

公共交通を活かしたまちづくり
—富山ライトレールを事例に—

同志社大学文学部社会学科社会学専攻
学籍番号 12042036 三邊 小百合

指導教授 立木 茂雄

要 旨

本稿は、富山市のライトレール導入によるまちづくりについて考察したものである。公共交通は、利用者にとって利便性があっても採算を合わせることが難しく、「正便益不採算」という性格を持っている。そのため、公共交通は全国で衰退し、富山市では自動車なしでは住みにくい街となっている。そんな中、新幹線開通に向けての富山駅の整備で、赤字路線である JR 富山港線の扱いが問題となった。富山市では、人口減少や高齢化がすすみ、住みやすいまちづくりと財源の確保が課題であるが、行政が費用を負担して富山港線を路面電車化することで合意した。行政が費用を負担してでも、便益があるという考え方からだ。そこで、どのような便益があるのかをインタビュー調査した結果、本数増加など直接的な利便性の受益だけでなく、生活範囲の拡充などライトレールによってもたらされた間接的な受益があった。さらに、沿線での人口増加や土地利用が進み、衰退していた商店街の復活や観光ボランティアの発足など、ライトレールをきっかけに市民が自分の住むまちについての関心をもつようになったと窺わせる意見もあり、行政が出資してでもライトレール導入による便益は十分あるのではないかとというのが筆者の意見である。

目 次

はじめに	4
1 路面電車の実態	5
1.1 日本の路面電車	
1.2 海外の路面電車	
2 JR 富山港線の路面電車化	6
2.1 JR 富山港線の歴史	
(1) 富山港線の起源	
(2) JR 富山港線の衰退	
2.2 富山市の特性・課題	
(1) 車依存	
(2) 低密度	

2.3	路面電車化に至る経緯	
	(1) 北陸新幹線建設事業と富山駅の整備	
	(2) 路面電車化の採択	
	(3) 検討委員会による調査	
	(4) 事業化	
	(5) 住民からの理解	
3	ライトレール開業後の実態	17
3.1	実績	
	(1) 開業後の利用状況	
	(2) 経営採算	
3.2	ライトレール事業が成功した理由	
4	ライトレールの便益についての調査	20
4.1	コンパクトなまちづくりの成果	
	(1)土地利用	
	(2)人口	
	(3)観光	
	(4)地域活性	
4.2	インタビュー調査	
	(1)調査方法	
	(2)調査結果	
	(3)考察	
5	結論	31

引用文献・参考文献

参考 URL

はじめに

私は富山で生まれ、大学での4年間以外は富山で育ってきた。富山を離れて京都で1人暮らしをして、初めて富山の魅力を感じた。そして来春からは、また地元富山で社会人として生活することとなった。そこで、卒業論文を書くにあたって、ぜひ富山のことについて書きたいと考えていた。

そんな中、全国初の本格的な LRT の導入で富山市が注目を浴びていることを知った。LRT とは、Light Rail Transit の略で、その定義は、国土交通省道路局HPによると、「低床式車両（LRV）の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴をもつ次世代の軌道系交通システム」(http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/lrt/lrt_index.html#1)である。富山市は、大幅な赤字路線である旧 JR 富山港線を廃止し、路面電車化することを決め、平成 16 年 4 月 21 日に第 3 セクター「富山ライトレール株式会社」を設立し、平成 18 年 4 月 29 日に富山ライトレール（愛称：ポートルム）を開業した。ライトレールが運行される以前から、富山ではライトレールの話題でもちきりだったのを覚えている。実際に運行に至ってからも、連日、富山県内の乗客だけではなく、全国からの視察や観光客でライトレールが賑わっていた。そして、私は、ニュースや家族から、ライトレールは単に新しい公共交通というだけではなく、まちづくりの施策としての役割があることを知って、感銘を受けた。また、富山市がライトレールの構想を発表して約 3 年という異例の短い期間で開業に漕ぎ着け、その上、導入された平成 18 年度の富山ライトレール株式会社の事業収支は黒字であるというから驚きだ。しかし、開業前は、LRT を導入しても建設費が嵩むだけで、赤字路線に巨額な投資をして路面電車化しても、最終的には JR 富山港線と同様に赤字となってしまうのではないのかという批判的な意見があったのも覚えている。そのような批判があったにも拘らず、なぜ思い切って路面電車化に踏み切ったのか疑問を抱いた。

そこで、LRT はどういった議論のもと、どういった経緯を経て導入されたのか、そして LRT を中心として、どういったまちづくりが行われ、現在 LRT はどういう役割を果たしているのかを調査することにした。本稿では、富山市のライトレール事業を例に、公共交通の持つ問題や、公共交通を活かしたまちづくりについて述べようと思う。



写真 1 路面を走る富山ライトレール

(2007年11月16日筆者撮影)



写真 2 ライトレール車内の様子

(出典：富山ライトレール株式会社 HP)

<http://www.t-lr.co.jp/outline/index3.html>

1 路面電車の実態

まず、路面電車の国内外での実態について簡単に述べようと思う。

1.1 日本の路面電車

国土交通省道路局HPによると、日本では、明治 28 年に京都に初めて路面電車が登場してから、その数は増加し、ピーク時の昭和 7 年には 65 都市 82 事業者で路面電車が営業をおこなっていた。さらに、路面電車は、市内公共交通の主力を担っていたが、昭和 40 年代の急速なモータリゼーションの進展で利用者が減少し、バスや地下鉄への転換に伴い、路面電車の廃止や路線縮小が続き、平成 18 年 4 月末では全国で残っている路面電車は 17 都市 19 路線となっている(国土交通省道路局 HP http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/lrt/lrt_index.html#1 2007.12.18)。

1.2 海外の路面電車

一方、海外では、1970 年代からのモータリゼーションが引き起こした公害や渋滞等の都市問題に直面し、「自動車中心のまちづくり」から、LRT の導入を柱にした「歩行者や自転車、公共交通を優先して受け入れるまちづくり」へと、その方向性を修正してきた。欧州を中心に、従来の路面電車の良さを見直し、地球環境、高齢社会、財政等の課題に対して、コンパクトで環境負荷が小さく、まちの活性化やまちづくりに役立つという点で、次世代型路面電車 LRT が着目されており、LRT を使ったまちづくりが始まり、世界の多くの都市が公共交通重視の都市政策を行っている(社団法人日本交通計画協会 HP http://www.jtpa.or.jp/contents/lrt/01_hajimeni.html 2007.12.18)。



写真 3 ドイツブレーメンの LRT

(出典：社団法人日本交通計画協会HP <http://www.jtpa.or.jp/contents/lrt/>)

このように路面電車の良さを見直して、様々な都市問題を解決し、新たなまちづくりを行う手段として、海外では LRT が広く導入されているのに対して、日本では、路面電車は自動車交通の盛んな都市では道路の渋滞を招くと謙遜され、路面電車の本数自体が減少している。そんな中、富山市が 2006 年に日本で初めて、街づくりの一環として本格的な次世代型路面電車である LRT を導入したのだ。

2 JR 富山港線の路面電車化

ここでは、富山ライトレールの前身である、「富山港線」の歴史について簡単に触れ、路面電車化に至る経緯について富山市が抱える課題と併せて説明しようと思う。

2.1 JR 富山港線の歴史

(1) 富山港線の起源

大正 13 年、富山港線は富山口―岩瀬港間の「富岩鉄道」として、地元有志によって開業された。もともと、富山港線の終着点である岩瀬浜は、加賀藩の参勤交代の宿駅として栄えるとともに、江戸期から明治期にかけて、都市との物資輸送を担う北前船の港町として賑わっていた。近年では、岩瀬浜から富山駅にかけての富山北部地域は富山の豊富な電力を背景に、重化学工業地帯として発展していたのだ。増加する沿線の貨物輸送需要に応え、貨物線開業などの施設設備が進められ、第二次大戦中の昭和 18 年に戦時海陸一貫輸送強化のために国有化され、「富山港線」と改称された。戦後も、富山北部地域工業地帯へのパイプ役として長年、重要な役割を担っていたのだ。富山港線は、戦中から戦後にかけて、通勤時間帯の電車は 20 分間隔で運行され、最盛期には年間 500 万人もの利用があり、都会並みの混雑ぶりで賑わっていたという（富山ライトレール記録誌編集委員会 2007）。

(2) JR 富山港線の衰退

しかし、富山港線の運営にも影が見られるようになってきた。高度経済成長期後には、産業活動の変化に伴う沿線企業の郊外移転、貨物輸送形態の変化などにより、貨物輸送が廃止されることとなったのだ。そして、昭和 62 年 4 月、富山港線は旧国鉄分割民営化法によって西日本旅客鉄道株式会社に移管され、地方交通線として運行されることとなった。しかし、民営化後の JR 富山港線の利用者は、沿線の産業活動の衰退や自動車交通の進展、少子化、さらには、JR 富山港線自体の利便性の低下により、利用者の減少傾向に歯止めがかからなくなったという（富山ライトレール記録誌編集委員会 2007）。

図 1 のように、平成元年から平成 16 年のわずか 15 年の間に、利用者は 6500 人から 3000 人近くにまで減少し、JR 富山港線の利用者はおよそ半減するに至った。このため、JR 富山港線の列車本数は、昭和 45 年では 35 往復だったのに対し、平成 17 年には 19 往復と、半数近くにまで減少した。終電時刻も、昭和 45 年では 23 時 43 分だったのに対し、平成 17 年には 21 時 31 分と早まり、利用しにくい状況となっていたのだ。

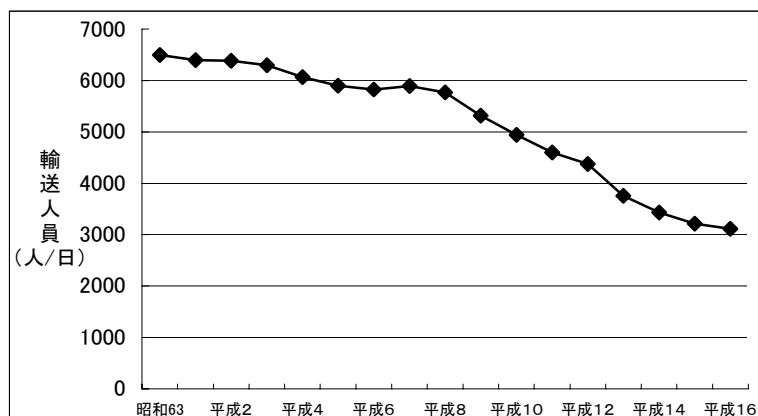


図 1 JR 富山港線の輸送人員の変化（出典：富山港線の事業概要）

中川大（2006）によると、全国の公共交通は、路線縮小や廃線などで利便性が低下することで利用者が減少し、採算が合わないために、路線縮小や廃線が行われ、そのことが原因となってさらに利用者を低下させるという悪循環に陥っているという（中川 2006）。JR 富山港線の経営も、このような「ダイヤ本数の減少→利用者の減少→ダイヤ本数の減少…」という全国の公共交通に特徴的に見られるような悪循環に陥り、その悪循環を断つことができずに赤字路線となっていたのだ。

2.2 富山市の特性・課題

(1) 車依存

JR 富山港線の利用者の減少の背景の1つに、富山市の高い自動車交通への依存が考えられる。富山県統計年鑑によると、富山県は、自動車保有台数が1世帯あたり1.73台と、全国第2位（平成17年3月末）である。また、道路整備率が71.2%で全国第1位（平成15年度）で、自動車分担率72.2%（平成11年パーソントリップ調査）であり、自動車利用が大変進んだ地域となっている。富山では、「自家用車」ではなく、「自己用車」と呼ばれるほど、自動車の利用が進んでいるのだ。

また、図2を見ると、年の経過と共に、交通手段は徒歩やバス・電車、鉄道の占める割合が少なくなる一方、自動車の利用が多くなっていることがわかる。公共交通が衰退すると、今後もよりいっそう自動車の利用が多くなるとの予想がつく。

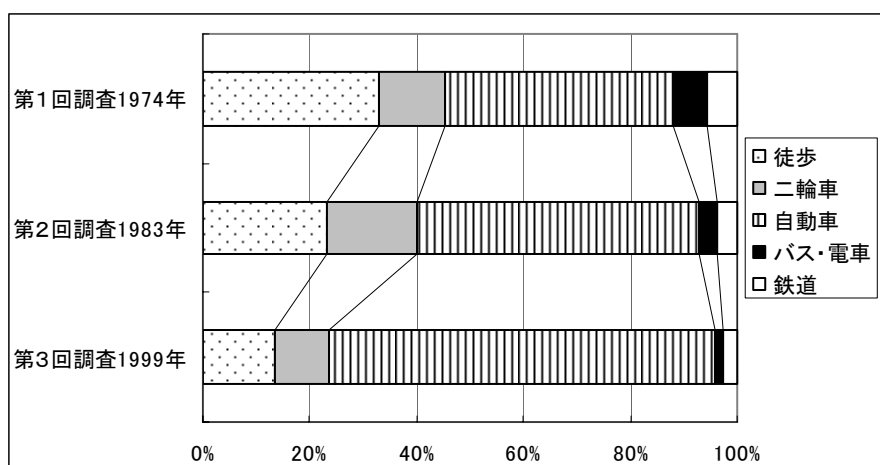


図2 交通手段分担率（出典：富山高岡広域都市圏パーソントリップ第1～3回調査）

しかし一方で、富山市が平成18年6月に行った、15歳以上の市民を対象としたアンケートの結果によれば、市民の約3割が自由に使える車がなく、女性や高齢者ほどその割合が多い。（「自由に使える車がない人」とは、運転免許証がない人、自分専用の車がない人をさす。）公共交通が衰退すると、自由に使える車がない人は、1人で外出することが難しく、家族による送迎に頼らざるを得ず、車なしでは生活しにくい状況となっている。

「富山市都市マスタープラン」によると、自由に使える車がない人の人口は、平成17年では83900人だが、今後は、高齢化の進展で、25年後には現在の20%も増加すると予測されており、交通弱者の割合が増えると考えられる。これでは、将来的に、自由に使い

る車を持たない市民、特に高齢者が多いにも拘らず、自動車なしでは生活しにくい社会と
なってしまう。高齢化社会であることを踏まえ、富山市は、市民が自動車なしでも安心して
快適に過ごせるよう要求されている。

(2) 低密度

また、富山市は、自動車の普及と共に、大型ショッピングセンターの郊外進出や、持ち
家志向が高い県民性から、土地が比較的安価な郊外での生活が広がり、低密度市街地の拡
散化が進行している。人口集中地区は、昭和 45 年の 25.6 平方キロメートルから、平成 12
年には 52.1 平方キロメートルと、2 倍以上に拡大した。さらに、人口集中地区内の人口密
度は 1 ヘクタールあたり 59.3 人から、1 ヘクタールあたり 41.2 人に低下し、全国の県庁
所在地の中で最も低い水準となっているのだ。低密な都市形成は、行政側にとっては行政
サービスを提供するにも効率が悪く、市民にとってはその効率を金銭でカバーするために
税金が増えるだけでなく、質の高い行政サービスが受けられない事態ともなりかねない。
富山市で、今後も更なる市街地の低密度化が進行すると、除雪や道路管理などの行政コス
トが上昇し、高齢化・人口減少社会においては、税収の減少と合わさって、今後行政負担
が増大することが考えられ、市民一人あたりの行政コストが増加すると考えられるだろう。
富山市が、除雪、道路清掃、街区公園管理、下水道管渠管理のコストについて試算した結
果によると、このまま低密度化が進むと、今後 20 年で住民 1 人あたりのコストが 12% も
上昇すると予測されている。2040 年には人口が 2 割減少すると予測されており、税収の減
少に併せ、市街地の低密度化に歯止めをかけることが大きな課題である（富山ライトレ
ール記録誌編集委員会）。さらには、都市が拡大することによって、従来栄えていた中心市街
地が空洞化し、都市全体の活力低下へとつながることも考えられる。実際、大型ショッピ
ングセンターが郊外に進出したため、数年前は富山市の中心商店街である総曲輪周辺では、
空き店舗が多く、人通りも少ない事態となっていた。

このように富山市は、低密な土地利用が公共交通を衰退させ、車の利用を前提とした郊
外での生活が広まり、より一層都市の低密度化を進めてしまうといった、悪循環となっ
ている（中川 2006）。

2.3 路面電車化に至る経緯

以下、10月19日に富山市役所職員（都市整備部路面電車推進室）の野村さんに行ったインタビューとその資料を基に、JR 富山港線が路面電車化へと至る経緯について述べようと思う。

（1）北陸新幹線建設事業と富山駅の整備

JR 富山港線の衰退が進み、路線廃止が懸念される中、平成13年度に、北陸新幹線が富山まで事業認可され、12年後の早期完成を目指すことが決定された。そこで、富山駅付近では北陸新幹線建設用地を確保する必要性が出てきたため、鉄道を高架化することとなった。高架化工事は、在来線を一旦移設することで、新幹線及び在来線高架化の建設用地を確保する計画であり、そのためにはまず、駅の最北側に位置する JR 富山港線を移設する必要があった。ところが富山駅付近は、線路に近接して堅牢な建築物が多く、用地補償交渉には、多額の費用と長期間の交渉が必要と想定された。ここで、利用者の減少に歯止めのかからない JR 富山港線の高架化に多額の投資を行うべきか否かが大きな課題として上げられたのだ（富山ライトレール記録誌編集委員会 2007）。

（2）路面電車化の採択

富山市では、学識経験者や交通事業者、国、県や市などの行政関係者を交えて、JR 富山港線の扱いについて、検討した。最終的には「①JR 富山港線を高架化する」、「②JR 富山港線を廃止し、バスを代行輸送する」、「③路面電車化する」の3つの案が浮上し、それらを比較検討することとなった。

①案は、高架化するだけでは、JR 富山港線の利用者を増やすことができず、費用がかかる。また、②案では、沿線住民の合意形成が困難であるだけでなく、バス代替で沿線の利便性が低下し、マイカーの増加の助長につながる。そのため、富山市の新しいシンボルとなると共に、路線を存続し、サービスアップをはかることで利用者が増加することを期待して、最終的には③案が選択された。そして、平成15年5月に、森市長が「JR 富山港線を路面電車化し、平成18年度の開業を目指す」と議会で正式に表明するに至ったのだ（富山ライトレール記録誌編集委員会 2007）。

(3) 検討委員会による調査

富山市では、市長の路面電車化の正式表明を受け、事業実施に向けた具体的な課題を多様な観点から検討するため、学識経験者や交通事業者、国、県、市で構成する「富山港線路面電車化検討委員会」を設置し、整備方針、施設整備、サービスレベル、経営形態、需要予測、収支試算、便益試算等の検討や住民アンケート調査(平成15年10月)を行った。ここでは、『富山港線路面電車化に関する検討報告書』の内容を一部紹介しようと思う。

富山市は、自動車交通に支えられた低密度に広がる市街地が形成されており、都心部での空洞化・衰退や自動車を利用しない人の交通モビリティの低下などの問題を抱えている。また、今後の少子・高齢化の進展、地球規模での環境問題への対応、さらには富山市の都市的魅力を発信するまちづくりが課題である。そして、「富山市中心市街地活性化基本計画」においては、「1、既存都市機能の充実・活性化と新機能の導入により多様な人々でにぎわう魅力あるコンパクトなまちづくりの推進」、「2、高齢化社会と環境問題に対応した公共交通を大切にした交通体系のまちづくりの推進」が目標とされており、富山港線を路面電車化する③案が富山市のまちづくり計画に整合した計画であると考えられる。また、住民アンケートの結果を踏まえて、「1、利便性の高い公共交通ネットワークを構築する」、「2、あらゆる市民層にやさしい交通機関とする」、「3、富山市の顔にふさわしい交通を実現する」、「4、公共交通サービスを安定的に提供できる運営体制とする」という整備方針を掲げた(富山港線路面電車化検討委員会 2004.2)。

ここで、表1を見てほしい。この便益比較は、検討委員会が、路面電車化による直接的な利用者効果や地域社会への効果を社会的な便益として試算を行ったものである。LRT化するという③案は、事業収支だけ見ると、マイナスとなっていることに注目してほしい。実際、市役所職員へのインタビューから、「森市長はライトレールを導入する当初から、赤字覚悟だった」という。それではなぜ最終的に③案を選択するに至ったのだろうか。

表 1 3案の便益比較 (単位：億円) 試算期間 30年

			①高架化	②バス代替	③LRT化
便益	利用者に帰属する便益	所要時間短縮	57	0	90
		移動費用低減	9	0	9
	その他に帰属する便益	交通事故軽減	3	0	4
		CO2 排出等削減	1	0	2
		道路混雑緩和	119	0	201
計			189	0	306
費用	事業収支		0	22	△3
	建設投資		△60	△2	△45
	設備更新		0	△6	△20
	計		△60	14	△68
純利益(便益－費用)			115		224

(出典：富山港線路面電車化検討委員会「富山港線路面電車化に関する検討報告書」)

近年のわが国の公共交通施策は、採算性が絶対的な基準であるかのように評価されてきた(中川 2005)。そのため、バリアフリー施設の設置など、社会的には有益であるとの認識はあっても、事業者の採算が成り立たないものに関しては着手が遅れていたのだ。しかし、富山市のライトレールの場合、表1を見てわかるように、JR 富山港線の扱いについて考える際に、建設費用だけではなく、利用者の利便性や地球環境等を考慮していることがわかる。採算を合わせることを重要視する、従来までの独立採算の考え方ならば、②案を選択するはずだ。つまり、ライトレール事業は、「利用者による運賃だけで収支をまかなう」という従来の考え方から脱却し、社会全体の便益を大きくすることが重要視されているのだ。さらに、事業者の採算が負になっても、社会的な便益が生じる問題を「正便益不採算」といい、ライトレールに限らず公共交通の多くはこの性格を持っているという(中川 2005)。前述したように、海外で LRT を導入した街づくりが行われているにも拘らず、日本では政策的な公共交通整備が遅れをとりがちとなっているのも、便益があることの認識よりも、採算による評価が先行し、「正便益不採算」の問題構造を持つ施策への対応が十分でなかったことが1つの要因であると考えられるのだ(中川 2005)。富山ライトレールは、不採算であることを認識した上で、社会的必要性について議論した結果、社会全体の便益を大きくするために先行的に導入されたものといえるだろう。市長の言葉に「利用者の減少とサービスの低下を繰り返す公共交通の負のスパイラルを、思い切った利便化で断ち切るという考え方は、以前から提唱されても鉄軌道で本格的に実践された例はなく、大きな社会実験ともいえる試みであったと思っています。」(富山ライトレール記録誌編集委

員会 2007:4) と、ある。ライトレールは、利便性を上げて公共交通を発展させることで、先に挙げたような「利便性の低下→利用者の減少→利便性の低下…」という悪循環と、「都市の低密度化→公共交通の衰退→都市の低密度化…」という悪循環を、断つために導入されたといえるだろう。ライトレールは、事業収支は赤字であっても、自動車交通の発達と低密度な都市形成という富山市の課題を克服し、将来を見据えて生活しやすいまちをつくるという社会全体のことを考えると、決して無駄な投資ではないという考え方は、日本においては画期的なのだ。そういった意味において、ライトレールは、単なる「公共交通整備」にとどまらず、「都市政策としての装置」(中川 2006:53) といえるだろう。

(4) 事業化

検討委員会の報告を受けて、富山市では、富山県や県内民間企業 15 社とともに、運行にあたる新たな事業者、第 3 セクター富山ライトレール株式会社を平成 16 年 4 月 21 日に設立した。これは、公設民営の考え方を導入したもので、施設の初期投資や維持管理の費用を公共が負担し、会社はその施設を使って安全で快適な交通サービスを提供するもので、会社は建設コストや減価償却の重荷を背負うことなく電車の運行に専念できる形態である(富山ライトレール記録誌編集委員会 2007)。

海外での公共交通を中心としたまちづくりの成功事例のように、日本で政策的な公共交通整備が行われていない理由として、資金面での問題の施策を講じていないことが挙げられるだろう。富山ライトレールの場合は、この問題を、行政が資金の一部を負担することによって、ライトレールの利便性を確保するという方法を取り、解決したのだ。

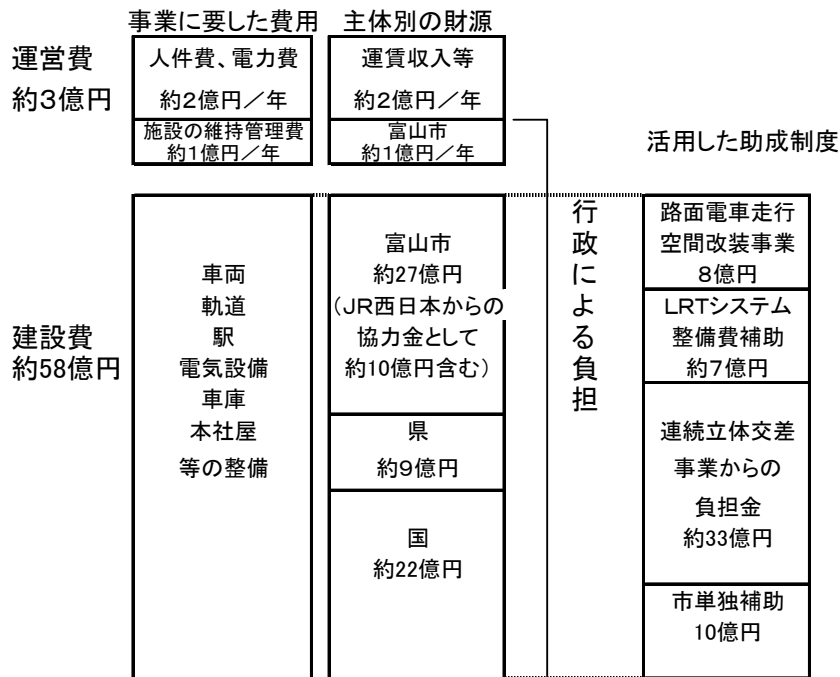


図 3 公設民営の考え方による費用負担（出典：富山ライトレール記録誌編集委員会「富山ライトレールの誕生」）

図 3 のように、費用負担は、行政が建設費だけではなく、運営費の一部を補う形で行っている。路面電車化に要した費用は約 58 億円であり、路面電車走行空間改装事業から約 8 億円の補助（国費 1 / 2、市費 1 / 2）、L R Tシステム整備費補助から 7 億円の補助（国費 1 / 4、県費 1 / 8、市費 1 / 8、事業者負担 1 / 2）、新幹鉄道等活性化事業から 0.2 億円（国費 1 / 5、県費 1 / 10、市費 1 / 10、事業者負担 3 / 5）、連続立体交差事業からの負担金が約 33 億円（県と国が負担）、市単独補助が 10 億円となっている。このうち、事業者負担については、富山市が助成しており全て公共が負担した。行政は、ライトレールの利便性を確保するために、これだけ投資しているのだ。

表 2 運行サービス比較

	JR富山港線	ライトレール
運行間隔	30～60分	15分 (ラッシュ時10分)
始発・終電	5時台・21時台	5時台・23時台
駅数	9駅	13電停
車両	鉄道車両	全低床車両

（出典：富山ライトレール記録誌編集委員会「富山ライトレールの誕生」）

このように公設民営にすることで、運行本数を従来の3.5倍の132本へと大幅に増発し、朝ラッシュ時は10分間隔、日中は15分間隔とし、終電車の繰り下げ、利便性を大幅に向上させるダイヤ編成とした。表2から分かるように、JR 富山港線と比較して、格段にライトレールの利便性はあがっている。表3はライトレールの時刻表だが、通勤通学や帰宅時間帯だけではなく、昼間の時間帯や休日でも15分おきに電車が走っているのがわかる。

表3 ライトレール富山北口の時刻表

	平日	休日
5時	57	57
6時	35 53	35
7時	14 24 35 45 55	00 15 30 45
8時	05 15 25 35 45 57	00 15 30 45
9時	06 14 30 45	00 15 30 45
10時	00 15 30 45	00 15 30 45
11時	00 15 30 45	00 15 30 45
12時	00 15 30 45	00 15 30 45
13時	00 15 30 45	00 15 30 45
14時	00 15 30 45	00 15 30 45
15時	00 15 30 45	00 15 30 45
16時	00 15 30 45	00 15 30 45
17時	00 15 30 45	00 15 30 45
18時	00 15 30 45	00 15 30 45
19時	00 15 30 45	00 15 30 45
20時	00 15 45	00 15 45
21時	15 45	15 45
22時	15 45	15 45
23時	15	15

(出典：富山ライトレール株式会社 HP <http://www.t-lr.co.jp/outline/index7.html>)

また、運賃收受時における利用者の利便性や、乗降時間の短縮を考慮して、新しくICカードシステムを採用して乗降をスムーズにし、写真4、5のように車椅子や高齢者でも乗降しやすいように全低床車両を導入している。



写真4 入り口の様子。低床構造である。



写真5 高齢者にも優しい設計

(写真4,5共に2007年11月16日筆者撮影)

(5) 住民からの理解

既存の富山港線を廃止し、路面電車化することで、大幅な建設費がかかり、それらを公的負担で整備するには、市民による理解が必要である。そもそも、年々、利用者が減少している路線に多大な設備投資をすることは、常識的に考えられないことであって、前述したように市長自身も開業前は赤字覚悟だったのだ。しかし、富山港線路面電車化検討委員会が平成15年10月に実施した沿線住民アンケート調査によると、富山港線の路面電車化に対して、「賛成」と「どちらかといえば賛成」を合わせて沿線住民の約8割が賛意を示す結果となった。

ライトレール建設費や維持費は、大半が富山市から出資されているが、これはもとをたどれば市民の税金である。ライトレールを走らせる一部の地域住民への受益が、不公平であるとの批判も考慮する必要があるだろう。しかし、富山市が平成18年10月に行った、ライトレール開業後1年目の市民アンケートによると、ライトレール沿線住民だけではなく、富山市の全ての地域の市民の8割以上が、富山ライトレールを評価すると回答している。富山ライトレールの沿線人口は約4万人であり、富山市の全人口の約1割にすぎないが、沿線に住まない約9割の市民からも良い評価を受けているのだ。これは、市役所職員へのインタビューによると、「市長が自ら、沿線住民だけではなく、富山市の各地域で積極的にタウンミーティングを行い、単にLRT化による交通の利便性の向上を目的とするのではなく、将来の社会で車がなくても生活できるまちづくりを実現していくことの必要性を市民に直接訴え、市民の理解を得た結果」だという。また、市報等で、ライトレール事業の進み具合を随時情報公開し、市民の周知を積極的にはかったことも効果的だったという。住民との合意形成と、十分な情報公開がうまく行われた結果がライトレール事業を成功へと導いたといえるのではないだろうか。

そして、建設から開業の段階において、様々なかたちで市民参加、企業参加の機会が設けられたことも、市民からの理解を得る結果となったのだろう。計画・設計段階においては、車両デザインのアンケートや愛称の募集等、市民の参加機会が幾度もあった。また、キャラクターグッズの開発は、地元の高校生の授業の中に組み込んで、商品化へと至った。そして、駅舎の環境づくりに関しては地元デザイナーと企業のコラボレーションにより、各電停によってデザインが異なり、地域の個性化という環境形成への参加機会があった。また、個人単位でも寄付金を募り、各電停のベンチには、寄付者のメッセージ付き記念プレートが設置されている。一般市民や企業、地元デザイナー、地元高校生などの幅広い参

加は、参加した人々の気持ちの中に「自分たちのライトレール」、「自分たちのまちづくり」という意識を作り上げるのではないだろうか（富山ライトレール記録誌編集委員会 2007:81）。

3 ライトレール開業後の実態

3.1 実績

（1）開業後の利用状況

ここでは、富山市が行った、平成 17 年 10 月（JR 富山港線時代）と、ライトレール整備後の平成 18 年 10 月（ポートラム）の利用者数の調査を元に、開業後の利用状況について述べようと思う。

平日の利用者数は、整備前が 2266 人だったのに対し、整備後には 4988 人と、2 倍強になっている。また、休日の利用者数は、整備前が 1045 人だったのに対し、整備後には 5576 人という結果となり、平日よりも利用されていることが分かる。

平日の利用者数を目的別に見ると、図 5 の通り、通勤・帰宅、買い物、通院に利用する人が増えたことがわかる。さらに、JR 富山港線時代にはなかった、「観光」や「業務」が目的になっている人もいることがわかる。興味深いのは、「ポートラム」（富山ライトレールの愛称）自体が目的となっていることである。それだけ、富山ライトレールは人々の関心を集めるものであることが窺える。

また、年代別の利用者数の変化を見ると、図 6 の通り、50 代による利用者が最も多い。そして JR 富山港線時代と比較すると、ライトレール開業後は全体的に増加しているが、特に 60 代、70 代の利用者の増加が 3 倍強と、著しい。ライトレールは全車両が低床構造で、乗降がしやすいため、高齢者に支持されていることが分かる。今後ますます進むであろう高齢化社会において、自由に使える車をもたない高齢者にとって、優しい乗り物としての活躍が期待できる。

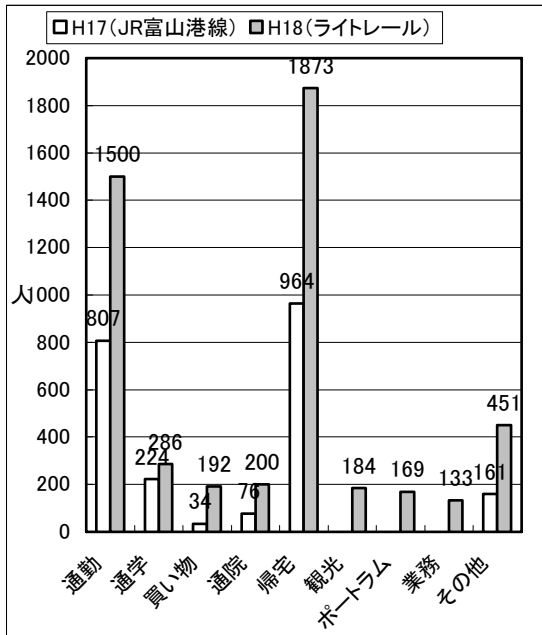


図 4 目的別利用者の変化 (平日)

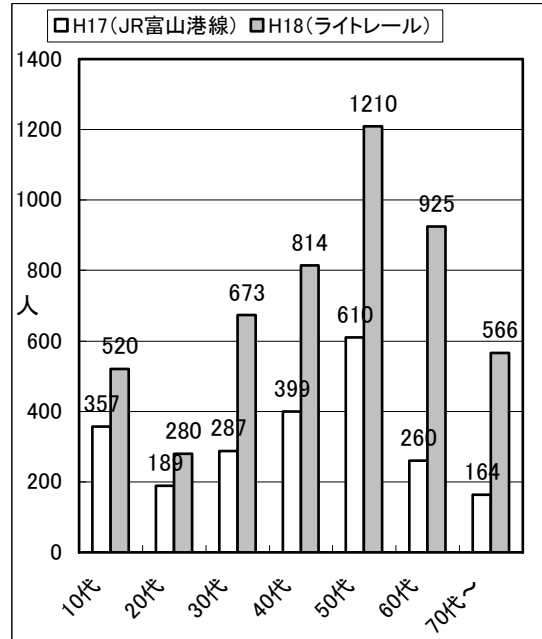


図 5 年代別利用者の変化 (平日)

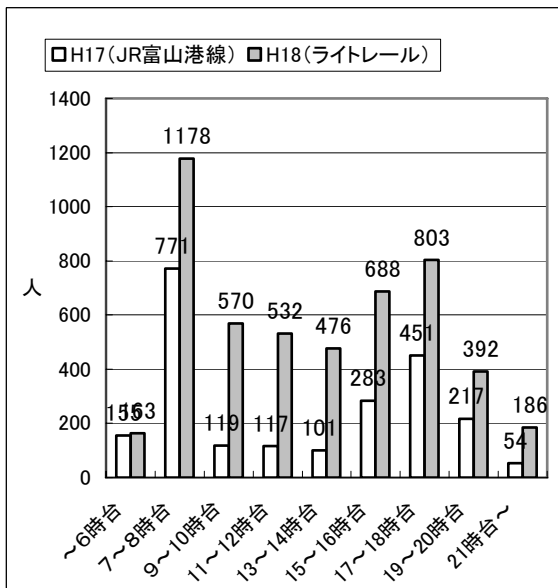


図 6 時間帯別利用者の変化 (平日)

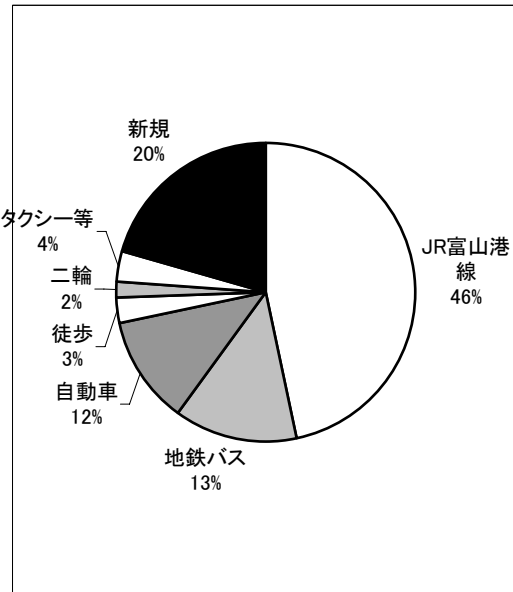


図 7 ライトレール利用者の以前の交通手段 (平日)

(図 5~図 8 全ての出典 : 富山ライトレール記録誌編集委員会 2007「富山ライトレールの誕生」)

そして、図7にあるように、時間帯別の利用者数は、9～16時台での増加数が多いことがわかる。このように通勤、帰宅以外の時間帯での利用が増えていることから、学生や通勤者以外の利用者が増加していることがわかる。JR 富山港線時代と比較して、ライトレールの使われ方が多様化したといえるのではないだろうか。

それでは、ライトレール利用者は、ライトレール開業前はどのような交通手段を利用していたのだろうか。図8を見てわかるように、JR 富山港線の利用者が最も多い。自動車からライトレールに変更した人も多く、新規利用者も増えている。

(2) 経営採算

ここで、富山市役所の資料を元に、富山ライトレール株式会社の経営採算について紹介したい。当初は赤字が見込まれていたものの、開業初年度となる平成18年度は、わずかではあるが約270万円の黒字決算となった。平成18年度は開業費の約6000万円を一括償却したため、これを除けばさらに黒字といえる。また、平成18年度は日中100円に割引いていた運賃を、今年度は、200円に戻したが、利用客は安定的に推移しており、平成19年度についても、黒字となる見込みだという。しかし、これは、あくまでも会社の採算が黒字となったというのであって、行政が運営費の一部を負担しており、補助金がなければ、会社は赤字であった。ただ、ライトレール運営前は、行政が運営費の一部を負担しても、会社自体の赤字が2000万円にも上ると見込まれていたため、予想以上の快挙である。

(3) ライトレール事業が成功した理由

ライトレール事業は、前述したように、赤字覚悟の事業だった。しかし、会社の採算だけで見ると初年度は黒字、そして今年度も黒字となる見込みだという。市役所の職員の方に、黒字となった理由についてインタビューしてみた。以下は、その内容を簡単にまとめたものである。

- ・利便性の向上で、当初見込み以上の利用者数があったこと。
- ・ライトレールでの運賃以外の収入である、ポータル関連グッズ（チョコ Q、ネクタイなど）の売れ行きが好調であること。
- ・富山市民だけではなく、県内や県外からの観光客の利用があったこと。

- ・地元企業や一般市民からの寄付金があったこと。

これらが要因として挙げられるという。交通手段としてのライトレールを、ライトレール関連の商品化や富山市のシンボルとしてアピールすることで、さらなる話題を呼び、見込み以上の反響があったといえる。

また、全国からの視察や取材も相次ぎ、ライトレールを中心にまちづくりを行っている富山市が脚光を浴び、成功事例だとされている理由としては次のようなことが挙げられるという。

- ・公共交通活性化は、コンパクトなまちづくり実現の手段と位置づけ、市民が共感できるビジョンとなるように市民への十分な説明を行い、理解を得たこと。そのために公費を投入すると、根拠づけしたこと。その際、特に、渋滞の解消や二酸化炭素の削減だけでなく、人口減少と超高齢化社会でも安心して生活できる都市像を強調したこと。
- ・公設民営（初期の建設費と施設の維持管理費を行政が負担）の考え方を導入し、公通事業の赤字経営懸念を回避したこと。
- ・短期的な利用者数や採算性に一喜一憂せず、中長期的なコンパクトなまちづくりが実現できるか否かを最重視していること。

などが挙げられるようだ。やはり、まちづくりは行政と市民とが一体となっておこなうものであり、市民からの理解を得ることが重要であることがわかった。さらに、新幹線整備というタイムリミットがあったために、富山港線の路面電車化を早期に実現させたことも成功のカギだったと職員の方は話していた。

4 ライトレールの便益についての調査

ここまで、ライトレールが導入された背景や導入経緯について述べてきた。ライトレール事業は黒字ではあるものの、行政が初期の建設費と施設の維持管理費を毎年約1億円負担していくことで、可能となった事業である。ライトレール事業は、公共交通がもつ正便益不採算問題を、公設民営の考え方を取り入れて利便性を確保することで解決した。この

ように、ライトレールは社会的に便益があるために行政が投資したのだが、実際にどのような便益があるのかを、調査することにした。

4.1 コンパクトなまちづくりの成果

(1) 土地利用

国土交通省と市が開業前後に実施した調査によると、沿線エリアでの住宅や事務所などの建築確認申請件数は平成 16 年が 32 件、平成 17 年は 33 件と横ばいだったが、開業後の平成 18 年には 40 件に増えたという。下奥井電停の周辺では、新たに約 30 区画の住宅団地が造成され、全区画が 1 年で売却されたそうだ。造成した不動産会社は「ライトレール人気もあり、問い合わせなどの反応がすごかった」と話していた（富山市ふるさとメール第 253 号 2007）。

また、金沢国税局が 2007 年 1 月 1 日に発表した 2006 年分の路線価によると、富山県内の最高価格地点である富山市桜町一丁目の駅前広場通り（マリエとやま前）は、1 平方メートルあたり 44 万円で、2006 年と同じ水準となり、14 年ぶりに下げ止まる結果となった。富山市の駅前広場通りは、14 年連続して路線価は下落する事態となっており、2005 年の下落率が 12.0% だったが、2006 年は 0% だったそうだ。富山市の中心商店街の総曲輪通り周辺でも横ばいという結果になった。（ただし富山市の他地域では地価は下落している。）金沢国税局は、駅前通りの下落に歯止めがかかったことについて、「北陸新幹線開業を見据えた J R 富山駅の高架化や、富山ライトレールなどの交通基盤整備により、駅周辺の開発に対する期待感があるため」とみている。地価の上昇は、市が徴収する固定資産税の増収にもつながる。（富山市では、固定資産税は市税収入の約 4 割を占め、市民税とともに、快適で住みよいまちづくりのための重要な財源となっている。）そのため、富山市が運営費を補助する形で投資してライトレールが運行されたが、富山駅周辺が発展するだけでなく、長期的にはめぐりめぐって税金の増収につながると考えられる。ショッピングセンター前の栗島電停周辺では、ドラッグストアの新築やクリーニング店の改装などの動きもみられた（富山市ふるさとメール第 253 号 2007）という。

このように新しく公共交通が導入されることで、その周辺地域の地価の上昇や、土地利用が活発化し、投資などお金の動きが活発になることで、将来的には税収が増えるという便益があると考えられる。

(2) 人口

延長約 7.6 キロの沿線の中心部に位置する城川原一蓮町の人口は、60 人増の 5797 人となり、開業前と比べて 1 % の増加となった（富山市ふるさとメール第 241 号 2007）。沿線全体でも減少幅が開業前の 0.9% から 0.6% へと、小さくなっている。また、富山市は「まちなか居住推進事業」を行っており、富山市中心部の「都心地区」（436 ヘクタール）の人口は、昭和 38 年をピークに 42 年間減り続けていたが、平成 18 年（9 月時点）に 24099 人となり、前年同期と比較して 37 人の増加となった。そうした中で 2007 年 10 月から、これまでの「都心地区」を対象とした「まちなか居住推進事業」に続き、新たに「公共交通沿線居住推進事業」を実施している。これは公共交通沿線の居住を推進するため、都心地区以外で公共交通の利便性の高い地域を対象に、住宅の建設や取得を支援するもので、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」の実現を目指し、さらなる取り組みが始まったところだ。前述したように、富山市では郊外への人口流出が進んでいるが、ライトレール導入で、沿線に人が住み、都心地区の人口増加が今後も進むものと考えられるが、住居に関しては中長期的な視点が大切なため、今後の動向を見守る必要があるだろう。

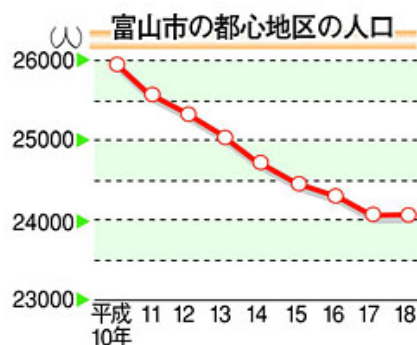


図 8 富山市の都心地区の人口（出典：『北日本新聞』2007.9.20）

<http://www.kitanippon.co.jp/contents/knpnews/20070920/7263.html>

このように、沿線エリアでは、住宅等の着工件数が増えてきているほか、地価の下落幅の縮小やわずかであるが一部地域での人口の増加など、富山市が進める富山港線の路面電車化による「コンパクトなまちづくり」のプロジェクトとして期待される効果が、徐々にではあるが、現れてきているものと考えられる。つまり、ライトレールを導入することで、利用者の利便性が確保されるという直接的な効果だけでなく、間接的に人や金の流れを

変え、富山市に活力を生み出しているのだ。これからの人口減少・高齢化社会において、税収の確保と質の高い行政サービスの提供のために、富山市の抱える低密度化の進行をライトレール事業や、ライトレール事業と併せて実施する総合的な都市プロジェクトによって食い止めることが期待できるだろう。

(3) 観光

終点の「岩瀬浜駅」周辺の岩瀬地区には、重要文化財の「森家」があり、回船問屋のあるまちなみとして、ちょっとした観光地となっている。



写真 6 岩瀬のまちなみ



写真 7 重要文化財森家

(写真 6,7 共に 2007 年 11 月 16 日筆者撮影)

ライトレールが導入されてから、岩瀬地区では観光客が急増したそうだ。富山市ふるさとメール第 253 号(2007)によると、国指定重要文化財の「森家」前の休日の歩行者は、開業前の平成 17 年では 146 人であったが、開業後の平成 18 年は 846 人へと 5.8 倍に急増した。また、入館者数(5 月-12 月)は平成 17 年の 13229 人から、平成 18 年には 39790 人となり 3 倍に増えた。さらに、富山市は、岩瀬浜駅に隣接する「岩瀬カナル会館」を観光拠点として改修した結果、平成 18 年 4、5 月の来場者数が平成 17 年の同時期の 18 倍に急増した(富山市ふるさとメール第 253 号 2007)。2005 年には、住民によって、岩瀬の魅力を見直し、訪れる人たちに伝えるため、地元の郷土史会や自治振興会、婦人会などを中心に発足した観光ボランティアガイド「岩瀬案内グループ」が発足し、地域の成り立ちや史跡町家の建物の特徴などを学ぶ勉強会を続け、開通後には会員が東岩瀬駅に常駐し、希望者に対して無料で地区を案内、解説しているという。今後、市内や県内だけでなく、県外の観光客にもライトレールと、その沿線付近の観光施設とを合わせて PR すると共に、

さらにボランティアガイドの充実や観光施設の整備を行って受け入れ体制を整えることで、より一層、観光客の増加を期待できるものと考えられる。その結果、観光収入の増加につながり、富山市全体が活気づくのではないだろうか。

(4) 地域活性

蓮町駅近くの萩浦地区では、ポートラム開業を好機ととらえ、30年ぶりに商店会組織復活し、「萩浦商店会」が発足した。旧富山港線の蓮町駅周辺でにぎわいを見せていた同地区の商店街は、20年ほど前、近くに進出した大型店の影響などで衰退傾向だったが、地域活性化の柱とするため26店が加盟、朝市の「萩の市」を開催し、賑わいの創出と商店街の活性化を目指している。会長に就いた高桑正行さんは、大型店や郊外型のショッピングモールへ出掛ける住民に、地元にも目を向けてもらうことが大切とし、「商店主同士の親ばくを深めた上で、地域との信頼関係を築くのが最初の目標。商店街特有の『顔が見える関係』の良さをアピールし、地域を活性化したい」（『北日本新聞』2006.3.21）と語っている。このように、ライトレールがきっかけで、地域の活性化をはかろうとする動きが住民から自ずと生まれ、地域の連帯感が高まり、地域活性化の期待がもてるのではないかと考える。今後も地域の活動の動向には注目すべきである。

4.2 インタビュー調査

次に、実際にライトレールに乗車し、利用実態を観察すると共に、利用者にインタビューをして生の声を聞くことで、どのような社会的便益があるのかを調査した。

(1) 調査方法

朝、昼、夕方時間帯で、電停で電車を待っている人、及び車内で乗っている人に対して、ランダムにインタビューを行い、メモをとった。また、「岩瀬浜駅」周辺の観光施設でも、インタビューを行った。11月16日、11月30日の2日間にわたって、計30人に行った。インタビュー内容は、「ライトレールに乗った目的」、「ライトレール導入に関する感想」や「自分にとってのポートラムについて」について、自由に回答してもらった。

(2) 調査結果

11月16日に、終点「岩瀬浜駅」周辺にあるお土産屋（いっぷく処 久保陶器店）の年配女性に詳しく話を伺った。以下は、その内容を簡単にまとめたものだ。

数年前はお客さんが来なくて、お店をやめようかと思った時期もあったが、ライトレールができると決まってから、もう一度お店をやってみようと思いつき、店をきれいに改装した。休日だけじゃなく、平日にも多くの観光客が来て、この辺りにもぎやかになった。県外からの観光客もいる。むこうの家も改装しているように、この辺りは、まだまだこれから発展すると思う。近所の人と協力し合って、見栄えをよくしようと建て替えたり、道端にお花を飾ったり、道路を掃除するようになって、（ライトレール導入）前と、私たちも街も随分変わりましたよ。今では、観光客と会話を交わすことが生きがいになっている。ライトレールができる前からうきうきしていたが、実際にライトレールが走るようになって、富山市が一気に華やかになったのが一番うれしい。

さらに、朝、昼、夕方と、異なる時間帯で、ライトレールの乗客にインタビューした。以下は、利用者のライトレールについての感想をメモ書きしたものだ。

（朝）8時頃、富山駅北では通勤や通学で利用していると思われる人が大勢降りてくる。インタビューによると、乗車目的はたいていが通勤か通学だった。ライトレールから降りて、近くの会社や高校へ歩いて向かう人、JR やバス、市内電車等の他の交通機関に乗り換える人が多い。



写真 8 富山駅北の朝の様子（2007年11月16日8時頃）

- ・女子高校生・・・都会っぽくて好き。富山っぽくない。
- ・女子高校生・・・おしゃれだし、かわいい。パスカ（ICカード）が楽ちん。
- ・男子高校生・・・朝は混んでいるけど、便利。最寄り駅までは自転車で走っている。
- ・男子高校生・・・夏休みには、友達と岩瀬浜（海水浴場）までライトレールに乗ってよく行っていた。
- ・30代男性・・・パスカで通勤している。休日には妻と子供を連れて乗っている。大変便利。
- ・40代男性・・・JR富山港線の時から乗っていたが、今は活性化されてうれしい。
- ・40代男性・・・朝は本数が多くて通勤には良い。車だとガソリン代が高く、節約になる。
- ・50代男性・・・ライトレールで、富山が元気になったらいいですね。
- ・30代女性・・・沿線に住んでいる。ライトレールに乗ると、朝から気分が上がる。

9時頃、視察に来ていると思われる集団が、携帯電話で写真を撮っていた。

9時半頃、富山駅に向かう電車は、高齢者が多く、病院や買い物に向かう人が多かった。

- ・年配男性・・・富山駅北口からバスに乗って富山赤十字病院に行く。昼間でも15分おきにあるから、帰りの電車の時間を気にしなくていいのが良いと思う。

（昼）11時半頃、車内には、高齢者や子連れの主婦が多かった。また、競輪場前で降りる男性客も多かった。



写真 9 車内にて（2007年11月16日11時半頃）

写真 10 富山駅北の様子（2007年11月16日15時頃）

- ・主婦・・・大阪屋（スーパー）で買い物をした帰り。子供を連れてライトレールに乗ると子供が喜ぶんです。
- ・↑の男の子・・・ライトレールかっこいい。
- ・主婦・・・（電車には乗らず、最寄り駅まで子供とライトレールを見に来ていた。）
ライトレールを見にくると、子供がはしゃいでいて、こっちまでうきうきする。
- ・年配女性・・・今までは、病院に行くのに車で家族に送ってもらっていて、家族に申し訳なかった。今は、15分おきに電車がくるから、自分で病院にいける。沿線に住んでいなくても、ライトレールの駅から電車の時間に合わせてフィーダーバスが出ていて、便利。
- ・主婦2人組・・・大和（デパート）に買い物に行く。休日より空いているからよく平日に友達連れで行く。車だと駐車料金気にしちゃうから。昼間でも本数あるのが嬉しい。
- ・女性・・・高岡市（富山県）から来た。ライトレールが話題になっているから、岩瀬の観光も兼ねて乗ってみようと思った。景色が見渡せてゆったりできていいですね。
- ・男子学生・・・安くて、便利。富山駅まで近くなった気がする。
- ・女性・・・ライトレールきっかけに富山のまちなかが変わると期待している。
- ・年配男性・・・森市長がライトレールつくってくれて、大成功だと思う。電車に乗りながら立山を見渡せるのがいい。
- ・女性・・・駅や西町までちょっとお出かけするのに便利。安くて手軽なのがいい。

(夕方)16時頃、帰宅する高校生や、主婦が多い

- ・女性・・・買い物して、今から家に帰るところ。車がなくても、ライトレールの沿線にスーパー、病院があるので困らない。財布にも優しい。

19時頃、会社帰りの人を中心に、帰宅する人が多い。



写真 11 城川原駅の夜の様子（2007年11月30日撮影）

- ・40代男性・・・夜11時台まで電車があるのが助かる。仕事終わってから飲み会があっても、電車で帰れるからね。
- ・30代男性・・・休日に、子供と妻とライトレールに乗って岩瀬まで行ってきた。身近にこんな観光地あるなんて知らなかった。
- ・30代男性・・・車の日と、ライトレールの日と、使い分けている。飲みに行く日は車乗れないし、帰りが遅くなっても電車があるのがうれしい。出張の日は車だけどね。
- ・年配男性・・・加速がスムーズで、揺れなくて、乗り心地が良い。
- ・30代女性・・・デザインが素敵で、富山駅北口が都会になった気がする。富山駅周辺は廃れていたけどもっと発展してほしい。
- ・女子中学生・・・塾帰り。今日は親が迎えに来られないからライトレールに乗った。パスカはみんな持っている。
- ・女子高校生・・・よく調査にきている人たちが乗っている。ライトレールが有名になってうれしい。

(3) 考察

インタビュー調査から、ライトレール事業によってもたらされた受益について、乗り心地や本数などライトレール自体についての直接的な利便性の受益と、生活範囲の拡充や生活変化など、ライトレールの利便性ゆえに生じた間接的な受益についての感想とがあった。

インタビュー結果から、ライトレールに関する感想について、7項目に分け、カウントし、表3のようにまとめた。なお、1人で複数の項目に該当する場合は、あてはまる全ての項目でカウントした。

表 4 インタビュー結果

本数増・利便性	朝は混んでるけど便利。 大変便利。 朝は本数が多くて通勤には良い。 昼間でも15分おきにあるから、帰りの時間を気にしなくていい。 フィーダーバスが出ていて便利。 昼間でも本数あるのが嬉しい。 便利。 夜11時台まで電車があるのが助かる。 帰りが遅くなっても電車があるのがうれしい。
ICカード	バスカが楽ちん。 バスカはみんな持っている。 バスカで通勤している。
デザイン性	都会っぽい。 富山っぽくない。 おしゃれ。 かわいい。 デザインが素敵。 富山駅北口が都会になった気がする。
構造	景色が見渡せてゆったりできていいですね。 電車に乗りながら立山を見渡せるのがいい。 加速がスムーズ。 揺れない。 乗り心地が良い。
経済性	車だとガソリン代が高く、節約になる。 車だと駐車料金気にしちゃうから。 安い。 財布にも優しい。 安くて手軽なのがいい。
生活の充実	休日には妻と子供を連れて乗っている。 今は、15分おきに電車が来るから、自分で病院にいける。 大和は休日より空いているからよく平日に友達連れで行く。 駅や西町までちょっとお出かけするのに便利。 車がなくても、ライトレールの沿線にスーパー、病院があるので困らない。 仕事が終わってから飲み会があっても、電車で帰れるからね。
観光	夏休みには、友達と岩瀬浜までライトレールに乗ってよく行っていた。 ライトレールが話題になっているから岩瀬の観光も兼ねて乗ってみようと思った。 休日に、子供と妻とライトレールに乗って岩瀬まで行ってきた。
ライトレールへの理解	好き。 活性化されてうれしい。 ライトレールに乗ると、朝から気分が上がる。 子供を連れてライトレールに乗ると子供が喜ぶんです。 ライトレールカッコいい。 ライトレールを見にくると子供がはしゃいでいてこっちまでうきうきする。 森市長がライトレールをつくってくれて、大成功だと思う。 ライトレールが有名になってうれしい。 ライトレールで、富山が元気になったらいいですね。 ライトレールきっかけに富山のまちなかが変わると期待している。 富山駅周辺は廃れていたけどもっと発展してほしい。

表 5 インタビュー結果まとめ

	本数増・利便性	9
直接的な利便性・便益	ICカード	3
	デザイン性	6
	構造	5
	経済性	5
	生活の充実	6
間接的にもたらされた便益	観光	3
	ライトレールへの理解	11

表5は表4をまとめたものである。上5つの項目は、ライトレール自体に対する直接的な評価、中2つの項目は、ライトレールによって間接的にもたらされたことについて語ったもので、1番下の項目は、市民のライトレール事業への理解である。表5から、やはり、利便性に対する評価が多いことがわかる。また、ライトレールによって1人で病院へ行く、友達と買い物に行くようになるといった、生活の多様化や、ライトレールに対して、嬉しい、好きといった好意の意見も多いことがわかる。

このように、ライトレールの利便性をあげるために行政が投資することで、その利便性から、人々の生活の多様化を生み出していることがわかる。「ライトレールがあるからちょっと街へ出かけてみよう」という積極的にまちへと出かけるきっかけとなって、中心市街地で買い物をすることで、人々の生活領域を広げるだけではなく、衰退していた中心市街地の活性化をはかることができる。新しい公共交通を使って、今まで出かけていなかった人が出かけたり、いろいろな場所へ出かけたりと、豊かな生活ができるのではないだろうか。今回の調査で、ライトレールができたことで、家族連れや幼児、お年寄りの利用を増加させていることがわかった。ライトレールは、人々の行動範囲と楽しみを広げているのではないだろうか。さらに、今後、ますます高齢化社会がすすむと想定される中で、低床構造で乗降しやすいライトレールがあることで、高齢者に外へ積極的に出歩く機会を提供し、健康維持や生活の質の向上となるとも考えられる。長い目でみると、医療費の軽減につながるのではないだろうか。また、自動車は、ガソリン価格の高騰や駐車場代がかかることから、ライトレールを使うことで、家庭では経済的に優しく、交通手段が自動車から公共交通にシフトしたり、自動車と公共交通とを使い分けたりすることで、二酸化炭素の削減につながり、地球環境にも優しいと考えられる。

このように、ライトレールの利便性によって生じた個人の生活のちょっとした変化が、個人の生活を豊かにするだけでなく、地方経済や環境面で社会に還元され、非常に良い結果をもたらすのではないかと今回の調査で期待がもてた。

そして、調査する中でわかったことは、ライトレールが市民に完全に受け入れられているということだ。ライトレールに対する好意や、ライトレールをきっかけに富山市の活性化を期待する声も多かった。岩瀬浜駅周辺では、街の美しさについて住んでいる人が意識し、地域住民が協力して整備しはじめたように、人の意識をも変えたのではないかと考える。ライトレールをきっかけに、市民が自分の住む街について関心を持つようになったことも、ライトレール事業の便益ではないだろうか。

5 結論

日本は、環境問題に加えて、「高齢化社会」や「人口減少社会」と言われるように将来の社会への課題が山積みである。行政としては、そのような社会において、十分な税収の確保が困難になる一方、多様化する市民のニーズに応える中で、行政サービスの質を高める必要性に迫られている。また、市民にとっても、自分達の街の将来、そして自分自身の将来について、真剣に考えなければならない局面を迎えている。自動車の利用が進み、環境汚染となるだけでなく、将来の事を考えずに無秩序な市街地開発が行われたことで、中心市街地の衰退、そして都市全体の活力低下を招いたことは大いに反省しなければならない。その上で、行政と市民とが一体となって、目先の利益だけにとらわれない総合的な街づくりを行う必要がある。富山ライトレールは、まさにその先駆的な事業だろう。公共交通の抱える「正便益不採算問題」を、民間と官とで役割分担することで解決し、ライトレール事業を、単なる交通事業としてだけでなく、将来のことを見越した総合的な街づくりの一環として捉えているのだ。しかしライトレールは行政が先導して進めた事業ではあるが、市民からの理解がなければ現在のように脚光を浴びてはいないだろう。ライトレール沿線住民は富山市のほんの一部であり、ライトレール開業によって受益がない市民が大半ではあるにも拘らず、市民からの理解を得ることができたのも、将来の街のためにとという行政側からの説明に納得し、自分たちの街について関心を持ったからではないかと思う。

運営費の一部が行政からの出資（つまりもとをたどると市民の税金）であるが、それでも、それ以上に得られる利益があるのではないかというのが今回の調査の結果得た私の意見である。わずかではあるが、人口や沿線の土地利用の変化があり、岩瀬地区への来訪者の増加、高齢者の外出機会の増加を代表とする人々の生活の質の向上など、様々な便益がある。富山市が抱える低密度化・自動車依存型社会の課題を克服し、市民の生活の多様化をもたらし、富山市に活気を取り戻す起爆剤になるのではないだろうか。そして、市民の意識にも変化が見られた。終点の「岩瀬浜駅」では、住民から自分たちの街をきれいにしようとする意識が生まれ、歴史ある街に誇りをもって生活している風だった。ライトレールをきっかけとした「萩浦商店会」や「岩瀬案内グループ」等の地元住民の手による地域活性化の動きもある。また、ライトレール利用者へのインタビューから、ライトレールへの愛着や街の発展を願う声があったように、街づくりのシンボルとして根付くのではないだろうか。今後、せっかく作り出したライトレールが今後も継続していくための仕組みや仕

掛けづくりを、行政だけではなく、市民や地元企業が一体となって行う必要があるだろう。みんなで街を盛り上げていこうという動きが大切だと考えられる。

今回の調査では、ライトレール開業から1年半しか経過していないこともあり、中長期的な観点からの変化を見ることができなかったが、機会があれば、ライトレール沿線の小売店で、ライトレール化前後での来店客数や売り上げ等への影響や、ライトレール導入による高齢者の外出機会の増加の経済的影響について調べたいと考えている。そして、私自身、ライトレールの使われ方や、駅周辺の変化に目を配りつつ、今後富山市がどう発展するのか見守っていこうと思う。

参考文献・引用文献

土井勉，2007.2，「潮目の転換期を迎えたまちづくりと公共交通—富山市におけるコンパクトシティへの取り組み—」『運輸と経済』15-23.

笠原勉，2007，『富山市コンパクトシティへの取り組み』富山市役所資料.

笠原勤，濱谷元一郎，榊田敬次郎，中川大，2007.2，「富山市のまちづくり政策と交通—富山ライトレールとコンパクトなまちづくり—」『運輸と経済』4-14.

中川大，2005.1，「正便益不採算問題への対応—採算神話が阻んできた公共交通の改善—」『運輸と経済』40-41.

中川大・望月明彦，2006.6，「富山ライトレール開業—わが国の都市交通政策の新たな展開に向けて—」『運輸と経済』51-56.

富山港線路面電車化検討委員会，2004.2，『富山港線路面電車化に関する検討報告書』.

富山市内電車・環状線化計画検討委員会，2006.5，『富山市内電車・環状線化計画に関する検討報告書』.

富山市都市整備部路面電車推進室，2006，『富山港線の事業概要』富山市役所資料.

富山ライトレール記録誌編集委員会，2007，『富山ライトレールの誕生』，鹿島出版会.

参考URL（全て2007年12月18日アクセス）

平成17年富山県統計年鑑

(http://www.pref.toyama.jp/cms_cat/404060/kj00000465.html)

北日本新聞社「富山市ふるさとメール」

<http://www.kitanippon.co.jp/pub/fmail/backno/toyama/2007/0253.html>

<http://www.kitanippon.co.jp/pub/fmail/backno/toyama/2007/0241.html>

北日本新聞記事（2007.9.20）

（<http://www.kitanippon.co.jp/contents/knpnews/20070920/7263.html>）

国土交通省道路局HP（http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/lrt/lrt_index.html#1）

社団法人 日本交通計画協会HP（<http://www.jtpa.or.jp/contents/lrt/>）

富山市中心市街地活性化基本計画書

（<http://www7.city.toyama.toyama.jp/policy/plan/shigai/index.html>）

富山市都市マスタープラン

（http://www7.city.toyama.toyama.jp/policy/plan/old_toyama/199903_master/index.html）

富山ライトレール株式会社HP（<http://www.t-lr.co.jp/>）

一頁あたりの字数 40 字×30 行

総ページ数 32 ページ

400 字詰め原稿用紙 53 枚