

令和7年12月12日

野田市議会議長 古橋 敏夫 様

建設委員会

委員長 木村 欽一

行政視察報告書

1 出張者

(1) 委員 木村 欽一 川崎 貴志 河井 哲弥 谷口 早苗
椿 博文 平井 正一 竹内 美穂

(2) 随員 議会事務局主査 岡田 和歌子

2 視察先及び調査事項

富山県富山市 まちなかウォークブル推進事業について

福井県大野市 大野市立地適正化計画について

福井県あわら市 芦原温泉駅前周辺整備について

3 視察期間

令和7年10月29日 ～ 令和7年10月31日

4 視察報告

(1) 富山市 まちなかウォークブル推進事業について

◇ 富山市の概要と視察地選択の理由

①市制施行 平成17年4月1日

②人口 402,337人(186,949世帯)

③面積 1,241.70km²

④視察地選択の理由(市政との関連性)

富山市は、全国の地方都市と同様に人口減少と高齢化が進む中で大規模なショッピングセンター等は郊外に立地し、公共施設は郊外へ移転しており、市街地の外延化、中心市街地の空洞化が課題となっていた。それに加えて居住地域のロケーションから富山県の世帯当たり自家用乗用車保有台

数が 1.670 台と全国 1、2 位を争う数値となっているように、移動には自動車依存が大きく、脱炭素化社会を目指すためにも公共交通網の再構築による中心市街地への人流の誘引及びまちなか活性化の方策が急務であった。

野田市においても、中心市街地の活性化や新たなまちづくりの必要性が種々検討されている中で、この富山市の取組についても、まちなかの賑わい創出のための調査検討の対象として選定した。

◇ 視察時の状況

①視察時間 午後 2 時 ～ 午後 4 時

②視察会場 富山市役所 第 2 委員会室

③応対者職氏名

富山市活力都市創造部 まちづくり推進課

中心市街地活性化推進係 主幹 佐伯 哲弥 氏

富山市議会事務局 議事調査課 課長 鳥取 則子 氏

主査 高野 夏希 氏

◇ 調査事項の概要

最初に、富山市議会を代表して議会事務局 議事調査課 鳥取課長から挨拶があり、その後まちづくり推進課 佐伯主幹から、コンパクトシティ化で都市の魅力向上についての説明があり、その中でウォーカブル推進事業についても言及があった。

富山市では、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基本方針に公共交通の活性化、公共交通沿線地区への居住誘導、中心市街地の活性化を展開し、富山駅を中心とした富山ライトレール（ポータルム）をはじめとする次世代型の路面電車を運行させ、市内環状路線や富山駅南北路線接続等により公共交通の活性化を図っている。また中心市街地における賑わいの核となることを目的にグランドプラザの整備や富山市ガラス美術館・図書館複合施設の建設、トランジットモールなどの大型野外イベント開催等、中心市街地の活性化に向けた多くの施策が実施された。さらにこれらの公共事業が起点となって、市街地再開発事業をはじめとす

る民間投資が活発化しており、中心市街地への集中的な投資は富山市の財政面においても固定資産税、都市計画税等の増加により税の還流という観点からも大いに効果的である。

またこれらの公共交通政策と並行して、J R 高山本線を含む公共交通沿線へのまちなか居住推進事業を進めて、良質な住宅の建設事業者や、住宅の建設・購入、賃貸で入居する市民に対して助成を実施している。

その中で高齢社会への対応や脱炭素に向けた取組として中心市街地におけるウォーカブルなまちづくりに重点を置いて富山市歩くライフスタイル戦略を策定し、自動車に依存した生活から歩くライフスタイルへの転換を促している。

そのため富山市ではリアル行動データである人流データをA I 分析している（株）u n e r r y と共同して富山市中心市街地の徒歩移動の実態調査を行った結果、中心市街地への来訪者は到着地点から 600 メートル付近を境に徒歩移動が大きく減少することがわかったことから、そこを徒歩移動の限界点と設定し、中心市街地の2大集客エリアである富山駅前とグラントプラザから 600 メートル周辺となる市役所、県庁、城址公園エリアの回遊性を高めることが、富山駅前、グラントパレス間の南北の徒歩回遊の促進に繋がることが見込まれた。そのことを踏まえて、その間の中心市街地の賑わい拠点となるスポットでMACH I M E G A という都市型フェスティバルが開催された他、トークイベントやマルシェ、音楽ライブ等様々なイベントが行われている。

この推進事業は、国土交通省から社会資本整備総合交付金や都市構造再編集集中支援事業の対象として位置づけられており支援措置受けているほか、人流データの活用に関して環境省の二酸化炭素削減に対する実証実験の対象となっている。

◇ 所 見（市政の課題等に対する実現可能性等）

今回調査した富山市は、まちづくりの戦略が非常に緻密で、ブランディングやまちの活性化、交流人口増加、住民の交通利便性向上に対する意識が非常に高いと感じた。

まず、当該市は市職員がまちづくりの旗振り役やつなぎ役として、行政、民間企業、交通会社、イベント等全てを俯瞰的に見て、どのような在り方がまち全体を活性化させるのかという意識を強く持っていたように感じた。次に、人口動態、主要な商業施設、イベント内容、交通網の現状などに対する分析が非常に緻密であったと考える。また、当該市は民間企業と行政のマッチングが非常に上手であると感じた。

もう一つ特筆すべきは、どのようなイベントに集客性があるか意識している点である。それによって交流人口を増やすことに成功している。また、それぞれの場所、施設、イベントの点を交通網という線で結ぶことによって、回遊性、つまり回って遊べる楽しめるまちづくりになっている。

一方、野田市のまちづくりを振り返ると、地下鉄8号線事業の誘致、鉄道高架事業、まめバス事業など、実際に進められている事業がある。

しかし、議論が交通網ありきになっており、なぜその交通網が必要なのか、どのようなまちづくりをする計画があるから、どのようなイベントを開催する計画があるから交通網を必要とするか、その計画性が道半ばではないかと感じた。ましてや、人口減少、高齢化に時代は差しかかっている。限られた財源や資源を最大限活用し、居心地がよく歩きたくなる空間を実現するためには、相応の綿密な計画が必要だと感じている。

まず、そのためには、野田市のまちづくりにおける課題を明確にし、その課題を誰と解決していくかで、人中心の都市空間を創出するコンパクトなまちづくりが描かれていくものと感じた。

今回調査した、まちなかウォークアブル事業は、集約型都市構造への転換を目指す野田市における重要な参考資料とし、今後の野田市のまちづくりに役立てていきたいと考える。



(2) 大野市 大野市立地適正化計画について

◇ 大野市の概要と視察地選択の理由

①市制施行 昭和 29 年 7 月 1 日

②人 口 29,568 人 (11,606 世帯)

③面 積 872.43 km²

④視察地選択の理由（市政との関連性）

大野市立地適正化計画は、大野市都市マスタープランにおける将来都市像を基本としつつ、人口減少・超高齢化社会下においても、持続可能なコンパクトなまちづくりに具体的に取り組んでいくための計画である。

大野市では、市街地の拡散が進んでおり、今後、急速な人口減少が見込まれる中、このままでは、一定の人口密度に支えられてきた生活サービスの提供が将来困難となり、現在の暮らしやすさが損なわれるおそれがある。また、高度経済成長期に整備された道路や公共施設等、多くの社会資本の老朽化が進んでおり、厳しい財政制約の下で、これからの対応も求められている。

このため、医療・福祉・子育て支援・商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする全ての住民が、公共交通により、これらの施設にアクセスできるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進している。野田市においても、人口減少・超高齢社会は、避けて通れない。また、様々な点も共通しており、野田市の立地適正化計画の参考にしたいと考え、視察地とした。

◇ 視察時の状況

①視察時間 午後 1 時 ～ 午後 2 時 30 分

②視察会場 大野市役所 第 2 委員会室

③応対者職氏名

大野市くらし環境部 交通住宅まちづくり課

課長 松藤 隆純 氏

企画主査 川島 範彦 氏

主査 松森 浩之 氏

大野市議会	議長	高田 育昌 氏
大野市議会事務局	局長	横田 晃弘 氏
	企画主査	辻 拓也 氏

◇ 調査事項の概要

大野市の立地適正化計画は、計画期間が平成 30 年～令和 17 年で、定めるべき事項は、計画の区域、基本的な方針、都市機能誘導区域、住居誘導区域、誘導施設、防災指針（令和 2 年に追加）、誘導施策である。

計画の構成は、はじめにから第 1 章上位・関連計画、第 2 章大野市の実態と将来見通しにおける課題の整理、第 3 章防災指針、第 4 章まちづくりの方針、第 5 章誘導区域及び地域生活拠点の設定、第 6 章誘導施設の設定、第 7 章実現方策の検討の七章で構成されている。

はじめにとして、大野市立地適正化計画策定の目的、意義と役割、立地適正化計画で定める事項が示されている。

○ 第 1 章 上位・関連計画

上位計画を福井県都市計画区域マスタープラン、第六次大野市総合計画、大野市マスタープラン、主な関連計画を大野市地域公共交通計画、大野市公共施設等総合管理計画、越前おおの高齢者福祉計画とし、大野市立地適正化計画はこれらの計画と整合を図っている。

○ 第 2 章 大野市の実態と将来見通しにおける課題の整理

大野市の実態（人口と世帯数）、人口集中地区（DID）の変遷、都市機構の立地動向（災害区域等の状況）、人口の将来見通しについて検証し、課題を整理した。

○ 第 3 章 防災指針

防災指針は、立地誘導を図る上で必要な誘導する区域を確保するための防災まちづくりの指針であり、令和 2 年 9 月都市再生特別措置法の改正に伴い、大野市立地適正化計画に定めたものである。この章では、災害リスクを分析し、課題を整理している。また、防災まちづくりの取組方針を設定している。

○ 第 4 章 まちづくりの方針

まちづくりの理念、目指すべき都市の骨格構造、まちづくりのターゲットや目標、住居の誘導方針などを設定した。

○ 第5章 誘導区域及び地域生活拠点の設定

目指すべき都市の骨格構造の実現に向けて、都市機能誘導区域、居住誘導区域、地域生活拠点区域の設定方針を示した。

○ 第6章 誘導施設の設定

誘導施設の設定方針は、都市計画運用指針に示される基本的な考え方を踏まえた方針であり、都市機能ごとに都市全体の人口構成や将来人口推移からみた施設の充足度を検証し設定している。具体的な計画がある施設についても、まちづくりのターゲットや誘導方針との整合性を検証し設定している。

○ 第7章 実施方策の検討

誘導施策として、法に基づく届出勧告や、大野市が実施する施策、公共施設の適正配置及び公的不動産の管理、活用がある。また、まちづくりの効果を客観的に評価する目標値を設定し、おおむね5年を目安に計画の評価と見直しを行うとしている。

立地適正化計画策定の効果は、策定から間もないことからはっきりしていない。しかし、貴重な財源となる国の補助金を活用することができる。また、立地適正化計画策定により市の補助金として、店舗形成事業補助金、暮らし住まいづくり支援事業補助金の二つの補助金を創設し、にぎわいと活力のある市街地の形成を推進している。立地適正化計画のメリットとして、まちづくりの方向性がはっきりする、評価を行うことでまちづくり施策の進捗が見えるようになる、まちづくりに国の支援を活用できるなどがあげられる。

◇ 所 見（市政の課題等に対する実現可能性等）

野田市においても、市街地の拡散や、今後、急速な人口減少が見込まれる中、このままでは、一定の人口密度に支えられてきた生活サービスの提供が将来困難となり、現在の暮らしやすさが損なわれておそれがある。また、高度経済成長期に整備された道路や公共施設等、多くの社会資本の

老朽化が進んでおり、厳しい財政制約の下で、これらへの対応も求められている。このため、医療・福祉・子育て支援・商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする全ての住民が、公共交通により、これらの施設にアクセスできるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進していかなければならない。

大野市の掲げていた、目標 1. 住み慣れた地域で住み続けられる公共交通が充実したまちづくり、目標 2. 市民が住み続けたいと思い、来訪者が住んでみたいと思うまちづくり、目標 3. 中部縦貫自動車道の整備効果を最大限生かしたまちづくり、目標 4. 暮らしに必要な様々な機能等が集まり、歩いて暮らせる健康なまちづくり、目標 5. 人、歴史、文化、伝統、自然環境、食等の資源を活用した交流のあるまちづくり、目標 6. 公共施設の適正配置と計画的な管理・活用による効率的なまちづくりの六つの目標のうち中部縦貫自動車道以外は、野田市も同様であり検討していかなければならない。この目標に沿い、防災指針及び目指すべき都市の骨格構造が特に重点を置いて進めるべきことであると感じた。

計画期間も計画策定時 2018 年（平成 30 年）から概ね 20 年後 2035 年（令和 17 年）としており、地域生活拠点（都市計画区域以外に点在する既存集落の中心となる拠点）を考え、市全域を考え時間をかけ進めていた。野田市においても参考になると考える。



(3) あわら市 芦原温泉駅周辺整備について

◇ あわら市の概要と視察地選択の理由

①市制施行 平成 16 年 3 月 1 日

②人 口 26,148 人 (10,499 世帯)

③面 積 116.99 km²

④視察地選択の理由 (市政との関連性)

北陸新幹線芦原温泉駅の開業に合わせて行われた芦原温泉駅周辺整備は、東武線の鉄道高架事業を行った野田市において、野田市駅前や愛宕駅前の賑わいを創出するために非常に参考になると考え視察先を選んだ。

◇ 視察時の状況

①視察時間 午前 10 時～正午

②視察会場 アフレア

③応対者職氏名

あわら市 経済産業部 観光振興課

賑わい創出グループ 課長補佐 赤神 貴幸 氏

一般社団法人アフレア 施設長 笹井 和弥 氏

主任 東 泰輝 氏

あわら市議会 議長 室谷 陽一郎 氏

あわら市議会事務局 主事 中西 亜香里 氏

◇ 調査事項の概要

(芦原温泉駅周辺整備について)

芦原温泉駅西口賑わい施設アフレアは、福井県の北の玄関口にふさわしいランドマークとして整備し、観光客等の駅利用や地域住民が出会い、集い、賑わい、憩い、そして福井県の旅の発着点として広く利用できる施設である。

北陸新幹線開業の 7 年前から、市民ワークショップや芦原温泉駅周辺将来デザインの市民投票を実施し、幅広い世代からの意見を得て、都会にはないぜいたくがあるまちをコンセプトとして北陸新幹線の県内延伸に向け

た芦原温泉駅周辺の将来デザインを作成した。

管理運営は指定管理者制度とし、一般社団法人アフレアを設立して指定管理者に指定した。市と指定管理者との円滑な連携のため、月一回の連絡調整会議（開館当初は週 1 回）を実施、月次報告、利用者へのモニタリングやアンケートも実施している。アフレアのデザインや運営に関しては、福井市のにぎわい交流施設ハピテラスの成功事例を研究し、施設利用料を格安にするなど、あわら市ならではの特色を持つ施設として誕生させている。また、イベントプレーヤーや市民、学識経験者等からなる、アフレア活性化委員会を年二、三回程度開催し、事業の検証や方向性などを話し合い、利用者の声を施設運営に生かせるようにしている。

賑わい創出のための工夫として、毎月第 3 土日に賑わい創出のイベントを企画しており、市内外から 1 回あたり、5,000 から 15,000 人の来場がある。令和 6 年度は約 140 万人の来場があった。イベントはプロポーザル方式で企画提案を広く募集し、食や音楽、スポーツ、文化など幅広い世代に楽しんでもらえるように、様々なジャンルのイベントを実施している。イベントの運営に当たっては福井県の北の玄関口としてアフレアを起点に市内外の観光地や飲食店等に人の流れを生み出して経済効果をもたらすように努めている。具体的には、イベントの際に、市内の飲食店で利用できるアフレアイベントクーポンを発行し、経済波及効果を生むような取組も行っている。

施設の維持管理には芦原温泉駅西口賑わい指定管理委託料（あわら市）と賑わい施設管理運営組織運営事業補助金（福井県）等で賄われている。

◇ 所 見（市政の課題等に対する実現可能性等）

あわら市のアフレアは、計画段階で市民ワークショップや芦原温泉駅周辺将来デザインの市民投票を実施し市民の意見を集約しているが、幅広い世代の市民を巻き込んだ意見集約の在り方、施設の展示のデザインの在り方、また運営の在り方など、野田市駅前の開発に関して非常に参考になる点が多かった。

アフレアの規模がちょうどよく、利用しやすい大きさと感じた。使い

勝手のよいアフレアホール、アフレア広場、そして割安感のある使用料、近隣に設置した立体駐車場など、これらの点が特に利用率の高さにつながっていると思う。この使い勝手のよさは、先行する福井市のにぎわい交流施設ハピテラスをしっかりと研究してデザインした成果と思われるが参考にしたい。

2階の魅力体感施設ふくいミュージアムでは温泉をイメージしたレイアウトの展示が印象的である。福井県の北の玄関口として、東尋坊や永平寺、恐竜博物館といった、あわら市ばかりではなく福井県や石川県の主要観光地の位置関係も一目で把握できる、温泉を基調とした展示となっている。この展示に関してはかなりの予算を割いて専門の業者に発注したとのことで、施設を作る際には、建物を作って終わりではなく、その中身を充実させるための予算もしっかりと確保する必要があると感じた。

また、あわら市では、市内を訪れたお客様に、より多くの観光スポットへ訪れていただくため、市内の観光スポット29箇所へ、600円で利用できる、あわらぐるっとタクシーを運行している。通常のタクシー代との差額はあわら市と福井県で2分の1ずつ補助する仕組みとなっているが、一番遠い観光スポットへ行った場合の通常のタクシー料金はなんと4,500円とのことである。建設委員会の所管事項ではないが、あわらぐるっとタクシーは野田市における交通不便地域への対策として参考にできる部分もあると感じた。

あわら市では新幹線誘致に関して芦原温泉に停車駅を持ってくるために、早くから国に働きかけを行っていたが、新幹線駅と温泉町が一体となって推し進めた過程の中で温泉の女将さんたちの奮闘があり後継者も育って勢いがある芦原温泉。竜王戦の誘致にも成功し、一躍あわら市を有名にして全国区になった。今ではアフレアと4キロメートル離れた温泉場との相乗効果を生み、ますます盛り上がっている。さらに星野リゾートのあわら市への進出など、うらやましい限りの状況であるが、野田市でも将棋のタイトル戦の誘致に限らず、鉄道がもたらすまちづくりを、今一度市民と一体になりながら、近隣の市町村ともしっかりタッグを組み、より大きなうねりを起こせば、東京直結鉄道の建設も実現できるのではないかと感じた。

