

富山市 「LRTネットワークの形成」

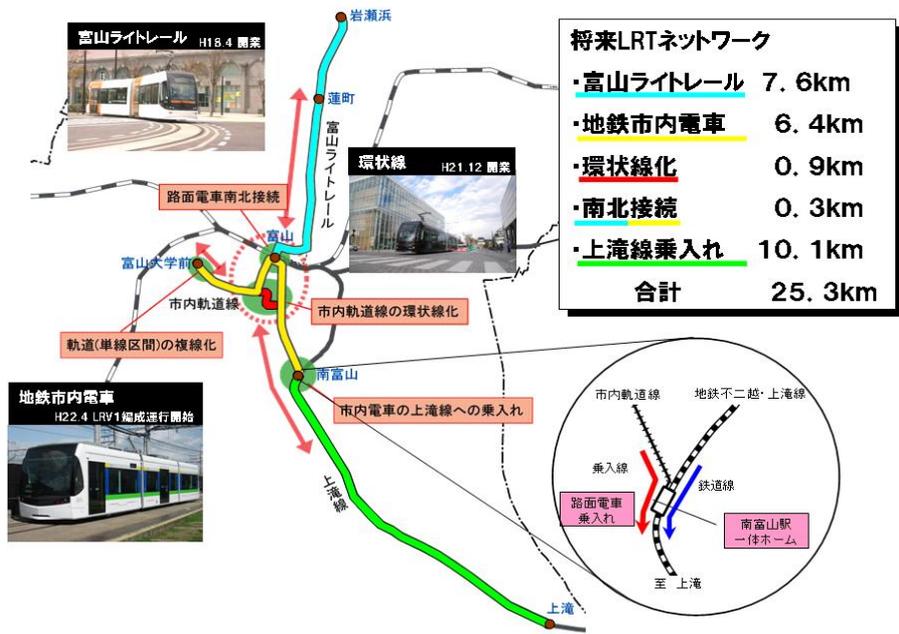
「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を実現するため、富山港線のLRT化（※①）や市内電車環状線化（※②）を実施し、加えて路面電車の南北接続（※③）、市内電車の富山地方鉄道上滝線への乗り入れ（※④）を計画するなど、LRTネットワークの形成に向けた取り組みを進めている。これにより、「歩いて暮らせるまち」を実現することで都市運営コストを軽減し、持続可能な集約型都市構造を構築。また、過度に自動車に依存したライフスタイルからの転換を図ることで温室効果ガスの排出削減を推進する。

富山港線のLRT化では、開業後、利用者数が大幅に増加（2.6倍）するとともに、利用者の約12%が交通手段を自動車から転換しており、自動車利用の見直しが進んでいる。また、沿線における住宅の新規着工件数の増加（1.6倍）や沿線における観光施設などの入館者数の増加（3.5倍）、高齢者の新たな外出機会の創出など、多面的な地域活性化効果が表れている。

市内電車環状線化事業では、市内電車全体の利用者数が開業前に比べ約15%増加しており、公共交通の活性化とともに都心エリアの回遊性が向上し、まちなかの賑わいにも寄与している。また、上下分離方式の採用は、輸送密度低い地方都市においても持続可能な公共交通が実現できることを示した。

温室効果ガス削減効果としては、富山港線のLRT化により約74t-CO₂/年、LRTネットワークの構築により将来的には少なくとも約131t-CO₂/年が見込まれる。

- ※①利用者の減少が著しかったJR富山港線を、新駅の設置や低床車両の導入、運行本数の大幅増加等のサービスレベルの向上により、全国初の本格的LRTに蘇らせた取組（H18.4開業）
- ※②軌道の整備及び車両の購入、維持管理に要する費用を公（富山市）が負担し、運行は民間事業者が行う上下分離方式を採用し、既存市内軌道の一部を延伸し環状線化を図り、都心の回遊性を強化した取組（H21.12開業）
- ※③富山駅の高架化と富山駅周辺の整備に伴い、駅北側の富山ライトレールの軌道と駅南側の市内電車を接続し、富山市の都心地区と北部方面のネットワーク強化を図る構想
- ※④市内電車の富山地方鉄道上滝線（鉄道）への乗り入れを行い、LRTネットワーク路線としての機能強化を図る構想



（受賞理由）市中心部のコンパクトシティ化を図るとともに、公共輸送網を整備し、斬新な社会システムをも取り込んだ、極めて先進的、挑戦的なプロジェクトとして高く評価できる。
また、LRTのみならず、高齢者対策、住宅対策など、総合性にも優れている。