

JR富山駅は大規模な工事中だった。現状のホームと線路を、そっくり駅構内の北側に移そうとしている。新幹線と在来線の高架化工事と、新しい駅舎をつくるスペースをあげるためだ。

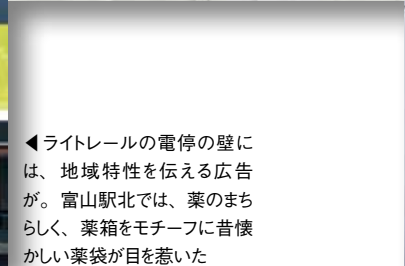
北陸新幹線は長野新幹線から延長、上越、富山を経て二〇一四年末の開業を目指す。いまは富山から特急はくたかで、北陸本線、第三セクターほくほく線経由、越後湯沢からは上越新幹線で、東京まで最短三時間十一分である。往時に較べれば信じられないくらいの速さだが、それが新幹線開業後は二時間七分になるという。

中規模都市の将来を富山で考える

——環境モデル都市・富山市の公共交通を軸としたまちづくり



▼富山駅の北に延びる幅員60mの道路「ブルーパール」。車道より広い幅員30mの歩道には緑豊かなケヤキ並木が続く



◀ライトレールの電停の壁には、地域特性を伝える広告が。富山駅北では、薬のまちらしく、薬箱をモチーフに昔懐かしい薬袋が目を惹いた



2006年4月全国初の本格的LRTシステムとして運行を開始した、富山ライトレール「ポートラム」。利用者の減少が続くJR富山港線を、「公設民営」の考え方に基き富山市が関与してライトレールとして甦らせたもので、富山駅北から岩瀬浜間7.6kmを結ぶ。立山の新雪をモチーフにしたスノーホワイトの車体に、7色のアクセントカラーを車輻ごとに展開。バリアフリーの低床車輻で、静かに滑るように走り、快適な乗り心地だ。始発は5時台、終電は23時台。日中15分間隔、ラッシュ時は10分間隔で運行している。

ライトレールが走るまち

私は以前から富山のファンだった。こぢんまりとしていて同時に雄大なその風景に魅せられた。富山湾から、雪をいただいた三千メートル級の高山を一望したときには、文字どおり息をのんだ。立山連峰は、まさに気高い。その山々から、神通川をはじめとする豊富な水が逆落（さかお）しにくだってくる。

富山駅北口近くから富山湾まで掘られた富山（ふがし）運河は、全長六キロほどなのに、途中に閘門（ロック）を設けているのは、二・七メートルの水位差があるからだ。海岸付近でさえそれだけの流れがあるということは、かつては水害が甚だしかっただろう。しかしそれが、富山の水の豊かさ、水の良さを保証しているのである。

二〇〇六年春からは、富山市に私の好むものも一つ増えた。富山ライトレールである。公設民営、富山市が建設し第三セクターが運営する「半路面電車」だ。

「半路面」とは、富山駅北からの一・一キロ分だけ新設された路面軌道上を走り、その先、終点岩瀬浜までの六・五キロは旧JR富山港線のレールを流用しているという意味だ。

富山市は江戸時代以来の薬劑製造販売の伝統を生かし、化学工業都市として発展した。そのため、大戦末期には日本海側では数少ない空襲を受けた。輸入原木の集積場

として活用された富山運河のみならず、富山港線も富山市の栄光を伝える。

富山港線は一九二三年、富山駅から外港・岩瀬浜まで富山運河とほぼ並行して敷設された民営富山鉄道から始まった。戦中に国有化され、一九八七年国鉄民営化でJR西日本の線となった。

しかし富山市はモータリゼーションの進んだ（進みすぎた）まちとしても有名で、世帯平均のガソリン代支出は全県庁所在地中の二位である。従って朝夕は道路上に車があふれ、一方で富山港線の乗客は年々減少した。お客が減れば運行本数も減る。最終電車が午後九時台になってしまっただけ実用性は損なわれる。

二〇〇五年には一日に十九本、運転間隔は三十分から一時間に一本まで減便された。本来なら廃線なのだが、この線は幸運なことに電化されていた。盲腸線とはいえ、かつて重要視されていたあかしである。

市がこの線を受け、直流千五百ボルトを六百ボルトに変換して一部を路面軌道化、ライトレールを走らせたのは賢明な選択だった。二両連接型低床電車、七つの色に塗り分けられた七編成のライトレールが行き交う姿は、けなげに美しい。

都市機能維持の条件

地方都市通勤線の生命は、運行本数と終車時刻で決まる。ライトレールは日中十五分間隔の運転とし、終車を



旧JR富山港線のレールを走る富山ライトレール



(写真上) 富山駅の南側、中心市街地を走る富山地方鉄道の市内路面電車。中心市街地活性化と回遊性強化などを目的に、ライトレール同様「公設民営」方式で、現在、環状線化に向けて、市が軌道施設の整備を行っている。2009年12月完成予定で、ここにも新たに低床車輛の導入が計画されている。

(写真左) 富山市の公共交通まちづくりインフォメーションセンター。富山港線の歴史から始まり富山ライトレールを主体とした公共交通とまちづくりに関する資料や都市模型(ジオラマ)などが展示されている。ジオラマでは、高架化された新しい富山駅の下を南北連結されたライトレールが走るさまも見られる。



午後十一時台に戻した。さらに駅(停留所)を四駅増設、駅間距離を平均約六百三十メートルとした。電車が低床化されれば各駅のホームも当然低くなる。発着点の富山駅北は平面の広場内にあるから、乗客はすべての階段から解放される。

その結果、乗客は増えた。JR時代の末期には平日二千二百人、休日千人程度まで落ち込んでいたものが、ライトレール開業の〇六年四月から〇九年三月まで、三年間の平均で平日四千八百三十二人、休日四千三百三十人となった。JR時代の、それぞれ二・一三倍、三・九五倍で、とくに休日の伸びが著しい。

全国の第三セクター鉄道の大部分が経営に苦しんでいるなか、富山ライトレールの実績は傑出している。ライトレールに乗りたくて富山を訪れる鉄道好き観光客も少なくない。私も別用を兼ねてではあるけれど、乗りに来たことがあった。

このライトレールが北陸新幹線開業後、高架化した新しい富山駅の下をくぐって、南口にある富山地方鉄道の路面電車と結ぶという。それより早く、〇九年十二月には市中心部、丸の内・西町間〇・九キロに路面軌道が敷設されて環状化する。それは七三年に廃止された路線の復活で、ひとごとながら喜ばしく思う。

というより、南北連結と環状運行は、ライトレールや路面電車の経営のためのみならず、富山市が都市機能を今後とも維持するための条件だと考えられる。



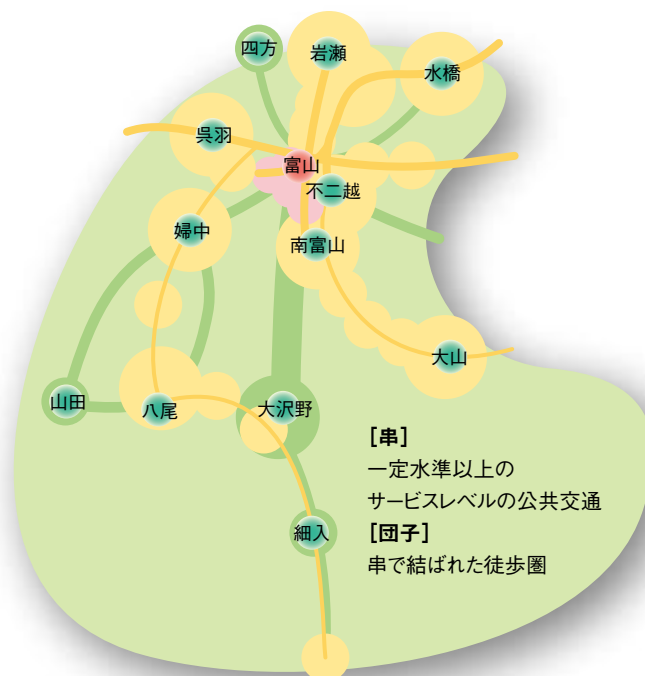
富山市は、まず中心市街地を活性化させ、波及効果で市内全域の活力向上を目指している。その一環として2007年には、富山駅南側の中心市街地・総曲輪に富山市まちなか賑わい広場「グランドプラザ」をオープンさせた。広さ65m×21m、高さ19m、全面ガラス張りで、天候に左右されずイベントが可能な全天候型フリースペースだ。年間100回を超えるイベントが開かれていると、富山市都市再生整備課 主幹の永川武さん(写真上)が説明してくれた。

家庭用のコンセント(100V 30A)からバッテリーに充電し、モーターで動く「電動ボート」。CO₂を出さない環境に優しい、このボートが、環水公園―岩瀬運河間の7kmを片道90分で運航する。将来的にはライトレールと連携させることで運河周辺の歴史・文化を学習する周遊ルートを生み出し、地域の賑わいづくりにつなげようという狙いがある。説明してくれた富山市都市再生整備課 班長の栗島正憲さん(写真下)と、ボートを運転してくれた高森隆さん(写真右上)。



▲上流と下流で2.7mも水位差がある富岩運河の中流部に設けられた「中島閘門」。1998年、昭和の土木構造物では全国初の国の重要文化財(近代化遺産)に指定された

富山市が目指す都市構造



鉄軌道をはじめとする公共交通が活性化され、その沿線に居住、商業、業務、文化などの諸機能が集積することにより、公共交通を軸とした複数の拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現

人口減少と高齢化のなかで

富山市は二〇〇五年、周辺六町村と合併し、約千二百四十平方キロという広大な市域を持つことになった。これは富山県全体の三分の一であり、東京二十三区の二倍の広さである。合併以前の人口は約三十三万人。それが合併後は約四十二万人。九万人の増加に対して面積は五・九倍増だから、今後の住民サービスの提供は容易ではない。

富山市は〇八年七月、「環境モデル都市」に指定された。公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりによるCO₂削減計画が評価されたのだという。富山市のCO₂排出量は、運輸部門をはじめとして全国平均を上回る伸びを見せていたし、CO₂排出量の大幅な削減、今後本格化する人口減少と高齢化に対応するまちづくりは、喫緊の課題なのである。

いまでさえ人口密度は県庁所在地としては異例の低さなのだが、現在の人口を一〇〇としたとき、二〇二〇年には九五・五、三〇年には八九・〇、約四十年後の五〇年には七〇・五になると見込まれる。現在より高齢化した市民が、広大な市域に散在するわけだ。

富山市ではいま、ライトレールを中心に、広大な市域に散在する生活拠点を結ぶ鉄道やバスなど公共交通を、日常生活の足として使いやすいよう、便数の増加など改善に着手した。併せて、それぞれの拠点ごとに徒歩圏でのまちづくりを進めようとしている。

人は老いれば自動車の運転から遠ざかる。出歩かなくなる。富山市の市内交通における自動車の分担率は現在、七二・一%と高い。仮に将来、その比率は変わらなくとも、人の移動量全体は減る。そのうえ、原油価格が上昇すれば、CO₂排出量も減少するだろう。だが同時に、かつて繁栄を誇った中心商店街は現在でも空洞化著しいのに、将来は見る影もなくなるのではないか。核を失った地方都市は急速に衰える。

CO₂削減と活性化へ

そんな多難な情勢のなか、富山ライトレールの成功は手応え確かな希望である。

▼解体しながらリユース部品を回収、ゼロエミッションを目指し、自動車リサイクルに取り組む「日本オートリサイクル」



▶プラスチックを、プラスチック原材料と燃料油にリサイクルする、全国初のハイブリッド型プラスチックリサイクル施設「プリテック」



岩瀬浜駅の東側、ライトレールからフィーダーバスに乗り換えて2駅目のところにある「エコタウン産業団地」。地域内で資源循環を行おうと、リサイクル施設を集積しているもので、既にプラスチックや自動車など7つのリサイクル施設が操業中。企業や一般の人の見学も多いそうで、資源循環拠点としてだけでなく、新しい産業観光拠点にもなり始めている。富山市環境部環境政策課地球温暖化対策係 副主幹の大沢一貴さん(写真上)と、エコタウン交流推進センターにて。



ライトレール型電車は、世界的にはLRT(ライトレール・トランジット)の呼称で通っている。地下鉄まではいかない、モノレールや新交通システムでも投資額が大きすぎると考える、人口二十八万人から五十万人程度の欧米の中規模都市で、いま盛んに建設されている。というより、かつて廃止された路面電車を、車輛を改め、路線とダイヤに合理性を付加して復活させている。

LRTの費用対効果は良好だ。駐車場を整備するよりはるかに安くつく。加えて、交通事故率が極端に低下する。鉄道全体で見した場合、輸送単位あたりの事故死傷者は自動車の五百五十分の一である。CO₂排出量も当然減る。しかし、欧米諸都市のLRT導入への最も大きな動機は、中心市街地の再建と都市機能の活性化、すなわち日本と同じなのだ。

日本では、六〇年代から七〇年代にかけて路面電車の廃止が相次いだ。自動車交通の妨げになるという理由だったが、いまにして思えば損な選択だった。

国鉄・JRの新幹線システム運用、大都市における地下鉄、私鉄、JRの相互乗り入れネットワークの実現などで、日本は世界をリードし、鉄道こそ二十一世紀に最も有効な旅客輸送手段であると実証した。なのに、LRTの活用で後れをとっているのは、いかにも惜しい。

だが、新しい富山駅の下でライトレールと路面電車の南北連結がなされ、路面電車が環状運転を開始し、さらに富山地方鉄道上滝線にもライトレールが乗り入れて市の北端と南端を結ぶことができれば、画期的なことだ。



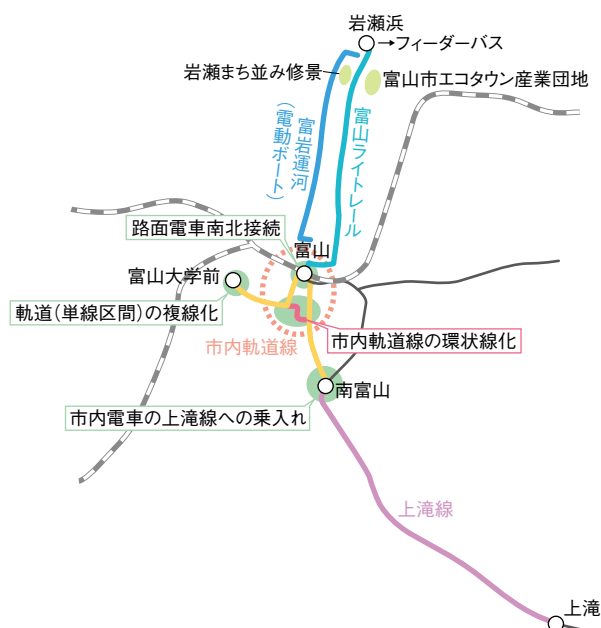
富山駅の北側にある富岩運河環境水公園にて。
案内してくれた富山市都市整備部都市政策課 課長代理の深山隆さん(写真左)と。

▶吹き抜けの梁の豪壮な構造が見事な「森家」



ライトレールの終点である岩瀬浜は、江戸～明治期、北前船交易で栄えた港町。国の重要文化財「森家」をはじめ、回船問屋が軒を連ね、伝統的家屋・歴史的まち並みの修景も進められている通り(旧北国街道)を、富山市都市政策課 主任の井川清さん、高田典真さん(写真右)の案内で歩いた。

富山市のLRTネットワーク構想と活性化への取り組み



▲岩瀬カナル会館



▲ライトレールに連携しているフィーダーバス。同一ホームでスムーズに乗り継ぎができる

富山市の動向を、同じ悩みを持つ全国の都市が目している。ライトレール型都市交通の行く末は富山市が握っている。それは、全国の中規模都市の将来像を示すということと同義なのだ。

路面電車の環状線化工事が進む中心市街地・総曲輪には、〇七年に賑わい拠点として市民のための全天候型リリーススペース「グランドプラザ」がオープンした。また、ライトレール終点、岩瀬浜駅近くにつくられたリサイクル施設の集積地「エコタウン産業団地」、富山駅の北側にある環水公園を起点に岩瀬まで富岩運河を周遊させる予定の「電動ボート」導入なども、CO₂排出量削減の試みであると同時に、都市機能活性化のための富山市の野心的取り組みである。

関川 夏央 せきかわ なつお

1949年新潟県生まれ。上智大学外国語学部中退。日本近代への深い関心からルポルタージュ、エッセイ、小説などを手がける。著『海峡を越えたホームラン』『坊っちゃん』の時代』『坂の上の雲』と日本人』『二葉亭四迷の明治四十一年』『中年シングル生活』『家族の昭和』『昭和時代回想』『汽車旅放浪記』など。