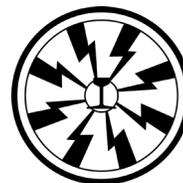


地域交通の再構築

～夢の実現、更なる発展に向けて～



富山地方鉄道株式会社
専務取締役 新庄 一洋

富山駅路面電車南北接続開通式・南北自由通路完成式
富山駅路面電車南北接続発車式

TOYAMA
2020
3.21

TOYAMA
2020
3.21

祝
路面電車南北接続

式次第
来賓祝辞
閉式

2020年3月21日 富山市内電車南北直通運転開始

～公共交通が市民のライフスタイルを変える！～
鉄道によって南北に分断されていた街が、路面電車で1つにつながった

富山軌道線の歴史① ～開業から昭和の変遷～

- 富山軌道線は、1913年9月1日 富山電気軌道(株)により富山駅前～小泉町間で開業。
- 1920年、富山市への移管を経て路線を拡大してきた。
- 1943年「陸上交通事業調整法」に基づく **県下交通大統合**により、富山地方鉄道(株)が設立され、全線民営となる。

営業キロ 10.8 km

年間輸送人員 約2千万人(1966年度)



富山軌道線の歴史② ～路線の維持～

しかし、1960年代（昭和40年代）のモータリゼーションの影響で路線の縮小、ワンマン化などによる営業施策で路線維持を図ってきた。

2008年頃の路線図



01

日中4～5分間隔の多頻度運行

南富山駅前～富山駅間は日中4～5分、富山駅～大学前は日中約10分間隔で運行

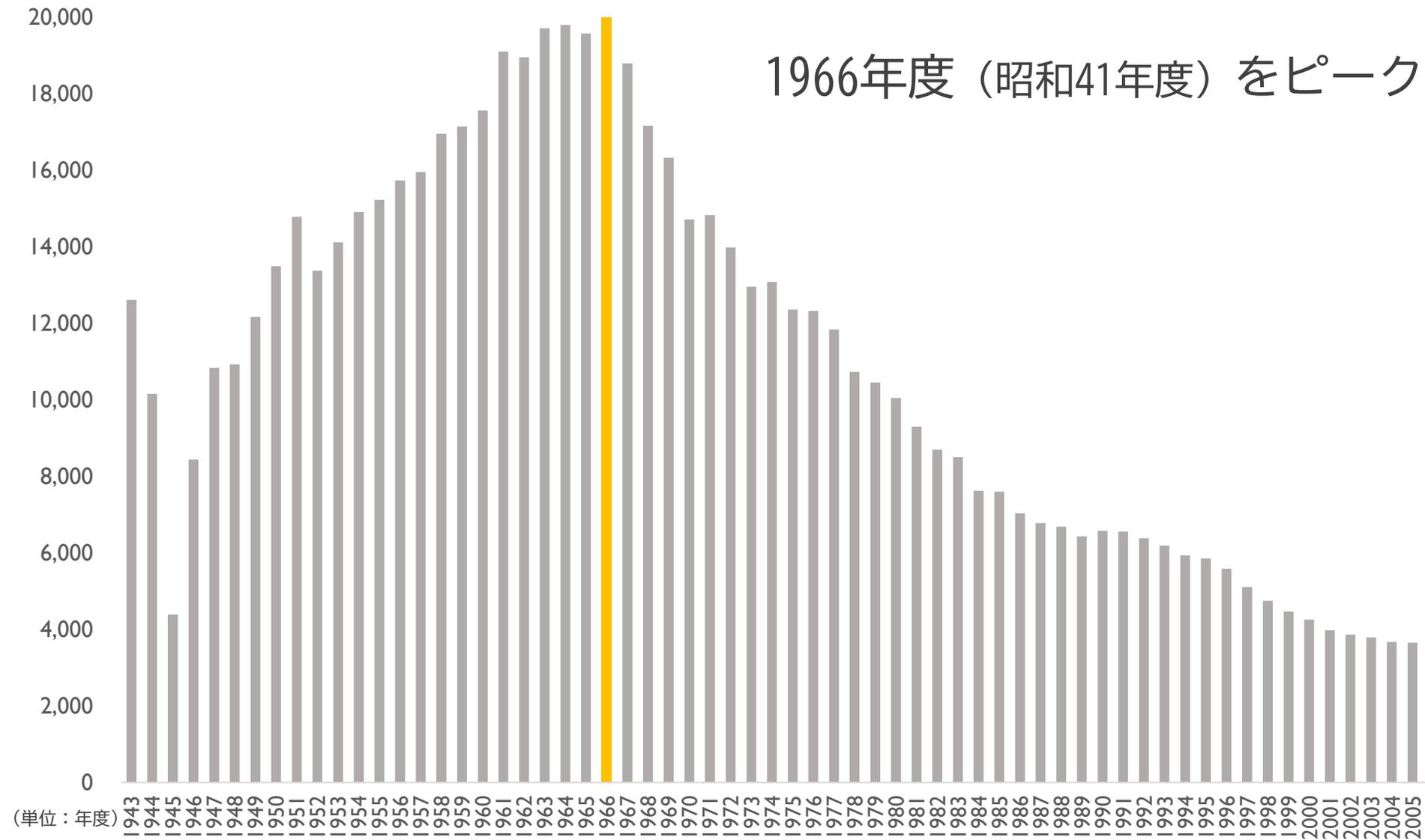
02

どこまで乗車しても均一な運賃

どこまで乗車しようと大人200円、小人100円（当時）という分かりやすい運賃形態を堅持

利用客が減少する中、市民の足として利用しやすいサービス展開により路線を維持してきた。

(単位：千人)



Source：富山地方鉄道

富山市のコンパクトシティ戦略と北陸新幹線開業を契機に長らくは現状維持が続いていた路線網が大きく変動し始める。

1

富山市のコンパクトシティ戦略

富山市は自動車依存都市であり、高齢化の進展による交通弱者の増加と環境問題への対応が課題だった。

このような背景から富山市は「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトシティ戦略」を掲げ、公共交通の整備を推し進める。

2

北陸新幹線開業を契機とした南北路線の一体化

北陸新幹線富山駅の整備に合わせ、収益悪化が続いていたJR富山港線をLRT化し、将来の高架下において南側の市内電車と接続する計画が浮上する。

路面電車ネットワークの転換点② ～公の決意と民の呼応～

- ・ 民間での維持の限界から、公の関与による公共交通の再構築
- ・ 都市機能の強化、市民ライフスタイルの変革に公共交通の再編が不可欠

平行するバス路線の廃止とフィーダーバス化

競合路線の再編

(蓮町経由四方線・岩瀬経由ユースホステル線)

路面電車化による新停留場の設置

富山市北部方面の発展に寄与

(インテック本社前・粟島・犬島新町)

富山ライトレールの開業は、LRTを採用した公設民営による先行事例として注目されているが、富山市北部方面の公共交通の**再編・再構築**の先進事例でもある。

富山市はJR富山港線をLRT化し「富山ライトレール」として再生 新しい事業形態として公設民営方式を採用

富山市が整備（公設）し、富山ライトレール株が運営（民営）
～富山ライトレール株の設立に、当社は技術支援で参加～

JR富山港線	路線バス		富山ライトレール
× 1～2時間に1本	× 1時間に1本	▶	◎ 1時間に4本のパターンダイヤ
× 距離制運賃	× 距離制運賃		◎ 均一運賃 大人200円（当時）
<u>富山港線+路線バス2路線の競合</u>			路線バスを廃止し、 拠点駅乗換型のフィーダーバスに転換

公と民の協働により、多頻度運行で利用しやすい運賃制度を実現
モビリティの再構築の先駆け

発 展

行政（富山市）と民間（富山地方鉄道）が連携した事業である

2006年4月

富山ライトレールの開業



2009年12月

都心環状線の開業



2020年3月

路面電車南北直通運行開始

（富山地方鉄道株が富山ライトレール株を吸収合併）



現在の軌道線ネットワーク

1972年の路線図



2008年頃の路線図



現在の路線図

運賃：全区間 大人210円
ダイヤ：多頻度パターンダイヤ

10分間隔

15分間隔



フィーダーバス

15分間隔

5分間隔

駅南

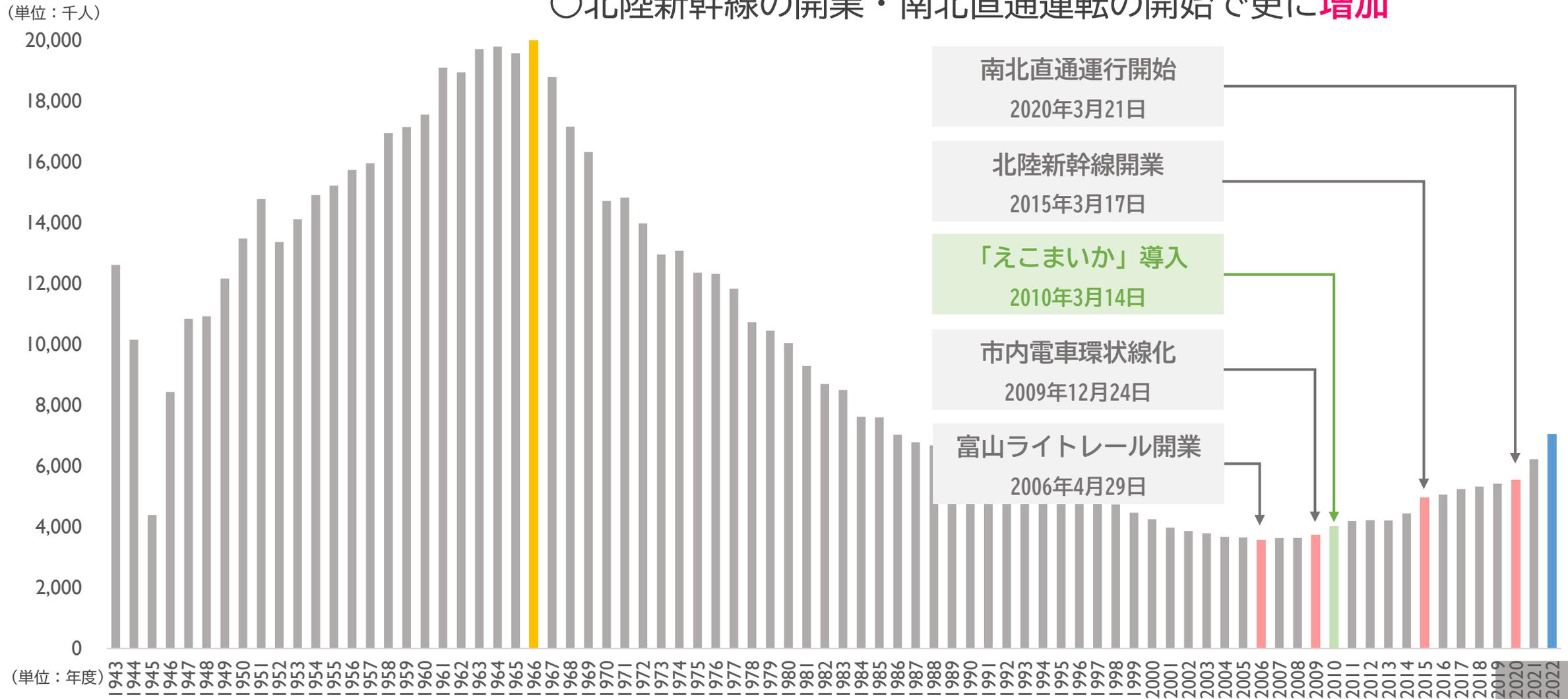
駅北

富山軌道線の輸送人員の推移 1943（昭和18）年度～2022（令和4）年度

Confidential

減少傾向だった輸送人員が

- 富山ライトレール開業・環状線化の相乗効果で**増加**に転じる
- 北陸新幹線の開業・南北直通運転の開始で更に**増加**



Source: 富山地方鉄道

富山地方鉄道の創業の理念

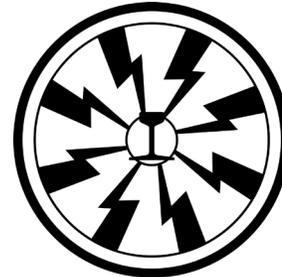
「富山県一市街化構想と労働機会均等圏」

交通とは生活の場と生産の場を結びつけるもの
富山地方交通圏の健全なる有機的発展を期することを経営の本義とする。（定款第1条）



創立者故佐伯宗義会長

昭和5年2月11日
富山電気鉄道（株）創立



昭和18年1月1日
富山地方鉄道（株）と改称

創業者の佐伯宗義は、前身の富山電気鉄道時代から「富山県一市街地構想と労働機会均等圏」の理念を持っており、県下の交通大統合で富山地方鉄道に改称する際に、この理念を当社の定款第1条に定めた。

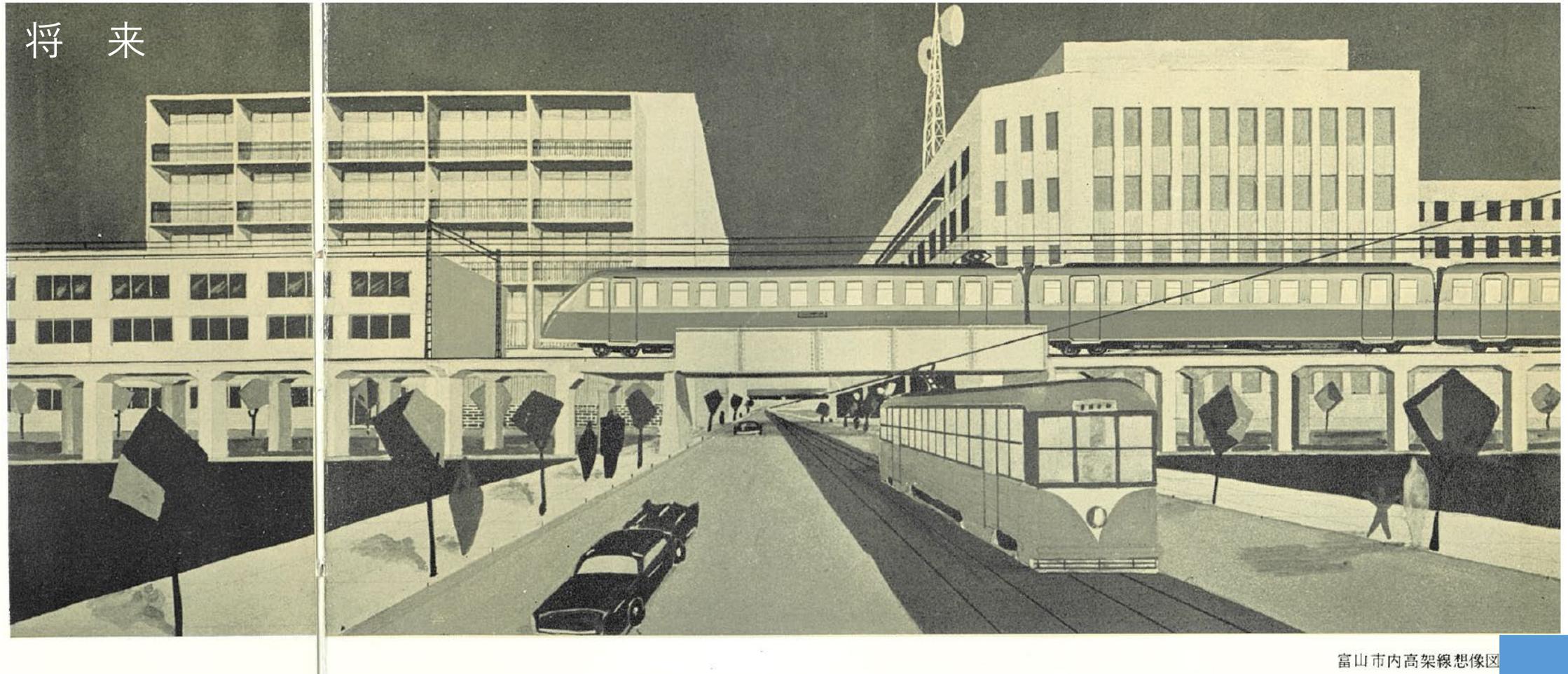
富山市の進めてきたコンパクトシティの考え方は、
「公共交通を軸として地域を発展させる」という点で、**当社の創業の精神に通じるところ**がある。

現在の富山駅の様子



富山地方鉄道の構想（富山地方鉄道30年史【1960年発刊】より）

1960年の時点で、富山地方鉄道は既に鉄道と路面電車を立体交差させる構想を思い描いていた。
60年の歳月を経て、その構想が公と民の協働により実現された。



富山市内高架線想像図

更なる発展に向けた連携



my routeで販売している
デジタルチケット



とやま
ロケーションシステム

いままで

多頻度運行

パターンダイヤ

均一運賃

これらの取り組みで既に利便性

高

+

DXを活用した次世代の取組み

my route富山

とやまロケーションシステム

さらに利便性 高↑

Confidential

ありがとう ございました

※本資料には機密情報が含まれている可能性があります。
情報の扱いには厳重にご配慮いただきますよう、お願いを申し上げます。