

富山市

# 路面電車南北接続による効果について



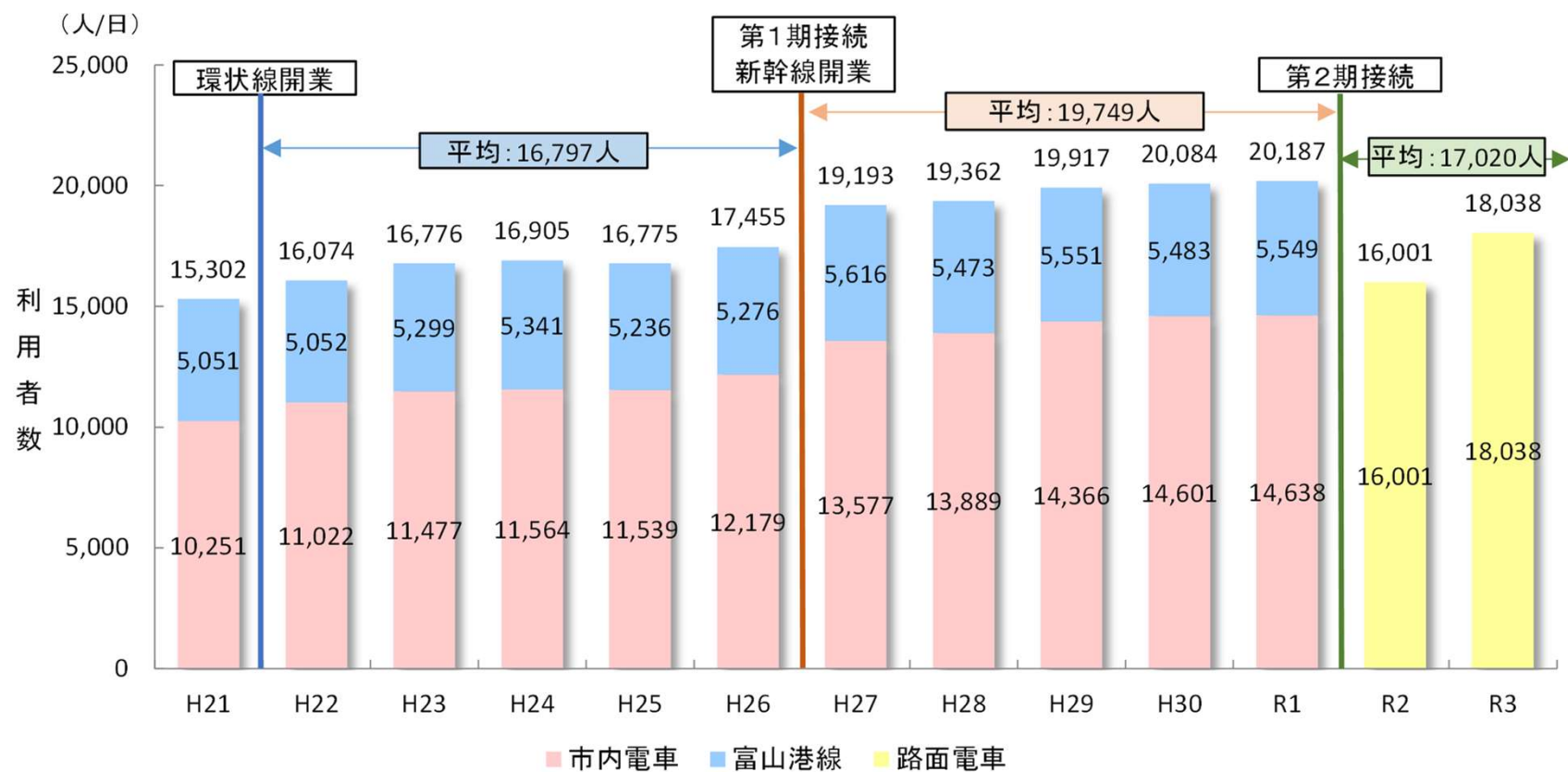
# 令和4年度までの 調査結果について

# **(1)公共交通の活性化**

# 路面電車の利用実態

## ■ 路面電車利用者数 輸送人員

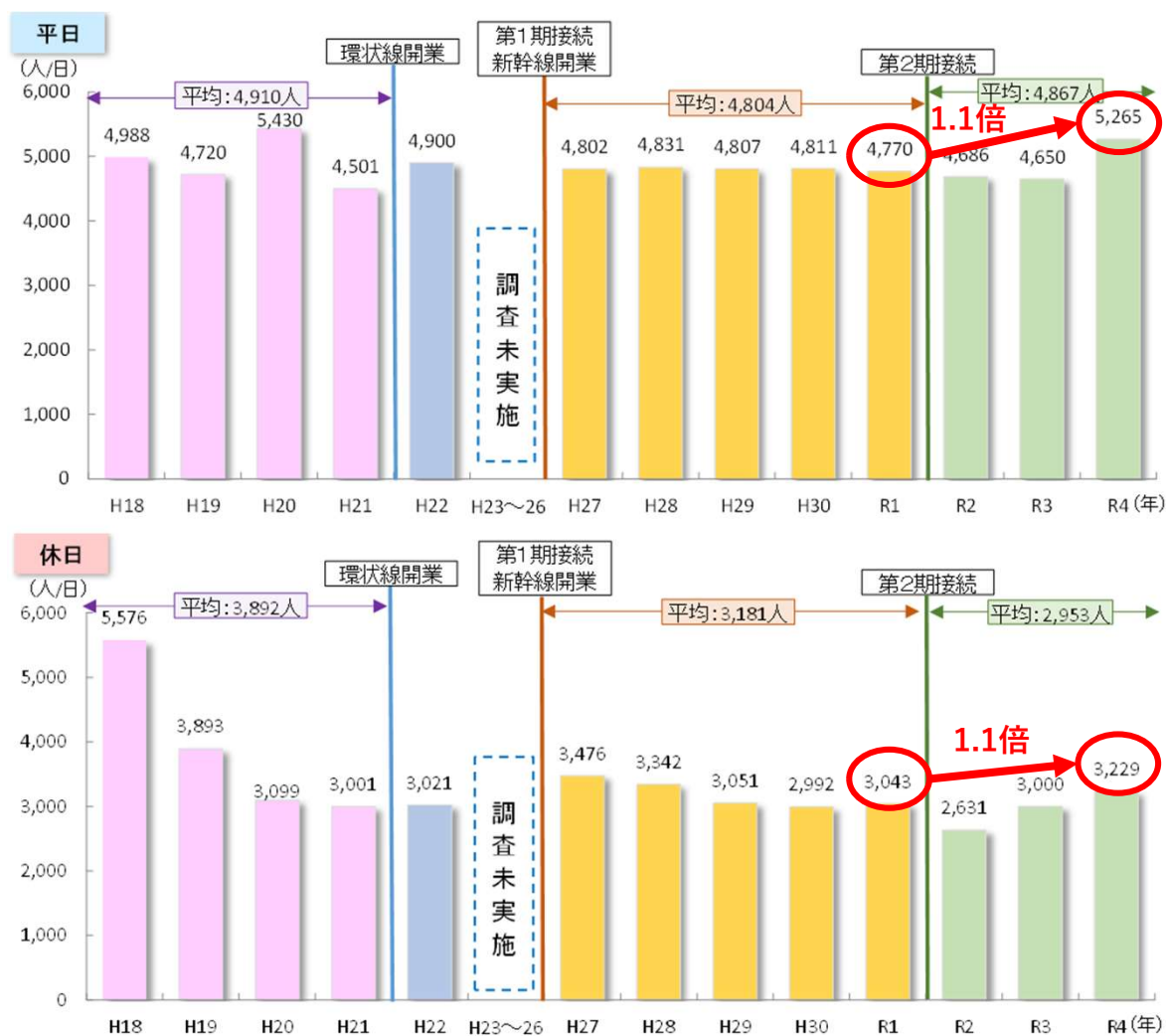
- ・新型コロナウイルスの感染拡大により、南北接続後(R2)の路面電車利用者数は減少。その後、令和3年度は利用の回復が見られた。



# 路面電車の利用実態

## ■ 富山港線利用者数 OD調査

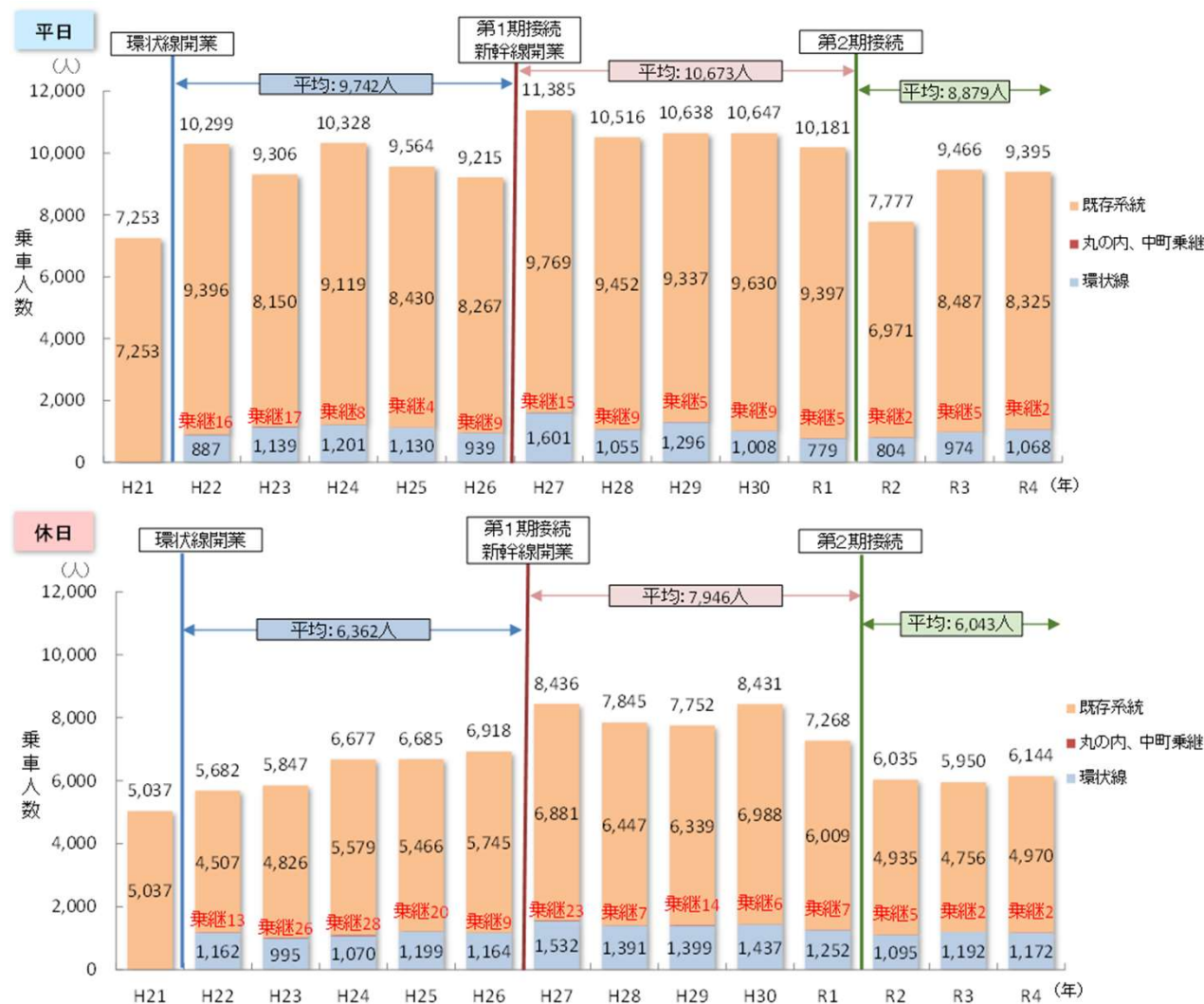
・令和4年の利用者数は、平日・休日ともに南北接続前を上回っている。



# 路面電車の利用実態

## ■市内電車利用者数 OD調査

・令和4年の利用者数は、平日・休日ともに南北接続前に比べて減少

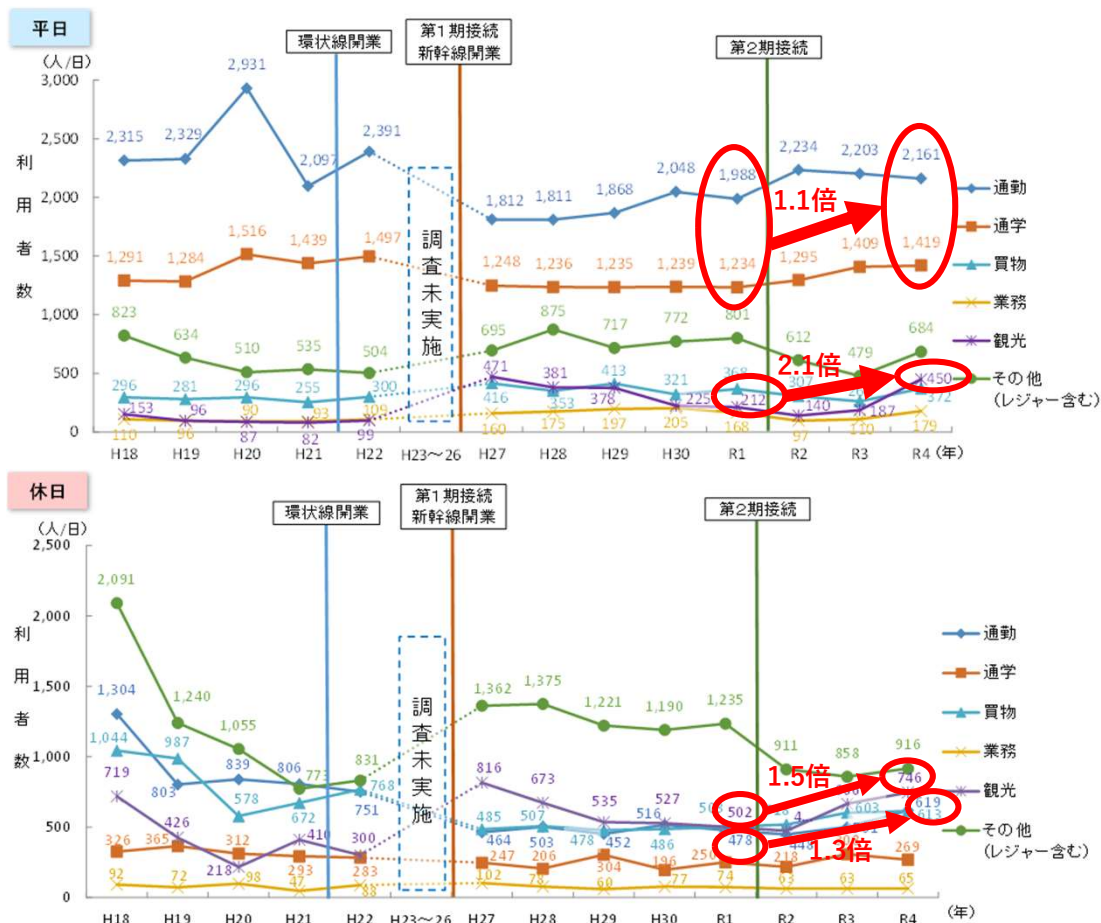


# 路面電車の利用実態

## ■富山港線利用者数〔目的別〕

## OD調査

- ・平日：令和4年の通勤及び通学利用者は、南北接続前の約1.1倍に増加し、観光利用者は約2.1倍に増加
- ・休日：令和4年の通勤利用者は、南北接続前の約1.3倍に増加し、観光利用者は約1.5倍に増加

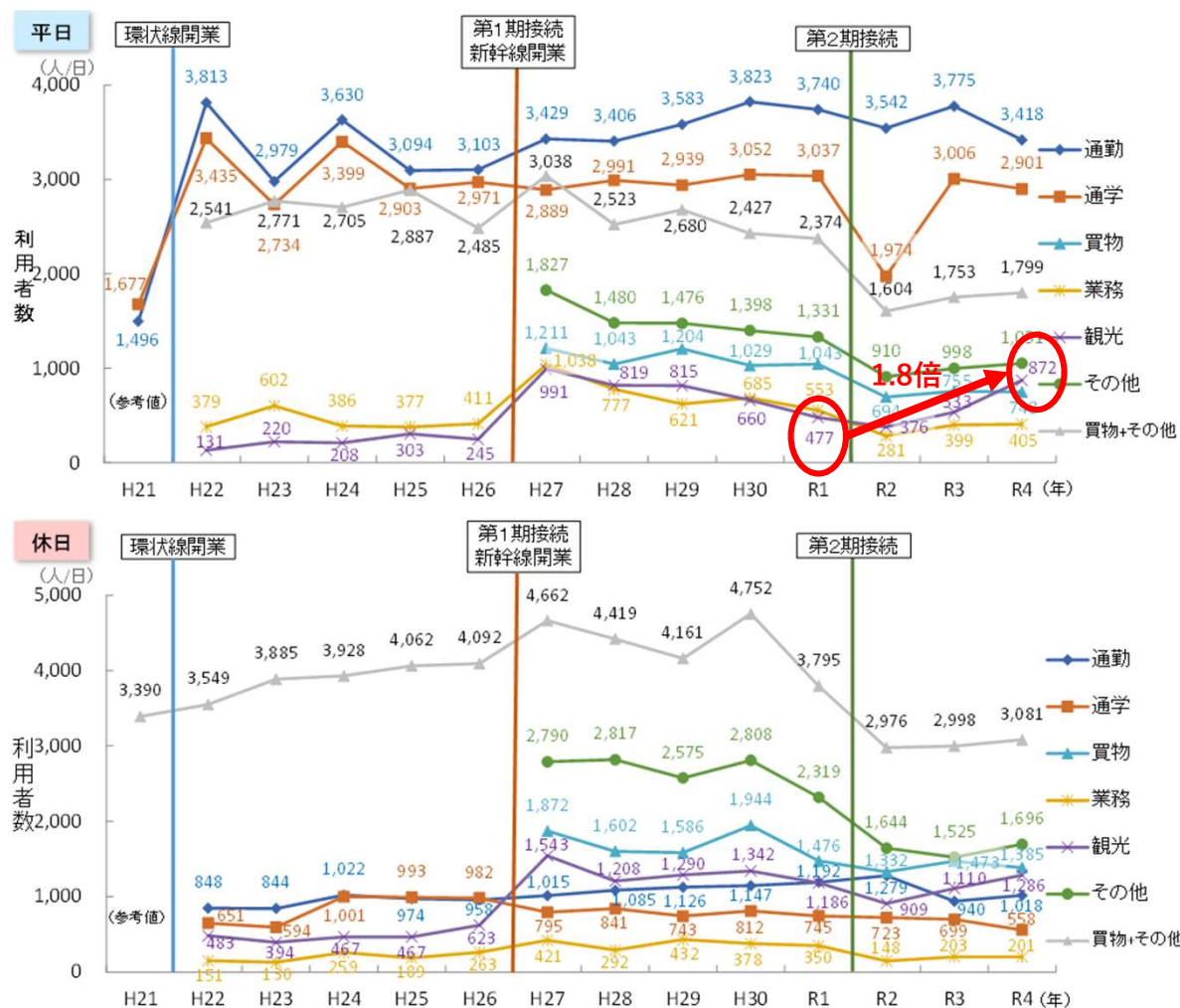


# 路面電車の利用実態

## ■市内電車利用者数〔目的別〕

## OD調査

・平日：令和4年の観光利用者は約1.8倍に増加



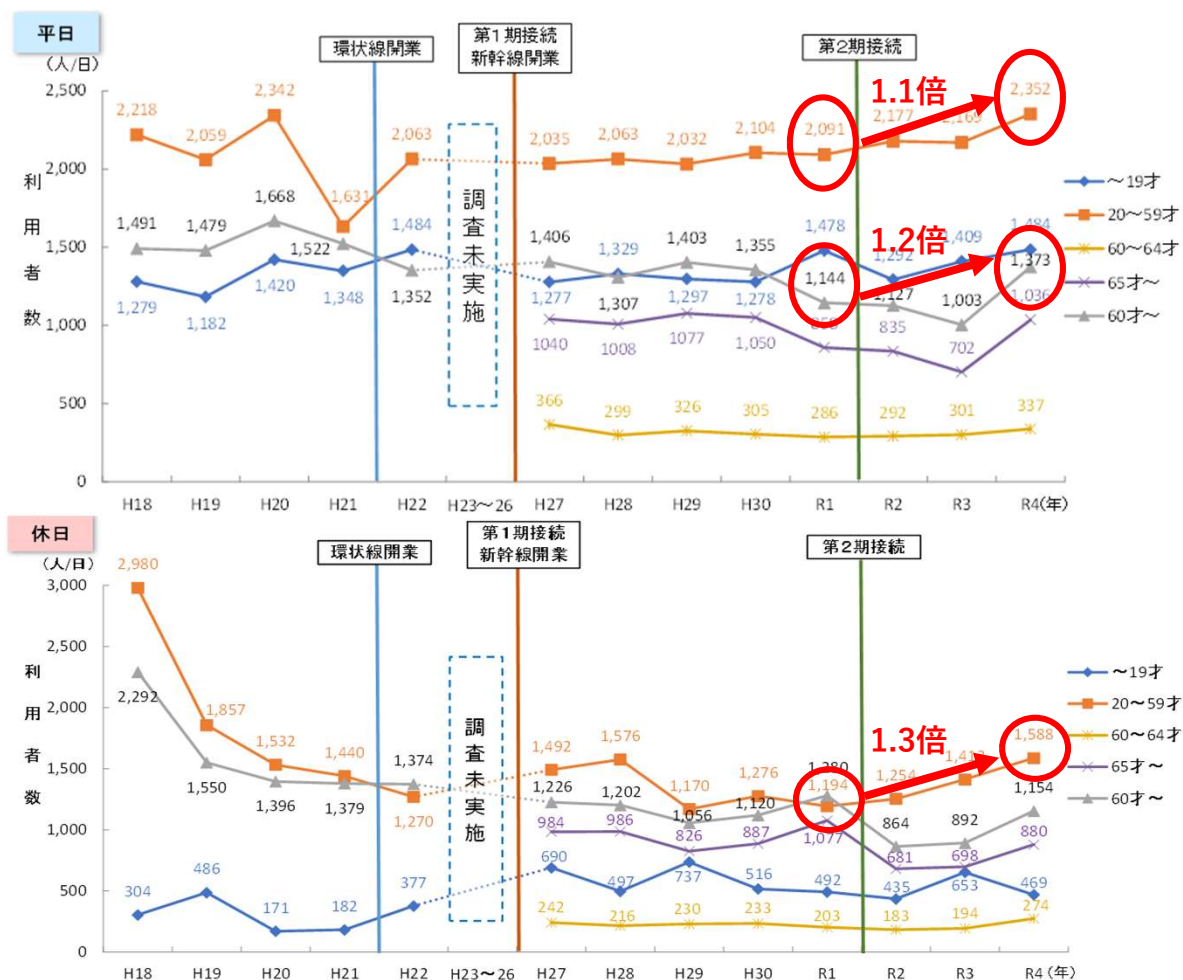


# 路面電車の利用実態

## ■富山港線利用者数〔年齢別〕

## OD調査

- ・平日：令和4年の「20～59才」の利用は、南北接続前の約1.1倍に増加し、「60歳以上」の利用は、南北接続前の約1.2倍に増加
- ・休日：令和4年の「20～59才」の利用は、約1.3倍に増加

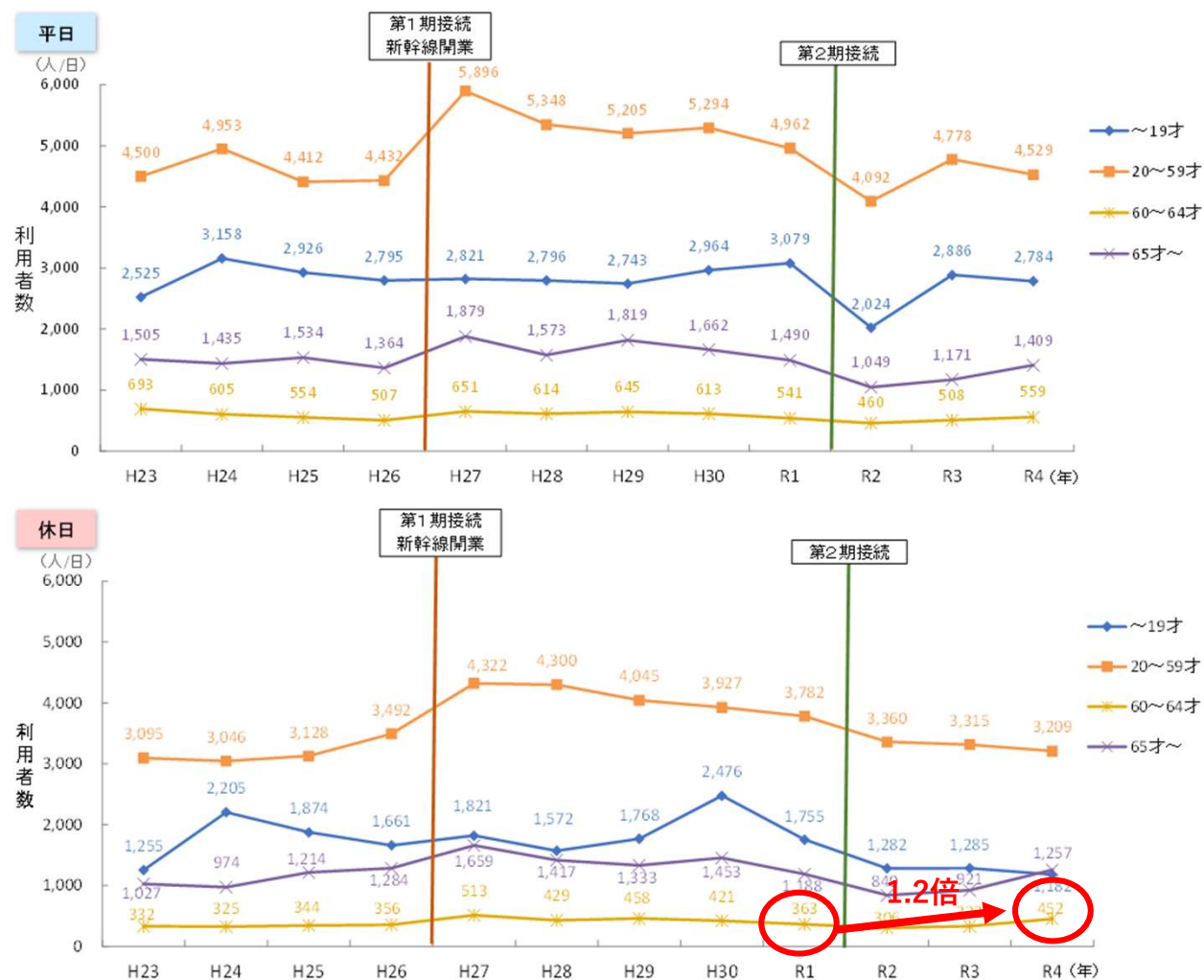


# 路面電車の利用実態

## ■市内電車利用者数〔年齢別〕

OD調査

・休日：令和4年の「60～64才」の利用は、**約1.2倍に増加**

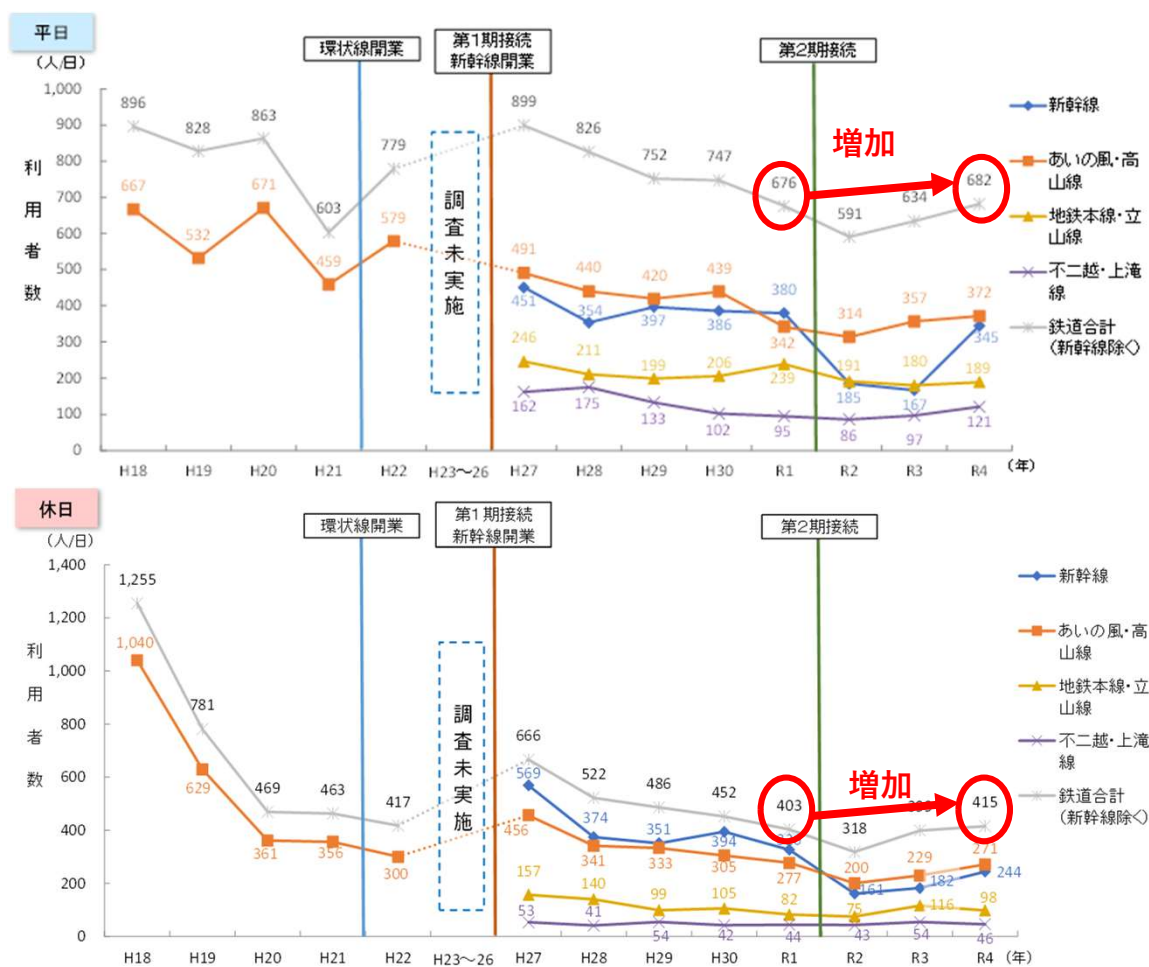


# 路面電車の利用実態

## ■他の交通からの乗継利用[富山港線]

## OD調査

- ・平日:令和4年の在来線からの乗継利用は、南北接続前に比べて**増加している**
- ・休日:令和4年の在来線からの乗継利用は、南北接続前に比べて**増加している**

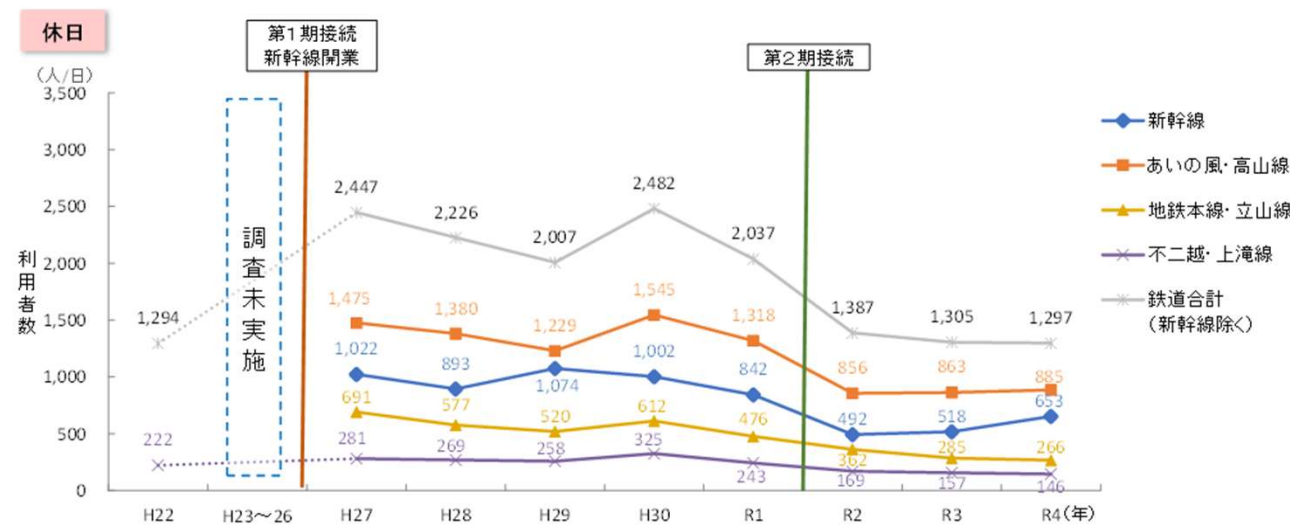
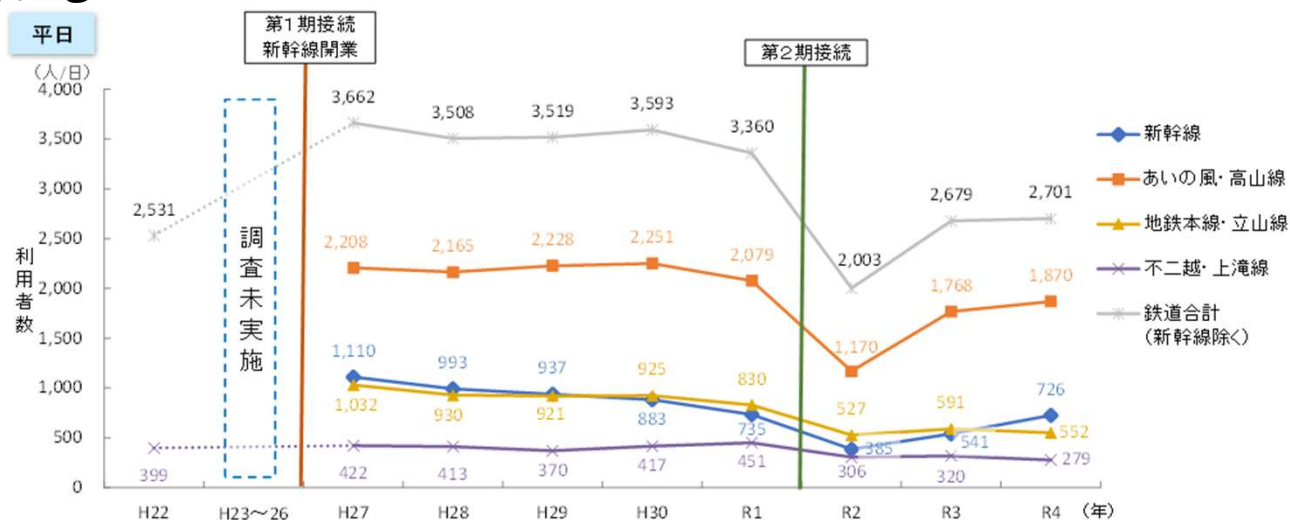


# 路面電車の利用実態

## ■他の交通からの乗継利用[市内電車]

## OD調査

- 令和4年度は、在来線からの乗継、新幹線からの乗継のどちらも、南北接続前に比べて減少している

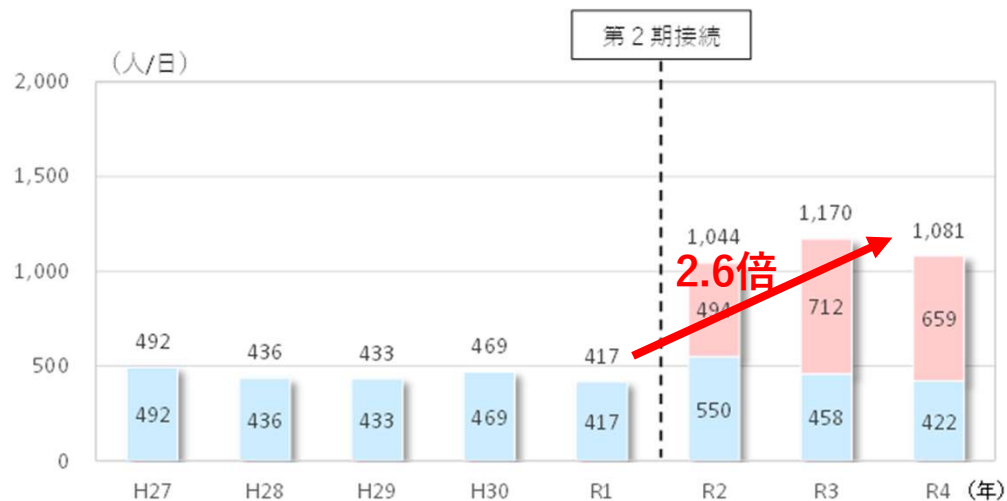


# 富山駅の南北を跨ぐ路面電車利用者の変化

## ■南北を跨ぐ路面電車利用者数

OD調査

- ・南北接続前に比べて、平日は約2.4倍に増加し、休日は約2.6倍に増加



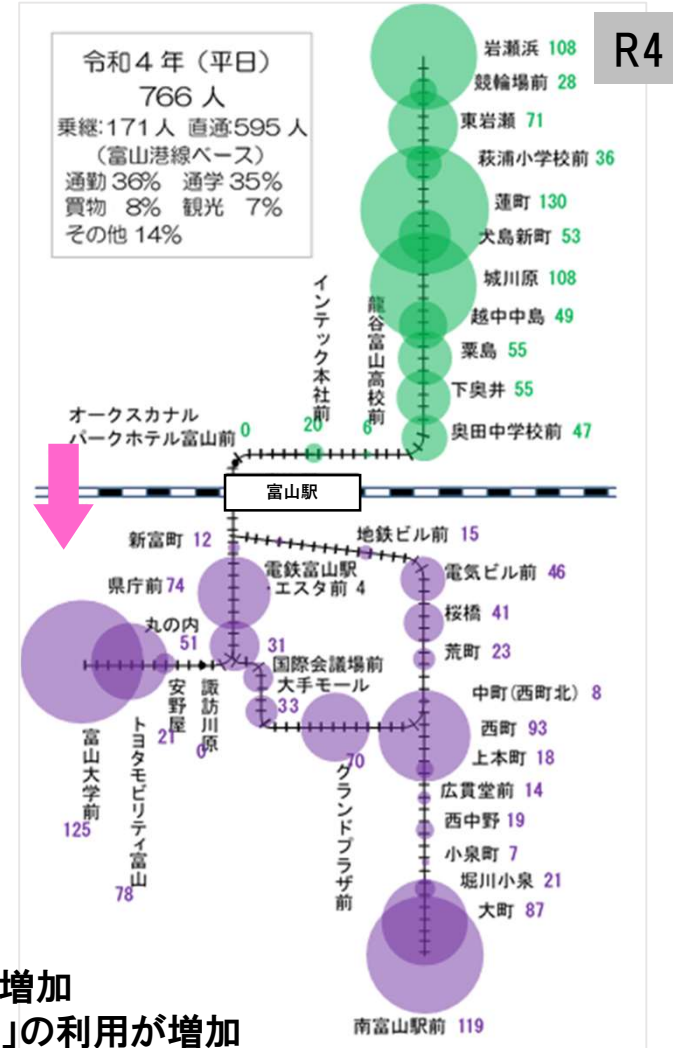
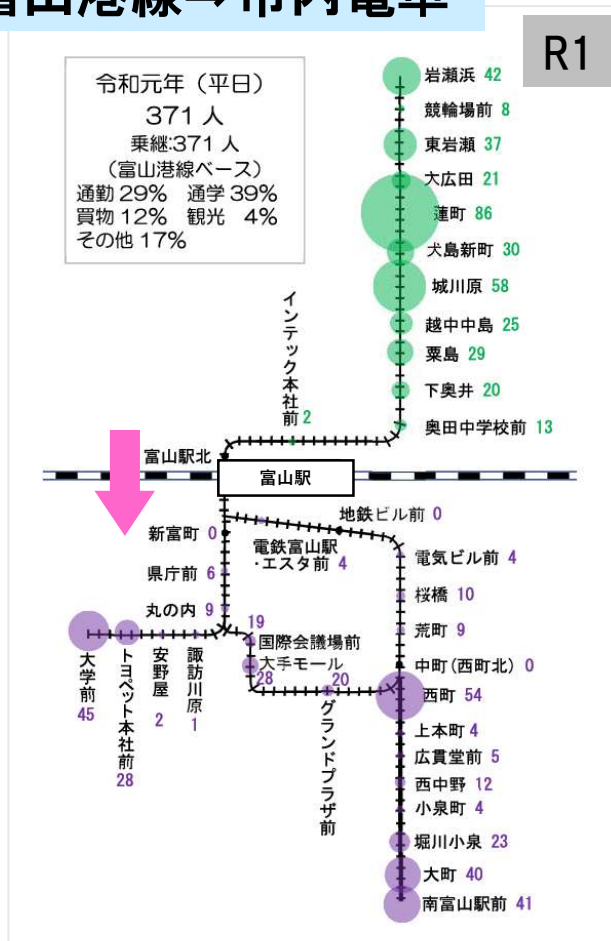
■ 富山駅乗継 (路面電車⇒路面電車) ■ 南北直通便

# 富山駅の南北を跨ぐ路面電車利用者の変化

## 南北を跨ぐ路面電車利用者の発着地

## OD調査

### 平日：富山港線⇒市内電車



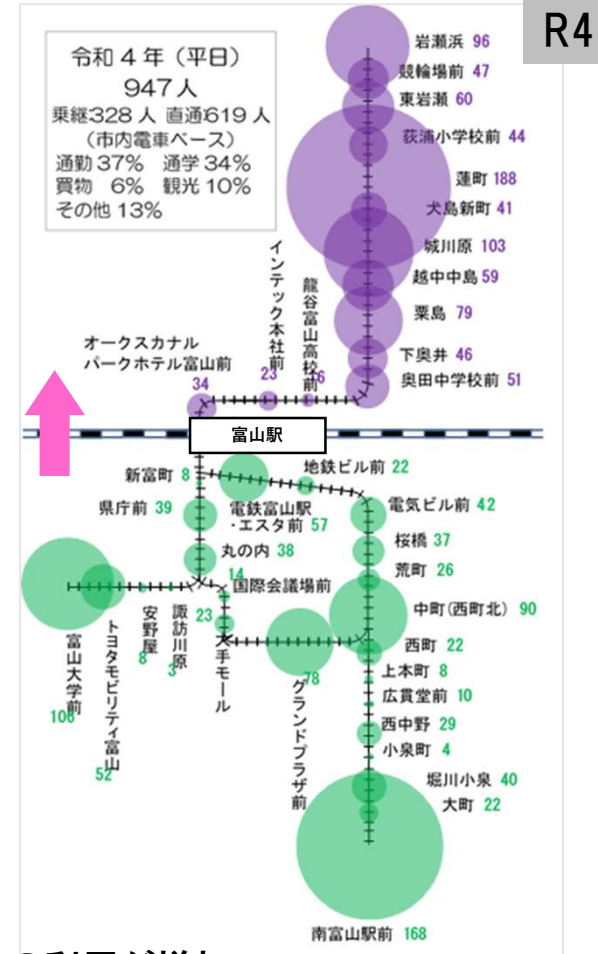
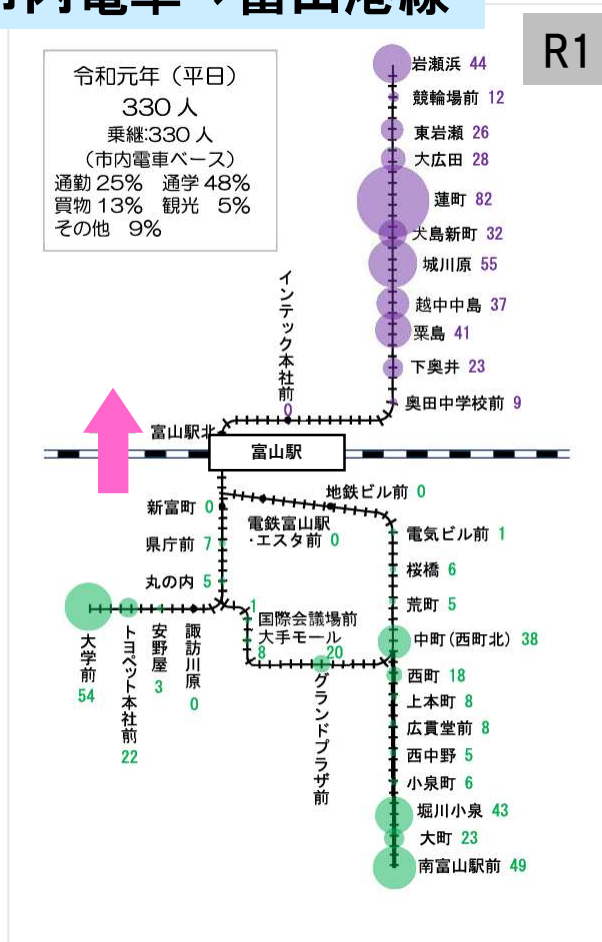
- 乗車停留場：「岩瀬浜」「城川原」「粟島」「下奥井」等の利用が増加
  - 降車停留場：「富山大学前」「トヨタモビルティ富山」「南富山駅前」の利用が増加
- 富山駅に近い停留場（「県庁前」「電気ビル前」等）や、西町・総曲輪周辺の停留場へのアクセスが増加

# 富山駅の南北を跨ぐ路面電車利用者の変化

## 南北を跨ぐ路面電車利用者の発着地

## OD調査

### 平日：市内電車⇒富山港線



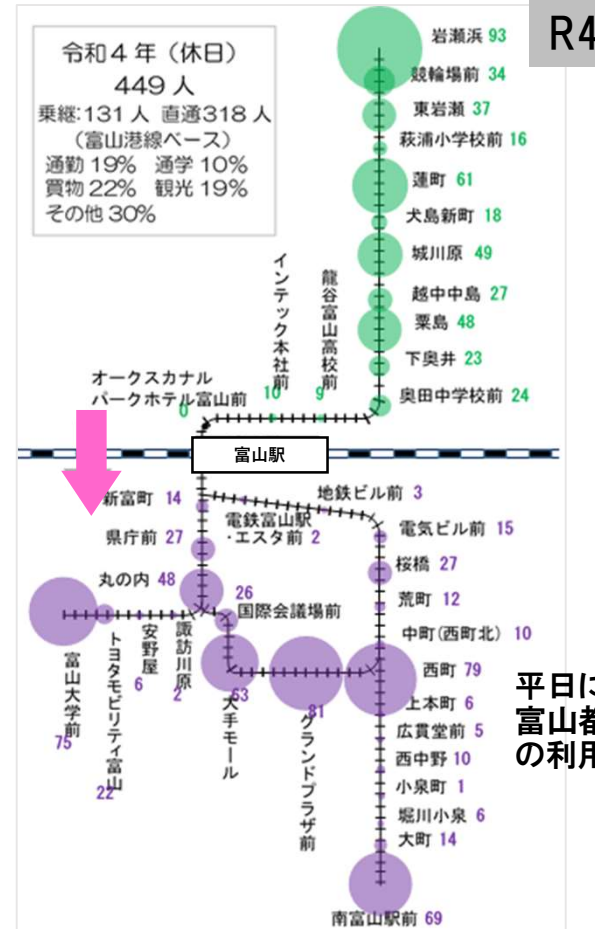
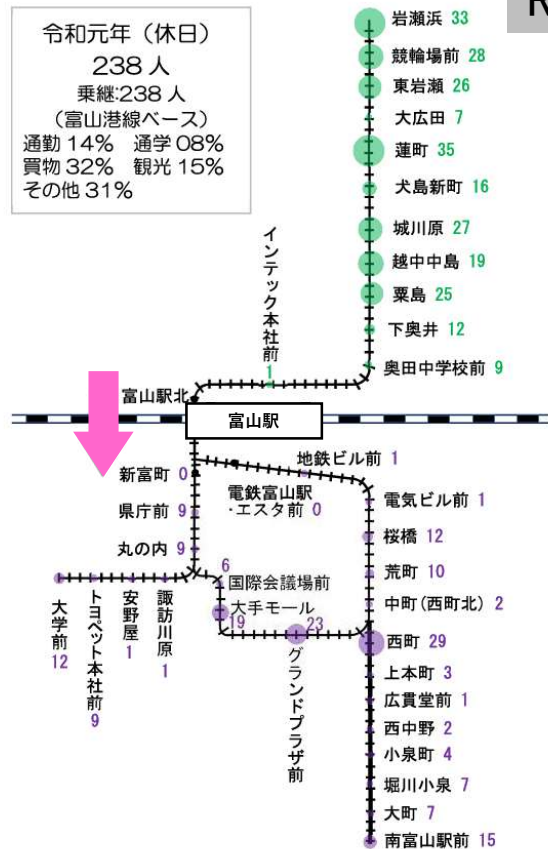
- 乗車停留場：「富山大学前」「トヨタモビリティ富山」「南富山駅前」の利用が増加  
富山駅に近い停留場（「県庁前」「電鉄富山駅・エスタ前」「電気ビル前」等）や、  
西町・総曲輪周辺の停留場からの乗車が増加
- 降車停留場：「蓮町」へのアクセスが大きく増加し、「奥田中学校前」「粟島」「城川原」「岩瀬浜」等の利用も増加

# 富山駅の南北を跨ぐ路面電車利用者の変化

## 南北を跨ぐ路面電車利用者の発着地

## OD調査

### 休日：富山港線⇒市内電車



平日に比べて、  
富山都心線(3停留場)  
の利用が多い

- 乗車停留場：「岩瀬浜」の利用が大きく増加し、「東岩瀬」「城川原」「粟島」「下奥井」等の利用も増加
- 降車停留場：「富山大学前」「南富山駅前」の利用が増加  
富山駅に近い停留場（「県庁前」「新富町」「電鉄富山駅・エスタ前」等）や、  
西町・総曲輪周辺の停留場へのアクセスが増加

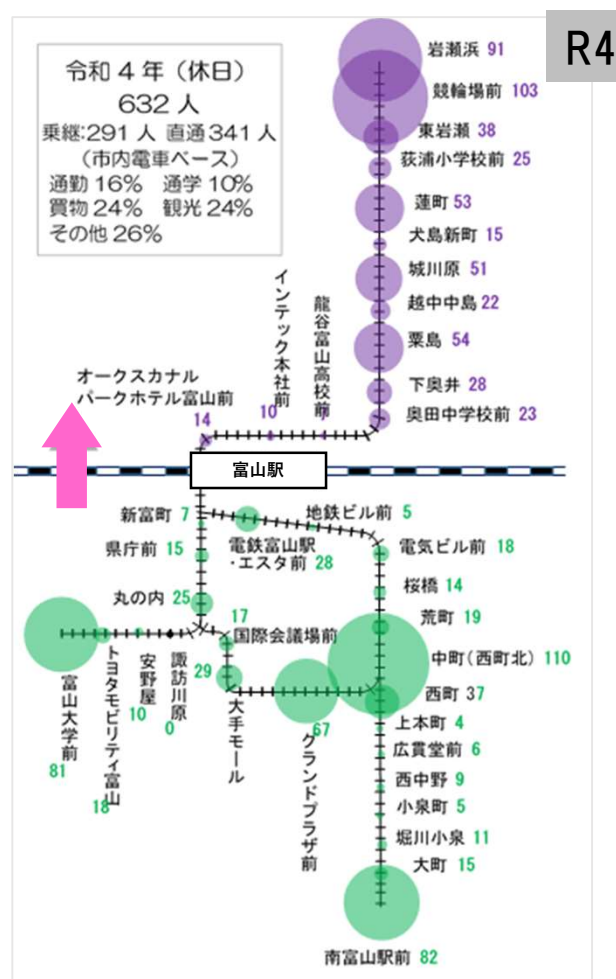
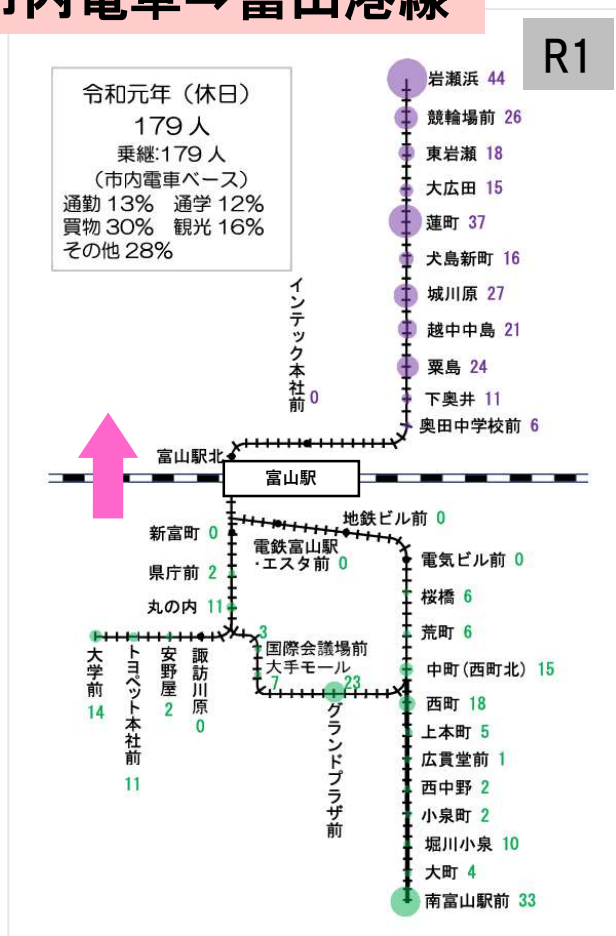


# 富山駅の南北を跨ぐ路面電車利用者の変化

## ■南北を跨ぐ路面電車利用者の発着地

## OD調査

### 休日：市内電車⇒富山港線



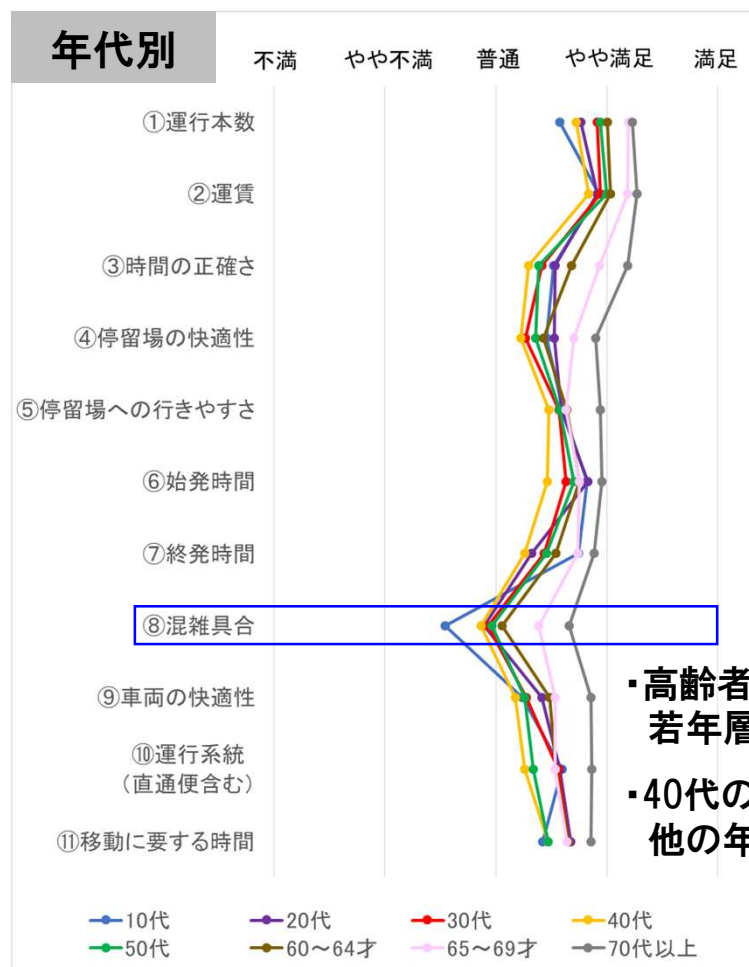
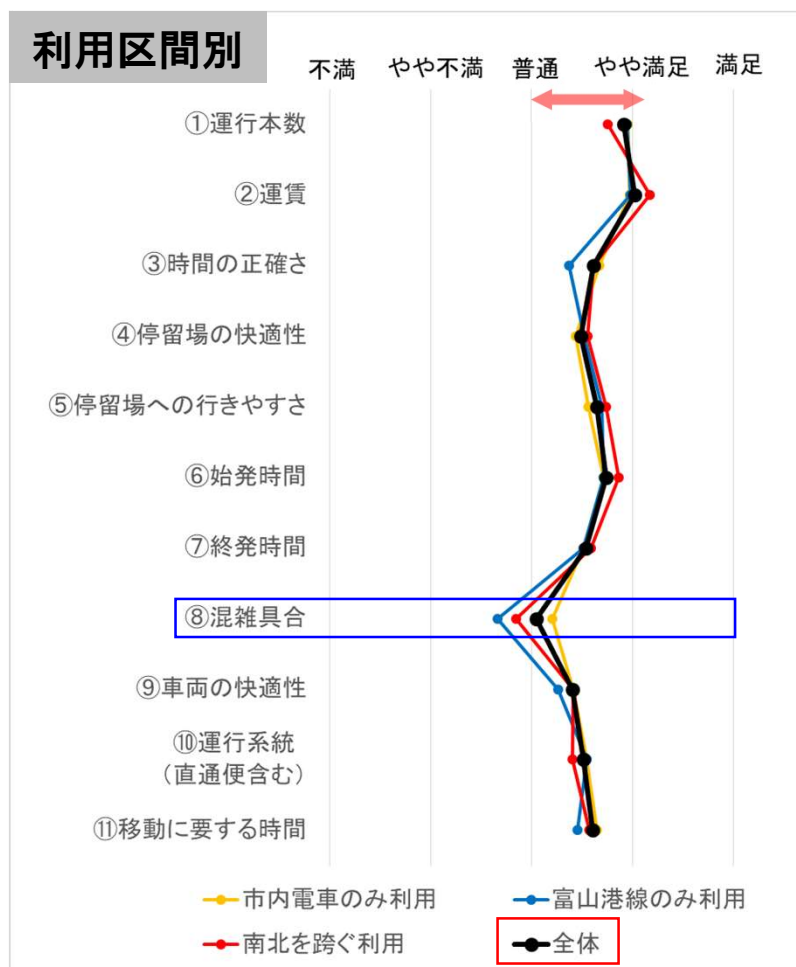
- 乗車停留場：「富山大学前」「南富山駅前」の利用が増加  
富山駅に近い停留場（「電鉄富山駅・エスタ前」等）や、西町・総曲輪周辺の停留場からの乗車が増加
- 降車停留場：「下奥井」「粟島」「競輪場前」「岩瀬浜」等の利用が増加

# 路面電車に対する満足度

## ■ 利用者の満足度 [利用区間別、年代別]

## 利用者アンケート調査

- ・全利用者の満足度の平均は、**全ての項目において「普通～満足」**の回答
- ・「混雑具合」に関する満足度は低い傾向にあり、利用区間別では富山港線利用者の満足度が低く、年代別では10代利用者の満足度は低い



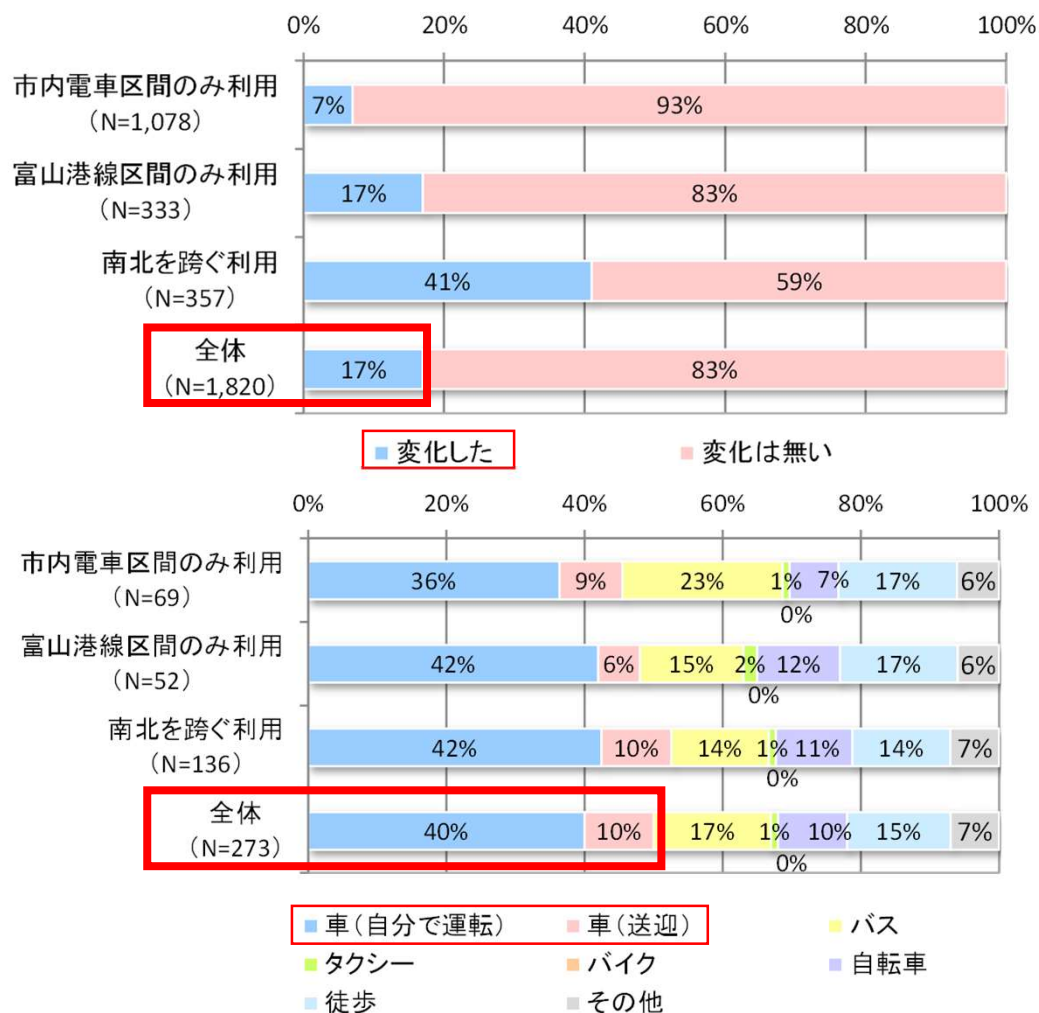
- ・高齢者の満足度は、若年層に比べて高い
- ・40代の満足度は、他の年代より低い

# 交通手段の転換及び利用頻度の変化

## ■ 路面電車利用者の交通手段の転換

## 利用者アンケート調査

- ・南北接続により、路面電車利用者の約2割が「交通手段が変化した」と回答し、そのうち約5割は自家用車からの転換

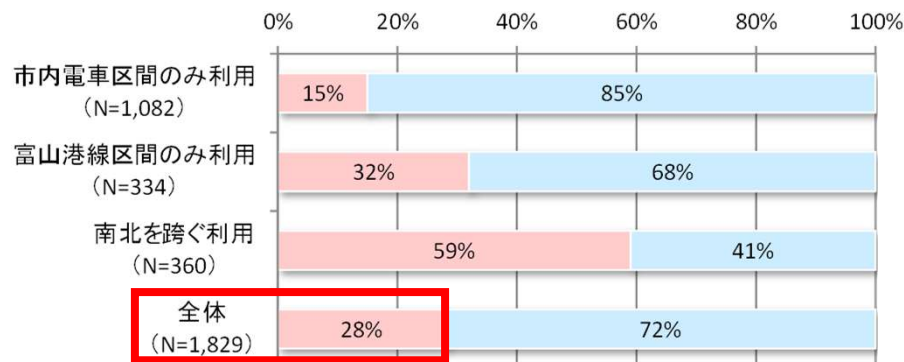


# 交通手段の転換及び利用頻度の変化

## ■路面電車利用頻度の変化

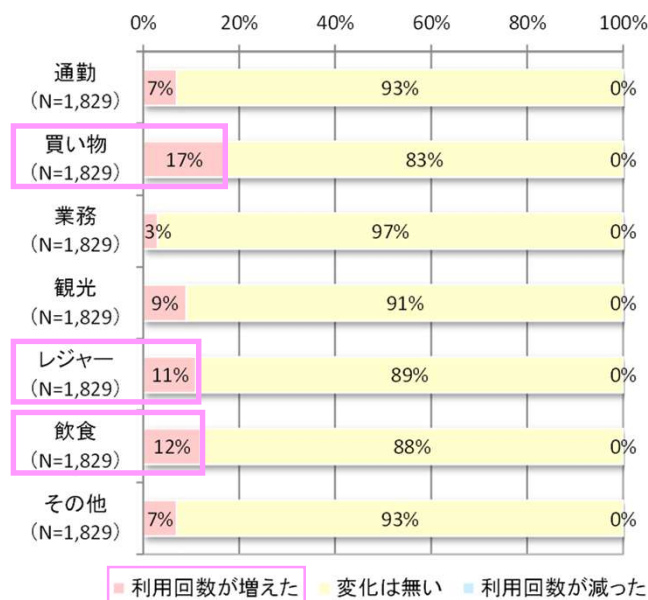
## 利用者アンケート調査

- ・路面電車利用者の約3割が「南北接続前と比べて利用回数が増加した」と回答



■ 利用が増加した

■ 変化は無い



■ 利用回数が増えた

■ 変化は無い

■ 利用回数が減った

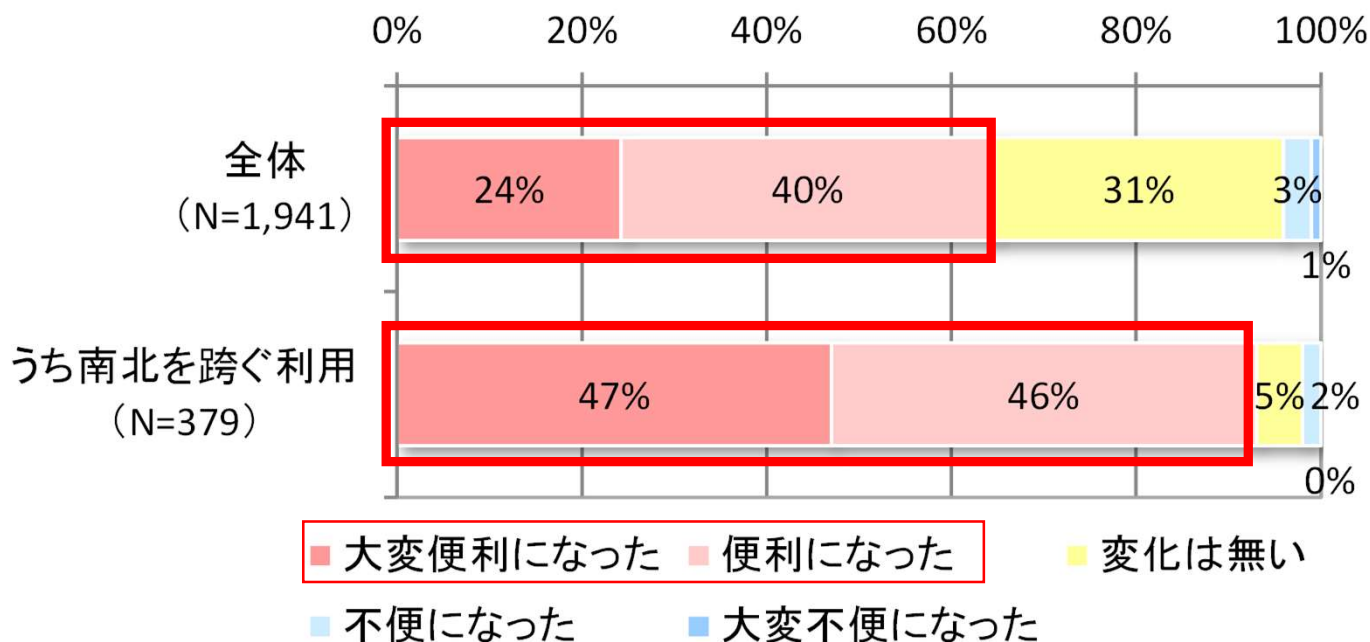
利用回数が増えた人は「買い物」「飲食」「レジャー」を目的とした利用者の割合が高い

# 富山駅の南北を跨ぐ路面電車利用者の変化

## ■南北接続による利便性の変化

### 利用者アンケート調査

- ・南北直通運行により、路面電車利用者の約6割が「便利になった」と回答（南北を跨ぐ利用者については約9割が「便利になった」と回答）



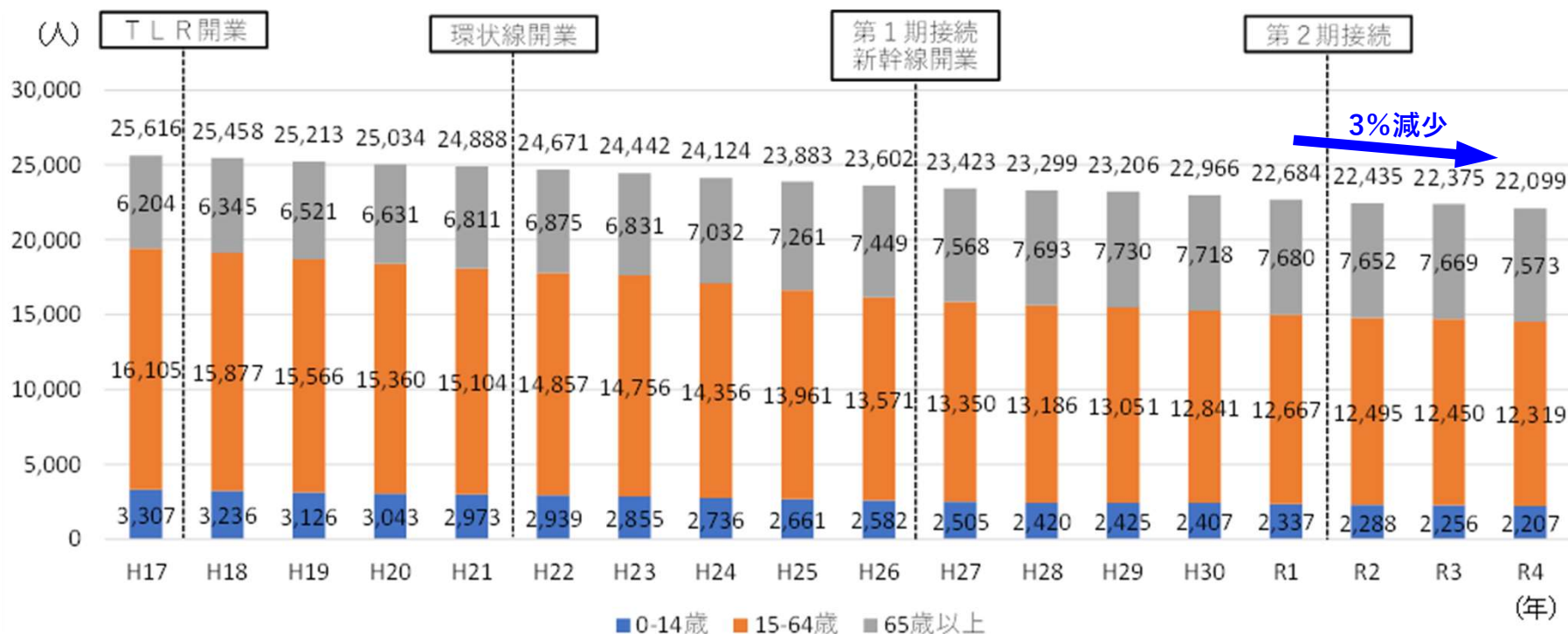
## **(2)公共交通沿線への居住推進**

# 路面電車沿線の居住人口の変化

## ■ 富山港線沿線の居住人口 富山市データ

- ・令和4年の富山港線沿線の居住人口は、南北接続前に比べて3%減少

### 富山港線沿線

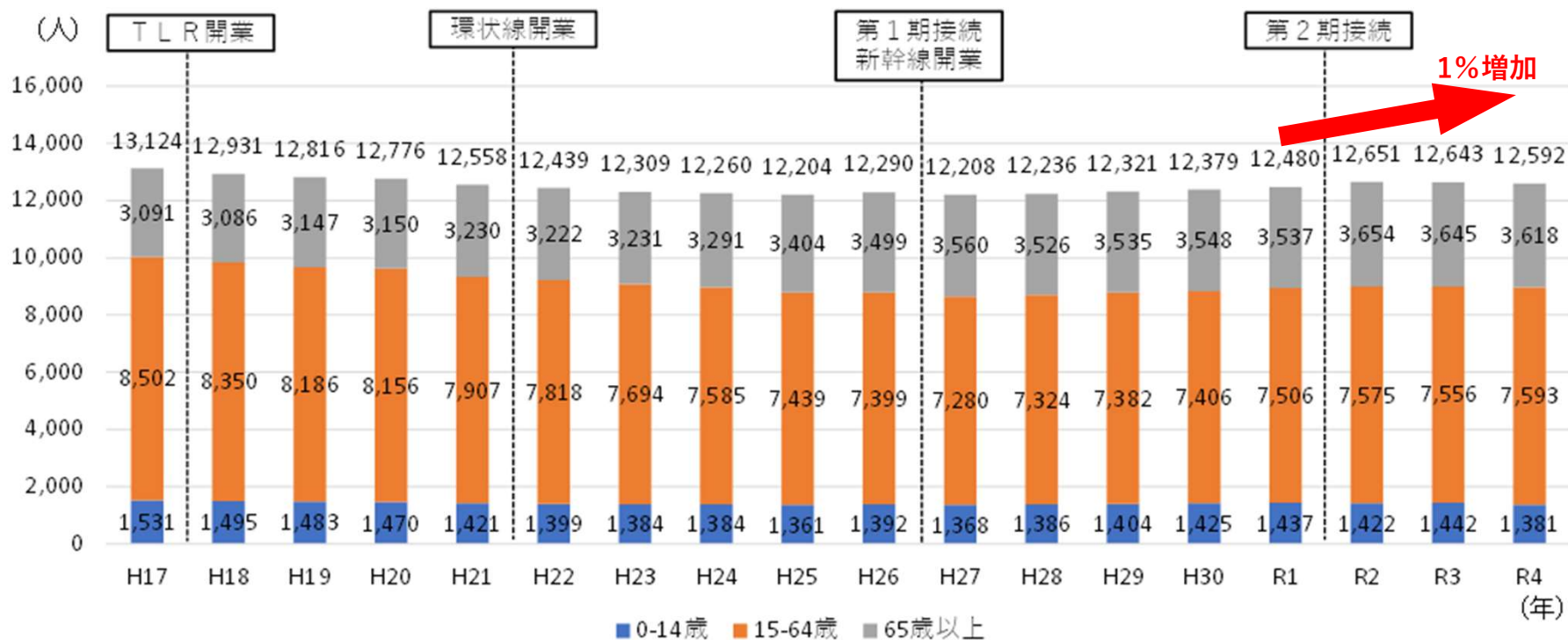


# 路面電車沿線の居住人口の変化

## ■ 市内電車沿線の居住人口 富山市データ

- ・令和4年の市内電車沿線の居住人口は、南北接続前に比べて**1%増加**

### 市内電車沿線





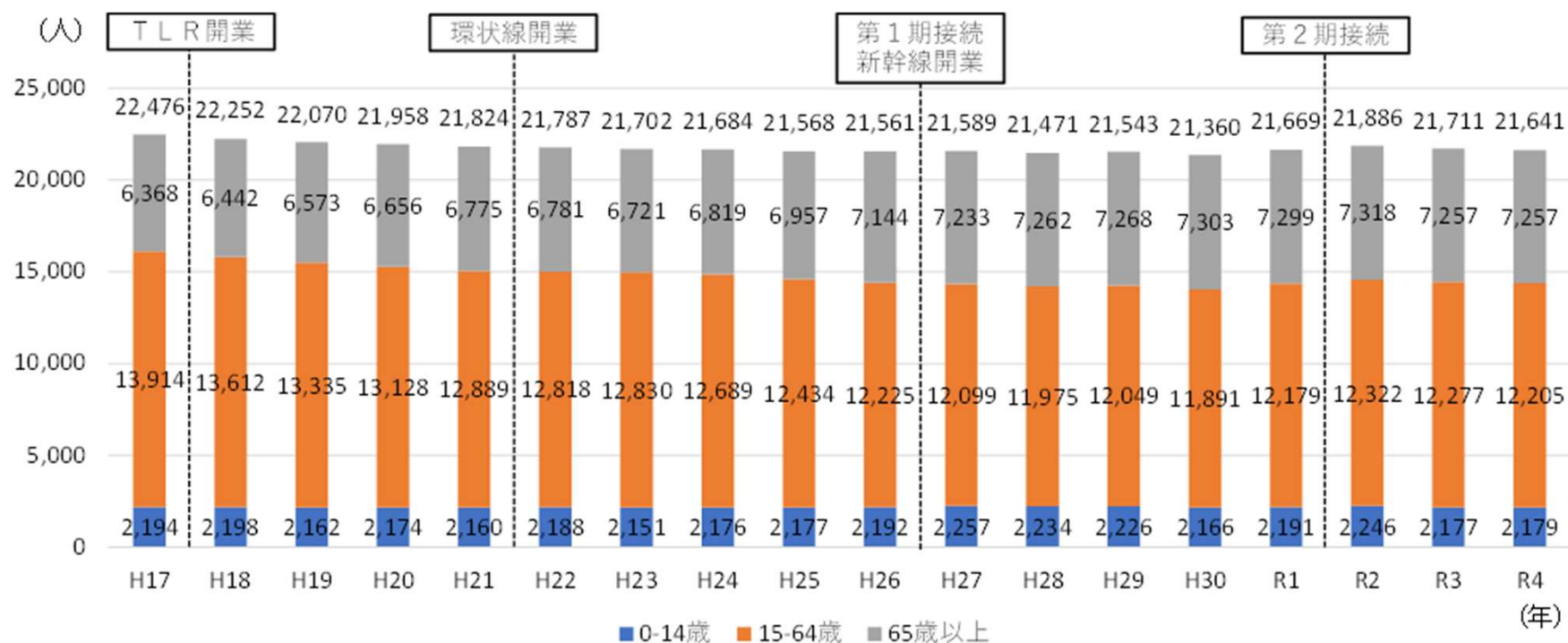
# 路面電車沿線の居住人口の変化

## 都心地区の居住人口

## 富山市データ

- 令和4年の都心地区の居住人口は、南北接続前に比べてほぼ横ばい

### 都心地区

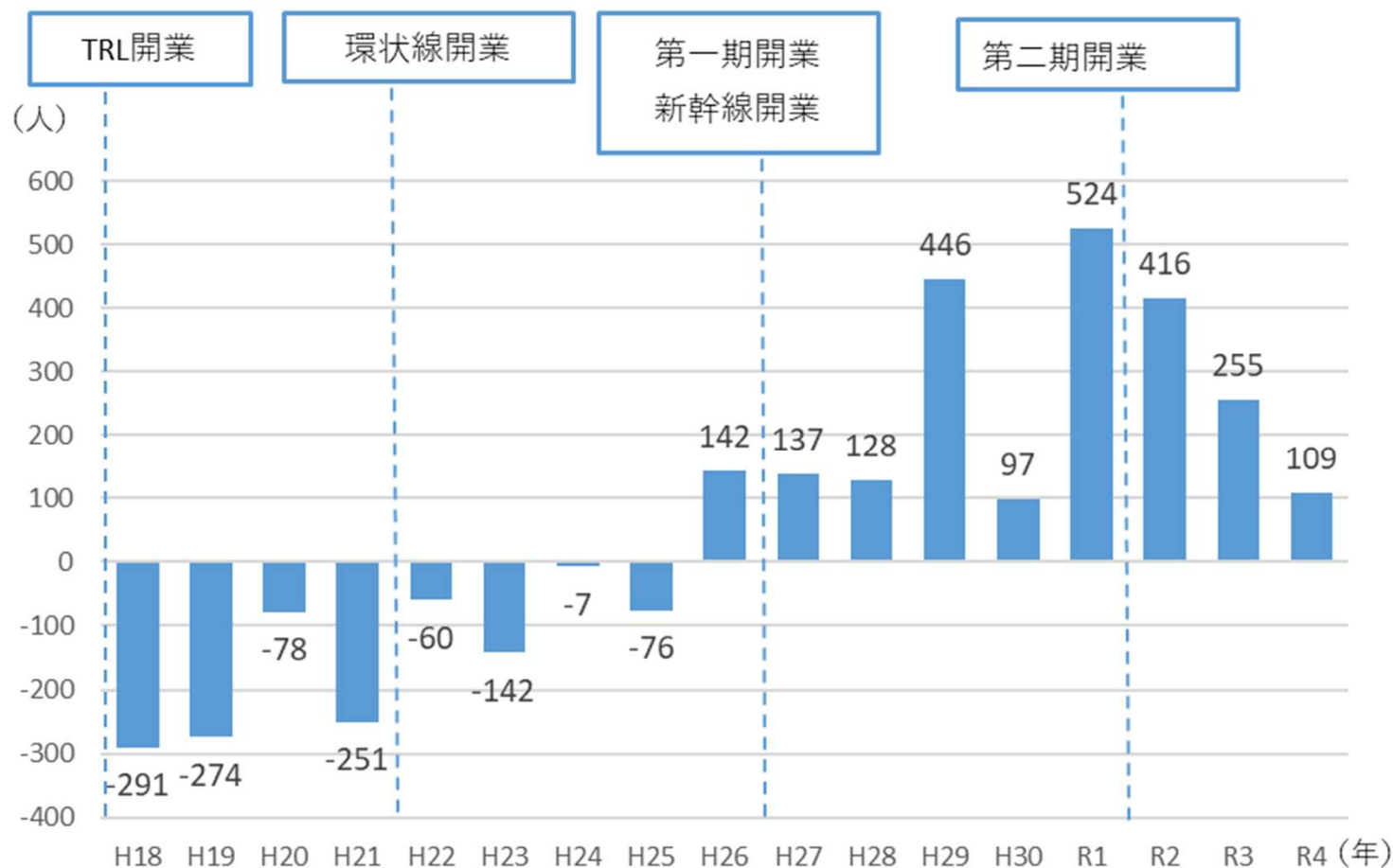


# 路面電車沿線の居住人口の変化

## ■路面電車沿線全体の社会動態

富山市データ

- ・路面電車沿線は、第一期開業の平成26年に転入超過に転じて以降は、**毎年転入超過**となっている。



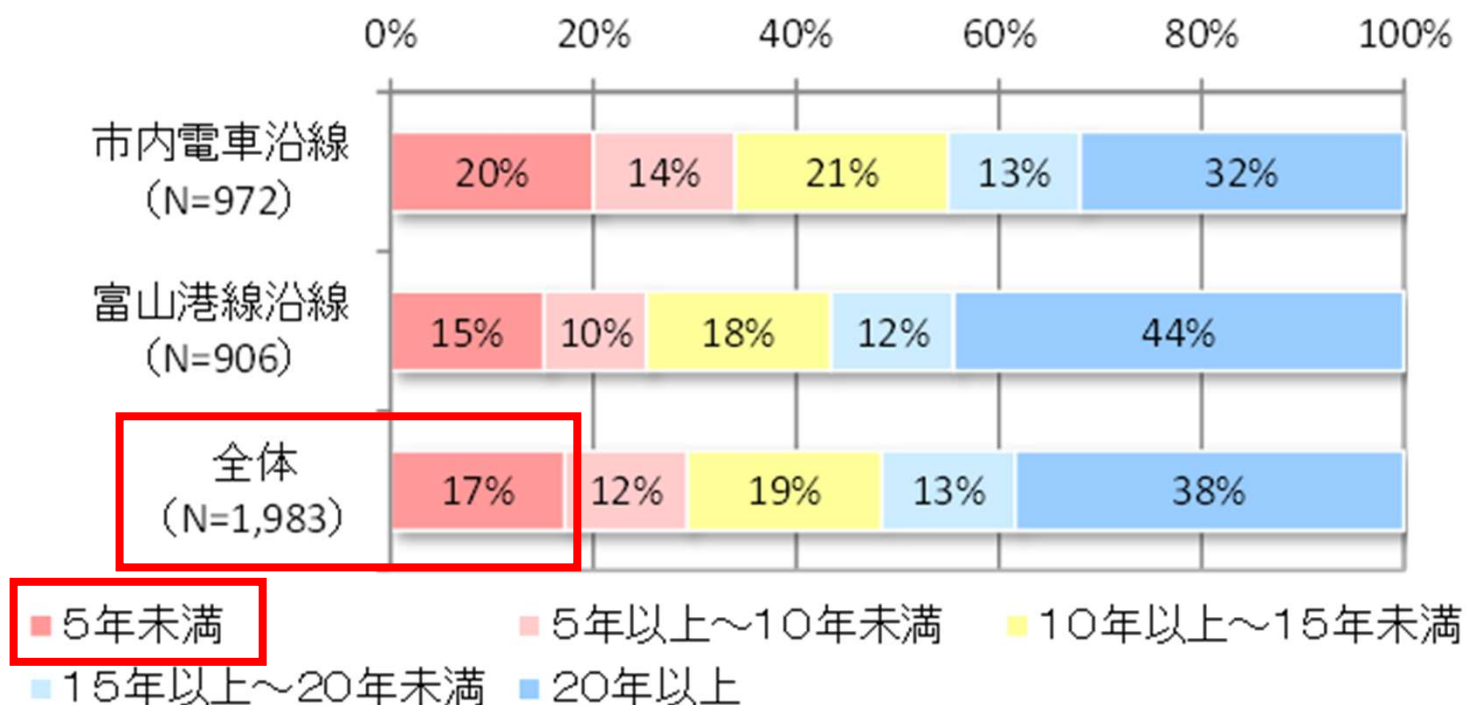
# 居住地選択への影響

## ■路面電車沿線への転居者(5年未満)

## 沿線住民アンケート調査

- ・路面電車沿線住民の約17%は平成28年以降に現居住地に転居してきている。

現居住地での居住年数

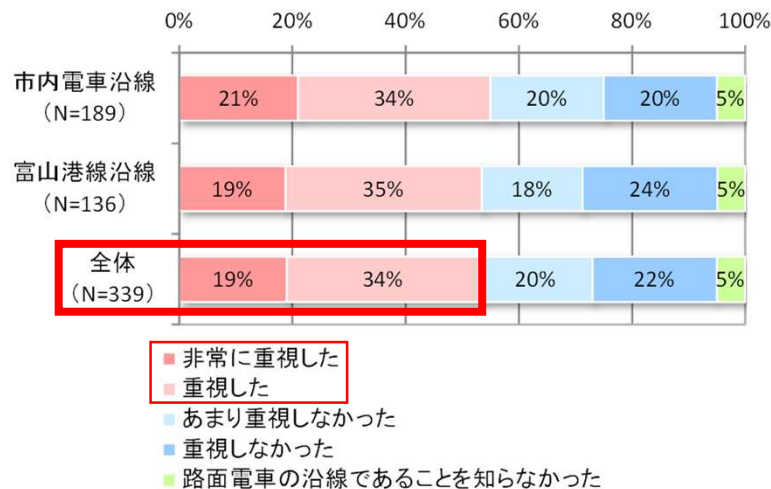


# 居住地選択への影響

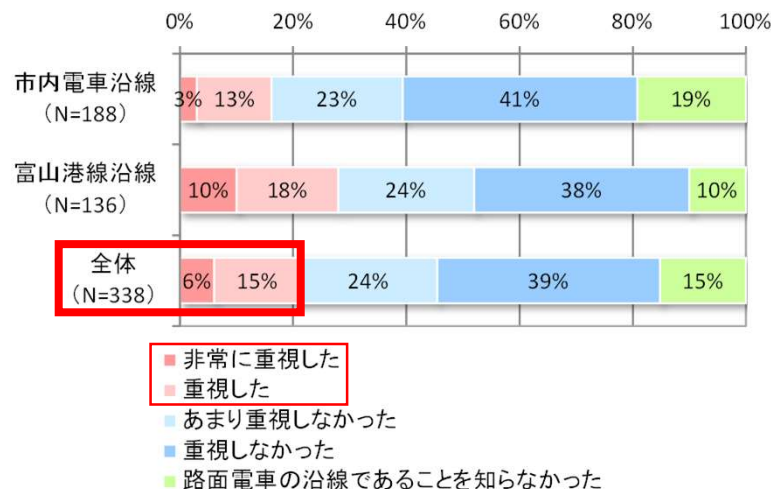
## ■ 路面電車沿線への転居者(5年未満)

## 沿線住民アンケート調査

・転居者の半数以上が「路面電車の沿線であることを重視した」と回答



・転居者の約2割が「路面電車が南北接続することを重視した」と回答



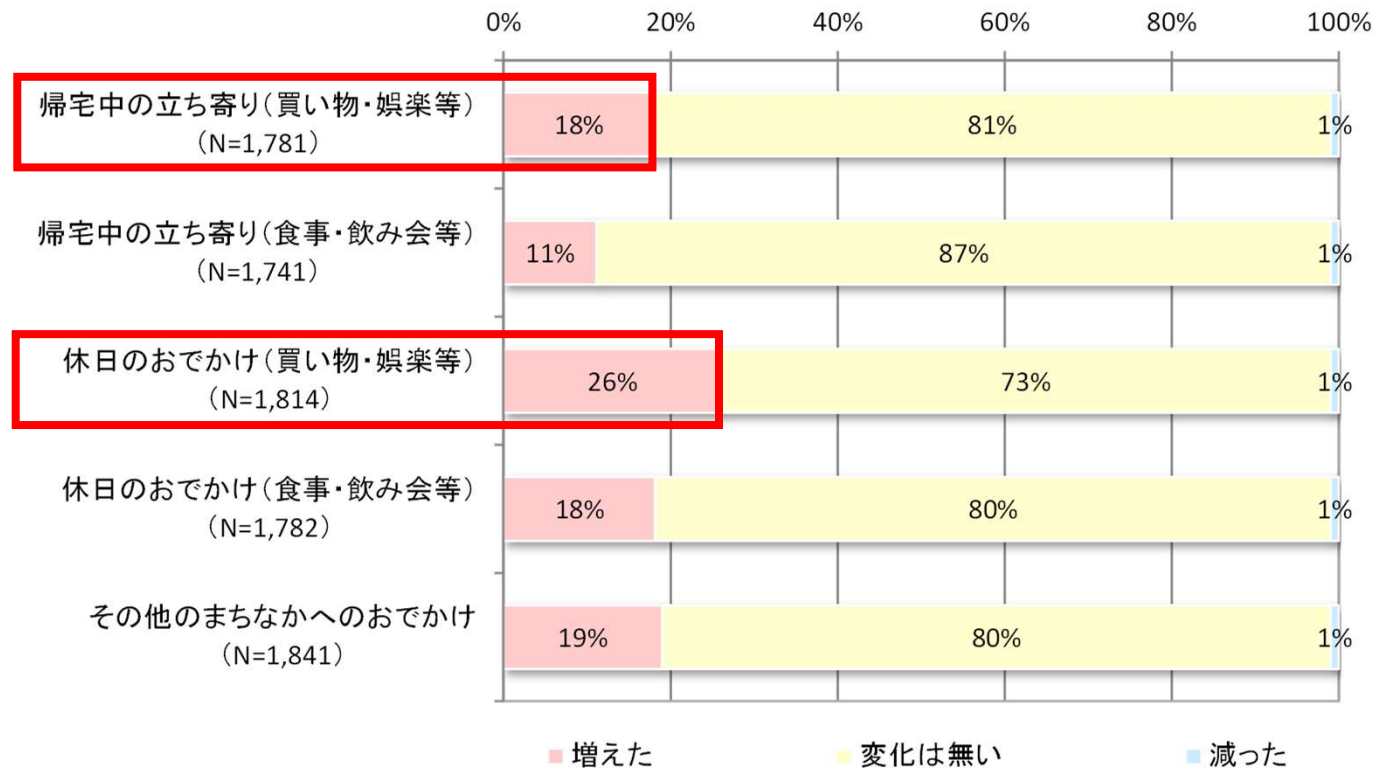
### **(3)中心市街地及び地域生活拠点の活性化**

# 中心市街地の賑わい

## ■ 中心市街地来訪機会の変化

### 利用者アンケート調査

- ・路面電車利用者が買物や娯楽等で中心市街地を訪れる頻度について、  
18%が「帰宅中の立ち寄りが増加した」と回答し、  
26%が「休日のお出かけが増加した」と回答



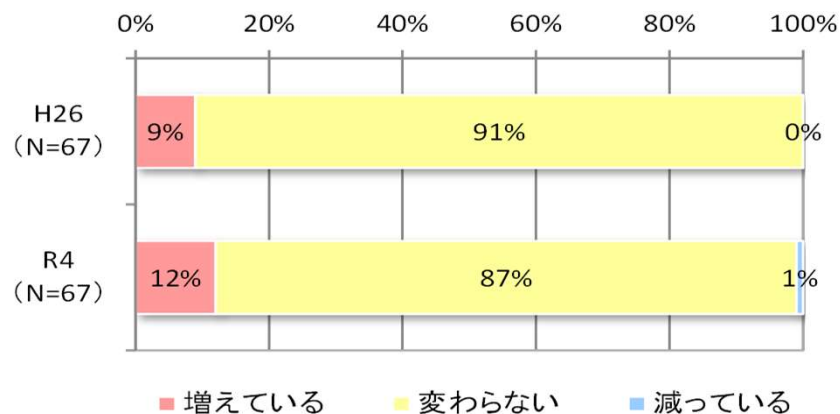
# 中心市街地の事業所への影響

## ■環状線開業時との変化の比較

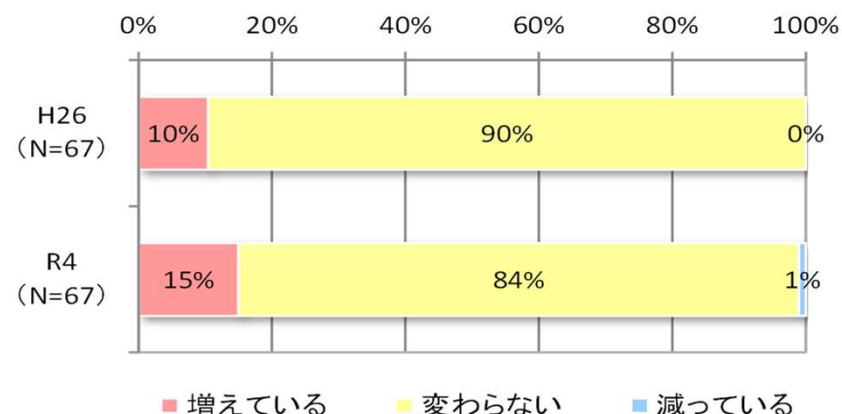
## 沿線事業所アンケート調査

- ・環状線開業後に行ったアンケート調査(H26実施)の同質問と比較した結果、中心市街地にある事業所の変化は、**南北接続により増加している**。
- ・**通勤のための公共交通利用**が増加した事業所は、**約9%に対して約12%になった**。
- ・**業務移動のための公共交通利用**が増加した事業所は、**約10%に対して約15%になった**。

従業員の通勤における公共交通利用の変化  
(H26・R4調査)



業務における公共交通利用の変化  
(H26・R4調査)



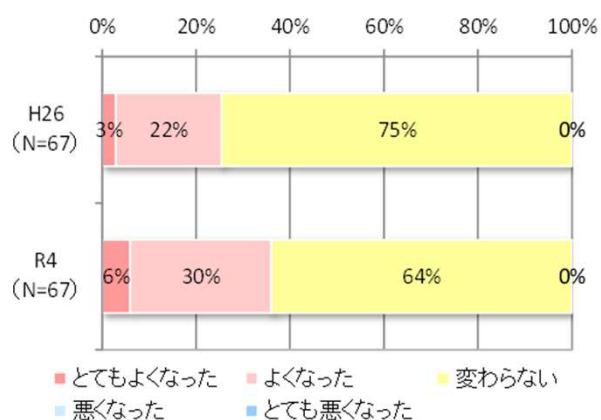
# 中心市街地の事業所への影響

## ■ 環状線開業時との変化の比較

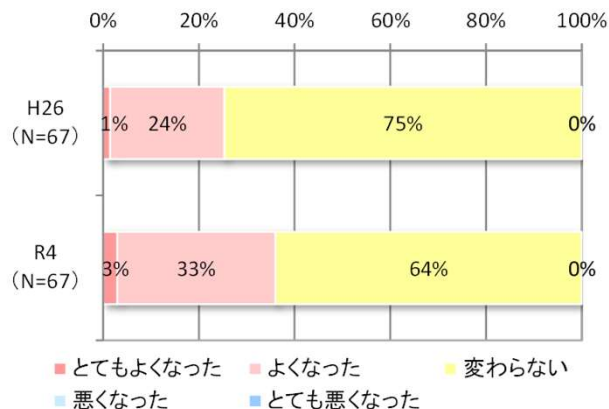
## 沿線事業所アンケート調査

- ・業務移動の利便性が向上した事業所は、約25%に対して約36%になった。
- ・顧客・取引先からの交通便利性が向上した事業所は、約25%に対して約36%になった。
- ・通勤利便性が向上した事業所は、約18%に対して、約27%になった。

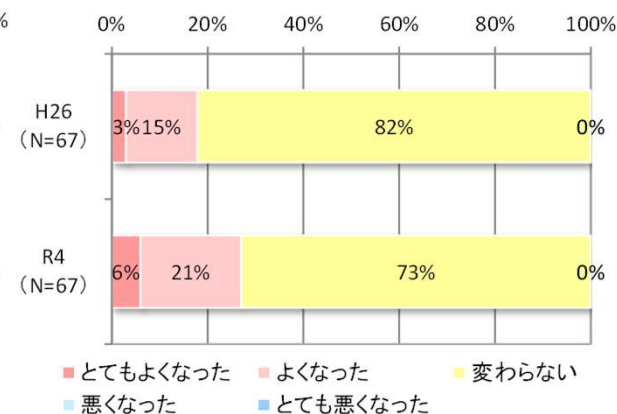
業務移動の利便性の変化  
(H26・R4調査)



顧客・取引先からの交通便利性の変化  
(H26・R4調査)



通勤利便性の変化  
(H26・R4調査)





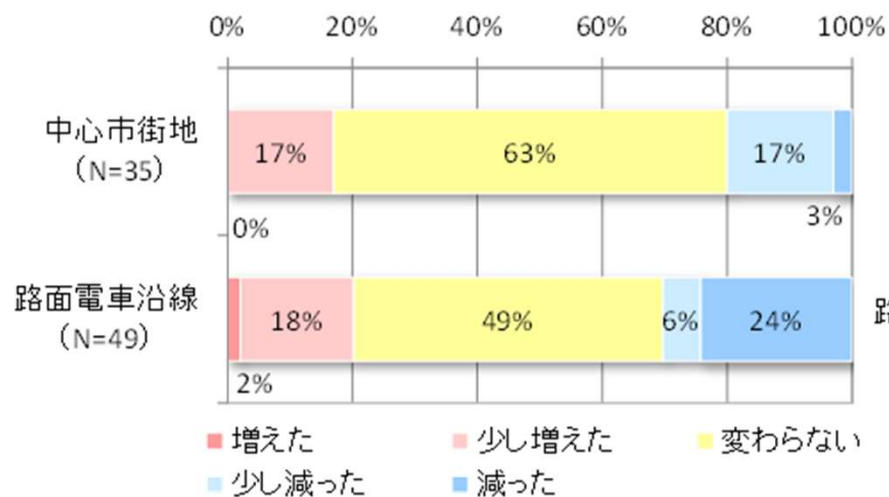
# 中心市街地・路面電車沿線商業施設への影響

## ■ 来店者数・売上げの変化

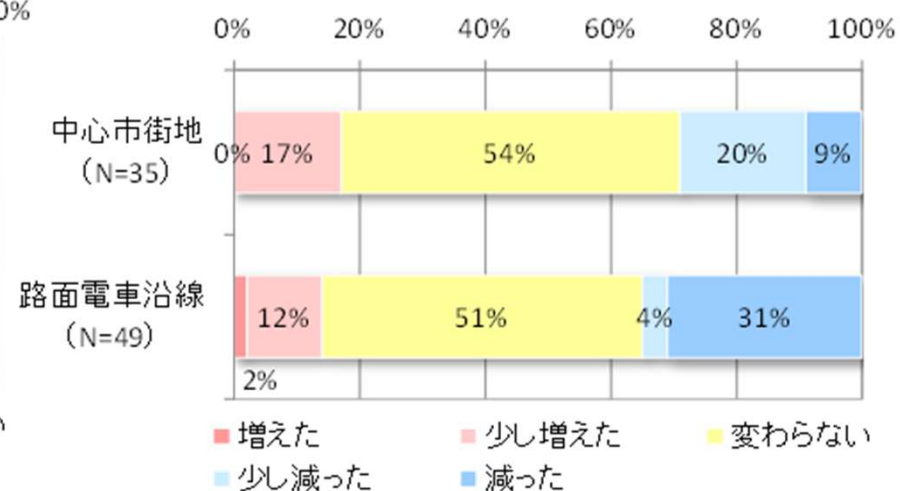
### 沿線商業者アンケート調査

- ・中心市街地にある商業施設の約17%、その他商業施設の約20%では、南北接続前と比べて来店者数が増加している。
- ・中心市街地にある商業施設の約17%、その他商業施設の約14%では、南北接続前と比べて売上げが増加している。

来店者数の変化



売上げの変化

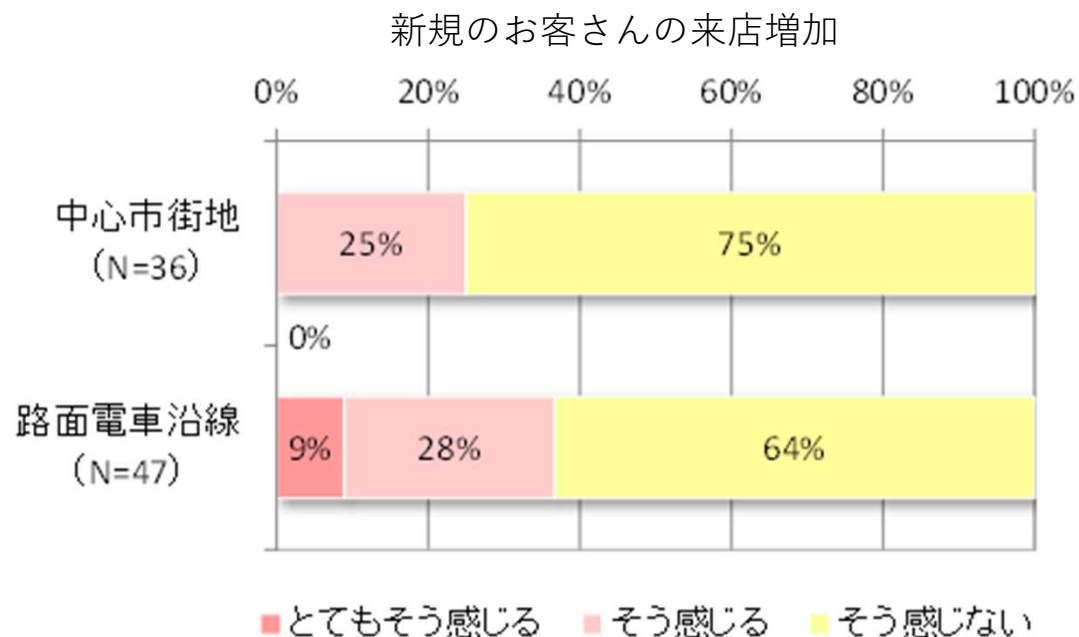


# 中心市街地・路面電車沿線商業施設への影響

## ■ 新規のお客さんの変化

### 沿線商業者アンケート調査

- ・中心市街地にある商業施設の約25%、その他商業施設の約37%では、南北接続後に新規のお客さんの来店が増加している。



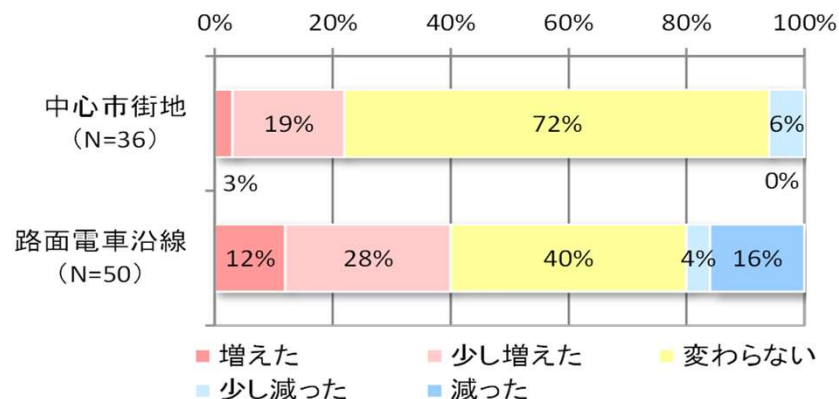
# 中心市街地・路面電車沿線商業施設への影響

## ■ まちの様子の変化

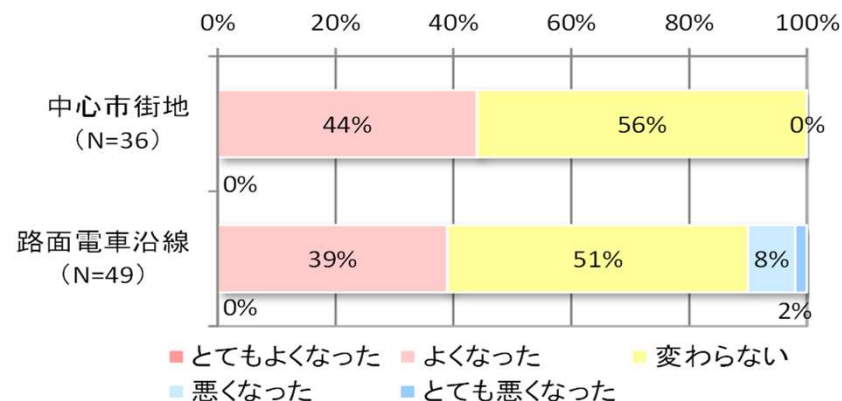
### 沿線商業者アンケート調査

- ・中心市街地にある商業施設の約22%、その他商業施設の約40%では、南北接続の前後で自身の店舗周辺に新しい店が増えてきていると感じている。
- ・中心市街地にある商業施設の約44%、その他商業施設の約39%では、南北接続の前後で自身の店舗周辺のまちの賑わいがよくなったと感じている。

周辺への店舗出店の変化



まちの賑わいの変化



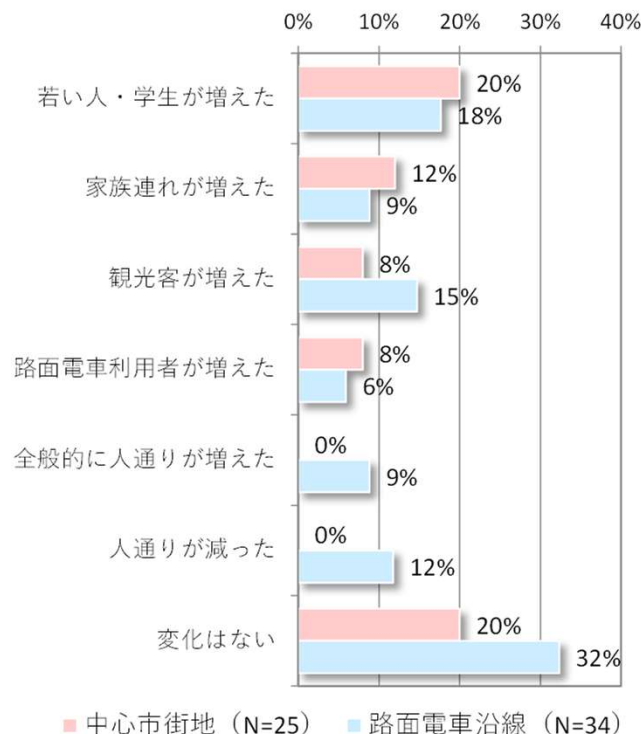
# 中心市街地・路面電車沿線商業施設への影響

## ■ まちの様子の変化

### 沿線商業者アンケート調査

- ・中心市街地にある商業者からは、南北接続の前後で「**まちに若い人・学生が増えた**」「**家族連れが増えた**」「**路面電車利用者が増えた**」といった声が聞かれた。
- ・その他商業者からは、南北接続の前後で「**まちに若い人・学生が増えた**」「**観光客が増えた**」「**全体的に人通りが増えた**」といった声が聞かれた。

まちの様子の変化



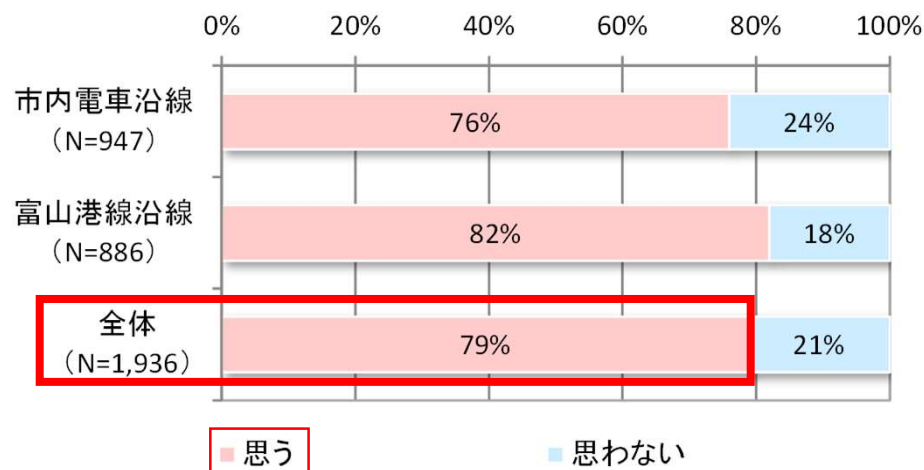
## **(4)市民のライフスタイルの変化**

# まちの住みやすさやイメージ等の変化

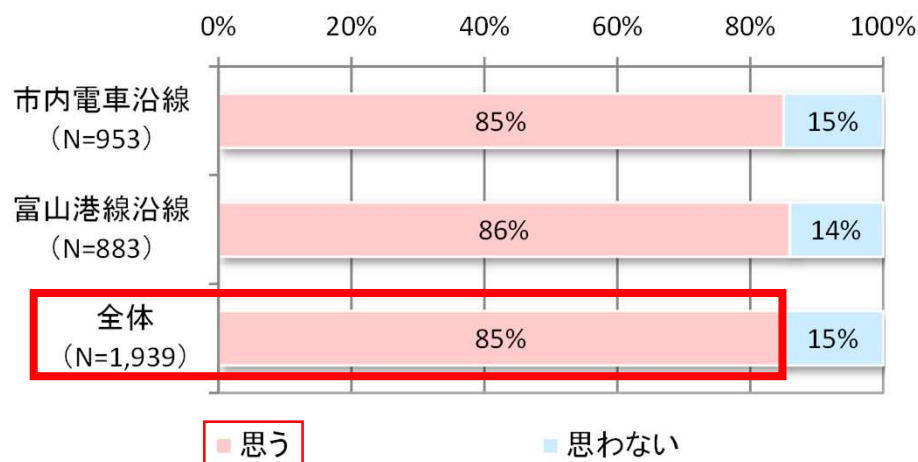
## ■まちに対する思いの変化

## 沿線住民アンケート調査

- ・路面電車沿線住民の約8割が「沿線の住みやすさが向上した」と回答



- ・路面電車沿線住民の約9割が「沿線のイメージが向上した」と回答



# まちの住みやすさやイメージ等の変化

## ■まちに対する思いの変化

## 沿線住民アンケート調査

- ・路面電車沿線住民の約7割が「まちなかのイメージが向上した」と回答

