

持続可能な地域交通を考える会 (SLTc)
2010年 1月 定例会資料 (担当: 井坂)

「第4回 人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 東京」報告 富山市長による基調講演「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」

1. 人と環境にやさしい交通・まちづくり

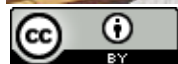
多くの人が「人と環境にやさしい交通」が必要と考え、様々な政策立案や社会実験が全国各地で行われている。今年は温室効果ガス排出量削減の中期目標（1990年比2020年まで）で25%削減を掲げた政権が国内外で支持され、気候変動枠組み条約第15回締約国会合 (COP15) も開催された。環境問題を地球規模で考え地域で実践するという Think Globally, Act Locally が叫ばれ、私たち市民の環境意識も高いようだ^{※1}。

当会が取り組む交通まちづくり分野では、これまでのクルマ依存を改め、歩行者、自転車や公共交通の利用者が不自由なく安全・快適に生活できる「人と環境にやさしい」まちづくりが求められている。この事例は欧米を見れば枚挙に暇が無いほどだが、国内ではなかなか実践できずにいる。

そうした中、国内で唯一と言ってもいいだろう、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを進め、結果を出すに至っている富山市でその陣頭指揮を執る森雅志市長が、去る12月5日に開催された「第4回 人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 東京大学」での基調講演の講師に招聘された。森市長は、元々は「人と環境にやさしい」ことが動機ではなかったのが「結果オーライ」だと前置きされていたものの、その講演からはまさに人と環境にやさしいまちづくりが実践され、結果を出されている様子が伝わってきた。

2. 富山市が取り組む3本の柱

富山市の取り組みには「公共交通の活性化」「公共交通沿線地区への居住を緩やかに進める」「中心市街地を魅力のあるものにしていく」という3本の柱があり、それぞれ数値目標を掲げて取り組んでいるという。



富山ライトレール 終点・岩瀬駅
写真提供: K-cube 小田部氏

この中で最も知られているのは公共交通そのものの活性化、特に「富山ライトレール」は代表例だ。これは、JR富山駅への北陸新幹線の乗り入れに伴い高架化工事が行われており、この工事の邪魔になった不採算のJR富山港線の廃止が検討されたことを受けて富山市が主導し、富山駅からの1.1kmを道路上に付け替えた上で、残りは既存の鉄道敷を活かして次世代路面電車(LRT)として再開業させたものだ。

このライトレールが人気を博した。不採算の鉄道を廃止しバスに転換すると利用者は半減またはそれ以下になると言われて

いる^{※2}が、富山市では鉄道を軌道（次世代路面電車、LRT）で代替し、もちろん利便性を高める

工夫もされた（たとえば左写真はライトレールとバスが同じホームで乗り換えができるよう工夫された終点・岩瀬駅。ダイヤも接続しているので、このようにバスと電車が並ぶ姿が見られる）結果、利用者は鉄道時代と比べて平日で2.1倍になった（休日は観光に訪れる人で大変賑わっているものの変化が激しく比較が難しい）という。平日の増加分は主に自家用車やバスから移ってきた人と、日中時間の高齢者で、前者は環境対応の取り組みとして評価できるし、後者は50代60代70代の人たちが外出するようになり、「日中ニコニコと本当に笑顔でおばあちゃん達が乗っている姿を見ることができ」るのだという。全国的に超高齢化時代への対応が叫ばれる中、年を重ねても元気に生活できるまちづくりに公共交通が果たす役割が大きいと言えそうだ。

もうひとつ、中心市街地の魅力を高める取り組みについては後述したい。

（市街地が「薄く」、「広く」なり続けています）

富山市は、平坦な地形であること、自動車への依存や持ち家志向が深いことから、数値一貫して郊外部での開発が盛行し、市街地が拡散し続けています。この結果、富山市は、県庁所在地の中で最も市街地の人口密度（4.12人/人）が低い都市になっています。

▶ 富山市における人口の増減（基準2005年）

平成12年と
昭和45年の比較

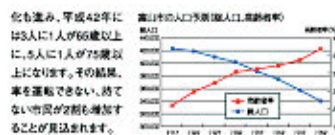
■10人以上/人
■5～10人/人
■1～5人/人
■1人以下/人

富山 国土地理院

**（このままでは30年後が
大変なことになります）**

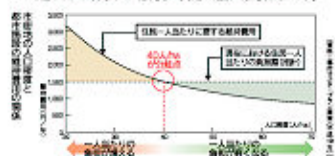
1 車を自由に使えない市民が
増加します

本市の人口は、平成25年には27万減少することが見込まれます。高齢



2 市民一人当たりの行政コストが増加します

市団地の拡充や人口減少により、人口密度が低くなり、市民1人当たりの維持管理費（除雪・道路清掃などの増加が見込まれます。このペースで進むと、20年間で18億円もの費用が追加が必要となります。



3 都心の空洞化により 都市全体の活力が低下します

人口密度の低下に伴い、大きな税収口である都心の活力がさがり、本市の「顔」であるまちなぎの魅力が失われています。税収が減少すれば、公共サービスが低下し、都市全体の持続発展が困難になるおそれがあります。

2

国一低い」という「日本一薄っぺらなまちをつくってきた」ことによる弊害に直面したことだという。つまり、これまで「クルマを自由に使えない人には極めて住みにくい都市構造を造ってきた」ことの反省から得られた結果だと言うのだ。

5. 川崎市も他人事ではない

翻って川崎市をはじめとする大都市圏に住む私たちは、クルマが無くて何ひとつ不自由することのない、極めて恵まれた環境にいます。しかし私たちは、せっかくの恵まれた環境を前向きに評価してきただろうか。鉄道や路線バスが頻繁に走りどこへでも行けることは、空気や水のように意識されていないように感じるが、空気や水が無くなったら生活できないのと同様、公共交通も無いと生活できないのだ。私たちは今が恵まれているからこそ、誰もが公共交通を使えるまちづくりの大切さに、気づいていないのかもしれない。

ここで富山市の3つめの柱、中心市街地の魅力を高める取り組みに触れたい。富山市では路面電車の利用者を平成19年からの5年間で1.3倍にし、中心商店街の来街者を同1.3倍にするという数値目標を掲げて取り組まれている。そのために先の路面電車の環状線化やコミュニティサイクルの導入にも取り組まれているし、中心市街地に点在する「ゴマ塩状態の青空駐車場」を区画整理して人が集まる広場を創出し、イベントを開催するといった取り組みもされているようだ。こうした結果、現時点で中心商店街への来街者が2割ほど増えたという。

この施策を始めた理由として、中心市街地の空洞化が指摘された。富山市では、拡散型のまちづくりが続いた結果、「中心部は青空駐車場と空き家だらけになり」「とても外から投資を呼び込むことはでき」ない状況になってしまったという。川崎市に数十年間住み、まちの変化を見てきた筆者は、とても他人事には思えなかった。川崎市内では中心市街地空洞化という言葉はほとんど聞かれないのだが、実際には、クルマ中心の「再開発」が進められるに伴い、各地で駅前商業地が縮小し、空き家こそ少ないものの「ゴマ塩状態の青空駐車場」は増えている。その典型例は、川崎市内第二の商業地であった溝口駅前だ。かつて大変賑わっていた地元資本のスーパーやパン工場などが退店した跡は青空駐車場となり（右写真）、かつて全国チェーンのスーパーがあった場所には今やマンションが建っている。川崎市では残念なことに来街者の交通手段分担率すらまともに調査されていないようだが、この街に数十年住む筆者が見た限り、クルマは大幅に増えた一方で、街の賑わいはさして変わらず、歩く人はむしろ減った感すらある。

今は「都心回帰」の流れの中で、人口増で辛うじて支えられてはいるものの、人口減少時代に川崎市だけいつまでも人口増が続くわけがない。富山市の事例は決して他人事ではなく、今のような「まちづくり」を続けていたら明日は我が身だと思うべき、全国的な課題なのだと思う。

6. 今こそクルマに頼らない「人と環境にやさしい」交通・まちづくりへと転換を



再開業した市内電車環状線「セントラム」

写真提供：K-cube 小田部氏

私たち日本人は、クルマを最優先するまちを造ってきた。次々と造られる道路が、自動車中心の構造に「改良」されている様子を見れば、誰しもそう思うだろう。かつてはそういう社会の要請もあり、行政はそれに応えてきたのかもしれないが、よもや、そういう時代ではなくなってきた。

しかも、今後は人口が減少し高齢化が進み、これを裏返せば働き手が減ることを意味するのだから、問題はより深刻になる。しかし、薄く拡がった富山市を腕力で集約化することはまず無理だと指摘されていたように、行政にできることは専ら誘導策であり、それには時間がかかる。まちづくりは「百年の計」で、とはよく言われるが、少なくとも数十年はかかるだろう。つまり今からなら2030年、2040年、2050年に通用するまちづくりを行う必要があり、「コンパクトなまちづくり」は全国的な課題と言えるだろう。富山市は、行政にできる事がたくさんあることを、明確に示してくれた。



駐車場が増え、クルマが増え、人の賑わいが失われつつある溝口駅前商店街
(日曜日の午後に筆者撮影)

今や水や空気のように私たちの生活に欠かせない交通が、将来にわたり持続可能なものにするために、私たちは今すぐ動き出さねばならない。また環境問題や交通事故などを考えれば、自家用車に頼った生活は続けられないことも明らかだ。こうした基本認識に立ったとき、私たちは何をすべきか。今の川崎市は公共交通に恵まれているからこそ、その利点を最大限活かして、歩く人、自転車や電車・バスに乗る人をより安全・安心・快適にする まちづくりへと転換すべきではないか。奇しくも全国有数の拡散都市になってしまった富山市で起きた変化は、私たちにこそ求められている。

(文責：井坂)

- ※1 たとえば2008年3月実施の『かわさき市民アンケート』では、地球温暖化防止の必要性を意識する川崎市民は80.9%にのぼる。また、2009年7月に内閣府が実施した『歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査』では、「歩いて暮らせるまちづくり」に賛成の国民が実に93.0%を占める。
- ※2 くりはら田園鉄道では半減以下、鹿島鉄道では6割減、名古屋鉄道谷汲線では9割減など。
- ※3 この点は意外と認識されていないようだ。たとえば神奈川県知事は筆者の質問に対し「高齢化が進むからこそマイカーだ」という発言をしていた。残念ながらこうした認識が改まらない限り、富山市のような取り組みはできないだろう。

◆ 参考記事

富山市のまちづくりに関する新聞記事

- 小さなまち（上）「大環状線」からの転換（朝日新聞富山版、2009年12月23日）
→ http://mytown.asahi.com/toyama/news.php?k_id=17000000912230002
- 小さなまち（下）公費どこまで支出（朝日新聞富山版、2009年12月24日）
→ http://mytown.asahi.com/toyama/news.php?k_id=17000000912240002

環状線「セントラム」再開業に関する新聞記事

- 大手モールに光の道 あすセントラム運行開始（富山新聞、2009年12月22日）
→ <http://www.toyama.hokkoku.co.jp/subpage/T20091222202.htm>
- 路面電車環状線 きょう開業 富山（中日新聞富山版、2009年12月23日）
→ <http://www.chunichi.co.jp/hokuriku/article/news/CK2009122302000190.html>
- セントラム発進 環状運行37年ぶり復活（中日新聞富山版、2009年12月24日）
→ <http://www.chunichi.co.jp/hokuriku/article/news/CK2009122402000173.html>
- 地球に優しく周回復活（朝日新聞富山版、2009年12月24日）
→ http://mytown.asahi.com/toyama/news.php?k_id=17000000912240003
- 路面電車：環状運転が復活、コンパクトなまち目指し（毎日新聞富山版、2009年12月24日）
→ <http://mainichi.jp/photo/archive/news/2009/12/23/20091224k0000m040033000c.html>
- 開業の路面電車環状線「セントラム」に長い列（毎日新聞富山版、2009年12月24日）
→ <http://mainichi.jp/select/wadai/horidashi/news/20091224mog00m040046000c.html>
- セントラム登場、路面電車環状線36年ぶり復活（読売新聞、2009年12月23日）
→ <http://www.yomiuri.co.jp/national/news/20091223-OYT1T00025.htm>
- 順風発車セントラム、商店街集客効果に期待、路面電車初の「上下分離方式」（読売新聞富山版、2009年12月23日）、セントラム試乗…富山（読売新聞、2009年12月19日）
→ <http://www.yomiuri.co.jp/e-japan/toyama/news/20091223-OYT8T00955.htm>
→ <http://www.yomiuri.co.jp/e-japan/toyama/news/20091223-OYT8T00970.htm>
→ <http://www.yomiuri.co.jp/e-japan/toyama/news/20091223-OYT8T00250.htm>
→ <http://www.yomiuri.co.jp/tabi/domestic/railway/20091219-OYT8T00581.htm>

富山市の関連資料

- 富山市公共交通活性化計画ほか（富山市）
→ <http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/koutsuseisaku/koutukeikaku/houkoku.htm>
- 市内電車環状線運行開始！（富山市）
→ <http://www7.city.toyama.toyama.jp/topics/20091208.html>
- 高山本線活性化社会実験ホームページ 高山本線で行こう！
→ <http://www.takayamasen.com/>
- 中心市街地活性化、同パンフレット（PDF 2MB）（富山市）
→ http://www7.city.toyama.toyama.jp/window/13_another/01/01.html
→ <http://www7.city.toyama.toyama.jp/policy/plan/shigai/pamphlet.pdf>

全国大会関連

- 人と環境にやさしい交通をめざす全国大会
→ <http://www.yasashii-transport.net/>
- 川崎の交通とまちづくりを考える会 (K-cube) からの報告
「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 東京 報告 ～地域連携で動き出す、みんなの交通まちづくり～」
→ <http://kcube.zouri.jp/20091205zenkokutaiikaiPR.html>



© 2009 ISAKA Yoji / Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.
Some rights reserved: Creative Commons Attribution-Share alike 2.1 Japan.