

おでかけ定期券 № 030000

おでかけ定期券 19

有効期限
平成 **20年3月31日**

利用時間帯 午前9:00～午後5:00(降車時)

氏名

発行 富山市

発行箇所

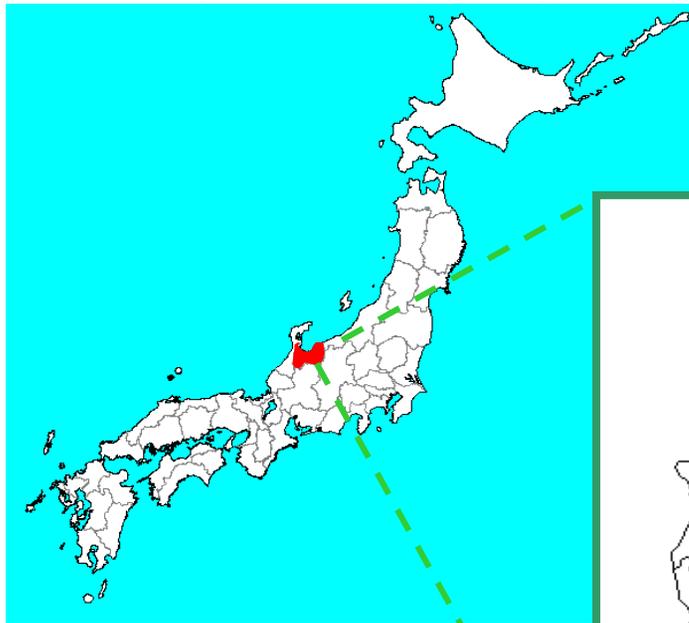



ライトレールの導入によるコンパクトなまちづくり



1. 富山市の概要

本市は、東に雄大な北アルプス・立山連峰を望み、北は富山湾に面しており、自然豊かな都市である。明治時代に北陸初の水力発電所が建設されるなど、豊かな電力を基盤とした工業都市として発展した。昭和20年8月の空襲により市街地は壊滅的な被害を受けたが、戦後、上下水道など住環境の整備や農林水産業と商工業の発展に努めた結果、現在では日本海側有数の都市に成長した。平成17年4月1日に7つの市町村が合併し、新「富山市」が誕生した。



- ・面積1,241.85km²（富山県全体の約29.2%）
 - ・人口 418,091人（富山県全体の約37.7%）
- 平成19年10月1日現在



2. 富山市の都市の特性

低密度な市街地

(1) 市街地の低密度化

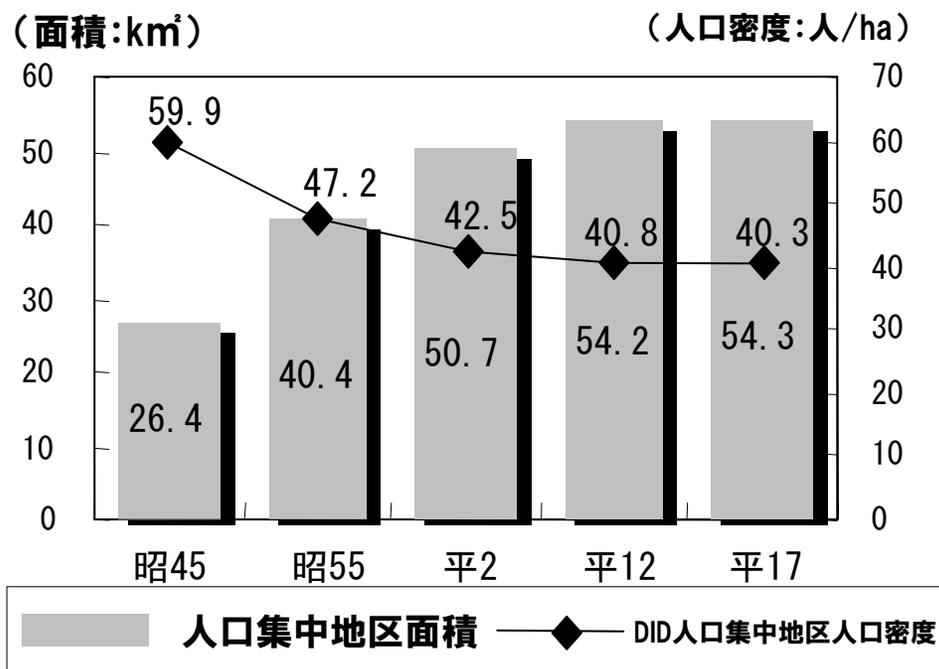
- ・富山平野の平坦な地形
- ・高い道路整備率:71.8%
※平成19年3月末現在
- ・世帯当たりの乗用車保有台数:1.75台
(全国第2位・富山県)平成19年3月末
- ・強い戸建志向
- ・郊外での安い地価
(相対的に割高な集合住宅)



**市街地の外延化により
県庁所在都市では全国で
最も低密度な市街地**

市街地の面積の拡大と人口密度の推移

過去35年間でDID面積は、2倍に増え、
DID人口密度は、2/3に低下

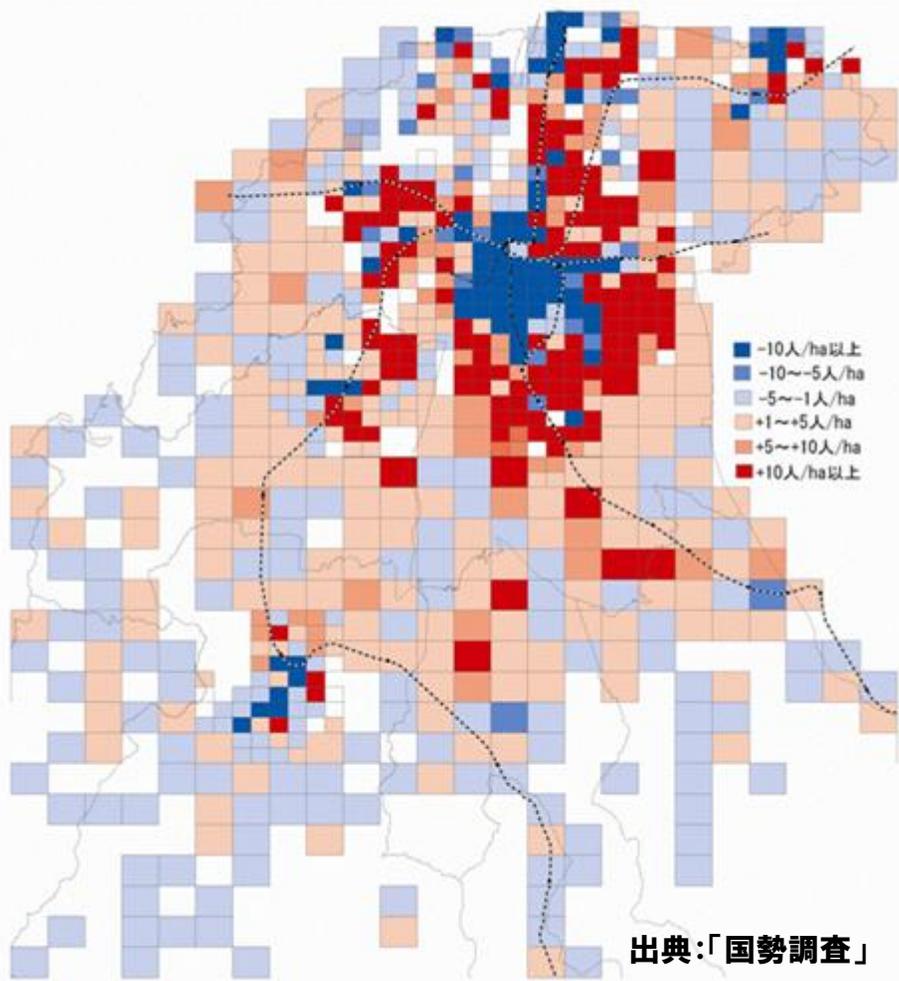


出典:国勢調査

(2)人口増減の特性

※H12年とS45年の比較

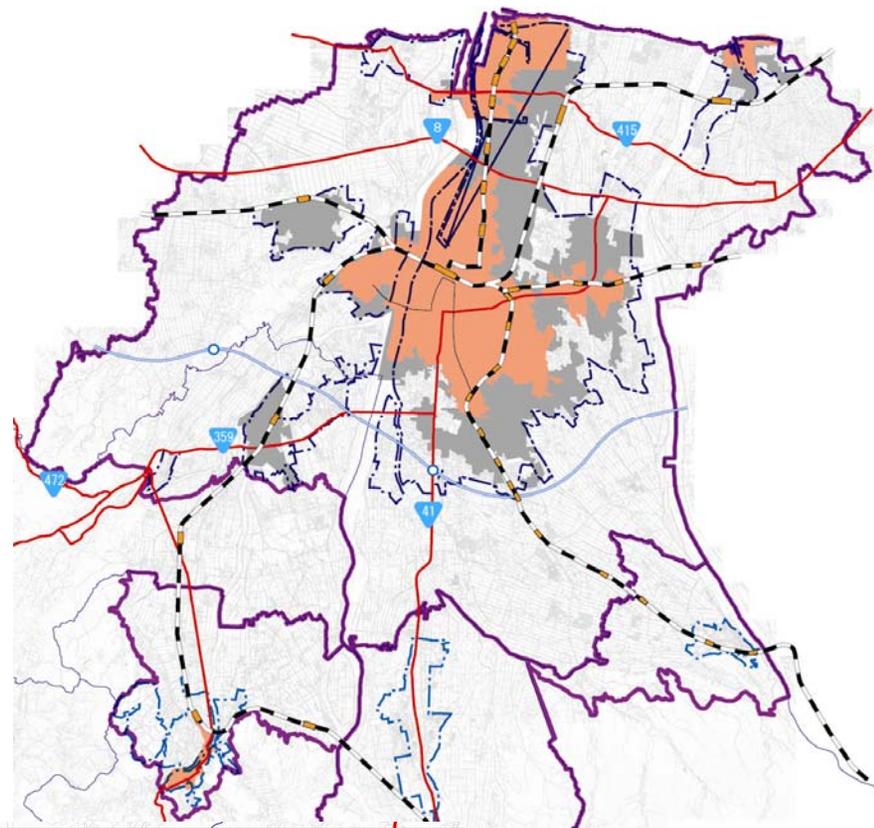
富山市における人口の増減(過去30年間)



都心部:減少
郊外部:増加
旧町村等 周辺部:減少

人口の拡散

人口集中地区(DID)の変遷



凡例			
	S45 DID		旧市町村界
	H12 DID		市街化区域
			用途地域 (非線引き都市計画区域)
			都市計画区域
			鉄道
			路面電車
			高速道路
			国道

出典:「国勢調査」

(3) 衰退する公共交通

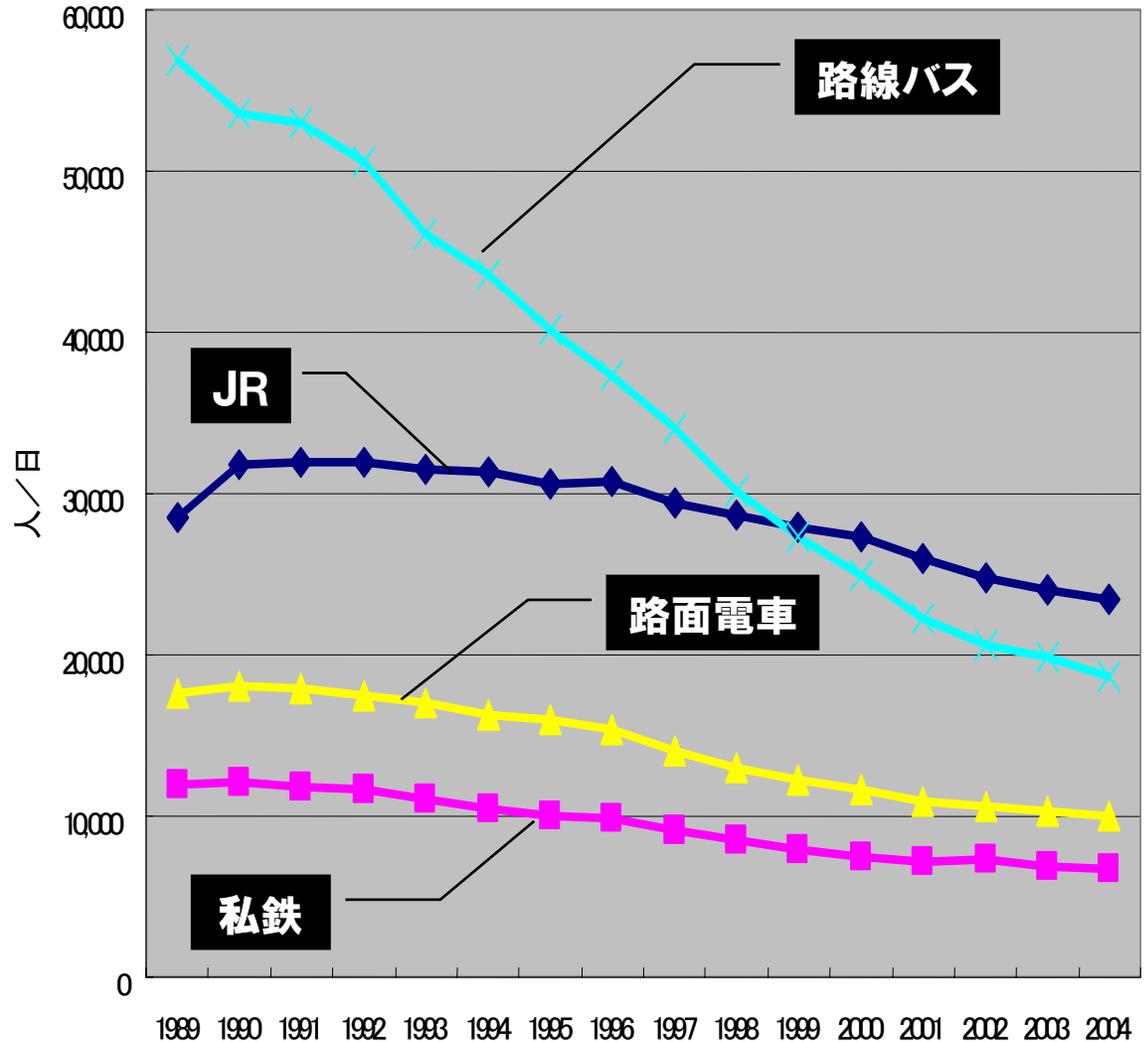
■ 利用者の減少率
1989年→2004年
(15年間)

J R	17%減
私 鉄	44%減
路面電車	43%減
路線バス	67%減



路線バスなど
身近な公共交通機関ほど
利用者が減少

■ 各公共交通機関の利用者数



3. 富山市が抱える課題

現状の課題認識

①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

- ・バス、鉄道などの公共交通は衰退の一途
- ・市内電車沿線のような公共交通の利便性の高い地区は、市域の限られた地区
- ・車を運転できない、車を持たない自動車社会の交通弱者が今後増加
- ・2030年には、富山市の後期高齢化率(75歳以上)は20%を越える

②割高な都市管理の行政コスト

- ・2040年には富山市の人口は約2割減少
- ・特に労働者人口の減少によって都市の財政力が今後低下
- ・道路、公園、下水道等の公共施設の除雪を含めた維持管理コストや福祉やゴミ収集など巡回の必要な行政のコスト低減が不可欠

③中心市街地の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失

- ・活発な経済活動により、大きな税収を生んできた都心の活力が大きく低下
- ・都心地区の地価も大きく下落
- ・都市としての顔、アイデンティティを喪失しては、都市間競争に勝てない



今後の人口減少と超高齢化により、課題はさらに深刻化する恐れ

4. 富山市におけるまちづくりの基本方針

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

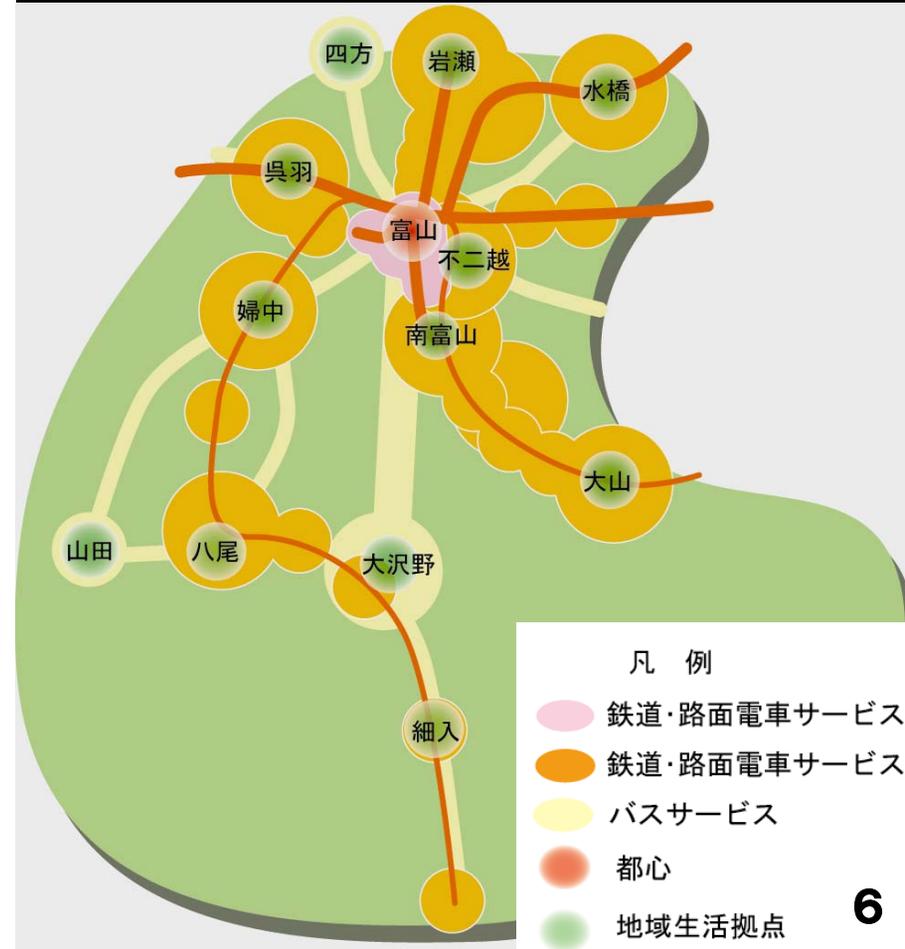
<概念図>

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

■ 概念図



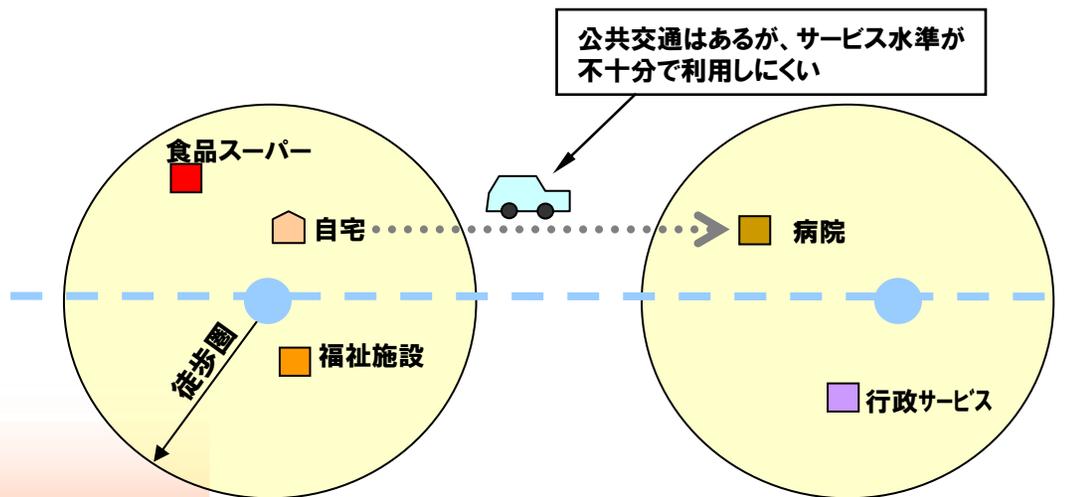
5. コンパクトなまちづくりの必要性

5-1. 徒歩と公共交通による生活の実現

■ 串とお団子によるコンパクトなまちづくりの基本概念(現状)

現状

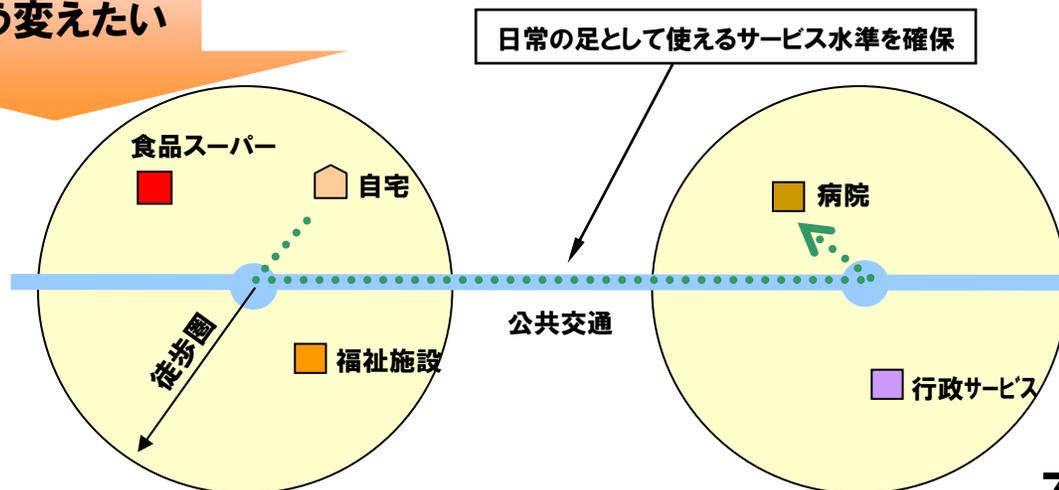
- ・車を自由に使えない市民にとっては極めて不便
- ・徒歩圏に日常生活に必要な機能が揃っていないため、自動車がないと生活できない



将来

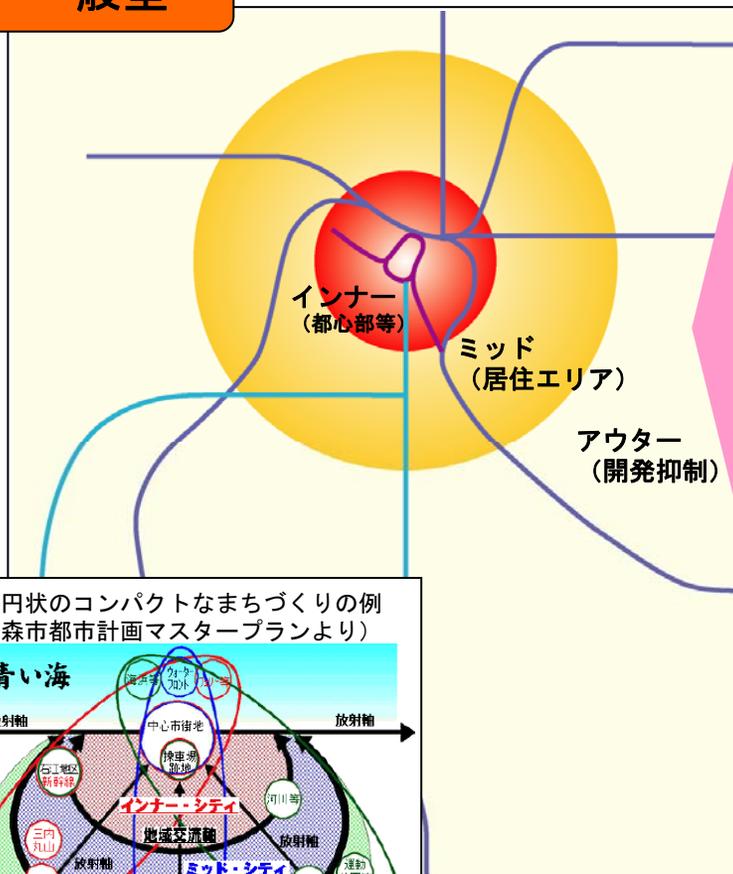
- ・公共交通を活性化することにより、自動車を利用しなくても日常生活に必要な機能を利用できる

こう変えたい

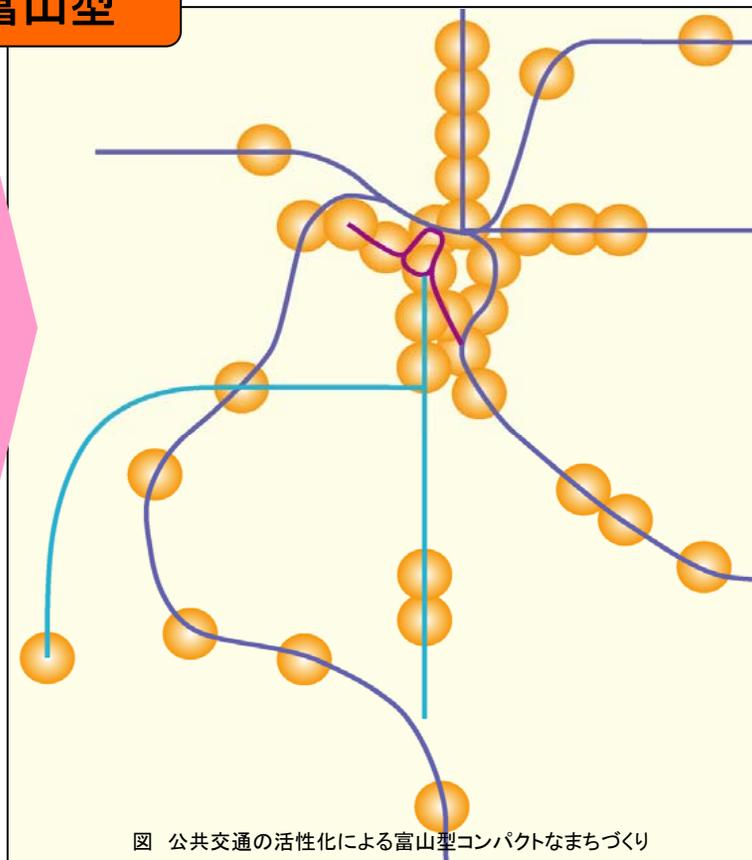


5-2. 富山市が目指す都市構造

一般型



富山型



目指している
都市構造が
異なる

図 公共交通の活性化による富山型コンパクトなまちづくり

同心円状のコンパクトなまちづくりの例
(青森市都市計画マスタープランより)

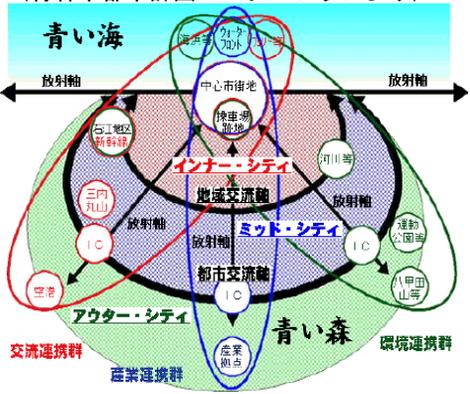


図 一般的なコンパクトなまちづくりのイメージ

- 鉄道
 - 路面電車
 - 幹線バス
 - 徒歩圏
- 公共交通… (串) ⇒ある一定以上のサービス水準を確保
- …………… (お団子)

5-3. 富山市公共交通活性化計画 (平成19年3月策定)

・利便性が一定水準以上の鉄軌道とバスを「公共交通軸」として位置づけ、今後、活性化を推進

○路線(合計13路線)

- ・鉄軌道 6路線(市内の路線全て)
- ・頻度の高いバス路線 13路線

※頻度の高いバス=1日:60本以上
(日中:2本/時相当)

・公共交通軸の沿線に「公共交通居住推進地区」を設定し、住宅助成などによりコンパクトなまちづくりを推進

○エリア

- ・鉄軌道は、駅から500m
- ・路線バスは、バス停から300m
- ・住居系の用途地域が設定されているエリア

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つなぐバス路線

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

幹線バス③
路線全体のバリアフリー整備

鉄軌道③
地域内鉄道としてのサービス強化

鉄軌道①
LRTネットワークの形成

鉄軌道④
交通結節点の整備による駅勢圏の拡大

- 駅とバスとの連携強化
- P&R駐車場、駐車場整備
- 駅機能の強化

幹線バス②
路線維持と拠点バス停の整備

幹線バス①
快適性・分かりやすさの向上

鉄軌道②
増便を核とした利便性向上

- 用途地域
- 公共交通沿線居住推進地区
- 都心地区

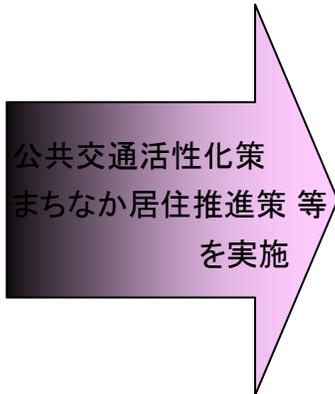


数値目標

現在

- ◆エリア(都心を含む)
 - ・鉄軌道沿線 1,481ha
 - ・バス路線沿線 1,446ha
- ◆人口密度
 - ・鉄軌道沿線 45.8人/ha
 - ・バス路線沿線 34.4人/ha

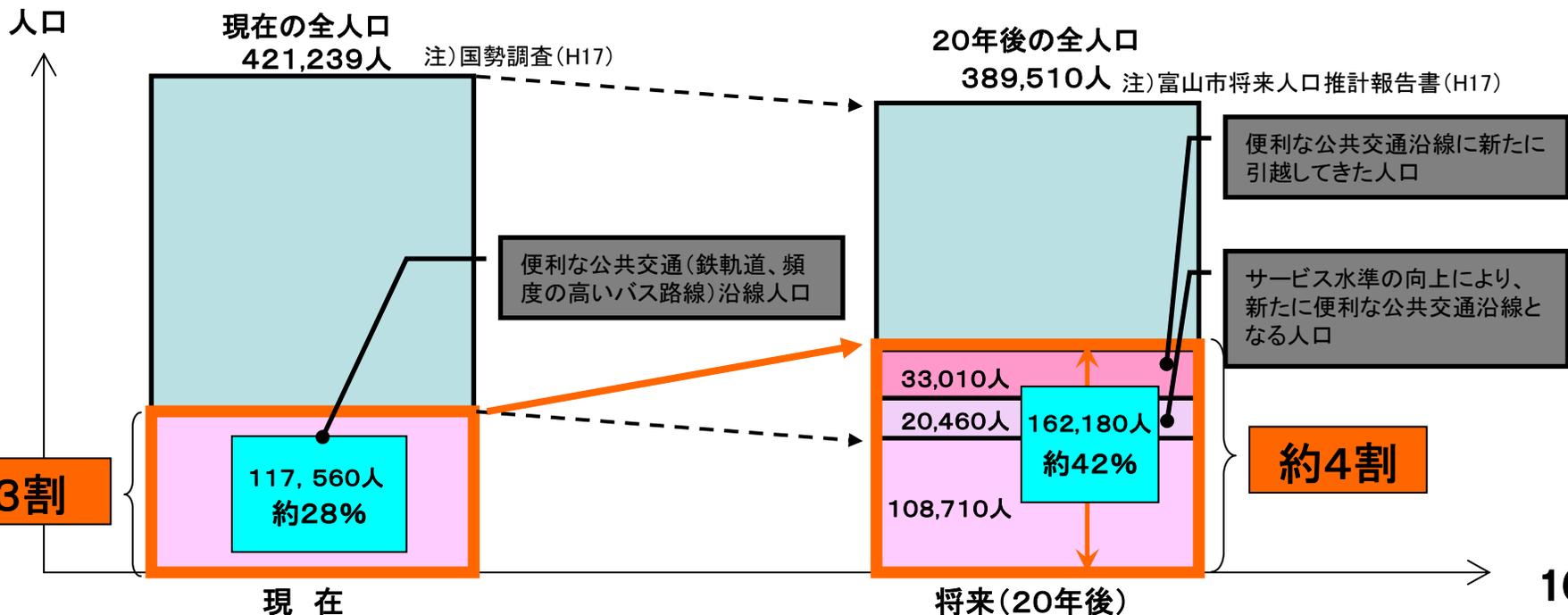
公共交通の便利な地域の沿線人口の割合 = 約3割



将来

- ◆エリア(都心を含む)
 - ・鉄軌道沿線 2,043ha (利便化)
 - ・バス路線沿線 1,446ha
- ◆目標人口密度
 - ・鉄軌道沿線 50人/ha
 - ・バス路線沿線 40人/ha

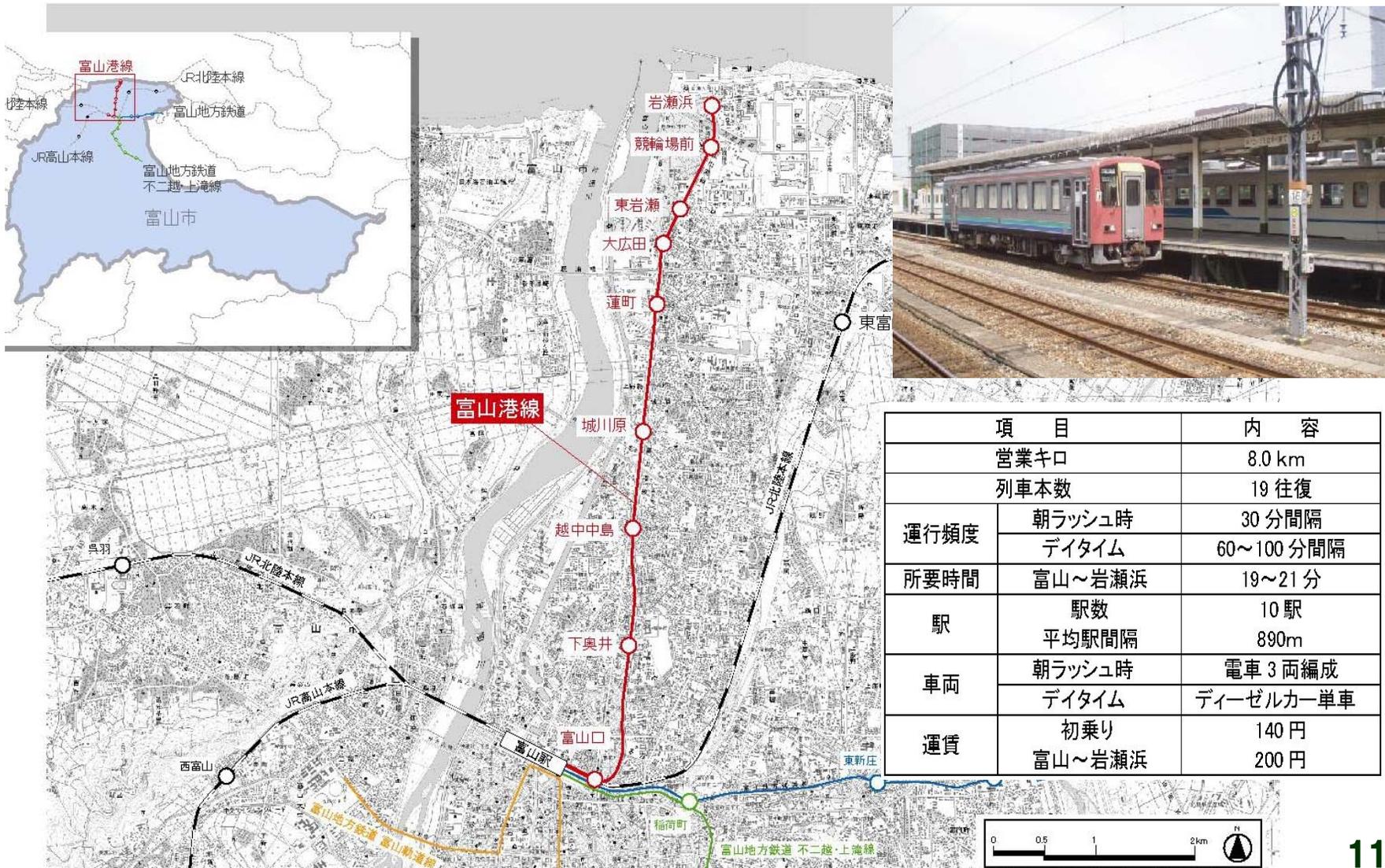
公共交通の便利な地域の沿線人口の割合 = 約4割



6. JR富山港線路面電車化事業の概要

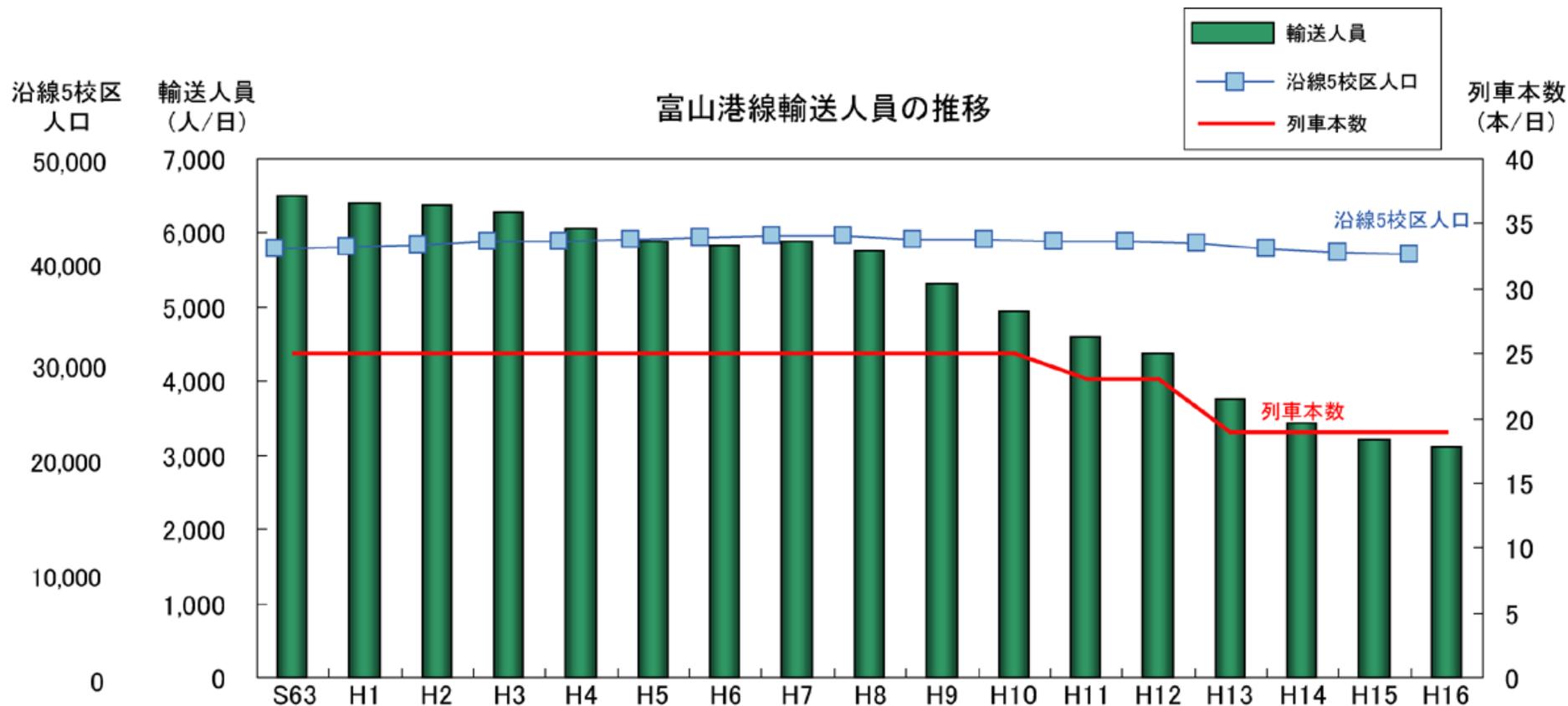
6-1. JR富山港線の概要

平成18年2月末に廃止となったJR富山港線は、富山駅～岩瀬浜駅間の延長8.0kmの単線電化路線であった。



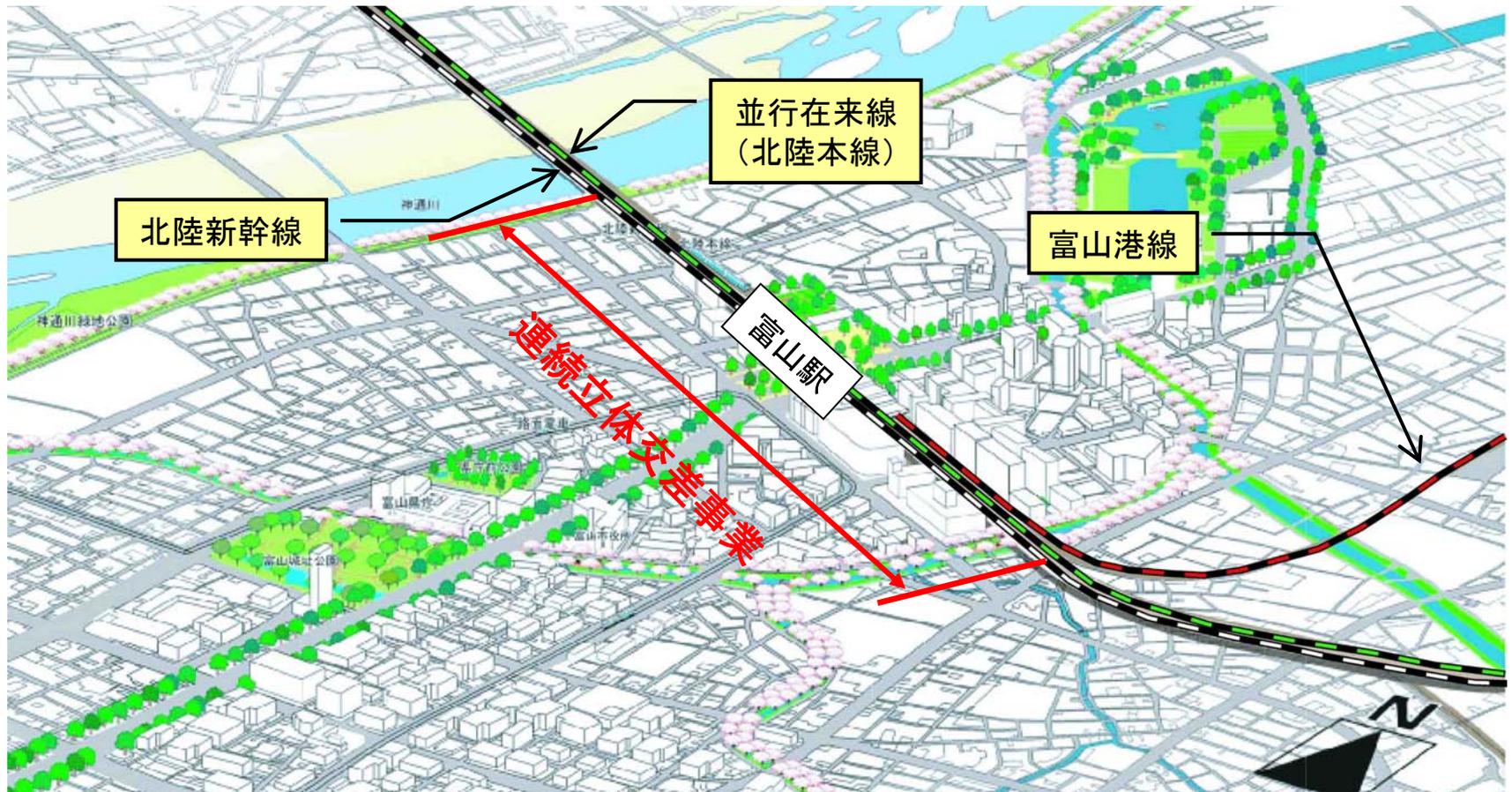
6-2. 富山港線輸送人員の推移

旧JR富山港線の利用者は、沿線人口がほぼ横ばいであるにもかかわらず、昭和63年当時1日あたり約6,500人であったものが、平成16年には約3,100人にまで減少していた。



6-3. 北陸新幹線建設に伴う併行在来線の高架化

平成13年度に北陸新幹線が富山駅まで事業認可され、新幹線は富山駅の南側に1層高架で入り、その予定地を確保するために在来線(富山港線を含む)は北側に移設されることが決まった。さらに平成15年度に富山駅周辺地区が連続立体交差事業の調査採択を受けたことにより在来線の高架化が決定した。



6-4. 公設民営の考え方と富山ライトレール(株)の設立

①公設民営の考え方

■公共(富山市)

施設の建設費・維持管理費を負担

■事業者(富山ライトレール)

運賃収入で運営

②富山ライトレール(株)の設立

■設立	平成16年4月21日	
■資本金		498百万円
■出資	富山市	165百万円
	富山県	80百万円
	民間企業等(県内企業等15社)	253百万円

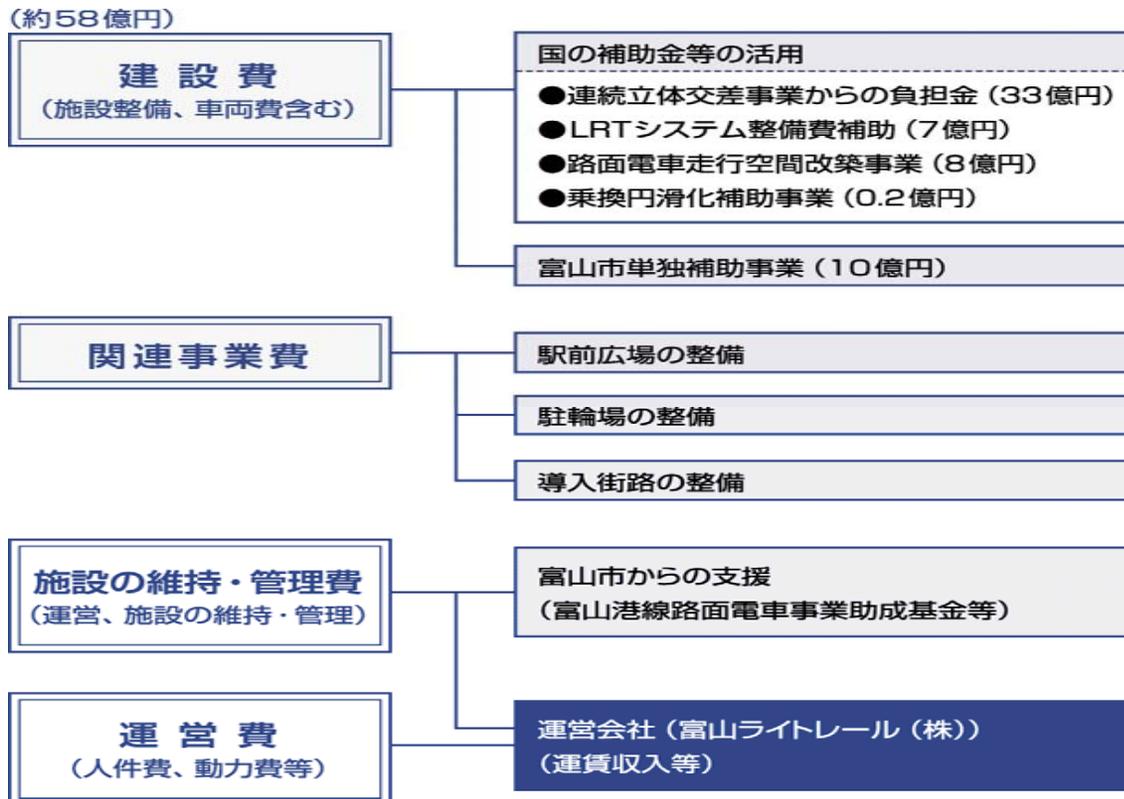
7-1. JR富山港線の路面電車化

○事業概要

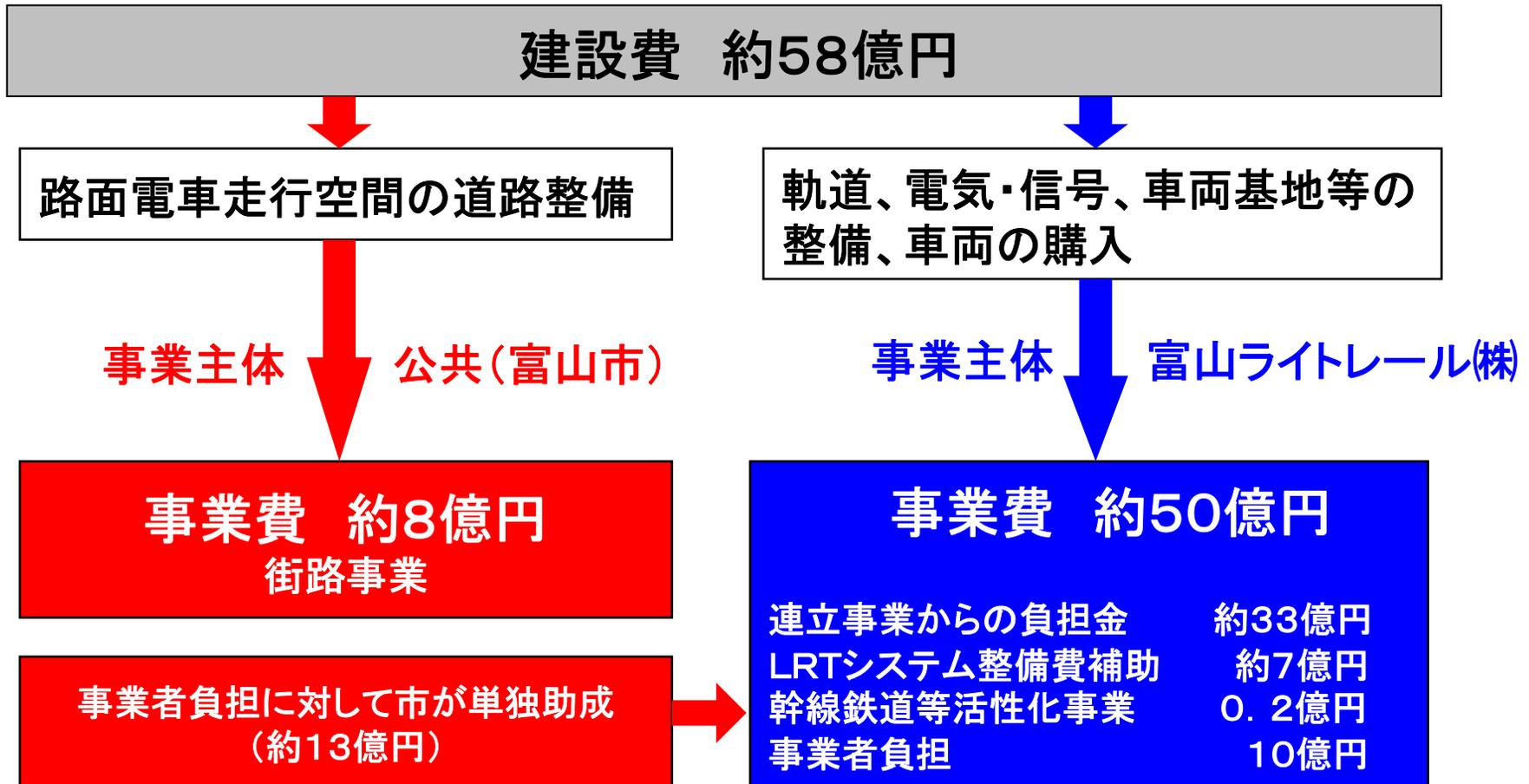
・公設民営の考え方と市民、地元企業からの支援

公設民営の考え方を導入し、建設費と開業後の施設の維持経費は、公が負担

■運営会社と公共との明確な役割



7-2. 事業費の構成

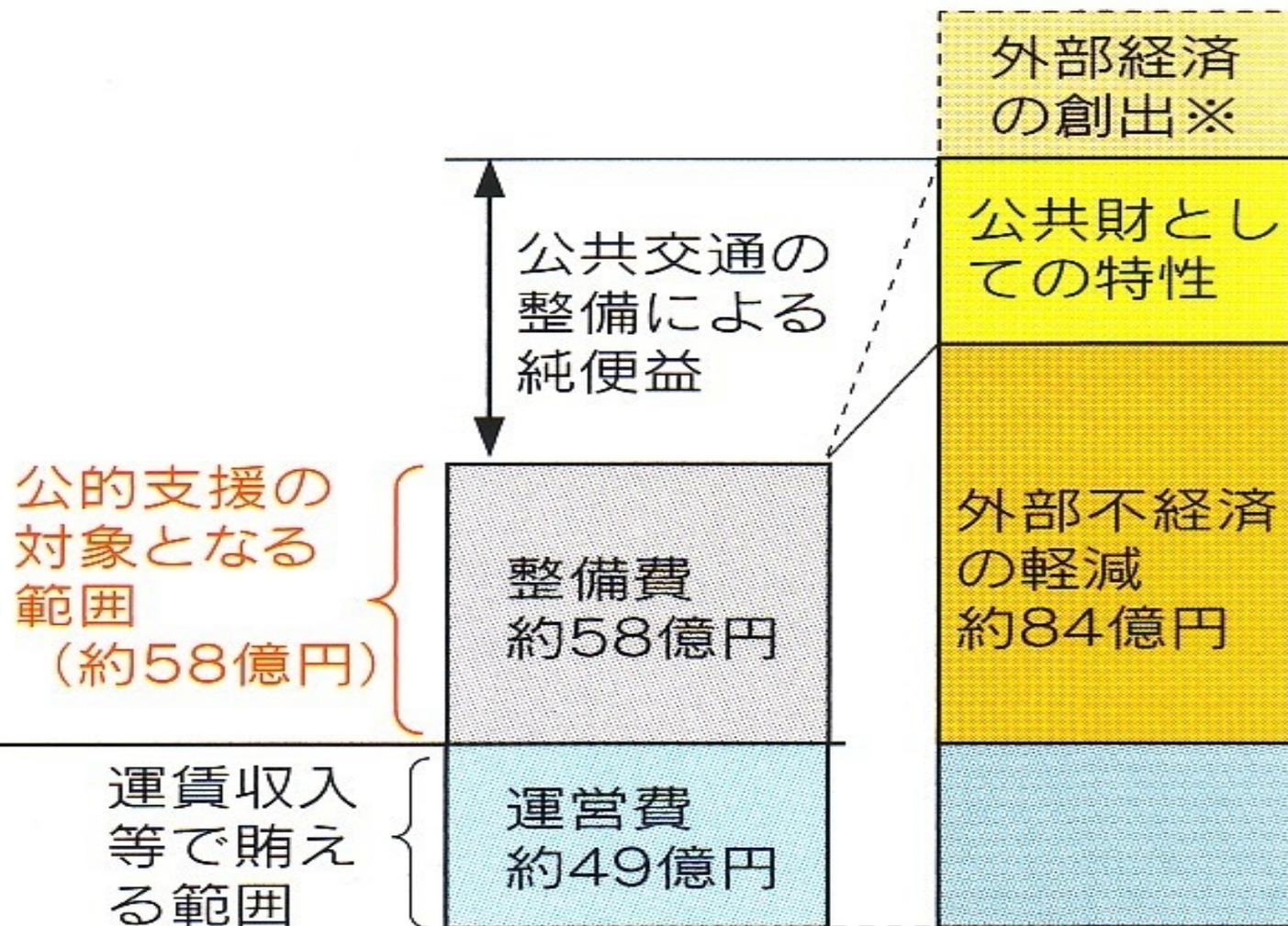


■ 関連事業 街路拡幅と駅前広場、駐輪場の整備 事業主体:富山市
(街路事業、まちづくり交付金等の活用)

【公共交通の公益性(事例)】

国土交通省資料より

富山ライトレールの事例では、公益（開業後30年間）は、外部不経済の軽減だけで見ても、運賃収入を差し引いた整備費を大きく上回ると見込まれている



7-4. 線路の一部移設(併用軌道化)と新駅の設置

■道路併用軌道(富山駅北交差点付近)



7-5. 車内



■ 軌道区間(都市計画道路綾田北代線)



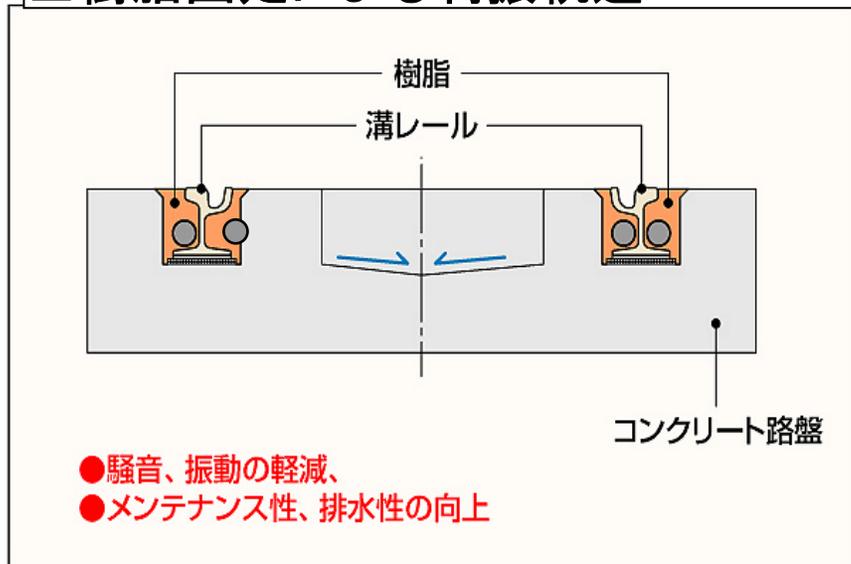
■ 鉄道区間(蓮町駅)



7-6. 樹脂固定軌道と芝生軌道の導入

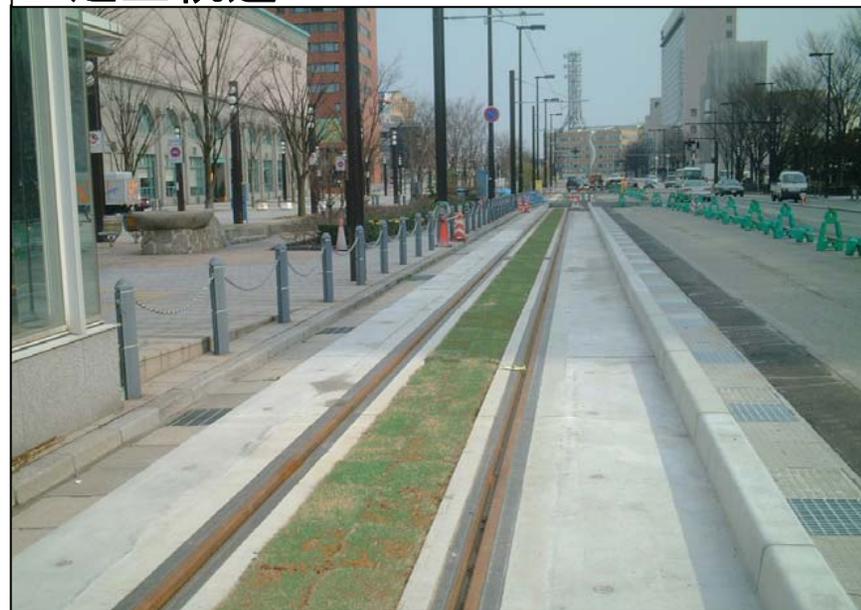
併用軌道部では、騒音と振動の低減を図るため「樹脂固定軌道」を、そのうちの一部区間には景観に配慮した「芝生軌道」を採用。

■ 樹脂固定による制振軌道



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」と、レールと道路路面との溝幅が小さい「溝レール」という新技術を採用。

■ 芝生軌道



富山駅からブルーバールへの併用軌道部の一部に、緑豊かな景観を配慮した芝生軌道を採用。

7-7. 運行サービスの向上

* 路面電車化に合せ、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。

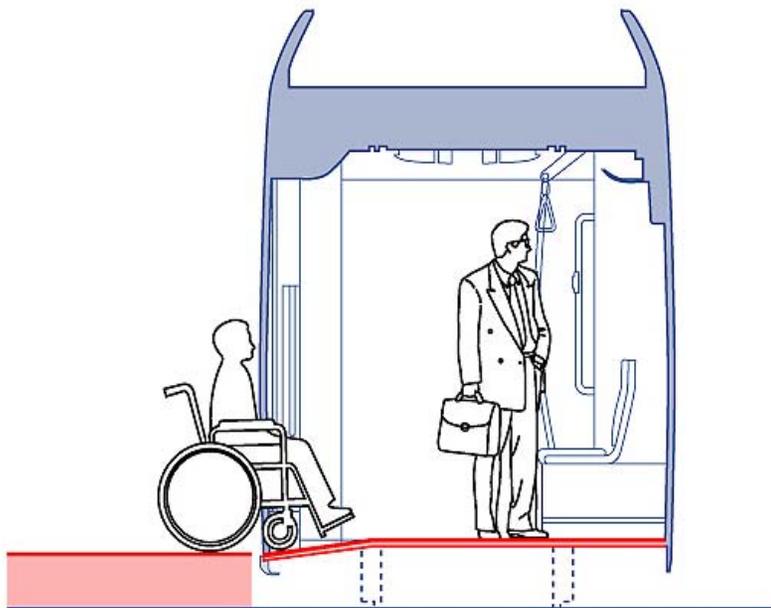
	現行		路面電車化後
運行間隔	30～60分	→	15分 (ラッシュ時は10分)
始発・終電	5時台・21時台	→	5時台・23時台
駅数	9駅 (富山駅除く)	→	13電停
車両	鉄道車両	→	全低床車両

運賃は200円均一制に。



7-8. 低床車両の導入

導入する7編成すべてを、全低床車両とした。



■ 100%低床の車内



■ 車両諸元

車両構成：2車体連接

定員： 80人／最大乗車160人(200%乗車)

床面高： 300～360mm

車体寸法：車長18,400mm／幅員2,400mm／車高3407mm(パンタグラフ折りたたみ高)

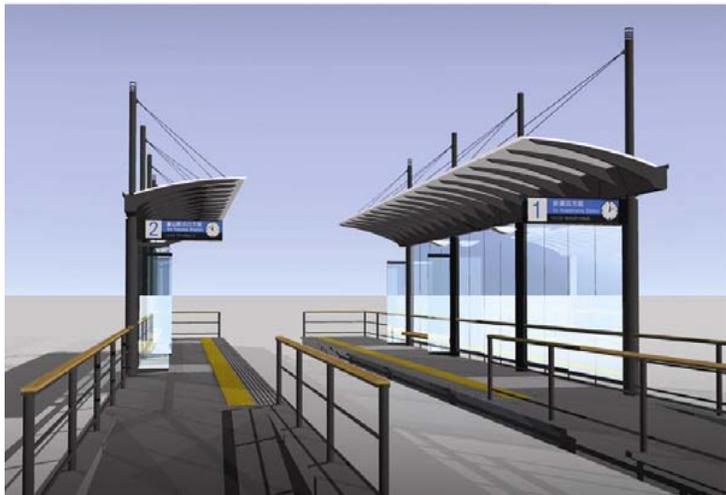
台車： 直角カルダン方式／弾性車輪

制御方式：VVVFインバーター方式

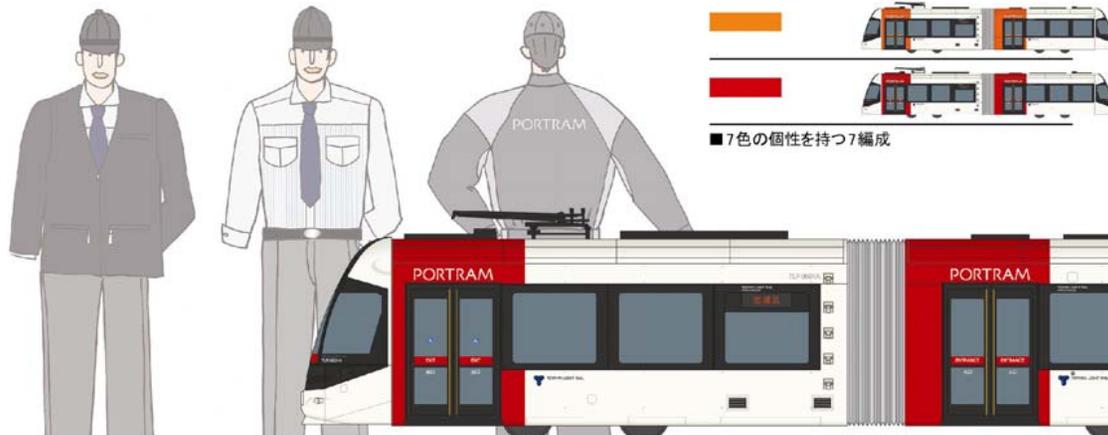
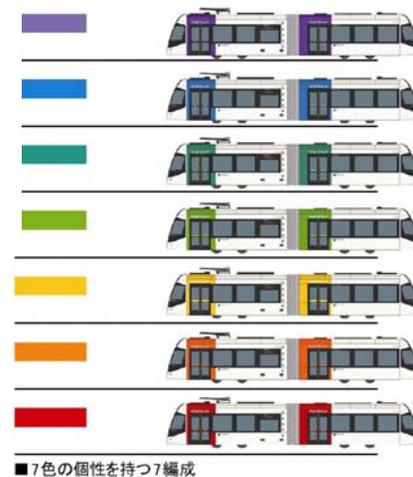
最高速度：70km

7-9. トータルデザイン

車両、電停、ICカード、シンボルマークなどのデザインを総合的に行った。



TOYAMA LIGHT RAIL



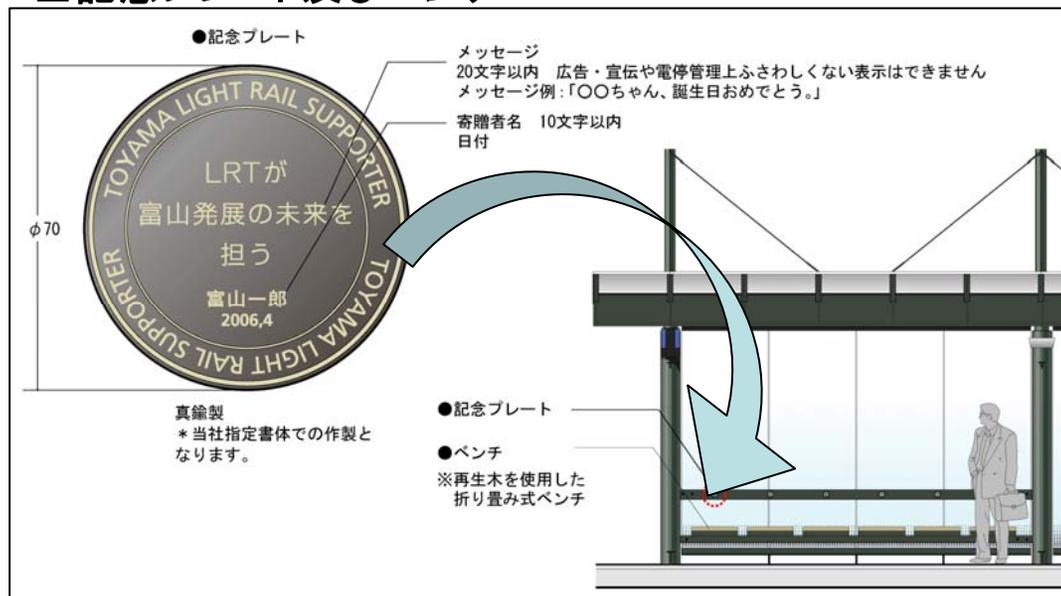
7-10. 市民、地元企業からのサポート

■記念プレート及びベンチ

各電停に設置されるベンチの記念寄付を市民や企業から募り、寄付者の記念メッセージ付き記念プレートをベンチに設置した。
(ベンチ1基5万円×168基)

新駅について命名権(ネーミングライツ)を販売。2駅が市内2企業によって命名された。
(1,500万円/駅)

各電停に設けた「電停個性化スペース」に対して、市内16社がスポンサーとなった。
また、市内28社がスポンサーとなり電停に広告を掲示。



電停個性化スペース

広告スペース

7-11. ICカードの導入

○運賃收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カードシステムを導入。

■富山港線ICカード



■車内設置のカードリーダー

7-12. 信用降車

ライトレール(動画)



[クリックで動画](#)

* 開業1周年記念装飾



* 夏ドキッポートラム



* クリスマス装飾



* クリスマス装飾(車内)



8-1. 富山ライトレールの利用者数

H20.2.29現在

開業からH20. 2月29日までの672日間で、約316万人が乗車

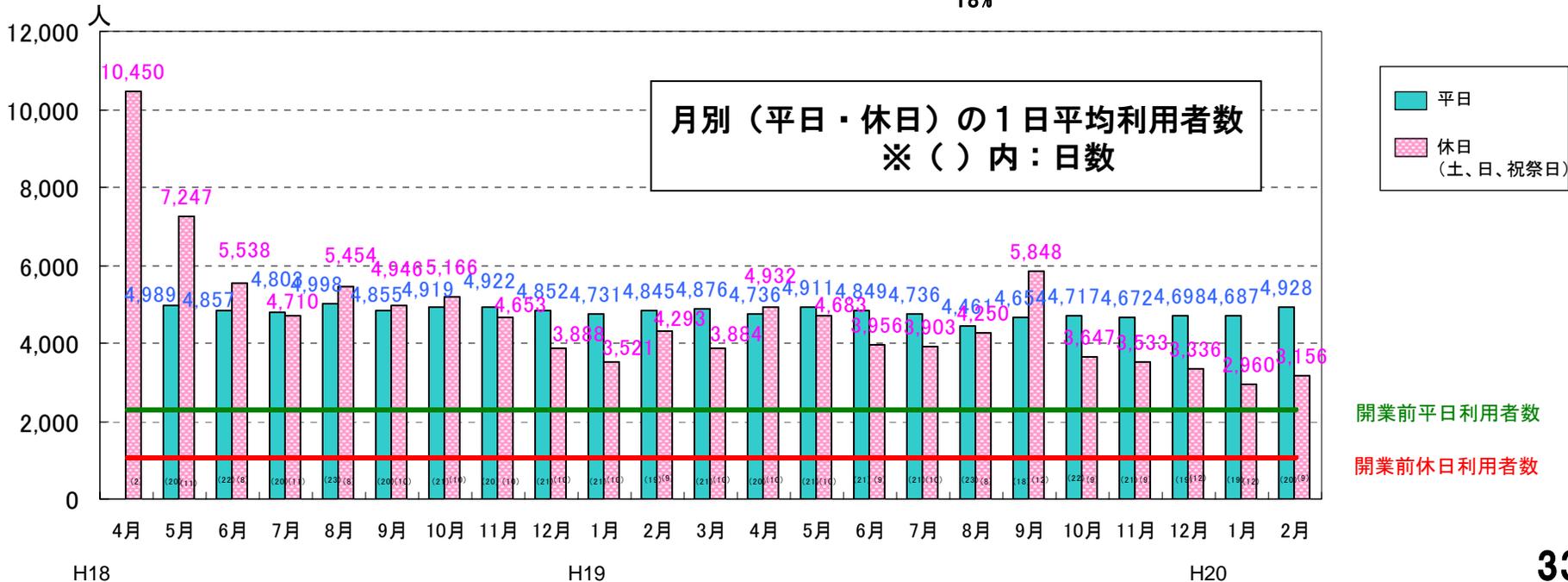
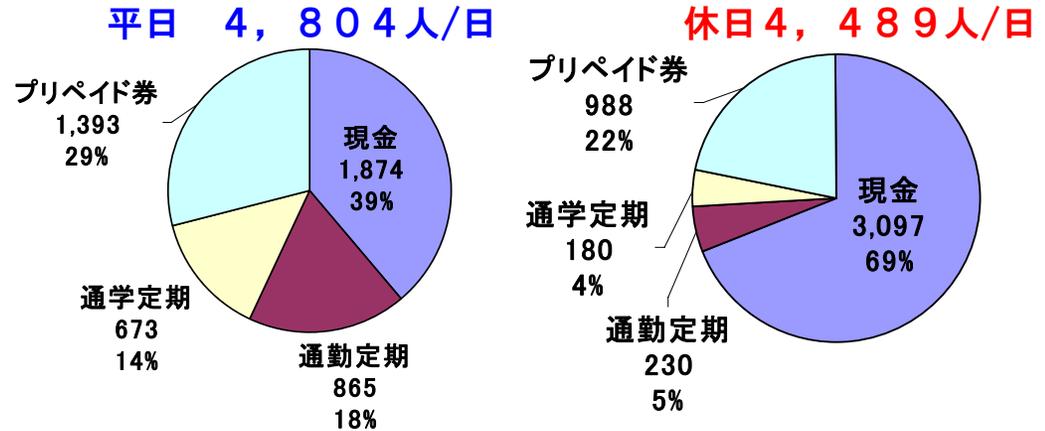
○総利用者数 3,159,520人
(H18. 4月29日～H20. 2月29日)

平日 4,804人/日
休日 4,489人/日

○開業前(H17年10月)の調査

平日 2,266人/日
休日 1,045人/日

支払い方法別利用者数 (1日平均)



8-2. 開業後の利用状況

①調査実施時期

整備前(JR富山港線):平成17年10月 ⇒ 整備後(ポートルム):平成18年10月

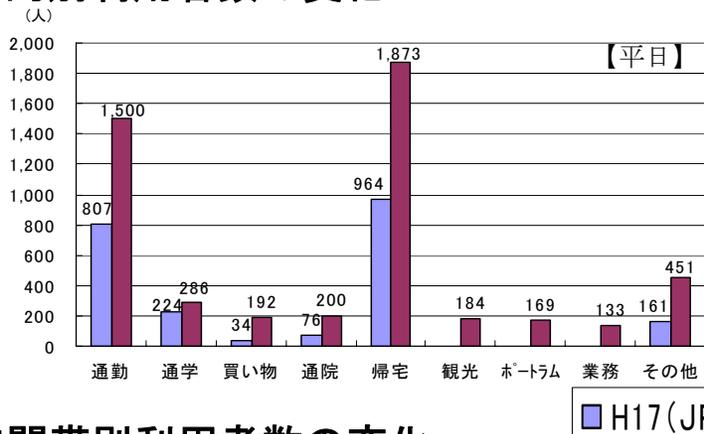
②調査結果

■ 利用者数の変化

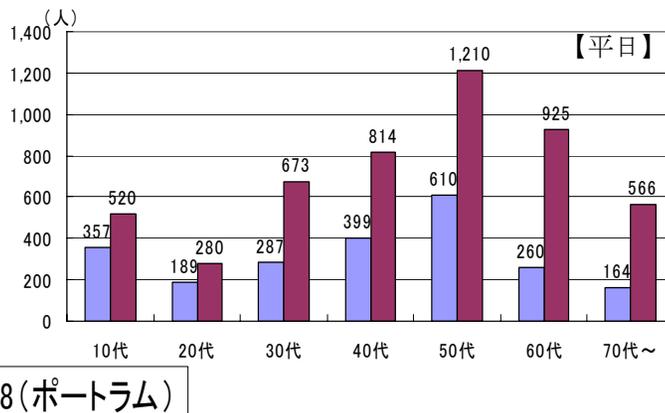
平日 (整備前)2,266人 ⇒ (整備後)4,988人

休日 (整備前)1,045人 ⇒ (整備後)5,576人

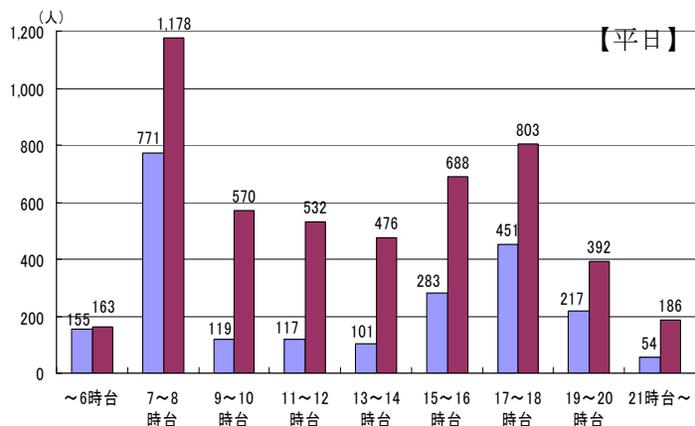
■ 目的別利用者数の変化



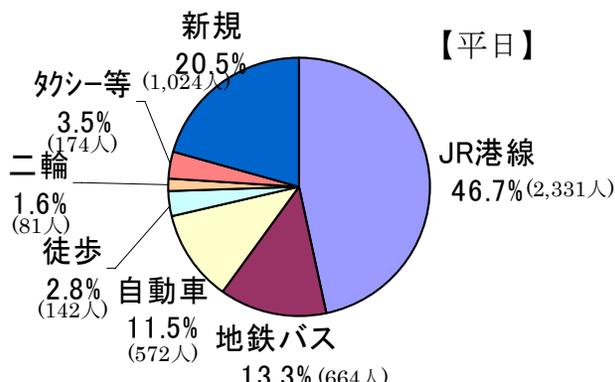
■ 年代別利用者数の変化



■ 時間帯別利用者数の変化



■ 富山ライトレール利用者の以前の利用交通手段



8-3. 事業に対する評価

①富山ライトレールの整備効果に対する考え方

〈短期的な効果〉

- ・利用者の増加
- ・利用者増加による健全な交通事業経営
- ・自動車交通からの転換と道路混雑緩和
- ・公共交通へのシフトによるCO2の削減

〈中長期的な効果〉

- ・沿線人口の増加
- ・沿線における商店街等の活性化
- ・沿線住民の公共交通を中心とした生活像の実現
- ・市街地のコンパクト化による行政コストやエネルギー負荷の軽減



富山市は短期的な利用者数増や事業採算性よりも本来の目的であるコンパクトなまちづくりが中長期的に達成できるかを重視

9. 富山ライトレール実現化の要因

9-1. 我が国でLRTが実現しない主な阻害要因

(1) 導入検討都市

大都市 : 東京都豊島区、東京都江東区、横浜市、京都市、堺市、広島市等
地方都市 : 宇都宮市、岡山市、松山市、長崎市、熊本市 等

(2) 導入上の課題

①公共交通整備への公的負担に対する理解

- ・大都市では、民間経営の公共交通が衰退しておらず、公共交通への公的負担に理解が得られにくい
- ・地方都市では、十分なバス路線のない地区も多くあり、特定の地区に高価なシステムを提供することへの公的負担に理解が得られにくい

②バスとの相違に対する理解

- ・大部分の計画で、予測利用客数はバスでも輸送可能で、バスより速くない
- ・バスとの乗り換えが生じることに、既存のバス利用者は不便になると評価

③道路交通渋滞への懸念

- ・自動車交通からの転換があっても、車線を潰せば道路渋滞は悪化する

④将来の経営採算性に対する不安

- ・開業後、予測通り客が乗らず、大きな赤字を抱える不安感がある

⑤街の活性化などの整備効果に対する疑念

- ・LRTで本当に街は活性化するか疑問をもたれている
- ・予算は、別のものに使った方が街が活性化するという意見も多い

9-2. 富山ライトレールの実現化の要因

(1) 整備の必要性に対する市民の理解

＜市民の実感＞

- ①公共交通の著しい衰退への危機感
- ②車が使えないと生活が極めて不便であるという実感
- ③人口減少、高齢化という将来への不安感
- ④バスとLRTの違い(安心感、乗り心地、わかりやすさ、利用しやすさ)への理解



＜市から市民へ必要性を提案＝公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり＞

- ①税金を投入しなければ、公共交通は衰退の一途
- ②高齢化社会に備え、車が自由に使えなくても生活が可能なまちづくりが必要
- ③公共交通を活性化させ、その沿線の居住人口を増やしていくことが必要

(2) 多様な財源を活用し、市の負担を軽減

(3) 道路整備が進んでおり、道路交通渋滞への懸念が小さい

(4) 新幹線整備というタイムリミットが市の早期政策決定に寄与

10. 沿線のまちづくり

(1) 全体計画

① 駅アクセスの改善

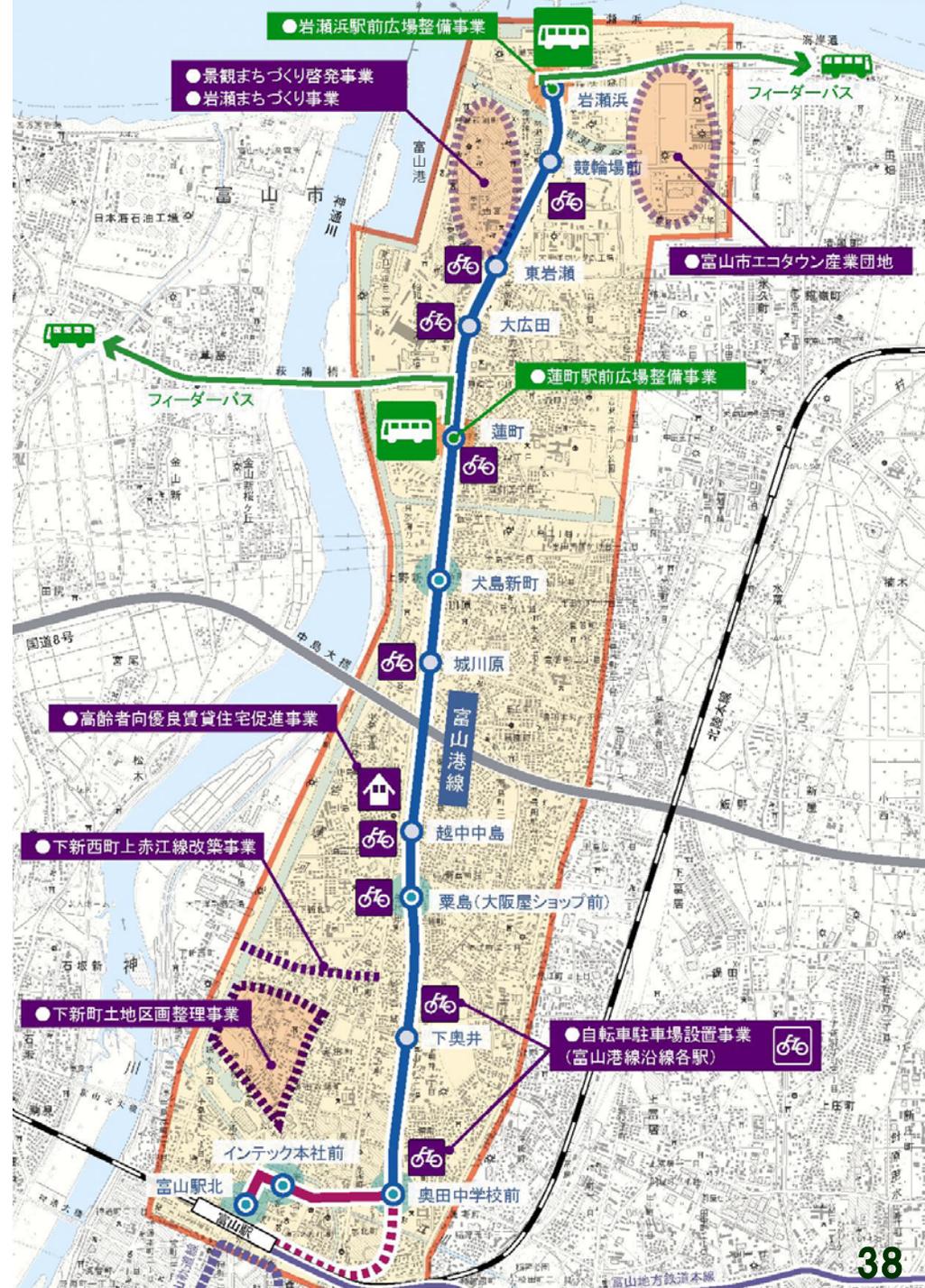
- ・駅前広場の整備
- ・フィーダーバスの導入
- ・自転車駐輪場の整備
- ・アクセス道路の整備

② 駅周辺の住宅促進

- ・高齢者優良賃貸住宅の促進
- ・土地区画整理事業の推進
- ・一般住宅建設の促進

③ 魅力あるまちづくり促進

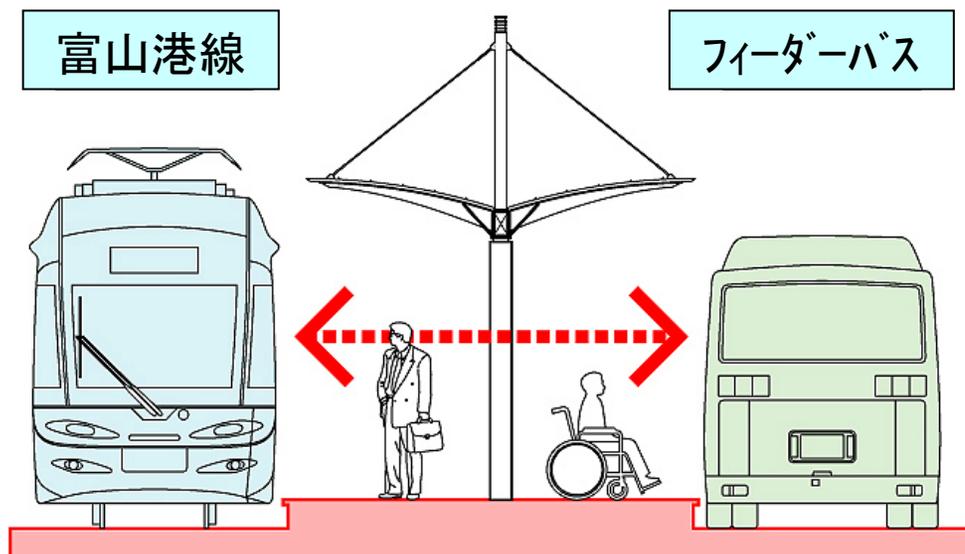
- ・散策路の整備
- ・古い街並みの保存・活用
- ・休憩施設整備



10. 沿線のまちづくり

(2) 交通結節点の整備

富山港線の終点、岩瀬浜駅には、ロータリー付きの駅前広場を整備し、路面電車をバスとが同一ホームで乗り換えられるように計画した。



■ 同一ホームによるスムーズな乗り継ぎ

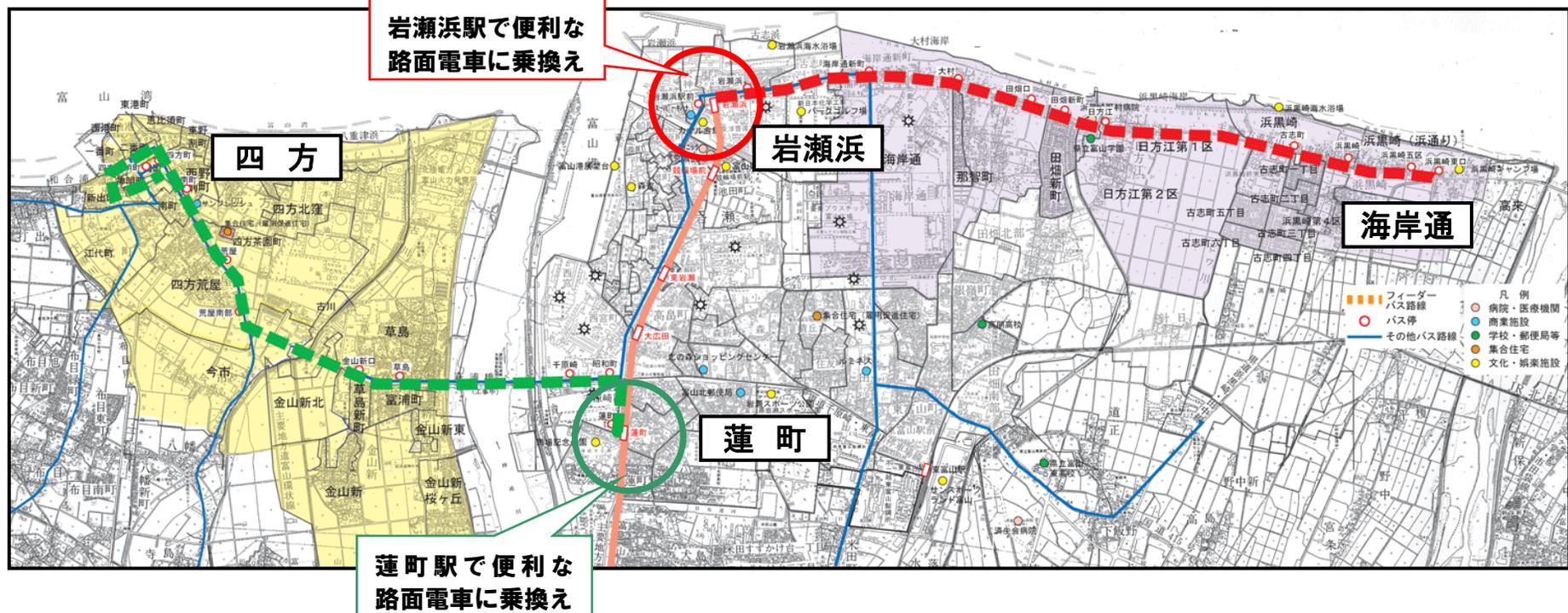


■ 岩瀬浜駅前広場整備イメージ

10. 沿線のまちづくり

(3)フィーダーバスの運行

便利になる富山港線を多くの住民が利用しやすくするために、住宅地と富山港線の主要駅を、高頻度・短時間で結ぶ「フィーダーバスを導入。

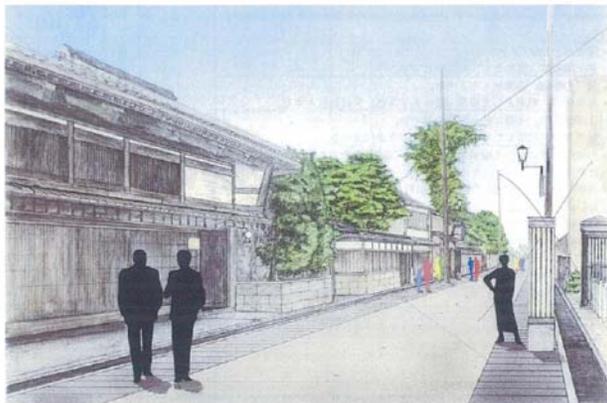


10. 沿線のまちづくり

(4) 岩瀬地区の活性化

岩瀬地区の岩瀬大町通りには、江戸時代から明治にかけて北前船交易が繁栄を極めた頃の廻船問屋が今も軒を連ね、藩政時代のたたずまいを今に残している。

富山港線の路面電車化により、市内中心部からのアクセスもますます便利になるのに合わせ、岩瀬らしい風情あるまち並みの修景を図っていく。



岩瀬大町・新川通りマップ

回船問屋群のあるまちなみ
 岩瀬大町通りは、西前が沖通りの川原を1本、通船は藩政時代の街道である。この通りには、「北前船問屋」商家をはじめ、商家、茶屋、酒家、料亭、餅屋、餅店、土産屋など多くの店舗があり、廻船問屋跡とともにもしとを中心とした海路のまちである。岩瀬大町は、街道（山内街道）の沿道に並んだ廻船問屋群のあるまちである。

凡例

- ☆ 旧廻船問屋
- 岩瀬を代表する伝統的建物
- 伝統的建物で住まわれている
- 伝統的建物で住まわれていない(空家)
- 元伝統的建物があった所
- 観光客が立ち寄れる所
- 店舗、飲食店など
- 公園、神社、展望台など
- 散歩コース(1.65km)
- ☆ 旧記料商
- ☆ 旧廻船問屋米倉

北前船の歴史と街並み
 岩瀬大町は、江戸時代から明治にかけて北前船交易が繁栄を極めた頃の廻船問屋が今も軒を連ね、藩政時代のたたずまいを今に残している。

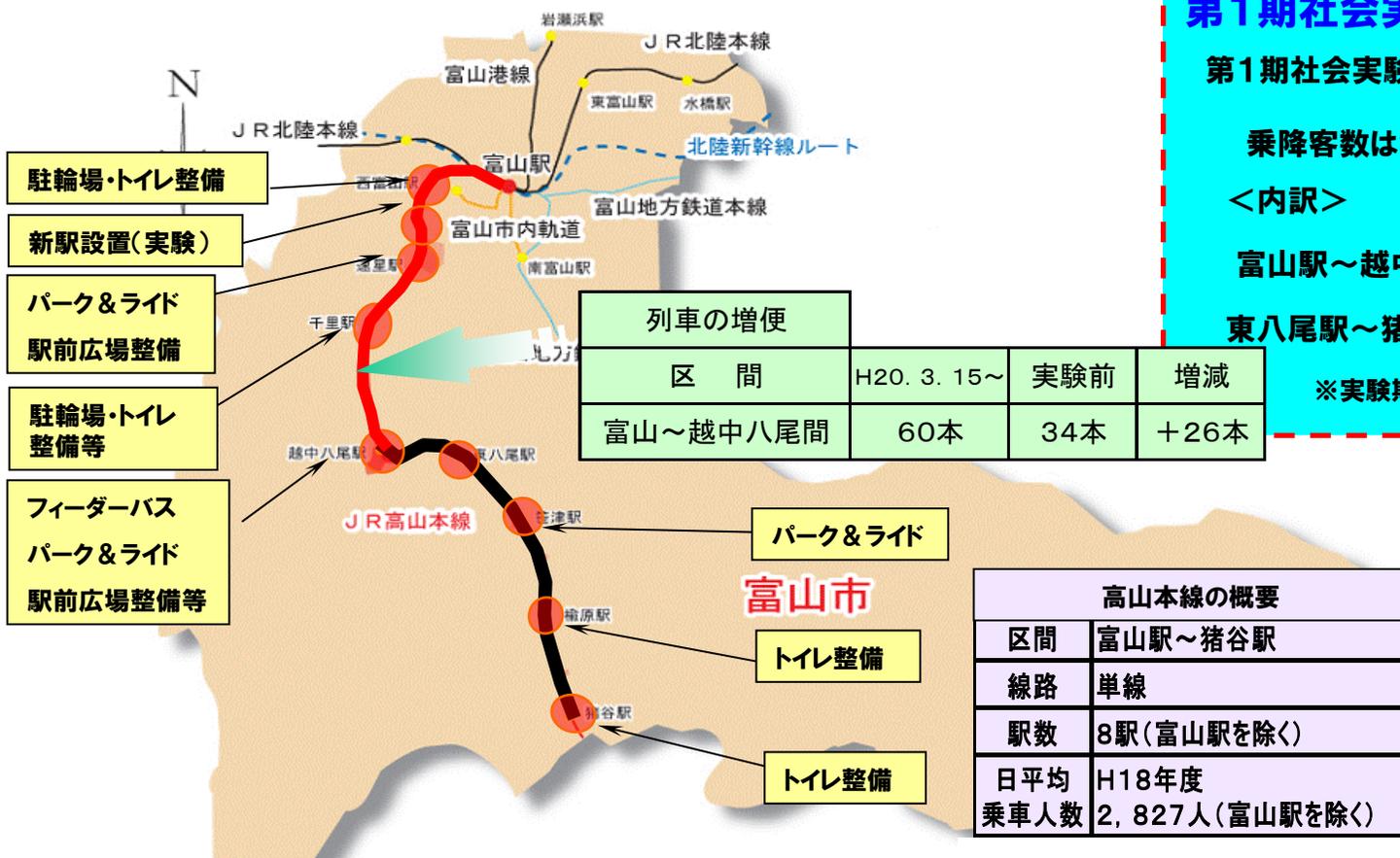
岩瀬大町の歴史
 岩瀬大町は、江戸時代から明治にかけて北前船交易が繁栄を極めた頃の廻船問屋が今も軒を連ね、藩政時代のたたずまいを今に残している。

岩瀬大町の歴史
 岩瀬大町は、江戸時代から明治にかけて北前船交易が繁栄を極めた頃の廻船問屋が今も軒を連ね、藩政時代のたたずまいを今に残している。

11. JR高山本線活性化社会実験

(春のダイヤ改正(平成20年3月15日)から、第2期の社会実験スタート)

- ・富山ライトレールに続く、鉄軌道活性化の第2弾の取り組み
- ・市が費用を負担し、一日約26本の増便
- ・H17と比較し、利用者が増加すると富山市の費用負担が小さくなる
協定をJR西日本と結び、富山市が経営感覚を持って取り組む



第1期社会実験の結果

第1期社会実験中／実験前(H18年度)

乗降客数は全体で**5.5%**の伸び

<内訳>

富山駅~越中八尾駅=**6.8%**の**伸び**

東八尾駅~猪谷駅=**8.6%**の**減少**

※実験期間中の内3日間の平均



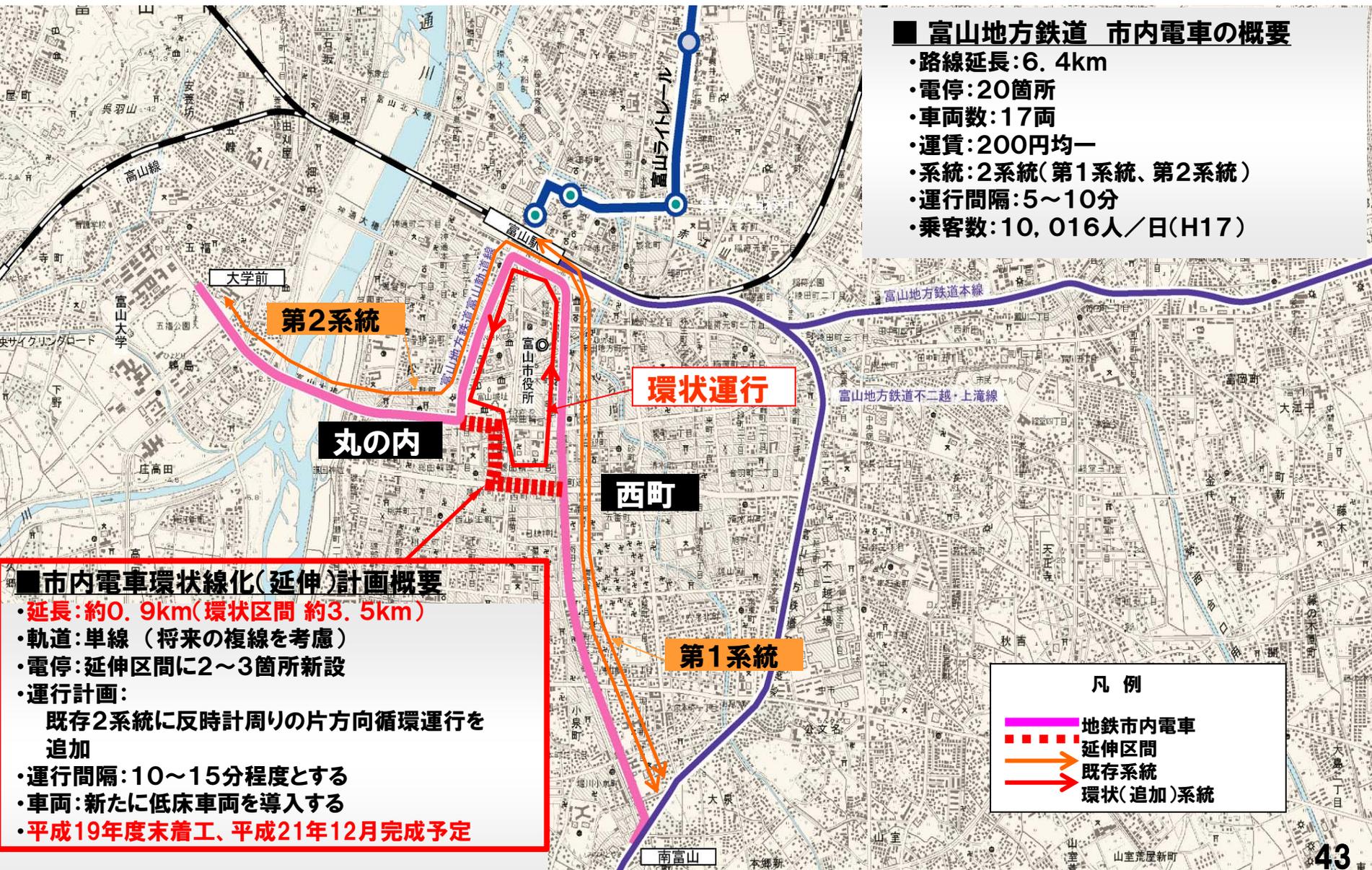
ワイドビューひだ(H19.9開通)

高山本線の概要	
区間	富山駅~猪谷駅
線路	単線
駅数	8駅(富山駅を除く)
日平均乗車人数	H18年度 2,827人(富山駅を除く)



12. 路面電車環状線化事業

(1) 富山市内電車の現状と環状線化計画



(2)イメージパース



環状線イメージ(鳥瞰)



[クリックで動画](#)

環状線イメージ(アイレベル)



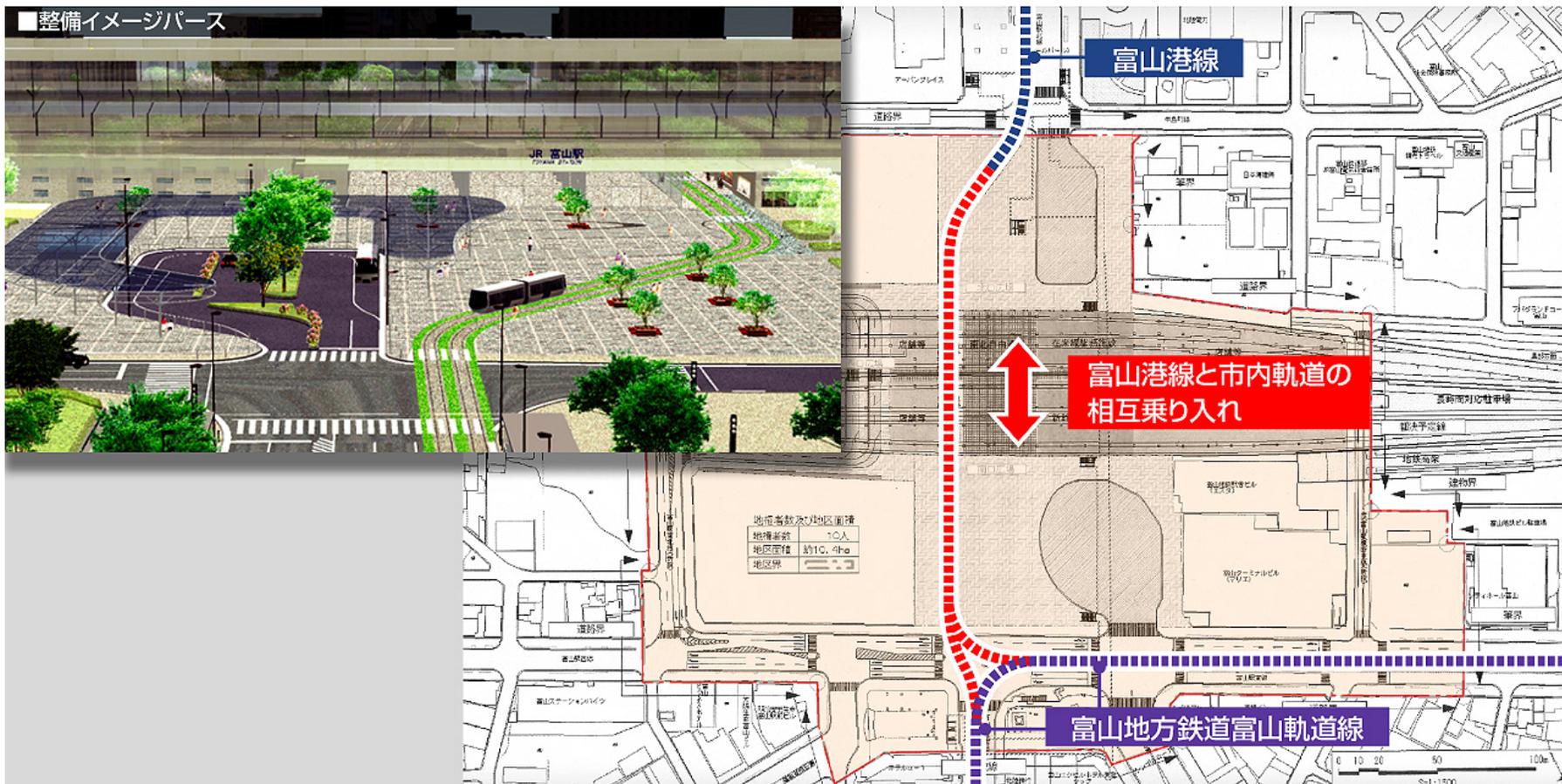
[クリックで動画](#)

(3) 今後の展開

○鉄道高架化と南北路線の一体化計画

富山駅高架化後には、路面電車化した富山港線と富山地方鉄道富山軌道線との接続を図る。

■ 駅周辺整備概要図

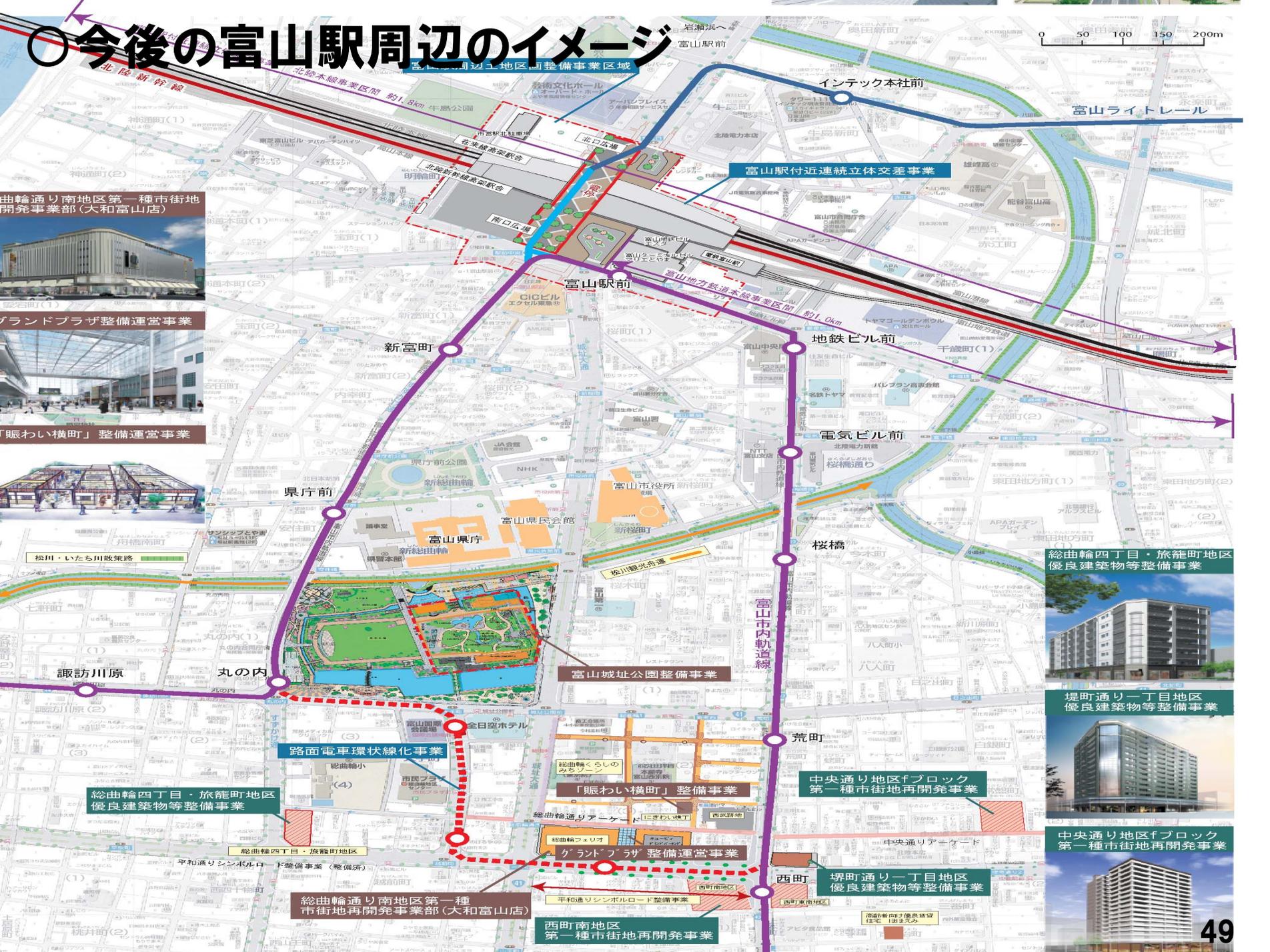


富山ライトレールと市内軌道の相互乗入れイメージ



[クリックで動画](#)

○今後の富山駅周辺のイメージ



曲輪通り南地区第一種市街地再開発事業部(大和富山店)



グランドプラザ整備運営事業



「賑わい横町」整備運営事業



松川・いたち川政策路



諏訪川原



丸の内



路面電車環状線化事業

総曲輪四丁目・旅籠町地区優良建築物等整備事業

富山駅前地区整備事業



富山駅前近連続立体交差事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業

富山駅前地区整備事業

富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業

富山駅前地区整備事業

富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業

富山駅前地区整備事業

富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



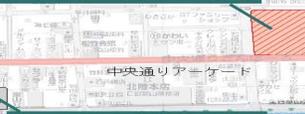
富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業

富山駅前地区整備事業

富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業



富山駅前地区整備事業

富山駅前地区整備事業

13. 中心市街地活性化基本計画の全体概要

平成19年2月8日、全国第1号 認定

13-1. 3本柱

1 公共交通の利便性の向上

～公共交通の活性化により
車に頼らずに暮らせる中心市街地の形成～

【目標】路面電車市内線の乗車人員＝**13,000人**(H23)
5年間で約1.3倍に増やします

2 賑わい拠点の創出

～魅力と活力を創出する
富山市の「顔」にふさわしい中心市街地の形成～

【目標】歩行者通行量＝**32,000人**(H23)
5年間で約1.3倍に増やします

3 まちなか居住の推進

～魅力ある都心ライフが楽しめる
中心市街地の形成～

【目標】居住人口＝**26,500人**(H23)
5年間で約1.1倍に増やします

区域と27事業

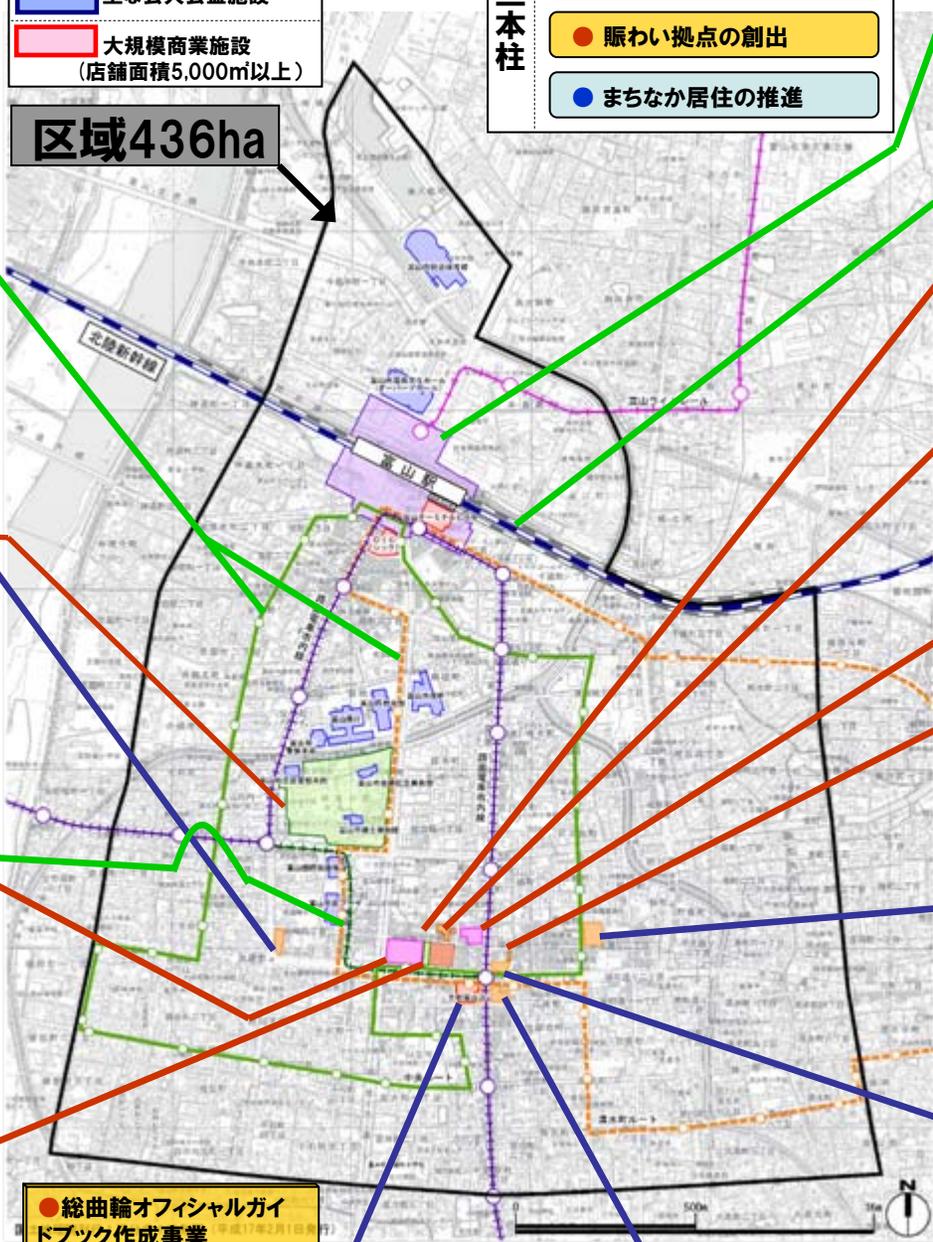
凡 例

- 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



● 街なか感謝デー開催事業

● 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
● アーバンアテンドメント事業

● 中心市街地活性化コミュニティバス運行事業

● 低未利用地活用推進調査事業

● 城址公園整備事業

● 総曲輪四丁目・旅電町地区優良建築物等整備事業

● 介護予防施設整備事業

● 市内電車環状線化事業

● 総曲輪通り南地区第一種市街地再開発事業(大和富山店)

● 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

● グランドプラザ整備運営事業

● 総曲輪オフィシャルガイドブック作成事業

● 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

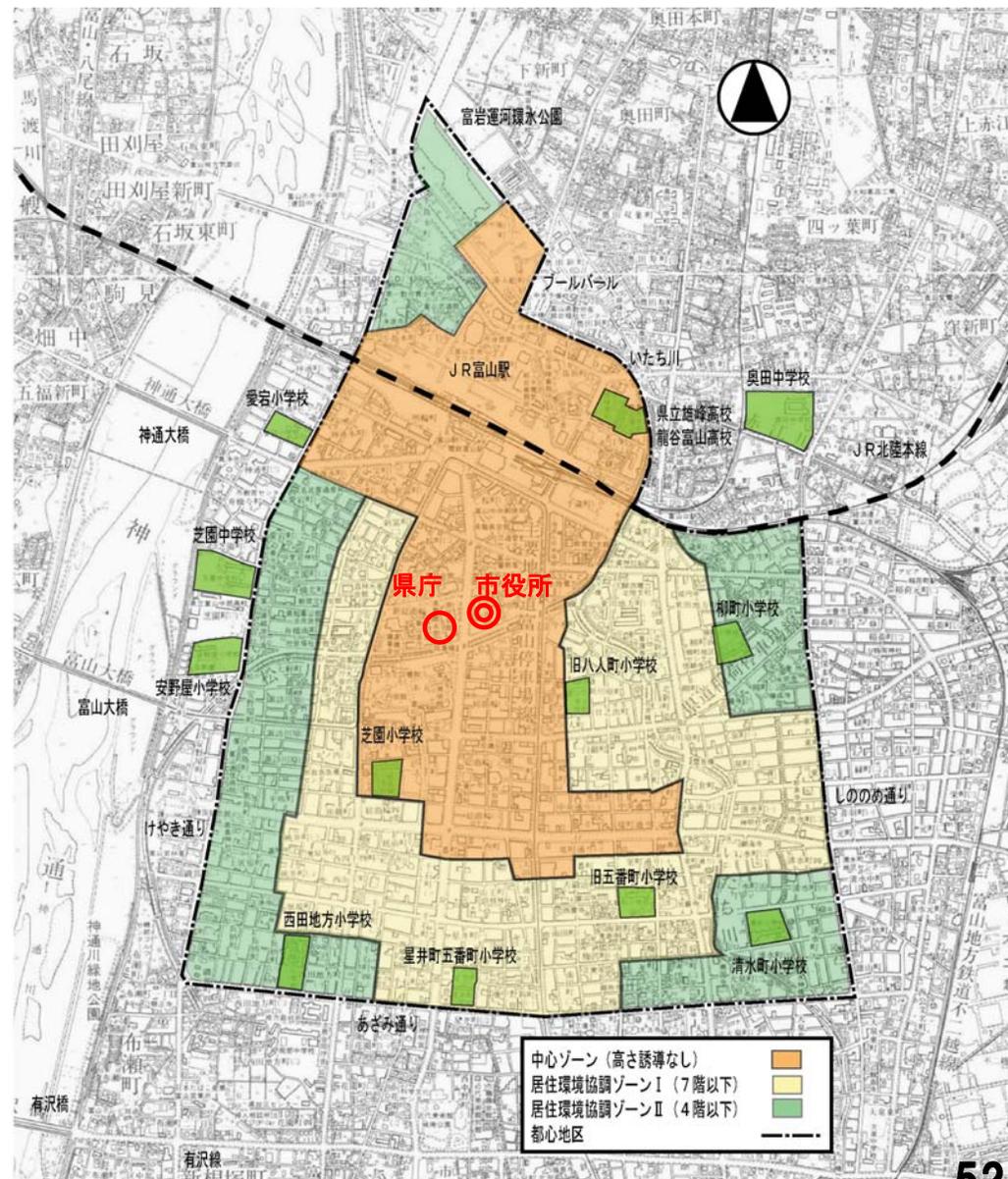
● 堤町通り一丁目地区優良建築物整備事業

13-2. まちなか居住推進事業

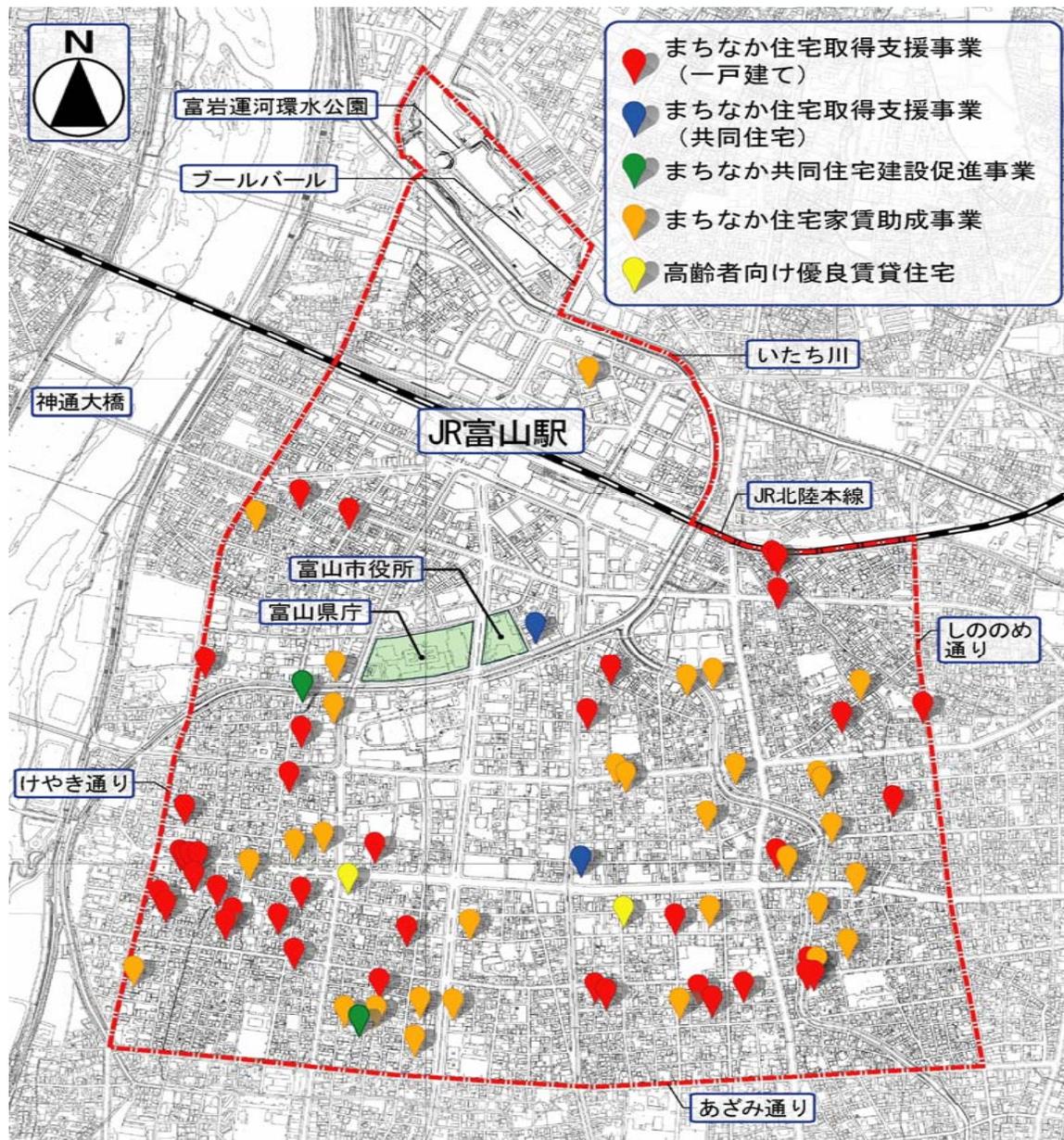
真ん中で暮らそう

現在**55人/ha**の定住人口密度を、平成26年までに全国平均の**65人/ha**(人口約28,000人)程度まで増やし、まちの賑わいを取り戻すことを目指す。

そのため、平成16年に比べ10年間で**約4,000人**の増を目標に、共同住宅の建設や住宅取得の促進を行う。



まちなか居住推進事業の実績データ



平成20年2月末日現在
 交付申請件数合計 **151件 212戸**

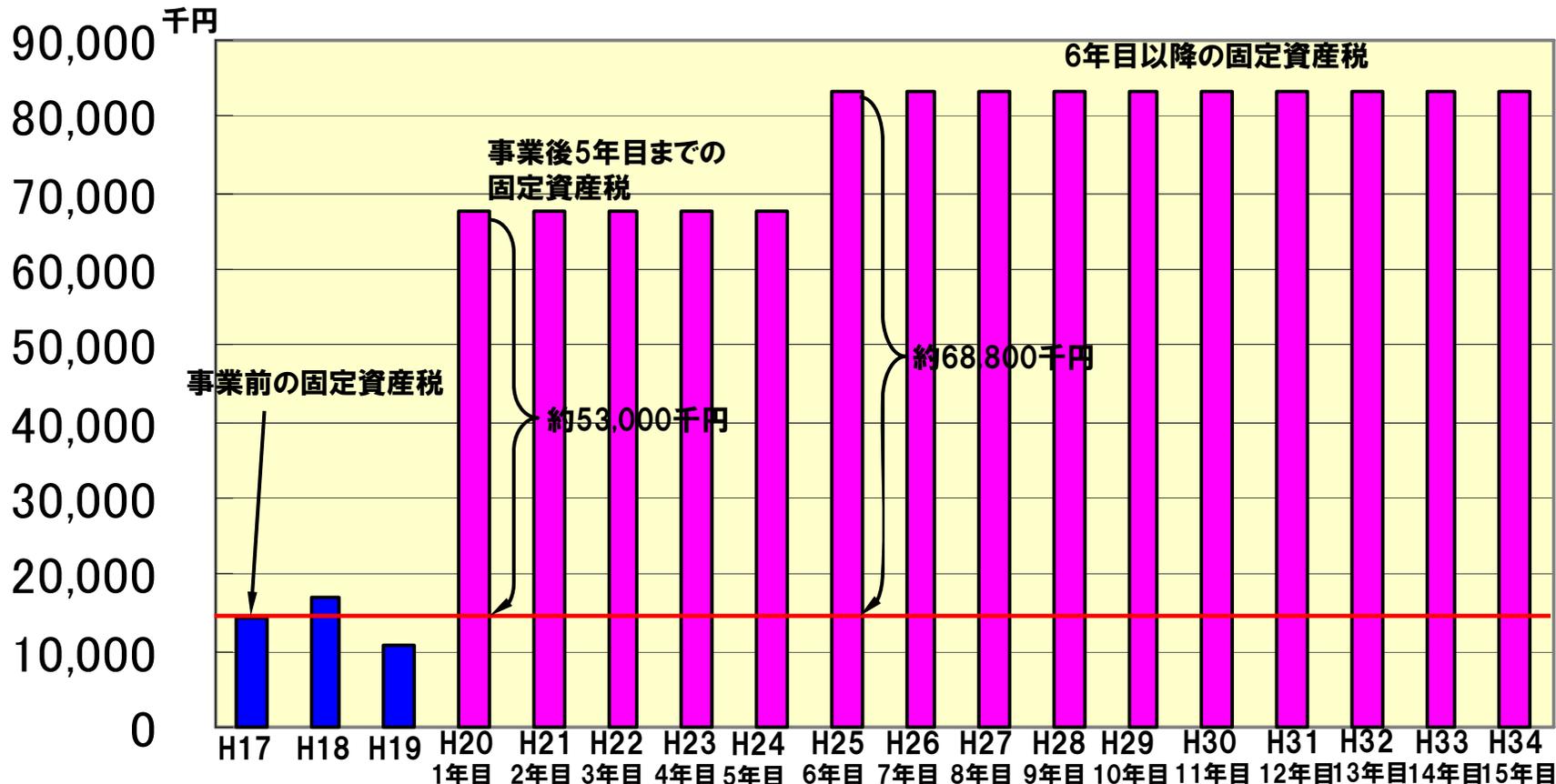
- 高齢者向け優良賃貸住宅
 【事業者50万円/戸を国庫補助に上乘せ】
- まちなか共同住宅建設促進事業
 【事業者100万円/戸+購入者50万円/戸】
- まちなか住宅取得支援事業(戸建)
 【購入者50万円/戸】
- まちなか住宅取得支援事業(分譲)
 【購入者50万円/戸】
- まちなか住宅家賃助成事業
 【1万円/月(3年間)】

- ※そのほかの事業者向け支援策
- ・業務・商業ビルから共同住宅の改修費補助(100万円/戸)
 - ・共同住宅に設置する店舗、福祉施設等整備補助(2万円/m²)
 - ・ディスポーザー排水処理システム整備補助(5万円/戸)

再開発事業による固定資産税の増収

(例) 総曲輪通り南地区第一種市街地再開発事業(総曲輪フェリオ)

市補助金 **888,200千円**



事業前の固定資産税と事業完了後の固定資産税の増収分で、市補助金 **888,200千円** は **15年目で回収できる**。その後、毎年約 **68,800千円** ずつ税収が増えることになる。

13-3. おでかけバス事業

満65歳以上の高齢者は、市域全域どこからでも、中心市街地へ出かける場合、バス料金を100円に割引

■ おでかけ定期券の申込み

- ・満65歳以上の方
(身分証明証が必要)
- ・代金 500円



■ おでかけ定期券の利用

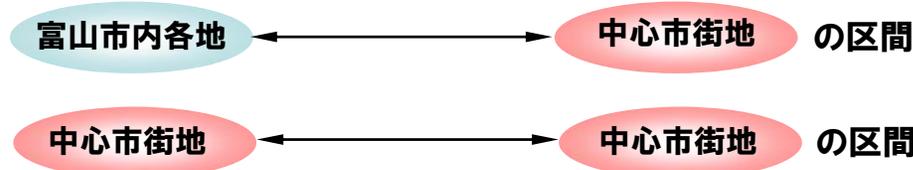
①利用時間帯

午前9時～午後5時(バスを降りる時間)

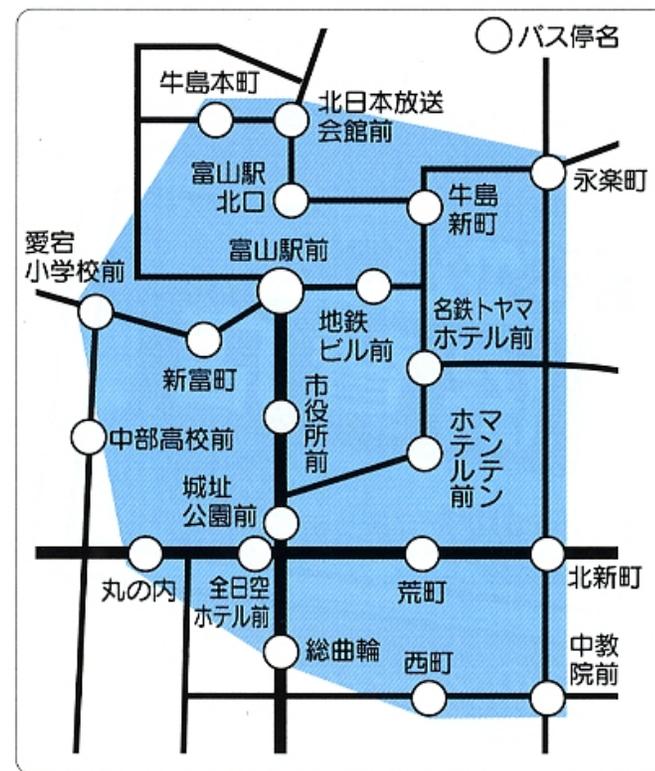
②利用方法

バスを降りるとき、「おでかけ定期券」を提示し、整理券を添えて100円を支払う

③利用区間



■ 中心市街地拡大図



おでかけバス事業の実績データ

申込者数

年度	申込者数（人）			65歳以上人口（人）				参考
	男	女	計	男	女	計	要介護者を除く	申込率
H17	3,850	11,696	15,546	28,678	40,732	69,410	57,677	26.9%
H18	5,888	16,394	22,282	38,805	54,801	93,606	81,240	27.4%
H19	6,424	17,701	24,125	39,599	55,768	95,367	82,855	29.1%

平成19年度は1月末までの実績

利用状況

年度	日数	延べ利用者数	1日平均	平日平均	休日平均
H17	365日間	393,927人	1,079人	1,246人	734人
H18	365日間	461,687人	1,265人	1,434人	884人
H19	306日間	433,117人	1,415人	1,650人	931人

平成19年度は1月末までの実績

※平成17年度は富山地域のみ的人数(全市域での実施は平成18年度から)

○協賛企画について

中央通り商店街（35店舗）、総曲輪商店街（12店舗）、西町商店街（9店舗）をはじめ、百貨店、ホテル、美容店など協賛店81店舗において、「おでかけ定期券」利用者への各種優待サービスを実施している。

市では、「おでかけバス」事業を通じて、中心市街地の賑わいの創出を図るため、商業者の皆さんと一体となり中心市街地の活性化に取り組んでいくことにしている。



13-4. 免許証返納奨励制度

■高齢者運転免許自主返納支援事業

全ての運転免許を自主返納される65歳以上の方を支援

富山市では、平成18年4月1日以降に、運転免許を全部自主返納される65歳以上の方を対象に、**車に代わる「おでかけバス」**の1年間分の乗車券等や運転免許証に代わる身分証明書等の費用を支援している。* 支援は一人一回限り

支援内容

1. 公共交通利用券等の配布

- ① 地鉄共通乗車券＋おでかけバス定期券
- ② 富山ライトレールICカード
- ③ JRオレンジカード

3つのうちいずれか1つ(いずれも2万円相当)

2. 身分証明書等の発行に係る費用負担

- ① 写真付住民基本台帳カード
- ② 運転経歴証明書

2つのうちいずれか1つ

<実績>

H18.4.1～H20.2.29まで

- ・申請者数 860人
- ・平均年齢 75.1歳(H18年度)

14. 富山市の公共交通の将来の姿(再掲)

