

“コンパクトシティの先進都市” 富山市に見る 「公共交通の理想形」



富山市長
森 雅志

「自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス」誌 発行人
森井 博

【プロフィール】 1952年8月13日生まれ。中央大学法学部卒。1995年4月、富山県議会議員に初当選。2002年1月に旧富山市長に、2005年4月に新富山市長に初当選。以後、富山市政を担う。好きな言葉は、「知行合一」（行動が伴わなければ、真に知っているとは言えないこと）。趣味は、雑文を書くこと、登山、韓国語会話、イタリア語会話、サックス演奏など。休日には乗馬やヨットを楽しむなど富山の豊かな自然を満喫して過ごす

国が推進するコンパクトシティ政策を他の自治体に先駆けて体现しつつある富山市。JRの不採算路線を活用し、平成18年からスタートした富山ライトレール「ポートラム」、平成22年に導入されたシェアサイクル「アヴィレ」がいずれも一定の効果をj得て、中心市街地の魅力が向上、賑わいを取り戻すと同時に人口減少にも一定の歯止めをかけている。強力なリーダーシップでこれらの成功を導いてきた森 雅志市長に話をうかがった。(対談収録2016年4月6日)

人口減少への 深刻な懸念が 公共交通改革の出発点

森井 富山市と言えば、全国に先駆けて本格的なライトレール「ポートラム」やシェアサイクルの「アヴィレ」を導入し、それらを契機にして魅力的なコンパクトシティ戦略を進めている都市です。スタートした当時の背景やここまでの手ごたえ、成果などをお聞かせ願えますか。

森 我々が公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを構想したのが平成15年。部局を横断する20人くらいのタスクフォースをつくり、課題解決のためにはどうすれば良いかを議論するところからスタートしました。

森井 最大の課題は何だったのですか。

森 「人口減少がもたらす危機」でした。いまでこそ少子高齢化社会が問題視され、人口減少への対応は国家的な課題となっていますが、当時はまださほどこクローズアップされていなかったんですね。

森井 10年しか経っていないのに今とは随分温度差があったわけですね。

森 はい。我々は、将来日本の人口が3,000万人減少すると仮定しても、全国一律に減っていくわけではなく、多分にバラ付きが出るだろうと考えました。ただし、大都市圏はまだしばらく変わらないか、あるいは増えていくだろうから、

そうなるとまず減るのは地方都市だと予測しました。その時点で過疎地と呼ばれている場所は既に減ってしまっているjので、次は中核的な地方都市の番だろう……というわけです。

森井 その中に富山市も入ってくるだろうとお考えになった。

森 そうです。さらには金沢や新潟、山形、秋田、盛岡なども人口減少の危機に見舞われると考えていました。手をこまねいていると加速度的に人口が減り、高齢者の割合が増えていくだろうと。

森井 そうなると、都市としての活力が失われてしまいますね。

森 加えて若い年代の負担も膨らんできますよね。医療費や介護保険料の増大などが懸念されます。その結果、若い層が大都市圏へ移ってしまい、さらに高齢者率が高くなり、税収が落ち込む……負のスパイラルが断ち切れなくなります。

森井 そのソリューションとして、公共交通に着目したわけですか。

森 はい。富山は完全な車社会で、今も自動車保有率はかなり高い(※)。ちなみに富山市役所にも、夫婦共に職員で、それぞれが自動車通勤しているという例は珍しくありません。恐らく彼らはすごく仲が悪いに違いない……というのは

冗談として(笑)、それぞれ通勤時間が違ったり、仕事後の買い物や保育園の迎えなどタイムスケジュールがずれてしまうため、1人1台は致し方ない選択なのだろうと思います。

森井 そうした状況にありながら、敢えて公共交通に注力した意図は何だったのでしょうか。

森 公共交通を活性化させることで、その沿線に、居住、商業、業務、文化など都市機能が集まり、市街地が賑わい、それが持続していくと考えたからです。

「カッコいい」「乗ってみたい」 そう思わせるデザイン性が 成功のポイントに

森井 富山市の公共交通改革というと、最初に連想できるのがライトレールです。まずどんな点に着手されたのでしょうか。

森 かつてJR富山港線時代は、1時間に1本くらいしか走っておらず、終電は21時台で終わっていた赤字の地方交通でした。そして、経営状態が悪化し、その存続が危ぶまれていました。そこで富山市と民間企業が手を組んで、第3セクターとして運営していくことにしたわけです。

森井 地方交通を3セクに移譲して運営するケースは全国で見られますが、多く



富山市の公共交通政策を象徴するシェアサイクル「アヴィレ」。1回の利用30分までは無料。30分以内なら何回でも利用できる。ポートは約300m間隔で市内中心部に設置されている(富山市提供)

<注釈> ※ 1.71(台)/1世帯当たり 全国第2位(富山県)(自動車検査登録情報協会発表：平成27年3月末現在)



左／富山ライトレール「ポートラム」。ライトレールの駅に接続し、運行時刻に合わせて発着する路線バス「フィーダーバス」も2路線設けられており、移動の利便性を向上させている
右／平成21年、既存の市内電車の環状線化（車輛愛称「セントラム」）を実現。富山駅でポートラムと接続予定（富山市提供）

は成功しているとは言えません。その点では富山市でも反対の声は少なくなかったのではと推測します。どのような姿勢で臨んだのですか。

森 富山市が前面に出て「公設民営」で取り組むことを軸に説明を進めていきました。法人税法上、特例で簿価を「0」にしたことで減価償却が発生しない仕組みをつくり、その特典がある代わりに運賃や広告収入で経営をまかなっていく。そのようなビジネスモデルを構築した結果、スタートできたのです。

森井 滑り出しはどうでしたか。

森 おかげさまで初年度から黒字を出すことができました。その後も今に至るまで連続して黒字経営を続けています。

森井 それは素晴らしい。利用者数はかなり増えたわけですね。

森 はい。JR時代に比べると平日は2倍強、休日は3倍以上に伸びています。

森井 そのような結果を出した理由をどのように分析していますか。

森 まずは利便性の向上です。平日朝の通勤・通学時間帯は10分間隔、昼の時間帯は15分間隔で運行。始発を早め、終発の時間を大幅に繰り下げました。次にデザイン性の良さ。未来的なフォルムは美しく、見栄えがする。市民が「乗ってみたい」と思っていただけの車体だと自負しています。そして車両の低床化と駅のバリアフリー化。以前に比べると高齢者や乳幼児連れも格段に利用しやすくなりました。加えて、料金は200円均一で

高齢者は100円と比較的リーズナブルに抑えています。このような理由であろうと考えています。

森井 確かにあの車体は老若男女問わず、乗りたくなる魅力を放っていますよね。

森 最近の関西大学の宇都宮先生の調査では、70歳以上のお年寄りの多くがライトレールに乗って出かける頻度が高くなり、「外出を介して友人が増えた」と答えているそうです。

森井 まさに狙い通りの結果が出ているのですね。

森 その後平成21年には、富山駅南側の都心部で市内電車の環状線化（車輛愛称「セントラム」）を実現しました。都心部の回遊性が強化され、車がなくても市街地での買い物や食事、散策、観光などを楽しんでもいただけるようになりました。

公共交通改革の 予期せぬ「効果」 酒類販売額の増加

森井 シェアサイクルの導入もこれとほぼ同じタイミングでしたね。

森 はい。当初はお金を払って自転車に乗るということに市民は抵抗を示すと思っていましたが、そのうちに受け入れられるとも予測していました。大きな理由はライトレールでも挙げたデザイン性です。誰かが乗っているのを見れば「お、あの自転車おしゃれだな、カッコいいな」となって、乗りたい人が増えてくるはず

だと推測したのです。

森井 現在はどのくらいの規模で展開されていますか。

森 サイクルステーションは20ヵ所、自転車は約220台です。何千台、何万台規模になる海外都市のシェアサイクルの規模には及びませんが、富山市はこのくらいのスケールがちょうど良いと考えています。シェアサイクルは利便性もさることながら、洗練されたライフスタイルを象徴する都市の装置でもあります。必ずしもB/C（「ビーバイシー」。費用対効果の意）を当てはめて考える必要はないのではないのでしょうか。

森井 なるほど。シェアサイクルは都市の装置であり、費用対効果を追求するばかりが能ではない、と首長さんに言っていただけのは気がラクになりますね。

森 話は少し戻るのですが、ライトレールや環状線などの公共交通の充実が富山市民のライフスタイルをゆとりあるモノにした象徴的なエピソードがありました。というのは導入以降、アルコールの販売高が上昇したというんですね。

森井 と言いますと……？

森 これは市街地に買い物や食事に来た人が、ランチに合わせてビールやワインを楽しめるようになったことを示しています。かつては自動車で市街地にやって来ていてハンドルを握っている人はNGだったわけですが、公共交通なら心配は要りません。昼下がり、グラスビールやワインを片手に食事ができるなんてヨー

ロッパ風で何だか洗練されていますよね。

森井 そのとおりですね。

森 さらに言うと駅北側のオーバード・ホール(富山市芸術文化ホール)では、幕間にワインやビールなどを販売するようになり、これも好評だそうです。

森井 従来は車でコンサートを観に来ていたけど、公共交通で来られるようになってからはお酒をちょっと飲んで芸術、文化に親しむ人が増えたわけですね。これもヨーロッパスタイルだと思います。

森 公共交通のリニューアルによって富山市に人口が集積し、賑わいが創出されたことは数字でも裏付けされています。まず中心市街地は昨年度まで8年連続の転入超過となりました。そして昨年、平成27年には人口増に転じたのです。

森井 市全体ではどうでしょうか。

森 トータルでは減少していますが、平成26年の全国の人口減少率がマイナス0.21%だったのに対し、富山市はマイナス0.16%と全国平均よりも減少度合いは鈍化しました。ちなみに富山市の人口は42万人弱で、富山県全体の人口の3分の1以上を占めています。

森井 冒頭に市長がおっしゃったとおり、人口減少の歯止めを市街地公共交通の強化で実現されたわけですね。

森 さらに昨年、今年と2年連続で商業地、住宅地共に平均の地価が上昇しています。これは北陸では富山市だけです。

森井 ということは金沢もそれは成し得なかったということですね。公共交通の強化は、暮らす人の心に潤いをもたらすだけでなく、経済的な恩恵ももたらすことを端的に示していますね。実は私は中学、高校と金沢で暮らしておりまして、白状しますと、北陸三県の都市では金沢がNo.1だとずっと思っていました。その点で言いますと最近の富山は、かつてのイメージとはがらりと変わって明るく、開放的で賑やかな街になりました。今回この対談のために富山市にやってきまし



富山市といえば、この立山連峰の眺めを連想する人も多いはず。特に空気の澄んだ秋～冬は絶景となる(富山市提供)

て、富山市の進化を改めて実感しているところですよ。

森 ありがとうございます。特にここ10年で激変したと自負しております。

2020年までには 北陸新幹線と 地域の公共交通との連動を

森井 ここまでは主に、コンパクトシティ化の成果についてうかがってきました。続いては今後の目標、課題などに話題を移したいと思います。これからどのような政策を実施されていく計画ですか。

森 2020年までに駅北側の富山ライトレールと、南側の市内電車をJR富山駅の1階で接続することを目指します。ちょうど北陸新幹線改札口の正面に電停が設けられており、新幹線と地域の公共交通

が結ばれることになる。これは世界にも誇れる良質な交通ネットワークになるのではと考えています。

森井 それはすごい。今以上に観光客の増加が見込めるかもしれませんね。

森 課題は経営母体をどうするかです。ライトレールと市内電車は現在別々の会社が運営していますので、調整は簡単ではないでしょう。しかし、いずれも黒字化を果たしていますし、つながれば利用者にとってはシナジー効果が出て、これまで以上の利便性の向上に期待ができます。そしてもうひとつの課題は、ライトレールや環状線の周辺で運行している地域自主運行バスやコミュニティバスです。これまで同様に持続可能な交通手段にしていくにはどうすればいいかを考えていかなければなりません。

森井 「地域自主運行バス」というのは?



約60分間にわたってさまざまな意見交換を行った。「右肩下りの時代は、地域全域ではなく、中心市街地に集中投資してインフラ、サービスを高品質にしていけることが人の集積、地域の魅力アップにつながると思います」と森市長



対して東京や近郊の住宅街ではそもそも町内会の会員になることすら嫌がる人も少なくありません。

森 そうですね、ライトレールや環状線も含めて、富山ならではの深い絆、地域性というものがあればこそ、公共交通の強化も進めることができたと思います。

「楽しい」「おしゃれ」「おいしい」が潤いや安らぎをもたらす

森井 先ほど市長は2020年までにライトレールと市内電車の接続を実現するとおっしゃいました。2020年と言えば言わずと知れた東京五輪の年であり、私は、その2020年までを目途に都心部で大規模なシェアサイクルの導入実現を目指す、一般社団法人日本シェアサイクル協会の専務理事を務めています。市長は、東京都心のシェアサイクル大規模導入、普及を果たすためにはどんな方策が必要だと思われるかと。

森 まずは安定的な財源をどう確保するかを考えるべきではないかと思います。ちなみに富山市の場合は麻生政権の終盤、環境モデル都市のみが使える財源があり、富山市はそのモデル都市のひとつでした

ので、それを財源にしてシステムを立ち上げた経緯があります。ただ、その後は広告収入が主であり、市からは基本的に運営費を出していません。

森井 富山市は公費をさほど投入しなくても運営が可能という希有なケースなのですが、現在、国内70ヵ所以上の都市で行っているシェアサイクルのほとんどは事業としての採算が取れておらず、公費で補てんされているのが実情です。もっとも、私はシェアサイクルは公共交通機関なのだと明確に位置付けられれば、それで良いと考えています。大規模展開している海外の諸都市でも不採算のシェアサイクルは珍しくありませんからね。

森 そのとおりですね。シェアサイクルはある種の装置ですから。

森井 ならば、せめて洗練されたかっこいいデザインのシェアサイクルを導入すべきです。ニューヨーク、パリ、ロンドンもしかり。そして富山市も自転車のデザインは良いですね。

森 あれはヴェリブとほぼ同じデザインを採用しているんです。ご存じのとおり、富山市のシェアサイクルを運営するシクロシティ株式会社の親会社は、ヴェリブを所有・運営するフランスの大手広告代理店JCドゥコーであることから実現しました。ただし富山市のほうは、ヴェリブのハンドルよりも少し間を狭くして、日本人が乗りやすいようにアレンジしているんですが。それと自転車といえばもうひとつ、富山県警の協力もありまして、



①富山市の新しいランドマーク「TOYAMA キラリ」。隈健吾氏設計。外壁は立山連峰の山肌をイメージしたという。内部にガラス美術館、図書館等が入っている
②富山駅北側のオーバード・ホール（富山市芸術文化ホール）。音響家が選ぶ優良ホール100選に選ばれている
③④市内では富山市収蔵のガラス作品を展示する「ストリート・ミュージアム・プロジェクト」を展開（すべて富山市提供）



今年4月からは市内で自転車タンデム走行を認可した

この4月1日からタンデム自転車の公道走行が可能になりました。既に11府県で実現していますが、念願かなってようやく富山市でも公道で走れるようになったのです。5月1日からは市内の神通川の河川敷道路で無料レンタルも開始します。

森井 タンデム自転車の公道走行を実現した背景は何ですか。

森 簡単に申し上げれば、タンデム自転車が走っている風景がおしゃれで、洗練されており、上質なライフスタイルを提案することにつながると考えたからです。私が掲げるスローガンには「楽しい」「おしゃれ」「おいしい」というのがあります。それが市民生活に潤いや安らぎをもたらすと考えています。

森井 昨年富山にきた際に市中心部のTOYAMAキラリ館内のガラス美術館を見学しまして、素晴らしいデザインに感動しました。あのような文化的な施設をつくることも、市長のスローガンに沿っているんですね。

森 ありがとうございます。設計は新国立競技場の建築を手がける隈健吾氏に

お願いしました。同じく館内につくった図書館は以前に比べて利用者は約4倍になったというデータもあります。多くの市民の皆さんがTOYAMAキラリに親しんでいただくことで、富山市民であることを誇りに感じる、「シビックプライド」を持っていいただければと考えています。

森井 なるほど。隈健吾氏の仕事で、あのような空間が出現したわけですね。

森 最後に、さらなる自転車普及、シェアサイクルの発展のために、この場を借りて強力なリーダーシップを持った首長さんの登場が待たれることを申し上げておきます。例えば愛媛県の中村時広知事のような方ですね。あの方は単身台湾に渡ってジャイアントに乗り込み「自転車で町興しを行いたい！」と熱意を持って語り、協力を要請したバイタリティの持ち主です。事実、佐多岬でサイクルレースを実現したり、サイクリングコースをつくったりもしましたしね。また、同様に自転車に対して熱い思いをお持ちの広島県・湯崎英彦知事と連携して、しまなみ海道の整備も進められました。強い思い入れと行動力を備える首長が増えてい



けば、やがて、自転車や公共交通が輝く、魅力的な街も増えていくと思います。

森井 中村知事、湯崎知事、そしてもちろん森市長も今後ますますの活躍をお祈り致します。本日は富山市がいかんしてコンパクトシティへの道を歩んできたかに始まり、ライトレールと市内電車の接続など貴重な将来計画に至るまで、幅広いお話をうかがうことができました。誠にありがとうございました。 **PP**

【パーキングプレス 発行人】森井 博のプロフィール

- 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長
- 一般社団法人 自転車駐車場工業会 会長
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事
- 東京八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男性合唱団 団員
- サイカーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、モリスコーポレーション(株) 夫々代表取締役CEO

【略歴】 1938年(昭和13年) 宮崎県延岡市生れ77才。
1957年(昭和32年) 石川県立金沢泉ヶ丘高校卒
1961年(昭和36年) 東京商船大学(現東京海洋大学)卒
1961～1979年 石川島播磨重工業(現：IHI)
1979～1991年 東芝
1991年～現職

【趣味】 ゴルフ・ドライブ・歌・テニス・野球・水泳

【遍歴】 水泳(漁港で漁師の子供達と一緒に育ったため、小学生になる前から泳ぎが得意、野球(中学生までは本気でプロ野球選手になるつもりであった。元西鉄ライオンズ 故・鉄腕 稲尾和久投手、完全試合男 田中勉投手、元巨人 淡河弘捕手は友人。原辰徳前監督の父 故・貢氏からはボクサー犬を貰った仲。少年野球コーチ6年間)、陸上競技(短距離、やり投げ、インターハイ2回出場、オリンピック3回出場の東京陸協 大串元会長とは友人)、テニス(元デ杯選手 本井満氏のコーチでかなりの腕前になるも、45歳時アキレス腱断裂で引退)、ゴルフ(熱心に勉強するも、なかなかシングルになれない。これをヘタの横好きという)車好きで、国産車、外国車数台所有。自転車は年齢を考え余り乗らないが、数台所有。健康のため、事務所にフィットネスマシン5台を置き、毎週数回トレーニングは欠かさない。

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。

