

# 富山市のめざす串と団子型コンパクトシティ -マスタープランが描く空間ビジョンと実現に向けた計画・施策-

長岡技術科学大学工学部 教授 中出 文平  
なかで ぶんぺい

## 1. はじめに

富山市は、平成14年に初当選した森雅志市長の下で、一貫した都市政策を推進してきた。特に、都市計画の視点で見ると、平成17年度に着手され平成19年度末に策定された富山市都市計画マスタープランは、コンパクトシティを打ち出したものとして全国的に有名である。さらには、改正法による中心市街地活性化基本計画の第一号認定を受けた富山市と青森市は、両者ともコンパクトシティを目標とした都市として、有名である。後者が従来型の一極集中の構造を提示するのに対して、富山市は「お団子と串」の構造と名付けた多極連鎖型の構造を目指している。それとともに、富山市はこれを実現するために、公共交通主体の都市づくりをするとともに、公共交通沿線居住促進地区の制度化、中心市街地の活性化に向けた多様な施策など、様々なことに取り組んでいる。また、合併後、新市域で一貫性のある土地利用施策を運用するための対策を模索している。本稿では、コンパクトシティを目標とした都市計画マスタープランで示されたものを紹介するとともに、ここで示された空間イメージを実現するために取り組まれた内容について紹介する。

## 2. 富山市都市計画マスタープラン

### (1) 富山市の現状と課題

富山市は、平成8年に旧富山市が中核市に指定された後、平成17年4月に7市町村（旧富山市、

旧大沢野町、旧大山町、旧八尾町、旧婦中町、旧山田村、旧細入村）が合併し、現在の富山市となった。現在、市域面積は1,241km<sup>2</sup>あり、富山県の約3割を占めている。また、海拔0（富山湾）からほぼ3,000m（水晶岳）までの多様な地形を有する都市となっている。

都市計画の面から見ると、富山高岡広域都市計画区域、大沢野都市計画区域、大山都市計画区域、八尾都市計画区域の4つの都市計画区域が併存する。このうち富山高岡広域都市計画区域は区域区分を有する一方、大沢野都市計画区域、大山都市計画区域、八尾都市計画区域の3都市計画区域は、非線引きの都市計画区域である。旧大沢野町、旧大山町、旧八尾町、旧婦中町の地域には都市計画区域外もあり、旧山田村、旧細入村の地域は全域が都市計画区域外となっている。このように、線引きと非線引きの都市計画区域、都市計画区域と区域外が併存するため、一市の中に土地利用規制

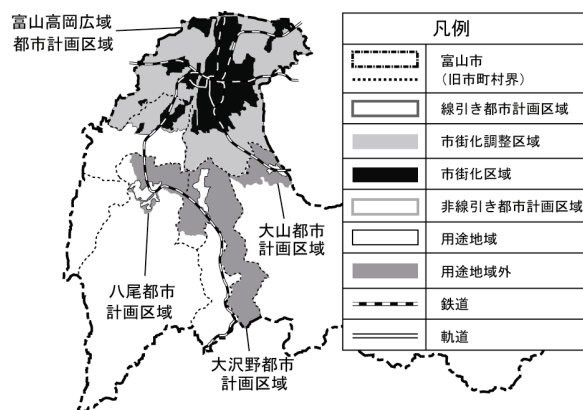


図-1 都市計画区域の状況

の厳しい区域と緩い区域が存在する(図-1)。

マスタープランでは最初に、富山市の市街地特性を示している。第一に、低密度な市街地が広がっていることが、大きな問題点としてまず挙げられている。市街地の外延化により、県庁所在都市では全国で最も低密度な市街地である。もちろん主要施設の郊外移転や大規模小売店舗の郊外立地も進んでいる。

一方、総人口は、平成17年の42.2万人をピークに減少に転じ、平成37年には39万人と約1割の減少となり、その30%にあたる12万人強が高齢者になると予測する。

富山市は、こうした低密度な市街地の広がりに危機感を持ち、市街地の低密度化によって行政コストが上昇することを危惧している。市街地の人口密度と市民1人当りの都市施設の維持管理費(除雪、道路清掃、街区公園管理、下水道管渠管理の費用)との関係をモデル的に試算し、このまま低密度化が進行すると、平成17年の2,500円から20年後の平成37年には2,800円と12%上昇すると示している。

第二の特性として、自動車交通への高い依存度を挙げている。1世帯当りの乗用車保有台数は、富山県で1.73台と全国第2位の高い水準であり、交通手段分担率も、当然、自動車の分担率が高まる中で、平成11年では全目的で約7割、通勤目的では約8割となっており、中核都市圏では全国で最も高い水準である。このため、公共交通が衰退するなど、交通弱者の移動手段確保への懸念が大きく示されている。

これらのことを受けた現状の課題認識として、1.車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい街、2.割高な都市管理の行政コスト、3.都心の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失を挙げている。この認識を併せて、7市町村の合併後の広域な行政区域内で旧自治体の拠点をいかに位置づけるかという課題の解決策として、「これからの本市のまちづくりにおいては、今後の人口減少と超高齢化に備え、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿道に居住、商業、

業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、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』の実現を目指します。」というまちづくりの理念を提示している。

## (2)まちづくりの理念—お団子と串の都市構造

富山市が目指す『お団子と串の都市構造』とは、串が一定水準以上のサービスレベルの公共交通を意味し、徒歩圏をお団子として喩えており、徒歩生活圏(お団子)が公共交通(串)で結ばれる都市構造を目指すものである。すなわち、鉄軌道やバスなどの公共交通の活性化を図るとともに、徒歩圏(お団子)を公共交通(串)でつなぐことにより、自動車を自由に使えない市民も、日常生活に必要な機能を楽しむ生活環境の形成を目指すというものである(図-2)。

コンパクトなまちづくりというと、前述したように人口や諸機能を高密度に集積させた都心部を中心に、同心円状に密度が低くなる一極集中イメージの青森市型が一般的である。しかし、この同心円を基本とした都市構造は、一定の範囲に居住することで、都市施設の維持管理コストや福祉・ゴミ収集、除雪など巡回に必要な行政コストを抑制できるというメリットはあるものの、徒歩と公共交通による生活を実現するには不利である。富山型コンパクトなまちづくりは、7市町村が合併し多くの拠点があることを活かすために、徒歩圏

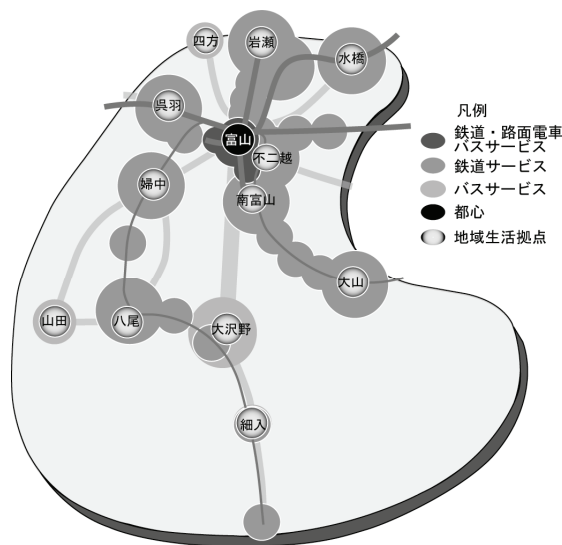


図-2 都市の概念図

(お団子) と公共交通 (串) から成るクラスター型の都市構造を目指すものなのである (図-3)。

富山型コンパクトなまちづくりの進め方として、第一に、規制強化ではなく、誘導的手法が基本であることを打ち出している。つまり、大規模な商業施設や郊外住宅のバラ建ちなどは適正化のための規制を行うものの、駅等を中心とした徒歩圏における街の魅力を高めることで、そこに住みたいと思える市民を増やしていくことを誘導するという手法が基本であるとしている。第二に、市民がまちなか居住か郊外居住かを選択できるようにする、第三に、公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを推進する、第四に、各地域での拠点の整備により全市的にコンパクトなまちづくりを推進するとしている。

コンパクトなまちづくりを実現するためには、まず、人口の減少が顕著であった都心・地域の拠点等の既成市街地において、公共交通の活性化をはじめとした街の魅力を高めることにより、これまで人口が増加した郊外からの転居を促進しようとする点が第一に挙げられる。また、過疎化により人口が減少している農山村地域では、生活を営

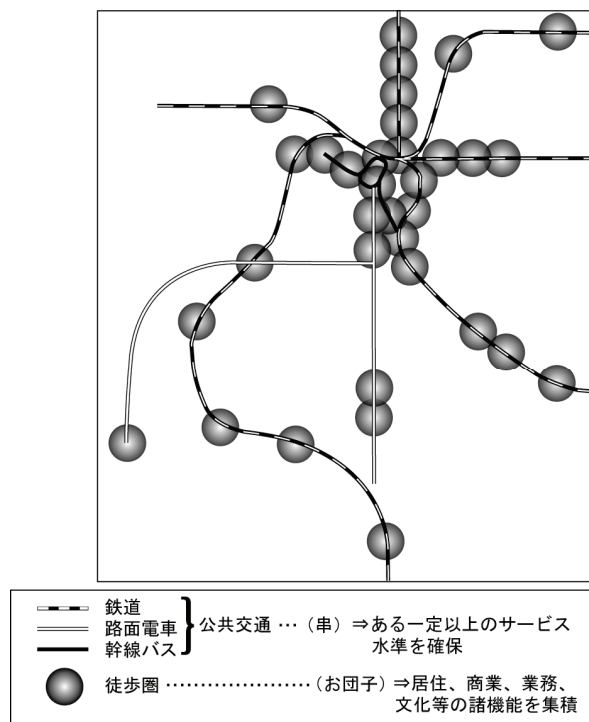


図-3 富山型コンパクトなまちづくりの都市構造

む上で必要な公共交通を維持することなどにより、人口の現状維持を目指すとしている。さらには、公共交通の活性化によって、中長期的に自動車への依存を少なくしながら、公共交通沿線のまちの活性化を実現することで、郊外居住に加えて、多様な住まい方の選択が可能となる生活像を提案している。

### (3) マスタープランで示された将来都市構造

将来都市構造の方向性として、拠点集中型のまちづくりを展開するために、既成市街地への都市機能の集約化を図り、地域生活圏の形成と拠点の育成を図るとしている。この都市機能の集約にあたっては、市域全体の拠点を「都心」とするとともに、市民の日常生活に必要な機能が、身近な地域で提供されるよう、市域を複数の「地域生活圏」に分割し、「地域生活拠点」を配置する。地域生活圏は、生活行動のコンパクト化を図る上での単位となるもので、圏域住民の最寄り品の購入や医療などの日常的な生活がほぼ満たされる圏域となることを目指している。その一方で、買回り品の購入や芸術文化・娯楽・交流など地域生活圏の中ではサービスを受けきれない広域的なサービスは、地域生活拠点と都心を結ぶ公共交通サービスの維持・向上を図ることで、公共交通を利用して都心で享受できるようにする (図-4)。

地域生活圏の設定に際しては、合併後の新富山市の経緯を踏まえて、地域としての歴史的つながりや一体性、まとまりがあり、市民にもわかりやすい地域とする趣旨から、旧市町村界を基本として合併した6町村の地域はそれぞれ一つの地域生

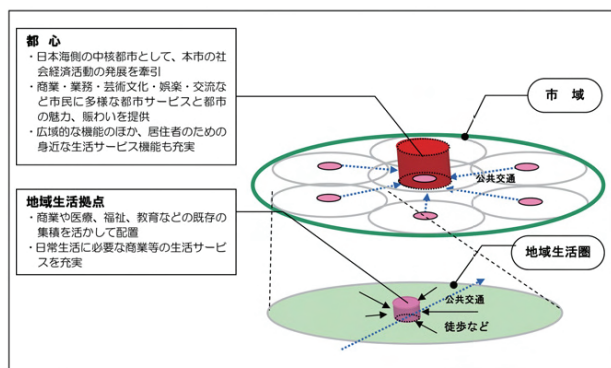


図-4 地域生活圏の設定と拠点配置のイメージ

活圏として区分している。一方、旧富山市の区域は日常生活に必要なサービスを身近に享受できる拠点の育成や、各地域の人口規模のバランスの観点から、河川等の地形や小中学校区等を考慮し、8つの地域生活圏に区分した。地域生活拠点は、既存の都市機能の集積を活かす趣旨から、最寄り品小売業や医療施設、金融・郵便サービス等の生活利便施設が、徒歩圏の範囲にまとまって立地する地区を設定している。これらの生活拠点は合併前の町村の中心については、大山、大沢野、八尾の都市計画区域を有する旧3町は用途地域が指定されている区域内の集積のある地区、細入、山田の都市計画区域外の旧2村は施設集積のある地区が位置づけられ、一方で旧富山市内の地域生活圏と対応した7生活拠点は市街化区域内の集積地区である。

拠点の設定と合わせて、コンパクトなまちづくりの実現に重要な公共交通の路線を「公共交通軸」として位置付けている。このうち市民生活や都市活動を営む上で利便性が高い路線の沿線・沿道に対して、用途地域内の鉄道駅及びバス停の徒歩の範囲を「居住を推進する地区」として設定している。この「公共交通軸」の設定の考え方としては、

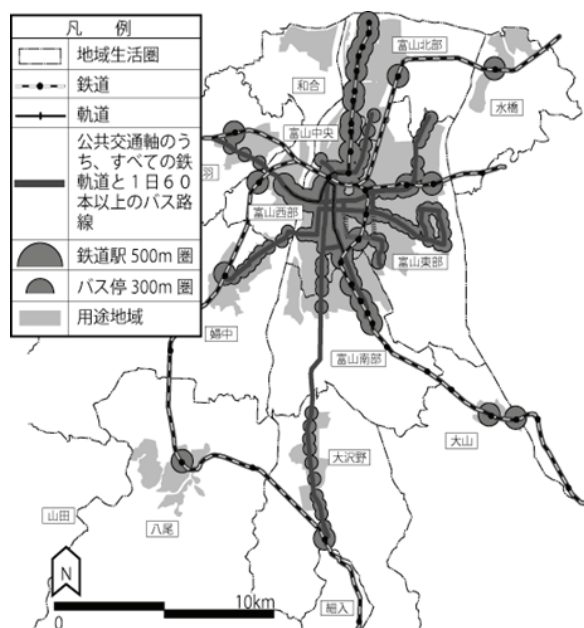


図-5 公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりの都市構造概念図

鉄軌道は、都心を中心に放射状のネットワークを構成し、大量輸送性、速達性、定時性、広域性などの面で、地域生活圏と都心を連絡する優れた交通機関であることから、すべての鉄軌道を「公共交通軸」として設定している。実際には現状では路線によって、運行本数が異なるなどサービス水準に差異があるが、人口や諸機能の誘導、駅関連施設の充実により利用を促進し、活性化を図るとしている（図-5）。

一方、路線バスは、コンパクトなまちづくりの実現に重要な路線を選定し、「公共交通軸」として位置付けている。これには3種類あり、第一に、買回り品の購入や芸術文化・娯楽・交流など広域的なサービスを都心で享受できるようにするために、地域生活拠点と都心を結ぶバス路線を設定している。第二に、運行頻度が高い路線で、市民生活や都市活動を営む上で利便性が高い区間として、1日あたりの運行本数が約60本/日以上ある区間を設定している。第三に、都心と主要施設を結ぶ路線として、大学や病院、空港といった主要施設へのアクセスのための路線を、ネットワークとしての重要性の高さから設定している。

#### （4）居住を推進する地区の設定

前述の「公共交通軸」のうち、すべての鉄軌道と市民生活や都市活動を営む上で運行頻度が高いバス路線の沿線の徒歩圏を、居住を推進する「公共交通沿線居住促進地区」として設定している。既成市街地への人口誘導を図る趣旨から、居住を推進する地区は、工業地域と工業専用地域以外の用途地域が設定されている公共交通軸の区間としており、居住を推進する地区の設定基準として、鉄軌道は10分以内で駅まで到達できる距離を徒歩圏と考え概ね 500m、バスは5分以内で到達できる距離を徒歩圏と考え概ね 300mとしている。居住を推進する地区のうち、富山市総合計画で位置付けられた都心地区（約 436ha）は、まちなか居住推進事業を実施する地区として設定し、都心地区以外の区域を公共交通沿線居住推進地区として、「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」を推進するとしている（図-5）。

都市マスでは、中長期な観点から公共交通の便利な地域に住む人口を誘導するための数値目標として、今後の進行管理の目安となる定量的な目標値を設定している。市の将来人口の目標を設定するとともに、そのうち公共交通が便利な地域として、都心地区と公共交通沿線居住推進地区に住む人口の割合を設定している。

まず、前述のように平成17年現在の人口42.2万人が概ね20年後（平成37年）には減少し、39万人となると予測した上で、現在、利便性の低い鉄軌道の路線も含めて、公共交通軸として設定した鉄軌道・バス路線のサービス水準や利便性を高めることで、「公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合」を増やすとしている。

具体的には、新たな鉄軌道の利便化によるサービス水準の向上により、便利な公共交通沿線を拡大することと、人口密度を上げていくことを挙げている。現在、軌道沿線及びバス路線沿線の面積が2,927haであるが、利便性向上により3,489haに拡大する。バス路線の沿線では、現状の人口密度は34人/haだが、将来的には市街地としての人口密度の目安である40人/haを目指し、鉄軌道の沿線では、現状の人口密度は44人/haであるが、鉄道の輸送力がバスよりも大きいことを踏まえて、将来的には50人/haを目指すことで、公共交通が便利な地域に住む人口の目標を16万2,180人（現状、11万7,560人）と設定している。将来人口を38万9,510人と予測していることから、公共交通が便利な地域に住む市民の割合の目標値は42%（現状28%）となる。

### 3. マスタープラン実現のために行われた施策

マスタープラン策定と同時並行で、これを支える施策の検討が進められた。コンパクトなまちづくりを実現する施策としては、1. 公共交通の活性化、2. 公共交通沿線地区への居住促進、3. 中心市街地の活性化、が3本柱として示された。これらはまちづくりの考え方として、都市マスタープランや総合計画、さらには「高齢者総合福祉プラン」「環境基本計画」などの計画にも位置づけられる

こととなる。

#### （1）公共交通の活性化

市は公共交通活性化計画を平成19年3月に策定し、マスタープランで示した公共交通軸（鉄軌道6路線と幹線バス13系統）について全市的な活性化の方向性を示した。

まず、基本的な考え方として、①まちづくりの観点から必要なものについては、行政がコストを負担し、公共交通を活性化させること、②公共交通の活性化と沿線のまちづくりを一体的に行うことを示した。1)鉄軌道の活性化については、市内の鉄軌道（JR北陸本線、JR高山本線、富山地方鉄道（以下、地鉄）本線、地鉄上滝線、地鉄市内電車、富山ライトレール）は、市民生活の足として利用できるサービスレベルの確保を目指し活性化を図ること、2)バスの活性化は、公共交通軸となる幹線バス路線については、利用者の利便性、快適性等を高めるよう活性化を図ること、一方、市域周辺部の集落等の維持を図るため、赤字バス路線への助成、コミュニティバス、乗り合いタクシー等の運行の確保を必要に応じて行うこと、を基本方針として示した。

具体的には、第一に、JR富山港線の廃止を受けて進められた日本初のLRTポータラムの整備である。北陸新幹線の建設に伴って、在来線の富山駅付近での連続立体交差事業が行われることとなったが、その際に、利用者減の著しい富山港線をどう扱うかが議論され、その結果、平成15年5月には路面電車化を市長が正式表明し、その後わずか1年足らずで第三セクターが設立され、平成18年4月29日に日本初のLRTとして開業した。

駅北口から2駅分は、北口市街地へのアクセス向上や将来的に南側の軌道線との連結を目指していることもあり、既存区間を廃止し、四車線の都市計画道路に道路併用軌道として移設している。また、路面電車化による利便性を高めるために、駅間の長かった部分を中心に5駅を新設した。これらの利便性の向上を契機として、沿線地区での一体的なまちづくりを目指して、2駅での駅前広場の整備とそれに伴うフィーダーバスの系統化、

9箇所での自転車駐輪場の整備などがされている(図-6)。LRTのネットワークを富山ライトレール(7.6km:平成18年4月開業)、既存の地铁市内電車線(6.4km)、市内電車線の環状線化(0.9km:平成21年12月開業)に加えて、将来的には新幹線整備と在来線高架化事業後の富山ライトレールと市内電車線の南北接続(0.3km)、南富山駅での地铁上滝線乗入れ(10.1km)と展開することを進めている。

また、JR高山本線でも、平成18年度から事業者の協力を得て社会実験として実施しており、平成23年度からは活性化事業として取り組んでいる。経費を市が負担する増発運行については、社会実験前に富山-越中八尾間で一日34本運行していたものを、社会実験で最大59本に増発し、活性化事業としては、効果のみられた朝夕の時間帯の増便を中心に43本の運行としている。また、西富山駅~速星駅間に新駅「婦中鶴坂駅(臨時駅)」を設置し、沿線の各駅でパーク&ライド駐車場や駅前広場、トイレ、駐輪場の整備に加え、フィーダーバスの運行や車両のラッピング、ポケット時刻表の作成など利用促進施策を併せて実施している。

## (2) 公共交通沿線地区への居住推進

都市計画マスタープランの「お団子と串の都市

構造」を実現するために設定した公共交通沿線居住推進地区では、住宅立地に対して様々な支援が行われている。公共交通沿線住宅・居住環境指針が定められ、それに適合した一戸建て住宅、分譲共同住宅を取得する人に対する公共交通沿線住宅取得支援事業、適合する共同住宅を建設する事業者に対して公共交通沿線共同住宅建設促進事業の二つの補助事業を用意している。

具体的には、都市マスタープランで位置づけた公共交通沿線居住推進地区への居住を推進するため、まちなか居住推進事業と同等な助成を実施する制度を、平成19年10月から実施している。ここでは都市マスタープランで示した徒歩圏のうち都心地区の区域を除いた区域である公共交通沿線居住推進地区に対して、市民向けには、戸建て住宅・共同住宅の建設・取得に対する補助として30万円/戸と、2世帯住宅の場合は10万円/戸、区域外からの転入の場合は10万円/戸の上乗せ補助がされる。事業者向けの支援としても、共同住宅の建設費に対して70万円/戸が補助されるとともに、地域優良賃貸住宅供給事業の対象地域を拡大している。平成24年3月までの実績として、651戸に対して補助されている。



図-6 LRTの概要



図-7 市内電車環状化事業の路線

さらに、都心地区と位置づけられた区域には、一定水準以上の戸建て住宅を建設・購入する人や分譲型住宅を取得する人に対する「まちなか住宅取得支援事業」、まちなか以外からまちなかの賃貸住宅へ転居する世帯に家賃を助成する「まちなか住宅家賃助成事業」が用意されている上、市民向けの支援として「まちなかディスポーザー排水処理システム整備事業」「まちづくり計画策定支援事業」等がある。さらには、事業者向けには「まちなか共同住宅建設促進事業」「まちなか地域優良賃貸住宅補助事業」「まちなか住宅転用支援事業」「まちなか住宅併設店舗等整備支援事業」等が用意されている。

### (3) 中心市街地の活性化

富山市は平成19年2月に、全国第1号として、中心市街地活性化基本計画の認定を受けており、1.公共交通の利便性向上、2.賑わい拠点の創出、3.まちなか居住の推進を3本柱として挙げ、27事業を計画に示している。

公共交通の利便性向上としては、富山市中心市街地を通る富山地方鉄道富山軌道線の環状化による強化が挙げられる。軌道線は戦前から市内に整備が進められ最盛期には延長10.8kmに及んでいたものの、昭和40年代半ばからはモータリゼーションの進展により路線が縮小され、現在は路線延長6.4kmとなっている。路線の縮小と並行して中心市街地の衰退も進んできたが、中心市街地活性化の柱として、位置づけられている。さらには平成18年度に策定された公共交通活性化計画でも、コンパクトなまちづくりの実現に向けて環状線化事業を主要事業に位置づけている。その後、市内電車環状線化事業が施行され、平成21年12月に開業した。富山市の文化・交流・商業の拠点となる地区に0.9kmの単線軌道を延長し電停を3ヶ所設置して、1周約3.4kmを20分、運行間隔10分で運行している。この事業では、軌道の整備及び車両の購入に要する費用を富山市(公)が負担し、運行は富山地方鉄道(民)が行う、『公設民営』方式を導入している。

環状線化は広域ネットワークの拠点となる富山

駅周辺地区と商業機能等の集積が進められている平和通り周辺・総曲輪地区の2つの都心核の連携強化と都心地区での回遊性の強化、そして将来的には南北路面電車の接続による路面電車ネットワークの形成が目論まれている。これまでの軌道線に、西町交差点から平和通り一大会場ー県道富山高岡線を経て丸の内交差点に至る約940mを延伸し新たに3つの電停を設置して環状化させて、平成21年12月23日に開業した。このルートは国際会議場、市民プラザ等の交流施設へのアクセス性を向上させ、富山城址公園や総曲輪フェリオ・グランドプラザ地区といった集客施設を結ぶものである。一日の平均乗降客数は、2,200人余りで土日、祝日の利用者が多く、開業後の市内電車全体利用者数が10.9%増となるなど、まちなかの賑わいに寄与している(図-7)。

公共交通活性化計画では、将来、市内電車の上滝線への乗入れにより、市内軌道線と上滝線の連携を強化し、富山市南部方面から中心商店街へのアクセス性の向上を図ること、富山駅付近連続立体交差事業に合わせて市内軌道線と富山ライトレールの接続を図り、都心地区と富山市北部方面のネットワークの強化を図ること、富山大橋の架け替えに合わせた軌道(単線区間)の複線化、電停のハイグレード化や新型車両の導入などを進めること、といった形で、LRTネットワークの路線として機能強化を図ることとしている。

さらには、公共交通網との相互活用によってまちなか移動の利便性を向上させることを目指して、自転車市民共同利用システムの導入支援が行われ、コミュニティサイクルシステム導入事業が平成22年3月より開始された。共同利用自転車ステーションを中心市街地に15か所設置し、計150台の自転車を配置して運用している。

二番目の賑わい拠点の創出については、中心商業地区で、その核となる大規模商業施設、全天候型多目的広場、立体駐車場を一体的に整備している。駅から市役所と県庁の間を通る大通りと東西に走る平和通りが交差する一番町交差点の北東街区、すなわち中心市街地の総曲輪(そうがわ)の

商店街の西端部に当たる街区で再開発事業が進められ、「総曲輪フェリオ」として平成19年にオープンし、キーテナントとして約200m東にあった老舗百貨店の大和が、その他に様々な専門店が入っている。これに併せて、もともとあった市道に加えて2本の市道を付け替えるとともに、2つの再開発事業によるセットバック分を合わせて、総曲輪通りと平和通りを結ぶ形で、グランドプラザを整備し平成19年9月に開業している。幅21m、奥行き65m、施設面積約1,400㎡、天井までの高さは約19m余りで、積雪寒冷地の気候にも配慮し、賑わいの核となる全天候型の多目的広場として整備したもので、ガレリア（ガラスの大屋根）、277インチの大型ビジョン、昇降式ステージなどを備えている。また、これらと連動して、平成17年4月に開業した駐車場棟の周りを店舗棟が取り囲む配置とした西町・総曲輪地区の市街地再開発事業も行われている。

グランドプラザでは、年間を通じて様々なイベントが開催されているが、平成22年4月から第三セクターのTMOである(株)まちづくり富山が管理・運営している。特に冬季間に約1ヶ月（平成21年は45日）エコリンクを開いており、年に1万5千人以上の入場者を呼んでいる。また、まちづくり富山は総曲輪通りで、市内全域の地元農産物の情報発信と販売促進を図るため開設された「地場もん屋総本店」や大学生等の街なかでの活動拠点として開設した「富山まちなか研究室」も運営している。

三番目のまちなか居住の推進については、前述のように平成17年度からまちなか居住推進事業を実施している。平成16年時点で55.7人/haである中心市街地の夜間人口を、10年間で約3,000戸の住宅を都心地区で供給することで、65人/haまでに回復させることを目的として、まちなか住宅の建設業者と購入又は賃貸する市民に対して助成を実施している。平成22年度末までに392件、774戸の住宅に助成が行われており、これによって事業開始前の5年間では年平均116人が転出していたが、事業実施後の5年間では年平均66人の転入増

となっており、戸建住宅では約46%、共同住宅では約85%が区域外からの転入である。

#### 4. お団子の魅力向上に向けて

##### (1) お団子の魅力を高めるための取組みの検討

これまで、人口減少や少子高齢化、環境負荷の増大などの課題に対応するため、「富山市都市マスタープラン」に示す通り、自動車に依存した拡散型社会を見直し、自動車を自由に使えない市民も、日常生活に必要な機能を楽しむ生活環境の形成を目指す「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を推進してきた。目指す都市構造の概念は、徒歩生活圏『お団子』を利便性の高い公共交通『串』でつなぐことであり、前述したように富山ライトレールの開業やJR高山本線の活性化などの『串』づくりの取組みを進めている。今後さらに効果的にコンパクトなまちづくりの実現を図るために、まちなかや公共交通沿線での『お団子』づくりを重点的に取り組むことが重要となる。

富山市ではお団子が備える機能の観点からお団子を、

①都市の玄関口としての駅周辺地域（都市核：シティ・コア1ヶ所）—都市の顔としてふさわしい、芸術文化・娯楽・交流など多様な都市機能を有するとともに、商業的な活力や賑わいがあり、人口密度が非常に高く、市民や来街者が頻繁に行き交う駅周辺地域

②都市内の地域中心的な駅周辺地域（地域核：エリア・コア9ヶ所）—商業・業務・居住等の都市機能を有するとともに、人口密度が高く、最寄り品の購入や医療などの日常的な生活がほぼ満たされる駅周辺地域

③概ね徒歩圏内の日常生活を支える駅周辺地域（生活核：ライフ・コア22ヶ所）—日常生活を支えるスーパー等の利便施設を有し、人口密度が比較的高く、居住系土地利用を主体とした駅周辺地域で、他のコアへは容易にアクセスでき、圏域内で不足する商業、医療等のサービスも享受できる駅周辺地域



と3つの類型に分類している。

これを基に平成22～23年度にかけて、人口や都市機能の誘導を促進するための土地利用計画について具体化に向けた事例研究を行い、『お団子』の魅力を高めるための仕組み等を策定することを目的として懇話会を開き、『お団子』への居住人口と都市機能の誘導に有効な土地利用計画を中心とした仕組みや施策等を検討した。

まず、お団子のまちづくりの魅力として、これまで取り組んできた取組みも含め、1)道路網、2)公共交通、3)住宅・住環境、4)商業立地、5)教育施設、6)防災、7)防犯、8)健康・福祉（高齢者）、9)子育て、10)景観、11)歴史・文化、12)環境・エコの12の魅力項目を挙げた。

## （2）南富山周辺地区のまちづくり方針の検討

お団子の魅力を高めるための取組みについて、都市マスタープランで「地域生活拠点」として位置付けている「エリア・コア」の中からモデル地区を選定しケーススタディを行った。①交通結節拠点性や機能立地特性を背景に、潜在的な魅力を持っている、②既存の基盤・機能集積を活かすことで、まちづくりの効果が見込める、③事業化に向けて、一定のポテンシャルを持つ地域である、という観点から南富山駅周辺地区を選定した。この南富山駅は市内電車線の終点であり、富山地鉄上滝線と接続していることから、第3章で示したように、将来、富山ライトレールと市内電車線の南北接続に併せて、富山地鉄上滝線乗入れを展開することになることから、駅周辺地区は交通結節点として重要な地区である。

まず、「お団子の実現のための取組み」に関して、実際の地域における現況を把握し、魅力項目を分析した。その地域の持つ魅力をはっきり見える形にすることが重要であるため、新たな魅力を創出することだけでなく、地域が持つ潜在的な魅力を伸ばすことや、地域の持つ強みを伸ばすために改善すべきこと等を整理した。次に、まちづくりの魅力項目毎の量と質の特性を分析し、まちづくりの際に、伸ばすべき「魅力」及び「特性」、改善事項を把握する。その上で、まちづくり方針と

して、特性に基づいた地域の将来像、土地利用の方針、魅力項目ごとの魅力づくりの方針を記述した後、まちづくりの構造図と魅力毎のまちづくりの実現方法を整理した。これらの検討の後、お団子のまちづくりを先導する施策として戦略的なまちづくりの方針として、南富山駅周辺の魅力を高める上で重要な役割を果たす駅周辺街区（約200m圏）について整備方針を検討した。ここでは南富山駅を核とした「地域の顔や交流拠点」、「高齢者や子育て世帯が健康で安心安全に暮らせるためのまちづくり」に関する整備方針や実現手法を検討した。

## （3）お団子まちづくり方針の作成プロセス

南富山周辺地区におけるケーススタディ結果を踏まえて、お団子まちづくり方針の作成プロセスを整理した。

お団子のまちづくり方針は、都市マスタープランやコア（鉄軌道駅周辺）の位置付けを踏まえて、今後、お団子のまちづくりを具体的に進めていく際の言わば「地区レベルのまちづくりのマスタープラン」となるものと位置付けている。お団子まちづくり方針を作成することにより、地域住民や民間事業者などまちづくりに関わる多様な主体が、お団子の将来像を共有することができ、個々の建築行為、開発行為を地域の将来像に適合するよう誘導することが可能となる。また、お団子まちづくり方針を、地区計画等のまちづくりのルールづくりにつなげていくことで、実効性を高めることも可能となる。お団子まちづくり方針が、地区計画等を検討する際の土台となることを意味する。

お団子の魅力向上及び居住人口や都市の諸機能の誘導・集積・定着を目的に、お団子内の魅力を引き出し、さらに空間の質、生活の質を高めていくためのまちづくり方針は、次のプロセスにより作成する（図-8）。

### 【ステップ(1)】現況・成り立ち

このステップでは、地域の特性を踏まえたまちづくりを検討する上での基礎的な情報として、1)市街地形成の経緯、2)地域のまとまり、3)人口特性、4)空間特性（①土地利用現況、②用途地域、

③面整備履歴、④建物利用の変化、⑤地価分布、⑥公共施設分布、⑦その他地域資源)、5) 交通特性 (①公共交通施設、②都市計画道路、③交通量、④幅員別道路網)、6) 生活関連施設 (教育施設、福祉施設、医療施設、商業施設など) などの諸特性、整備状況について整理する。

【ステップ(2)】まちづくり基本方針

このステップでは、地域のまちづくりを考える上での与件となる上位計画での位置付けを把握する。まず、都市マスタープランで、地域別構想に記載する検討対象地域の土地利用、交通体系等の方針を確認する。それとともに、検討対象地域におけるお団子の位置付け及びお団子として備えるべき交通結節機能、都市機能を確認する。

【ステップ(3)】まちづくりの魅力項目毎の特性分析

このステップでは、ステップ(1)及びステップ(2)の整理を踏まえて、まちづくりの対象エリアを選定するとともに、対象エリアの「量的側面」と「質的側面」から地域の魅力の現状を分析し、まちづくり(お団子づくり)に活かすべき魅力項目や改善すべき魅力項目を把握する。魅力特性を評価する際には、後述するステップ(4)地域の将来像にどのようにつながるかということ念頭において作業する必要があり、地域の将来像は、お団子のまちづくりの核となる駅周辺の空間像・都市活動像や、お団子内での生活像を設定するものであるため、この点を念頭におく必要がある。

【ステップ(4)】まちづくり方針の検討

このステップでは、まず、「都市マスタープラン」や「コアの位置付け」に加え、地域の魅力特性の分析・評価から得られた情報を反映する「①地域の将来像」、地域の将来像を実現するための「②土地利用の方針」、ステップ(3)の「魅力特性の整理」を踏まえた「③魅力づくりの方針」を整理する。なお、まちづくり方針の検討にあたっては、地域の望ましい将来像を設定し、その実現のために魅力特性をどのように活用するか(あるいは改善するか)という観点で整理する。

次に、将来像や方針を基に、駅周辺 500mを包

含する生活圏の、土地利用の方針及び魅力づくりの方針を地図に整理した「①まちづくりの構想図」と既存の事業・制度に加え、方針実現のために有効な新たな事業・制度の検討も行う「②まちづくりの実現手法」を整理する。

さらに、魅力を高める上で重要な役割を果たす、駅を中心とした地区の「①駅周辺街区の整備方針」と「②駅周辺街区の実現施策」を整理する。お団子の魅力向上は段階的な取組みとなることから、お団子の中心的施設である駅関連施設や、地域のイメージ形成に影響を与える駅周辺街区の整備波及効果の高い取組みを先行させる。

このように、都市マスタープランで示した『お団子』という空間理念を、地区レベルで実現する方策を立案するための方針を提示している。さらには実際に、南富山駅周辺では、検討した計画案を手掛かりに、地元と検討を始めようとしている。

本稿は、2012年建築学会研究協議会(都市計画部門)の主題解説として示した文章を基に、大幅に加筆修正したものである。

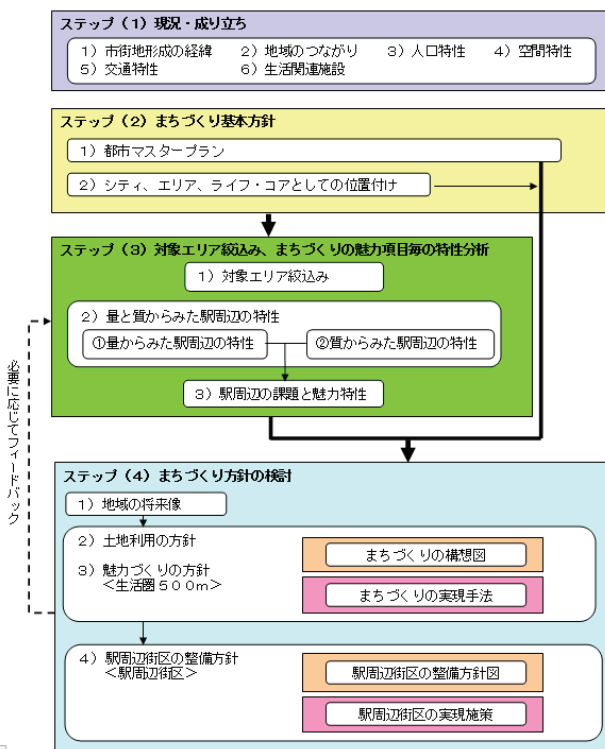


図-8 お団子まちづくり方針の作成の流れ