富山市のコンパクトシティ政策の核にある富山港線の LRT 化と南北接続を可能とした背景要因の研究

谷口　博司[1]・金山　洋一[2]・中川　大[3]

[1]非会員　元　富山大学　都市デザイン学部　研究生

元　富山市　活力都市創造部　路面電車推進課　指導官

（〒930-0138 富山県富山市呉羽町 3078-74）E-mail:serori11@pb.ctt.ne.jp

[2]フェロー会員　富山大学特別教授　都市デザイン学部　（〒930-8555 富山県富山市五福 3190）
E-mail: kanayama@sus.u-toyama.ac.jp

[3]正会員　富山大学特別教授　都市デザイン学部　（〒930-8555 富山県富山市五福 3190）
E-mail: nakagawa@sus.u-toyama.ac.jp

富山市は「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」を理念とする「コンパクトシティ政策」を展開している．しかし，同政策の中核にある富山港線の LRT 化は当初から志向されたものではない．そのトリガーとして，長年の人口減少によって県庁所在地の DID の人口密度が我が国で最も低く，また，富山駅周辺も北側に水質に課題がある運河が存在していたなかでの，1973 年の富山への北陸新幹線の整備計画決定が挙げられる．

本稿では，コンパクトシティ政策を可能とした背景要因である，1986 年からの「富山都市 MIRAI 計画」による富山駅周辺の空洞化抑制，国鉄改革による駅地区空間の大きな変化，富山駅の地下駅前広場計画の出現と否定，連続立体交差事業の挫折と復活，富山港線の利用者減による連立の非対象化などに関する富山市・富山県・国等関係者の取り組みを明らかにし，今後の都市・交通政策に資する知見を論じる．

Key Words:　ＬＲＴ化,連続立体交差,北陸新幹線,国鉄改革,コンパクトシティ政策

1.　はじめに（研究の意義）

富山市は，富山港線の LRT 化が行われた 2000 年初頭までは，平坦な地形であること地形であること，自動車依存や持ち家志向が高いことなどを背景として，市街地が拡大し続けた結果、市街地の人口密度が県庁所在都市の中で最下位に位置するなど、薄く拡がった市街地を形成し、都市の持続可能性を見出しにくい状況に陥っていたが，（図-1,）、2023 年現在、ネットワーク型コンパクトシティ政策の成果が現れ、OECD によって持続可能な街づくりの世界先進五都市の一つに選ばれるようにもなった。ただ、上記政策の軸となった富山港線の路面電車化は、今日の姿を思い描いて意思決定され実現したものではなく、北陸新幹線の整備決定、国鉄の民営分割、連続立体交差化などに関する複数の環境変化が発生してきた中で、その都度柔軟に検討を進めてきたうえで、可能になったもの

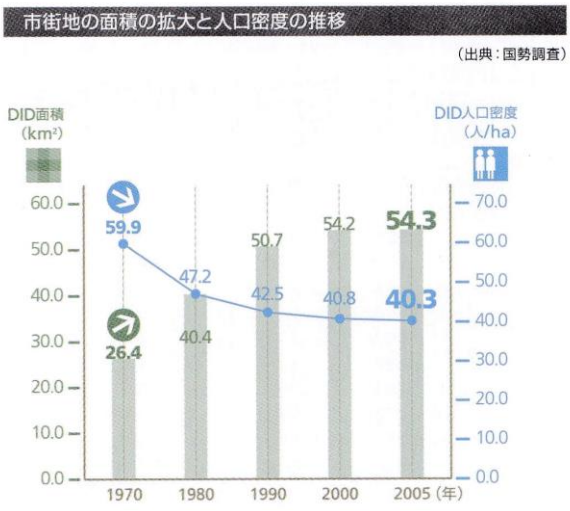


図-1 市街地の面積拡大と人口密度の推移

（出典：富山市 富山市都市整備事業の概要 2013 年 12 月）

と言える。

本稿では、富山ライトレールの着想と意思決定、及び今日のネットワーク型コンパクトシティへの進化を可能とした背景要因を明らかにする。

2　既往文献と本稿の意義

富山アーバニズム研究会[1]**「コンパクトシティのアーバニズム － コンパクトなまちづくり、富山の経験 － 」**では, 富山市の進めている「コンパクトなまちづくり」を原点から現在に至る展開の拡がりまでを歴史的に把握すること, そして, そのような都市政策の成果を感知したものが, まとめられている.

その中に『2 章「コンパクトなまちづくり」の誕生　5 節富山ライトレールと「コンパクトなまちづくり」の初動形成』には, 富山港線と「コンパクトなまちづくり構想の勉強会」の関係性や「富山港線路面電車化事業」を施策のリーディングプロジェクトとして位置づけたことがかかれている.

また, 望月ら[2]は公共交通施策における富山ライトレールプロジェクトの意義に関して学術的な視点から分析している.

一方, 深山[3]らの論文の中では平成 7 年以降から富山駅周辺のまちづくりとその中での富山港線の取り扱いが述べられている. これらの論述は, いずれも富山港線のライトレール化が着想されたそれ以前の背景は述べられていない.

そこで 本稿は, 1973（昭和 48）年北陸新幹線の整備計画決定から 2003（平成 15）年に「連続立体交差事業の調査採択」以前の富山駅周辺の計画策定の背景・経緯を主な対象とし、富山港線の LRT 化が「コンパクトシティ政策」の核としてリーディングプロジェクトとして取り扱われる背景要因が何であるのかをその始まりから深堀するものである.

富山市は, なぜ富山港線の路面電車化（LRT 化）を着想できたのであろうか, なぜ, まちづくりに一貫性をもってその計画を選択したのだろうか？富山港線の路面電車化事業やまちづくりの理念である「コンパクトシティ政策」に既に完成している富山港線の路面電車化事業を計画の中核として組み込んだのは, 偶然なのか必然なのかなど, 富山港線の路面電車化が発想される前までの経緯を, 背景, 要因, つながりを国自治体関係者の動きも含め明らかにし, 今後の都市交通政策に資する知見を論ずる.

3 ） 北陸新幹線の整備計画と在来線高架化にチャレンジするまでの経緯

(1) 新幹線富山駅整備が始まる

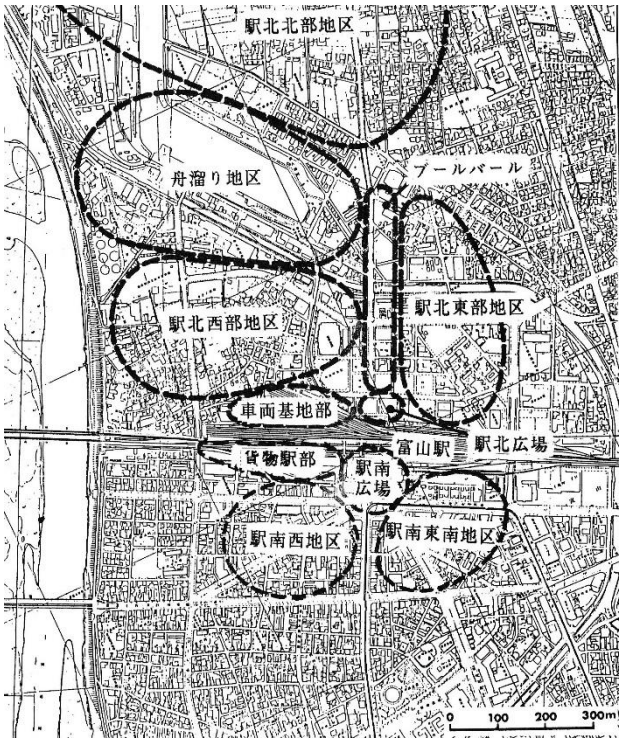
1970（昭和 45）年 5 月「全国新幹線鉄道整備法」が公布され, 1972（昭和 47）年 6 月に基本計画が決定し, そして 1973（昭和 48）年 11 月に北陸新幹線等 5 路線の整備計画の決定と建設の指示があり, 富山への新幹線整備の計画が動き出した.

富山県は, 富山駅の北側という立地を活かし, 当地区を相応しい街に発展するためには、地域を南北に分断している鉄道を高架化することで, 多くの民間投資を呼び込み経済の活性化が必要と考え 1974（昭和 49）年に「連続立体交差事業」の検討を行ったが, 事業費が高額なことに加え, 国の補助事業の採択を得られないことが分かり同事業を断念した. これが富山駅及びその周辺整備のはじまりである.

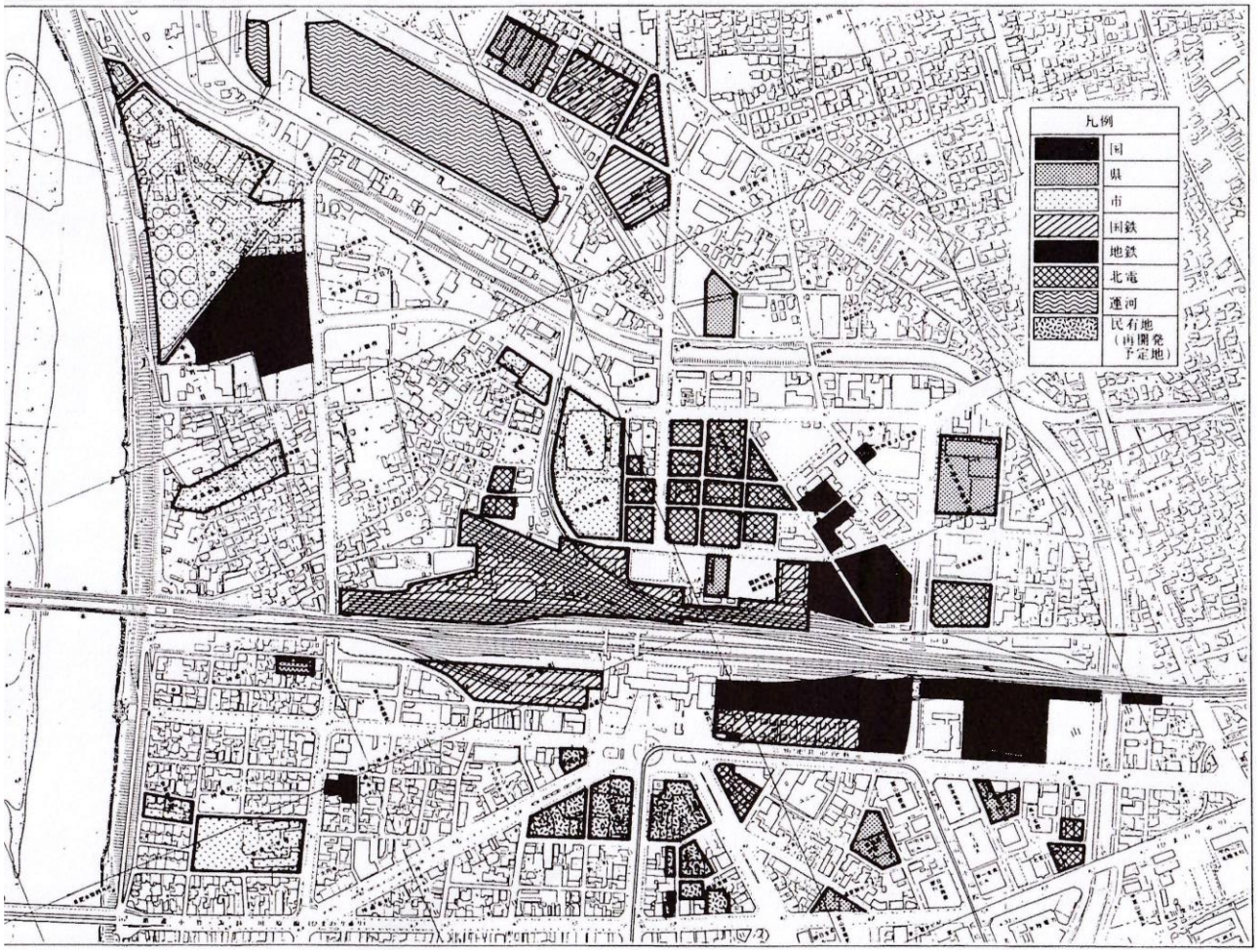
(2) 北陸新幹線富山駅の現駅南側併設決定

1982（昭和 57）年 3 月, 北陸新幹線富山駅の位置が現駅に決まった. これが引き金となり富山駅周辺の街づくりが始まった. とりわけ北陸新幹線の整備は, 沿線都市の多くの駅前地区において急速な発展をもたらしており, これを機に県都富山市の玄関口として相応しい機能や顔を持つ街を形成するため総合的な整備計画が必要とされた.

また, 当時富山駅周辺は, 運河の機能が停止するなど, 駅北地区の衰退が大きな課題となり, 特に舟溜まり等を中心とした地区においてその転用をはじめとする土地利用の可能性を活かした新しい富山市を創るビジョンが



図―2 富山駅周辺区分図（１９８０年頃）
（出典：富山駅周辺整備構想調査報告書）



図—3　富山駅周辺の遊休地（１９８０年頃）　　（出典：富山駅周辺整備構想調査報告書）

必要となっていた. (図-2, 図-3 参照)

特に駅北地区の発展は, 駅前地区との人や自動車の往来が一層多くなり, 富山駅周辺地区が一体となって発展するためには, 鉄道による南北に分断の解消が必要と考えられていた. しかし, 富山県は「連続立体交差事業」の採択要件に合わないことから同事業を断念せざるを得なかった. 一方で新幹線富山駅の位置がまだ決まっていないことから新幹線富山駅の現駅併設は, 富山駅周辺の開発促進にとって極めて重要であったのである. 現駅南側に併設されることが決まったことで, ようやく駅周辺整備に本腰を入れて取り組むことになった.

(3)「富山駅周辺整備構想調査[6]（井上委員会）」と５者協議

富山県では新幹線の開業に併せ富山駅周辺の発展は, 将来の富山県, 富山市の発展の原動力となることから, 総合的な整備計画の策定を早急に進めなければならなかった.

そのため, 1984(昭和 59)年 3 月, 井上孝元東京大学名誉教授を委員長とした「富山駅周辺整備構想調査委員会」が富山駅周辺地域の整備に係わる課題を整理し, 整備の在り方の基本的な構想を「富山駅周辺整備構想調査」として取りまとめた. 以後, この報告書が基本になり事業が進められることとなった. そして, この調査の重要なことは, 構想をまとめるに当たり, 井上先生の知見が活かされていることに加え, 整備を進めるにあたり施工者もしくは地権者として影響力を持つ富山県, 富山市, 富山商工会議所, 国鉄, 富山地方鉄道の 5 者が当該委員会で取りまとめた 「富山駅周辺地域の整備の基本的考え方」「整備の目標」等を 1984(昭和 59)年 4 月 25 日に合意したことである.

なお、本報告書には、在来線の高架化に関する記述はないが、富山駅周辺の北陸本線等の在来線を横断する４本の都市計画道路の将来交通量に関する記述があった. これには道路の将来交通量は不足し混雑度が、1.3〜1.5 に増加すると推定されていた. 将来, 車線数が不足することから, 今後, 既設の立体交差道路の拡幅が課題になることが既に予測され, 鉄道の高架化の必要性を示唆していたものと言える.

(3) 富山市新都市拠点整備事業策定調査 [7]

「とやま 21 世紀都市 MIRAI 計画」

富山駅の北側は記述の通り昭和の末期において, 運河機能が停止するなど土地の有効活用が進んでいなかったことに加え, 国鉄民営化に伴い国鉄清算事業団用地が多く発生したことから未利用地が多く存在したのである.

・事業着手前の駅北地区の課題としては

① 富岩運河が運河としての機能を失い, 水も汚れこれをどうするか.

② 駅北の国鉄用地が処分されることとなり, これをどうするか.

③ 駅南と比べ遅れていた駅北のまちづくりをどうするのか.

である. もちろん新幹線が開業すれば駅北地区を新しいまちに生まれ変わるのであるが, 富山県がリーダーシップを取り関係者が協議を行い南口と同様に北口も県都の玄関口に相応しい街とするために, 「とやま都市 MIRAI 計画」と呼ばれる再開発（約 62ha）を行った.

「とやま都市 MIRAI 計画」の目標は, 県都富山市の玄関口であるＪＲ富山駅北地区において, 鉄道跡地や運河舟だまり等の遊休地を有効利用し, さらに民間活力積極的活用を図りながら, ２１世紀に向けての新たな課題に対応した高度な業務環境, 良質な就業環境, 快適利便な居住環境, 知的で健康な生活環境を備えた高付加価値型都心＝「ビジネスパーク」（図-4, 図-5 参照）の建設を[事業期間 1986（昭和 61）年～2000（平成 12）年]目指した.

事業の進め方は, 富山市の中心部にあり, 老朽化等によって移転が必要となった富山市公会堂, 富山市体育館、富山赤十字病院などの公共施設の移転先とし中心部から

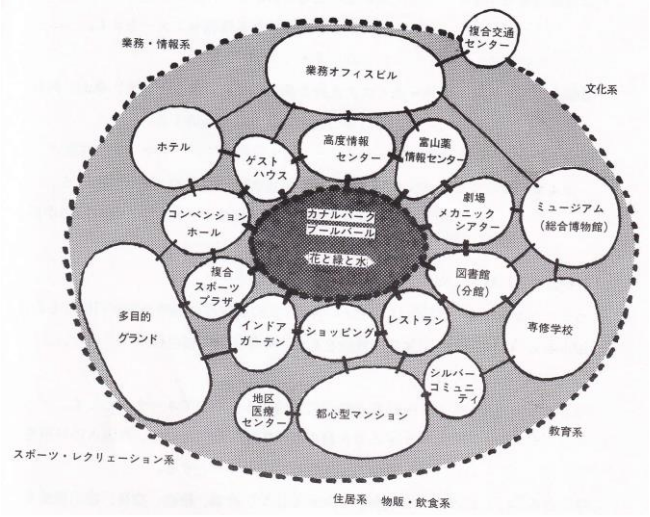
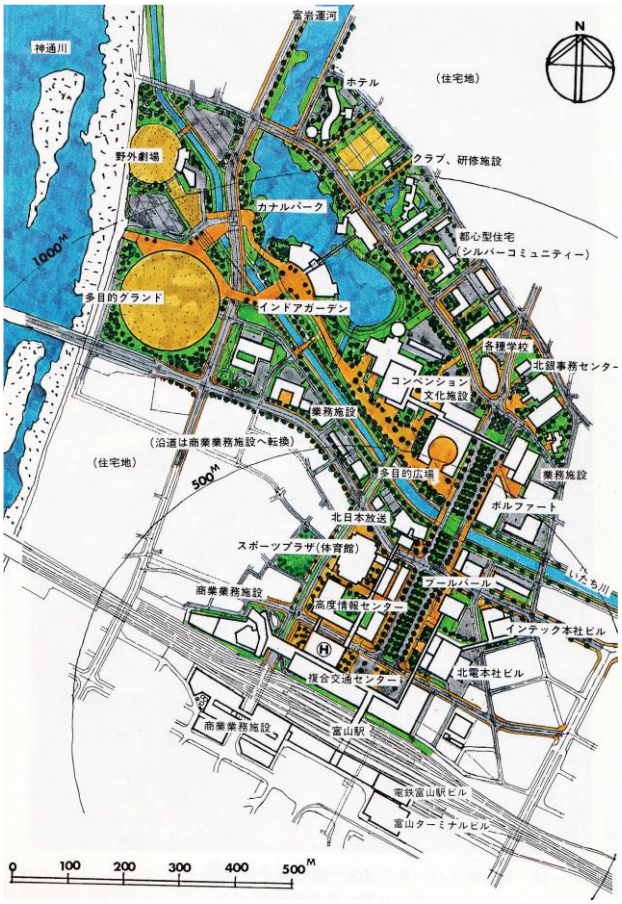


図-4 導入機能・施設構成概念図

（出典：とやま 21 世紀都市 MIRAI 計画）



図―5 ビジネスパークイメージ図

（出典：とやま 21 世紀都市 MIRAI 計画）

郊外への公共施設の転出を防ぎ、サンフォルテ, 環水公園等の県の施設, ハローワーク, 国土交通省河川国道事務所等国の機関の誘致を促進し業務機能の集積を図った.

加えて、民間企業についても北陸電力やインテックなどの富山県を代表する企業の本社等を誘致し, 併せて関連する取引企業などが近くに移転する呼び水となることを狙ったものである.

この計画は, 中心市街地に位置づけられている富山駅周辺の活性化につながり, コンパクトシティ計画の理念に近く, また, 北陸新幹線の開業, 在来線の高架化, あいの風とやま鉄道の開業, 富山港線の路面電車化, 駅前交通広場の改良, 駐車場, 駐輪場の整備は, 公共交通の活性化を既に実行していたのである.

1996 年に国民文化祭, 2000 年には富山国体が開催される予定であったため, 公園等これら行事に直接関係のない施設は, 一部未完成であったが, 暫定的に完成と扱い, 国体開催前に「とやま都市 MIRAI 計画」は竣工したこととされた.

4) 駅南地区の駅前広場整備と再開発事業、駅前景観会議 [9) 10)]

a) 駅南地区の市街地再開発事業



図-6　富山駅前地区での再開発事業位置図
（出典：富山市の市街地再開発事業）

富山駅の南側は, JR 西の富山駅に面した県都富山市の玄関口であり, 駅前広場は JR 西と富山市との協定広場となっており, 交通の結節点として重要な位置にある. この様な恵まれた立地環境にありながら, 急激な都市環境の変化への対応に遅れ, 老朽化した低層木造建築物が密集していた. このため, 北陸新幹線計画が現駅南側併設に決まったことから, 富山駅の持つその拠点性が一層強化される. そこでこれに対応した総合的な開発が必要となった.

1981(昭和 55)年 3 月に富山駅前街区再開発事業計画が作成され, 本格的に事業が動き出した. また, 1987（昭和 62)年には, 富山ターミナルビル（愛称：マリエ）や電鉄富山駅ビル（愛称：エスタ）が建設された.

1991(平成 4)年３月には, 図-6 に示すように４か所で再開発事業が行われすべて竣工した. これにより富山駅前は一変し、当面の整備は一旦完了した.

b) 駅前景観会議

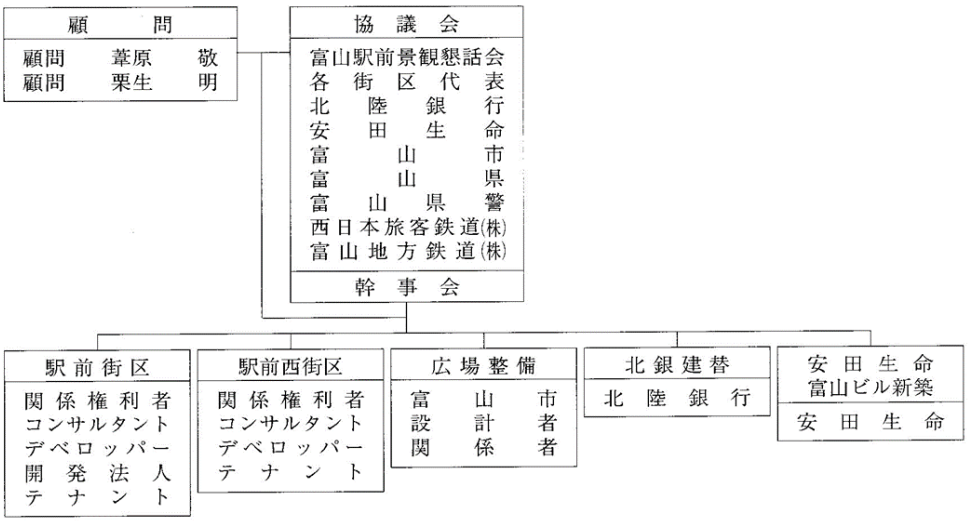
景観会議は 1988(昭和６３)年７月に駅南地区における再開発ビルの建設, 駅広場やその周辺の建築物の整備にあたり, それぞれのビルが県都の玄関口の拠点施設として優れた建築物となるよう配慮するとともに, これらのビルが広場空間と一体となって統一性のある景観を形成し富山のシンボルゾーンとなるよう調整や提言を行うため設置された.

具体的には, 再開発ビルのデザインや既存ビルとの調和, 駅南口広場のデザインの調和など景観形成に必要な事項について専門家会議（委員長は簑原敬氏）, 行政, 事業者が互いに意見を出し合い, 協議, 調整, 提言を行った. 組織図については図-7 のとおりである.

また, 協議内容は図-8 を基本に行われた. 正面のビル 2 棟がいずれも再開発事業で建て替え中であったため協議調整はうまく進んだ.

当時, 北陸銀行富山駅前支店は建て替て 10 年経過した比較的新しいビルであったが, 景観会議で駅前全体の景観に合わせるため, 北陸銀行は提言に合わせ新築したとのことであった. この件が示すように, 富山県の経済界が新幹線開業に対する期待が如何に大きいものであったか, そして駅前の景観を良くしようとの強い意気込みが伺える.

このようにして駅前の景観を調和のとれた景観とするため設計を変更し、建て替えまで行った事例は極めて珍しい.



図―7　組織図　　（出典：富山市の市街地再開発事業）

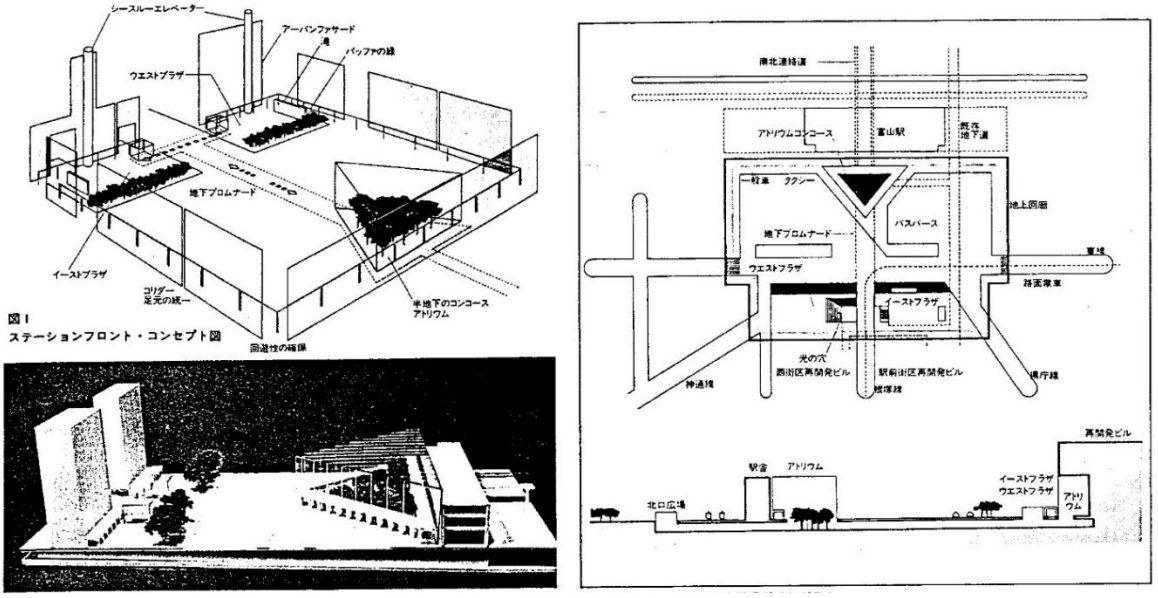


図-8 「駅前広場」計画コンセプトダイヤグラム　　（出典：富山富山駅前景観会議）

(5) 地下交通ネットワーク整備計画策定調査（地下道による南北接続強化）

1988(昭和 63)年 7 月の駅前景観会議ではアトリウム構想が（図-8）提案された. 駅南側の再開発の流れを止めないよう, また, 駅ビルの改築が当面無いと仮定して, 古い駅ビルを隠す形で大きなガラスのアトリウムの創出と駅広場の形態変更が発案された. 駅前の人の動きを地下レベルに持っていき, アトリウムの中は緑の空間にし, 南北自由通路を地下道にする提案もされた. 更に 1990(平成 2)年その景観会議の検討を深めるため,「富山駅周辺地下交通ネットワーク整備計画」がなされた. 新幹線は高架の計画であったが, 富山駅の改札口を地下に持ってきて, 南北の自由通路も地下道にし, 南と北の広場の下に地下街や地下広場を建設する検討が行われた.

この構想を受けて, この時期に建設されたビル（マリエ）には, 将来に備え駅前広場側に面したビルの地下 1 階レベル構造を地下街, 地下自由通路への接続が可能性を残したものに変更している. また富山駅前街区の再開発ビルのシック地下 1 階は地下道に面しており, 高いアクセス性が確保されている.

(6) 民間企業有志による「富山市地下街建設促進協議会」の設立

1990(平成 2)年 10 月に地元企業の有志により「富山市地下街建設促進協議会」が設立された. [1994（平成 6）年度には約 120 社参加] これにより, 鉄道による南北分断解消は, 地下道方式で進められる方向となった.

また, 1991(平成 3)年 11 月には, 地下街建設促進協議会から「富山市地下街建設構想」が示された. その内容は, とやま都市 MIRAI 計画区域(駅周辺)から離れた中心市街地である総曲輪（一番町交差点）までの約 1.7ｋｍを地下ネットワークで結び都心全体の活性化を図るものとし, 約 1, 300 億円であった(これは, 富山市の１年の予算 1, 600 億円に匹敵する). 1992(平成 4)年には地下街の基本設計が終わり, 平成５年には準備会社を作るという段階まで進んでいた. いよいよ準備会社が出来れば, 次は準備会社の方が事業を進めるという段取りになっていた. 地下広場, 地下通路は富山市が整備し, 商業施設などの地下街は協議会の地下街建設会社の整備という役割分担で事業が進められる予定であった. この頃, 整備新幹線の整備は凍結されており, 本当に富山まで来るかどうかも分からない状況だった, 財政再建の風潮の中, 新幹線が無駄遣いのやり玉に上がっていたのである. それでも新幹線の着工を前提にまちづくりを進めていた. しかし, 着工はなかなかされず, 駅広場, 自由通路等の駅周辺の整備が決まらない状況となっていた.

(7) 富山駅南北地下道に建設省が反対[11)]

1993(平成 5)年 2 月, 富山市が事務局を担当した富山駅南北地下道基本設計検討委員会を東京で開催した. 経済界としてはこの場で地下街開発の準備会社を作ることを決めたかったのだが, 出席した国の委員のうち建設省を代表して出席した委員は, 地下街や地下自由通路などの整備について反対意見を述べた. 建設省が反対する理由は, 富山市くらいの規模の都市に地下街は要らないと

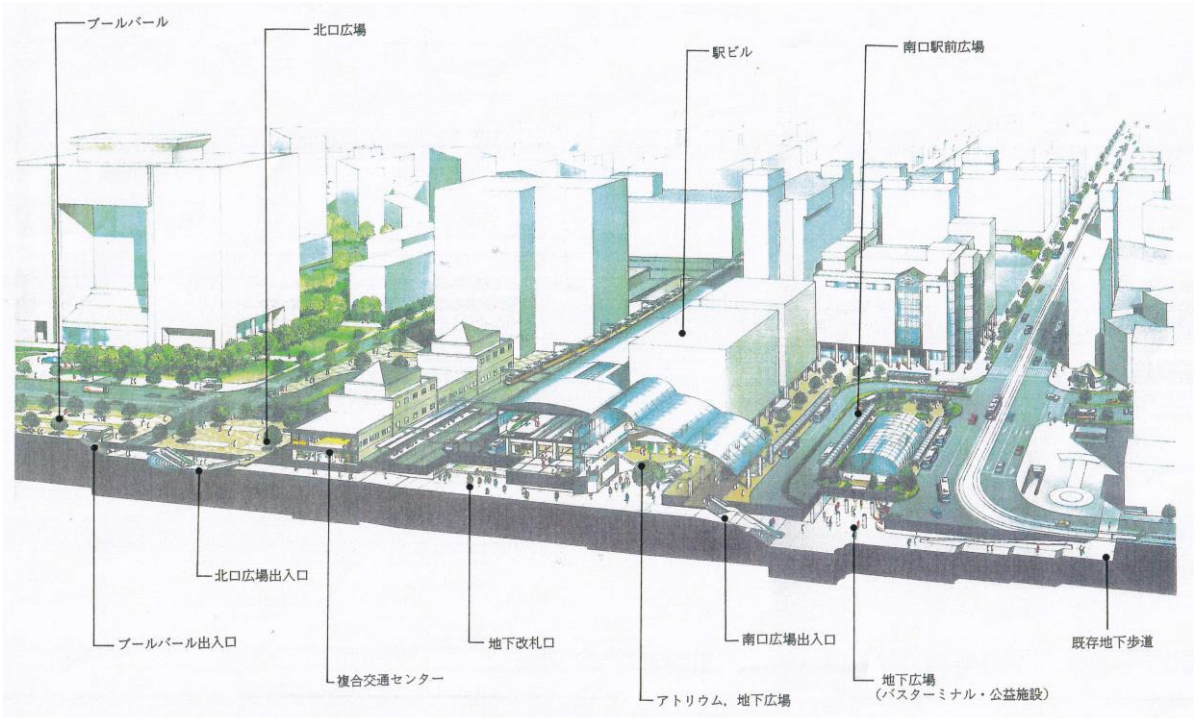


図-9 富山駅周辺整備イメージ図　**（出典：平成 5 年 3 月富山駅南北地下道基本設計策定調査）**



図-10　富山駅南口広場イメージ　**（出典：平成 5 年 3 月富山駅南北地下道基本設計策定調査）**

いうことであった. 例えば、昼間人口が多く地価が高い都市において余剰地が無くまとまった土地の取得できない都市が道路の下に工事費かけて地下街や地下駐車場を作るケースは合理的であると判断できるが, 富山駅周辺のような地価の安いことに加えて未利用地が十分にあるところで地下街を作ることは, 合理的でない, 南北を繋ぐ自由通路はペデストリアンデッキでいいではないかとの意見であった. また, 補助金についても出さないということであった.

地下街を作るための委員会を開催したのだが，肝心の建設省の委員は反対意見を言って退場した.

その態度に, 経済界をはじめ関係者は驚いたが, 国からの補助金は出ないことははっきりした. このことから, 基本設計まで行ったが地下街建設準備会社の設立は見合わせられた. 参考に当時「富山駅南北地下道基本設計策定調査」で作成されたイメージ図(図-9, 図-10)を示す. ここまで進んでいた計画が中断したのである. もしこの時期に新幹線の建設が始まっていたら、富山駅は，地下はヒト，地上はクルマ中心といえるこのような駅になっていたのである.



写真-1　昭和 50 年頃の駅北（出典：富山市パンフレット）[9]

左側に貨物駅と車両基地が見える



写真-2　平成 15 年頃の駅北（出典：富山市パンフレット）

(8) 20 年という時間の経過がもたらした変化

新幹線富山駅が現駅併設で決まり約 20 年が経過すると，新幹線の事業着手はなかなか決まらなくとも，区画整理事業が進捗したことにより，駅北地区で行われている「とやま都市 MIRAI 計画」が更に進捗し街並みが一変した. (写真-1, 写真-2)

加えて, 富山駅はこの 20 年を経過する中で国鉄民営化という大変革を経験した。旧国鉄の債務を返還するため、遊休地を売却し債務の返還に充てられた。

富山駅については、貨物駅の移転や車両基地の移転により遊休地が生み出され、この土地が売却された。この結果、富山駅はスリムになり，前回に比べ車両基地と貨物駅の移転に要するコストが不要になるという変化が起こっていた.

駅北地区の街並みが近代化し賑わい始めたことと，金沢駅が高架化され多くの利用者・観光客で賑わっていた. このことが, 20 年前と比べ在来線による南北の分断解消の機運が格段に高まる背景になったと考えられる.

実際に, 鉄道と交差する道路は, 2 車線の道路が 2 本しかなく駅南北間の自動車交通量も 20 年前と比べ増加し渋滞しており，駅周辺の効率的な土地利用の障害となっていた. このため, 鉄道と立体交差している道路（堀川線, 牛島蜷川線）を２車線から４車線への拡幅する必要性が認識されていた.

「連続立体交差事業」については, 1969(昭和 44)年に旧運輸省と旧建設省の間で「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定及び同細目協定」が合意され, 事業が行われている. 20 年前の昭和 49 年と平成 6 年時点の採択要件を見比べる変化はなく, 踏切に関して難である.

一方，「限度額立体交差事業」の 20 年前との違いは, 踏切数は 0 であるが, 自動車交通量が増え, 都市計画道路「富山駅南北線」2 車線が新たに計画されており, 既存の２車線の鉄道と交差している道路「堀川線（市道）」と「牛島蜷川線（県道）」は４車線に拡幅ことが検討されていること等, 整備が必要な道路が 3 本に増加している.

これは、3 本の道路を別々に施工する工事費と３本の道路が影響する範囲の在来線を高架化した後に道路を拡幅した場合の工事費を比較しておく必要が出てきたのである. ３本の道路を別々に工事するより「限度額立体交差事業」で３本まとめて工事を行う方が安いケースが考えられ，「連続立体交差事業」と比べ財源の負担割合が県市に有利と考えられる場合があることが分かった. 状況は，大きく変化した.

(9) 転換点となった「限度額立体交差事業」の提案

このような何も決まらない状況で新幹線の建設が始まってしまうと、県都の玄関口に相応しい富山駅（富山県の公共交通の中核に相応しい機能＋都市機能）を造ろうとしたこれまでの関係者の努力が無駄になってしまうことから, 富山市としては, 建設省の地下道整備反対をチャンスと捉え原点に返り, 在来線の高架化について改めて検討することにした.

「連続立体交差事業」については, 当時も採択基準を満たしていないことは変わらないことから，「限度額立体交差事業」の可能性を探ってみた. 国鉄民営化により富山駅にあった貨物駅と車両基地は移設しており, 富山駅は旅客のみを扱う形態に変化していたのである.

当時の試算結果は残っていないが，「連続立体交差事業」と比べ作るものが同じであり全体の事業費は同額である. 一方その財源となる国からの補助金の額が異なるため第一印象としては, 国・県の負担が少なくなり, その分市の負担増が多すぎて無理ではないかと考えられたが, 志幹部の姿勢は「富山市芸術文化ホールをもう 1 棟建

設する程度の増額であれば限度額立体交差事業は可能である」であった. つまり前提条件が変わり財政負担が多い富山市の政策判断でこれまで困難と考えられていた在来線の高架化が可能になるかもしれないということであった. 富山市の負担が増えても十分耐えられる額であれば「限度額立体交差事業」は可能であると思われた.

そして, 1994(平成 6)年のある日, ついに富山市の幹部と知事とが「限度額立体交差事業」の事業化について面談し知事は興味を示し大きな転換がなされることとなった. ただ, 地下道による駅南北接続より高架化の方が優れているが, 今は県・市・経済界が協力して, 地下道, 地下街の建設に向けて取り組んでおり, 急な方針転換はできないとのことであった.

4 「限度額立体交差事業」へのチャレンジ

(1) デッキ形式の自由通路整備に変更への違和感

3 章 1 節～6 節で説明してきたとおり駅前広場は地下と地上レベルに歩行者通路を計画し, 既に一部再開発事業に併せ完成している. 駅構内の歩行者通路が 2 階レベルであれば, 上下の移動が大きなものとなり, 南北駅広場の利便性が悪いものとなってしまうのである. ペデストリアンデッキは選択肢の一つではあるが, 既に駅前広場は, 地下と地平レベルに歩行者通路を整備しており、駅前の景観を調和のとれた景観とするため設計変更を行った「駅前景観会議」の景観調整の成果も生かされず, 関係者の方々の納得は得られにくく, 一方, 高架化方式には違和感が少ないのではないかと考えられた.

(2) 検討会の実施

その後, 知事からは, 国の担当者を入れて県と市も参加した「限度額立体交差事業」の検討会を至急行うように指示があった. このため, 1995(平成 7)年 7 月と 12 月に「行政検討会」と称して検討会を 2 回行った.

結論は、今の時点で「限度額立体交差事業」を国の補助事業として認めるかどうかの結論は出せないとなった. 理由は, 高架化事業の必要性がまだ十分に説明できていない. もっとわかりやすく鉄道と立体交差する道路を築造するよりも鉄道を高架化する方が望ましい説明が必要とされた. しかし, 反対されたと言うより条件が整っていないからダメだ. 事業化には次のような条件が必要との高いハードルが示された.

それは, 一つに新たな事業効果を考えること. 二つ目に新幹線との同時に施工するなど更なるコスト削減が可能であること. そして三つ目に, 利用者の減少が著しい富山港線を高架化しても, 近い将来 JR 西日本が廃止にする可能性があることから, 高架事業から除外すること. ただし, 鉄道として全廃することは多額の工事費の縮減につながるが, それでよいのか更なる検討が必要とされた. つまり, 高架化が必要とされる画期的なアイディアがあれば「限度額立体交差事業」が可能になるというのである.

その後, 新幹線の富山駅乗入れルートのボーリング調査などの結果により, 駅南側から北側にルートが変更されることになったことをうけて富山県、富山市、経済界の 3 者が中心に「富山駅周辺地区の南北一体的まちづくり基本計画策定調査」（委員長黒川洸）を行うこととなった. これにより, 富山駅周辺地区は在来線の高架化により南北分断を解消し駅南駅北地区の一体化を図ることや国の反対で中断している地下街計画の見直しの議論がされた.

最終的には, 在来線高架化を前提に, 自由通路は, 地下・地平に整備し, 北口広場と既存地下道を活用したオーバードホールまでの地下道ネットワークの延伸整備を先行し, 新幹線開業や在来線高架化が完了するまでの間の富山駅南北の接続強化することで, 関係者の折り合いがついた. 上記の合意により 富山市は, 地下道をオーバードホールまで延伸する工事を行い, 2000(平成 12)年度に完成した. また「富山市地下街建設促進協議会」は一定の目的を達成したことから活動は終了した.

そして, 富山市は「限度額立体交差事業」にチャレンジすることになったのである。

(3) 限度額立体交差事業の導入を前提とした研究会

北陸新幹線の着工が近いとのことから「限度額立体交差事業」についての研究会を, 平成 9 年 2 月～平成 11 年 11 月の間に延 9 回行なった「限度額立体交差事業」は実際に行われているが, 富山駅のような駅を工事施工エリアに含む事例は少なかった. このため具体的な検討を行い, 事業化して大丈夫なのか事前の検討が必要であった. 国・県・市の 3 者で勉強会を事前に行い制度面や技術面等からの課題を検討するものである.

しかし, 研究会での案がそのまま実行されるわけでなく, 地元や関係者との協議や議会に諮る等の手続きは当然必要であり, その前段階の検討である.

在来線が高架化されることに決まれば, 富山駅の南北の分断が解消され一体化することになる. 歩行者連絡通路の高さは, 地平レベルとなり, バリアフリーな富山駅とバス, タクシーなどの他の交通施設との結節も良くなり

，駅前広場に既に整備した地下道等の存在に違和感が少なくなる. そしてなによりも富山駅周辺に地下道を造るより, 在来線を高架化する方が駅南北の一体化に関しては効果的であると思われた.

(4) 更なるコストダウンと新たな事業効果の検討

この研究会では, 事業費を大幅に縮減する工夫が検討された.

新幹線と在来線高架化事業の同時施工は、①新幹線が開業すれば、在来線の特急が新幹線に移行するため特急列車用のホームが不要になり富山駅のスリム化が可能になる。②同時に行えば仮線工事が 1 回で済みコストダウンにつながる.

また, 富山駅が国鉄清算事業団用地として一部売却されたが, その時点で新幹線と在来線の高架化が同時施工になることが想定されていなかったため, 富山港線の工事用地が不足していることが判明した. 加えて利用者の減少が著しく将来の廃線が予測されたこともあり, 富山港線は高架化しないと決まった. これにより富山港線の高架化費用がコストダウンにつながった.

そしてその富山港線の取扱いについては地元（県・市・JR 西日本）にまかせられた。

5 富山市のコンパクトシティ政策の核にある富山港線の LRT 化と市内電車との南北接続事業を可能とした背景・要因 [12) 13) 14)]

ここで，背景を整理する.

・富山市において，国鉄線等による富山駅周辺部の南北分断，駅北側に水質に課題があった運河，貨物関連の広大な鉄道施設があるなど南北で市街化状況に格差があったこと

・北陸新幹線の建設決定（1970 年全幹法，1972 年基本計画，1973 年整備計画）が，駅北側も含めたまちづくりと連続立体交差化検討（1974 年）の契機となったこと

・国鉄改革（1982 年）が行われ，駅北側の広大な鉄道用地がなくなり，駅前開発と連続立体交差化が従前より容易になったこと

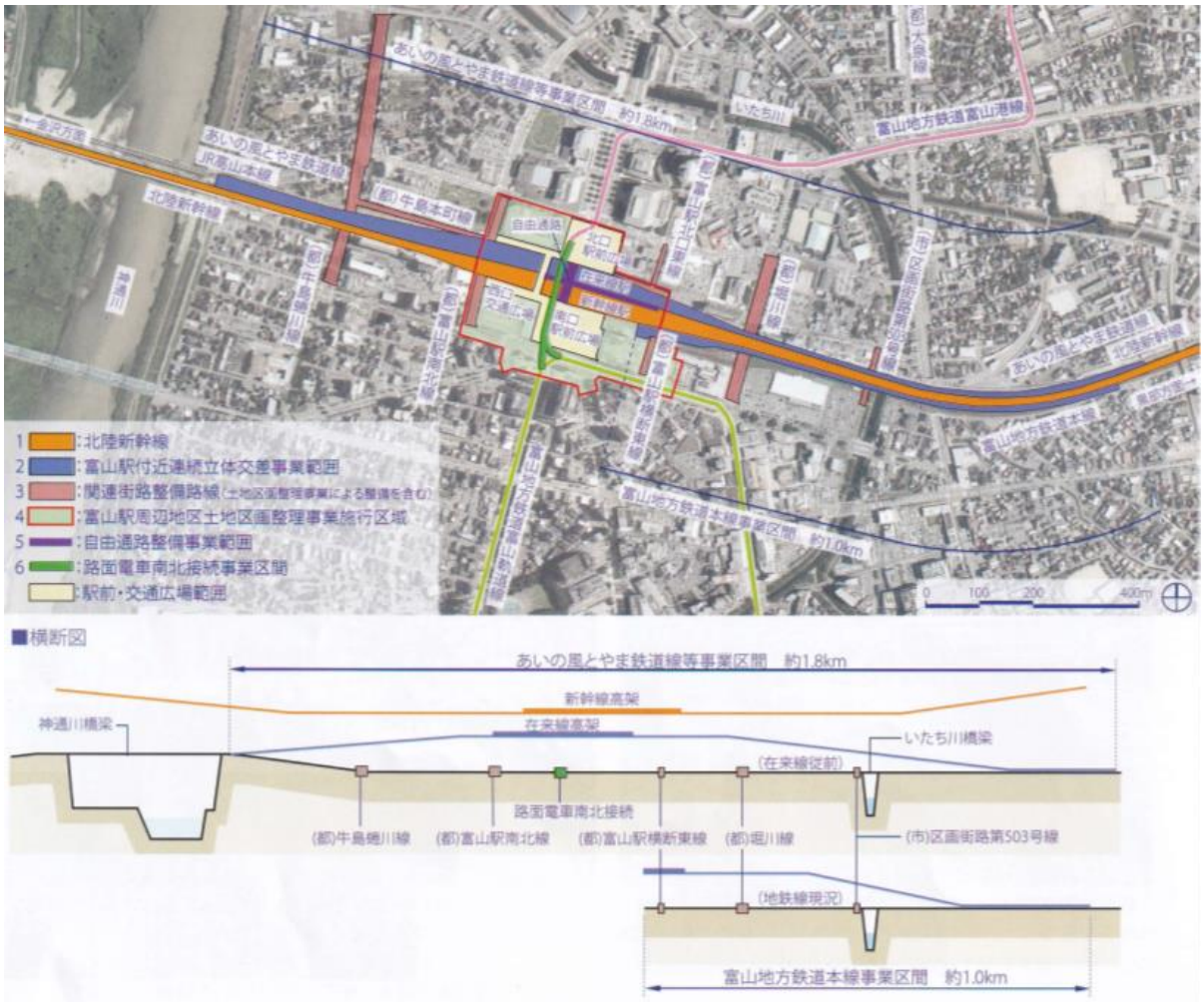


図-11　駅周辺整備計画図（出典：富山市パンフレット　富山駅周辺整備事業の概要　令和４年度）

・当初，連続立体交差化の要件を満たさないことから，鉄道を地平としたまま地下道で南北を繋ぐとともに地下駅前広場を設置することが検討され，具体的な画が描かれ，部分的に暫定整備も行われたが，北陸新幹線の着工がなかなかなされなかったことから，整備が進まなかったこと．やがて，建設省の反対で実現しなくなったこと

・再度連続立体交差化が検討されたが，たまたま発生した国鉄改革により貨物駅，車両基地が駅北側から移転したこと，及び，富山港線の利用者が少なかったため連立対象から外したことから，コスト面で実現性が高まったこと

・上記の全体時期を通じて，駅周辺のまちづくりが進捗し（「とやま都市 MIRAI 計画」），駅南北を横断する自動車交通流が増加して車線の拡幅（2 車線から 4 車線）が必要になったこと

・また，上記計画に基づき，横断道路の駅周辺部の空洞化が抑制され，コンパクト化がなされてきたこと

が挙げられる．

以上が，連続立体交差化を伴う富山港線の LRT 化と南北接続を可能とし，また，富山駅周辺部の空洞化抑制・コンパクト化によって今日における富山駅を核とするネットワーク型のコンパクトシティ政策が可能になった背景要因として整理できる．

6 終わりに

筆頭著者は，1992(平成 4)年に富山市都市計画課に異動して以来，退職するまで富山駅周辺の事業（「とやま都市 MIRAI 計画」「富山駅南北地下道・地下街計画」「限度額立体交差事業」「連続立体交差事業」「富山港線路面電車化事業」「市内電車環状線化事業」「路面電車南北接続事業」等）に関わってきた．これら事業に関わることが出来たことは、幸運であったと思っている．このため，私がこの事業から得た貴重な知見は，どこかに残しておくことが義務と感じている．新幹線の富山駅開業は計画の着手から 41 年後の開業であった．41 年の間に計画案が何度も変わったが，最終的にはコンパクトシティ政策と整合し，他都市に自慢の出来る個性的な富山駅となったと自負している．

また，「連続立体交差事業」や「とやま都市 MIRAI 計画」等のプロジェクトもコンパクトシティ政策のリーディングプロジェクトに加えても良いのではと考えている．この提案にこれらの事業を行なっていなければ「富山港線路面電車化事業」は起こらなかったであろう．そうであれば，富山市の「都市マスタープラン」は今のものと異なっていただろう．

本稿が，今後の都市・交通政策に資する知見となれば幸いである．

北陸新幹線及び富山駅周辺整備等　　年表

市長			北陸新幹線及び富山駅周辺整備等
改井英雄	1972	昭和47年	6月　全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画決定
	1973	昭和48年	11月　全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画決定
	1974	昭和49年	富山駅周辺北陸線高架化調査（富山県）
	1980	昭和55年	10月　富山駅周辺整備基本計画調査
	1982	昭和57年	3月　新幹線富山駅は現駅併設に決まる
塩谷敏幸	1984	昭和59年	3月　富山駅周辺整備構想調査（委員長 井上東大名誉教授）富山駅周辺の整備の考え方、目標等まとめる
			4月　上記富山駅整備の基本的考え方、目標等について関係者で合意（5者協議）
正橋正一	1986	昭和61年	富山駅前整備計画設計
	1987	昭和62年	富山市新都市拠点整備事業策定調査（委員長 井上東大名誉教授）
			4月1日国鉄民営化
			12月富山駅前広場3交差点方式に変更
	1988	昭和63年	7月　富山駅前景観会議設置（委員長 養原敏）　駅南北の歩行者ネットワークについて地下道案が提案される
	1989	平成元年	4月　富山駅前景観会議指針
	1990	平成2年	10月「富山市地下街建設促進協議会」（会長原谷敬吾）の設立
	1991	平成3年	3月　富山駅周辺地下交通ネットワーク整備計画策定調査（委員長 養原敏） 11月　地下街建設促進協議会が「富山市地下街建設構想調査」報告
	1992	平成4年	3月　CIC竣工（富山駅前街区再開発事業）
	1993	平成5年	3月 富山駅南北地下道基本設計業務委託(委員長黒川洸)建設省が反対のため中断
	1994	平成6年	3月　富山駅整備構想（委員長 伊能忠敏）
			富山市が限度額立体交差事業による高架化を富山県に提案
	1995	平成7年	新幹線予定地ボーリング調査
	1996	平成8年	3月　富山駅周辺地区南北一体的なまちづくり基本計画策定 国民文化祭（駅北地区メイン会場）
	1997	平成9年	2月 限度額立体交差研究会を設置・ 新幹線富山駅整備調整事業が認可
			10月1日　新幹線長野駅開業
	1999	平成11年	11月 限度額立体交差研究会まとめ・新幹線富山駅整備調整完了
			JR西が富山港線の路面電車化を提案
			12月 連続立体交差事業採択要件緩和
	2000	平成12年	とやま都市MIRAI計画概成・第55回国体（富山国体）
	2001	平成13年	4月　富山駅まで着工が認可される
森雅志	2002	平成14年	1月　森市長初当選
	2003	平成15年	連続立体交差事業の調査採択
			市長が6月市議会で路面電車化を正式発表
			7月　富山港線路面電車化検討委員会開催
	2004	平成16年	4月　富山ライトレール㈱設立
			11月　富山港線軌道事業特許等取得
	2005	平成17年	2月　富山港線工事着手　　6月　北陸新幹線　富山～金沢間建設工事起工式
	2006	平成18年	4月29日　富山ライトレール（株）開業
	2008	平成20年	3月　富山市都市マスタープラン策定
	2015	平成27年	3月14日 北陸新幹線　長野～金沢間の開業 （41年4か月間での開業）
			3月　路面電車南北接続第1期事業区間開業
	2020	令和2年	2月　富山ライトレール（株）と富山地方鉄道（株）が合併
			3月　路面電車南北接続第2期事業区間開業

表-1 年表 [15]

謝辞：この論文を作成するにあたり、富山大学 都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科(鉄道・交通研究室)及び富山市活力都市創造部や富山県土木部の関係者の皆様のご支援に感謝申し上げます.

参考文献

1) 編者：中島直人　高柳百合子　永野真義　著者：富山アーバニズム研究会，コンパクトシティのアーバニズム，pp.60-75，東京大学出版会，2020

2) 望月明彦　中川大　笠原勤，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，（社）日本都市計画学会　都市計画論文集,No.42-1，2007，4

3) 深山剛　加藤浩徳　城山英明，なぜ富山市では LRT 導入に成功したのか，運輸政策研究 Voi.10　No.1　pp.022-037

4) 富山市,富山駅周辺整備事業の概要(パンフレット)，2023,3

5) 富山県,富山駅付近連続立体交差事業(パンフレット)，2018,3

6) 富山県,富山駅周辺整備構想調査(報告書)，1984,3

7) (財)都市みらい推進機構,とやま 21 世紀都市 MIRAI 計画 富山新都市拠点整備事業総合整備計画策定調査(報告書)，1987,3

8) 富山市,とやま都市 MIRAI 計画インデックス(パンフレット)，1998,3

9) 富山市，富山市の再開発事業(パンフレット)，2008,2

10) 富山駅前景観会議事務局，富山駅前景観会議，1997,3

11) (財)都市みらい推進機構，富山駅南北地下道基本設計策定調査(報告書)，1993,3

12) 富山市，富山港線の路面電車化事業の概要（パンフレット），2006,3

13) 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，2004,2

14) 富山市,富山市都市整備事業の概要（パンフレット），2020,3

15) 富山県北陸新幹線対策連絡協議会,北陸新幹線建設促進富山県民協議会，北陸新幹線のあゆみ，2016,3

？（2023. 0. 0）