



公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり ～コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築～

富山市 都市整備部長 京田憲明



コンパクトシティ政策報告書
『Compact City Policies』

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、本市の取り組みが先進5都市のひとつとして取り上げられる。

メルボルン、バンクーバー、パリ、ポートランド、富山市

SE4ALL「エネルギー効率改善都市」に国内で唯一選定



平成26年9月23日、富山市は、これまで取り組んできた実績や、将来的にエネルギーの効率の改善が期待できる点などが評価され、**国際連合の Sustainable Energy for All**（万人のための持続可能なエネルギー）における、**「エネルギー効率改善都市」**に国内で唯一選定されました。



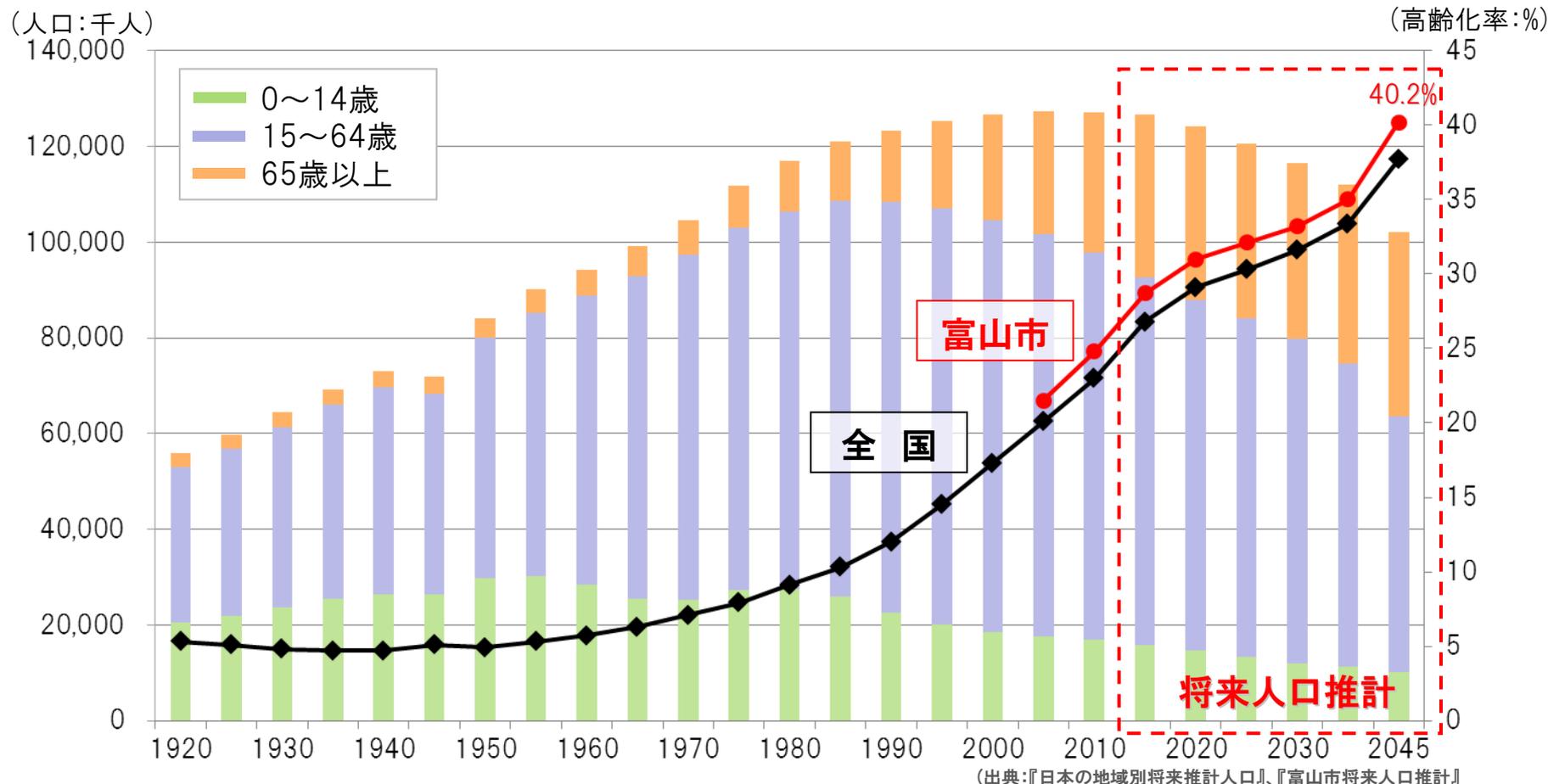
富山市の概況

人口減少と超高齢化



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

■ **日本の総人口は2010年をピークに減少に転じ、高齢化率は急激に上昇する見込み**
 ⇒ 特に地方都市においては、激しい人口減少と高齢化に陥ると考えられることから、
 今から時代の変化に柔軟かつ迅速に対応し、20年、30年先を見据え、**将来の世代に責任が持てる、持続可能な都市経営・まちづくりが必要**



都市の特性(課題) ~過度な自動車依存と公共交通の衰退~



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

■全国2位の自動車保有台数

世帯あたりの乗用車保有台数

(出典: (財)自動車検査登録情報協会平成25年9月現在)

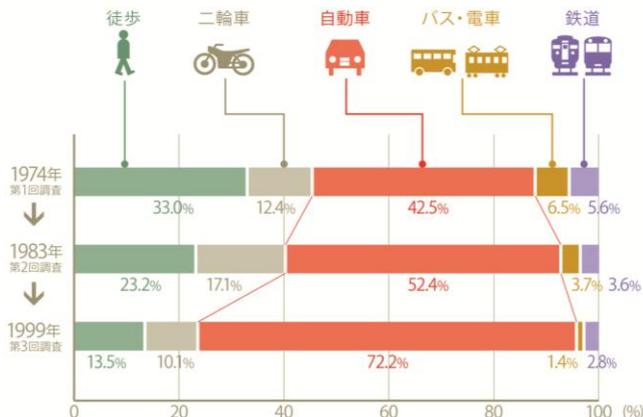
ランク	県	保有台数	ランク	県	保有台数
1.	福井県	1,771台	13.	佐賀県	1,506台
2.	富山県	1,729台	∴		
3.	群馬県	1,681台	38.	高知県	1,087台
4.	山形県	1,676台	39.	長崎県	1,078台
5.	岐阜県	1,647台	40.	埼玉県	1,022台
6.	栃木県	1,646台	41.	千葉県	1,020台
7.	茨城県	1,630台	42.	北海道	1,008台
8.	長野県	1,594台	43.	兵庫県	0,935台
9.	福島県	1,559台	44.	京都府	0,857台
10.	新潟県	1,556台	45.	神奈川県	0,748台
11.	山梨県	1,552台	46.	大阪府	0,675台
12.	石川県	1,508台	47.	東京都	0,476台
全国平均		1,083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)及び軽自動車を指す。

■高い自動車分担率

交通手段分担率(全目的分担率)

(出典: 富山高岡広域都市圏パーソントリップ第1~3回調査)



■公共交通の衰退

公共交通の利用者数

(出典: 富山市統計書)



⇒ **過度な自動車依存は、公共交通の衰退を招き、路線バスなど身近な公共交通機関ほど利用者が大幅に減少**

都市の特性(課題) ~低密度な市街地と公共交通の衰退~

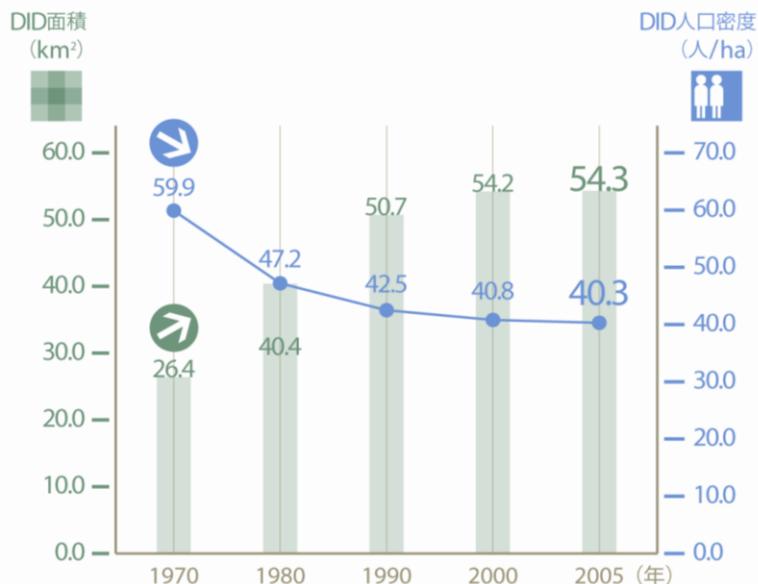
■市街地の拡大と低密度化

・県庁所在都市では全国で最も低密度な市街地

⇒ ゴミ収集や除雪等都市管理コストの上昇、中心市街地の衰退

市街地の面積の拡大と人口密度の推移

(出典: 国勢調査)



■過度な自動車依存と公共交通の衰退

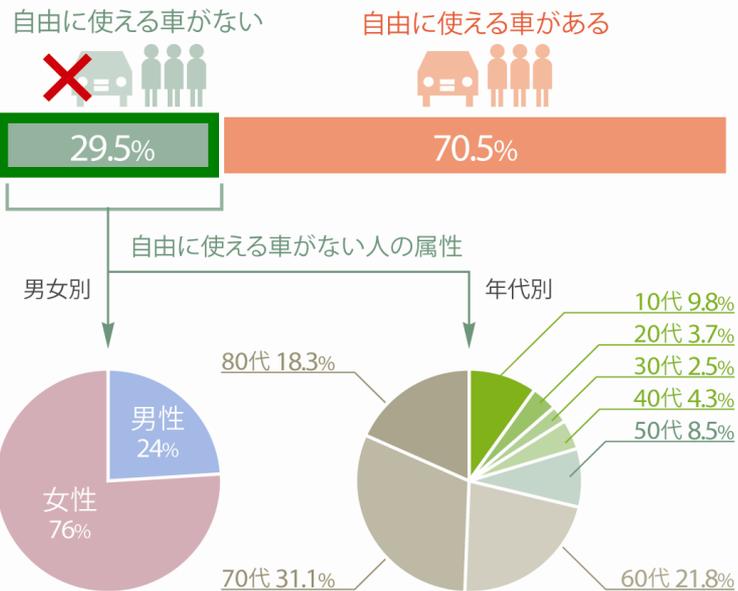
・車を自由に使えない人は市民の約3割

(女性が8割、60代以上の高齢者が7割を占める)

⇒ 「車を自由に使えない人」にとって極めて生活しづらい街

車を自由に使えない人の実態

(出典: 平成18年富山市の公共交通に関する意識調査)



※「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。

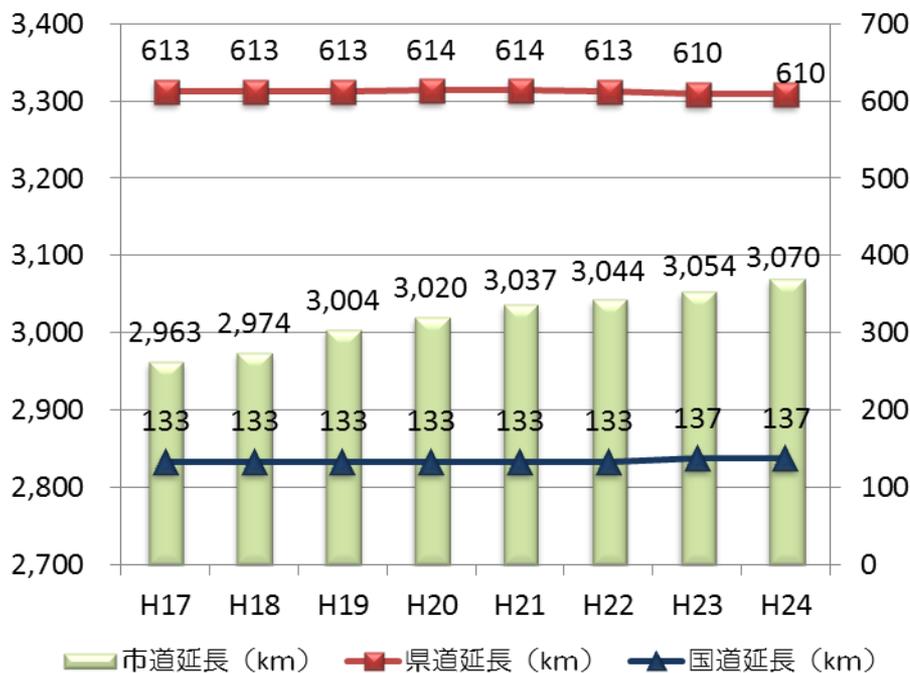
今後の人口減少と超高齢化により、問題はさらに深刻化する恐れ



社会資本ストック(道路)の状況

■富山市道の延長は、H17年度の市町村合併後、H24年度まで約107km増加している。これは、市内の国道総延長の約78%に相当。

■道路の維持管理費は、道路延長の増加とともに増額されてきたが、平成20年度以降は横ばいで推移している ⇒ 管理水準の低下



国道延長：8号、41号、359号、415号、471号、472号の富山市内延長
 県道延長：主要地方道、一般県道の富山市内延長

種別毎の道路延長推移（富山市内）

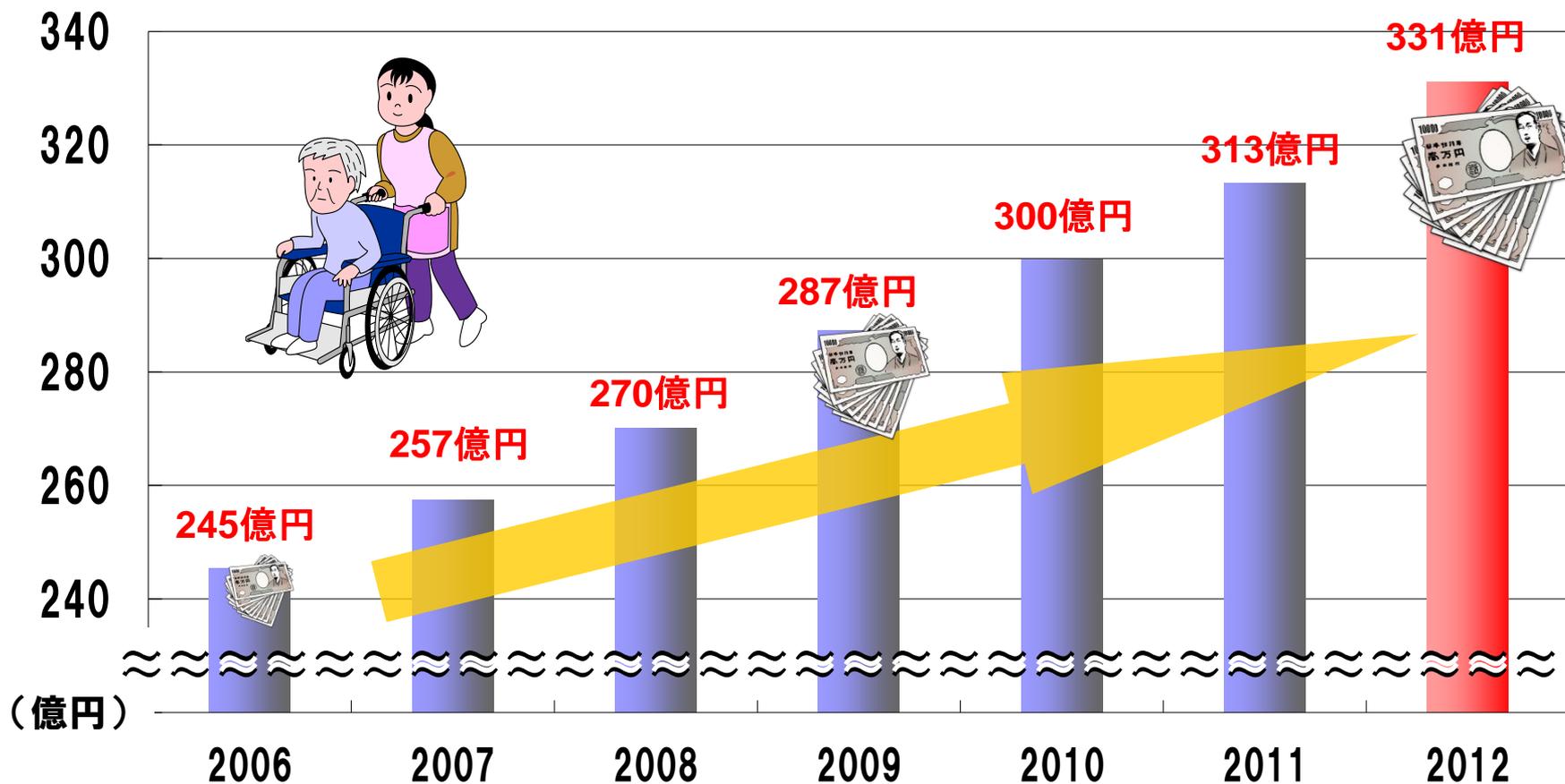
市道延長と維持管理費推移（富山市全域）

高まる介護予防の必要性



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

富山市における介護給付費の推移

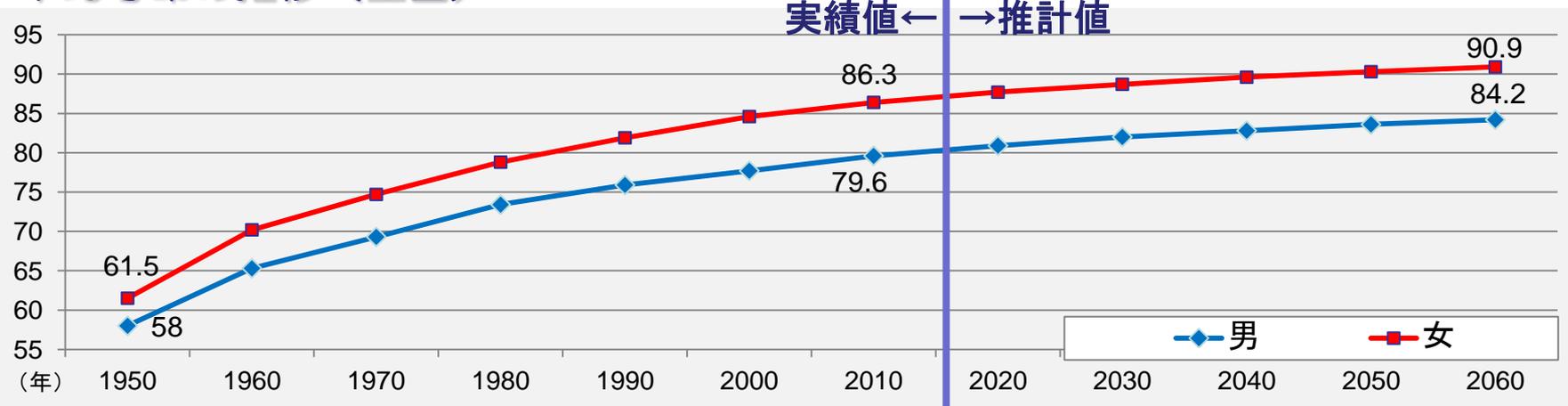


高まる介護予防の必要性

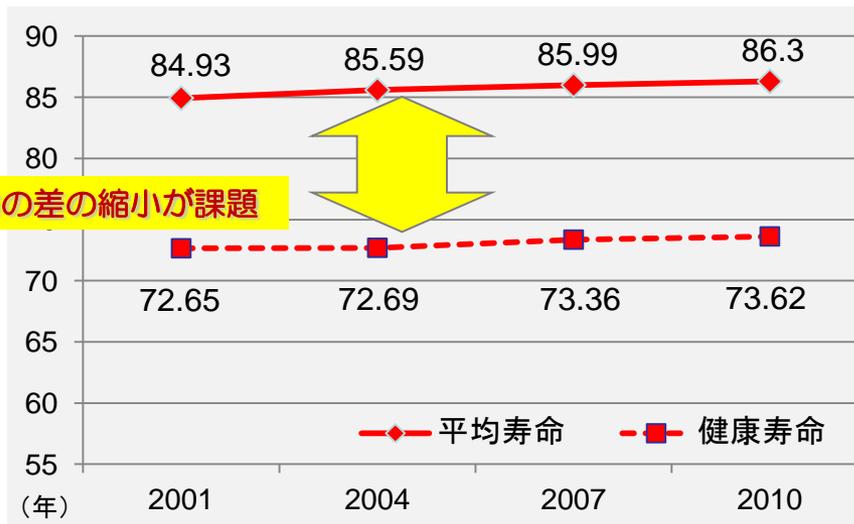
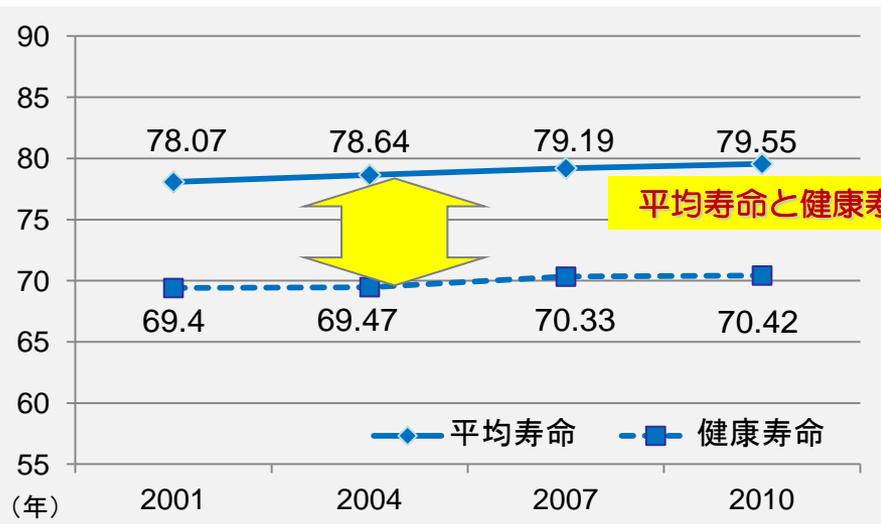


コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

平均寿命の推移（全国）



平均寿命と健康寿命の推移（全国）



富山市を取り巻く課題



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

① 人口減少と超高齢社会

⑤ CO2排出量の増大

② 過度な自動車依存による
公共交通の衰退

⑥ 市町村合併による
類似公共施設

③ 中心市街地の魅力喪失

⑦ 社会資本の
適切な維持管理

④ 割高な都市管理の
行政コスト

⑧ 平均寿命と健康寿命の
乖離

富山市は、これらに対応できる地方都市の1つの未来像を提示



コンパクトシティ戦略による 富山型都市経営の構築



公共交通の活性化

富山市の公共交通網 ～鉄軌道及び路線バス～

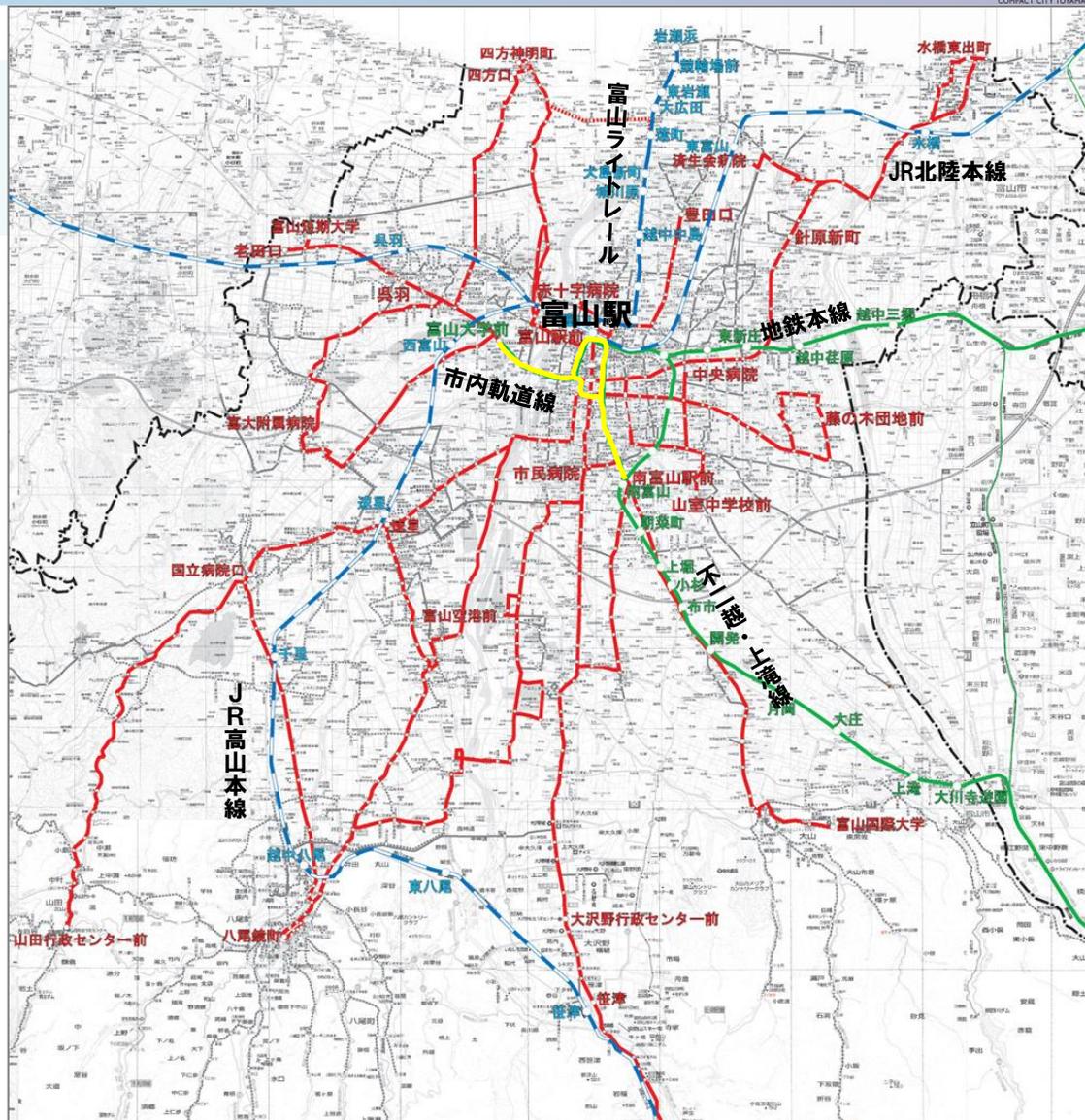
富山駅を中心に放射状のネットワークを形成している

■鉄軌道(6路線)

- ・JR北陸本線
- ・JR高山本線
- ・富山地方鉄道本線
- ・富山地方鉄道不二越・上滝線
- ・富山地方鉄道市内軌道線（環状線含）
- ・富山ライトレール

■路線バス

- ・富山地方鉄道株が運行するものを中心に約100系統の路線



-  JR
-  富山地方鉄道（鉄道）
-  富山地方鉄道（軌道）
-  富山ライトレール
-  主要バス路線

富山市公共交通活性化計画(H19.3策定)



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

コンパクトなまちづくりの軸となる
幹線公共交通の整備とともに
郊外などでは**生活交通を確保**

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

-  LRTネットワークの形成
-  増便を核とした利便性向上
-  地域内鉄道としてのサービス強化



交通結節点の整備

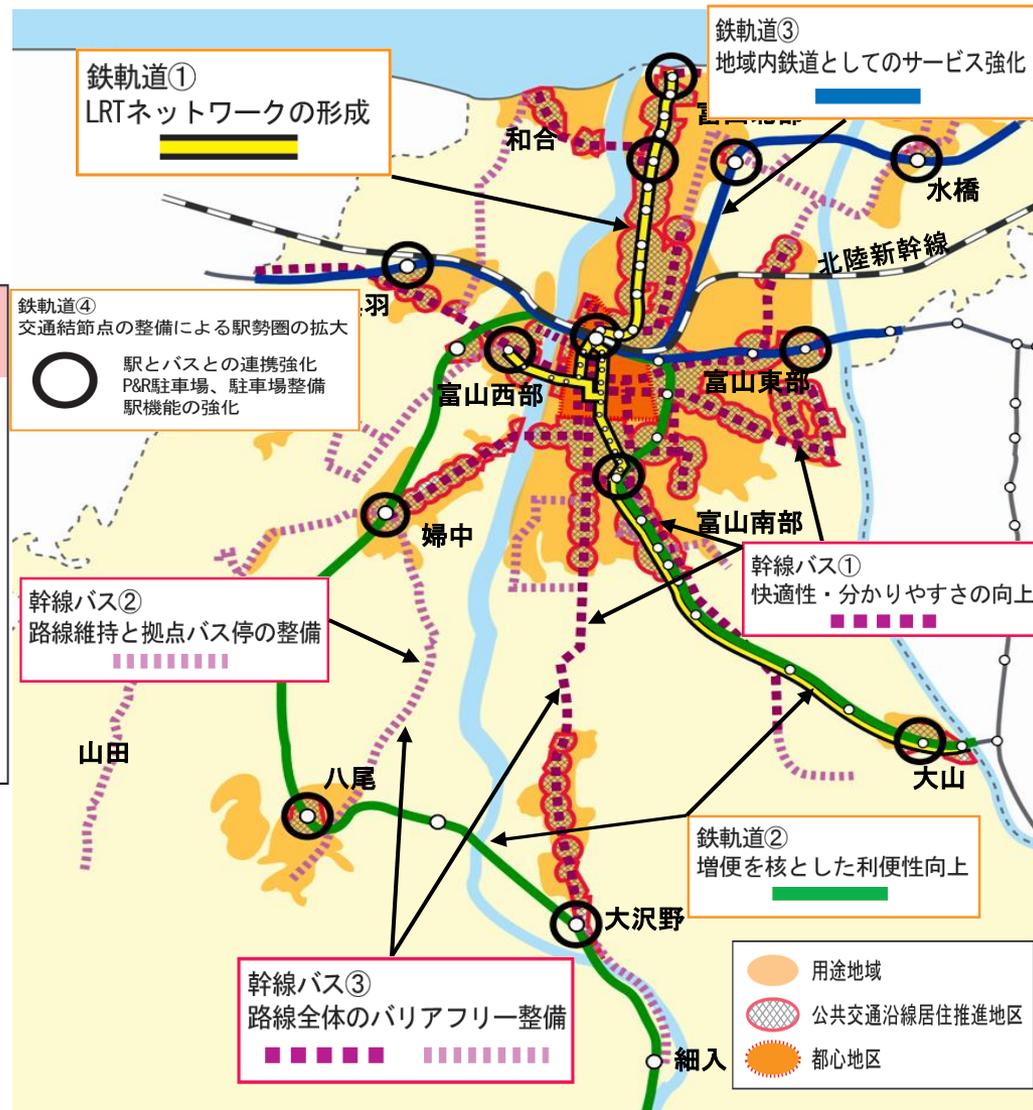
幹線バス路線

-  運行頻度の高いバス路線
-  地域生活拠点又は主要施設と都心を結ぶバス路線

基本方針②

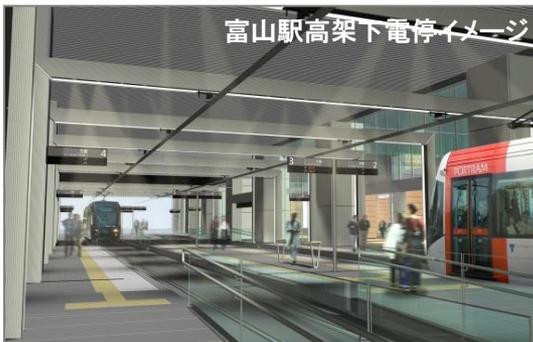
地域特性に応じた多様な生活交通の確保

- ①公営コミュニティバスの効率的な運行
- 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
- ④NPO等による福祉有償運送、過疎地有償サービスの活用



公共交通の活性化 ～LRTネットワークの形成～

LRTネットワークの形成により、過度に車に依存した
ライフスタイルを見直し、**歩いて暮らせるまち**を実現



富山ライトレールの整備 ～JR富山港線のLRT化～

利用者の減少が続いていたJR富山港線（鉄道）を**公設民営**の考え方を導入し、**日本初の本格的LRTシステム**に蘇らせた取り組み

＜路線概要＞

- 開業日：平成18年4月29日
- 延業長：7.6km
(鉄道区間6.5km、軌道区間1.1km)
- 電停数：13
- 車両数：7編成(2両1編成)
- 所要時間：約25分(富山駅北ー岩瀬浜)

＜運行サービスの向上等＞

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

日本初の本格的LRTとして再生



▲旧JR富山港線



▲富山ライトレール
(愛称ポートルム)





JR富山港線の路線移設とLRT化の決定

JR富山港線の存続は、多額の新幹線事業費となることから、バスへの転換も検討されたが、コンパクトなまちづくりのためにLRT化を選択

選択肢1

JR富山港線をそのまま高架化



新幹線用地確保のために多額の移転補償費が必要

選択肢2

JR富山港線を廃止しバスに転換



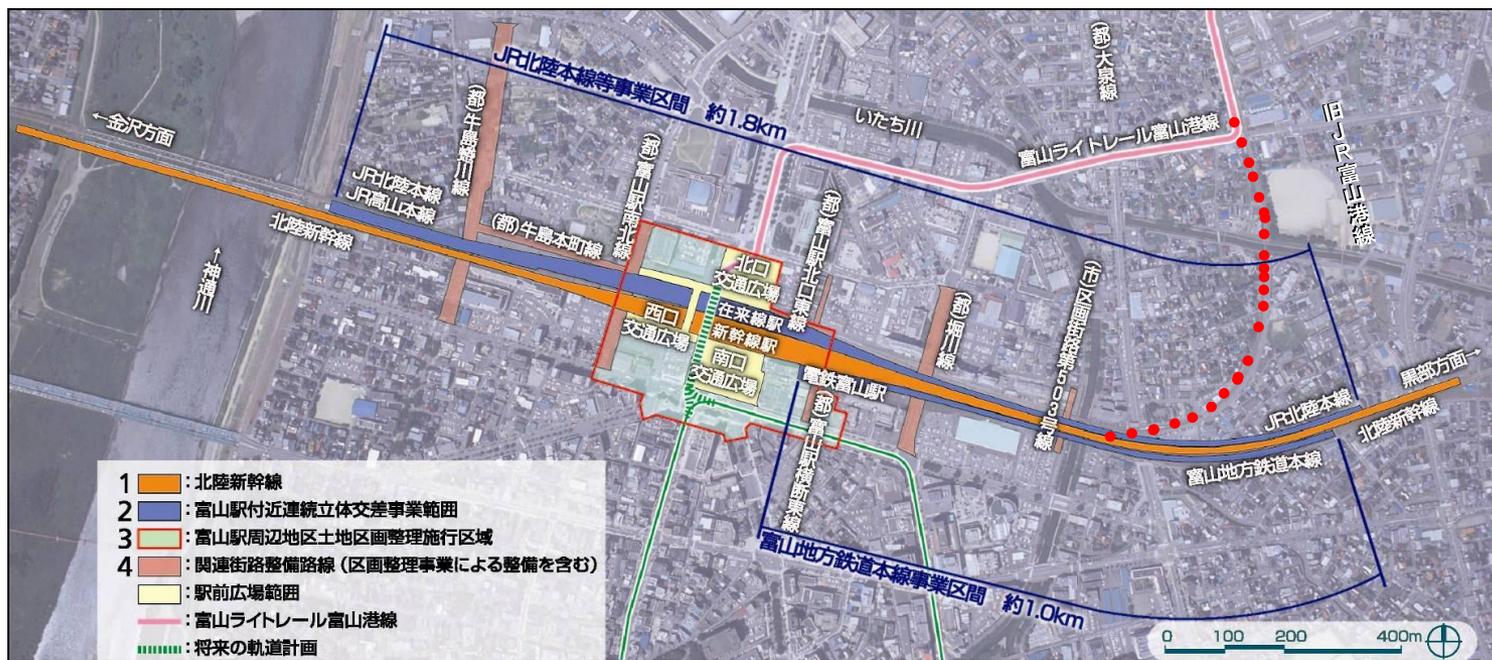
公共交通離れが進む恐れ

選択肢3

JR富山港線の路線を移設しLRT化



コンパクトなまちづくりに整合



富山ライトレールの整備概要



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

■ 運行サービスの向上

	旧JR富山港線		富山ライトレール
■ 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。

■ 車両の低床化と電停のバリアフリー化



■ アテンダントの配置(H22.8～)



■ フィーダーバスの運行



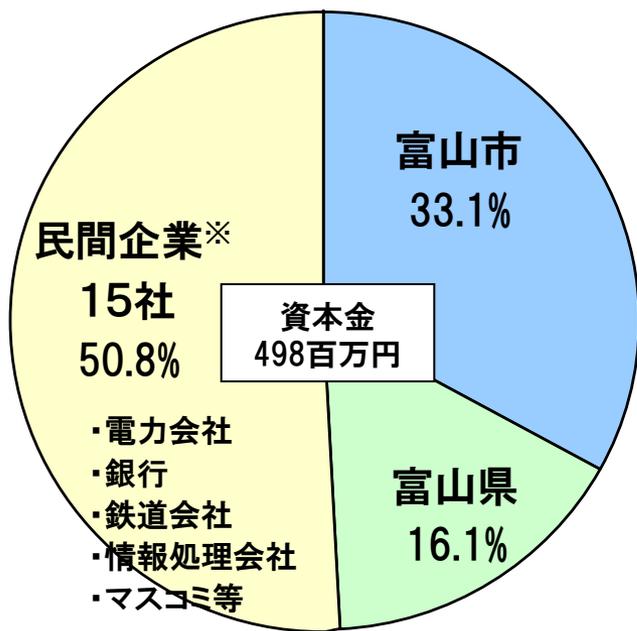
富山ライトレールの整備 ～富山ライトレール(株)の設立～



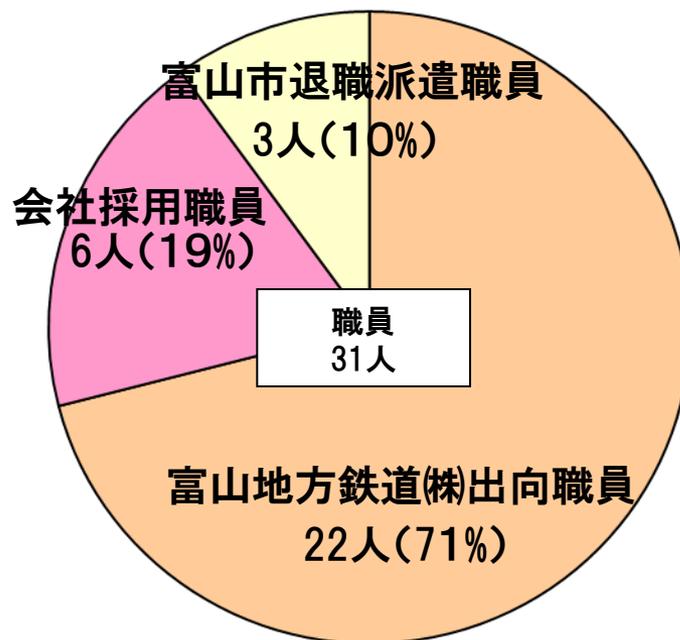
コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

地元企業からの出資、富山地方鉄道(株)からの出向職員などの協力を得て、スリムな第3セクター「**富山ライトレール株式会社**」を設立(平成16年4月21日)

出資構成



職員構成



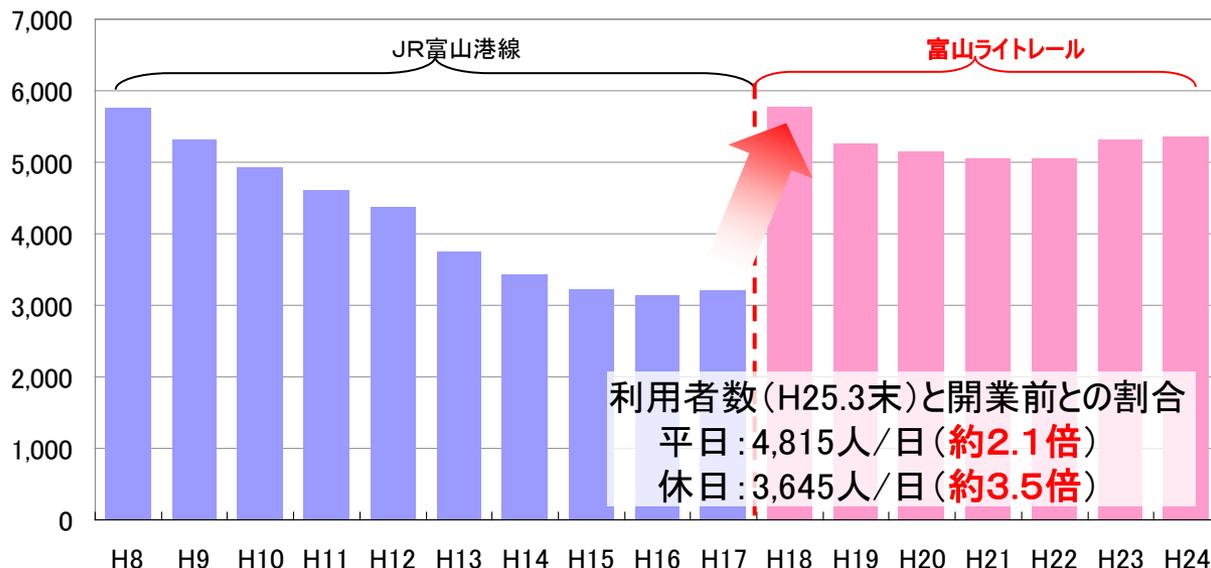
平成26年3月末現在 嘱託職員含む

富山ライトレール(ポートルム)の整備効果

H18. 4. 29開業

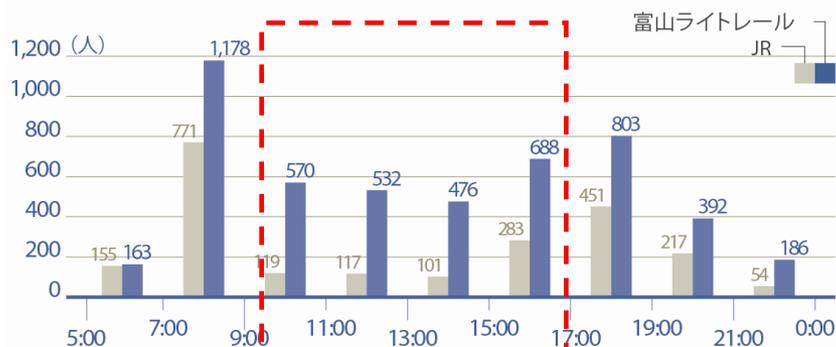


■開業前と比較して、利用者数が平日で約2.1倍、休日で約3.5倍へと大幅に増加

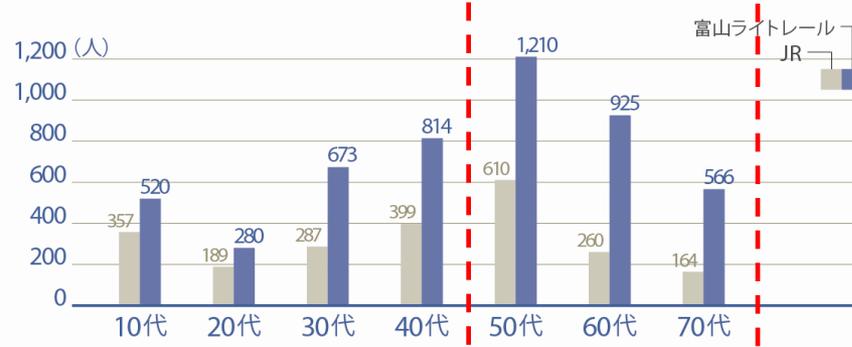


■日中の高齢者の利用が増加 (ライフスタイルの変化)

1日あたり 時間帯別の利用者数の変化 (平日)



1日あたり 年代別の利用者数の変化 (平日)



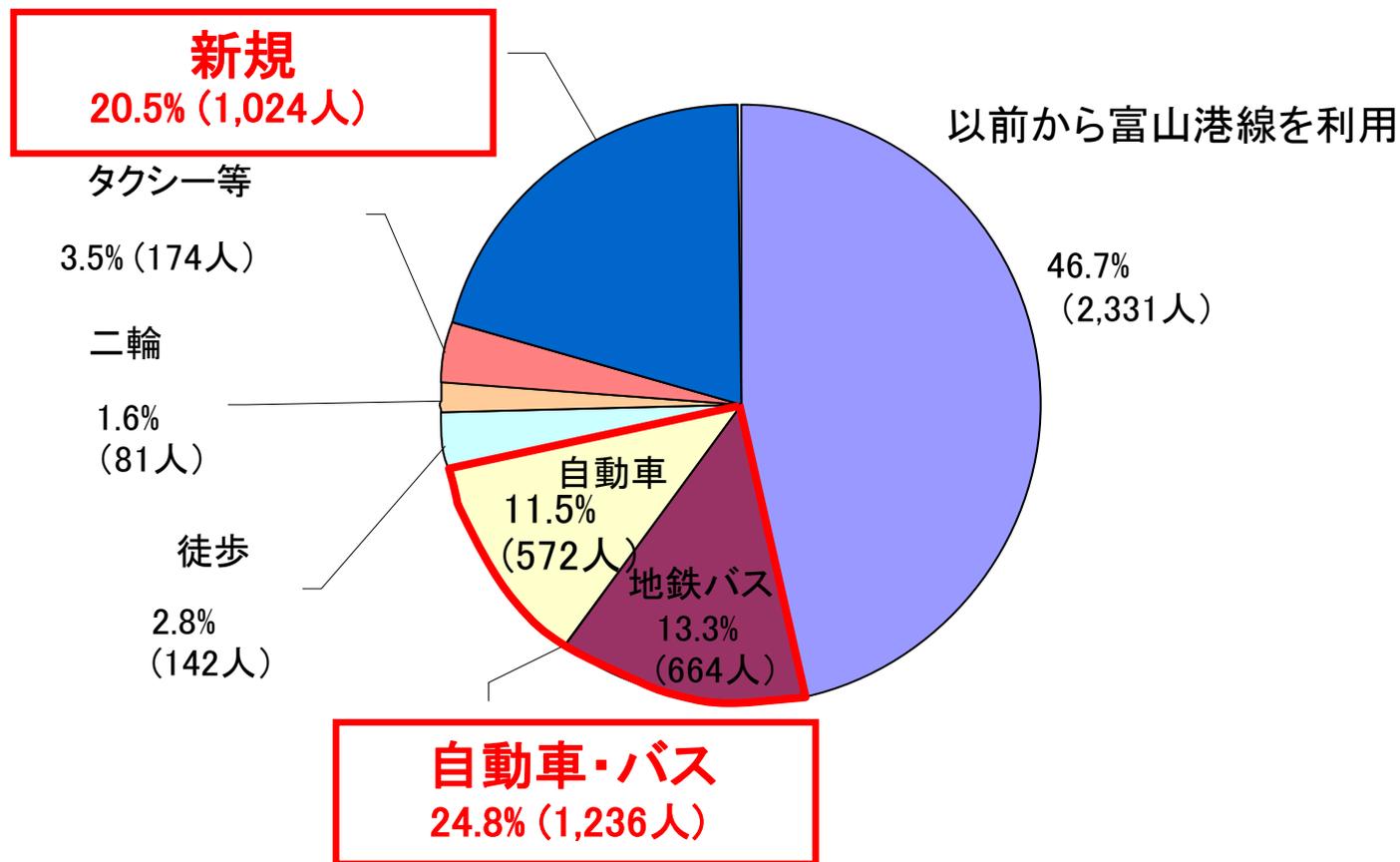
LRTは市民の健康づくりに寄与



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

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。

【富山ライトレール利用者の以前の利用交通手段(平日)】



市内電車環状線化事業 ～セントラムの整備～

中心市街地活性化と都心地区の回遊性の強化を目的に、市内電車を一部延伸

- ・日本初の**上下分離方式**の導入
- ・魅力ある**都市景観**の構築に向けた道路空間との一体的な整備

<路線概要>

- 開業日：平成21年12月23日
- 延長：約0.9km（環状線区間約3.4km）
- 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)



市内電車環状線化事業における整備方式

■上下分離方式による事業(路面電車では日本初)

○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**」により、『**上下分離**』方式による軌道整備が可能となった

○市内電車の環状線化事業では、軌道の整備及び車両の購入に要する費用を、公が負担し、運行は民間が行う

上 富山地方鉄道(株)(民間)・軌道運送事業者
(運行を実施)

下 市(行政)・軌道整備事業者
(施設・車両を整備、保有)

■上下分離方式のメリット

富山地方鉄道のメリット

・施設新設による固定資産税・減価償却費の増大を避けることができる。

富山市のメリット

・民間企業である富山地方鉄道の軌道事業に対する補助ではないため、市民の理解が得られやすい。

・市が施設を保有し、維持管理することから、長期的に安定した運行が確保できる。

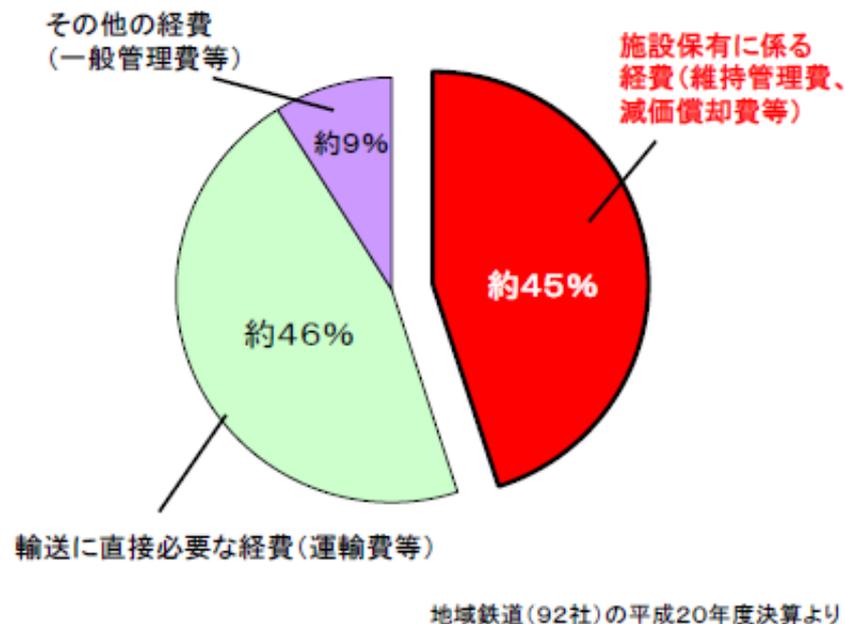
・LRT総合整備事業等の国の補助制度が活用できる。

地域鉄道におけるコスト構造上の課題

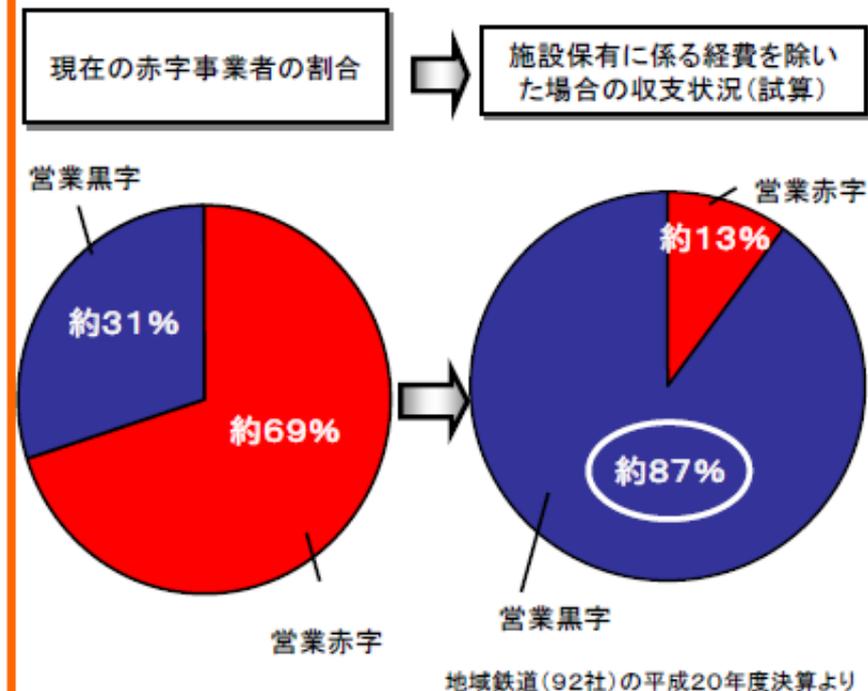
ワンマン化・無人化による人件費の削減等により、**相対的に、施設保有に係る経費の占める割合が増加**
昭和60年度:約38%⇒平成20年度:約45%

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**

地域鉄道のコスト構造



赤字事業者の割合



※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)

LRT整備に関する国の支援

■富山ライトレールの整備

- ・平成18年4月開業
- ・整備・運営 富山ライトレール(株)
- ※軌道法では、**上下分離が認められていなかった**ため、市は施設の整備及び管理費を支援。



▲富山ライトレール (愛称ポートルム)

現行軌道法で対応

富山市

国に働き掛け

富山市の路面電車環状線は、路面電車としてではなく、市営の公共交通機関として整備する必要がある。現行の軌道法では、路面電車の整備は、国交省の認可が必要で、市は整備費を約170億円に上ると見込まれている。市は、国交省に働き掛け、現行の軌道法で整備できるようにしてほしいと要望している。

市は、国交省に働き掛け、現行の軌道法で整備できるようにしてほしいと要望している。市は、国交省に働き掛け、現行の軌道法で整備できるようにしてほしいと要望している。

路面電車環状線の「上下分離方式」

□富山市が国に対し、**軌道の上下分離を可能とするよう要望**

□平成19年10月施行の「**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**」により、**軌道の上下分離が可能となる**

■市内電車環状線の整備

日本ではじめて、軌道を上下分離方式により整備

- ・平成21年12月開業
- ・施設整備・管理 富山市
- ・運営 富山地方鉄道(株)



▲市内電車環状線 (愛称セントラム)

H18.12.28 北日本新聞



冬柴国交相は、富山ライトレールを富山環状公園の視察に来典した。国交相は、富山市長が「年度の報告を自署でJR富山駅の路面電車環状線計画で「上下分離方式」を盛り込むよう求めたのに対し、「前向きに検討したい」と述べ、新制度の取組を認めたことを示した。

「上下分離」に前向き

JR富山 路面電車環状線化で

町村氏が報告する供
交通の計画が数年後
れば、LRT(次世代
路面電車)の十分方
式を定める新制度が
民間業者に対する市
投資に、再工の理解
だ。これにより、ス
ケジュールを速く上
で新法が施行され、
の適用を目指してい
道法では、両方が
認められず、市は同
弾力運用や新制度を
きた。国交相は、法
が地域の活性化を期
はけない、既存の法
が古いなど、変更を
要があるとの見解を
示した。これ先立
石井知事が富山環
湖城公共交通の活
再生法案の中で、市
人工海を説明した。

H19.3.11 北日本新聞

市内電車環状線化事業 ～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

○メタリック系の色彩を用い、都市的、モダンで高質な表情のセントラム



○城址とLRTが融合・調和する美しい景観



○軌道・車歩道が一体に見える、トランジットモールを想わせるデザイン



○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



CENTRAM

市内電車環状線化事業の整備効果

<中心商業地区への利用者の行動形態の変化>

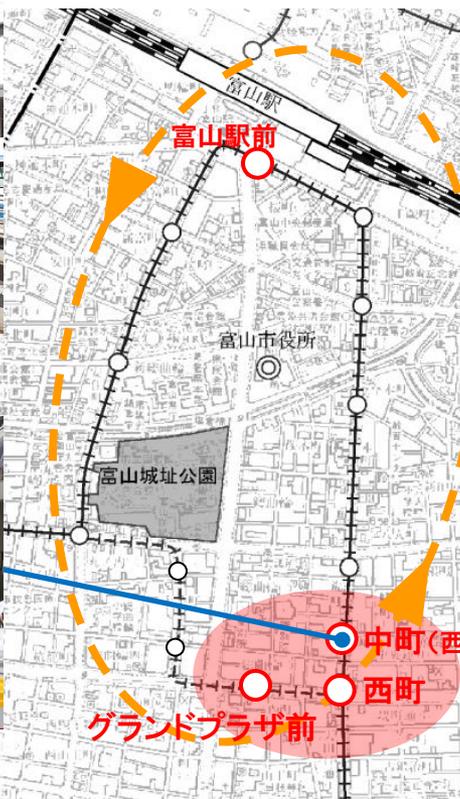
- ・富山駅から中心商業地区への移動に、**環状線及び既存線を利用する人が大きく増加**している。平日では**約6割**の増加、休日では**約3割**が増加している。
- ・平成25年に**新電停[中町(西町北)]の開設**や**新型低床車両(LRV)**を追加導入したことで、さらに軌道線全体の利便性向上が図られ利用者の増加に繋がっている。



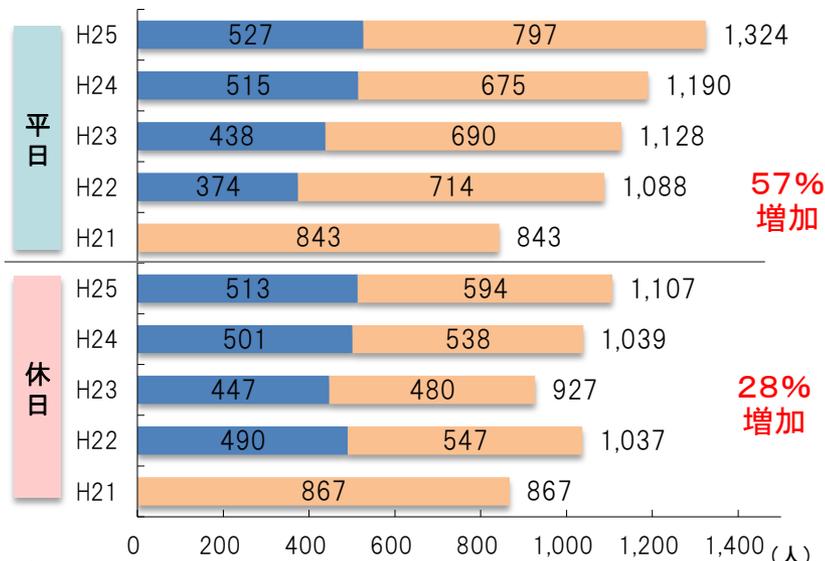
導入車両 (T102号)



中町(西町北)新電停
平成25年5月17日 開設



【富山駅と中心商業地区の利用者数の推移】



■ 環状線 (富山駅前⇄グランドプラザ前・富山駅前⇄中町(西町北))
 ■ 既存系統 (富山駅前⇄西町・中町(西町北)→富山駅前)

<<市内電車OD調査結果>>

LRTの整備等による「正のスパイラル」効果

「正のスパイラル」が生まれ、「まち」や「ひと」にプラスの影響や変化をもたらしている

都市力・ブランド力の向上

選ばれるまち
→持続性の高い都市

市民意識の変化
(シビックプライド)
まちなか居住の増加
(定住人口の維持・増加)

高齢者のライフスタイルの変化
若者の中心部への外出
(外出機会の増加)

中心市街地の活性化
(賑わい創出・民間投資)
地域経済の活性化
(観光振興・新規開業)

環状線の整備
都市モビリティの改善

公共交通の利便性向上・利用促進
都市景観の向上(イメージ・魅力向上)

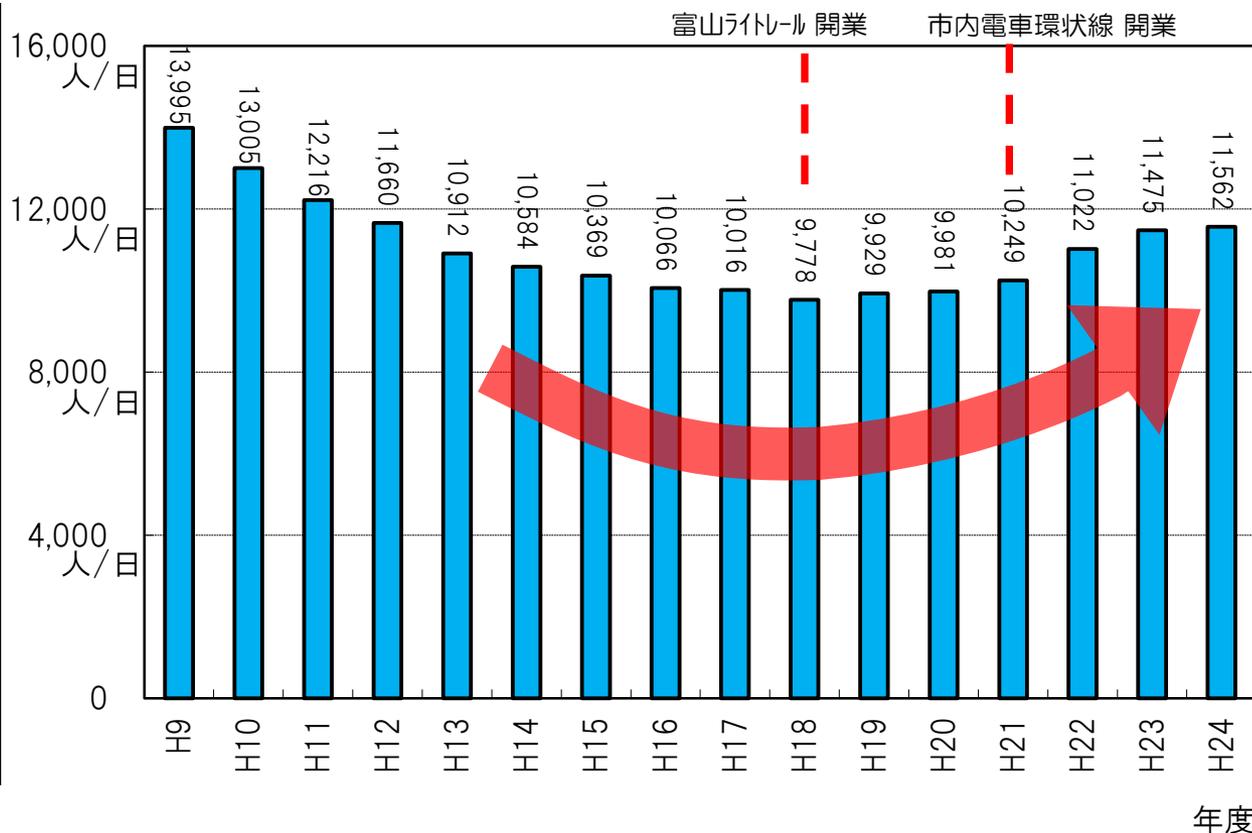
コンパクトなまちづくりの効果 ～市内電車の利用状況～

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】



交通系ICカードの導入・多機能化

富山市に交通系ICカード（パスカ、えこまいか）が導入されて以降、富山ライトレールを始め、市内電車（環状線含む）、路線バス、鉄道線、自転車（アヴィレ）等への利用域が拡大し、多機能化してきている。

利便性の向上

公共交通の利便性向上・利用促進

H23年度

H22年度

H21年度

富山地方鉄道が
ICカード（えこまいか）
を導入

鉄道線

商業連携による市街地活性化



路線バス



富山市職員身分証明書をICカード化（H24. 3）



セントラム



市内電車



駐車場



フィーダーバス



ポートラム



自転車（アヴィレ）



富山大学学生証をICカード化（H25. 4）



ライトレールにICカード
（パスカ）を導入



まいどはやバス



passca

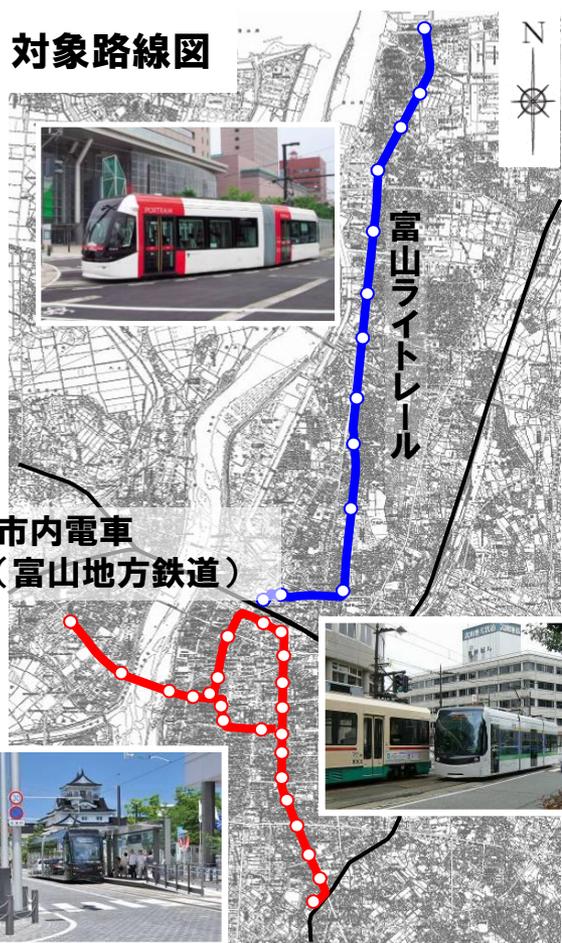


PORTRAM

利用場所の拡大

ICカードを活用した公共交通の利用促進 ～オート1dayサービス～

- ・ 中心市街地や沿線地域の活性化に向け、ICカードによる路面電車利用者を対象に、市内電車（環状線含む）、富山ライトレールそれぞれにおいて、同一日の4回目以降の運賃を無料化することで、路面電車の利用促進と沿線の回遊性向上を図るもの



市内電車(環状線含む)

ICカード(えこまいか)

3回

富山ライトレール

ICカード(passca)

3回

同一日にそれぞれの路線で3回乗車すると

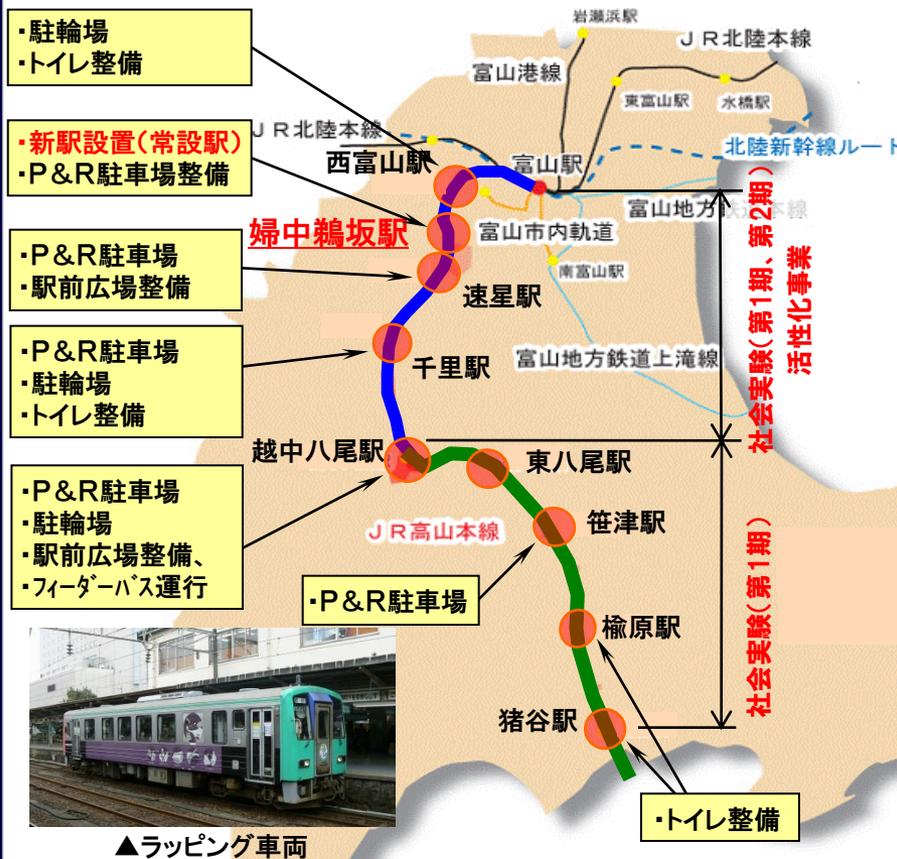
4回
5回 ...

**4回目以降
運賃無料**

4回
5回 ...

JR高山本線活性化について

- 平成18年度から増発運行を核とした取組を社会実験として実施（経費は市が負担）。
- 新駅「婦中鶉坂駅（臨時駅）」やパーク&ライド駐車場、駅前広場、トイレ、駐輪場の整備に加え、フィーダーバスの運行や車両のラッピング、ポケット時刻表の作成など利用促進施策を併せて実施。
- 新駅「婦中鶉坂駅（臨時駅）」を平成26年春から常設駅として継続設置。



JR高山本線の概要(富山市内区間)

事業者	JR西日本
延長	36.6km
動力	非電化
区間	富山駅～猪谷駅
線路	単線
駅数	9駅(富山駅を除く)



▲婦中鶉坂駅(平成20年3月開設)

運行本数の推移

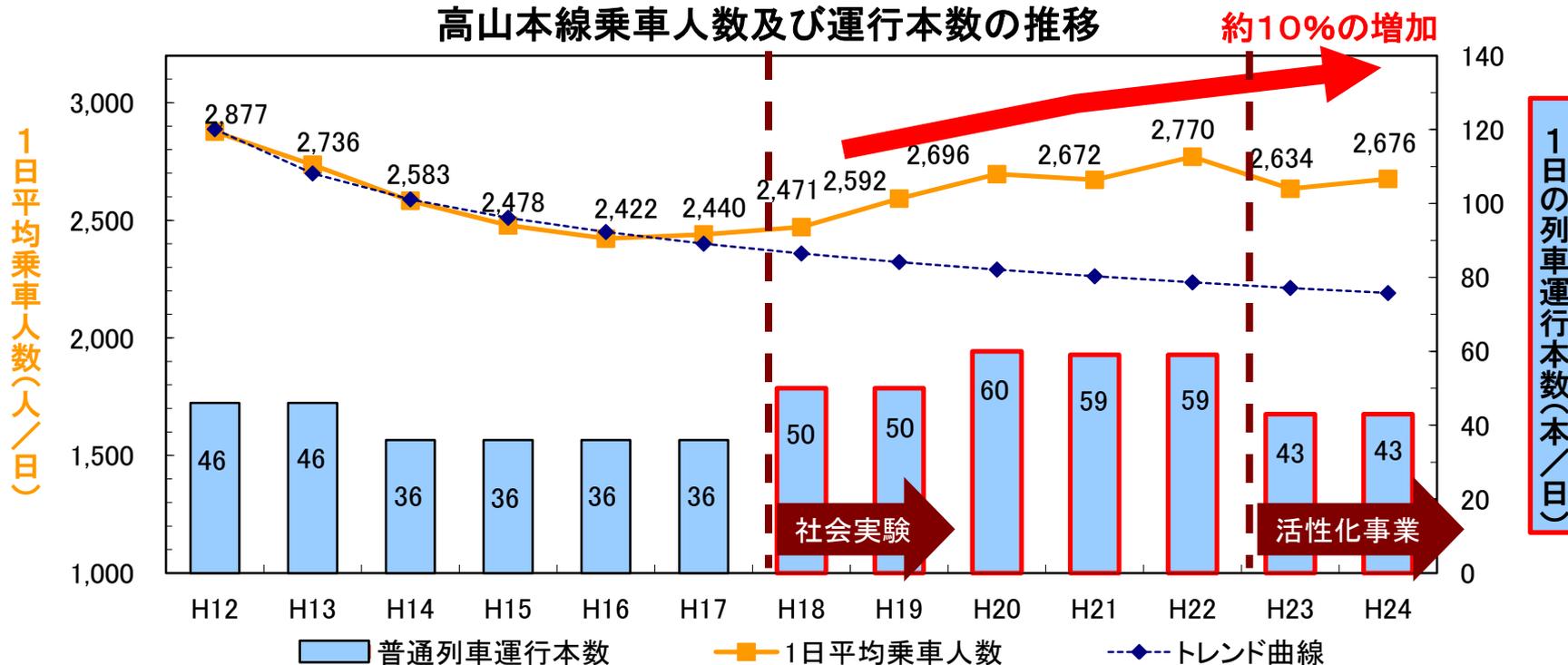
区間 (富山駅～)	実験前 H17	社会実験		活性化事業	
		第1期 H18.10 ～	第2期 H20.3 ～	H23.3 ～	H24.3 ～
～速星駅	36本	50本	59本	41本	43本
～越中八尾駅	34本				41本
～猪谷駅	21本	33本	24本	24本	22本

JR高山本線の活性化 ～社会実験及び活性化事業の成果～

■高山本線の利用者数

平成24年度の乗車人数は、実験前の平成17年度と比較すると約10%の増加。（西富山駅～越中八尾駅間）

高山本線乗車人数及び運行本数の推移



平成17年度 実験開始前(実績)	平成24年度	
	乗車人数	開始前比
890,475人	約976千人	約10%増 (約8.6万人増)

富山地鉄不二越・上滝線活性化事業

- ・運行主体である富山地方鉄道(株)が路線の活性化を目的に列車の増発社会実験を実施。
- ・本市が目指すコンパクトなまちづくりに資する事業であることから、増発経費の補助やP & R駐車場の整備を支援。

■運行ダイヤの比較(下り: 電鉄富山駅～岩嶽寺駅)



【増発前】			【増発後】		
5	10	55	5	05	51
6	19		6	15	38
7	04	28	7	00	28
16		38	16	18	41
17	01	28	17	06	31
18		23	18	02	27
19	08	55	19	14	39
20		49	20	01	52
21		40	21		40
22		42	22		26
23			23	10	

【社会実験概要】

- (1)期間: 平成23年9月1日～平成26年3月31日
※平成25年9月から朝ダイヤ(2便)を増発
- (2)区間: 電鉄富山駅～岩嶽寺駅(延長 17.3km)
- (3)実施主体: 富山地方鉄道(株)
- (4)実施内容
 - ①増発運行(朝2便、夕夜間7便)
平日:下り 5便増、上り 4便増 計 **9便増便**
休日:下り 1便増
 - ②終電時刻の繰り下げ(22時台→23時台)
 - ③P&R駐車場の整備
(H23)月岡駅: 16区画
(H24)大庄駅: 8区画・上滝駅: 8区画



月岡駅P&R駐車(16区画)



上滝駅P&R駐車場(8区画)

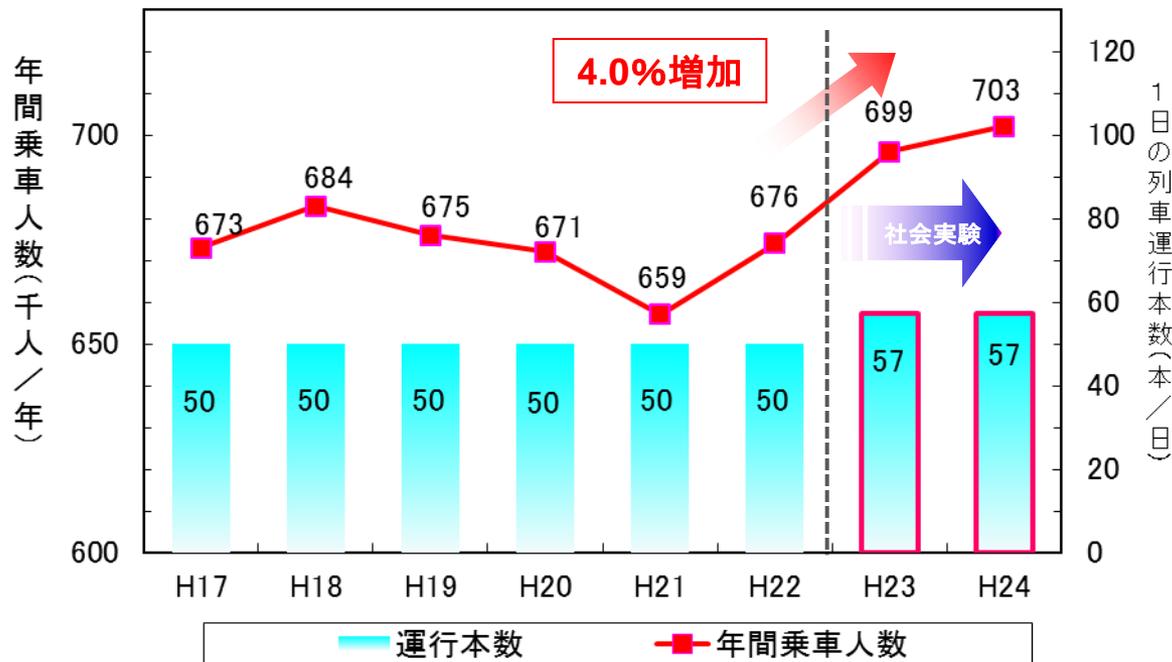
富山地鉄不二越・上滝線増発社会実験の成果①



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

平成24年度の年間乗車人数は、実験前の平成22年度と比較して、**約4.0%**の増加。（不二越駅～大川寺駅間）

不二越・上滝線の年間乗車人数、運行本数の推移



実験開始前 (H22年間実績)	平成24年度	
	乗車人数(年間)	開始前比
676千人	703千人	104.0%増 (27千人増)

新駅「新庄田中」の開業 ～富山地方鉄道本線～

- ・富山地方鉄道本線・稲荷町駅～東新庄駅間（約2km）のほぼ中間に新駅（新庄田中駅）を設置（平成24年12月21日開業）。富山市は整備費の一部を支援
- ・新駅の設置は平成15年3月の不二越・上滝線の小杉駅以来、約10年ぶり

<新駅の整備概要>

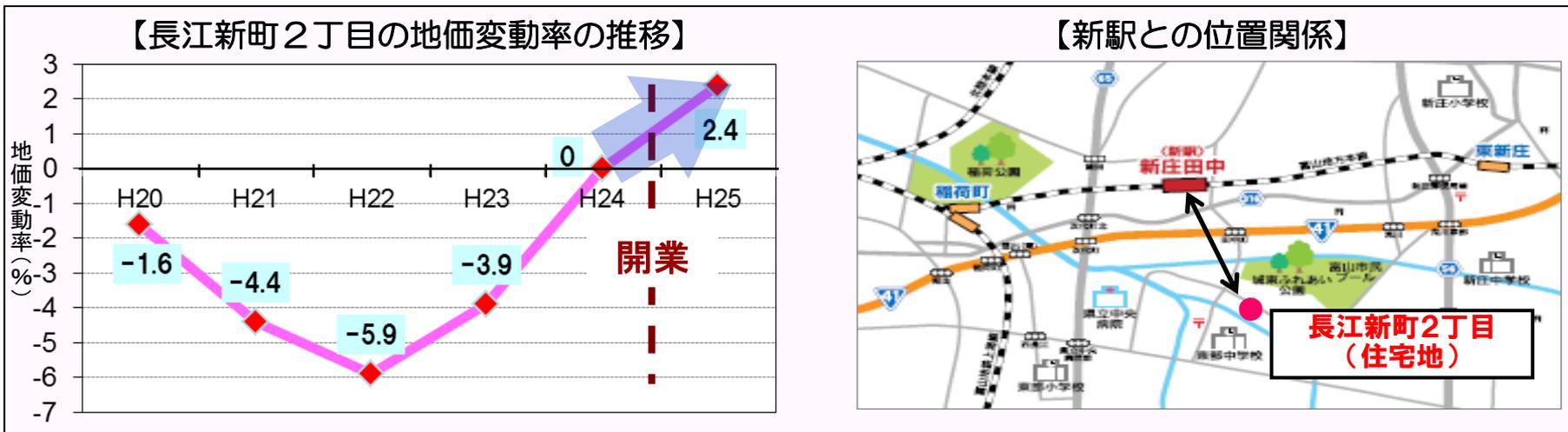
- ・総事業費：約4,200万円
- ・ホーム全長及び幅：60m・2m
- ・ホーム形式：片側1面（無人駅）
- ・停車種別：急行、普通（約160本停車）
- ・1日当たり利用見込数：230人
- ・その他施設：バリアフリー対応のプラットホーム（スロープ設置）



新駅「新庄田中」の開業効果 ～周辺地域の地価への影響～

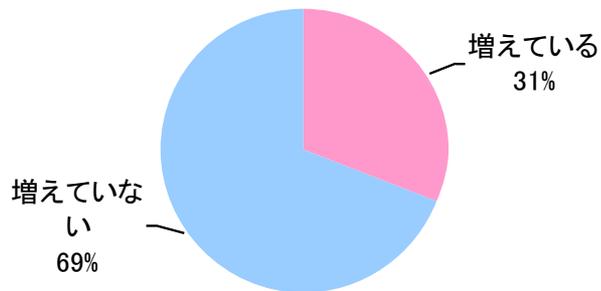
1. 周辺地域の地価の上昇

新駅から徒歩700m圏内の長江新町2丁目の公示地価が上昇 [変動率:0.0%→2.4%]



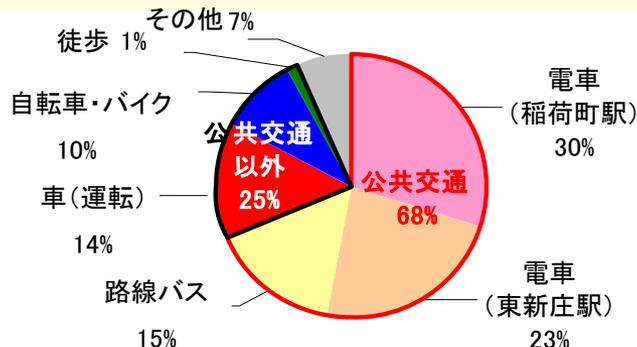
2. 外出機会の増加

新駅設置によって、平日利用者の31%が外出機会が増加したと回答



3. 新駅設置前後の交通手段の変化

隣接駅（稲荷町・東新庄）からの転換が53%
車や自転車などからの転換が25%



幹線バス路線の活性化 ~イメージリーダー路線整備~

運行頻度が高く、利用者が多い路線を「イメージリーダー路線」に位置づけ、便利で快適な車両やバス停等の整備を行い、バス交通のイメージアップと活性化を図る。

■事業内容

①車両購入補助金

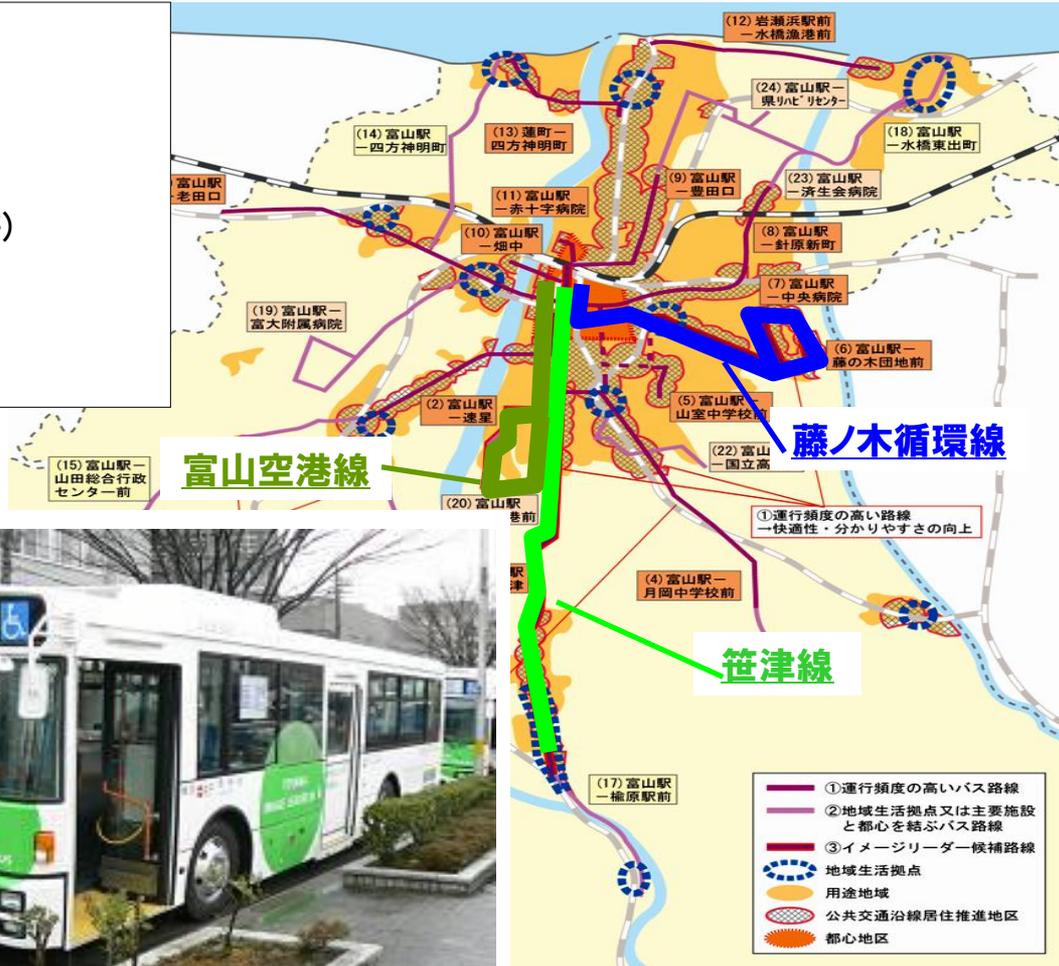
- ・車両費の1/4補助(大型ノンステップバス)
- ・イメージアップ費用の100%補助(塗装等)

②バス停上屋等の整備

- ・設置費の1/4補助



デザイン性が高く、バリアフリーな車両に更新



コミュニティバス等の支援方針



■基本方針

1) シビルミニマムの確保(公共交通空白地域の対応)

公共交通空白地域の解消を目的に地域等が主体となって運行する交通サービスに対し、必要に応じて支援する

※地域自主運行を基本とするが、生活不便地域である中山間地域を通る路線においては、市が運行を行うことも可能

<支援内容>

- ・シビルミニマムの2往復/日に対しては、運行経費の100%補助
- ・スクールバスが必要な場合、最大3往復/日(午前1、午後2往復)に対して運行経費の100%補助
- ・それ以上の運行に対しては、運行経費の9/20を上限に補助
- ・必要に応じて車両の無償貸与(1ルートにつき1台)

2) 中心市街地の活性化及び地域生活拠点へのアクセスの確保

中心市街地や地域生活圏内における移動手段を確保するため、地域が主体となって運行する交通サービスに対し支援を行う。

※地域生活拠点：生活利便施設が徒歩圏内にまとまって立地している地区

※地域生活圏：住民の最寄品の購入などの日常的な生活がほぼ満たされる圏域

<支援内容>

- ・運行経費の9/20を上限に補助
- ・必要に応じて車両の無償貸与

富山市の公共交通網 ～コミュニティバス等～



コンパクトシティ富山

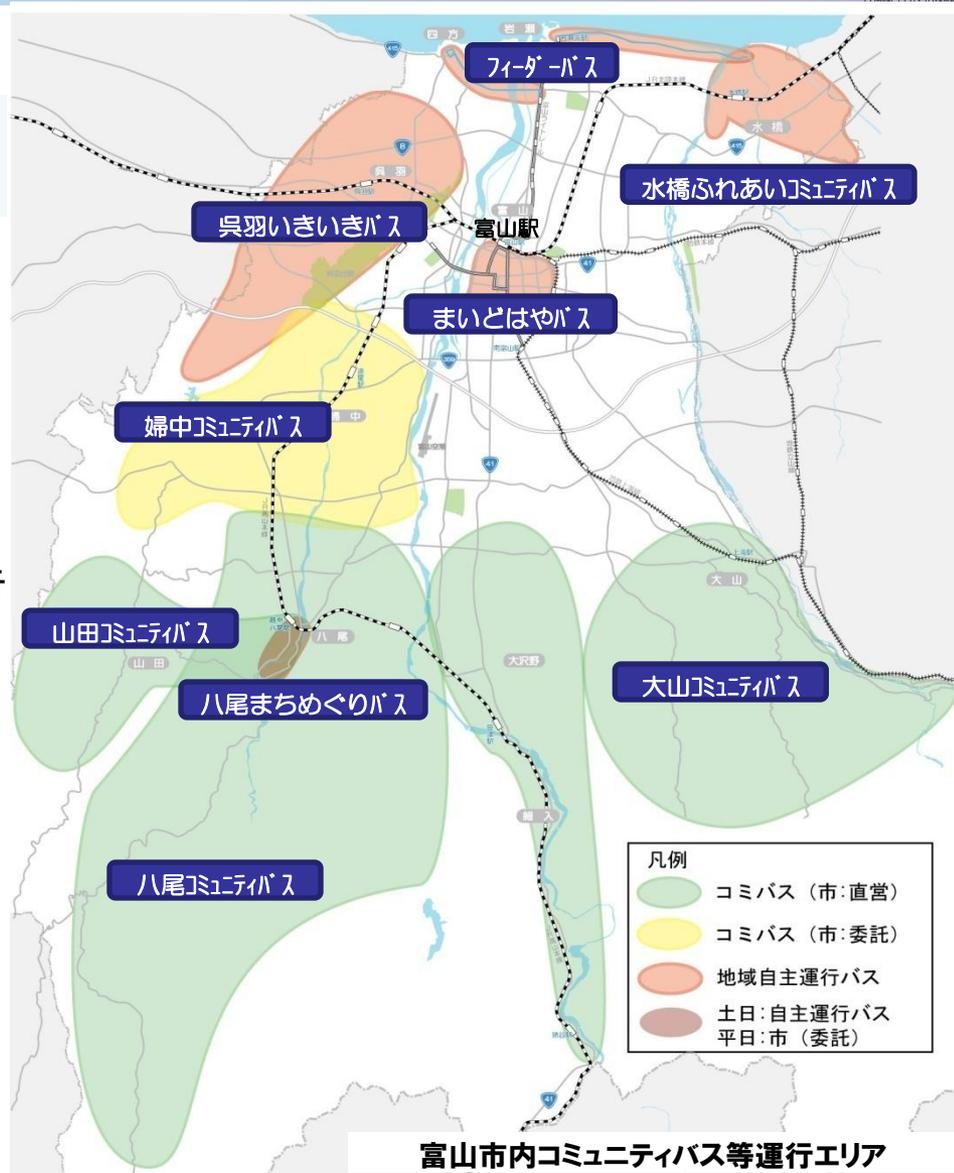
■コミュニティバス等の概要

中山間地域は市が直営で運行し、市街地等の平野部は自主運行を基本とする

- ・中心部、呉羽地域、水橋地域、婦中地域
駅や主要施設などを循環するネットワークを形成
- ・中山間地域の大山、八尾、山田地域
総合行政センターを起点に地域内の放射状ネットワークを形成
- ・富山市北部地域
富山ライトレールに接続したフィーダーバスを運行

【市の投入予算】

- コミュニティバス運行経費
(H26年度予算)
路線数：31路線
市負担額：約242百万円
- 生活バス路線維持
(H26年度予算)
対象路線数：15路線
市補助金額：約67百万円

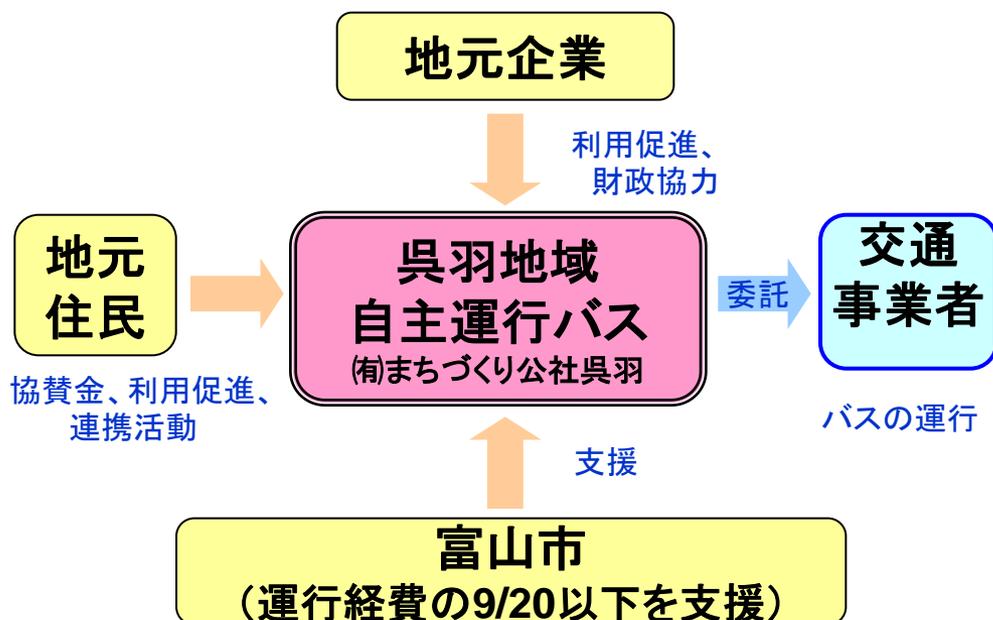


地域自主運行バスの運行 ～呉羽いきいきバスの例～

コミュニティバス運行における、住民のマイバス意識の向上と、市の負担軽減を図るため、自主運行を推奨し、地域住民や地元企業が費用の一部を負担する運行を実施

■役割分担

地元の住民と企業が、市の支援以外に経費を負担



運行経費	運行収入	内 訳
33,183 千円	運賃収入 4,515 千円	・運賃収入 100円/人
	世帯の協賛 2,680 千円	・世帯から協賛金 400円/年・世帯 (約7,000世帯)
	企業の協賛 7,633千円	・地元企業から協賛 金(約90社)
	市の支援 18,355 千円	・運行経費補助 運行経費の9/20以下 シビルミニマム補助

※経費はH26年度予算

■運行システム

- ・運行ルート:2ルート
- ・運行便数:20便/日(土曜14便/日)
- ・運行時間:7:12~19:55

■H25年度の利用者数

54,310人/年(1日あたり187人/日)

〔 試行運行:平成16年10月~11月(2ヶ月間)
本格運行:平成17年4月~ 〕

モビリティ・マネジメント ～「とやまレールライフプロジェクト」～

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



かしこいクルマの使い方
考えんまいけ💡



ラジオ放送での啓発

イベントでのMM

レールライフ・フォーラム



情報誌を活用した啓発

ホームページでの啓発

大学生MM

富山市内の教員を中心に授業として活用できる**学習教材**を作成
私たちの暮らすまち、**環境**や**福祉**を視点とした授業内容を展開

<目標>

公共交通の役割や必要性について学び、「**残したい、伝えたい、わたしたちの公共交通**」
という意識醸成を図り「**クルマと公共交通**」を**かしこく**使える将来の富山市民を育成する。

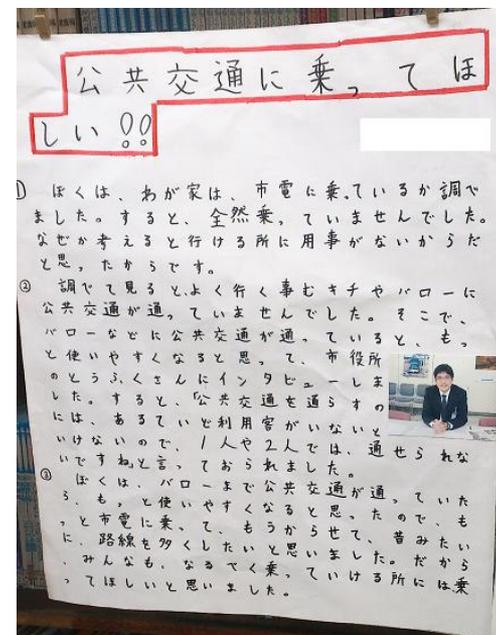
3年間で15クラス(約400人)の児童に交通環境学習を実施
将来的に全市での授業実施を目指す。



ライトレール乗車体験



授業風景

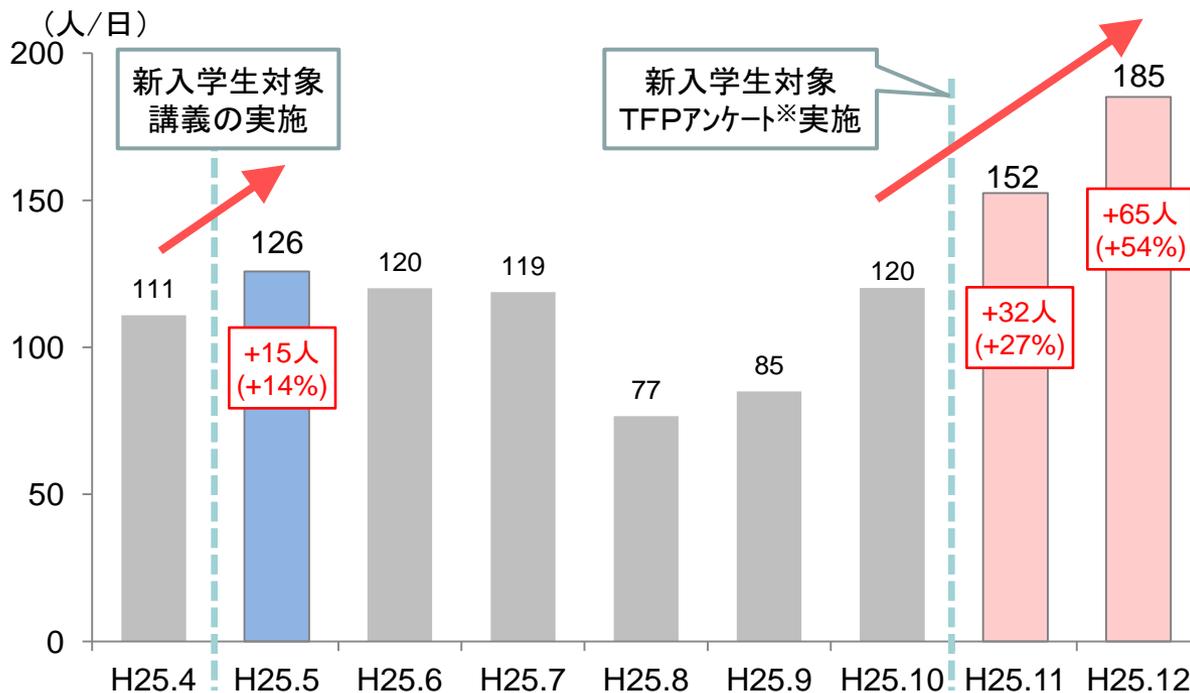


児童の調べ学習

富山大学ICカード導入 ～モビリティ・マネジメントによる利用促進～

- ・ 新入学生を対象に平成25年4月から交通系IC機能を付加した学生証を採用
- ・ 平成25年度新入生を対象とし、公共交通の利用促進を促す意識啓発を目的とした講義やTFPアンケートなどを実施したところ、利用者が増加する傾向が表れた。
- ・ また、アンケート結果から約8割の学生が市内電車を便利な公共交通と回答。

平成25年 ICカード学生証による市内電車利用者数（1日平均）

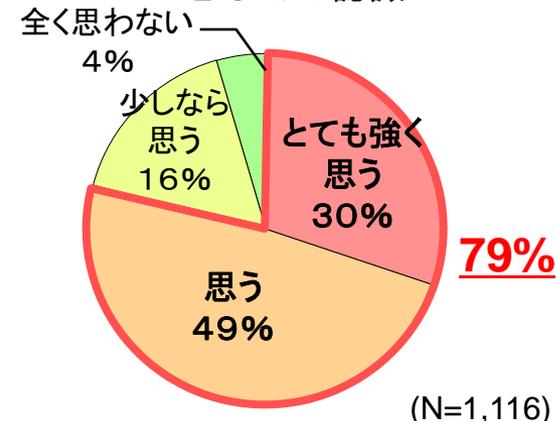


※TFP(トラベル・フィードバック・プログラム)アンケート:
公共交通の利用促進などの行動変容に向けたコミュニケーションアンケート

ICカード化された学生証



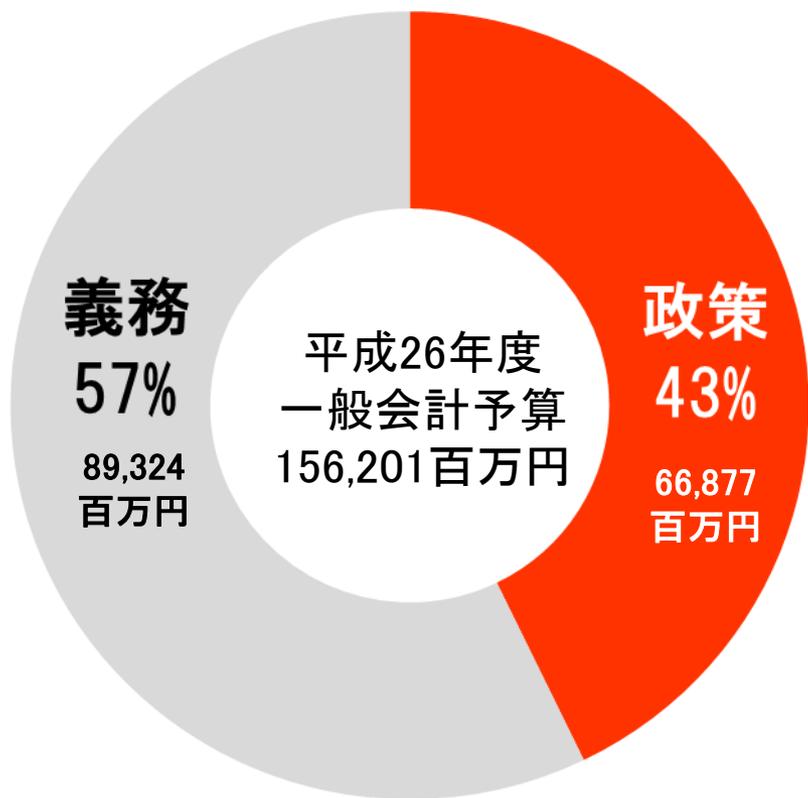
市内電車を便利な公共交通としての認識



《H25富山大学新入生アンケート調査結果》

公共交通の維持・運行・支援等に関する予算額(平成26年度)

- 富山市の平成26年度一般会計当初予算額156,201百万円のうち、政策的経費にかかる予算は**66,877百万円(約43%)**。
- 公共交通の維持・運行・支援等に関する予算額は**824百万円**であり、**一般会計予算額の約0.5%、政策的経費の約1.2%**を占めている。



公共交通関連予算 項目	H26 予算額(千円)
富山港線路面電車事業	179,400
ポートラム・シルバーパスカ事業	16,900
市内電車環状線事業	91,638
JR高山本線活性化事業	38,000
上滝線活性化支援事業費	22,520
公共交通活性化補助事業	44,369
イメージリーダー路線整備事業	9,000
おでかけバス・電車・路面電車事業	103,901
コミュニティバス等事業	241,269
生活バス路線維持費	66,761
小中学校通学(JR、バス)定期券補助	1,314
ミュージアムバス運行事業	8,771
計	823,843



「まちなか」及び
「公共交通沿線」への居住推進

都心地区・公共交通沿線居住推進地区の設定と居住人口の目標

都心地区・公共交通沿線居住推進地区の設定

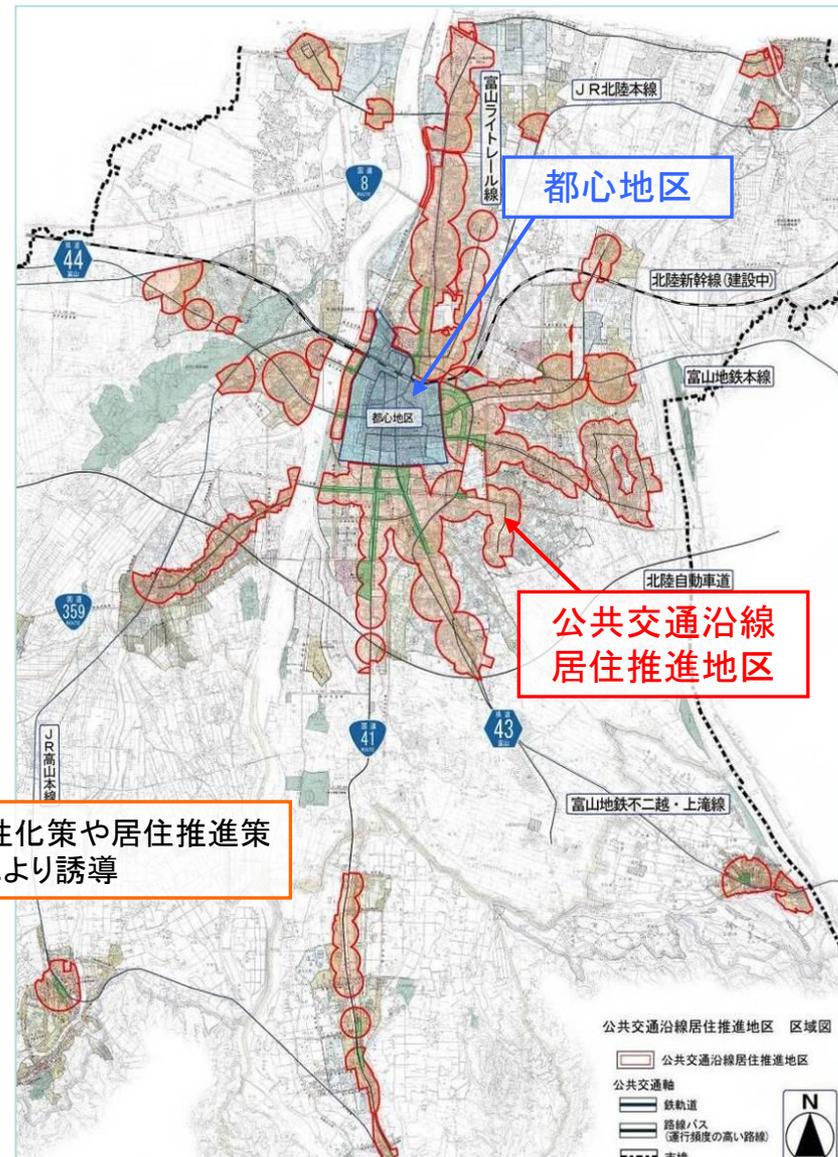
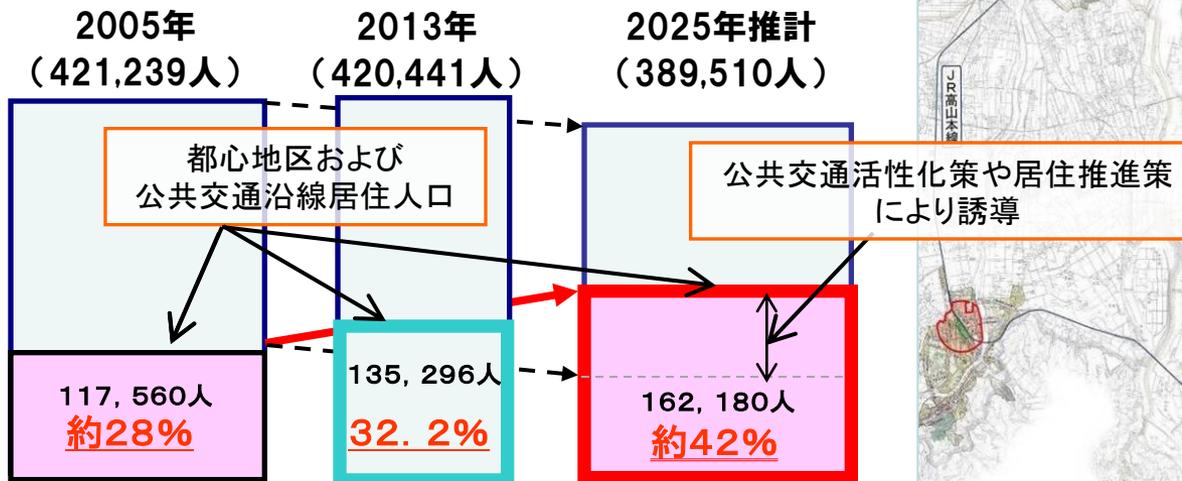
- ・ 都心地区：約436 ha
- ・ 公共交通沿線居住推進地区：約3,489ha

※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）

都心地区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 ～まちなか居住推進事業～

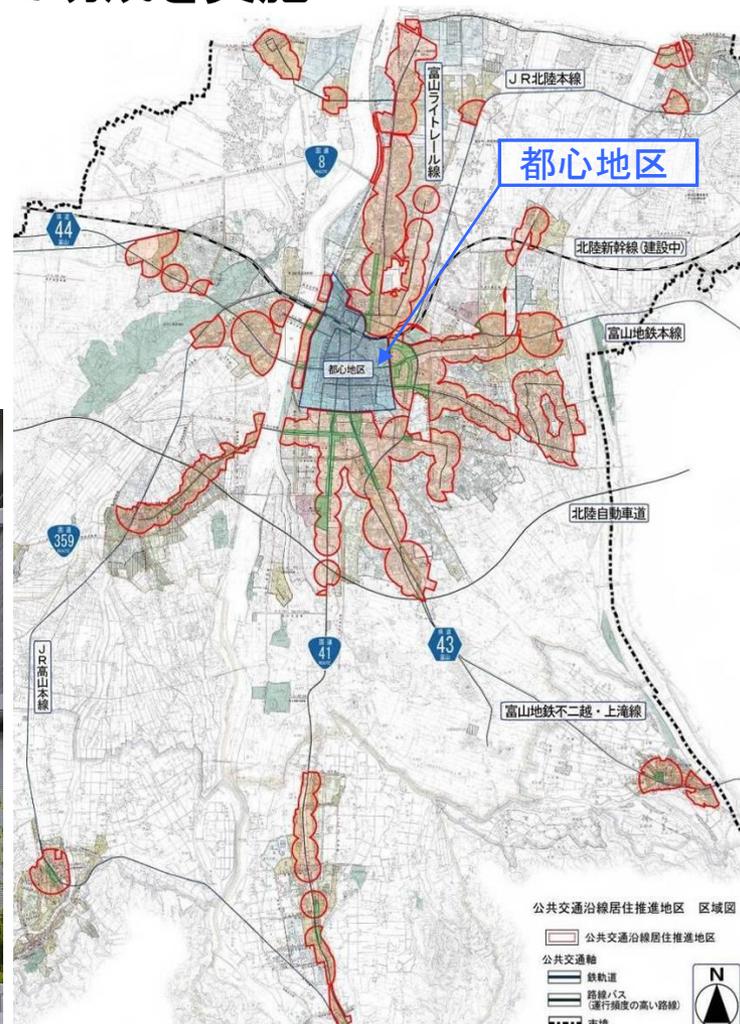
中心市街地地区への居住を推進するため、良質な住宅の建設事業者や、住宅の建設・購入、賃貸で入居する市民に対して助成を実施

建設事業者向けの支援

- ① 共同住宅の建設費への助成【100万円/戸】
- ② 優良賃貸住宅の建設費への助成【50万円/戸】
- ③ 業務・商業ビルから共同住宅への改修費助成【100万円/戸】
- ④ 共同住宅に設置する店舗、医療、福祉施設等の整備費用への助成【2万円/㎡】
- ⑤ ディスポーザー排水処理システムの整備費用への助成【5万円/戸】
- ⑥ リフォーム補助【30万円/戸】

市民向けの支援

- ① 戸建て住宅または共同住宅の購入費等の借入金に対する助成【50万円/戸】
- ② 都心地区への転居による家賃助成【1万円/月(3年間)】



実績(H17.7～H26.3)

合計 702件 1,417戸

公共交通沿線への居住推進 ～公共交通沿線居住推進事業～

公共交通沿線居住推進地区へ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、賃貸で入居する市民に対して助成を実施

建設事業者向けの支援

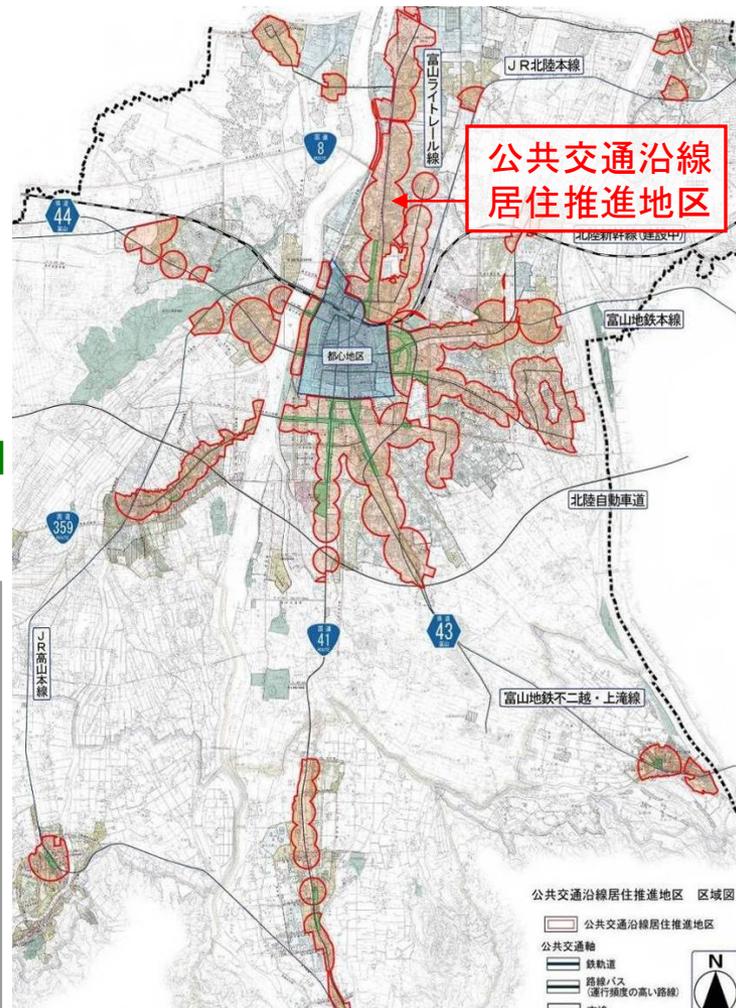
- ① 共同住宅の建設費への補助 【70万円/戸】
- ② 地域優良賃貸住宅(サービス付き高齢者向け住宅)の建設補助 【70万円/戸】
- ③ 優良賃貸住宅の建設に対する補助
【住宅共用部分等の整備費の2/3】

市民向けの支援

- ① 戸建て住宅・分譲住宅の建設・取得に対する補助 【30万円/戸】
- ② 二世帯住宅の場合は上乗せ補助 【10万円/戸】
- ③ 区域外からの転入の場合は上乗せ補助 【10万円/戸】

実績(H19.10～H26.3)

合計 438件 946戸





中心市街地の活性化 等

グランドプラザの整備

平成19年9月オープン



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

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81.9%(休日:100%、平日:73.4%)がイベント等で利用されている。(平成25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

2地区の再開発とグランドプラザ

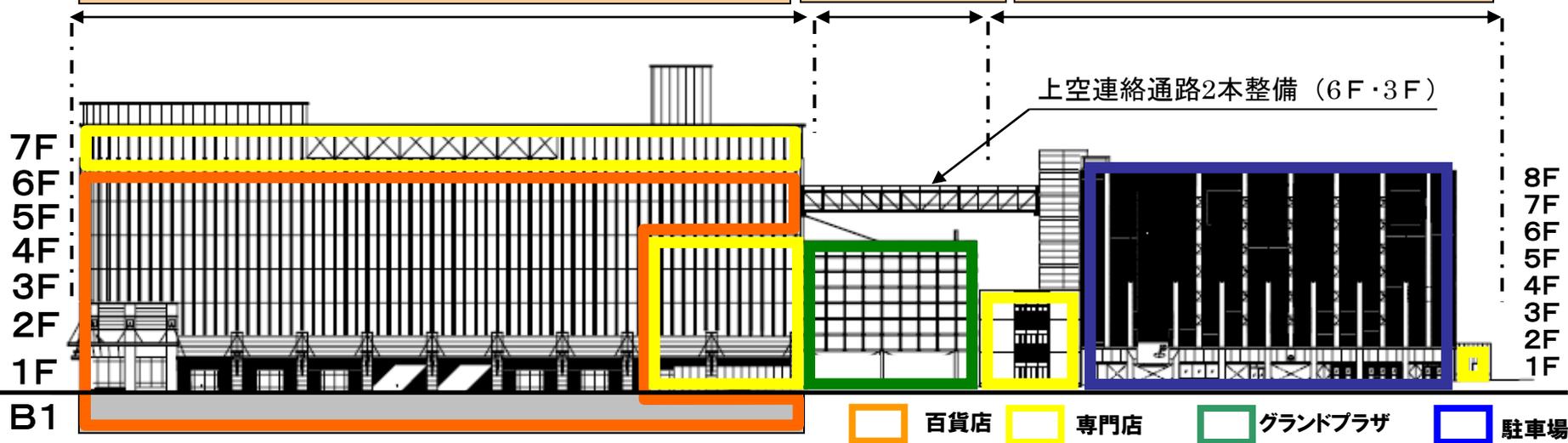


コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

総曲輪通り南地区
市街地再開発事業

グランド
プラザ

西町・総曲輪地区
市街地再開発事業



グランドプラザ利用状況



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

■市役所職員によるバンド演奏



■石垣島物産展



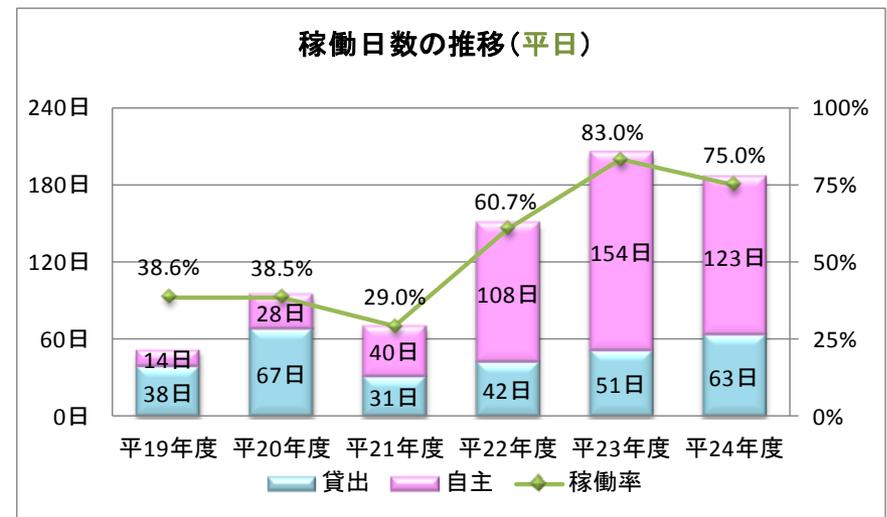
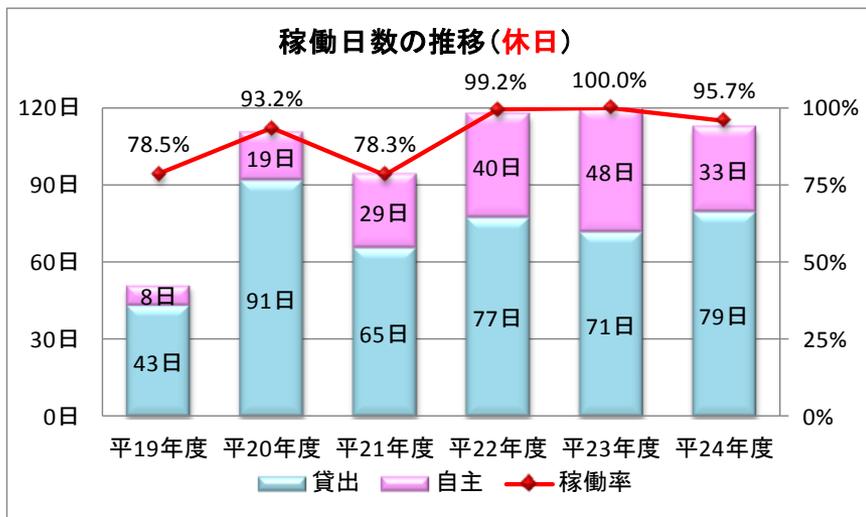
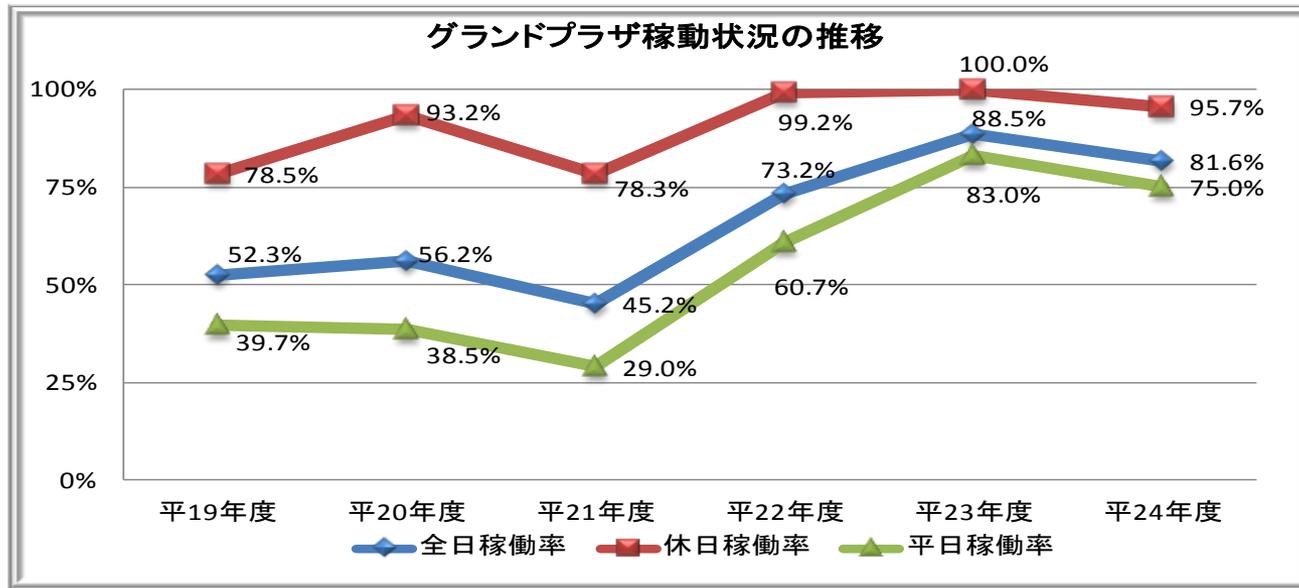
■ワールドカップ パブリックビューイング



■まちなかお絵かきプロジェクト



グランドプラザ稼働状況





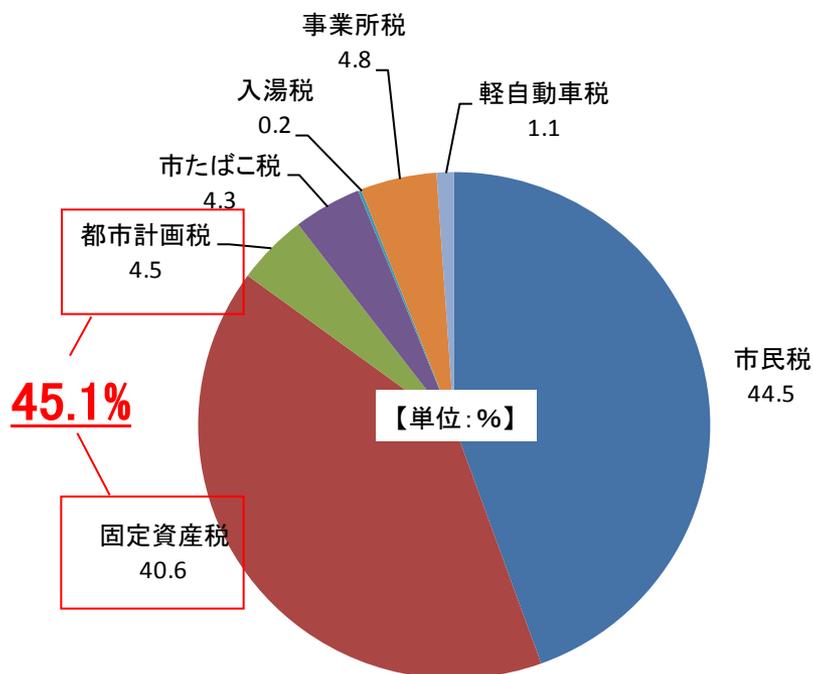
詳細は

山下裕子著
学芸出版社

財政面から見た中心市街地活性化の意義

富山市における市税の内訳 (平成26年度当初予算)

【市税:約703億円】



固定資産税・都市計画税の 地域別内訳(平成26年度)

	面積比	固定資産税+都市計画税
市街化区域	5.8%	74.0%
うち中心市街地	0.4%	22.0%
上記以外	94.2%	26.0%

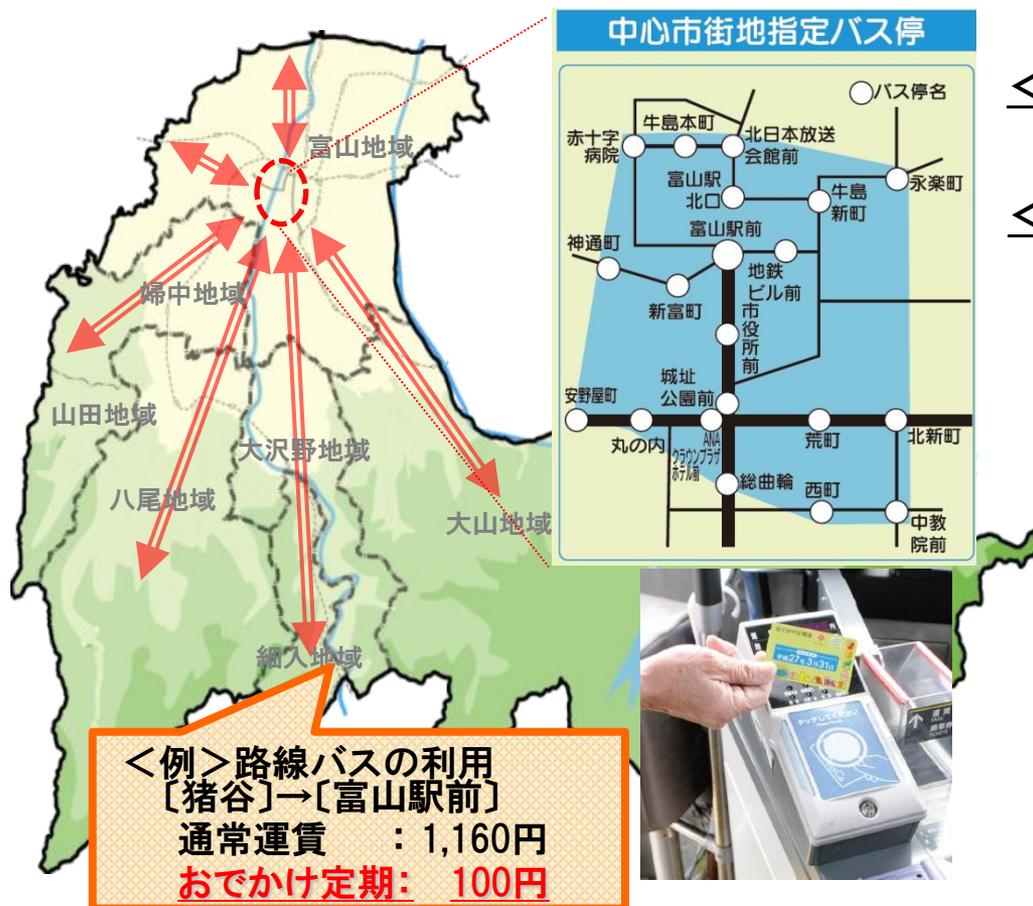
**中心市街地への集中的な投資は、
税の還流という観点からも合理的で
あり効果的**

おでかけ定期券事業（都市整備部担当）



交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に**市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円とする割引制度を実施**

高齢者の **約24%**がおでかけ定期券を所有し、**1日平均2,591人**が利用（平成25年度実績）
高齢者の外出機会の創出、中心市街地の活性化、交通事業者への支援等に寄与



＜例＞路線バスの利用
 〔猪谷〕→〔富山駅前〕
 通常運賃：1,160円
おでかけ定期：100円



＜おでかけ定期券の申込み＞

65歳以上の方、利用者負担金1,000円

＜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

〔路線バス〕（H16.5～）

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

〔地鉄電車〕（H20.4～）

富山市内各駅	⇔	電鉄富山駅
		南富山駅

〔路面電車〕（H23.4～）

市内電車(環状線含む)、富山ライトレール

自転車市民共同利用システム（環境部対応）

中心市街地の17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：170台
- 利用時間：24時間、365日いつでも利用可能

ステーションMAP



地場もん屋総本店（農林水産部担当）

平成22年10月オープン



市内全域の地元農林水産物の情報発信と販売促進を図るための拠点として、「地場もん屋総本店」を中心市街地に整備

■地場もん屋総本店の概要

整備：富山市

運営：(株)まちづくりとやま

営業時間：通年（年末年始を除き無休）
午前9時30分～午後6時30分

利用実績：来店者数 約24万人（H25年度実績）

売り上げ：約1億9千9百万円（H25年度実績）

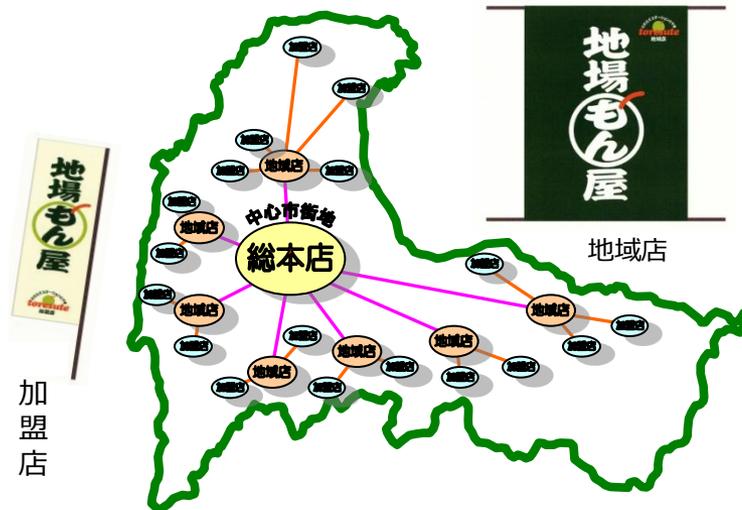
加盟店舗：180店舗



～富山とれたてネットワークの推進～

■誘客状況（2013年度アンケート調査）

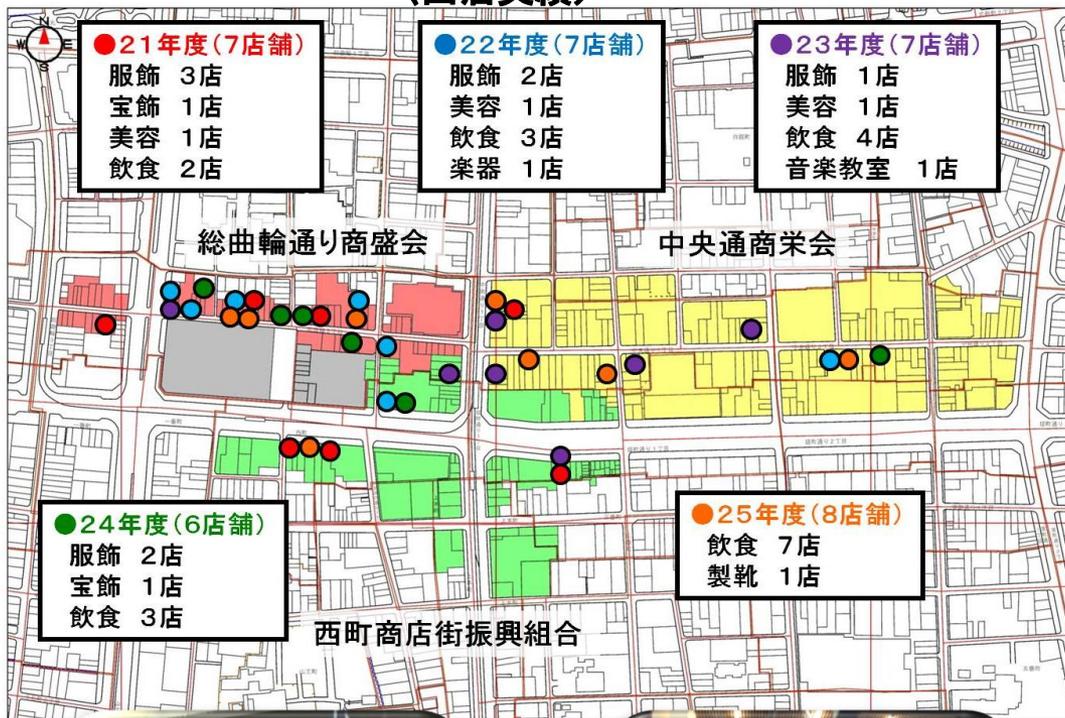
- ・利用者の年齢は60歳以上が50%以上を占める。
- ・来店方法は、徒歩・自転車が約50%を占める。
- ・利用者の60%以上が、週に1回以上利用している。



新規出店サポート事業補助(都市整備部担当) 平成21年4月より

まちなかの賑わいを創出するため、中心商店街の空き店舗へ出店する際の店舗の改装費、家賃や経営相談等に対して助成を実施。

〈出店実績〉



対象商店街

- ・協同組合総曲輪通り商盛会
- ・協同組合中央通商栄会
- ・西町商店街振興組合

補助率・限度額

- ①店舗改装費(補助率1/2)
限度額 1階 **500万円**
2階 **250万円**
- ②店舗賃借料(補助率1/3)
限度額 1階 **240万円**
2階 **120万円**
- ③経営相談費(補助率2/3)
限度額 **3万円**
- ④店舗誘致活動費(補助率2/3)
限度額 **200万円**

実績(H21.4~H26.3)

合計 35件



まちなか活性化事業サポート補助金(都市整備部担当)

都市施設等を活用した市民活動が、より活発に展開されることを促すため、事業主体に対する財政面での支援制度を創設

平成24年4月より

対象事業者

各種団体、まちづくり会社、NPO法人、任意団体、民間事業者等

対象事業

- ・基本計画に位置付けた事業及び附帯・関連する事業
- ・または、基本計画に定めた目標の達成に相当程度寄与すると市が認める事業。

補助率・限度額

①ソフト事業の実施・運営に係るもの

(ア)県の補助金を活用する場合

1/3補助、限度額500千円

(イ)市単独の場合

1/2補助、限度額500千円

②施設整備に係るもの

(ア)県の補助金を活用する場合

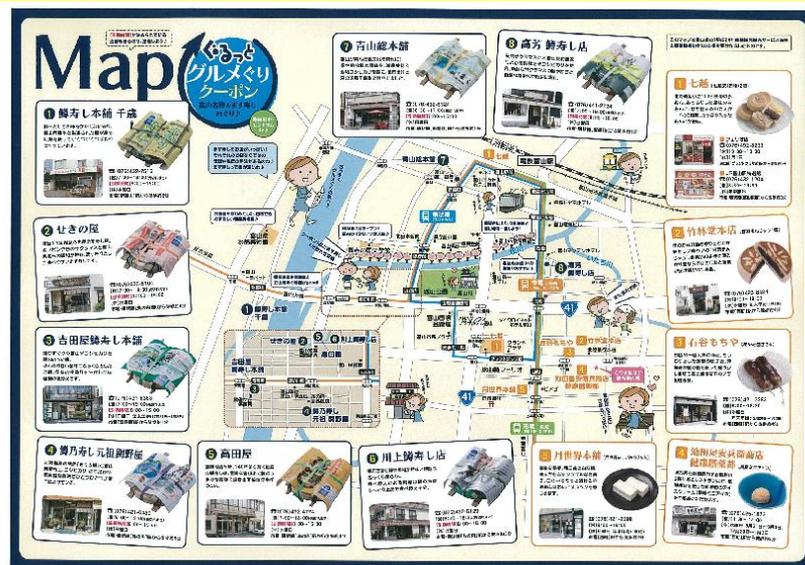
1/3補助、限度額5,000千円

〈活用事例〉

セントラムdeとやまの食めぐり ”ます寿し編”

■鉄道事業者、ます寿し店等が連携協力して、富山の「食」を広く発信する事業を企画

■事業PRのイベント経費等に対して、補助金を交付



魅力ある都市景観の形成 建設部・商工労働部担当



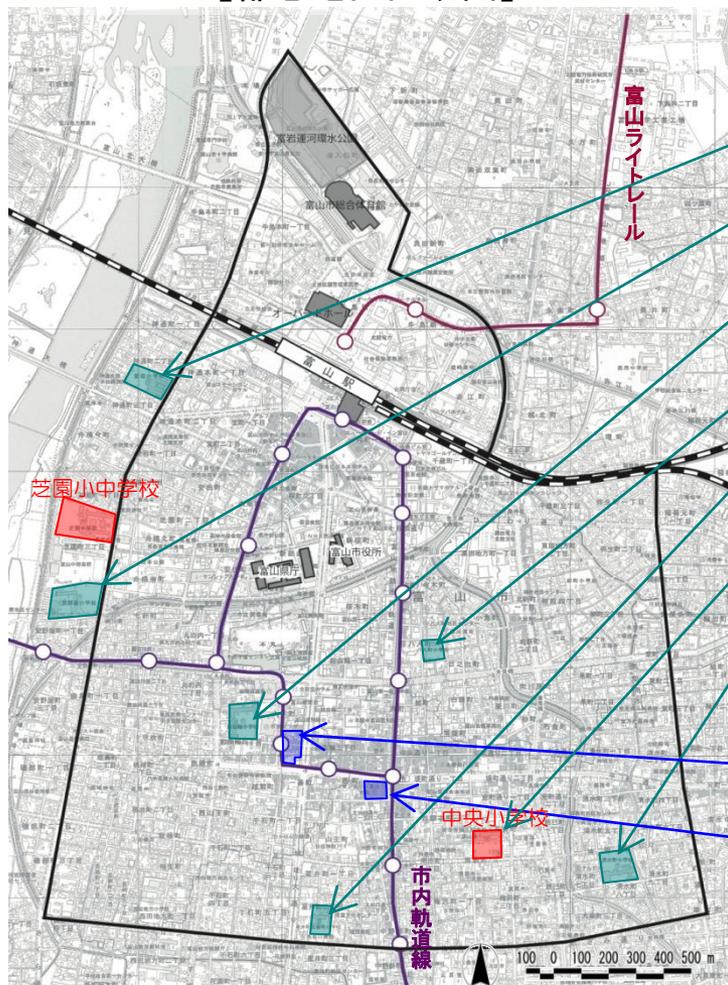
■ 街路景観を演出するハンギングバスケット、バナーフラッグ等の設置



中心市街地における公有地等を活用したまちづくり

7校から2校へと統合した小学校の跡地等を活用し、必要な都市機能を民間活力を活かして整備

【都心地区区域図】



従前の土地利用
愛宕小学校
安野屋小学校
総曲輪小学校
八人町小学校
星井町小学校
五番町小学校
清水町小学校
商業店舗等
商業店舗等

現在(将来)の土地利用	整備手法	土地の所有状況
県立雄峰高校	公設	県所有
県立中部高校 サブグラウンド	公設	県・市所有
(検討中)地域医療と介護の拠点施設※	検討中	市所有
市教育センター (暫定利用)	既存校舎利用	市所有
角川介護予防センター等	公設民営	市所有
中央小学校	PFI	市所有
食品スーパー、ドラッグストア、公民館等	プロポーザルによるPPP	市所有 (民間施設は定借)
(予定)シネマコンプレックス、ホテル等※	市街地再開発事業	民有地
(予定)市立図書館、ガラス美術館、銀行等※	市街地再開発事業	民有地

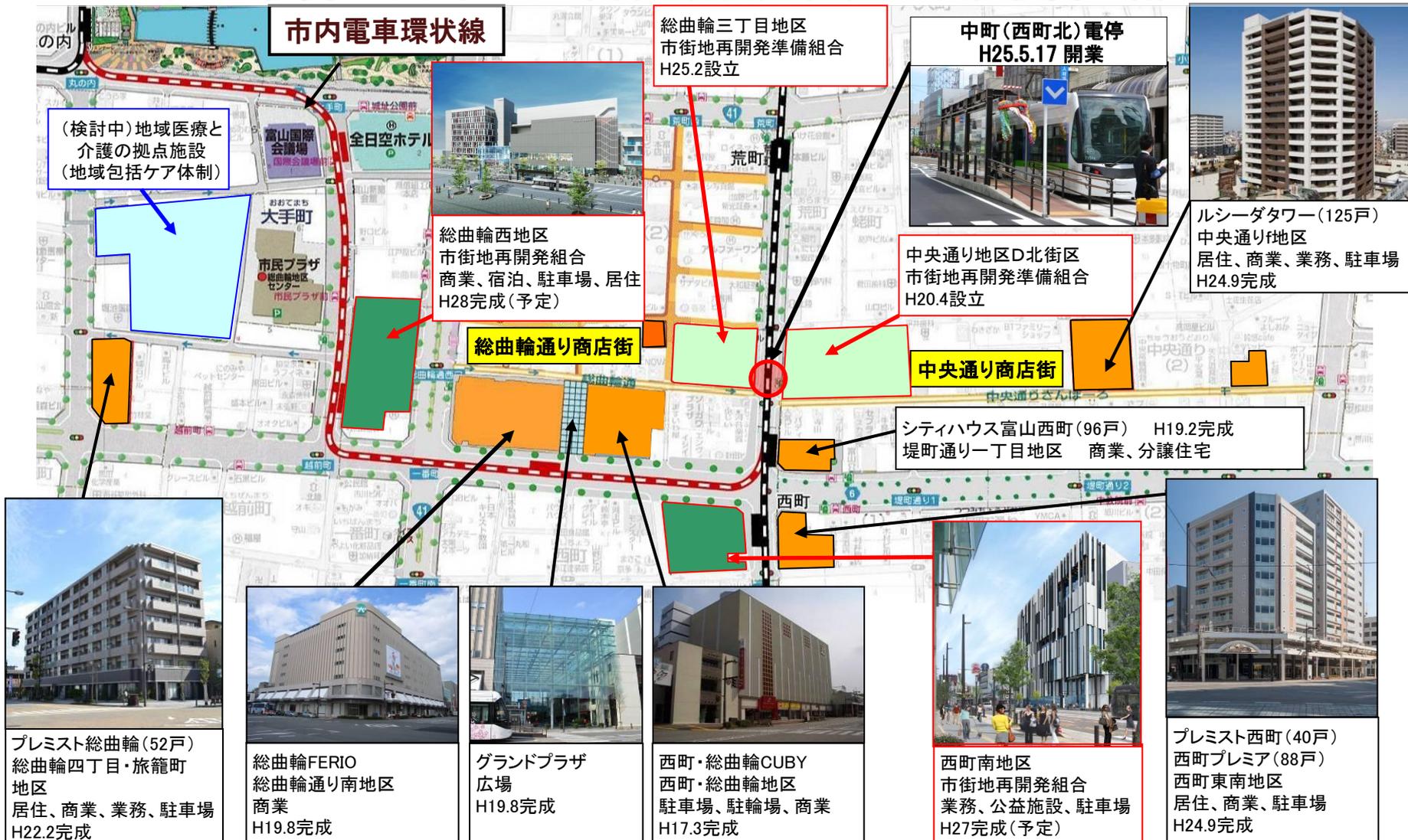
※：地方都市リノベーション推進施設



コンパクトなまちづくりの効果 等

中心市街地において活発化する民間投資

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



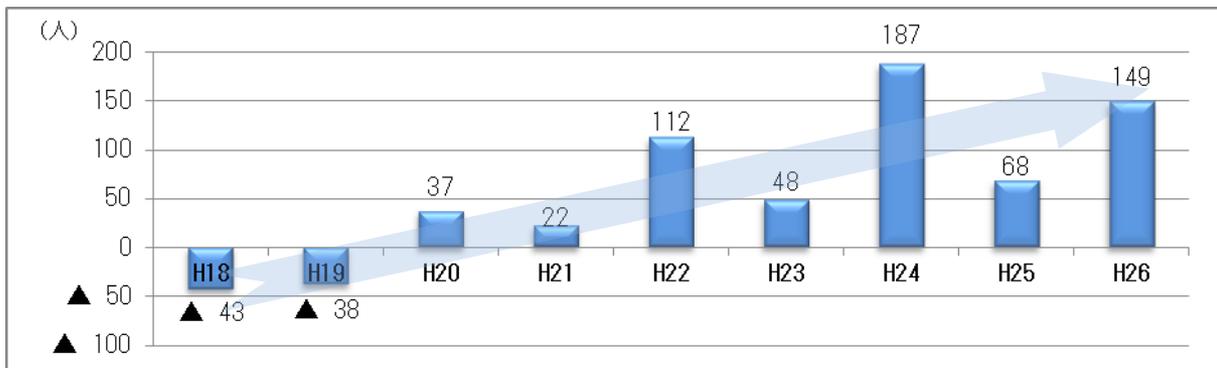
コンパクトなまちづくりの効果

～転入人口の増加～

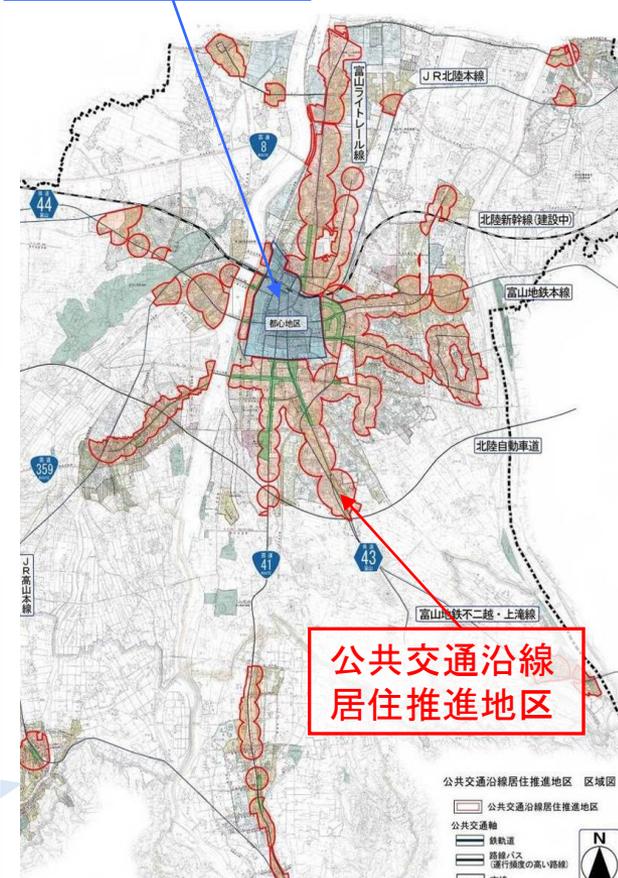
■ 中心市街地と公共交通沿線居住推進地区の社会増減(転入－転出)の推移

・中心市街地では平成20年から、**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】

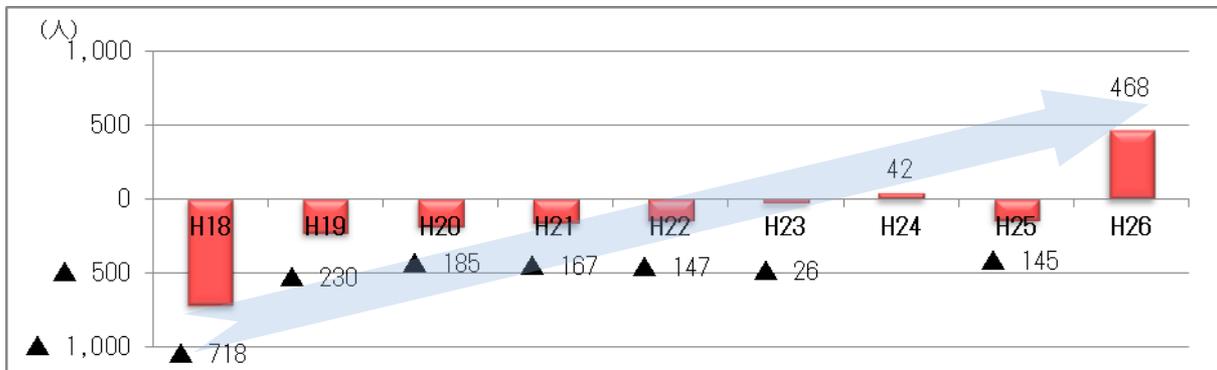


中心市街地地区



・公共交通沿線居住推進地区でも、**転入超過に転換したと思われる**。

【公共交通沿線居住推進地区の社会増減(転入－転出)の推移】



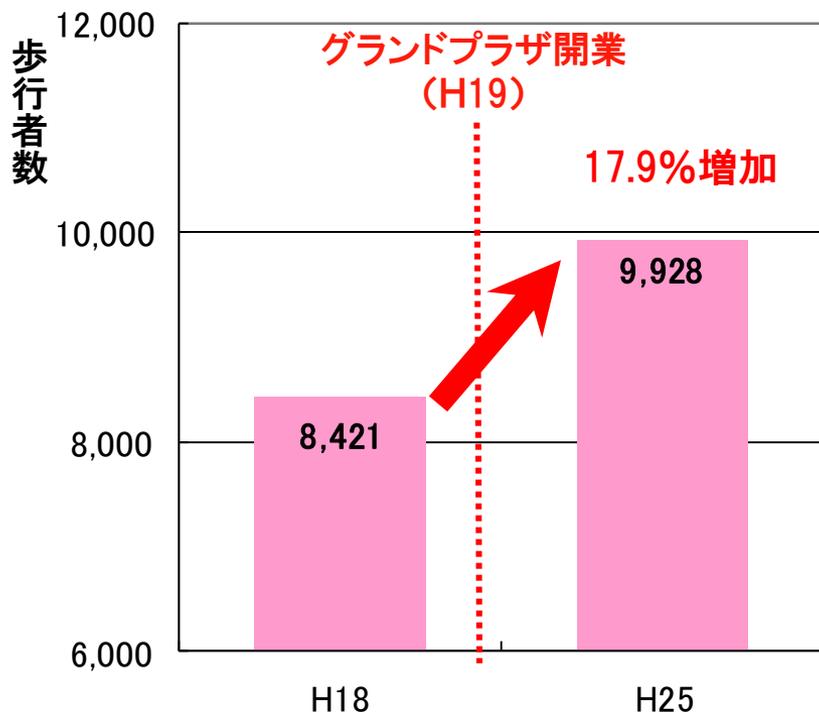
コンパクトなまちづくりの効果 ~歩行者数と空き店舗~

■ 中心市街地の歩行者数が着実に増加
(H18→H25 17.9%増)

■ 中心市街地の空き店舗が減少
(H21→H25 1.3ポイント減)

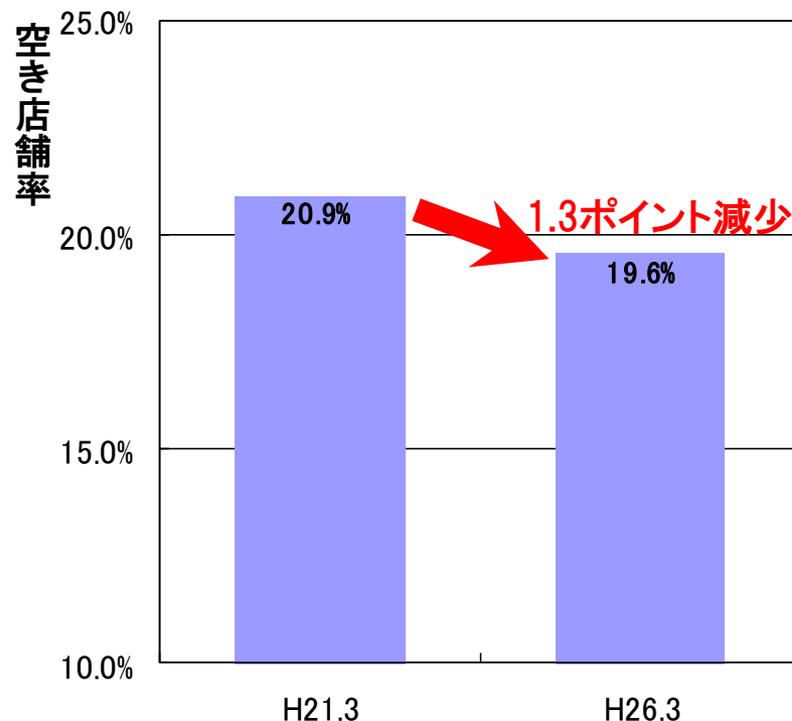


(人) 【周辺の歩行者数の推移(休日)】



観測地: 総曲輪通り2地点合計 観測時期: H18: 8月20日、H25: 年4回調査の平均値

(%) 【空き店舗率の推移】

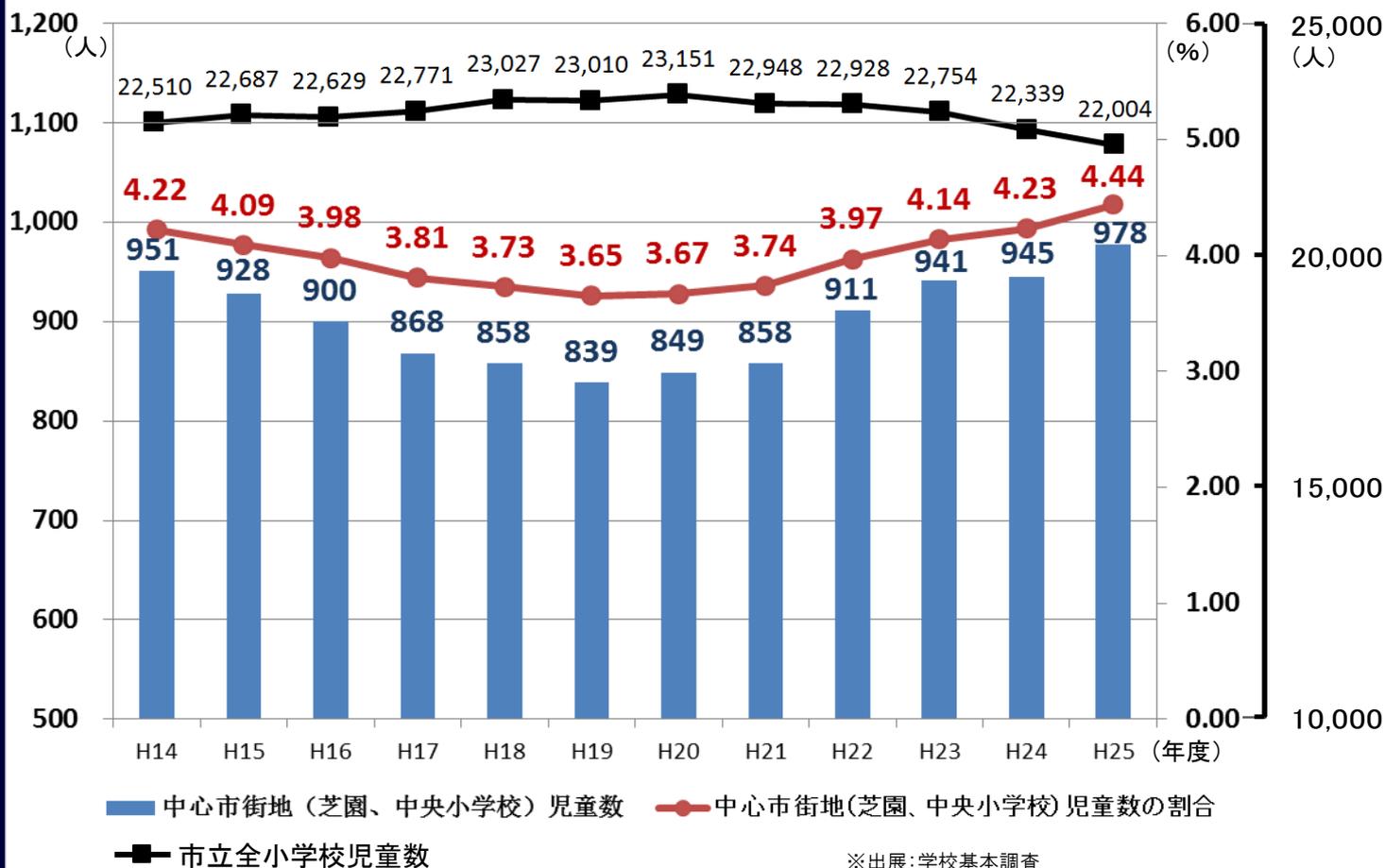


観測地: 総曲輪、中央通り、西町商店街の全店舗を調査

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 **139人(16.6%)増加** (H19-H25)
- ・富山市全体に占める中心市街地の小学校児童の割合が **0.8ポイント増加** (H19-H25)

【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】



【芝園小中学校】

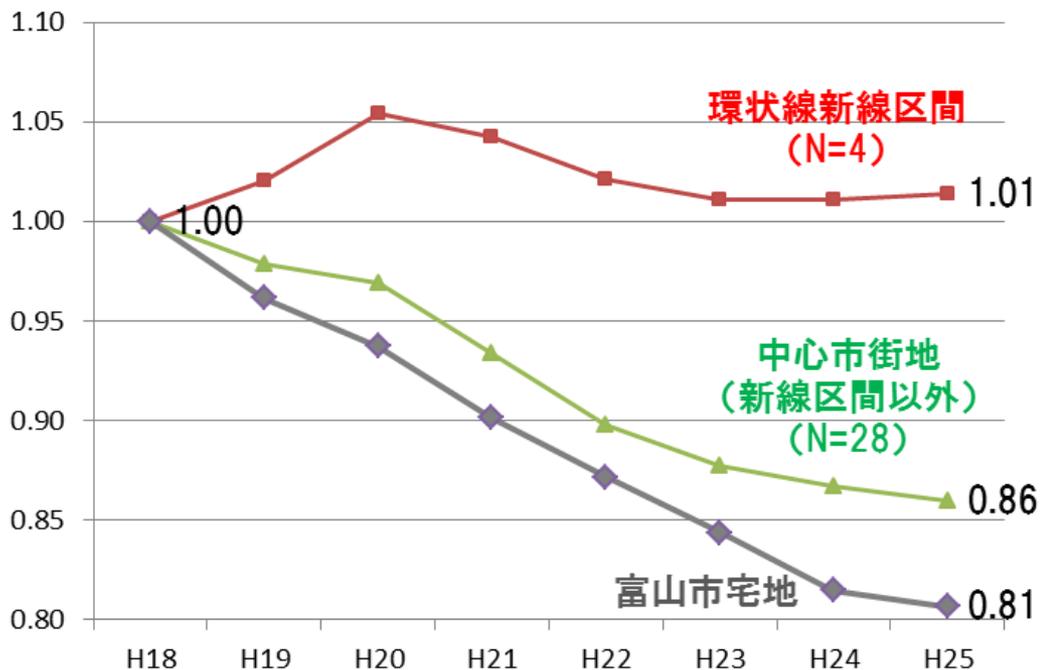


※出展:学校基本調査

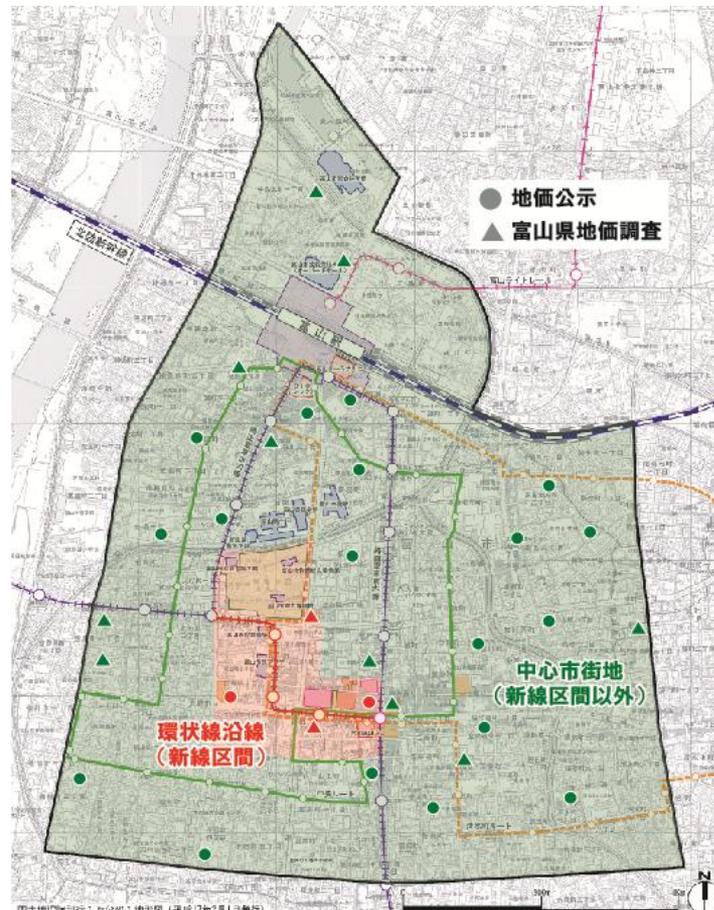
コンパクトなまちづくりの効果 ～地価の維持～

- 環状線新設区間の沿線では平成18年度以降地価が、**ほぼ横ばい**で安定している。
- 新設区間以外の環状線沿線の地価は、平成19年度以降下落しているが、富山市宅地の平均と比較すると**下落率が緩やか**である。

【中心市街地の地価変動】



中心市街地の地価変動（H18を1.0とした場合）
 （富山県地価公示・地価調査 価格要覧 平成25年度版より）
 ※地価公示（国調査、基準日：1月1日）、地価調査（県調査、基準日：7月1日）
 富山市宅地：固定資産税課税の土地課税台帳の決定価格を対象面積で除した値
 （富山市統計データを基に算定）



中心市街地エリア

まちづくりの新たな視点

健康まちづくり

質の高い魅力的な市民生活づくり

高齢化に対応したまちづくり(高齢者分布H25)



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

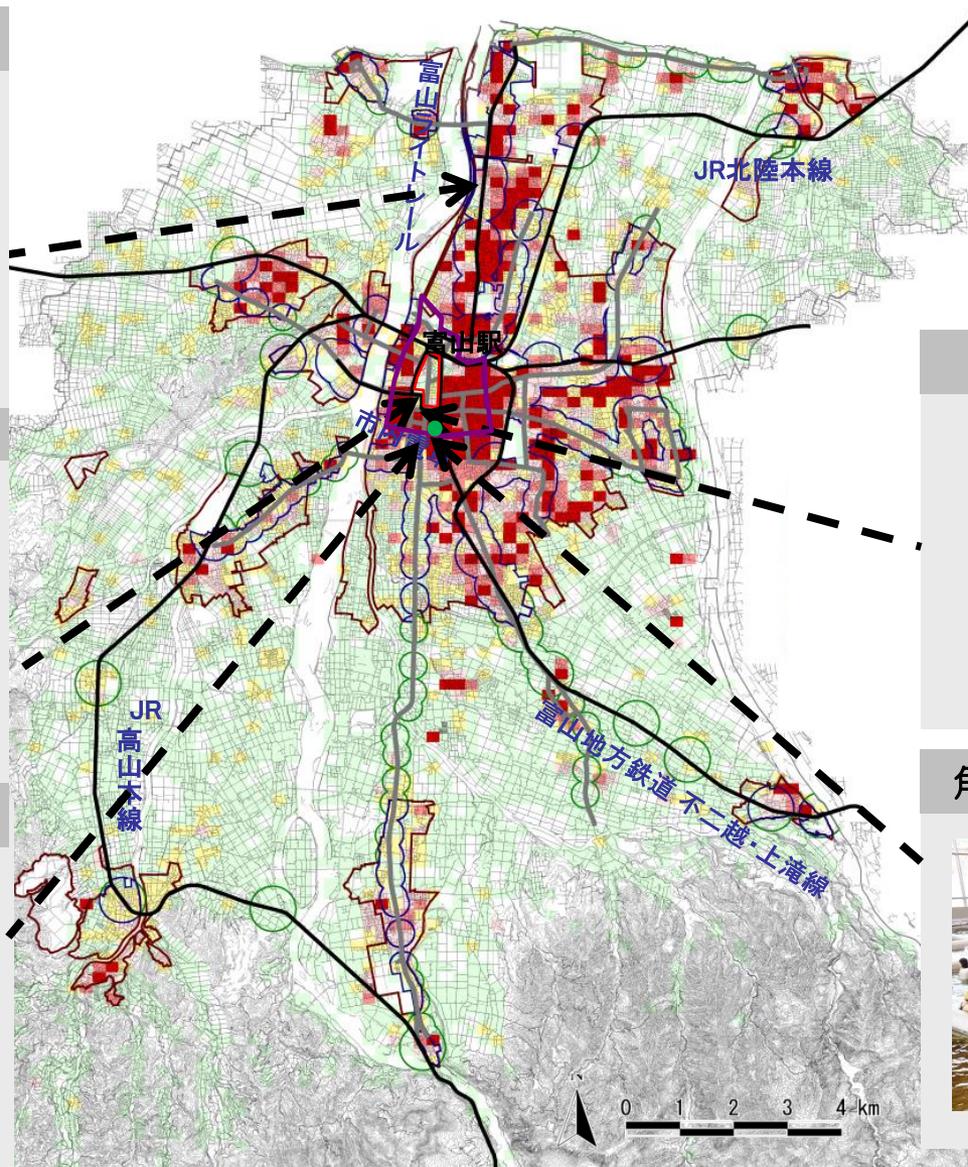
富山ライトレール



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
- H25沿線居住推進地区
- H25沿線地区 (用途外)
- 用途地域
- H25高齢者人口
- 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



「歩く」ことの意義

＜厚生労働省の試算(平成22年1月)＞

1歩あたりの医療費削減効果は0.0014円

1万歩で14円 の医療費削減効果

日本人の1日平均歩数を3,000歩増やすことにより、糖尿病や脳卒中等にかかる医療費を約5.5%削減することができる(約2,700億円/年間)

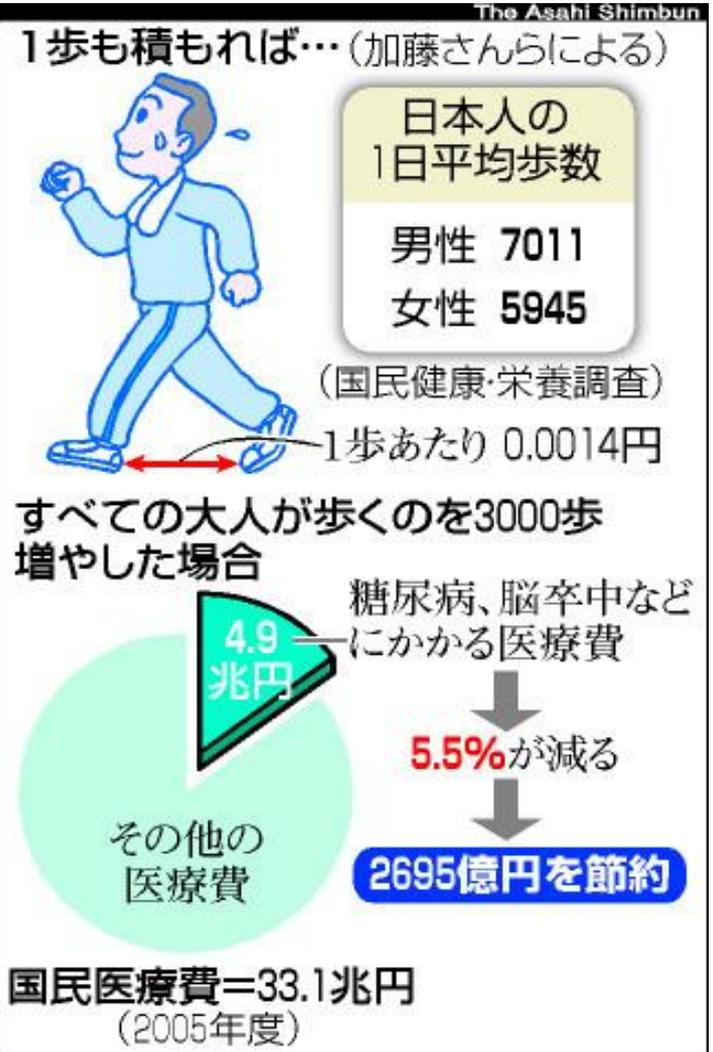
＜スウェーデン公衆衛生調査2004＞

徒歩や公共交通を使う人は肥満リスクが30%低い

通勤手段が運転という人に比べて、徒歩・自転車という人は肥満や過体重のリスクが0.69倍、公共交通を使うという人は0.72倍

生活習慣病のリスクを低減

出典:東京医科大学公衆衛生学講座 井上茂



出典:朝日新聞2010年1月23日夕刊

おでかけ定期券の効果(利用者の歩数増)



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

おでかけ定期券利用者の平均歩数は、国民及び県民の平均的な歩数を上回っている。

おでかけ定期券には外出を促す機能があり、**健康増進**につながるのではないかとこの観点から、**おでかけ定期券利用者の歩数調査**を実施した。

<調査概要>

(1)調査対象者

おでかけ定期券所有者150人
(男性18人、女性132人)

(2)調査内容

おでかけ定期券を

・「利用した日」3日間

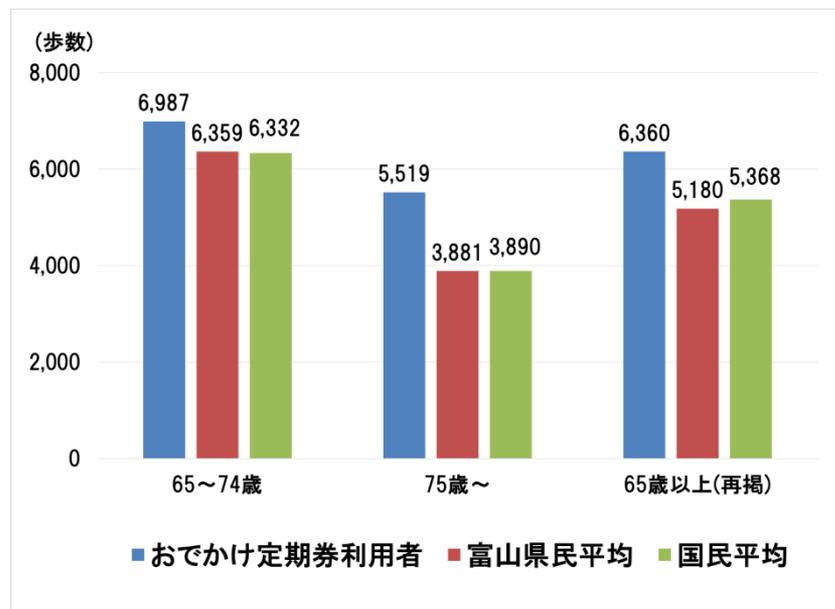
・「利用しなかった日」3日間

合計6日間の歩数等

(3)回収サンプル数

男性16人、女性115人 計131人
(回収率87.3%)

<歩数の比較>



出典:平成24年国民健康栄養調査、平成22年県民健康栄養調査

おでかけ定期券利用者の平均歩数は、
国民・県民の平均的な歩数を上回っており、
おでかけ定期券は
利用者の歩数増加に貢献している

おでかけ定期券の効果(利用者の歩数増)

おでかけ定期券を利用すると歩数が増え、健康に寄与し、医療費が削減される。

<歩数について>

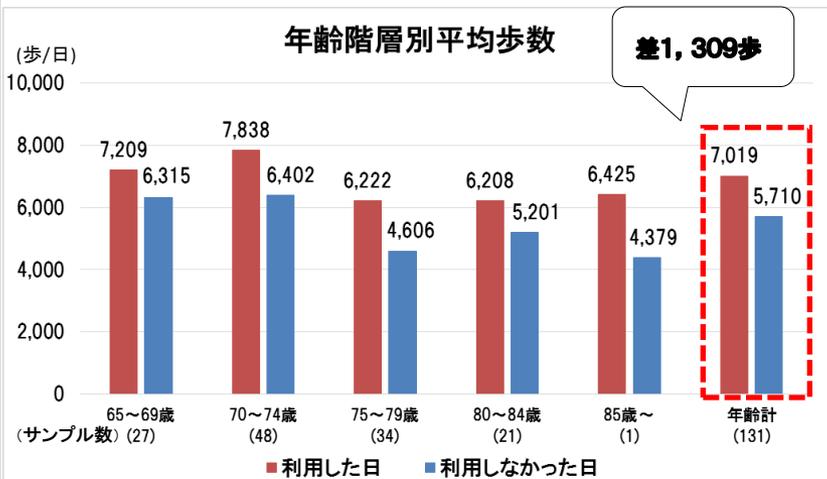
おでかけ定期券を

・「利用した日」の平均歩数

:7,019歩/日

・「利用しなかった日」の平均歩数

:5,710歩/日



おでかけ定期券を利用することで
1人あたり**1,309歩/日**の
歩数増加効果がある

<医療費の削減効果>

1人あたりでは、

1日あたりの
増加歩数

1,309歩/日



× 0.061円/歩
(※)

1日あたりの
医療費削減額
約80円/日

おでかけ定期券利用者全体では、

1日平均利用者数
2,591人/日

(H25年度実績)



× 80円/歩

1日あたりの
医療費削減額
207,280円/日

※1歩多く歩くことによる医療費の削減効果を0.061円/歩として試算

出典:ICTと超高齢化対応の「健幸都市」~Smart Wellness Cityによる健康長寿世界一の実現を目指して~ (筑波大学 久野譜也)

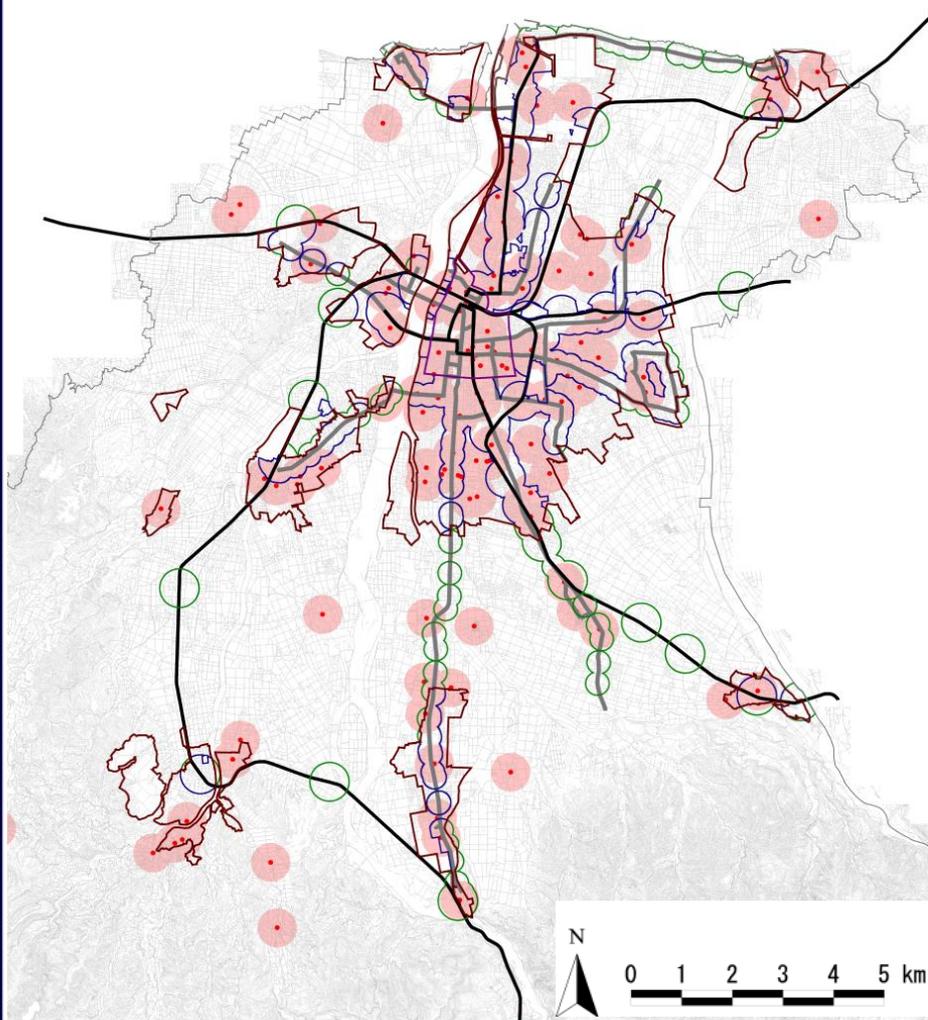
おでかけ定期券利用者の歩数増加により
年間約75,600千円の
医療費削減につながる



■都心・沿線居住推進地区では居住者の**70.7%**がスーパーの500m圏に居住している。

【スーパーの500m圏分布（H25）】

【スーパーの徒歩圏に居住する人口及び割合（H25）】



	500m圏 人口(人)	割合 (%)	人口 (人)
富山市	196,395	46.7	420,441
都心・沿線居住推進地区	112,109	70.7	158,538
都心地区	20,636	95.7	21,568
沿線居住推進地区	91,473	66.8	136,970
都心・沿線居住推進地区以外	84,286	32.2	261,903

- 市域
- 用途地域
- 都心地区
- H25沿線居住推進地区
- H25沿線地区（用途外）
- 鉄軌道網
- 運行頻度の高いバス路線
- H25スーパー
- スーパー500m圏

※スーパー：NTTタウンページでの分類のうち、スーパーマーケットとされているもの。

※出典：NTTタウンページ、住民基本台帳

歩いて病院・診療所へ

～医療：病院・診療所の500m圏人口～

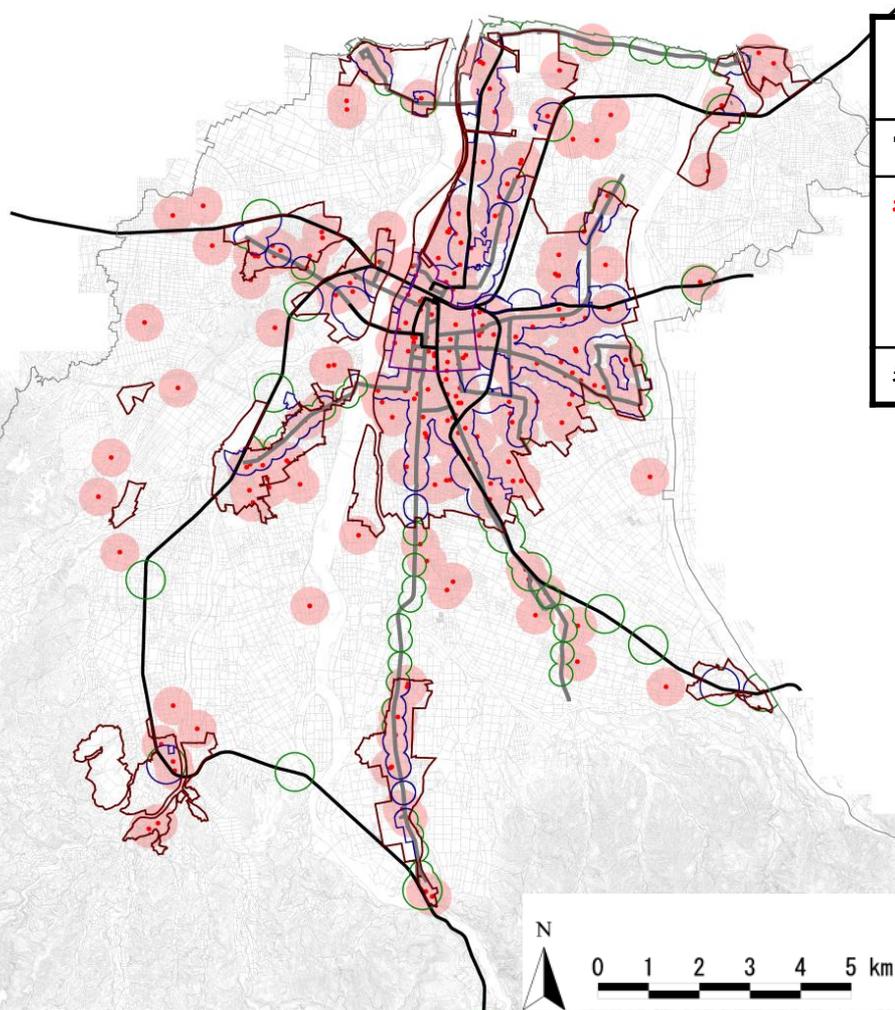


コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

■都心・沿線居住推進地区では居住者の**83.4%**が病院・診療所の500m圏に居住している。

【病院・診療所の500m圏分布（H25）】

【病院・診療所徒歩圏人口及び割合（H25）】



	500m圏 人口(人)	割合 (%)	人口 (人)
富山市	253,689	60.3	420,441
都心・沿線居住推進地区	132,292	83.4	158,538
都心地区	21,470	99.5	21,568
沿線居住推進地区	110,822	80.9	136,970
都心・沿線居住推進地区以外	121,397	46.4	261,903

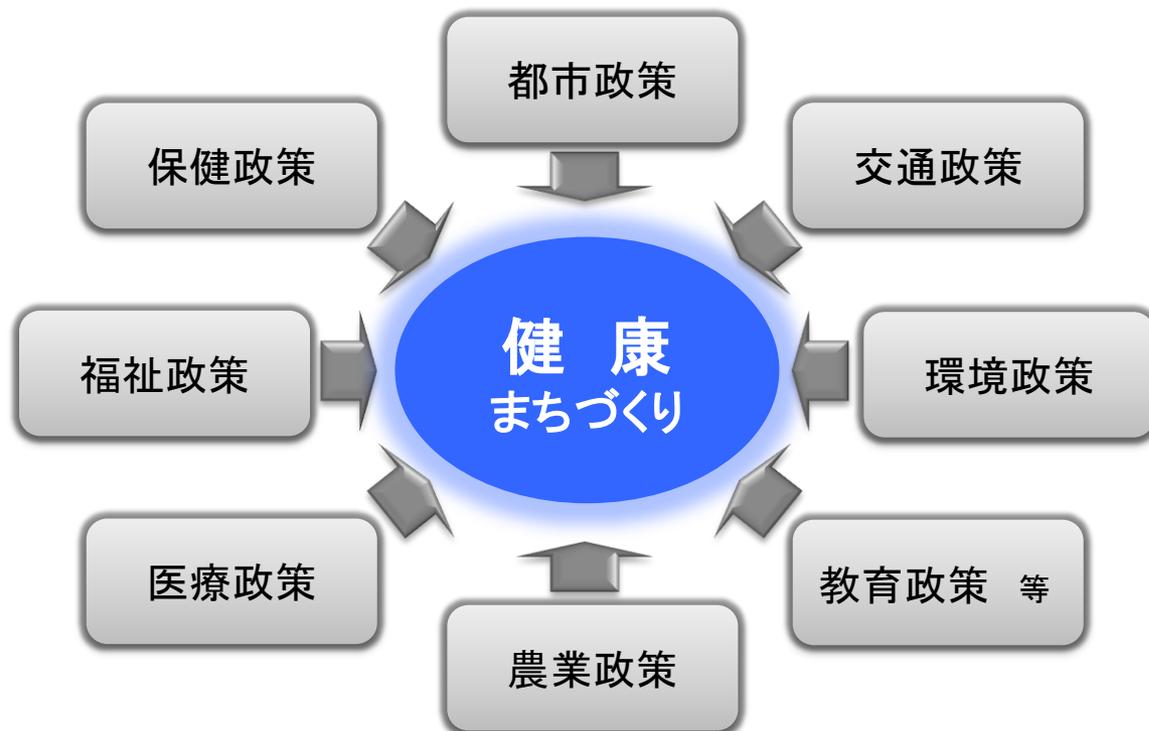
- 市域
- 用途地域
- 都心地区
- H25沿線居住推進地区
- H25沿線地区（用途外）
- 鉄軌道網
- 運行頻度の高いバス路線
- H25医療施設
- 医療500m圏

※病院・診療所等：NTTタウンページでの分類のうち、病院、診療所（内科、外科、小児科）とされているもの。

※出典：NTTタウンページ、住民基本台帳

環境整備をいかにして進めるか

- 保健部門で歩道を作ることは困難だが、都市整備・道路整備は日々行なわれている
- 多分野の**協働**が必要
 - 保健
 - 都市計画
 - 都市交通
 - 教育
 - 農政
 - …



健康まちづくりシンポジウム資料(2013. 11. 12) : 東京医科大学公衆衛生学講座 井上茂

高齢者の外出機会を促進するとともに、世代間交流を通じて**家族の絆を深める**ため、祖父母と孫(曾孫)が一緒に来園(来館)された場合に**入園料(拝観料)を全額減免**



きょうは、
孫と女子会。



きょうは、
孫と男同士の時間。

孫とおでかけ 平成26年3月31日(月)まで

お孫さんと一緒にご来館のおじいちゃん、おばあちゃんは観覧料無料です。(お孫さんも無料です。)

対象施設
全14施設

富山市ファミリーパーク、富山科学博物館、富山天文台、富山県立博物館、富山県立総合資料館、富山市民俗民芸村、浮田家住宅、日露家住宅、富山市大田原史民俗資料館、ジップライン・アドベンチャー立山※、富山市八尾化石資料館、富山市八尾おわら資料館、富山市八尾山原史跡、富山市豊田町歴史館

富山市

孫とおでかけ 平成26年3月31日(月)まで

お孫さんと一緒にご来館のおじいちゃん、おばあちゃんは観覧料無料です。(お孫さんも無料です。)

対象施設
全14施設

富山県ファミリーパーク、富山科学博物館、富山天文台、富山県立博物館、富山県立総合資料館、富山市民俗民芸村、浮田家住宅、日露家住宅、富山市大田原史民俗資料館、ジップライン・アドベンチャー立山、富山市八尾化石資料館、富山市八尾おわら資料館、富山市八尾山原史跡、富山市豊田町歴史館

富山市

期間

平成24年7月 ~

対象施設

ファミリーパーク、科学博物館、天文台、佐藤記念美術館、民俗民芸村、八尾おわら資料館、ジップライン・アドベンチャー立山※、エコリンク 等
(※ Gondola 利用料は利用者負担)

対象者

一緒に入園される祖父母と孫・曾孫
(年齢及び居住地の制限なし)

実績(ファミリーパーク、科学博物館等の12施設利用者数)

H23: 616, 430人(事業開始前)

H25: 647, 312人(うち祖父母・孫50, 163人)

入園(館)者数が約5.0%増加

《街区公園コミュニティガーデン事業》

中心市街地の街区公園において、新たにコミュニティガーデンを整備し、**高齢者の外出機会や生きがいを創出するとともに、地域コミュニティの再生を図る**



<整備箇所>

芝園町二丁目公園
南新町公園
中野新町公園

<供用開始>

平成25年4月(3箇所)

<面積>

1箇所あたり 50㎡

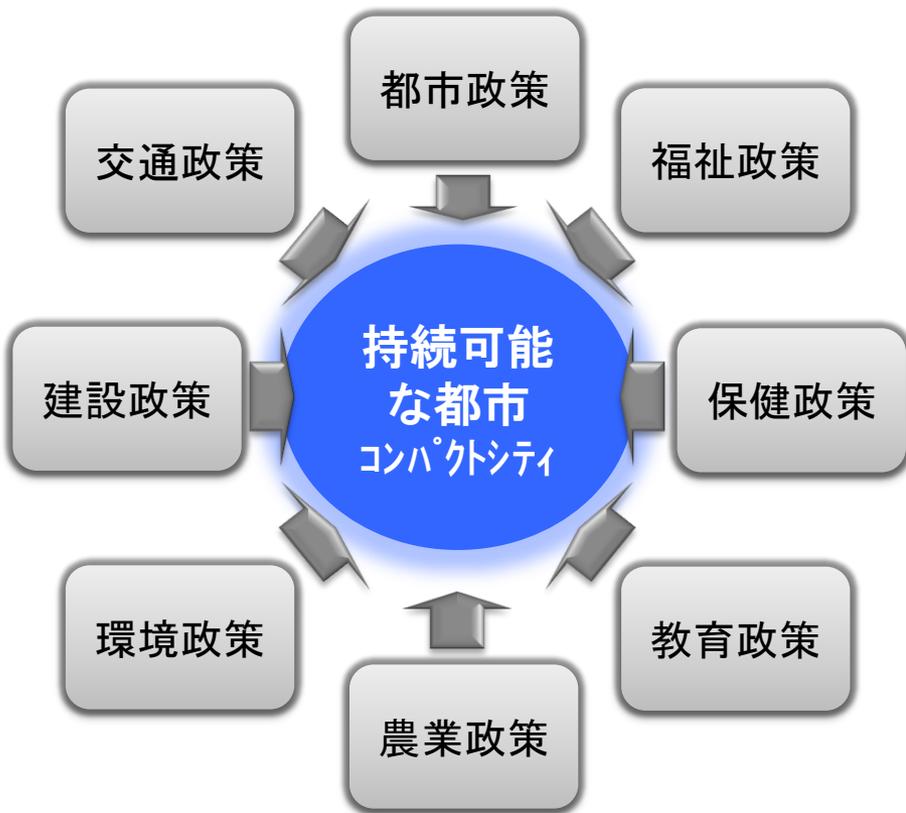


包括的な連携政策・施策による持続可能な都市の実現

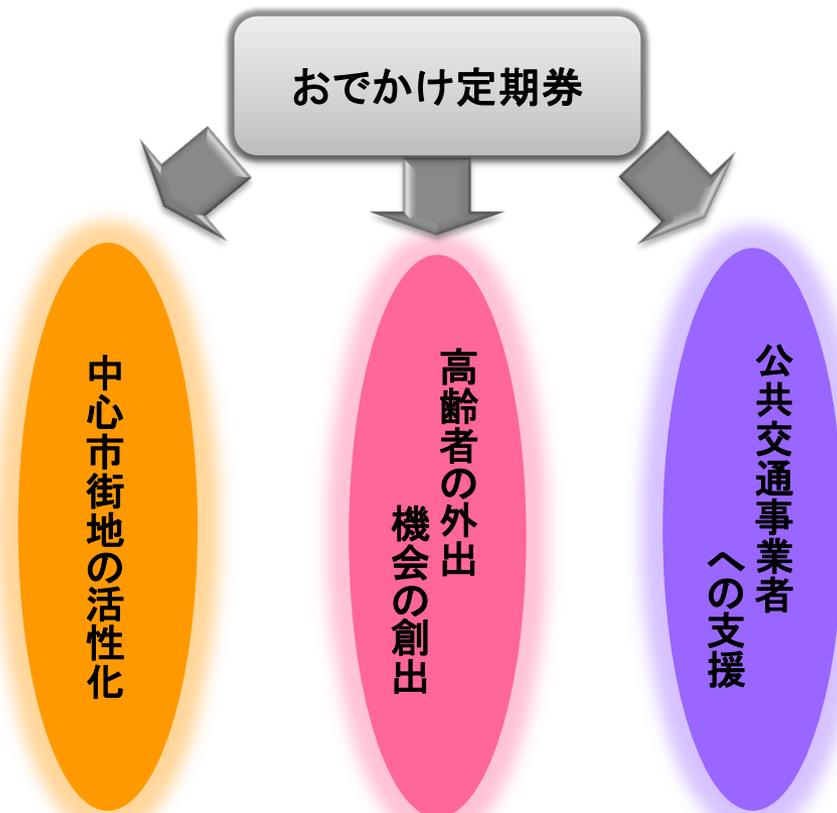
限られた財源・資源の中で、各種課題に対応した持続可能な都市を実現するためには、従来の縦割りの政策・施策ではなく、包括的な連携政策・施策の展開が必要。

さらに、その効果を見える化・共有することで、多様な主体と連携し、まちづくりを推進。

一つの政策目標を、複数の施策実施によって達成する



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





富山市のまちづくりに対する

国際的な評価

「OECD・富山市 都市の国際ラウンドテーブル」の開催

H26.10.17



世界共通の課題である高齢社会に対応し、持続可能でレジリエントなまちづくりを推進するため、国内外の都市や国政府、学界、民間企業等が、取組事例の共有や今後の方策等を議論する**国際会議を富山市で開催**。

■主 催:富山市、OECD(経済協力開発機構)

■議 題

- ①高齢社会が都市の持続可能な成長に与える影響
- ②高齢社会において都市はどのようにレジリエントな社会経済づくりに貢献できるか
- ③今後の連携方策

■主な出席者(都市名等)

- ・リスボン ・ヘルシンキ ・ジャカルタ ・マンチェスター
- ・東松島市 ・横浜市 ・京都市 ・豊岡市 ・アメリカ
- ・マレーシア ・国土交通省 ・内閣官房 ・WHO
- ・ITF(国際交通フォーラム) ・OECD ・富山市 等

■出席者数:300名程度(一般聴講者含む)



会場の様子



スピーカーによるフォトセッション



白熱した議論を交わす参加者

コンパクトなまちづくりへの国際的な評価



持続可能な都市経営やコンパクトなまちづくりが評価され、**国際会議への招聘**などが**増加**している

＜国際会議等での事例発表＞

- ・OECD第5回首長と閣僚による円卓会議(フランス)
- ・地域経済発展のための世界会議(ブラジル)
- ・OECD高齢社会における持続可能な都市政策プロジェクト専門家会合(フランス)
- ・自転車利用のための地域・街づくり推進協議会第20回会議(フランス)
- ・国際公共交通連合第60回世界大会(スイス)
- ・第7回アジアEST地域フォーラム(インドネシア)
- ・OECD国際会議(フランスOECD本部)
- ・Eco Mobility & World Bike Festival昌原2011(韓国)
- ・2011光州 UEA環境展示会(韓国)
- ・OECDワークショップ(カナリヤ諸島)
- ・ローマ大学(イタリア)

(平成26年3月末現在、主な発表内容がまちづくりのもの)



第7回アジアEST地域フォーラム
(2013.4.24)



自転車利用のための地域・街づくり推進協議会
(2013.5.30)

コンパクトなまちづくりへの国際的な評価



持続可能な都市経営やコンパクトなまちづくりが評価され、**国外からの視察も増加**している

〈本市への国外からの主な視察者〉

- ・都市政策に係る日仏交流会議(フランス) 10名
- ・ウランバートル市富山市視察団(モンゴル) 11名
- ・OECD事務局(フランス) 3名
- ・上海展望発展学院等(中華人民共和国) 14名
- ・韓国MBCTV(韓国) 3名
- ・キルギス市(キルギス) 8名
- ・北欧視察団(フィンランド等) 11名
- ・JICA(国際協力機構) 計69名
- ・中華民国立法院(台湾) 13名
- ・慶尚大学(韓国) 17名
- ・イタリア総領事(イタリア) 2名
- ・(独)国際交流基金(東アジア15カ国) 30名
- ・(社)台湾雲林県老人福祉保護協会 20名
- ・韓国江原県広域経済発展委員会(韓国) 4名ほか

(平成26年3月末現在、主な視察内容がまちづくりのもの)

富山ライトレールを視察する視察団



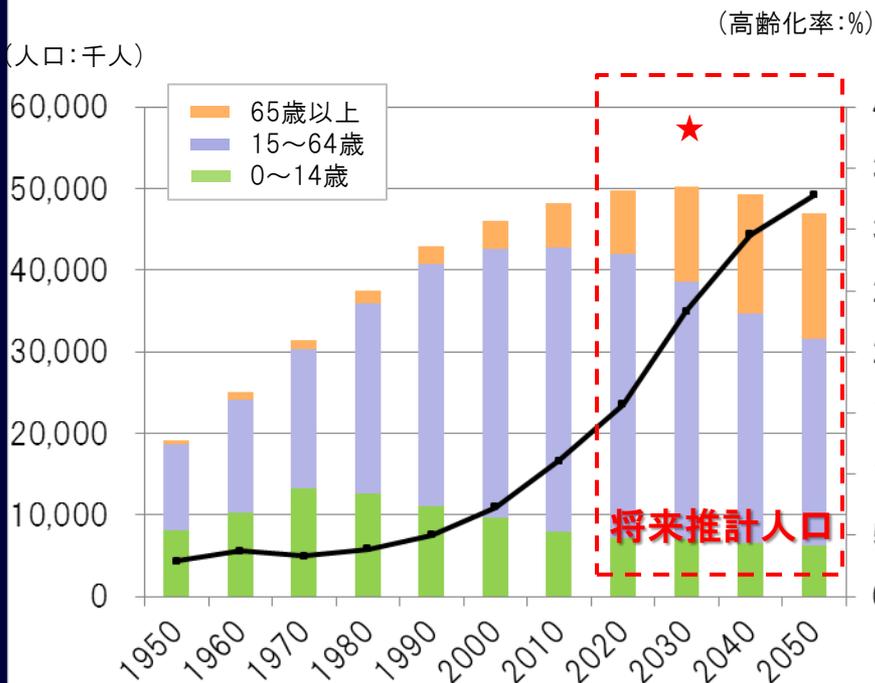
グランドプラザを視察する視察団



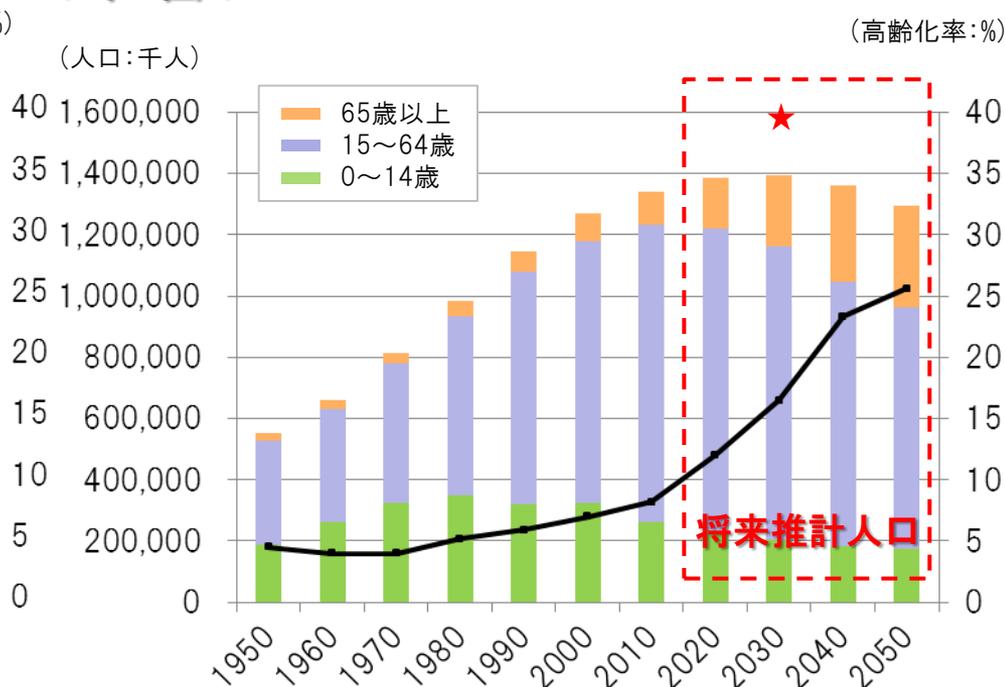
東アジアにおける人口動態の変化 日本に20年遅れて・・・

東アジア諸国においても、今後の本格的な人口減少と急速な少子・高齢化の進展が見込まれており、日本と同様にその対応が大きな課題となっている。

< 韓国 >



< 中国 >



(総務省統計局『世界の統計2013』を基に作成)

★ : ピーク人口