

富山ライトレール開業(2006年4月)





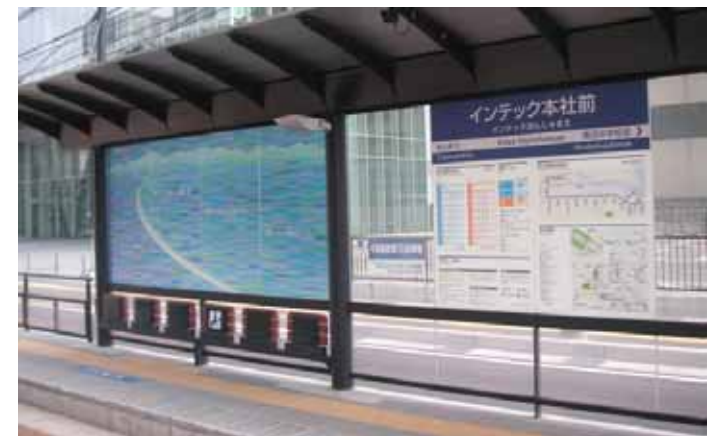
- 旧 J R 富山港線を LRT 化（全線 7.6 km うち 1.1 km は併用軌道で新設）
- 全車両低床の新車を導入
- 運行頻度の大幅アップ（30 ～ 60 分間隔から 10 ～ 15 分に、始発終発も延長）

沿線まちづくりと一体の整備

- フィーダバスと結節点を整備
- 沿線まちづくりと一体の整備

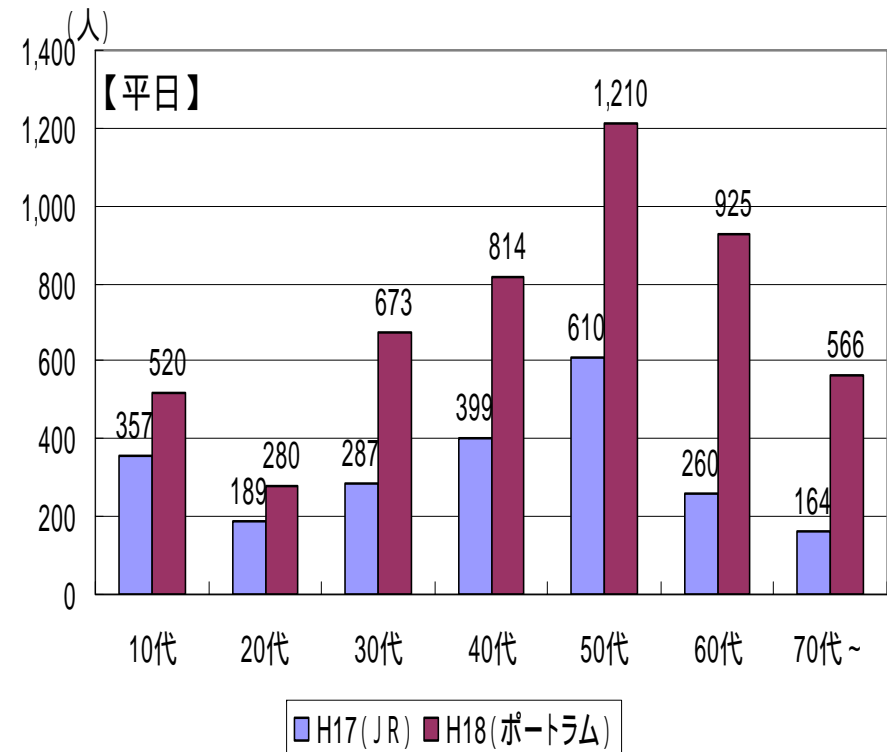
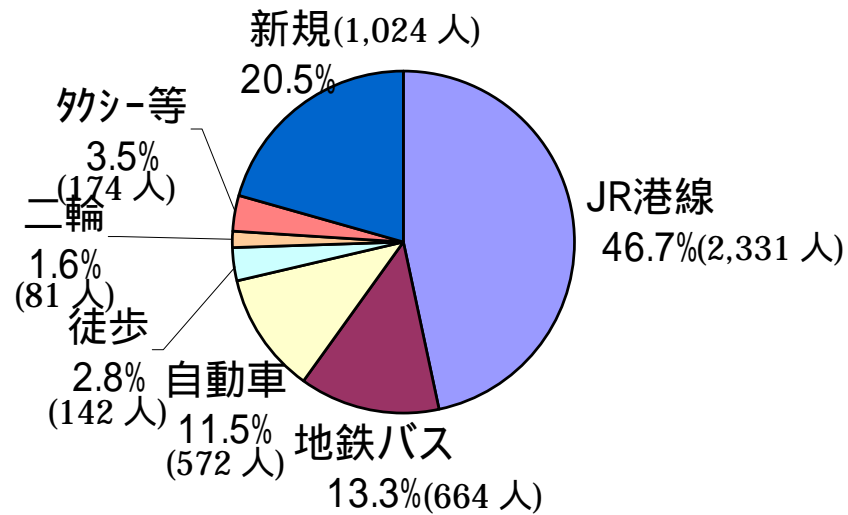


- ✦ 広告、支援基金など地域社会の応援を受けるしくみの設定



富山ライトレール利用者の構成

平日利用者の以前の手段【合計】



富山ライトレールの効果

✂️ 開業前（ＪＲ富山港線時）に
比べ大幅に増加

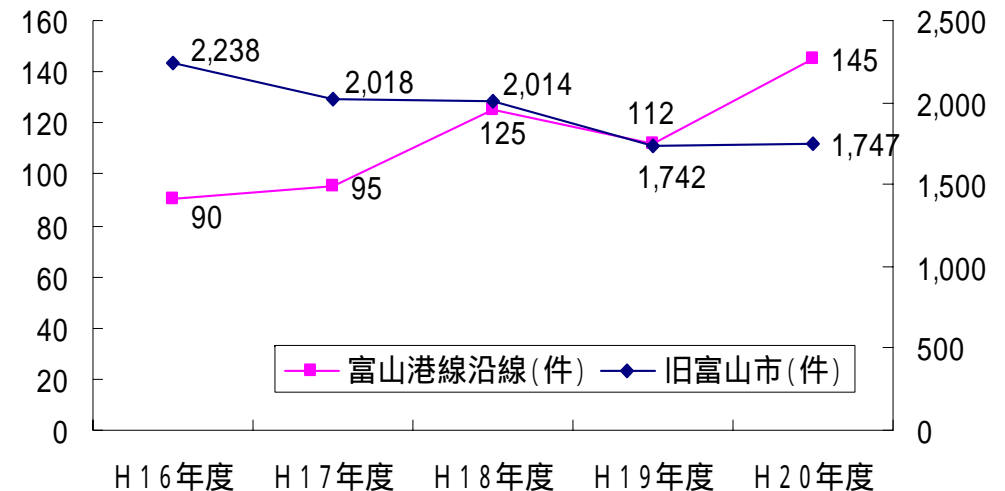
20年度1日平均利用者数
4,427人

18年度*1日平均利用者数
4,901人

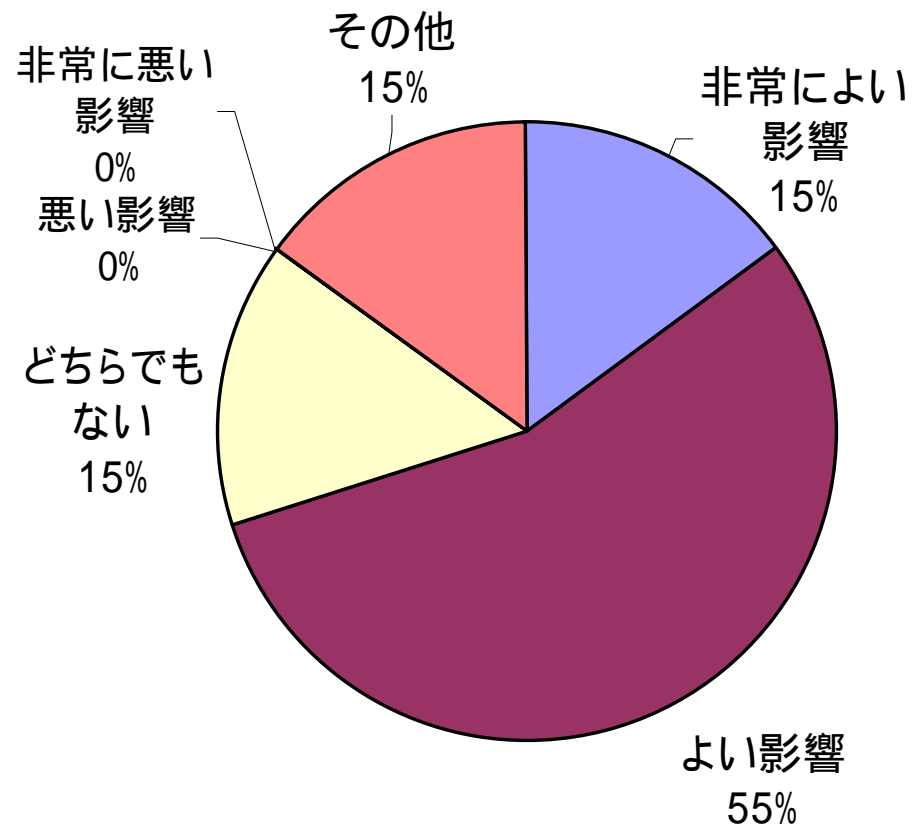
開業前（17年10月）の調
査

平日	2,266人/日
休日	1,045人/日

✂️ ポートラム沿線は住宅開発が
活発化



富山ライトレール開業による 商売への影響



富山市は環状線を新たに開業 (2009年12月23日)

- ✧ コンパクトシティの切り札として既存の路面電車に1km弱の路線を新設して環状化





公共交通は街の「装置」

- ✦ 公共交通は街の「装置」

事業者の収益のためだけに、公共交通が存在するのではない

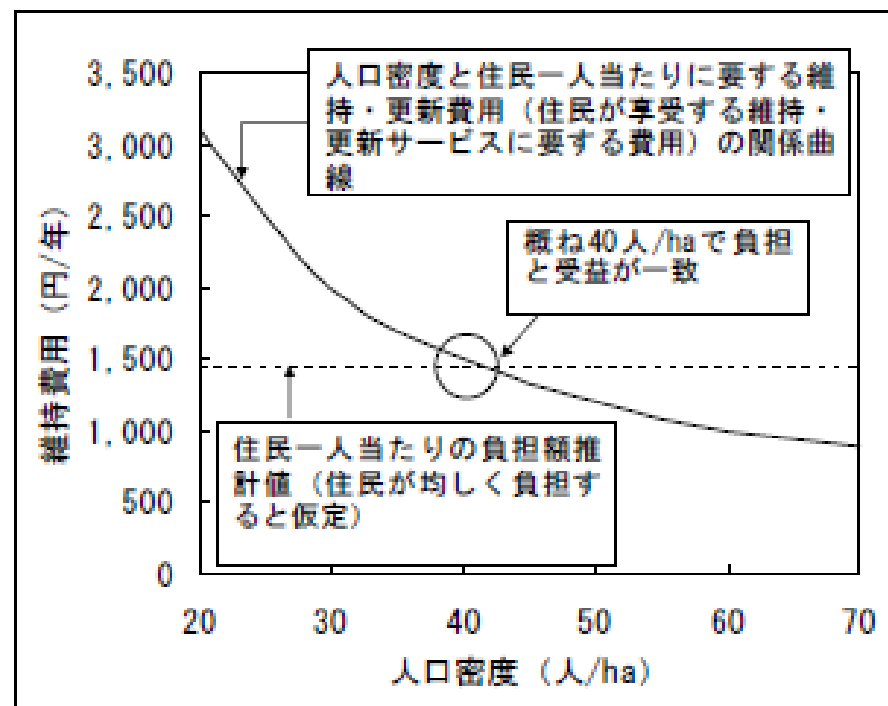
海外では安価に運賃を設定

アメリカでは都心部無料のケースも
(「動く歩道」が無料であるのと同じ)

- ✦ LRTは街の「水平のエレベータ」

何もしないことのコスト

💡 何もしないことは、費用節約にならない



注) ここで、取り上げた都市施設の維持とは除雪、道路清掃、街区公園管理、下水道管渠管理。

出典) 環境省「第6回地球温暖化対策とまちづくりに関する検討会」資料：富山市のまちづくりに係る取組



海外の交通政策の哲学

- 皆が自動車を利用できるわけではない

学生、高齢者、妊婦等々

高齢社会にふさわしい交通体系が 必要

交通権

「国民のだれもが容易に、低コストで、快適に同時に社会的コストを増加させないで移動する」権利

1982年フランスでは「国内交通基本法」を制定された
1988年欧州議会では「歩行者の権利に関する欧州憲章」を制定

交通権は基本的人権の一つとして位置づけられる

日本でも国土交通省で「交通基本法」の検討を開始