



富山市型LRTによる低炭素交通まちづくり ～コンパクトなまちづくりとの軸となる公共交通活性化～



富山市 都市整備部 都市政策課



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

富山市型コンパクトなまちづくりの基本方針



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

＜課題認識＞

- ①人口減少と超高齢社会
- ②過度な自動車依存
- ③中心市街地の空洞化と活力低下
- ④割高な都市管理の行政コスト
- ⑤CO2排出量の増大

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

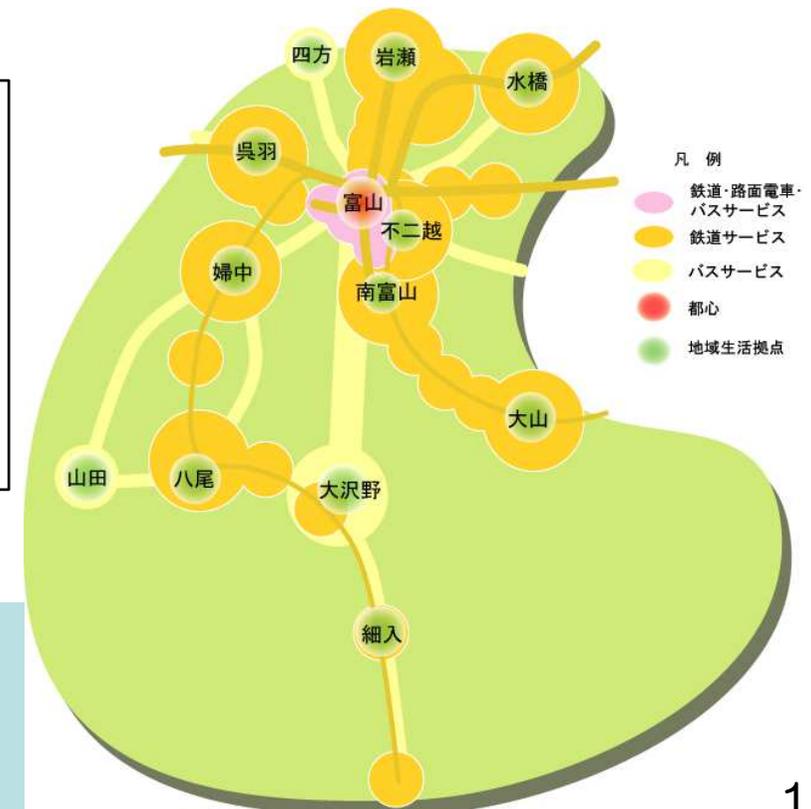
＜実現するための3本柱＞

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

都市マスタープランなどの主要な計画に、公共交通をまちづくりの軸に位置づけ、市民へ積極的に説明



公共交通と土地利用の連携によるコンパクトなまちづくり

都市マスタープランにおいて、
富山駅を中心とした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

■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

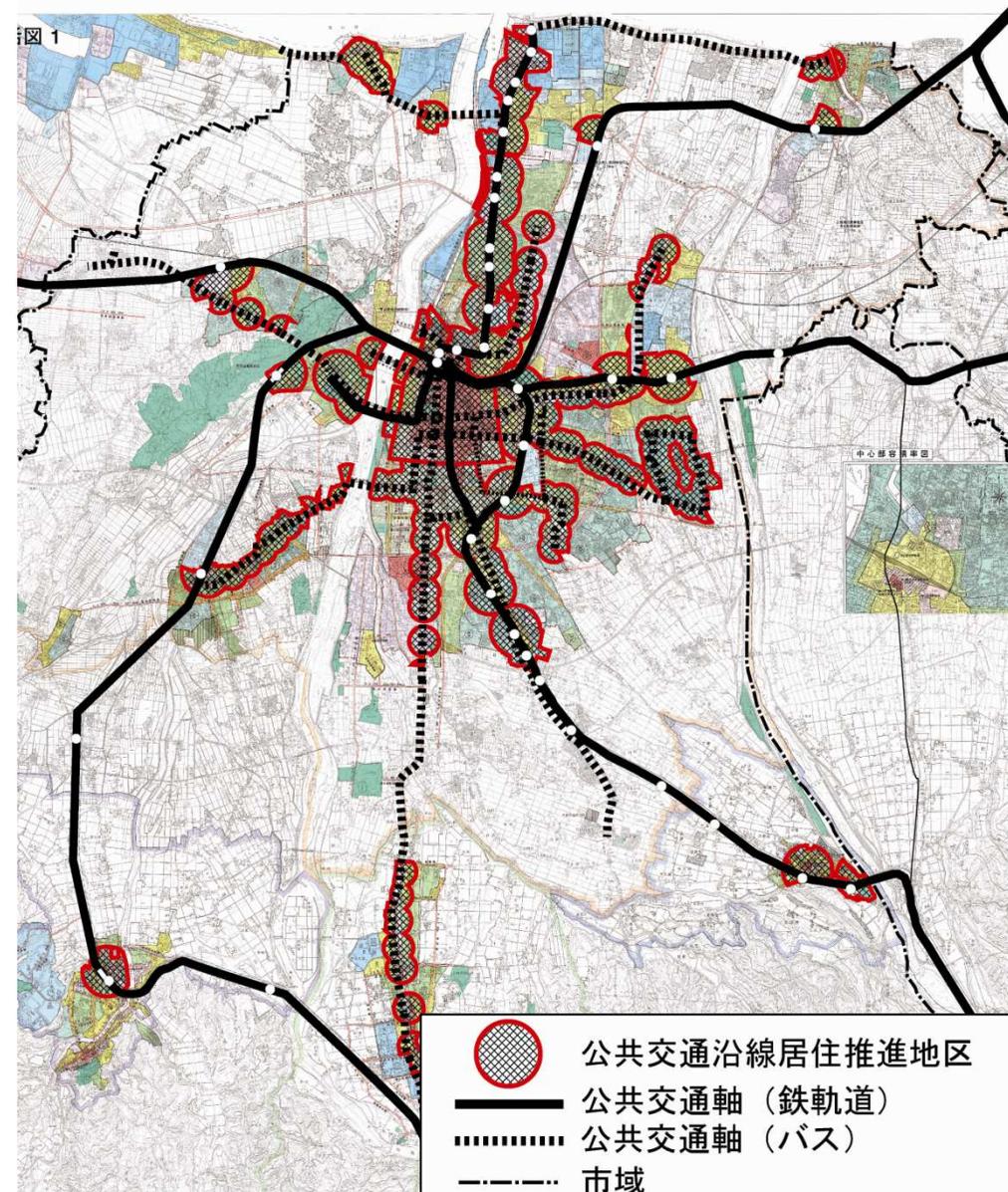
〔 鉄軌道は概ね500m 〕

〔 バス停圏は概ね300m 〕



まちづくりの数値目標
便利な公共交通沿線人口の増加
H17約28% → H37約42%
(H24.6末現在 **31.4%**)

公共交通沿線居住推進地区



富山市公共交通活性化計画(H19.3末策定)



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

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

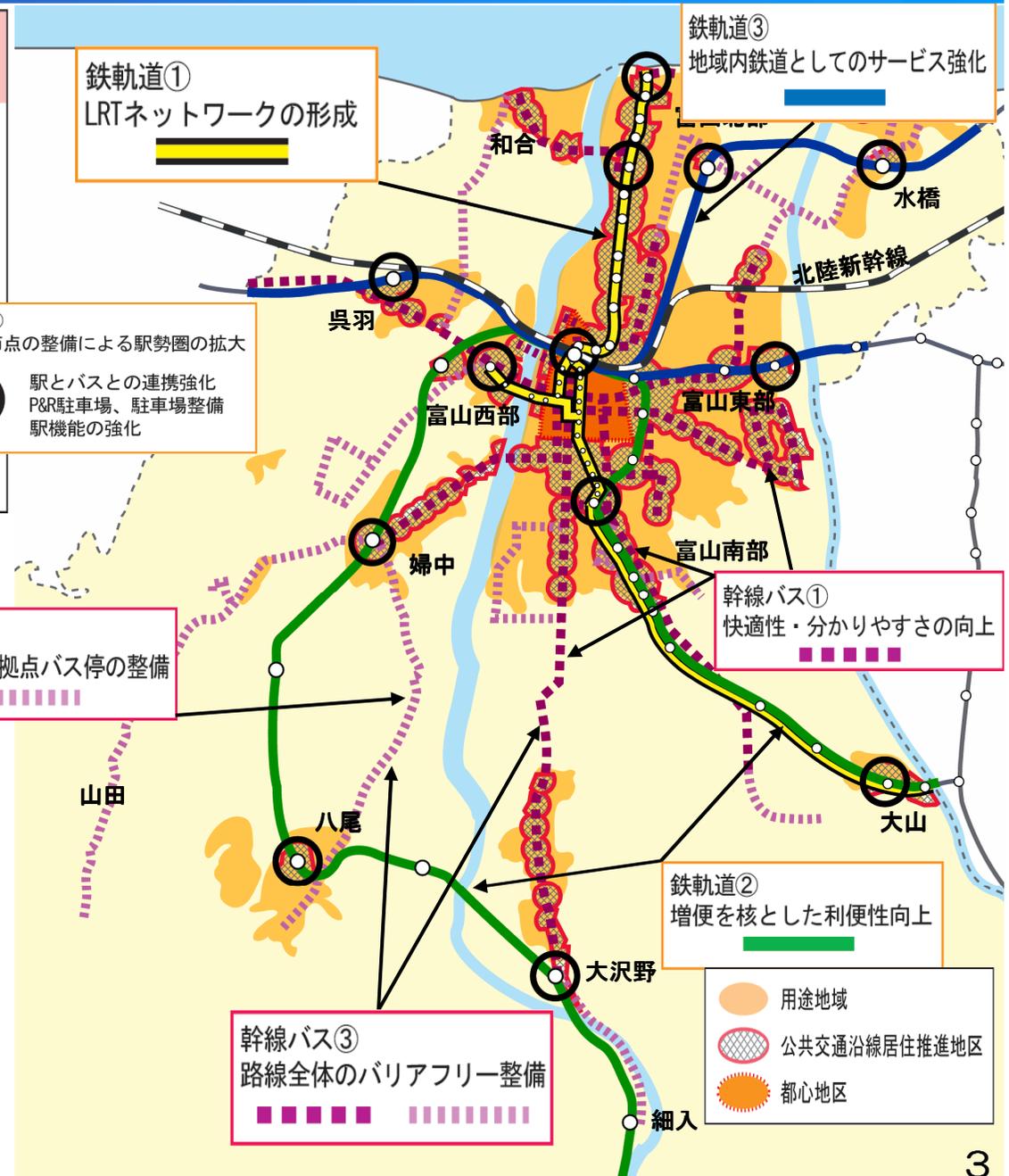
基本方針②

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
- ④NPO等による福祉有償運送、過疎地有償サービスの活用



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



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**を実現



LRTネットワークの将来像

・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
合計	25.3km

富山ライトレールの整備(JR富山港線のLRT化)

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

■路線概要

開業日：平成18年4月29日

延長：約7.6km

電停：13箇所

運行主体：富山ライトレール(株) (第三セクター)

富山ライトレール富山港線
(愛称:ポートルム)

旧JR富山港線



富山ライトレールの整備(運行サービス等)

■ 運行サービスの向上

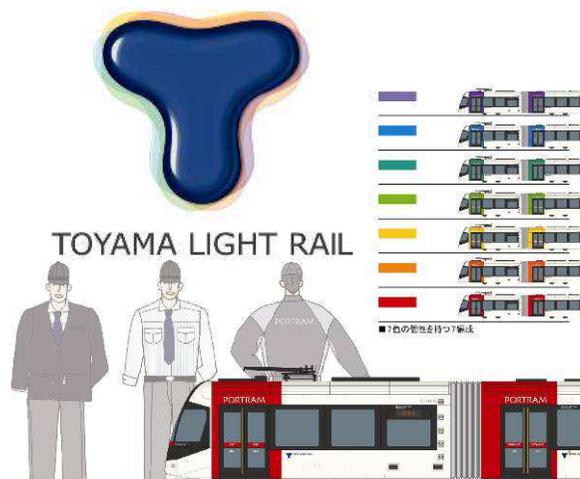
	現行		路面電車化後
■ 運行間隔	30～60分	→	15分 (ラッシュ時は10分)
■ 始発・終電	5時台・21時台	→	5時台・23時台
■ 駅数	9駅 (富山駅除く)	→	13電停
■ 車両	鉄道車両	→	全低床車両

運賃は200円均一制に。

■ ICカード乗車券の採用

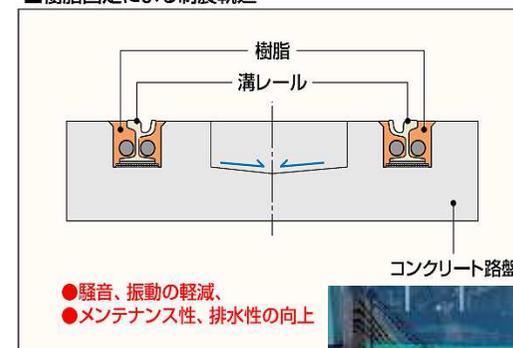


■ トータルデザインの導入 車両、電停、ICカード、制服、シンボル マークなどにトータルデザインを導入



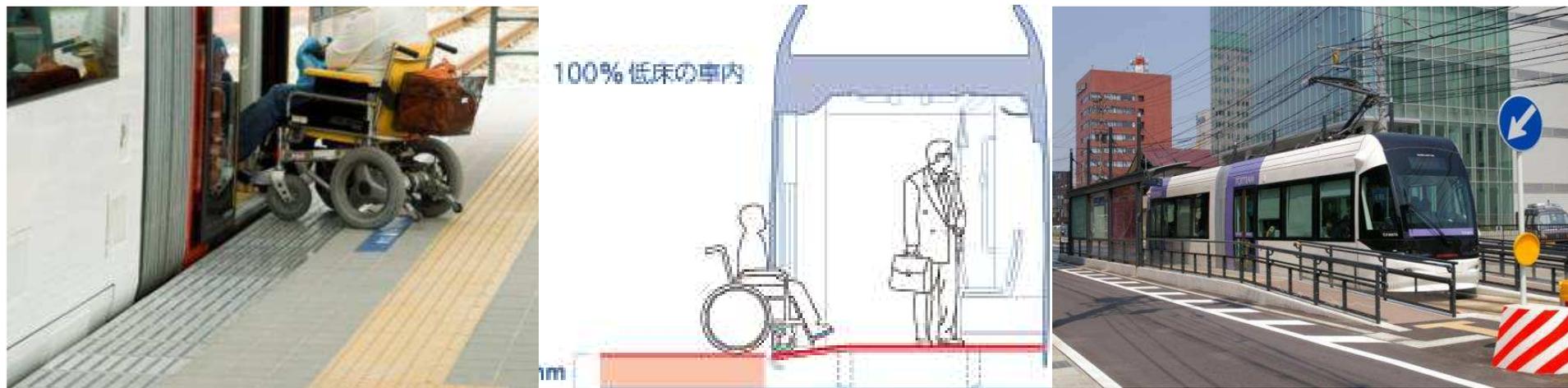
■ 制振軌道、芝生軌道の採用

■ 樹脂固定による制震軌道



富山ライトレールの整備(バリアフリー化等)

■車両の低床化と電停のバリアフリー化



■アテンダントの配置 (H22.8~)

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



■ 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効果(1)



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

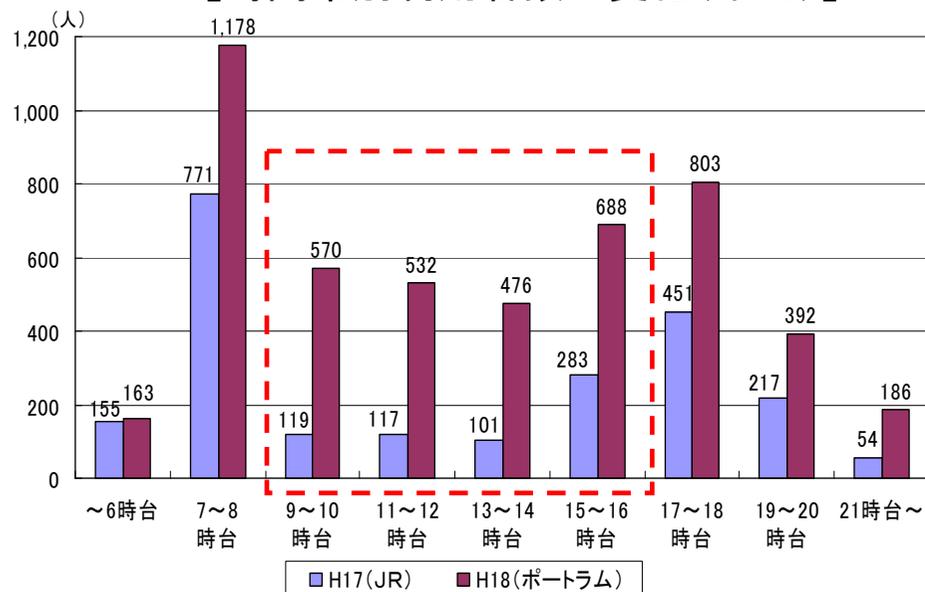
■開業前と比較して、利用者数が

平日で約**2.1倍**、休日で約**3.6倍**に増加

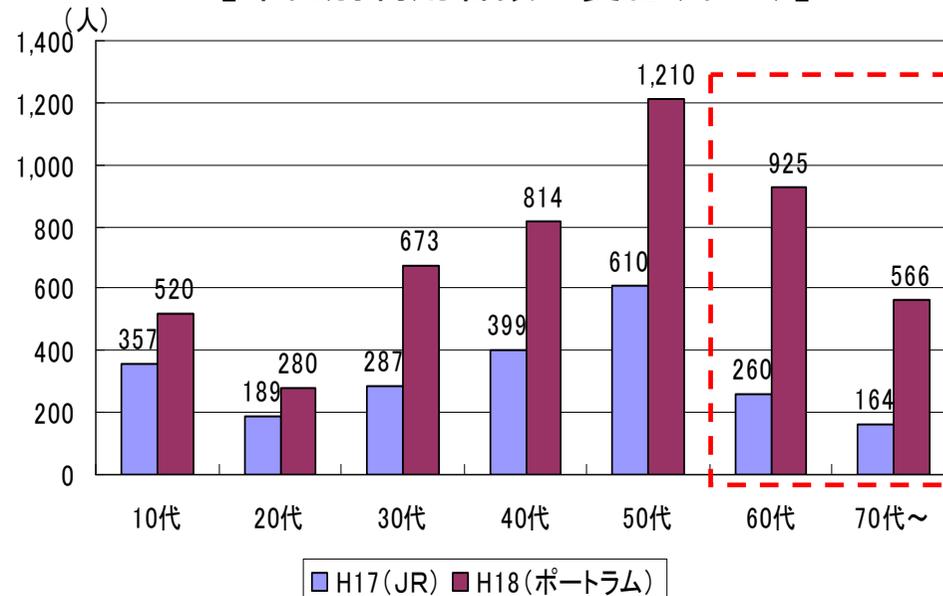
平成24年3月31日現在(1日平均利用者数)
 平日 4,815人/日(開業前2,266人/日)
 休日 3,717人/日(開業前1,045人/日)

■日中の高齢者の利用が増加(ライフスタイルの変化)

【時間帯別利用者数の変化(平日)】



【年代別利用者数の変化(平日)】

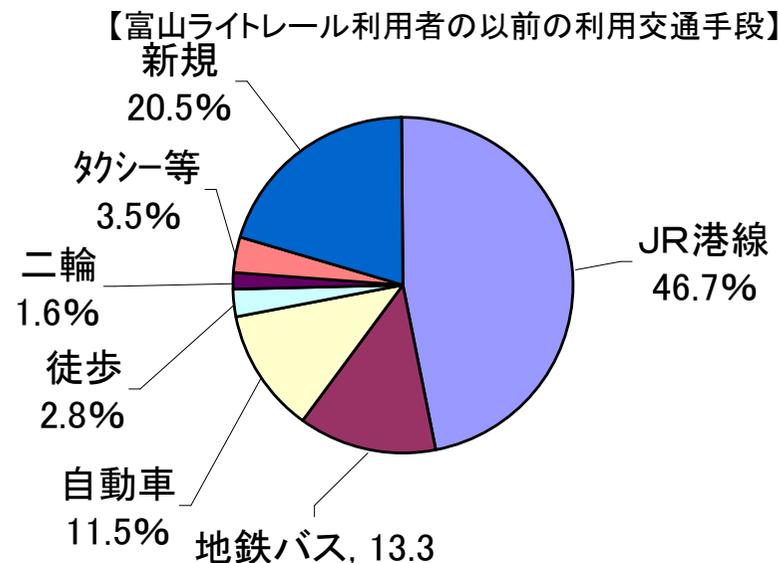


富山ライトレールの整備効果(2)

■ 環境負荷の低減

利用者のうち、**約12%が自動車からの転換**

(約436t-CO₂の削減 (2006年))

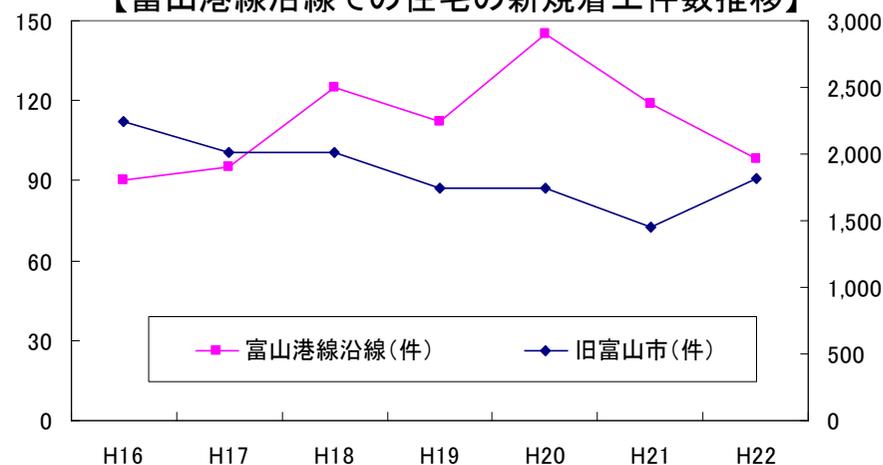


■ 沿線での新規住宅着工件数の増加

【富山港線沿線での住宅の新規着工件数の比較】

	H16年度	H22年度	H16⇒H22比
富山港線沿線	90	98	1.09倍
旧富山市	2,238	1,814	0.81倍

【富山港線沿線での住宅の新規着工件数推移】



■ 沿線における観光施設などの入館者数の増加

市内電車環状線化事業



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

中心市街地活性化と都心地区の回遊性の強化を目的に、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

※施設整備・保有は富山市、運行は交通事業者



手モールを走る様子



地形図は明文社の都市地区図

LRTと調和した都市景観の形成

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のため、富山ライトレールで用いた基本的なデザインに加え、**車道、歩道等もトータルデザイン**

全体コンセプト = 富山都心の魅力を楽しむ・LRTのある新しい風景づくり

【車両デザイン】

○メタリック系の色彩を用い、都市的、モダンで高質な表情の※**セントラム**



※車両愛称
センターとトラムを意味する

【道路空間デザイン】

○3つの路線特性を活かした魅力ある街路空間デザイン

・**県道富山高岡線**

城址とLRTの融合調和

・**市道大手モール**

トランジットモール的なデザイン

・**市道平和通り**

高質で都心的なデザイン



LRTが走るまちの風景



■開業式の様子(大手モール)



■大手モール



■平和通り

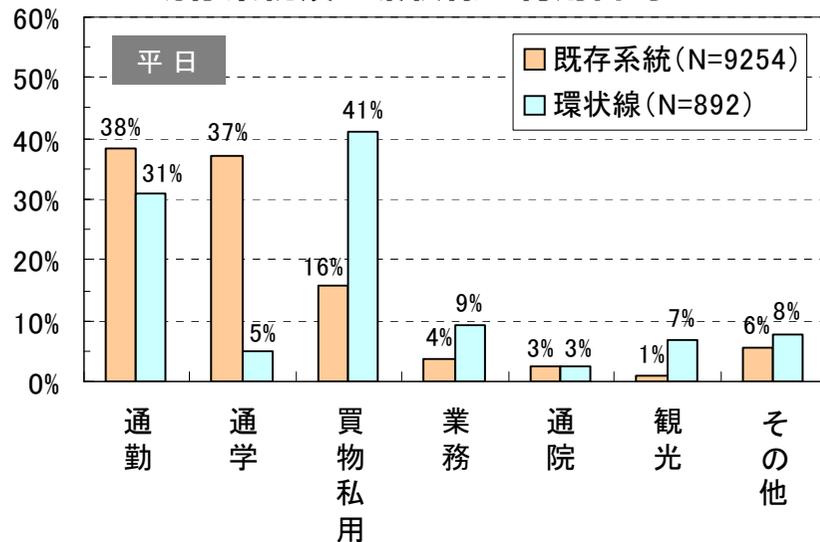


■県道富山高岡線

市内電車環状線の整備効果(1)

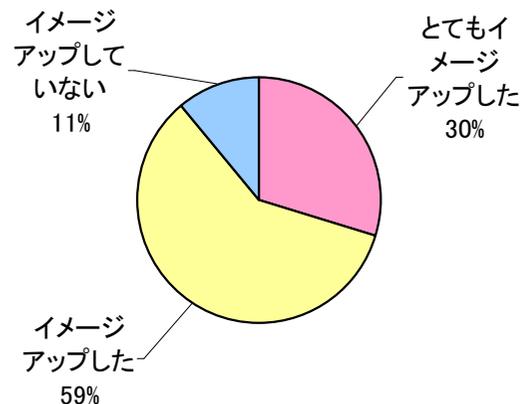
■環状線利用者の目的は買物・私用が半数を占め、観光の割合も高い

既存系統及び環状線の利用目的



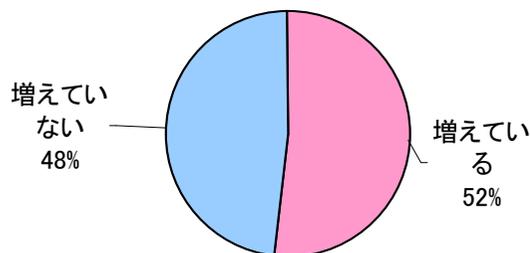
■環状線利用者の約9割が中心部のイメージが向上したと感じている

中心部のイメージ向上(平日)

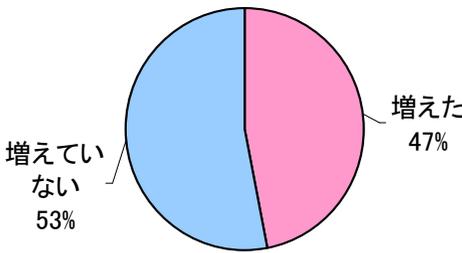


■環状線利用者の約5割は、買い物目的などで中心部への外出機会や滞在時間が増えている

中心部への外出機会の変化(平日)



中心部の滞在時間の変化(平日)



■環状線利用者は、自動車での来街者に比べ、中心部の滞在時間、来街頻度、消費金額が多い

1月あたりの買物目的の平均来街頻度(回/月)

平日		休日	
環状線	自動車	環状線	自動車
5.6回	2.5回	4.7回	1.8回

1人1月あたりの平均消費金額(円/日・人)

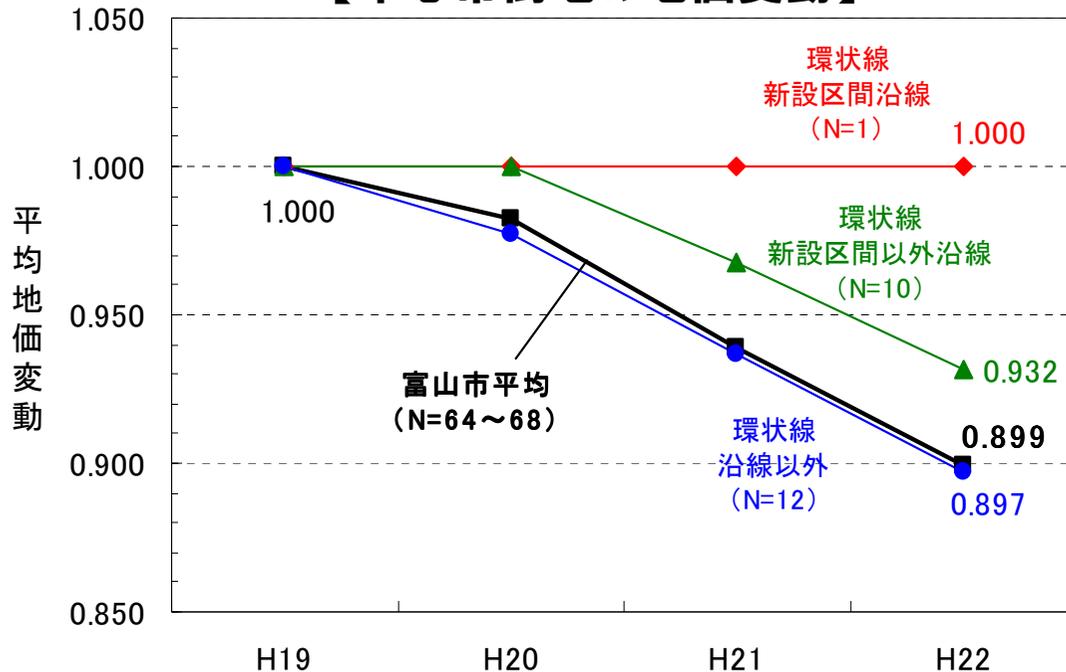
平日		休日	
環状線	自動車	環状線	自動車
¥38,391	¥33,869	¥39,346	¥14,259

市内電車環状線の整備効果(3)

地価の維持

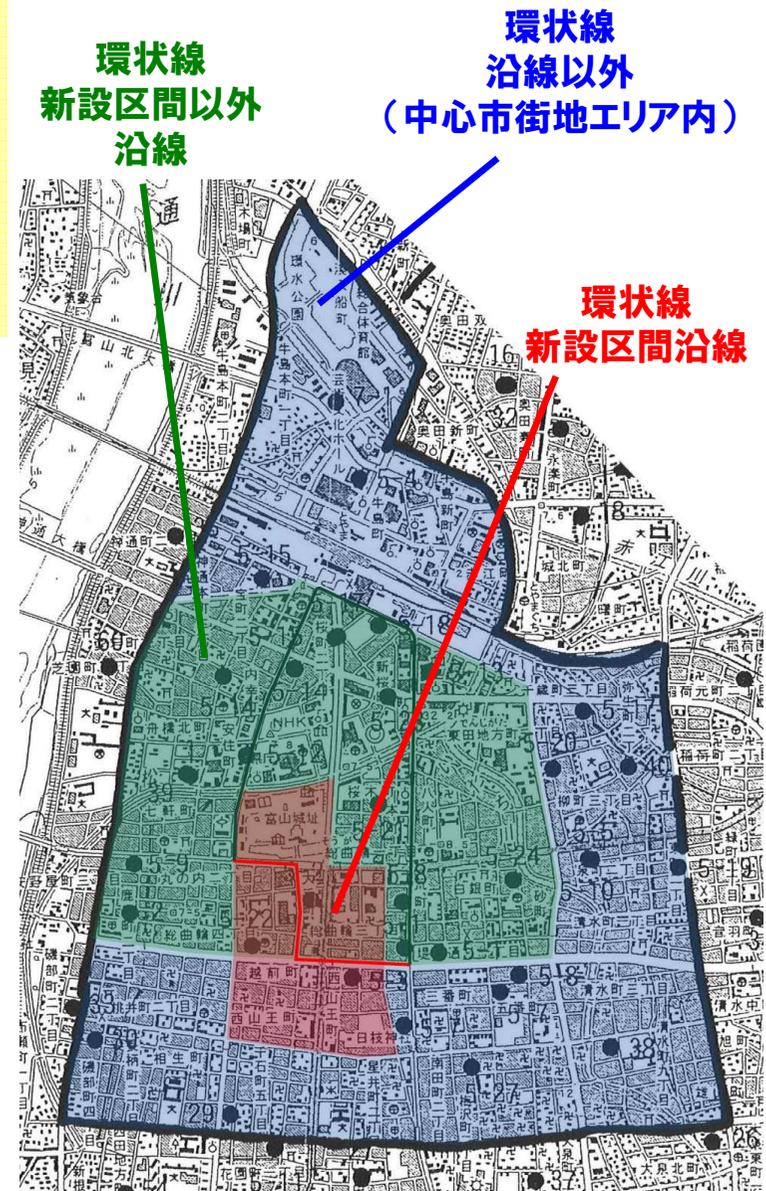
- 環状線新設区間の沿線では、平成19年度以降、**地価の下落が見られず横ばい**である。
- 新設区間以外の環状線沿線の地価は、平成20年度以降下落しているが、富山市平均と比較すると**下落率が緩やか**である。

【中心市街地の地価変動】



中心市街地の地価変動(H19を1とした場合)
 (富山県地価公示・地価調査 価格要覧 平成22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)

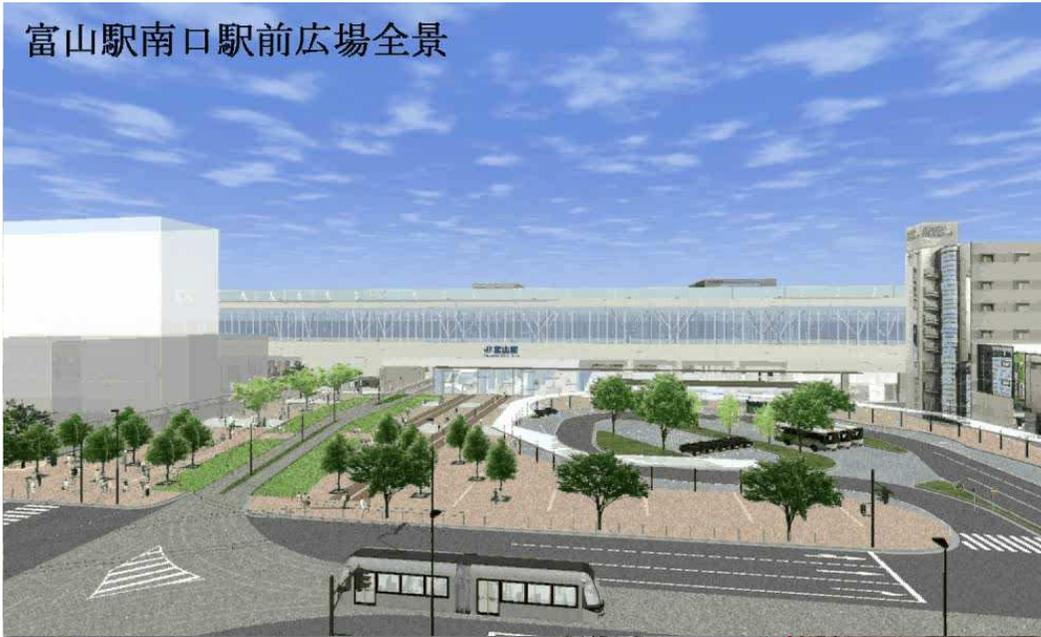


中心市街地エリア

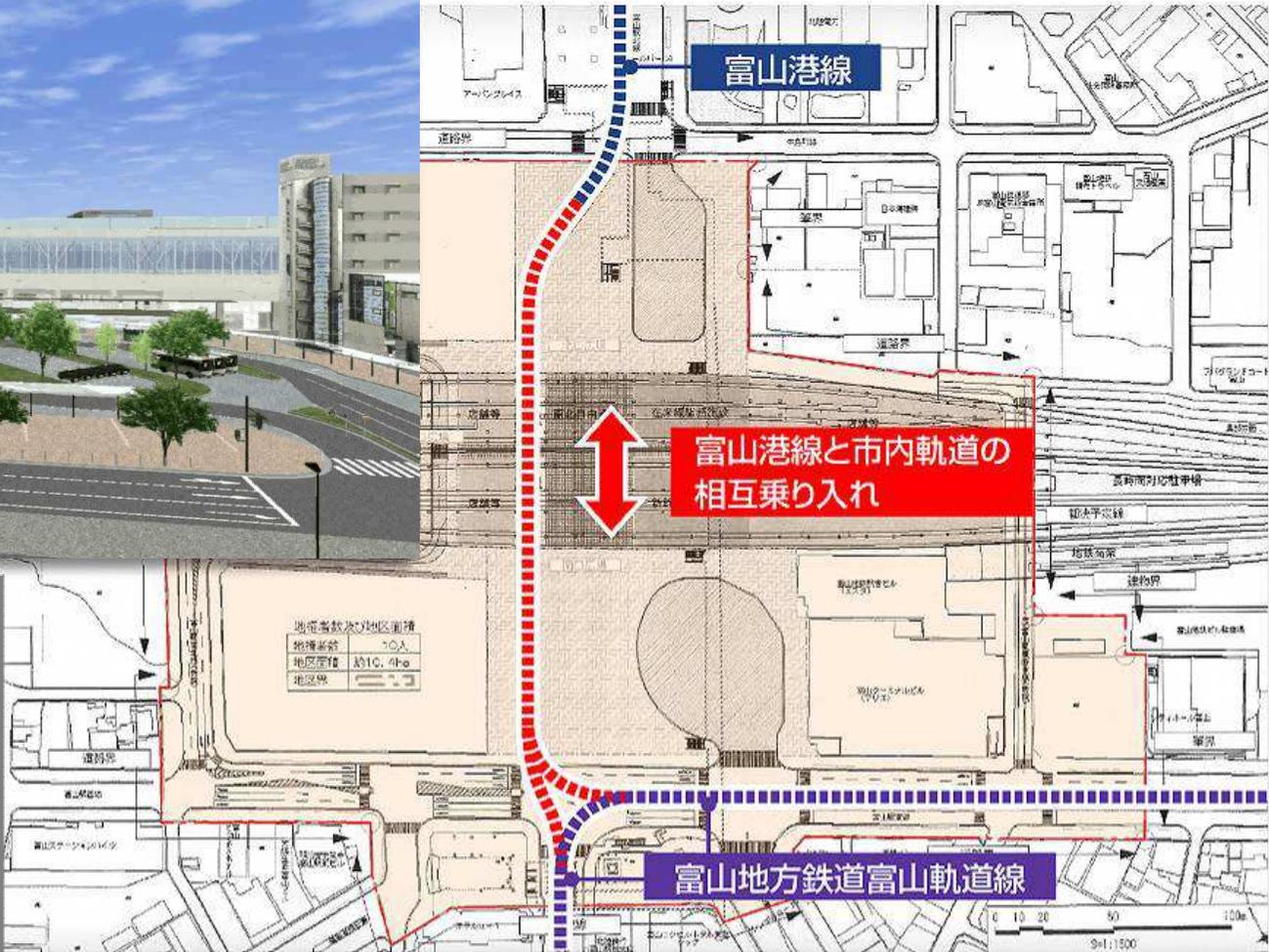
富山駅周辺鉄道高架化と南北路面電車の一体化計画

平成28年の在来線の高架化完成に合わせ、富山ライトレールと駅南の市内軌道を接続させ、高架化中央コンコースに電停を整備の予定

富山駅南口駅前広場全景



■駅周辺整備概要図



公共交通活性化と一体となったまちづくり施策

■自転車市民共同利用(アヴィレ)

都心回遊性強化を目的に、LRT沿線に重点配置

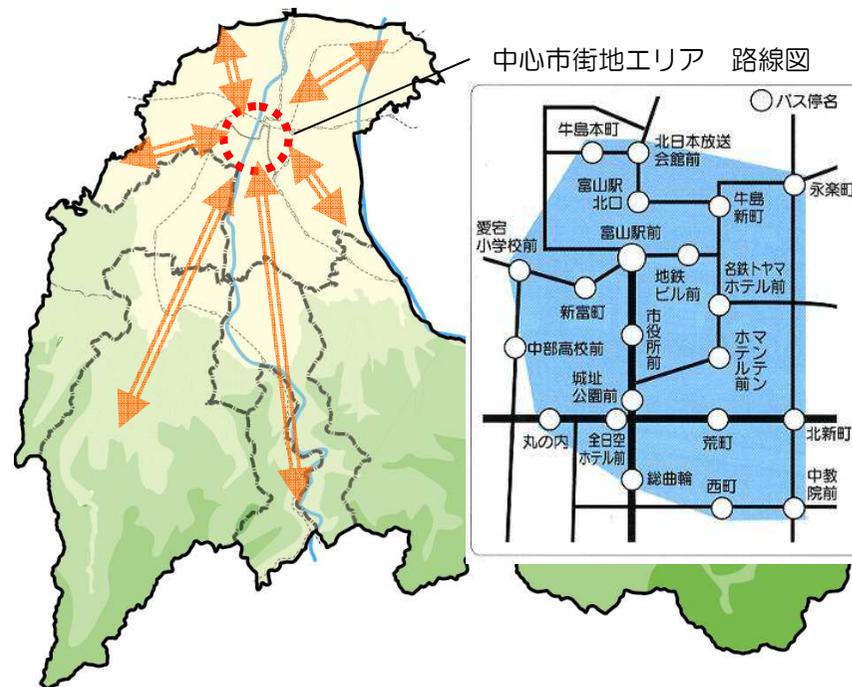
- ・ H22.3.20共用開始
- ・ ステーション数:15ヶ所
- ・ 自転車数:150台
- ・ 会員数:1,602人



■おでかけ定期券

満65歳以上の高齢者が中心市街地へ出かける公共交通利用料金を100円に輪引き(H16.5~)

- ・ 高齢者の31.6%が定期券を所有
- ・ 1日平均1,899人が利用 (H22実績)



■まちなか・公共交通沿線居住支援

中心市街地やまちなかでの住宅取得等に補助金を支出 (H17~)

	まちなか	公共交通沿線
市民	50万円/戸	30万円/戸
建設事業者	100万円/戸	70万円/戸
補助実績 (H24.3末)	969戸	651戸

■路面電車4回目以降運賃無料サービス

- ・ ICカード利用者は、4回目からの運賃が無料
- ・ 平成23年7月 サービス開始

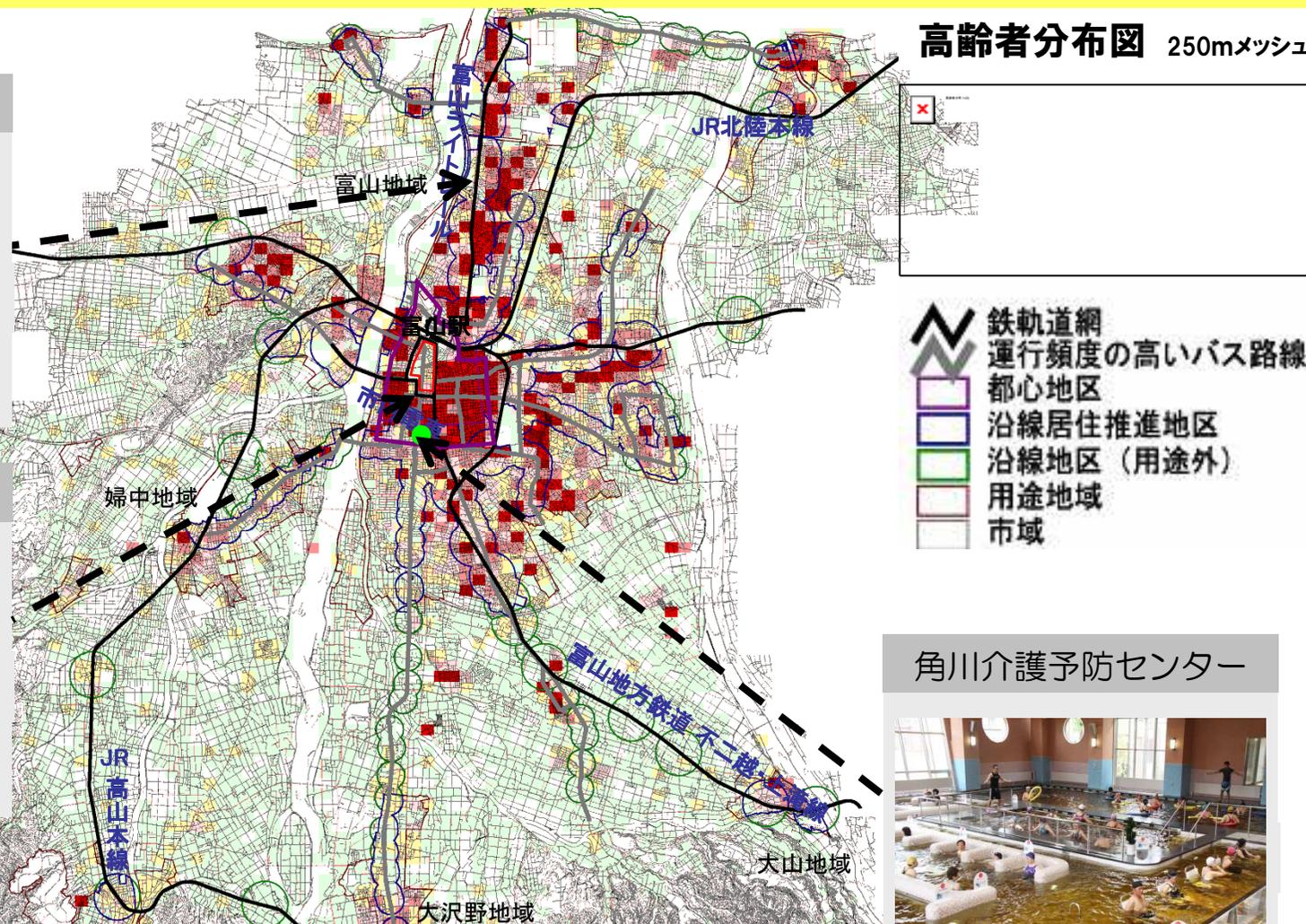
コンパクトなまちづくりの評価

人口動態等をGISに展開することで、都市構造の変化等を分析・可視化し、効果検証や施策立案を行う。→ 都市計画のみならず、福祉や教育など多様な分野で活用

富山ライトレール



市内電車環状線



角川介護予防センター

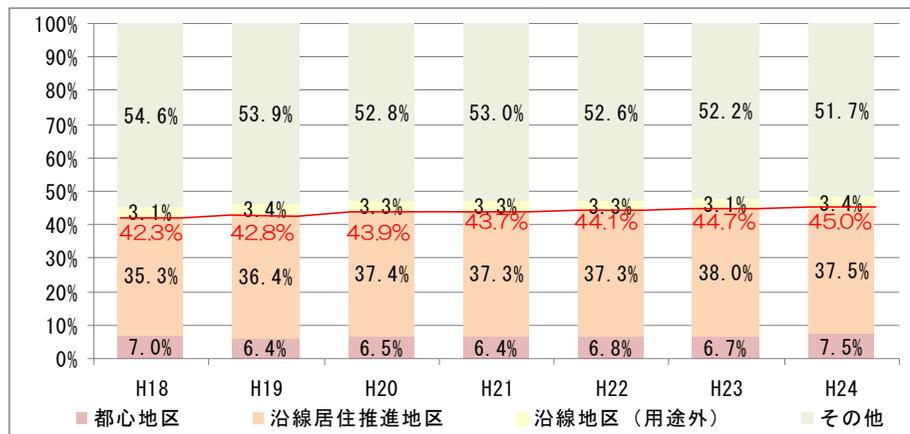


中心市街地及び富山ライトレール沿線に高齢者が多く、施策の妥当性が評価される。

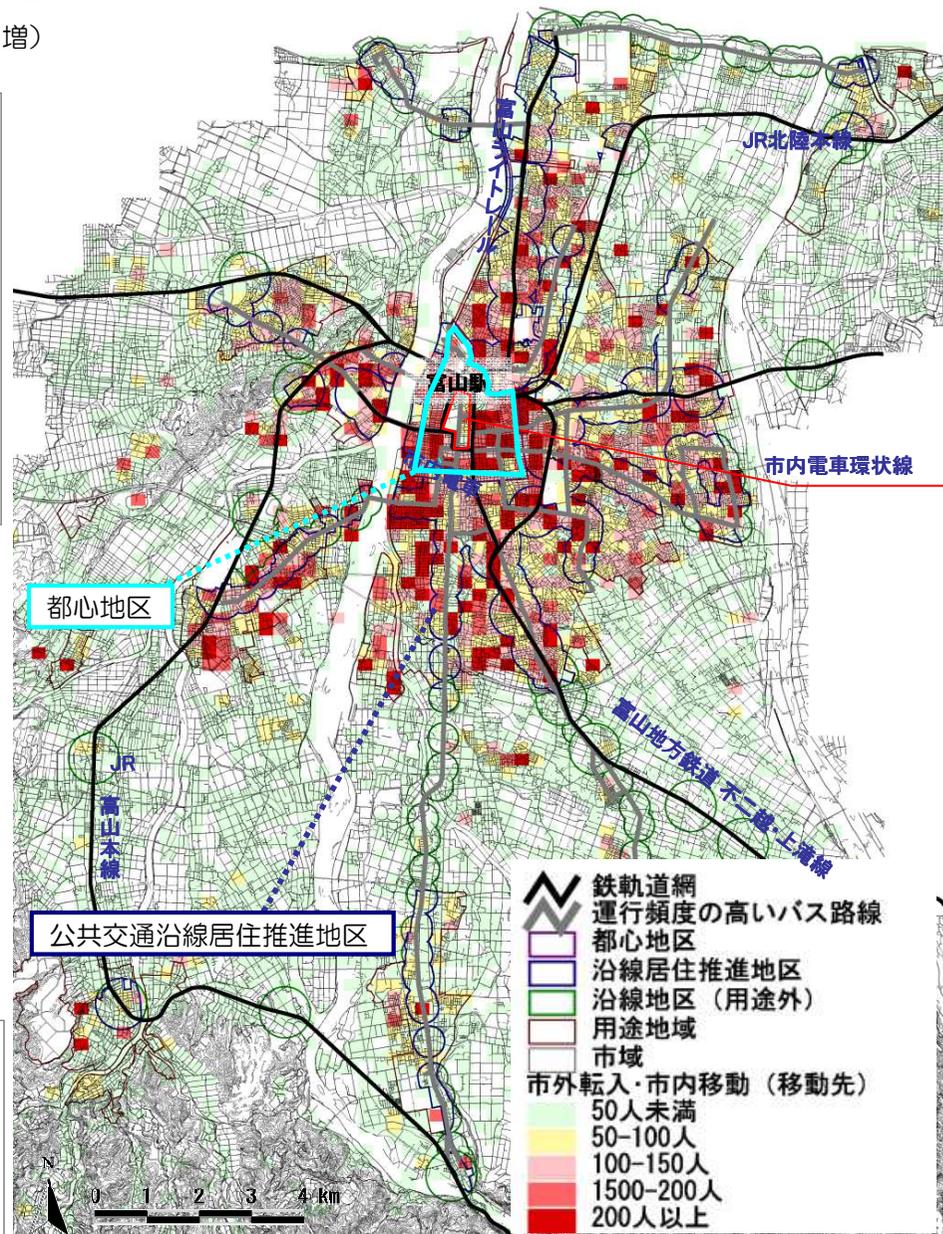
コンパクトなまちづくりの進捗状況(人口動態)

■「都心地区」及び「公共交通沿線居住推進地区」
 を選択する割合が徐々に増加 (H17→H24: 2.7ポイント増)

グラフ 移動者の地区別居住地選択割合の推移

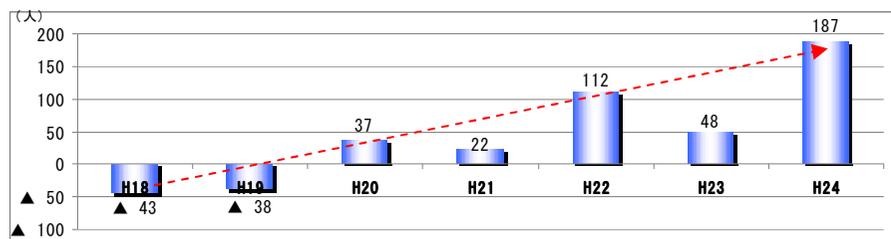


【転居者の新居住地分布図 (H23)】



■地区別の社会動態の推移

・「都心地区」はH20より、**転入超過**に転じている
 グラフ 都心地区の社会動態(転入-転出)の推移



・「公共交通沿線居住推進地区」は、H24より**転入超過**に転じている
 グラフ 公共交通沿線居住推進地区の社会動態(転入-転出)の推移

