



富山城を背に電停に停車したセントラム。
新型車両のセントラムは、白・黒・銀の3色。

路面電車、復権。

公共交通中心のまちづくりに一役

富山市 富山地方鉄道富山都心線（環状線）

うっすらと雪が積もった富山城を背に、「セントラム」と愛称がつけられた白い車体が映える。2009年12月23日、富山市中心部を周回する路面電車、富山都心線（環状線）が開業した。「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を推し進める富山市が、構想実現に一役買ってもらおうと従来の路線を延伸、環状化したものだ。市内電車の環状線の運行は1970年代に一部路線が廃止されて以来、36年ぶりとなった。

文・写真●高橋銀太郎（時事通信社富山支局）

路面電車では全国初の上下分離方式

環状線は、JR北陸本線富山駅前を起点に、中心市街地を約20分で1周する。ルートは反時計回りで、富山地方鉄道（地鉄）の富山軌道線（市内電車）の一部と、環状化のため延伸された区間の合計およそ3.4キロ。市内電車のルートはアルファベットのUを逆にした形で、空白区間の940メートルにレールを敷設した。延伸区間には、「国際会議場前」「大手モール」「グランドプラザ前」の3つの電停が新設された。

始発は午前6時11分、終電は午後10時10分（いずれも富山駅前発）で、一日当たり平日は79本、土日祝日は80本が運行される。運行間隔は、午前9時から午後7時半までは10分おき、その他の時間帯は20分おきで、運賃は全区间均一大人200円（小人100円）となっている。

環状線では、車両の購入や線路の敷設・整備、ホームの建設は市が、運行は地鉄が行う「上下分離方式」を路面電車では全国で初めて採用。事業費の30億3300万円は市の予算と国の補助金でまかされた。また、運行経費として年間5000万円を市が地鉄に交付する。一方の地鉄は、延伸区間の走行1回につき約39円のほか、環状線運行前1年間の路面電車収入を基準に、増収分を市に支払う。増収分は年間3000万円と見込まれるが、差し引き2000万円を毎年、市が負担しなければならぬ。新たに費用を負担してまで、市が公共交通の充実を図る理由は何なのだろうか。

「串とお団子の都市構造」を目指す

市が公共交通を軸としたまちづくりに本腰を入れ始めたのは、06年6月に行った調査がきっかけだった。運転免許証を持っていなかったり、個人の車を所有していないなどの理由で、自由に車を使えない人の割合は、15歳以上の市民のおよそ29.5%。その一方で、富山県が1999年に行った調査では、日常生活の足として車を挙げた人は72.2%に上った。実際、1世帯あたりの乗用車保有台数は、1.74台と全国2位になっている（自動車検査登録情報協会、06年3月末現在）。また、人口集中地区の人口密度を示すDIDという指標は、1平方キロメートル当たり4030.2人（05年国勢調査）と、全国最低レベル。これでは、人口は減り市税は落ち込むのに、広く薄く人が住むことで、「ゴミの収集や上下水道の維持管理、除雪などの行政コストは増えてしまう」。

そこで市は、徒歩で移動できる生活エリアの中に学校やスーパー、病院などの生活機能を集積し、エリア間を路面電車や鉄道、路線バスで結ぶ、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを推進。公共交通を串、生活エリアを団子に見立てた、「串とお団子の都市構造」の実現を目指している。鉄道分野では、廃線になる予定だったJR富山港線を路面電車化、06年4月29日に富山ライトレールとして生まれ変わらせた。このほか、06年10月からはJR高山本線で普通列車の増発や臨時駅を開設。市民に公共交通機関の利用を促す政策を次々に打ち出してきた。

中心市街地の活性化・回遊性強化

環状線の開業はその一環で、市はその意義として三つのポイントを挙げる。一つは、二つの都心核の連携強化。デパートや書店などが集まる中心市街地は、JR富山駅から南に約1.5キロ離れている。環状線によってこの二カ所のアクセス強化を図り、市街地を活性化させたいとしている。二つ目は、都心エリアでの回遊性強化。公共施設が集中し、市が家賃補助などを交付して居住を促す中心市街地活性化計画区域の面積は、436ヘクタール。歩いて移動するには広すぎるため、車に乗らなくても都心地区を移動できる手段として期待している。三つ目は、北陸新幹線開業後を見据えた路



①「市内電車環状線発車式」で森富山市長、川岸社長（富山地方鉄道株式会社）らがテープカット。
②セントラム全景。
③市長定例会記者会見後、セントラムの模型を前に談笑する森富山市長と廣瀬副市長の2人（富山市役所で2009年7月1日）



面電車ネットワークの形成だ。現在、富山駅を挟んで北側にライトレール、南側に市内電車と二路線の路面電車が走っている。新幹線開業後は富山駅が高架化され、両路線の相互乗り入れが実現。富山湾から富山駅にかけての住宅街が、中心市街地や富山大学と一本で結ばれることになる。さらに、まだ構想段階だが、地鉄上滝線を路面電車化する計画もある。

開業初日には、午後1時から式典が開かれ、森雅志市長や地鉄の川岸宏社長の他、県選出国会議員らが出席。挨拶で森市長は「環状線は」公共と民間とが一体となって本市が目指す（公共交通を軸としたコンパクトな）まちづくりを進めていこうとするもの」、川岸社長は「公共交通は、地域社会

の経済、市民生活を支える社会インフラであり続けるべきである」と述べ、環状線による街の活性化に期待を込めた。

公共交通を富山市民の足に

ただ、今後、環状線が市民生活に定着するかは未知数だ。通常運行が始まった12月24日から正月三が日までの11日間で、乗降客数は4万8110人だったというが、日中でも車内の人影がまばらな日もあった。大晦日から元旦にかけて降った大雪の影響も考えられるが、開業直後には寂しい印象を受けた。沿線で飲食店を営む男性は、「どんなものが一度くらい乗っても、そんなに乗る人はいないんじゃないか」と話した。

環状線だけに限れば賛否は分かれるが、公共交通が富山市民の足として根付く可能性はある。数年間東京勤務を経験した、ある公務員の男性は、「東京で暮らす前は車で通勤していたが、慣れてしまえば鉄道の方が楽」と、現在は通勤にJRを利用している。車と違い、鉄道なら本や新聞を読んだり、考え事をして移動時間を過ごすことができる。鉄道を利用した暮らしに変えるには、何よりも、市民がその利用価値を体感する機会をつくる必要がある。

公共交通の整備が市民の利用を促し、市民の利用増が公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりをさらに推進する。富山市の公民一体となった試みに注目したい。

富山市のLRTネットワーク構想

