

都市再生整備計画 事後評価シート  
公共交通沿線地区

令和5年3月

富山県富山市

様式2-1 評価結果のまとめ

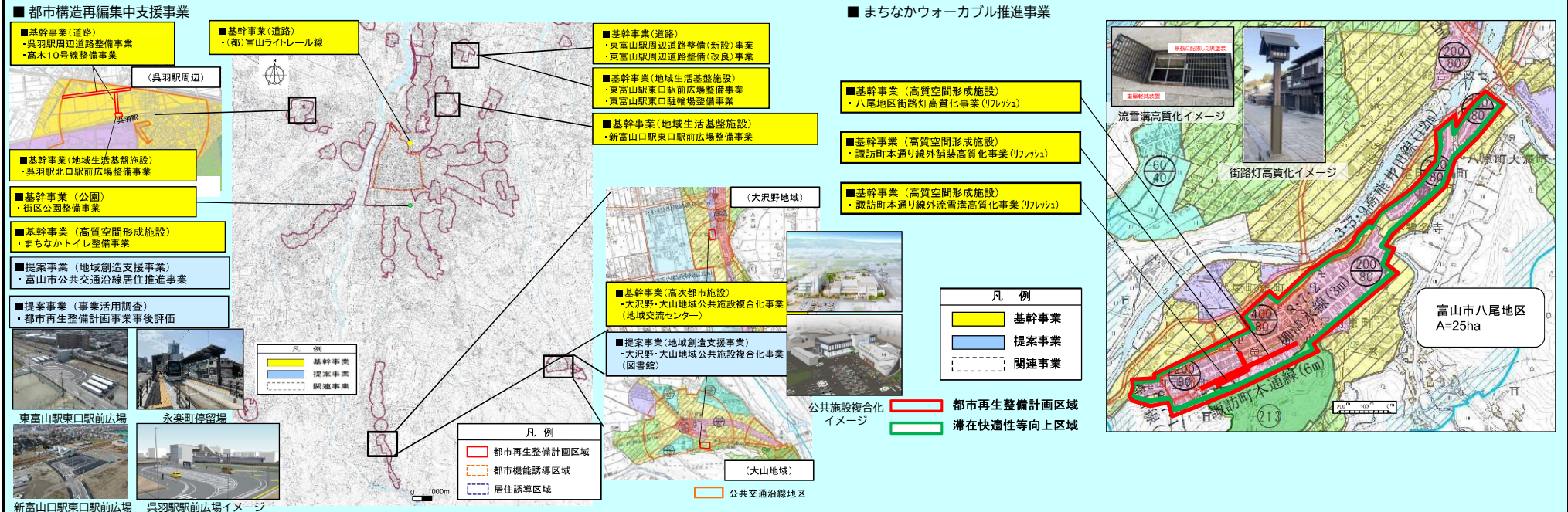
都道府県名	富山県		市町村名	富山市		地区名	公共交通沿線地区			面積	3,511 ha					
交付期間	平成30年度～令和4年度		事後評価実施時期	令和4年度		交付対象事業費	2,828.2百万円		国費率	0.444						
1)事業の実施状況	事業名															
	当初計画に位置づけ、実施した事業	基幹事業	東富山駅周辺道路整備(新設)事業、東富山駅周辺道路整備(改良)事業、東富山駅東口駅前広場整備事業、東富山駅東口P&R駐車場整備事業、東富山駅東口自転車駐車場整備事業													
		提案事業	-													
	事業名															
	当初計画から削除した事業	基幹事業	東富山駅東口P&R駐車場整備事業		鉄道事業者がP&R駐車場を整備する意向を示したため、市整備のP&Rの整備を取りやめる。				削除/追加による目標、指標、数値目標への影響							
		提案事業	-		-				-							
新たに追加した事業	基幹事業	呉羽駅周辺道路整備事業、高木10号線整備事業、(都)富山ライトレール線、街区公園整備事業、呉羽駅北口駅前広場整備事業、新富山口駅東口駅前広場整備事業、まちなかトイレ整備事業、大沢野地域公共施設複合化事業、大山地域公共施設複合化事業		事業計画の見直しにより追加する。				指標及び数値目標は据え置く。								
	提案事業	富山市公共交通沿線居住推進事業、大沢野地域公共施設複合化事業、大山地域公共施設複合化事業、都市再生整備計画事後評価等事業		事業計画の見直しにより追加する。				指標及び数値目標は据え置く。								
交付期間の変更	当初	平成30年度～令和2年度		交付期間の変更による事業、指標、数値目標への影響		交付期間の変更に伴い、目標値を変更する(公共交通沿線地区への居住推進、公共交通の活性化)。										
	変更	平成30年度～令和4年度														
2)都市再生整備計画に記載した目標を定量化する指標の達成状況	指標		単位	従前値		目標値		数値		目標達成度	1年以内の達成見込み	効果発現要因(総合所見)	フォローアップ予定時期			
	指標1	公共交通沿線地区への居住推進(公共交通が便利な地域に住む市民の割合)	%	37.1%	H29	40.4%	R4	モニタリング	39.7%(R2)	評価値	39.9%(R4)	【見込値】	△	あり	東富山駅周辺の開発により増加傾向で推移しているものの、新駅や呉羽駅周辺の開発が当初予定よりも遅れており、目標値には届かなかった。今後新駅、呉羽駅周辺の開発の進捗により指標はさらに改善するものと想定される。	R5.6
														なし		
	指標2	公共交通の活性化(公共交通1日平均利用者数の富山市人口当たりの割合)	%	15.2%	H29	15.6%	R4	モニタリング	12.0%(R2)	評価値	13.5%(R4)	【見込値】	△	あり	公共交通活性化に関連した各種事業の推進により、コロナ前のH31時点で既に目標値を達成(15.7%)していたものの、R2以降はコロナの影響を受けて利用者が大幅に減少し目標値に届かなかった。定期利用者を中心に回復傾向であるものの、定期外利用者の回復が遅れており、目標達成は難しい状況にある。	R5.7
なし														●		
指標3	公共交通沿線地区の商業店舗から徒歩圏に居住する人口の割合	%	96.8%	H29	96.8%	R4	モニタリング	93.4%(R2)	評価値	94.5%(R4)	【見込値】	△	あり	東富山駅周辺での商業施設の新規立地等により概ね横ばい傾向で推移しているものの、新富山口駅や呉羽駅周辺の開発が当初予定よりも遅れており、目標値には届かなかった。今後新富山口駅、呉羽駅周辺の開発の進捗により指標は改善または概ね現状を維持するものと想定される。	R5.6	
													なし			●

	指標		単位	従前値		目標値		数 値		目標達成度	1年以内の達成見込み	効果発現要因 (総合所見)	フォローアップ 予定時期
				基準年度	目標年度	モニタリング	評価値						
3) その他の数値指標 (当初設定した数値 目標以外の指標)に よる効果発現状況	その他の 数値指標1	公共交通が便利な地域の 社会増減	人	2,104	H25~ H29	/	/	-	4.057 (H30~R4) 【見込値】	/	/	公共交通の活性化や公共交通沿線への居住誘導の取組により、公共交通沿線地区の社会増(転入超過)が大幅に拡大した。	R5.6
	その他の 数値指標2	路面電車南北接続に伴う 富山駅南北を跨ぐ利用者数(平日)	人/日	635	H29	/	/	1,702 (R2)	1,610 (R4) 【見込値】	/	/	路面電車南北接続により利便性が大幅に向上し、北部地域と南部地域の流動性・回遊性が向上したことにより利用者数が大幅に増加した。	R5.6
	その他の 数値指標3	市内の店舗数に占める 公共交通沿線地区内の 店舗数の割合	%	37.3%	H29	/	/	36.6% (R2)	38.7% (R4) 【見込値】	/	/	駅周辺の利便性向上や公共交通沿線への居住誘導の取組等により、市内の店舗数に占める公共交通沿線地区内の店舗数の割合が概ね維持された。	R5.6
4) 定性的な効果 発現状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>富山市公共交通沿線居住推進事業等により、公共交通沿線地区への居住ニーズが高まった。</li> <li>東富山駅や呉羽駅、新富山口駅等の交通結節点周辺の整備により、駅周辺の拠点性が高まった。</li> <li>公共施設複合化事業により、大沢野行政サービスセンター・上滝駅周辺の拠点性が高まった。</li> <li>諏訪町本通りに関する諸事業により、歴史的景観の魅力が向上した。</li> </ul>												
5) 実施過程の評価			実施内容				実施状況				今後の対応方針等		
	モニタリング	都市再生整備計画に記載した指標やその他の数値指標のほか、各種都市的指標や公共交通に関する指標の数値に関するモニタリングを毎年実施。				都市再生整備計画に記載し、実施できた 都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した 都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった				●	引き続き都市的指標調査業務や都市交通協議会等を通じたモニタリングを実施し、地区内の施策効果の発現状況を注視していく。		
	官民連携による 取組	鉄道駅周辺における官民連携による面的開発や、大沢野地域・大山地域において公共施設複合化の住民ワークショップを実施。				都市再生整備計画に記載し、実施できた 都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した 都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった				●	公共交通沿線地区におけるさらなる地域コミュニティの醸成や地域経済の活性化に向け、引き続き民間まちづくりの活動を支援する。		
持続的なまちづくり 体制の構築					都市再生整備計画に記載し、実施できた 都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した 都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった								

## 様式2-2 地区の概要

### 公共交通沿線地区(富山県富山市) 都市再生整備計画事業の成果概要

まちづくりの目標		目標を定量化する指標		従前値	目標値	評価値
目標-1 公共交通沿線地区への居住推進	: 公共交通沿線において居住を集約し、公共交通が便利な地域に住む市民の割合を増やす。	公共交通沿線地区への居住推進	単位: %	37.1% H29	40.4% R4	39.9% R4
目標-2 公共交通の活性化	: 公共交通の利用促進や利便性を向上し、公共交通の活性化を図る。	公共交通の活性化	単位: %	15.2% H29	15.6% R4	13.5% R4
目標-3 地域拠点の活性化	: 日常生活の核となる地域拠点の活性化を図る。	公共交通沿線地区の商業店舗から徒歩圏の居住する人口の割合	単位: %	96.8% H29	96.8% R4	94.5% R4



**まちの課題の変化**

- 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
- ・富山市公共交通沿線居住推進事業や(都)富山ライトレール線の整備等により継続的に公共交通の利便性の高い地区の人口が増加しているが、公共交通の利便性の高い地区の人口割合の増加に向けて引き続き公共交通沿線地区への居住推進を図る必要がある。
- ・(都)富山ライトレール線の整備や路面電車南北接続、東富山駅東口駅前広場整備事業等によりコロナ禍前までは着実に公共交通利用者が増加してきた。また、関係事業者と連携した面的開発を通して持続可能なまちづくりが図られたが、自動車依存のさらなる抑制や平均寿命と健康寿命の乖離のさらなる緩和に向け、交通結節点周辺の利便性強化や公共交通沿線地区への生活機能向上に向けた取組を推進する必要がある。
- 割高な都市管理の行政コスト
- ・公共交通沿線地区への居住推進等による公共交通の利便性の高い地区の人口の継続的な増加や大沢野地域及び大山地域の公共施設複合化事業等による公共施設の再編等により行政サービスコストの低減効果が見込まれるが、行政サービスコストのさらなる低減に向け、公共施設の再編や選択と集中といった効率化を図る必要がある。
- 都心の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失
- ・公共交通の利便性向上や沿線地区人口の継続的な増加等によりコロナ禍であっても富山駅周辺の地価の増加や横ばいの傾向が維持された。また、関係事業者と連携した面的開発を通して持続可能なまちづくりが図られたが、都心地区や公共交通沿線地区の活力を維持するため、引き続き居住推進を図るとともに商業機能の維持や立地に向けた取組を推進する必要がある。

**今後のまちづくりの方策(改善策を含む)**

- 【効果を持続させるために行う方策】
- 【公共交通沿線地区における人口の定着】 主要な交通結節点である呉羽駅や新富山駅周辺の基盤整備や環境整備を推進し、さらなる公共交通の利便性の強化を図るとともに、拠点まちづくり支援制度などを通して民間まちづくり活動を支援し、住民の地区に対する愛着を醸成することで、公共交通沿線地区における人口の定着を図る。
- 【公共交通利用習慣の定着】 おでかけ定期券事業の活用促進やモビリティマネジメントの実施などにより、公共交通を利用するメリットを再認識する機会を提供することにより、公共交通利用習慣の定着を図る。
- 【将来的な行政サービスコストの縮減と公共施設の利用促進】 整備した施設を適切に維持管理し将来的な行政サービスコストの縮減を図るとともに、複合化した公共施設については事業実施効果の増大を図ることができるよう地域住民等の利用促進のための取組を実施する。
- 改善策
- 【交通結節点の利便性の強化】 主要な交通結節点である呉羽駅や新富山駅周辺の基盤整備や環境整備を推進し、さらなる公共交通の利便性の強化を図る。(再掲)
- 【公共交通沿線地区における生活機能の向上】 都市機能立地促進事業の活用促進や富山市立地適正化計画のPR等により、民間開発業者と連携しながら公共交通沿線地区における生活機能の向上を図る。
- 【公共交通沿線地区における居住推進】 公共交通沿線居住推進事業の活用促進等により、引き続き公共交通沿線地区における居住推進を図る。