

新たに路面電車として生まれ変わった 富山ライトレール富山港線(ポートルム)と コンパクトなまちづくり

1. はじめに

本年4月29日にわが国初の本格的LRTとして、富山ライトレール富山港線(愛称:ポートルム)が開業いたしました。関係機関、地元企業、沿線住民などのご協力により、構想発表から約3年という異例の短い期間で、成し得ることができました。これまでの利用客数は、平均で約5,200人/日で、JR富山港線であった昨年10月の利用実態調査時の2,266人と比べ約2.3倍、開業前に目標とした3,400人の約1.5倍と予想をはるかに上回るご利用をいただき、順調な滑り出しとなりました。

視察に訪れる多くの方から実現できた成功のポイントを尋ねられますが、多くの関係者の支援を得られたこと、連続立体交差事業からの負担金など財源的に恵まれたこと、北陸新幹線整備というタイムリミットが背中を後押ししたことなどありますが、一番大きなポイントは、まちづくりの一環として取り組んだことにあるのではないかと思います。

2. コンパクトなまちづくりとLRT

本市は、平坦な地形が広がっているため可住地面積が広く、自動車への依存度や持ち家志向が高いこと、宅地価格が安価なこと等の原因により人口密度の低い、薄く広がった市街地が形成されており、自動車を運転できない高齢者等にとって暮らしにくいまちとなっています。また、市街地の

拡大により、道路や下水道等の維持管理コストや、福祉等の行政コストが嵩み、今後人口が減少することや高齢化によって車が使えず生活に困る人が増えることを考え、「公共交通の活性化とその沿線に様々な機能を集積させるコンパクトなまちづくり」を市政の重要施策に据えました。

連続立体交差事業の事業化を検討する際、JR富山港線をそのまま高架化、廃止してバスでの代替、LRT化の三つの選択に迫られましたが、迷わずLRT化をという道を選びました。そして、運賃収入だけでは公共交通の建設事業費を賄えない地方都市では、公設民営の考え方が必要と判断し、初期コストは、全て公的負担で整備する決断をしました。市民に対しては、将来の生活像として、車がなくても安心して生活できるまちづくりの必要性を訴え、公的負担に対しての理解を得ることができました。単にLRT化による交通の利便性の向上を目的とするのではなく、まちづくりや生活像の実現を目標とし、LRT化はそのための手段であると位置づけたことが、合意形成の大きな成功要因になったと感じています。

この事業には、国庫補助を含め約58億円の公費が投入されましたが、その便益は、単に利用する市民が便利になるということだけではなく、LRT化のインパクトによって、中・長期的に沿線の居住人口が増えるなどコンパクトなまちづくりが進みます。そのことにより、都市の行政管理コスト

富山市長

もり
森
まさ
雅
し
志



が低減し、排気ガスの低減による環境保全や交通事故の低減等による便益は初期コストを大きく上回るものと考えており、更に現実的に沿線の活性化によって固定資産税収が上がることなどにより回収されるものもあると考えています。

3. 事業の効果

構想段階においては、年々、利用者が大幅に減少している路線に大きな設備投資をすることは、交通事業者の常識では考えられないとの声もありました。また、車利用の浸透した地方都市では、いくら公共交通の利便性を図っても利用者は戻ってこないとの心配もありました。利用者の減少とサービスレベルの低下を繰り返す公共交通の負のスパイラルを、思い切った利便性向上で断ち切るという考え方は、以前から提唱されても鉄軌道で本格的に実践された例はなく、大きな社会実験とも言える試みであったと思っています。利用客増という形で、成果の一部が現れてきていますが、開業後の利用者特性としては、平日より休日の方が利用客が多いこと、平日でも定期よりも定期以外の利用客が多いことが特徴となっています。平行していたバス路線の廃止や自動車からの転換等もあるとは思いますが、むしろ日中の日常生活の足として、沿線の高齢者をはじめとする市民の外出の機会が増えたことによって利用客が増えた部分もあるのではないかと考えています。

施設整備においては、軌道区間における制振軌道の設置や全車低床車両を導入し、電停にはスロープ、手摺、上屋を設けるなどバリアフリーに配慮しました。これにより車椅子や乳母車に乗ったままLRTに乗れるようになりました。また、車両、電停、ユニホーム、ICカード、シンボルマークなどをトータルにデザインいたしました。これは、機能的に住みやすい街を目指すだけでなく、まちづくりと連携して富山の新しい生活価値や風景を創造し、さらに、新しいポートラムを富山市民が誇れるものとするを意図したものです。これにより、沿線のステータスと併せ街並みが明るくなり、活性化したものと考えています。

4. おわりに

将来の計画として、北陸新幹線の開業と在来線の高架化に併せ富山港線を南に延伸し、富山地方鉄道が運行する市内電車との接続やこの市内電車の環状化を検討しており、今後一層の活性化を目指しています。

最後に、利用客の減少で廃止の危機もあったJR路線を本格的なLRTに生まれ変わらせるという大きな試みを成し遂げることができましたのも、全国の技術者の多くのご支援の賜物であり、この紙面をお借りして感謝申し上げます。