

## 先進地視察調査について

### 1 視察先

富山県富山市

### 2 視察先の概要

○ 県のほぼ中央から南東部一帯に広がり、富山湾から3,000m級の立山連峰まで多様な顔を持つ都市。古くは前田藩の城下町で、富山売薬などの独自の産業や北前船による物資交流で栄えた。現在は北陸地方最大の工業都市。平成17(2005)年4月に、旧富山市と周辺4町2村が合併し、新富山市が誕生した。

○ 活力ある都市づくりに向けた取組として、北陸新幹線や富山高山連絡道路、富山外港の整備、富山空港の国際化などを進めるとともに、日常生活に密着した道路網の構築を進め、機能的な都市基盤づくりを推進。富山駅周辺整備や中心市街地・総曲輪（そうがわ）の活性化が進む。地域密着型のやさしい公共交通「富山ライトレール」が平成18(2006)年4月に開業した。

○ 平成19(2007)年に新たな総合計画を策定。将来都市像を「人・まち・自然が調和する 活力都市 とやま」とし、プロジェクトとして、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、新産業への支援、企業立地の促進、まちなか居住の推進、賑わい拠点の創出、公共交通の利便性の向上などを掲げている。



項目	富山市	富山県	宇都宮市
面積	1,241.85k m <sup>2</sup>	4,247.40k m <sup>2</sup>	416.84k m <sup>2</sup>
人口	421,239人	1,111,729人	502,396人
世帯数	150,906世帯	370,230世帯	194,051世帯
一世帯あたり人口	2.79人	3.00人	2.59人
年少人口比率(0から14歳)	13.7%	13.5%	14.4%
老年人口比率(65歳以上)	21.5%	23.2%	16.8%

※人口数値はH17国勢調査数値(宇都宮市は旧1市2町を合算)

### 3 調査項目

- ・コンパクトなまちづくりについて
- ・基幹公共交通(L R T)の導入について
- ・まちなか居住の推進・拠点の形成等について など

### 4 対応者

富山市

笠原 勤 副市長

室 哲雄 都市整備部参事(路面電車担当)

俣本 和夫 都市整備部都市計画課長

富山ライトレール株式会社

根塚 俊彦 代表取締役社長

大場 一成 経営企画部長

奥田 直磯 経営企画部経営企画課課長補佐

### 5 視察内容

#### (1) 主な説明内容

##### ア コンパクトなまちづくりについて

###### (市域の現状)

- ・平成17年4月に合併し、32万人から42万人に人口を増やした。もともとは、ややコンパクトな形であったが、中山間地域を含み市域は6倍に拡大した。
- ・市街地の特性として、富山平野の平坦な地形や高い道路整備率等を背景に、市街地が外延化し、県庁所在都市では全国で最も低密度な市街地となっていた。
- ・市の総人口は、平成17年をピークに減少に転じ、平成47年には3人に1人が高齢者のまちとなる予測であり、市街地の低密度化による行政コストの上昇の抑制、車を自由に使えない人(市民の約3割)の交通手段の確保などから、都市構造の転換(コンパクトなまちづくりの推進)を図ることとしたもの。

###### (富山市のまちづくりの基本方針)

- ・鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集約させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちを実現

###### (コンパクトなまちづくりの進め方)

- ・人口が減少し、都市が縮退する局面では、例えば線引き都市計画区域を拡大するような、規制を強化する手法をとらず、誘導的な手法が基本となると考えてい

る。

- ・ 主な手法の1つ目は、市民がまちなか居住か郊外居住かを選択できるようにする、ということであり、郊外居住についても、優良なものは否定しない。しかし、現状は、都心部に魅力的な商業施設、質の高い集合住宅、快適な生活等が不在で、まちなか居住は、郊外居住と競える状況にはないことから、都心部の活性化も必要な取組となる。そして、長期的には、都心部を選択する市民を増やしていく。
- ・ 2つ目は、公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりの推進であり、具体的には、鉄軌道網、バス等の公共交通を活性化させ、駅や停留所の徒歩圏に、まちなか居住と市民生活に必要な機能を集積させていく。L R Tの導入や市内電車環状線化事業など、恵まれた鉄軌道網の活性化をコンパクトなまちづくりの実現手法の大きな柱としたことが、富山市の取組の最大の特徴である。
- ・ 3つ目は、地域拠点の整備により、全市的にコンパクトなまちづくりを推進することである。コンパクトなまちづくりは、旧富山市都心部だけではなく、鉄軌道を中心とした公共交通幹線の沿線に地域拠点を整備し、旧町村を含めて、全市的にコンパクトなまちづくりを展開していく。

## イ 基幹公共交通(L R T)の導入等について

### (公共交通活性化の基本方針)

#### ① 基本的考え方

- ・ まちづくりの観点から必要なものについては、行政がコストを負担し、公共交通を活性化させる。
- ・ 公共交通の活性化と沿線のまちづくりを一体的に行う。

#### ② 鉄軌道の活性化

- ・ 市内の鉄軌道(J R北陸本線、J R高山本線、地鉄本線、地鉄上滝線、地鉄市内電車、富山ライトレール)は、市民生活の足として利用できるサービスレベルの確保を目指し活性化を図る。

#### ③ バスの活性化

- ・ 公共交通軸となる幹線バス路線については、利用者の利便性、快適性等を高めるよう活性化を図る。
- ・ 市域周辺部の集落等の維持を図るため、赤字バス路線への助成、コミュニティバス、乗り合いタクシー等の運行の確保を必要に応じて行う。

### (富山ライトレールの整備)

- ・ J R富山港線の衰退が進む中、富山駅北地区では、土地区画整理事業による新たな都市拠点整備が進められ、駅南地区においても再開発事業による商業・業務機能の集積が進められていた。
- ・ また、南北を分断していた富山駅では、北陸新幹線が高架形式で乗り入れる将

来計画があり、在来線の高架化により、駅南北間の連絡網が整備でき、一体的なまちづくりが期待された。

- ・平成13年度の北陸新幹線の事業認可を皮切りに鉄道高架化による一体的なまちづくりが動き出したが、高架化工事には、まず、駅の最も北に位置する富山港線を移設する必要がある、多額の費用と長期間の用地交渉が必要とされた。
- ・そこで、①JR富山港線をそのまま高架化、②JR富山港線を廃止しバスに転換、③JR富山港線の路線を移設しLRT化、の3つの選択肢から、費用対効果やまちづくりの観点から③が選択された。
- ・LRT化にあたっては、人にやさしい低床車両やバリアフリーの電停とするとともに、路面電車化に合わせ、電車本数の増便、始発・終電の改善を行い、利用客の利便性を高めた。
- ・また、沿線のまちづくりとして、駅前広場整備やフィーダーバスの導入などの「駅アクセスの改善」、高齢者優良賃貸住宅の促進などの「駅周辺の住居促進」、散策路整備や古い街並みの保存・活用などの「魅力あるまちづくりの促進」を進めた。
- ・事業手法の特徴は、運営主体として第三セクター富山ライトレール（株）を設立。公設民営の考え方により、開業後の経営採算性を確保した。整備費用にかかる市の負担に関しては、街路事業や鉄道高架化事業からの負担金、JR西日本からの協力金などの活用により負担軽減を図った。  
また、市民や地元企業からの支援（電停ベンチの記念寄付や新駅の命名権の販売等）により、地域に根ざした公共交通としての位置付けを強めている。
- ・なお、地域の公共交通としての市の事業という位置付けであるので、富山県は16.1%（富山市は33.1%）の出資をしているが、「カネは出すが口は出さない」というスタンスをとっている。
- ・開業後の市民等からの評価であるが、市民アンケート結果によると、富山ライトレール沿線のみならず、市域全体で8割以上の市民が「評価する」と回答している。

#### （富山市ライトレール導入を通じた指摘事項）

- ・行政の公的負担が必要であるが、整備地域だけの問題ではないという点を、各方面に理解を得るまで説明することがポイントである。
- ・競合バス路線の問題であるが、これを再編しないとLRTを導入できないプロジェクトにすると、その困難さから、なかなか進まないと考えている。
- ・道路交通渋滞を少しでも悪化させることになる計画については、交通管理者の了承が得られない。
- ・富山市の戦略としては、全市的な公共交通活性化ビジョンの第一弾としての取組であることや、コンパクトなまちづくり実現の手段であることを明確にした点

や、スリム化により導入のコストダウンを図ったことである。ただし、低床車両導入やデザイン性など、システムの高質化には経費を惜しまないことが重要である。

## (2)主な質疑内容

- ・ LRTが公共交通の軸に沿って人を集中させる起爆剤になるだろうと考えているが、この1年くらいで、沿線住宅地の活性化などの現象は現れているか。  
⇒ 今のところはまだそこまでの状況はない。整備効果調査の中で、LRTを要因とすると分かるまでの顕著な変化を読み取るには、もう少し時間がかかる。
- ・ 宇都宮の駅西口へのLRT導入について、どう考えるか。  
⇒ LRTは、速度や輸送能力面で、バスに優位しているわけではないため、バス路線が束になっているルートへのLRTへの転換で、都心に近いところで乗り換えるようであると、難しが多い。シームレスな乗り換えなどの対応が必要であろう。また、運賃が上がらないようなシステムにすることが必要である。
- ・ 富山市のコミュニティバスは、将来的には、鉄道との連携のみを考えているのか、それともLRTとの連携も視野に入れているのか。  
⇒ フィーダーバスを郊外駅に接続することはあると考えている。
- ・ 富山では、もともとバスと鉄道の乗り換えの実績があるので、LRTとの乗り換え抵抗も大きくないと考えるか。  
⇒ 富山ライトレールは特殊なところがあり、岩瀬浜一奥田中学校前間が専用線であり、速度が早く、乗り換えのメリットがある。  
⇒ 最近思うのは、LRTはつくるのはそれなりの費用がかかるが、運行にはそれほどかからない。約8kmにわたり、日に133便走らせるのに、2億あればできる。これを運賃で賄えれば運用できるわけである。
- ・ 分科会では、「ネットワーク型コンパクトシティ」における東西交通の軸としてLRTが位置付けられると考えている。都市構造をスマートシュリンクするためのいわば“起爆剤”である。  
⇒ 駅東側へのLRT導入については、富山に近い形となり得ると考えられる。西側については、日に2,000本のバスが交通システムとして果たしてサステイナブルであるのか、というようには思う。  
⇒ LRTについては、導入後に市民が「前よりも良くなった」と思えるようなものをつくれるか、これが実現の鍵である。富山市の場合にも、各方面への説明、関係機関等との調整など、事業を進めるには大きな苦労があった。

## (3)委員所見

### ア 全体的事項

- ・ 富山市は、コンパクトシティの必要性について、市街地の低密度化による行政コ

ストの上昇や、車を使えない人などに焦点を絞り、説得力のある分かりやすい説明で各方面の理解を得ていると感じられた。

- ・ コンパクトシティを実現するためには、公共交通機関が欠かせないと位置付け、公共交通機関の1つとしてのLRTの導入にスムーズに結び付けている。
- ・ 公共交通としてのLRT導入に関しては、過去も、現在に至っても、交通渋滞解消、将来の経営採算性などの懸念について、限定された議論で推移している。今後は、人口減少と高齢化に備えるとともに、街の賑わいや、沿線へのさまざまな機能集積を促進し、行政コストの軽減など、コンパクトなまちづくりを進めるうえでの必要性について、論議されるべきである。
- ・ 「富山ライトレールの導入戦略とLRT成功の鍵」は、宇都宮市のLRTを実現するために大変示唆に富んだ内容であった。
- ・ LRT（富山市：ポートルム）の静かでスマートな運行を体感し、宇都宮市にも是非、導入したい交通基盤であると実感した。

## イ 本市で取り入れるべき考え方、取組など

### （コンパクトなまちづくりについて）

- ・ 宇都宮市の将来の望ましい都市像としては、人口減少などの状況を踏まえれば、効率的な都市経営が行えるコンパクトなまちづくりを目指す必要がある。

### （公共交通及びLRTについて）

- ・ バス、鉄道の公共交通機関について、コンパクトシティを実現するための軸として位置付けるため、バス事業者、鉄道事業者、市が一体となって、LRTを含めた公共交通活性化計画を作成する必要がある。
- ・ LRT導入、公共交通活性化（LRT等）は、コンパクトなまちづくり実現の手段であり、整備については、公費投入の根拠付けを市民に理解されるよう、全市的に説明することが必要である。
- ・ 公共交通活性化計画で位置付けられたLRTを導入するには、まず、導入の必要性を市民に分かりやすく説明し、これなら必要だと納得してもらうことが、最も重要である。そのためには、導入の理由付けを明確にし、市民と十分話し合う場を設ける必要がある。
- ・ 本市への早期のLRT導入が望ましく、既存のバス交通との組み合わせ、棲み分けを十分踏まえた計画とすることが肝要である。また、本市の都市構造をかんがみると、基幹的な公共交通軸が東西1本では十分とはいえず、将来的な姿を見据えた検討を行うことが望ましい。
- ・ 本市へのLRT導入に際しては、西口からメインストリートを通った時のバスとの競合が解決課題となるため、駅東口方面の先行導入や、駅西口からのコンセプトメイキングを進めながら、乗り入れ道路を東武線とも近い石井街道延長線上に敷設

するなどの検討が必要である。

**(本市に取り入れる場合に配慮すべき点など)**

- ・ 新たなものを取り入れる際には、議会や市民の理解を得ることが最も重要である。そのためには、まず、現状をしっかりと捉え、新たなものを実現するための課題や必要性を明確にする必要がある。必要性を明確にしたうえで、熱意を持って議会や市民に納得してもらえるまで、十分に話し合うことが重要である。
- ・ L R T 導入については、実現までには乗り越えなくてはならないハードルがいくつかあるが、バス会社との徹底した協議・調整がまず必要である。
- ・ L R T については、バス便などとの連携で、人にやさしく、沿線のみならず、全域の住民に利益がもたらされるものだという点を特に強調すべきである。