



Creación de la estructura de gestión de la ciudad de Toyama a través de la Estrategia de Ciudad Compacta

~ Desarrollo urbano compacto centrado en el transporte público ~

Panorama General de la Ciudad de Toyama

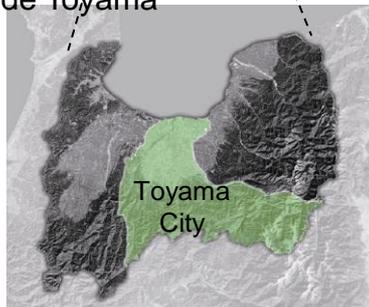


- Población: Aproximadamente el 40% de la prefectura de Toyama (418.686 personas, censo de 2015)
- Superficie: Aproximadamente el 30% de la prefectura de Toyama (1.241,77 km².)
- Topografía diversa que va desde un nivel del mar de 0 m (Bahía de Toyama) hasta 2.986 m (Monte Suishodake).
- Presupuesto de la cuenta general para el año fiscal 2021: 172.700 millones de yenes

■ Mapa de Japan



■ Mapa de la Prefectura de Toyama



Aerial view of Toyama City

Problemas relacionados con la ciudad de Toyama



(1) Despoblación y sociedad superenvejecida

(5) Aumento de las emisiones de CO2

(2) Disminución del transporte público al depender excesivamente de los carros

(6) Instalaciones públicas similares debido a la consolidación de los municipios

(3) Pérdida del atractivo del centro de la ciudad

(7) Funcionamiento y mantenimiento adecuados del capital social

(4) Costos administrativos elevados de la gestión de la ciudad

(8) Diferencia entre la vida promedio y la esperanza de vida saludable

Política básica de desarrollo urbano de la ciudad de Toyama ~ Desarrollo de ciudad compacta



Desarrollar una ciudad compacta centralizada a lo largo del transporte público mediante la revitalización del transporte público, incluidas las vías férreas, y la concentración de diversas funciones de la ciudad a lo largo de ellas, incluidas las residencias, el comercio, las operaciones empresariales y la cultura.

<Imagen del concepto>

Estructura de la ciudad compuesta por bunches y skewers que intenta crear la ciudad de Toyama

Skewer: El transporte público con servicios por encima de un determinado nivel

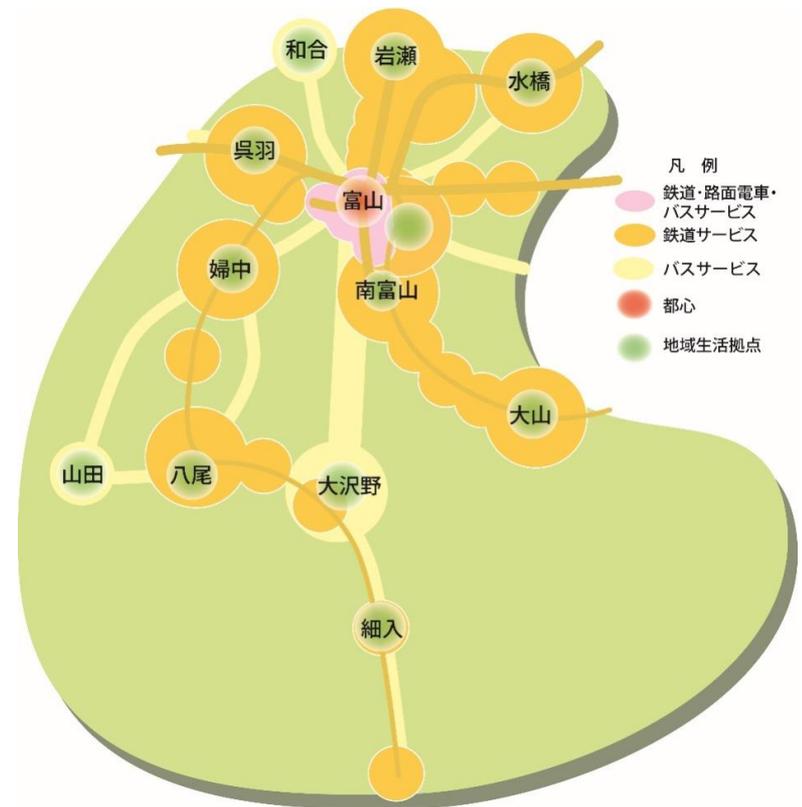
Bunch: Distancias a pie vinculadas con los Skewers

<3 pilares para la realización>

(1) Revitalización del transporte público

(2) Promoción para que personas vivan en las zonas situadas a lo largo de las líneas ferroviarias

(3) Revitalización del centro de la ciudad





Revitalización del Transporte Público

Revitalización del Transporte Público~ Formación de redes de LRT~



Revisar el estilo de vida de la gente, que depende excesivamente del automóvil, y crear ciudades en las que la gente pueda ir a pie en su vida diaria, formando redes de trenes de cercanías.



Tren Ligero de Toyama (inaugurado en abril de 2006)



Línea de bucle de tren urbano (inaugurada en diciembre de 2009)



El tren urbano circular bajo el puente de vigas del Shinkansen (puesto en marcha en marzo de 2015).



Mejora del tren ligero de Toyama ~ Tren ligero de Toyama Línea Toyamako (JR) ~



Esfuerzo por introducir la idea de la **gestión privada de la línea pública JR Toyamako**, que estaba perdiendo usuarios, y revivirla como el **primer sistema LRT a gran escala de Japón**.

<Mejoras en el servicio de funcionamiento>

Intervalos de operación, construcción de nuevas estaciones, introducción de vehículos de piso bajo, diseño sin barreras, introducción de tarjetas IC, colocación de asistentes, etc.

<Vista general de las vías>

○Apertura: 29 de abril de 2006

○Longitud extendida: 7,6 km (línea ferroviaria: 6,5 km, vía: 1,1 km)

○Número de paradas: 13

○Número de vehículos 7 (tren de 2 coches)

○Tiempo necesario: aprox. 25 min.

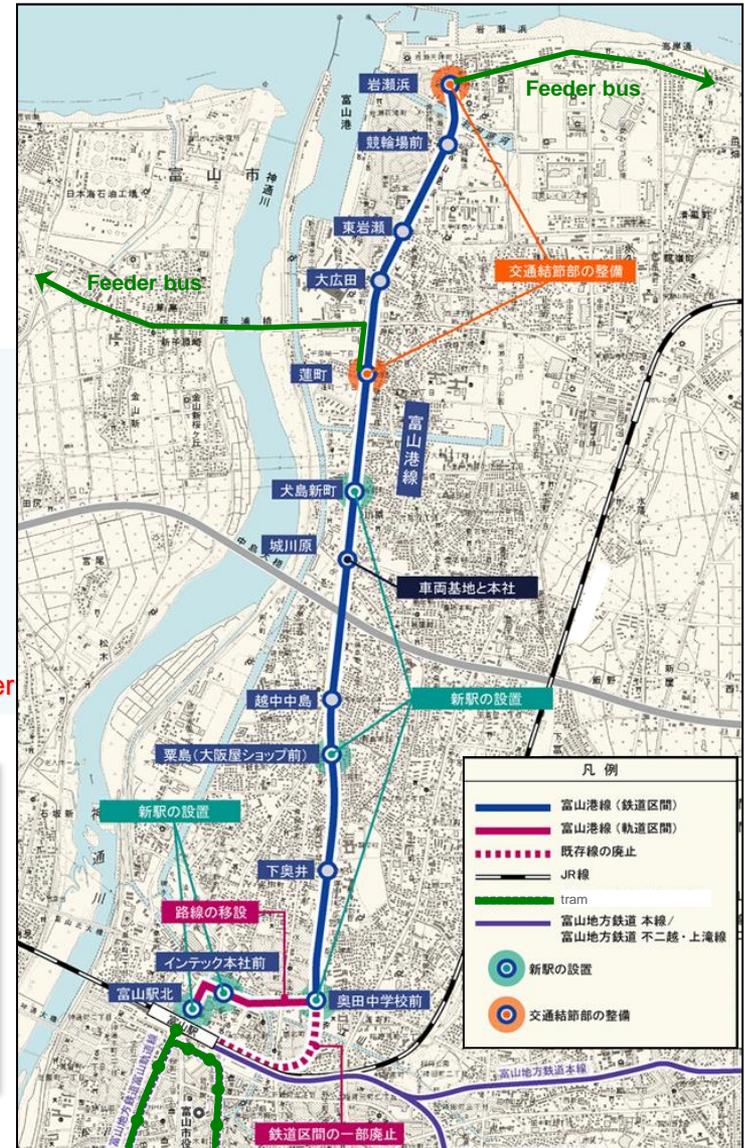
(Toyamaekikita - Iwasehama) **reactivación como el primer sistema de LRT en Japón**



▲ Anterior Línea JR Toyamako



▲ Tren ligero de Toyama (Apodo: Portram)



Visión general del desarrollo del tren ligero de Toyama



■ Mejoras en funcionamiento y servicio

	Antigua línea portuaria de JR Toyama		Tren ligero de Toyama
Intervalo de operaciones	30 a 60 minutos	→	15 minutos (10 minutos en hora pico)
Primer-ultimo tren	5:00 a 6:00 / 21:00 a 22:00	→	5:00 a 6:00 / 23:00 a 24:00
Número de operaciones	Nueve estaciones (excluyendo la estación de Toyama)	→	13 paradas de tranvía
Vehículos	Vehículos ferroviarios	→	Todos los vehículos de piso bajo

Flat fare of 210 yen

■ Introducción de vehículos de piso bajo y paradas de tranvía sin barreras



■ Colocación de asistentes (2010.8~2018.3)



■ Funcionamiento de los autobuses de enlace



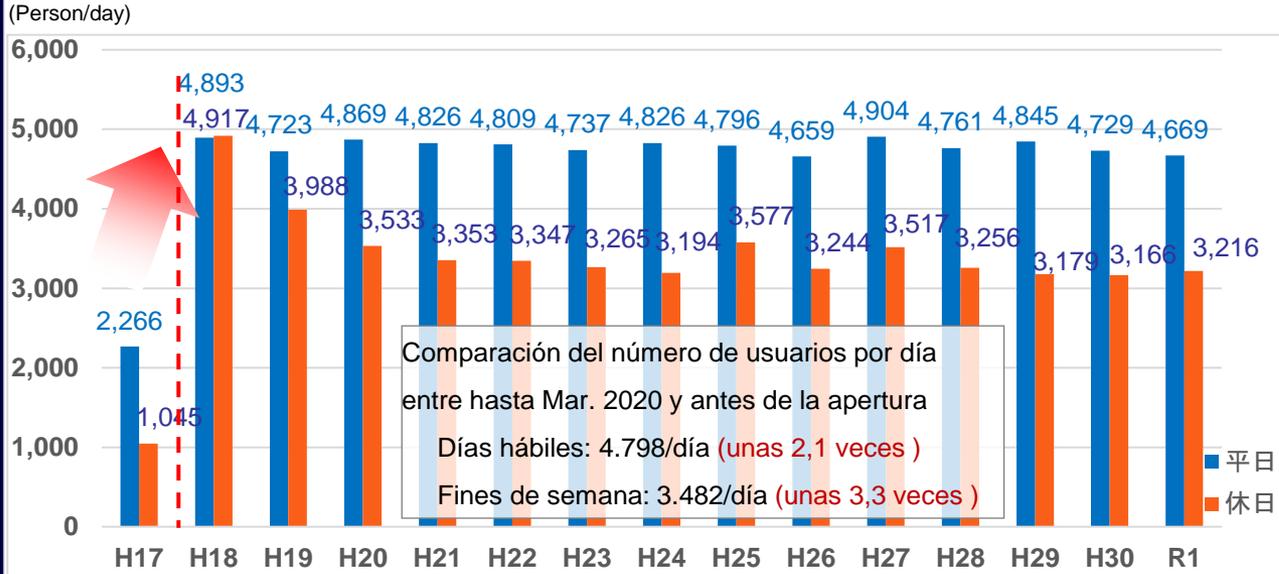
Efectos de la mejora del tren ligero de Toyama (Portram)

Inaugurado el 29 de abril 2006



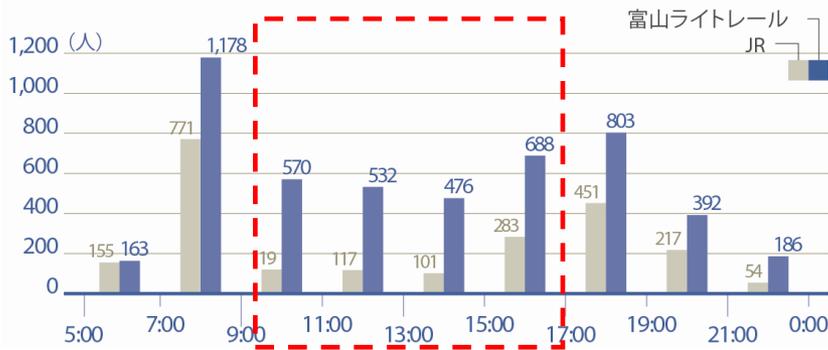
■ El número de usuarios ha aumentado drásticamente desde antes de la apertura del LRT:

unas 2,1 veces entre semana y unas 3,3 veces los fines de semana

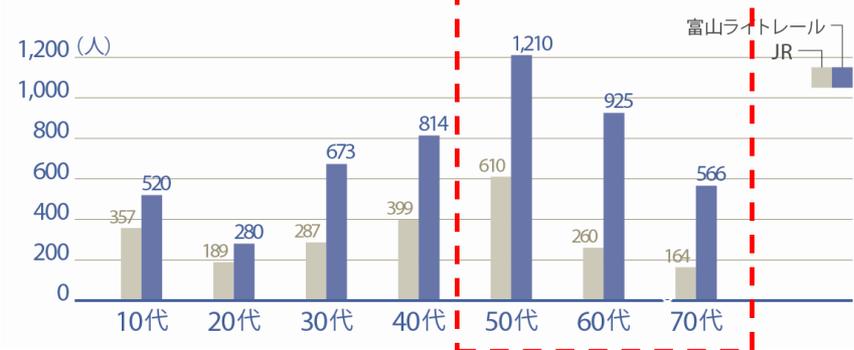


■ Ha aumentado el número de **usuarios adultos mayores** en días hábiles. (Cambio en el estilo de vida)

1日あたり 時間帯別の利用者数の変化(平日)



1日あたり 年代別の利用者数の変化(平日)



Proyecto de tren urbano en bucle ~ Mejora de Centram ~

Para revitalizar el centro de la ciudad y hacerla más accesible, se han ampliado algunas líneas de tren urbano.

- Primer intento de **separar la infraestructura del funcionamiento** en Japón
- Mejora junto con el espacio vial para crear un paisaje urbano atractivo

<Vista general de la línea ferroviaria>

- Apertura: 23 de diciembre de 2009
- Extensión: aprox. 0,9 km (línea de bucle: aprox. 3,4 km)
- Paradas: 3 paradas de nueva construcción en el tramo ampliado
- Vehículos: Introducción de nuevos vehículos de 3 vagones de piso bajo

Se conectará bajo el puente de vigas de la estación de Toyama



▲ Línea de bucle de tren urbano (apodo: Centram)

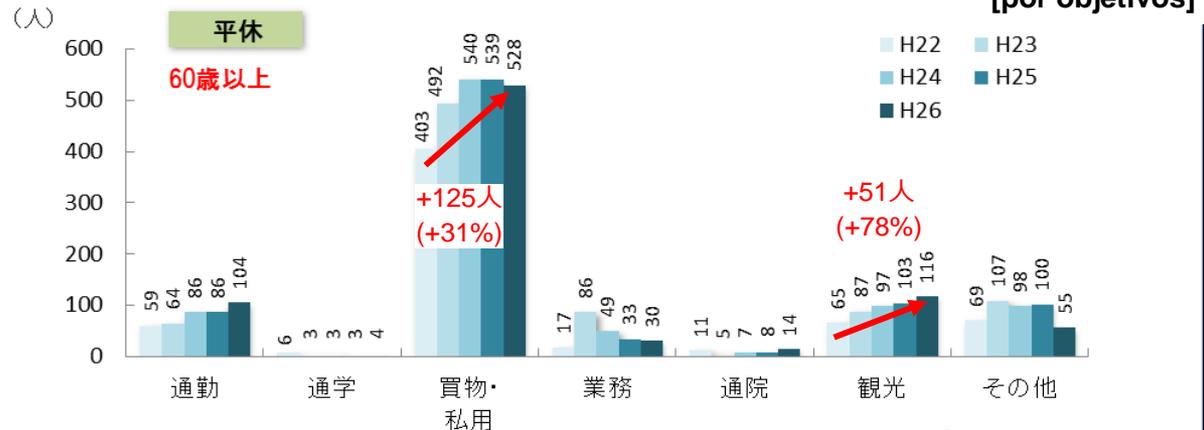
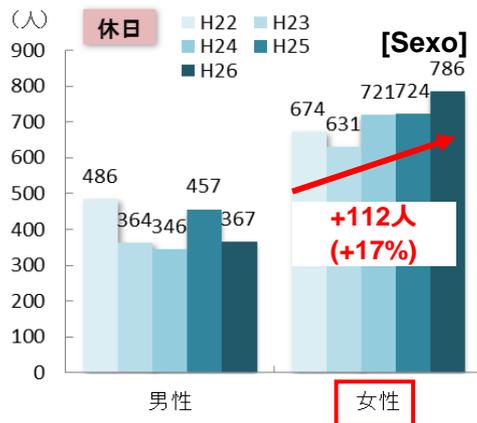
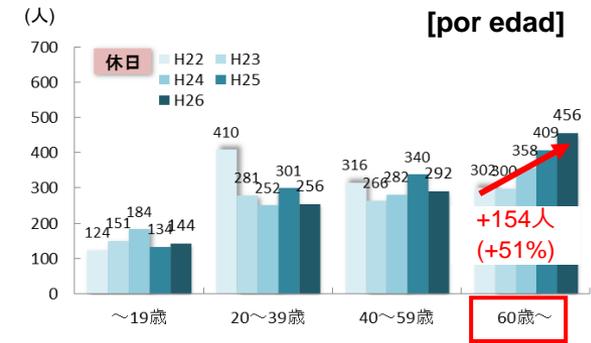
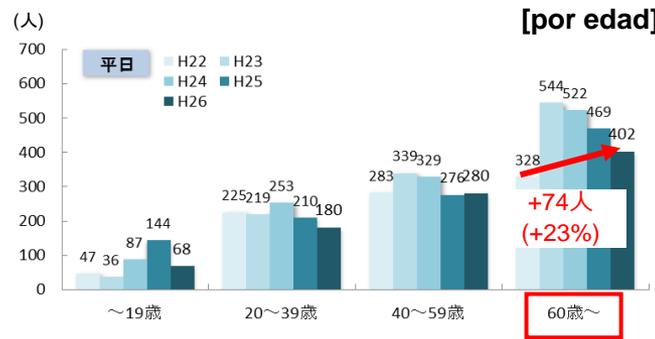
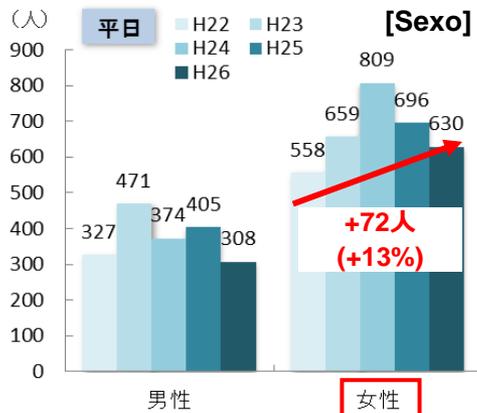
Efectos del proyecto de tren urbano en bucle



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

■ Atributos de los usuarios de la línea de bucle (por sexo, edad y objetivos)

- Aproximadamente el 60% de los usuarios de la línea de bucle son mujeres. Las usuarias van en aumento.
- El número de usuarios de 60 años o más (+23% en días hábiles, +51% en fines de semana) ha aumentado notablemente. Las personas de 60 años o más utilizan la línea del bucle con más frecuencia para ir de compras, para uso privado (+31%) y para hacer turismo (+78%).



« Resultado de la encuesta de OD del tren de la ciudad »

Proyecto de conexión norte-sur del tranvía ~ Panorama del proyecto

Formar redes de LRT conectando el tren urbano que circula por el sur de la estación de Toyama y el tren ligero de Toyama que circula por el norte bajo el puente de vigas de la estación de Toyama, al mismo tiempo que se desarrolla el nuevo tramo de la línea Hokuriku Shinkansen.

- 1ª fase: Colocar las vías del tren urbano bajo el puente de vigas del Shinkansen al mismo tiempo que se inaugura el nuevo tramo de la línea Hokuriku Shinkansen.
- 2ª fase: Conectar el tren urbano y el tren ligero de Toyama simultáneamente con la elevación de las vías existentes.

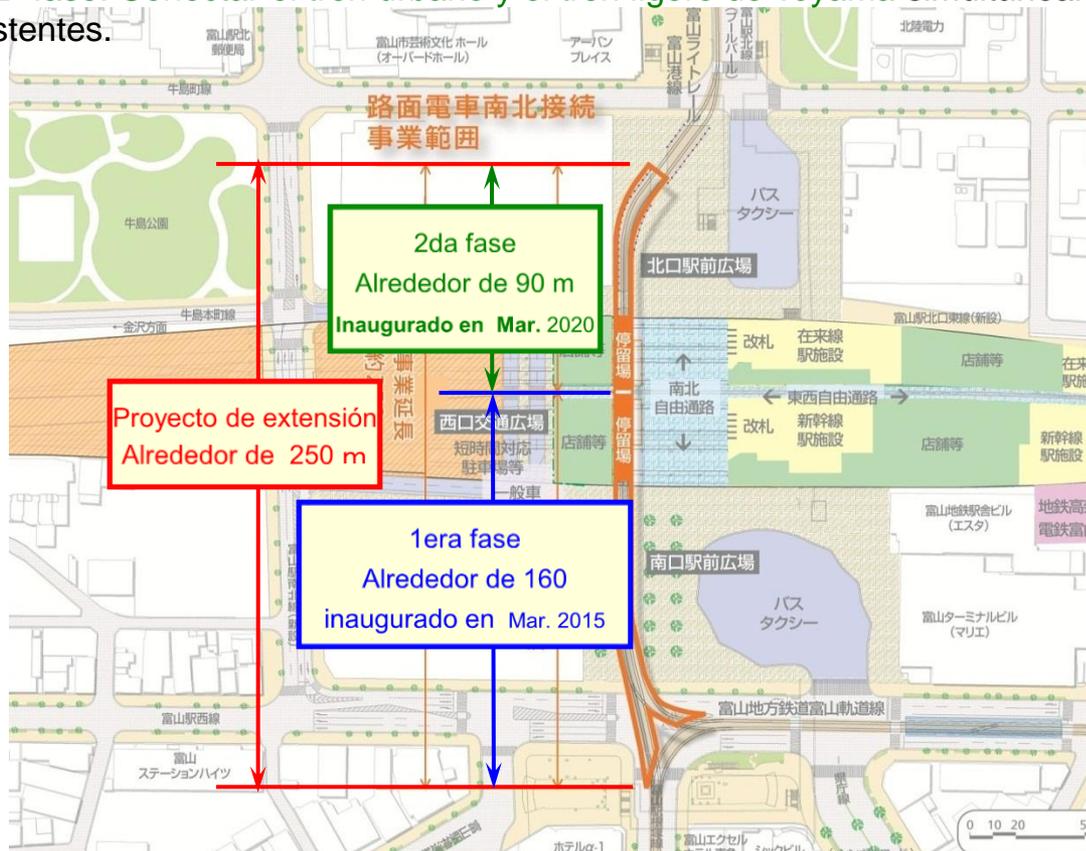
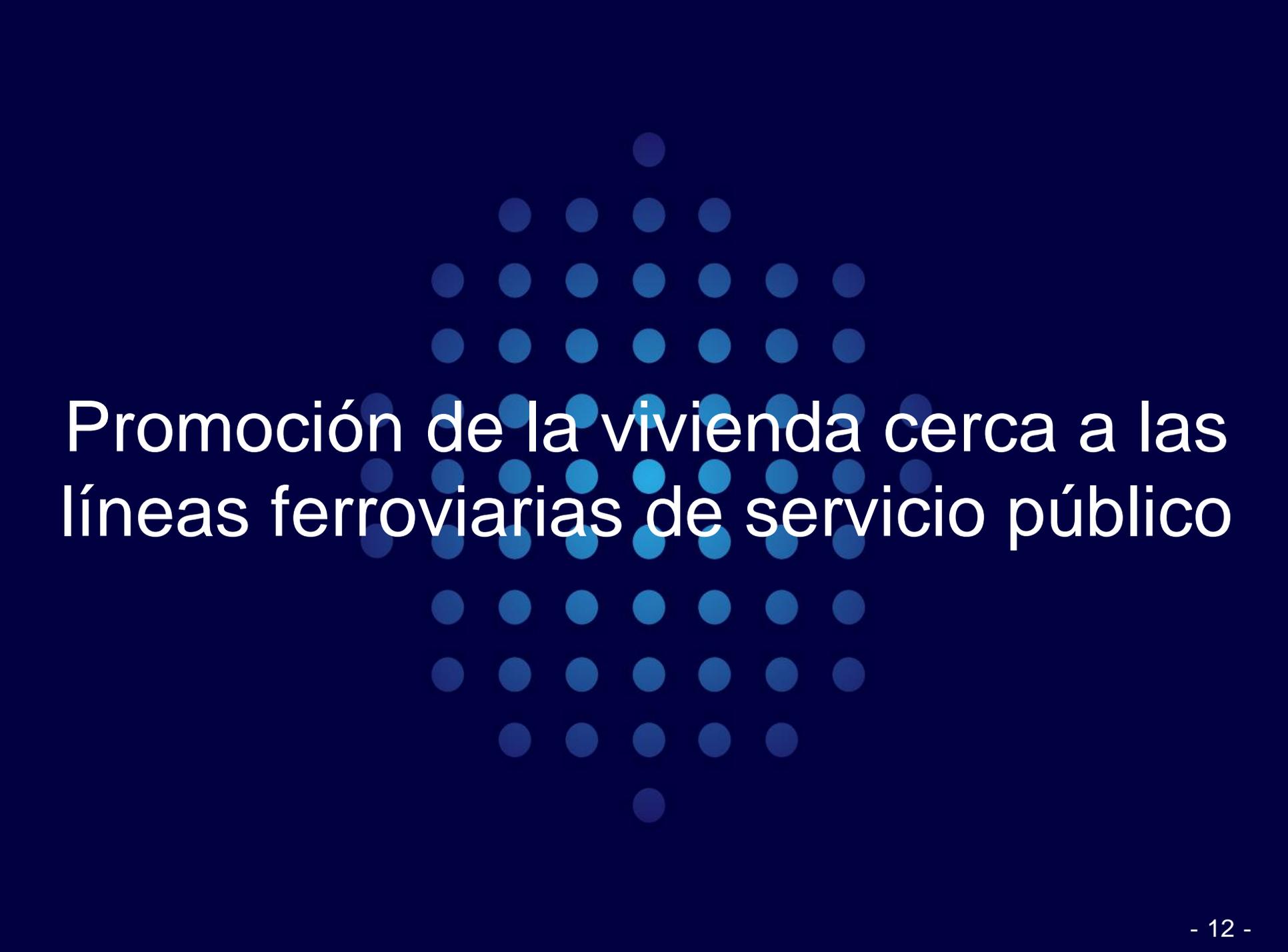


Imagen de la 2da fase del proyecto



1era fase del proyecto



Promoción de la vivienda cerca a las líneas ferroviarias de servicio público

Establecimiento de distritos de fomento de la vivienda en el centro de la ciudad / a lo largo de las líneas ferroviarias de servicio público y el número objetivo de residentes

Establecimiento de distritos para el fomento de la vivienda en el centro de la ciudad y a lo largo de las líneas ferroviarias.

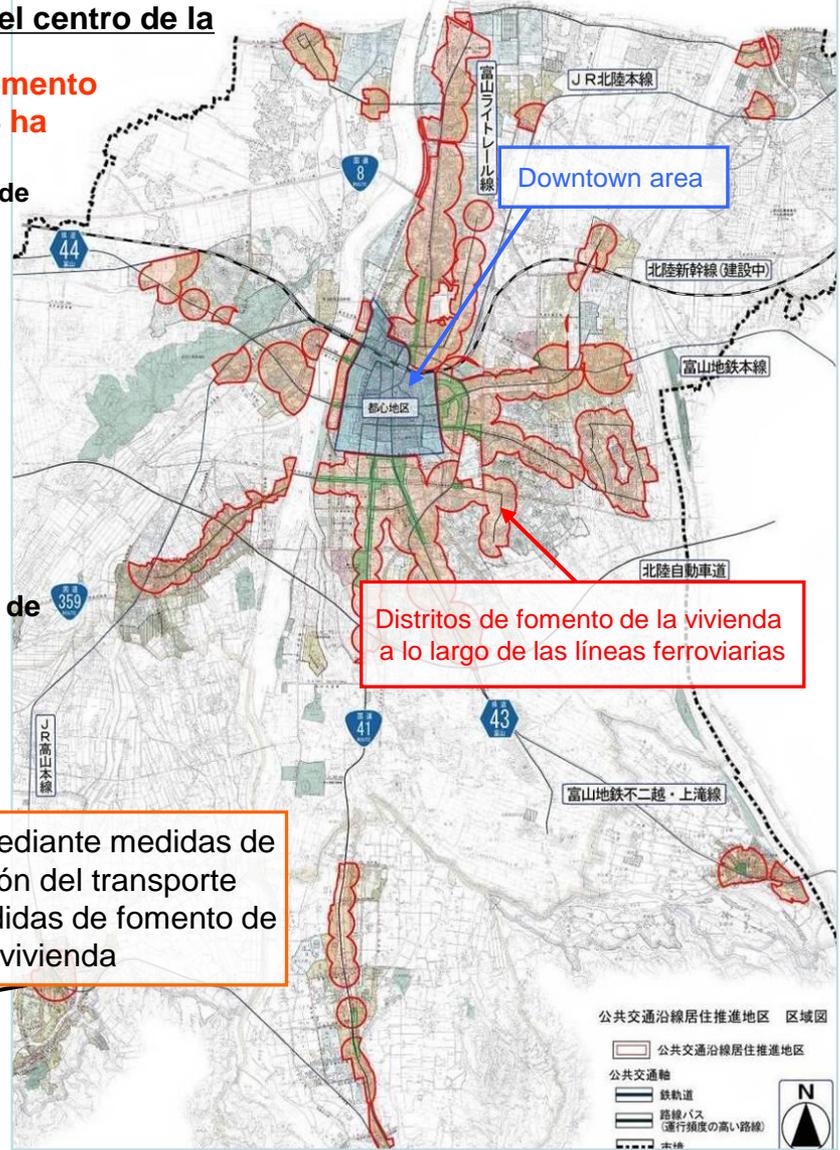
- **Area del centro de la ciudad: aprox. 436 ha**
- **Distritos de fomento de la vivienda a lo largo de las líneas ferroviarias: aprox. 3.513 ha**

* Alrededor de 19 rutas de transporte público que parten de la estación de Toyama

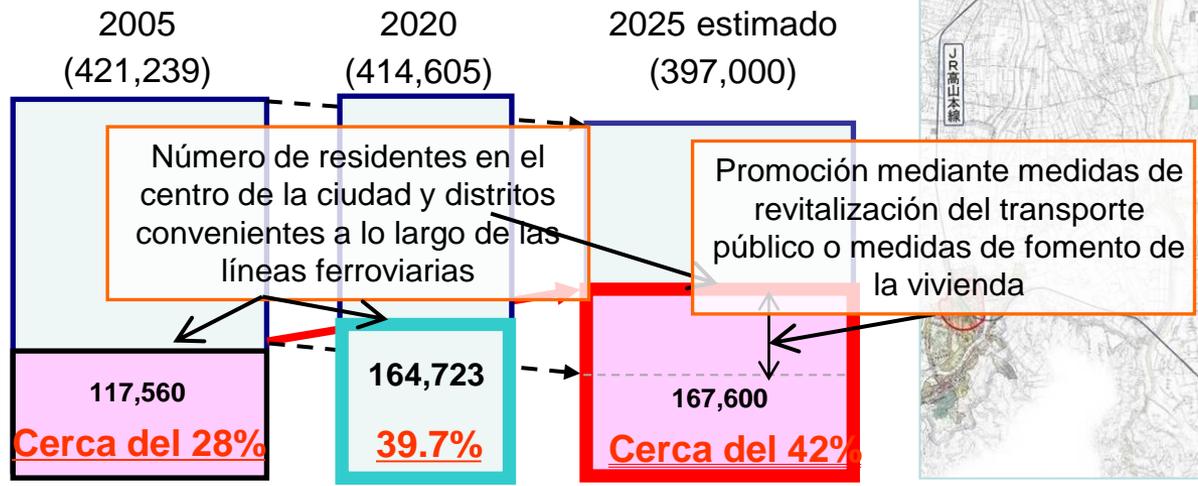
- Alrededor de las estaciones de tren y de ferrocarril (500 metros de radio)

Alrededor de las paradas de autobús (radio de 300 metros)

Ofrecer una subvención a los constructores de viviendas de alta calidad y a los ciudadanos que planeen construir o comprar casas en los distritos de fomento de la vivienda en el centro de la ciudad y a lo largo de las líneas ferroviarias.



< Objetivo de número de residentes en distritos convenientes a lo largo de las líneas ferroviarias >



~Fomento de la vivienda a lo largo de las líneas ferroviarias de servicio público ~ Proyecto de foment de Vivienda

en Machinaka

Promover vivienda en el centro de la ciudad, ofrecer una subvención a los constructores de viviendas de alta calidad o a los ciudadanos que planean construir o comprar casas o alquilar una residencia.

Apoyo a los constructores

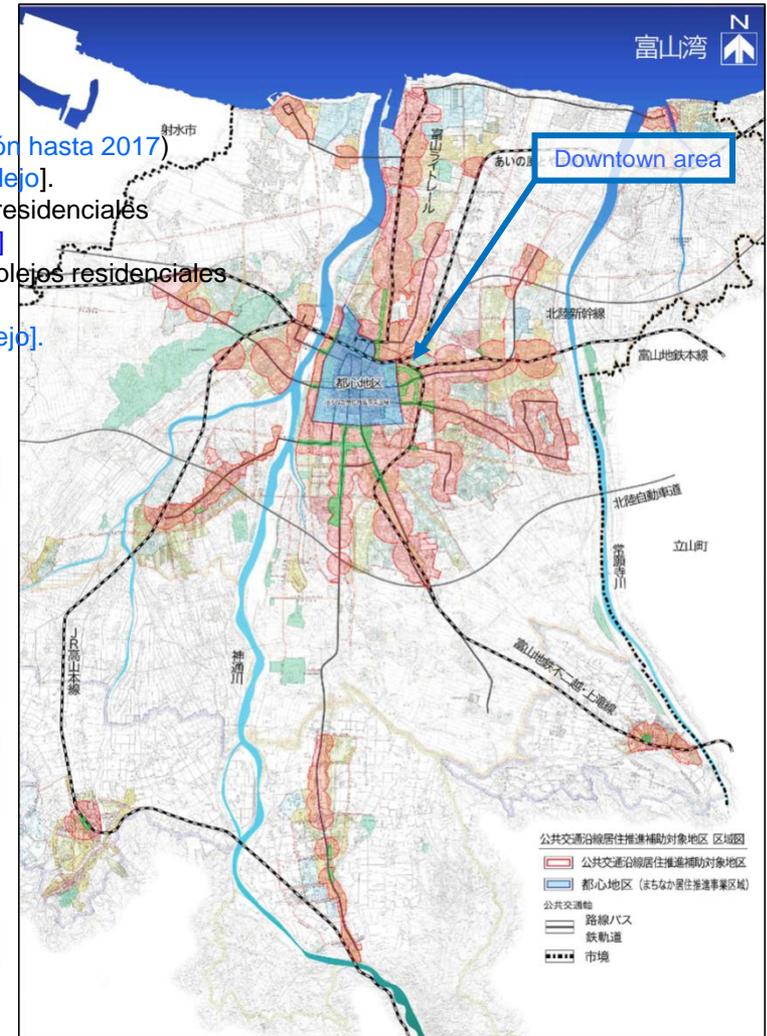
- (1) Subsidio para la construcción de complejos residenciales [500.000 /complejo] (1 millón hasta 2017)
- (2) Subsidio para la construcción de viviendas de alquiler de calidad [1,2 millones /complejo].
- (3) Subsidio para la remodelación de edificios empresariales/comerciales en complejos residenciales [¥500,000/complejo]
- (4) Subsidio para el desarrollo de tiendas, instalaciones médicas y asistenciales en complejos residenciales [¥20,000/m2]
- (5) Subsidio para la construcción de sistemas de eliminación de residuos [50.000/complejo].
- (6) Subsidio para la construcción de viviendas [700.000 /complejo].

Apoyo a los ciudadanos

- (1) Subsidio a los préstamos para la compra de viviendas unifamiliares o de apartamentos [500.000 euros/vivienda].
- (2) Subsidio para el pago de alquileres por traslado al centro de la ciudad [10.000 /mes (durante 3 años)].
- (3) Subsidio para la renovación [¥300.000/casa].

Registros (Jul. 2005 – Mar. 2021)

Total: 1,680 casos, 4,055 unidades





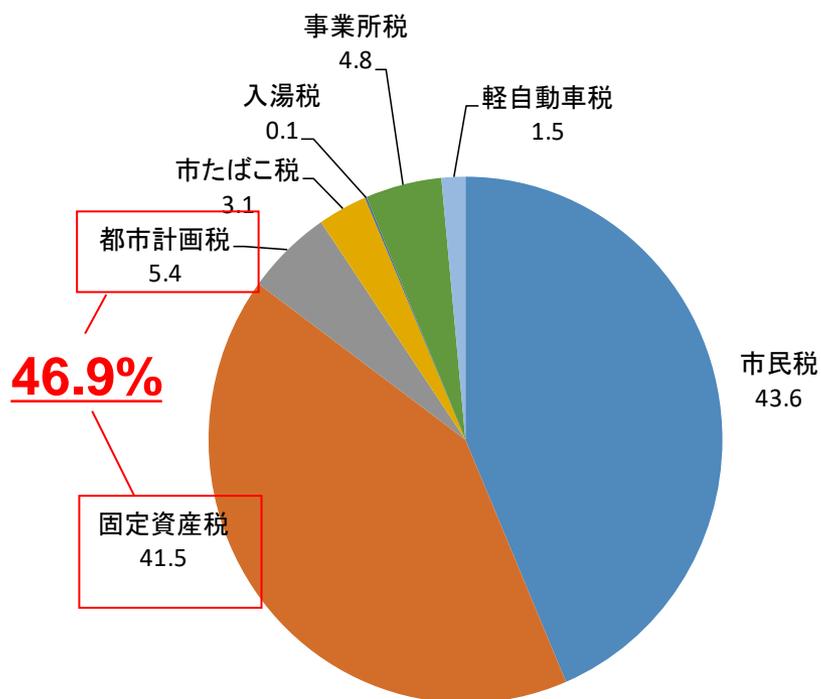
Revitalización del centro de la ciudad

Importancia de la revitalización del centro de la ciudad desde una perspectiva financiera



Desglose del impuesto municipal de la ciudad de Toyama
(Presupuesto original en el año fiscal 2020)

[Impuesto municipal: aprox. 68.800 billones]



Desglose del impuesto sobre bienes inmuebles y del impuesto urbanístico por zonas (ejercicio 2020)

Zona	Porcentaje de área	Impuesto sobre bienes inmuebles + impuesto urbanístico
Áreas urbanizadas	5.8%	75.8%
De las cuales esta el centro de la ciudad	0.4%	21.7%
Otros	94.2%	24.2%



La inversión concentrada en el centro de la ciudad también es razonable y eficaz para devolver los impuestos a los ciudadanos.

Desarrollo de nuevos locales para eventos en el distrito comercial central



■ Construcción de Grand Plaza Inaugurado en Septiembre 2007

La ciudad ha desarrollado una plaza multisusos resistente a la intemperie que funciona como centro de eventos, teniendo en cuenta el clima de la región del frío nevado.

La plaza se utiliza para eventos el 89,1% del año (fines de semana: 98,9%, días hábiles: 84,3%).

(promedio de 2019 a 2020)



- Operado por: Ciudad de Toyama
- Periodo de construcción: Mayo 2006 - Agosto 2007
- Costo del proyecto: aprox. 1.520 billones
- Superficie de las instalaciones: aprox. 1.400 m² (65 m × 21 m)
- Altura del techo: aprox. 19 m
- Gran sistema de sistema: aprox. 277 pulgadas

Jibamonya Sohonten

Inaugurado en 2010



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

"Jibamonya Sohonten" se estableció en un distrito central de la ciudad como base para transmitir información sobre los productos agrícolas y marinos locales de toda la ciudad y la promoción de las ventas.

■ Panorama general de Jibamonya Sohonten

Organizado por: Ciudad de Toyama

Operado por: Machidukuri Toyama

Horario de apertura: Abierto todo el año (no cerrará excepto en las fiestas de Año Nuevo)

10:00 am- 6:30 pm

Usuarios reales: aprox. 250.000 visitantes (año fiscal 2020)

Ventas: aprox. 220 millones de yenes (año fiscal 2020)

• Situación como atractivo a clientes

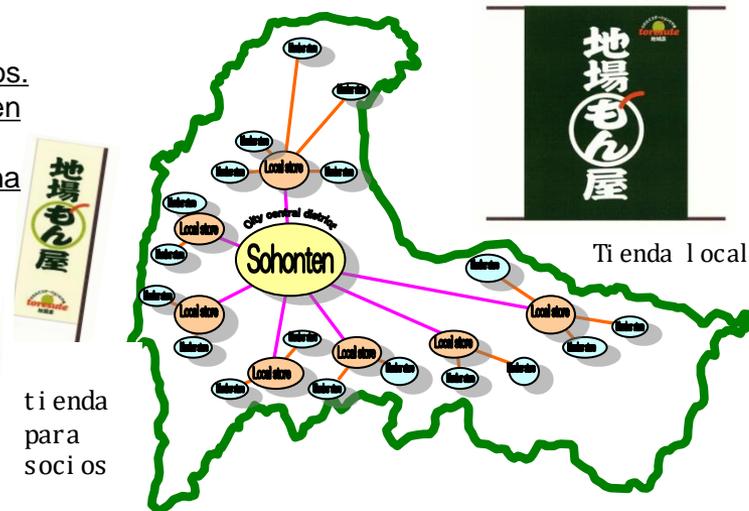
• (Resultados del cuestionario del año fiscal 2015)

Las personas de 60 años o más representan más del 50% de los usuarios. Aproximadamente el 50% de los usuarios visitan las tiendas a pie o en bicicleta.

Aproximadamente el 60% de los usuarios visitan las tiendas más de una vez a la semana.



--- Promoción de la red "Toretate" de Toyama ---



Centro de Cuidados Preventivos Kadokawa (antiguo recinto de la Escuela Primaria Hoshii-cho) Inaugurado en Julio 2011



El primer centro de cuidados preventivos de Japón que utiliza agua termal se ha establecido en el antiguo recinto de la escuela primaria Hoshii-cho.

-El centro ofrece varios programas de atención preventiva que combinan la terapia de ejercicios en tierra, la terapia térmica, el cuidado personal, etc., con un enfoque en la terapia de ejercicios acuáticos.

-Se utilizaron donaciones de los ciudadanos para su desarrollo, y la gestión y las operaciones son llevadas a cabo por administradores designados del sector privado.



Aspecto del Centro de Cuidados Preventivos de Kadokawa

Piscina multifuncional de aguas termales

Proyecto Modelo del tranvía de las flores

《Proyecto Modelo de tranvía de las flores》

Para ofrecer un espacio florido y luminoso y crear una ciudad próspera con flores, **se exime del pago de tarifas a los pasajeros que viajen en el tranvía tras comprar flores en las florerías designadas.**

○Periodo:

Desde November 2012

○Detalles:

- Los usuarios reciben un pase gratuito al comprar un ramo.
- Muestre el ramo a un conductor al bajar del tranvía y entregue el pase gratuito.

○Tiendas de flores:

26 tiendas en total a lo largo de la línea del tranvía

○No. de usuarios:

2013:	598
2014:	1,290
2015:	1,759
2016:	2,036
2017:	1,821
2018:	1,660
2019:	1,456
2020:	1,656



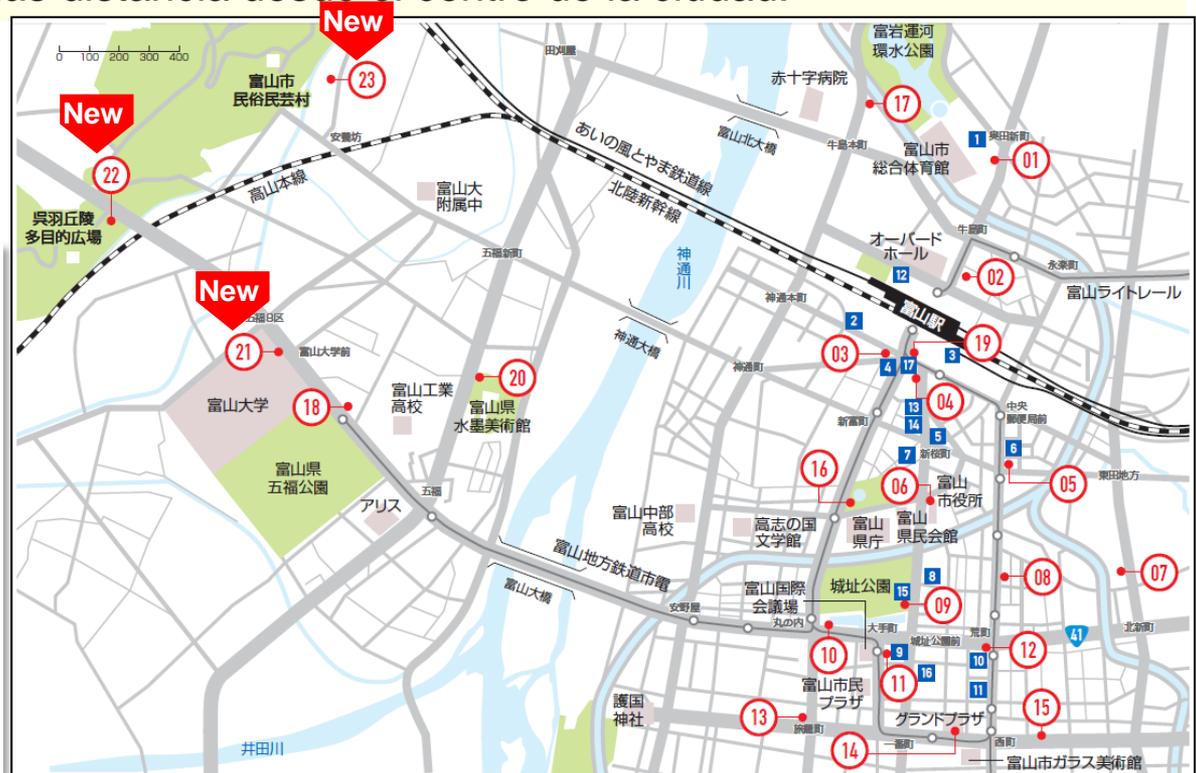
Sistema de reparto de ciclistas entre los ciudadanos

La ciudad ha puesto en marcha un nuevo sistema de bicicletas comunitarias, en el que los ciudadanos pueden alquilar una bicicleta gratuitamente en 23 estaciones del centro de la ciudad en cualquier momento del año y devolverla en cualquier estación.

*A finales de 2017, se instalaron tres estaciones más en el **campus de la Universidad de Toyama, en la plaza multiusos Kureha Kyuryo y en la Villa Municipal de Artesanía Popular de Toyama**. Esto ha mejorado el acceso al distrito de Gofuku y ha aumentado la comodidad al permitir a los ciclistas recorrer más distancia desde el centro de la ciudad.

<Panorama del sistema>

- Servicio iniciado: 20 de marzo de 2010
- Operado por: Cyclocity Inc.
- Número de bicicletas: 255



Odekake Proyecto de pase de transporte

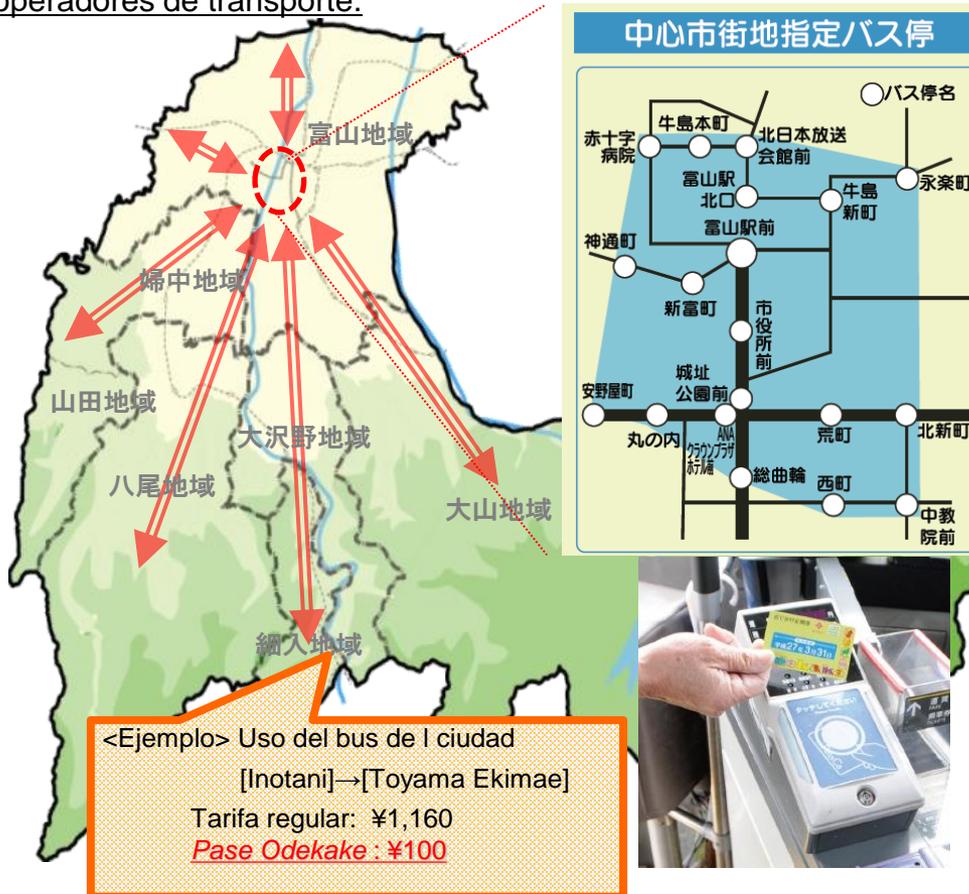
Desde Mayo 2004



En colaboración con los operadores de transporte, la ciudad ha introducido un programa de descuento **que reduce el precio del transporte a 100 yenes por viaje para los desplazamientos entre todas las zonas de la ciudad y el centro de la misma** para las personas de 65 años o más.

Alrededor del 24% de las personas mayores tienen este pase de transporte, y el programa es utilizado **2.755 veces por unos 1.400 pasajeros al día.** (2018 record)

El proyecto ha aportado oportunidades de salida a las personas mayores, revitalizando el centro de la ciudad y apoyando a los operadores de transporte.



<Aplicación para el pase>

Gratis para usuarios de 65 años o más : ¥1,000

<Uso del pase>

- (1) Horas: 9 a.m. - 5 p.m.
- (2) Sectores

[Buses de la ciudad] (desde May 2004)

Todas las zonas de la ciudad ↔ Distrito del centro de la ciudad
 Distrito del centro de la ciudad ↔ Distrito del centro de la ciudad
 Todas las zonas de la ciudad ↔ Hospital de la ciudad de Toyama

[Ferrocarril Toyama Chiho] (desde April 2008)

Todas las estaciones de la ciudad ↔ Estación Dentetsu Toyama
 Estación de Minami-Toyama

[Tranvías] (desde Abril 2011)

Tren urbano (incluida la línea de bucle), tren ligero de Toyama

《**Proyecto Mago to Odekake**》 Con el fin de facilitar las salidas de las personas mayores y alimentar los lazos familiares a través de la interacción entre generaciones, **las personas mayores que visitan las instalaciones participantes con sus nietos (o bisnietos)** están totalmente exentas de pagar la entrada. (Aplicado también en otros municipios de la prefectura de Toyama)



Periodo
From July 2012

Instalaciones participantes

Instalaciones participantes en la ciudad de Toyama
14 instalaciones, entre las que se encuentran el Parque de la Familia, el Museo de la Ciencia de Toyama, el Museo Folclórico de Toyama, la Aldea Folclórica Municipal de Toyama, el Museo Yao Owara, la Antigua Residencia Mori, Ecorink y el Museo de Arte en Vidrio.

Personas elegibles

Los abuelos y sus nietos o bisnietos entran juntos en el centro

No.de visitantes (para 12 instalaciones, incluidos el Family Park y el Museo de la Ciencia)

2011: 616.529 (antes de la introducción de este proyecto)

2017: 642.183 (incluidos 33.227 abuelos y nietos)

El número de visitantes ha aumentado aproximadamente un 4,2%.

Centro de Información Turística de Toyama Machinaka / Experiencia Samurai



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

El centro ofrece servicios de experiencia atractivos para los turistas, como vestir una armadura japonesa y montar a caballo.

Opened in Toyama Castle Park in March 21, 2018

[Experiencia simple de Kabuto (casco) y Jinbaori (abrigo)] disponible todos los días a ¥500

[Experiencia de uso de una armadura japonesa real] disponible los sábados, domingos y días festivos a ¥3,000

[Experiencia de montar a caballo con una armadura japonesa real] ¥5.000

[Experiencia de montar a caballo con una armadura japonesa real] ¥1.000

[Experiencia de alimentación] ¥100* *Marzo - noviembre (3-5 veces al mes)



Crear un paisaje urbano atractivo



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

■ Se han instalado cestas colgantes y pancartas para crear un paisaje urbano.



Crear un paisaje urbano atractivo ~ Cestas de flores colgantes ~



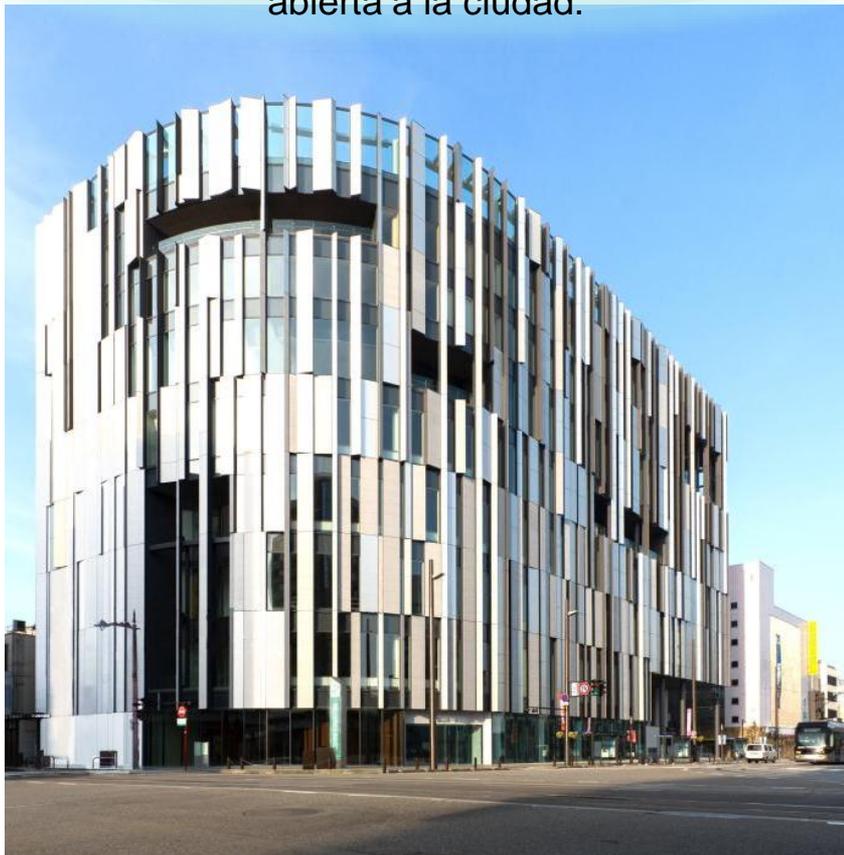
Toyama Kirari (complejo que comprende el Museo de Arte en Vidrio y la biblioteca)

(Opened Aug. 22, 2015)

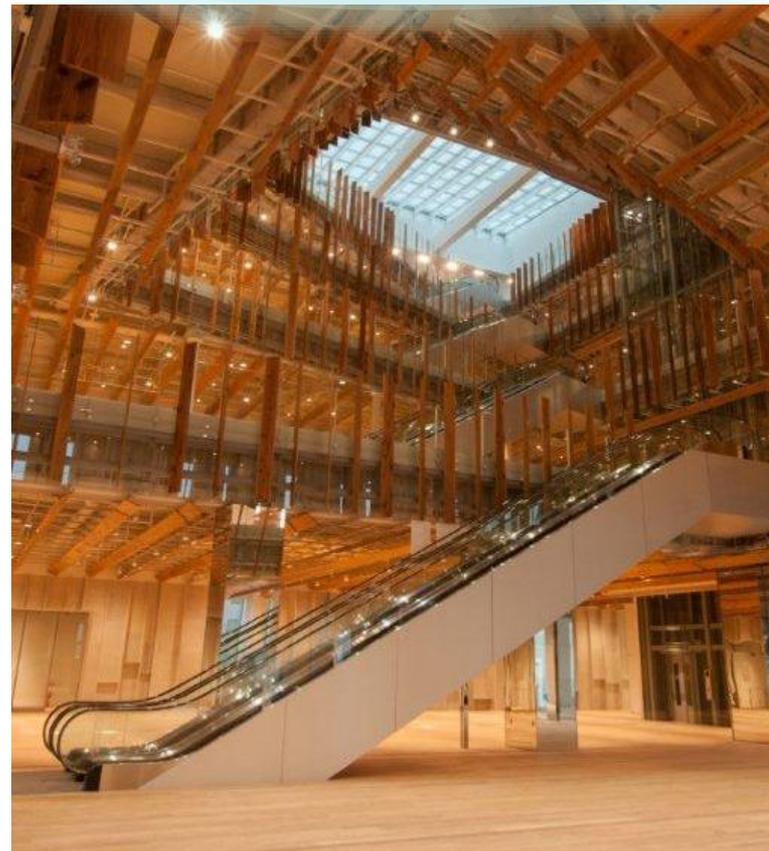


La ciudad ha construido un complejo en el centro de la ciudad que ofrece el Museo de Arte en Vidrio y la Biblioteca Pública de la ciudad de Toyama.

La fachada transparente aplicada mediante un delicado sombreado está abierta a la ciudad.



El pasaje en espiral se siente cálido gracias al uso de madera local y materiales naturales.



Instalación pública Toyama Kirari **Nº de visitantes desde su apertura: 4,2 millones** (a 31 de marzo de 2021)

La inversión privada se activa en los distritos centrales de las ciudades



コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

Revitalización de la inversión privada, como los proyectos de reurbanización, dirigida por la inversión pública

Centro regional de atención médica y de enfermería (Sistema regional de atención integral)

Asociación de reurbanización del distrito de Sogawa-nishi
Comercial, alojamiento, estacionamiento, residencia
Finalizado en junio de 2016

Asociación de reurbanización del distrito de Sogawa 3-chome
Finalizado en junio de 2019

La parada de tranvía de Nakamachi (Nishimachi-kita) se abrió el 17 de mayo de 2013

Torre Lucida (125 unidades)
Distrito F de Chuo-dori
Residencial, comercial, empresarial, estacionamiento
Finalizado en septiembre de 2012

Asociación de Preparación para la Reurbanización de la Ciudad de Nishimachi-kita y el Distrito de Sogawa
Establecida en agosto de 2015

Sección norte, distrito de Chuo-dori
Asociación de Preparación para la Reurbanización de la Ciudad
Establecida en abril 2008

Sogawa-dori Calle Comercial

Chuo-dori Calle Comercial

Tranvía de la línea de bucle

City House Toyama Nishimachi (96 unidades)
Terminado en febrero de 2007
Distrito de Tsutsumicho-dori 1-chome
Viviendas comerciales y de obra

Premist Sogawa (52 unidades)
Sogawa 4-chome y el distrito de Hatagomachi
Residencial, comercial, empresarial, estacionamiento
Finalizado en febrero de 2010

Sogawa FERIO
Distrito de Sogawa-dori-minami
Comercial
Finalizado en agosto de 2007

Grand Plaza Plaza
Finalizada en Ago. 2007

Nishimachi, SogawaCUBY
Distrito de Nishimachi y Sogawa
Estacionamiento, estacionamiento para bicicletas, comercial
Finalizado en marzo de 2005

TOYAMA Kirari
Distrito de Nishimachi-minami
Negocio, instalación pública
Finalizado en abril de 2015

Premist Nishimachi (40 unidades)
Nishimachi Premier (88 unidades)
Distrito Nishimachi-tonan
Residencial, comercial, estacionamiento
Finalizado en septiembre de 2012



Efectos del desarrollo de ciudades compactas

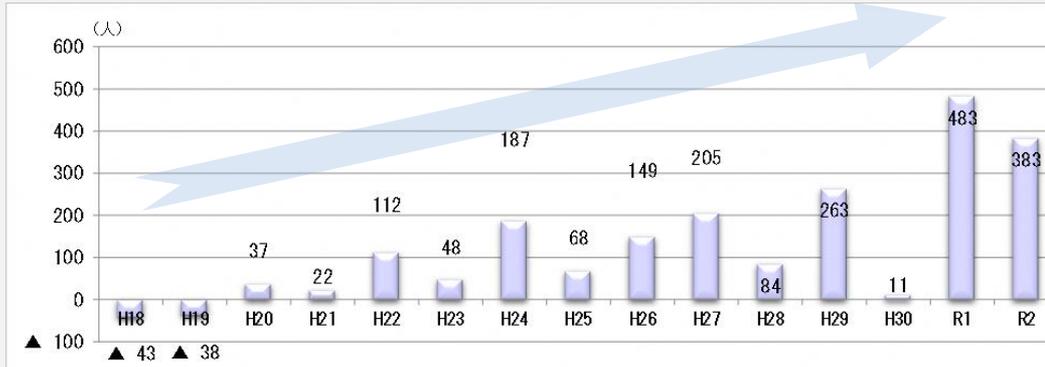
Efectos del Desarrollo de ciudades compactas

~ Aumento de las personas que se mudan ~



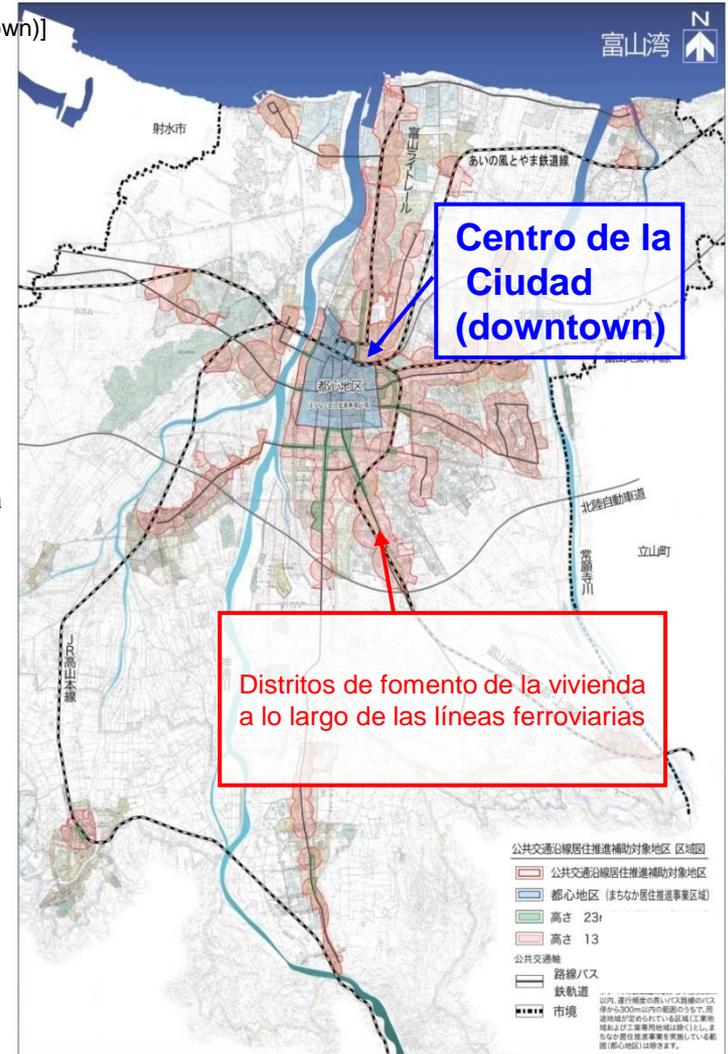
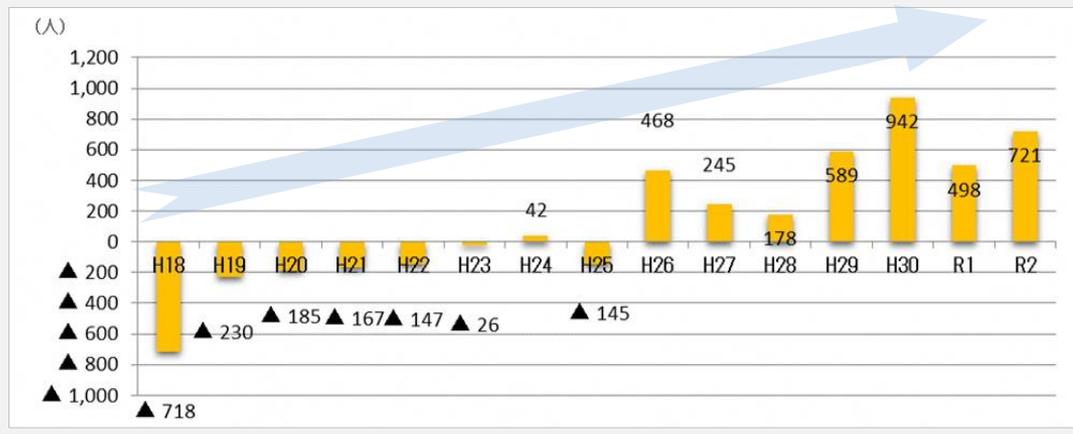
[Cambio en el aumento/disminución social (que se mudan o se van) en el centro de la ciudad (downtown)]

El número de personas que se mudan ha superado al de las que se van desde 2008.



[Cambio en el aumento/disminución social (que se mudan-que se van) en los distritos de fomento de la vivienda a lo largo de las líneas ferroviarias]

• El número de personas que se mudan sigue superando al de personas que se van, ya que las personas que se mudan superan en número a las de 2018.



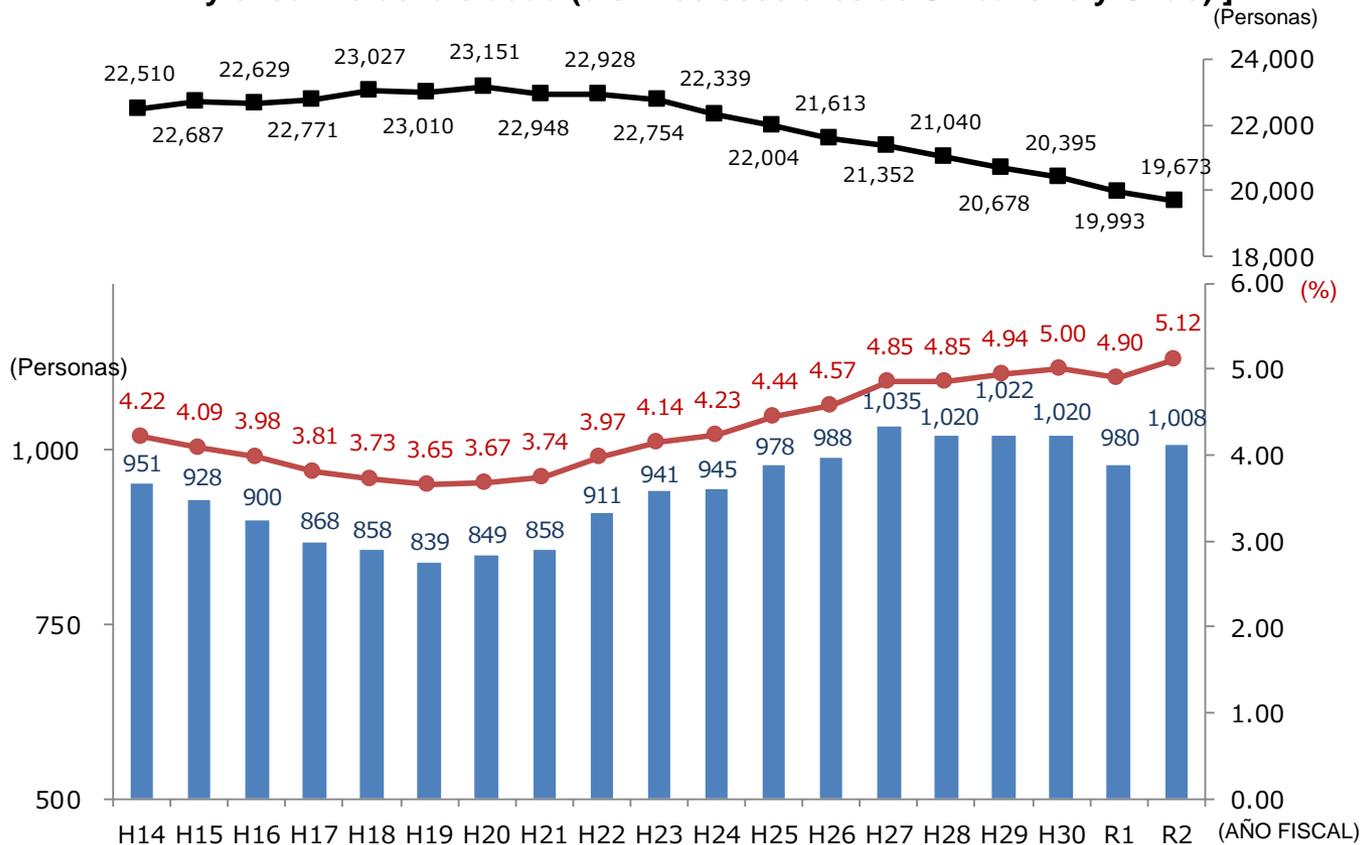
* Calculado a partir de la información básica del registro de residentes a 30 de junio de cada año

Efectos del desarrollo de ciudades compactas ~ Aumento del número de escolares en el centro de la ciudad ~



- El número de escolares en el centro de la ciudad **aumentó en 169 (20,1%)**. (2007-2020)
- La proporción de escolares en el centro de la ciudad con respecto a la ciudad de Toyama **aumentó en 1,47 puntos**. (2007-2020)

[Cambio en el número de escolares en las escuelas primarias municipales de Toyama y el centro de la ciudad (distritos escolares de Shibazono y Chuo)]



[Escuela primaria y secundaria de Shibazono]



*Fuente: Investigación básica sobre la escuela

Efectos del desarrollo de ciudades compactas ~ Resultado del anuncio público de los precios del suelo (1 de enero de 2021) ~

- El precio promedio del suelo en la prefectura de Toyama ha disminuido desde 1993 (durante 27 años consecutivos).
- En la ciudad de Toyama, **el precio del suelo subió durante 6 años consecutivos a partir de 2020** (promedio de todos los objetivos).
- En la ciudad de Toyama, **los precios del suelo aumentaron un 0,0%** interanual de media.
- **Los precios del suelo aumentaron en 6 distritos comerciales**, principalmente alrededor de la estación de Toyama y a lo largo de la línea de bucle.
- Aumentan los precios del suelo en **24 zonas residenciales** de la **ciudad**.

(Fuente: Anuncio público de los precios del suelo en 2021)
*Anuncio público de los precios del suelo (encuesta del gobierno, fecha de registro: 1 de enero)
Número de lugares encuestados (107 en la ciudad)

< Factores del aumento del precio del suelo >

- **Distritos comerciales:** Expectativas de conexión Norte-Sur del tranvía, revitalización de la reurbanización por parte de los sectores privados
- **Zonas residenciales:** Comodidad y precios adecuados de las zonas que rodean el centro de la ciudad, progreso del proyecto de promoción de la vida en Machinaka

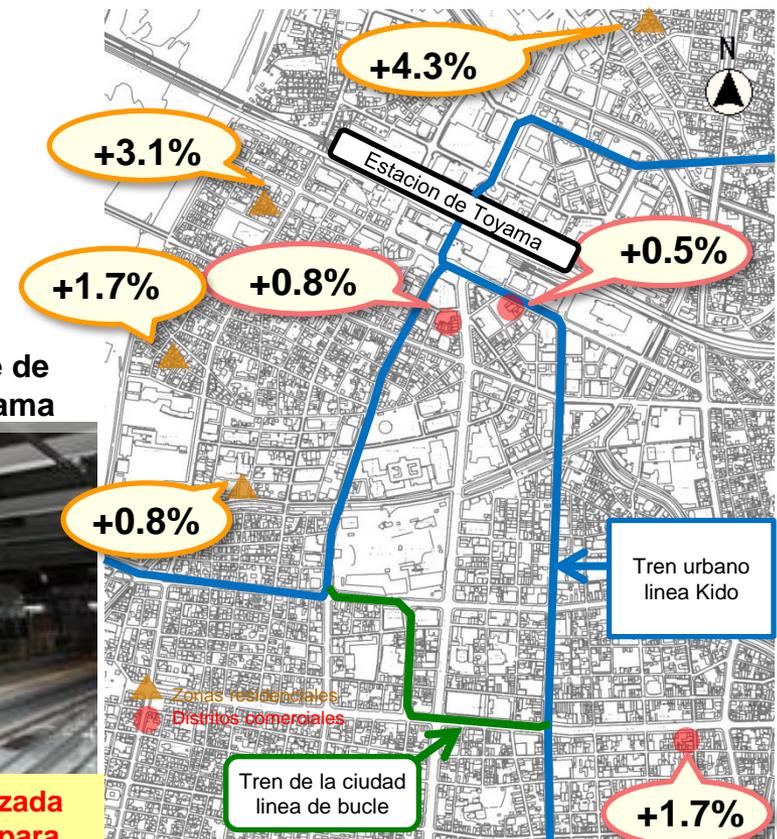
A lo largo de la línea de tren urbano



Espacio LRT bajo el puente de vigas de la estación de Toyama



[Referencia] La encuesta sobre el precio del suelo (1 de julio de 2021) realizada por la prefectura de Toyama muestra que el precio del suelo de referencia para todos los fines ha aumentado durante 7 años consecutivos. (Sólo la ciudad de Toyama entre las ciudades de Hokushinetsu)



[Lugares en los que el precio del suelo aumentó considerablemente]



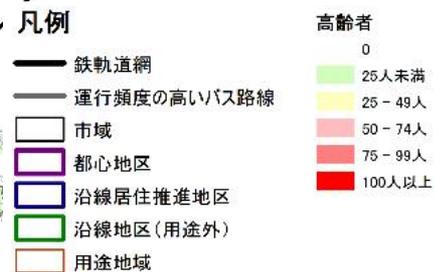
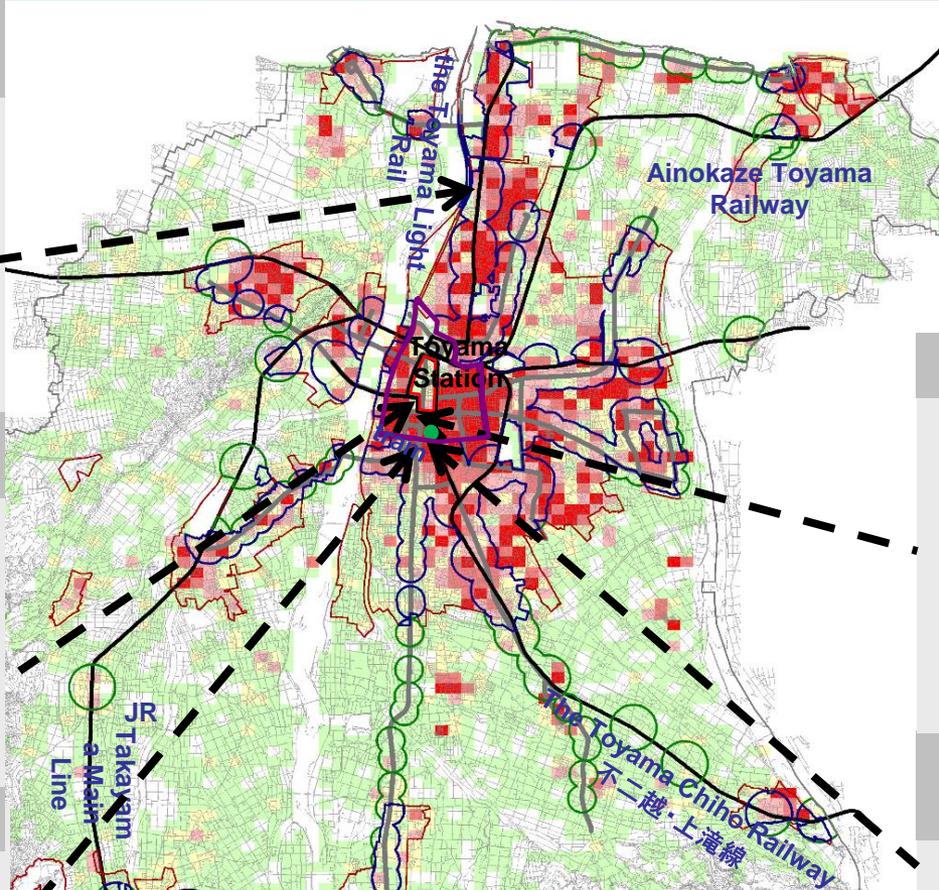
Tren Ligero de Toyama



Línea de bucle del tren urbano



Aville



Grand Plaza



Centro de Ciudades Preventivos Kadokawa



"Hay muchas personas mayores en el centro de la ciudad".



Evaluación internacional de la política de ciudades compactas y medidas medioambientales



La política de ciudad compacta y las medidas medioambientales de la ciudad de Toyama **están adquiriendo una creciente reputación internacional.**



OECD

En **el informe sobre políticas de ciudades compactas** elaborado por **la OCDE** en junio de 2012, la política de ciudades compactas de la ciudad de Toyama fue reconocida como la de una de las cinco ciudades avanzadas.



SE4ALL

Toyama fue la única ciudad japonesa entre las 13 ciudades/regiones internacionales que se unieron a la **Iniciativa Global de Energía de Distrito en las Ciudades de SE4ALL** (Energía Sostenible para Todos) en septiembre de 2014.



100RC (Fundación Rockefeller)

En diciembre de 2014, Toyama se convirtió en la primera ciudad japonesa seleccionada como una de las **"100 ciudades resilientes"**, que se esfuerzan por tener la fortaleza para resistir y recuperarse de los desastres naturales, los delitos, los atentados terroristas y otros choques y desafíos a los que se enfrentan las ciudades, por la 100RC, que es una organización creada por la **Fundación Rockefeller**.



Banco Mundial

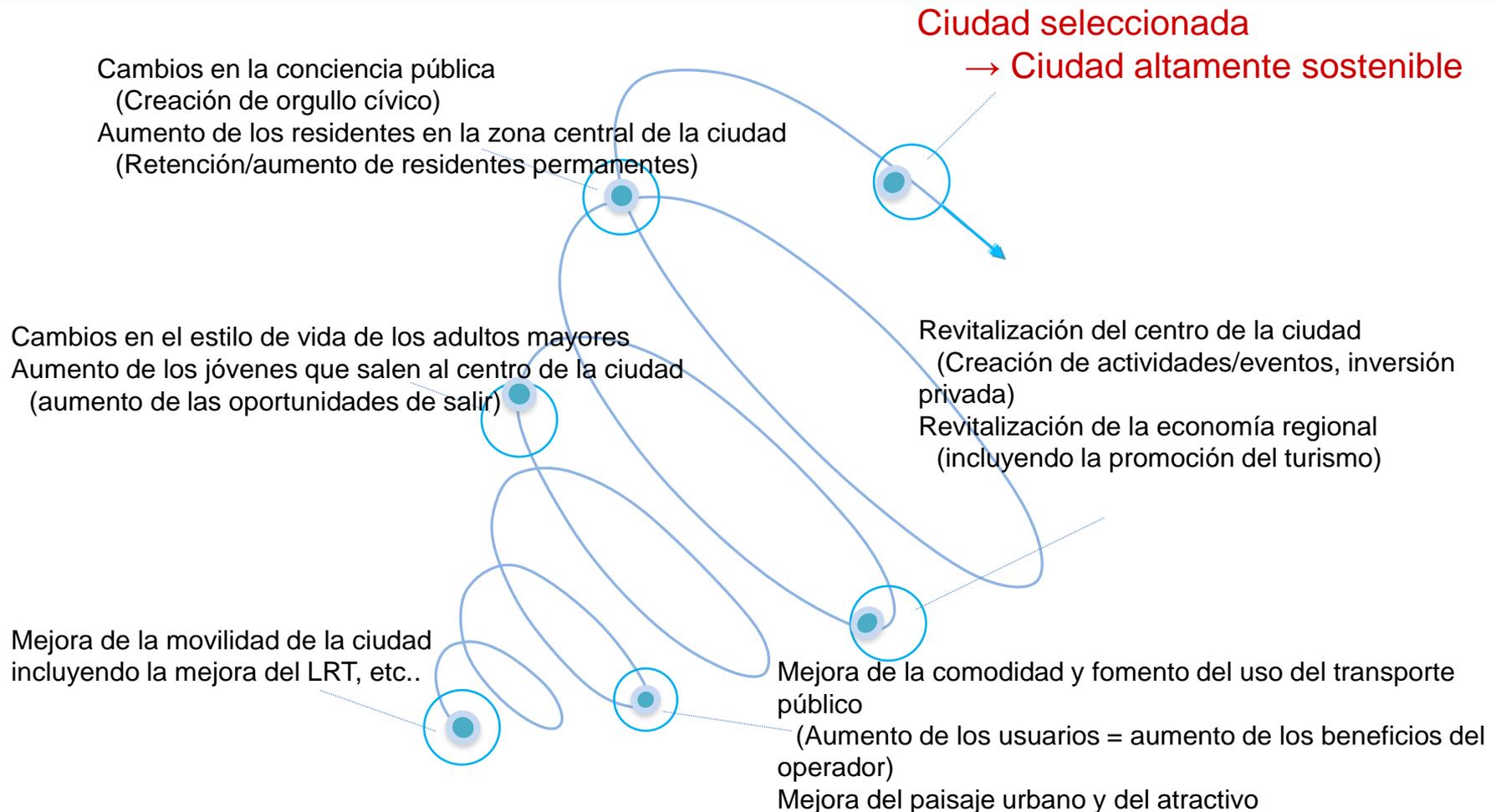
El 1 de julio de 2016, seleccionada como **ciudad miembro del Programa de Ciudades Asociadas** dirigido por el **Banco Mundial**.



El alcalde Mori de la ciudad de Toyama, Kandeh Yumkella representante especial del secretario general de la ONU para SE4ALL y el embajador Masahiko Horie para asuntos de medio ambiente mundial, Ministerio de Asuntos Exteriores

Efectos de la mejora del LRT en el desarrollo de ciudades compactas

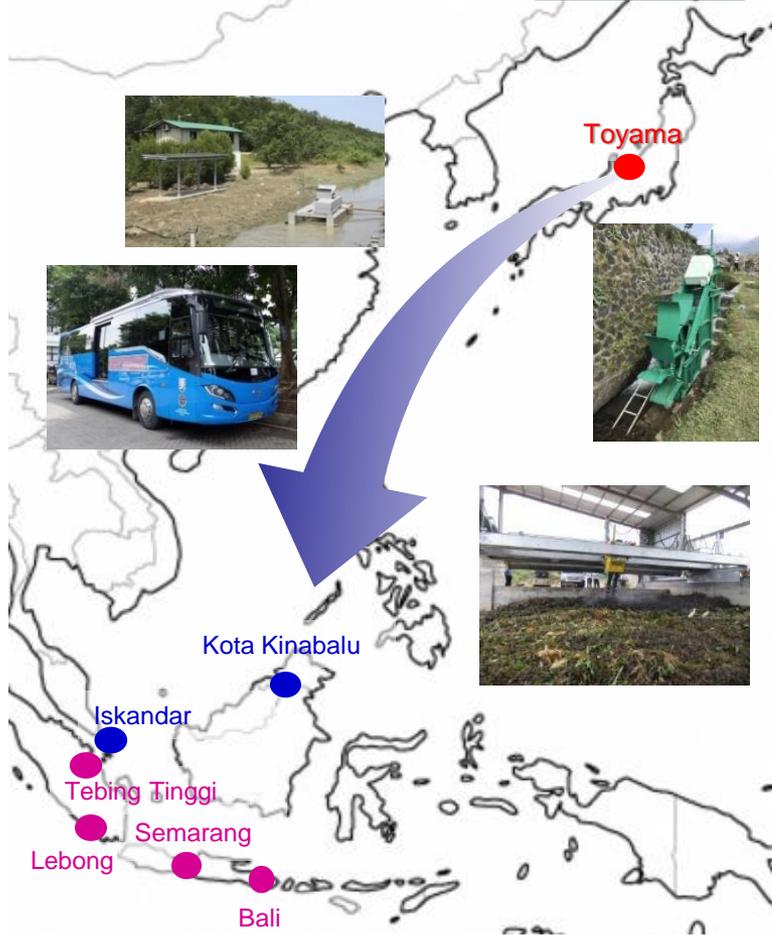
Se crea una espiral positiva que influye y cambia positivamente las ciudades y las personas.





Colaboración de Ciudad a Ciudad

Promoción internacional del modelo de ODS de Toyama –Exportaciones de tecnología y conocimientos técnicos



- Bali, Indonesia
- Tabanan, Bali, Indonesia
- Semarang, Java Central, Indonesia
- Leborg, Indonesia
- Klungkung, Bali, Indonesia
- Tebing Tinggi, North Sumatera, Indonesia
- Iskandar, Malasia
- Kota Kinabalu, Malasia
- Renca, Santiago, Chile



Tabanan, Bali (Indonesia)

Retos

Escasez de energía

Dismutación de la agricultura

Basura

Características regionales de Toyama

Recursos hídricos abundantes

Red completa de suministro de agua para la agricultura

Agricultura, con especial atención al cultivo del arroz



El know-how de Toyama/ tecnología de la empresa

Generación de microelectricidad

Tecnologías relacionadas con la agricultura (molino de arroz)

Manejo de residuos

Proyecto

Soluciones

Retos



Retos

Congestión del tráfico/
Revitalización del transporte público

Realización de la
Sociedad con bajas emisiones de
carbono

El know-how de Toyama/
Tecnología de la empresa

Transporte público (CNG bus)

Utilización de energías renovables

Proyecto

Soluciones

Retos



Klungkung, Bali (Indonesia)

Retos

Escasez de energía

Dismutación de la agricultura

Características regionales de Toyama

Recursos hídricos abundantes

Red completa de suministro de agua para la agricultura

Agricultura con enfoque en el cultivo de arroz

El know-how de Toyama/
tecnología de la empresa

Generación de energía solar

Tecnología de Riego

Proyecto

Soluciones

Retos



Importancia de la cooperación internacional

