資料 2

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

事業化の経緯

国土交通省

日　　付	内　　容
平成12年3月	旧富山市公共交通活性化基本調査において路面電車ネットワーク構想を提案
平成17年3月	旧富山市の「富山市総合的都市交通体系マスタープラン」において市内電車環状線化構想を提案
平成18年4月29日	富山ライトレール富山港線が開業
平成18年10月25日	第1回富山駅周辺整備事業推進協議会において路面電車の南北接続を基本方針として提示
平成19年　3月	「富山市公共交通活性化計画」において路面電車の南北接続計画を提案
平成20年　3月	富山市都市マスタープランにおいて富山駅南北軌道網の接続を交通体系の整備方針として提示
平成21年12月21日	市内電車環状線が開業
平成24年　3月	富山市総合計画後期基本計画に路面電車南北接続事業を位置付け 第2期富山市中心市街活性化基本計画で路面電車南北接続事業を目標達成必要事業に位置付け

富山市地域公共交通総合連携計画（概要）

国土交通省

1　背景と目的

富山市では、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、その沿線に居住、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」を推進するため、「富山市公共交通活性化計画」を平成18年に策定し、取り組んできたところ。

「富山市地域公共交通総合連携計画」は、「富山市公共交通活性化計画」における公共交通活性化方針や活性化構想を基本とし、「路面電車南北接続事業」を連携計画の事業に位置づけ、交通事業者や関係機関が連携し、公共交通の活性化を一体的に進めるための計画。

平成19年11月 策定・承認 →平成21年3月改定→平成21年6月改定→平成22年4月改定→平成23年3月改定→平成25年1月改定

2　計画年次

- ○ 計画年次は、平成19年度から平成38年度までの20年間
- ○ 北陸新幹線の開業（平成26年度末）、富山駅周辺整備（在来線 等の連続立体交差化事業、富山駅南北路面電車の接続）が進む 平成28年度までの10年間を「第1段階」、それ以降の平成38年度までを「第2段階」と位置づけ
- ○ 第1段階では、北陸新幹線の開業、富山駅周辺整備事業の完成までに実現化が必要な施策を中心に、効果的な施策の展開を図る

計画年次：
平成19年度から平成38年度までの20年間

第1段階
概ね10年間 （H19～28）

第2段階
（H29～38）

H18 富山港線 LRT化	H26 北陸新幹線 開業	富山駅 周辺整備

3　公共交通活性化の基本方針

【都心部や地域生活拠点における公共交通活性化の基本方針】

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

全ての鉄軌道と運行頻度の高いバス路線や地域生活拠点等と都心を結ぶバス路線の活性化により、沿線に人口や都市機能の集積等を図り、拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現

【郊外や中山間地域における公共交通活性化の基本方針】

基本方針②　地域特性に応じた多様な生活交通の確保

郊外や中山間地域の生活環境を改善し、人口の維持を図るため、生活の足となる公共交通を確保

富山市地域公共交通総合連携計画（概要）

国土交通省

4 地域公共交通総合連携計画の事業

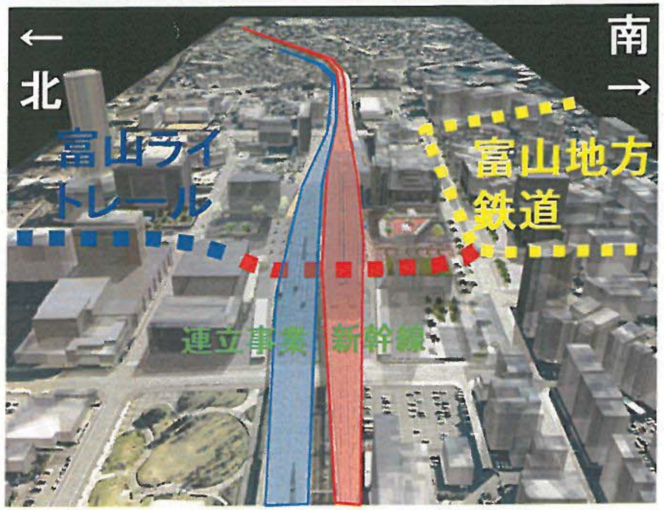
①事業名　路面電車南北接続事業（主体：富山市、富山地方鉄道㈱、富山ライトレール（株））

②事業の目的（路面電車の南北接続）
北陸新幹線の開業及び連続立体交差事業の整備により、南北接続が可能となり、新富町一丁目から牛島町間に軌道を約250m延伸、制振軌道等を整備し、高架下に新停留場を設置する。

③事業計画
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及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。
低床車両（LRV）を順次導入し、概ね平成30年度の全線開業を目指す。
また、同事業に合わせて、富山ライトレール富山港線軌道区間の約1．1kmの上下分離方式への転換を検討する。

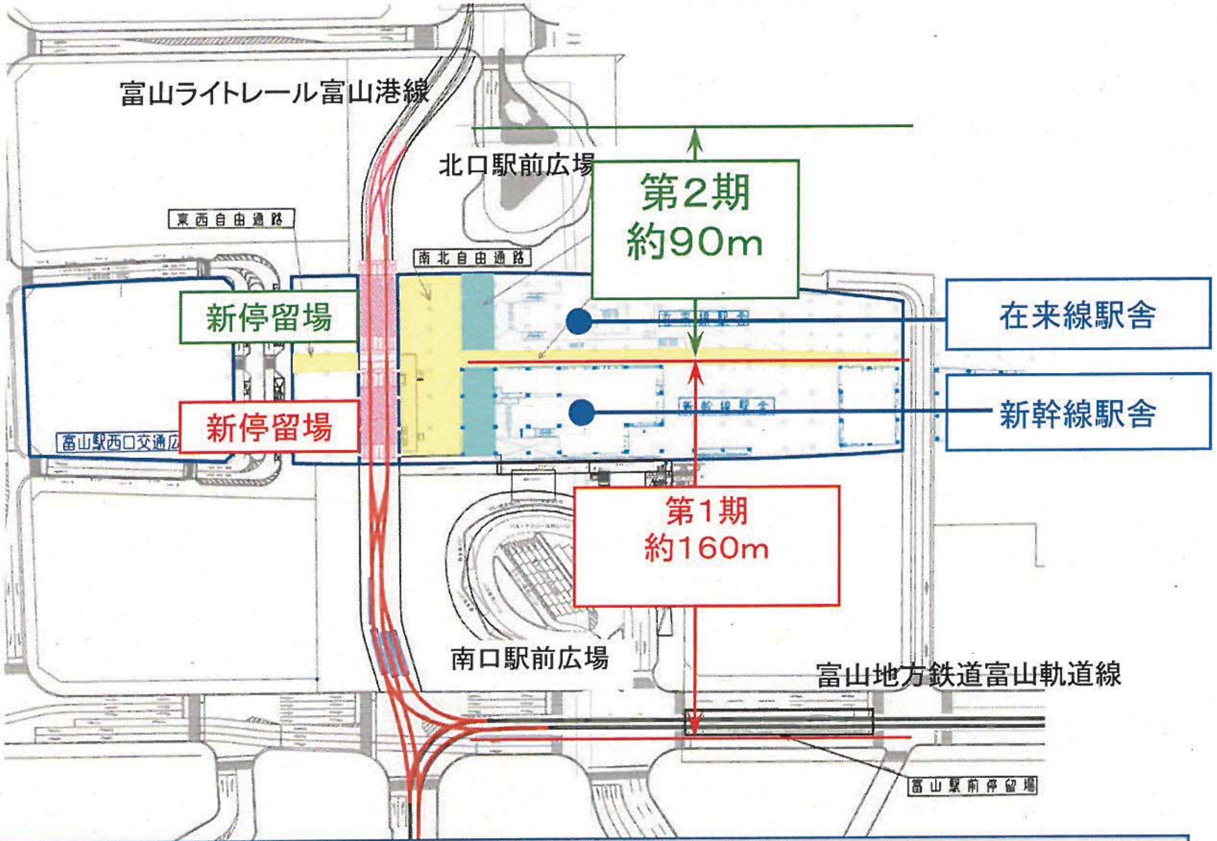
路面電車南北接続事業計画

国土交通省



○新幹線開業と在来線高架化事業の完了にはタイムラグ

○まずは、新幹線開業にあわせ南北接続事業のⅠ期分を先行開業



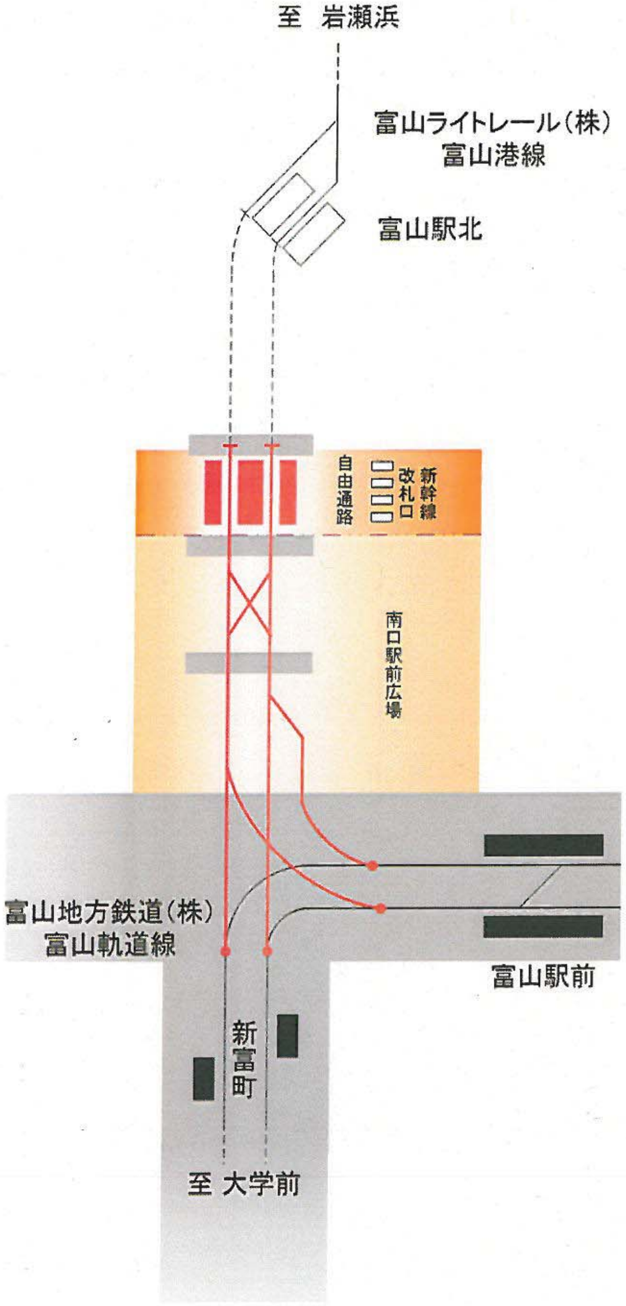
第2期（0.09km）上下分離

（下：富山市、上：富山ライトレール㈱）予定

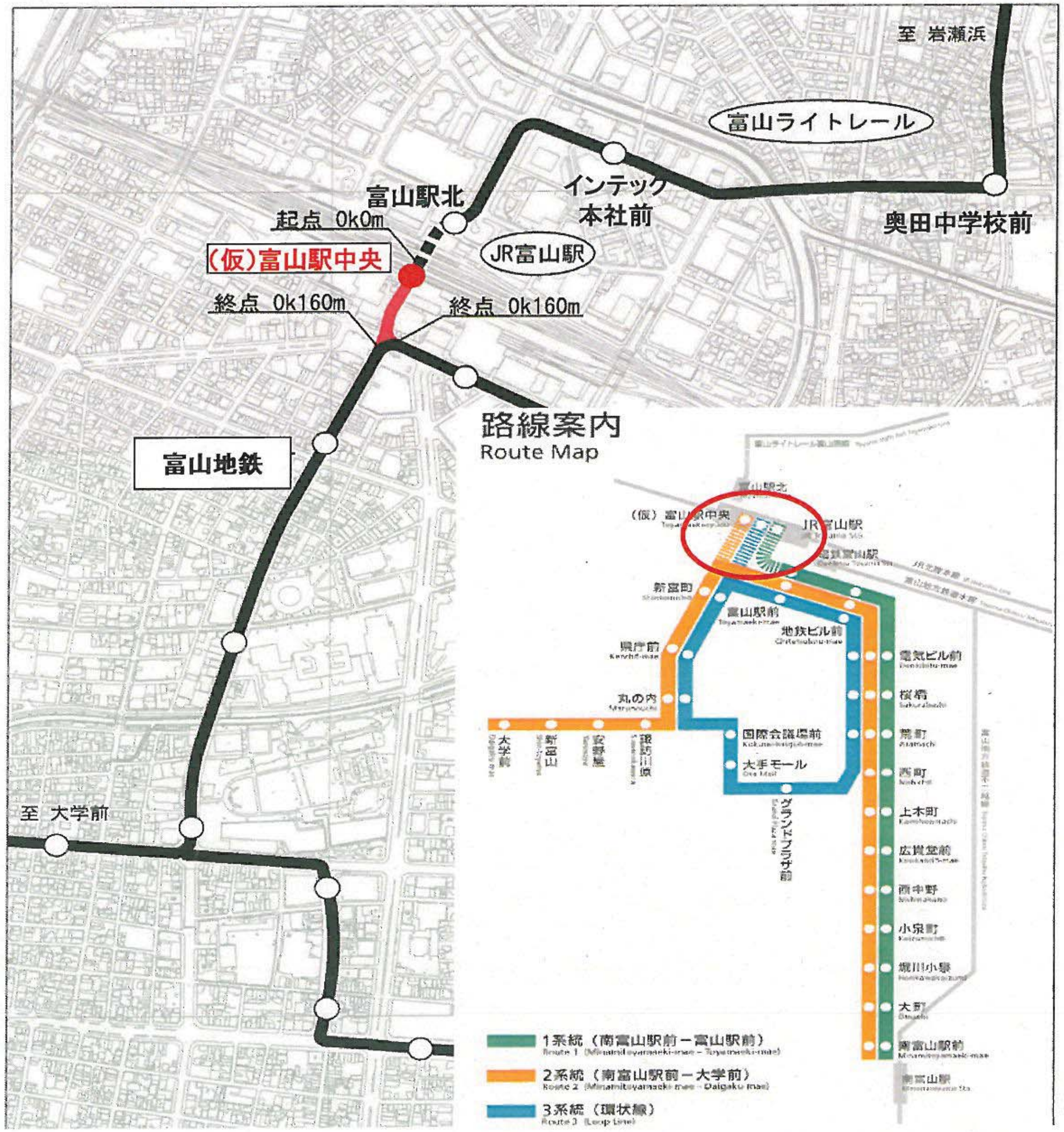
第1期（延長0.16km）上下分離

（下：富山市、上：富山地方鉄道㈱）

今回申請区間(第Ⅰ期)



≪申請区間≫



軌道運送高度化事業として位置づける主な整備内容

国土交通省

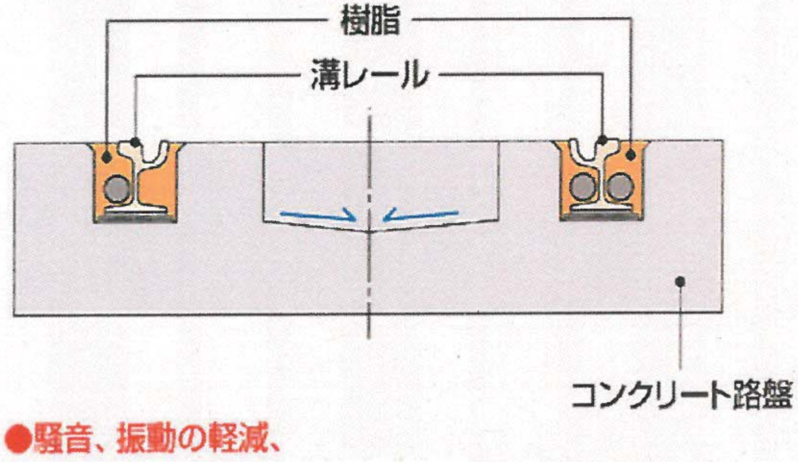
1. 新型車両の導入

車両は、利用者の乗降に配慮した低床式で、低振動、低騒音等快適な乗り心地を実現した動力性能を持ち、街の景観と調和したデザイン性に優れたLRV車両を導入。

（導入予定車両イメージ）　※車両カラーは未定

2. 制振軌道の導入

軌道は、騒音や振動を抑制するため、レールを樹脂で固定する制振軌道を導入。



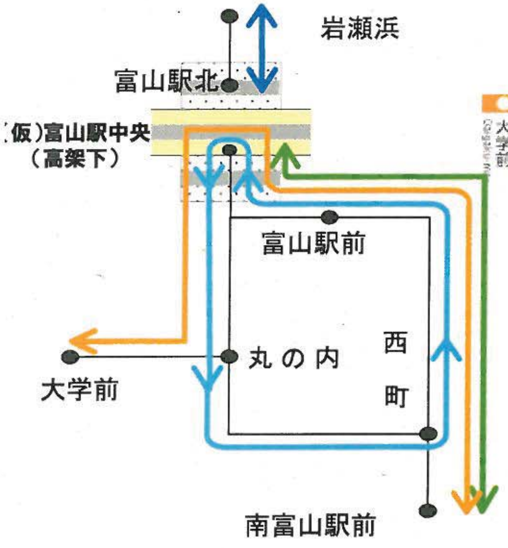
3. 電停バリアフリー化等

電停は、ホームと車両との隙間解消などのバリアフリー化を図る。運行情報をリアルタイムで提供する表示器を設置するなど乗車待ちの負担軽減を図る。更に、電停や柱のデザインにおいてもまちづくり計画の一環として、統一化を図り、都市景観に配慮する。

富山駅高架下電停イメージ

申請区間の運行計画

○申請区間開業後は、全系統の全運行車両が、富山駅中央電停(仮称)に乗り入れ。
○運転間隔は、1系統(ピーク時12分ヘッド)、2系統(ピーク時6分ヘッド)、3系統(ピーク時26分ヘッド)。
○運行本数は、1系統(59本／平日)、2系統(109本／平日)、3系統(70本／平日)
○富山駅中央電停(仮称)におけるピーク時の運転本数は17本、約3～4分に一本の運行頻度。



運行系統別の運転間隔　　単位:分

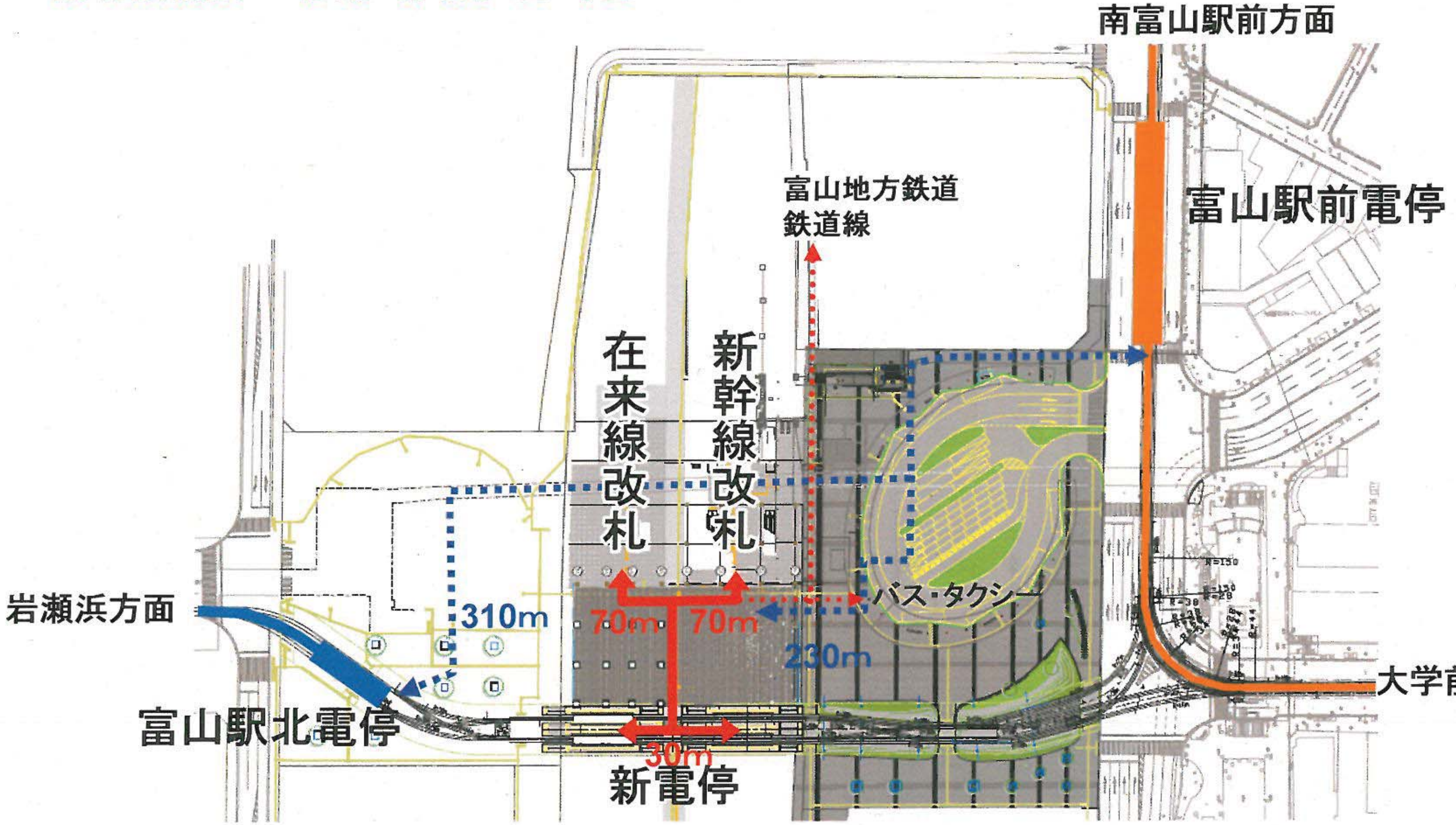
区間	ピーク時 (7:00～8:00)		オフピーク時	
	計画	現況	計画	現況
南富山駅前～富山駅中央	12	12	20	10
大学前～富山駅中央	6	6	10	10
環状線	26	20	13	10

南北接続後の利用者動線

国土交通省

① 富山地方鉄道富山軌道線と富山ライトレールの乗換所要時分
現　　在　移動時間約8分・徒歩310m＋上下移動
南北接続後　移動時間約1分・徒歩　30m

② 富山地方鉄道富山軌道線とJR改札口の所要時分
現　　在　移動時間約5分・徒歩230m
南北接続後　移動時間約1分・徒歩　70m



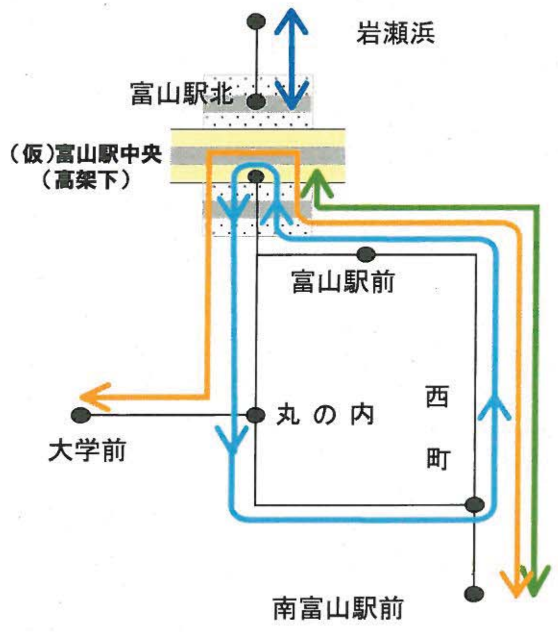
南北接続後の相互直通運転について

国土交通省

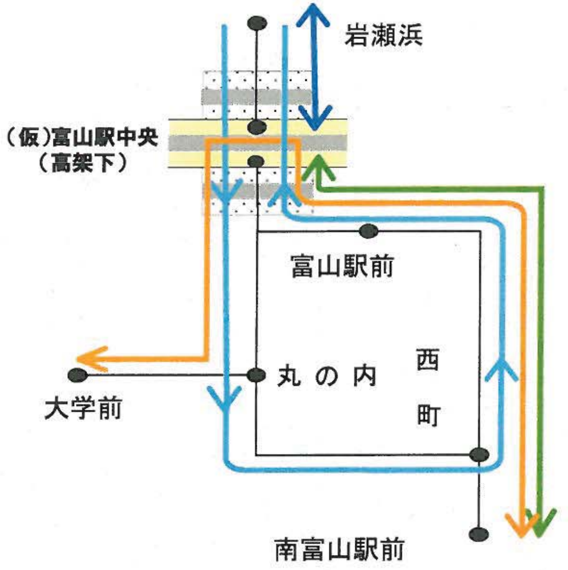
南北接続後の直通運転実現に向けて、現在、富山市、富山地方鉄道㈱、富山ライトレール㈱間において精力的な協議を実施中

（直通運行実現に向けた課題）
　利便性が高い直通系統の検討、車両の運用、ダイヤの調整、料金の配賦方法等

現計画の運行形態



直通運行のイメージ



・岩瀬浜から（仮）富山駅中央→丸の内→西町→（仮）富山駅中央を経由し岩瀬浜まで運行する系統を想定。

・その他、利用者の利便性が高い系統についても検討を行う。