

# 富山市におけるLRT ネットワーク形成の取組みと効果

富山市 活力都市創造部 交通政策課

## 1 はじめに

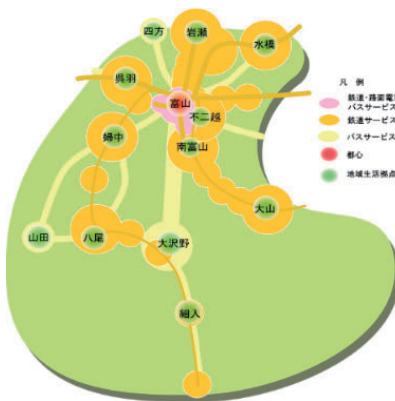
富山市では「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」の実現を目指し、様々な施策を展開している。とりわけ、公共交通活性化の取組みのうちLRT ネットワークの形成については、JR 富山港線のLRT 化や市内電車の環状線化、富山駅での路面電車南北接続など積極的に推進してきた。この結果、利用者数はもとより、まちづくりへの様々な波及効果が発現し始めている。

本稿は、富山市のLRT ネットワークの形成に関する取組み（以下「本取組み」）を対象に、道路空間を活用した整備概要と、まちづくりに及ぼしている効果について紹介するものである。

## 2 富山市が目指すコンパクトなまちづくりとLRT ネットワークの形成

富山市が目指す「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」は、鉄軌道をはじめとする公共交通を、既存ストックを活用して活性化させ、その沿線に住居や商業などの都市機能を集積させるものである（図-1）。この実現に向けて、①公共交通の活性化、②公共交通沿線地区への居住推進、③中心市街地の活性化、を基本方針に設定し、施策を推進している。

コンパクトなまちづくりを進める上で、公共交通の活性化は最も重要な基本方針である。特に、鉄軌道活性化の主要プロジェクトである本取組みは、交通事業者との連携を基本に、行政が積極的に関与しサービス水準を向上させるものである。交通事業者が1913年から運行する富山地方鉄道富山軌道線(市内電車)を中心に、我が国初の本格的LRTである富山ライトレールの整備(2006)や市内電車環状線化(2009)、富山駅高架下での路面電車南北接続(第1期:2014、第2期:2019)を、公設民営の考え方や上下分離方式を導入し、全長約15.2kmに及ぶ利便性の高いネットワークを整備している(図-2)。



出典：富山市都市マスタープラン

図-1 富山市のコンパクトなまちづくり概念図



出典：富山市公共交通活性化計画

図-2 富山市LRT ネットワーク概要図

### 3 整備概要：道路空間の効果的活用

本取組みに関する個々の事業概要（富山ライトレールの整備、市内電車環状線化、路面電車南北接続）については、本市ホームページを参照いただきたい。

(<https://www.city.toyama.lg.jp/kurashi/road/1010282/1010286/1010287/1011334.html>)

ここでは、本取組みに併せて実施した、道路空間の再整備における特徴を紹介する。

#### (1) 自動車交通とLRTとの共存

軌道法（大正10年法律第76号）第14条にて委任する軌道建設規程（大正12年内務省・鉄道省令）第8条では「併用軌道ハ道路ノ中央ニ之ヲ敷設シ左（※省略）ニ掲クル車体外有効幅員ヲ存セシムルヘシ」と規定している。つまり、路面電車軌道は道路の中央に、道路の種別に応じ、路面電車車両外側に所定の有効幅員を確保して敷設しなければならないと規定している。

軌道施設の設計では当然、この規程に基づくこととなる。その際、軌道線形は道路線形と一致させる、すなわち直線道路では軌道線形も直線とすることが一般的といえる。一方、本市では富山ライトレールの整備や市内電車環状線化において、幅員構成が2車線の道路や交通量の多い幹線道路にも軌道を敷設する計画としていた。そこで、軌道線形を交差点近傍にてシフトさせることにより右折レーンを確保することとした。これにより、軌道敷設に伴う自動車交通への影響を最小限とするため、道路空間を最大限に活用することが可能となった（図-3）。



図-3 軌道線形をシフトさせ右折レーンを確保（右：富山ライトレール、左：市内電車環状線化）

#### (2) 軌道施設と一体となった質の高い道路空間の整備

本取組みでは一貫して、共通する全体のコンセプトのもと、各施設のデザインを含めた設計を実施する“トータルデザイン”の考え方を導入し、LRTを中心にまちの魅力向上を図っている。この点でも、道路空間は重要な役割を担っている。

この一例として、市内電車環状線化においては全体コンセプトを「富山都心の魅力を楽しむ・LRTのある新しい風景づくり」と設定し、都心部に相応しい景観形成を図ることとした。この実現に向けて、軌道整備と併せて道路空間の再整備を実施している。

富山城址公園に面した県道富山高岡線では、城址とLRTが融合する美しい景観形成として、歩道部・公園部を同一仕様（御影石舗装）とし、公園と歩道を一体的かつ多目的利用が可能な空間として整備し

ている。また、市道大手線（愛称「大手モール」）では都心部の顔となるトランジットモールの景観形成として、歩道・車道・軌道全てを同一仕様（黒御影石舗装）とするとともに、歩車道境界にはボラードとチェーンを設置するなど、文字どおりトランジットモールをイメージさせる、落ち着きと一体感のある道路空間を創出している（図-4）。



図-4 質の高い道路空間の整備（右：県道富山高岡線、左：市道大手線）

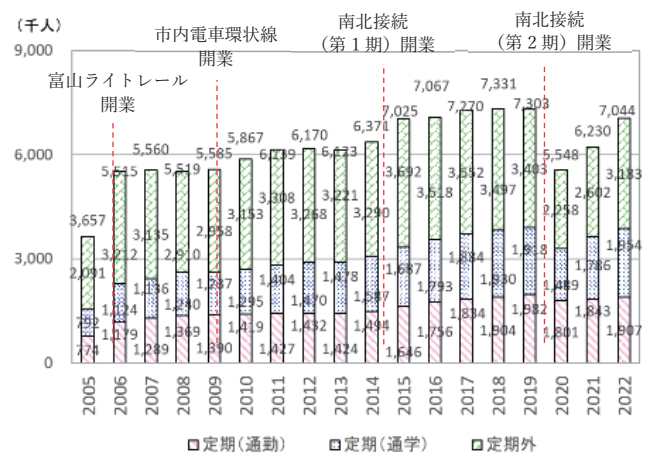
## 4 整備効果：直接的効果

以下、本取組みの整備効果を、路面電車利用状況などの「直接的効果」と、沿線や利用者や市民、まちづくりなどへの「波及効果」に分けて紹介する。

### (1) 路面電車利用状況

本取組みに加えて、事業者による既存路線における低床車両やICカードシステムの導入など、官民連携により総合的に路面電車サービスの向上を図ってきた。この結果、路面電車全体の利用者は、コロナ禍前までは増加傾向で推移している。2019年度は富山ライトレール開業前の2005年度に比べて約1.9倍に増加している。特に、定期利用者（通勤・通学）は前年度を上回る傾向が続き、2019年度は2005年度に比べて約2.5倍の増加となっている。

コロナ禍が富山市内に蔓延し始めた2020年度は利用者が大きく減少したが、翌年度以降は回復傾向に転じ、2022年度の利用者は全体としては2015年度、定期利用者は2019年度の水準まで回復している（図-5）。

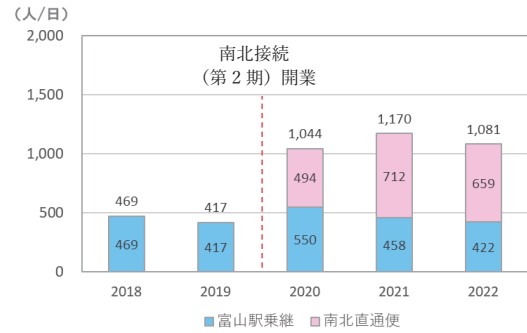
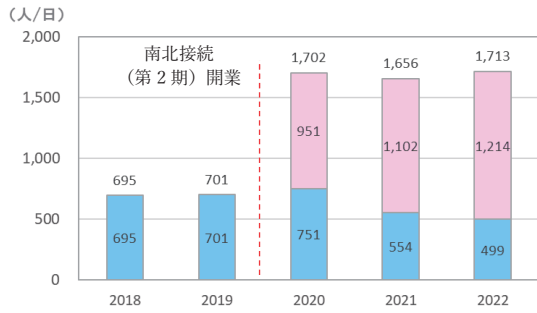


出典：国土交通省鉄道局 鉄道統計年報、同北陸信越運輸局管内鉄道・軌道輸送実績  
 ※2006～2019：富山地方鉄道市内軌道線（市内電車）・旧富山ライトレールの合計値

図-5 路面電車利用状況の推移

### (2) 富山駅を跨ぐ利用

南北接続後、富山駅南北を直通する系統（直通便）の運行が開始されたことにより、富山駅南北をまたぐ移動の利便性が大きく向上した。本市が実施した利用状況調査（OD調査）結果では、直通便・乗継を含めた“富山駅南北をまたぐ利用”は、2022年度は接続前の2019年度に比べて平日・休日ともに約2.5倍に増加している（図-6）。



路面電車利用状況調査 (OD 調査) 結果 (富山市調査)

図-6 富山駅南北をまたぐ利用状況の推移

これらの結果から、本取組みなどの、交通事業者と行政との連携によるサービス水準を向上させる取組みは、これまでの様々な研究などにて論じられ、かつ事業者や行政実務者が肌感的に認識している「利便性を向上させれば利用者は増加する」ことを、実務面から実証しているものと考えられる。

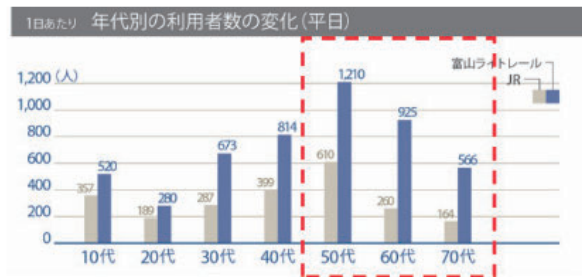
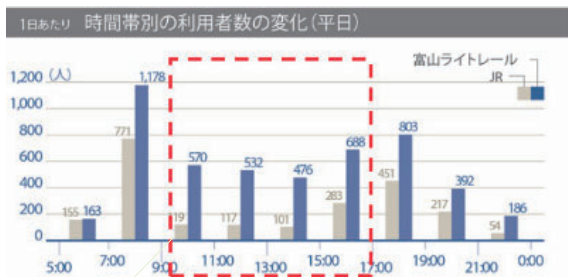
## 5 整備効果：波及効果

本取組みによる効果は、路面電車利用者の増加に留まらず、様々な面に波及する兆しが現れ始めている。以下、発現し始めている波及効果の一例を「利用者・市民の変化」「まちの変化」の観点から紹介する。

### (1) 利用者・市民の変化

#### ① 外出機会の創出

富山ライトレール開業前後に実施した利用者アンケート調査では、富山ライトレールの利用は JR 時代に比べて、日中の利用や 50 代以上の利用の増加が顕著となっている (図-7)。富山ライトレールによる利便性の高い公共交通サービスは、主に高齢者を対象に外出機会の創出に寄与しているものと考えられる。



利用者アンケート調査結果 (富山市：2006 調査)

図-7 時間帯別・世代別富山ライトレール利用状況 (JR 時代との比較)

#### ② 路面電車利用者の中心市街地での行動特性

市内電車環状線開業直後に、中心市街地来街者のうち環状線利用者、自動車利用者にアンケート調査を実施した。この結果によると、環状線での来街者は自動車での来街者に比べて平日・休日ともに中心市街地での平均滞在時間が長く、かつ 2 店舗以上立ち寄る人の割合が高くなっている。さらに、1 回の来街における平均消費金額も、環状線での来街者は自動車での来街者に比べて休日は消費金額が高く、平日もほぼ遜色ない水準となっている (図-8)。

【中心市街地での平均滞在時間（分/日）】

平日		休日	
自動車	環状線	自動車	環状線
96分	104分	113分	128分

【来街時に2店舗以上立ち寄る人の割合】

平日		休日	
自動車	環状線	自動車	環状線
31%	52%	30%	47%

【中心市街地での平均消費金額（円/日・人）】

平日		休日	
自動車	環状線	自動車	環状線
¥11,489	¥10,981	¥9,207	¥12,102

来街者アンケート調査結果  
（富山市：2010～2013 調査）

図-8 来街手段別の中心市街地での行動特性

さらに、市内電車沿線でのイベント開催が可能な公共施設（4施設）での、酒類の提供・販売を伴うイベントの開催件数は、コロナ禍前の2019年度は2014年度に比べて約1.9倍に増加している。コロナ禍によりイベント開催件数は大きく減少したが、2022年度は急速に増加している（図-9）。

本取組みによる中心市街地へのアクセス性・回遊性の大幅な向上は、利用者・市民の、中心市街地での新たな過ごし方が生まれる契機となるとともに、賑わい創出や経済活動の活発化など中心市街地の活性化に寄与しているものと考えられる。

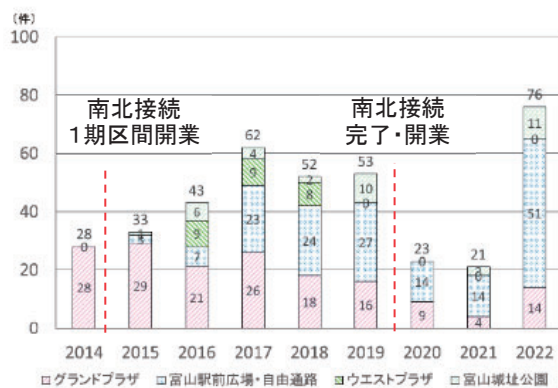


図-9 路面電車沿線の公共施設における酒類の提供を伴うイベント実施状況の推移

### ③ 社会的活動への波及効果

本取組みは、利用者や市民の社会的活動へも及び始めているものと考えられる。この一例として、沿線に立地する全日制高等学校（6校）のうち唯一、富山駅北側に立地する富山北部高等学校に着目する。富山北部高等学校の志願倍率は、路面電車南北接続開業後は開業前に比べ大幅に増加しており、他の5校と比べても高水準で推移している（表-1）。

表-1 路面電車沿線に立地する全日制高等学校志願倍率の推移

高等学校	路面電車南北接続 開業(2020.3) ↓ (倍)				
	2017~2019 平均	2020	2021	2022	
富山	1.11	1.12	1.08	1.12	
富山いずみ	1.55	1.29	1.48	1.27	
富山中部	1.03	1.04	1.04	1.13	
富山商業	1.25	0.78	1.06	1.14	
富山工業	1.38	1.43	1.05	1.06	
<b>富山北部</b>	1.41	<b>1.72</b>	<b>1.71</b>	<b>1.32</b>	

富山県教育委員会資料（HP）を基に作成  
右図：高等学校立地状況



さらに、路面電車利用者を対象とした乗降調査（付帯調査含む）結果によると、富山北部高等学校の最寄り駅である蓮町駅の通学目的での降車人数（平日・朝）は南北接続前に比べて約30%増加するとともに、南富山駅前および近隣の停留場からの、通学目的での利用者数が大きく増加している（図-10、表-2）。

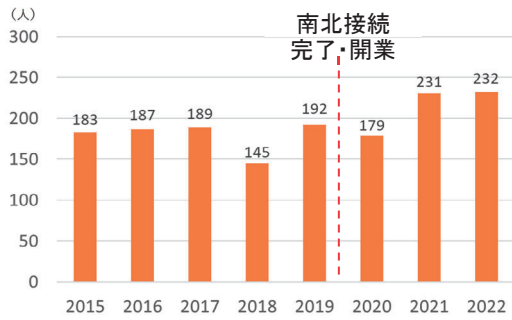


図-10 蓮町駅降車人数の推移  
(平日朝6～8時、通学目的)

表-2 方面別 蓮町駅降車人数の推移  
(平日・通学目的)

乗車電停	2020	2021	2022
南富山駅前 近隣電停	28	49 (+75%)	62 (+121%)
富山駅	187	195 (+4%)	194 (+3%)

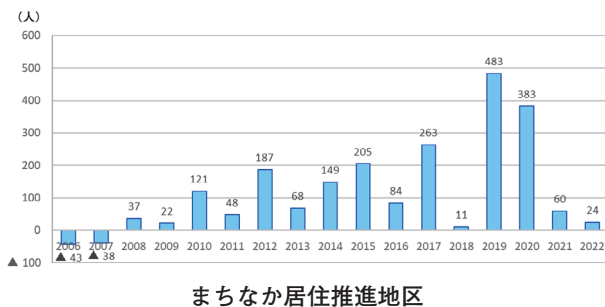
路面電車乗降調査結果 (OD 調査) を基に作成  
( ) は 2020 年度に対する増加率

本取組みによる利便性の向上は、高等学校志願者の増加や通学目的での利用増加、通学圏域の拡大など、学生の進路選択へも効果を及ぼしているものと考えられる。

## (2) まちの変化

富山市都市マスタープラン (2008) では「まちなか居住推進地区 (富山市中心市街地に同じ: 面積約 436ha)」と、郊外を含めた鉄軌道駅・主要バス停周辺を対象とした「富山市公共交通沿線居住推進地区 (面積約 3,489ha: 本市用途地域の約 41%)」を設定している。

まちなか居住推進地区における人口の社会増減 (地区内への転入人口と地区内からの転出人口との差) について、2008 年度より転入者が転出者を上回る「社会増」に転じており、以降はこれを維持している。公共交通沿線居住推進地区も同様に、2014 年度より社会増に転じて以降、継続している (図-11)。



まちなか居住推進地区



公共交通沿線居住推進地区

図-11 富山市まちなか居住推進地区および公共交通沿線居住推進地区における人口の社会増減の推移

さらに、富山市の人口全体のうちこれら2地区内に居住する人口の割合は、2005年は約28%であったが2022年には約39.9%まで上昇している。これらのことから、富山市が目指す公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり、すなわち拡散型から集約型へと都市構造の転換が漸進的に進展しているものと考えられる。

## 6 おわりに

本稿では、富山市のLRTネットワーク形成に関する取組みによる、利用者の増加はもとより市民生活全般、本市のコンパクトなまちづくりなど広範に及ぶ波及効果について紹介した。

これからの、特に地方都市における公共交通施策は、まちづくりに対し公共交通が担う役割を明確に位置付けるとともに、行政が積極的に関与しサービスレベルを向上させることが重要であると考え。引き続き、事業効果を幅広く検証するとともに、一層のサービス向上に資する施策を展開していきたいと考えている。