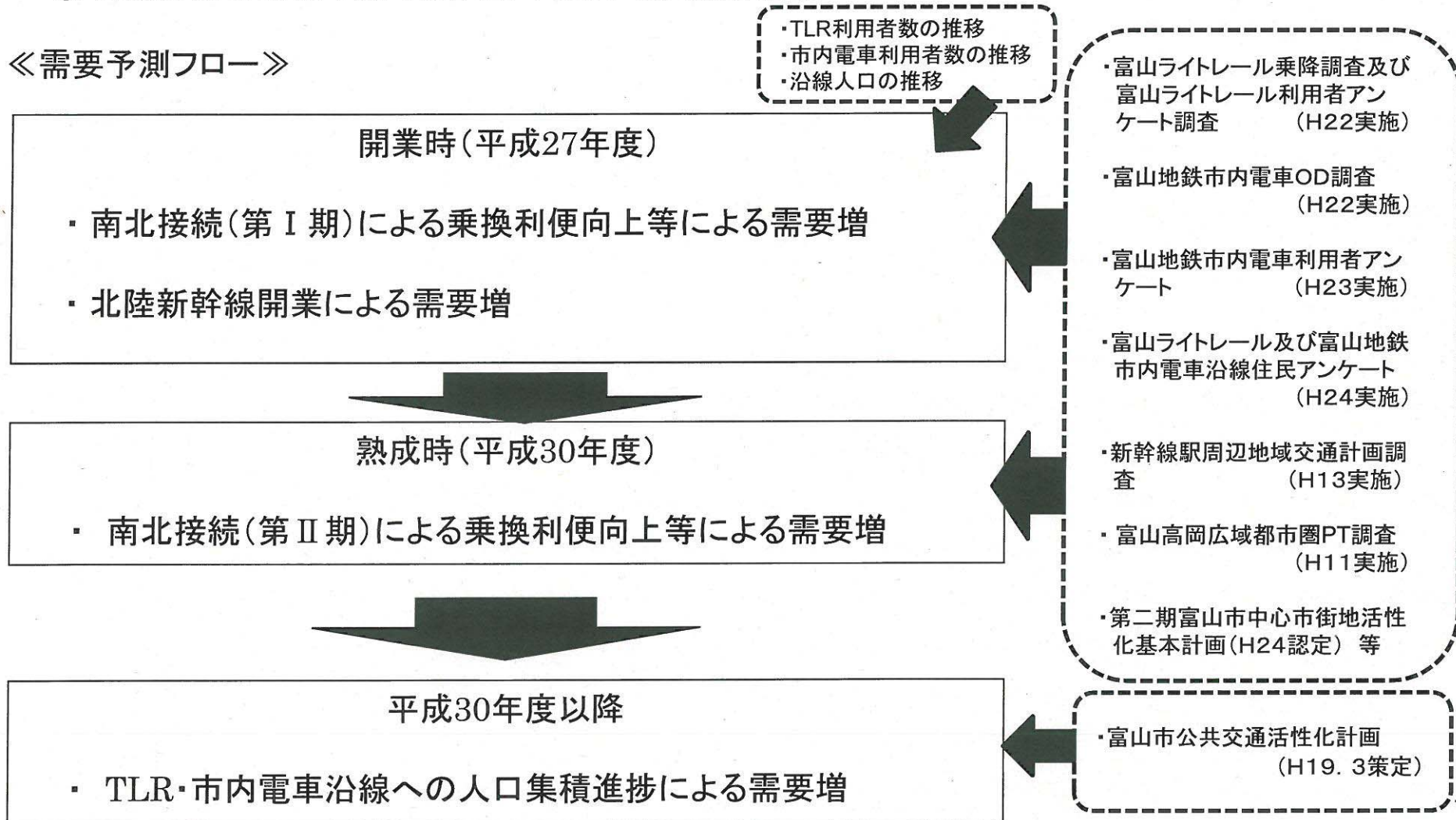


資料 3

《需要予測手法の検討フロー》

- ① 富山ライトレール特許申請時の需要予測手法の改善点等の整理
- ② 市内電車環状線化認定申請時の需要予測手法の改善点等の整理
- ③ 改善点(沿線人口等の最新データへの置換え、アンケートによる利用者の最新意向の反映等)
- ④ ①及び②の需要予測手法を基本とし、改善点を反映

《需要予測フロー》



需要予測結果①

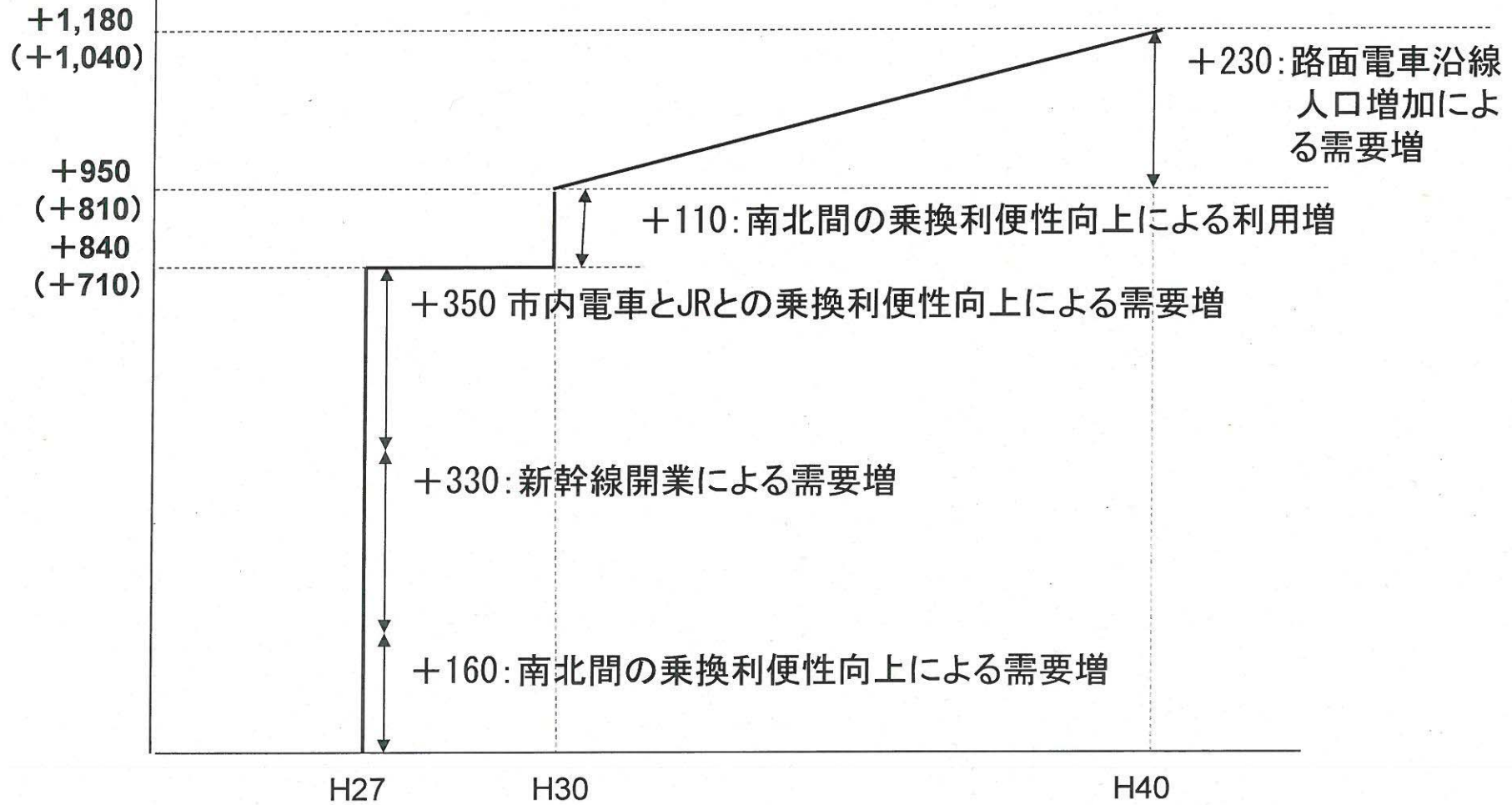
【延伸による需要増の予測結果】(※) 富山ライトレールの需要増分を含む

需要予測対象			需要(人/日)	
申請区 開業時 (H27~)	南北間の乗換利便性向上による 需要増	現TLR利用者の市内電車乗り込み需要	40	160
		現市内電車利用者のTLR乗り込み需要	0	
		TLR・市内電車沿線住民による新規需要(交通手段 の転換、来訪の増加、立ち寄りの増加)	120	
	新幹線開業による需要増	市内電車への乗換需要増	200	330
TLRへの乗換需要増		130		
市内電車とJRとの乗換利便性向上による需要増			350	
熟成時 (H30~)	南北間の乗換利便性向上による 利用増	現TLR利用者の市内電車乗り込み需要	30	110
		現市内電車利用者のTLR乗り込み需要	10	
		TLR・市内電車沿線住民による新規需要(交通手段 の転換、来訪の増加、立ち寄りの増加)	70	
TLRとJRとの乗換利便性向上による需要増			見込まない	
長期 (~H40)	沿線人口増加による需要増	南北間の乗換需要増	40	230
		市内電車とJRとの乗換需要増	190	
計			1,180	2

需要予測結果②

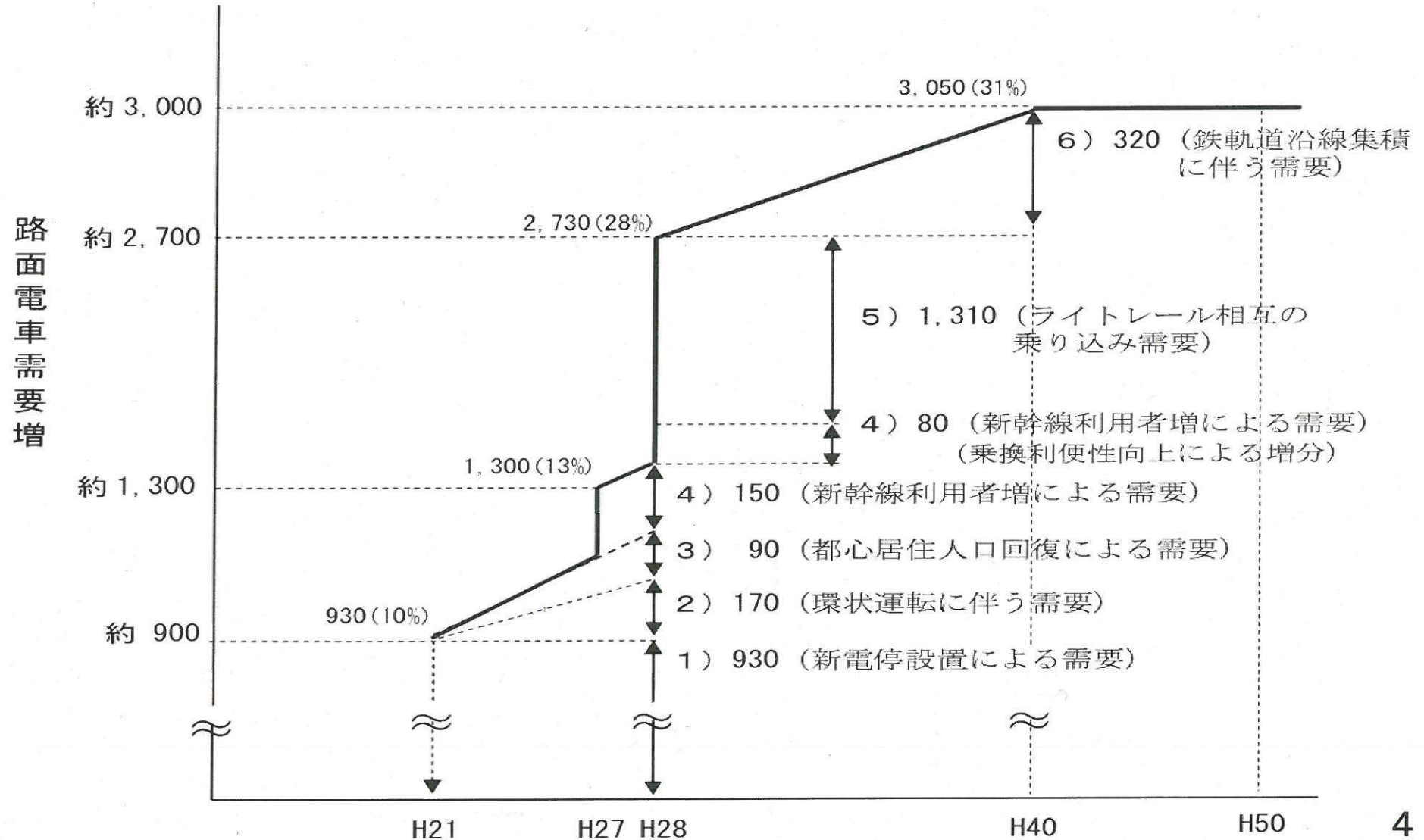
【延伸による需要増の予測結果】

単位:人
()内は富山地方鉄道分



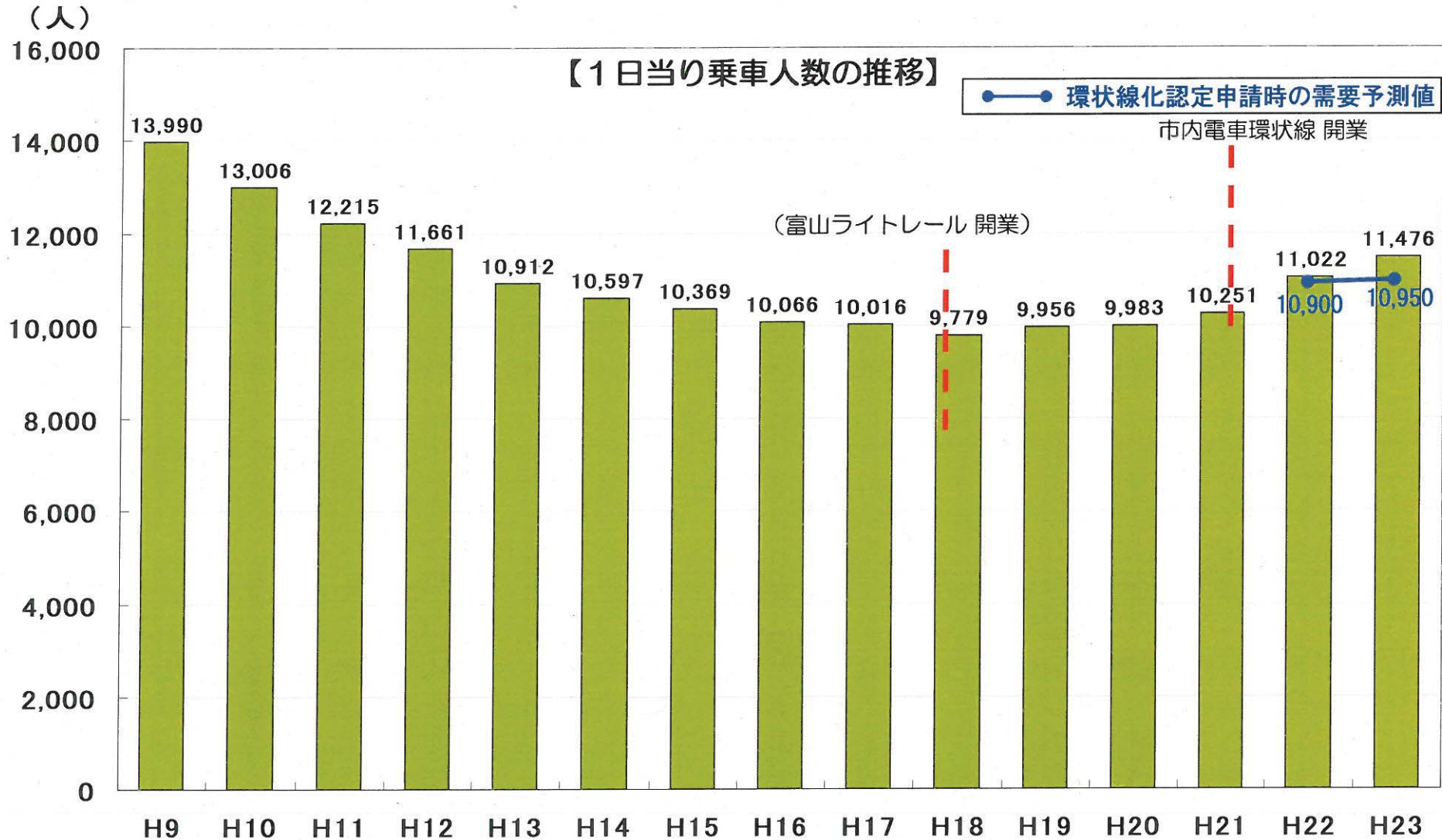
市内電車環状線化時の需要予測

市内電車環状線化認定申請時の需要予測では、環状線化開業時(平成21年)において約900人/日、新幹線開業時において約1,300人/日、南北接続時において約2,700人/日、概ね20年後には、約3,000人/日の需要増を予測。



市内電車環状線化の需要予測と利用実績の比較

これまでのところ、需要予測と利用実績に大きな乖離はなく、富山市の中心市街地活性化の取組みとの相乗効果もあり、実績値が需要予測を上回っている。



市内電車 1日あたり乗車人数の推移