

環境モデル都市提案書（様式1）

タイトル	富山市コンパクトシティ戦略によるCO ₂ 削減計画	
提案団体	富山市	人口：417,282人（平成20年3月末現在）
担当者名及び連絡先	都市整備部 交通政策課 最上、金山 電話番号：076-443-2195 FAX番号：076-443-2190 メールアドレス： mogami.youhei@city.toyama.lg.jp	

1 全体構想

1-1 環境モデル都市としての位置づけ

(1) 環境モデル都市の特徴

本市は人口約42万人、面積約1,242k m²の広大な市域を有する地方中核都市であり、自動車に過度に依存した交通体系であることや、平坦な地形などを背景に市街地の郊外拡散が進み、県庁所在都市では全国で最も低密度な市街地となっている。

また、本市は自動車の保有台数が依然として増加傾向にあり、1世帯当たりのガソリンの消費量は年間約9万3千円（全国平均の1.4倍）と県庁所在都市の中で第2位であるなど、自動車への依存が高まっている典型的な地方都市である。

このような状況の中、本市では、CO₂排出量の大幅な削減とともに、今後本格化する人口減少や超高齢社会に対応した持続可能なまちづくりが求められている。このことから、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、業務などの都市の諸機能を集積させ、車がなくても安心して生活ができる集約型都市構造へと改編することを基本方針とし、CO₂排出量の削減を図ることとしている。

(2) 取り組みの獨創性

公共交通への依存度が低い地方都市において「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を目指すこととしている。

公共交通の活性化について、市が自らの発意によって主体的に取り組み、公設民営や上下分離などの考え方を導入するなど費用負担についても大きく踏み込んだ関与をしている。

まちなかへの支援に関して、住宅取得に対する支援や公共交通サービスの飛躍的な向上など、郊外部との差別化を図るとともに、商工行政、福祉行政、文化行政、教育行政など、総合的にコンパクトなまちづくり行政を実施している。

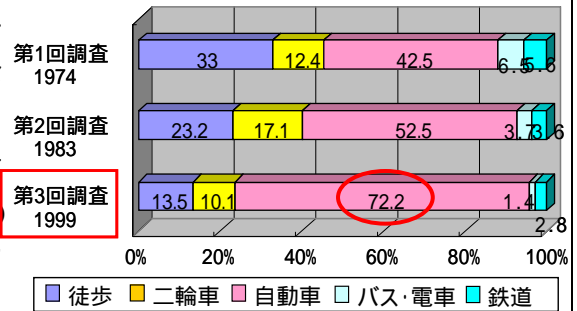
(3) 取り組みのモデル性

市街地の外延的拡大と自動車交通への過度な依存は地方都市の共通の課題である。

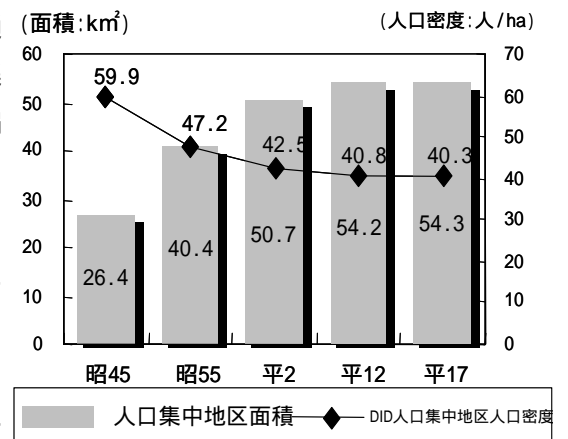
全国でコンパクトなまちづくりが検討される中で、地方都市において公共交通を軸とした都市構造を目指すことは他には見られない先導的な取り組みである。

都市マスタープラン等にコンパクトなまちづくりを位置づけ、公共交通活性化に行政が積極的に関与すれば、他都市でも実施可能な取り組みである。

交通手段分担率の推移（全目的）
富山高岡広域圏パーソントリップ調査結果



市街地の面積の拡大と人口密度の推移



富山市が目指す都市構造概念図

～公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり～



1-2 現状分析

1-2- 温室効果ガスの排出実態等

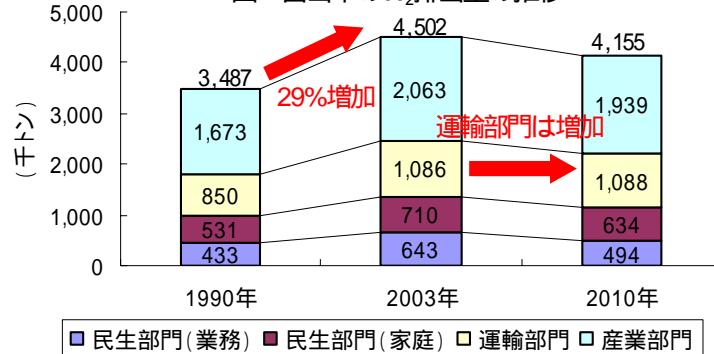
- ・富山市では、1990年から2003年までにCO₂排出量が約29%増加しており、全国平均の約2倍の増加率となっている。
- ・このため、「新エネルギービジョン(H18.2)」「省エネルギービジョン(H19.2)」を策定し、2010年のCO₂排出量を4,155千トンにまで削減することとしているが、対1990年との比較では約19%の増加となっている。
- ・部門別に見ると運輸部門のCO₂排出量は、自動車保有台数や自動車走行キロ数の増加に歯止めがかかっていないことから増加する結果となっており、今後、本市において中長期的にCO₂の排出量を大幅に削減するには、運輸部門のCO₂削減が大きな課題となっている。

表 1990 2003 CO₂排出量の増加率

	全国平均	富山市
民生・業務	+ 36%	+ 48%
民生・家庭	+ 32%	+ 34%
運輸部門	+ 20%	+ 28%
産業部門	+ 0%	+ 23%
合計	+ 14%	+ 29%

出典：2003年度の温室効果ガスの排出量について（環境省）

図 富山市のCO₂排出量の推移



1-2- 関係する既存の行政計画の評価

計画の名称及び策定期	評価
富山市総合計画 (H19.3)	『共生・交流・創造』を基本理念とし、まちづくりにおける長期的かつ基本的な方向を示すとともに、これらを実現していくために「地球にやさしい環境づくり」や「コンパクトなまちづくり」などの取り組みを行うことによりCO ₂ の削減を図ることとしている。
富山市地域新エネルギービジョン (H18.2)	新エネルギー導入目標率を2010年のエネルギー需要の3%に設定し、太陽光、風力、廃棄物燃料、バイオマス燃料の導入を推進することとしている。
富山市地域省エネルギービジョン (H19.2)	エコライフスタイルへの転換、公共交通利用促進、省エネ機器の導入、施設の省エネ化推進、省エネルギー型まちづくり・人づくりを進めることを柱に、2010年において政策がない場合と比較して5.8%のエネルギー使用量の削減を目指すこととしている。
富山市中心市街地活性化基本計画 (H19.2)	コンパクトなまちづくりを推進する先導的地域である中心市街地において、公共交通の利便性向上、賑わい拠点の創出、まちなか居住の推進を3つの柱として具体的な27の事業を位置づけ、総合的な活性化に取り組むこととしている。
富山市公共交通活性化計画 (H19.3)	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に向け、鉄軌道をはじめとする19の公共交通軸を設定し、行政が関与する形で活性化を図る方針を示している。
富山市都市マスタープラン (H20.3)	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基本理念とし、地域生活拠点や公共交通沿線居住推進地区を設定し、具体的な人口フレーム目標を明記している。また、土地利用や交通体系などの分野別の整備方針を示すなど、目指すべき都市像とまちづくりの方針を明らかにしている。

1-3 削減目標等

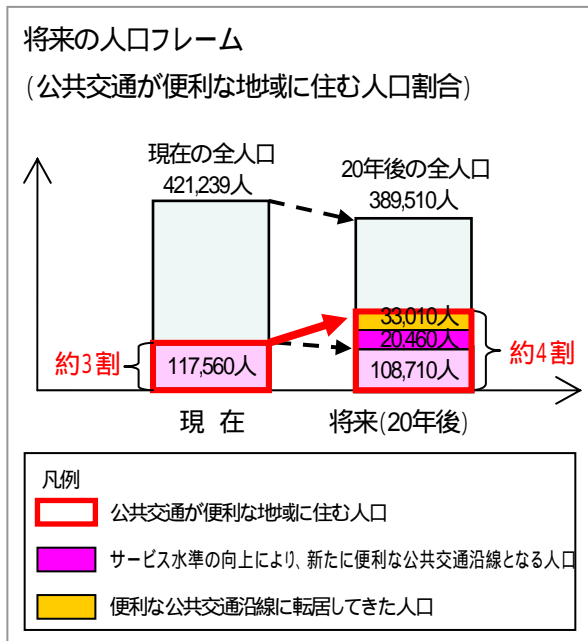
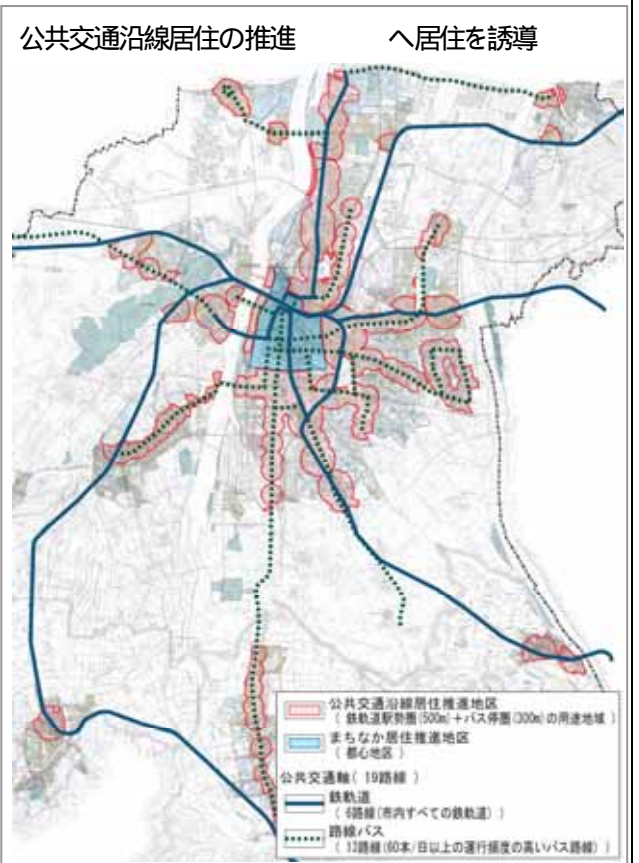
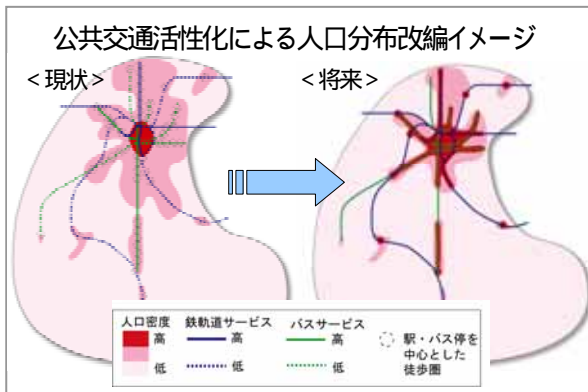
1-3- 削減目標

『公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり』を基本方針とし、行政・市民・企業が一体となってCO₂排出量の削減に取り組むことで、富山市における全体のCO₂排出量を、2030年には30%、2050年には50%削減することを目指す。

富山市全体のCO₂排出量の削減目標 (対2010年比)

	取組方針	中期削減目標 (2030年)	長期削減目標 (2050年)
運輸部門	公共交通の活性化の推進 中心市街地や公共交通沿線への機能集積の推進	30%減	50%減
民生(家庭)部門	コンパクトなまちづくりと一体となったエコライフの推進		
民生(業務)部門	コンパクトなまちづくりと一体となったエコ企業活動の推進		
産業部門			

この内、行政が中心となって進める『公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり』では、公共交通が便利な地域に住む人口割合を現在の約3割から約4割に増やし、自動車から公共交通への転換や移動距離の短縮、戸建から集合住宅への住み替えを推進することにより、2030年には運輸部門で30%、民生(家庭)部門で10%のCO₂排出量を削減し、引き続きコンパクトなまちづくりを進めることで2050年には、運輸部門で50%、民生(家庭)部門で20%のCO₂排出量の削減を目指す。



<p>1-3-削減目標の達成についての考え方</p>	<p>公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを進めることにより、 自動車交通から公共交通や徒歩・自転車に転換することによりCO₂の削減を図る。 公共交通が便利な地域に住むことで、自動車に過度に依存しない生活ができる。 都市機能が集積することで、歩いて暮らせるまちづくりが実現する。 日常生活圏域が縮小することで、自動車を使う場合も移動距離が短縮化する。 都市全体のエネルギー効率の向上によりCO₂の削減を図る。 ごみの収集や、福祉サービス、郵便、宅配サービスなどの自動車の移動距離の短縮化を始め、都市活動全体のエネルギー効率が向上する。 道路交通の渋滞緩和によりCO₂の削減を図る。 、より、自動車交通量が減少し渋滞が緩和する。 市民レベルのエコライフを推進することによりCO₂の削減を図る。 今後増加が予想される単身の高齢者世帯などが、郊外の戸建て住宅から公共交通沿線の集合住宅へ移り住むこと等により、居住に要するエネルギー効率が向上する。 住宅用太陽光発電の導入により、新エネルギーの活用を図る。 ディスポーザー廃水処理システムの導入やレジ袋削減などのゴミの減量化により、一般廃棄物排出量を削減する。 ボランティア活動やエコ活動によりCO₂の削減を図る。</p>	
	<p>取組み方針</p>	<p>削減の程度及びその見込みの根拠</p>
	<p>公共交通の活性化の推進 公共交通の活性化により、車利用から公共交通への転換を促すとともに、魅力ある公共交通沿線での居住を推進する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車分担率の減少（20%減：218千t） ・自動車トリップ長の減少（6%減：69千t） ・渋滞緩和による燃費向上（7%減：75千t）
	<p>中心市街地や公共交通沿線への機能集積の推進 中心市街地や公共交通沿線での居住に対して支援するなど、居住、商業等の機能の集積を推進する。</p>	<p style="text-align: right;">運輸部門のCO₂排出量 33%減（363千t）</p>
	<p>コンパクトなまちづくりと一体となったエコライフの推進 環境に対する市民意識の高揚を図り、コンパクトなまちづくりと一体となった環境負荷の少ないライフスタイルへの転換を推進する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・戸建住宅から集合住宅への住み替え （4%減・23千t） ・エコライフの推進（6%減・38千t） 民生(家庭)部門の排出量 10%減
	<p>コンパクトなまちづくりと一体となったエコ企業活動の推進 エコ商品の普及や新エネルギーの活用、エコ通勤などによる、エコ企業活動を推進する。</p>	

1-3-
フォローア
ップの方法

・富山市コンパクトなまちづくり推進本部（後述）において、コンパクトなまちづくりの達成状況をフォローアップし、PDCAサイクルの徹底を図る。

例) 公共交通居住推進地区人口 交通手段分担率 公共交通の利用者数
集合住宅の立地状況 ゴミ分別量 森林ボランティア数 等

・また、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」について、タウンミーティング等を通して市民への説明を継続して行い、更に理解を高めながら進める。

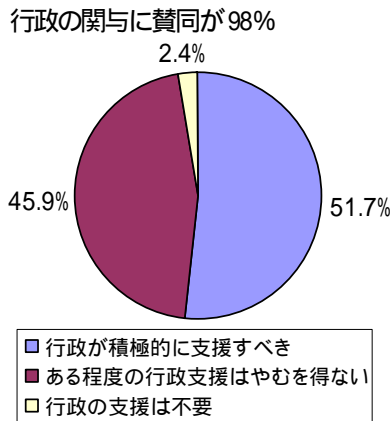
これまでの説明状況と市民理解

・これまでの説明状況（市長自らによるタウンミーティング等）：H17年度～H19年度の3年間で108回

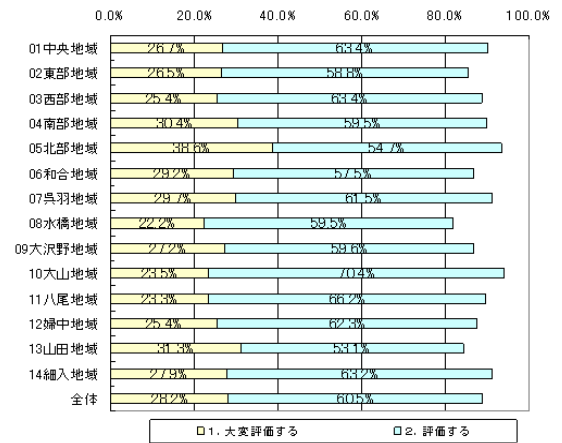
・市民理解（富山市の公共交通に関する市民意識調査結果(H18.6実施)）

Q.公共交通活性化への行政の関与について Q.富山ライトレールの取り組みを評価するか？

どう思うか？



市内のどの地域においても評価するが80%以上



1-4 地域の活力の創出等

車なしでも生活できる社会の実現

本市では、車を自由に使えない市民（15歳以上で、免許証がない又は免許証はあるが自由に使える車がない市民）が約3割を占めており、今後の高齢社会の進展に伴い更にその割合が増加することが予想される。公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりにより、これらの人が車がなくても質の高い生活ができる社会となる。

バリアフリー社会の実現

公共交通活性化策と併せて、電停やホーム、車両などのバリアフリー化が推進される。

都市管理に要する行政コストの削減

市街地の人口密度が高まることで、除雪やゴミ収集などの都市インフラに要する整備や維持管理コストが縮減され、行政コストが削減される。

地価下落の歯止めによる市政財源の確保

まちなかへ投資を集中し賑わいが創出されることで、地価下落に歯止めがかかり、固定資産税等の市政財源が確保される。

2 取組内容		
2-1 公共交通の活性化の推進に関する事項		
2-1- 取組方針		
<ul style="list-style-type: none"> ・ 大幅な人口減少下においても、サステナブルに公共交通の利便性を確保する公共交通軸を設定する。 ・ 公共交通軸は、すべての鉄軌道(6本)、幹線バス路線(13本)の計19路線とし、60便/日以上を目指す。 ・ 19の公共交通軸は、LRT(次世代型路面電車)化などの手法により思い切った魅力化を図る。 ・ まちづくりに必要な公共交通活性化策については、公設民営等により行政が積極的に関与する。 ・ 公共交通軸以外においても、コミュニティバスの運行等を行い、シビルミニマムの公共交通を確保することで、公共交通の利用促進を図る。 ・ 高齢者を中心とした運賃負担軽減策を併せて実施する。 ・ 以上の取り組み方針により、運輸部門のCO₂排出量の削減を目指す。 		
2-1- 5年以内に具体化する予定の取組に関する事項		
取組の内容・場所	主体・時期	削減見込み・フォローアップの方法
<p>(a) LRTネットワークの形成</p> <p>『 既存鉄道の再生等による市内約26kmのLRTネットワーク整備 』</p> <p>1) 富山港線のLRT化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公設民営の考えを導入し、利用者の減少が著しいローカルJR線を車両や電停等のトータルデザイン、運行本数の大幅増加等により、全国初の本格的なLRTに蘇らせた。H18.4の開業以降、利用者は2.5倍に増加し、この内約1割は自動車から転換が確認されており、今後も19の公共交通軸のリーディングプロジェクトとして、利便性向上と利用者増に取り組む。 <p>2) 市内電車環状線化事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地の活性化と回遊性強化等を目的として、既存市内軌道の一部を延伸し環状線化を図るもので、全国初の上下分離方式により、市が軌道施設の整備を行う。 <p>3) 南北路面電車一体化事業(富山駅周辺整備事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 富山駅の高架化に合わせて、富山駅周辺の整備を行うとともに、富山ライトレールと市内電車を接続し、南北の路面電車の一体化を図る。 <p>4) 富山地方鉄道上滝線LRT化事業(構想)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 南富山駅における市内電車の上滝線(鉄道)への乗り入れやLRT化等について具体化を図る。 	<p>富山市 富山ライトレール H18～</p> <p>富山市 富山地方鉄道 ～H21.12</p> <p>富山県 富山市 ～H28</p> <p>富山市 富山地方鉄道 ～H25(予定)</p>	<p>効果把握指標</p> <p>公共交通の便利な地域に住む人口の増加による 自動車交通から公共交通、徒歩、自転車への転換 移動距離の短縮</p> <p>交通渋滞の緩和による 旅行速度の向上 戸建から集合住宅への 住み替えによるエネルギー効率の向上</p> <p>把握方法</p> <p>国勢調査などによる居住人口、居住形態の把握 PT調査による交通分担率、移動距離の把握</p> <p>フォローアップの方法</p> <p>国勢調査、PT調査などにより把握</p>
 <p>1) 富山港線のLRT化</p>  <p>2) 市内電車環状線化</p>  <p>3) 南北路面電車一体化</p> 		

<p>(b) J R高山本線活性化社会実験 『 J R幹線鉄道の大規模な活性化社会実験 』</p> <p>1) J R高山本線は、本市の南部地域と都心部とを結ぶ重要な南北公共交通軸であるが、近年、利用者の減少やサービスレベルの低下が続いている。</p> <p>2) J R高山本線はJ R西日本が運行する鉄道路線であるが、市が全額経費を負担し、社会実験という枠組みにより運行頻度の増加(約1.8倍)や新駅設置などを行うこととした。</p> <p>3) 実験開始後、これまで減少傾向であった利用者数が増加に転じ、平成19年度は実験開始前の平成17年度と比較して約6%の増加となっている。</p>  <div data-bbox="654 470 957 1030" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><実験内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・富山駅、越中八尾駅間で上下合わせて34本 60本に増発(第2期) ・新駅「婦中鵜坂駅」の設置(H20.3開業) ・フィーダーバスの運行、パーク&ライド駐車場の設置 ・駅舎のリフォーム、トイレ・駐輪場 駅前広場の整備 ・ラッピング列車の運行、ポスターやチラシによる利用促進 </div> <table border="1" data-bbox="111 985 494 1142"> <tr> <td>区間</td> <td>富山駅～猪谷駅</td> </tr> <tr> <td>延長</td> <td>36.6km</td> </tr> <tr> <td>駅数</td> <td>9駅(富山駅を除く)</td> </tr> </table>	区間	富山駅～猪谷駅	延長	36.6km	駅数	9駅(富山駅を除く)	<p>J R西日本 富山市</p> <p>第1期社会実験 H18.10.21～ H20.3.14</p> <p>第2期社会実験 H20.3.15～ H23.3.まで</p>	
区間	富山駅～猪谷駅							
延長	36.6km							
駅数	9駅(富山駅を除く)							
<p>(c) おでかけ定期券事業(シルバーパスカ事業含む)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の高齢者を対象に、年間500円で「おでかけ定期券」を購入すると、日中、郊外と中心市街地を結ぶ路線バスが100円で利用できる取り組み ・H19年度は65歳以上の約3割が利用している。 ・H19年度からは、65歳以上の高齢者を対象に富山ライトレールが日中100円(通常200円)で乗車できるシルバーパスカ事業を実施している。 	<p>富山市 富山ライトレール 富山地方鉄道 H16.5～</p>							
<p>(d) コミュニティバス等運行事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通軸以外においても、コミュニティバス運行(28路線)や民間赤字バス路線補助等により、シビルミニマムの運行を確保する。 	<p>富山市 継続実施</p>							
<p>(e) J R北陸本線並行在来線化事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北陸本線が並行在来線になることを契機に、新駅設置等の活性化を図る。 	<p>富山県、富山市 H24～</p>							
<p>(f) ICカード利用拡大事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富山ライトレールに導入しているICカード「パスカ」を、他の公共交通機関へ導入拡大することで、利用者の利便性向上を図る。また、市内電車環状線化事業に合わせて導入する新型車両への導入を検討している。 	<p>富山市 富山ライトレール 富山地方鉄道 H21年度～ 継続実施</p>							
<p>(g) 運転免許証自主返納支援制度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上で運転免許証を自主的に返納される方に対して、公共交通乗車券を支給する取り組みで、公共交通への転換を誘導する。 	<p>富山市 継続実施</p>							

2-1- 課題

- ・地方都市の財政が厳しい中、今後公共交通に対する支援が増大することから、国の支援や地方独自の財源確保が必要となる。

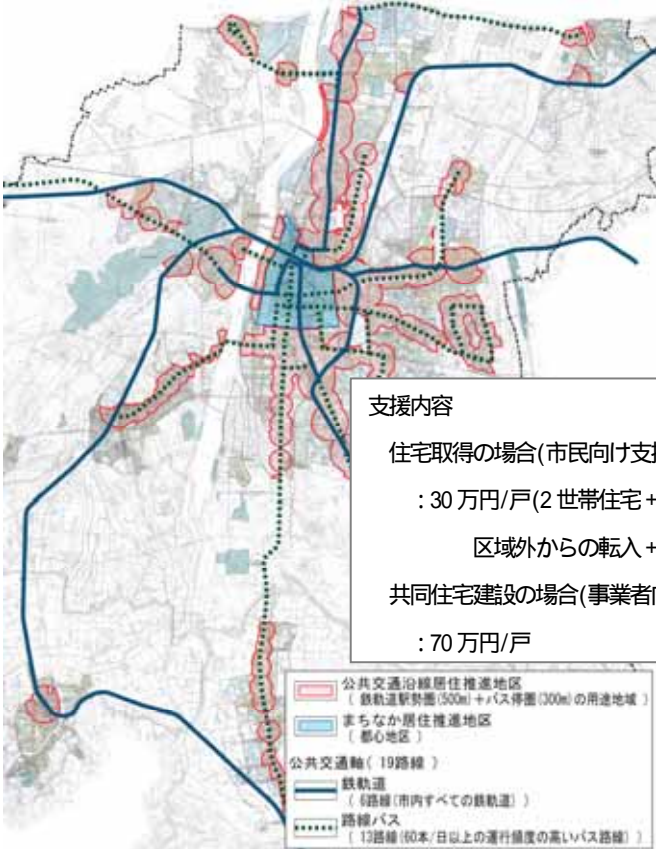
2-2 . 中心市街地や公共交通沿線への機能集積の推進に関する事項

2-2- . 取組方針

- ・ 中心市街地など公共交通沿線では、住宅など個人財産に対しても思い切った助成制度を導入することで、郊外部との差別化を図る。
- ・ また、商工・福祉・文化・教育行政等の分野横断的かつ総合的なコンパクトなまちづくりを推進する。
- ・ 都市計画による集客施設の郊外規制方針を明確化し、準工業地域の大規模集客施設を制限する。
- ・ 以上の取り組み方針により、全市的にコンパクトなまちづくりを推進し、運輸部門のCO₂排出量の削減を目指す。

2-2- . 5年以内に具体化する予定の取組に関する事項

取組の内容・場所	主体・時期	削減の見込み・フォローアップの方法
<p>(a) 中心市街地活性化事業</p> <p>・ H19.2 に中心市街地活性化基本計画の第1号認定を受け、約436haの区域において、「公共交通の利便性向上」「賑わい拠点の創出」「まちなか居住の推進」を計画の3本柱として、5年間で27の事業を展開している。</p> <p>1) 公共交通の利便性向上 (5事業) 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を図る。</p> <p>事業例) コミュニティバス運行事業</p>  <p>2) 賑わい拠点の創出 (13事業) 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を図る。</p> <p>事業例)</p> <p>総曲輪通り南地区市街地再開発事業 グランドプラザ整備運営事業</p>   <p>3) まちなか居住の推進 (9事業) 魅力ある都心ライフが楽しめる中心市街地の形成を図ることとし、まちなか居住を推進する。</p> <p>事業例) まちなか居住推進事業</p> <p>住宅取得：50万円/戸、賃貸住宅入居：1万円/月、共同住宅建設等：100万円/戸を補助</p>	<p>富山市 機まちづくりとやま など H19～H23</p>	<p>削減の見込み・フォローアップの方法</p> <p>効果把握指標</p> <p>公共交通の便利な地域に住む人口の増加による 自動車交通から公共交通、徒歩、自転車への転換 移動距離の短縮 交通渋滞の緩和による旅行速度の向上 戸建から集合住宅への住み替えによるエネルギー効率の向上</p> <p>把握方法</p> <p>国勢調査などによる居住人口、居住形態の把握 PT調査による交通分担率、移動距離の把握</p> <p>フォローアップ方法</p> <p>国勢調査、PT調査などにより把握</p>

<p>(b)公共交通沿線居住推進事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通軸の沿線で、鉄軌道からは500m、バス停からは300mを「公共交通沿線居住推進地区」に指定し、区域内での住宅の建設や取得に対する助成を行う。 まちなかだけでなく公共交通沿線にも助成制度を取り入れ、郊外部との差別化を図る。  <div data-bbox="491 734 956 1016" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>支援内容</p> <p>住宅取得の場合(市民向け支援)</p> <p>: 30万円/戸(2世帯住宅+10万円/戸、 区域外からの転入+10万円/戸)</p> <p>共同住宅建設の場合(事業者向け支援)</p> <p>: 70万円/戸</p> </div>	<p>富山市 継続実施</p>	
<p>(c)民間住宅借り上げによる市営住宅事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 民間の建物を借り受けて市営住宅として利用する「借り上げ方式」を進めることにより、都心地区や公共交通沿線地区の住宅ストックを確保する。 対象地域をまちなか及び公共交通沿線居住推進地区に限定することで、居住の集積を図る。 	<p>富山市 H20.4～ 継続実施</p>	
<p>(d)高齢者の持家活用による住み替え支援事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 都心地区以外の「持家」に住む高齢者世帯がまちなかに住み替える場合、市が「持家」を借り上げ「子育て世帯等」に転貸することで、高齢者の都心地区への住み替えを推進する。 	<p>富山市 H19.1～ 継続実施</p>	
<p>(e)都市計画制限による大規模集客施設の郊外立地規制</p> <ul style="list-style-type: none"> 全ての準工業地域を大規模集客施設制限地区に指定し、1万㎡以上の集客施設の建築を規制している。 	<p>富山市 H19.1～ 継続実施</p>	
<p>2-2- 課題</p>		
<ul style="list-style-type: none"> 人口の減少とともに市街地が縮退する時代において、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを推進するための、都市計画制度の抜本的な見直しが必要である。 		

2-3. コンパクトなまちづくりと一体となったエコライフの推進に関する事項		
2-3- 取組方針		
<ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトな都市構造への改編と併せ、市民生活もエコライフへと転換を図る。 ・省エネ住宅やゴミの減量化など住まい方の転換を図る。 ・森林ボランティアをはじめとする市民活動を支援し、森林等を保全する。 ・市民が主体的に参加できる環境を整え、市民と行政が一体となって事業を推進する。 ・以上の取り組み方針により、民生(家庭)部門のCO₂排出量の削減を図る。 		
2-3- 5年以内に具体化する予定の取組に関する事項		
取組の内容・場所	主体・時期	削減の見込み・フォローアップの方法
(a)住宅・居住エネルギーの効率化 1)戸建住宅から集合住宅への住み替え支援 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通沿線居住推進事業などにより、今後、増加が予想される単身の高齢者世帯を中心に、郊外の戸建住宅から公共交通沿線の集合住宅への住み替えを支援することで、居住に要するエネルギー効率を向上させる。 2)住宅用太陽光発電の導入支援 <ul style="list-style-type: none"> ・住宅用太陽光発電設備の導入に対する補助制度を設け、導入を推進する。 	富山市 継続実施	削減効果把握指標や把握方法 <ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査などによる居住人口、居住形態の把握 ・太陽光発電量を化石燃料発電に換算 フォローアップ方法 <ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査などによる居住人口、居住形態の把握 ・補助件数等により発電設備の設置状況を把握
(b)ゴミの減量化 1)ディスポーザー廃水処理システムの導入支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ディスポーザー廃水処理システムの導入補助制度を設け、導入を推進する。 ・まちなかでは、まちなか居住推進事業の認定を受けて整備する住宅について、他地域よりも補助額を高く設定し差別化を図る。 2)レジ袋削減、マイはし運動などの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・レジ袋の削減やマイはし運動などの市民参加型の取り組みを推進する。 	富山市 継続実施	削減効果把握指標や把握方法 <ul style="list-style-type: none"> ・市民一人当たりの一般廃棄物排出量の把握 フォローアップ方法 <ul style="list-style-type: none"> ・各ゴミの排出状況を把握 参考:一般廃棄物排出量削減目標 H17 H23 : 1,131 1,075 g/人/日
(c)市民によるボランティア活動への支援やエコ活動の推奨 1)森林ボランティアによる里山保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂の吸収源である森林の再生・保全を推進するため、森林保全活動や人材育成を行うボランティア組織「きんたろう倶楽部」に対し支援を行う。 2)「チーム富山市」によるエコ活動の推奨 <ul style="list-style-type: none"> ・市民や企業が自主的に創意工夫型の温暖化防止行動と、その目標を掲げ、市長がキャプテンを務めるエコ活動組織「チーム富山市」の一員として取り組むことで、官民一体となった総参加型のCO₂削減行動とする。 	富山市 継続実施 チーム富山市 H20.6～	削減効果把握指標や把握方法 <ul style="list-style-type: none"> ・活動人数や活動内容の把握 フォローアップ方法 <ul style="list-style-type: none"> ・活動人数や活動回数の経年変化を把握
2-3- 課題		

2-4. コンパクトなまちづくりと一体となったエコ企業活動の推進に関する事項		
2-4- 取組方針		
<ul style="list-style-type: none"> ・エコ活動やエコ通勤などの企業が主体的に実施できる取り組みを推進する。 ・エコ商品の普及を通してCO₂排出量の削減を目指す。 ・新エネルギーの活用などにより、企業活動に伴うCO₂排出量の削減を目指す。 		
2-4- 5年以内に具体化する予定の取組に関する事項		
取組の内容・場所	主体・時期	削減の見込み・フォローアップの方法
(a)「チーム富山市」によるエコ活動の推奨(再掲) <ul style="list-style-type: none"> ・市民や企業が自主的に創意工夫型の温暖化防止行動と、その目標を掲げ、市長がキャプテンを務めるエコ活動組織「チーム富山市」の一員として取り組むことで、官民一体となった総参加型のCO₂削減行動とする。 	チーム富山市 H20.6～	
(b)エコ商品の普及 <ol style="list-style-type: none"> 1) 高効率・省エネルギー型電気機器の普及促進 <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂削減効果の高いエコキュートやヒートポンプ式空調などの普及拡大に努める。 2) 電気自動車の普及促進 <ul style="list-style-type: none"> ・業務車両としての電気自動車の導入など、電気自動車の普及拡大に努める。 	北陸電力(株) 継続実施 継続実施	
<ol style="list-style-type: none"> 3) 高効率・省エネルギー型ガス機器の普及促進 <ul style="list-style-type: none"> ・高効率給湯器「エコジョーズ」や家庭用コージェネレーションシステム「エコウィル」の普及拡大に努める。 4) 天然ガス自動車の普及促進 <ul style="list-style-type: none"> ・業務車両としての天然ガス自動車の導入や天然ガススタンドの開設(市内2箇所を設置済)などにより、天然ガス自動車の普及拡大に努める。 5) 都市ガスの天然ガス転換事業 <ul style="list-style-type: none"> ・各家庭で使用するガスを、従来の石油系ガスから天然ガスに転換することで、ガス燃焼時に排出されるCO₂を削減する。(H19.6 転換作業完了) 	日本海ガス(株) 継続実施 継続実施 ~H19.6 実施済	
(c)地域の環境保全活動の推進 <ol style="list-style-type: none"> 1) 森づくり推進事業への参画 <ul style="list-style-type: none"> ・水の恩恵を与えてくれる森林に感謝し、従業員やその家族等が一体となって植林や下草刈り等のボランティア活動を実施する。 2) 次世代層へのエネルギー・環境教育支援活動の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・小中学校・高校への出前講座やインターンシップの受け入れなどを通して、次世代層の環境意識の向上に努める。 3) 従業員家庭における省エネの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・国が進める「1人1日1kg CO₂削減」に呼応した取り組みとして、従業員家庭においてチャレンジ宣言や環境家計簿に取り組む。 	北陸電力(株) 日本海ガス(株) H20.4～ 継続実施 H20.4～ 継続実施 継続実施	
<ol style="list-style-type: none"> 4) 「マイバッグ」の作成・配布 <ul style="list-style-type: none"> ・オリジナルマイバッグを作成・配布し、環境意識の向上に努める。 	北陸電力(株) 継続実施	

<p>(d)通勤スタイルの転換</p> <p>1)行政が主導するノーマイカー運動への参加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県下統一ノーマイカーウィークをはじめとする行政主導のノーマイカー運動に参加することで、従業員意識を高める。 <p>2)企業独自のエコ通勤運動の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業自らによる送迎バス運行や時差出勤など、企業ごとに取り組み可能なエコ通勤運動を実施する。 	<p>各企業 継続実施</p> <p>継続実施</p>	
<p>(e)新エネルギーの導入</p> <p>1) 中小水力発電の導入促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出力 170kw の中小水力発電を導入する。(H23 年度使用開始) <p>2)エコタウン産業団地での新エネルギー活用等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スーパー、食品工場、給食センターなどから排出される廃食用油を原料として軽油代替燃料であるバイオディーゼル燃料(BDF)を製造する。 ・ホテルやスーパー、食品工場等から発生する食品廃棄物をメタン発酵させ、発生したバイオガスにより発電し、電気エネルギーとして利用する。 ・廃プラスチックなどから石油代替燃料である固形燃料(RPF)を製造する。 ・産業廃棄物、事業系一般廃棄物などを焼却し、その熱エネルギーで高効率発電を行う。 	<p>北陸電力(株) ~H23 年度</p> <p>エコタウン 継続実施</p>	
<p>2-4- 課題</p>		

3. 平成 20 年度中に行う事業の内容	
取組の内容	主体・時期
コンパクトなまちづくり推進本部 ・庁内関係課で構成する「コンパクトなまちづくり推進本部」において、分野横断的に、提案内容を確認するとともに、環境モデル都市アクションプランの策定に向けての合意形成を図る。	主体：富山市 時期：H20.5 H20.7
4. 取組体制等	
行政機関内の連携体制	【コンパクトなまちづくり推進本部】 ・庁内に設置した「コンパクトなまちづくり推進本部」により、環境、都市計画、交通、中心市街地活性化、農林、住宅、商工、福祉、文化、教育行政等の関係課が広く参加することで全庁的な連携体制を実現する。 ・コンパクトなまちづくり推進本部では、P D C A サイクルにより、事業の推進とその効果測定等を実施し、効果的な環境負荷低減に向けて継続的な取り組みを推進する。
地域住民等との連携体制	【チーム富山市】 ・「チーム富山市」は、市内の団体・事業者などが自主的にチームを結成し、具体的な温暖化防止行動とその目標を掲げ、市長がキャプテンである「チーム富山市」のメンバーとなって取り組むことで市民総参加の行動へと広げ、成果を上げていく民間提案型の取り組みである。
大学、地元企業等の知的資源の活用	【チーム富山市アドバイザー会議】 ・全体的な推進に対しては、地元大学や企業の方に参加頂く形で「チーム富山市アドバイザー会議」を設置し、地元の知的資源の活用を図る。 ・また、個別施策に対しては、電力会社やエコタウンの各企業、交通事業者、住宅メーカー等と協力体制を築き、効果的な事業推進を行う。

(市区町村名)環境モデル都市提案書(様式2)

1-1 環境モデル都市としての位置づけ

自動車への依存度が高く、市街地が低密度に拡散した地方都市において、市が主体的に公共交通を活性化させ、その沿線に居住・商業・業務など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コンパクトなまちづくり』を推進する。

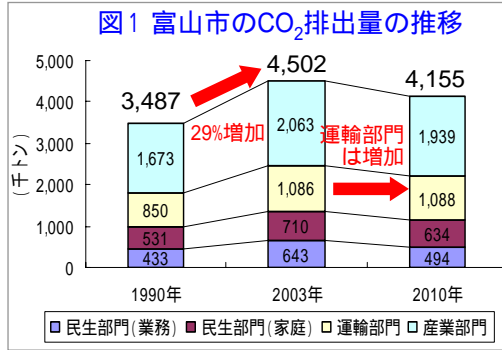
これにより、中長期的にCO₂排出量の大幅な削減を図る。

1-2. 現状分析

・1990年から2003年までにCO₂排出量が約29%増加しており、全国平均の2倍の増加(図1)

・さまざまな対策を講じ、2010年のCO₂排出量を4,155千トンにまで削減することとしているが対1990年との比較では約19%の増加

・CO₂の排出量を中長期的に大幅に削減するには運輸部門のCO₂削減が大きな課題



1-3. 削減目標等

都市・地域の将来像

『公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり』を基本方針とし、行政・市民・企業が一体となってCO₂排出量の削減に取り組むことで、富山市における全体のCO₂排出量を2030年には30%、2050年には50%削減することを目指す。

この内、行政が中心となって進める『公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり』(図2)では、公共交通が便利な地域の人口を現在の約3割から約4割に増やし(図3)、自動車から公共交通への転換や移動距離の短縮、戸建から集合住宅への住み替えを推進することで、2030年には運輸部門で30%、民生(家庭)部門で10%のCO₂排出量を削減し、引き続きコンパクトなまちづくりを進めることで、2050年には運輸部門で50%、民生(家庭)部門で20%のCO₂排出量の削減を目指す。

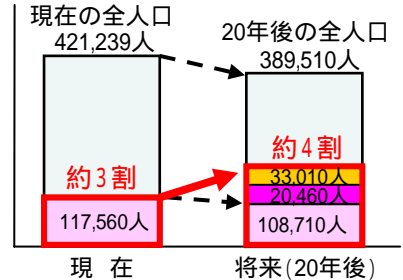
図2 富山市が目指す都市構造概念図

～公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり～



図3 将来の人口フレーム

～公共交通が便利な地域に住む人口の割合～



凡例
 人口密度が高い地域
 一定水準以上のサービスレベルの公共交通
 串で結ばれた徒歩圏

1-4. 地域の活力の創出等

車なしでも生活できる社会の実現

公共交通を軸とするコンパクトなまちづくりにより、車なしでも質の高い生活ができる社会となる。

バリアフリー社会の実現

公共交通活性化に伴い、電停やホーム、車両などのバリアフリー化が推進される。

都市管理に要する行政コストの削減

市街地の人口密度が高まることで、除雪やゴミ収集などの都市インフラに要する整備や維持管理コストが縮減され、行政コストが削減される。

地価下落の歯止めによる市政財源の確保

まちなかへの投資を集中し賑わいが創出されることで、地価下落に歯止めがかかり、固定資産税等の市財政源が確保される。

取組方針と削減目標(対2010年比)

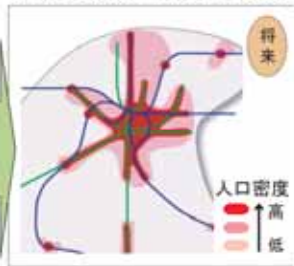
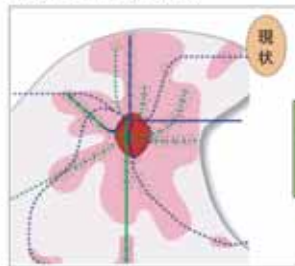
取組方針	中期目標(2030年)	長期目標(2050年)
公共交通の活性化	30%減	50%減
中心市街地や公共交通沿線への機能集積の推進		
コンパクトなまちづくりと一体となったエコライフの推進		
コンパクトなまちづくりと一体となったエコ企業活動の推進		

公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりイメージ

富山市が目指す都市構造

現状：郊外開発により薄く広い市街地が形成

将来：公共交通の活性化により沿線人口密度を高める



こう変えたい

郊外の戸建住宅からまちなか集合住宅への住み替え

森林ボランティアによる里山保全

省エネ住宅やゴミの減量化、エコ機器の導入などによるエコライフの推進

「公共交通利便性向上」「賑わい拠点の創出」「まちなか居住の推進」を計画の3本柱として中心市街地を活性化(約436ha・27事業)

運行頻度の高い(60便/日以上)幹線バス路線の活性化(13路線)

幹線鉄道の高頻度化、新駅設置等による活性化

運行頻度が高い公共交通沿線(鉄軌道駅から500m、バス停から300m)を「公共交通沿線居住推進地区」に指定し、居住などの都市機能を集積

エコタウンでの廃棄物のエネルギー活用

既存鉄道の再生等による市内約26kmのLRTネットワークの整備

