

地方鉄軌道活性化・再生に関するセミナー

「富山市の路面電車を活かしたまちづくり『富山環状線・セントラム』」

富山市都市整備部路面電車推進室長・谷口博司

富山市の概要

現在の富山市は、平成17年に7市町村が合併し、富山湾から海拔3,000メートルの山まで擁する、大きなエリアを擁する市になりました。人口は約40万人でございます。

そういう富山市ですけれども、いろいろ課題がございます。

都市政策の課題

まず、第一に富山市は、全国でも有数の、市街地が薄く広く広がった都市になっており、全国の県庁所在地では、一番人口密度が低いのではないかとされておりまして。また、1世帯当たりの自動車の保有台数は1.72台、全国2位でございます。たばこ1つ買いに行くにも車で買いに行くというような土地柄でございます。

1999年のパーソントリップ調査のデータによりますと、全目的の72.2%が自家用車を利用しており、通勤に至っては80.3%が自家用車でございます。このため、公共交通はどんどん衰退しております。特にバスの利用者数は、1990年～2007年の間に3分の1に、著しく減少しております。また、JRや路面電車などもゆるい右肩下がりで減少しております。富山市は、自動車を持って生活をすれば非常に便利な町で

すが、逆に自動車を持たないと大変暮らしにくい町であるといえます。富山市の約3割の方は、免許や自動車を持たないなど自動車を自由に使えない方であり、そのような方は、高齢者や高校生が主で、4分の3を女性が占めております。そのような方が、公共交通がないと苦勞するという状況でございます。

二つ目は、温暖化ということでCO₂の排出でございますけれども、富山市は、輸送部門から見ますと非常に劣等生でございます。全国平均は2.0になってはいますが、富山市は2.5ということで、1人当たりの消費は全国平均に比べるとかなり多いです。特に運輸部門を何とかしないとCO₂を減らすのも大変だという状況でございます。

三つ目に都市の管理に要する行政コストでございます。富山市の人口密度は、ヘクタール当たり約40人ですけれども、現在富山市が使っている維持管理費が約1,500円/年で、密度が高くなると1人当たり維持管理費がどんどん安くなるわけですが、薄くなればなるほど維持管理費がかかるということです。今後、少子高齢化が予想され、特に富山市はもうしばらくすると高齢化率が30%を超え、3人に1人が高齢者になるということですので、税金を納めて

ということでございます。JR富山港線からの改善点として、運行サービスを大幅に高めております。まず、JRの時代は1時間に1本あるかないかであった運行本数を、日中は15分間隔で運転しております。また、終電を9時台から23時台に延長しております。また、新駅をつくり、駅数を9駅から13駅に増やしております。さらに、車両は全部低床車両にしました。よくLRTと言われますが、日本で本格的に最初からLRTをつくろうと思ってつくったのは、多分これが初めてだと思います。

富山ライトレールの整備効果

この富山ライトレールの整備効果でございますけれども、開業前、JRの時代、平日2,266人しか乗っておりませんでした。また、休日に至っては1,045人でした。これが、富山ライトレールの開業後は、平日約4,800人、休日に至っては3,900人ということで、2倍以上のお客さんに乗っていただいております。

その内訳を見ますと、日中の高齢者の利用が増加しております。我々の予測以上に乗っていただいております。時間帯を見ますと、日中の時間帯にたくさん乗っていただいている。年代別に見ますと、50代、60代、70代、高齢者の方がたくさん乗っておられるということです。

これら利用者が、富山ライトレール開業前は どうしておられたかという、半分はJRに乗ってました。残りの13%は、並行していた

バス路線が廃止されましたので、そこからの転換、さらに、自家用車からの転換が11.5%でした。富山ライトレールの開業で11%の人が自家用車から公共交通へ転換した。これは脅威の値と考えております。運行頻度を15分間隔にしたことが一番大きいのではないかと考えております。

そのほかの効果としては、沿線の住宅着工件数が増えております。旧富山市全体では、景気の落ち込みもあるのですが、対前年比約0.78倍と減少しているところ、富山ライトレール沿線は1.61倍と増加しております。我々としては、沿線に人口を増やしたいということでやってきていますので、将来家を建てるのであれば富山港線の沿線に家を建てたいと考えてもらえるのはとてもうれしいことです。

市内電車環状線化事業

それでやっと本題になりますが、市内電車環状線化事業についてご説明いたします。

先ほどお話したように、平成18年に富山ライトレールが開業したわけですが、その当時、環状線開業前の市内軌道は、富山地方鉄道が経営しており、路線距離、約6.4km、停留所20、車両17、運賃は200円均一、日中5分～10分間隔に運行しているということで、路面電車としては、かなりがんばっているのではないかと考えております。これに対し、丸の内から西町の間を新たに軌道で繋いで環状線をつくることを計画したわけでございます。



市内電車環状線化の意義

環状線化によって、富山駅周辺地区と富山市の都心の連結を強化できるということ、あわせて都心地区全体の回遊性が高まるということ、また将来、富山ライトレールと連結し、南北路面電車のネットワークを形成するということで非常に意義のある事業であると考えております。

環状線化の計画とは別に、富山市では、中心市街地を活性化しなくてはいけないという方針があり、「公共交通の利便性の向上」、路面電車の利用者を1.3倍にしますとか、「賑わい拠点の創出」、再開発事業をやって賑わい拠点を創出しますとか、「まちなか居住の推進」という3本柱で中心市街地の活性化をしております。環状線化は、この中心市街地活性化の具体策としての位置づけもあるものでございます。

事業概要と運行形態

丸の内から西町にかかるエリアが、富山市の中心商店街で、環状線は、そこを通る路線ということで、軌道は車道の中央、電停は3カ所新設しております。運行は、1周約20分かかり

ますので、反時計回りに2台の電車を10分間隔で走らせようと考えております。

事業スキーム

もう一つ大きな特徴は、日本で初の上下分離方式をしております。富山市が軌道を整備して、富山地方鉄道が電車を運行する。ですから、運賃をもらうのは富山地方鉄道で、富山地方鉄道は線路使用料を富山市に払って線路を使うということですので。

富山市は、線路使用料に建設費を上乗せしておりません。維持管理相当部分だけあればいいだろうということで、だから非常に安いんです。

1キロ走って42円ですので、年間で100万円ちょっとにしかなりません。富山地方鉄道さんは、非常に安いお金で新しい路線に新規参入できるという仕組みです。

線路は、市が所有しているということでありますので地方自治法で定められた行政財産になります。一種の公会堂みたいな施設だと思っていただければいいと思います。全国の地方空港も多分、地方自治法でつくられていると思いますけれども、そのようなものでございまして、我々はよく言うのですが、「道路をつくってバスを走らせるバス事業者はいない、当然道路は行政がつくれます。ですから、路面電車の線路も行政でつくりますから、軌道事業者さん、どうぞ営業してください。」と。我々は、中心市街地の活性化が目的であり、儲けることは一切度外視しております。だから公共事業でやれるとい

うことでございます。

富山市は、線路使用料で維持管理するという
ことでございますが、実際、すべて線路使用料
では賄っておりません。若干の一般財源も入れ
ております。なぜかと言いますと、職員の研修
とか事務費という経費もかかりますので、そん
なものまで富山地方鉄道からもらうのもなんだ
ろうということで、ほんとうに維持管理相当分
しかいただいていないのが実態でございます。

LRTと調和した都市景観の形成

あと、町のシンボルとしたいということで、
景観に配慮した整備を行なっております。車両
は、白、黒、銀、3種類を運行しています。ま
た、お城があつたり、石畳をつくつたりとい
うことで、町並みとトータルにデザインして
おります。デザイン検討委員会というのをつ
くりまして、その中で富山市のシンボルとな
るような景観をつくるということで事業を進
めております。

事業スケジュール

事業の経緯でございますけれども、平成17
年にマスタープランに環状線化構想が示され、
18年4月にライトレールが開業しました。そ
の後すぐ、6月に市長が定例記者会見で環状
線化をやると言われました。これと並行して
中心市街地活性化基本計画の認定を受けまし
て、国の法律ができた、上下分離ができた
ので、第1号ということで上下分離の軌道運
送高度化

実施計画の認可をいただいております。その
後、工事認可をいただき、着手し、平成21
年12月23日、市長の表明より3年半で
何とか開業することができました。

工事の流れといたしましては、軌道を車道
の真ん中に敷設するものですから、歩道を狭
めて車道自体を広げ、地下埋設物を移設する
工事を認可に先立ってやっております。これ
は、道路管理者としての顔で事業を進めて
おります。その後、工事施工認可をいただ
いてから、今度は軌道整備事業者という顔
で事業を進めております。富山市は、軌道
の工事は素人ですので、実際の線路の敷設
工事は、富山地方鉄道に全部委託しました。

需要予測

需要予測ですけれども、市内電車は、大
体1日1万人、18年には1日当たり9,700
人乗っていました。今回、環状線ができる
ことによって新電停が3つできますので、
約1,000人増えればいいだろうと予測
しております。将来、ライトレール接続
ということで、平成28年には富山駅部の
新幹線の工事が終わり、在来線が高架化
することになっておりまして、それが終
われば富山ライトレールと市内電車をつな
ぐことができ、そこでまた需要が伸びる
だろうということで、ライトレールとつな
がる時期には約3割増やせるのではな
かろうかと想定しております。

事業費と国庫補助

全体の事業費は、約30億かかっており、国の補助をいただいております。都市交通システム整備事業と路面電車走行空間改築事業は、都市局の補助をいただいております。あと、鉄道局の地域公共交通活性化・再生総合事業費補助により車両を買っております。約30億のうち国費が12億、市費は17億ということでございます。

利用状況

現在の環状線の利用状況は、日平均1,061人であり、概ね予想の範囲内でございます。休日、平日を比べると休日が多い、中心市街地なものですから、買い物にいらっしゃるお客さんの利用が多いのではなかろうかということです。

町並みへの配慮ということで、車両にラッピングをしております。おわらの時期は、おわら風の盆のイメージをラッピングしたり、桜の花の咲くころは桜をイメージしたりということもやって、少しでもにぎわいに寄与すればと思っております。

南北路面電車一体化事業（富山駅周辺整備事業）

今後でございますが、南北一体化事業、富山ライトレールと富山地方鉄道を繋ぐということで、これを平成28年に実施し、一つのくりにしたいと思っております。

また、南富山に上滝線という線路もありまして、この鉄道路線をLRT化して、ここの中心部まで乗り入れすることができないかということも現在構想しており、これが達成されれば、将来的に25.3キロの路面電車、LRTのネットワークができるのではなかろうか考えております。

— 了 —

