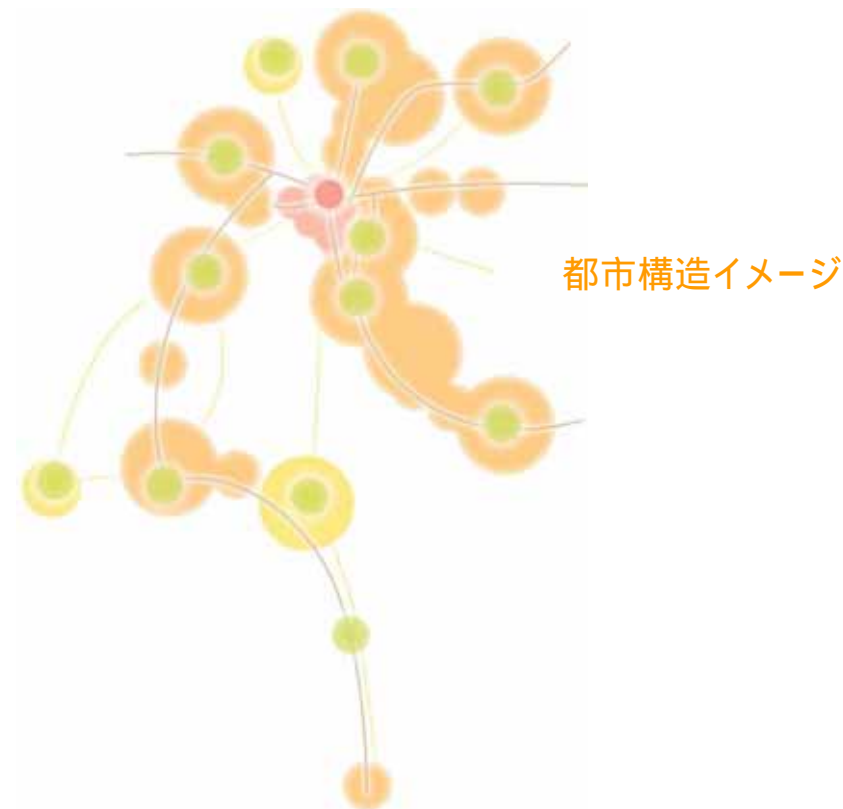


富山市はなぜコンパクトシティを 目指したのか？

- 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり -



富山市都市整備部理事 栗島康夫 awashima.yasuo@city.toyama.lg.jp

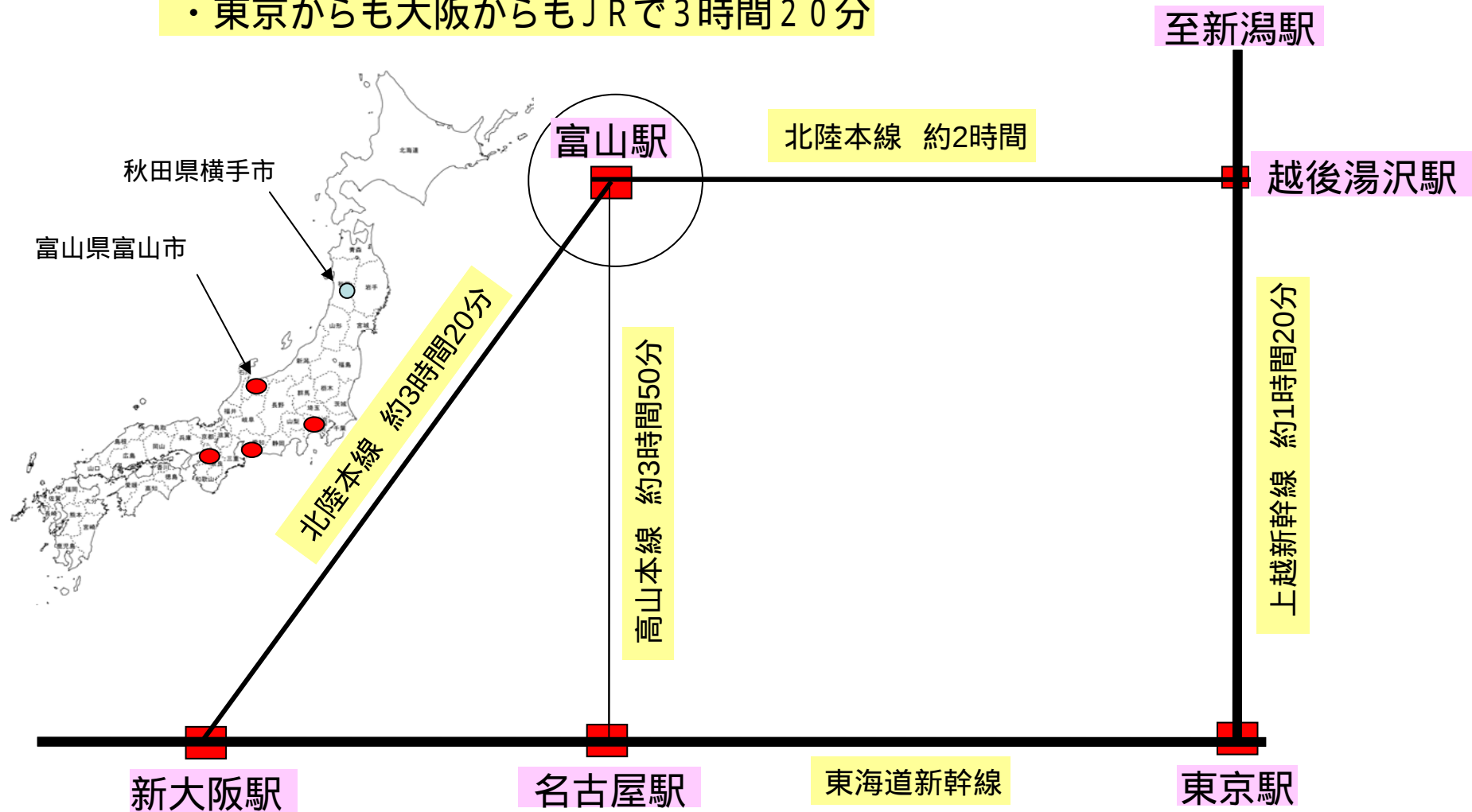
本日、お話をさせていただく内容

- 1 . 富山市の概要と都市特性
- 2 . 富山市のコンパクトなまちづくり
- 3 . 富山市における公共交通活性化計画
- 4 . 富山市の幹線交通と枝線交通
- 5 . 中心市街地の公共交通
- 6 . まちなか・公共交通沿線居住推進事業
- 7 . 中心市街地活性化基本計画
- 8 . 環境モデル都市の指定
- 9 . おわりに

1 . 富山市の概要と都市特性

1-1 富山市の位置

・東京からも大阪からもJRで3時間20分



1-2 市町村合併と新しい「富山市」

- ・ 7市町村の合併により新「富山市」誕生(平成17年4月1日)
- ・ 人口は、富山県全体の約4割(417,465人) H17.4.1
- ・ 面積は、富山県全体の約3割(1,241.85km²)を占める広大な市域
- ・ 海拔0m(富山湾)から2986m(水晶岳▲)までの多様な地形

合併市町村名	人口(1)	面積(2)	予算規模(3)
富山市	32,096人	208.81km ²	約1,248億円
大沢野町	22,827人	74.66km ²	約83億円
大山町	11,625人	572.32km ²	約59億円
八尾町	22,365人	236.86km ²	約117億円
婦中町	35,993人	68.04km ²	約124億円
山田村	1,887人	40.92km ²	約25億円
細入村	1,800人	40.24km ²	約17億円
合計	417,465人	1241.85km ²	約1,673億円

1...平成16年3月末現在(外国人含む)
 2...平成16年3月末現在
 3...平成16年度一般会計予算



1-3 北アルプスの見える都市「富山市」

- ・ 3000m級の北アルプスを貫く山岳観光の「立山黒部アルペンルート」の出発地
- ・ 富山駅から約2時間で標高2450mの室堂へ
- ・ 立山の紅葉の見頃は9月下旬～11月下旬



多くの観光客が訪れる室堂周辺



5月の室堂



黒部ダム湖の一部が富山市



呉羽山展望台から立山連峰を望む



紅葉時期の黒部湖

1-4 富山市民は「ブリ」好き

- ・天然のいけす「富山湾」は“キトキト”の海の幸が豊富
- ・立山連峰からの雪解け水が流れ込む富山湾は水深1000m



■ ブリの刺身

ブリ消費支出 10,825円/年(全国1位) 全国平均の3.0倍
イカ消費支出 5,823円/年(全国1位) 全国平均の1.9倍
昆布消費支出 3,889円/年(全国1位) 全国平均の3.1倍
魚介の味噌漬 8,525円/年(全国1位) 全国平均の2.6倍
総務省家計調査
世帯収入(H19)約800万円(全国1位)



■ その他の特産品 昆布



コシヒカリ



ベニズワイガニ



呉羽なし



■ 白えび



■ ホタルイカ



■ ますの寿し

1-5 低密度な市街地

(1)市街地の低密度化

- ・過去35年間で人口集中地区面積は2倍に増加
- ・人口集中地区の人口密度は2/3の40.3人に減少

< 要因 >

- ・富山平野の平坦な地形
- ・高い道路整備率

富山県の整備率73.5%全国1位(秋田県63.9%)
平成19年4月現在 道路統計年報 国土交通省

- ・強い戸建志向

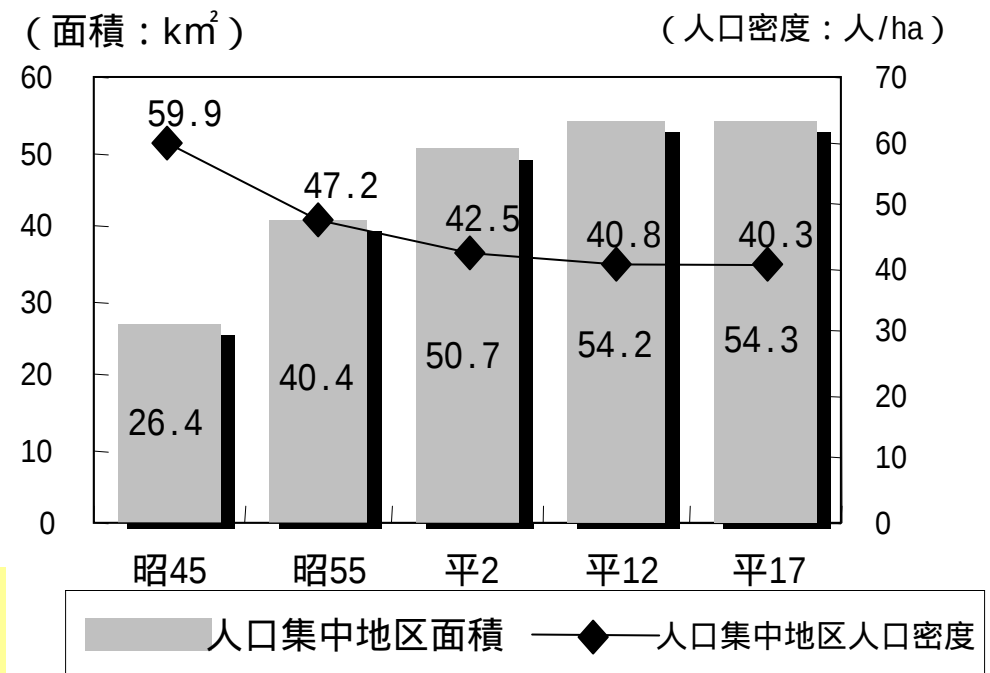
富山県の持家率77.6%全国2位(秋田県78.4%)
平成21年7月 住宅・土地統計調査 総務省

- ・郊外での安い地価
(相対的に割高な集合住宅)



市街地が薄く広がったため
県庁所在都市では全国で
最も低密度(40.3人/ha)な市街地

■ 市街地の面積の拡大と人口密度の推移



出典: 国勢調査

1-6 自動車交通への高い依存度

- ・一世帯で2台(二世帯では4台)のカーポートを持つのが普通
- ・通勤者の約84%がマイカー通勤
- ・夫婦が共働きの世帯では別々の車で通勤

(1)世帯当たりの乗用車保有台数

1.73台 / 1世帯あたり 全国第2位(富山県)

参考 福井県 1.75台

群馬県 1.69台

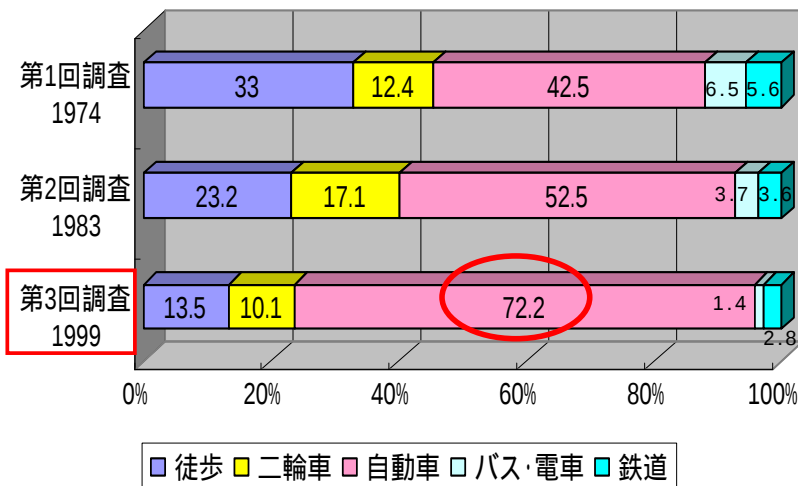
岐阜県 1.68台

(財団法人 自動車検査登録情報協会：平成20年3月末現在)

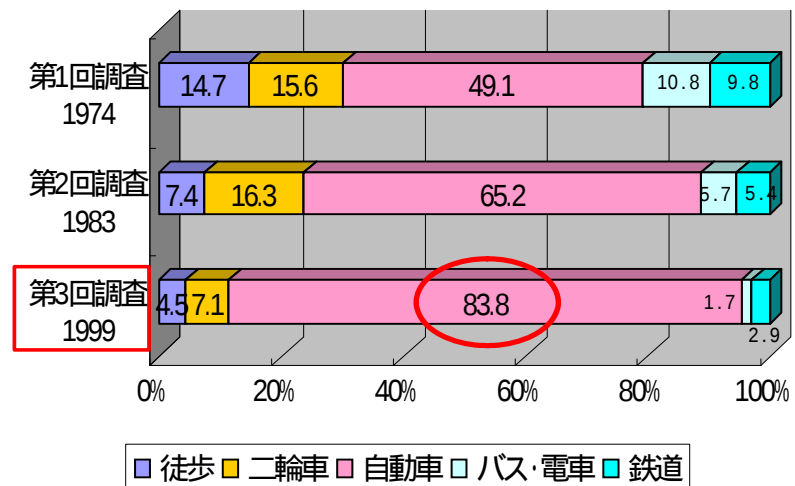
(2)交通手段分担率

自動車分担率の割合が、中核都市圏では最も高い。

■ 全目的分担率



■ 通勤目的分担率



(資料：富山高岡広域都市圏第3回パーソントリップ調査)

1-6 自動車交通への高い依存度

(3) 衰退する公共交通

- ・ 公共交通はすべて利用者が減少しているが、特に路線バスの減少が著しい

■ 利用者の減少率

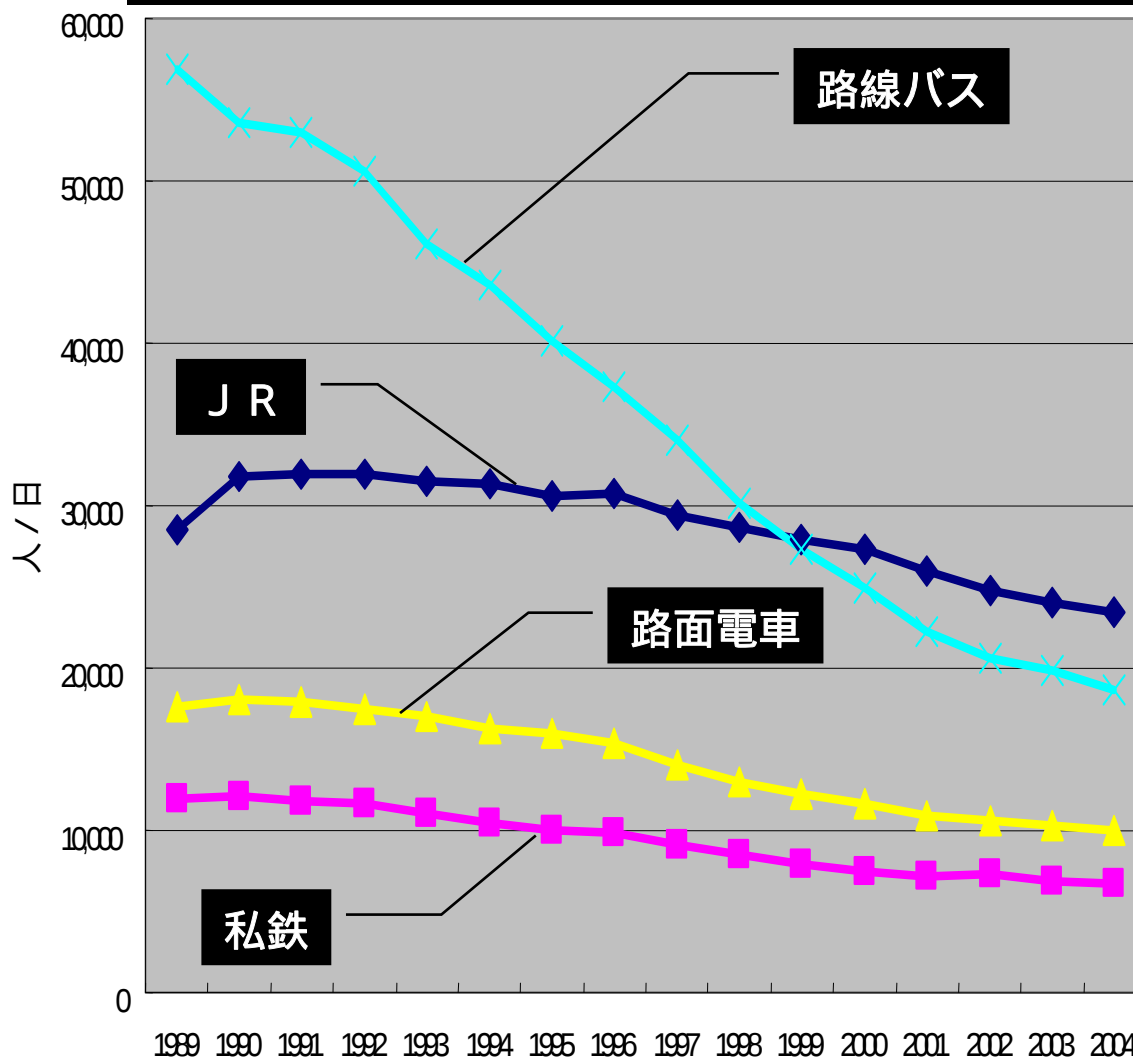
1989年→2004年
(15年間)

J	R	17%減
私	鉄	44%減
路面電車		43%減
路線バス		67%減



路線バスなど
身近な公共交通機関ほど
利用者が減少

■ 各公共交通機関の利用者数



2. 富山市のコンパクトなまちづくり

2-1 コンパクトなまちづくりに向けての転換

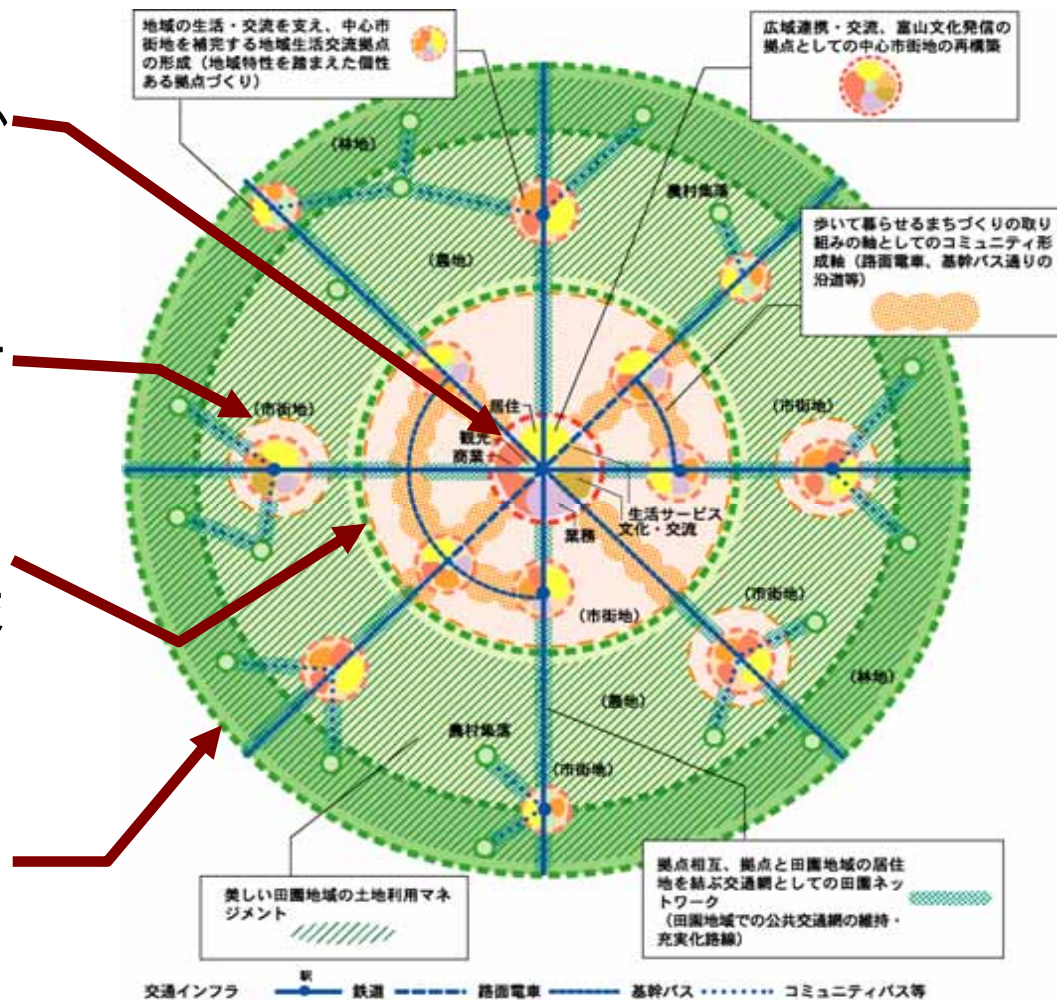
・コンパクトなまちづくり研究会(H14～15)により、これ以上の市街地の拡散に歯止めをかけ、コンパクトなまちづくりに取り組む必要性を認識する。

富山の活力・魅力創出の要となる中心市街地(まちなか)を、県都の「顔」として、広域的な交流拠点として再生します。

旧町村中心部等の既存の中心地区においては、地域生活拠点の形成を行います。

これらの拠点を交通ネットワークで連絡し、拠点相互が有機的かつ一体的に連携・交流する都市構造とします。

これらの市街地を取り囲む農地、林地等を維持保全し、既成市街地の成熟化と相まって美しい田園地域に囲まれたコンパクトな都市構造を実現します。



「富山市コンパクトなまちづくり研究会報告書H16.3」より

2-2 現状の課題認識

・15歳以上の市民の約3割が車を使えない環境(H18.6調査)での交通手段は？

(1)車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい街

- ・バス、鉄道などの公共交通は衰退の一途
- ・市内電車沿線のような公共交通の利便性の高い地区は、市域の限られた地区
- ・車を運転できない、車を持ってない自動車社会の交通弱者が今後増加
- ・2030年には、富山市の後期高齢化率(75歳以上)は20%を超える

(2)割高な都市管理の行政コスト

- ・2040年には富山市の人口は約2割減少
- ・特に労働者人口の減少によって都市の財政力が今後低下
- ・道路、公園、下水道等の公共施設の除雪を含めた維持管理コストや福祉やゴミ収集など巡回の必要な行政のコスト低減が不可欠

(3)中心市街地の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失

- ・活発な経済活動により、大きな税収を生んできた都心の活力が大きく低下
- ・都心地区の地価も大きく下落
- ・都市としての顔、アイデンティティを喪失しては、都市間競争に勝てない



今後の人口減少と超高齢化により、課題はさらに深刻化する恐れ
→ → 《都市のコンパクト化が必須》

2-3 富山市の主なまちづくり計画

- ・平成11年～13年は都市の集約を模索(中心市街地活性化法、歩いて暮らせるまちモデル指定、中心市街地活性化推進室の設置など)
- ・平成14年からコンパクトなまちづくりへの方針転換

(1)富山市都市マスタープラン 平成11年6月

(2)富山市公共交通活性化基本計画 平成12年3月

平成14年2月に森市長が
初就任(現在3期目)

(3)富山市総合計画新世紀プラン 平成13年3月

(4)富山市コンパクトなまちづくり研究会報告 平成16年3月

(5)富山市総合的都市交通体系マスタープラン 平成17年3月

マイカーから公共交通へライフスタイルの転換を提唱

(6)富山市まちなか居住推進計画 平成17年3月

平成17年4月市町村合併

(7)富山市中心市街地活性化基本計画 平成19年2月

(8)富山市総合計画 平成19年3月

(9)富山市公共交通活性化計画 平成19年3月

(10)富山市公共交通沿線居住推進計画 平成19年3月

(11)富山市都市マスタープラン 平成20年3月

(12)富山市環境モデル都市アクションプラン 平成21年3月

富山市の
まちづくり計画は
どこを切っても
方向性は同じ
公共交通を軸とした
コンパクトな
まちづくり

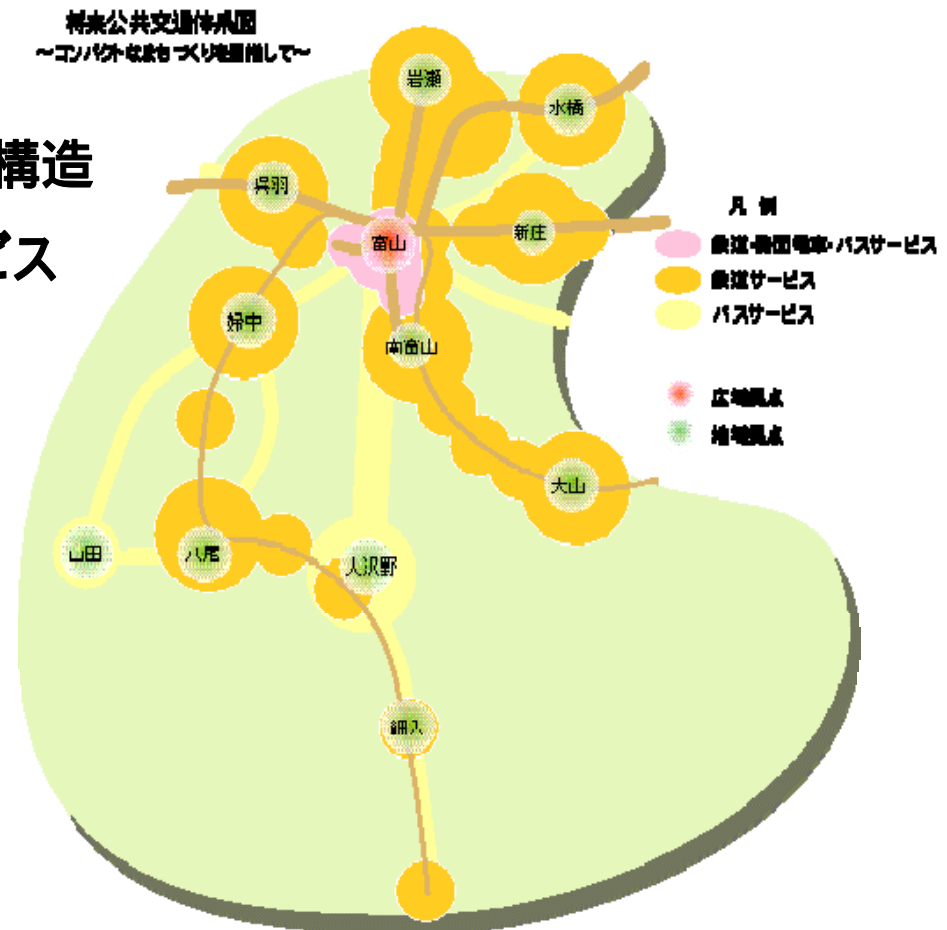
2-4 富山市のまちづくりの基本方針

・鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、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を実現

< 概念図 >

富山市が目指すお団子と串の都市構造

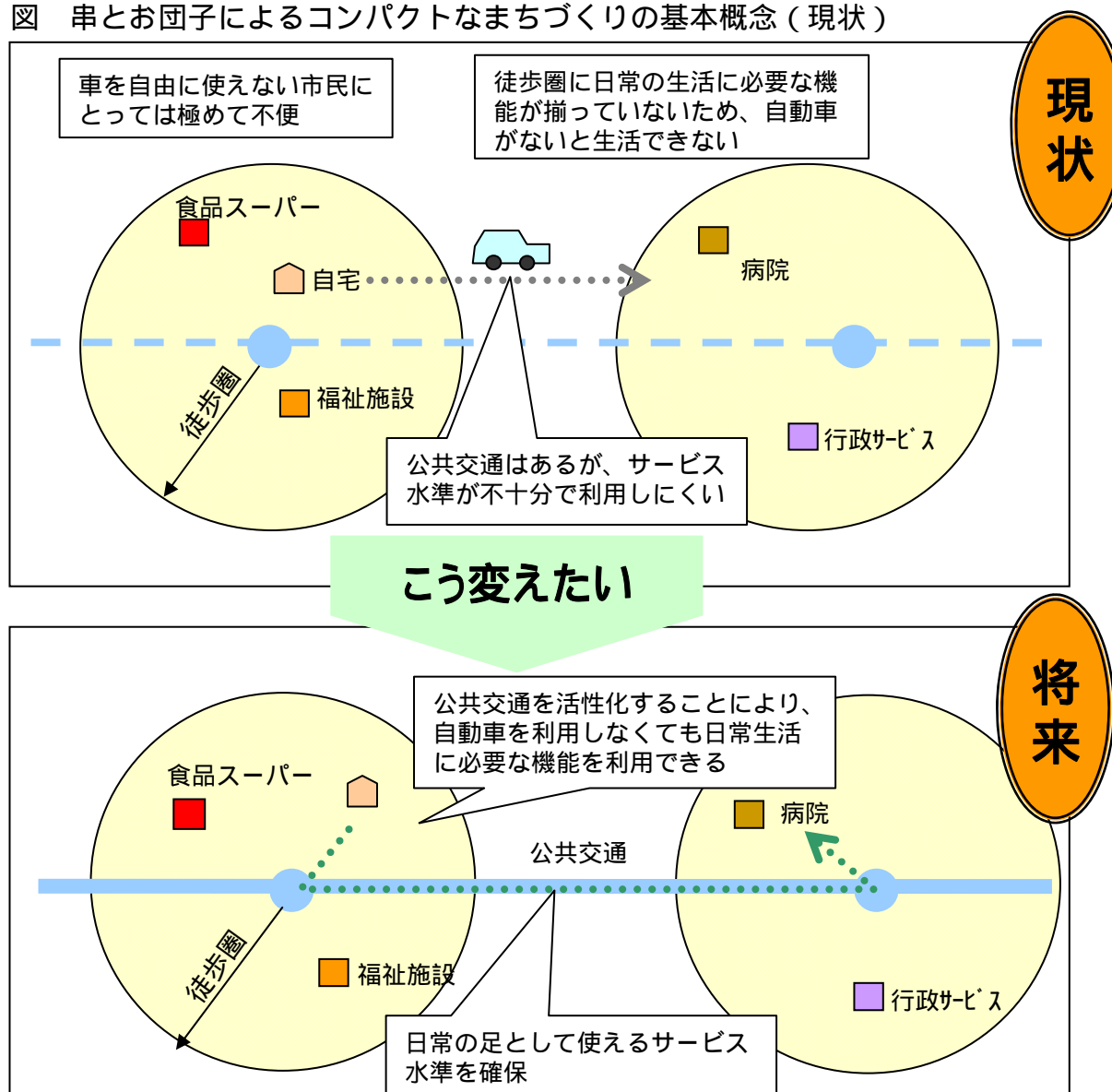
串 : 一定水準以上のサービス
レベルの公共交通
お団子 : 串で結ばれた徒歩圏



2-5 富山型コンパクトなまちづくりのコンセプト

・マイカー依存から公共交通も上手に使い分けるライフスタイルに転換を促す

図 串とお団子によるコンパクトなまちづくりの基本概念（現状）



2-6 コンパクトなまちづくりの進め方

(1)規制強化ではなく、誘導的手法が基本

- ・線引き都市計画区域を拡大するような規制を強化手法はとらない（中心商店街と住み分けできない超大型SCや、郊外住宅のバラ建ちなどは規制）
- ・規制による都市計画は、都市が拡大成長する右肩上がりの時代に有効
- ・人口が減少し、都市が縮退する局面では、誘導的手法が基本
- ・これからは、都心部の魅力を高めるという誘導的手法により、まちなか居住などを誘導していくという手法が基本

(2)市民がまちなか居住か郊外居住かを選択できるようにする

- ・郊外居住も、優良なものは否定はしない(問題なのは、郊外のバラ建ち)
- ・現状は、都心部に魅力的な商業施設、質の高い集合住宅、快適な生活等が不在で、まちなか居住は、郊外居住と競える状況にない
- ・長期的には、都心部を選択する市民が増え、都市がコンパクト化していく方向へ誘導していく

(3)公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを推進

- ・鉄軌道網、バス等の公共交通を活性化させ、駅や停留所の徒歩圏(500m程度の範囲)にまちなか居住と市民生活に必要な機能を集積させていく
- ・恵まれた鉄軌道網の活性化をコンパクトなまちづくの実現化手法の大きな柱としたことが富山市の取り組みの最大の特徴

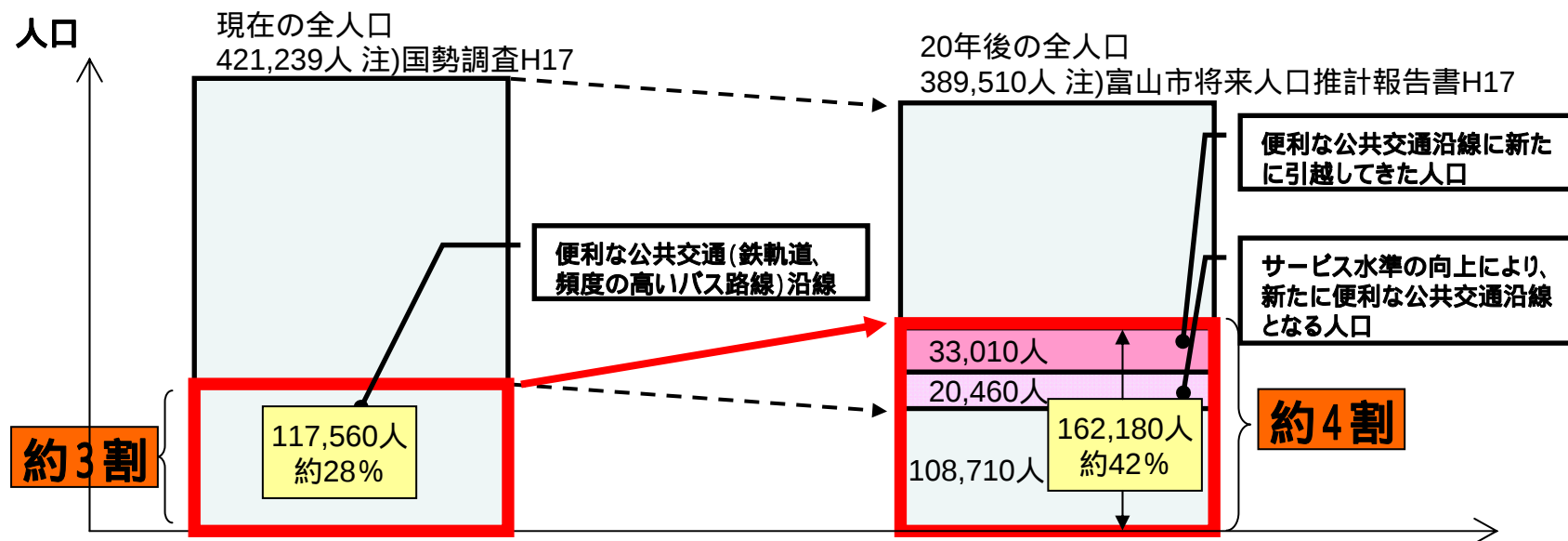
(4)地域拠点(お団子)の整備により全市的にコンパクトなまちづくりを推進

- ・コンパクトなまちづくりは、旧富山市都心部だけのまちづくりではない
- ・鉄軌道を中心とした公共交通幹線の沿線に地域拠点を整備し、旧町村を含めて、全市的にコンパクトなまちづくりを展開

2-7 公共交通が便利な地域の人口増の目標

- 都市マスタープランにおいて、公共交通沿線居住推進地区の人口フレームを位置付け

■ エリア(都心を含む)	現在	公共交通活性化策 まちなか居住推進策等 を実施	将来
・鉄軌道沿線	1,481ha		・鉄軌道沿線 2,043ha (利便化)
・バス路線沿線	1,446ha		・バス路線沿線 1,446ha
■ 人口密度			■ 目標人口密度
・鉄軌道沿線	45.8人/ha		・鉄軌道沿線 50人/ha
・バス路線沿線	34.4人/ha		・バス路線沿線 40人/ha
公共交通の便利な地域の 沿線人口の割合 = 約3割			公共交通の便利な地域の 沿線人口の割合 = 約4割



3 . 富山市における公共交通活性化計画

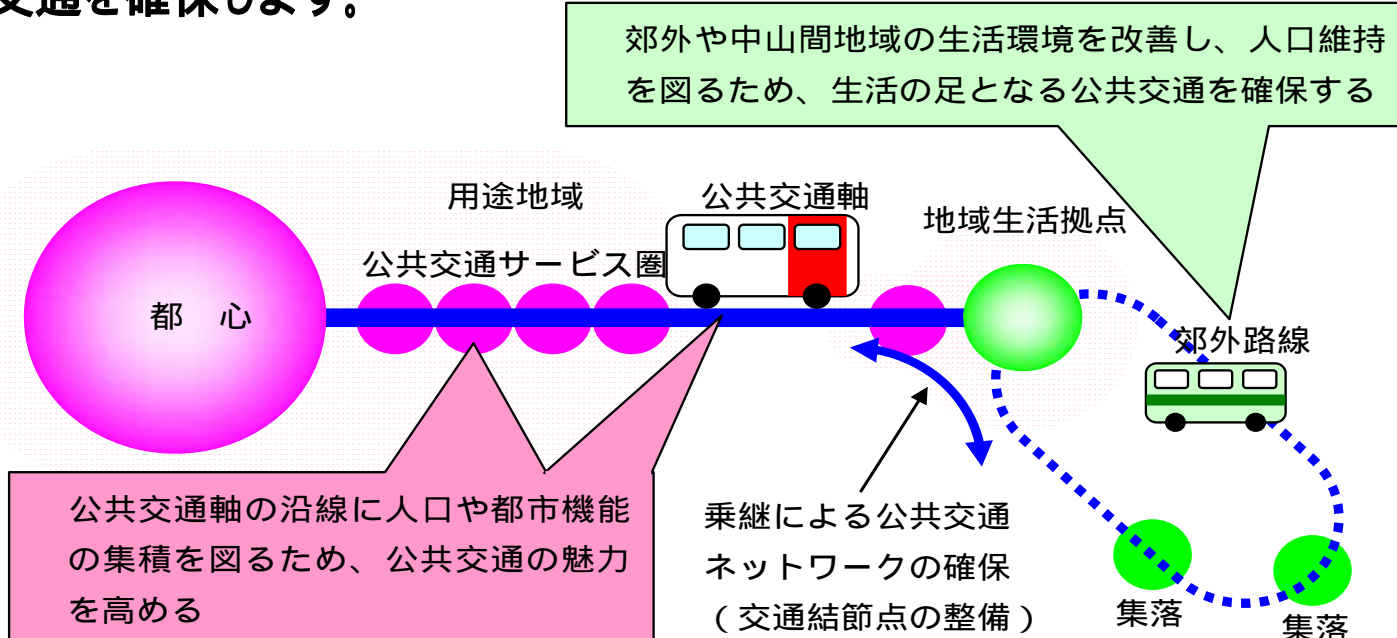
3-1 公共交通活性化の基本方針

基本方針 公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現

全ての鉄軌道と運行頻度の高いバス路線や地域生活拠点等と都心を結ぶバス路線の活性化により、沿線に人口や都市機能の集積等を図り、拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現します。

基本方針 地域特性に応じた多様な生活交通の確保

郊外や中山間地域の生活環境を改善し、人口の維持を図るため、生活の足となる公共交通を確保します。



・利便性が一定水準以上の鉄軌道とバスを「公共交通軸」として位置づけ、今後、活性化を推進

- ・公共交通軸の沿線に「公共交通居住推進地区」を設定し、住宅助成などによりコンパクトなまちづくりを推進

- # 計画 (平成19年3月策定)
-
- 鉄軌道①**
LRTネットワークの形成
- 鉄軌道③**
地域内鉄道としてのサービス強化
- 鉄軌道②**
増便を核とした利便性向上
- 幹線バス①**
快適性・分かりやすさの向上
- 幹線バス③**
路線全体のバリアフリー整備
- 用途地域
公共交通沿線居住推進地区
都心地区
- 和合
富山北部
水橋
北陸新幹線
呉羽
富山西部
富山東部
富山南部
婦中
山田
八尾
大沢野
大山
細入
- 拠点の整備による駅勢圏の拡大
駅とバスとの連携強化
P&R駐車場、駐車場整備
駅機能の強化
- 拠点バス停の整備
- 多様な生活交通の確保
バスの効率的な運行
の導入支援
(民間赤字路線)の維持
福祉有償運送、過疎地

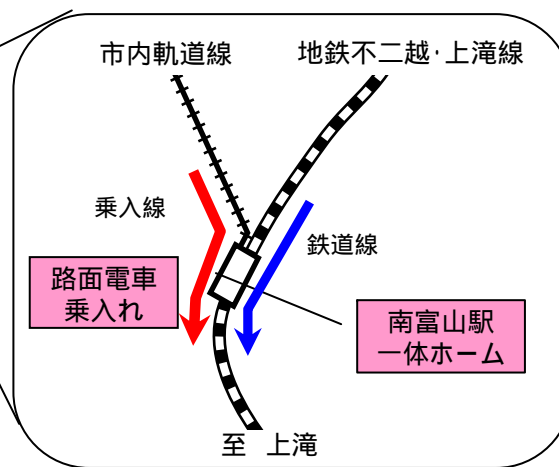
3-3 将来LRTネットワーク構想

- ・富山ライトレールに続き、市内電車及び富山地方鉄道・上滝線のLRT化により、今後、富山市の骨格となる約25kmのLRTネットワークを形成



将来LRTネットワーク

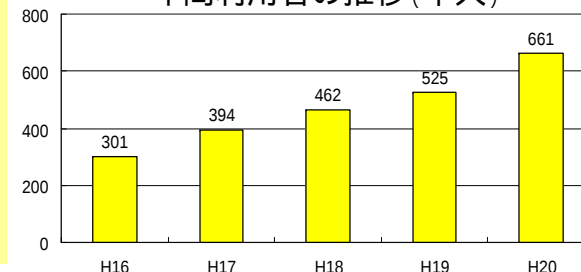
・富山ライトレール	7.6 km
・地鉄市内電車	6.4 km
・環状線化	0.9 km
・南北接続	0.3 km
・上滝線乗入れ	10.1 km
合計	25.3 km



3-4 おでかけバス事業

- ・満65歳以上の高齢者は、市域全域どこからでも、中心市街地へ出かける場合、バス料金を100円に割引
- ・高齢者の31.2%が定期券を所有
- ・1日平均1,812人の利用(H20/H19 26%増)

年間利用者の推移(千人)



■ おでかけ定期券の申込み

- ・満65歳以上の方
(身分証明証が必要)
- ・代金 500円

■ おでかけ定期券の利用

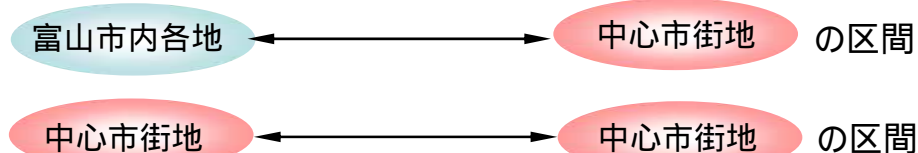
利用時間帯

午前9時～午後5時(バスを降りる時間)

利用方法

バスを降りるとき、「おでかけ定期券」を提示し、整理券を添えて100円を支払う

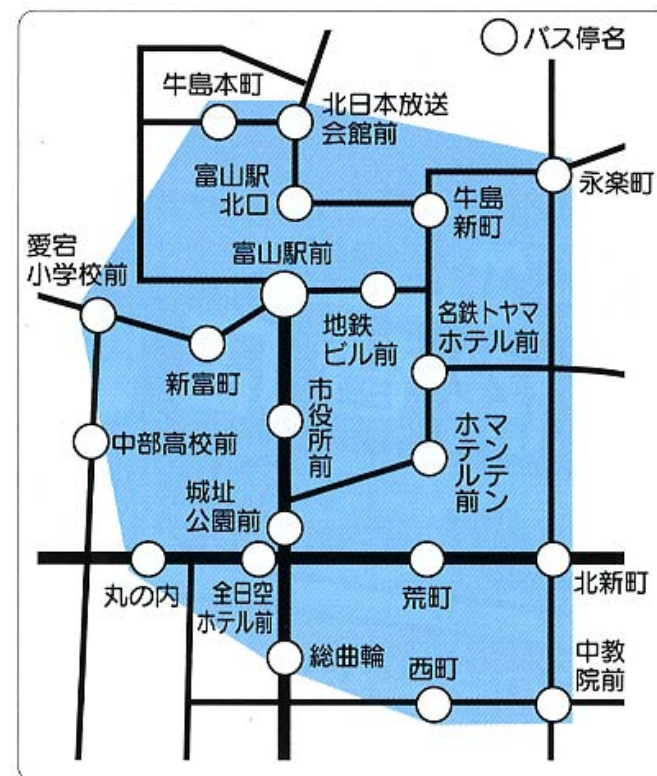
利用区間



- 中心市街地では100店舗以上の協賛店で各種割引サービスあり



■ 中心市街地拡大図



4-1 富山市の公共交通ネットワーク



4-2 富山ライトレール沿線

(1) 富山ライトレールの整備

- ・ 3つの新駅で平均600mの駅間隔
- ・ 運行頻度を3.5倍に向上(朝10分間隔、日中15分間隔)
- ・ 終電時刻を21時台から23時台へ改善
- ・ 200円の均一運賃(ICカード利用は160円、65歳以上は100円)
- ・ ICカード利用者は、信用降車(車両後部からも降車を認める)を導入

■ 運行サービスの向上

	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。



キハ120系気動車



4-2 富山ライトレール沿線

(2) 富山港線地域自主運行バスの運行(富山港線フィーダーバス)

- ・ポータルムとバスが30分毎に接続(休日は60分毎)
岩瀬浜駅から 平日64便、休日36便 蓮町駅から 平日65便、休日38便
バス料金 大人200円 小人100円(ICカードパスカで乗り継ぎの場合は半額)
- ・地域の自主的な活動に対して以下の支援を行う
試行運行の実施(富山市全額負担) 車両の無償貸与 シビルミニマム(1日2往復) 運行費補助(富山市全額負担) 運行費補助(富山市負担限度9/20)



岩瀬浜駅で接続するフィーダーバス ↑ →

事業費内訳

- ・運賃収入 16,300千円
- ・企業協賛金 12,900千円
- ・富山市補助金 38,700千円



4-2 富山ライトレール沿線

(3) パークアンドライド駐車場の整備

- ・ 富山ライトレール栗島駅では、商業施設の駐車場を活用したパークアンドライドができる(5台)
- ・ 商業施設の商品券を3,000円分購入で一箇月利用可能
- ・ 利用条件は、富山ライトレールの定期券を持っていること



利用時間は平日の6:00～24:00

商品券で買い物してマイカーで自宅へGO

4-2 富山ライトレール沿線

(3) パークアンドライド駐車場の整備

- ・ 蓮町駅ではICカードで入場して無料で駐車(20台)
- ・ 富山ライトレールの運賃をポイント還元
(2人以上で利用の場合に2人目からの運賃)



ポータルショップ富山駅北で
ポイントをpasscaにチャージ

パーク&ライド駐車場で発行されたポイント券をお持ちください。



1

**passcaをタッチして
パーク&ライド駐車場に駐車**

駅近くでお出かけに便利。駅まで車に乗って、
駅からは駐車場入口で使ったpasscaでポータルに。

2

**passcaを使って
ポータルでおでかけ**

2人以上で乗車する際は、駐車場で使用したpasscaでまとめてお支払いください。
お帰りの際は「蓮町駅」で降車してください。
(ご乗持は「蓮町駅」で降車されたpasscaをお持ちの方限定です。)

3

**passcaをタッチして
駐車料金無料!!**

2人以上でポータルをご利用の方は、お得なポイント券が発行されます。
(※ポイントは2人目以降の運賃相当が付与されます。)

4-2 富山ライトレール沿線

(4) 自転車駐車場の整備

- ・ 富山ライトレールでは、鉄道区間のすべての駅で自転車駐車場が設置されている
- ・ 富山駅北駅を除いて480台分が新規に整備された



蓮町駅の自転車駐車場 収容136台



城川原駅の自転車駐車場 収容108台

4-2 富山ライトレール沿線

(5) 駅周辺のアクセス改善

- ・新たに5箇所の駅を設置する
- ・線路の両外側からホームへ乗り入れ可能(郊外部の駅では片側乗り入れが多い)
- ・ホーム乗り入れのバリアフリー化



栗島(大阪屋ショップ前)駅を新設



隣接の店舗敷地とホームを直結

4-3 JR北陸本線沿線

(1) 北陸本線の概要

- ・北陸本線は、滋賀県米原市の米原駅から新潟県上越市の直江津駅までを結ぶ西日本旅客鉄道(JR西日本)の幹線鉄道路線である
- ・北陸新幹線の開業に伴って並行在来線となることが決まっている
- ・現在は北陸新幹線建設工事と在来線の高架化事業が行われている



路線延長約270km



富山駅 1日乗車人数 約17,000人
電鉄富山駅 1日乗車人数 約3,300人



4-3 JR北陸本線沿線

(2) 呉羽地域自主運行バスの運行（呉羽いきいきバス）

- ・ 呉羽地域は富山市の13の地域生活拠点のひとつ
- ・ 地域面積約38Km²、居住人口25,600人、高齢化率23.9%（市平均23.8%）
- ・ 富山市の地域自主運行バス事業の第1号（H16～）一便当り約8人の利用
- ・ 地域の自主的な活動に対して以下の支援を行っている
試行運行の実施（富山市全額負担） 車両の無償貸与 シビルミニマム（1日2往復）運行費補助（富山市全額負担） 運行費補助（富山市負担限度9/20）



JR北陸本線の呉羽駅



呉羽いきいきバス

運行概要

- ・ 実施主体 呉羽まちづくり公社
- ・ 運賃 100千円
- ・ 運行時間 7:00～18:00 11便（月～土）
- ・ 路線 一周65分 約23km、約27km

事業費内訳

- ・ 運賃収入 5,400千円
- ・ 世帯協賛金 2,700千円
- ・ 企業協賛金 4,600千円
- ・ 富山市補助金 15,300千円

4-3 JR北陸本線沿線

(3) 水橋地域自主運行バスの運行

- ・ 水橋地域は富山市の1/3の地域生活拠点のひとつ
- ・ 地域面積約24Km²、居住人口17,234人、高齢化率27.9%（市平均23.8%）
- ・ 公共交通はJR富山駅までの路線バスとJR北陸線及び富山地方鉄道本線
- ・ 地域内の公共交通が望まれている
- ・ 富山港線フィーダーバス「岩瀬漁港前」とJR北陸本線「水橋駅」を結ぶ路線を構想
- ・ 平成21年度は、試行運行を実施（富山市全額負担）する予定



JR北陸本線の水橋駅

運行概要案

- ・ 実施主体 推進協議会
- ・ 運賃 100円
- ・ 運行時間 7:00～18:00 10便
- ・ 路線 一周1時間 約19km

1便あたり5人乗車の目標

事業費案 運行経費10,000千円

- ・ 運賃収入 1,200千円
- ・ 世帯協賛金 760千円
- ・ 企業協賛金 1,890千円
- ・ 富山市補助金 6,150千円

4-4 JR高山本線沿線

(1) 高山本線活性化社会実験の実施

実験期間

第一期 ■平成18年10月21日～平成20年3月

第二期 ■平成20年3月～平成23年3月

運行頻度の増加

第一期 ■富山～越中八尾間の34本を50本に16本増など

第二期 ■富山～越中八尾間をさらに10本増で60本に

委託経費は約150,000千円

フィーダーバス、P & R等

■フィーダーバス(駅周辺の住宅集積地へ)

越中八尾駅から、列車のダイヤに合わせて運行

■P & R

速星駅、越中八尾駅、笹津駅などで

約230台のP & R駐車場を確保

ソフト施策

■利用啓発ポスターやチラシ、

沿線マップ等の作成及び配布

■地域イベントとの連携

沿線まちづくり

■駅舎リフォーム

■トイレ整備

■駅前広場整備 等



鉄道利用者の推移 (1) H19はJRから約16,500千円の返還

実験前(H17年度) = 890,475人

実験後(H19年度) = 948,664人 H19/H17=1.065

実験後(H20年度) = 984,000人 H20/H17=1.105

H20はJRから約19,000千円の返還

1=富山駅を除く越中八尾駅
までの各駅乗車人数の合計

< 高山本線利用状況 >



< フィーダーバス利用状況 >



4-4 JR高山本線沿線

(2) 八尾地域自主運行バスの運行(越中八尾まちめぐりバス)

- ・八尾地域は富山市の13の地域拠点のひとつ
- ・地域面積約237km²、居住人口21,635人、高齢化率26.2%(市平均23.8%)
- ・山間部は市営コミュニティバス、市街地で自主運行バスを運行(約3.4人/便)



おわら風の盆



JR越中八尾駅



事業費内訳(休日のみの運行)

- ・運賃収入 291千円
- ・企業協賛金 827千円
- ・富山市補助金 915千円

運行概要

- ・実施主体 越中八尾観光協会
- ・運賃 100千円
- ・運行時間 7:00～18:00 13便
- ・路線 一周20分 約6km

4-4 JR高山本線沿線

(3) 八尾、婦中、山田コミュニティバスの運行

八尾コミュニティバス(昭和49年4月から運行)

12路線(2~8便) 運賃100円 乗車9.8人/便 事業費52,427千円(H20)

婦中コミュニティバス(平成17年3月から運行)

3路線(6便) 運賃100円 乗車8.9人/便 事業費30,398千円(H20)

山田コミュニティバス(昭和49年4月から運行)

3路線(3~4便) 運賃200円 乗車3.6人/便 事業費15,774千円(H20)



八尾コミュニティバス



婦中コミュニティバス・すいせん号

4-4 JR高山本線沿線

(4) パークアンドライド駐車場の整備

- ・ 9 駅中 5 駅で 229 台の無料駐車場を自由に使用することができる
- ・ 67 台の月極駐車場(有料 1,750 円～ 4,900 円)も有り



婦中鵜坂駅 44台

速星駅 33台

千里駅 10台

越中八尾駅 112台

笹津駅 30台



越中八尾駅駐車場

4-4 JR高山本線沿線

(5) 自転車駐車場の整備

- ・ 9 駅中 8 駅で 1,015 台の無料自転車駐車場を自由を使用することができる



西富山駅舎



速星駅舎



西富山駅自転車駐車場

西富山駅 164台
婦中鵜坂駅 50台
速星駅 370台
千里駅 98台
越中八尾駅 140台
東八尾駅 25台
笹津駅 120台
楡原駅 48台



速星駅自転車駐車場

4-4 JR高山本線沿線

(6) 駅までのアクセス改善(新駅設置)

・平成20年3月

西富山駅・速星駅間に新駅誕生

富山駅→西富山駅→新駅→速星駅→

引き続き第2期社会実験を3年間実施



乗車人数
平日154人 休日66人
H20.11(富山市調査)



- ・ホーム 2.0m × 7.0m
- ・進入路 2箇所
- ・駐輪場 2箇所



4-4 JR高山本線沿線

(7) 駅舎、トイレの整備

- ・ 9 駅中 4 駅の外観をリニューアルし、竣工当時の外観色に復元
- ・ 9 駅中 4 駅で水洗トイレを新設、1 駅で水洗化工事



越中八尾駅: 建設当時の塗装でリニューアル



JR敷地を借用し水洗トイレを整備(市公衆トイレ)



千里駅: 建設当時の塗装でリニューアル



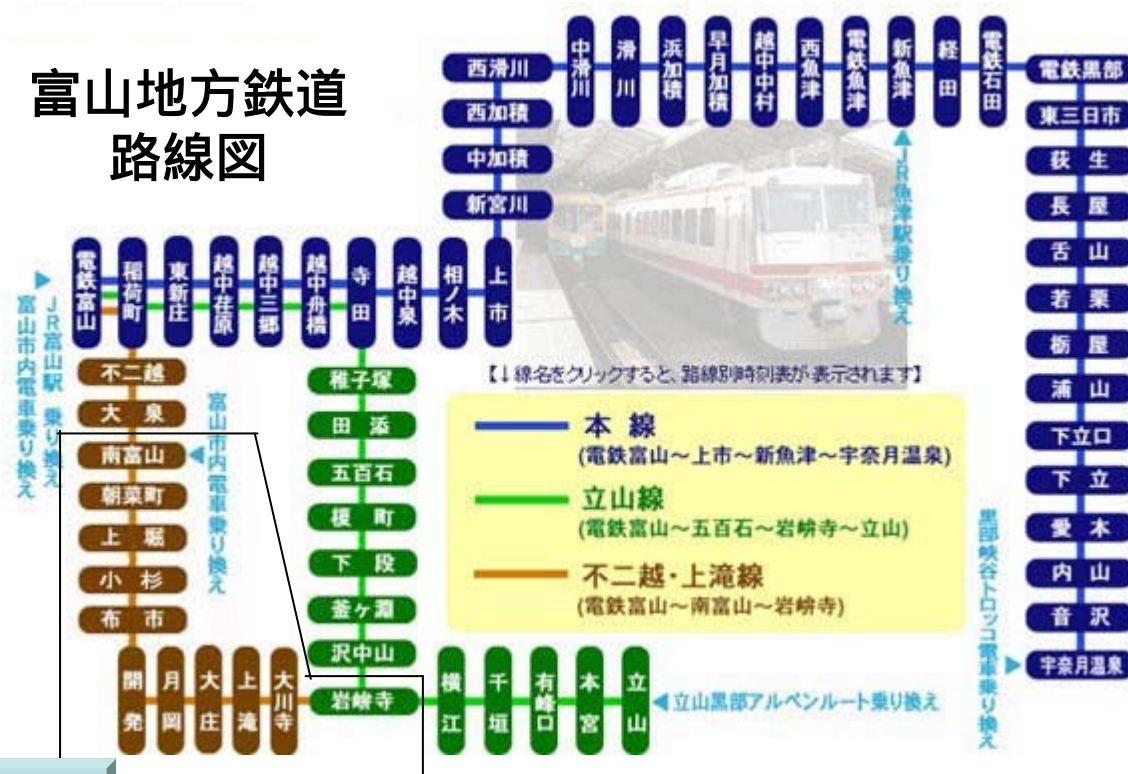
JR敷地を借用し水洗トイレを整備(市公衆トイレ)

4-5 富山地方鉄道上滝線沿線

(1) 富山地方鉄道上滝線の概要

・上滝線(かみだきせん)は、富山市の南富山駅と富山県中新川郡立山町の岩嶺寺駅を結ぶ富山地方鉄道の鉄道路線である。

富山地方鉄道
路線図



路線距離(営業キロ): 12.4km
軌間: 1067mm
駅数: 11駅(起終点駅含む)
複線区間: なし(全線単線)
電化区間: 全線(直流1500V)

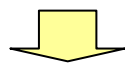
上滝線

4-5 富山地方鉄道上滝線沿線

(2) 富山地方鉄道上滝線活性化基本計画の策定

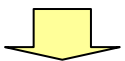
- ・公共交通活性化の戦略プロジェクト「LRTネットワークの形成」の中で市内電車の上滝線への乗入れを構想

平成17年5月 富山地方鉄道(株)が南富山駅・月岡駅間で増便と運賃の値下げによる活性化社会実験を2ヶ月間行った。運賃は200円均一にし、南富山駅から市電(富山市内線)に乗り継ぐ場合は市電の区間も含めて300円とした

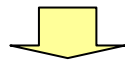


平成19年3月 富山市が公共交通活性化計画において、市内電車の上滝線への乗入れを戦略プロジェクトの一つに位置づける

LRTネットワーク



平成20年4月 富山市が上滝線活性化基本調査に取り組む



平成21年4月 富山市が上滝線活性化基本計画策定に取り組む

4-5 富山地方鉄道上滝線沿線

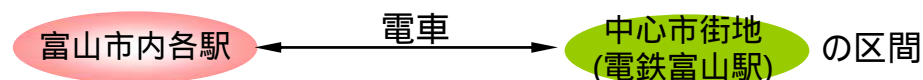
(3) 大山コミュニティバスの運行とおでかけ電車

- ・ 大山地域は富山市の13の地域生活拠点の一つ
- ・ 地域内には7路線のコミュニティバスを運行(2~4往復 無料)
- ・ 満65歳以上の高齢者は、大山地域の鉄道駅から、電鉄富山駅と市内電車の西町電停までの電車料金を割引(おでかけ電車 最大990円が200円で)

- おでかけ定期券を所有の方が対象
(おでかけバスと共通の定期券)
- 利用時間帯
午前9時~午後5時(電車を降りる時間)
- おでかけ電車の利用(2つの利用経路)

利用経路1

駅で200円の専用切符を購入し、電車を降りるとき、「おでかけ定期券」を提示し、専用切符を渡す。

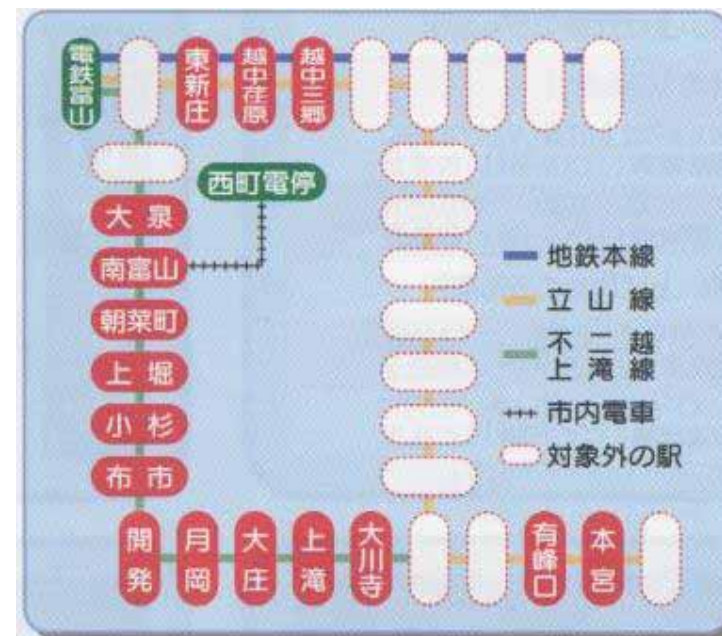


利用経路2

駅で400円の専用切符を購入し、電車を降りるとき、「おでかけ定期券」を提示し、専用切符を渡す。



■ 対象となる駅



4-6 幹線バス路線沿線

(1) 幹線バス路線の概要

- ・都市マスタープランにおいて、19の公共交通軸と約3,500haの公共交通沿線居住推進地区を位置付け
- ・頻度の高いバス路線13を幹線バス路線としサービス向上を図る

○路線

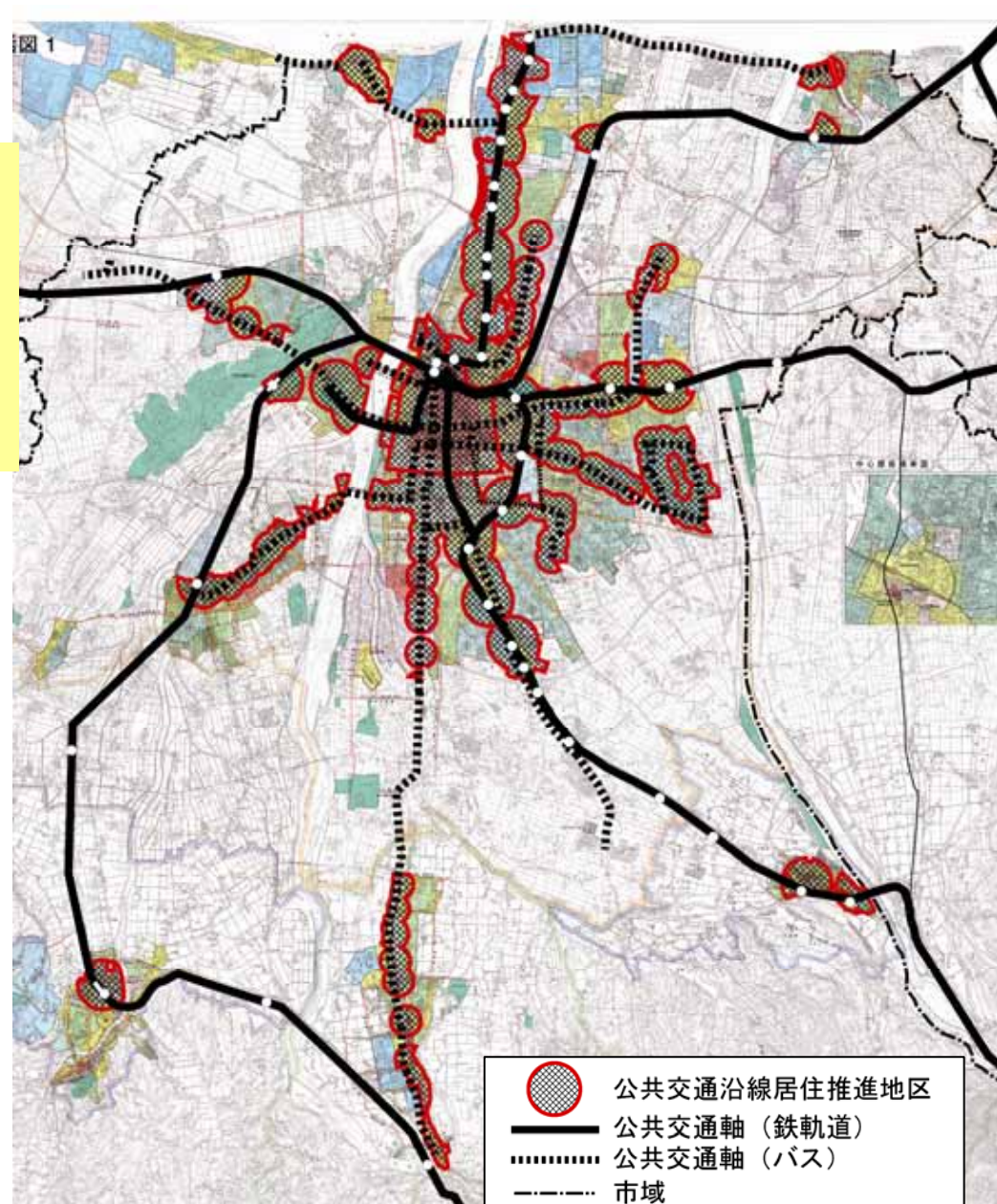
- ・鉄軌道全て ... 6 路線
- ・頻度の高いバス路線 ... 13 路線
 - 1日概ね60本以上(往復)
 - 日中 約2本/時以上運行

○エリア

- ・用途地域内における
駅勢圏、バス停圏

(圏域)

- 鉄軌道は概ね500m
- バス停圏は概ね300m



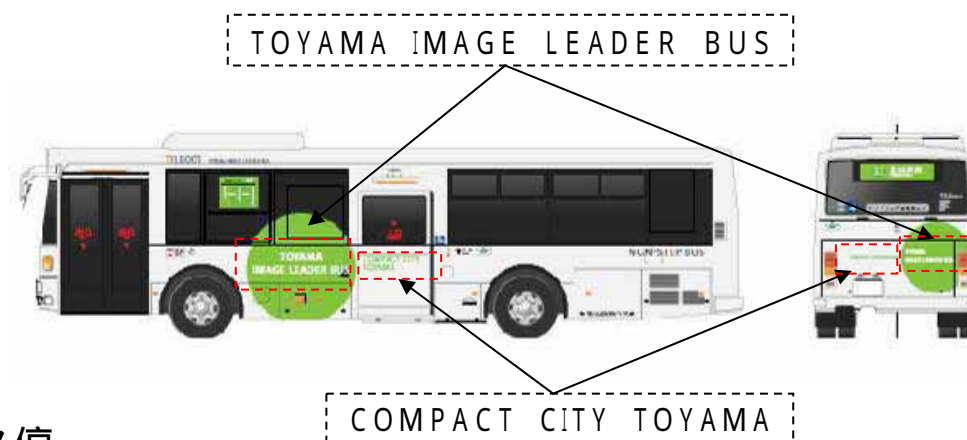
4-6 幹線バス路線沿線

(2) ハイグレードバス車両とバス停上屋の導入

- ・ 広告事業者がバス停上屋を設置し維持管理も行う仕組み
- ・ 公共交通活性化対策事業として交通事業者等の事業費の1/4を補助



H21.2 イメージリーダーバスと広告バス停



H19.9 再開発ビル開業に合わせ第1号の整備



H20.3 富山市役所前に6基整備

4-6 幹線バス路線沿線

(3) 大沢野シルバータクシー

- ・ 予約制の相乗りタクシーで高齢者の移動を支援(旧大沢野町地区限定)
- ・ 1日平均85人の利用(1台あたり約28.3人)
- ・ 事業費約19百万円

対象者

- ・ 大沢野地区在住で満65歳～70歳の
高齢者世帯で交通移動に不便な人
- ・ 大沢野地区在住で満70歳以上の
交通移動に不便な人

利用方法

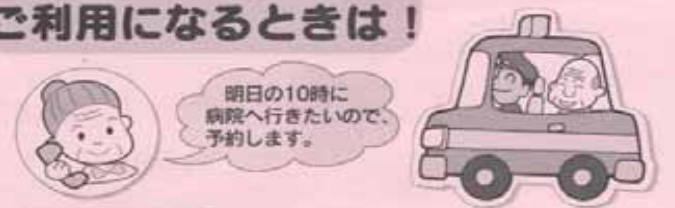
- ・ 利用したい日の前日までに電話予約をする。
- ・ 乗合タクシーのため相乗りとなる。

運行概要

- ・ 運行時間 8:00～17:00
- ・ 運賃 300円/回
- ・ 利用日 月曜日から土曜日
- ・ 台数 3

目立つところに貼りましょう

シルバータクシーを ご利用になるときは！



明日の10時に
病院へ行きたいので、
予約します。

ご利用の手順

- ① 必ず、前日までに電話予約をしてください。
- ② 電話では、「シルバータクシーの予約です」と伝え、「氏名、住所、行き先、乗車人数(利用証交付書)」を伝えてください。

乗り降りの手順

- ① 乗るときは、利用証を運転手に必ず提示してください。
- ② 降りるときは、定額300円をお支払いください。

その他注意事項

- ① 利用日は、月曜日から土曜日(祝祭日は除く)です。
- ② 利用時間は、朝の8時(タクシーに乗る時間)から
午後5時(タクシーを降りる時間)までです。
- ③ 利用範囲は、大沢野地域(旧大沢野町)のみです。ただし、運行経路が定められていますので、運行できないことがあります。
- ④ 乗合タクシーのため、他の方と相乗りとなります。
- ⑤ 車両台数が限られていますので、時間的な余裕を持ってください。
(予約時間前後15分ぐらい)
- ⑥ 運行途中での「行き先変更」や「待ち」はできません。

ご予約は、富タク大沢野交通まで

☎468-0000

5-1 中心市街地活性化コミュニティバス（まいどはやバス）

- まちづくり
とやま
コミュニティバス

まいど はや

清水町ルート

富山駅
稲曲輪
清水町

中央ルート

のりて便利

通勤・通学・お買い物などに、手軽な足として
どんどんご利用してくださいね。

富山稲曲輪バス

乗り降りはおついでです
ゆっく〜り
まいりま〜す

運賃
1回100円
小学生以上

路線バス
市電・地鉄電車
ラクラク接続

午前9時から
午後7時まで
20分間隔
1日31便

お問い合わせは

まちづくりとやま

〒930-0083 富山県稲曲輪2-1-3 富山商工会議所別館2階
TEL 076-495-5900
FAX 076-495-5910
<http://www.tmo-toyama.com/>



- ・運賃収入 24,600千円
- ・富山市補助金 20,600千円
- ・商工会議所負担金 2,400千円

中心商店街で2,000円以上の買い物をする
と共通乗車券(1枚100円)がもらえる。



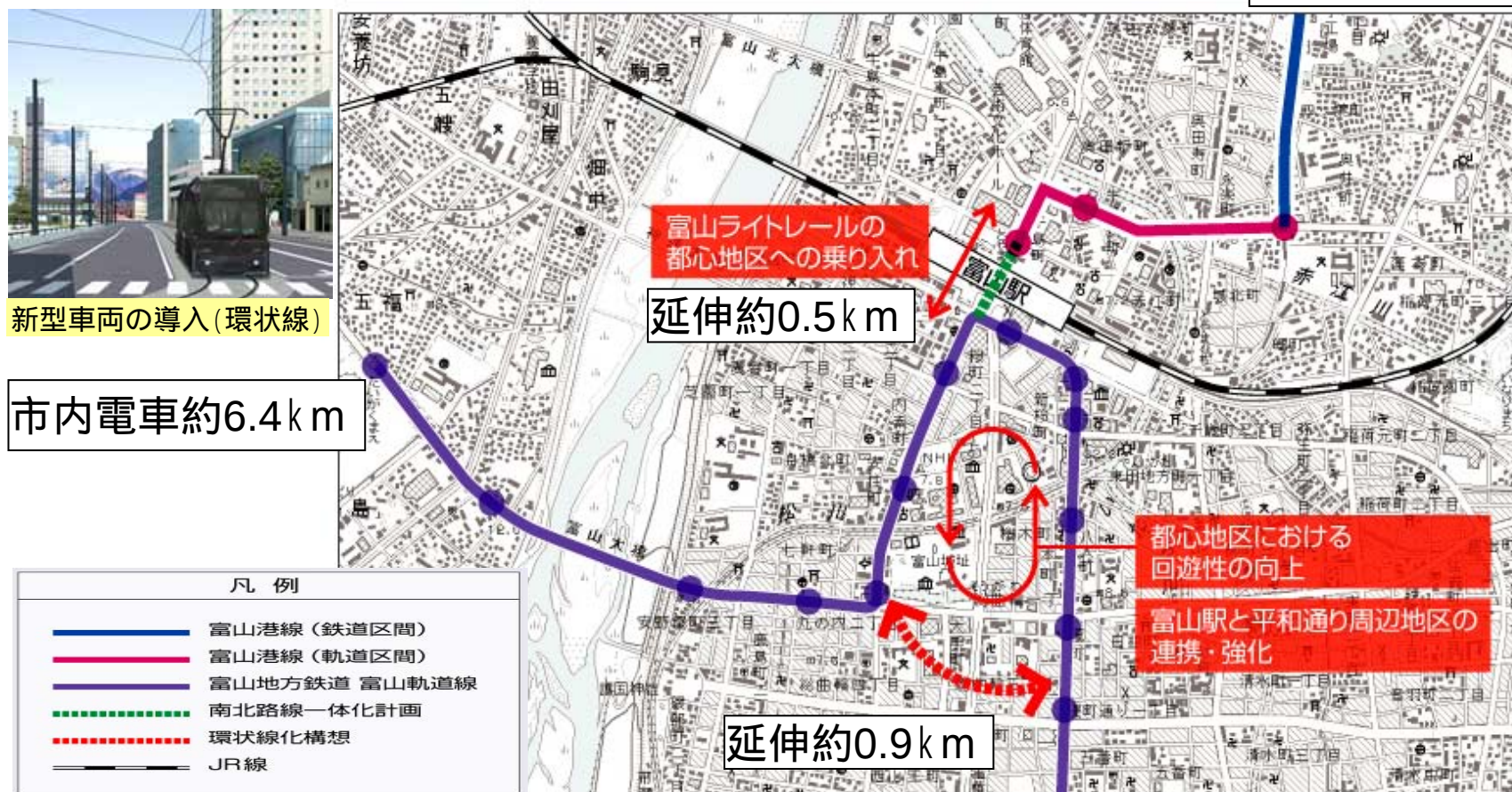
低炭素社会実証モデル事業(北陸電力ほか)により、21年度中に「リチウムイオン電池バス」1台を開発導入予定。

5-2 市内電車と市内電車環状線

- ・ 中心市街地の市内電車(富山地方鉄道富山軌道線)において、軌道の延伸による環状線を実現

■ 中心市街地内の路線延伸構想(将来延長約15.8km)

ライトレール約8km



5-3 コミュニティサイクルシステム

・ まちなかでの移動手段の選択肢を増やし車がなくても活動できる環境を整備

■ 事業目的

会員制のコミュニティサイクルを導入し、
CO2排出量の削減
回遊性の強化と活性化
を図る。

■ 事業手法

駐輪場及び案内板に広告パネルを設置し、
広告収入で運営費を賄う。

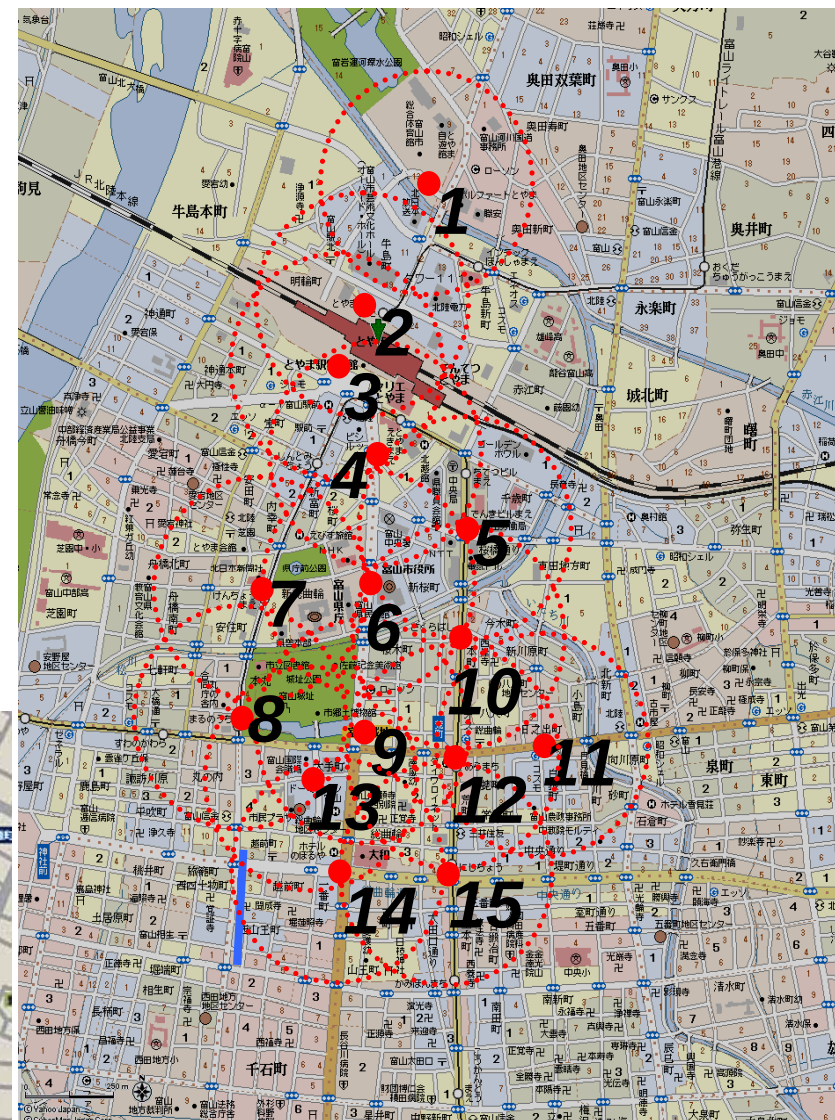
市は初期投資に係る経費等を支援する。

■ 事業主体 民間広告事業者

■ 導入範囲 中心市街地地区

■ ステーション設置箇所

約15カ所(1ステーションは、自転車20台分
で、10台常備)



6 . まちなか・公共交通沿線居住推進事業

6-1 まちなか居住推進事業

- ・戸建住宅取得では約44%が区域外からの転入
- ・共同住宅取得では約86%が区域外からの転入

目 標 今後10年間で約3,000戸の住宅を都心地区で供給
(H16: 55.7人/ha → H26: 65人/ha)

支援対象 まちなか住宅・居住環境指針(高さ、空地、景観等)に適合する住宅

建設事業者への助成

共同住宅の建設費への助成
【100万円/戸】 実績29戸

優良賃貸住宅の建設費への助成
【50万円/戸】 実績35戸

業務・商業ビルから共同住宅への改修費
助成
【100万円/戸】

共同住宅に設置する店舗、医療、福祉施設等の整備費用への助成
【2万円/㎡】

購入または賃貸する市民への助成

戸建て住宅または共同住宅の
購入費等の借入金に対する助成
【50万円/戸】
実績197戸(戸建81 共同116)

都心地区への転居による家賃
助成
【1万円/月(3年間)】 実績113戸

(H17.7 ~ H21.7)
●これまでの実績
合計 374戸

6-2 公共交通沿線居住推進事業

- ・戸建住宅取得では約46%が区域外からの転入

目 標 今後20年間で便利な公共交通の沿線に市民の約40%が居住
支援対象 公共交通沿線住宅・居住環境指針（高さ、空地、景観等）
に適合する住宅

事業者向けの支援

- 共同住宅の建設に対する補助
【70万円 / 戸】 162戸
- 優良賃貸住宅の建設に対する補助
【住宅共用部分等整備費の2 / 3】 22戸



鉄道駅から徒歩3分

市民向けの支援

- 戸建て住宅または共同住宅の
取得に対する補助
【30万円 / 戸】 81戸
- 2世帯住宅の場合は上乗せ補助
【10万円 / 戸】
- 区域外からの転入の場合は上乗せ補助
【10万円 / 戸】 38戸
(H19.10 ~ H21.7)
- これまでの実績
合計 303戸

7 . 中心市街地活性化基本計画

7-1 活性化27事業

三本柱

- 公共交通の利便性の向上
- 賑わい拠点の創出
- まちなか居住の推進

● 富山駅周辺地区土地
区画整理事業

● 富山駅付近連続立体交
差事業



● 中心商店街魅力創出事業

● 「賑わい交流館」整備運
営事業



● 「賑わい横丁」整備運営
事業



● 総曲輪開発ビル再生支
援事業

● 街なかサロン「樹の子」
運営事業



● 中央通り地区fブロック
第一種市街地再開発事業



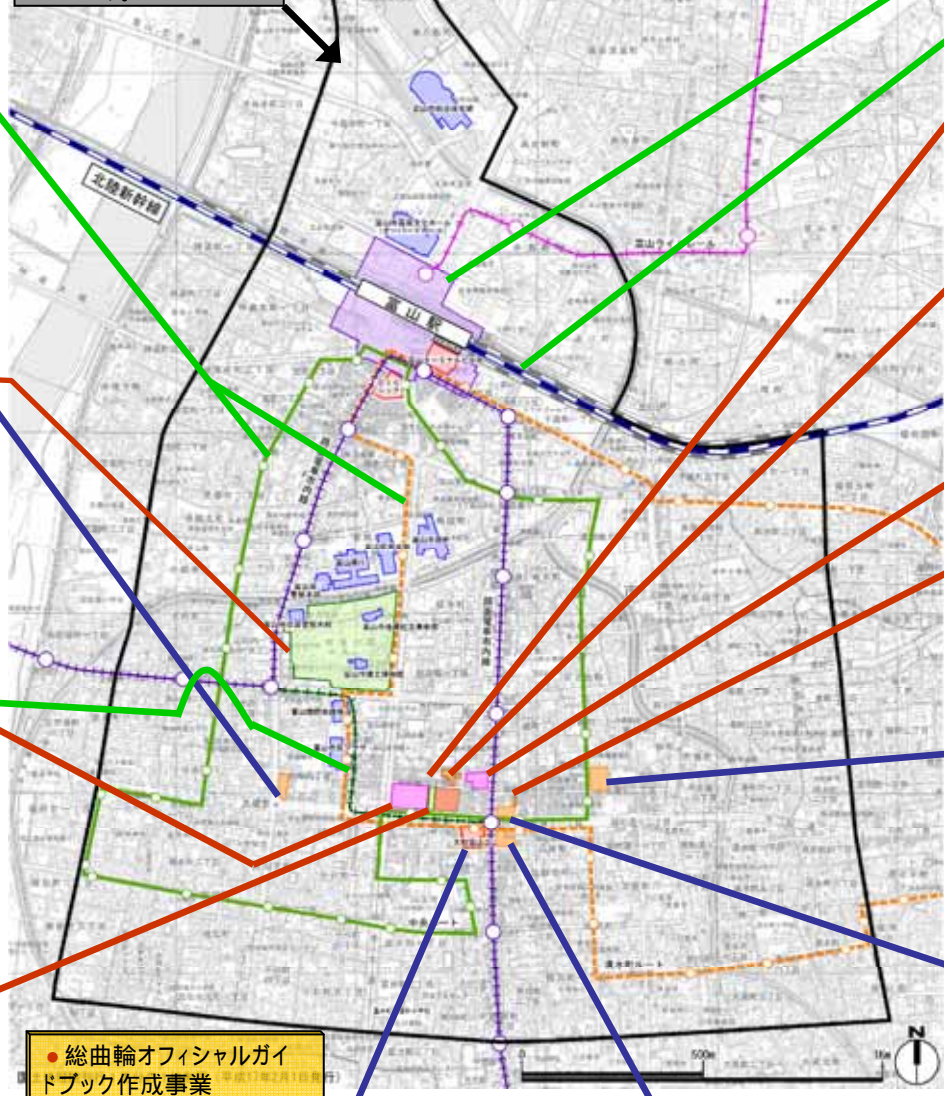
● 堤町通り一丁目地区
優良建築物整備事業



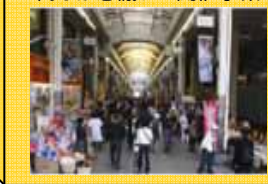
47

大規模商業施設
(店舗面積5,000㎡以上)

区域436ha



● 街なか感謝デー開催事業



● 低未利用地活用推進
調査事業

● 城址公園整備事業



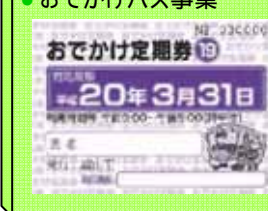
● 介護予防施設整備事業

● 市内電車環状線化事業



● 富山市高齢者の持家活用
による住み替え支援事業

● おでかけバス事業



● 大規模小売店舗立地法
の特例措置
● ICカード活用による商業
等活性化事業
● アーバンアテンダント事業

● 中心市街地活性化
コミュニティバス運行事業



● 総曲輪四丁目・旅籠町地
区優良建築物等整備事業



● 総曲輪通り南地区第一種
市街地再開発事業(大和
富山店)



● グランドプラザ整備運営事業



● 総曲輪オフィシャルガイ
ドブック作成事業

● まちなか居住推進事業

● 西町南地区
第一種市街地再開発事業

● 西町東南地区
第一種市街地再開発事業

7-2 富山市中心市街地活性化の目標と施策の三本柱

・平成21年9月17日発表の国土交通省地価調査では、全ての調査ポイントで下落（県内平均5.8%）する中で、市内電車環状線の沿線商業地では▲1.5%～▲2.1%と小幅の下落

1

公共交通の利便性の向上

～公共交通の活性化により
車に頼らずに暮らせる中心市街地の形成～

【目標】路面電車市内線の乗車人員 = 13,000人 (H23)

平成20年度実績 1.00倍

5年間で約1.3倍に増やします

2

賑わい拠点の創出

～魅力と活力を創出する
富山市の「顔」にふさわしい中心市街地の形成～

【目標】歩行者通行量 = 32,000人 (H23)

平成20年度実績 1.02倍

5年間で約1.3倍に増やします

3

まちなか居住の推進

～魅力ある都心ライフが楽しめる
中心市街地の形成～

【目標】居住人口 = 26,500人 (H23)

平成20年度実績 0.99倍

5年間で約1.1倍に増やします

8 . 環境モデル都市の指定（平成20年7月29日）

1 - 1 環境モデル都市としての位置づけ

自動車への依存度が高く、市街地が低密度に拡散した地方都市において、市が主体的に公共交通を活性化させ、その沿線に居住・商業・業務などの都市の諸機能を集積させることにより、『公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり』を推進する。

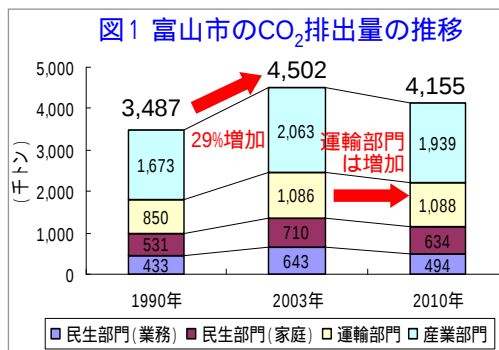
これにより、中長期的にCO₂排出量の大幅な削減を図る。

1 - 2 . 現状分析

・1990年から2003年までにCO₂排出量が約29%増加しており、全国平均の2倍の増加（図1）

・さまざまな対策を講じ、2010年のCO₂排出量を4,155千トンにまで削減することとしているが対1990年との比較では約19%の増加

・CO₂の排出量を中長期的に大幅に削減するには運輸部門のCO₂削減が大きな課題



1 - 3 . 削減目標等

都市・地域の将来像

『公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり』を基本方針とし、行政・市民・企業が一体となってCO₂排出量の削減に取り組むことで、富山市における全体のCO₂排出量を2030年には30%、2050年には50%削減することを目指す。

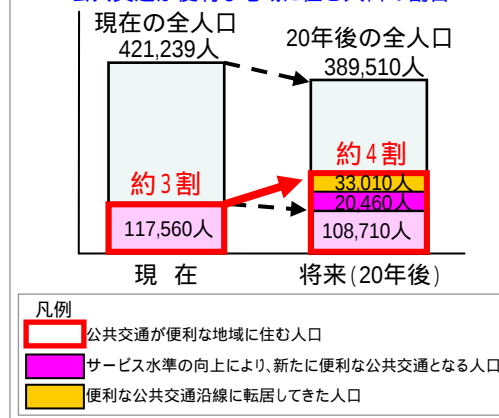
この内、行政が中心となって進める『公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり』(図2)では、公共交通が便利な地域の人口を現在の約3割から約4割に増やし(図3)、自動車から公共交通への転換や移動距離の短縮、戸建から集合住宅への住み替えを推進することで、2030年には運輸部門で30%、民生(家庭)部門で10%のCO₂排出量を削減し、引き続きコンパクトなまちづくりを進めることで、2050年には運輸部門で50%、民生(家庭)部門で20%のCO₂排出量の削減を目指す。

図2 富山市が目指す都市構造概念図
～ 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり ～



図3 将来の人口フレーム

～ 公共交通が便利な地域に住む人口の割合 ～



1 - 4 . 地域の活力の創出等

車なしでも生活できる社会の実現

公共交通を軸とするコンパクトなまちづくりにより、車なしでも質の高い生活ができる社会となる。

バリアフリー社会の実現

公共交通活性化に伴い、電停やホーム、車両などのバリアフリー化が推進される。

都市管理に要する行政コストの削減

市街地の人口密度が高まることで、除雪やゴミ収集などの都市インフラに要する整備や維持管理コストが縮減され、行政コストが削減される。

地価下落の歯止めによる市政財源の確保

まちなかへの投資を集中し賑わいが創出されることで、地価下落に歯止めがかかり、固定資産税等の市財政源が確保される。

取組方針と削減目標(対2010年比)

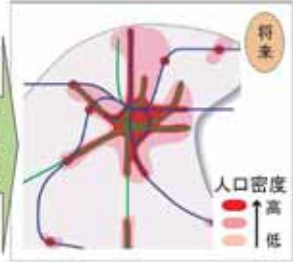
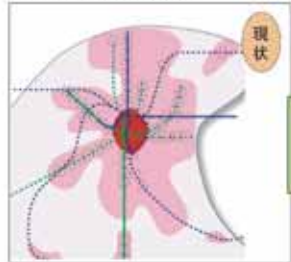
取組方針	中期目標(2030年)	長期目標(2050年)
公共交通の活性化	30%減	50%減
中心市街地や公共交通沿線への機能集積の推進		
コンパクトなまちづくりと一体となったエコライフの推進		
コンパクトなまちづくりと一体となったエコ企業活動の推進		

公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりイメージ

富山市が目指す都市構造

現状：郊外開発により薄く
広い市街地が形成

将来：公共交通の活性化により沿線人口密度を高める



「公共交通利便性向上」「賑わい拠点の創出」「まちなか居住の推進」を計画の3本柱として中心市街地を活性化（約436ha・27事業）

郊外の戸建住宅からまちなか集合住宅への住み替え

森林ボランティアによる里山保全

省エネ住宅やゴミの減量化、エコ機器の導入などによるエコライフの推進

運行頻度の高い（60便/日以上）幹線バス路線の活性化（13路線）

幹線鉄道の高頻度化、新駅設置等による活性化

運行頻度が高い公共交通沿線（鉄軌道駅から500m、バス停から300m）を「公共交通沿線居住推進地区」に指定し、居住などの都市機能を集積

既存鉄道の再生等による市内約26kmのLRTネットワークの整備



エコタウンでの廃棄物のリサイクル活用

- ・2006年 富山ライトレール開業、JR高山本線活性化社会実験開始
- ・2009年末 市内電車環状線開業
- ・2013年頃 郊外電車のLRT化
- ・2014年 北陸新幹線開業
- ・2016年頃 富山駅高架下を路面電車が通過

9 . おわりに

・ 富山市の「コンパクトなまちづくり」のまとめ

- 1 タウンミーティングなどを通じて、市民にコンパクトなまちづくりの必要性和全体ビジョンをわかりやすく提示
- 2 規制の強化ではなく誘導策を基本とし、市民の選択によるコンパクト化を推進
- 3 誘導策のポイントは、公共交通の活性化とまちなか居住の推進
- 4 まちづくりの手段として、公共交通の活性化に行政が積極的に関与し、不採算の領域に対して、公設民営の導入などにより整備費用等を行政が負担
- 5 中心市街地の活性化についても、特定の商店街の振興策ではなく、公共交通活性化やまちなか居住推進など総合的な活性化を推進

■ 総合的な都市政策の立案へ

- 都市交通施策と市街地整備施策の相互連携を強化 -

平成21年4月	都市整備部の都市計画課を都市政策課に改変 企画係を新設 ・ 鉄軌道沿線において駅を核とした地域拠点の活性化 (お団子と串の都市構造への誘導)に対応
都市政策課	<u>おいしい串団子づくりのレシピ作成など(企画係)</u> 土地利用の適正化(都市計画係) 修景コントロール(都市景観係) 建設事業等の計画(拠点整備係)
交通政策課	串(公共交通)の活性化など
都市再生整備課	お団子(都心と地域拠点)内の居住支援など

■ 富山市の各事業への問い合わせは

・コンパクトなまちづくり・

都市政策課 076-443-2179

・公共交通の活性化・

交通政策課 076-443-2195

・富山駅周辺南北一体的なまちづくり・

富山駅周辺整備課 076-443-2016

都市整備事務所 076-471-5011

・中心市街地活性化と賑わい創出・

中心市街地活性化推進課 076-443-2054

(株)まちづくりとやま 076-495-5900

・市街地再開発事業と居住支援・

都市再生整備課 076-443-2112

・富山ライトレールと市内電車環状線化事業・

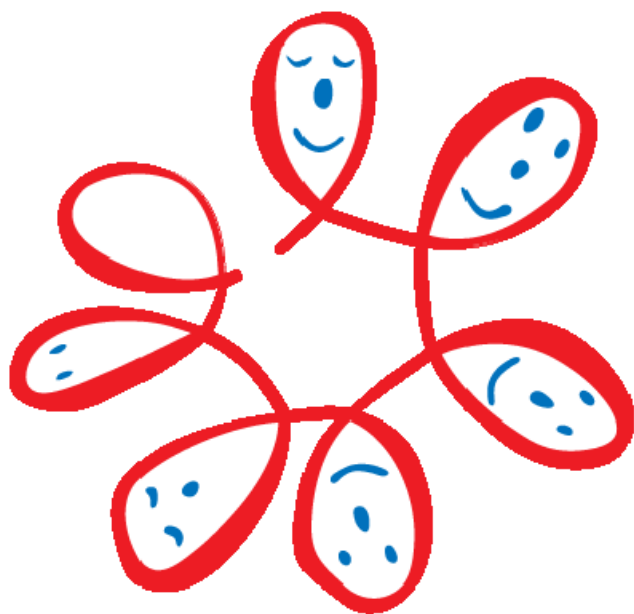
路面電車推進室 076-443-2115

(株)富山ライトレール 076-426-1770



富山市庁舎と松川遊覧船

ご清聴ありがとうございました。



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA