

19. 他都市調査：富山県富山市 ～LRT（次世代型路面電車）～

<p>日時</p> <p>場所</p> <p>説明者</p>	<p>①富山市役所 2013年7月30日（火） 10:00～11:45 都市整備部路面電車推進室 野村知範室長代理</p> <p>②富山ライトレール株式会社 2013年7月30日（火） 13:00～14:00 経営管理部 貫場光司副部長</p> <p>③富山地方鉄道株式会社 2013年7月31日（水） 10:00～11:00 経営企画部 室哲雄部長</p>
<p>目的</p>	<p>福岡市都市計画マスタープラン等において、都心部の回遊性、特に臨海部へのアクセスが課題となっている。交通対策特別委員会では2012年に新潟市にBRT（Bus Rapid Transit、バス高速輸送システム）の調査に行った。今後の検討に資するために、富山県におけるLRT（Light Rail Transit）設置の経緯およびその成果と課題について調査した。</p>
<p>所見</p>	<p>富山県でLRT導入が進んだ要因は既存の鉄軌道を活用できたこと、上下分離方式で事業者負担を軽くしたことが挙げられる。また、市長のリーダーシップが市民や事業者を納得させ、LRT導入を実現させた。</p> <p>LRTはそれ自体が観光資源であり都市景観を形成する。またLRTと一体となった都市景観の形成を促進することで、都市型観光を生み出している。平成27年の北陸新幹線開通後、セントラムとポートラムの相互乗り入れが出来るようになり、利便性が一段と高まる。移動人口が増えることで中心部の活性化と、富山港岩瀬地区の北前船回船問屋街跡などの観光などにも寄与すると考えられる。</p> <p>富山県に事例を見るとLRTは都市型観光として魅力的である。しかし、富山県のように既存の鉄軌道が活用できなければ多大な費用がかかる。また運行する事業主体をどうするかも大きな課題ではある。富山県のように上下分離方式でなければ運行事業者を見つけることは難しいと思われる。</p> <p>福岡県において博多駅・天神・臨港地区の回遊性を高めるためにLRT導入が話題となっているが、既存の線路はなく、新たに設置することの課題は重い。このような状況を勘案すると、新潟県が実験しているBRTが福岡県に向けていると考えられる。整備のあり方を十分検討すればLRTに匹敵する効果を生み出すのではないかと考えられる。</p> <p>いずれにしても、富山県の調査において学ぶべきものは、しっかりとした構想を作りリーダーシップを持って進める主体の必要性である。残念ながら福岡県にはこの二つとも欠けている。</p> <p>①富山県 富山県の都市マスタープランによる交通政策の概要と、セントラムおよびポートラムの導入経緯と現状について説明を受けた。環境政策及び街づくりとし</p>

て、自動車交通から公共交通への転換、公共交通沿線において公共施設の集約と居住の集約によるコンパクトシティの実現、高齢者の移動の確保、街のバリアフリー化、LRT導入による中心部の活性化と賑わいの創出を目指している。また、公共交通沿線に市民が定住することを促進するために、住宅ローン金利の助成を行っている。

LRT導入に当たって市長は市民に200回もの説明会を行い、8割を超える市民の賛同を得、議会も全会一致でLRT導入を採択した。市長のリーダーシップが成功の大きな要因と感じた。

②富山ライトレール株式会社

ポートラムの車両基地がある城川原駅に隣接する第三セクター富山ライトレール株式会社に訪問し、ポートラムの設置経緯、運営状況等の説明を受けた。説明された貫場副部長は元富山市職員でポートラム導入に携わってきた方である。

沿線住民の規模から公設民営でなければ運営できない状況があり、政策目的が市民に理解されているので、公費の支出には異論が出ていない。また、自動車が利用できない高齢者の移動の確保や自動車交通から公共交通への転換などの政策課題についても実現されている。

③富山地方鉄道株式会社

富山駅そばにある富山地方鉄道ビル4階にある富山地方鉄道株式会社を訪問し、事業者の立場からの説明を受けた。市長が富山地方鉄道の路線を維持してきたことに感謝し、街づくりの協力を申し出たことで事業者として協力することになった。導入がスムーズにいった要因は、路面電車の線路が維持されていたこと、上下分離方式で事業者負担が軽かったこと、市内の交通事業者が富山地方鉄道だけで、協議が錯綜しなかったことを挙げている。事業者として、LRTそのものが観光資源になっていることを指摘している。

1) LRT 設置の背景

富山市は神通川と常願寺川に挟まれた平野部で平坦な地形となっている。地価も安く郊外に住宅地が広がり、中心部の低密度化が進んでいる。その結果自動車利用も増え、公共交通利用が減退している。高齢化が進む中で自動車利用ができない市民が増え、また環境問題としてCO2対策が求められている。富山市の都市マスタープランでは「鉄軌道をはじめとする公共交通機関を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化等の都市機能を集積させることにより、公共交通を軸としたコンパクトな街づくり」を理念としている。この理念のもとに交通政策が進められてきた。

2) 市内電車のLRT(セントラム)

(1) セントラムの整備

中心市街地の活性化の一環として市内の回遊性を高めるために中心部の市内電車の環状線化とバリアフリー化および都市の魅力を上げるために LRT を導入。環状線化は運行されている富山地方鉄道を基本にし、一部道路の拡幅を行い廃線になっていた富山地方鉄道の線路 940 メートルを復活させた。線路はコンクリート基盤にプラスチックでレールを固定する制震軌道を採用。平成 21 年 12 月竣工。事業費は 30.3 億円、市費 17.5 億円、国庫補助 12.8 億円。LRT は中心部での逆時計周り単線の循環路線および、富山大学前―南富山駅間の 2 路線が運行されている。循環化接続線路 940 メートル以外の線路は富山地方鉄道の路面電車の線路を共用している。2 両編成、定員 80 名、最大 160 名となっている。運賃は一律大人 200 円、こども 100 円、IC カード利用は大人 170 円となっている。

(2) セントラムの運営

セントラムの運営は「地域交通活性化及び再生に関する法律」を適用し上下分離方式としている。上下分離方式により、事業者は固定資産税や減価償却の負担がなくなり、市としては民間の協力を得て政策を進めることができる。循環化接続部分および LRT3 両は市が所有し、運行は富山地方鉄道が行い料金収入を得る。市所有の線路は富山地方鉄道が使用料を払い、線路の維持管理を市は富山地方鉄道に年間 400 万円程度払う。また、富山地方鉄道がセントラムを運行して出る赤字は補助金として補填している。富山市としては線路および車両は道路と同じように都市基盤として公的負担をすとしている。

また、市民、企業からの建築費や運営費に対する寄付、駅の待合ベンチの寄付、名前の公募などを募った。デザインは車両だけでなく駅など一体のデザインとし、路線周辺の再開発において一体的な景観形成をする取り組みが官民連携でなされた。

(3) セントラムの利用状況と評価

セントラムの導入で利用者は増えている。これまでの利用パターンとは異なり、通勤・通学時間帯ではなく昼間、土日・祝日、晴れた日に多くなっている。運行する富山地方鉄道担当者の話では、LRT が走ることが街の魅力になっており、LRT 乗車目的や写真撮影目的の人が増えているとのことである。観光資源になっていることがうかがえ、都心部活性化の目的を達していると言える。

LRT 導入がスムーズにできた要因は、市内電車の路線が維持されていたこと、市内の軌道事業者が単独であり交渉がしやすかったこと、運行について上下分離方式で事業者の負担を軽減したことにある。

市長から事業者に街づくりについて協力が要請され、市長のリーダーシップが大きいとのことであった。市としては交通事業者の協力で街づくりを進めることで、市経済の活性化を図ることで税収増を得ることができる。交通事業者の地域社会への経済的、社会的貢献が改めて評価され、協力を依頼されたことが交通事業者を動かした。

3) ポートラム(旧 JR 富山港線)

(1) ポートラム設置の経緯

JR 富山港線は沿線の工場と富山港を繋ぐ路線で活況を呈していたが、近年は自動車利用ヘシフト。利用者が減り、運行本数が削減された結果、利便性が下がり、さらに利用者数が減るといった悪循環に陥っていた。このような状況で富山港線を将来どうするかが課題となっていた。

平成 13 年に北陸新幹線事業が富山駅まで認可され、在来線も含めて高架化が決まった。富山港線について「高架化」「路面電車化」「バス代替」が検討され、平成 15 年に市長が「路面電車化」を発表し、翌年の予算を計上。平成 16 年に第三セクター「富山ライトレール株式会社」が設立され、事業が始まり、平成 18 年 3 月に工事が竣工、4 月に営業を始めた。

線路は富山港線 6.5km を使い、富山駅近く 1.1km は新たに富山市が敷設。6.5km は鉄道法の認可、1.1km は軌道法の認可となっている。駅も LRT に合わせてバリアフリー化の改装と駐輪場の整備、LRT および駅を一体化したデザインにした。新規線路 1.1km は制震軌道を採用。運営費や駅のベンチの設置費などを市民・企業から寄付を募り、路線の名前も市民から公募した。ポートラムの整備に伴い、並行して運行されていたバス路線は廃止され、2 つの駅から従来のバス路線を接続させ、フィダーバスとしてポートラムを地域に繋いでいる。

平成 27 年に北陸新幹線が開通すると同時に在来線も高架化され、セントラムとポートラムが接続される。そのことで相互に乗り入れが出来るようになり、利便性が一層高まることで移動人口が増加し、地域経済の活性化が期待されている。

(2) ポートラムの運営



ポートラムの運営は公設民営の考えで行っている。富山市(公)は施設の建設と建設後の維持管理費を負担、事業者は施設を保有し、人件費と動力費を賄うとしている。建設費 58 億円は富山市 17 億円(市単独 10 億円、LRT 事業補助 7 億円)、JR 西日本から協力金 10 億円、立体交差事業補償 33 億円(県約 9 億円、国約 22 億円)である。建設後施設を三セクに寄付、維持管

理費として富山市が毎年約 1 億円を補助している。経営的にはランニングコストは 600 万円ほどの黒字となっている。

富山ライトレール株式会社の出資金は 5 億 9800 万円、富山市、33.13%、富山県 16.07%、民間企業 15 社 50.8%。事業はポートラム及びフィダーバスを運営。役員は 9 名、取締役会長は富山市長、代表取締役社長は市の OB、社長以外は全て非常勤。職員は企画経理部 8 名、運輸部 22 名、計 30 名。運輸部の運転手は株主でもある富山地

方鉄道からの出向となっている。

料金は一律で、大人 200 円、こども 100 円、IC カード利用は大人 170 円、こども 90 円となっている。

(3) ポートラムの利用状況と評価

富山港線の利用状況は、昭和 63 年に 6,494 人であったが開業前の平成 16 年には 3,115 人と半減している。運行数も昭和 63 年は 1 日 25 本であったものが 19 本に減らされ、悪循環に陥っていた。沿線 5 校区の住民の数は昭和 63 年から今日に至るまで約 45,000 人と変動はない。

ポートラム開設に当たり住民のアンケートをとった。利便性を高めるために通勤・通学時間帯は 10 分間隔、その他の時間帯は 15 分間隔、早朝深夜は 30 分間隔、運行本数平日 132 本、休日 124 本に増便し JR 時代の 3.5 倍の運行本数にした。富山駅北発最終便も JR 時代は午後 9 時 30 分であったものを 11 時 15 分とした。

利用状況は開設後平成 18 年度は 1 日平均 5,772 人、その後やや減るが再び増え始め、平成 24 年度は 1 日平均 5,341 人となっている。利用年齢別に見ると 10 代は児童数の減少の問題があると考えられ微減しているが、その他の年代は全て 2 倍以上増えており、特に 60 代は 4 倍、70 代以上の年齢は 3 倍に増えている。また、時間帯を見ると、通勤・通学の時間帯だけでなく 9 時～16 時の時間帯の利用が大幅に増えている。平日だけでなく休日の利用も 3 倍近く増えている。このことから、高齢者の外出が増えていることや観光などの利用が増えていることが見えてくる。また、フィダーバス利用者も徐々に増えており、公共交通利用が進んでいることがうかがえる。また、ポートラム沿線住民の数はほとんど変動がなく、公共交通沿線に住民が住むというコンパクトシティ構想実現にも寄与していると考えられる。

課題は雨天時の通勤・通学時間帯。LRT は定員 80 名、最大 160 名となっており、雨天時には積み残しがでている。3 両編成の LRT も可能ではあるが、駅が 2 両をもとに作られていることや、富山駅北近くの駅では交差点に係る問題がある。