

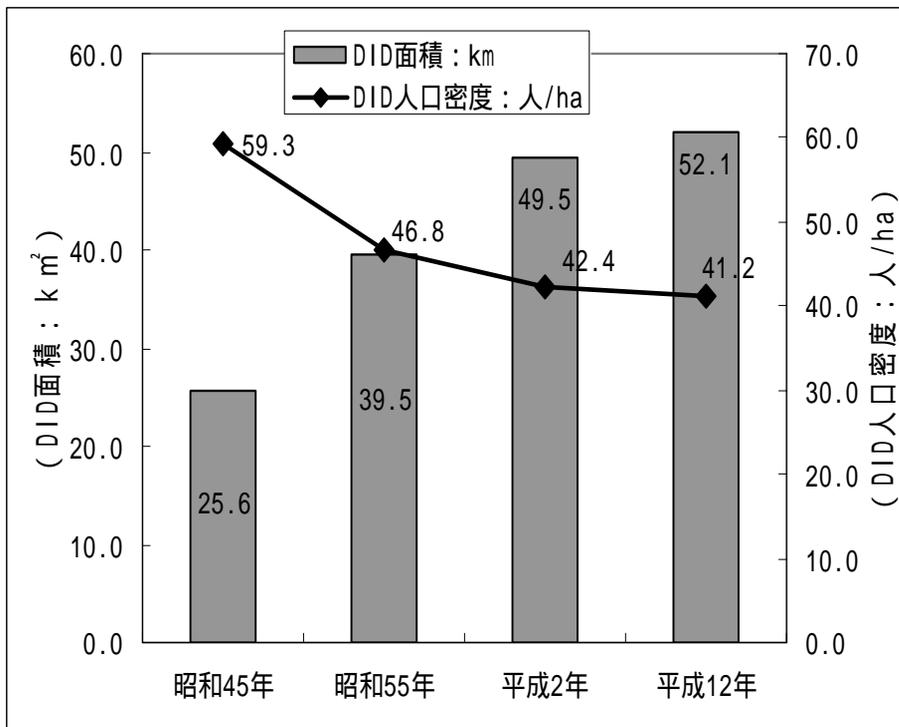
富山市が取り組むコンパクトなまちづくり

富山市長 森 雅 志

1. 富山市の都市特性

薄く広い低密度な市街地
自動車交通への高い依存度

人口集中地区(DID)の面積と人口密度の推移



- ・旧富山市のDID人口密度 41.2人/ha
- ・全国の県庁所在都市の中で最下位

富山県の乗用車保有状況

1.73 (台) / 1世帯当たり

全国第2位 (自動車検査協会発表:平成17年3月末現在)

富山県の道路整備率

71.7%

全国第1位 (「道路統計年報」国土交通省:平成16年4月1日現在)

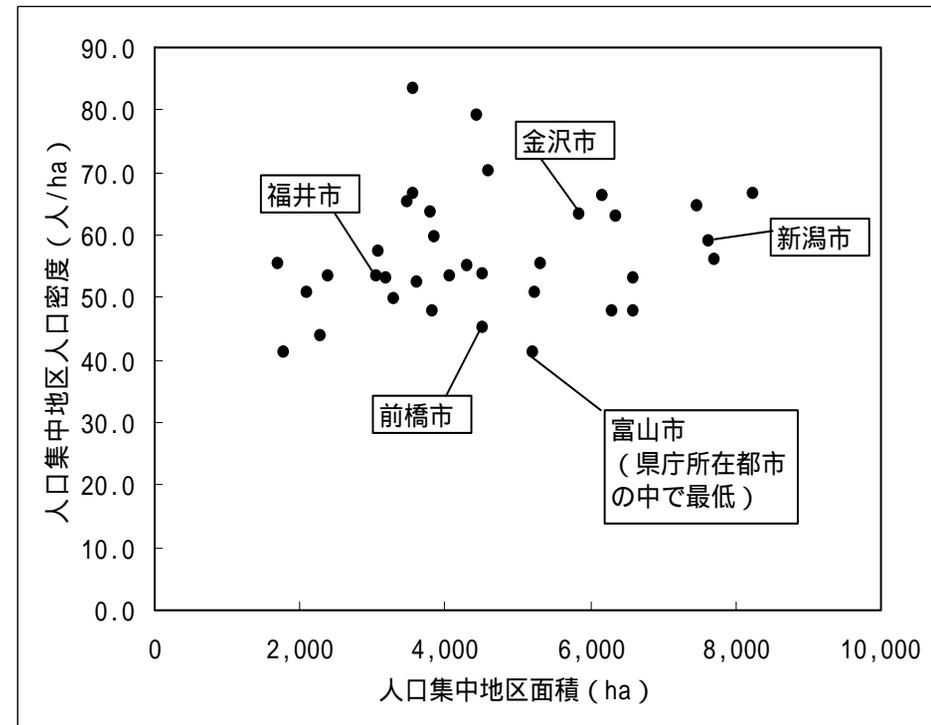
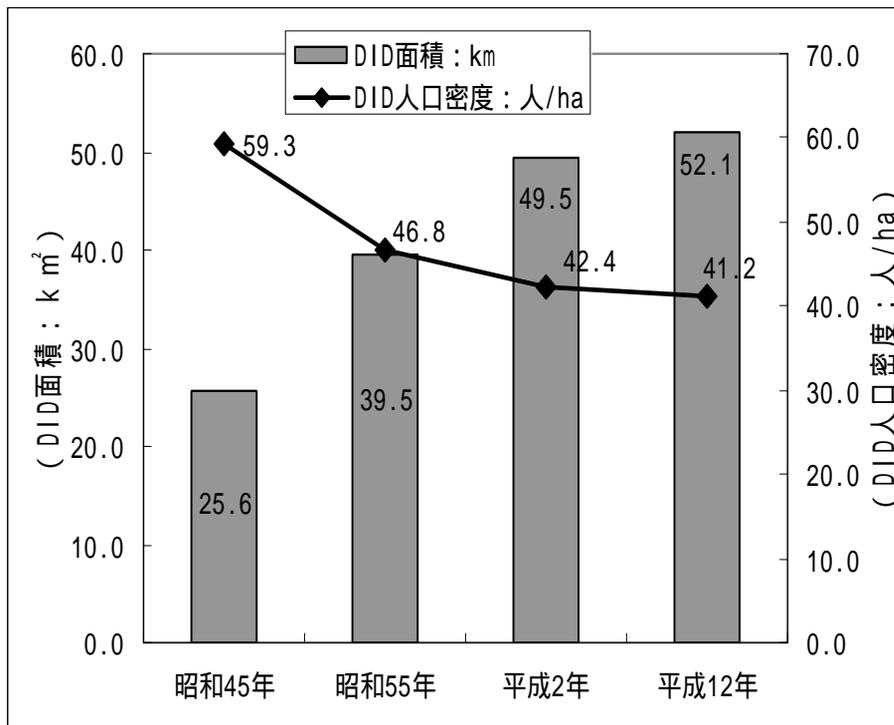
富山高岡広域都市圏の自動車分担率

72.2%

(第3回パーソントリップ調査:平成11年)

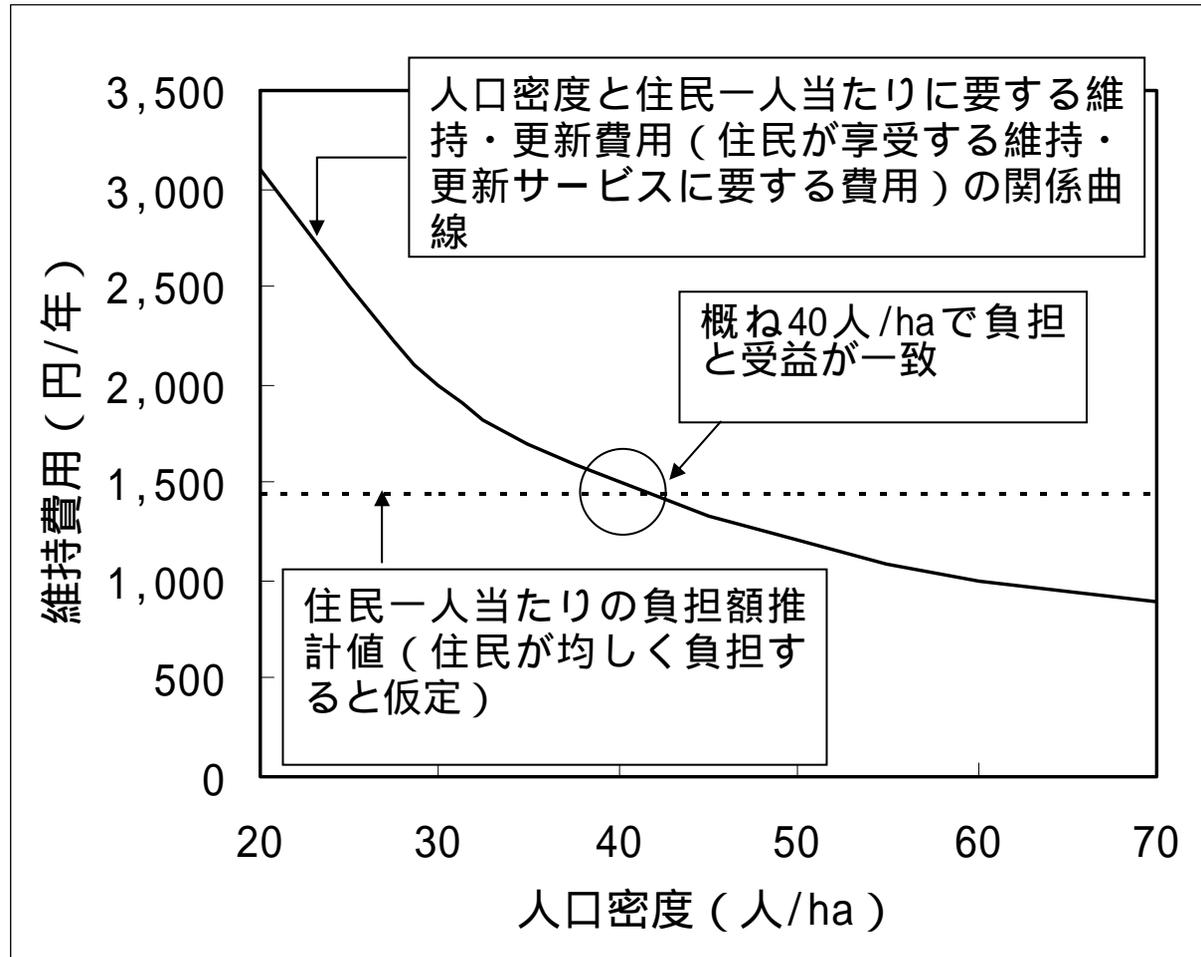
2. 市街地の状況

富山市は、平坦な地形であること、自動車依存や持ち家志向が高いことなどを背景として、市街地が拡大し続けた結果、市街地の人口密度が県庁所在都市の中で最下位に位置するなど、薄く広がった市街地を形成している。



3. 市街地の人口密度と都市施設の維持費用

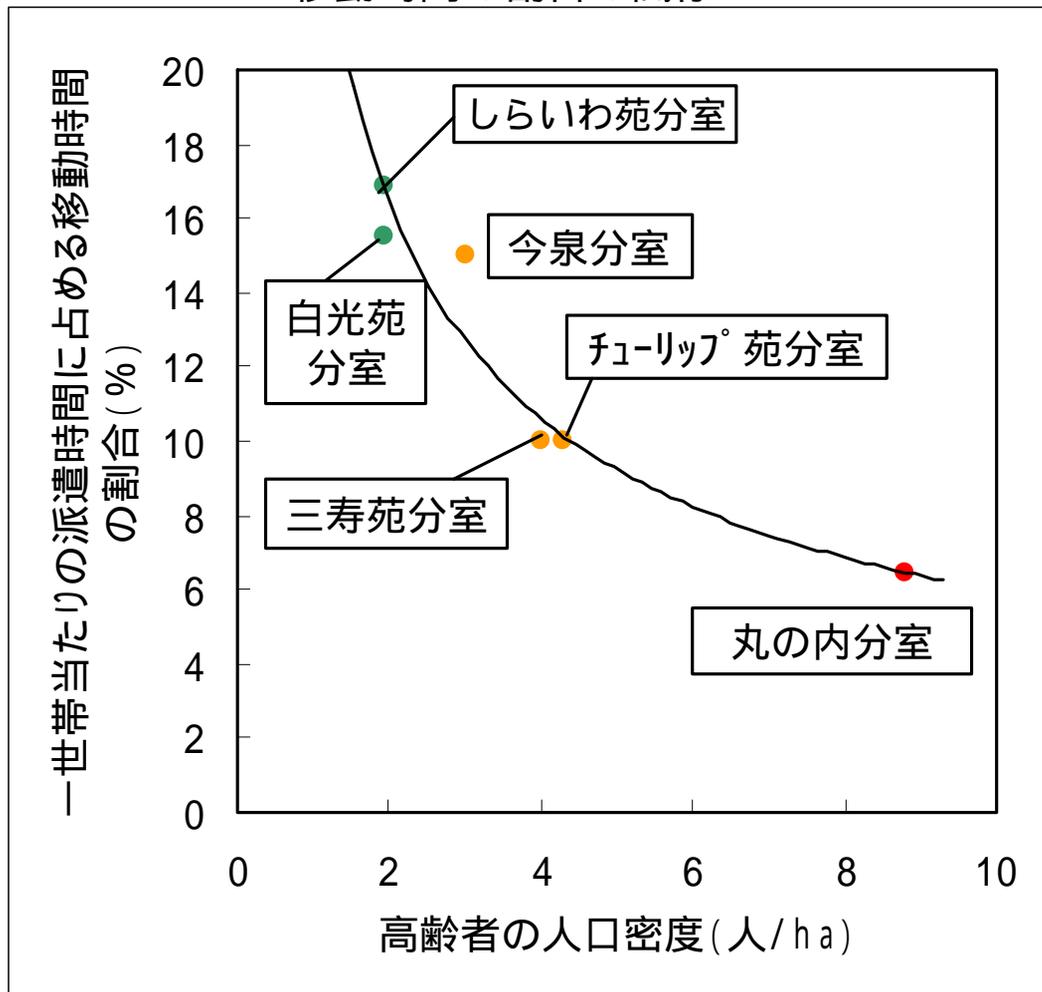
市街地の人口密度と都市施設の維持費用の関係



注) ここで、取り上げた都市施設の維持とは除雪、道路清掃、街区公園管理、下水道管渠管理。

4. ホームヘルパー派遣時間に占める移動時間の割合

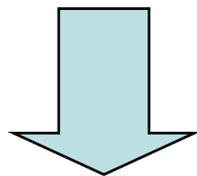
高齢者密度と一世帯当たりのホームヘルパー派遣時間に占める移動時間の割合の関係



出典: (社)富山市社会福祉協議会ヒアリングより

5. 富山市が抱える課題とまちづくりの基本方針

自動車 자유롭게使えない人にとっては、暮らしづらく不便
都市の管理に要する行政コストが高い
中心市街地の空洞化によって都市全体の活力が喪失
今後さらに人口は減少し、市街地の低密度化が進行する恐れ
高齢化が進み自動車社会での交通弱者が増加



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目指す

6 . J R 富山港線路面電車化事業の背景と経緯

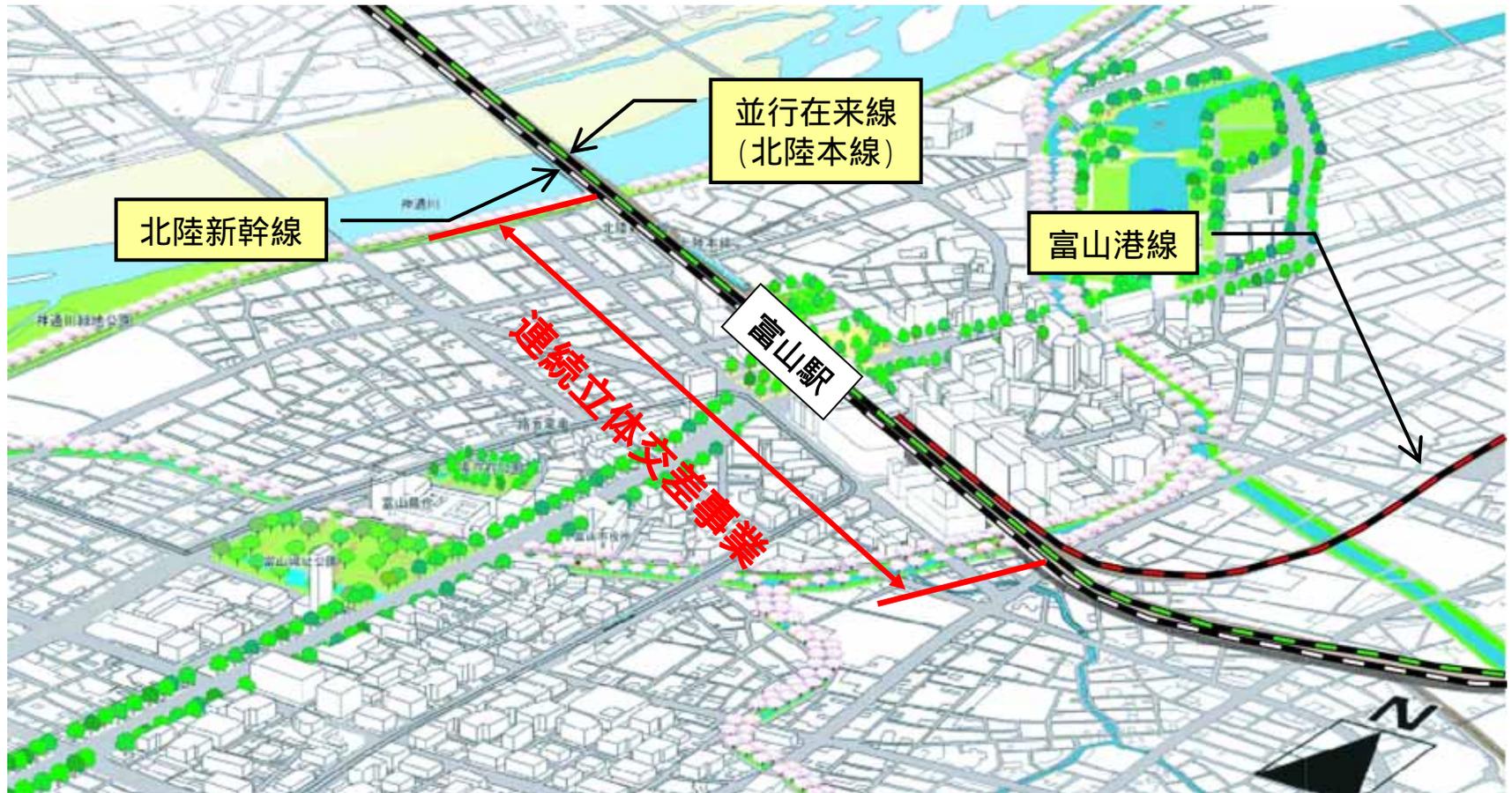
6 - 1 . J R 富山港線の概要

平成18年2月末に廃止となったJ R 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。

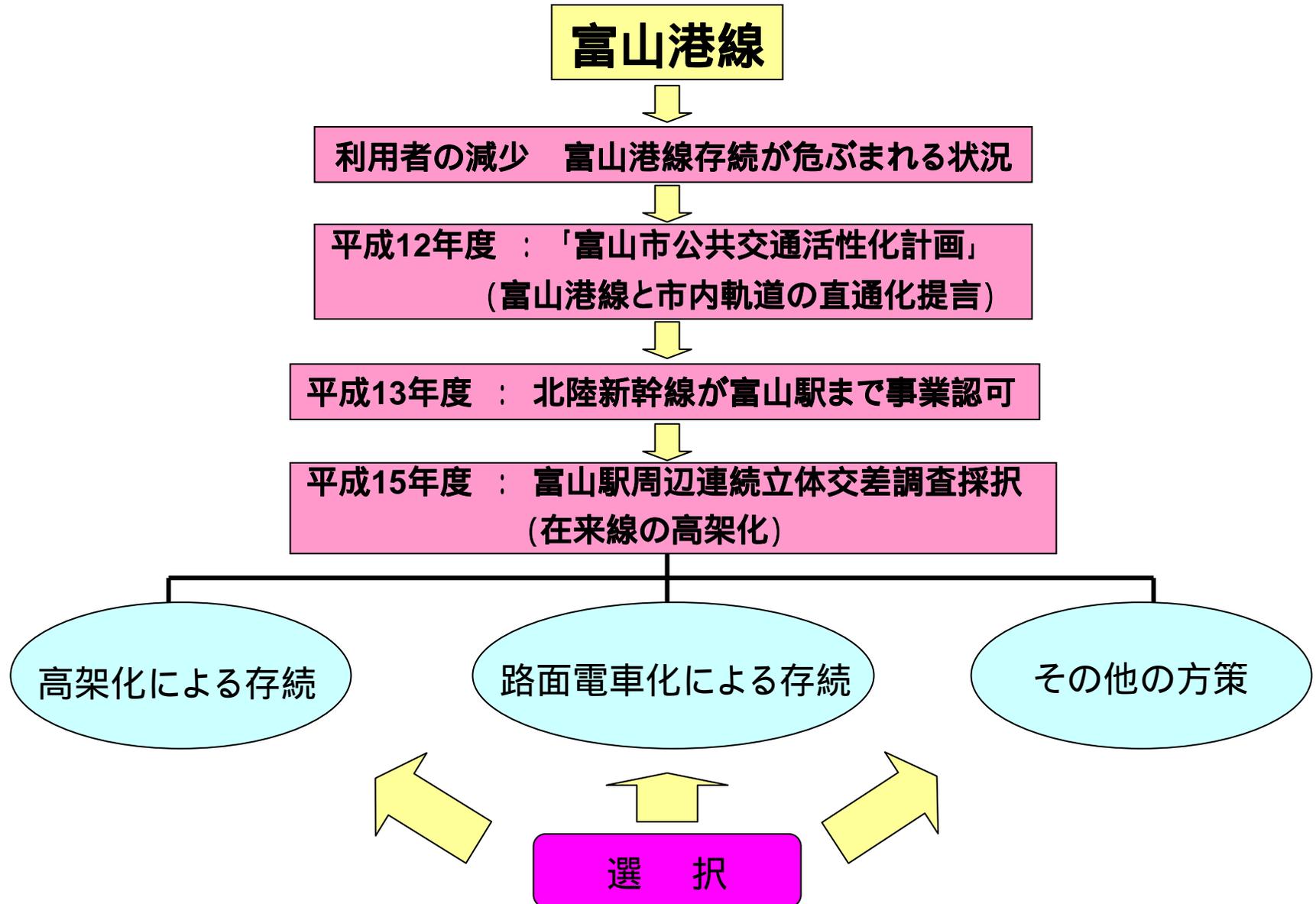


6 - 2 . 北陸新幹線建設に伴う併行在来線の高架化

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 - 3 . 富山港線路面電車化の選択



7. 計画の概要

7 - 1. 線路の一部移設 (併用軌道化)

道路併用軌道(富山駅北交差点付近)

