

平成 28 年 9 月 20 日

四日市市議会

議長 川村 幸康 様

都市・環境常任委員会

委員長 村山 繁生

### 都市・環境常任委員会行政視察報告

都市・環境常任委員会が行政視察を行いましたので、その結果を次のとおり報告いたします。

#### 記

1. 視察日時                   平成 28 年 7 月 19 日（火）～7 月 21 日（木）
2. 視察都市                   三条市、新潟市、富山市
3. 参加者                   村山繁生 荻須智之 伊藤修一 小川政人  
加藤清助 中森慎二 三平一良 諸岡 覚  
（随行）一海浩也
4. 調査事項                   別紙のとおり

(三条市)

## 1. 市勢

市政施行 昭和9年1月1日

人 口 100,335人 (平成28年6月30日現在)

面 積 431.97平方キロメートル

## 2. 財政

平成28年度一般会計当初予算 460億9200万円

平成28年度特別会計当初予算 252億3240万円

平成28年度企業会計当初予算 31億9048万円

合 計 745億1488万円

財政力指数 0.622 (平成26年度決算)

## 3. 議会

条例定数 26

3常任委員会 (総務文教、市民福祉、経済建設)

特別委員会は設置していない。(平成28年7月1日現在)

## 4. 視察事項 地域公共交通の活性化・再生について (デマンド交通「ひさめゆり」)

### (1) 視察目的

三条市では、平成19年度から社会実験を行い、地域の実態に即した交通体系の構築や、地域公共交通の活性化・再生に取り組んでいる。平成23年6月からは、市内4事業者のタクシー車両を利用し、市内約600カ所のデマンド交通の停留所間を運行する三条市デマンド交通「ひめさゆり」を市内全域で本格導入し、三条市が運営主体となりタクシー事業者に運行を委託している。

その他にも、市内循環バス「ぐるっとさん」や高校生通学ライナーバス、井栗地区コミュニティバスの運行など、将来に持続可能な交通体系の確立を

目指している。

人口減少社会を迎える中、本市においても、地域公共交通の活性化・再生に向けた課題が存在しており、三条市の積極的な取り組みを参考とするため、視察を行うこととなった。

## (2) 三条市における公共交通

三条市では、下記の公共交通が通っており、新幹線の駅と高速道路のインターチェンジが近接する全国でも数少ない自治体として、比較的恵まれた地理的条件にある都市である。

【鉄道】○上越新幹線      ○J R信越線、弥彦線

【バス】○高速バス（東三条駅～新潟駅、三条営業所～京都・大阪）

○基幹路線バス（国・県補助）      ○廃止代替バス      ○循環バス

○高校生通学ライナーバス      ○井栗地区コミュニティバス

【デマンドタクシー】ひめさゆり

## (3) 地域公共交通に関するこれまでの取り組み

### ①経緯、背景

三条市では、全国の多くの自治体と同様、公共交通利用者の減少による不採算路線のサービス低下・廃止という課題に直面し、また、コミュニティバスの運行経費などの行政負担が年々増える傾向が続いていた。

このような中、「交通空白地域への対応」「少子高齢化の進展への対応」「子育て支援や福祉事業における公共交通の必要性への対応」の3つの考え方のもと、公共交通の抜本的な見直しを目指し、平成19年度に三条市地域公共交通協議会を設置し三条市地域公共交通総合連携計画を策定した。

### ②三条市地域公共交通協議会

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会として、合理的に地域公共交通のあり方を協議し、公共交通事業者間の意見を調整

する場として設置され、行政機関、住民、公安委員会などの関係機関も参加して合意形成を図っている。

(平成 27 年度 三条地域公共交通協議会 決算額<概算額>)		
《歳入》	三条市負担金	4,091 万円
	国庫補助金	1,494 万円
	前年度からの繰越金	1,555 万円
	諸収入	12 万円
	合計	7,152 万円
《歳出》	事業費	
	{ デマンド交通	4,428 万円
	{ 高校生通学ライナーバス	121 万円
	{ 井栗地区コミュニティバス	91 万円
	交通事業者への補助金	1,494 万円
	運営費ほか	222 万円
	合計	6,356 万円

### ③社会実験

《第 1 期（平成 20 年 10 月～平成 21 年 11 月）》

東大オンデマンド交通システムを導入し、小型バス 2 台を使ってバス停留所設置型フルデマンド形式による市街地での社会実験を行った。車両の大きいバスは、利用を敬遠される傾向にあり、また、小路等への侵入が難しく小回りが利かないなどの課題もあったため、利用者が伸びなかった。

《第 2 期（平成 21 年 12 月～平成 22 年 9 月）》

前回の社会実験での課題を協議会で協議した結果、タクシー車両を使ったデマンド交通の確立を目指し、タクシー事業者のノウハウと小型車両を活用することとなった。第 1 期のバス停留所設置型フルデマンド形式を継承（停留所は 14 カ所の増）した市街地での実験であったが、三条市とタクシー協会が定期的に会議を重ね、改善を図ることで一定の成果があった。

《第3期（平成22年10月～平成23年5月）》

第2期の社会実験を継承しつつ、全市エリアに範囲を拡大し、平日午前8時から午後6時（下田エリアは午前7時から午後6時）までを運行時間として実施した。この運行時間の中で、利用希望者は利用する1時間前までに電話で予約し、予約時間までに乗車する停留所に行くというルールを設け、これらのルールを遵守することで本来のタクシー事業とのすみ分けを図り、タクシー事業者の理解を得ることとなった。

#### ④「ひめさゆり」の本格運行

第3期の社会実験を受けて、平成23年6月より三条市デマンド交通「ひめさゆり」の本格運行を行った。

第3期の社会実験時には1日当たり平均で約300人程度の利用であったが、本格運行後は、順調に利用者数を伸ばし、平成25年度の実績では、1日当たり平均で約440人程度となった。

#### （4）顕在化した課題

デマンド交通の本格運行後、順調に利用者数は伸びたものの、3つの課題が新たに出てきたため、課題解決に向けた検討が必要となった。

○利用者数が増えるほど行政負担額も同時に増え、1カ月あたりの行政負担額が700万円を超える月が見受けられるようになった。

○複数乗車（乗り合い）料金が路線バス運賃より安いエリアがあったため、公共交通体系全体のバランスが崩れてしまう懸念が出てきた。

○公共交通として想定していた複数乗車の利用が少なく、一人乗車の割合が約80%と非常に高いため、運行コストが高くなっている。

#### （5）課題解決に向けた取り組み

##### ①利用料金の見直し

バス事業者との共存共栄を図り、持続可能な公共交通体系とするために、平成26年1月からサービス水準に見合った適正な料金設定に見直しを行った。一人乗車料金を距離に応じて200円から500円値上げし、また、複数乗車料金についても路線バス運賃との逆転現象を生じない金額とした。

その結果、利用者は約25%減少したものの、行政負担は約40%軽減されている。

期間	日平均利用者数	行政負担額(1カ月当たり)
H23. 6 ~ H25. 12	約 412 人	約 631 万円
H26. 1 ~ H28. 2	約 312 人	約 381 万円

## ②複数乗車の促進

複数乗車へのインセンティブを与えるため、複数乗車時の料金を割り引く「デマンド交通おでかけパス」の取り組みを平成28年1月から社会実験として行っている。一定の地域に住む65歳以上の高齢者を対象とし、パスを提示することで協賛店での各種サービスを受けることができるため、複数乗車の促進だけでなく、高齢者の外出機会の創出も目的としている。

(平成28年6月現在の発行実績 118枚)

## (6) 委員からの意見

Q1. タクシー事業者が予約を受ける際、複数乗車となってもいいかどうか利用者に確認しているのか。

A1. タクシー事業者は、予約時に複数乗車についての積極的な案内はしていないと聞いている。複数乗車を希望する旨の申告が利用者からなければ、基本的には1人乗車での利用となっているのが現状である。新たに取り組むおでかけパスが当初の予想よりも多く発行されているが、複数乗車の利用は伸び悩んでいる。

Q2. デマンドタクシーの乗車1回当たりにおける、利用者と市の負担額の平均はどの程度か。

- A 2. 平成 27 年度実績に基づく平均の概算額で、利用者が支払う料金が約 700 円、市の負担額が約 750 円であった。
- Q 3. 利用者が支払う料金と協議会からの補助金の額を合わせたデマンドタクシーの料金設定について、通常のタクシー料金よりも低額であるのか。
- A 3. 協議会での協議を踏まえ、通常のタクシー料金よりも割安で設定しており、タクシー事業者にはデマンド交通の事業に協力をいただいている。
- Q 4. 他のバス路線などへの補助額とのバランスや公費負担の公平性を考慮した上で、デマンドタクシーへの補助額を決定しているのか。
- A 4. 路線バスに関する事業主体は市、デマンドタクシーの事業主体は協議会と異なるため、比較検討の議論は行っていないのが現状である。
- Q 5. デマンドタクシーを実施する上で、路線バス事業者の事業への影響はどうか。
- A 5. 一定の影響は与えていると考えるが、当初、路線バスによるデマンド交通の社会実験を行ったものの利用者が伸びなかった経緯もあり、協議会での議論を受けて現在のタクシー車両での事業に至っている。路線バスによるデマンド交通を進めていけば、現在よりも確実に行政負担は増えていたと考える。
- Q 6. デマンドタクシーの利用者の増加に伴う行政負担額の増大について、数年先を見通して協議会で議論しているのか。
- A 6. 協議会自体の収支が、毎年度 1,000 万円以上の余剰金が出て繰り越している状況にあり、今後の利用者の増加にもある程度対応できる状況にあるため、現在のところ特段の議論は行っていない。
- Q 7. 今後、協議会として企業、病院等から協賛金や広告料をもらって運営する考え方はないのか。
- A 7. 現時点では協議会で議論していないが、今後の収支状況によっては、議論が始まることも考えられる。今後検討する必要はあると考える。
- Q 8. デマンドタクシーの利用者は固定化しているのか。
- A 8. 詳細な調査は行っていないが、通院のための利用が圧倒的に多く、固

定化していると考え。以前行った行き先に関するアンケート結果では、病院 68%、買い物 13%、通勤 5%という状況であり、また、60 歳以上の高齢者が全体の 82%を占めている。土日の利用を希望する意見も多くあるが、通常タクシーとの差別化の課題があり、実現には至っていない。

Q 9. 停留所の場所はどのように決めたのか。

A 9. 基本、半径 300mの円に 1カ所以上の停留所を設置するように協議会で定めている。企業などの要望や協賛金等の支援を受けた新たな停留所の設置は行っていないが、今後は視野に入れた検討も必要と考える。

#### (7) 所感

三条市からの説明を受け、地域公共交通の維持・活性化に向けて、多くの社会実験を行い、試行錯誤しながら、三条市の実情に合ったタクシー車両によるデマンド交通の利用促進を進めていることが理解できた。

利用者の多くが病院や買い物に行く高齢者となっており、タクシー車両によるデマンド交通は、バス車両に比べて便利ではあるものの、利用者が固定化する中での行政負担のあり方や事業者間での公平性の課題などを十分整理する必要がある。三条市では、バス車両よりも、タクシー車両でのデマンド交通の方が結果として行政負担額を削減できたとの説明であったが、本市で今後デマンド交通を導入しようとする際には、実施する地域での実情や社会実験の結果の分析を基に、十分な議論と検討が必要であると感じた。

三条市からも課題として説明があったように、いかにして行政負担額を削減するのか、また、どの程度まで行政が費用を負担して公共交通の維持を図っていくのかについて、本市での根幹の考え方を明確に定め、一定のルールづくりを行っていくことも大切である。

今回の視察では、デマンド交通に係る多くの社会実験や料金の見直しなどを通じて利用実績を検証、分析し、地域における持続可能な公共交通のあり方を模索し続ける三条市の多くの取り組みは、大いに参考となったと考える。



(新潟市)

## 1. 市勢

市政施行 明治 22 年 4 月 1 日

人 口 800,779 人 (平成 28 年 6 月 30 日現在)

面 積 726.45 平方キロメートル

## 2. 財政

平成 28 年度一般会計当初予算 3593 億 0000 万円

平成 28 年度特別会計当初予算 2298 億 1492 万円

平成 28 年度企業会計当初予算 1234 億 9981 万円

合 計 7126 億 1473 万円

財政力指数 0.745 (平成 26 年度決算)

## 3. 議会

条例定数 51

4 常任委員会 (総務、文教経済、市民厚生、環境建設)

4 特別委員会 (大都市行財政制度調査、農業活性化調査、  
人口減少対策調査、観光交流促進調査)

※平成 28 年 6 月 30 日現在

## 4. 視察事項 都市交通利用促進と新たな交通システムの導入について

### (1) 視察目的

新潟市では、高齢化社会、環境問題、まちなか再生などの課題に対応するため、過度にマイカーに依存しなくても誰もが移動しやすい交通環境の実現に向けた取り組みを進めており、とりわけ多くの都市機能が集中する都心部において、マイカーを使わなくても移動しやすいサービスレベルの高い交通環境の整備を目指し、新たな交通システムとなる新バスシステム「BRT (Bus Rapid Transit)」が平成 27 年 9 月に導入され、併せて全市的なバス路線再編

も行っている。

BRTの導入にあたっては、「公設民営方式」を採用し、乗り換え拠点の整備や、まちなかのバス路線の効率的な再編・集約によって、全市的なバス路線再編を図る「次世代のバスシステム」により将来にわたって持続可能な公共交通を目指している。

本市においても、公共交通の維持、活性化に向けた各種の取り組みを進めているが、「誰もが自由に移動しやすい安全に暮らせるまち」の実現に向けて、新潟市の取り組みは非常に参考になると考え、視察を行うこととなった。

## (2) 新潟市の交通まちづくりについて

### ①経緯、背景

新潟市では、市民の自動車の利用率が約7割と高く、バス利用者数がこの20年間で約3分の1と大幅に減少しており、高齢化社会の進展を見据えた公共交通の維持及び利用促進に向けた環境整備が急務となっていた。

### ②にいがた交通戦略プランの推進

「田園に包まれた多核連携型都市」を目指す都市の姿として、各地域の拠点間を道路及び公共交通体系で連携するコンパクトなまちづくりを目指しており、短期・中期（10年間）で取り組む基本計画をまとめた「にいがた交通戦略プラン」を策定している。

このプランでは、誰もが移動しやすい交通環境の実現に向けて、3つの視点（都市アクセスの強化、生活交通の確保維持・強化、都心部での移動の円滑化）のもと、地域のニーズや人の移動特性等を考慮して公共交通利用の環境整備に取り組む内容となっている。

## (3) 新バスシステムについて

上記の3つの視点を推進するための具体的な手法として、持続可能な公共交通体系を構築するための「新バスシステム(BRT)」を平成27年9月に導

入し、併せて全市的なバス路線の再編を行った。

#### ①BRT導入までの主な経緯

- 平成 21 年 基幹公共交通軸を基本としたルートを対象に、BRT・LRT・小型モノレールの3つのシステムの比較検討を実施
- 平成 23 年 5 月 新たな交通システム導入検討委員会がBRTを早期に導入すべきとの提言書を提出
- 平成 25 年 2 月 新潟市BRT第1期導入計画を公表
- 平成 26 年 4 月 新バスシステムにかかる運行事業協定をバス事業者と締結
- 平成 26 年 10 月 交通結節点の整備など運行に必要な施設整備に着手

#### ②新バスシステムとは

郊外からの多くのバス路線がまちなかで重複していた区間を、BRTの導入により集約・効率化し、それにより生じた余力（車両や運転手）を郊外に投資し、郊外路線の増便や路線の新設を含めたバス路線の再編を行うことで、将来にわたって持続可能な公共交通体系を目指すものである。

BRTの導入によって、バスのスムーズな運行や交通結節点での乗り換えの充実による多方面への移動を可能にするとともに、バス路線の再編によって、増便など運行サービスの向上が図られ、都心部へのアクセスの強化を図る目的がある。

#### ③公設民営方式

新バスシステムでは、BRTの施設整備など初期投資に関する事項を新潟市が担い、運行・運営を民間のバス事業者が担う仕組みをとっている。

それぞれの役割分担や責務を運行事業協定で定め、バス事業者に対しては、運行本数や総走行距離数を確保することを明確にしている。

#### ④第1期導入事業（平成27年9月～）の実施状況

○B R Tの運行開始

〈路線名〉萬代橋ライン 〈運行区間〉新潟駅前～青山（約7 k m）

〈所要時間〉約25分 〈駅数〉新潟駅方面16駅/青山方面15駅

〈運行間隔〉ピーク時：3～5分間隔、その他：5～15分間隔

○B R T駅（停留所）の新設及び既存施設活用による整備

○交通結節点（乗換拠点）の整備

〈市役所ターミナル、青山、白山駅前、新潟駅万代広場（部分整備）〉

○B R T車両（連節バス「ツインくる」）4台導入による運行本数の増便

○情報案内システムによる乗り換え情報等の提供

⑤今後（第1期導入事業の機能向上及び第2期導入事業）の計画予定

○道路中央部への専用走行路の設置（新潟駅前～古町）による定時性・速達性の向上

○B R T車両の4台追加導入による集約・効率化の推進

○第2期導入区間（新潟駅南口～鳥屋野潟南部方面）での連節バスによる運行と、将来的なL R T（次世代型路面電車システム）への移行

⑥事業費

国の社会資本整備総合交付金（補助率5.5/10）を活用しており、今後実施する専用走行路の整備や連節バスの追加導入を含んだB R T第1期導入区間の完成には、下記の約11.7億円を含めて約30億円を見込んでいる。

第1期B R T運行開始までの事業費	
走行空間・駅	約0.9億円
連節バス	約3.5億円
情報案内システム	約1.2億円
交通結節点	約5.1億円
その他	約1.0億円
合計	約11.7億円

(4) 委員からの意見

Q 1. 平成 31 年度までの B R T 第 1 期事業を公設民営方式で行うにあたっての収支の試算を立てているのか。

A 1. 市単独での事業では採算が取れないという予測であったため、民間の力を活用する考え方となった。B R T 路線単独での収支の試算はできないが、事業の実施によって、市全体での路線や便数が確保され、サービスが向上することが行政の立場として重要と考えている。

Q 2. B R T 以外の路線で増便効果があったという説明であったが、市内のバス事業全体としての評価はどうか。また、新バスシステムを開始した後の利用者数の状況はどうか。

A 2. 事業が始まったばかりで現時点では評価できないが、今年度中に新バスシステム事業評価委員会の開催を予定している。新バスシステムの開始後、2 回のダイヤ改正により改善を図り、バス事業者が想定していた B R T の平日利用者数約 16,000~20,000 人に対し、現状で約 16,000~17,000 人とほぼ予測どおりである。

Q 3. バス事業者が定める B R T 運行区間の通常運賃は、他のバス路線の運賃と比較してどうか。

A 3. 他のバス路線と同様の算出方法に基づいた金額（通常運賃 210 円）である。乗り換え時の運賃に関し、I C カード「りゅーと」利用者については、バス事業者がシステムを改修して運賃増とならないが、現金利用者については、事業者側の対応が難しいということで、新潟市が乗車履歴確認専用カードを無償で作成・配布し、運賃増とならないように対応している。

Q 4. スムーズな乗り換えのための定時性の課題の解決に向けて、専用走行路の整備は不可欠だと考えるが、定時運行の状況はどの程度か。

A 4. 新バスシステムの開始当時、定時性率は低かったが、平成 27 年 12 月の最初のダイヤ改正の際に、連節バスの快速化や運行実態に即したダイヤ設定を行ったことで、かなり定時性は向上している。現在は、午前 7

時から午後7時まで一部区間をバス優先レーンとし、平成31年度を目標に専用走行路の整備を目指しているが、検討する区間が国道であるため、整備後の維持管理の主体が今後の検討事項となってくる。

Q5. 乗り換えに必要な時間をどの程度と捉え、ダイヤを設定しているのか。

A5. 市は基準を定めていないが、例えば、青山バス停では、バス事業者が4分でダイヤを設定している。降車から60分以内に次のバスに乗り換え乗車した際は、乗り換え料金を適用している。

Q6. BRTは都市部で採算の合う事業であり、郊外地域に住む住民から公費負担に係る公平感、平等感に関する意見はなかったのか。

A6. 市街地のみ恩恵を受ける事業であるという意見は確かにあった。BRT導入前は郊外からのバスはほとんど新潟駅が終点で非効率であったが、市中心部でBRTとして路線を集約して交通結節点で郊外をつなぎ、発生した余力を郊外でのバスの増便に当て、郊外の鉄道駅も活用しながら郊外地域の衰退を防ぐという説明を行い、理解を求めている。

郊外地域では、市が費用を負担する区バス、住民バス(コミュニティバス)、地域内路線バスなどの地域内交通の充実にも同時に取り組んでおり、市中心部との連携の強化によって郊外地域の公共交通を持続可能なものとし、サービスを維持して将来の市の負担を増やさない考え方である。

Q7. 住民バスの運行状況はどうか。

A7. 新潟市の住民バスについて、今年度から人口密度や運行距離等の状況に応じて、市が負担する補助金の上限を従来の70%から85%へ引き上げを行った。運営主体は、NPO、運営委員会の大きく2つであり、原則一律料金200円で運行している。

Q8. 住民バスへの運行費用の補助を上げた後、さらに赤字となった場合における住民バスの存続又は廃止に向けた新潟市の考え方はどうか。

A8. 路線や料金設定を工夫するなどの自助努力も求めながら、それでも赤字となる場合にあっては、本当にその住民バスが必要かどうかの議論を行い、廃止するかどうかの検討も必要と考える。

## (5) 所感

新潟市は政令指定都市であり、本市と都市規模は異なるものの、急速な少子高齢化の進展やマイカー依存の高まりに伴う路線バスの利用離れは同様の課題である。利用者の減少によるバス路線の減便・廃止や、運賃の値上げ及び交通渋滞による定時運行の課題など、路線バスを取り巻く環境が厳しさを増す中、新潟市での持続可能な公共交通ネットワークを目指した新バスシステムの取り組みは、本市においても大いに参考となるものであった。

新潟市では、国の補助金を活用しながら、市中心部において、将来的なLRTへの移行も見据えた長期的な視野を持って、現在のBRT第1期導入事業を進めており、公有民営方式による運行事業協定に沿って、バス事業者と連携し、協議しながら市全体のバス路線の課題解決に向けて取り組みを進めていることは、非常に興味深いものであった。

新バスシステムは、スタートして間もなく、事業の検証や評価については今後随時行っていくこととなるが、BRT導入による都心部での移動の円滑化だけにとどまらず、郊外地域でのバス路線の維持や利便性の向上につなげ、ひいては郊外地域から都心部へのアクセス強化に伴う全市的なバス路線の活性化につながっていくか、今後の事業の進捗や利用者数の推移を注視していきたいと考える。

本市の総合計画では、「交通事業者との連携による公共交通網の整備」や「まちづくりと連携した公共交通網の利便性向上」を掲げており、これらの実現を目指すためのバス路線に関する先進的な取り組みの1つとして視察できたことは、大変有意義であった。

(富山市)

## 1. 市勢

市政施行 明治 22 年 4 月 1 日

人 口 418,489 人 (平成 28 年 6 月 30 日現在)

面 積 1,241.77 平方キロメートル

## 2. 財政

平成 28 年度一般会計当初予算 1557 億 7076 万円

平成 28 年度特別会計当初予算 1445 億 4492 万円

平成 28 年度企業会計当初予算 452 億 5322 万円

合 計 3455 億 6891 万円

財政力指数 0.784 (平成 26 年度決算)

## 3. 議会

条例定数 40

4 常任委員会 (総務文教、商工農林水産、厚生、建設)

3 特別委員会 (まちづくりと公共交通対策、空き家等対策

まち・ひと・しごと創生対策)

※平成 28 年 6 月 30 日現在

## 4. 視察事項 公共交通を軸としたまちづくりについて

### (1) 視察目的

富山市では、人口減少社会、高齢化社会の到来などの都市を取り巻く課題に対応し、将来世代に責任が持てる、快適で持続可能な都市を実現するため、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを推進している。

平成 18 年 4 月の富山ライトレールの開業をはじめ、平成 21 年 12 月の市内電車環状線の開業、さらには、平成 27 年 3 月に開業した北陸新幹線の開通を



契機とした在来線の高架化、路面電車の南北接続事業の計画も進められ、富山駅を拠点とする公共交通ネットワークのさらなる強化を目指して、魅力あるまちづくりに積極的に取り組んでいる。

本市においても、公共交通の維持、活性化は喫緊の課題であり、「誰もが自由に移動しやすい安全に暮らせるまち」の実現に向けて、また中心市街地の活性化も含めたまちづくりのあり方を考える上で、富山市の先進的な取り組みは大いに参考になると考え、視察を行うこととなった。

## (2) 富山市のまちづくりの基本方針

富山市では、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しており、これを実現するための下記の下記の3つの考え方を総合計画などの各種計画に反映させている。

### <実現に向けた施策の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進め方>

- 人口減少社会の中では、規制強化ではなく、都市部の魅力を高める誘導的手法によってまちなか居住を誘導する。
- 市民がまちなか居住か郊外居住かを選択できる手法とする。
- 公共交通を活性化させ、駅や停留所の徒歩圏に市民生活に必要な機能を集積して、コンパクト化を推進する。
- 地域拠点の整備により、合併前の旧町村を含めて全市的にコンパクトなまちづくりを推進する。



また、市内電車環状線化事業では、中心市街地の活性化と都心地区の回遊性の強化を目的に、市内電車を一部延伸による環状線化を行って新電停を開設し、低床車両を導入して平成 21 年 12 月に開業した。富山駅から中心商業地区への移動が増え、利用者数が平日で約 4 割、休日で約 3 割増加した。特に、65 歳以上の高齢者の利用者が平日で 67%と大幅に増加しており、外出機会の創出やまちなかの賑わいにつながっていると考えられる。

#### (4) 公共交通沿線への居住推進

約 436ha の中心市街地地区（都心地区）と、富山駅を中心とした 19 の公共交通軸（鉄軌道 6 路線と頻度の高い 13 バス路線）にある約 3,357ha の公共交通沿線居住推進地区（鉄軌道駅圏 500m とバス停圏 300m）を位置付け、それぞれの地区内の居住を推進するため、市民及び住宅建設事業者に対して、購入・建設のための費用を一部助成している。

○まちなか居住推進事業（平成 17 年 7 月～）

〈平成 27 年度末までの助成実績〉 888 件、2,104 戸、約 4 億 4875 万円

○公共交通沿線居住推進事業（平成 19 年 10 月～）

〈平成 27 年度末までの助成実績〉 572 件、1,270 戸、約 7 億 7229 万円

#### (5) コンパクトなまちづくりの効果

市内電車 1 日当たりの乗車人数は、平成 18 年度まで減少が続いていたが、路面電車の活性化に向けた各種の取り組みによって、平成 19 年度以降は増加している。（平成 18 年度 9,779 人 → 平成 26 年度 12,179 人）

また、中心市街地における歩行者数の増加や、空き店舗率の減少が調査結果によって示されており、事業効果として表れている。

#### (6) 委員からの意見

Q 1. 公共交通に係る市全体の年間の予算規模はどの程度か。

A 1. 公共交通の維持・運行支援に関する予算としては、市全体で約 10 億

円である。

Q 2. 上下分離方式が制度として認められるように国に法改正を働き掛けたのは、どのような考え方があったのか。

A 2. 従前のようにワンマン電車の運行や駅の無人化などのマイナスの対策を取るのではなく、上下分離方式によって役割分担を明確化し、経営が黒字化することによって、将来を見据えた新たな投資やアイデアも生まれ、市民に対して税投入の説明もできると考えた。

Q 3. 公共交通活性化計画を基に、鉄軌道に係る事業に多くの予算を費やして広範囲にわたって事業を進め、実際に利用者数の増加という効果も出ているが、一方で、路線バスの利用者数が減るなど、バス事業全体へのマイナスの影響はないのか。

A 3. 路線バスの利用者数は、下げ止まりから上昇傾向にあり、鉄軌道の利用者の増加に伴って相乗効果が生まれていると考えている。市全体の公共交通利用者について、平成 29 年度目標を 64,000 人としていたが、北陸新幹線の開業効果も大きかったものの、平成 27 年度実績で 71,000 人と前倒しで目標を達成している。

Q 4. 平成 22 年よりライトレールに配置しているアテンダントについて詳しく教えてほしい。

A 4. 現在、全 7 本の車両の運行に対して、3 名の常勤職員で対応している。ラッシュ時を除く日中を中心に、観光客等に対応するかたちで勤務時間内での業務を行っている。

意見. 平成 28 年度予算にライトレールの複線化工事費が約 6 億円盛り込まれており、民間投資によって中心市街地に人を呼び込む効果が大きいと感じた。また、既存施設を再編し、新たな公共施設等を建設することによるコンパクトなまちづくりが、プラスの作用を生み出していると感じた。

## (7) 所感

富山市においても、全国的な同規模の都市と同様に、公共交通の維持や中心市街地の衰退などの課題を抱えていた中、諸課題に対応するため、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」という明確な将来像を掲げて、総合的な施策を講じながら、魅力的で住みやすいまちづくりに向けた取り組みを積極的に進めている印象であった。

公共交通の利用促進の実現のために、全国的にも注目を集めるライトレール等の事業や環状線化事業など、鉄軌道本体のハード整備はもちろん重要な要素ではあるが、それにとどまらず、本数増便のための社会実験、新駅の設置、パークアンドライド駐車場の整備などの各種の施策を通じて、沿線への居住を推進させる誘導的手法を用い、全市的なまちづくり施策と一体となった事業を展開している。この公共交通沿線への居住推進の取り組みは、市民や事業者への助成制度の実績や公共交通の利用者数の推移を見ると、一定の成果として表れていることが確認できた。

その他にも、市街地への魅力ある公共施設の整備や再開発事業等の計画を立ち上げることにより、民間企業等の投資が集まり、民間資金を上手く活用してさらなる市街地の魅力を創出するという好循環を生み出しており、高齢者を中心とした公共交通の一定の利用促進につながっていることであった。

中心市街地だけではなく、鉄軌道沿線を中心とした地域拠点の整備によって、全市的にコンパクトなまちづくりに取り組む富山市の取り組みは、今後の本市における施策の検討において大いに参考となるものであり、人口減少や高齢化社会が急速に進む中での将来のまちづくりを考える上で、先進的な取り組みの1つとして視察できたことは、大変有意義であった。