修正ページの抜粋・見え消し

富山市
地域公共交通網
形成計画（案）

平成 28 年 9 月　策定

平成 30 年 3 月　追加・修正

【抜粋】

５．地域公共交通網形成計画
５．５　公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現
５．５．１　鉄軌道活性化計画
５．８　施策一覧
５．８．１　施策の体系整理
５．８．２
基本方針① 公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現
（１）鉄軌道活性化計画

5.5. 公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現

5.5.1. 鉄軌道活性化計画

●日常生活や都市活動を支える鉄軌道ネットワークの実現

運行頻度の増加、駅や停留場、車両の快適性の向上などにより都市内の移動手段として利用されるように取り組んでいきます。

（1）　ＬＲＴネットワークの形成（市内軌道線／富山ライトレール／地鉄上滝線）

市内軌道線と富山ライトレールとの接続、上滝線との連携強化により、ＬＲＴネットワークの形成を図ります。

市内軌道線は、ＬＲＴスタンダードのサービス水準の整備を図り、都心地区の都市機能や居住環境の向上を進め、コンパクトなまちづくりの推進を図ります。

注１）ＬＲＴスタンダードのサービス水準とは、低床で快適な車両、バリアフリー対応の停留場、高い走行環境を有し、運行頻度などのサービスも十分に高い路面電車システムのことです。

図 5-11　ＬＲＴネットワーク形成の方向性

具体的な施策メニューを以下に示します。

1） 路面電車の南北接続

①路面電車の南北接続

本市は、公共交通を軸とするコンパクトなまちづくりを推進しており、富山駅および周辺地区においては、交通拠点機能を一層強化するとともに、県都富山市の玄関口に相応しい LRT の走る高質で魅力ある都市空間の創出を目指しています。

路面電車の南北接続は、都心地区と北部地区とのアクセス強化や利便性向上などの公共交通活性化を図る観点から、新富町一丁目から牛島町間に軌道を約 250m 延伸し、富山地方鉄道富山軌道線と富山港線の接続を図るものです。延伸区間には、制振軌道を採用し、高架下にバリアフリーに対応したハイグレードな新停留場を設置することにより、新幹線、在来線からの乗り換え利便性が格段に向上します。

なお、事業の手法は、軌道の整備は富山市が行い、運行は富山地方鉄道株式会社および富山ライトレール株式会社が行う上下分離方式を採用し、低床車両（LRV）を順次導入して、おおむね平成 31 年度の全線開業を目指します。また、この事業に合わせて、富山港線軌道区間約 1.1km を上下分離方式へ転換しました。

②富山港線の軌道複線化

富山駅高架下における路面電車南北接続や永楽町地内新停留場の整備による所要時間増加に対応するため、富山港線の軌道区間の一部（約 300m）を複線化することにより、現在と同じ運行間隔での運行を実現します。

③永楽町地内新停留場整備

利用者の更なる利便性向上に向け、駅間が長いインテック本社前停留場と奥田中学校前停留場の間にバリアフリーに対応したハイグレードな新停留場を設置します。

④ブールバール新停留場整備（構想）

路面電車南北接続事業にあわせて、利用者の利便性向上を図るため、富山駅停留場とインテック本社前停留場の間に、バリアフリーに対応したハイグレードな新停留場の整備を構想しています。

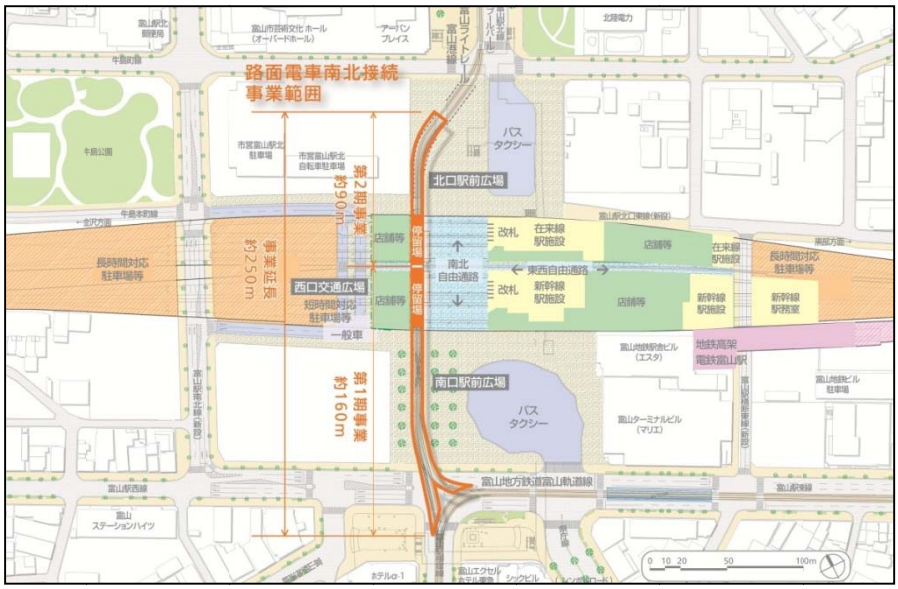


図 5-12　路面電車南北接続事業位置図

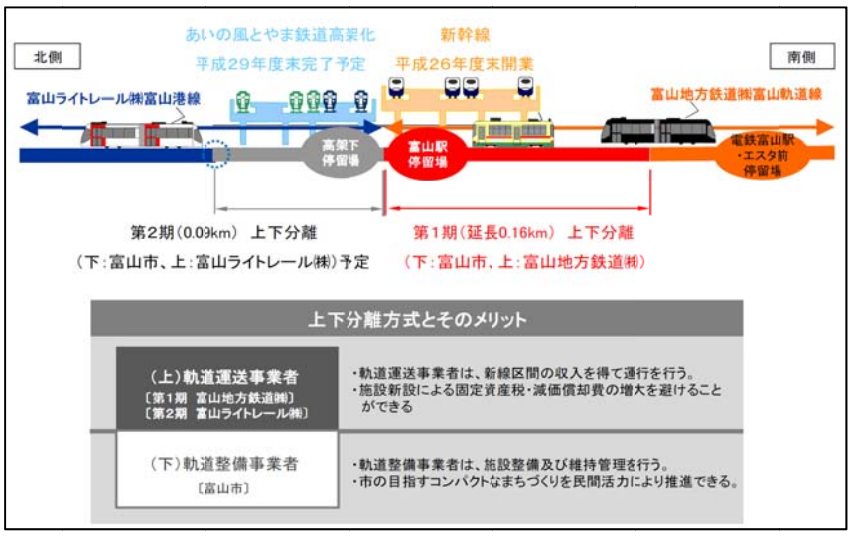


図 5-13　上下分離方式の事業スキーム

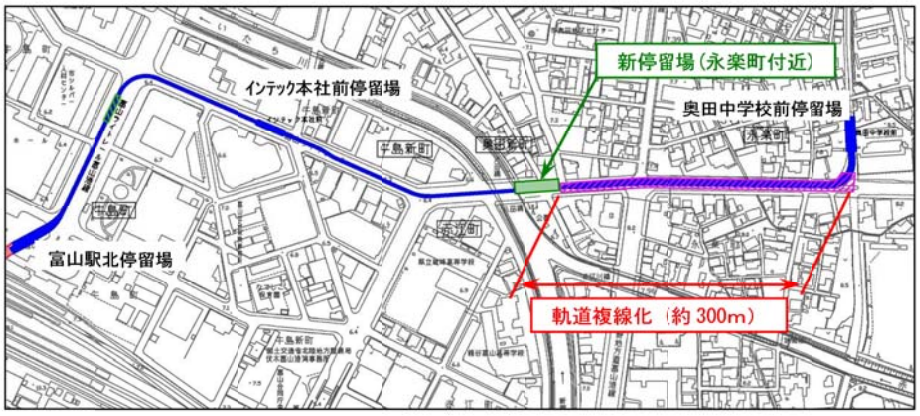


図 5-14　富山港線軌道複線化位置図

2） 電停のバリアフリー化

バリアフリー化や上屋の整備などを進めます。具体的な実施箇所については、交通事業者と調整を進めます。

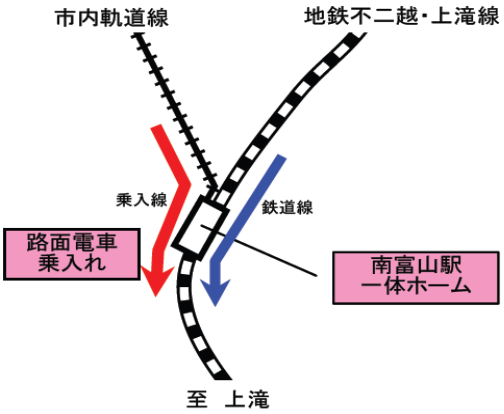
3） 新型車両の導入

市内電車の質の高いデザインや騒音・振動の軽減による快適性の向上、バリアフリー化の推進などによる公共交通の活性化を図るため、富山地方鉄道株式会社の新型低床車両（ＬＲＶ）の導入を進めます。平成 27 年度から平成 31 年度までに 3 編成導入予定となっています。それ以降に関しては、交通事業者と調整して進めます。

また、富山市のＬＲＶ（富山港線用）1 編成の導入を進めます。

4） 市内電車と地鉄上滝線との連携

南富山駅において、市内電車と上滝線の連携を強化し、富山市南部方面から中心市街地へのアクセス性の向上を図るため、市内電車の上滝線乗入れについて、その実現可能性と技術的課題を検討します。



(2) 増便を核とした利便性向上（高山本線／地鉄不二越・上滝線）

市民生活の足として利用可能なサービス水準を実現するために、運行頻度の向上を進めてきました。これらの取組について、一定の効果があがっていることから、継続を基本として取組内容の見直しを図っていきます。

これまでの実施状況を以下に示します。

1） JR 高山本線の増便

平成 18 年 10 月～平成 23 年 3 月に、増便や臨時駅の設置などの、JR 高山本線活性化社会実験を実施。

社会実験終了後は活性化事業として朝夕の増便を継続。

2） 富山地方鉄道不二越・上滝線の増便

通勤時間帯での増発社会実験を実施することとし、平成 23 年 9 月より帰宅時間帯の増便および終電時刻の延長を実施。平成 25 年 9 月に朝の増便を開始。

平成 27 年 3 月から富山地方鉄道株式会社が社会実験として実施。

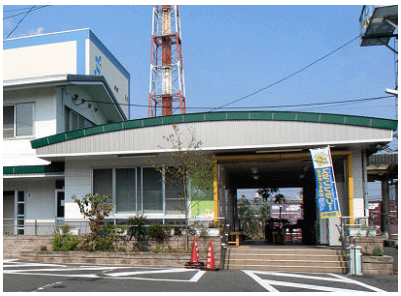
(3) 地域内鉄道としてのサービス強化（あいの風とやま鉄道線／地鉄不二越・上滝線）

北陸新幹線の開業を踏まえ、新駅の整備やダイヤの見直し、端末交通の整備による駅勢圏の拡大など、地域内鉄道としてのサービス水準の向上を図ります。

ＪＲ北陸本線が並行在来線あいの風とやま鉄道線となり、地域の足としての重要性が増すことから、地域内鉄道としてのサービス強化に向けた取組を推進します。

【新幹線開業に伴い地域内鉄道に新駅が設置された事例】

新幹線開業により地域内鉄道としての機能が高まった路線に新駅が整備されています。



左：八代駅
（肥後おれんじ鉄道）
右：巣子駅
（IGR いわて銀河鉄道）

具体的な施策メニューを以下に示します。

1） 新改札の設置等による機能強化~~（例：東富山駅、呉羽駅）~~

既存の東富山駅および呉羽駅に、新たな改札を設置し、利便性の向上を図ります。

2） 新駅整備

①地域の利便性向上を目的として、あいの風とやま鉄道線の富山駅～東富山駅間に新駅を~~設置~~整備します。

②地域の利便性向上を目的として、地鉄不二越・上滝線の稲荷町駅～不二越駅間に新駅を整備します。

(4)　交通結節点の整備（全路線）

駅前広場、パーク＆ライド用駐車場、駐輪場、新駅の整備による駅勢圏の拡大を図り、パーク＆ライド、サイクル＆ライドの推進を図ります。

また、主要な駅において、公共交通結節点（トランジットセンター）の整備として、駅前広場整備や駅舎の改修および多機能化を行い、利便性や快適性の向上、バスと鉄道との連携強化を図ります。

具体的な施策メニューを以下に示します。

1）パーク＆ライド駐車場の整備

事業者が整備した駐車場、社会実験などで整備した駐車場があります。

これらの駐車場は、稼働率が高く、自動車からの転換や利用頻度の増加がみられるなど公共交通活性化への効果が確認されていることから、それぞれの路線特性に応じた形でパーク＆ライド駐車場の拡大を推進します。

また、サイクル＆ライドの取組についても検討していきます。

2）駅機能の強化および交通結節点機能強化（例：富山駅、南富山駅）

LRT 整備計画に伴い、富山駅周辺地区土地区画整理事業が実施されており、富山駅の交通結節点としての機能強化が図られているところです。

また、南富山駅では市内電車と地鉄上滝線との連携、乗継環境の整備を行います。

5.8. 施策一覧

5.8.1. 施策の体系整理

本計画に位置づける施策について、基本方針別、施策の視点別に整理しました。

本計画に位置づける施策については、都市交通協議会などを通じて、行政と地元、事業者などの関係機関において連携を図りながら、検討・具体化を進めていくものとします。

		基本方針		
		お団子と串の強化	生活交通の確保	利便性向上・利用促進
		基本方針① 公共交通軸の活性化による コンパクトなまちづくりの実現 【都心部・地域生活拠点】	基本方針② 地域特性に応じた 多様な生活交通の確保 【郊外部・中山間地】	基本方針③ 公共交通利用促進 【共通事項】
施策の視点	1）「公共交通活性化計画に位置づけられている取組」	■鉄軌道活性化計画 ・電停のバリアフリー化など、既往の鉄軌道活性化に係る事業の継続 ・路面電車の南北接続（第２期） ・市内電車と地鉄上滝線との連携など ■幹線バス活性化計画 ・イメージリーダー路線整備事業など、既往の幹線バス活性化に係る事業の継続　など	■生活交通サービス整備方針 ・赤字バス路線への補助による路線維持 ・公営コミュニティバスの再編 ・地域自主運行バスの運行支援など、既往事業の継続など	■公共交通の利用促進 ・モビリティ・マネジメントなどの既往の利用促進事業 ・IC カード事業の継続 など
	2）「新たに計画に位置づける取組」	■鉄軌道活性化計画 ・東富山駅、呉羽駅における新改札の設置等による機能強化 ・富山駅、南富山駅における駅機能および交通結節点機能強化 ・あいの風とやま鉄道線の新駅設置整備 ・地鉄不二越・上滝線の新駅整備 ■幹線バス活性化計画 ・パーク＆バスライド、サイクル＆バスライド ・バス停などのデザイン統一 ・Web 上での経路検索情報の提供 ・公共交通軸の更なる機能強化（低床車両、バス停の整備など） ・効率的なネットワークの形成（重複する路線のあり方検討） ・都市機能立地を踏まえたバス機能強化 ・居住推進地区内の民間開発と連携したバスの機能強化 ・富山駅周辺整備（南北接続など）に伴うバス路線の見直し（富山駅周辺バス停の配置、バス路線、駅ロータリー内での路線バスや高速乗合バスなどのバス停の配置）	■生活交通サービス整備方針 ・地域特性に応じた継続的な見直し	■公共交通の利用促進 ・健康面や環境面の効果も考慮したモビリティ・マネジメント ・独自 IC カードの新たなサービス拡充 ・運行改善に向けたデータ活用（GIS データ、交通ビッグデータなど） ・ICT を活用した公共交通機関のロケーション情報などの配信 ・高齢者健康増進端末機を活用した交通行動などの分析 ■交通によるおもてなし環境の創出 ・新幹線からの二次交通の利便性向上 ・公共交通従事者によるおもてなしの向上（マナーアップ） ・公共交通やアヴィレを活用した周遊 ・来訪者の利便性向上（交通施設の多言語化など） ・公共交通の観光資源化 ・隣接自治体間の広域的な連携

5.8.2. 基本方針① 公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現

（1） 鉄軌道活性化計画

■鉄軌道活性化計画 日常生活や都市活動を支える鉄軌道ネットワークの実現		短期的に着手する施策	中長期的に実施する施策	事業主体（案）
①LRT ネットワークの形成	路面電車の南北接続	→		富山市 富山地方鉄道 富山ライトレール
	電停のバリアフリー化	（交通事業者、道路管理者と調整）→		富山地方鉄道 道路管理者
	新型車両の導入	（交通事業者と調整）→		富山市 富山地方鉄道
	市内電車と地鉄上滝線との連携	→	→	富山市 富山地方鉄道
②増便を核とした利便性向上	鉄道の増便による利便性強化（JR 高山本線、地鉄不二越・上滝線）	（交通事業者と調整）→		富山市 JR 西日本 富山地方鉄道
③地域内鉄道としてのサービス強化	東富山駅、呉羽駅における新改札の設置等による機能強化	（交通事業者と調整）→		あいの風とやま鉄道
	あいの風とやま鉄道線の新駅整備	（交通事業者と調整）→		あいの風とやま鉄道
	地鉄不二越・上滝線の新駅整備	（交通事業者と調整）→		富山地方鉄道
④交通結節点の整備	パーク＆ライド駐車場の整備（JR 高山本線、地鉄不二越・上滝線）	→	→	富山市 JR 西日本 富山地方鉄道
	富山駅、南富山駅における駅機能および交通結節点機能の強化	→	→	富山市 富山地方鉄道

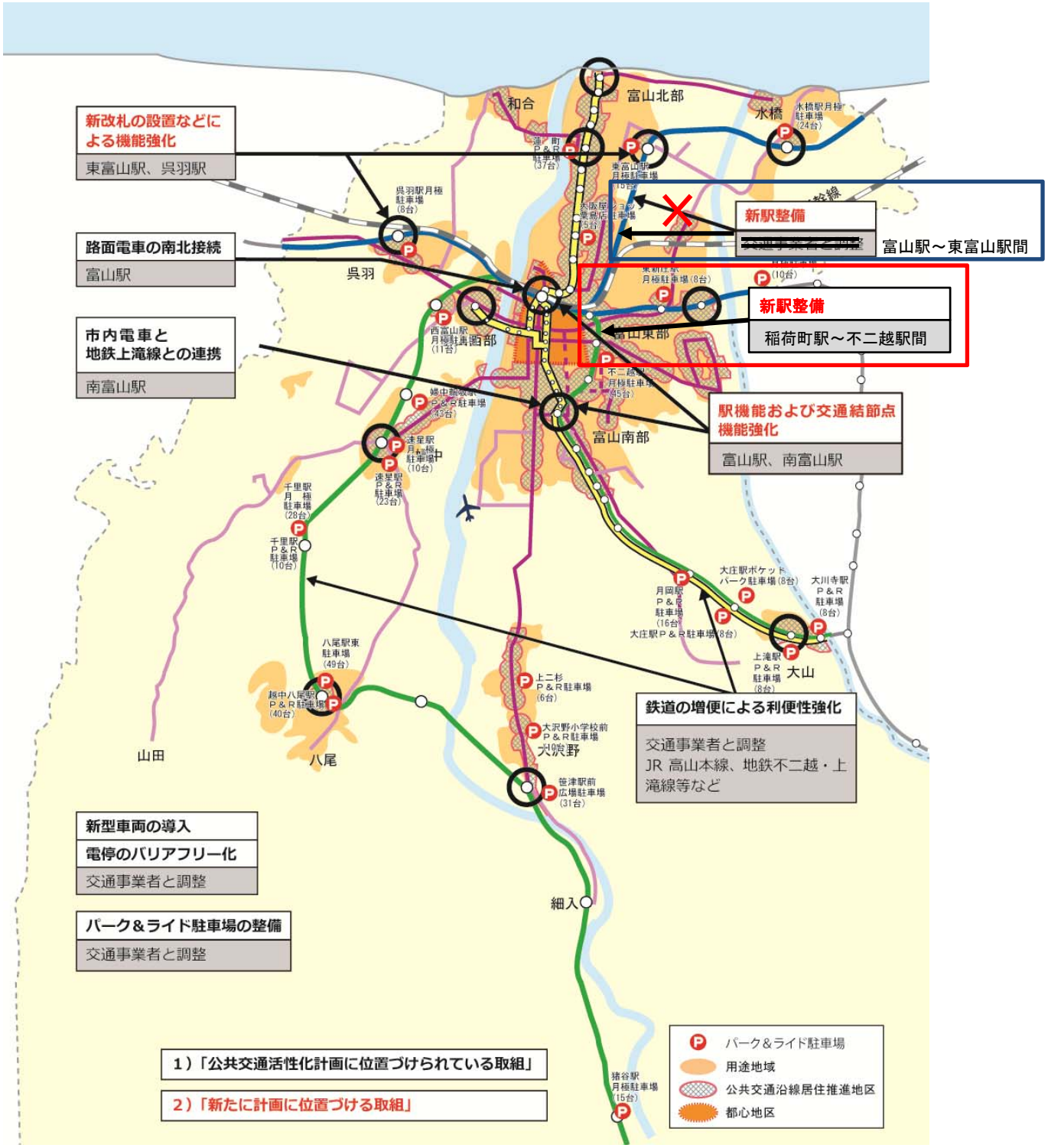


図 5-32　鉄軌道活性化計画　施策メニュー