

# 富山市が取り組むコンパクトなまちづくり

～持続可能なコンパクトシティを支える鉄軌道ネットワーク～



**LRTの走る街 富山市**

# 1 富山市のまちづくりの基本方針

## <富山市の課題認識>

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

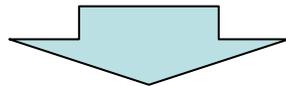
市街地の低密度化による  
都市管理コストの増大

都心の空洞化による都市全体の  
活力低下と魅力の喪失

環境負荷増大

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

**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**



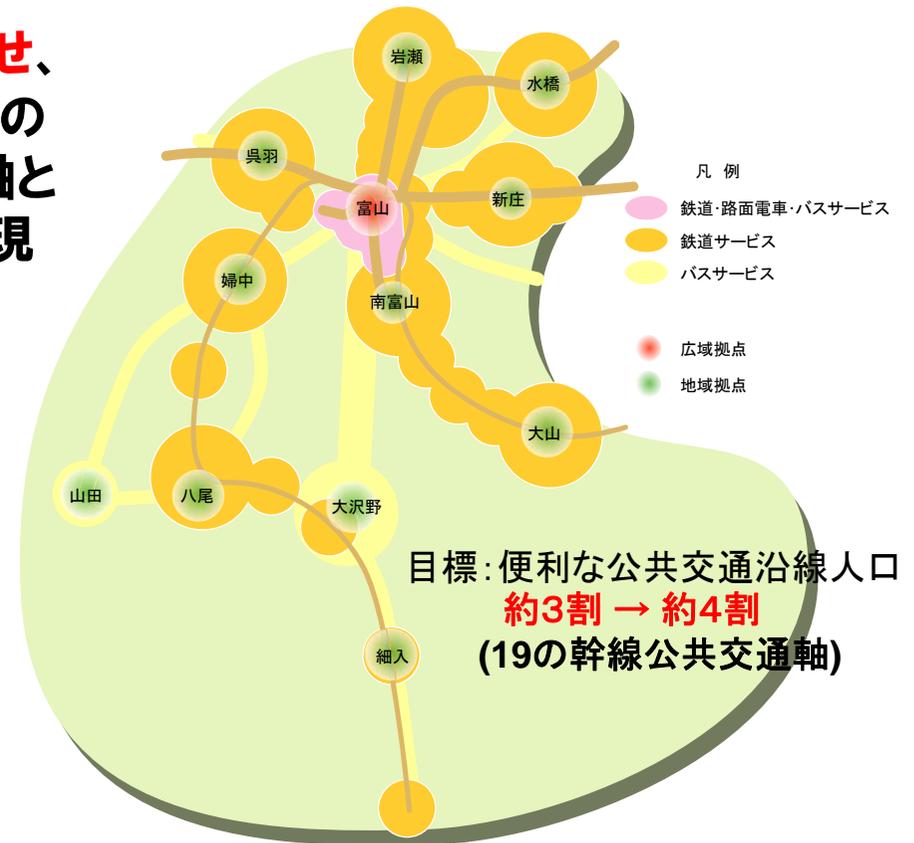
人や環境に優しい持続可能なまち

## <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 富山ライトレールの整備 ～JR富山港線のLRT化～

### ① 事業概要

利用者の減少が続く地方ローカル鉄道を、**公設民営の考え方を導入し、全国初の本格的LRTシステム**に蘇らせた取り組み

#### <路線概要>

- 開業日：平成18年4月29日
- 延長：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

- 運行サービスの大幅な向上
- 車両の低床化と電停のバリアフリー化
- トータルデザインの実施

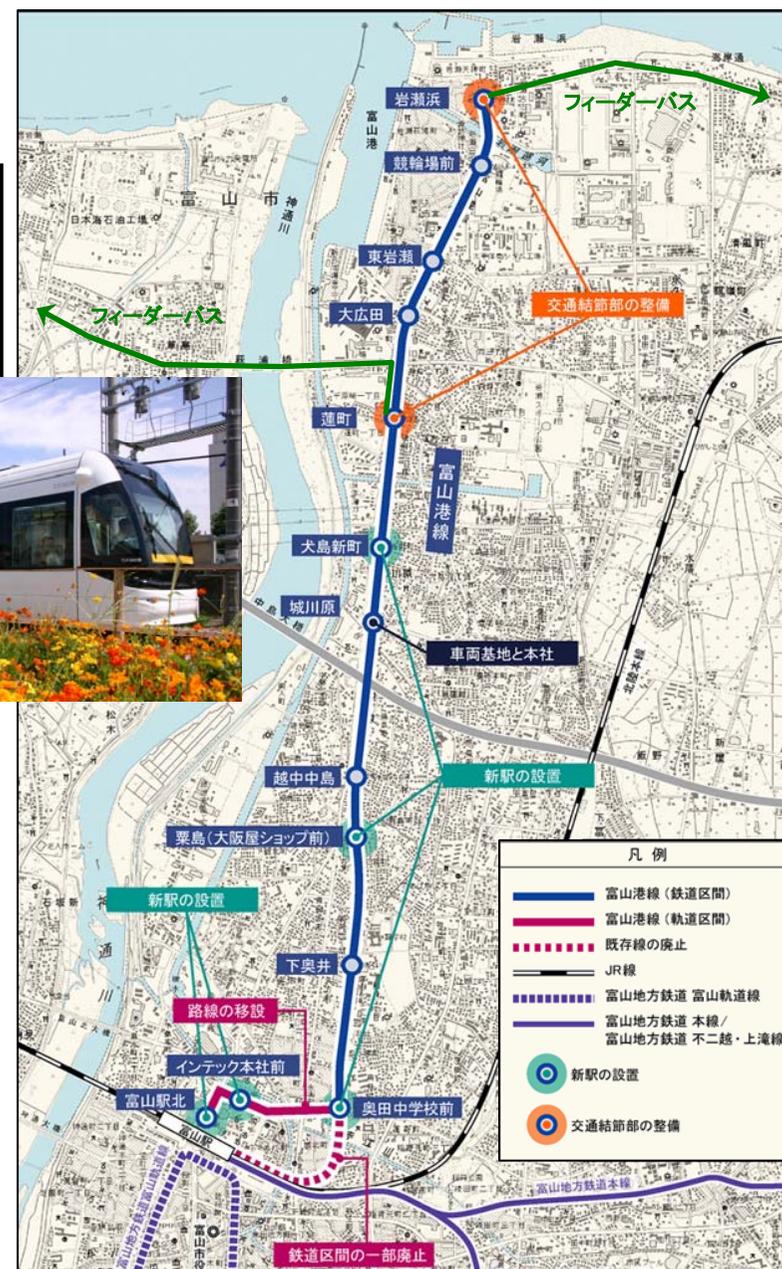


### ② 整備効果

- 利用者数は平日で**約2.1倍**、休日で**約3.8倍**に増加

平成21年12月31日現在（1日平均利用者数）  
 平日 4,816人／日（開業前2,266人／日）  
 休日 3,987人／日（開業前1,045人／日）

- 日中の**高齢者の利用**が増加
- 利用者のうち、**約12%が自動車からの転換**
- 自動車交通からの転換によるCO2削減
- 沿線における観光施設や物産館の入館者数の増加
- 沿線での住宅の新規着工件数の増加



# 3 市内電車環状線化事業



## ① 事業概要

中心市街地活性化を目的に、**日本初の上下分離方式**による路線延伸と環状運行を実施

### <事業概要>

- 開業日：平成21年12月23日
- 延長：約0.9km(環状区間 約3.5km)
- 電停：延伸区間に3箇所新設
- 運行計画：既存2系統に反時計周りの片方向循環運行を追加
- 車両：新たに低床車両を導入

## ② 新線区間の利用者数

### ■当初予測を上回る利用

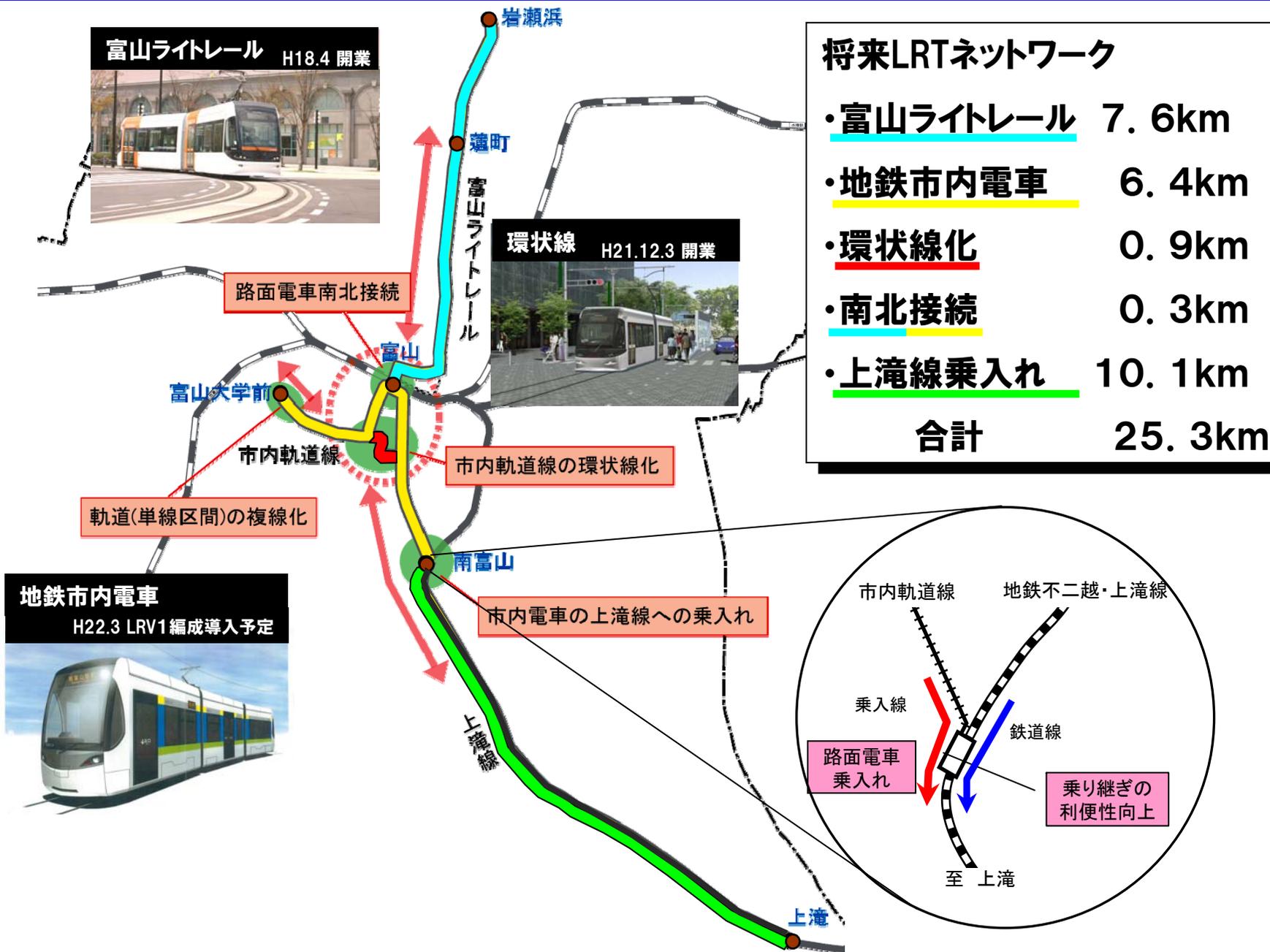
1日平均利用者数(平成21年12月24日～平成22年1月23日)  
1,450人/日(当初予測1,320人/日)

## ③期待される効果

- 上下分離方式により、質の高い交通サービスの提供
- 来街者増加による賑わいの創出と商業の活性化
- 都心居住の推進、地価等の資産価値の上昇
- 自動車からの転換による円滑な道路交通とCO2削減



# 4 将来LRTネットワーク構想



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



# 5 JR高山本線活性化社会実験

## 社会実験の概要

- ・富山ライトレールに続く、鉄軌道活性化の第2弾の取り組み
- ・まちづくり交付金を活用して市が費用を負担し、一日約26本の増便
- ・H17と比較し、利用者が増加すると富山市の費用負担が小さくなる  
協定をJR西日本と結び、H20実績で19,723千円の効果



JR高山本線を走る  
キハ120形気動車



(第1期)平成18年10月21日～平成20年3月14日

(第2期)平成20年3月15日～平成23年春

区間	実験前	第1期	第2期
富山～速星間	36本	50本	60本
富山～越中八尾間	34本	50本	60本
富山～猪谷間	21本	33本	23本

### 第1期社会実験の結果

※富山駅除く

第1期社会実験(H19) / 実験前(H17)

**乗降客数は全体で5.9%の伸び**

### 第2期社会実験の結果

※富山駅除く

第2期社会実験(H20) / 実験前(H17)

**乗降客数は全体で10.5%の伸び**

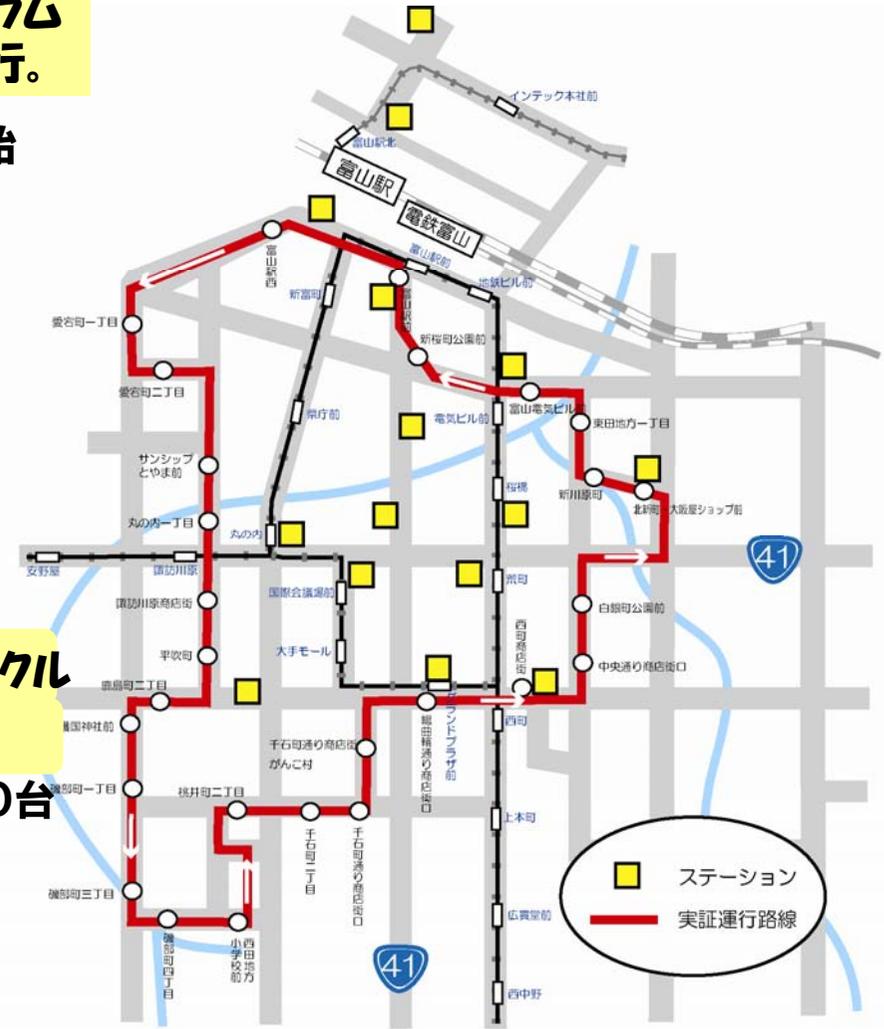


# 7 環境モデル都市の官民協働による取り組み

## ■低床コミュニティ電気バスの開発と実証運行

北陸電力(株)が主体となり、日本初となる低床型「リチウムイオン電池バス」(1台)の開発とバス路線での実証運行。

・平成22年2月14日からバス路線で実証運行を開始



## ■コミュニティサイクルシステム導入事業

都心回遊性向上などを目的とした会員制レンタサイクル  
屋外広告収入などで運営費を賄う

・平成22年3月から供用予定 15ステーション、150台



ESTを普及促進するために必要な方策

富山市が持続的にESTに取り組むことができている理由

**まちづくりの将来ビジョン(串とお団子のまちづくり)を明らかにする  
各種マスタープランが共通した基本理念の上に成り立っている**

**まちづくりの将来ビジョンを  
タウンミーティングなどで市長自ら市民へ積極的に説明**

**まちづくり将来ビジョンに基づく公共交通(EST)の必要性に対する  
市民や議会の理解**

**環境モデル都市の指定による意識の高まり**

**まちづくりに必要なものは行政が関与し、集中と選択により短期  
間で公共交通活性化を実現**

# 富山ライトレール整備に対する市民の評価

富山ライトレール沿線だけではなく、市域全域で8割以上の市民が評価すると回答

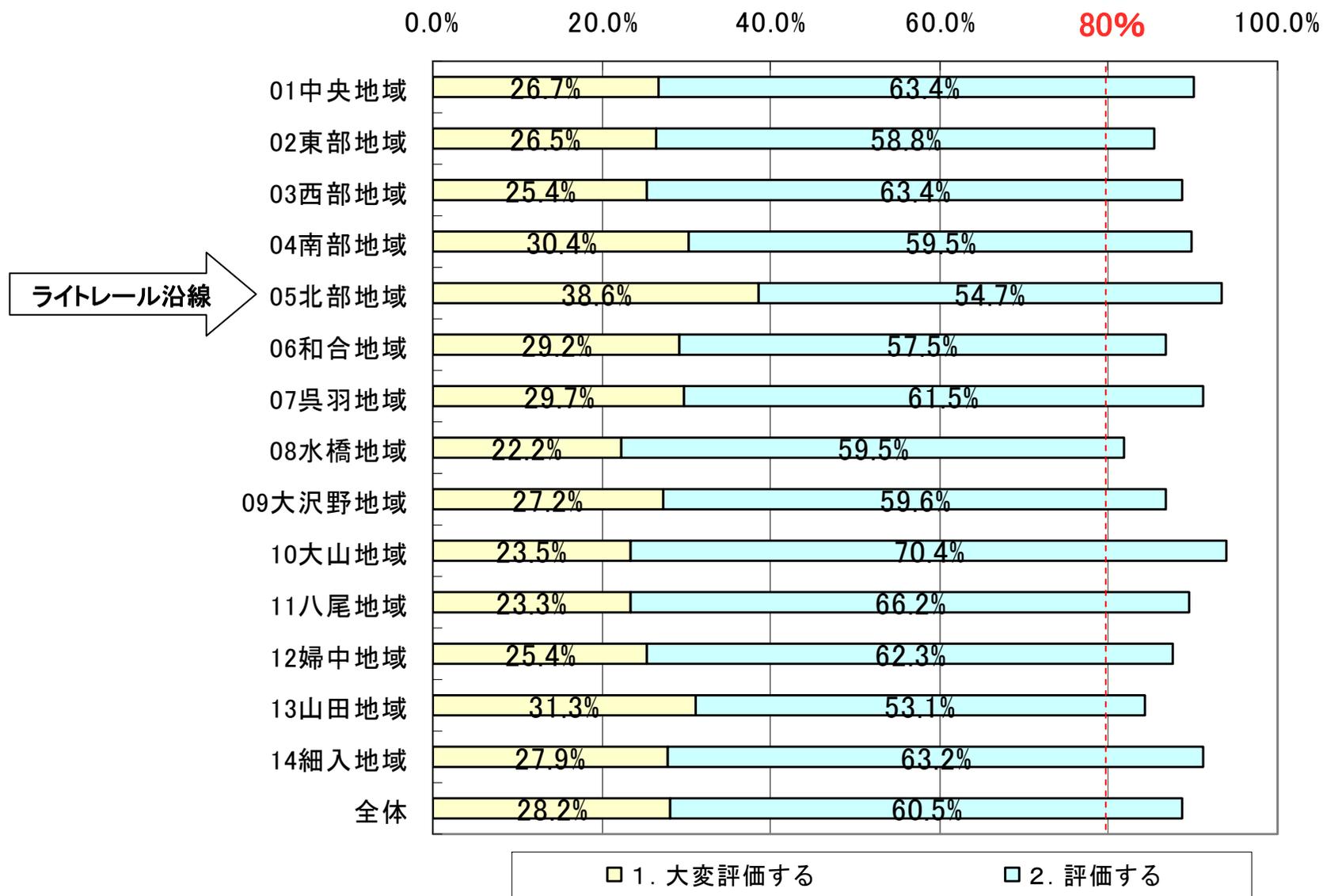


図 富山ライトレールに対する評価(地域別) (H18.6月末実施)