

⑤「コンパクトシティの取り組み」

富山市 都市整備部長 高森 長仁

富山市は富山湾に面し、南には立山連峰がある。富山湾は日本海に約 800 種類いる魚種のうち、500 種類が捕れる恵まれた地域である。一方、市街地は非常に平坦で、トンネルも橋梁も少なく比較的割安に整備できたことから、高度経済成長期には道路をどんどん郊外に延ばしていった。それに合わせてモータリゼーションや郊外での土地取得が進み、低密度の市街地を形成した。



しかし現在、地方都市はどこも、人口減少や高齢化、車に過度に依存した非効率な生活による環境負荷の増大などの課題を抱え、それに対応したまちづくりが求められている。そこで、富山市では効率の良い行政サービスや民間サービスの提供と環境配慮を目的に、コンパクトシティ構想を掲げた。平均寿命と健康寿命の乖離も大きな課題であり、われわれ都市政策の部局においても、これからのまちづくりは市民一人一人の生活の質を上げることが重要だと考えている。

幹線公共交通を維持し 沿線居住を推進

富山市は 2005 年 4 月に合併し、非常に広大な面積を持つ市となった。延長約 100km の鉄軌道の駅などを拠点として少しずつ集約し、それらを公共交通でつなぐコンパクトなまちづくりを目指している。しかし、都市を集約することが最終目的ではない。コンパクトシティの目標は、市民がいろいろな生活を選択でき、いろいろなサービスを効率的に受けられることである。それには、機能を分散して設けると非効率になるので、拠点を決めて集約し、そこにアクセスできるように公共交通ネットワークをしっかりと維持することが重要だと考えているのである。

現在、都心地区を中心に、便利な公共交通が鉄軌道、バスを合わせて 19 路線がある。この路線の各駅から半径 500m、バス停から半径 300m のエリアを公共交通沿線居住推進地区に設定し、2008 年 3 月に策定した都市マスタープランに明記した。2025 年には沿線居住推進地区に住む人口を 42%まで引き上げる目標を掲げている（2005 年時点では 28%）。

もちろん郊外や中山間地に住む方に対する手当ても大切だとして、富山市は公共交通の活性化について基本方針を二つ掲げている。一つはコンパクトな都市構造を支えるための取り組みで、代表的なものは LRT ネットワークである。もう一つは郊外・中山間地域の生活の足の確保である。それによって郊外から地域拠点へアクセスしやすくして、富山市の中心部や沿線だけでなく、全ての市民が生活の質を上げられる都市構造を目指す。

LRT ネットワークとしては、市内中心部に大正 2 年から運行する富山地方鉄道の路面電車（6.4km）があり、富山駅以北の路線は JR 富山港線の廃線に伴い、2006 年 4 月末に日本初の本格的 LRT として整備した。その後、中心部の 900m 区間を環状線化した。現在、富山駅高架下で、北側の LRT と南側の路面電車を結ぶ事業を進めていて、民間の鉄道路線に路面電車を乗り入れるトラムトレインの構想についても検討を進めている。

路面電車先進地区には広島、熊本、長崎、高知などがあるが、システムとして全ての電停、車両がバリアフリーではないため、富山のライトレールが唯一、LRT と呼ばれている。

サービスを徹底的に向上 「正のスパイラル」に

富山ライトレールがまず取り組んだのは、運行頻度を高め、サービスを徹底的に上げることだった。1 時間間隔を 15 分間隔（ラッシュ時は 10 分間隔）とし、デザイン性にも配慮して、テーマパークの乗り物をイメージさせるようなものにした。また、振動や騒音がしない最新のコンクリート路盤やレールを採用している。さらに、徹底したバリアフリーで、高齢者やベビーカーなども容易に乗り降りできるようにした。

その結果、利用者数が平日は 2.1 倍、休日は 3.4 倍に増えた。沿線人口は減っているが、利便性が高く高齢者にも優しいサービスを提供したことで、利用者が増えたと考えている。これは、公共交通の利便性をしっかりと高めれば、利用者が戻ってくることを証明している。

また、日中の利用率が大幅に上がり、高齢者の利用が増えた。高齢者は外出する頻度が多くなり、それに伴い歩くようになったため、健康増進も期待される。そして、新たに友人もできるようになり、コミュニティやソーシャルキャピタルの醸成にも寄与できた。

次に実施したのが環状線化事業である。わずか 900m ではあるが、施設は富山市が整備・保有し、運行は富山地方鉄道にお願いする上下分離方式を日本で初めて採用した。環状線区間である 3.5km を 20 分強で 1 周する。通学の需要はあまりないので、朝のピーク時はあえて 20 分間隔にし、日中は 10 分間隔で運行したことで利用者が増えている。

LRT は本来なら需要を満たす移動手段だが、モビリティを改善することで利用者が増え、魅力的な都市景観を創出し、高齢者のライフスタイルも変化させた。また、中心市街地活性化や経済効果ももたらし、シビックプライドの醸成にもつながり、定住人口の増加につながった。こうして、選ばれるまちになるという「正のスパイラル」の段階に入ったのである。



沿線居住の集約を、都市計画で強制することはできない。誘導が基本である。そのために、公共交通の魅力を高めるとともに、沿線居住推進地区に良質な住宅を建設する事業者や住宅を建設・購入する市民に対して助成を実施している。

中心市街地ににぎわい 地価上昇や転入超過も

旧大和富山店跡の「TOYAMA キラリ」という複合施設には、図書館や美術館などが入った。そして、まちなかの一等地である現在の大和富山店と駐車場の間に、積雪寒冷地という気候にも配慮して、にぎわいの核となる全天候型多目的広場「グランドプラザ」を整備した。休日で99%、平日でも74%、イベントなどで利用されている。

さらに、交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に、市内各地から中心市街地へ出かける際、年間1000円のICカードを買うと午前9時～午後5時の公共交通利用料金を片道100円に割り引く制度を実施している。現在、対象者の約24%がICカードを所有し、1日平均約3000人に利用していただいている。高齢者が外出すれば健康増進につながり、医療費削減にもつながる。商業活性化や民間の交通事業者への支援効果もあり、非常に優れた事業である。

また、民間の活力で、中心市街地にコミュニティサイクルシステムが導入され、来年4月にはスポーツプラザ、専門学校、看護学校に加え、地域包括ケアの拠点となるまちなか総合ケアセンターが総曲輪小学校跡地に開業する予定である。

コンパクトシティの成果指標は集約と市民満足度であり、その成果は5年や10年では出ないと思う。しかし、他の指標で成果が見え始めている。中心部における民間の再開発事業が活発化した結果、中心部の地価が2年連続で上昇した。これによって税収もしっかりと確保でき、郊外や中山間地にも還流することができる。人口は自然減が大きいのであまり増えていないが、社会増減による転出入を見ると、中心部は2008年から転入超過となっている。これはすごい成果だと思う。郊外も、2012年ごろから転入超過傾向にある。

コンパクトシティは、どうしても都市構造ばかりが評価されるが、われわれの目標は市民の生活の質を少しでも上げることであり、今後も農業や福祉医療、環境、教育、文化と都市政策、交通政策を絡めて、持続可能であり、かつ質の高いまちづくりを進めていきたいと考えている。