

## 論 説

## JR 富山港線の LRT 転換と課題（上）

土 居 靖 範

## 目 次

はじめに

## 1. JR 富山港線の歴史と現状

- (1) 富山市の人口等概要
- (2) JR 富山港線の歴史
- (3) JR 富山港線の現行ダイヤと利用状況

## 2. 富山港線の LRT 化の経緯と事業計画

- (1) LRT 化の経緯
- (2) 第 3 セクター・富山ライトレール株式会社の設立
- (3) 富山ライトレール線事業計画の概要

(以上、本号第 43 巻第 6 号掲載)

## 3. 富山ライトレール線の事業計画の評価

- (1) ローカル鉄道再生の「モデル」としての LRT 転換
- (2) 利便性等サービスレベルの飛躍的向上
- (3) 「公設民営」方式の採用 - 地方自治体の今後の支援モデル

## 4. 富山ライトレール線の課題

市民参画のまちづくりを原点に計画・運営両面の再構築が必要

- (1) 市民参画で LRT を核としたまちづくりを
- (2) 第 3 セクターによる LRT 運行を成功させるために、どうすべきか
- (3) 自治体が交通全体のコントローラーになり、運輸連合の結成による  
共通運賃制採用を

(以上、第 44 巻第 2 号に掲載予定)

## は じ め に

西日本旅客鉄道株式会社（以下、JR 西日本と略記する）は、整備新幹線の北陸新幹線開業時に並行する北陸線のほか、富山港線を含む北陸 3 県の 7 支線も一括分離する方針を 2000 年 2 月に表明していたが、同社はその後 2003 年 2 月、富山港線と岡山県の吉備線を路面電車化（LRT 化）する構想を明らかにした。導入を想定している LRT（Light Rail Transit / 新型路面電車）は従来の電車よりも軽量なため、線路補修費などのコスト低減が可能としている。この構想を積極的に受け入れる意向を表明した富山市は JR 西日本と 2003 年 5 月から協議を開始し、沿線の自治会組織からも支持する声が上がってきた。

ところで、ここ近年日本海に面する富山・石川・福井の 3 県の交通動向が注目を集めてきた。石川県金沢市は、観光シーズンおよび平日通勤時のパーク・アンド・ライド実施の定着を見ているし、商店街の中も通る「金沢ふらっとパス」（運賃 100 円のコミュニティバス）の運行路線数を増大し全国の注目を集めてきた。1967（昭和 42）年に市内路面電車が廃止された金沢市では、かつて線路があった道路は車がひしめき合って渋滞で呻吟している。2002 年の県庁移転を機に、LRT 導入が本格検討されていたが、建設費や道路幅などがネックになり実現に至らなかった（石川県と金沢市は現在も研究を続けているといわれている）。

富山県の高岡市・伏木市間を走る路面電車（愛称：万葉線）は、加越能鉄道が経営廃止を 1999 年に申し出て、存続問題に地元は大いに揺れたが、2000 年 12 月富山県と沿線自治体の高岡・新湊両市、そして市民も出資する第 3 セクター・万葉線株式会社での存続が決定し、2001 年 4 月同社が運行をはじめた。富山県が「下」の部分の全面的に負担する、いわゆる「上下分離方式」採用で大いに注目される。積極的に低床式車両（Light Rail Vehicle, LRV と略称）を導入や運賃引き下げを実施するなど、利用者のニーズをくみ取り、打って出る展開は地域に大きな旋風を引き起こした。

この万葉線の存続プロセスが、その後の京福電車福井県内 3 線、近鉄北勢線、JR 富山港線存続のモデルとなった。費用便益分析の手法が確立され、税金投入の理論形成も進み、幅広い連携によって市民運動による鉄道存続の手法が手探りながらも前進を見てきた。全国各地の地方鉄道存続運動がこうした状況に背中を押され、展開され、鉄道の特性評価や役割に対する社会的な認識が次第に高まりつつある状況といえる。

こうした動きが最近高まる一方、他方には LRT の導入を市民運動の展開で実現しようという全国各地での動きが 1998 年頃より高まっている<sup>1)</sup>。COP3（地球温暖化防止・京都会議）開催に前後して地球温暖化などの環境問題に対する認識が次第に国民各層に浸透し出して、都市中心部での交通のありかた、とりわけクルマ使用に対する考えがようやく変わってきたといえる。

このように全国各地の地方鉄道存続運動と路面電車・LRT 導入の市民運動とがリンクし始めるのが 2003 年頃からである。それを象徴する動きが、本稿で取り上げる西日本旅客鉄道株式会社が廃止する意向を打ち出した鉄道路線を、LRT として地元が存続させる方向で動いた JR 富

---

1) 日本の各地で LRT による中心市街地の再生の芽が吹き出そうとしている。日本で新型市電の新設を目指す都市として、提唱している団体やそれぞれのレベルは違いが、小樽市／札幌市／仙台市／宇都宮市／前橋市／さいたま市／東京都中央区／東京都・東多摩地区／横浜市／川崎市／浜松市／静岡市／名古屋市／金沢市／京都市／枚方市／堺市／神戸市／松江市などといった都市があげられる。果たして、どの都市が新型市電の新設を最初に行うか。既存の路面電車事業者の改善の動向とともに、大いに関心が高まっている。

自治体当局が構想を具体化させている先駆例として大阪府堺市が挙げられるが、2014 年をめどに、臨海部と中心部を東西に結ぶ国内初の LRT 新線（約 8 キロ）の建設を計画している。市建築都市局の金田徳蔵副理事は「長年の悲願。既存の鉄道路線と連携して都市交通を円滑化させたい」と極めて意欲的な姿勢である。

山港線である。

わが国の地方部における JR 線および私鉄（第 3 セクター鉄道を含む）の鉄軌道の輸送状況は、ここ 40 年間右肩下がりであり低下してきている。モータリゼーションの一層の進展や沿線人口の減少があるとはいえ、サービスレベルの著しい低下や高運賃が利用者の逸走を引き起こしてきたのである。こうした「赤字ローカル鉄軌道線」問題の解決は、果たして可能か、交通政策研究上大きな課題となっている。

これまでの政府の政策は、バス転換であった。しかしバス転換の行く着く先は、当該地域の「交通空白地域化」であった。バス転換ではなく鉄軌道線としての再生が、21 世紀のひとつと環境にやさしい交通の実現の上で、切に望まれる。それにはサービスレベルの向上と運行コスト削減が最大のポイントであると筆者は考えている。これまでは、もっぱら都市交通再生の主役<sup>2)</sup>と期待されてきた LRT だが、「ローカル鉄道線」再生にも可能かが焦点となる。この方向が打ち出された JR 富山港線の LRT 化の意義は極めて大きいといえる。

すでにわが国にはドイツのカールスルーエ<sup>3)</sup>等で、LRT と鉄道（ドイツ鉄道）が相互の路線に乗り入れて都心部と郊外とを直通し、高い利便性を発揮し、利用者が著しく増加している状況が紹介されている。市街部を走行する LRT が、ドイツ鉄道の線路に乗り入れ郊外部や都市間を走行し、逆にドイツ鉄道の重車両が LRT 路線を使って都市市街地内に乗り込んでいる。JR 富山港線が今後そうした展望のある方向が打ち出されるか否かも大きな焦点といえる。

本稿は JR 西日本が 2006 年 2 月末をもって経営から切り離す JR 富山港線の LRT 化・第 3 セクター化に焦点を当て、経緯と意義、現時点での評価と課題を明らかにするものである。

---

2) 都市再生戦略としての LRT 導入の意義は極めて大きい。わが国でも LRT を、ひとつと環境にやさしい都市交通機関として早急に導入すべきである。LRT の導入を軸とした 21 世紀のまちづくりが切に求められている。今始めないと都市再生は永遠に来ないと考えられる。LRT のもつ機能は多様である。決して単に誰もが利用できる乗り物ではない点を確認することが重要と思われる。水平に動くエレベーター・エスカレーターといった都市の装置、いわば「動く公共施設」と位置づけるべきである。

関心のある方は、土居靖範・近藤宏一・榎田基明共著『LRT が京都を救う』（つむぎ出版、2004 年 12 月刊）を参照してください。

3) カールスルーエはドイツ西南部、ライン河に接する地方中心都市で、人口は約 28 万（周辺市町を加えた都市圏人口は約 58 万人）。カールスルーエでは 1992 年以来、既存の路面軌道区間と近郊のドイツ鉄道や私鉄に LRV（LRT の車両を Light Rail Vehicle といい、その略称）を直接乗り入れて、広大な鉄軌道ネットワーク網を極めて少ないコストで構築したのである。利用者は都市部から郊外部まで乗り換えることなく移動出来るので、乗降客が著しい増加を見たことや、四方八方の郊外の街との交流が高まり、カールスルーエの中心市街地も著しい活性化を見たことでヨーロッパで広がり、いわゆる「カールスルーエ・モデル」として世界に発信した。関心のある方は、今尾恵介著『路面電車』（ちくま新書、2001 年 3 月刊）、西村幸格・服部重敬共著『都市と路面公共交通』（学芸出版社、2002 年 12 月刊）等を参照してください。



写真 1 ドイツのフライブルグの路面電車と LRV(筆者撮影)

## 1. JR 富山港線の歴史と現状

富山港線は、JR 富山駅と富山市北部の岩瀬浜を結ぶ全長 8 キロの単線・電化路線で JR 西日本が地方交通線として運行している（図 1：富山港線の変遷参照）。駅数は 10 駅で、全て富山市内にある。平均駅間距離は 880 メートルで、なかでも大広田 - 東岩瀬間の営業距離は 500 メートルと全国の JR の中で最短の駅間距離となっている。

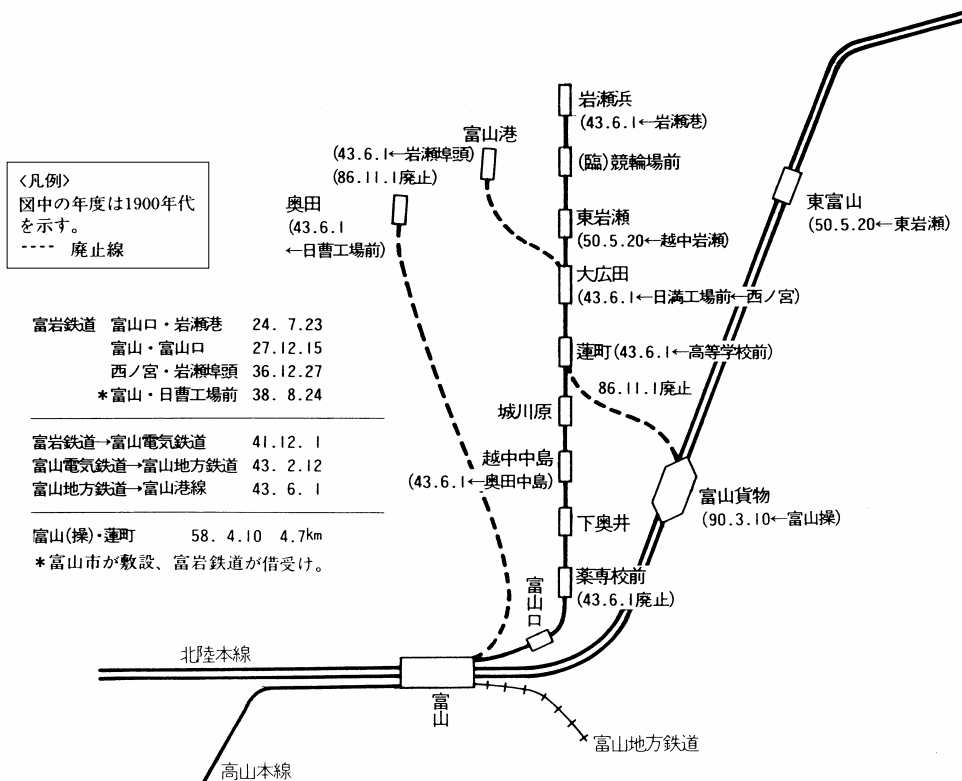
所要時分は 20 分で、表定速度は時速 24km、軌間線路は 1067mm の狭軌、電気方式は 1500V 直流電化である。富山港線は富山駅の北端に位置する 7・8 番線ホームから発車する。北陸本線の交流電化と違い、富山港線は直流電化なので北陸本線・高山線とはっきりホームが分けてある。途中駅のうち行き違いが出来るのは、城川原のみである。有人駅（委託）は蓮町のみである。全線を富山駅にセンターを置く CTC で管理している。東岩瀬と岩瀬浜の間に、競輪開催日のみ 1 部列車が臨時停車する競輪場前臨時乗降場（1987 年 4 月 1 日開業）がある。

直流電化で短い駅間の同線は北陸地方の JR 鉄道の中で異色といえるが、それは歴史をひもとけばおのずと明らかになる。

富山港線は 1924（大正 13）年の開業以来、沿線が工業地帯に変化するのに伴って、富山市北部の重化学工業地帯の発展を支える動脈として機能してきた。もともと私鉄であったが、北陸本線と富山港を結ぶ経済的・軍事的に重要な位置づけから、太平洋戦争中に国有化され現在は JR となっている。

高度経済成長期に入り富山県の工業の中心が新湊市に出来た富山新港（1968 年開港、正式名称「伏木富山港」）に移り、岩瀬地区の地位は次第に低下し貨物線は 1986 年 11 月に廃止された。

図 1 富山港線の変遷



（出所）『全線全駅鉄道の旅・第7巻 北陸・山陰 JR 私鉄 2300 キロ』小学館，1991年5月刊，112ページより。

その後も沿線企業の移転が続き、岩瀬地区の工場群の労働者を溢れんばかりに詰め込んで運んだかつての面影はない。今では沿線に住宅が貼り付き通勤通学の足がメインとなっている。北部地域と中心部を結び市民の日常生活を支える都市内鉄道として、市街地の旅客輸送線へと変貌を余儀なくされたのである。都市圏の拡大で線路の性格が変化していったといえる。

JR 西日本の地方交通線政策が引き金になり、富山港線の乗降客は年々減少しており、JR 発足翌年の 1988 年度の 1 日約 6,500 人が、2001 年度には同 3,800 人にまで減少している。

#### （1）富山市の人口等概要

富山県の県都富山市の現在の人口は 32 万 5700 人で、面積は 208.79km<sup>2</sup>である。地理的には、富山県のほぼ中央に位置し、政治・経済の中心的な役割を担っている。戦後は、新産業都市やテクノポリスの指定を受け日本海側でも屈指の経済立県を達成し、加賀百万石の石川県や新潟県を凌ぐ経済発展を続けてきたが、県の人口は 20 年ほど前に石川県に抜かれ、伸び悩んだま



写真 2 富山駅 7 番ホームの富山港線の列車（筆者撮影）

ま、現在に至っている。

富山市の人口はライバル金沢市・新潟市に大きく水を開けられていく一方である。明治維新頃の富山市は、全国のベスト 10 に入る人口を有していたにも関わらず、100 年経った今では、全国の人口ベスト 50 位にも入らない状態となっている。

富山県はほぼ中間に位置する呉羽山を境にして東側の富山市を中心とした「呉東（ごとう）」と西側の高岡市を中心とした「呉西（ごせい）」とでは生活・文化の点において異なる歴史を持っている。すなわち「万葉線」の由来となった時代から国府が置かれていた高岡と江戸時代の富山藩の中心であった富山の意識の違いは今でも存在しているといわれる。

富山県は 1999 年度に一世帯あたりの自家用車保有台数が 1.64 台と全国平均の 1.07 台を上回り全国トップであり、2000 年の国勢調査では自家用車通勤・通学の割合が 72%と山形県に次いで全国 2 位の“マイカー王国”となっている。これは 2000 年の富山県の道路整備率 69.5%で全国 1 位、道路改良率 73.0%で全国 2 位であり、道路環境が極めて良く整備されていることも影響している。

## （2）JR 富山港線の歴史（表 1 富山港線変遷年表参照）

富山港線は、JR 富山駅から北へ約 8 キロメートル、富山湾に面する岩瀬地域に向かってまっすぐに伸びている。岩瀬地域は、江戸時代末期には日本海側有数の北前船の港町として栄えた<sup>4)</sup>。明治に入ってから日本海交易が盛んに行われていたが、明治後半期になると日本各地

4) JR 富山港線の東岩瀬駅から徒歩 10 分、岩瀬の大町通りにある北前船回船問屋の森家（国指定重要文化財）の  
（次頁に続く）

に鉄道敷設のブームが起こってきた。大正中期，水力発電事業の発展により，富山市北部に化学・金属工業が勃興し，東岩瀬港の開発が進んだ事情もあり，岩瀬の人々が中心となり，富山市と東岩瀬港とを結び貨物を輸送する電気鉄道が計画された。1923（大正 12 年）年に富岩鉄道株式会社が設立され，翌年富山～岩瀬浜（当時は岩瀬港）間が開業した。1928 年には旅客輸送が開始されている。

同線は 1941 年，現在の富山地方鉄道の前身にあたる「富山電気鉄道」<sup>5)</sup> に買収されるが，戦時中の 1943 年 6 月 1 日に富岩線は海陸一貫輸送をめざす軍事的観点から国有化され 600V 直流路線のまま富山港線となり，さらに JR 化を経て現在に至っている。

富山市北部地域の重化学工業地帯の動脈としての役割を長く果たしてきたが，産業構造の変化により 1980 年代には富山港・沿線の工場からの鉄道貨物輸送を廃止し，現在では中心部と市北部とを結ぶ生活路線としての役割を担っている。国鉄の分割・民営化の際，存続問題が浮上したときも，住民が運動を展開し富山港線を守ってきた歴史がある。

富山市の中心市街地 JR 富山駅まで 20 分内の至近距離にあり，沿線住民にとって「富山港線は生活に欠かせない路線」といえる。

---

建物が公開されている。

屋久杉の板戸，能登産黒松のはり，囲炉裏を飾るロシアの琥珀（こはく），土間には小豆島産の巨大な 1 枚岩，日本海交易で活躍した北前船回船問屋森家は，各地の富を集め 3 年の歳月をかけて 1878（明治 11）年に建築された。棟梁は京都の東本願寺を普請した親方呼び寄せ建てられもので，当時のたたずまいを今に残す東岩瀬回船問屋型町屋の一つである。

- 5) 1937（昭和 12）年 7 月の日中戦争を契機に，日本は戦時経済体制に突入した。翌年 3 月には全面的な戦時経済体制を構築するため「国家総動員法」が公布された。3 月 22 日に「陸上交通事業調整法」が帝国議会通过し 8 月施行された。この法律は陸上交通事業の競合の無駄を排除するため 1 地域 1 事業者に統合すべく調整することを狙ったものである。この法律で日本の私鉄，民間バス，公営交通事業は 1941 年から 1945 年にかけて統合，再編成されていった。戦局が熾烈になり，交通調整のための企業統合と戦争目的に集中するための企業体制の再編成とが一体化してすすんでいった。急ぎ調整を要する地域の 1 つとして富山県があげられ，1942 年 9 月の交通事業調整審議会において，「富山電気鉄道」を母体として，国鉄を除く富山県全鉄道・軌道・バス事業の統合一元化が決定された。それに先立つ 1941 年 12 月には富岩鉄道は富山電気鉄道へ一切を譲渡し，同社は解散し富山電気鉄道富岩線となっている。

富山地方では，鉄・軌道で県営，市営，民営の 7 社が入り乱れ，バスに至っては 53 社にものぼっていたが，1943 年に第 1 次統合し統合会社は新商号を「富山地方鉄道」とし，1945 年の第 2 次統合をへて全県の事業者統合を完了した。

表 1 富山港線変遷年表

西暦（元号）. 月 . 日	富山港線関連事項
1891（明治 24）頃	東岩瀬を起点とする馬車鉄道計画（越飛・富山馬車鉄道など）
1897	「富山鉄道」東岩瀬 - 富山間仮免許取得（翌年中断）
1899.3.20	北陸線富山まで開通
1912.4	「岩富電気鉄道」計画（「五大家」+才賀電気商会，9 月中断）
1920（大正 9）.3	富山（桜橋） - 東岩瀬間鉄道敷設免許申請（加藤金次郎ら）
1921.11	起点を富山駅に変更出願
1922.9.2	富山駅 - 東岩瀬東岩瀬間免許交付
1923.3	富岩鉄道株式会社（資本金 100 万円，社長加藤金次郎）設立
1924（大正 13）.7	富岩鉄道，富山口 - 岩瀬港（現在の岩瀬浜）間（7.5 キロ）開業
1927（昭和 2）.12.15	富岩鉄道，富山口 - 富山駅間（0.7 キロ）貨物営業開始
1928.7.11	富岩鉄道富山～岩瀬港間の旅客営業を開始
1928.3	東岩瀬港第一期修築工事竣工（1000 トン級船舶碇泊荷役可能）
1931.4.11	富岩鉄道，岩瀬港 - 西宮埠頭間（北回り）免許
9.18	満州事変勃発
1934.8 .	東岩瀬町，東岩瀬港 - 東岩瀬（現東富山）駅引込線計画を鉄道大臣に申請
10.10	富岩鉄道，西宮（信） - 岩瀬埠頭間（南回り）への変更認可
10.25	高山本線全通
1935.1	東岩瀬港第 2 期修築工事竣工（3000 トン級船舶接岸荷役可能）
12.27	富岩鉄道西ノ宮信号所（現在の大広田）～岩瀬埠頭（のちの富山港）間（1.6 キロ）貨物営業開始
1937.7.7	日中戦争勃発
12.1	富岩鉄道，富山電気鉄道の傘下に入る
1938.1.1	岩瀬港駅 岩瀬浜駅と改称
8.24	富山市営鉄道運河線富山～日曹工場前（のちの奥田）間 1.9 キロ（貨物線，非電化）が開業。富岩鉄道に貸渡・営業開始
1939.4.	東岩瀬港が開港場となる（伏木東岩瀬港） 岩瀬浜（旧岩瀬港）駅，現在地へ移転 東岩瀬港第 3 期修築工事開始
1940.4 .	東岩瀬臨海工業地帯造成事業開始（1944 年中止） （臨海鉄道，運河網の建設及び工場用地の造成） 北陸線富山 - 東岩瀬間への操車場建設計画浮上
8.3	富山市議会，富岩鉄道の国有化と複線化の請願書を議決
8.31	富山電鉄，岩瀬浜 - 滑川間（海岸線）認可申請
9.1	東岩瀬町他 2 町 7 村が富山市へ編入
1941.2.22	鉄道省技師来富，富岩鉄道買収の内交渉開始
12.1	富岩鉄道は富山電気鉄道へ，富山～岩瀬港間，日満工場前（現在の大広田）～岩瀬埠頭間を譲渡，富山電気鉄道富岩線となる。一切を譲渡し，富岩鉄道は解散
12.8	太平洋戦争勃発
1943.1.1	県下交通統合により鉄道各社は合併し富山地方鉄道株式会社が設立
1.16	東岩瀬港が伏木岩瀬港より独立，富山港となる
3.8	富山地鉄，桜橋 - 東岩瀬間軌道敷設特許出願（薬専校以北は富山港線共用）

6.1	富山地方鉄道富岩線 富山～岩瀬浜間、大広田～富山港間、富山～奥田間が国有化で鉄道省に移管され、国鉄富山港線となる
7	富山操車場着工（後中止）
1945.5.24	富山港へ機雷投下（1952.2 掃海作業完了）
8.1	富山大空襲
8.15	敗戦
1947.8	被買収鉄道還元期成同盟会結成、戦時買収線の私下運動開始
1948.11.22	買収鉄道私下問題に関する答申提出（結果は私下不可）
1949.6	日本国有鉄道公社設立
1955.10.1	富山操車場業務開始
1958.4.10	（貨物）富山操車場 蓮町間開通（北陸本線の支線）：蓮町貨物線開業
1967.3.30	直流 1500V 昇圧（従来までは 600V）
1984.2.1	大広田～岩瀬浜間の貨物営業と貨物支線富山～奥田間が廃止
1985.3	城川原派出所廃止（旧型電車置き換え）
1986.11.1	（貨物）富山操車場 蓮町間および（貨物）大広田 富山港間廃止 全線で貨物扱い廃止
1987.4.1	国鉄分割民営化により JR 発足・富山港線は JR 西日本に継承となる
1995.10	JR 西日本の北陸地域鉄道部が発足、富山港線はこの管理下になる
2000.2 .	JR 西日本、北陸新幹線開業時経営分離の「並行在来線に」富山港線他 6 支線を含める方針を表明
2003.2 .	JR 西日本は富山港線と岡山県の吉備線を路面電車化する構想を新聞発表 採算が厳しいローカル線を切り離すため、維持管理費が割安な路面電車への転換を 2 線で検討・地元との協議を始めていることを明らかにした 富山港線の路面電車化計画本格化
2003.5.22	富山市、富山港線を 3 年後までに路面電車化する方針を固める
2003.6.10	富山市議会で市の補正予算案に路面電車化に向けた調査費が盛り込まれる
2003.7.25	富山港線路面電車化検討委員会の第 1 回検討会開催
2003.7.27	富山市議会建設委員会で路面電車化後の富山港線は 3 セク運営が望ましいとの方針が可決
2003.9.30	富山港線路面電車化検討委員会の第 2 回検討会開催
2003.11.27	富山港線路面電車化検討委員会の第 3 回検討会開催
2003.11.29	「富山港線を育てる会」の設立総会が開かれる
2004.1.29	第 3 セクター会社の設立準備会が初めて行なわれる
2004.2.12	富山港線路面電車化検討委員会の第 4 回検討会開催 『富山港線路面電車化に関する検討報告書』最終報告発表
2004.2.20	富山市と JR 西日本が富山港線の鉄道資産実質無償譲渡で合意
2004.3.24	第 3 セクターの会社名が「富山ライトレール」に決定
2004.4.17	「富山ライトレール株式会社」の設立総会開催、4 月 21 日設立
2004.11.9	「富山ライトレール株式会社」は国土交通省大臣から鉄道事業許可・軌道法特許を取得

（出所）2003 年 7 月 21 日開催の「富山港線探訪と路面電車を考えるつどい」での報告者富山近代史研究会草卓氏が作成配布した年表（北陸線・ローカル線の存続と公共交通をよくする富山の会のホームページ掲載）などを参考に作成した

### （3）JR 富山港線の現行ダイヤと利用状況

JR 富山港線の近年の経営状況は厳しく、沿線の人口が 1995 年から 2000 年の 5 年間で約 3% 減少したのに対して、富山港線の利用者数は約 25% も減少を見ている<sup>6)</sup>。これは、沿線には住宅、事業所などがあり潜在的な交通需要は低くないものの、富山港線の利便性の低下やモータリゼーションの進展などにより顧客をクルマに奪われた結果と考えられる。いわば、「利用者の減少」「ダイヤの間引き等サービスの低下」「さらなる利用者の減少」という全国の地方鉄道において見られる典型的な悪循環がここでも起こっている。

開業当時から電車による運行であったが現在は朝夕は 1 時間 1～2 本の運行で、日中はディーゼル気動車の 1 両ワンマン運行になっている。

JR 富山港線への不満・改善点をいくつか紹介したい。まず富山港線路面電車化検討委員会（2003 年 7 月設置）が、2003 年 10 月に沿線住民へアンケート調査を実施した結果によると、富山港線を「利用したことがない」「年 1・2 回しか利用しない」を合わせて、約 7 割の住民がほとんど利用してない状況である。

また、「日中の運行本数が少ない」こと（ほぼ 1 時間に 1 本）や、「終電の時刻が早い」こと（現在は富山発 21 時 23 分）に対する不満が高く、これらを改善することが利用者ニーズに応えるために必要であることが分かった（表 2 参照）。

また地元の市民運動団体の「北陸線・ローカル線の存続と公共交通をよくする富山の会」の資料によると、沿線には県立富山北部高校があり、朝・夕は、通学で利用する人が多く見られ、現在の JR 富山港線について、その利便性の低下を訴える声が沿線の学校関係者より寄せられている。具体的には、学生の帰宅時間にあたる時間帯で減便され（かつての岩瀬浜発 17 時 17 分発の便など）、学生の帰宅に支障をきたしている。とくに、年少、障害等で保護を必要とされる学生については、待ち時間が延びることは深刻な問題であると指摘されている。

ところで JR 富山港線の収支状況は全く不明である。富山港線の年間事業経費や収支データ

---

6) 『鉄道ジャーナル』2000 年 11 月号（NO.409）に鈴木文彦氏執筆の「富山平野のローカル鉄道（後編）」の記事が掲載されている。JR 富山港線の利用実態の記述があるので引用したい（同書 85～86 ページより）。

「富山港線の利用者は 1 日約 2,600 人で、うち 68% にあたる約 1,780 人が定期利用者である。定期客の内訳は通勤が 56% と通学より多く、こうした利用実態から見て富山港線は都市型の線区といえる。通勤利用は下奥井・蓮町の富山化学を代表に港湾部の企業への通勤客で、蓮町は富山北部高校の最寄り駅でもあるため、線内で最も利用の多い駅となっている。

通学では、沿線の高校といえるのは富山北部高校だけであるが、富山市内には富山口に近い高校もあり、沿線からの通学と、北陸本線から乗り換えてくる通学利用が輻輳する。高校生のほか県立豊学校（下奥井）、市立奥田中（富山口）への通学利用がある。定期外は競輪場への利用が目立ち、沿線ではほとんどが高齢者の通院、買い物などで、日中の利用は少ない。

都市型とはいえ、通勤は不況によるパートの削減などによって、通学は少子化によって利用人数は減少傾向にある。」

を提示するよう求めている富山市に対し、JR 西日本は「同線単体のデータはない」ことを理由に公開に応じていない。

表 2 現在の JR 富山港線時刻表 / 2004 年 7 月 28 日現在 / 1 日 20 往復

（平日・富山駅発車時刻）

5 時		55
6 時	14	52
7 時		25
8 時	01	34
9 時		23 53
10 時		
11 時	11	
12 時		59
13 時		
14 時	00	
15 時	02	
16 時	14	38
17 時	19	52
18 時		33
19 時	14	
20 時	11	
21 時		31

（平日・岩瀬浜駅発車時刻）

6 時	17	55
7 時		27
8 時	03	37
9 時		25 54
10 時	19	
11 時		37
12 時		
13 時		25
14 時		27
15 時		27
16 時		40
17 時	22	54
18 時		37
19 時	16	42
20 時		35
21 時		57

（出所）JR 富山港線時刻表より作成。

## 2. 富山港線の LRT 化の経緯と事業計画

### （1）LRT 化の経緯

前述したように、JR 西日本は 2000 年 2 月、整備新幹線の北陸新幹線開業時に並行する北陸線のほか、富山港線を含む北陸 3 県の 7 支線を一括分離する方針を表明していたが、その後 2003 年 2 月、富山港線と岡山県の吉備線を路面電車化し切り離す構想を明らかにした<sup>7)</sup>。導入を想

7) これを報道した『朝日新聞』2003 年 2 月 26 日の記事を要約する。

採算が厳しいローカル線を維持するため、JR 西日本が維持管理費が割安な路面電車への転換を検討していることが明らかになった。近くに路面電車が走っている富山県の富山港線（富山 - 岩瀬浜間、約 8km）や、岡山県の吉備線（岡山 - 総社間、約 20km）などが候補に挙がっており、相互直通運転も視野に入れて地元自治体などと協議を始めている。実現すれば JR 初の路面電車化となるが、経営は分社化する方向。時期は未定だが、地元と合意すれば 1、2 年で実施に移せるという。

同社が検討しているのは、低騒音で床が低く、欧米の都市で普及しつつある LRT で、区間によって現行の線路をそのまま利用したり、市街地ではアスファルトで埋めて路面化したりすることを想定している。通常の鉄道と比べて維持費が約半分に抑えられるほか、運転本数や停車駅を増やして利便性を高めることにより利用客（次頁に続く）

定している LRT は従来の電車よりも軽量なため、線路補修費などのコスト低減が可能としている。

富山市においては 2003 年 5 月に森富山市長が同線の LRT 化受け入れを正式に表明した。また、これに合わせて住民説明会を開始し、6 月市議会に軌道敷設のための調査費用 3,500 万円の補正予算案を提出した。

富山市と JR 西日本とは 2003 年 5 月から協議を開始し、沿線の自治会組織からも支持する声が上がってきた。なお JR 富山港線の「切り捨て」に関する JR 西日本サイドの見解は新聞発表以外には全くない。また岡山県の吉備線に関しては、岡山電気軌道と相互乗り入れの検討等協議されているが、現時点で公にされたものはない。この線は収益性が高いので、JR 富山港線の様に切り捨てず、JR 西日本の「分社」で運営することになるのではないかという非公式見解がある。

住民、市民が LRT 化に賛成した背景はいくつか考えられる。富山においては、富山地方鉄道株式会社の、いわゆる地鉄市内軌道線が富山駅南口から市内に路面電車網を展開しており、路面電車の存在はマイカー王国富山県にも関わらず、市民に抵抗なく受け入れる素地があった。

富山港線路面電車化検討委員会（2003 年 7 月設置、座長：橋本昌史・帝京平成大学教授）が実施した沿線住民へのアンケート調査でも、富山港線の路面電車化については関心が高く、富山港線の路面電車化の計画に対しては、「賛成」と「どちらかといえば賛成」を合わせて約 8 割が賛意を示しており、富山港線の路面電車化に対する沿線住民の期待の大きさが窺える。

富山駅周辺は、新幹線富山駅整備に併せ、北陸本線等の高架化（連続立体交差事業）や駅周辺のまちづくり計画が進行しており、これらの計画に関連して、富山港線の高架化もしくは路面電車化または路線の廃止かの決断をしなければならない状況にあったが、北陸新幹線開業に伴う JR 富山駅の高架化では JR 富山港線が北部に張り出しホームを設置することは、既に北部周辺の線路建設余地を売り払いホテルやマンションが立地した現状では高架、あるいは 2 階建高架化が難しい状況となっていたこともある。

かくして JR 西日本の意向に対して、富山港線の路面電車化計画を積極的に受け入れたいという富山市の方向が示され、協議は本格化する。2003 年 5 月には富山市、富山港線を 3 年後までに路面電車化する方針を固め、6 月開催の富山市議会で市の補正予算案に路面電車化に向けた調査費支出が可決された。

富山市に設置された富山港線路面電車化検討委員会の第 1 回検討会が 2003 年 7 月 25 日に開催され、富山港線は 高架化するか、路面電車化するか、廃止してバス転換するかの検討が行われたが、富山港線を路面電車化することが富山市のまちづくり計画との整合性で望まし

いとし、また路面電車化の運営は第 3 セクターが望ましい<sup>8)</sup> との見解が採択された。

それを受け 2003 年 7 月 27 日開催の富山市議会建設委員会で、路面電車化後の富山港線の運営について報告された。

このときに明らかにされた事業内容はおおよそ次のようである。

## 1 コンセプト

- ( ) 利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。
- ( ) あらゆる市民層にやさしい交通機関とする。
- ( ) 富山市の顔にふさわしい交通を実現する。
- ( ) 公共交通サービスを安定的に提供できる運営体制とする。

## 2 施策

平成 18 年度（2006 年度）を目途に富山港線を次のとおり路面電車化し、将来的に既存の市内路面電車と接続する。

### ( ) 新駅の設定

600mおきに設置することとする。 3 カ所の駅増設

### ( ) 運行間隔

15 分程度の間隔で運行する計画を基本とする。ピーク時は 10 分間隔で。

### ( ) 使用する車両

全車両を利便性の高い超低床式車両とする。

### ( ) 経営形態

第 3 セクターとする。平成 16 年度（2004 年度）に新会社を設立する予定

---

8) 富山港線路面電車化検討委員会の『富山港線路面電車化に関する検討報告書』（2004 年 2 月刊）では、この経営形態について、公営企業、民間企業、第 3 セクターの 3 形態を比較した上で、第 3 セクターが最もふさわしいと打ち出している。

「(1) 公営企業は公費の投入により安定的なサービスが提供できる反面、事業経営の柔軟性や効率性に欠ける。

また、一般に公営企業では人件費単価が高く、地方の県庁所在地の路面電車事業者と比較すると、公営事業者では民営事業者の 4 割近く高い人件費水準（一人当たり）となっている（平成 13 年度実績）。

(2) 民営企業は、効率経営が実現できる反面、公的支援が得られにくい。

(3) 第 3 セクターは、民間の効率経営と公的支援の充実との両立ができ、かつ地域の公共交通としての位置づけが明確にされる反面、経営責任の不明確さによる経営の行き詰まりの危険性が指摘されている。

また、全国の類似事例においては、万葉線（富山県）、えちぜん鉄道（福井県）、整備新幹線の並行在来線（長野県、岩手県、青森県）のように、少ない輸送人員をまかない、かつ地域の鉄道として公的関与を受けて存続している地方の鉄軌道の経営主体としては第 3 セクターが選択されているケースが多い。

これらの比較を踏まえ、かつ地方公共団体の行財政改革の動向、民間企業の事業参画意向、富山港線路面電車化実現のためには多額の公共投資が必要なこと等を考慮し、収支予測や組織づくりにおいて厳格な計画を作成するという条件であれば、第 3 セクターによって、市民の協力と理解を得ながら公共交通を維持することが最もふさわしい経営形態であると考える。」（同報告書の 9 ページより引用）。

## （2）第 3 セクター・富山ライトレール株式会社の設立

おおよそ半年間の準備期間を経て、2004 年 4 月 17 日に第 3 セクター「富山ライトレール株式会社」の設立総会が開催された。総会で設立が決定された会社の概要は下記の通りである。

新会社の資本金は 4 億 9800 万円で、富山市が 33.1%、富山県が 16.1%を出資、残りは商工会議所と地元有力企業 14 社が出資した。社長には森富山市長が就任し、2006 年 4 月の開業を目指している。

発起人の 8 者は、インテック、富山市、富山商工会議所、富山第一銀行、富山地方鉄道、日本海ガス、北陸銀行、北陸電力である。発起人 8 者で 7260 株（一株 5 万円）、残りは沿線企業など縁故募集で 2700 株の割り当てとする。取締役 15 人、監査役 3 人以内とし、当面の本社は牛島町の旧富山駅北区画整理事務所 2 階に置く。

総会では、発起人総代を務めた森富山市長が「路面電車化によって市民の足を確保するとともに、地域活性化への大動脈としたい」と挨拶した。来賓の塚原県生活環境部長、仲外喜雄県議会副議長、岡村耕造市議会建設委員長のほか、八嶋健三富山商工会議所会頭、中尾哲雄インテック社長、島北日本新聞社総務局長ら出資 17 者の代表が出席した。

事業内容や役員体制など新会社の定款が承認された。地域活性化や高齢化社会などに対応した新しいまちづくりに向け、全国初となる JR 線の路面電車化事業が本格始動することになった。

なお 4 月 27 日には富山県が、富山ライトレール株式会社に出資した 8000 万円のほかに基金として 7000 万円を積み立て、計 1 億 5000 万円を支出することになった。

## （3）富山ライトレール線事業計画の概要

奥田中学校前～岩瀬浜間 6.5km は西日本旅客鉄道富山港線の線路をそのまま流用し（鉄道事業法適用）、富山駅北 - 奥田中学校前間約 1.1km を一般道路に軌道として新たに建設（軌道法適用）することで路面電車化するのである（図 2 富山ライトレール線の路線図参照）。富山ライトレール線事業計画を地元の『北日本新聞』の記事により紹介したい。

JR 富山港線（富山 - 岩瀬浜間 8.0km）を引き継いで路面電車化する第 3 セクター・富山ライトレール株式会社と富山市は、総事業費を 58 億円、開業時期を 2006 年 4 月とする事業計画をまとめた。

事業費は、新設する軌道区間（富山駅北口 - 奥田中学校踏切間）建設費を 15 億 5000 万円、現在 JR として営業中の鉄道区間（奥田中学校踏切 - 岩瀬浜駅）の改良費を 24 億円、車両新造費や IC カード導入や保安設備などの費用を 18 億 5000 万円と算出して合計を 58 億円とし、富山市の街路事業費（8 億円）や北陸本線連続立体交差化事業における補償費（33 億円）、JR（10 億円）および市の補助金を財源とする。なお国土交通省から新ガイドラインの鉄道事業補助として 2005 年度 4 億円が決定している。

**富山湾**

岩瀬カナル会館

森家（国指定重要文化財）

岩瀬スポーツ公園

富山運河環水公園

富山港線

富山地鉄市内軌道

南富山

凡例

- 専用軌道（既設）
- 併用軌道（新設）
- 廃止区間
- 地鉄市内軌道
- 既存駅
- 新駅

\* 奥田中学校前踏切

(出所) 富山港線路面電車化支援実行委員会のリーフレットを一部修正

なお、これによって現在の JR 富山港線の富山 - 奥田中学校踏切間は廃止となる。

運行計画は朝のラッシュ時 10 分間隔 / 日中 15 分間隔 / 夜間 30 分間隔、最高速度は軌道区間を 40km/h、鉄道区間を 60km/h とし、犬島新町・千代田町・奥田中学校前・牛島新町に駅を新設し合計 13 駅となる。

車両基地と司令所は城川原に置き、奥田中学校前に変電所を新設する。なお車両は新潟トランス製製の 2 連節低床車 (LRV) を 7 編成導入すると決定している。

それ以降の最近までの JR 富山港線、富山ライトレール株式会社（以下、TLR と略記することもある）等にかかわる 2004 年の動きを、地元新聞の報道記事をもとに日付順に記すると次のようになる。

- 5 1 : TLR、牛島町の事務所で業務本格化、新本社や車庫、運転区は城川原駅構内に設置
- 5 4 : TLR 沿線整備や中心市街地再開発関連で富山市が国に「まちづくり交付金」申請
- 5 11 : 富山市の森市長を団長とする欧州 LRT 視察実施
- 18 : フランスのストラスブール、ドイツの「環境首都」フライブルグ、ウィーン、パリを訪問
- 5 27 : 森市長と国交省北陸地方整備局の大盛哲夫局長が会談、局長が路面電車化の全面支援を表明
- 6 1 : JR 西日本、路面電車化に 10 億円追加支援、総額 13 億 9000 万に
 

JR 西日本は路面電車化を計画中の富山港線を、実質的に約 10 億円の寄付とともに富山市に譲り渡すことで同市と合意したことが発表された。同線は赤字路線であり、同市は路面電車化後の安定経営のために同社に寄付を要請、同社は富山市の町づくりに協力するとの名目で応じることにしたものである。形としては同社が今後 2 年間に約 13 億 9000 万円を同市に寄付、同市が JR 西日本に約 3 億 9000 万円を払って富山港線を譲り受ける。
- 6 3 : 富山駅周辺整備計画、「南北自由通路西側で TLR 線と富山地铁市内軌道を結び停留所設置」をめざす
- 6 4 : 富山市建設委員会、「LRT 車両デザインは今秋決定」したい
- 6 11 : 富山市と富山ライトレール、4 カ所に新駅を設置する方針固める
- 6 15 : すでに廃線になっている市内軌道西部線（丸の内 - 西町）等の復活を検討
 

富山港線路面電車化・バス網再編と共に富山市交通マスタープランに盛り込む事を市議会で森市長が答弁。長期的構想には北陸新幹線開業後の並行在来線や高山本線への路面電車乗り入れ、料金体系統一を指摘した。
- 6 18 : TLR 沿線整備や中心市街地再開発関連で富山市が申請した「まちづくり交付金」

が国交省で採択される（TLR 関係では蓮町・岩瀬浜にバスターミナル整備など）

- 6 20 : JR 富山港線の路面電車化に向け、富山港線を育てる会、富山ライトレール、富山市の三者が支援実行委員会を発足させた。市民や事業所に市の事業助成基金への寄付を呼び掛け、市民参加による地域公共交通体系づくりにつなげる。寄付金は一口 1 万円からで、何口でも受け付ける。

路面電車化では、市が路線や駅舎整備、車両更新などの施設関連費用を負担する「公設民営」方式を採用するため、市は富山港線路面電車事業助成基金を設けている。

基金は 5 億 5000 万円以上が当面の目標。市は JR 西日本からの協力金の一部を振り向ける予定だが、幅広い市民や事業所からの寄付金を基金に積み立てることで、住民のマイレール意識を高め、将来的な利用促進にもつなげる意向である。

- 7 19 : 富山市と富山ライトレール、IC カード導入の方針を固める  
 7 23 : 市議会建設委員会で、路面電車化に伴う総費用が安全対策強化と IC カード導入で 58 億円になることが報告される  
 7 24 : 7 編成導入する LRV は新潟トランス（東京都）製とする方針を固める  
 7 25 : 国土交通省が LRT 導入を自治体に促す目的で 2005 年度予算概算要求に「LRT 整備費補助」として 50 億円を盛り込む方針を固める

LRT は都市交通のバリアフリー化、低公害・省資源、渋滞解消など多様な効果が見込めるところから、国交省はこれまでの車両購入補助に加え、低床ホームやレール路盤の整備、IC カード、運行情報提供などの導入を新たに補助対象とすることを決め、来年度 2005 年度予算の概算要求に施設整備費の 3 分の 1 補助などを盛り込んだ。同省では富山ライトレールのケースを LRT 整備事業の目玉にした考えといわれる。

- 8 25 : 富山県、9 月補正予算案に支援金 5000 万円計上、県の支援総額 1 億 5 千万になる  
 8 26 : 国交省、路面電車化の新軌道整備と岩瀬浜駅改良の補助を盛り込む政府予算概算要求を発表（岩瀬浜駅は周辺地域を結ぶフィーダーバスとの交通結節機能強化のためバス停留所と一体化）  
 8 27 : TLR は国に鉄道事業許可と軌道事業特許を申請  
 11 9 : 国土交通省は JR 西日本の富山港線（富山 - 岩瀬浜間）を引き継ぎ、路面電車化を進めている富山市の第三セクター・富山ライトレールに対し、鉄道事業の許可（奥田中学校前 - 岩瀬浜間、6.5km）と軌道事業特許（富山駅北 - 奥田中学校前間、約 1.1km）の認可を行った。

（「下」は、第 44 巻第 2 号に掲載予定）