

富山ライトレール

社団法人中部開発センター

企画事業部 折戸厚子

自動車の急速な普及は、都市に、交通渋滞や交通事故の増加、大気汚染や騒音などの問題をもたらした。さらに、特に地方都市において、自動車の入りにくい、まちなかの商店街がかつてのにぎわいを無くし、人口や大型店舗が郊外へ移転していくなど、中心市街地の空洞化が進んでいることが、深刻な問題となっている。

一方、1980年頃から欧米諸都市において、いったんは衰退した中心市街地を、自動車交通中心のまちづくりから公共交通中心のまちづくりへと転換することによって、活性化させる例が現れている。そのまちづくりの装置の一つとして注目されるのが、時代遅れの乗り物として姿を消しつつあった路面電車を近代的に再生させた交通システム、「LRT」の導入である。

2006年4月29日、旧JR富山港線を第3セクターが引き継いで路面電車化した富山ライトレールが開業した。全車両に超低床車両を導入し、富山市の都市計画に組み込まれるなど、日本初の本格的なLRTの導入として、注目されている。



日本初のLRT 富山ライトレール

LRTとはLight Rail Transitの略称で、「軽快電車/ライトレール」とも呼ばれている。

定義は各国によって異なるが、日本においては、1997年6月の都市計画中央審議会第21回答申で、「従来の路面電車の走行環境、車両等をグレードアップさせた、人や環境に優しく経済性に優れた交通システム」と説明されるなど、おおむね、従来の路面電車が高度化され、洗練された公共交通システムと理解されている。

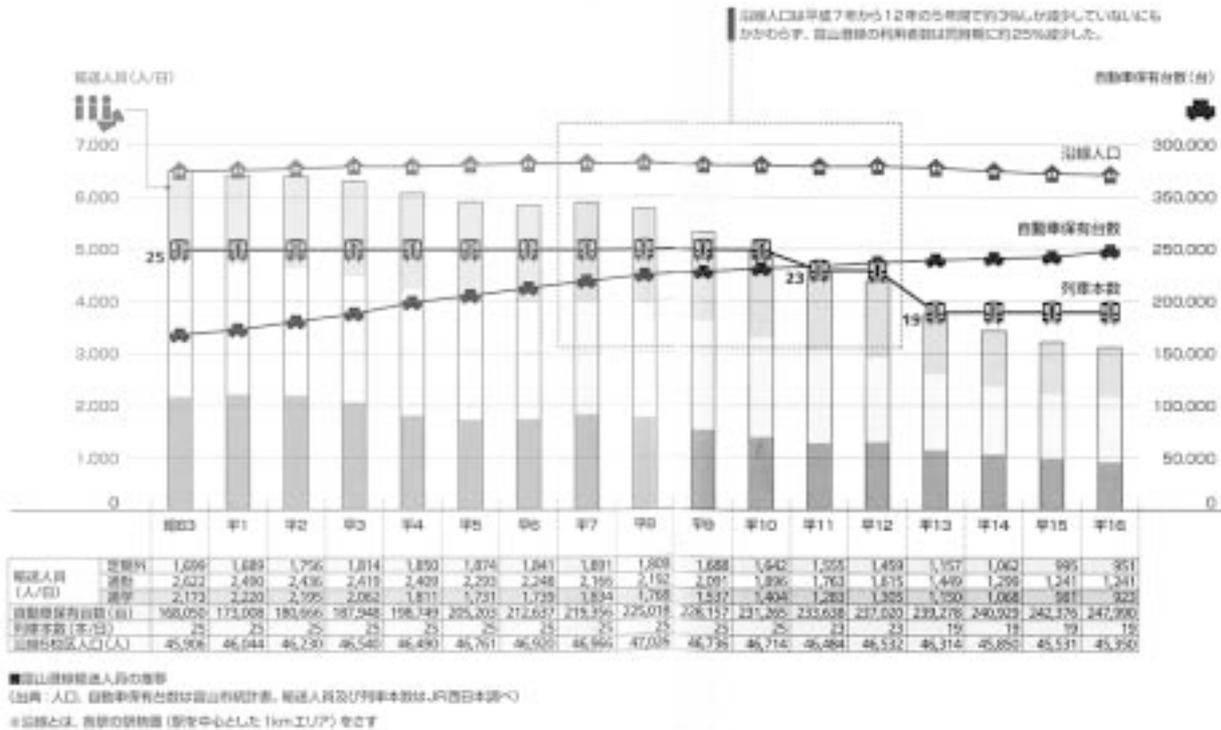
具体的には、車両の低床化や軌道・電停の改良による乗降の容易性、外観を美しくして景観形成に貢献するデザイン性、道路だけでなく、地下や高架、専用線など多様な空間を活用することによる定時性、既存鉄道への乗り入れや、パークアンドライドなど他交通との円滑な乗り継ぎを実現することによる速達性など、さまざまな新技術と工夫を施すことで、高度な公共交通サービスを提供する交通システムである。

富山ライトレール開業の発端

2001年、北陸新幹線が富山駅まで事業認可された。新幹線は、現行の富山駅の南側に高架で入ることが決まり、これを受けて、鉄道で分断されている南北市街地の一体化を目的に、在来線も高架化する連続立体交差事業が行われることになった。

この高架化を進めるにあたり問題となったのが、赤字路線であった旧JR富山港線の取り扱いである。富山港線は、JR富山駅と富山市北部の岩瀬浜駅までを結ぶ全長約8kmの電化単線で、昭和中期から後期にかけて、富山市北部の重化学工業を支える動脈であった。富山市中心部や沿線の工場等への通勤・通学路線として、最盛期の1960年代には年間旅客数500万人台、貨物発着数量は

富山港線郵送人員の推移



100万tを誇っていたが、沿線企業の移転や自動車の普及によって、利用者が少なくなるとともに1日あたりの列車本数が減少、利便性が低下したために、ますます利用者が少なくなっていくという悪循環で、赤字路線へと姿を変えていた。

富山港線の利用者の減少は、沿線人口の減少と比較しても、はるかに激しく、富山市の統計によれば、沿線人口は1995年～2000年までの5年間で3%減少とほぼ横這いであるにもかかわらず、富山港線の利用者は、約25%も減少していた。

日本初、JR線を路面電車化

この利用者減少に歯止めがかからない富山港線に、北陸本線などの他の在来線と同様、高架化という多額の投資をするべきかどうかの選択にせまられた富山市は、

- (1) 高架化する
 - (2) 廃止してバスで旅客輸送をする
 - (3) 路面電車として再生する
- という3案を比較検討した。その結果、(1)高架化

した場合は、既存の富山港線とサービスレベルが変わらないため、利用者減少の流れは変えられない。(2)廃止して、バスで代替した場合は、定時制の確保や輸送力に問題があるため、利用者がますます減少していく、(3)路面電車化した場合は、新駅の設置や、便数を増やすことが比較的容易で、サービスレベルの向上が図れ、また、将来の富山駅高架後には、駅南側の路面電車と接続して、南北の中心市街地を結ぶ公共交通のネットワークを作ることが可能になる、との考え方が出された。

また、(3)の場合が、所用時間の短縮、交通事故軽減、道路混雑緩和などの社会的便益から、投資額を差し引いた純便益が、3案の中で最も大きいという試算も得られ、路面電車として再生することが決断された。

具体的には、富山港線が富山駅から出て、富山駅を起点に富山港線の一部区間を廃止、代わりに道路上に路面電車の軌道1.1kmを新設し、富山港線の残る線路6.5kmと接続させて、終点までを路面電車化するというものである。このようにJR線を路面電車化するのは日本初の試みであり、路

富山ライトレールの路線図



路面電車の軌道が新しく作られるのも、日本では約40年ぶりでのことであった。

2003年5月に市長が正式表明、2004年4月には、JR西日本から富山港線を引き継ぐ、富山市を中心とする第三セクター「富山ライトレール株式会社」が設立された。2005年2月に工事着手、翌年4月に開業と、構想表明から開業までわずか3年で路面電車化が実現した。

日本初の本格LRT

富山ライトレールは、単なる路面電車ではなく、ヨーロッパのLRTにみられる先進的な技術や考え方を多く取り入れた路線で、日本初

の本格的なLRTと評されている。

その特徴は以下のようなものである。

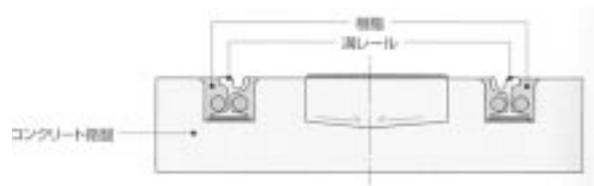
① 全低床車両の導入

7車両に全て低床車両を導入した。全ての車両が低床車両である路線は、日本初である。ホームと車両の床面との段差がほとんどなく、車椅子やベビーカーでも楽に乗り降りできるバリアフリー対応になっている。

② 本格的な制振軌道の施行

道路上に新設した路面電車の軌道1.1kmに関しては、レールとコンクリート路盤を樹脂で固定する「樹脂固定軌道」と、レールと道路路面との溝幅が少ない「溝レール」という新技術を採用した。これにより従来の路面電車にみられる騒音、振動を大幅に抑制するとともに、メンテナンス性、排水性の向上を図った。また、富山駅周辺では、軌道の中心部に芝生を植えた芝生軌道も取り入れた。芝生軌道は、芝生そのものが騒音を吸収する役割があるうえに、緑豊かな景観を作り出している。

樹脂固定による制振軌道



樹脂固定軌道や芝生軌道によって騒音を吸収

富山ライトレールと、富山駅の南にある昔ながらの路面電車



停留所



ステップ

③ 車両・電停も含めたトータルデザインの実施

電停、車両、乗車券に至るまで、路線全体で「快適性・地域性」「情報発信」「先進性」を基本に、統一したイメージでのデザインを実施している。

電停は富山港線の路線特性から海を感じさせるマストをモチーフとしたデザインにしている。また、背面の風防ガラスに、駅周辺の歴史や歳時記などを紹介する個性化壁を配した。

車両外観は、立山の新雪をモチーフに白を基調とし、車両ごとに7色（赤、橙、黄、黄緑、緑、青、紫）のアクセントカラーで塗り分けている。

洗練されたデザインによって、町の風景に華やきを与え、全国から観光客や見学者を呼び寄せることが期待されている。

④ ICカードの導入

利用者の利便性や運行時間の短縮のため、定期に用いることもできるICカードを採用した。車内設置のカードリーダーによって、わずか0.2秒での読みとりが可能になっている。



ICカードと社内設置のカードリーダー

⑤ ホームを挟んで、ライトレールとフィーダーバス（支線バス）が連結する円滑な乗り換えの実現

終点の岩瀬浜駅と、途中の蓮町駅では、ライトレールの時刻にあわせて、駅と周辺住宅地を往復するフィーダーバスが運行している。とくに岩瀬浜駅では、バス停がライトレールと同一ホーム上に設置され、乗り換えが極めてスムーズである。ライトレールの利用圏拡大を目指すもので、運賃は200円、路面電車から乗り換える場合は100円となる。このフィーダーバスは1年間の試行運行となっており、本格運行に向けた課題の整理を進めている。



ライトレールとフィーダーバスは同一ホームで乗り継ぎできる

「公設民営」の考え方で、施設の建設、維持は公共が負担

利用者減と利便性低下の悪循環を繰り返していた、かつての富山港線のジレンマへの対応策として、富山ライトレールでは、思い切って利便性をあげることで、需要を生み出すことを目指している。

例えば、平日の運行本数は往復132本で、JR時代の38本の約3.5倍にも増えている。また、始発を早く終電を遅くし、駅間600mを目安とし4か所の新駅を設置するなど、飛躍的に利便性を向上させている。

運行サービスの向上

運行時間	30～60分	→	15分（ラッシュ時は10分）
始発・終電	5時台・21時台	→	5時台・23時台
駅数	9駅（富山が除く）	→	13電停
車両	普通車両	→	全低床車両

こうした利便性の高い交通システムの収支を支えるため、富山ライトレールは、開業にかかわる施設の整備費がすべて公的な資金（国、県、市）で賄われており、開業後の施設の更新・改良も公的な資金（市）で行うことになっている。ただし、運営に関しては、富山ライトレールが自助努力で経営を行うこととし、公的な資金での赤字補填をしない。

これは、施設については公共が、運営については事業者である富山ライトレールが責任を持つ、公共と事業者が役割分担する「公設民営」の考え方がとられているためである。

これまでの日本の鉄道は、事業者の独立採算制を原則にし、利用者の運賃だけで収支をまかなおうとするため、高運賃と利便性の低下を招いていた。それに対して、公共交通は都市の重要なインフラであり、住民へのサービスであるという観点にたつて、公共が施設に投資することで、低運賃で利便性の高い交通システムにしようとするものである。

公共交通によるコンパクトなまちづくり

こうした富山ライトレールへの積極的な投資は、富山市のまちづくりの中で、公共交通、なかでも鉄道交通の活用が重要視されているためである。

現在の富山市は、世帯あたりの自動車保有台数が1.7台、パーソントリップ調査による自動車の分担率^(注)が72.2%と、自動車の保有と利用において全国有数、自動車交通に強く依存した都市である。一方、DID（人口集中地区）の人口密度は、県庁所在都市のなかで最も低い41.2人/haで、自動車を利用した生活を前提に市街地が薄く広がり、富山市中心部では建築物が駐車場や未利用地に変わっていく低密度な土地利用が進んできた。

自動車利用に特化し、市街地が薄く広がったことで、富山市が抱える問題は、子供やお年寄りなど、自動車を自由に使えない交通弱者にとって、生活しづらい町になっていること、広く薄い市街地のため、道路や上下水道といったライフラインの建設・維持費が嵩み、都市管理の行政コストが割高になっていること、自動車の入りにくい中心市街地が空洞化し都市の魅力が減少していくことなどである。

こうした問題は、今後の少子高齢化でますます深刻になっていくことが予測され、これ以上の市街地の拡散を防ぐため、利便性の高い公共交通を先行的に整備し、駅周辺で歩いて暮らせる生活環境を積極的につくることで、人口や都市機能を中心市街地に呼び戻す「コンパクトなまちづくり」の実現が、富山市の重要課題のひとつとされている。

(注) パーソントリップ調査は、交通のもととなる人（パーソン）の1日の動き（トリップ）を調べ、交通実態を把握するために実施される調査。自動車分担率は、すべての交通手段の中で自動車交通が利用される比率。

ライトレール整備からはじまる路面電車のネットワーク

富山ライトレールは、このコンパクトなまちづくりのための装置であり、リーディングプロジェクトと位置づけられるものである。

現在、富山市が、富山ライトレールに続く、都心部の公共交通ネットワーク形成の施策として計画しているのが、富山駅の南側で運行されている路面電車の環状線化である。環状化によって、中心部の回遊性が高まることが期待されるとともに、将来、富山駅の連続立体交差事業の完成で駅の南北がつながる際には、この環状線となった南側の路面電車と富山ライトレールを富山駅の構内で直通させることを計画している。富山ライトレールは、官公庁、繁華街がある富山市の南側の中心部へとつながり、中心市街地へ市内3方面から乗り入れる、公共交通ネットワークが形成されることとなる。

路面電車のネットワーク化構想



沿線を観光地として整備

富山市は、富山ライトレールの開業に伴って、終点となる岩瀬地区を観光地として整備している。岩瀬地区は、北前船の寄港地として江戸時代から明治中期にかけて栄えた港町で、国指定の重要文化財である旧森家住宅をはじめとした古い町並みが残る。この町並みを再生するため、伝統的の家屋の修復だけでなく、戦後建築物を町並みにあわせて改修する場合や、空き家になっている建築

物を店舗に改築する場合などにも補助金を出すなど、手厚い補助を行っている。ライトレールの開業の1ヶ月前には、中心となる大町通りから、景観を損なう電柱を撤去する、電線の地中化事業を完成させた。

また、岩瀬浜駅に隣接する岩瀬カナル会館を観光拠点として改修し、シーフードレストランや、オープンカフェなどをオープンさせ、岩瀬浜駅とつなぐ歩行者連絡通路を整備した。

こうした富山ライトレールの利用者増に向けた富山市の動きに対して、沿線住民や、企業は、積極的にサポートをする姿勢を示している。2005年には、住民による観光ボランティアガイド「岩瀬案内グループ」が発足。地域の成り立ちや史跡、町家の建物の特徴などを学ぶ勉強会を続け、開通後は会員が東岩瀬駅に常駐し、希望者には無料で地区を案内、解説している。

また、蓮町駅近くの萩浦地区では、ポートラム開業を好機ととらえ、30年ぶりに商店会組織が復活し、「萩浦商店会」が発足した。地域活性化の柱とするため26店が加盟、朝市「萩の市」を開催し、賑わいの創出と、商店街の活性化を目指している。



無電柱化した岩瀬の町並み

厳しい運営収支を補うための様々な営業

富山ライトレールは、当面、J R西日本富山港線の2002年水準、1日平均3,400人の利用を目標としている。富山ライトレールに引き継がれる直前の2005年のJ R西日本富山港線利用実態調査では、1日平均2,226人の利用という数字であったため、実に50%以上の利用者増を図ることが必要となっている。しかも、富山ライトレールの採算ラインは1日平均5,000人で、目標を達成したとしても、年間2~3,000万円の赤字が見込まれている。

もっとも計画当初から、8 km弱の軌道では、運営収支をあわせるのは厳しいと想定されており、黒字経営の駅南側の路面電車と将来、ネットワーク化するまでが課題としている。

そのため、駅のネーミングライツの販売、電停



ベンチの上部にプレート 寄付者の名前や、好きな言葉を入れられる

広告のスポンサー募集、グッズ販売などの積極的な増収策に取り組んでいる。

ネーミングライツの販売は、新設した5駅のうち、富山駅北をのぞく4駅の命名権を1,500万円で購入した。そのうち、2駅の命名権を地元企業の(株)インテック(情報通信業)、(株)大阪屋ショップ(食品スーパー)が買い取り、それぞれ「インテック本社前」、「栗島(大阪屋ショップ前)」と命名された。また、駅のベンチの上には、個人や企業の名前入りでプレートを取り付けられるとし、ベンチ1基につき5万円、合計168基の寄付金を募集した。

各駅には、富山市や駅周辺の地域特性を紹介する「電停個性化スペース」と「広告スペース」を用意し、それぞれ市内18社、市内28社がスポンサーとなった。

また、公式グッズとして、富山ライトレールのチョコQ、ペーパーラフト、マウスパッド等を販売している。子供や全国から訪れる視察団の土産として人気である。

さらに、期間限定(2007年3月31日まで)で、平日の一部時間帯と休日は、通常の半額の運賃100円として、まず富山ライトレールに親しんでもらう集客に努めるなど、実験的な営業を行っている。

今後は、リピーター獲得や、運行を遅らせる現金收受の手間をはぶくため、ICカード販売に力を入れていくという。

開業後の盛況

ゴールデンウィーク開始にあわせた開業初日は、全国の鉄道ファンや、親子連れなどで賑わい、初日は12,750人、2日目が8,150人という、予想を超える利用があった。乗車に1時間待ちといった混雑はゴールデンウィーク中続き、その後も開業ブームや運賃の割引という要因もあって、目標を上回る利用が続いている。開業から5月末までに20万人を突破、1日平均利用者数は、目標の倍の6,073人となっている。

また、富山市では、全国の地方自治体・議会を



チョコQが特に人気があるという富山ライトレール公式グッズ

対象に、日本初のLRTと富山市のコンパクトなまちづくりを紹介する「富山市へ視察においでになりませんか」というキャンペーンを行い、7月末までに、80を超える視察団体と、700人近くが訪れた。公共交通の衰退や、中心市街地の空洞化は、全国地方都市共通の悩みであり、富山市のLRT導入によるまちづくりが成功するかに、注目が集まっている。

インタビュー

富山ライトレール株式会社 経営企画部 部長 大場一成氏



大場一成氏

—富山ライトレールの開業の経緯についてお聞かせください。

富山市は、公共交通を利用して中心部に都市機能を集中させる「コンパクトなまちづくり」を重要課題の1つにしています。幸い、富山市は地方都市としては、恵まれた鉄軌道があります。東西に北陸線、南北には高山線、また北へ富山港線、南と東へ富山地方鉄道と、東西南北への鉄軌道がそろい、市の南側には富山地方鉄道が運営する路面電車も走っています。このような既存ストックを有効に活用して、自動車を使わなくても、誰も

恵まれた鉄軌道



が安心して、快適に暮らせるまちづくりを目指しています。

富山港線の路面電車化というのは、富山港線の廃止ありき、から始まった事業ではありません。富山港線の存続が危ぶまれる状況にあったのは間違いありませんが、廃止路線を引き受けなければといった話ではなく、富山駅の連続立体交差事業を進めるにあたり、回復の見込みがないまま、利用者が少ない富山港線を、北陸本線などと同じように、多額の費用がかかる高架にする必要があるのかと議論したことからはじまっています。

その際に、(1)高架化する、(2)代替バス、(3)路面電車、の3つの選択肢を検討しました。その結果、今後、30年間に生じる、道路混雑の緩和などの社会的便益が、代替バスで0とすると、高架化した場合は115億円、路面電車化した場合は224億円という結果が出ました。また、路面電車化すると、JRのままでは難しい、新駅を作る、運行頻度をあげるといった利便性をあげるための改良が簡単に行えます。投資した金額で生じる、社会的便益の大きさを考えると、路面電車化がもっとも、現実的で効果の高い方策だと判断したのです。

また、富山港線が富山駅を出ることによって生じたメリットがもう1点あります。富山駅付近は、線路に近接した建物が多く、連続立体交差事業は、狭いスペースで工事を進めざるを得ないのですが、富山港線が富山駅を出て、そのスペースがあったことにより、そこに新幹線用地を作り出すために、移転する在来線の仮線をおくことができ、スムーズな工事が可能になりました。

—電車を路面電車化しようという発想が出てくるのはめずらしいと思いますが・・・

富山市は、既存ストックとしてすでに駅の南側に路面電車があり、隣の高岡市の万葉線の存続の経緯などを身近に聞いているため、路面電車という発想が出てきやすい土壌にあったと思います。

そして、同じ路面電車にしてしまえば、将来、駅の南北の路面電車を結べるのではないかという発想へとつながっていきます。なぜ、駅の南側と

結びたいかという、そちらが富山市の中心市街地で、繁華街、ビジネス街、官庁街などがあり、とても便利になるからです。

路面電車化の検討をする際に、富山港線の沿線住民の方に、アンケートを行ったところ、賛成、どちらかという賛成があわせて78%、どちらともいえないが16%、反対が6%と、8割の方が、路面電車化に賛成という圧倒的な支持がありました。駅の南の路面電車は、朝夕は3～5分ごと、日中は10～15分ごとに通っており、富山市民の身近にある乗り物です。あのような便利な乗り物になるらしいというイメージが、路面電車にまったく馴染みのない地域の方々より、浮かびやすいのだと思います。

—富山ライトレールは、日本で初めてのLRTと称されていますが、今までの路面電車とはどのように違うのですか？

LRTは、次世代型の路面電車とも言われ、交通システム全体に最新技術や、新しい考え方を導入して、公共交通のサービスレベルをあげるものです。

日本でも、熊本や広島、岡山など既存の路面電車の路線に、LRTに用いられる低床車両LRVを導入する例はありました。しかし、ステップのある旧型車両もそのまま使われており、その中にノンステップのLRVも数台入れてみましたというだけでは、交通システム全体を近代化するLRTとは言えません。

富山ライトレールでは、7車両ではありますが、全車両が低床車両です。これは日本で初めてのことです。また、町中に軌道の新設するにあたって、騒音と振動を抑えるために、樹脂固定式の軌道にし、その軌道に芝生を植えました。さらに、景観に配慮した洗練されたデザインを採用したほか、路面電車の運行時間にあわせたフィーダーバスに同一ホームで乗り換えできるようにしています。

つまり、富山ライトレールは、車両という点だけでなく、路線全体という線を、周辺のまちづくりと一体になって整備している、トータルな公

共交通システムです。

また、ヨーロッパのLRTでは、市街地やトランジットモールでは、道路上にある併用軌道をゆっくり走り、郊外では、スピードを出して専用軌道の上を走る、路面電車と郊外電車が結びついた例がよくありますが、富山ライトレールも同じく、新しく道路上に併用軌道をひいた1.1kmの間では40km/時間で走り、JR時代の線路を用いた専用軌道に來ると60km/時間で走ります。

このように、ヨーロッパでLRTと呼ばれている事例の考え方を多く取り入れた路線なのです。



JR時代の線路を用いた専用軌道



道路上に新設された併用軌道

—第3セクター、富山ライトレールはどのような運営体制なのでしょう？

スタッフは富山市と富山地方鉄道からの出向者や派遣者が主体になっています。運行業務を行うのは、富山地方鉄道からのスタッフです。

富山ライトレールは、道路上を走っているとこ

ろは軌道法の適用、鉄道区間を走っているところは鉄道事業法の適用と、軌道法と鉄道事業法の両方の免許が必要なのですが、富山地方鉄道は、どちらの事業も行っているため、両方のノウハウがあるのです。

一公設民営の考え方で運営しているとのことですが、内容はこういったものなのでしょうか？

鉄道事業者は、

- (1) 施設を建設・保有して、列車の運行をする、上も下も自分たちで受け持つ第1種鉄道事業者
- (2) 線路などの施設は保有しないけれど、列車を運行する、下は持たずに上を受け持つ、J R貨物のような、第2種鉄道事業者
- (3) 施設だけを建設・保有して、運営は第1種や第2種事業者に任せる、下は受け持つけど上はない、第3種事業者

に分かれますが、富山ライトレールは、第1種鉄道事業者です。

通常の公設民営では、公共が作って所有する施設を民間が運営しますが、そうしてしまうと、第1種鉄道事業者になれないため、富山ライトレールでは、公共からの補助金を用いて、富山ライトレールが施設を作って所有し、それを運営するという形をとっています。純粋な公設民営ではなく、「公設民営的な考え方」で運営していると言えます。安全上のことを考えると、第1種鉄道事業者となり、上も下も責任を持って運営することが望ましいからです。

施設の建設費58億円は、すべて国・県・市からの補助でまかなわれています。建設費約58億円のうち、連続立体交差事業に絡んで富山駅からの富山港線が出ていったことの移転補償的な意味合いがある、連続立体交差事業の負担金約33億円が得られたのは、大きな財源となっています。さらに、国土交通省のL R Tシステム整備費補助7億円、路面電車走行空間改築事業8億円などの補助金があてられ、残る10億円が富山市の単独の補助事業費です。

富山港線の線路をひきついでいるので、今後も修繕、改修といった費用は必要ですが、それについても富山市がまかなうことになっています。

それに対して、運営に関しては公共からの赤字補填はありません。富山ライトレールは年間2〜3,000万円の赤字になるだろうと想定しています。10年後に駅の南側とつながることで、ようやく需要が増え、黒字化すると見込まれています。

黒字になる理由は、富山駅南北がつながることで、駅北側の方々が中心市街地方面へ行きやすくなり、需要が増えることが予想されるからです。富山駅の近くの富山ライトレール沿線地域は、住宅地で人口が多いのですが、富山駅に近く、現在はそれほど富山ライトレールに乗る必要がありません。しかし、将来、富山駅から駅の南側の中心市街地につながれば、その住宅地の方々が富山ライトレールを利用するようになると考えられます。

それまでの10年間は、資本金4億9,800万円の中で、自助努力をしながら南につながるまでをしのいでいくということになります。そして、ただ、赤字に手をこまねいているのではなく、例えば、ICカード乗車券を積極的に販売してリピーターを呼び込む、チョコQやペーパークラフトなどのグッズをとりそろえて販売するなど、赤字幅を少なくしていく企業努力をしていかなければなりません。

一富山港線が開業してからの反響はいかがですか？

地元の新聞社、テレビ局と連携して、開業70日前イベント、7日前イベント、開業前日、開業日のイベントと、富山ライトレール開業の機運の盛り上げをはかってきました。開業後のゴールデンウィーク中は、県内はもとより、全国からいらっしゃるお客様で、たいへんなにぎわいでしたが、その後も、鉄道ファン、公共団体の視察など、多くの皆様が訪れてくださっています。そうした方々の反応は上々で、富山市が全国に誇れる施設、シンボルになる施設となっているのかなと思います。

す。

また、沿線への誘客という点でも、富山市では、近年、終点の岩瀬地区の町並みを修復・整備して観光地とする事業に取り組んでいます。ライトレール開業後は、観光客が飛躍的にのび、たくさんの人でにぎわうようになっています。岩瀬浜には、カナル会館という、物産販売コーナーや、カフェ、レストランがある観光拠点施設がありますが、開業前の去年のゴールデンウィーク中の訪問者は数百人だったのが、今年は1万数千人が来館したという数字が出ています。

また、沿線の街では、ライトレールの開業日を盛り立てようと、子供みこしや、獅子舞などの行事が行われました。沿線の蓮町では、富山ライトレールの開業にあわせて毎月1回、朝市を開くようになり、岩瀬地区では、観光ガイドのボランティアの組織を自主的に作られるなど、地域の方々のライトレール開業をきっかけとした自主的な町おこしが徐々にひろがりつつあります。

こうした沿線の町おこしによってライトレールに乗車する人が増え、町を訪れる人が増えるから町おこしにつながるといって、相乗効果が今後ますます発揮されるよう努めていかなければならないと考えています。

ただ、路面電車化の正式表明から3年、工事着工から1年2ヶ月というハイスピードで整備を進めることに関係者の手が一杯で、こうした地域の方々の自主的な活動と、十分な打ち合わせの機会が持てなかったのは反省点です。どれくらいハイスピードだったかということ、開業1週間前には、終点岩瀬浜の駅前広場は、まだ泥だらけで本当にこれでできあがるのだろうかといった風景だったのですが、開業日には何とか完成してました。無事に開業した今後は、地域の方々との連携を深める機会を持っていきたいと考えています。

—なぜ、そのようなスピードで工事をする必要があったのでしょうか？

富山港線が、富山駅から出ることは、連続立体交差事業とからんでいますので、逆算して2006年

春にはどうしても完成させていなければいけなかったからです。

また、JR富山港線を廃止し、路面電車として再開するまでの間は、代行バスを走らせましたが、道路混雑にまきこまれやすく定時制に問題があるバスでは、従来の富山港線利用者が車利用にシフトしてしまう可能性がありました。いったん車利用にシフトしてしまうと、なかなか利用者が戻ってこない恐れがあるため、なるべく短期間で工事を行い、富山港線を再開させたかったのです。

—今後の事業の方向性についてお聞かせください。

10年後の連続立体交差事業の完成後には、駅の南北の路面電車を一体化する計画が待っています。これについては様々な課題が山積していることから、徐々に関係機関と検討を進めていかなければと考えています。