

敦賀市 敦賀駅西地区土地活用事業について

日 時：令和 6 年 11 月 12 日（火）14 時～15 時 30 分

場 所：TSURUGA BOOKS & COMMONS 「ちえなみき」2 階

福井県敦賀市 人口 62,375 人（R6 1/末）面積 251.41 km²

視察目的：敦賀市西地区の土地活用に係るスキームについて学習し、土浦市駅前
の発展、活性化のための参考とする

対 応 者：敦賀市市議会議長 中野史生様、敦賀市まちづくり観光部

まちづくり推進課 佐藤雅善様、「ちえなみき」森本晴美様

参加議員：海老原 一郎、篠塚 昌毅、小坂 博、今野貴子、勝田 達也

矢口 勝雄、奥谷崇、滝田賢治、柳澤健二

◆主な説明内容

現在、敦賀駅西口には複合的に様々な施設が展開しており、曜日を問わず、非常に賑わいを見せている。今回はその中の知育・啓発施設である TSURUGA BOOKS & COMMONS 「ちえなみき」にて、敦賀駅西地区土地活用事業についての説明を受け、その後 実際に西口周辺を見て回った。敦賀駅は元々西口が中心市街地となっており、港町までつながる商店街もあることから、それに併せる格好で大学の誘致や駐車場の整備など開発を行ってきたという背景がある。今回の西口駅前での取組みは、これまでの開発の中でも大きなもので、市として初となる官民 連携の事業であった。平成 27 年に、敦賀駅までの新幹線延線が 3 年間前倒しとなることが決定したことを受け、プロポーザル形式での入札を開始。そこで市側が西口駅前に求めた機能は、北陸の玄関口としての役割を果たすということ、そして市民の普段使いの居場所になること、という 2 つの機能であった。当駅に来訪する旅行客と、市民が普段使いす

る場所の両立、そのためには多様な機能を持つ必要があるが、その上で、飲食、物販、宿泊などの機能は民間に任せ、ビジネスになりにくい知育、子育て、交流機能などは行政で受け持つよう役割分担を定めた。機能のすべてを民間に任せると、営業利益の追求に走り、よいビジョンが生まれてこない。しかし、行政の力だけでも賑わいは生まれない。得意分野を補い合いながら連携して当事業を進めていくという形であるが、その2つの真ん中として打ち出したのが公設民営の本屋（ちえなみき）という業態であり、この本屋を含めた各種テナントをいかに持続的に経営していくかが、本事業の大きなポイントであった。ここで重要となるのがTIF（Tax Increment Financing）という考え方であり、これは開発プロジェクトなどの事業費の一部を、開発エリアの固定資産税等の増収で賄おうという考え方である。本事業ではテナント等の運営は民間に任せ、整備などは行政が行うが、公共施設整備費などの歳出を当該エリアの定期借地料や、立体駐車場の納付金、固定資産税の増収分の歳入と相殺するような形で運営を行っている。また事業の開始にあたって民間のコンサルタント会社である(株)青山財産ネットワークス（以下青山財産）を主体とするSPCが設立されており、この会社が本事業の事業者となっているが、総事業費31.4億円の中で、26.2億円を民間からの投資で賄うといったことを成し遂げている。多角的に官民の連携がとれた本事業であるが、十分な連携が取れていることが前提ではあるものの、そのスキームは十分に他自治体においても応用できるものだと感じることから、土浦市においても今後の駅前のみならず市内他地域の活性化を図る際にはぜひ検討されるべき手法だと考える。

◆質疑応答

Q：SPCとはどういったものか？

A：SPC（Special Purpose Company：特別目的会社）といい、企業で運用する事業が特定されており、その特定された事業のために設立された法人のこと

をいう。今回にあっては敦賀 駅西口土地活用事業に際して作られた特別な法人であり、敦賀駅前の不動産事業以外の事業を全く行っていない。人的な括りにおいても代表理事がいるのみで、従業員はいない。資産を保有したり、融資を受けたり、資産を保有するだけの法人格を持っているのみの会社。当然空箱だけの会社では信用が無く、投資を受ける対象とはならないが、不動産特定共同事業法の許可を受けた三号事業者である青山財産が運営の責任を持っているということによって、本 SPC が一般の投資家から投資を受けられるようになっている。本事業の建物は SPC が保有しており、各テナントと賃貸契約を結ぶなど、不動産売買を行っている。

Q：倒産隔離型スキームとは？

A：青山財産ネットワークスが SPC に出資金を出しているが、これは一般の株式資金ではなく、匿名組合出資という事業に対する出資であり、この会社に対する支配権を持っていない。この会社に支配権を持っているのは別の一般社団法人であり、こちらは青山財産ネットワークスとは別格の資金を本事業に出している。仮に青山財産ネットワークスの事業がおかしくなったとしても、本事業のために作った SPC はおかしくはならない（倒産隔離がなされている）。

Q：ここでいう一般社団法人とはどういったものか？

A：個人の資格を持って公平な判断をすることができるもの、つまり信用のおける弁護士、公認会計士、税理士などの士業の方が代表になっている法人。本事業の代表者もそのような士業をもつ方が代表になっている。

Q：匿名組合出資に投資している大口投資家、法人がいると思うが、青山財産がいるからその信用感に対して投資をしているのか？

A：本事業は非常に公共性の高いプロジェクトであり、敦賀市民のためへの施設であるということで、敦賀に地縁のある大口の匿名投資家が出資を行って

いる。また、青山財産を信頼 している出資者もいる。

Q：投資に対するリターンはどれくらいか？

A：青山財産の所有する東京の収益物件よりも若干良い程度。

Q：建物、土地の借地権はそれぞれ何年なのか？

A：スターバックスやホテルなどの建物は 50 年。土地は 25 年。建物自体は経済的耐用年数は 37 年ほど持つが、敦賀市の公募が 25 年という条件だったので、それに即して提案した。

Q：他自治体でも実績があるということだが、行政から要望があれば、同じような開発行為を検討するのか？

A：話をもらえれば、相談は可能。

柳澤健二

◆視察感想

海老原一郎：この事業は、北陸新幹線が敦賀駅まで結ばれたことに伴い、敦賀駅西地区を不動産特定共同事業法を活用した P R E（公的不動産）利活用・開発した事業とのことでした。プロポーザルで民間事業者（青山財産ネットワークス）の計画が選ばれ、青山財産ネットワークスが、全国の投資家からの出資や地域金融機関からの融資を受け、事業資金を調達し、不動産特定共同事業法に基づく特例事業者となる特別目的会社（合同会社敦賀駅西口 P）が敦賀市と定期借地契約を結び、建物の建設、保有、賃貸を管理しています。この地区には、ホテルや市民交流広場、地元海産物やスイーツの飲食店舗が整備されましたが、何ととっても、もう一つ、日本初の公設民営の書店「ちえなみき」も整備されました。本の販売だけでなく、子どもから大人までだれでも棚の本も読め、知育・啓発施設となっていました。土浦市立図書館でも、誰でも申し込めば、図書館が本を購入し、好きな本を読むことが出来るが「ちえなみき」では

自分たちでは気が付かないような種類の本のコーナーに分かれていました。土浦市立図書館にも、紹介しようと思っています。また、土浦市でも、大規模開発の場合、このような開発手法も取ることも必要と思いました。

篠塚昌毅：土地開発整理事業は平成 19 年から始まり、民間活力を借り駅西地区土地開発事業「otta・ちえなみき」が北陸新幹線が開通する 2 年前の令和 4 年に供用を開始しました。知育・啓発施設ちえなみきは、丸善雄松堂と編集工学研究所共同企業体が指定管理者となる公設民営書店で 3 万冊を超える新刊、絶版本や古書など、ちえなみきの趣旨に沿った選書を行ない特異性を持たせた内装で開業一年で 30 万人の来場者を達成しています。敦賀駅西土地活用事業は民間事業者の青山財産ネットワークが不動産特定共同事業（SPC 型特例事業スキーム）によりホテル、知育施設、飲食、物販施設等を整備しています。青山財産ネットワークグループは地域創生コンサルタント事業として官民連携に公的不動産の有効活用を提案し、官民連携によるこの事業は令和 5 年度土地活用モデル大賞において国土交通大臣賞を受賞しており、民間企業がもつノウハウと資金力を生かしたこの開発事業は、素晴らしい大変参考になる視察になりました。

小坂博：新幹線が延伸されての可能性に賭けるまちづくりでしょうか？今ひとつ分かりづらく、土浦市にとって参考になるとも思えませんでした。

今野貴子：敦賀駅西地区の土地活用事業は、平成 27 年開通予定であった新幹線開業が 3 年前倒しになったことを受け、有効活用するために官民によって整備された事業です。市民にとっては心地良い居場所になり、来訪者にとっては魅力的で楽しめる利用価値の高い機能を有しています。官民、それぞれの得意

とする分野で、知育・啓発・子育て支援・交流などは官が、飲食・物販・宿泊などのサービス分野は民間が受け持つ分担制としました。そして得意分野を統合した公設民営の本屋の展開も、官民の統合が結実した素晴らしい内容のものになっています。資金スキームとしては「稼ぐ公民連携」をキーワードに公共事業（公的資金）と民間事業を組み合わせることで財政負担を軽減する取組みを行っています。そのポイント公共の役割として、収支安定を図り、普段使いが出来る市民の居場所を確保することです。事業開始に際して、民間のコンサルタント会社による SPC（特別目的会社）を設立し、この事業の事業者となっている。説明の後、施設を見学しましたが、官民連携事業が成功することの意義を学ばせて頂きました。

勝田達也：「ちえなみき」は本好きな人が作りたかった施設ではないでしょうか。従来の展示方法ではなく、来館者の興味を導く手法で時間が過ぎるのが早く感じます。販売もしており一冊購入しました。たぶん一般的な書店ではこの本にはたどり着かないと感じました。その場所にいることで本が自分の興味を導いてくれる不思議な感覚を覚えました。何度でも行きたくなる場所です。

敦賀駅西地区の開発は 1995 年施行、2013 年改正（SPC 活用）された法律である不動産特定共同事業法による倒産隔離型スキームを使っています。その手法は自治体にとり資金面では開発の機会を広げることのできるものだと感じました。ただし土浦市において利用する場合は、開発で土浦市が何を大切にしているのかを自ら論じて市民と共有していくことが一番の肝です。コンサル任せにはできない部分です。

個人的には松本零士先生の作品「銀河鉄道 999」「宇宙戦艦ヤマト」のオブジェがまちなかに多数配置されていたことが興味深く感じました。

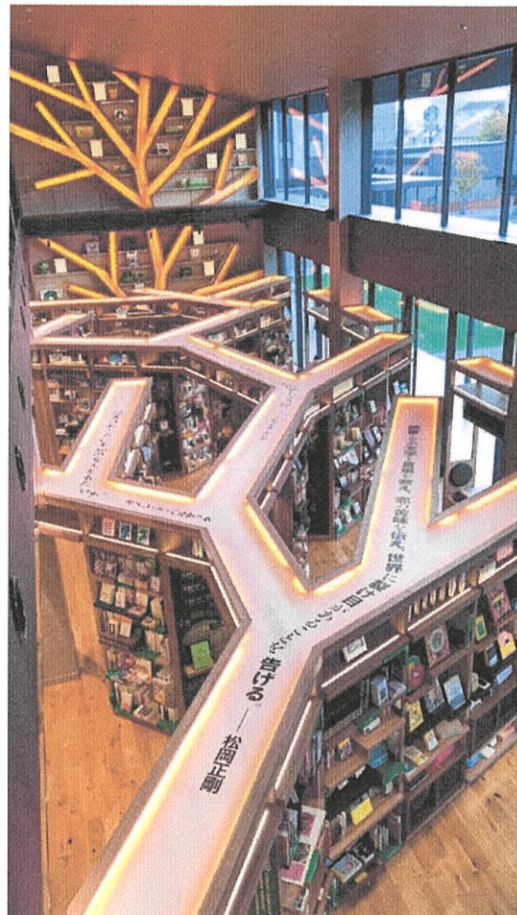
矢口勝雄：敦賀駅西口へ降り立つと、正面には広い歩道を伴った太い道路が真っ直ぐに伸び、左手には今回視察する建物が整然とした佇まいで鎮座していました。歩道には銀河鉄道 999 のオブジェがいくつも設置されています。敦賀市の財政的な豊かさの印象をまず最初に抱きました。この事業は敦賀市として初めてとなる官民連携の事業であるとの事、また新幹線の開業が 3 年前倒しとなったことを受けて、事業を開始したとの事です。驚く程の立派な駅舎も含めて新幹線が通るということが地方にとってどれだけ大きな影響を与えるのかを、改めて目の当たりにした思いです。この事業の注目すべき点は、官民での役割分担を明確にしている所だと思います。利益に結び付く部分は民間にお願いするのが当然であります、結び付かない市民の普段使いする部分だけを行政が担うこの事業スキームは、運営費の削減ばかりではなく事業費全体を抑えるにも大きな効果を得ていると感じました。本市でも機会があれば取り入れるべき事業形態であると考えます。「ちえなみき」と名付けられた中心的な施設となる書店は、プライベートでまた訪れてみたいと思わせる大変居心地の良い素敵な空間でありました。

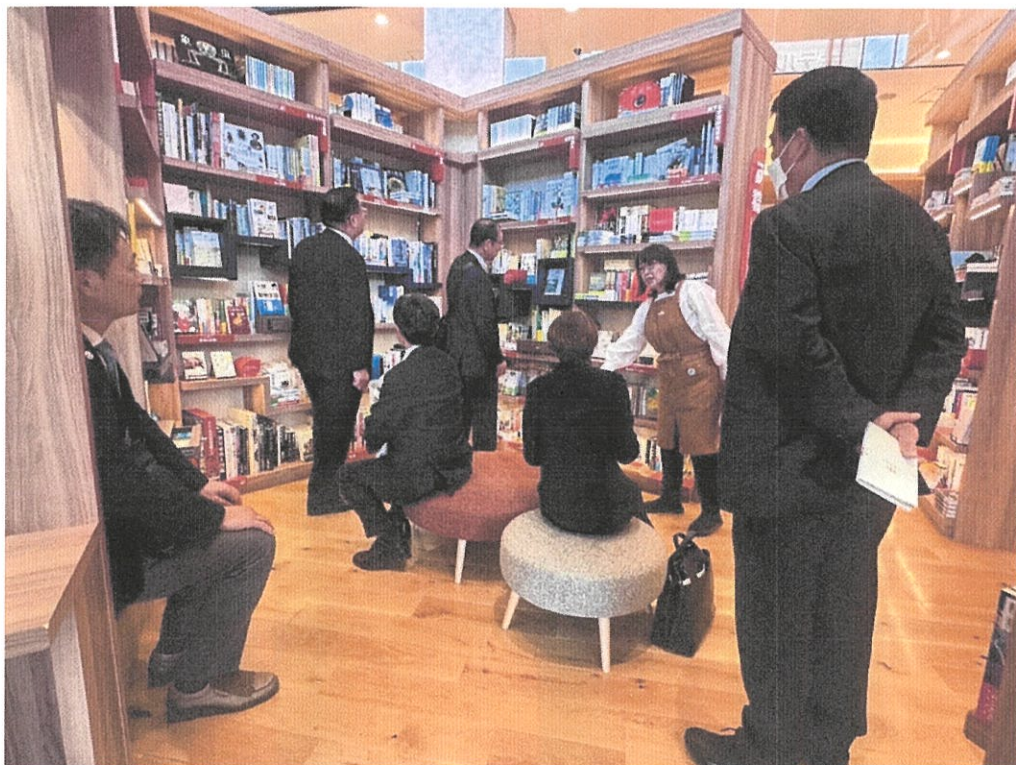
奥谷崇：初日は福井県敦賀市を訪問し、敦賀駅前の『敦賀ポートスクエア otta』において『敦賀駅西地区土地活用事業』について説明を受けました。敦賀市は日本海側有数の港を有しており、鉄道網や道路網も発達していたため、古くから交通の要衝となっていました。今年 3 月の北陸新幹線の敦賀延伸により、交流人口も増加。駅西地区を市民・来訪者の交流、賑わいの場として位置づけ、持続可能な経営により収支の安定を目指しつつ、市民の居場所を確保する取り組みとなっていました。31.4 億円の総事業費のうち、民間の事業費が 26.2 億円、敦賀市の投資は 5.2 億円との説明でしたが、そこには国からの補助金が 3.5 億円含まれているため、実質的な市の投資はおよそ 1.7 億円とのことでした。また SPC を活用し、新たな財政負担が発生しないような借地料・賃料が設定されているのも興味深い取り組みでした。実際に書店の担当者から店内の説明を受けましたが、これまでの概念を覆す珍しい書籍の選書や陳列がなさ

れており、知識の奥行きと幅が広がると同時に、コンセプトに掲げた『居場所にもなり集客力にもなる機能』が具現化されている施設であるとも感じました。本市においても、土浦駅周辺の居場所づくりの参考になると感じました。

滝田賢治：西地区の開発にあたり、敦賀市が明確なコンセプトを掲げて事業協力者を公募したところに、行政のアイデンティティを強く感じた。学校、図書館、書店では得られないスペースがあり売れる本を置かない、普段触れない情報を得るきっかけを創出するというコンセプトに魅力を感じた。実際に施設を見学するにあたり、図書館には無いような新書、ネット通販では手に入りにくい書籍が多数見受けられた。また書籍の配置もジャンル別ではなく、関心のあるテーマに添った関連図書を一体的に配置するなど、興味を引き出し広げる工夫が感じられた。10月26日に土浦市立図書館が100周年を迎えたこともあり、より多くの土浦市民が活用できる図書館へと創意工夫していこうと思いました。

柳澤健二：敦賀駅西口の「TSURUGA BOOKS & COMMONS ちえなみき」を中心とした土地活用事業は、官民連携による成功事例として注目されるべき取り組みである。北陸の玄関口としての役割と市民の日常利用を両立するため、行政が知育・交流機能を担い、飲食や物販などを民間に任せる役割分担が行われた。この中核となる公設民営の本屋「ちえなみき」は、新たなコミュニティ拠点として機能している。また、事業費の多くを民間投資で賄い、税収増分を活用する「TIF」の仕組みが採用されており、非常に参考になるモデルである。他自治体でも応用可能な方法であり、土浦市でも駅前活性化の参考にすべきである。





金沢市 金澤美粋プロジェクトについて

日 時：令和6年11月13日(水)12時～21時

場 所：石川県金沢市 人口457,312人（R6 1/1） 面積468,81km²

視察目的：金沢市の魅力を前田家の武家の粋ととらえて、『世界に誇れる 日本で最も日本らしい趣のある 四季豊かな美しいまち金沢を さらに美しく粋なまち「金澤」に推し進める』を理念として活動する金澤まちづくり公社を訪問し、伝統文化でまちづくりを行いインバウンドの集客及び世界と金沢市を結びつける金澤まちづくり公社の各実例を視察並びにその象徴である茶事を体験し土浦市の魅力の発見の今後の参考にします。

対 応 者：金澤まちづくり公社 代表 安久豊司様

参加議員：海老原 一郎、篠塚 昌毅、小坂 博、今野 貴子、勝田 達也

矢口 勝雄、奥谷 崇、滝田 賢治、柳澤 健二

◆主な説明内容

金沢駅鼓門の近のビル1階にある金澤まちづくり公社で設置した来街者に対するウェルカムコーナーを見学し説明を受けたのち、視察の肝である金沢市の美と粋を育んだ金沢市の地勢を俯瞰し認識するために安久代表の案内のもとバスにて金沢市の市街地を1周しました。金沢駅から東に進み近江町市場で南に向かい香林坊を通り犀川を渡り高台である寺町通り方面に上り、高台からかつて金沢大学のあった21世紀美術館方面に向かい下り、再度犀川を渡り広坂から東に上り県立歴史博物館方面に高台の金沢大学付属病院から北に下り浅野川を渡り、移転した金沢大学角間キャンパスに上りました。ここは中心市街地から移転して新たに山の上に建設された大学であり代表の安久さんの母校です。安久さんは中心街からの移転には反対だったそうです。敷地面積は国立大学の

中で2番目の広さを誇ります。その後浅野川沿いに西に下り、ひがし茶屋街、主計町から別院通りにむかいました。金沢城と金沢駅には高低差があること、南の犀川と北の浅野川に囲まれたコンパクトなまちであることを実感できました。その後、安江町にある商店街の店舗を改築した事務所にて金澤まちづくり公社が進めている前田家の武家の粋にこだわったまちづくりについて説明を受けました。金沢市の魅力は戦災を免れたことで受け継がれた独自の文化が強力なアイデンティティーであり、それにより金澤の文化に気づいた東京の事業家が文化を体験するためにたびたび金沢市を訪れること、世界と金澤が文化で直接つながることなど。ブタペスト、アムステルダム、ロンドンなどで茶事を紹介した経験から、世界の中で日本は価値があるのに物価も賃金も1/3であることへの危機感を持ち活動していること。観光とは「まちをつくる」「国を作ること」どういう人に来てもらうのが大切であるとして、今後の「茶の湯産業創造都市金澤」の構想を伺いました。

その後、安久代表による茶事に参加しました。金澤の茶の湯は京都の公家に対し、武家の茶の湯あること、茶事には金澤の美と粋が凝縮されているとのこと。一つ一つの所作、主人と客との無言の真剣なやり取りなど安久代表の唱えるテーマを持ち相手を思いやる、あうんの呼吸などを体験し文化の価値と可能性を実感しました。

◆質疑応答

Q：市街地にシャッター街や空き地が少ないのはなぜか？

A：他と比較してまちにアイデンティティーがあるから。まちづくりにはホロン（全体子）という概念があり金澤はそれができている。個と全体の調和。

Q：金澤はどうあるべきか？

A：観光とは「まちをつくる」「国をつくる」こと、そして「国の光を見ること」である。どういう人に来てもらうのかを明確にすること。金沢市は戦災にあわなかったので「まち」も「精神」も引き継いでいる。前田家の武士がどうやって遊んできたのか、それは「茶」である。茶の湯産業創造都市金澤を目指したい。世界の中で日本は価値があるのに物価も賃金も 1/3 だ。戦略、戦術、理念を大切に海外から来た人にしっかりお金を落としてもらうことを考えることが大切である。

勝田達也

◆視察感想

海老原一郎：まず、金沢市の地勢を俯瞰するため、バスで金沢市の市街地を 1 周しました。そこで、私は、金沢市の地形が水戸市に非常に似ているなと感じました。それは、金沢市が、東に浅野川が流れ、西に犀川が流れている台地に金沢城が築かれ、一方、水戸市は北に那珂川が流れ、南に桜川が流れている台地に水戸城が築かれているからです。このような地形は、やはり、城を築く条件の一つかなと思いました。

今回の視察は、金澤まちづくり公社（民間の団体）代表の安久 豊司さんに、バスでの案内から、金沢市内の市街地の商店街の案内もしていただき、その後、金澤まちづくり公社が進めているまちづくり「茶の湯産業創造都市金澤」について説明を受けました。更に最後は、安久代表による茶事（少人数で行う、食事やお茶のお点前を含めたフルコースの正式なお茶会）を、初めて経験させていただきました。金澤まちづくり公社が進めているまちづくりは、本土空襲を受けなかったため日本らしい趣の残る金沢市の文化を、補助金を一切あてにしないで、更に創造して貢献していくというコンセプトでした。土浦市も、歴史あるまちなので、市が計画するまちづくりではなく、民間だけで進めるまちづくりをできる人材の登場を期待します。

篠塚昌毅：金沢市の視察は「金澤まちづくり公社」「建築プロデュース研究所」代表の安久豊司さんが実施している金澤美粋プロジェクトについてです。金沢駅から市街地の周辺をバスで巡回し歴史的街並みを車窓から眺め金澤美粋プロジェクトについて安久代表より説明を受け、阿久代表と会派メンバーにて金澤まちづくりと土浦のまちづくりについて語り合いました。歴史的な街には多くの国内外からの観光客が訪れていましたが、公園や道路などにゴミが落ちていないきれいな環境を維持していましたので、質問したところ、金沢の風土ともいえる美意識が地域の住民に根付いており、環境保持のボランティア団体が多く存在することや住民が散歩がてらゴミ拾いをして回るとのことでした。地域を愛する心がまちづくりの原点であることを再認識した有意義な研修でした。

小坂博：金澤まちづくり公社代表安久豊司さんはとても興味深い人で、とてもひかれました。やはり街作りとか、文化とかとても強い思い入れ(思い込み)があり、行動力があり、経済的にもしっかりとしている、そして何より常に迷いながら、前に進んでいるこのような人材が我がまちにも、あったらとつくづく思い知らされました。

今野貴子：文字通り金澤の美、美学をもとに色々なことをやっていこう、というプロジェクトです。「街づくり」という小さな狭い視点ではなく、金澤がどうあるべきか、という視点から取組んでいます。単に観光に適した場所づくりなどを推し進めるのではなく、金澤の歴史・文化はどういうものか、という俯瞰した視点での取組です。金澤の歴史、文化を過去のものとして捉えるのではなく、それを現在に活かしながら、美しい街・金澤を目指しています。紅葉で溢れる金澤の街をくまなく案内して頂き、空襲に遭わなかったという事もありますが、美しい街並みを残し、生かしながらの街造りの本髓をしっかりと視察さ

せて頂きました。駅中心地の近代的な街づくりと、至る所に溢れる美しい街並みと、随所に感じられる文化的美意識が溢れている街づくりに圧倒された視察でした。やはり街は美しくなければいけないものだと、改めて強く感じました。

勝田達也：土浦市でも茶の湯は盛んです。様々な流派の皆様がそれぞれに定期的に茶会を開いております。金澤の茶の湯と違うところは、武家の伝統を引き継いだものではない点です。土浦市の茶の湯を研究してまいりたいと感じました。まちのDNAを引き継ぐものを土浦市の宝とし、磨き上げて後世に残していきたいと感じました。安久氏は私たちの視察後にアメリカ合衆国マイアミに茶の湯の披露に行っております。金澤を世界に発信する行動力、発信力はまちづくりを行う指標です。今後も連携しながら土浦市の魅力を磨いてまいります。

矢口勝雄：金沢市を訪れるのは初めてなこともあり、街づくりを全力で進める方の案内で市内各地を視察出来たのは大きな収穫でした。案内者である金澤まちづくり公社代表の安久豊司さんの金沢市への思いの強さ深さ、それは愛と言い換えても良いかも知れません。元々金沢市が持ち合わせていた街の魅力が、北陸新幹線の延伸やインバウンドの隆盛に伴って大きく花開いた状況となっています。安久氏は近く土浦市を訪れ、まちをじっくり見たいと話されていました。どの様に感じられるのかとても興味が湧きます。本市においての新たな魅力発見に繋げて行きたいと思います。

奥谷崇：金沢市では『金澤まちづくり公社』の安久様と共に、まずバスで市内の街並みを巡り、地区の特徴を説明して頂きました。金沢駅前から近江町、香

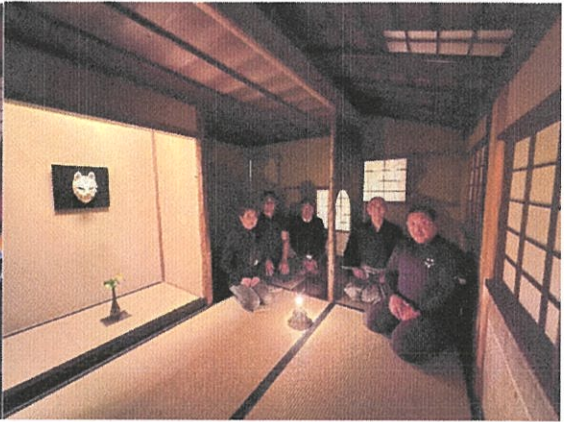
林坊等の繁華街を抜け、犀川寺町、金沢 21 世紀美術館、県庁を車窓から眺めつつ、石川県立美術館、石川県立歴史博物館を經由し、郊外に移転した金沢大学を巡りました。座学ではまちづくりにかける熱い想い、特に「もっと日本を、もっと地方を考えよう」という視点から、金沢をマネジメントしている苦労、やりがいについて伺う事ができました。また、「観光とは街をつくる、国をつくること」とも話されており、まちづくりに対する並々ならぬ情熱を感じることができました。戦災を逃れ、建築物はもとより、伝統や文化を現在まで繋いでいるご努力に感心するとともに、自分の住む街に誇りを持つことの大切さを再認識させられた視察となりました。

滝田賢治: もともと武家の町として発展した街であり茶屋街等が残されていた。商業については、新幹線開通の影響が大きく、2006 年の大規模駅前商業施設等、ホテル立地・駅前開発が進展しており、駅周辺は FORUS、JR 商業施設が立地するなど、集積形成が進展していた。更に歴史文化として代表でもあり金澤の宝、茶道・茶事の体験もしました。初めての経験でもあり作法の説明を受けながら体験、凄く歴史を感じ「美」を感じた。金沢の美を体験したことで魅力そして興味がわく内容であった。この体験した事で歴史を教える地域をもっと愛することを土浦市でも発信できれば移住定住へと導けるのではないかと感じ、これからの市政への取組で活用できるようにしたいと感じた。

柳澤健二: 案内人である金澤まちづくり公社代表 安久豊司氏のガイドの元、金沢駅前から駅東側の市街地を一周したが、同氏の市内各所における緻密な説明を受けながらの道程であったため、金沢市がいかに魅力的な街であるか、いかにして成り、変遷していったのかを十分に理解することができた。そしてそれと併せて同氏の金沢市に対する熱い気持ちを痛感した。同氏は市内で飲食店

等を 20 以上経営する身であるが、その各店舗はなんでもよいというわけではなく、金沢市の美観や背景との調和を考えたものであるという。また、その店舗の一つにて、茶事というものを体験させていただいたが、そこで日本文化の粋、日本人の美意識の一つを垣間見ることができた。まちづくりというものはただ経済的に発展できればよいというものではない。その街の文化、歴史的背景、そして日本人らしさを重んじ、それを基に行っていくべきだという。翻って本市の本当の魅力は何なのか。対外的に胸を張って打ち出せる歴史やコンテンツは何なのか、ということを考えさせられる内容であった。





富山市

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について

日 時 : 令和 6 年 11 月 14 日 (木) 10 時～ 11 時 30 分

視察場所 : 富山市役所

富山市 人口 406,093 人 (R6 1/末) 面積 1241,70k m²

視察目的 : 人口減少が進む日本では、コンパクトシティの推進は多くの自治体が将来を見据えて取り組んでいる事業です。様々な視点での取り組み方法がある中、富山市では公共交通の整備の視点から取り組んでいます。その一番の核となるのは富山ライトレールです。富山市が民間事業社と連携し、鉄道に公設民営の考え方を導入し、日本初の本格的 LRT に再生した事業です。この先進的な取り組みによるコンパクトシティのまちづくりを学ばせて頂きました。

対 応 者 : 交通政策課 主幹: 吉川賢一 様 議会事務局 課長: 鳥取則子 様

参加議員 : 海老原一郎、篠塚昌毅、小坂博、今野貴子、勝田達也

矢口勝雄、奥谷崇、滝田賢治、柳澤健二

◆ 主な説明内容

富山市は 7 市町村が合併してできた市です。市の面積はとても広く、市としては全国で 11 番目の広さです。人口も徐々に減ってきており、今後 15 年はこのままの状況を保つが、その後は高齢者の人口も減ってくると予測されています。また自動車の普及と公共交通の衰退が進んでいる中、車を自由に使えない人が 3 割にも上っており、その人達にとって極めて生活しづらい街にな

ってしまう。このような状況に対しての危機意識が将来の世代に責任が持てる「持続可能な都市経営・まちづくり」を推進していこうという契機になりました。「まちづくり」の形としては、公共交通が比較的残っているので、それをもっと活性化させ、合併した7市町村の拠点を結び、拠点性を高める。そして最も重要なことは、その周りに住んでもらうということです。そのために最も核となるのはLRT（路面電車）ネットワークの形成で、歩いて暮らせるまちを目指しました。日本初の本格的LRTの整備の始まりでした。単なる鉄道線のLRT化ではなくサービス向上や沿線まちづくりを併せて実施しました。そういった施策のもと、LRT開業前に比べて利用者が平日2.1倍、休日3.3倍と大幅に増加しました。これまであまり出歩かなくなった高齢者が利用者の2割を占めるようになりました。「主役は利用者の皆さま」という考えのもと利便性だけではなく、都市景観など全てに目配りが出来ている事業となっています。

◆ 質疑応答

Q：コンパクトシティ事業は色々な自治体で取組んでいるが、富山市が交通機関を軸として取組だのは何故か？

A：富山市は7市町村が合併して出来た市なので、各町村の拠点がある。そして比較的、公共交通が残っている。それをもっと活性化させて、その周りに住んでもらい、商売もしてもらおうというところからの発想。

Q：コンパクトなまちづくりの公共交通沿線区域への居住誘導の実態の変化はどのようなものか？

A：中心市街地地区では2008年度より、公共交通沿線居住推進地区においては、2014年度から、転入が転出を上回っている。

Q：コンパクトシティの取組みは、大規模な予算が必要。議会に予算を通すの

も大変で、市長の本気度がわかる。なぜ市長はこのようなことができたか？

A： 市長の強いリーダーシップ・決断力によるもの。職員を指導教育し、現場をまとめ上げ、トップ が先を見ろという構図をしっかりと築いた。

今野貴子

◆視察感想

海老原一郎：富山市の視察は、9年ぶりでした。前は、富山駅北側の富山ライトレール（LRT）に乗りただけでしたが、今回は、公共交通と共に進化する富山市のコンパクトシティについて、説明を受けました。前は、富山駅南側と北側は繋がっていませんでしたが、北陸新幹線開業に伴う鉄道の高架化により、路面電車を南北で繋ぎ、さらに市内の路面電車の環状線化も整備され、市内の路面電車の利便性は格段に上がって、利用者も増加（特に女性）していました。中心市街地への来街者の滞在時間も長くなり、当然、来街者の消費金額も増えていました。また、バスも、公共交通軸には運行頻度の高いバス路線を設定し、それ以外は、コミュニティバス、乗り合いタクシーを活用して、生活交通確保の取り組みをしていました。更に、公共交通沿線への居住推進策として、建設事業者及び市民向けの助成支援策をとっていました。富山市が目指しているお団子（串で結ばれた徒歩圏）と串（一定水準以上のサービスレベルの公共交通）の都市構造は、土浦市でも形は同様ですが公共交通をもう少し充実しなければならないと思いました。

篠塚昌毅：富山市の公共交通活性化に関する取り組みです。富山ライトレールは2006年にJR富山線を公設民営の考え方を導入し、日本で初めて本格的LRTに再生した取り組みです。2009年には中心市街地活性化と都心地区の回遊性強化を目的に環状緑化事業を実施しLRTで街中を回る環状線を延伸しています。中

心市街地までの正確交通を確保するためにコミュニティバス・デマンド交通を確保し、高齢者を対象に中心市街地へ出かける際に公共交通機関を1乗車100円で利用できる「おでかけ定期券事業」なども実施していました。その他にも様々な事業を展開している「公共交通とともに深化する富山市のコンパクトシティ」施策を参考に、土浦らしさを活かした政策を検討してまいります。

小坂博：コンパクトシティという、情緒的に、ロマンチックな魔法のことばを唱えると何ごととも解決できそうな錯覚にとらわれますが、ほとんどの自治体が失敗しているなか、富山市は成功しているように思いました。中心市街地に住居をもうける時に一軒家、集合住宅にかかわらず、50万円を補助するというのは、きいたことがありません。中心市街地に人を住まわせるということの本気度が伝わります。土浦市もこの気概を学んで欲しいものです。

今野貴子：コンパクトシティの取組みは人口減少が進んでいる日本では、どの自治体でも必須の事業です。土浦でも中心市街地活性化基本計画は平成26年からスタートしています。この事業は街の構成・仕組みを抜本的に作り変える大掛かりなものです。この事業に関しては、他自治体に視察に伺いましたが、当市を含めて大体が、中心地への移住促進策など、小規模な施策が多いと感じます。その中で富山市の事業は、富山の将来を俯瞰し、どういう街にしたいのかをしっかりと見極めてそれに沿って、具体的な施策を講じているところが他にはない、実効性のあるものでした。ともすれば抽象的な文言で飾られた計画が、ここでは「交通網の整備による市街地活性化」とはっきりとした軸を定めて、中心市街地が住みやすいような街づくりを行っています。街づくりの基本は、しっかりした視点に基づくものでなければならないのもだと、改めて強く感じました。市の職員の生き生きした説明と、市長と共にこの事業を推し進めていくという強い気概にも圧倒された視察でした。

勝田達也：コンパクトシティによるインフラ整備にかかる費用の削減の実態。この質問は私がコンパクトなまちづくり成功事例の富山市に一番聞きたかった事項です。私が20年間のキララちゃんバスの運営や市議会での活動を通して行ってきた中心市街地活性化というゴールの見えづらい「まちづくり」というテーマに対する一つの道筋になると考えておりました。以下は富山市の実例です。コンパクトなまちづくりの公共交通沿線区域への居住誘導は2006～2008年度においては市街化調整区域や白地地域での人口増が散見されるとともに、転入ボリュームが広域に散見し、市街地の拡散傾向が見られましたが、2017～2019年度においては中心市街地及び公共交通沿線居住促進推進地区（いわゆる串と団子の団子地区）に転入ボリュームが移動する状況が見られる。しかし道路（延長約3,100キロ）や特に橋梁については一朝一夕に削減傾向にはならない。要因として富山市では自然体で人口減少しており、その現象は特定地域で起きているのではなく市全体で歯抜け状に死亡が発生し人口分布のスポンジ化していることが挙げられます。この形態においては道路・上下水道などのインフラを大幅に削減することは実質的に不可能といえます。富山市の実例を学びました。私たちは土浦市の現在の人口分布を様々な施策を行い、将来の人口分布をどのようにしていくのかそして人口増を目指すのか、人口減の中で地域の実情に応じたコンパクトなまちを目指すのか重要な問題です。土浦市の将来人口予測は現状よりも減です。

矢口勝雄：富山市のイメージした時に必ず表されるのがこのLRTです。この路面電車を始めとする公共交通を軸としたコンパクトシティ推進との事で、大きな関心を持って市内に入りました。富山駅を降りると、目の前をLRTが駅の高架下をくぐり南北を行き来しています。後ほどの説明では、2020年正しくこの地点にて南北の路線が繋がっており、その結果利用者の顕著な増加が見られたそうです。説明の中で特に印象に残ったのは、市長の決断力がこの事業の

良い成果が得られた一番の要因であろうという事です。またこの計画を推し進めるために力になったのが、国交相から招いた副市長であったとの事でした。市民や利用者へのアンケートから得られた結果や、様々なデーターの分析を事業評価に繋げている事は、見事だと思いました。説明をしてくださった交通政策課の吉川様のお話から、長くこのテーマに携わってこれ成果を出した自負と、この事業に対する強い思いを感じる事が出来ました。どのような事業であっても、携わる人々の熱意が何よりも大切だと認識を新たにしました。

奥谷 崇：会派行政視察の最終日は富山市役所へ。交通政策課より『富山市の公共交通活性化に関する取組み』のテーマで説明を受けました。富山市は人口41万人の都市ですが、2010年をピークに人口減少に転じ、県庁所在都市では全国で最も低密度な市街地となっています。本市同様、過度な自動車依存が進み、公共交通衰退を招き、人口減少や、超高齢化の進行により、問題はさらに深刻化することが想定されているため、過度に車に依存したライフスタイルを見直し、歩いて暮らせるまちを目指していました。利用者が減っていたJR富山港線に公設民営を導入し、日本初の本格的LRTに再生。この整備にあたっては、単なる鉄道のLRT化ではなく、サービスレベル向上や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目指しました。その結果、ライトレールの利用者が2～3倍に増加し、これまであまり出歩かなかった高齢者等の利用が2割を占め、合わせて南北の路線を富山駅で繋いだことにより、沿線市民へも大きな波及効果があったとの説明でした。印象に残ったのは、この事業が高齢者の移動を助けるだけでなく、学生の進路選択にも影響を与え、様々な施策と合わせてまちなかへの居住推進が図られていることでした。改めて、まちづくりと公共交通政策が密接な関係を持ち、人口動態や様々な管理コストを含め、市の将来を左右する重要な『柱』であることを再認識できた貴重な機会でした。

滝田 賢治：富山市の公共交通を活用した取り組みは、地域の振興や環境保護、住民の生活の質向上に寄与していると感じました。特に、富山市では「とやま公共交通活性化プラン」を通じて、バスや鉄道の利便性を向上させるためのさまざまな施策が展開されています。例えば、公共交通と地域活性化の連携や、定期的なダイヤの見直し、利用促進キャンペーンなどが行われており、こうした取り組みは、住民だけでなく観光客にとっても便利な移動手段を提供していました。また、公共交通利用を促進することで、車社会からの脱却や CO2 削減にも貢献しさらに、高齢化社会に対応したサービスや、障害者への配慮など、多様なニーズにも対応している点が好印象でした。公共交通の充実は地域全体の活性化につながるため、今後も持続的な取り組みが期待されると思いました。このような取り組みを通じて、地域住民が快適に移動できる環境を整えることは、地域の魅力をさらに引き出す要素となることは間違いないと感じた。

柳澤 健二：富山駅出口を出て 30 秒で利用できる路面電車に乗って富山市役所へと向かったが、正に この公共交通を軸とするコンパクトなまちづくりというテーマについて学んだ。当市の持つ課題として、人口減少、市街地の拡大、低密度化があった。自動車の保有率が全国 2 位で あることもあって、人が流動しやすく、市外周部へ周りやすい傾向にあった。このまま居住 区が拡大し続けた場合、それに伴い、都市管理コストは 20 年間で 177 億円増えるとの試算 もあり、富山駅を中心とする公共交通機関ネットワークを構築することで、支出を減らすことができ、コンパクト化にも成果を見せた。他事業もそうであるが、この事業も前市長の強いリードの下行った事業であるという。各自治体が見本にするべき事業であると考えてるが、やはりそれには強いリーダーシップが必要なのだと改めて実感させられた。

