

# 富山市が取り組むコンパクトなまちづくり

— 公共交通を軸とした 歩いて暮らせるまちづくりの推進 —



ポートルムの走る街 富山市

## 1 富山市のまちづくりの基本方針



### <現状の課題認識>

車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい街

市街地の低密度化による都市管理コストの増大

都心の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失

今後の人口減少と超高齢化により、課題はさらに深刻化する恐れ

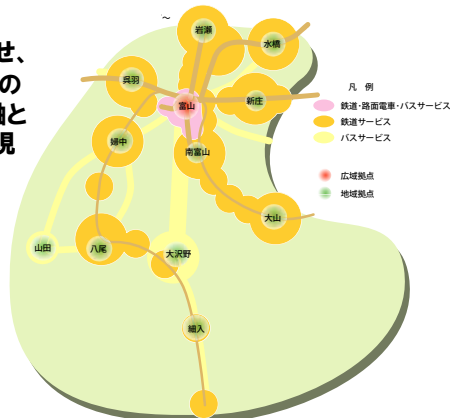
鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現

### <概念図>

富山市が目指すお団子と串の都市構造

**串** : 一定水準以上のサービスレベルの公共交通

**お団子**: 串で結ばれた徒歩圏



## 2 富山ライトレールの整備 - JR富山港線のLRT化 -



### ① 事業概要

利用者の減少が続く地方ローカル鉄道を、公設民営の考え方を導入し、全国初の本格的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



#### 運行サービスの向上

|       |           |   |                        |
|-------|-----------|---|------------------------|
| 運行間隔  | 30～60分    | → | 15分（ラッシュ時は10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） | → | 13電停                   |
| 車両    | 鉄道車両      | → | 全低床車両<br>（車高は200F同一規格） |

- 車両の低床化と電停のバリアフリー化
- トータルデザインの実施
- 樹脂固定軌道の導入（併用区間）



## 2 富山ライトレールの整備 - JR富山港線のLRT化 -



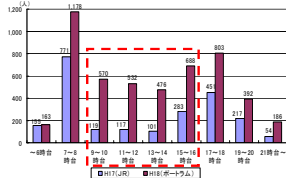
### ② 整備効果

開業前と比較して、利用者数は平日で約2.1倍、休日で約3.9倍に増加

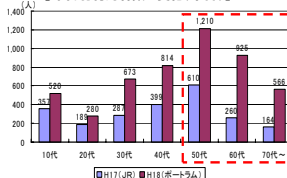
平成21年9月30日現在（1日平均利用者数）  
 平日 4,819人/日（開業前2,266人/日）  
 休日 4,057人/日（開業前1,045人/日）

- 日中の高齢者の利用が増加
- 利用者のうち、約12%が自動車からの転換

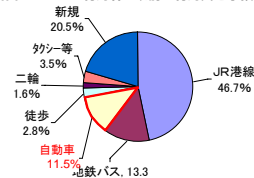
【時間帯別利用者数の変化（平日）】



【年代別利用者数の変化（平日）】



【富山ライトレール利用者の以前の利用交通手段】



#### その他

- 沿線における観光施設や物産館の入館者数の増加
- 沿線での住宅の新規着工件数の増加
- 自動車交通からの転換による環境負荷の低減

北前船回船問屋 森家  
（国指定重要文化財）



### 3 市内電車環状線化事業



#### ～ 目的 ～

都心地区の回遊性強化などの公共交通活性化とともに中心市街地活性化を図る

#### ～ 事業概要 ～

- 日本初となる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

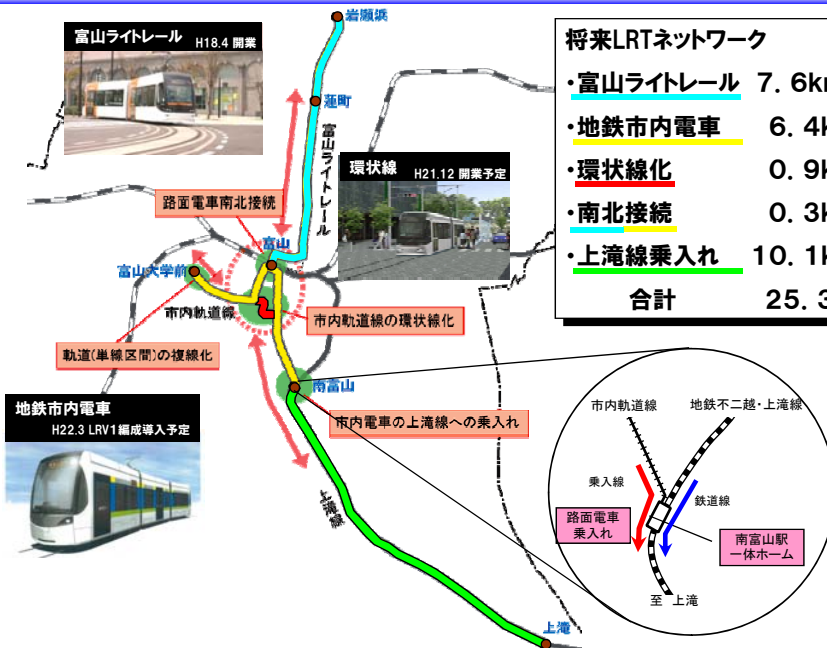
#### <計画概要>

- 開業日：平成21年12月を開業目標とする
- 延長：約0.9km(環状区間 約3.5km)
- 電停：延伸区間に3箇所新設
- 運行計画：既存2系統に反時計周りの片方向循環運行を追加
- 車両：新たに低床車両を導入する

富山駅高架化にあわせ  
ライトレールとの接続を予定



### 4 将来LRTネットワーク構想



#### 将来LRTネットワーク

|                 |        |
|-----------------|--------|
| ・富山ライトレール       | 7.6km  |
| ・ <u>地鉄市内電車</u> | 6.4km  |
| ・ <u>環状線化</u>   | 0.9km  |
| ・ <u>南北接続</u>   | 0.3km  |
| ・ <u>上滝線乗入れ</u> | 10.1km |
| 合計              | 25.3km |

