



## 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり

～コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築～



富山市 都市整備部 次長 高森長仁



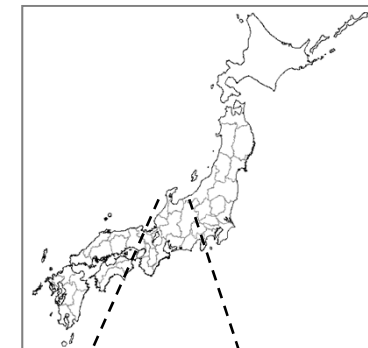
# 富山市の概況



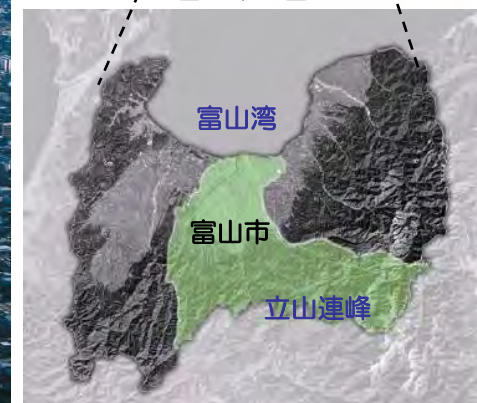
- 富山湾（水深1,000m）から立山連峰（標高3,000m）まで、多様な地形
- 人口 富山県全体の約4割（421,953人 H22国勢調査）
- 面積 富山県全体の約3割（1,241.85km<sup>2</sup>）
- 平成26年度一般会計予算額 約1,562億円
- 環境モデル都市、環境未来都市、エネルギー効率改善都市(国連)に指定



■日本地図



■富山県全図





# 公共交通を軸とした コンパクトなまちづくり



# 富山市のまちづくりの基本方針



## ＜富山市を取り巻く課題＞

- ①人口減少と超高齢社会
- ②過度な自動車依存による公共交通の衰退
- ③中心市街地の魅力喪失
- ④割高な都市管理の行政コスト
- ⑤CO2排出量の増大
- ⑥社会資本の適切な維持管理
- ⑦平均寿命と健康寿命の乖離

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

## ＜実現するための3本柱＞

①公共交通の活性化

②公共交通沿線地区への居住促進

③中心市街地の活性化



# 都心地区・公共交通沿線居住推進地区の設定と居住人口の目標

## 都心地区・公共交通沿線居住推進地区の設定

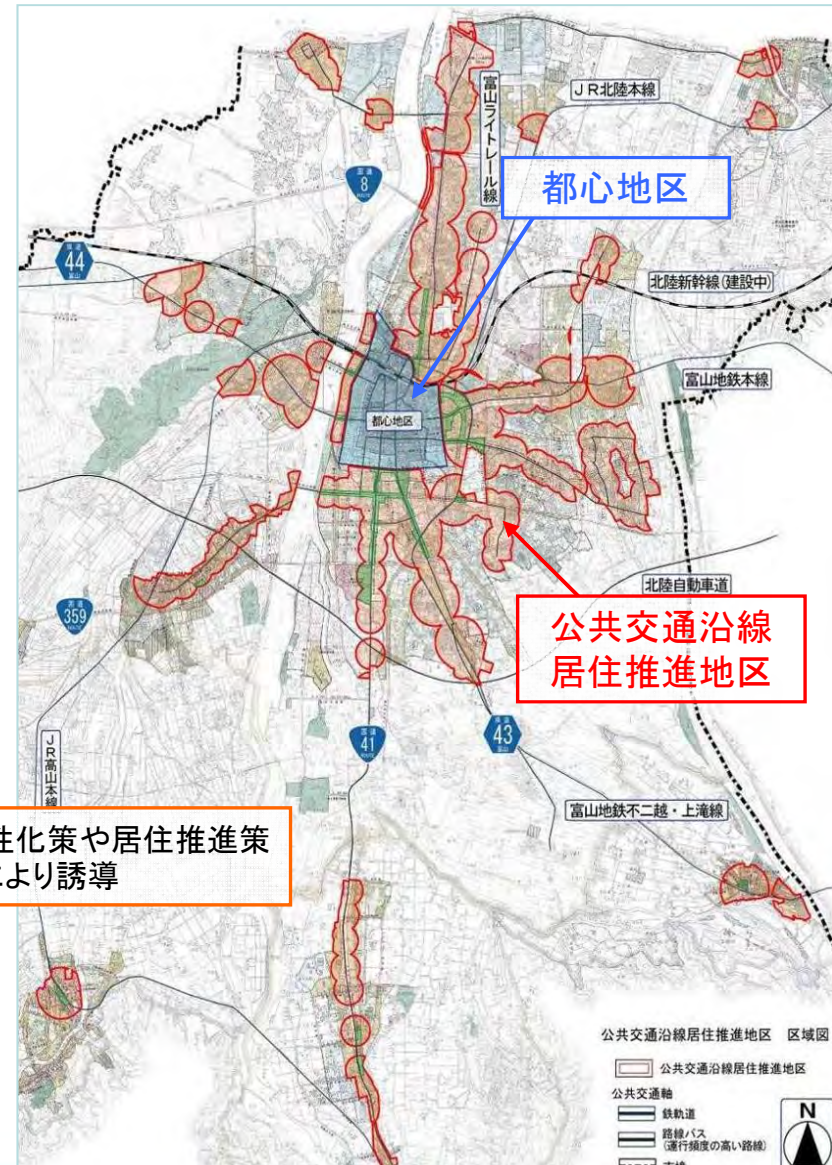
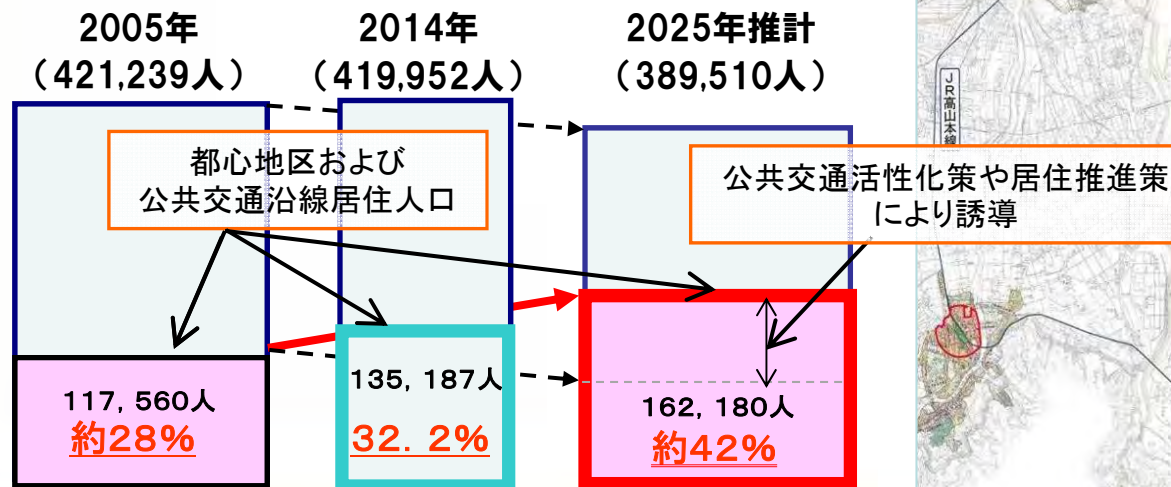
- 都心地区：約436 ha
- 公共交通沿線居住推進地区：約3,489ha

※富山駅を中心とした19の公共交通軸周辺

- 鉄道、軌道駅勢圏（半径500m）
- バス停圏（半径300m）

都心地区及び公共交通沿線居住推進ゾーンでは、良質な住宅の建設事業者や住宅建設や購入する市民に対して助成

## <公共交通沿線における居住人口の目標>





# 公共交通の活性化



# 富山市公共交通活性化計画(H19.3策定)







コンパクトなまちづくりの軸となる  
**幹線公共交通の整備**とともに、郊外などでは**生活交通を確保する**。



## 基本方針①

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

### 鉄軌道

-  LRTネットワークの形成
-  増便を核とした利便性向上
-  地域内鉄道としてのサービス強化
-  交通結節点の整備

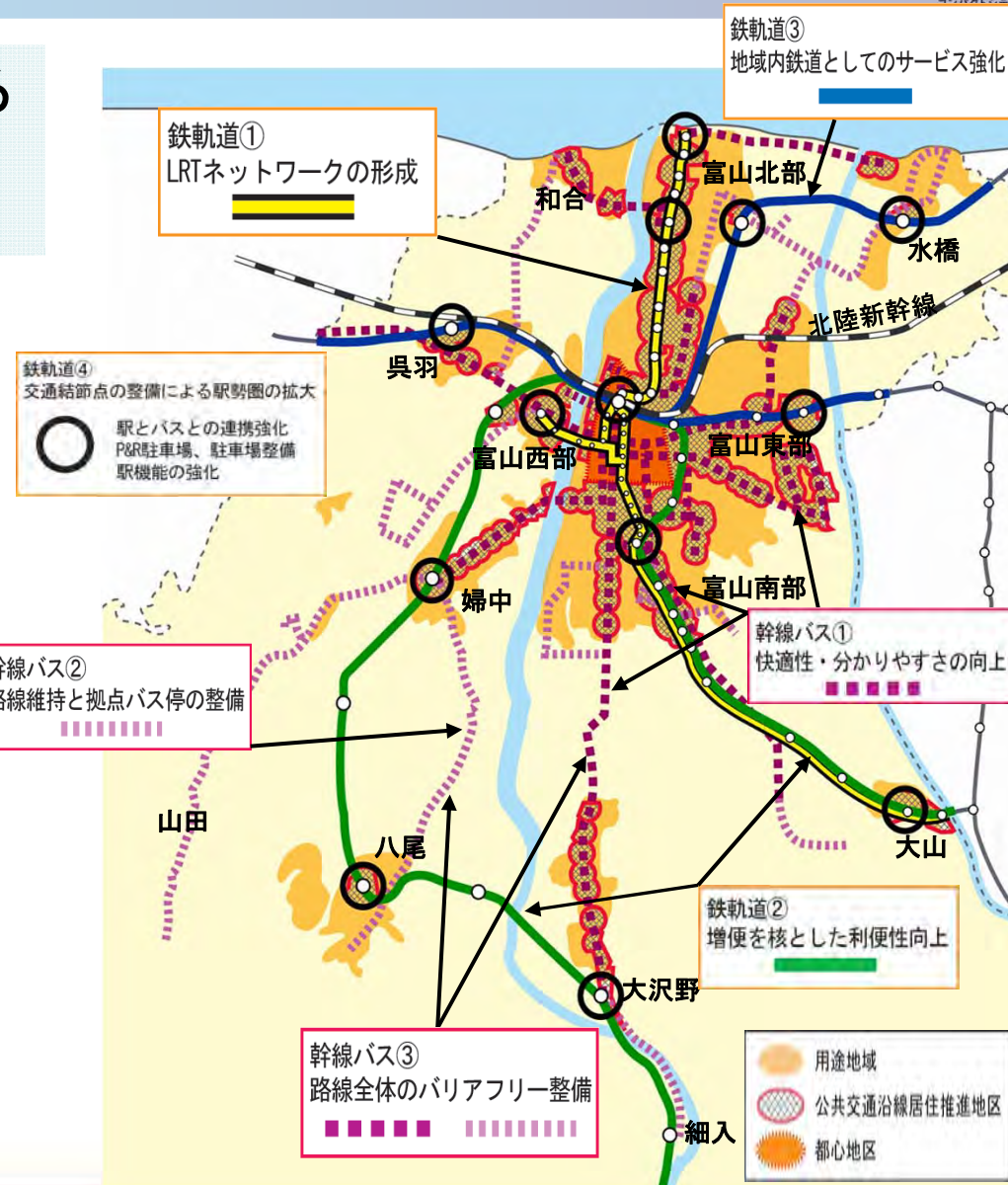
### 幹線バス路線

-  運行頻度の高いバス路線
-  地域生活拠点又は主要施設と都心を結ぶバス路線

## 基本方針②

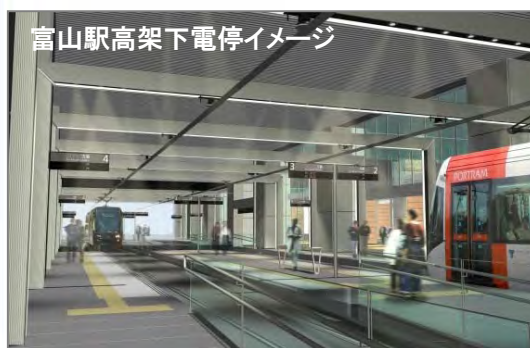
地域特性に応じた多様な生活交通の確保

- ① 公営コミュニティバスの効率的な運行
- ② 地域自主運行バスの導入支援
- ③ 生活バス路線（民間赤字路線）の維持
- ④ NPO等による福祉有償運送、過疎地有償サービスの活用



# LRTネットワークの形成

LRTネットワークの形成により、過度に車に依存したライフスタイルを見直し、**歩いて暮らせるまちの実現を目指す。**





# 富山ライトレールの整備 ~JR富山港線のLRT化~



利用者の減少が続いていたJR富山港線  
(鉄道)を公設民営の考え方を導入し、日本初  
の本格的LRTシステムに蘇らせた取り組み

## ①路線概要

- ・開業日 : 平成18年4月29日
- ・延業長 : 7.6km  
(鉄道区間6.5km、軌道区間1.1km)
- ・電停数 : 13
- ・車両数 : 7編成(2両1編成)
- ・所要時間 : 約25分(富山駅北ー岩瀬浜)

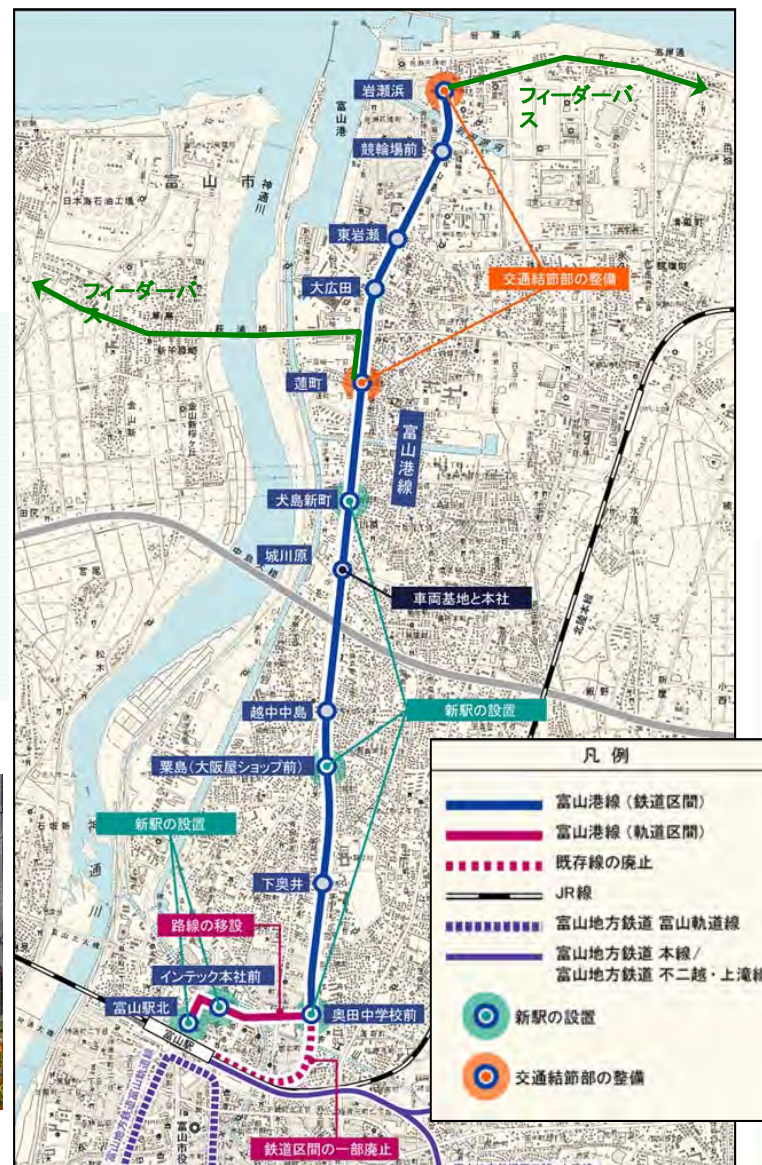
日本初の本格的LRTとして再生



▲旧JR富山港線



▲富山ライトレール  
(愛称ポートラム)





# 富山ライトレールの整備 ～JR富山港線のLRT化～



## ② 運行サービスの向上

路面電車化に合わせ、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

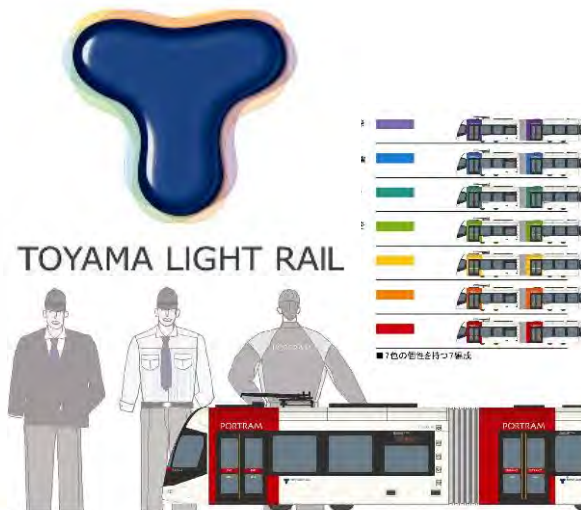
運賃は200円均一制に。

## ④ ICカード乗車券の採用



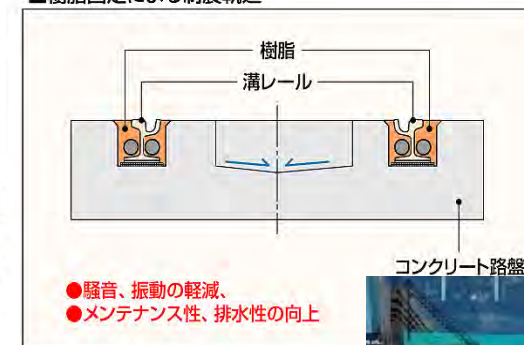
## ③ トータルデザインの導入

車両、電停、ICカード、制服、シンボルマークなどにトータルデザインを導入



## ⑤ 制振軌道、芝生軌道の採用

■樹脂固定による制震軌道



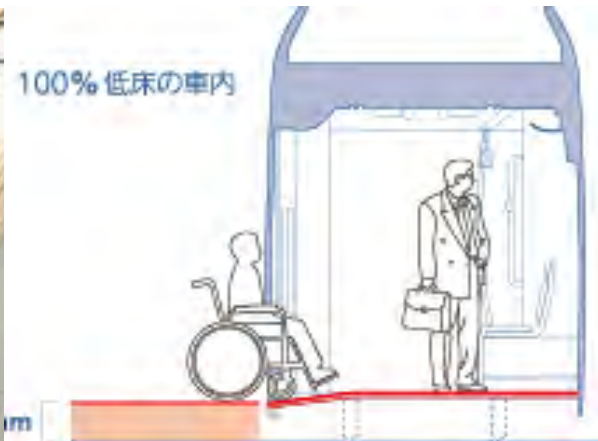


# 富山ライトレールの整備 ～JR富山港線のLRT化～



## ⑥ 車両の低床化と電停のバリアフリー化

全7編成に低床車両を導入し、すべての電停をバリアフリー化



## ⑦ アテンダントの配置(H22.8月～)

車内サービス向上のため、日中1時間に1便

アテンダントが乗務し、

- 高齢者、障害者の乗降介助
- ICカード乗車券の利用案内
- 沿線の観光案内

を実施





# 富山ライトレールの整備 ～JR富山港線のLRT化～



■軌道区間(都市計画道路綾田北代線)



■鉄道区間(蓮町駅)





# 富山ライトレールの整備 ～JR富山港線のLRT化～



## ■ 事業手法の特徴

### ①運営会社の設立

- ・設立 平成16年4月17日
- ・資本金 498百万円(市、県、民間企業15社)

- 1) 運営主体として、富山ライトレール(株)を設立

### ②公設民営の考え方を導入し、開業後の経営採算性を確保

- 1) コンパクトなまちづくりを目的として、整備に要する全ての費用を行政が負担
- 2) 開業後も、施設や車両の維持管理にかかる費用は行政が負担
- 3) 富山ライトレール(株)は、運賃収入によって、運行経費のみを負担

### ③整備費用へ多様な財源を活用し、市の負担を軽減

- 1) 富山駅付近の鉄道高架化事業の負担金を活用
- 2) JR西日本からの寄付金を活用
- 3) 国土交通省の国庫補助金を活用

### ④市民と地元企業からの支援

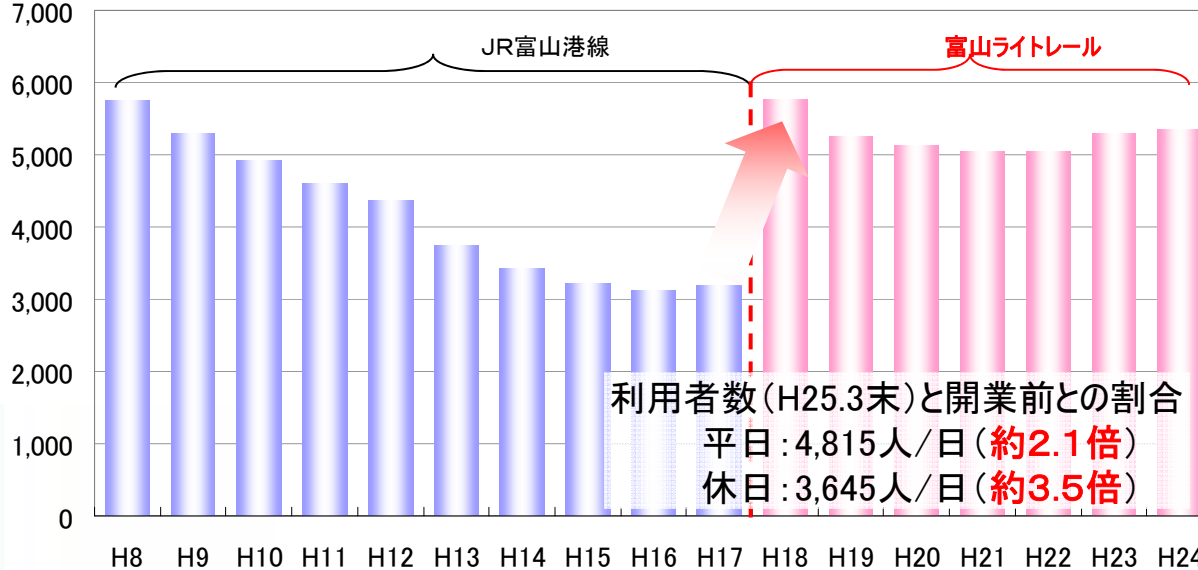
- 1) 富山ライトレール(株)の設立に対して、地元企業が出資
- 2) 市の設置した基金へ、多くの市民や地元企業が寄付
- 3) ベンチを市民からの寄付で設置(5万円×168基)
- 4) 駐車場の壁面整備を、地元企業が協賛
- 5) 新駐車場の命名権を地元企業へ販売(1,500万円×1箇所、300万円×1箇所)

# 富山ライトレールの整備 ～JR富山港線のLRT化～



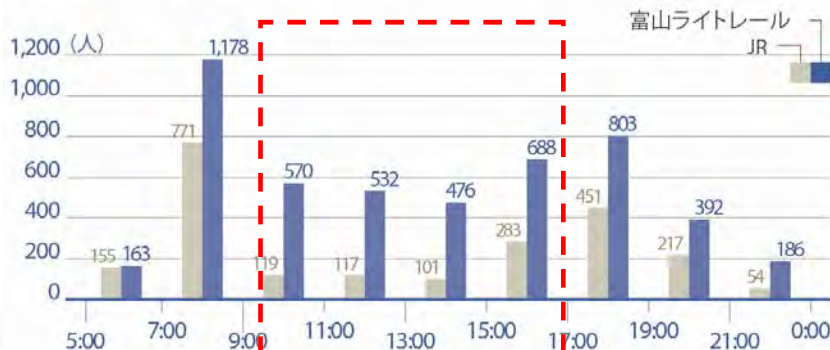
## ■ 富山ライトレールの整備効果

①開業前と比較して、利用者数が 平日で約**2.1倍**、休日で約**3.5倍**へと大幅に増加

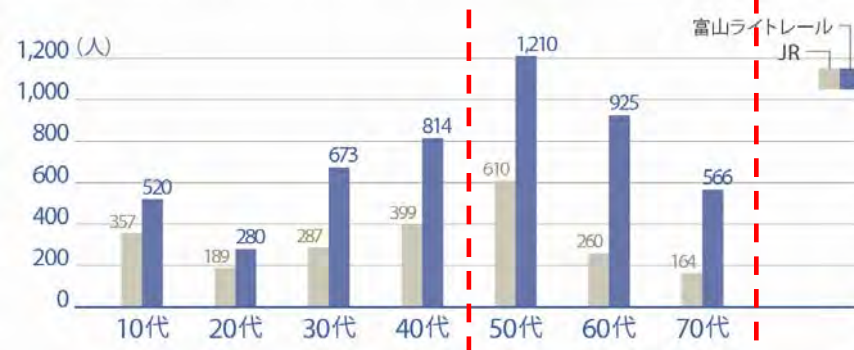


②日中の**高齢者の利用**が増加 (ライフスタイルの変化)

1日あたり 時間帯別の利用者数の変化(平日)



1日あたり 年代別の利用者数の変化(平日)





# 富山ライトレールの整備 ～JR富山港線のLRT化～

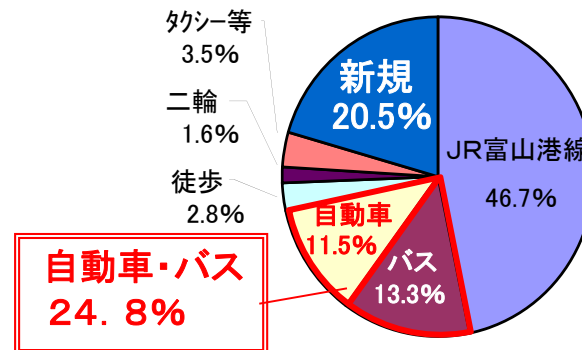


## ■ 富山ライトレールの整備効果

### ③ 環境負荷の低減

富山ライトレール利用者のうち、  
**約25%が自動車、バスからの転換。**  
 ⇒年間**436トン**のCO2削減(2006年)

【富山ライトレール利用者の以前の利用交通手段】



### ④ 沿線での住宅の新規着工件数の増加

	開業前 H16	開業後6年平均 H17-H22	H17-H22/H16比
富山ライトレール沿線	90件	116件	1.29倍
旧富山市地域	2,238件	1,798件	0.80倍



富山ライトレール沿線で建設された集合住宅

### ⑤ 沿線における観光施設などの入館者数の増加

- ・岩瀬カナル会館の入館者数が**約8倍**(対前年同期月比 H18/H17)
- ・森家(国指定重要文化財)の入館者数が**約3.5倍**(対前年同期月比 H18/H17)

### ⑥ ■ 市民の評価(市民アンケート H18.6月末実施)

開業後に実施した市民アンケートでは、富山ライトレール沿線だけでなく、**市域全域で、8割以上の市民が富山ライトレールを評価**すると回答。

# 市内電車環状線化事業 ～セントラムの整備～

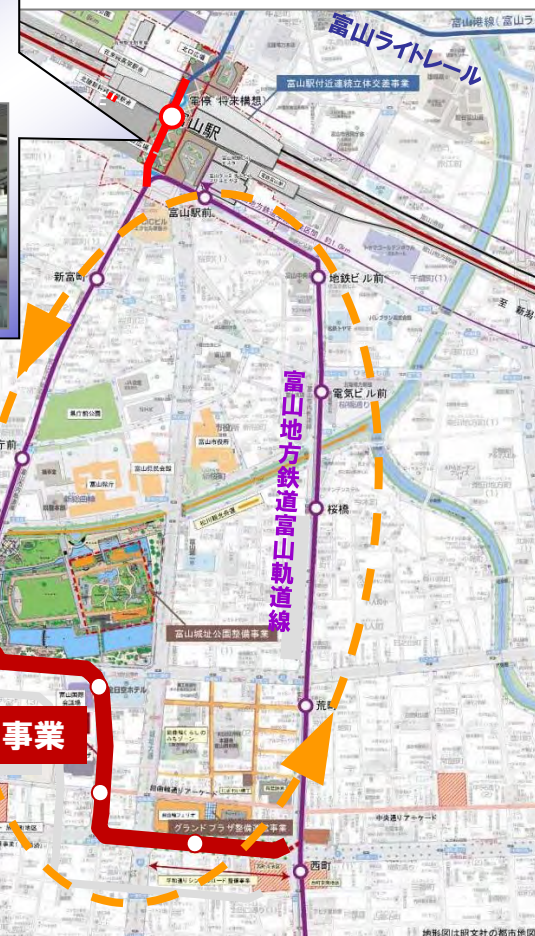
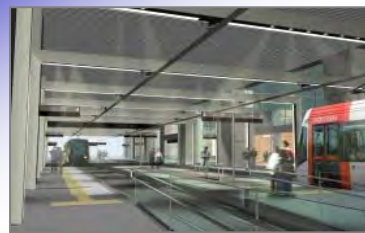
中心市街地活性化と都心地区の回遊性強化を目的に、市内電車を一部延伸

- ・日本初の**上下分離方式**の導入
- ・魅力ある**都市景観**の構築に向けた道路空間との一体的な整備

## <路線概要>

- 開業日：平成21年12月23日
- 延長：約0.9km（環状線区間約3.4km）
- 電停：延伸区間に3箇所新設
- 車両：新型低床車両を3編成導入

富山駅高架下で南北の路面電車を接続(予定)



▲市内電車環状線(愛称:セントラム)



# 市内電車環状線化事業 ～セントラムの整備～



## ■上下分離方式による事業(路面電車では日本初)

○平成19年10月に施行された「**地域公共交通活性化及び再生に関する法律**」により、**『上下分離』**方式による軌道整備が可能となった

○市内電車の環状線化事業では、軌道の整備及び車両の購入に要する費用を、公が負担し、運行は民間が行う

**上** 富山地方鉄道(株)(民間)・軌道運送事業者  
(運行を実施)

**下** 市(行政)・軌道整備事業者  
(施設・車両を整備、保有)

## ■上下分離方式のメリット

### 富山地方鉄道のメリット

・施設新設による固定資産税・減価償却費の増大を避けることができる。

### 富山市のメリット

・民間企業である富山地方鉄道の軌道事業に対する補助ではないため、市民の理解が得られやすい。

・市が施設を保有し、維持管理することから、長期的に安定した運行が確保できる。

・LRT総合整備事業等の国の補助制度が活用できる。

# 市内電車環状線化事業 ～セントラムの整備～



CENTRAM



# 市内電車環状線化事業 ～セントラムの整備～



## ■ 市内電車環状線化事業の整備効果

### ① 環状線利用者属性

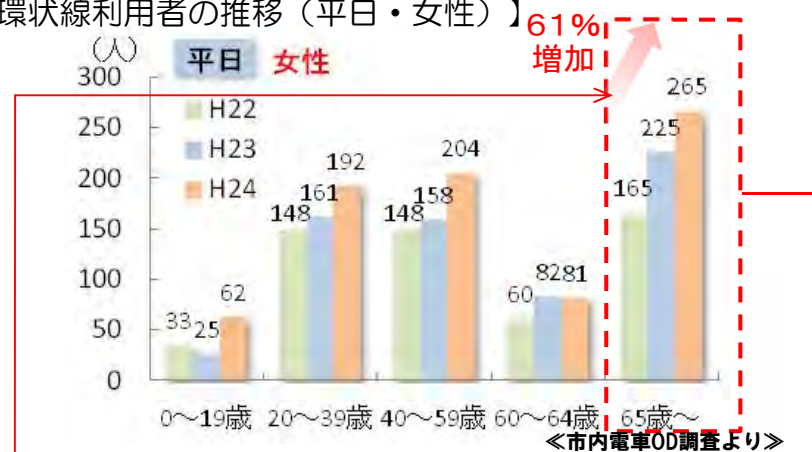
**環状線利用者は女性が約7割を占めるとともに、平日では女性の高齢者の利用が大きく増加するなど、高齢者の女性を中心に環状線が日常の移動手段として定着してきている。**

【環状線利用者の性別】



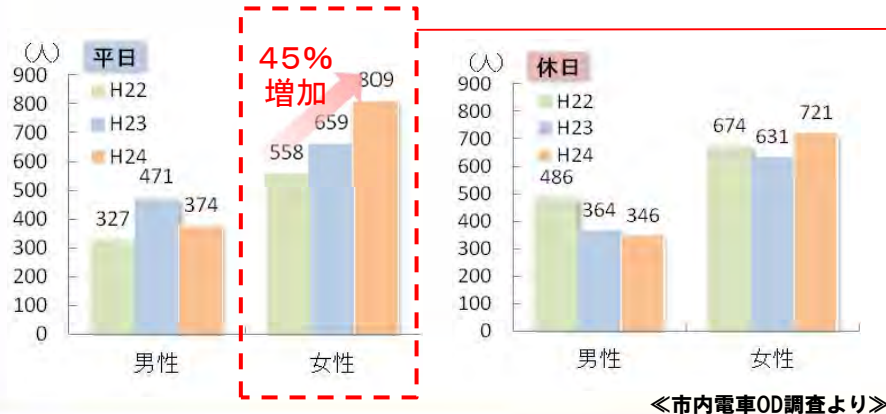
＜H24環状線利用者アンケート調査より＞

【年代別環状線利用者の推移（平日・女性）】



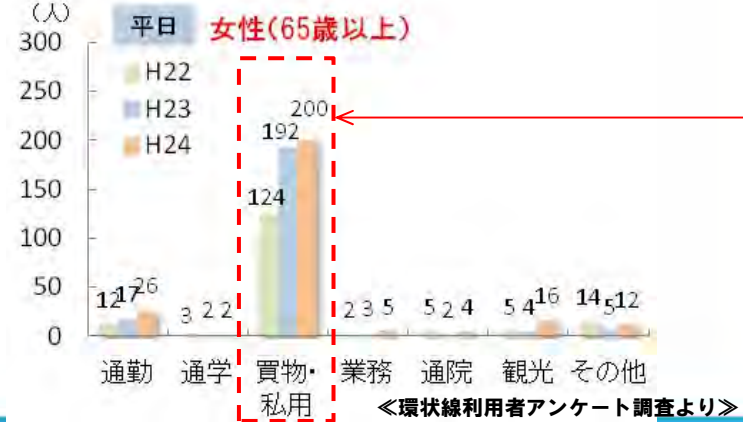
＜市内電車OD調査より＞

【男女別利用者数の推移】



＜市内電車OD調査より＞

【環状線利用目的（平日・65歳以上の女性）】



＜環状線利用者アンケート調査より＞

# 市内電車環状線化事業 ～セントラムの整備～

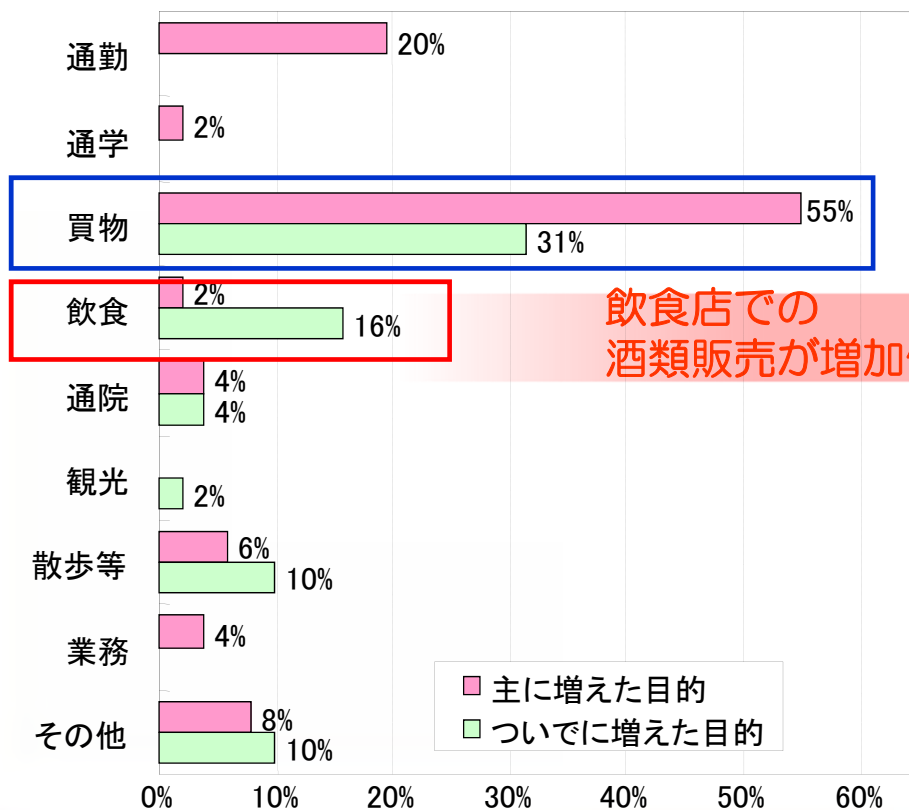


## ■市内電車環状線化事業の整備効果

### ②環状線開業後における利用者の行動形態の変化

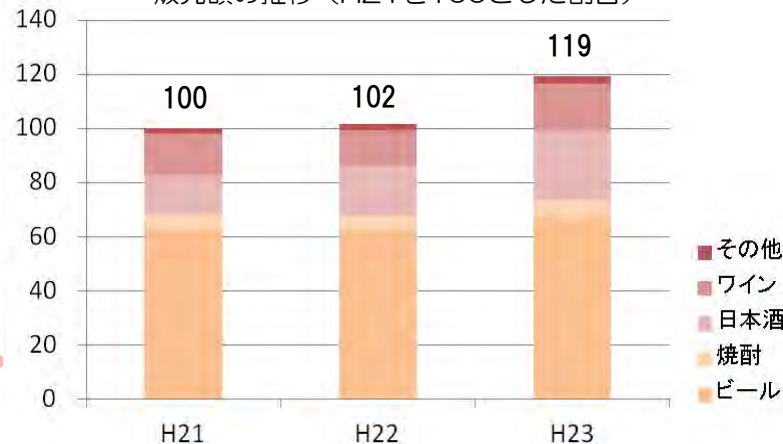
環状線利用者は買物を主目的とした外出機会が増加するとともに、ついでに増えた目的として飲食の割合も高くなっている。

【外出機会が増えた目的】



飲食店での酒類販売が増加傾向

中心市街地にある飲食店における酒類販売額の推移 (H21を100とした割合)



【まちなかでお酒を楽しむ人が増加】

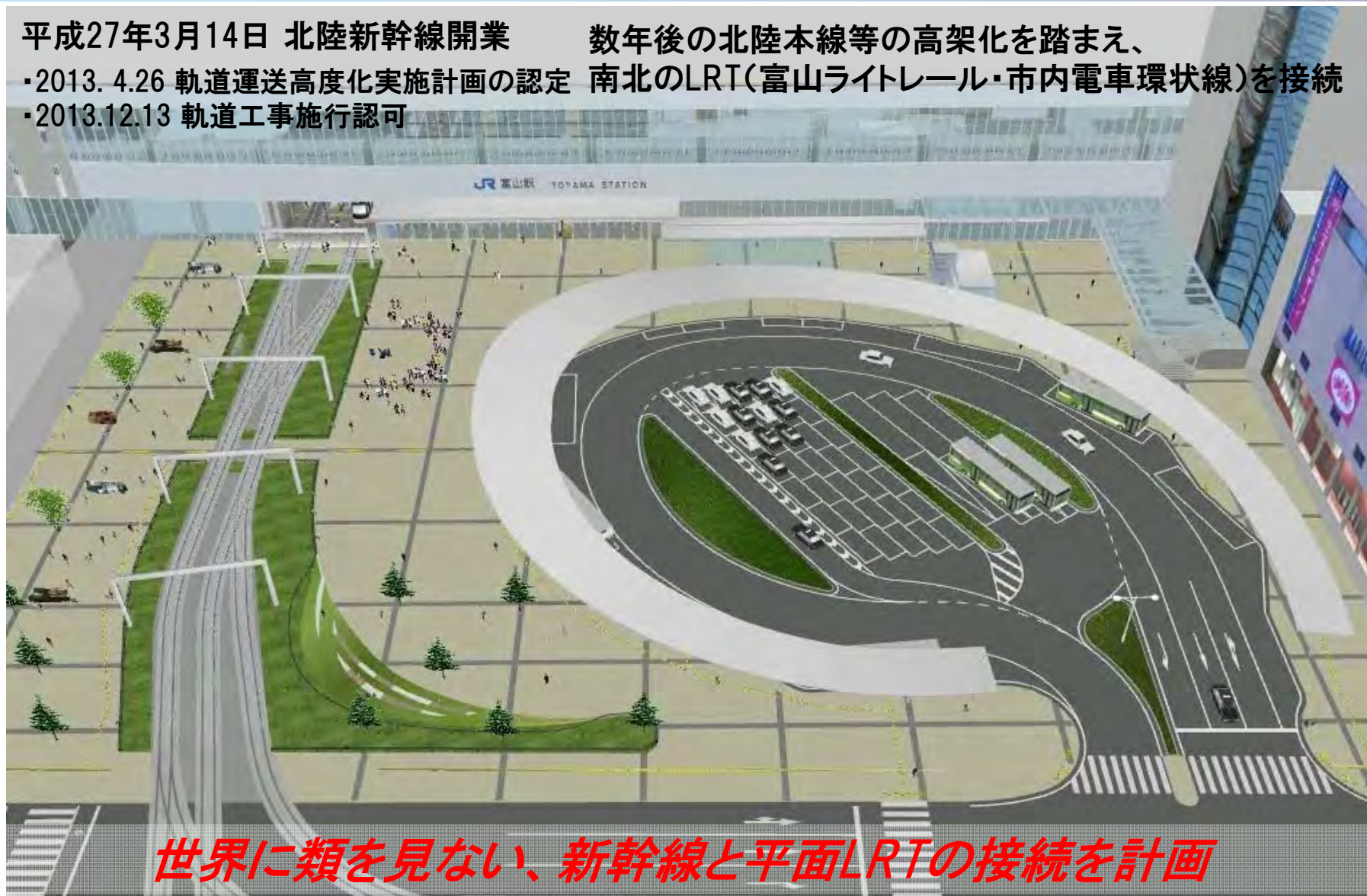




# 路面電車の南北接続イメージ



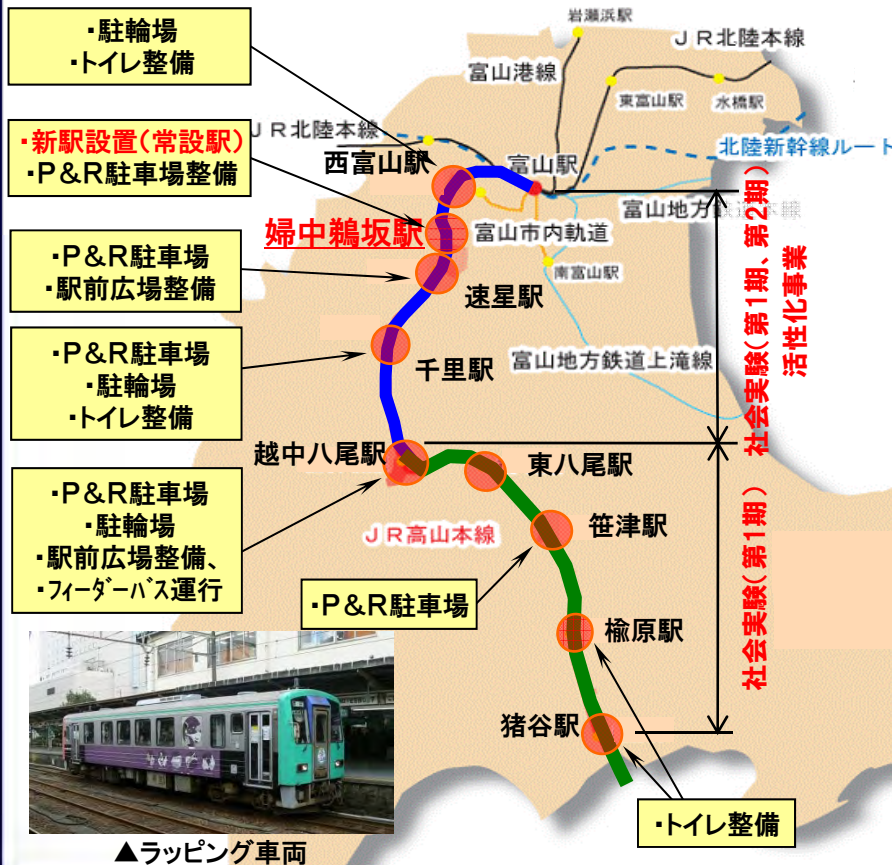
- 平成27年3月14日 北陸新幹線開業 数年後の北陸本線等の高架化を踏まえ、
- ・2013. 4.26 軌道運送高度化実施計画の認定 南北のLRT(富山ライトレール・市内電車環状線)を接続
  - ・2013.12.13 軌道工事施行認可



**世界に類を見ない、新幹線と平面LRTの接続を計画**

# JR高山本線活性化について

- 平成18年度から増発運行を核とした取組を社会実験として実施（経費は市が負担）。
- **新駅「婦中鶉坂駅（臨時駅）」**やパーク&ライド駐車場、駅前広場、トイレ、駐輪場の整備に加え、フィーダーバスの運行や車両のラッピング、ポケット時刻表の作成など利用促進施策を併せて実施。（H25の利用者は、H17比で10%増加）
- **新駅「婦中鶉坂駅（臨時駅）」**を平成26年春から常設駅として継続設置。



JR高山本線の概要(富山市内区間)

事業者	JR西日本
延長	36.6km
動力	非電化
区間	富山駅～猪谷駅
線路	単線
駅数	9駅(富山駅を除く)



▲婦中鶉坂駅(平成20年3月開設)

運行本数の推移

区間 (富山駅～)	実験前 H17	社会実験		活性化事業	
		第1期 H18.10 ～	第2期 H20.3 ～	H23.3 ～	H24.3 ～
～速星駅	36本	50本	59本	41本	43本
～越中八尾駅	34本	33本	24本	24本	41本
～猪谷駅	21本	33本	24本	24本	22本



# 幹線バス路線の活性化

## ■ イメージリーダー路線整備事業（平成20年度～）

運行頻度が高く、利用者が多い路線を「イメージリーダー路線」に位置づけ、利便性や快適性に優れたバス車両やバス停等の整備を行い、バス交通のイメージアップと活性化を図る。

### 【事業内容】

#### ①車両購入補助金

- ・大型ノンステップバス車両費の1/4補助
- ・イメージアップ費用(塗装等)の100%補助

#### ②バス停上屋等の整備

- ・設置費の1/4補助



デザイン性が高く  
バリアフリーな車両に更新

◆H20～H25年度 笹津線に導入された大型ノンステップ車両(8台)







# モビリティ・マネジメント ～「とやまレールライフプロジェクト」～



市民に、普段のクルマの使い方を少しだけ見直し、「健康・ダイエット」、「環境」や「まちづくり」にも良い影響のある電車・LRTやバスを“かしこく”使うライフスタイルを提案していくプロジェクト。



かしこいクルマの使い方  
考えんまいけ💡



交通環境学習



イベントでのMM



レールライフ・フォーラム



ライトレール乗車体験



ラジオ・ホームページでの啓発



大学生MM



# まちなか・公共交通沿線への居住推進



# まちなか及び公共交通沿線への居住推進

中心市街地(都心地区)及び公共交通沿線居住推進地区への居住を推進するため、良質な住宅の建設事業者や住宅の建設・購入する市民に対して助成を実施

## ■まちなか居住推進事業(H17.7~)

実績: **702件 1,417戸** 308,839千円(H17.7~H26.3)

### 【建設事業者向けの支援】

- ① 共同住宅の建設費への助成 【100万円/戸】
- ② 優良賃貸住宅の建設費への助成 【50万円/戸】
- ③ 業務・商業ビルから共同住宅への改修費助成 【100万円/戸】 等

### 【市民向けの支援】

- ① 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】
- ② 都心地区への転居による家賃助成 【1万円/月(3年間)】

## ■公共交通沿線居住推進事業(H19.10~)

実績: **438件 946戸** 584,326千円(H19.10~H26.3)

### 【建設事業者向けの支援】

- ① 共同住宅の建設費への補助 【70万円/戸】
- ② 地域優良賃貸住宅供給事業の対象地域の拡大

### 【市民向けの支援】

- ① 戸建て住宅・共同住宅の建設・取得に対する補助 【30万円/戸】
- ② 二世帯住宅の場合は上乗せ補助 【10万円/戸】
- ③ 区域外からの転入の場合は上乗せ補助 【10万円/戸】





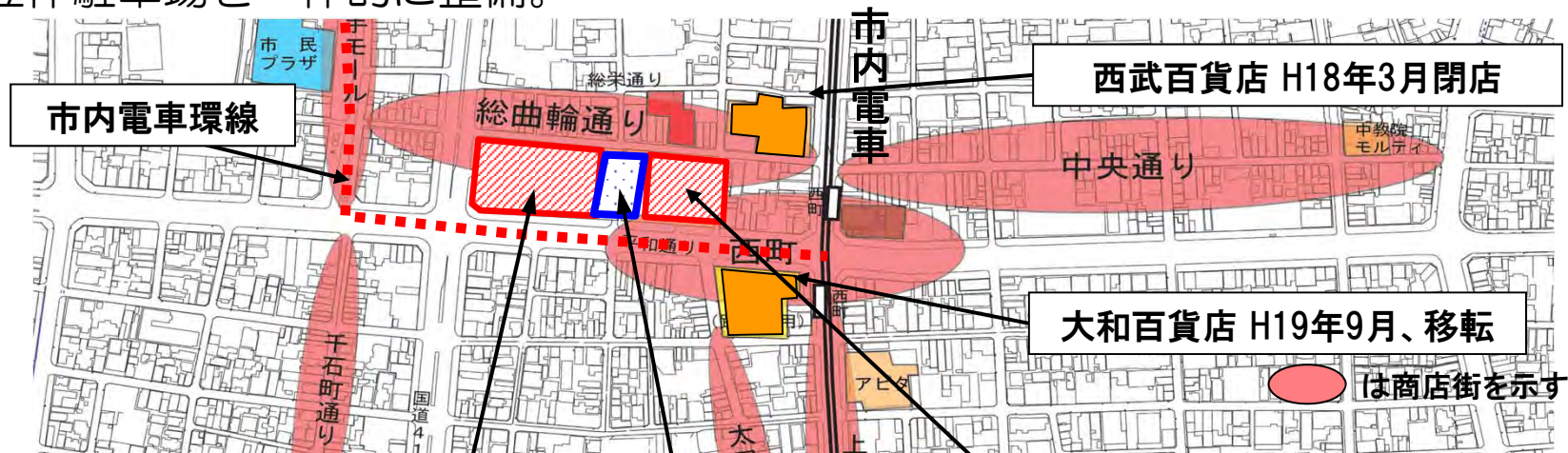
# 中心市街地の活性化



# 中心商業地区における新たな賑わい拠点の整備

## ■ 全体概要

中心商業地区において、その核となる大規模商業施設、全天候型多目的広場、立体駐車場を一体的に整備。



① 総曲輪通り南地区市街地再開発事業  
大和富山店 H19年9月完成

② グランドプラザ(全天候多目的広場)  
H19年9月完成

③ 西町・総曲輪再開発再開発事業  
立体駐車場 H17年3月完成





# 中心商業地区における新たな賑わい拠点の整備



## ■ グランドプラザの整備 平成19年9月オープン

積雪寒冷地の気候にも配慮し、賑わいの核となる全天候型の多目的広場を整備。  
年間81.9%（休日：100%、平日：73.4%）がイベント等に利用されている。



（平成25年度実績）

・事業主体  
富山市

・工事期間  
H18.5~H19.8

・事業費  
約15.2億円

・施設概要  
施設面積：  
約1,400㎡  
(65m×21m)  
天井までの高さ：  
約19m  
大型映像装置：  
約277インチ





# 自転車市民共同利用システム

中心市街地の17箇所に設置された専用ステーションから、自由に自転車を借りて任意のステーションに自転車を返却することができる新しいコミュニティサイクルシステムを導入。

## <システム概要>

- 供用開始 : 平成22年3月20日
- 運営主体 : シクロシティ株式会社
- 自転車数 : 170台
- 利用時間 : 24時間、365日いつでも利用可能



ステーションMAP





# 花Tramモデル事業



華やかで明るい空間を演出し、「花で潤うまち」を創出するため、指定の花屋で花束を購入し、市内電車等に乗り合わせた方々の運賃を無料化。

## 期間

平成24年11月 ~

## 内容

- 花束を購入すると無料乗車券を進呈
- 降車時に運転手に花束を提示し、無料乗車券を渡すと運賃が無料に

## 花屋

市内電車沿線等の計22店舗

## 実績

利用者数：990人 (H24.11.18~H26.3.31)







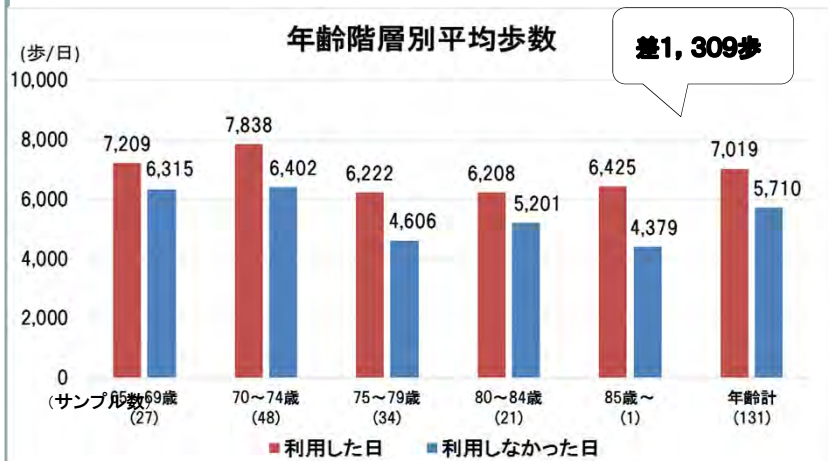
# おでかけ定期券の効果(利用者の歩数増)

おでかけ定期券を利用すると歩数が増え、健康に寄与し、医療費が削減される。

おでかけ定期券利用者の歩数調査結果(サンプル数:131人)

## <歩数について>

おでかけ定期券を  
 ・「利用した日」の平均歩数  
 :7,019歩/日  
 ・「利用しなかった日」の平均歩数  
 :5,710歩/日



おでかけ定期券を利用することで  
 1人あたり1,309歩/日の  
 歩数増加効果がある

## <医療費の削減効果>

1人あたりでは、

1日あたりの  
 増加歩数  
 1,309歩/日

×0.061円/歩  
 (※)

1日あたりの  
 医療費削減額  
 約80円/日

おでかけ定期券利用者全体では、

1日平均利用者数  
 2,591人/日  
 (H25年度実績)

×80円/歩

1日あたりの  
 医療費削減額  
 207,280円/日

※1歩多く歩くことによる医療費の削減効果を0.061円/歩として試算

出典:ICTと超高齢化対応の「健幸都市」~Smart Wellness Cityによる健康長寿世界一の実現を目指して~ (筑波大学 久野譜也)

おでかけ定期券利用者の歩数増加により  
年間約75,600千円の  
 医療費削減につながる





# コンパクトなまちづくりの効果 等

# 市内電車利用者の増加

市内電車利用者数は平成18年度まで減少傾向が続いていたが、富山ライトレールや市内電車環状線の整備、ICカードシステムや低床車両の導入など路面電車の活性化に向けた取組みにより、**市内電車の利用者数が平成19年度以降は増加に転じている。**

【市内電車路線図】



16,000人/日

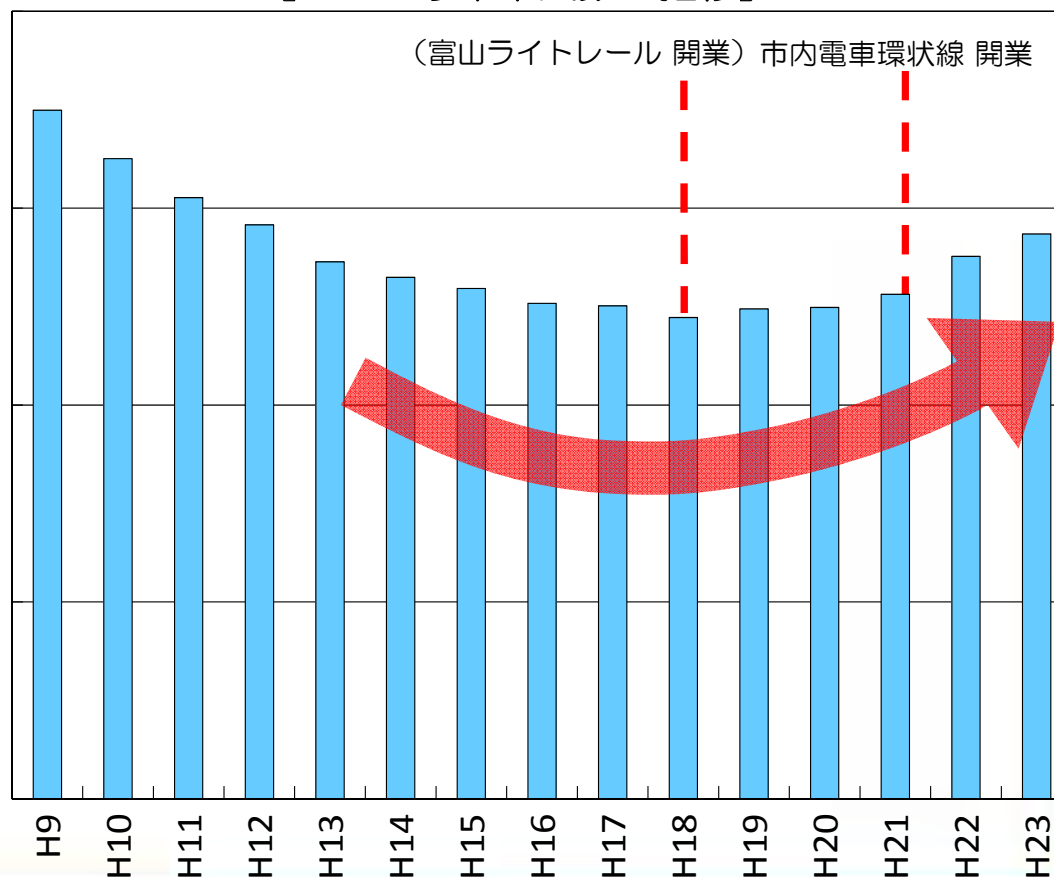
12,000人/日

8,000人/日

4,000人/日

0人/日

【1日当り乗車人数の推移】





# 中心市街地において活発化する民間投資



公共投資が呼び水となり市街地再開発事業など民間投資が活発化

**市内電車環状線**

(検討中) 地域医療と介護の拠点施設

富山国際会議場  
全日空ホテル

大手町  
市民プラザ  
総曲輪地区センター  
市民プラザ

総曲輪三丁目地区  
市街地再開発準備組合  
H25.2設立

中町(西町北)電停  
H25.5.17 開業

中央通り地区D北街区  
市街地再開発準備組合  
H20.4設立

ルシーダタワー(125戸)  
中央通り地区  
居住、商業、業務、駐車場  
H24.4完成

総曲輪西地区  
市街地再開発組合  
商業、宿泊、駐車場、居住  
H27完成(予定)

総曲輪通り商店街

中央通り商店街

シティハウス富山西町(96戸) H19.2完成  
堤町通り一丁目地区 商業、分譲住宅

西町

プレミスト総曲輪(52戸)  
総曲輪四丁目・旅籠町地区  
居住、商業、業務、駐車場  
H22.2完成

総曲輪FERIO  
総曲輪通り南地区  
商業  
H19.8完成

グランドプラザ  
西町地区  
広場  
H19.8完成

西町・総曲輪CUBY  
西町・総曲輪地区  
駐車場、駐輪場、商業  
H17.3完成

西町南地区  
市街地再開発組合  
業務、公益施設、駐車場  
H27完成(予定)

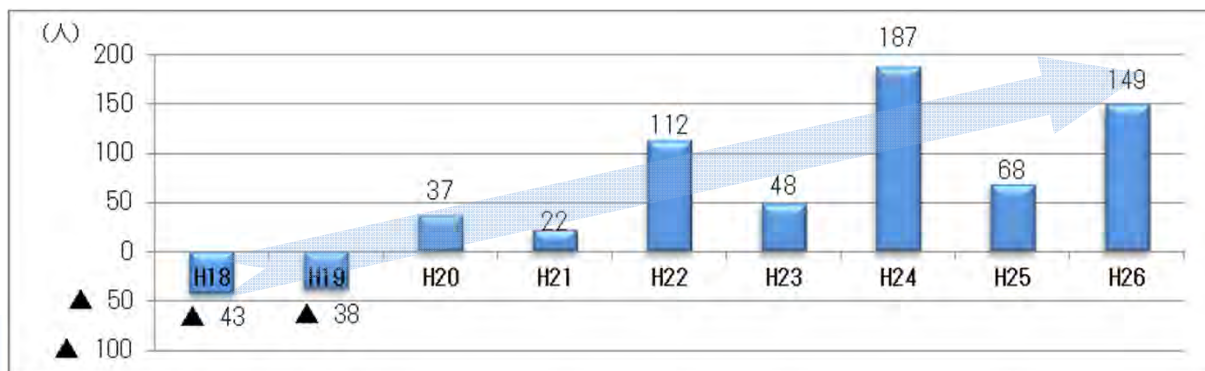
プレミスト西町(40戸)  
西町プレミア(88戸)  
西町東南地区  
居住、商業、駐車場  
H24.9完成

# 転入人口の増加

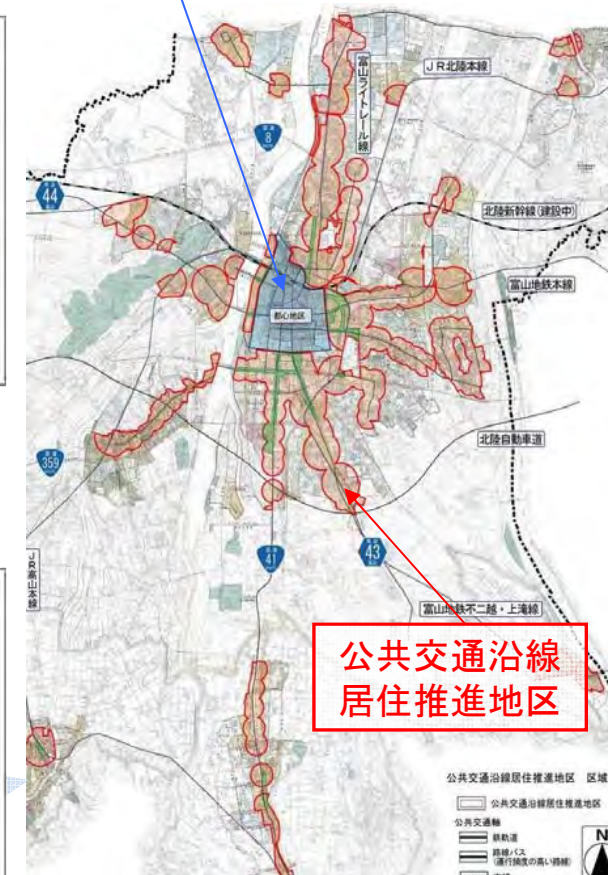
## ■ 中心市街地と公共交通沿線居住推進地区の社会増減(転入－転出)の推移

- ・中心市街地では平成20年より、**転入超過を維持**しており、**平成26年は、前年と比較し、超過数が増加**している。

【中心市街地(都心地区)の社会増減(転入－転出)の推移】



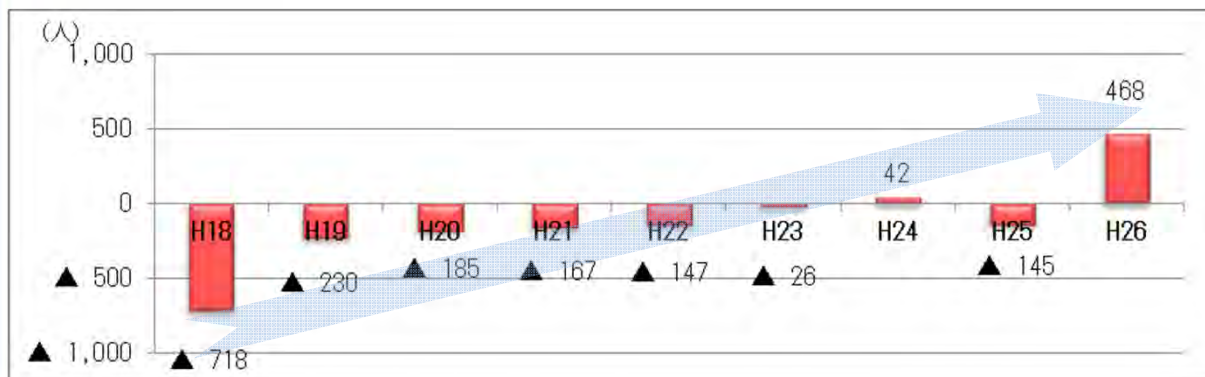
中心市街地地区



公共交通沿線  
居住推進地区

- ・公共交通沿線居住推進地区では、**転出超過が減少傾向**にあり、**平成24年、平成26年は転入超過**となった。

【公共交通沿線居住推進地区の社会増減(転入－転出)の推移】

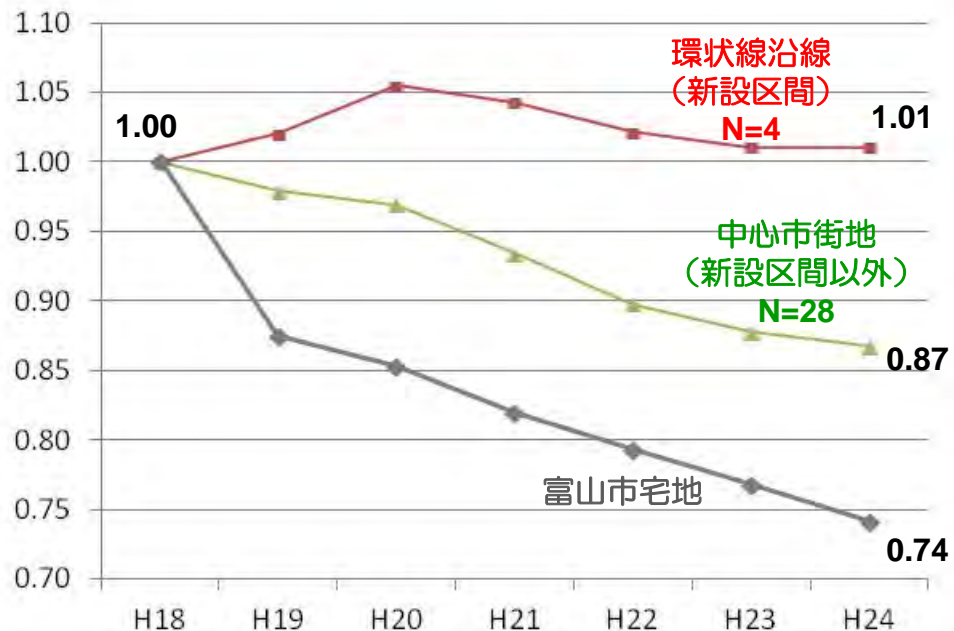




# 地価の維持

- 環状線新設区間の沿線では、平成19年度以降、**地価の下落が見られずほぼ横ばい**である。
- 新設区間以外の環状線沿線の地価は、平成19年度以降も下落しているが、**富山市宅地の平均と比較すると下落率が緩やか**である。

【中心市街地の地価変動】



中心市街地の地価変動 (H18を1.0とした場合)  
 (富山県地価公示・地価調査 価格要覧 平成24年度版より)  
 ※地価公示 (国調査、基準日：1月1日)、地価調査 (県調査、基準日：7月1日)  
 富山市宅地：固定資産税課税の土地課税台帳の決定価格を対象面積で除した値  
 (富山市統計データを基に算定)



中心市街地エリア

# LRTの整備等による「正のスパイラル」効果

「正のスパイラル」が生まれ、「まち」や「ひと」にプラスの影響や変化をもたらしている

