

7 - 2 . 運行サービスの向上

路面電車化に合せ、列車本数の増便、始発・終電の改善を行い、利用客の利便性を高める。

現行

路面電車化後

運行間隔	30～60分	→	15分 (ラッシュ時は10分)
始発・終電	5時台・21時台	→	5時台・23時台
駅数	9駅 (富山駅除く)	→	13電停
車両	鉄道車両	→	全低床車両

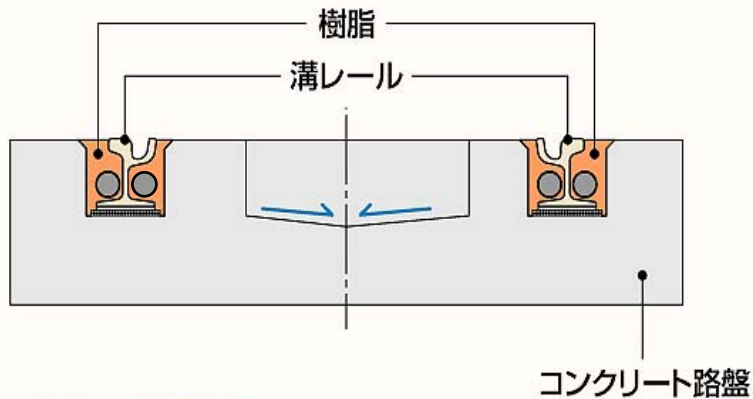
運賃は200円均一制に。



7 - 3 . 樹脂固定軌道と芝生軌道の導入

併用軌道部では、騒音と振動の低減を図るため「樹脂固定軌道」を、そのうちの一部区間には景観に配慮した「芝生軌道」を採用。

樹脂固定による制振軌道



- 騒音、振動の軽減、
- メンテナンス性、排水性の向上

レールとコンクリート路盤を樹脂で固定する「樹脂固定軌道」と、レールと道路路面との溝幅が小さい「溝レール」という新技術を採用。

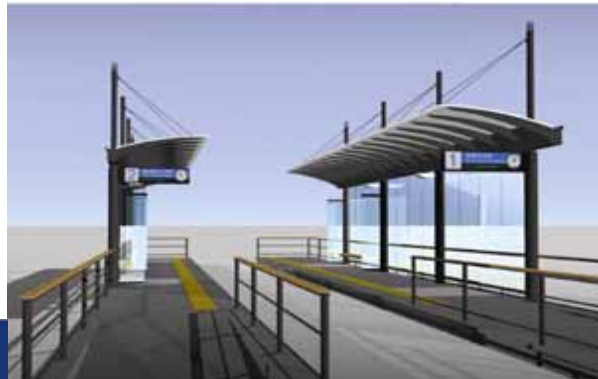
芝生軌道



富山駅からプールバールへの併用軌道部の一部に、緑豊かな景観を配慮した芝生軌道を採用。

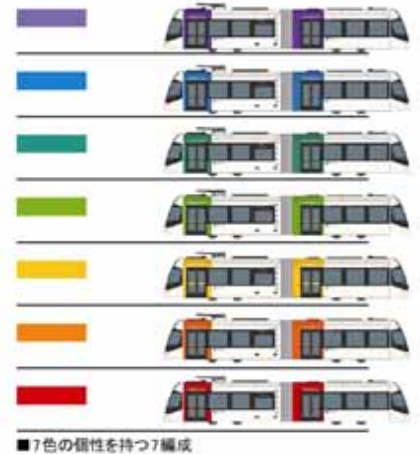
7 - 4 . トータルデザイン

車両、電停、ICカード、シンボルマークなどのデザインを総合的に行った。

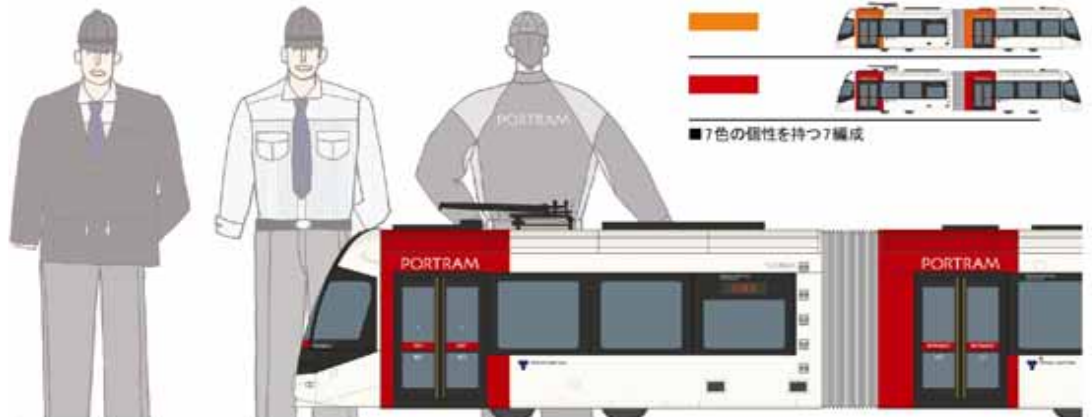


TOYAMA LIGHT RAIL

- 7色のアクセントカラーを車両ごとに展開し、7編成の個性を際立たせるデザイン。
- ビュアで新鮮なイメージを与えるスノーホワイトは、立山の新雪をモチーフとしたもの。
- ビビッドな7色のアクセントカラーは、富山県を抽象化したもので、クリエイティブラインとしての夢と活気を表現。
- 乗降のしやすさや安全性を配慮して、7色のアクセントカラーを乗降口まわり大きく配している。



運賃收受時における利用者の利便性や、乗降時間の短縮、鉄道事業者相互の連携等を配慮し、新しくICカードシステムを導入。



7 - 5 . 沿線のまちづくり {全体計画}

駅アクセスの改善

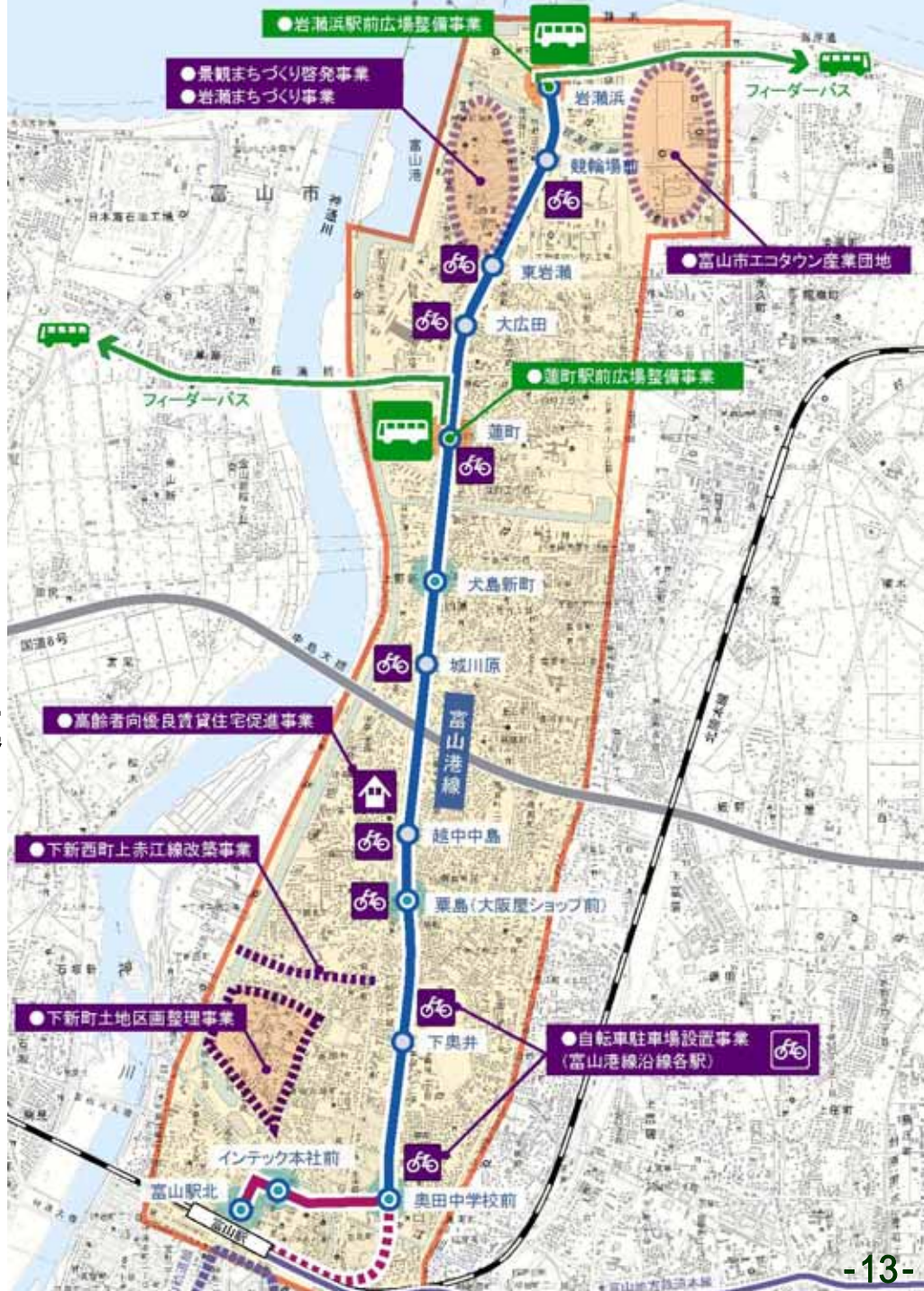
- ・駅前広場の整備
- ・フィーダーバスの導入
- ・自転車駐輪場の整備
- ・アクセス道路の整備

駅周辺の住宅促進

- ・高齢者優良賃貸住宅の促進
- ・土地区画整理事業の推進
- ・一般住宅建設の促進

魅力あるまちづくり促進

- ・散策路の整備
- ・古い街並みの保存・活用
- ・休憩施設整備



8. 事業の概要

8 - 1. 公設民営の考え方と富山ライトレール(株)の設立

公設民営の考え方

公共(富山市)

施設の建設費・維持管理費を負担

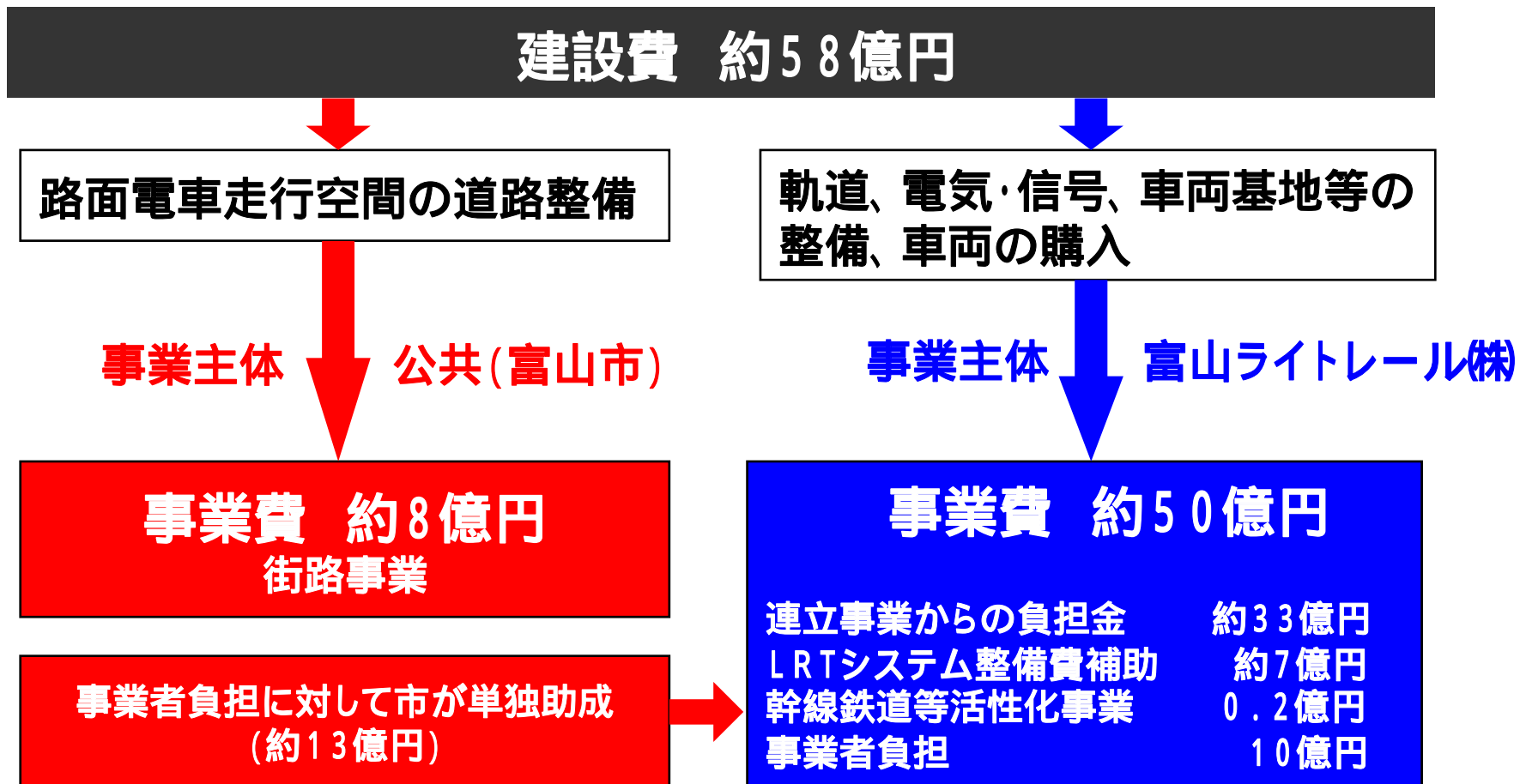
事業者(富山ライトレール)

運賃収入で運営

富山ライトレール(株)の設立

設立	平成16年4月21日	
資本金		498百万円
出資	富山市	165百万円
	富山県	80百万円
	民間企業等(県内企業等15社)	253百万円

8 - 2 . 事業費の構成



関連事業 街路拡幅と駅前広場、駐輪場の整備 事業主体:富山市
(街路事業、まちづくり交付金等の活用)

8 - 3 . J R 富山港線の資産の取得

J R 富山港線の資産については、市が J R から簿価で取得し、さらに富山ライトレールが必要な部分を市から時価で取得。

J R からの寄付によって、富山港線整備に関する市の実質的な負担は、10 億円軽減。

