

テーマ：交通とまちづくり

《 誰もが自由に移動できる便利で優しい「まち」を目指して 》

富山地方鉄道株式会社

社長 川 岸 宏

1 富山県における公共交通の現状

(1) 公共交通の衰退

昭和 40 年頃から始まったモータリゼーションの進展は富山県内においても急速に拡大しマイカー利用が増加し、公共交通の利用者は減少してきた。

現在、富山県は 1 世帯あたり自動車保有台数が全国 2 位、県内最大の「富山市」と第 2 の都市「高岡市」を含む広域都市圏における公共交通の利用者はわずか 4% に過ぎない。

(2) 市街地の拡散

モータリゼーションの進展に伴う道路整備は「まち」を拡散させ、農地を減らし、その道路沿いに土地を大量に供給した。

富山県は、持ち家率や世帯あたりの延べ床面積は全国トップクラスで、若い世代から一戸建て住居を求める傾向が強い。郊外の土地は一戸建て住居に最適であり、人々は複数の駐車場を備えた一戸建て住居を求めて郊外に移り住んだ。

また、商業店舗や映画館といった娯楽施設や公的施設等も駐車場の確保が容易な郊外の幹線道路沿線に進出し、現在、富山の人口集中地区の人口密度は全国平均の 67.1 人／ha に対し、39.6 人／ha である。

(3) 中心市街地の空洞化

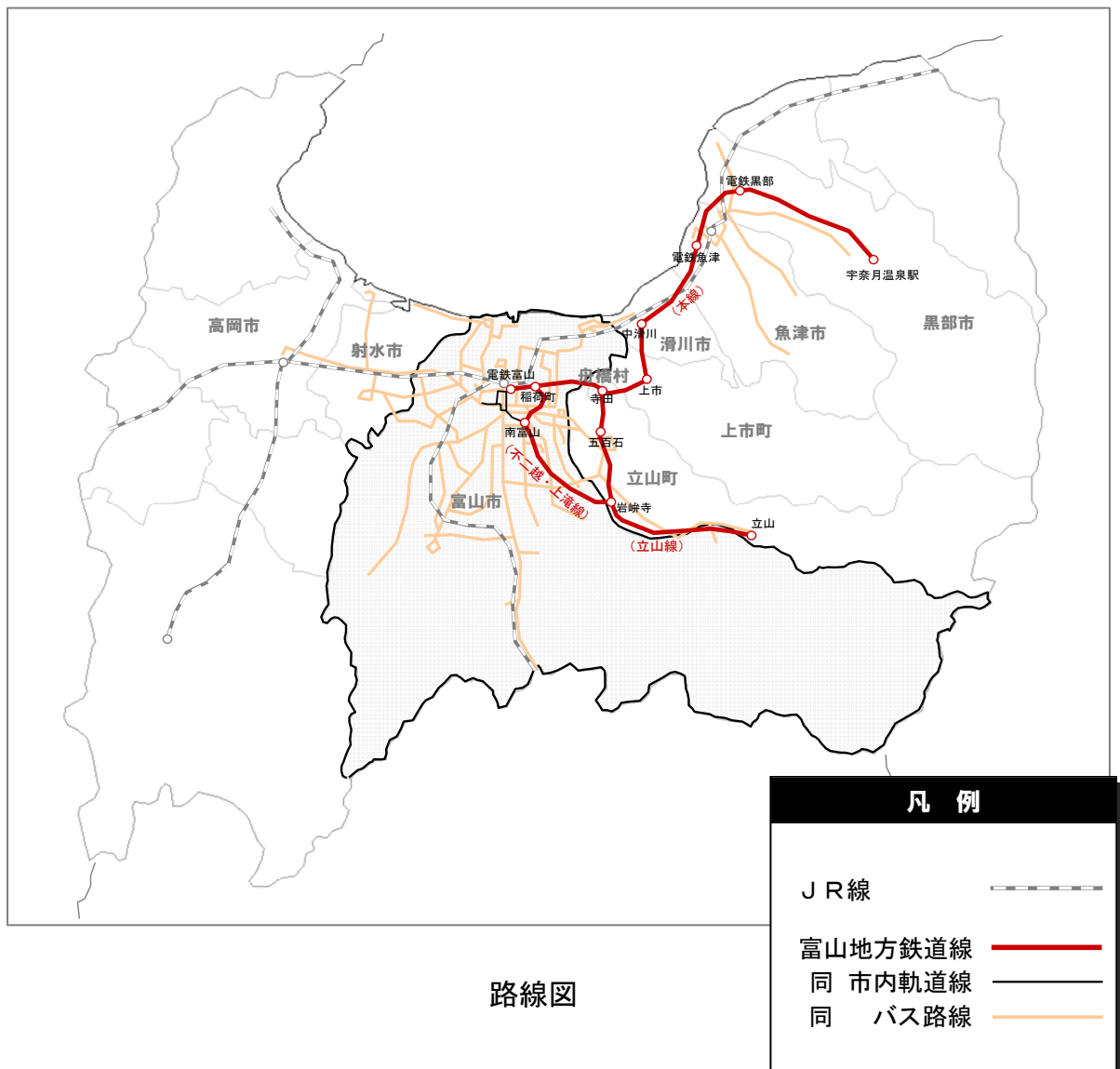
郊外の広大な無料駐車場を備えた大規模商業施設は更に大型化し、互いに競合するとともに、中心商店街にも影響を与えた。

現在も中心市街地では商店等の撤退が相次いでおり、店舗が退去した跡は空き店舗のまま放置され、または運営コストの低い平面駐車場とされ、虫食い状態となって「まち」の魅力を失っている。

2 当社の運輸事業の状況

(1) 路線の概要

当社は、富山市を中心として富山県東部地域に鉄道線・軌道線・路線バスのネットワークを形成しており、地域交通を担っているほか、黒部峡谷の玄関口である宇奈月温泉や立山黒部アルペンルートへの観光アクセスとしての役割も担っている。鉄道線は、富山市、滑川市、魚津市、黒部市、立山町、上市町及び舟橋村の7市町村に跨っており、軌道線は、富山市のみ、路線バスは、富山市、滑川市、魚津市、黒部市、立山町、高岡市及び射水市の7市町村に亘って運行している。地方中心のローカル私鉄ではあるが、営業キロが90km余り、観光アクセス路線でもあることから、人口密度の希薄な農山村地区を沿線に抱え、輸送密度は極めて低位となっている。



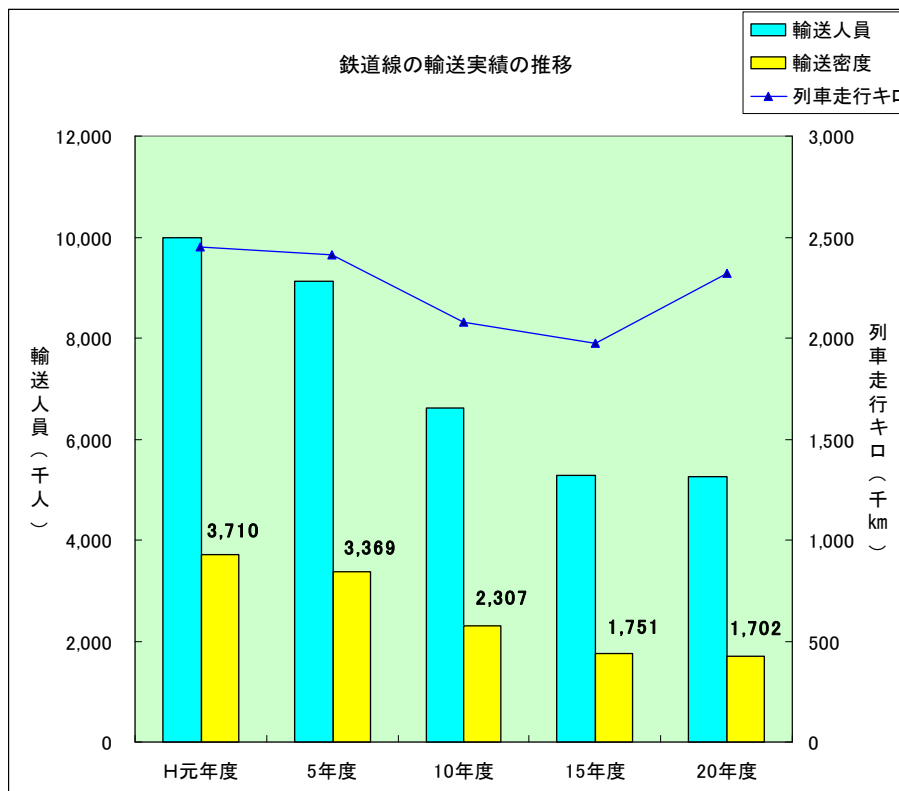
路線図

(2) 利用状況

① 鉄道線（本線、立山線、不二越・上滝線）

平成15年3月、上滝線に45年ぶりに新駅（小杉駅）を設置、平成16年3月のダイヤ改正から電鉄富山～上市間を29本増発する等、収支改善策に取り組むほか、平成17年3月、沿線自治体との間で「富山地方鉄道線再生協議会」を発足し、鉄道線の安全性の確保はもとより利用促進のための施策に取り組んでいる。

輸送実績をみると、列車走行キロは20年前と同程度の水準を維持しているものの、輸送人員や輸送密度は半減している。ここ数年は減少傾向が緩やかではあるが、依然として減少傾向は続いている。

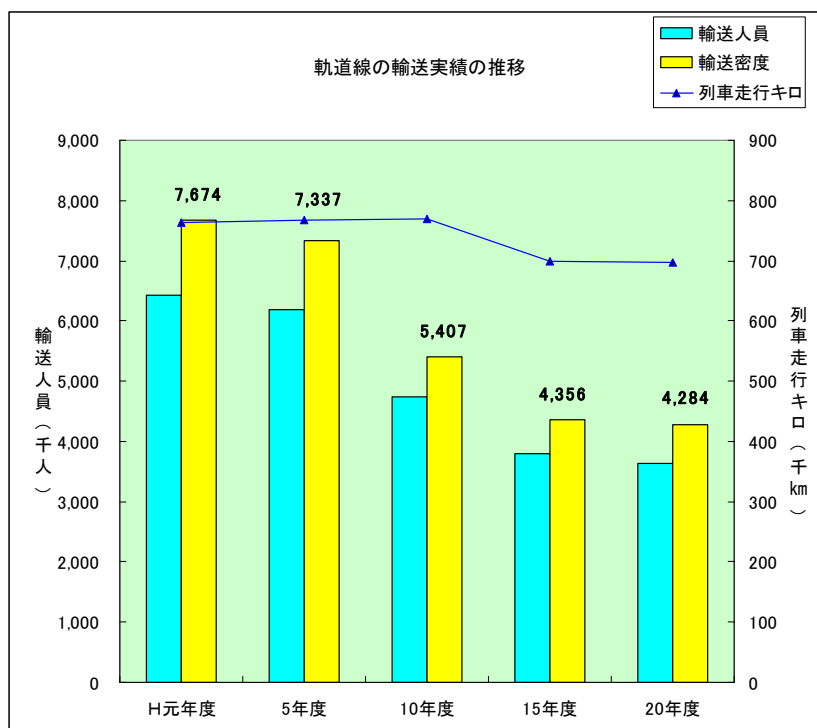


	輸送人員	輸送密度	列車走行キロ
H元年度	9,997	3,710	2,449
5年度	9,122	3,369	2,415
10年度	6,611	2,307	2,077
15年度	5,276	1,751	1,975
20年度	5,248	1,702	2,321
対元年度比	52.5%	45.9%	94.8%

②軌道線（富山軌道線、富山環状線）

平成21年12月、「富山市中心市街地活性化基本計画」の事業に位置付けられた富山軌道線の環状線化事業を公設民営の形で整備、富山環状線が開業した。

これによって富山駅前と中心市街地が直結、利便性が一段と向上した。環状線の沿線では、大型マンションの建設が引き続き行われており、人口集積による街の活性化に期待が寄せられていると同時に、都市再生の切り札としてのLRTシステムに注目が集まっている。輸送実績をみると、列車走行キロは20年前の9割程度の水準を維持しているものの、輸送人員や輸送密度はほぼ半減している。こちらも鉄道線同様に、ここ数年は減少傾向が緩やかではあるが、依然として減少傾向は続いている。

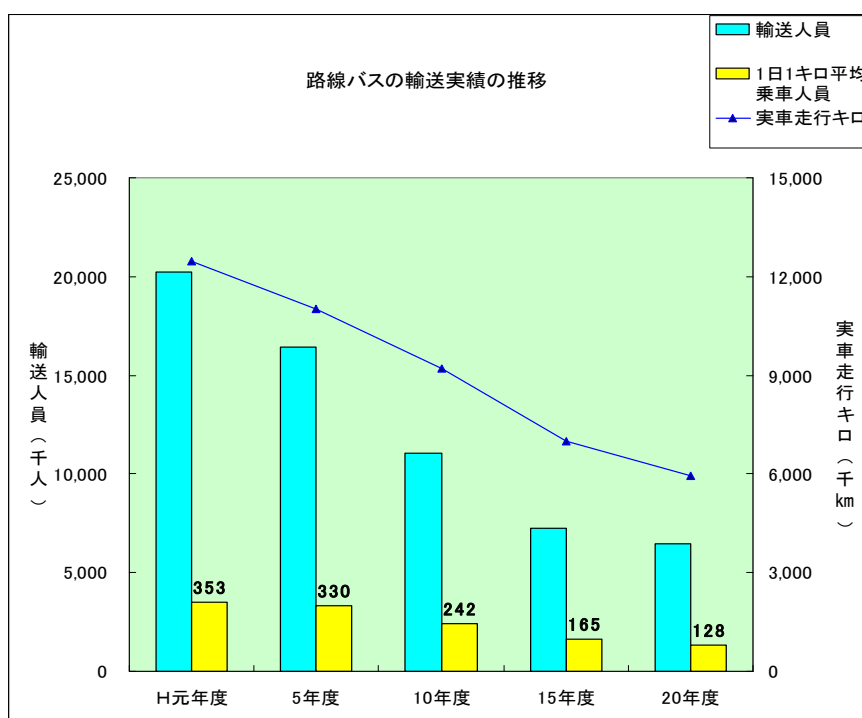


	輸送人員	輸送密度	列車走行キロ
H元年度	6,435	7,674	764
5年度	6,194	7,337	767
10年度	4,747	5,407	769
15年度	3,795	4,356	699
20年度	3,643	4,284	697
対元年度比	56.6%	55.8%	91.2%

③路線バス（富山地方鉄道、富山地鉄中央バス）

地方の公共交通として小回りの効く路線バスは、規制緩和政策が行われて以来、苦境に立たされている。これまで地方の公共交通事業者は、多くの赤字バス路線を抱えながら、その使命感から付帯事業や貸切、高速バス事業等からの内部補助により維持してきたが、近年の利益追求型の貸切バス（ツアーバスを含む）事業者の参入により地方の赤字バス路線維持のための構図は根本から崩れてしまった。

当社の路線バス事業は、自治体と協調し、主要バス停におけるデザイン性の高い上屋の設置や低床バスの導入に取り組んでいるものの、輸送実績をみると、実車走行キロは20年前から半減し、輸送人員及び1日1キロ平均乗車人員は1/3程度にまで減少しており、減少傾向に歯止めがかかっていない。



	輸送人員	1日1キロ平均乗車人員	実車走行キロ
H元年度	20,200	353	12,477
5年度	16,436	330	11,027
10年度	11,022	242	9,205
15年度	7,271	165	6,990
20年度	6,439	128	5,960
対元年度比	31.9%	36.3%	47.8%

3 路面電車のまち「とやま」

(1) 富山県の路面電車

富山県において、軌道事業を営む事業者は、当社、万葉線株式会社、富山ライトレール株式会社の3者であったが、この12月の環状線開業に伴い、富山都心線を保有する富山市が加わり、4者となった。富山県における「路面電車」の存在感は大きくクローズアップされることとなった。

(2) 路面電車からLRTへ

路面電車をLRTに変えることで利便性を向上し活性化を図る動きがある。富山ライトレールの開業や富山市と連携して実現した環状線事業もその内の一つである。

LRTは、道路を走ることから、鉄道、地下鉄、新交通システム等に比べても乗降施設の工夫によって段差をほとんどなくすことができ、移動制約者のみならず健常者にとってもバリアフリーな乗り物である。加えて、行き先や路線が解りやすく初めての来訪者にとっても利用しやすい定時性、速達性、快適性に優れた交通手段でもあり、高齢化や人口減少時代に備え、また、環境問題を考える上でエコな乗り物として、素晴らしい役割を果たすことができると考えている。

反面、路面電車をLRTに転換するには、関係先との調整や施設の改造等に伴う大きな投資が必要であり、環状線事業も関係者の理解や支援がなければ実現できなかった。

LRTネットワークの構築には道路整備者である自治体との連携や警察の協力、国の支援が不可欠であり、ぜひ積極的な支援をお願いしたい。

4 公共交通とまちづくり

(1) 富山市との連携

富山市は、「中心市街地の空洞化」、「住宅の拡散」等の影響で、行政コストが膨らみ、また、公共交通の衰退も相まって都市全体の「魅力」や「活力」も低下していることから、コンパクトシティ構想を打ち出した。大規模店舗の郊外立地を抑制するとともに、住宅を中心市街地や鉄道駅周辺や幹線バス路線に貼り付ける「公共交通を軸としたまちづくり」構想を立ち上げ、目指す都市構造のイメージを公共交通ネットワークで核の町をつなぐ「串」と「団子」に例え整備を進めている。

また、様々な社会実験を経て施策を一つ一つ実現させることで公共交通を活性化し、住宅を中心市街地等に誘導し都市構造を少しずつ変化させていくために「富山市公共交通総合連携計画」をまとめ、LRTネットワークの形成を進めていく方針を示している。

当社は、公共交通を魅力あるものとして活性化することで富山市が描くまちづくりに相協力し、都市再生の一助を担うこととし、富山市との間でいくつもの連携事業構想を実現している。

①富山ライトレール

平成18年4月に開業した富山ライトレールは、JRが撤退した路線を富山市が中心となって公設民営方式で路面電車化した第3セクター鉄道である。

富山市の都市計画に組み込まれたLRTプロジェクト第一弾であり、成功例としても評価されている。

当社は、乗務員や技術者を富山ライトレールに出向させるとともに波動的な維持管理業務において、応援体制をとる等、運営について全面的な支援を行っている。

また、開業時には、並行する当社のバス路線を見直し、富山ライトレールを主軸とし枝線となる部分をフィーダーバスとして運行している。

②富山環状線

平成21年12月に開業した環状線は、丸の内から大手町の国際会議場、開発の進む総曲輪を通り、当社線の一部を新線で結ぶことで富山駅周辺と中心市街地の2つの核を結び、都心部の回遊性を強化するとともに将来の富山ライトレールと高架下でつながった後の運行を視野に入れている。

当社と富山市が連携して進める「公共交通を軸にしたまちづくり」の一環であり、LRTプロジェクトの第二弾である。

この富山環状線事業は新法制定により、軌道線の上下分離が可能となったことで実現できた事業であり、その第1号認定を受けスタートした。申請当初から国の指導や大きな支援があって為し得たものである。運行を司る者としてしっかりと支え、街の活性化につなげていくため、富山市と協力して取り組んでいきたい。

③当社軌道線と富山ライトレールとの接続

富山県は、平成 26 年度末に開業する見通しとなった新幹線の開業に合わせ、新しい富山駅を「在来線を含めた高架駅」とすることを決めており、開業の 2～3 年後、在来線の富山駅が連続立体交差事業により高架化されることになっている。

この高架下に L R T の駅を設ける計画で、現在駅の南側を走る当社の市内電車と駅の北側を走る富山ライトレールが高架下でつながることを計画している。

この計画は、新幹線の 2 次交通を L R T が担うという全国的にも画期的な公共交通を生かした結節事業である。

富山県と富山市は、新幹線の結節交通として L R T の有効性を認識しているばかりでなく都市機能として L R T を活かしていく方針であり、現在進めている I C カードの導入は、当社と富山ライトレールとの間の相互利用を可能としており、この南北接続を視野に入れた重要な事業である。

将来、新しい富山駅の高架下で環状線と富山ライトレールとつながれば、J R 北陸線等で分断されていた南北の交通網が接続されることになり、富山市の北部地区と駅南の中心市街地が直結されることから利便性が増し、相互の交流人口は格段に増加することになる。

また、鉄道開業以来分断されていた南北の都市が公共交通という新しい機能の登場や高架化に伴う道路の新設、拡幅によって連続性が高まり、地域住民の一体感が生まれてくることも期待される。

④上滝線と市内軌道線の直通運転

富山市南部に位置する上滝線は、核家族化に伴い昭和 60 年頃から富山市南部のベッドタウンとして開発された地域で大規模な住宅団地や学校があり、富山市中心部との相互移動が多い地区であることから、不採算路線ではあるが、潜在的な需要が見込まれる。

現在、この沿線から中心市街地に向かうには、途中の南富山駅で鉄道線から市内軌道線への乗り換えが必要である。

富山市は、中心市街地の活性化には、上滝線沿線と市中心部との直結が有効であり、南富山駅における市内軌道線への直接乗り入れ方策について調査を行って

いる段階である。

富山市が実施した住民の意向調査でも自動車利用からの転換を見込めることが明らかになっており、中心市街地の活性化につながるとともに、当社線の利用増に結びつくものと考えている。

同時に、駅周辺の整備や新駅の設置等、上滝線の質的向上を図る施策も検討している。

(2) 富山県及び沿線市町村との連携

富山県は、マイカーに偏重した県民の移動形態を見直し、公共交通利用への移行を促進する目的で、公共交通関連組織を拡充させるとともに、県民挙げてのCO₂削減やノーマイカー運動に取り組む一方、生活バス路線の維持や鉄軌道事業に対する補助等の広範囲に亘る支援を行い、また、21年度中に導入のICカードを県内全域に広めることを念頭に補助を行う等、県内の公共交通の活性化を支援している。

また、富山市以外の市町村も総合的な交通政策やまちづくりの検討に本腰を入れて取り組んでおり、当社も積極的に参画している。

ICカードの導入等を機に、バス路線の沿線市町村とも様々な課題を協議する土壌ができつつあり、自治体との連携は着々と進んでいる。

なお、この2月11日、当社は創立80周年を記念して『地域の公共交通を考える』というテーマで講演会を開催した。沿線市町村の担当者のほか一般公募も含め200人余りが参加し、地域との連携を進めていくことの必要性を互いに再認識したところである。

① ICカードの導入（沿線9市町村、富山県及び富山ライトレール株）

市電の環状線化を契機に非接触型ICカードを導入する。

円滑な乗り換えや決済の迅速化等による定時性や利便性の向上等を目的としたものである。

まず、軌道線に導入し、引き続き年次計画で、バス、鉄道へと拡大する予定であり、軌道線への導入と同時に富山ライトレールとの相互利用も実施する。

将来は、県内の他の交通事業者との相互利用や異業種との連携等、県内全域へ

の浸透も視野に入れている。

②富山大橋の架け替えと軌道線の複線化（富山県）

長年の懸案であり、交通のボトルネックとなっていた主要県道、富山－高岡線に架かる富山大橋の架け替え工事が、現在急ピッチで行われており、平成23年度末にも完成の見通しとなっている。

新しい富山大橋が完成すれば、念願であった安野屋－大学前間1.2kmが複線化されることから、運行上ダイヤの制約がなくなるとともに、輸送量の拡大が図られるだけでなく将来のLRTの発展に繋がる可能性がある。

③五百石駅と公共施設の一体化（立山町）

立山線沿線の立山町では、町の活性化と鉄道再生の一環として、町の集合施設（保健センター、図書館等）を五百石駅に一体化する計画が動き出している。

一体化することで施設の価値や利用度が高まると考えられることから、立山線の活性化につなげていきたいと考えている。

当社には、舟橋村と連携し、「越中舟橋駅」と「舟橋村立図書館」との一体化施設での成功例がある。

鉄道線の利用者が軒並み減少していくなかで、この「越中舟橋駅」の利用者数はほとんど減少しておらず、また、図書館は村民一人あたりの貸出冊数が全国1位であり、鉄道駅と公的施設を一体化して、互いの価値や需要を高めた成果が表れている。

④北陸新幹線との連絡新駅（黒部市）

県東部に位置する黒部市内の北陸新幹線と当社本線とがちょうど交差するところに新幹線の新黒部駅（仮称）が設けられる。

この場所は、魚津市や滑川市といった県東部地域への玄関口であるとともに、黒部峡谷や宇奈月温泉等の観光地への玄関口として、重要な交通結節点である。

このため、黒部市は、この駅の周辺整備計画の中に、当社線新駅を設置し乗り継ぎ等の利便性を向上させることを考えている。新幹線とローカル線とをつなぐ

2次交通網を整備するものであり、県東部地域における交通網の拠点と捉えており、当社も計画に参画している。

5 「公共交通を活かしたまちづくり」のために

(1) 環境問題とまちづくり

今日、人口の減少や高齢化社会の到来、エネルギー問題がきっかけとなって福祉面や環境の面から、公共交通や都市計画のあり方が問われている。

政府がCO₂の削減を呼びかける中、省エネ商品や一定の燃費改善が図れる自動車について税制面やエコポイント制度等で優遇し、浸透を働きかけている。

マイカー以外の交通手段がない地域では、マイカーは大切な交通手段であるが、地方都市においてもまだまだ使える手持ちの社会インフラとして公共交通が残っている地域は多い。そのような地域に対し、国は、マイカーからの移行を促す施策を講じていただきたい。

特に、鉄道やLRT、利用者の多いバス路線を重点的にサポートしていく制度づくりに取り組んでいただきたい。

富山市は、当社が運行を受託している市の中心部を走るコミュニティバスに、新しく開発された低床型電気バスを試験的に導入することとし、この2月14日から1ヶ月間に亘る実証実験を始めたところである。いくつかの課題をクリアしながら、将来、路線バスへの普及が進めば、環境面で更に貢献できると考えている。

これまでのように、「公共交通」は事業者任せ、「まちづくり」は自治体任せという構図ではなく、今後は、事業者と自治体とが同じ将来像を描いて役割を分担し、利用しやすい「公共交通」を整備し、これを軸に「住みよいまちづくり」を推進することが必要であると考えている。

(2) 財政的支援

過去約30～40年前にピークを迎え衰退の一途にある公共交通事業者は、その多くが既存施設の更新時期を迎えているが、輸送実績の減少傾向が続いているなかでは、これに再投資することができない状況にあると考えられる。

当社においても、これまで行ってきた他の事業による内部補助や資産の売却等の

自助努力も限界であり、今後、特に大型施設を保有する鉄軌道事業の更新は大きな課題であり、公共交通の活性化に大きく投資することは極めて困難である。

富山市との連携により実現した環状線の超低床・静音・安定走行が既存施設との格差を強調することとなり、利用者の視線が厳しくなっている。今後、当社は車両と路盤について、経常での負担力を超えた更新を迫られることとなり、大きな課題を抱えている。

一方、自治体も、住宅の拡散で生じた市街地の空洞化や商業施設の郊外立地によって行政負担が増大しているような状況の下では、行政サービスを維持しつつ、並行して「まちづくり」への投資を行うことは極めて難しいことであると考えられる。

世界的な環境問題への対応や、少子化による人口減少時代を目前に、地方の公共交通が更に疲弊していくことは、国家的マイナスといえる。地方も国の細胞であり、地方が枯れることは国の根幹を失うことである。地方の都市が活力を失うことのないよう取り組んでいただきたい。

そのため、積極的なまちづくりを推進し環境改善に取り組む自治体や事業者に対し、是非とも手厚い財政的支援をお願いしたい。

また、事業者が長期的視野に立って、しっかりとした計画に取り組むことができるように、政策の枠組みは継続的なものとしていただきたい。

(3) 公共交通を活かしたまちづくりへの誘導

富山県では県内各都市において、中心市街地の空洞化、商業施設や住宅の郊外立地が進んでいる。これ以上、市街地が拡散し行政負担が増大することは、自治体や国にとっても得策ではないと思われる。

人口減少時代を迎え、拡散したまちをコンパクトなまちに再構築し、そのツールとして必要となる地域の公共交通を将来にわたり安定的に維持していくには、沿線自治体や住民の理解が必要であることは、言うまでもない。

このような考えのもと、事業者を含めた地域が一体となってまとめる公共交通の再生や活性化のための連携計画について、国の理解を求めるとともに政策的な誘導をお願いしたい。

以上