

資料 2

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
平成25年 1月	富山市地域公共交通総合連携計画に路面電車南北接続事業を位置付け
平成25年 1月	富山市総合交通戦略に路面電車南北接続事業を位置付け
平成27年 3月14日	路面電車南北接続事業第1期事業が開業

富山市地域公共交通総合連携計画(概要)

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。

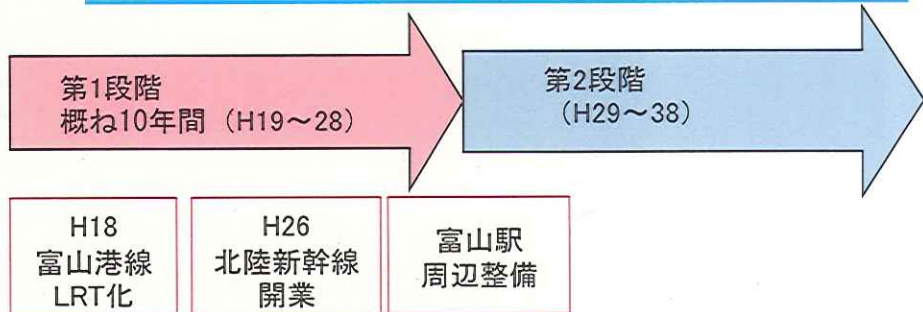
「富山市地域公共交通総合連携計画」は、「富山市公共交通活性化計画」における公共交通活性化方針や活性化構想を基本とし、「路面電車南北接続事業」を連携計画の事業に位置づけ、交通事業者や関係機関が連携し、公共交通の活性化を一体的に進めるための計画。

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年間で「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



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)

4 地域公共交通総合連携計画の事業

①路面電車南北接続(主体:富山市、富山地方鉄道㈱、富山ライトレール(株))

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。

②綾田北代線の軌道複線化

路面電車のより安全で円滑な運行と定時性確保のため、永楽町地内の約340m区間の軌道を複線化する。

③永楽町地内新停留場整備

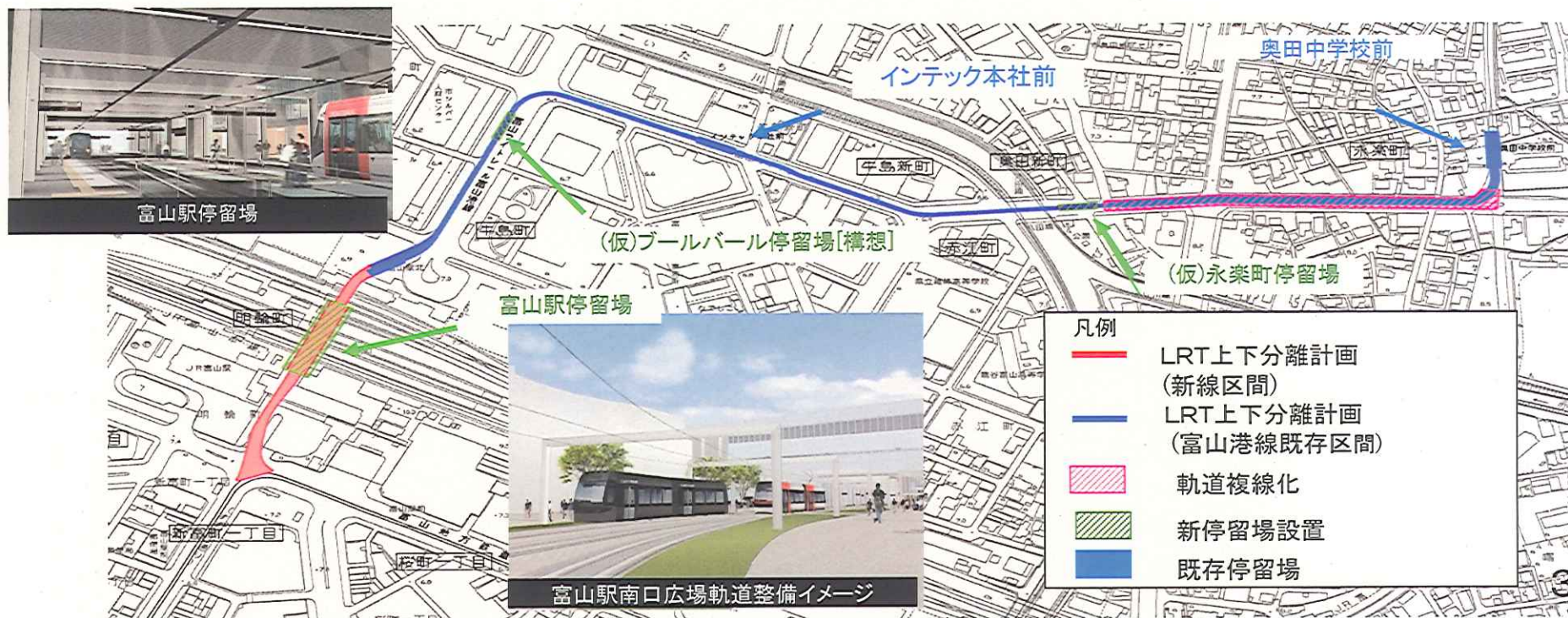
利用者利便性向上のため、駅間の長いインテック本社前と奥田中学校前間にバリアフリー対応の停留場を整備する。

事業計画

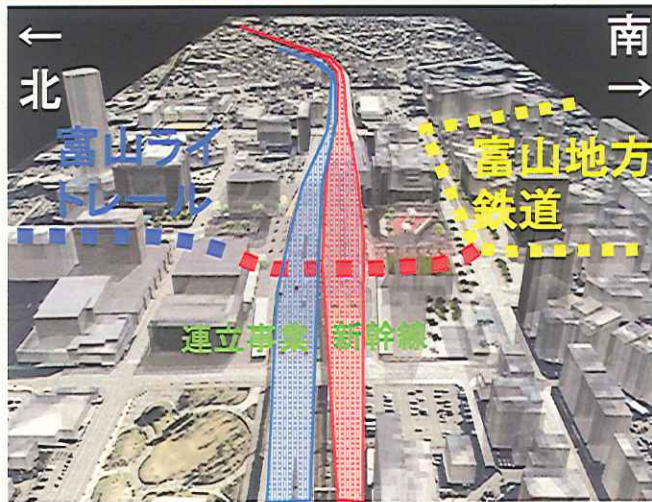
軌道の整備は富山市が行い、運行は富山地方鉄道株式会社及び富山ライトレール株式会社が行う上下分離方式を採用。

低床車両(LRV)を導入し、概ね平成31年度の全線開業を目指す。

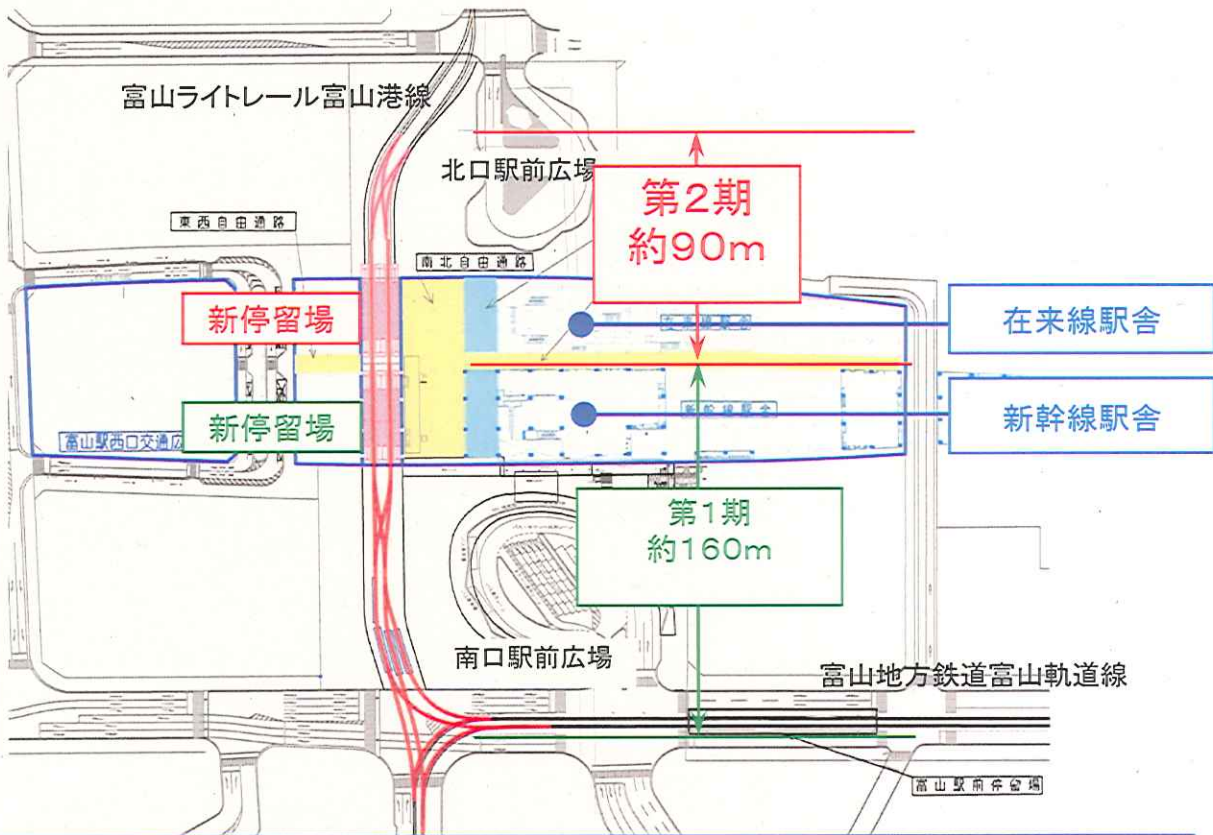
また、同事業に合わせて、富山ライトレール富山港線軌道区間の約1.1kmの上下分離方式へ転換を検討する。



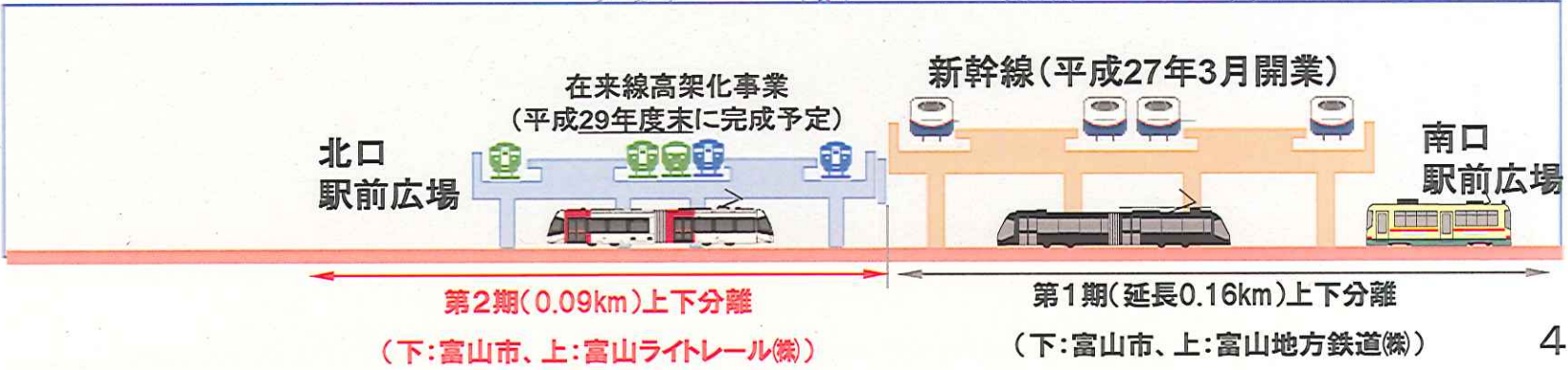
路面電車南北接続事業計画



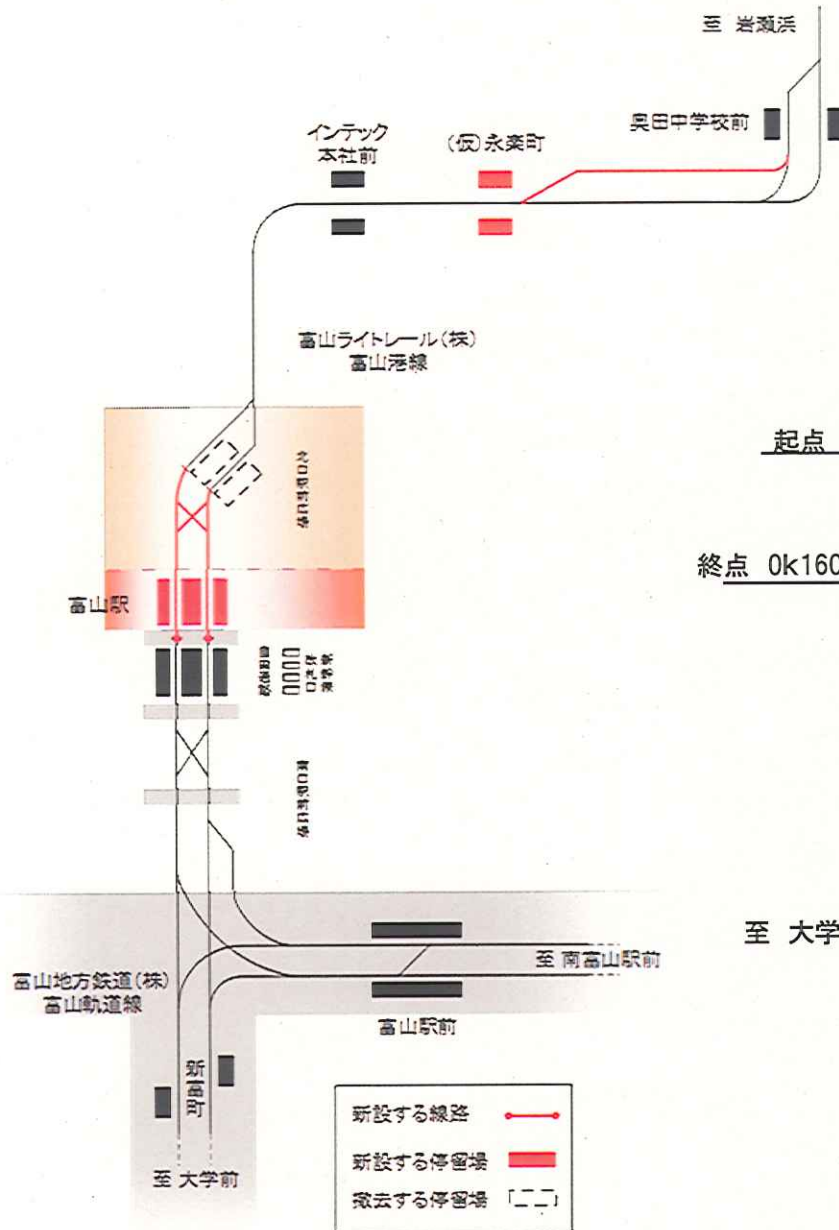
路面電車南北接続事業路線図



- 新幹線開業と在来線高架化事業の完了にはタイムラグ
- 在来線高架後南北接続事業の2期分を事業に着手



今回申請区間(第2期)



《申請区間》

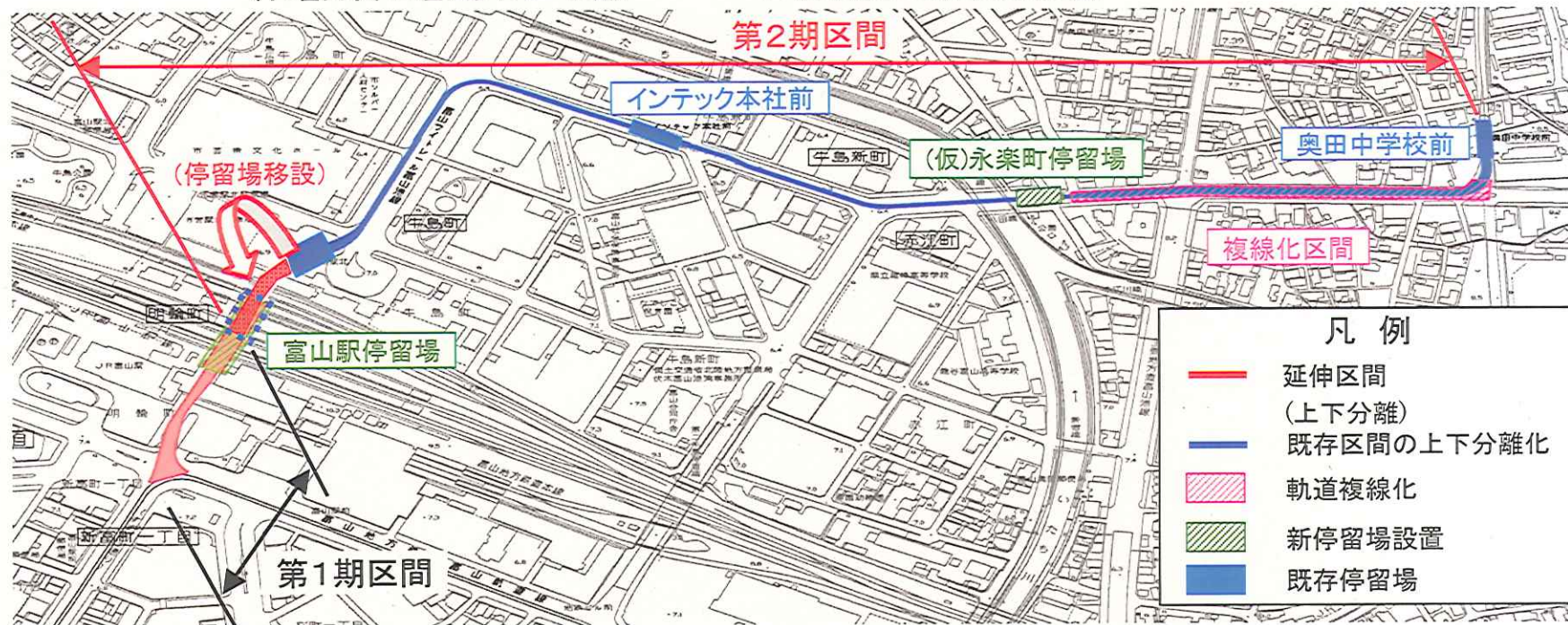
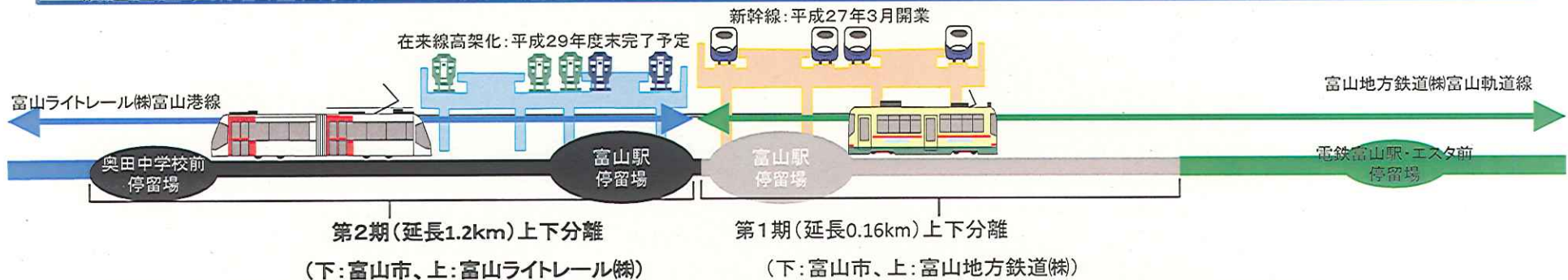


軌道運送高度化実施計画の申請概要

申請者：富山市、富山地方鉄道株式会社※、富山ライトレール株式会社 ※富山地方鉄道(株)は変更申請のため

- ①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
- ②富山駅北停留場を在来線高架下へ移設(約90m延伸)、富山駅に名称を変更
- ③一部複線化及び停留場の新設
- ④既存LRVの富山市への移譲及び新たにLRVを1編成導入

軌道整備事業者(富山市)－延伸区間、複線化区間は制振軌道を整備、新設停留場はバリアフリー対応、LRVを導入及び保有
 軌道運送事業者(富山ライトレール(株))－運送事業を担う。



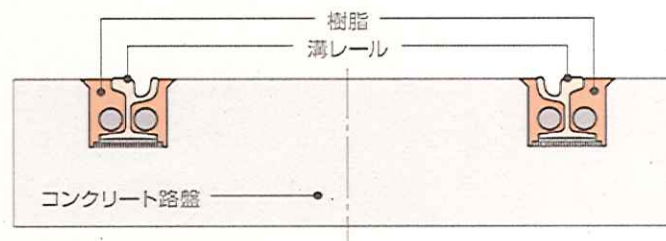
1. LRVの導入・運行

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車両を導入し、運行する。



2. 制振軌道の保有・整備

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保有・整備。



3. 停留場バリアフリー化等

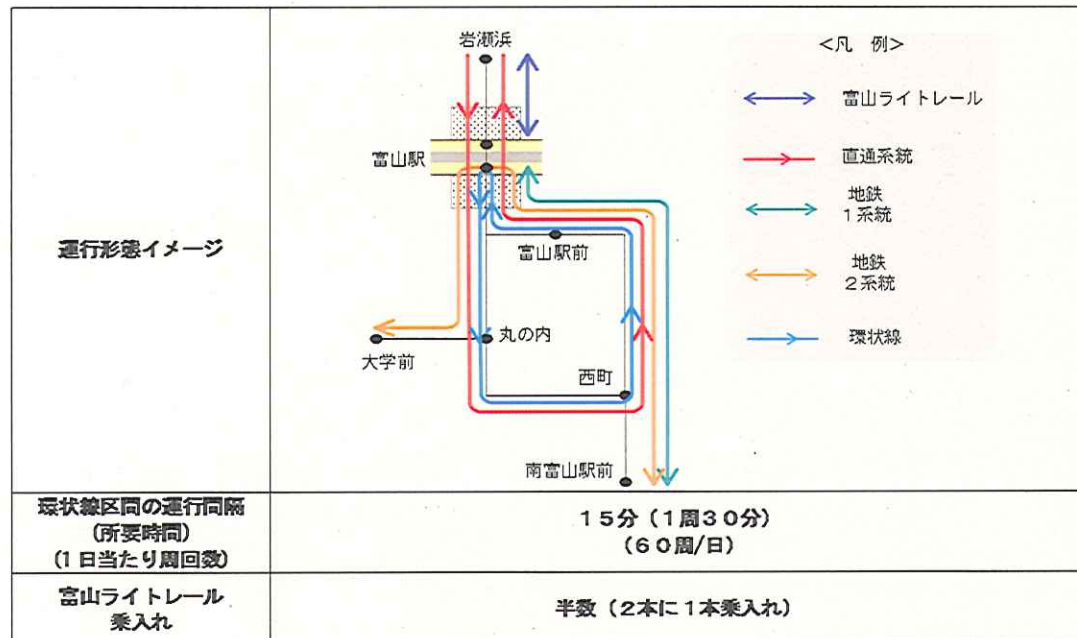
電停は、ホームと車両との隙間解消などのバリアフリー化を図る。運行情報をリアルタイムで提供する表示器を設置するなど乗車待ちの負担軽減を図る。更に、電停や柱のデザインにおいてもまちづくり計画の一環として、統一化を図り、都市景観に配慮する。



申請区間の運行計画

- 運転間隔は、ピーク時10分ヘッド、オフピーク時15分ヘッド。
- 運行本数は、66本／平日。
- 直通運行は、富山ライトレールが環状線へ乗り入れる。(朝ピーク時は除く)
- 乗入本数は2本に1本。(30分に1本)
- 環状運行は継続する。(30分に1本)
- ※ 下記の件については、関係事業者と協議を行う。
 - ・ 朝ピーク時における乗入れ
 - ・ 相互乗入
 - ・ その他の系統への乗入

接続後の運行形態のイメージ



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
岩瀬浜～ 富山駅	10	10	30	15
岩瀬浜～ 環状線	0	-	30	-
環 状 線	30	28	30	14

南北接続後の利用者動線

① 富山地方鉄道市内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 富山地方鉄道市内軌道線と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

