

まちづくりと鉄道・交通

地方都市の挑戦——地方都市活性化と鉄軌道の役割——

【座談会メンバー】

座長 林 康雄 氏

フェロー会員 第107代 土木学会会長
鉄建建設(株) 代表取締役会長

森 雅志 氏

富山市長

中川 大 氏

正会員 京都大学 名誉教授
富山大学 副学長

廣瀬 隆正 氏

正会員 三菱地所(株) 顧問
(前・国土交通省技術審議官)

2019年6月26日(水)
富山市役所 市長応接室にて

「まちづくりと駅・鉄道」という観点から地域活性化のヒントを探る企画。第1回のゲストは、17年にわたり富山市で「コンパクトなまちづくり」の陣頭指揮をとってきた森雅志市長と、それをサポートしてきた富山大学の副学長、中川大教授。林康雄会長がお二人に、富山ライトレールを軸としたまちづくり成功の秘訣^{ひけつ}を聞いた。

富山ライトレールは コンパクトシティ化への第一歩

林——私はJR東日本時代に、東京駅丸の内駅舎保存・復原工事などに携わった経験から、まちづくりと駅や鉄道は不可分だと考えるようになりました。森市長は、どのような動機から、富山市のコンパクトなまちづくりを始められたのですか。

森——私が「2050年までに日本の人口が3000万人減る」と発表したとき、県会議員だった私は「これは大きな問題だ」と考えました。おそらく首都圏の人口は横ばいで、減るのは地方人口の9000万人からだろう。となれば、地方都市は深刻な打撃を受けると思いました。

その後、2002年に富山市長に初当選し、最初に考えたことは、人口が減れば経済もシユリンクし、税収も減っていきます。これまで提供していた行政サービスを、同じ水準では提供できなくなる。どうすればいいのか。「人口がマイルドに減っていくまち」をつくることです。人口が減るのは仕方ないとしても、企業が投資をし、雇用を生み、人を呼び込むような都市構造にすることで、少しでも歯止めをかける。さらに、都市を維持するコストの増加を防ぐこと。まちの拡散を止めないと道路や下水道はどんどん延び続けます。そこで公共交通を軸に、沿線に住む人を緩やかに増やすことを考えました。そのために、民間投資を誘導する

とともに、シャッター街となりかけていた中心市街地を魅力的なものにしていく。こうした「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」のビジョンを03年にまとめました。林——富山港線のライトレール化を発表したのが翌04年5月。そして06年4月には、日本で初めてのLRT(次世代型路面電車システム)富山ライトレールが運行を開始。非常にテンポよく公共交通の活性化に取り組みされました。森——09年12月に環状線ができ、15年に北陸新幹線が開業。それに併せて15年3月に富山駅内に電停(路面電車停留所)を設けました。現在は20年3月をめどに、富山駅南側を走る富山地方鉄道と、北側を走る富山ライトレール



座長 林 康雄 氏

HAYASHI Yasuo

フェロー会員 第107代 土木学会会長
鉄建建設(株) 代表取締役会長

1952年生まれ、東京大学工学部土木工学科卒業。1975年日本国有鉄道入社、1987年東日本旅客鉄道(株)入社、2009年同社常務取締役。鉄道建設の他に信濃川発電所再開発、東京駅周辺整備等に従事。2013年鉄建建設(株)、代表取締役社長を経て、2018年より現職。2019年6月学会会長へ就任。



森 雅志 氏

MORI Masashi

富山市長

1952年生まれ、中央大学法学部卒業。1977年司法書士・行政書士事務所を開設。1995年富山県議会議員に初当選。2002年1月(旧)富山市長に当選。2005年4月<市町村合併後に発足>(新)富山市長に当選、現在四期目。



中川 大 氏

NAKAGAWA Dai

正会員 京都大学 名誉教授
富山大学 副学長

1956年生まれ、京都大学大学院工学研究科修士課程修了。建設省、国土庁、東京工業大学を経て、1988年より京都大学工学部助手。2007年同大学都市社会学専攻都市地域計画分野教授。2017年4月京都大学名誉教授。同年より現職。



廣瀬 隆正 氏

HIROSE Takamasa

正会員
三菱地所(株) 顧問

1960年生まれ、東京工業大学工学部土木工学科卒業。1982年建設省(当時)入省。都市交通計画、都市計画に関する業務を中心に従事。2008年7月富山市副市長。2016年7月国土交通省大臣官房技術審議官、2018年11月より現職。

ルの軌道をつなげる「南北接続」の工事を進めています。これにより新幹線の駅と二次交通のアクセスがシームレスになり、取り組みは大きな節目を迎えます。やっそこまできたという思いもあります。

国土交通省には、2007年の地域公共交通活性化法の制定により軌道法で上下分離を認めていただくなど、強力にバックアップしていただき、それも大きかったです。

林——中川先生は、富山市の公共交通活性化の取り組みに、どのあたりか

ら関わられたのですか。

中川——富山ライトレールの構想を聞いてからです。構想から実際に走り始めるまで2年10カ月。とてもスピード感がありました。関西圏の都市でもライトレールの構想を持っているところはいくつもありますが、なかなか前に進んでいません。

森——中川先生にはライトレールを計画するにあたり、環状線化や南北接続についてアドバイスをいただきました。

林——JR西日本は、2001年時

点で将来、富山港線を廃止すると発表していました。その路線をLRTにしてよみがえらせた。読みがすごいと思います。

森——富山港線が廃止になれば、レールを外してバス専用道にするというアプローチもありますが、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」というビジョンに沿って考えれば、やはりバスではなく鉄道が必要ですが、全国で多くの路面電車が廃止されましたが、奇跡的に富山地方鉄道の路面電車は残っていて、しかも黒字経営

だった。富山港線をライトレール化し、将来的にこの富山地方鉄道と南北接続できれば、必ず黒字化できると考えました。

幸い多くの財源が見つかり、たくさんのお金もいただいた。結果として整備費全額を市の補助金で賄えました。それにより法人税法の特例で簿価をゼロにでき、減価償却は発生していません。地方交通の赤字の理由の一つが減価償却費ですから、大変有利な状況でスタートできました。

中川——市長は相当周到に計算して

おられた。社会資本の部分と運営の部分とをうまく分けて、黒字になるようスキームを準備していました。

一方で富山ライトレールを「コンパクトなまちづくりに向けてのリーディングプロジェクト」と市民に説明し、赤字黒字の問題ではないことを最初から表明されました。

森——2004年の5月の連休中に、市民や議会の代表、マスコミと一

緒にヨーロッパの公共交通を視察してきました。帰国して、ストラスプールのトラムが走る映像などを流すと市民も盛り上がり、空気が一変しました。LRTの認知度も一気に上がりましたね。

中川——そして実際に開業したら、想定した以上の利用があった。実際に黒字を実現することができたのです。

沿線の「居住推進地区」へ補助制度により居住を誘導

林——沿線への居住促進に関しては、具体的にどんな取り組みをされているのですか。

森——「居住推進地区」をゾーニングして、そのエリアに新たに住む人や分譲地を造成したりマンションを建てた事業者に対し補助金を出すという誘導策を採っています。これによって沿線地価の上昇を期待しています。

というのも、市税収全体のうち都市計画税と固定資産税とで約47%を占めています。しかしバブル崩壊以来、

ずつ効果が出て39%にまで増えていきます。目標は42%に置いていきます。

中川——富山の人の意識も変わってきました。郊外の一戸建ての立派な家にならずと住み続けるのが一般的でしたが、医療機関や商業施設への利便を考えて、高齢になってから中心市街地に移り住む人たちも増えていきます。

林——中心市街地の活性化については、どのような取り組みを？

森——核になったのが富山市で唯一の百貨店を入れた再開発事業です。この百貨店は戦前からあり、建物も空襲を生き延びて、市民にとっての心のよるところとなりました。老朽化により建て替えることになり、複合商業施設のキーテナントとしてその百貨店に入ってもらいました。

併せて敷地内に「グランドプラザ」という屋外の全天候型広場も整備しました。頭の中にあつたのはヨーロッパの都市のイメージです。大聖堂があり、パフォーマーが演奏などをしてある広場があり、オープンカフェがあり。ああいう空間が人を呼ぶのだろうと思っていて、それを実現したかったのです。休日にはほぼ100%、イベントが行われ、人で賑わっています。

この制度について発表したとき、全富山市民のうち居住推進地区に住んでいる人は28%でしたが、現在は少し



写真1 富山駅とセントラム (新幹線高架下への乗り入れ)

林——「おでかけ定期券」というのがあるそうですね。市内在住の65歳以上の人が、中心市街地に出かけるときに公共交通を100円で利用できる。

森——以前、米国ポートランドへ視察に行ったとき、中心部における移動が全て無料でした。これはいいと思いましたが、とてもまねができない。そこで、中心部に来る人のバス代を安くできないかと考え、「郊外から来るガラガラのバスに、昼の時間だけ100円で乗せてくれないか」と富山地方鉄道にお願いしたものです。途中で降りたら通常料金ですが、市の中心部まで来たらずが補助をして100円に下



図1 LRTネットワークの形成

北陸新幹線開業を民間投資やインバウンドを呼び込むきっかけに

林——北陸新幹線が開業し、富山駅に入ってくるようになりました。その効果や影響についてはどう捉えていますか。

げる。当初は実験的に3カ月間の予定でしたが、富山地方鉄道さんから「通年でやろう」と言っていた。現在、1日2800人くらい利用者がいます。

廣瀬——高齢者にバスの無料バスを支給している地方公共団体があります。高齢者が使わなくても公共団体が

バス会社に一定額を支払っている。それが実質的にはバス交通の補助・維持費となっているのです。しかし、そのシステムでは政策を反映させることが難しい。富山市の「おでかけ定期券」の場合、中心市街地に人を呼んでくる仕掛けとなっていて、見事に機能しています。

森——富山には東証一部上場の企業が10社あります。ICTのインターネットや不二越のマザー工場もある。市にとって北陸新幹線の存在は、それらの企業が、将来にわたりずっと富山に軸足を置いてもらうための大事なツールという位置づけです。北陸新幹線によって、東京に日帰りできるようになったのですから。実際、富山化学やアステラスなどの製薬企業が新たに研究棟や工場を富山に造っています。村田製作所も大幅に増築しました。北陸新幹線の開業を見据えて投資してくれています。これが大きい。

廣瀬——当初はストロー効果で、管理部門などは東京に移るのではと思っていましたが、あまり影響はないみたいですね。逆に製造現場に近いところに研究機関を置いた方がいいと、研究所ができていくと聞きました。

林——観光客、特にインバウンドに関しては増えていますか。

森——増えています。最近では金沢や高山、立山黒部アルペンルートなどへ行く外国人が、富山にも立ち寄るようになりました。

以前はインバウンド旅客は富山を通過していました。これを何とかしようとして、外国人向けに路面電車の無料チケットをつくって市内のホテルに置いてもらったのです。すると富山駅前のホテルに台湾から来た人たちがたくさん泊まるようになりました。

中川——ライトレールの南北接続で、富山駅の北側にも簡単に行けるようになります。富岩運河や環水公園など、魅力的な都市施設がいっぱいあり、さらに賑わいが生み出されていくと思います。

林——市内には富山市ガラス美術館があるなど見どころが多いですね。私も昨日、歴史を感じさせる中島門や、昔の街並みを残した富岩運河の岩瀬エリアを見ました。

中川——新幹線の富山駅から歩いて10分もかからず環水公園のクルーズ船乗り場にアクセスでき、そのまま運河を通って中島閘門を体験したり岩瀬まで行けるのが強みです。岩瀬の街並みにはライトレール開業前には電柱が並んでいたのですが、市が半年でなくしました。地中に埋設するとコストがかかるので、道路の反対側に配線

したり、軒下に配線したりして、北前船で栄えた古くからの街が見違えるように変わりました。

森——乗船料は岩瀬までが1500円。その後、ライトレールに乗って

富山大学に土木系の学科創設 市との連携も進む

林——話は変わりますが、中川先生が副学長をされている富山大学に、2018年4月、土木系の「都市・交通デザイン学科」が新設されました。

中川——国立大学での土木系学科の新設は36年ぶりと言われています。国立大学で唯一「交通」の名が付く学科でもあります。

林——富山はもともと土木立国で、オランダから招聘したお雇い技師のデ・レーケが手掛けた立山砂防があり、神通川や黒部川での電源開発の歴史もありますね。

中川——はい。富山は土木工学を実践的に学ぶには大変よいフィールドなのですが、富山大学はこれまで土木系学科を持っていませんでした。新しい時代に向けて富山大学全体を再編す

富山駅北まで戻るとプラス200円かかりますが、セットにして往復1500円のチケットを販売しましたら、みんなライトレールで駅まで戻ってくるようになりました。

「土木工学を要にして再編する」という方針を打ち立てられた。

富山大学は医薬理工系から人文系の各学部に加えて、芸術文化学部もある大きな総合大学です。今後、各学部が連携して研究を進めていくために「都市」をキーワードにしてまとめようということになったのです。そこで誕生

したのが九つ目の学部の「都市デザイン学部」です。学科は材料デザイン工学科と地球システム科学科、そして新設の都市・交通デザイン学科の三つ。各分野の専門知識を融合させ、安全で快適な都市の創出と、地域創生が可能

な人材の育成を進めます。

林——公共交通をベースにしたまちづくりを進めている富山市内にある

大学において「都市・交通デザイン」を教えるというのは、まさに象徴的ですね。

中川——今言われたことは非常に重要で、これから大学が勝ち残っていくために、新しい学部学科は強力な切り札にならないければいけません。富山市の政策とも連携できるように「都市」や

「交通」をキーワードに据えることで、学生たちへのアピール力も強まるだろうと考えました。

学科名には「都市・交通」とありますが、構造力学や防災等も含め、土木工学の基礎はしっかり学んでもらいます。富山は自然が豊かで、まちも大小あつて多様です。そうしたフィールド

に出て学べるという点では、非常に恵まれていますね。森市長にもグラウンドプラザの中で、まちづくりに関して講義をしていただいています。

森——大学との連携協調は富山市に

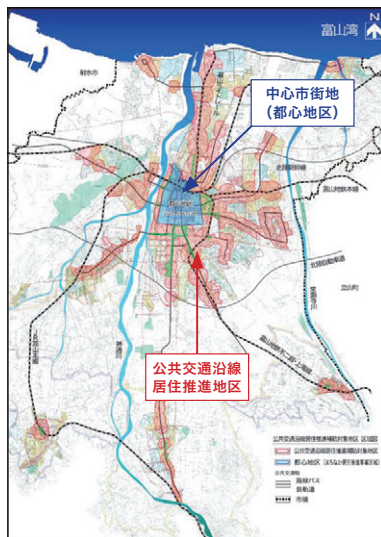
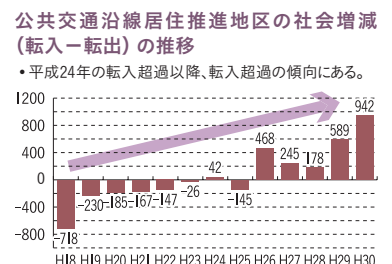
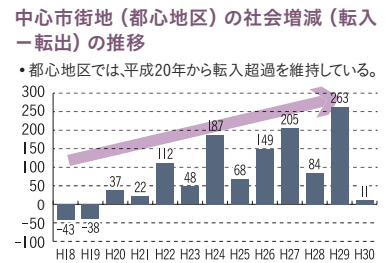


図2 コンパクトなまちづくりの効果（各年6月30日時点の住民基本台帳より算出）



とって大変重要です。工学部のキャンパス内に市の「新産業支援センター」を置かせてもらい、スタートアップ企業にレンタルラボなどを提供しています。また中心商店街に「富山まちなか研究室 M A G . n e t」という学生たちのフリースペースをつくり、ゼミなどの場として自由に使ってもらっています。

中川——大学側の考え方も新しくなり、学生にどんどんまち中へ出てもら

うことを推奨しています。祭りなどの活動にも参加してもらい、富山のよいところをたくさん見つけてもらう。そして

うやうやうと地域を支えてもらえる「富山ファン」を育てていこうと考えています。

残すべきはどの橋か。将来を見据え重要性を増す「橋梁トリアージ」

林——最後に、インフラメンテナンス

と評価をもらっています。

スに関して伺います。地方自治体が管理する相当数の橋梁やトンネルなどの老朽化に対し、今後どうメンテナンスをしていくかは、土木学会としても大きな課題になっています。富山市の場合、橋梁が多く、市町村合併によって重複した公的施設を今後どうするかという課題もあると思います。

橋梁に関して、国土交通省が総点検の方針を示す以前から、現状把握のための検査を実施してきました。当初は3人の班で担っていましたが、新たに「橋りょう保全対策課」をつくり、今年度から12人で対応しています。また、橋梁の専門家として民間企業等で活躍されていた植野芳彦氏を建設技術管理監として招き、職員への橋梁マネジメントの技術伝承などを行って行っています。植野さんが打ち出したのが「橋梁トリアージ」という考え方です。現在、老朽化により市内の2橋を通行止めに行っています。議員から「架け替える財源がないのか」と言われましたが、これは財源の問題ではありません。全体を減らしていかなければならないのです。

市と一緒になって検討を進め、プランがほぼまとまりました。このやり方は他の自治体からも注目され、「難しいFMの方向性をよく打ち出せた」

林——そう、減らさないといけない。

森——トリアージによって「この橋は架け替える、このエリアは二つの橋のうち一つに減らす」といった議論をしているところです。さらに土木研究所や土木学会の鋼構造委員会と研究協力協定を結び、橋梁の維持管理に関して高度化・効率化する手法の確立を目指しています。

問題は道路です。例えば県がバイパスを造ると、旧県道が市道になり、市道がどんどん延びていく。道路についてはまだ明確なビジョンを描いていませんが、公園など他の公共施設も含め今年度に調査をし、実施計画を立てていかなくはと考えています。

廣瀬——市街地を縮小していかなければ市道は減りません。市道の問題は、居住エリアが管理しやすいようコンパクト化されるかどうかにかかってくると思います。

中川——これからの一つの方向性としてスマートシティ化があります。劣化のデータをIoTで蓄積して分析していく。市長も今、それに取り組まれています。

森——低コストで広い範囲から情報収集できるLPWA (Low Power Wide Area) という通信システムで、

センサーネットワークを構築したところでは、これをどう使うか、今年度から大学や民間企業にアイデアを募っています。例えば河川の水位の変動や、山の斜面の移動などもセンサーを付けておけば24時間体制で管理できます。

林——すごいですね。まちづくりから、大学との連携、公共施設のメンテナンス、防災対策まで、隙なく熱心に取り組まれていることがよくわかりました。あらためて富山市に魅せられました。



[執筆] 三上美絵