

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铁・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



新幹線高架下に乗入れられる路面電車

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：ポートルム）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。「富山市総合的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編成が市内電車でも運行している。

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道部長は語る。

溯れば、現行ルートとは異なるが、富山地鉄はかつて環状運転を実施していた歴史を持っている。昭和48年に西部線の廃止で消滅したが、この事業で富山地鉄は36年ぶりに、環状運転を復活させた。

「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

いか」を導入した。このカードはパスカとの相互利用が可能で、双方とも富山地鉄が運営する鉄軌道全線、路線バス全線、富山ライトレール、富山ライトレール駅に接続するフィーダーバス、まいどはやバス（富山市のコミュニティバス）に利用することができる。

「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ます。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、強度の不安もあって実施できなかったセントラムやサ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う」（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

大きい。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。

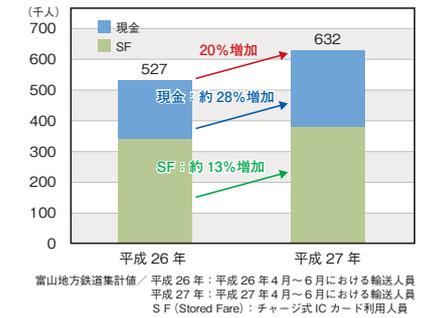
富山駅前や富山城付近には「AMAG ING TOYAMA」というフレームのモニユメントが設置されている。このキャッチフレーズは、市民にとってこれまで当たり前であった存在を、改めて驚きのある新鮮なものとして感じられるためのキーワードとして富山市が打ち出しているものだが、路面電車の進化とともに、市民の公共交通への関心は確実に高まっているようだ。

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

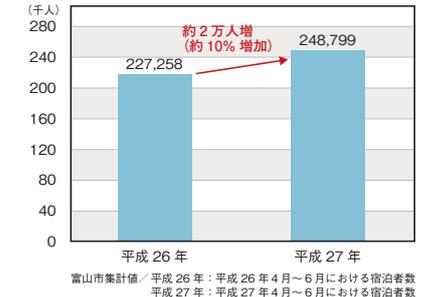


■路面電車南北接続事業と新幹線開業による相乗効果

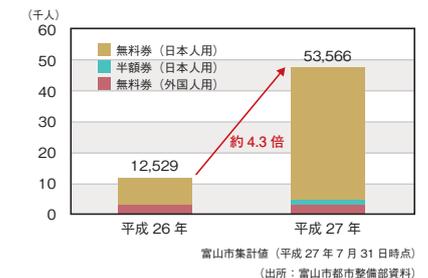
①新規利用や来街者の動向



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)



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

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

交通結節を強化する南北接続事業

現在、富山市では、富山駅南側を走る

すさも満たし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。

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さ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来線の高架化完了後、駅北側の富山ライトレールが0・09km延伸して高架下に入り、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下への乗り入れだ。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、新幹線高架下に「富山駅」停留場を新設。市内電車環状線への延伸部と同様、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。

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さ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来線の高架化完了後、駅北側の富山ライトレールが0・09km延伸して高架下に入り、市内電車と接続する計画だ。富山駅を貫く形で南北の路

新幹線効果で増大した観光利用

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。

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す。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

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



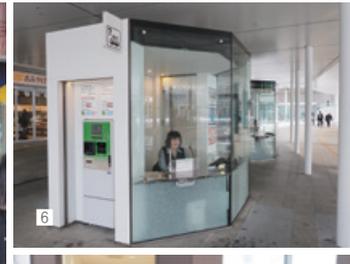
2



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

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「ぐるっとグルメぐりクーポン」は、新幹線開業後、売り上げが2倍以上に伸びた。

「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。

「この区間はも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。

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。

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。