

鉄道 北陸

富山ライトレール株式会社

奥田 直磯（経営企画部経営企画課）

少子高齢化・人口減少時代に向けた取組

1. はじめに

当社富山ライトレールが運営する富山港線は、昨年4月29日の開業以来、1年が経過した。

同路線は、JR西日本が地方路線として平成18年2月28日まで運行していたものを、富山市、富山県、及び地元企業等の出資により設立された当社「富山ライトレール株式会社」が引き継ぎ、我が国初の本格的LRT(次世代型路面電車システム)として再整備したものである。

本稿では、既存施設を活用しながらLRT化した富山港線の概要や富山市の現況等を紹介し、少子高齢化や人口減少にいかに取り組んでいるかを述べる。

2. 富山市の現況

富山市は自動車交通への依存度が高く、富山平野に広く低密度に広がった都市構造が特徴である。

富山県の乗用車保有状況は1世帯当たり1.74台と全国2位(自動車検査協会発表：平成18年3月末現在)となっており、富山では「自家用車」ではなく「自己用車」と言われるほどである。また、県の道路整備率も71.7%と全国第1位(「道路統計年報」国土交通省：平成16年4月1日現在)で自動車を運転できる人にとっては、大変便利なまちである。実際、平成11年における交通手段別分担率では、自動車の分担率が約72%(富山高岡広域都市圏第3回パーソントリップ調査)であるのに対し、公共交通機関はわずか約4%となっている。

結果、人の流れは車の利用に便利な郊外へと向かい、人口集中地区の面積は過去30年で約2倍に拡大している一方、人口密度は約3割の減少となっており、全国の県庁所在地の中では1番低い人口密度(平成17年国勢調査)となっている。

また、富山県は全国に比べて高齢化が進んでおり、平成18年12月現在、富山市の高齢化率は22.1%であり、更に今後、2035年には3人に1人が高齢者になるといわれている。

今後の人口予測においても、「富山市将来人口推計報告書」によると、総人口は、2040年には現在の約2割の減少となる見込みである。

このような状況の中、富山市の都市構造の課題を考えると以下の3点が挙げられる。

車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらいまち

- ・ バス、鉄道などの公共交通は衰退の一途
- ・ 富山駅の南側を走る路面電車沿線のような公共交通の利便性の高い地区は、市域の限られた地区
- ・ 車を運転できない、車を持たない自動車社会の交通弱者が今後増加
割高な都市管理の行政コスト
- ・ 労働力人口の減少によって都市の財政力が今後低下
- ・ 道路、公園、下水道等の公共施設の除雪を含めた維持管理コストや福祉、ゴミ収集

- など巡回の必要な行政コストの低減が不可欠
- 中心市街地の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失
- ・ 都心地区の地価も大きく下落
- ・ 都市としての顔、アイデンティティーを喪失しては、都市間競争に勝てない

こうした課題は、今後の人口減少と高齢化の進展により、さらに深刻化する恐れがあり、富山市ではまちづくりの基本方針として、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりの実現を目指すこととしている。

とくに当社が進めてきた富山港線の路面電車化事業は、こうしたコンパクトなまちづくりのリーディングプロジェクトとして取り組んできたものである。

3. 富山港線 LRT 化の概要

(路面電車化の経緯)

JR 富山港線は、通勤や通学など市民の日常生活を支える足として重要な役割を担っていたが、その経営状態は厳しく、統計では沿線人口が平成 7 年から 12 年までの 5 年間で約 3%の減少となっているのに対し、同時期の富山港線の利用者数は 25%の減という状況であった。

これは、モータリゼーションの伸展や沿線企業の移転、運行間隔の延長など、同路線自体の利便性の低下等によるものと考えられる。

一方、富山駅周辺では、平成 13 年度に北陸新幹線が富山まで事業認可され、さらに平成 15 年度には富山駅付近の連続立体交差事業調査が採択されて、北陸本線等の在来線の高架化が決定された。

こうした計画に関連し、富山港線にも移設の必要が生じてくるため、富山市では利用者の減少に歯止めがかからない同線について「他の在来線と同様の高架化」「新規路面電車化」「バス代替による廃止」案を設定し、比較検討を行った結果、鉄道を単に高架化するより、利便性の大幅な向上を図ることで市民の身近な公共交通として再生可能な路面電車化案を採用した。

とくに、この路面電車化案については、所要時間の短縮や交通事故の軽減、道路混雑の緩和といった社会的便益が最も大きいとの試算が得られたほか、沿線住民に対するアンケート調査においても約 80%の方が賛意を示されたものである。

一方、路面電車化に際しての経営主体は、民間の効率的経営と公的支援の充実を両立でき、地域の公共交通としての位置づけを明確にできる第 3 セクター方式によることとし、平成 16 年 4 月に当社「富山ライトレール株式会社」が設立された。

また、その経営形態は、事業推進のために多額の公的支援が必要なことや厳しい経営環境のもとで安定的運営を行うため、「公設民営」の考え方が導入され、公共(富山市)は施設の整備とその更新・改良を費用的に支援し、当社はその施設を運営するとともに維持管理を一体的に行い、安全で快適な公共交通サービスを提供することとなった。

(路線の概要)

富山ライトレール・富山港線は、単線電化の 7.6 km の路線で、富山駅北を起点とする奥田中学校前までの区間約 1.1 km は道路に新しくレールを敷設した併用軌道として整備し、それ以遠の岩瀬浜までの約 6.5 km については既存施設を活用整備した鉄道区間となっている。

駅は、軌道区間に 3 駅、鉄道区間に 10 駅あり、駅アクセスの向上を図るため駅間が 600 m 間隔となるよう新駅を 4 箇所設けた。

また、運行に際しては、本数の増加（従来の 3.5 倍、1 日 132 本）や運行時間の拡大など利便性の大幅な向上を図ることし、朝ラッシュ時は 10 分間隔、日中は 15 分間隔、早朝と深夜は 30 分間隔としたほか、終電も従来に比べて 1 時間半以上遅い午後 11 時台とした。

さらに、富山市及び当社では、全低床車両の導入 制振軌道の導入 車両・電停も含めたトータルデザインの実施 ホームを挟んで路面電車とフィーダーバスが連絡する円滑な乗換えの実現 IC カードの導入 等を図ることとし、ヨーロッパの LRT と比べても遜色のない「本格的な LRT」となるようその整備に努めたものである。

4. 少子高齢化・人口減少に対する取り組みとその効果等

[少子高齢化・人口減少への取組]

「富山市の現況」の項でも述べたが、本市は他の地方都市と同様に少子高齢化や人口減少が今後一層進むものと想定され、当社がこの課題にいかに取り組んでいるかは以下のとおりである。

全低床車両の導入

車両は 7 編成導入し「ポートラム」の愛称で親しまれているが、「あらゆる市民層にやさしい交通機関」という方針のもとに全低床であることとし、車両床面はレール上面から出入口ステップ部で 300mm となっており、電停ホームでの段差がないようにした。

また、出入口には大型ガラス付両開きプラグドアを片側に 2 箇所ずつ設け、各ドアの有効開口幅が 1,250mm と大きく取ってあることから、ノンステップ構造と相まってスムーズな乗降を可能にしている。さらに車両の前後に車椅子等のスペースを確保するなど、車内においてもバリアフリー化を徹底し、高齢者やベビーカーを利用する方が公共交通機関を利用することに対し、ためらいをもつことがないよう努めた。

制振軌道・溝レールの採用

軌道区間では電車走行による騒音や振動を軽減するため、約 1 km にわたり樹脂固定軌道を採用した。この樹脂固定軌道はレールと軌道板を特殊な樹脂で一体化して騒音や振動を抑制するもので、市民や利用者からは「騒音・振動が小さく、乗り心地も良い。」と大変好評である。また、レールは道路面との溝幅が小さい溝レールを導入し、交差点部において車椅子やベビーカーの通行に支障が出ないように配慮した。

フィーダーバスの導入

岩瀬浜駅及び蓮町駅から出発する 2 ルートで、従前の生活路線バスの運行経路を基本に

フィーダーバスを運行している。

とくに岩瀬浜駅では、電車とバスの乗継が同一ホーム上でスムーズに行えるよう整備を行った。これまでは公共交通で出かけても、そこから先の移動手段が無かったり、乗り換えに遠い距離を歩く必要があるなど、その手間が公共交通を敬遠する一因になっていたと考えられることから、これを円滑化することにより高齢者等の利用促進を目指したものである。

ポータルシルバーパスカ事業の実施

開業以来行っていた平日の日中及び休日の運賃を通常運賃（大人 200 円）の半額とするサービスは本年 3 月末をもって終了したが、新たに 4 月より記名式 IC カード「シルバーパスカ」を使用する富山市在住の 65 歳以上の方を対象に、日中の運賃を半額の 100 円にするサービスを新たに実施し、高齢者の外出機会の創出と中心市街地の活性化を図ることとしている。

[効 果]

これまで述べてきた取り組みの結果、当社開業前と開業後の利用者数の変化を見てみると、平成 17 年 10 月（JR 富山港線時代）の調査では平日 2,266 人・休日 1,045 人であったものが、当社開業後、平成 19 年 3 月末日現在で平日平均 4,893 人・休日平均 4,917 人となっており、当初予想の 1 日平均 3,400 人を大きく上回り、利便性を徹底的に高めた効果が現れていると考える。

さらに、平成 18 年 10 月に国と富山市が共同で行った「富山港線 LRT 化の整備効果調査結果」によると、平日、休日ともに 60 代以上の高齢者の利用割合が増え、開業前との比較では平日で 3.5 倍、休日で 7.4 倍の利用者となり、利用者全体のうち、平日は 30%、休日では約 43% を高齢者が占めている。

こうした結果を踏まえると、LRT 化した当社富山ライトレールは市民の身近な公共交通機関として定着してきており、高齢者の外出機会創出への貢献等を通じて、長い目でみれば介護予防や医療費の軽減という観点からも大きな意義があるものと考えられる。

また、利用者の以前の利用交通手段をみると、平日・休日とも約 1 割の方が自動車から転換しており、今後、自動車を運転できない高齢者が増加していく中で、「超車社会」といわれる富山市の都市構造を転換するきっかけになればと考えている。

5. まとめ

当社の開業後、沿線エリアでは、住宅等の着工件数が増えてきているほか、地価の下落幅の縮小やわずかであるが一部地域での人口の増加など、富山市が進める「コンパクトなまちづくり」のプロジェクト第 1 弾としては、期待される効果が徐々にではあるが現れてきているものと考えられる。

しかし、人口減少社会や超高齢社会の進展に伴い、鉄軌道利用者数は減少傾向を辿り、とくに、今後、団塊の世代が定年を迎え、通勤利用者が少なくなっていくと想定されることから、これらにいかに対処するかがこれからの大きな課題になると思われる。

こうした中、当社の富山港線は、現在整備が進められている北陸新幹線の開業・在来線の高架化に併せて、富山駅南側の路面電車と接続され、駅南の都心地区と駅北の富山市北部地区のネットワークが更に強化される予定である。

当社では、こうしたネットワークの整備活用やソフト戦略の推進など、少子高齢化・人口減少時代に対応した事業を積極的に展開していきたいと考えている。