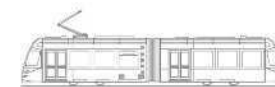


富山市 路面電車事業概要

Outline of Project for LRT Networks



富山市 路面電車事業概要

Outline of Project for LRT Networks

LRT NETWORKS TOYAMA

富山市

TOYAMA CITY

2026.1

市長あいさつ



富山市長 藤井 裕久

本市は平成17年4月に7市町村が合併し、日本海側有数の中核市『富山市』として新たな歴史を刻み始めました。

近年、本格的な人口減少と急速な少子高齢化の進行、環境問題の深刻化といった諸課題への対応が必要となる中、本市では、将来にわたって持続可能な都市構造への転換を目指し、鉄軌道をはじめとする公共交通の活性化や、その沿線に様々な都市機能が充実・集積するコンパクトなまちづくりの推進に取り組んでいます。

その取組として、平成18年4月の全国初の本格的LRTとなる富山ライトレールの開業や、平成21年12月の市内電車の環状線化、平成27年3月の北陸新幹線開業にあわせた市内電車の富山駅への乗り入れ開始など、各種施策を着実に推進してきたところです。

加えて、令和2年3月には、本市のコンパクトシティ政策の一つの到達点である路面電車南北接続事業が完成し、富山駅を中心とした全長約15kmのLRTネットワークが形成されました。

こうした取組は、路面電車の利便性の飛躍的な向上や、富山駅の交通結節機能の大幅な強化のみならず、高齢者の外出機会の増加や中心市街地の賑わいの創出、商業活動の活性化など、市民生活や経済活動に多様な効果をもたらすものと考えており、今後も引き続きコンパクトなまちづくりを推進し、市民一人ひとりの生活の質を高め、市民の皆様がゆとりと豊かさを実感できる、魅力的で活力あるまちづくりの実現を目指してまいります。

目次

市長あいさつ	…01
目次	…01
1 事業背景	
1. はじめに	…02
2. 北陸新幹線開業を契機とした富山駅周辺整備	…03
2 事業全体概要	
1. コンパクトシティ構想	…04
2. LRT ネットワークの形成	…05
3 富山港線路面電車化事業	
1. 事業概要	…07
2. 整備概要	…09
4 市内電車環状線化事業	
1. 事業概要	…11
2. 整備概要	…13
5 路面電車南北接続事業	
1. 事業概要	…15
2. 整備概要	…17
3. 南北接続後の運行	…19
6 事業の取り組み	
1. 公設民営の考え方と上下分離	…20
2. トータルデザイン	…21
3. 市民・地元企業による様々な支援	…26
4. 整備効果	…29
5. 南北接続後の取り組み	…32

1-1. 事業背景 はじめに

百年の夢の実現

富山市は長い間、市街地が南北に分断されていた。明治時代、度々水害を引き起こしていた神通川の整備により生まれた廃川地が荒野となり市街地を南北に分断した。さらに、明治41年に富山駅が開業し、鉄道線路が南北市街地の分断を決定的なものとした。

第二次世界大戦後の復興により、各種都市機能が充実した日本海有数の中核都市となったものの、南北分断の問題は改善されなかった。

そして今、やがて到来する本格的な人口減少を見据え、自動車に依存した拡散型のまちづくりから、現在市民だけでなく将来市民の為に、これまでとは異なる持続可能な都市構造への転換が必要となっている。

その取り組みとして、「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を掲げ、公設民営方式による富山ライトレールの開業や上下分離方式による市内電車環状線化を実現した。そして鉄道の高架化に伴う道路や通路の整備、令和2年3月の路面電車の南北接続事業の完成により、富山駅開業以降からの富山市民百年の夢である市街地の南北一体化が実現した。

富山港線の歴史

富山駅の北側の富山港線の歴史は、大正13年の富岩鉄道(富山口～岩瀬港)開業に始まる。富岩鉄道は、明治45年に東岩瀬町の有志により計画され、大正9年3月から東岩瀬港の修築と神通川廃川地利用の工場地帯造成の計画とともに具体化した。

大正13年に富山口～東岩瀬間が600Vの電気鉄道で営業を開始し、昭和3年に富山駅～東岩瀬間が全通した。

戦前から戦後にかけて沿線の工場等の進出には目ざましいものがあり、活況を呈していた。20分間隔で通勤電車が運行し、大都市顔負けの混雑ぶりであった。

しかし、沿線工業地帯の沈滞とともに徐々に減便されていった。その後、昭和62年に旧国鉄分割民営化により西日本旅客鉄道(株)に運営が引き継がれた。

市内電車の歴史

富山駅の南側の市内電車は、大正2年に富山電気軌道株式会社が営業を開始したことに始まる。第二次世界大戦の空襲により全線損傷をうけたが、戦後直ちに復旧に着手し、市内軌道整備計画による大改修を経て、市内軌道は一部廃止、移設、山室線の新設を行った。

昭和40年代以降は、モーターリゼーションの進展により市内電車の利用者が減少し、路線縮小が相次いだ。昭和47年に東部線1.4kmが、昭和48年に西部線0.9kmが廃止された。昭和59年に山室線1.4km(西町～不二越駅間)が廃止され、環状線化前の6.4kmの路線となった。



■ 大正時代中期の富山駅周辺および神通川廃川地(所蔵：富山市郷土博物館)



■ 旧国電の運行(北日本新聞提供/昭和47年)



■ 西町交差点より中町方面を望む(昭和初期)



■ 路線の廃線状況(出典：国土地理院地形図/昭和37年)

1-2. 事業背景 北陸新幹線開業を契機とした富山駅周辺整備

北陸新幹線の建設

北陸新幹線は、東京から長野市や富山市を主な経過地とし、大阪に至る延長約700kmの路線である。

このうち、東京～高崎間は上越新幹線と共用しており、また、高崎～長野間は平成9年4月に「長野新幹線」として開業している。

一方、長野～富山間は平成13年5月から工事着工されたが、平成16年12月政府与党申し合わせにより長野～富山～金沢（車両基地）間のフル規格での整備方針が決定された。

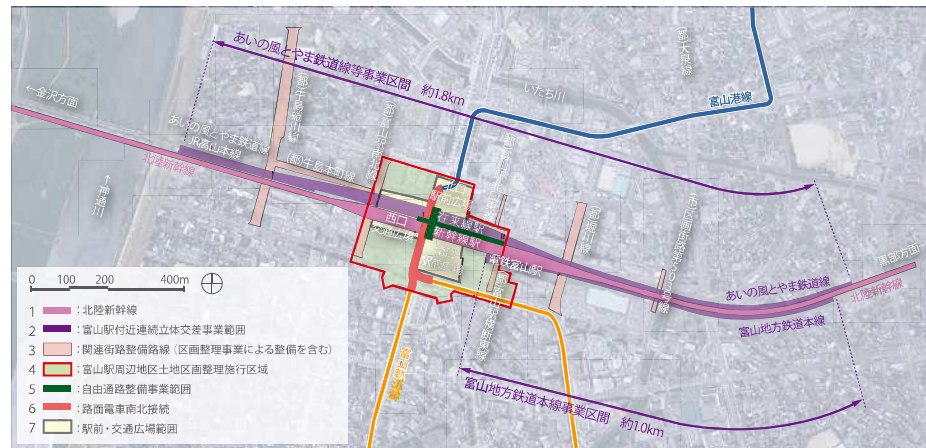
これをうけて、平成17年4月に富山～金沢間及び福井駅部の工事実施計画が認可され、平成27年3月14日に開業した。



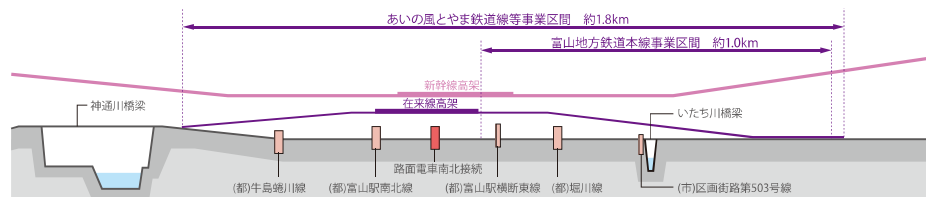
■ 北陸新幹線ルート概要図（出典：北陸新幹線パンフレット 鉄道運輸機構）

富山駅付近連続立体交差事業

JR北陸本線富山駅周辺は、北陸新幹線の建設に伴い、広域交通の結節点としての役割が一層高まることになる。これを受け、県都にふさわしい交通拠点の整備や、鉄道によって分断されていた南北市街地の一体化を目的に、在来線を高架化する連続立体交差事業を行うこととなった。



■ 位置図



■ 縦断面図

2-1. 事業全体概要 コンパクトシティ構想

現状の課題認識

富山市のまちづくりの課題は大きく次の3点が挙げられる。

1. 車を使えない人にとって極めて生活づらい街
 2. 割高な都市管理の行政コスト
 3. 都心の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失
- これらの課題は、今後の人口減少と超高齢化によりさらに深刻化していくことが危惧されている。

コンパクトシティ構想

富山市では、市街地の外延化により低密度な市街地が形成されている。これと連動して、自動車への依存度が高くなり、バス、鉄軌道などの公共交通は衰退してきた。これらのことから、車が自由に使えない市民にとって、生活がしづらく、行政コストが割高なまちとなっていた。また、市街地の外延化は都心の空洞化を引き起こしており、この傾向が続けば、やがては都市全体の活力の低下、魅力の喪失を招くことになる。

このような現状を踏まえ、富山市のまちづくりにおいては、今後の人口減少と超高齢化に備え、「鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」の実現を目指すこととした。

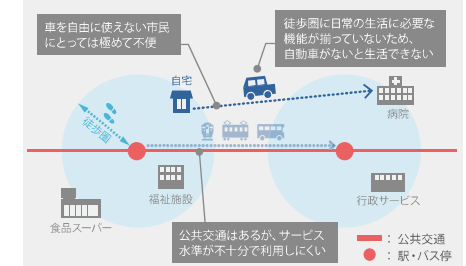
基本方針

富山市のコンパクトなまちづくりを実現するために次の3本柱を基本方針とした。

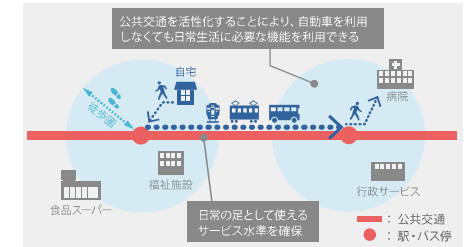
1. 公共交通の活性化
行政が積極的に関与し、交通事業者等との協働により公共交通の活性化を図る。
2. 公共交通沿線地区への居住促進
公共交通沿線への居住支援等により、緩やかな居住の誘導を図る。
3. 中心市街地の活性化
魅力と活力を創出する富山市の「顔」にふさわしい中心市街地の形成を図る。

■ 3本柱の基本方針

現状



将来



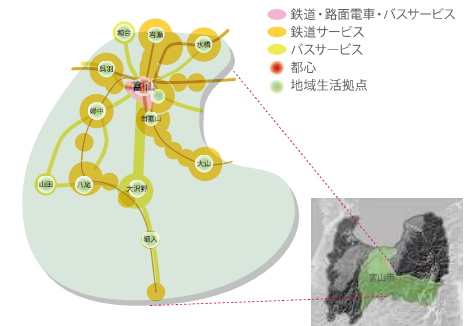
■ 「お団子と串」によるコンパクトなまちづくり基本概念

富山市が目指すお団子と串の都市構造

「串」…一定以上のサービス水準の公共交通
「お団子」…串で結ばれた徒歩圏

都心部だけではなく全市的に行う
コンパクトなまちづくり

- 鉄道・路面電車・バスサービス
- 鉄道サービス
- バスサービス
- 都心
- 地域生活拠点



■ 富山市が目指す「コンパクトなまちづくり」
公共交通を軸とした将来都市構造（イメージ図）

LRTネットワークの形成

富山市では、コンパクトなまちづくりを推進するため、富山港線路面電車化事業や市内電車環状線化事業により全国に先駆け、LRTを整備してきた。そして路面電車南北接続事業によって、既存路面電車路線を含む富山駅を中心とした全長約15.2kmの利便性の高いLRTネットワークが完成した。



下記のスケジュールで進められた。

平成15年	5月 5月	市長が市議会で路面電車化を正式発表 富山港線路面電車化検討委員会を設置
平成16年	3月 4月 5月 8月 11月	市議会で路面電車化の予算案が承認される 第三セクターの設立 JR西日本との基本協定 鉄道事業の許可及び軌道事業の特許の申請 鉄道事業の許可及び軌道事業の特許取得 工事施行認可申請
平成17年	2月 3月 11月	工事施行認可 工事着手 「富山市総合的都市交通体系マスタープラン」の 主要事業に位置づける 富山市内電車・環状線化計画検討委員会の開催
平成18年	2月 4月 6月 9月	JR富山線閉止 富山港線開業 市長が、大手町ルートを基本とし 3年後の開業を目指すことを表明 9月議会で調査費を計上、本格的な検討を開始
平成19年	2月 3月 11月	「富山市中心市街地活性化基本計画」の 主要事業に位置づける 「富山市公共交通活性化計画」の 戦略プロジェクトに位置づける 総合交通戦略・地域公共交通総合連携計画に位置づけ
平成20年	2月 3月 5月 11月 12月	特殊街路（丸の内西町線）の都市計画変更 軌道運送高度化実施計画認定 市内電車環状線LRT整備計画提出 工事着手（地下埋設物移設等） 工事施行認可申請 軌道工事施行認可 軌道工事委託協定締結
平成21年	11月 12月	工事完成（軌道工事） 検査・暫熱運転 市内電車環状線開業
平成25年	1月 2月 3月 4月 5月 7月 12月	総合交通戦略・地域公共交通総合連携計画に位置づけ 軌道運送高度化実施計画申請 路面電車南北接続（第1期）LRT整備計画提出 軌道運送高度化実施計画認定 工事施行認可申請 都市計画事業認可 工事施行認可
平成26年	1月	工事着手
平成27年	3月 7月 12月	第1期事業開業 路面電車南北接続（第2期）LRT整備計画提出 軌道運送高度化実施計画変更認定 軌道区間を上下分離方式に変更
平成29年	10月	工事施行に係る認可申請
平成30年	3月 6月 7月	軌道区間を一部複線化 工事施行に係る認可 工事着手（第2期）
令和2年	2月 3月	富山ライトレール（株）と富山地方鉄道（株）が合併 第2期事業開業
令和3年	3月	富山港線新停留場開業

3-1. 富山港線路面電車化事業 事業概要

富山港線路面電車化の経緯

新幹線整備と併せた在来線の高架化を進める上で、利用者の減少に歯止めのかからない富山港線を高架化するかどうか（ここに多額の投資をすべきかどうか）は、議論されていた。

平成15年5月、市長が路面電車化を表明したことを受け、富山港線路面電車化検討委員会を設置して、需要・収支などが検討された。検討においては、「既存線の高架化」「新規路面電車化」「バス代替による既存線廃線」案を設定して比較を行い、社会的便益は路面電車化案が最大となる結果であった。この結果をふまえ、鉄道を単に高架化するより、これを機会に公共交通の質を高め、コンパクトなまちづくりを進めるうえでも有効な路面電車化を採用することとなった。

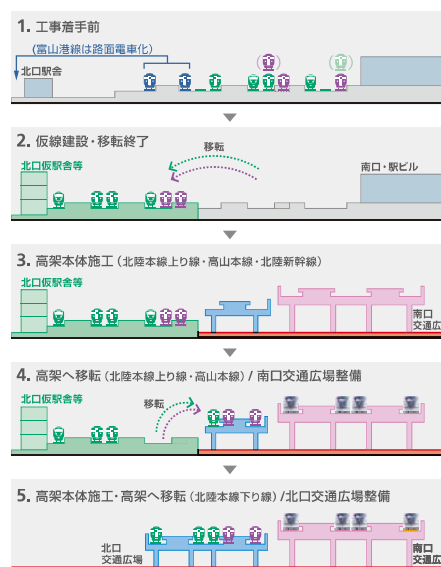
その後、平成16年3月に市議会で予算案が承認されると、わずか1年たらずで第三セクターの設立、JR西日本との協議、法的手続きを完了し、平成17年2月に工事着工、平成18年4月29日に開業という短期スケジュールで進められた。

平成15年	5月 7月	市長が市議会で路面電車化を正式発表 富山港線路面電車化検討委員会を設置
平成16年	3月 4月 5月 8月 11月	市議会で路面電車化の予算案が承認される 第三セクターの設立 JR西日本との基本協定 鉄道事業の許可及び軌道事業の特許の申請 鉄道事業の許可及び軌道事業の特許取得 工事施行認可申請
平成17年	2月	工事施行認可取得 工事着工
平成18年	2月 4月	JR富山港線廃止 富山港線開業
平成27年	12月	軌道区間を上下分離方式に変更
平成30年	3月	軌道区間を一部複線化
令和3年	3月	新停留場開業

■ 富山港線のスケジュール

連続立体交差事業の工事が可能に

富山駅付近は、線路に近接して堅ろうな建築物が多く、連続立体交差事業は狭いスペースで工事を進めることが必要であった。富山港線の路面電車化によって、廃線となる富山港線のスペースを利用することが可能となり、仮線移設や高架施設建設にかかる費用の削減が可能となった。



工事工程

富山港線は、鉄道区間と新設の軌道区間があるため、それぞれ鉄道事業法、軌道法にもとづく許可申請、特許申請、認可申請を行った。

工事は、最初に軌道区間における八田橋の軌道部分の改修、軌道路盤工事から着手した。鉄道区間は営業線近接工事をを行いながら進め、約2ヶ月間の運休中に電気・信号工事等及び検査・習熟運転を行い、着工後わずか15ヶ月弱で開業となった。



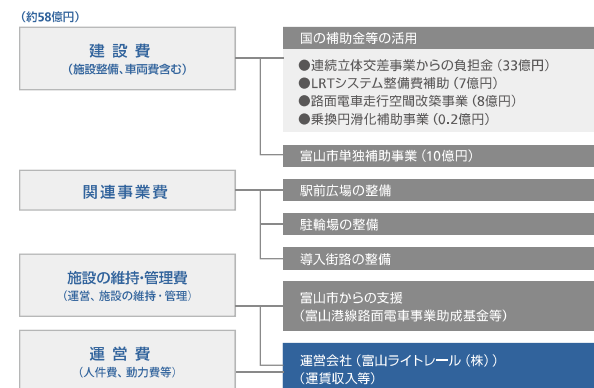
■ 停留場工事



■ 軌道路盤工事

事業費と財源

全体事業費は、約58億円。主な財源は、連続立体交差事業からの負担金約33億円と国庫補助金約12億円(路面電車走行空間改築事業、LRTシステム整備費補助、乗換円滑化補助事業)、事業者負担約13億円(富山市単独補助10億+補助事業の内事業者負担3億)である。



3-2. 富山港線路面電車化事業 整備概要

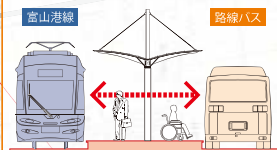
整備概要

延長：7.6km ※現在は7.7km
 軌道：単線（H29年度一部複線化）
 鉄道区間：L=6.5km
 駅数：10
 軌道区間：L=1.1km ※現在は1.2km
 停留場数：3 ※現在は5箇所
 行き違い設備：4
 変電所：2
 所要時間：約25分

交通結節部・沿線の整備

富山港線の路面電車化により利便性が飛躍的に向上することを契機に、まちづくり交付金などを活用し、沿線地区で一体的なまちづくり事業を展開した。

1. 駅アクセスの改善
 - ・駅前広場(岩瀬浜、蓮町の整備)
 - ・フィーダーバス（2系統）
 - ・自転車駐輪場の整備（9箇所）



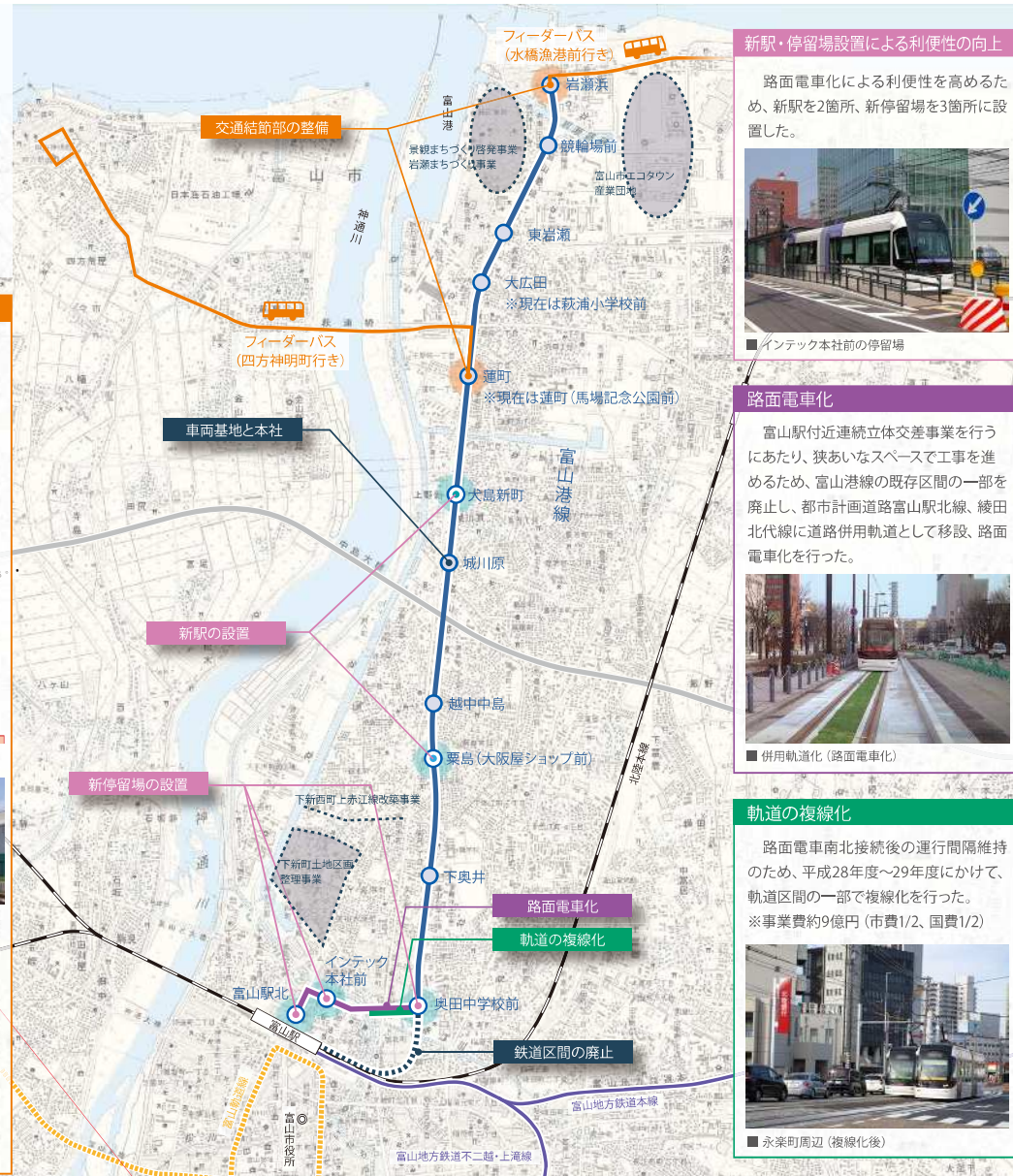
■ 同一ホームによるスムーズな乗り継ぎ



■ 岩瀬浜駅前広場

2. 駅周辺の居住促進
 - ・沿線居住の推進
 - ・土地区画整理事業の促進

3. 岩瀬浜地区における
 - 魅力あるまちづくり促進
 - ・散策路の整備
 - ・古い街並みの保存・活用



新駅・停留場設置による利便性の向上

路面電車化による利便性を高めるため、新駅を2箇所、新停留場を3箇所に設置した。



■ インテック本社前の停留場

路面電車化

富山駅付近連続立体交差事業を行うにあたり、狭いスペースで工事を進めるため、富山港線の既存区間の一部を廃止し、都市計画道路富山駅北線、綾田北代線に道路併用軌道として移設、路面電車化を行った。



■ 併用軌道化（路面電車化）

軌道の複線化

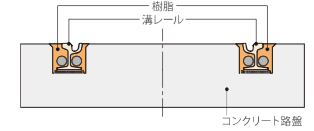
路面電車南北接続後の運行間隔維持のため、平成28年度～29年度にかけて、軌道区間の一部で複線化を行った。
 ※事業費約9億円（市費1/2、国費1/2）



■ 永楽町周辺（複線化後）

制振軌道の採用

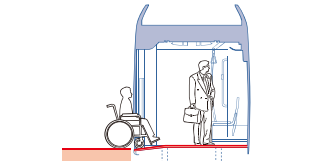
路面電車区間には、レールとコンクリート路盤を樹脂で固定する「樹脂固定軌道」と、レールに溝がある「溝レール」という新技術を採用。騒音、振動の軽減、メンテナンス性の向上を図った。



■ 樹脂固定による制振軌道

全車、低床車両を導入

全ての利用者の使いやすさに配慮し、全低床車両を一度に7編成導入。日本ではまだ例のない全車LRVによる運行にて事業を開始。
 ※平成30年度に8編成目を追加導入。
 事業費約3億円（市費1/2、国費1/2）



■ 100%低床の車内

ICカードの採用

運賃収受時における利用者の利便性や、乗降時間の短縮、富山地方鉄道との連携等に配慮し、新しくICカードシステムを導入。



■ 富山港線ICカード



■ 車内設置のカードリーダー

運行サービスの向上

- ・列車本数の増加
路面電車化に併せ、大幅な増便を行っている。朝ラッシュ時は、通勤・通学の需要を満たすため10分間隔、デイトタイムは利便性向上を目的に15分間隔の運行を行っている。
- ・始発・終電時刻の改善
路面電車化に併せ、始発・終電時刻を改善した。
- ・運賃
運賃は、200円均一制とした。
※現在は240円均一
※えこまいか・バスカ利用の場合220円

JR 富山港線時	路面電車化後
運行間隔 30～60分	15分 (ラッシュ時は10分、 早朝・深夜は30分)
始発・終電 5時台・21時台	5時台・23時台
駅数 9駅（富山駅除く）	10駅・3停留場
車両 鉄道車両	全低床車両

4-1. 市内電車環状線化事業 事業概要

市内電車環状線化の意義

市内電車環状線化事業は、丸の内〜大手モール〜西町の約0.9kmに軌道を新設することにより、既存の市内軌道と合わせて1周約3.4kmの環状運行を実現するものである。これにより富山駅周辺地区と商業の中心である平和通り周辺地区の回遊性向上を図り、賑わいの創出と公共交通の利便性向上に寄与する。

A 2つの都心核の連携強化

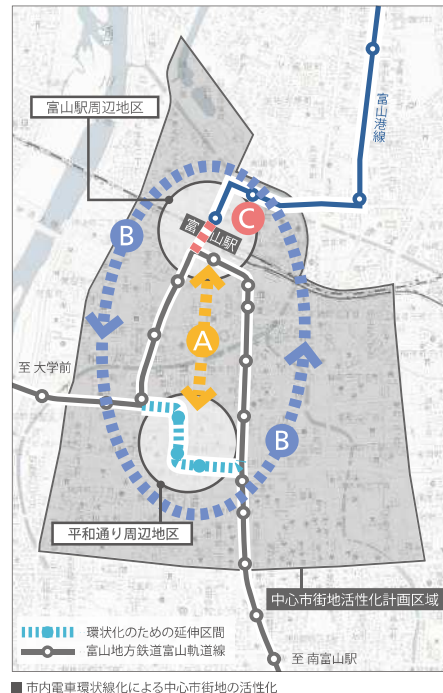
北陸新幹線の開業、連続立体交差事業等により、富山駅周辺地区は、拠点性と中心性が大きく向上する。一方、平和通り周辺地区では、複数の再開発事業により商業機能等の集積が進められている。この2つの都心核のアクセス強化により、それぞれの事業効果を相互に波及させ、中心市街地全体の活性化を促進させる。

B 都心エリアでの回遊性の強化

富山市中心市街地は、436haと面積が広く、居住、商業、業務、文化、交流等の諸施設への回遊を歩行のみで行うことは困難である。わかりやすく、身近で利用しやすい市内電車の環状運行により、回遊性を向上させ、車がなくても便利で暮らしやすい中心市街地を実現し、地区全体の魅力向上を図る。

C 南北接続後の路面電車ネットワークの形成

富山駅南北の路面電車を接続するため、市内電車を環状線化することにより、利便性が高くかつ柔軟な運行システムを設定することができる。



■ 市内電車環状線化による中心市街地の活性化

事業経緯

市内電車環状線化事業は、「富山市総合的都市交通体系マスタープラン」の主要事業に位置付けられたのち、富山市内電車・環状線化計画検討委員会による検討を経て、平成20年2月に必要となる都市計画の変更を行い、また、軌道運送高度化実施計画の認定を受けた。

平成20年3月に地下埋設物等の移設に着手し、平成20年11月に軌道工事施行認可を受け、平成20年12月に富山市と富山地方鉄道との間で軌道工事委託協定を締結した。

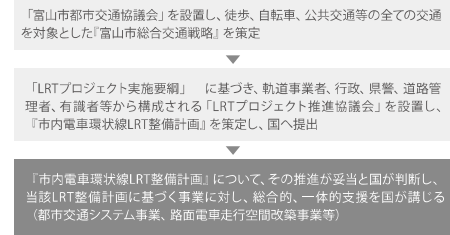
平成21年11月に軌道工事が完成し、検査、習熟運転を経て、平成21年12月23日に開業した。多数の関係者の理解と協力により、都市計画の変更からわずか1年10ヶ月という短期間で事業を進めることができた。

工事工程

工事は地下に埋設されている物件の移設から着手した。軌道を新設するために必要な道路幅員を確保する車道拡幅工事を行い、それに併せて街路景観を整備する修景工事を行った。平成20年11月の工事施行認可後に、車道拡幅進捗した箇所から順次、軌道工事を進めた。効率的な短期間の工事を実現するため、平成21年5月以降は複数の工事を並行して行った。このため、延べ40回以上に及び工程調整会議を行い、事故防止に努めながら、工事進捗を図った。地元住民や関係団体等の協力を得ながら工事を進め、工事着手からわずか1年9ヶ月で開業となった。

事業費と財源

市内電車環状線の整備にあたり、国からの重点的な支援を受け、ため各種協議会の設置や計画の策定などの手続きを行った。



■ 手続きの経緯

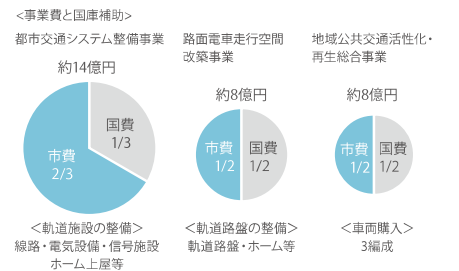
平成17年	3月	「富山市総合的都市交通体系マスタープラン」の主要事業に位置づける富山市内電車・環状線化計画検討委員会の開催
平成18年	11月	
	6月	市長が、大手町ルートを基本とし3年後の開業を目指すことを表明
	9月	9月議会で調査費を計上、本格的な検討を開始
平成19年	2月	「富山市中心市街地活性化基本計画」の主要事業に位置づける
	3月	「富山市公共交通活性化計画」の戦略プロジェクトに位置づける
	11月	総合交通戦略・地域公共交通連携計画に位置づけ
平成20年	2月	特殊街路（丸の内西町線）の都市計画変更
	3月	軌道運送高度化実施計画の認定
	5月	市内電車環状線LRT整備計画提出
	11月	工事着手（地下埋設物移設等）
	12月	工事施行認可申請
平成21年	11月	軌道工事施行認可
	12月	軌道工事委託協定締結
	11月	工事完成（軌道工事）
	12月	検査・習熟運転
		開業

■ 市内電車環状線化事業のスケジュール



■ 停留場工事（国際会議場前停留場）

<財源構成>		
全体事業費	約30億円	
市費	約17億円	国費 約13億円

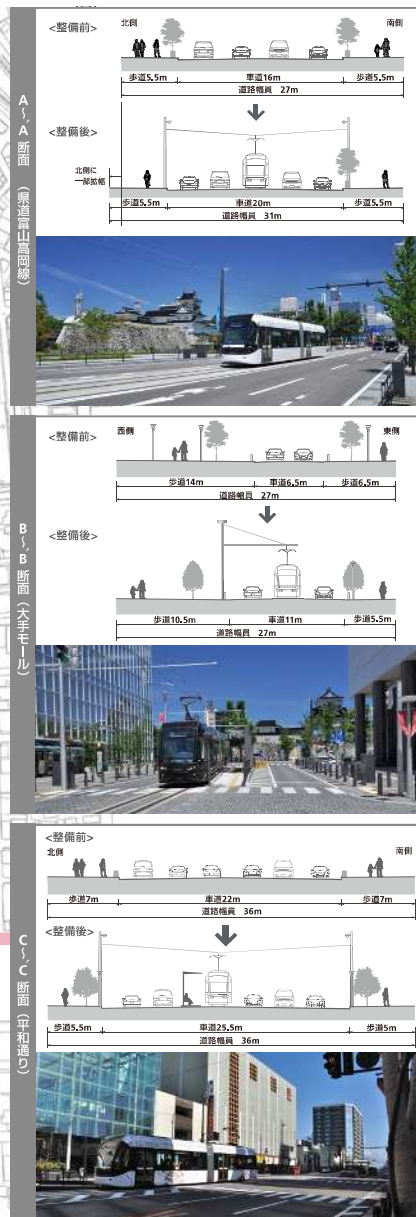
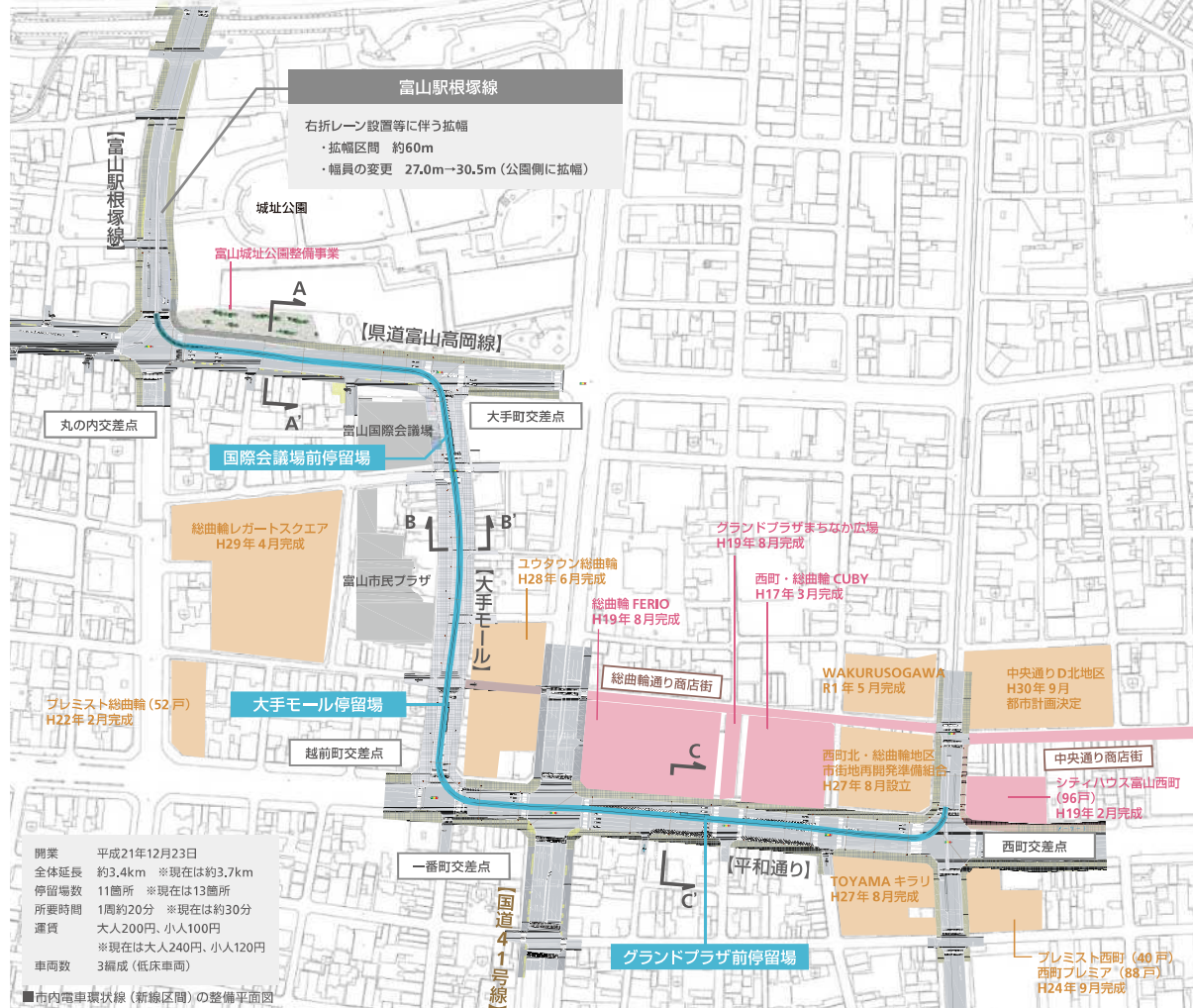


4-2. 市内電車環状線化事業 整備概要

整備概要（新線区間）

路線名：富山都心線
 ルート：丸の内～大手町～西町
 延長：約940m
 停留場数：3箇所
 軌道：単線

軌道構造：樹脂固定軌道
 レール：溝レール
 電気の種類：直流600v
 電気の供給方法：架空単線式



●低床車両の導入

市内電車環状線では、3編成の低床車両を導入した。停留場と車両床面が同じ高さで、段差がないため、スムーズな乗車が可能となっている。

車輪に弾性車輪を採用し、樹脂固定軌道との相乗効果で低騒音・低振動の走行を実現した。



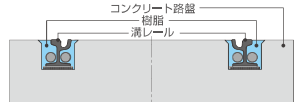
■2車体連接のLRV（車両外観）



■車両内観

●制振軌道の採用

富山港線同様、レールとコンクリート路盤を樹脂で固定する「樹脂固定軌道」を採用。



■樹脂固定による制振軌道

●ICカードの採用

運賃収受時における利用者の利便性や、乗降時間の短縮、富山ライトレールとの連携等を配慮し、市内電車に新しくICカードシステムを導入。

5-1. 路面電車南北接続事業 事業概要

南北接続事業の概要

路面電車南北接続事業は富山駅南側の富山軌道線と北側の富山港線を新幹線・在来線高架下の新設する停留場で接続するものである。

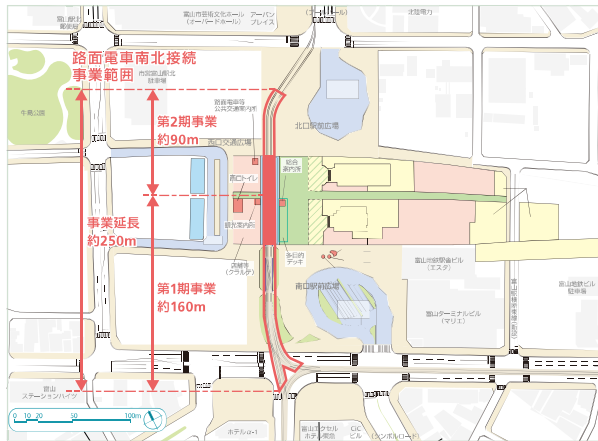
事業延長は約250mであり、平成27年3月に完成した新幹線高架下から富山軌道線までの延長約160mを第1期事業、平成31年3月に完成した在来線高架下から富山港線までの約90mを第2期事業として整備し、令和2年3月に開業した。

事業経緯

路面電車南北接続事業を含む富山駅周辺整備により、富山駅は、県都富山市の玄関口に相応しい高質で快適な空間が拡がり、さらに乗換利便性の極めて高い交通拠点となっている。

路面電車の南北接続は富山港線路面電車化事業計画時より構想がなされていたが、第1期事業の計画は平成25年1月改定の「富山市総合交通戦略」と「富山市地域公共交通連携計画」に位置づけされたことにより動き出した。その後、平成25年4月に軌道運送高度化実施計画の認定、平成25年12月に工事施行認可を受け、工事着手に至ることとなり、平成27年3月に第1期事業区間の営業運転を開始した。

第2期事業は、平成27年12月に軌道運送高度化実施計画の変更認定、平成30年6月の工事施行認可を経て工事着手に至り、令和2年3月に開業した。



■ 事業概要図

平成25年	1月	総合交通戦略・地域公共交通連携計画に位置づけ
	2月	軌道運送高度化実施計画申請
	3月	路面電車南北接続（第1期）LRT整備計画提出
	4月	軌道運送高度化実施計画認定
	5月	工事施行認可申請
	7月	都市計画事業認可
	12月	工事施行認可
平成26年	1月	工事着手
平成27年	3月	第1期事業開業
	7月	路面電車南北接続（第2期）LRT整備計画提出
	12月	軌道運送高度化実施計画変更認定
平成29年	10月	工事施行に係る認可申請
平成30年	6月	工事施行に係る認可
	7月	工事着手（第2期）
令和2年	2月	富山ライトレール（株）と富山地方鉄道（株）が合併
	3月	第2期事業開業

■ 南北接続事業のスケジュール

工事工程

第1期事業の工事は地中に埋設するき電・通信管路工事を先行して行い、その後、軌道路盤工事、レール敷設工事、電車線工事などを行った。

新幹線の高架下という限られたスペースでの停留場整備や分岐・クロッシングが多数配置された軌道工事は困難なものだった。更に、富山駅付近の歩行者動線、JR旅客通路の切換えや南北自由通路工事、南口駅前広場工事、市道県庁線道路改良工事、近接する店舗工事等との工程調整を頻繁に行いながら、工事着手からわずか15ヶ月での開業となった。

第2期事業の工事は、平成27年に高架化した来線より線高架下の軌道路盤工事、停留場工事、壁面（トランジット・ライティング・ウォール）工事などを先行して行い、平成31年3月の在来線完全高架化、令和元年6月の在来線仮線撤去以降、残りの高架下区間や北口駅前広場部の工事に取り掛かった。

工事は、南北自由通路工事、東西自由通路工事、在来線仮線撤去工事等との工程調整を頻繁に行いながら、工事着手から21ヶ月での開業となった。



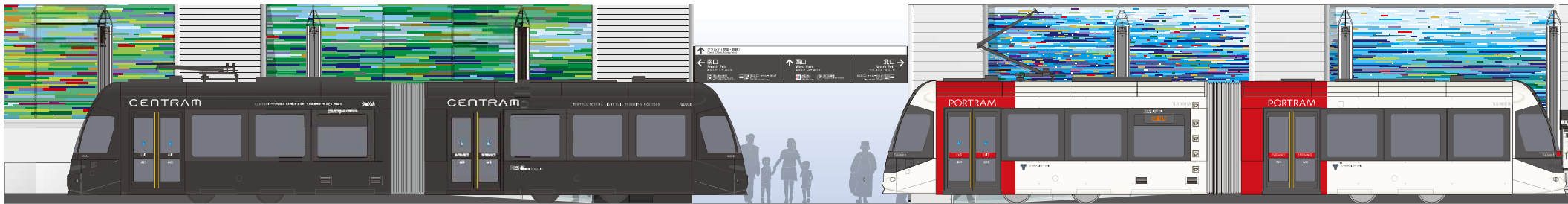
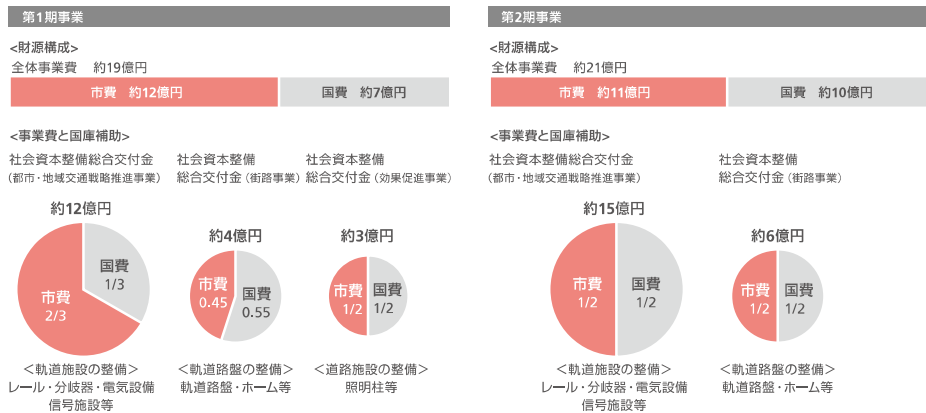
■ 工事の様子（第1期）



■ 工事の様子（第2期）

事業費と財源

路面電車南北接続にあたり、国からの重点的な支援を受けるため計画の策定などの手続きを行った。



5-2. 路面電車南北接続事業 整備概要

整備概要（軌道空間）

● 施設概要 全体空間

路面電車南北接続事業は、富山市の推進している公共交通の活性化のシンボルとして計画が進められ、富山駅南北の路面電車の接続、路面電車と高速鉄道との立体的な結節が実現した。

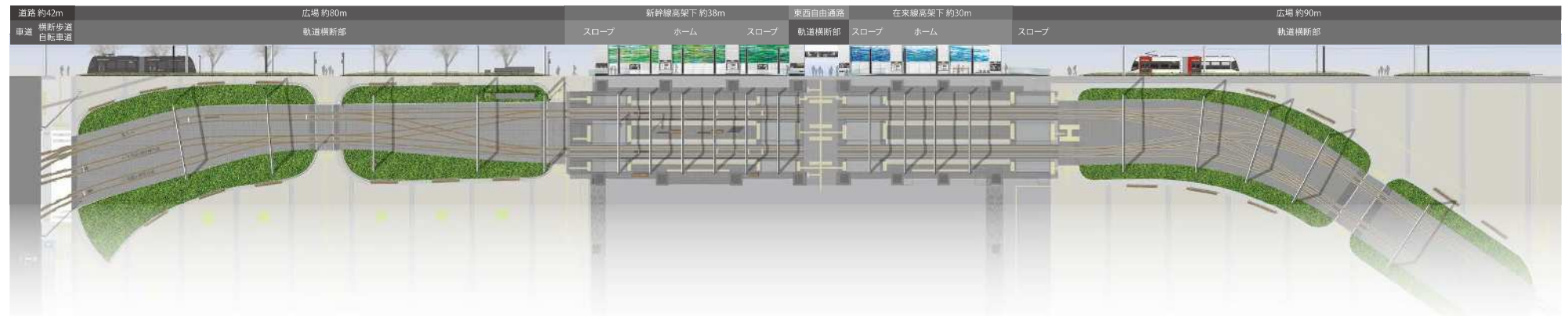
南口駅前広場・北口駅前広場の光る門型架線柱の連続は、南北の軸性を強調している。また、高架下壁面などへの地場産材の活用により、富山市らしさを表現した。

軌道空間全体の概要

軌道：複線
軌間：1067mm（狭軌）
軌道構造：制振軌道（インフアンド軌道）
運行車両：デ7000形・デ8000形
・デ9000形・T100形
・TLR0600形・TLR0600E形
電圧：DC600V

主な軌道施設

門型架線柱／軌道信号柱／乗客案内装置柱／監視カメラ／スピーカー／サイン（駅名標／路線図／時刻表）／軌道ベンチ（腰掛式／寄掛式）／標識柱／電車接近表示板＋スポットライト柱／ベンチ＋柵／分電盤／緑化（低木・ワイルドフラワー）／照明柱



第1期

● 南口駅前広場軌道空間

南口駅前広場区間は、乱横断抑止と景観形成の観点から軌道両側に緑地帯を設けた。

また、広場空間の景観を阻害しないよう、門型柱にLED照明を共架した。

南口駅前広場軌道空間の概要

延長：約80m
幅員：約15.5m
横断部：3箇所
架線：直接吊架方式
門型柱：5基



■ 南口駅前広場

● 新幹線高架下軌道空間

東側の壁にガラスを用い、西側の壁面にアートガラスを設置することでLRV（車両）のショーケースのような空間を表現した。

柱にアルミ、床にモノトーンの自然石を用い、シンプルなデザインによりLRVを引き立てる空間を目指している。

新幹線高架下軌道空間の概要

延長：約38m 幅員：約15.5m
高さ：約7.0m
架線：剛体架線吊架方式
門型柱：6基
停留場施設：3面
ホーム幅員：1.75m～4.0m
ホーム有効長：23m
スロープ勾配：5%
案内放送：文字・音声による



■ 富山駅停留場

第2期

● 在来線高架下軌道空間

延長：約30m 幅員：約15.5m
高さ：約5.0m
架線：剛体架線吊架方式
門型柱：4基
停留場施設：3面
ホーム幅員：1.75m～4.0m
ホーム有効長：23m
スロープ勾配：5%
案内放送：文字・音声による

案内放送：文字・音声による



● 北口駅前広場軌道空間

北口駅前広場区間も南口駅前広場同様、乱横断抑止と景観形成の観点から軌道両側に緑地帯を設けた。

架線柱は、南口同様のLED照明が付加された門型とし、南北を貫くデザインとしている。

北口駅前広場軌道空間の概要

延長：約90m
幅員：約15.5m
横断部：3箇所
架線：直接吊架方式
門型柱：5基



■ 北口駅前広場

5-3. 路面電車南北接続事業 南北接続後の運行

運行事業者の一元化

路面電車南北接続後の運行のあり方については、工事と並行して富山地方鉄道(株)、富山ライトレール(株)、富山市の三者で協議が進められた。

南北接続後に質の高い公共交通サービスを将来にわたり持続的に提供する事を目的に、路面電車の運行を富山地方鉄道(株)へ一元化することで三者合意し、富山地方鉄道(株)と富山ライトレール(株)の会社合併について検討を行った。

そして令和2年2月22日をもって富山地方鉄道(株)と富山ライトレール(株)が合併し、これ以降は市内の路面電車の運行が富山地方鉄道(株)に一元化されることになった。

～令和2年2月21日

運行会社：富山地方鉄道(株)	運行会社：富山ライトレール(株)
南側：富山軌道線(市内電車)	北側：富山港線

富山地方鉄道(株)と
富山ライトレール(株)の
会社合併

令和2年2月22日～

運行会社：富山地方鉄道(株)	
南側：富山軌道線(市内電車)	北側：富山港線

■ 運行会社の変遷

南北接続後の運行について

南北接続後、富山港線区間の電車は全ての電車で富山軌道線と直通運転を行っている。

直通運転については時間帯別の需要に応じて各方面の直通運行を設定しており、平日朝のラッシュ時には南富山駅前、富山大学前に向かう電車と直通運行し、日中以降は環状線に多くの電車が直通運行している。

運賃に関して、会社合併に伴い大人210円、小人110円の全線均一運賃が実現した。これまでは富山港線区間、市内電車区間でそれぞれ運賃が発生していたため、全線均一運賃化により、南北間の移動利便性が大きく向上した。

南北接続後の運行

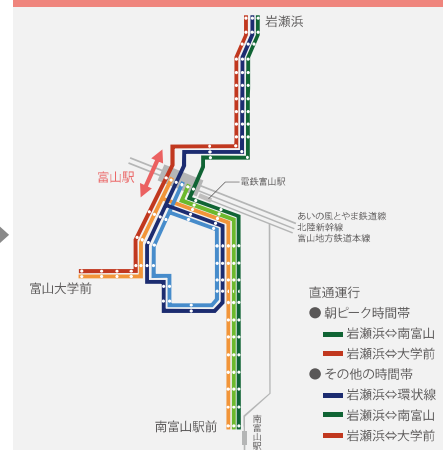
運賃	直通運行
大人210円、小人110円均一 ※えこまいか・バスカ利用の場合は190円 ※現在は大人240円、小人120円 えこまいか・バスカ利用の場合は220円	岩瀬浜⇄南富山駅前 岩瀬浜⇄富山大学前 岩瀬浜⇄環状線

南北接続前の運行



■ 南北接続後の運行について

南北接続後の運行



6-1. 事業の取り組み 公設民営の考え方と上下分離

富山港線路面電車化事業

公設民営の考え方

地方都市における鉄道は、運賃収入のみでは施設の更新・維持及び運営が困難な状況で、地方都市の鉄道を維持していくには、鉄道事業者の自助努力と国・地方の適切な関与が必要とされている。

富山港線においては、「公設民営」の考え方を導入し、富山市が施設の建設費や維持管理費を負担し、新たに設立した第三セクター(富山ライトレール(株))が運賃収入により運営を行うこととした。

※平成27年12月、富山港線の軌道区間は「上下分離方式」に移行

※令和2年2月22日、富山ライトレール(株)は富山地方鉄道(株)と会社合併

(出典:「地方鉄道復活のためのシナリオ」鉄道事業者の自助努力と国・地方の適切な関与」平成15年3月地方鉄道問題に関する検討会より)

公共(富山市)

施設の整備維持・管理及び、更新・改良の費用負担

■ 運営会社と公共との明確な役割

運営会社の役割

第三セクター(富山ライトレール(株))
・交通サービスの提供 ・施設の保有

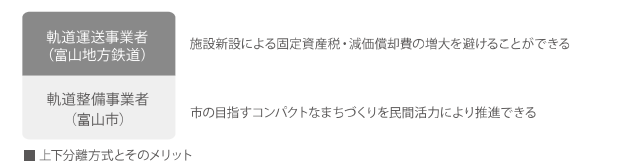
市内電車環状線化事業

路面電車南北接続事業

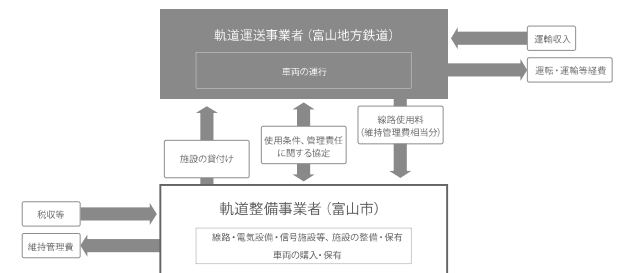
全国初の「上下分離方式」

富山市は、平成19年10月に施行された「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」を適用し、路面電車事業では全国初の上下分離方式を導入した。

「上下分離方式」とは、公設民営の考え方に基づき、行政(富山市)が「軌道整備事業者」として軌道整備及び車両の購入を行い、民間(富山地方鉄道)が「軌道運送事業者」として車両の運行を行うもので、双方の役割を明確にするとともに、連携して事業を進める手法である。



■ 上下分離方式とそのメリット



■ 上下分離方式の事業スキーム

6-2. 事業の取り組み トータルデザイン

富山港線路面電車化事業

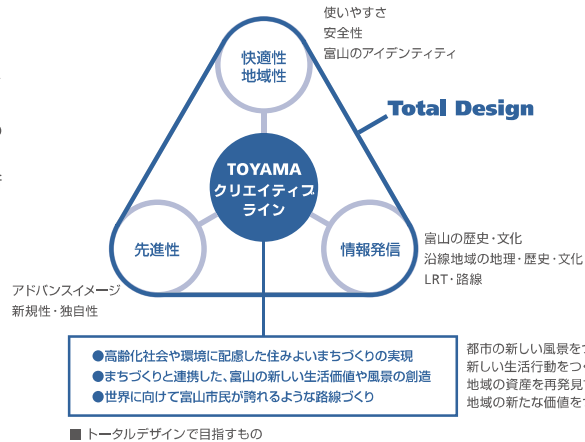
トータルデザインの導入

LRTの導入によって、単に「高齢化社会や環境に配慮した、機能的に住みやすいまちづくりを目指す」だけではなく、「まちづくりと連携して富山の新しい生活価値や風景を創造していくこと」さらに、「新しい富山港線を世界に向けて富山市民が誇れるような路線とすること」を意図した、「TOYAMAクリエイティブライン」を路線デザインの基本コンセプトとして設定。

それを実現させるためのキーワードを「快適性・地域性」、「情報発信」、「先進性」とし、この3視点を尺度として、車両、停留場、シンボルマークなどのデザインを総合的に行った。

● 富山港線のシンボルデザイン

- ・多くの生命が、海から生まれてくるクリエイティブ感とTOYAMAの頭文字「T」をモチーフとした。
- ・富山の深層水をイメージした「いのちのブルー」をブランドカラーとして設定。
- ・シンプルで透明感のあるデザインで、新しい公共交通のモダンなイメージを表現。



■ トータルデザインで目指すもの

● 駅・停留場のデザイン

- ・富山港線の路線特性から、海を感じさせるマストをモチーフとして展開したスマートなデザイン。
- ・番線サインでは、LED表示による行き先案内と前駅の出発等の案内を表示。
- ・背面の風防ガラスに、駅周辺の歴史や歳時記などを紹介するグラフィックを展開し、各駅・停留場の表情を個性化。



■ 沿線情報を伝える個性化壁



■ マストをモチーフとした駅・停留場デザイン

● 車両内観デザイン

- ・プラットフォームからの乗降および車内の移動において、段差のないバリアフリー構造。
- ・大きな車窓による、明るく心地よい開放感。
- ・ひとりひとりの座席空間を大きく設定した快適シート。



■ 車両内観

● 車両外観デザイン

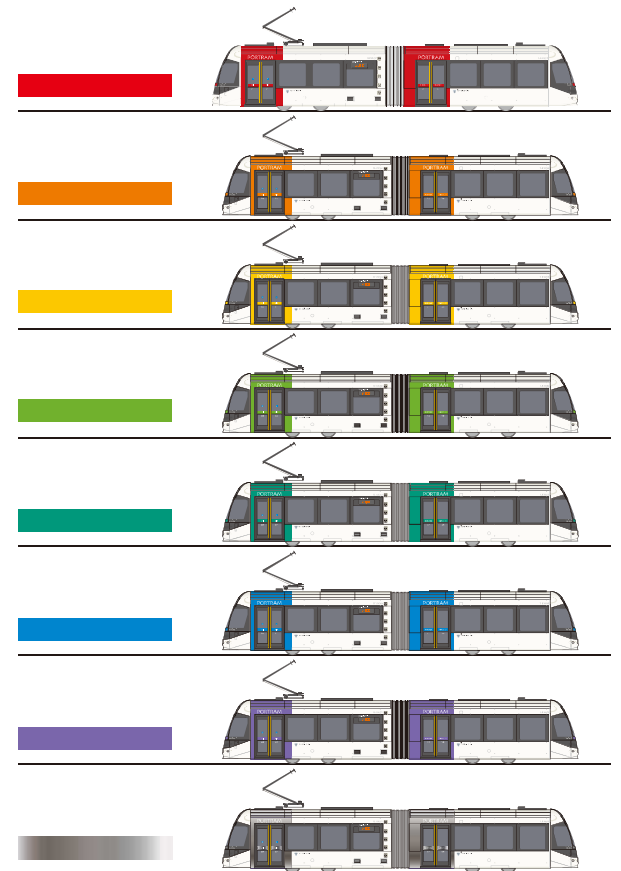
- ・7色のアクセントカラーを車両ごとに展開し、7編成の個性を際立たせるデザイン。(平成30年度に、南北接続後の運行本数確保のため8編成目を追加)
- ・ビビッドな7色のアクセントカラーは、富山の自然、地球の未来、子供達の笑顔を抽象化したもので、クリエイティブラインとしての夢と活気を表現。
- ・ビュアで新鮮なイメージを与えるスノーホワイトは、立山の新雪をモチーフとしたもの。
- ・乗降のしやすさや安全性を配慮して、7色のアクセントカラーを乗降口まわりに大きく配した。



■ 2車体連接のLRV (車両外観)

PORTRAM

■ 車両愛称ロゴタイプ



■ 個性をもったカラーリングデザインの車両

6-2. 事業の取り組み トータルデザイン

市内電車環状線化事業

● デザイン検討委員会

市内電車環状線化事業の延伸区間の整備においては、車両、停留場、車道、歩道等の意匠（形状・色彩）に統一感を持たせることにより、富山市の都心地区を代表する通りとして、高質で魅力ある街路空間を創造することが重要であると考えた。

このため、整備主体である富山市及び運行主体である富山地方鉄道に加え、学識経験者や道路管理者等により構成された「市内電車環状線化デザイン検討委員会」を設置し、地元の意見を踏まえながら街路景観及び各施設デザインについて、総合的に検討した。

● 全体コンセプトと基本方針

延伸区間はまさに富山の都心地区内を縫うように走り、「富山都心地区の顔」にふさわしい景観形成求められていた。そこで、延伸区間の位置づけや特性及び課題を元に、景観形成の全体コンセプトと基本方針を設定した。

● 路線別街路景観デザイン - 県道富山高岡線



■ 県道富山高岡線

● 路線別街路景観デザイン - 大手モール

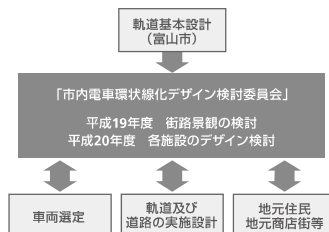


■ 大手モール

● 路線別街路景観デザイン - 平和通り



■ 平和通り



富山都心の魅力を楽しむ・LRTのある新しい風景づくり

【全体コンセプト】＝富山都心地区の顔となる景観形成
 【基本方針】
 方針1：個性 → 各ゾーンの3つの異なる個性を強化した景観づくり
 方針2：眺望 → 富山らしい眺望に配慮した景観づくり
 方針3：賑わい → 人々の活動や賑わいを誘発する多目的に使える空間づくり

路線別方針

城址とLRTが融合調和する美しい景観形成

- ・城址の景観と融合調和する「和のテイスト」によるデザインとする
- ・城址公園への眺望に配慮した景観形成を行う
- ・城址公園と歩道を一体的に、多目的利用が可能な賑わいのある空間とする
- ・緑、石、水等を生かしたしっとりとしたモノトーンデザインとする

路線別方針

富山都心地区の顔となるトランジットモールの景観形成

- ・車道をできるだけ意識させない歩行者が中心の賑わいある空間とする
- ・トランジットモールをイメージさせる、落ち着いたモノトーンの石畳とする
- ・北側の城址公園への眺望に配慮した景観形成を行う
- ・これまで同様に、多目的利用が可能な空間、施設とする
- ・富山らしさの表現として、停留場や車止め、歩道照明等にアルミやガラス等を使い富山の地場産業活力を表現する

路線別方針

立山連峰を借景とした都心ショッピングストリートの景観形成

- ・周辺再開発事業と連携した、高質で都心的な景観形成を行う
- ・歩道、車道、車窓からの立山連峰への眺望確保及び軸性・シンボル性を強化する
- ・道路（車道～歩道）を一体的に多目的に使用できる空間整備を行う
- ・LRT関連施設の機能複合化（架線柱へのイベント関連機能の共栄など）による、多目的施設の提供を行う
- ・通り全体のシックで落ち着いた色調、高級感の感じられるようなデザインとする

インテリアデザインは、車両外形デザインのモダンなイメージと調和するシックな色彩のデザインとした。また、ユニバーサルデザインの実現や公共交通としての快適さを目指しデザインを行った。

- ・明るい印象を作り出す温かみのあるインテリア色彩
- ・譲り合いが可能なシート形状（乗車時間が短いため）
- ・車内の揺れに対応したホールド性の高いシート



■ 車内インテリアデザイン

● 車両外形デザイン

車両外形デザインは、将来の南北路面電車乗り入れを考慮して富山ライトレールと同型のものとし、環状線の独自性はカラーリングデザインとインテリアデザインで表現した。

車両カラーリングデザインは、富山ライトレールの7色（有彩色）に対するものとして無彩色を基本とした。都市的でモダンな印象を持ち、都心風景に調和する3色を選定し、富山らしさである「自然・風土」「未来」「歴史・伝統」を表現した。
 ・高貴で清楚なイメージの「ホワイト」
 ・先進性、モダンイメージの「シルバー」
 ・品格があり重厚なイメージの「ブラック」

車両ロゴデザインは車両のモダンな印象に合わせ、シンプルなデザインとした。車両のカラーリングに合わせて、白と黒の2色展開とした。

CENTRAM
CENTRAL TOYAMA LIGHT RAIL TRANSIT SINCE 2009

■ 車両愛称ロゴデザイン

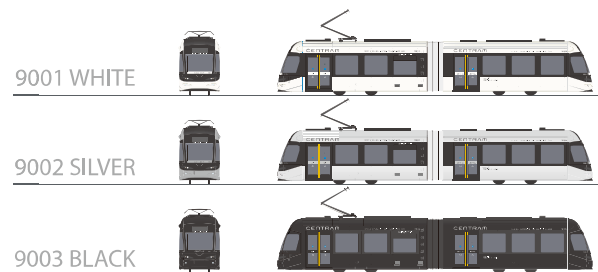
富山都心地区の新しい風景を創る先進的なLRT

- ・デザイン都市富山を象徴する先進的、現代的なデザイン
- ・市内電車延伸区間及び既存線区間の景観と調和したデザイン
- ・一見して地鉄市内電車や富山ライトレールとの違いが分かるデザイン

■ 車両デザイン基本方針



■ 車両外形デザイン (CENTRAM 9003)

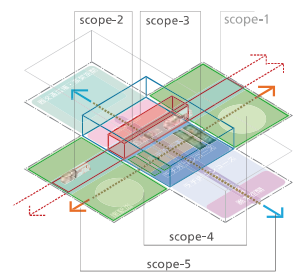


■ 車両カラーリングデザイン

6-2. 事業の取り組み トータルデザイン

路面電車南北接続事業

● トータルデザインコンセプト



scope-1 富山駅周辺地区(全体空間)	scope-2 軌道空間(LRT)
scope-2 軌道空間(LRT)	scope-3 自由通路+ラッチ外コンコース+軌道空間
scope-3 自由通路+ラッチ外コンコース+軌道空間	scope-4 駅前広場
scope-4 駅前広場	scope-5 サイン
scope-5 サイン	

● 高架下軌道空間

路面電車運行に必要な架線柱や信号等の軌道施設も景観形成の重要な要素として捉え、トータルデザインの考え方に基いてデザインを行った。

駅全体の調和とLRVを引き立てるという目的のもと、シンプルな形状とモノトーンの色調により統一を図った。



■ 軌道施設設営



■ 南口側高架下軌道空間



■ 北口側高架下軌道空間

地元の気運づくり

● 開業告知ポスター

開業PRでは、路面電車のみならず富山駅の南口駅前広場や南北自由通路の供用などと合わせて3種類の「開業告知ポスター」を作成し、広く広報を行った。

第2期PRでは「富山 つながる、ひろがる。」をコンセプトに、南北接続を象徴的に示すキービジュアルを作成し、ポスターや車両ラッピング、駅環境演出や広告等に展開し周知を図った。



■ 開業告知ポスター

6-3. 事業の取り組み 市民・地元企業による様々な支援

市民・地元企業による様々な支援

市民により広く事業への理解を深めていただき、また、マイルール意識の醸成を図ることを目的として、次のような市民、地元企業などによる参画や支援プログラムを実施している。

富山港線路面電車化事業

● 富山港線を育てる会の設立

富山港線の利用促進と沿線地域の活性化を図ることを目的に、沿線自治振興会で組織する「富山港線を育てる会」が設立された。

この「富山港線を育てる会」と、富山ライトレール株式会社、富山市の3者で構成される「富山港線路面電車化支援実行委員会」では、広く市民や企業に公共交通への支援のための寄附を呼びかけた。

● 基金の設置

富山市では富山港線の施設の維持や経費の助成のための財源として、「富山港線路面電車事業助成基金」を設置し、広く市民・企業から寄附を募った。

● ベンチドネーション

各駅・停留場に設置されるベンチの記念寄附を市民や企業から募り、寄附をいただいた方々の氏名・企業名及び記念メッセージを刻んだ金属プレートベンチに取り付けた。 ※令和2年度の富山港線停留場新設の際にも実施した。

● 駅・停留場の個性化壁への協賛

沿線の特徴や伝統などを広くPRすることで、地域の振興や活性化を図ることを目的とした「停留場個性化スペース」を各駅・停留場に設けた。この企画に対する協賛を、地元企業に呼びかけた。

● 新駅・停留場の命名権の譲渡

新駅・停留場に対する命名権を有償で譲渡する募集を行い、地元企業2社より支援を得た。 ※令和2年度の富山港線停留場新設の際にも実施し、地元企業2社より支援を得た。



■ 命名権を譲渡された停留場



- 基金への寄附の呼びかけ
- 停留場個性化壁に対するスポンサーの募集
- 停留場ベンチへのドネーション募集

6-3. 事業の取り組み 市民・地元企業による様々な支援

市内電車環状線化事業

● 市内電車環状線及び関連事業への寄附募集

富山市では、都心地区全体の活性化を目的とした市内電車環状線化事業の施設の設置・維持の財源の一部として、広く市民・企業からの寄附を募った。

● 停留場ベンチ設置への記念寄附金募集

各停留場に設置されるベンチへの記念寄附を市民や企業から募り、寄附をいただいた方々の氏名・企業名及び記念メッセージを刻んだ金属プレートにベンチに取り付けた。

● 停留場の個性化壁への協賛

環状線への関心を高めるとともに個性豊かな街の風景を創出し、中心市街地に賑わいをもたらすことを目的とした「停留場個性化スペース」を各停留場に設けた。この企画に対する協賛を、地元企業に呼び掛けた。

● 電車の愛称募集

市内電車環状線に対して市民に愛着を持ってもらい、公共交通の利用促進を図るため環状線の電車愛称の公募を行った。募集の結果、市内外より計670件（愛称の種類は478種類）の応募があり、第一次選考で28案に絞り込んだのち、最終選考の結果「発音の響き」「親しみ易さ」「意味の面白さ」「独自性」「今後の展開性」等の観点から「セントラム (CENTRAM)」に決定した。<名称の由来>

中心、中央（センター：CENTER）と円（EN）と路面電車（トラム：TRAM）を組み合わせた造語であり、中心市街地で円を描いて走る電車であることを表している。同時に、LRTネットワーク将来構想において、ネットワークの中心部を担う期待も込められている。



■ 停留場に取り付けられた金属プレート



■ 停留場の個性化壁

路面電車南北接続事業

● 富山駅高架下施設に関する寄附金の募集

富山市では、高架下停留場を「おもてなし空間」として高質な空間整備を行なった。その高架下施設の整備・維持財源の一部として広く市民・企業から寄附を募った。

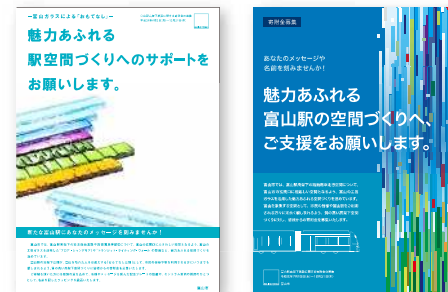
寄附をいただいた市民・企業からのメッセージや名前を刻印したアルミ鋳物製記念プレートの高架下壁面への設置や、車両、ガラス壁面に寄附者名を記載したシートを掲示することで事業参画や路面電車路線へのマイルール意識の醸成を図った。

寄附プレートの概要 1口 50,000円

材質：アルミ鋳物 文字を刻印
文字：メッセージ20文字、寄附者名15文字まで
設置場所：高架下アルミ壁面

開業ラッピングの概要 1口 10,000円

材質：塩ビシート貼り 文字を印刷
文字：寄附者名15文字まで
設置場所：車両及び高架下ガラス壁面



■ 富山駅高架下施設に関する寄附金募集のチラシ



■ 寄附プレート

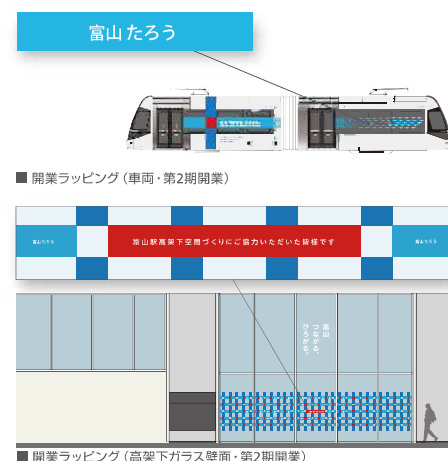


■ 市内電車環状線及び関連事業への寄附募集
■ 停留場ベンチ設置への記念寄附金募集
■ 電車の愛称募集



■ 開業ラッピング（車両・第1期開業）

■ 開業ラッピング（高架下ガラス壁面・第1期開業）



■ 開業ラッピング（車両・第2期開業）

■ 開業ラッピング（高架下ガラス壁面・第2期開業）

6-4. 事業の取り組み 整備効果

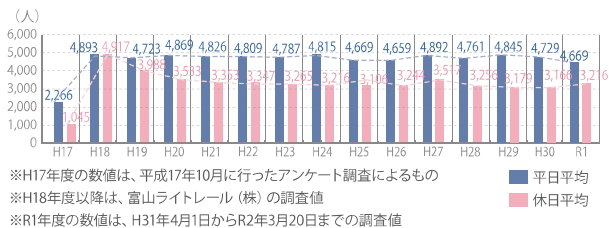
富山港線路面電車化事業

● 利用者数の推移 (平日・土日)

平日の1日あたりの利用者数は、開業前(H17)の2,266人から、開業後(H18)には4,893人(約2.2倍)に増加し、その後は約4,800人で推移している。

休日は、開業前の1,045人から、開業後には4,917人に増加したが、その後減少し、開業3年目からは約3,300人で推移している。

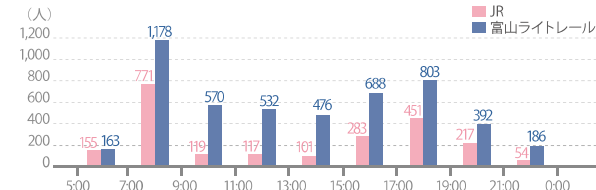
1日あたり 利用者数の推移 (平日・休日)



● 時間帯別利用者数の変化 (平日)

時間帯別では、開業後の変化としては、日中の利用者数が大幅に増加した。最も利用が多いのは通勤通学時間帯の7～9時や17～19時となっている。

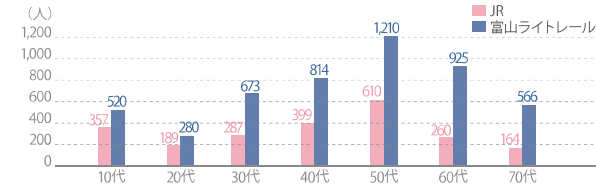
1日あたり 時間帯別の利用者数の変化 (平日)



● 年代別利用者数の変化 (平日)

年代別では、60代、70代の利用者数が、約3.5倍と大幅に増加している。また、最も利用が多い年代は50代であり、開業後も約2倍に増加している。

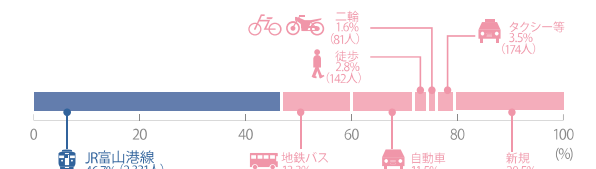
1日あたり 年代別利用者数の変化 (平日)



● 移動手段の変化

廃止された並行路線バスからの転換に加え、自動車からも約600人が転換している。また、新規の利用が約1,000人いることや、前項の年代別利用者のデータから、車を自由に使えない高齢者などが、富山ライトレールの整備によって外出する機会が増えたことがうかがえる。

富山ライトレール利用者の以前の移動手段 (平日)



(*) 1) 印のあるグラフ：JR富山港線時の数値は平成17年10月、富山ライトレールの数値は平成18年10月に行ったアンケート調査によるもの。

市内電車環状線化事業

● 輸送人員の変化

環状線の開業効果により、それまで減少傾向にあった市内電車の輸送人員は増加傾向に転じている。開業5年後(H26)には開業前(H21)と比較して輸送人員が約19%増加しており、それ以降も輸送人員は年々増加傾向にある。

※R1年度の数値は、H31年4月1日からR2年3月20日までの調査値

※輸送人員：旅客鉄道が輸送した旅客の総人員数

● 富山駅前や中心商業地区(西町・総曲輪・中央通り)のODの変化

環状線の開業前と比較して、富山駅前や中心商業地区(西町・総曲輪・中央通り)のODが平日・休日ともに増加しており、環状線利用が定着しつつあると言える。

また、環状線の利用者に対し「環状線の開業により、富山駅と中心部の行き来が便利になったと感じられるか」と質問したところ、8割強の利用者が便利になったと回答したことから、2つの都心核のアクセスが強化されたといえる。

※OD調査：起点(Origin)から終点(Destination)に向けたヒト・モノなどの流量を実測すること。

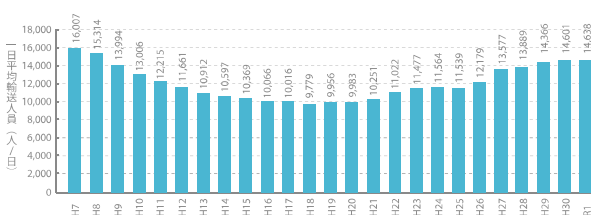
● 利用者の目的の変化

目的別では、環状線は、既存系統とは特性が大きく異なり、買物、私用が約半数を占め、観光の割合も高くなっている。

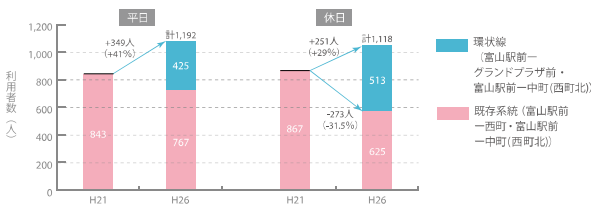
● 高齢者の利用の変化

環状線利用者は女性が約7割を占めており、平日では高齢者の利用が大きく増加している。60歳以上の主な利用目的は、買物・私用が大半を占めている。このように高齢者の女性を中心に環状線が日常の移動手段として定着してきているといえる。

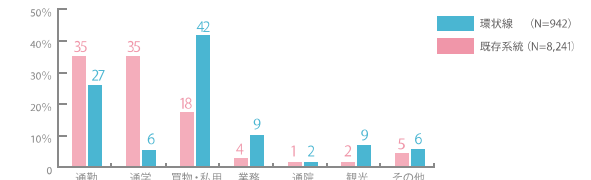
輸送人員の変化



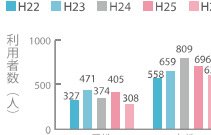
富山駅前や西町・総曲輪のODの変化



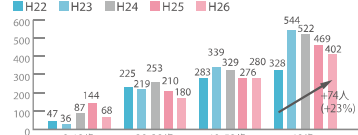
目的別利用割合 (平日)



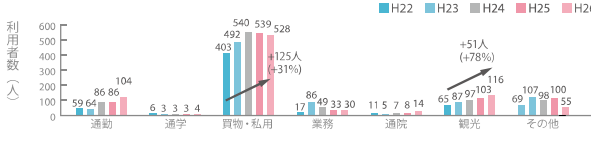
男女別利用者数の推移 (平日)



年代別環状線利用者の推移 (平日)



環状線利用目的 (平休・60歳以上)



(*) 2) 印のあるグラフ：H21の数値は、平日:10月29日(木) 休日:11月8日(木)、H26は、平成26年度に行なった市内電車でのOD調査によるもの。

(*) 3) 印のあるグラフ：平成26年度に実施したアンケート調査によるもの。

6-4. 事業の取り組み 整備効果

路面電車南北接続事業

● 路面電車利用者の変化（輸送人員）

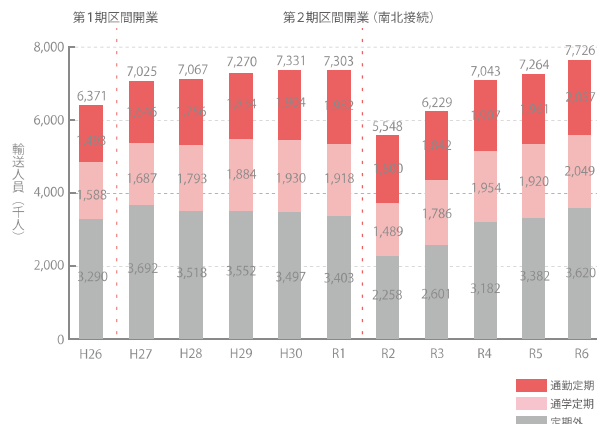
路面電車利用者数について、コロナ禍前（R1）は第1期区間開業前（H26）に比べ約14%増加している。

特に定期利用者の増加が大きく、通勤定期利用者は約32.8%、通学定期利用者は約20.7%の増加となっており、定期外利用者（約3.4%増加）に比べて増加が顕著となっている。

※H26～R1は富山地方鉄道(市内電車と富山ライトレール)との合計値、R2～R6は富山地方鉄道の集計値

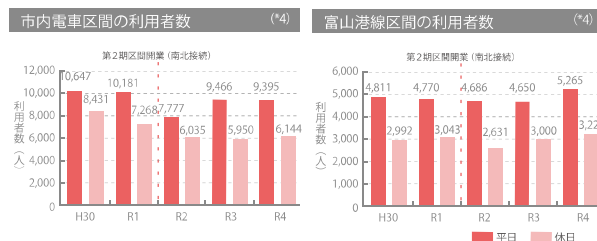
※輸送人員：旅客鉄道が輸送した旅客の総人員数

路面電車利用者の変化（輸送人員）



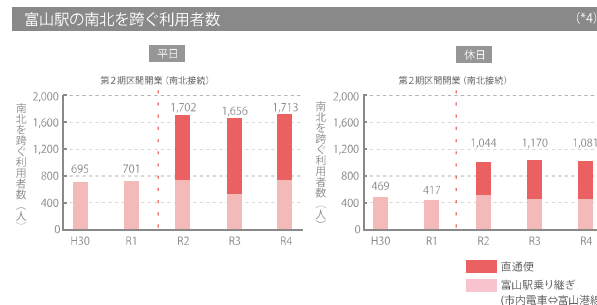
● 区間別利用者数の変化

区間別利用者について、R4年度は第2期区間開業前（R1）に比べて、富山港線区間では平日で約10.4%、休日で約6.1%増加している。



● 富山駅南北を跨ぐ利用者の変化

富山駅南北を跨ぐ利用者について、R4年度は第2期区間開業前（R1）に比べて、平日で約2.4倍、休日で約2.6倍と大幅に増加している。



(*4) 印のあるグラフ：路面電車利用状況調査（OD調査）結果（富山市調査）

6-5. 事業の取り組み 南北接続後の取り組み

富山港線新停留場の開業

富山港線のさらなる利便性向上を図るため、停留場間距離が長い「富山駅～インテック本社前間」と「インテック本社前～奥田中学校前間」に、新たに2か所の停留場を整備し、令和3年3月21日に供用を開始した。新停留場の名称については、ネーミング・パートナーを募集し、地元企業2社から協賛を得た。また、停留場に設置するベンチへの寄附を募り、記念メッセージ等を刻んだ金属プレートを設置するなど、市民や民間企業と連携して路面電車サービスの向上を図った。



■ 新停留場位置図



■ オックスカナルパークホテル富山前停留場



■ 龍谷富山高校前(永楽町)停留場

全国交通系ICカードの導入

富山市来訪者の利便性向上や富山駅の交通結節機能強化、キャッシュレス化の推進のため、従来のICカード(ecomyca、passca)に加えて、ICOCAやSuica等の全国10種類の交通系ICカードを路面電車で利用できるよう整備を行い、令和3年10月10日から利用可能となった。



■ 新たに利用が可能になったICカード

優先席等の設置

車両内に優先座席や車いすスペースの表示を新たに設け、こどもからお年寄り、車いす利用者など、全ての方が安心して快適に利用できる環境を構築した。



■ 優先座席（窓面表示）



■ 優先座席（床面表示）

富山市 路面電車事業概要

令和8年1月
発行 富山市活力都市創造部交通政策課