

## 【 寄 稿 】

# 地方都市中心市街地の現状と対応策

## ～富山市の状況と鳥取市との比較～

株式会社 日本政策投資銀行  
四国支店長 藤田 寛

はじめに

富山県富山市は、平成19年2月、青森市と並び「中心市街地活性化基本計画」の第1号認定都市となった。富山ライトレールに代表される公共交通の充実を核として、いわゆる「コンパクトシティ」を目指す取り組みが高く評価されたものと考えられる。

本稿は、(社)日本不動産学会研究分科会において一昨年度から調査、議論してきた中心市街地活性化について、テーマとなった鳥取市中心市街地の今後のあり方を考える一助として、富山市の現状とそれを改善するために市を中心に実施されつつある方策について概観するものである。私事にわたるが、筆者は平成16年夏から平成19年春にかけ富山市に居住しており、中心市街地や周辺部の実態と富山市の施策展開を自分の目で見ることができた。こうした経験も交えた叙述となるため、感覚的・直感的な要素を含むことをお断りしておきたい。

最初に述べておくと、富山市の現状は決して「コンパクトシティ」ではない。むしろその正反対と言って良く、鳥取市も含めた地方都市の典型的な課題を体現しているまこと考えられる。その意味で、富山市の取り組みを知ることは、鳥取市中心市街地再生の方向性に一定の示唆を与えるものと考えられる。

### 1 富山市の概要

富山市は、富山県の中央部に位置し、東に立山連峰を望み北で富山湾に面する。富山県第一の都市にして県庁所在地でもある。

平成17年4月1日に旧富山市を中心に7市町村が合併、新・富山市となっており、市域面積は1,241.85km<sup>2</sup>と県総面積の約3割、人口は約42万人と県総人口の4割弱を占めるに至っている。

県都として、官庁、商業・文化施設と言った各種都市機能を有する他、工業都市でもあり、製薬関係を中心とする化学工業や機械工業等が集積している。

### 2 富山市の中心市街地の現状

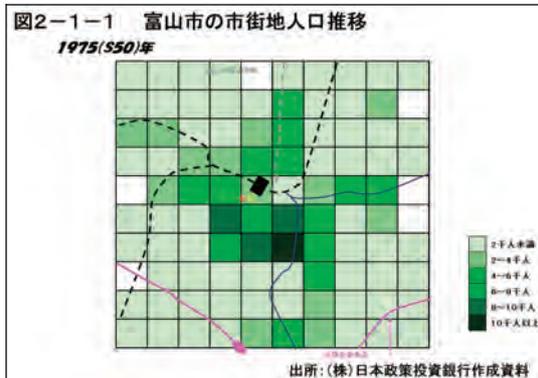
#### (1) 日本一人の住んでいない県庁所在地

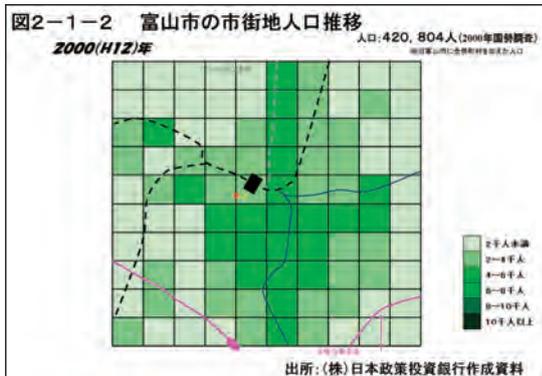
富山市は「日本一、中心部に人の住んでいない県庁所在地都市」である。平成17年の国勢調査によれば、富山市のDID(人口集中地区)の人口密度は4,030.2人/km<sup>2</sup>で、全国の県庁所在地都市中最低である。なお、鳥取市は5,368.2人/km<sup>2</sup>で30位、全国のDID人口密度の平均値は6,714.0人/km<sup>2</sup>である。DIDの定義が人口密度4,000人/km<sup>2</sup>であることを考えれば、いかに富山市中心部の居住者が少ないか分かる。

一方で、富山市のDID面積は一貫して増加してきており、平成17年国勢調査時の面積(54.3ha)は昭和45年の同調査時の2倍以上となっている。この事実は、富山市の人口が中心部から郊外へと拡散していったことを物語る。

図2-1-1は、昭和45年国勢調査時の富山駅を中心とする10km四方の富山市街地の居住人口(1km<sup>2</sup>メッシュ)を示した図であり、図2-1-2は同じ地域の平成12年調査時の状況を示す。

二つの図を見比べると、市街地中心部の人口が減り(図では色が薄く変わっている)、代わりに周辺部に人口が集積している地域ができていく(図では色のなかった地域に色がついている。中心から四方に広がっており、特に南部地域の人口が増えている)状況が明確に見て取れる。





富山市の人口は中心部から郊外へと拡散、それに伴い人口密度を下げつつDIDも拡大し、薄くて広い市街地ができあがっているのである。そして、市内中心部の居住人口は昭和38年以来一貫して減少を続けている。

この事態について、決定的な原因を特定することは難しい。ただ、富山県の持ち家率が全国一(79.1%、17年国勢調査)であり、住宅延床面積でもトップクラスであることは、人口の郊外拡散と裏腹の関係にある可能性がある。具体的に述べれば、広い一戸建ての持ち家を求める市民のニーズが郊外の住宅開発を促し、結果として人口が郊外に拡散していったのではないだろうか。実際、富山市の郊外を歩いてみると、富山県独特の散居村の風景の中に、一戸建て住宅で構成される小規模なニュータウンが点在するのを見ることができる。散居村を構成していた水田が住宅地として開発され、人口拡散の受け皿となった姿と見て良いだろう。

また、病院や各種の公共施設が、建て替え等を契機に徐々に郊外に移転していったことも、「薄く広い市街地」に拍車をかけたものと考えられる。ただし、富山市は県庁と市役所が互いに近接して市街地中心部に引き続き立地しており、この点は今後の中心市街地の再生を考える上で重要な要素となると思われる。

## (2) 日本一のクルマ社会

人口の郊外拡散によって必然的にもたらされるのが、いわゆる「クルマ社会」化である。若干古いデータであるが、平成11年の富山高岡広域都市圏第3回パーソントリップ調査によれば、この都市圏の代表交通手段別分担率に占める自動車の割合は72.2%と、それまでに実施された全国の同種調査の中で最も高い値となっている。富山県は「日本一のクルマ社会」なのである。

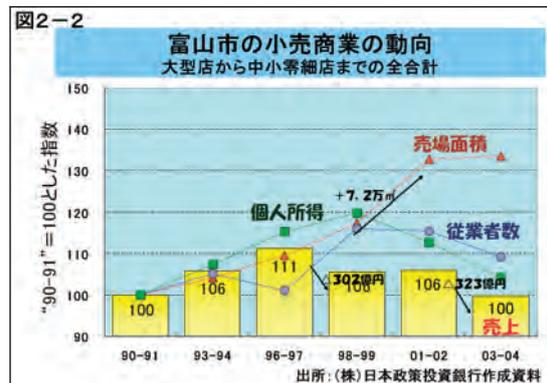
郊外部に薄く広く住むようになった人たちに対し、鉄道、バス等の公共交通機関が十分に満足の行くサー

ビスを提供することは難しい。この結果、彼らは自由の効く便利な移動手段として自家用車に依存することとなった。車での移動が当たり前になることで、郊外開発はますます促進され、車なしでは生活できない住宅地がますます増加する。これがさらにクルマ社会を助長し、既存の公共交通機関の利用も減少、公共交通機関は便数減や路線廃止といった対応を迫られ、一層の利便性低下を招く。富山市ないし富山都市圏では明らかにこうした負のスパイラル現象が起こったものと考えられる。平成元年から平成16年までの15年間に、富山都市圏のJR利用者が17%、私鉄利用者が44%、路線バス利用者が67%、それぞれ大幅に減少していることがその証左であろう。

もともと富山県は、道路整備率(改良済みで混雑度1未満の道路延長の総延長に対する比率)、道路改良率ともに全国で一二を争う「道路の良い県」である。富山市、そして富山都市圏は、クルマを運転する人にとっては極めて暮らしやすい、逆にクルマを運転しない、あるいは運転できない人にとっては極めて暮らしにくい地域になっていると言ってよいだろう。

## (3) 苦戦する中心部、栄える郊外

図2-2は平成2年から平成16年にかけての富山市内の小売商業の推移をまとめたものである。これを見ると、売場面積が1.3倍に増加しているのに対し、売上高は途中では増えているものの、結局元に戻っていることが分かる。



売場面積の増加は、郊外大型店の新規開業によるものと考えられる(平成12年に55千 $\text{m}^2$ の売場面積を擁する大規模ショッピングセンターが近郊にオープンしている)。これが前述した「クルマ社会化」への適応であることは論を俟つまい。従来から存在する中心市街地の商店街とのパイの食い合いが起こっているのである。

総売上高が増えていない以上、中心商店街は少なく

とも新設大型店の売上分の収入を失っているはずである。さらに、前述の道路事情の良さに鑑みれば、平成14年に高岡市に開業した65千㎡の売場を持つ巨大ショッピングセンターの影響も少なからず受けている可能性がある。(なお総売上高の増減は、図中に示した個人所得の増減と軌を一にしている。総売上高が14年前と同額に戻ってしまった理由もここにあると考えられるが、この点の分析は本稿の主旨から離れるので扱わない)

図2-3-1は秋の金曜日16:00過ぎ(平成20年10月31日)の富山市中心商店街の様子である。



普通の商店街であれば週末を控え大いに賑わってくる時間帯であるが、残念ながらそうした状態にはなっていない。写真の場所から西方100mほどの地点に平成19年9月大型再開発ビルが完成、地元百貨店の新店が入居(図2-3-2)して一定の集客を果たしているが、その恩恵は商店街にあまり及んでいないように見える。一方、筆者の経験では、郊外大型店には同じ時間に多数の客が訪れていたはずである。中心商店街の旗色は相当に悪いと言わざるを得ない。



なお、薄く広く拡散した市街地は、行政コストの増嵩をももたらしている。わかりやすい例は除雪費用である。多雪地帯である富山市は毎年相当の費用をかけて道路の除雪作業を実施しなければならないが、従来水田であった地域がニュータウン化し人が住むように

なることで、除雪を要する道路延長はどんどんと伸び、当然ながら費用も増えていく。道路の清掃や補修等も同様であり、市財政への負荷は無視できないものとなっている。

以上、富山市には、人口の郊外拡散・中心市街地の希薄化 → クルマ社会化・公共交通の衰退 → 郊外大型店の盛行・中心商店街の苦戦、という構図が極めて鮮明に現れており、地方都市が現在抱える課題を典型的に体現しているまちと言ってよいだろう。まさに「コンパクトシティ」と正反対のまちなのである。

### 3 富山市の対応

全国の地方都市同様、富山市は今後急速に高齢化していく。図2-1に見られるように広い一戸建て住居を求めて郊外に拡散していった人たちも、徐々に齢を重ね老境を迎えるわけである。数字を確認すると、平成21年3月末時点の富山市の65歳以上人口比率は23.6%であるが、2025年には31.5%となり、75歳以上については、11.5%から19.4%まで上昇する(出所:富山市民基本台帳人口、国立社会保障・人口問題研究所平成20年12月「日本の市町村別将来人口推計」)。

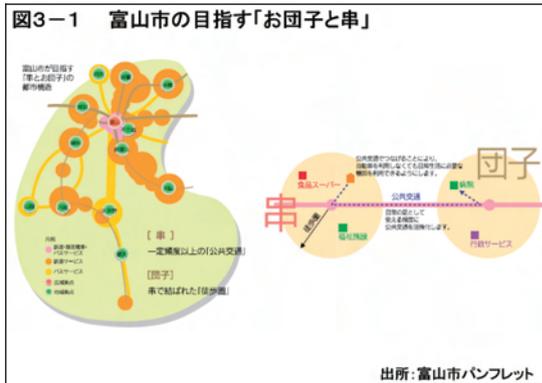
2で述べた通り、現在の富山市は「クルマを運転しない、あるいは運転できない人にとって極めて暮らしにくいまち」である。高齢化の進行は、こうしたクルマから、そしてまちから疎外される人たちの急増と同義である。郊外に住んで今はクルマによる便利で快適な移動を享受している人たちも、クルマの運転から離れた途端、衰退した(自分たちが衰退させた)公共交通のために動きがとれなくなってしまう。

一方、中心市街地も、このままの状態が続けば確実に衰退していく。行き着く先は、まちの中心が消滅し、どこまでもどこまでも郊外が続く奇妙な地域である。

かくして、交通難民の急増と中心の喪失という、ほぼ確実に予想される地域の近未来に対応すべく、富山市は「公共交通の(再)活性化」を中核とした中心市街地活性化基本計画を策定することとなったのである。これを称して「コンパクトシティ」と呼んでいるわけである。

富山市はまちづくりの基本方針を「お団子と串」と表現している(図3-1)。「お団子」とは一定の都市機能・生活基盤を享受できる徒歩圏、「串」とはそのお団子の間をつなぐ一定水準以上のサービスレベルが確保

された公共交通を意味している。



ある「お団子」の中に住む人は、日常のサービス（食品スーパー、福祉施設等）は徒歩圏内で享受し、それを超えるサービス（病院、行政本庁、大型小売店等）は「串」を利用して「大きなお団子」＝中心市街地へ移動、クルマなしに快適に享受する、という姿である。

これを実現する施策として、以下の3つが実施されつつある（「計画の3本柱」）。

#### （1）公共交通の利便性向上

「串」づくりの施策である。この第1弾が全国的に知られている富山ライトレールである。

J R富山港線の線路を活用しつつ一部路面部分を新設することで、平成18年4月、全長7.6kmの本格的ライトレールの運行が開始された。JR時代とは比べものにならない活況振りについては多くの報道等がなされているので、ここでは割愛する。

ただ、ライトレールは「串」づくりの端緒に過ぎない。現在、富山駅の南側を走る富山地方鉄道(株)の路面電車を環状化する工事が進められている（平成21年12月開業予定）。さらに、平成26年に予定されている北陸新幹線開業の2年程度後には、新幹線高架をくぐる形で富山駅北側の富山ライトレールと駅南側の路面電車とが接続されることになっており、これによって南北13kmに及ぶ路面電車網が完成する。

これ以外にも、JR高山線の増発実験、高齢者の公共交通利用促進策、高齢者の運転免許返上促進策等が実施されている。

「日本一のクルマ社会」からの転換には、公共交通網の再充実に加え、クルマによる移動に慣れきった市民の意識あるいはライフスタイルの転換が不可欠である。市もそれは十分認識しており、富山ライトレールはこうした面のシンボルの役割をも期待されていると言えよう。

#### （2）賑わい拠点の創出

2（3）で述べた中心商店街の状況を打破すべく、前出の百貨店をキーテナントとする再開発ビルや全天候型広場の整備、飲食店モールの新設等が実施されている。

これらの効果については、評価になお一定の時間を要するものと思われる。

#### （3）まちなか居住の推進

2（1）で描いた通り郊外に薄く広く拡散した市街地を再度凝集させ、人口を中心部に呼び戻すための具体策である。上で触れた市民のライフスタイル転換策でもある。

市中心部に設定した約436haの区域内における住宅取得（50万円/戸）、建設（100万円/戸）、賃借（1万円/月）について補助金を支給するもので、取得：50万円/戸、建設：100万円/戸、賃借：1万円/月、という内容は相当に思い切ったものと言ってよからう。

この施策を受け、市内中心部でのマンション建設は活況を呈しているが、売れ行きは必ずしも良くないとも言われており、こちらについても効果の評価には一定の時間を要すると考えられる。

以上、富山市の現状とそれに対する市の施策について概観した。

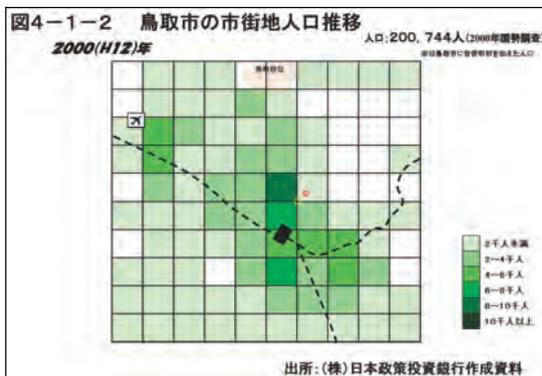
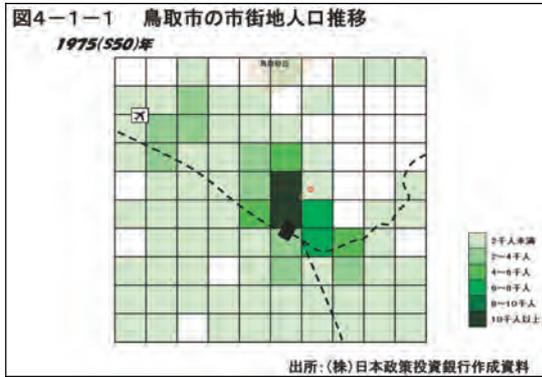
繰り返しになるが、富山市は現在の地方都市の抱える課題を典型的に示しているまちである。改めて言うまでもなく、都市構造は複数の原因が複雑に絡み合っており、形成されており、何らかの施策が特効薬となることは期待できない。ライトレールで全てを解決することなどできないのだ。

しかし、放置すれば高齢化の進行の中で大量の交通難民の発生と中心の崩壊は不可避である。残された時間は少ないが、公共交通網の再生と、市民の意識転換を促す施策を地道に継続すること以外に対策はあるまい。富山市はその出発点に立ったに過ぎないのである。

#### 4 鳥取市との比較 ～むすびに代えて～

本稿の締めくくりに、不動産学会のテーマ都市であった鳥取市の現状を、富山市と比較しながら簡単に見ておくこととする。

図4-1-1及び図4-1-2は、図2-1-1及び図2-1-2と全く同様に、鳥取市の10km四方の居住人口を昭和45年と平成12年について示したものである。



以上、鳥取市の現状を富山市と比較しつつ検証した。程度の差こそあれ、二つの市には共通の課題が存在することが確認された。

もとより、両市の地勢、歴史、風土、産業構造等は著しく異なり、同一の課題であっても同じ方策を採れば解決できるわけではないし、そもそも採用不可能な施策もあろう。しかし、共通の悩みを抱える他都市について知ることは、自らの状況をより客観的に認識することを可能にするとともに、具体的な対応策を考える上で様々な示唆を得られるものと思われる。

富山市同様、鳥取市も社会の大きな変化の中に置かれている。人口、住民の年齢、ライフスタイル、産業構造、全てが変わる中で、いかにして中心市街地の活力を回復し、維持していくのか。鳥取市が独創的な答えを見出し、輝きを取り戻すことを祈りつつ、筆を擱くこととしたい。

以上

県庁や市役所の位置は富山市と南北が逆だが、よく似た形をしていることが分かる。富山市同様、二つの庁舎が中心市街地に残っていることは今後のまちづくりにとって非常に重要な意味を持つものと思われる。

富山市同様、鳥取市でも中心部の人口減少が顕著に認められるが、平成12年の色は富山より濃く、今でもそこそこ人は住んでいる。2(1)に示した人口密度の差をそのまま反映しているものと思われる。

また、郊外への分散については、鳥取駅の南と鳥取空港東南に一定の人口集積が新たに形成されていることが見て取れる。しかし、富山市と比較すれば分散度合いは低いと言って良さそうである。

一方、図4-2は、図2-2と同じく、平成2年から平成16年にかけての鳥取市内の小売商業の推移をまとめたものである。売場面積の増加割合は富山市を上回る極めて高い水準であり、郊外大型店の進出が相次いだことが分かる。それにもかかわらず全市の売上高は10%の増加にとどまっており、中心商店街の苦境は想像するに余りある。この点、富山市と同じ状況と言える。