

## 事例 9 富山市のコンパクトなまちづくり（富山県富山市）

### 概要

県庁所在都市としては、人口密度が全国で最も低い富山市。市街地の外延化に伴い、自動車交通への依存度が高まり、温室効果ガスの排出量も増加している。市は「お団子と串」の都市構造で拡散型の都市から集中型のコンパクトな都市へ転換を掲げ、旧 JR 富山港線の再利用をはじめとする LRT 推進事業に取り組んでいる。

テーマ	LRT の推進によるコンパクトシティの創出
主体・キーパーソン	富山市コンパクトなまちづくりによる CO <sub>2</sub> 削減推進本部、 (株) 富山ライトレール等
手法・技術	LRT による地域の活性化

### 背景

富山市は、南北に横断する形で富山県の中央部に位置している。2005 年に周辺の 6 つの町村との合併により、新しい富山市として誕生した。面積は富山県の約 3 割を占め、人口は 41.7 万人で、富山県全体の約 4 割になる。海拔 3,000m 近い水晶岳から海拔マイナス 1,000 m の富山湾まで、非常に多様な地形をもっている。

富山市は県庁所在都市としては全国で最も人口密度の低い市街地である。平野部に位置し、宅地の供給が比較的安価にできるので、一戸建ての持ち家が多く、市街地は低密度の外延化が進んできた。1970 年～2005 年までの 35 年間で、人口集中地区の面積が 2 倍に拡大したのに対し、人口集中地区の人口密度は 3 割低下している。同時に、市街地の拡大に伴い、自動車交通への依存度が高くなり、自動車の保有台数も増えている。2000 年～2006 年にかけて、自動車保有台数は、全国的には下がっているが、富山市は 2.3%増加している。一方、交通機関の利用者が減少し、1989 年～2006 年にかけて、JR で 25%減、私鉄で 42%減、路面電車で 45%減、路面バスで 69%減となっている。

富山市の温室効果ガスの排出量は 1990 年～2003 年までに約 29%増加しており、全国平均の 14%を大きく上回っている。1 世帯あたりのガソリンの消費量が全国平均の 1.4 倍であり、運輸部門の排出量は 23.5%を占めている。

また、市街地の拡大と人口密度の低下に伴い、除雪、道路掃除、街区公園管理、上下水道等の管理について行政コストも増加する傾向にある。

### 取り組みの内容

#### 1. 「お団子と串」の都市構造と LRT の導入

市街地の拡大と人口密度の低下に歯止めをかけるために、富山市は公共交通を軸とし、「お団子と串」の都市構造で拡散型の都市から集中型の都市へ転換を考えている。「お団子と串」の都市構造とは、鉄道等の公共交通を活性化させ、駅から徒歩で移動できる範囲内

に人口を集中させる考え方である。駅を中心とした多数の人口集住地区をお団子に、それらをつないでいく公共交通を串にたとえている。

串の整備としては、JR 富山港線の LRT 化が挙げられる。JR 富山港線は自動車利用の拡大に伴い、利用者数は 1988 年の 1 日当たり 6,500 人から、2004 年の 3,100 人と半数以下の水準まで減少してきた。一方、2014 年開通予定の北陸新幹線は富山駅の南側に入り、在来線は北側に移設されることが決まっており、在来線を高架化する連続立体交差化事業が行われることになった。この新幹線整備、在来線高架化を進める上で、利用者の減少が続く富山港線の存続問題が議論された。具体的には、「既存路線の高架化」、「新規路面電車化」、「バス代替による既存路線廃止」といった 3 通りの案が比較検討されることになった。そして、交通事故減少、CO<sub>2</sub> 排出量の削減、道路混雑の緩和といった社会的便益が路面電車化案で最大になるという結果が得られたので、市長は 2003 年 5 月に LRT 化を正式に表明した。2005 年 2 月に工事が着手され、2006 年 4 月に開業した。LRT には「ポートラム」という愛称がつけられている。



ポートラムの路線図



ポートラム

(出典：ポートラム HP)

ポートラムの路線は全長 7.6km であり、起点は富山駅から新設の富山駅北に移された。富山駅北から奥田中学校前までの 1.1km は車道に新しいレールを敷設し、奥田中学校前から岩瀬浜までの 6.5km は従来の富山港線を利用している。電停数は 13 ヶ所で、従前に比べて 4 駅が新設された（富山駅北を含まない）。運賃は、1 乗車 200 円均一で、高齢者は半額の運賃で乗車できる。料金の支払いには、現金に加えて IC カード（パスカ）が使用できる。所要時間は 25 分であり、最高速度は鉄道区間を 60km/h、軌道区間を 40km/h としている。路面電車化により大幅な増便が行われ、朝夕のラッシュ時は 10 分間隔、昼間時は 15 分間隔で運行される。

## 2. 中心街地域の活性化と公共交通沿線居住推進

ポートルムの開業と合わせて、沿線は「沿線活性化地域」に指定され、総合的なまちづくりが進められている。具体的には次のような取り組みが見られる。

#### ① 駅アクセスの改善

岩瀬浜、蓮町には駅前広場が設置され、それらの駅からはフィーダバスサービス（ライトレールの駅に接続するバス）が提供されている。バスは2列車に1本接続、ラッシュ時は20分間隔、昼間時には30分間隔で運転されている。自動車からの転換を促進するために、駅に隣接した大型小売店による店舗駐車場を利用したパークアンドライドの試行やICカードを活用したパークアンドライドの社会実験が行われている。

#### ② 周辺の住宅化促進、商店街の活性化

駅周辺地区では、高齢者優良賃貸住宅促進事業や、土地区画整理事業が取り組まれている。また、かつて駅へ通じた道沿いにあった商店街は現在では衰退してしまったが、ポートルム利用者の増加により再生される可能性もある。

#### ③ 魅力あるまちづくりの促進

ポートルムの終点に位置する岩瀬浜地区は古くから北前船の基地として栄え、古い町並みが残されており、それらの保存・活用が図られている。また、沿線にある中島閘門や富岩運河を活かした観光ルートも考えられている。

このように、富山港線のLRT化をはじめ、中心市街地活性化策と公共交通の周辺への居住促進を積極的に展開している。公共交通軸の沿線で、鉄軌道からは500m、バス停からは300mを公共交通沿線居住推進地区に指定し、区域内での住宅の建設や取得に対し助成が行われている。市民向け支援として住宅取得の場合は30万円/戸、また事業者向け支援として、共通住宅建設する業者に対しては70万円/戸が助成される。また、高齢者が自発的に自動車をやめ、免許証を放棄する場合には、市が約2万円相当の公共交通の乗車券類を提供する支援事業を実施している。

### 3. 整備・運営費用と支援体制

LRTの整備費用と運営費用は、「公設民営」の形で負担されている。これは、運営会社と公共の役割を明確に分離し、公共（富山市）は施設の整備、更新、改良を受けもち、一方で運営会社である第三セクター（富山ライトレール（株））は交通サービスの提供と施設の維持管理を行うという考え方である。事業の建設費用は約58億円である。財源を主体別で見ると、国と県はそれぞれ約22億円、約9億円であり、今回はJR西日本からのまちづくり資金としての協力金10億円があったため、約17億円が富山市による負担分である。一方、運営費用については約3億円が見込まれており、このうち施設の維持管理費（約1億円）のみ富山市から補助された。それ以外は運賃収入等によってまかなわれることになっている。

収支はこうした決して予断を許さない状況にあるので、市民・地元企業による仕組みを作り上げることになった。まず、利用促進と沿線地域の活性化を図るために、沿線自治振

興会で組織する「富山港線を育てる会」が設立された。本会と富山ライトレール株式会社、富山市の三者で「富山港線路面電車化支援実行委員会」が構成され、広く市民や事業所等へ支援のための寄付を呼びかけている。また、電停に設置されるベンチの記念寄付が募集された。設置されるベンチには、寄付者の氏名や企業名および記念メッセージを刻んだ金属プレートが取り付けられる。富山港線の利用者に地域の個性を紹介する「電停個性化スペース」を電停内に設け、このスペースを利用して、地域のシンボルや伝統等を表現し広くPRすることにより、地域の振興や活性化を図っている。さらに新設された4電停の命名権も販売されている。

## 成果と課題

富山港線LRT開業から1年後の調査によると、平日の利用者の8割近くは旧富山港線や並行の路線バスからの移行者であるほか、車からの転換者も13%を占めている。LRTを選択した主な理由は、運行頻度の増加による「待ち時間の短さ」、駅の増設による「乗降駅までの距離の短縮」、低床車両導入による「乗り降りのしやすさ」等である。また、LRTの開業以降、外出頻度の増加や車の利用頻度の減少といった交通行動の変化も起きている。さらに7割の人は「全体としてまちがよくなった」と、LRTのまちづくりへの効果を高く評価している。

今後の展開としては、北陸新幹線富山駅、在来線の高架化の完成後、ポータルを南に延伸し、富山駅高架下を南北貫通させ、富山地方鉄道市内線と接続することが計画されている。これに先駆けて、2009年12月には、中心市街地内の富山地方鉄道市内線において環状線化が完成している。こうした一連の計画が実現すれば、自動車を使わなくても快適に暮らすことのできる、コンパクトなまちづくりが大きく前進することになる。

富山市のLRT事業の成功には、多様な要因が見られる。確かに、地方都市としての鉄軌道のストックに恵まれていること、北陸新幹線の開業や、連続立体交差事業が進行中であるといった技術・地勢・財源等の面での好条件が重なっている。しかし、こうした条件を活かすかどうかは行政の知恵と地元企業や市民の協力が他ならない。成功の鍵はやはり、将来における交通、まちづくりに対するビジョンを明らかにすることと、市長のリーダーシップにあると考えられる。

富山市は2009年1月に環境モデル都市に選定されている。2030年に30%、2050年に50%（2005年比）の温室効果ガスを削減するという目標を掲げ、LRTを中心とした公共交通の活性化はその中心事業となっている。もちろん、富山市のコンパクトなまちづくりや低炭素社会の実現にとって、LRTの推進だけではやはり不十分である。市の計画は、現在人口の30%にとどまる団子地区居住者を、20年後に40%まで増やそうというものである。残りの60%の人口はやはり公共交通の比較的不便な地区に居住することになる。そこには自動車は依然として主要な交通手段であり続けるだろう。温室効果ガス抑制策としては、公共交通の推進と同時に自動車の低炭素化も必要不可欠である。

[参考文献・資料]

- ・ 谷口博司（2009）「低炭素型交通システムとコンパクトシティー―富山市における LRT を活かしたコンパクトなまちづくり」、『2008 年度循環ワーカー養成講座記録集』、循環型社会研究会
- ・ 山中英生・小谷通泰・新田保次（2010）『改訂版 まちづくりのための交通戦略』、学芸出版社
- ・ 大西隆・小林光編著（2010）『低炭素都市』学芸出版社
- ・ 富山市（2009）「環境モデル都市行動計画―コンパクトシティーによる CO2 削減計画」
- ・ ポートラム HP <http://www.t-lr.co.jp/index.html>