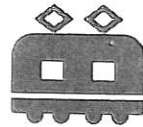


「世界最先端のまちづくり」富山市の到達点

～路面電車南北接続開業レポート～



白旗直史

路面電車南北接続という一大プロジェクトの開業日に合わせ、久しぶりに富山市を訪れた。職場の自主研究グループ「LRT(次世代型面電車)による人と環境に優しい街づくり研究会」で毎年実施している先進都市現地視察事業。初訪問は富山ライトレール開業前の2004年。今回で通算6回目の訪問である(特記のない写真は筆者撮影)。

富山市のコンパクトシティ戦略「串とお団子」

日本の地方都市で従来進められてきたのは、ほとんどが郊外拡散型のまちづくり・都市計画である。それは、弊害の多いマイカー依存型のライフスタイルを前提とするものであり、喫緊の課題となっている地球環境問題への対応、高齢社会における交通手段の確保、高齢運転者の事故増加に伴う運転免許返納者の増加、中心市街地活性化などに逆行する政策といえる。富山市もご多聞にもれず、かつては日本有数のクルマ社会と言われ、その弊害も大きかった。そうした現状に危機感を持った森雅志市長は、まちづくりの大胆な転換が必要との認識から、公共交通機関の充実強化によるコンパクトなまちづく

りを目指すこととなった。富山市のコンパクトシティ戦略はよく「串(公共交通機関軸)とお団子(市街地・居住推進地区)」に例えられる。「串」が太く充実すれば、自然に「お団子」も大きく成長していくという趣旨であろう(図1)。

富山市周辺では戦前から積極的に鉄軌道整備が進められてきた。この充実した交通インフラ(社会基盤)が幸いし、コンパクトシティ構想の大きな土台になったのも事実である。さらに、北陸新幹線延伸に伴う富山駅周辺再開発のタイミングに合わせて様々な関連施策を積極的に進め

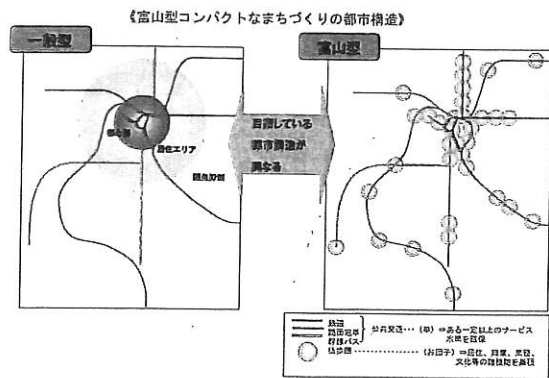


図1 富山型コンパクトシティ「串とお団子」(富山市公式サイト)

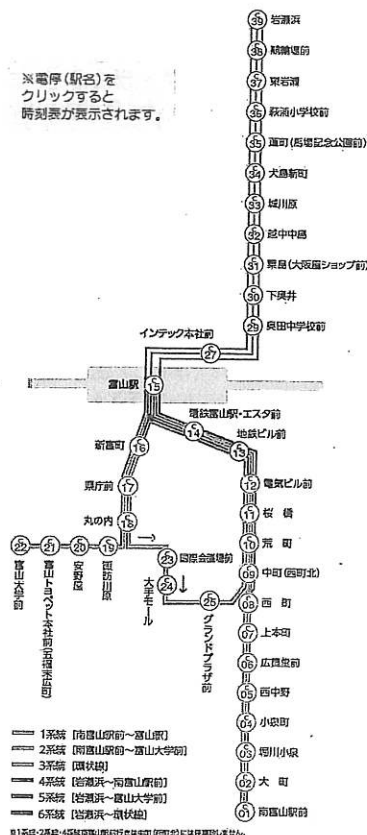


図2 完成した富山市の路面電車ネットワーク(富山地方鉄道(株)公式サイト)

てきたことが、路面電車ネットワーク(図2)充実にもつながってきた。

お祝いムードに包まれた街

開業日前日(2020年3月20日)は、富山駅南北自由通路で南北接続開通式・発車式が開催された。会場には富山市長、富山県知事、国土交通大臣をはじめとする関係者約500人が出席し熱気に包まれていた。筆者も歴史的瞬間に立ち会えた感動に胸が熱くなった。

繁華街へ出てみると、百貨店や商店街など至るところに祝賀看板や装飾が設置され、お祝いムードに包まれていた。(写真1)



写真1 繁華街・総曲輪にあるグランドプラザに設置されたバルーンアート

一夜明けた開業日(3月21日)。まるでこの日を祝福するようなさわやかな快晴で、気温も17度まで上昇するなど春の陽気。富山駅周辺はTV局などのスタッフや市民、全国各地から訪れた観光客や鉄道ファンらでごった返していた。(写真2)



写真2 利用者でごった返す富山駅電停

新型コロナウイルス感染予防の観点から一部の食関連イベントは中止されたものの、フォーラ

ム、スタンプラリー、車両基地見学会、地酒試飲イベント、ランタン打ち上げ、花火大会などには大勢の市民・観光客が訪れ、大盛況だった。

富山市民の反応も概ね好意的だ。

・若い女性「富山駅を降りたら、路面電車までこへでも行けて便利。」(写真3)

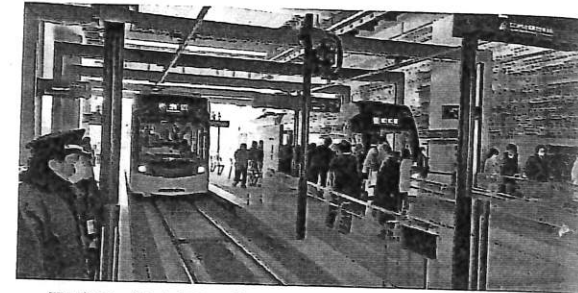


写真3 各方面へ向かう電車がひっきりなしに発着する富山駅電停

・年配女性「大型店は郊外立地が多くて買い物が不便。コンパクトシティはいいと思う。」

一方、中心市街地・総曲輪(そうがわ)にある地元百貨店・大和富山店では、南北接続に合わせて人気ショップを1階に移動するなどのリニューアルを実施したほか、飲食店街では富山駅以北にある大企業に勤務する社員の電車による来店を想定し、宴会利用を見込んだ取組を進めているとのこと。百貨店周辺にある総曲輪アーケード商店街の各個店の反応も上々で、今回の南北接続を好機ととらえ、来店客増加・売上アップを期待している様子だ。

特別電車「環状線のアリア」

開業記念の貸切コンサート電車に参加した。電車内ということもあり、15名限定・参加費無料の特別電車(写真4)。富山駅電停発着で環状線を一周するわずか30分のイベントだったが、とても思い出深いものとなった。コンサートの曲目は、荘厳な雰囲気「G線上のアリア」をはじめ、「アイネ・クライネ・ナハトムジーク」「さくら」「花は咲く」など名曲の数々。演奏は地元の弦楽四重奏「OASISカルテット」の皆さん(写真5)。素晴らしい演奏に聴きほれ、一瞬、電車の中にいることを忘れるほどだった。

揺れの少ない電車内は静かで、クラシック音楽を聴く環境としては全く支障がない。とても

素敵で良い企画なので、今後も定期的に開催することができれば富山の新たな風物詩になるかもしれない。

特別電車には森雅志市長も同乗し熱心に鑑賞。惜しめない拍手を送っていた。演奏終了後に演奏者に気さくに語りかける市長にも好感を持った。



写真4 特別電車「環状線のアリア」の車内



写真5 「OASISカルテット」の皆さん

開業記念式典での森雅志市長の涙

2003年の構想発表から17年。森雅志市長は就任以来一貫してコンパクトシティ構想の推進に尽力してきた。しかし、この日を迎えるまで決して平坦な道のりではなかったはずだ。壮大なまちづくり構想の到達点、今回の開業にかかわるキャッチフレーズは「富山 つながる ひろがる。」「その日、100年の夢がかなう」である。3月21日に開催された南北接続開業記念式典の最中に感極まって涙した森市長。理想に燃えるリーダーの熱い志に胸を打たれた。

市長は施策を進めるにあたって市民に対する丁寧な説明を心がけてきたという。たとえば、富山港線の路面電車化構想に際して開催された住民説明会には市長自らが足を運び、粘り強く説明を続けたというのは有名なエピソードだ。この結果、最終的に反対する市民はほとんどい

なかったと言われている。さらには、まちづくりや交通政策について、他自治体で見られるように与野党間の政争の具にできなかったことも特筆すべき点と言えよう。

新たな課題も

開業当日には大勢の利用者が押し寄せた富山駅電停。線路が2本しかなく、南北直通電車と折り返し電車が混在しているため遅延が続出。ひとつ前の「電鉄富山駅・エスタ前」電停で3本から4本もの電車が数珠つなぎになっていた(写真6)。

また、北部の岩瀬浜方面へ向かう利用者が多く、富山駅電停には長蛇の列ができていた。

今後も南北接続による利便性向上によりさらなる利用者の増加が見込まれるため、富山駅電停については将来的には線路の増設も必要な状況と思われる。一方、現状、線路を囲む駅ビルはほぼ完成しており、自由通路などを取り壊して線路増設ということになれば、大がかりな改造工事が必要で、困難が予想される。しかし、今まで数々の困難を克服してきた富山市のこと、この問題に関しても何らかの前向きな解決策が模索されることを期待したい。

さらに、以前実施されていた、運転士のいないドアからでもカードリーダーへのタッチで降車可能な「信用降車」制度は、システム改修等の問題から南北接続開業日以降実施されないこととなった。これについても、今後の利用者増加に伴う遅延防止や混雑緩和の観点から、再実施が検討されてもよいと思われる。



写真6 「電鉄富山駅・エスタ前」電停で数珠つなぎになっている電車

データが語るコンパクトシティの成功

富山市のコンパクトシティ戦略に関わる興味

深いデータ的一端を紹介したい。

・2006年開業の富山港線(旧富山ライトレール)は、運行本数をJR時代の4倍に増便した結果、平日の利用者は2.1倍、休日は3.4倍に増加。

・富山市は「公共交通沿線居住推進地区」における住宅取得者に対し30万円から50万円を助成している。この制度の効果もあり、2015年からの5年間で同地区内の人口が1,200人増加。

・富山市内の地価は6年連続で上昇。

・中古住宅市場も活発化しており、子どもの将来の通学・通勤の利便性を考慮して路面電車沿線に中古住宅を購入する子育て世代が増加

・公共交通機関を利用する高齢者は、利用しない高齢者よりも徒歩の距離が長く、年間一人あたりの医療費が7万円以上も少ない。

政治は結果が全てである。しっかりと理想を掲げ、市民に夢を与えるまちづくりを進める自治体に人口や税収が移動していくのは当然の結末。そうでない自治体が廃れていくのは自業自得ではなかろうか……。

「クオリティ・オブ・ライフ」というコンセプト

開業日前日のセレモニーの挨拶で登壇した森雅志市長は「今日はひとつの到達点だが、これで終わりではない。富山のまちづくりはこれからも続く。」と語っていた(写真7)。



写真7 南北接続開通式・発車式で挨拶する森雅志市長

さらにTVのインタビューに対しては「南北接続・コンパクトシティ戦略により、買い物、コンサート、美術館めぐりなど、市内を回遊するルートが変わる。中学生が高校を選ぶときの判断基準にもなっている。市民全体にとってライフスタイルが変わるきっかけとなり、非常に効果が大きい。」

「県外からの転入超過もずっと続いている」

「地価が上がって経済活動も活発なので、いま富山市は過去最高の税収になっている」

「一人ひとりの生活の中に、新しい出会い、発見、感動があるとか、そういう街に仕上げていく必要がある。豊かな生活を作っていくという視点に立つことが必要。これから先、もう少し質の高いクオリティ・オブ・ライフ(生活の質向上)を実現していく。」などと熱っぽく話していた。なんと素晴らしいコメントだろうか……。自治体リーダーがしっかりと理想や夢を市民に語ることの大切さを痛感させられた。森雅志市長は2021年春の引退を表明しているが、後任の市長が志を継いでくれることを願わずにはられない。

公共交通・クルマ社会に対する認識の差とまちづくり

自治体関係者は「公共交通はカネがかかるから行政は支援しない」「クルマ社会だから仕方がない」「モーターレーゼーションの進展で郊外化した」などと発言することが多いが、クルマ社会は自然現象ではない。過去から延々と積み重ねてきた誤った交通政策・まちづくりによる人災である。

よく富山市と比較される金沢市のまちづくりは対照的だ。金沢市では1967年に路面電車が全廃され、現在、都心部の公共交通機関の中心は小さなコミュニティバス。繁華街・香林坊周辺はマイカーがあふれて大渋滞。未だに市内・近郊では郊外型ショッピングセンターの建設が続く。金沢市と富山市は、元々は同じ加賀藩の城下町。空襲を受けてゼロからの都市計画を始めた経緯から、幅員の広い道路建設や整然とした街並み形成が可能だった富山市と、空襲を受けず歴史的な街並が残る、狭くて曲がりくねった道路が多かった金沢市という条件の違いがあり、同列に論じるのが難しいのも事実だろう。しかし、現在に至るまちづくりの方向性の温度差は、行政関係者の意識の差によるものが大きいように思えてならない。

まちづくり政策に熱心な富山市の行政組織

富山市役所には「活力都市創造部」傘下にまちづくりに関わる専門部署が多数あり、実にきめ細かな分野を担当する9つもの部署が存在している。これが他の地方都市なら2~3部署しかないのが普通である。このあたりからして、富山市のまちづくりに対する本気度が感じられて興味深い。参考までに9課を列挙する。

- ・活力都市推進課
- ・都市計画課
- ・交通政策課
- ・建築指導課
- ・富山駅周辺地区整備課
- ・路面電車推進課
- ・中心市街地活性化推進課
- ・都市再生整備課
- ・居住対策課

富山に続く都市は？

いま、少しずつではあるが全国の地方都市でLRT導入構想が活発化している。福井市では路面電車である福井鉄道と郊外ローカル線・えちぜん鉄道の相互乗り入れ・低床電車導入によるLRT化がほぼ完成。また、富山市同様のクルマ社会である宇都宮市では2022年の開業を目指してJR宇都宮駅と隣町・芳賀町との間にLRT新線の建設工事が進められている。(写真8)

さらに、富山県高岡市と岡山市においてもローカル線のLRT化構想があり、JR西日本と地元沿線自治体の間で実現に向けた協議が進められている。

北海道内の都市においても、既に路面電車のある札幌市や函館市、かつて路面電車が存在した旭川市、さらには苫小牧市や帯広市などの都

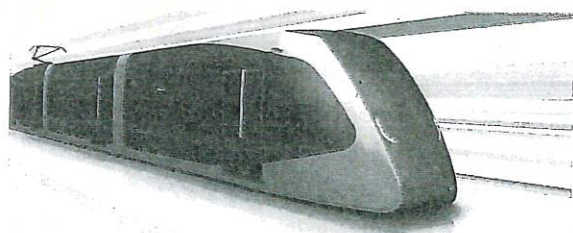


写真8 宇都宮ライトレールの電車イメージ (宇都宮ライトレール(株)公式サイト)

市圏で導入可能性が検討されてよい。また、室蘭市においては、JR室蘭線末端区間の東室蘭・室蘭間のLRT化や、観光地である祝津町、白鳥大橋方面への延伸による活性化も期待できよう。

LRTは都市圏人口20~30万人の街での最適な交通機関である。建設費は地下鉄や新交通システム(モノレールなど)の10分の1程度。輸送力はバスと普通鉄道の間程度。低床電車導入でバリアフリー、CO₂排出ゼロなど利点がたくさんある。一方、先述(「新たな課題も」参照)したように、長時間の信号待ちにより電車が数珠つなぎになることがあるほか、専用軌道がない場合はクルマとの接触の可能性やラッシュ時に大幅に遅延する可能性などの問題点もある。今後は、電車優先信号の積極的な増設を図ることや、マイカー運転者に対する電車走行優先の運転行動を啓発していくことも必要と思われる。

札幌市の現状

北海道・札幌市の現状にもふれたい。札幌市では2030年度末に北海道新幹線の札幌駅延伸を控えている。しかし、新幹線新駅舎建設構想には路面電車(写真9)の乗り入れ構想は盛り込まれず、高速道路との直結アクセス道路やバスターミナルの建設だけが熱心に描かれている。また、新幹線から在来線への乗り換えの利便性についても考慮されているとは言えず、延々と長い連絡通路を歩くことになりそうだ。

仮に、札幌駅でも富山駅のように路面電車が新幹線ホーム直下に乗り入れれば、雨や雪の日でも長い通路や階段を歩かずに、観光地である

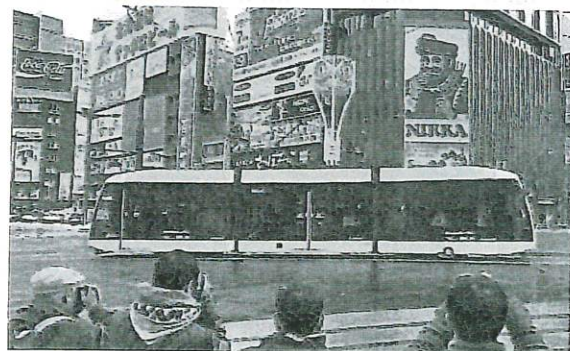


写真9 環状線を走る札幌市の路面電車 札幌駅乗り入れ構想は具体化していない

北海道庁旧本庁舎や大通公園、すすきの歓楽街、藻岩山や中島公園などへのアクセスが可能になるはずである。新幹線開業という千載一遇のチャンスを見すみす逃そうとしている札幌市の現状は歯がゆいばかりだ。

「二根三惚れ」

長年にわたって建設業に携わり、黒部ダム関連など「トンネル1200本を造った男」として富山とゆかりの深い笹島新義の言葉である。ちなみに、二根とは「根性と根気」、三惚れとは「仕事に惚れ、土地に惚れ、女房に惚れ」とのこと。筆者は訪問を重ねるたびに富山という街(土地)に心底惚れこんでいる。

富山駅で新幹線や在来線の電車を降りると、目の前の高架下に路面電車の電停が迎えてくれる。もちろん雨や雪の日でもドア・ツー・ドアで乗り換え可能。運賃はどこまで行っても全線均一210円。ICカード・ecomyca(えこまいか)を利用すれば180円とさらにお得で乗降もスムーズ。公共施設、百貨店、商店街、映画館、コンサートホール、美術館、飲食店……。日常生活に必要なほとんど全てのところへ路面電車で行ける。(写真10)

素敵な電車、素敵なまちづくり、素敵なリーダー、素敵な市民、素敵な店舗スタッフたち……。美味しい海の幸、お寿司、お酒、富山ブラック(ラーメン)、世界一美しいスターバックス、立山連峰……。つくづく富山市民がうらやましい。



写真10 富山駅での路面電車の路線案内

最近、本気で富山へ移住したいと思うようになったほどである。

世界最先端の街・富山

富山市が20年近くにわたって進めてきた公共交通機関中心のまちづくりが今回大きな実を結び、到達点を迎えたのは誇るべき事実である。

今回の南北接続開業にあたり、富山大学副学長の中川大氏は「富山市は世界最先端のまちづくりに取り組んでおり、今後もぶれずに継続していくことが重要だ」とのコメントを寄せている。全く同感である。コンパクトシティ戦略は、公共交通機関の充実により結果的に「クルマ社会」からの脱却へとつながる理想的な都市政策といえる。これからも先進的なまちづくりを進める富山市に注目し、応援していきたいものである。

エピローグ

開業日翌日、3日間と短いながらも中身の濃い富山滞在を終え、後ろ髪を引かれる思いで空港へと向かった。移動中に小雨が降り始め、離陸直前には雨脚が強くなった。まるで富山とのお別れの涙雨かと思われた。離陸したあとは窓から立山連峰を眺め、再訪を誓って帰路についた。

全国でまちづくりに携わる自治体首長の皆さん、行政・民間企業・団体職員の皆さん、公共交通機関に従事する皆さん、電車好きな人もそうでない人も……。百聞は一見にしかず。ぜひ一度、世界最先端のまちづくりを進めている富山市を訪れてほしい。

(参考文献・ウェブサイト)

- ・『富山から拡がる交通革命』(森口将之著 交通新聞社)
- ・『富山ライトレールの誕生』(富山市監修 富山ライトレール記録誌編集委員会)
- ・『富山の逆襲』(鷲塚飛男著 言視舎)
- ・『森のひとりごと』(森雅志著 北日本新聞社)
- ・『こんども森のひとりごと』(森雅志著 北日本新聞社)
- ・『やっぱり森のひとりごと』(森雅志著 北日本新聞社)
- ・『それでも森のひとりごと』(森雅志著 北日本新聞社)
- ・『森のよた話 森雅志講演録』(森雅志著 北日本新聞社)
- ・『そうだったのか、路面電車 知られざる路面公共交通の世界』(西森聡著 交通新聞社)

- 『路面電車レ・シ・ピ 住みやすいまちとLRT』（塚本直幸編 技報堂出版）
- 『よくわかる路面電車の基礎の基礎』（路面電車Ex編集部 イカロス出版）
- 『路面電車 運賃収受が成功のカギとなる』（柚原誠著 成山堂）
- 『路面電車すころく散歩』（鈴木さちこ著 木楽舎）
- 『路面電車発達史』（大賀寿郎著 戎光祥出版）
- 『路面電車年鑑2020』（イカロス出版）
- 富山新聞（2020年3月21日、2020年3月22日）
- 北日本新聞（2020年3月22日）
- BS-TBS「サンデーニュースBizスクエア」（2020年

- 3月22日放送）
- 北日本放送「KNB news every」（2020年3月27日放送）
- 東洋経済オンライン（toyokeizai.net）
- 富山市公式サイト（<https://www.city.toyama.toyama.jp/>）
- 富山地方鉄道株式会社公式サイト（<https://www.chitetsu.co.jp/>）
- 宇都宮ライトレール株式会社公式サイト（www.miyarail.co.jp）

（北海道河東郡音更町在住）



「コンパクトシティ戦略を進める富山市で、その到達点ともいえる路面電車の南北接続が2020年3月21日に開業した。当日運行された特別電車「環状線のエリア」で、素晴らしい演奏で招待客を魅了した弦楽四重奏「OASISカルテット」のみなさん。

ひと

「クルマ社会を問い直す会」
共同代表。会報編集する

足立礼子さん（67）



今年創立25周年。交通事故や大気汚染、公共交通の衰退、地球温暖化などクルマ社会の問題を考え、自動車優先のあり方を変えようと活動を続けています。「安全に歩けないような道路でいいのか、とずっと疑問を感じていました。報道で会の結成を知り、こんな活動がしたいとすぐに飛びついた」と語る行動派。

今年4回発行する会報は6月で100号に。活動報告や会員の投稿が満載です。編集は複数人で担当。「私は20年担当していますが、原稿が来なくて困った一なんてことは一度もありません。全国にいる会員に支えられていますから」

会員は約150人、研究者や職業運転手、鉄道マン、事故遺族など多様です。食や健康に関する雑誌の記者を経て、フリーの編集者に。子育てと介護を終え今は東京都内で夫と2人暮らしです。10年前からヘルパーの仕事も掛け持ち。

「訪問先のお年寄りが周囲の説得で、最近やっと車を手放せました。ホッとしました表情を見せました。文・写真 徳間 絵里子

す。学習会や地域ミーティングを開き、省庁や政党などに要望書も出します。

日本では今も交通事故で毎日10人以上が亡くなっています。「コロナと違ってすべてが人災」。歩行者と自転車の被害が半数を占めています。「でも、事故でないと関心も持たれない。事態の異常さと、一つひとつの事故に被害者と家族の悲しみや苦しみがあることに気づいてほしい、と思います」

↑
(20.11.22)