

## 1 調査事件

都市整備・交通対策について

## 2 調査概要

### (1) 富山市（人口 417,227人）

#### ア 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりについて

富山市では、人口減少や超高齢化社会の到来など都市を取り巻く課題に対応し、将来世代に責任が持てる、快適で持続可能な都市を実現するため、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推進している。富山市の市街地は富山平野の中央に位置しており、東西南北どちらの方向にも地形が平坦なこと、道路の整備率が高いこと、住宅の戸建て志向が強いこと、近郊の地価が安いことなどから、昭和から平成の時代にかけて、人口や世帯数の増加とともに市街地が郊外へと急速に拡大してきた。しかし近年は郊外部で人口が増加する一方で、都心部と中山間地域で人口が減少しており、都市の空洞化が顕著となっている。富山市の人口集中地区面積は、過去35年間で約2倍に増えた一方で、人口集中地区面積内の人口密度は県庁所在地で最も低い40.7人/haとなっており、市街地の拡大や低密度化は都市管理に係る行政コストの上昇の大きな要因となっている。

そのような都市の諸課題に対応するため、平成14年2月から、拡大型まちづくりの方針を転換し、集約型都市構造の実現に向けた交通体系の議論を行うこととなり、平成20年3月にまちづくりのグランドデザインとなる富山市都市マスタープランを策定した。同プランでは、まちづくりの理念を「鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることによる、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」とし、地域の拠点をお団子に、公共交通を串に見立てた「お団子と串」の都市構造を目指している。公共交通の活性化のためには、交通事業者と連携し、必要な場合には支援のための公費投入も辞さないスタンスで取り組んでいる。その1つとして、民間事業者が運営する路面電車である富山ライトレールの整備には、公設民営の考え方を導入し、建設費全てと施設の維持管理に要する費用を行政が負担した。公費投入には市民からの反発や懸念を招いたが、市長みずから120回に上る住民説明会を行った上で整備を実現させた。

富山ライトレールは、富山駅から駅北側の富山湾までを走る路面電車

であり、旧 J R 富山港線の線路を再整備したものである。運行する鉄軌道事業者は富山ライトレール㈱であり、同社は運営主体として平成16年に設立された。設立後も、施設や車両の維持管理にかかる費用は行政が負担しており、同社は運賃収入によって運行経費のみを負担しているが、地元企業へ出資や協賛金の呼びかけを行ったり、ベンチの設置に市民からの寄附を活用したり、新駐車場の命名権を地元企業へ販売したりするなど、行政負担の軽減に努めている。J R 富山港線として運行されていた富山ライトレール整備前と比較し、利用者数は平日で約2.1倍、休日で約3.3倍へと大幅に増加し、一定の効果が出ている。

また、コンパクトなまちづくりに向け、まちなかの賃貸住宅へ転居する世帯に月1万円を補助する事業や、まちなかの住宅を取得する世帯に50万円を補助する事業など、さまざまな居住誘導施策を展開しており、都心地区、公共交通沿線居住推進地区への転入超過を実現している。

今後の課題としては、中心市街地区の空き店舗率が約25%と高止まりし商店街活動が低下していることへの対応や、中心市街地区の日曜日の歩行者通行量が伸び悩んでいるため、富山駅周辺地区と中心市街地区の回遊性向上対策が挙げられる。

#### イ 富山駅周辺再整備事業について

**富山市**では、北陸新幹線建設を契機として、連続立体交差事業、関連街路整備事業、土地区画整理事業、自由通路整備事業、路面電車南北接続事業の6つの事業を展開し富山駅周辺の再整備を行っている。平成15年から16年にかけて富山駅周辺整備協議会を設置し、富山駅周辺整備の基本方向や整備方針、まちづくり方策を固めた上で、平成18年からは富山駅周辺整備事業推進協議会及び富山駅周辺景観デザイン検討委員会を設置し、それぞれが連携しながら具体的な駅前広場の公共施設計画、土地利用計画、工事施工計画、景観基本方針、駅舎等のデザインについて議論を行ってきた。

もともと富山駅には、鉄道による南北市街地の分断という長年の大きな障害があったが、高架下自由通路を整備することにより課題が解消されることとなった。鉄道改札口、路面電車停留所、西口交通広場（一般車降車場）を高架下でつなぐ動線を整備し、駅舎のひさしと交通ロータリー周りの屋根を設置することで、悪天候でも利用者が快適に乗り継ぎできる環境を整備している。南北自由通路は延長約75メートル、幅員約25メートル、東西自由通路は延長約180メートル、幅員約6メートルであ

り、新幹線改札口から見通せる位置に待合や休憩スペースとして利用可能な多目的デッキを設置している。また、通路床面の一部には富山の工芸ガラスブロックを埋め込み、天井から多彩な光を当ててシャンデリアのような華やかな雰囲気を出している。なお、平面移動が最良のバリアフリーであるという概念のもと、各地の駅で流行するペDESTリアンデッキは採用しておらず、路線バス、タクシー乗り場及び待機バースなどの交通ロータリー機能をコンパクトにまとめることで、広いオープンスペースや歩行者空間を確保している。

また、路面電車南北接続事業の第1期として、全国初となる、新幹線改札口前への路面電車停留所の設置を実現した。駅舎南側への路面電車の乗り入れにより乗り継ぎ利便性が向上し、開業前と比較して市内電車年間利用者数が445万人から524万人へと、率にして18%増加している。今後の第2期事業としては、駅舎への乗り入れがない北側の路面軌道整備を富山市が行うこととしている。在来線高架化に合わせて富山駅南北の路面電車を完全に接続することとしており、平成31年度の完成を予定している。第2期完成により、さらに年間利用者数が15万人増加すると見込まれており、整備後の効果としては、富山駅に乗り入れる公共交通の利用者増加、駅周辺の歩行者通行量の増加、駅周辺の不動産取引の活性化による地価上昇の好循環などが挙げられる。

今後の課題としては、富山地方鉄道本線の連続立体交差事業などを着実に実施していくこと、駅前一等地に位置する約4,208㎡の市有地を活用したさらなるにぎわい拠点の整備などが挙げられる。

## (2) 金沢市（人口 464,427人）

### ア 金沢駅周辺まちづくり総合整備構想について

金沢市では、北陸新幹線開業を見据えて平成19年に金沢駅周辺まちづくり総合整備構想を策定した。同構想の対象範囲としては、金沢駅を中心とした半径500メートルの徒歩圏内であり、金沢らしい魅力的なまちづくりの方向性や、交流人口の拡大方策、周辺低未利用地の活用のあり方などを示している。基本方針としては、①賑わいと活力のある商業業務環境の創出、②ポテンシャルを活かした土地利用の促進、③利便性の高い交通環境の形成、④金沢の玄関口としてふさわしい景観の形成、⑤賑わいを生み出す交流活動の促進、⑥安全・安心をはじめとする暮らしやすい環境の整備の6つを掲げ、今日の施策展開の基礎となっている。

イ 金沢駅西広場再整備事業について

金沢市は、もともと湿地帯や田んぼであった金沢駅西側について土地区画整理事業を行い、駅前広場の当初整備を平成3年に完了させている。しかし、社会情勢やニーズの変化に伴い、都市景観の重要性が高まっていることや駅周辺のにぎわいが乏しいことに加え、広場内のバス、タクシー、一般車両のふくそうによる混雑が生じていること、バリアフリーへの対応が不十分なことなどが指摘されていた。そのため、その後の駅西副都心における整備や開発が進む中、平成27年の北陸新幹線開業に向け、交通結節点の機能強化などを目的として駅西広場の再整備を行うこととなった。工事期間は平成22年度から平成25年度であり、新幹線開業前に再整備が完了している。整備費は約26億円である。

なお、平成17年に完成した東広場については、将来の文化財にするとの思想のもと、金沢の伝統を凝縮させた「鼓門」を主役としたアーキテクチャ・デザインを基本コンセプトとしているが、西広場再整備のデザインコンセプトは、自然を重視し明るく開放的なランドスケープ・デザインとしており、東西広場でデザインを対比させている。ランドスケープ・デザインの具体例としては、6色の磁気タイル舗装を使用して自然の風景を路面に表現したり、ハス、スイレンなどを植栽することでもともと湿地帯であった原風景を再現していることが挙げられる。また、全乗降場に屋根を整備し、雨にぬれない動線としている。さらに、各交通施設の配置を明確化させ、路線バス、貸切バス、タクシー、一般車の乗降場を分散し、車両動線を分離させることでふくそうを防いでいる。

今後の課題としては、西広場のイベント利用実績の向上が挙げられる。東広場は屋根付きのため使い勝手がよく、平成29年度の有料（1万円／日）利用実績が年間155日であるのに対し、西広場は無料であるが年間54日にとどまっているため、利用率向上が課題である。