

# 資料 1

---

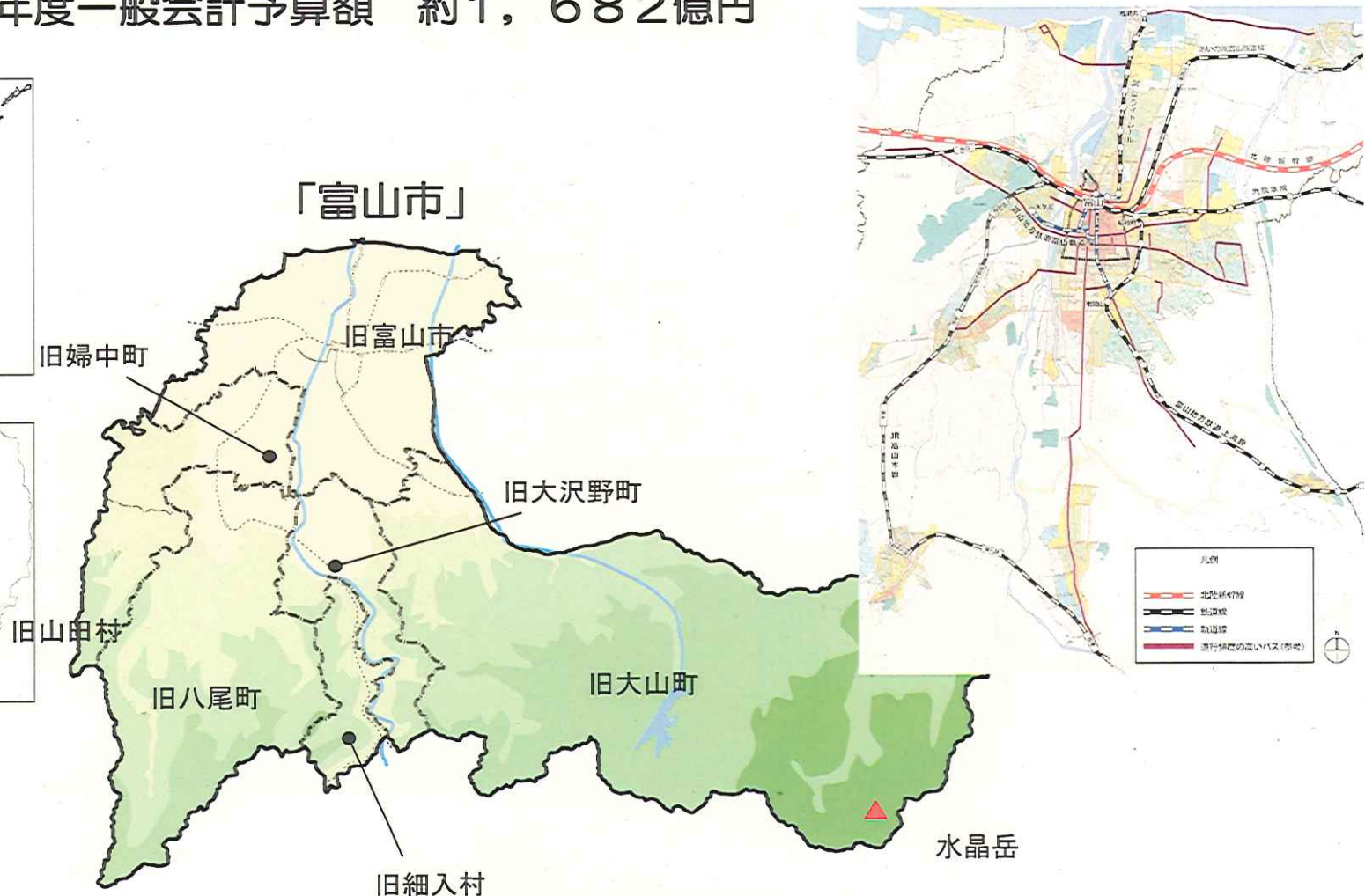
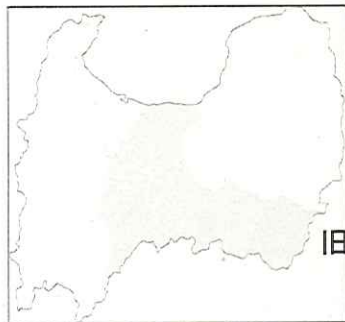
# 申請者の概要(富山市①)

- 7市町村の合併により「富山市」の誕生（平成17年4月1日）
- 人口は、富山県全体の約4割（421,953人 H22国勢調査）
- 面積は、富山県全体の約3割（1,241.77km<sup>2</sup>）
- 海拔0m（富山湾）から2,986m（水晶岳）までの多様な地形
- 平成27年度一般会計予算額 約1,682億円

■日本地図



■富山県全図

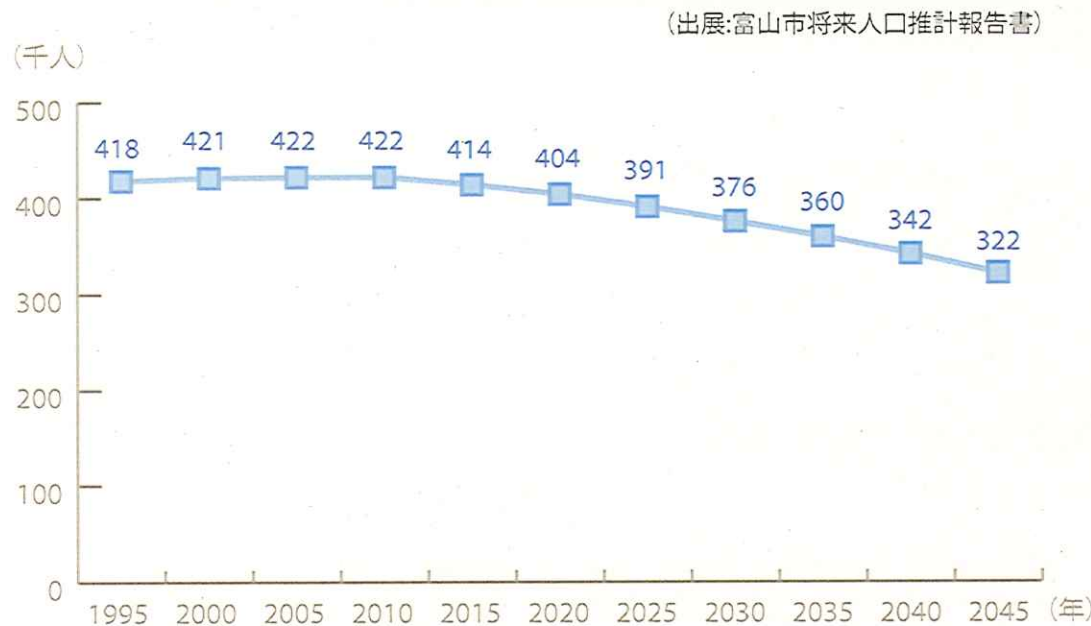


# 申請者の概要(富山市②)

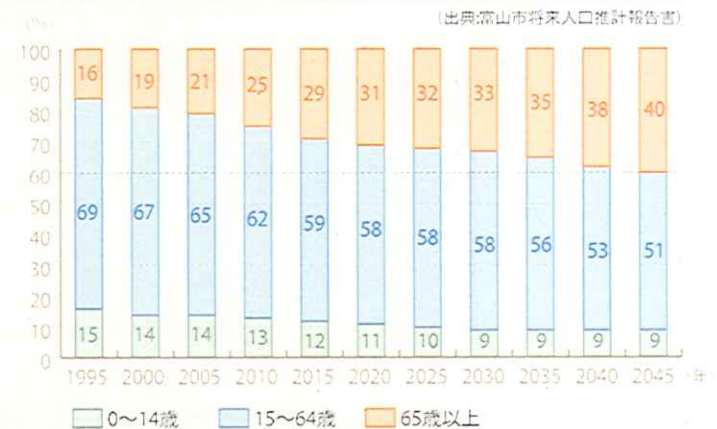
## ■人口減少と超高齢化

- ・総人口は、2010年をピークに減少に転じ、2045年には2010年から約23%減少
  - ・高齢人口は増加し、2045年には全人口の約4割が高齢者となる見込み
- ⇒ 生産年齢人口の減少による**経済の縮小化**、高齢化の進展に伴う**社会保障費の増大**

### 総人口の予測



### 年齢3区分別人口の予測



### 富山市の介護給付費の推移



# 申請者の概要(富山ライトレール(株)①)

## 1. 事業主の概要

- (1)株主 富山市(33.13%)、富山県(16.07%)、北陸電力(株)(10.04%)、(株)インテック(10.04%)、他
- (2)名称 富山ライトレール株式会社
- (3)所在地 富山県富山市城川原三丁目3番45号
- (4)代表者 代表取締役社長 栗島 康夫
- (5)資本金 498百万円
- (6)会社設立 平成16年4月21日
- (7)営業収益構成比 鉄道、軌道事業(95.45%)  
自動車事業(4.55%)
- (8)鉄軌道従業員数 26名(平成27年3月時点)

## 2. 路線概要

- (1)区間
  - (軌道線) 富山港線 富山駅北 ~ 奥田中学校前 (1.1km)
  - (鉄道線) 富山港線 奥田中学校前 ~ 岩瀬浜駅 (6.5km)
 計 7.6km

- (2)駅数 (軌道線) 全3駅 (鉄道線) 全10駅
- (3)施設の概要
  - (軌道線) 軌間:1067mm 600V
  - (鉄道線) 軌間:1067mm 600V



# 申請者の概要(富山ライトレール(株)②)

## (4) 輸送人員

(鉄道、軌道線)

(単位:千人)

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
通勤定期	468	474	480	495	515
通学定期	341	391	407	402	401
定期計	809	865	887	897	916
定期外	1,035	1,074	1,062	1,014	1,010
合計	1,844	1,939	1,950	1,911	1,926
輸送密度 (人)	3,151	3,306	3,332	3,266	3,291

## (5) 経営状況の推移

(単位:百万円)

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
鉄軌道事業営業収入	311	302	306	300	284
鉄軌道事業営業費用	367	376	372	366	370
鉄軌道事業営業損益	▲56	▲73	▲66	▲66	▲86
全業営業損益	▲102	▲120	▲114	▲117	▲141
全業経常損益	▲100	▲120	▲114	▲116	▲139
特別損益	129	137	129	120	146
税引前純利益	29	17	15	4	7

※富山市からの施設整備及び維持管理に関する補助金等により、純利益は黒字となっている。

# 富山ライトレールの整備

利用者の減少が続いていたJR富山港線（鉄道）を**公設民営**の考え方を導入し、**日本初の本格的LRTシステム**に蘇らせた取り組み

## <路線概要>

- 開業日：平成18年4月29日
- 延業長：7.6km  
(鉄道区間6.5km、軌道区間1.1km)
- 電停数：13
- 車両数：7編成(2両1編成)
- 所要時間：約25分(富山駅北ー岩瀬浜)

## <運行サービスの向上等>

運行間隔の改善、新駅の設置、低床車両の導入、バリアフリー化、ICカードの採用、アテンダントの配置 等

日本初の本格的LRTとして再生



▲旧JR富山港線

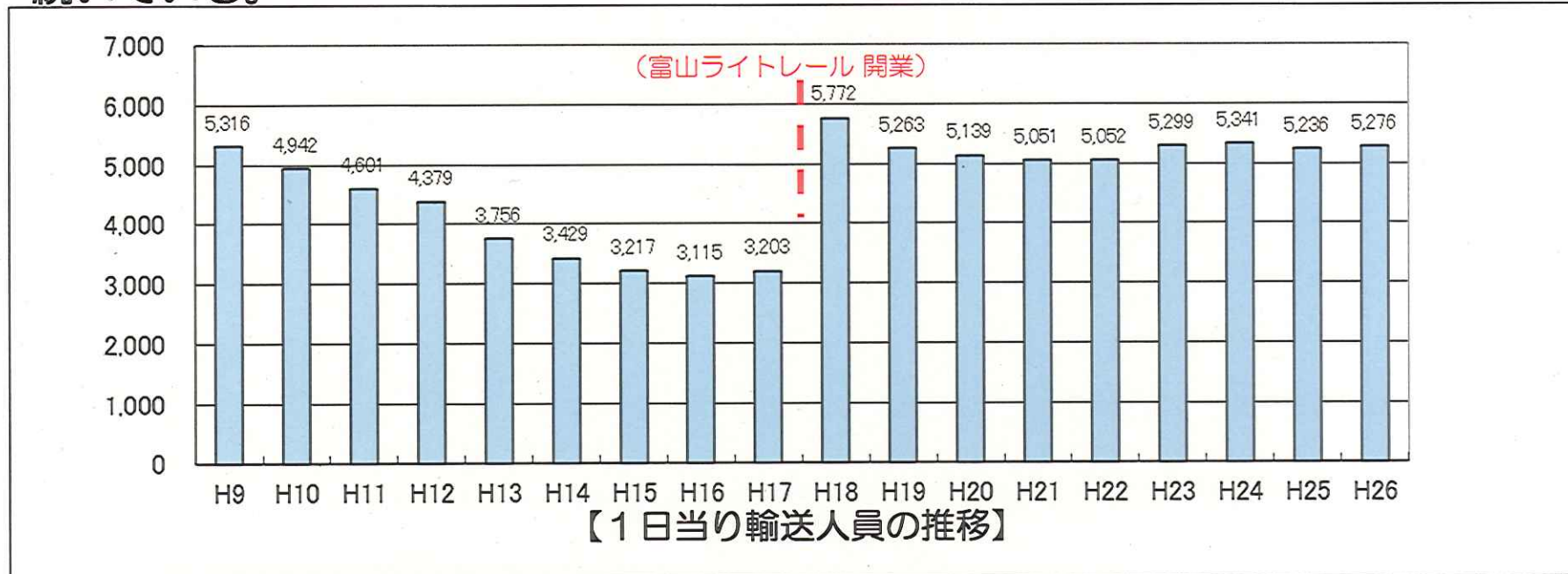


▲富山ライトレール (愛称ポートルム)



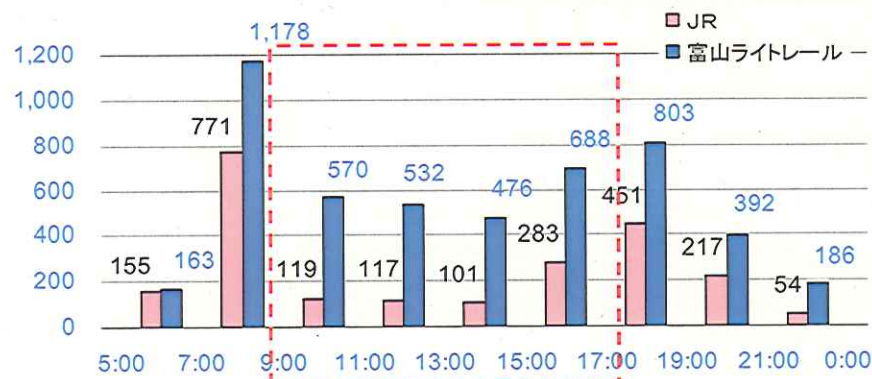
# 富山ライトレールの利用状況

■富山港線の輸送人員は、富山ライトレール開業前の平成17年度まで減少傾向が続いていたが、**富山ライトレール開業後は大幅に増加**し、ここ数年は横ばい状況が続いている。

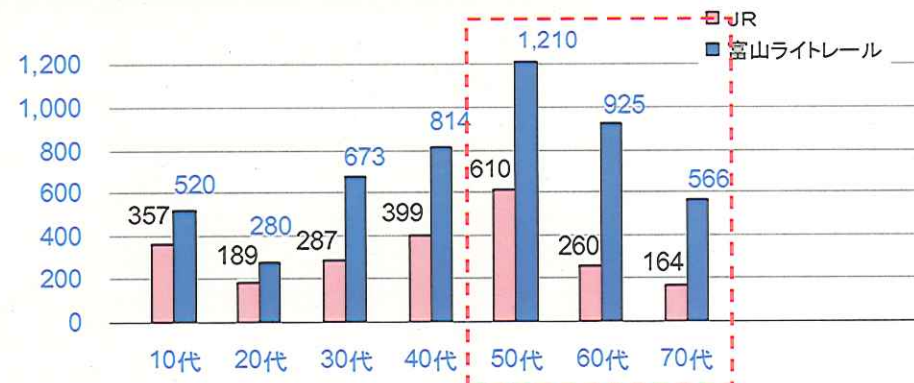


## ■日中の高齢者の利用が増加

1日あたり 時間帯別の利用者数の変化(平日)



1日あたり 年代別の利用者数の変化(平日)

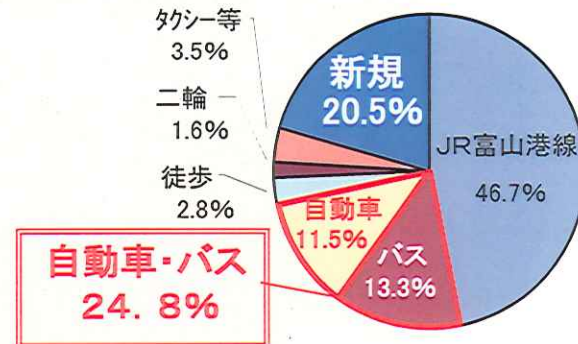


# 富山ライトレールの整備効果

## ■環境負荷の低減

富山ライトレール利用者のうち、  
**約25%が自動車、バスからの転換**  
 ⇒年間**436トン**のCO2削減(2006年)

【富山ライトレール利用者の以前の利用交通手段】



## ■沿線での住宅の新規着工件数の増加

	開業前 H16	開業後6年平均 H17-H22	H17-H22/H16比
富山ライトレール沿線	90件	116件	1.29倍
旧富山市地域	2,238件	1,798件	0.80倍



## ■沿線における観光施設などの入館者数の増加

- ・岩瀬カナル会館の入館者数が**約7倍**(H18/H16)
- ・森家(国指定重要文化財)の入館者数が**約3倍**(H18/H17)

## ■市民からの評価(市民アンケート H18.6月末実施)

開業後に実施した市民アンケートでは、富山ライトレール沿線だけでなく、**市域全域で、8割以上の市民が富山ライトレールを評価すると回答**



# 市内電車環状線化

中心市街地活性化と都心地区の回遊性の強化を目的に、市内電車を一部延伸

- 日本初の軌道での上下分離方式の導入
- 魅力ある都市景観の構築に向けた道路空間との一体的な整備

## ■路線概要

開業日：2009年12月23日

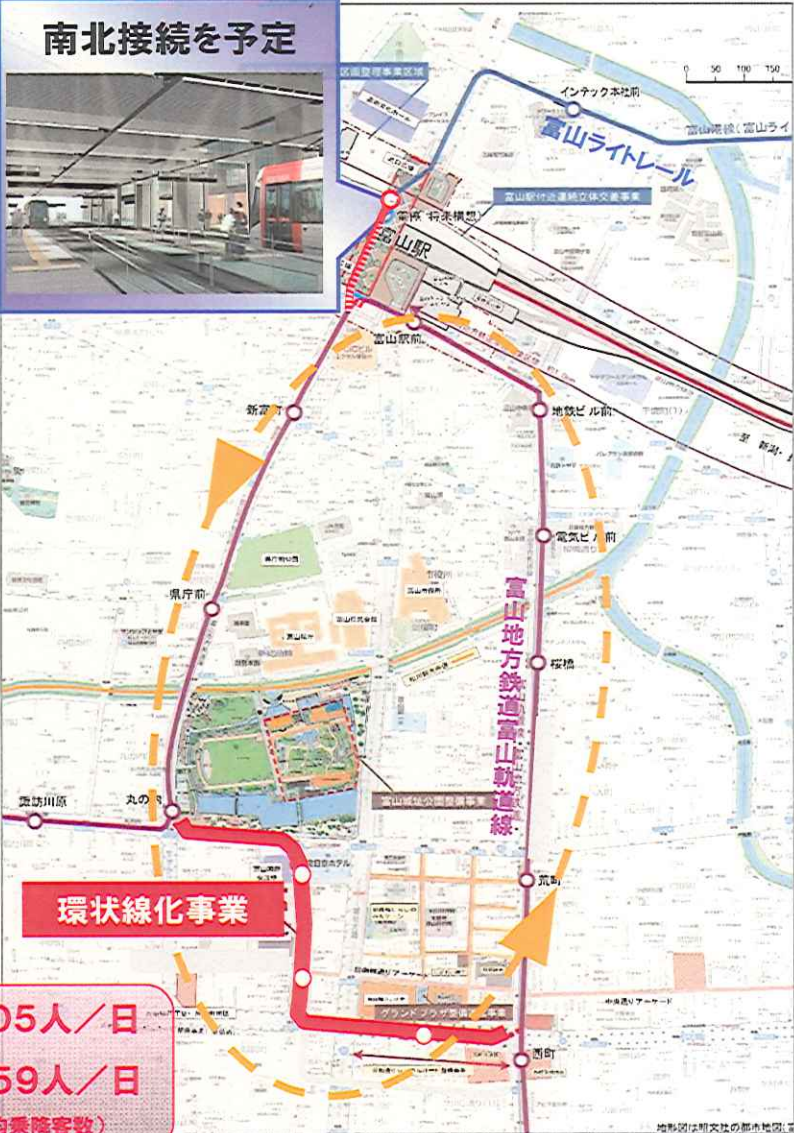
延長：約0.9km  
(環状区間 約3.4km)

電車 停：延伸区間に3箇所新設  
電車 両：新型低床車両を3編成導入



市内電車環状線 (シンボル)

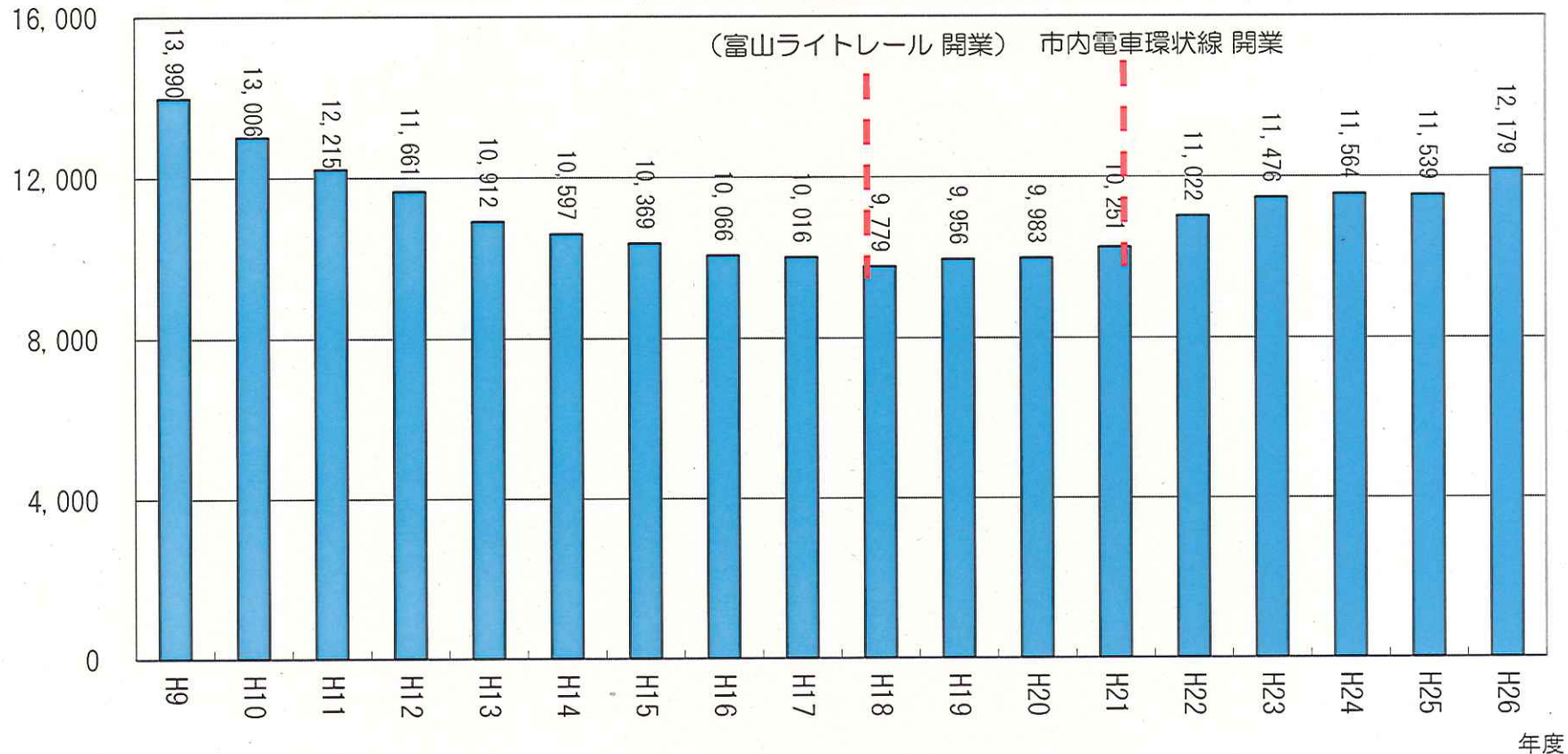
利用者数：休日2,805人/日  
平日1,959人/日  
(開業からH23.3.31までの1日平均乗降客数)



# 市内電車の利用状況

市内電車利用者数は平成18年度まで減少傾向が続いていたが、富山ライトレールや市内電車環状線の整備、低床車両の導入など路面電車の活性化に向けた取り組みにより、平成19年度以降は増加に転じている。

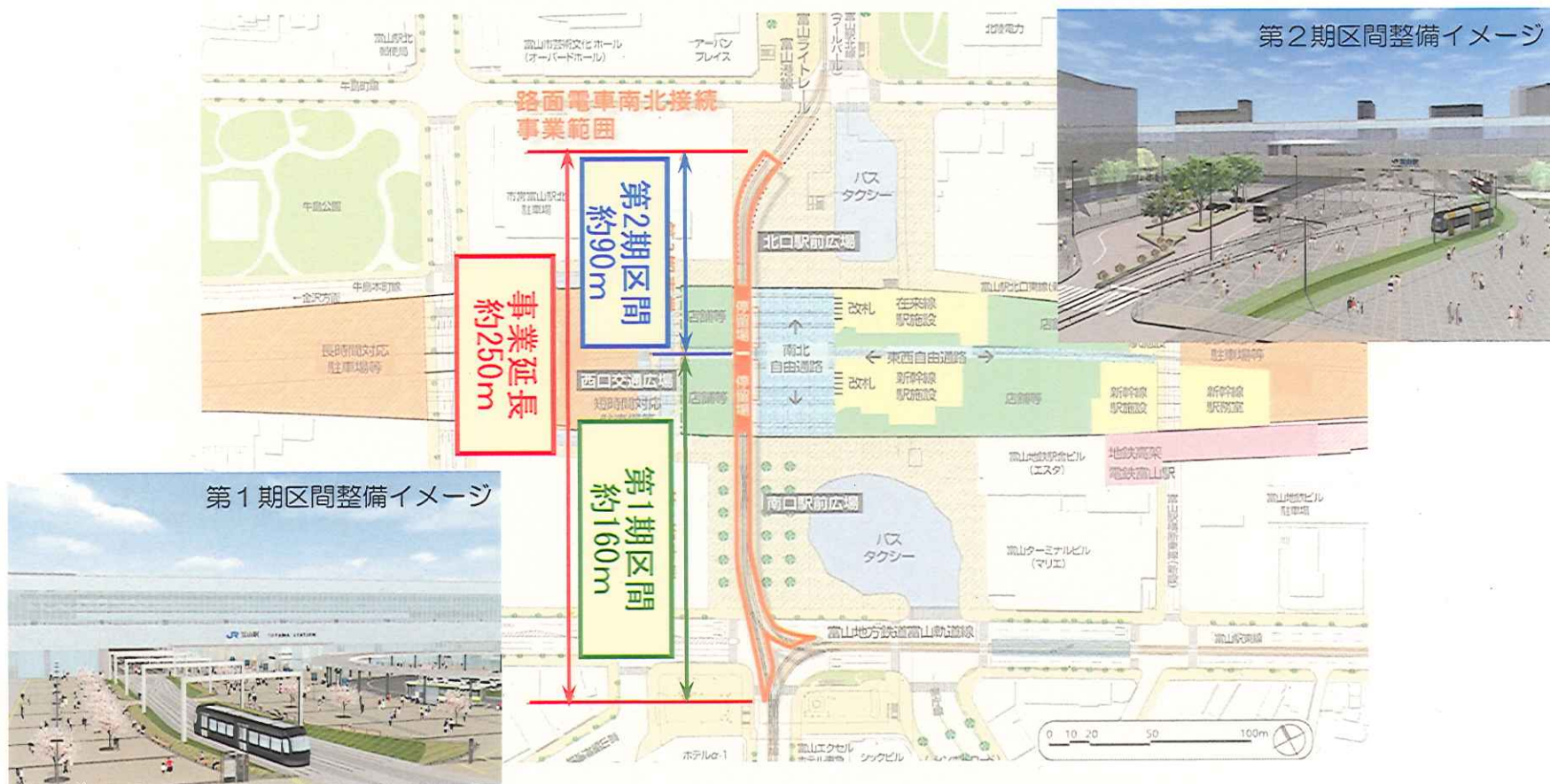
【1日当たり乗車人数の推移】



# 路面電車南北接続事業

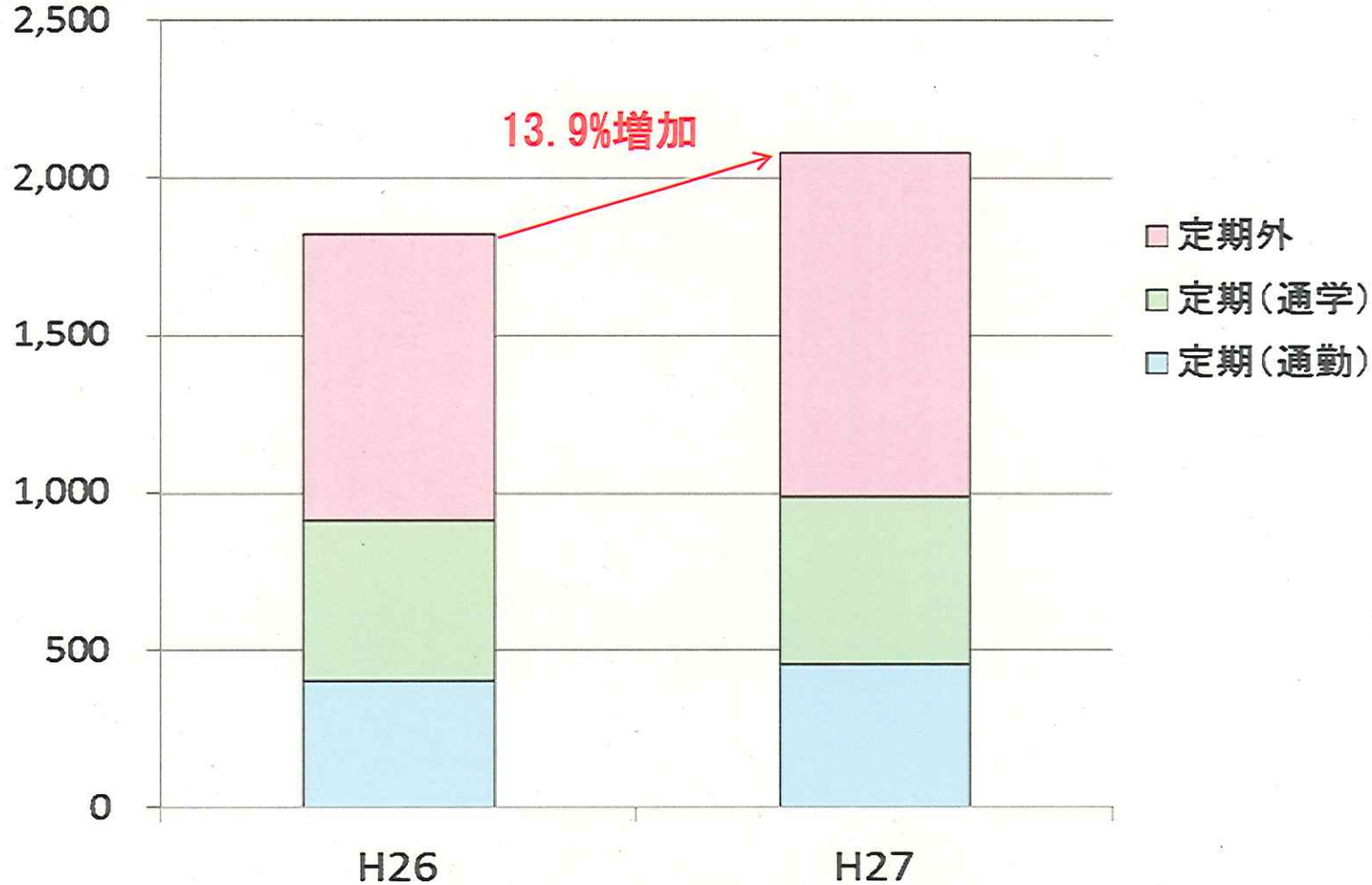
富山駅南側の市内電車と北側の富山ライトレールを富山駅高架下で接続し、本市のLRTネットワークを形成

- 第1期事業：北陸新幹線開業に合わせて新幹線高架下へ市内電車を乗入れ（平成27年3月開業）
- 第2期事業：在来線高架化に合わせて市内電車と富山ライトレールを接続



# 第1期開業後の市内電車の利用状況

(単位:千人)



H26:H26.4~H26.8の利用者(輸送人員)

H27:H27.4~H27.8の利用者(輸送人員)

# LRTネットワークの形成

JR富山駅の高架下において、富山ライトレールと市内電車の南北接続を段階的に進める。  
 更に、南富山駅における市内電車の上滝線(※)乗入れや市内電車環状線の停留場増設、富山ライトレールの複線化等の検討を進め、より利便性の高いLRTネットワークを構築する。

(※)上滝線(かみだきせん)：南富山駅～岩峯寺駅(いわくらじえき) 12.4キロ

