

平成 2 8 年度事業について

【鉄道の活性化・再生に係る事業】

(1) 富山港線軌道複線化事業

◆事業概要

－目的－

富山ライトレールにおいて、南北接続後も現在の利便性の高いパターンダイヤを実現するため、軌道区間の一部（約 300 m）を複線化するとともに、永楽町付近に新停留場を設置し利便性の更なる向上を図るもの。

－平成 2 8 年度事業内容－

- ・富山港線軌道施設工事
- ・多目的柱設置工事

－実行主体－

富山市都市交通協議会

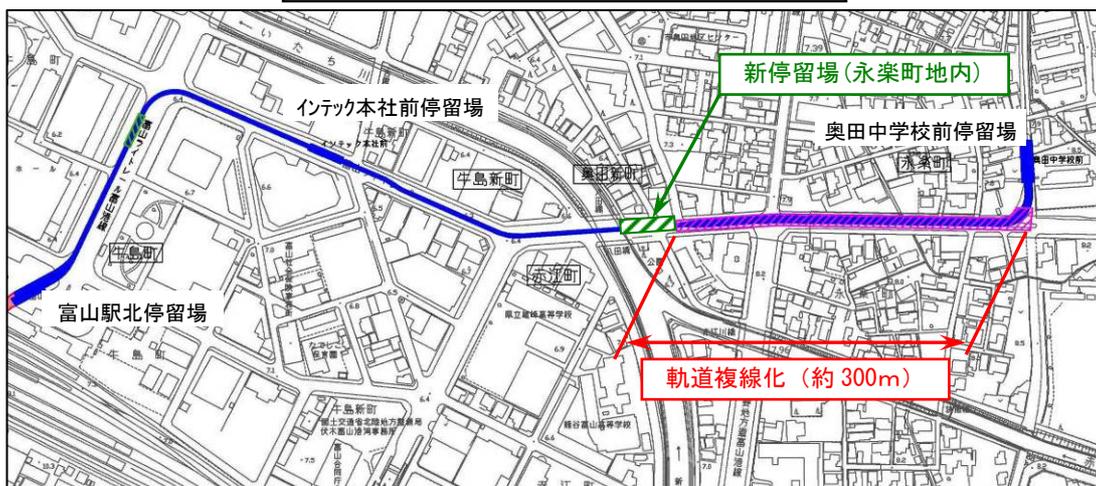
	全体事業費	国庫補助額
予算額（平成 28 年度当初予算）	282,000 千円	141,000 千円
平成 28 年度実績額	73,126 千円	36,563 千円
平成 29 年度繰越額	208,874 千円	104,437 千円

実施結果

軌道複線化にかかる国の工事施行認可を平成 2 8 年 1 0 月に受けた後、複線化の工事に着手した。

工事は、平成 2 9 年度に予算を繰越し継続している。（平成 2 9 年度末完成予定）

富山港線軌道複線化事業 平面図



工事進捗状況

— 軌道複線化工事進捗状況（平成 29 年 9 月中旬現在） —



八田橋東詰付近



永楽町交差点付近



奥田中学校停留場付近

(2) LRTネットワーク形成事業

◆事業概要

－目的－

富山市公共交通活性化計画や富山市総合交通戦略等に位置付けられているLRTネットワークのうち、市内電車の富山地鉄上滝線への乗入れ構想に関し、その実現可能性について検討を行うもの。

－平成28年度事業内容－

市内電車上滝線乗入れに係る実現可能性検討調査

－実行主体－

富山市都市交通協議会

	全体事業費	国庫補助額
予算額（平成28年度当初予算）	10,000千円	5,000千円
平成28年度実績額	9,990千円	4,995千円

実施結果

平成28年度は、市内電車が上滝線（鉄道線）に乗入れた場合における技術的課題への対応策に関する検討（車両メーカーや事業者へのヒアリング、先行事例調査）や、上滝線沿線住民や上滝線利用者を対象に、現在の利用実態や乗り入れた場合の利用意向などに関するアンケート調査を実施した。

－技術的課題への対応策に関する検討－

(1) 車両メーカーの主な意見

- ・電圧が異なる軌道、鉄道区間双方の走行に必要な機器の開発は大きな課題である。
- ・車両幅員が異なることへの対応を車両側で実施（例：張り出しステップを設置）する場合は、その構造など開発面での課題は大きい。
- ・車両を新造する場合は、若干の開発余地はあると思われるが、既存車両を改造する場合、新たな機器設置スペースや車体の所要強度の確保は困難である。
- ・安全性や乗り心地の観点では、車両だけでなく軌道の状況も大きな影響を及ぼす。

(2) 事業者の主な意見

- ・低床車両（LRV）は鉄道車両に比べて車重が軽いこと、鉄道車両に付属の排障器ではLRVの走行確保に必要な、より低い位置までの除雪はできないことなどから、冬季において特に降雪量の多い区間へLRVが乗り入れた場合には、走行への支障が懸念される。
- ・軌道区間は鉄道区間に比べて遅延が発生しやすく、定時性確保が重要である。
※遅延時の対応の一つとして、予備車両の配置が考えられるが、輸送力の相違や運転士の手配などの点から現実的ではない。

(3) 先行事例調査：福井鉄道・えちぜん鉄道相互乗入れ

軌道・鉄道区間ともに同じ電圧であること、乗入れに用いるLRVは既存の広幅員の車両であること、福井鉄道では鉄道区間においても以前より低床・高床ホーム両方を設置しているなど、技術的に大きな課題はなく、相互乗入れに有利な環境であったといえる。

車両の対応策をはじめとする技術的課題は大きいことから引き続き、車両メーカーや事業者の意見も参考としつつ検討が必要である。

－乗り入れた場合の利用意向などに関するアンケート調査－

○沿線住民アンケート

- ・調査対象者 上滝線沿線の住民（朝菜町駅～大川寺駅の駅勢圏 1km 内）
- ・配布数 3, 400通（回収数1, 412通、回収率40.8%）

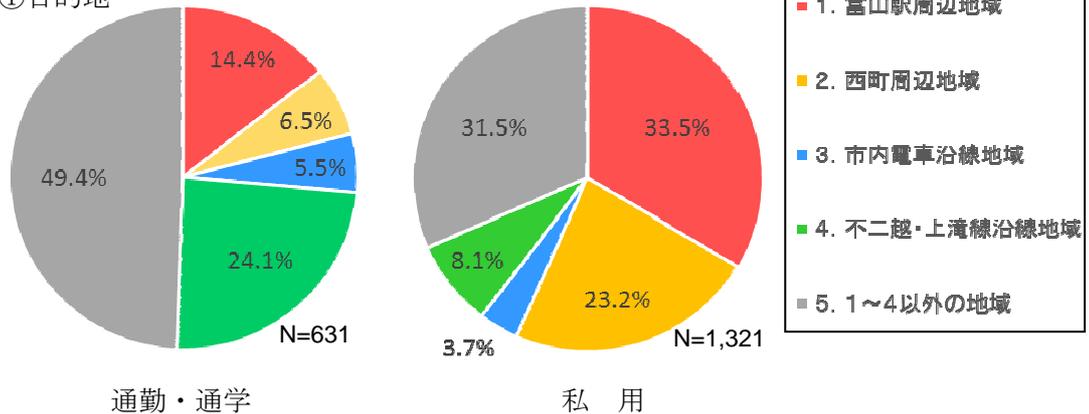
○不二越・上滝線利用者アンケート

- ・調査対象者 不二越・上滝線利用者（平休各1日、午前9時～終電）
- ・配布数 2, 462通（回収数572通、回収率23.2%）

<アンケート調査結果（概要）>

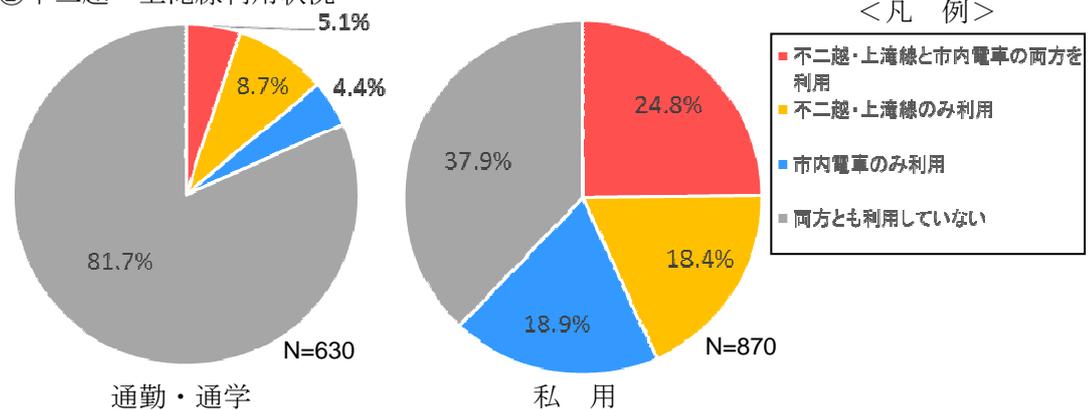
（1）沿線住民の目的別移動実態

①目的地



- ・通勤・通学目的の約半数、私用目的の約7割の移動先が不二越・上滝線や市内電車移動可能な地域となっている。

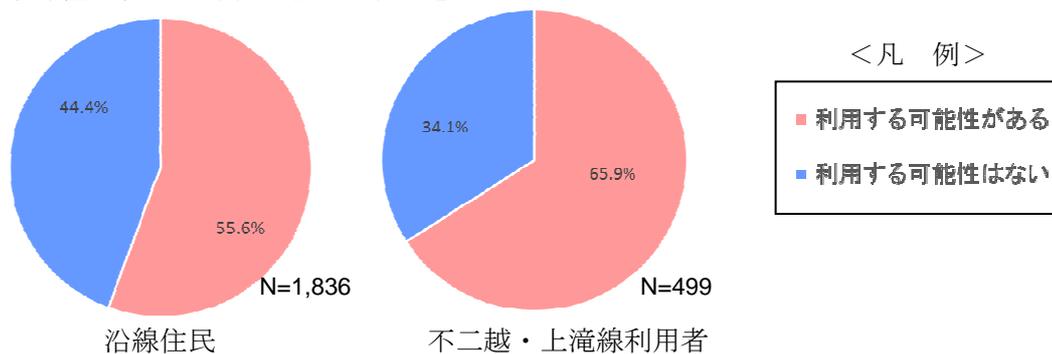
②不二越・上滝線利用状況



- ・通勤・通学目的で不二越・上滝線を利用していると回答した人の割合は約14%に留まるが、私用目的では約43%となっている（利用頻度は考慮せず）。
- ・通勤・通学目的で不二越・上滝線と市内電車の両方を利用していると回答した人の割合は約5%に留まるが、私用目的では約25%となっている（利用頻度は考慮せず）。

(2) 市内電車が上滝線に乗り入れた場合の利用意向

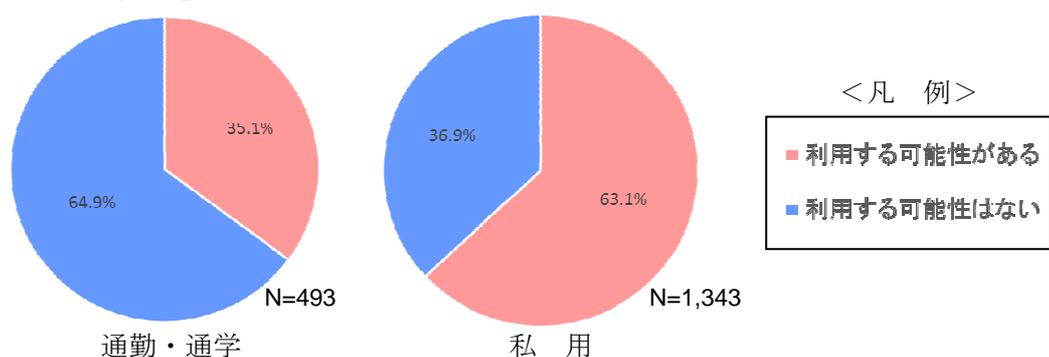
①沿線住民、上滝線利用者別の利用意向



注) 「利用する可能性がある」との回答に利用頻度は考慮せず

- ・市内電車低床車両(LRV)が上滝線に乗り入れた場合の利用意向は、沿線住民よりも不二越・上滝線利用者の方が高くなっている。

②目的別の利用意向



注1) 通勤・通学目的: 現在、通勤・通学をしており、かつ不二越・上滝線を利用していない回答者を対象

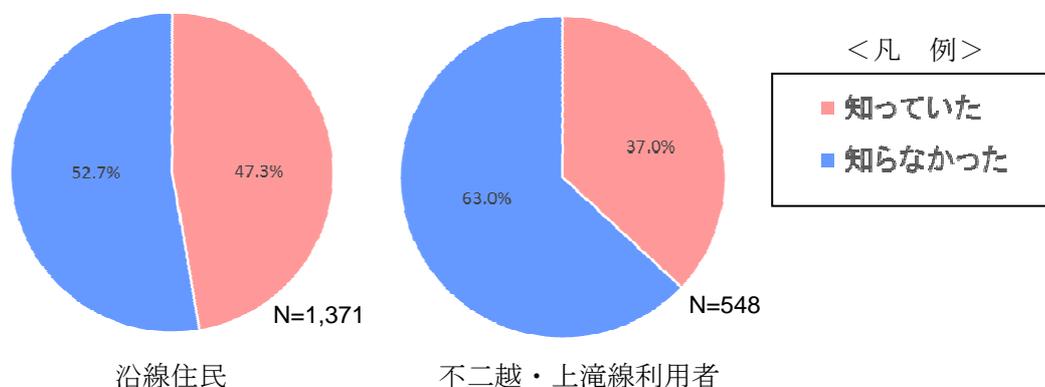
注2) 私用目的: 利用頻度は考慮せず

- ・目的別では通勤・通学が約4割、私用では約6割の回答者が利用意向を示している。
※ただし、利用頻度との関係を含めて今後、詳細な分析が必要である

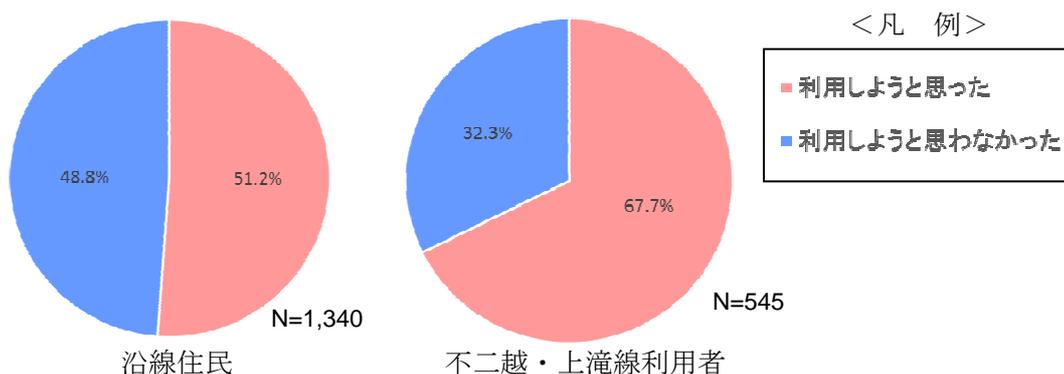
(3) 不二越・上滝線の現状認知度と認知後の意識変化

不二越・上滝線利用者は平成元年度に比べて約4割減少していること、将来に渡って路線を維持し、運行サービスを向上させていくには、さらなる利用促進が不可欠であるなどの現状認知度と、現状を認知した後の意識変化(現在よりも利用しようと思ったか)

①現状の認知度



②現状認知後の意識変化(現在よりも利用しようと思ったか)



・現状の認知度は不二越・上滝線利用者に比べて沿線住民の方が認知している割合が高いが、現状認知後の意識については、不二越・上滝線利用者は大きな変化があったものの、沿線住民の意識変化は小さいものとなっている。

沿線住民を中心に、不二越・上滝線に対する意識向上に関する取組(行政・事業者・住民それぞれの立場で)は、市内電車乗入れに限らず、鉄道としての活性化の観点から極めて重要である。