



富山市都市整備事業の概要

Outline of
Toyama City
Urban Improvement Project



目次

1

富山市の概況	03
概況	05
課題	06

2

富山市が目指すコンパクトなまちづくり	09
都市マスタープラン・立地適正化計画	11
公共交通活性化(コンパクトシティ構想-1)	13
中心市街地活性化(コンパクトシティ構想-2)	15
公共交通沿線への居住推進(コンパクトシティ構想-3)	17

3

公共交通の活性化	19
富山港線路面電車化事業	21
市内電車環状線化事業	25
高山本線活性化事業、不二越・上滝線活性化事業	30
バス交通の活性化	31
交通系ICカードの導入・多機能化、モビリティ・マネジメント	32

4

地域拠点の活性化	33
北陸新幹線開業を契機とした富山駅周辺整備	35
路面電車の南北接続事業	41
中心市街地活性化事業(グランドプラザ)	45
創造的で個性あふれるまちづくり	47

5

公共交通沿線への居住推進	49
コンパクトなまちに向けた居住誘導	51
市街地再開発事業等	55
質の高い景観づくり	57
歩くライフスタイルの推進	59
自転車市民共同利用システム(アヴィレ)	61
福祉に配慮したまちづくり	62

6

事業位置図	63
富山市の主な都市整備事業	63



1 富山市の概況



富山市の概況

富山市は、富山湾から北アルプス立山連峰にいたるまでの多様な地形を誇る、水と緑に恵まれた自然豊かな都市です。また、「くすりのまち」として全国にその名が知られ、葉業をはじめとする、様々な産業と高度な都市機能、そして、多様な文化と歴史を合わせ持つ日本海側有数の中核都市として発展を続けています。

近年、急速な少子・超高齢社会の進展や本格的な人口減少、CO₂排出量の増大など、都市を取り巻く諸課題への対応が必要となる中、本市では、様々な都市機能が公共交通沿線に充実・集積した「コンパクトなまちづくり」を推進しており、全国初となる本格的なLRT「富山ライトレール」や市内電車の環状線化をはじめとした公共交通の活性化、その沿線地区への居住推進、さらには全天候型の多目的広場「グランドプラザ」の整備などの中心市街地の活性化に積極的に取り組んでいます。

これらの取組みにより、平成24年6月、OECD（経済協力開発機構）が取りまとめた「コンパクトシティ政策報告書」の中で、世界の先進5都市のひとつとして取り上げられました。

また、国の「環境モデル都市」及び「環境未来都市」への選定とその取組みについての実績、さらなるエネルギー効率の改善への期待などから、平成26年9月に、国際連合の「エネルギー効率改善都市」に国内で唯一選定され、さらに、平成26年12月には、ロックフェラー財団の「100のレジリエント・シティ」に選定されるなど、国内外から評価をいただいています。さらには、平成30年6月に「SDGs未来都市」及び「自治体SDGsモデル事業」に選定されました。

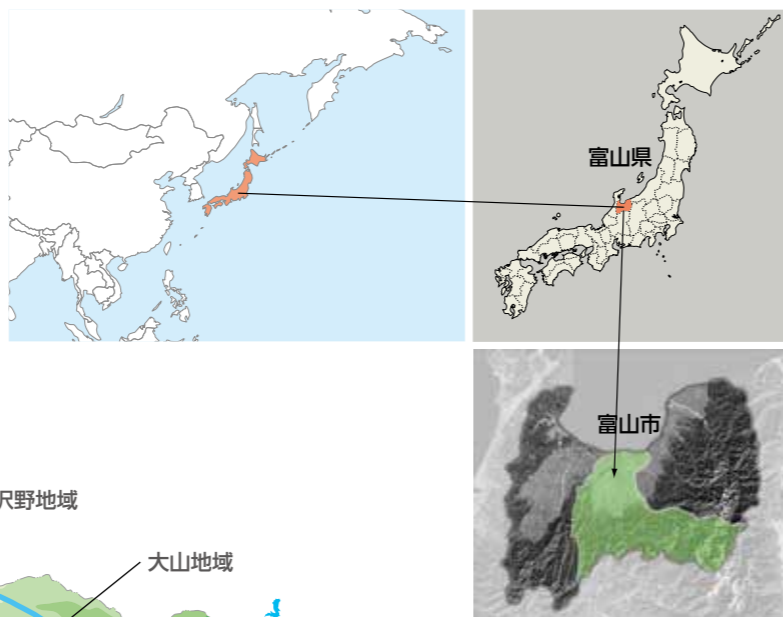
今後は、市民ニーズが多様化し、行政課題が複雑化・高度化してきたことから、コンパクトなまちづくりを基本に、デジタル技術を活用したスマートシティの構築との融合を図りつつ、まちの総合力を高め、引き続き、「選ばれるまち」の実現を目指すこととしています。

本章では、本市の概況やまちの課題などについてご紹介します。

1-1. 概況

位置と概要

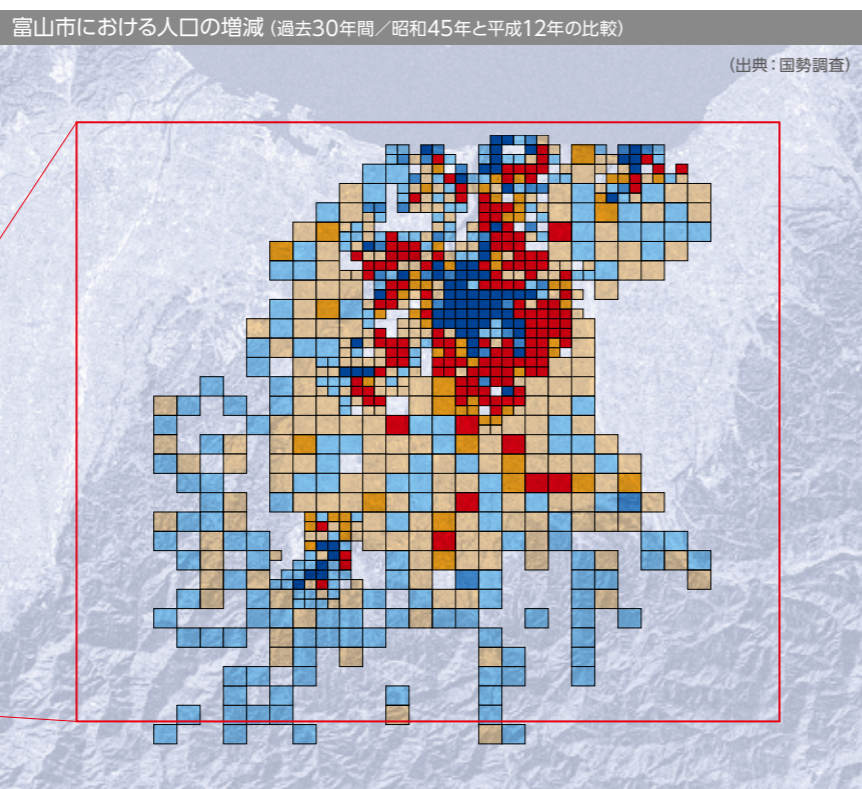
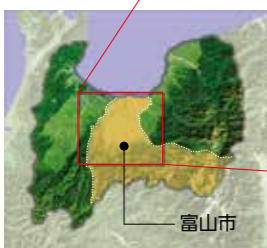
総面積: 1,241.70平方キロメートル
 (県庁所在都市では2番目の広さ)
 距離: 東西 60.6km 南北 44.0km
 人口: 413,938人 (令和2年国勢調査)
 世帯数: 171,917世帯 (令和2年国勢調査)
 予算: 約1,955億円 (令和7年度一般会計予算)
 うち土木費: 約225億円 (全体予算の11.5%)



人口増減の特性

昭和45年から平成12年までの過去30年間の人口増減分布を見ると、都心部と中山間地域で人口が減少する一方、都心部と中山間地域の間の郊外部で、人口が増加しています。また、都心部と同様に、各地域の拠点となる地区でも人口が減少し、その外側で人口が増加しています。

- -10人/ha以上
- -10~-5人/ha
- -5~-1人/ha
- +1~+5人/ha
- +5~+10人/ha
- +10人/ha以上



富山市における人口の増減 (過去30年間/昭和45年と平成12年の比較) (出典: 国勢調査)

1-2. 課題-1

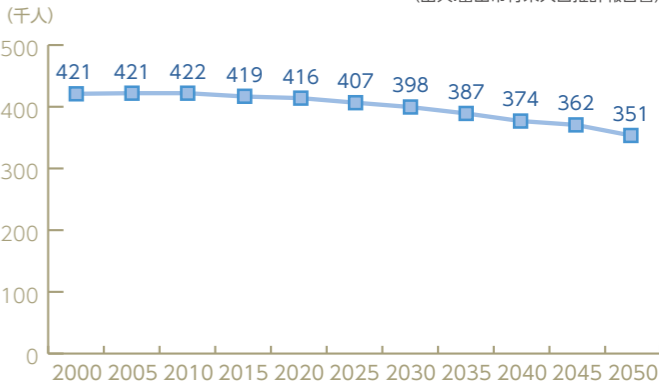
人口減少と超高齢化

国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口 (令和5年推計)」によると、日本の総人口は、2008年の1億2,808万人をピークに、2050年には2015年と比べ約2,200万人減少 (約17.6% 減少) し、高齢化がさらに進行する見込みとなっています。

富山市においても、総人口が2010年をピークに減少しており、2045年には2010年から約14.2% 減少する見込みとなっています。また、年少人口 (0~14歳) 及び生産年齢人口 (15~64歳) が減少する一方で、老年人口 (65歳以上) は増加し、2030年には全人口の約3割が高齢者となる見込みとなっています。このため、生産年齢人口の減少による経済の縮小化や、高齢化による医療費や介護保険給付費等の社会保障費の増大などが懸念されています。

総人口の予測

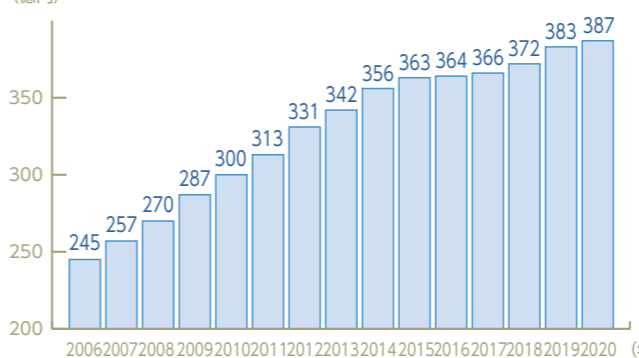
(出典: 富山市将来人口推計報告書)



※令和元年度報告書

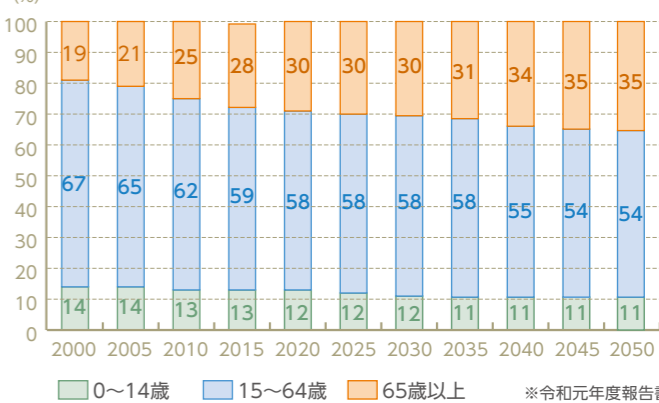
富山市の介護給付費の推移

(出典: 富山市資料)



年齢3区分別人口の予測

(出典: 富山市将来人口推計報告書)



※令和元年度報告書

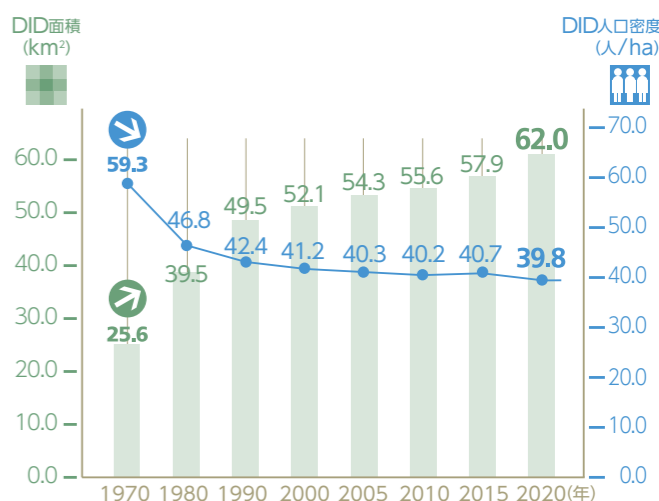
市街地の低密度化

富山市の市街地は富山平野の中央に位置しており、東西南北どちらの方向にも地形が平坦なこと、道路の整備率が高いこと、住宅の戸建て志向が強いこと、近郊の地価が安いことなどから、人口や世帯数の増加と共に市街地が郊外へと急速に拡大してきました。DID (人口集中地区) 面積は、過去40年間で約2倍に増えた一方で、DID内の人口密度は、47都道府県の県庁所在地で最も低い、39.8人/haとなっています。

※1 人口集中地区(DID=Densely Inhabitant District)
 国勢調査で設定される統計上の地区。DIDとも呼ばれる。人口密度4,000人/km²以上の調査単区が連担して、5,000人以上となる地区に設定される。都市計画の分野では、DIDが設定される地区を市街地が形成された地区とみなす場合が多い。

市街地の面積の拡大と人口密度の推移

(出典: 国勢調査)



1-2. 課題-2

行政コストの上昇

市街地の低密度化は、都市管理に係る行政コストの上昇の大きな要因となります。市街地が拡大すると、新たに道路や下水道、公園などの整備が必要になるとともに、除雪や道路清掃、ごみ収集が必要な区域も拡大することになります。

また、富山市では2045年には、人口が約14%減少すると予測されており、さらに、生産年齢人口の減少により税収が低下していくことも懸念され、一人あたりの都市管理に係る行政コストは確実に増大していきます。

自動車依存と公共交通の衰退

富山県の一世帯当たりの自動車普及台数は全国第2位となっています。

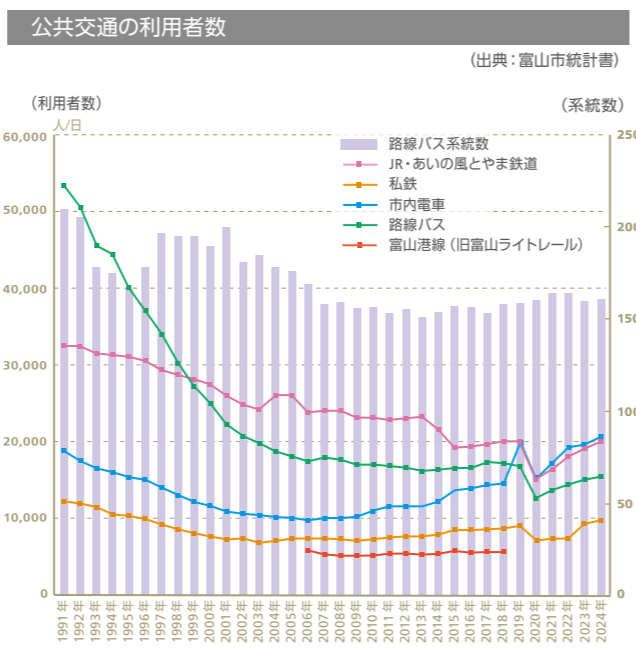
また、1999年に実施した^{※2}パーソントリップ調査によれば、自動車の交通分担率は、全目的で72.2%、通勤目的で83.3%となっており、これは、全国の中核都市圏の中でも特に高い数字となっています。一方、公共交通の衰退は著しく、過去20年の間に公共交通利用者は、JRは約29%、市内電車は43%、路線バスは約70%減少しており、また、路線バスの系統数は約4割減少しています。

※2 パーソントリップ調査

パーソントリップ調査とは、都市交通実態調査の一つで、都市圏内の住民の1日の交通行動を調査するもの。全人口の数パーセントの住民を抽出し、調査員が家庭訪問し、アンケート形式の調査票に、ある一日の行動(行き先、目的、交通手段等)を記入してもらう。各都市圏で概ね10年に1度実施されている。

※3 交通手段分担率

パーソントリップ調査結果の一つで、都市圏内の移動に使われた交通手段(徒歩、二輪車、自動車、バス、鉄道等)の構成比のこと。目的別や属性別に集計し、分担率を表すことも可能。自動車の交通手段分担率は、公共交通の発達した大都市ほど低く、地方都市ほど高くなっている。



注: JRに関しては、平成27年3月14日以降のあいの風とやま鉄道利用者数を含む
注: 2019年以降の市内電車に関しては、富山港線分を含む



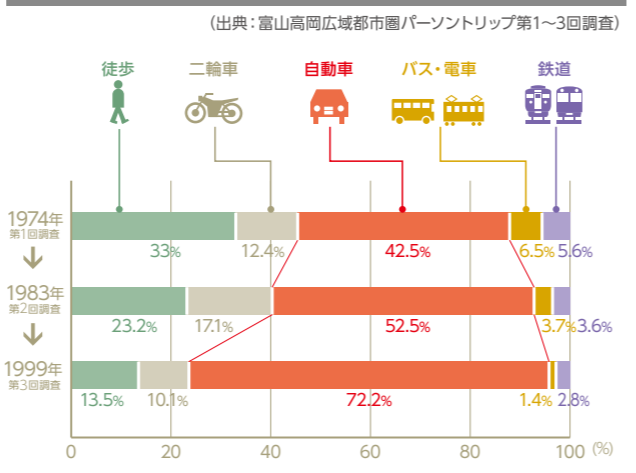
世帯あたりの乗用車普及台数

(出典: (財)自動車検査登録情報協会令和7年3月末現在)

ランク	台数	ランク	台数
1. 福井県	1,670台	13. 石川県	1,450台
2. 山形県	1,617台
3. 富山県	1,616台	38. 奈良県	1,060台
4. 群馬県	1,558台	39. 福岡県	1,032台
5. 栃木県	1,537台	40. 北海道	0,986台
6. 長野県	1,532台	41. 千葉県	0,921台
7. 福島県	1,510台	42. 埼玉県	0,915台
8. 茨城県	1,508台	43. 兵庫県	0,880台
9. 岐阜県	1,506台	44. 京都府	0,784台
10. 新潟県	1,497台	45. 神奈川県	0,664台
11. 山梨県	1,494台	46. 大阪府	0,611台
12. 佐賀県	1,470台	47. 東京都	0,405台
全国平均	1,009台		

※乗用車とは、普通乗用車(3ナンバー)、小型乗用車(5,7ナンバー)及び軽自動車のことを指す。

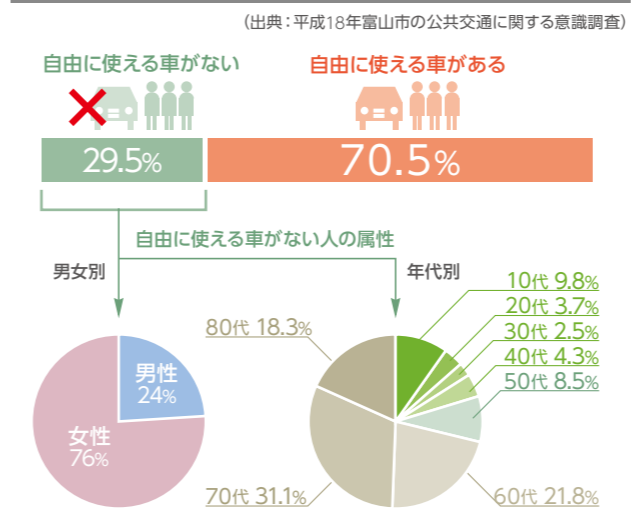
交通手段分担率 (全目的分担率)



車を自由に使えない人の実態

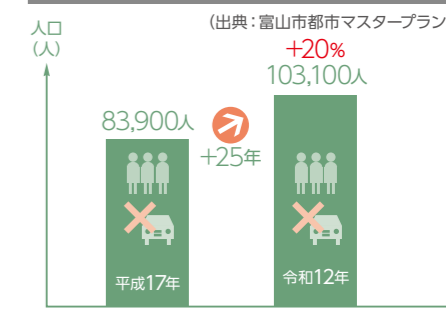
富山市が実施した15歳以上の市民を対象としたアンケート調査によると、市民の約3割が自由に使える車がない(免許の無い人、免許はあるが自由に使える車を持たない人)と回答しています。その内訳は、女性が約8割で、60代以上の高齢者が約7割を占めています。車が自由に使えない人は、車による送迎、バス及び自転車が主な交通手段となっていますが、生活に身近なバスが衰退を続けているため、これらの人々にとっては、大変暮らしにくいまちになってきています。今後の高齢化の進展に伴い、車を自由に使えない人の割合はさらに高くなっていくものと予想されます。

車を自由に使えない人の実態

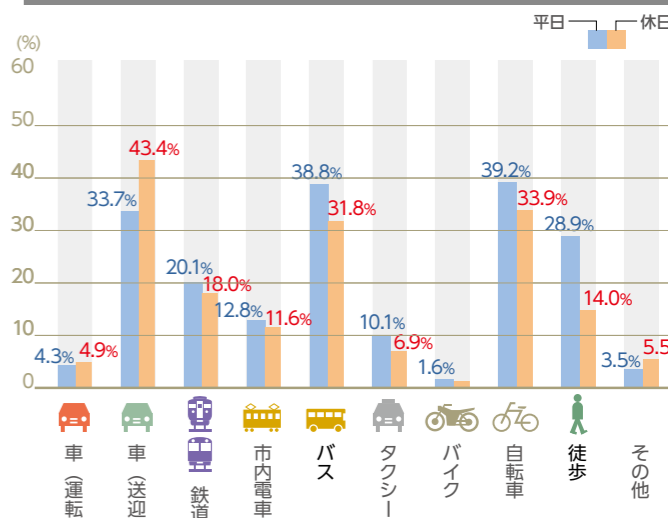


※「自由に使える車がない人」とは、運転免許証がない人、自分専用の車がない人を指す。

車を自由に使えない人の人口予測



自由に使える車がない人の交通手段



低炭素社会への対応 (CO2 排出量の増大)

温暖化の問題は、人類の生存基盤に関わる重要な環境問題の一つであり、我々、人間の活動から排出される温室効果ガスが主な原因となっています。温室効果ガス排出量の大部分は、CO2が占めており、日本の総CO2排出量のうち、家庭部門や業務部門、運輸部門における排出量が全体の約50%を占めています。

富山市の温室効果ガス排出量は、2005(平成17)年~2015(平成27)年の間で9.4%減少しています。

排出割合の大きい産業部門からの排出量は12.7%減少しています。これは、日本経済の低迷により、設備稼働率が低下したことが背景にあります。富山市では近年製造品出荷額の回復傾向にあり、それに伴い、温室効果ガス排出量もやや増加傾向にあります。

家庭部門は8.5%の減少であり、世帯数が増加していることを考慮すると、省エネ機器の普及等により世帯当たりのエネルギー消費量が減少していると考えられます。

運輸部門は12.8%の減少であり、これまで富山市が進めている公共交通活性化を軸としたコンパクトなまちづくりにより、自動車使用から公共交通利用に転換が進んでいることが背景の一つにあると考えられます。

富山市の温室効果ガス排出量 (森林吸収量を除く)

エネルギー起源CO2	項目	2005(平17)		2013(平25)		2015(平27)		増減率(平27/17)
		千t-CO2	構成比	千t-CO2	構成比	千t-CO2	構成比	
エネルギー起源CO2	エネルギー転換	46	1.1%	45	1.1%	47	1.2%	1.7%
	産業	1,491	35.3%	1,216	31.0%	1,301	34.0%	-12.7%
	家庭	709	16.8%	721	18.4%	649	16.9%	-8.5%
	業務・その他	644	15.2%	615	15.7%	585	15.3%	-9.2%
	運輸	960	22.7%	901	23.0%	838	21.9%	-12.8%
非エネルギー起源CO2		246	5.8%	227	5.8%	220	5.7%	-10.3%
CH4,N2O	※1	79	1.9%	71	1.8%	70	1.8%	-11.6%
代替フロン等3ガス	※1	56	1.3%	123	3.1%	122	3.2%	118.7%
計		4,230	100.0%	3,920	100.0%	3,831	100.0%	-9.4%

※1: CH4、N2O、代替フロン等3ガスはCO2に換算した値で表示
※2: 排出係数は原子力発電所の稼働実績によって毎年変化することから、ここでは純粋にエネルギー消費量の影響を見るために排出係数を2005(平17)年の値で固定

(出典: 富山市環境モデル都市第3次行動計画)

2 富山市が目指すコンパクトなまちづくり



富山市が目指すコンパクトなまちづくり

第1章に示すような都市の諸課題に対応するため、平成20年3月、まちづくりのグランドデザインとなる「富山市都市マスタープラン」を策定しました。

都市マスタープランでは、まちづくりの理念を「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る、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」とし、地域の拠点を「お団子」に、公共交通を「串」に見立てた「お団子と串」の都市構造を目指しています。

また、都市マスタープランの理念に基づいて、都市機能が集積した「お団子」を形成するため、「中心市街地活性化基本計画」や「富山市住生活基本計画」を策定するとともに、「串」の形成には「公共交通活性化計画」を策定し、コンパクトなまちづくりを推進しています。

さらに、コンパクトなまちづくりの考え方を市の最上位計画である総合計画や福祉関連計画にも位置付け、全市的にコンパクトなまちづくりに取り組んでいます。

今後は、コンパクトなまちづくりをさらに深化させるため、「歩きたくなるまちづくり」を推進し、健康寿命の延伸やコミュニティの醸成、賑わいの創出につなげていきます。

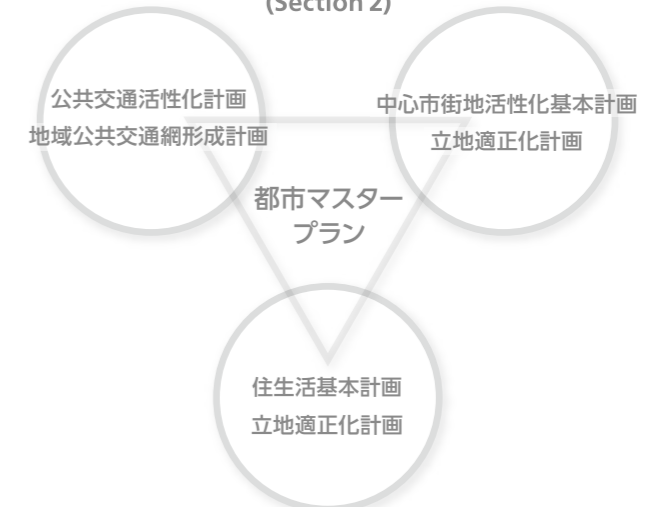
本書の構成の概要

本章では、富山市が目指すコンパクトなまちづくりを実現するための、骨格となる計画構想について述べています。

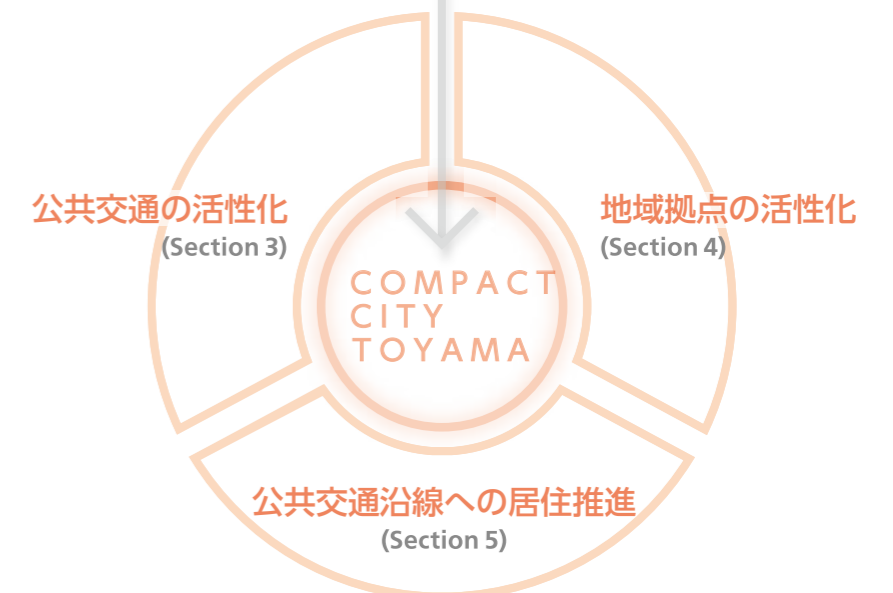
また次章以降は、それらを具体的に実現するための都市整備事業について解説します。

第3章では、公共交通の活性化を実現するための事業、第4章では、地域拠点の活性化を実現するための事業、第5章では公共交通沿線への居住推進を実現するための事業について述べています。

富山市が目指すコンパクトなまちづくり (Section 2)



富山市の都市整備事業



2-1. 都市マスタープラン・立地適正化計画

現状の課題認識

- 富山市のまちづくりの課題は大きく次の3点が挙げられます。
1. 車を使えない人にとって極めて生活しづらい街
 2. 割高な都市管理の行政コスト
 3. 都心の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失
- これらの課題は、今後の人口減少と超高齢化によりさらに深刻化していくことが危惧されています。

富山市の目指すコンパクトシティ

富山市では中心市街地以外に、地域の拠点になっている地区が点在しており、コンパクトシティを実現する上で、中心市街地に一極集中するような都市構造を目指すことは、あまり現実的ではありません。

また、地方都市としては比較的恵まれた鉄軌道網を有していることも大きな特徴であることから、これらの鉄軌道と運行頻度の高い幹線バス路線で地域の核となる生活拠点を結び、それぞれの拠点ごとにコンパクトにまとまっていくまちづくりを推進することとしています。

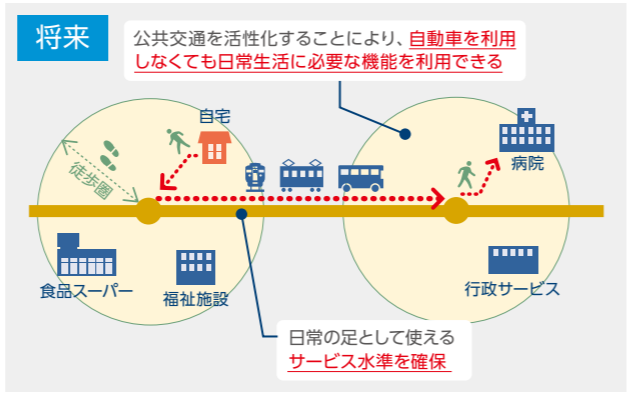
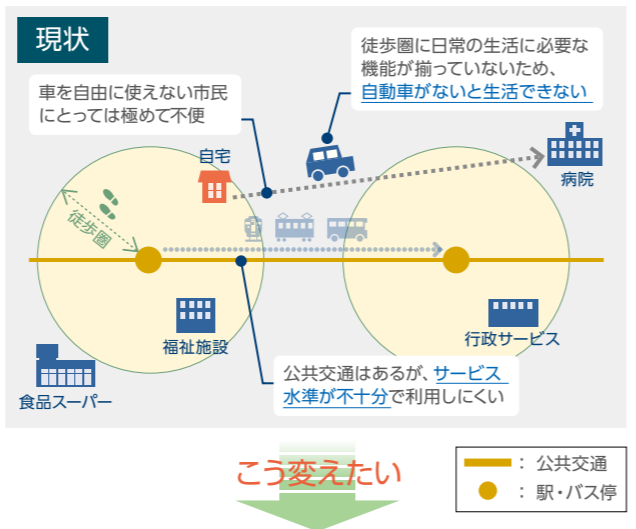
お団子(徒歩圏)の中では、徒歩や自転車を日常的に利用し、お団子間は便利な公共交通で移動することによって、車が自由に使えなくても、生活に必要なサービスを受用できる歩きたくなるまちづくりを推進しています。

基本方針

富山市のコンパクトなまちづくりの進め方の基本方針は次の4つです。

- 1 **規制強化ではなく、誘導的手法が基本**
都市が拡大成長する時代に有効であった規制によるまちづくりではなく、人口が減少し、都市が縮退する局面では、誘導的手法を基本とします。
- 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**
郊外での居住を否定することはせず、都心部の魅力を高めることによって、まちなか居住という選択肢を増やし、まちなかか郊外居住かを市民が選択できるようにします。
- 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**
まちづくりの観点から必要な公共交通は、行政が支援を行い活性化し、駅やバス停の徒歩圏に居住を推進するとともに、生活に必要な都市機能の集積を促進します。
- 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**
中心市街地だけでなく、鉄軌道をはじめとする公共交通沿線に、地域の核となる拠点の整備を進め、全市的にコンパクトなまちづくりを推進します。

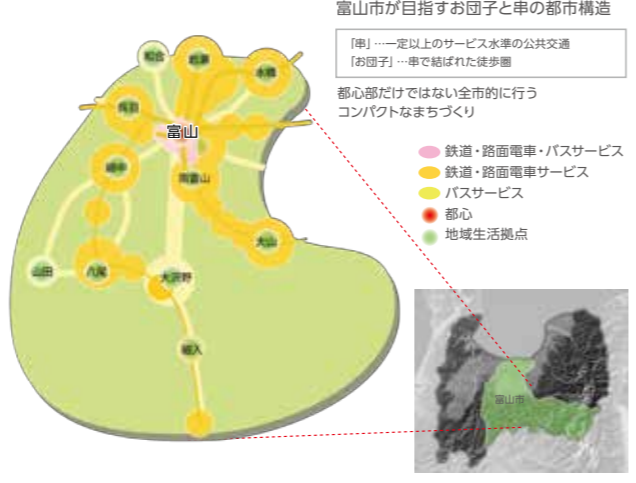
「お団子と申」によるコンパクトなまちづくり基本概念-1



※1 コンパクトシティ
1990年代よりヨーロッパを中心として、自動車利用による環境問題や都市の空洞化対策として考えられた新しい都市計画の考え方。日本では、2003年に社会資本整備審議会が、今後の高齢化や人口減少を踏まえ、市街地のコンパクト化の必要性と今後のまちづくりについて提案。

「お団子と申」によるコンパクトなまちづくり基本概念-2

富山市の目指す「コンパクトなまちづくり」
公共交通を軸とした将来都市構造(イメージ図)



立地適正化計画とは

人口減少や少子・高齢社会を見据え、鉄軌道などの公共交通の活性化を図り、その沿線に居住や商業、医療などの都市機能を誘導することで、人口や市街地の拡散を抑えながら、持続可能な都市を実現するための計画です。

方針

都市マスタープランを上位計画とする立地適正化計画では、本市の目指す「コンパクトなまちづくり」を更に進めるため、「お団子」の将来像を大きく4つに分類して、居住や都市機能の誘導を行うこととしています。

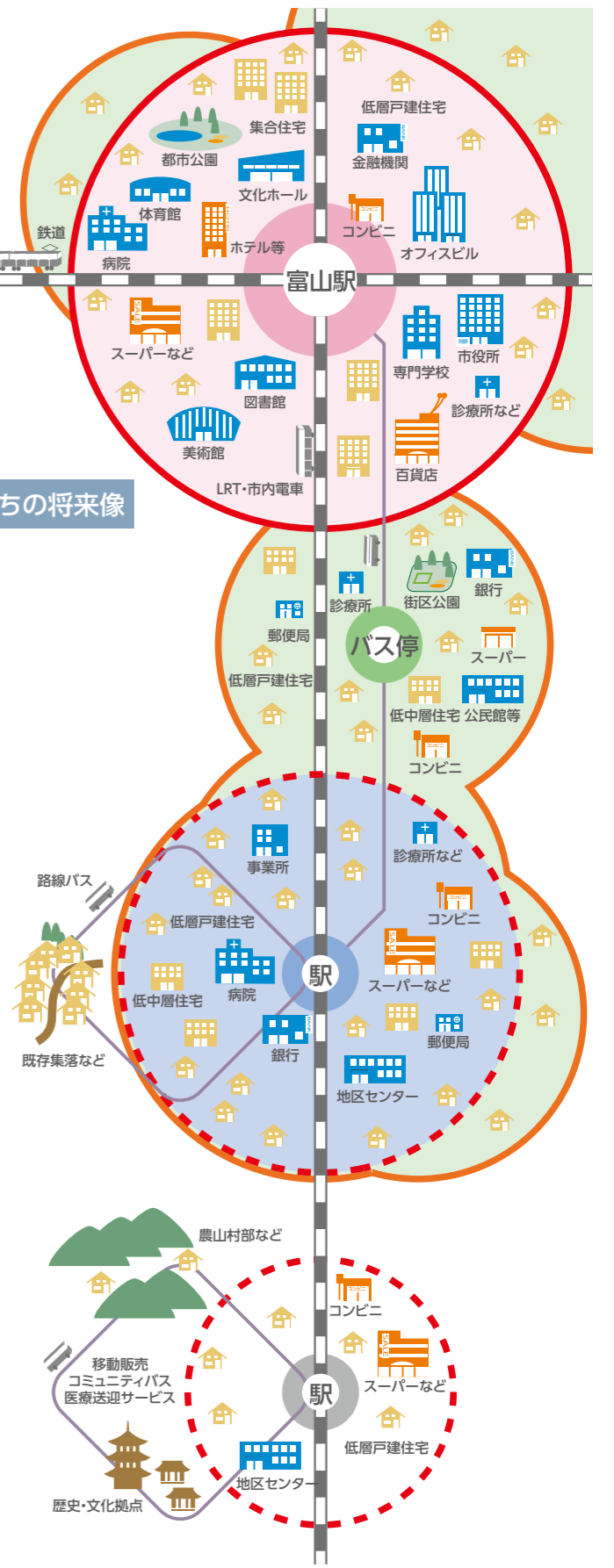
※平成29年3月策定。

立地適正化計画において本市が目指す望ましいまちの将来像

- 都心地区**
 - ・ 商業、業務、芸術文化、娯楽、交流など市民に多様な都市サービスと都市の魅力、活力を創出する本市の「顔」にふさわしい広域的な都市機能が充実している。
 - ・ 居住者のための日常生活に必要な都市機能も充実している。
 - ・ 商業・業務機能が集積し、就業の場が充実している。
- 駅やバス停などの徒歩圏**
 - ・ 鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏において、最寄り品の購入など日常生活に必要な都市機能が概ね立地している。
- 地域生活拠点**
 - ・ 地域生活拠点の圏域住民の最寄り品の購入や医療、金融サービスなど日常生活に必要な都市機能が充実している。
- 地域生活拠点(都市計画区域外)**
 - ・ 地域生活拠点の圏域住民の最寄り品の購入や医療、金融サービスなど日常生活に必要な機能が生活交通や各種サービスの維持確保によって享受できる。

計画の内容

各地域の拠点などに、居住を誘導する「居住誘導区域」と都市機能を誘導する「都市機能誘導区域」を定め、居住及び医療、福祉、商業施設などの日常生活に必要な都市機能を計画的に誘導します。



将来像のイメージ図

2-2. 公共交通活性化(コンパクトシティ構想-1)

公共交通活性化の基本方針

- 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**
 全ての鉄軌道と運行頻度の高いバス路線、地域生活拠点等と都心をつなぐバス路線の活性化により、沿線に人口や都市機能の集積を図り、拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現します。
- 地域特性に応じた多様な生活交通の確保**
 民間では交通サービスの提供が難しい周辺地域では、コミュニティバスの運行や、地域自主運行バスへの支援、赤字バス路線への支援などにより、行政と地域が協働で、地域の特性に応じた生活交通を確保していきます。
- 公共交通機関の利用を促進**
 ICTの活用などにより、公共交通の利用を促進します。

公共交通活性化の戦略プロジェクト

- LRTネットワークの形成**
 富山ライトレールと市内電車の接続や環状線化、上滝線との連携強化などによるLRTネットワークの形成
- 既存鉄道の利便性向上**
 JR高山本線や富山地方鉄道不二越・上滝線での増便や、終電時間の繰り下げなどによる活性化
 あいの風とやま鉄道や富山地方鉄道での新駅設置など、地域内鉄道としてのサービス強化
- 交通結節点の整備**
 駅前広場や駐輪場、パーク&ライド駐車場の整備など、交通結節点の機能強化
- 幹線バス路線の総合的な利便性向上**
 バス停の上屋整備などによるバス待ち環境の改善や、ノンステップバスの導入、バスロケーションシステムの整備などによる利便性の向上
- 公営コミュニティバスの再編**
 運行方法やルート、料金の見直しなどによる運行の効率化
- ICカードの多様な公共交通への導入と多機能化**
 多様な公共交通機関へのICカードの導入と、商業施設などでのサービス提供など、多機能化の推進

※2 LRT
 ライトレールトランジット(Light Rail Transit)の略。
 低床式車両(LRV)の導入や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系都市交通システム。

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 運行頻度の増加、駅や電停、車両の快適性の向上等により、都市内の移動手段として利用されるように取り組んでいきます。
	整備の方向性 1. LRTネットワークの形成 A 2. 増便を核とした利便性向上 B 3. 地域内鉄道としてのサービス強化 C 4. 交通結節点の整備 D
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 わかりやすさ、利用しやすさ、利用者の快適性を向上し、市民にとって、より快適で使いやすいバスとして、利用されるよう取り組んでいきます。 (車両、バス停の更新、バスロケーションシステム・案内の充実など)
	整備の方向性 1. 快適性・分かりやすさの向上 2. 都市整備と連携したバスの機能強化

基本方針 2
 地域特性に応じた多様な生活交通の確保

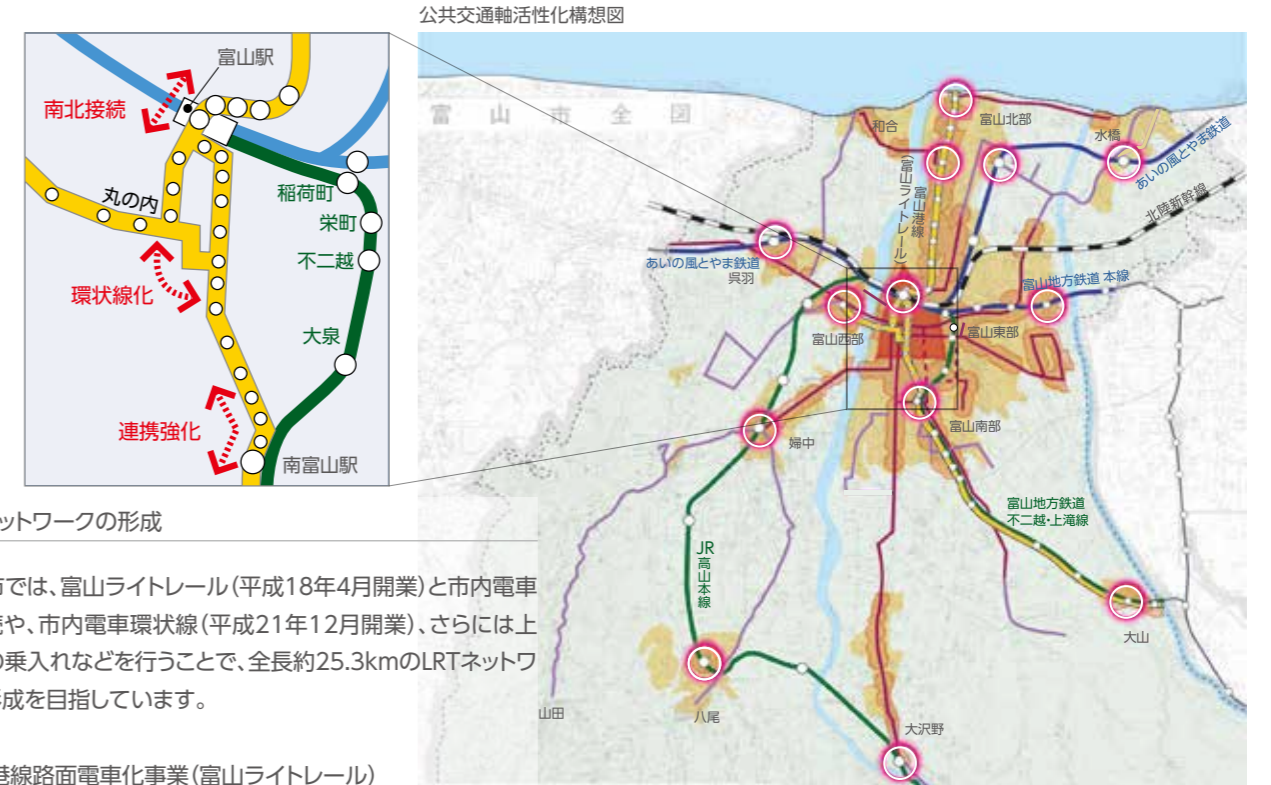
生活交通サービス整備方針	生活交通の確保 民間によるバス交通の提供のほか、シビルミニマムとしての交通サービス水準等を考慮し、行政と地域が協働で効率的な生活交通の確保に取り組んでいきます。
	整備の方向性 1. 公営コミュニティバス等の効率的な運行 2. 地域自主運行バスの導入支援 3. 生活バス路線(民間赤字路線)の維持 4. NPO等による福祉有償運送、過疎地有償運送サービスの活用

基本方針 3
 公共交通利用促進

公共交通の利用促進	公共交通の信頼性向上と利用促進活動の推進 ICカードの利便性向上や路線バスの信頼性向上など、公共交通の使いやすさの向上に取り組みます。 またモビリティ・マネジメントを軸とした利用促進を推進します。
	整備の方向性 1. 市民や企業との連携による利用促進、意識啓発 2. 公共交通機関相互の接続性の向上 3. ICTを活用した利用促進

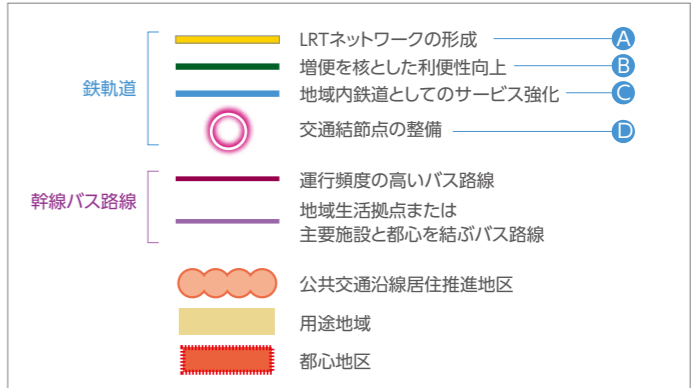
交通によるおもてなし環境の創出	来訪者でも使いやすい交通環境の整備 まちなか交通や二次交通の確保により、観光客、ビジネス客に対しても、使いやすく満足度の高い公共交通環境を提供し、交流促進に向けて取り組んでいきます。
	整備の方向性 来訪者(観光、ビジネス)向けの交通施策

公共交通活性化の概要



LRTネットワークの形成
 富山市では、富山ライトレール(平成18年4月開業)と市内電車との接続や、市内電車環状線(平成21年12月開業)、さらには上滝線への乗入れなどを行うことで、全長約25.3kmのLRTネットワークの形成を目指しています。

- 富山港線路面電車化事業(富山ライトレール)**
 利用者の減少が著しかったJR富山港線を、公設民営の考え方を取り入れ、新駅の設置や低床車両の導入、運行本数の大幅増加等により、サービスレベルを大幅に向上し、日本初の本格的LRTとして蘇らせました。(詳細はp21~24参照)
- 市内電車環状線化事業**
 中心市街地の活性化と回遊性強化を目的に、上下分離方式を採用し、既存の市内電車を一部延伸して、環状線化しました。(詳細はp25~29参照)
- 路面電車の南北接続**
 富山駅周辺地区では、平成27年3月14日に開業した北陸新幹線や、在来線の連続立体交差事業、駅前広場の整備などが進められており、令和2年3月21日には高架下で富山港線(旧富山ライトレール)と市内電車が接続しました。鉄道駅高架下に設けられる南北自由通路に新停留場を設置し、新幹線、在来線の改札を出ると、そのまま路面電車へ乗換えができるようになり、都心地区や富山市北部地区等へのアクセスが大幅に便利になりました。(詳細はp41~44参照)
- 市内電車の上滝線への乗り入れ**
 南富山駅では、市内電車を富山地方鉄道上滝線(鉄道)へ乗り入れる検討を行っています。これにより、都心地区と富山市南部地区とのアクセス強化が図られます。



2-3. 中心市街地活性化 (コンパクトシティ構想-2)

中心市街地のこれまでの状況・活性化への経緯

富山市の中心市街地は、都市の「顔」であり、都市のイメージを印象付ける重要な拠点であると同時に、これまで活発な経済活動によって一定の税収を生み出してきた重要な地区でもあります。

しかし、人口減少と少子高齢社会を迎える中、都市人口の減少や公共・福祉施設の郊外移転、大規模商業施設の郊外立地により、空き地や空き店舗の発生と来街者の減少が生じるなど、このままでは中心市街地の空洞化に歯止めがかからない状況になっていました。

そこで、富山市では、平成19年2月に全国第1号認定となる「中心市街地活性化基本計画」を策定し、行政が主体となり活性化に向けた事業に取り組んできました。

令和4年3月には、第4期目となる基本計画を策定し、中心市街地の目指す都市像「魅力的な都市空間を舞台に、未来を担う人材が生まれ、笑顔あふれる活力あるまち」を実現するため、「公共交通・都市空間」「商業・賑わい」「暮らし」の3つの観点ごとに目標を定め、賑わいが中心市街地全体に広がるよう、官民一体となって各種事業に取り組んでいます。

取組内容 (中心市街地全体)

公共交通・都市空間

富山駅北地区において、プールパールの再整備や中規模ホテルの建設等による魅力的な都市空間の創出に取り組むとともに、南北接続し利便性が向上した市内電車沿線にある広場等との連携により、回遊性の強化を図る。

- ・富山駅周辺地区南北一体的なまちづくり事業
- ・歩きたくなるまちなかエリアマネジメント事業
- ・交通空間賑わい実証事業 他

商業・賑わい

事業者や地域住民等が主役となって、行政と連携しながら、商業・賑わいの再生に取り組み、更なる活性化を図ることにより、魅力ある歩きたくなるまちを目指す。

- ・富山市新規出店サポート事業
- ・中央通りD北地区第一種市街地再開発事業 他

暮らし

居住人口の維持・増加を図るため、まちなかでの住宅取得等に対する支援を行うほか、多世代が居心地よく、安心・安全で健康に暮らすことができるまちづくりを推進する。

- ・まちなか居住推進事業
- ・おでかけ定期券事業 他

第4期計画の都市像と基本方針及び目標

〈富山市中心市街地の目指す都市像〉
魅力的な都市空間を舞台に、未来を担う人材が生まれ、笑顔あふれる活力あるまち

【公共交通・都市空間】

〈基本方針1〉
公共交通ネットワークの活用と良質な都市空間の形成による回遊性の高い中心市街地の形成

〈目標1〉 来街者が回遊する魅力的な都市空間の創出

【商業・賑わい】

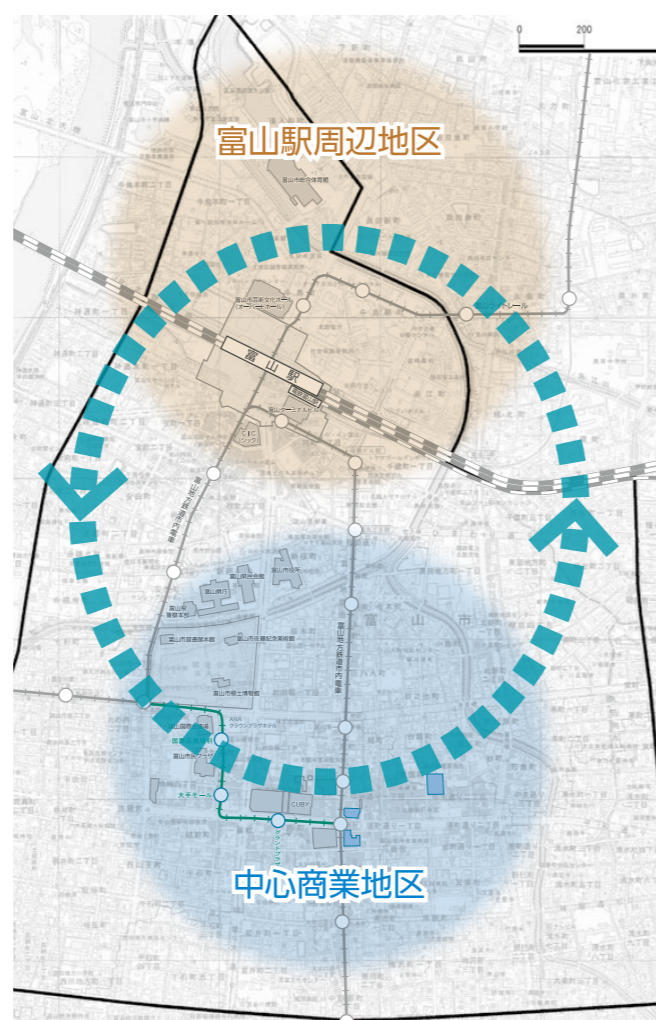
〈基本方針2〉
まちなかの既存ストックを活用した創業・起業・チャレンジが生まれる中心市街地の形成

〈目標2〉 商業・賑わいの再生による活力ある歩きたくなるまち

【暮らし】

〈基本方針3〉
すべての世代がそれぞれのライフステージに応じて、幸せに暮らせる中心市街地の形成

〈目標3〉 多世代が集い、良質な暮らしを享受できるまち



富山駅周辺地区

富山駅周辺地区は、鉄道やバスの公共交通が集積する地域であり、広域交通である北陸新幹線が平成27年3月に開業したことで、名実ともに富山県の玄関口となる公共交通の要の地域となりました。そのため、富山市ではその玄関口として相応しい環境を整えるべく、鉄道の高架化や周辺施設の整備を行うなど、富山駅南北の一体的な整備に取り組んでいます。



① 富岩水上ライン
「環水公園～中島開門～岩瀬」を結ぶ運河クルーズと路面電車での「岩瀬～富山駅」間の散策が楽しめる周遊観光が体験できます。

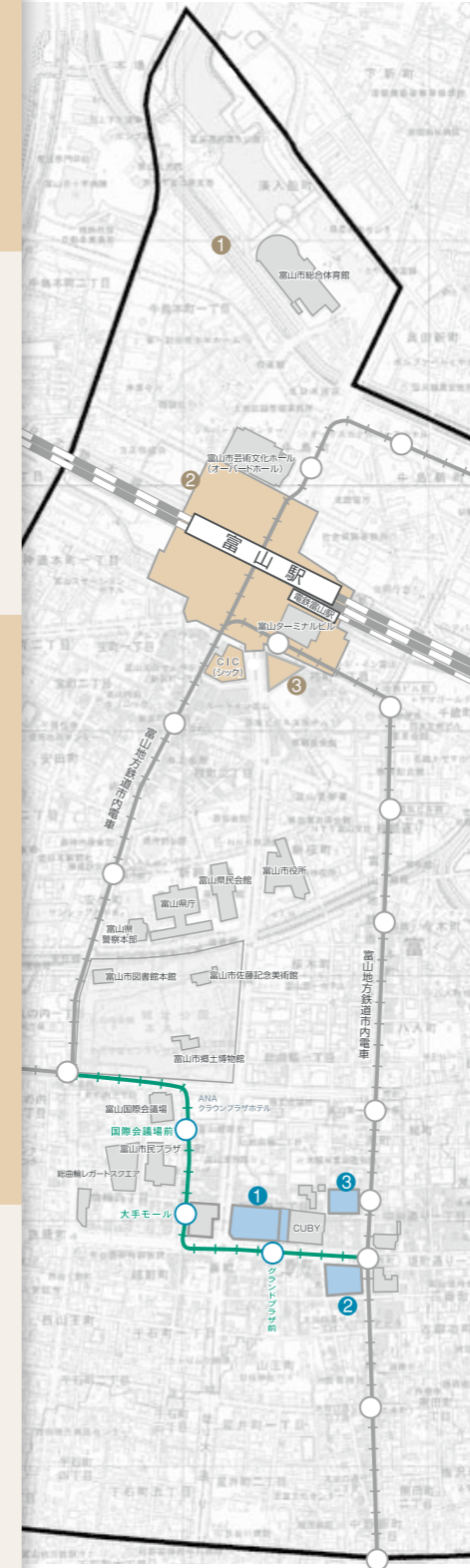


② 富山駅周辺整備
事業を総合的に推進し、富山駅の南北一体的なまちづくりの実現を目指します。
・富山駅周辺地区土地区画整理事業
・富山駅自由通路整備事業
・富山駅周辺地区南北一体的なまちづくり事業 (富山駅付近連続立体交差事業)
・富山駅路面電車南北接続事業

富山駅周辺イベント
富山駅自由通路や駅前広場で、新たな賑わいを創出するために様々なイベントを開催しています。



③ パティオさくら
(桜町一丁目4番地区第一種市街地再開発事業※H30.4月完成)
商業施設や宿泊施設等からなる複合施設を整備しました。



中心商業地区

中心商業地区は、総曲輪通り、中央通り、西町を中心に商業施設が建ち並び、昔から多くの来街者が訪れていた賑わいの中心となる地域です。そのため、富山市ではさらなる来街者を呼び込むべく、新たな賑わいの拠点となる多目的広場と隣接する大型商業施設等の一体的な整備や、ガラス美術館と図書館等からなる複合施設の整備に取り組みました。

また、賑わい拠点として整備した多目的広場を中心に、NPO法人や商店街などの団体などにより「市民が主役」となる活気あふれるまちづくりへの取り組みが行われています。



① グランドプラザ、総曲輪フェリオなど
(総曲輪通り南地区第一種市街地再開発事業※H19.8月完成)
(Grand Plaza整備事業 ※H19.9月完成) 他
全天候型の多目的広場「Grand Plaza」と、隣接する「総曲輪フェリオ」や立体駐車場を一体的に整備しました。



② TOYAMA Kirari
(西町南地区第一種市街地再開発事業 ※H27.4月完成)
ガラス美術館や図書館本館などからなる複合施設を整備しました。



③ WAKURU SOGAWA
(総曲輪三丁目地区第一種市街地再開発事業※R1.5月完成)
商業施設や住宅施設などからなる複合施設を整備しました。

各種まちなか活性化事業 ※継続事業
官民がそれぞれに、まちなかにおいて多種多様なイベント等を行い、活性化に取り組んでいます。
・エコリンク
・地場もん屋 他

2-4. 公共交通沿線への居住推進(コンパクトシティ構想-3)

公共交通沿線への居住推進

富山市では、市内の中心部約436haを「都心地区(まちなか)」、市内の鉄軌道6路線の駅から500m以内、路線バスのうち1日概ね60本以上運行されている13路線のバス停から300m以内の区域で、工業専用地域と工業地域を除く用途地域が定められている区域を「公共交通沿線居住推進地区」として位置づけています。

都市マスタープランにおいて、平成17年から約20年後に富山市内の全人口に占める公共交通が便利な地域に住む人口の割合を約28%から約42%へと上昇させることを目標としています。

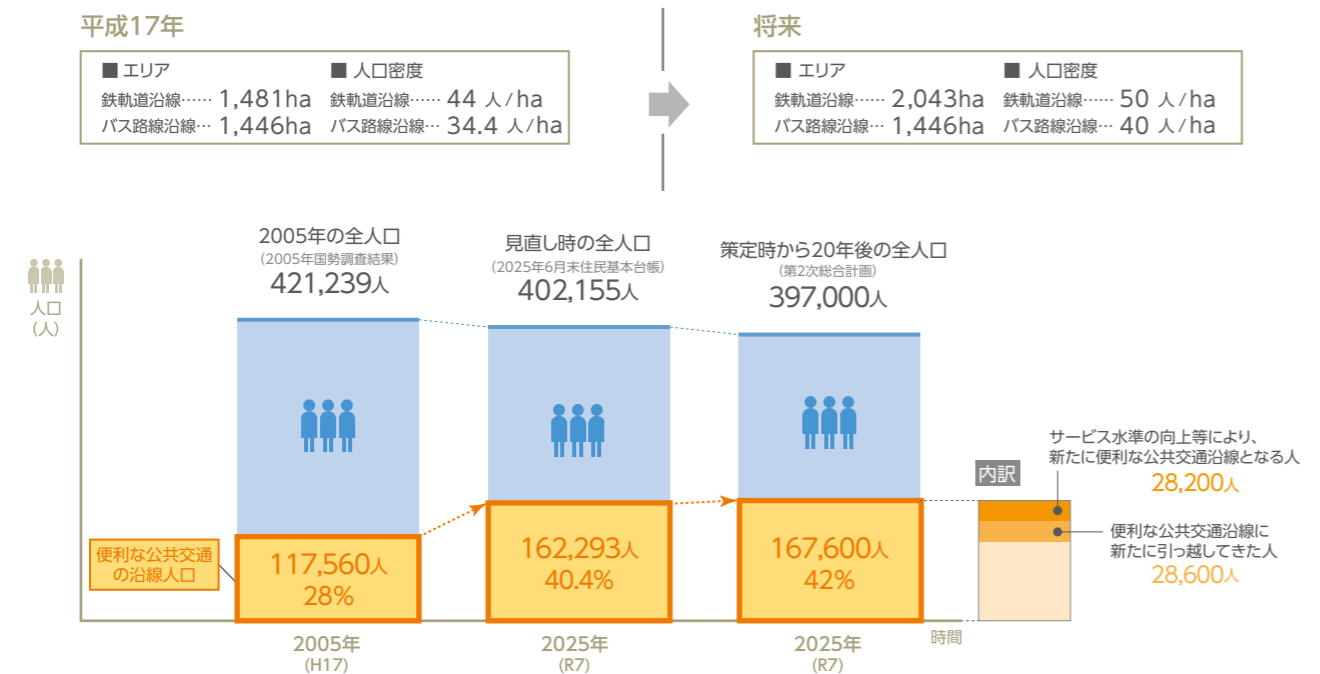
都心地区(まちなか)・公共交通沿線居住推進地区における居住推進

都心地区(まちなか)及び公共交通沿線居住推進地区において、公共交通の活性化による利便性の向上、中心市街地の活性化による新しい賑わいの創出、それらの地区での居住者や事業者向けの支援など包括的な施策展開を実施し、居住推進を図っています。

- 都心地区(まちなか)での居住の推進
- 都心地区(まちなか)で快適に居住できるよう、業務や商業、文化、教育、医療・福祉などさまざまな都市機能の拡充、交通機関の充実など、都心地区(まちなか)にふさわしいまちづくりを推進します。
 - 「まちなか居住推進事業」を実施することにより、まちなかへの居住・住宅供給を支援します。

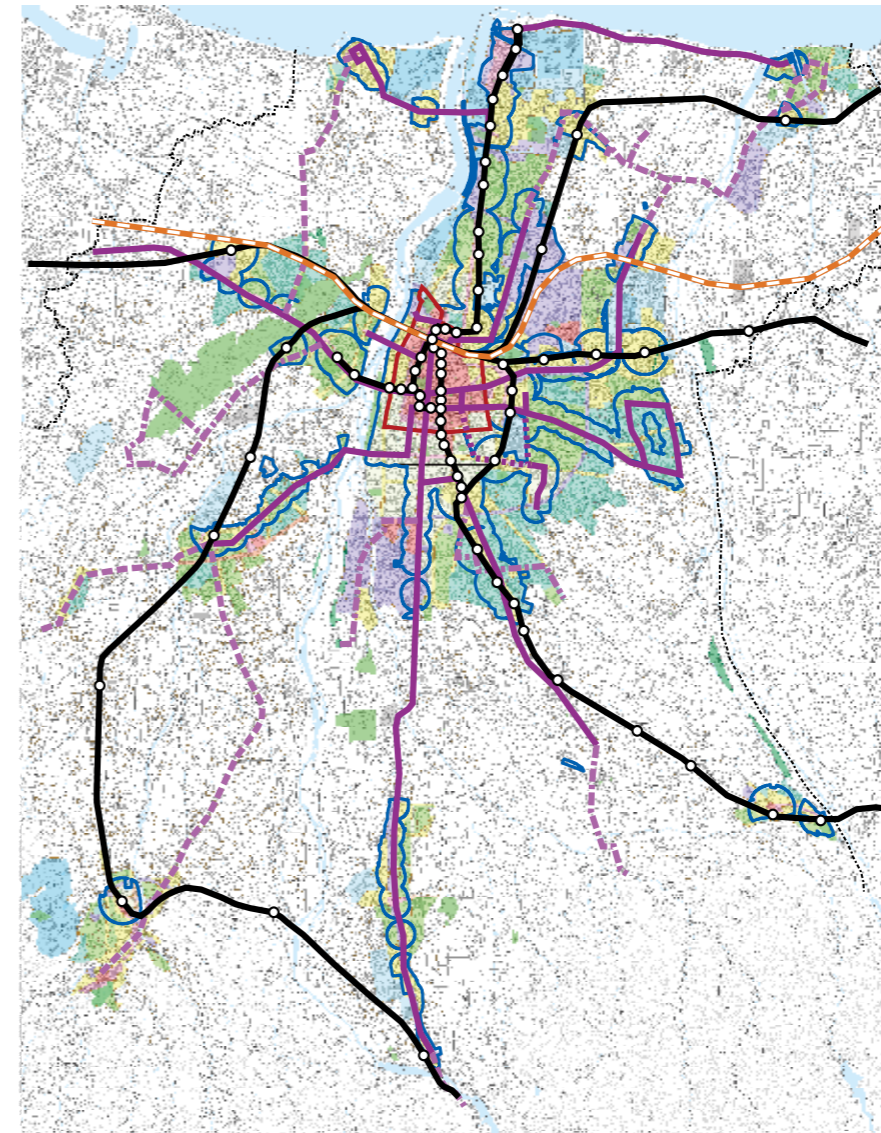
- 公共交通沿線居住推進地区での居住の推進
- 公共交通の利便性の高い地区に居住と都市の機能を集積し、歩いて暮らせる圏域整備を推進します。
 - 「公共交通沿線居住推進事業」の実施により、公共交通沿線の地域特性を踏まえた居住や住宅供給を支援します。

公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合



※人口目標の設定にあたっては、鉄軌道及びバス路線の個々の沿線ごとに目標人口を積み上げています。平成17年時点で目標の人口密度を達成している路線では、現状の人口を維持すると仮定しています。
 ※2025年 (R7) の40.4%は令和7年6月時点の数値です。

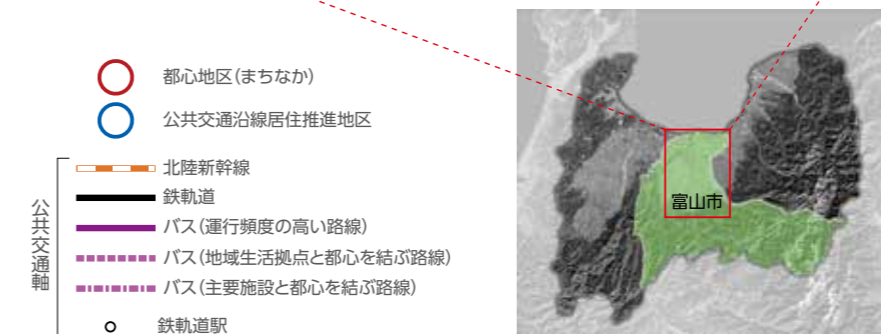
公共交通が便利な地域と公共交通軸



都心地区(まちなか)の分譲マンション



公共交通沿線居住推進地区の鉄軌道駅



3 公共交通の活性化



公共交通の活性化

地方における公共交通を取り巻く状況は大変厳しく、地方都市の輸送密度では、交通事業者が建設から維持・管理・運営に係る費用を運賃収入のみで賄い、安定した運行を行うことは、困難な状況にあります。

一方で、公共交通の存在は、通勤、通学、買い物などの生活の足の確保はもちろん、高齢者の外出機会の創出や温室効果ガス排出の削減など、今後のまちづくりに必要な「まちの装置」として大変重要になっています。

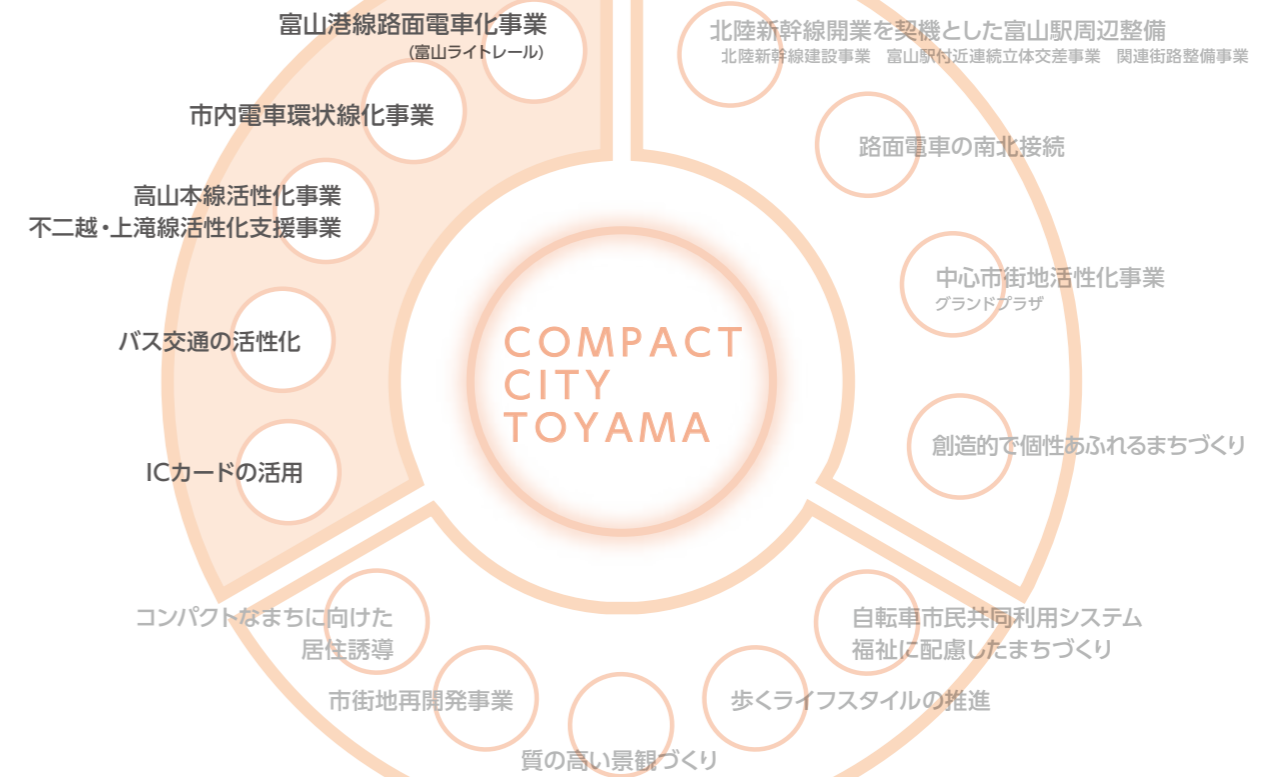
富山市では、公共交通の活性化を、コンパクトなまちづくりを実現する最も重要な手段として、前章に示す各計画に位置付けており、まちづくりの観点から必要なものについて行政が積極的に関与し、交通事業者等との協働により活性化を図っています。

本章では、日本初の本格的LRTである「富山ライトレール」をはじめとした富山市の公共交通活性化施策についてご紹介します。

コンパクトシティを実現する 富山市の都市整備事業

公共交通の活性化

地域拠点の活性化



公共交通沿線への居住推進

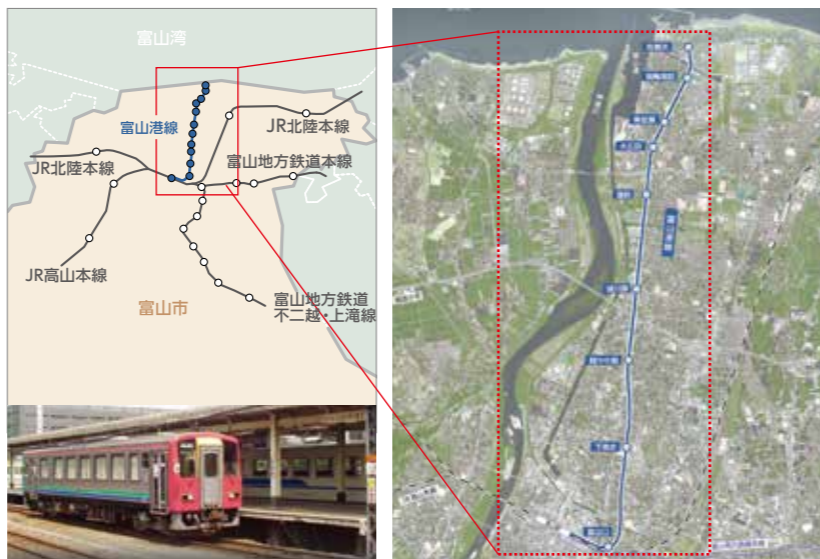
3-1. 富山港線路面電車化事業 (1) JR富山港線の概要 (2) 事業経緯

JR富山港線の歴史

富山港線の歴史は、大正13年に富岩鉄道株式会社で600Vの電気鉄道で富岩鉄道(富山口～岩瀬港間)を開業したことに始まり、昭和3年には富山駅・岩瀬港間が全通しました。

戦中から戦後にかけては、20分間隔で通勤電車が運行するなど活況を呈し、昭和18年に国鉄に買収され、富山港線と改称しています。

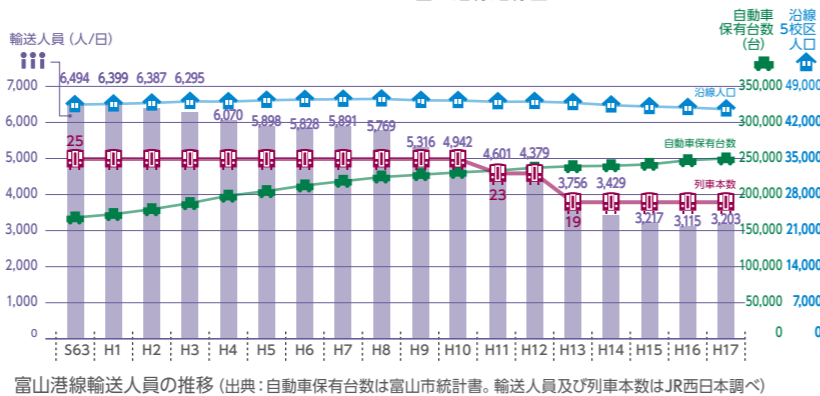
昭和45年には、35往復運行していましたが、沿線工業地帯の沈滞とともに徐々に減便されました。昭和62年に国鉄分割民営化により西日本旅客鉄道(株)に運営が引き継がれました。



運行の概要 (JR富山港線)	
営業キロ	8.0km
駅数	10駅
所要時間	約20分(富山→岩瀬浜)
運賃	初乗り 140円、富山→岩瀬浜 200円

輸送人員の推移

JR富山港線の輸送人員は、沿線人口が概ね横ばいであるにもかかわらず、マイカー利用者の拡大などにより、昭和63年当時1日当たり約6,500人であったものが、平成17年には約3,200人にまで減少していました。



路面電車化の経緯

新幹線整備と併せ、在来線の高架化を進める上で、利用者の減少に歯止めのかからない富山港線を高架化するかどうか(多額の投資をすべきかどうか)議論されました。

平成15年5月、市長が路面電車化を表明したことを受け、富山港線路面電車化検討委員会を設置して、技術・需要・収支などが検討されました。検討において、「既存線の高架化」「バス代替による既存線廃止」「新規路面電車化」案を設定して比較を行い、社会的便益は路面電車化案が最大となる結果となりました。

この結果をふまえ、鉄道を単に高架化するより、これを機会に公共交通の質を高め、コンパクトなまちづくりを進めるうえでも有効な路面電車化案を採用することとなりました。

平成16年3月に市議会で予算案が承認された後、わずか1年たらずで第三セクターの設立、JR西日本との協議、法的手続きを完了し、平成17年2月に工事着手、平成18年4月29日に開業という短期スケジュールで進められました。

工事工程

工事は、最初に軌道区間における八田橋の改修、軌道路盤工事から着手しました。鉄道区間は営業線近接工事を行いながら進め、約2ヶ月間の運休中に電気・信号工事等及び検査・習熟運転を行う計画が進められ、着工後わずか15ヶ月弱で開業となりました。

主な経緯	
平成15年	5月 市長が市議会で路面電車化の検討開始を発表
	7月 富山港線路面電車化検討委員会を設置
平成16年	3月 市議会で路面電車化の予算案承認される
	4月 第三セクターの設立
	5月 JR西日本との基本協定
	8月 鉄道事業の許可及び軌道事業の特許の申請
	11月 鉄道事業の許可及び軌道事業の特許取得
	工事施工認可申請
平成17年	2月 工事施工認可取得
	工事着手
平成18年4月29日	開業

富山港線路面電車化検討委員会での各案の比較・検討結果	
案1: そのまま高架化	➡ 新幹線用地確保のために多額の移転補償費が必要
案2: 廃止バスに転換	➡ 公共交通離れが進む恐れ
案3: 移設し路面電車化	➡ コンパクトなまちづくりに整合、社会的便益が大きい

3-1. 富山港線路面電車化事業 (2) 事業経緯

ロケーションと整備概要

整備後の富山港線は、道路敷内に敷設した約1.1kmの軌道新線区間と、旧富山港線を活用した約6.5kmの鉄道区間を合わせ、全体で約7.6kmの路線延長となりました。

運行の概要	
営業キロ	7.6km(単線) ※現在は7.7km(一部複線)
鉄道区間	6.5km
軌道区間	1.1km ※現在は1.2km
駅数	10駅(概ね600m間隔)
停留場数	3停留所 ※現在は5停留場
行き違い設備	4
変電所	2
所要時間	約24分
運賃	大人:200円、小人:100円 ※現在は大人210円、小人110円



鉄道区間(連町駅)



軌道区間(都市計画道路 綾田北代線)

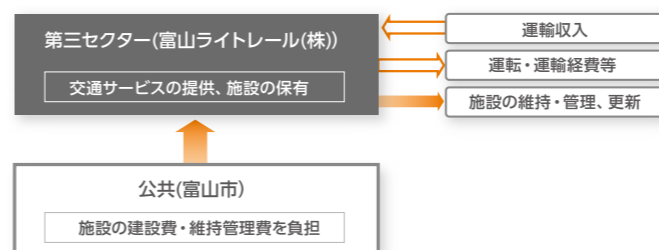
事業計画

公設民営の考え方

地方都市における鉄道は、運賃収入のみでは施設の更新・維持及び運営が困難な状況で、地方都市の鉄道を維持していくには、鉄道事業者の自助努力と国・地方の適切な関与が必要とされています。『地方鉄道復活のためのシナリオ-鉄道事業者の自助努力と国・地方の適切な関与(平成15年3月地方鉄道問題に関する検討会より)』

富山港線においては、「公設民営」の考え方を導入し、富山市が施設の建設費や維持管理費を負担し、新たに設立した第三セクター(富山ライトレール(株))が運賃収入により運営を行うこととしました。

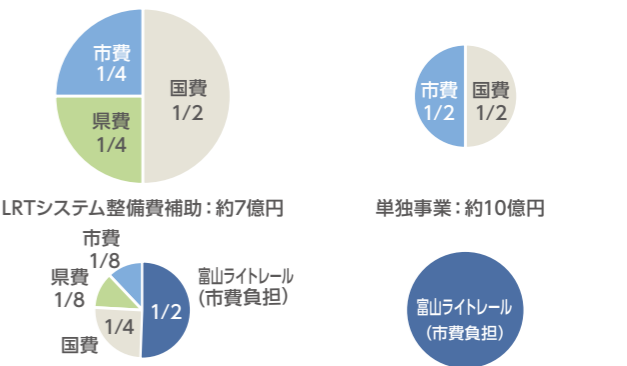
運営会社と公共の明確な役割



事業費と財源

路面電車化事業の全体事業費は約58億円。財源には、連続立体交差事業からの負担金や国庫補助を活用しました。また、JR西日本から多くの協力金もあり、実質的な市の負担は大きく抑えることができました。

連続立体交差事業:約33億円 路面電車走行空間改築事業:約8億円



財源構成 全体事業費 約58億円
市費 約27億円※ 県費 約9億円 国費 約22億円
※うち、事業者(富山ライトレール(株))負担の約13億円を含む。

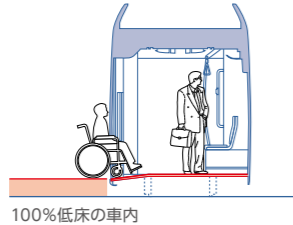
3-1. 富山港線路面電車化事業 (3) 事業概要

利便性・快適性の向上

車両・停留場

○低床車両の導入

環境と利用者への優しさに配慮し、全低床車両を7編成導入。日本ではまだ例のない全車低床車両による運行にて事業を開始しました。



100%低床の車内

○バリアフリー対応の停留場

車両と同様に停留場においても、すべてスロープ付きのバリアフリー対応としました。

軌道

○制振軌道の採用とレールの長尺化

軌道区間には、レールとコンクリート路盤を樹脂で固定する「樹脂固定軌道」を採用。鉄道区間は、開業後、計画的に25mのレールを溶接により50mレール化し継ぎ目を減少。これらの整備により、車内や周辺住宅への騒音・振動の軽減、メンテナンスの軽減を図っています。

また、軌道の一部を、環境や景観に配慮した芝生軌道としました。



樹脂固定軌道

トータルデザインの導入

LRTの導入によって、単に「高齢化社会や環境に配慮した、機能的に住みやすいまちづくりを目指す」だけでなく、「まちづくりと連携して富山の新しい生活価値や風景を創造していくこと」さらに、「新しい富山港線を世界に向けて富山市民が誇れるような路線とすること」を意図した、「TOYAMAクリエイティブライン」を路線デザインの基本コンセプトとして設定しました。

それを実現させるためのキーワードを「快適性・地域性」、「情報発信」、「先進性」とし、この3視点を尺度として、車両、電停、シンボルマークなどのデザインを総合的に行いました。

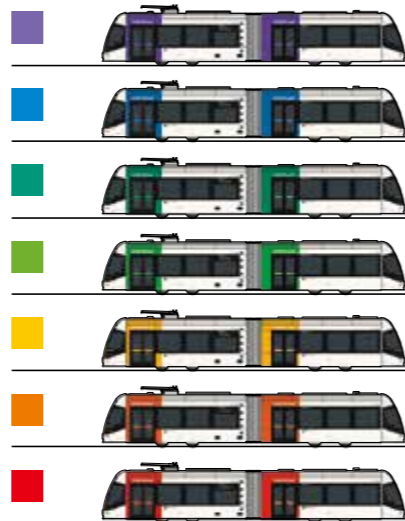


TOYAMA LIGHT RAIL

シンボルマーク



駅・停留場デザイン



7色の個性を持つ7編成

運行サービス

○運行ダイヤの改善

大幅な増便により、朝ラッシュ時は10分間隔、デイトムは15分間隔で運行し、また、始発・終電時刻の改善も行いました。

○ICカードの採用

運賃収受時における利用者の利便性や乗降時間の短縮、鉄道事業者相互の連携等を配慮し、新しくICカードを採用。このICカードは、フィーダーバスや富山地方鉄道(株)が運行する市内電車等にも利用できます。

○信用乗車方式の導入

降車時の混雑緩和や運行の定時性確保を目的として、車両後方の乗車口ドア付近にもICカードリーダーを設置することにより、乗務員のいない後方ドアからも降車できるようにしています。(平成29年10月15日より、ラッシュ時間帯での運用から終日実施に拡大しました。)

○アテンダントの配置

平成22年8月から平成30年3月まで車内サービスの向上のため、一部の便にアテンダントが乗務し、高齢者、障害者の乗降介助やICカードの利用案内などを実施していました。

整備前後のサービス比較

	整備前		整備後
運行間隔	30~60分	→	10分~15分(ラッシュ時10分)
運行時間	5~21時台	→	5~23時台
駅数	9駅(富山駅除く)	→	10駅・3停留場
車両	鉄道車両	→	全低床車両

3-1. 富山港線路面電車化事業 (4) 沿線の総合的なまちづくり (5) 支援体制

支援体制(市民・地元企業による様々な支援)

1. 富山港線を育てる会の設立

富山港線の利用促進と沿線地域活性化を図ることを目的に、沿線自治振興会などで組織する「富山港線を育てる会」が設立されました。



富山港線を育てる会

2. 基金の設置

富山港線の施設の維持や経費助成のための財源として、「富山港線路面電車事業助成基金」を設置し、広く市民・企業から寄付を募りました。

3. 記念プレートの設置

各駅・停留場に設置されるベンチの記念寄付を市民や企業から募り、寄付者のメッセージ付き記念プレートをベンチに設置しました。



記念プレートと個性化壁

4. 個性化壁への協賛

沿線の特徴や伝統などを広くPRすることで、地域の振興や活性化を図るため、「個性化スペース」を各駅・停留場に設け、この企画に対する協賛を地元企業に呼びかけました。

5. 新電停命名権の譲渡

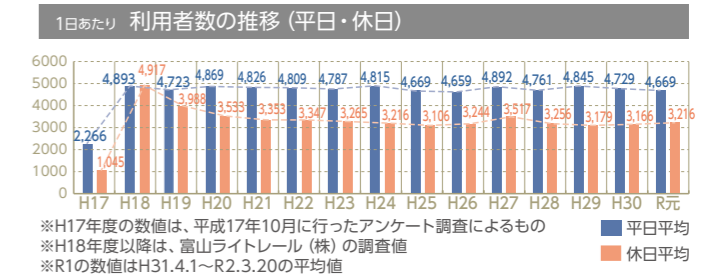
新設駅・停留場に対する駅・停留場名の命名権を販売する募集を行いました。

整備効果

利用者数の推移(平日・休日)

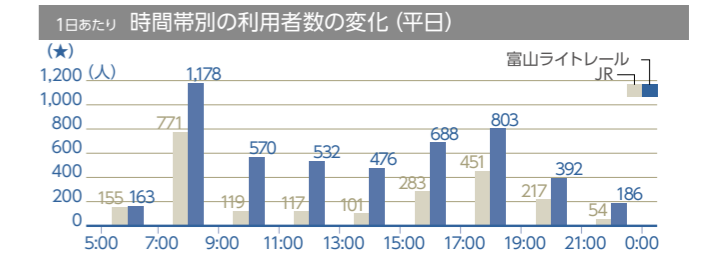
平日の1日あたりの利用者数は、開業前(H17)の2,266人から、開業後(H18)には4,893人(約2.2倍)に増加し、その後は約4,800人で推移しています。

休日は、開業前の1,045人から、開業後には4,917人に増加しましたが、その後減少し、開業3年目からは約3,300人で推移しています。



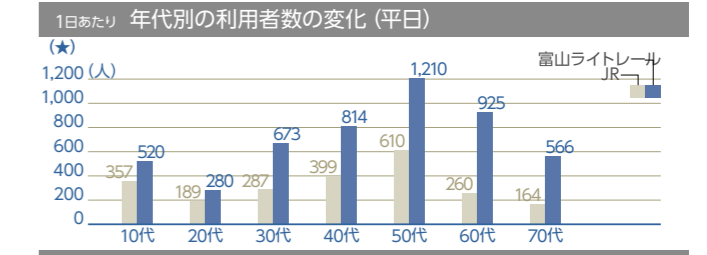
時間帯別利用者数の変化(平日)

時間帯別では、開業後の変化としては、日中の利用者数が大幅に増加しました。最も利用が多いのは通勤通学時間帯の7~9時や17~19時となっています。



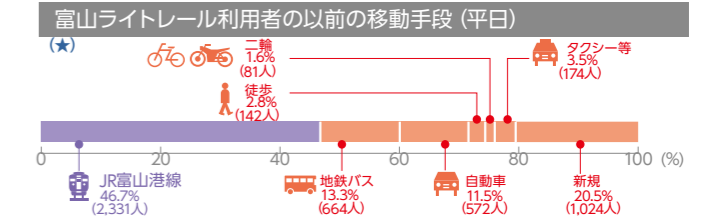
年代別利用者数の変化(平日)

年代別では、60代、70代の利用者数が、約3.5倍と大幅に増加しています。また、最も利用が多い年代は50代であり、開業後も約2倍に増加しています。



移動手段の変化

廃止された並行路線バスからの転換に加え、自動車からも約600人が転換しています。また、新規の利用が約1,000人いることや、前項の年代別利用者のデータから、車を自由に使えない高齢者などが、富山ライトレールの整備によって外出する機会が増えたことがうかがえます。



(★) 印のあるグラフ: JR富山港線時の数値は平成18年10月に行ったアンケート調査によるもの。

3-2. 市内電車環状線化事業 (1) 市内電車の歴史

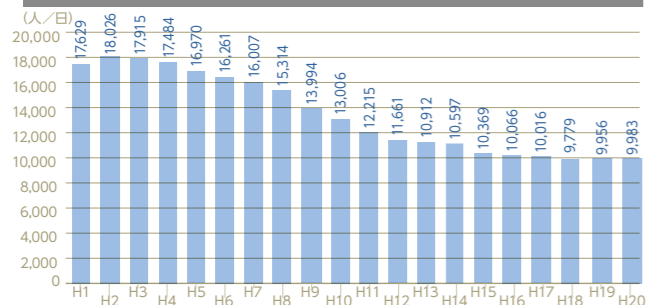
市内電車の沿革

市内電車は大正2年に富山電気軌道株式会社が開業し、その後富山市に移管され、昭和18年の交通統合により、10.8kmの市内軌道の経営が現在の富山地方鉄道株式会社に引き継がれました。第二次世界大戦の空襲により全線が損傷を受けましたが順次復旧し、さらに、昭和27年からの大改修により、昭和39年には延長が10.7kmとなりました。

昭和40年代以降は、モータリゼーションの進展により利用者が減少し、路線の縮小が行われましたが、6.4kmの路線が残され、富山駅や沿線の大学・高校を結ぶ重要な足として用いられてきました。

そして、市内電車環状線化事業により、新たに0.9kmの区間が延伸され、7.3kmの路線が供用となりました。

市内電車利用者数の推移



環状線化の意義

市内電車環状線化事業は、丸の内～大手モール～西町の約0.9kmに軌道を新設することにより、既存の市内軌道と合わせて1周約3.4kmの環状運行を実現するものです。これにより富山駅周辺地区と商業の中心である平和通り周辺地区の回遊性向上を図り、賑わいの創出と公共交通の利便性向上に寄与することを狙いとされています。

A 2つの都心核の連携強化

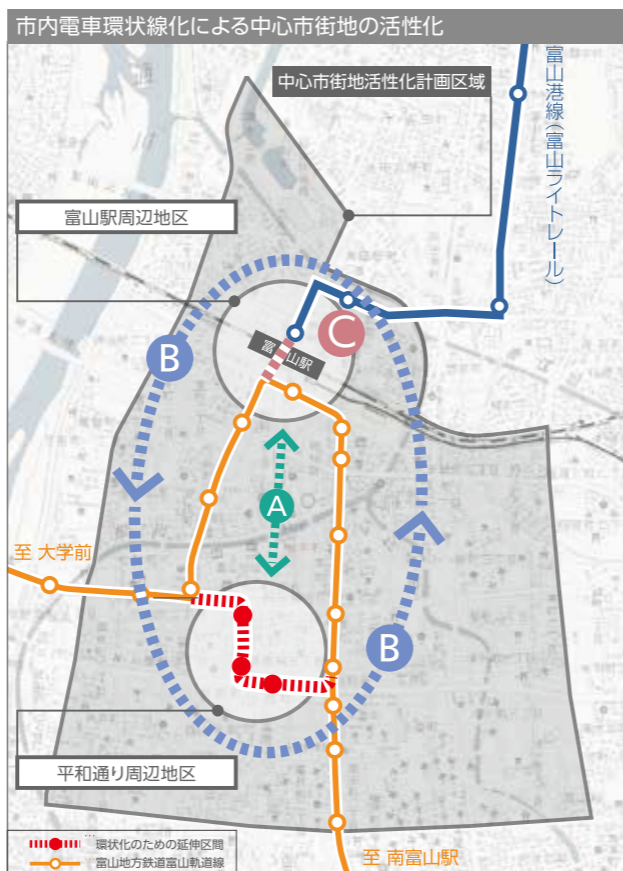
北陸新幹線の開業、連続立体交差事業等により、富山駅周辺地区は、拠点性と中心性が今後大きく向上すると考えられる。一方、平和通り周辺地区では、複数の再開発事業により商業機能等の集積が進められようとしている。この2つの都心核のアクセス強化により、それぞれの事業効果を相互に波及させ、中心市街地全体の活性化を促進させる。

B 都心エリアでの回遊性の強化

富山市中心市街地は、436haと面積が大きく、居住、商業、業務、文化、交流等の諸施設への回遊を歩行のみで行うことは困難である。わかりやすく、身近で利用しやすい市内電車の環状運行により、回遊性を向上させ、車がなくても便利で暮らしやすい中心市街地を実現し、地区全体の魅力向上を図る。

C 南北接続後の路面電車ネットワークの形成

富山駅周辺の鉄道高架に合わせて、南北の路面電車を接続することとしており、市内電車を環状線化することにより、利便性が高くかつ柔軟な運行システムを設定することが出来る。



3-2. 市内電車環状線化事業 (2) 事業経緯

事業経緯の全体概要

市内電車環状線化事業は、「富山市総合的都市交通体系マスタープラン」の主要事業に位置づけられたのち、富山市内電車・環状線化計画検討委員会による検討を経て、平成20年2月に必要となる都市計画の変更を行い、また、軌道運送高度化実施計画の認可を受けました。

平成20年3月に地下埋設物等の移設に着手し、平成20年11月に軌道工事施工認可を受け、平成20年12月に富山市と富山地方鉄道との間で軌道工事委託協定を締結しました。

平成21年11月に軌道工事が完成し、検査、習熟運転を経て、平成21年12月23日に開業しました。多数の関係者の理解と協力により、都市計画の変更からわずか1年10ヶ月という短期間で事業を進めることができました。

工事工程

工事は地下に埋設されている物件の移設から着手しました。平成20年11月の工事施行認可後に、軌道を新設するために必要な道路幅員を確保する車道拡幅工事を行い、それに併せて街路景観を整備する修景工事も行いました。車道拡幅が進捗した箇所から順次、軌道工事を進めました。

効率的な短期間の工事を実現するため、平成21年5月以降は複数の工事を並行して行いました。このため、延べ40回以上に及び工程調整会議を行い、事故防止に努めながら、工事進捗を図りました。地元住民や関係団体等の協力を得ながら工事を進め、工事着手からわずか1年9ヶ月での開業となりました。

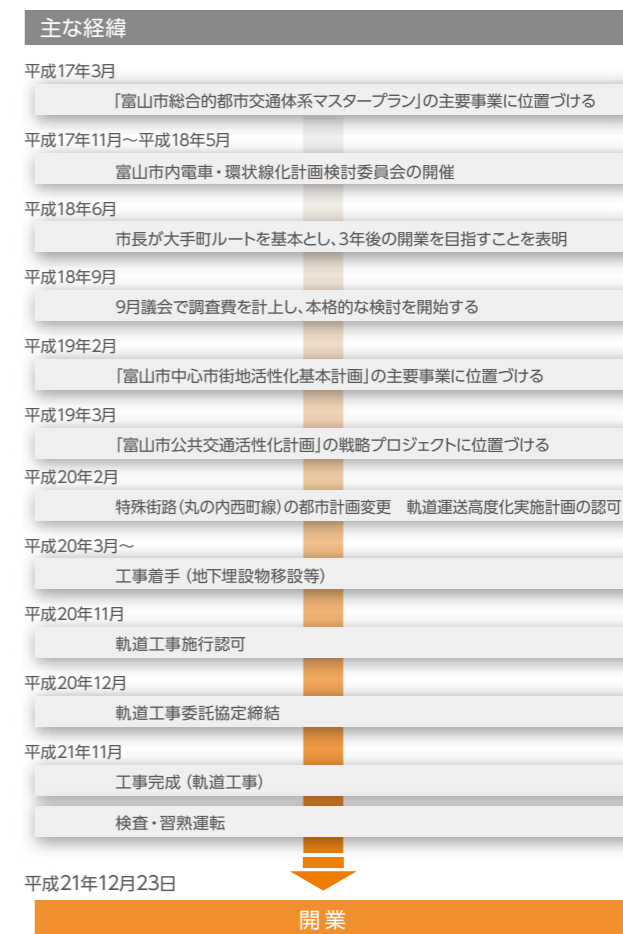
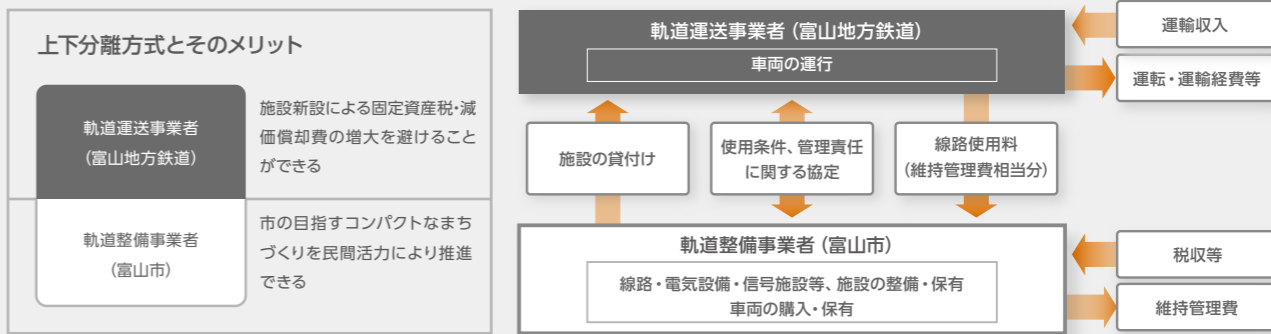
事業計画

上下分離方式

富山市は、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」を適用し、路面電車事業では全国初の「上下分離方式」を導入しました。

「上下分離方式」とは、公設民営の考え方にに基づき、行政(富山市)が「軌道整備事業者」として軌道整備及び車両の購入を行い、民間(富山地方鉄道)が「軌道運送事業者」として車両の運行を行うもので、双方の役割を明確にするとともに、連携して事業を進める手法です。

上下分離方式の事業スキーム



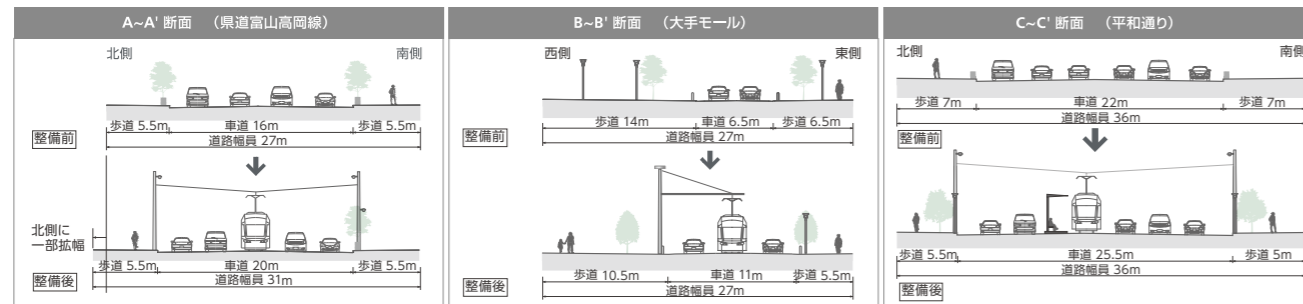
3-2. 市内電車環状線化事業 (2) 事業経緯 (3) 事業概要

整備概要

新たに整備を行った「富山都心線」は、5つの道路にまたがる路線であり、途中、停留場を3箇所設けました。

整備にあたっては、一部区間を除き道路拡幅を行わず、歩道幅員を減少することにより軌道を新設し、車線数は減少せず、自動車交通流の確保に留意しました。

運行の概要 (環状線)		
開業	平成21年12月23日	
全体延長	約3.4km	※現在は約3.7km
停留所数	11箇所	※現在は13箇所
所要時間	1周約20分	※現在は約30分
運賃	大人200円、小人100円	※現在は大人210円、小人110円
車両数	3編成 (低床車両)	



事業費と財源

市内電車環状線の整備にあたり、国からの重点的な支援を受けるため各種協議会の設置や計画の策定などの手続きを行いました。

手続きの経緯

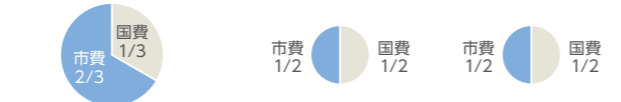
「富山市都市交通協議会」を設置し、徒歩、自転車、公共交通等の全ての交通を対象とした「富山市総合交通戦略」を策定

「LRTプロジェクト実施要綱」に基づき、軌道事業者、行政、県警、道路管理者、有識者等から構成される「LRTプロジェクト推進協議会」を設置し、「市内電車環状線LRT整備計画」を策定し、国へ提出

「市内電車環状線LRT整備計画」について、その推進が妥当と国が判断し、当該LRT整備計画に基づく事業に対し、総合的、一体的支援を国が講じる(都市交通システム整備事業、路面電車走行空間改築事業等)

事業費と国庫補助 (予算ベース)

都市交通システム整備事業 約14億円	路面電車走行空間改築事業 約8億円	地域公共交通活性化・再生総合事業 約8億円
-----------------------	----------------------	--------------------------



<軌道施設の整備> 線路・電気設備・信号施設 ホーム上屋等	<軌道路盤の整備> 軌道路盤・ホーム等	<車両購入> 3編成
-------------------------------------	------------------------	---------------

財源構成	
全体事業費 約30億円	
市費 約17億円	国費 約13億円

※道路関連整備費を除く。

3-2. 市内電車環状線化事業 (3) 事業概要

トータルデザイン

デザイン検討委員会

本事業では、公共交通の利便性向上及び中心市街地の活性化のほか、路面電車をシンボルとした魅力ある都市景観の形成が期待されていました。

平成18年開業の富山ライトレールは、車両(内外装)、電停、シンボルマーク、ICカード、ユニフォーム等の各要素を統一感あるデザインとしたことにより、グッドデザイン大賞金賞を受賞するなど各方面から評価されるとともに、富山市の観光資源の一つとなっています。

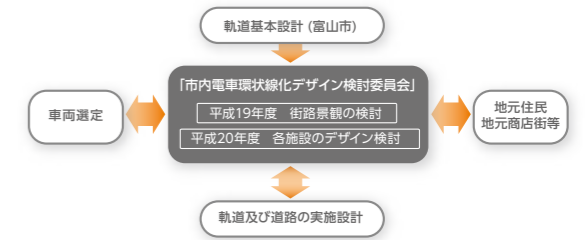
全体コンセプトと基本方針

延伸区間はまさに富山の都心地区内を縫うように走り、「富山都心地区の顔」にふさわしい景観形成が求められていました。そこで、延伸区間の位置づけや特性及び課題を元に、景観形成の全体コンセプトと基本方針を設定しました。

【全体コンセプト】 = 富山都心地区の顔となる景観形成

このことから延伸区間の整備においても、車両、電停、車道、歩道等の意匠(形状・色彩)に統一感を持たせることにより、富山市の都心地区を代表する通りとして、高質で魅力ある街路空間を創造することが重要であると考えました。

このため、整備主体である富山市及び運行主体である富山地方鉄道に加え、学識経験者や道路管理者等により構成された「市内電車環状線デザイン検討委員会」を設置し、地元の見解を踏まえながら街路景観及び各施設デザインについて総合的に検討を行いました。



富山都心の魅力を楽しむ・LRTのある新しい風景づくり

トータルデザイン (要素別方針)

県道富山高岡線

城址とLRTが融合調和する美しい景観形成

- ・城址の景観と融合調和する「和のテイスト」による景観デザイン
- ・城址公園への眺望に配慮した透過性の高い景観デザイン
- ・城址公園と歩道を一体的に整備することによる、多目的利用が可能な空間づくり
- ・緑、石、水等を際立たせるモノトーンでのデザイン



大手モール

富山都心地区の顔となるトランジットモールの景観形成

- ・車道をできるだけ意識させない歩行者中心の空間づくり
- ・トランジットモールを想わせる、落ち着いた石畳の路面デザイン
- ・城址への眺望(アイストップ)を大切に景観づくり
- ・多目的利用を考慮した空間配置や施設の構成
- ・アルミやガラスを積極的に活用した、電停や車止め、照明等の施設デザインによる、富山の地場産業の表現



平和通り

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形成

- ・歩道、車道、車窓からの立山連峰への眺望を象徴的に見せる、軸性・シンボル性を強調する景観づくり
- ・周辺再開発事業等と連携した、祭事やイベントに対応する、道路の一体的空間利用を考慮した施設構成
- ・架線柱等の軌道関連施設に照明やベンチなどの機能複合化を行うことによる、広々とした街路空間づくり
- ・商業中心にふさわしい、シックで高質なデザイン



車両デザイン

富山都心地区の新しい風景を創る先進的なLRT

- ・工業都市富山を象徴する先進的、現代的なデザイン
- ・市内電車延伸区間、及び、既存線区間の景観と調和するデザイン
- ・一見して地鉄市内電車や富山ライトレールとの違いが分かるデザイン

車両外形デザイン

将来の南北路面電車乗り入れを考慮して富山ライトレールと同型のものとし、環状線の独自性はカラーリングデザインとインテリアデザインで行ないました。

車両カラーリングデザイン

富山ライトレールの7色(有彩色)に対するものとして無彩色を基本としました。都市的でモダンな印象を持ち都心風景に調和する3色を選定し、富山らしさである「自然・風土」「未来」「歴史・伝統」を表現しました。

- ・高貴で清楚なイメージの「ホワイト」
- ・先進性、モダンイメージの「シルバー」
- ・品格があり重厚なイメージの「ブラック」



3-2. 市内電車環状線化事業 (4) 整備効果

整備効果

利用者数の変化

環状線の開業効果により、平日では既存システムの利用者も増加しています。
市内電車全体では、平日・休日ともに、利用者が増加しています。
また、環状線のみで見ると、既存システムとの乗継利用を含め、平日の利用者は約1,200人、休日は約1,100人となっています。

富山駅前⇄中心商業地区(西町・総曲輪・中央通り)のODの変化

環状線の開業前と比較して、富山駅前⇄中心商業地区(西町・総曲輪・中央通り)のODが平日・休日ともに増加しており、環状線利用が定着しつつあると言えます。
また、環状線の利用者に対し「環状線の開業により、富山駅と中心部の行き来が便利になったと感じられるか」と質問したところ、8割強の利用者が便利になったと回答したことから、2つの都心核のアクセスが強化されたといえます。

(*1) H21の数値は、平日:10月29日(木) 休日:11月8日(木)、H26は、平成26年度に行なった市内電車でのOD調査によるもの。

※2 OD調査 起点(Origin)から終点(Destination)に向けたヒト・モノなどの流量を実測すること。

利用者の目的の変化

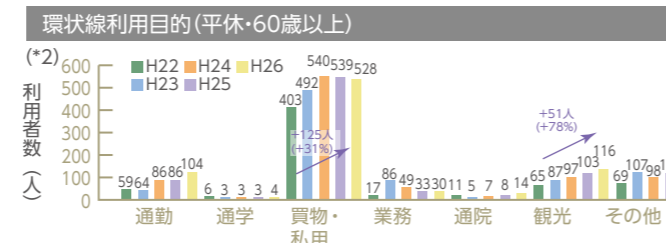
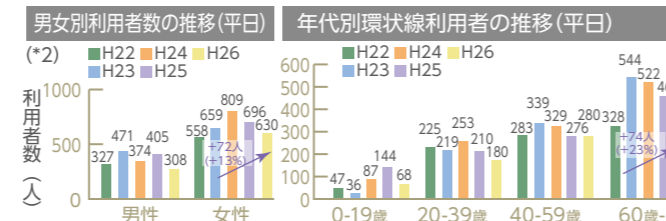
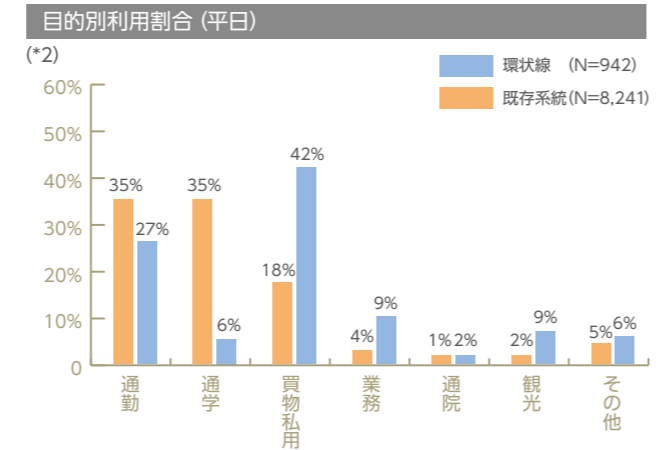
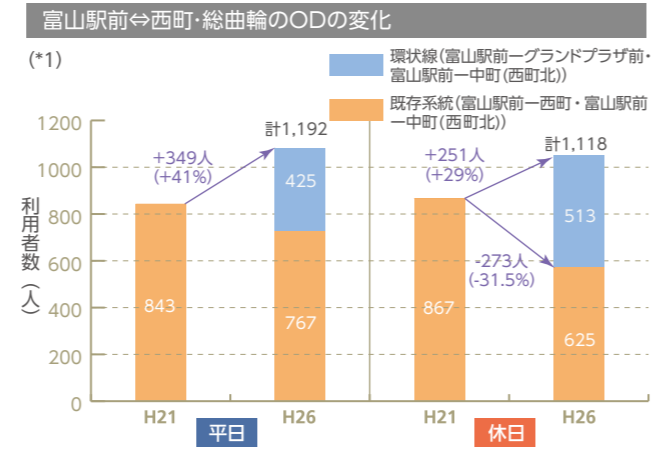
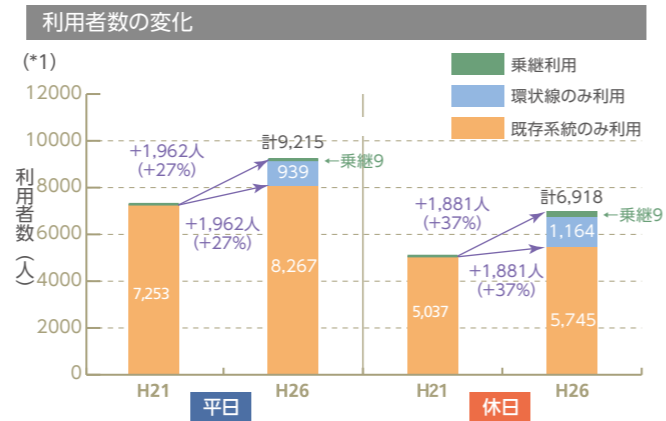
目的別では、環状線は、既存システムとは特性が大きく異なり、買物、私用が約半数を占め、観光の割合も高くなっています。



高齢者の利用の変化

環状線利用者は女性が約7割を占めており、平日では高齢者の利用が大きく増加しています。60歳以上の主な利用目的は、買物・私用が大半を占めています。このように高齢者の女性を中心に環状線が日常の移動手段として定着してきているといえます。

(*2) 平成26年度に実施したアンケート調査によるもの。



3-3. 高山本線活性化事業、不二越・上滝線活性化事業

活性化の背景

JR高山本線と富山地方鉄道不二越・上滝線は、近年、利用者の減少とともに運行本数が減少するなど、サービスレベルの低下が続いており、コンパクトなまちづくりを推進する上で、その活性化が必要となっていました。

高山本線社会実験の概要と実績

富山市ではJR西日本の協力のもと、平成18年10月から増便を柱とした「JR高山本線活性化社会実験」をスタートさせました。増便に加え、西富山駅～速星駅間には新駅「婦中鶏坂駅(臨時駅)」を設置し、沿線ではパーク&ライド駐車場の設置や駅舎の改装、トイレの整備などを行い、その効果や課題を検証しました。実験の結果、これまで減少傾向にあった乗車人数は、平成22年度には実験開始前の平成17年度と比較して西富山駅～越中八尾駅間で約13.5%増加するなど大きな効果が表れています。

高山本線社会実験終了後の取組

社会実験終了後の平成23年度以降は、朝夕の時間帯の増便をはじめ、婦中鶏坂駅やパーク&ライド駐車場の設置等を引き続き行い、活性化に取組んでいます。また、臨時駅として設置した「婦中鶏坂駅」は平成26年3月に常設駅としました。
令和3年3月には、公共交通を取り巻く環境がますます厳しくなることを見通し、市、県、JR西日本からなる「高山本線ブラッシュアップ会議」を立ち上げ、令和5年3月に「高山本線ブラッシュアップ基本計画」を取りまとめました。令和5年度からは富山地方鉄道を加えた「高山本線沿線ブラッシュアップ会議」を立ち上げて、基本計画に定める「高山本線ブラッシュアップ施策」の実現に向けて議論を進めるとともに、高齢者運賃施策や朝便混雑緩和施策などの新たな取組を開始しています。

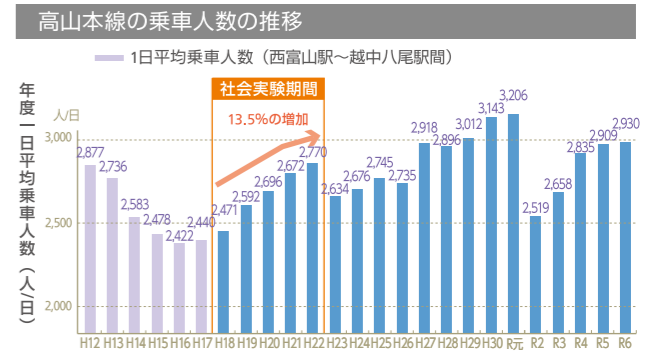
不二越・上滝線活性化事業の概要

富山地方鉄道不二越・上滝線では、市民の日常の足としての機能向上を目的として平成23年度から平成26年度まで朝夕の時間帯に運行本数の増便を実施した結果、減少傾向にあった乗車人数は、実験開始前と比較して約9.3%増加(不二越駅～大川寺駅間)しました。

また、富山市ではパーク&ライド駐車場の整備や地元の利用促進活動の支援など、活性化に取組んでいます。

高山本線の概要	不二越・上滝線の概要
事業者: JR西日本	事業者: 富山地方鉄道
延長: 36.6km	延長: 17.3km(本線1.6km含む)
動力: 非電化	動力: 電化
区間: 富山駅～猪谷駅	区間: 電鉄富山駅～岩崎寺駅
線路: 単線	線路: 単線(本線区間を除く)
駅数: 9駅(富山駅を除く)	駅数: 16駅

区間	実験前 ~H18.10	第1期 社会実験 H18.10 ~H20.3	第2期社会実験 H20.3 ~H21.3	活性化事業 H21.3 ~H23.3	R7.3 現在
富山～速星	36本	50本	60本	59本	42本
富山～越中八尾	34本	33本	23本	24本	19本
富山～猪谷	21本	33本	23本	24本	19本



区間	実験前 H23.9 ~H25.8	社会実験 H25.9 ~H27.3	実験後 R7.4 現在
電鉄富山～岩崎寺	50本	57本	59本

活性化事業(高山本線、不二越・上滝線)による整備内容



3.4. バス交通の活性化

バス交通の活性化

イメージリーダー路線の整備

市民のバスに対するイメージを変えるため、公共交通軸である幹線バス路線の中でも運行頻度や利用者の多い路線を「イメージリーダーバス路線」に位置付け、先導的かつ重点的に新型車両の導入やバス停等の整備を行っています。

1. イメージアップ車両の導入
 - ・車両購入補助金
 - ・車両イメージアップ補助金
2. 広告付きバス停上屋の整備
 - ・バス停設置費補助金（設置費の1/4補助）
3. パーク・アンド・バスライド駐車場の整備



イメージアップ車両と広告付バス停上屋、コミュニティバス

コミュニティバスの運営・支援

コミュニティバスについては、^{※1}シビルミニマムの確保と中心市街地への活性化及び地域生活拠点へのアクセス向上の確保を基本に活性化に取り組んでいます。地域自主運行を基本としておりますが、交通不便地域である中山間地域における運行は市が運行を行うことも可能としています。

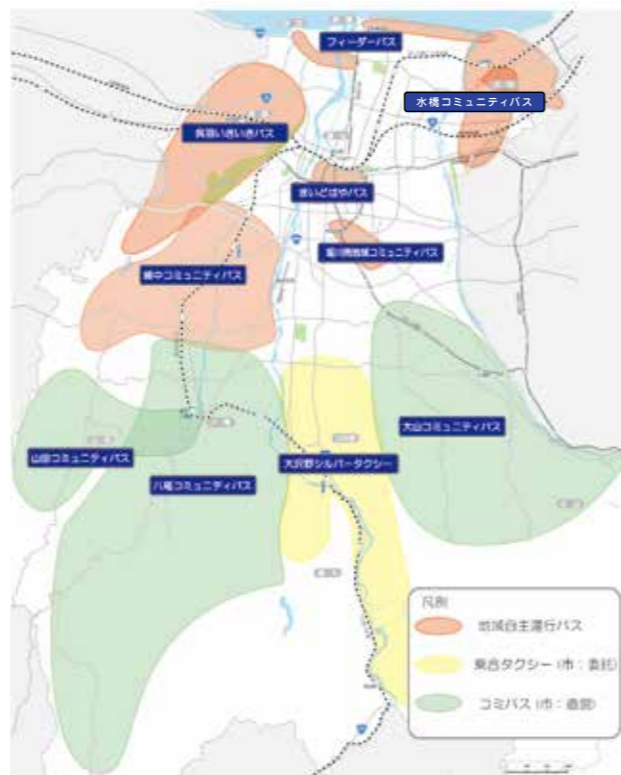
^{※1}シビルミニマム
日常生活に最低限必要な交通サービスであり、1日2往復のバス等による運行をいう。（循環路線の場合、1日2周の運行）

地域自主運行バスへの支援

- ・シビルミニマムの確保（2往復/日）
 - ・・・運行経費の100%補助
- ・スクールバスを含む場合（最大3往復/日）
 - ・・・運行経費の100%補助
- ・それ以上の運行
 - ・・・運行経費の9/20補助
- ・支援実績（令和5年度）
 - ・・・7団体

バスロケーションシステムの導入

渋滞（特に降雪期）などで定時性の確保が困難なバスを、安心して待つことができるように、県内全域の民営バスと公営バスを網羅した「とやまロケーションシステム」を県や県内市町、交通事業者と連携して導入しています。



富山市コミュニティバス等運行エリア

3.5. 交通系ICカードの導入・多機能化、モビリティ・マネジメント

交通ICカードの導入

運賃収受の煩わしさの解消など、利便性の向上を図るため、公共交通機関への交通ICカードの導入を推進しています。平成18年度に富山ライトレールにICカード「passca（パスカ）」が導入されて以降、市内電車（環状線含む）、路線バス、鉄道線、自転車（アヴィレ）などへもICカード「ecomyca（えこまいか）」が導入され、利用域が拡大しています。

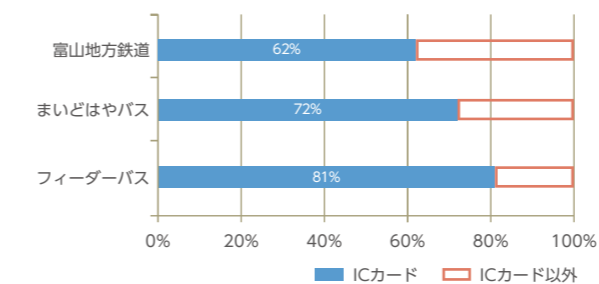
さらに、令和3年10月よりICOCA等の全国10種類の交通系ICカードが市内電車において利用が可能となり、来街者に対する利便性の向上、キャッシュレスの推進、富山駅の交通結節機能強化を図っています。

※交通系ICカード総発行枚数【ecomyca（えこまいか）】
264,346枚（令和7年7月末）



市内電車でも利用可能な全国10種類の交通系ICカード

令和6年度実績のICカード利用割合



交通ICカードの活用・多機能化

路面電車の利用促進と沿線の回遊性向上を図ることを目的に、「passca（パスカ）」または「ecomyca（えこまいか）」を利用して、同一日に路面電車に3回乗車した場合、4回目以降の運賃を無料化する「オート1day サービス」を平成23年7月より実施しています。

また、交通事業者と路面電車軌道沿線の大学や専門学校等が連携を行い、学生証や職員証に交通ICカード機能を付加することで、公共交通の利用拡大を図っています。



「オート1day サービス」

とやまレールライフ・プロジェクト

市民一人ひとりが、過度に自動車に依存した行動を見つめ直すなど、自発的に交通行動の転換を促すモビリティ・マネジメントを「とやまレールライフ・プロジェクト」と称して推進するほか、8月を「公共交通利用促進月間」として設定し、公共交通に対する意識の高揚と利用促進に取り組んでいます。

多様な場面、手法での情報発信

- ・ X（旧ツイッター）等でのリアルタイムな情報発信
- ・ テレビ、ラジオ、情報誌等、メディアの活用
- ・ 出前講座
- ・ 大学生への講義
- ・ プロジェクトのロゴマーク作成



大学生への講義

富山市のりもの語り教育

市内小学校を対象とした、交通に関わる交通環境学習の名称です。富山市では、小学校3～6年生が社会科や総合的な学習の時間にまちづくりや公共交通の魅力を学ぶことで、児童が郷土に対する愛着を持ち、公共交通の必要性を理解し、将来乗り物を上手に使い分ける意識を持つことを目指しています。

- ・教材作成、全校配布
- ・授業実施に係る支援
- ・公共交通を利用した校外学習の支援
- ・教員への普及啓発を目的とした研修の開催

3年生社会科の指導テキスト
（公共交通を利用した校外学習を促す内容）



のりもの語り教育の様子（出前講座）

親子でおでかけ事業

日ごろマイカーで移動しがちな子育て世帯を対象に、公共交通を体験する機会を提供するため、小学校の夏休み期間を通して利用できる公共交通の「無料乗車きっぷ」を市内の全小学生に配布しています。



親子でおでかけ事業無料乗車きっぷ付きPRチラシ

4 地域拠点の活性化



地域拠点の活性化

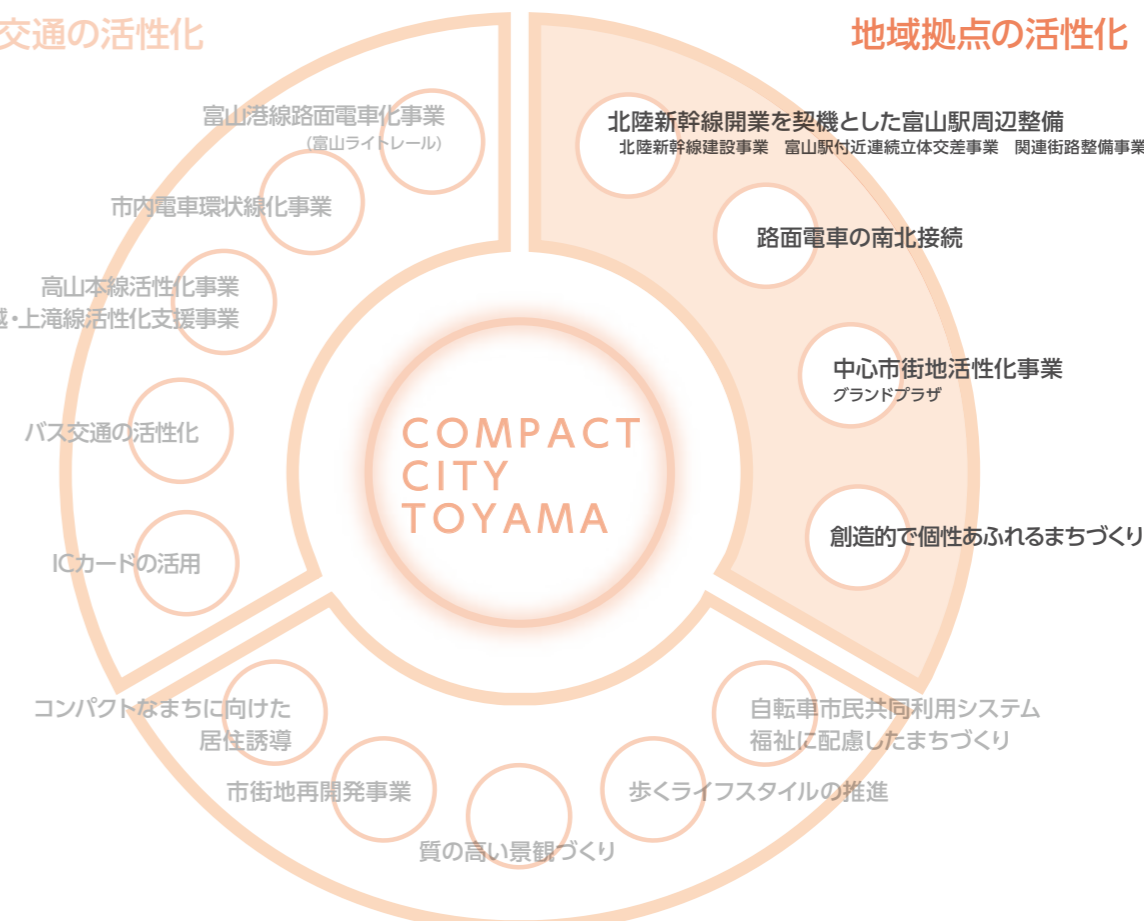
富山市ではコンパクトなまちづくりの実現に向け、串（公共交通）の活性化とあわせて、お団子（徒歩圏）の形成を推進しています。お団子（徒歩圏）では、居住、商業、業務等の都市の諸機能を集積させ、日常生活に必要なサービスを身近に享受できる「歩いて暮らせるまち」を実現します。

本章では、平成27年3月に開業した北陸新幹線を契機とした富山駅周辺整備事業や、路面電車の南北接続事業のほか、富山市が進めるコンパクトなまちづくりにおける「お団子」の核である中心市街地地区の活性化施策などについてご紹介します。

コンパクトシティを実現する 富山市の都市整備事業

公共交通の活性化

地域拠点の活性化



4-1. 北陸新幹線開業を契機とした富山駅周辺整備-1

富山駅周辺整備事業

北陸新幹線の開業を契機として、右に記載する6つの事業を総合的に推進し、鉄道の高架化や周辺施設の再整備などを図ることで、南北一体的なまちづくりの実現を目指しています。

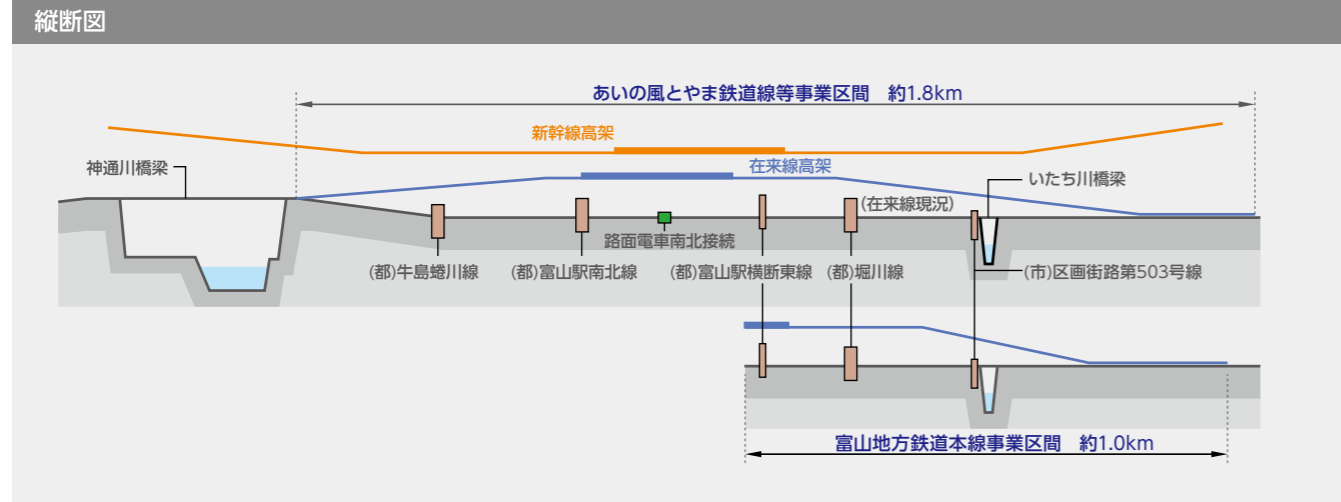
整備にあたっては、

- 1. 県都富山の新たな顔をつくる
- 2. 多彩な公共交通を快適につなぐ
- 3. 都市拠点としての機能をそなえる

を基本方針としています。

富山駅周辺整備事業を構成する6つの事業

- 1. 北陸新幹線建設事業**
北陸新幹線は東京から長野、富山を經由し大阪に至る約700kmの路線で、長野～金沢間は平成27年3月14日に開業しました。
- 2. 富山駅付近連続立体交差事業**
北陸新幹線建設事業に併せ、富山駅周辺の抜本的な改善を図るため、あいの風とやま鉄道線、JR高山本線や富山地方鉄道本線を高架化するものです。
- 3. 関連街路整備事業**
連立事業区間において、これまで鉄道により分断されていた南北市街地を結ぶ街路の新設・拡幅を行い、鉄道の高架化をいかにした交通環境の改善を図るものです。
- 4. 富山駅周辺地区土地区画整理事業**
富山駅周辺地区の一体的なまちづくりを推進するため、駅前広場や都市計画道路などの基盤整備とあわせ、駅周辺における土地利用の高度化を図るものです。
- 5. 自由通路整備事業**
新幹線及び在来線の高架下空間を利用して自由通路を整備することで、富山駅周辺における歩行者空間の確保と公共交通の乗換えの円滑化を図るものです。
- 6. 路面電車南北接続事業**
新幹線及び在来線の高架下に停留場を新設し、富山駅南北の路面電車路線を接続するものであり、富山駅の交通結節機能強化やLRTネットワークの形成による公共交通活性化を推進するものです。



北陸新幹線建設事業

北陸新幹線は、東京から長野や富山、金沢を經由して新大阪に至る延長約700kmの路線です。

関東・北陸・近畿・東海を環状に結ぶ高速交通ネットワークの形成を目指し、全線開通に向けて事業が進められています。

このうち、長野～金沢間は平成27年3月に開業し、JR富山駅は新幹線駅として再整備されました。新幹線開業により、都市間の移動時間は大幅に短縮され、富山～東京間は最速2時間5分で結ばれています。

建設主体：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

北陸新幹線ルート図



富山駅付近連続立体交差事業

県都富山の玄関口にふさわしい交通拠点の整備や、鉄道によって分断されていた南北市街地の一体化を目的に、在来線を高架化する連続立体交差事業を行っています。

整備にあたっては、富山港線の路面電車化や新幹線整備に合わせた施工を行うなど、限られた用地の中で段階的に進めています。また、事業のコンパクト化により、南北の駅前広場空間の拡充を実現するとともにコストの縮減を図っています。

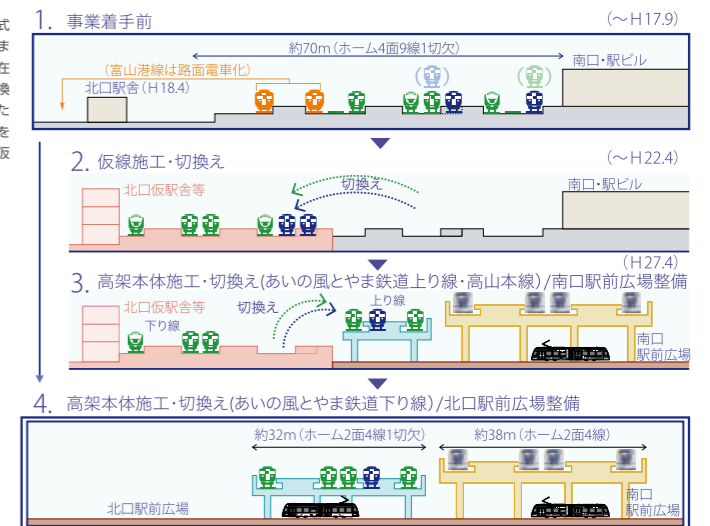
事業主体：富山県
対象路線及び事業延長：
あいの風とやま鉄道線 L=約1.8km
JR高山本線 L=約0.7km
富山地方鉄道本線 L=約1.0km



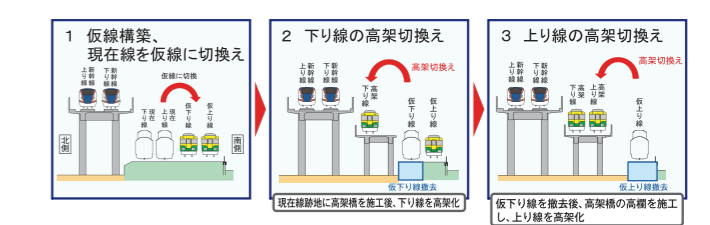
<施工方法>

本事業は、仮線方式により施工しています。仮線を施工し、在来線を仮線に切換え、在来線があった位置に高架橋本体を施工し、完成後に仮線を撤去します。

あいの風とやま鉄道線・JR高山本線



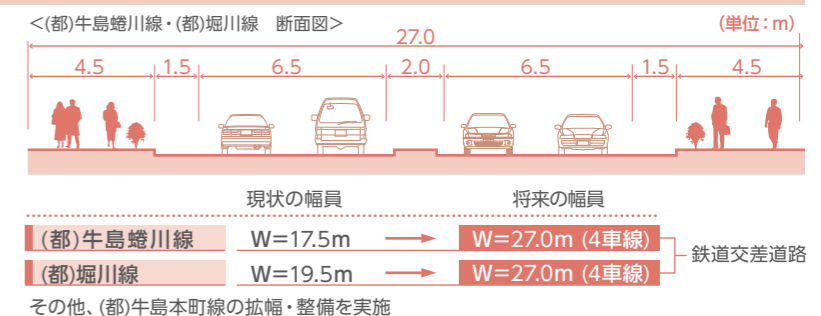
富山地方鉄道本線



関連街路整備事業

連続立体交差事業による在来線の高架化にあわせ、慢性的な交通渋滞が発生している道路の、拡幅・整備を行います。

これにより、渋滞が解消されるとともに、歩行者・自転車の安全性と利便性の向上が実現されます。



4-1. 北陸新幹線開業を契機とした富山駅周辺整備-2

富山駅周辺地区土地区画整理事業

富山駅を中心とする約10.4ヘクタールの区域で土地区画整理事業を実施し、南口及び北口駅前広場の再整備や、西口交通広場や都市計画道路富山駅南北線などの整備により、都市交通の利便性向上と土地の高度利用を図り、拠点性の高い都心の形成を行います。

面積：約10.4ha
事業主体：富山市

事業の基本方向

富山駅周辺地区では次の3点を特徴とした整備を進めます。

1. 高架下を利用した交通広場
2. 賑わいを創出する多目的な広場空間
3. 南北鉄軌道軸の連結

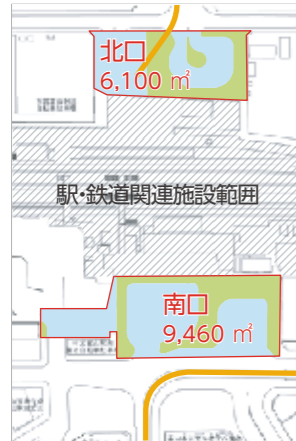
これらとあわせ新たな都市開発の誘導や、地区計画の策定などにより富山の玄関口にふさわしい賑わいの創出とまちなみの形成を図り、駅周辺地区のまちづくりを進めていきます。

富山駅周辺地区土地区画整理事業では、駅前広場等の整備や南北鉄軌道の接続に必要な用地を生みだします。

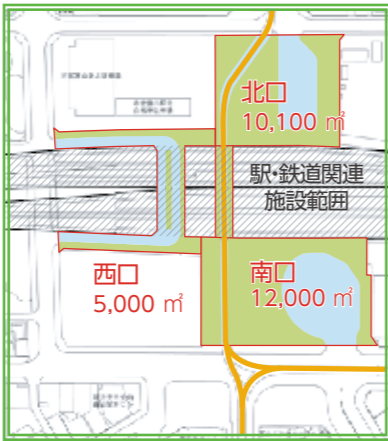
駅前広場等の整備

駅前広場等の車両乗入れは、一般車を西口高架下に分離し、南口と北口はバス及びタクシーなどの公共交通に限定することで、交通結節機能の強化とゆとりある歩行者空間を確保しました。これにより、広場規模は整備前の15,560㎡から27,100㎡に拡大されました。

〈整備前の駅前広場区域〉

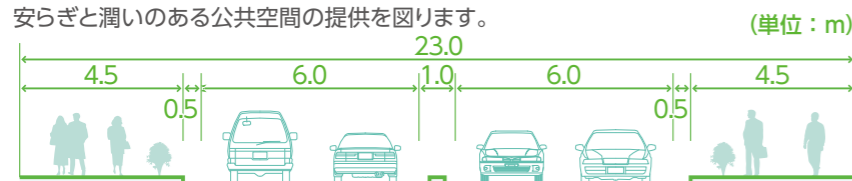


〈整備後の駅前広場区域〉



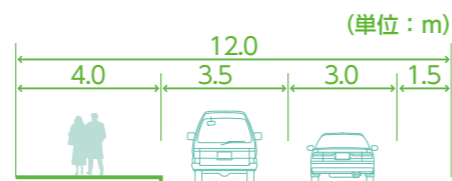
土地区画整理事業による主な道路整備

道路などの公共空間を整備することで、土地の高度利用を促すとともに、市民、来街者へ安らぎと潤いのある公共空間の提供を図ります。



(都)富山駅南北線 (W=23m)

*交差点部において右折(左折)レーン確保



(都)富山駅横断東線 (W=12m)

1. 高架下をいかした交通広場



整備状況 (西口高架下)

一般車については、西口高架下空間を利用し、雨や雪に煩わされることのないアメニティの高い乗換え環境を実現します。

2. 賑わいを創出する多目的な広場空間



整備状況 (駅前広場空間)

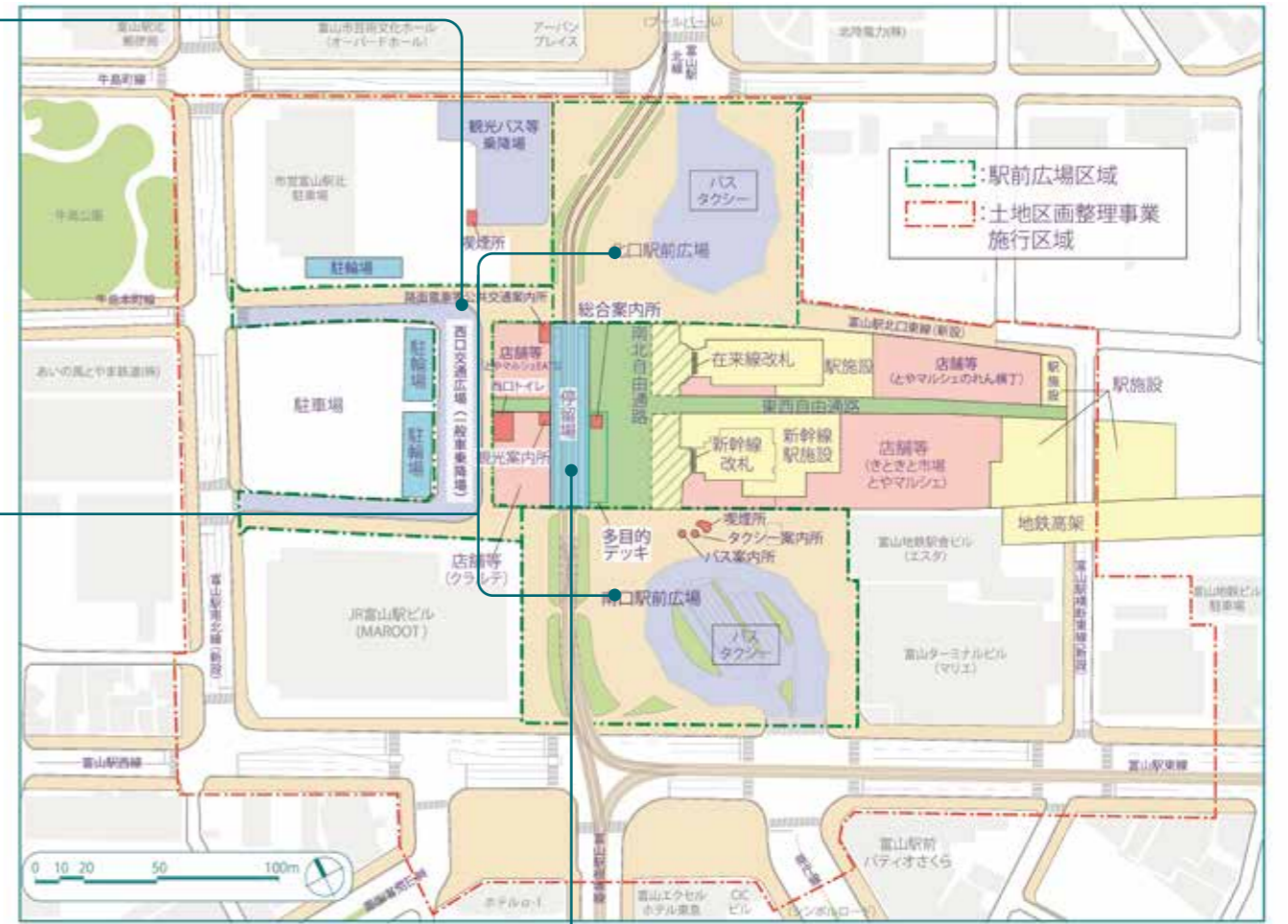
賑わいを創出する多目的な広場空間を駅南北に確保し、広幅員の南北自由通路で結びます。

3. 南北鉄軌道軸の連結

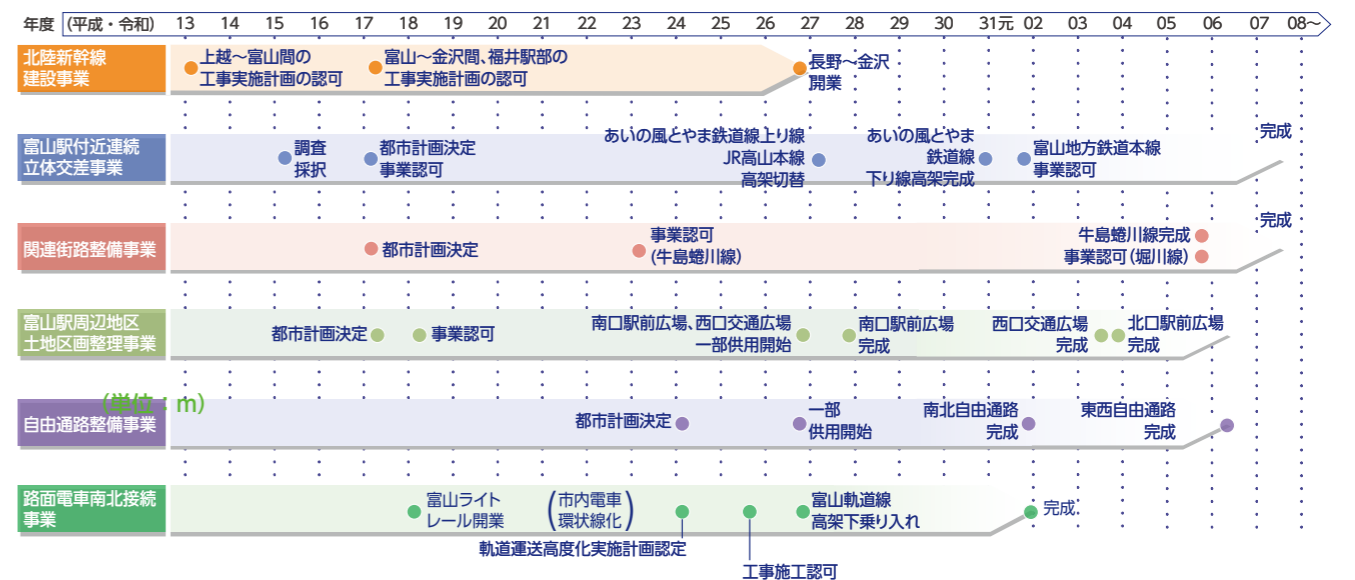


整備状況 (路面電車高架下横断部)

高架下を貫通する軌道により、駅北側の富山ライトレール富山港線と、駅南側の富山地方鉄道富山軌道線を接続し、富山駅の南北を結びます。



事業スケジュール



4-1. 北陸新幹線開業を契機とした富山駅周辺整備-3

富山駅周辺の景観デザイン

南口駅前広場

- たまり空間やイベントスペースによる、賑わいのある空間を演出。
- 特徴的な曲線を持つシェルターを配置。
- 植栽により緑を確保し、景観の豊かさを演出。

南口駅前広場の概要

駅前広場面積：約12,000㎡

乗降施設等：路線バス・高速バス乗車場 7台

タクシー乗降場 4台

バス待機場 6台

タクシー待機場 35台

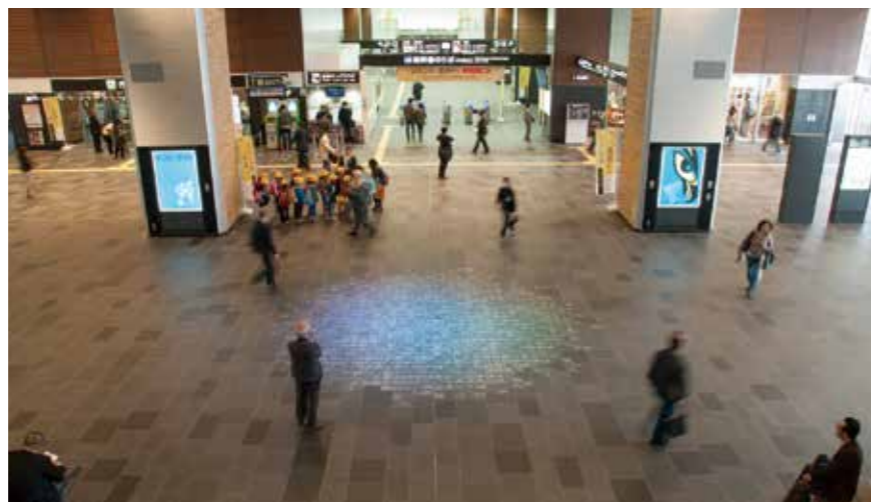


南口駅前広場 (CICから望む)

自由通路整備事業

南北自由通路

- 天井にはアルミを、床には温かみのある自然石を用いたシンプルなデザイン。
- 柱の南北面は天然木貼りとし、ほっとする空間を演出。東西面はアルミパネル貼りとし、シャープな空間を演出。
- 新幹線改札口から見通せる位置に多目的デッキを設置し、待合や休憩スペースとして利用。
- 工芸ガラスブロックを通路床面に埋め込み、天井から多彩な光を当て、反射光によってシャンデリアのような華やかな雰囲気を演出。



南北自由通路 (多目的デッキから望む)

南北自由通路の概要

延長：約75m

幅員：約25m

高さ：新幹線側約7.0m 在来線側約5.0m

附帯施設：多目的デッキ、総合案内所



南北自由通路 (北側から南口駅前広場を望む)



多目的デッキ

東西自由通路

- 新幹線高架と在来線高架の間を通路として整備。床は自然石を採用。
- 新幹線駅務施設の壁面を富山県産杉材にて化粧。

東西自由通路の概要

延長：約190m

幅員：約6m



東西自由通路化粧壁



東西自由通路高架間屋根

新幹線富山駅舎

駅舎のデザインコンセプト
『立山おおぎ 心ときめく 光の舞台』

- 富山らしさを、立山杉の木立のたたずまいと雪のイメージを中心にデザイン。
- 縦ラインと白色系を基調とし、雪の立山連峰、立山杉の木立をイメージ。
- ホームの独創的な白い柱を雪の立山杉の木立に見立て、ガラススクリーン越しにドラマチックに見せる。



新幹線駅舎外観

新幹線富山駅舎の概要

ホームの長さ：312m

ホームの形式：島式 (2面4線)

ホームの施設：階段 各ホーム1箇所

エスカレーター 各ホーム2基

エレベーター 各ホーム1基



新幹線ホーム



新幹線改札内

路面電車南北接続事業

軌道空間

- 門型の架線柱を駅前広場から高架下まで連続して配置することにより、南北の軸線を強調。
- 門型の架線柱にはLED照明やサイン等を付加して多目的な用途に活用。
- 高架下、東西壁面にガラスを用いることで、LRVのショーケースのような空間を表現。
- 高架下の床にはモトーン系の自然石を用いたシンプルなデザインによりLRVを引き立てる。
- 南口駅前広場区間は、軌道両側を緑化し、環境に配慮。



軌道空間 (高架下停留場)

高架下軌道空間の概要

延長：約75m

幅員：約15.5m

高さ：新幹線側約7.0m 在来線側約5.0m

停留場施設：新幹線側3面 在来線側3面



軌道空間 (南口駅前広場)



軌道空間 (トランジットライティングウォール)

4-2. 路面電車の南北接続事業

事業の全体概要と経緯

路面電車南北接続事業は富山駅南側の富山地方鉄道富山軌道線と北側の富山ライトレール富山港線を新幹線・在来線高架下に新設する停留場で接続するものです。

事業延長は約250mであり、平成27年3月に完成した新幹線高架下から富山軌道線までの延長約160mを第1期事業、平成31年3月に完成した在来線高架下から富山港線までの約90mを第2期事業としており、令和2年3月に開業しました。

事業の経緯

路面電車の南北接続は富山港線路面電車化事業計画時より構想がなされていましたが、第1期事業の計画は平成25年1月改定の『富山市総合交通戦略』と『富山市地域公共交通連携計画』に位置づけされたことにより動き出しました。その後、平成25年4月に軌道運送高度化実施計画の認定、平成25年12月に工事施行認可を受け工事着手に至ることとなり、平成27年3月に第1期事業区間の営業運転を開始しました。

第2期事業は、平成27年12月に軌道運送高度化実施計画の変更認定、平成30年6月の工事施行に関する認可を経て工事着手に至り、令和2年3月に開業しました。

事業計画

上下分離方式

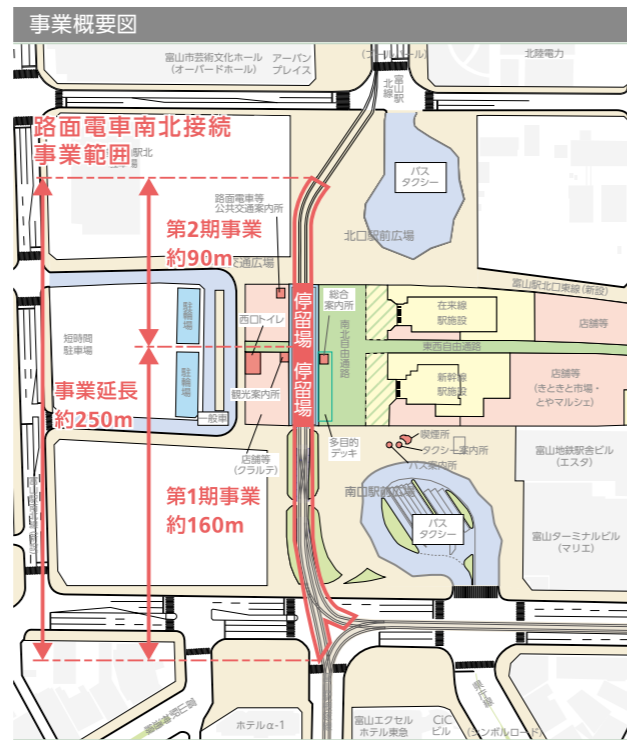
路面電車南北接続事業では、市内電車環状線化事業と同じく、『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』を適用し、『上下分離方式』を採用します。

『上下分離方式』とは、『軌道整備事業者』が施設整備及び維持管理を行い、『軌道運送事業者』が運行を行なうもので、相互の役割を明確にするとともに、連携して事業を進める手法です。

富山地方鉄道(株)が『軌道運送事業者』、富山市が『軌道整備事業者』となります。



南北接続後の富山駅停留場



主な経緯



工事工程

第1期事業の工事は地中に埋設する電・通信管路工事を先行して行い、その後、軌道路盤工事、レール敷設工事、電車線工事などを行いました。

新幹線の高架下という限られたスペースでの停留場整備や分岐・クロッシングが多数配置された軌道工事は困難なものでした。更に、富山駅付近の歩行者動線、JR旅客通路の切換えや南北自由通路工事、南口駅前広場工事、市道県庁線道路改良工事、近接する店舗工事等との工程調整を頻繁に行いながら、工事着手からわずか15ヶ月での開業となりました。

第2期事業の工事は、平成27年に高架化した在来線上り線高架下の軌道路盤工事、停留場工事、壁面(トランジット・ライティング・ウォール)工事などを先行して行い、平成31年3月の在来線完全高架化、令和元年6月の在来線仮線撤去以降、残りの高架化区間や北口駅前広場部の工事に取り掛かりました。工事は、南北自由通路工事、東西自由通路工事、在来線仮線撤去工事等との工程調整を頻繁に行いながら、工事着手から21ヶ月での開業となりました。



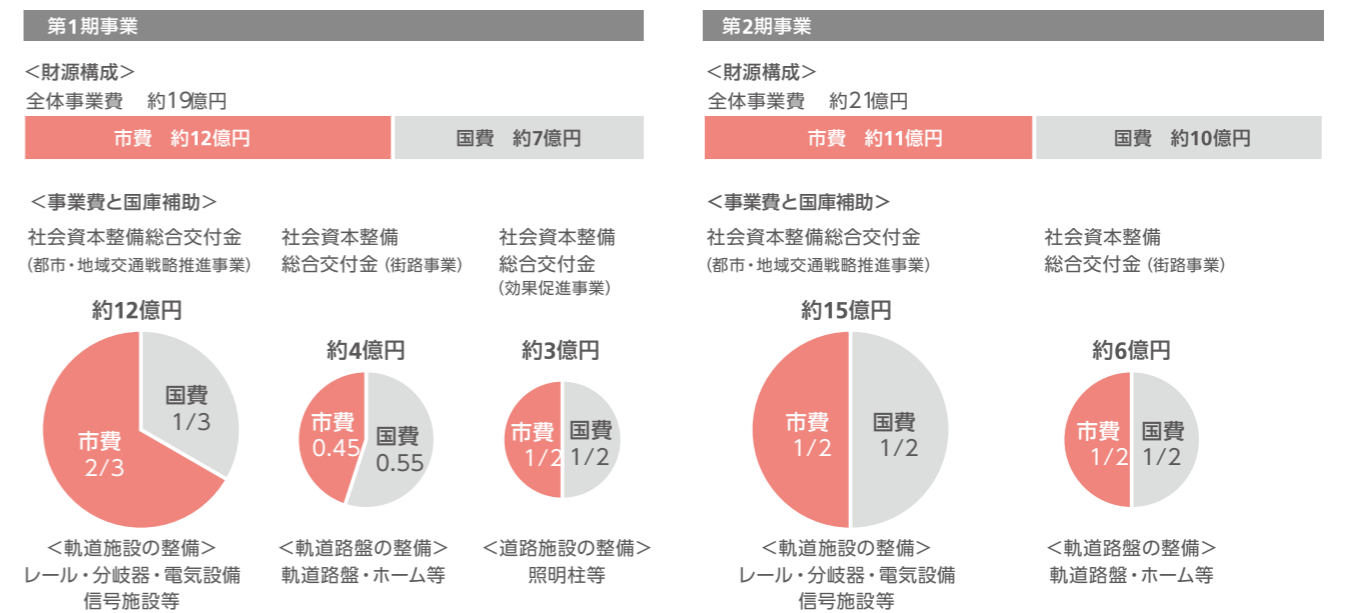
工事の様子(第1期事業)



工事の様子(第2期事業)

事業費と財源

路面電車南北接続にあたり、国からの重点的な支援を受けるため計画の策定などの手続きを行いました。



4-2. 路面電車の南北接続事業

施設概要

路面電車南北接続事業は、富山市の推進している公共交通の活性化のシンボルとして計画が進められました。

軌道施設の計画にはトータルデザインを導入し、駅全体の調和とLRVを引き立てるという目的のもと、シンプルな形状とモノトーンの色調により、デザインの統一を図りました。

デザインキーワード

富山の象徴的景観となるLRT空間の創出

駅の南北をつなぐ交流の軸

富山の先進性の象徴

軌道空間全体の概要

軌道：複線
軌間：1067mm（狭軌）
軌道構造：制振軌道（インファンド軌道）
運行車両：デ7000形・デ8000形・デ9000形・T100形・TLR0600形・TLR0600E形
電圧：DC600V

主な軌道施設

門型架線柱／軌道信号柱／乗客案内装置柱／監視カメラ／スピーカー／サイン（駅名標／路線図／時刻表）／軌道ベンチ（腰掛式／寄掛式）／標識柱／電車接近表示板+スポットライト柱／ベンチ+柵／分電盤／緑化（低木・ワイルドフラワー）／照明柱
--

南口駅前広場軌道空間の概要

延長：約80m
幅員：約15.5m
横断面：3箇所
架線：直接吊架方式
門型柱：5基

新幹線高架下軌道空間の概要

延長：約38m	停留場施設：3面
幅員：約15.5m	ホーム幅員：1.75m～4.0m
高さ：約7.0m	ホーム有効長：23m
架線：剛体架線吊架方式	スロープ勾配：5%
門型柱：6基	案内放送：文字・音声による

北口駅前広場軌道空間の概要

延長：約90m
幅員：約15.5m
横断面：3箇所
架線：直接吊架方式
門型柱：5基

在来線高架下軌道空間の概要

延長：約30m	停留場施設：3面
幅員：約15.5m	ホーム幅員：1.75m～4.0m
高さ：約5.0m	ホーム有効長：23m
架線：剛体架線吊架方式	スロープ勾配：5%
門型柱：4基	案内放送：文字・音声による



南口駅前広場



富山駅停留場

利便性の向上

路面電車停留場を高架下に整備することで、雨に濡れず、短い距離で新幹線など他の公共交通に乗り換えることが可能になりました。



新幹線改札口～路面電車停留場



運行形態及び運賃体系

路面電車南北接続後の運行のあり方については、工事と並行して富山地方鉄道(株)、富山ライトレール(株)、富山市の三者で協議が進められました。

南北接続後に質の高い公共交通サービスを持続的に提供することを目的に、路面電車の運行を富山地方鉄道(株)へ一元化することで三者合意し、富山地方鉄道(株)と富山ライトレール(株)の会社合併について検討を行いました。

そして令和2年2月22日をもって富山地方鉄道(株)と富山ライトレール(株)が合併し、これ以降は市内の路面電車の運行が富山地方鉄道(株)に一元化されることになりました。

南北接続後、富山港線区間の電車は全て富山軌道線との直通運転を行っています。

直通運転については時間帯別の需要に応じて各方面の直通運転を設定しており、平日朝のラッシュ時は南富山駅前、富山大学前に向かう電車と直通運行し、日中以降は環状線に多くの電車が直通運行しています。

運賃に関して、会社合併に伴い大人210円、小人110円的全線均一運賃が実現しました。これまでは富山港線区間、市内電車区間それぞれで運賃が発生していたため、全線均一運賃化により南北間の移動利便性が大きく向上しました。

整備効果

路面電車利用者の変化(輸送人員)

路面電車利用者数について、コロナ禍前(R1)は第1期区間開業前(H26)に比べて約14%増加している。

特に定期利用者の増加が大きく、通勤定期利用者は約32.8%、通学定期利用者は約20.7%の増加となっており、定期外利用者(約3.4%増加)に比べて増加が顕著となっている。

区間別利用者数の変化

区間別利用者について、R4年度は第2期区間開業前(R1)に比べて、富山港線区間では平日で約10.4%、休日で約6.1%増加している。

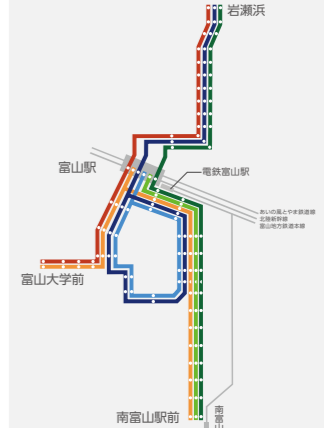
富山駅南北を跨ぐ利用者の変化

富山駅南北を跨ぐ利用者について、R4年度は第2期区間開業前(R1)に比べて、平日で約2.4倍、休日で約2.6倍と大幅に増加している。

南北接続前の運行



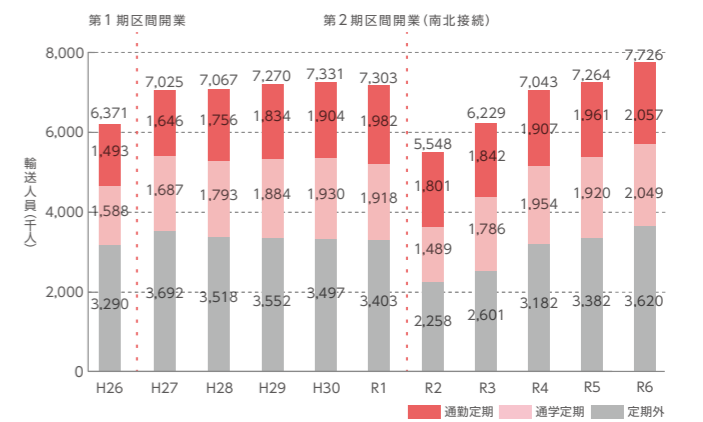
南北接続後の運行



運賃(南北接続後)：大人210円、小人110円均一
(R7年4月改定後)：大人240円、小人120円均一

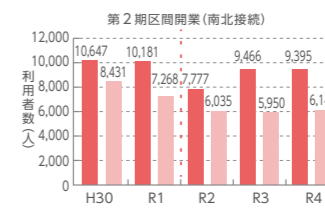
直通運転：岩瀬浜⇄南富山駅前、岩瀬浜⇄富山大学前、岩瀬浜⇄環状線

路面電車利用者の変化(輸送人員)

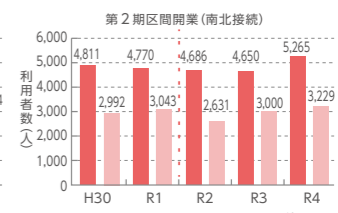


※H26～R1は富山地方鉄道市内電車と富山ライトレール(株)との合計値、R2～R6は富山地方鉄道の集計値
※輸送人員：旅客鉄道が輸送した旅客の総人員数

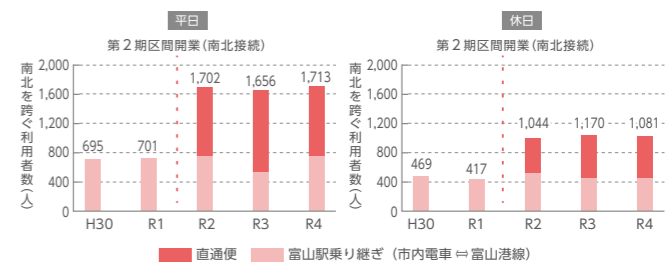
市内電車区間の利用者数



富山港線区間の利用者数



富山駅の南北を跨ぐ利用者数



(*4) 印のあるグラフ：路面電車利用状況調査(OD調査)結果(富山市調査)

4-3. 中心市街地活性化事業 (グランドプラザ)

グランドプラザ整備事業

まちなかの賑わい拠点として、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全天候型の多目的広場「グランドプラザ」を整備しました。グランドプラザでは、年間を通して様々なイベントが開催されており、多様な人々が集い、賑わい、文化を発信する拠点になっています。

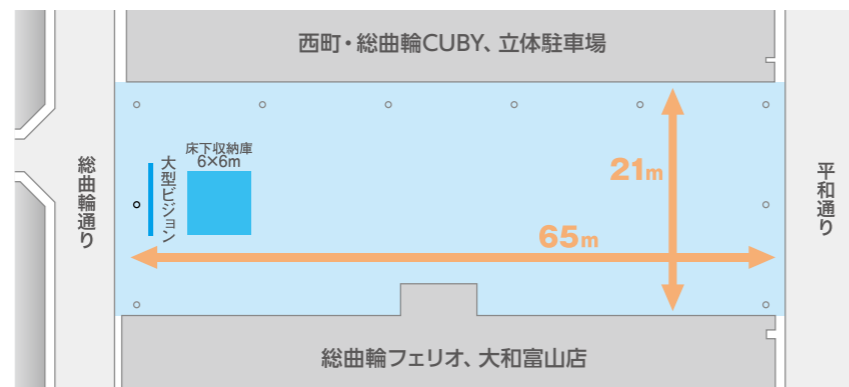
整備にあたっては隣接する「総曲輪通り南地区第一種市街地再開発事業(大和富山店、総曲輪フェリオ)」、「西町・総曲輪地区第一種市街地再開発事業(立体駐車場)」と一体的に整備を行い、既存の市道に加え、両街区内にあった市道の付け替えや、市街地再開発事業によるセットバックにより広場空間を創出しています。

施設概要

施設面積 / 約 1,400㎡ (65m×21m)
 寸法 / 天井までの高さ 19m
 設備 / 大型ビジョン・床下収納庫(可動式舞台)・電気・通信 ユニット式給排水・モバイルグリーン(可動式樹木)
 備品 / イス テーブル 音響 ミスト装置
 ピッチビジョン 等



グランドプラザ外観



総曲輪フェリオ、大和富山店
 ・事業主体
 総曲輪通り南地区市街地再開発組合
 ・事業費 約123.6億円
 ・施設概要 延べ面積：約44,200㎡

グランドプラザ
 ・事業主体 富山市
 ・事業費 約15.2億円
 ・平成19年9月オープン

CUBY、立体駐車場
 ・事業主体
 西町・総曲輪地区市街地再開発組合
 ・事業費 約63.3億円
 ・施設概要 延べ面積：約23,780㎡
 駐車場：630台

グランドプラザ利用状況

グランドプラザでは、年間100以上の各種イベントが開催されており、休日には多くの人で賑わっています。また平日は、ゆったりとした時間が流れ、会話を楽しむ人や読書をする人など、憩いの場として利用され、生活の質の向上に繋がっています。

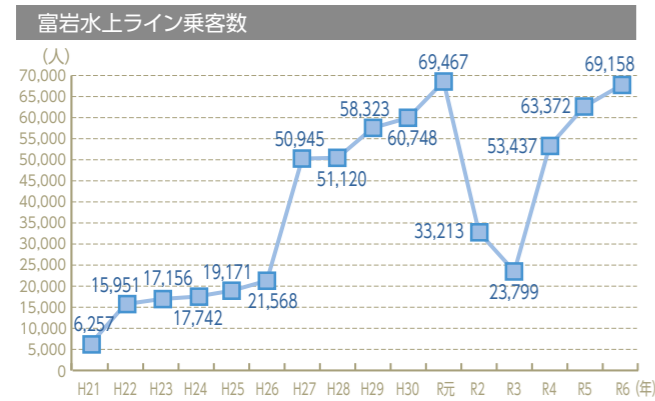


4-4. 創造的で個性あふれるまちづくり

水辺空間賑わい創出事業（富岩水上ライン）

「富岩水上ライン」では、魅力ある水辺空間の創出のため、富山駅北に広がる「富岩運河環水公園」から富岩運河を利用し国指定重要文化財「中島閘門」を通り、北前船で栄えた頃の古い街なみを残す「岩瀬」まで、遊覧船を運航しています。

また、県内の小学生が、運河周辺の環境や歴史を学ぶ環境学習船としても運航しています。



※H27年の北陸新幹線開業を機に「fugan」を導入し、平日運航を開始。
 ※H31年3月には、エアコン、トイレ完備の新船「kansui」を導入し、冬期運航を開始。



運航中の「fugan」と富山県美術館



環水公園を周遊する「もみじ」

グリーンスローモビリティ運行事業

持続可能な地域公共交通網の形成を目指し、市民の生活の足の確保や観光地を回遊する新たな移動手段として、環境にやさしく低速で安全なグリーンスローモビリティの活用可能性を検証するため、令和2年度から社会実験を実施しています。

令和5年度からは、グリーンスローモビリティのバスタイプについて富山駅北地区で本格運行を開始しており、ランドカータイプについては、引き続き郊外部での試行運行を通じて、新たな移動手段としての活用の可能性を検証し、実用化につなげていきます。



熊野地区



大沢野地区



※1 グリーンスローモビリティ
 時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称

交通空間賑わい実証事業（トランジットモール社会実験）

様々なイベントと合わせて、車両の通行を規制し、歩行者と路面電車のみが通行できる歩行者空間を創り出す、トランジットモールを実施することで、まちなかにおける道路空間を活用した賑わいを創出するとともに周辺施設や事業者と連携した情報発信などを行っています。



おでかけ定期券事業

おでかけ定期券事業は、公共交通の利用促進による中心市街地への来街者の増加を図るとともに、高齢者の外出機会を増進することにより、中心市街地の活性化に寄与することを目的としています。満65歳以上の高齢者を対象に、市内各地から中心市街地に出かける場合、公共交通機関を100円で利用できる「おでかけ定期券」を発行しており、高齢者の約20%が所有し、1日平均 延べ利用者数は、2,024人となっています。

対象者：富山市内に住所を有する65歳以上の方

利用時間帯：午前9時～午後5時(降車時間)

利用できる交通機関：地鉄路線バス、地鉄電車、

市内電車（富山軌道線・富山港線・環状線）

フィーダーバス、まいどはやバス

利用者負担金：1,000円(毎年度)

高齢社会における交通と健康モニタリング調査事業

おでかけ定期券効果の把握、医療費の削減など、コンパクトなまちづくりの効果分析のため、第一期[平成28年～令和元年]、第二期[令和2年～令和6年]にわたり、高齢者のパネル調査(※)を実施しました。

「おでかけ定期券」所有者を対象として、平成28、30、令和4年度において実施した調査・分析から、以下のことがわかりました。

- ・「おでかけ定期券」を継続して所有していた人は、非所有者と比較して歩行量が多い。
- ・「おでかけ定期券」を継続して所有していた人は所有していなかった人よりも医療費が少なく、増加割合も低い。(年間一人あたり約18万円の差)

新規出店サポート事業

中心商業地区の魅力低下の要因となっている空き店舗の解消を図り、不足または必要とされる業種の出店を促進し、賑わいの創出かつ利便性の高い中心市街地を形成することを目的に、中心商業地区の空き店舗への新規出店者に対し、店舗改装費、店舗賃借料、経営相談経費の支援を実施しています。

また、商店街団体に対しても、店舗誘致活動を行う場合の必要経費について支援を行っています。

(補助実績) 77件 (平成21～令和6年度)

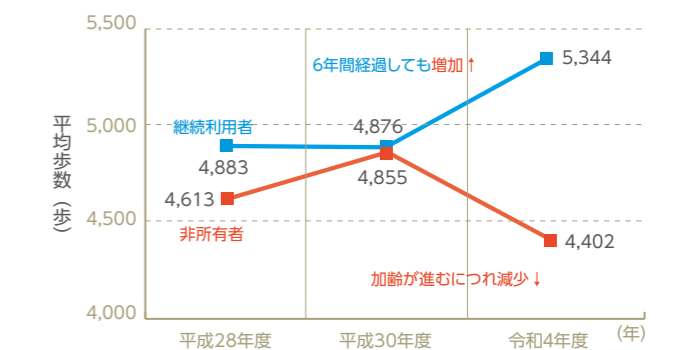


おでかけ定期券

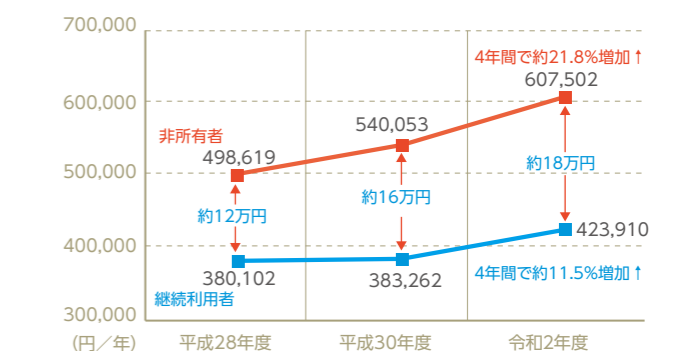
年度	申込者数(人)	所有率※1	延べ利用者数(人)
H23	23,182	26.0%	892,220
H24	22,103	23.8%	920,800
H25	22,681	23.6%	945,854
H26	22,641	22.9%	961,311
H27	24,166	23.9%	1,011,223
H28	24,373	23.8%	1,002,853
H29	24,718	23.9%	997,235
H30	24,972	23.9%	1,005,412
R元	25,132	24.0%	1,009,470
R2	22,851	21.7%	644,841
R3	21,308	20.4%	702,203
R4	21,043	20.2%	748,684
R5	21,027	20.3%	747,665
R6	20,795	20.2%	738,637

※1 所有率 ※所有率=要介護者を除く、65歳以上人口に対する割合

おでかけ定期券の所有別の平均歩数



おでかけ定期券の所有別の平均医療費



※パネル調査:対象を固定し、一定期間同じ調査を繰り返す手法

5 公共交通沿線への居住推進



公共交通沿線への居住推進

市内中心部の「都心地区(まちなか)」(約436ha)や、公共交通軸の鉄軌道駅から500m及びバス停から300mの範囲の「公共交通沿線居住推進地区」(約3,391ha)においては、良質な住宅建設を行う事業者や住宅を購入する市民に対し助成を行い、緩やかに居住や都市機能を誘導することでコンパクトシティ化を図っています。

本章では、コンパクトなまちに向けた居住誘導のほか、市街地再開発事業における住宅供給や、住みよい環境づくりのための景観づくりなどについて、ご紹介します。また、健康づくりとまちづくりが融合した歩くライフスタイルの推進や、自転車市民共同利用システム、福祉に配慮したまちづくりについても本章でご紹介します。

コンパクトシティを実現する 富山市の都市整備事業

公共交通の活性化

- 富山港線路面電車化事業 (富山ライトレール)
- 市内電車環状線化事業
- 高山本線活性化事業
不二越・上滝線活性化支援事業
- バス交通の活性化
- ICカードの活用
- コンパクトなまちに向けた
居住誘導
- 市街地再開発事業

地域拠点の活性化

- 北陸新幹線開業を契機とした富山駅周辺整備
北陸新幹線建設事業 富山駅付近連続立体交差事業 関連街路整備事業
- 路面電車の南北接続
- 中心市街地活性化事業
グランドプラザ
- 創造的で個性あふれるまちづくり
- 自転車市民共同利用システム
福祉に配慮したまちづくり
- 歩くライフスタイルの推進

公共交通沿線への居住推進

5-1. コンパクトなまちに向けた居住誘導

コンパクトなまちに向けた居住誘導

富山市では、コンパクトなまちづくりの実現に向け、規制を強化するのではなく、「お団子」の魅力を高めることで、緩やかに居住を誘導していくこととしています。そのため都心地区（まちなか）及び公共交通沿線居住推進地区での住宅建設や購入等に様々な支援を行っています。

まちなか居住推進事業

富山市総合計画で位置づけた都心地区をまちなかとし、居住を推進しています。

まちなかに新築される住宅が、まちなかの居住にふさわしいものになるよう、「まちなか住宅・居住環境指針」を定め、当該指針に適合する住宅を新築・取得される場合に支援を行っています。

- まちなか住宅指針**
（主な内容）敷地・住宅の規模、規格・性能、耐震基準への適合等
- まちなか居住環境指針**
（主な内容）景観、緑化、空地、生活利便施設との近接性、建物高さ等



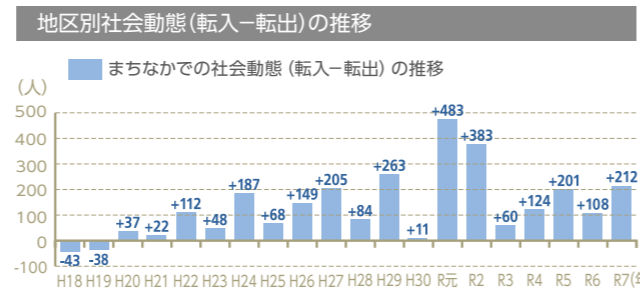
まちなか（都心地区） 区域図

まちなか住宅取得支援事業	1,207 戸
まちなかりフォーム補助事業	19 戸
マルチハビテーション推進事業	16 戸
まちなか住宅家賃助成事業	976 戸
まちなか共同住宅建設促進事業	458 戸
地域優良賃貸住宅整備費補助事業	55 戸

- まちなか住宅取得支援事業
まちなかで一定水準以上の住宅を取得し居住した方に補助します。【50万円 / 戸】
- まちなかりフォーム補助事業
まちなかで中古住宅の取得または世帯員増加のために自宅をリフォームする方に補助します。【30万円 / 戸】
- マルチハビテーション推進事業
県外在住者で、マルチハビテーション(二地域居住)のためにまちなかで住宅を取得した方に補助します。【25万円 / 戸、市内在住の高齢者親族がいる場合に上乗せ 10万円 / 戸】
- まちなか住宅家賃助成事業
まちなか以外からまちなかの民間賃貸住宅へ転居してきた方に、家賃の一部を補助します。【1万円 / 月(3年間)】



- まちなか共同住宅建設促進事業
まちなか住宅・居住環境指針に適合する共同住宅を新築する方に補助します。【一般型：50万円 / 戸、単身型：25万円 / 戸】
- まちなか住宅ディスポーザー排水処理システム整備支援事業
「富山市まちなか居住推進事業」の事業計画認定を受けて整備する共同住宅や戸建て住宅に設置するディスポーザー排水処理システムの整備費の一部を補助します。【5万円 / 戸】
- 地域優良賃貸住宅整備費補助事業
富山市地域優良賃貸住宅の供給計画の認定を受けて、まちなかで「サービス付き高齢者向け住宅」を新築する方に補助します。【120万円 / 戸】

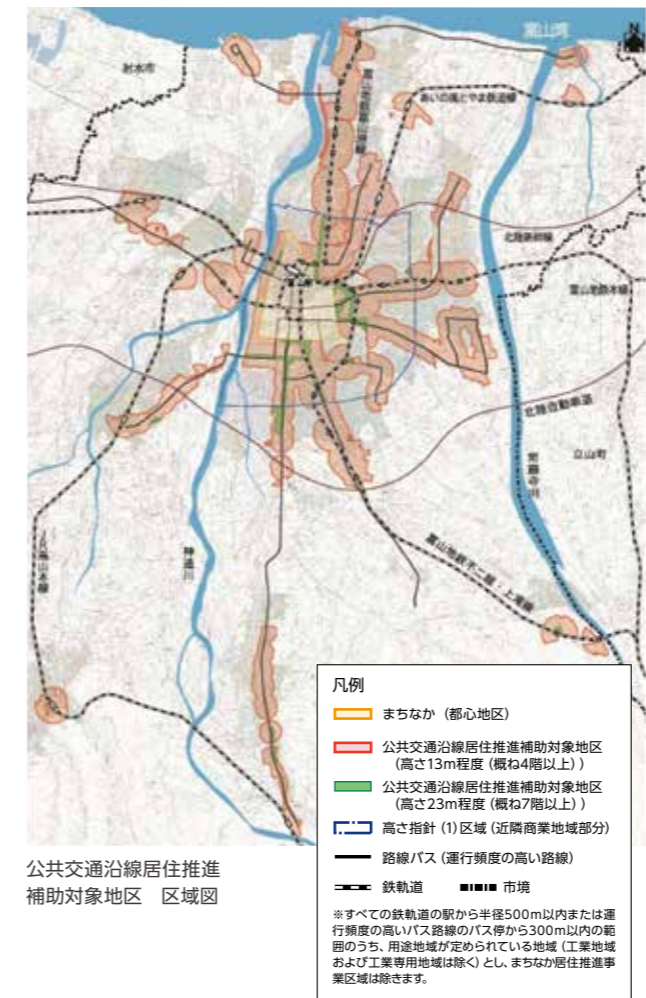


公共交通沿線居住推進事業

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、鉄軌道の駅から半径 500m 以内の範囲もしくは、運行頻度の高いバス路線のバス停から半径 300m 以内の範囲で、用途地域が定められている区域(工業地域及び工業専用地域を除く)等を「公共交通沿線居住推進補助対象地区」として定めています。

公共交通沿線に新たに整備される住宅が、その周辺の居住にふさわしいものになるよう、「公共交通沿線住宅・居住環境指針」を定め、当該指針に適合する住宅を新築・取得される場合に支援を行なっています。

- 公共交通沿線住宅指針**
（主な内容）敷地・住戸の規模、規格・性能、耐震基準への適合等
- 公共交通沿線居住環境指針**
（主な内容）景観、緑化、空地、建物高さ等



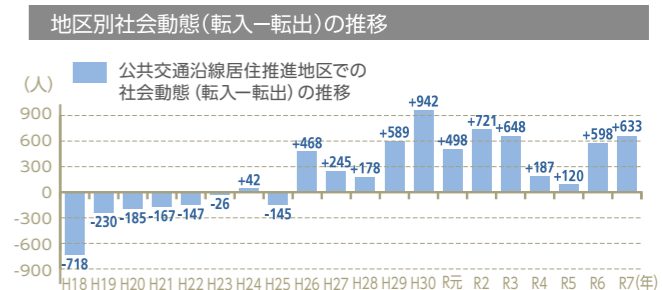
公共交通沿線住宅取得支援事業	1,171 戸
公共交通沿線リフォーム補助事業	32 戸
ひとり親家庭等家賃助成事業	139 戸
公共交通沿線共同住宅建設促進事業	1,164 戸
公共交通沿線宅地整備促進事業	542 区画
地域優良賃貸住宅補助事業	61 戸

- 公共交通沿線住宅取得支援事業
公共交通沿線居住推進補助対象地区で一定水準以上の住宅を取得し居住した方に補助します。【30万円 / 戸、区域外からの転入の場合は上乗せ10万円 / 戸、「高齢者と同居する世帯」等の場合は上乗せ10万円 / 戸】
- 公共交通沿線リフォーム補助事業
公共交通沿線居住推進補助対象地区で中古住宅の取得または世帯員増加のために自宅をリフォームする方に補助します。【30万円 / 戸】
- ひとり親家庭等家賃助成事業
公共交通沿線居住推進補助対象地区の民間賃貸住宅へ転居(まちなか・公共交通沿線居住推進補助対象地区からの転居は除く)してきたひとり親家庭等の方に、家賃の一部を補助します。【1万円 / 月(3年間)】
- 公共交通沿線共同住宅建設促進事業
公共交通沿線住宅・居住環境指針に適合する共同住宅を新築する方に補助します。【一般型：35万円 / 戸、単身型：17万5千円 / 戸】
- 公共交通沿線宅地整備促進事業
公共交通沿線居住推進補助対象地区で一定水準以上の宅地開発を行う方に補助します。【50万円 / 区画】



公共交通沿線居住推進補助対象地区内の住宅団地

- 地域優良賃貸住宅整備費補助事業
富山市地域優良賃貸住宅の供給計画の認定を受けて、公共交通沿線居住推進地区で「サービス付き高齢者向け住宅」を新築する方に補助します。【70万円 / 戸】



5-1. コンパクトなまちに向けた居住誘導

鉄道駅周辺における地域拠点整備

公共交通沿線における居住誘導に向けて、あいの風とやま鉄道の東富山駅、新富山口駅、呉羽駅の3地区において、官民連携による公共交通指向型開発に取り組んでいます。

改札口や新駅、駅前広場、アクセス道路を整備することで、駅周辺の民間投資を促し、居住や生活利便施設を誘導しています。



東富山駅周辺地区



東富山駅東口駅前広場



東富山駅東口アクセス道路と周辺開発

- ・東口改札口新設（鉄道事業者・市）
- ・東口駅前広場・駐輪場整備（市）
- ・アクセス道路整備（市）
- ・宅地205区画、商業地等周辺開発（民間）

新富山口駅周辺地区



新富山口駅東口駅前広場



新富山口駅（新設）

- ・新富山口駅新設（鉄道事業者・県・市）
- ・東口駅前広場・駐輪場・トイレ整備（市）
- ・西口駅前広場・駐輪場（鉄道事業者）
- ・アクセス道路整備（県）
- ・宅地、商業地等周辺開発 約8.2ha（民間）

呉羽駅周辺地区



呉羽駅北口駅前広場



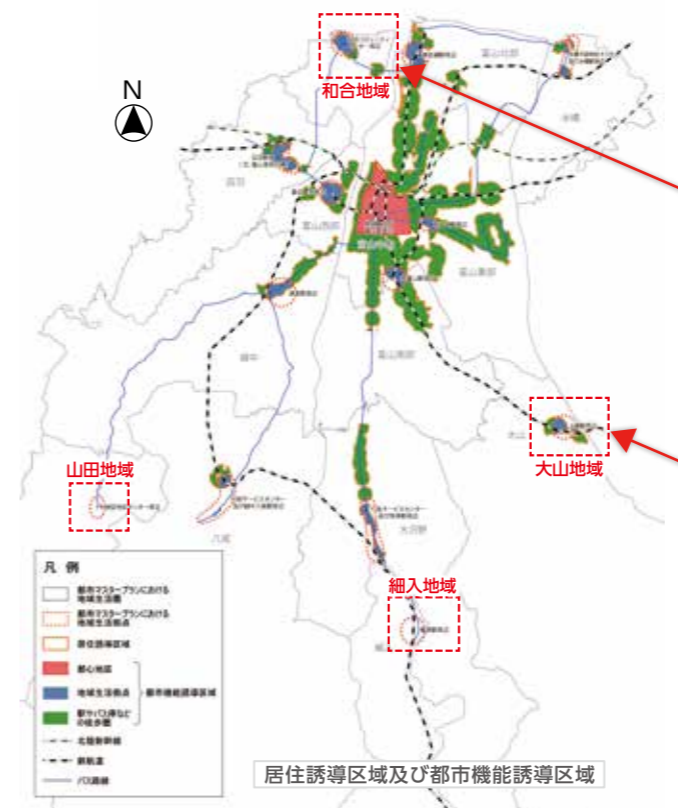
呉羽駅北口改札口（新設）

- ・北口改札口新設（鉄道事業者・市）
- ・北口駅前広場・駐輪場整備（市）
- ・アクセス道路整備（市）
- ・宅地、商業地等 周辺開発 約11.2ha（民間）

地域生活拠点への都市機能の誘導

富山市立地適正化計画では、日常生活に必要な都市機能が充足していることが望ましいとしています。

商業機能が不足する和合、大山、山田、細入地域において、新規に出店する事業者に対し施設整備費の一部を支援する富山市都市機能立地促進事業補助金制度を創設し、商業施設の誘導に取り組んでいます。



(R7.5時点)

補助対象施設・補助率・限度額			
施設名	補助率	補助限度額	対象地域
スーパーマーケット 生鮮食品を扱う ドラッグストア	施設整備費 の1/2	1億円	細入地域
ドラッグストア	//	5,000万円	細入地域
コンビニエンスストア	//	2,000万円	細入地域



和合地域：生鮮食品を扱うドラッグストア R5.7開業



大山地域：生鮮食品を扱うドラッグストア R6.11開業

拠点まちづくり活動への支援

まちなかや、鉄道駅周辺の地域生活拠点において、地域住民等が主体となって行う地域の課題解決やエリアマネジメントを支援しています。



コインパーキングを活用したひろば空間の創出（別院仲通り地区）



住民まちづくり活動（南富山駅周辺地区）

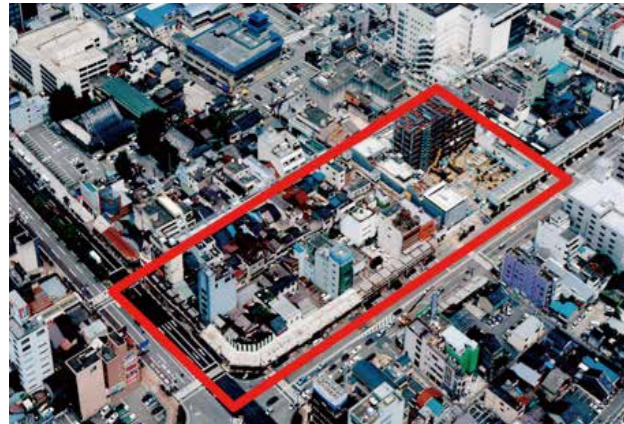
5-2. 市街地再開発事業等

市街地再開発事業等

富山市では、中心市街地活性化基本計画に基づく各種の公共投資が「呼び水」となり、民間主体の市街地の再開発が活発化しています。

再開発事業の目的は、低層の建築物などが密集した市街地において、細分化された敷地を広く統合し、不燃化された共同建築物に建て替えを行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るものです。

参考までに、下記の写真は、再開発事業等で実施した総曲輪FERIO、西町・総曲輪CUBY及びグランドプラザのエリアの従前後の状況を示しています。

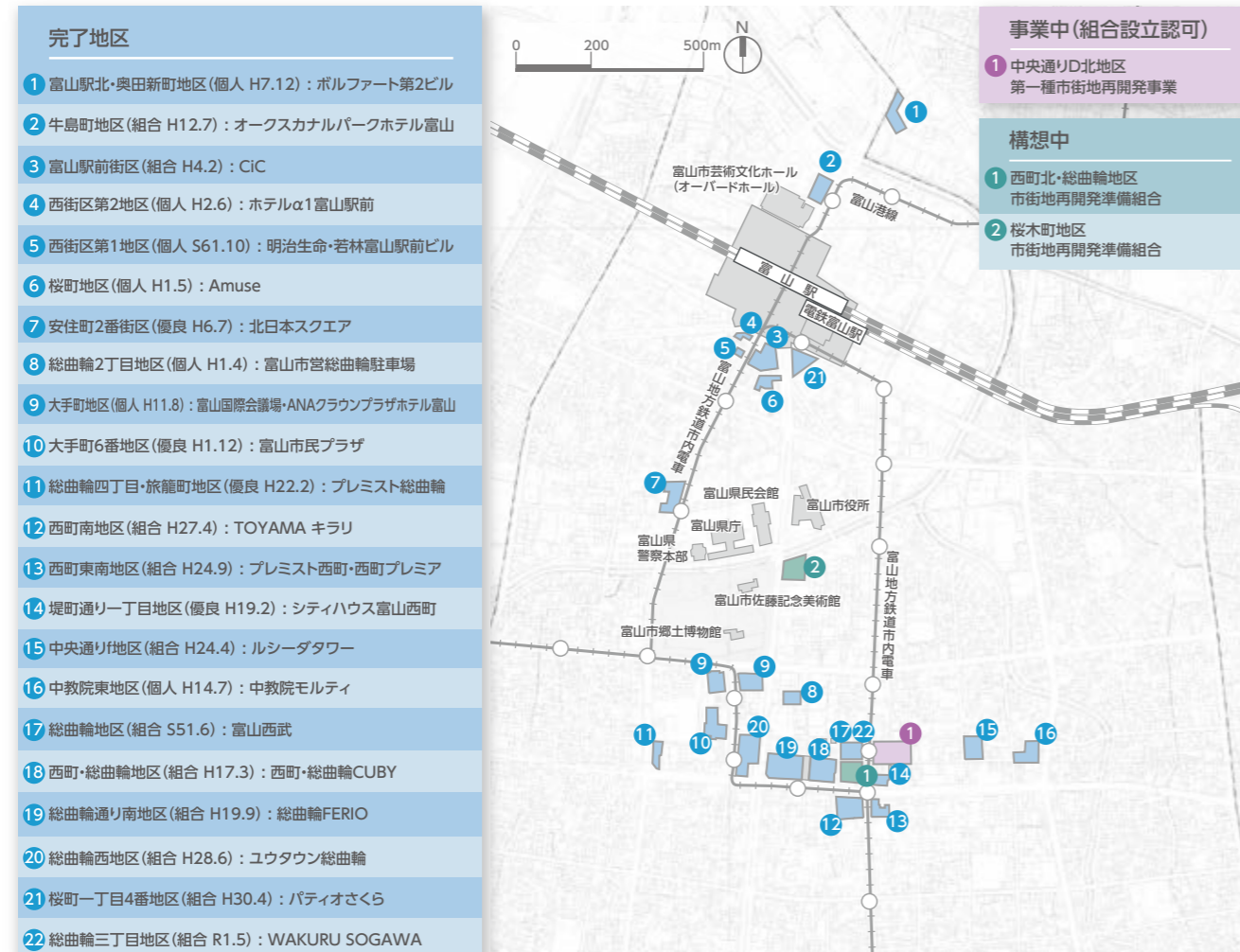


従前




従後

富山市の再開発事業の動き




直近完了事業の概要

1. 西町東南地区第一種市街地再開発事業 (H24.9竣工)	
施工者:	西町東南地区市街地再開発組合
面積:	0.4ha (地区), 約13,463㎡ (延床)
構造・規模:	RC造, 地上14階
主要用途:	商業, 住宅 (分譲88戸, 賃貸40戸)
総事業費:	約38.1億円



2. 西町南地区第一種市街地再開発事業 (H27.4竣工)	
施工者:	西町南地区市街地再開発組合
面積:	0.7ha (地区), 約26,790㎡ (延床)
構造・規模:	S造, 地上10階, 地下1階
主要用途:	市ガラス美術館, 市立図書館本館, 業務
総事業費:	約182.8億円



3. 総曲輪西地区第一種市街地再開発事業 (H28.6竣工)	
施工者:	総曲輪西地区市街地再開発組合
面積:	1.0ha (地区), 約27,292㎡ (延床)
構造・規模:	S・RC造, 地上9階, 地下1階
主要用途:	映画館, 商業, 宿泊, 住宅 (19戸), 駐車場
総事業費:	約88.1億円



4. 桜町一丁目4番地区第一種市街地再開発事業 (H30.4竣工)	
施工者:	桜町一丁目4番地区市街地再開発組合
面積:	0.7ha (地区), 約23,130㎡ (延床)
構造・規模:	S・RC造, 地上18階
主要用途:	商業, 宿泊, 住宅 (75戸), 専門学校
総事業費:	約84.4億円



5. 総曲輪三丁目地区第一種市街地再開発事業 (R1.5竣工)	
施工者:	総曲輪三丁目地区市街地再開発組合
面積:	0.5ha (地区), 約33,960㎡ (延床)
構造・規模:	S・RC造, 地上23階, 地下1階
主要用途:	商業・業務, 住宅 (206戸)
総事業費:	約159.3億円



5-3. 質の高い景観づくり

「質」の高い景観形成

富山市では、郷土の景観を守り、育み、魅力ある新たな景観をつくり出すために、市民、事業者及び市の協働により、景観まちづくりを推進しており、表情豊かで「質」の高い、魅力的なまち並みを形成していきます。

都心部の賑わいを創出する景観づくり

街路景観を演出する施設の設置

富山市の中心市街地では、シンボルロードである城址大通り等に、通りを美しく彩るバナーフラッグ（垂れ幕）とハンギングバスケット（花かご）を設置しています。

バナーフラッグは架線柱や歩道照明柱に共架するもので、イベント時には違った表情を見せるなど、魅力ある道路景観を演出しています。

また、地元商業者と連携し、道路空間を使った賑わいの創出を図り、質の高い公共空間を演出しています。

路面電車を活用した演出

路面電車のラッピングは、大規模な学会や国際会議、まちなかで開催されるイベントを盛り上げるデザインなど、まちと人、車両が一体となってまちなかの魅力や賑わいを演出します。



中心部を走る路面電車

地域資源を活用した景観づくり

岩瀬地区

岩瀬地区は、江戸期から明治期にかけて日本海を行き来した北前船の寄港地として繁栄し、国指定重要文化財「森家」や国登録有形文化財「馬場家」をはじめ、今なお歴史的建造物が数多く残る地区です。

岩瀬大町新川町通りは、岩瀬地区の観光資源の一つにもなっており、富山ライトレールの整備にあわせて、歴史的景観に配慮した道路整備や、無電柱化を行うとともに、伝統的の家屋や一般建築物の修景整備（補助）を行うことで、建築物と道路が調和した連続性のある景観が整備されました。



岩瀬大町新川町通り

八尾地区

八尾地区では、哀愁に満ちた旋律にのって、揃いの浴衣に編笠から少し顔を覗かせた踊り手が町を流す全国的にも有名な「おわら風の盆」が開催され、毎年多くの観光客で賑わっています。地区内では、伝統的の家屋や一般建築物の修景整備（補助）、空き家活性化のための修繕・模様替え等を行うことで、歴史的なまち並みが整備されました。日本の道百選にも選ばれた、諏訪町本通りでの「おわら風の盆」の佇まいは格別です。



諏訪町本通り

立山連峰への眺望

季節や天気、時間帯によって様々な表情を見せてくれる立山連峰への眺望は、市民生活に溶け込み、来訪者を圧倒する景観です。中でも、特に美しく立山連峰を眺めることができる場所を「立山あおぐ特等席」に指定しています。現在、「立山あおぐ特等席」には22か所指定しており、うち12か所を令和5年4月に追加指定しました。



富岩運河環水公園天門橋からの眺め



雄大な立山連峰

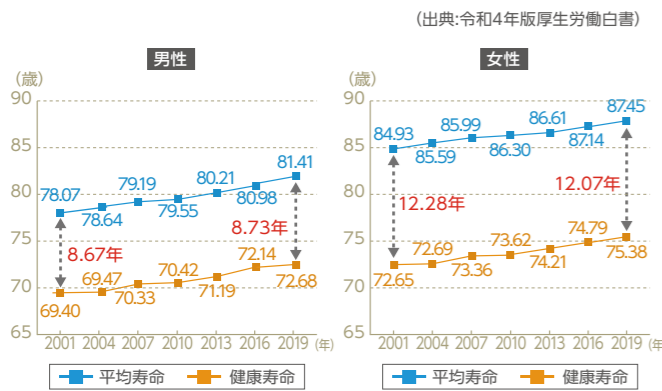
5-4. 歩くライフスタイルの推進

歩くライフスタイル推進

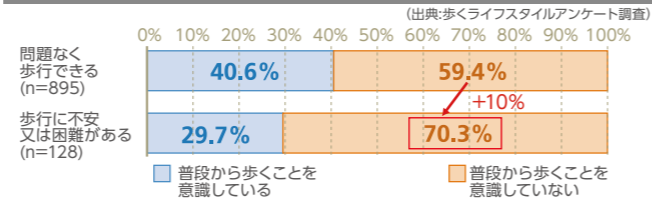
歩くライフスタイル推進の背景

富山市では十数年にわたり「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」に取り組んできました。一方で、依然として車に依存したライフスタイルであることや、高齢化の進展とともに平均寿命と健康寿命の乖離が進行していることに加え、歩く意識が低い市民や運動習慣がない市民は歩行への不安や困難を抱えやすい傾向にあります。

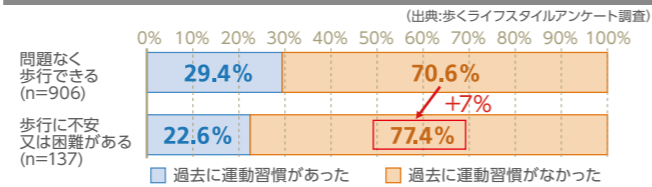
「平均寿命」と「健康寿命」の推移（全国）



市民の歩行の状況と「歩くこと」の意識（50歳以上）



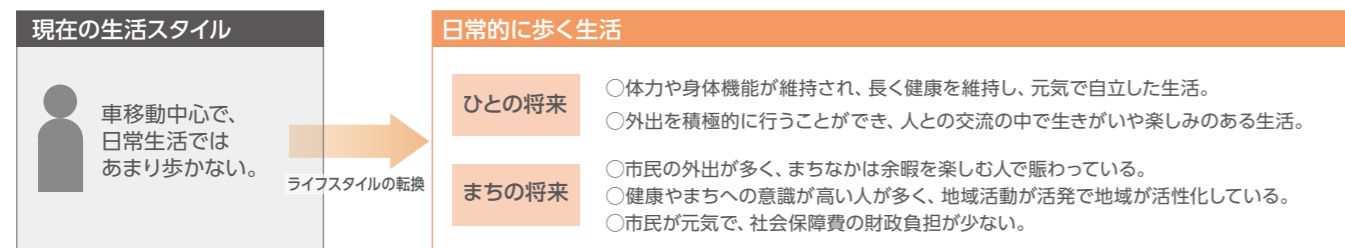
市民の歩行の状況と「過去の運動習慣」(50歳以上)



富山市歩くライフスタイル戦略(平成31年3月策定)

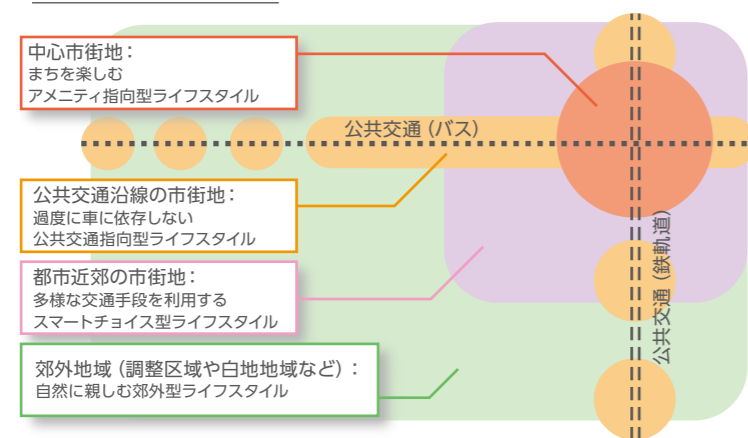
目指すべき将来像を明らかにし、歩くことを促す施策を包括的に展開していくために、平成30年度に歩くライフスタイル戦略を策定しました。これまで進めてきたコンパクトなまちづくりの実績を踏まえ、地域特性やアンケートに基づく市民タイプも考慮しながら、健康づくりとまちづくりが融合した歩くライフスタイルへの転換を促します。

ライフスタイルの転換

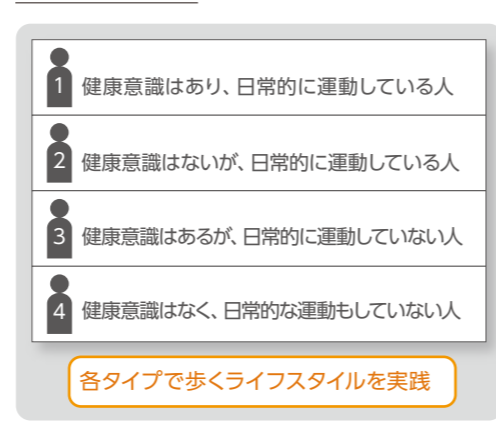


目指す都市像と基本理念

4つの地域区分と将来像



市民のタイプ分類



基本理念

Smart Life & Smart Walk

- 歩いて、楽しく・賢く・格好よく、ヘルシーなスマートライフを創造する都市 -

- 楽しい…歩いてまちを楽しむ
- 賢い…移動手段に歩きや公共交通を賢く選ぶ
- 格好いい…歩きや公共交通で格好よく暮らす
- ヘルシー…歩いて健康づくり

歩くライフスタイル推進のキャッチコピー「とほ活」

歩くライフスタイル戦略に基づく各種施策や情報の発信を進めるため、富山で歩く生活＝「とほ活」をキャッチコピーとしたトータルデザインに取り組みました。これを媒体として、普及啓発や歩ききっかけづくりに取り組みながら、歩く生活がもたらす様々な「富」を、広く発信し、新たなライフスタイルづくりを推進します。



「とほ活」アプリ(令和元年11月リリース)

市民の歩ききっかけづくりとして、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しました。獲得したポイントに応じて賞品抽選に応募することができ、歩くことを楽しんでもらうことで市民の歩く行動を促します。また、公共交通の利用やまちなかのイベントへの参加などでもポイントを獲得することができ、健康だけでなくまちづくりへの好影響も促します。

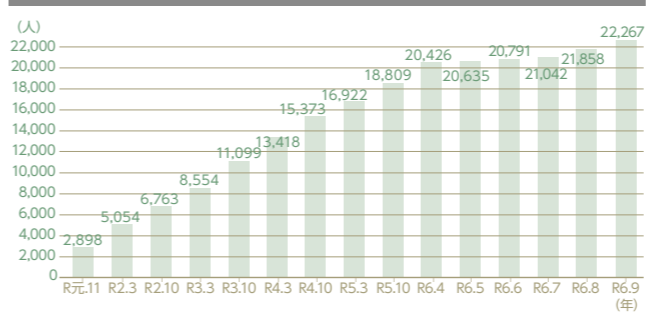
富山で歩く生活、アプリ「とほ活」から始めよう。

iOS版 Android版

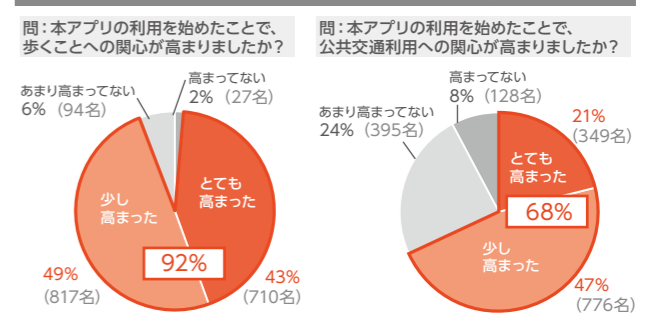
ダウンロードQRコード とほ活アプリ画面イメージ

- ①歩数でポイント**
スマートフォンアプリと連動し、毎日の歩数を計測。歩数に応じてポイントを取得できます。◆1000歩 → 8pt (1日上限:80pt)
- ②公共交通利用でポイント**
駅改札や市内電車、バス車内内に設置されたビーコンから電波を検知して、ポイントを取得できます。◆1回/日 → 5pt (週1回利用ボーナス:50pt)
- ③イベント参加でポイント**
まちなかでの催しやウォーキングイベントなどの会場に設置されたQRコードを読み込んで、ポイント取得。◆イベントごとに1回 → 最大100pt
- ④健康管理でポイント**
毎日の体重・体脂肪率・健康診断の記録をすることでポイントを取得できます。◆体重・体脂肪率1回/日 → 5pt 健康診断記録1回/年 → 200pt

「とほ活」アプリのユーザー数の推移



「とほ活」アプリ利用者アンケート(令和6年2月)



「歩く」関連事業

富山駅北ブルバール地区の再整備

富山駅北ブルバールでは、既存の道路空間を活用し、ブルバールエリアマネジメント富山と連携しながら、イベントなどによる賑わいや居心地が良く歩きたくなる空間の創出を目指し、「緑の都市空間」をコンセプトに再整備します。



とほ活ベンチプロジェクト

市民や来街者が安心して快適に歩くことができるよう、まちなかのベンチを増やすプロジェクトを推進し、民間からの寄附等を活用した新設や既存ベンチの再整備のほか、民間事業者が自ら設置するベンチへの支援を行った結果、111基のベンチを設置しました。



5-5. 自転車市民共同利用システム (アヴィレ)

自転車市民共同利用システム (アヴィレ)

富山市は、「^{※3}ゼロカーボンシティ」としてCO2排出量を削減するための取り組みの一つとして、車だけに頼らないライフスタイルへの転換を目指し、中心市街地における自転車市民共同利用システム (アヴィレ) を導入しています。

これは、フランスのパリで活用されているレンタルサイクルシステムである、「ヴェリブ」と同じタイプのもので、市内電車環状線の沿線付近などの中心市街地を中心に、23箇所に専用自転車が設置してあります。

24時間365日、いつでも気軽にどのステーションからでも乗り降りすることができ、これまで以上に中心市街地での移動が便利になり、さらに、中心市街地活性化につながっています。また、近距離を移動する際に自動車を利用する人が減ることで、CO2排出量の削減にも寄与しています。



自転車利用環境の整備

富山市自転車利用環境整備計画

富山市では、自転車の利用促進や安全で快適に自転車が利用できる環境づくりを進めており、「自転車利用環境整備計画」を策定し、以下4つの項目を柱に、取り組んでいます。

1. はしる ～自転車走行空間整備の取組～
 自転車が安全・快適に走行できる走行空間づくり
 ・自転車ネットワークのエリアを拡大し、継続的に自転車走行空間を整備
 ・安全で快適な自転車走行空間の整備
 ・自転車事故発生箇所等における交通安全対策の実施
2. とめる ～駐輪場環境整備の取組～
 自転車が公共交通と連結するための駐輪場づくり
 ・サイクルアンドライド(バス・鉄道)駐輪場の充実
 ・長期駐輪、放置自転車対策の強化
 ・民間、行政による多様な駐輪ニーズに対応した駐輪場の整備
 ・IoTの活用
3. いかす ～自転車の利用促進と健康増進・観光振興の取組～
 多様な視点で自転車利用を促進し、市民が自転車を楽しく使える環境づくり
 ・自転車を活かしたライフスタイルの推進
 ・クルマから自転車への転換による健康増進、環境負荷の低減
 ・観光分野での国、県、民間事業者との連携
 ・余暇での活用
 ・その他、様々な場面での自転車の活用
4. まもる ～ルール遵守・マナー向上の取組～
 自転車利用者に、交通安全教育等による安全利用に関する意識づくり
 ・ライフステージに応じた効果的な交通安全教育の実施
 ・自転車ルール・マナーに関する情報発信の推進
 ・自転車損害賠償責任保険加入の促進等に向けた啓発

システム概要	
供用開始	平成22年3月20日
自転車数	255台
ステーション	中心市街地を中心に23箇所
利用時間	24時間、365日いつでも利用可能
その他	スマホアプリ及びICカードを利用したシステム(えこまいか、パスカ及び全国の交通系ICカードと連携)
設備費用	初期整備費用として、1億5千万円を補助。 平成26年3月にステーションを2箇所増設し、2千万円を補助。 平成27年3月にステーションを1箇所増設し、2千9百万円を補助。 平成28年3月にステーションを2箇所増設し、2千1百万円を補助。 平成30年3月にステーションを3箇所増設し、4千6百40万円を補助。 ※市が国の補助金等を活用。

※3 ゼロカーボンシティ
 富山市は令和3年(2021年)3月に「2050年までの温室効果ガス排出実質ゼロ」を目標に掲げる「ゼロカーボンシティ」を表明し、脱炭素社会の実現に向けた取り組みを推進しています。



車道上に「自転車ナビライン」を標示した路線



利便性のよい自転車ラックに更新した駐輪場



自転車交通安全教室

5-6. 福祉に配慮したまちづくり

角川介護予防センター

地下1,200mから湧出している温泉水を利用した水中運動や温熱療法、パワーリハビリテーションなどの運動を、一人ひとりの状態に応じた運動プログラムを提供し、介護予防に取り組んでいただく施設です。

要支援・要介護認定者数や、介護給付費用等の削減に貢献することを目的としており、原則、40歳以上の介護予防が必要と認められる方が利用できます。

医学的な管理のもと、精度の高い介護予防とQOL(生活の質)の向上に努め、高齢者の健康寿命を延伸することで、自立した生活を送ることができるよう支援します。



角川介護予防センター

施設概要	
運営開始	平成23年7月
場所	富山市星井町二丁目7-30 (旧星井町五番町小学校跡)
総事業費	1,943百万円(内補助金等73百万円)
事業期間	平成16～23年度(建設期間:21～23年度)
運営方法	指定管理者制度
施設の特徴	① まちなかの公有地の活用 ② 施設設備には市民からの寄付金を活用 施設整備、温泉掘削および温泉設備、介護予防特殊機器に寄附を活用 ③ まちなかにおける高齢者福祉サービスの提供



多機能温泉プール

まちなか総合ケアセンター

まちなか総合ケアセンターは、総曲輪レガートスクエア(健康・医療・福祉をテーマとした、専門学校や商業施設等の公民複合施設)内にあり、子育て支援や、在宅医療、地域コミュニティの醸成などを推進するための事業を展開し、全ての地域住民が安心して健やかに生活できる健康まちづくりを推進します。

また、隣接する民間施設と協働事業を展開し、行政や企業、NPO法人、地域住民などが一体的、持続的に健康まちづくりに取り組む仕組みを創出することを目指しています。

- まちなか総合ケアセンターの主な機能
 - ・産後ケア応援室
 - ・まちなか診療所
 - ・病児保育室
 - ・こども発達支援室
 - ・まちなかサロン など



まちなか総合ケアセンター

施設概要	
運営開始	平成29年4月
場所	富山市総曲輪四丁目4-8(レガートスクエア内) (旧総曲輪小学校跡)
総事業費	1,149百万円(内補助金等243百万円)
事業期間	平成25～28年度(建設期間:28年度)
運営方法	市が運営(一部指定管理者制度)
施設の特徴	① まちなかの公有地の活用 ② PPP(公民連携)による整備 レガートスクエアの整備を民間に一括発注。公共施設部分は竣工後に買い取り、民間施設部分は30年間の事業用定期借地権設定契約により貸付。 ③ 包括的な福祉サービスの提供 乳幼児から高齢者、障害を持つ方までを対象とした幅広い福祉サービスを提供。



産後ケア応援室

6. 富山市の主な都市整備事業

富山港線の路面電車化 (p21~)

・公設民営の考え方を導入し、利用者の減少が著しいローカル路線を新型低床車両の導入や電停等のトータルデザイン、運行本数の大幅増加等により、全国初の本格的なLRTに蘇らせた。



軌道区間

鉄道区間

富岩水上ラインの運航 (p47~)

・路面電車と連携した富岩水上ラインの運航と、地域ボランティアガイドの活躍

路面電車の南北接続 (p41~)

・富山駅の高架化にあわせて、富山駅周辺の整備を行うとともに、富山港線と市内電車を接続し、南北の路面電車の一体化を図った。



高架後の富山駅停留場

市内電車環状線化 (p25~)

・中心市街地活性化と回遊性強化等を目的として、既存市内軌道の一部を延伸し環状線化を図るもので、全国初の上下分離方式により、市が軌道施設の整備を行った。



JR高山本線の活性化 (p30)

・JR高山本線の活性化を社会実験により、運行頻度の増加(約1.8倍)や新駅設置等を行った。



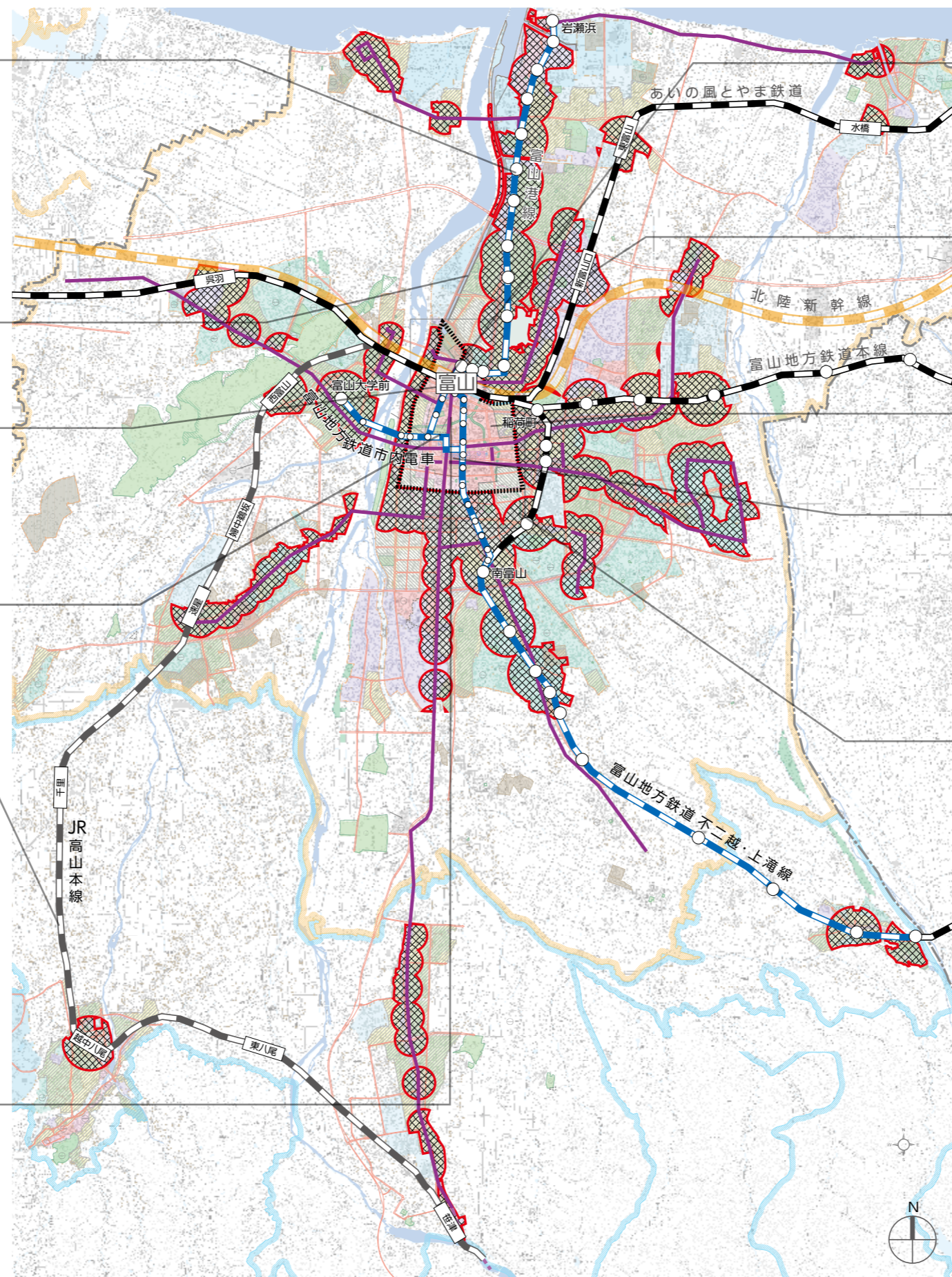
社会実験として平成20年3月に新設した「湖中鶴坂駅」

公共交通の利便性向上 (p31~)

・幹線バス路線の活性化
・生活交通の確保
・交通ICカード

自転車市民共同利用システム (アヴィレ) (p61)

・まちなかのCO₂排出量削減と回遊性強化を目的に、市民が共同で利用できるレンタルサイクルシステムを導入している。



北陸新幹線開業を契機とした富山駅周辺整備 (p35~)

・北陸新幹線建設事業
・富山駅付近連続立体交差事業
・富山駅周辺地区土地区画整理事業
・関連街路整備事業



鉄道駅周辺における地域拠点整備 (p53~)

・改札口や新駅、駅前広場、アクセス道路を整備することで、居住や生活利便施設の誘導を図る。



新富山口駅東口駅前広場

まちなか居住の推進 (p51~)

・魅力ある都心ライフを楽しめる中心市街地を形成し、まちなか居住を推進する。

中心市街地活性化事業 (p45~)

・魅力と活力を創出する富山の「顔」にふさわしい中心市街地の形成を図る。



グランドプラザの整備



市街地再開発事業

公共交通沿線の居住推進 (p52)

・公共交通軸の沿線で、鉄道からは500m、バス停からは300mを「公共交通沿線居住推進地区」に指定し、公共交通沿線での居住を推進する。

凡例

- 都心地区 約436ha
- 公共交通沿線居住推進地区 約3,521 ha (鉄道駅勢圏(500m)+バス停留 (300m))
- 公共交通軸
 - LRT ネットワークの形成 (3路線・約26km)
 - 鉄軌道その他 (3路線)
 - バス(運行頻度の高い路線・13路線)

Outline of Toyama City Urban Improvement Project

令和8年3月

お問い合わせ先一覧

富山市役所 〒930-8510 富山市新桜町7番38号

富山市活力都市創造部

都市計画課

076-443-2105
toshikeikaku@city.toyama.lg.jp

コンパクトなまちづくり全般、都市計画、国土利用計画、土地区画整理、地域拠点のまちづくり、市街地再開発事業、盛土規制法等

景観政策課

076-443-2106
keikan@city.toyama.lg.jp

都市景観の形成、屋外広告物等

交通政策課

076-443-2195
koutuseisaku@city.toyama.lg.jp

総合交通体系、公共交通、鉄軌道、バス交通対策、新幹線建設促進、新幹線の建設に係る連絡調整、自転車利用環境の整備等

建築指導課

076-443-2107
kentikusidou-01@city.toyama.lg.jp

建築物確認・検査、違反建築物是正措置、建築物に関する許可・認定・その他建築制限、耐震改修の促進、開発行為等

富山駅周辺地区整備課

076-443-2016
toyamaeki@city.toyama.lg.jp

富山駅周辺地区の整備、富山駅付近連続立体交差事業等

まちづくり推進課

076-443-2054
machidukuri@city.toyama.lg.jp

中心市街地の活性化の推進、歩くライフスタイルの推進等

居住政策課

076-443-2112
kyoju-01@city.toyama.lg.jp

住宅政策、優良賃貸住宅の供給促進、まちなか及び公共交通沿線居住の推進、空き家対策、サービス付き高齢者向け住宅の登録等