

富山市、富山地方鉄道株式会社、富山ライトレール株式会社

共同記者会見（令和元年 10 月 1 日）

■路面電車南北接続の開業日並びに開業後の運行形態や運賃等について

市長

今日 10 月 1 日ですので、今年度もいよいよ半分過ぎたということになります。後半の半年間、しっかり仕事をしていかなくてはならないと今朝から強く思っております。

令和 2 年の 3 月までに路面電車の南北接続の工事を遅滞することなくしっかり終わらせて開業を予定していますので、この半年は大変重要な時期、期間であると思っております。

とりわけ市が役割を担っている（軌道を）接続する工事につきましては、軌道路盤や架線柱などの設置を終え、現在はレールを敷設する工程に入っております。（工事は）概ね順調に進んでおります。現場へ行っていただくと、完成後の姿がイメージできるような状況にもなっております。

この後、電気設備や信号設備などの重要な工事が残っておりますので、引き続き完成まで気を緩めることなく進めてまいりたいと考えております。

一方、工事と並行し、富山地方鉄道株式会社、富山ライトレール株式会社、富山市の三者で進めてまいりました、富山地方鉄道株式会社と富山ライトレール株式会社の合併に係る国の認可、並びに会社合併に伴い富山港線区間の運行事業者が富山ライトレール株式会社から富山地方鉄道株式会社に代わるという、事業計画の変更に係る国の認定につきまして、去る 8 月 19 日に国に申請しておりましたが、昨日 9 月 30 日付で認可および認定を受けることができました。これにより、事務手続きの面におきましても、南北接続の実現に大きく近づいたことになり、非常にうれしく思っております。

平成 15 年に、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりという基本的なビジョンを定めて、そして富山ライトレールの運行、(市内電車)環状線の運行、そして南北接続という最終の目標を掲げながら順番に進めてきましたが、いよいよ大きなこの最後の一步が指呼しこの間に近づいてきたという考えで非常にうれしく思っております。

これもひとえに大変ご尽力をいただきました富山地方鉄道株式会社そして富山ライトレール株式会社、並びにさまざまな点で指導をいただきました国をはじめ関係機関の方々に、心から感謝を申し上げたいと思います。

今後、運行事業者の富山地方鉄道株式会社におかれましては、南北接続後の運行形態や運賃の具体的内容について、引き続き国へ認可を申請される予定と伺っております。

運行形態や運賃などの路面電車サービスにつきましては、例えば、居住地の選択や高校の進路選択など、市民の日常生活に大きな影響を及ぼすことが想定されますことから、できる限り早い時期に公表することが望ましいと考え、本日は、南北接続の開業日以降に富山地方鉄道株式会社で実施予定の運行計画と運賃について、これはあくまでも予定ですが、南北接続の開業日と合わせてお知らせすることとしました。

本日は、開業後の運行事業者である富山地方鉄道株式会社の辻川社長と、これまで富山港線の運行を担ってまいりました富山ライトレール株式会社の栗島社長にお越しいただき、三者共同で発表する機会を設けさせていただきました。

のちほど、辻川社長には南北接続後の運行形態や運賃について、栗島社長には南北接続に向けた取り組みについてご説明いただきますが、最初に私の方から、南北接続の開業日についてご説明いたします。

路面電車南北接続の開業日につきましては、富山地方鉄道をはじめとする関係機関との協議の結果、令和 2 年 3 月 21 日(土)と決定いたしました。3 月 21 日の始発より、南北直通運転を含めた新しいダイヤでの運行が開始されます。

なお、開業前日の3月20日（金）には、路面電車南北接続開通式と南北自由通路完成式を行うとともに、開業当日には、オーバード・ホールでの開業記念式典のほか、富山駅周辺や岩瀬、五福、南富山方面などで、それぞれ記念イベントを実施することとしており、詳細については、別途改めて発表させていただきます。

## ■路面電車南北接続後の運行形態等について

辻川社長

富山地方鉄道株式会社の辻川でございます。

当社からは、南北接続後の路面電車の運行に関する事項をご説明いたします。

先ほどの市長のご説明と一部繰り返しとなりますが、8月19日付けで、軌道法および鉄道事業法に基づく「合併認可申請」を当社と富山ライトレールで、活性化再生法に基づく「軌道運送高度化実施計画の変更認定申請」を、富山市を含めました三者にて国土交通省に提出したところ、昨日9月30日に認可を受けたところです。

南北接続に向けましては、電車の運行を当社で一元化して行うこととなるため、本年3月から運転士の習熟運転を開始しており、富山ライトレールと相互に運転士を送り込みながら、開業までに必要となる運転士の訓練を終える予定であります。

また、富山港線へ乗り入れることとなります「セントラム」「サントラム」車両の改造、変電設備、旅客案内放送装置の改修工事を実施しており、年内の完成を目途に進めているところです。

今後、運行計画については届出を、運賃については認可申請を、それぞれ国土交通省に行っていく予定ですが、本日はその計画の一端についてご説明をさせていただきます。

なお、現時点で正式に決定されたものではありませんので、あくまで予定という前提でご了承ください。

最初に、南北接続開業後の運行形態についてご説明いたします。

直通運転の系統は、岩瀬浜と環状線、南富山駅前、大学前の3方面との直通運転を行います。

南北接続の効果を十分に発揮するため、富山港線区間の電車は始発から終電まで全ての電車が南側の富山軌道線と直通運転をします。

朝のラッシュ時には、通勤・通学利用に対応するため、10分間隔の富山港線区間の電車が、南富山方面と大学前方面に交互に直通運転します。従って、南富山方面には20分に1本、大学前方面には20分に1本の間隔で直通運転を行うこととなります。

昼間帯には、中心市街地へのアクセス向上を図るため、15分間隔の富山港線区間の電車が、環状線方面に30分に1本、南富山方面に60分に1本、大学前方面に60分に1本の間隔で直通運転を行う予定です。

環状線につきましては、岩瀬浜から環状線間の直通運転は30分間隔、純粋な環状線運行は30分間隔の運行となり、合わせて現行の15分間隔のダイヤを維持する予定です。

直通運転を含めた主な停留場からの始発、終電につきましては、現時点の予定ですが、お手元の資料に平日の時刻を方面別に記載させていただきましたので、ご覧ください。

また、ラッシュ時の車内混雑の緩和を図り、快適なサービスを提供するため、富山港線区間における輸送力強化を目的とした増発運転を予定しております。

朝のラッシュ時間帯には、城川原を始発として、グランドプラザ行の環状線と、南富山駅前行の電車の2本を増発する計画です。

夕方富山駅から岩瀬浜との間でそれぞれ1往復を増発し、富山駅で17時30分から18時30分の間で富山港線区間の現在の15分ヘッドから10分ヘッドにしたいと思っております。

また、当社線内につきましては、現在の運行の一部が直通運転に置き換わることとなります。

これにより、南富山駅前～富山駅の間は現行通り5分毎の運行ですが、南富山駅前から大学前を通しで運行する系統は、朝のラッシュ帯で現在の

1時間12本が9本に、昼間帯では1時間6本が5本になりますが、富山駅～大学前間は現行通り朝のラッシュ帯で5分毎、昼間帯で10分毎となる予定です。

電車の乗継サービスにつきましては、従来とおり、「丸の内」と「中町」での乗継を継続します。

「丸の内」では現在の「大学前方面と環状線の乗継」に加えて新たに、「大学前方面と岩瀬浜方面との乗継」が、「中町」では現在の「環状線方面から南富山駅前方面への乗継」に加えて新たに「環状線方面から岩瀬浜方面への乗継」「岩瀬浜方面から環状線を経由して南富山方面への乗継」もできるようになります。

南北接続後の具体的なダイヤにつきましては、北陸新幹線の来年度のダイヤ改正などを踏まえて、土曜、休日分を含めて1月下旬頃の発表を予定しているところです。

次に、南北接続後の運賃体系についてご説明いたします。

先ほど申しましたとおり、運賃につきましては、今後、国に認可申請を行う予定であります。現在計画している主な運賃についてご説明いたします。

まず、現金とICカード運賃につきましては、より多くの方に手軽にご利用をいただきたいという思いから、10月1日、本日から適用する消費税改定後の運賃を据え置きする予定としております。

現金の大人の方は210円で据え置きとなります。ICカードの大人は現金支払いの15%割引として180円で、これも据え置きとなります。

定期運賃につきましては、開業後に統合し、1枚で全線を利用できるようにします。現在の両社の定期運賃には差があることから、新運賃は富山ライトレール利用者に対しては値上がり幅を極力抑えるとともに、富山地方鉄道利用者に対しては引き下げる設定としております。特に、通学定期については、激変緩和措置として富山ライトレール利用者の値上がり幅を極力抑えるよう配慮したいと思っております。

通勤定期 1 カ月では、現在の当社運賃が 8,280 円、富山ライトレールの運賃が 7,440 円のところ、7,950 円として、当社では 330 円の値下げ、富山ライトレールは 510 円の値上げとなります。

通学定期 1 カ月では、現在の当社運賃が 7,130 円、富山ライトレールの運賃が 5,550 円のところ、6,060 円として、当社では 1,070 円の値下げ、富山ライトレールは 510 円の値上げとなります。

3 カ月、6 カ月、年間の各定期につきましても、お手元の表の方に記載しておりますのでご覧いただければと思っております。

最後に、IC カードシステムの統合についてご説明いたします。

このたびの会社合併並びに南北接続に合わせまして、当社の IC カード「えこまいか」システムと富山ライトレールの「パスカ」システムの統合を進めております。南北接続開業までに各種テストを行い、南北接続開業日に統合する予定としております。

IC カードシステムの統合によるお客様のご乗車への影響は無く、現在の「えこまいか」「パスカ」とも引き続きご利用いただけますが、定期券につきましても、更新の際に、順次「えこまいか」カードに切り替わっていく予定です。南北接続開業までにお買い求めいただいた定期券も、期間満了までそのままご利用いただけるということになります。

なお、多くの方にご利用いただいている富山市発行の「おでかけ定期券」につきましても、そのままご利用いただけます。

当社といたしましては、南北接続の効果が最大限に発揮されるよう、可能な限り多くの電車を直通運行することにいたしました。さらには、運賃につきましても、現金や IC カード支払いは据置きにしたことに加え、定期運賃も極力安価となるよう精一杯努力をさせていただいた次第です。

今回の南北接続により路面電車の利便性は格段に向上いたしますので、ダイヤ・運賃の設定と合わせて、より多くのお客様にご利用いただけるよう、期待をしております。

また、私共も、市民の皆様の期待にお応えできるよう、一層の安全輸送とサービス向上に取り組んでまいりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

## ■南北接続に向けた準備等について

栗島社長

富山ライトレール株式会社の栗島でございます。

先ほど、こちらに来る途中、富山駅での軌道工事現場の様子を見てまいりました。適当な長さにあらかじめ切断されたレールを、直線のものや曲線のもの、そして交差したものなどがありますが、それらをコンクリートの溝の中に納めて、溶接してつなぎ、レールを固定するための樹脂をそのあと溝に流し込むという作業が行われておりました。そういった光景を拝見しまして、いよいよ線路がつながっていくのだなという気持ちになりました。

さて、2006年4月29日の開業以来、早いもので13年と5カ月が経ちました。皆様方には弊社の運営につきまして、格別のご支援・ご協力をいただいておりますことに厚く御礼申し上げます。

弊社のポートラムの1年間の輸送人員はJR富山港線時代の約113万人から1.7倍と大幅に増加して190万人台を推移しておりました。そして2015年3月に北陸新幹線が開業してからは、概ね200万人強を維持しております。特に、海外からの観光客が増加するとともに、通勤・通学定期の利用が近年毎年増加し、高齢者の利用も堅調でありまして、安定的な利用者の定着をうれしく思っております。

路面電車の南北接続後の運行につきましては、今ほどご説明がありました通り、利用者の利便性向上や運賃の全線均一料金などを実現するため、運行事業者の一元化を図り、会社合併を行うこととしておりまして、合併の期日は来年の令和2年2月22日です。

その結果として、富山ライトレール株式会社は消滅し、富山地方鉄道株式会社に組織が一元化されます。そして、岩瀬浜から富山駅、丸の内を經由して中心商店街方面および大学前方面へ、また、富山駅を經由して南富山方面へと、すべての路線を走る電車の運転を富山地方鉄道株式会社の運転士に行っていただくこととなります。そのため、既に弊社と富山地方鉄道株式会社とで運転士の人事交流を行って相互の路線の習熟に努めて

いるところ です。

また、車両につきましても、市内電車の低床電車であります「セントラム」や「サントラム」が弊社の軌道路線および鉄道路線を走行するためには、いくつかのハードルがありまして、それらをクリアするための国の許可の申請手続きなども進めております。

一方で、弊社の交通 IC カード「パスカ」は約 6 万 3 千枚が発行されておりますが、開業後も引き続きご利用になることができますので、そのまま保有・利用していただければ幸いです。

定期券につきましては弊社では既にこの春から富山地方鉄道株式会社の交通 IC カード「えこまいか」をベースとした通勤・通学定期券を発行しておりまして、南北接続後もそのまま利用することができますので、弊社がなくなるぎりぎりまで、弊社の窓口で販売を続けてまいりたいと考えております。

なお、弊社の独自の取り組みである「信用降車」、これは交通 IC カードで運賃を精算されるお客様は「前」や「中央」いずれの乗降口からも降車ができるものでありまして、お客様には大変好評ですが、開業に合わせて稼働する新しい運賃精算システムが対応できないことなどにより、開業の前日をもって信用降車を廃止させていただきたいと考えております。ご理解いただければ幸いです。

昨年 3 月には奥田中学校前停留場から永楽町交差点までの約 340 メートルの軌道複線化が完了しております。今年 3 月には 8 編成目の車両が導入されました。これらにより、朝夕の遅延が最小になるように努めております。そして、更に、単線のため制約はありますが、これまで以上に円滑な運行が可能になる新しい信号制御を鉄道区間に導入するなど、朝夕の増発にも対応するべく準備に努めております。

お客様にはご迷惑をおかけしておりますけれども、富山駅高架下および北口駅前広場での軌道整備のため、去る 8 月 3 日より駅北停留場をオーバード・ホール前に移設いたしました。他の交通機関とのスムーズな乗り継ぎ



を誘導するべく各駅および車内での事前案内のほか、8月上旬と9月上旬には弊社職員が現地で誘導・案内を行ったところです。

そして、4月から8月末までの利用者数は、前年度に比べまして1.3%の増加となっております、南北接続に対して期待を持ちつつ日々ご利用いただけるよう、運転体験会や小学生の写生大会、フォトコンテスト、グッズの割引販売、ラッピング電車の運行なども実施しておりますが、今後引き続き啓発に取り組んでまいりたいと思っております。

終わりに、先日ジブリ映画の「魔女の宅急便」の原作者であり、日本を代表する児童文学作家でもある角野栄子<sup>かどのえいこ</sup>氏、この方は鎌倉市にお住まいの方ですが、その講演会が駅北のサンフォルテでありました。講演の中で、「富山市に来るのが楽しみで、その理由の一つが、トラムが走っていることです」とおっしゃったと側聞しております。これは一例ですが、このように富山市に新旧いろいろな路面電車が走っていることで、全国に富山市のファンが増えているようです。こういった現象の一翼を弊社も担っていると思うとうれしくなります。

これまで全国からさまざまな方々をご案内し、ポートラムに乗車していただきました。国や地方自治体、議会関係者、大学、研究機関、一般の企業、市民団体など、(視察などで)事前に申し込み・登録していただいた方だけで、昨年度末までに約16,000人になります。ほとんどの皆様に良い印象を感じていただいたものと自負しております。ありがたいことです。

来年2月末の会社合併期日までは、弊社がしっかり責任を持って安全運行に努めてまいります。そして、富山地方鉄道株式会社にバトンを引き継いでまいりたいと考えております。

簡単ですが、富山ライトレール株式会社からの現状報告とさせていただきます。よろしく願いいたします。

---

## ■ 質疑応答

記者

3点お伺いします。

まず、フィーダーバスは、現状、四方・草島方面と水橋方面がありますが、この運行というのは南北接続後も継続されるのか、この接続によって、例えば神明方面や寺町、堀川とか、影響が広がる範囲が広がると思いますが、将来構想として新たなフィーダーバスの導入などお考えですか。

もう1点が、先ほど辻川社長のお話では、車両が「セントラム」「サントラム」ということですが、既存の「ライトレール」が8編成、「セントラム」が3編成、「サントラム」が4編成、この15編成が環状線で用いられるという認識でよろしいのか、いわゆる「デ7000形」と「デ8000形」の旧型の床が高いものは（富山港線に）入らないのかお伺いします。

最後はICカードのシステムの統合について、私たちユーザーとしては、全国のICカードと統合して欲しかったという思いがあるのですが、なかなかお金もかかる話だと思いますが、そのビジョンも含めてお聞かせください。

市長

1点目と3点目について、私からお答えいたします。

まず1点目のフィーダーバスは、市の交通政策の一環としてお願いして運行していただいておりますので、現行のフィーダーバスは、富山地方鉄道株式会社の運営に代わっても引き続き運行していただくということとしております。

交通空白地帯というのは、今、どちらかというとも水橋の南の方にあるわけで、交通政策の課題としては、そちらの解消の方が優先度が高いと思いますので、先ほどおっしゃった富山地方鉄道が今まで運行していらした路面電車路線への新たなフィーダーバス（の接続）ということについては、今は考えておりません。その前にやらなければならない交通政策上の課題があるということです。

堀川南の方で自主運行バスが新たに今年度から始まっておりますが、この経営の内容などもしっかり見ながら、交通政策全体の中で今後の課題は整理していく必要があるだろうというふうに思っております。

3番目の問題については、誰もが望ましいと思っていることですが、JR東日本の（ICカードの）「Suica」<sup>スイカ</sup>やその他（交通ICカード）の導入については、導入に際して非常に大きな費用負担がありますが、今、可能性について鋭意検討しているところです。

あるいは、QRコードでの支払いであるとか、いろいろなことについては、今後の課題として市が先頭に立って考えていかなければならない事だろうと思います。

その上で、何らかの方式を導入するというタイミングが来れば、それは富山地方鉄道株式会社と改めて協議をしていくということになるだろうと思っています。

今のところはその程度のご説明しかできません。

記者

8月末にJR西日本が、（ICカードの）「ICOCA」<sup>イコカ</sup>の地域交通への導入促進についてプレスリリースを出されましたが、それも当然（市のICカード導入に向けた）研究には入っているのでしょうか。

市長

はい。前向きに考えているということで、受け止めていただければ良いと思います。

辻川社長

私の方から、車両の運用のことについてご質問があったかと思いますが、旧型の「デ7000形」「デ8000形」の車両は、（富山港線に）入る予定はありません。全て低床車両で運行するという事です。

記者

辻川社長にお伺いします。運賃の設定について、10月1日の消費増税に伴って（運賃を）上げて、そのまま据え置くということなのですが、この運賃にした理由について、お伺いします。

辻川社長

いろいろなケースを想定しながら検討したわけですが、今回の南北接続というのは、市長の前で申し上げるのもなんですが、100年に一度の接続だと私は思っています。この南北直通運転が始まるということを契機にして、より多くの市民の方にご利用いただけるように、運賃の設定、ダイヤ編成をすべきだろうという中で、いろいろ苦渋の選択もあったわけですが、（定期運賃については富山地方鉄道と富山ライトレールの）差があったものを、一方では下げ、一方ではなるべく（値上げ幅を）下げたという運賃設定にさせていただきました。

記者

市長にお伺いします。この運賃設定とこの系統というか、ルートについては、どのように受け止めておられますか。

市長

大変ありがたいと受け止めています。富山地方鉄道株式会社の方でご判断いただくことですので、それについて「こうして欲しい」ということを申し上げてはいませんので、<sup>そんたく</sup>付度していただいて、こちらの思いをご配慮いただいたと素直に思っております。

運行形態については、私どもは全く素人として、技術的にどういう頻度でどう回せば今の現保有車両数で利便性の高いダイヤ設定になるのかというのは、これも全て富山地方鉄道株式会社のご判断にお任せしてあるわけですが、望ましい状態になったのではないかと（と思えますし）、今の保有車両数や運転士の人員数ということなどを最大限に活用して、市民の利便性に配慮していただいたというふうを受け止めております。

=====

記者

先ほど、富山ライトレールは年間 200 万人くらいの利用者があるというお話がありましたが、駅の南側の富山地方鉄道の路線は、今何万人くらいの利用があって、南北接続後には、どれくらい的人数が富山駅をまたいで乗車するようになると推定されているのか教えてください。

また、辻川社長にお伺いしたいのですが、今まで駅の南北で（富山地方鉄道と富山ライトレールの）二つの事業者がそれぞれのエリアを分けて運行していましたが、今回（合併により）大きなエリアを一運行事業者で運行することにより、例えば駅から離れた所で電車のトラブルなどがあった場合に、かなりダイヤの復旧が難しくなるとか、結構効率の悪い面も抱えるのではないかとこのように見えています。そこで、3 月の南北接続後の路面電車事業の効率性というものをどのようにお考えになっているのかお聞かせください。

辻川社長

まず、乗車人員ですが、環状線の（運行が）始まる前は、市内軌道というのは 1 日 1 万人、（年間では）360 万人台で、400 万人を割っていた乗車人員だったわけですが、去年は確か 530 万人くらい（に増加して）おりました、ここ十数年で、いろいろと富山市の政策があって、大幅にご利用いただいているという状況です。

南北直通運転によって、更に効果が上がるだろうと思っているところです。（路面電車が）富山駅の高架下に乗り入れた時は、（利用者数が）10%くらい増加するだろうという想定でしたが、それ以上に増加しているわけですので、今回も 10%くらい（の増）を見込んでおりますが、それ以上に増加するのではないかと実は期待しているところです。

私共としても、（多くの皆様に）乗っていただけるように努力して、そして公共交通の活性化に結び付いていけば良いと思っているところです。

記者

10%というのは、富山ライトレールの（年間）200 万人の 10%くらい

(の利用者) が駅の南側に来るという考え方でよろしいでしょうか。

辻川社長

全体としてです。

記者

それでは、530万人に200万人を足して、その1割ということですね。

辻川社長

はい。

記者

その効率性についてお聞かせください。

辻川社長

今現在、富山駅で私共は折り返し運転をしております。そして富山ライトレールも（駅北で）折り返し運転をしております。ダイヤ上、折り返しをするのに時間がかかるということがあります。直通運転になれば折り返し時間が無くなってきますので、むしろ効率性が上がるダイヤ編成になっていくと思っております。

そして、路線が長くなった場合のトラブルの対処法ということについて心配だというご指摘については、そういうことも含めて今まで富山ライトレール株式会社と富山市と継続協議しておりまして、一元化を図った方が良さだろうという中で、今回の形態を見出したということでもあります。そして、運行の指令所としては現在城川原に富山ライトレール株式会社の指令所があるわけですが、引き続きそちらの方に指令所をおきながら、南富山（の指令所）と連携をとりながら対応していくという体制をとっていく予定にしております。

市長

雪で（路面電車が）止まったということは、ほとんど無いのです。両社とも非常に安定的に運行を今までもしてきております。脱線事故とかそう

いうことも無いので、その点はあまり心配していただくなくても大丈夫だ  
と思っています。

---

※ 発言内容を一部整理して掲載しています。・・・富山市広報課