車が使えないことにより生活に支障をきたす高齢者が増加することへの懸念が高まった。
- ・ **中心業務地区の衰退と都市のスプロール現象**: 郊外のグリーンフィールド(未開発地域)開発と中心業務地区の衰退により、市全体の魅力が低下した。モータリゼーションの進行と都市のスプロール現象が相まって、中心市街地の空洞化が進んだ。
- ・ **行政コストの増加**: 人口減少の結果、都市インフラ・設備の一人当たりの保守費用が増加する可能性があった。市は、都市のスプロール現象が続くことにより、インフラ投資と維持管理のコストが上昇することも認識していた。

採用された戦略

背景

富山市は2003年から対策を進め、中心市街地活性化基本計画(2003年)と公共交通活性化計画(2007年)を策定し、その後、富山港線の路面電車化事業(2006年)などの重要プロジェクトに着手した。これらは、中心市街地へのアクセス性の向上やさらなる投資プロジェクトの誘引につながった。

全国的に、中心市街地では居住者数、小売売上高、歩行者数の減少が進み、大規模な商業施設や病院等が郊外に移転するなどの問題が年々深刻化していた。このような状況を受け、「中心市街地活性化法」が2006年8月に改正され、総理大臣による認定制度(認定基本計画、すなわち「中心市街地活性化基本計画」)の創設や支援措置の拡充が盛り込まれた。

中心市街地活性化基本計画

第1期計画、2007年2月～2012年3月

富山市は、2006年の中心市街地活性化法の改正を受け、(株)まちづくりとやまと富山商工会議所を中心として構成する中心市街地活性化協議会を設立した。中心市街地活性化基本計画により、人口減少・高齢化が進む社会のニーズに応じた持続可能でコンパクトな未来都市の構築を目指して「コンパクトシティ」という目標が設定された。これに関連するコンパクトシティビジョンは、以下の3点を主な柱としている。

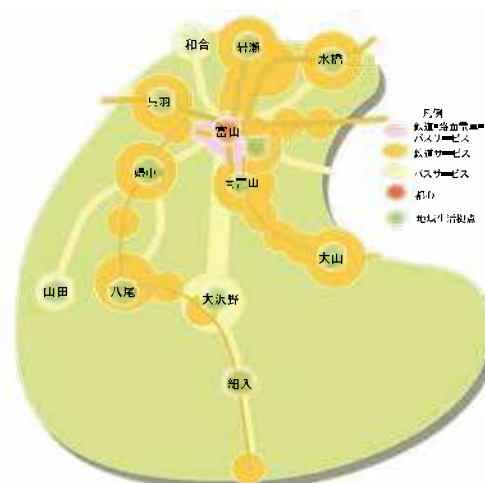
- ・ **効率的な公共交通機関を基盤としたコンパクトシティの確立**
 - 公共交通ネットワークの活性化による自動車依存からの脱却
 - 市の中心部および公共交通沿線への都市機能の集積
- ・ **市民生活のアメニティの質・範囲の拡大**
 - 中心市街地における商業施設、文化施設、公共施設の再開発
 - 多世帯住宅、店舗兼用住宅、生活支援・介護用住宅など、多様な都市住宅の供給
- ・ **市の強みを最大限に活用**
 - 製菓業をはじめとする地場産業の育成、再生可能エネルギーの利用拡大、企業誘致、新産業の創出など

上記のことを実現するために、市は本計画に基づくコンパクトなまちづくりに着手した。このモデルでは、集積度の高い中心市街地と一連の公共交通沿線の拠点、およびそれらを相互に接続する充実した公共交通網が次のように設定されている。

2007年2月8日、本計画が国の第1号認定を受けたことにより、基本計画に定めたプロジェクトの推進が可能になり、市民、企業、行政が一体となって中心市街地活性化の促進に取り組んだ。なお、この基本計画は、富山市都市マスタープラン(2008年)にも盛り込まれた。

富山港線の路面電車化や市内電車環状線化、中心市街地の活性化(グランドプラザなど)、中心市街地・公共交通沿線への居住推進をはじめとする主要プロジェクトの一部は、次章でケーススタディとして説明する。

中心市街地活性化基本計画認定後の2006年～2010年、人口減少のペースは徐々に緩和し、4年間で1.87%(年平均0.47%)改善した。



Map 2.1 富山市が目指すコンパクトなまちづくり

出典:富山市

中心市街地活性化基本計画 第2期計画、2012年4月～2017年3月

第1期計画の期間終了後、富山市は新たに第2期富山市中心市街地活性化基本計画を策定し、2012年3月に国の認定を受けた。

計画の第2段階では、市街地再生における公共投資を呼び水に民間の投資意欲を促進することで、中心市街地のさらなる活性化を図っている。また、市の重要な施設整備にも引き続き注力した。

本計画では、市の施設の効率化を図るために、民間事業者、非営利団体(NPO)、大学、市民団体などがソフトとハードの両面において市と協力することの重要性が記載された。様々な関係者の参画により、社会的にも物理的にもさらに効率的な公共施設開発に向けた多角的なアプローチが可能となった。

中心市街地活性化基本計画 第3期計画、2017年4月～2022年3月

富山市は、第3期富山市中心市街地活性化基本計画を策定し、2017年3月24日に国の認定を受けた。

第3期計画では、富山駅の南北の一体的なまちづくりを推進し南北のトラムネットワークを接続することで、中心市街地全体のモビリティを向上することを目指している。また、民間事業者やNPO法人をはじめとするステークホルダーとの連携を引き続き強化することとしている。

また、医療機関や商店街、文化施設を集積させ、公共交通の利便性向上の強みを最大化させる。このような都市施設の集積により、「健康寿命の延伸」や「生活の質(QOL)」の観点からそれぞれのライフステージに合った良質な生活を選べるなど、全世代が安心して仕事や社会活動に参加できるようになる。

立地適正化計画、2017年

国は、現在の市街化調整区域に関する基準が時代にそぐわないものとなっており、コンパクトな都市開発に適合するように変更する必要があると認識していた。

このような中、2014年8月に「都市再生特別措置法」の改正が施行された。この法律により、市町村は、郊外の成長を支えてきた住宅、医療、福祉、商業、その他の重要な施設を移転し、地域区分を再調整して都市部を集約することができた。

2017年、富山市は富山市立地適正化計画を採択し、全国有数のモデルとなった。市は現在も国と協力しており、富山市の革新的なアプローチのいくつかは、国においてもこれらの困難な課題の解決方法として採用されている。

歩くライフスタイル戦略、2019年3月～現在

この新たな戦略は、都市の公共交通ネットワークの構築と公共交通利用者の増加をさらに後押しするために策定された。世界保健機関(WHO)によると、歩くということは、高齢者にとって、介護予防の最も効果的な手段の一つと考えられている⁵。歩くライフスタイル戦略は、歩くことが個人の健康・医療面の効果だけでなく、まちの賑わいや公共交通の利用促進、外出機会の増加、コミュニティの醸成など、都市全体の活力向上をもたらすことを示している。

「富山市歩くライフスタイル戦略」は、市民に歩いて健康に暮らす新たなライフスタイルの提案や、市民に歩くことを促す施策を包括的かつ全庁的に展開する必要性を示している。富山市は、「とほ活」をキーワードに、歩くライフスタイルの普及促進を図っており、核となる取組がスマートフォンを活用したアプリ「とほ活」の開発である(Figure2.2)。

このアプリの利用者は「歩くこと」や「公共交通の利用」「イベントの参加」などに応じて、ポイントを付与され、貯まったポイントで商品の抽選に応募できる。アプリは「歩数」「距離」「消費カロリー」の計算、そして「イベント発信」の機能を備えている。それぞれの機能は、日ごとにチャートで表示でき、利用者は活動の累積状況を確認できる。この歩くライフスタイル戦略は、市民の健康づくりとコンパクトなまちづくりを融合させた取組である。



Figure 2.2 とほ活のスマホアプリ

出典: 富山市、とほ活アプリ(2020)、<https://tohokatsu.city.toyama.lg.jp/app/>

2003年から2020年にわたり富山市は継続的に中心市街地の活性化に取り組んできた。中心市街地の再活性化、公共交通、そして都市レジリエンスのハイライトがFigure2.3で確認できる。

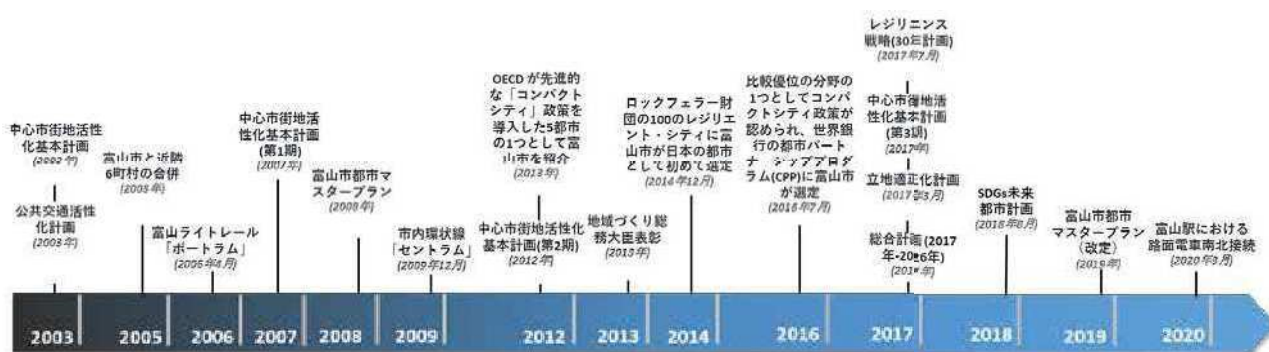


Figure2.3 富山市都市開発のタイムライン:コンパクトシティ政策とイベント

出典: 富山市
注: OECD = 経済協力開発機構、SDGs = 持続可能な開発目標

ケーススタディ①

富山ライトレールの開業

- 一つの政策で複数のメリット
- ステークホルダーとの強力なパートナーシップ（民間セクター）
- 革新的な考え方
- ソフトパワーによるサイロの打破



次世代型路面電車網（LRT）の構築は、富山市のコンパクトシティ計画の主要な柱をなすものであり、その計画には、中心市街地におけるアクセシビリティを向上させることや中心市街地の活性化のため、公共交通沿線の開発機会を創出することも含まれている。以下に示すケーススタディは、LRTネットワーク構築の3段階の展開を示すものである。LRTネットワークの構築は、現状の自動車依存から脱却し、主要な日常関連施設がすべて徒歩圏内にある都市を作り出すことを目的としていた。

フェーズⅠ：ポートルム

背景

在来線のJR富山港線は1924年に開通した。第2次世界大戦中および戦後にはJR富山駅から富山港まで富岩運河に沿って走る路線として運行し、港からの貨物を運ぶ主要な輸送ルートだった。しかし、年月の経過とともに利用客が減少し、運行本数が少ないことが主な原因となり乗客数が減少した。

このような状況を受け、コンパクトシティ計画による公共交通活性化の取組の一環として、JR富山港線がトラムライン（軌道線）として2006年に生まれ変わり、日本初の本格的なLRT（全低床車両の導入）として運行を開始した（Photo2.1）。



Photo2.1 富山市内を走るポートルム

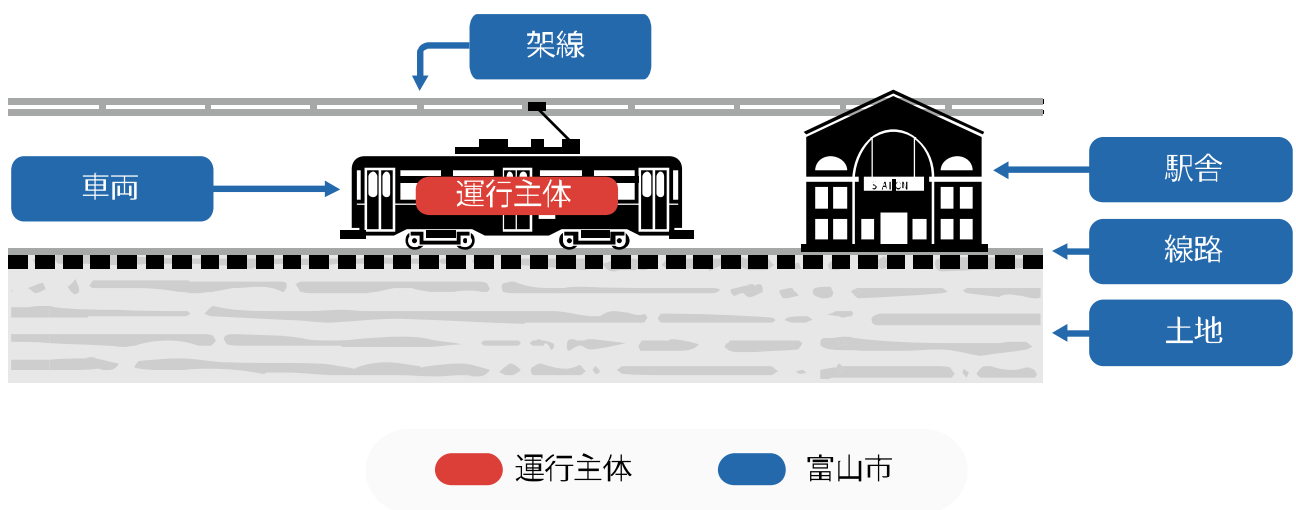
出典:富山市

アプローチ

2006年、JR西日本(株)から第三セクターの富山ライトレール(株)に富山港線が移管され、日本初の本格的なLRTシステムとして導入された。富山駅北と岩瀬浜を結び、全長7.6キロメートルで、全線の所要時間は約25分である。

LRTは、2段階の官民パートナーシップの採用によって実現した。富山市は国土交通省(MLIT)からの手厚い支援を受けて、軌道、駅舎、電気設備等の鉄道施設と車両の全費用および運行開始後の保守費用を引き受け、民間部門が運営を担うものである。

富山港線に対する初期投資は県が16%、市が33%であった。本事業は国土交通省の戦略的なプロジェクトとされ、国も多額の補助金を提供した。これらの設備の保守費用も公共部門が負担している(Figure 2.4)。



出典: 1 尾崎節、JR富山港線のLRT転換と誤謬(下)(2005)、
<https://core.ac.uk/download/pdf/60530647.pdf>

運営主体である富山ライトレール(株)(現在は富山地方鉄道(株))は、複数の地方自治体や民間企業が設立し、運賃収入および補助金により運営費用を回収している。富山市は、国の道路整備プログラムや交通事業者からの拠出金を活用することにより資金調達の不足分を埋めた(Figure 2.5)。また、旧JRの敷設権を利用し土地取得費用を節約することができた。

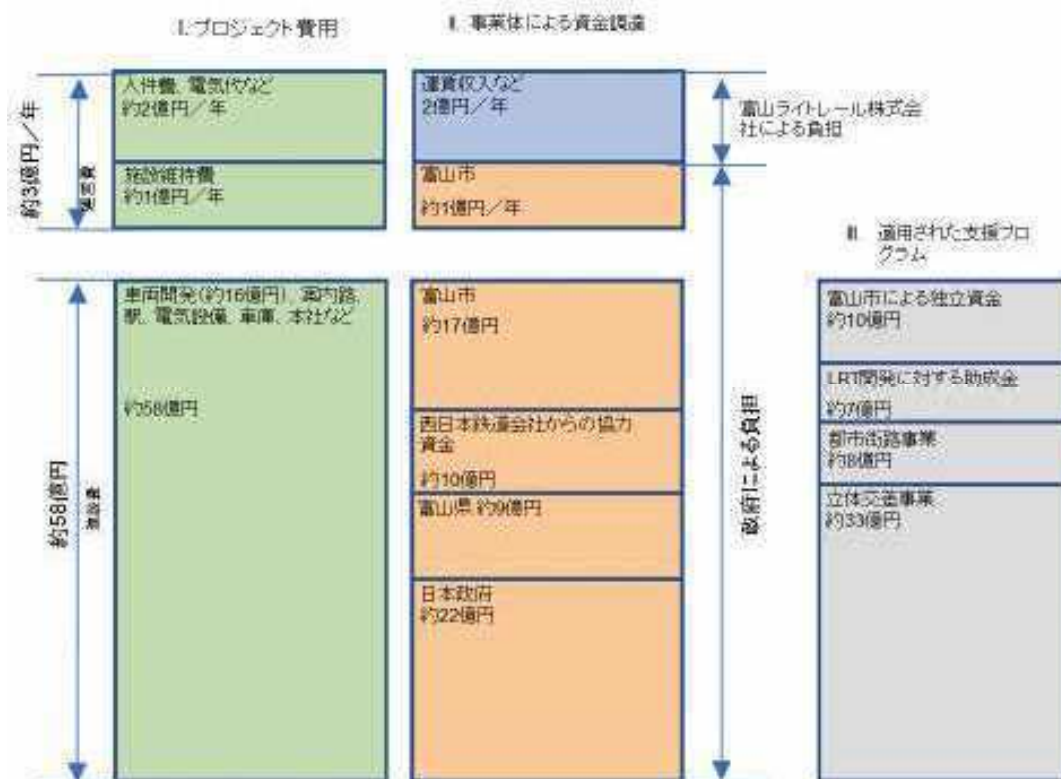


Figure2.5 富山ライトレール整備費の内訳

出典:富山市、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり(2019)

サービスレベルと運用レベルの大幅な変革が行われたもの

- ・アクセシビリティ向上のための低床車両の導入
- ・五つの新駅設置
- ・運行時間の延長
- ・平日は30分おき、週末は60分おきにLRTに接続するフィーダーバスの運行
- ・パークアンドライド方式の採用
- ・駅の駐輪場の設置(Box2.2)
- ・運行本数の増加(約3.5倍)
- ・65歳以上の高齢者に様々な優待サービスを提供する「おでかけ定期券」の導入
- ・均一運賃システム
- ・アテンダントの乗車

その他インフラの改善がされたもの

- ・駅のバリアフリー化
- ・騒音・振動を抑える制震軌道や緑地の整備
- ・ICカード乗車券

フェーズⅡ：セントラム（富山市内電車環状線）

背景

前述の富山ライトレールの導入に続き、既存の中心市街地の市内電車の軌道を延長し、環状線を形成する戦略へと移行した。

アプローチ

中心市街地を再活性化し市民のアクセス性を向上させるため、三つの電停を新設し路線を0.9キロメートル延長して環状線化した。Map2.2に示すように、既存の二つの路線に3.4キロの反時計回りの路線が追加され、環状線は2009年12月に運行を開始した(Photo2.2)。

接続する軌道線は、過大な工事作業を抑えより魅力的な都市空間を創出するために、既存の道路スペースに設置された。この手法は新たな敷設権を取得する必要がないため、工事期間を短縮することができ、より快適な道路空間の創出に繋がった。また、3両の新たな低床トラムも運行され利便性が高まった。



Map 2.2 市内電車路線図
(環状線を含む)

出典:富山市、富山市路面電車事業概要(2020)、
https://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/4162/1/pamphlet_low.pdf?20200807092846

路線の開通(Map2.3)により、中心市街地の乗客数と利便性が向上し、市の中心部とトラム路線全体の賑わい創出が進んだ。環状線の開通以降、富山市の路面電車利用者数は全体で約19%増加した。



Photo 2.2 市内電車環状線「セントラム」

出典:富山市



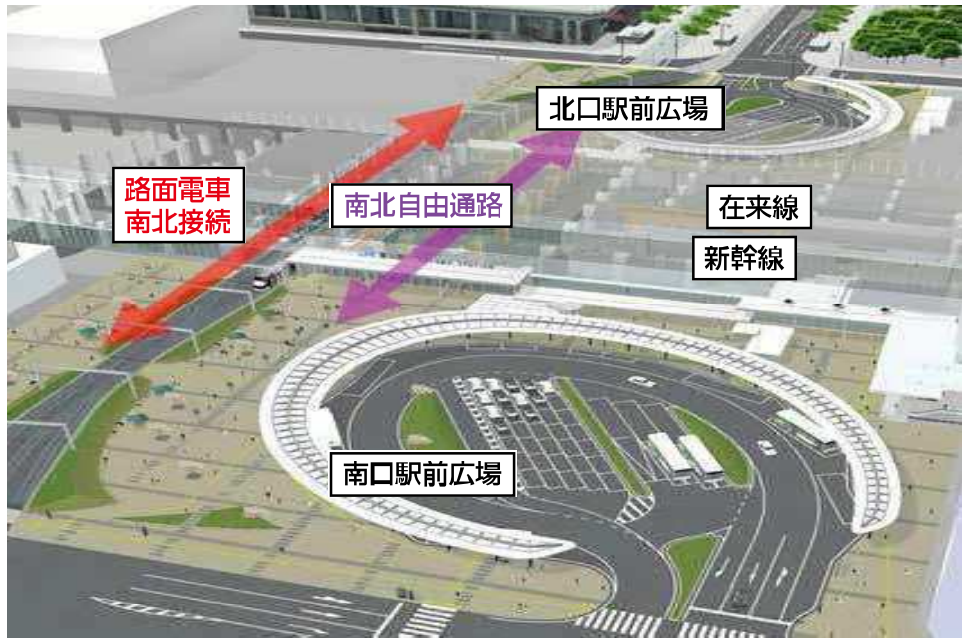
Map 2.3
富山駅を中心としたLRTネットワーク

出典:富山市、コンパクトシティ戦略による
富山県都市経営の構築(2020)

フェーズⅢ： 富山駅における路面電車南北接続の完了

背景

2015年に富山―東京間の主要都市を日本海に沿って高速で結ぶ北陸新幹線の開業に合わせて富山駅が高架化され、2020年3月には、駅の高架下を通り抜けて直通運行を行う路面電車の南北接続が完了した。この路面電車の南北接続は富山駅を中心とした延長約15キロメートルのLRTネットワークを形成するものである（Map2.4）。



Map 2.4 富山駅における南北接続

出典:富山市

アプローチ

路面電車の南北接続は、富山駅を挟んで約250メートル離れていた南北の路面電車のレールを接続するプロジェクトであり、2段階に分けて進められた。第1期事業は、新幹線開業に合わせて南側の市内電車を北側にある富山駅高架下まで延伸するものである。第2期事業は、北側の富山ライトレールを富山駅高架下まで延伸し南北を接続するものである。

また、南北接続の機会を捉えて、駅南側の運行を担う富山地方鉄道(株)は、駅北側の運行を担っていた富山ライトレール(株)を吸収合併した。合併により、運行経費の削減とより効率的なサービス、また低廉な運賃という形で利用者に還元された。サービスの統合により均一料金の導入や新たなサービスの提供を可能にした。現在、利用者は駅北側のポータルが走っていた岩瀬浜駅から、駅南側のLRTが走っていた区間を乗り換えることなく均一料金を乗車できる。

この事業は、日本で初めて新幹線駅舎の下に路面電車が乗り入れるという乗継形態を実現した。新幹線改札の目の前に路面電車を臨む空間を整備したことにより、分かり易く、便利で快適な高速鉄道と地域交通の乗り継ぎを実現した。

整備効果

LRTの導入以来、路面電車全体の利用者数は大幅に増加した(Figure 2.6)。2005年のLRT導入前の富山港線の利用者数(平日2,266人、週末1,045人)と比べ、平日で110%、週末で230%増加した。

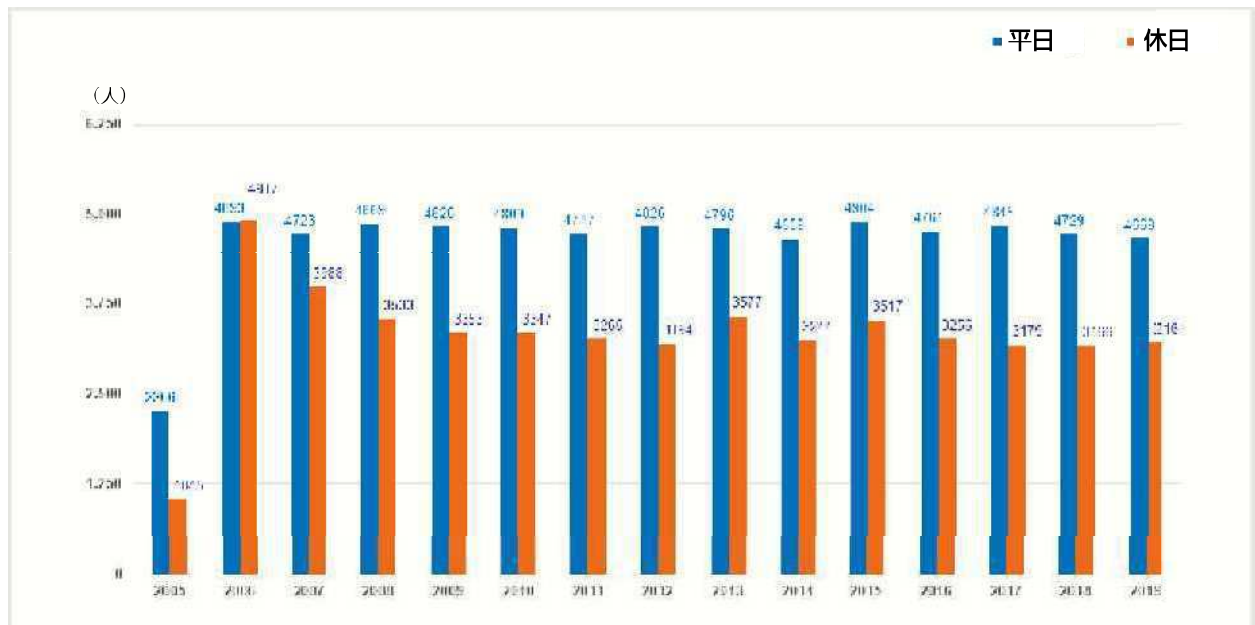


Figure 2.6 2005年～2019年のLRT利用者数の推移

出典:富山市、富山市路面電車事業概要、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり(2019)
注:LRT = light rail transit

日中の著しい利用者数の増加は、多くの人が路面電車で中心市街地に移動することを示している。午前9時から午後5時までの乗車人数は、LRT化以前の620人から現在は2,266人へと365%増加した(Figure 2.7)。特に顕著なのは、同期間において50歳以上の利用者が266%へと増加したことである(Figure 2.8)。



Figure 2.7 平日の時間帯別のLRT利用者数(平日)

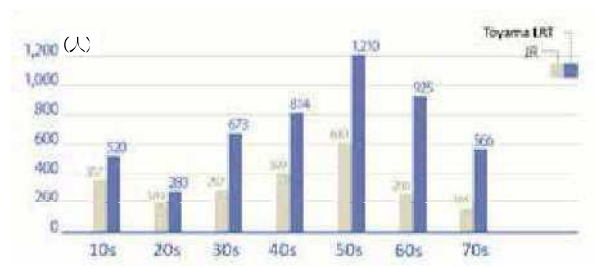


Figure 2.8 年代別のLRT利用者数(平日)

出典:富山市、富山市路面電車事業概要、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり(2019)
注:JR = 日本旅客鉄道、LRT = light rail transit

出典:富山市、富山市路面電車事業概要、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり(2019)
注:LRT = light rail transit

富山市は、また、年間のCO₂排出量を2005年の400万トンから2017年の356万トンへと12年間で約11.4%の削減に成功している。

路面電車の南北接続事業は、富山市の都市計画における最大の課題の一つに対して歴史的な成果をもたらしている。繰り返し発生した洪水被害を抑制するための神通川の直線化工事と、それに続く富山駅の開業により、100年前に市街地が南北に分断された。南北接続事業は、南北市街地の分断という課題を解決するための一助となっている。

公共交通の活性化は、毎日の生活や経済活動を含む市民のライフスタイルの変化、中心市街地における経済活動の活性化、また、高齢者にとっては外出機会の増加による健康なライフスタイルの進展など、多方面に良い影響を与えていると考えられる。

教訓

富山市の取組は国内初の本格的なLRTネットワークの整備事業であり、同時に初めての官民連携による軌道事業としてステークホルダーとの強力なパートナーシップが実を結んだ優良事例となっている。この強力な政策は複数の効果をもたらしている。

- ・公共交通機関利用者の増加及び高齢者のアクセス性の向上
- ・自家用車依存度の低下
- ・中心業務地区(CBD)の活性化
- ・温室効果ガス(GHG)排出量の削減
- ・市の財政負担の削減
- ・観光業の振興

プロジェクトには、国からの戦略的な補助金が必要であるが、これは富山市のコンパクトシティ政策の核心部分であり、持続可能な都市開発とあらゆる人々のアクセス性の向上を実現する総合的かつ包括的なアプローチの一部となっている。

Box 2.1

セントラムLRTプロジェクトの財政・経済分析

LRTの公共投資の財政的利益を評価する国の標準的なガイドラインがないため、この分析は、正味現在価値の年時間経過を用いた簡略法でLRT投資価値を例証しようとするものである。この分析の結果は、同様のプロジェクトが計画される時に財政的に何が期待できるのかを読者に知らせるためのものであり、これらの目的のために「セントラムLRTプロジェクト」を例として選定した。このプロジェクトは、コンパクトシティ政策によるまちづくりのアプローチの中心的な戦略の一つであり、市の主な動機は、LRT運営による純粋な財務収益性よりも市中心部のさらなる発展を促すことに向けられていた点に注意することが重要である。このように、LRTの最終リターンと(このレポート内で)引用したまちづくりのプロジェクトは、社会的・経済的影響という形でそれぞれの章に示されている。

財務分析

投資の全体的な財務収益性(正味現在価値、NPVで示される)を見るとマイナス(▲22億9200万円)である。プロジェクト運営の営業収入は営業支出より少ないが、それは当初から見込まれていたものであり、都市の公共交通セクターにおいては珍しいことではない。(Table 2.1)

しかしながら、市の初期支出(17億円)だけで分析すると、残りの経費は国からの補助金という形で支出されていることから、数値は大幅に改善され、操業年数が15年と20年の間は、正味現在価値はプラスという結果になっている。(Table 2.2)

セントラムLRTプロジェクトは、運営事業者がLRTの運営から利益を得られるだけでなく、富山市や多くの出資者にとっても運営に対する出資金額が少なく、長期的に財政的な持続可能性をもたらすことを示している。⁹

年	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2019	2024	2029
操業年数	0	1	2	3	4	5	10	15	20
割引率	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04
キャッシュフロー (百万円)*	-4,262	162	187	133	114	148	144**	144**	144**
現在価値 (百万円)*	-4,262	156	173	118	97	122	97	80	66
正味現在価値 (百万円)*		-4,106	-3,933	-3,815	-3,718	-3,596	-3,083	-2,649	-2,292
* MJY= 百万円 ** 推定									

Table 2.1 セントラム開発の正味現在価値

年	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2019	2024	2029
操業年数	0	1	2	3	4	5	10	15	20
割引率	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04
キャッシュフロー (百万円)*	-1,700	162	187	133	113	148	144	144	144
現在価値 (百万円)*	-1,700	156	173	119	97	121	98	80	66
正味現在価値 (百万円)*		■1,544	■1,371	■1,252	■1,155	■1,034	■521**	1,068**	270**
*MJY= = 百万円 ** 将来の正味現在価値									

Table 2.2 富山市の投資に基づくセントラムの正味現在価値

財務分析においては、主に以下の仮定が用いられている。

- ・分析は、富山市(維持費と将来の更新費用を負担するすべてのプロジェクト資産の所有者)と路線の運行業者(運行経費全般を負担する)2者のキャッシュフローと費用を合算する。
- ・分析の参照期間は20年に設定されており、資産の平均耐用年数である。(通常、鉄道インフラは25年、車両は20年)
- ・分析には鉄道インフラ等の更新費用は含んでいない。通常は25年毎に更新される。
- ・分析は不変価格で実施する。実質ベースのキャッシュフローの場合、実質ベースで4%の割引率を使用する。
- ・2013年と2016年の運営に関する実質キャッシュフローと収入データが不足している点については、直近5か年の平均値を使用した。
- ・残存価値は残存価値非減価時価会計で算出する。
- ・4%の割引率は国土交通省の提示を基に使用している。
- ・数値は100万円単位で切り上げ、簡潔に表示した。

Box2.2:

歩行者レベルのプロジェクト: 自転車市民共同利用システム「アヴィレ」

富山市が採用したもう一つの統合策は、本格導入が全国初となる自転車市民共同利用システム「アヴィレ」の導入であった。市内電車環状線(セントラム)の周囲に適切に配置された23の自転車ステーションを有するアヴィレは、地元の公共交通機関の利用者や観光客が近距離の移動と同時に市内をゆっくりと移動できるよう、利便性の高い異なる輸送機関同士の接続性の向上に役立っている。

富山市と世界的に事業を展開するフランスのジェー・シー・ドゥコーの子会社であるシクロシティ(株)との間で、新しい官民パートナーシップが形成された。シクロシティ(株)は、適切なビジネスモデルや施設の設計、継続的な運用および保守を提供する一方で、富山市は約1億5,000万円の初期開発費用を負担し、その大部分を環境省の助成により賄った。

過去10年間の利用者数の増加は、市中心部の活性化やアクセシビリティの向上、CO₂排出量の削減に寄与している。



Map B2.1.1
自転車市民共同利用システムと市内電車環状線



Photo B2.1.1
自転車市民共同利用システム

出典:富山市

出典:富山市
注:LRT = light-rail transit
Map上の数字は自転車共同利用ステーションを示している

ケーススタディと教訓

ケーススタディ②

中心市街地の活性化

- 一つの政策で複数のメリット
- ステークホルダーとの強力なパートナーシップ
- 地域社会の絆の育成



背景

中心業務地区のアクセス性の段階的向上を含む包括的な公共交通機関の改善に加えて、富山市のコンパクトシティ政策のもう一つの重要な要素は、中心市街地を再活性化し、より魅力的で活発な拠点にすることである。全国その他都市と同様に人口が減少し市街地が郊外へ拡散するにつれて、富山市の中心市街地は徐々に衰退してきた。

アプローチ

このような状況を受けて市は対策を講じ、大規模な商業施設、多目的・全天候型の広場、その他の重要施設など、中心市街地での総合的な開発を進めた。これらは前述の公共交通やアクセス性の向上と一体となって展開されている。優れた事例の一部を以下に紹介する。

・ グランドプラザ

2007年にオープンしたグランドプラザは、ガラスの屋根で覆われた全天候型の多目的広場で、大型LED映像装置、サラウンドサウンドシステム、公共Wi-Fi、昇降式舞台を備え、中心市街地の多彩なイベントや文化活動の中心となっており、毎年100以上のイベントが開催されている。



Photo 2.3 グランドプラザと市内電車環状線

出典:富山市

グランドプラザは、立体駐車場を主とした施設と百貨店を主とした商業施設の二つの再開発地区内で廃止される市道を集約し、両再開発事業のセットバック部分を合わせる形で整備された。

駐車場と百貨店を行き来する「真ん中」に広場をつくれば、そこが一番にぎやかになり、再開発事業完成後の継続した賑わいづくりを支援できると考えたものである。

広場使用の自由度を増すため、集約した市道は別途廃止している。また、「富山市まちなか賑わい広場等条例」を制定したが、施設の汚損や張紙を禁止している以外は、公序良俗に反しない限り利用についてほとんど制限を設けていない。

・ 富山市ガラス美術館とその他の施設

ガラス美術館(Photo2.4)の整備は、「富山市ガラス美術館基本構想」として2001年にコンセプトが初めて示され、その後2009年に「富山市ガラスの街づくりプラン」に盛り込まれた。2010年、「西町南地区の公益施設整備に関する基本構想」を策定し、2012年には「西町南地区の公益施設整備に関する基本構想計画」として合意を得た。その後、グランドプラザから南東へ徒歩2分の場所に、世界的に著名な建築家である隈研吾氏が設計を手がけた複合施設が2015年8月に開館し、この中に富山市ガラス美術館をはじめ、市立図書館本館、民間銀行が入居している。当美術館は日本屈指のガラス美術館であり、現代ガラス作家の巨匠デイル・チフーリ(Dale Chihuly)氏が手がけたインスタレーション(空間芸術)作品が常設展示されている。



Photo 2.4 富山市ガラス美術館

出典:富山市

富山市のガラス芸術の発展は、300年以上の伝統を受け継ぐ富山売薬のガラスの葉びんに由来するガラスづくりの文化的遺産を受け継いだものである。明治・大正時代には手作業による葉びんの製造業が栄え、戦前には、熔融炉を備えたガラス工場が富山駅周辺を中心に10社以上あった。1981年、富山市は新時代の教育、芸術文化、産業の振興を目指した新しいガラス文化の構築に取り組み始めた。さらに、美術館は、次の二つの関連する施設と連携し存在価値を高めている：

富山ガラス造形研究所:全国初の公立のガラス専門教育機関として1991年4月に開校。充実した設備と一流の講師陣の指導のもと、本市のガラス文化を担う優れたガラス作家の育成に取り組んでいる。これまでに540名余りの卒業生を輩出し、その多くが国内外のガラス業界の様々な分野で目覚ましい活躍を見せている。

富山ガラス工房:新たな地場産業であるガラス産業の基盤施設として、作家の育成、作品の展示販売、制作設備の提供を行っている。また、市民や観光客が気軽にガラス制作を体験することができる。

・トランジットモール社会実験

中心市街地の賑わい創出と市内電車環状線沿線の既存店舗や良好な都市景観に対する市民の認知度向上を目的として、全国初となるLRT区間でのトランジットモール社会実験を2017年度から実施している(Photo2.5)。



Photo 2.5 中心市街地におけるトランジットモール

出典:富山市、コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築(2020)

トランジットモールは、市内電車環状線沿線の市道大手線(愛称:大手モール)の150m~290mの区間で実施しており、歩行者と路面電車だけが通行可能となった道路空間には、地元商業者らが中心となって開催される「越中大手市場」と連携し、飲食や雑貨などを扱う40~50のブースが立ち並ぶほか、子ども向けのイベントや音楽ライブなども開催しており、また、来街者がゆっくりと飲食や休憩ができるようイスやテーブルを設置し、まちの楽しさや賑わいを感じながら滞在できる空間を作っている。

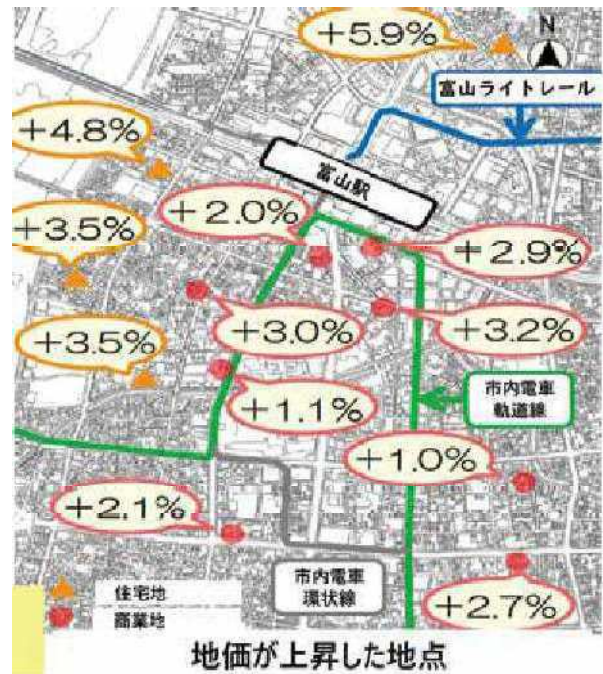
整備効果

地価の上昇

都市開発資本の投入により、市中心部の地価は過去6年連続して上昇している。市全体では平均して約0.7%上昇する中で、市中心部では商業地域で3.2%、居住地域で5.9%上昇している地点も見受けられる（Map2.5）。

市は最近、市中心部の再開発プロジェクトへの財政支援に関する財政的実行可能性を検証し、次のとおり分析した。

市の投資は固定資産税の増収を通して15年で損益分岐点を迎え、それ以降は投資に対するプラス（正）の利益を生み出す。そのプロジェクトが完了した後、固定資産税と他の収入の増加によって、市が支出した8億8820万円の補助金は15年で回収されることになる。その後は、初期の課税額を超える税収の増加分が純増となる（Figure2.9）。



Map 2.5
富山市中心部の地価の変化

出典:富山市、コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築(2020)

再開発事業は将来への投資

中心市街地の商業施設の例

投資費用を回収したうえで、さらに将来市民への収入となる。

事業完了後の固定資産税等の増収分で、市補助金888,200千円は15年目に回収できる。その後は、課税額から事業前の固定資産税等の税額を控除した額が純増となる。



Figure2.9 富山市中心部の地価の変化

出典:富山市、コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築(2020)

教訓

富山市は中心市街地の都市再生に苦心していたため、その活性化に向けた複数の新施設の整備を含むコンパクトシティ政策を策定した。現在、グランドプラザは民間セクターと市民の優れたパートナーシップの事例となっている。ガラス美術館は比較的新しく、その評価はこれからであるが、少なくとも富山の歴史と文化に根ざした強いコンセプトを持っており、施設は市民から高く評価されている。

これらのプロジェクトは、以下の図(Figure2.10)に示すように、都市再開発プロジェクトによる民間投資促進のための広範な提案の一部を成すものである。富山市は公共投資を呼び水に民間セクターからの投資誘致に成功した。



Figure2.10
公共投資が促した都市開発事業への民間投資の誘致

出典:富山市、コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築(2020)

ケーススタディと教訓

ケーススタディ③

中心市街地と
公共交通沿線の居住推進

- 一つの政策で複数のメリット
- 革新的な考え方



背景

前章で述べたように、富山市は、コンパクトシティ政策の実現を促すために、公共交通に関する規定の段階的変更を実施した。コンパクトシティの実現のために規制を強化するのではなく、各駅周辺の魅力を高めることにより、徐々に居住を促すことを選択した。この目的に基づき、富山市は都心地区や公共交通沿線居住推進地区における居住推進のための住宅建築や購入等に対する支援を行っている。

アプローチ

コミュニティ開発促進プロジェクト 1: まちなか(中心市街地区域)開発:

富山市総合計画に定められた中心市街地区域の居住推進のため、市は、優良な共同住宅の建設事業者や、住宅の新築および購入、賃貸で入居する市民に対して補助金を交付している。「まちなか」とは、東側「しののめ通り」、南側「あざみ通り」、西側「けやき通り」、北側「北陸新幹線、いたち川、ブルーバール、富岩運河環水公園」で囲まれる面積約436ヘクタールの区域である。まちなか(中心市街地区域)は次頁の地図上にも表示されている。(Map 2.6)

質の高い居住空間を中心市街地(まちなか)に確保するため、市は「まちなか住宅・居住環境指針」を策定し、指針に従って新たな住宅を取得する際に補助を行っている。

協力デベロッパー／建設事業者を対象とした主な政策と補助金には以下のようなものがある:

- **共同住宅建設促進事業:**まちなか住宅・居住環境指針に適合する共同住宅を新たに建設する事業者を補助する。[50万円／戸]
- **地域優良賃貸住宅供給促進事業(制度):**富山市による地域優良賃貸住宅の認定を受けた「サービス付き高齢者向け住宅」を建設する開発事業者を補助する。[120万円／戸]

- ・ **ディスポーザー排水処理システム設置補助事業**:「富山市まちなか居住推進事業計画」の認定を受け、集合住宅または戸建住宅に設置するディスポーザー排水システムの設置費用を補助する。[5万円／戸]
- ・ **住宅併設店舗等整備支援事業**:商業用やその他の施設を併設した住宅に対する補助。まちなか住宅・居住環境指針に適合する共同住宅や住戸の建設にあたり、低層階に医療・福祉施設等を整備する場合、補助する。[2万円／㎡]
- ・ **まちなか住宅転用支援事業**:遊休化した業務用や商業ビルなどを改修してまちなか住宅・居住環境指針に適合する共同住宅に転用する者を補助する。[50万円／戸]

購入または賃借を希望する市民を対象とした主な政策と補助金には以下のようなものがある:

- ・ **住宅取得支援事業**:区域内で一定水準以上の一戸建て住宅やマンションを取得する者を補助する。[50万円／戸]
- ・ **賃貸住宅の家賃助成事業**:「まちなか」以外から「まちなか」の民間賃貸住宅に転居する世帯の家賃を助成する。[1万円／月(3年、大学生等の場合は卒業まで)]
- ・ **まちなかりフォーム補助事業**:まちなか内の中古住宅を取得して自ら居住する場合や、現在まちなかに居住している方の世帯員増加のために行う住宅リフォームに補助する。[30万円／戸]

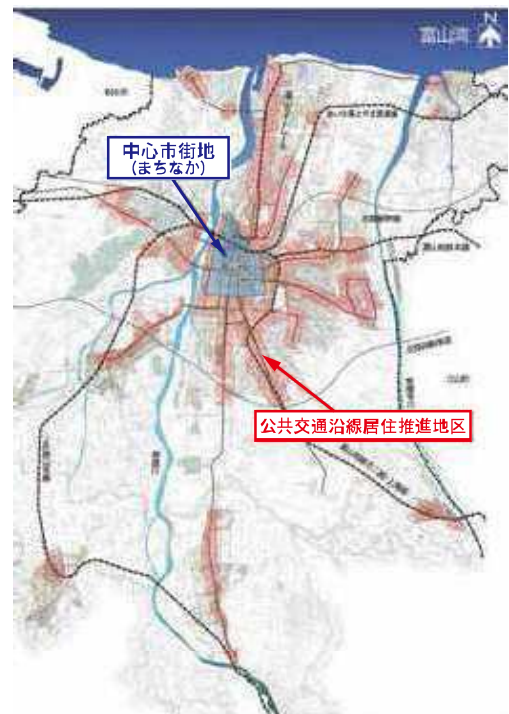
コミュニティ開発促進プロジェクト 2: 乗換駅圏内

都市マスタープランに規定する「公共交通沿線」の居住推進に向けて、一定水準以上のマンションを建設する事業者や新たな住宅を建築・取得する市民を市が補助する。公共交通沿線居住推進区域は鉄道／トラム駅の半径500メートル以内、運行本数が多い路線のバス停から300メートル以内の区域である。(Map2.6)

市は、市民が公共交通沿線の「公共交通沿線住宅・居住環境指針」に適合した居住用の住戸を取得する際に補助を行っている。

協力デベロッパー／建設事業者を対象とした主な政策と補助金には以下のようなものがある:

- ・ **公共交通沿線共同住宅建設促進事業**:「公共交通沿線住宅・居住環境指針」に適合した新たな共同住宅を建設する事業者を補助する。[35万円／戸]
- ・ **優良賃貸住宅整備補助事業**:公共交通沿線居住推進区域の富山市の地域優良賃貸住宅供給計画の承認を得て、区域内に新しい「サービス付き高齢者向け住宅」を建設する事業者を補助する。[70万円／戸]
- ・ **公共交通沿線宅地整備促進事業**:「公共交通沿線」で一定水準以上の宅地開発を行う事業者に対し補助する。[50万円／区画]



Map 2.6
居住推進区域

出典:富山市

購入または賃借を希望する市民の支援を目的とした主な政策および補助金には、以下のようなものがある：

- ・ **住宅取得支援事業**: 公共交通沿線居住推進区域で一定水準以上の戸建て住宅や分譲住宅を建設・取得する市民を補助する。[30万円／戸、区域外からの転入の場合および二世帯住宅の場合、10万円上乗せ補助]
- ・ **公共交通沿線リフォーム補助事業**: 公共交通沿線居住推進地区内の中古住宅を取得して自ら居住する場合や、現在公共交通沿線居住推進地区に居住している方の世帯員増加のために行う住宅リフォームに補助する。[30万円／戸]

教訓

コンパクトシティ関連の住宅政策は、多くの補助金の選択肢を用意して市民が中心部に住む機会を増やした。これは、日本の都市としてはユニークなアプローチであり、富山市の革新的な考え方を示すものである。最近の成果としては、以下のように、中心市街地や公共交通沿線への人口移動が好調であることが明らかになっている。これにより、自然増減(出生－死亡)を含めた人口も近年増加してきている(Figure 2.11 および Figure 2.12)¹⁰。

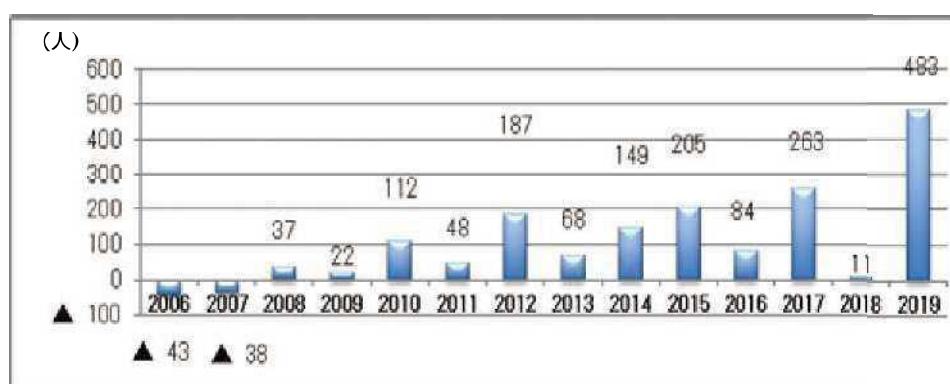


Figure 2.11 中心市街地の社会増減(転入－転出)の推移

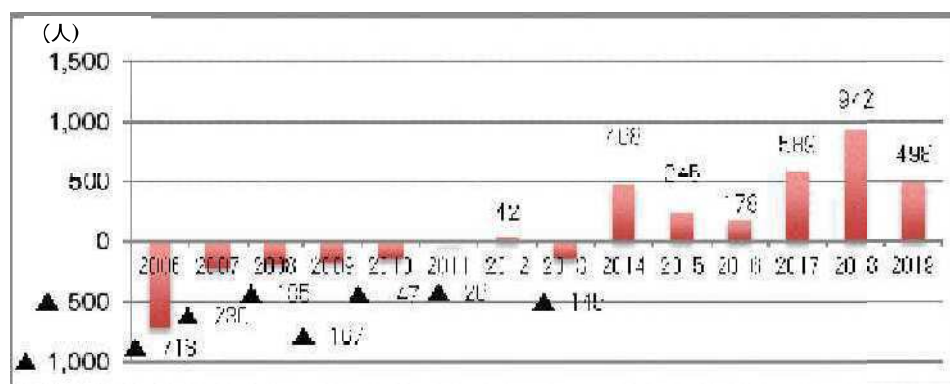


Figure 2.12 公共交通沿線居住推進地区の社会増減(転入－転出)の推移

出典: 富山市、コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築(2020)

ケーススタディ④

利用者の増加を目的とした プログラム

- 一つの政策で複数のメリット
- 革新的な考え方



背景

利用者の増加を目的としたプログラムは、高齢者の外出機会の促進、社会活動や商業活動、公共交通の利用等を促進することにより都市活動を楽しむといった重層的施策として事業を実施している。

アプローチ

おでかけ定期券:富山市内在住の65歳以上の人々が特定の時間帯において市内各地から中心市街地へ出かける際に、公共交通機関を1乗車100円で利用できる定期券(おでかけ定期券)を発行している。また、おでかけ定期券を提示すると以下のような特典もある。

- 中心市街地にある協賛店(約70店)で粗品の進呈や商品の割引。
- 市の体育施設や文化施設(約30施設)の利用料の割引(半額または無料)。

孫とおでかけ支援事業:祖父母が孫(ひ孫)と一緒に博物館などに訪れると観覧料が全額減免となる。

対象範囲:2019年現在、富山市、砺波市、小矢部市、南砺市、射水市、高岡市、氷見市、滑川市、舟橋村、上市町、立山町、魚津市、黒部市の13市町村。

対象施設:上記の自治体との連携により、プログラムは、富山市科学博物館、富山市ガラス美術館など富山市内14施設を含む全59施設を対象に広範囲に実施されている。



Figure 2.13 孫とおでかけ支援事業のポスター

出典:富山市、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり(2019)

教訓

孫とおでかけ支援事業は家族の絆の醸成、世帯間交流の促進、高齢者の外出機会の促進、中心市街地の活性化などを目的とし実施しており様々なメリットがある。この事業は人気を博し、対象施設内の訪問者数は2011年(事業導入前)の616,529人から2018年には642,183人と約4.2%増加し、その中には33,227人の祖父母と孫が含まれている¹⁾。

富山市は、2011年度に75歳以上であった高齢者の2018年度における要介護認定状況をお出かけ定期券の利用の違いによって分析した。結果は明らかであり、おでかけ定期券を継続利用していた高齢者は、全く利用していなかった高齢者に比べ、要介護度(介護が必要な程度)を維持することができている(Table 2.3)。

	利用を継続	利用なし
全体	3,571人	16,544人
要介護度を維持	70.6% (2,521人)	44.6% (7,374人)
要介護度が悪化	28.8% (1,028人)	52.8% (8,743人)

Table 2.3 要介護認定とおでかけ定期券の利用者数

出典:富山市職員へのインタビュー

