

「お団子と串」の 都市構造による コンパクトなまちづくり。



徒歩圏内に日常生活に必要な機能が整備され、その拠点が日常の足として使える公共交通で結ばれている——
富山市が進めるコンパクトなまちづくりの基本コンセプトは「お団子と串の都市構造」だ。

クラスター型のコンパクトな都市

平成17年4月、7市町村の合併により新しい「富山市」が誕生した。人口は富山県の約4割、面積は富山県の約3割に相当する広大な市域を有する。

富山市が進めている「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」は、この広い市域に、旧市町村の中心部を含め14の拠点を整備し、それぞれの拠点を公共交通で結ぶというもの。これが「お団子と串の都市構造」で、お団子とは自動車に依存しなくても日常生活に必要な都市機能が整った徒歩圏、串は一定以上のサービス水準が確保された公共交通を表す。一極集中ではなく、旧富山市中心市街地を本丸としながら、諸機能が集積された14の拠点を配したクラスター型の都市構造を目指している。

富山市は市街地の人口密度が40・3

人/haと全国でも最も低密度な県庁所在地で、市街地拡散による行政コストの増加が課題となっていた。また、

自動車の利用については交通手段分担率が72%と中核都市圏で最も高い数値を示しているが、その一方で、現時点で15歳以上の約3割の市民が車を使用できず、今後はこの層が急増すると懸念されていた。

「お団子と串の都市構造」を実現できれば、車を自由に使えない人たちも利便性の高い都市生活を享受することができるようになる。拠点ごとに人口を集約し都市機能を集積することで、都市管理の行政コストも抑制できる。

「富山市の公共交通形態を生かせば、車に頼らなくても歩いて暮らせるまちづくりができる。公共交通の活性化、中心部の発展回帰、行政コストの抑制など、一石二鳥どころか何鳥もの効果が期待できる計画」と富山市都市整備

部交通政策課 高森長仁課長は話す。

公共交通を軸にした都市構想は旧富山市時代にスタートしたもので、平成16年度に策定された「富山市総合的都市交通体系マスタープラン」では、合併後の広域化を見越して、まちづくりと総合的な交通体系の確立を一体化させたプランが示されている。合併後、このプランを引き継ぎ「富山市都市マスタープラン」を策定した。道路整備や施設整備を主軸に置いた都市マスタープランが多い中で、その基本理念に「公共交通を軸」に据えた富山市の都市構想は画期的なものだった。

まちづくりと公共交通の一体化

「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」に向けて、おおむね20年後までに必要な公共交通活性化施策を明らかにしたものが平成18年度に策定し



富山市 都市整備部 交通政策課長

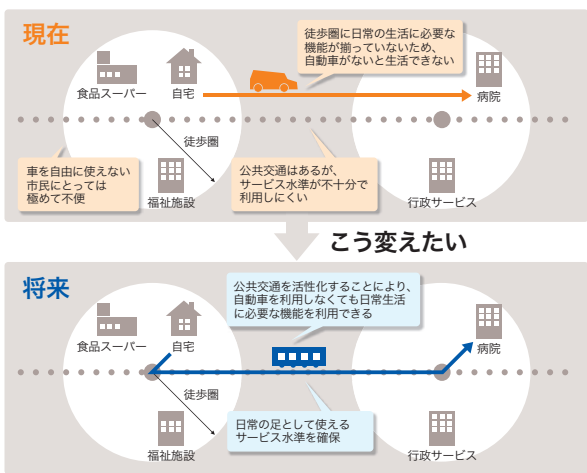
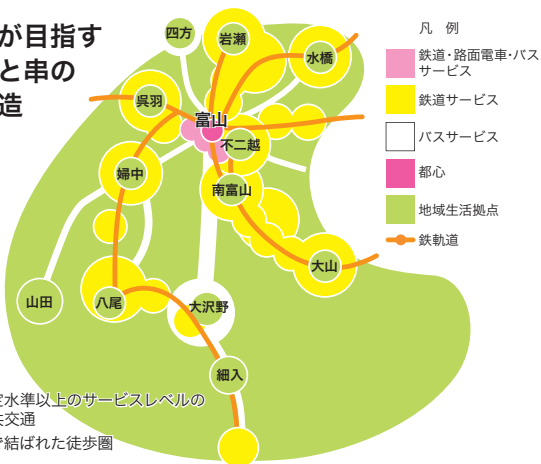
高森長仁
Nagahito TAKAMORI

た「富山市公共交通活性化計画」だ。

まちづくりの観点から必要なものは行政がコストを負担して公共交通を活性化させ、公共交通の活性化と沿線のまちづくりを一体的に行っていく。郊外や中山間地域には地域特性に応じた多様な生活交通を確保する。沿線の魅力を高めることで、現状では広く拡散した人口密度分布を、将来的に、公共交通沿線で高めていくのが最終目標だ。

鉄軌道6路線と幹線バス13系統を「公共交通軸」として位置づけ、各路線の活性化を推進していくとともに、沿線に「公共交通居住推進地区」を設定し、住宅助成などによりコンパクトなまちづくりを推進する。徒歩圏として鉄軌道駅からおよそ500m・バス停から300mの範囲に住んでいる市民の割合を「現在の約3割から、20年後には約4割まで増やすのが市の目標」（高森課長）だ。

富山市が目指すお団子と串の都市構造



「たいへん利便性の高い新しい串が1本できたということ。これからは、団子である沿線のまちの魅力をどう高めていくかが大切」と高森課長は語る。地元の自治振興会など民間による富山ライトレールを活用した地域活性化の取り組みも動き始めているという。

富山ライトレールの成功を弾みに、第2の「串」づくりとして、富山市が手がけているのがJR高山本線活性化社会実験だ。JR高山本線は、富山駅から高山駅を経て岐阜駅に至る鉄道路線。利用者の減少が減便を招き、サービスレベルの低下がさらに利用者の減少を加速させるといふ悪循環を断ち切るため、市が主体となり、運行頻度の増加、フィードバックの運行、パーク&ライド用駐車場や駐輪場の整備、駅のトイレ整備や新駅（臨時駅）の設置などを実施した。この活性化社会実験は、平成18年10月にスタートし平成23年の春まで行われることになっているが、平成18年と19年の乗車人員を比較するとすでに約6%増という、幸先のいい結果を出している。

さらに、富山地方鉄道市内電車のルートを延伸して中心部を環状線化する「市内電車環状線化事業」も始まっている。平成21年12月には完成予定で、平成26年の北陸新幹線開業時には、富山ライトレールをさらに延伸し、高架化した新富山駅を切り抜けて富山地方鉄道市内電車と連結させる予定だ。

8割が評価する市民の理解

順調にコンパクトなまちづくりの諸施策を進めている富山市だが、言うまでもなくそれも市民の理解があつてこそものだ。「計画を推進するに当たって、そこが一番不安だった」と高森課長も言うが、総延長7・6キロの富山ライトレールについても、市民アンケートでは全体の8割以上の人が「評価する」と答えている。

また、平成20年度の公共交通の維持・運行・支援等（施設整備は除く）に関する市の予算も5億8000万円と、一般会計予算（1660億円）に占める割合が意外に低いことも市民にとっては説得材料となっただろう。

「公共交通活性化は行政がやるものと思う人もいるが、ルールをつくって、行政、事業者、市民、きっちり役割分担しながらやっていかないと、持続できない」と高森課長は話す。

富山市のコンパクトなまちづくりは、着実に進められている。

また、平成26年の北陸新幹線開業に向けて富山駅周辺や中心市街地の活性化が課題となっていたが、これについては中心市街地活性化法に基づく国の重点的支援を目指して「富山市中心市街地活性化基本計画」を策定。平成19年2月、全国第1号の認定を受けた。

計画区域は富山駅周辺と中心商業地区約436haで、計画期間は平成19年から約5年間。ただし計画期間終了後も、平成26年度末に予定されている北陸新幹線開業まで引き続き取り組んでいく。①公共交通の利便性の向上②賑わい拠点の創出③まちなか居住の推進――の3本を柱に27事業を策定、公共交通の利便性の向上における取り組みとしては、「市内電車環状線化事業」富山

山駅付近連続立体交差事業」などが進められている。

富山ライトレールの成功

公共交通活性化の具体的な取り組みを見てみよう。

平成18年4月に開業した富山ライトレールは、「お団子と串の都市構造」のコンパクトなまちづくりのリーディングプロジェクトに位置づけられている。富山駅高架化事業にあわせ決定されたJR富山港線の路面電車化は、平成15年5月に市長が正式発表した。

JR線を路面電車化するのには日本初の試みであり、ヨーロッパのLRTにみられる先進的な技術や考え方を取り

入れた日本初の本格的なLRTとして大きな注目を集めている。市はLRTの導入と並行して、沿線のまちづくりもスタートさせた。ライダーバスの導入や駐輪場の整備、駅周辺の住宅促進、古い町並みの整備・保存などだ。

また、平成20年度の公共交通の維持・運行・支援等（施設整備は除く）に関する市の予算も5億8000万円と、一般会計予算（1660億円）に占める割合が意外に低いことも市民にとっては説得材料となっただろう。

「公共交通活性化は行政がやるものと思う人もいるが、ルールをつくって、行政、事業者、市民、きっちり役割分担しながらやっていかないと、持続できない」と高森課長は話す。

富山市のコンパクトなまちづくりは、着実に進められている。