

新交通による コンパクトな まちづくり

～富山県富山市～



富山県富山市
Toyama

昨年4月、新交通、^{※1}ライトレールが開業し、全国的に注目を浴びているのが富山県富山市です。今、富山市では、ライトレールをリーディング・プロジェクトに、公共交通を活用しながら都市機能を集約したコンパクトなまちづくりを目指して、さまざまな取り組みが始まっています。また、これと合わせて中心市街地活性化に向けた再開発事業も進められ、都市再生の動きが加速しています。

次代に向けたまちづくりが進む、富山市の取り組みを紹介します。

拡大し続けた市街地からコンパクトなまちへ

富山市は、2005年4月に7市町村が合併し、現在人口約42万人（合併前の旧富山市は約32万人）、面積約1,200km²（同約200km²）と広がりのあるまちになっています。旧富山市、現在の富山市も三方が山に囲まれ、残る一方は海という地勢で、平坦な地形が特徴です。これに加えて富山県全体では、乗用車は1世帯あたり1.73台（全国第2位、自動車検査協会発表、'05年3月末現在）、道路整備率が71.7%（全国第1位、「道路統計年報」'04年4月1日現在）と、交通面では自動車に依存している現状がありました。また、持ち家志向も高く、これらの要因から郊外に住宅を求める市民が多く、市街地が拡大し、薄く広い低密度な市街地を形成していったのです。

それを具体的なデータで見えていくと、^{※2}DID面積とDID人口密度の推移は、面積は増加傾向、人口密度は減少傾向となっています（表1）。また、市街地の人口密度も県庁所在都市の中で最下位に位置しているなど、将来のまちづくりの課題となっていました。市街地の郊外部への拡大は、人口増加時代にはよかったものの、人口減少や高齢化社会の到来を考えると、必ずしも住民にとって好ましいものではありません。車を自由に使えない高齢者には暮らしにくいまちになり、当然、道路

※1 ライトレール
軽量軌道交通。LRT (Light Rail Transit) ともいわれている。

※2 DID
人口集中地区 (Densely Inhabited District) の略。市区町村の境界内において人口密度の高い (約4,000人/km²以上) の国勢調査区が集合している地域と、人口5,000人以上を数える地域をどちらも満たしている市街地がDIDとなる。DIDの人口と面積は、国勢調査で得られた結果を用いて算出している。

や下水道など、都市管理の行政コストも高くなります。中心市街地の空洞化が進めば、都市全体の活力や魅力もなくなってしまうのです。

たとえば、『富山市コンパクトなまちづくり調査研究報告書』によると、人口密度と住民一人当たりにかかる維持・更新費用（住民が享受する維持・更新サービスにかかる費用）の関係を見てみると、おおむね1ha当たり40人で負担と受益が一致するという試算が出ています（表2）。また、今後の富山市の人口は、10数年後には40万人を下回るという予測がされており、高齢化率

もこのころには30%を超えると考えられています。

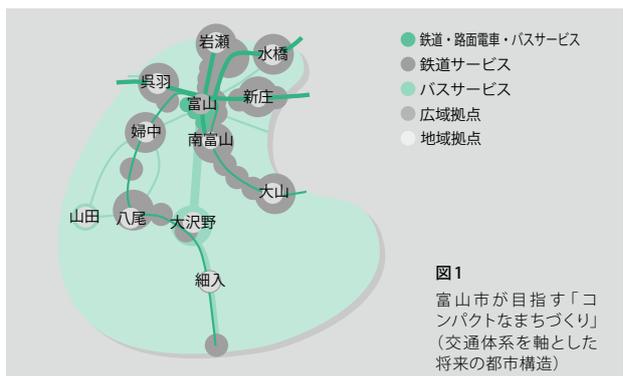
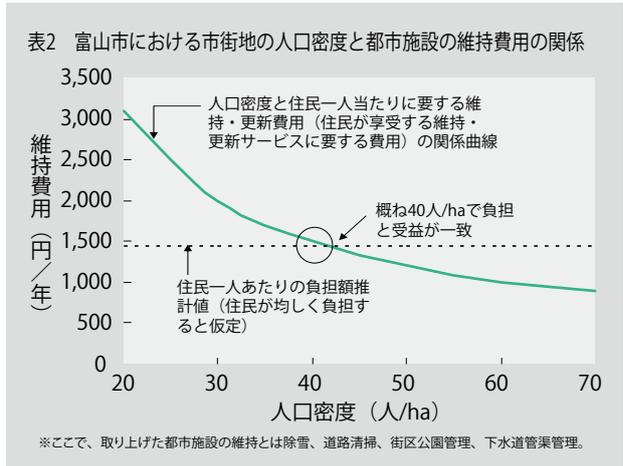
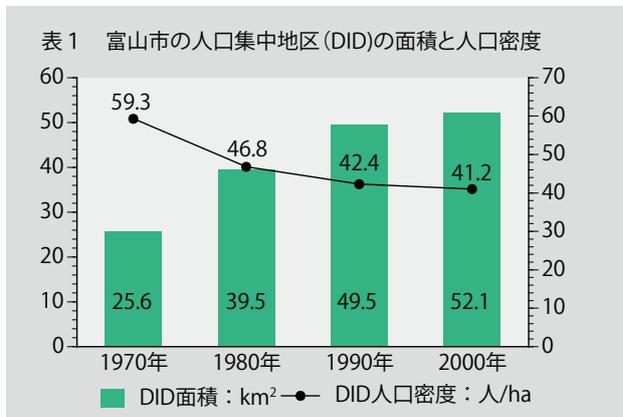
そこで、こうした課題を克服しつつ、望ましい都市の姿を実現するために、富山市では広く薄く低密度になった市街地を、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化などの都市機能を集約させることにより、交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを目指すことにしたのです。駅周辺は徒歩で活動できる範囲とし、それをお団子にたとえて、それらを串で刺すような公共交通を一定のサービス水準で確保し、いわば「串団子」のような都市構造を目指していくというものです（図1）。

富山ライトレール開業の背景

富山市内の鉄軌道には、JR北陸本線、高山本線、富山地方鉄道があり、現在の富山ライトレールの基盤となったJR富山港線がありました（図3）。しかし、富山駅から北方面に向かう富山港線は、1日の列車本数19本と、ピーク時に比べて半数近くになっており、終電も21時台と不便な路線で、'95年～'00年の5年間で、沿線人口は3%ほどしか減少していないにもかかわらず、富山港線の利用者数は25%も減少し、赤字路線となっていました。

ところで、富山県では県や市、JRなどによって早くから新幹線の富山駅開業に向けた検討が水面下で進められていましたが、'01年度に北陸新幹線の富山駅までの事業認可が下り、'04年12月に政府与党の申し合わせによって長野～富山～金沢間のフル規格での整備方針が決定され、翌年4月に富山～金沢間及び福井駅部の工実施計画が認可されることになりました。富山市では在来線を高架化する連続立体交差事業を行うことになりましたが、富山港線を含めた場合のこの事業は多くの支出を伴います。そこで一つの大きな課題となったのがJR富山港線の不採算性でした。

また、富山市としても富山駅周辺が広域交通の結節



点として一段と役割が増すことになり、今後のまちづくりの方向性をしっかり描いていくことが求められています。そこで、市ではこの機会を積極的に活用してこうと、県都にふさわしい交通拠点の整備、そして鉄道によって分断されていた南北市街地の一体化を目指してこうと考えたのです。

事業にかかわる県、市、JRの3者にとって、より負担が少なく、かつ、市が目指しているまちづくりの方向性に沿って、最終的に出された結論が、JR富山港線の路面電車化です。JR側としては赤字の不採算路線を手放せるという利点があります。そこで、富山市はJRから寄付金を得て、JRの財産を買い上げ、鉄道路線を活用した路面電車の整備を行うことにしたのです。費用負担の面で3者の利益が一致したことで、富山ライトレールの開業を短期間で実現することが可能となりました。

そして、この路面電車化は富山市におけるコンパクトなまちづくりのリーディング・プロジェクトと位置付けられます。

公共交通を地域が支援

ところで、JR富山港線の歴史は、'24年に開業した富山港鉄道（富山口～岩瀬港）から始まっており、地元の有志によって計画されたものでした。戦前から戦後しばらくの間は沿線に多くの工場が進出し、活気がありましたが、'43年に国鉄に買い取られ、その後、JR西日本へと引き継がれ、'70年代になると工場の撤退が始まりました。富山港線は、8kmほどの短い距離に10駅、駅と駅の区間で最も短いところは500mしかなく、短距離をこまめに走って人を運ぶという特徴があり、もともと鉄道よりも路面電車的な要素がありました。また、市内には既に市電があり、市民としても親しみやすかったといえます。

富山ライトレールは、旧鉄道路線を6.5km活用（一部廃止）し、新たに道路上を走る軌道区間を1.1km整

備、7.6kmを約25分で結ぶようになりました。それまで30～60分に1本だった運行間隔を15分（ラッシュ時は10分、早朝・深夜は30分）に、終電も21時台から23時台に、駅数も9駅（富山駅除く）から13電停に充実し、車両は全車低床車両となって、高齢者にも利用しやすくなりました。

また、富山ライトレールにおける交通サービスの提供



図2
富山ライトレールの路線図
（「富山港線の事業概要」より）

図3
富山市内の鉄軌道（「富山港線の事業概要」より）



赤、緑、黄など7色のカラーでデザイン性にも優れている富山ライトレール



日中でも多くの人でにぎわう車内

と施設の運営は、第3セクターの富山ライトレール株式会社が行っていますが、維持・管理及び更新・改良の費用負担は公共が行う公設民営方式がとられています。地方都市における鉄道は、運賃収入のみで施設の更新や維持を行っていくことは困難な状況にあることをしっかり認識し、民間には^{※3}イニシャルコストを負担させないという考え方です。赤字だから公共交通をなくしてしまうという短絡的な発想ではなく、公共交通を一種の社会施設ととらえて、地域住民の支援も得ながら維持していこうというものです。

地域の支援体制では、沿線自治振興会で組織された「富山港線を育てる会」が設立されたほか、同会と富山ライトレール(株)、富山市で組織された「富山港線路面電車化支援実行委員会」で公共交通支援の寄付を呼びかけています。この寄付は「富山港線路面電車事業助成基金」として、今後の施設維持などの財源として活用されることになっています。

また、各電停には市民や企業からの寄付を得て、その方々の氏名や企業名、メッセージを刻んだ金属プレートがついたベンチがあり、新しい電停の命名権も有償で譲渡する募集を行い、地元企業2社から支援を得られるなど、さまざまな地域の支援が活かされて開業に至っています。

富山ライトレール開業の成果と意義

昨年4月29日に開業した富山ライトレールは、開業から195日で総利用者数100万人を突破しました。開

業前のJR時代には、1日当たり平日2,266人(休日1,045人)だった利用者数が、同4,901人(同5,676人)と当初の目標値3,400人(1日当たり)を上回る結果となりました。また、終点駅周辺の岩瀬地区の観光客が施設によっては18倍に急増するなど、大きな効果が見られています。合わせて、沿線では駅周辺の朝市の復活や観光案内ボランティアの発足、デザイン性に優れた車両が子供たちに人気で、家族連れが遊園地的な乗り物として利用したり、バリアフリー化による高齢者の外出機会の創出など、公共交通の新しい利用の仕方にもつながっています。全市民アンケートでも9割の市民が評価しているほか、今も視察や観光客などが相次いで富山市を訪れるなど、市外・県外からの注目も高くなっています。

富山ライトレールの開業には、コンパクトなまちづくりを進めていく上で、多くの学ぶべき点があります。一つは、高齢者をはじめとする交通弱者をしっかり支えていくという視点です。こうした人たちが安心して暮らしていける仕組みを整えたといえるでしょう。また、富山ライトレールには、それまでJR富山港線を利用していなかったとみられる高齢者や自動車からの転換者が多く利用するようになり、潜在的な需要を引き出したともいえます。

既存ストックである鉄軌道を有効に活用して自治体や企業の負担を抑え、社会的便益を最大にしたことも大きな特徴です。行政はイニシャルコストを、民間はランニングコストを、という一歩踏み込んだ公設民営の仕組みも貴重な経験といえるでしょう。市民や地元企業が富山ライトレールを支援する仕組みをつくり上げ、実際に支援活動に参加している点も大いに学ぶべき点ではないでしょうか。

中心市街地活性化に向けて

富山市で公共交通の充実とともに取り組まれている

※3 イニシャルコスト

初期費用のこと。ここでは施設の維持・管理などを含めて富山市が支援し、富山ライトレール(株)は運賃収入などで人件費や動力費などを賄って経営することとなっている。



5万円で名前などを刻んだ金属プレートがついたベンチ



地元の学生がデザインしたというキャラクターを使ったグッズや富山ライトレールをイメージした菓子なども販売されている

のが、中心市街地の活性化です。特定日の駐車場無料化や、チャレンジショップ、業種の多様化など、さまざまな取り組みがなされています。しかし、富山駅周辺の通行量は増えているものの、中心市街地は減少傾向にあります。そこで、今後のまちの核として期待されているのが、^{そうがわ}総曲輪通り南地区市街地再開発事業とグランドプラザの開業です。

総曲輪通り南地区市街地再開発事業は、石川、富山、新潟の3県を拠点に営業する百貨店、株式会社大和の百貨店を核にした商業ビルで、今年秋ごろの竣工を目指して工事が進められています。これに隣接する形で整備されているのがグランドプラザです。65m×21mの広大なスペースをガラスの屋根で覆い、全天候に対応する歩行者スペースを確保。そこでは大型ビジョンの放映やオープンカフェ、各種のイベントなども開催可能で誰もが集える空間にしようというもので、こちらも今秋のオープンを目指して、工事が進んでいます。

また、都市計画法の改正に伴い、大規模な集客施設の立地について、上乘せして規制できる「富山市特別用途地区建築条例」を昨年12月に可決し、準工業地域の全域に特別用途地区を設け、延べ床1万m²を超える店舗や遊技場、映画館、劇場などの立地を規制しています。今年2月には、青森市とともに改正中心市街地活性化法に基づく、第1号の地域認定を受け、中心地のにぎわい創出に向けて、新たな取り組みを始めています。

また、都心地区となる436ha内には、現在1ha当たり55人の人口密度ですが、これを'14年までに全国平均の65人まで増やして、まちのにぎわいを取り戻そうと考えています。このため、'05年から10年間で、約7,000人、3,000戸の住宅供給を目標に、共同住宅の建設や住宅取得の促進をうながすように、まちなか居住推進事業が進められています。共同住宅を建設する際や、市民が同地区内に住宅を取得したり、転居する際に、

それぞれ補助を行って、まちなかに住んでもらおうというものです。既に昨年の段階で160人ほど増加しており、その成果も徐々に現れています。

こうしたさまざまな取り組みと公共交通の充実で、コンパクトシティを実現していこうとしているのです。

今後に向けて

公共交通を軸とする、富山市のコンパクトなまちづくりへの取り組みはまだ緒についたばかり。今後は市内電車の環状線化や南北路線の相互乗り入れなどが検討されています。

厳しい財政の中ですが、富山市都市整備部の根塚俊彦部長は、「メリハリをつけた運営をしようと考えています。なぜ中心部ばかりにという声もありますが、富山ライトレールの開業や再開発事業、まちなか居住などの施策もあり、中心部では人口も増え、地価も下げ止まりになってきています。中心部が起爆剤になれば、それが周辺に広がっていくと確信しています」といいます。

長い年月をかけて郊外に広がってしまったまちを、想定している串団子のような公共交通を軸にしたまちにしていくためには、長い時間がかかる上、市民の理解も重要です。そのため、これまで森雅志市長自らが各地域に出かけて、コンパクトなまちづくりの実現の重要性を出前講座と称して、市民に説いてきたといいます。

富山市の担当者は、「市長の考え方、軸がぶれないからここまでやってこれた」といいます。コンパクトなまちづくりには、トップの政策の一貫性が重要であることを示唆しているようです。

なぜ、今コンパクトなまちづくりか。まちの現状や将来予測をしっかりと見極め、市民も共感できるまちづくりが、徐々に形になってきた富山市。地方都市が生き抜いていくための知恵と経験が富山市にはあるように思います。



グランドプラザなどの整備が進む総曲輪通り



ライトレールの開業でさまざまな波及効果が見られるという根塚部長