

名古屋 路面電車 復活

— 私の都市交通論 —

池田 誠一



【9】富山市の新線 …まちづくり電車

1 路面電車・新線

我が国で路面電車が本格的に復活したのは富山市でした。まず平成18年。市がJR(西日本)の富山港線の譲渡を受けて、「富山ライトレール」を開業しました。ただし全長7.6キロのうち、軌道法で道路を走るのはその一部の新線1.1キロですが、本格的な路面電車の新設になりました。この路線には、ヨーロッパで普及したLRT(ライト・レール・トランジット)の考えを導入し、車両の新造、ホームの改造、接続の改善等を行って、我が国に新しいLRTを誕生させたのです。

つづいて21年、富山地方鉄道(以降、地鉄)が営業している市内線(以降、市内電車)を、新たな助成制度を使って、0.9キロ延長(一部は廃止区間を復活)し、環状化しました。この路線は既設部が多いので完全なLRT化ではありませんが、将来を見込み、新規の車両や停留所等はLRTへの対応がなされています(図1)。

今回は、このように路面電車に久々の新線が誕生した富山市の二つの例を見てみたいと思います。

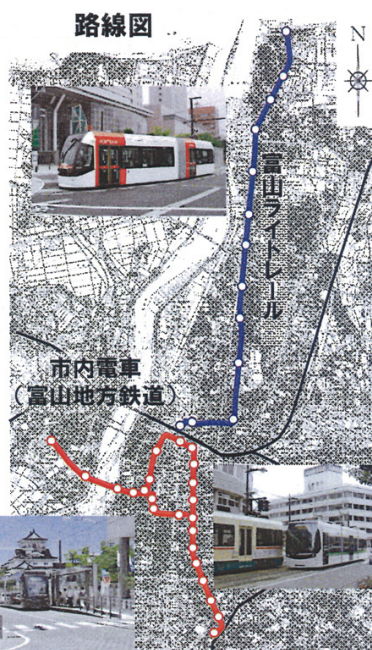


図1 富山市で姿を変えた二つの鉄軌道

2 富山の路面電車

(1) コンパクトな都市

富山市の市内電車は、大正2年、富山電気軌道が市内に10.8キロの軌道を敷設したことに始まります。その後、経営主体は会社か

ら市、市から地鉄へと変わりましたが、昭和40年代まではその形を維持してきました。しかしその後の自動車時代で、需要減から路線の整理が行われ、6.4キロにまで減少しました。ところがそこで何とか持ちこたえ、平成時代を迎えることになりました。

もう一つの、「富山ライトレール」となったJR富山港線は、もともと私鉄として大正13年に開通したものです。その後、国鉄に買収されましたが、沿線の工場の発達で活況を呈していました。しかし、やはり40年代からの自動車の普及と沿線工場の沈滞で需要が減少し、サービス水準の低下等、経営上の問題が出ていました。

一方、自動車が普及すると、郊外地価の安かった富山市は都市の外延化が進みました。そして自動車への依存度が全国でもトップクラスの都市になってしまいました。このままいくと将来の高齢化時代には膨大な行政経費が掛かることになる。市はこう考えて、コンパクトな都市化を都市政策の中心に据え、公共交通活性化策をスタートさせたのです。

(2)「富山ライトレール」

平成16年、北陸新幹線の本格実施が決まると、それに合わせて在来線の連続立体化も決まりました。困ったのは支線である富山港線の取り扱いでした。バスへの転換などいくつかの代替案が検討されましたが、コンパクトな都市の実現のために、一部を軌道化して富山駅前(北口)と結ぶ案が選ばれました。

その方法は、基本的には、富山市が「公設民営」の考え方により再生することとし、

- ①JRから路線譲渡を受け、LRT化する
- ②運営主体の第3セクターを設立する
- ③開業後、採算が取れるよう助成する

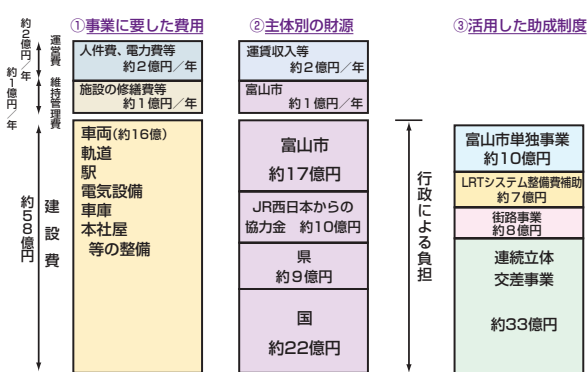


図2 富山ライトレールの事業費とその負担・財源

④多様な国の補助財源を活用する

⑤市民、地元企業からも支援を募る

というものでした(図2)。そして、同年末、第3セクター「富山ライトレール㈱」を設立したのです。

再建にあたっては、LRTの考え方によって全く新しく設計し直しました。たとえば、①運行回数を倍増する、②駅間を縮め新駅を設置する、③バリアフリーや景観面から車両・施設はトータルにデザインする、④フィーダーのバスや自転車との接続を考える、等々です。

その結果、開業後、利用者は平日が2.1倍。休日は3.4倍に増え、収支も初年度から黒字が続いています。そして周辺に新築の住居が増えるなど、都市づくりにも効果が出始めているのです。

(3)市内電車の環状化

続いて市内電車の環状化が計画されたのは、富山市の都市構造と関係があります。同市の都心部は、富山駅の周辺と平和通の商業中心という二つの核に分かれているのです。そのため都心の回遊性を高めることが大きな課題になっていました。そこで市は、都心部で逆U字型になっている市内電車の路線の間をつ



図3 市内電車の路線と運転系統。
青色が環状線

なぐ形で都心の環状線をつくることを考えました(図3)。

そして新設には、19年に施行されたばかりの「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」による路面電車初の「上下分離方式」を採用したのです。これはすでに鉄道等で行われている方法で、軌道事業を運送事業(上)と整備事業(下)に分離します。ここでは上が軌道事業者(地鉄)、下が行政(富山市)となります(図4)。これによって、軌道事業者は設備投資のリスクから解放され、新しい路線に組みやすくなるのです。

環状化のルートは、富山国際会議場経由とし、新線部分は0.9キロ。3停留所が新設されました。建設費は30億円(内、国が13億円)です。そして都市施設も含めて都市景観の観点からトータルにデザインされました。

21年の開業後、利用者は市内電車全体で10%以上増えており、環状線部では買物交通が増えるなど、都心の活性化にも効果が始まっています。

* * *

以上のように、富山市の二つの軌道延長は、目標としたまちづくりに着実に効果が出ているようでした。

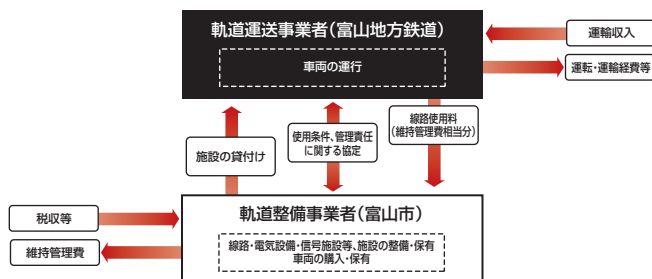


図4 市内電車の「上下分離方式」

3 紀行 新設された軌道

… 都市づくりのデザイン …

それでは、富山市の新設された路面電車に乗るとともに、新設軌道部の沿線を歩いてみましょう。まず、最初に開業した富山ライトレールです。

〈北：富山ライトレール〉

富山駅の北口から電車に乗って、終点の岩瀬浜に向かいます。岩瀬浜は、江戸時代には



江戸時代、北前船で栄えた岩瀬浜の街並み



岩瀬浜駅の電車とバスの同一ホームでの乗り継ぎ

北前船の拠点として賑わった所で、その街並が残ります。駅を降りると電車のホームの横にバスが止まっています。同じホームで電車からバスに乗換えるための配慮です。

折り返して、富山駅行の電車に乗りましょう。車両は連接式。もちろん低床で、ホームとの段差はありません。専用軌道部は、鉄道ですのでスピードを上げます。途中の城川原駅には、線路に平行して車両基地があります。用地はJRから引き継いだものでしょうか。



城川原駅に併設された車両基地

奥田中学校前駅から道路との併用軌道になります。降車して右折し、線路に沿って歩きます。軌道は広い道路の中央に単線で敷かれています。富山市は戦災復興の都市計画で道路を広げており、それが路面電車復活に有効だったのかもしれません。

西に進むと両側が大きなビルの所に新設の停留所があります。この停留所は、企業の名



新設の軌道部に作られた停留場。
左側乗降のため、両側にホームがある

前が付けられており、命名権が譲渡されているようです。この路線ではその他にも、ベンチや壁面にいくつもの協力者の表示がありました。

その先の交差点を左に曲がると駅前に向かう広い道路です。この道路は、線路が車道中央ではなく歩道横に設けられています。そして軌道は芝生を植えた緑化軌道です。正面には富山駅が見えます。駅前で、線路はやや右にカーブします。これは将来直進してJR線の下を通り、南口で市内電車(地鉄)と直通するためのルートになっているようです。



富山駅前通の路側走行区間。
緑化軌道が用いられている

〈南：環状線新設部〉

次に、富山駅の南口に出て、駅前の電停で、「環状線」の電車(環状線は一方通行)に乗ります。3つ目の丸の内停で降車すると、その先で線路が左右に分岐しています。左側が新設された環状ルートです。

新設部の方向に曲がると、左側が富山城の堀でその向こうに3層のお城が見えます。その正面の大手橋の前で電車は右折します。大手モールと名付けられた道で、角に富山国際会議場があります。自動車の幹線道路ではありませんが、幅も広く、モールという言葉にふさわしい道です。この道路には2つ停留所がつくられました。将来のトランジットモール化が期待される道路です。



モール通は、路面電車は富山城を背景に走る

広い幹線道路にぶつかって電車は左に曲がります。商業中心の平和通です。沿線にはデパートや大型再開発ビルが目立ちます。少し行くとグランドプラザ停です。グランドプラザは市が再開発のビルとビルとの間の空間を背の高い透明の囲いで囲った広場です。中では連日集客のイベントが開かれているようです。



全天候型の広場「グランドプラザ」。両側の再開発ビルとつながっている



西町の北で既設線と合流して富山駅へ

通りを東に進むと環状線はすぐ左折して本線に合流します。その先の荒町停で電車に乗ると4つめが富山駅前です。

4 公共の負担

富山市の二つの路面電車には、手厚い公共負担のシステムがつくられました。富山ライトレールは、「公設民営」という考え方で、事業者の採算が取れるよう公共助成があります。また市内電車の環状化では、新しくできた軌道の「上下分離」という制度を採用して、軌道事業者の負担を軽減しました。その上、これらにはランニングコストを減らすよう、コンクリート道床の採用などの初期投資が行われています。

上下分離というシステムは、バスや自動車道路を公共負担で建設するのと同じで、事業者は初期の投資から解放されます。加えて新しい交通システムでは車両も公共負担になりました。富山市の路面電車の場合は、基本的には運賃収入で、人件費、動力費と若干の線路使用料を賄えばいいことになるのです。道路や公園のように採算無視というところまではいきませんが、路面電車再生は大きな山を越えたことになります。

路面電車を設置する目的は、今日では、交通輸送ではなく、まちづくりになりました。そう理解したときに、富山市はまちづくりの目的を明確にしたうえで、公共負担に踏み切ったのです。この決断が、日本の路面電車を瀕死の状況から救うことになったのだといえそうです。

〈主な参考文献〉

- ①「富山市都市整備事業の概要」(2013、富山市)ほか
- ②宇都宮浄人、服部重敏『LRT－次世代路面電車とまちづくり－』(2010、(財)交通研究会)