

# 富山市のコンパクトなまちづくりの歴史的な意義

## —路面電車南北接続による市民百年の夢の実現—

本田 信次 (富山市, honda.shinji@city.toyama.lg.jp)

A study on the historical significance of Toyama's compact city management strategy:

Realization of a hundred-year dream of Toyama citizens by completion of the north-south connection of two LRT systems  
Shinji Honda (City of Toyama)

### 要約

富山市では、本格的な人口減少社会の到来や急速な少子超高齢化の進行などを見据え、将来にわたって持続可能な都市構造への転換を実現するため、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に様々な都市機能が集積する「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」を推進してきた。そのリーディングプロジェクトとして、平成 18 年 4 月の全国初の本格的 LRT となる「富山ライトレール」の開業、平成 21 年 12 月の市内電車の環状線化、平成 27 年 3 月の北陸新幹線開業にあわせた市内電車の富山駅への乗り入れ開始など、公共交通活性化施策を着実に実施してきた。そして、令和 2 年 3 月 21 日、富山市が進める「コンパクトなまちづくり」の一つの到達点である路面電車南北接続事業がここに完成し、市内に全長約 15km に及ぶ LRT ネットワークが形成され、路面電車の利便性が飛躍的に向上するとともに、明治 41 年以降、富山駅開業により南北に分断されてきた市街地の一体化が図られ市民百年の夢が実現した。本研究では、富山市のコンパクトなまちづくりの歴史的意義を考察するため、同市の近代化に向けたまちづくりを都市のレジリエンスという観点から、3つのステージに区分し、第1ステージ（都市計画黎明期の大土木工事と日本海側初の市電の開通）や第2ステージ（戦災復興とソーシャルキャピタル）で行われてきた明治以降の長年のまちづくりに支えられて、現在の第3ステージ（コンパクトなまちづくりによって実現された路面電車南北接続事業の完成）が実現してきたことを明らかにする。

### キーワード

富山市のコンパクトなまちづくり, 歴史的意義, 路面電車南北接続, レジリエンス, ソーシャルキャピタル

### 1. はじめに

#### 1.1 富山市の近代化に向けた3つのまちづくり

明治 22 年 (1889 年) の市制施行以降、富山市の市街地では、洪水や空襲など危機的な事象が何度も発生したが、そのたびに課題を乗り越えて近代化が進められ、今日の中核都市としての礎が築かれてきた。

富山市のコンパクトなまちづくりの歴史的意義を考察するため、同市の近代化に向けたまちづくりを、都市のレジリエンスという観点から俯瞰し、次の3つのステージに区分した (図 1)。

- 第1ステージ (明治 30 年から昭和 13 年頃まで) : 都市計画黎明期の大土木工事の英断 (神通川の馳越水路工事と富岩運河の開削及び廃川地の埋め立て) 並びに日本海側初の市電の開通
- 第2ステージ (昭和 20 年から昭和 30 年頃まで) : 戦災復興 (都市計画道路の整備と市電の復旧等) 並びにソーシャルキャピタル (社会的な絆・市民の協調行動)
- 第3ステージ (平成 16 年から令和 2 年まで) : コンパクトなまちづくりによって実現された路面電車南北接続事業の完成 (市民百年の夢の実現)

### 1.2 都市のレジリエンスの視点から

富山市は、平成 26 年 (2014 年) 12 月に、国内の都市では初めて、アメリカのロックフェラー財団の「100 のレジリエント・シティ」に選定された。ニューヨークやローマなどの 100 都市が 3 次にわたって選定されたが、国内では富山市以外のレジリエント・シティは京都市のみである。

レジリエンスとは、しなやかさや強靱性といった意味であるが、ロックフェラー財団では、レジリエンスの課題として、ショック (危機) とストレス (脅威) に分類している。ショック (危機) は、自然災害や戦争など稀に起こる突然の急性の事象であり、ストレス (脅威) は、高い失業率や深刻な交通渋滞など、都市の構造を徐々に弱体化させていく慢性的な状態をいう (Judith Rodin, 2014)。

こうした中、平成 29 年 (2017 年) 3 月に策定された「富山市レジリエンス戦略」では、市制施行以降、富山市の直面している主要なショック (危機) として、洪水による災害を挙げている (富山市・ロックフェラー財団, 2017)。

明治 30 年 (1897 年) から 3 期に分けて神通川の改修工事が行われているが、とくに馳越工事などの治水事業に言及しており、改修工事が完了する昭和 13 年 (1938 年) 頃までをまちづくりの第1ステージとした。

また、これまで富山市が経験したショック (危機) と

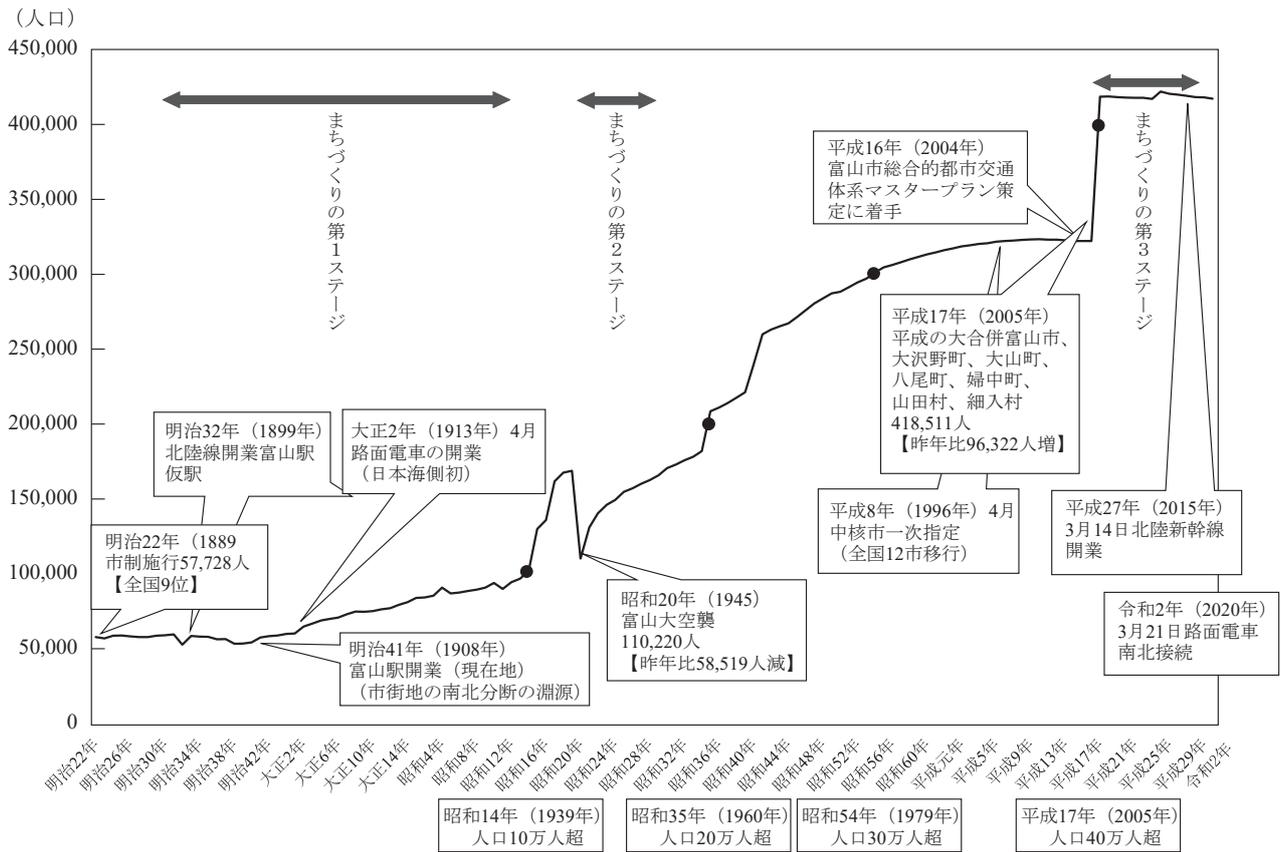


図1：富山市の3つのまちづくりのステージ  
注：各年12月末現在の住民基本台帳人口（平成24年から外国人住民を含む）。

して、昭和20年（1945年）の富山大空襲を挙げており、戦災復興の目的が立って富山産業大博覧会が開催され、都市計画道路県庁線が完工した昭和30年（1955年）頃までをまちづくりの第2ステージとした。

さらに、主要なストレス（脅威）として、高齢化と人口減少を挙げ、これらの課題を解決する行動計画としてコンパクトシティ政策を位置付けており、コンパクトなまちづくりの理念である「富山市総合的都市交通体系マスタープラン」（富山市，2005）の策定に着手した平成16年（2004年）から、路面電車南北接続事業が完成する令和2年（2020年）までをまちづくりの第3ステージとした。

### 1.3 市街地の南北一体化について

一方、明治41年（1908年）11月の富山駅開業によって市街地が南北分断化されていることが、大正14年（1925年）に都市計画の課題として指摘されて以来、市街地の南北一体化は100年近くもの間、まちづくりの最重要課題の一つとなっていた（富山市，1987）（図2）。

こうした中で、鉄道や市内電車は、歴史的にもまちづくりの各ステージで本市の近代化に大きな役割を果たしてきたが、令和2年（2020年）3月、路面電車南北接続事業が完成して市街地の南北一体化が図られ、富山市民百年の夢がついに実現した。

### 1.4 市民百年の夢について

この市民百年の夢が、今日の「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」を通じて実現されるという着想は、平成31年（2019年）3月の富山駅付近連続立体交差事業による富山駅高架化の完成を受けて、白井芳樹が発表した『百年の夢「南北一体化」』に負うところが大きい（白井，2019）。

白井は、東京大学審査学位論文『昭和初期の富山都市圏における土木事業と三人の土木技師』によって、治水、交通、都市計画という3つの分野に関連する各土木事業の背景や内容、計画立案に関わった技術者の足跡を綿密に研究し、昭和初期の富山の土木史やまちづくりの全体像を初めて明らかにしたといっても過言ではない（白井，2005）。

これらの歴史的な背景を踏まえて、本研究では、森市長のリーダーシップにより、富山市が平成16年頃から今日に至るまで進めてきた第3のステージにおけるまちづくりが、第1、第2のステージを通じて行われてきた明治期以降の長年にわたるまちづくりの事業に支えられて実施できたものであることを明らかにする。

そのため、まず第2章では、富山市のまちづくりの歴史について整理し、第3章では、鉄道・軌道の歴史についてまとめる。また、第4章以降においては、第1、第2のまちづくりのステージの経緯を追いながら、第3ステー

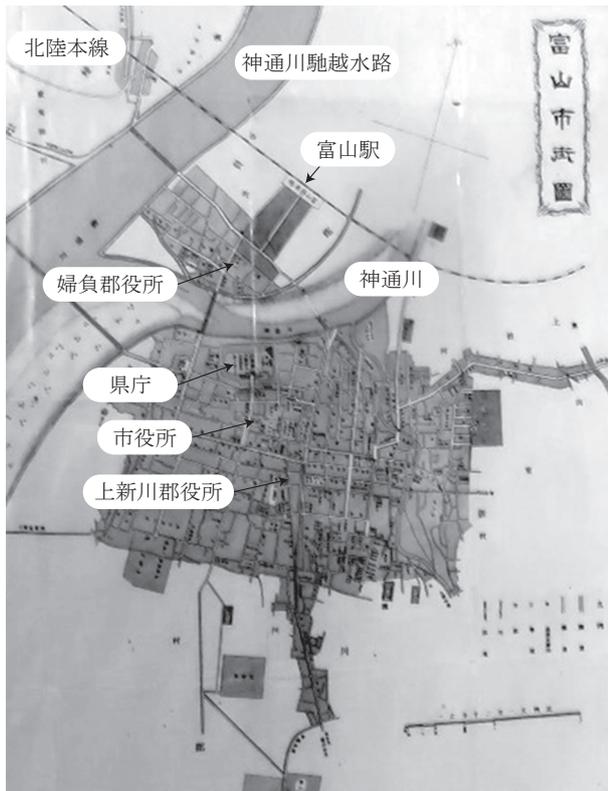


図2：明治41年の富山市街図  
出典：五十嵐早敏氏提供。

ジとのつながりについて考察する。

### 1.5 既存研究

富山市のまちづくりの歴史については、すでにあげた白井によるもののほか、高井進などがある（高井，1984）。また、「富山市史通史」や「富山県史通史編」などもあるが、いずれにおいても、過去に実施されたまちづくりの内容を整理したものであるのに対して、本研究は、それらのまちづくりの歴史が現在のまちづくりにどのように関連しているかという視点から、これらの歴史をあらためて振り返っていることが特徴である。

なお、富山市の3つのまちづくりについては、令和元年（2019年）8月1日に、筆者が富山市役所部局長会議において発表した「富山市の近代化における3つのまちづくり—百年の夢の実現—」が初出であり、それを受け、同日の定例記者会見（富山市，2019a）や、令和2年（2020年）3月の市議会定例会提案理由説明（富山市2020a）などにおいて森市長が表明している。それらを踏まえて、北日本新聞の特集記事（北日本新聞，2019；2020a；2020b）をはじめ、『富山型コンパクトシティの構想と実践』（富山市事業構想研究会，2020）や、富山市を「都市パートナーシッププログラム」参画都市に選定している世界銀行のケーススタディブック（World Bank Tokyo Learning Center，2020）などにおいて紹介されるに至っている。

## 2. 富山市のまちづくりの歴史について

### 2.1 城下町時代

寛永16年（1639年）、加賀藩の三代藩主前田利常の次男、前田利次が10万石を分与され支藩である富山藩を立藩した（富山県，1982）。当初の領地は、越中国婦負郡全域の6万石と新川郡黒部川左岸のうちの16,800石及び富山町周辺7カ村3,220石、そして加賀国能見郡手取川南岸のうちの2万石であった（富山県，1982）。

富山藩は分藩当初より10万石には不相応な大家臣団を抱え、また、毎年のように神通川などの洪水による水害や大火に見舞われたため、藩の財政は常にひっ迫していた（富山県，1983）。生産性が低い領地が多く、米以外の産業の育成が急務であったことから、二代富山藩主の前田正甫は関心のあった医薬品によって売薬業興隆に努めた（富山県，1983）。売薬の起源については必ずしも明らかではないが、岡山の医師万代常閑から名薬といわれる反魂丹の献上があったことを受け、正甫は富山の薬種商松井屋源右衛門に、富山ブランドとなる反魂丹を製薬させ、八重崎屋源兵衛に中国・九州方面に行商をさせた（富山県，1987；富山県立図書館蔵，1868；富山市売薬資料館蔵，1759）。正甫が参勤交代で江戸城に登城した際、城中で急病になった大名を反魂丹で快癒させたことから、その効能に驚いた諸大名から領内への行商を懇望され、富山の売薬が全国に広がったという、いわゆる「反魂丹伝説」が語り継がれている（富山県立図書館蔵，1868）。いずれにせよ、富山売薬は18世紀半ば頃には全国に市場を拡大していったとみられる（富山県，1982；1987）。このように、抜本的な治水対策は行えなかったが、その地勢的なハンディキャップを為政者の知恵で克服し、先用後利の富山売薬を生み出した。

### 2.2 富山県の誕生

明治元年（1868年）、幕藩体制が崩壊して明治政府が樹立され、明治4年（1871年）7月、廃藩置県によって富山藩領がそのまま富山県となり、婦負郡と新川郡のうちの173村を管轄する藩庁が富山県庁となった（富山県，1981；富山市，1987）。しかし、同年11月に富山県は廃止となり、新たに新川県に合併され、県庁は魚津町に置かれたが、明治6年（1873年）に再び富山町に移された（富山県，1981；富山市，1987）。

明治9年（1876年）に一旦石川県に合併されるが、明治16年（1883年）5月9日、太政官布告によって懸案の富山県分立がなり、現在の県域が確定した（富山県，1981；富山市，1987）。県庁が再び富山町の富山城址に置かれ富山町は賑わいを取り戻した（富山県，1981）。県下には、上新川郡、下新川郡、婦負郡、射水郡、砺波郡が配された（富山県，1981；富山市，1987）。

### 2.3 富山市の誕生

#### 2.3.1 人口が全国第11位の都市

明治22年（1889年）4月、富山市は他の30都市とともに全国で最初に市制を施行した（富山市，1987）。市制

は人口 25,000 人以上の市街地が対象となり、上新川郡富山町を核として、周辺の新川郡や婦負郡の 85 か町や隣接の 10 か村のそれぞれ一部が含まれた（富山市，1987）。当時の富山市は面積 1.91 km<sup>2</sup>、世帯数 12,947、人口 58,159 人で、人口は全国第 11 位で、日本海側では金沢市に次ぐ大都市であり、半径 800 m 内に約 58,000 人が暮らす人口密度の高い都市としてスタートした（富山市，1987）。

### 2.3.2 市の予算

県や市の公文書館や図書館などが保管する資料を調査したが、市制が始まった明治 22 年（1889 年）の予算に関する公文書は完全な形では存在していなかった。翌明治 23 年（1890 年）の資料では、歳入合計は 41,195 円で、うち市税収入が 21,184 円（51.4 %）、公債・公借金が 11,064 円（26.9 %）となっているが、頻発する災害対策に見合う収入がなく公債や公借金に多くを依存していることを示している（表 1）。

表 1：富山市歳入（明治 23～32 年）

年度	歳入合計	うち市税収入	うち公債・公借金
明治 23 (1890)	41,195	21,184 (51.4)	11,064 (26.9)
24 (1891)	44,284	24,113 (54.5)	4,696 (10.6)
25 (1892)	55,301	26,306 (47.6)	10,181 (18.4)
26 (1893)	47,887	22,978 (48.0)	4,215 (8.9)
27 (1894)	45,887	21,660 (47.2)	5,463 (11.9)
28 (1895)	42,460	24,178 (56.9)	0 (0)
29 (1896)	49,787	23,159 (46.5)	6,108 (12.3)
30 (1897)	93,592	30,636 (32.7)	39,569 (42.3)
31 (1898)	81,576	38,960 (47.8)	15,117 (18.5)
32 (1899)	123,881	50,074 (40.4)	30,290 (24.5)

注：単位／円 (%)。  
出典：富山市史通史下巻。

また、歳出合計は 40,709 円で、うち経常部が 29,886 円、臨時部が 10,822 円であった（富山市，1987）。経常部の内訳は、教育費が 54.7 %、役所費が 29.1 %、土木費が 9.0 %、警備費が 4.8 %、会議費が 1.7 %、衛生費が 0.4 %、救助費が 0.2 %、勸業費が 0.1 % となっている（富山市，1987）。水害が多発し、経常部で対応できなかったため、臨時部（26.6 %）で災害復旧費などに充てられた（富山市，1987）。

市役所は、当初、市内総曲輪の商法会議所内に仮設され、郡の管轄を離れて、独立した富山市が形成された。明治 25 年に市会の決議で、富山城址南側の大手通り沿いに市庁舎が建設された（富山市，1987）。なお、市制施行時の富山市の面積は、わずか 1.91 km<sup>2</sup> であることから、その後の出来事に言及する場合、たとえば、神通川の改修事業や富岩運河の工事、市電の運行などのエリアは、厳密に言うと、富山市だけではなく当時の上新川郡や婦負郡の町村にも及ぶが、市街地としての一体性を考慮し、便宜上、広義の富山市の出来事として記載するものとする。

### 2.4 主な合併の歴史（富山市，1987）

- 大正時代：近代化に向けた合併（市の面積約 10 km<sup>2</sup>）。大正 6 年に桜谷村の一部、9 年に桜谷村、15 年に東呉羽村。
- 昭和時代（戦前）：大都市化に向けた合併（市の面積約 90 km<sup>2</sup>）。昭和 10 年に奥田村、11 年に麩川地、12 年に山室村の一部、15 年に東岩瀬町、神明村等、17 年に堀川町等。
- 昭和時代（戦後）：町村再編成による合併（約 105 km<sup>2</sup>、これに伴い旧市の面積は 208.8 km<sup>2</sup> に）。昭和 35 年に和合町、富南村、40 年に呉羽町、41 年に水橋町。
- 平成時代：新設合併（新市の面積は 1,241.77 km<sup>2</sup> に）。平成 17 年に富山市、大沢野町、大山町、八尾町、婦中町、山田村、細入村による新設合併。

## 3. 鉄道・軌道の歴史

### 3.1 北陸線、北陸新幹線等

#### 3.1.1 経緯

明治 25 年（1892 年）6 月、鉄道敷設法が公布され、鉄道建設計画の中に北陸線建設計画が盛り込まれ、敦賀・富山間の鉄道敷設が決定した（日本国有鉄道，1997；富山県，1981；富山市，1987）。明治 26 年度から 7 か年継続事業として建設費は 576 万余円であった（富山県，1981；富山市，1987）。

北陸線は、同年、敦賀駅を起点に着工し、明治 31 年（1898 年）11 月に高岡まで完成した（富山県，1981；富山市，1987）。

そして、神通川改修工事スケジュールなどの関係もあり、富山以東のルートが未決定であったことから、神通川左岸の田刈屋に駅が仮設され（図 3）、明治 32 年（1899 年）3 月 20 日に富山まで開通した（富山県，1981；富山市，1987）。

総工費約 40 万 7,300 円、延長約 196 km で、運転本数は

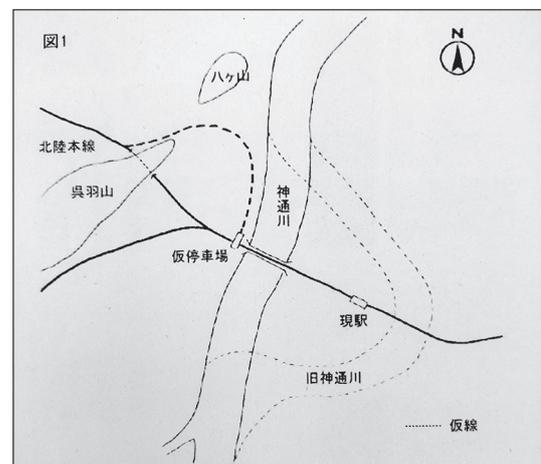


図 3：富山駅仮停車場位置図

注：平成 11 年 3 月 9 日富山市郷土博物館だより第 27 号。

1日6回の発着に過ぎなかったが、鉄道が到達したことにより、富山市の産業・文化面で大きな変革をもたらされた（富山市，1987）。これまで関西方面へは、危険で時間のかかる西回り航路に頼っていたが、北陸線が米原で東海道線に連結することで、京都・大阪や東京へのアクセスが大きく改善された（富山市，1987）。

### 3.1.2 富山駅の現在地での開業（以後、市街地の南北分断化の淵源となる）

明治36年（1903年）の神通川の馳越工事の完成を受けて、北陸線の経路を呉羽丘陵西側から変更し、神通川への架橋工事を行うとともに、富山駅を田刈屋から現在地に移転するための大規模な土盛り工事などを経て、明治41年（1908年）11月16日に富山駅が開業した（富山市，1987）。これにより、市街地の近代化が進むが、同時に以後100年以上にわたって、まちづくりの大きな課題となる市街地の南北分断化の淵源となっていく。

また、同日、富山・直江津間を結ぶ富直線の富山・魚津間が開通し、大正2年（1913年）4月には、直江津間が開通し待望の信越線と直結した（富山県，1981；富山市，1987）。東京へのアクセスが米原経由の所要約22時間から約14時間に短縮され、名称も北陸本線となった（富山市，1987）。

### 3.1.3 北陸新幹線の開業

昭和45年（1970年）、全国新幹線鉄道整備法が公布され、昭和47年、北海道、北陸、九州の各新幹線の基本計画が告示された（北陸新幹線建設促進同盟会，2019；国土交通省，2020a）。国鉄の経営悪化で建設が凍結されたが、昭和63年8月、政府与党申合わせで着工優先順位が決定された（北陸新幹線建設促進同盟会，2019）。その後、平成元年1月の「建設費の地域負担」や、「並行在来線のJRの経営からの分離」といった既発の新幹線には全くなかった条件が課されることになったものの、北陸新幹線は着工優先順位に基づき、平成元年に高崎・軽井沢間が着工し、平成9年（1997年）10月、高崎・長野間が開業した（北陸新幹線建設促進同盟会，2019）。平成10年1月に、長野・上越間がフル規格とされ、同年3月に同区間が着工され、また、平成17年6月には、富山・金沢間（フル規格）が着工された（北陸新幹線建設促進同盟会，2019）。平成27年（2015年）3月14日、長野・金沢間が開業し、富山・東京は最短で2時間8分（約60分短縮）で結ばれ、交流人口が増大した（北陸新幹線建設促進同盟会，2019）。

日本政策投資銀行は、開業5年目の平成31年（2019年）の県外からの入込数は、開業前の平成26年（2014年）と比較して約143万人増加し、富山県にもたらす経済効果は、約304億円と試算した（日本政策投資銀行，2019）。

なお、新幹線開業により、並行在来線である北陸線の金沢・直江津間はJRの経営から分離され、倶利伽羅・市振間は、あいの風とやま鉄道が運行している（北陸新幹線建設促進同盟会，2019）。

## 3.2 富山港線の歴史

### 3.2.1 経緯

富山駅と市北部を結ぶ富山港線の歴史は富岩鉄道に始まる。古くから神通川が水運に利用されていたが、明治末期からの神通川改修により、水流は馳越線に移って舟航不能となったことなどが原因で衰退しつつあった東岩瀬地区を再興するため、明治45年（1912年）に有志により富岩鉄道の建設が計画された（富山地方鉄道，1983；富山ライトレール記録誌編集委員会，2007；富山市，1987）。

大正9年（1920年）から岩瀬港の修築と神通川廃川地を利用した工場地帯造成の計画とともに具体化し、大正13年（1924年）7月に、貨物営業として富山口～岩瀬港間（7.5 km）が電気鉄道で開業し、昭和3年（1928年）7月に、旅客営業も始まり、富山駅～岩瀬浜間（8.2 km）が全通した（富山地方鉄道，1983；富山ライトレール記録誌編集委員会，2007；富山市，1987）。

昭和16年（1941年）12月に富山電気鉄道と合併し、富山地方鉄道と社名変更したあと、昭和18年6月に戦時買収により国鉄線となった（富山地方鉄道，1983；富山ライトレール記録誌編集委員会，2007；富山市，1987）。

戦後にかけて沿線のめざましい工場進出により活況を呈したが、沿線工業地帯の沈滞とともに減便されていき、昭和62年（1987年）に国鉄分割民営化により西日本旅客鉄道に運営が引き継がれた（富山ライトレール記録誌編集委員会，2007）。

### 3.2.2 公設民営の考え方の導入（富山ライトレールの開業）

JR富山港線は、利用者の減少等により、平成18年（2006年）3月1日に廃止されたが、同年4月29日に、全国初の本格的なLRTとなる富山ライトレールが開業した（富山ライトレール記録誌編集委員会，2007）。

地方都市における鉄道は、運賃収入のみでは、施設の更新・維持及び運営が困難な状況で、鉄道を維持していくためには、鉄道事業者の自助努力と国・地方の適切な関与が必要とされている。

富山港線においては、「公設民営」の考え方を導入し、富山市が施設の建設費や維持管理費を負担し、新たに設立した第三セクター（富山ライトレール株）が運賃収入により運営を行うこととした（富山ライトレール記録誌編集委員会，2007）。

運行間隔の改善や新駅の設置、低床車両の導入やバリアフリー化、ICカードの採用、トータルデザインの導入などにより、利用者数はJR時代と比べて平日で約2.1倍、休日で約3.32倍と大幅に増加した（富山ライトレール記録誌編集委員会，2007）。そして、令和2年（2020年）3月、富山駅南北接続事業に伴い、富山地方鉄道との直通運転が行われることとなり、運転開始一か月前の2月22日に、富山ライトレールは富山地方鉄道に吸収合併された（富山市，2020b）。

### 3.3 高山線（飛越線）等の歴史

#### 3.3.1 経緯

政府は北陸線富山駅を起点とし、中部日本を横断する鉄道建設の必要性を認識していたが、用地買収のトラブルや関東大震災などの影響で、ようやく昭和2年(1927年)9月に、富山・越中八尾間が開通し、昭和4年(1929年)10月に笹津間が開業した(富山地方鉄道, 1983)。飛越線は、昭和9年(1934年)10月、岐阜まで全通し、高山線と改称された(富山地方鉄道, 1983)。

高山線は、昭和55年(1980年)5月に電化計画が決定されたが、需要減や国鉄の財政難から取りやめになった(富山県, 2020a)。昭和62年(1987年)4月、国鉄分割民営化により、東海旅客鉄道が岐阜駅・猪谷駅間を、西日本旅客鉄道が猪谷駅・富山駅間を継承。平成15年(2003年)10月、富山駅・猪谷駅間でワンマン運転開始(富山県, 2020a)。

#### 3.3.2 JR 高山本線活性化社会実験の一環として新駅設置(婦中鵜坂駅)

富山市では、「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」を推進するため、富山ライトレールに続く第2の活性化事業として、合併前の旧5町村を結ぶ南北交通軸であるJR高山本線を対象にJR西日本の協力のもと、増発運行を軸とした交通社会実験を平成18年10月より開始するとともに、沿線のまちづくりを推進した(富山市, 2020c)。

平成20年(2008年)3月、市からの新駅設置要望を受けて、JR西日本が速星駅と西富山駅の間に臨時駅として婦中鵜坂駅を開業した(富山市, 2020c)。当初は社会実験終了までの3年間限定であったが、富山市からの要望や同市の高山本線活性化策の取り組み、さらには安定的に一定の利用者が見込めること、地元住民による駐輪場の寄付や駅周辺の清掃など、地域に根ざした駅になっていることが、JR西日本からも評価され、所要の法手続きが認可されたことにより、平成26年(2014年)3月のダイヤ改正をもって常設駅となった(富山市, 2020c)。開業当初の平成20年度は、1日平均96人の利用者(乗車人数)であったが、平成30年度には平均222人が利用している(富山市, 2010; 2020d)。

### 3.4 市内電車の歴史

#### 3.4.1 日本海側初の路面電車の開通

富山と直江津を結ぶ富直線の開通を記念して、大正2年(1913年)9月1日から50日間、主に関東圏をターゲットにした、1府8県連合共進会(東京、富山、石川、福井、新潟、岐阜、滋賀、群馬、栃木)が開催された(富山市, 1987)。共進会はいわゆる大コンベンションで、期間中、各種の全国大会が、富山市内だけでも25件も開催され、加えて芸術文化等のイベントも催されるなど活況を呈し、77万6,400人が来場した(富山市, 1987)。

この時、浜田恒之助知事の強い要請により、共進会場と富山駅間に計画されたのが、路面電車の富山市街電気

鉄道である(富山地方鉄道, 1983; 富山市, 1987)。しかし、工事費の調達ができず、市内有力者らが設立した富山電気軌道(金岡又左衛門社長)に計画は引き継がれた(富山地方鉄道, 1983; 富山市, 1987)。資本金は23万円であった(富山地方鉄道, 1983; 富山市, 1987)。そして、9月1日、日本海側で初となる市電が、富山駅と会場前の小泉町間に開通し、近代都市への装いを新たにした(富山市, 1987)。運賃は、全線5kmを6区に分けて、1区間2銭とし、ほかに乗車1回につき1銭の通行税を取った(富山地方鉄道, 1983; 富山市, 1987)。財源対策にも知恵を出し、経済界などのステークホルダーの協力を仰ぎながら、道路空間を活用したこの市内軌道への投資が、今日の「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」の布石になっている。

#### 3.4.2 市営軌道への転換そして富山地方鉄道への譲渡

当時の地方都市では、市内軌道を一会社が経営することは困難であると考えられていた(富山地方鉄道, 1983)。軽便鉄道には法律に基づく補助金制度があったが、市内軌道には補助がなかったことも大きな理由の一つであった(富山地方鉄道, 1983)。

こうしたことから、県と市が市内軌道に対し、補助制度の創設や電柱に対する市税と軌道の敷地使用料の免除などを行った。その後、大正5年(1916年)11月には、呉羽山公園下まで市電が延長され、利用者が次第に増加したものの、経営不振により大正9年(1920年)7月1日に富山市に移管された(富山地方鉄道, 1983)。譲渡時の路線は総延長8.9km、車両は8両で、譲渡価格359,245円は市債で払われた(富山地方鉄道, 1983)。昭和2年から10年に至る9年間は、赤字経営が続き、売却問題にまで発展した(富山地方鉄道, 1983)。

昭和11年(1936年)4月15日、神通川廃川地の埋立地で開催された日満産業大博覧会にあわせて、宮下線(電気ビル前～赤十字病院前)が開業し、市民宿願の市内循環線の完成をみたほか、10月には富山駅前広場への乗り入れを実現し、さらに翌12年5月から運賃5銭均一制を実施した結果、経営は順調に進み、昭和16年度には乗車人員887万人、純益13万5千円余りとなった(富山地方鉄道, 1983)。

昭和18年(1943年)1月1日、陸上交通事業調整法により、富山電気鉄道を母体に富山県内のすべての私営・公営の鉄軌道やバス会社が統合されて富山地方鉄道が発足し、市内軌道も市から富山地方鉄道に譲渡された(富山地方鉄道, 1983)。創業者の佐伯宗義は、昭和5年(1930年)に富山電気鉄道を設立以来、「富山県一市街化」をスローガンに戦前戦後を通じ、生活交通を主力として県内交通の整備に尽力した(富山地方鉄道, 1983)。

#### 3.4.3 大空襲からの復旧と黄金期

昭和20年(1945年)8月1日から2日未明にかけての富山大空襲によって、市電の路面の破損状況が極めてひどかったことから、代行バスが運行された(富山地方鉄道,

1983)。折からの資材不足や資金不足の状況にもかかわらず、富山地方鉄道の懸命な努力により、昭和21年(1946年)1月14日、半年足らずで富山駅前と南富山間が復旧開通した(富山地方鉄道, 1983; 富山市, 1987)。全線が完全再開したのは昭和24年12月30日であったが、復興に向けて汗を流す市民にとって、大きな希望の灯となったことは想像に難くない。

その後、山室線(西町～不二越間)が昭和36年(1961年)7月18日に開通し、これと同時に富山大学～不二越間の運行も開始され、ここに、富山駅前～南富山の南北線、不二越～大学前の東西線、さらに丸の内～富山駅～通坊前(中教院前)～西町～丸の内の環状線が完成した(富山市, 1987)。この時期が市電の黄金期であった(富山市, 1987)。

総延長距離のピークは、昭和39年度から44年度までの10.7 kmであり、また、利用者数のピークは、昭和41年度の19,997千人である(富山地方鉄道, 1983)。

#### 3.4.4 モータリゼーションの進展による路線縮小

その後、モータリゼーションの進展により、利用者が減少し、路線縮小が相次いだ。昭和22年度以降、1千万人を超えていた利用者数も、昭和56年度について929万人となった(富山地方鉄道, 1983)。昭和59年(1984年)に山室線1.4 kmが廃止され、平成21年(2009年)の環状線化前の6.4 kmの路線となった(富山地方鉄道, 1983)。

しかし、「モータリゼーションの圧力に屈せず、鉄道や路面電車という地域資源を保持し続けてきた」(藤井, 2017)ことが、のちのLRT整備につながっていきわけであり、まさに歴史的な意義がある。

#### 3.4.5 全国初の上下分離方式(市内電車の環状線化)

こうした中、富山市ではコンパクトなまちづくりの取り組みとして、先に触れたように、平成18年(2006年)4月、富山港線において全国初の公設民営による本格的LRTとなる富山ライトレール(ポートラム)を開業した(富山市, 2020c)。

また、平成19年10月に施行された「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」を適用し、平成21年(2009年)12月、路面電車事業では全国初の上下分離方式による市内電車の環状線化を行った(富山市, 2020c)。

公設民営の考え方にに基づき、行政(富山市)が「軌道設備事業者」として軌道整備及び車両の購入を行い、民間(富山地方鉄道)が「軌道運送事業者」として車両の運行を行うもので、富山市には、コンパクトなまちづくりを民間活力により推進できるメリットがあり、富山地方鉄道には、施設新設による固定資産税・減価償却費の増大を避けることができるメリットがある。丸の内～大手モール～西町の約0.9 kmの軌道を新設することにより、既存の市内軌道とあわせて、1周約3.4 kmの環状運行を実現した(富山市, 2020c)。

これにより、

- 2つの都心核(富山駅周辺地区と平和通り周辺地区)の連携強化
- 都心エリア(436 ha)での回遊性の強化
- 南北接続後の路面電車ネットワークの形成

を図るものである(富山市, 2020c)。

また、環状線化事業の延伸区間の整備によって、車両、電停、車歩道等の意匠に統一感を持たせることにより、都心地区の顔となる魅力ある街路空間の創造に取り組んだ(富山市, 2020c)。

なお、平成23年(2011年)4月から、富山市、富山地铁、富山ライトレールが連携して、おでかけ定期券事業を実施している。市内在住の65歳以上の高齢者が、市内各地から中心市街地へ出かける際に、路線バスとともに1乗車100円で利用できる制度で、高齢者の外出機会の創出や健康寿命の延伸に寄与している(富山市, 2020e)。市内の高齢者の4人に一人がこの定期券を保有し、一日約1,400人が利用していることから、「中心部に大量の人々を流し込む新しい装置」(藤井, 2017)の一つといえる。

また、平成24年11月から「とやま花 Tram キャンペーン」を実施しているが、路面電車沿線の指定生花店で500円以上の花束を購入すると運賃が無料になるもので、華やかで明るい空間を演出し、「花で潤うまち」を創出している(富山市, 2020f)。

#### 3.4.6 路面電車南北接続事業

路面電車南北接続事業は、富山市の推進している公共交通の活性化のシンボルとして計画が進められ、富山駅南側の富山軌道線と北側の富山港線を新幹線・在来線高架下に新設する停留場で接続するもので、事業延長は約250 mである(富山市, 2020b)。

平成27年(2015年)3月の北陸新幹線開業にあわせた市内電車の富山駅への乗り入れ開始(0.3 km 延伸)が行われ、総延長は7.6 kmとなった(富山市, 2020b)。

そして、令和2年(2020年)3月には、本市のコンパクトシティ政策の一つの到達点である路面電車南北接続事業が完成し、富山駅を中心とした南北15 kmのLRTネットワークが形成された(富山市, 2020b)。

### 4. 3つのまちづくり

#### 4.1 第1ステージ: 都市計画黎明期の土木工事の英断(神通川の馳越水路工事と富岩運河の開削及び廃川地の埋め立て)並びに日本海側初の市電の開通

##### 4.1.1 頻発する大水害と大火

富山市の近代都市形成に向けた本格的な都市計画の歴史は、神通川の改修工事に始まる。市の中心部で大きく蛇行していた神通川は幾度も氾濫を繰り返し、市街地にたびたび甚大な被害をもたらしていた(富山市, 1987)。

また、城下町時代の屈曲した街路が残る市街地では大火が頻発した(富山市, 1987)。とりわけ、明治18年(1885年)の餌指町(中教院)の民家から出火した大火では5,925

戸が焼失したことから、火防線路（用水路）の建設が始まったが、明治32年（1899年）の大火で市内の過半が焼失したことから、市会で市区を防火的に改正し、水道を敷設し、道路を広め、道路の屈曲を直す決議がされた（富山市，1987）。市では、二度技師を招いて神通川や熊野川からの引水計画を作ったが、事業費が膨大であったことなどから立ち消えになり、昭和10年（1935年）10月、日満産業大博覧会の開催半年前に、人口の1/6をカバーする簡易水道が敷設されたが、都市の近代化は喫緊の課題であった（富山市，1987）。

高井進の著書『越中の明治維新』でも触れられているが、越中の分県運動の動機の一つが、「石川県が行政をつかさどっている限り、越中側で頻発する洪水被害の痛みを加賀側が切実に理解することができない」（高井，1984）ということにあったことはよく指摘されることであり、頻発する大水害の記録をみても、いかに治水事業が切迫したものであったかが理解できる（富山市，1987）。

明治時代、1,000戸以上が浸水した大水害は45年間で34回あった（富山市，1987）。明治20～30年代では、1年間に2～4回も水害に見舞われた年が9回もあり、1年おきに2～3回の大水害が繰り返されてきた（富山市，1987）。特に明治29年は1,000戸以上が浸水した大水害が4回も発生した（富山市，1987）（表2）。

#### 4.1.2 県の歳出に占める土木費の割合

ちなみに、石川県から分県した明治16年（1883年）の富山県の歳出は354千円で、うち土木費が112千円と全体の約32%を占めていた（高井，1984）。一方、石川県では教育費が突出して富山県の2倍ほどを占め、土木費の占める割合は約17%であった（高井，1984）。また、『富山県史通史編V』によれば、明治32年（1899年）から45年（1912年）までの北陸三県の予算を比較すると、全歳出のうち、土木費が占める割合は、富山県が40.3%、石川県が24.6%、福井県が37.7%となっており、富山県が圧倒的に高くなっている（富山県，1981）。

このように、富山県の土木費の大部分は水害対策費であったが、高井によれば、道路や橋は江戸時代からの受益者負担的な考え方から、地元の民費で支払うという習慣に基づくのが通例で、とても隅々まで行政の手が回らないのが実態であったとのことである（高井，1984）。

大きな土木事業のほとんどが県や国が主体となって行われ、災害復旧や耕地整理などは市と役割分担して実施されたと考えられる（白井，2005）。

#### 4.1.3 市の財政に占める公債・公借金の割合

市制施行から約10年間の富山市財政は、病院、学校、役所などの建設や、毎年のように発生する水害や火災をはじめ、コレラなどの伝染病等の対処に終始したといっても過言ではなかった（富山市，1987）。

そのことを端的に表しているのは、市財政の歳入のうち、市税以外で最も大きなものは、公債・公借金であったことである（富山市，1987）。

例えば、1,000戸以上が浸水した大水害が発生した明治23年（1890年）は、歳入の26.9%を公債・公借金が占めていた（富山市，1987）。また、大水害が4回発生した明治29年（1896年）の翌30年は、歳入の42.3%も公債・公借金が占めていた（富山市，1987）（表1）。県においても、明治29年、災害復旧のため、初めての県債が発行された（富山県，1981）。

公債発行の条件は、市制によって、「天災事変等やむを得ざる支出」などに限られ、内務大臣や大蔵大臣の認可も必要となることから、全国的にも稀にみる災害の多発地域の財政状況を反映するものであった（富山市，1987）。参考までに、明治32年（1899年）度の富山市の公債費の構成比は24.5%だが、全国の都市の平均は11.0%となっており、いかに富山市の割合が高かったかが理解できる（地方自治百年史編集委員会，1992）。

#### 4.1.4 馳越分水路の請願

ちなみに、明治23年（1890年）の大水害は、神通川堤防の決壊により、最高水位455cmに達したことから、床上200cmも浸水した（富山市，1987）。その範囲は61町村に及び、浸水家屋は5,540戸、周辺町村を含む流失田畑は、600ヘクタールにのぼった（富山市，1987）。また、翌24年にも大水害があり、被害者の多くが北海道や中新川郡下段村へ移住した（富山市，1987）。

また、明治29年（1896年）の7月の洪水では、浸水家屋が6,361戸にもものぼり、全市の約半分が浸水した（富山市，1987）。この年4回にわたる水害により全市の約3分の2が浸水する大惨事となり、市内の官民有志が「富山市水害救済義援金」を募集したほか、富山市会においては、洪水後ただちに「治水の件に付請願」を県当局に提出した（富山市，1987）。

その内容は、神通川の水防は幅員の拡張だけでは解決せず、「鶴島村から百塚村へ分水路を開削して、水勢を抑えなければならない」という馳越分水路案を提起したものであった（富山市，1987）。

表2：富山市の水害回数（1,000戸以上が浸水した大水害）

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計	年間頻度 (%)
明治			1	2	3	4	12	6	5	1			34	75.6
大正						2		1	1				7	46.6
昭和(20年まで)								1					1	5

出典：富山市史通史下巻。

#### 4.1.5 神通川の改修工事（馳越工事）

こうした中で、ついに県事業として明治34年（1901年）に馳越工事が着工され、延長1,566 m、幅421 mの大排水路が設けられた（富山市, 1987）（図4）。これに伴い、新たな堤防が左岸に1,512 m、右岸に1,375 m築かれ、同時に神通大橋の架橋も行われた。明治36年（1903年）に馳越工事は完成したが、川底に沈んだ村もあり、多くの住民が移転を余儀なくされた（富山市, 1987）。家屋の移転は284戸に達し、移転補償費は37,118円90銭で、総工費は273,643円であった。『橋北夜話』（五十嵐, 1987）には、「この大工事を推進するため、愛宕村、畑中村、四津屋村の全部または一部から神通町へ家屋を移させたので、神通町は移転地と呼ばれた。」と記載されている。いずれにしても、多くの住民の協力によって、大土木事業が実施されたことが理解できる。

この馳越工事は、「富山城下町という歴史的な地域資産への投資」（藤井, 2017）といえる。

そして、流水のほとんどは新河道へ流れ、旧河道は廃川地化していき、やがて荒地となって市街地を南北に分断し、その処分や活用方法が新たな課題となった（富山市, 1987）。

また、神通川の河口に位置した東岩瀬港は、馳越水路工事の影響で土砂が流れ込み、次第に機能を失っていった（富山市, 1987）。

一方、明治32年（1899年）3月に北陸線が富山まで開通し、田刈屋に仮設の富山駅が作られた（富山市, 1987）。馳越工事の完了後、明治41年（1908年）11月に現在地で開業し、以来、多くの鉄道線路により次第に南北市街地の分断化の淵源となっていった（富山市, 1987）。

#### 4.1.6 神通川の改修工事の完成・東岩瀬港の修築工事

大正3年（1914年）8月の豪雨で神通川や井田川、山田川、

熊野川、白岩川などの堤防が決壊し、明治29年（1896年）来の大洪水となった。有沢橋や富山大橋、そして市電が走る桜橋など主要な橋はすべて流失し、また、北陸線は呉羽・水橋間の線路が破壊され交通途絶となった（富山市, 1960; 1987）。

県は、飛騨地方などの水源の踏査を行い、水防林の植樹や堤防の増強、用水取水口の改良などを検討した（富山県, 1941）。内務省の土木局長や技術課長らは惨状を視察し、被害の大きさから、復旧工事のみに補助を行うという従来の方針を変更し、川幅の取揃工事なども国庫補助対象とすることを決定した（富山県, 1941）。また、市町村においても洪水後の耕地整理に莫大な予算を投じなければならず、県民に対して経費節減を求めている（富山県, 1941）。

神通川は延長約120キロもあり、その半分近い距離が岐阜県を流れているため、下流部を改修し堤防の嵩上げをしても、上流からの土砂が河床に堆積するため、治水の効果があがらないことから、当時の浜田知事や県会は、水禍の根源を断つためには上流部も富山県に所属させ、植林の奨励や開墾の制限など、一貫した治水対策をとらなければならないという認識をもっていた（富山県, 1941; 富山市, 1987）。このことから、神通川改修をめぐって岐阜県の大野郡・吉城郡の二郡を富山県に合併しようという意見書が、大正3年11月の通常県会において議決され、県会議長浅野長保から内務大臣大隈重信へ提出されたが、岐阜県側は猛然と反対運動を起し、その実現をはばんだ（富山県, 1941; 富山市, 1987）。

行政区画の変更は容易なものではないが、このことがきっかけとなって、治水対策も国の直轄事業として広域的に施行され、水害も次第に減少していったことの意義は非常に大きい（富山市, 1987）。

神通川下流にある富山の治水事業の効果をあげるため

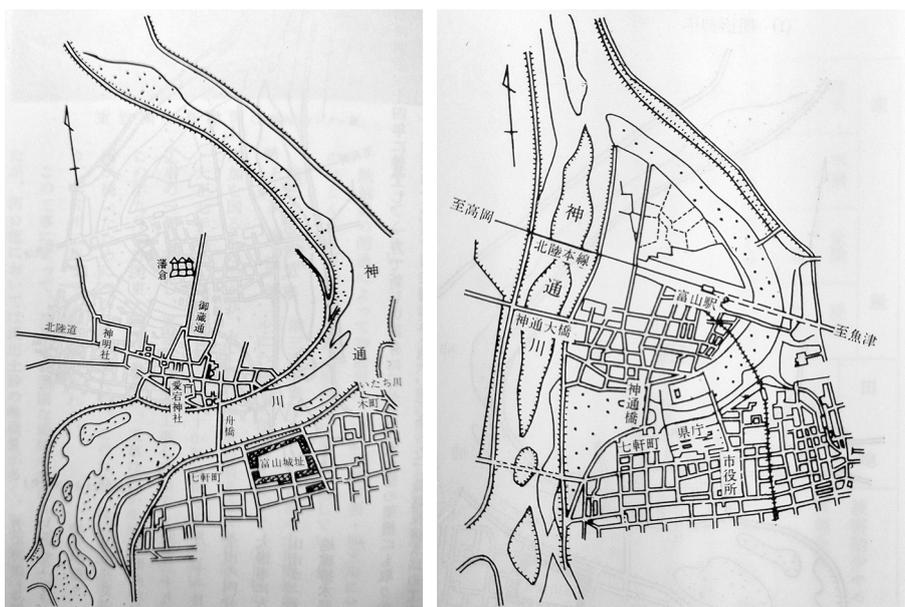


図4：明治初年（左）と昭和初年（右）の神通川  
出典：富山市史通史下巻。

には、上流域にある飛騨地方の対策も不可欠であるというまちづくりの第1ステージの考え方は、平成17年の大合併における、「神通川の川上から川下までの一体感の醸成」という理念や県境を越えた「飛騨地方との交流事業の推進」といった、まちづくりの第3ステージにもつながるものである（富山市，2007）。

そして、大正7年（1918年）5月、神通川の第3次改修工事が国の直轄事業として開始されたが、谷口部の大沢野地内から海までの約22kmにわたる総合的な見直しによって、川幅の拡大や堤防の強化を図るものであった（白井，2005）。しかし、その後の関東大震災や経済不況により、当初10年だった工期が大幅に延長され、昭和13年（1938年）3月に工事が完成した（白井，2005）。明治30年（1897年）に始まった第1次改修工事からこの第3次改修工事の完成によって、昭和以降の大きな水害はわずか1件しか発生していない（白井，2005）。

すなわち、このまちづくりの第1ステージにおける治水事業によって、富山市の都市レジリエンスが大きく向上し、市民の命や暮らしが守られ、橋梁や市内軌道など、まちづくりの第2、第3ステージにつながる都市インフラが構築された。

一方、明治期、神通川の上流水源地の荒廃や馳越線の完成などによって、河口において流出土砂が多く堆積したため、東岩瀬港は水深が不足して汽船の寄港が困難になった（富山市，1987）。

このため、東岩瀬港の修築を求めて、富山県会、富山市会の建議が内務大臣に提出され、さらに富山市や富山商業会議所が県に働きかけた（白井，2005）。その結果、大正11年（1922年）に神通川第3次改修計画が変更され、

東岩瀬港の修築計画が組み込まれた（白井，2005）。

大正11年4月、河口と港を分離する工事が始まったが、大正14年に再び第3次改修計画が変更され、神通川河川敷のすべてを港域に利用することとなり、大正15年（1926年）7月には港と川が分離し、昭和3年（1928年）3月に工事が完了した（白井，2005）。

#### 4.1.7 富岩運河の開削工事と廃川地の埋め立て

こうした中、これまで神通川が担っていた富山湾から市の中心部に至る水運ルートの機能が失われたため、昭和3年（1928年）に都市計画法に基づく本市の都市計画案（運河事業・街路事業・土地区画整理事業）が認可され、昭和5年（1930年）に、富山駅北から東岩瀬港までの約5.1kmの富岩運河の開削工事と、その掘削土を利用して、まちづくりの大きな課題となっていた廃川地約120haを埋め立てる工事が始まった（富山市，1987）。

埋め立て地には、昭和8年に神通中学（現在の県庁敷地）、昭和10年8月に県庁（現在の城址公園）、12月にNHK、そして11年3月に市内で最初の洋式ホテルとなる電気ビルなどが建設されたほか、運河周辺には日満アルミなど多くの工場が誘致された（富山市，1987）。

さらに、昭和11年（1936年）4月15日から6月8日までの55日間、廃川地を会場に市が日満産業大博覧会を開催した（富山市，1987）。この博覧会は、富山市が日本海側の重要都市であることをアピールし、近代的な工業都市へとさらに躍進することを期待して開催されたもので、現在の県庁東側から電気ビルまでの間の敷地約5万坪に、本館や富山県館、電気と工業館や観光館、鉄道館、航空館など、17のパビリオンをはじめとする30ほどの建

表3：まちづくりの第1ステージ

	22年（1889年）4月	市制施行
	23年（1890年）10月	大水害（4,697戸浸水）
	24年（1891年）7月	大水害（5,540戸浸水）
明治時代	29年（1896年）7月	大水害（4回、7月には6,361戸浸水）
	32年（1899年）3月	北陸線が田刈屋地内の富山仮駅まで開通
	34年（1901年）1月	神通川馳越新設工事（延長1.6km：排水路工事施工、神通大橋竣工）（～36年）
	41年（1908年）10月	富山駅が現在地に移転開業（市街地の南北分断の淵源となる）
	43年（1910年）9月	大水害（1,323戸浸水、有沢橋、荻浦橋なども落橋）
大正時代	2年（1913年）4月	市電開通（富山駅、小泉町間：富山電気軌道（株）日本海側初の路面電車）
	3年（1914年）8月	大水害（6,850戸浸水、有沢橋、連隊橋など流出）
	7年（1918年）10月	神通川改修工事
昭和時代	3年（1928年）3月	都市計画案の国の認可及び市会の議決
	6年（1931年）6月	富岩運河及び廃川地埋立工事起工式
	9年（1934年）10月	高山線全線開通
	10年（1935年）1月	富岩運河工事完了
	10年（1935年）3月	廃川地の埋立工事完了
	10年（1935年）8月	富山県庁完成
	11年（1936年）4月	日満産業大博覧会（富山市主催）：廃川地埋立地で開催（～6月）
13年（1938年）3月	神通川改修工事完了	

物が設置され、会期中の入場者数は91万3千人に達した(富山市, 1987)。

#### 4.1.8 路面電車など交通インフラの整備の推進

第3章で触れたように、大正2年(1913年)9月に1府8県連合共進会の開催にあわせて日本海側初の路面電車が運行されたが、この日満産業大博覧会開催にあわせて、電気ビルから日赤を結ぶ市電の宮下線が開業し、市内循環線が完成するなど、市街地の整備が大きく進展した(富山市, 1987)。まさに先人の知恵で一石三鳥の大土木事業や都市計画事業が行われた。

また、交通面をみると、昭和8年(1933年)10月に倉垣に富山飛行場が建設され、翌9年5月に、東京～富山間定期航空路が開設されたほか、7月に名古屋～富山間、翌10年6月に大阪～富山～新潟の定期航空路が開設された(富山市, 1987)。さらに、昭和9年10月に、高山線が開通したほか、翌10年11月に北陸随一の鉄筋コンクリート橋として富山大橋が竣工する(富山市, 1987)など、次のステージに向けたインフラが整備された。

そして、大都市化に向けての合併(市の面積約90km<sup>2</sup>)も進められ、昭和10年に奥田村、11年に麩川地域、12年に山室村の一部、15年に東岩瀬町や神明村等、17年に堀川町等が合併した(富山市, 1987)。

#### 4.1.9 第1ステージのまとめ

第1ステージは、神通川の土木事業により長年の悲願であった治水対策が講じられて都市のレジリエンスが大きく向上した時期である。

他方、馳越工事に起因して流出土砂が堆積した東岩瀬港の浚渫や、新たな水運ルートを担う富岩運河の開削並びに運河周辺への工場や住宅の集積、さらには中心部で市街地を分断していた神通川麩川地の埋め立てによる開発など、次のステージに向けたまちづくりが大きく前進した。また、コンベンションなどの開催にあわせて市電の開業や路線の充実が図られるなど、第2、第3ステージに繋がる交通インフラの充実が図られた時期である。

昭和初期、経済恐慌下という暗い世相にありながら、先人が「大富山」建設を目指したことは特筆に値するものであり、先人の意気込みや知恵が、綿々と現在のまちづくりに繋がっている。

### 4.2 第2ステージ：戦災復興(都市計画道路の整備と市電の復旧等)並びにソーシャルキャピタル(社会的な絆・市民の協同行動)

#### 4.2.1 富山大空襲

昭和20年(1945年)8月1日夜半から2日未明にかけて空襲により、市街地の約99.5%が焼失し、地方都市としては人口比で最も多くの犠牲者を出すに至った(富山市, 1987)。罹災面積約417万2,700坪、罹災世帯24,914世帯(罹災率75.5%)、罹災人口109,592人(罹災率66.0%)、重軽傷者数7,900人(4.7%)、死亡者2,275人(1.3%)という甚大な被害を受け、市民生活にとって不可欠な官公

庁、病院、学校、主要会社や工場などのうち、市街地に所在したほとんどの建物が焼失し、応急措置が求められていた(富山市, 1987)。

驚くべきことに、空襲直後に、岡本茂知事と石坂豊一市長が、焼失を免れた県庁で対応を協議した(富山市, 1987)。市役所の仮事務所を県庁の車庫に移して、救護所や食料対策、収容所、死体収容所などの戦災応急措置を取ることを政府の指示に先駆けて決定した(富山市, 1987)。9月に市役所内に復興部を新設し、復興審議会を設置した(富山市, 1987)。

10月28日、連合軍が富山に進駐し、電気ビルを接収して軍政を行い、進駐軍幹部の宿舎が富山城址の一面に建設された(富山市, 1987)。岡本知事は民心の動揺を懸念して談話を発表。これ以後、富山市政は占領軍の管理下に置かれた(富山市, 1987)。

#### 4.2.2 戦災復興都市計画の第1号

終戦後、わずか半年で、7,500戸ほどのバラック建ての家が建てられ、3分の1が復興の手応えをつかんだと言われる(富山市, 1987)。市は家庭薬や障子紙などを配給したほか、新富町に直営の浴場を開設した(富山市, 1987)。また、富山駅前や西町、山室駅付近の3か所にヤミ市が出現したが、年末にかけて占領軍の援護物資の配給や鉄道を中心とする輸送力の回復もあって食糧事情にも好転の兆しがみられた(富山市, 1987)。

昭和20年12月29日、富山市は全国115の戦災復興都市計画の第1号の認可を受け、県庁線(城址大通り)と総曲輪線(平和通り)を、新生富山市の骨格となる中心街路とし、駅前と総曲輪地区の二大拠点開発構想が採用され、工業地帯を不二越工場及びいたち川の外側、駅北の神通川沿いに限定するなど、周辺産業の立地や土地利用計画などが考慮されていた(富山市, 1987)。翌21年1月、神通川右岸の堤防で復興第1号の杭打式が行われ、同年12月に富山復興都市計画事務所が設置された(富山市, 1987)。測量図の調整から始め、1年間で約300万坪の現地測量と製図を完了し、換地等が進められた(富山市, 1987)。

#### 4.2.3 困難の連続であった区画整理事業

用地買収による整備は困難なため、県施行による区画整理事業方式がとられたが、所有者を探すのも容易ではなく、もとより換地の合意は簡単には得られなかった(富山市, 1987)。

当初、富山駅前一角にヤミ市が出来ていたが、当時、駅前整理の交渉にあっていた県の復興都市計画事務局長であった近石義巳は、『富山戦災復興誌』で次のように述べている。

「時に駅前整理は難航中の難航であった。(中略)説得に次ぐ説得を三日間、関係者の会合を求めては低姿勢に先方の感情の機微に触れないように努力をつづけたが一向に考慮してくれて居る様子も見えず、只前言を

繰り返すのみで（まあ出来るものならやってみなさいヨ）という態度である。」

まさに困難の連続であったが、近石が辞職覚悟で駅前広場の立ち退きを強制執行で実施した結果、10日間で約18,000 m<sup>2</sup>の広場用地は確保され、1か月後には舗装が完了し、復興事業の礎石が出来たとある（富山市，1972）。

一方で、自らの財産を寄付して区画整理事業に協力した市民もいて、県や市の努力もあって建物移転は昭和36年（1961年）度まで約6,700戸進んだ（表4）ほか、墓地の移転は昭和34年（1959年）度まで約3,500坪、電柱移転は昭和35年（1960年）度まで約1,700本となった（富山市，1972）。

表4：建物移転

年度別	数量（戸）	移転費（千円）
昭和22年	87	975
23年	150	2,261
24年	329	7,049
25年	603	17,291
26年	615	20,347
27年	974	32,928
28年	1,106	40,813
29年	560	20,792
30年	165	5,923
31年	282	18,533
32年	454	24,047
33年	592	24,425
34年	348	16,252
35年	192	17,939
36年	275	36,160
計	6,732	285,735

出典：富山戦災復興誌。

戦災復興事業は、戦争による被害の救済にあるところから、当初、政府の方針として負担割合は、国8割、県1割、罹災市1割と決められていたが、マッカーサー司令部は、戦争は日本が仕掛けたもので、戦災は一般災害と同様で、国の補助は5割にすべきであると、政府の方針が変更された。これに伴い、富山市の戦災復興地域も当初の360万坪から、170万坪にするよう下命があった（富山市，1972）。

富山市の戦災復興事業は、当初から知事施行として実施され、復興事業の施行期間は、昭和25年（1950年）度から29年（1954年）度までの5か年計画で、総工費3億3千万円に決定された（富山市，1972）。しかし、その後の経済情勢の変化などから、国の方針や県、市の実施方針がしばしば修正変更され、昭和34年度以降の収束事業実施に当たっては、街路、水路、公園等の工事面については市が担当し、確定測量、換地計画、清算事務、建物

移転、宅地造成は県において実施することとなった（富山市，1972）。昭和41年（1966年）9月30日、完成式が行われ、昭和21年に始まった街路、公園、換地などの復興都市計画事業は、総事業費約17億円で計画どおり遂行され、換地処分が伴う清算事務だけを残すだけとなった（富山市，1972）。

#### 4.2.4 富山駅舎の整備

戦災復興で象徴的な建物の一つが富山駅舎であった。国鉄、富山市、富山商工会議所、富山県の四者が協議の結果、鉄筋コンクリート3階、総工費1億5千万円で、1階は鉄道、2階は商工会議所（ステーションデパート）、3階は県と市の物産売り場として、昭和27年（1952年）1月に着工されたが、県議会は、魚津や出町などの他駅からは補助金の申請がないとの理由で、富山駅への補助金交付を否決したため、工期への大きな影響が懸念された（富山市，1972）。しかし、昭和10年（1935年）度に竣工された県庁の整備（100万円）に、市が30%（30万円）負担していたことから再考すべきであるとの市から県議会への強い申し入れにより、2,400万円の補助金交付が決定され、予定どおり昭和28年（1953年）10月に第2期工事も竣工した（富山市，1972）。市当局と県側の緊張関係の中で、効率的な財源確保に努めながら、プロジェクトを推進していこうとする気概が伝わってくる。

#### 4.2.5 富川市長の英断（市庁舎、富山城、公会堂の整備）

戦前、地権者の同意が得られず、手を入れられなかった旧城下町地域が、復興に向けて一丸となった市民の理解と不断の努力により整備され、大空襲からわずか9年後の昭和29年（1954年）4月には、戦災からの復興を記念して富山城址を中心に富山産業大博覧会が開催された（富山市，1987）。

『富山市史通史下巻』によると、当時、博覧会の会場となった市庁舎については、何よりも優先して建設すべきであるという意見と、戦災市民が半数以上復帰してから建設すべきとの意見に二分されていた。

公選初代の尾山三郎市長（昭和22年～昭和25年）は、罹災市民が、甲号（6坪）、乙号（9坪）、丙号（12坪）のバラック住まいの現状に鑑み、戦災復興の度合いを見定めながら市庁舎を建設すべきであるとの方針を出し、2代の富川保太郎市長もそれを踏まえ、昭和28年頃から議会と数回熟議の上、建設を決定した（富山市，1987）。市庁舎は、建坪2,400坪、3階建て、総予算2億4千万円であったが、当初、工事費と予算の開きがあまりにも大きく、何度も事業者と折衝のすえ、請負金前渡しという方法で契約にこぎつけた（富山市，1987）。

産業大博覧会の開催を期に、廃藩置県以降、県が管理していた城址が市の管理に移ったが、荒廃が甚だしかったため、市はお濠全体の浚渫や石垣の増設、築堤、松川の架橋、北側低地の土盛り、泉水の新設に約3,000万円を投じ、さらに約4,500万円をかけて市民待望の富山城（天守閣）を建設した（富山市，1987）。

このように、富川市長の英断で、復興のシンボルとなる市庁舎、富山城（郷土博物館）、そして当時、日本三大公会堂の一つに数えられた市公会堂が同時に整備されるとともに、昭和30年（1955年）3月、幅員36mの城址大通りが完工し、近代的な街並みが整備されたことにより、城下町時代から頻発していた大火はほとんど発生していない（富山市, 1987）。

#### 4.2.6 ソーシャルキャピタル（社会的な絆・市民の協調行動）

富山市の戦災復興事業は、市長や県知事などのリーダーシップだけではなく、経済界や市民などのステークホルダーの協力があって成し遂げられたことを示す資料として、当時、市の収入役であった桃井菊次郎が『富山戦災復興誌』に寄せている一文がある。桃井は、焦土から奮起した市民や企業などの献身的な協力の例として、

- 市民が学校校舎や体育館建設並びに街路整備舗装など、公共事業にも自発的に協力して復興を支えたこと
- 富山地方鉄道が交通機関の公共性と重要性を自覚され、資材の入手が困難にもかかわらず、焼失した市内軌道の 신설、車両の増加など近代的交通機関の完備に努力したこと
- 北陸銀行が、市の要望に応え、昭和20年度に1,000万円（戦災復興応急処理費）、昭和29年度に市庁舎、公会堂、富山城の建設や産業大博覧会の開催資金に対し融資したこと
- 北陸電力が、罹災区域約400万坪にわたる焦土全域に（長期にわたり無料で）街灯を点灯してくれたこと

などを挙げているが、ソーシャルキャピタル（社会的な絆・市民の協調行動）が機能している証であると言える。

昭和41年（1966年）に戦災復興事業が完成し、爾来、富山市は、各種都市機能が充実した日本海側有数の中核都市として再生を遂げることとなった（富山市, 1987）。

#### 4.2.7 第2ステージのまとめ

第2ステージは、空襲で焦土と化した市街地の復興を、占領下をくぐり抜けて成し遂げた時期である。その要因として、戦災復興都市計画を全国でいち早く認可に導いた市長や県知事の政策実現のスピード感と、戦災によってより広い見地から将来のまちづくりを考えようとした市民や経済界の協調行動などがあげられる。

これらのことにより、当初、権利者との合意が非常に難航していた区画整理事業が進展し、近代的な街並みが整備されるとともに、第3ステージに繋がる市電網が整備された。さらに復興のシンボルとなる富山駅舎の建設や産業大博覧会の会場となった市庁舎、富山城、公会堂などが建設され、市民に未来への希望を与えるなど、都市レジリエンスが強化された時期である。

一方で、急速なモータリゼーションの進展に伴い、道路網が市の中心部から徐々に郊外に向けて整備されて

表5：まちづくりの第2ステージ

昭和時代	
20年（1945年）8月1日	富山大空襲（深夜）
20年（1945年）8月2日	岡本知事と石坂市長が県庁で対応を協議し、国に先駆けて応急措置の決定
20年（1945年）9月	市役所に復興部を新設し、復興審議会が設置される
20年（1945年）12月	国から復興都市計画事業の認可（第1号）
21年（1946年）1月	復興第1号の杭打式（神通川右岸堤防）
22年（1947年）1月	復興都市計画事業（約300万坪→約170万坪に調整（～41年（1966年））
30年（1955年）3月	都市計画道路県庁線（城址大通り：幅員36m）完工

いく中で、自動車保有台数も大きく増加した（富山市, 1987）。

公共交通を交通手段として利用する人は年々減少し、公共交通の衰退が社会問題となってきた時期でもある。

#### 4.3 第3ステージ：コンパクトなまちづくりによって実現された路面電車南北接続事業の完成（市民百年の夢の実現）

##### 4.3.1 コンパクトなまちづくりの表明

人口減少及び少子・超高齢化の中で、近い将来の経済と税収の縮小に伴い、行政水準を下げるのか負担を上げるのかといった都市経営の問題や、魅力的な雇用の場の消失による若者の流出などによる人口減少の加速化が、地方都市共通の課題となっていた。

富山市では、車に依存した暮らしから、車も公共交通も使う暮らし方にシフトさせることや健康寿命の延伸等による若者の将来負担の軽減を図ることなどで、経営者や社員そしてその家族にも選ばれるまちとなることを目指した。人口減少が避けられないとしても、マイルドに減っていく都市にするためには、都市の構造を変えることが必要であり、平成14年に市役所のほぼ全部局の中堅職員から成るコンパクトなまちづくり研究会を設置した（富山アーバニズム研究会, 2020）。

平成15年（2003年）3月市議会定例会の提案理由説明の中で、森雅志市長は、「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」に取り組む決意を表明した（富山市, 2020c）。

おりしも、その3年前の平成12年（2000年）11月6日にOECDが、「日本社会の経済停滞は、都市政策の不備にある」と警告していたが、富山市が本格的な人口減少社会の到来と超高齢社会の進行を見据え、将来世代のために一刻も早く持続可能な都市構造への転換に手を打つため、コンパクトなまちづくりに政策の舵を大きくきったことは、わが国の都市計画の歴史の中でも極めて意義がある（国土交通省, 2000）。

自動車を利用できない市民のモビリティに対する懸念は、高齢化の進行に伴いさらに加速化していく。また、人口の減少は、結果として都市のインフラ及び公共施設に対する1人あたりの維持管理費を上昇させることに加え、さらなる都市の膨張は、インフラ投資及び維持管理コストを上昇させていくことになる(OECD, 2013)。

平成17年(2005年)3月、コンパクトなまちづくり研究会の報告書を踏まえ、「富山市総合的都市交通体系マスタープラン」が策定され、その中で、富山ライトレールのモデル化と公共交通の基盤づくりを通じた市民合意形成による公共交通志向型のまちづくりが位置付けられ、富山市の将来都市像「コンパクトなまち」の考え方が示された(富山市, 2020c)。平成20年3月、「富山市都市マスタープラン」が策定され(富山市, 2008)、「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」が理念として掲げられ、以後、すべてのまちづくり計画において、このコンセプトが貫かれることとなった(富山市, 2007; 2017)(図5)。

薄く広がる市街地では、人口減少や少子高齢化、環境問題などに対応できないので、「串(一定水準以上のサービスレベルの公共交通)とお団子(串で結ばれた徒歩圏)の都市構造」によるコンパクトシティ構想の実現に取り組んだ(富山市, 2020c)。その3つの柱として、

- 公共交通を公共財とみなして、積極的に投資して活性化を図ること
- 市街地の拡散傾向に歯止めをかけるため、都心部(436ha)や公共交通沿線居住推進地区(3,440ha)に緩やかに居住誘導を行い、生活の諸機能や都市機能を集約させること
- 都市の顔である中心市街地の活性化を図ること

が掲げられた(富山市, 2020c)。

#### 4.3.2 平成の大合併

平成17年(2005年)4月1日、1市4町2村の合併により新富山市が誕生し、人口は42万人となったが、面積は208.8km<sup>2</sup>から1,241.7km<sup>2</sup>と約6倍となり、全国11位、中核市で1位の広さとなった(総務省, 2020a; 富山市, 2007)。

県の約3割を占める市域となり、低密度化に一層拍車がかかった(富山市, 2007)。

こうした中で、「神通川の川上から川下までの新市の一体感の醸成」や「地域の均衡ある発展」が求められるとともに、将来市民に負担のかからない、持続可能なまちづくりへの取り組みが喫緊の課題となっていた(富山市, 2007)。

このため、全市域において小学校単位で地区センターを設置するとともに、中山間地域での消防力を強化するなど、きめ細かな行政サービスに努めながら、20年後、30年後を見据えた持続可能なまちづくりとして、「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」を推進し、より上質なまちの実現を目指すこととした(富山市, 2007; 2020c)。

なお、まちづくりの第1ステージでは、屈曲した街路により大火が頻発したが、第2ステージでは、戦災復興により整然とした街路が整備され、大火は激減した。さらに、第3ステージでは、消防団や市民の努力により、出火率は大幅に減少し、平成3年(1991年)以降、富山県の出火率は連続して全国で最低(1.6件/万人(平成30年))となっている(消防庁, 2020)。

#### 4.3.3 富山ライトレールの開業

平成15年5月、森市長は、JR西日本から老朽化した鉄道(富山港線)を引き継ぎ、将来、市内電車と接続することを前提に、その再生を図ることを議会で表明した(富山市, 2020c)。しかし、老朽化した鉄道を路面電車に転換してその再生を目指す取り組みは、国内に参考事例が見当たらず、LRT化による再生も日本で初めての試みとなっ

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

<概念図>

富山市が目指すお団子と串の都市構造  
串：一定水準以上のサービスレベルの公共交通  
お団子：串で結ばれた徒歩圏

<実現するための3本柱>

- ①公共交通の活性化
- ②公共交通沿線地区への居住推進
- ③中心市街地の活性化



図5：富山市のまちづくりの基本方針

出典：富山市都市マスタープラン。

た(谷口, 2020)。

平成11年(1999年)に、JR西日本は、富山港線を路面電車化により再生を目指すバイバルプランを県に提案するとともに、並行在来線であることを主張したが、県はこれを否定し、事業主体が誰になるのかが決まっていなかった(谷口, 2020)。また、在来線富山駅高架化については投資効果が期待できない富山港線は含まれず、それ以外の方法で存続させる手法を提案する必要があった(谷口, 2020)。平成14年1月の選挙で当選した森市長は、富山港線については、県とJRの協力を得ながら富山市が責任をもって取り組むことを決断し、連続立体交差事業の国の条件である富山港線の存続手法として路面電車に転換し、将来、在来線と新幹線富山駅が高架で整備されたあと、南北の路面電車を高架下で富山軌道線と接続する案を表明した(谷口, 2020)。

一方、鉄道運輸機構からは、平成18年(2006年)春に新幹線富山駅の着手の予定であることが伝えられており、同駅整備が最優先であったため、富山港線の整備期間は3年しかなかったが、関係者の大きな努力により、平成18年4月に富山ライトレールは開業した(谷口, 2020)。

市長の強力なリーダーシップのもと、市では常に都市経営を意識しつつ、マーケティングの視点も取り入れながら事業の成果を検証し、施策の展開を進めてきたが、とりわけ、大規模な投資を伴う公共交通機関の整備は、郵政民営化などが進められていた当時としては、まさに画期的であり、いわゆる逆張りの施策であったと市長も述べている(事業構想, 2014)。

国の制度においては、これまで、路面電車については、整備支援的な観点からの事業はなかったが、利便性や経済性に優れ、排気ガスによる環境汚染もないことから、効率的な整備を行えば、道路交通の円滑化にも寄与するという考えに基づき、「路面電車走行空間改築事業」が創設された(神田, 2009)。国が道路整備の一環として路面電車への支援を可能にする政策転換を行ったことを示すもので、平成10年(1998年)度に、道路事業及び街路事業に正式に「路面電車走行空間改築事業」が補助事業の採択基準に位置付けられることになった(神田, 2009)。

また、平成18年(2006年)4月、移動困難者への対応、環境負荷の低減等、LRTの特性に着目し、その整備促進により、人と環境にやさしい都市基盤施設と都市交通体系の構築、生き生きとした魅力ある都市の再生を図ることを目的として「LRTプロジェクト実施要綱」が国において策定された(神田, 2009)。

事業実施にあたっては、国の「路面電車走行空間改築事業」の適用を受けるとともに、LRTプロジェクトに基づく支援を受けた最初の事例となった(神田, 2009)。

このLRT開設には、さながら国の制度が富山市の施策をリーディング・ケースとしてサポートするかのよう軌を一にして整備されている点が非常に大きい。

LRT導入が円滑に進んだ他の理由としては、

- まちづくり基本方針の明確化や市民への説明と合意形

成

- 公設民営の考え方の導入
- 施設規模のスリム化
- 交通管理者や交通事業者との円滑な事業調整

などがあげられる。

税金を使ってLRTを整備することや、中心市街地に重点的に税を投入するという、これまでとは違うビジョンを説明するために、市長自らが住民を説得するために何度も現場に足を運び、説明会は年間120~130回に及んだ(自治体通信, 2016)。

その結果、行政が積極的に投資して、質の高い公共交通を維持することが、超高齢社会において、車に頼らない、歩いて暮らせるまちづくりの実現に繋がるものであり、一定の人口を誘導することで民間投資が進み、地価が支えられることで税収がアップし、拡散による将来の市民負担を防ぐことができること、中心市街地への集中的な投資は、税の還流という観点からも合理的であり効果的であるという政策の理念に共感してくれる市民が増えていったことは特筆に値する。

本事業の意義としては、望月明彦・中川大・笠原勤が分析しているように、「採算だけを議論するのではなく、市全体に及ぼされる外部効果が重要であることを明示したことによって、赤字ローカル線と評価されてきた富山港線に公的投資を行うことの根拠が明らかとなったこと」と、「単独の事業ではなく市全体の進むべき方向に向けての第一歩であることを示したことによって沿線地区以外の多くの市民の理解を得ることに役立ったこと」があげられる(望月他, 2007a)。

富山ライトレール利用実態調査では、運行本数の大幅な増加や運行時間帯の拡大、低床車両や電停の整備などバリアフリー化などにより、便利で安心して利用できることから、約9割が路面電車事業を評価しているという結果が出ている。利用者のうちの20.5%が新規利用者であり、また、手段転換については、地鉄バスからの乗り換えが13.3%、自動車からは11.5%であった(富山市, 2020g)。

言い換えれば、サービス水準の向上に対する評価が、他の手段からの転換や新たな利用を促し、利用増進に繋がっている(望月他, 2008)。

また、事業の効果としては、高齢者や女性等の交通弱者の活動の活発化に繋がるなど、沿線地域の住民の交通行動の変化があげられる(望月他, 2007b)ほか、終点駅のある岩瀬地区の修景事業(平成17年度から19年度)などにより、店舗の改修や新規店舗の立地が進み、観光的な付加価値が向上したことがあげられる(望月他, 2007a)。

富山ライトレールについては、旧富山港線の線路施設を、ほぼそのまま活用できたことや軌道の新設が1.1kmにとどまったことなどにより、7.6kmを約58億円で整備できたことから、過大な投資を避けつつ、高頻度運行の実施や低床車両の導入による利便性の高い施設の整備が

表 6：富山港線路面電車化事業費

種別	事業費	財源内訳					
		国費	県費	市費	事業者	連立事業	
施設整備	併用区間	1,539	457	28	428	244	382
	専用区間	2,442	17	9	9	508	1,900
車両整備		1,690	79	40	40	550	982
IC カードシステム		150	38	19	19	75	-
バス代行		36	-	-	-	-	36
合計		5,857	591	96	496	1,377	3,300

注：単位／百万円。

実現した（表 6）。

#### 4.3.4 市内電車環状線化事業（「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」の適用）

富山駅周辺地区と富山市中心商業地、平和通りの間は、約 1.2 km 離れており、この区間のアクセスの強化はかねてからの課題であった（富山市, 2020c）。このことは、昭和 20 年の戦災復興計画都市計画で、二大拠点開発構想が採用されたことに遡る（富山市, 1987）が、中心市街地全体の回遊性と魅力の向上、南北接続後の路面電車ネットワークの形成を図るため、北陸新幹線開業前に市内電車を環状化するものである。

しかし、軌道法では、上下分離が認められていなかったため、市は国に対して軌道の上下分離を可能とするよう要望してきた。

こうした中、国ではかねてより、LRT 法案が検討されてきたが、平成 19 年（2007 年）10 月 1 日に施行された「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」によって、わが国の法体系で初めて LRT に関する定義が明示され、さらに、軌道上の上下分離方式が法的に明らかにされた（神田, 2009）。

- より優れた加速及び減速の性能を有し、振動を抑える効果が高く、かつ、低床化されている等、旅客が円滑に乗降できる構造の車両を用いること
- 旅客の乗降を円滑にするための措置および車両の良好な走行環境を確保するための措置を講ずること

これにより、地域公共交通特定事業の一つとして、軌道運送高度化事業が位置付けられ、「軌道運送高度化事業実施計画」が地域公共交通の活性化及び再生を推進するために適当である旨の認定を受ければ、軌道法の特例として軌道整備事業者及び軌道運送事業者は、軌道法第 3 条の特許を受けたものとみなすことができることとなった（神田, 2009）。

平成 21 年（2009 年）12 月の富山市の市内電車環状線化事業は、まさに絶妙のタイミングで、この「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」の適用を受けて、軌道運送高度化実施計画が認定されたことから、軌道事業では初めて、公設民営の上下分離方式による運営が実

現した（神田, 2009）。

本事業は、第 3 章の市内電車の歴史でも触れているとおり、富山地方鉄道が運行している市内軌道線を延伸し、丸の内・西町間約 0.9 km の区間に新たに軌道を敷設し、1 周約 3.5 km の環状運行を行うもので、既存の資産を生かしながら過大な投資を回避しつつ、一定レベルの交通サービスを提供するため、3 か所の電停が新設され、中心市街地での利便性と回遊性の向上に寄与している（富山市, 2019b）。

環状線の整備後、大手モールで年数回実施しているトランジット・モールでは、多い時で、通常の約 10 倍の歩行者通行量を記録するなど、中心市街地の活性化に大きく寄与している（富山新聞, 2017）。

また、連続立体交差事業の完成後、高架下に電停が移設されたことにより、新幹線や在来線の改札口を出ると、すぐ目の前の路面電車に乗り換えができることが大きな特徴である。待たずに、階段を上らずに、雨に濡れずに乗り換えができること、すなわち垂直移動を伴わない、シームレスに乗り換えができる、きわめて利便性の高い交通結節である。

#### 4.3.5 コンパクトなまちづくりの効果

##### 4.3.5.1 転入人口の増加

コンパクトなまちづくりに取り組む段階で、富山市が直面していた大きな課題として、「人口減少と超高齢社会」、「過度な自動車依存による公共交通の衰退」、「中心市街地の魅力喪失」、「割高な都市管理コスト」、「平均寿命と健康需要の乖離」などがあげられる（富山市, 2007; 2020c）。

富山市の人口は、平成 24 年（2012 年）の 421,963 人をピークに減少傾向にあるが、転入人口については、都心地区では、平成 20 年（2008 年）から転入超過になっており、また、公共交通沿線居住推進地区では平成 24 年（2012）以降、転入超過の傾向にある。

さらに、この 2 つの居住推奨エリアでは、ついに人口増に転じてきており、富山市の人口減少率は、ほぼ国の平均と同じで、県全体と比較するとマイルドになっている（総務省, 2020b）。

#### 4.3.5.2 健康寿命の延伸（医療費と交通行動の相関関係）

LRT ネットワークの推進によってもたらされた大きな効果の一つは、閉じこもりがちであった高齢者が、LRT の開業をきっかけに頻繁に外出するようになったことである（富山市, 2020c）。

公共交通の活性化により、市民の外出機会が創出され、交通行動の変化やマイレール意識の涵養などとともに、車に頼らない歩くライフスタイルが定着してきている（富山市, 2020c）。

また、近年、京都大学と共同開発した、GPS や歩数計測機能等のついた「おでかけっち」という携帯端末を使った共同での「健康モニタリング事業」によって、以下の医療費と交通行動の相関関係を示す結果が出ている（鎌田他, 2017；富山市, 2020h）。

- 自家用車よりも公共交通で来街した人の方が、平均滞在時間が長く、平均歩数も多い。
- 自家用車よりも公共交通で来街した人の方が、広範囲に回遊している。
- 「おでかけ定期券」を所有しかつ利用していた人は、非所有者、非利用者と比較し、歩数が多く、減少幅が少ない。
- よく歩く人の医療費は減少傾向にある。

なお、市では、あらかじめ調査協力者に、国保や後期高齢者医療の保有データを利用する旨の同意を得て、医療費と交通行動の相関関係の分析を実施しているが、令和元年11月から開始した「とほ活」事業などの結果を活用し、今後さらに調査の精度を上げ、歩くことがどの程

度、医療費の削減効果に繋がるかを調査していく（富山市, 2020c）。

また、市では、日本初の温泉水を活用した介護予防施設である角川介護予防センターをはじめ、中核市で最も多い32の地域包括支援センターや総曲輪レガートスクエアの医療介護連携室などにおいて、様々な介護予防策を提供しており、その効果として、5段階ある平均介護度の推移を調べると、平成20年（2008年）の2.20から平成30年（2018年）では2.11と低下傾向にあり、コンパクトシティ政策による一定の効果が現れている（厚生労働省, 2020；富山市, 2020i）。

LRT の整備を歴史的な時間軸から俯瞰した場合、その大きな意義としては、「長い年月をかけて少しずつ形成されてきた歴史的な地域資産に接続し、それらを最大限に活用する形で整備されてきた」（藤井, 2017）ものであり、まさに「地域資産と LRT の共存の契機を得た」ものである。

#### 4.3.5.3 地価の上昇（税源の確保）

平成5年以降、県全体の平均地価は下落しているが、富山市では北陸新幹線の開業効果と相まって、民間による再開発の活発化やまちなか居住・公共交通沿線居住推進施策の進展などにより、令和2年1月1日の地価公示では、平成27年以降6年連続で地価（全用途平均）が上昇しており、北信越の都市では富山市のみである（国土交通省, 2020b）。

この結果、令和2年の固定資産税と都市計画税は、平成24年比で、市全体で12.9%増加している。面積比でわずかに0.4%に過ぎない中心市街地における固定資産税と都市計画税が、全体の22.5%を占めており、税の還流とい

平成24年と令和2年の4月当初の課税標準額に税率を掛けたものを比較すると、中心市街地エリアでは、10.7%増。市域全体では、12.9%増えている。

中心市街地	(単位：千円)			市域全体	(単位：千円)		
	固定資産税	都市計画税	合計		固定資産税 (償却資産含む)	都市計画税	合計
平成24年度	4,782,978	920,163	5,703,141	平成24年度	28,728,653	3,165,910	31,894,563
平成25年度	4,817,768	926,070	5,743,838	平成25年度	29,003,963	3,198,231	32,202,194
平成26年度	4,839,661	929,845	5,769,506	平成26年度	29,317,127	3,244,354	32,561,481
平成27年度	4,774,427	918,832	5,693,259	平成27年度	29,069,634	3,206,402	32,276,036
平成28年度	4,873,546	1,123,964	5,997,510	平成28年度	30,048,113	3,913,318	33,961,431
平成29年度	4,949,822	1,140,571	6,090,393	平成29年度	31,012,591	3,981,281	34,993,872
平成30年度	4,927,487	1,137,301	6,064,788	平成30年度	31,056,581	3,961,534	35,018,115
平成31年度	5,006,811	1,155,561	6,162,372	平成31年度	31,537,809	4,033,186	35,570,995
令和2年度	5,130,253	1,182,727	6,312,980	令和2年度	31,885,590	4,116,466	36,002,056
差し引き (R2-H24)	347,275	262,564	609,839	差し引き (R2-H24)	3,156,937	950,556	4,107,493
率 (%) (R2/H24)	107.3 %	128.5 %	110.7 %	率 (%) (R2/H24)	111.0 %	130.0 %	112.9 %

図6：固定資産税・都市計画税の推移

注：4月当初の課税標準額に税率を掛け算出した額（免税点未満や減免等を含む）。

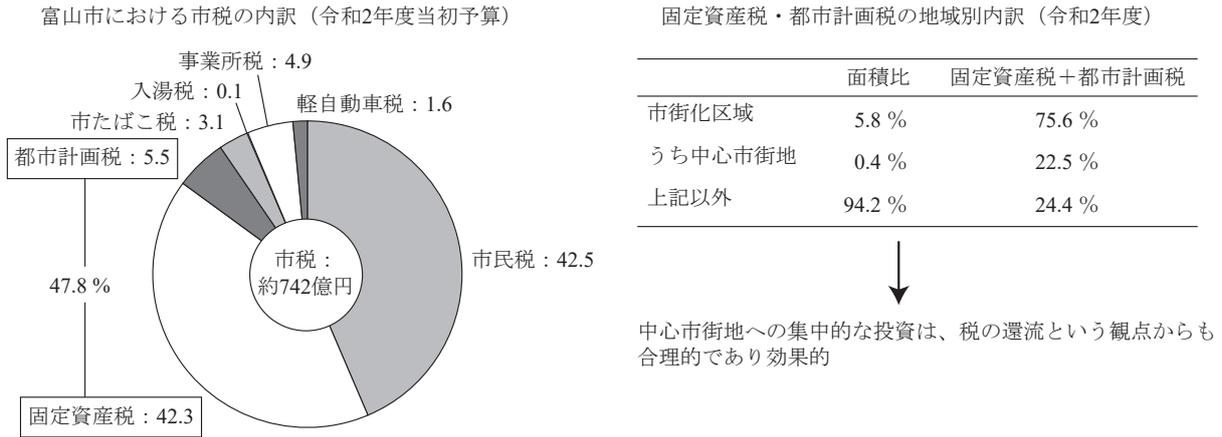


図7：財政面から見た中心市街地活性化の意義

う観点からも中心市街地への投資が極めて合理的であり、効果的である。（図6、図7）

さながら、歴史的にも基礎自治体にとって非常に貴重な税財源の背景や納税者の思いなどを鑑みながら、コンパクトシティ政策によって、持続可能なまちづくりが進められているといえる。

4.3.5.4 都市管理コストの縮減とレジリエンスの強化

富山市では、都心地区（436 ha）や公共交通沿線居住推進地区（3,440 ha）への居住誘導を推進するため、エリア内での良質な住宅の建設事業者や住宅を購入した市民等に対して助成を行っている（富山市，2020j）。その結果、平成17年（2005年）に約28%だったエリア内の人口が、平成31年（2019年）は38.8%と増加しており、令和7年（2025年）には約42%の居住人口にすることを目標にしている（富山市，2019c）。郊外居住を全否定するわけではないが、市街地の拡散を抑制し、都市管理コストの縮減を図ることで、将来市民の負担を軽くすることが目的である。

例えば、本市には約3,100 kmの市道と約2,200の橋梁

があるが、それらの整備費は、平成22年（2010年）と比較して、過去10年間で6割以上減少しており、コンパクトシティ政策による土木費の支出削減の効果が現れてきている（図8）。

一方、平成30年（2018年）には、まちなかに巨大な地下トンネル（直径5 m～5.4 m、長さ1,069 m）を作り、豪雨時に雨水を一時的に貯留する松川雨水貯留施設が供用された（富山市，2020k）。これにより、まちづくりの第1ステージ以降、大きな課題となっていた市街地の浸水被害が大幅に解消され、都市のレジリエンスが強化された（富山市・ロックフェラー財団，2017）。

4.3.6 コンパクトなまちづくりと一体となった持続可能なまちづくり

さらに、平成20年（2008年）7月の「環境モデル都市」の第1次選定や平成23年（2011年）12月の「環境未来都市」の第1次選定により、コンパクトなまちづくりと一体となった持続可能なまちづくりが一層推進された（富山市，2017）。

こうした中、平成24年（2012年）6月に、OECDの「コ

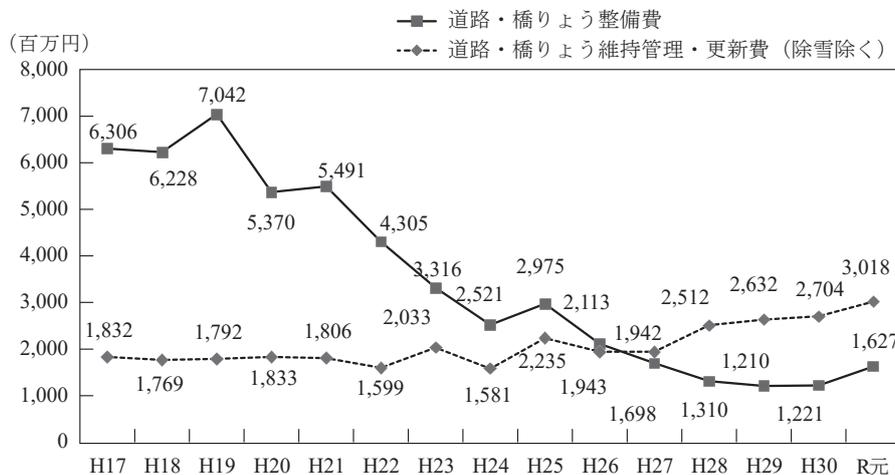


図8：道路・橋りょうの整備費、維持管理費・更新費の推移

コンパクトシティ政策報告書」で、富山市が世界の先進5都市に取り上げられた（OECD, 2012）ことにより、本市の持続可能で低炭素なまちづくりが国内外で紹介される機会が増え、今日、東南アジアをはじめ多くの都市から協力協定の要請を受けている（富山市, 2018）。

さらに、平成26年（2014年）9月に、国連SEforALLからわが国で初めて「エネルギー効率改善都市」に選定され、平成28年（2016年）5月には、G7富山環境大臣会合と関係都市によるパラレルセッションが本市で開催された（富山県, 2016；富山市, 2007）。

同年7月、世界銀行の「都市パートナーシッププログラム」参画都市の第1次選定や、平成30年（2018年）6月の「SDGs未来都市」の第1次選定など、今や富山市のコンパクトシティ政策は、様々な施策の根幹となって包括的に展開され、時代のパイオニアとして高い評価を受けている（富山市, 2017）。

また、あわせて「おでかけ定期券事業」や「孫とおでかけ事業」、さらには角川介護予防センターや総曲輪レガートスクエアの整備など、高齢者の外出機会の創出や健康寿命の延伸、子育て支援などを図る様々な施策が展開されている（富山市, 2017）。

市が歴史的な地域資産でもある、公共交通に積極的に公費投入することにより、市民のライフスタイルを変化させて、街に出かけて楽しもうという人が増え、ひいてはシビックプライドも醸成され、土木費などの都市管理コストも削減されてきている。こうした取り組みが、正のスパイラルを生み出し、持続性の高い都市の実現に寄与している。

ここに至るまで、首長自らが地域の説明会に120回以上赴いて、市民に丁寧に説明し、説得することによって、施策への理解が深まり、事業が円滑に推進されてきた。合意形成がいかにか重要かについては、かつて戦災復興事業において、何年にもわたって多くの地権者に対し、繰り返し説明しながら区画整理事業などへの理解をいただき、焦土から新しいまちづくりを実現した先人の努力が髣髴とされる。

#### 4.3.7 路面電車南北接続事業の効果への期待

こうした中で、平成27年（2015年）3月の北陸新幹線の開業にあわせて、新幹線高架下から富山軌道線までの延長約160mを路面電車南北接続第1期事業として整備するとともに、平成31年（2019年）3月に完成した富山駅付近連続立体交差事業（在来線高架下）から富山港線までの延長約90mを第2期事業として整備し、令和2年（2020年）3月に、コンパクトなまちづくりの集大成ともいふべき「路面電車南北接続事業」がついに完成した（富山市, 2020b）。

本事業によって、明治41年（1908年）11月の富山駅開業以降、南北で分断されていた市街地の一体化が図られるだけでなく、市民の意識も一つにするという、市民百年の夢が実現した。これまで駅南口から駅北口までは、地下歩道（昭和48年完成）での移動を余儀なくされてい

たが、南北自由通路によって垂直移動をせずに半分以下の時間で移動できるようになった。アクセス時間の短縮で、通勤、通学をはじめ市民生活での利便性が大きく向上し、緊急時の対応などレジリエンスも強化された。

さらに、南北接続事業の効果への期待感と民間による再開発の活発化などにより、富山県地価調査（令和2年7月1日）で全用途平均の基準地価が7年連続で上昇し、とくに中心部へのアクセスが向上した駅周辺地区の商業地の地価の上昇が顕著であった（富山県, 2020b）。

現在、コロナ禍によって本来の人の流れが戻ってはいないが、南北市街地間の移動の利便性が大きく向上したことにより、今後、市民生活や経済活動においても多大な効果が期待できる。

#### 4.3.8 スマートシティ推進基盤の利活用

平成25年に富山大学の学生証が、市電や路線バス等の乗車券の機能がついたICカードに一新された（富山大学, 2020）ほか、自転車市民共同利用サービス（アヴィレ）のステーションが富山大学前（平成27年）や富山大学構内（平成30年）にも整備（シクロシティ富山, 2020）され、若者たちがまちなかに出かけやすい環境が整った。

また、本市が平成31年に整備した市内の居住エリアの約98%をカバーするセンサーネットワークシステム（LPWA）は、富山市スマートシティ推進基盤利活用推進事業として、国の近未来技術等社会実装事業に選定されている（内閣府, 2020）。

本システムを活用して、こどもを見守る地域連携事業や消雪装置の遠隔監視、スマート農業の導入実証などが行われているほか、民間事業者や大学等にもこのシステムを開放し、路面電車南北接続後の人の流れの見える化事業や高齢者宅からの体温・血圧・脈拍等の健康情報自動取得事業などの実証実験が行われている（富山市, 2020l）。

さらに、令和元年度より、道路管理者やライフライン事業者と連携して工事情報を一元化し、富山市ライフライン共通プラットフォーム事業として、市道における工事予定情報を一般公開しており、通学路の安全確保等に活用されている（富山市, 2020m）。

また、令和2年10月から飲食店や観光施設等に非接触型の顔認証決済システムが導入されている（富山市, 2020n）。今後、スマートシティの実現を目指して、ICTと公共交通などを十分活用することにより、様々な主体が連携し、レジリエントなまちづくりを実現する包括的な社会を作る源泉になるとともに、住宅政策、都市政策、公共交通政策、保健福祉政策などの政策の垣根を越えた新たなガバナンスの構築にも繋がっていく。

#### 4.3.9 第3ステージのまとめ（コンパクトなまちづくりの歴史的意義）

第1、第2ステージでも、都市のレジリエンスの強化に取り組まれてきたが、第3ステージでは、わが国がこれまで経験したことのない人口減少、少子・超高齢化の中で、

表 7：まちづくりの第 3 ステージ

	16年(2004年)5月	おでかけ定期券事業開始
	17年(2005年)3月	富山市総合的都市交通体系マスタープラン策定(コンパクトなまちづくりの理念)
	17年(2005年)4月	1市4町2村の合併により新富山市の誕生(旧富山市、大沢野町、大山町、八尾町、婦中町、山田村、細入村)
	18年(2006年)4月	富山ライトレール(ポートルム)開業
	19年(2007年)2月	中心市街地活性化基本計画(第1期)第1号認定
	19年(2007年)9月	グランドプラザ・総曲輪 FERIO 竣工
	20年(2008年)7月	環境モデル都市 第1次選定(全国6都市)
	21年(2009年)12月	市内電車環状線(セントラム)開業
	22年(2010年)3月	自転車市民共同利用システム(アヴィレ)開始
	23年(2011年)7月	角川介護予防センター竣工
	23年(2011年)12月	環境未来都市 第1次選定(全国11都市)
	24年(2012年)3月	第2期中心市街地活性化基本計画認定
	24年(2012年)6月	OECD『コンパクトシティ政策報告書』で世界の先進5都市の一つに取り上げられる
	24年(2012年)7月	孫とおでかけ支援事業開始
	24年(2012年)11月	花 Tram モデル事業開始
平成時代	26年(2014年)1月	OECD・富山市「都市の国際ラウンドテーブル」会議開催
	26年(2014年)9月	国連 SEforAll からエネルギー効率改善都市に選定(全国初)
	26年(2014年)12月	ロックフェラー財団から100のレジリエント・シティに選定(全国初)
	27年(2015年)3月	北陸新幹線開業
	27年(2015年)5月	TOYAMA キラリ開館(富山市ガラス美術館・市立図書館等複合施設)
	28年(2016年)5月	G7 富山環境大臣会合及びパラレルセッションの開催
	28年(2016年)5月	ユウタウン総曲輪竣工
	28年(2016年)7月	世界銀行の都市パートナーシッププログラム参画都市に第1次選定(横浜市、富山市、神戸市、北九州市)
	29年(2017年)3月	中心市街地活性化基本計画(第3期)認定
	29年(2017年)3月	富山市レジリエンス戦略策定
	29年(2017年)4月	総曲輪レガートスクエア竣工
	29年(2017年)10月	トランジット・モール社会実験実施
	30年(2018年)5月	松川雨水貯留施設供用開始
	30年(2018年)6月	SDGs 未来都市 第1次選定(全国29都市)
	31年(2019年)1月	センサーネットワークシステム(LPWA)の整備
	31年(2019年)3月	あいの風とやま鉄道 富山駅高架化完成
	31年(2019年)4月	富山まちなか病院オープン
31年(2019年)4月	富山市ライフライン共通プラットフォーム事業(一般公開)	
令和時代	元年(2019年)11月	とほ活事業の開始(スマートライフ・スマートウオーク)
	2年(2020年)2月	富山ライトレール(株)が富山地方鉄道(株)に吸収合併される
	2年(2020年)3月	富山路面電車南北接続開業(市街地の南北一体化:市民百年の夢の実現)
	2年(2020年)10月	顔認証決済システム社会実験開始(市内の美術館、飲食店、ホテルなど30箇所)

富山市が新たなレジリエンスである持続可能なまちづくりの実現を目指し、生き残りをかけた都市戦略として、「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」という理念を実行したことに最も大きな意義がある。

その施策の3本柱として、①公共交通の活性化、②中心地区及び公共交通沿線地区への居住推進、③中心市街地の活性化が位置付けられている。

それぞれの施策の意義を整理すると、まず、公共交通ネットワークをいかに維持するかという課題に対して、公共交通は市民のための公共財として積極的に投資をしたことがあげられる。当時、赤字路線が多く衰弱の一途をたどっていた公共交通に投資することは画期的なことであったが、第1ステージから受け継がれた鉄道や軌道網の資産を活用して、コンパクトなまちづくりの実現化手法の柱としたことに大きな意義がある。また、第1ステージで行われた大土木事業である富岩運河の開削事業によって、周辺に工場が集積されて人口が増加し、結果として、富山港線沿線に一定程度の人口が分布していたこともLRT導入の成功の要因である（深山他, 2007）。

さらに、市長が積極的に国に働きかけて新たな制度が創出されたことや、制度の見直しを促すことで全国のモデルケースとなったことも大きな要因である。

二点目の居住推進については、規制強化ではなく誘導的な手法を基本とし、市民がまちなか居住か郊外居住を選択できることにし、旧市の都心部だけでなく旧町村を含めて全市的なコンパクトなまちづくりを進めたことに意義がある。当初、郊外住民の理解をどう得るかという課題があったが、投資がもたらす税の還流や、おでかけ定期券事業の医療費削減効果など、クロスセクター効果のエビデンスを示すことなどで市民の理解も深まった。

三点目の中心市街地の活性化については、まちなかの魅力を創出するため、一等地を広場化したグランドプラザや大手モールでのトランジット・モールなど、利便性と質の高い都市空間を整備し、魅力的なコンテンツを提供したことに意義がある。人口が減少し、公共交通が衰退し、まちなかに活気のない都市に、企業経営者もその家族も進出先として魅力を感じないだろうという市長の考え方が反映されている（事業構想, 2014）。

こうした包括的な取り組みにより、「正のスパイラル」が生まれ、シビックプライドの醸成や、高齢者のライフスタイルの変化、若者の中心部への外出増など、「まち」や「ひと」にプラスの影響や変化をもたらし、選ばれるまちづくりに繋がっていったことも大きな意義がある。

一方、コンパクトなまちづくりの大きな目的の一つは、効率的な都市のマネジメントであるが、その課題の一つとして、社会的な便益と費用負担の問題があげられる（浅見・中川, 2018）。それぞれの地域の課題の解決の度合いや費用負担のバランス、受忍限度などは、今後の政策展開において、その調整の手法などがテーマになる。

森市長は、「コンパクトシティ自体はゴールではなく手法」と述べている（富山市事業構想研究会, 2020）ように、高齢化社会において経済効率の高い方法でインフラ整備

を行う手法であり、福祉政策でもあり、世代間のつながりの構築にとっても重要であるという認識を示している。

富山市が「お団子と串」の都市構造を目指す中、様々な施策の相乗効果で、暮らしやすいまちに向けて、都市構造から空間、生活者の意識の変化という運動の総体をとらえて、中島直人は、「富山の経験を踏まえると、コンパクトシティの狙いは、市域の中にリバリティの多様性を生み出すことだ」と述べている（富山アーバニズム研究会, 2020）。

これまで、市長の強いリーダーシップと一貫したビジョンのもと、コンパクトなまちづくりに関連する様々な施策がスピード感のある実行力で展開された結果、転入人口の増加や健康寿命の延伸、地価上昇による固定資産税等の増収、さらには都市管理コストの縮減など、その政策効果は、エビデンスの提示によって見える化されつつあり、路面電車の南北接続がメルクマールとなってフィジカル空間がコンパクト化されてきた（富山市事業構想研究会, 2020）ことは、大きな歴史的な意義がある。

富山市としては、ネクストステージのスマート社会の構築に向け、都市の総合力や市民のクオリティ・オブ・ライフ（QOL）を高め、幸福感につなげていけるよう、産学官の連携のもとにデータサイエンスを活用してサイバー空間のスマート化を図り、引き続き、レジリエントで持続可能なまちづくりを進めていく必要がある。

## 5. まとめ

本研究では、富山市のコンパクトなまちづくりの歴史的意義を考察するため、同市のまちづくりの近代化を都市のレジリエンスという観点から俯瞰し、3つのステージに区分したうえで、それぞれのステージのまちづくりの特徴を把握するとともに、第1ステージと第2ステージを通じて行われてきた、長年にわたるまちづくりの事業に支えられて第3ステージのまちづくりが実施できたものであることを検証した（表8）。

今回の検証は、大土木事業で形成された水害に強い都市インフラや、路面電車などの交通インフラを、歴史的な地域資産としてとらえ、それらを最大限活用して、まちづくりと交通の相乗効果を高めていくことが、都市のレジリエンスの強化やまちを再生させるうえで、極めて効果的であることを示唆している。

富山市の第1から第3のまちづくりのそれぞれのステージで、ステークホルダーの協力のもとにスピード感のある政策が実行された。まず水害対策などに重点的に投資して都市インフラを安定させてから、交通インフラに投資し、官民あげて都市の近代化を進めていくプロセスは、最小の投資で最大の効果をあげる知恵と、現場の課題を直視する首長のリアリズムの強度が感じられた。

一方、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者が著しく減少している中、車内の密度を上げないよう、感染拡大防止に協力し、減便せずに運行を維持している交通事業者に対し、運行にかかる経費の一部を市や県は支援している（富山県, 2020c；富山市,

表8：まちづくりの各ステージに関連する都市レジリエンス

区分	危機事象	対策 (都市レジリエンス)	ソーシャル キャピタル	効果	
第1ステージ	水害	神通川上流（飛騨地区）の治水対策（合併要望）	岐阜県の反対	－ (川上から川下まで)	
		神通川馳越線工事（請願）	住民の移住	大水害の激減	
	物流（水運）ルート喪失	富岩運河の開削	官民連携	周辺に工場が立地し、人口が増加	
	大火	街路の整備（計画）	権利者不同意	－	
第2ステージ	空襲による焦土化	交通インフラ	市電の運行（日本海側初）コンベンションの開催	官民連携	富山駅と市街地のアクセスの向上、未来への
		戦災復興都市計画(第1次認可)区画整理、街路の整備	権利者同意	大火の激減 未来への希望	
		市電の復旧 産業博覧会の開催 シンボル施設の整備	官民連携	市民活動の向上、未来への希望	
第3ステージ	人口減少、少子・超高齢化、都市の持続可能性	公共交通への積極的な投資	官民連携	全国初の本格的なLRT、公共交通による外出機会の創出、健康増進、CO2の削減	
		中心部と沿線への居住誘導（住民と事業者への補助金）、中心市街地の活性化	官民連携	中心部の人口増、地価上昇による税源確保、都市管理コストの縮減	
	合併による市域の拡大（一体感の欠如、水源地の荒廃等）	川上から川下までの一体感の醸成（全市域に小学校区で地区センターを設置、合併地帯間の交流、飛騨地区との交流）	地域間の協調、飛騨地区との交流	新市の一体感の醸成、治水対策、森林の保全等	

2020年)。ポストコロナを見据えながら、市民の生活の安定を図り、地域の経済活動を維持していくことは喫緊の課題である。

ネクストステージのまちづくりにおいては、スマートシティの実現などに向け、センサーネットワークシステム（LPWA）やライフライン共通プラットフォーム事業、MaaSなどを活用し、ステークホルダーの理解を得ながら、さらに安全で安心な市民生活の実現と市民のQOLの一層の向上を目指して、包括的な事業が展開されるものと考えている。引き続き、公共交通施策をはじめ、各施策の計画や実施においては、まちづくりの歴史やリーダーの役割などの原点に立ち返りながら、多面的な効果予測と実施後の検証や把握が不可欠となってくる。

そのような不断の取り組みを通じて、森市長が目指してきた「フィジカル空間のコンパクト化とサイバー空間のスマート化の融合」が実現できるといえる。

## 6. おわりに

本研究で示したことが、富山市のまちづくりのレジリエンスや交通などの歴史の陳述の域を越えず、実践的な政策の実現にはただちに活用できないことはもとより承知しているが、まちづくりの哲学を实践した歴史に残るリーダーたちの存在や後世に生かせるような各ステージの特徴を少しだけ浮き彫りにできたのではないかと考えている。

そういったリーダーの一人といえる森市長が、市民や職員に対して政策を説明する際、常日頃使っているキー

ワードの一つが「将来市民」であることを最後に付記したい。

富山市では、政策の決定にあたっては、「将来市民」の利益や負担ということを常に念頭に置いてその是非を判断しており、総合計画の基本構想にも明記している（富山市, 2017）。「現在市民」ももちろん大切であるが、「将来市民」に負の遺産をのこさないことが最も重要であるという問題意識が共有されている。

その意味からも、仮に「現在市民」では解決できないような大きな課題に直面したとき、「将来市民」のために、世代を超えて政策ビジョンや政策思想を受け継いでいくことは非常に重要なことである。

本研究が示し得るささやかな意義があるとするれば、そういった政策ビジョンを、それぞれの街や地域でしっかりと共有していくことによって、何十年後か、あるいは百年後に課題が解決され、花開くケースもあるということであろうか。

かつて「コンパクトなまちづくり研究会」のメンバーであった筆者としては、機会があれば、今後、別の角度から考察を行いたいと考えているが、本研究にて述べた各ステージで培われた歴史的資産を生かしたレジリエントなまちづくりの取り組みが、今日のLRTネットワークの形成などコンパクトなまちづくりにつながったという事例が、これからの地方都市における交通政策をはじめ、様々な施策の新たな体系などに関する研究や議論の一助となることを願っている。

## 謝辞

本研究を進めるにあたっては、そっと背中を押していただいた森雅志富山市長や、貴重な助言をいただいた中川大富山大学副学長、さらには歴史的資料の検証に協力いただいた坂森幹浩富山市郷土博物館長、そして文献の収集などに手を煩わせた室井宏友氏に対し、ここに改めて感謝の意を表したい。

## 引用文献

- 浅見泰司・中川雅之 (2018). コンパクトシティを考える. プログレス.
- 地方自治百年史編集委員会 (1992). 地方自治百年史. 地方自治法施行四十周年・自治制公布百年記念会.
- シクロシティ富山 (2020). NEWS. <http://abo-toyama.cyclo-city.fr/NEWS>
- 深山剛・加藤浩徳・城山英明 (2007). なぜ富山市ではLRT導入に成功したのか?. 運輸政策研究, Vol. 10, No. 1, 22-37.
- 藤井聡 (2017). クルマを捨ててこそ地方は甦る. PHP新書.
- 北陸新幹線建設促進同盟会 (2019). 北陸新幹線のあゆみ. <http://www.h-shinkansen.gr.jp/step.html>.
- 五十嵐正治 (1987). 橋北夜話. 橋北分科会.
- 事業構想 (2014). 森雅志富山市長インタビュー未来のため「説得責任」を果たす. 事業構想 2014年6月号.
- 自治体通信 (2016). 自治体通信, Vol. 04.
- Judith Rodin (2014). The resilience dividend. The Rockefeller Foundation.
- 鎌田佑太郎・松中亮治・大庭哲治・中川大 (2017). 公共交通運賃割引施策と高齢者の歩数ならびに外出先との関連性分析. 都市計画論文集, No. 52, No. 3, 841-848.
- 神田昌幸 (2009). わが国のLRTに関する施策の変遷と制度の発展経緯. 国際交通安全学会誌, Vol. 34, No. 2, 146-154.
- 北日本新聞 (2019). 2019年12月21日朝刊.
- 北日本新聞 (2020a). 2020年1月21日朝刊.
- 北日本新聞 (2020b). 2020年2月21日朝刊.
- 国土交通省 (2000). OECD対日都市政策勧告. <https://www.mlit.go.jp/crd/city/topics/oecd2000.html>.
- 国土交通省 (2020a). 新幹線鉄道について. [https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_fr1\\_000041.html](https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000041.html).
- 国土交通省 (2020b). 地価公示. <https://www.land.mlit.go.jp/landprice/ariaservlet?mod=2&typ=0>.
- 厚生労働省 (2020). 介護保険事業状況報告. <https://www.mhlw.go.jp/toukei/list/84-1.html>.
- 望月明彦・中川大・笠原勤 (2007a). わが国の公共交通政策における富山ライトレールプロジェクトの意義に関する研究. 都市計画論文集, No. 42, No. 1, 63-68.
- 望月明彦・中川大・笠原勤 (2007b). 富山ライトレールが地域交通にもたらした効果に関する実証分析. 都市計画論文集, No. 42, No. 3, 949-954.
- 望月明彦・中川大・笠原勤 (2008). 富山市における都市軸形成を目的とした公共交通サービス水準向上策に対する効果分析. 都市計画論文集, No. 43, No. 3, 805-810.
- 内閣府 (2020). 近未来技術等社会実装事業 (令和元年度選定) について. [https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kinmirai/sentei\\_20190703.html](https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kinmirai/sentei_20190703.html).
- 日本国有鉄道 (1997). 日本国有鉄道百年史 復刻版. 成山堂書店.
- 日本政策投資銀行 (2019). 北陸新幹線開業5年目の交流人口変化がもたらす富山への経済波及効果—経済波及効果は304億円、インバウンド対応で更なる上乘せも—.
- OECD (2012). Compact city policies: A comparative assessment. OECD Green Growth Studies, OECD Publishing
- 白井芳樹 (2005). 昭和初期の富山都市圏における土木事業と三人の土木技師. 東京大学審査学位論文.
- 白井芳樹 (2019). 百年の夢「南北一体化」. 全建富山, No. 65, 36-39.
- 総務省 (2020a). 統計で見る日本. <https://www.e-stat.go.jp/>.
- 総務省 (2020b). 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数. [https://www.soumu.go.jp/menu\\_news/s-news/01gyosei02\\_02000193.html](https://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/01gyosei02_02000193.html).
- 消防庁 (2020). 令和元年版消防白書.
- 高井進 (1984). 越中の明治維新. 桂書房.
- 谷口博司 (2020). 老朽化したローカル鉄道 (富山港線) のLRT化による再生. 国際交通安全学会誌, Vol. 44, No. 3, 205-213.
- 富山大学 (2020). 学生証について. <https://www.u-toyama.ac.jp/campuslife/procedure/student-id.html>.
- 富山地方鉄道 (1983). 富山地方鉄道五十年史.
- 富山県 (1941). 富山縣政史第三卷.
- 富山県 (1981). 富山県史通史編 V (近代上).
- 富山県 (1982). 富山県史通史編 III (近世上).
- 富山県 (1983). 富山県史通史編 IV (近世下).
- 富山県 (1987). 富山県薬業史通史.
- 富山県 (2016). G7富山環境大臣会合等推進協力委員会事業報告書. <http://www.pref.toyama.jp/sections/1002/g7toyama/posts/news12.html>.
- 富山県 (2020a). 高山本線の歴史. [http://www.pref.toyama.jp/cms\\_sec/1403/kj00017031-027-01.html](http://www.pref.toyama.jp/cms_sec/1403/kj00017031-027-01.html).
- 富山県 (2020b). 令和2年地価調査の概要. [http://www.pref.toyama.jp/cms\\_sec/1711/kj00000837-002-01.html](http://www.pref.toyama.jp/cms_sec/1711/kj00000837-002-01.html).
- 富山県 (2020c). 令和2年度6月補正予算案の概要. [http://www.pref.toyama.jp/cms\\_pfile/00020979/01499003.pdf](http://www.pref.toyama.jp/cms_pfile/00020979/01499003.pdf).
- 富山県立図書館蔵 (1868). 反魂丹由緒書.
- 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—日本初本格的LRTによるコンパクトなまちづくり—. 富山市.
- 富山市 (1960). 富山市史第二巻.
- 富山市 (1972). 富山戦災復興誌.
- 富山市 (1987). 富山市史通史下巻.

- 富山市 (2005). 富山市総合的都市交通体系マスタープラン.
- 富山市 (2007). 富山市総合計画.
- 富山市 (2008). 富山市都市マスタープラン.
- 富山市 (2010). 富山市統計書 平成 21 年度版.
- 富山市 (2017). 第 2 次富山市総合計画.
- 富山市 (2018). 富山市 SDGs 未来都市計画.
- 富山市 (2019a). 市長記者会見. <https://www.city.toyama.toyama.jp/index/shisei/kishakaiken.html>.
- 富山市 (2019b). 富山市歩くライフスタイル戦略.
- 富山市 (2019c). 富山市都市マスタープラン.
- 富山市 (2020a). 財政課のご案内. <https://www.city.toyama.toyama.jp/zaimubu/zaiseika/zaiseika.html>.
- 富山市 (2020b). 富山市路面電車事業概要 (富山駅路面電車南北接続開業記念).
- 富山市 (2020c). 富山市都市整備事業の概要. <https://www.city.toyama.toyama.jp/katsuryokutoshisouzoubu/katsuryoku/urbanimprovementproject.html>.
- 富山市 (2020d). 富山市統計書 令和元年度版.
- 富山市 (2020e). おでかけ定期券. <https://www.city.toyama.toyama.jp/katsuryokutoshisouzoubu/chushinshigaichi/odekaketeikikenjigyo.html>.
- 富山市 (2020f). とやま花 Tram・花 Bus キャンペーン. [https://www.city.toyama.toyama.jp/norinsuisanbu/nogyosuisanka/nogyosuisanka\\_2\\_2\\_3.html](https://www.city.toyama.toyama.jp/norinsuisanbu/nogyosuisanka/nogyosuisanka_2_2_3.html).
- 富山市 (2020g). 整備効果 (参考). <https://www.city.toyama.toyama.jp/katsuryokutoshisouzoubu/romendenshasu-ishin/seibikouka.html>.
- 富山市 (2020h). 高齢者交通行動調査. <https://opdt.city.toyama.lg.jp/dataset/kenko-monitoring/resource/9577f906-af4e-446e-bf1c-9164d2a5e8a1>.
- 富山市 (2020i). 人口と世帯. <https://www.city.toyama.toyama.jp/kikakukanribu/johotokeika/tokei/jinkosetai/jinkosetai.html>.
- 富山市 (2020j). まちなか居住推進事業. <https://www.city.toyama.toyama.jp/katsuryokutoshisouzoubu/kyojutaisakuka/kyujyuu-yuudou/matinaka-kyojyuu/kyojusuishinjigyo.html>.
- 富山市 (2020k). 松川雨水貯留施設整備事業. <https://www.city.toyama.toyama.jp/jogesuidokyoku/gesuidoka/matsukawausuichoryu.html>.
- 富山市 (2020l). 「富山市センサーネットワーク」について. <https://www.city.toyama.toyama.jp/kikakukanribu/johotokeika/toyamaSN.html>.
- 富山市 (2020m). 富山市ライフライン共通プラットフォーム. <https://www.city.toyama.toyama.jp/kikakukanribu/johotokeika/raifurain.html>.
- 富山市 (2020n). 顔認証決済システムの導入. <https://www.city.toyama.toyama.jp/etc/pr/mag/200405/pages/5.html>.
- 富山市 (2020o). 令和 2 年 9 月市議会定例会議案概要書. <https://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/3392/1/0209giangaiyou.pdf?20201201102423>.
- 富山市・ロックフェラー財団 (2017). 富山市レジリエンス戦略.
- 富山市売薬資料館蔵 (1759). 富山反魂丹旧記所収, 松井屋源右衛門書上.
- 富山市事業構想研究会 (2020). 富山型コンパクトシティの構想と実践. 事業構想大学院大学出版部.
- 富山新聞 (2017). 2017 年 12 月 18 日朝刊.
- World Bank Tokyo Learning Center (2020). The development story of Toyama: Reshaping compact and liable cities.

### Abstract

Toyama City has been promoting compact city management strategy (a city having a dense center and a series of dense hubs interconnected by strong public transport) in anticipation of full-scale population decline and the progress of a super ageing society. Toyama has been promoting efforts to vitalize public transportation, especially with the formation of LRT networks which form a total length of 15 km centering on Toyama Station. This network includes “Portram” as Japan’s first full scale LRT system to revitalize the JR Toyama Port Line, and “Centram” as Toyama City Loopline to reactivate the central downtown area. The city has seen not only residential relocation along public transport routes but also the upward trends in ridership of public transport. The completion of the north-south connection of the two LRT systems in March 2020 has integrated urban areas that had been divided by Toyama Station and railways since 1908. Since the establishment of the City in 1889, Toyama has undertaken a number of significant urban development projects to build a modern city over the past 130 years. This roughly went through three phases from the perspective of resilience: 1. Flood Control of the Jinzu River and the First Tram Service on the Japan Sea Coast (from 1897 to 1938); 2. Post-war Reconstruction including the Construction of City Planning Roads and Restoration of Tram Service (from 1945 to 1955); 3. Compact City Plan and Realization of a Hundred-year Dream of Toyama Citizens by Completion of North-South Connection of Two LRT Systems (from 2004 to 2020). The purpose of this study is to show that the third phase was realized by the development of the first phase and the second phase. Predecessors strengthened the resilience of the city and maintained the transportation infrastructure for the future. We should continue to make use of historical assets to promote city development.

(受稿：2020 年 9 月 28 日 受理：2020 年 12 月 24 日)