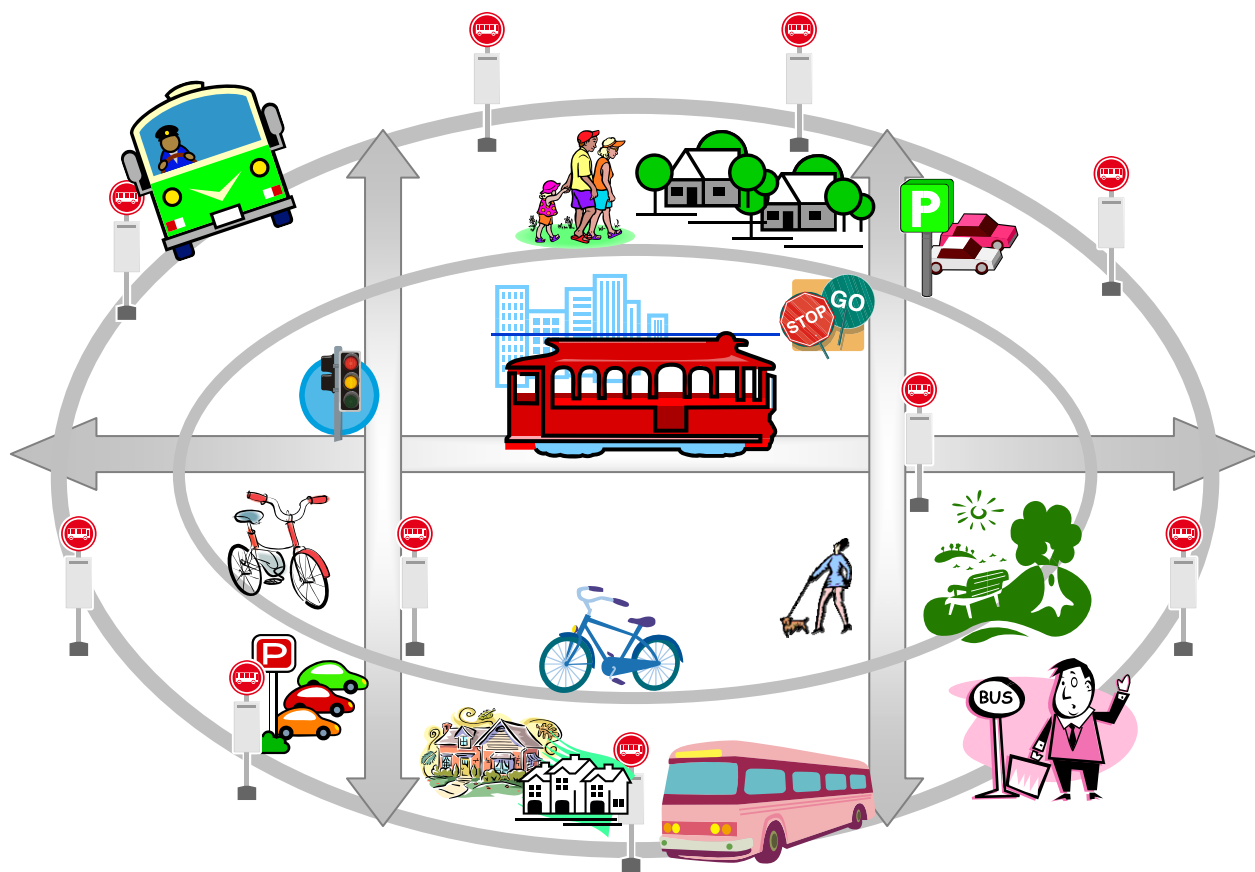


普天間飛行場跡地利用への私たちの考え

交通編パート1



平成20年2月

普天間飛行場の跡地を考える若手の会 交通グループ

目 次

1. はじめに.....	1
2. 普天間飛行場跡地の地域性と交通を取り巻く現状.....	2
3. 普天間飛行場跡地における域内交通のあり方.....	4
『提言総括』	9
4. 今後の具体的検討に向けて.....	10
付属資料	
付一1 富山市LRT（次世代型路面電車）視察会関連資料.....	11
付一2 若手の会交通グループの活動経過.....	23

1. はじめに

「普天間飛行場の跡地を考える若手の会（以下 若手の会）」は、平成 14 年度に発足して以降、地権者側の視点からの検討組織として、跡地利用に関わる勉強会や先進地視察会等の活動を継続的に実施してきました。

普天間飛行場跡地利用に向けた取り組みは、県と市により策定された「普天間飛行場跡地利用計画の策定に向けた行動計画」に基づき、今後分野別計画の検討が進められることとなっています。

こうした中、今年度から「若手の会」は分野別計画の一つである「公園・環境」、「交通」のグループに分かれ、それぞれ議論を進めることとなりました。

交通については、普天間飛行場跡地利用基本方針において、「自動車利用による環境負荷を軽減しつつ、跡地内の移動性を高め、多様な機能が複合するまちづくりの良さを活かすために、跡地内を対象とした先進的な公共交通システムの整備に取り組む」といったことが示されています。この考え方をもとに若手の会交通グループでは、まず最初に、普天間飛行場跡地の地域性と交通を取り巻く現状について議論し、公共交通の検討にあたって留意すべき点を整理しました。合わせて、近年、環境にやさしい先進的な交通システムとして注目を集めている富山県富山市の L R T（次世代型路面電車）の視察会を実施し、これらを踏まえて「公共交通を中心とした域内交通のあり方」について議論を進めました。

この冊子は、視察会の成果や定例会での議論の内容を、私たちの現時点での考えとしてとりまとめたものとなっています。

今後、若手の会ではこの考えをベースとして、更に踏み込んだ議論、勉強会を実施し、公共交通のあり方について引き続き提言していきたいと考えています。

この冊子が、各方面における今後の議論の一助となれば幸いです。

普天間飛行場の跡地を考える若手の会「交通グループ」

呉屋 力 仲本秀樹 宮城 武 伊佐善一
伊佐 力 又吉建栄 新城智広
国仲千夏 ・ 伊佐貴子（宜野湾市軍用地等地主会事務局）

2. 普天間飛行場跡地の地域性と交通を取り巻く現状

普天間飛行場跡地における域内交通のあり方を検討する前提として、交通面から見た普天間飛行場跡地の地域性や、交通を取り巻く現状を整理します。

◆現在は、公共交通で結びつきを強めたいくなるような観光名所がないが、普天間飛行場跡地利用により、(仮)普天間公園や、海を見下ろせる景観、文化財等を活用した新名所の創出が期待されている。

【議論の中であげられた個々の意見】

- ・ 沖縄県は観光産業を中心に発展してきたが、宜野湾市には名所がない。観光名所をつくり、それを結ぶような低コストの公共交通を考える必要がある。
- ・ 宜野湾市のこれからの名所としては、普天間飛行場跡地に計画されている大規模な(仮)普天間公園がその一つになるはずである。
- ・ 名所として活用できそうな普天間の魅力、特徴として、「海を見下ろせる景観の優位性」、「地下水脈などの自然」、「豊富な文化的資源」がある。

◆沖縄県全体と同様、普天間飛行場跡地でも、自家用自動車利用が増加することにより、渋滞や環境悪化が生じるといったことが懸念される。

【議論の中であげられた個々の意見】

- ・ 宜野湾市のみならず沖縄には自家用自動車が多すぎ、渋滞や二酸化炭素の排出による環境悪化の要因となっている。
- ・ 宜野湾から那覇空港まで行くのに、道が空いていれば40分程度で行けるのに、混んでいると1時間半以上かかることもある。時間的損失が大きい。



◆普天間飛行場は、人口の密集した既成市街地に囲まれており、多くの市民の公共交通利用を促進するためには、跡地と周辺市街地の接続は不可欠となる。

◆北谷町や沖縄市等の中部や那覇市等へ行きやすい位置にあり、普天間飛行場跡地が返還されることにより、交通の要衝となりえる。

【議論の中であげられた個々の意見】

- ・「跡地内を対象とした先進的な交通システム」といった時、跡地の中だけで考えるのか、周辺市街地も含めて考えるのかといったことが出てくる。公共交通を導入して維持していくことを考えると市民の利用といった観点は不可欠であり、跡地周辺地域との接続は条件となる。
- ・市内西海岸地域や北谷町美浜地区との連携も考慮する必要がある。
- ・宜野湾市は、北谷町や沖縄市等の中部や那覇市等の南部に行きやすい位置にある。普天間飛行場が返還されることにより、移動の利便性が相当高まる。
- ・多くの人利用しやすい交通手段を考える必要がある。
- ・普天間飛行場周辺には、那覇から沖縄国際大学、琉球大学等の学校が存在している。
- ・普天間飛行場が返還されれば、位置的に沖縄本島の交通の要衝となりえる。

◆普天間飛行場内の一部地域には、相当の高低差がある。

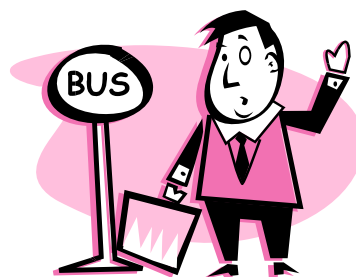
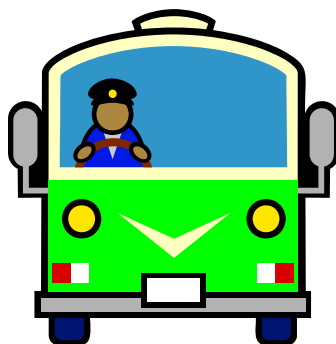
【議論の中であげられた個々の意見】

- ・滑走路付近は平な土地だが、以前実施した基地周辺ウォーキングでも分かるように森川公園付近などは相当の高低差がある。このような高低差を踏まえた交通体系を検討する必要がある。

◆県内バスの印象として、必ずしも快適に利用できる環境にないと感じる。

【議論の中であげられた個々の意見】

- ・宜野湾市内でバスに乗ろうとすると、バス停にいても手を上げないと止まらない状態である。
- ・渋滞時などは、時刻表どおりにバスが来ない。



3. 普天間飛行場跡地における域内交通のあり方

本来交通のあり方は、まちづくり全体の中で考えるべきであり、土地利用計画や骨格となる道路等の計画がこれから定まっていくという現状において、具体的な運行形態や運行ルート等の検討は困難な状況です。

そのため、以下では、普天間飛行場跡地における交通のあり方として、望ましいと考えられる方向性を中心にとりまとめるものとします。

◆整備費用等を考慮すると、L R T（次世代型路面電車）などとともに、バス専用道路（緊急車両の通行は可）の整備を検討することも効果的と考えられる。

【議論の中であげられた個々の意見】

- ・バス専用の道路（バスレーンではなく、バス等の公共交通のみ通行可能な道路）をつくってはどうか。外国のニュータウンなどでは多く取り入れられているようである。道路用地のみ確保すればよく、軌道系交通よりも安く整備できると思う。
- ・L R Tはモノレールに比べても相当低予算で導入できるというのが最大の魅力である。（1 kmあたり費用：地下鉄 300 億円、路面電車 15 億円、モノレール 100 億円程度）
- ・安い費用で整備できて利便性の高い交通手段が理想である。



◆交通面からも普天間飛行場があったという歴史を伝えていく必要がある。（現在のフェンスの位置にバス専用道路等新たな公共交通を導入する等）

【議論の中であげられた個々の意見】

- ・以前作成した「普天間飛行場跡地利用への私たちの考え」では、基地であった歴史を記憶に残すようなまちづくり（現在のフェンスの位置におけるサイクリングロード・遊歩道の整備等）をしていきたいといった提言をしているが、この発想でバス専用道路をつくっても良いのではないかと思う。
- ・交通面からの歴史保存という意味合いから、滑走路を軌道敷として利用することも考えられるのではないか。

◆環境にやさしいLRT（次世代型路面電車）や電気バス等の導入による公共交通サービスの向上はもとより、街なかへの自家用車乗り入れ規制や歩くことが楽しいまちづくり方策についても検討していく必要がある。

【議論の中であげられた個々の意見】

- ・環境という視点では、LRTはバスよりも容量が大きく、同じ運行本数でも多くの人数を輸送できることとなる。自家用自動車を減らし、二酸化炭素の排出を抑制するといった意味からもLRTは有効な手段だと思う。
- ・環境面を考えると、車両も電気バス化していくことが必要である。
- ・環境面や渋滞解消といったことを考えると、強い規制（住宅地内や商業地内への自家用車乗り入れ規制等）が必要である。
- ・環境にやさしいまちづくりを進めるのであれば、街のなかに車を入れないことも必要である（ヨーロッパでは当たり前になっているようである）。
- ・自家用車利用を抑制するためには、各施設が緑道で結ばれているなど、歩きたくなる、信号待ちの無いようなまちづくりを目指すべきである。



◆見晴らしや観光客の利用を考慮した運行ルートの設定、観光客が楽しめるような工夫等、交通そのものを観光資源としていくことが必要である。

【議論の中であげられた個々の意見】

- ・普天間飛行場跡地で先進的な交通システムを導入する場合、文化財が見学できる付近に電停をつくるとか景観の良い所に軌道を通すとかにより、通勤・通学利用者と合わせて、観光客や見学者の利用を確保する必要がある。これにより経営も成り立っていくと思う。
- ・見た目にもインパクトのある車両として、多くの利用者を確保する。
- ・LRTは、窓が大きくドアは床までガラス張りのため、車内は明るく車内からの見晴らしも良い。普天間飛行場跡地で導入する公共交通も景色を見張らせるような車両が良い。
- ・普天間ではLRTを通すにしても、ただ通すだけでは面白みが出てこないと思う。鉄道マニアの意見なども聞いて、普天間ならではの風景を車窓から楽しみながら乗車できるようなものも考える必要がある。
- ・新たな公共交通のPR（グッズ販売や広告宣伝等）を上手に行い、交通そのものを観光資源にするとよいのではないか。（一度に多くの人を輸送できる二階建てバスの導入や、車内で泡盛が飲め、宜野湾名物タームパイを食べながら乗車できる等）

◆多くのバス停設置や、定時性の確保等により一般市民や学生が利用しやすい交通体系を整備し、公共交通を市民の生活の一部にしていく必要がある。このことが自家用自動車利用の抑制に繋がるものと考えられる。

【議論の中であげられた個々の意見】

- ・住宅地のどこからでも歩いて4、5分でバスに乗れるような停留所配置をするとよいのではないか。
- ・沖縄の人でも最近ではゆいレールがあり、県外への旅行や出張で軌道系の乗り物を見慣れていても、路面電車と自動車の並走や交差には不安があると思う。そのため、市街地内を走行させるのであれば、定時運行にこだわらない観光的でのんびりした乗り物とするか、定時運行にこだわるのであれば自動車が通る道とは分離したほうが良い。
- ・公共交通は時間に正確なことが条件だと思う。
- ・街なかでは自動車や信号もあり、LRTでも朝のラッシュ時には定時運行ができならしいが、2電停前から発車した合図があり大体の予測が出来るので良い。
- ・那覇から沖縄国際大学、琉球大学等の学校をつなぐようにルートを設定すれば日常的な通学での利用により、多くの利用者が見込めるのではないか。

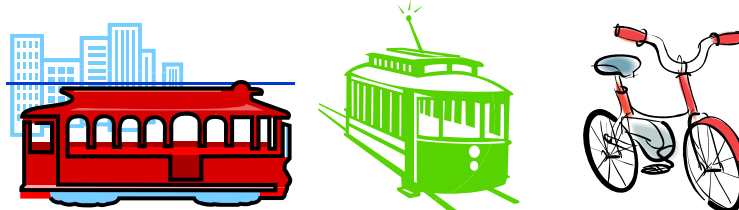


◆普天間飛行場跡地から周辺地域への交通を分散、集中させる交通拠点の整備が必要である。また、公共交通機関の乗り継ぎ手段は十分に確保する必要がある。(バス⇄バス、バス⇄モノレール、LRT⇄バス、バス⇄自転車等)

【議論の中であげられた個々の意見】

- ・駅からフィーダーバスがアクセスすることは非常に重要なことである。どのような交通形態を導入するにしても、地域外からのスムーズなアクセスは必要である。
- ・特に公共交通同士の接続は地域内に乗り入れる自家用車の台数を減らし、渋滞緩和や地区内の大気汚染の抑制にも効果があると思う。

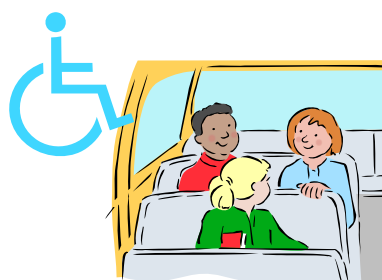
- ・交通拠点（乗り継ぎ等のターミナル機能を有する拠点）を普天間飛行場の中心部等に確保し、そこから北谷町、沖縄市、那覇市等の各地域へ行けるようにしたら良い。
- ・富山市LRTでは、JRからの乗り継ぎ客が多く見られ、他の交通機関同士のアクセスは非常に重要だと思った。
- ・LRTの駅とバス停が一緒になっており、乗り換えしやすくなっているのは便利だと感じた。普天間飛行場跡地でも乗換えがスムーズにできるような工夫が必要である。
- ・駐輪場はあったほうがいいが、電停から目的地（買い物等）へという考え方でレンタルサイクルもあったほうがいい。
- ・LRTの駅はバスの発着所と隣り合わせに配置され、利便性に配慮されている。



◆コストがかかっても、ユニバーサルデザインを考慮した交通環境を実現する必要がある。

【議論の中であげられた個々の意見】

- ・単に赤字だから廃線にするとか、とりあえず何かの公共交通を導入するというのではなく、自動車依存型のまちづくりを交通弱者の目線からのまちづくりという視点で発想を転換することが大事である。
- ・富山市では、LRTを利用して高齢者が市街地に出てくることが多くなったようだが、これからの高齢化社会を考えると、普天間飛行場跡地でも高齢者が便利な公共交通体系を整備する必要がある。
- ・電停はバス停のようなので車イス等が乗り入れやすく、その点はかなりバリアフリーだと思う。
- ・これからの時代はコストがかかってもバリアフリーは最低条件である。
- ・LRTでは段差よりもホームと車両の間隔が気になった。間隔は大人の拳ほどだが、子どもの足や車椅子の前輪は入ってしまう可能性がある。
- ・電停のホームの高さは、少し高い階段くらいであり、落ちても安心して圧迫感が無く良かった。
（軌道からホーム床までの高さ⇒ポートルム 0.3m、ゆいレール 1.08m）



◆新たな公共交通は、地域住民等の参画により、持続可能なものとし、市民生活の中に定着させていくことが必要である。

【議論の中であげられた個々の意見】

- ・地域のほとんどの人たちが事業化に賛成し、多くの協力、支援があってLRT（次世代型路面電車）は成功したとのことである。特にベンチドネーション*は「子どもの誕生記念」など個人の思い出になるものがあるというアイデアだと思う。
- ・普天間飛行場跡地でも地域の人たちが公共交通の導入事業に協働作業で臨み、協力支援ができるようなことを考える必要がある。
- ・企業や個人から寄付を募る方法として、ベンチを設置しメッセージや名前を表示することにより、より身近に感じられると思う。
- ・富山のLRTは目新しさもあり観光スポット化していたが、長年定着できるかどうかを見守っていきたい。

*ベンチドネーション

富山市では、多くの市民にLRTへの愛着を持ってもらうため、電停ベンチ168基の記念寄付（1基5万円）を市民にも呼び掛け、自分の名前やメッセージを刻む金属プレートをベンチに張り付けられるようにした。このことをベンチドネーションという。（P19の写真参照）

提 言 総 括

- ◆整備費用等を考慮すると、LRT（次世代型路面電車）などとともに、バス専用道路（緊急車両の通行は可）の整備を検討することも効果的と考えられる。
- ◆交通面からも普天間飛行場があったという歴史を伝えていく必要がある。（現在のフェンスの位置にバス専用道路等新たな公共交通を導入する等）
- ◆環境にやさしいLRT（次世代型路面電車）や電気バス等の導入による公共交通サービスの向上はもとより、街なかへの自家用車乗り入れ規制や歩くことが楽しいまちづくり方策についても検討していく必要がある。
- ◆見晴らしや観光客の利用を考慮した運行ルートの設定、観光客が楽しめるような工夫等、交通そのものを観光資源としていくことが必要である。
- ◆多くのバス停設置や、定時性の確保等により一般市民や学生が利用しやすい交通体系を整備し、公共交通を市民の生活の一部にしていく必要がある。このことが自家用自動車利用の抑制に繋がるものと考えられる。
- ◆普天間飛行場跡地から周辺地域への交通を分散、集中させる交通拠点の整備が必要である。また、公共交通機関の乗り継ぎ手段は十分に確保する必要がある。（バス⇄バス、バス⇄モノレール、LRT⇄バス、バス⇄自転車等）
- ◆コストがかかっても、ユニバーサルデザインを考慮した交通環境を実現する必要がある。
- ◆新たな公共交通は、地域住民等の参画により、持続可能なものとし、市民生活の中に定着させていくことが必要である。



**環境にやさしく、暮らしに活力を与え、
住む人・訪れる人が循環する公共交通を実現させよう！**

4. 今後の具体的検討に向けて

新たな公共交通を導入し、それを維持していく上では、観光客を増やす、暮らしの充実を図るという両面が必要であり、これら是对立する部分があるかもしれませんが、それを如何に調整し、望ましい方策を見出していけるかがポイントになると考えられます。

今年度、県・市で実施されている跡地利用計画策定推進調査において、振興拠点、住宅地、都市拠点、環境・公園の分野で、今後の議論のたたき台となる資料が作成される予定となっていることから、このたたき台をもとに、交通のあり方についても引き続き検討していくこととします。

また、普天間飛行場跡地では、道路計画もゼロからのスタートとなるため、新たな公共交通の導入もその面では計画しやすいものと考えられます。実現するにはどこから予算を確保するのか、また、宜野湾市で新たな公共交通を走らせる場合にどの程度の乗車率が見込め、新たに線路等をつくる場合にどの程度の費用がかかるのか等についても算出し、実現の可能性を探っていく必要があります。

付属資料

付一 1 富山市LRT（次世代型路面電車）視察会関連資料

富山市LRTの視察会は、平成19年10月12日（金）午後1時～5時にかけて実施した。視察会では、午後1時～3時までの間、富山市公共交通インフォメーションセンターにて講義を受け、その後LRTの試乗を行った。

講義では、最初にLRT紹介映像（約30分）を視聴し、その後、補足説明及び質疑応答が行われた。講義内容及び質疑応答の内容は以下のとおりである。

（1）視察会における講義の内容

①LRT紹介映像の項目

- ・プロローグ
- ・富山港線の歴史
- ・ライトレール化の経緯
- ・事業の概要
- ・工事経過
- ・利便性の特長
- ・デザインと民間のサポート
- ・富山港線からライトレールへ
- ・沿線のまちづくり
- ・将来展望と課題

②講義の内容（富山市都市整備部路面電車担当参事 室哲雄氏より）

1) 利用状況

当初の予想を大きく上回る乗客数となっている。開業当初はテーマパークの乗り物のような感覚だったため、土日の利用者が多くなっていたが、徐々に通勤・通学の利用にシフトしてきており、日常の移動の足として定着してきている状況である。

国土交通省と富山市が共同で富山港線時代とLRT化した後の利用者数の調査を行ったのだが、時間帯の利用状況が変化したということがある。通勤・通学の時間帯が増えることは当然だが、日中の時間帯の利用が非常に増えた。富山港線は朝晩の時間帯は30分おきの運行で、日中は1時間に1本ぐらいの運行でサービス水準の高い公共交通と言えない状況だったが、LRT化後は日中でも15分に1本であり、時刻表がなくても良いぐらいわかりやすく安心して乗車できるものとなっている。

2) 目的別利用者の状況

目的別利用者の状況だが、通院や買物での利用自体は少ないが増えていることが注目しているところであり、これは内外の利用が増えたということこれから先も

もっと増えてほしいと思っている。また、もちろん観光やポートラムに乗車すること自体を目的としている人もおり、こういったものは以前なかったものなので、ポートラムは一つの観光資源であるとも言える。こういったことが数字としてあらわれている。

3) 年代別利用者の状況

年代別の利用状況は、どこの市町村でもそうだが、富山市も高齢化しており、60歳以上の利用者が非常に増えている。約43%が高齢者である。これだけ日中の高齢者の利用が多い理由を分析したところ、サービス水準が上がったこととバリアフリーが関係している。私たちが計画していく中では、「利便性が高いのと同時にあらゆる市民層にやさしい」という整備目標を立てており、バリアフリー化を推進したというのがある。7つ車両があるがすべて低床車両で、それにあわせて電停も低くしており、そういったことが功を奏したのだと思う。

4) ライトレール利用者の属性

ライトレールの利用者が今までどのような交通手段を利用していたのかについては、もともとJRを利用していた人が半分いるのだが、並行して走っていたバスから転換した人、自動車から転換した人も当初予想していたより多かった。また、一番注目してもらいたいのが、今まで出歩くことがなかった人たちが出歩くようになったという新規の需要を生み出したところである。もっと公共交通を使ってもらえるようになってほしいと思う。

5) 周囲からの評価

全市的にアンケート調査を行ったところ、市民の評判は非常に良かった。富山市は平成17年4月に周辺市町村と合併したが、ライトレールとは関係なく恩恵を受けない中山間地の人たちも80%以上が評価している。公共交通活性化の第一弾としてライトレール、第二弾としてフィーダーバス等を行っているので、今度は自分たちの地域が良くなるかもしれないという期待感も含めて、こういった結果になっているのだと思う。先週はブルーリボン賞という鉄道友の会から名誉ある賞を受賞し、様々なところから評価していただいている。

事業の効果としては、路面電車化してから終点のカナル会館という観光物産館の来館者が増えたということがある。

6) 富山市が目指す将来像

短期的には利用者の増加や自動車から公共交通に転換することによるCO₂削減ということがあるが、将来的には公共交通の便利な沿線にどんどん住んでもらい、安全で安心して暮らせるまちづくりというのが最終的な目標である。最終的にコンパクトなまちになり、みんなが幸せになるというのが目標である。短期的に利用者が

増えた減ったということはなるべく意識しないようにしているが、やはり評価される点は利用者が増えたりすることであると思う。

③質疑応答の内容

質問：バリアフリーになっているとお聞きしたが、介助者なしで乗車できるのか。

回答：老人保健施設の方々が車椅子で遠足に行ったといった例もあり可能である。

質問：多くの人に利用してもらうために、また駅との結びつきを良くするためにフィーダーバス等が運行されているようだが、それ以外に何か工夫はあるのか。また、まだ改善しなければいけないと思う点があれば教えていただきたい。

回答：定時性というのが公共交通には大事であるが、道路に軌道を敷いており、朝晩のラッシュ時は右折車両などに進路を塞がれて定時運行できないというケースがあるので、そういった点は優先信号を入れるなどして改善していかねばならないと思う。利用者については、どのようにして人を集めていくかという問題があり、どのように公共交通に目を向けてもらえるのか、応援してくれる人たちとどのように関わっていくかが重要である。このような応援団は官製のものではなかなかうまくいかないと思われ、市民レベルでいかに応援していくかがポイントになる。

質問：低床車両が使用されているが、大雨等で冠水した際の対策はどのようにしているのか。

回答：床の高さは30cmあるが、雨で冠水するというのは神通川が氾濫しないかぎりがないと思う。ただ、富山市は雪が降るので雪の対策は真剣に取り組んでいる。

質問：車両と電停の間隔はどのくらいなのか。

回答：5cm以内であったと思う。

質問：レール上に車の積載物が落ちた場合はどのように対処しているのか。

回答：積載物というわけではないが、雪が多いためその対策はしており、一般の道路との併用区間については地下水を利用して融雪している。鉄道部分についてはラッセル車で除雪している。ただし、昨年初めての冬だったが、雪が降らなかったため学習効果がまだないという状況である。

質問：短期的な効果の中でCO₂の削減とあるが、ライトレールの導入前と導入後でこのような効果があるということを市民に伝えているのか。

回答：開業前の検討会の中でライトレールの費用対効果という話をよくしていた。自動車からLRTへ転換されることによりCO₂が何万t削減されるという方向性については出しており、市民に対して説明している。ホームページにも掲載している。

質問：LRTの方が車より優先される運行状況になっているのか。

回答：交通信号に沿った運行である。公共交通優先信号というシステムがあり、それが入っていれば楽なのだが、そこまでの整備はされていない。

質問：施設の維持管理は公共で、運営は株式会社で行うとお聞きしたが、その関連性はどのようになっているのか。

回答：施設については公共のものという考え方で責任を持って整備を行っており、運賃収入により運営に際しての人員費等は会社が支払うという形になっている。単なる赤字補填はしないという考えがある。だんだん赤字になっていって最終的にはなくなってしまうというのでは困るので、そういった官と民の役割はしっかりやっている。初期投資 58 億円については、株式会社ではなく市・県・国のお金ということになっているため、実際は公設民営ではなく公設民営的なやり方である。

質問：現地を事前に見学したところ、交差点部でワイヤーを四方八方からつるしているようだったが、現状ではあのような形での設置しかできないのか。景観的にも少しなんとかできないものなのか。

回答：LRTを平成 18 年 4 月に開業させるということは、新幹線を整備するという国家プロジェクトとの関連で決められていた期日であった。5~10 年先の話であったならばそのような景観の話も出てきたと思われ、センターポール式などのやり方があるのだが、決められた期日内に開業させるためには現状のやり方が妥当であったと思っている。

質問：バスとの乗り継ぎの時間等はバス会社と調整をしているのか。

回答：ライトレール着に合わせてバスが発着するように設定されている。LRT開業以前は富山地方鉄道が富山港線と並行するように運行されていたが、LRT開業と同時に廃線となり空白地域ができてしまうということで、以前は市がフィーダーバスを社会実験として運行させていたが、4 月 1 日から富山ライトレール株式会社が運行させている。フィーダーバスは 2 箇所の電停から運行している。

質問：高架化や鉄道にかわるバスの運行などの他の選択肢があった中で、LRTに決めた理由は何だったのか。

回答：費用対効果とまちづくりが決め手となった。新幹線開業後は今のLRTを南に延ばして市街地内に入ってくるようになることで、よりまちづくりへの効果が出てくると思う。富山港線の利用者数の規模であればバスでも十分だが、軌道にしたというのは、もともとの軌道があるということに加えて鉄軌道をつなげることで公共交通の再編と中心市街地の活性化につながるということで選択し

た。

質問：先ほど説明していた鉄軌道を結ぶという全体構想の完成時期の目標はいつごろなのか。

回答：今のところ完成目標はないが、現在様々なことをやっていて、既存の走っている市内軌道に加えて環状線になるような軌道を平成 21 年度までに敷設していきたいと考えており、市内の一周 3.5km ぐらいを循環するような事業を進めている。富山駅北側と南側それぞれの軌道をつなぐのは、新幹線や在来線を高架化した後に、高架下に軌道を通して北と南の路面電車をつなぎ L R T を通す予定でいる。その場合は現在の駅前の電停は高架下に移すことで、新幹線や在来線と乗り継ぎしやすい利便性の高いものになると思う。公共交通はたくさんあるが、ソフト的にもハード的にもいかに交通結節を便利にするかということが非常に大事である。例えば、運賃は I C カード一枚ですむことであったり、あまり歩かずに乗り継ぎができるようなことは非常に大事であるし、そういったことをやっていけば利用者が増えてくると考えている。

質問：運賃が 200 円均一になった背景について教えていただきたい。

回答：旧富山港線が対距離性で 140 円～200 円だったということと、市内を走っている路面電車が 200 円均一になっていることから 200 円均一にしたという背景がある。

質問：車両の色が 7 色あるが、その意味合いがあれば教えていただきたい。

回答：ピーク時の利用者需要に対応するためには車両が 6 編成必要であり、それに予備車も必要なので 7 台ということになっている。「7」という数字にこだわり 7 色にしたというのもあり、七福神のカードを出したりということをやっている。

質問：周辺を見渡すと平野でかなりフラットに見えるが、レールの高低差はどれぐらいなのか。

回答：ほとんどフラットに近いと言ってもいいぐらいで、高低差についてはほとんどない。

質問：バリアフリー等の対策は行っているようだが、視覚障害に対する対策はしているのか。運賃を支払う際に I C カードを導入しているが、どのように配慮しているのか。

回答：I C カードには点字の表示はないと思うが、L R T の工事をするときの国土交通省の認可の際にバリアフリーも審査の対象になるので、点字だとか手すり等の一定基準は満たしている。まだ足りない部分があると思われ、これから色々そういった部分の話が出てくるのだと思う。

質問：短期間で整備できた要因は何だったのか。

回答：新幹線の平成 26 年開業を実現させるためには逆算すると平成 18 年にやらなければならなかった。また、こういった取り組みが最初の例であったため国の大きな協力も得られたことも要因となっている。

質問：道路の下に色々埋まっているが、LRTの下にもそういったものがあるのか。

回答：基本的には全て動かしたのだが、動かす先にも他のものがあったり、図面にないものがでてきたりしたので軌道を敷設するよりもこの作業の方が大変だった。NTTの光ファイバーがあったりすると動かすわけにはいけないので、まずは地下埋設の移設調査をすることが必要である。もし導入するとなったならば、目に見えない部分の施工計画をしっかりと立てることが重要であると思う。

質問：LRTの計画の中で地域住民がどのように関わってきたのか。

回答：「富山港線を育てる会」という組織があり、寄付金集めやベンチの寄付、ICカードを買ってもらう等の支援をしてもらっている。官主導ではなく民主導で地域の人をどのように巻き込んでやっていくかが重要であると思う。

質問：沖縄県はバスの定期券や回数券があるが、ICカードは使う本人が買うものなのか、商品券のようにプレゼントできるようなものなのか。また、期限は設けられているのか。

回答：基本的には本人に買ってもらうが、ある会社では創立記念につくりたいというような話もある。テレホンカード等は安くつくれるが、ICカードは高いので数が多くないと安くできないというのがある。期限は10年間となっている。

質問：富山市の場合は既存の軌道を活用しているが、全て新たに敷設するとなるとかかる費用は2~3倍になってしまうのか。

回答：例えば一般的な数字だが、路面電車をつくるとなると1kmあたり20~30億円かかると言われており、地下鉄等はその10倍である。富山市の場合は既設を利用しているため7.6kmで58億と非常に安く、新設区間についても1.1kmを20億円以下でできている。

質問：会社の雇用は、地域からの雇用という形だったのか、旧富山港線の職員を雇用したのかい。

回答：平成18年10月現在では社員30名で、3人が会社採用、経営企画部門の3名が富山市からの出向職員、運転手等は富山地方鉄道からの出向で24名となっている。また、日常の点検等は富山地方鉄道に委託している。極力人員を抑えてスリムな経営形態としている。JRからは職員はきていない。

質問：スタートするときには会社運営や運行に関わる問題点があったのか。

回答：会社運営については特になかったが、開業当初は新しいシステムも使っているので様々な不具合はあった。使いながら改善していくという部分がたくさんあると思う。

質問：沖縄のモノレールには女性の運転手がいるが、ライトレールにはいるのか。

回答：電車の運転手でも軌道区間と鉄道区間 2 つの免許を持たなければならない。富山地方鉄道にも女性の運転手はいるが、両方の免許を持っている人がいないため男性だけとなっているが、将来女性の運転手も出てくるかもしれない。少しずつ周辺の景色も変わってきていて、以前は道路側を向いていた看板がライトレール側に向けるようになったという例もあり、そのように次第に意識がこちらに向いてくれば良いと思っている。また、市長が箱根登山鉄道で沿線のアジサイを見てきて良いと感じ、ライトレールでも沿線に植える工事を現在している。そういった沿線の緑化も行っている。

質問：2 両編成になっているようだが、L R T の定員等はどのようになっているのか。

回答：定員は 80 名で、ピーク時の乗車率はだいたい 120%となっている。開業当初は 200 人乗ったりしていた。ライトレールの最終目標は、より多くの人に周辺に住んでもらうということなので、今後住んでもらえるような施策として住宅取得の補助もある。公共交通を利用してもらい、安全に暮らしてもらいまちづくりをめざしている。

質問：車両のデザインは独自でしたものなのか。

回答：新潟トランジットという会社の車両を使用しているが、ヘッドライトの部分等は変えたが基本的にはデザインの自由度はまったくと言ってよいぐらいない。台車に関しては海外からの輸入になっており、日本のメーカーが手の加えようがないくらいブラックボックスの部分となっている。

質問：電車の性能からすると、どれぐらいの勾配に耐えられるのか。

回答：40 パーセントまでならば可能ということになっている。

質問：どのぐらいの風まで運行できるのか。

回答：運行既定がありそれ以上になると運行させないというようになっている。地震に関しても同様の規定がある。

最後に、まちづくりの中でどのように位置づけていくかというのが重要であり、場合によってはバスのほうが良いということも考えられる。富山市の場合は既存の資産を活用できたので安く短期間でできたということがあり、「なぜ L R T なのか」という部分が重要であると思う。

(2) LRT試乗の様子



講義を受けた「公共交通まちづくり
インフォメーションセンター」(富山駅
北 オーバードホール内)



講義をしていただいた富山市都市整
備部路面電車担当参事 室哲雄氏



約2時間にわたり講義をしていただ
いた。(紹介映像視聴・補足説明・質疑
応答)



講義後に始発地の富山駅北まで移動し、乗車前に電停を見学



地域からの寄付により設置された電停のベンチ



富山駅北付近の緑化された軌道



試乗のためLRTに乗車



奥田中学校前電停までの区間は一般の道路に軌道が敷かれている併用区間となっている。



併用区間をすぎると、旧富山港線の軌道を走行。乗り心地が併用区間とだいぶ違う。



LRT沿線の様子（岩瀬浜電停付近）



LRT車内の様子



終点の岩瀬浜電停を見学



乗り継ぎがスムーズになるように電停のすぐ反対側がフィーダーバス乗り場となっている（岩瀬浜電停）



岩瀬浜電停周辺整備の様子



岩瀬浜電停から歩いてすぐにある岩瀬カナル会館（観光物産館）を見学

付一２ 若手の会交通グループの活動経過

回数	日付	意見交換の内容等	
1	平成 19 年 5 月 8 日 (火)	◆「交通」、「公園・環境」のグループ分けと活動計画について	
2	6 月 12 日 (火)	◆公共交通システムの先進事例について	
3	7 月 10 日 (火)	◆先進地視察会の候補地について (富山市 L R T に決定)	定例会の様子 (9.11)
4	8 月 14 日 (火)	◆視察会での確認事項について ◆提言書とりまとめ方針について	
5	9 月 11 日 (火)	◆交通の視点から見た普天間飛行場跡地の地域性について	
6	10 月 9 日 (火)	◆視察会での確認事項について ◆交通の視点から見た普天間飛行場跡地の地域性について	視察時の講義の様子 (10.12)
7	10 月 11 日 (木) ～13 日 (土)	◆先進地視察会	
8	11 月 13 日 (火)	◆視察会の成果とりまとめ	
9	12 月 11 日 (火)	◆提言書 (骨子案) について	LRT 試乗の様子 (10.12)
10	平成 20 年 1 月 8 日 (火)	◆提言書 (案) について	
11	2 月 12 日 (火)	◆提言書 (最終案) について	

「普天間飛行場跡地利用への私たちの考え (交通編パート 1)」に関するご意見・ご感想を下記までお寄せください。

- ◆若手の会ブログアドレス
- ◆若手の会メールアドレス

<http://wakatekai.exblog.jp>
wakateno-kai@excite.co.jp