

公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり



富山市長 森 雅 志

富山市の概要

- ・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(421,953人)※H22.4.1
- ・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

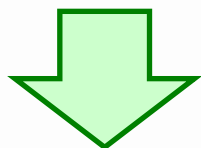


人口 : 421,953人 (H22国勢調査)
面積 : 1,241.85km²

都市の特性 ～低密度な市街地～

■ 富山市の概況と人口密度

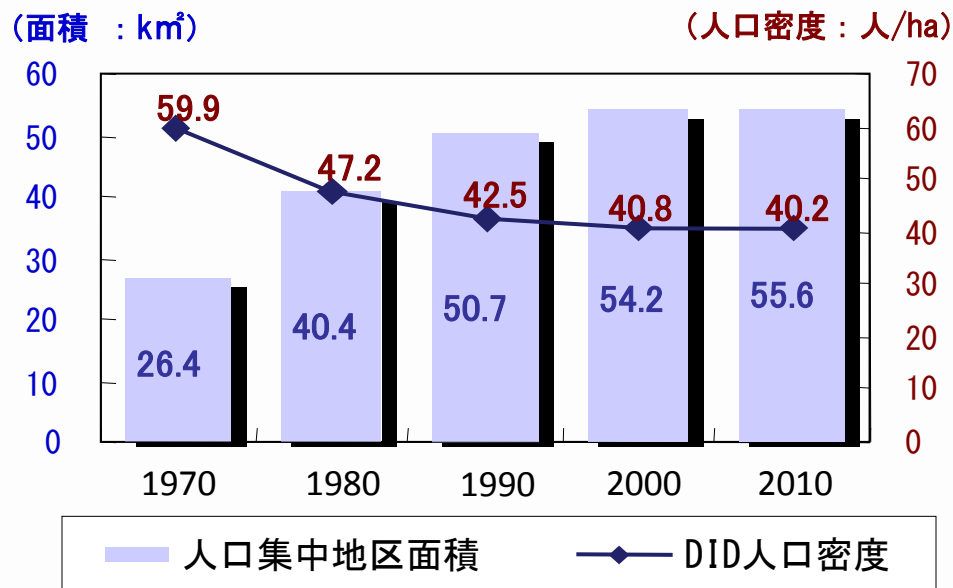
- 富山平野の平坦な地形(可住地面積2位 H22※1)
- 高い道路整備率(全国1位 H22※2)
- 強い戸建志向(持ち家率全国2位 H20 ※3)
- 1世帯当たりの実収入が多い(全国2位 H22※4)
- 郊外での安い地価
(相対的に割高な集合住宅)



市街地の外延化により、市街地の人口密度は
県庁所在都市の中で**最も低密度**(40.2人/ha)

■ 市街地の面積の拡大と人口密度の推移

過去35年間で DID面積は、2倍に増え、
DID人口密度は、2/3に低下



※DID：一定以上の人口密度地区 (4000人/km²)

現在のトレンドで人口の減少が進むと、市街地の低密度化はさらに進展

出典

※1総務省統計で見る市町村のすがた2011(大都市を除く県庁所在都市中)、※2道路統計年報2010、※3総務省住宅・土地統計調査H20、※4家計調査報告書H22

都市の特性 ～交通特性～

■ 世帯あたりの自家用車保有台数

1.72(台)／1世帯当たり 全国第2位(富山県)
 (自動車検査登録情報協会[平成23年3月末現在])

■ 乗用車保有台数の増加

普通車は1.4倍に増加(全国平均1.2倍)
 軽自動車は7.6倍に増加(全国平均6.4倍)

富山市の自動車保有台数の推移

	1990年	2010年
普通車	127,276台	174,954台
軽自動車	10,826台	82,570台

(出典:富山市統計書H23,国土交通白書H22)

■ 交通手段分担率

中核都市圏では全国で最も高い自動車分担率

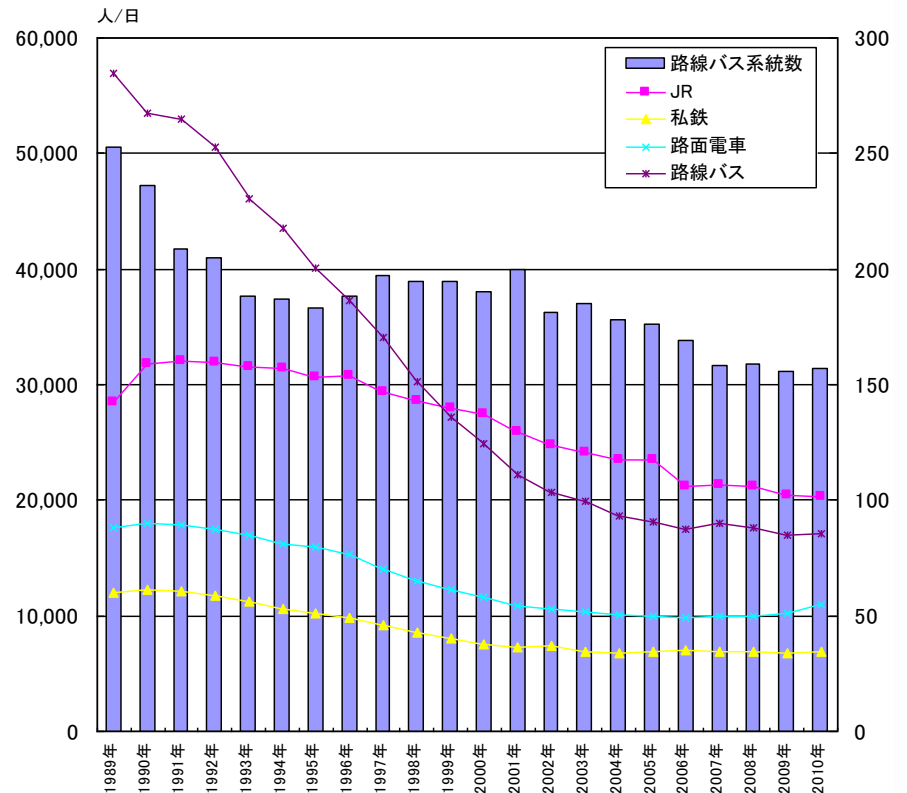
(資料:富山高岡広域都市圏第3回PT調査)

全目的の72.2% 通勤目的の83.8%が自動車利用



<利用者の減少率>1989年→2010年(22年間)

JR 29%減(2006年JR富山港線廃止)
 私鉄 43%減
 路面電車 38%減
 路線バス 70%減
 ⇒路線バスの系統数は過去20年で約4割減少

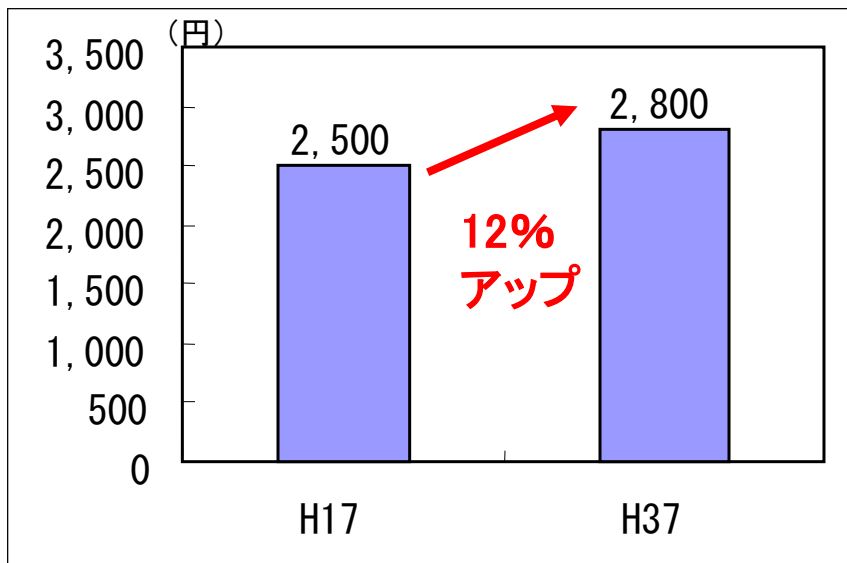


都市の特性 ～行政コストの増加と車が自由に使えない市民の存在～

- ・市街地の低密度化が進むと、市民一人当たり▲に要する都市管理の行政コストが上昇
- ・車が自由に使えない人(注2)は、市民(15歳以上)の約3割
- ・車が自由に使えない人の7割以上が60歳以上の高齢者

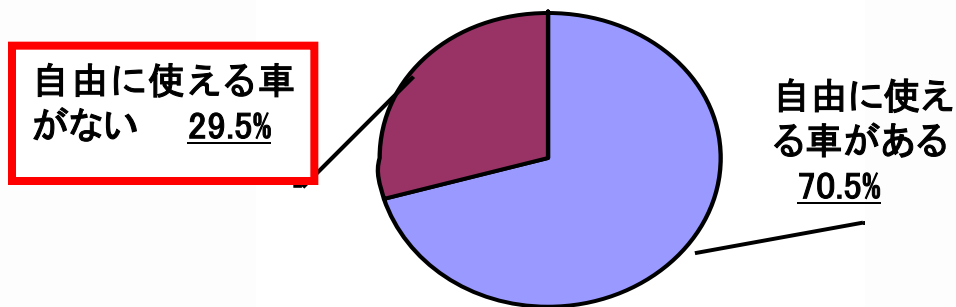
市街地の低密度化の影響

人口の拡散によって、市街地の低密度が進行することにより、住民1人当りの行政コスト注1)が今後12%アップ

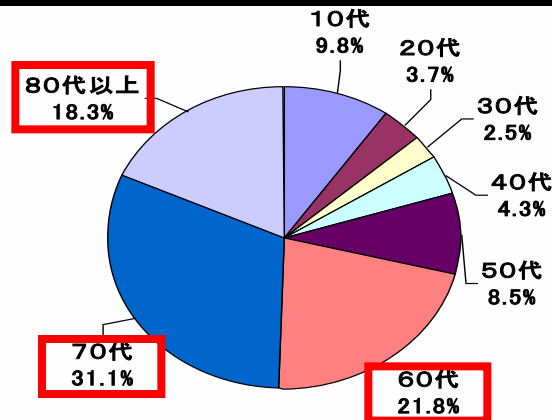


注1) 都市施設の維持管理費(除雪、道路清掃、街区公園管理、下水道管渠管理費用)が現在のトレンドで推移した場合の試算

車が自由に使えない市民の割合 (H18市民アンケート結果)



車が自由に使えない市民の属性



注2) 車が自由に使えない
= 運転免許証がない人、
自分専用の車がない人

コンパクトなまちづくりの基本方針(課題認識)

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、車を持たない自動車社会の交通弱者が今後増加

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、問題はさらに深刻化する恐れ

コンパクトなまちづくり ～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



コンパクトなまちづくりへの国際的な評価

本年6月、OECD(経済開発協力機構)が世界各国を調査し、取りまとめた『コンパクトシティ政策報告書』の中で、富山市の取組が先進5都市の一つとして紹介された。

報告書に紹介された5都市

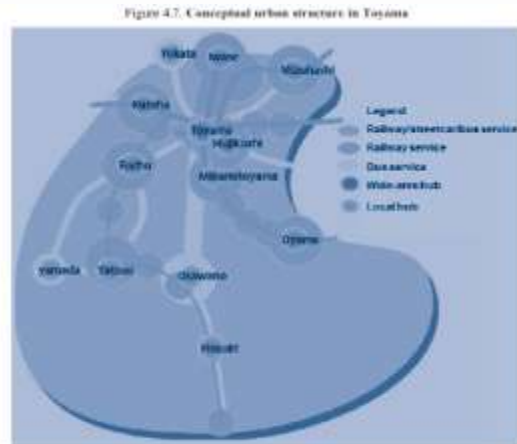
- メルボルン、バンクーバー、パリ、
- ポートランド、富山市



■コンパクトシティ政策報告書



■OECD国際会議での事例紹介 (2012.6.13 フランスOECD本部)



Source: City of Toyama (2006), "Toyama city's efforts toward compact urban development", presentation to the OECD Delegation, Toyama, 12 October 2006.

Figure 4.8. Transfer between the Toyama LRT and a feeder bus at Iwaschama station



Source: City of Toyama.

コンパクトなまちづくりへの国際的な評価

■富山市のコンパクトシティ戦略のアプローチ

公共交通の質の向上

中心市街地の魅力の創出

市民のライフスタイルの変化

都市の人口減少化・高齢化が進む中で、まちのコンパクト化だけではなく、質の高い市民生活（「車に頼らない」「外出を楽しむ」「生きがいを持って働き続けられる」）の提供をめざす。

■OECD報告書において注目された点

民間投資を誘発する効果的な公共投資

LRT等公共交通や中心市街地活性化への集中的な公共投資が、民間投資を誘導した。

⇒人口減少が及ぼす地方財政への影響に対し、コンパクトシティ戦略がめざす都市の環境と経済の両面での持続可能性の達成へ効果的な政策形成が図られた。

「コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築」

～ ソーシャルキャピタルあふれる持続可能な付加価値創造都市を目指して ～

■ 選定理由

LRTなどの公共交通を核としてコンパクトシティを目指す
戦略的な提案であり、地方都市の抱える課題の解決モデル
になり得る

■ 評価視点

将来ビジョン ・魅力度 ・必然性 ・適切な課題、目標設定と価値創造性
取組内容 ・戦略性 ・事業性、熟度 ・本気度
体制 ・実効性 ・プロジェクトマネジメントの着実な実施 ・都市間連携、ネットワークの有効活用



《被災地域以外》

○北海道下川町 ○千葉県柏市など ○神奈川県横浜市 ○富山県富山市 ○福岡県北九州市

計30の都市・地域から応募

《被災地域》

○岩手県大船渡市など ○岩手県釜石市 ○宮城県岩沼市 ○宮城県東松島市 ○福島県南相馬市
○福島県新地町

<地方都市の現状と課題>

人口減少、超高齢化、厳しい財政運営、維持管理費等行政コストの増大 etc

富山市は、これらに対応できる地方都市の1つの未来像を提示

1. 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり

公共交通の活性化、中心市街地や公共交通沿線での都市機能の集積 など

2. 質の高い魅力的な市民生活づくり

中心市街地の活性化、歩いて暮らせるまちづくり、ソーシャルキャピタルの醸成 など

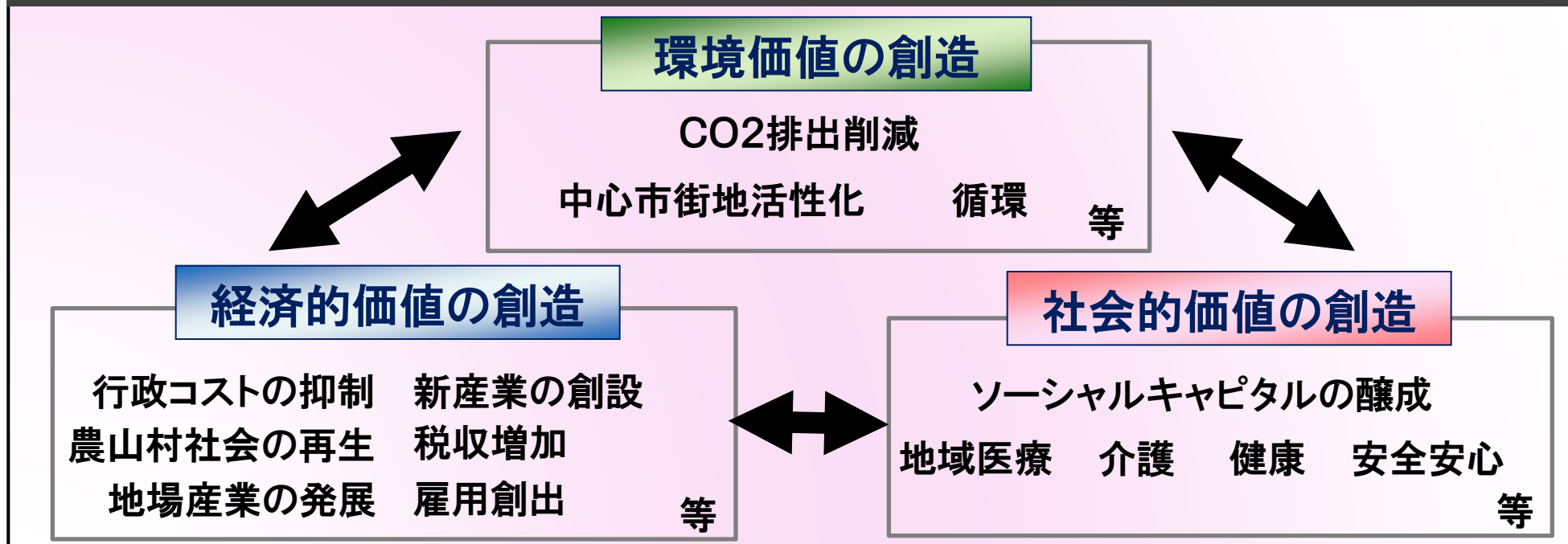
3. 地域特性を十分に活かした産業振興

地場産業である薬業の最大限の活用、再生可能エネルギーの活用、企業誘致 など



サスティナブル(持続可能)な都市を創出することにより、
「誰もが暮らしたいまち」・「誰もが活力あるまち」を実現

コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築



環境・社会・経済のイノベーションによる未来に開かれた都市へ

生活の質と環境が調和した「満足度の高い暮らし」の創生により、
持続型社会を実現

①公共交通の活性化

- ・まちづくりの観点から必要なものについては、行政がコストを負担し、公共交通を活性化する
- ・公共交通の活性化と沿線のまちづくりを一体的に行う

②公共交通沿線地区への居住促進

- ・鉄軌道の駅や停留所及び幹線バス路線のバス停からの徒歩圏内に各種施設の立地や居住を促進する

③中心市街地の活性化

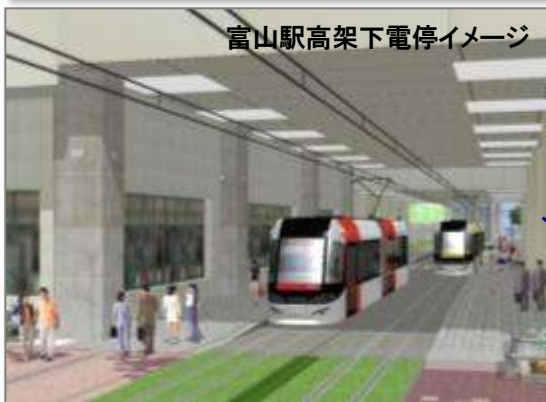
- ・公共交通網が集中する富山駅を含む中心市街地に各種の都市機能を集中立地させる
- ・中心市街地における居住を促進する



このようなまちづくりの考え方を、「都市マスタープラン」や「富山市高齢者総合福祉プラン」などの計画に位置づけるとともに、市民に対してわかりやすく説明

公共交通の活性化 ～LRTネットワークの形成～

人と環境に優しく‘絆’を育むLRTネットワーク



公共交通の活性化 ～JR富山港線のLRT化～

利用者の減少が続くJR富山港線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組

<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



全国初の本格的LRTとして再生

富山ライトレール(ポートルム)



公共交通の活性化 ～富山ライトレールの運行サービス等～

■ 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

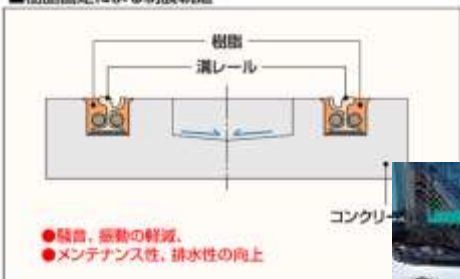
運賃は200円均一制に。

■ ICカード乗車券の採用



■ 制振軌道、芝生軌道の採用

■ 樹脂固定による制振軌道



■ 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



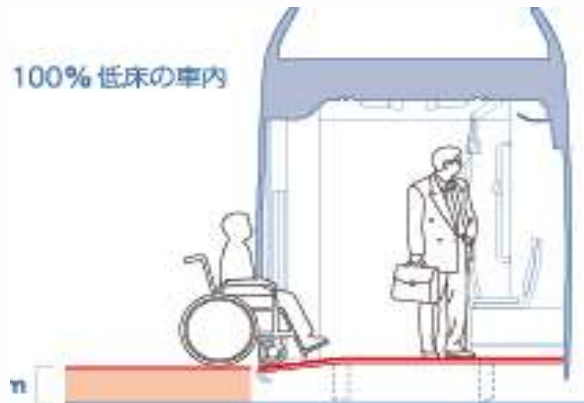
TOYAMA LIGHT RAIL



公共交通の活性化 ～富山ライトレールの運行サービス等～

■ 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



■ 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



公共交通の活性化 ～富山ライトレールの運行サービス等～

■ブルーバールを走行するポートラム



■サイドリザベーション区間(ブルーバール)



公共交通の活性化 ～富山ライトレールの整備効果～

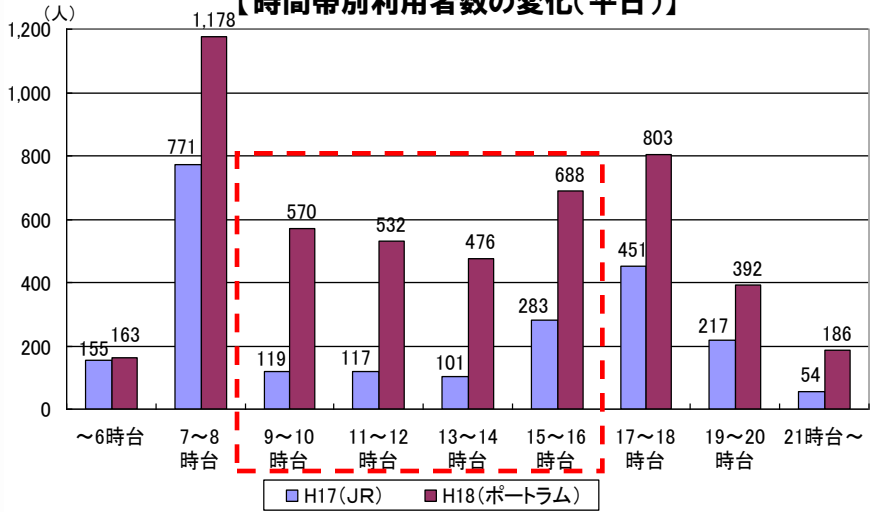
■開業前と比較して、利用者数は平日で約2.1倍、休日で約3.6倍に増加

平日 4,815人/日（開業前2,266人/日）

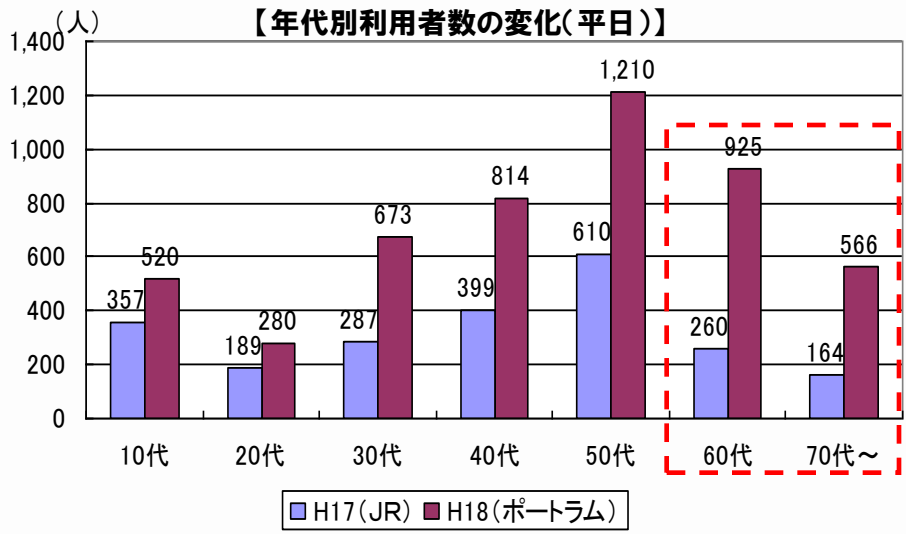
休日 3,717人/日（開業前1,045人/日）【平成24年3月末現在(1日平均利用者数)】

■日中の高齢者の利用が大幅に増加（ライフスタイルの変化）

【時間帯別利用者数の変化(平日)】

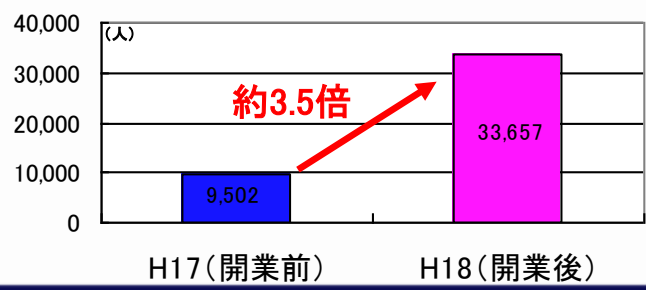


【年代別利用者数の変化(平日)】



■沿線における観光施設などの入館者数の増加

開業後、森家入館者数は約3.5倍に増加(対前年同期月比 H18/H17)



公共交通の活性化 ～富山ライトレールの整備効果～

■利用者のうち、約12%が自動車からの転換

ライフスタイルの変換により、環境負荷の低減が図られた

■沿線での住宅の新規着工件数の増加

旧富山市地域では、住宅の新規着工件数が減少傾向にあるのに対して、富山港線沿線では増加傾向にある

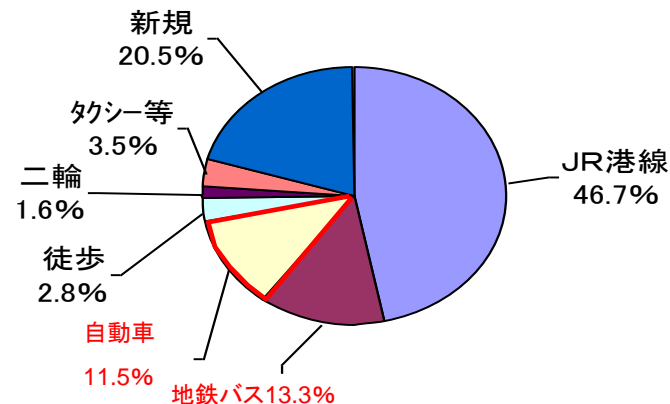
富山港線沿線での住宅の新規着工件数

	H16年度	H21年度	H16⇒H21比
富山港線沿線	90	119	1.32倍
旧富山市	2,238	1,455	0.65倍

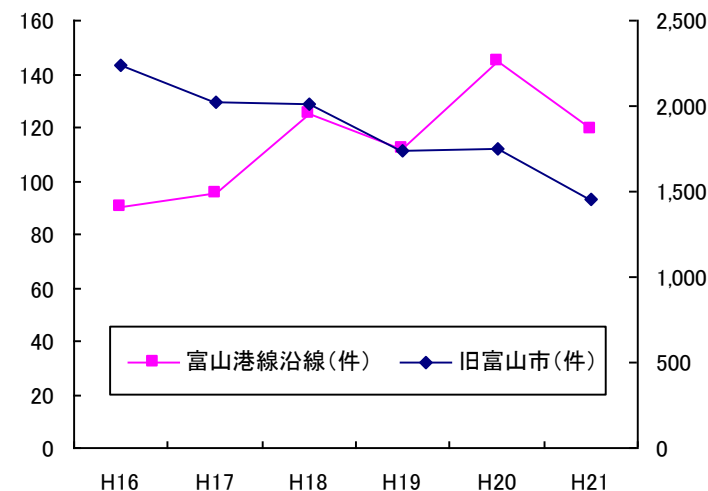
■開業後の市民からの評価(市民アンケート、H18.6末実施)

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

【富山ライトレール利用者の以前の利用交通手段】



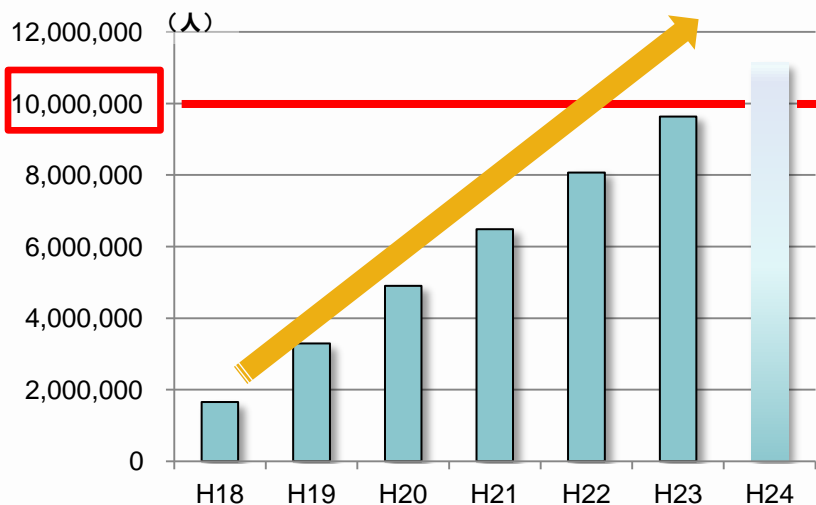
【富山港線沿線での住宅の新規着工件数推移】



公共交通の活性化 ～富山ライトレールの整備効果～



【年間利用者数の推移(累計)】



■ライトレール乗車客数が、
通算1,000万人を達成

(平成24年6月28日)

→乗客数は一日平均約4,450人で推移し、当初の計画より**約2年**早く達成

公共交通の活性化 ～市内電車環状線化事業～

■ 目的

都心地区の回遊性強化などの公共交通活性化とともに中心市街地活性化を図る

■ 事業概要

- ・ 日本初となる**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

- **開業日** : 平成21年12月23日(水)
- **延長** : 約0.9km(環状区間 約3.4km)
- **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** : 新型低床車両を3編成導入
- **愛称** : 車両の愛称は「セントラム」

富山駅高架化にあわせ
ライトレールとの接続を予定



利用者数:休日2,805人/日
平日1,959人/日
(開業からH23.3.31までの1日平均乗降客数)



大手モールを走るセントラム

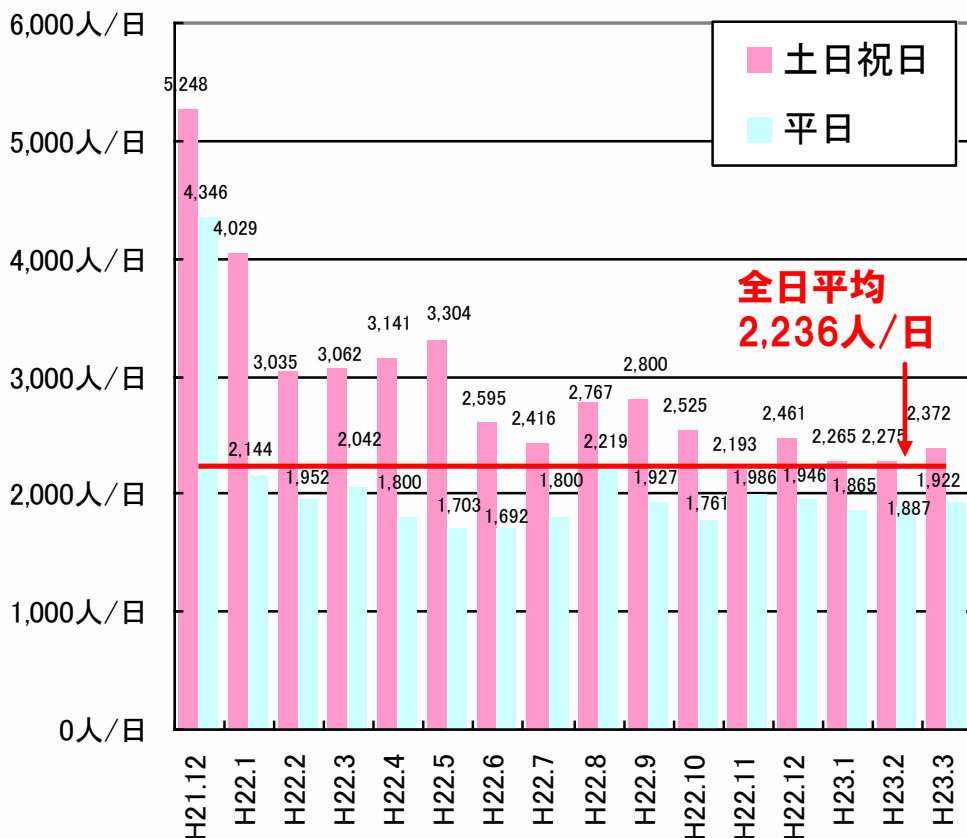
公共交通の活性化 ～市内電車環状線の利用状況～



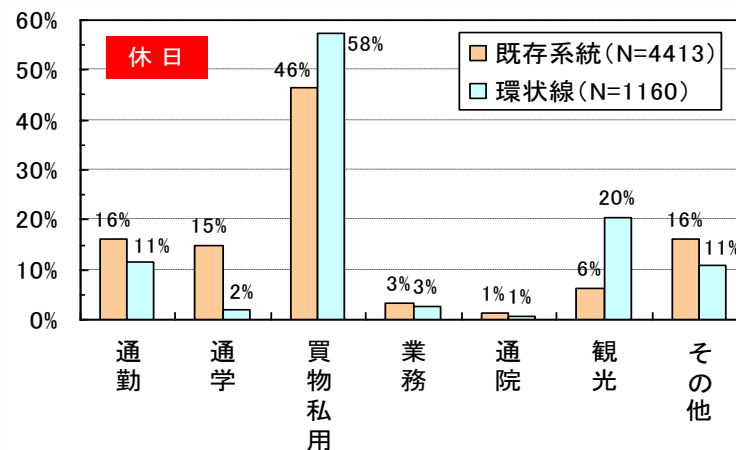
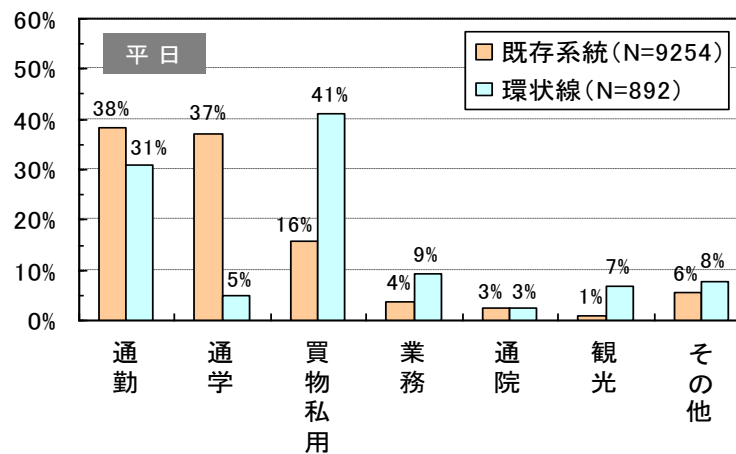
一日の平均乗降客数は、**2,236人**で、**土日、祝日**の利用者が多い

休日の利用目的は、**買物私用**が半数を占め、**観光**の割合も高い

【環状線区間 月別1日平均乗降客数の推移】



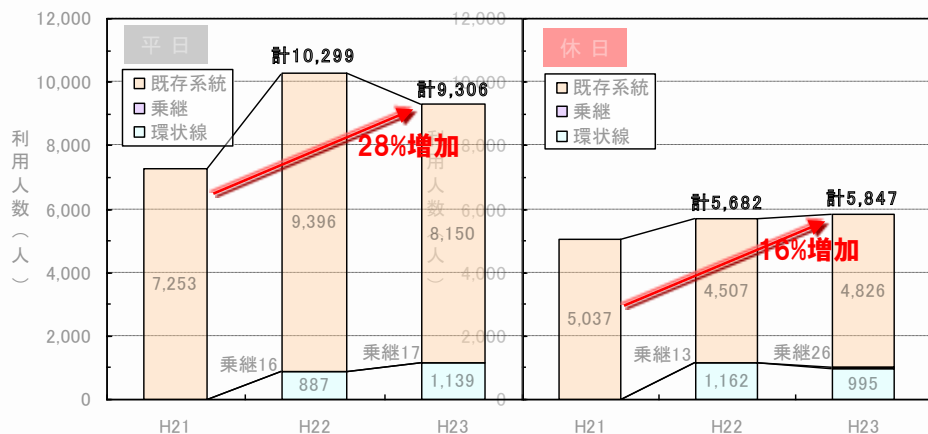
【既存系統及び環状線の利用目的】



公共交通の活性化 ～市内電車環状線の整備効果～

- 市内電車利用者数の増加や中心部のイメージ向上など、**市内電車全体の活性化に寄与**
- 都心エリア内の利用増加や**回遊性向上**など、**環状線利用の定着が見られる**

【市内電車利用者数】

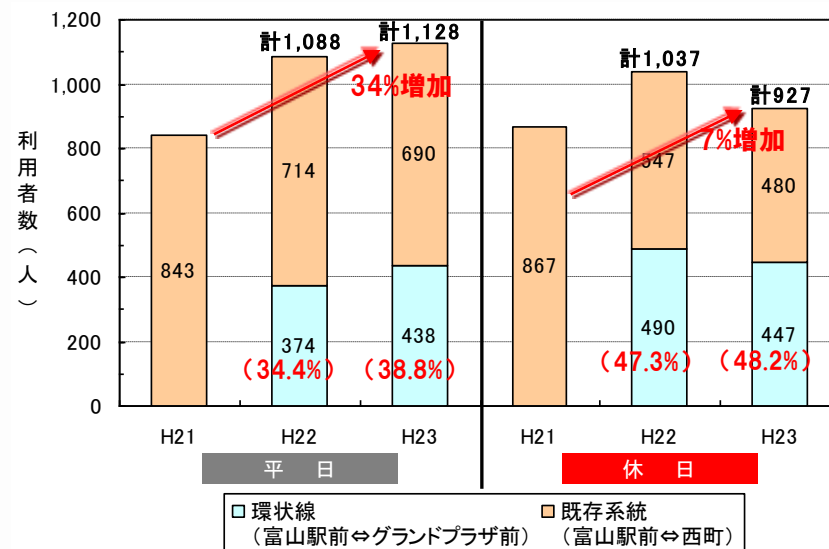


市内電車利用者は、環状線開業前(平成21年度)と比べて、平日・休日ともに増加。

(平日 +28.0%、休日 +16.1%)

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。

【富山駅前⇄西町・総曲輪の利用者数の変化】



環状線開業前と比べて、富山駅前⇄中心部(西町・総曲輪)間の利用者が増加。

(平日 +33.8%、休日 +6.9%)

都心部の回遊性が向上するとともに、環状線利用が定着しつつある。

公共交通の活性化 ～市内電車環状線の整備効果～



コンパクトシティ富山
CONNECT CITY TOYAMA

- 中心部への外出機会や滞在時間の増加など、中心部の賑わい創出に寄与
- 環状線来街者の消費金額は自動車での来街者より多く、中心市街地活性化に大きく貢献

＜市内電車利用者へのアンケート調査より（H23年度）＞

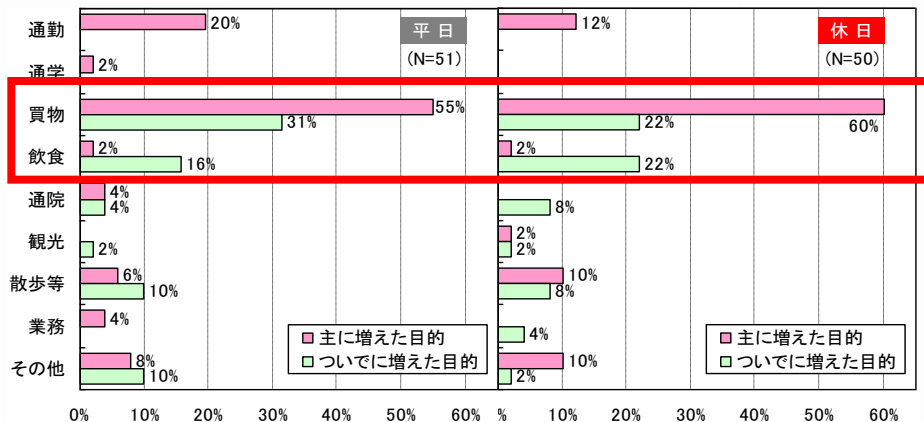
【中心部への外出機会の変化】

【平日】	増えた:32%	変わらない:68%
【休日】	増えた:41%	変わらない:59%

【買物・飲食の際の平均滞在時間(分/日)】

平日			休日		
(参考)自動車	環状線		(参考)自動車	環状線	
H22	H22	H23	H22	H22	H23
96分	80分	101分	113分	97分	145分

【外出機会が増えた目的】



【中心部への来街頻度と消費金額】

買物目的の平均来街頻度(回/月)

平日			休日		
(参考)自動車	環状線		(参考)自動車	環状線	
H22	H22	H23	H22	H22	H23
2.5回	5.6回	6.1回	1.8回	4.7回	6.4回

平均消費金額(円/日・人)

平日			休日		
(参考)自動車	環状線		(参考)自動車	環状線	
H22	H22	H23	H22	H22	H23
¥11,489	¥5,491	¥12,533	¥9,207	¥11,811	¥14,994

環状線利用者の半数以上は、**買い物を主目的とした外出機会が増加し、ついでに増えた目的として飲食の割合が高い。**

環状線利用者は自動車利用者に比べ、**平均滞在時間や平均来街回数、平均消費金額が多い。**

公共交通の活性化 ～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、車両、電停、車道、歩道等に**トータルデザイン**を採用。

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

(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)



城址とLRTが融合調和する
美しい景観

軌道・車歩道が一体的に見える
トランジットモールのような
デザインの路面

周辺再開発事業と連携した
高質で都心的デザイン



公共交通の活性化 ～LRTと調和した都市景観の形成～

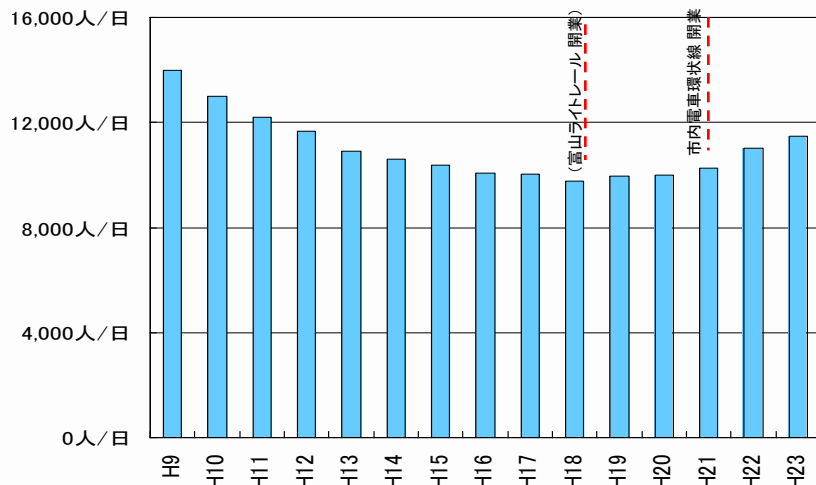


公共交通の活性化 ~市内電車利用状況~

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り組みにより、平成19年度以降は増加に転じている。

【市内電車利用者数】

年度	乗車人数 (千人/年)	1日当り平均乗車人数 (人/日)
H14	3,863	10,597
H15	3,795	10,369
H16	3,674	10,066
H17	3,656	10,016
H18	3,569	9,779
H19	3,634	9,956
H20	3,643	9,983
H21	3,741	10,251
H22	4,023	11,022
H23	4,200	11,476

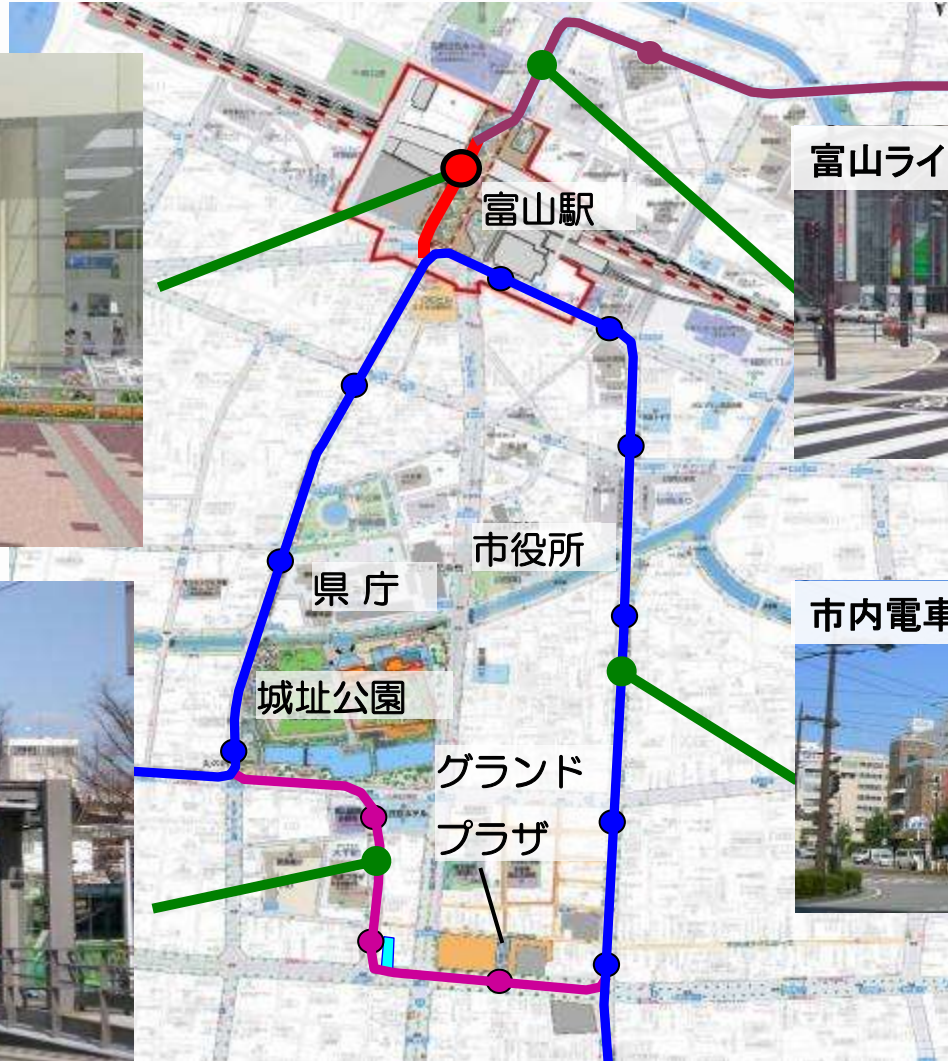


【市内電車路線図】



公共交通の活性化 ~富山市都心地区 路面電車ネットワークの形成~

路面電車の南北接続(イメージ)



富山ライトレール



市内電車(富山地方鉄道)



市内電車環状線

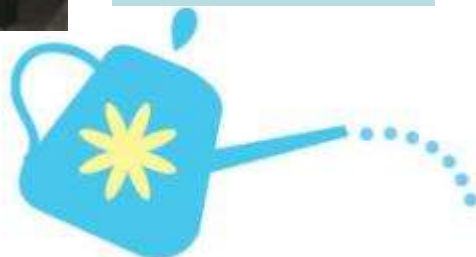


公共交通の活性化 ～地域のモビリティ確保とモビリティ・マネジメント～

ハード面の整備



MMの実施



とやま
レールライフ
プロジェクト

TOYAMA RAIL LIFE
PROJECT

モビリティマネジメント

一人ひとりが交通手段をより
かしく選択できるようなコ
ミュニケーション施策

多様なモビリティの確保

交通施策

+

まちづくり施策

交通・まちづくりの観点から施策を実施することで多様なモビリティを確保

交通情報を適切・効果的に伝えること(モビリティ・マネジメント)で

公共交通の利用を促進

公共交通の活性化 ~モビリティ・マネジメント施策「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



ラジオ番組



大学生MM

都市マスタープランにおいて、富山駅を中心とした13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
- ・頻度の高いバス路線

（1日概ね60本以上（往復）

※日中 約2本/時以上運行

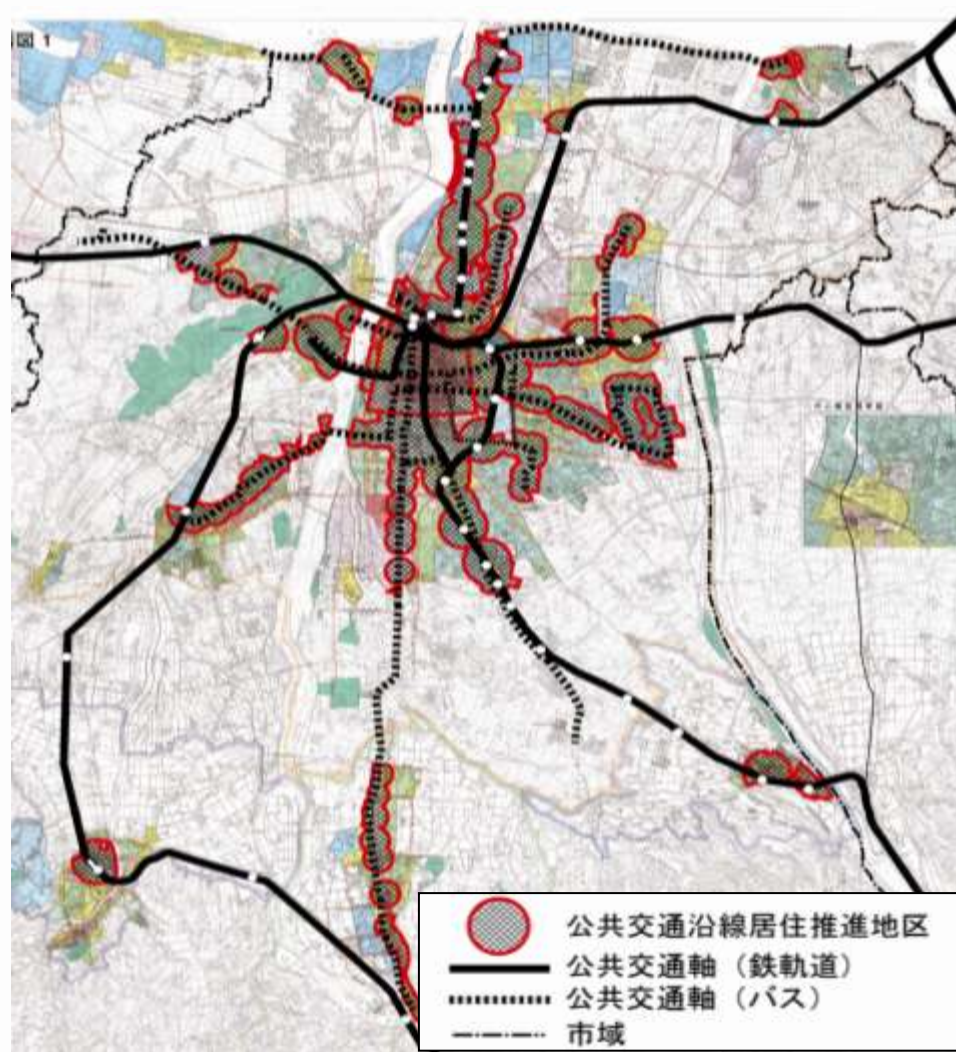
■エリア

- ・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



コンパクトなまちづくり ～公共交通沿線における居住人口の目標～

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

現在

■エリア(都心を含む)

- ・鉄軌道沿線 1,481ha
- ・バス路線沿線 1,446ha

■人口密度

- ・鉄軌道沿線 45.8人/ha
- ・バス路線沿線 34.4人/ha

公共交通の便利な地域の沿線人口の割合=約3割

公共交通活性化策
まちなか居住推進策等
を実施

将来

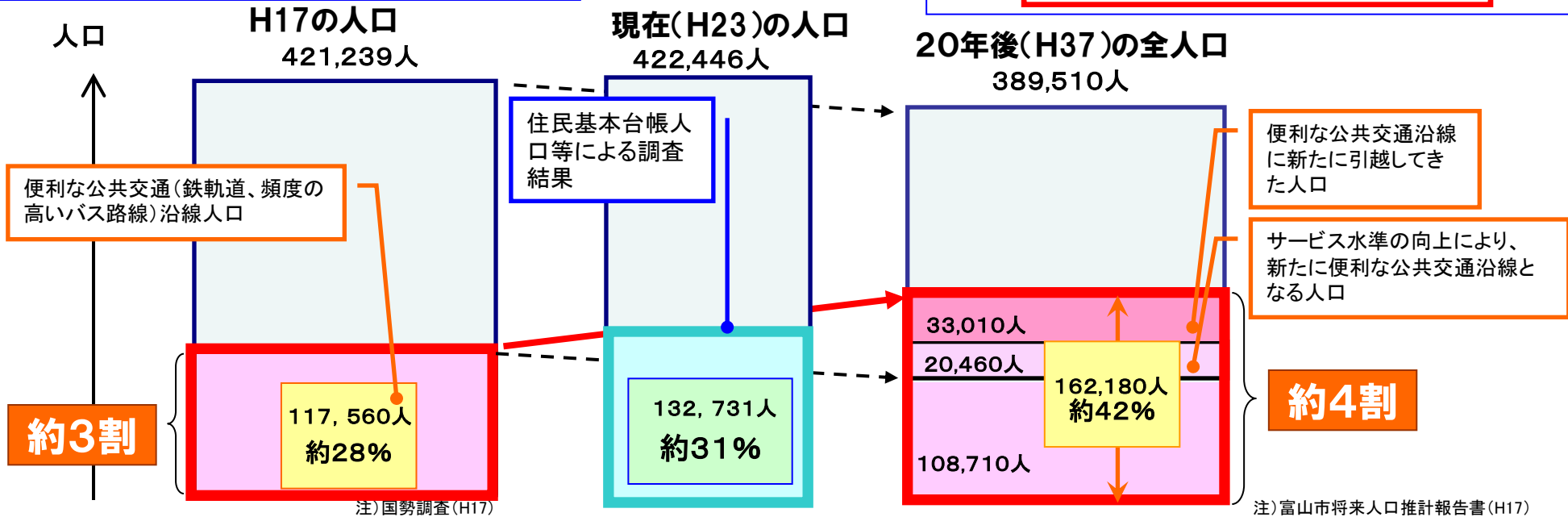
■エリア(都心を含む)

- ・鉄軌道沿線 2,043ha (利便化)
- ・バス路線沿線 1,446ha

■目標人口密度

- ・鉄軌道沿線 50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4割

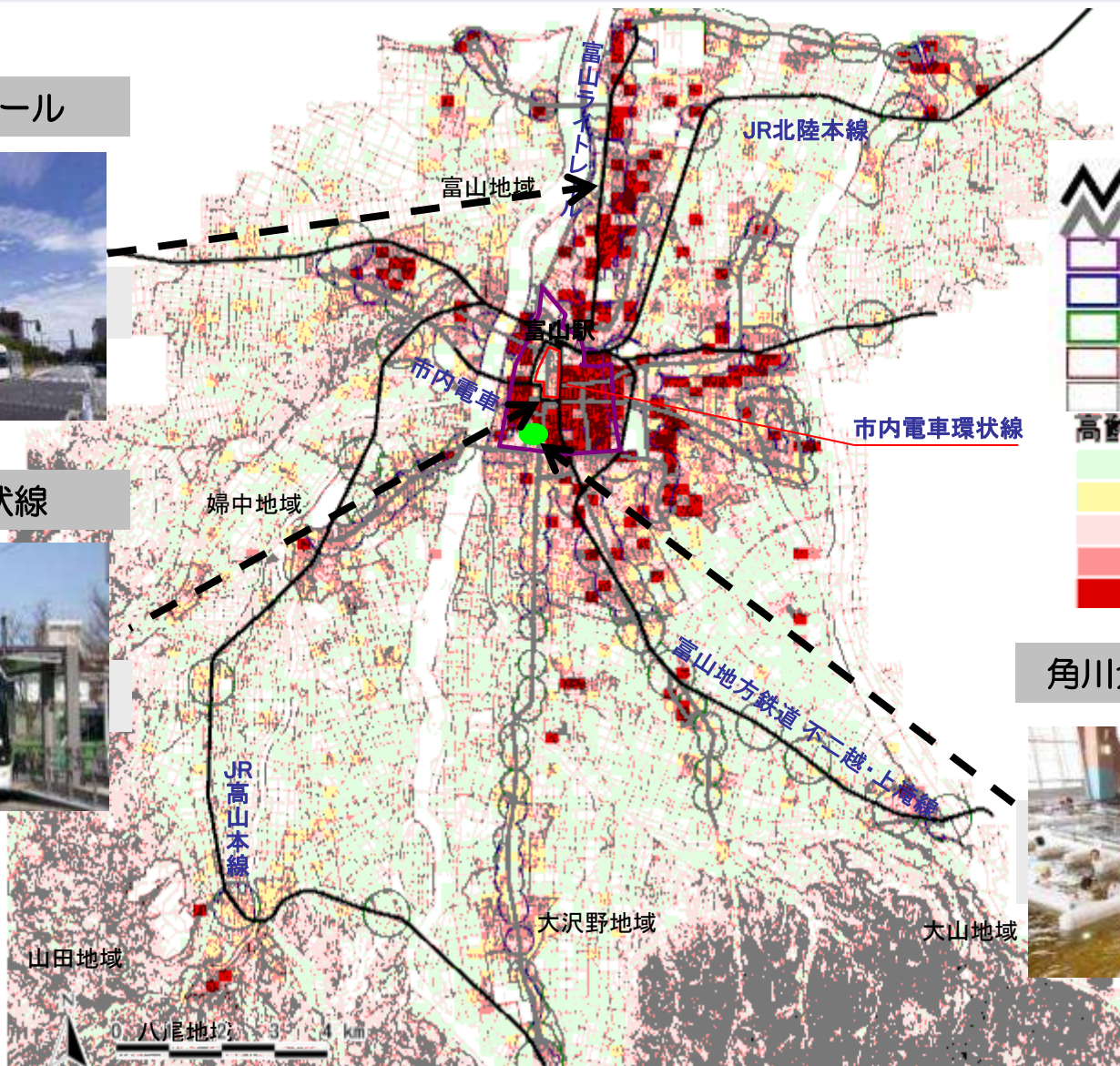


公共交通沿線地区への居住促進 ～高齢者H23～

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

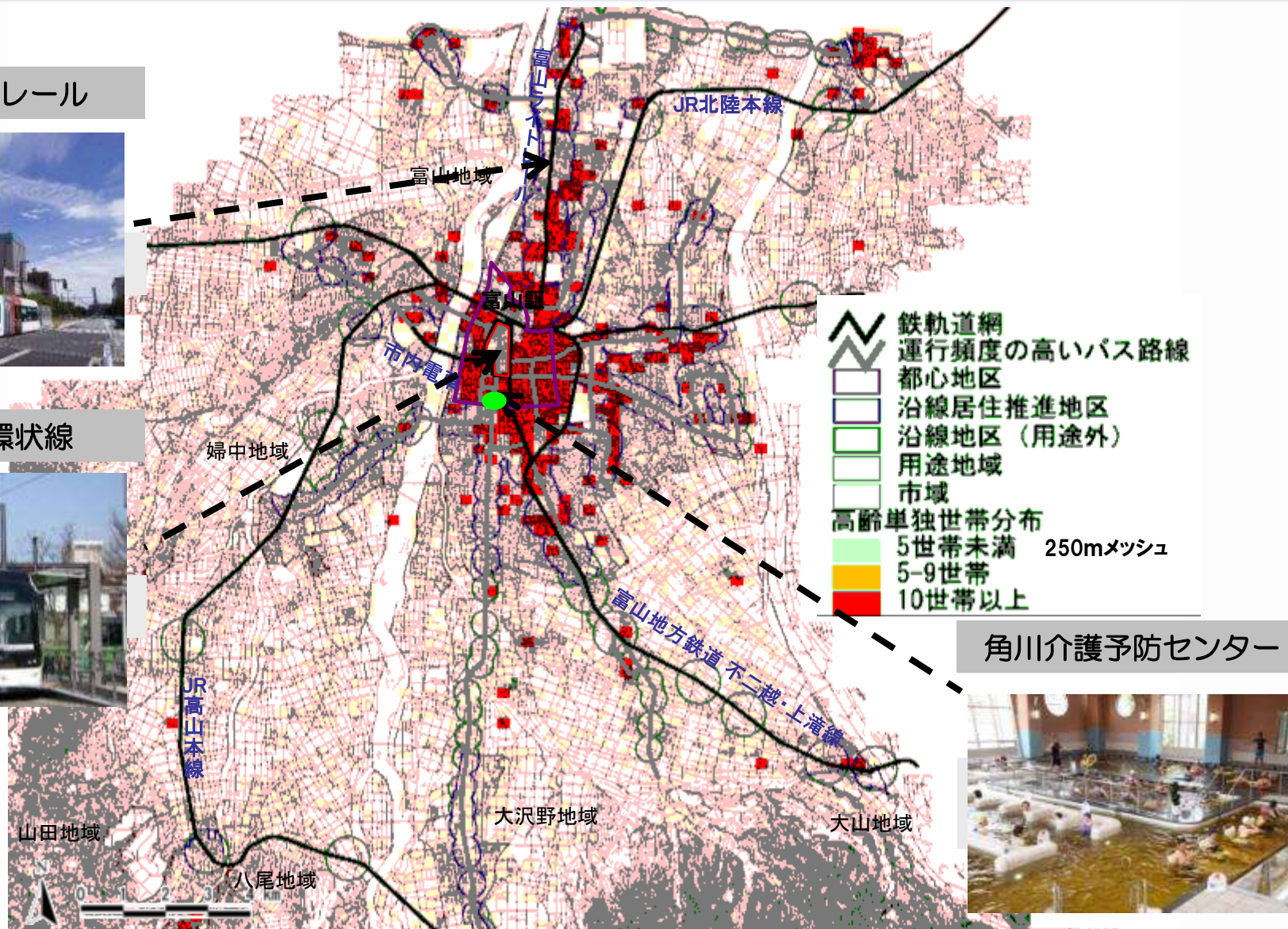


公共交通沿線地区への居住促進 ～高齢者単独世帯H23～

富山ライトレール



市内電車環状線

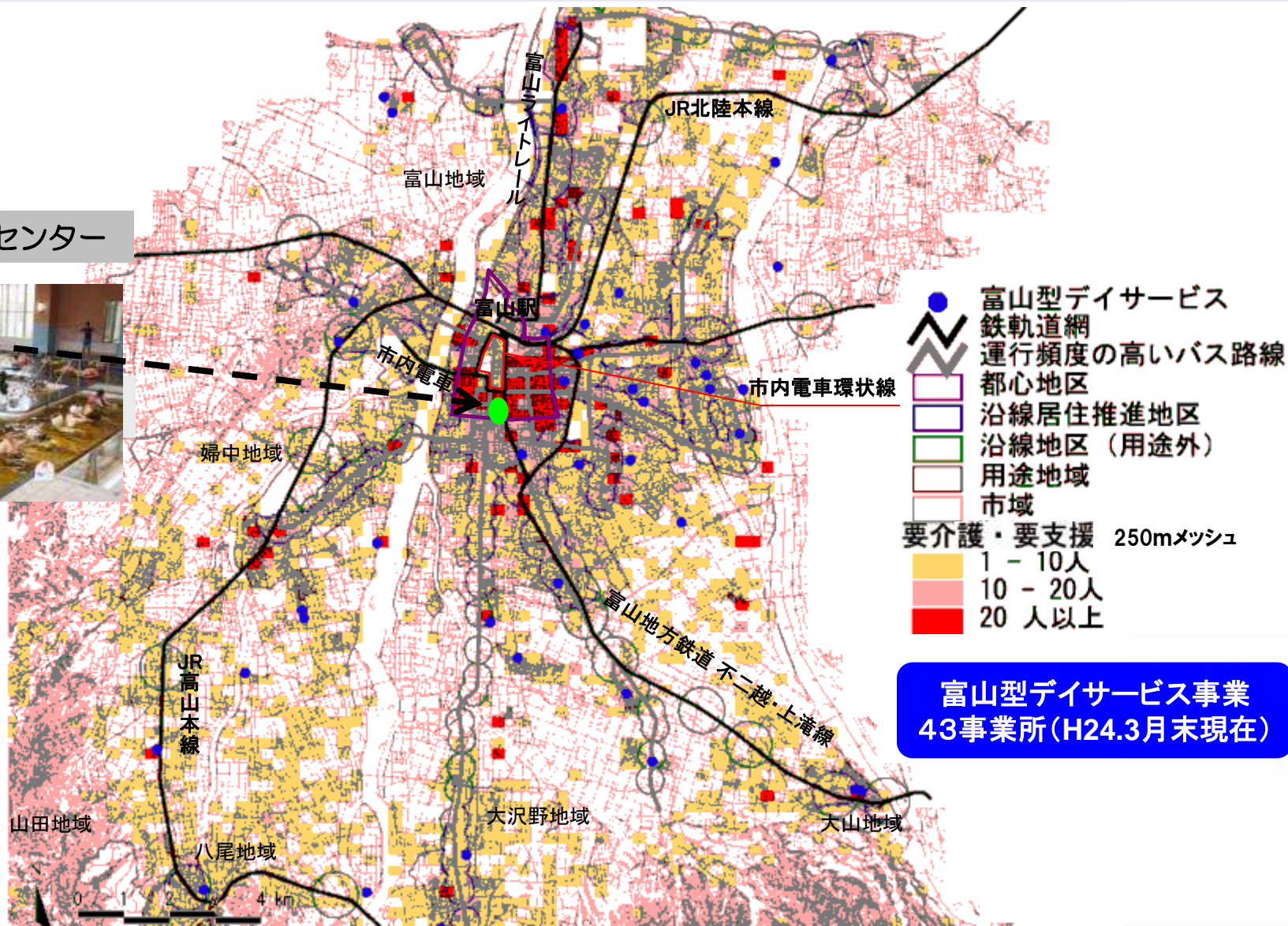


角川介護予防センター



公共交通沿線地区への居住促進 ～要介護・要支援認定者H23～

角川介護予防センター



公共交通沿線地区への居住促進 ～公共交通沿線居住推進事業～

都市マスタープランで位置づけた公共交通沿線居住推進地区への居住を推進するため、まちなか居住推進事業と同等な助成を実施

<支援内容>

市民向けの支援

- ・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**

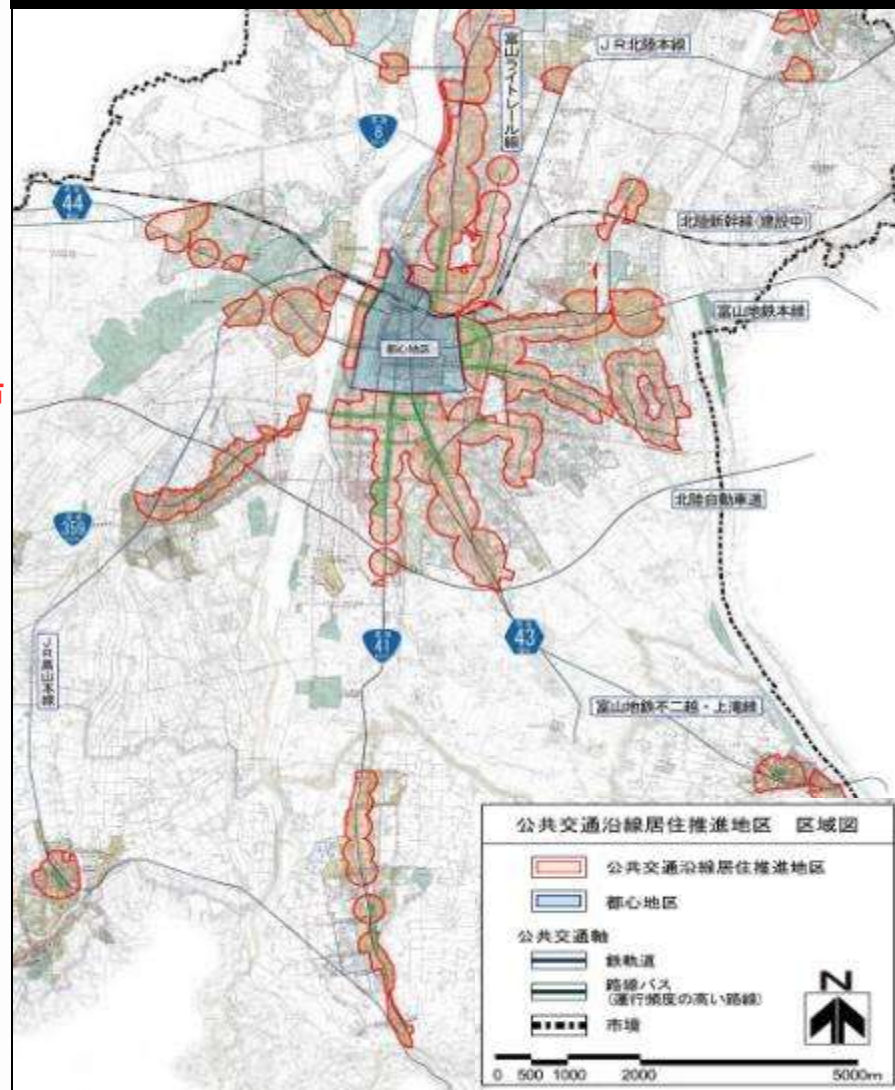
事業者向けの支援

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

実績(H19.10～H24.3)

合計 280件 651戸

■ 補助対象範囲



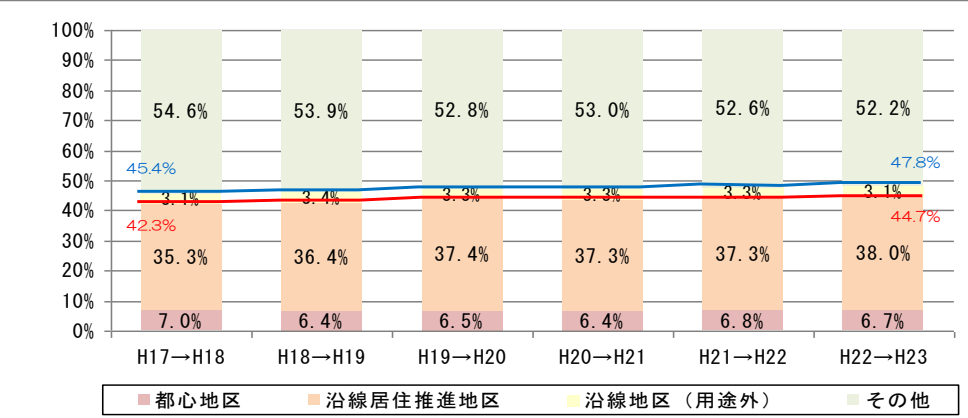
公共交通沿線地区への居住促進 ～人口動態(地区別の社会動態)～

「都心地区」及び「公共交通沿線居住推進地区」を選

【転居者の新居住地分布図 (H23)】

択する割合が徐々に増加 (H17→H23 : 2.4ポイント増)

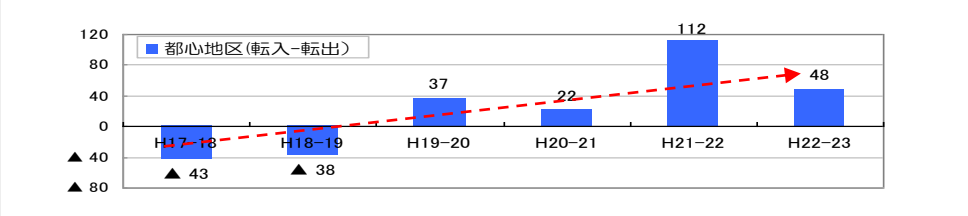
グラフ 移動者の地区別居住地選択割合の推移



地区別の社会動態の推移

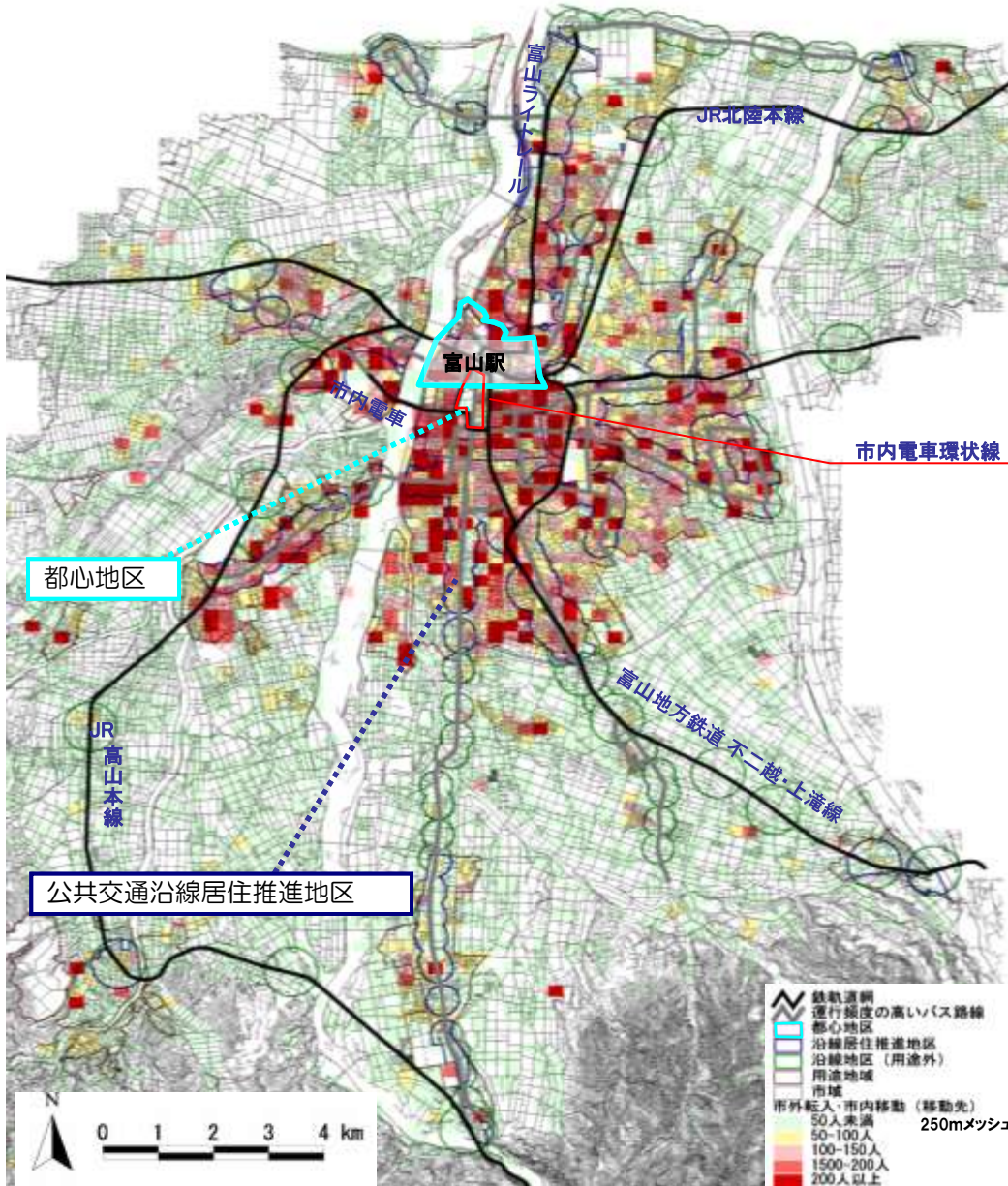
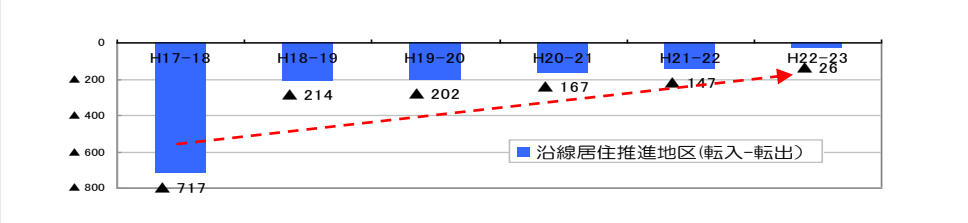
・「都心地区」はH20より、転入超過に転じている。

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、転出超過であるが、減少数は縮小傾向にある。

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



中心市街地の活性化 ～現状～

■ 都心地区の現状

富山市の都心地区(約436ha)においては、過去40年間で夜間人口は半分以下に減少し、駐車場などの低未利用地が大幅に増加

※都心地区＝総合計画で436haと位置付け、重点的に活性化

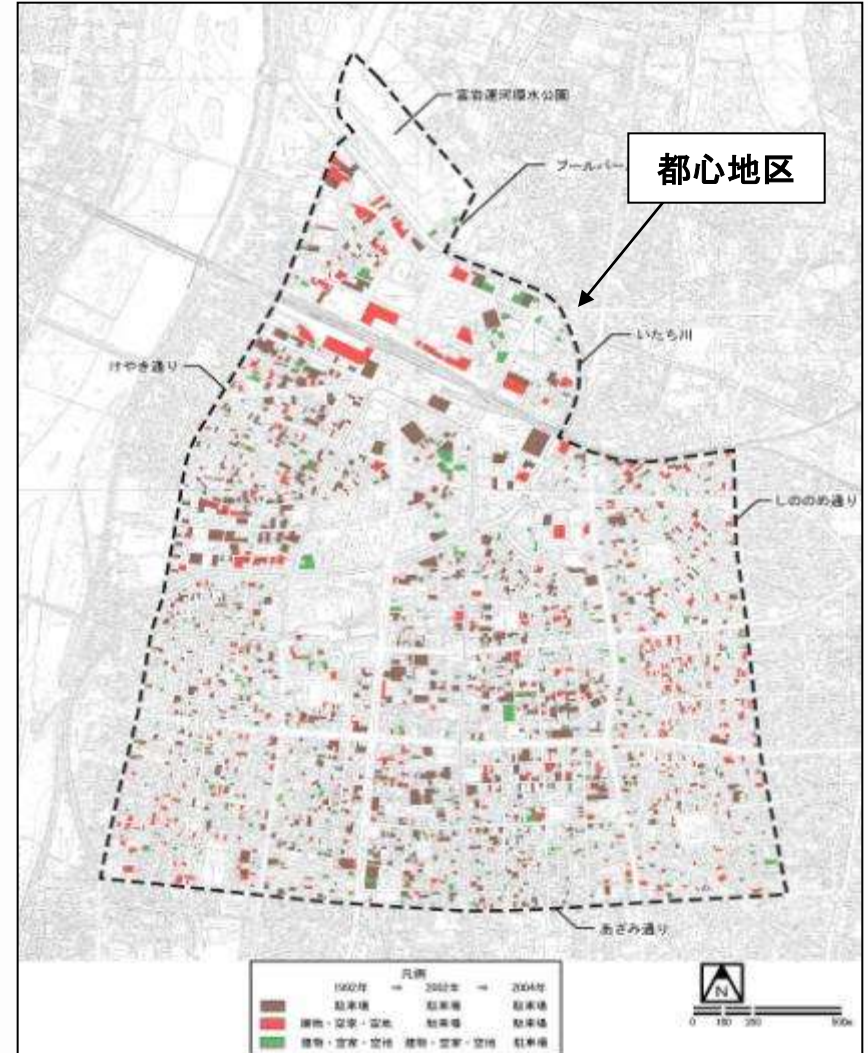
①夜間人口

1963年 → 2004年
約52,000人 約24,000人
(約0.46倍)

②駐車場面積

1992年 → 2004年
約27.1ha 約46.1ha
(約1.7倍)

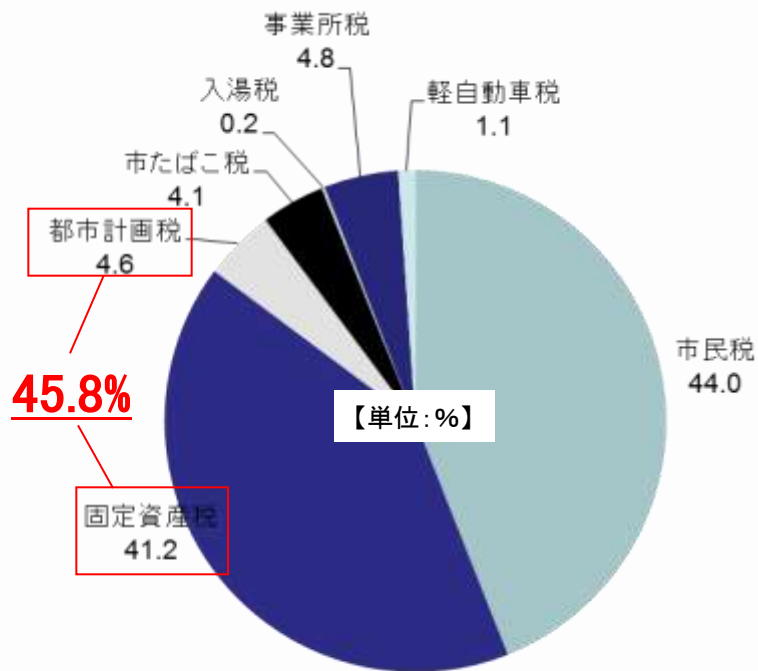
【駐車場の分布状況】



中心市街地の活性化 ～税収の内訳～

■ 税収の内訳

富山市の市税の内訳
(平成24年度当初予算)

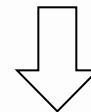


固定資産税・都市計画税の地域別内訳(H24年度)

	面積比	固定資産税+都市計画税
市街化区域	5.8%	74.1%
うち中心市街地	0.4%	22.3%
上記以外	94.2%	25.9%

※償却資産分は含まず

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、大きく低下しはじめている



中心市街地の活性化に**集中投資**

富山市中心市街地活性化基本計画では、3つの柱立てと定量的な達成目標を設定

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)
5年間で約1.3倍に増やします
※基準値10,016人(H17)

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)
5年間で約1.3倍に増やします
※基準値24,932(H18)

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)
5年間で約1.1倍に増やします
※基準値24,099人(H18)

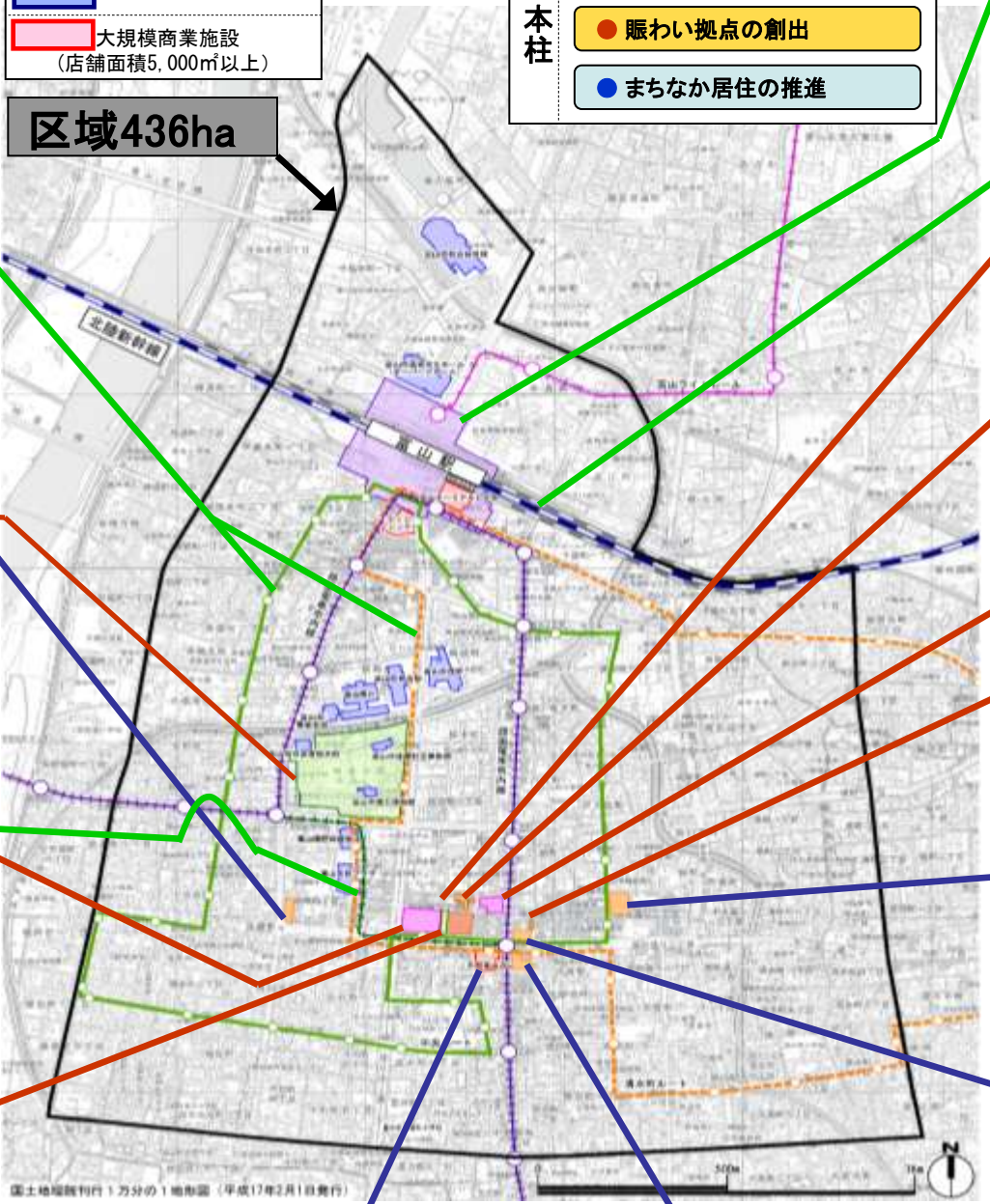
区域と27事業



区域436ha

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



● 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

● (仮称)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
● アーバンアテンドメント事業

● 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

● 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

● 富山駅周辺地区土地区画整理事業

● 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

中心市街地の活性化 ～グランドプラザ整備事業～

- ・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
- ・ガラスの大屋根、大型ビジョン、昇降式ステージなどを備える
- ・年回200回程度のイベント等を実施



ガレリア(大屋根)を設けた全天候型空間 平成19年9月17日オープン

中心市街地の活性化 ～グランドプラザ整備事業～

エコリンク事業

事業概要

期間：平成23年12月10日～平成24年1月9日

時間：10:00～19:00

リンクの大きさ：約30m×約10m

実施主体：㈱まちづくりとやま

利用人数：15,779人



中心市街地の活性化 ～グランドプラザ整備事業～



幼稚園児のフットサル大会



プロボクシングの試合



ウォーキングレッスン
(ゲスト:デューク更家)



街なかお絵かきプロジェクト

中心市街地の活性化 ～公共交通3日間無料化～

平成19年9月22日～24日は、グランドプラザや総曲輪フェリオの開業にあわせ一部の公共交通機関を無料運行とすることで、多くの人々で賑わいました。



フェリオ来街者9/23 10万人
9/21開業から4日間で約33万人



市内電車の西町電停の利用
9/23 16,142人11.4倍



富山ライトレール利用
9/23 12,820人3.7倍



フェリオ開店前の来街者 9/21
約5,000人並ぶ



総曲輪通り通行者 9/23
55,344人3.3倍

中心市街地の活性化 ～おでかけバス事業(平成16年5月より)～



- ・満65歳以上の高齢者は、中心市街地から市域全域どこへ出かけてもバス料金を100円に割引
- ・高齢者の26.0%が定期券を所有し1日平均1,778人利用
- ・平成23年4月からICカードを導入し小銭が不要に

■ 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 1,000円



■ おでかけ定期券の利用

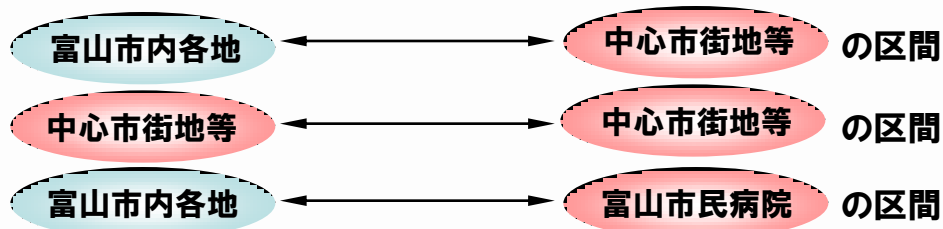
①利用時間帯

午前9時～午後5時(バスを降りる時間)

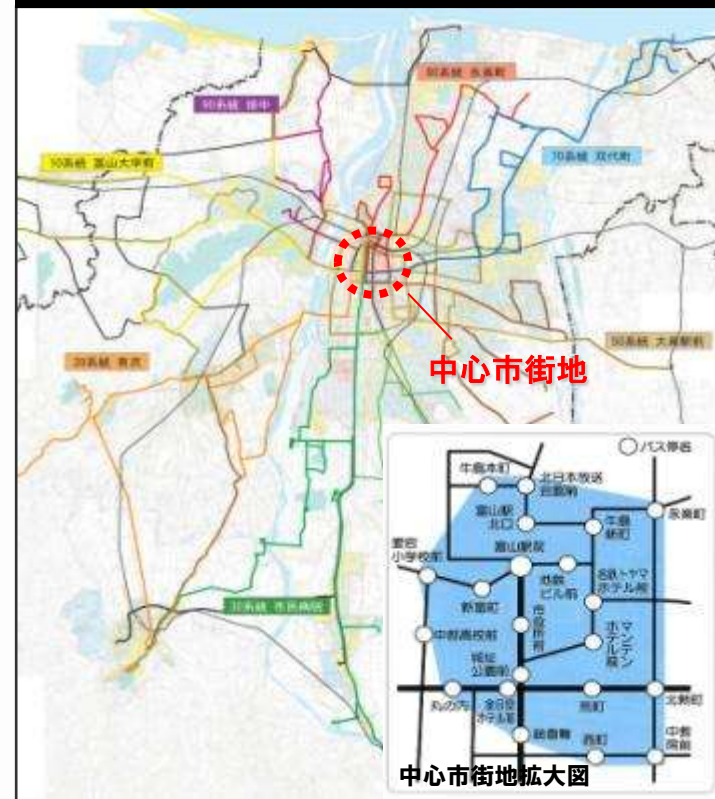
②利用方法

- 乗車時 定期券を乗り口の読み取り機にタッチする。整理券は必要なし。
- 降車時 定期券を降車口の読み取り機にタッチする。ICカード内の残高から、自動的に、運賃100円が精算される。

③利用区間



■ バス路線図



○中心市街地の68店舗32施設の協賛店やまちなかポイント加盟店で各種割引やポイントをチャージできるサービスあり

中心市街地の活性化 ～おでかけバス事業～



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

■ 利用実績

《申込者数》

年度	申込者数（人）			65歳以上人口（人）				参考 申込率
	男	女	計	男	女	計	要介護者を 除く	
H20	7,725	19,134	26,859	41,001	57,670	98,671	85,981	31.2%
H21	8,134	20,044	28,178	42,089	58,944	101,033	87,655	32.1%
H22	7,864	19,792	27,656	42,271	59,233	101,504	87,447	31.6%
H23	6,312	16,870	23,182	43,492	60,625	104,117	89,208	26.0%

※要介護者…要介護1～5

《利用状況》

年度	日数	延べ利用者数	1日平均	平日平均	休日平均
H20	365日間	661,437人	1,812人	2,118人	1,211人
H21	365日間	722,897人	1,981人	2,283人	1,371人
H22	365日間	693,306人	1,899人	2,202人	1,297人
H23	366日間	650,629人	1,778人	2,136人	1,070人

中心市街地の活性化 ～おでかけ電車事業(平成20年4月より実施)～

- ・満65歳以上の高齢者は、富山市内の駅から、中心市街地の駅や路面電車の電停まで利用する場合、電車料金を100円に割引
- ・1日平均76人の利用(H23年度実績)

■ おでかけ定期券をお持ちの方が対象

(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)

富山地方鉄道本線、立山線、不二越・上滝線の市内にある駅と電鉄富山駅、南富山駅の各区間を1乗車100円で利用が可能。



■ 路線図(対象となる路線、駅)



中心市街地の活性化 ～おでかけ路面電車事業(平成23年4月より実施)～



- ・満65歳以上の高齢者は、市内電車を利用する場合、電車料金を100円に割引
- ・1日平均289人の利用(H23年度実績)

■ おでかけ定期券をお持ちの方が対象

(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)

■ 利用区間

富山軌道線全線(市内電車、環状線)

■ 利用方法

降車時、降り口にある読み取り機に定期券をタッチする。

定期券内の残高から、自動的に運賃100円が精算される。

- ・平成23年4月からICカードを導入
- ・富山ライトレール(ポートラム、フィーダーバス)も100円に割引

■ 路線図

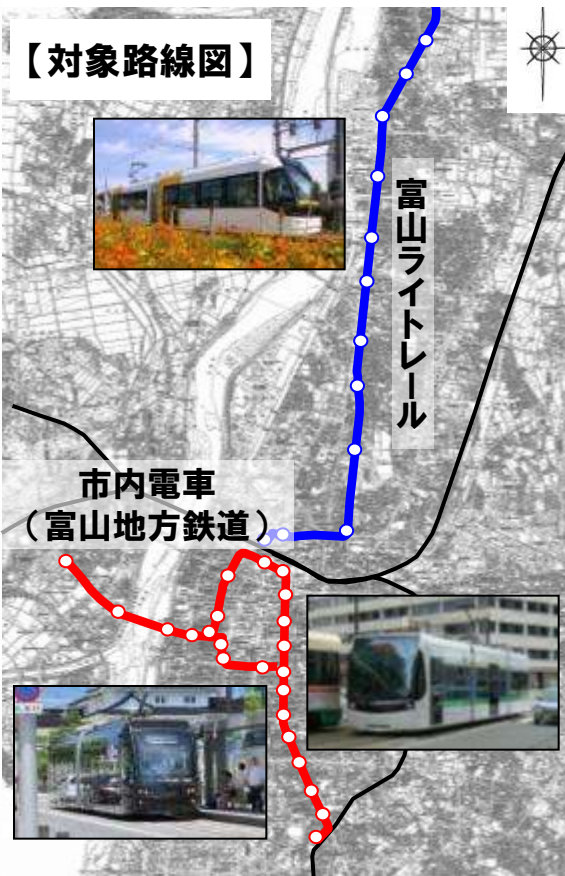


中心市街地の活性化 ～ICカードを活用した公共交通の利用促進～

■ 路面電車4回目以降運賃無料サービス(オート1 dayサービス)

中心市街地や沿線地域の活性化に向け、ICカードによる路面電車利用者を対象に、市内電車(環状線含む)、富山ライトレールそれぞれにおいて、同一日の4回目以降の運賃を無料化することで、路面電車の利用促進と沿線の回遊性向上を図るもの(平成23年7月 サービス開始)

【対象路線図】



市内電車(環状線含む)



ICカード(えこまいか)



3回

富山ライトレール



ICカード(passca)



3回

同一日にそれぞれの
路線で3回乗車すると



4回

5回

**4回目以降
運賃無料**



4回

5回

中心市街地の活性化 ～まちなか高齢者向け施設整備事業～

高齢者も住みやすい「まちなか」整備を推進



軽費老人ホーム (H16竣工)
 名称: ケアハウスめぐみ
 用途: 軽費老人ホーム(ケアハウス)
 戸数: 69室



民間マンション (H22竣工)
 名称: プレミスト総曲輪
 用途: 共同住宅
 戸数: 52戸



高齢者向け優良賃貸住宅 (H18竣工)
 名称: グリーンコート野の花
 用途: 共同住宅、デイケア施設
 戸数: 35戸



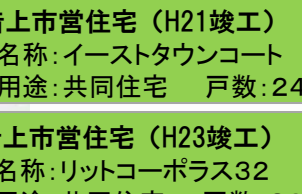
介護予防拠点施設 (H23開業)
 名称: 角川介護予防センター
 用途: トレーニング、リハビリ等



民間マンション (H19竣工)
 名称: シティハウス富山西町
 用途: 共同住宅
 戸数: 101戸



借上市営住宅 (H23竣工)
 名称: コーポ達新町
 用途: 共同住宅 戸数: 24戸



借上市営住宅 (H21竣工)
 名称: イーストタウンコート
 用途: 共同住宅 戸数: 24戸



借上市営住宅 (H23竣工)
 名称: リットコーポラス32
 用途: 共同住宅 戸数: 32戸



高齢者向け優良賃貸住宅 (H17竣工)
 名称: シルバーハウス ほほえみ
 用途: 共同住宅、デイケア施設
 戸数: 32戸

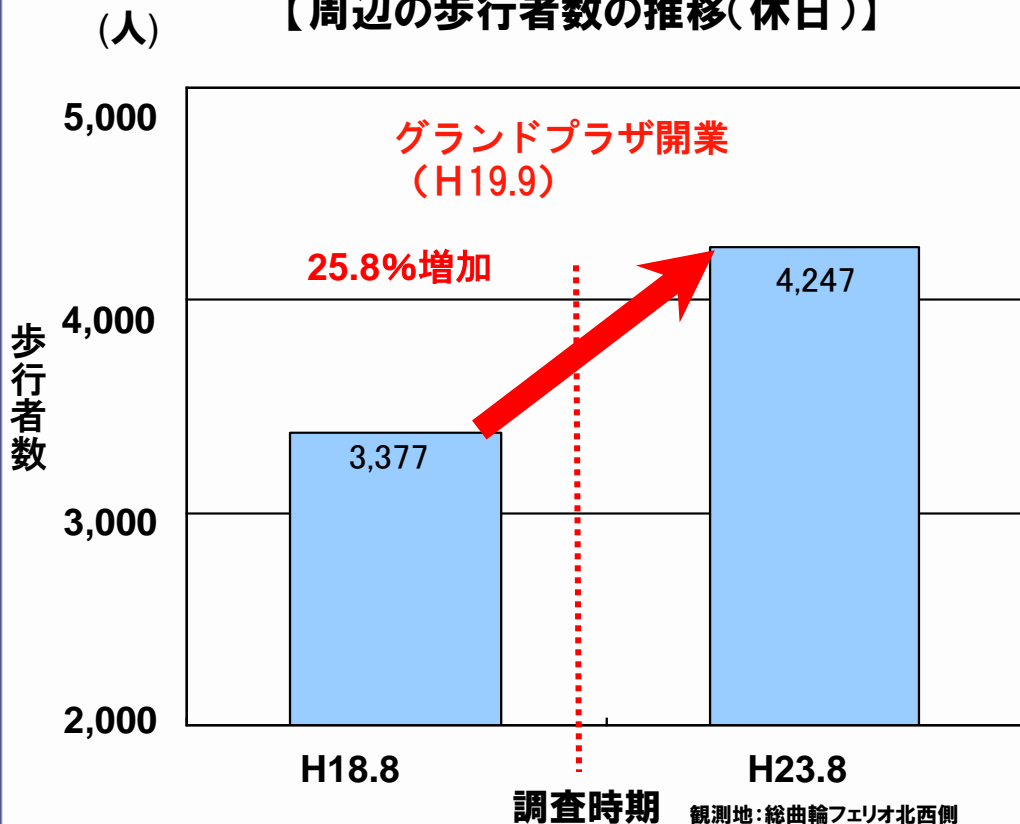


- 凡例
- まちなか高齢者向け施設
 - 民間マンション
 - 借上市営住宅

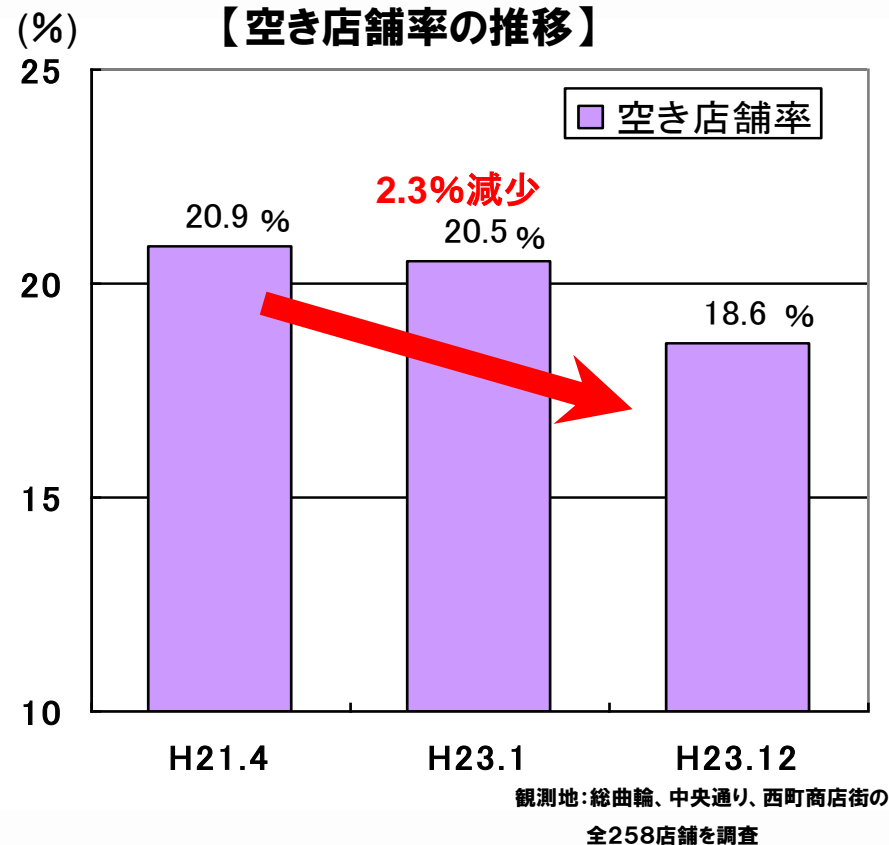
中心市街地活性化の効果

- フェリオ・グランドプラザ周辺の歩行者数が着実に増加
(H18→H23 25.8%増)
- 中心市街地の空き店舗が減少 (H21.4→H23.12 2.3%減)

【周辺の歩行者数の推移(休日)】

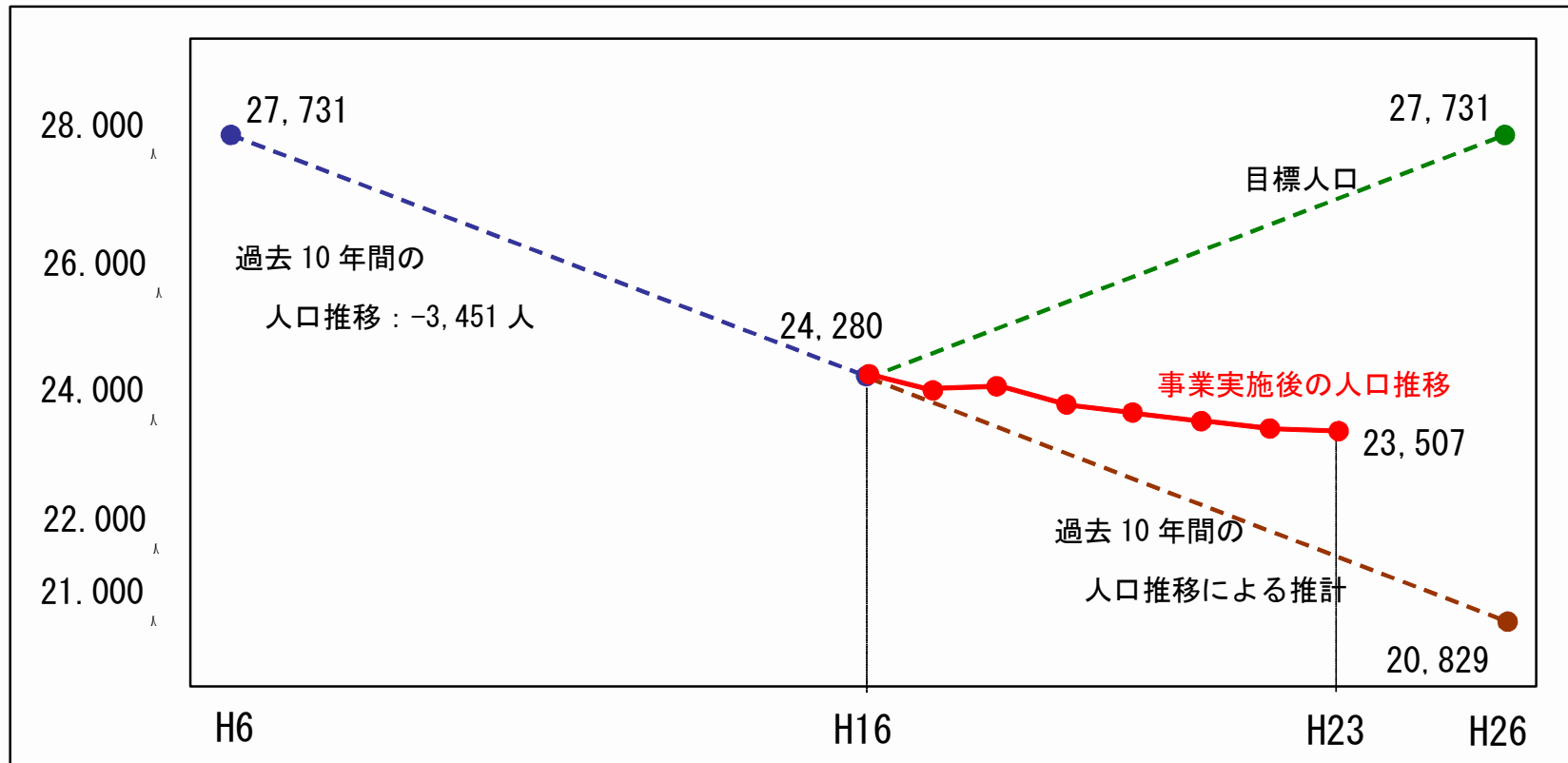


【空き店舗率の推移】



中心市街地の活性化 ～まちなか人口推計と事業効果～

■ まちなか人口推移と傾向



- ・ 過去10年間、まちなかの人口減少ペースは**年平均約-350人**であったが、事業開始後、下げ止まりの傾向を示している(**年平均 -83人**)。

【戦略】 公共投資 ⇒ 民間の投資意欲 ⇒ 経済活力向上

市民が主役となる体制や仕組みづくりの構築

【目標】 市街地空間の質を高め、交流の場を創出

- ①公共交通や自転車・徒歩の利便性向上
- ②富山らしさの発信と人の交流による賑わい創出
- ③質の高いライフスタイルの実現

【事業数】 66事業

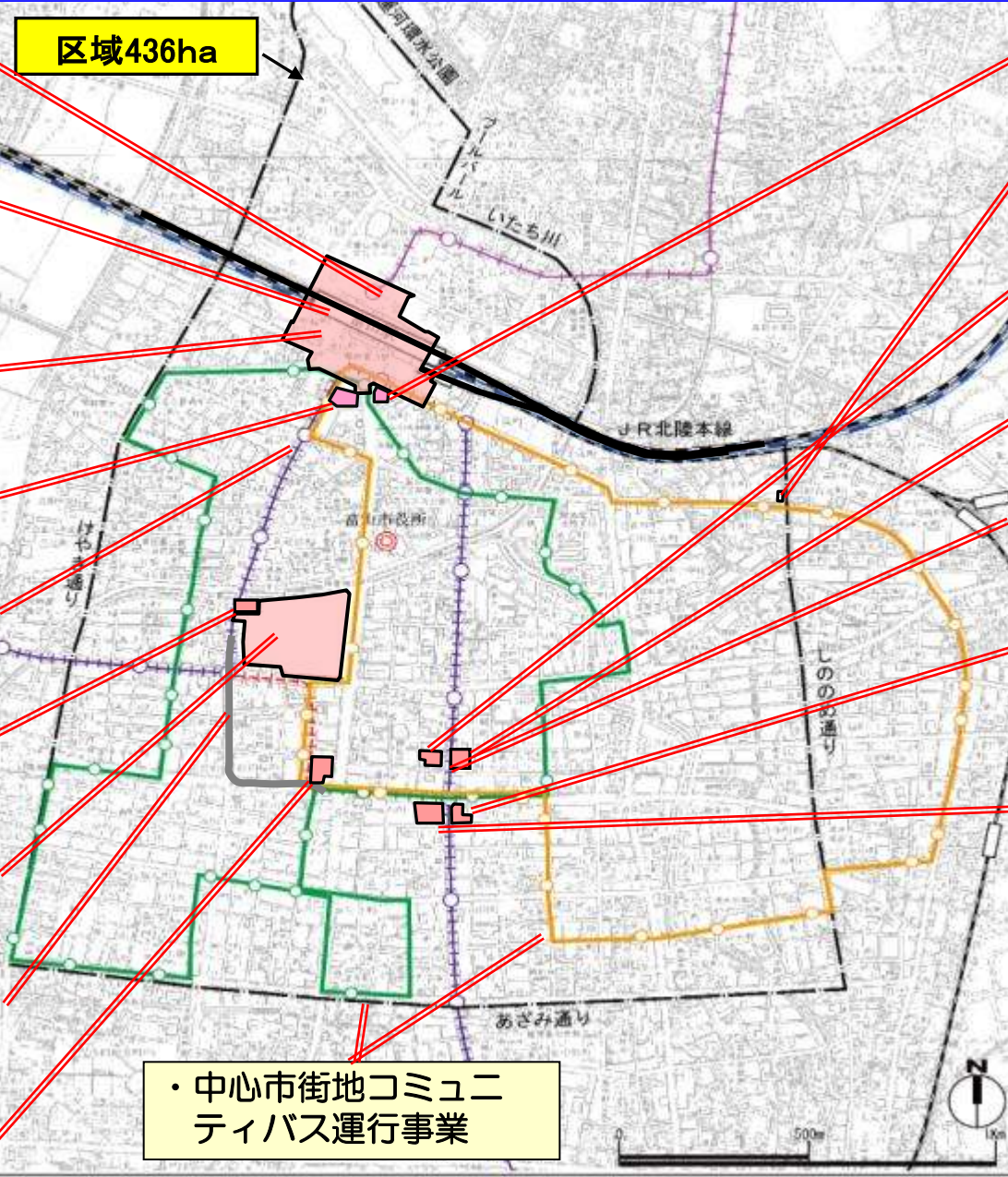
【事業主体】 商業者・事業者、NPO等（相互連携）

まちづくり会社 ⇒ 全体のマネージメント・コーディネート

行政 ⇒ 支援 ①制度・仕組みづくり、②財政的サポート

中心市街地の活性化 ~第2期中心市街地活性化基本計画の基幹事業~

- 富山駅路面電車南北接続事業
- 富山駅付近連続立体交差事業
- 富山駅駅周辺地区土地区画整理事業
- 富山駅自由通路整備事業
- まちなか子育て支援施設整備事業
- 市内電車停留場バリアフリー化事業
- くすり関連施設整備事業
- 富山城址公園整備事業
- 松川処理分区雨水貯留施設整備事業
- 総曲輪西地区第一種市街地再開発事業



- 桜町一丁目4番地区第一種市街地再開発事業
- 地域交流センター整備事業
- 総曲輪開発ビル再生事業
- 中央通りD北街区第一種市街地再開発事業
- 市内電車西町付近新停留場設置事業
- 西町東南地区第一種市街地再開発事業
- 西町南地区複合施設整備事業
- 西町南地区第一種市街地再開発事業
- おでかけ定期券事業
- まちなか居住推進事業
- 住宅ストック活用推進事業
- 道路景観形成事業
- 自転車利用環境整備事業
- ビジネスセンター設置事業

・ 中心市街地コミュニティバス運行事業

中心市街地の活性化 ～第2期中心市街地活性化基本計画の目標数値～



66事業

基幹事業 / 25

効果促進事業 / 41

市民・NPO・商業者等が
主役のソフト事業を強化

将来像

多様で質の高い都市機能の集積
内外の活発な交流、人が動き回遊するまち
富山らしい新しい文化の創造
豊かなライフスタイルを実現できるまち

基本方針

- ①多様で質の高い移動環境の整備、人が活発に動き回遊する中心市街地の形成
- ②内外の活発な交流により富山らしい新しい文化の創造される中心市街地の形成
- ③多様で質の高いライフスタイルが実現する中心市街地の形成

目標

- ①公共交通や自転車・徒歩の利便性向上
- ②富山らしさの発信と人の交流による賑わい創出
- ③質の高いライフスタイルの実現

目標数値 (H28)

- 路面電車市内線一日平均乗車人数
13,000人
(H22平均 11,022人)
- 中心商業地区の歩行者通行量 (日曜)
32,000人
(H23平均 27,407人)
- 居住人口の社会増加 (H24-28)
390人増
(H18-22 332人増)

中心市街地の活性化 ～自転車市民共同利用システム導入事業～



中心市街地の活性化 ～自転車市民共同利用システム導入事業～

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

- ①CO2排出量の削減
- ②中心市街地の活性化と回遊性の強化

■ 事業主体

シクロシティ株式会社（仏ジェーシードウコー社の日本法人）

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。市が初期投資として補助金を交付。

■ ステーション設置箇所

中心市街地地区に15箇所

■ 利用状況

累計登録者数 : 1,602人

(定期パス832人、7日255人、2日110人、1日405人)

延べ利用回数 : 78,993回



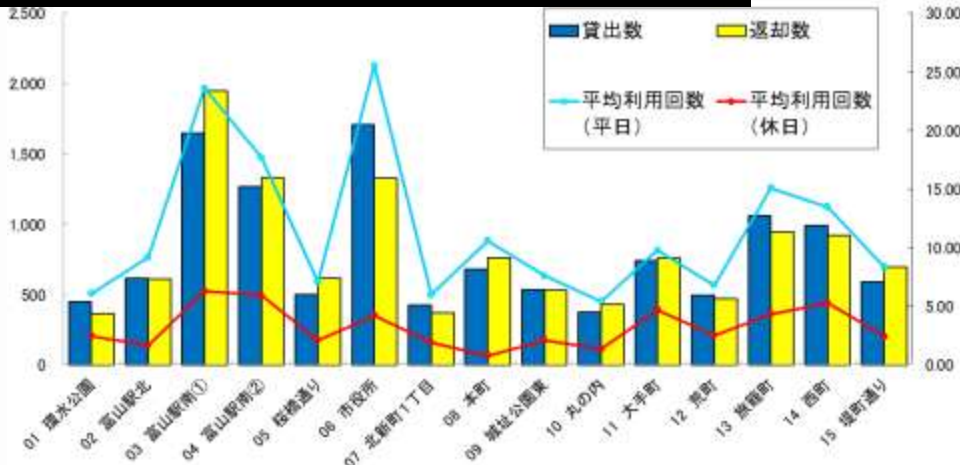
中心市街地の活性化 ～自転車市民共同利用システム導入事業～



■ 月別利用状況(2010.4～2012.6)

運営日数 834日 (供用開始時～)		月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	供用開始時 からの累計
年度															
会員登録者数	人	H22	725	798	809	835	844	854	867	886	901	907	920	968	1,825
		H23	1,015	1,074	1,129	1,199	1,289	1,382	1,442	1,506	1,532	1,554	1,572	1,602	
		H24	1,675	1,768	1,825										
延べ 利用回数	回	H22	5,374	3,403	4,258	3,834	3,941	3,894	3,924	2,877	1,923	663	1,979	2,442	91,067
		H23	3,361	3,582	4,601	4,464	4,603	4,245	4,483	3,829	1,972	1,233	1,343	2,765	
		H24	3,510	3,966	4,598										
1日平均 利用回数	回/日	H22	128.0	109.8	141.9	123.7	127.1	129.8	126.6	95.9	62.0	21.4	70.7	78.8	109.2
		H23	112	115.6	153.4	144	148.5	141.5	144.6	127.6	63.6	39.8	46.3	89.2	
		H24	117.0	127.9	153.3										
回転数	回/台・日	H22	0.95	0.81	1.05	0.92	0.94	0.96	0.94	0.71	0.46	0.16	0.52	0.58	0.81
		H23	0.83	0.86	1.14	1.07	1.1	1.05	1.07	0.95	0.47	0.29	0.34	0.66	
		H24	0.87	0.95	1.14										
平均 利用時間	分/回	H22	10.6	9.5	8.1	7.4	8.0	7.8	7.8	8.3	7.8	8.5	7.5	7.4	8.3
		H23	8.2	7.8	7.7	8.2	8.2	8.5	7.7	8.9	9.1	9.2	8.7	8	
		H24	8.7	9.1	8.5										

■ ステーション別利用状況(2011.4～2012.6)



■ 時間帯別利用者数(2011.4～2012.6)

	月曜～金曜日		土曜日、日曜日	
	利用回数	利用回数比率	利用回数	利用回数比率
6時～10時	3,781	35.4%	251	18.0%
10時～17時	2,328	21.8%	648	46.4%
17時～22時	4,136	38.7%	386	27.7%
22時～翌日6時	433	4.1%	111	8.0%
計	10,678	100%	1,396	100%

中心市街地の活性化 ～自転車市民共同利用システム導入事業～

～コンベンション参加者によるアヴィレの活用～

■ 第67回日本消化器外科学会総会(2012.7.18～20)

全国から外科医約7千人が参加し、富山国際会議場など4会場で実施



シクロシティカード



泥除けカバーの広告

■ アヴィレの1日当りの利用回数

(回)

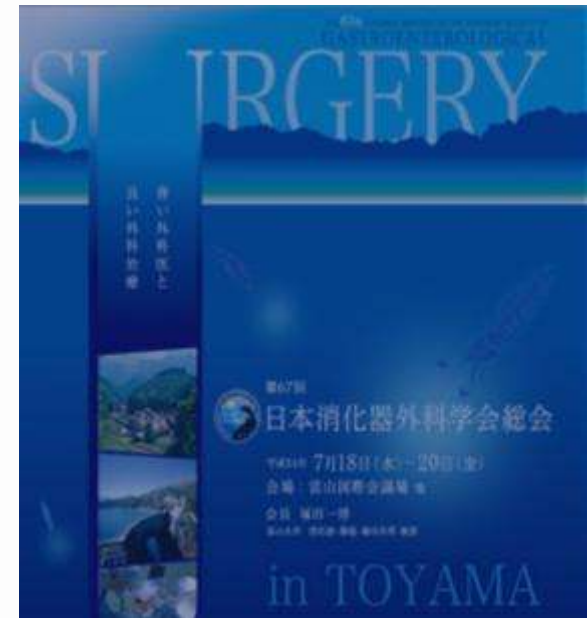
	7月18日	7月19日	7月20日	3日間合計
一般利用者	226	240	183	649
消化器外科学会利用者	458	1,064	596	2,118

■ アヴィレの1日当りの利用時間

(分)

	7月18日	7月19日	7月20日	3日間合計
一般利用者	1,906	1,994	1,522	5,422
消化器外科学会利用者	8,714	22,299	8,820	39,833

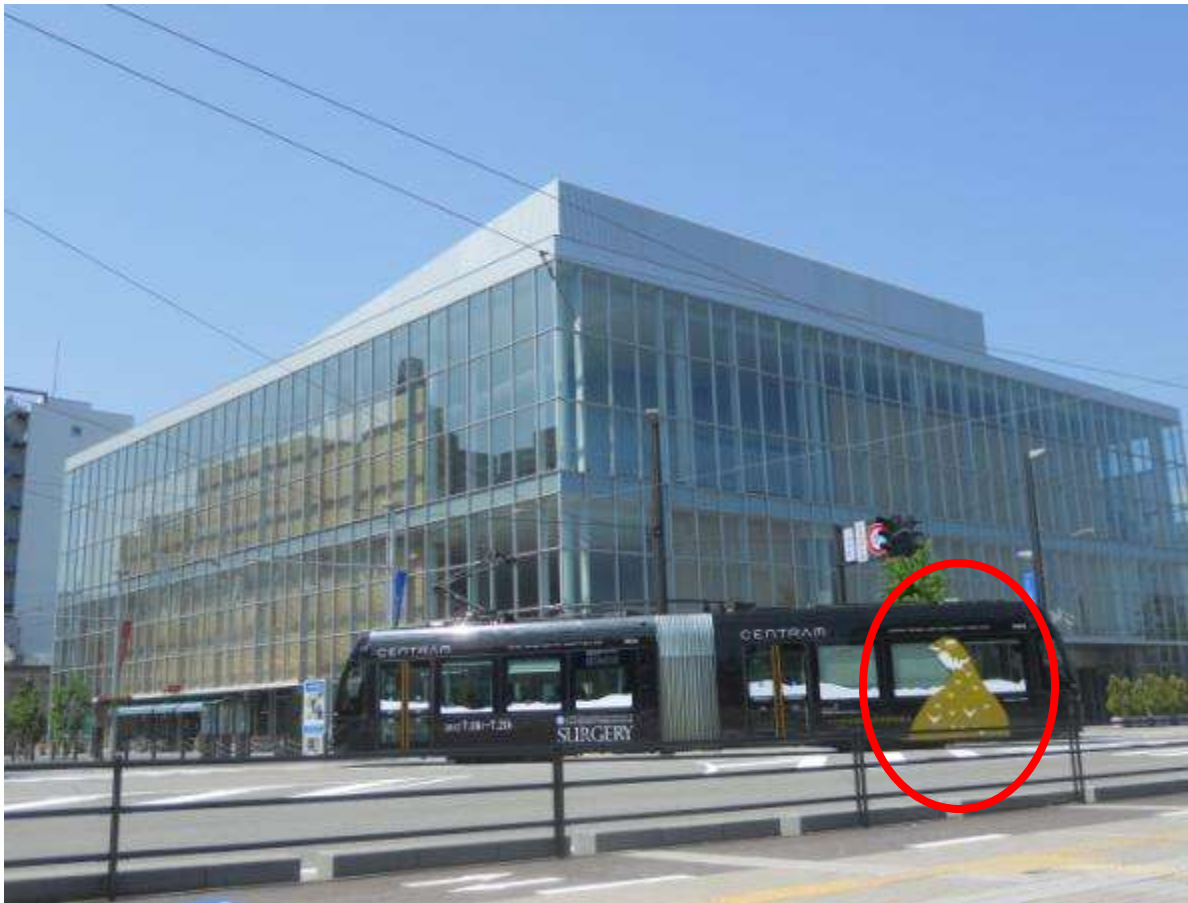
各会場間の移動手段として、アヴィレを活用
まちなか回遊性の強化に期待



日本消化器外科学会総会ホームページ

中心市街地の活性化 ～セントラムラッピング～

日本消化器外科学会総会開催中において、セントラムにライチョウやホタルイカをデザインしたラッピングを実施



富山国際会議場前を走るセントラム

コンベンション参加者に対し、市内電車無料乗車を実施したところ、3日間で**5,042**人が利用

中心市街地の活性化 ～魅力あるまちづくり～

シンボルロード(城址大通り)を中心にまちの景観向上を図る。



バナーフラッグ、フラワー
ハンギングの整備

ガラスショーケースの整備



広告付きバス停の整備

コンパクトシティへ向けた富山市の取組と成果

3本柱

実施施策

成果

