

富山県富山市の取組み －ヒアリング調査結果の概要－

都市自治体における地域公共交通のあり方に関する研究会
日本都市センター 石田雄人



公益財団法人

日本都市センター

ヒアリング調査について

○実施日

平成26年10月21日(火)

○調査先

富山市都市整備部交通政策課

○調査者

高野委員(富士宮市交通対策室長)

事務局(日本都市センター)



<富山駅南口広場の工事の様子>



<富山市内を走るLRT>



<富山市役所の外観>



公益財団法人

日本都市センター

富山県富山市の概要①

○人口(世帯数)¹

420,085人(170,732世帯)
⇒富山県の約4割を占める

○面積²

1,241.85平方キロメートル
⇒富山県の約3割を占める

○一般会計³

{ 歳入1,647億10百万円
歳出1,624億86百万円

○都市制度

中核市(平成8年に移行)

○合併の経緯(平成以降)

・平成17年4月1日

富山市、上新川郡大沢野町、同郡大山町、婦負郡八尾町、同郡婦中町、同郡山田村、同郡細入村による新設合併



<富山県における富山市>
出典:富山市提供資料

1 富山市HPによる推計人口(平成26年10月末日)

2 国土交通省国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」(平成25年10月1日)による参考値

3 平成25年度決算



富山県富山市の概要②

○都市の特徴

- ・人口は富山県全体の約4割、面積は約3割を占める
- ・拡散した市街地(DID(人口集中地区)の人口密度40.3%)
- ・平成27年3月北陸新幹線開業

○都市の課題

- ・人口減少と超高齢化
 - ⇒総人口は2010年をピークに減少に転じ、2045年には2010年の約23%減
 - ⇒2045年に全人口の約4割が高齢者になる見込み
- ・全国第2位の自動車保有台数
 - ⇒中核都市圏で最も高い自動車分担率(通勤・通学で72.2%)
- ・過度な自動車依存による公共交通の衰退
 - ⇒路線バスの利用者数はピーク時の約7割減少、系統数は約4割減少
- ・車を使えない市民は約3割(女性や高齢者が中心)
- ・市街地の拡大と低密度化
 - ⇒県庁所在地では全国で最も低密度な市街地
 - ⇒ごみ収集や除雪等の都市管理コストの上昇
 - ⇒中心市街地の衰退



公共交通の現状①

○市内を運行する公共交通

[バス]

路線バス(富山地方鉄道;約100路線)

コミュニティバス(22路線)

自主運行バス(9路線)

[鉄軌道]

JR西日本(北陸本線、高山本線)

富山地方鉄道(本線、不二越・上滝線)

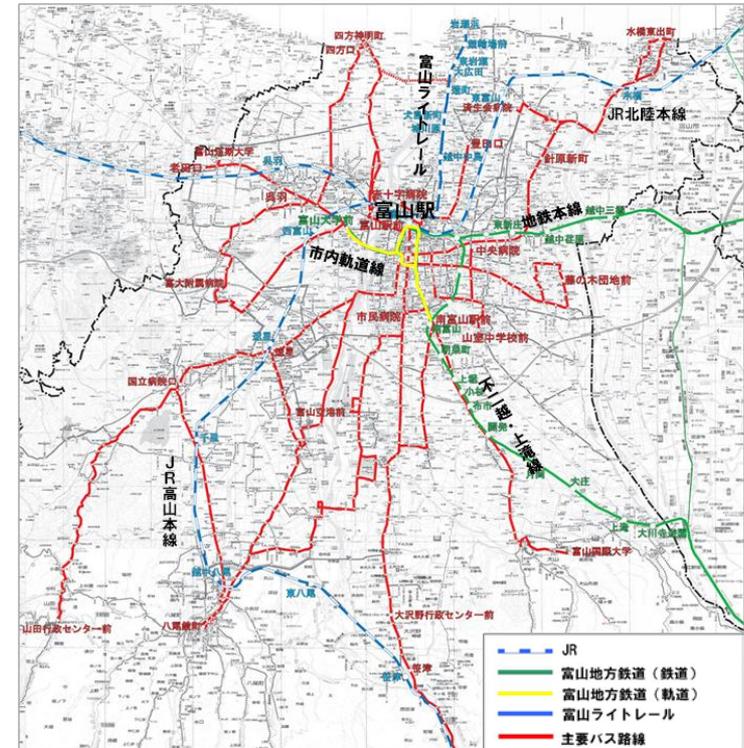
富山地方鉄道市内軌道線

富山ライトレール

○公共交通ネットワーク

・JR富山駅を中心として放射状に広がる

○



<鉄軌道と路線バスの運行の様子>

出典:富山市提供資料



公益財団法人

日本都市センター

公共交通の現状②

○公共交通利用状況

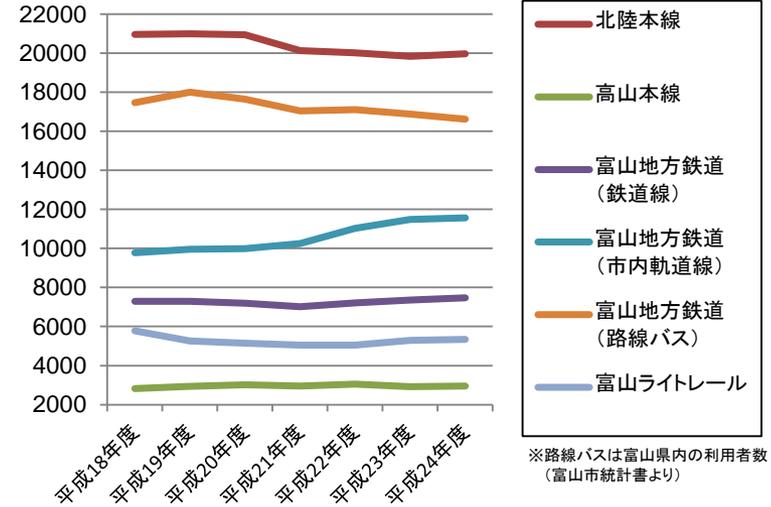
- ・JR北陸本線と路線バス(富山地方鉄道)は減少傾向にある
- ・その他の公共交通は、LRT導入後の平成21年度から増加に転じている

○公共交通空白地域の状況

- ・全人口の5.6%(23,596人)が公共交通空白地域の対象
- ・コミュニティバスや地域自主運行バス等により解消傾向にある
(平成18年:人口の8.8%)

○財政負担

- ・公共交通の維持・運行・支援等に関する予算額⁴:824百万円
(一般会計の約0.5%、政策的投資の約1.2%)
 - 富山港線路面電車事業・・・180百万円
 - コミュニティバス等事業・・・241百万円
 - おでかけバス・電車・路面電車事業・・・104百万円
 - 市内電車環状線事業・・・92百万円
 - 生活バス路線維持費・・・67百万円 等



<公共交通利用者の推移>

出典:富山市提供資料を基に作成

4 平成26年度予算

まちづくりの基本方針

○コンパクトなまちづくり

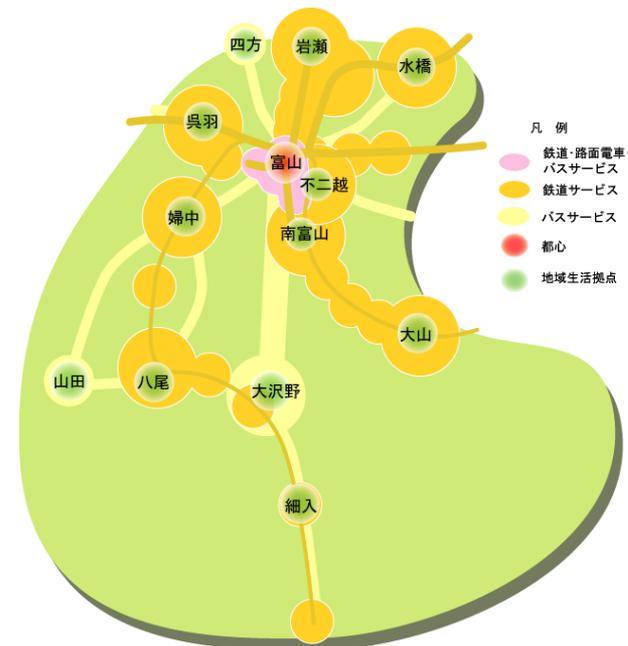
- ・公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり
- ⇒鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集約させる

○実現させる3本柱

- ・公共交通の活性化
- ・公共交通沿線地区への居住推進
- ・中心市街地の活性化

○コンパクトなまちづくりのコンセプト

- ・お団子と串の都市構造
- ⇒クラスター型の都市構造を目指す
- ・徒歩と公共交通による生活の実現
- ⇒自動車を利用しなくても徒歩と公共交通で都市サービスを楽しむ社会を実現



<富山市のコンパクトなまちづくり概念図>

出典: 富山市提供資料



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要① —計画・体制—

○富山市公共交通活性化計画（平成19年3月策定）

- ・コンパクトなまちづくりの軸となる幹線公共交通の整備とともに郊外などの生活交通の確保を目的
- ・平成19年度から平成38年度までの20年間を計画年次（前半の10年を「第1年次」、後半の10年を「第2年次」）
- ・「富山市都市マスタープラン」と連携させた計画

○2つの基本方針

- ・公共交通軸の活性化によるコンパクトな街づくりの実現
 - ⇒LRTネットワークの形成
 - ⇒増便を核とした利便性の向上
 - ⇒地域内鉄道としてのサービスの強化
 - ⇒交通結節点の整備 等
- ・地域特性に応じた多様な生活交通の確保
 - ⇒公営コミュニティバスの効率的な運行
 - ⇒地域自主運行バスの導入支援
 - ⇒生活バス路線（民間赤字路線）の維持
 - ⇒NPO等による福祉有償輸送、過疎地有償サービスの活用 等



取組みの概要② －富山ライトレール(1)－

○富山ライトレール

- ・平成18年4月、旧JR富山港線をLRTとして再生
- ・旧富山港線は、平成17年度で3,200人/日まで減少していた
- ・運行本数の充実や新駅開業、ルート変更、車両の低床化を実施した

○公設民営に基づく費用負担

- ・建設費すべてと、運営費のうち施設の維持管理の費用を富山市が負担
 - ⇒富山市から(株)富山ライトレールに売却(売却費用は市の補助)
 - ⇒約3億円の運営費のうち約1億円を富山市が支出
- ・約2億円を運賃や広告等の収入で得ており、開業以来黒字である

○市民や地元企業による様々な支援

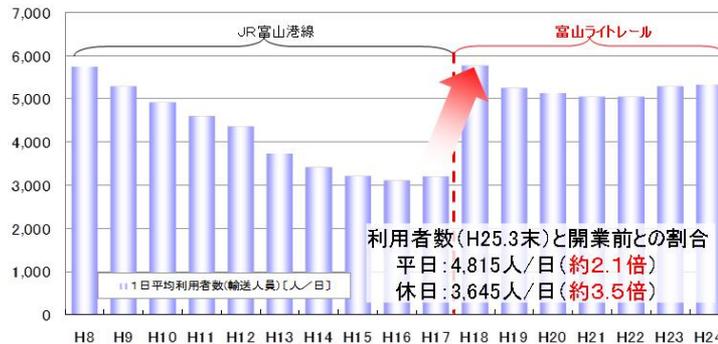
- ・電停の壁面への協賛
 - ⇒沿線の特徴や伝統をPRする「個性化スペース」や「広告スペース」へのスポンサー(個性化16社、広告28社)
- ・電停命名権の譲渡(ネーミングライツ)
 - ⇒2つの新駅の命名権を販売した(1500万円と300万円)
- ・ベンチや基金への市民・企業からの寄附
 - ⇒記念メッセージ付きベンチ(1基5万円×168基)
 - ⇒「富山港線路面電車事業助成基金」の設置



取組みの概要②－富山ライトレール(2)－

○整備効果

- ・利用者が平日で約2.1倍、休日で約3.5倍に増加(開業前との比較)
- ・自動車やバスの利用者から約25%が転換した
- ・高齢者のライフスタイルに変化が生じた(日中の利用が急増)



左: <富山ライトレールの利用者数の推移> 右: <年代別の利用者の変化(平日)>

出典:ともに富山市提供資料

- ・沿線での住宅の新規着工件数の増加(約1.29倍)

	開業前 H16	開業後6年平均 H17-H22	H17-H22/ H16比
富山ライトレール沿線	90件	116件	1.29倍
旧富山市地区域	2,238件	1,798件	0.80倍

<富山ライトレール沿線と旧富山市地区域の新築着工件数>

出典:富山市提供資料



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要③－セントラム(1)－

○セントラム

- ・平成21年12月、市内電車(富山地方鉄道)の一部を延伸・環状化
- ・中心市街地活性化と都心地区の回遊性の強化を目的
- ・軌道を上下分離方式で整備(日本初)
⇒施設整備・管理・・・富山市 運営・・・富山地方鉄道

○都市景観との調和

- ・魅力ある都市景観の構築に向けた道路空間との一体的な整備
- ・都市的・モダンで高質な表情の新型低床車両を採用



左・右<富山市内を運行するセントラムの様子>
出典:富山市提供資料



<路線の環状化の概要と延伸区間>
出典:富山市提供資料



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要③－セントラム(2)－

○整備効果

- ・中心商業地区への利用者の行動形態に変化が生じた
 - ⇒利用者が平日で約6割、休日で約3割の増加
- ・女性高齢者を中心に日常の移動手段として定着
 - ⇒利用客の7割は女性
 - ⇒平日の高齢者の利用が大きく増加
- ・中心市街地の活性化
 - ⇒中心市街地で2時間以上滞在する人、1日あたり1万円以上の消費をする人の割合が堅調に推移
 - ⇒自動車利用者に比べ、中心市街地の平均滞在時間が長く、2店舗以上に立ち寄る人の割合が高い
 - ⇒休日の平均消費金額が多い
- ・新駅開設や新型低床車両の導入により、全体の利便性の向上



取組みの概要④－居住推進事業－

○「まちなか居住推進事業」と「公共交通沿線居住推進事業」

- ・平成17年度よりまちなか(中心市街地)、平成19年度より公共交通沿線における居住推進地区を設定

⇒中心市街地(都心地区):約436ha

⇒公共交通沿線居住推進地区:約3,489ha

(富山駅を中心とした19の公共交通軸周辺)

- ・居住推奨ゾーンでは、良質な住宅の建設事業者や住宅の建設・購入する市民に対して助成⁵を行う

○成果

- ・2025年推計で、総人口の約42%を目標

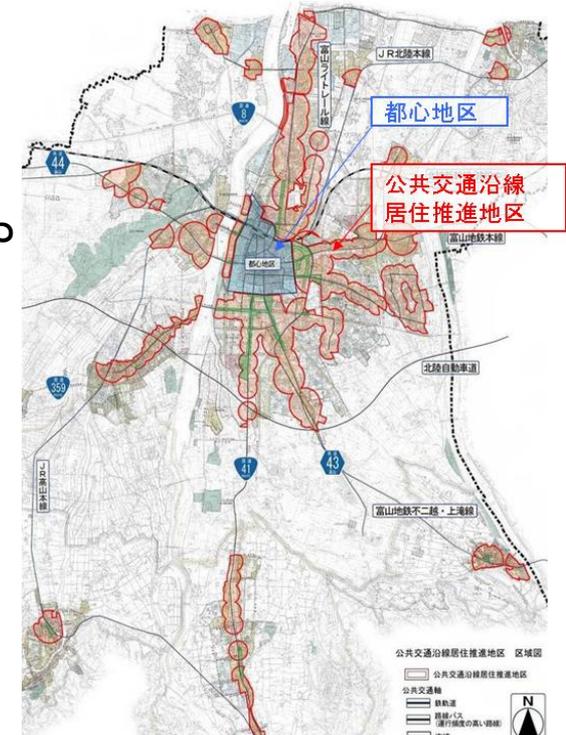
⇒2005年:約28% → 2013年:32.2%

- ・各事業の実績

⇒まちなか:702件、1,417戸、309百万円

⇒公共交通沿線:438件、946戸、584百万円

- ・旧富山港線(現富山ライトレール)沿線では、LRT整備の効果もあり、住宅の新規着工件数が増加した



＜まちなか居住推進地区及び公共交通沿線居住推進地区＞

出典:富山市提供資料

5 例として、まちなか居住推進事業では共同住宅、戸建住宅に対し、それぞれ1戸あたり100万円、50万円の助成を行う。同様に、公共交通沿線居住推進事業では、共同住宅、戸建住宅に対し、それぞれ1戸あたり70万円、30万円の助成を行う。



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要⑤ ーコミュニティバス等(1)ー

○コミュニティバス・地域主運行バス等の概要

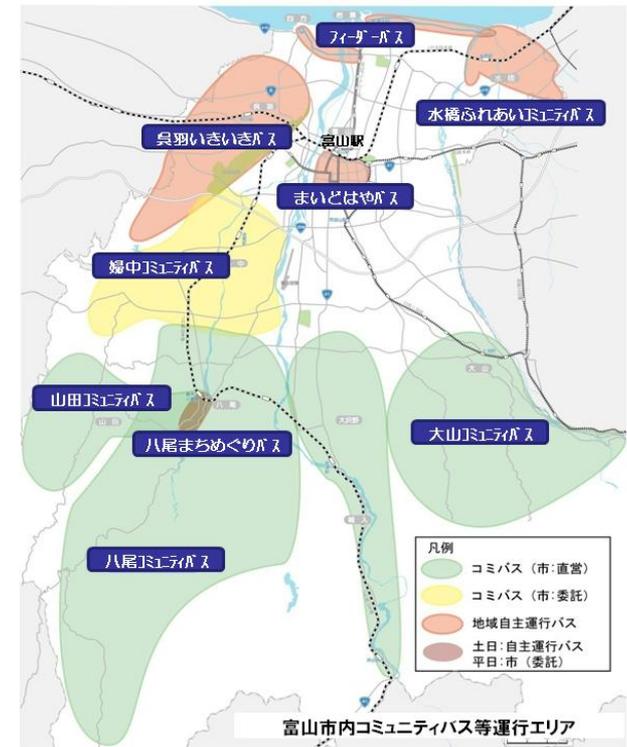
- ・中山間地・・・市が直営(または委託)で運行させる
⇒4種類のコミュニティバス、全22路線
- ・市街地等の平野部・・・基本的に地域の自主運行
⇒5種類の自主運行バス、全9路線

○地域ごとの考え方

- ・中心部・呉羽地域・水橋地域・婦中地域
⇒駅や主要施設などを循環するネットワーク
- ・中山間地域の大山・八尾・山田地域
⇒総合行政センターを基点に地域内の放射状ネットワーク
- ・富山市北部地域
⇒富山ライトレール接続のフィーダーバス

○市の財政負担

- ・コミュニティバス等事業
⇒約241百万円⁶



<コミュニティバス等運行エリア概要>

出典: 富山市提供資料

6 平成26年度予算

取組みの概要⑤ ーコミュニティバス等(2)ー

○地域自主運行バス

- ・平成17年4月より、富山市地域自主運行バス事業補助事業として開始
- ・生活交通の維持・確保を目的
- ・地域の団体等が主体

バス名	運行主体	内容	路線数
まいどはやバス	(株)まちづくりとやま	・富山市、富山商工会議所等による第3セクター ・中心市街地の地域活性化	2
富山港線フィーダーバス	富山ライトレール(株)	鉄軌道の利用圏域の拡大を目的	2
呉羽いきいきバス	(有)まちづくり公社呉羽	地域自ら会社を設立・運営	2
水橋ふれあいコミュニティバス	NPO法人水橋ふれあいコミュニティバス	地域自らNPO法人を設立・運営	2
八尾まちめぐりバス	(一社)八尾観光協会	観光地へのアクセス強化	1

出典：富山市提供資料を基に作成

○補助内容

- ・運行費補助(運行経費の9/20を限度)
- ・車両の無償貸与
- ・試行運行の実施



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要⑤ — 地域自主運行バスの事例 —

○呉羽いきいきバス

- ・平成16年10月～11月にかけて試行運行
- ・平成17年4月より本格運行
- ・地元企業と地元住民が(有)まちづくり公社呉羽を設立
- ・地域住民と地元企業からの協賛金で費用の一部を負担し運行
⇒世帯負担金400円/年と協賛企業約90社
- ・市から運行経費の9/20以下の補助を受ける
- ・交通事業者に運行を委託

○運行内容

- ・運行ルート・・・2ルート
- ・運行ダイヤ・・・月～金：20便/日、土：14便/日
- ・運賃・・・100円
- ・利用実績(平成25年度)・・・187人/日

○地域の特徴

- ・町内会の加入率が高い
- ・強いリーダーシップを持つまとめ役が存在する

運行経費	運行収入	内 訳
33,183 千円	運賃収入 4,515 千円	・運賃収入 100円/人
	世帯の協賛 2,680 千円	・世帯から協賛金 400円/年・世帯 (約7,000世帯)
	企業の協賛 7,000千円	・地元企業から協賛金 (約90社)
	市の支援 18,355 千円	・運行経費補助 運行経費の9/20以下 シビルミニマム補助

※経費はH26年度予算

< 呉羽いきいきバスの収支概要 >

出典：富山市提供資料



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要⑥ —JR高山本線の活性化—

○JR高山本線の活性化のための社会実験

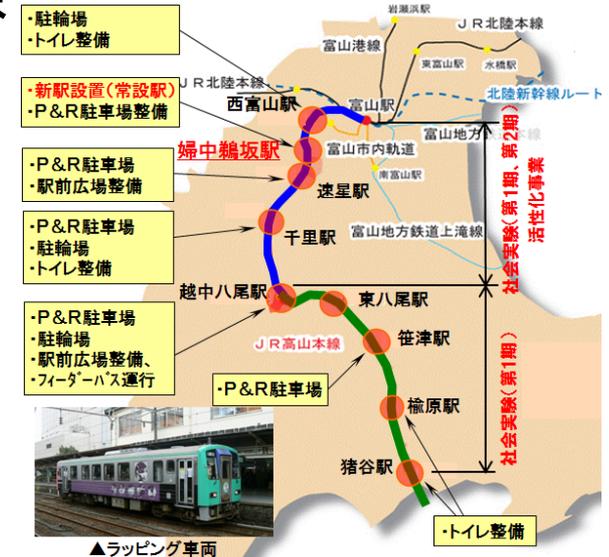
- ・平成18年度より社会実験・活性化事業として実施
- ・運行本数の増発
⇒最大16便(約47%)を増発した
- ・「婦中鶉坂駅」を臨時駅として開業
- ・パーク&ライド駐車場や駐輪場の整備
- ・フィーダーバスの運行
- ・時刻表の整備などの利用促進 等

○費用

- ・市が全額負担

○成果

- ・利用者数が実験前と比較して約10%増加
- ・「婦中鶉坂駅」の本格開業
- ・朝夕時間の増便の継続
- ・パーク&ライド駐車場の利用増加



<JR高山本線の社会実験の概要>
出典: 富山市提供資料

区間 (富山駅～)	実験前 H17	社会実験		活性化事業	
		第1期 H18.10～	第2期 H20.3～	H23.3～	H24.3～
～速星駅	36本	50本	59本	41本	43本
～越中八尾駅	34本				41本
～猪谷駅	21本	33本	24本	24本	22本

<運行本数の推移>

出典: 富山市提供資料を基に作成



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要⑦ — 富山地方鉄道の活性化 —

○富山地方鉄道不二越・上滝線の増発運行の社会実験

- ・平成23年度より社会実験として実施
- ・便の増発
⇒朝2便、夜7便の増発
- ・終電時間の繰り下げ
- ・パーク&ライド駐車場の整備
- ・時刻表の整備などの利用促進

○費用

- ・増発経費の補助や駐車場整備のための費用を市の補助で実施

○成果

- ・増便時間帯を中心に、利用者数が実験前と比較して約4.0%増加
- ・車からの転換
- ・高齢者等の中心部への外出機会の増加



＜富山地方鉄道の活性化事業の概要＞
出典：富山市提供資料



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要⑧－その他取組み(1)－

○幹線バス路線の取組み

- ・公共交通軸として幹線バス24路線を定め、そのイメージリーダーとして3路線の整備を行う
 - ⇒新デザインのイメージアップ車両の導入
 - ⇒バス停上屋の整備やパーク&バスライドの駐車場の整備

○生活路線バス維持補助事業

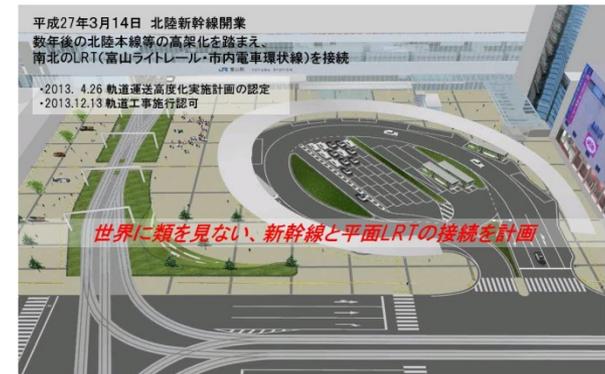
- ・国・県の補助制度の基準(経常収支が経常費用の11/20)に満たない場合、不足する額を補助
 - ⇒対象路線数:15路線、市補助金額:67百万円⁷

○富山駅周辺の整備

- ・北陸新幹線の開業を契機に駅前広場等の駅前広場等の整備を行う
- ・北陸本線の高架化の後、富山ライトレールと市内電車環状線の接続を予定

○おでかけ定期券

- ・65歳以上高齢者の中心市街地への移動の公共交通利用料金を1回100円に割引する
- ・利用者負担金として1000円/年
- ・中心市街地の活性化や健康増進に寄与している



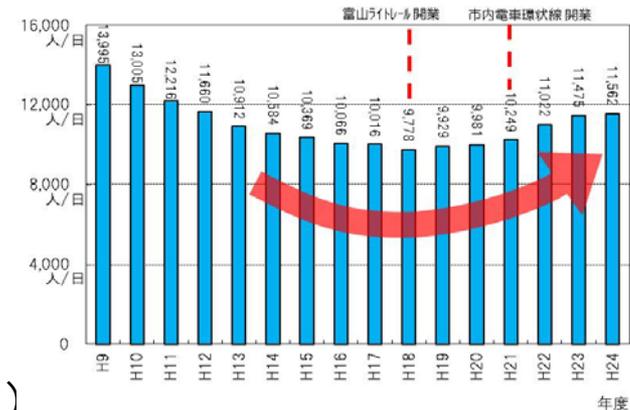
<富山駅周辺の整備イメージ>

出典: 富山市提供資料

取組みの効果 –コンパクトなまちづくり(1)–

○市内電車の利用者数の増加

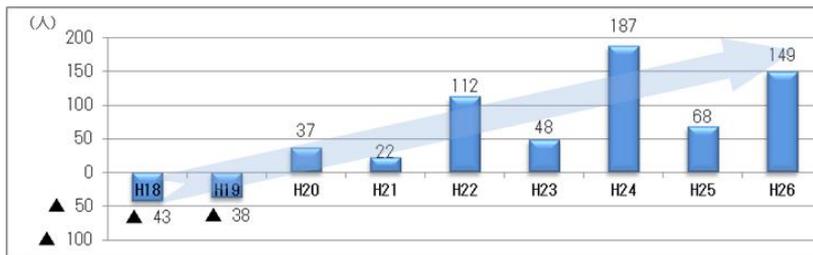
- ・平成19年度以降の市内電車利用者数が増加
⇒富山ライトレールの開業、市内電車環状線の整備、ICカードシステムや低床車両の導入等の効果



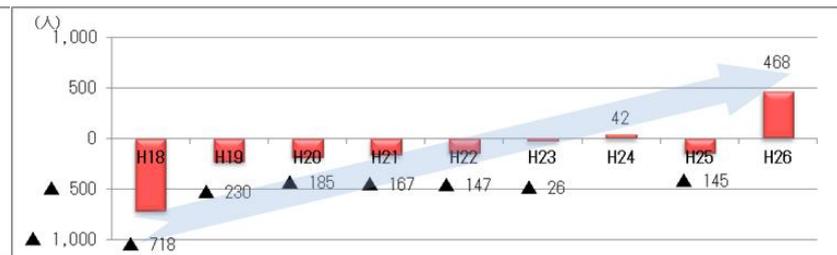
<市内電車の1日あたりの乗車人数の推移>
出典:富山市提供資料

○転入人口の増加

- ・中心市街地では平成20年から社会増(転入超過)
- ・公共交通沿線居住推進地区では社会減(転出超過)が減少傾向
⇒平成24年、平成26年は社会増(転入超過)



左:<中心市街地(都心地区)の社会増減の推移>
出典:富山市提供資料



右:<公共交通沿線居住推進地区の社会増減の推移>



公益財団法人

日本都市センター

取組みの効果 –コンパクトなまちづくり(2)–

○中心市街地の活性化

- ・中心市街地の歩行者数が増加
⇒17.9%増(平成18年と平成25年の比較)
- ・中心市街地の空き店舗が減少
⇒1.3%減(平成21年と平成25年の比較)

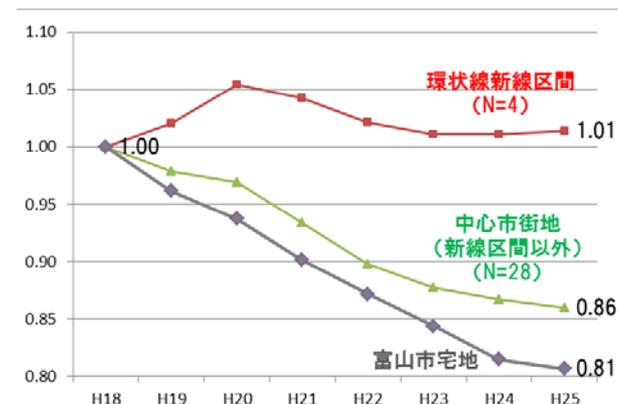
○中心市街地の地価の維持

- ・中心市街地の環状線新設区間
⇒平成18年度以降地価がほぼ横ばい
- ・その他の中心市街地

⇒平成19年度以降下降しているが、富山市
宅地の平均と比較して下降率が緩やか

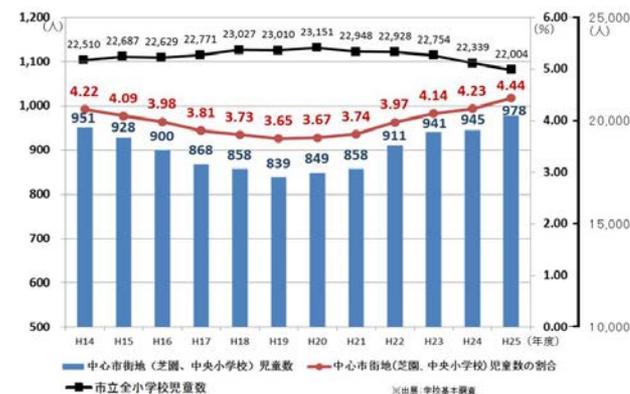
○中心市街地の小学校児童数の増加

- ・中心市街地の小学校児童数が
16.6%(139人)増加
⇒市全体に占める割合は0.8ポイント増加



＜中心市街地の地価変動＞

出典: 富山市提供資料



＜富山市立小学校児童数と中心市街地
(芝園・中央小校区)児童数の推移＞

出典: 富山市提供資料



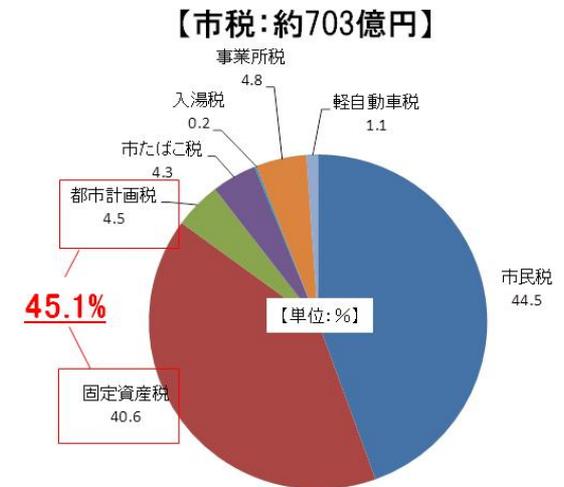
公益財団法人

日本都市センター

その他ヒアリング結果(1)

○中心市街地活性化の財政的な意義

- ・市税における固定資産税と都市計画税の高い割合
⇒合計で45.1%
(固定資産税:40.6% 都市計画税4.5%)
- ・人口減少により市民税は減少に向かう
⇒固定資産税と都市計画税の割合は高まる
- ・固定資産税と都市計画税における中心市街地の高い割合
⇒市街化区域22.0%(市街化区域全体で74.0%)



○中心市街地への集中的な投資の必要性

- ・面積では中心市街地は0.4%しかない
⇒中心市街地への集中的な投資は、
税の還流から考えても合理的かつ効果的

<平成26年度予算における市税の内訳>
出典:富山市提供資料

	面積比	固定資産税+都市計画税
市街化区域	5.8%	74.0%
うち中心市街地	0.4%	22.0%
上記以外	94.2%	26.0%

<平成26年度予算における固定資産税・都市計画税の地域別内訳>
出典:富山市提供資料



公益財団法人

日本都市センター

その他ヒアリング結果(2)

○ 中心市街地や公共交通沿線居住推進地区の線引き

- ・線の内外によって地価等に影響が出ることもあるため、境界付近の住民から変更を要望される場合もある
 - ⇒きちんと説明し理解をいただく
 - ⇒市長が直接出向いて説明にあたるなど、強いリーダーシップで進めている
- ・都市計画区域を前提に考えているため、駅を中心とした円になっていない地区も存在する
 - ⇒都市計画区域の見直しの中で改善されるよう県に働き掛けている

○ 交通事業者との関係性

- ・富山市の交通事業者は、富山地方鉄道のシェアが圧倒的に高いため、事業者間の調整を図ることは少ない
 - ⇒内の移動を円滑にできるような再編を検討したい

○ 交通ネットワークの展望

- ・隣接都市を結ぶ路線は少なく、富山市内だけに駅やバス停を持つ路線が多い
- ・現在のコミュニティバス等は、旧町村単位で運行している
 - ⇒市内の移動を円滑にできるような再編を検討したい



参考資料

○富山市『富山市総合交通戦略』

http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/2758/1/koutusenryaku_kaiteigo.pdf

○富山市『富山市公共交通活性化計画』

<http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/2758/1/1.pdf>

○富山市HP「交通政策課からのご案内」

http://www.city.toyama.toyama.jp/toshiseibibu/kotsuseisakuka/tosi_kotuseisakuka.html

○富山市『まちなか居住推進事業』

<http://www.city.toyama.toyama.jp/toshiseibibu/toshisaiseiseibika/jyutakuseisaku/kyojusuishinjigyo.html>

○富山市『公共交通沿線居住推進事業』

<http://www.city.toyama.toyama.jp/toshiseibibu/toshisaiseiseibika/jyutakuseisaku/kotsuensenjigyo.html>

○富山市提供資料

