公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり

～地域特性、機会特性を活かした公共交通の活性化とまちづくり～

富山市副市長　　神田　昌幸

公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり

- 少子化、人口の超高齢化といった状況下において、地方都市が持続性の高い都市となるためには、地域特性を充分に活かした地域づくり・まちづくりを、 機会を逃さず進めることが不可欠。
- 持続可能なコンパクトなまちづくりを推進する骨格となる施策は公共交通の活性化であり、さらに、それと相俟って進める中心市街地・公共交通沿線への居住促進と都市機能の強化。
- 明快で明確な都市づくりのビジョンを市民と共有するとともに、大小の成功体験を積み重ねながら、ハード及びソフトの事業を実効的な方法で展開。
- 実現が容易ではない課題を実現するためには、包括的施策展開による政策目標へのアプローチが必要。

富山市の都市特性～人口減少と高齢化～

■人口減少と超高齢化

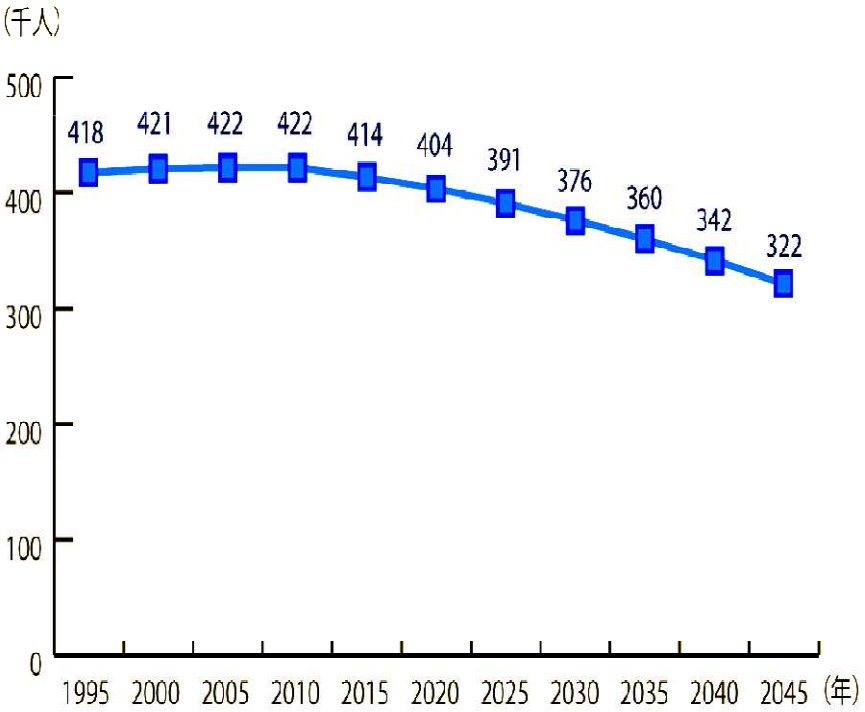
・総人口は、2010年をピークに減少に転じ、2045年には2010年から約23%減少

・老齢人口は増加し、2045年には全人口の約４割が高齢者となる見込み

⇒ 生産年齢人口の減少による経済の縮小化、高齢化の進展に伴う社会保障費の増大

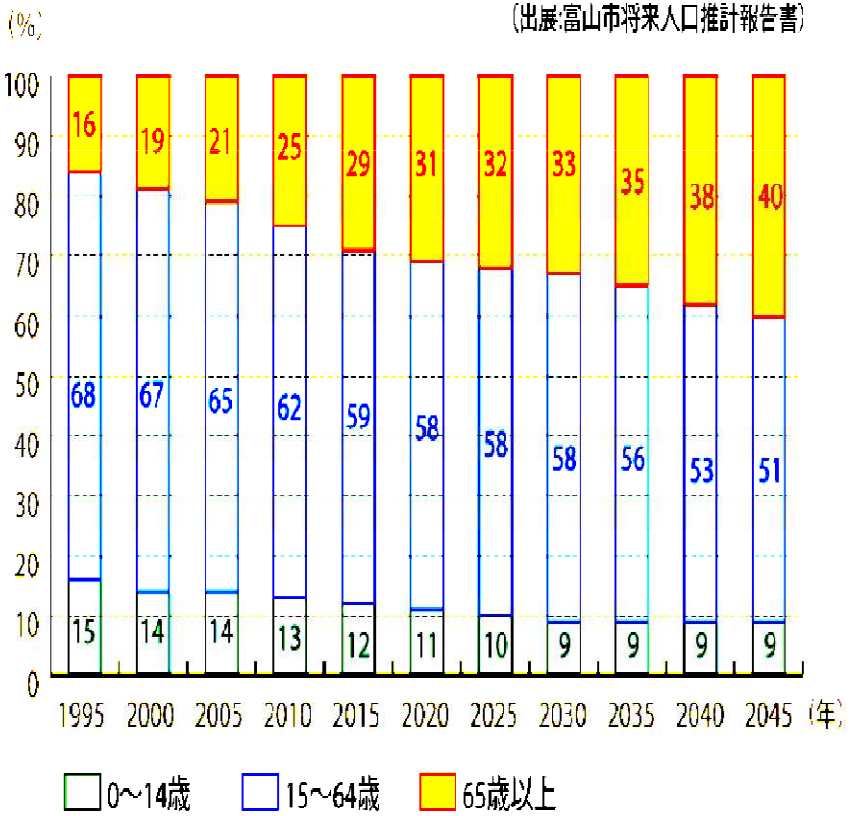
富山市総人口の予測

（出展:富山市将来人口推計報告書）



年齢3区分別人口の予測

（出展:富山市将来人口推計報告書）

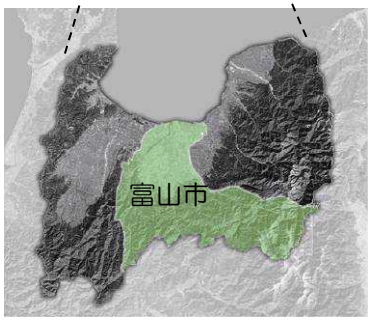


富山市

・人口約42万人、面積約1,200 km^{2}の地方中核都市
・海抜０ｍ（富山湾）から２，９８６ｍ（水晶岳）までの多様な地形

■日本地図

■富山県全図



北陸新幹線（平成26年度末 開業予定）

富山駅の将来イメージ

富山市の政策における様々な指定

- H19年2月　中心市街地活性化基本計画の認定
  （青森市とともに内閣総理大臣認定第1号）
- H20年7月　環境モデル都市に選定される
  （当時6都市）
- H23年12月　環境未来都市に選定される
  （被災地以外では5都市、
  大都市以外の市では唯一）
- H24年3月　第2期中心市街地活性化基本計画の認定
- H24年3月　OECDの調査で世界を代表する5つの
  コンパクトシティの一つとして取り上げられる
  （メルボルン、バンクーバー、パリ、富山、ポートランド）

富山市環境未来都市構想

『コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築』

～ソーシャルキャピタルあふれる持続可能な付加価値創造都市を目指して～

1. 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり

公共交通の活性化、中心市街地や公共交通沿線での都市機能の集積　など

2. 質の高い魅力的な市民生活づくり

中心市街地の活性化、歩いて暮らせるまちづくり、ソーシャルキャピタルの醸成　など

3. 地域特性を充分に活かした産業振興

地場産業である薬業の最大限の活用、再生可能エネルギーの活用、企業誘致　など

持続可能な都市経営を実現し、総合力を発揮した、「選ばれる都市」へ

持続可能な都市経営に向けて

コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築

環境価値の創造

CO2排出削減

中心市街地活性化　循環　等

経済的価値の創造

行政コストの抑制 新産業の創設
農山村社会の再生 税収増加
地場産業の発展 雇用創出　等

社会的価値の創造

ソーシャルキャピタルの醸成

地域医療　介護　健康　安全安心　等

環境・社会・経済のイノベーションによる未来に開かれた都市へ

生活の質と環境が調和した「満足度の高い暮らし」の創生により、
持続型社会を実現

コンパクトなまちづくりの必要性

- 環境対策、CO_2排出削減対策
- 行政コスト（社会資本の維持修繕、除雪、ゴミ収集等の管理コスト）の軽減
- 少子・超高齢化への対応
- 公共交通利用者の確保（駅勢圏人口と密度）
- 中心市街地活性化による交流機会創出

⇒ **持続可能であるために必須の都市政策**

H25.6.14　アベノミクスの成長戦略
「日本再興戦略～JAPAN is BACK～」にコンパクトシティを位置付け

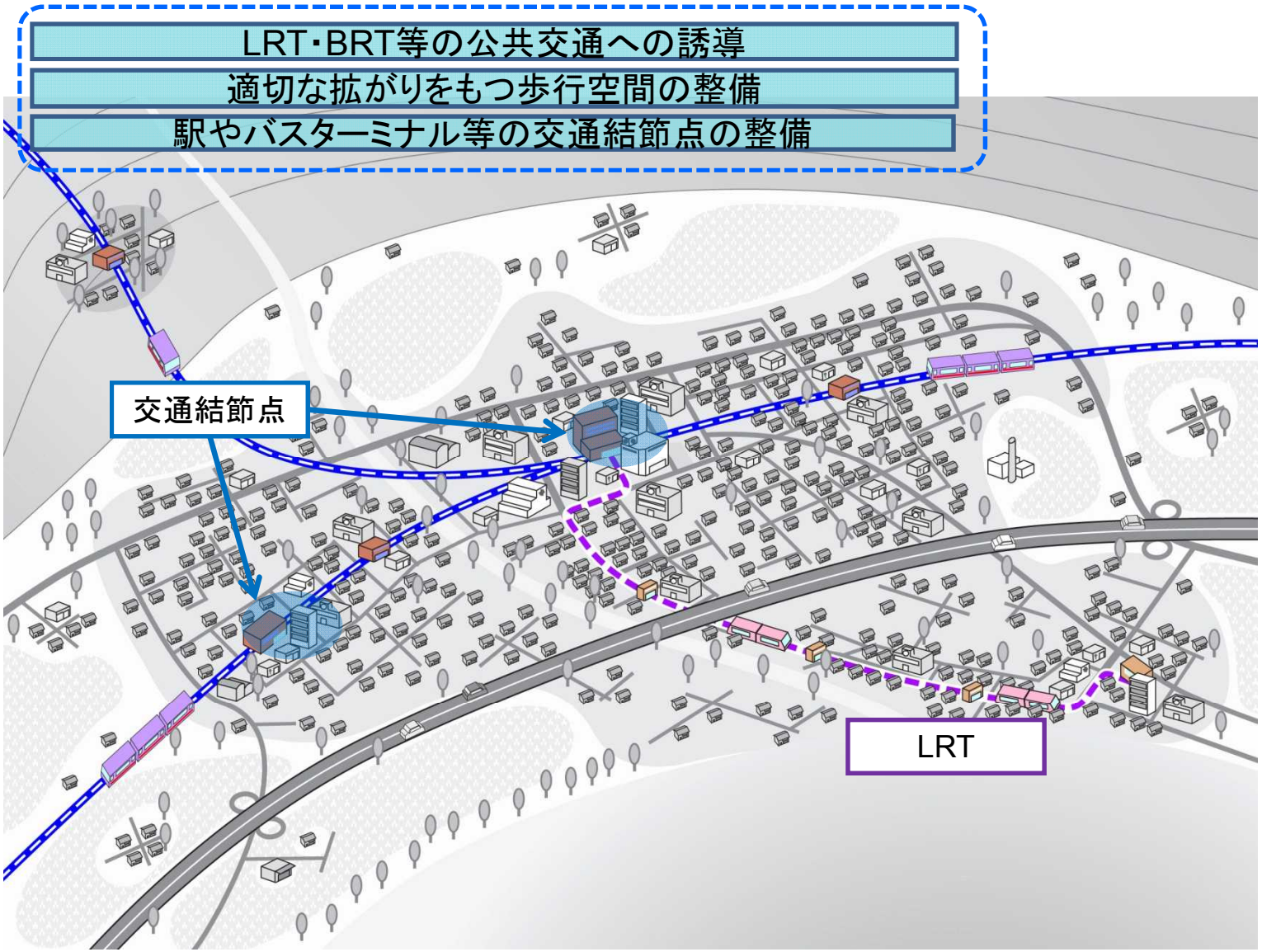
コンパクトシティの実現に向けて

現状：拡散した低密度の市街地

コンパクトシティの実現に向けて

目指すべき市街地の将来像

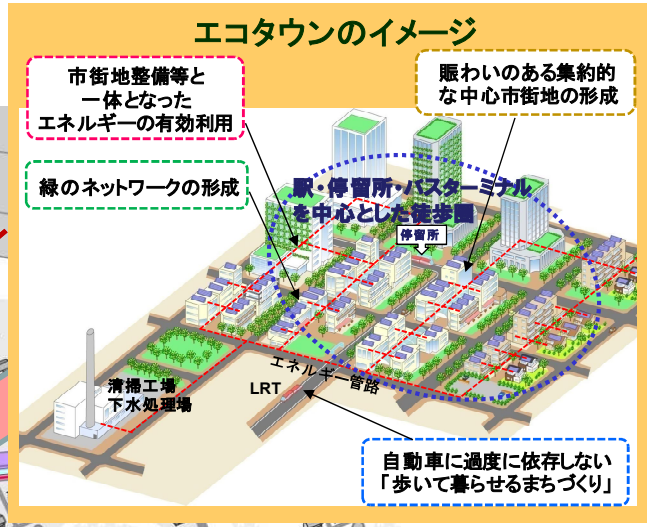
コンパクトシティの実現方策1：都市・地域総合交通戦略の推進



コンパクトシティの実現方策2：市街地整備戦略の推進

郊外における新市街地開発の抑制

各種都市機能を集積した集約拠点の形成



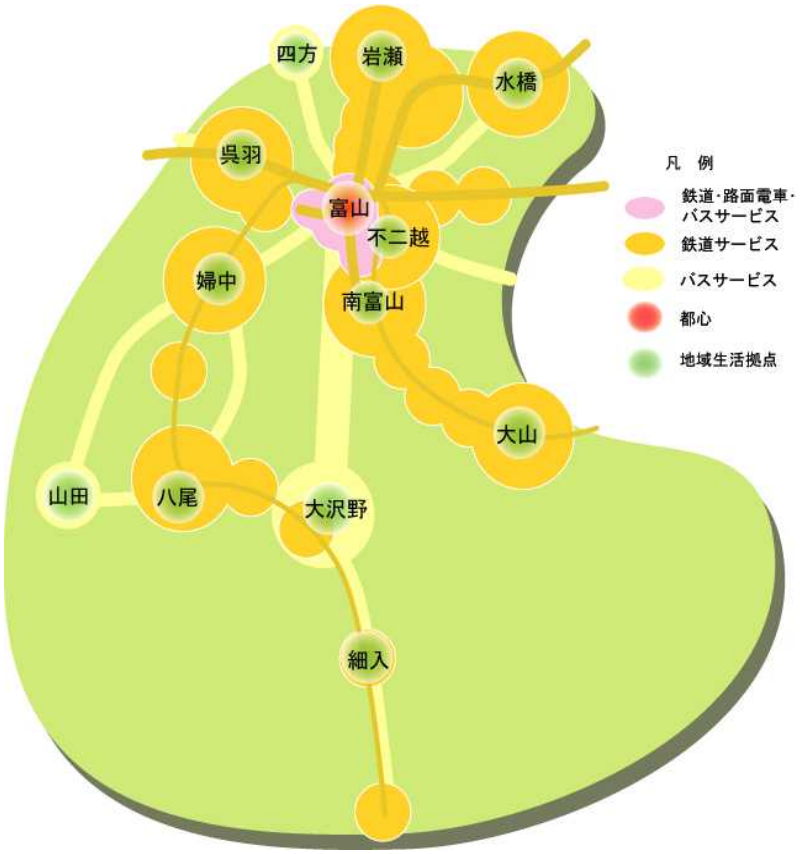
公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり

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

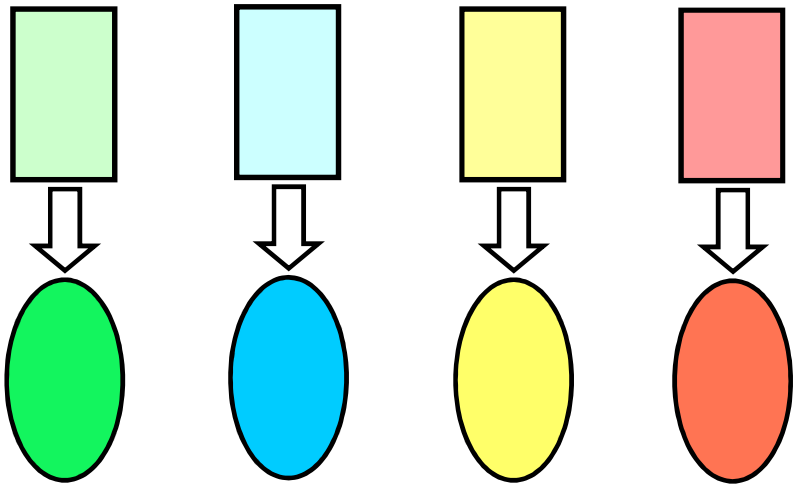
③中心市街地の活性化

包括的施策展開による行政運営により、簡単ではない政策目標を達成する

- 一つの政策目標を、複数の施策の実施によって達成する。
- また、一つの施策の実施によって、複数の政策目標に効果をもたらす。

様々な制約がある状況下で、負のスパイラルを正に転換するために有効な施策推進の手法

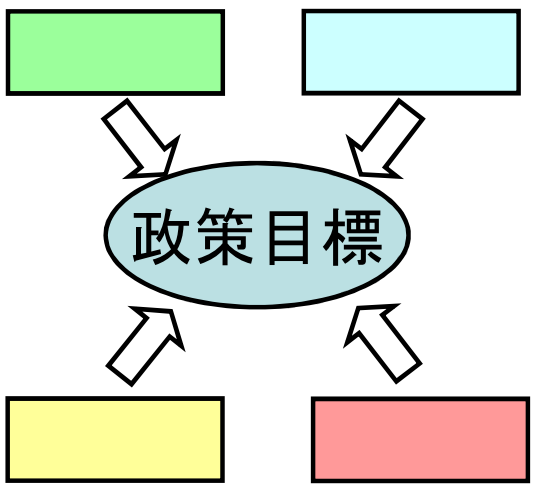
従来の
行政運営

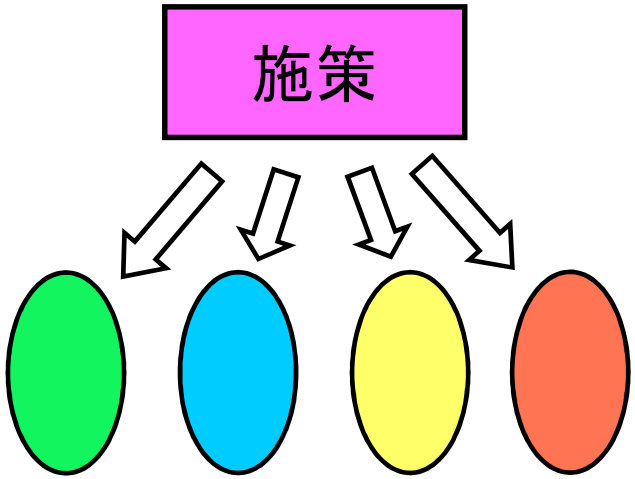


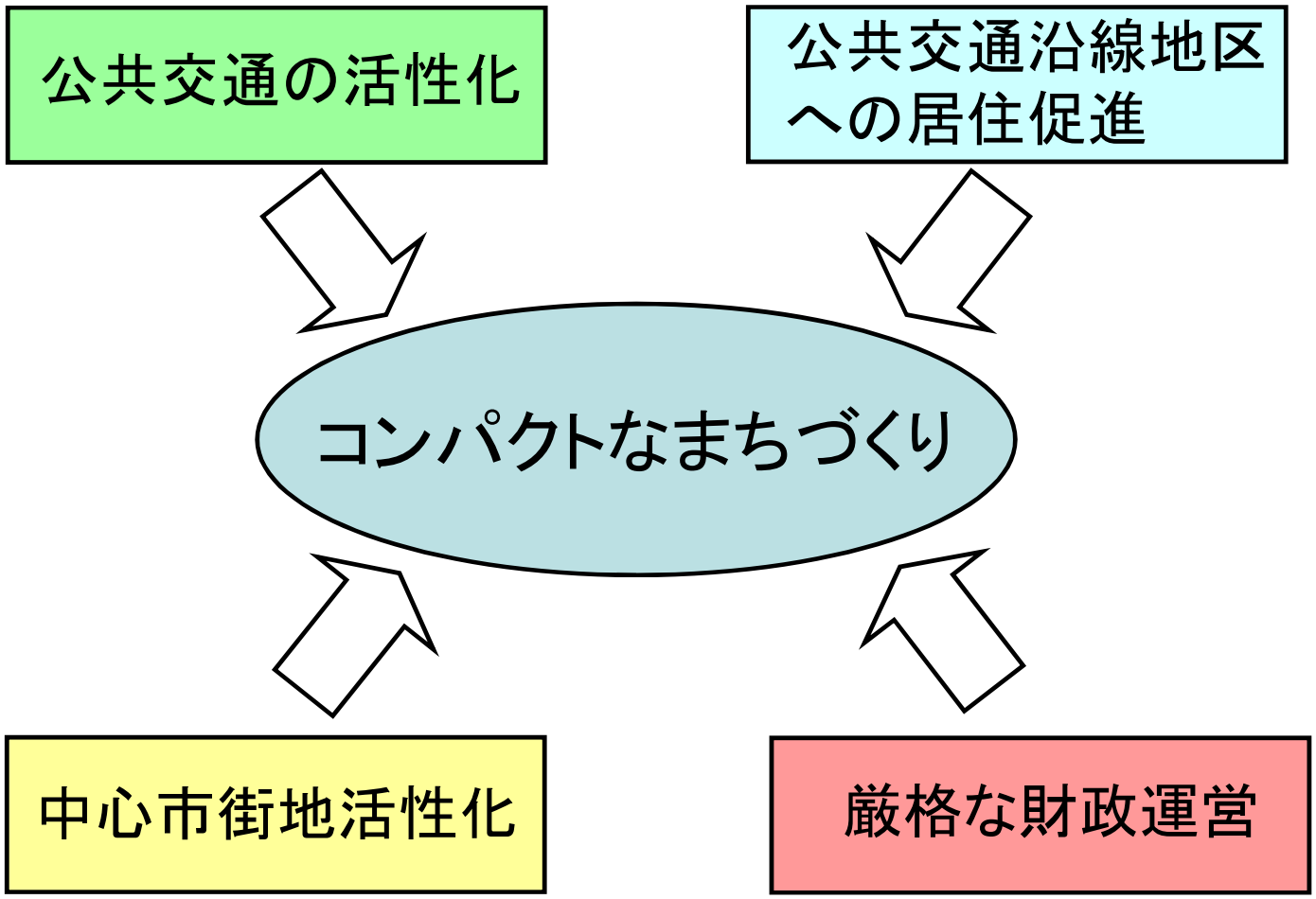
施策・手段

目的・目標

包括的施策展開
による行政運営





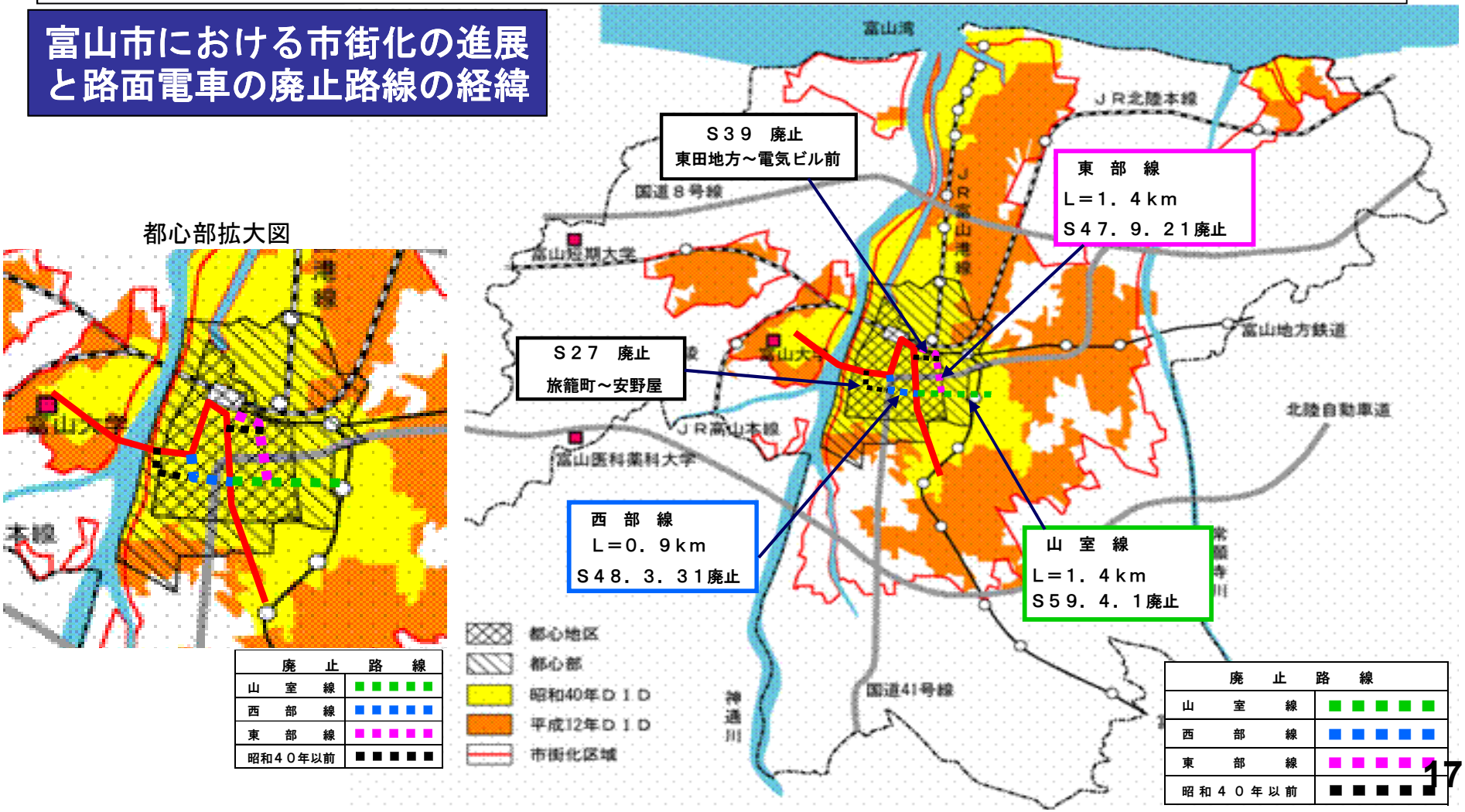

公共交通の活性化
公共交通沿線地区への居住促進
コンパクトなまちづくり
中心市街地活性化
厳格な財政運営

公共交通の現状と課題

○モータリゼーションの進展と公共交通の衰退

□昭和４０年までの市街化は、鉄道及び路面電車沿線の都心部を中心に発展
□**高度成長期にモータリゼーションが進展**し、市街地が外延化
□この結果、**路面電車の利用者が減少し、採算性の確保を理由に路線の廃止**が相次いだ

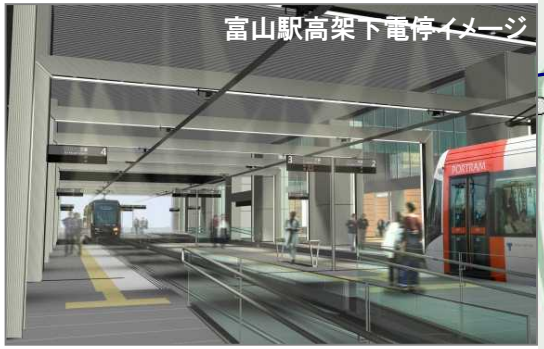
富山市における市街化の進展と路面電車の廃止路線の経緯



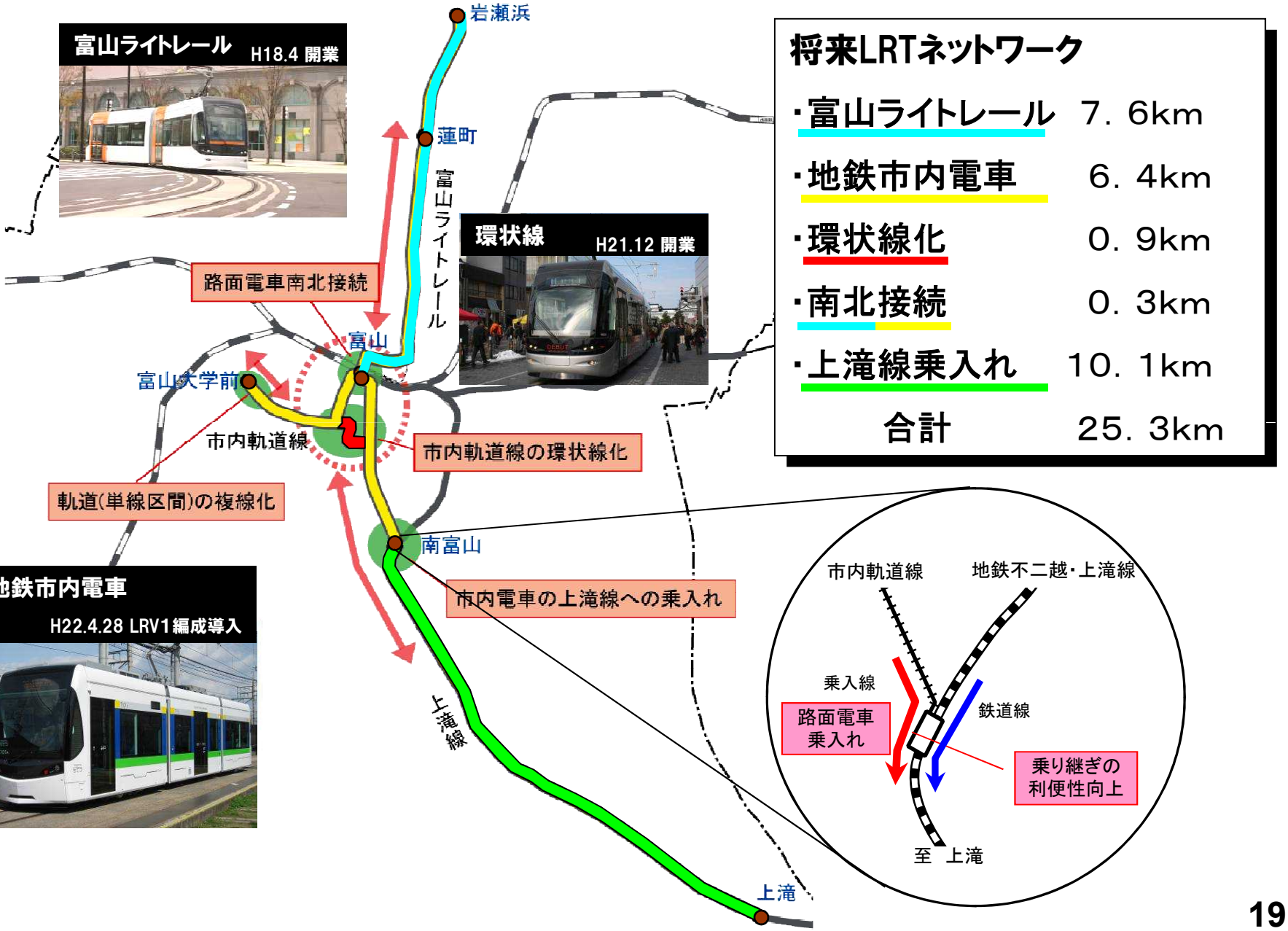
公共交通の活性化　～LRTネットワークの形成～

コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

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



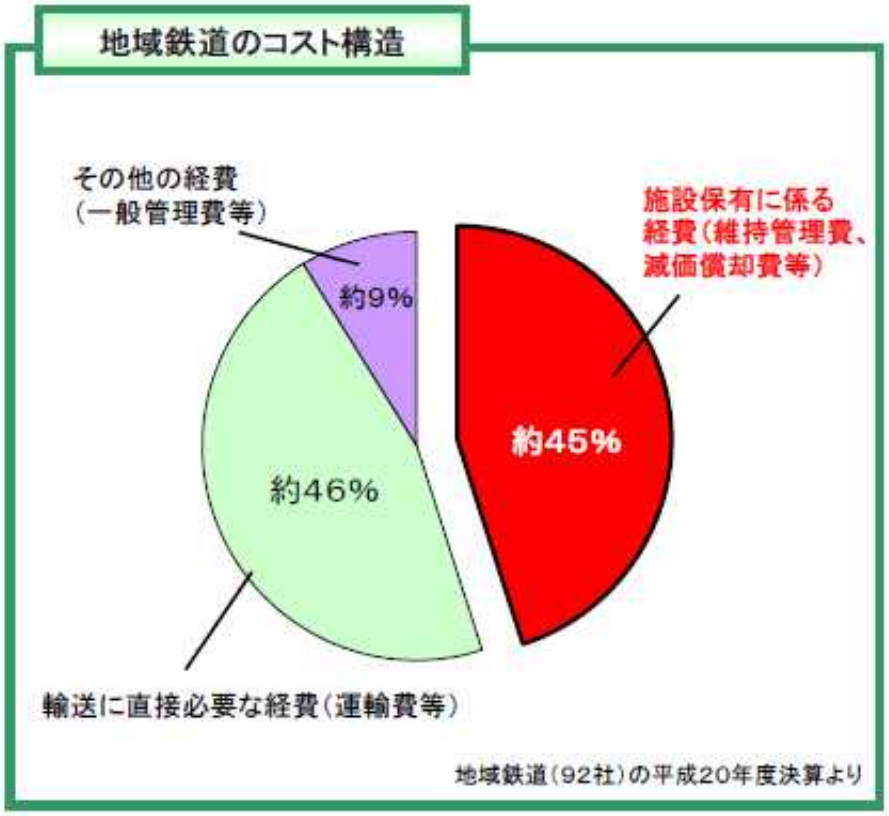
公共交通の活性化（LRTネットワーク構想）

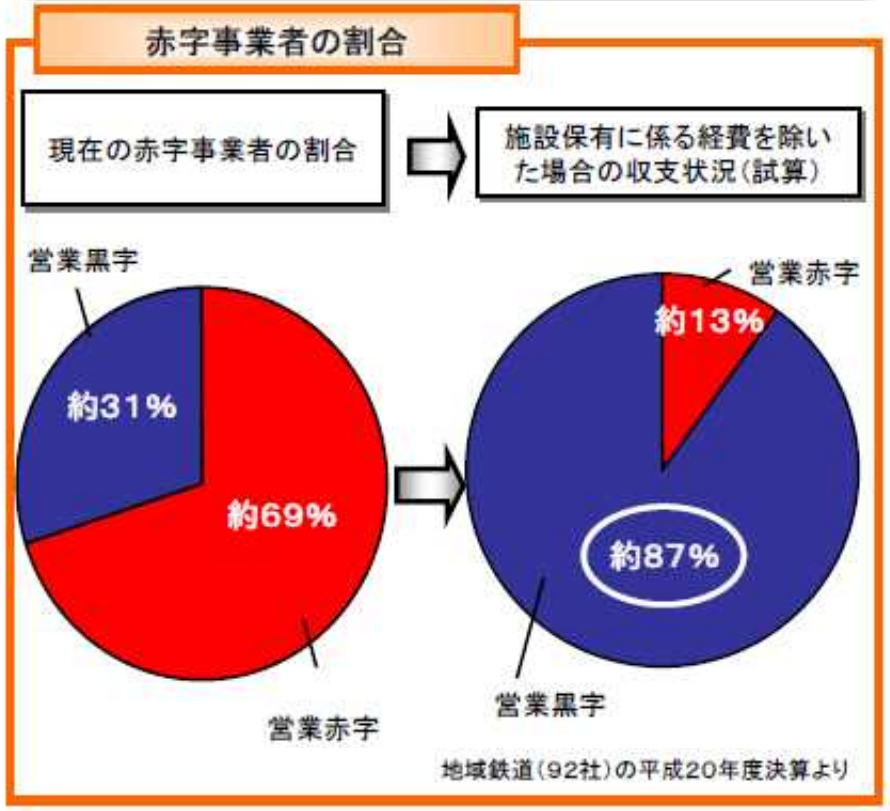


地域鉄道におけるコスト構造上の課題

ワンマン化・無人化による人件費の削減等により、相対的に、施設保有に係る経費の占める割合が増加
昭和60年度：約38%⇒平成20年度：約45%

地域鉄道の収支状況は、全体の約7割が営業赤字であるが、施設保有に係る経費を除くと、全体の約9割の事業者が黒字に転じる





※地域公共交通活性化・再生に関する研究会資料(国土交通省鉄道局H21.11)

富山ライトレールの整備　～JR富山港線のLRT化～

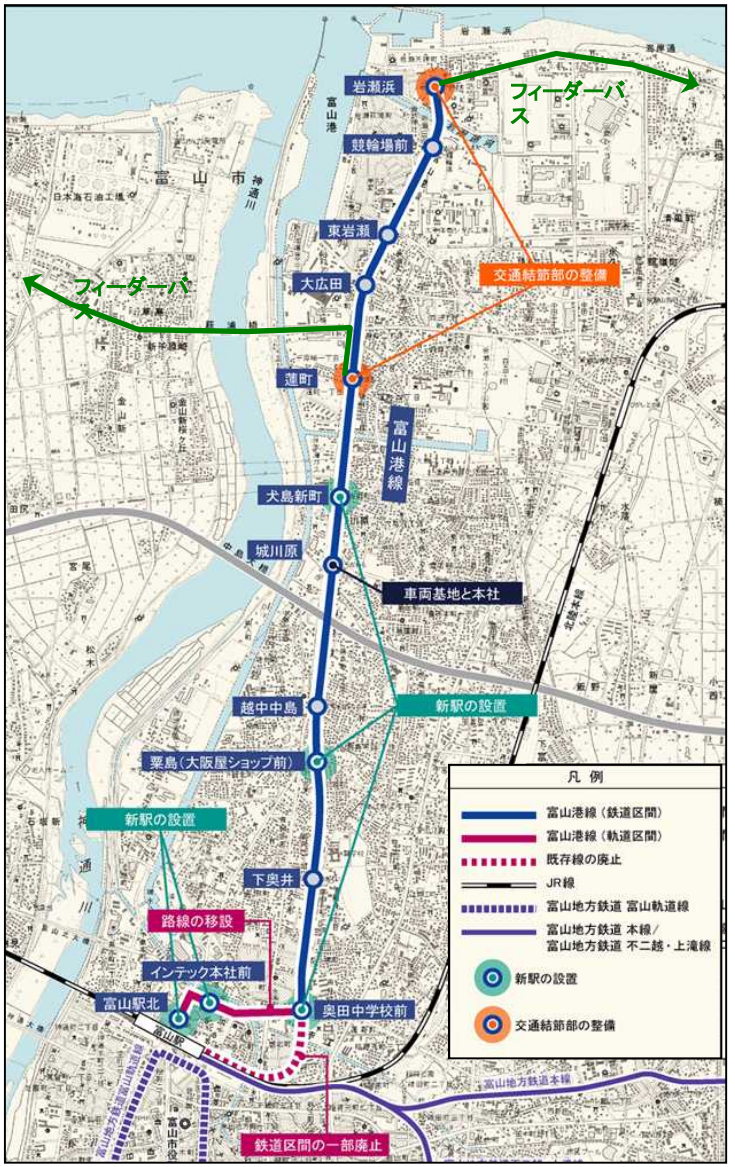
利用者の減少が続いていたJR富山港線(鉄道)を、
公設民営の考え方を導入し、大幅なサービス向上、
徹底したバリアフリー化、トータルデザインの採用等
により蘇らせた、日本初の本格的LRTシステム

＜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－岩瀬浜)

▲旧JR富山港線

日本初の本格的LRTとして再生

▲富山ライトレール
（愛称ポートラム）



LRTが走るまちの風景

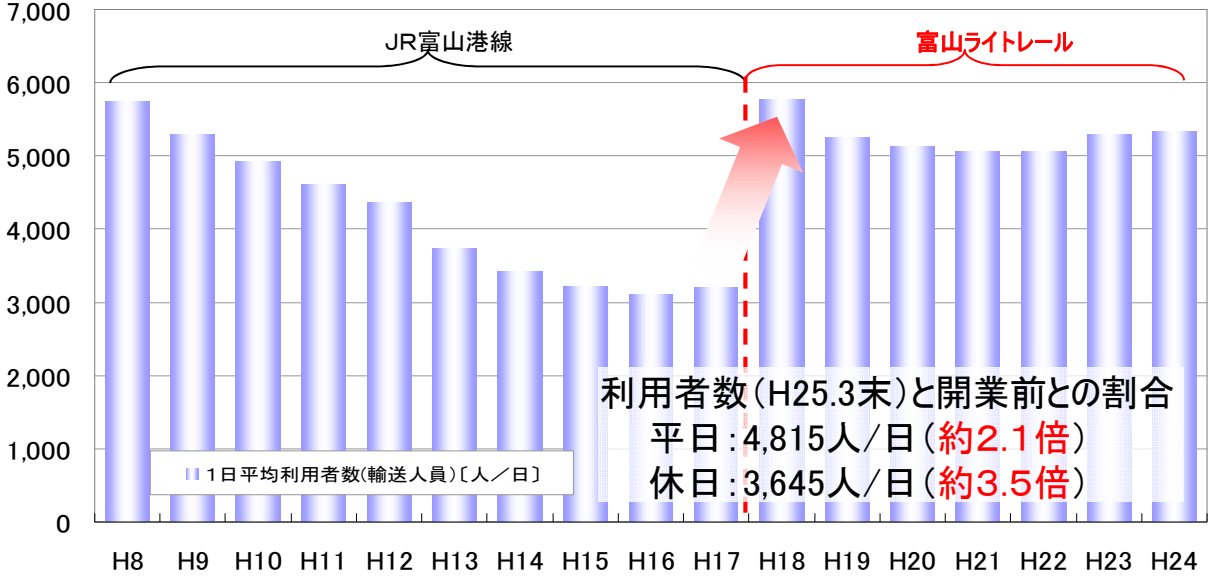
富山ライトレール（ポートラム）の整備効果

H18. 4. 29開業

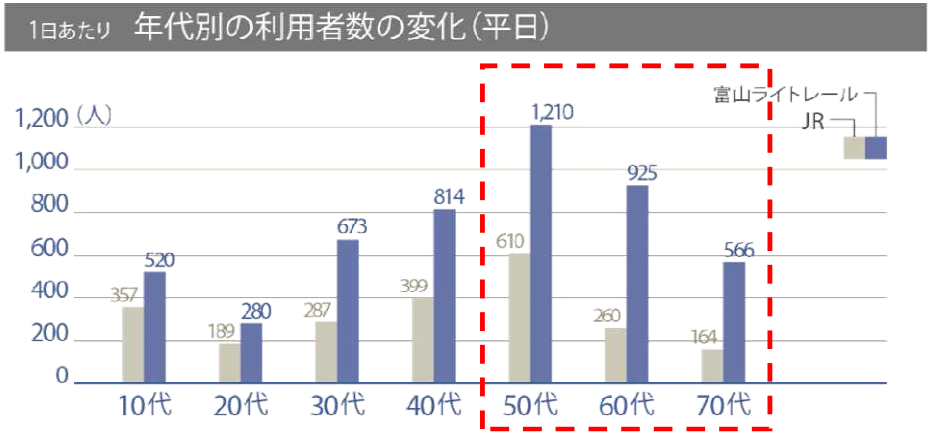
コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

利用者の減少が続くJR富山港線を、公設民営により本格的LRTシステムに蘇らせた事業

■開業前と比較して、利用者数が 平日で約2.1倍、休日で約3.5倍へと大幅に増加

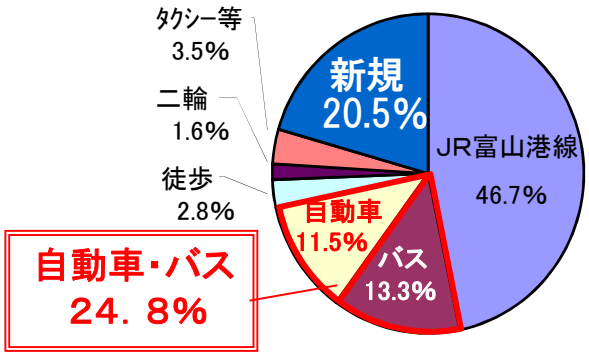


■高齢者の利用が増加（ライフスタイルの変化）



■交通手段の転換

【富山ライトレール利用者の以前の利用交通手段】



富山ライトレールの整備（運行サービス等）

■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。

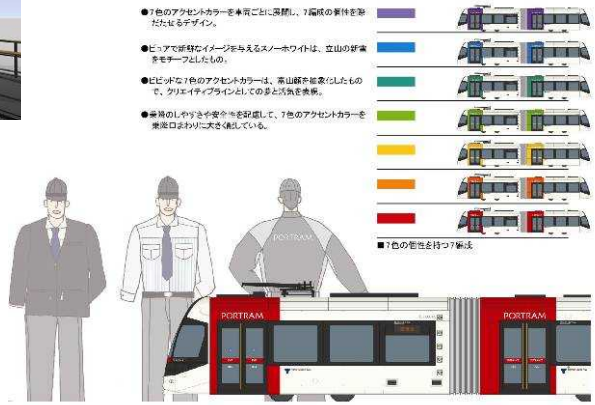
	現行		路面電車化後
運行間隔	30～60分	→	15分（ラッシュ時は10分）
始発・終電	5時台・21時台	→	5時台・23時台
駅数	9駅（富山駅除く）	→	13電停
車両	鉄道車両	→	全低床車両

運賃は200円均一制に。

■ICカード乗車券の採用

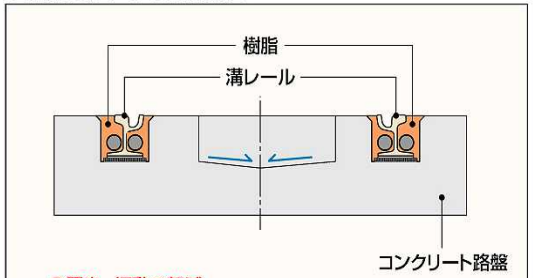
■トータルデザインの導入

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



■制振軌道、芝生軌道の採用

■樹脂固定による制震軌道

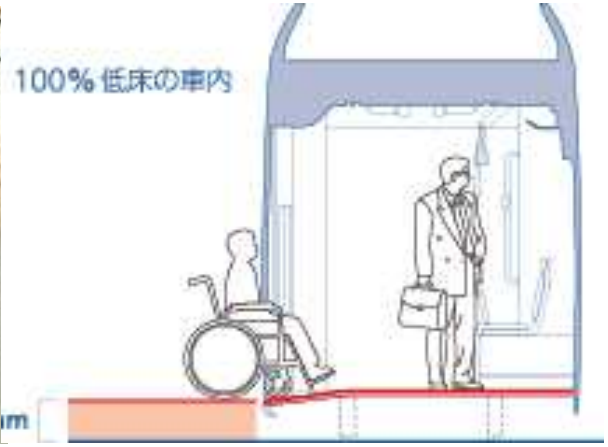


●騒音、振動の軽減、
●メンテナンス性、排水性の向上

富山ライトレールの整備（運行サービス等）

■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



■アテンダントの配置（H22.8月～H23.3月）

車内サービス向上のため、日中1時間に1便アテンダントが乗務し、

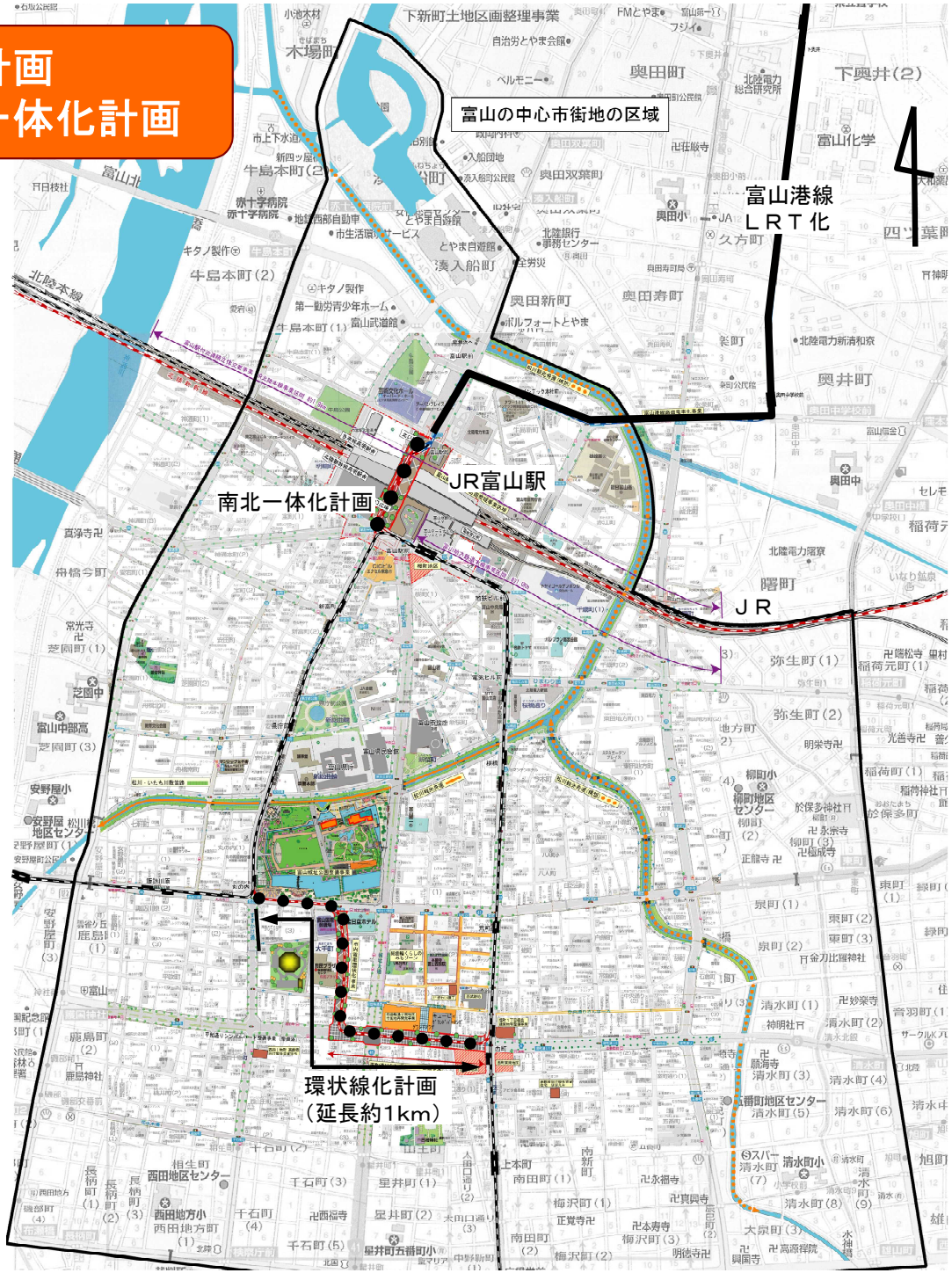
・高齢者、障害者の乗降介助

・ICカード乗車券の利用案内

・沿線の観光案内

を実施

富山LRT化将来計画
（環状線化・南北一体化計画



市内電車環状線化事業　～セントラムの整備～

コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

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

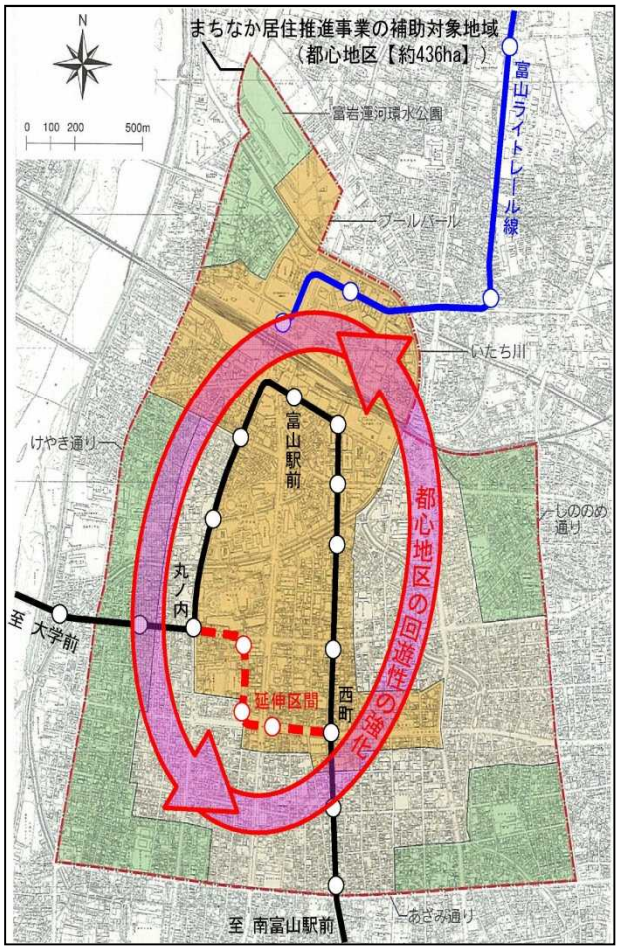
＜路線概要＞
○開業日　：平成21年12月23日
○延　長　：約0.9km（環状線区間約3.4km）
○電　停　：延伸区間に3箇所新設
○車　両　：新型低床車両を3編成導入

▲市内電車環状線（愛称：セントラム）

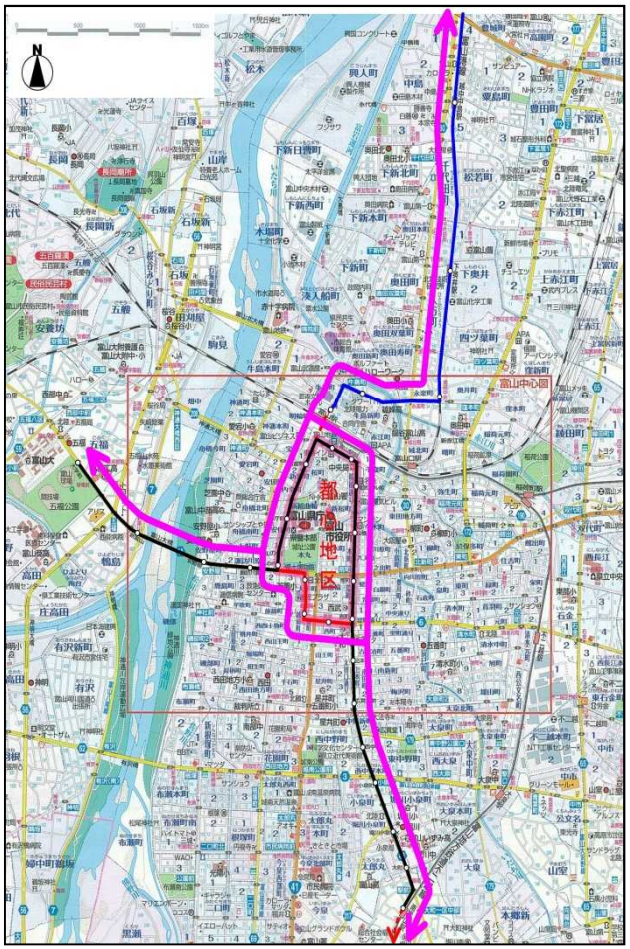
富山市内電車環状線の意義

①富山駅周辺地区と平和通り周辺地区のアクセス強化

②都心地区全体の回遊性と魅力の向上



③南北路面電車連結後のネットワーク形成



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

〇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

〇城址とLRTが融合調和する美しい景観

〇軌道・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

〇周辺再開発事業と連携した、高質で都心的デザイン

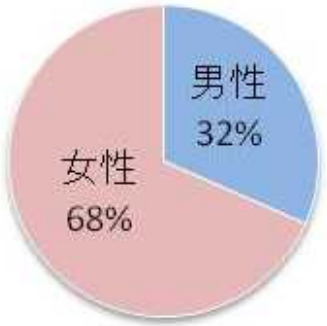
LRTが走るまちの風景

市内電車環状線（セントラム）の整備効果（1）

＜環状線利用者属性＞

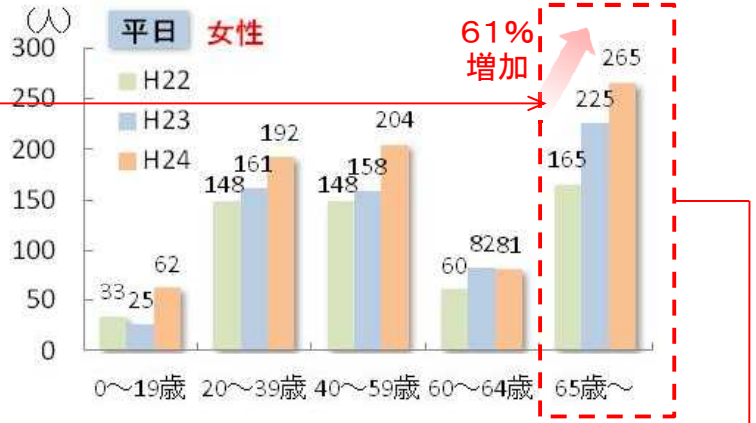
環状線利用者は女性が約7割を占めるとともに、平日では女性の高齢者の利用が大きく増加するなど、高齢者の女性を中心に環状線が日常の移動手段として定着してきている。

【環状線利用者の性別】



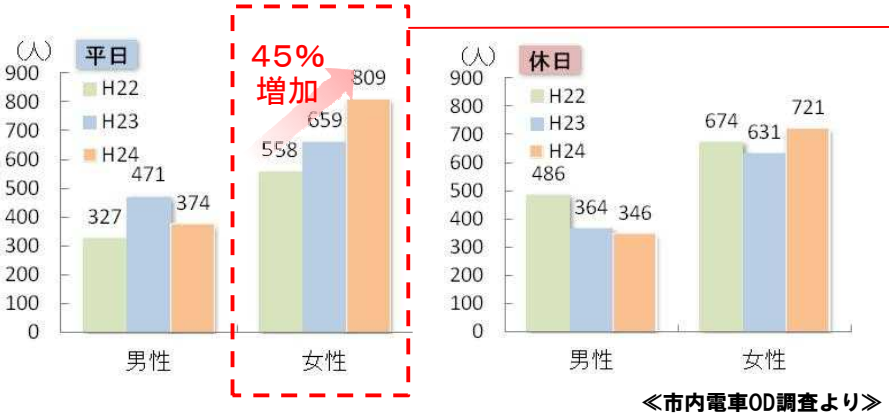
≪H24環状線利用者アンケート調査より≫

【年代別環状線利用者の推移（平日・女性）】



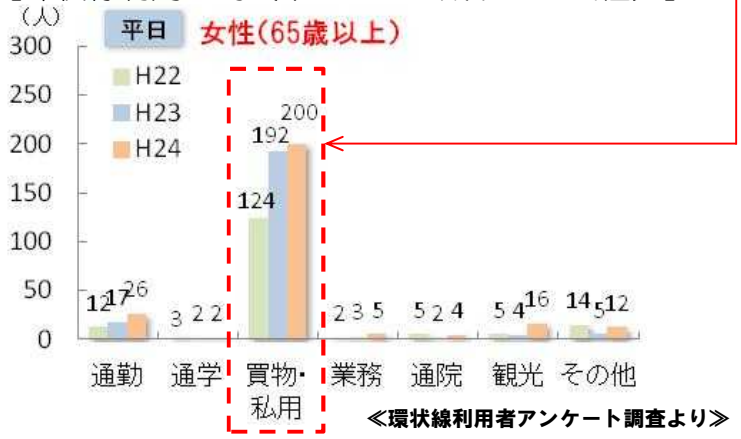
≪市内電車OD調査より≫

【男女別利用者数の推移】



≪市内電車OD調査より≫

【環状線利用目的（平日・６５歳以上の女性）】



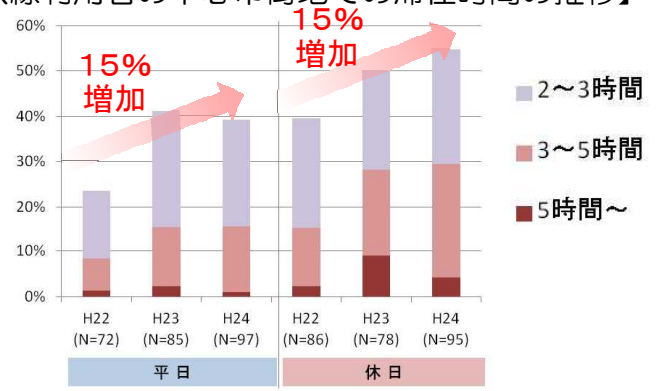
≪環状線利用者アンケート調査より≫

市内電車環状線（セントラム）の整備効果（2）

＜環状線利用者の中心市街地での行動形態＞

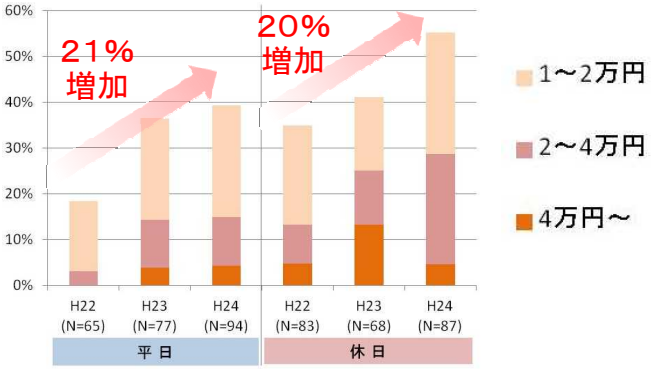
環状線利用者のうち中心市街地で2時間以上滞在する人、1日あたり1万円以上の消費をする人の割合が増加している。さらに、平日の環状線利用者の平均の滞在時間や来街回数、消費金額は自動車利用者と遜色がなく、休日の環状線利用者は自動車利用者に比べて平均の滞在時間や来街回数、消費金額が多い。

【環状線利用者の中心市街地での滞在時間の推移】



≪環状線利用者アンケート調査より≫

【環状線利用者の中心市街地での消費金額の推移】



≪環状線利用者アンケート調査より≫

【買物・飲食の際の平均滞在時間（分／日）】

平日		休日	
自動車	環状線	自動車	環状線
96分	96分	113分	124分

【中心市街地への来街頻度と消費金額】

買物目的の平均来街頻度（回／月）

平日		休日	
自動車	環状線	自動車	環状線
2.5回	6.6回	1.8回	6.0回

平均消費金額（円／日・人）

平日		休日	
自動車	環状線	自動車	環状線
¥11,489	¥11,337	¥9,207	¥14,233

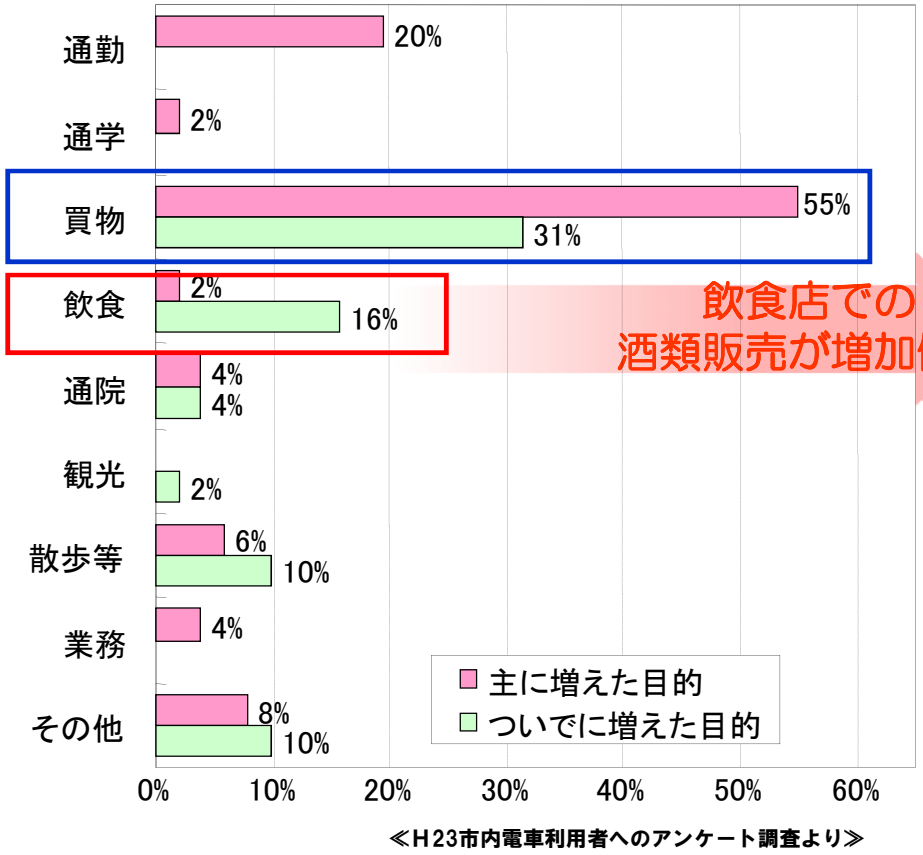
≪自動車はH22、環状線はH24利用者アンケート調査より≫

市内電車環状線（セントラム）の整備効果（3）

＜環状線開業後における利用者の行動形態（ライフスタイル）の変化＞

環状線利用者は買物を主目的とした外出機会が増加するとともに、ついでに増えた目的として飲食の割合も高くなっている。

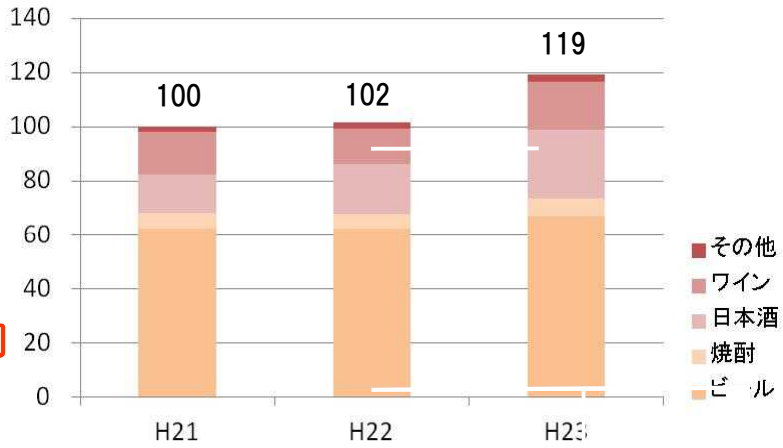
【外出機会が増えた目的】



≪H23市内電車利用者へのアンケート調査より≫

飲食店での
酒類販売が増加傾向

【中心市街地にある飲食店における酒類 販売額の推移】
（H21を100とした割合）



まちなかでお酒を楽しむ人が増加

交通系ICカードの導入・多機能化

富山地方鉄道のICカード「えこまいか」は、平成21年度の導入以降、環状線（セントラム）を含む市内電車、路線バス、鉄道線にて利用が可能。

【ICカード利用者割合（平日）】
ポートラム：８５％（H25.12平均）
セントラム：５７％（H25OD調査）

H23年度

H22年度

H21年度

その他

富山地方鉄道がICカード（えこまいか）を導入

公共交通の利便性向上・利用促進

鉄道線

①商業連携による市街地活性化

路線バス

セントラム

まいどはやバス

駐車場

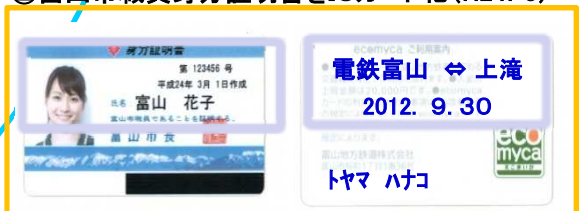
フィーダーバス

市内電車

ポートラム

ライトレールにICカード（パスカ）を導入

②富山市職員身分証明書をICカード化（H24．3）



③富山大学学生証をICカード化（H25．4）

利便性の向上

利用場所の拡大

公共交通の活性化　～モビリティ・マネジメント施策「とやまレールライフプロジェクト」～

コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

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 “かしこく”使うライ
フスタイルを提案していくプロジェクト

とやま レールライフ プロジェクト
TOYAMA RAIL LIFE PROJECT

かしこいクルマの使い方 考えんまいけ

交通環境学習

イベントでのMM

レールライフ・フォーラム

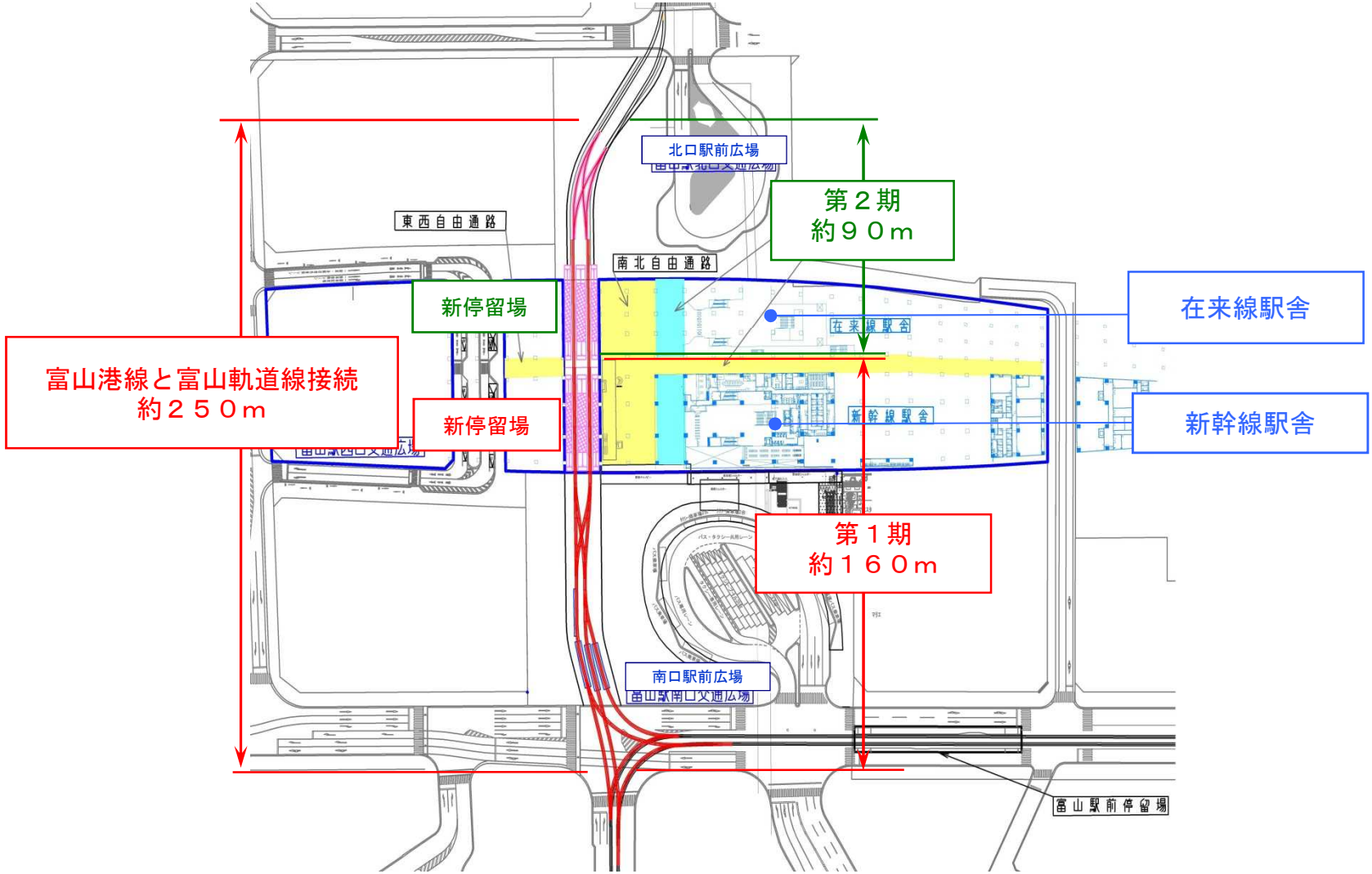
ライトレール乗車体験

ラジオ番組

大学生MM

Ⅳ　路面電車南北接続事業の実施

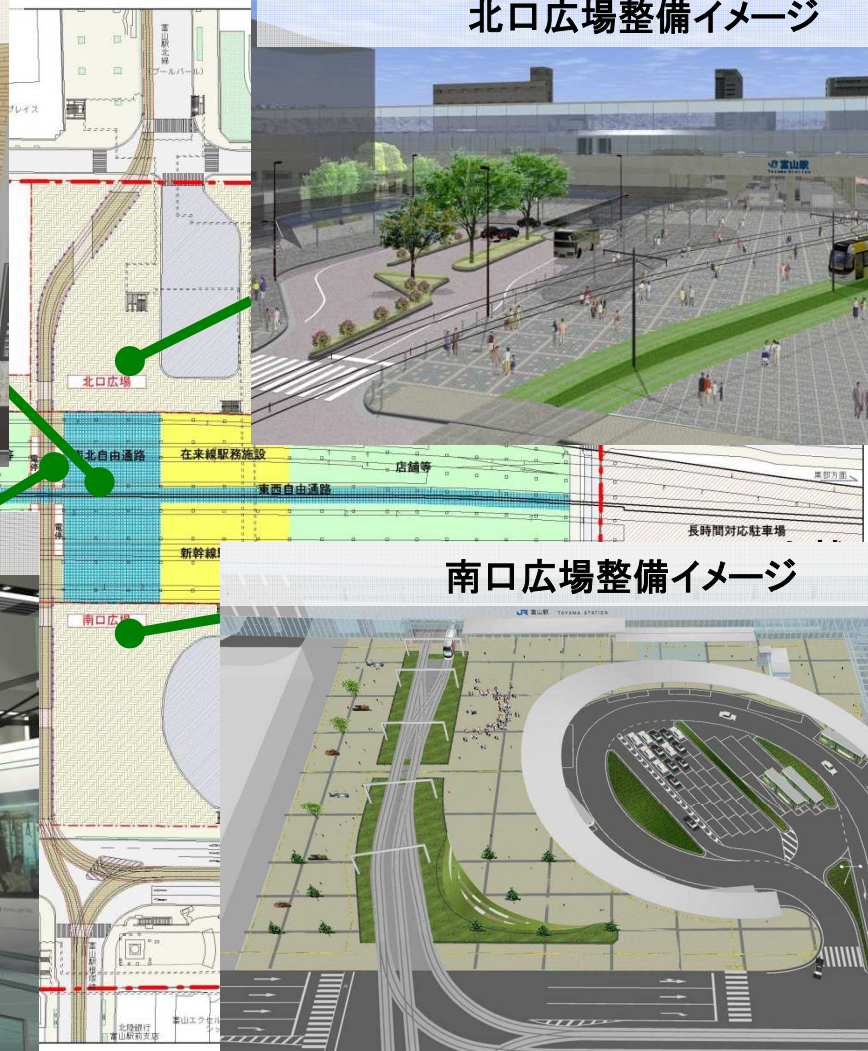
路面電車南北接続事業路線図



北陸新幹線開業を契機とした富山駅周辺整備

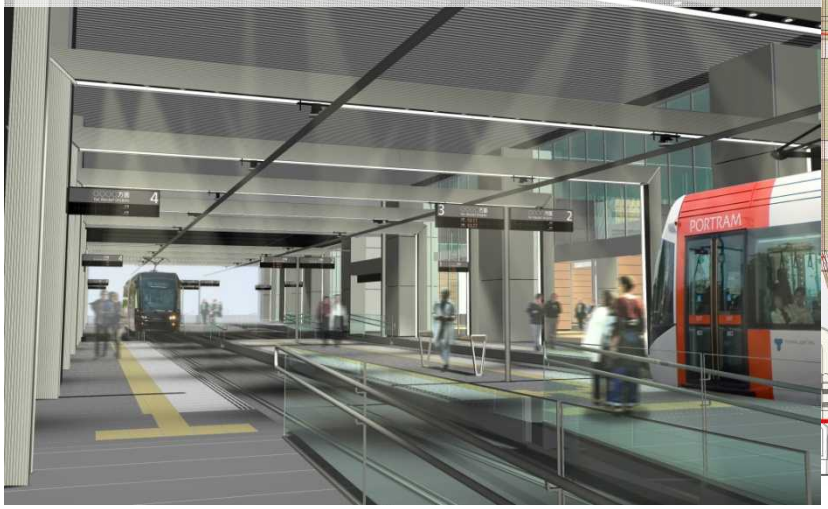
富山駅周辺の約10.4haの区域で土地区画整理事業を行い、駅前広場等を整備。

南北自由通路イメージ（新幹線改札側から望む）



北口広場整備イメージ

高架下LRT空間イメージ



南口広場整備イメージ

中心市街地･公共交通沿線居住推進地区の設定と居住人口の目標

コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

中心市街地・公共交通沿線居住推進地区の設定

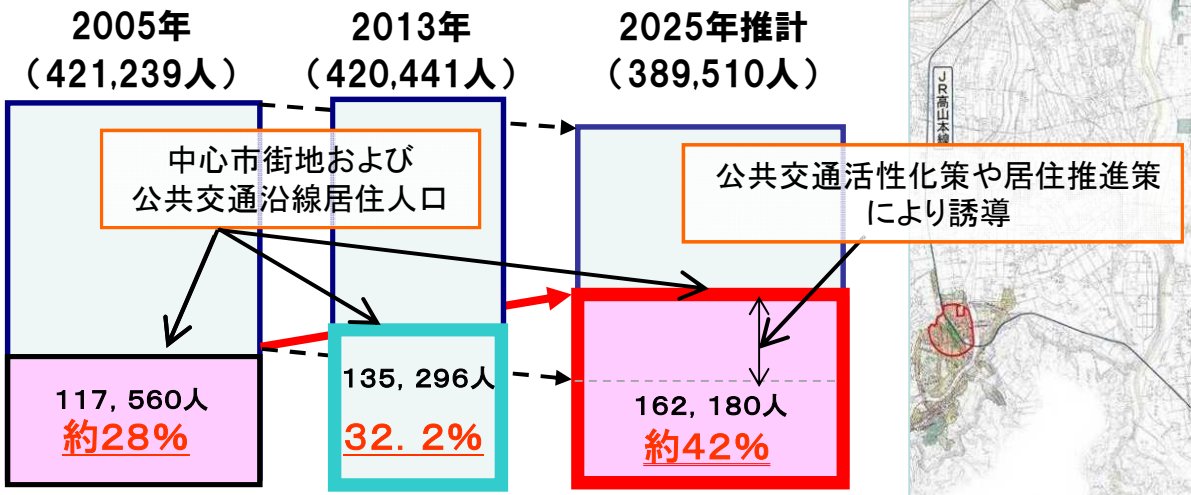
- 中心市街地：約４３６ ha
- 公共交通沿線居住推進地区：約３，４８９ha

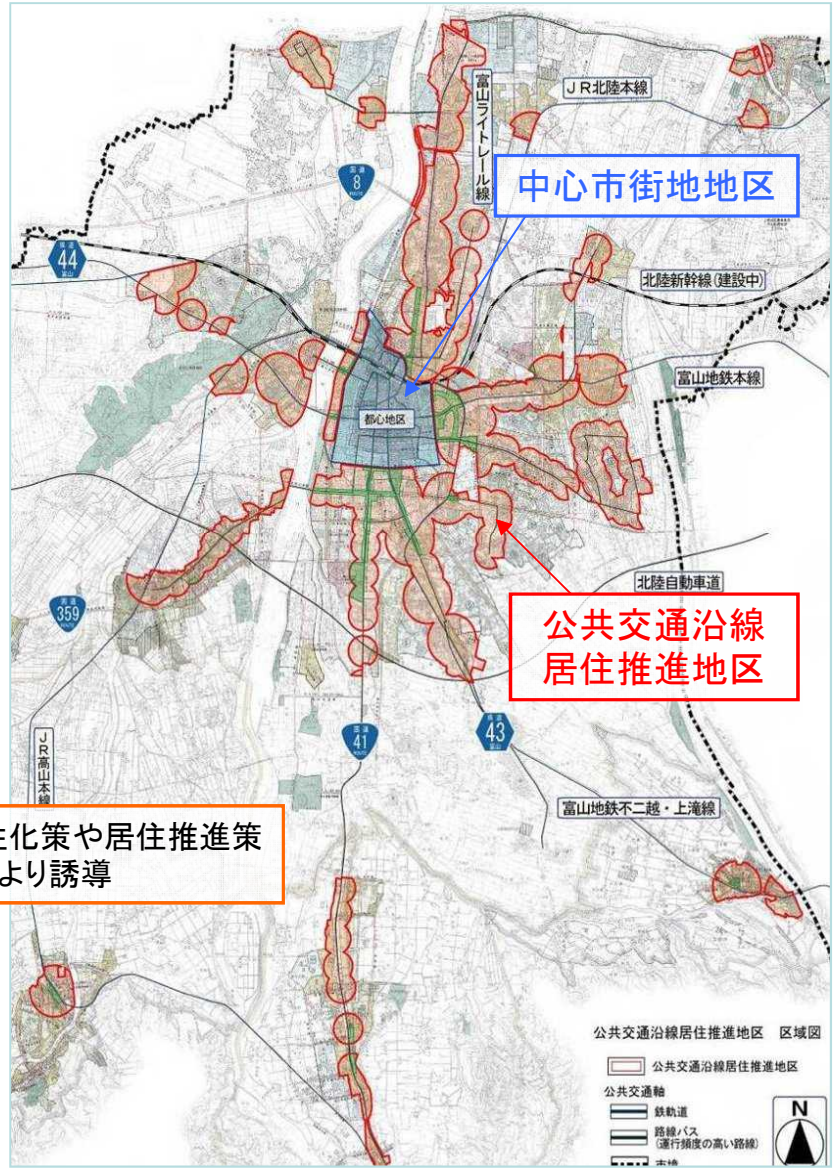
※富山駅を中心とした１９の公共交通軸周辺

- 鉄道、軌道駅勢圏（半径500m）
- バス停圏（半径 300m）

中心市街地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

＜公共交通沿線における居住人口の目標＞





公共交通沿線への居住推進～中心市街地・公共交通沿線居住推進地区～

・中心市街地活性化基本計画において、
約436haの中心市街地を位置づけ
・都市マスタープランにおいて、
富山駅を中心とした19の公共交通軸と
約3，489haの公共交通沿線居住推進地区
を位置付け

■路線
・鉄軌道全て（6路線）
・頻度の高いバス路線（13路線）
（1日概ね60本以上（往復））

■エリア
・用途地域内における
駅勢圏、バス停圏
（圏域）
鉄軌道駅圏は500m
バス停圏は300m

上記地区内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

■まちなか居住推進事業（H17.7～）

・共同住宅：100万円/戸　・戸建住宅：50万円/戸等

実績：654件　1,242戸　（H17.7～H25.3）

■公共交通沿線居住推進事業（H19.10～）

・共同住宅：70万円/戸　・戸建住宅：30万円/戸等

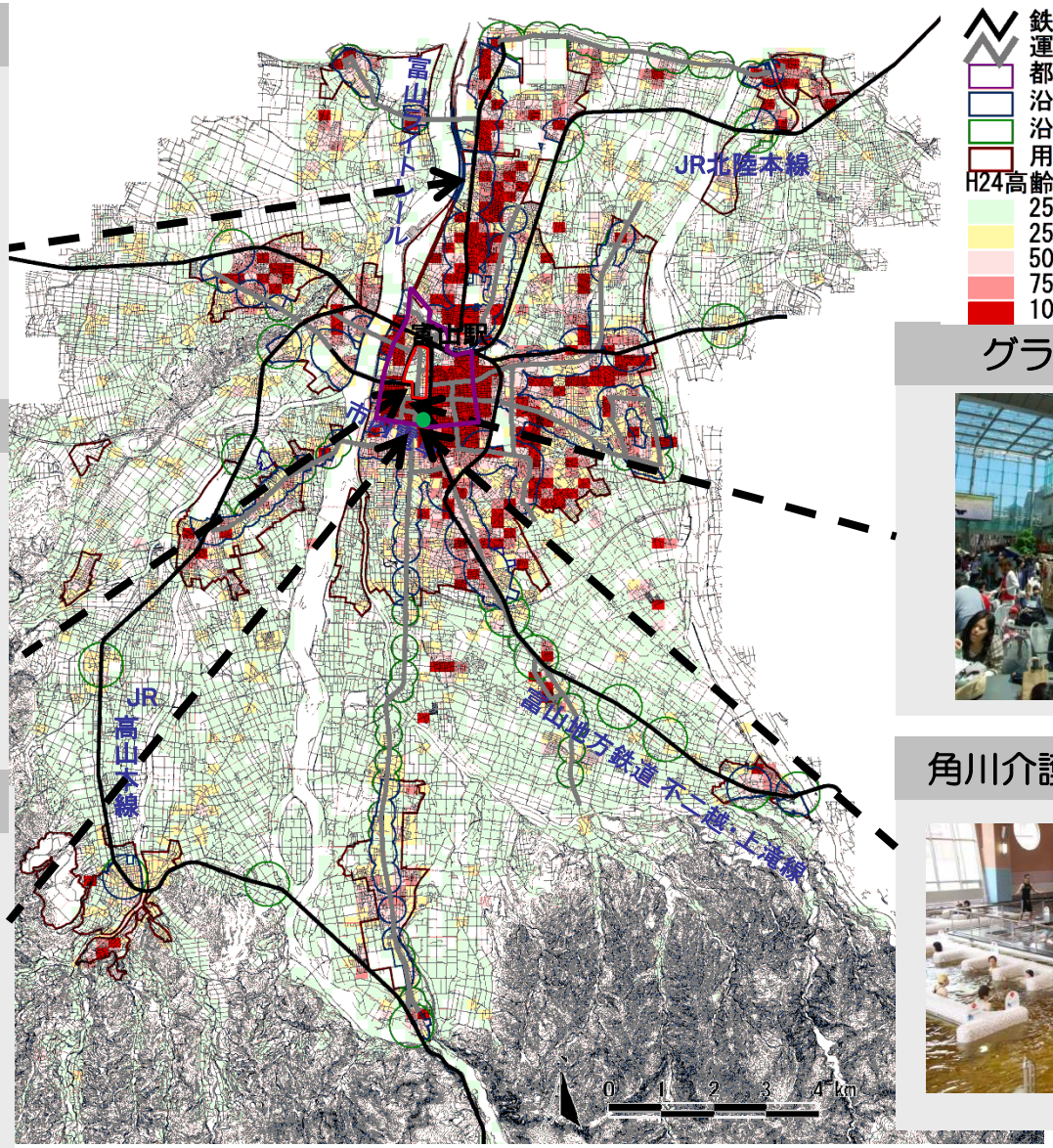
実績：362件　804戸　（H19.10～H25.3）

高齢化に対応したまちづくり(高齢者分布H24)

富山ライトレール

市内電車環状線化事業

アヴィレ



鉄軌道網
運行頻度の高いバス路線
都心地区
沿線居住推進地区
沿線地区（用途外）
用途地域
H24高齢者【250MESH】
25人未満
25-49人
50-74人
75-99人
100人以上

グランドプラザ

角川介護予防センター

おでかけ電車事業（平成２０年４月より実施）

・満65歳以上の高齢者は、富山市内の駅から、中心市街地の駅や路面電車の電停まで利用する場合、電車料金を割引

■ おでかけ定期券をお持ちの方が対象
（おでかけバスと共通の定期券）

■ 利用時間帯
午前9時～午後5時（電車を降りる時間）

■ おでかけ電車の利用（2つの利用経路）

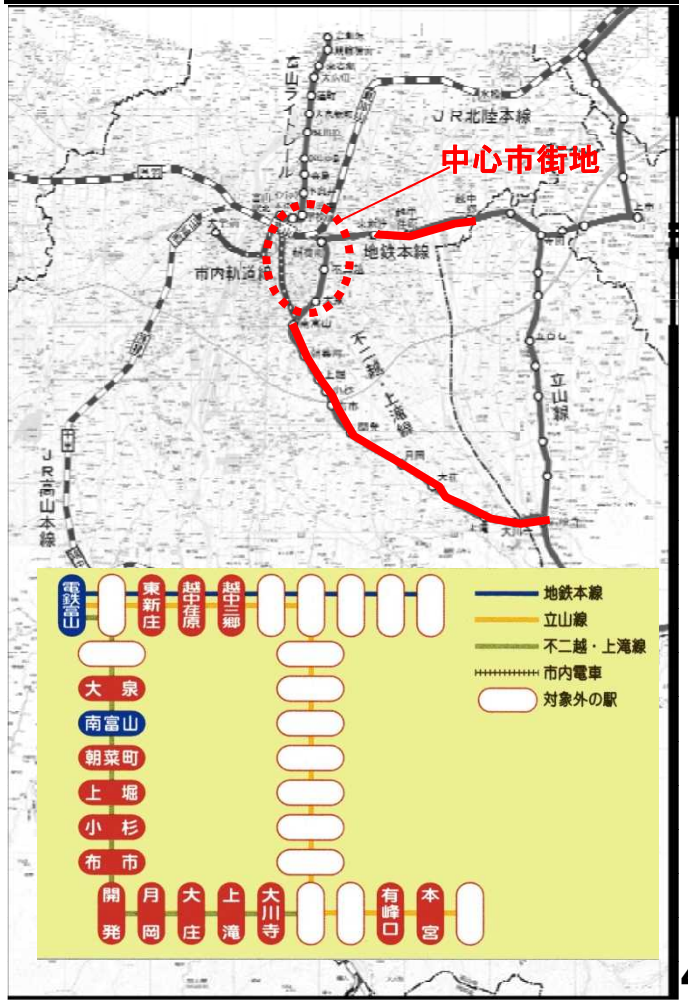
利用経路1
駅で100円の専用切符を購入し、電車を降りるとき、「おでかけ定期券」を提示し、専用切符を渡す。

富山市内各駅 ←電車→ 中心市街地（電鉄富山駅） の区間

利用経路2
駅で100円の専用切符を購入し、電車を降りるとき、「おでかけ定期券」を提示し、専用切符を渡す。

富山市内各駅 ←電車→ 南富山駅 の区間

■ 路線図（対象となる路線、駅）

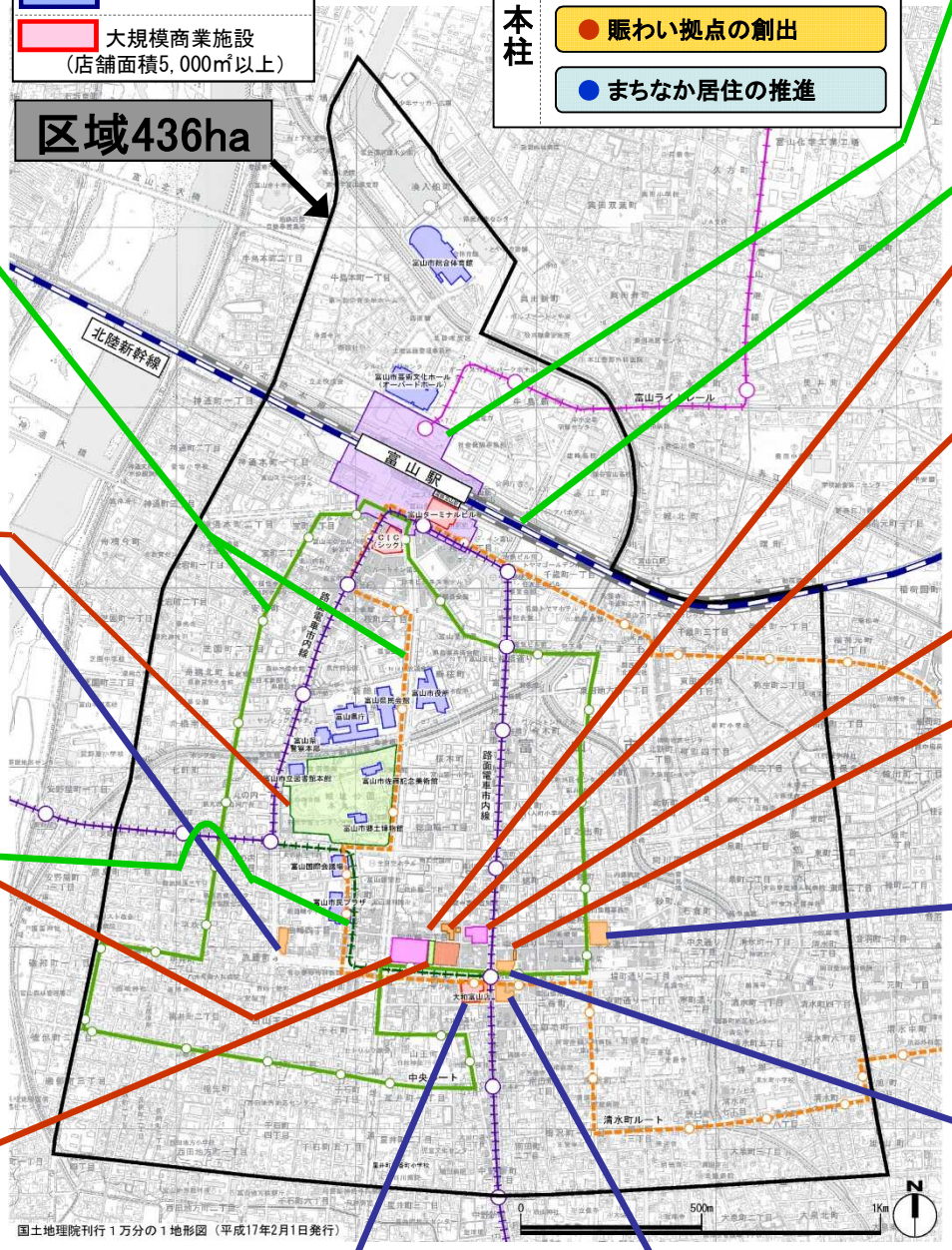


区域と27事業

凡　例
- 主な公共公益施設
- 大規模商業施設（店舗面積5,000㎡以上）

三本柱
- 公共交通の利便性の向上
- 賑わい拠点の創出
- まちなか居住の推進

区域436ha



国土地理院刊行１万分の１地形図（平成17年2月1日発行）

●街なか感謝デー開催事業

●低未利用地活用推進調査事業

●城址公園整備事業

●介護予防施設整備事業

●市内電車環状線化事業

●(仮称)富山市高齢者の持家活用による住み替え支援事業

●おでかけバス事業

●大規模小売店舗立地法の特例措置
●ICカード活用による商業等活性化事業
●アーバンアテンダント事業

●中心市街地活性化コミュニティバス運行事業

●総曲輪四丁目・旅篭町地区優良建築物等整備事業

●総曲輪通り南地区第一種市街地再開発事業（大和富山店）

●グランドプラザ整備運営事業

●まちなか居住推進事業

●西町南地区第一種市街地再開発事業

●西町東南地区第一種市街地再開発事業

●富山駅周辺地区土地区画整理事業

●富山駅付近連続立体交差事業

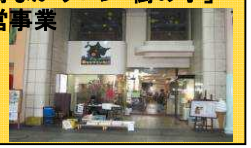
●中心商店街魅力創出事業

●「賑わい交流館」整備運営事業

●「賑わい横丁」整備運営事業

●総曲輪開発ビル再生支援事業

●街なかサロン「樹の子」運営事業



●中央通り地区fブロック第一種市街地再開発事業

●堤町通り一丁目地区優良建築物整備事業

第2期中心市街地活性化基本計画（活性化66事業）

第１期の分野

追加の分野

赤字：基幹事業
黒字：効果促進事業

１．公共交通の利便性の向上
・市内電車西町付近新停留所設置事業
・富山駅路面電車南北接続事業
・上滝線活性化事業
・公共交通サイクルポーター事業
・おでかけ定期券事業
ほか　15事業

２．まちなか居住の推進
・西町東南地区市街地再開発事業
・まちなか居住推進事業
・住宅ストック活用推進事業
・生活利便施設充実事業
ほか　7事業

３．質の高い都市空間の整備
・中心市街地美観保全事業
・富山駅周辺地区南北一体的なまちづくり事業〈連続立体交差事業〉
・富山駅自由通路整備事業
・富山駅周辺地区土地区画整理事業
・富山城址公園整備事業
ほか　10事業

４．環境に配慮したまちづくり
・自転車市民共同利用システム
・自転車利用環境整備事業
・まちなかエコアクション促進事業
ほか　4事業

５．健康で文化的な生活基盤整備
・西町南地区市街地再開発事業
・西町南地区複合施設整備事業
・総曲輪西地区市街地再開発事業
・中央通りＤ北街区市街地再開発事業
・とやま食彩発信事業
・まちなか歩行空間整備改善事業
ほか　8事業

６．地域総合力の強化
・地域交流センター整備事業
・プチまちなか賑わい広場整備事業
・まちづくり会社機能強化事業
・ＮＰＯ等民間団体支援事業
・まちなか情報発信事業
・大学連携事業
ほか　8事業

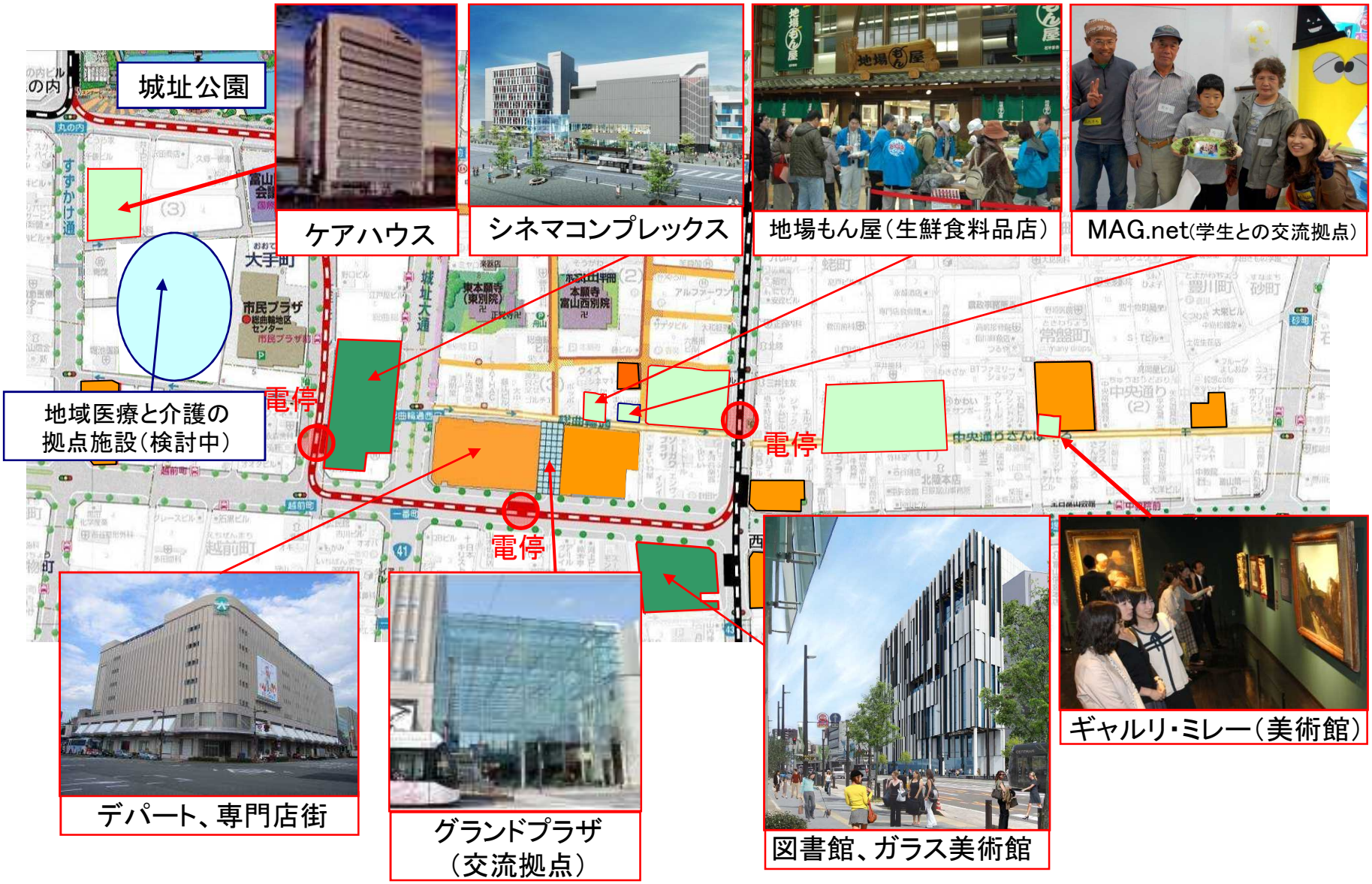
７．賑わいの創出
・総曲輪開発ビル再生事業
・まちなかイベント開催事業
・くすり関連施設整備事業
・まちなか観光推進事業
・中心商店街出店促進・空き店舗活用事業
・ビジネスセンター設置事業
ほか　14事業

質の高い中心市街地の創造

中心市街地における市街地再開発事業等　～民間投資の活発化～

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

総合力を発揮した魅力ある中心市街地



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81.6%（休日：96.5%、平日：74.6%）がイベント等で利用されている。（平成24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

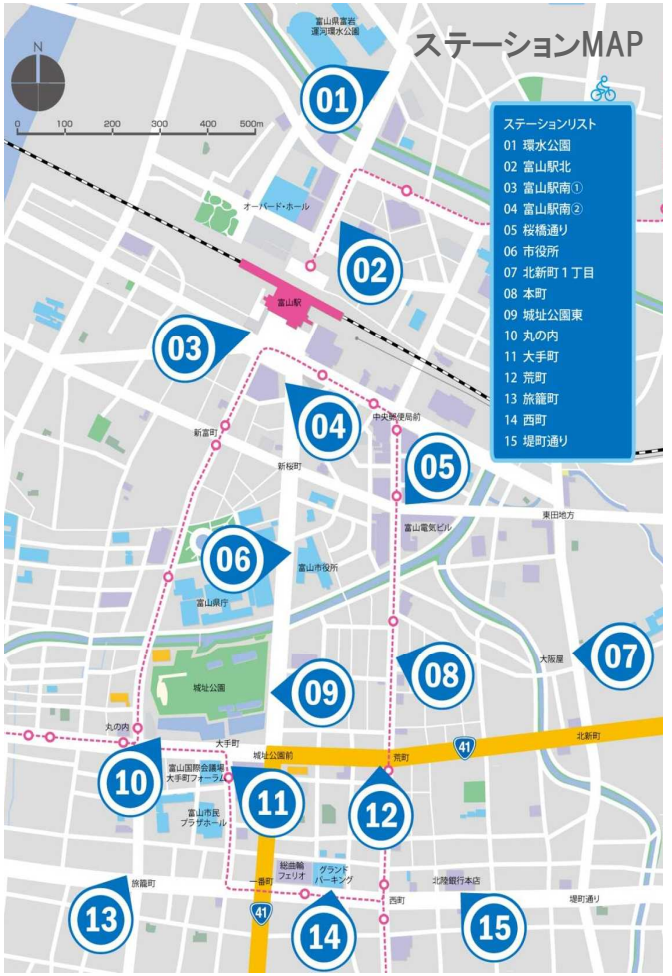
・**施設概要**
施設面積：
約1,400㎡
（65m×21m）
天井までの高さ：
約19m
大型映像装置：
約277インチ

自転車市民共同利用システム（アヴィレ）

中心市街地の15箇所に設置された専用ステーションから、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

＜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　：150台
- ○利用時間　：24時間、365日いつでも利用可能

■ 供用開始以来、会員登録者数は**着実に増加**し、
平成25年8月末現在で3,806人。平均利用回数も順調に増加



中心市街地の活性化　～おでかけ定期券事業～

コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

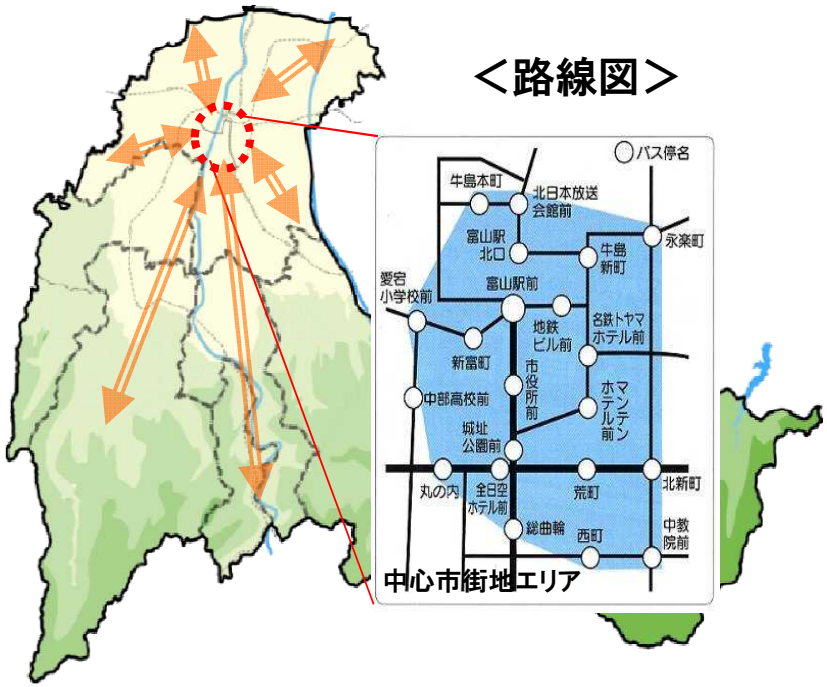
交通事業者と連携し、満65歳以上の高齢者を対象に中心市街地から市域全域どこへ出かけても公共交通利用料金を100円とする割引制度を実施

高齢者の約3割がおでかけ定期券を所有し、一日平均2,370人が利用

＜おでかけ定期券の申込み＞

満65歳以上の方、代金1，000円

＜路線図＞

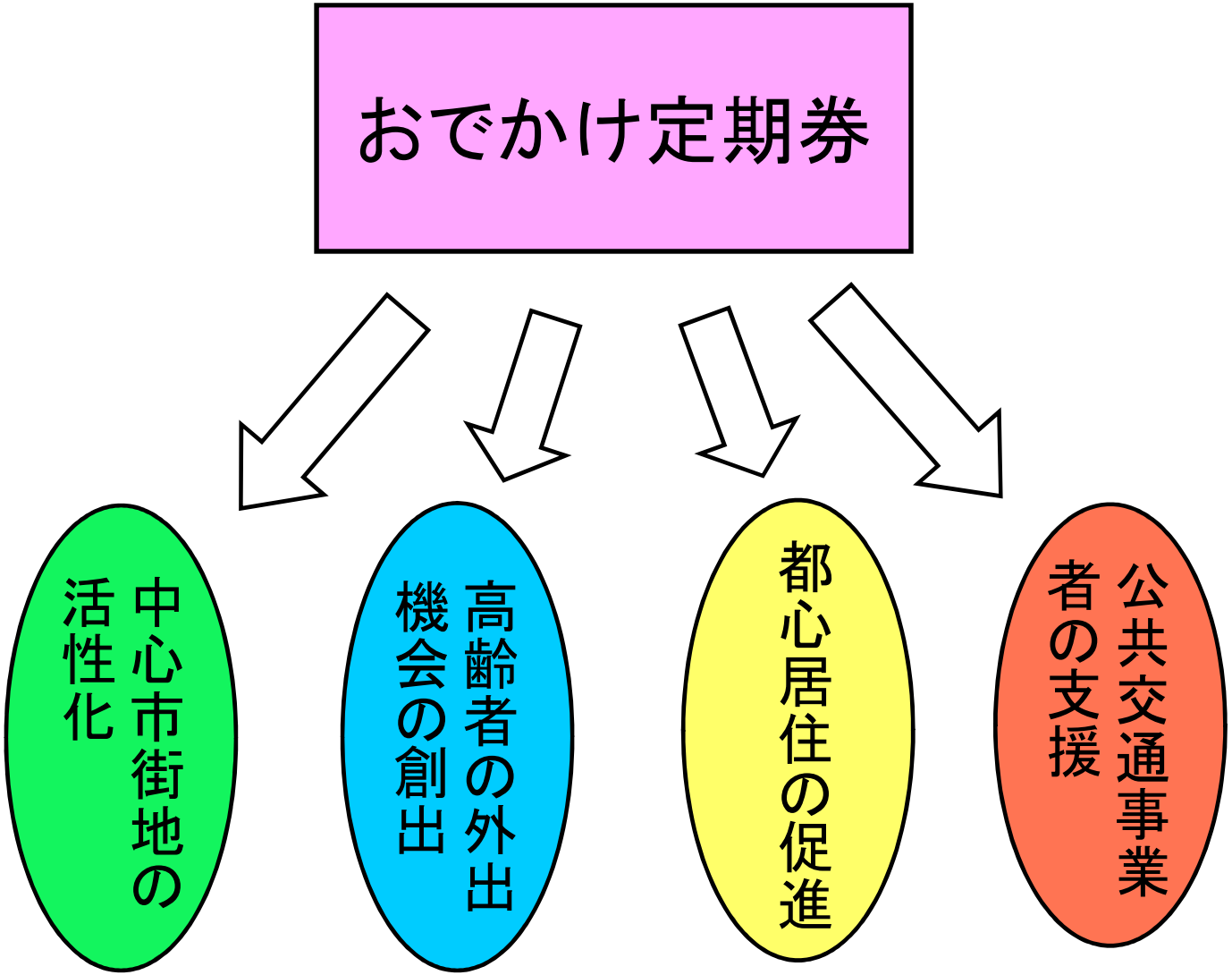


＜おでかけ定期券の利用＞

①利用時間帯：午前9時～午後5時

②利用区間

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


おでかけ定期券
中心市街地の活性化
高齢者の外出機会の創出
都心居住の促進
公共交通事業者の支援

中心市街地の活性化　～花Tramモデル事業～ 平成24年11月18日から

≪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22店舗

BEATRAM MUSIC FESTIVAL 2013

市内電車環状線セントラムをシンボルとした**「街なか野外音楽フェス」を2012年より開催**。周辺商業主等とも連携し、音楽に触れる休日を創り出し、中心市街地の活性化やまちの魅力発信、音楽文化の振興等を図る。

◀貸切車両内での演奏

▶城址公園での野外音楽フェス

実施主体

ビートラム2013実行委員会

日　時

平成25年10月12日(土)・13日(日)

概　要

- 城址公園での大型野外音楽フェス
- 周辺ライブハウス等での関連イベント
- トラムを貸し切った「トラムステージ」
- 来場者は約3，000人（無料ゾーン含む）
- 2日間で約50組アーティストが出演

市内電車環状線（セントラム）沿線のライトアップ

市内電車環状線（セントラム）沿線において、市民や民間企業が主体となり、ライトアップによる夜間景観の演出することで中心市街地の賑わい創出を図る。

▲LEDペットボトル企画

▲沿線ビルのライトアップ

▲ライトアップを楽しむ様子

実施主体
環状線沿線夜間景観
ライトアップ実行委員会

日　時
平成25年10月12日(土)
13日(日)

概　要
・沿線のライトアップ　・特別乗車券の販売
・LEDペットボトル企画　・参加者：延べ2,100人

富山まちあるきICTコンシェルジュ事業

駅やまちなかへWi-Fiスポットやデジタルサイネージ端末等のICTインフラを整備し、まちあるき情報等を配信するとともに、歩行者動態情報の収集・分析を行い、まちづくりへ活用

情報配信・収集のためのICTインフラ整備

まちあるきのための情報配信プラットフォーム

まちなかサイネージ

スマートフォン

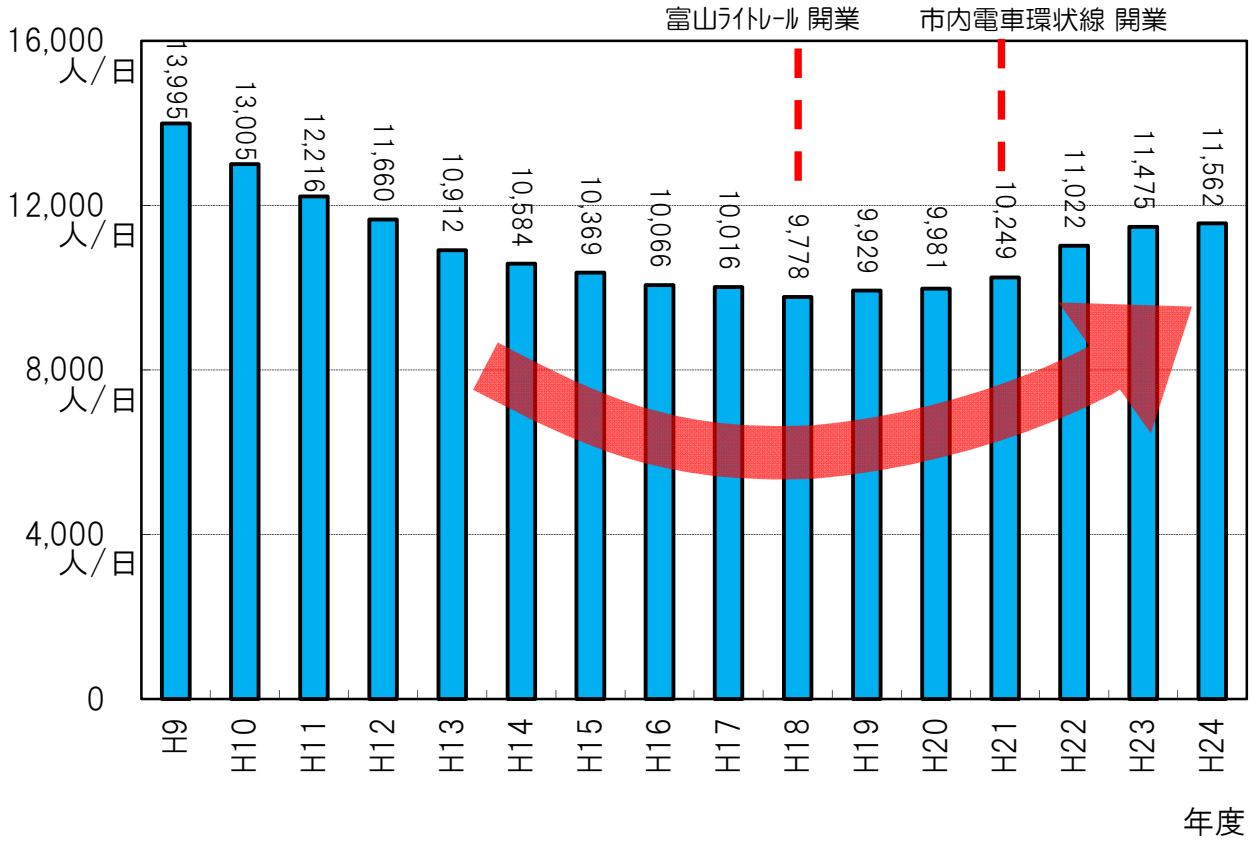
まちあるき情報を配信し、まちの賑わいを創出
歩行者動態情報を分析し、データをまちづくりへ活用

コンパクトなまちづくりの効果　～市内電車の利用状況～

市内電車利用者数は平成１８年度まで減少傾向が続いていたが、富山ライトレールや市内電車環状線の整備、ＩＣカードシステムや低床車両の導入など路面電車の活性化に向けた取組みにより、市内電車の利用者数が平成１９年度以降は増加に転じている。

【市内電車路線図】

【１日当り乗車人数の推移】

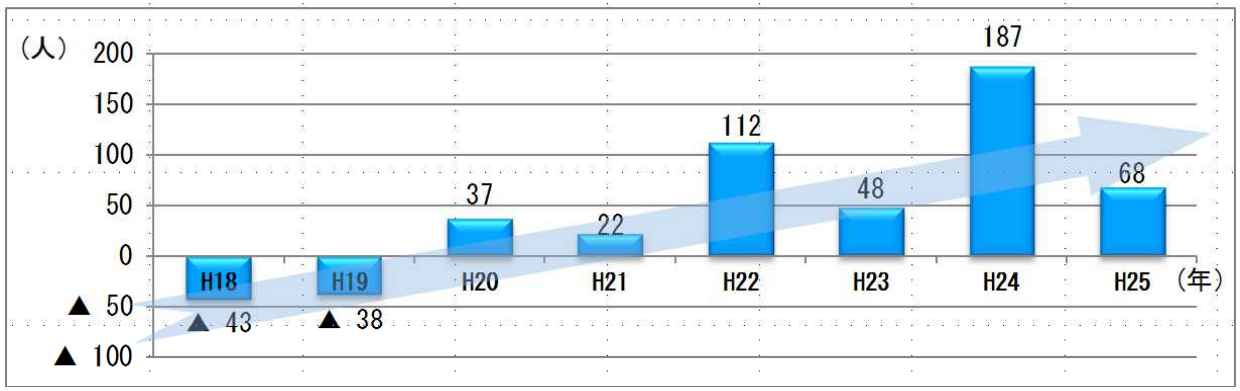


コンパクトなまちづくりの効果　～転入人口の増加～

■ 中心市街地と公共交通沿線居住推進地区の社会増減(転入－転出)の推移

・中心市街地では平成20年より、**転入超過に転換した**。

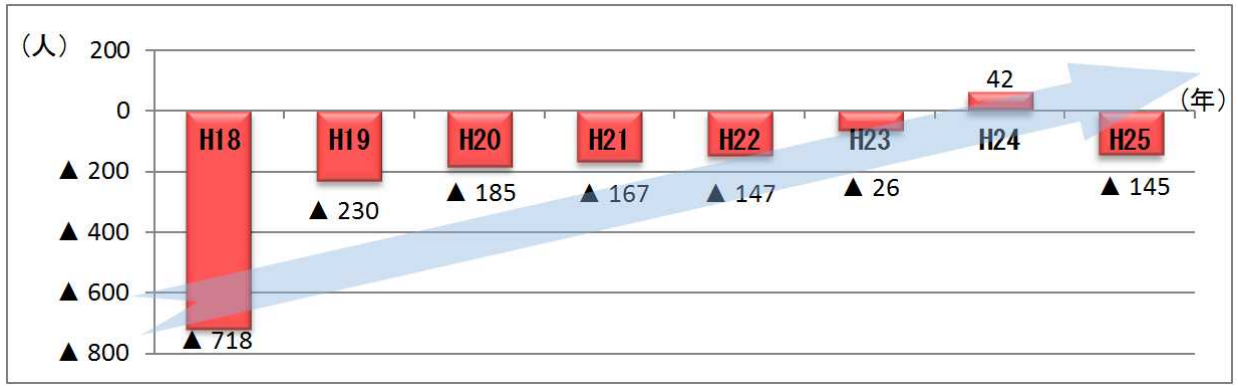
【中心市街地(都心地区)の社会増減(転入－転出)の推移】

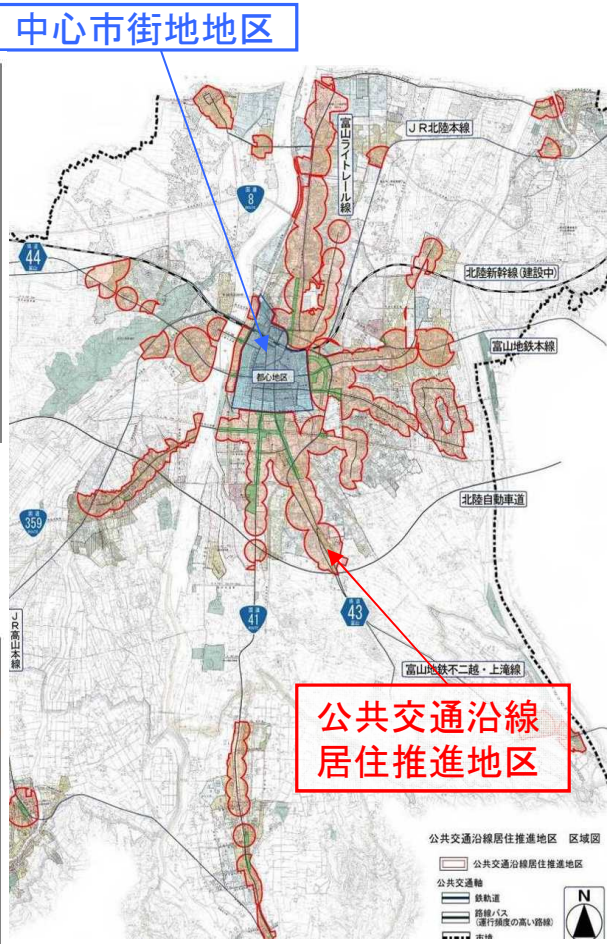


・公共交通沿線居住推進地区では、

転出超過が減少傾向にある。

【公共交通沿線居住推進地区の社会増減(転入－転出)の推移】



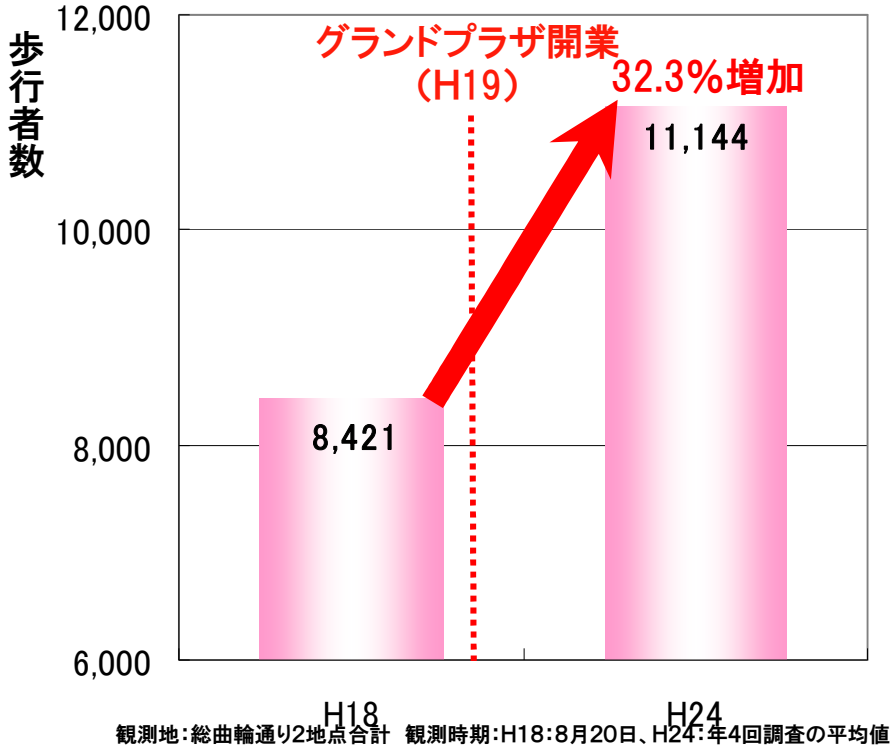


コンパクトなまちづくりの効果　～歩行者数と空き店舗～

■中心市街地の歩行者数が着実に増加
（H18→H24　32.3%増）

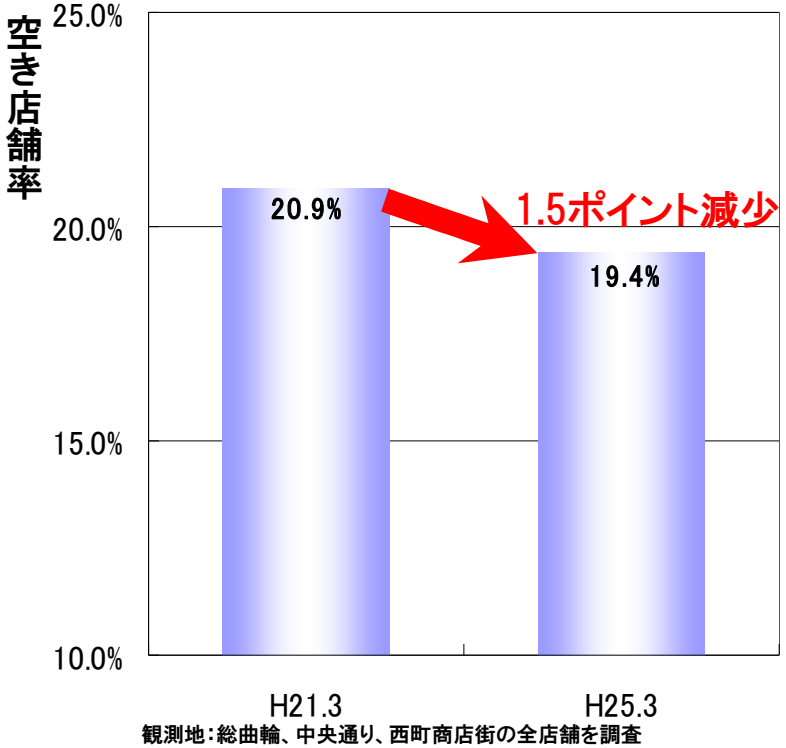
■中心市街地の空き店舗が減少
（H21→H24　1.5ポイント減）

【周辺の歩行者数の推移（休日）】



観測地：総曲輪通り2地点合計　観測時期：H18：8月20日、H24：年4回調査の平均値

【空き店舗率の推移】

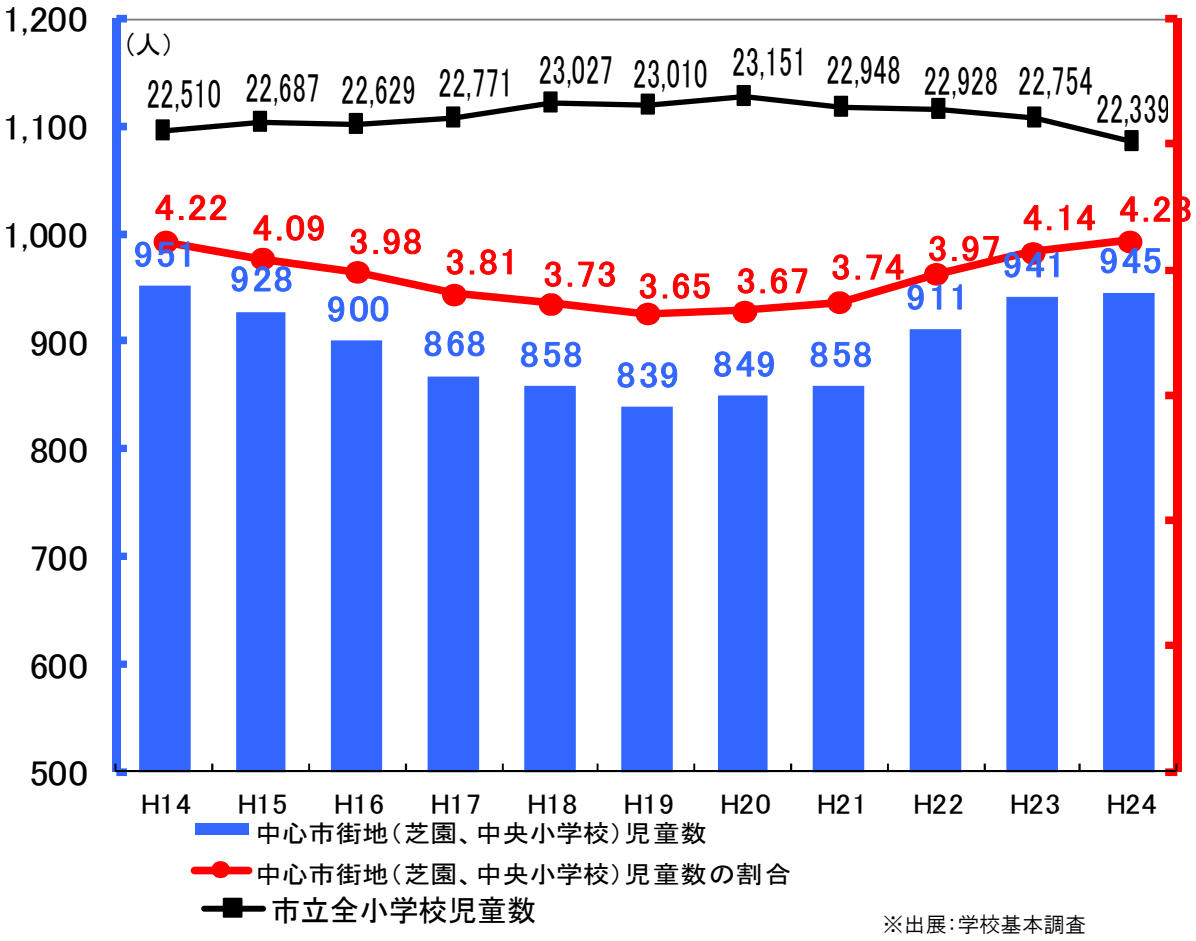


観測地：総曲輪、中央通り、西町商店街の全店舗を調査

コンパクトなまちづくりの効果 ～中心市街地の小学校児童数の増加～

・中心市街地の小学校児童数が 106人(12．6%)増加 (H19-H24)
・富山市全体に占める中心市街地の小学校児童の割合が 0．6ポイント増加 (H19-H24)

【富山市立小学校児童数と中心市街地(芝園、中央小校区)児童数の推移】

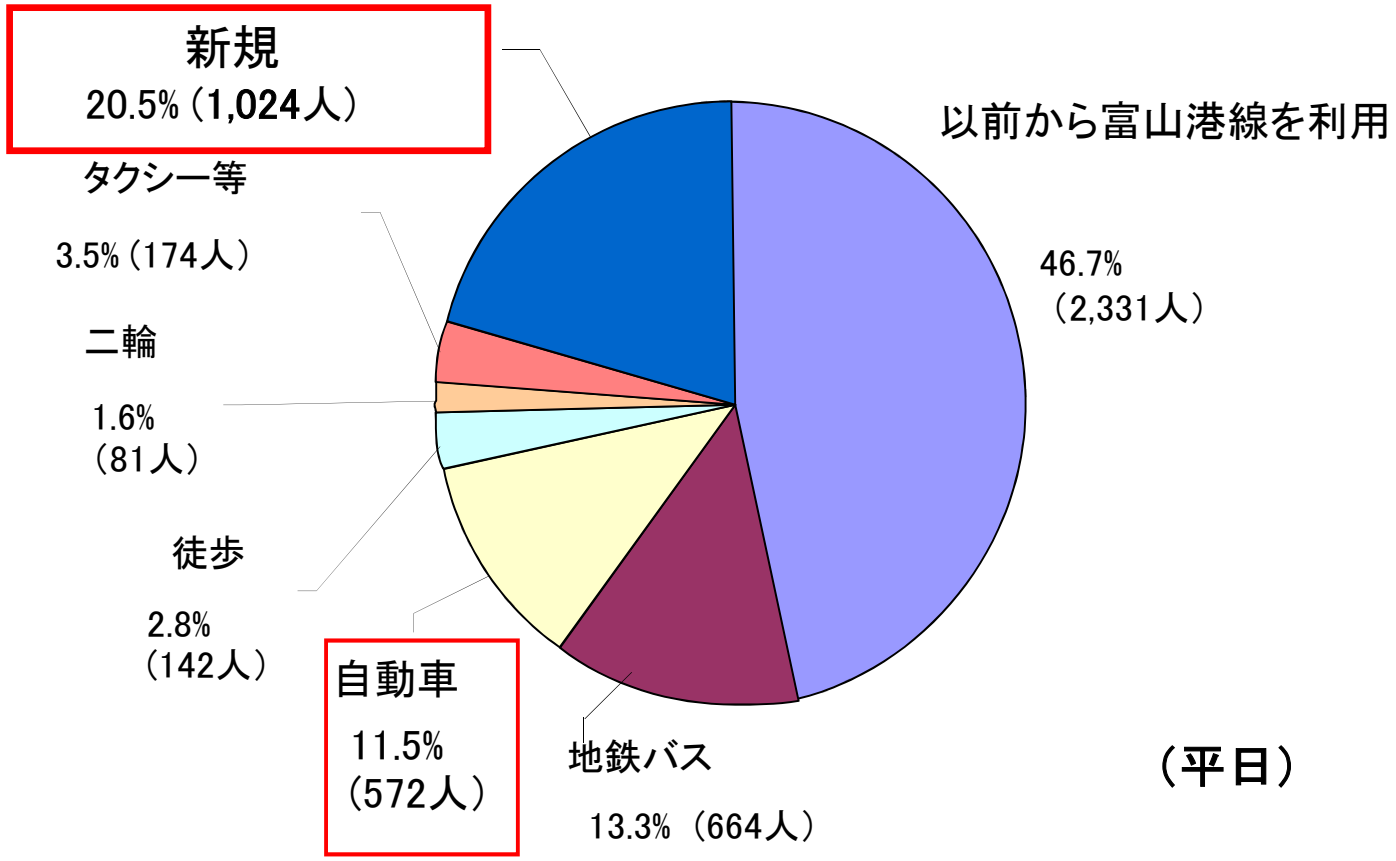


※出展:学校基本調査

【芝園小中学校】

LRTは市民の健康づくりに寄与

富山ライトレールでは、それまで出歩かなかった高齢者等が乗降客の2割を占める。



JR 富山