

令和6年度

建設委員会 地方都市行政視察調査報告書（案）

1 訪問先及び調査事項

調査日	訪問先	調査事項
令和6年10月31日	福井県福井市	ほこみち（歩行者利便増進道路）制度の取組について
令和6年11月1日	富山県富山市	富山駅周辺整備事業の概要

2 調査内容

福井県福井市

1. 市の概要

福井市は、九頭竜、足羽、日野の三大河川により形成された福井平野に発達してきた。平成31年4月1日には、さらなる市民サービスの向上と人口減少社会や地域間競争に打ち勝つ活力ある地域づくりを実現するため、中核市に移行した。福井県において政治、経済、文化の中心都市として発展を続け、現在は、地域の特色を生かしながら日本海側の主要都市としてまちづくりを進めている。令和6年3月16日の北陸新幹線福井開業により、首都圏をはじめとする沿線地域との移動時間が大幅に短縮され、旅行者の増加や観光・ビジネスの拡大が見込まれている。

福井市では、ほこみち（歩行者利便増進道路）制度の導入に向けた取組を推進しており、福井駅前電車通り北側及び中央大通り南側の一部区間を活用し、ほこみち制度の本格運用に向けた「福井版ほこみち事業」を実施している。

現在の市域面積は、536.37平方キロメートル、総人口は令和6年11月1日現在で、254,303人である。

2. 視察経過

福井市議会事務局を訪問し、担当課（都市整備課）から説明を受け、質疑応答を行った。

3. 説明内容

下記の調査事項について、担当課より説明を受けた。

- (1) 歩行者利便増進道路制度について
- (2) ふくみちプロジェクト、ふくみち社会実験（令和3年度の取り組み）
- (3) ふくみち実行委員会の設立、ふくみち試行事業（令和4・5年度の取り組み）
- (4) ほこみち検討路線の現状と今後の展開

(1) 歩行者利便増進道路制度（ほこみち制度）について

これまで道路法により厳しく制限されていた歩道の空間を、一定の条件をもとにオープンカフェなど人が集える空間にしていこうという風潮がある。自動車交通が中心の通りから人が憩う通りへ、車優先から人優先の時代へと移り変わってきている。

歩行者利便増進道路では、歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間を定めることができ、占用が柔軟に認められている。占用する民間事業者を広く公募し、事業者の創意工夫による空間づくりが可能となっている。

(2) ふくみちプロジェクト、ふくみち社会実験（令和3年度の取り組み）

福井駅から西側に延びる県庁線と中央大通りにてほこみち制度の導入を検討した。

中央大通りは道路改修のタイミングと重なり、どのような活用方法があるか調査検討を行った。北陸新幹線福井開業に向け、おもてなしできる空間を作ろうというのがきっかけであった。

福井版ほこみち事業を「ふくみち」と名付け、令和3年度に「ふくみちプロジェクト」を立ち上げた。市民の利用や事業者の参画可能性を探るため通勤者、駅利用者、出店者を対象にしたアンケート調査を行い、令和3年9月には、ワークショップを2回実施した。市職員が近隣の民間事業者60社に出向き、社会実験への協力依頼を行った。

令和3年10月2日～17日には、国の補助金を活用した社会実験を実施。キッチンカーが多数出店したほか、中央大通りには生演奏のBGM、立ち飲みのスペースなど、にぎわい創出の要素を盛り込んだ。16日間で来場者数は約10,000人、約280万円の売上があり、実験前は何もなかった道にこれだけの人とお金が集まったということは一定の成果があったと捉えている。実施後のアンケート結果では、ランチのニーズがあることがわかった。

(3) ふくみち実行委員会の設立、ふくみち試行事業（令和4・5年度の取り組み）

ふくみちプロジェクトに賛同の事業者に参加いただき、ふくみち全体会を開催した。県道の改修に向けて、憩いの場やくつろげる快適な道路空間の創出、賑いを中心市街地全体に波及させることを目的に議論を行った。

令和4年6月と10月に、ふくみち実行委員会として、ふくみち試行事業を実施した。

飲食店の少ない駅前エリアに、オフィス街で働く方向けの休憩スペースを設けたいという目的から、6月の試行事業では、直射日光を避けるためのタープの設置や、人工芝で緑を創出するなど工夫した。また、子ども向けのボールプールや体験型のワークショップなども行った。

10月にはデジタルサイネージやポスターを設置し、各地で開催されるイベントの周知をすることで、イベントへ人をつなぐことを意識しながら道の活用を行った。

令和5年度は、リニューアル中の歩道にパラソル、テーブル等を設置し、猛暑の中でもミストや風鈴などで涼しさを演出しながら居心地の良い空間づくりを行った。また、夏場の大型イベント、野外音楽フェスやお祭りなどと連携することでまち全体ににぎわいを創出しながら、日常使いの検証を行った。

(4) ほこみち検討路線の現状と今後の展開

現在、県庁線と中央大通りの2路線でほこみち区域を指定している。2路線について、令和6年3月7日からからまちづくり福井株式会社が占用、ふくみちが本格スタートした。

また、中央大通りの南側と市街地再開発区域の南側（駅前電車通り）にて新たなほこみちの指定を検討している。

現在の指定区域では、日常的に殺風景にならないよう、夜間照明の取り付けや人工芝を敷くなど改修を行っている。今後は、平日のランチのニーズを定着させることに注力しつつ、定期的なイベント開催を検討していく。

4. 主な質疑応答（概要）

(問) ほこみちではキッチンカーがメインとのことだが、どこから出店しに来ているのか。

(答) 社会実験ではキッチンカーの事業者組合・協会に対し募集をかけていた。令和6年度からはまちづくり福井株式会社が事業者を公募している。福井市内で営業しているキッチンカーが多いが、近隣他県からも来ている。

(問) 例えば県内・市内など駅前の中心エリアから離れた飲食店で、キッチンカーを持っていない店でも出店しやすいよう、設備だけ用意または補助するなどのスキームは検討しているか。

(答) 当初は屋台を用意して、飲食店が入れ替わるようなスキームも検討していたが、食品衛生法上の規制があり、実現に至っていない。

(問) 社会実験の実施にあたり、福井市の一般財源の額と使い道を教えてほしい。

(答) 令和3、4年度は10/10の割合で国から補助を受けていたが、令和5年度は福井市の一般財源から約150万円を支出した。150万円の主な使い道としては、看板、仮設電源の設置費用等である。

(問) 市の職員が60社に対し交渉したと伺ったが、どのような交渉をしたか。また苦労した点は。

- (答) 事業者と話をする際に、ワークショップ、社会実験、アンケートのどれか1つでも参加してもらえないか、といった複数プランを用意した。選んでいただくというスタンスは効果があったと考えている。苦労した点は、なかなか訪問できない事業者がいたことだが、諦めずにポスティングやメーリングリストを作るなど、アプローチ方法を変えながら事業のことを周知した。
- (問) 現在、どのように集客しているのか。
- (答) まちづくり福井株式会社が自主事業として利用者向けのイベントを行うなどしている。また、出店者と利用者が意見交換できる場を設けている。
- (問) まちづくり福井株式会社による財政的に自立したスキームであり、日陰や子どもが遊べる場所などを用意しているが、収益を出しているのか。
- (答) 木製遊具やハンモックなどの空間づくりの部分は収益を生み出さない。ほこみちで得た売り上げだけで運営を賄えるかという点と難しい。スキーム作りは今後の課題である。
- (問) エリアマネジメントは地権者・事業者が集合しているイメージだが、エリアマネジメントのプレイヤーはどういった人たちか。
- (答) 地方都市なので、事業者がタッグを組んでエリアマネジメント組織を作っているというよりは、まちづくり福井株式会社が自発的にエリアをマネジメントしている。市もそういった働きを求めている。

富山県富山市

1. 市の概要

富山市は富山県のほぼ中央から南東部分までを占め、北には豊富な魚介類を育む富山湾、東には雄大な立山連峰、西には丘陵・山村地帯が連なり、南は豊かな田園風景や森林が広がっている。

市内には神通川や常願寺川など大小の河川が流れ、古くから川で結ばれた文化圏を形成している。海の幸に恵まれた富山湾から登山家たちを魅了してやまない3,000メートル級の山々までが織りなす自然の姿は、世界第一級の景観をなしている。

富山駅及び駅周辺は、県都富山の玄関口として、人・文化・情報が交流する新しい場となることを目指すとともに、コンパクトな都市を支える公共交通ネットワークの拠点として生まれ変わろうとしている。

また、平成27年の北陸新幹線開業後は、あいの風とやま鉄道線の全線高架化、路面電車南北接続に加え、富山駅南北線と西口交通広場、北口駅前広場を整備するなど、市街地を一体化するまちづくりが進んでいる。

現在の市域面積は、1241.70平方キロメートル、総人口は令和6年10月31日現在で、404,145人である。

2. 視察経過

富山市議会を訪問し、調査事項について担当課（富山駅周辺地区整備課）から説明を受け、質疑応答を行った。

3. 説明内容

富山駅周辺整備事業の概要について、以下のとおり担当課より説明を受けた。

(1) 富山市のまちづくりの基本方針「コンパクトなまちづくり」

鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化など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ている。

(2) 富山駅周辺整備の概要

富山駅周辺地区は、鉄道による南北市街地の分断、南北横断道路でのボトルネック渋滞等が課題であった。国、県、市、鉄道事業者等の関係団体の事前協議により、整備方針、計画を検討し、富山駅や駅周辺エリア整備の考え方の整合、各施設のデザインの統一を図った。

(3) 富山駅周辺地区整備事業を構成する6つの事業

① 北陸新幹線建設事業

平成27年3月に北陸新幹線長野～金沢間が開通した。雪の立山杉をイメージしたホーム柱や八尾和紙を挟み込んだ合せガラス壁など、富山らしさを取り入れた新幹線駅舎をデザインした。

② 富山駅付近連続立体交差事業

連続立体交差化に伴う道路の新設や拡幅により、交通渋滞が解消した。駅南北の地域分断が解消され、一体的なまちづくりが可能となった。また、商業施設や駐車場の整備等による高架下有効利用により、駅周辺の利便性が向上した。

③ 関連街路事業

鉄道の高架化に併せ、道路の新設や既存道路の拡幅、改修を含めた整備を行った。

④ 富山駅周辺地区土地区画整理事業

駅前広場や都市計画道路などの基盤整備とあわせ、駅周辺における土地利用の高度化を図っている。富山駅西口交通広場のロータリーに20分間無料の短時間駐車場を整備し、北口には大型観光バスや送迎バスのバス専用乗降場を設けるなど、駅前広場の利便性を向上させている。

⑤ 自由通路整備事業

新幹線及び在来線の高架下空間を利用した自由通路を整備することで、富山駅周辺における歩行者空間の確保と公共交通の乗換えの円滑化を図っている。

南北には延長約75m、幅員約25mの南北自由通路、東西には延長約180m、幅員約6mの東西自由通路を整備した。

南北自由通路には、床面のガラスブロックに天井から多彩な光を当てることで華やかな雰囲気演出するフロアシャンデリア、普段は休憩、展望スペースとして利用しながら、イベント時にはステージや観覧席として活用できる多目的デッキを設置するなど、駅前空間のデザインを行っている。

⑥ 路面電車南北接続事業

富山駅南側の市内電車と北側の富山ライトレールを富山駅高架下で接続し、公共交通の利便性向上をLRTネットワークの形成を図っている。

(4) 富山駅周辺地区南北一体的なまちづくりの効果

令和4年3月に、富山駅南西街区にて、市有地を活用した商業施設とホテルの複合施設が開業。これまで駅周辺にイベントスペースが無かったが、富山駅自由通路の多目的な広場空間を活用し様々なイベントを開催できるようになったことで賑わいを創出している。

4. 主な質疑応答（概要）

- (問) 高架下の活用について、市の活用面積の割合は。
- (答) 割合は国が定めている。在来線の富山駅については、全ての高架下の7%である。これから整備する富山地方鉄道の高架下については35%である。都市側利用の部分については富山県と富山市で協議することとなっている。
- (問) 市はコンパクトシティを推進に力を入れていると伺った。まちづくりの基本方針では、公共交通沿線地区への居住推進とあるが、具体的にはどのような取り組みを行っているか。郊外の居住者が市の中心部に足を運ぶための公共交通の整備は。
- (答) 公共交通沿線地区への居住推進については、できるだけ規制をかけずに緩やかな推進を図っている。コンパクトシティへの取り組みとして、高齢者向けに公共交通のパスを設けている。中心市街地に移動する際、9時～17時までは100円で利用可能である。
- (問) 駅前空間では高さ制限をかけているとのことだが、都心の再開発とは正反対である。どのようなことを目指した方針なのか。
- (答) 南口の駅前広場は、バス・タクシーのロータリーとして利用している。市街地再開発というよりも、公共の空間である駅前広場をできるだけ広くとるように意識し、且つシームレスな交通体系の構築を目標としてきた。これとともに、駅前のデザインの観点から高さ制限を行ったという背景がある。
- (問) 富山駅南西街区の市有地活用事業では、市有地について、民間の事業者と定期建物賃貸借契約を結んでるのか。
- (答) 20年～30年の定期建物賃貸借契約である。