



# 日本初のLRT、富山ライトレール 順調なスタート



●北陸新幹線は2014年の完成を目指して長野～金沢間で建設工事が進められています。新幹線の富山駅は、現在の駅につくられることになったのですが、問題になったのが土地でした。そこで富山港線の土地を転用する方針が打ち出されたのです。

●富山港線は元々、港と街を結ぶ私鉄として開業しましたが、その後、貨物列車は廃止され、JR時代には1時間1本、ワンマン気動車が走るひなびたローカル線でした。利用者数も毎年減少し昨年10月の時点で1日の利用者数が休日1000人、平日2000人ほど、旧国鉄のローカル線廃止基準（輸送密度4000人/km/日）も大幅に割り込んでいました。

●北陸新幹線は国家プロジェクトで地元の悲願でもあることから、完成予定も繰り上がっている状況。新幹線用地を捻出するために、富山港線の廃止・バス転換も懸念されました。

●そこで富山市役所が中心となり、

沿線企業も出資し、富山港線を引き受ける第3セクター「富山ライトレール」が発足したのです。JRから土地と線路を寄付金付きで譲渡され、国からの新幹線工事に伴う補償、住民からの寄付を元にLRT化が進められることになったのです。

●2月末でJRの運行を取りやめ、2ヶ月掛けてLRT化の工事・試運転が行われ、4月29日、無事開業しました。全ての車両がMOMOと同じ超低床路面電車。街の中では道路、郊外ではいままでの線路を走ります。駅も増やされ、およそ1kmごとに駅があります。15分間隔で運行します。

●運行では、富山県内で路面電車・鉄道・バスを大規模に運行する富山地方鉄道の全面協力を得て、運転士や整備担当は経験者が行っています。また、平行する路線バスの運行を取りやめ、電停ですぐに乗り継げるフィーダーバスの運行を始発5時から終電23時まで行っています。

●工事中の代行バスでは1日の利用者が1000人程度でしたが、6月1日（平日の木曜日）だけで何と6000人の利用者数を記録しています。平均するとおよそ1日5700人の利用者があるとのこと。ちなみに当初見込んでいた利用者数は3400人。しかし、採算に乗せるためには1日4000人の利用者が必要でした。富山ライトレールの心の乗り入れまでは、採算が取れないと考えていました。それが覆る状況になったのです。

●富山市では”富山ライトレール”と従来の路面電車（富山地鉄市内線）の直通運転に合わせて、都心の路面電車環状化を行う方向で計画を進めています。元々、積雪地帯であることから都市が広がると、除雪費用だけで財政負担が耐えられなくなることから、新幹線開業に伴う都市計画では、コンパクトシティを徹底して目指す方向で進めています。

## できるバス・消えるバス

- 路面電車 <MOMO運休中>  
6/19～7/22の間、重要部検査のため運休しています
- 旧2号線 <ダイヤ改正（岡電・両備・下電）>  
6/17より操車場跡地広場（北長瀬駅前）にて「木下大サーカス」が開催により、北長瀬駅乗り入れ便を増便

## 5月の路線バスに関する変更の状況

- 高速バス <停留所追加>  
岡山～東京線（両備 ルブラン）「川崎医大前、瀬戸大橋温泉、岡山大学筋、金川、福渡」、岡山～高知線（両備・下電など 龍馬エクスプレス）「津高」で停留所を追加
- 中鉄バス <岡山空港リムジン>  
7/1より「リサーチパーク入口」には止まりません（代わりに「大岩口」停車便ができます）