

# 万葉線の第三セクター化に伴う高岡沿線地域の変化

松原光也\*

## 摘要

本稿では市民と行政が連携して存続した万葉線が、その後の高岡のまちづくりや沿線地域にどのような変化を及ぼしたかについて述べる。高岡市は公共交通の結節点となっているものの、都市形態が分散的で、人口密度も低い都市である。このような都市では、公共交通の利用促進は困難であると考えられるが、万葉線存続後の利用者が増加に転じた。万葉線廃止の危機を乗り越え、鉄道会社が利用者の視点に立った鉄道運営を実施したこと、市内で開催される祭りやイベントの際に行政や商店街、市民団体が万葉線の利用を促進し、まちづくりに貢献していることが一因としてあげられ、そのことが、中心市街地の衰退に歯止めをかけていると考えられる。存続後15年を経過した万葉線と高岡沿線地域の変化を通して、地域住民の活動と交流が活発であれば、公共交通にとって有利に作用し、社会的共通資本を支える仕組みの構築が可能であることを示す。

キーワード：地方鉄道、中心市街地活性化、コンパクトシティ、まちづくり、市民活動

## I はじめに

万葉線は富山県西部の中心都市である高岡と富山湾の港町である新湊（現射水市）とを結ぶ12.1 kmの路線である。モータリゼーションの進展とともに、1972年には年間473万人であった利用者が減少の一途をたどり、1997年には約4分の1以下の122万人にまで減少した。そのため、1998年2月に加越能鉄道は、国の欠損補助打ち切りを理由に万葉線の廃止、バスへの転換を表明した。それに対して行政主体の「万葉線対策協議会」が沿線マップの作成、愛好支援団体である「万葉線を愛する会」がネコ電車の運行や沿線店舗の特典付会員証の配布を行った。さらに、市民主体の「RACDA高岡（正式名称：路面電車と都市の未来を考える会・高岡）」が市民への存続提案、万葉線を利用する機会の提供を通して、町内会などの地縁組織と連携して存続活動を展開した。その結果、富山県、高岡市、新湊市、それに市民からの寄付それぞれ1.5億円ずつを集めて計6億円を資金として、毎年6000万円の行政支援が決定し、新たに2002年4月開業の第三セクターの万葉線株式会社として存続した。開業後も存続に携わった団体や商店街と連携した利用促進策、市民サービスの一環として設備面の改良を支援する行政、運営面に専念できるようになった事業者の経営努力が功を奏し、利用者が増加することとなった。詳しい存続の経緯については、万葉線問題懇話会2000、富山県・高岡市・新湊市2000、武山2001、蠟山2001、RACDA高岡2004で述べられ、開業後の状況については、島2005や土谷2006で述べられている。

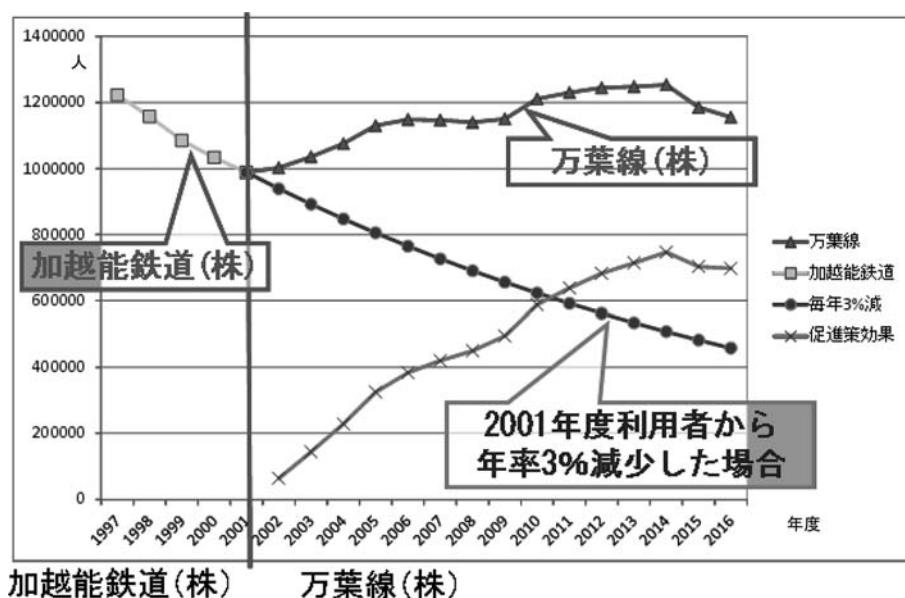
\*京都大学大学院工学研究科・交通政策研究ユニット、非常勤講師 E-mail: dzl00013@nifty.com

る。また、筆者も存続活動と開業後5年間の利用促進策について市民、行政、事業者の連携について松原2010で詳述しているので参照されたい。本稿では、存続後15年を経過し、さらに利用者が増えた万葉線と、中心市街地活性化に取り組む高岡沿線地域の変化を通して、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりと、地域住民の活動と交流が活発であれば地方都市の衰退を防ぐ効果があることについて述べることにする。

## II 万葉線の利用促進策

万葉線は利用者の減少から運営する加越能鉄道が廃止を表明し、行政と市民の連携による存続活動の結果、第三セクターとして存続した。加越能鉄道最終年となった2001年度の利用者は98.8万人にまで減少していたが、万葉線開業初年度の2002年度には100万人、その後5年連続で利用者が増加し、2006年度には114.8万人にまで増加した。前年より減少する年もあるものの2010年度には121.1万人、2014年度には最高の125.4万人にまで増加し、2015年度、2016年度は大きく利用者を減らし、15年目で115.5万人となっている(第1図、加越能鉄道2001、万葉線2018)。人口減少が進み、地方鉄道は利用者が減少していく状況にあり、加越能鉄道時代のように毎年約3%減少していたとすると、15年目では69.8万人にまで減少していたところであり、累積では727.9万人の利用促進効果があったと推計される。郊外道路沿いに大型店舗が立地し、中心市街地が衰退し、そのままでは利用者が増える外的要因がないにもかかわらず、利用者を増やしてきた取り組みについて考察することとする。

万葉線株式会社となっても、運行本数や所要時間も同じで利便性が向上したわけではない。に



第1図 万葉線の利用者数の推移 万葉線2018より筆者作成

もかかわらず、新しくなった路面電車ということで、新聞やテレビで報道されることで、認知度が高まったと考えられる。地方都市において15分毎に電車が走っているということは相当利便性が高いといえる。加越能鉄道時代は15分毎に走っていても、その利便性が知られていなければ、利用もされない。万葉線となってからは、知ってもらう、まずは使ってもらうという工夫としてイベント時の運賃助成がなされてきた。

第三セクター万葉線では富山県、高岡市、射水市（旧新湊市）、両市の商工会議所、両市の自治会、市民団体などで「万葉線対策協議会（以下万対協とする）」が組織され、万葉線改善計画の推進や利用促進策について協議、実施されている。ここでチラシや時刻表を作成し、団体客に運賃の半額助成を行うのに加え、万葉線沿線でイベントが行われる際に、乗客全員に運賃を半額助成し、同時に中心市街地から離れた電停の近くに駐車場を用意してそこから電車に乗り換えるパーク＆ライド（P&R）を実施している。多くの人が中心市街地に集まる際、日常とは異なり、渋滞が起り、市街地の駐車場が不足してしまうため、公共交通で来たほうが自動車よりも利便性が高くなる唯一の機会となる。この機会に一度万葉線を利用してもらうことで、次から来街する際に移手段の選択肢の候補としてもらえる効果がある。2016年度をみると、6回の沿線イベントで8,599人が利用している。この他、正月のワンコイン運行、小学生や中学生向けの体験乗車、ビール電車や七夕電車等の運行などの万対協の利用促進策により、32,328人が万葉線を利用した（第1表）。お試しの利用を経て、月に何回か利用するようになれば、回数券での利用、さらには通勤通学でも利用されるようになれば、定期的利用へと定着することが期待される。

移手段として選ばれるための施策として、2003年4月に運賃改定が行なわれ、160円～450円までの15区間制から、150円から350円までの50円毎の区切りのよい5区間制へと改められた。若干運賃が安くなったことと、わかりやすい運賃体系となったことが、定期外の利用者が多くなった要因の一つである。2004年1月には低床式車両の「アイトラム」が導入され、市民に新しい乗り物になったというイメージが印象づけられた。段差がないため車椅子のまま乗降でき、高齢者にも誰にとっても快適な移手段を提供

第1表 万対協事業による万葉線の利用者数

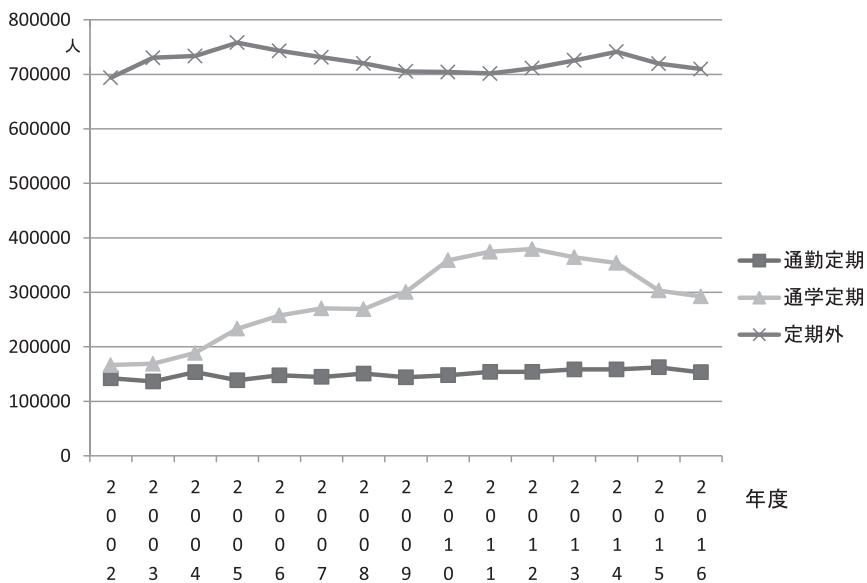
| 万対協事業（2016年度）         | 利用者数   |
|-----------------------|--------|
| 中学3年生体験乗車             | 692    |
| 高岡御車山祭                | 2,129  |
| 射水市獅子舞大競演会            | 134    |
| 路電の日記念イベント 万葉線電車まつり   | 346    |
| 万葉線ビール電車運行            | 8,400  |
| 小・中学生 体験乗車            | 4,353  |
| 七夕子供電車運行              | 87     |
| 富山新港新湊まつり 臨時運行        | 1,060  |
| 万葉線納涼まつりピアガーデン開催 臨時運行 | 1,446  |
| 高岡七夕まつり 臨時運行          | 726    |
| 新湊曳山まつり 臨時運行          | 1,471  |
| 鉄道の日 記念イベント 万葉線電車まつり  | 156    |
| 新湊カニかに海鮮白えびまつり        | 268    |
| ヌーヴォー・ワイン電車運行         | 120    |
| 富山大学芸術文化学部推薦入試特別輸送    | 72     |
| 正月ワンコイン運行             | 2,600  |
| 日本海高岡なべ祭り             | 2,945  |
| 万葉線新酒おでん電車運行          | 4,800  |
| 豆まき電車                 | 200    |
| 富山大学芸術文化学部前期入試特別輸送    | 183    |
| 富山大学芸術文化学部後期入試特別輸送    | 140    |
| 計                     | 32,328 |

斜字は運賃半額助成事業 万葉線 2018より筆者作成

し、子供連れの利用者など、アイトラムに乗ること自体が目的となっていた。定期外利用者は開業前の65.8万人から開業初年度の2002年度が69.4万人、運賃体系を簡略化した2003年度には73.1万人、アイトラム導入後の2005年度には75.8万人と最高を記録し、2016年度は71.0万人となっている。アイトラム人気が落ち着き、利用者が減少し始めたものの、2012年9月には高岡市出身の藤子不二雄作の世界的に人気の漫画を題材とした「ドラえもんトラム」を登場させ、2016年3月にはその利用者が50万人を越え、国内外からの観光客を呼び込むことに成功した。

2004年4月からは定期券制度の改革が実施された。通勤定期は無記名式の持参者利用制度が導入され、社用等で社員が出かける際に会社が定期券を1枚購入すれば誰でも利用できるようなっている。また、土日祝日は定期券持参者1人につき、同伴者も4名までが割引運賃で乗車できる。実施前の2003年度には13.6万人の通勤定期利用者が、実施初年度にあたる2004年度には15.3万人と増加し、その後2015年度の16.2万人を最高に、2016年度は15.3万人と利用者減少に歯止めをかけている。通学定期については年間通学定期が導入され、100日分の金額で一年間乗車できるように大幅な割引が実施され、定期客購入者に無料のレンタサイクルと駐輪場を提供するサービスも導入された。実施前の2003年度には16.9万人の通学定期利用者が、実施初年度にあたる2004年度には18.9万人と増加し、2012年度には最高の37.4万人まで増加し、施策の効果があったといえる(第2図)。

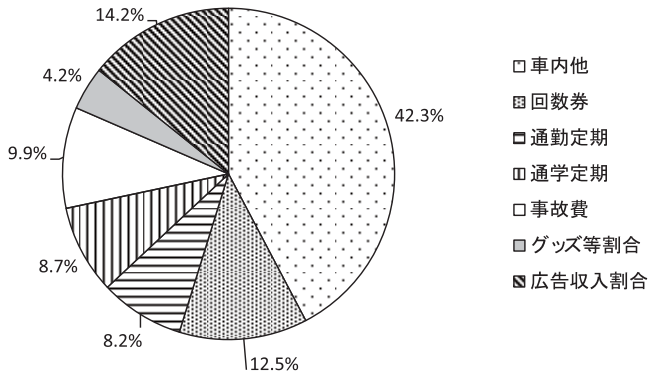
利用者収入の他には、ラッピング車両による広告や、電停の名前に企業や店舗名を組み入れることで収入を得るネーミングライツをいち早く導入した。また、万葉線自体を題材としたグッズも販売し、沿線の企業や学校も万葉線に関する商品を開発、さらには万葉線を題材とした歌まで



第2図 定期・定期外別万葉線利用者数

万葉線 2018 より筆者作成

万葉線の第三セクター化に伴う高岡沿線地域の変化（松原）



第3図 万葉線の収入内訳  
万葉線 2018 より筆者作成

売り出されるなど、市民によるマイレール意識が高まってきたことで、利用者増の他、広告収入やグッズ売上も向上した。全体の収入に占める割合は2016年度で、定期が16.9%、定期外が54.8%と地方鉄道としては定期の比率が低くなっている。その他収入のうち、事故等による保障が9.9%あるが、広告収入が14.2%、グッズ収入が4.2%と健闘している。

こうして市民によるマイレール意識の醸成は、町内会等の催しなどで万葉線を団体で利用する機会の増加や、イベント時に万葉線で行ける機会も増加した。一度利用してみることで、利用の仕方がわかり、移動手段としての選択の候補として認知されるようになる。近年では万葉線の電停付近に住宅を建てる場合に市からの補助金が出るなどし、旭ヶ丘電停周辺には新しい住宅地も形成された。そのことで、買物、通院による利用だけでなく、通勤通学客の増加にもつながり始めてきた。

### Ⅲ 中心市街地活性化の取り組み

万葉線の利用者が増加してきた要因のひとつに高岡市の中心市街地活性化の施策があげられる。逆に中心市街地へ人を呼び込むために万葉線が寄与してきたともいえる。前述したイベント時の運賃半額助成とP&Rは、市街地での自動車利用者を抑制し、混乱を避ける効果がある。歩行者が多く賑わっている場所に自動車が入ってくることは危険でもあり、盛り上がりをもたらし結果ともなる。自動車よりも路面電車のほうが一度に多くの人々が来街することができ、より賑わいを生む可能性が高い。また、万葉線の利用者は商店街での割引や帰りの回数券（万葉線・バス共通回数券）をもらえるという特典があり、商店街との連携施策が行われてきた。2006年に中心市街地活性化法が改正され、地方自治体が策定した中心市街地活性化基本計画を国が認定することで、その計画に盛り込まれた施策に対して国が支援するという制度となった。高岡市でも2007年11月から5年間（2012年3月まで）の中心市街地活性化基本計画を策定し、国の支援を受けることとなった。その後、第二次（2012年4月～2017年3月）計画を終了し、現在は第三次

(2017年4月～2022年3月)計画が進行中となっている(高岡市HPより)。

国が認定する計画では目標指標が設けられ、年度毎に指標の達成度と、状況を報告することとなっている。高岡市では3つの目標と4つの目標指標が設定されている(第2表)。目標「歴史・文化遺産の活用によるまちなか交流人口の拡大」では指標として、「観光施設における観光客入込み数」が設定された。第1次計画では2006年を基準値として、観光施設における観光客入込み数が基準値965,161人で、2012年2月の最終値は1,184,889人と、目標値の1,220,000人には及ばなかった(達成率86.22%,増減率122.77%)。続く第2次計画では2010年の基準値は1,168,748人で、2017年2月の最終値は1,236,808人と、目標値の1,380,000人には及ばなかった(達成率32.22%,増減率105.82%)。両計画とも高く設定した目標値には及ばなかったものの、観光客を呼び込むことには成功したといえよう。

「まちなか居住の促進」という目標に対しては「中心市街地における居住人口」が目標指標に設定された。第1次計画では基準値17,597に対して、最終値は16,048人と、目標値の17,800人に及ばないどころか、逆に減少することとなった(達成率-763.05%,増減率91.20%)。続く第

第2表 中心市街地活性化計画の目標指標

| 目標                          | 目標指標                    | 基準年  | 基準値       | 目標値       | 最終値       | 最終年  | 達成率      | 増減率     |
|-----------------------------|-------------------------|------|-----------|-----------|-----------|------|----------|---------|
| 〈高岡市第1次〉 〈2007年11月～2012年3月〉 |                         |      |           |           |           |      |          |         |
| 交流人口拡大                      | 観光施設における観光客入込み数(人)      | 2006 | 965,161   | 1,220,000 | 1,184,889 | 2012 | 86.22%   | 122.77% |
| まちなか居住推進                    | 中心市街地における居住人口(人)        | 2006 | 17,597    | 17,800    | 16,048    | 2012 | -763.05% | 91.20%  |
| 商店街賑わい創出                    | 歩行者・自転車通行量の平均値(人)       | 2006 | 11,326    | 13,500    | 12,913    | 2012 | 73.00%   | 114.01% |
| 商店街賑わい創出                    | 空き店舗数(4商店街)(件)          | 2006 | 46        | 37        | 20        | 2012 | 288.89%  | 43.48%  |
| 〈高岡市第2次〉 〈2012年4月～2017年3月〉  |                         |      |           |           |           |      |          |         |
| 交流人口拡大                      | 観光施設における観光客入込み数(人)      | 2010 | 1,168,748 | 1,380,000 | 1,236,808 | 2017 | 32.22%   | 105.82% |
| まちなか居住推進                    | 中心市街地における居住人口(人)        | 2010 | 16,360    | 16,500    | 14,965    | 2016 | -996.43% | 91.47%  |
| 商店街賑わい創出                    | 歩行者・自転車通行量の平均値(人)       | 2010 | 11,648    | 14,900    | 14,949    | 2016 | 101.51%  | 128.34% |
| 商店街賑わい創出                    | 空き店舗数(3商店街)(件)          | 2010 | 23        | 15        | 22        | 2016 | 12.50%   | 95.65%  |
| 〈鶴岡市〉 〈2008年7月～2013年3月〉     |                         |      |           |           |           |      |          |         |
| 中心商店街活性化                    | 自転車歩行者通行量(休日)(人)        | 2005 | 5,590     | 8,600     | 3,281     | 2012 | -76.71%  | 58.69%  |
| 中心商店街活性化                    | 空き店舗数(件)                | 2007 | 56        | 48        | 48        | 2012 | 100.00%  | 85.71%  |
| 〈上越市〉 〈2008年11月～2014年3月〉    |                         |      |           |           |           |      |          |         |
| まちの賑わい向上                    | 歩行者交通量の増加(人/日)          | 2008 | 8,381     | 10,000    | 7,765     | 2013 | -38.05%  | 92.65%  |
| 〈上田市〉 〈2010年3月～2015年3月〉     |                         |      |           |           |           |      |          |         |
| まちなか居住推進                    | 中心市街地の居住人口(人)           | 2008 | 6,897     | 7,059     | 7,171     | 2014 | 169.14%  | 103.97% |
| 地域活力の向上                     | 歩行者通行量(人/日)             | 2008 | 22,404    | 24,257    | 18,921    | 2014 | -187.97% | 84.45%  |
| 〈飯田市〉 〈2008年7月～2014年3月〉     |                         |      |           |           |           |      |          |         |
| 市街地賑わい創出                    | 歩行者・自転車通行量(人/日)         | 2007 | 7,000     | 9,000     | 7,476     | 2013 | 23.80%   | 106.80% |
| 〈米子市〉 〈2008年11月～2014年3月〉    |                         |      |           |           |           |      |          |         |
| 市街地賑わい創出                    | 歩行者(自転車含む)通行量(平日・休日)(人) | 2007 | 20,282    | 21,319    | 18,744    | 2013 | -148.31% | 92.42%  |
| 〈八代市〉 〈2007年5月～2012年3月〉     |                         |      |           |           |           |      |          |         |
| 市街地賑わい創出                    | 歩行者・自転車通行量の増加(人)        | 2006 | 15,053    | 16,600    | 14,787    | 2011 | -17.19%  | 98.23%  |

達成率=(最終値-基準値)/(目標値-基準値)、増減率=最終値/基準値  
各都市HPの中心市街地活性化基本計画のフォローアップ報告より筆者作成

2次計画でも基準値 16,360 に対して、最終値は 14,965 人と、増加幅を抑えた目標値の 16,500 人としたが、引き続き減少した（達成率 -996.43%，増減率 91.47%）。

まちなか居住の促進については、全国的に成功した例は少なく、コンパクトシティの理念を掲げて中心市街地活性化計画の第一号認定を受けた富山市で、まちなか居住に対する補助制度を設けたが、移転超過となったものの、中心市街地の居住人口は減少した。首都圏を除き地方都市では人口減少は避けられず、目標指標とするのに無理があり、達成できない計画に対して厳しい意見が出されたが、そもそも目標としたとしても増加させなければならないという観念から見直す必要があると思われる。こうした先行事例を受けて、以後の計画で人口については目標指標としない都市が増えた。

「中心商店街の賑わいの創出」の目標については、2つの指標として、「歩行者・自転車通行量」と「空き店舗数」が設定された。「歩行者・自転車通行量」については、中心商店街の6地点における平日と休日の歩行者・自転車通行量の平均値が指標となっている。第1次計画では基準値 11,326 に対して、最終値は 12,913 人と、目標値の 13,500 人には及ばなかった（達成率 73.00%，増減率 114.01%）。第2次計画では基準値 11,648 に対して、最終値は 14,949 人と、目標値の 14,900 人を越えることができた（達成率 101.51%，増減率 128.34%）。第1次計画時でも目標を達成してはいないが、通行量は増加しており、第一次、第二次を通して、10年間で32%の増加があったことは中心商店街の賑わいが高まってきたといえる。もう一つの指標である「空き店舗数」については、第1次計画では基準値 46 件に対して、最終値は 20 件と、目標値の 37 件より大幅に減らすことができた（達成率 288.89%，増減率 43.48%，26 件減少）。第2次計画では基準値 23 件に対して、最終値は 22 件と、目標値 15 件を掲げたものの1件しか減らせなかった（達成率 12.50%，増減率 95.65%）。地方の中心商店街にとって、店舗が減少していくのは人口減少と同様に避けられない状況の中、空き店舗を減らせたというのは評価すべきといえる。ただし、第1次計画では中心商店街を末広町、末広坂、御旅屋通り、高の宮の4つという設定であったが、第2次計画では高の宮商店街が除かれた。営業する店舗が少なくなり、アーケードも撤去され商店街の形態を成さなくなったため対象からはずされている。

中心市街地活性化計画を策定し、高岡市と類似した都市<sup>1)</sup>の状況を比較したところ、計画期間の5年間を経過した後、多くの都市で中心商店街の賑わいを評価する目標指標が未達成の場合が多かった（各都市 HP より）。各都市で設定している指標は異なるものの、指標として、歩行者通行量と空き店舗数に着目すると、鶴岡市（2008年7月～2013年3月）では歩行者通行量が基準値 5,590 に対して最終値は 3,281 人で目標の 8,600 人に達しないどころか減少している（達成率 -76.71%，増減率 58.69%）。空き店舗数が基準値 56 件に対して最終値は 48 件で目標の 48 件に達し、8 件減少させた（達成率 100.00%，増減率 85.71%）。上越市（2008年11月～2014年3月）でも、歩行者通行量が基準値 8,381 に対して最終値は 7,765 人で目標の 10,000 人に達しないどころか減少している（達成率 -38.05%，増減率 92.65%）。上田市（2010年3月～2015年3月）も歩行者通行量が基準値 22,404 に対して最終値は 18,921 人で目標の 24,257 人に達しな

いどころか減少している（達成率-187.97%，増減率 84.45%）。米子市（2008年11月～2014年3月）も歩行者通行量が基準値 20,282 人に対して最終値は 18,744 人で目標の 21,319 人に達しないどころか減少している（達成率-148.31%，増減率 92.42%）。八代市（2007年5月～2012年3月）も歩行者通行量が基準値 15,053 人に対して最終値は 14,787 人で目標の 16,600 人に達しないどころか減少している（達成率-17.19%，増減率 98.23%）。飯田市（2008年7月～2014年3月）だけは歩行者通行量が基準値 7,000 人に対して最終値は 7,476 人で目標の 9,000 人には達しないが増加させている（達成率 23.80%，増減率 106.80%）。高岡市と類似した地方都市において、中心商店街の維持、市街地の活性化が如何に困難かを物語る結果となっている。

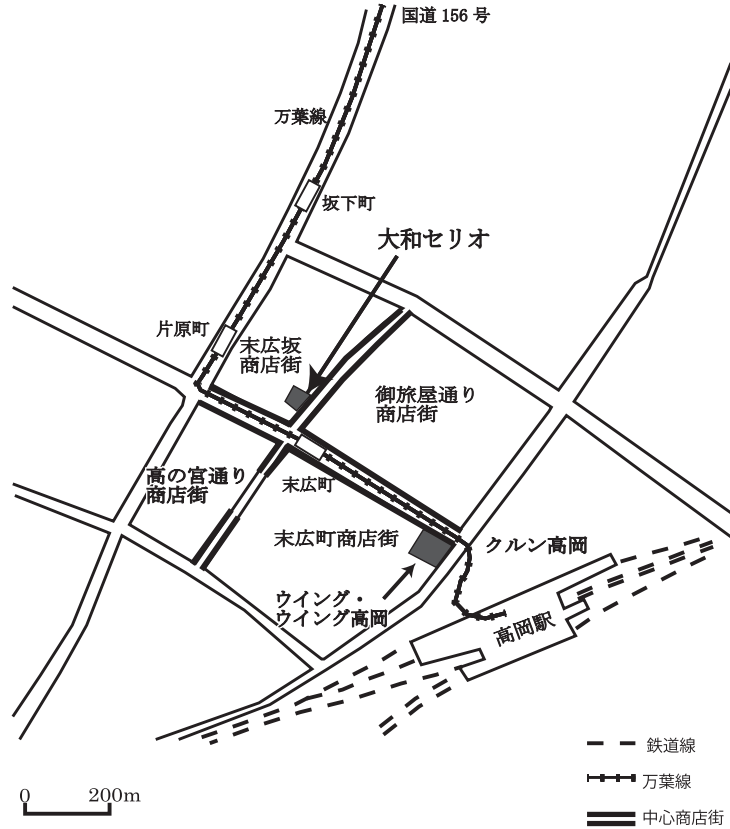
その中で、商店街の賑わいを示す指標として歩行者通行量を増やしている飯田市では、計画の中でりんご庁舎や商工会館改築事業と合わせてバス停の整備を実施し、駅と中心市街地を結ぶコミュニティバスの利便性を向上させている。高岡市でも商店街の中心部に万葉線の末広町電停を2008年3月に新設し、商店街へのアクセスを向上させた。2018年の4月に廃止してしまったが、御旅屋通り商店街をバスだけが通行可能なバストランジットモールとして運行していたコミュニティバスが住宅地と商店街、駅、病院をつなぐことで、回遊性を高め、市街地の活性化もしくは維持に貢献していたといえる。歩行者通行量が減少していた都市では公共交通に関する施策がみられず、八代市だけは商店街とバス通りを結ぶ道路が整備され、市街地循環バスの利便性が向上し、高岡市でも行っていた買物客にバスの回数券を配布する事業を行っている。八代市の歩行者通行量の減少率は1.77%であるから、他の都市と比べると公共交通関連の施策の効果がみられるようである。

中心市街地活性化計画は商店街の空き店舗活用、交流センター、福祉施設の整備、市街地再開発や広場、道路環境整備などが中心で、イベントの実施や案内の充実といったソフト施策も盛り込まれており、市街地に人が集まるための施設をつくり、呼び込むためのしかけを用意するところまでは計画されているが、市街地に人が移動してくるための交通手段の整備という観点が抜けていることが多い。高岡市では路面電車を残した都市の特徴を生かし、商店街に新しい電停を整備する事業を中心市街地活性化計画に盛り込み、空き店舗開業事業、観光・文化施設整備事業、イベントや朝市等の支援事業との相乗効果で歩行者通行量を増加させ、空き店舗を減少させることで、中心市街地の活性化に一定の成果をあげてきたといえよう。

#### IV 中心商店街の変化

高岡市の中心商店街は万葉線が存続し、商店街の中心部に新たに電停が設けられたことで、郊外の住宅地からのアクセスが向上した。そのことが、来街者を増加させ、歩行者通行量が増えることで、新規開店する店舗が増え、空き店舗の減少につながった。とはいえ、人口減少、高齢化が進むに従い、小売販売額の減少、後継者不足、施設の老朽化など様々な問題を抱えている。また、高岡市ではまちづくり会社（TMO）として末広開発（株）が中心市街地活性化計画の施策



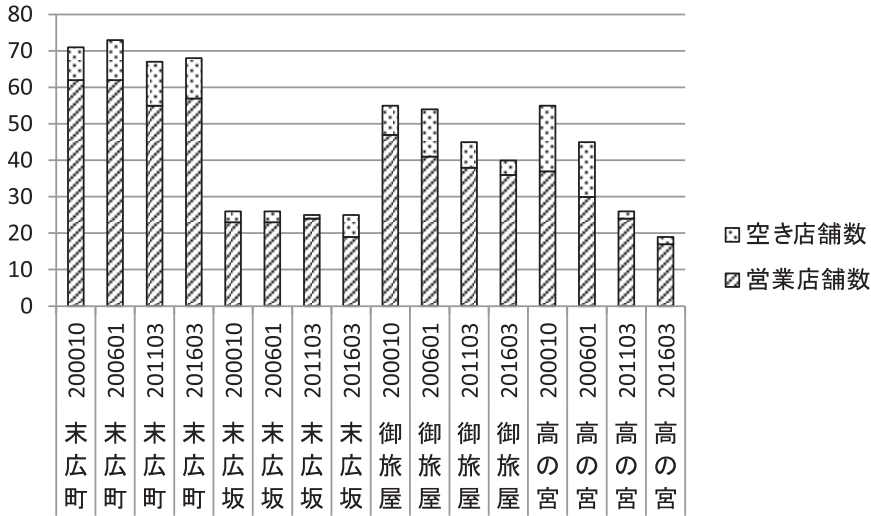


第4図 高岡中心市街地図

の主な担い手として事業にあたっているが、大型店舗とは違い、商店街では経営者が店舗ごとに違うため、統一した施策を打ち出すことが容易ではない。本章では高岡市の中心商店街と位置づけられる末広町、末広坂、御旅屋通り、高の宮の各商店街（第4図）の変化を追うことで、万葉線や中心市街地活性化計画との関連をみていきたい。

商店街において各店舗が開店もしくは閉店したかという詳細な分析ではなく、万葉線の開業前から5年毎の間隔で、土地利用・販売店舗の分類別に変化をみていくこととする。

期間と根拠資料については、万葉線開業前後の2000年～2005年はゼンリン住宅地図2000年12月発行、2006年～2010年は2005年2月4日の筆者調査、2011年～2015年は2011年4月22日筆者調査、2016年以降は2016年1月11日筆者調査をもとにし、不明箇所等は2010年12月発行および2017年12月発行のゼンリン住宅地図や、たかおかストリートのサイト (<https://www.takaoka-st.jp/>) を参照した。調査方法は店舗だけでなく、区画を単位としているため、前述の中心市街地活性化計画および後述の末広開発2018資料にもとづく空き店舗数とは必ずしも一致しない。商店街の空き店舗数は商店街振興組合に所属する店舗のうち、営業していないが借主を探している状態を指す。そのため、家主が廃業もしくは組合から退会した場合にはそもそも店舗ではなくなるため、店舗数にも空き店舗数にも計上されない。商店街を歩いて、もしくは、車窓か



第5図 中心商店街の空き店舗の推移  
高岡商工会議所 2003, 末広開発 2018 より筆者作成

ら眺めた場合、シャッターが閉まっている状態や家、駐車場が続くと、その商店街には賑わいを感じられなくなる。その実態を明らかにするため、調査対象を区画単位とした。ただし、住宅地図にしても、実地調査にしてもシャッターが閉まっている状態では、その店舗が営業しているのか、廃業しているのかわからないため、店舗名の看板等が建物に記載されている状態であれば営業店舗と記録せざるを得ない。また、商店街の中にはテナントビル等も含まれるが、来街者が通りを眺める際にアーケードの2階以上の部分は見えないため、調査対象は道路に1階部分が接している敷地・建物部分を対象とした。

まずは空き店舗の動向（第5図、高岡商工会議所 2003, 末広開発 2018）をみると、総店舗数が2000年10月の207件から、2006年1月には198件、2011年3月には高の宮商店街のアーケード撤去もあり163件に激減、2016年3月時点で152件にまで減少した。空き店舗率は2006年1月に21.2%まで上昇していたが、第一次中心市街地活性化計画の実施の効果で2011年3月には13.5%に減少した。しかしながら、第二次中心市街地活性化計画では全体で空き店舗数を1件減らしたものの、末広坂商店街で閉店および店舗閉鎖があいつぎ、対象からはずれた高の宮商店街でも同様で、全体としては2016年3月時点で15.1%と増加した。

商店街の区画別（全220件）の変化では、店舗閉鎖の場合も空き店舗と計上するため、2000年の30件（13.6%）に対して2005年には24件（10.9%）と減少するものの、2010年に46件（20.9%）、2015年には54件（24.6%）と増加している。さらに、未利用地と駐車場も2000年の14件（6.4%）に対して、2015年には17件（7.7%）と増加しており、住宅の8件（3.6%）を合わせると、商店街の3分の1の区画が店舗ではない状態である。

販売店舗の分類は富山県商工労働部2002の富山県消費者購買動向調査の分類にしたがった。店舗分類別にみると、2000年では衣料品46件（20.9%）が一番多かったが、2015年には31件

(14.1%)と減少し、代わりに飲食店が2000年の28件(12.7%)から39件(17.7%)と増加して一番多くなった。富山県西部はかつて織物産業で栄え、その集積地としてファッションストリートの地位を築いてきたが、現存する大和百貨店や再開発されたウイング・ウイング高岡やクルン高岡との連携によって、伝統を受け継ぐことが期待されている。また、地域の中心商店街の特徴として、服飾・貴金属、文化品、贈答品などの買回品店舗が多いことがあげられる。2000年には計42件(19.1%)であったが、2010年には計31件(14.1%)、2016年には計26件(11.8%)と徐々に減少し、その地位が低下してきていることも気になる点である。高岡銅器の産地として、工芸品や服飾品、土産品などを展示・販売する店舗が減少してきた。中心市街地活性化計画では、高岡開町400年を記念して末広町交差点の南西角に「たかおか屋」を開店させ、特産品を販売、万葉線グッズなども販売していたが、計画期間満了とともに閉店、同じく工芸品を展示・販売する「D.front」や「テクテクたかおか」が開店したものの、計画期間満了とともに閉店しており、補助金に頼らずに継続していくしくみづくりが課題といえよう。一方で、高岡大学芸術文化学部が高岡地下街、その後御旅屋通り商店街に移転した学生やOBの展覧・販売の場となっている「geibunギャラリー」は2007年4月に開店以来、現在も続いている好例である。同様に、高岡商業高校が「クルン高岡」開業に合わせて地下街に出展した「TAKASHO SHOP Ryu Ryu」も高校生が商品開発に取り組み、実際に運営・販売実習を兼ねて営業しており、店舗の開店自体は2014年3月と最近ではあるが、高岡朝市への出店や駅前ビルにあった土産店への出品を通して培われてきたもので、特筆すべき取り組みである。

店舗が減少してきている状況下では、高の宮商店街は関野神社への参拝客で賑わっていたものの、現在は商店街の形態を成さなくなっており、今後は中心市街地活性化計画の店舗対象からはずれたように、選択と集中を進めていかざるを得ない。通常は店舗の2階に家主が居住するといった形態が多く、稼業をやめると1階は空き店舗、そのうち、住宅に改修して商店ではなくなる。例えば、金沢市の豎町商店街では、店舗を商店街組合が借り上げ、目抜き通りには人気店

第3表 中心商店街の店舗分類別の推移

| 店舗分類      | 2000年 | 2005年 | 2010年 | 2015年 |
|-----------|-------|-------|-------|-------|
| 未利用地      | 7     | 0     | 0     | 1     |
| 駐車場       | 7     | 7     | 12    | 16    |
| 住宅        | 9     | 8     | 8     | 8     |
| 空き店舗      | 30    | 24    | 46    | 54    |
| 事務所       | 3     | 3     | 5     | 6     |
| 行政・サービス   | 6     | 7     | 5     | 2     |
| 医療・福祉     | 4     | 5     | 5     | 6     |
| 金融        | 7     | 7     | 6     | 5     |
| 娯楽        | 2     | 3     | 2     | 2     |
| 文化教室      | 2     | 3     | 3     | 4     |
| スーパー・コンビニ | 1     | 1     | 1     | 1     |
| 飲食店       | 28    | 39    | 35    | 39    |
| 衣料品       | 46    | 46    | 36    | 31    |
| 服飾・貴金属    | 13    | 13    | 8     | 3     |
| 贈答品       | 2     | 2     | 4     | 3     |
| 文化品       | 27    | 26    | 19    | 20    |
| 電化製品      | 2     | 2     | 2     | 2     |
| 書籍・文具     | 6     | 6     | 6     | 6     |
| 医薬品・化粧品   | 3     | 3     | 3     | 2     |
| 食料品       | 14    | 14    | 13    | 8     |
| 日用雑貨      | 1     | 1     | 1     | 1     |
| 計         | 220   | 220   | 220   | 220   |

ゼンリン住宅地図および現地調査結果より筆者作成

を、脇の通りには新規出店を希望する経営者に貸し出し、成功するようなら目抜き通りの空き店舗に移転させるといった出店調整する方法も有効な策である。今後は出店が増えていく情勢ではないため、賑わいを維持するという観点から、対象地区をしばらくこみ、その地区内の空き店舗を組合または自治体が借り上げたうえで活用して、営業店舗を連続させることが望ましい。

店舗分類で一番多くなった飲食店は「中心市街地における開業支援事業」を受けて増加してきた。商店街の中心の末広町交差点に電停が新設され、万葉線の利用者が増加していることが、新規出店を後押ししていると思われる。このことは商店街における歩行者通行量の増加にもつながり、中心市街地の活性化に寄与してきている。懸念があるとすれば、営業時間帯が夕方以降という店舗も多く、このことが昼間時間帯の賑わい不足を助長しないかという点である。高岡の場合、駅周辺にオフィスが少ないため、客足が伸びない昼間時間帯の営業は負担となるが、観光客入込み数の増加を目指すのであれば、昼間や土日祝日の営業も課題となっている。観光客の視点にたつと、富山県といえば日本海の海鮮というイメージがあり、そうした土産物を期待するが、高岡駅周辺には鮮魚を販売する店が見当たらない。確かに、富山県の中では高岡中心市街地は港のある新湊や氷見には及ばないかもしれないが、観光客にとっては立ち寄ったところで買うことができれば港でなければ駄目ということはない。金沢の近江町市場では富山湾や能登半島で獲れた魚介類を観光客向けに販売しており、魚介類の食事やお土産は近江町市場で買うものというイメージが定着しているが、獲れた場所への関心は薄い。高岡も富山湾や能登半島の魚介類、砺波平野やその奥の飛騨地方の特産品の集積地として栄えた歴史があり、そうした農産品や魚介類をお土産として販売するところがあっても不思議ではない。交通の結節点は各地から産品を集め市場を開くことのできる利点を生かして発展してきた。高岡は飛騨、越中、能登の交通結節点として中心商店街に飛越能市場を設け、居住地や施設の集約化と、公共交通の利便性向上との相乗効果で、交流人口の拡大を目指すことが期待される。

## V おわりに

利用者が増えてきていた万葉線にも人口減少と少子化の影響は避けられないところであるが、万葉線の高岡駅延伸と北陸新幹線の金沢延伸が利用動向を大きく変えることとなる。2014年3月に高岡駅の橋上駅舎化に合わせ、駅ビルと地下街が改修され、「クルン高岡」として開業した。それまで駅前広場の先端に電停があった高岡駅前電停が、駅ビルの1階部分に乗り入れることで、JR線との乗り換えの利便性が向上した。それ以前の2008年3月に中心商店街の最寄電停として末広町電停が新設されており、買物客の来街が便利になるなど、非常に良い電停の立地となったものの、単線であるがゆえに、列車の交換箇所の制約があるため、郊外から高岡駅までの所要時間が5〜7分延びてしまった。15分毎の運転が守られているものの、もともと路面電車の速度は速いわけでもなく、自転車との優位性が低下したと想定され、通学客の減少が大きく、2014年度に37.4万人であった通学定期利用者が、少子化等の影響もあり、2016年度は29.2万人とな

ってしまった。交差点における電車優先信号の導入、複線化や交換設備の増設等により15分毎の運転でも所要時間を短縮させることが望まれる。

さらに、2015年3月に北陸新幹線長野～金沢間が開業し、観光客の流入増が期待されていたものの、新幹線の駅は高岡駅ではなく、JR城端線で一駅南の新高岡駅に停車する。それまで高岡駅は特急の停車駅であったが、JRから経営分離された第三セクター「あい風とやま鉄道」の駅となり、かわりに新高岡駅には自動車によるアクセスを前提とした広大な駐車場が整備された。公共交通のアクセスとしては城端線はおおむね1時間おきの運行だが単線のため新幹線に対して片方面にしか接続できない状態である。バスも10分おきに運行されているが、鉄道と比較して認知されていない状態にある。2016年8月からは、新幹線利用者に対して万葉線を片道100円で利用できる割引制度が開始されたものの、利用者減に歯止めはかかっていない。新幹線を分離駅としてしまったからには、現駅ならびに市街地からのアクセスを確保しなければ、中心市街地も衰退してしまいかねない。以前から検討されている万葉線や氷見線と、新高岡駅のある城端線の直通運転を進めるべきであろう。

万葉線では利用者減少に対して、これまでのサービスを維持できないということで、商店街買物客への特典制度が見直され、主な施設でしか行われなくなった。万対協の助成制度でも経費削減が検討されていると思われるが、商店街との連携は鉄道の利用者増だけの問題ではなく、市街地全体の活性化を図る施策と位置付けられる。運賃体系についても、消費税増税などの際にせつかくわかりやすく50円刻みとなっている運賃の値上げも検討されることとなろう。150円の運賃が160円となると、10円単位のおつりが発生し、料金を支払う際に乗降時間が増えてしまう。わかりやすい料金体系が使いやすさに影響しており、利用者の増加に寄与していると考えられる。日常利用される方には申し訳ないが、回数券や定期券の割引率の見直しのみの改定として、現金の料金体系は変えないほうが良いと思われる。

さらに、高岡市全体の問題として、高岡市街地の回遊手段となっていたコミュニティバス「こみち」が2018年3月に廃止された。利用者の減少や財政不足が廃止の理由とこのことであるが、公共交通の利用者は今後増加していくかといえば、むしろ減少傾向にある。とはいえ、廃止や減便、値上げなどのサービス低下をすれば、ますます利用者が減少することになり、それが市街地の衰退に直結する。公共交通や市街地活性化にかかる費用がもったいないと投資を怠れば、人口減少や商業の衰退を促進させ、費用削減した分を上回る大きな損失と取り返しのつかない損害をこうむることが懸念される。

万葉線と高岡の中心市街地は相互の取り組みによって、利用者増と賑わいの創出という一定の効果をあげてきた。万葉線は市民と行政が一体となった存続活動によって、新しい第三セクターとして開業し、その後も事業者の経営努力、行政の施設やサービス改善のための支援、市民のマイレール意識の向上による利用促進策への協力を得て、イベント時の利用機会の増加に始まり、広告、グッズ収入の増加、次いで定期利用の増加、観光客の利用増加へとつながった。高岡市の中心市街地活性化計画では、商店街の中心に万葉線の電停を新設し、商店街と連携することで、

歩行者通行量の増加と新規出店による空き店舗の減少に寄与してきた。現状では北陸新幹線の金沢延伸は負の影響が強いものの、交流人口の拡大を目指すには効果も期待できる。今一度、万葉線を存続させた原点と成功要因を見直し、公共交通と一体となったコンパクトな施設配置とサービスの連携、市民、行政、事業者が一体となったまちづくりの推進が望まれる。

#### 付記

本稿をまとめるにあたり、万葉線、高岡市、高岡商工会議所、高岡商店街連合会、末広開発の方にご助言や貴重な資料を頂いた。ご対応していただいた方々に感謝の意を述べたい。そして、関西大学大学院後期課程で研究への道を開いてくださり、長きに渡り丁寧かつ適切なご指導をいただいた伊東理先生に謝意を表したい。

#### 注

##### 1) 高岡市と類似した都市

松原 2010 において、人口 10 万人以上、政令指定都市およびその都市圏に含まれない都市の条件を満たした 71 都市を対象として、地方中心都市の分類を試みた。平成の大合併前の平成 12 年度国勢調査のデータ（総務省統計局 2001）より、①人口、②DID 人口比率、③DID 面積比率、④昼夜間人口比率を用いてクラスター分析を行った。高岡市と同じグループに入った都市群は、人口が小規模で、DID 人口・面積比率が低く、昼夜間人口比率も低い都市で、公共交通が成立する最低限の都市という特徴を持つ「小規模地方都市グループ」に分類された。そのうち、中心市街地活性化基本計画を策定し、事業年度が終了した都市として、鶴岡市、上越市、上田市、飯田市、米子市、八代市を比較対象とした。

#### 文献

- RACDA 高岡(2004).『万葉線と RACDA 高岡 5 年間の軌跡』, RACDA 高岡.  
 RACDA 高岡ホームページ <http://ractama.cocolog-nifty.com/blog/>  
 加越能鉄道(2001). 加越能鉄道資料 (2001 年時点の概要, 旅客数データ, 時刻表等).  
 島 正範(2005). 市民の熱意で増え続ける利用客, 自治研, **47**(9), 76-80.  
 末広開発(2018). 高岡商店街調査資料 (2006 年から 2018 年までの高岡中心商店街の営業店舗数と空き店舗数).  
 蠟山昌一(2001). 「これからの万葉線についての提言」, 高岡短期大学紀要, **16**, 63-70.  
 総務省統計局(2001). 平成 12 年度国勢調査.  
 「政府統計の総合窓口」(旧「GIS 統計プラザ」) ホームページ <http://e-stat.go.jp/>  
 高岡商工会議所(2003). 高岡商工会議所資料 (2001 年時点の高岡中心商店街の営業店舗数と空き店舗数).  
 武山良三(2001) 「万葉線再生計画案 - 市民主体の新会社が目指すべき事業計画を考える」, 高岡短期大学紀要, **16**, 21-61.  
 土谷敏治(2006). 第三セクター軌道万葉線の課題と展望, 運輸と経済, **66**(6), 64-72.  
 富山県商工労働部(2002). 富山県消費者購買動向調査結果.  
 富山県・高岡市・新湊市(2000). 万葉線経営改善計画調査報告書.  
 松原光也(2010). 『地理情報システムによる公共交通の分析』(RCSS 叢書第 10 巻), 多賀出版.  
 万葉線問題懇話会(2000). これからの万葉線についての提言.  
 万葉線(2007, 2018). 万葉線資料 (2007 年および 2018 年時点の概要, 旅客数等実績データ, 時刻表, 第三セクター化の経緯等).  
 万葉線(株) ホームページ <http://www1.coralnet.or.jp/manyosen/>  
 飯田市 ホームページ <http://www.city.iida.lg.jp/>  
 上田市 ホームページ <http://www.city.ueda.nagano.jp/>

万葉線の第三セクター化に伴う高岡沿線地域の変化（松原）

上越市 ホームページ <http://www.city.joetsu.niigata.jp/>  
高岡市 ホームページ <http://www.city.takaoka.toyama.jp/>  
たかおかストリート ホームページ <https://www.takaoka-st.jp/>  
鶴岡市 ホームページ <https://www.city.tsuruoka.lg.jp/>  
八代市 ホームページ <http://www.city.yatsushiro.lg.jp/>  
山口市 ホームページ <http://www.city.yamaguchi.lg.jp/>  
米子市 ホームページ <http://www.city.yonago.lg.jp/>

## Regional Transformation of the Areas along the Tram of Semi-Public Sector Railway Manyosen in Takaoka City, Toyama Prefecture, Japan

MATSUBARA Mitsuya\*

This paper think about the relation between community development and Semi-Public Sector Railway Manyosen which has been maintained and supported against the crisis of survival in close coordination with the railway company and citizens and the local government of Takaoka City. Takaoka City stands in a regional hub of railway networks, but its residential areas are dispersed and its population density is fairly low. It seems difficult for the railway networks in Takaoka City to increase the number of passengers, but the Manyosen has increased the number of passengers. The key point of success of the Manyosen were that the railway company took actions compatible with passengers and promoted the railway utilization under the partnership between the railway company and citizens' organizations, stakeholders of shopping district and the local government at festivals and events held in the city. The experiences of transformation of areas along tram during 15 years after the survival of the Manyosen indicate that active community residents and their intercommunication are important factor in order to sustain public transportation system and to revitalize city center, and also social common capital such as railway networks can be supported by citizens' active actions.

**Key words** : local railway, central city revitalization, Compact city, urban revitalization,  
Citizens' Activities

---

\*Part-time lecturer of Transport Policy Research Unit, Department of Urban Management, Graduate School of Engineering Kyoto University E-mail : dzl00013@nifty.com