

# 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鉄。  
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。



富山地方鉄道株式会社 代表取締役社長

辻川 徹  
Tetsu TSUJIKAWA

## 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ようと、鉄軌道の観光資源化を推進してきました。

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ことが、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



式をとっていただき、行政のご支援をいただきながら、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えます。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、高齢者や子どもにも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** 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上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方

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もと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分かりづらい。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。地元の方々とともに、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。