

公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり ～富山市のLRTをはじめとした公共交通活性化の取組みと課題～

富山市長 森 雅志

富山市のまちづくりの基本方針 ～コンパクトなまちづくり～



＜富山市を取り巻く課題＞

- ①人口減少と超高齢化
- ②過度な自動車依存による公共交通の衰退
- ③中心市街地の魅力喪失
- ④割高な都市管理の行政コスト
- ⑤CO2排出量の増大
- ⑥市町村合併による類似公共施設
- ⑦社会資本の適切な維持管理

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実現

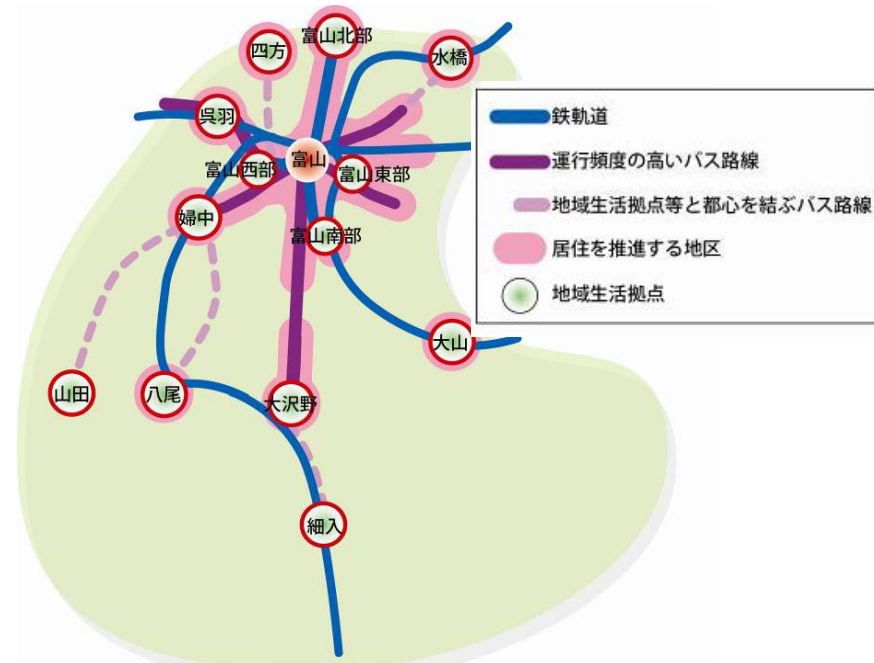
＜実現するための3本柱＞

①公共交通の活性化

②公共交通沿線地区への居住促進

③中心市街地の活性化

まちづくりと連携した、総合的かつ戦略的な交通施策の推進



中心市街地・公共交通沿線居住推進地区の設定と居住人口の目標



中心市街地・公共交通沿線居住推進地区の設定

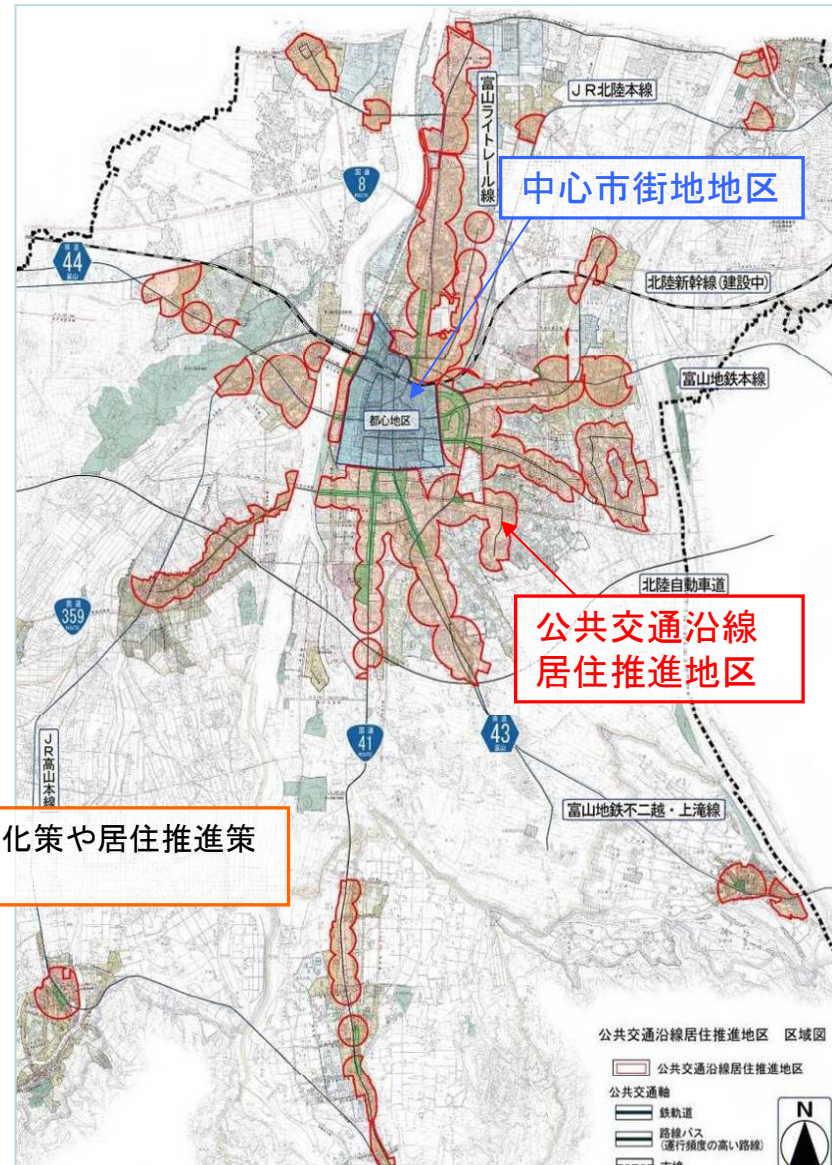
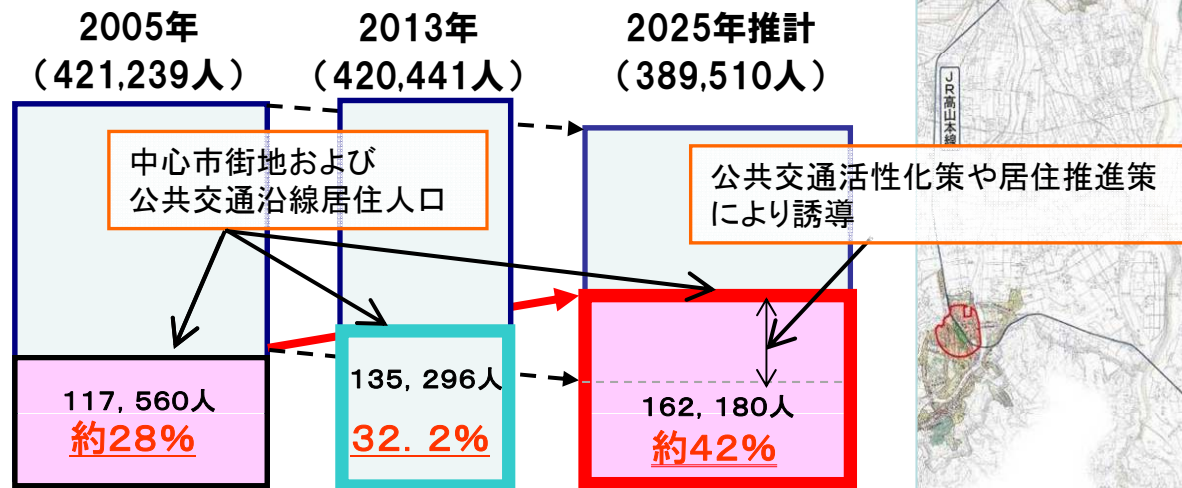
- ・ 中心市街地：約436 ha
- ・ 公共交通沿線居住推進地区：約3,489ha

※富山駅を中心とした19の公共交通軸周辺

- ・ 鉄道、軌道駅勢圏（半径500m）
- ・ バス停圏（半径300m）

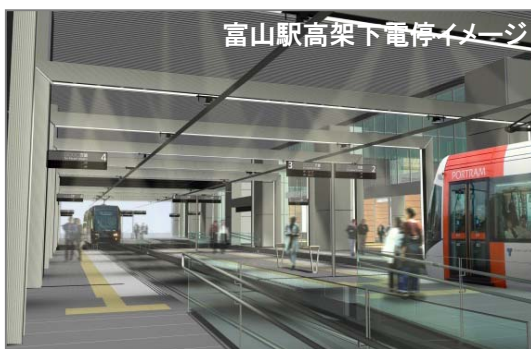
中心市街地及び公共交通沿線居住推進ゾーンでは、良質な住宅の建設事業者や住宅建設や購入する市民に対して助成

<公共交通沿線における居住人口の目標>



公共交通の活性化 ～LRTネットワークの形成～

LRTネットワークの形成により、過度に車に依存した
ライフスタイルを見直し、**歩いて暮らせるまち**を実現



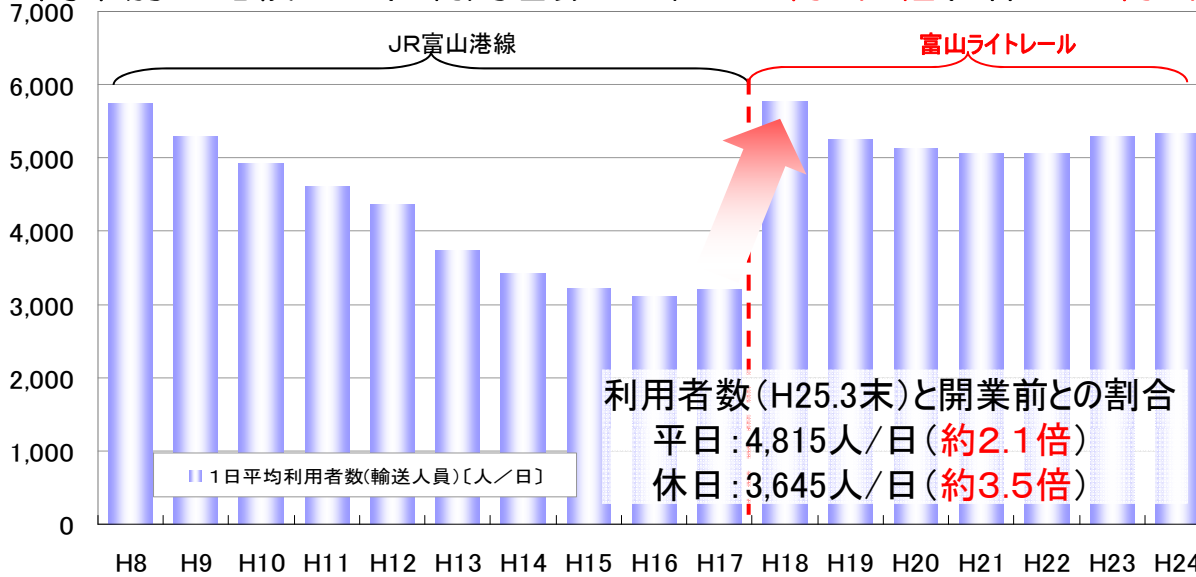
富山ライトレール(ポートラム)の整備効果

H18. 4. 29開業



利用者の減少が続くJR富山港線を、**公設民営**により本格的LRTシステムに蘇らせた事業

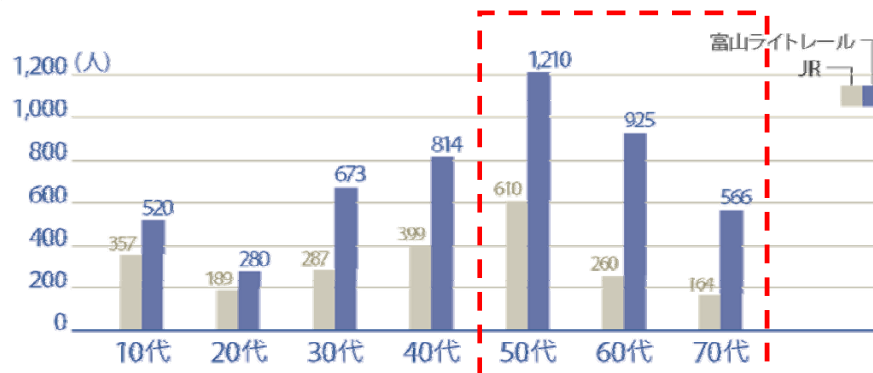
■開業前と比較して、利用者数が平日で**約2.1倍**、休日で**約3.5倍**へと大幅に増加



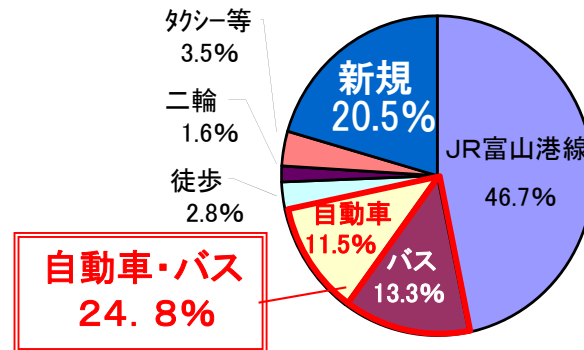
■ **高齢者の利用**が増加 (ライフスタイルの変化)

■ **交通手段の転換**

1日あたり 年代別の利用者数の変化(平日)



【富山ライトレール利用者の以前の利用交通手段】



市内電車環状線(セントラム)の整備効果(1)

H21. 12. 23開業



中心市街地活性化と回遊性強化を目的に、軌道では全国初の**上下分離方式を導入し、市内電車を一部延伸することで、路面電車の環状運行を実現した事業**

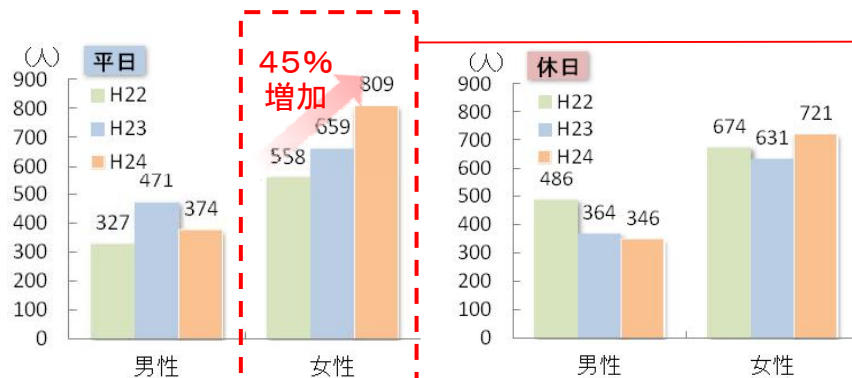
(地域公共交通活性化及び再生に関する法律(H19.10施行)を活用)

■環状線利用者は**女性が約7割**を占めるとともに、**平日では女性の高齢者の利用が大きく増加**するなど、**高齢者の女性を中心に環状線が日常の移動手段として定着。**



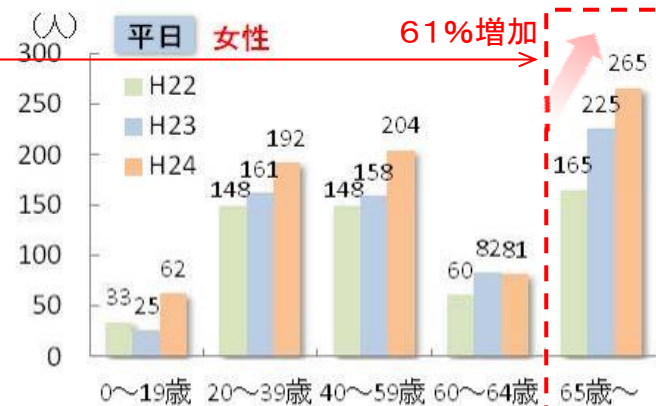
【環状線利用者の性別】

◀H24環状線利用者アンケート調査より▶



【男女別利用者数の推移】

◀市内電車OD調査より▶

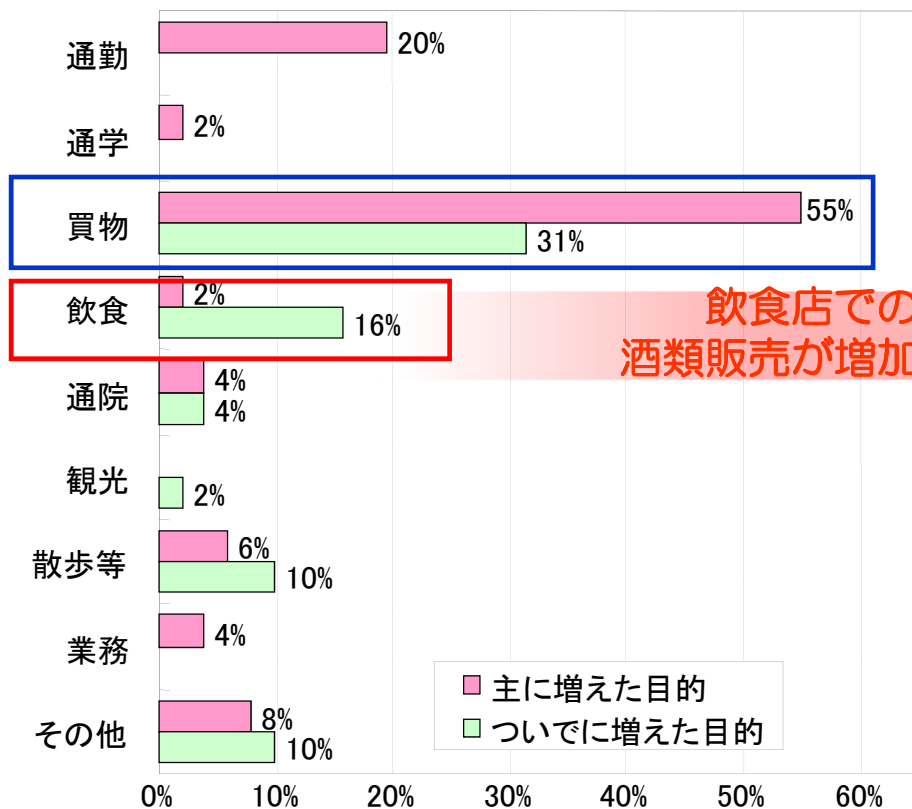


【年代別環状線利用者の推移(平日・女性)】

市内電車環状線(セントラム)の整備効果(2)

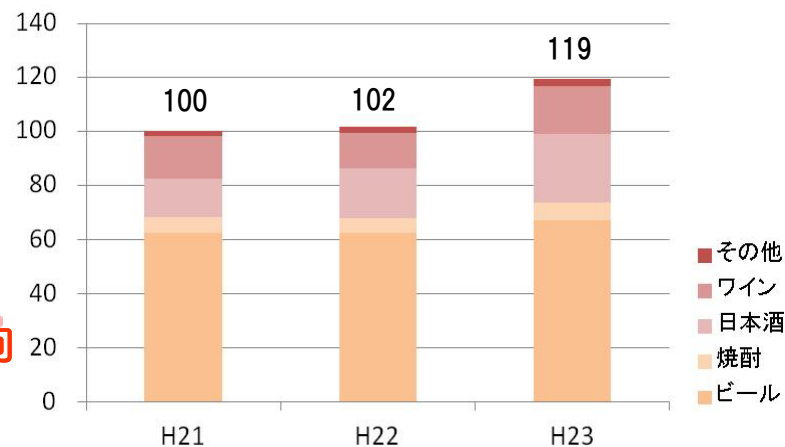
■環状線利用者は買物を主目的とした外出機会が増加するとともに、
ついでに増えた目的として飲食の割合も高くなっている。

【外出機会が増えた目的】



飲食店での
酒類販売が増加傾向

【中心市街地にある飲食店における酒類 販売額の推移】
(H21を100とした割合)



まちなかでお酒を楽しむ人が増加



中心市街地において活発化する民間投資



公共投資が呼び水となり市街地再開発事業など民間投資が活発化

市内電車環状線

(検討中) 地域医療と介護の拠点施設 (地域包括ケア体制)

富山国際会議場
全日空ホテル

総曲輪三丁目地区 市街地再開発準備組合 H25.2設立

中町(西町北)電停 H25.5.17 開業

ルシーダタワー(125戸) 中央通り地区 居住、商業、業務、駐車場 H24.9完成

中央通り地区D北街区 市街地再開発準備組合 H20.4設立

総曲輪西地区 市街地再開発組合 商業、宿泊、駐車場、居住 H27完成(予定)

総曲輪通り商店街

中央通り商店街

シティハウス富山西町(96戸) H19.2完成 堤町通り一丁目地区 商業、分譲住宅

プレミスト総曲輪(52戸) 総曲輪四丁目・旅籠町地区 居住、商業、業務、駐車場 H22.2完成

総曲輪FERIO 総曲輪通り南地区 商業 H19.8完成

グランドプラザ 西町地区 広場 H19.8完成

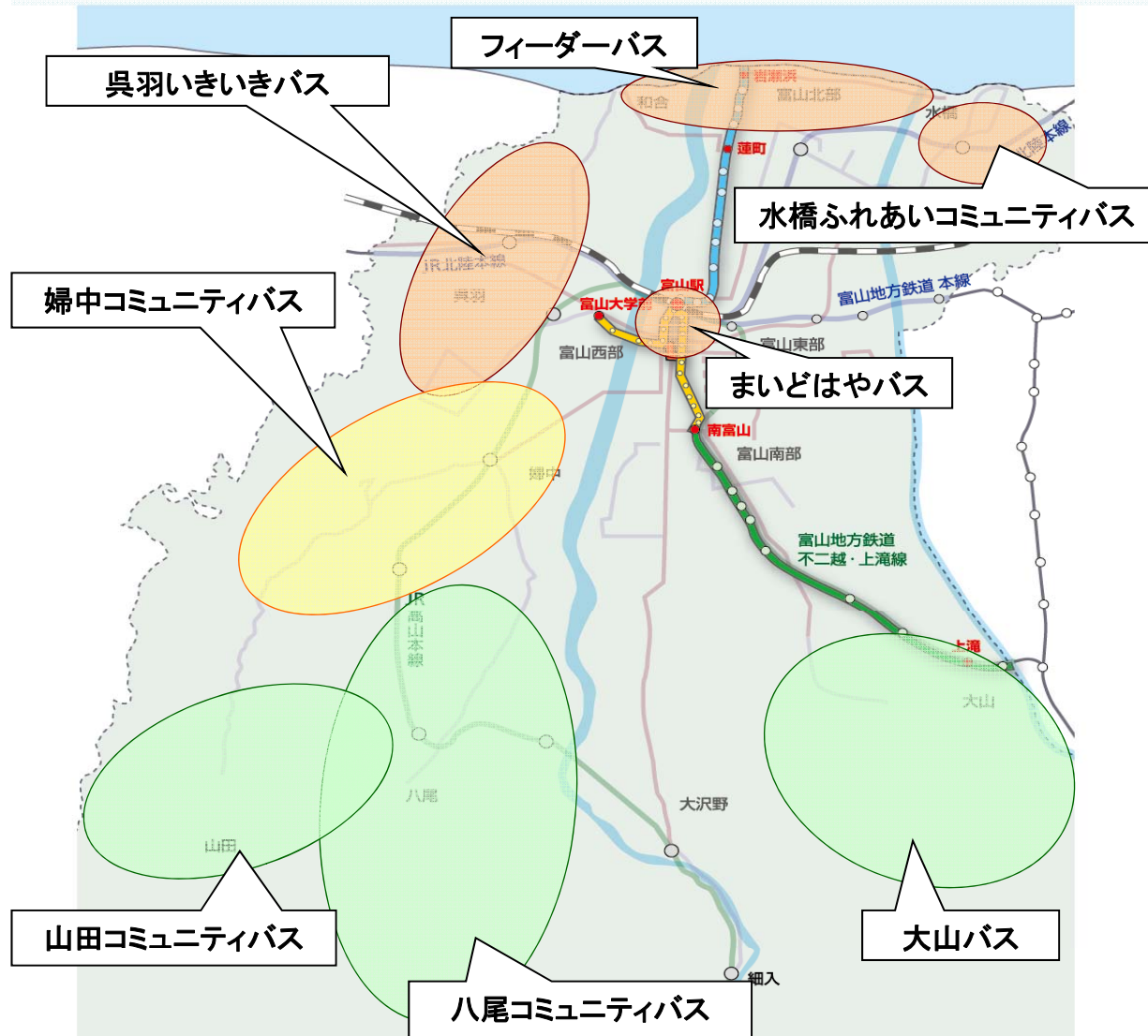
西町・総曲輪CUBY 西町・総曲輪地区 駐車場、駐輪場、商業 H17.3完成

西町南地区 市街地再開発組合 業務、公益施設、駐車場 H27完成(予定)

プレミスト西町(40戸) 西町プレミア(88戸) 西町東南地区 居住、商業、駐車場 H24.9完成




コミュニティバスの運行

中山間地域は市が直営で運行し、市街地等の平野部は自主運行を基本とする



市の投入予算

- コミュニティバス運行経費 (H25年度予算)
路線数 : 32路線
市負担額: 約256百万円
- 生活バス路線維持 (H25年度予算)
対象路線数: 13路線
市補助金額: 約75百万円

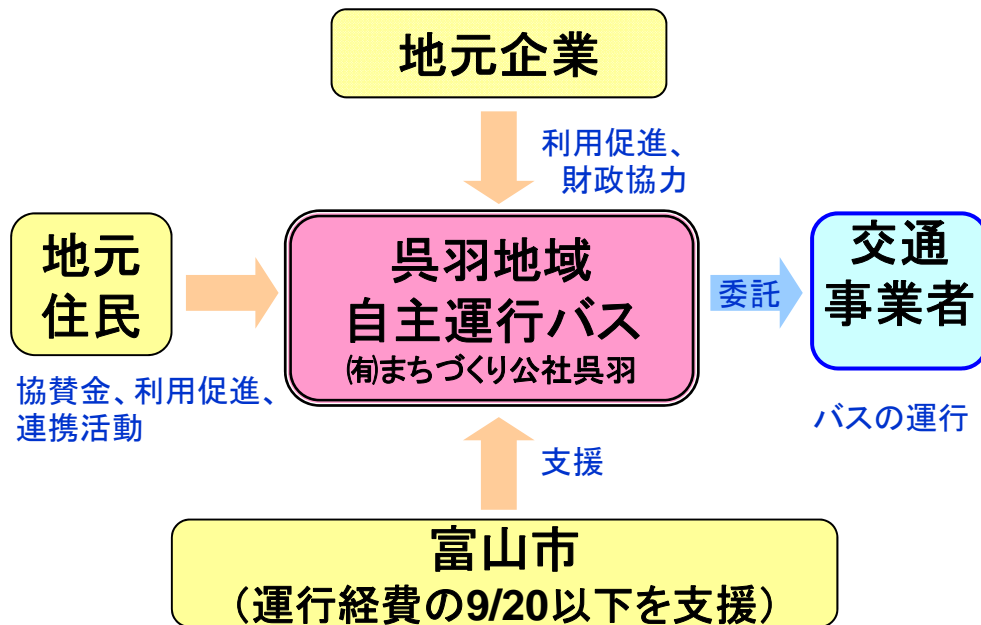
-  コミバス(市:直営)
-  コミバス(市:委託)
-  地域自主運行バス

地域自主運行バスの運行 ～呉羽いきいきバスの例～

コミュニティバス運行における、住民のマイバス意識の向上と、市の負担軽減を図るため、自主運行を推奨し、地域住民や地元企業が費用の一部を負担する運行を実施

■ 役割分担

地元の住民と企業が、市の支援以外に経費を負担



■ 運行システム

- ・運行ルート:2ルート
- ・運行便数:20便/日(土曜14便/日)
- ・運行時間:7:12～19:55

運行経費	運行収入	内 訳
32,840 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 6,485千円	・地元企業から協賛 金(約90社)
	市の支援 19,160 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H25年度予算

■ H24年度の利用者数

52,191人/年(1日あたり181人/日)

〔 試行運行:平成16年10月～11月(2ヶ月間)
本格運行:平成17年4月～ 〕

おでかけ定期券事業



交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に**市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円とする割引制度を実施**

高齢者の **約24%**がおでかけ定期券を所有し、**1日平均2,523人**が利用

高齢者の外出機会の創出、中心市街地の活性化、交通事業者への支援等に寄与



＜おでかけ定期券の申込み＞

65歳以上の方、利用者負担金1,000円

＜おでかけ定期券の利用＞

①利用時間帯: 午前9時～午後5時

②利用区間

〔路線バス〕 (H16.5～)

富山市内各地	⇔	中心市街地等の区間
中心市街地等	⇔	中心市街地等の区間
富山市内各地	⇔	富山市民病院の区間

〔地鉄電車〕 (H20.4～)

富山市内各駅	⇔	電鉄富山駅
		南富山駅

〔路面電車〕 (H23.4～)

市内電車(環状線含む)、富山ライトレール

高齢者の多いエリアで施策を展開 (GISを駆使した妥当性の評価)



富山ライトレール



市内電車環状線

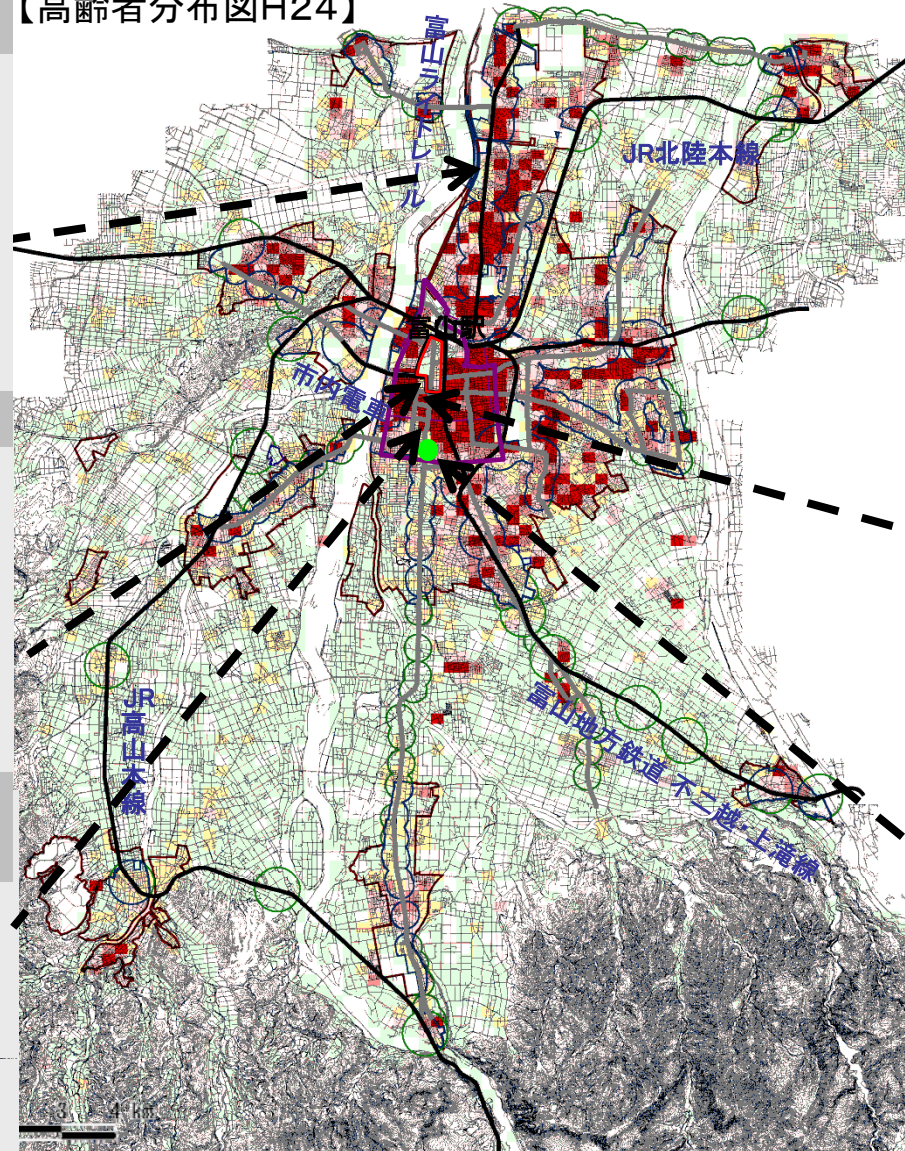


アヴィレ

自転車市民共同利用システム



【高齢者分布図H24】



- 鉄軌道網
- 運行頻度の高いバス路線
- 都心地区
- 沿線居住推進地区
- 沿線地区 (用途外)
- 用途地域
- H24高齢者【250MESH】
- 25人未満
- 25-49人
- 50-74人
- 75-99人
- 100人以上

グランドプラザ

全天候型多目的広場



角川介護予防センター



更なる公共交通の活性化に向けて(課題)



1. LRTネットワークの形成

①富山ライトレール既存軌道の上下分離の検討

- ・富山駅北側の富山ライトレール（H18.4開業）は、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」施行前（H19.10）であったため、第3セクターである富山ライトレール株が、全長7.6kmの軌道・鉄道を保有している。
- ・富山駅高架下での路面電車南北接続事業の計画にあたり、富山ライトレールの路線延長7.6kmのうち、鉄道区間6.5kmは、上下分離が可能であるが、軌道運輸事業の特許により運行している1.1kmの軌道区間は、先行事例がなく上下分離が可能か、検討を行う必要がある。

②富山駅南北路面電車接続後の運行形態等の検討

- ・新幹線及び在来線高架後、富山駅南北路面電車の接続により、運賃、運行形態等の調整が必要となる。
- ・基本的には交通事業者間の調整であるが、まちづくりや利用者の利便性向上の観点から、行政が調整役を果たす必要がある。しかしながら、行政が調整を行う根拠となる制度は存在しない。

更なる公共交通の活性化に向けて(課題)



2. 交通事業者の厳しい経営状況

- ・ 交通事業者は概して経営状況が厳しく、施設のバリアフリー化などの利用者の利便性向上に関する取組みに、厳しい経営状況から着手されにくいことがある。
- ・ 富山市では、電停のバリアフリー化を対象に、交通事業者に対し、無利子貸し付け制度を創設した。(H25.9)

3. コミュニティバスの再編と地域自主運行バスの拡大

- ・ 平成17年4月の7市町村合併により、運賃、運行形態が異なる6地区のコミュニティバスを運行することとなった。
- ・ 合併後、平成22年に運賃のみを統一したが、依然として、運行形態(市直営、委託)やサービス水準などが異なり、これを整理・調整する必要がある。
- ・ 地域自主運行バスを導入する場合、既存バス路線との調整や道路運送法の乗合許可基準がネックとなっており、地域ニーズに応じた弾力的な対応が望まれる。また、市民の意識啓発やリーダーの育成などに取り組む必要がある。

4. 赤字バス路線の撤退

- ・ 民間運営による赤字路線のバスの維持・存続に向けて、地域公共交通会議で議論されるが、路線の撤退を回避することはできない。また、都市交通協議会においても、その調整機能は無い。(新規参入・撤退の自由)