



Toyama Light Rail



Toyama Chiho Railroad



West Japan Railway Company



Kurobe Gorge Railway



Belles montagnes et mer



Ainokaze Toyama Railway



Toyama City Tram Line



Manyosen

特集

北陸新幹線の開業と交通まちづくり

[新たな成長期を迎えた富山地鉄・万葉線]

春の踏切

石田 千

ひなたぼっこをしたくなると、踏切を見に行く。駅で路線図をながめ、どこで降りてみようか。気ままに乗りついでいく。

電車の窓から、商店街や鎮守の杜を見つめる。そうして駅の手まえに踏切があると、きょうはここに決めた。五十がらみのおばちゃんひとり、少年探偵団の足どりになっている。

並木道、公園、お寺さんにお参りする。おみやげは、その町の食パン、あぶらげ、うぐいす餅。決まりは、ただひとつ。銭湯を見つけたら、すぐ入ること。風呂から出て、赤ちようちんを見つけて、ビール。

この一杯のために、明日も生きる。

一番星を見つかけながら、踏切を渡る。寅縞の遮断桿が降りて、たれベルにもにぎやかに揺れる。踏切警報機のクロスマークのぼつてんは頼もしく、せん光灯が鮮やかに点滅する。列車進行方向指示器は、のぼりくだりともついで、そろそろラッシュがはじまる。どうして機械の名まえを知っているかという、好きが高じて信号機の会杜を訪ね、踏切の仕組みを講義していただいたことがある。

よその町にまざって、いい旅をしたと帰ってくるようになったのは、ひとり暮らしをはじめからで、住んでいた北千住には、大踏切があった。JRと東武線が通り、朝夕はなかなかあかない。けれど、渡るさきは、荒川の土手までずつと、桜のトンネルが続く。ある晩、土手のほうの広い空から、まあるいお月さんがのぼった。暗がりですわだが、いい月だなあとつぶやいた。開かずの踏切にいらしていたひと、自転車の前にもうしろにも子どもを乗せているお母さん、ほろ酔いのおじさん、みんなつられて、目をあげた。一期一会のみんな、ひょいと月に見ほれた。

旅さきでも、踏切を見つけるのがいちばんうれしい。

最新装置のりっぱなところもいいし、すれちがうひとが肩さきを譲りあうような、かわいらしいところもある。

みんな

CONTENTS

Vol. 57

2016

◎日本民営鉄道協会とは？

昭和42年に社団法人として設立、平成24年4月1日付で一般社団法人に移行、71社の民営鉄道会社で組織されています。

輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っております。なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

14

TOP INTERVIEW

まちづくりの中で誰にとっても
利便性の高い公共交通をつくる

●富山地方鉄道株式会社 代表取締役社長 辻川徹

08

REPORT 1

進化を続ける
「路面電車のまち」

●富山市都市整備部理事 都市整備部次長 谷口博司
●富山地方鉄道株式会社 鉄軌道部長 村井義治
●富山地方鉄道株式会社
企画部副部長・交通政策課長 貫場光司

04

INTERVIEW

北陸新幹線開業と
富山県地域交通ネットワーク
の拡充

●富山県理事 総合交通政策室長 酒井武史

特集／北陸新幹線の開業と交通まちづくり

〔新たな成長期を迎えた富山地鉄・万葉線〕

02

春の踏切
四つの季節の鉄道エッセイ 春

●作家 石田 千

30

富山県

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美

28

伊予鉄道株式会社

連載 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

26

相互乗り入れを開始 鷺塚針原駅―田原町駅―越前武生駅間

連載 地方民鉄紀行

22

基調報告 ④

北陸新幹線の開業効果と
これからの地域活性化

●一般財団法人北陸経済研究所 主任研究員 藤澤和弘

20

TOP INTERVIEW

地域の期待に応え、
ともに成長してまちを活性化させる

●万葉線株式会社 代表取締役専務 永山樹

16

REPORT II

地域で守った
「赤い電車」が走るまち

●高岡市都市創造部 部長 藤井久雄

●万葉線株式会社 総務部総務課係長 村岡正行

いしだせん

エッセイスト、小説家、福島県生まれ、東京育ち。國學院
大學文学部卒業。2001年『大踏切書店のこと』で第1
回古本小説大賞を受賞。2011年『あめりかむら』で、
2012年『きんりの雲』で芥川賞候補。著書に『きつね
の遠足 石田千作文集』『もし笑う』『夜明けのラジオ』『唄め
ぐり』など。近刊に『家』『からだとはなす、ことばとお
どろ』がある。

金沢に住む友人を訪ねたときは、楽しみなあまり、早朝六時半に着いてしまった。待ちあわせまでなにしようか。観光パンフレットをひろげると、町の中心からすこしはなれたところから線路が出ていて、そこまでぶらぶらと歩いた。

町駅についた。石川線は、この駅が始発で、鶴来までいく。ホームのすぐそばに、踏切があった。桜前線はもう過ぎていたけれど、踏切に立つと、若草とたんぽぽのなかしい匂いがした。遮断桿はない。クロスマークのしたの注意書きは、とまれみよ。お待さんのように書いてあるのも、加賀百万石らしい。

上の小箱から、じりじりがり、目覚まし時計のようないい音がした。いまそこで摘んだという花を売りにいくおばあさん。楽譜をひろげ、読みながら渡ってきた高校生は、プラスチックの朝練だった。近所をパトロール中の猫は、用心深く渡った。おはようございますとすれちがったみなさんは、金沢のふだんの朝を教えてください。地図で線路をたどれば、なつかしいひとにいつでも会える。

特集：北陸新幹線の開業と交通まちづくり
 「新たな成長期を迎えた富山地鉄・万葉線」

北陸新幹線開業と

富山県地域交通 ネットワークの拡充

平成27年3月、北陸新幹線（長野―金沢間）が開業した。東京と北陸が2時間台で結ばれ、日帰り圏内になったことで、多くの観光客が来訪、「北陸ブーム」が続いている。そうした中、富山県では、北陸新幹線開業後の交通環境の変化等を踏まえ、今後10年間の富山県の地域交通の目標や基本的方向性を示す「富山県地域交通ビジョン」を策定、地域創生の実現を目指している。地域交通ネットワークの拡充と利用促進を掲げる県の取り組みについて、酒井武史富山県理事・総合交通政策室長にお話を伺った。

文●茶木 環／撮影●織本知之



新幹線開業による交通環境の変化

——北陸新幹線開業により、富山県への入込数が大きく伸びています。

酒井 新幹線の開業効果は非常に大きいですね。県では昨年、平日と休日に、鉄軌道の主要駅と停留場、富山きときと空港で乗降客数の調査を実施しました。新幹線駅では、富山駅、新高岡駅、黒部宇奈月温泉駅の順に乗降客が多く、各駅とも休日利用が多くなっています。新幹線開業前と正確に比較することはできませんが、JRの発表では、特急時代と比べると、糸魚川と上越妙高間の旅客流動はおよそ3倍に増えています。

また、平日・休日ともに首都圏からの来県者がおよそ6割を占めています。が、もともと富山県は文化交流やビジネスなどで関西圏とのつながりが深く、関西からの来県者も多く見られるほか、東北や九州など全国からの来県により県内の交流人口が増加しています。

——新幹線開業による交流人口の増加



富山県理事 総合交通政策室長

酒井武史
 Takeshi SAKAI

は、地域交通にも波及していますか。

酒井 地域交通の利用者数も増加しています。県民の利用のほか、富山県に來られた方々が、新幹線と接続する地域交通を利用して各所へ移動され、全体で5、6%の伸びとなっています。例えば、新幹線開業で並行在来線として誕生した第3セクター「あいの風とやま鉄道」は、通勤・通学利用がメインになると予想していましたが、定期外でもかなり利用されています。

住民が生活路線として利用する地域交通が、県外からの来訪者にとっては新幹線などの2次交通として重要な役割を果たしています。

——県内の交通環境が変化する中で、県としてはどのような考えをお持ちですか。

酒井 県民はもとより、来訪者に地域交通をさらに利用していただくためには、各交通機関の利便性はもちろんですが、交通事業者が連携して交通ネットワークを充実させることが重要だと考えています。県内交通全体の利便性を高め、誰に

特集：北陸新幹線の開業と交通まちづくり

[新たな成長期を迎えた富山地鉄・万葉線]



とつても使い勝手のいい交通ネットワークを構築するとともに、利用促進に努める。そうした取り組みによって地域交通の活性化を図っていきたいと考えています。

富山地方鉄道（富山地鉄）の市内電車が富山駅に、そして万葉線が高岡駅に乗り入れているように、複数の異なる交通機関が主要駅などに集約されて、スムーズな接続が実現すれば、県内移動の利便性が格段に向上します。新幹線開業に加え、各地域の取り組みにより、地域交通を利用して移動する人の幅が広がっています。今後も新たな流動が生まれる可能性に期待したいと考えています。

——富山市や高岡市ではまちづくりの環境として公共交通を整備し、市民の生活路線の基盤を整えた上で、観光にもつなげたいとしています。

酒井 富山市や高岡市のほかにも、JR西日本の城端線・氷見線沿線では沿線市が連携して交通サービスの充実に取り組んでおり、県東部でもまちづくりの中で地域交通の充実に取り組んでいるという機運が高まっています。各市町村でこうした動きが活発化することで、県全体の交通ネットワークが充実していくと思います。

生活路線として公共交通の活性化を考える場合、それぞれの交通機関を単体で見のではなく、まちという面的な広がりの中で捉え、活かしていく視点が必要です。地域住民にいかにご利用されるかが最も大事になってきます。県全体の交

通ネットワークの充実や利用促進に向け、県としても必要なサポートを行っていきたいと考えています。

交通ネットワークを活用した観光周遊

——富山県では「鉄軌道王国とやま」として、多種多様な路線による魅力を生み出されています。

酒井 数え方にもよりますが、富山県には13路線の鉄軌道が走っています。これだけ多種多様な路線を維持している県はなかなかないと思っています。

観光列車も富山地鉄の「アルプスエクスプレス」や「ダブルデッカーエクスプレス」、JR西日本の「ベル・モントーニュ・エ・メール」など多彩で、黒部峡谷鉄道ではトロック列車も走行しています。立山黒部アルペンルートもケーブルカーやロープウェーなどさまざまな「乗り物」を乗り継ぐことが魅力の一つとなっています。LRTの富山ライトレールや、万葉線の「ドラえもん ترام」も観光客に人気です。こうしたバリエーション豊かな鉄軌道を富山県の観光資源として積極的に発信していこうとスタートさせたのが「鉄軌道王国とやま」です。

もちろん、「鉄軌道王国」と銘打つからには、乗り継ぎの利便性向上や新たな商品開発など、交通事業者の連携が欠かせません。そこで、県の主導で交通事業者の皆さんにお集まりいただき、「鉄軌道王国とやま」をコンセプトに、さまざまな施策について協議しています。



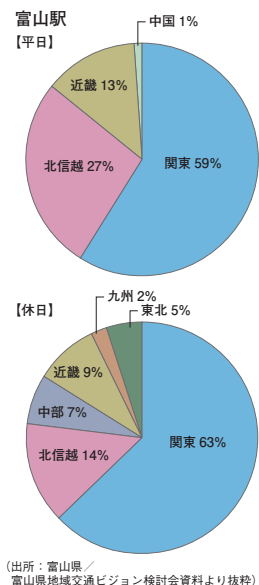
1 定期外の利用が伸びているあいの風とやま鉄道 2 海岸線を走るJR西日本の観光列車「ペル・モンターニュ・エ・メール」 3 「トロロコ電車」に乗って絶景が楽しめる黒部峡谷鉄道 4 富山県の観光を大きく盛り立てる北陸新幹線

■富山県内の主要駅・空港の乗降客数の状況

調査箇所名		乗降客数・利用者数（人）	
		平日	休日
北陸新幹線	富山駅	12,268	16,031
	新高岡駅	3,460	5,730
	黒部宇奈月温泉駅	2,280	3,126
あいの風とやま鉄道	富山駅	23,348	13,338
	高岡駅	11,698	7,568
	小杉駅	5,316	2,586
	魚津駅	3,799	1,712
富山地方鉄道	電鉄富山駅	8,791	4,525
	立山駅	593	263
	宇奈月温泉駅	1,329	1,488
JR西日本	砺波駅	1,971	1,034
	氷見駅	1,529	860
	越中八尾駅	1,560	653
軌道	富山地鉄市内軌道線・富山駅	4,795	5,047
	富山ライトレール・富山駅北	3,505	2,555
	万葉線・高岡駅	1,036	841
富山きときと空港		2,069	2,161

※調査日は平日が平成27年10月27日（火）、休日が同年11月15日（日）
（出所：富山県／富山県地域交通ビジョン検討会資料より抜粋）

■富山県外在住者の 出発地アンケート調査



富山県は観光地や観光資源が多く、富山駅や高岡駅のような交通結節点をハブとして各所に移動できますね。

酒井 複数の交通機関をスムーズに利用していたり、取り組みも進めています。例えば、新幹線開業後、交通事業者の連携・協力により、鉄軌道とバスの「周遊乗り放題きっぷ」を県の東部・中央・西部と3エリアに分けて販売しています。交通事業者のほか、富山県と石川県の連携による「北陸トライアングルルートきっぷ」なども観光客に人気があります。

——鉄軌道以外の地域交通についてはいかがでしょうか。

酒井 各地域で路線バスも多くの系統で運行されており、住民の生活の足を担っています。しかし、富山県はマイカー保有率が高く、路線バスは利用者の減少で厳しい局面にあります。引き続き、国の支援制度や県の支援により、持続可能となるようサポートしていきたいと考えています。

観光バスについては、新幹線開業前から実証的な運行を行うなど、準備を進めてきました。県内には、魅力的な名所や資源も多く、新幹線駅からそうした場所

へアクセスする「富山ぶりにバス」「世界遺産バス」などがその一例です。また、北陸新幹線の新高岡駅と、石川県の七尾や和倉温泉とを往復する「わくライナー」を運行し、隣県までエリアを広げています。実際、新幹線開業後はこうした観光路線バス需要も増えています。

観光地を周遊するルートに完成形はなく、事業者にはあらゆる可能性を検討していただきたいと思っています。しかし、交通事業者のみでは実現が難しいケースもあり、県が実証実験や企画切符など利用促進策への支援を行い、事業化に結び付けていただければと考えています。

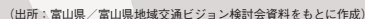
——現在、空港はどのような位置付けで取り組みを推進されていますか。

酒井 富山きときと空港では国内線は羽田と札幌へ就航していますが、新幹線開業後は、羽田便の利用客が約4割減少し、厳しい状況です。しかし、今は羽田空港経由で国内各地や海外の主要都市に簡単に乗り継いで行けるという飛行機の利点もあります。

空港は、富山県の経済、観光、交流人口の拡大等に欠くことのできない社会基盤であり、引き続き、利用促進や航空ネットワークの維持・拡充に取り組んでいきたいと考えています。飛騨・高山地域のほか、新幹線で近くなった長野県などにもエアポートセールスを拡大していきます。

国際線はソウル・上海・台北・大連の

「新たな成長期を迎えた富山地鉄・万葉線」



今、国を挙げて地方創生が謳われている。ですが、昨年10月に、富山県版の総合戦略「とやま未来創生戦略」を策定しました。新幹線の開業効果を一過性のものにならず、しっかりと持続させ、富山県の新たな発展、飛躍につなげていくこととしています。そうした中で、基盤となる地域公共交通を充実していくことが地域の体力強化や魅力向上につながります。利便性が高く、持続可能な地域交通ネットワークの形成を目指していきたいと思っております。

特集：北陸新幹線の開業と交通まちづくり

[新たな成長期を迎えた富山地鉄・万葉線]

進化を続ける
「路面電車のまち」

公共交通を活かしたコンパクトシティ政策を進める富山市で、北陸新幹線開業と同時に、富山駅高架下に路面電車乗り入れが実現した。JR富山港線の日本初となる本格的LRT化、市内電車の環状線化事業に続く路面電車の新幹線高架下乗り入れ、そして現在、進められている南北路面電車の接続事業。LRTネットワーク完成に向けて、次世代のまちづくりを推進する富山市と地域交通事業者としてそれを支える富山地方鉄道株式会社の取り組みを紹介する。

文◎茶木 環 / 撮影◎織本知之 / 写真提供◎富山地方鉄道株式会社



新幹線高架下に入り入れる路面電車

富山市では平成27年3月14日の北陸新幹線開業（長野ー金沢間）に合わせ、富山駅周辺整備を推進、富山地方鉄道（富山地鉄）市内軌道線（市内電車）の新幹線高架下乗り入れを実現させた。近代的なデザインの富山駅の駅舎を背景に、市内公共交通の核とも言える路面電車が走り、駅へと乗り入れていく。その風景は、まさに富山のまちが迎えた新たな時代を象徴している。

富山駅には、北陸新幹線と高山本線、並行在来線の第3セクター・あいの風とやま鉄道が乗り入れ、新幹線高架下に市内電車の富山駅停留場が整備されている。南口には、富山地鉄の電鉄富山駅とバスターミナル、北口には富山ライトレールの富山駅北停留場があり、各種交通機関の結節点となっている。

富山市では、都市の諸課題に対応するため、「富山市都市マスタープラン」を策定し、そのまちづくりの理念に基づき「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」が進められている。富山県の1世帯当たりの自動車保有台数は約1.7台と全国第2位にランクし、市民の自動車依存度は高い。また市街地の外延化や少子高齢化、人口減少などの進展により、市内の公共交通も衰退を見せていたが、JR富山港線を日本初の本格的LRT（次世代型路面電車システム）として再生、市内電車の環状線化事業を完了させるなど、中心市街地整備とともに、既存施設をベースに鉄軌道の再構築

を進めてきた。

平成18年に日本初の本格的LRTとして始動した富山ライトレール（延長7.6km）は、白いボディにレインボーカラーのラインが入った2連接の低床車両（愛称：ポートラム）で、バリアフリー停留場、等時隔運行、アテンダントの配置など、利用者目線でサービスを徹底し、JR富山港線時代と比較して、乗降客数を大幅に増加させた。

「他都市のケースを見ると、鉄道から路線バスに転換すると利用者が半減してしまうケースが多い。富山市には、鉄軌道は鉄軌道の形で維持しなくてはだめだ」という強い思いがあった。それも便利で、かつ市民が乗りたいと思うような鉄軌道でなければ、結局は自家用車に流れしてしまう」と、富山ライトレール開業に直接関わった谷口博司富山市都市整備部理事・都市整備部次長は語る。

市内電車の環状線化事業

富山市の市街地中心部を走る市内電車は100年以上も続く路面電車で、昭和18年から富山地鉄が経営している。戦後に実施された復旧や大改修で昭和40年代には総延長12km以上あった軌道は、モータリゼーションの普及による利用者の減少でワンマン化や路線の縮小が繰り返された。昭和59年以降、路線延長6.4km、20電停を維持し、営業を続けてきた。

富山市が進めるコンパクトなまちづくりの中で、市内電車が走る市街地中心部は特に重要な地区に位置付けられる。富

山市は、富山駅周辺地区と商業機能の集積地である平和通り周辺地区の都心核を結んで都心部エリアの回遊性を高めるため、市内電車の環状線化と、市内電車と富山ライトレール、二つの路面電車を接続する南北接続事業を進めた。

市内電車環状線化事業は、丸の内ー西町間に約0.9kmの軌道と三つの停留場を新設し、既存軌道と合わせて1周約3.4kmを環状運行する。「富山市総合都市交通体系マスタープラン」（平成17年策定）の主要事業として位置付けられ、平成20年2月に必要となる都市計画の変更を行い、富山ライトレール開業から約3年半後の平成21年12月、新設部を「富山都心線」として開業。市街地中心部を1周する環状線が誕生した。

「この事業の大きな特徴は、路面電車では全国初の上下分離方式の導入」と谷口理事が語るように、富山市は平成19年施行の「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」を適用、公設民営の考え方に基づき、上下分離方式を導入した。

富山市は軌道整備者として軌道整備と車両の購入・保有を行って富山地鉄に無償貸与し、富山地鉄は軌道運送事業者として富山市に線路使用料を支払い、車両の運行を担当する。総事業費は約30億円。軌道路盤やホーム整備、車両購入費用は、国と市が2分の1ずつ負担、軌道施設の整備は市が3分の2、国が3分の



富山市都市整備部理事
都市整備部次長

谷口博司
Hiroshi TANIGUCHI

1で分担した。

環状線の整備と同時に市では2連接の低床車両（愛称：セントラム）3編成を導入し、営業運転を開始した。また、富山地鉄でも翌22年より3連接の低床車両（愛称：サントラム）を導入し、現在は3編成が市内電車で行っている。

また、富山都心線周辺の市街地再開発事業も進み、商業施設「総曲輪フェリオ」とそれに隣接する多目的広場「グラインドプラザ」、図書館や美術館が入居する「TOYAMAキラリ」などが完成、民間主体の再開発も活発化している。

複合施設に住宅を整備したまちなかへの居住誘導も成果を挙げ、公共交通と一体となった中心市街地活性化の動きを見せている。

「環状化以前の市内電車（全線）の1日当たりの乗降人員は約1万人だったが、環状線化後は約1万1000人に、その3年後には1万2000人、新幹線開業後は利用客がさらに増加し、現在は約1万3000人となっている。当社が単独で環状運転を行っても、必ずしも需要が起るわけではない。再開発事業によって市街地中心部は人々が集い、人々



1新幹線高架下にある市内電車の富山駅停留所2バリアフリーの停留所3城址前の「AMAZING TOYAMA」のフレーム・モニュメント4「富山駅」停留所の開業式典（平成27年3月13日）5富山ライトレール6城址とLRTが融合する美しい景観7「TOYAMA キラリ」前を走行するサントラム

が行き交うまちに変貌した。やはり、それが大きいと思う。活気あるまちの装置として市内電車が機能しているからこそ、市民がその存在と価値を理解し、公共交通を利用しようという意識に変わってきたのだと思う」と富山地鉄の村井義治鉄軌道部長は語る。

富山ライトレールの開業、富山地鉄市内電車の環状線化で、富山市中心市街地には連接低床車両が走行し、富山市は全国的に「路面電車のまち」というイメージが定着した。それは表層だけにどまらず、市民や観光客・ビジネス客などの来訪者にとって欠かせない交通手段となっている。

「路面電車のまち」として定着

富山ライトレールの開業、富山地鉄市内電車の環状線化で、富山市中心市街地には連接低床車両が走行し、富山市は全国的に「路面電車のまち」というイメージが定着した。それは表層だけにどまらず、市民や観光客・ビジネス客などの来訪者にとって欠かせない交通手段となっている。

利用促進へのさまざまな取り組みも、富山市、富山地鉄がともに行っている。富山ライトレールは開業初年度に通常運賃200円のところを100円に値引きして誘客を図り、市民に「便利で使いやすい公共交通を利用する習慣」を浸透させた。開業と同時に導入したICカード乗車券「パスカ」の存在も大きい。富山地鉄も、環状線化から4カ月後となる平成22年3月にICカード「えこま

「えこまいかは好評でこれまでに13万枚の販売実績を上げている。えこまいかとパスカの画期的な点は、自社線だけではなく、相互の交通機関を利用して運賃が割引になること。完全な共同運用としているからこそ、これが実現できた」と富山地鉄の貫場光司企画部副部長・交通政策課長は解説する。

また、えこまいかは富山市役所の職員証や富山大学の学生証としても活用されているという。

ところで、「富山ライトレールと前身のJR富山港線の利用データを比較すると、平日昼間の高齢者の利用が大幅に増加している」と富山市の谷口理事が話すように、バリアフリーで利用しやすい富山ライトレールは、高齢者の外出機会を創出する効果をもたらした。

そこで富山市では、満65歳以上を対象



富山地方鉄道株式会社
鉄軌道部長

村井義治

Yoshiharu MURAI

特集：北陸新幹線の開業と交通まちづくり

【新たな成長期を迎えた富山地鉄・万葉線】



に「おでかけ定期券」を発行。9時～17時に市内各地から中心市街地に出かける際には、市内の公共交通（富山地鉄の鉄軌道とバス・富山ライトレール）を100円で利用できる。1年期限付きのICカードだが、毎年の申し込み数は約2万2000人と、富山市の高齢者の約4人に1人が使っているという。

また、富山地鉄では平成24年3月、富山県の事業である富山大橋（安野屋―新富山間）の老朽化による架け替えに伴い、橋梁を含めた安野屋―大学前間の複線化を実施し、全線複線化を遂げた。旧橋梁では道幅が狭く、強度の不安もあった実施できなかったセントラムやセントラムの運行も可能になった。

「単線の車両の行き来でダイヤの組み方が左右されるため、複線化の意義は非常に大きい。市内電車で最後まで単線が残っていたこの区間の複線化は当社の長年の悲願だった」と村井部長は語る。

複線化によって、それまでの6分間隔から5分間隔の運行が可能になった。

「1時間当たりの運行本数は1本しか変わらないが、時刻表を見て、5分や10分刻みだとお客さまに分かりやすい。また路面電車は停留場間が近いのに、隣の停留場まで行くのに、5分以上待つなら乗らずに歩くことを選ぶ。『すぐに電車が来る』。お客さまにそう思っていただけのような細やかな配慮が路面電車には大切だと思ふ」（村井部長）

トータルデザインの力も大



富山地方鉄道株式会社
企画部副部長・交通政策課長

貫場光司

Kouji NUKIBA

きい。富山ライトレールは日本初のLRTとして、先進的な車両やバリアフリー化された停留場などを県内外に発信し、その知名度を高めた。市内電車環状線化では、都会的なデザインの車両「セントラム」を導入。トランジットモーターをイメージした車道と歩道が一体的に見える空間の整備、石畳の歩道や電停、ベンチなど洗練されたデザインの街具、再開発された都心的な建築物など、LRT化が進む路面電車と調和した都市景観が形成されている。

富山駅前や富山城付近には「AMAGI NG TOYAMA」というフレームのモニュメントが設置されている。このキャッチフレーズは、市民にとってこれまで当たり前であった存在を、改めて驚きのある新鮮なものとして感じられるためのキーワードとして富山市が打ち出しているものだが、路面電車の進化とともに、市民の公共交通への関心は確実に高まっているようだ。

富山ライトレールの開業日には約1万5000人が乗車したが、「子どもを連れた両親と祖父母が多かった」（谷口理事）という。また、環状線化された市内電車も「中心部までマイカーで来

て、セントラムやサントラム、平成26年に運行を開始したレトロ電車などに乗ること自体を目的の一つとされるお客さまも少なくない」と村井部長も語る。

記念撮影を楽しむ観光客も多い。事業者にとっては予想外の反応だが、「乗ってみたい」と思わせる魅力を富山市の路面電車が持っていることは間違いない。見た目だけではない乗りやすさ、使いや

現在、富山市では、富山駅南側を走る

交通結節を強化する南北接続事業

すさも満ちたトータルデザインによって、市民が富山のまちと路面電車に愛着や誇りを持つようになり、国内外に「路面電車のまち・富山」としてのブランド力を広く発信している。

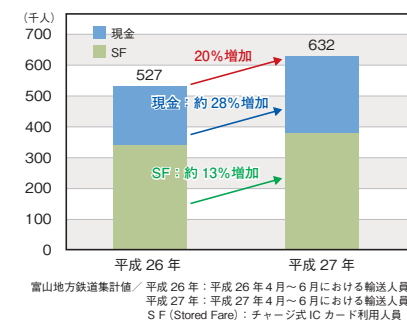


1新幹線と路面電車が直結。改札口から路面電車が見える2セントラムと観光列車のレトロ電車3クラシカルとモダンを楽しむレトロ電車の車内

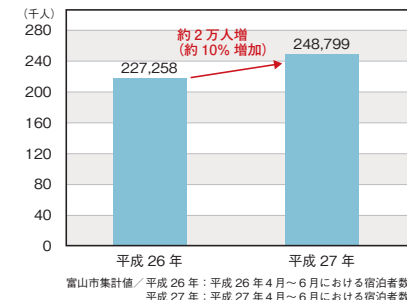


■路面電車南北接続事業と新幹線開業による相乗効果

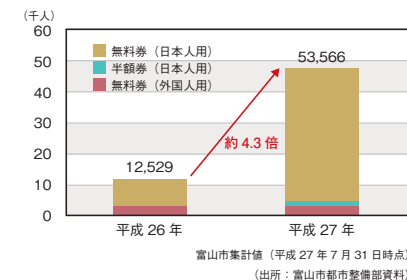
①新規利用や来街者の動向



②市内主要宿泊施設(11カ所)における宿泊者数の変化



③路面電車半額券・無料券利用実績 (市内宿泊施設利用者対象)



富山駅停留場は、新幹線改札口からわずか38mの距離に位置し、改札口から路面電車が停車しているのが見える。円滑に乗り継ぎができるほか、日中は南富山駅方面が5分間隔、大学前方面は10分間隔、環状線は14分間隔と高密度な発車ですらなる利便性の向上を図っている。

南北接続の第2期事業は、あいの風とやま鉄道など在线上の高架化完了後、駅北側の富山ライトレールが0・09km延伸して高架上に乗り入れ、市内電車と接続する計画だ。富山駅を貫く形で南北の路

市内電車と北側を走る富山ライトレールを接続させる路面電車の南北接続事業が進められている。

その第1期事業として行われたのが、市内電車の新幹線高架上への乗り入れだ。富山駅南口の市内電車「富山駅前」停留場から軌道を0・16km延伸し、新幹線高架上に「富山駅」停留場を新設。市内電車環状線化の延伸部と同様、上下分離方式を採用し、富山地鉄が運行を実施し、施設や車両の整備・保有は富山市が担当している。

北陸新幹線の開業は、富山県の観光に大きな影響をもたらした。富山市の路面電車にも波及している。

「富山県内の宿泊者数が大きな伸びを見せているが、宿泊施設は圧倒的に富山市内に多い。つまり多くの来訪者が富山

路面電車が接続することで、富山駅周辺の交通結節機能がさらに盤石なものとなり、富山市北部地域と市街地中心部のアクセスが強化される。

「富山ライトレールの1日の乗降客数は約5000人。市内電車は約1万3000人。接続されたら、利用者数はさらに増えるだろう。当社も効率的なダイヤを考え、利便性を高めていきたい。いずれにしても、両者が接続することで、富山市の路面電車システムの水準が格段にアップする」と村井部長は期待を寄せる。

富山ライトレールが市内電車と接続し、路面電車ネットワークが大きく進化するのは平成31年度の予定だ。

新幹線効果で増大した観光利用

特集：北陸新幹線の開業と交通まちづくり

【新たな成長期を迎えた富山地鉄・万葉線】



1



3



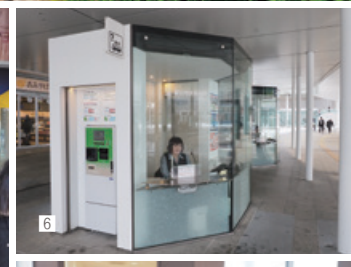
2



4



5



6



7



8

1・2 中間に2階建て車両を組み込んだ3両編成の「ダブルデッカーエクスプレス」と車内3・4鉄橋を渡る「アルプスエクスプレス」。車内は木をふんだんに使った温かみと高級感にあふれるインテリア5 電鉄富山駅6 富山駅前開設されている富山地鉄の観光案内所7 富山地鉄の新黒部駅。新幹線の黒部宇奈月温泉駅に隣接する8 新黒部駅にはアテンダントが常駐、乗換案内などを行っている

市を拠点に県内を移動している」と谷口理事は語る。

富山市内の宿泊施設利用者に配布する「路面電車半額券・無料券」は平成27年4～7月に前年同期比4.3倍を発行、同時期の富山ライトレールの現金利用者も約3割増加し、市内電車も同時期の定期外利用者が約2割、現金利用者が約3割増加している。

沿線の観光施設利用者も大幅な伸びを見せており、平成25年から富山地鉄が販売する市内電車1日乗り放題と富山名物・ます寿司クーポンがセットになった企画切符「ぐるっとグルメリクリクーポン」は、新幹線開業後、売り上げが2倍以上に伸びた。

「市街地中心部の活性化を目指してつくった企画だが、気軽に乗降できる路面電車のメリットが市内の回遊にうまくマッチして観光客に利用されている」と貫場副部長は語る。

また富山市を起点に、立山や黒部・宇奈月温泉方面に路線を延ばす富山地鉄では、新幹線開業を視野に入れて、平成23年12月に「アルプスエクスプレス」、平成25年8月に「ダブルデッカーエクスプレス」、二つの観光列車の運行を開始した。

さらに平成27年2月26日には、本線の長屋一舌山間に、新黒部駅を新設している。この駅は、北陸新幹線の黒部宇奈月温泉駅に隣接し、国と富山県、黒部市が事業費の3分の1ずつを負担したもので、駅舎は黒部市が事業費全額を負担して整備された。9時から18時までではアテンダントが常駐し、乗車券の販売や乗換

案内、観光案内を行っている。

「この区間はずっとと輸送密度が低く、1日の乗降客数は100人程度だったが、新駅に特急電車を停車させ、新幹線と接続させると同時に地元の方にも利用しやすいダイヤを編成した。新幹線の開業効果は大きく、乗降人数が最高2300人を超えた日もあった」（村井部長）

今後の課題は、観光客が減少する冬場の施策で、食や雪景色などをPRしたり、割引企画切符などの販売で誘客を図る。

観光客の2次交通を担う一方で、地域交通の事業者として住民の生活路線を確保する使命もある。

「住民の方々に向けては、日常の安定した運行をいかに提供していくかが重要。電車の本数を増やす、定期的割引率を高くするなどして、沿線のお客さまを地道に増やしていく。学割定期をクレジットカードで購入できるようにしてから、通年の定期的購入が増えた例もあり、安全・安心・安定のほかにお得感なども打ち出して、より利用していただるように努力していきたいと思う。今後は、地元利用と観光利用、この二つのバランスをうまくとっていくことが必要だと考えている」と村井部長は語る。

富山市がまちづくりの装置として整備を続けてきた地域内の公共交通は、北陸新幹線という広域幹線と連絡することで著しい成長を遂げている。4年後に南北接続事業が完了すれば、富山市が目指すLRTネットワークが完成する。「路面電車のまち・富山」は、その完成に向けて日々進化している。

まちづくりの中で 誰にとっても 利便性の高い 公共交通をつくる

創業時より「一県一市街化」構想で、
住民の生活路線を拡大・維持してきた富山地铁。
その路線は観光客の移動にも大きく活かされている。
誰にとっても使いやすく、魅力的な地域交通のあり方、
また交通事業者の使命について、辻川徹代表取締役社長にお話を伺った。

住民のための路線を観光に活かす

——北陸新幹線の開業効果について、どのように受け止めていらっしゃいますか。
辻川 われわれも事前からさまざまな準備をして新幹線の開業を迎えましたが、おかげさまで想定以上のお客さまにご利用いただいています。

当社の鉄道線は、立山線は立山黒部アルペンルート、本線は宇奈月温泉とその先の黒部峡谷など一大観光地に接続しています。こうした観光地へ向かうお客さまに移動中から楽しんでいただくとうと、鉄軌道の観光資源化を推進してきました。



富山地方鉄道株式会社 代表取締役社長

辻川 徹
Tetsu TSUJIKAWA

鉄道線では、木のインテリアが車内空間を演出する「アルプスエクスプレス」、2階建て車両を組み込んだ「ダブルデッキカーエクスプレス」、市内軌道線（市内電車）では「レトロ電車」など、観光列車の運行を実現できました。新幹線開業に向けて、桑名博勝会長や川岸宏元社長を牽引役に社員一丸となって観光推進に取り組んできたことが実を結んだと思っています。また、行政にご協力いただき、発信できたことも大きな力になりました。

——北陸新幹線の「黒部宇奈月温泉駅」に隣接して「新黒部駅」も新設されました。
辻川 黒部宇奈月温泉駅の整備計画に基

づき、黒部市のご協力をいただいて請願駅という形で、「新黒部駅」を新設しました。当社の理念として、まず地元の方々にご利用いただくことを第一としています。観光客の方々も効率よく乗り継げるよう新幹線と接続したダイヤをつくりました。現場の担当者たちが工夫を重ねてようやく完成させたダイヤで、そのすり合わせには苦労しましたが、双方のお客さまにご好評をいただいています。

——創業から「一県一市街化」構想に基づき鉄軌道事業を展開されてきた、その路線が観光面でも活かされています。
辻川 そうですね。富山県民が交通の不

便なく、1時間程度で富山市中心部まで出掛けられることを理念に掲げて、路線を延長、維持してきました。これが現在においても当社の大きな財産となっています。地元の方々が各地から富山市の市街地まで移動しやすいようつくられた鉄軌道は、新幹線で富山駅に着いた方々が県内各地に移動する2次交通として使い勝手がいいのではないかと思います。

4年後の南北接続事業完成に向けて

——近年、富山市の都市政策の中で、特に市内電車は環状線化、LRT化などの

進化を遂げてきましたが、それについてはいかがでしょう。

辻川 市内電車は大正2年に日本海側初の路面電車として開業し、平成25年9月で100周年を迎えています。しかし、地方の中小都市の鉄軌道事業者として、当社も単独での努力を続けながらも長い間、厳しい経営状況にありました。そうした中、富山市が「公共交通を活かしたコンパクトシティ」という構想を打ち出され、より利便性の高い公共交通の確立を目指して行政と連携して事業を展開できるようになったことは、当社にとって非常に意義深いことであり、大きな転換点となりました。

市内電車環状線化事業では、延伸部について路面電車では日本初の下分離という枠組みを作っていました。続く富山駅への乗り入れの延伸部もこの形式をとっていただき、行政のご支援をいただながら、われわれの持てる能力を発揮させることができたと思っています。

——市内電車の新幹線高架下への乗り入れによって、南北接続事業の第1期事業が完成しました。

辻川 新幹線の改札口を出ると、正面に市内電車が停車している。お客さまにとっても非常に印象的な光景だと思います。乗り換えのための移動がスムーズであり、北陸特有の気候で年間かなりの日数を占める雨や雪の日にはさらに効力を発揮する。利便性は格段に向上しました。

また超低床車両の「セントラム」や「サントラム」は、高齢者や子どもにやさしい乗り物です。今後も、車両の快適性をしつかり追求して、さらに拡充していかなければならないと考えています。

——こうしたまちづくりの中での交通事業者の役割については、どのようにお考えですか。

辻川 コンパクトシティ政策の前は、富山市でも郊外に総合病院が移転し、大型ショッピングセンターが進出するなど、中心市街地の空洞化現象が進んでいました。住民が過度にマイカーに依存し、中心市街地での移動が減少していくと、地域の公共交通は確実に衰退していきま。そうしたところに、少子高齢化や人口減少の問題が重なってくる。当社には、何としても鉄道事業、軌道事業を残し、将来につなげていく責任があります。

富山市には「おでかけ定期券」という高齢者の運賃割引制度があり、対象となる交通機関として当社の路線バスや鉄軌道も加わっています。当社では、それ以前から、独自に高齢者対象の全線フリーパスを発売していることもあり、そうした意味ではもとより行政市と同じベクトルを向いていたと自負しています。富山市のまちづくりに協力しながら、お客さまにとって、より利便性の高い公共交通の形態をつくりあげ、それを維持することが当社の使命だと考えています。

——4年後の南北接続事業の完成には、どのような期待をお持ちですか。

辻川 富山駅北側の富山ライトレール、南側の市内電車、現在は南北で別々に存在している軌道が新幹線高架下でつながることで、人の流れが大きく変化することを期待しています。

富山ライトレールの開業時に、当社のバス路線を改編して岩瀬浜方面から市街地に入る系統を廃止したため、現在、南北のアクセスは富山ライトレールと市内電車を乗り継ぐ形となっています。南北の路面電車が接続されることで、富山駅の北側の方たちが中心部に乗り換えなしで来られるようになる。中心市街地のさらなる活性化につながるでしょう。

当社の歴史を見ると、国鉄やJR西日本、名古屋鉄道との乗り入れを行い、直通特急「北アルプス」などが走っていた時代がありました。富山を拠点として、大阪や名古屋までの広域交通ネットワークが存在し、機能していた時代もあったんです。

北陸新幹線は7年後には敦賀まで、その後は大阪までの延伸が計画されており、新幹線を基幹として、広域ネットワークが広がっていきます。ますます、国内外の各所から富山県にお客さまがいらして、交流していただけるのではないかと思います。

そこで、交通事業者としては、誰にでも分かりやすく使いやすいシステムや施設をつくっていく必要があります。地元の人々は慣れていても、初めて利用される方は市内電車の乗り方や運賃がお分かりにならない。インバウンド対応では、昨年3月から鉄道では英語の車内放送を始めますが、多言語化をさらに進めなければならぬと考えています。

南北接続事業が完成する4年後は東京オリンピックの年であり、当社も創立90周年という節目の年を迎えます。地元の方々にとって、そして観光やビジネスで来られた方々にとっても、使いやすい公共交通を構築するために、計画的に取り組んでいきたいと考えています。



特集：北陸新幹線の開業と交通まちづくり

「新たな成長期を迎えた富山地鉄・万葉線」

地域で守った

「赤い電車」が走るまち

「赤い電車」で有名な万葉線は、

平成14年、地域の熱意によって廃線危機を乗り越え、

日本初の第3セクター方式の路面電車として再生した。

その起点となる高岡市では、

高岡駅と北陸新幹線新高岡駅、二つの駅を拠点に、

「都市機能の向上」と「まちの魅力の創出」が進められている。

新幹線開業後を見据えた交通政策と万葉線の取り組みを通して、

高岡市の交通まちづくりを紹介する。

文●茶木 環／撮影●織本知之



地域の熱意が存続を実現

富山県内の北陸新幹線3

駅のうち最も西にある新高

岡駅は、現在の終点「金沢

駅」の1駅手前に新設され

た。高岡市はかつて高岡城

の城下町として繁栄した歴

史あるまちであり、その高

岡市の市民の足として日々、利用されて

いるのが万葉線だ。

万葉線は、富山地方鉄道が開通した軌

道線をルーツに68年の歴史を持つてい

る。現在は、高岡駅と射水市新湊を結

び、高岡駅―六渡寺間の高岡軌道線（8

km）と鉄道である六渡寺―越ノ湯間の新

湊線（4.9 km）、二つの路線を路面電車

タイプの車両が直通している。

経営主体である加越能鉄道（当時）

が、路線の廃止を表明したのは平成10年

だった。ピーク時には約47.5万人（昭

和47年）を数えた年間利用者数が

14.4万人（平成5年）にまで減少し、

国の欠損補助打ち切りを機に、加越能鉄

道はバス代替運行を提示。これに対して、

高岡市・新湊市（現・射水市）、両市民

経済界は連携して存続運動を展開した。

そうした地域の「存続」への熱意が実を

結び、平成14年4月に第3セクターの新

会社「万葉線」として運行を開始した。

「失った鉄軌道を復活することは難し

い。万葉線は住民が『必要だ』と立ち上

がった中で存続運動の輪が広がり、残す

ことができた。万葉線が重要な生活路線

であり、魅力あるまちづくりに活用すべ



高岡市都市創造部 部長

藤井久雄

Hisao FUJII

き都市の装置であることは、住民がいちばんよく理解している」と高岡市の藤井久雄都市創造部長は語る。

再生後の万葉線は堅調に利用者数を回復し、平成26年度には12.5万3000人を記録している。

aitラムが新たな観光資源に

今では万葉線の象徴ともなっている2連接の低床車両「aitラム」は平成16年から導入を開始し、現在では6編成を保有している。色鮮やかな赤いボディに、螺鈿細工で社のシンボルマークがあらわれた車両デザインのキーワードは「情熱」「元氣」。高岡のまちと万葉線の活性化への思いが込められている。

「日本海側の降雪地帯に初めて低床車両を導入するということで、技術的にはかなり苦労しながら車両やシステムの改良を重ね、ようやく営業運行を実現することができた」と万葉線の村岡正行総務部総務課係長は当時を振り返る。

近年、人気を呼んでいるのは、平成24年から運行している「ドラえもんaitラム」だ。高岡市がドラえもんの作者、藤子・

特集：北陸新幹線の開業と交通まちづくり

【新たな成長期を迎えた富山地鉄・万葉線】



F・不二雄氏が少年時代を過ごしたゆかりの地であることにちなんで誕生したもので、アイトラムの1編成の内外装を藤子プロによるデザインでフルラッピングし、ドラえもんの世界を演出している。

「最初はドラえもんの1日乗車券を作成したが、もつと発信力を高めよう」と、車両のフルラッピングに取り組むことになった。ドラえもんはファン層が幅広い。ドラえもんトラムの乗車を目的に、海外から訪れる観光客も多く、台湾や韓国ではこのトラム乗車が組み込まれた観光ツアーが実施されている（村岡係長）

現在ではアイトラムとともに、このドラえもんトラムが高岡市の新たな観光資源の一つとなっている。ドラえもんトラムの運行は当初、平成26年9月までの予定だったが、3年間に40万人以上に利用され、好評のため、さらに3年間延長されることになった。ちなみに高岡市でも平成27年12月、万葉線沿線にある高岡市美術館内に「高岡市 藤子・F・不二雄ふるさとギャラリー」を開設したほか、高岡駅周辺にオブジェを設置するなど、発信に広がりを持たせている。

地域交通の利用促進に向けて、広域連携の観光施策も展開されている。高岡市・射水市・富山市が連携するもので、土休日に、万葉線・射水市コミュニティバス（海王丸・ライトレール接続線）・県営フェリー・富山ライトレールが接続するダイヤを設定、海辺空間を中心に3市をつなぐ回遊ルートを形成している。

もともと高岡は歴史・文化のまちとして名高く、平成27年に「加賀前田家ゆか

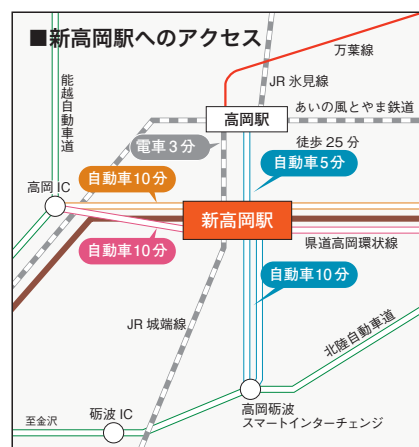
りの町民文化が花咲くまち高岡一人、技、心」として日本遺産に認定されているが、万葉線を活用したさまざまな観光施策を積極的に展開、高岡市の多彩な魅力創出につなげている。

高岡駅・新高岡駅が拠点の交通政策

その万葉線の起点であり、高岡市の中心市街地に位置する高岡駅は、JR西日本城端線・氷見線、あいの風とやま鉄道が乗り入れ、路線バスが発着する交通拠点であり、富山県西部の交通結節の核を担っている。

高岡市では、南北市街地の一体化と交通結節点の強化により中心市街地の活性化を図るため、平成17年より高岡駅周辺整備事業を推進し、橋上駅舎や南北自由通路を新設。平成26年3月には新駅ビル「クルン高岡」が開業し、万葉線が乗り入れを開始した。従来あった万葉線の高岡駅前停留所を廃止し、軌道を100m延伸して駅ビル内に3面2線の「高岡駅」停留所を新設。万葉線と路線バスの待合室がある「交通広場」のほか、高岡駅と周辺施設につながる約140m長の全面屋根付きデッキや駅前広場の供用を開始した。また、これに伴い、万葉線では高岡駅の発車時刻を毎時0分、15分、30分、45分と利用者に分かりやすいダイヤに改正している。

「駅ビルに乗り入れたことで、屋内での乗り換えが可能になった。JR線やあいの風とやま鉄道、路線バスなど駅での乗り換え環境が大きく改善され、バリアフリー化も含め、利便性が格段に向上し



たと市民の方々にとても喜んでいただいている」と藤井部長は語る。

翌27年3月に開業した新幹線駅「新高岡駅」は、高岡駅の1.5km南に位置する。新幹線駅と城端線の新駅が開設され、高岡駅とは城端線または路線バス（1時間に6〜8本）でアクセスできる。

北陸新幹線の開業効果は高岡市においても顕著で、中心市街地の交流人口が増加し、例えば代表的な観光名所である国宝瑞龍寺の入場者数は前年に比べて1.7倍に伸びているという。

また、「金沢を訪れた個人旅行客が高岡まで足を延ばし、万葉線の路面電車に乗ること自体を楽しみながら、射水市港湾の観光施設まで移動している。金沢方面との人の行き来が増えたことを実感している」と村岡係長は語る。

一方、高岡市周辺には能越自動車道や北陸自動車道のインターチェンジが3カ所ある。高岡市では新幹線開業に合わせ、「十分圏域の形成」として、高速道路から10分以内で中心市街地に入れるよう幹線道路の整備を戦略的に推進してきた。

今後は、新高岡駅へのアクセスを向上させ、新高岡駅を広域の高速交通結節点として整備していく方針だ。現在、新高岡駅の新幹線乗り場からは、富山県の五箇山と岐阜県の白川郷へ向かう「世界遺産バス」や和倉温泉へ向かう「わくライナー」、小矢部市のアウトレットモールへのアクセスバスなどの高速バスが発着



万葉線株式会社
総務部総務課 係長

村岡正行
Masayuki MURAOKA

している。

「新高岡駅を『県西部・飛越能地域86万人の玄関口』と位置付けている。新高岡駅を、高速道路を利用して各地を周遊する観光バスの発着地としても活用し、観光面での利用を拡大していきたい」と藤井部長は語る。

万葉線でもこうした広域交通との接続に寄与する取り組みを行っている。新幹線開業時には、上りの始発（米島口発）の時刻を15分繰り上げ、5時31分とした。これにより、あいの風とやま鉄道や城端線を介して、新高岡駅や富山駅に停車する始発の新幹線への乗車が可能になった。新幹線の新高岡駅の停車率を上げるため、高岡市民を中心に「一人一客・一人一乗車運動」が展開されているが、こうした地域の取り組みも一助となる。

高岡市は、都市機能の拠点として高岡駅と新高岡駅、二つの駅を一体的に整備しながら、それぞれの特性を活かした交通ネットワークの構築を進めている。

既存の公共交通の可能性を探る

ところで、高岡市では、新幹線開業後

特集：北陸新幹線の開業と交通まちづくり

【新たな成長期を迎えた富山地鉄・万葉線】



1 曹洞宗の名刹、国宝瑞龍寺（提供／高岡市） 2 総延長 3.6km の新湊大橋 3 3 週間にわたり射水市で開催される 3 つの曳山まつり。映画「人生の約束」では「新湊曳山まつり」が舞台となった（提供／富山観光連盟） 4 子どもたちに人気の「ねこ電車」 5 万葉線高岡駅開業式典 6 「ドラえもんトラム」 目当ての観光客も多い 7 8 市民に愛される赤い「アイトラム」 9 高岡駅ビルに整備された万葉線と路線バスの待合室「交通広場」

のまちづくりを見据え、平成 27 年度に建設部と都市整備部を統合、「都市創造部」として発足させた。都市計画と交通政策を一元的に進めていく高岡市のまちづくりの姿勢が、その名に表れていると言えるだろう。万葉線も、都市創造部が担当している。

「昭和 30 年代の高度成長期から、高岡市のまちの基盤整備が進められてきた。将来を見越して進めてきた道路整備はほぼ完成し、鉄軌道は東西南北に整い、半世紀にわたって最大のテーマであり続けた新幹線も開業した。そうしてできた基盤の上に、どういう都市をつくっていくのか。これからのまちづくりは、あるものをいかにして活用していくか、リノベーションしていくことが重要であると考えている」と藤井部長は語る。

まちづくりの基本政策として、公共交通のあり方についてさまざまな議論が進められている。万葉線についても延伸や城端線・氷見線乗り入れなどの可能性が検討されている。平成 26 年には、市民団体「万葉線を延伸する会」が設立されるなど、市民の関心も高い。

そうした中、平成 26 年 7 月には、約 1 カ月間にわたり、万葉線でハイブリッド電車「ハイ！トラム」の実走試験が行われた。これは鉄道総合技術研究所が開発した試験車両で、大型のリチウムイオン電池を搭載し、架線のない区間でも走行することが可能。実走試験では、充電状況や走行可能距離、省エネ効果などの調査が行われ、さらに公共交通への啓発を目的に、市民を対象に試乗会も実施さ

れた。可能性の一つではあるが、こうした車両が使用できれば、万葉線の城端線・氷見線乗り入れも実現でき、沿線地域と新高岡駅のアクセスが格段に向上する。現段階では、そうした公共交通の可能性を探り、議論を重ねていくところだ。

「万葉線に限らず、鉄軌道にはさまざまな可能性があると考えている。現状では、万葉線の延伸や城端線・氷見線乗り入れを実現するには、多くの解決しなければならぬ課題がある。次の展開に持つていくには時間がかかるが、交通政策を含めたまちづくりには、その先へと進む可能性の種をまいておくことが大切だと思う」と藤井部長は語る。

平成 30 年にはあいの風とやま鉄道の高岡―西高岡間に新駅が開業する予定だ。

「新しく整備された高岡駅、新幹線と城端線に新設された新高岡駅、そして次の新駅と短期間にこれだけ多くの駅が整備されたのは高岡市制始めて以来のことになる。地域交通の利用者を増やしていくのは厳しい時代だが、都市機能として必要な公共交通にはきちんと投資し、住民や訪問された方に積極的に利用していただけるようにしたい」（藤井部長）

高岡駅や新高岡駅周辺には宿泊施設が新設されるなど民間投資も進んでいる。これまでにつくり上げてきた都市基盤をベースに、万葉線のように地域で守り続けてきた公共交通を活かし、未来へつなぐ。高岡市では、「都市機能の向上」と「まちの魅力の創出」の両輪での推進を目指し、ポスト新幹線のまちづくりが進められている。

地域の期待に応え、 ともに成長して まちを活性化させる

再生から14年——万葉線は、
さらなる利便性向上や利用促進への努力を日々続けている。
その根底には、沿線住民に愛され、
親しまれる公共交通をつくるという確固たる姿勢がある。
地域交通の担い手としての使命を、永山樹代表取締役専務に伺った。

公共交通全体の試金石という信念

——万葉線は、誕生の経緯を見ても、地域で大切にされている路線ですね。

永山 ええ。前身の加越能鉄道は、路線を廃止し、バス代替で公共交通機関の使命を果たすと表明されました。それを受けて、地域や住民が万葉線存続に向けた取り組みを行い、存続の合意形成が進められた経緯があります。

廃線問題は、実は昭和50年代から繰り返し持ち上がっていました。そのたびに、行政による支援策が練られ、何とか乗り切っていたんです。万葉線という名前は、

高岡軌道線、新湊港線を一体的に呼ぶ愛称として昭和55年に付けられたもので、高岡市、新湊市（現・射水市）などによる「万葉線対策協議会」が設立されて、地域を挙げて存続に取り組むことが決まりました。しかし、利用客の減少は止まらず、平成10年に加越能鉄道が正式に撤退を表明し、すでに結成されていた市民団体の「万葉線を愛する会」や、新たに設立された「路面電車と都市の未来を考える会・高岡（RACDA高岡）」など、市民が活発な存続運動を続け、存続が決定したのです。これらの団体は、現在も活動を続けています。

万葉線のあり方を検討する中で最も重要だったのは、「万葉線の存続は、自分たち沿線だけの問題ではなく、衰退する地方の公共交通全体の試金石となる」という信念を持って方針を打ち出すことでした。平成13年4月に路面電車としては日本初の第3セクターとして設立し、翌年4月から運行を開始しました。

第3セクターですから、富山県・高岡市・射水市が主体となりますが、経済界や地域の方々からのご厚意で出資金と合わせて1億5000万円も集まり、「住民と一体となった万葉線の運営」の合意形成がなされました。当社も、沿線の皆さんに愛される、親しまれる万葉線をつくり上げていく姿勢で事業経営に臨んでいます。

——赤い電車には、そうした地域や住民、事業者の思いが込められているのですね。

永山 「アイトラム」は、「愛」や私を表す「アイ」などさまざまな思いを込めて命名されています。デザインを手掛けた工業デザイナーの佐藤康三さんも高岡の

まちと路面電車にとっても思い入れのある方で、設計費に限りがある中でなんとか万葉線の独自性を出そうと尽力してくだ

さいました。歴史あるまちに、元気が出るような鮮やかな赤い色の電車を走らせ



万葉線株式会社 代表取締役専務

永山 樹
Tatsuru NAGAYAMA



ることで高岡の魅力を発信し、活性化していこうと生まれたのがあの赤い電車なんです。

地域と連携する企画乗車券

——市民の方々にとって大切な生活路線であり、高岡市や射水市にとっては観光の移動手段として大きな存在です。

永山 日本遺産に認定された高岡市には、国宝の瑞龍寺や古城公園、土蔵造りの商家が連なる山町筋や千本格子が美しい家並みの金谷町など、多くの歴史・文化遺産、観光施設があります。「ドラえもん」の作者、藤子・F・不二雄さんのふるさととしても有名です。また、射水市には海王丸パークをはじめ親水施設が数多くあり、今年1月に公開された「人生の約束」という映画のロケ地ともなりました。

当社では「人生の約束」ロケ地巡り乗車券や「高岡市 藤子・F・不二雄ふるさとギャラリー」特別記念乗車券を販売しました。1日フリーパスのほかに一部の施設や店舗で割引になる特典が付いています。

人口減少時代ですから、万葉線も生活路線としてのニーズはどうしても落ちていってしまいます。乗っていただくということ以外でも、何か地域との絆を深めていくことはできないかと考えました。観光のお客さまには楽しさや利便性を、沿線の施設や店舗には発信と誘客、万葉線は乗っていただく。3者にメリットが出る仕組みをつくらうとスタートさせた企画で、今後も広げていきたいと思っています。

「鉄軌道王国とやま」と言われ、県内の交通機関の連携が強まっていますが、それぞれの地域では、域内の魅力や利便性を高めていかなければなりません。そのためには公共交通事業者と観光施設や店舗の方々の連携が不可欠です。観光施設や店舗など目的地へお客さまを誘導することも、地域の公共交通の大切な役割の一つだと考えています。

万葉線は、地域の支援があつて再生できました。その絆を一つの土台にして、さまざまな形でさらに連携を強めていきたいと考えています。

より地域との絆を深めていく

——万葉線は、北陸新幹線開業の約1年前から高岡駅ビルに乗り入れています。その効果はいかがですか。

永山 駅ビルに万葉線が乗り入れるとい

うことに地域の方々が非常に注目してくださって、開業時には本場に多くのお客さまがお越しになりました。ホームが屋内で、待合室もありますから快適です。あいの風とやま鉄道やJR城端線・氷見線との乗り継ぎの利便性が向上し、皆さまでご利用いただいています。

——新幹線の開業効果についてはいかがですか。

永山 北陸新幹線で富山県を訪れる人たちが万葉線を利用されています。正確な数字を把握することはできませんが、観光に來られた方々にご利用いただいていると思います。ただ、新幹線の新高岡駅と高岡駅は城端線と路線バスで接続し、万葉線に乗っていただくためには、乗り換えて高岡駅までお越しいただくことになりました。新幹線利用のお客さまに万葉線をもっと利用していただくためには、まだ課題があると考えています。

——インバウンドはいかがですか。

永山 増えていますね。「日本遺産」に認定されているということもありますが、高岡は「ドラえもんのまち」としても知名度が上がっています。「高岡市 藤子・F・不二雄ふるさとギャラリー」や当社の「ドラえもんトラム」など、行政も海外で積極的にPRされていますので、今後は一層、外国からのお客さまが増加しそうです。

また、JR西日本・JR東日本がこの4月に、大阪や東京を出発して北陸を周遊する訪日外国人旅行者向けフリー

パス「大阪・東京『北陸アーチパス』」の販売を開始します。このパスを利用する外国人旅行者が万葉線に乗車された場合の割引やプレゼントなど、当社ならではのサービスも考えています。

——万葉線の延伸やJR城端線・氷見線への乗り入れも議論されています。

永山 まだ具体的な話ではありませんが、平成26年のハイブリッドトラムの実走実験もそうしたさまざまな可能性を探索する一つの取り組みです。実際に営業路線での運行を可能にするためには、多くの課題がありますが、新しいものに挑戦する姿勢は大切にしていきたいと考えています。

万葉線は、まちづくりの中でその存在を大きく位置付けていただいています。そうした地域の期待に応えていくことが、当社にとって一つの使命であると思っています。地域の皆さんと深くつながり、当社は利便性向上や利用促進の努力をさらに重ねる。地域、万葉線それぞれが成長して、その相乗効果がまちの活性化につながることを目指していきたいと思っています。



1. 北陸新幹線開業の経済効果

平成27年3月14日の北陸新幹線開業により、それまで3時間以上を要した北陸―東京間の鉄路による移動が、金沢―東京間が2時間28分（1時間19分の短縮）、富山―東京間が2時間8分（1時間3分の短縮）で可能になった。開業前に行った当北陸経済研究所の開業効果試算では、富山県は年間118億円、石川県では182億円となったが、これはかなり限定的なシミュレーションであり、初年度はこの数字を大きく上回っていると推測される。しかしながら、これらの経済効果も、地域全体のGDPに占める割合では1%にも届かない。経済効果として地域の多くの人々が実感できるものではなく、宿泊や2次交通といった観光業界に限られたものである。

北陸を訪れた観光客数は、富山県や石川県金沢市のみならず、新幹線未延伸の加賀温泉郷や福井においても増加した。各種雑誌の平成27年トレンドランキングの上位にランクインした北陸新幹線であるが、景気回復による観光需要の好調や円安による訪日外国人観光客の増加、オリンピックのような注目度の高いイベントが他になかったこと、九州新幹線開業時のような大災害による自粛ムードがなかったこと、さらにGWについては、前年と比べ好天や休祭日の並びに恵まれたという特殊要因もあり、観光客数のデータはこれらに留意して見る必要があるだろう。

（1）観光面での効果（富山県）

新幹線開業以降、富山県内各地の観光地には前年を大幅に上回る多数の観光客が訪れている。

観光客の増加に伴い、2次交通の利用者も増加している。富山市によると、北陸新幹線開業後の市内交通機関の1日平均利用状況を開業前と比較すると、路面電車が9151人（9.2%増）、富山ライトレールが1162人（9.5%増）、路線バスが1万7893人（9%増）、タクシーが761人（28.1%増）と、利用客が増加している。特にタクシーは富山駅からの出庫回数が前年比1.5倍となったとの報道もみられるなど、新幹線利用客の足として需要が高まっている。また、富山市八尾町の「越中八尾おわら風の盆」開催期間には、観光客が県内各地の観光地へ足を延ばす際に多くのレンタカーが利用されたという。路面電車については、新幹線の高架下に入り入れるのは全国で富山駅だけということもあり、新幹線の2次交通としての役割だけではなく、移動空間も含めそれ自体が魅力的な観光資源に育つ可能性がある。

（2）産業面での変化

〈相次ぐ企業進出・拠点づくり〉

次に観光以外の産業面についての変化を見ていこう。東日本大震災以降、拠点集中によるリスクを分散するため、企業には災害の少ない地方への生産委託や移転の動きが見られた。そのような中、北陸新幹線開業による首都圏とのアクセス向上の要素も加わり、企業の進出先・拠

鉄道の未来学

基調報告 44

開業2年目に突入する北陸新幹線。北陸を訪れる観光客が飛躍的に増加しているが、このインフラを今後、どう活用していくべきか。観光産業のみならず、企業の産業面での飛躍に期待がかかる。開業効果が一段落していく平成28年こそ、富山にとっての真の「北陸新幹線開業」になる。

北陸新幹線の開業効果とこれからの地域活性化

一般財団法人北陸経済研究所 主任研究員

藤澤和弘

Kazuhiro FUJISAWA

中小企業診断士、ITコーディネーター。福井市生まれ。大阪府立大学卒業。1987年株式会社北陸銀行に入行。福井・横浜・新宿・東京支店、東京調査・総合事務・北海道業務・金融公金部、中央信託銀行・北陸経済連合会等に勤務・出向。2012年1月より現職。第1回地方シンクタンク協議会「論文アワード2013」優秀賞（『災害関連死を防ぐために』）、著書に『北陸新幹線レポリューション』（交通新聞社新書）がある。

撮影●織本知之

点移転先として、北陸がさらに注目されることになった。ユースキン製薬株式会社（神奈川県）は富山市内の工業団地に新工場を建設中であり、横浜市にある生産機能のすべてを富山県に移転する。また、コールセンター業務などの受託を行う株式会社プレステージ・インターナショナル（東京都）は富山県射水市に新拠点

「富山BPOタウン」を開設した。専属の保育士が勤務する託児所やカフェテリア、銀行ATM、寮などを完備し、女性の社会進出や地域の雇用創出への貢献を目指している。企業として生産基地を選定する場合、まずは土地が安価なこと、そこで雇用される人材が確保でき、なおかつ一定の質が見込めること、材料の搬入や製品の搬出のための道路や港湾が整備されていることなどに加え、「何らかの突発的なビジネス上の脅威に対応可能であること（いわゆるBCP）」が要件とされる。この最後の要件が新幹線というインフラによって充足された。鉄路で東京から2時間という地の利は魅力的である。冬場の天候が不安定な北陸にあって空の便は緊急の使用には向かない。観光以上にもつくりなどのビジネス利用でこそ、鉄道の輸送力と品質の本領が発揮されるべきである。

富山県では、ファスナーやアルミ製品大手のYKK株式会社が、東京・秋葉原の本社に属していた総務部門などの機能の黒部市への移転を進めている。平成28年3月までに対象となる約230人の社員が異動する。家族も含めると1000

人規模の「移住」となり、地域消費の増加など、地域経済への好影響も期待される。1000人が365日そこに住めば、単純計算では3泊4日の観光客が約10万人来訪したに等しい経済効果が見込める。

これまであまり注目されなかった「北陸」が生産基地として、あるいは労働集約的な事業の適地として認識されたことには、やはり新幹線開通が大きな動機付けになったと思われる。IoT時代を迎え、いわゆるスマート工場と呼ばれる生産現場には、大きな敷地面積が必要とされている。今後も北陸は生産・加工基地やR&D（研究開発）の拠点としてクローズアップされそうである。

2. 新幹線開業後の課題

（1）地域間格差

新幹線開業以降、北陸地域は多数の観光客で賑わっているが、同時に地域間の格差も表れつつある。報道によると、ある大手旅行会社の7～9月の首都圏発北陸行のツアー客の宿泊地の比率が石川県80%、富山県15%と大きな差が出た。金沢市は兼六園や金沢21世紀美術館など、認知度の高い観光スポットが街なかにも多数あることからブランド力が高くなった。ブランド総合研究所が発表した「地域ブランド調査2015」によると、市区町村の魅力度ランキングで金沢市が9位にランクインしたのに対し、富山県内では黒部市の79位が最高位であり、両県のブ



ランド力の差がそのまま宿泊客数の差となって表れている。

同じ県内でも地域間格差が発生している。富山県の場合は、観光地に「西高東低」の傾向がみられる。国宝瑞龍寺やひみ番屋街など県西部の観光地は、金沢市や七尾市の和倉温泉からも1時間程度でアクセス可能であり、石川県に訪れた観光客が足を延ばしやすことが追い風になっていると考えられる。

また、新幹線の停車駅・非停車駅の間でも格差が生まれている。新幹線開業前は在来線特急が停車していたあいの風とやま鉄道高岡駅前の飲食店からは来客数の減少を実感する声や、同駅に併設する高岡ステーションビル「クルン高岡」では土産物店や飲食店の売り上げが伸び悩んでいるとの声もあった。同じく、かつては特急が停車していた魚津駅でも、市内にある魚津水族館の来館者数が微減するなど、新幹線開業により新川地区の玄関口機能が黒部宇奈月温泉駅にシフトしたことによる影響が出始めている。

宿泊客の増加に沸く北陸の温泉街は、いわゆるバブル景気に乗って設備を拡張した結果、その後のバブル崩壊や長引くデフレにより相当の反動を経験してきており、現在の盛況がそのまま続くことに懐疑的である。

(2) 人手不足と地価の上昇

相次ぐ工場新設・拠点進出に加え、小矢部市に平成27年7月にオープンした日本海側初のアウトレットモール「三井アウトレットパーク北陸小矢部」や8月の北

陸への「コストコ」進出など大型商業施設の誘致もあり、労働者の供給が追い付いておらず、製造業・サービス業を問わず幅広い業種で人手不足が深刻化しており、企業間での人材獲得競争が激化している。富山県の有効求人倍率は平成27年を通じて1.5倍前後で高止まりした。労働賃金の上昇や求人倍率の高止まりは企業にとって大きなデメリットである。しかし、効率化や自動化など次のステップへ向かうチャンスと捉えることもできる。

企業や商業施設の北陸進出が加速するに伴い、地価も上昇している。国税庁が昨年7月1日に発表した平成27年の路線価によると、石川県内での最高路線価となったJR金沢駅東口の路線価が1㎡当たり59万円（前年比+9.3%）と高い伸びとなったほか、石川県全体でも前年に比べ路線価が上昇した地点が235地点に上った。富山県でも富山市桜町1丁目の駅前広場通りが1㎡当たり44万円（同+4.8%）と上昇に転じた。

(3) 域内交通体系の再構築

〈並行在来線、飛行機〉

① 並行在来線

北陸新幹線開業と同時に、並行在来線の経営が第三セクターのIRいしかわ鉄道（石川県）、あいの風とやま鉄道（富山県）に引き継がれた。あいの風とやま鉄道の発表では、平成27年第1四半期（4～6月）の利用状況は、利用者が約393万2000人、1日当たりでは4万3206人と、同社の予想を上回った。北陸新幹線開業による注目度の上昇

や、ICカードの利用率の向上などが好影響を与えたとみられる。また、従来は定期券利用客が8割と見込まれていたが、実際は定期以外の利用者が25.8%と予想以上の割合を占めた。利用者数で見ると好調な滑り出しを見せているが、利益面では依然として厳しい状態である。

同社ではICカードの導入、パークアンドライド用の駐車場整備等、利用環境の向上に向けての取り組みを進めているが、不十分な窓口対応や車両の混雑など、根本的な部分での利便性改善が必要かもしれない。今後は経営環境の改善と利便性改善との両立をいかに図っていくかが課題となるが、日本中を探しても民営化された並行在来線が自力で存続している事例は希少であり、利用者減・運賃値上げ・さらなる利用者減という負のスパイラルを断ち切るための創意工夫が経営に求められる。

② 航空路線の維持

地域の足ではないが、新幹線と競合する航空路線・空港も苦戦している。新幹線開業以降、首都圏往來の際の飛行機利用は減少している。新幹線が開業した3月14日から6月末までの間の小松・羽田便の利用者が前年同期比で3割以上減少しており、現在もこの状況が続いている。また、富山空港でも新幹線開業以降、乗客が前年同期比約4割減、収入が同約6割減となっている。

これを受けて、石川・富山両県の間係者は利用促進に向けた取り組みを進めている。しかし富山空港では昨秋、冬ダイ

ヤ（10月25日～3月26日）での1日6往復の維持が決定されたものの、3月27日から始まる今年の夏ダイヤでは1日4往復に減便することが決まった。3割強の削減に相当し、関係者は危機感を募らせている。現在、富山・新千歳便では東京から富山に到着した機体を利用しているほか、韓国・ソウルや中国・大連、台北と富山を行き来する国際定期便も、羽田便を運航する全日空が地上業務を受け持つなど、羽田便の減便は他の路線へも影響する恐れがある。空港の存続自体にも影響が及ぶかもしれない。

新幹線開通の利便性を得た半面、並行在来線の切り離しや、人の流れの変化による空の便を含む地域全体での交通体系の再構築が大きな課題となっている。それぞれの有機的な連携やITを活用したまったく新しい運用開発、長期的には自動運転車の導入といった革新的な交通手段の新設などが期待される。

3. 都市間競争

最後に、いわゆるストロー効果をはじめとした沿線都市間の競争について記しておきたい。過去の新幹線開通事例を見ると、首都圏に近い長野でのアンケートなどでは、購買力の流出を訴える意見が多かったが、青森や鹿児島ではそれほどない。以前に長野新幹線の地域購買力流出について調査した際には、東京まで80分、片道6500円の上田や佐久からの流出が大きかった。しかしながら、

これは首都圏のベッドタウンとなって住民が日常的に通勤していたり、近隣の軽井沢アウトレットなどに流出しているのではないかとという声も聞かれた。少なくとも北陸から首都圏へ購買力が大きく流出するということは考えられないが、富山と金沢、あるいは富山と長野、岐阜と富山といった近隣の都市間での人の移動は今後増えていくだろう。

人口減と高齢化が進む国内において、昭和的な発想で都市間競争を捉える関係者はもう少数ではないだろうか。観光においても近年同質的競争は避けられている。同じ温泉業でも地域により特色を出して差別化を図る傾向があるように、それぞれの都市や地域にはそれぞれ独特の特色や成立過程、異なる文化がある。むしろその差異やローカル色の中で突き抜けた部分が競争の決め手になっている。

平成に入ってから地域の観光におけるキラコンテンツとして発展した、北陸でいえば金沢の「金沢21世紀美術館」や福井県勝山市の「福井県立恐竜博物館」などは、それぞれ20年程度の歴史しかないが、文化都市金沢や世界有数の恐竜化石産出地という「必然性」を活用して成立したものである。「必然性」に加え「情熱と資金の継続」「地域住民の支持」などがある、このような差別化を成功させていくのであり、これら多様な突き抜けた個性が隣接することによって、地域が継続発展していく。首都圏から見れば富山も石川も同じ「北陸」である。その地域に多種多様なコンテンツが混在す

ることが魅力である。これは競争ではなく、「共創」と「連携」である。

次に紹介する七尾市と小矢部市の事例は、いずれも新幹線が停車しないという不利な環境にあるが、地域の資源・強みをよく把握し、ターゲットとする市場を特定、ビジョンを地域で共有し、戦略を立てて強い意志で実践し、その成果がようやく表れてきている。一方、新幹線が停車する恵まれた地域であるにもかかわらず、停車することに満足し、あるいは停車させることに汲々とし、長期的・戦略的な取り組みができていない地域や、地域内で思惑が対立し、方針に一貫性がない地域、さらに従来型の同質的競争を志向した地域も見られる。そうした地域は今後開業効果が剥落していく中で、さらに苦戦を強いられることになるだろう。

①七尾市

和倉温泉を有する七尾市では、宿泊施設が充実しているという強みを生かし、全国のアマチュアのクラブやサークル活動をターゲットとしてスポーツ合宿の誘致に取り組んできた。和倉温泉多目的グラウンド（人工芝サッカー場3面）や能登島グラウンド（同2面）、テニスコート（24面）の利用実績は平成25年度には10万人を超え、市が宿泊費の一部を補助する合宿補助実績も1万6892人に達した。また、結果的に同市の主要産業である和倉温泉街への宿泊も増加してきている。昨年には当市と富山県氷見市を結ぶ七尾氷見道路が開通し、アクセス面の向上を図りながら、これまで観光客利用

との共用により不便であった地域住民の生活道路との機能分化も達成した。基幹産業である温泉業の活性化と、都会では確保しにくい大型の運動施設を整備したスポーツツーリズムの誘致、住民生活の利便と「一石三鳥」を最小限の投資で達成した事例である。

②小矢部市（石動）

富山県小矢部市では、北陸道、東海北陸道、能越道が交差する場所に位置し、新幹線は停車しないものの、自動車やバスによる広域的な集客が可能であるという強みを生かし、アウトレットモールの誘致に取り組んだ。同市では平成19年にアウトレットモール誘致の検討を開始、市長自らが国内アウトレット開発事業者を訪問し、進出の要請を続けてきたほか、用地取得や敷地造成にかかる費用を負担するなど、市を挙げて誘致活動を進めてきた。地元では反対意見も見られたが、昨年7月に三井アウトレットモール北陸小矢部がオープンし、地域住民の雇用や賑わいの創出など一定の成功を収めている。

4. これからの課題

以上、北陸新幹線の開業効果から課題、都市戦略などについて論じてきたが、新幹線は強力なインフラであるが、それだけで地域に賑わいをもたらしてくれる「魔法の杖」ではなく、単なるハードウェアである。これにどのようなソフトウェアを対

応させるか、どこと連携していくかなどが、沿線地域の知恵の出どころであり、がんばりどころである。すでにプロモーションの時期は終わりつつある現在、地域のSWOT分析を徹底的に行い、どの部分を攻めることが一番低コストで地域住民の生活向上や観光客増加でのシナジーを得やすいか再点検することが、沿線地域や今後沿線となる地域全体に課せられた課題である。

北陸新幹線は、最終的には近畿圏への接続が予定されており、最終的には日本という国土の「山手線」となる。首都中心部を循環する山手線と同じく、高頻度で活用されることにより高密度の経済集積や地域の発展が可能になるが、高度成長ではなく低成長時代にある現在では、その過程において絶え間ない創意と工夫、継続的な努力が必要条件となるだろう。



提供／JR西日本

日本民営鉄道協会 「私とみんてつ」小学生新聞コンクール 第9回表彰式を開催

日本民営鉄道協会では、新聞づくりを通じ、子どもたちに鉄道に対する関心と理解を深めてもらうことを目的に、平成19年より小学生全学年を対象に「私とみんてつ」小学生新聞コンクールを開催している。

今年度の第9回小学生新聞コンクールには、全国564校から6184作品(6262人)の応募があり、厳正な審査を経て、個人賞部門・学校賞部門の受賞作品を決定。1月9日(土)に表彰式が行われた。来年度は第10回目を迎える。

●授業や自由研究など参加者が広がる新聞コンクール

「私とみんてつ」小学生新聞コンクールは、全国小学校社会科研究協議会の後援でスタートし、24年開催の第6回からは同協議会とともに文部科学省・国土交通省の後援を得て、毎年開催している。

小学生新聞コンクールの募集対象は小学生全学年。新聞づくりがまだ難しい小学1年生、2年生については「絵日記風の新聞」も受け付けており、総合学習や国語の授業のほか、夏休みの自由研究や宿題に活用する学校が年々増えている。原則として学校を

通じての応募となっているが、ポスターなどで新聞コンクールの開催を知った児童が自主的に参加するケースも少なくない。毎年参加して最終学年の6年生で見事、最優秀作品賞を受賞した児童や、きょうだいやいとこが順番に参加し、揃って入賞を果たしたなど、新聞コンクールの広がりを感じさせるほほえましいエピソードも生まれている。

●最優秀作品賞1点は駅ポスターに

全応募作品の中から第一次・第二次審査を経て、審査委員による最終審査で選ばれた個人賞部門の受賞作品は36作品。最優秀作品賞(文部科学大臣賞)は、山梨県富士河口湖町立船津小学校の森 響さんの作品「富士山に一番近い鉄道 富士急こども新聞 涙の最終回特別記念号 テーマ『これからの富士急行線』」が受賞した。また、学校部門では18校が入賞し、最優秀学校賞(国土交通大臣賞)は、東京都葛飾区立水元小学校に贈られた。

日本民営鉄道協会では、最優秀作品賞の受賞作品と最優秀学校賞受賞校を紹介するポスターを作成し、3月末まで協会に加盟する全国71社の駅に掲出する。



1 第9回「私とみんてつ」小学生新聞コンクール 受賞者の皆さんと主催者・後援者の役員 2 最優秀作品賞を受賞した森 響さん 3 最優秀学校賞を受賞した水元小学校 4 日本民営鉄道協会に加盟する全国71社約3000の駅に掲出されるポスター



■個人賞部門 最優秀作品賞(文部科学大臣賞)1作品、優秀作品賞7作品、奨励賞6作品、佳作22作品

■学校賞部門 最優秀学校賞(国土交通大臣賞)1校、優秀学校賞3校、奨励賞6校、若草奨励賞7校、みんてつ学校賞1校

◎個人賞部門の最優秀作品賞、優秀作品賞、奨励賞、佳作を受賞した作品は、日本民営鉄道協会ホームページ内サイト『みんてつキッズ』で紹介しています。
<http://kids.mintetsu.or.jp>

えちぜん鉄道・福井鉄道 相互乗り入れを開始 鷺塚針原駅―田原町駅―越前武生駅間

平成 28 年 3 月 27 日（日）、福井県のえちぜん鉄道三国芦原線と福井鉄道福武線の相互直通運転が開始された。事業者の異なる鉄道と路面電車が互いに乗り入れるのは全国初のケースとなる。

●相互乗り入れで移動時間を大幅に短縮

相互乗り入れ区間は、えちぜん鉄道の鷺塚針原（福井市）―福井鉄道の越前武生（越前市）間で、結節点の田原町駅（福井市）で相互に乗り入れる。これにより福井、鯖江、越前の三市にまたがる約 27km 区間の交通利便性が大きく向上した。

相互乗り入れの電車は、「急行」で運行。田原町で乗り換える必要がなくなり、所要時間は鷺塚針原―越前武生間で約 60 分と従来と比較して 20 分短縮された。午前 6 時～午後 7 時の時間帯に運行し、通勤通学客が多い午前 6～9 時はえちぜん鉄道の福大前西福井（福井市）―越前武生間を往復、午前 9 時～午後 7 時は鷺塚針原―越前武生間を往復する。

●次世代型低床車両「FUKURAM」「Ki-bo」が運行

車両は、福井鉄道の次世代型低床車両「FUKURAM（フク

ラム）」とえちぜん鉄道が新たに導入した次世代型低床車両「Ki-bo（キーボ）」を中心に運行している。

「FUKURAM」は、平成 25 年に営業運転を開始した日本初の 3 車体 3 台車の連接式（全長 27 m）の低床電車。1 編成あたりの定員は 155 人（座席 53 人）で、鉄道車両と同等の輸送力を誇る。車体カラーは、鮮やかなオレンジと「福井の海・空」をイメージしたという爽やかなブルーがベース。

これに対し、えちぜん鉄道が初めて導入した次世代型低床車両「Ki-bo」は、丸みを帯びた黄色い車体で、「福井鉄道の車両『フクラム』と併せ、相互乗り入れで『希望が膨らむ』ように」と、愛称「キーボ」が命名された。「Ki-bo」は 2 連接車で、座席は 32 人。車両幅は「FUKURAM」と同じ 2.65 m で、幅にゆとりを持たせ、100 人が乗車できる。2 編成導入した。

相互乗り入れをめぐるっては、平成 27 年春の運行開始を目指していたが安全面を最重視し、この春、満を持しての運行開始となった。併せて、同日付で、福井鉄道福武線の市役所前―福井駅前間が JR 福井駅西口広場へ 143 m 延伸して福井駅に乗り入れ、利便性が一気に向上した。

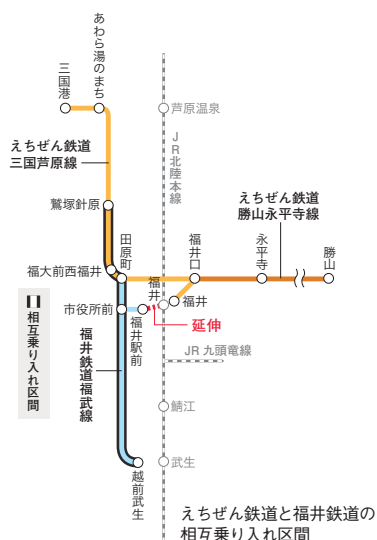


3月27日、希望をのせてキーボは走る。

I am ki-bo



1 ブルーをベースとした「FUKURAM」2 オレンジをベースとした「FUKURAM」3 相互乗り入れ区間で運行する「Ki-bo」4 相互直通運転の開始を告知するえちぜん鉄道のポスター 5 「Ki-bo」のロゴマーク



地方 紀行 民鉄

伊予鉄道株式会社



伊予鉄道の電車に揺られつつ『坊っちゃん』を読む。
沿線に散らばる文豪の足跡を追えば、思いがけない景色に出会える。

ターナーの絵って、どんなだったっけ？」。伊予鉄道郊外電車高浜線の終

着駅・高浜駅から徒歩数分。高浜港の端に立ち、沖合いに浮かぶ、大中小の岩礁から成る四十島こと「ターナー島」を眺めつつ独りこちる。

ターナーとは何の事？

松山と言えば夏目漱石の名作『坊っちゃん』の舞台。松山市内を走る伊予鉄道の沿線には、当然、ゆかりの地が点在している。目の前にある四十島もその一つ。坊っちゃんと一緒に釣りに来た教頭「赤シャツ」が、ターナーの絵に似ているとして、そう名付けた小さな無人島だ。

松山の街について、辛口な評価ばかりしている坊っちゃんが、珍しく「こんな奇麗な所」と評している景色であるから、ぜひとも見たい。そう思っ、松山に着くなり一番に、やって来たのだけれど、この景色は、島の子は、本当にターナーの絵のようなのか？肝心のターナーの絵が思い浮かばない。

『坊っちゃん』の中にヒントはないかと読み返してみると、どうやら岩礁の上の松の形が「ターナーの絵にありそう」ということだが、それでもやっぱり思い出せない。ターナーの絵と比較はできないけれど、曇り時々晴れの空の下、雲間からうつすら差し込む光を受けた島の景色には、不思議な迫力もあって、印象的なものであることに変わりない。坊っちゃんも「ターナーとは何の事だ」と言っていることだし、まあいいか。

見るべきは、「海にある駅」

ターナー島を眺めつつ、梅津寺駅方向に海沿いを歩くと、高浜線の線路はいつたん、遠ざかるが、梅津寺駅に近づくにつれて、再び線路がぐっと海沿いに寄ってくる。

高浜駅に向かう行ききの電車では、『坊っちゃん』を読み返すのに夢中で、車窓の景色をほとんど見なかったけれど、高浜線は梅津寺駅から港山駅あたりまで、海のごく近くを走っている。「海沿いを走る電車」「海に近い駅」、もうそれだけで間違いのない景色を約束された気分になる。

こちらの期待を察したように、空を覆っていた雲がどんどん流れて行き、青空が顔を出す。そしてたどり着いた梅津寺駅の前には、絵に書いたような青い空と青い海。

まっすぐに伸びたホームに立つて、海側を望めば、そこは歩道でも車道でもなく、すでに波打ち際。港山駅方向に伸びる線路は、それを支える土台部分が直接、波に打たれてさえる。これはもう、「海に近い駅」というより「海にある駅」。

文句のつけようもない景色。何とか写真に写し撮れないものかと頑張ってはみたけれど、素人の腕では、この景色の奥行きや空気感まで切り取ることは難しい。写真を諦めて、ひたすら見る、見る。

このまま天気かまては、夕景も間違いなく：とは思っけれど、日没まではかなり間がある。おまけに、広々とした景色を演出するシンプルで開放感のあるホームは、その分容赦なく寒い。まだ見ていたい気持ちに寒さに負



梅津寺駅は「海にある駅」。
絶景は、晴れた日に肉眼でぜひ。



ターナーの松は、枝ぶりに特徴があるとか。

伊予鉄道

【いよてつどう】

松山市中心部を走る路面電車と、いずれも中心市街地を経由する郊外電車3路線を運行。「1Day チケット」など企画切符も多く、観光にも便利。





漱石と坊っちゃんの勤務校はすでに移転。跡地には記念碑。



路面電車は色も形もさまざま。

職住近接。先生は大変だ。

けて、しびしび電車に避難する。

車窓の景色が海沿いの町のものから、都市のものに変わると松山市中心部に到着。伊予鉄道も郊外線から中心部を走る市内線に乗り換えになる。市内線は路面電車だ。

鮮やかなオレンジの四角い車体、オレンジとクリーム色の2色使いに丸みを帯びた車体、松山銘菓の広告塗装をされた車体……。自動車にさまざまな車種があるように、車道を走る路面電車もさまざまらしい。松山市駅前から、鮮やかなオレンジ色の電車に乗って、二つ目の市役所前ですぐに下車。数十歩で到着したのは、松山中学校跡地。

松山中学校は坊っちゃんが赴任した、つまり著者・夏目漱石が赴任した学校。学校自体はすでに移転しており、往時の場所には跡地を示した記念碑があるのみ。漱石の下宿先「愚陀佛庵」や坊っちゃんの下宿先のモデルになった宿屋も、すでに「跡地」になっているけれど、それを示す案内板が立てられている。

学校跡地からそれぞれの下宿の跡地までは、電車に乗るまでもなく、徒歩数分の距離にある。かなりの職住近接。作中、坊っちゃん、私生活のあれやこれやを生徒に見られ、からかわれているが、実際に漱石先生もそんな目にあっていたのではないか。この距離ならば無理もない。一歩でも家を出れば、生徒の目はどこにでもあっただろう。先生は大変だ。

当然ながら、泳げません。

さて、『坊っちゃん』ゆかりの地を巡るなら、坊っちゃんを通った道後温泉本館は外せない。いそいそと降り立った道後温泉の電停で、本館の場所を確認していると、小さな機関車「坊っちゃん列車」が走って来るのが目に入る。

「坊っちゃん列車」は道後温泉の電停で方向転換をする。それを知っている観光客も多いようで、乗客を降ろした「坊っちゃん列車」に視線が集まる。機関車部分が客車と切り離され、周囲が期待して見守る中、機関車は車掌さんと運転手さんの手で、ぐいぐいと押されて、回転終了。

手動で回転させるとは聞いていたけれど、たった2人で、しかも素手で押して回すとは思わなかった。おもちゃのように小さな機関車は、おもちゃのようにかわいい「体重」なのだろうか。タイミングよく見られた予想外の一幕に大満足。それじゃあ最後は温泉へ。

道後温泉本館には神の湯・霊の湯の2種類があり、霊の湯の方が上等。さらに、茶菓のもてなしや浴衣の貸し出し、休憩所などによって入浴料が異なる。

坊っちゃんは常に上等に入り、人のいないときに湯船で泳いだりもして、「湯の中で泳ぐべからず」の注意札を立てられている。

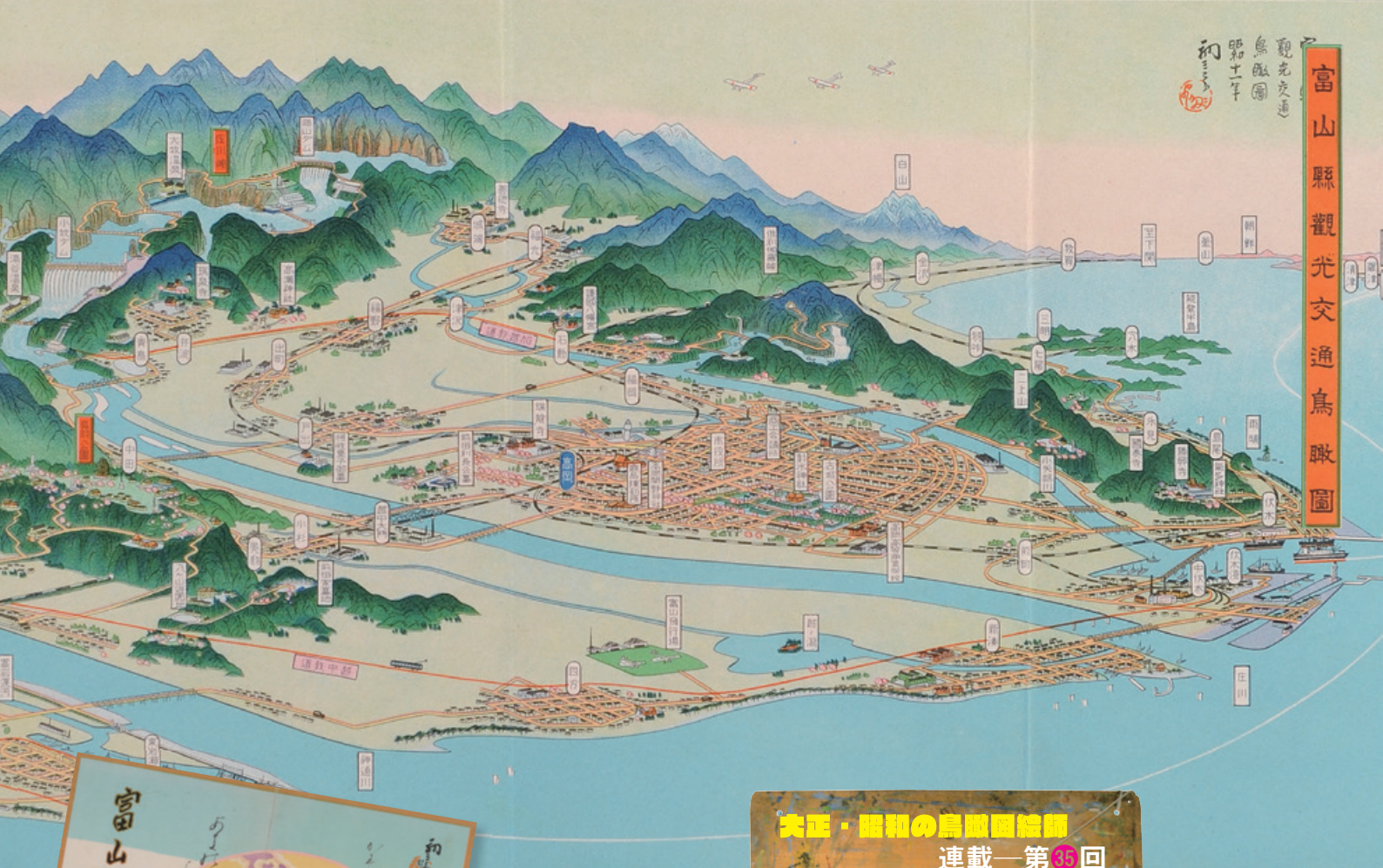
こちらはいい大人なので、当然、坊っちゃんのように湯船で泳いだりはしません。というより、大人気の道後温泉本館は平日早めの時間でも大賑わい。人目があまりに多すぎて、泳ぐどころじゃありません。残念！



道後温泉本館。この看板は、男湯に実際にあるとか。坊っちゃんがお団子を食べた生徒に見られたのも道後温泉。



「坊っちゃん列車」は手押しで回る。実は、転車装置を内蔵しているため、手でも回せるとのこと。



富山県

富山県観光交通鳥瞰図

文・藤本一美

text by Kazumi Fujimoto

まず本図の、日本海側富山湾上空から俯瞰する大胆な構図は、初三郎爛熟期の作品である。富山平野を縦横に走行する各種の富山県内地方鉄道のネットワークはすばらしい。

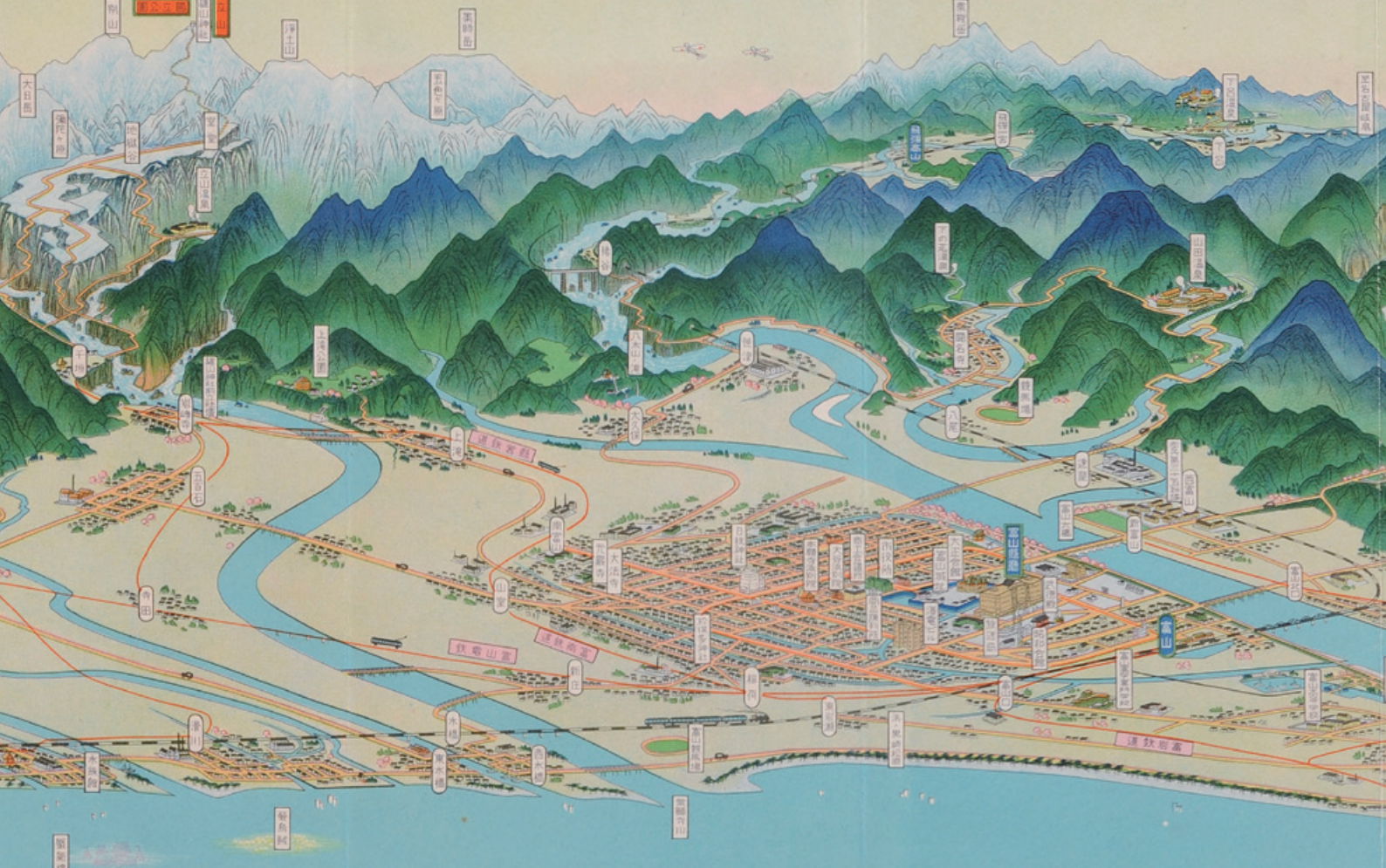
順に左から黒部鉄道（大正十三年開業）、富山電鉄（昭和六年同）、富山南鉄道（前身・富山軽便鉄道、大正三年同、昭和八年譲渡）、県営鉄道（昭和十二年開業）、富山鉄道・越中鉄道（昭和七年同）、加越鉄道（前身・礪波鉄道、大正八年同）などが図示。

これらが、昭和十八年の戦時下、陸上交通事業調整法に基づき、富山電気鉄道を母体に県内全ての民営・公営鉄軌道が合併して「富山地方鉄道」が誕生（同年、富山外港として重要性が増している富岩線は国有化）し、今日に至るので、鉄道史は複雑である。

鉄道だけではなく細部を見ると、滑川・魚津沖のホタルイカや蟹気楼で名高い富山湾と背後の白雪の立山

藤本一美

首都大学東京・専修大学非常勤講師。地図情報センター理事。日本地図学会評議員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。著書に『旅と風景と地図の科学Ⅱ』（私家版 2006 年）、最新刊に『展望の山 50 選 関東編』（東京新聞出版局）がある。



『富山県「富山県観光交通鳥瞰図」』

(昭和11(1936)年3月15日)

日満産業大博覧会協賛会 発行
京都市内の観光社出版部 印刷

※東京駅・大宮駅で発売中の
「とやま弁当駅弁」に本図複製品が添付。

富山を代表する観光地にアクセス 市内電車は最新鋭の路面電車が走行



富山地方鉄道株式会社

TOYAMA CHIHOU RAILROAD CO., LTD.

創業：昭和5(1930)年2月11日

本社：富山市桜町1丁目1番36号

富山地方の鉄道5社が合併して誕生した富山地方鉄道は、県内に100km以上もの鉄軌道網を展開する。鉄道線は、生活の足としてはもちろん、宇奈月温泉、黒部峡谷や立山黒部アルペンルートなどへの観光輸送でも活躍、「地鉄(ちてつ)」の愛称で親しまれている。

また軌道線、通称「市内電車」は、3系統7.6kmの路線を有する路面電車。平成21年には全長940mの富山都心線を開業して環状運転を復活させ、低床車両「セントラム」を導入、話題を呼んだ。さらに平成27年3月には、北陸新幹線の高架下にて電停を整備して新幹線と市内電車の乗り継ぎの利便性を高めるなど、「路面電車の走るまち・富山」の観光を牽引している。



なお、富山県内の鳥瞰図類については、平成二十四年、企画展『旅行時代の到来―パノラマ地図と近代大衆旅行(滑川市立博物館主催)』の開催予告を契機に、私が協力してまとめた「富山県の鳥瞰図一覽」(『山書月報』五八七号(平成二十三年))と『北陸新幹線沿線パノラマ地図帖』能登印刷出版部(平成二十七年)を参照願えば幸いである。

また、この埋立地は富山市で開催の日満産業大博覧会(昭和十一年四月十五日〜六月八日、約十九万人入場)会場地。それに合わせて初三郎に作画依頼しただけに、富山県と満州の結び付きをしっかりと表現。図隔右端には、東岩瀬・伏木港からの日本海航路を視覚的にアピールし、左端には北海道や樺太まで入れているのだが、なぜかいつもの富士山を欠くのは寂しい。

連峰に囲まれた沃野・複合扇状地の姿、黒部川の峡谷美、飛騨高地に発源する常願寺川・神通川・庄川の三大急流の姿も見事に表現している。旧神通川の廃川埋立地には、完成したばかりの富山県庁舎や完成間近の海電ビル(現・電気ビル)などを立体的に大きく描写。富山大空襲でも焼失を免れ、現在につながる近代建築物として誇っているほどだ。



富山 *Fukushima*



表紙写真提供／
富山地方鉄道、JR 西日本、黒部峡谷鉄道、あいの風とやま鉄道
高岡市、富山観光連盟

みんな てつ Vol. 57 | SPRING 2016 春号

●発行所／一般社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-8171 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号

TEL：03-5202-1402 FAX：03-5202-1412

URL：http://www.mintetsu.or.jp

●発行人／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報部会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、
京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、
名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、
阪神電気鉄道、西日本鉄道）

●企画編集協力／時事通信出版局「みんなてつ」編集室

●写真／織本知之

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／太島恵里子

●印刷／大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。