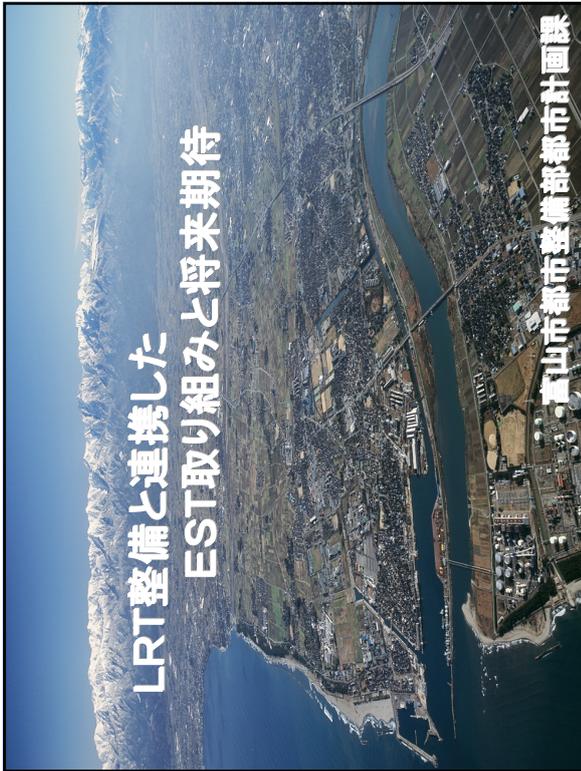
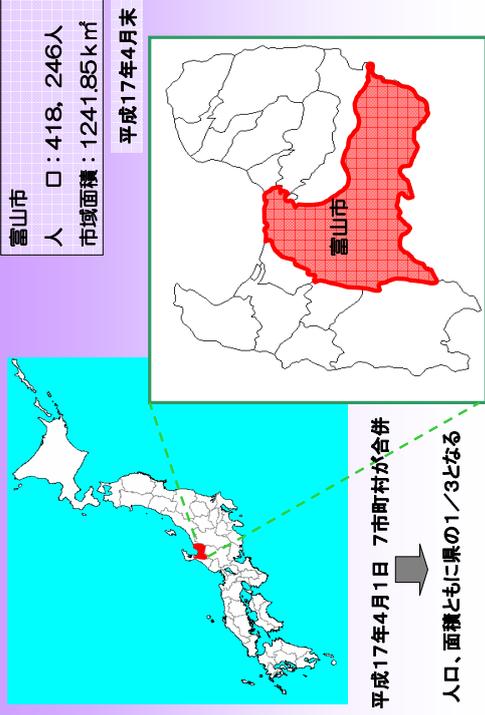


支援制度を活用したESTモデル地域からの報告

- 1) LRT整備と連携したEST取組みと将来期待（富山県）
 - 2) ESTにおける行政と地域企業との連携（トヨタ自動車）
-



I 富山市の概要



II 富山市の課題

過度な自動車依存と市街地の低密度化・拡散

乗用車保有状況：1.52台/1世帯（自動車検査協会発表：平成15年3月末現在）

県庁所在地都市の中で第3位

自動車分担率：7.2、2%（第3回パネントリップ調査：平成11年）

調査圏都市で第1位

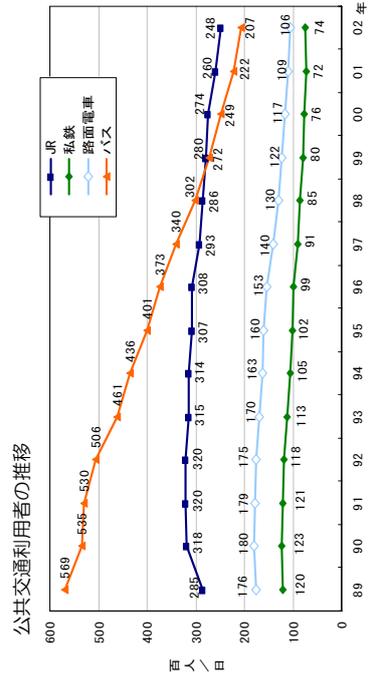
DID人口密度：41.2人（H12国勢調査）

県庁所在地の中で最下位

**自動車利用者にとっては、利便性の高い地域
機能の拡散、都市構造の低密化**

II 富山市の課題 公共交通利用者の減少

全ての公共交通機関の利用者が減少している。特に、バス利用者の減少が著しい

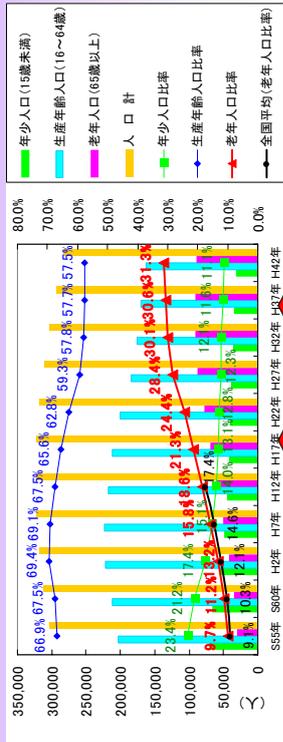


II 富山市の課題

少子高齢化社会の到来

今後急速に高齢化が進み、20年後は、人口の3割が高齢者、特に、交通弱者であり、介護を必要とする後期高齢者が急増。

富山市の人口推移



出典：コンパクトなまちづくり事業調査研究報告より(富山市)

II 富山市の課題

環境負荷の増大

富山市内における二酸化炭素排出量は、近年大きな変化はなく年間287.1万トンとなっている。しかし、部門別に見ると、産業部門が平成2年以降、減少傾向にあり、民生部門、運輸部門は、増加傾向を示しており、特に運輸部門について伸び率が高い。

○平成2年と平成11年の二酸化炭素排出量の増加率

	全国レベル	富山市
産業	+ 0.8%	- 11.1%
運輸	+ 23.0%	+ 29.1%
民生(家庭)	+ 17.5%	+ 11.6%
総排出量	+ 8.9%	+ 5.8%
一人当たり排出量	+ 6.3%	+ 4.6%

出展：富山市二酸化炭素排出量算定調査報告書

III 富山市が目指すまちづくり

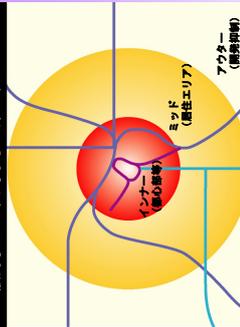
富山市が目指す都市構造
 少子高齢、環境問題、効率的な行政サービスの提供などの課題に対応したコンパクトなまちづくり

富山型コンパクトなまちづくりの方針

- 恵まれた鉄軌道を軸とした公共交通活性化
- 公共交通幹線沿線を地域拠点として諸機能や居住の集積

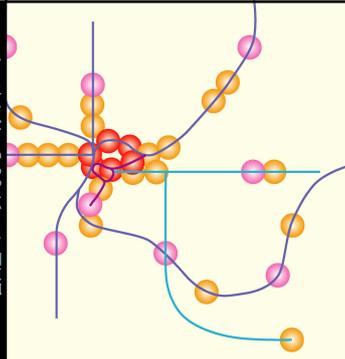
III 富山市が目指すまちづくり

一般的コンパクトなまちづくりのイメージ



- 都心集中ではなく
→ 公共交通活性化を軸に各地域拠点を公共交通でネットワーク化し、誰もが歩いて生活できるまちづくり

富山型コンパクトなまちづくりのイメージ



- 車を使えない人も生活が便利に
- 都市管理の行政コストが低減
- 都市全体が活性化

IV 富山型コンパクトなまちづくりの取り組み

リーディングプロジェクト

- ① 富山港線の路面電車化と沿線のまちづくり
- ② まちなか居住の推進
- ③ 中心市街地市街地再開発

富山型ESTモデル事業
公共交通利用促進
拠点への機能集積
地域資源の活用

環境負荷の低減

今後、全市的に展開

都心部 → 路面電車延伸計画検討
全域 → 鉄道の利便性向上社会実験の実施

V 富山型ESTモデル事業の概要

1. 目的

車に過度に依存した拡散型の都市構造を見直し、富山港線のLRT化や都心居住の推進により、CO2の削減を図るとともに、環境にも優しく、効率的で持続可能な都市構造の構築を目指す。

2. エリア 富山港線沿線及び中心市街地

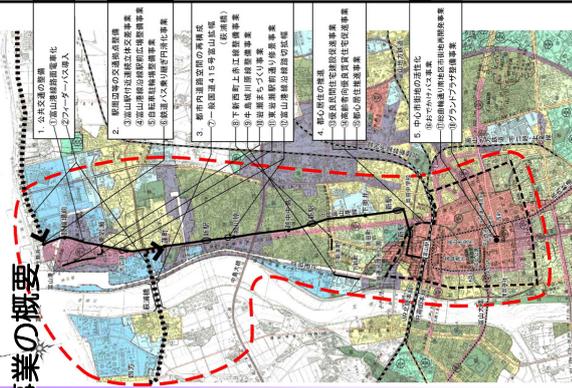
3. 実施事業

<富山港線沿線エリア>

- ・富山港線路面電車化
- ・ライダーバスの導入
- ・鉄道バス乗り継ぎ円滑化事業
- ・岩瀬まちづくり事業、修景事業など

<中心市街地エリア>

- ・都心居住の推進
- ・おでかけバス事業など



1. 公共交通の整備
 - ① 富山港線路面電車化
 - ② ライダーバス導入
2. 駅前広場の交通拠点整備
 - ③ 富山駅前広場公共交通連携事業
 - ④ 富山駅前広場駅前整備事業
 - ⑤ 富山駅前広場駅前整備事業
 - ⑥ 鉄道バス乗り継ぎ円滑化事業
3. 駅前内街路空間の高度化
 - ⑦ 駅前一般道4.5号富山広域版(仮称)
 - ⑧ 駅前内街路空間高度化事業
 - ⑨ 駅前内街路空間高度化事業
 - ⑩ 駅前まちづくり事業
 - ⑪ 富山港線駅前通り修景事業
 - ⑫ 富山港線駅前通り修景事業
4. 都心居住の推進
 - ⑬ 都心居住促進事業
 - ⑭ おでかけバス事業
 - ⑮ 都心居住促進事業
5. 中心市街地の活性化
 - ⑯ 岩瀬まちづくり事業
 - ⑰ クラフトパーク修景事業

V 富山型ESTモデル事業の概要

4. 実施効果

● 現状対象エリアのCo2排出量 H16 89,290 t-co2/年

● 年度別Co2削減量の設定 (t-co2/年)

年度	項目	CO2削減量		削減率	CO2排出量	対16年度
		項目別	計			
H16	都心居住	—	—	—	89,290	100.0%
	LRT整備	41	—	0.1%	89,249	99.9%
	道路整備	—	—	—	—	—
H17	都心居住	82	—	0.5%	88,884	99.5%
	LRT整備	324	—	0.6%	88,768	99.4%
	道路整備	—	—	—	—	—
H18	都心居住	123	—	0.6%	88,768	99.4%
	LRT整備	324	—	0.6%	88,768	99.4%
	道路整備	75	—	0.6%	88,768	99.4%
H19	都心居住	—	—	—	—	—
	LRT整備	—	—	—	—	—
	道路整備	—	—	—	—	—

VI 富山港線のLRT化事業

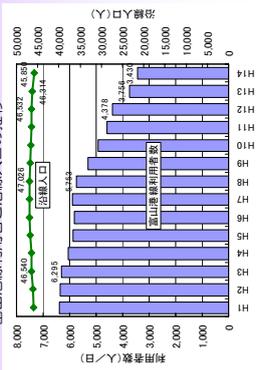
富山港線の現状

近年の富山港線の状況は厳しく、沿線人口は平成7年から12年の5年間で約3%しか減少していないにもかかわらず、富山港線の利用者数は同時期に約25%減少した。



現在の富山港線

富山港線利用者数と沿線人口の推移



現在の運行状況	
区間と営業キロ	富山～岩瀨駅、6.0km
駅数	10 (うち緩行線前は臨時駅)
運行状況	1日19往復 ピーク時 約30分間隔運転 オフピーク時 約60分間隔運転
車両タイプ	車両3両編成 (定員308名) オアピーク時 気動車1両編成 (定員110名)
駅別数	24 駅所
行違い駅所	湯川原駅1 駅所
乗車所	湯川原駅1 駅所

VI 富山港線のLRT化事業

北陸新幹線建設に伴う並行在来線の高架化

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）は北側に移動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。



VI 富山港線のLRT化事業

富山港線路面電車化の決定

地方都市の抱える課題

- ・ 都市構造の低密化
- ・ 公共交通の衰退
- ・ 少子高齢化社会における移動制約者の増加
- ・ 自動車交通の利便性の低下
- ・ 環境負荷の増大

富山港線の状況

- ・ 利用者数の激減
- ・ 沿線人口の減少と高齢化
- ・ 北陸新幹線開通に伴う並行在来線の高架化

高架化による存続、路面電車化による存続、その他の方策(バス代替)の3案比較

社会的便益試算

富山港線の路面電車化による存続決定

VI 富山港線のLRT化事業

富山港線路面電車化の内容

1) 基本方針

- ① 利便性の高い公共交通ネットワークの構築
- ② あらゆる市民層にやさしい交通機関
- ③ 富山市の顔にふさわしい交通の実現
- ④ 公共交通サービスを安定的に提供できる運営体制

2) 「公設民営」の考え方の導入

- ① 公共が施設整備の更新、改良等を責任を持つ
- ② 新たな経営主体（第3セクター）は施設を運営し、快適で安全な公共交通サービスを提供することに責任を持つ

3) 運営主体 富山ライトレール（株）平成16年4月17日設立

4) 富山ライトレール（株）への支援

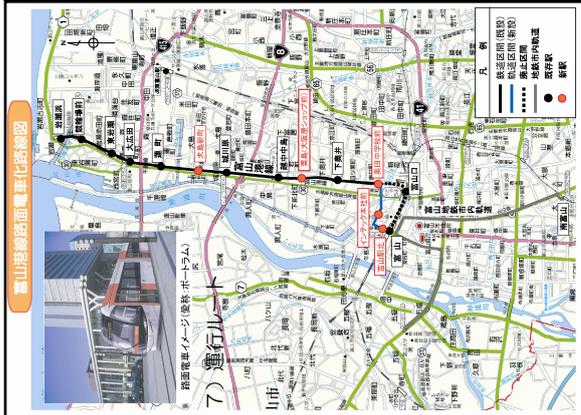
開業に必要な工事費や従来の設備更新に必要な経費である。設計、本工事、資産購入、付帯工事、補償、調査、事務に要する経費に加え、施設の維持管理に必要な経費などに補助を行う

5) 運行開始予定 平成18年4月29日

6) 運行計画

- ① 運転間隔
 - 朝ラッシュ 10分間隔
 - 昼間 15分間隔
 - 早朝・深夜 30分間隔
- ② 最高速度
 - 軌道法区間 40km/h
 - 鉄道法区間 60km/h
- ③ 運行時分
 - 起点（富山駅北口）～終点（若潮浜）
 - ピーク時 23分
 - オフピーク時 24分

VI 富山港線のLRT化事業



VI 富山港線のLRT化事業

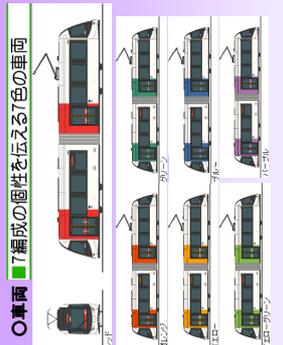


- 8) 我が国初の本格的LRT
- ①全低床式車両の導入
 - ②樹脂固定軌道の導入
 - ③車両・電停も含めたトータルデザイン
 - ④ホームを挟んで踏面電車とフィーターバスが連絡する円滑な乗換え
 - ⑤ICカードの導入

現在注目されているヨーロッパのLRTと比べても遜色のないわが国初の本格的LRTとなる。

VI 富山港線のLRT化事業

- 9) 都市の新しい風景を作るトータルデザインの導入

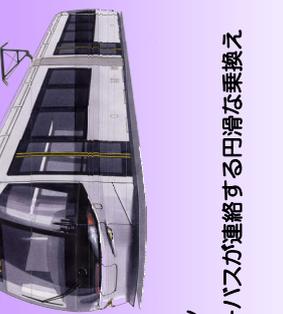


- デザイン解説
- 重心を低く見せる未来的な表情の先頭部。
 - 基調色のスノーホワイトは、立山の新雪をモチーフとしたもの。
 - アクセントカラーは、富山の自然、地球の未来、子供たちの笑顔を描像化したもので、夢と活気を表現。
 - 安全性を配慮して、アクセントカラーを乗降口に配した。

- デザイン解説
- フラットホームからの乗降および車内の移動において、全く段差のない低床車両。
 - 座席のとれないスベートには、立ち席用の寄りかかりタイプのシートを採用。
 - シート色は、人や環境へのやさしさをイメージさせるグリーンを採用。
 - 蛍光灯の半周波照明やダウンライトの採用など、モダンな照明処理。

VI 富山港線のLRT化事業

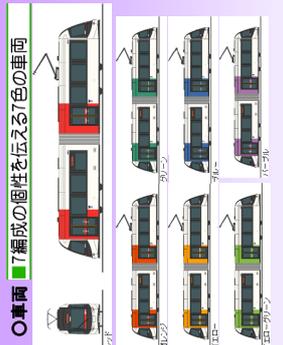
- 8) 我が国初の本格的LRT



現在注目されているヨーロッパのLRTと比べても遜色のないわが国初の本格的LRTとなる。

VI 富山港線のLRT化事業

- 9) 都市の新しい風景を作るトータルデザインの導入



- デザイン解説
- 重心を低く見せる未来的な表情の先頭部。
 - 基調色のスノーホワイトは、立山の新雪をモチーフとしたもの。
 - アクセントカラーは、富山の自然、地球の未来、子供たちの笑顔を描像化したもので、夢と活気を表現。
 - 安全性を配慮して、アクセントカラーを乗降口に配した。

- デザイン解説
- フラットホームからの乗降および車内の移動において、全く段差のない低床車両。
 - 座席のとれないスベートには、立ち席用の寄りかかりタイプのシートを採用。
 - シート色は、人や環境へのやさしさをイメージさせるグリーンを採用。
 - 蛍光灯の半周波照明やダウンライトの採用など、モダンな照明処理。

VI 富山港線のLRT化事業

- 9) 都市の新しい風景を作るトータルデザインの導入

- 電停 ■駅周辺の地域性を案内する、スマートな街の拠点



- デザイン解説
- 富山港線の路線特性から、海を感じさせるマストをモチーフとして展開したスマートなデザイン。
 - 背面のガラスに、駅周辺の歴史や歳時記などを図説紹介することで、各駅の表情を個性化。
 - 手摺りや折りたたみベンチには温かみのある再生木を使用し、ベンチ脚にはガラスによる風防を設置。
 - 番線サインでは、LED表示による行き先案内と待た時間案内を表示。

VI 富山港線のLRT化事業

- 10) 駅勢圏の拡大

新たな後背圏需要の獲得
フィーターバス

各駅における駐輪場の整備

新駅の設置

