特集
富山市のまちづくり政策と富山地方鉄道
［車がなくても暮らしやすいコンパクトなまちづくり］

公共交通を活かしたコンパクトなまちづくりを推進。

富山市の公共交通政策が注目を集めている。富山市は、モータリゼーションの進展と郊外への住宅開発などに伴い、県庁所在都市の中では最も低密度な市街地となっており、自動車交通への依存度は全国の中核都市圏の中でも最も高い。「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」は、今後の人口減少と超高齢化に備える総合都市政策だ。公共交通軸を確立し、車に依存しなくても都市サービスを享受できる利便性の高いまちの形成を目指す。交通事業者とのパートナーシップ、市民の理解と信頼の獲得、財源確保と、都市経営に辣腕を振るう森雅志市長にその理念をうかがった。

富山市長
森 雅志
Masashi MORI

文◉茶木　環（ジャーナリスト）　撮影◉織本知之

市民の生活を変えるまちづくり構想

――公共交通を基軸にしたまちづくりの発想はどのように生まれたのですか。

森　少子高齢化の進展に伴って自動車を自由に使えない市民が増えてきました。市街地の外延化により都市管理コストが割高になっていき、中心街の空洞化が進んで都市全体の活力も低下してきています。自動車利用を前提としたまちづくりは限界に達しつつあり、今ここで公共交通の衰退を食い止め、再生させないと、将来かなり大きな問題に直面する。富山市の20年後、30年後を見据えたらまず公共交通の質を高めていかなければ、という発想です。

そもそもの出発点としては、富山市には恵まれた鉄軌道資産が残っていたことが大きいでしょう。鉄道も軌道もバス路線もすべて富山駅に結節し、そこから放射線状に延びている。この鉄軌道やバス路線の質を高める作業と、中心部に公共施設などさまざまな事業への投資を同時に行い、郊外に住んでいる人も中心市街地に来やすい、施設を使いやすい、そういう都市構造に少しずつ変えていくというのが富山市の基本コンセプトです。「脱車社会」ではなく、車も使うけれど公共交通も使う、そういう暮らし方ができるまちですね。

雄大な北アルプス立山連峰を望む富山市（写真提供：富山地方鉄道株式会社）。

――「公共交通網の機能再生」ということでしょうか。

森　そうです。モータリゼーションの進展で、市民の暮らしは中心部から郊外にシフトし、それに伴って公共交通がだんだん衰退していった。衰退していく過程というのは「乗らないから運行本数を間引く」「不便だから乗らない」「さらに間引く」、つまり負のスパイラルに陥っている状態です。

ＪＲ富山港線をＬＲＴ化し、平成18年に開業した富山ライトレールは、思い切って先行投資をして、負のスパイラルに陥っていたものを正のスパイラルに変える取り組みでした。バリアフリーの高機能の最新車両を導入し、電停もデザイン性の高い魅力あるものにする。運行頻度を上げる。最初から使いやすい、質の高い公共交通として整備したのです。

結果、利用者が戻ってきた。いちばんの要因は、運行頻度です。ＪＲ時代は1時間に1本だった運行を15分間隔にし、朝のラッシュ時は10分間隔、終電もそれまでは9時過ぎだったのを11時台まで延長した。終電は酔客でいっぱいです。以前ならタクシーで帰るしかなかったから余計な出費を抑えることができるし、２００円で済むから終電に乗って帰ろうと帰宅が早くなる。どちらにしても奥さん孝行ができます（笑）。休日に買い物をする時は車で出かけ、映画やコンサートに出かける時はライトレールを使う。そんな交通手段の使い分けも顕著になってきました。嬉しいのは、今まであまり外出しなかった中高年の人たちが、外出を楽しむようになったこと。バリアフリーのライトレールには、高齢者の方がたくさん乗っていらっしゃいます。活動的な生活を送ることは、健康づくりに役立つ。元気な高齢者づくりにもつながる。福祉的な意味においても、大きな役割を果たしていると思います。

単なる移動手段でしかなかった公共交通の存在が、沿線に住んでいる人たちの暮らし方やライフスタイルに影響を与えるようになってきた。公共交通を軸としたまちづくりの効果ですね。

――富山市のように最初に大きな投資をして、大きな効果を生み出す手法は画期的だと思うのですが。

森　ＪＲ富山港線は、沿線の人口はほぼ横ばいであるにもかかわらず利用者が減り続け、ＪＲ側からは平成11年ぐらいから廃線の意向が示されていました。富山市としては「困る」と言い続けてきたわけですが、平成14年に北陸新幹線の工事と併せて富山駅の連続立体交差事業が決まりました。そのスペースが狭隘で、北陸本線など他の在来線と同様、富山港線も含めて高架化すると、多額の事業費が必要になる。富山港線の高架化を止めれば、富山港線の1線2面分のスペースが空き、総事業費を抑えることができます。

富山港線を路面電車化する事業については、総事業費58億円のうち、富山港線の移転補償的な意味合いで連続立体交差事業の負担金33億円や国交省の補助金など多様な財源を活用して市の負担軽減を図りました。非常に恵まれた財源を確保することができたので、思い切った計画を実現することができたのだとも言えます。

行政としてリーダーシップをとる

――計画進捗には市民の理解の度合いが重要なポイントとなりますね。

森　ええ。そしてそれは市民に熱意を持って説明し、理解を求めるということに尽きるだろうと思います。30年後ぐらいの社会を考えると、3人に1人が高齢者となり、配偶者を失った高齢者の単独世帯が急増すると予測されています。若い時に郊外の住宅を購入し、やがて年をとってひとり暮らしになり、車が自由に使えなくなる。そういう人たちが、ある時から加速度的に増えていく。だから、今からその時代を見据えて公共交通に投資をしていく必要があるのだということを、タウンミーティングや講演などで説明しています。

――反対意見もあったことでしょう。

森　市町村合併直後の頃は、中山間地の人たちから「ライトレールに58億も使ったら、自分たちのところはどうなるんだ」という意見が当然ありました。そうした意見には、富山市がやろうとしているのはライトレールだけではない、市域全体の公共交通の質を高めていくのだと、きちんと説明する。だれにとっても使いやすい公共交通網を整備していくのだという将来構想を説明すれば「順番にやっていくんだな。自分たちにとっても使いやすいものができるんだな」とご理解いただけます。

すでに実施している施策の1つに「おでかけ定期券」があります。65歳以上の高齢者に限り、市域全域どこからでも、中心市街地へ出かける時のバス料金が100円になるという制度です。帰りも、中心市街地から乗れば同じ。普通なら片道1000円以上かかるような市域からでも往復200円で行き来できます。これがすごい人気で、中山間地や郊外の人に大変喜ばれています。自分たちにもこの構想のいろいろな取り組みが少しずつ及んできた――だから、市内の一部の地域の鉄軌道の整備について集中して公費を投入することについても、理解していただけるということでしょう。

――市民の生活に密着した細やかな視点を持って進められているのですね。

森　僕だって市民ですから（笑）。そこがポイントで、市民の声をどんどん聞くというのはその通りです。でも、すべての市民の声が正しいわけではないし、立場が違えば求めるものも違う。例えば、バスの乗り継ぎをよくするためにバス停を移動しようとすると、以前よりバス停が遠くなる人が必ず出てきます。だからといって何もしないのは全員にとって不利益。絶対公約数的に考えて、その方が効果的であり効率的であるとしたら、やはり行政はきちんと自らの判断と責任においてリーダーシップを発揮すべきだと思います。

――JR高山本線の活性化社会実験も進めていらっしゃいますが。

森　高山本線は、合併前の旧5市町村を結ぶ富山市の南北交通軸ですが、利用者の減少で減便が続いています。負のスパイラルですね。富山ライトレールに続く第2の鉄道活性化事業として、市が年間1億5000万円を負担し、平成18年から増便などの社会実験を行っています。この取り組みで前年度の利用実績を上回った分は、JRから市に返済してもらうという契約です。平成19年度は約1600万円が戻ってきたんですよ。市の実質負担がそれだけ減るわけです。それを数字で示して、市民に「もっと乗ってください。そうしたら市の負担も減っていきます」と呼びかける。

――ディスクロージャーが謳われていますが、具体的な市の構想を市民にしっかり見せるということですね。

森　そうです。もちろん財源には、まちづくり交付金や合併特例債などを充てています。しかしこの社会実験においては、例えば1億5000万円かけて新しい駅をつくりました。この駅については「3年間の実験で1日に140人の利用実績」という目標があり、それを達成できなければ止めなければならない。それだけの金額を投資してだれも乗らなかったらお金を捨てる話でしょう。高山本線沿線の駅はJR西日本の所有物です。その駅舎のトイレの水洗化を市が手がける。パークアンドライドに必要な駐車場は、民間の土地を借りて市が整備する。「民間事業の施設に市が公費を入れるべきか」と考えたら、入れるべきではないのかもしれない。しかし、使うのは市民です。「公共交通を活性化させる」という大きな公益のためには、市が積極的に取り組んで当然ですし、目標も達成できると信じて進める。実際、高山線の利用者は約6％増となりました。

日本初の本格的LRTとして注目を集める富山ライトレール。

富山市の30年後を見据えた計画

――これからの公共交通には、行政、鉄道事業者、それから市民、それぞれに責任があるのではないでしょうか。

森　全くその通りです。役割分担ということですね。鉄道、路面電車、バス、富山市の公共交通のすべてを富山地方鉄道（地鉄）1社が経営していることは、富山市にとって好条件でした。市の公共交通施策に則って話し合い、スピーディに方向性を打ち出すことができる。事業者任せでも行政頼みでもない、民間交通事業者と行政とが役割分担をしながら市民のために質のいい交通システムを提供していくことが、これからは非常に大事なことになってくると思います。市民もそれに応えてくれるとしたら、車一辺倒の暮らし方から、車も使うけれど公共交通も使うという暮らし方に変わってほしい。

富山市の民間企業では、今年から環境問題に対応する「チーム富山市」という取り組みが始まっています。相乗り運動を実施したり、ノーマイカーデーは公共交通を使うなどしてCO_2を削減しようという試みです。これなどは、企業の役割分担と言えるだろうと思います。

――行政が先行し、全市的な取り組みが生まれているという印象を受けます。

森　去年、中心市街地の再開発ビルがオープンした時、市内電車や富山ライトレール、コミュニティーバスなどの公共交通を費用は市が負担して3日間無料にしたのですが、市内電車の利用者が11・5倍に増え、3日間で35万人が来街しました。この数字を見せて、中心市街の商業者に「1カ月に1度、市内電車無料の日をやってみなさい。地鉄さんには1日分として100万円なり150万円なり払うからやってください」と市が交渉してあげましょう」。中心市街地に賑わいを取り戻すにはどうしたらいいのか――最初に市がやって見せて、民間にも取り組んでいただくということですね。

先にお話しした「おでかけ定期券」を始める時は、地鉄さんに「1人100円で乗せてください。その代わり、富山市が1カ月に400万円（1人100円相当）負担するから3カ月実験しましょう」とお願いしました。当時、一人の平均運賃が500円以上で、それを200円にするのは地鉄さんとしても相当な決断が必要だったろうとは思いますが、始めてみると確実に効果があり、3カ月後には地鉄さんから続けたい旨を言ってこられました。

富山市は地元の交通事業者とすばらしい役割分担ができており、パートナーシップがありますから、さまざまな実験的な試みも大変やりやすいのです。

――お話をうかがっていますと、非常に経営感覚を持ち合わせた行政ですね。

森　そうですね。八方美人ではしっかりとした都市経営はできないので、期待をしていただける間は、一貫した姿勢でぶれずに実行するつもりです。

いつも心がけているのは、少し先を見据えること。20～30年後の人たちにこうしてあげる、という明確な目標を持つことだと思っています。例えば学校も橋も、30年後の人も使うのだから、借金をしてつくり、今の人も30年後の人も同じように借金を負担して一向に構わないし、そうあるべきだと思っています。逆に、20～30年後の人たちが全く享受しないものであるにもかかわらず、借金をして今の人たちがその恩恵を享受するというものは、努めて避けなければならない。

富山のまちづくり構想も、今を生きる人たちだけではなく、将来も踏まえて、一部に不満があったとしても、やるべきことはきちっと勇気をふるって進めていく。そういう姿勢を持つことが大事だと僕は思っています。

――現時点の大きな課題は何でしょう。

森　劇的には変化しないということでしょうか。富山市の「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」は、公共交通を活性化させて車に頼らずに暮らせる市街地をつくる、さまざまな施設を拠点的につくり市街地に賑わいを持たせる、公共交通が使えるまちなかの居住を推進する、この3本を柱にして、さまざまな施策を同時進行で進めています。ただ例えば、いきなり市街地がたくさんの人で賑わうわけではないし、まちなかの居住人口が増えるわけでもない。高齢者をはじめだれもが自動車に頼ることなく安心して快適に暮らせる「富山のまち」をつくり、そういうまちであり続けることを目指しているのです。

今、進めている市内電車の環状線化事業は中心街全体の回遊性を高めようという試みですが、市内電車の富山地鉄・上滝線への乗り入れや富山ライトレールと市内電車の連結も計画されており、徐々にではありますが着実にコンパクトなまちづくりを進めているという段階です。こうした状況を、市民にきちんと受けとめ理解いただくことが一番の課題でしょうね。

いろいろなことを手がけながら「総合力」で、市民とまちづくりに取り組んでいきたいと思います。

公共交通活性化で「環境モデル都市」に認定

低炭素社会の実現に向けて先駆的な取り組みにチャレンジする「環境モデル都市」として、平成20年7月、富山市をはじめとする6都市が政府の認定を受けた。富山市は「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を基本方針とする市民総参加型の二酸化炭素排出量削減の取り組みが評価され認定を受けた。
（写真提供：内閣官房地域活性化統合事務局）