富山地方鉄道株式会社　代表取締役社長

桑名博勝

Hirokatsu KUWANA

創業以来の「一県一市街化」理念。地域に貢献し続ける。

富山地方鉄道は、創業者が打ち立てた「一県一市街化」理念を守り、
地道な努力を重ねながら、鉄軌道を維持してきた。
この富山地方鉄道のインフラがあったからこそ、
富山市の公共交通を軸とした新都市構想が生まれたと言っていい。
創業時の「全県下から中心部までを1時間圏内にする」という発想は、
コンパクトシティのコンセプトに相通じるものがある。
富山市のまちづくりは、柔軟な思考と行動力を持つ自治体と、
実直で住民に誠実であろうとする富山地方鉄道の連携が重要なポイントとなっている。

写真提供◉富山地方鉄道株式会社　文◉茶木　環（ジャーナリスト）　撮影◉織本知之

赤字区間がありながらも鉄軌道を維持する

――自社の鉄軌道維持のために、並々ならぬ努力をされているとうかがっています。

桑名　当社は昭和5年に富山電気鉄道として創業し、昭和18年、陸上交通事業調整法に基づいて富山県内の私営・公営の鉄軌道会社4社、バス会社4社を合併、社名を新たに「富山地方鉄道」と改めました。

市内電車の走行音は、富山のまちの音でもある。地鉄ビル前を走る8000形。

地方民鉄で100キロ近い営業キロ数を持っているところは少ないでしょう。実際には赤字区間もありますから大変厳しいのですが「維持しなければならない、切ってはならない」という確固たる意思は、連綿と持ち続けていますね。そういう意味では、地域に貢献しているという強い自負があります。

――富山県は1世帯あたりの自動車保有台数が全国第2位という、お国柄もあると思いますが。

桑名　ええ、当社も昭和39年までは乗客数が伸び続け、電車の車両もどんどん増やし、5両編成で走らせた時代もありました。しかし、その頃をピークに、乗客数は減り続けています。モータリゼーションの進展とともに、だれもがマイカー中心になっていったのですね。当時から富山県における自動車の普及率は全国水準を上回っていました。

そこで、当社では早くから合理化に取り組みました。昭和41年には鉄道に集中制御装置CTCを導入し、その後PTCを付加、軌道については44年からワンマン運転を実施しています。鉄道のワンマン運転も平成3年と比較的早い時期に立ち上げています。コスト削減で何とか維持しようという気持ちが先行していたわけですね。

鉄道の輸送人員数は、平成19年には昭和39年の14・5％にまで落ち込んでいます。しかし、営業キロは最盛期の73％を維持している。どう維持してきたかと言うと、合理化の徹底しかありません。鉄道の従業員数は、輸送人員数が減った分だけ削減し、14％にまで絞りました。省力化・機械化を進め、徹底した合理化でコストダウンを図る。それでも鉄道は厳しいです。

軌道の方は、輸送人員数がピーク時の18・5％まで落ちています。営業キロも、バスとルートが重複するなどの理由で一部路線を廃止しており、現在は最盛期の60％まで縮小しました。しかし、従業員数は33％を保っており、軌道については、現在も黒字で営業しています。

――富山市が打ち出している「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」は、貴社の存在がキーになります。

桑名　市の「お団子と串」の都市構造という基本コンセプトは、当社の役割と責任を組み込んだ上で成り立つものと認識しています。当社は市民の足を確保するという使命を負っていますから、もちろん私どもは市の構想に積極的に協力していくスタンスでいます。

私どもの会社は、富山地方鉄道となった時に、富山県と富山市など沿線自治体の市町村が株主になっています。111万株を持つ富山県が当社の筆頭株主に近いポジションにあり、富山市は8万2700株を持っています。おそらく全国の民鉄の中でも、県や自治体が株を持っている会社というのは極めてめずらしいのではないでしょうか。

また、社の定款に「社会意思を当会社に反映せしめるため、参議を若干置く」こととし、「参議会は当社事業の運営につき、社会的関連ある重要事項を審議する」とあります。参議規定は昭和29年に定められましたが、以来、歴代の県議会議員や富山市長に務めていただいています。

そういう点でも、当社と自治体は、非常に関係性が深い。当社には自治体との連携プレーを得意とする土壌がありますから、市の施策に積極的に関わっていきたいと考えています。

立山や宇奈月温泉など富山観光の玄関口である電鉄富山駅。

らこそ生まれた構想でしょう。創業時は、県内に複数の地方鉄道が走っていましたが、国鉄の駅までをつなぐ枝線に過ぎず、統一的な展開もなされていませんでした。

先にお話ししましたように、昭和18年に県内全交通機関の大統合が実現し、当社が設立されたのですが、結果的には、この統合が佐伯構想の実現につながりました。「どこにいても、生活の場と働く場、あるいは文化を享受できる機会は均等でなければならない」という佐伯の信念が実を結んだのです。

富山市都市構想と共通する理念

――貴社には創業からの一貫した理念があるそうですが。

桑名　ええ。そもそも創業者の佐伯宗義には、ひとつの構想がありました。「富山県一市街化構想」――県内のどこに住んでいようとも、中心部への移動を1時間圏内にしようという構想です。

佐伯が生まれ育ったのは立山の麓の村で、当時は、富山市の中心部へ来るまでには歩いて途中で一泊し、さらに歩いてようやくたどり着くという時代でした。そういう大変さを経験したから、鉄道も軌道もバスもすべて、電鉄富山駅（ＪＲ富山駅と隣接）を起点に放射線状に延びています。鉄道の拠点駅からは枝線としてフィーダーバスも走らせていますが、周辺市町村からは電鉄富山駅へ集中してバスを走らせている。富山地方鉄道の交通網は、県下を網羅して「一県一市街化」を形成しているのです。

――鉄道というものに確固たる理念と理想をお持ちだったのですね。

桑名　「やると決めたら、どんなに時間がかかっても実現させる」というのが佐伯の口癖だったそうです。「一県一市街化の鉄道をなんとしてもやり遂げなければならない。言ったことは曲げない」という佐伯の信念に対して、当時の日本興業銀行総裁から「万里一条鉄」という揮毫をいただいています。万里の間も一筋の鉄で貫通する、佐伯の変わらぬ信念とまっ直ぐな性格を、一直線に走る鉄道と重ね合わせて表現されたのだと思います。

当社の定款第1条にある「富山地方交通圏の健全なる有機的な発展を期することを経営の本義とする」、これは佐伯の理念そのものでしょう。

だからこそ、どんなに車社会になっても、私どもの「鉄道は地域住民のために存在する。それを確保することによって会社も成り立っていくのだ」という思いは揺らぎませんでした。財務的には非常に苦しくとも、１００キロ近い鉄道を維持し続けているのは、創業の理念を受け継いでいるからです。

安心して乗れるからこその「地鉄」

――富山市のまちづくりは公共交通が軸となる構想ですが、その中で具体的にはどのように関わっていらっしゃるのでしょうか。

桑名　現在、進めているのが市内電車環状線化事業です。地域公共交通活性化法に基づく「軌道運送高度化実施計画」の第1号認定を受けて、軌道法の特例として上下分離方式による軌道事業の実施が可能となりました。軌道の整備については富山市が行い、維持管理する。当社は運行を行い、市に施設利用料を支払う仕組みです。来年の12月に開業を予定しています。

また、これは平成26年の北陸新幹線開業後になりますが、富山ライトレールを高架化した新富山駅まで延伸し、市内電車環状線と接続させる、さらには当社鉄道線の上滝線への乗り入れについても調査中です。

上滝線は現在、朝のラッシュ時は30分に1本、日中は1時間に1本の運行です。富山ライトレールの前身であるＪＲ富山港線とよく似た状況になっており、上滝線にＬＲＴが乗り入れて走るようになれば、利便性が格段に向上するだろうと思います。

――そのような一連の取り組みの中で、貴社の課題としてはどのようなことがありますか。

桑名　上滝線へのＬＲＴの乗り入れについては、いくつか課題がありますね。富山ライトレールはＪＲ富山港線をＬＲＴ化しており、上滝線のＬＲＴ化も技術的には可能です。ただ市内電車は６００Ｖで郊外線は１５００Ｖですから、複電圧に対応できるように切替装置を車両に取り付けるなど、何らかの解決方法を考えなければなりません。また、車両に関しても郊外線は3両編成で走っていますので、2両編成のＬＲＴで輸送量を確保できるのかどうか

など、いろいろクリアしなければならない問題があります。

――路面電車のまち・富山の印象がますます強くなりますね。

桑名　市内電車は、直線区間では、最初の電車に乗り遅れてしまっても電車が来る方向を見れば次に来る電車が見える。そんな仕組みになっています。なおかつ、電車がふたつ手前の電停まで接近すると、音声の案内が流れる。見通しが利かない曲線区間でも、次の電車がどこを走っているのかが分かる仕組みです。運行状態が見えることで乗客は安心して待っていられるのです。生活に密着した公共交通は、こういう細やかな部分が非常に大切で、それができなくてはご利用いただけなくなるのではないかと思います。

富山市は県都ですし、富山県全体の4割強の人口を占めています。人口減少という不安を抱えながらも、富山市が提唱されている「お団子と串」のまちづくりは、よりよい未来を作りあげようというマスタープラン。市民の思いに応えながら、安全で安心して快適にご利用いただける公共交通を築き上げていきたいと思います。当社にはLRT化を進めるという課題がありますが、そういう方向に切り替えていくということで「県都に富山地鉄の路面電車あり」としたいですね。

シーズン中、イベントで賑わう立山駅。

――県下の他の市町村との連携についてはいかがですか。

桑名　富山県の自治体の皆さんは公共交通に対して強い関心をお持ちになっていると実感しています。駅舎に、生活に役立つ施設や福祉施設など新しい機能を持たせて建て替えたいというプランをお持ちの自治体もあります。

舟橋村の本線越中舟橋駅には、村立図書館など村の施設と一体になった駅舎があり、地域の情報・文化の新しい発信基地となっています。交通の便利なところ、人が集まるところ、そこに大きな建物をつくって地域のシンボルにしたい。住民が集い、観光客が集まる、そんな施設ですね。当社としても、一交通事業者の域に留まることなく、自治体の皆さんと連携を深めながら、鉄道が走るまちの魅力づくりをお手伝いしていきたいと思っています。

富山の冬の風景、雪吊りと市内電車。

さらなる官民連携強化で取り組みを

――貴社と自治体との連携が、これまで以上に深まっていきますね。

桑名　富山港線はもともとは当社の富岩線で、国有化され国鉄・JR西日本富山港線となった後、富山ライトレールになりました。現在は運行スタッフが当社から富山ライトレールに出向し、安全運行のお手伝いをさせていただいています。また郊外で、やむなく廃止した当社のバス路線などについても、自治体がコミュニティーバス事業を運営し、当社が運行業務を受託するなどしています。自治体に住民のための足の確保をしていただき、その責任の半分、安全輸送についてはノウハウを持った私どもが担当するということですね。そういう形の連携も深まってきました。

――責任ある公共交通が整ったまちの住民は安心感もあるし、幸せですね。

桑名　その責任については、今後は、われわれ民間事業者が受け持つ部分と国や自治体が受け持つ部分、その役割分担を明確にすべきだと思います。

例えば、今回、軌道法が改正されて上下分離が可能になり、市内電車環状線化の実現につながりました。富山市から国に訴えていただいて、措置が取られることが決まったわけです。このように、事業者と自治体と国とが関わって、いかに地方の鉄軌道を維持していくか。地域住民にとって必要だとされるものについては、その維持における役割分担、責任を明確にすることが必要だと思います。

当社の鉄道路線について申し上げれば、富山を中心に立山黒部と黒部峡谷に両翼を広げています。これを維持していくこともわれわれの使命です。地域住民の足として、また富山の観光資源として、どう維持していくか――官と民との連携体制で取り組んでいきたい。そうすることが富山県民のためでもあると信じています。

富山地方鉄道株式会社 代表取締役社長
桑名博勝
Hirokatsu KUWANA