

# 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 (1,241.85km<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24年度一般会計予算額 約1,573億円

■日本地図



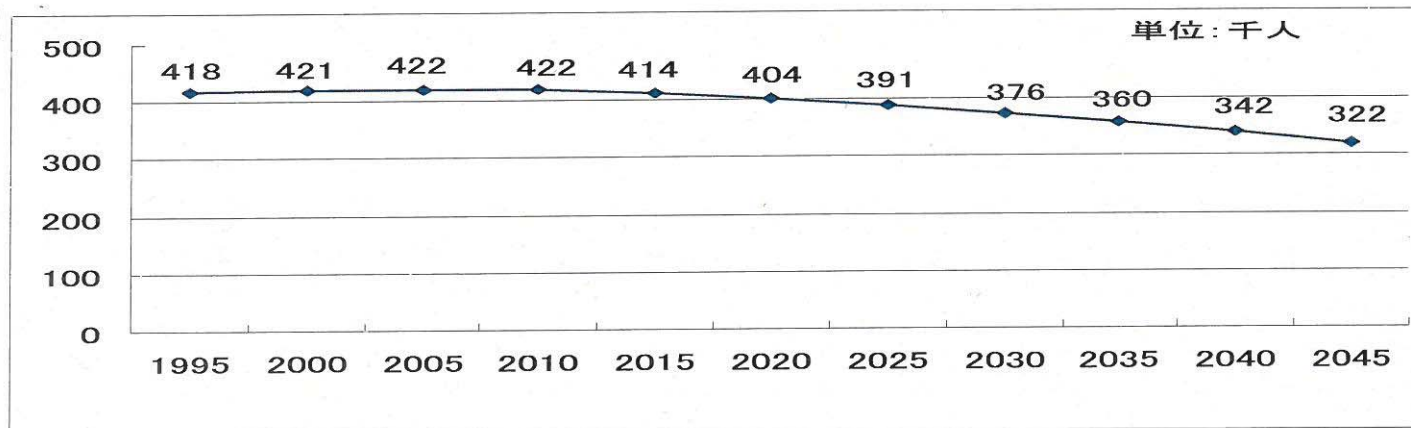
■富山県全図



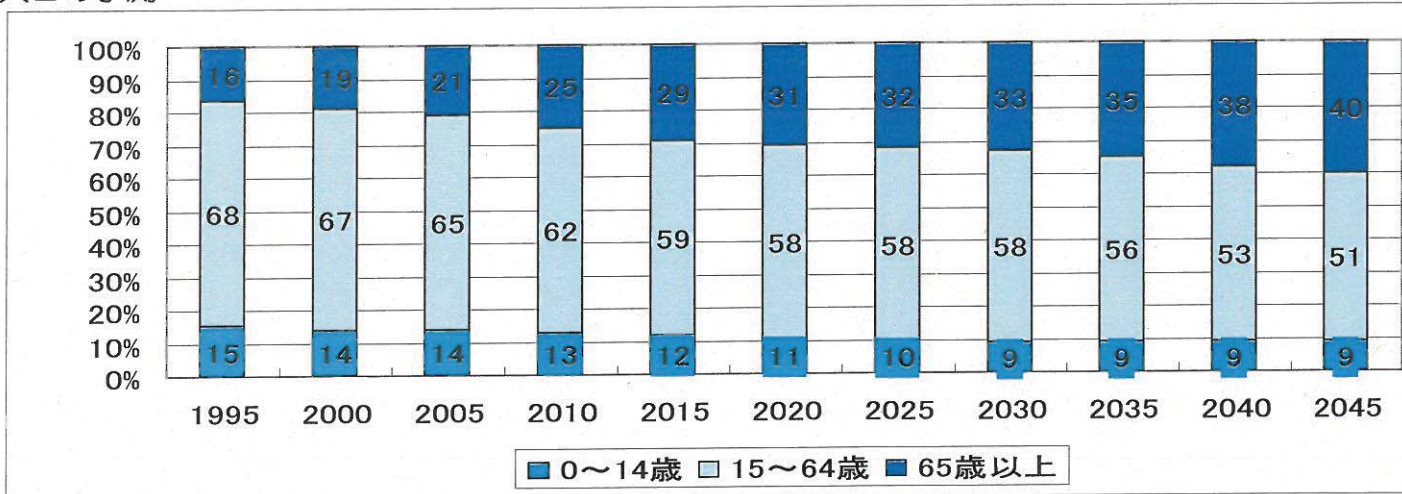
# 申請者の概要(富山市②)

- ・ 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
- ・ 年少人口（0～14歳）及び生産年齢人口（15～64歳）が減少する一方、  
老齢人口（65歳以上）は増加し、2030年には全人口の約3割が高齢者となる見込

■ 総人口の予測



■ 年齢3区分別人口の予測



# 申請者の概要(富山地方鉄道株)①

## 1. 事業主の概要

- (1)株主 立山黒部貫光株(10.93%)、富山県(3.56%)、北陸電力(2.97%)  
株みずほコーポレート銀行(1.74%)、他
- (2)名称 富山地方鉄道株式会社
- (3)所在地 富山県富山市桜町1-1-36
- (4)代表者 代表取締役社長 川岸 宏
- (5)資本金 1,558百万円
- (6)会社設立 昭和5年2月
- (7)営業収益構成比 鉄道事業(23.07%)、軌道事業(8.40%)、自動車事業(46.78%)  
レジャー事業(3.51%)、航空事業(8.71%)、不動産事業(8.54%)
- (8)鉄軌道従業員数 162名(平成24年3月時点)
- (9)設備投資額 558,110千円(平成23年度 鉄軌道事業)
- (10)長期借入金 3,385,400千円(平成23年度末)

## 2. 路線概要

### (1)区間

(鉄道線)	本線	電鉄富山	～	宇奈月温泉間	(53.3km)		
		立山線	寺田	～	立山間	(24.2km)	
		不二越線	稻荷町	～	南富山間	(3.3km)	
		上滝線	南富山	～	岩峯寺間	(12.4km)	計 93.2km
(軌道線)	本線	富山駅前	～	南富山駅前間	(3.6km)		
	支線	富山駅前	～	丸の内間	(1.0km)		
	安野屋線	丸の内	～	安野屋間	(0.6km)		
	呉羽線	安野屋	～	大学前	(1.2km)		
	富山都心線	丸の内	～	西町間	(0.9km)	計 7.3km	

### (2)駅数

(鉄道線) 全64駅 (軌道線) 全23駅

### (3)施設の概要

(鉄道線) 軌間:1067mm、1,500V (軌道線) 軌間:1067mm、600V

# 申請者の概要(富山地方鉄道(株)②)

## (4) 輸送人員

(単位:千人)

(鉄道線)

	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
通勤定期	1,946	2,041	1,989	1,966	1,962
通学定期	1,815	1,733	1,917	1,795	1,925
定期計	3,761	3,774	3,906	3,761	3,887
定期外	1,542	1,472	1,377	1,398	1,345
合計	5,303	5,246	5,283	5,150	5,232
輸送密度 (人)	1,697	1,702	1,622	1,627	1,631

(単位:千人)

(軌道線)

	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
通勤定期	847	915	935	951	953
通学定期	819	886	894	954	1,013
定期計	1,666	1,801	1,829	1,905	1,966
定期外	1,968	1,842	1,912	2,118	2,234
合計	3,634	3,643	3,742	4,023	4,200
輸送密度 (人)	4,221	4,284	4,392	4,124	4,288

(単位:百万円)

## (5) 経営状況の推移

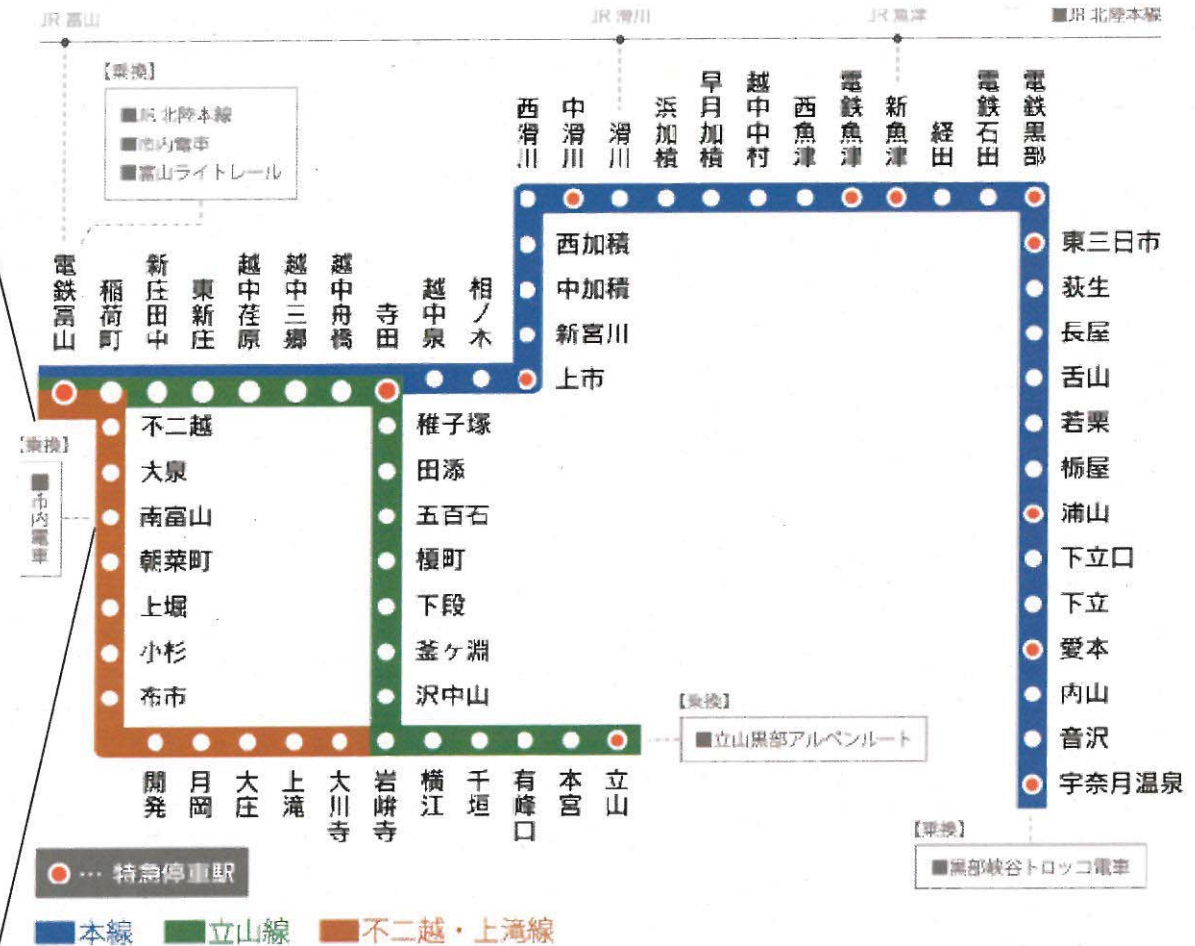
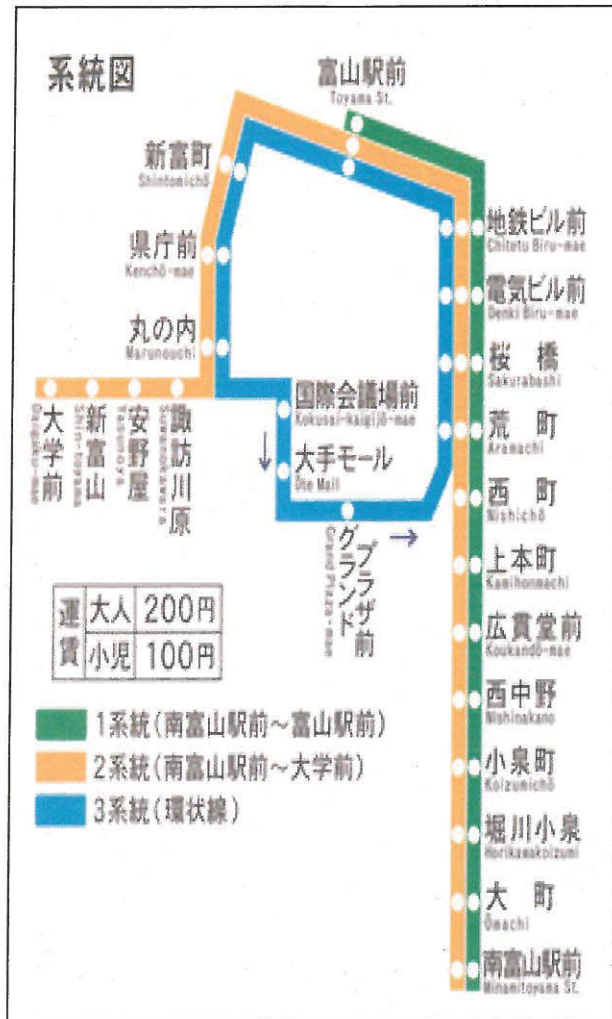
	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
鉄軌道事業営業収入	2,103	2,056	2,036	2,092	2,157
鉄軌道事業営業費用	2,014	2,054	2,071	2,114	2,101
鉄軌道事業営業損益	89	2	▲35	▲22	56
全業営業損益	136	54	▲74	▲27	▲25
全業経常損益	21	▲103	▲222	▲160	▲170
繰越損益	151	179	▲417	35	17

# 申請者の概要(富山地方鉄道株③)

## (6) 鉄軌道路線図

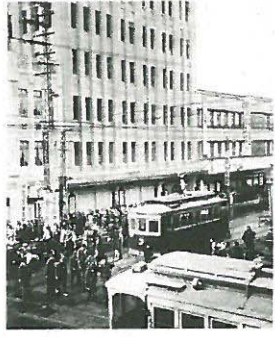
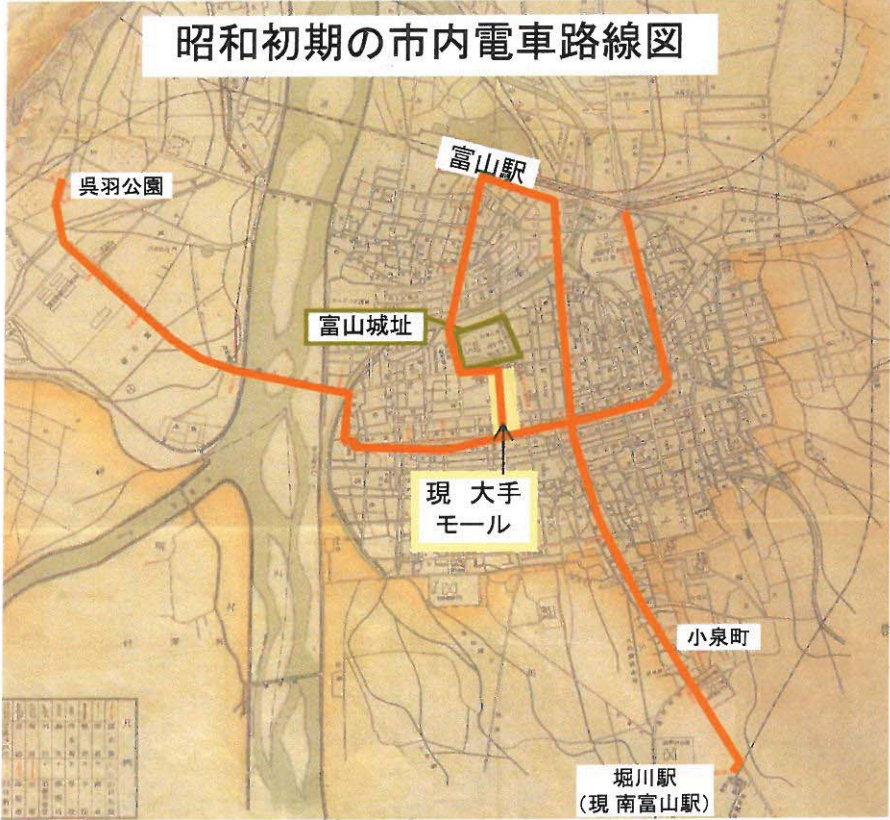
### 鉄道路線図

### 軌道路線図



# 申請者の概要(富山地方鉄道(株) ④)

## (7) 富山軌道線の改廃状況



- 大正2年 富山電気軌道(株) 富山駅前～小泉町間 開業
- 大正9年 富山市営となる
- 昭和18年 富山地方鉄道の経営となる
- 昭和44年 約11kmあった路線の廃止が始まる
- 昭和59年 山室線が廃止され、路線延長が約6.4kmとなる
- 平成21年 富山都心線が開通し、約7.3kmの路線となる

# 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)

電停：延伸区間に3箇所新設  
電両：新型低床車両を3編成導入



市内電車環状線 (セントラム)

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)

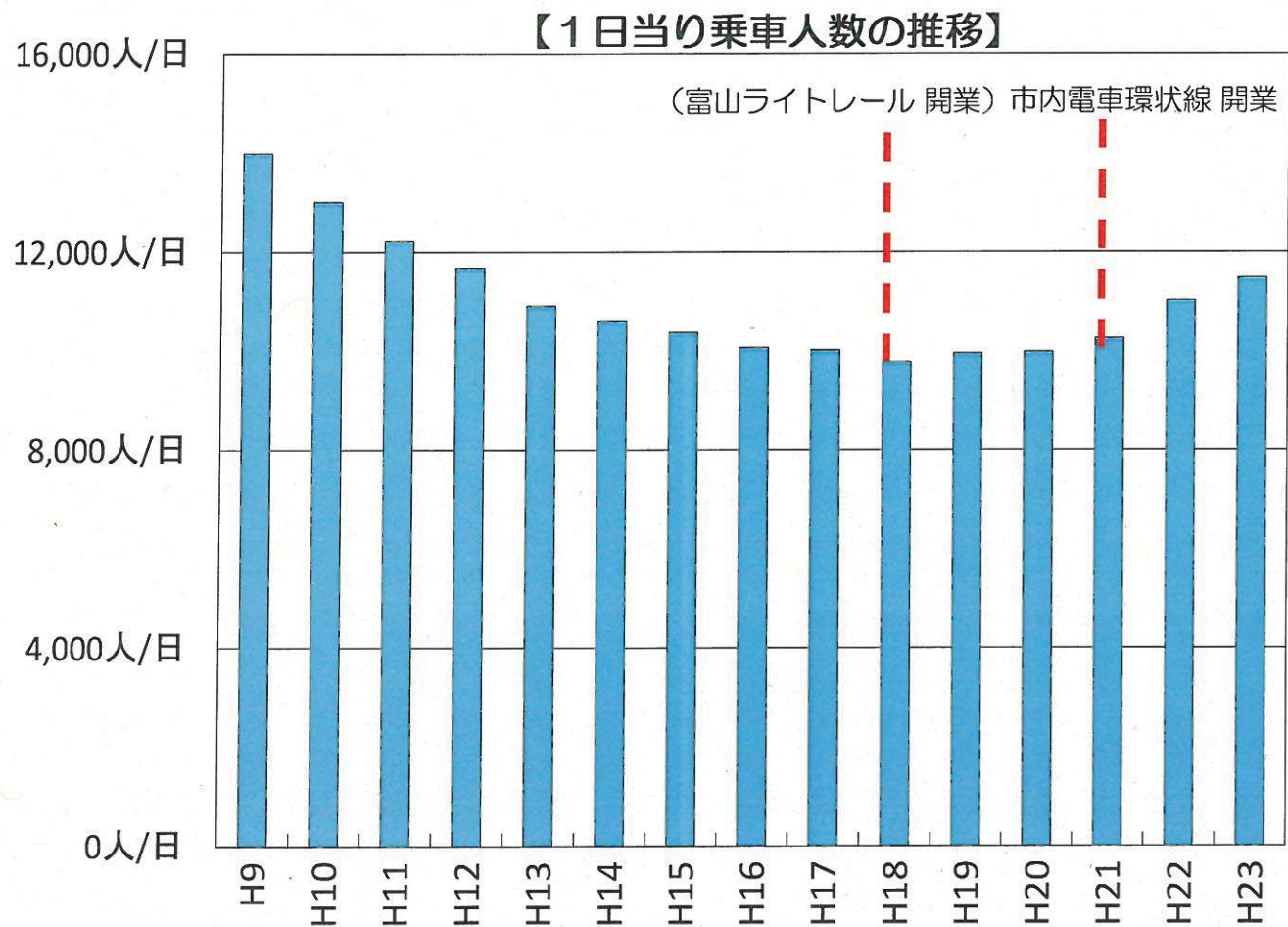
## 南北接続を予定





# 市内電車の利用状況①

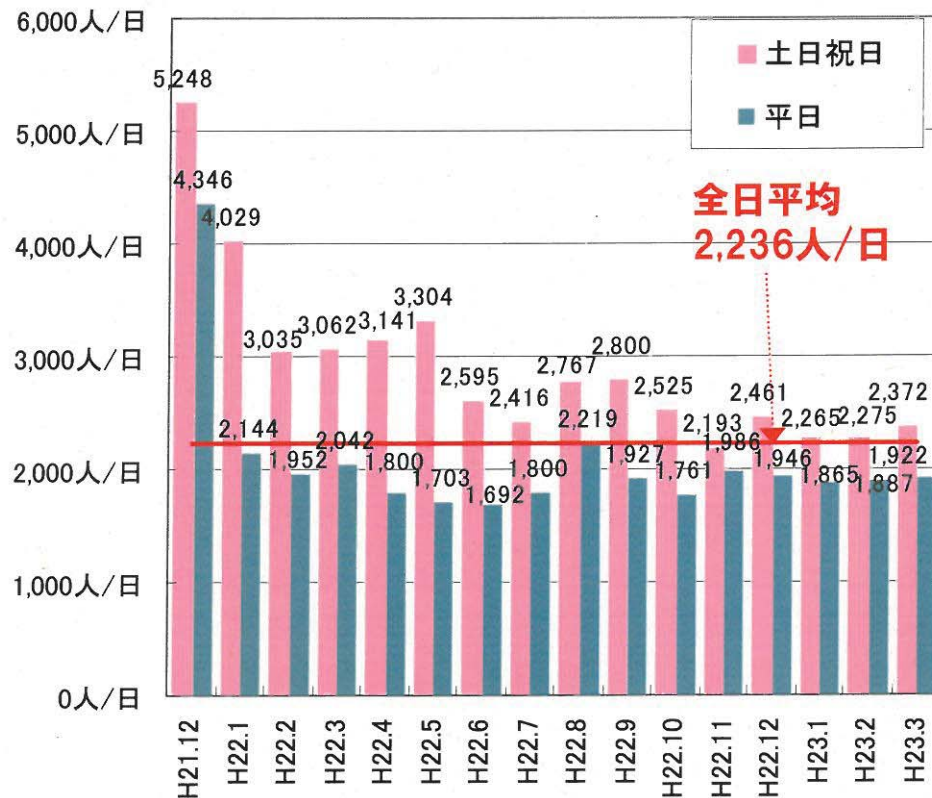
市内電車利用者数は平成18年度まで減少傾向が続いていたが、富山ライトレールや市内電車環状線の整備、低床車両の導入など路面電車の活性化に向けた取り組みにより、平成19年度以降は増加に転じている。



# 市内電車の利用状況②

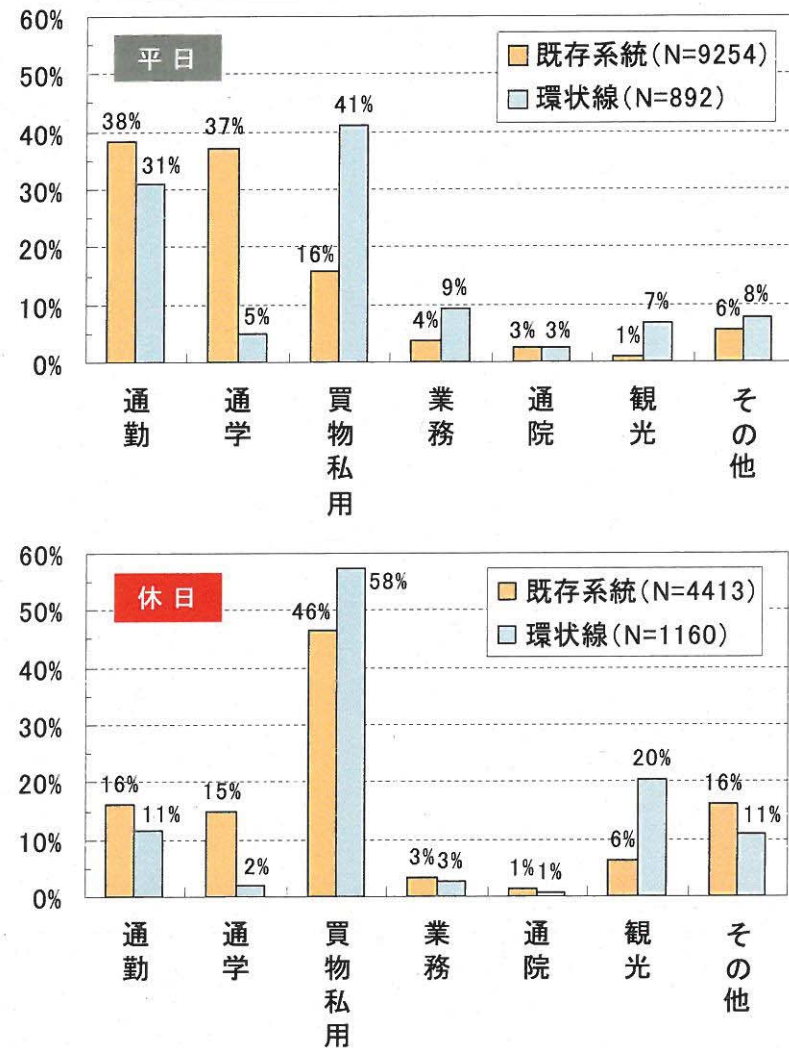
■一日の平均乗降客数は、**2,236人**であり、**土日、祝日**の利用者が多い

【環状線区間 月別1日平均乗降客数の推移】



■**休日**の環状線利用者は、**買物私用**の目的が半数を占め、**観光**の割合も高い。

【既存系統及び環状線の利用目的】



# 富山ライトレールの整備

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、**日本初の本格的LRTシステム**に蘇らせた取組

## 路線概要

開業日：平成18年4月29日

延長：約7.6km

電停：13箇所

運行主体：富山ライトレール株（第三セクター）

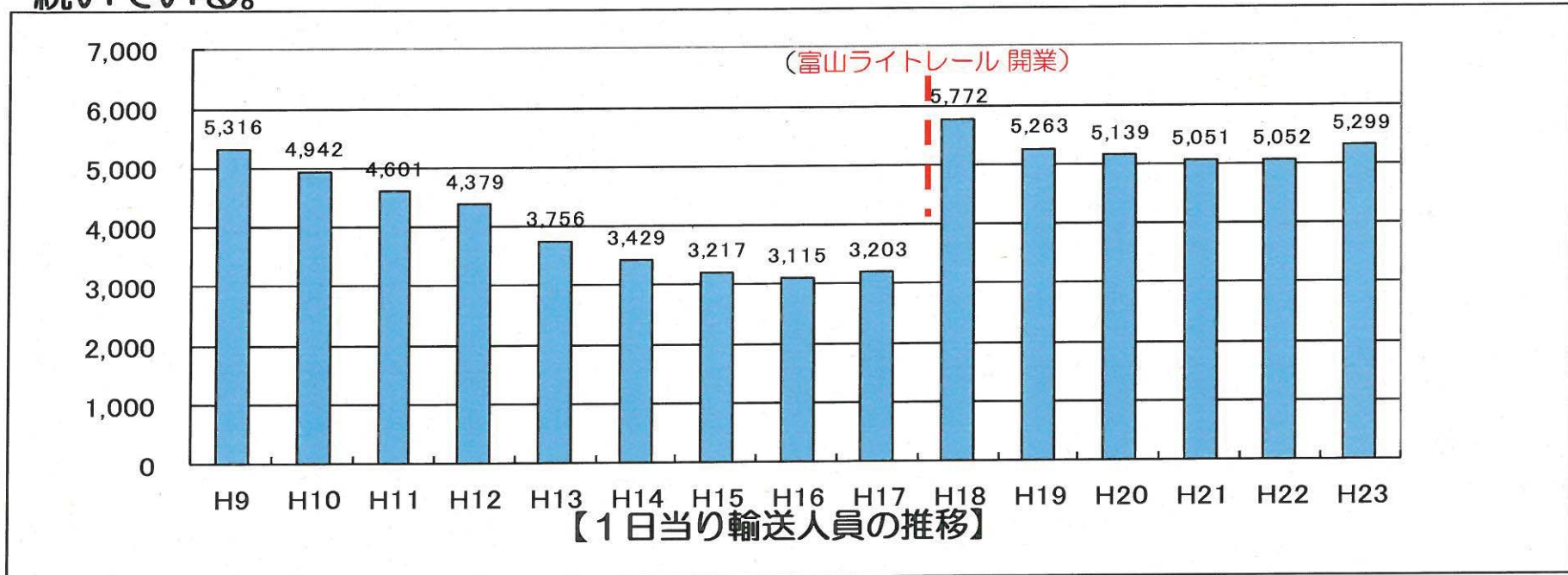
富山ライトレール富山港線  
（愛称：ポートルム）

旧JR富山港線



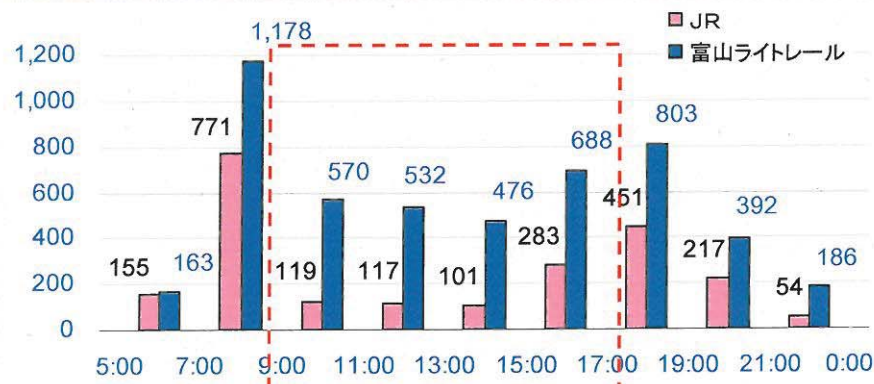
# 富山ライトレールの利用状況

■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。

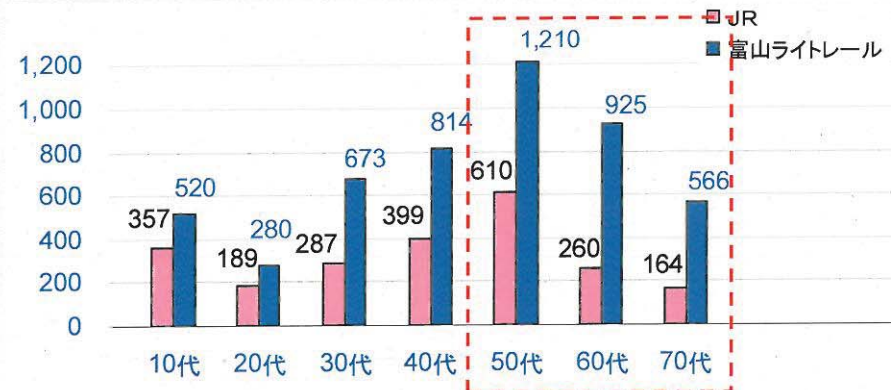


## ■日中の高齢者の利用が増加

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)

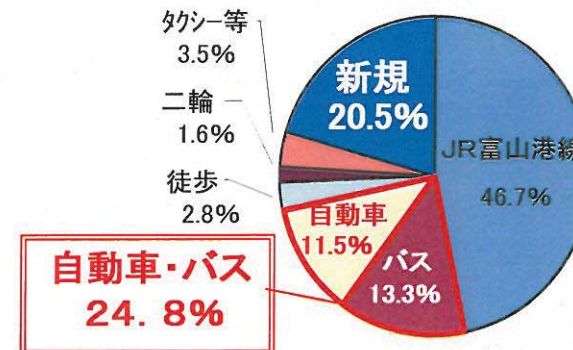


# 富山ライトレールの整備効果

## ■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	<b>1.29倍</b>
旧富山市地区域	2,238件	1,798件	0.80倍



富山ライトレール沿線で建設された集合住宅

## ■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8倍**(対前年同期月比 H18/H17)
- ・森家(国指定重要文化財)の入館者数が**約3.5倍**(対前年同期月比 H18/H17)

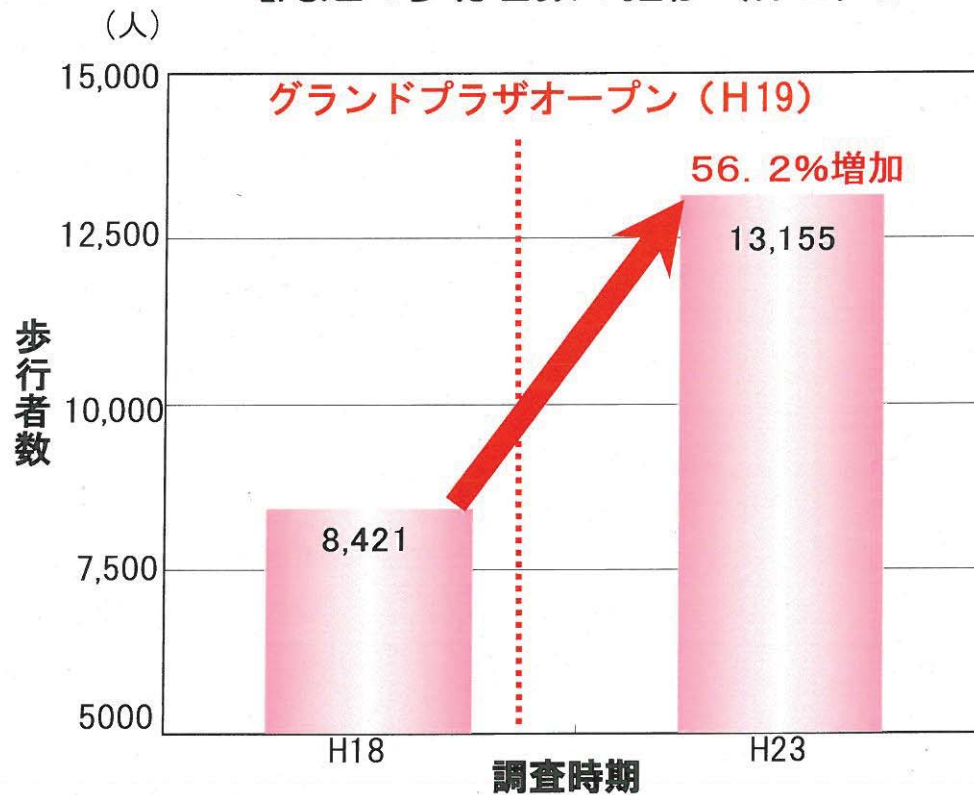
## ■市民からの評価(市民アンケート H18.6月末実施)

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

# 中心市街地活性化 ～中心市街地の歩行者数、空き店舗～

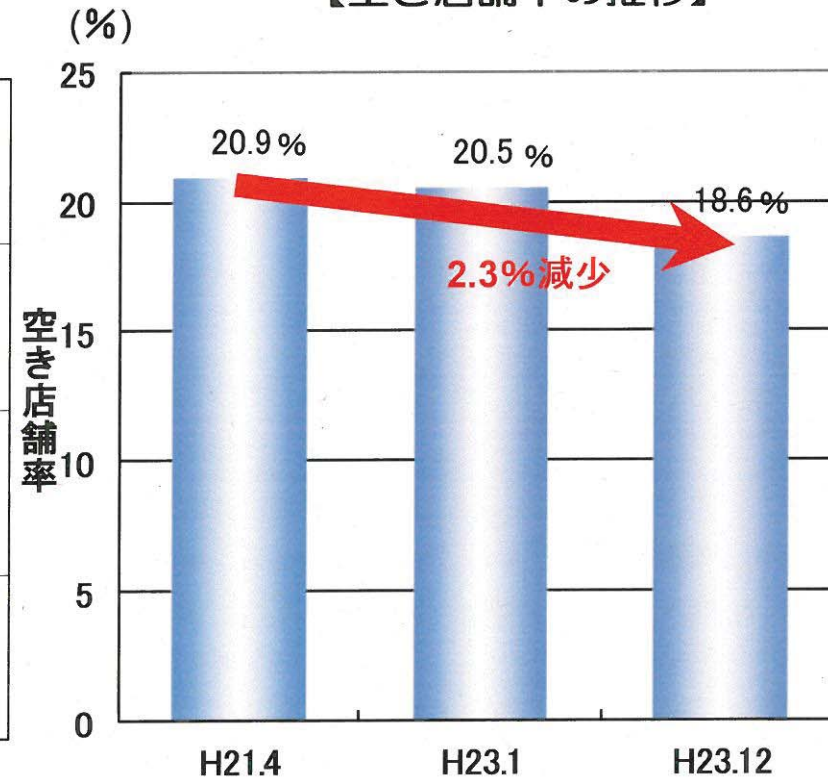
- 中心市街地の歩行者数が着実に増加  
(H18→H23 56.2%増)
- 中心市街地の空き店舗が減少 (H21→H23 2.3%減)

【周辺の歩行者数の推移（休日）】



観測地: 総曲輪通り2地点合計 観測時期: H18: 8月20日、H23: 年4回調査の平均値

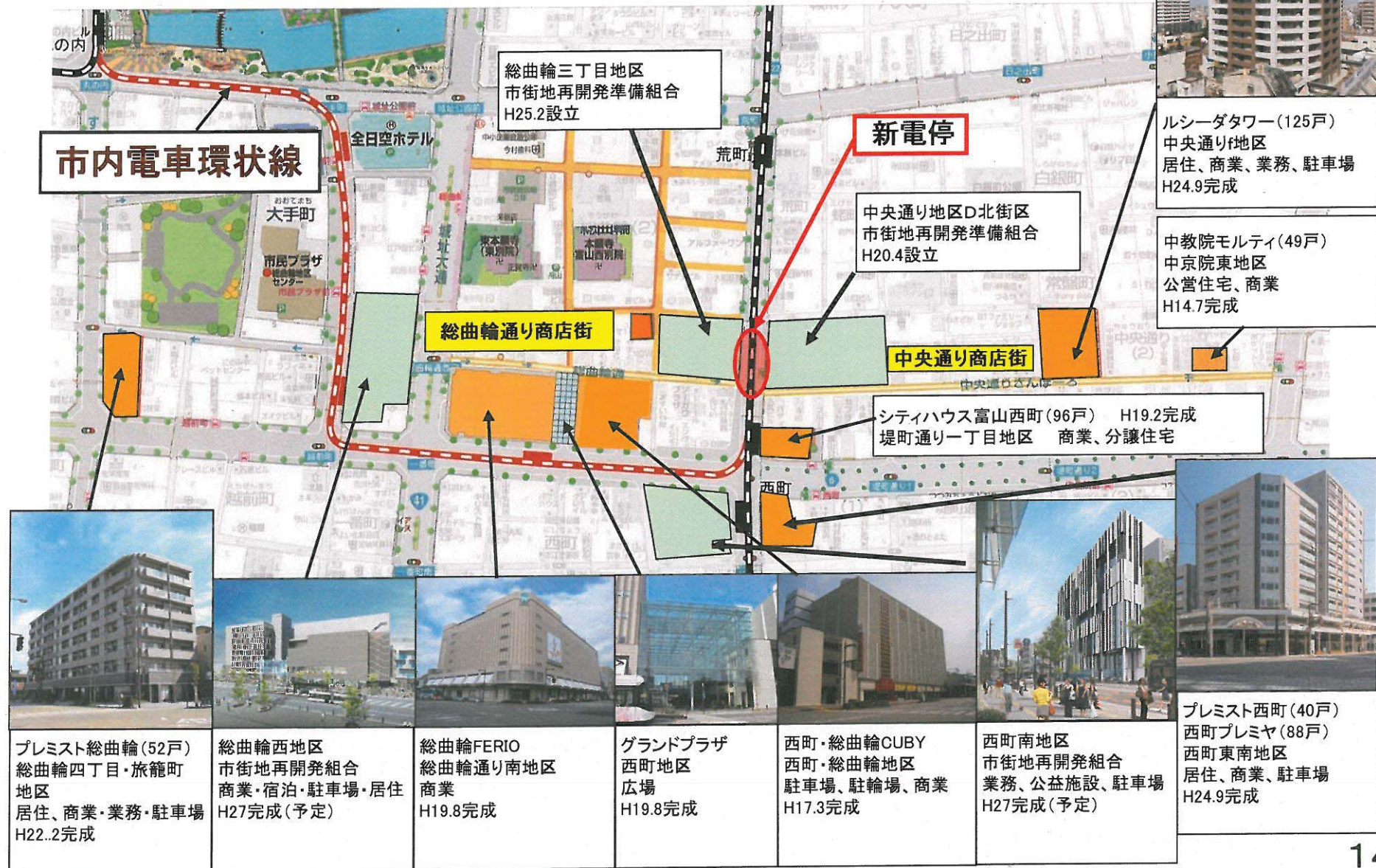
【空き店舗率の推移】



観測地: 総曲輪、中央通り、西町商店街の全258店舗を調査

# 中心市街地の活性化 ~民間投資の活発化~

市内電車環状線沿線において市街地再開発事業など民間投資が活発化



# 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 12.4キロ

