

# 富山市の

# 目指す

# コンパクトシティ

R4.11.10

資料2



TOYAMA CITY



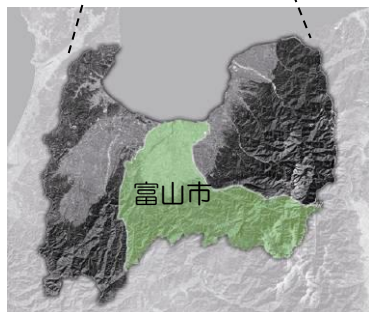
# 富山市の概要

- ・人口は、富山県全体の約4割(413, 938人 R2国勢調査)
- ・面積は、富山県全体の約3割(1, 241. 77km<sup>2</sup>)
- ・海拔0m(富山湾)から2, 986m(水晶岳)までの多様な地形
- ・令和4年度一般会計予算額 約1, 679億円

■日本地図



■富山県全図



立山あおぐ特等席。富山市

北陸新幹線(平成27年3月開業)

富山駅上空からみた富山市の市街地

# 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

# 公共交通を軸としたコンパクトシティなまちづくり

TOYAMA CITY





# 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って誘導的手法により、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・バス路線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。**

# 地域公共交通網形成計画の基本方針の基本施策

基本方針（公共交通活性化計画と整合）

基本施策（公共交通活性化計画の施策実施状況と関連計画との連携を考慮）

**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**  
【都心部・地域生活拠点】

■鉄軌道活性化計画  
日常生活や都市活動を支える鉄軌道ネットワークの実現

■幹線バス活性化計画  
より快適で利用しやすい路線バスの実現

**基本方針② 地域特性に応じた多様な生活交通の確保**  
【郊外部・中山間地】

■生活交通サービス整備方針  
生活交通の確保

**基本方針③ 公共交通利用促進**  
【共通事項】

■公共交通の利用促進

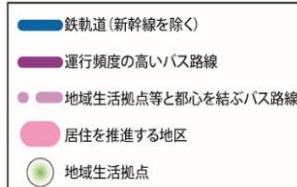
■交通によるおもてなし環境の創出

【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  
(都心部・地域生活拠点)

・公共交通軸の沿線に人口や都市機能の集積を図るため、公共交通の魅力を高める

鉄軌道活性化計画

幹線バス活性化計画



【基本方針③】  
公共交通利用促進  
(共通事項)  
・ICTの活用などにより、公共交通の利用を促進する。

公共交通の利用促進

交通によるおもてなし環境創出

【基本方針②】  
地域特性に応じた多様な生活交通の確保  
(郊外部・中山間地)

・郊外や中山間地域の生活環境を改善し、人口の維持を図るため、生活の足となる公共交通を確保する

生活交通サービス整備



地域公共交通網形成計画 基本方針と基本施策 概念図

# 公共交通の活性化

TOYAMA CITY



# 富山市の公共交通網 ～鉄軌道及び路線バス～

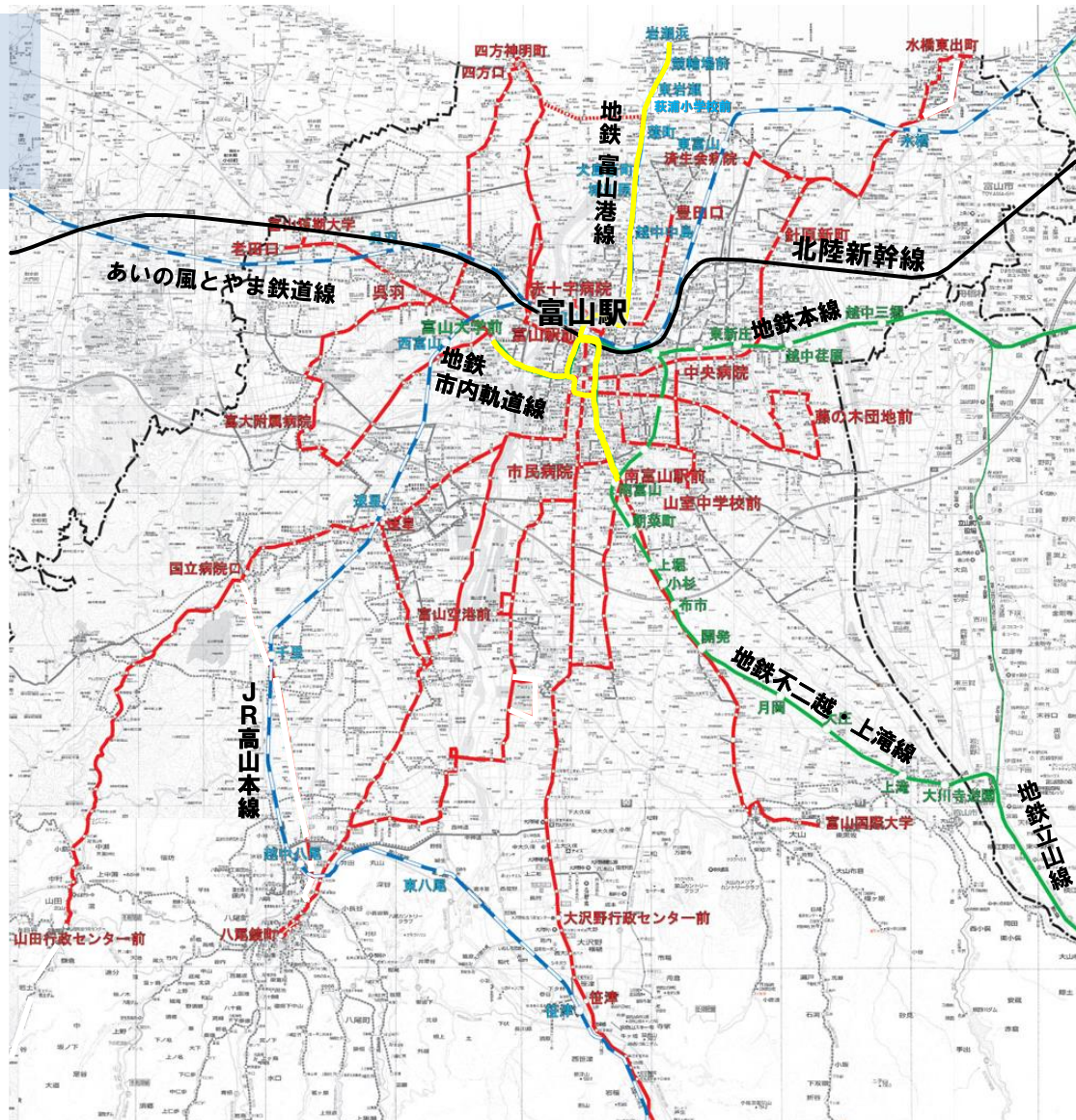
## 富山駅を中心に放射状のネットワークを形成

### ■鉄軌道(7路線)

- ・北陸新幹線
- ・あいの風とやま鉄道線(並行在来線)
- ・JR高山本線
- ・地鉄本線・立山線
- ・地鉄不二越・上滝線
- ・地鉄市内軌道線(環状線含)
- ・地鉄富山港線(旧富山ライトレール)

### ■路線バス

- ・富山地方鉄道株が運行する約60路線





# 公共交通の活性化 ～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





# 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

## <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)

## <運行サービスの向上等>

運行間隔の改善、新駅の設置、低床車両の導入、バリアフリー化、ICカードの採用、アテンダントの配置 等

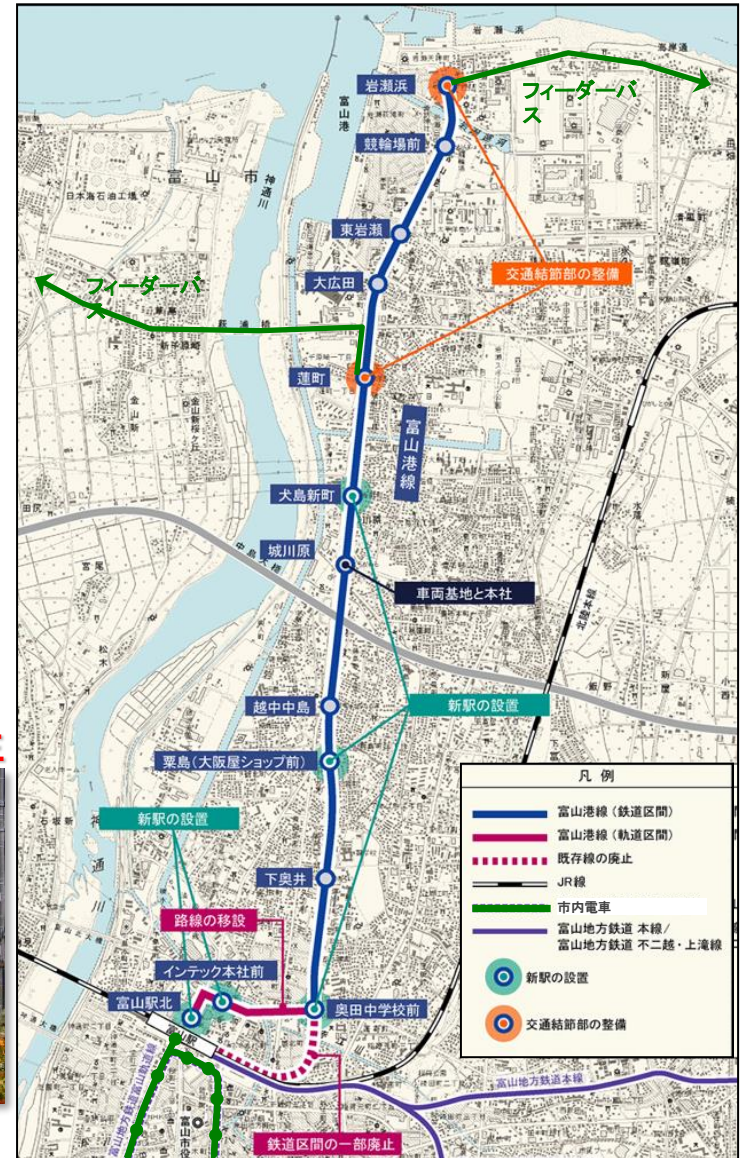
**日本初の本格的LRTとして再生**



▲旧JR富山港線



▲富山ライトレール  
(愛称ポートラム)





# 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（環状線区間約3.4km※）
- 停留場：延伸区間に3箇所新設
- 車両：新型低床車両を3編成導入

※現在は約3.7km

富山駅高架下で接続  
（令和2年3月21日）



▲市内電車環状線(愛称:セントラム)



# 路面電車の南北接続事業 ～事業概要～

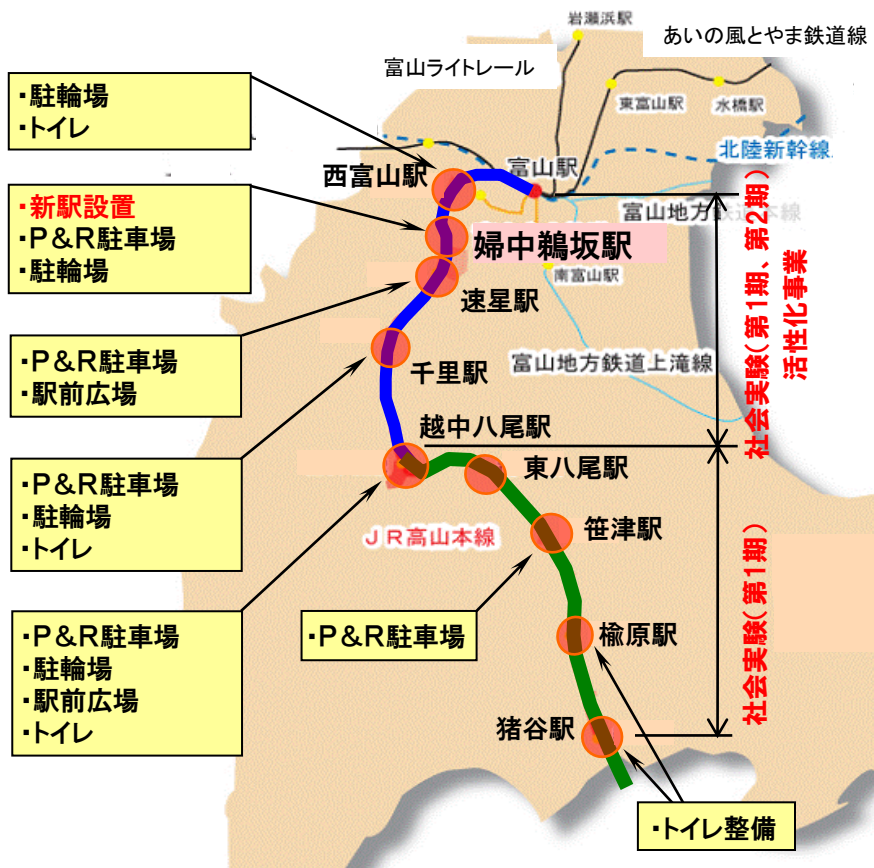
北陸新幹線整備を契機に、富山駅南側の市内電車と北側の富山港線を富山駅高架下で接続し、**LRTネットワークの形成を図る**

- ・ **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**市内電車と富山港線を接続**



# JR高山本線活性化事業

- 平成18年度から平成22年度まで増発運行による大規模な交通社会実験を実施。併せて駅前広場、駐輪場、パーク&ライド駐車場等の駅周辺整備を行うとともに、新駅「婦中鶉坂駅（臨時駅）」（平成20年3月。平成26年春から常設駅）の設置や、ポケット時刻表の作成等の利用促進施策を実施。
- 平成23年度からは、活性化事業として増便運行等を継続実施。



## 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 ～H20.3	第2期 H20.3 ～H23.3	H23.3～ H24.3	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



# 富山地方鉄道 不二越・上滝線活性化事業

- 運行主体である富山地方鉄道(株)が路線の活性化を目的に列車の増発社会実験を実施。  
⇒増発運行が定期ダイヤ化され、増発本数が維持されている。
- P & R駐車場の整備により、活性化を支援。



## 【社会実験概要】

- (1)期間：平成23年9月～平成27年3月  
※平成27年度以降は、富山地方鉄道(株)が継続運行
- (2)区間：電鉄富山駅～岩嶺寺駅 (延長 17.3 km)
- (3)実施内容
  - ①増発運行 (朝2便、夕夜間7便)  
平日:下り 5便増、上り 4便増 計 9便増便  
※平成25年9月から朝ダイヤ (2便) を増便  
休日:下り 1便増
  - ②終電時刻の繰り下げ (22時台→23時台)
  - ③P&R駐車場の整備 (月岡駅、大庄駅、上滝駅)

## ■運行ダイヤの比較(平日下り:電鉄富山駅～岩嶺寺駅)

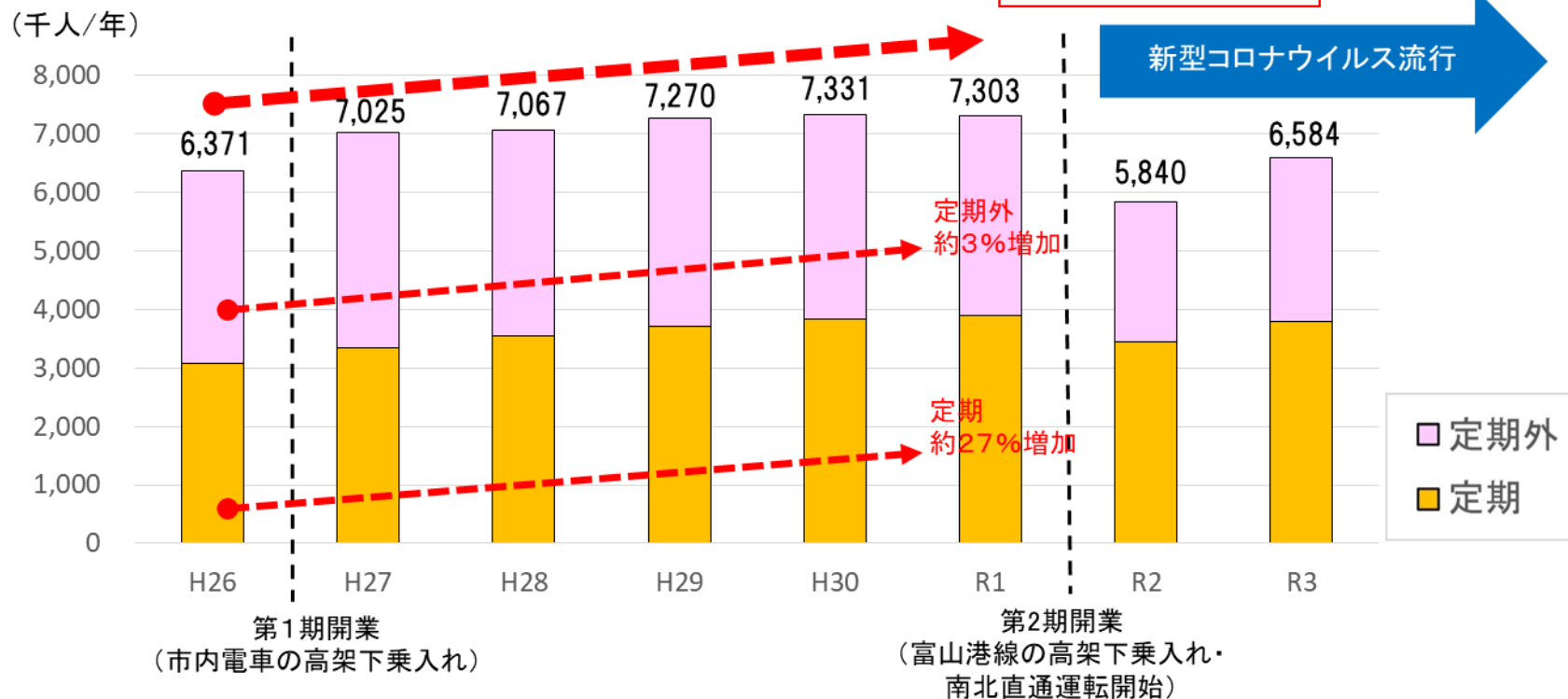
【増発前】			【現在:電鉄富山駅】		
5	10	55	5		39
6	19		6	10	36
7	04	28	7	03	39
16		38	16		26
17	01	28	17	17	43
18		23	18	12	41
19	08	55	19	11	37
20		49	20	06	31
21		40	21	00	
22		42	22	12	57
23			23		

# コンパクトなまちづくりの効果

TOYAMA CITY

# コンパクトなまちづくりの効果 ～市内電車の利用状況～

## ■路面電車(市内電車+富山港線)利用者数 (H26～R3)



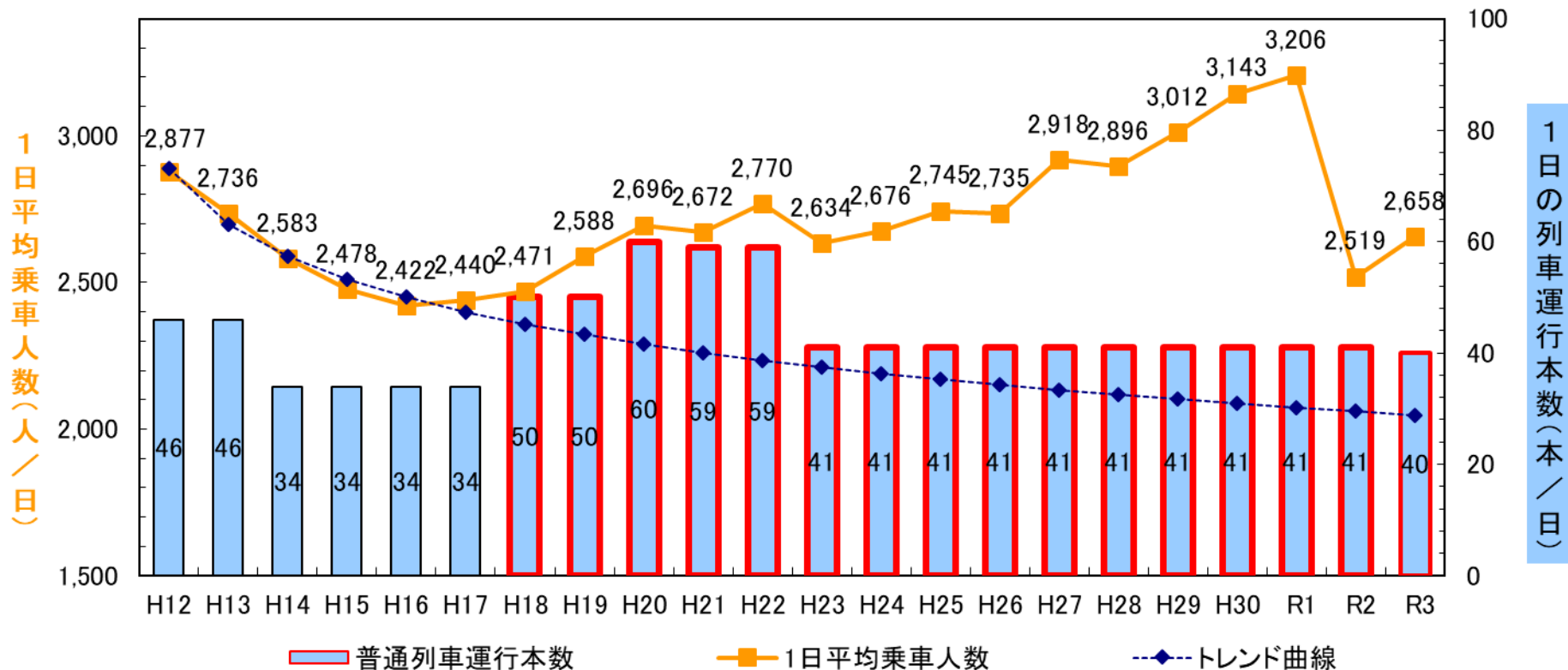
令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の流行から利用者数が低迷しているが、南北接続による利便性の向上により、今後利用が増加していく事が予想される。

※令和2年度以降の数値は、南北直通移動者に対して補正を行った値



# コンパクトなまちづくりの効果 ～高山線の利用状況～

令和元年度の乗車人数は、実験前の平成17年度と比較すると約31%の増加  
 (西富山駅～越中八尾駅間)



しかし、新型コロナウイルス感染症の影響で、乗車人数は減少している。

# コンパクトなまちづくりの効果 ～不二越・上滝線の利用状況～

令和元年度までの年間乗車人員数は、実験前の平成22年度と比較して約12%の増加

しかし、新型コロナウイルス感染症の拡大により令和2年度以降は、年間乗車人員数は減少している。（令和3年度は、平成22年度対比約14%の減少）

