

### 3 . 関連事業の概要

#### 1 ) 北陸新幹線

##### ( 1 ) 新幹線富山駅の計画概要

平成 13 年 4 月に北陸新幹線上越(仮称)・富山間工事実施計画〔その 1(用地・路盤)〕が認可され、上越(仮称)・富山間(延長:約 110km 工事費:約 5,030 億円)は認可の日から概ね 12 年強後の完成を目指して着工された。

現在の北陸新幹線富山駅の基本計画は、在来線南側の高山線ホーム・北陸線上りホーム付近に、高架構造の島式 2 面 4 線(ホーム長 310m) 駅を整備する計画である。

- ・新幹線ルート計画図を示す。
- ・区 間 : 東京都～大阪市間約 700km
- ・設計最高速度: 260 km/h
- ・主要な経過地: 長野市付近、富山市付近、小浜市付近

##### ( 2 ) 北陸新幹線供用後の影響

東京等への移動時間が大幅に短縮

	現状の時間距離	新幹線整備後の距離	短縮時間
東京～富山	3時間 07分	約2時間10分	約1時間
金沢～富山(試算)	36分	約15分	約20分
大阪～富山	3時間 01分	約1時間20分	約1時間40分
長野～富山(試算)	2時間 30分	約50分	約1時間40分

出典:「H13.5 未来を拓く北陸新幹線パンフレット」より作成

街づくりへの影響

- ・首都圏とのつながりが強くなる。
  - (+) 首都圏 3400 万人を相手にビジネス展開の可能性  
ex. 北陸観光の拠点となる可能性。
  - (-) 自立性の衰退  
ex. 東京への依存度の増加、ストロー現象の発生
- ・金沢とのつながりが強くなる。
  - (+) 連携して北陸地域のアピールが可能  
ex. 都市間交流、連携の活発化
  - (-) 自立性の衰退  
ex. 金沢市の中枢性の強化、ストロー現象の発生

(+)となるか(-)となるかは、富山市自体が魅力のある都市となるか否かにかかっている。

新幹線の開業、連続立体交差の影響をもっとも直接的に受け、地域のポテンシャルが向上する富山駅周辺地域で、富山の玄関口にふさわしい賑わいのある街をつくること<sup>が</sup>今後の富山市の街づくりにとってきわめて重要。

##### ( 3 ) 新幹線運行事例

北陸新幹線 東京～長野  
 東京始発 6:26 => 長野着 8:04  
 東京終発 22:04 => 長野着 23:49  
 運行本数 29本

長野始発 6:00 => 東京着 7:40  
 長野終発 21:38 => 東京着 23:20  
 運行本数 27本

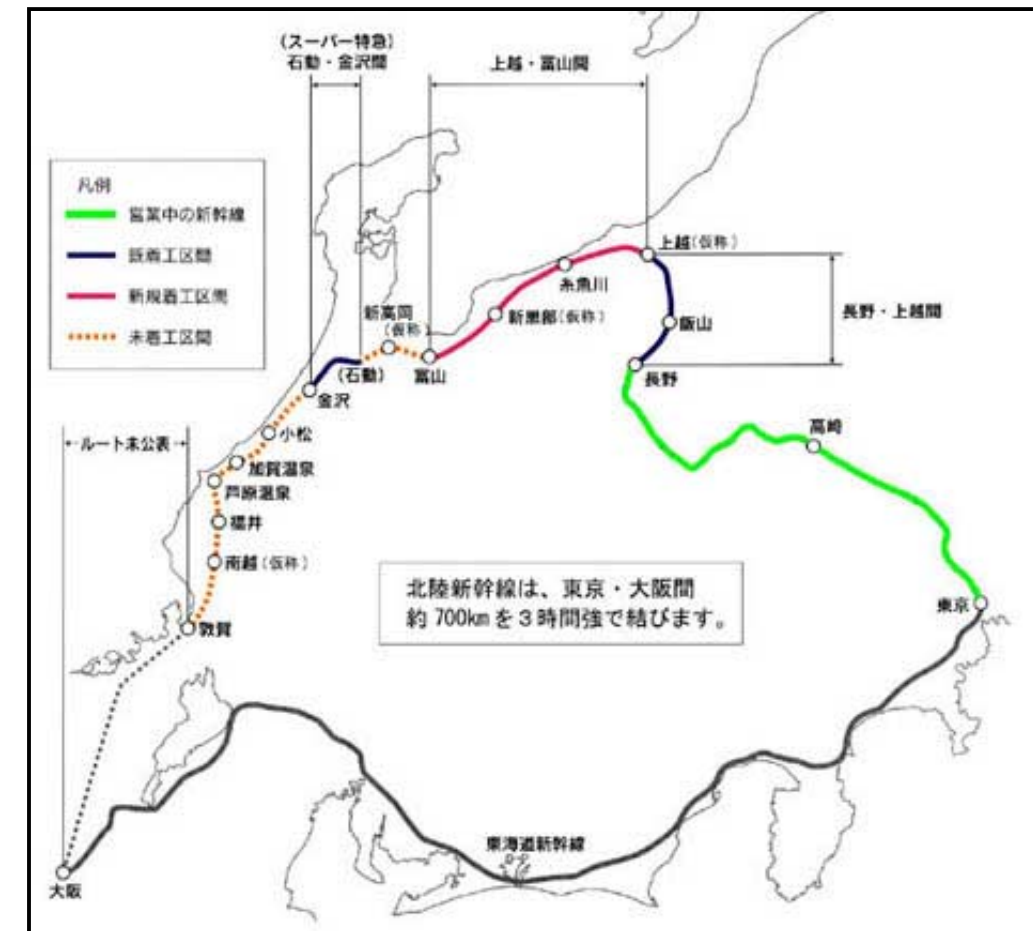
上越新幹線 東京～新潟  
 東京始発 6:08 => 新潟着 8:16  
 東京終発 21:40 => 新潟着 23:52  
 運行本数 27本

新潟始発 6:02 => 東京着 8:12  
 新潟終発 21:26 => 東京着 23:40  
 運行本数 27本

北陸本線(はくたか)+上越新幹線 東京～越後湯沢～富山  
 東京始発 7:12 => 富山着 10:24  
 東京終発 20:12 => 富山着 23:25  
 運行本数 11本

富山始発 6:43 => 東京着 9:55  
 富山終発 18:54 => 東京着 22:28  
 運行本数 11本

北陸新幹線ルート計画図



出典:「H14.5 未来を拓く北陸新幹線パンフレット」より作成

富山駅周辺地区連続立体交差イメージ図

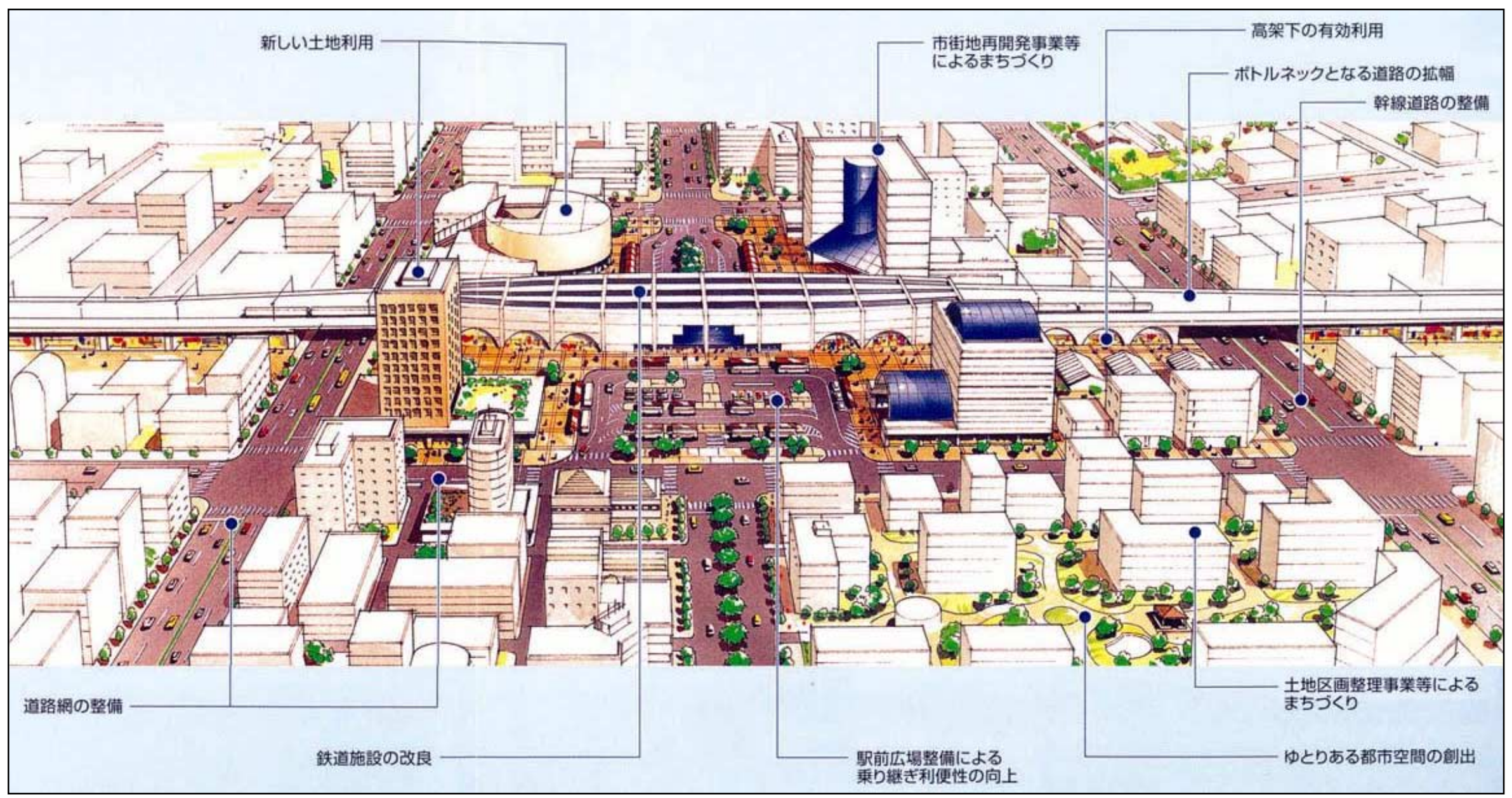
## 2) 連続立体交差事業

### 事業の効果

1. 連続立体交差事業は、鉄道を高架化することにより、道路と鉄道を連続的に立体交差化する都市計画事業です。これにより、市街地の分断を解消することができます。
2. 都市の均衡ある発展には、適正な道路網の形成と活力ある都市活動を支える円滑な道路交通の確保が必要です。鉄道と交差している道路では、交通渋滞が発生するなど交通のボトルネックとなっていますが、道路の拡幅により解消されます。
3. 連続立体交差事業は、都市交通の円滑化や線路で分断された市街地の一体化を図り、都市活動の活性化に寄与しています。  
また、行政や民間の資金が地域に投資されるため、経済の活性化につながります。
4. 周辺地区で実施される土地区画整理事業や市街地再開発事業などと一体的に施行することにより、市街地の整備・活性化にも大きく寄与するなど、快適で魅力的なまちづくりの一翼を担っています。
5. 連続立体交差事業にあわせて駅施設のバリアフリー化や利用者の利便性、安全性の向上が図られます。
6. 駅前広場整備によりバス・路面電車・タクシーなどの公共交通との乗り継ぎ利便性の向上や景観形成が図られます。



事業効果イメージ図



(参考資料)

連続立体交差事業によるまちづくりの促進と地域経済活性化

連続立体交差事業と一体となった面整備事業により都市の再生が図られるとともに、地域の経済活動を活性化します

(1) 市街地分断の解消と土地の高度利用の促進

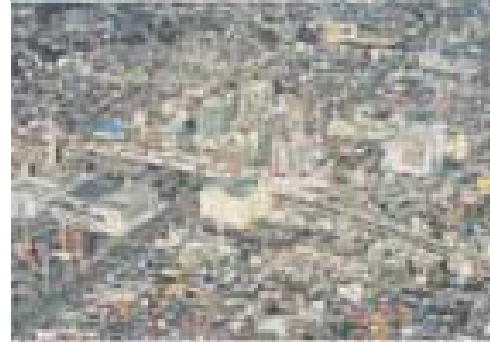
連続立体交差事業により、鉄道によるまちの分断は解消され、まちがひとつになります。土地区画整理事業等の面整備事業を一体的に施行してまちづくりを進めることにより、地平鉄道による交通障害の解消と都市の再生を促進します。

阪急電鉄宝塚線 能勢電鉄妙見線 川西能勢口駅付近(兵庫県川西市)の例

(事業前)



(事業後)



- 連続立体交差事業により、道路交通が円滑化されることで、土地の高度利用も促進されました。

(2) 高架下空間の活用による公共・公益施設の充実

連続立体交差事業によって生み出される鉄道の高架下空間には、公共・公益施設も整備され、地域住民の利便性向上にも役立っています。



- 鉄道の高架化によって生み出される空間には、行政サービス施設や公園、自転車駐車場などの公共・公益施設が整備されています。

(3) 活力あるまちにふさわしい道路と駅前広場の整備

連続立体交差事業を契機としたまちづくりと一体となり、道路や駅前広場の整備を推進することができます。

山陽電鉄 明石駅付近(兵庫県明石市)の例



- まちづくりと一体的に計画された駅前広場の整備・再生も実現され、交通結節機能や利便性の向上が図られています。

(4) 地域への民間投資誘発

連続立体交差事業により、公的資金(国や地方公共団体)や民間資金が地域に投資されるため、地域経済の活性化につながります。



- 高架下や駅周辺地域に集客力の高い商業施設などが誕生することで、まち全体がにぎわい、地域の経済活動も活発となります。

### 3) 富山港線の路面電車化

- ①公共交通が果たす役割の重視
- ②鉄道高架化を契機とした路面電車化の可能性
- ③既存路面電車との接続によるネットワーク強化

#### (1) 基本的な考え方

今後、人口の減少と少子・高齢化が進み、環境問題が深刻なものとなる中で、持続可能な社会の実現には、コンパクトなまちづくりとともに、公共交通と自動車の利用の役割分担を図り、社会全体として効率的なまちづくりを進めていくことが必要である。

本市には、地方都市としては有数の鉄軌道があることから、公共交通を活用したまちづくりにあたっては、輸送効率や安定性に優れ、エネルギー効率が高く、環境負荷の小さい鉄軌道を軸として公共交通体系を整備することが重要である。

**現状と課題**

富山港線は、本市の海の玄関口である富山港や岩瀬地区等の北部地域とを結ぶ路線として重要な役割を担ってきた路線であり、その歴史は、大正13年7月富岩鉄道(株)にさかのぼる。昭和に入り、富山電気鉄道(株)を経て、昭和18年国鉄富山港線となり、その後昭和62年の国鉄分割民営化を受けて現在に至っている。

現在は、モータリゼーションの進展、沿線企業の移転、富山港線の利便性の低下により乗降客の減少が続いているが、沿線には工場や住宅等が連担しており、路面電車化し、新駅の設置や運行頻度の向上等の利便性を向上することにより、利用しやすい富山港線として再生することを検討してきた。しかし、路面電車化に要する費用の確保が大きな問題となっていた。

**整備の方向**

今般、北陸新幹線が平成25年頃に富山駅まで整備されることと併せて富山駅周辺の鉄道の高架化が行われることとなったが、この機会を捉え富山港線の路面電車化を進めれば、富山港線沿線地域の都市活動を支える新たな公共交通として復活することが可能となる。

また、将来的に既存の路面電車と接続させることにより、駅南北一体化など富山市全体の公共交通網形成に大きな役割を果たすものと期待する。

#### (2) 富山港線路面電車化計画(案)

**ルート**  
 岩瀬浜駅から奥田中学校前踏切までは、現在の富山港線を活用し、奥田中学校前踏切から都市計画道路綾田北代線を直進しプールバールを通り富山駅北口に至る路面電車軌道を新設。  
 (別図参照)

**サービスレベル**

- (1) 運行間隔：15分間隔程度(現在は、ラッシュ時30分間隔 閑散時60分間隔運行)
- (2) 駅数：現9駅に加え、駅間距離約600mを目安に数カ所の新駅を設置
- (3) 所要時間：富山駅 - 岩瀬浜駅間20数分(現在は20分)
- (4) 車両：超低床車両

**開業時期**  
 JR在来線の富山駅付近の移設工事の実施時期に併せて開業(平成18年ごろ)

#### (3) 経営主体

経営主体について、

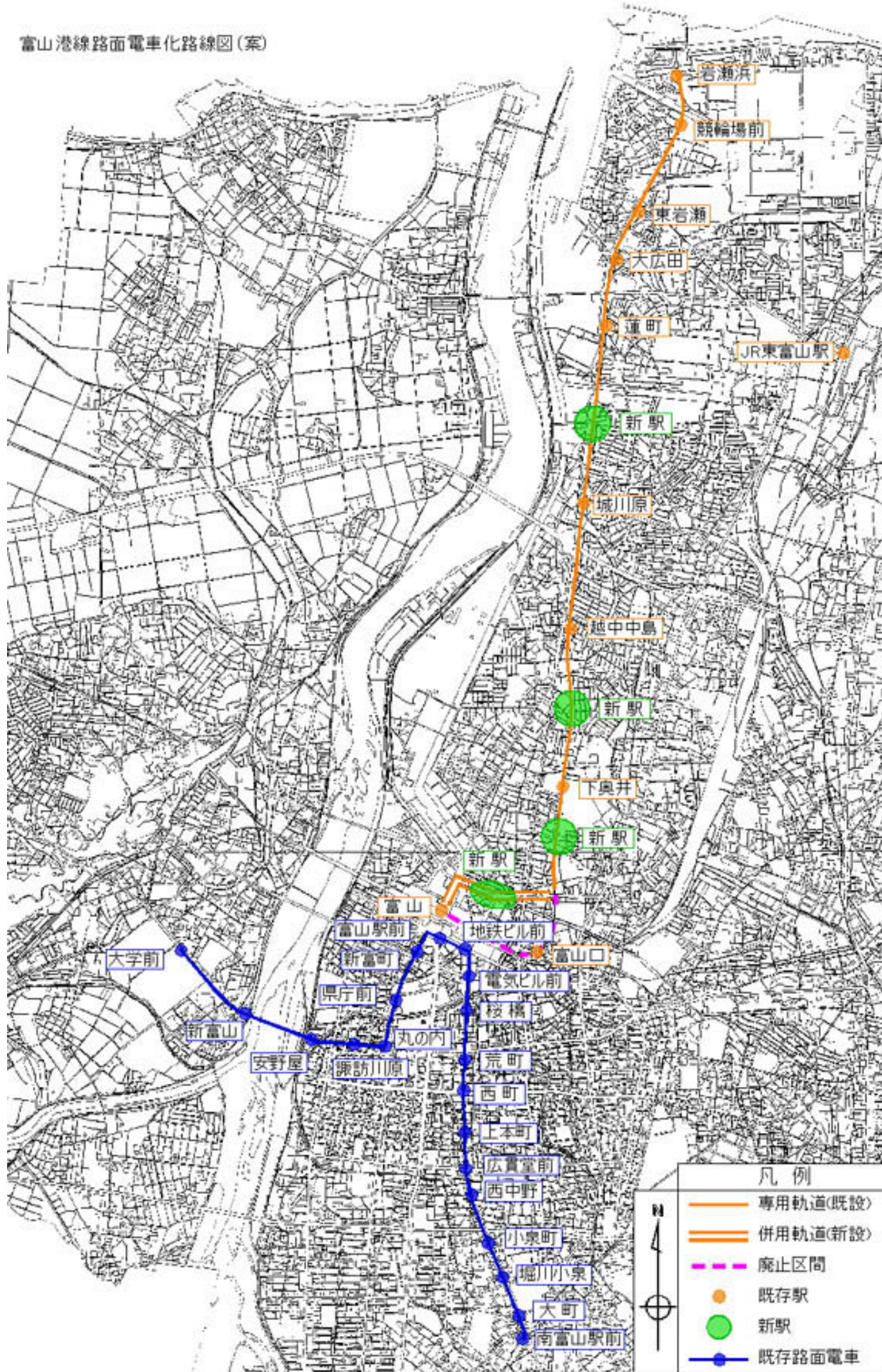
1. 第三セクター
2. 民間企業
3. 公営企業

が想定され、関係機関や専門家の意見を伺いながら、平成15年12月頃までに、具体化する。

#### <参考・現在>

	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>距離</th> <th>駅間距離</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>岩瀬浜</td> <td>8.0</td> <td>500m</td> </tr> <tr> <td>競輪場前</td> <td>7.5</td> <td>600m</td> </tr> <tr> <td>東岩瀬</td> <td>6.9</td> <td>500m</td> </tr> <tr> <td>大広田</td> <td>6.4</td> <td>600m</td> </tr> <tr> <td>蓮町</td> <td>5.8</td> <td>1400m</td> </tr> <tr> <td>城川原</td> <td>4.4</td> <td>900m</td> </tr> <tr> <td>越中中島</td> <td>3.5</td> <td>1200m</td> </tr> <tr> <td>下奥井</td> <td>2.3</td> <td>1600m</td> </tr> <tr> <td>富山口</td> <td>0.7</td> <td>700m</td> </tr> <tr> <td>富山</td> <td>起点</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		距離	駅間距離	岩瀬浜	8.0	500m	競輪場前	7.5	600m	東岩瀬	6.9	500m	大広田	6.4	600m	蓮町	5.8	1400m	城川原	4.4	900m	越中中島	3.5	1200m	下奥井	2.3	1600m	富山口	0.7	700m	富山	起点		<p><b>ダイヤ</b></p> <p>1日19往復</p> <p>始発～午前8時台 約30分間隔</p> <p>16時台～18時台 約30分間隔</p> <p>その他 約60分間隔</p> <p>始発 富山発 6:00</p> <p>岩瀬浜発 6:22</p> <p>終発 富山発 21:21</p> <p>岩瀬浜発 21:47</p>
	距離	駅間距離																																	
岩瀬浜	8.0	500m																																	
競輪場前	7.5	600m																																	
東岩瀬	6.9	500m																																	
大広田	6.4	600m																																	
蓮町	5.8	1400m																																	
城川原	4.4	900m																																	
越中中島	3.5	1200m																																	
下奥井	2.3	1600m																																	
富山口	0.7	700m																																	
富山	起点																																		

富山港線路面電車化路線図(案)



低床路面電車合成イメージ(プールパール)



低床路面電車合成イメージ(駅南口)



低床車輛の導入によりベビーカーや車椅子での移動が楽になる