

富山市総合交通戦略

1. 概要

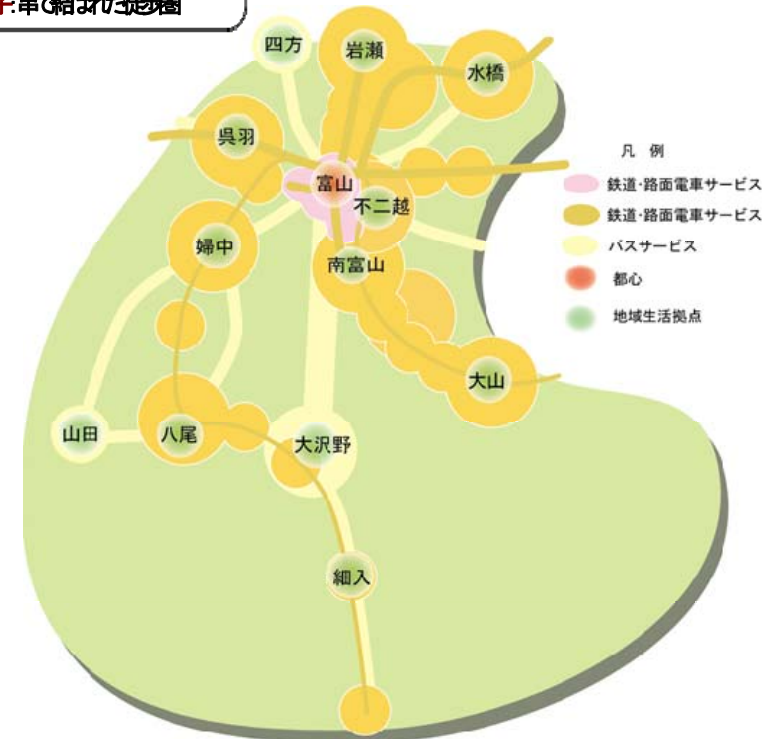
理念・方針	(基本理念) 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの実現	
	(基本方針) ①公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現 ②地域特性に応じた多様な生活交通の確保	
目標年次	平成28年	
位置づけ	「富山市総合的都市交通マスタープラン」「富山市公共交通活性化計画」「富山市中心市街地活性化基本計画」に基づき、目指す都市像の実現のため、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を推進するため策定	
	総合交通体系 (PT調査)	
	交通マスタープラン	○ H16
戦略策定範囲	都市圏	
	市域	○
	特定エリアのみ	

■まちづくりの理念

これからの本市のまちづくりにおいては、今後の人口減少と超高齢化に備え、『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』の実現を目指します。

富山市が目指すお団子串の都市構造

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



■富山市の目指す都市構造と地域特性に応じた公共交通活性化の考え方

コンパクトなまちづくりを推進するため、都心、地域生活拠点等へ人口や都市機能の集積を図ります。

また、本市は平成17年4月の市町村合併により、都心、郊外、中山間地域の多様な地域が一つの市になっており、郊外や中山間地域においては、地域特性に応じた効率的な生活交通の確保を目指します。

	富山市がめざす都市構造	地域特性に応じた公共交通活性化の考え方
都心・ 地域生活 拠点	<p>【現状】人口や都市機能が減少傾向にある。</p> <p>↓</p> <p>【方針】人口や都市機能の再集積を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数の増加や車両、施設の更新など、公共交通のサービス水準や利便性をさらに高めていく。 <p>例) 富山港線のLRT化、J R高山本線活性化社会実験など</p>
郊外	<p>【現状】郊外開発や都市機能の郊外移転などによって、人口や都市機能の集積が進んでいる。</p> <p>↓</p> <p>【方針】郊外開発を抑制し、さらなる人口増加に歯止めをかける。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の公共交通サービスを維持するとともに、地域特性に応じ、多様な運行形態による公共交通サービスの確保をめざしていく。 <p>例) 呉羽いきいきバス（地域自主運行バス）</p>
中山間 地域	<p>【現状】過疎化が進行し、人口が減少傾向にある。</p> <p>↓</p> <p>【方針】人口流出を食い止め、できるだけ現在の人口維持を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者が提供できない交通サービスについては、地域特性に応じ、多様な運行形態による公共交通サービスの確保をめざしていく。 ・既存のコミュニティバス等については、効率的な運行による生活交通を確保していく <p>例) 千里乗合タクシー（J R高山本線活性化社会実験）など</p>

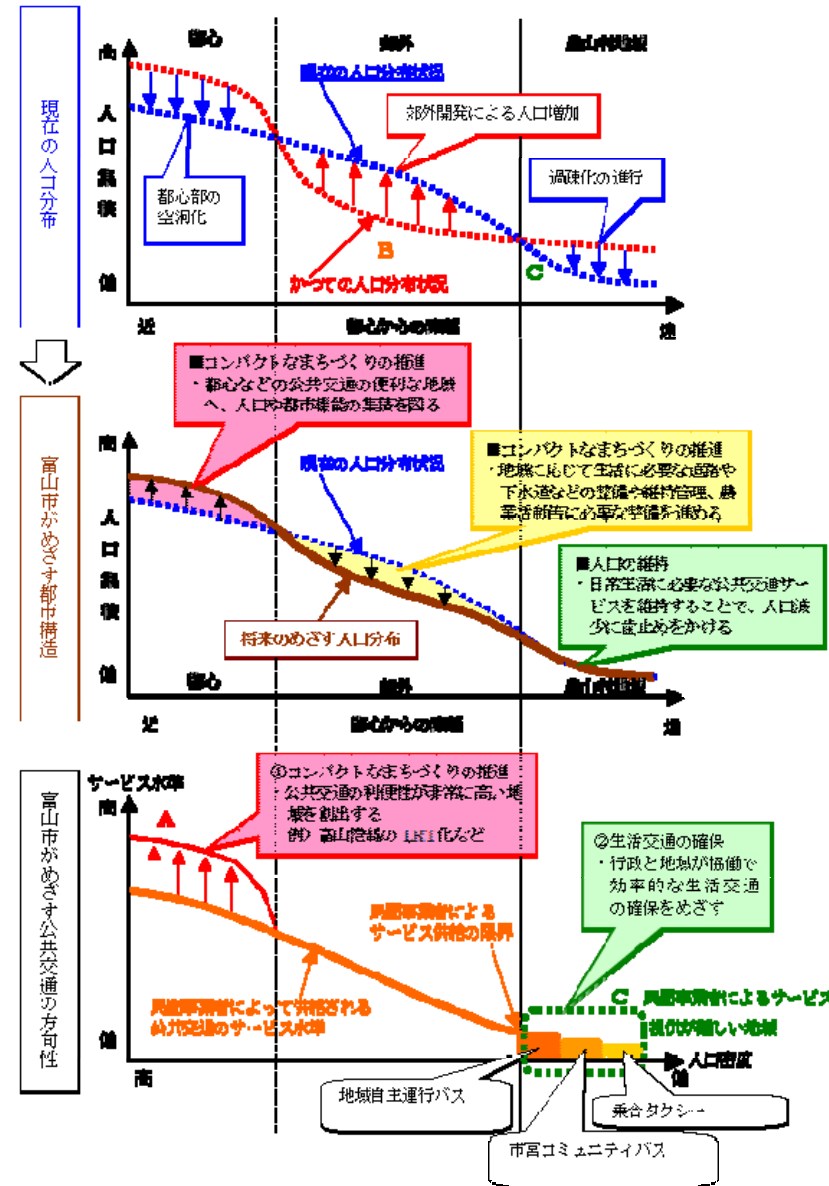
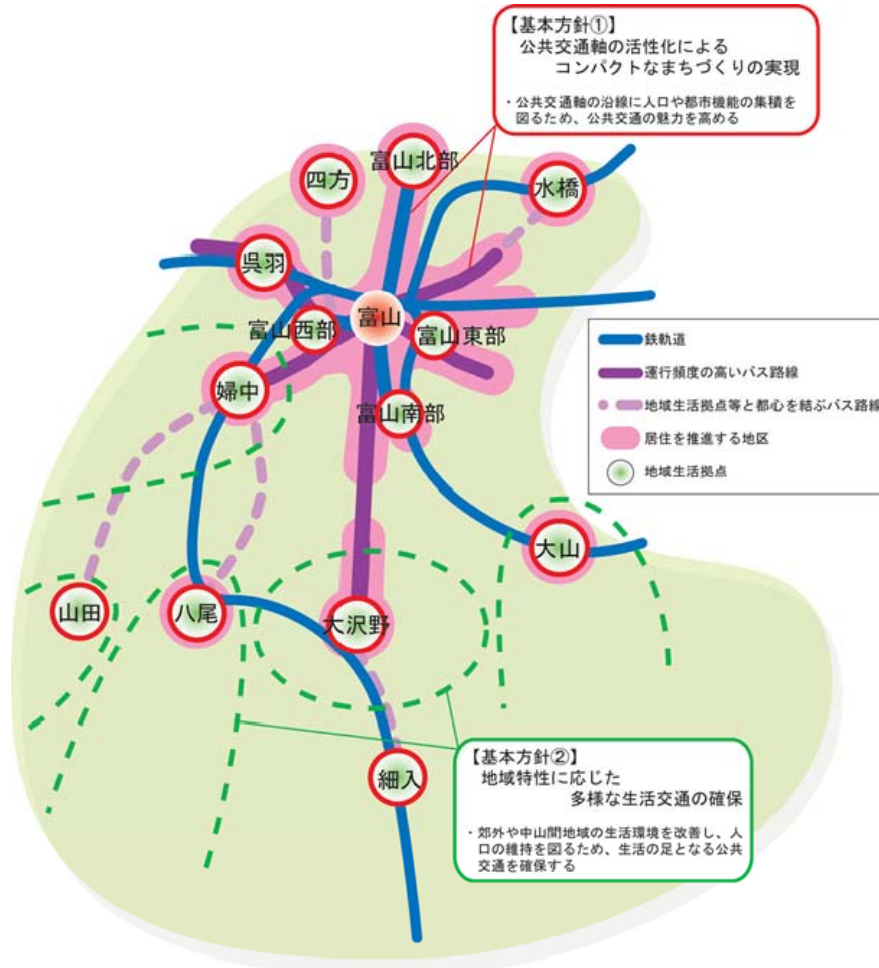


図 富山市が目指す都市構造と公共交通活性化の考え方

■公共交通活性化の基本方針



■公共交通軸の設定

すべての鉄軌道と重要なバス路線区間を「公共交通軸」に設定

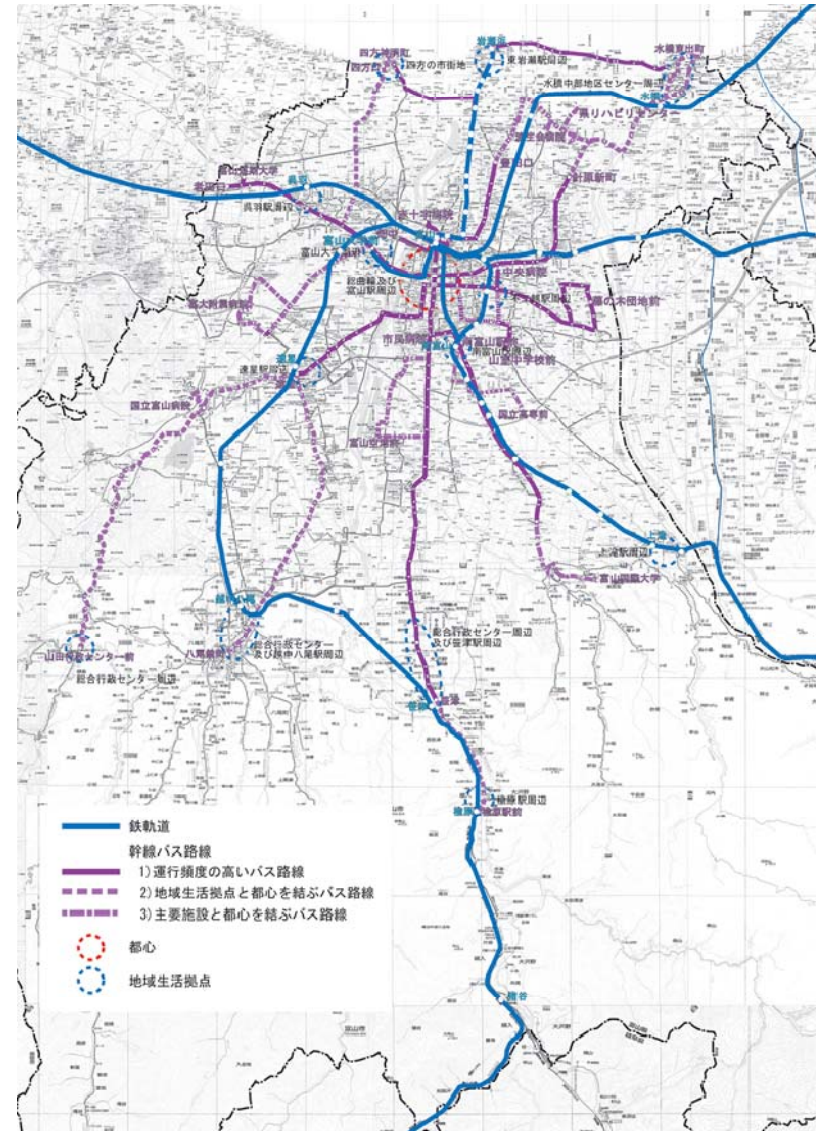


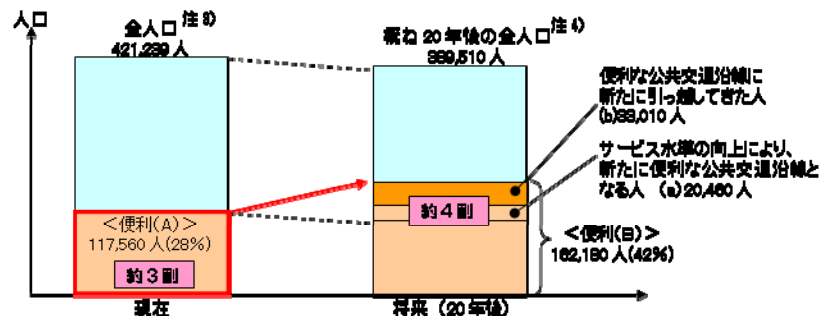
図 公共交通軸と位置づける路線

2. 目標と指標（1）

主な指標	交通	交通手段別分担率	
		一定時間アクセス可能圏域人口（拠点等）	
		中心部歩行者数	○
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	
		鉄道、路面電車利用者数	○
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	○
		商品販売額	
環境	交通事故件数、死傷者数		
	CO2排出量		

①数値目標の設定

目標「公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合」～概ね20年後に約4割を目指す



注① 現在人口：国勢調査結果（H17）

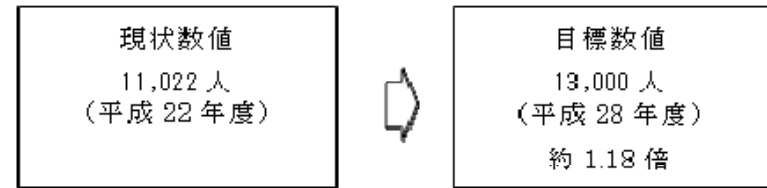
注④ 将来人口：富山市将来人口推計報告書（H17.10）

図 公共交通が便利な地域に住む人口の考え方

②中心市街地における数値目標

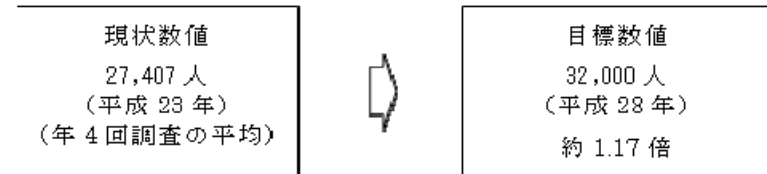
(1) 路面電車市内線一日平均乗車人数

公共交通を積極的に利用する中心市街地人口の増加、新たな目的地となる賑わい拠点の創出、北陸新幹線の開業、路面電車の利便性向上などの観点から路面電車市内線一日平均乗車人数の増加を2,000人と見込み、13,000人を目標数値とします。



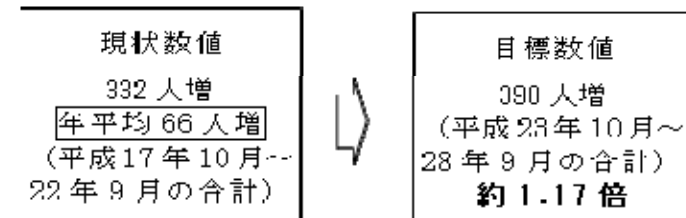
(2) 中心商業地区の歩行者通行量（日曜日）

中心商業地区で歩行を誘発する市街地再開発事業による新たな賑わい拠点の創出や北陸新幹線の開業などの観点から、中心商業地区の歩行者通行量（日曜日）の増加を約4,500人と見込み、32,000人を目標数値とします。



(3) 中心市街地の居住人口の社会増加

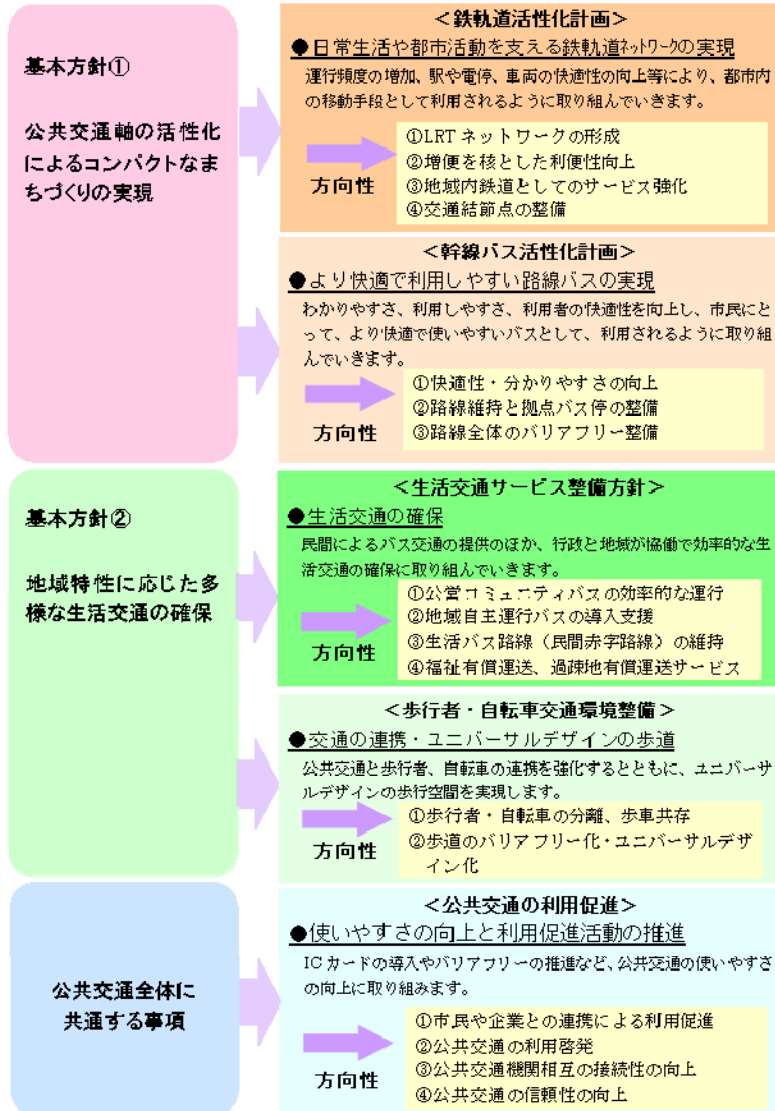
中心市街地の居住人口の社会増加を目指す「まちなか居住推進事業」の取組や市街地再開発事業等による住宅供給が今後も継続的に行われることを踏まえ、390人の社会増加を目標数値とします。



3. 展開施策（1）

■施策体系

<市域全体の施策>



<中心市街地の施策>



■中心市街地の施策（事業プログラム）

①市内電車環状線化事業

市内電車環状線化事業は、都心地区の回遊性強化などの公共交通活性化とともに中心市街地活性化を図る観点から、丸の内交差点から西町交差点間に軌道を延伸し、市内電車の環状線化を図るものです。



図 市内軌道の延伸区間

- 市内電車環状線化事業の内容
- ・路面電車道の整備
 - ・軌道施設の整備
 - ・低床車両の導入
 - ・既存施設の改良（変電所、車庫、分岐等）
- ・関連事業 道路拡幅（歩道の整備）



(1) 新型低床車両の導入

環状ルートを行く車両について、ポートルムのように低床式でデザイン性の高い車両の導入を図ります。



図 新型車両イメージパース

(2) 樹脂固定軌道の導入

騒音や振動を抑制するため、レールを樹脂で固定する制振軌道を導入します。

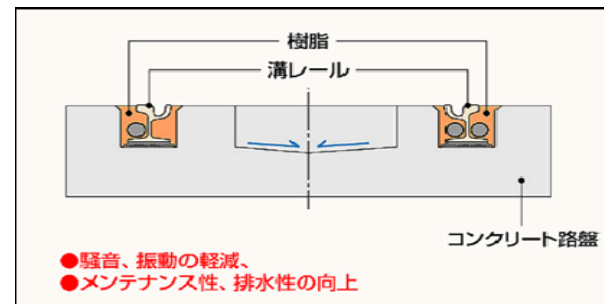


図 樹脂固定による制振軌道

- 騒音、振動の軽減、
- メンテナンス性、排水性の向上

(3) 電停のハイグレード化

電停のバリアフリー化を図り、待ち環境の改善や都心地区の賑わい創出に結びつく電停のハイグレード化を図ります。



図 ハイグレード化された電停

②大手線及び総曲輪線道路交通環境整備事業

大手線及び総曲輪線は、多数のバス路線や市内電車環状線化事業によるLRTの走行空間として、円滑な自動車交通とともにバスや路面電車等の公共交通へのアクセス機能の向上や都心地区にふさわしい魅力ある道路空間の創出が求められています。

このことから、市内電車の環状線化事業にあわせて、バス停や電停へのアクセス向上とLRTと一体となった魅力ある道路空間として整備を行います。



図 大手線及び総曲輪線整備イメージ

③富山駅根塚線及び富山高岡線道路拡幅事業

富山駅根塚線及び富山高岡線は、市内電車環状線化事業に伴い円滑な道路交通確保のために道路の拡幅を行います。

富山駅根塚線は、丸の内交差点における円滑な自動車交通を確保するため、交差点の西側及び北側に新たに付加車線を設けることなどにより、交差点から北側の一部において道路拡幅を行います。

富山高岡線は、道路中央に新たに路面電車を設置することに伴い、現在の車線数を確保するため、丸の内交差点から大手町交差点までの区間について道路拡幅を行います。



図 富山駅根塚線及び富山高岡線道路拡幅事業イメージ

④市内電車活性化事業

富山地方鉄道が運行する市内電車は、南富山から西町、富山駅前、富山大学前までを結び、中心市街地における「市民の足」として大きな役割を果たしており、今後、さらなる利便性の向上が求められています。

このことから、本事業では、新型低床車両(LRV)の導入、停留場における上屋の整備やバリアフリー化に対応した停留場のハイグレード化、横断歩道部のバリアフリー化を進めるとともに、路盤改良等の走行環境整備を行い利便性の向上を図ります。

(1) 新型低床車両の導入



図 導入車両

(2) (仮)西町北新停留場整備



図 (仮)西町北停留場設置予定箇所

(3) 停留場のハイグレード化



図 ハイグレード化された停留場

(4) 軌道のバリアフリー化と走行環境の整備

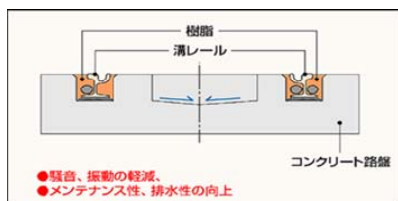


図 樹脂固定による制振軌道

⑤総曲輪地区くらしのみちゾーン道路整備事業

本市の中心市街地に位置する総曲輪地区は、商業施設や幼稚園などが立地しており、歩行者通行量も非常に多い地区となっています。また、周辺の駐車場への出入りや、商業施設への商品搬入などの車両も多く、狭隘な道路空間の中で歩行者と車が交錯するなど、歩行者にとって危険な状況となっています。

このため、カラー舗装、側溝改修等により道路幅を最大限確保し、安全で快適な歩行空間とするとともに、公共交通の駅から各目的地へ快適にアクセスできる道路環境を整備します。



現況



整備後

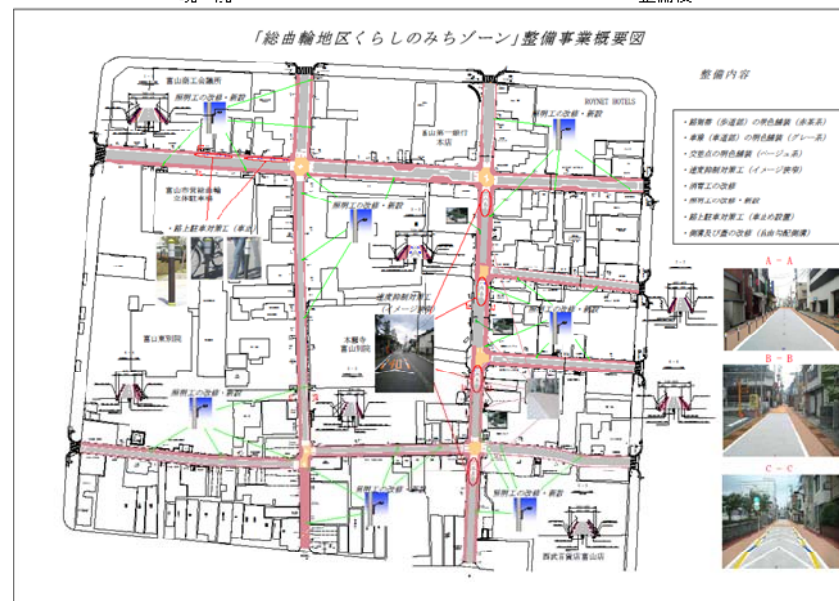


図 総曲輪くらしのみちゾーン整備事業概要

6 富山駅付近連続立体交差事業

県都にふさわしい交通拠点の整備や、鉄道によって分断されていた南北市街地の一体化を目的に、在来線を高架化する連続立体交差事業を行います。整備にあたっては、富山港線の路面電車化や、新幹線整備に合わせた施工等により、事業のコンパクト化とコストの縮減を図ります。

<事業内容>

JR北陸本線富山駅付近連続立体交差区間 L=約1.8km
事業主体：富山県



図 位置図

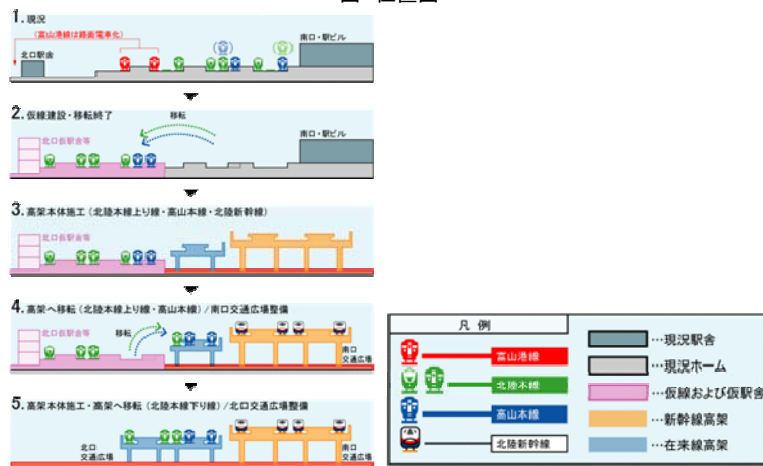


図 施工方法

7 富山駅周辺土地区画整理事業

北陸新幹線富山駅整備及び富山駅付近連続立体交差事業にあわせ、駅南北を結ぶ都市計画道路や駅前広場の整備等による交通結節機能の強化及び利便性の向上を図るとともに、駅周辺宅地の再整備や道路整備による残地の有効利用を図るため、土地区画整理事業の導入による駅周辺地区の一体的整備を行います。

<事業内容>

地区面積：約10.4ha
事業主体：富山市
事業実施期間：平成17年度～平成29年度

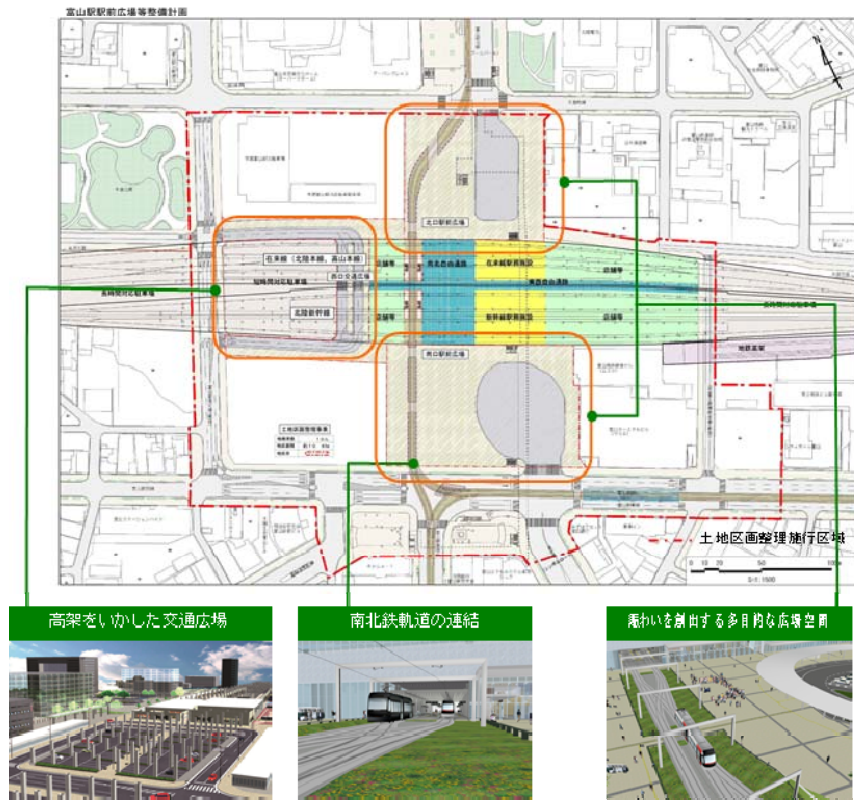


図 富山駅前広場等整備計画図

8 路面電車南北接続事業等

① 路面電車の南北接続

富山市は、公共交通を軸とするコンパクトなまちづくりを推進しており、富山駅及び周辺地区においては、交通拠点機能を一層強化するとともに、県都富山市の玄関口に相応しいLRTの走る高質で魅力ある都市空間の創出を目指しています。

路面電車の南北接続は、都心地区と北部地区とのアクセス強化や利便性向上などの公共交通活性化を図る観点から、新富町一丁目から牛島町間に軌道を約250m延伸し富山地方鉄道富山軌道線と富山ライトレール富山港線の接続を図るものです。延伸区間には、制振軌道を採用し、高架下にバリアフリーに対応したハイグレードな新停留場を設置することにより、新幹線、在来線からの乗り換え利便性が格段に向上します。

なお、事業の手法は、軌道の整備は富山市が行い、運行は富山地方鉄道株式会社及び富山ライトレール株式会社が行う上下分離方式を採用し、低床車両（LRV）を順次導入して、概ね平成30年度の全線開業を目指します。また、この事業に合わせて、富山ライトレール富山港線軌道区間約1.1kmの上下分離方式への転換を検討します。

② 綾田北代線の軌道複線化

路面電車南北接続により、都心地区と北部地区とのアクセスが強化されることから、路面電車のより安全で円滑な運行と定時性が必要となるため、永楽町地内の約340m区間の軌道を複線化します。

③ 永楽町地内新停留場整備

綾田北代線の軌道複線化により路面電車の安全で円滑な運行と定時性の確保が可能となることから、利用者のさらなる利便性向上に向け、駅間が長いインテック本社前停留場と奥田中学校前停留場の間にバリアフリーに対応したハイグレードな新停留場を設置します。

④ ブールバール新停留場整備（構想）

路面電車南北接続事業にあわせて、利用者の利便性向上を図るため、（仮）富山駅中央停留場とインテック本社前停留場の間に、バリアフリーに対応したハイグレードな新停留場の整備を構想しています。

◆ 実施主体

富山市
富山地方鉄道株式会社
富山ライトレール株式会社



図 路面電車南北接続事業概要

(1) 新型低床車両の導入

南北接続ルートを実行する車両について、バリアフリーに対応した低床式でデザイン性の高い車両（LRV）の導入を図ります。



図 低床車両イメージ

(2) 樹脂固定軌道の導入

騒音や振動を抑制するため、レールを樹脂で固定する制振軌道を導入します。

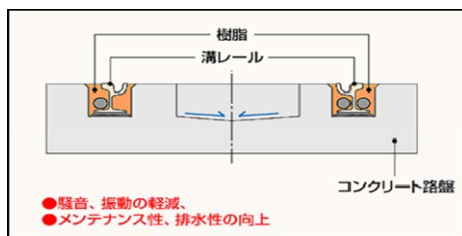


図 樹脂固定による制振軌道

(3) 新停留場整備

バリアフリーに対応したハイグレードな新停留場を整備します。



図 ハイグレード化された停留場

9 ICカードの利用拡大事業

富山ライトレールのICカード（passca パスカ）の利用範囲を拡大し、駐車場での駐車料金の支払や、富山ライトレールフィーダーバス、中心市街地活性化コミュニティバス「まいどはや」の公共交通にも利用できるシステムを形成し、公共交通の活性化と中心市街地への来街者に対するサービスの拡大及び来街者の増加を目的とします。

<パスカ利用可能範囲>

富山ライトレール（LRT）	平成18年4月導入
富山ライトレールフィーダーバス	平成19年9月導入
まいどはやバス（コミュニティバス）	平成19年9月導入
グランドパーキング	平成19年9月導入

■ ICカードを活用した中心商店街ポイントサービス社会実験の実施

平成19年9月から中心商店街において、パスカポイント加盟店が買物金額に応じたポイント券を発行し、たまったポイント券をパスカに現金チャージ（入金）する社会実験を実施しています。

入金された残高は、富山ライトレール、富山ライトレールフィーダーバス、中心市街地活性化コミュニティバス（まいどはや）、駐車場の運賃・料金として利用できます。

（社会実験：平成19年9月21日～平成20年3月31日）



図 ICカード
「passca」

■ 「おでかけ路面電車」事業の実施

「おでかけ定期券（ICカード）」を持つ富山市在住の65歳以上の方を対象に、市内各地から中心市街地へかける際に、路線バスや鉄道線などの公共交通機関を割引料金で利用できる事業を実施し、高齢者の社会参加を促すとともに、公共交通の利用促進による中心市街地への来街者の増加を図っています。

平成23年度には市内電車を対象に、どの電停で乗降しても1乗車100円で利用できる「おでかけ路面電車事業」を開始し、さらなる利便性の向上と中心市街地の活性化に取り組んでいます。

■ オート1dayサービスの導入

路面電車のさらなる利便性向上と利用促進を図り、中心市街地の活性化に資するため、平成23年7月からICカードによる路面電車利用者を対象に、市内電車及び富山ライトレールにおいて、同一日にそれぞれの路線をICカードを利用して3回乗車した場合、4回目以降の運賃を無料とするサービスを開始しています。

10 コミュニティバス運行事業（まいどはやバスの運行支援）

中心市街地にコミュニティバス（愛称：まいどはや）を運行させることで、

- ・居住者の利便性の向上
- ・中心市街地と富山駅周辺地区及び周辺の公共交通空白地域等との連携強化
- ・中心市街地における回遊性の向上
- ・中心市街地への来街者の増加
- ・高齢者等交通制約者への新たな交通手段の提供を図り、中心市街地を活性化させ、賑わい拠点の創出やまちなか居住の推進につなげます。



図 まいどはやバス車両

<運行内容>

○運行ルート 2ルート

1. 中央ルート（富山駅前～中心市街地～富山駅前、1周8.0km、停留所28箇所）
2. 清水町ルート（富山駅前～柳町地区～清水町地区～中心市街地～市役所前～富山駅前、1周約6.4km、停留所25箇所）

○運行時間 午前9時から午後7時まで

○運行頻度 中央ルート 1日28便（20分～25分間隔で運行）
清水町ルート 1日31便（20分間隔で運行）

○料金 1人1回100円（小学生以上）

○バス車両 小型低床バス4台

○事業主体 ㈱まちづくりとやま



図 まいどはや 運行ルート

11 モビリティ・マネジメント推進事業

富山市では、これまで公共交通の活性化に向け、鉄軌道を中心としたハード整備について、先進的に取り組んできており、今後はそれらの整備効果をさらに高めるため、充実したソフト施策を推進する必要があります。

特に、市民に対しては、公共交通が持つ環境面や健康面の優位性を分かりやすく紹介するなど、普段から公共交通の利用を呼びかける意識啓発を持続的に行っていく必要があります。

こうしたことから、市民一人ひとりが過度に自動車に依存した行動を見つめ直すなど、自発的に交通行動の転換を促すモビリティ・マネジメントを推進し、公共交通に対する市民意識の高揚と利用促進に取り組めます。

◆事業内容

- ホームページ等を活用した情報発信
- 公共交通沿線住民を対象としたコミュニケーションアンケートの実施
- まちなかイベントと連携した利用啓発ツールの配布
- 転入者に対する公共交通情報の配布
- 市民向け「とやまレールライフフォーラム」の実施
- 小学生を対象とした交通環境学習の実施 ほか

◆実施主体

富山市

◆実施期間

平成22年度～



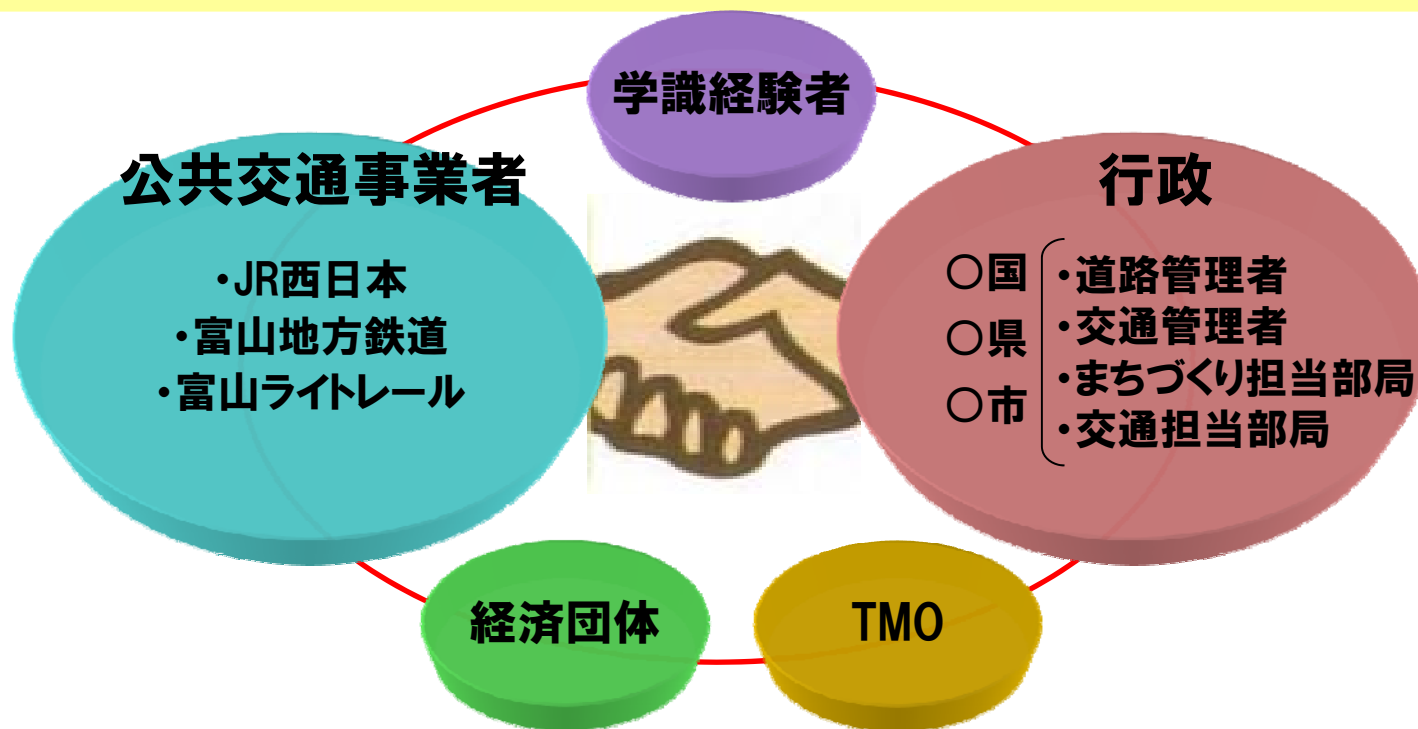
図 コミュニケーションツール

3. 展開施策（2）

施策分類	主要施策
歩行者施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者・自転車の分離 ・ 歩車共存 ・ 歩道のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化
自転車施策	
公共交通施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内路面電車環状線化事業 ・ LRTネットワークの形成（路面電車南北接続事業等） ・ 鉄軌道の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 ・ 路線維持と拠点バス停の整備 ・ 公営コミュニティバスの効率運行 ・ バス路線全体のバリアフリー整備 ・ 地域自主運行バスの導入支援 ・ 生活バス路線の維持 ・ 福祉、過疎地有償運送サービス
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通結節点の整備 ・ 公共交通相互の接続性の向上
自動車施策	
駐車場施策	
MM施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ モビリティ・マネジメント推進事業（情報発信、コミュニケーション施策、公共交通の利用啓発）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線バスの快適性・わかりやすさの向上 ・ 公共交通の信頼性の向上 ・ ICカードの利用拡大事業

4. 総合交通戦略の推進及び評価

■事業の推進にあたっては、本市をはじめとして交通事業者などの交通施策に係る関係機関が役割分担を明確にし、相互に連携を図りながら進めるものとします。



富山市都市交通協議会【事業実施と進捗管理】

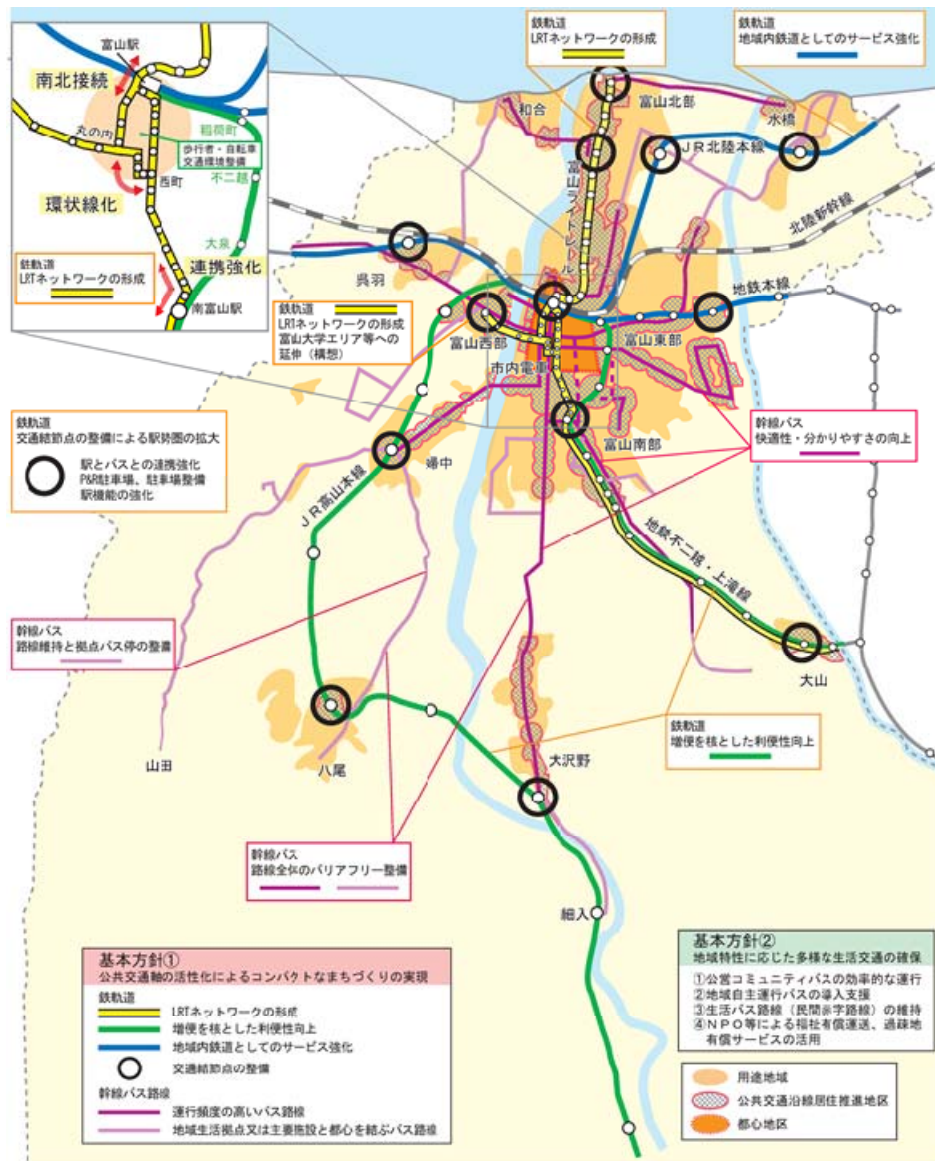
- 総合交通戦略及び地域公共交通総合連携計画の策定、変更の協議
- 交通戦略に位置づけられた事業の実施・調整

<組織構成>

学識経験者、公共交通事業者、経済団体、TMO、関係行政機関(国・県・警察)、富山市

5. その他（戦略報告書の構成・特徴等）

＜富山市総合交通戦略構想図＞



＜中心市街地における施策位置図＞

