



富山市の公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり

～コンパクトなまちづくりによる富山型都市経営の構築～



富山市 活力都市創造部

軌道整備事業 安全統括管理官 高 森 長 仁

< 目 次 >

1. 富山市の概要

- 1-1 富山市の概況
- 1-2 富山市を取り巻く課題

2. コンパクトなまちづくり

- 2-1 富山市のまちづくりの基本方針
- 2-2 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
- 2-3 コンパクトなまちづくりの進め方

3. 公共交通の活性化

- 3-1 富山市公共交通活性化計画
- 3-2 LRTネットワークの形成
- 3-3 富山ライトレールの整備
- 3-4 市内電車環状線化事業
- 3-5 路面電車南北接続事業
- 3-6 JR高山本線の活性化
- 3-7 幹線バス路線の活性化
- 3-8 生活交通の確保
- 3-9 モビリティマネジメント

4. 公共交通沿線への居住推進

- 4-1 まちなか及び公共交通沿線への居住推進

5. 中心市街地の活性化等

- 5-1 財政面から見た中心市街地活性化の意義
- 5-2 中心商業地区における新たな賑わい拠点の整備
- 5-3 おでかけ定期券事業
- 5-4 高齢者支援と地域コミュニティの活性化
- 5-5 自転車市民共同利用システム
- 5-6 魅力ある都市景観の形成
- 5-7 トランジットモール社会実験
- 5-8 歩くライフスタイルの普及

6. コンパクトなまちづくりの効果等

- 6-1 中心市街地において活発化する民間投資
- 6-2 コンパクトなまちづくりの効果
- 6-3 選ばれる都市に向けた包括的施策展開



1. 富山市の概要

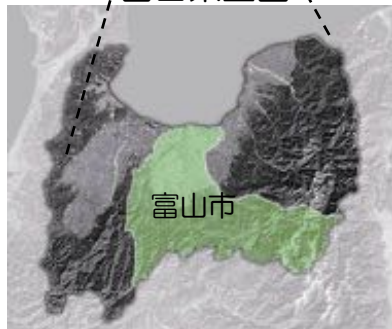
1-1 富山市の概況

- ・人口は、富山県全体の約4割(418, 686人 H27国勢調査)
- ・面積は、富山県全体の約3割(1, 241. 77km²)
- ・海拔0m(富山湾)から2, 986m(水晶岳)までの多様な地形
- ・環境モデル都市(H20.7)、環境未来都市(H23.12)
SDGs未来都市(H30.6)

■日本地図



■富山県全図



立山あおぐ特等席。 富山市



富山駅上空からみた富山市の市街地

1-2 富山市を取り巻く課題

① 人口減少と超高齢社会

⑤ CO2排出量の増大

② 過度な自動車依存による
公共交通の衰退

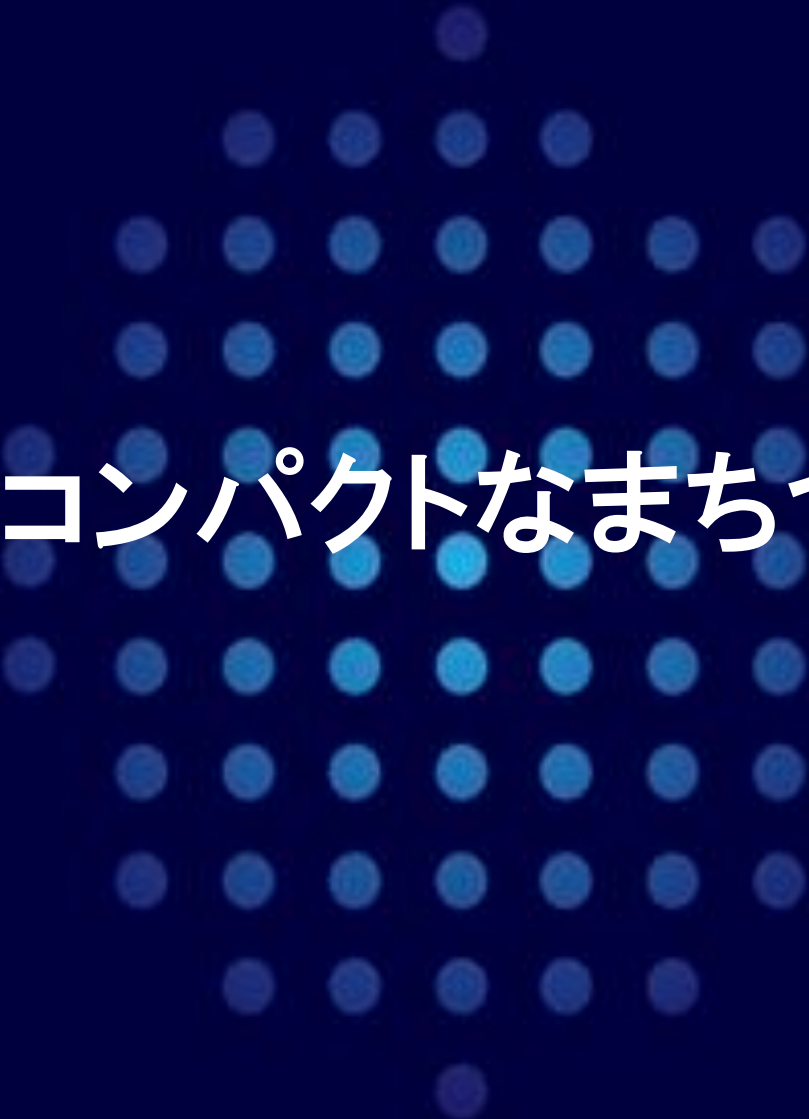
⑥ 市町村合併による
類似公共施設

③ 中心市街地の魅力喪失

⑦ 社会資本の
適切な維持管理

④ 割高な都市管理の
行政コスト

⑧ 平均寿命と健康寿命の
乖離



2. コンパクトなまちづくり

2-1 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

<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



2-2 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

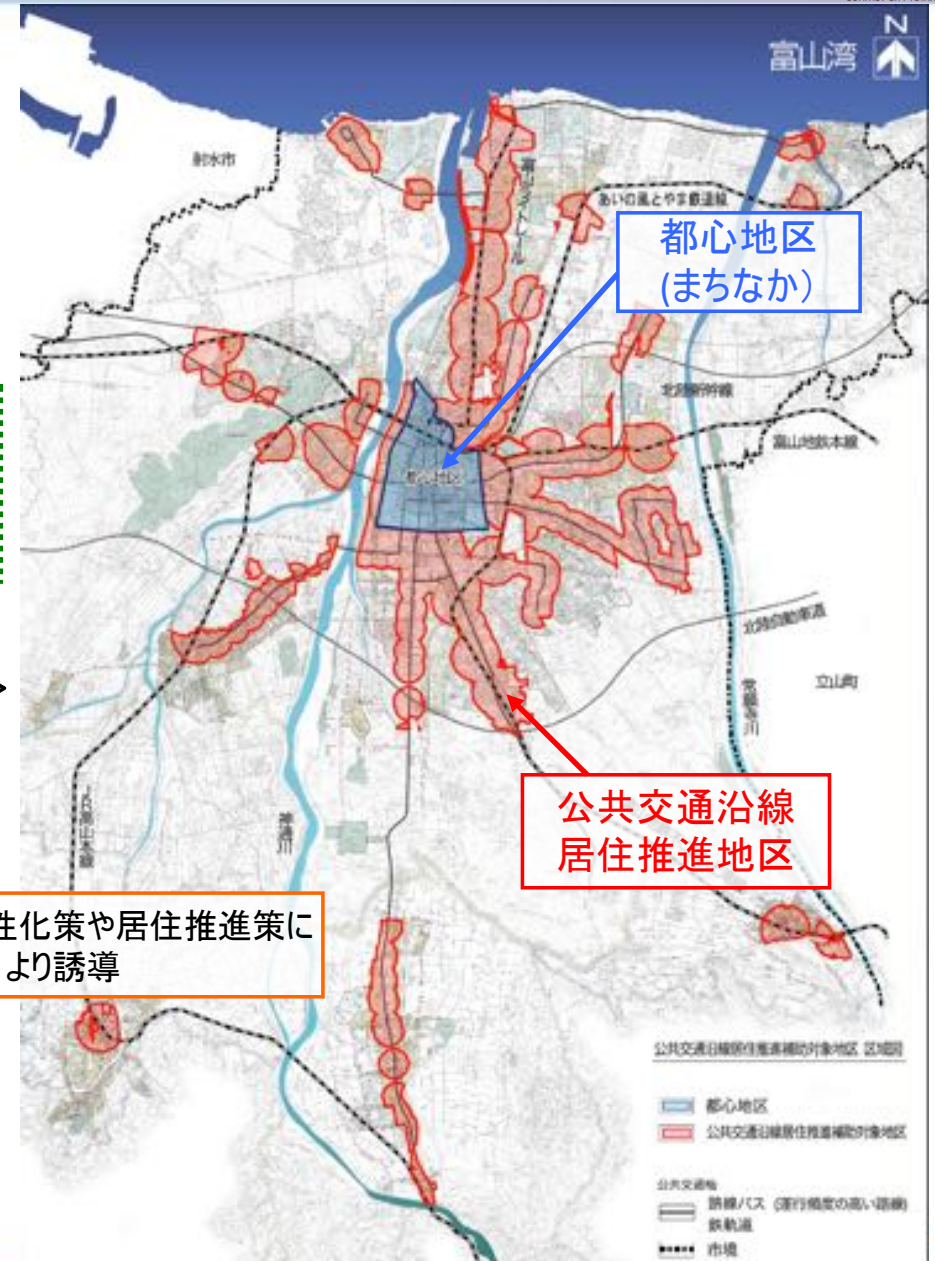
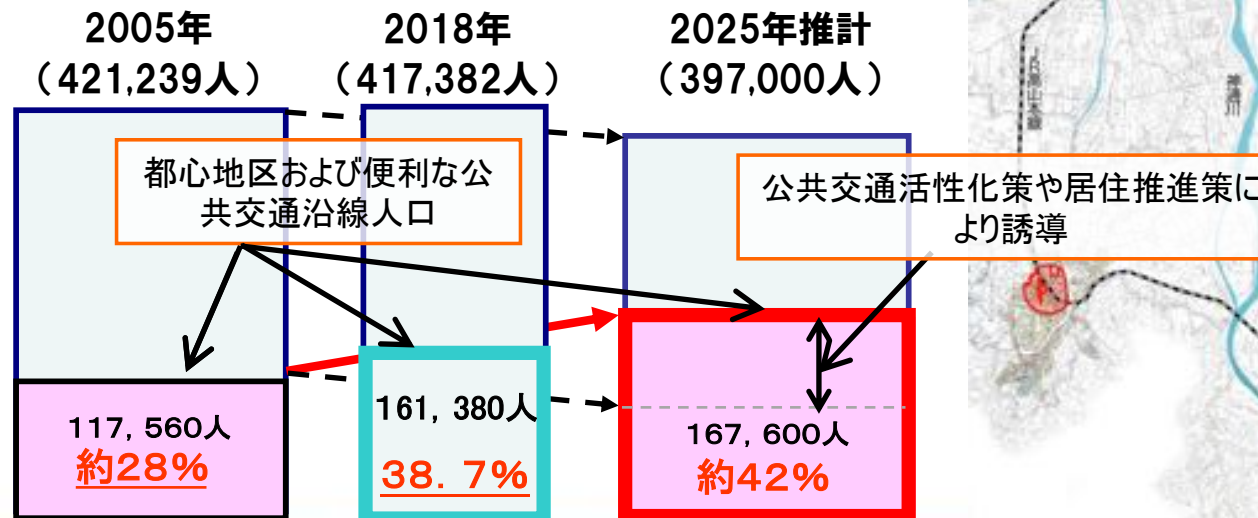
- ・都心地区：約436 ha
- ・公共交通沿線居住推進地区：約3,440ha

※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

＜便利な公共交通沿線における居住人口の目標＞



2-3 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

- ・線引き区域を拡大するような規制強化手法はとらない。**(郊外の超大型S C等は規制)**
- ・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。
- ・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する手法が基本。

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。

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り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。



3. 公共交通の活性化

3-1 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

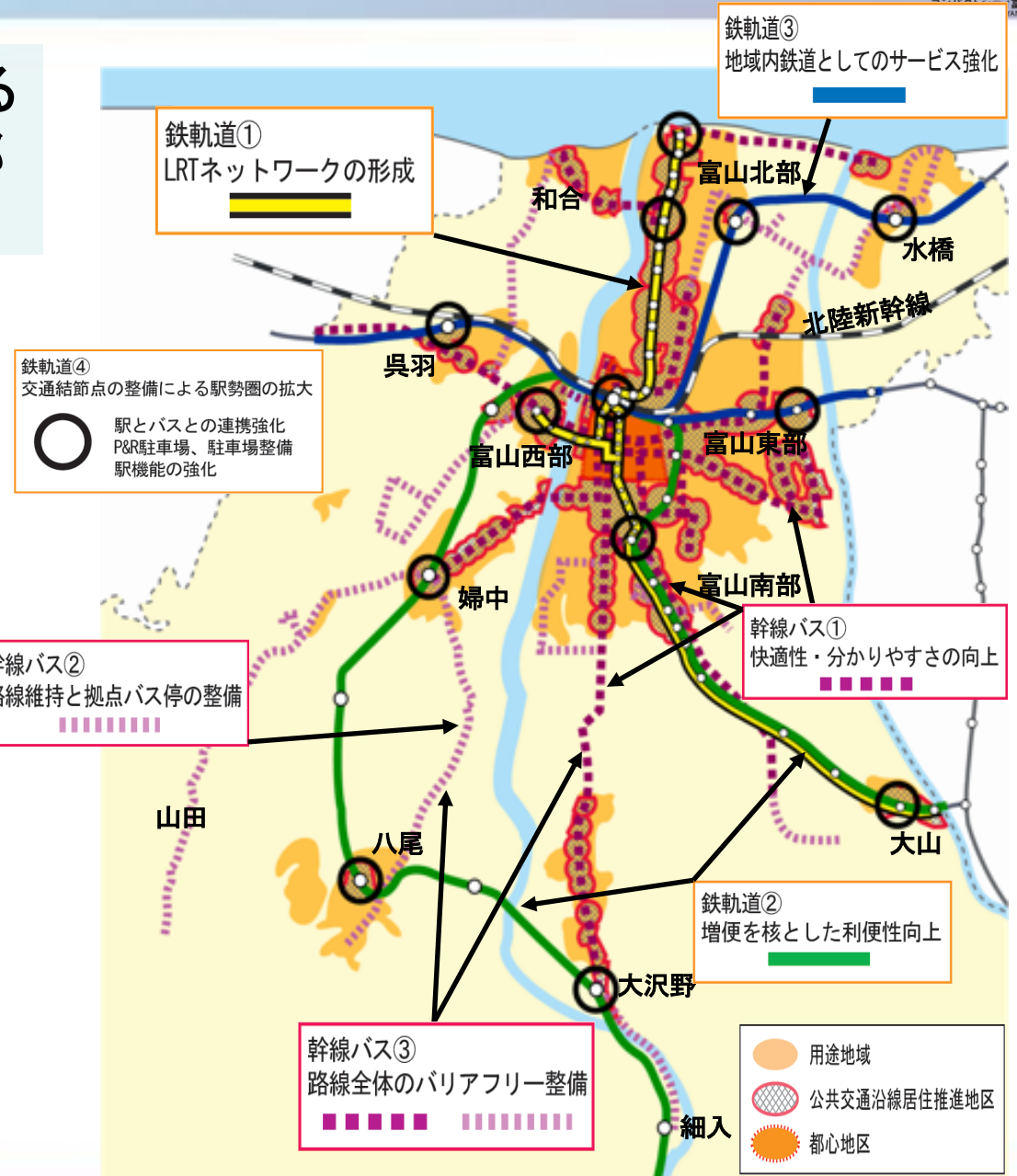
幹線バス路線

-  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

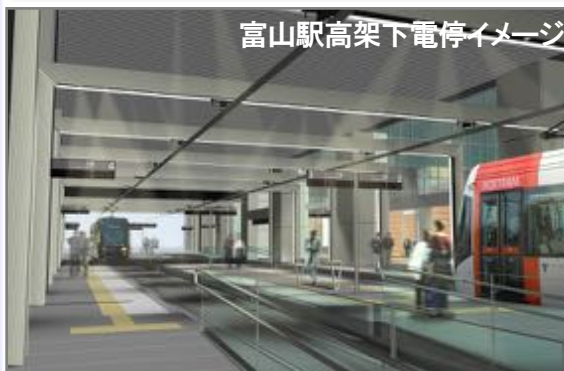
地域特性に応じた多様な生活交通の確保

- 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
- ④NPO等による福祉有償運送、過疎地有償サービスの活用



3-2 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。



凡例

富山ライトレール	7.6km
富山地方鉄道市内電車	6.4km
環状線化	0.9km
南北接続	0.3km
上滝線乗り入れ	10.1km
合計	25.3km

3-3 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)



3-3 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

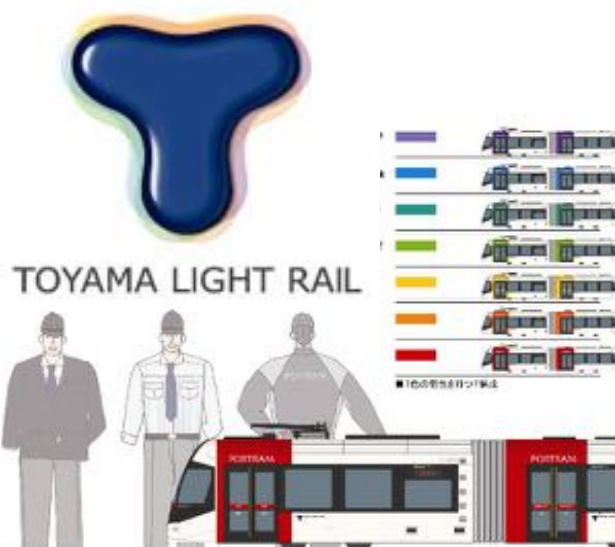
路面電車化に合わせ、列車本数の増便、始発・終電の改善を行い、利用客の利便性を高める。

	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。

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。

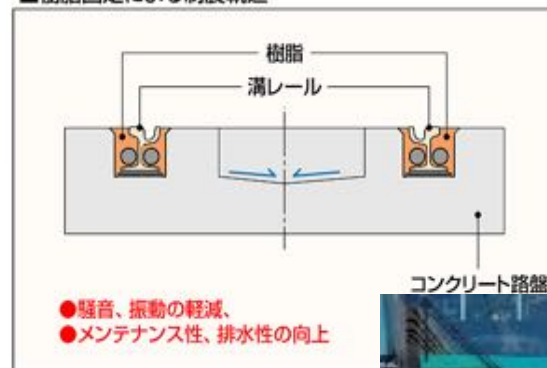


④ ICカード乗車券の採用



⑤ 制振軌道、芝生軌道の採用

■樹脂固定による制振軌道



3-3 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 フィーダーバスの運行

(同一ホームでの乗換)



⑧ 信用降車サービスの導入 (全停留場にて終日実施(H29.10.15～)は全国初)

- ・ICカード利用者に限り、運転士が運賃支払いを確認できない後方扉からも降車できる

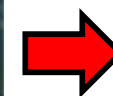
前方扉からの降車(通常)



後方扉からの降車 (信用降車)



+



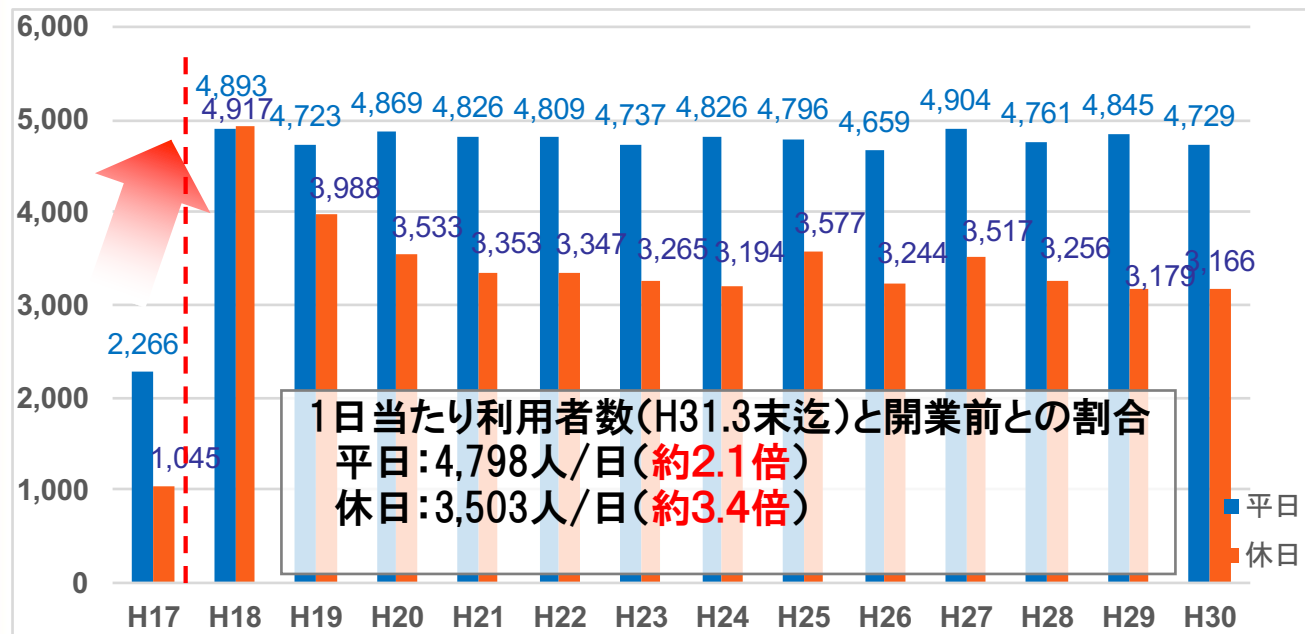
定時性の確保

車内移動距離の短縮

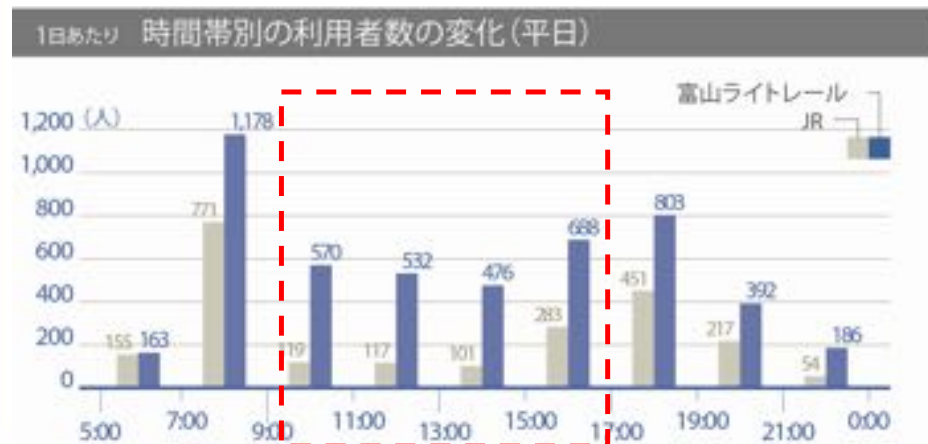
富山市のイメージアップ

3-3 富山ライトレールの整備 ～整備効果～

■開業前と比較して、利用者数が 平日で**約2.1倍**、休日で**約3.4倍**へと大幅に増加



■日中の**高齢者の利用**が増加(ライフスタイルの変化)



3-3 富山ライトレールの整備 ～整備効果(沿線アンケート調査)～

富山ライトレールは「他人との関わりあい」 を変化させたか	合計	年齢別			
		50歳未満	50～59歳	60～69歳	70歳以上
		本項目回答者に占める構成比%			
何らかの変化あり	30.1	27.0	16.4	27.9	38.2
特に変化なし	66.5	67.6	83.6	70.7	56.2
その他(上記以外)	3.3	5.4	0.0	1.4	5.6
		回答数に占める構成比%			
a.友人・知人と会う回数が増えた	20.0	20.5	5.9	18.2	26.7
b.親戚・家族に会う回数が増えた	4.7	0.0	2.9	3.9	7.5
c.近隣のお付き合いが増えた	3.6	2.6	0.0	4.5	4.8
d.新たな知り合いが増えた	6.2	2.6	7.4	5.2	7.5
e.特に変化なし	63.3	64.1	82.4	67.5	53.5
f.その他	4.5	10.3	0.0	3.2	5.9

(出典:関西大学 宇都宮浄人 講演資料「地方都市の交通まちづくり(2016.1.13)」)

富山ライトレールのソーシャル・キャピタルへの影響

- 友人・知人と会う頻度を増やすというボンディング（結束型）のソーシャル・キャピタルの形成に寄与
- 質の高い公共交通が高齢者におけるブリッジング（橋渡し型）のソーシャル・キャピタルの形成にもつながることを示唆

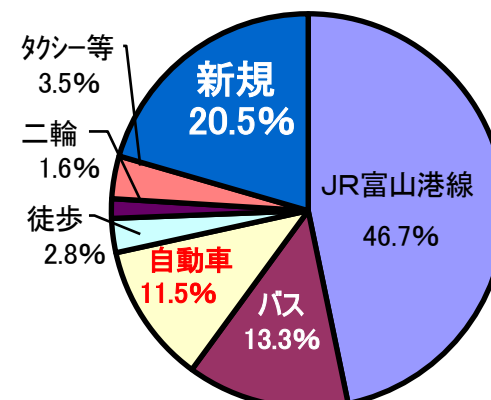
3-3 富山ライトレールの整備 ～JR富山港線のLRT化～

■ 富山ライトレールの整備効果

【富山ライトレール利用者の以前の利用交通手段】

③環境負荷の低減

富山ライトレール利用者のうち、
約11%が自動車からの転換。
⇒年間**436トン**のCO2削減(2006年)



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
旧富山市地区域	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。

3-4 市内電車環状線化事業 ～セントラムの整備～

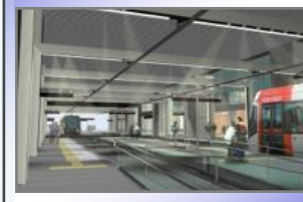
中心市街地活性化と都心地区の回遊性強化を目的に、市内電車を一部延伸。

- ・日本初の**上下分離方式**の導入。(H19.10地域公共交通活性化・再生法の改正)
- ・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
接続(予定)



▲市内電車環状線(愛称:セントラム)

3-4 市内電車環状線化事業 ～セントラムの整備～

■ 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



○富山都心地区の顔となる
トランジットモールの景観



○立山連峰を借景とした都心
ショッピングストリートの景観



3-4 市内電車環状線化事業 ～上下分離方式の採用～



■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、『公設民営』方式 を導入。

上

富山地方鉄道(株) (民間) ・ ・ 軌道運送事業者
(運行を実施する)

下

市 (行政) ・ ・ ・ ・ ・ 軌道整備事業者
(施設・車両を整備し保有する)

■上下分離のメリット

○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。

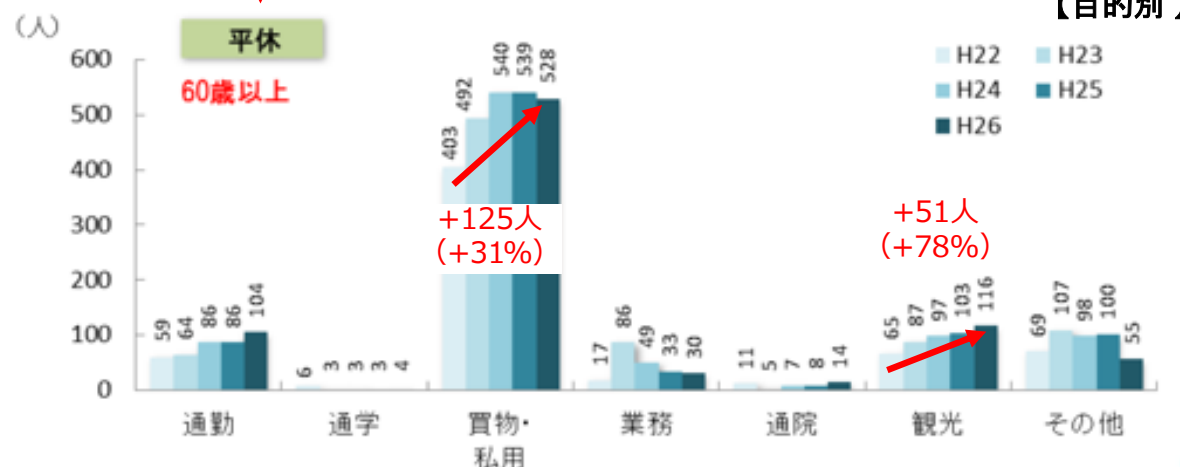
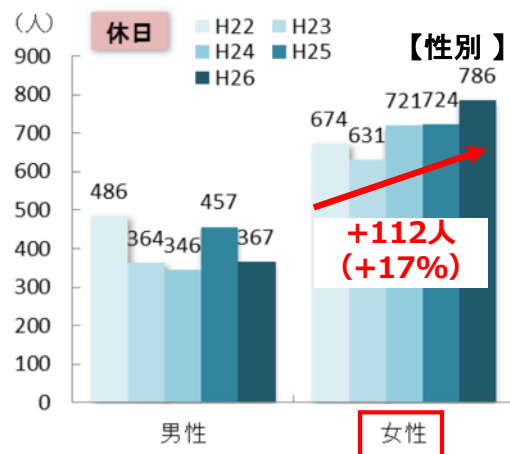
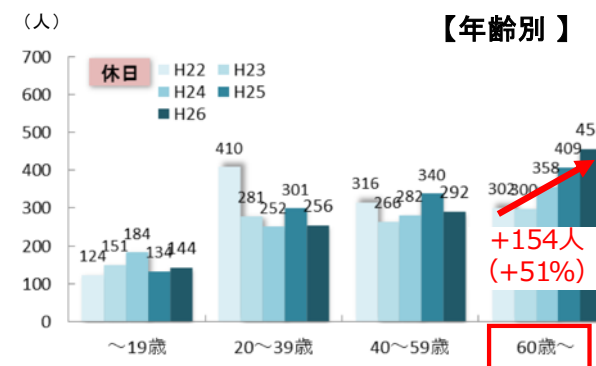
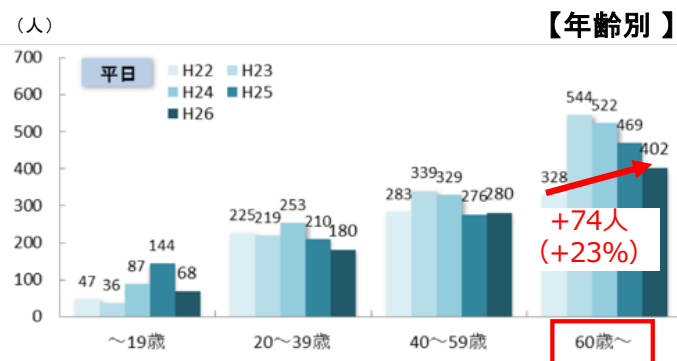
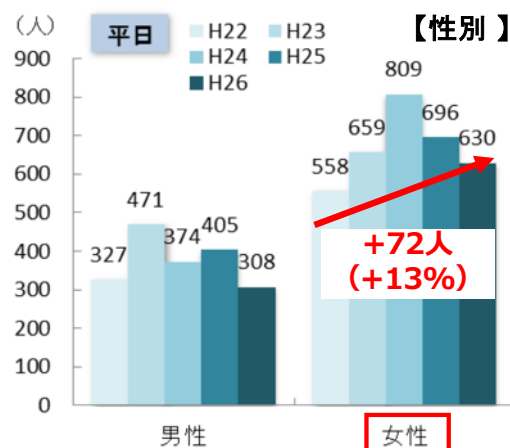
○富山市のメリット

- ・ 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。

3-4 市内電車環状線化事業 ～整備効果～

■環状線利用者の属性（性別・年齢別・目的別）

- ・環状線利用者は、**女性が約6割**を占めている。**女性利用者は増加傾向**にある。
- ・年齢別では、**60歳以上(平日+23%・休日+51%)**の増加が顕著である。
60歳以上は買物・私用(+31%)・観光(+78%)目的の利用が増加している。



＜市内電車OD調査結果＞

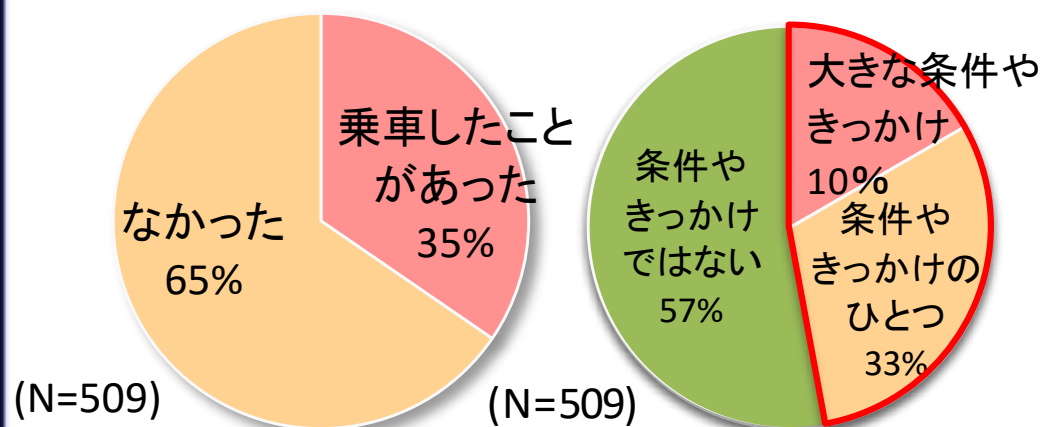
3-4 市内電車環状線化事業 ～整備効果～

< 中心市街地の住環境に与える影響 >

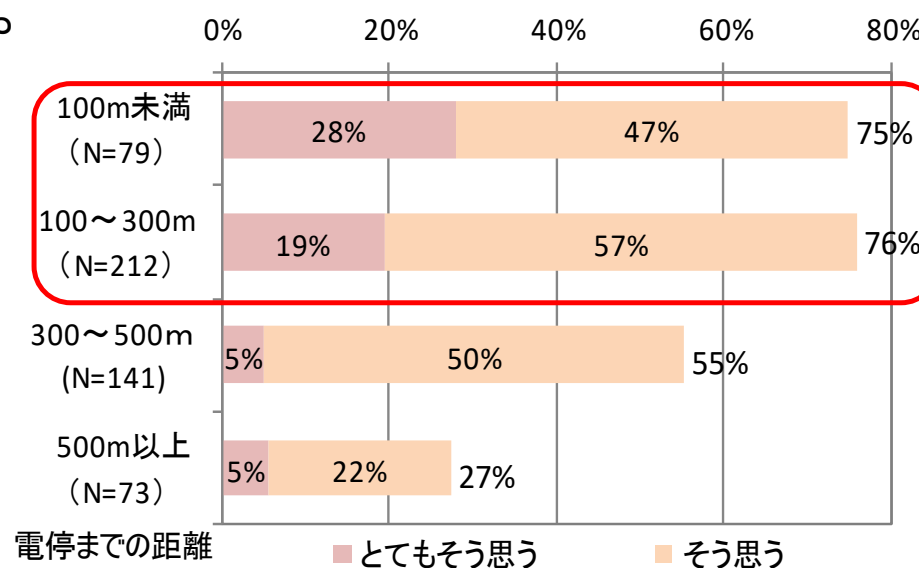
近年、中心市街地に移り住んだ人のうち、環状線を利用したことがなかった人が2/3を占める一方で、**環状線や既存線があることが中心市街地への転居のきっかけ**であるとしている人が**4割超**も存在している。

さらに、**環状線が住環境の良さや安心感に繋がっている**と考える人が多く、電停に近い居住者ほどその割合が高くなっている。

環状線の存在が、住環境の向上と関わりが深いことがわかる。



【環状線が居住環境の良さや安心感に繋がっていると思う割合】



<< 中心市街地居住者アンケート調査より >>

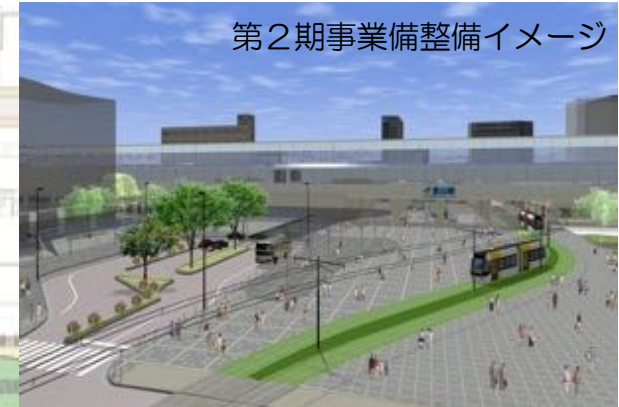
3-5 路面電車の南北接続事業

北陸新幹線整備を契機に、富山駅南側の市内電車と北側の富山ライトレールを富山駅高架下で接続し、**LRTネットワークの形成を図る**

- ・ **第1期事業**：北陸新幹線開業に合わせて**新幹線高架下へ市内電車を乗入れ**
- ・ **第2期事業**：在来線高架化に合わせて**市内電車と富山ライトレールを接続**



第2期事業整備イメージ



第1期事業整備状況



3-5 路面電車の南北接続事業

～南口駅前広場の整備状況～

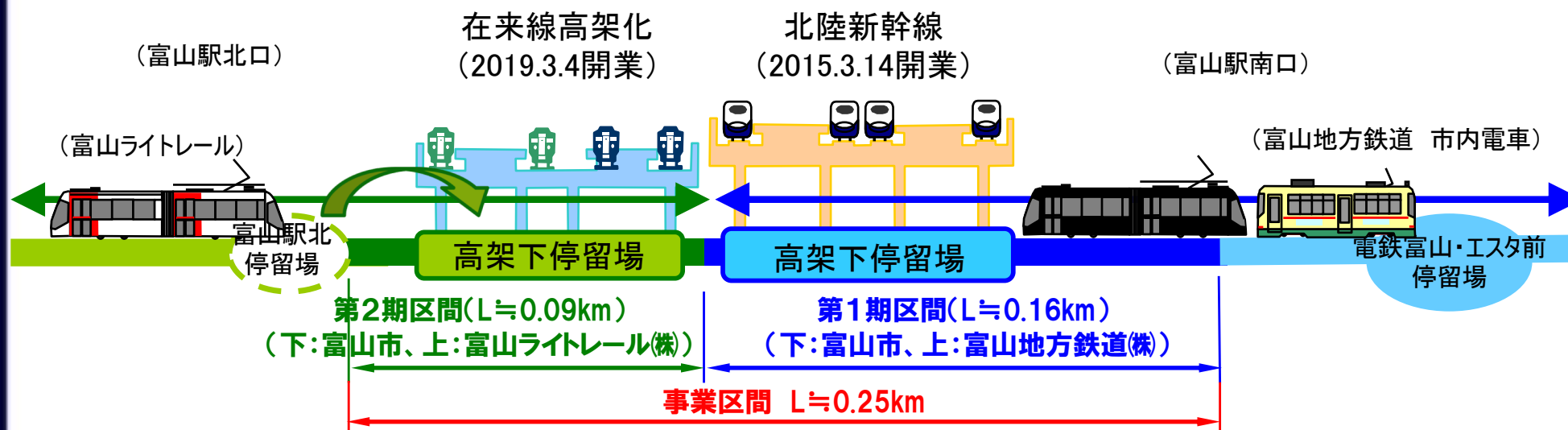


3-5 路面電車南北接続事業

～事業スキーム～

「上下分離方式」を採用

(地域公共交通活性化及び再生に関する法律の規定を適用)



- (上) 第1期区間：富山地方鉄道(株)
第2期区間：富山ライトレール(株)
→軌道運送事業者として運行を実施

- ・南北接続後は、運行を富山地鉄へ一元化(合併R2.2.22)
- ・多様な運行系統、均一運賃を目指す

- (下) 富山市
→軌道整備事業者として施設や車両の整備・保有を実施

3-5 路面電車南北接続事業 ～第1期事業の概要～

鉄道との乗継利便性の向上（第1期区間整備前）

■整備前の状況(平成26年度)

<課題① 乗継距離>

- ・鉄道(JR)と路面電車との乗継距離
約150m

<課題② 乗車待ち環境>

- ・乗車待ちの列が停留場に収まらない
(交差点内まで伸びて危険な状態)
- ・上屋の設置なし(風雨の影響あり)



整備前の富山駅周辺概要図(南口)



旧 富山駅前停留場での乗車待ち状況

3-5 路面電車南北接続事業 ～第1期事業の概要～

新幹線高架下(新幹線改札口の前)に路面電車停留場を設置(全国初)



シームレスな乗継の実現

乗継の分かり易さ
(目の前に路面電車が見える)

乗車待ち環境の改善
(雨や雪を気にせず安全・快適に)

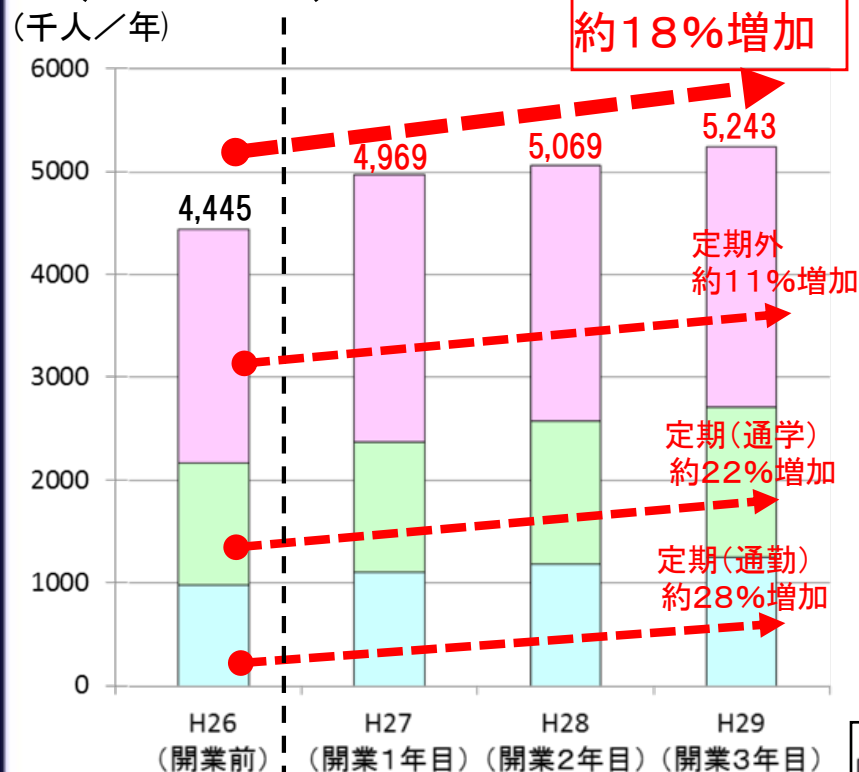


3-5 路面電車の南北接続事業

～第1期事業の整備効果～

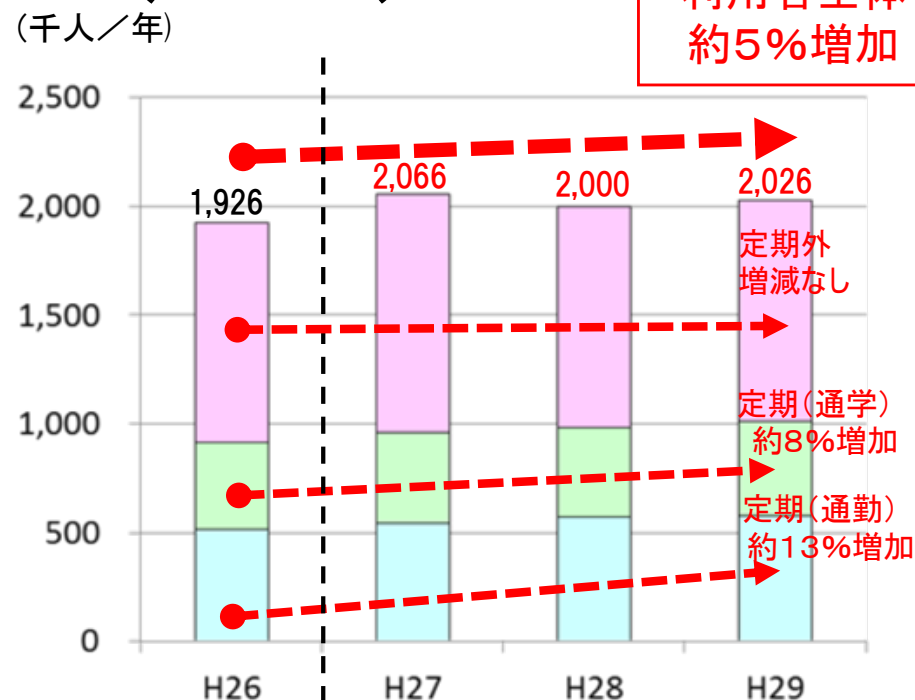


■路面電車(市内電車)利用者数 (H26～29)



高架下乗入れによる乗継利便性の大幅な向上が大きな利用増加をもたらした

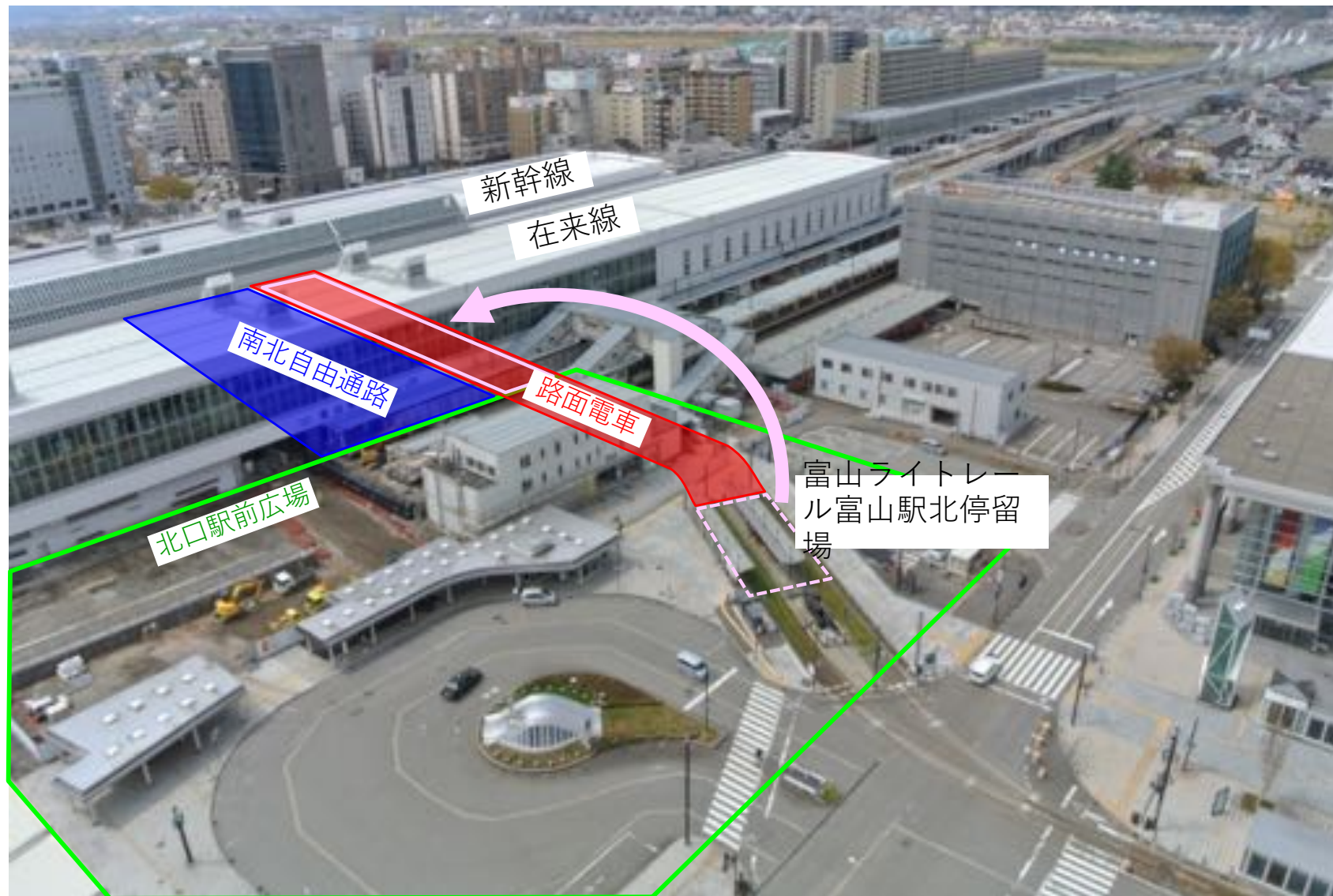
■富山ライトレール利用者数 (H26～29)



南北路面電車接続前でも、富山ライトレールの利用者数が増加

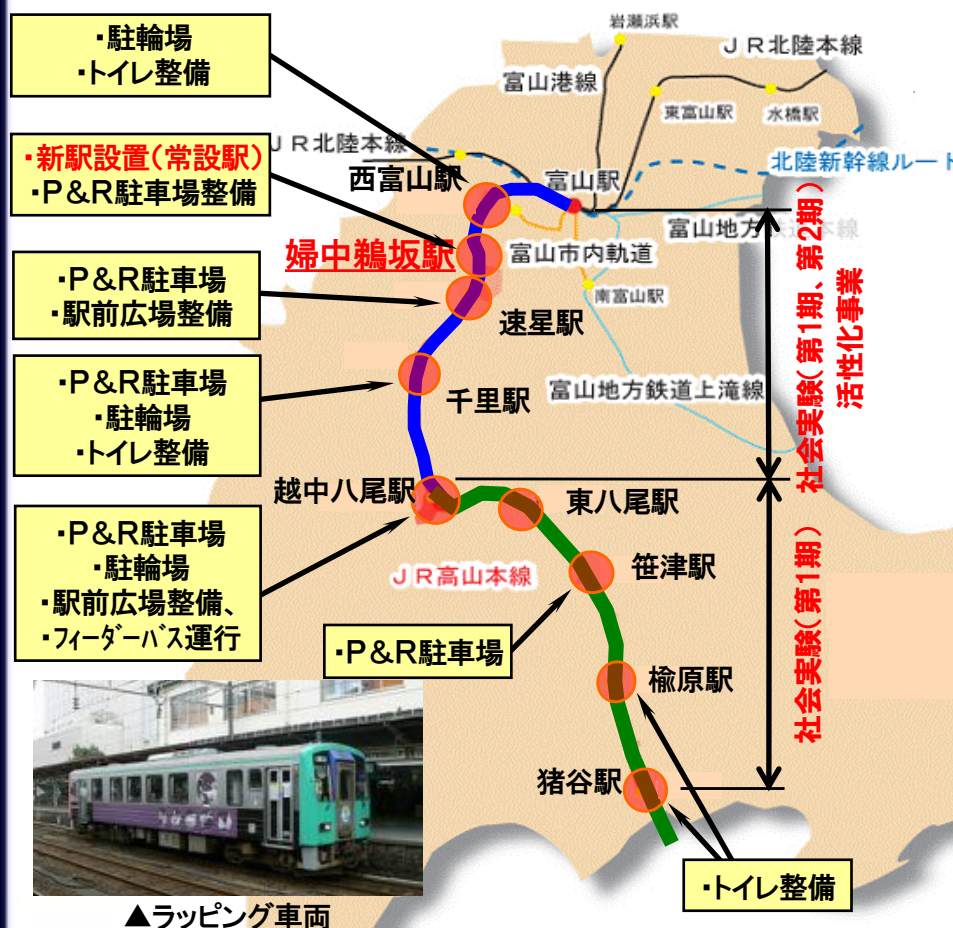
3-5 路面電車の南北接続事業 ～第2期事業の整備状況～

富山駅北口の状況（路面電車・自由通路はR2.3.21開業予定）



3-6 JR高山本線の活性化 ～社会実験から活性化事業へ～

- 平成18年度から5年間、増発運行を核とした大規模社会実験を実施（経費は市が負担）。
- 新駅「婦中鵜坂駅（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。
- 平成24年度から活性化事業として本格実施。新駅は平成26年春から常設駅とする。



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)



▲婦中鵜坂駅(平成20年3月開設)

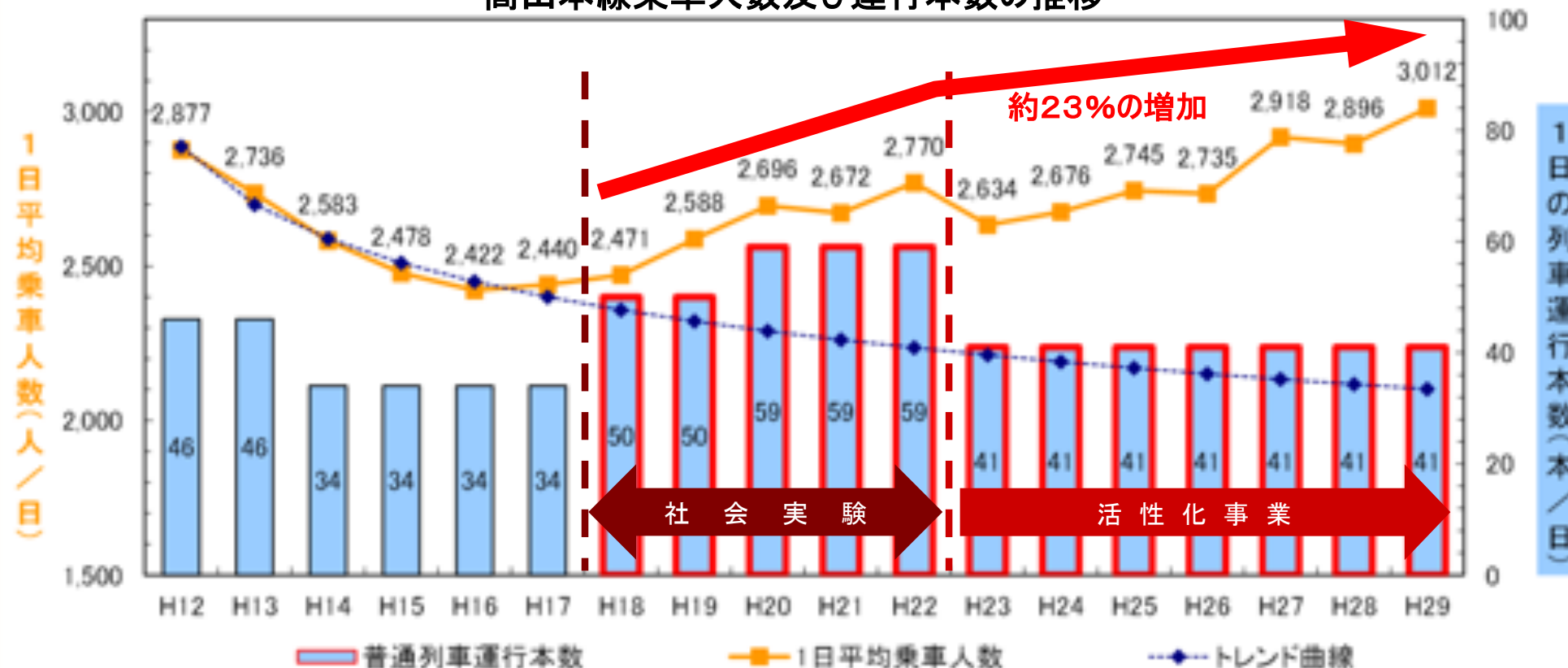
運行本数の推移

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				41本
～猪谷駅	21本	33本	24本	24本	22本

3-6 JR高山本線の活性化 ～社会実験及び活性化事業の成果～

平成29年度の乗車人数は、実験前の平成17年度と比較すると約23%の増加
(西富山駅～越中八尾駅間)

高山本線乗車人数及び運行本数の推移



平成17年度 実験開始前(実績)	平成29年度	
	乗車人数	比較
890,475人	約1,099千人	約23%増 (約20.8万人増)

3-8 生活交通の確保 ～コミュニティバスの運行～

■コミュニティバス等の概要

自主運行を基本とし、中山間地域は市が運行を行うことも可能する。

・中心部、呉羽、水橋、婦中地域

駅や主要施設などを循環するネットワークを形成

・中山間地域の大山、八尾、山田地域

行政サービスセンターを起点に地域内の放射状ネットワークを形成

・富山市大沢野地域

高齢者を対象にした予約型乗合タクシーを運行

・富山市北部地域

富山ライトレールに接続したフィーダーバスを運行

【市の投入予算】

●コミュニティバス運行経費

(H31年度予算)

路線数: 32路線

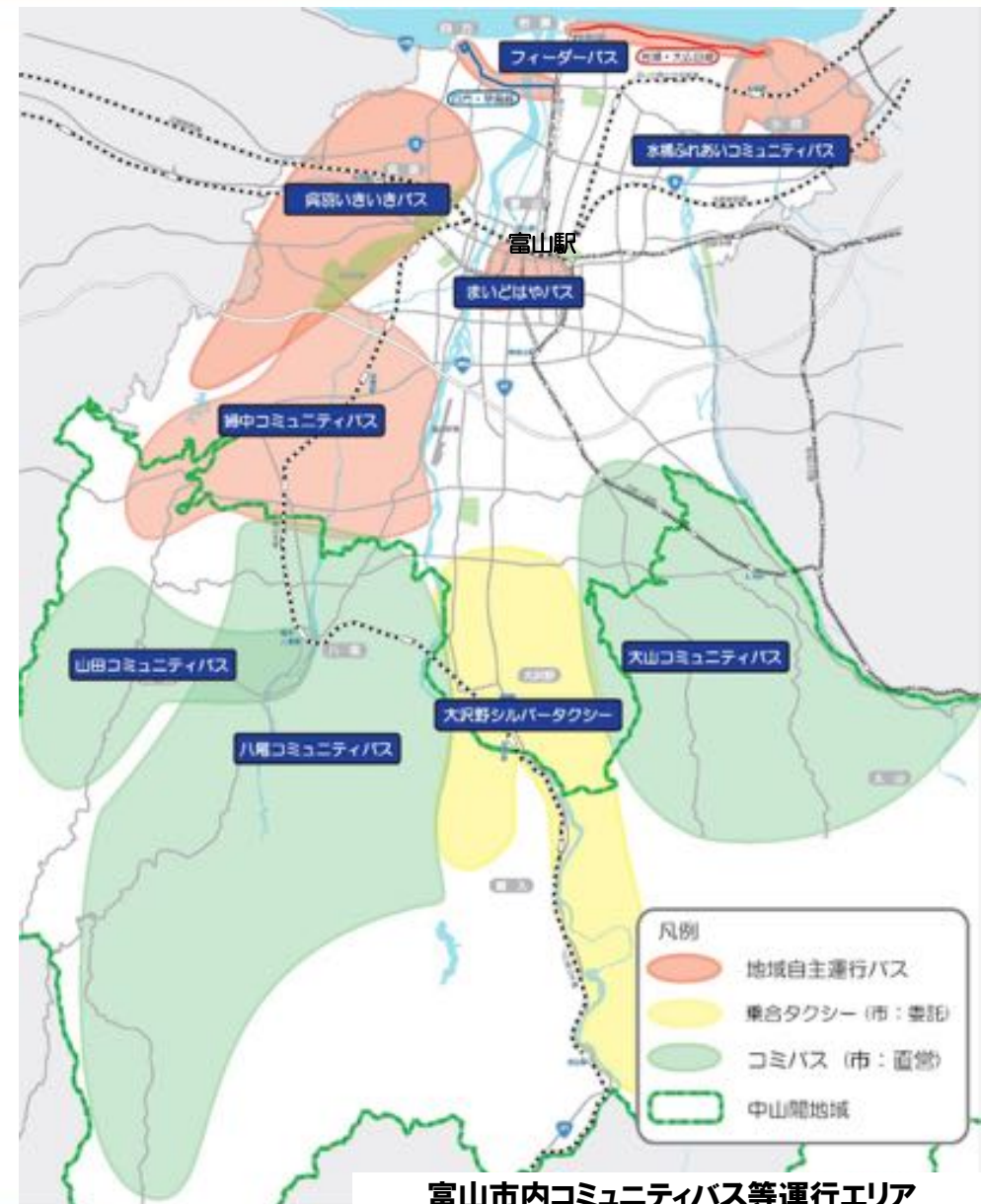
市負担額: 約283百万円

●生活バス路線維持

(H31年度予算)

対象路線数: 13路線

市補助金額: 約41百万円



3-9 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 “**上手に**” 使う **ライフスタイル** を提案していくプロジェクト(H22～)



のりものの語り教育(小学生)



大学生、専門学校生向け講義



ICカード`学生証`導入校への啓発



H PやFacebookを
活用した啓発



駅・バス停別利用促進事業
(戸別訪問やアンケートにより啓発)



親子でおでかけ事業



4. 公共交通沿線への居住推進

4-1 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:1,224件 3,079戸 696,490千円(H17.7~H31.3)

【建設事業者向けの支援】

- ① 共同住宅の建設費への助成 【50万円/戸】
② 優良賃貸住宅の建設費への助成 【120万円/戸】
③ 業務・商業ビルから共同住宅への改修費助成 【50万円/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:886件 2,191戸 1,189,710千円(H19.10~H31.3)

【建設事業者向けの支援】

- ① 共同住宅の建設費への補助 【35万円/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】



助成を受け建設された共同住宅

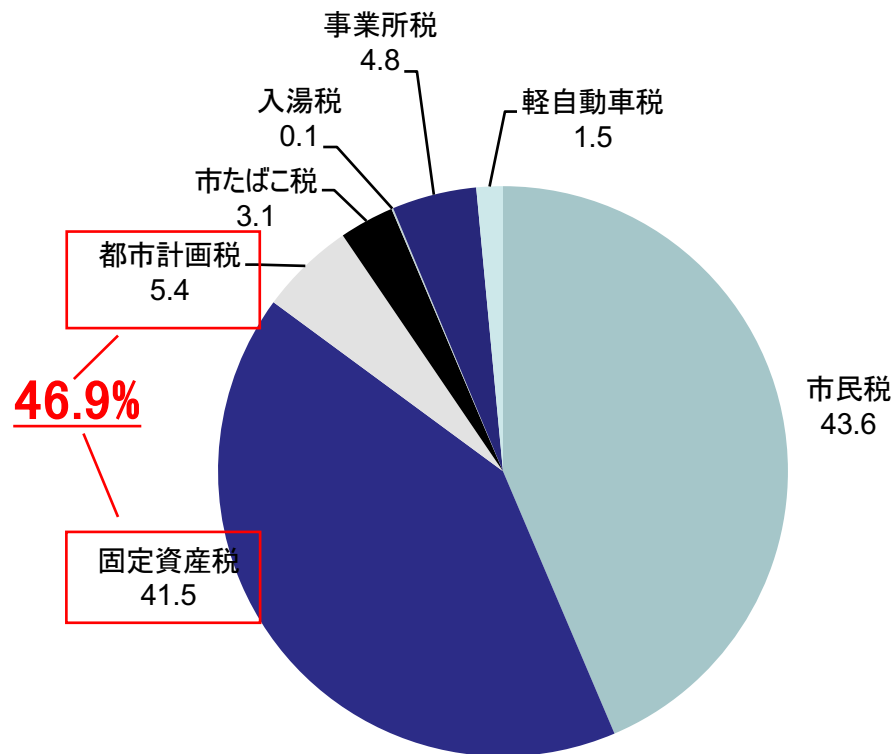


5. 中心市街地の活性化等

5-1 財政面から見た中心市街地活性化の意義

富山市における市税の内訳 (平成31年度当初予算)

【市税:約740億円】



固定資産税・都市計画税の 地域別内訳(平成31年度)

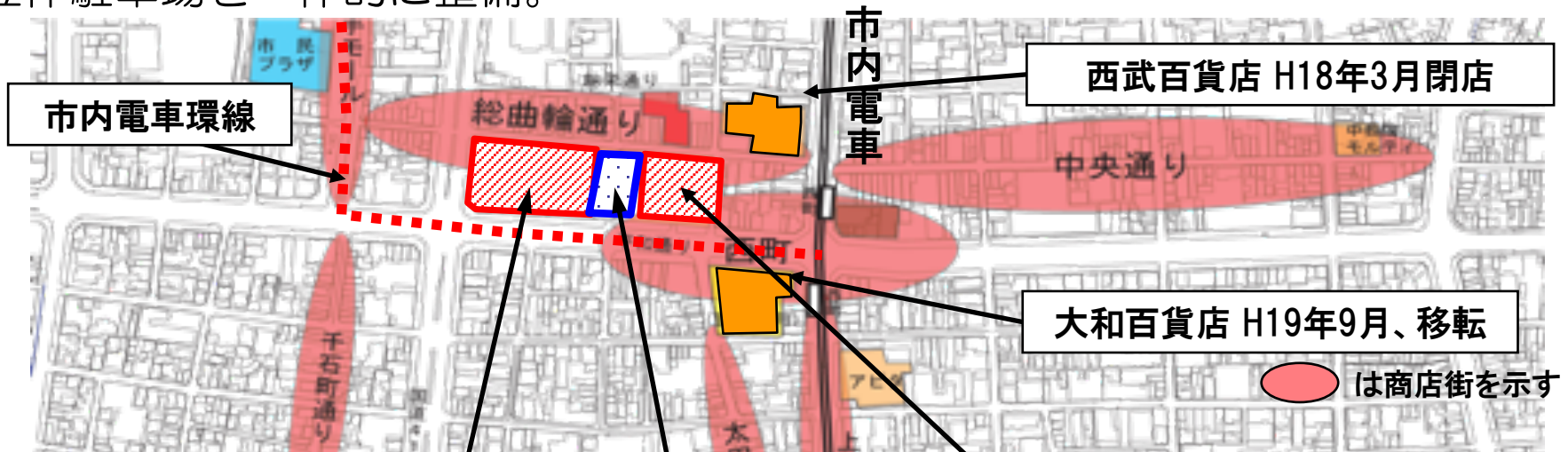
	面積比	固定資産税＋都市計画税
市街化区域	5.8%	75.4%
うち中心市街地	0.4%	22.4%
上記以外	94.2%	24.6%

中心市街地への集中的な投資は、
税の還流という観点からも合理的で
あり効果的

5-2 中心商業地区における新たな賑わい拠点の整備

■ 再開発を主体とした賑わい拠点の整備

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



5-2 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92.9%(休日:100%、平日:89.5%)がイベント等で利用されている。(平成30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

5-3 おでかけ定期券事業

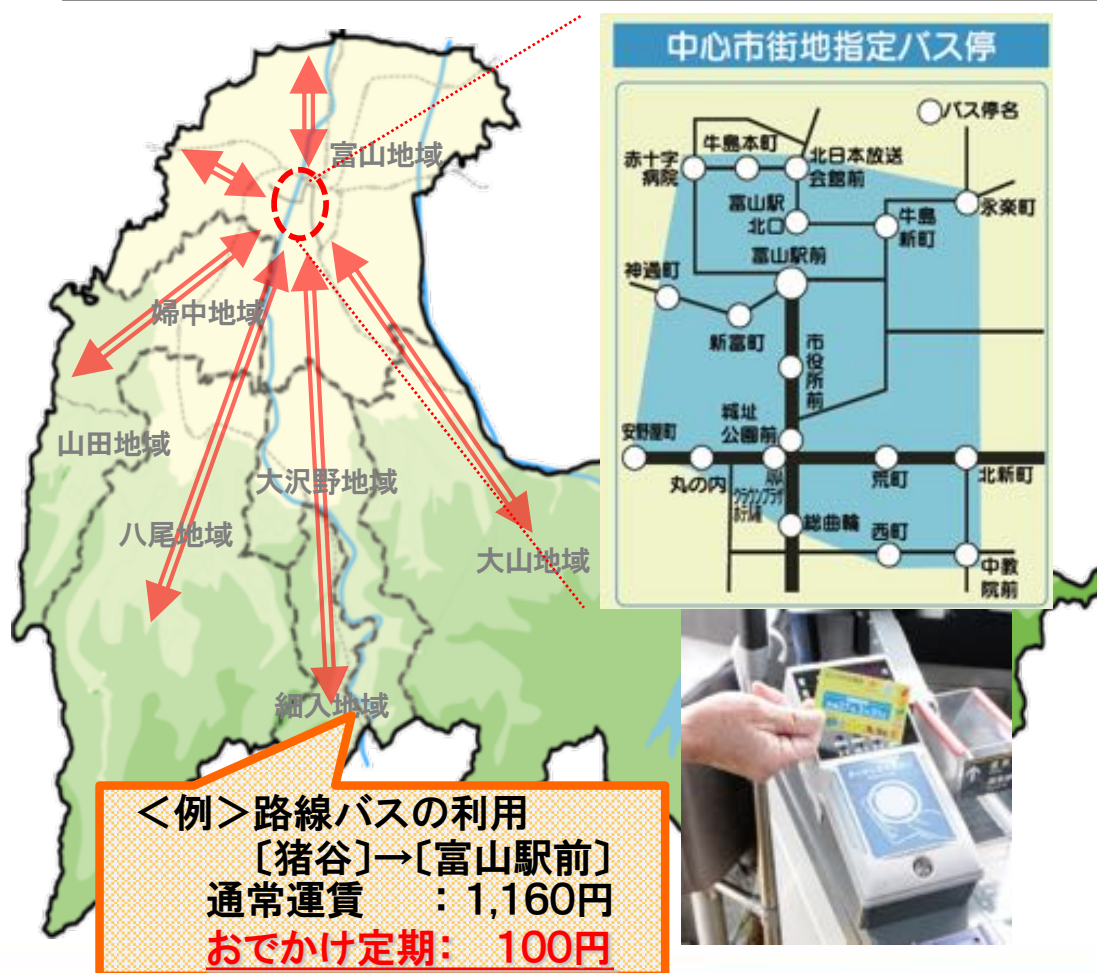
平成16年5月より



交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に**市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円**とする割引制度を実施

高齢者の **約24%**がおでかけ定期券を所有し、**1日あたり2,755回、約1,400人**が利用
(平成30年度実績)

高齢者の外出機会の創出、中心市街地の活性化、公共交通の維持・活性化に寄与



＜例＞路線バスの利用
〔猪谷〕→〔富山駅前〕
通常運賃 : 1,160円
おでかけ定期: 100円

＜おでかけ定期券の申込み＞

65歳以上の方、利用者負担金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

②利用区間

〔路線バス〕(H16. 5～)

富山市内各地 ↔ 中心市街地等の区間
中心市街地等 ↔ 中心市街地等の区間
富山市内各地 ↔ 富山市民病院の区間

〔地鉄電車〕(H20. 4～)

富山市内各駅 ↔ 電鉄富山駅
富山市内各駅 ↔ 南富山駅

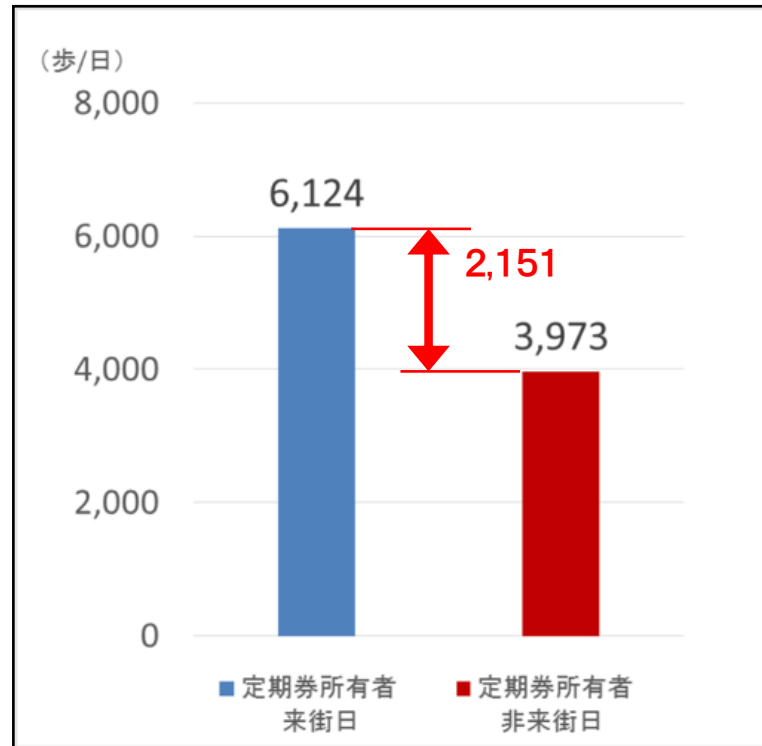
〔路面電車〕(H23. 4～)

市内電車(環状線含む)、富山ライトレール

5-3 おでかけ定期券

<歩数について>

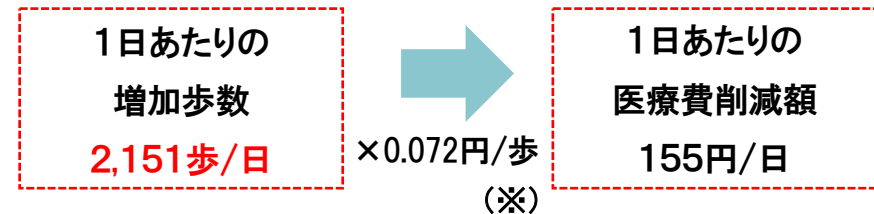
- おでかけ定期券所有者の平均歩数
- ・中心市街地来街日 : 6,124歩/日
 - ・中心市街地非来街日: 3,973歩/日



おでかけ定期券を利用することで、
1人あたり **2,151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、



おでかけ定期券所有者全体では、



※ 1歩多く歩くことによる医療費の削減効果を0.072円/歩として試算

出典:国土交通省「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量(歩数)調査のガイドライン」(平成29年3月)

おでかけ定期券所有者の歩数増加により

年間約7,900万円の
医療費削減につながる。

【京都大学等で構成する高齢化社会における交通と健康モニタリングシステムの研究開発コンソーシアムより】

5-4 高齢者支援と地域コミュニティの活性化

■ 孫とおでかけ支援事業

高齢者の外出機会を促進するとともに、世代間交流を通じて**家族の絆**を深めるため、祖父母と孫(曾孫)が一緒に来園(来館)された場合に**入園料(観覧料)を全額減免(砺波市・小矢部市・南砺市・射水市・高岡市・氷見市・滑川市・舟橋村・上市町・立山町・魚津市・黒部市と連携し実施)**



期 間 平成24年7月 ~

対象施設

・富山市の対象施設

ファミリーパーク、科学博物館、郷土博物館、ガラス美術館など14施設

・連携市の対象施設

砺波市6施設、小矢部市2施設、南砺市14施設、射水市2施設、高岡市10施設、氷見市2施設、滑川市2施設、魚津市2施設、黒部市5施設

対象者

一緒に入園等される祖父母と孫・曾孫
(祖父母の方の居住地は、連携市町村に限る。)

実 績(ファミリーパーク、科学博物館等の12施設利用者数)

H23:616, 529人(事業開始前)

H30:642, 183人(うち祖父母・孫33, 227人)

入園(館)者数が約4.2%増加

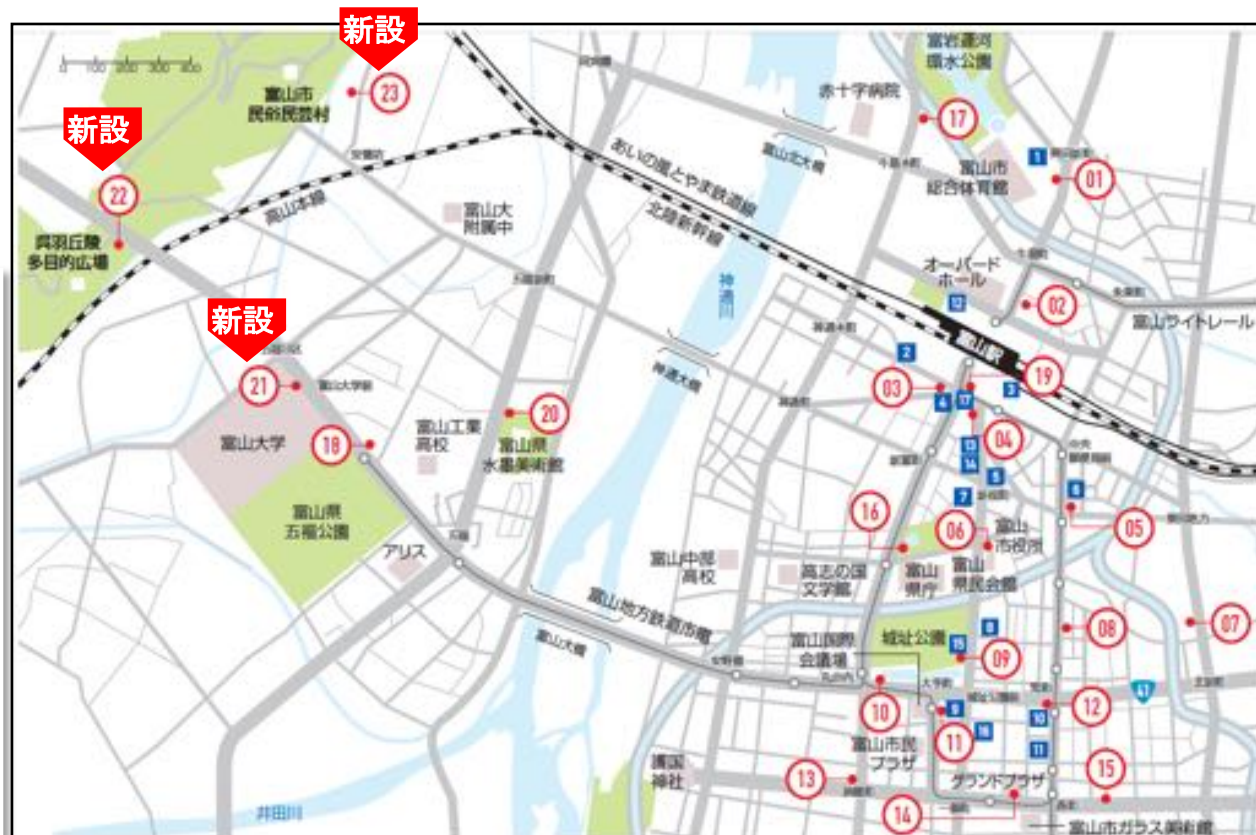
5-5 自転車市民共同利用システム

中心市街地等に設置された23箇所の専用ステーションから、24時間、365日いつでも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

※平成29年度末、「**富山大学構内**」「**呉羽丘陵多目的広場**」「**民俗民芸村**」の3箇所にステーションが増設され、五福地区での回遊性向上や中心市街地からの移動範囲の拡大により利便性が向上

＜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：255台



5-6 魅力ある都市景観の形成

■ 街路景観を演出するハンギングバスケット・バナーフラッグ等の設置



5-6 魅力ある都市景観の形成

《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、市内電車等に乗車された方々の運賃を無料化

○期 間

平成24年11月 ～

○内 容

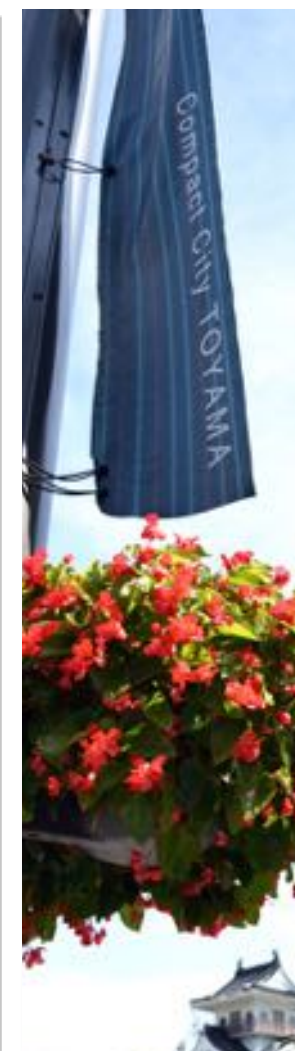
- ・花束を購入すると無料乗車券を進呈
- ・降車時に運転手に花束を提示し、無料乗車券を渡すと運賃が無料に

○花 屋

市内電車沿線等の計26店舗

○実 績

平成24年度	392人
平成25年度	598人
平成26年度	1,290人
平成27年度	1,759人
平成28年度	2,036人
平成29年度	1,821人
平成30年度	1,660人

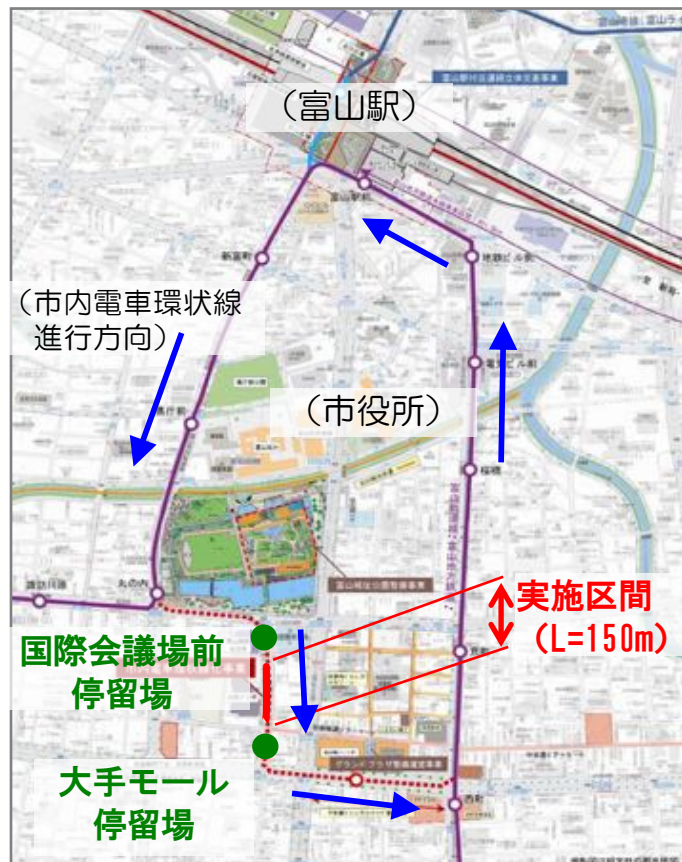


5-7 トランジットモール社会実験 ～環状線区間の一部を活用～

道路空間を活用した賑わい創出を目的として、越中大手市場等と連携し、多様なイベントを実施するトランジットモール社会実験を実施(H29.10～)

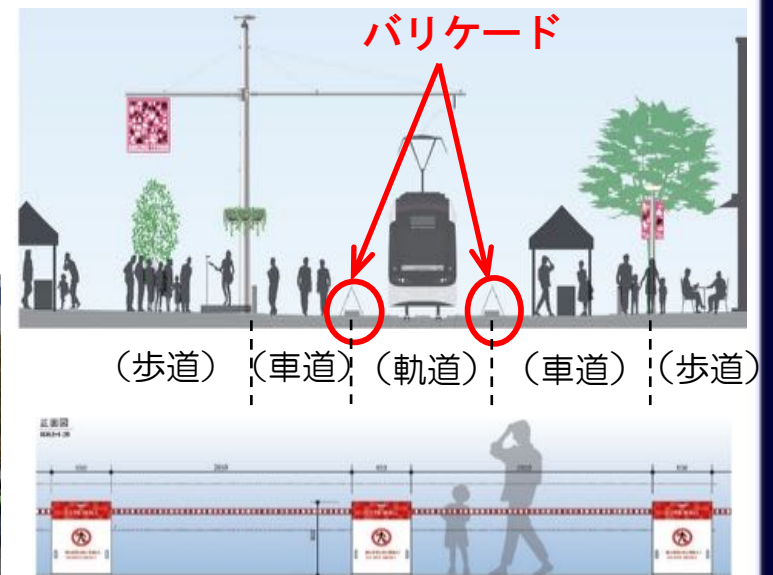
<実施概要>

場 所:市道大手線(延長約150m)
※愛称「大手モール」



<路面電車運行概要>

- ・市内電車環状線が10分間隔で運行
- ・全便を低床車両で運行



<安全対策概要>

- ・バリケードを約3m間隔で配置
※横断防止機能、デザイン性の両面を配慮
- ・横断箇所を設置し、誘導員を配置

歩行者通行量
(富山市民プラザ前)

過去4回の実績
(通常時との比率)

約 6.6～10.2 倍

5-8 歩くライフスタイルの普及 ～Toyama Smart Life Point 事業～



- 歩く行動に対してポイントを付与するスマホアプリを開発（R1.11.1～）
- ポイントに応じた景品をインセンティブとして、歩くライフスタイルを普及

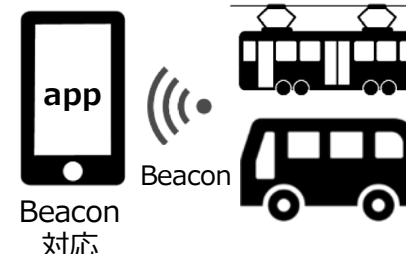


※イメージ図

①歩いてポイント



②公共交通を利用してポイント



ポイント付与



GPS
QRコード

参加
確認



GPS・QRコード対応

イベント
情報



Beacon

③イベントに参加してポイント

【抽選により景品】

【A賞】

リバーリゾート

雅楽倶ペア宿泊券

1泊2日（エステ付き）など

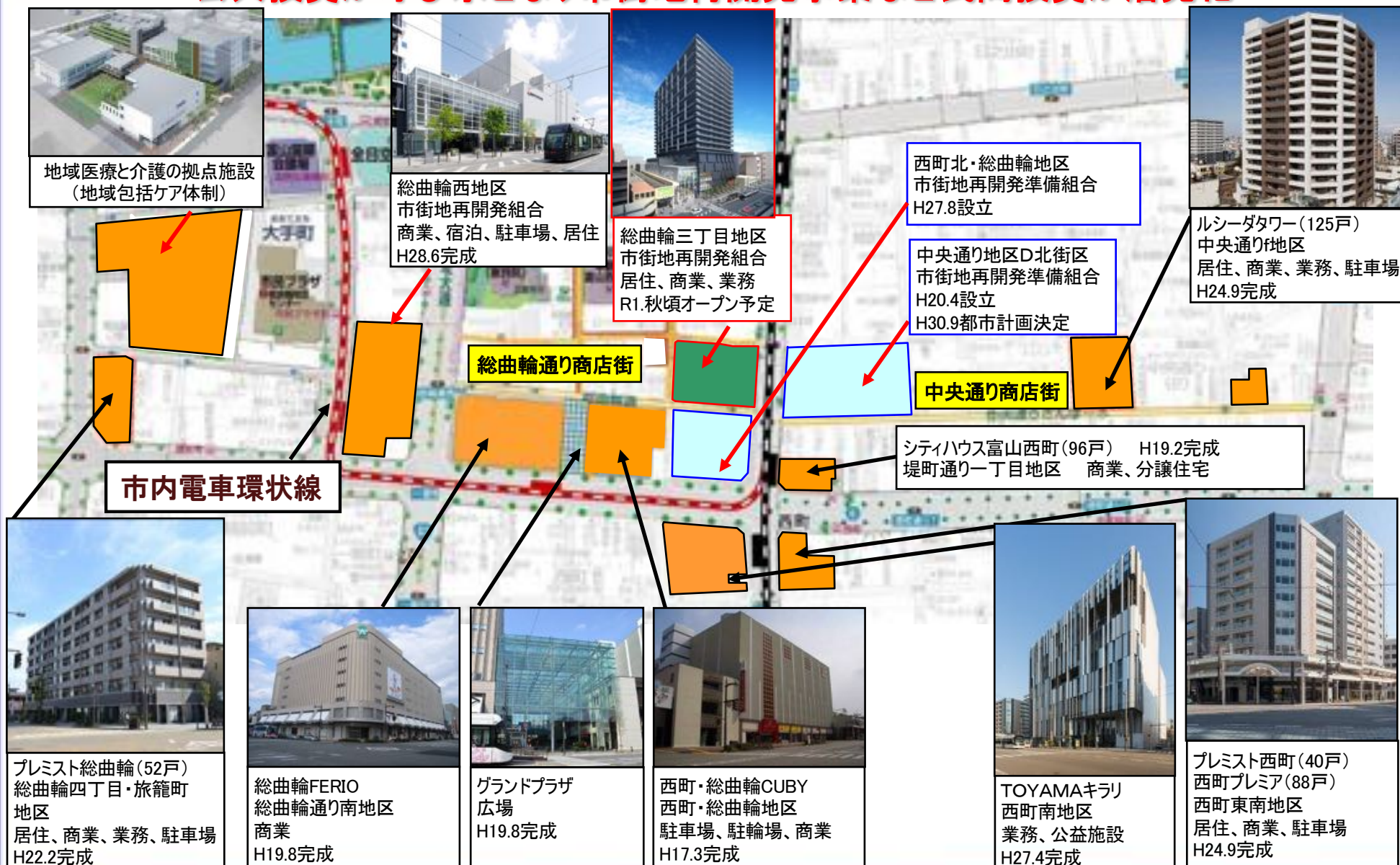




6. コンパクトなまちづくりの効果等

6-1 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



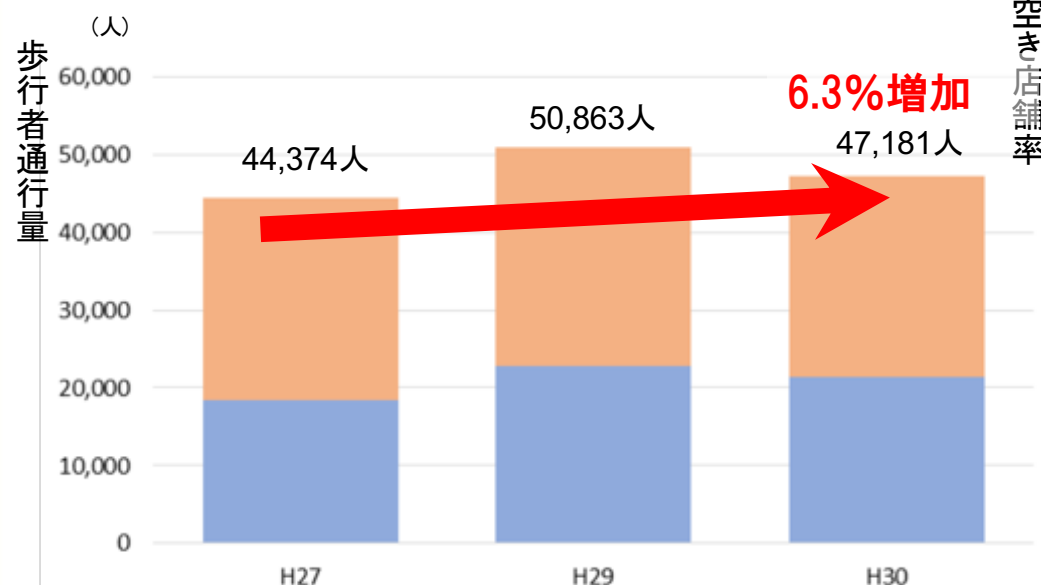
6-2 コンパクトなまちづくりの効果 ～歩行者数と空き店舗～

■ 中心市街地の歩行者数が着実に増加
(H27→H30 6.3%増加)

■ 中心市街地の空き店舗が減少
(H24→H30 7.1ポイント減)

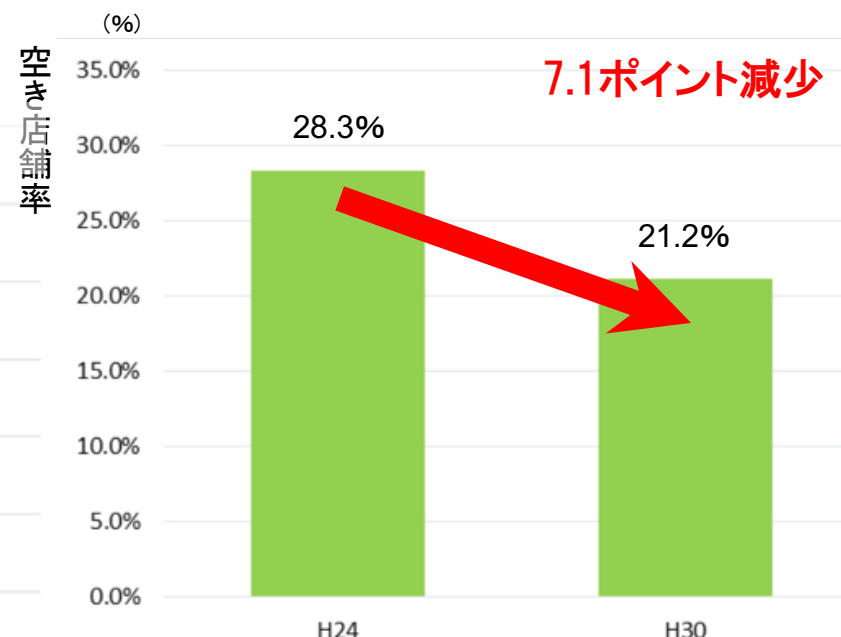


【中心市街地の歩行者通行量の推移】



観測地: 中心商業地区5地点、富山駅周辺4地点合計 観測時期: 各年度5,8,11,3月の日曜日

【空き店舗率の推移】



観測地: 総曲輪、中央通り、西町商店街の全店舗を調査(富山市調査)

6-2 コンパクトなまちづくりの効果 ～地価公示(H30年1月1日)～

- 県全体の地価平均は、平成5年以降(27年連続)下落 平均▲0.1%(全用途平均)
- 富山市では、**5年連続で地価(全用途平均)が上昇**
- 富山市全体では**平均+0.7%(前年比)上昇**
- 商業地は**富山駅周辺や環状線沿線を中心に15地点**で上昇
- 住宅地は**市内37地点で上昇**(前年より25地点増)

(平成31年地価公示より)

※地価調査(国調査、基準日:1月1日)
調査地点数(市内106地点)

<上昇の要因>

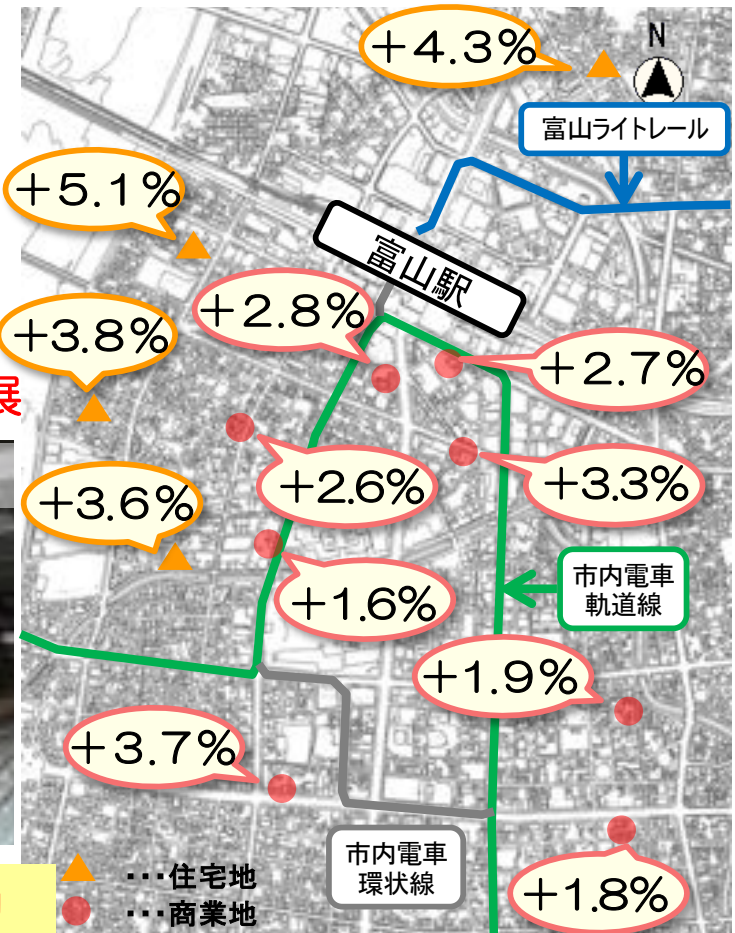
- ・ 商業地: **路面電車南北接続への期待感、民間による再開発の活発化**
- ・ 住宅地: **中心市街地周辺での利便性、まちなか居住・公共交通沿線居住推進政策の進展**



市内電車沿線区間



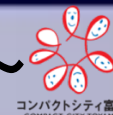
富山駅高架下LRT空間



【地価が上昇した地点】

[参考] 富山県地価調査(H30年7月1日)で、全用途平均の基準地価が5年連続で上昇(北信越都市では、富山市のみ)

6-2 コンパクトなまちづくりの効果 ～固定資産税・都市計画税の推移～



平成24年と平成31年の4月当初の課税標準額に税率を掛けたものを比較すると、中心市街地エリアでは、8.1%増。市域全体では、11.5%増えている。

中心市街地

(単位: 千円)

	固定資産税	都市計画税	合計
平成24年度	4,782,978	920,163	5,703,141
平成25年度	4,817,768	926,070	5,743,838
平成26年度	4,839,661	929,845	5,769,506
平成27年度	4,774,427	918,832	5,693,259
平成28年度	4,873,546	1,123,964	5,997,510
平成29年度	4,949,822	1,140,871	6,090,393
平成30年度	4,927,487	1,137,301	6,064,788
平成31年度	5,006,811	1,155,561	6,162,372
差し引き (H31-H24)	223,833	235,398	459,231
率(%) (H31/H24)	104.7%	125.6%	108.1%

市域全体

(単位: 千円)

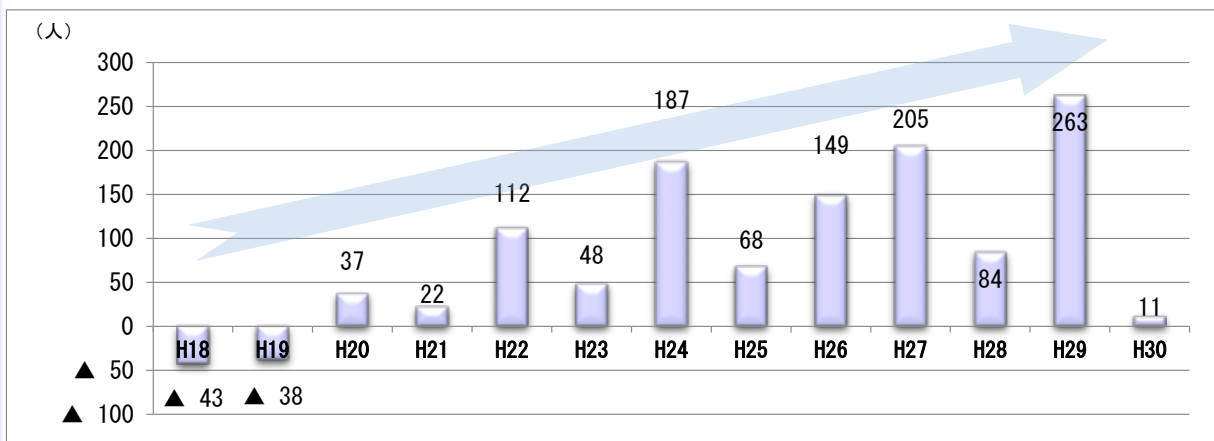
	固定資産税 (償却資産含む)	都市計画税	合計
平成24年度	28,728,653	3,165,910	31,894,563
平成25年度	29,003,963	3,198,231	32,202,194
平成26年度	29,317,127	3,244,354	32,561,481
平成27年度	29,069,634	3,206,402	32,276,036
平成28年度	30,048,113	3,913,318	33,961,431
平成29年度	31,012,591	3,981,281	34,993,872
平成30年度	31,056,581	3,961,534	35,018,115
平成31年度	31,537,809	4,033,186	35,570,995
差し引き (H31-H24)	2,809,156	867,276	3,676,432
率(%) (H31/H24)	109.8%	127.4%	111.5%

4月当初の課税標準額に税率を掛け算出した額(免税点未満や減免等を含む)

6-2 コンパクトなまちづくりの効果 ～転入人口の増加～

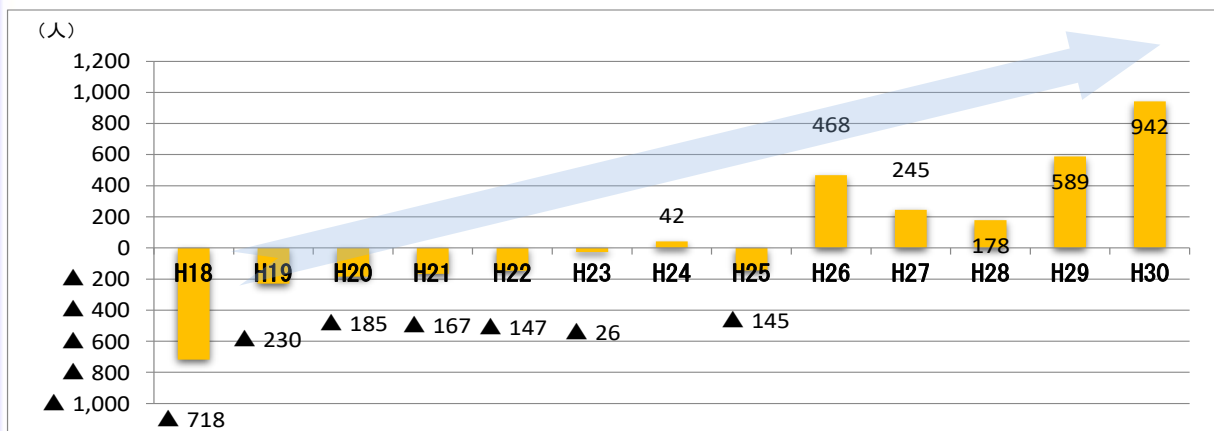
【中心市街地(都心地区)の社会増減(転入－転出)の推移】

- 都心地区では、平成20年から転入超過を維持している。

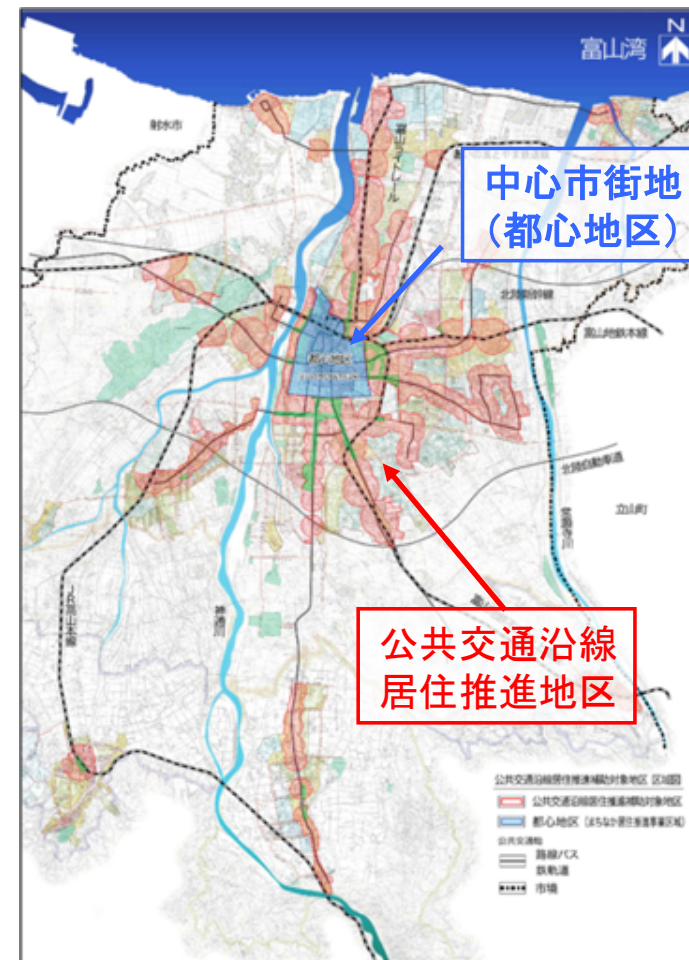


【公共交通沿線居住推進地区の社会増減(転入－転出)の推移】

- 平成24年の転入超過以降、転入超過の傾向にある。



※各年6月30日時点の住民基本台帳情報より算出



6-3 選ばれる都市に向けた包括的施策展開

包括的な施策展開により、

持続可能で質の高い、選ばれるまち(コンパクトシティ)へ

