

視 察 調 査 報 告 書

委 員 会 名	経済建設常任委員会
参 加 者	委員長 原田 範次 副委員長 野本 篤 委 員 鈴木 雅子 杉浦 久直 小田 高之 加藤 嘉哉 小木曾 智洋 畔柳 敏彦 柴田 敏光
視 察 日 時	令和2年1月22日（水）13:30～15:00
視察先・概要	富山県富山市 人口：418,045人 世帯数：176,403世帯 面積：1,241.77 k m ² 特記事項：住みよさランキング2019（東洋経済）総合48位 （安心325位、利便260位、快適92位、富裕80位）
視 察 項 目	コンパクトなまちづくり（立地適正化計画）について
視 察 概 要	1 まちづくりの課題 富山市では、「車を使えない人にとって極めて生活しづらい街」、「割高な都市管理の行政コスト」、「都心の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失」の3点がまちづくりの課題となっており、今後の人口減少と超高齢化社会により、さらに深刻化していくことが危惧されていることから、「徒歩圏に日常の生活に必要な機能がそろっていないため、自動車がないと生活できない」、「公共交通があるけれども、サービス水準が不十分なため利用しにくい」、「車を自由に使えない市民にとっては極めて不便」といった現状から、日常の足として使える公共交通のサービス水準を確保し、公共交通を活性化することにより、自動車を利用しなくても日常生活に必要な機能を利用できるまちづくりを目指している。 2 目指すコンパクトシティ 富山市は、地方都市としては比較的恵まれた鉄軌道網を有している特徴があることから、鉄軌道と運行頻度の高い幹線バス路線で地域の核となる生活拠点を結び、それぞれの拠点ごとにコンパクトにまとまっていくまちづくりを推進することとしている。 お団子（徒歩圏）の中では、徒歩や自転車を日常的に利用し、お団子間は便利な公共交通で移動することによって、車が自由に使えなくても生活に必要なサービスを享受できるまちづくりを目指している。 3 コンパクトなまちづくりの進め方の基本方針 (1) 規制強化ではなく、誘導的手法が基本 (2) 市民が町なか居住か郊外居住かを選択できるようにする (3) 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

	(4) 地域拠点の整備により、全市的にコンパクトなまちづくりを推進 4 立地適正化計画 都市マスタープランを上位計画とする立地適正化計画では、市の目指すコンパクトなまちづくりをさらに進めるため、お団子の将来像を大きく四つに分類して、居住や都市機能の誘導を行うこととしている。各地域の拠点などに、居住を誘導する「居住誘導区域」と都市機能を誘導する「都市機能誘導区域」を定め、居住及び医療、福祉、商業施設などの日常生活に必要な都市機能を計画的に誘導することとしている。
所 感 視察しての感想 や岡崎市への提 言など	・次世代の軽量路面電車として注目を集めるLRTによる公共交通ネットワークを軸に、人口減少が既に始まっている町を、規制ではなく補助などのメリットを出し、誘導型の手法による拠点集中のまちづくりが進んでいた。平成14年から検討されてきたということ。とても大きな予算を必要とする事業にもかかわらず、強いリーダーシップによって進められてきたことがわかる。また、市域のエリアにはコミュニティバスや鉄道利用を促進するための補助なども実施されていた。公共交通が充実することで、自動車への依存度が下がり、町の渋滞緩和や環境効果も期待される。また、歩くことがふえ、健康寿命の延伸や医療費削減効果を狙っていた。何より高齢化により移動手段に困る市民が既にいる、そして今後さらにふえることは間違いない。政治と官民連携によるまちづくりへの強い意志を感じた。本市もその姿勢を見習うべきである。 ・周辺部の地域生活拠点においてもスーパーやドラッグストアなどに建設補助金を出しているのも特徴的なことだが、まだ実績はないということ。職員の説明でわかりやすかったのは、コンパクトシティがどれだけ推進されているかということが数字でわかったということ。ただし、居住誘導地域への人口が10%ふえているという点については、説明があったとおり、2005年の計画策定時には入っていなかった高山線沿線の人口が新たに2018年に加えられたためというほど長い年月をかけて行われるため、速やかな変化は出てこないと思われる。居住誘導区域が、区域とその境目については補助金などについての不公平は起きないかということについて、若干の意見はあるがそれほど大きな支障はないということであった。 ・富山市のコンパクトなまちづくりはコンパクトシティの先進事例として、立地適正化計画制度が国において制定される以前からの着実な取り組みがされてきていることがよく理解できた。誘導的手法の導入による居住推進とともに、歩いて暮らせる地域生活拠点を団子と団子の串となる公共交通基幹軸の整備にしっかり取り組んできていることがよくわかった。本市においても、公共交通の基幹軸の充実にしっかり取り組んでいくことが望まれるが、今後の人口動態を想定した重点的な取り組みがされるよう、次期岡崎市総合交通政策、岡崎市地域公共交通網形成計画等の作成をしっかり注視していきたい。

・都市計画は長期にわたる時間軸が必要となること、また、既存の資源を再活用しつつ、新たな資源をどこに投入するか、丁寧かつ大胆に実行していくことの大切さに改めて気づいた。コンパクトシティ・プラス・ネットワークを長期的には目指しつつ、それ以外の地域に対しても、短期的にはどう張りめぐらすかを考える必要はあると思う。六ツ美の取り組みの行く末を見守りたい。

・コンパクトなまちづくりの進め方の中に、公共交通の活性化によるまちづくりの推進があり、富山駅を中心に放射状のネットワークを形成するLRTネットワークによって、歩いて暮らせるまちの実現を目指しているとのことである。そして、その取り組みに対して市が多くの予算を確保している点に着目してみると、その基本コンセプトに、市民が暮らしやすい環境整備がある。本市においても、市民の暮らしやすさを主眼に置いた施策を進める必要がある。

・平成18年のまちづくり3法の改正により、コンパクトシティの考えが導入されて以来、さまざまな自治体において事業が展開されているが、富山市は成功した事例として紹介されていることが多い。これは、LRTを初めとした公共交通の活性化戦略によるところが大きいものと考ええる。そもそもコンパクトシティとは、無秩序に土地利用が郊外へ拡大することを抑制し、空洞化した中心市街地の活性化と、生活に必要な機能を集約、集積し、インフラ等行政コストの削減を目指しているため、ネットワークのかなめである公共交通の充実が必須になってくる。本市も主な公共交通としてバス路線の維持に多額の公費を投入しているが、コンパクトシティ・プラス・ネットワークにおけるネットワークの部分に対し、どれほどの効果があるのか不明である。将来的に持続可能な都市経営のために、公共交通の充実は切り離して考えることのできないものであり、JR岡崎駅、名鉄東岡崎駅、旧中心市街地を結ぶ、定時制を確保できる基軸となる軌道交通の導入においての検討も必要と考える。

・公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの特徴は、人口集中の都心地区と公共交通沿線居住推進地区のお団子と串の都市構造を目指して進めていることである。四つのポイントがあり、一つ目はコンパクトなまちづくりの進め方として規制強化でなく、誘導的手法を基本とし、二つ目は、市民が町なか居住か郊外居住かを選択できるようにすること、三つ目は公共交通によるコンパクトなまちづくりを推進すること、四つ目は地域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いうものである。特筆すべきは、都心地区や公共交通沿線居住推進地域への誘導として、住宅の建設事業所や住宅建設や購入する市民に対して助成制度を設けていることである。また、積雪寒冷地の気候に配慮した全天候型の多目的広場を整備し、都心部への誘導も功を奏している。郊外に住む65歳以上の高齢者を対象に中心市街地へ出かける際に公共交通料金を1回100円とする割引制度の実施、地域包括ケア拠点の整備、また、商業施設の誘導を目的とした新規出店事業者への補助制度

	を創設し、コンパクトな町への誘導施策が多くあることに注目をした。本市においても熟考すべき点に気づかされた。 ・中心市街地を対象としたコンパクトなまちづくりではなく、駅拠点を多数設置して、横串となるようバス、ライトレールなどでつなぐ考え方で行っている。本市も中心市街地のみの考え方ではなく、幅広く考えていくべきである。移住する世帯の家屋が空き家となることへの対応も、同時に考えていかななくてはならない。
委員長の総括	富山市では、市内の中心部約436ヘクタールを「都心地区（町なか）」とし、市内の鉄軌道6路線の駅を中心とした500メートル以内と、1日おおむね60本以上運行されている13路線のバス停から300メートル以内を「公共交通沿線住居推進地区」として位置づけている。 都市マスタープランは「団子と串」を基本方針として、1、規制でなく誘導的手法を基本、2、市民が町なか居住か郊外居住かを選択できるようにする、3、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、4、地域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、これらを具現化する予算として、平成31年度投資的経費を市民1人当たり48,053円計上している。 本市における第7次総合計画において、富山市同様に未来に投資する体制を議論したい。