



環境モデル都市富山 ～LRTネットワークの形成～



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA



環境モデル都市富山
ECO-MODEL CITY TOYAMA

2011.2.11

富山市長

森 雅志

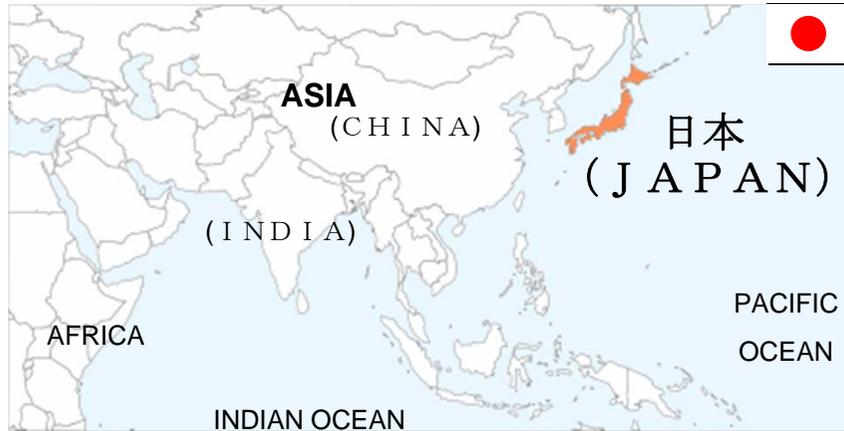




環境モデル都市富山
ECO-MODEL CITY TOYAMA

1. 富山市の概要

ECO-MODEL CITY
環境モデル都市 **TOYAMA**



人口：417,322人 (2010年3月末)
面積：1,242km²

海拔0m(富山湾)から
2986m(北アルプス・水晶岳▲)までの
多様な地形のほか、急流河川や
田園地帯にも恵まれ、
水と緑に囲まれた自然豊かな都市

水晶岳



環境モデル都市富山
ECO-MODEL CITY TOYAMA

2. まちづくりの基本方針 ～都市構造～

ECO-MODEL CITY
環境モデル都市 **TOYAMA**

<現状の課題認識>

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

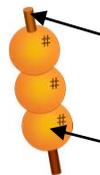
CO2排出量の増大

鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に住居、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推進

富山市都市マスタープラン(H20. 3策定)

<概念図>

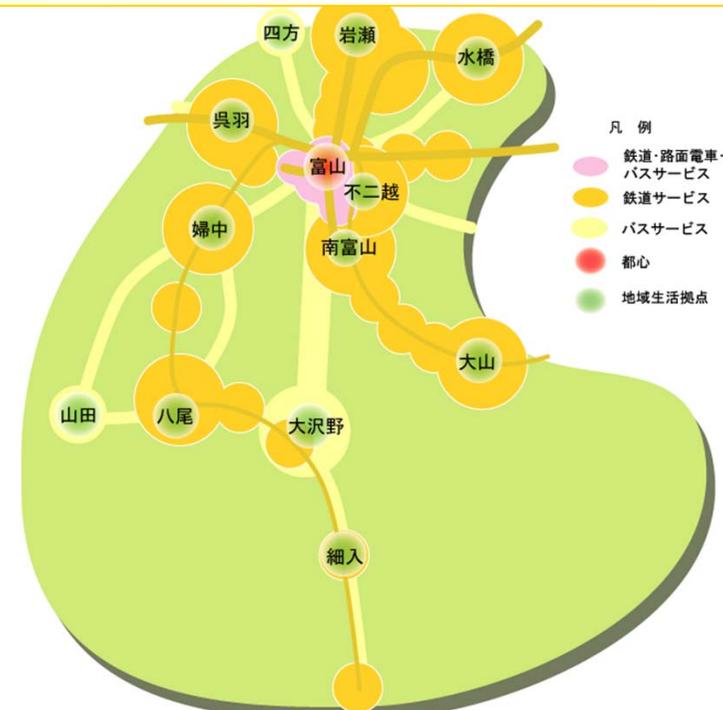
富山市が目指すお団子と串の都市構造



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

- ①公共交通の活性化
- ②公共交通沿線の居住推進
- ③中心市街地の活性化





環境モデル都市富山
ECO-MODEL CITY TOYAMA

3. まちづくりの基本方針 ~CO₂の削減~

ECO-MODEL CITY
環境モデル都市 **TOYAMA**

富山市環境モデル都市行動計画 ~コンパクトシティ戦略によるCO₂削減計画~

低炭素社会の実現に向け先駆的な
取組みにチャレンジ 平成21年3月策定

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

富山市（行政）

まちづくりと連動した温暖化対策

行政・市民・企業が一体となってCO₂削減を実践

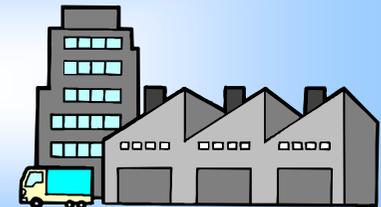
市 民

- ・公共交通の積極的な利用
(自動車利用の見直し)
- ・まちなかへの住み替え
- ・ライフスタイルの転換



企 業

- ・エネルギー管理(設備更新)
- ・エコ通勤(公共交通の利用)
- ・エコ商品の開発・普及
- ・地域連携(グリーン購入等)



CO ₂ 削減に向けた取組み方針		中期目標 (2030年)	長期目標 (2050年)
①公共交通の活性化の推進	運輸	2005年比 30%減	2005年比 50%減
②中心市街地や公共交通沿線への機能集積の推進	家庭		
③コンパクトなまちづくりと一体となったエコライフの推進	業務		
④コンパクトなまちづくりと一体となったエコ企業活動の推進	産業		



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

4. 富山ライトレールの整備

COMPACT CITY
コンパクトシティ **TOYAMA**

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組

■路線概要

区 間：富山駅北～岩瀬浜
 延 長：7.6 km
 (鉄道区間 6.5 km、軌道区間 1.1 km)
 電 停 数：13
 車 両 数：7編成 (2両1編成)
 所要時間：約25分

旧JR富山港線



全国初の本格的
LRTとして再生

富山ライトレール





コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

5. 富山ライトレールの整備

COMPACT CITY
コンパクトシティ **TOYAMA**

■ ブールバールを走行するポートルム



■ サイドリザベーション区間





コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

6. 富山ライトレールの整備

COMPACT CITY
コンパクトシティ **TOYAMA**

■ 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。

■ バリアフリー化



■ ICカードの導入



■ フィーダーバスの導入



■ パークアンドライド駐車場の整備

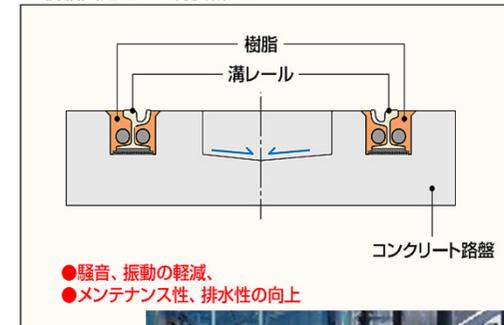


■ 命名権(ネーミングライツ)の販売

一駅1,500万円

■ 制振軌道、芝生軌道の採用

■ 樹脂固定による制振軌道





コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

7. 市内電車環状線化事業

COMPACT CITY
コンパクトシティ **TOYAMA**

目的：都心地区の回遊性強化などの公共交通活性化と中心市街地活性化

- ・ 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
- ・ 日本初の**上下分離方式**の導入

- 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」



大手モールを走るセントラム





コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

8. LRTと調和した都市景観の形成

COMPACT CITY
コンパクトシティ **TOYAMA**

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





コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

9. LRTネットワークの効果

COMPACT CITY
コンパクトシティ **TOYAMA**

＜ライフスタイル変化による温室効果ガスの削減 等＞

■富山ライトレール開業前と比較して、利用者数は平日で**約2.1倍**、休日で**約3.8倍**に増加

平成22年3月31日現在(1日平均利用者数)

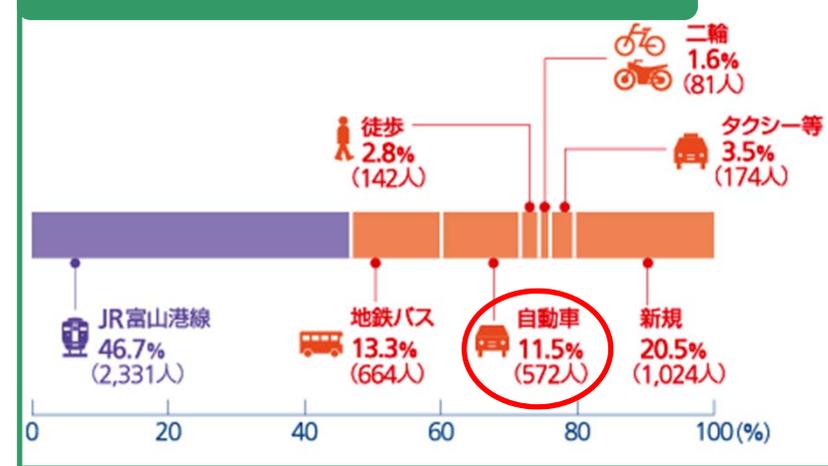
平日 4,827人/日(開業前2,266人/日)

休日 3,926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**
(約74t-CO₂/年の削減)

富山ライトレール利用者の以前の利用交通手段



将来的にLRTネットワークが構築されることにより、
利便性の向上等による各路線間の相乗効果が発揮され、
より多くの温室効果ガスの削減効果が期待される

■市内電車環状線利用者数 平日:1,978人/日 **土日祝日:2,968人**

(開業からH22.11末までの1日平均乗降客数)

■市内電車環状線開業後、市内電車全体の利用者数が前年比**15%増加**

公共交通の活性化とともに、都心エリアの回遊性が向上し、
まちなかの賑わいにも寄与している



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

10. LRTネットワークの効果

COMPACT CITY
コンパクトシティ **TOYAMA**

<地域の活性化>

■富山ライトレール沿線における観光施設などの入館者数の増加

○国指定重要文化財 森家入館者数は約3.5倍に増加

(対前年同期月比 H18/H17)

■富山ライトレール沿線での住宅の新規着工件数の増加

富山ライトレール沿線の住宅の新規着工件数

(件)

	2004年	2008年	2004⇒2008
富山ライトレール沿線	90	145	1.61倍
富山地域	2,238	1,747	0.78倍



北前船回船問屋 森家

■市民アンケートの結果 (H18.6実施)

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**



LRTに限らず、上下分離方式（公設民営）の採用により、輸送密度の低い地方都市においても**持続可能な公共交通の実現**が可能
また、市民の多くが車を使う都市でも、行政が公共交通に積極的に
関与することについて、市民の理解が得られる

1 公共交通整備への公的負担に対する市民の理解

<市から市民へ必要性を提案>

- ①税金投入がなければ、公共交通は衰退の一途
- ②高齢化社会に備え、車が自由に使えなくても生活が可能なまちづくりが必要
- ③公共交通の質を高めることにより、まちの魅力が向上

2 持続可能な運営方式の確立

多様な財源の確保と、「公設民営」などによる持続可能な運営方式を確立

3 成功体験の積み重ね

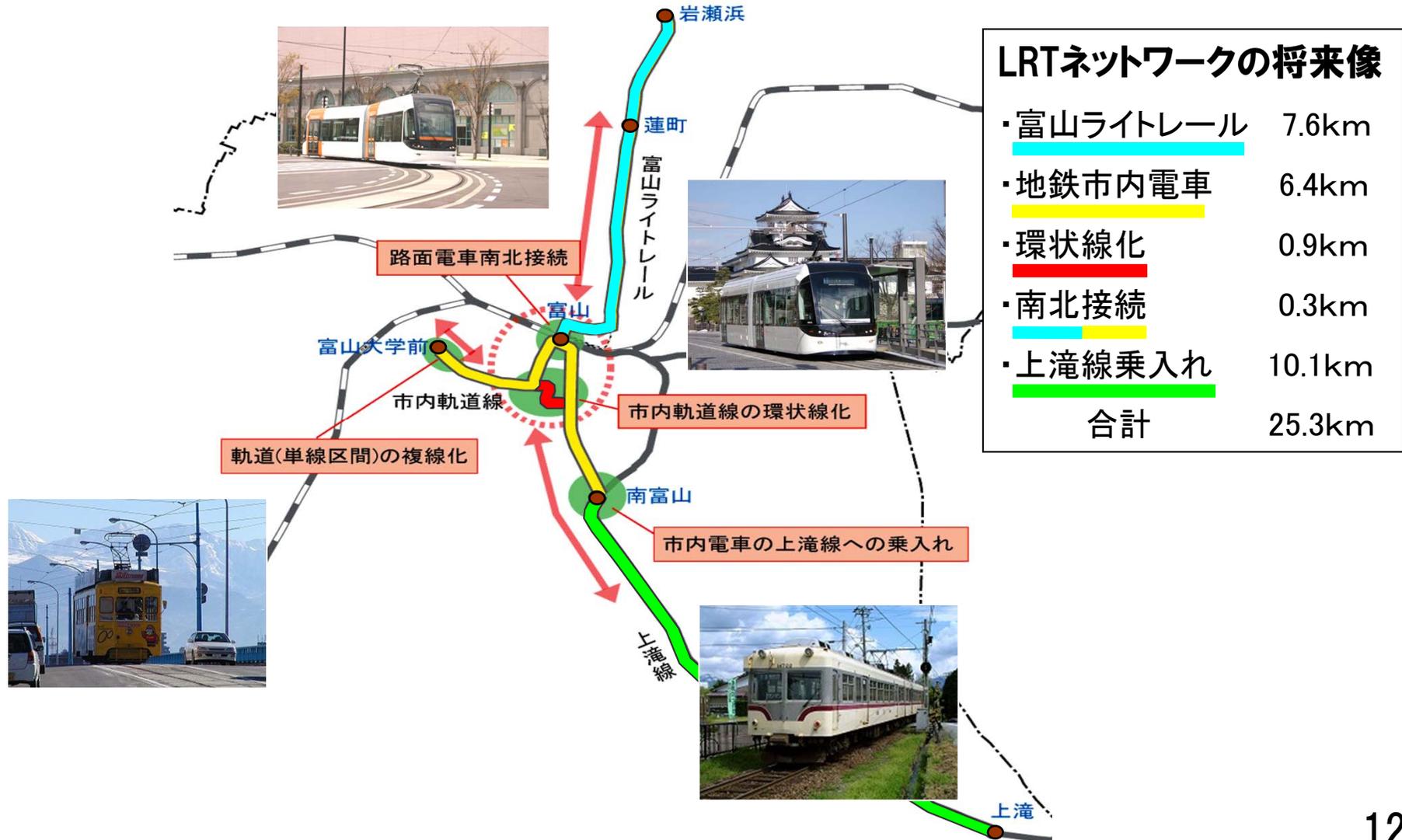
LRT導入によるまちの活性化事例の積み重ね



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

12. LRTネットワーク構想

LRTネットワークの形成により、多様なシステムの運行が可能になり、都心だけでなく、富山南部から北部地域までの活性化が図られる





環境モデル都市富山
ECO-MODEL CITY TOYAMA

13. 自転車市民共同利用システムの導入

ECO-MODEL CITY
環境モデル都市 **TOYAMA**

市内各所に設置された「ステーション」から、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すことができる、新しいコミュニティサイクル

公共交通網との相互活用により、まちなか移動の利便性を向上



平成22年3月20日サービス開始

民間事業者による施設整備と運営（広告収入）



バイク



ターミナル



- ・自転車ステーション 中心市街地に15か所
- ・15ステーションに計150台の自転車を配置



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

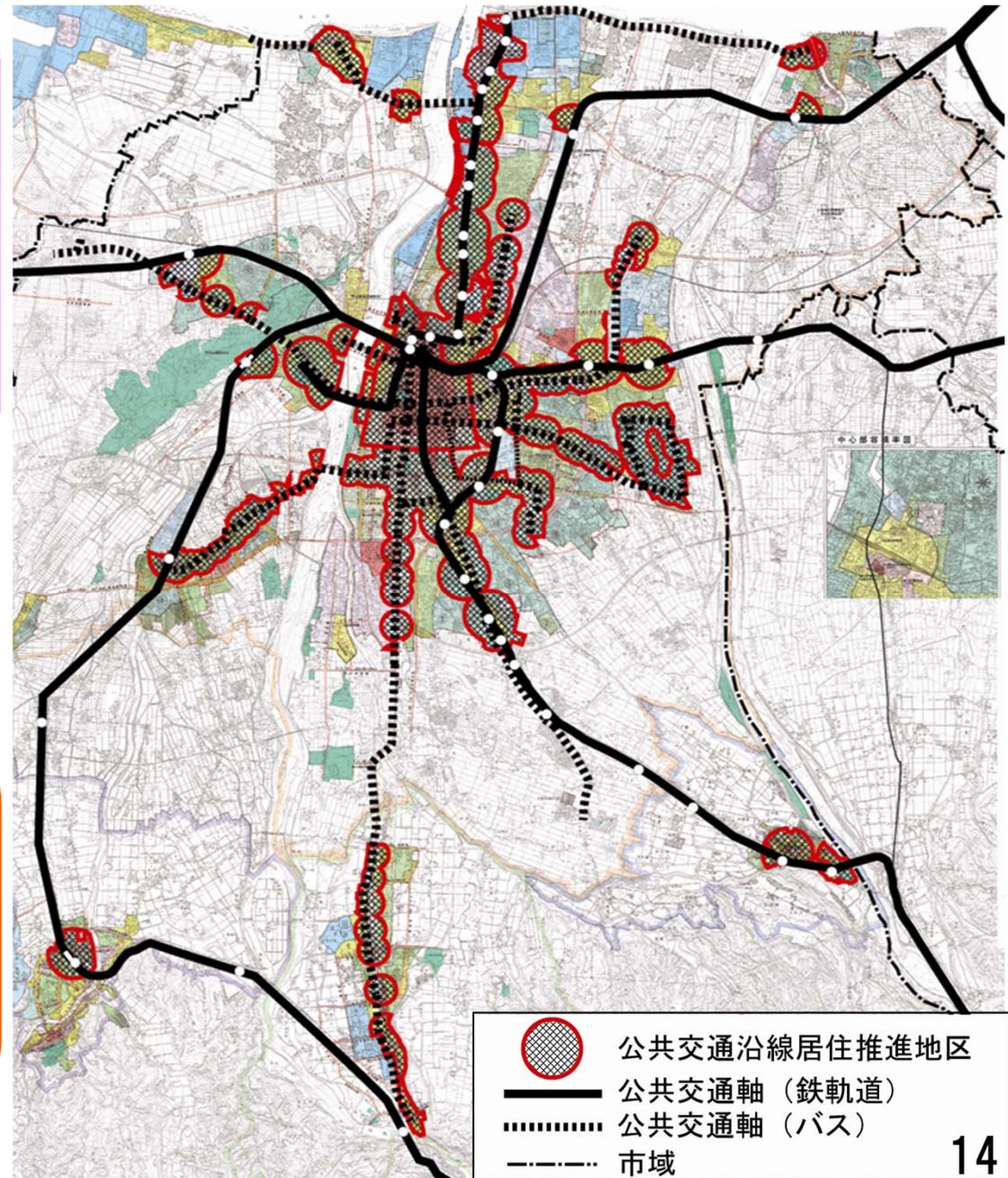
14. 公共交通活性化によるコンパクトなまちづくり

COMPACT CITY
コンパクトシティ **TOYAMA**

- 公共交通を活性化
- 沿線に居住、商業、業務、文化等の諸機能を集積



安心して快適に
暮らせる集約型
都市構造へ



環境モデル都市行動計画の推進(低炭素社会の実現)

先駆的な取組みにチャレンジ⇒全国へ波及

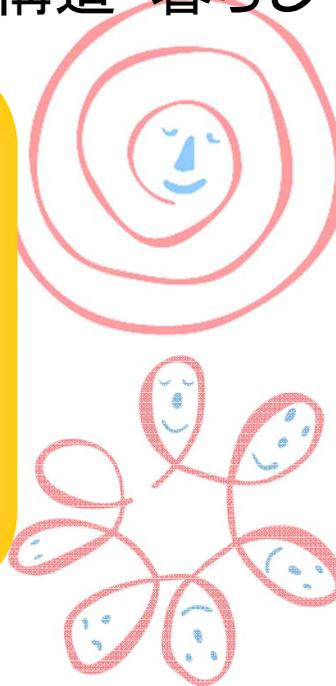
「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」が持続可能(サステイナブル)な集約型都市構造・暮らしへの変革の糸口

低炭素社会への転換

⇒満足度の高い暮らしが低炭素社会につながるアプローチ

歩いて暮らせる、安全・安心、快適性の確保との連携

- ・ライフスタイル、ビジネススタイルの変革
- ・都市、交通の変革



地域活力の創出

⇒温暖化対策と地域活性化の両立

新たなビジネスモデルの創出
や価値意識の根本的な転換

- ・経済効果
- ・地域コミュニティの復活

環境を保全しつつ経済や社会のサステナビリティを実現