

日本の路面電車と LRT

日本の路面電車のピークはキロ数では 1932 年でその後、区間の調整などが始まりよく使われる路線をのこした結果 1962 年では日本で 1 日約 700 万人の人が路面電車を利用していた。しかし、その後自動車激増による交通渋滞を理由に相次いで廃線になっていき現在では 19 と数えるほどの路面電車しか残っていない。

このような中、欧米では環境問題や都市化に伴う交通渋滞、地域の問題を解決すべくトランジットモールが実践され始める、トランジットモールとは公共の交通機関を発展させ都市の中心などに自家用車を入らせないようにすることである。このことにより交通渋滞の削減、都市部の駐車場の有効利用、高齢者や障がい者など免許を持たない交通弱者への手助け（ノンステップで乗りやすさも考慮）、CO2 の削減などの利点が掲げられた。

日本においてもその影響は広がり 91 年に岡山の路面電車を LRT にする計画が発表される。しかし、その後も市民団体などで構想は広がるものの現在まだ実践するまでには至っていない。



（左：ライトレール緑 富山駅にて 右：岩瀬港線 ライトレールは富山駅から 10 駅はさみ海まで続く、約 10 キロの道のり。）

富山県の LRT と問題定義

富山県には現在ポートルムと万葉線の二つの LRT が走っている。これは同じ経緯でできあがったわけではないが両者とも日本の LRT 導入の成功事例としてあげられる。ともにもともとあった在来線を利用した形となっている。ポートルムの場合は岩瀬港線を万葉線は伏木線を利用してつくられた。LRT を通すにあたり新しく路線がつくられた場所もあるが一キロ程度であり基本的には在来線そのまま利用した形である。では、どうして車所持率全国 2 位の富山県においてあまり路線も変えずに成功を収めることができたのだろうか。

LRT ができるまでの経緯

日本で最も早く LRT を導入したのが富山県であった。富山県にはもともと路面電車が走

っていたものの富山駅の北側（市街地）だけであり裏側である南側には富山港線という時間が60分～90分に一本といった非常に使いにくいJRの路線が走っているだけであった。走っている場所も中学校のグラウンドの前を通るなどあまり環境配慮がされておらず、私自身その中学校の出身なのだが授業中はうるさく、体育や部活時に線路にボールが飛ぼうものなら命がけでボールを取りに行った。この路線ができた1912年の富山は駅裏に主だった施設はなく公共の交通機関を発展させる必要はなかった、海で採られた魚介や港に必要な燃料を運ぶといった地域に根付いた理由が多かった。しかし、駅前が次第に埋まり手軽な場所がなくなると駅裏への開発も進んだ、その結果主要な施設が駅を中心に南北に広がりなかなか使い勝手の悪い街へとようになっていく。富山の車所有者率が高い原因もここにあるだろう。

その後2002年に就任した森雅志富山市長がコンパクトシティを目指すことと北陸新幹線開通に伴うJRの在来線の見直しを理由に岩瀬港線の今後が見直された。

森市長はコンパクトシティ実現のために北と南をそのまま繋ぐ交通機関が必要だと提唱し、その結果現在ある路面電車とLRTにする岩瀬港線を繋ぐ考えを明らかにした。こうすることにより富山駅で降車し裏側まで歩く必要は省け利用者も更に増えると踏んだのである。JRにおいては利益の出ない岩瀬港線を富山ライトレール株式会社に譲ることにより新幹線開通に専念できるようになった。

こうして富山県は正式発表から3年間という短い期間のうちにLRTを作り上げた。

資金の問題

当初ポータルムを作るにあたり2016年に北側のLRTと結ぶまでは年間2000～3000万の赤字がでると予想された、富山市は新幹線ができ南北の連結ができて初めて利益の均一ができることと予想していた。ライトレール建設にあたり運営をするためにつくられたのが富山ライトレール株式会社は資本金は5億円弱。これの3分の1は富山市が負担し、残りは民間企業15社が負担をした。施設の建設と維持費は市が負担をし、運営自体は会社がつとという公設民営スタイルをとった。やはり利益を目的とするよりまちづくりの一端を担う要素のほうが大きいのが現実である。

そうは言うもののやはり建設費は富山市が負っておりそれに市民から批判の声がないわけではない。しかし、富山市がライトレール運営までに負担した金額は7億円（うち街路事業が4億円）だけだったのである。総事業のうちの33億円は連続立体交差事業からおり、15億円は国庫支出金、これにJR西日本から「まちづくり協力金」として10億円が支払われた。これだけでも58億円の寄付が集まり2016年の連結の費用まで目途がたっていることになる。

このうちわけの詳細をみってみる。まず連続立体交差事業とは鉄道と複数の幹線道路とが交差し、その交差する幹線道路間の距離が350m以上ある区間において、3ヵ所以上で鉄道と道路を立体交差させ、連続する複数の踏切を同時に解消する事業を連続立体交差事業

というのだがライトレールもこれに該当したため 33 億円もの資金が南北連結計画におりた。さらに国庫補助金対象事業（正式には国土交通省の路面電車走行空間改築事業と LRT 整備費補助）だったためおりたとされる、また複数の補助金がありた背景に国土交通省出身者を助役においているあたりは富山市の戦略ともいえよう。そして意外なのが JR からの寄付である。しかしこちらに関しては JR がある地域の路線を廃止するにあたりその地域に 10 億円前後の寄付をするものである。実質こちらのお金で富山駅から岩瀬浜までの路面の買い取りをした形となる。

こうした寄付や補助金を上手くやりくりする努力が見られたため市民からはあまり批判の声は目立たずスムーズに行うことができた。

ポートルムの工夫

このライトレール地元では実はポートルムと呼ばれている。これはポート（港）トラム（単数の車両などを指す）を合わせたものであり公募で決定したものだ。市民にどれだけ身近なものになれるか、ここが利用者増のおおきな鍵となってくる。ライトレールによく見られるものだがバリアフリーは富山のように高齢化がすすむ都市では欠かせない。誰でも気軽につかえるようになることがまちづくりの観点からも重要になってくる。ちなみにこれにより乗降時間があまりかからずダイヤの乱れが起きにくくなる。帰りが遅くなる人も考慮し JR 時代と比べ 2 時間も延長して運営することになった。朝・夕の混みやすい時間帯には 15 分に 1 本だったのが 10 分に 1 本となる。住宅街の多い駅からは連携してバスも運行されるようになった。頻繁に利用するような地域の人のためにも 10% 割引のプリペイドカードを発行するなど地方には珍しく、先のノンステップと合わせ乗降の際にスムーズとなる。



passca (パスカ) ご利用案内

●このカードは富山ライトレールの軌道建設及び当社が運営する交通機関などでご利用いただけます。●このカードは履歴等で最後のご利用日から10年間の利用がない場合は、失効します。●万一、不正に利用された場合は、このカードを返却し、所定の毀損賠償をいただきます。●カードの所有権は当社に帰属します。カードのご利用開始中は所定のデビット引落としに代わります。デビットは課税等に充当できません。不備に気づいたカードは、当社のpassca取扱窓口にお申しください。所定の手数料を差し引いたお戻金とデビットをお返しいたします。●利用者をお知らせする条件で発行されたカード(記名式カード)は、カード裏面に記載された方以外にはご利用いただけません。●紛失した場合は、記名式カードのみ、再発行できます。(所定の手数料とデビット引させていただきます)●乗降は乗車時の乗降やpassca取扱窓口でご確認いただけます。●入金の上乗金額は20,000円です。●このカードの利用にかかわる事項はpasscaに関する規定によります。

富山ライトレール株式会社
富山駅前東二丁目駅前

パスカードには IC カードが付いており青い部分につけるだけ乗降することが可能いちいちお金を出す必要もなく駅、車内でもチャージすることができる。富山市が運営する施設も2割引で使用することができる。
ライトレール(株)公式HPより

地域づくりの足がかり

まちのシンボルとしてのトータルなデザインの演出。ポートルムは全部で7色あり駅はマストをモチーフとした形になっており港町ならではの雰囲気醸し出します。また各駅の広告版にはその地域の広告が出されています。富山は昔から薬売りが有名な街であるので旧家や古い街並みを見つつ生薬などを嗜む口ハスな観光を売りだそう思案している。ポートルムができたことにより海岸沿いの町の旧家などの訪問数は増えている。またポートルムにはキャラクターがつくられ地域のマスコットの的存在になることも狙っている。こうしたものもやはり親しみを込められるようになる要因の一つだろう。



駅で売られているポートルムグッズ
ネコはココ君といいこの他にもポートルムの色に合わせて7色のネコがいる。

LRTの今後と富山の成果

私はやはりこの富山市で生まれ育ってきたのでまだまだポートルムの課題を感じる。やはり在来線を利用しているため住宅街には近くとも主要な新しい施設にはまだ距離があったり、静かな路面電車の分極端な話見えるまで近づいてくることがわからない。何度か自転車に乗った少年が事故にあいそうになったのも目撃している。富山は今後道路においても環状線を作りコンパクトシティづくりに本腰を入れていくそうだが車所有率が一世帯あたり1.73台(H,17年 富山市発表)の街から車がなくなることはなさそうである。それに65歳を過ぎても運転を続けている方は多く死亡事故40%以上がこれらに関係している。今はまだライトレールが走っている県がないので比較することもできないがこれから日本で普及されていくなかでも、また色々な検討がされていくだろう。採算の面からみれば上手

くやったように感じるポータルだが真価を問われるのはまちづくりの方面であると私信している。今後ライトレールを上手く使いながらのコンパクトシティを作っていけたなら日本中の見本となっていこう。

参考文献と参考 HP

「地域の力」 大江正章 2008 岩波新書

富山ライトレール株式会社 HP

<http://www.t-lr.co.jp/>

道路交通省 道路局 歩行者・自転車優先のみちづくり HP

<http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/transit/index.html>