

維持から活性化へ。

地域の暮らしを支え続ける富山地方鉄道

モータリゼーションの進展とともに深まる公共交通離れ。
富山地方鉄道は思い切ったコスト削減という、ある意味では守りの態勢で路線維持に努めてきた。
富山市による公共交通活性化施策は、
地铁にとっては積極策へとシフトチェンジする契機となる。
地域への貢献という目的に向かって、
地铁は変わらず走り続ける。

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



富山地方鉄道株式会社
経営企画部長
稲田 祐治
Yuji INADA



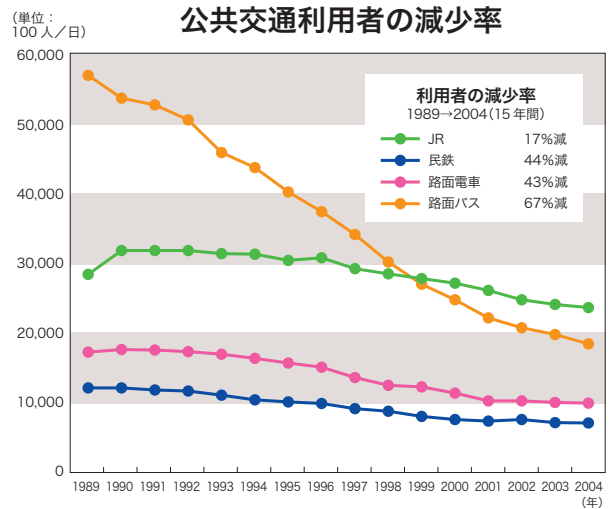
富山地方鉄道株式会社
取締役営業部長
辻川 徹
Tetsu TSUJIKAWA

ここに富山市の統計がある。平成元年から16年までの15年間で、公共交通の利用率がどのくらい減少したかをまとめたものだ。

公共交通の衰退は全国的に昭和40年を前後して始まっているが、この15年間で、JRが17%減、民鉄が44%減、路面電車が43%減となっており、最も身近な公共交通である路線バスに至っては67%の減少となっている。

一方、富山県の1世帯当たりの乗用車保有台数は1・74台で、これは全国第2位にランクする。それだけ自動車依存度が高いということだ。富山高岡広域都市圏の交通手段分担率では、公共交通を利用している人は通勤目的

身近な公共交通ほど利用者が減少



で4・6%、全目的ではさらに少なく4・2%にしか過ぎない。

ここまで進んでいる「公共交通離れ」は、地域の交通事業者にはどのような影響を及ぼしてきたのだろうか。

一県一事業で地域の足を支える地铁

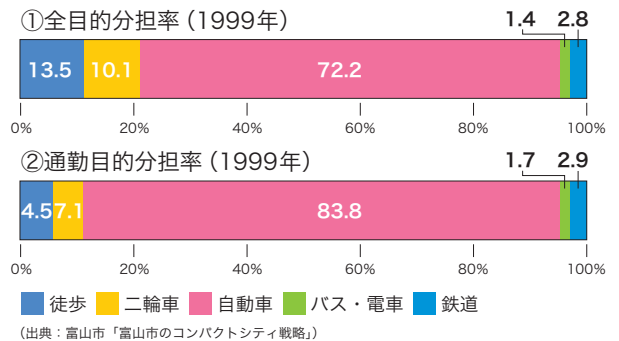
富山市民の生活の足を支えているのは富山地方鉄道(地铁)だ。

昭和18年、富山電気鉄道を母体として富山県内の鉄軌道交通事業者が合併、発足した地铁は、一県一事業を実現した唯一の地铁でもある。

富山市と3市2町1村を沿線とする現在の保有路線は、鉄道線が本線(電鉄富山―宇奈月温泉)、立山線(寺田―立山)、不二越線(稻荷町―南富山)、

交通手段分担率

(資料: 富山高岡広域都市圏第3回PT調査)





■富山地方鉄道 鉄道・市内電車・バス路線図
(平成20年8月現在)

上滝線(南富山―岩崎寺)の4線区
93・2 km。軌道線は、南富山駅前電停
から中心市街地を経由し、大学前電停
に至る6・4 kmを持っている。

設立からこれまでの間、地鉄が輸送
人員の減少でやむなく廃止した鉄道路
線は2路線ある(譲渡は除く)。昭和
50年に廃止した笹津線と、昭和55年に
廃止した射水線だ。笹津線は、昭和44
年に完成した同線と並行する国道41号
の舗装拡幅改良工事が利用客の減少
につながったとされている。射水線は、

昭和41年、富山新港の建設で同線が
分断されることになり、富山新港から
高岡側の路線の一部を廃止に、一部を
加越能鉄道に譲渡し(現在の万葉線)、
富山駅から富山新港までを運行してい
たが、利用客の減少が止まらず、全線
の廃止が決まった。

一方、軌道線は、鉄道路線よりもも
う少し早く、昭和40年代後半から縮小
が始まっている。最盛期には11 kmの路
線を有し、環状運転も行っていた。丸
の内―西町間、地鉄ビル前―中院前
間に続き、昭和59年に西町―不二越駅
前間が廃止になり、現在の6・4 kmの
路線となっている。

公共交通活性化はまちづくり

地鉄によると、輸送人員数のピークは
昭和39年。以降、減少傾向は続き、平成
19年には鉄道線がピーク時の14・5%、

軌道線は18・5%まで落ち込んだ。

「この20年間に限っても、乗客数は半
減している。1年に3%の減少でも、こ
れが20年続けば影響は大きい。ここ数年
は、何とか通勤客は、対前年比103
〜104%を維持し健闘している」と辻
川徹取締役営業部長は説明する。

少子化もダイレクトに響いている。
「学生も当社の大事なお客さまだが、
学校統合などで沿線の学生数が減少し
た。また、交通の利用の仕方が変わっ
てきたのか、定期券を買わない学生も
多い」と言う。

厳しい状況が続く中、地鉄は、徹
底した合理化を推し進めることで、
100 km近い鉄軌道を維持してきた。
しかし、コスト削減だけでは体力が衰
えていくのを防ぎきれない。

富山市が進める「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」構想を念頭に置いたうえで、稲田
祐治経営企画部長はこれまでを振り返
り、こう語る。

「公共交通は赤字でもやむを得ない
という風潮があり、また行政から目を
向けてもらえなかった時代もあった。
しかし、公共交通は社会基盤にほかな
らない。高齢化社会の進展で、交通弱
者をどうするのだという議論が始まり、
また最近では環境保護という観点から
も公共交通を見直す動きが出ているの
はたいへんありがたいことだと思ってい
る。富山市の公共交通活性化施策は、

当社の鉄軌道の体力強化につながる策でもある。収支を念頭に入れながらも、積極的に協力していきたい」市では公共交通活性化の基本方針として、まちづくりの観点から必要なものについては、行政がコストを負担し、公共交通を活性化させるとしている。

「この行政でも、これまで公共交通は民間事業のサービスであるという位置づけで、積極的に関与してこなかった。しかし、富山市はまちづくりに必要なものは行政が大きく関与していく」（富山市都市整備部 交通政策課 高森長仁課長）

30年後の将来を見据えて「公共交通の活性化と沿線のまちづくりを一体的に行う」富山市の構想は、都市の再構築だけではなく、地鉄にとっても地域の公共交通としての機能再生の好機となっている。

富山ライトレールを支える地鉄

富山市の「富山市公共交通活性化計画」が描く将来構想は「LRTネットワーク」の形成だ。

そのリーディングプロジェクトであり、今や富山市の新しいシンボルとなっているのが、JR富山港線をLRT化した富山ライトレールだ。

JR富山港線（富山―岩瀬浜）は、もともとは富石線と呼ばれた地鉄の路線で、戦時下に国有化された歴史を

持っている。当時、地鉄は終点の岩瀬浜駅から滑川まで海岸部を走る10・4kmの海岸線を施設する計画を持っており、その実現のため、戦後、国鉄に申し度か返還を請願したがかなわなかったという。海岸線計画も、昭和30年代の後半に諦めることになった。

その富山港線を走る富山ライトレールの運転席には今、地鉄の運転士が座っている。富山ライトレールを運営する第3セクター「富山ライトレール株式会社」の職員の80%（24人）は、地鉄からの出向だ。

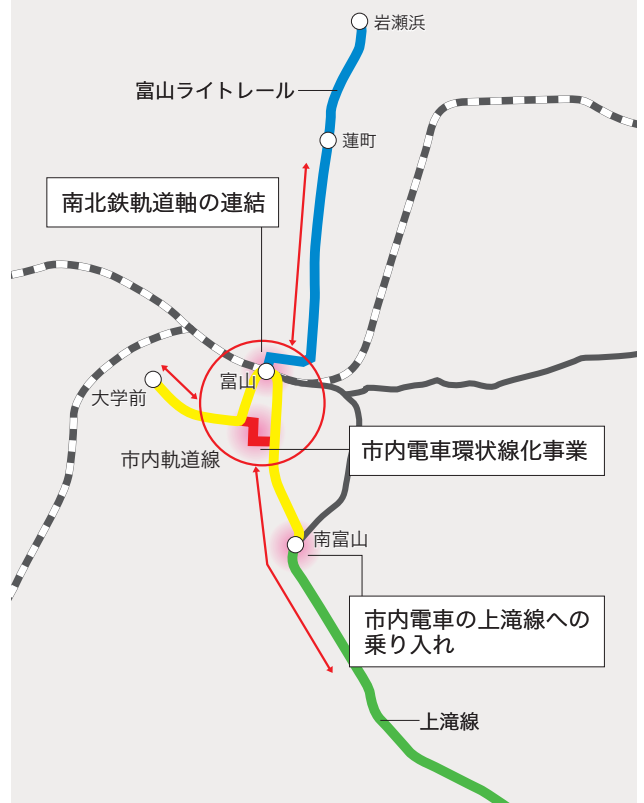
富山ライトレールの概要をまとめてみよう。路線は富山駅北口から道路敷内に1・1kmの軌道を新設。旧富山港線の線路を走る全7・6kmで、600m間隔で13駅が置かれている。

低床車両の導入、運行本数は往復132本でJR時代の約3・5倍に増便、始発を早く終電を遅くし、ICカードを導入、電停・車両・乗車券に至るまで路線全体で快適性や地域性を基本に統一したデザインを実施――JR時代と比較すると、格段に利便性がアップし、乗り心地も申し分ない。

マイカー王国・富山で、富山ライトレールは大きな成果を挙げている。開業前と比較して乗客数は平日で2・2倍（4988人）、休日は5・5倍（5576人）と飛躍的に増加した。

ちなみに、開業初日は1時間待ちの乗車だった。初日効果とはいえ、住民

富山市のLRTネットワーク構想図



にとって「乗りたい」気持ち喚起するものであったことに違いはない。

公共交通の活性化を基本に

富山ライトレールに続いて、現在、進められているのが「市内電車環状線化事業」だ。

先にあるように、地鉄の軌道線は、昭和40年代以降、路線を縮小した歴史を持っている。公共交通が市民の足であり元気だった頃、地鉄の市内電車は、中心市街地を環状運転していた。現在は、利用者の減少によって昭和48年に廃止され、市内電車の中心部は今日のような深いコの字型の路線網になった。

「市内電車環状線化事業」は、この環状運転を復活させ、中心市街地における市内電車の利用促進を図るとともに、まちの回遊性を高め、賑わいを創出することを目的としている。

約940m軌道を延伸し、延伸区間には電停を3つ新設。反時計回りの片方向循環運行で、1周を約20分で走行する。環状線は10～15分間隔の運行だが、他線と重複する区域は3～5分に1本の運行頻度になるという。

延伸ルートは、かつての走行ルートより一回り中心市街地寄りの国際会議場や市民プラザなど富山市を代表する交流施設が並ぶ大手町ルート。国の軌道運送高度化事業の認定により軌道事業では初めて上下分離を導入、富山市



富山大橋を走る市内電車。新しい橋では複線化になる。



市内電車はまちの風景でもある。



富山市の新しいシンボル、富山ライトレール。

も従来の通学定期より割引率が高く設定されている。「電車全線フリー定期」「市電・バス全線フリー定期」、63歳以上が対象の「ゴールドバス」など、一般を対象にしたお得な定期券も目を引く。沿線の観光施設とタイアップした企画乗車券も種類が豊富だ。

「ただ、現時点では体力をつけることが先決。行政と連携し、公共交通事業者の体力をつけるような制度の適用、補助金を受けつつ、使命を果たしていきたい」(稲田経営企画部長)

「二県一市街化」理念の下、富山の人人々に「ちてつ」と呼ばれ親しまれている富山地方鉄道は、地域公共交通事業者の使命と責任をこれまで以上に強く感じているようだ。地域への貢献に向かって、走り続ける。

最後に地鉄独自の取り組みを紹介したい。市民にとっての利便性向上を目指す「活性化事業」という大きな外科手術を行っているのが富山市だとすれば、地鉄はホームドクター的な細やかな手当てで使いやすさを追求している。その一例として挙げられるのが乗車券の企画だ。学生を対象にした「学期定期」は、月単位ではなく1〜3学期の学期単位で購入できる定期券。鉄道・市電全線フリーの「学生フリー定期」は、通学だけではなく塾や習い事などにも使えると人気が高い。いずれも従来の通学定期より割引率が高く設定されている。「電車全線フリー定期」「市電・バス全線フリー定期」、63歳以上が対象の「ゴールドバス」など、一般を対象にしたお得な定期券も目を引く。沿線の観光施設とタイアップした企画乗車券も種類が豊富だ。

「防雨、防雪対策として屋根付きの停留所を整備」(辻川取締役営業部長)するなどして利便性の向上に努めている。さらに、老朽化した車両や駅舎の更新も着手しなければならぬ課題として捉えている。

が軌道を整備し、地鉄が運行する。「来年12月の開業予定で工事が進んでいる。車両も、富山ライトレールと同型の低床車両が3編成導入される予定。市内電車がかつてのような元気を取り戻すことを期待している」(稲田経営企画部長)

新幹線とLRTのまち・富山に

「市内電車環状線化事業」の次に計画されているのが「南北鉄軌道軸の連結」だ。連続立体交差事業が進められている富山駅には、高架下に交通広場

や多目的広場にプラスして、LRTの電停が組み込まれる計画になっている。新幹線の駅の下に、LRTの電停があるというめずらしい形だ。例えば高架下を通り抜けた車両が、南側の地鉄に乗り入れることもできる。

「新幹線を降りて、市街を走るLRTに乗り換える。デジタルとアナログを楽しむような、そんな楽しさを、富山を訪ねた観光客に提案していきたい」(稲田経営企画部長)

6年後の新幹線開業の後に実現する「南北鉄軌道軸の連結」を待ち望む。富山市では、さらに鉄道の南富山駅

利用者にとつての使いやすさを追求

から上滝線に乗り入れ、岩崎寺駅まで富山ライトレールを運行するプランも検討中だ。これが実現すると、岩瀬浜から岩崎寺まで、日本最長の約26kmのLRTネットワークが誕生する。

「上滝線のLRT化については、いくつか課題が残っているが、これが実現できれば、富山がまさにLRTのまちになる」(稲田経営企画部長)

「利用者にとって使い勝手がいいかどうか。それぞれの目的、ライフスタイルに合わせて選べるように、お得で魅力ある商品を揃えていきたい」と辻川取締役営業部長は抱負を語る。

もちろん、ハードの部分での手当ても必要だ。軌道線については「市内電車環状線化事業」に伴って既設部分の整備を進めている。また、富山大橋を架け替え、安野屋から大学前までの単線1・2kmを複線化する予定で、この事業が完了すれば市内電車の在来線はすべて複線になる。停留所についても、「防雨、防雪対策として屋根付きの停留所を整備」(辻川取締役営業部長)するなどして利便性の向上に努めている。