

地方都市において実践されたコンパクトシティ化計画及び事業の効果

－富山市における都市構造再編と中心市街地活性化を中心に－

Study on the Effectiveness of Compact City Plans and Projects Implemented in Local Cities.

- Case study of Urban Structural Reorganization and Revitalization of Central City Area in Toyama City-

小野寺 一成*

Kazushige ONODERA

Keywords : Local city, Compact city, Urban Structure, Public Transport, Central City Area, Reorganization

地方都市、コンパクトシティ、都市構造、公共交通、中心市街地、再編

1. はじめに

1) 背景

我が国においては、2008（H20）年度から全国の人口は減少し始めたが、既に1990（H2）年代から人口減少は予測されており、人口減少・超高齢化社会に向けた法整備や対策が検討されていた。1995（H7）年度から地方分権推進法により地方分権が適宜進められ、都市計画法においても2000（H12）年度に区域区分の選択制、準都市計画区域、特定用途制限地域制定などの改正が行われた。特に、2006（H18）年度のいわゆる「まちづくり三法（改正都市計画法、中心市街地活性化法、大規模小売店舗立地法）」の改正では、その目的に「人口減少時代の社会に対応し、都市機能の郊外への拡散に『ブレーキ』、中心市街地の再生に『アクセル』、まちのコンパクト化と賑わいの回復」が明記され、人口減少下における地方都市再生への舵が本格的に切られたといえる。

このような中、富山市においては、2002（H14）年からコンパクトシティ化の取り組みを行っており、2008（H20）年3月に「富山市都市計画マスタープラン」を策定し、まちづくりの理念を有名な「串と団子」とし、公共交通を軸とした拠点集約型のコンパクトなまちづくりを今日まで進めている。その後、2014（H26）年度に都市再生法が改正され、立地適正化計画^{注1)}の策定が定められたことから、全国の市町村で集約型都市構造への転換が進められ、コンパクト・プラス・ネ

ットワークの概念が定着されている。

2) 目的

本稿では、①地方都市におけるコンパクトシティ化の先進事例である「富山市のコンパクトシティ化への各種計画及び事業の変遷」を明らかにするとともに、②その後約20年間を経過した現在までの「コンパクト化に向けた各種計画及び事業の効果」を明らかにすることを目的とする。また、③これらの結果から地方都市再生に向けたコンパクトシティのあり方を示唆することを試みる。

3) 研究方法

まず、第一に、地方都市の富山市において、コンパクトシティ化へ舵を切った経緯と、その後概ね20年間に亘るコンパクト化への各種計画及び事業の変遷を整理する。

次に、コンパクトシティ化に向けた、公共交通関連事業による「都市構造再編に係る効果」と、「中心市街地活性化に係る事業と効果（目標達成状況）」を各種データなどから明らかにする。

最後に、都市構造再編と中心市街地活性化にみるコンパクトシティ化の効果を総合的に考察し、他都市のあり方を検討する。

2. 富山市のコンパクトシティ化の歴史

*三重短期大学 生活科学科 生活科学専攻 居住環境コース
博士（国際地域学）

Prof., Dept. of Life and Environmental Science at Tsu City
College.
ph.D. (Regional Development)

1) 富山市の概況

富山市は、富山県のほぼ中央から南東部分までを占める、人口約 41 万人の県庁所在地である。北は富山湾、南は田園風景や森林が広がっており、東には立山連峰、西は丘陵・山村地帯が連なり、市内には神通川や常願寺川など河川が流れている。富山市の平野部は、豊かな農耕地帯として、また北陸道などの交通の要衝として古くから栄え、戦後、都市基盤の整備や産業経済の進展により、現代では日本海側有数の商工業都市として発展してきた。1996 (H8) 年には旧富山市が中核市に移行し、2005 (H17) 年 4 月には、富山市、八尾町などの 7 市町村が合併し、新しい「富山市」となった (図 1)。



図 1 : 富山市の位置図^{注 2)}

2) コンパクトシティ化の流れ

富山市においては、2002 (H14) 年 2 月の森雅志市長の就任以来、集約型都市構造を議論し始め、2004 年 (H16) 3 月の富山市コンパクトなまちづくり研究会報告を受け、2005 (H17) 年 3 月には富山市まちなか居住推進計画と富山市総合的都市交通体系マスタープランを策定し、「集約型都市構造の実現に向けた交通体系」を提案している。これらは、2005 (H17) 年 4 月の富山市や八尾町などの 7 市町村合併を睨んだものであり、この市長就任以来、市町村合併に向けてコンパクトシティ化による都市構造再編へと舵を切ったことが大きな変換点となった

以降、2007 (H19) 年 2 月の富山市中心市街地活性化基本計画、2007 (H19) 年 3 月には富山市総合計画、富山市公共交通活性化計画、富山市公共交通沿線居住推進計画が策定された後、先の背景にも記した 2008 (H20) 年 3 月に「富山市都市計画マスタープラン」が策定された。そこでは、まちづくりの理念を「串と団子」、つまり、公共交通を軸とした拠点集約型のコンパクトなまちづくりを概念とし、コンパクト化に向けた計画及び事業を進めている (図 2、図 3)。具体的に

は、まちなか居住と公共交通沿線居住を推進し、まちなか居住推進事業と公共交通沿線居住推進事業を展開している。

この都市計画マスタープランの理念である「串と団子」のイメージ図が、我が国におけるコンパクトシティ化の具体的な理念となり、後の多核ネットワーク型コンパクトシティや「コンパクト・プラス・ネットワーク」の概念の定着へと繋がっていると考えられる。

ちなみに、1999 (H11) 年 6 月の策定された青森市都市計画マスタープランのコンパクトシティ化は、将来構造を「インナー・シティ、ミッド・シティ、アウター・シティ」と区分し、いわゆる「一極集中型のコンパクトシティ」を目指していた。既に広域化した都市を一極集中的にコンパクト化に移行することは困難であり成功例とは言われていない。

富山市都市計画マスタープランが策定された後、2014 (H26) 年には、「都市再生特別措置法改正に基づく立地適正化計画」において、都市計画と公共交通の一体化 (多核ネットワーク型コンパクトシティ) が示され、同じく 2014 (H26) 年の国土交通省「国土のグランドデザイン 2050」～対流促進型国土の形成～でも、キーワードが「コンパクト+ネットワーク」とされた。

富山市では 2009 (H21) 年 3 月に、富山市環境モデ

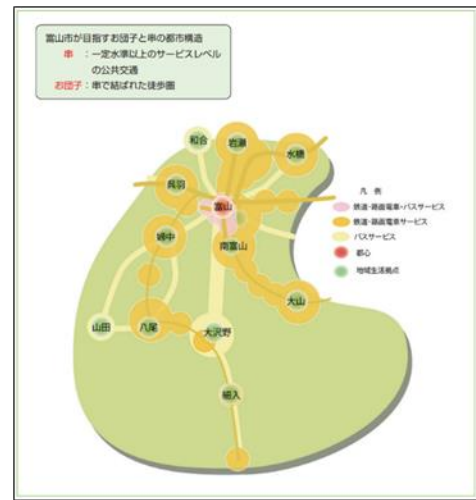


図 2 : 概念図「お団子と串の都市構造」^{注 2)}

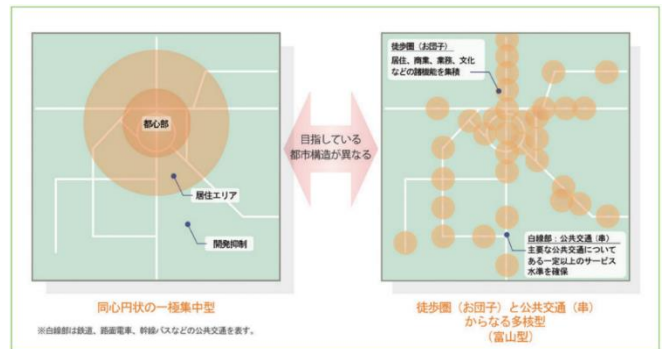


図 3 : 富山型コンパクトなまちづくりの都市構造^{注 2)}

ル都市アクションプラン、2012（H24）年4月に第2期富山市中心市街地活性化基本計画、2012（H24）年5月富山市環境未来都市計画、2016（H28）年8月富山市公共交通網形成計画、2017（H29）年3月富山市空家等対策計画、同年4月第3期富山市中心市街地活性化基本計画を、2019（H31）年3月には、2008（H20）年3月策定の富山市都市計画マスタープランを見直し、2019（R1）年11月には、都市再生法改正後の富山市立地適正化計画を策定して、現在に至っている（表1）。

2005年以降、すべての計画にコンパクトシティの方針が明記され、2008（H20）年策定の「富山市都市計画マスタープラン」に、まちづくりの理念を「串と団子」、「公共交通を軸とした拠点集約型のコンパクトなまちづくり」を概念とし、「富山型コンパクトなまちづくりの都市構造（図1、図2参照）」を具体的に分かり易くイメージ図として示したことが大きい。これにより、コンパクトシティ化のイメージが「多核ネットワークコンパクトシティ」や「コンパクト・プラス・ネットワーク」を概念として定着したといえる。

表1：富山市コンパクトシティ化の流れ

<p>①市長就任と研究会</p> <ul style="list-style-type: none"> ○2001年3月：富山市総合計画新世紀プラン（ここまで拡大型まちづくり） ◀2002年2月：森雅志市長就任（集約型都市構造を議論）▶ ●2002年秋「コンパクトな街づくり研究会」 ●2004年3月：富山市コンパクトなまちづくり研究会報告
<p>②集約型都市構造への提案</p> <ul style="list-style-type: none"> ●2005年3月：富山市まちなか居住推進計画 ●2005年3月：富山市総合的都市交通体系マスタープラン（集約型都市構造の実現に向けた交通体系を提案） ◀2005年4月：富山市（旧富山市、八尾町など7市町村合併）▶ 以降、富山型コンパクトシティの推進：すべての計画にコンパクトシティの方針を明記 ●2007年2月：富山市中心市街地活性化基本計画 ●2007年3月：富山市総合計画 ●2007年3月：富山市公共交通活性化計画 ●2007年3月：富山市公共交通沿線居住推進計画
<p>③都市計画マスタープランの策定</p> <ul style="list-style-type: none"> ●2008年3月：富山市都市計画マスタープラン ・目標年次：概ね2025年 ・まちづくりの理念「串と団子」 ・公共交通を軸とした拠点集約型のコンパクトなまちづくり ・まちなか居住と公共交通沿線居住推進（まちなか居住推進事業と公共交通沿線居住推進事業）
<p>④コンパクト化計画の継承</p> <ul style="list-style-type: none"> ●2009年3月：富山市環境モデル都市アクションプラン ●2012年4月：第2期富山市中心市街地活性化基本計画 ●2012年5月：富山市環境未来都市計画 ●2016年8月：富山市公共交通網形成計画 ●2017年3月：富山市空家等対策計画 ●2017年4月：第3期富山市中心市街地活性化基本計画 ●2019年3月：富山市都市計画マスタープラン見直し ●2019年11月：富山市立地適正化計画

3. 集約型都市構造再編に向けた交通体系・公共交通関連事業

富山市においてはコンパクトシティ化に向けた交通体系・公共交通の充実と強化に向け、2004（H16）年5月からの地鉄路線バスおでかけ定期券事業（65歳以上1乗車100円、協賛店割引、市施設半額等の優待サービス付き）の実施を皮切りとし、全国的に有名となったシンボル事業の富山市のLRT（Light Rail

Transit）を、2006（H18）年4月に富山港線（富山ライトレール）を開業させ、2009（H21）年12月富山都心線（市内電車環状線事業）の開業、2015（H27）年3月には富山駅南北接続第1期事業、2020（R2）年3月に第2期事業が完了し富山駅南北線が完全に接続した（図4）。



図4：LRT（Light Rail Transit）路線図^{注3)}

一方、LRT事業だけでなく、2006（H18）年10月からのJR高山線増発第1期社会実験（パーク&ライド駐車場等含む）や2008（H20）年3月の第2期社会実験を経て、2012（H24）年3月には、駅前広場、駐



図5：JR高山線活性化事業（富山市都市整備事業）の概要^{注3)}

輪場、パーク&ライド駐車場等の駅周辺整備を含むJR高山線活性化事業継続へと進み、2014（H26）年春から「社会実験の新駅（婦中鶴坂駅）が常設駅となる」など、広域的な公共交通であるJR高山線の充実と強化を図っている（図5）。

また、2011年4月にはICカードを導入し、運賃100円自動精算としている。これは、富山市在住65歳以上の高齢者を対象に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円で利用できる制度を利用し易くしたものである。

このように地域の足である「おでかけ定期券バス」を始めとし、中心市街地を南北かつ環状に連絡するLRT（Light Rail Transit）事業、市域を広域的に連絡しているJR高山線活性化事業、ICカード導入による公共交通機関1乗車100円利用制度など、バス、LRT、鉄道の公共交通体系の充実と体系化が強固に図られている（表2）。

表2：交通体系・公共交通関連事業

1) おでかけ定期券事業 (65歳以上1乗車100円、協賛店割引、市施設半額等の優待サービス付き)	
2004年5月	地鉄路線バス
2008年4月	地鉄電車
2011年4月	市内電車・富山港線・環状線
2011年4月	フィーダーバス(シルバーバス力事業)
2011年4月	ICカード導入(運賃100円自動精算)
2) LRT(Light Rail Transit)	
2006年4月	富山港線(富山ライトレール)開業
2009年12月	富山都心線(市内電車環状線事業)開業
2015年3月	富山駅南北接続第1期事業開業
2020年3月	駅南北第2期事業接続
3) JR高山線	
2006年10月～2008年3月	JR高山線増発第1期社会実験(P&R等含む)
2008年3月～2011年3月	JR高山線増発第2期社会実験(P&R等含む)
2008年3月	新駅社会実験
2011年3月～2012年3月	JR高山線活性化事業(P&R等含む)
2012年3月～	JR高山線活性化事業継続(P&R等含む)
2014年春	2008年3月新駅社会実験→常設駅

4. 中心市街地活性化事業

1) 富山市中心市街地活性化計画

富山市は、1999（H11）年10月に、JR富山駅周辺地区から総曲輪地区にかけての商業地域を中心とした区域243haを対象に富山市中心市街地活性化基本計画を策定している。その後、2006（H18）年度の中心市街地活性化法改正後、2007（H19）年2月にいわゆる「認定中活」、富山市中心市街地活性化基本計画が認定され、①中核商業地区における商業・業務サービス施設、文化施設、住宅等施設の重点整備と、②既存の路面電車の再活性化を含む公共交通依存度の向上により、

表3：中心市街地活性化計画

●1999年10月: 富山市中心市街地活性化基本計画 ・JR富山駅周辺地区から総曲輪地区にかけての商業地域を中心とした区域243ha
●2007年2月認定: 富山市中心市街地活性化基本計画 ①中核商業地区における商業・業務サービス施設、文化施設、住宅等施設の重点整備 ②既存の路面電車の再活性化を含む公共交通依存度の向上によりコンパクトなまちづくりに取り組む
●2012年3月認定: 第2期中心市街地活性化計画
●2017年4月認定: 第3期中心市街地活性化計画

コンパクトなまちづくりに取り組むことが目標とされた。その後、2012（H24）年3月に、第2期中心市街地活性化計画、2017（H29）年4月に第3期中心市街地活性化計画が認定されている（表3）。

2) 中心市街地活性化計画目標達成状況

各期に作成された中心市街地活性化計画の数値目標と目標達成状況は以下のとおりである。

2007年2月策定の第1期計画の数値指標は、①公共交通の利便性の向上：数値目標「路面電車市内線一日乗車人員（人）」、②賑わい拠点の創出：数値目標「歩行者交通量（日曜日）（人）」、③まちなか居住の推進：数値目標「中心市街地の居住人口（人）」とされていた。

2010年の最新値の達成状況は、「路面電車市内線一日乗車人員（人）」が、2005年の対基準値に対して増加しているものの、他の数値目標は、基準値も目標値も下回っている。

2012年4月策定第2期計画の目標指数は、①公共交通や自転車・徒歩の利便性の向上：数値目標1）「路面電車市内線一日平均乗車人数（人）」、②富山らしさの発信と人の交流による賑わいの創出：数値目標2）「中心商業地区の歩行者交通量（日曜・人）」、③質の高いライフスタイルの実現：数値目標3）「中心市街地の居住人口の社会増加（人）」とされる。

2015年の実績値の達成状況は、数値目標1）「路面電車市内線一日平均乗車人数（人）」と、数値目標3）「中心市街地の居住人口の社会増加（人）」は、2016年の目標値を上回っているが、数値目標2）「中心商業地区の歩行者交通量（日曜・人）」が、対基準値、対目標値とも下回っている。

2017年4月策定の第3期計画の目標指数は、①公共交通の強化と魅力ある都市空間の創出：目標1）「路面電車一日乗車人数（人）」、②伝統と革新が融合した商業・賑わいの再生：目標2）「中心商業地区及び富山駅周辺地区の歩行者交通量（日曜）」、③誰もが生き生き暮らせし活躍して選ばれるまち：目標3）-1「中心市街地の居住人口の社会増加（人）」、目標3）-2「中心市街地の健康な高齢者割合」とされた。

2020年の実績値の達成状況は、目標3）-1「中心市街地の居住人口の社会増加（人）」と目標3）-2「中心市街地の健康な高齢者割合」は2021年の対目標値を上回っているが、目標1）「路面電車一日乗車人数（人）」と、目標2）「中心商業地区及び富山駅周辺地区の歩行者交通量（日曜）」が、対基準値、対目標値とも下回っている。

達成状況を全体的にみると、「路面電車一日乗車人数（人）」は、2005年の基準値から2016年の目標値は超えているものの2021年の目標値にも至っていない。「中心商業地区などの歩

表4：富山市中心市街地活性化計画（認定）にみる目標指標達成状況

第1期計画の数値指標達成状況 (第2期計画より)	第2期計画の目標指数達成状況 (第3期計画より)	●第3期計画の目標指数達成状況 (第3期フォローアップ'2021.5より)																																												
1 公共交通の利便性の向上 数値目標「路面電車市内線一日乗車人員(人)」 <table border="1"> <tr><th>基準値</th><th>目標値</th><th>最新値</th></tr> <tr><td>2005年</td><td>2011年</td><td>2010年</td></tr> <tr><td>10,016</td><td>13,000</td><td>11,022</td></tr> </table> 1,006 (対基準値) -1,978 (対目標値) ※富山市地方鉄道(株)及び推進計画	基準値	目標値	最新値	2005年	2011年	2010年	10,016	13,000	11,022	1 公共交通や自転車・徒歩の利便性の向上 数値目標1「路面電車市内線一日平均乗車人数(人)」 <table border="1"> <tr><th>基準値</th><th>目標値</th><th>実績値</th></tr> <tr><td>2010年</td><td>2016年</td><td>2015年</td></tr> <tr><td>11,022</td><td>13,000</td><td>13,577</td></tr> </table> 2,555 (対基準値) 577 (対目標値) ※富山市地方鉄道(株)実測値による平均人数	基準値	目標値	実績値	2010年	2016年	2015年	11,022	13,000	13,577	1. 公共交通の強化と魅力ある都市空間の創出 目標1)路面電車一日乗車人数(人) <table border="1"> <tr><th>基準値</th><th>目標値</th><th>実績値</th></tr> <tr><td>2015年</td><td>2021年</td><td>2020年</td></tr> <tr><td>19,193</td><td>20,000</td><td>15,201</td></tr> </table> -3,992 (対基準値) -4,799 (対目標値) ※路面電車市内線及び富山線実測値による平均人数	基準値	目標値	実績値	2015年	2021年	2020年	19,193	20,000	15,201																	
基準値	目標値	最新値																																												
2005年	2011年	2010年																																												
10,016	13,000	11,022																																												
基準値	目標値	実績値																																												
2010年	2016年	2015年																																												
11,022	13,000	13,577																																												
基準値	目標値	実績値																																												
2015年	2021年	2020年																																												
19,193	20,000	15,201																																												
2 賑わい拠点の創出 数値目標「歩行者交通量(日曜日)(人)」 <table border="1"> <tr><th>基準値</th><th>目標値</th><th>最新値</th></tr> <tr><td>2006年</td><td>2011年</td><td>2011年8月</td></tr> <tr><td>24,932</td><td>32,000</td><td>22,773</td></tr> </table> -2,159 (対基準値) -9,227 (対目標値) 参考：2011年3月調査：32,398人 ※年一回の8月調査	基準値	目標値	最新値	2006年	2011年	2011年8月	24,932	32,000	22,773	2 富山らしさの発信と人の交流による賑わいの創出 数値目標2「中心商業地区の歩行者交通量(日曜日)(人)」 <table border="1"> <tr><th>基準値</th><th>目標値</th><th>実績値</th></tr> <tr><td>2010年</td><td>2016年</td><td>2015年</td></tr> <tr><td>27,407</td><td>32,000</td><td>23,595</td></tr> </table> -3,812 (対基準値) -8,405 (対目標値) 参考：2012年3月調査：33,247人 ※3月、5月、8月、11月と年4回調査の平均	基準値	目標値	実績値	2010年	2016年	2015年	27,407	32,000	23,595	2. 伝統と革新が融合した商業・賑わいの再生 目標2)中心商業地区及び富山駅周辺地区の歩行者交通量(日曜日) <table border="1"> <tr><th>基準値</th><th>目標値</th><th>実績値</th></tr> <tr><td>2015年</td><td>2021年</td><td>2020年</td></tr> <tr><td>44,374</td><td>46,000</td><td>34,005</td></tr> </table> -10,369 (対基準値) -11,995 (対目標値) 中心商業地区5地点、富山駅周辺4地点、11時間連続調査 ※令和2年5月、8月、11月、令和3年3月の日曜日(各月1日間)	基準値	目標値	実績値	2015年	2021年	2020年	44,374	46,000	34,005																	
基準値	目標値	最新値																																												
2006年	2011年	2011年8月																																												
24,932	32,000	22,773																																												
基準値	目標値	実績値																																												
2010年	2016年	2015年																																												
27,407	32,000	23,595																																												
基準値	目標値	実績値																																												
2015年	2021年	2020年																																												
44,374	46,000	34,005																																												
3 まちなか居住の推進 数値目標「中心市街地の居住人口(人)」 <table border="1"> <tr><th>基準値</th><th>目標値</th><th>最新値</th></tr> <tr><td>2006年</td><td>2011年</td><td>2010年</td></tr> <tr><td>24,099</td><td>26,500</td><td>23,648</td></tr> </table> -451 (対基準値) -2,852 (対目標値) ※富山市まちなか居住推進計画	基準値	目標値	最新値	2006年	2011年	2010年	24,099	26,500	23,648	3 質の高いライフスタイルの実現 数値目標3「中心市街地の居住人口の社会増加(人)」 <table border="1"> <tr><th>基準値</th><th>目標値</th><th>実績値</th></tr> <tr><td>2005～2010</td><td>2011～2016</td><td>2011～2015</td></tr> <tr><td>332</td><td>390</td><td>609</td></tr> </table> 277 (対基準値) 219 (対目標値) ※住民基本台帳データ(7月～翌年6月)	基準値	目標値	実績値	2005～2010	2011～2016	2011～2015	332	390	609	3 誰もが生き生き暮らせし活躍して選ばれるまち 目標3)-1中心市街地の居住人口の社会増加(人) <table border="1"> <tr><th>基準値</th><th>目標値</th><th>実績値</th></tr> <tr><td>2005～2015</td><td>2016～2021</td><td>2016～2020</td></tr> <tr><td>747</td><td>390</td><td>1,140</td></tr> <tr><td>74</td><td>74</td><td>285/年</td></tr> </table> 211 (対基準値) 211 (対目標値) ※住民基本台帳データ(7月～6月) 目標3)-2 中心市街地の健康な高齢者の割合(%) <table border="1"> <tr><th>基準値</th><th>目標値</th><th>実績値</th></tr> <tr><td>2015年</td><td>2021年</td><td>2020年</td></tr> <tr><td>前期高齢者</td><td>95.5%</td><td>95.6%以上</td><td>96.1%</td></tr> <tr><td>後期高齢者</td><td>62.9%</td><td>62.9%以上</td><td>63.1%</td></tr> </table> 前期高齢者 0.6% (対基準値) 後期高齢者 0.2% (対基準値) ※介護保険の要介護・要支援データ 6月末時点	基準値	目標値	実績値	2005～2015	2016～2021	2016～2020	747	390	1,140	74	74	285/年	基準値	目標値	実績値	2015年	2021年	2020年	前期高齢者	95.5%	95.6%以上	96.1%	後期高齢者	62.9%	62.9%以上	63.1%
基準値	目標値	最新値																																												
2006年	2011年	2010年																																												
24,099	26,500	23,648																																												
基準値	目標値	実績値																																												
2005～2010	2011～2016	2011～2015																																												
332	390	609																																												
基準値	目標値	実績値																																												
2005～2015	2016～2021	2016～2020																																												
747	390	1,140																																												
74	74	285/年																																												
基準値	目標値	実績値																																												
2015年	2021年	2020年																																												
前期高齢者	95.5%	95.6%以上	96.1%																																											
後期高齢者	62.9%	62.9%以上	63.1%																																											
(2008年9月：リマンショク)	(2011年3月：東日本大震災)	(2015年3月：北陸新幹線開業)																																												
		(2020年2月：新型コロナ)																																												

行者交通量(日曜・人)」は、季節的に目標値を達成しているものの年間を通しては基準値を下回る状況である。しかしながら、「中心市街地の居住人口の社会増加(人)」は増加傾向にあり、新たに加わった「中心市街地の健康な高齢者割合」は、2021年の目標値を上回っている(表4)。

3) 中心市街地で実施された市街地再開発事業

中心市街地で実施された、市街地再開発事業は以下のとおりである。

先にも示した通り2007(H19)年2月に認定された富山市中心市街地活性化基本計画により、①中核商業地区における商業・業務サービス施設、文化施設、住宅等施設の重点整備と、②既存の路面電車の再活性化を含む公共交通依存度の向上により、コンパクトなまちづくりが取り組まれていった。

結果として、市街地再開発事業が、2005(H17)年3月の総曲輪CUBY(駐車場、駐輪場、商業)を始めとして、2007(H19)年8月に総曲輪FERIO(商業(百貨店)と積雪寒冷地の気候に配慮した賑わいの核となる全天候型の多目的広場となるグランプラザ(まちなか広場)が整備された。

その後、2010(H22)年2月プレミスト総曲輪(居住52戸、商業、業務、駐車場)、2012(H24)年9月

ルシーダタワー(居住125戸、商業、業務、駐車場)、同年プリスト西町(居住40戸、商業、駐車場)、西町プレミア(居住88戸、商業、駐車場)などの居住系を伴った再開発事業が展開された。

2013(H25)年5月の中町(西町北)電停開業後、2015(H27)年4月に、中心市街地にガラス美術館と市立図書館等が入る複合施設、TOYAMAキラリ(業務、公益施設)が整備され、2016(H28)年6月にはシネマコンプレックス・温泉施設・ホテル等を有するユウタウン総曲輪(商業、宿泊、駐車場、居住)が、翌年2017(H29)年4月には、地域包括ケア拠点として、公民連携による健康拠点、総曲輪レガートスクエア(医療・福祉施設、専門学校等)が整備された。

そして、2019(H31)年5月にはWAKURUSOGAWA

表5：中心市街地(総曲輪地区)における市街地再開発事業

・2005年3月：総曲輪CUBY(駐車場、駐輪場、商業)
・2007年8月：総曲輪FERIO(商業)
・2007年8月：グランプラザ(まちなか広場)
・2010年2月：プレミスト総曲輪(居住52戸、商業、業務、駐車場)
・2012年9月：ルシーダタワー(居住125戸、商業、業務、駐車場)
・2012年9月：プレミスト西町(居住40戸、商業、駐車場)
・2012年9月：西町プレミア(居住88戸、商業、駐車場)
・2013年5月：中町(西町北)電停開業
・2015年4月：TOYAMAキラリ(業務、公益施設)
・2016年6月：ユウタウン総曲輪(商業、宿泊、駐車場、居住)
・2017年4月：総曲輪レガートスクエア(医療・福祉施設、専門学校等)
・2019年5月：WAKURUSOGAWA(居住、商業、業務、駐車場)

(居住、商業、業務、駐車場)が整備され、現在まで計11箇所の市街地再開発事業が中心市街地において行われ、商業施設や業務施設と共に居住施設(都心マンション)の建設が進められた(表5)。なお、中央通りD北地区が2018(H30)年に都市計画決定済みであり、現在事業中である(図6)。



図6：中心市街地(総曲輪地区)市街地再開発事業^{注3)}

当初は、地方都市のまちの拠点に必要とされる駐車場、百貨店、全天候型多目的広場等が整備され、その周辺に住居施設を伴った市街地再開発事業が展開されたのち、電停開業後、美術館や市立図書館、シネマコンプレックス、ホテル、強いては公民連携による地域包括拠点が整備されているのが特徴である。

公共が先導しながら必要な施設(駐車場、広場等)を整備した後、民間による住居系・商業系再開発事業が誘発され、その後、娯楽施設が整備されたのち、公的な施設(停車場や美術館、図書館、健康拠点等)を公共や公民連携で整備するなど、中心拠点の居住人口の増加やまちの活性化の状況によって、段階を追って計画的な公民の整備が進められている。

つまり、公的施設整備が民間開発を誘発し、住宅系・商業系民間開発によりまちの賑わいが増幅した後、再び公共による電停や文化施設などの公的施設整備といった公的な追加投資により娯楽施設などが整備され、更なる住宅系・商業系開発を誘発し、まちの賑わいを導いていると言ってよい。公民連携による拠点整備も含め公共と民間による総合的で一体的な、段階的の整備が見事に展開されている。

5. コンパクトなまちづくりの効果

公共交通を軸とした拠点集約型のコンパクトなまちづくりを概念とし、コンパクト化に向けた計画及び事業を進めたまちづくりの効果は以下のとおりである。

まず、第一に、中心市街地(都心地区)では、社会増減(転入-転出)が2008(H20)年から転入超過を維持している。公共交通沿

線居住推進地区でも2012(H24)年から転入超過傾向になった。結果として、2012(H24)年から都心地区+公共交通沿線居住推進地区で、転入超過傾向となっている。

第二に、中心市街地の小学校児童数が、2007(H19)~2019(H31)年で141人(16.8%)増加している。富山市全体に占める中心市街地の小学校児童数全体割合も1.25ポイント増加(2007(H19)~2019(H31)年)する結果となった。

第三には、市内の電車利用数は2006(H18)年まで減少傾向が続いていたが、富山ライトレールや市内電車環状線の整備、ICカードシステムや低床車両の導入などにより、市内の電車利用者が、2007(H19)年度以降、増加傾向となっている。

第四として、県全体の地価平均が1993(H5)年以降28年連続下降傾向にあるなか、富山市では2015(H27)年以降(6年連続)で地価(全用途平均)が上昇している(2020(R2).1.1地価公示)。また、富山市全体で平均+0.7%(前年比)上昇しとおり、商業地は富山駅周辺や環状線戦線を中心に17地点で上昇、住宅地は市内42地点で上昇している(前年より5地点増)。なお、県地価調査(2019(R1).7.1)においても全用途平均の基準地価が6年連続で上昇しており、北信越都市では富山市のみとなっている。

最後に、高齢者行動調査による「お出かけ定期券」

表6：コンパクトなまちづくり(計画及び事業)の効果^{参3)}

・2007年度以降、市内電車利用者が増加傾向(2006年まで減少傾向)。
・2008年から中心市街地(都心地区)で転入超過を維持。
・2012年から公共交通沿線居住推進地区で転入超過傾向。
・2012年から都心地区+公共交通沿線居住推進地区で転入超過傾向。
・中心市街地の小学校児童数が、2007年~2019年で141人(16.8%)増加。
・中心市街地の小学校児童数全体割合1.25ポイント増加(2007~2019年)。
・富山市では2015年以降(6年連続)で地価(全用途平均)が上昇(2020.1.1地価公示)。
・富山市全体平均+0.7%(前年比)上昇。
・商業地は富山駅周辺や環状線戦線を中心に17地点で上昇。
・住宅地は市内42地点で上昇(前年より5地点増)。
・「お出かけ定期券」所有者医療費抑制効果(2016, 2017年平均)年間1人当たり医療費差 72,860円。

所有者医療費は、2016（H28）から2017（H29）年にかけて「おでかけ定期券」を継続して利用していた高齢者が、所有していなかった高齢者より医療費が少ない結果となった。年間1人当たり医療費の差は、2016（H28）、2017（H29）年平均で72,860円となっている。参考までに、2018（H30）年度末の「おでかけ定期券」所有者数24,972人を掛けると、医療費の抑制効果は約18.2億円となる（表6）。

以上が、公共交通体系の強化と共に中心市街地の活性化による都市構造再編（コンパクト化）の効果といえる。

6. まとめと近年の動向

1) まとめ

富山市においては、都市構造再編（コンパクト化）が、公共交通体系の充実・強化と中心市街地の再開発事業が一体となって、公民連携しながら呼応するように進められたと言ってよい。この結果、市内電車利用者数が増加し、中心市街地（都心地区）及び公共交通沿線地区での転入超過となり、中心市街地の児童数や全体割合が増加しているほか、富山市内での地価上昇も見られる。加えて、「お出かけ定期券」所有者の医療費抑制効果もみられる。

このように2000（H12）年過ぎから公共交通の充実と強化、及び公民一体の市街地再開発事業等による中心市街地活性化など、「持続可能な多核ネットワーク型のコンパクトシティ」の取り組みが進められた結果、他都市に先行して効果を上げており、概ね20年間に亘る体系的かつ総合的で段階的な施策の結果であることが分かった。

2) 近年の動向

近年においては、鉄道駅周辺の拠点整備において、駅の徒歩圏へ居住や都市機能を誘導するため、あいの風と富山鉄道の駅周辺整備事業として、東富山駅東側約31.5haと呉羽駅北西側約24.8haを、2016（H28）年に市街化区域に編入しているほか、新駅構想を伴った県用地約10.4haの整備を推進している。

また、近年、商業施設が不足している地域において、商業施設を誘致することを目的に、施設を新規出店する事業者に対する補助制度（富山市都市機能促進事業（2018年（H30））を創設している。地域生活拠点の対象地域に対象施設を整備する場合、スーパーマーケット：1億円、ドラッグストア：5千万円、コンビニエンスストア：2千万円の補助限度額とし、2020（R2）年11月に、山田地域の地域生活拠点でコンビニエンスストアが開業している。

中心市街地の整備だけでなく、公共交通沿道の鉄道駅周辺拠点や市域郊外の地域生活拠点においても、居

住及び都市機能の誘導と整備を推進していることが特徴的である。

7. 結びに代えて

最後に、本学が位置する県庁所在地津市においても、2018（H30）年3月に津市都市計画マスタープランが策定され、都市構造構築のイメージを「多極（拠点）＋ネットワーク（軸）」とし、「多極ネットワーク型コンパクトシティの構築が重要となる」とされている^{注4)}。

しかしながら、2000（H12）年頃から「持続可能な多核ネットワーク型のコンパクトシティ」を目指し、体系的・総合的な施策を展開してきた先進都市と比べると遅れをとっていると言わざるを得ない。今後、20年先を見据えた津市らしい「持続可能な多核ネットワーク型コンパクトシティ」の構築に向け、体系的かつ総合的な施策の展開が期待される。

具体的には津市の歴史的な文脈を活かしながら、公共交通体系の充実・強化と連携した都市拠点や地域拠点等の各種拠点の再生や整備に注力を注ぐ必要がある。現在、検討されている津駅周辺道路空間再編や津市大門・丸之内地区未来ビジョンの推進とともに、バス路線や鉄道事業など公共交通体系の充実・強化と併せて、市域全体の計画的な土地利用規制と中心市街地の都市計画的誘導を検討しながら、一体的かつ体系的に展開していくことが重要であり必要とされ、地域の魅力と価値を高める施策や事業が望まれる。

【謝辞】

本稿は、2022年度日本建築学会大会研究協議会（都市計画部門）「新たな価値を実現するための都市・都市計画の枠組み」寄稿論文「公共交通体系の強化と中心市街地の再生による都市構造の再編－富山市のコンパクトシティ化を事例として－」を大幅に改変し、参考文献1)、2)、3)を資料とし「地方都市において実践されたコンパクトシティ化計画及び事業の効果－富山市における都市構造再編と中心市街地活性化を中心に－」として取りまとめたものである。富山市活力都市創造部ヒヤリングに記して感謝したい。また、本稿は、三重短期大学 地域問題研究所の연구원として研究助成（2022年度）を受けている。

【補注】

注(1)国土交通省HP：立地適正化計画の概要及び意義と役割参照。

注(2)富山市都市計画マスタープラン(2019年3月見直し版)より

注(3)富山市都市整備事業の概要（2021年3月）より

注(4)津市都市計画マスタープラン（2018年3月）より

【参考文献】

- 1) 富山市都市計画マスタープラン（2019年3月見直し版）
- 2) 富山市都市整備事業の概要（2021年3月）
- 3) 富山市活力都市創造部ヒヤリング資料(2021年11月9日)