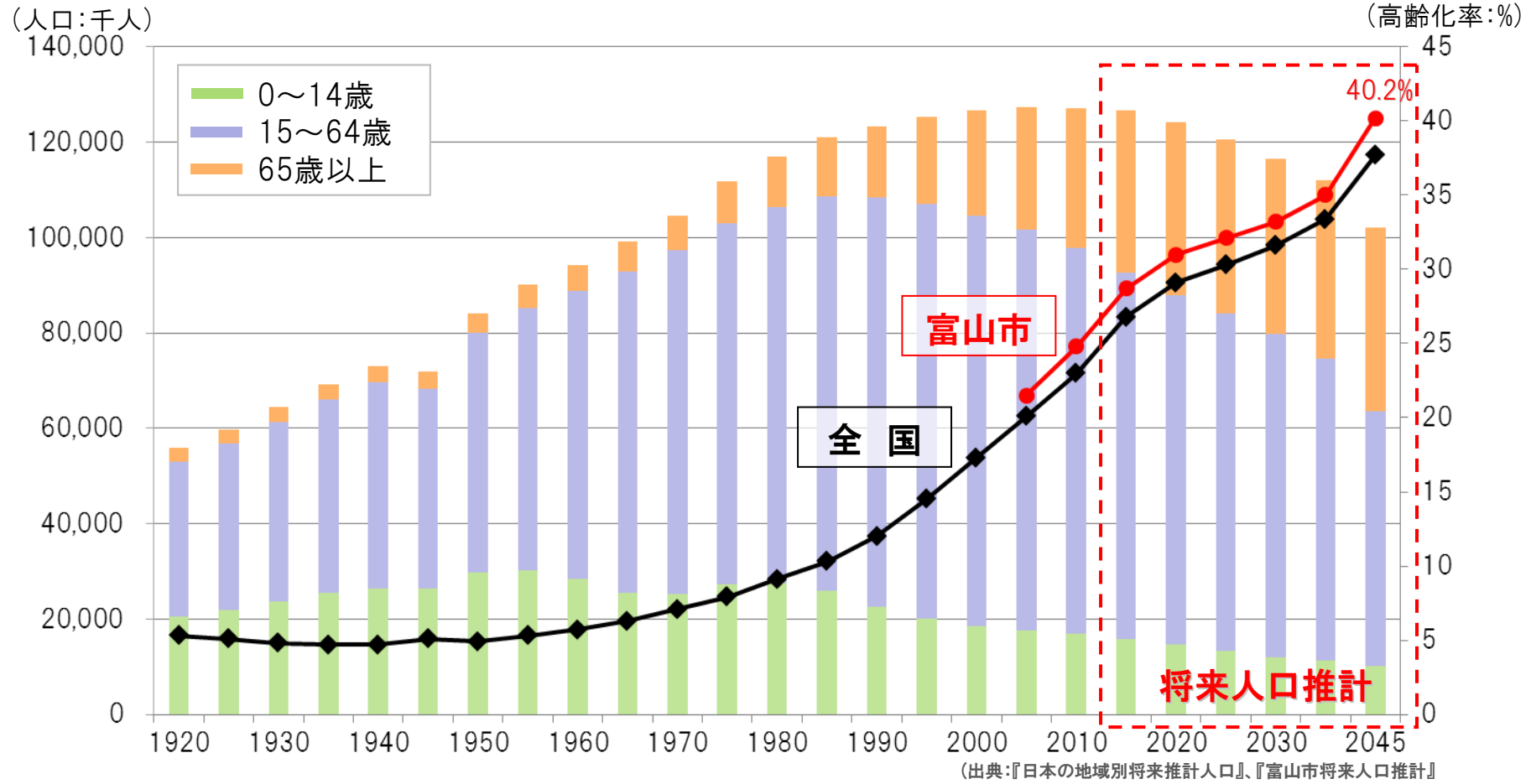
公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり

～コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築～

富山市長　森　雅志

人口減少と超高齢化

■日本の総人口は2010年をピークに減少に転じ、高齢化率は急激に上昇する見込み
⇒特に地方都市においては、激しい人口減少と高齢化に陥ると考えられることから、
今から時代の変化に柔軟かつ迅速に対応し、20年、30年先を見据え、**将来の世代に責任が持てる、持続可能な都市経営・まちづくりが必要**



（出典：『日本の地域別将来推計人口』、『富山市将来人口推計』

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～

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

＜概念図＞

富山市が目指すお団子と串の都市構造

串　：一定水準以上のサービスレベルの公共交通

お団子：串で結ばれた徒歩圏

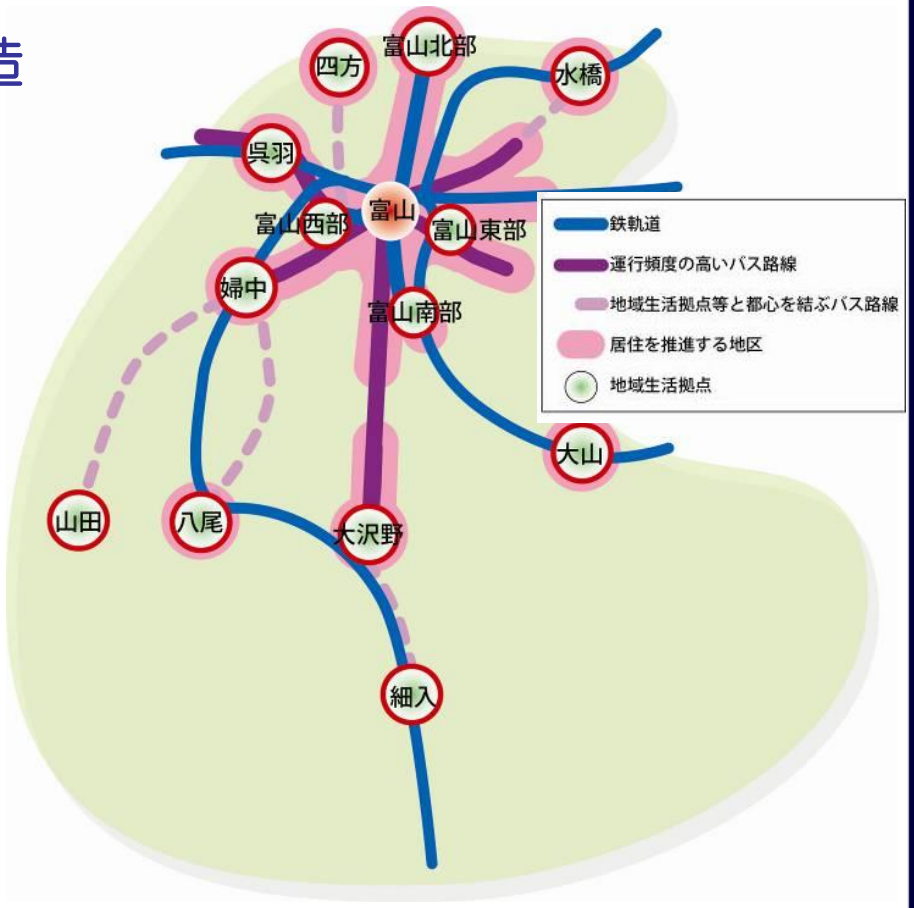
＜実現するための３本柱＞

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

コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

中心市街地・公共交通沿線居住推進地区の設定

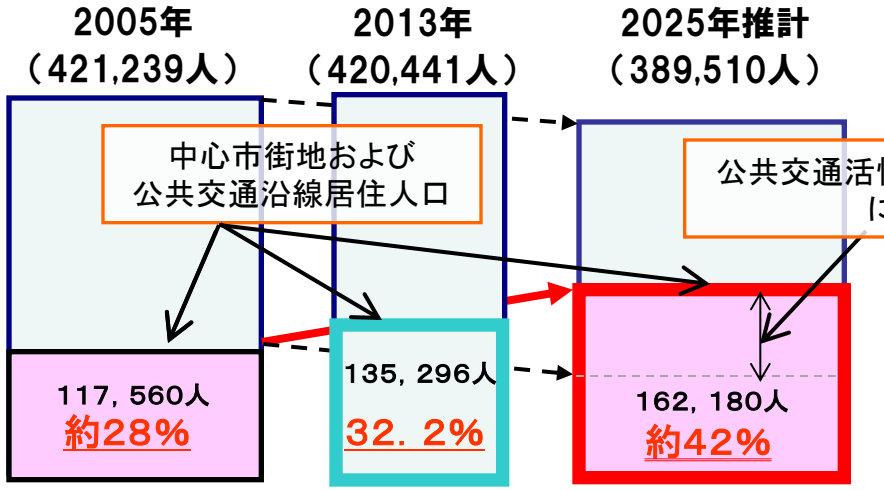
- 中心市街地：約４３６ ha
- 公共交通沿線居住推進地区：約３，４８９ha

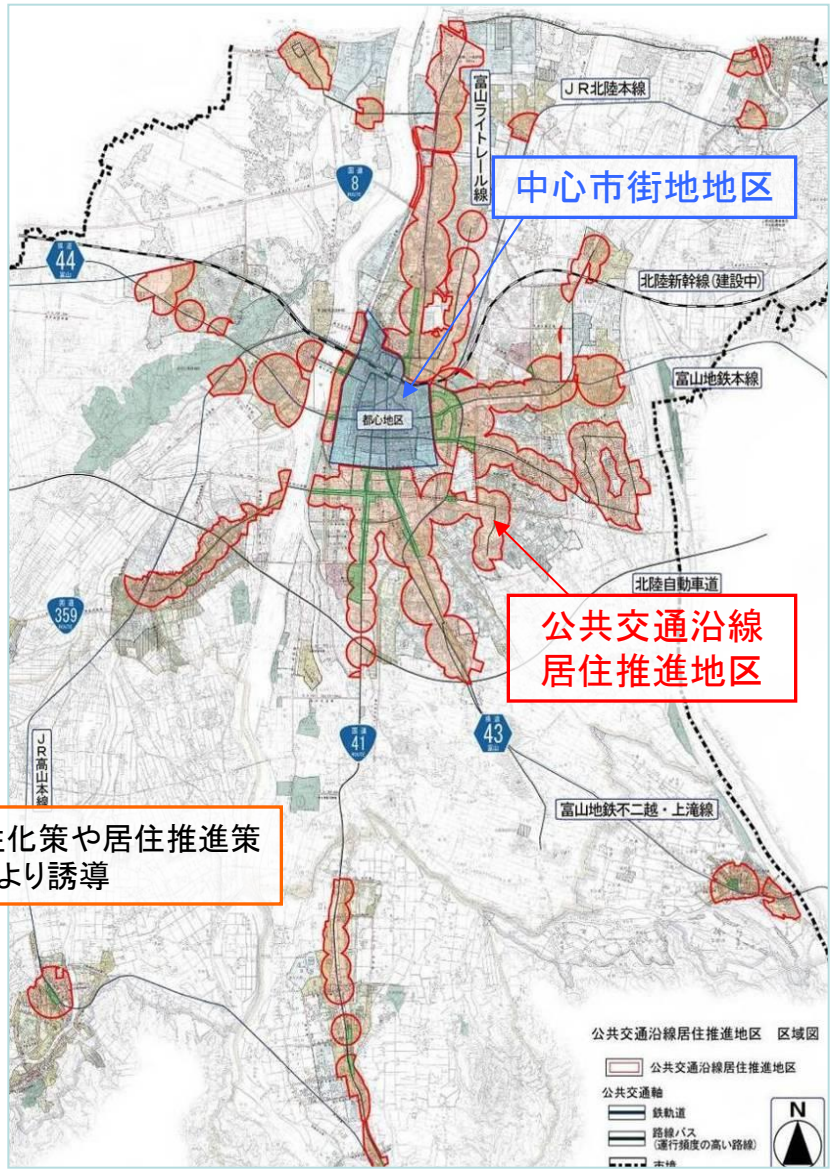
※富山駅を中心とした１９の公共交通軸周辺

- 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＞





富山市の公共交通の概要　～公共交通網～

コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

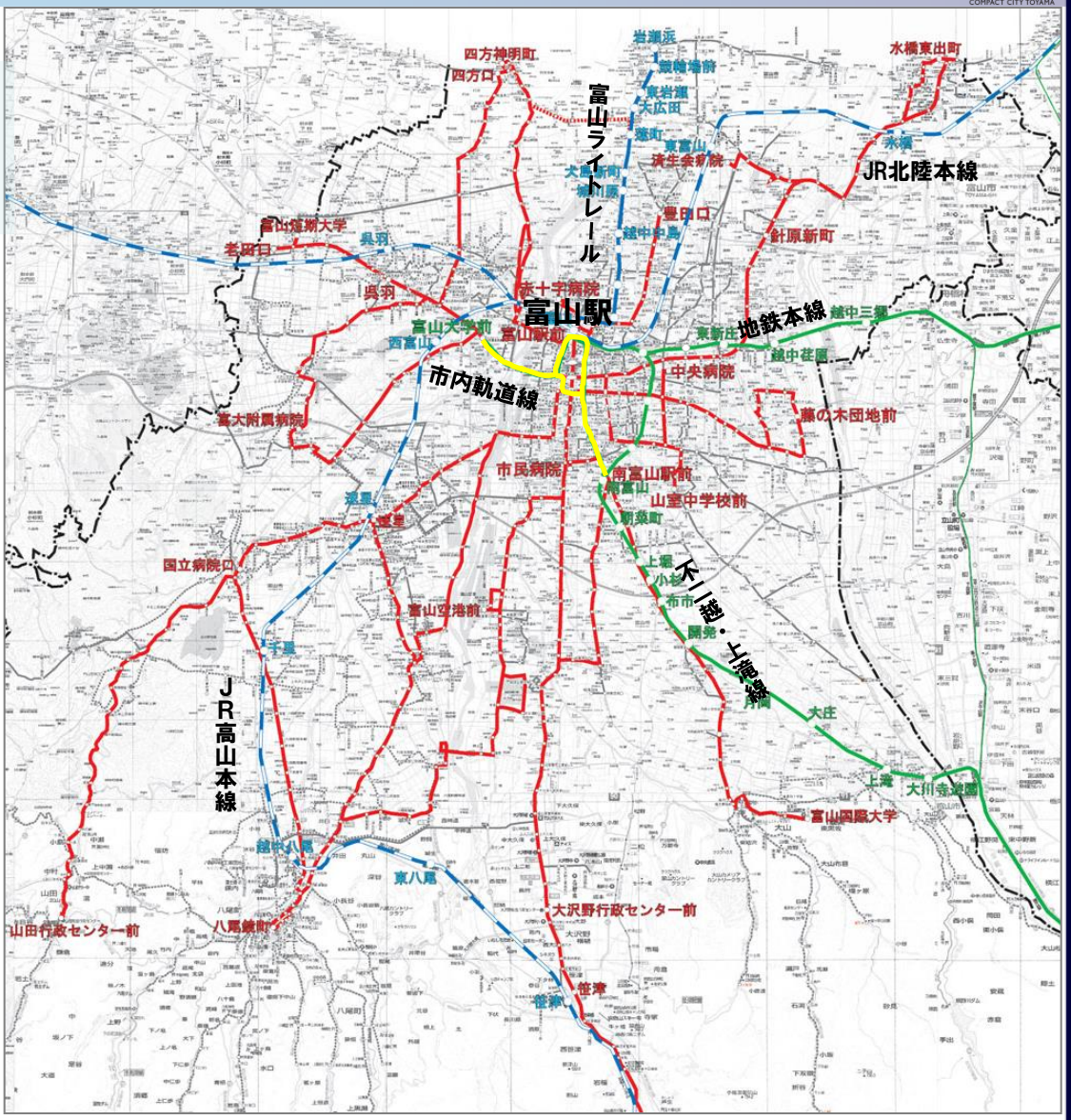
富山駅を中心に放射状のネットワークを形成している

■鉄軌道（6路線）

- JR北陸本線
- JR高山本線
- 富山地方鉄道本線
- 富山地方鉄道不二越・上滝線
- 富山地方鉄道市内軌道線（環状線含）
- 富山ライトレール

■路線バス

- 富山地方鉄道㈱が運行するものを中心に約100系統の路線

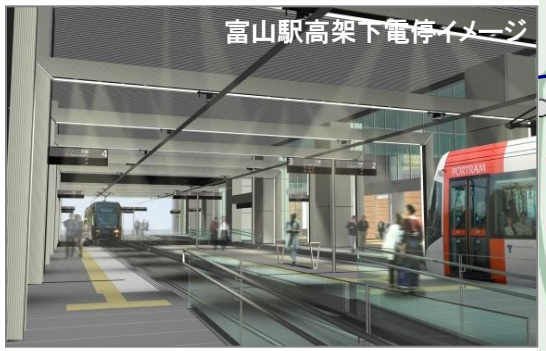


JR
富山地方鉄道（鉄道）
富山地方鉄道（軌道）
富山ライトレール
主要バス路線

公共交通の活性化　～LRTネットワークの形成～

コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

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



富山ライトレールの整備　～JR富山港線のLRT化～

利用者の減少が続いていたJR富山港線（鉄道）を公設民営の考え方を導入し、日本初の本格的LRTシステムに蘇らせた取り組み

＜路線概要＞

- ○開業日　：平成18年4月29日
- ○延業長　：7.6km
  （鉄道区間6.5km、軌道区間1.1km）
- ○電停数　：13
- ○車両数　：7編成（2両1編成）
- ○所要時間：約25分（富山駅北－岩瀬浜）

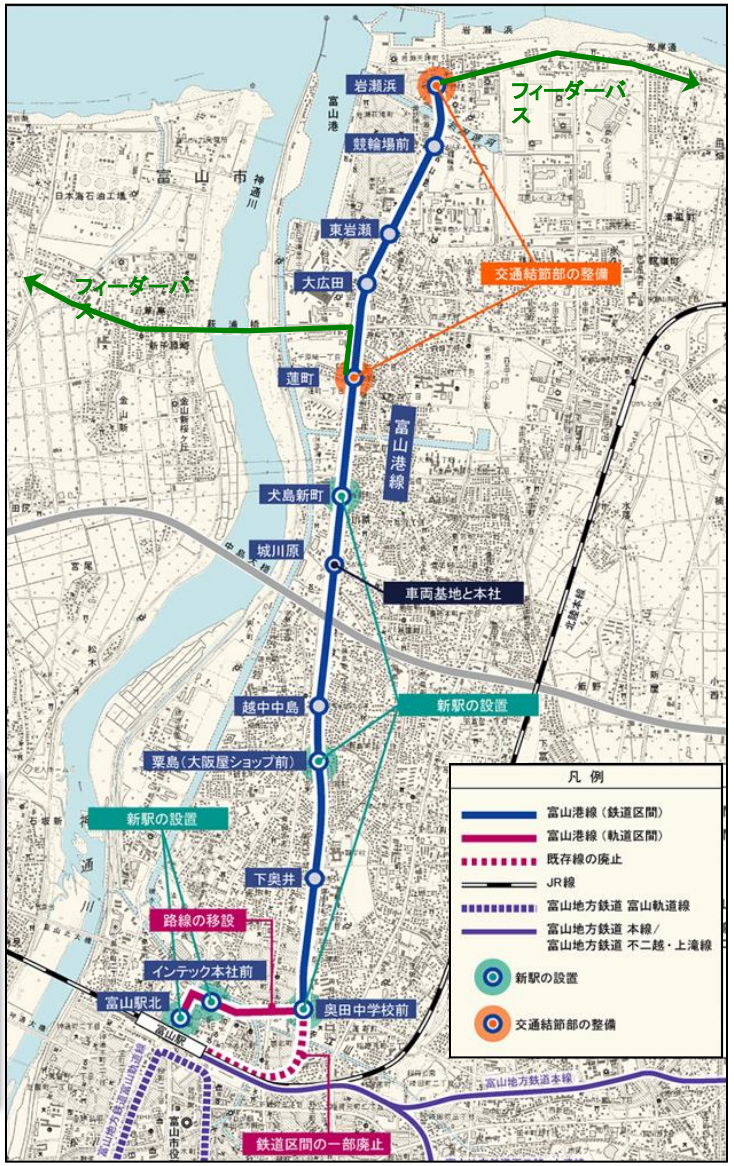
＜運行サービスの向上等＞

運行間隔の改善、新駅の設置、低床車両の導入、
バリアフリー化、ICカードの採用、アテンダントの配置　等

日本初の本格的LRTとして再生

▲旧JR富山港線

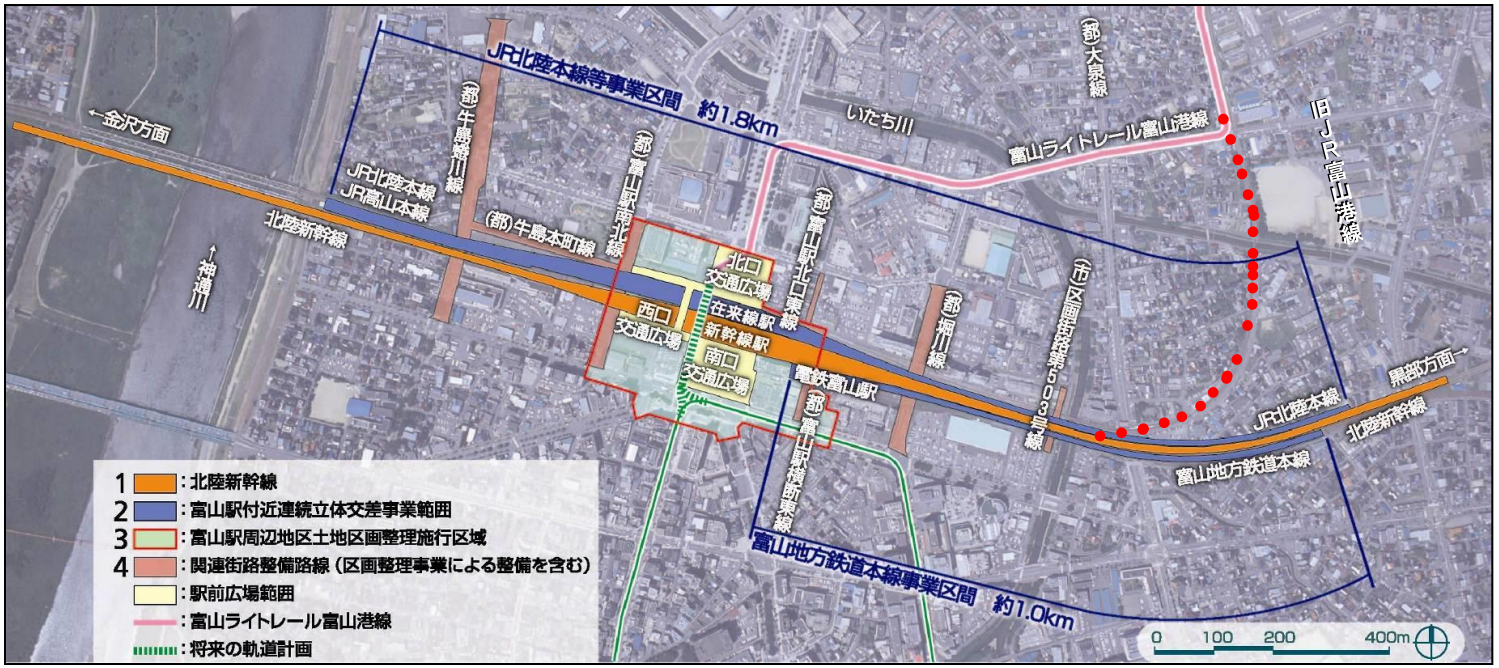
▲富山ライトレール
（愛称ポートラム）



JR富山港線の路線移設とLRT化の決定

JR富山港線の存続は、多額の新幹線事業費となることから、バスへの転換も検討されたが、コンパクトなまちづくりのためにLRT化を選択

選択肢	JR富山港線をそのまま高架化	⇒	新幹線用地確保のために多額の移転補償費が必要
選択肢	JR富山港線を廃止しバスに転換	⇒	公共交通離れが進む恐れ
選択肢	JR富山港線の路線を移設しLRT化	⇒	コンパクトなまちづくりに整合

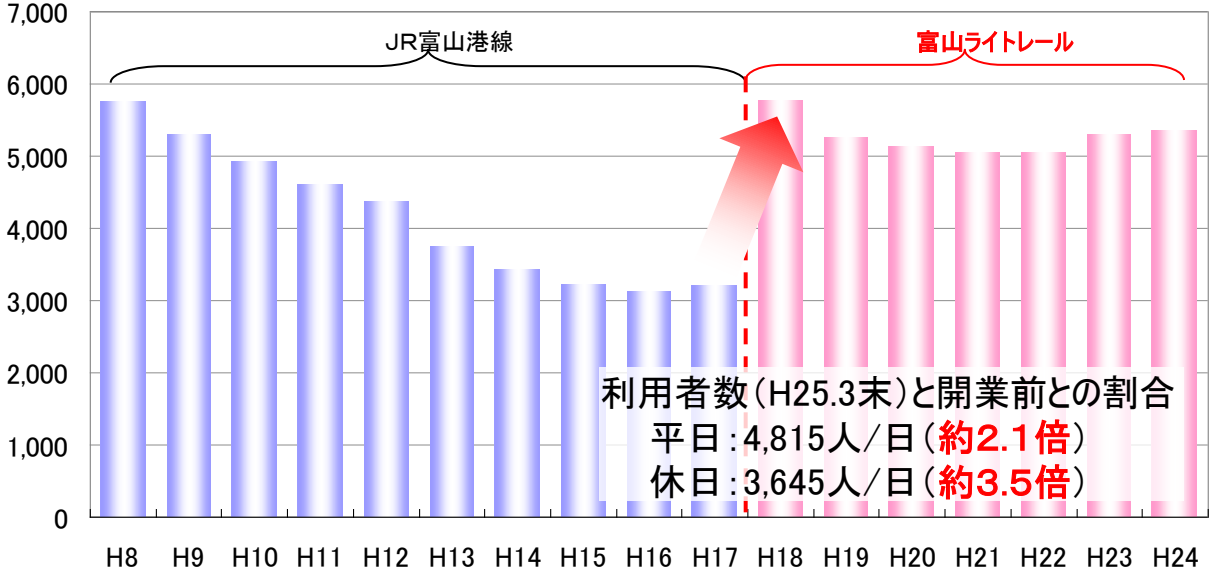


LRTが走るまちの風景

富山ライトレール（ポートラム）の整備効果

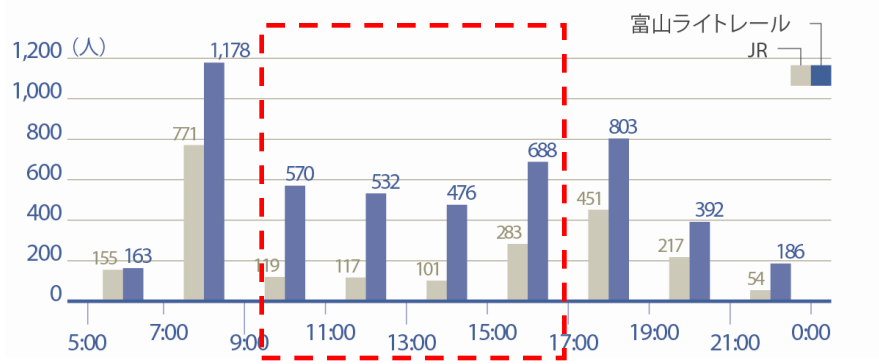
H18. 4. 29開業

■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

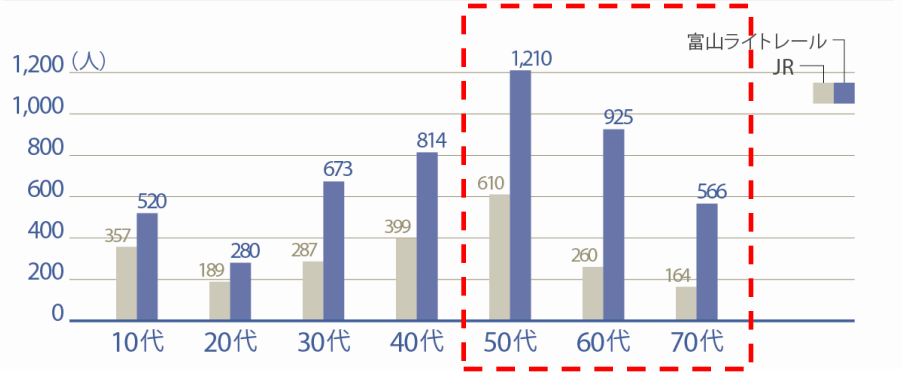


■日中の高齢者の利用が増加（ライフスタイルの変化）

1日あたり　時間帯別の利用者数の変化（平日）



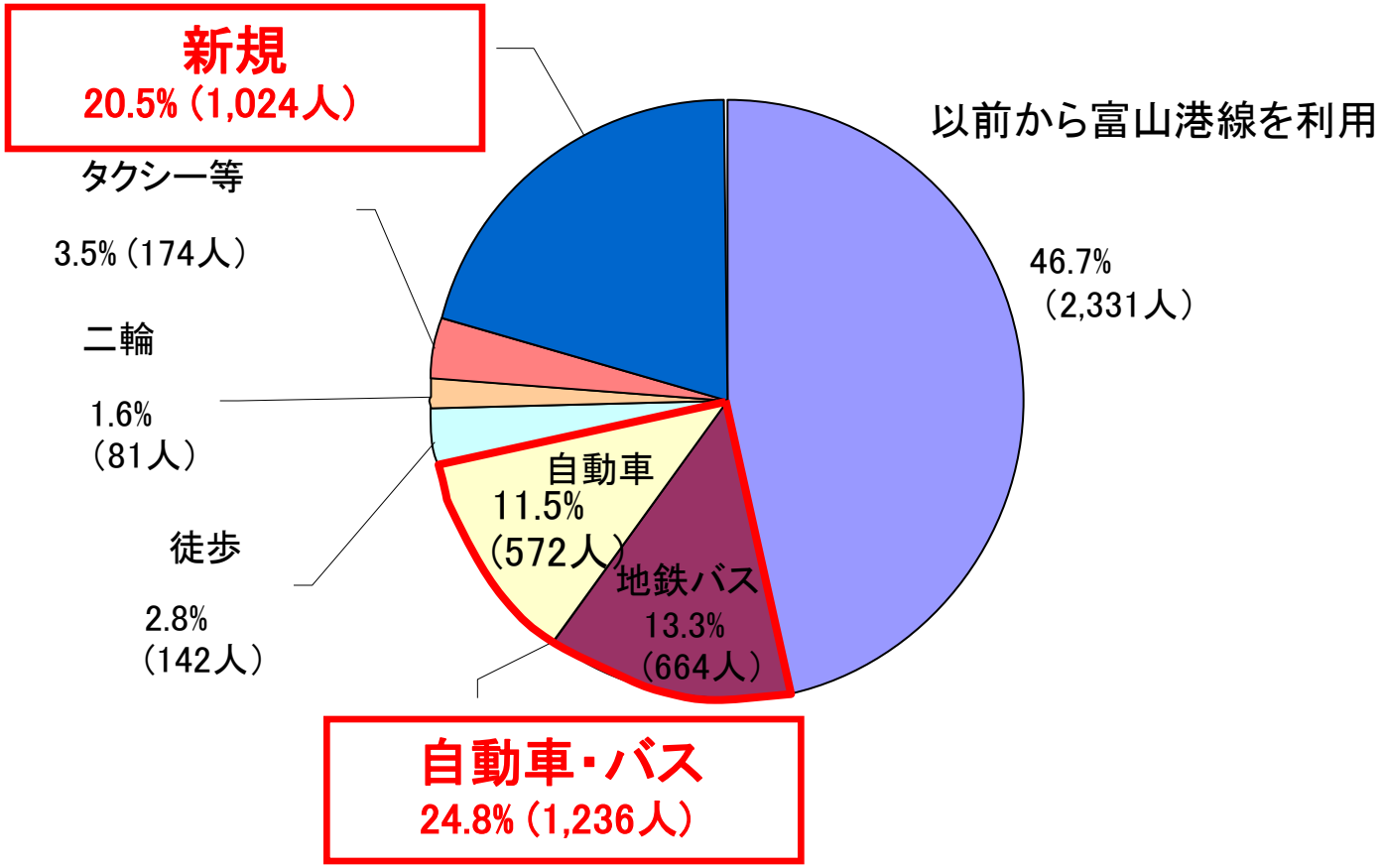
1日あたり　年代別の利用者数の変化（平日）



LRTは市民の健康づくりに寄与

富山ライトレールでは、それまで出歩かなかった高齢者等が乗降客の2割を占める。

【富山ライトレール利用者の以前の利用交通手段（平日）】



市内電車環状線化事業　～セントラムの整備～

コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

中心市街地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
- 日本初の**上下分離方式**の導入
- 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

＜路線概要＞
- ○開業日　：平成21年12月23日
- ○延 業 長　：約0.9km（環状線区間約3.4km）
- ○電　停　：延伸区間に3箇所新設
- ○車　両　：新型低床車両を3編成導入

▲市内電車環状線（愛称：セントラム）

LRTが走るまちの風景

CENTRAM

市内電車環状線（セントラム）の整備効果（1）

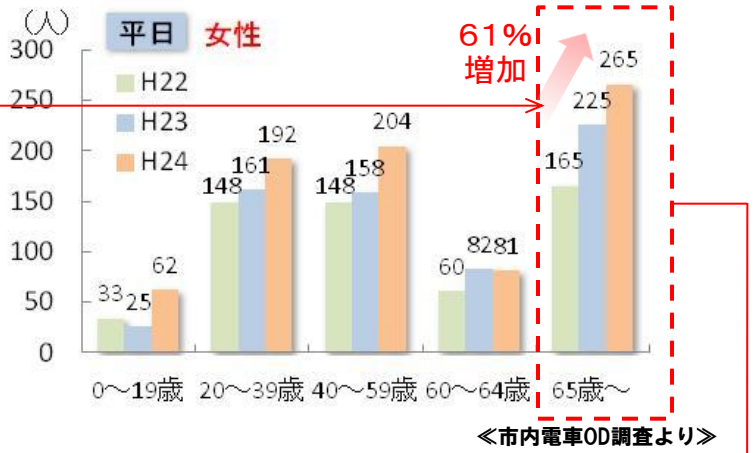
＜環状線利用者属性＞

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してきている。

【環状線利用者の性別】

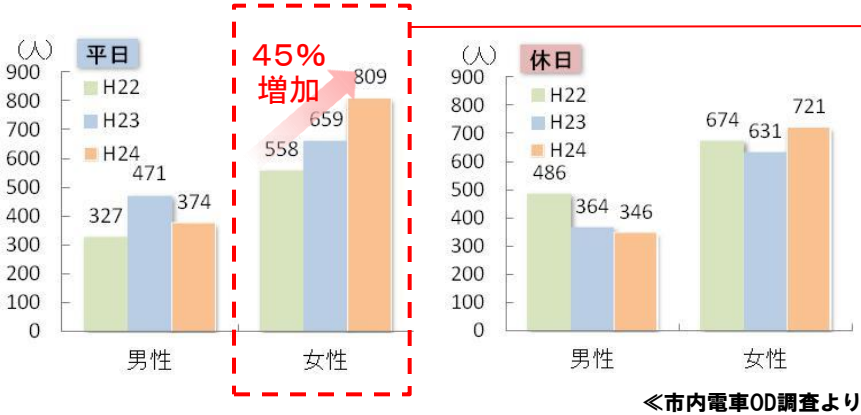
≪H24環状線利用者アンケート調査より≫

【年代別環状線利用者の推移（平日・女性）】



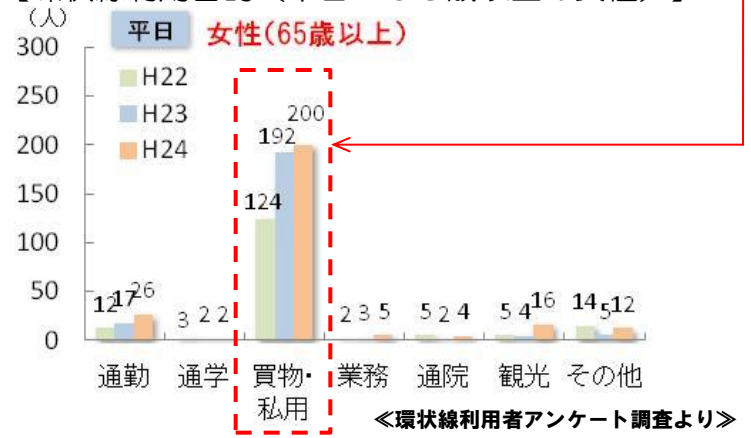
≪市内電車OD調査より≫

【男女別利用者数の推移】



≪市内電車OD調査より≫

【環状線利用目的（平日・６５歳以上の女性）】



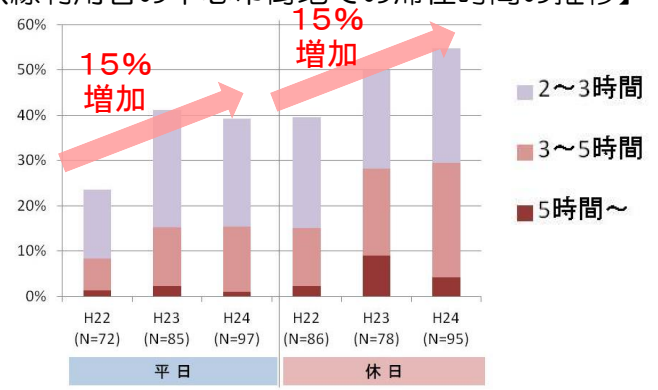
≪環状線利用者アンケート調査より≫

市内電車環状線（セントラム）の整備効果（2）

＜環状線利用者の中心市街地での行動形態＞

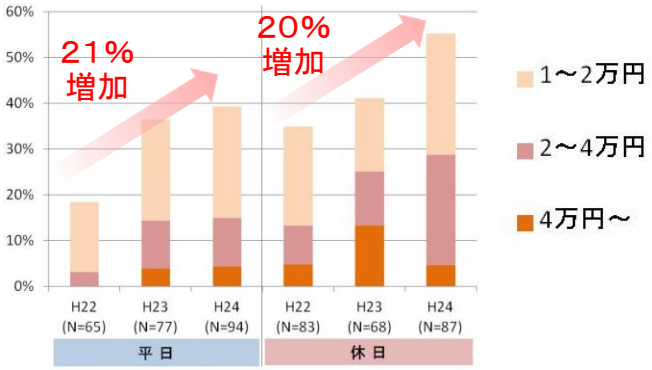
環状線利用者のうち中心市街地で2時間以上滞在する人、1日あたり1万円以上の消費をする人の割合が増加している。さらに、平日の環状線利用者の平均の滞在時間や来街回数、消費金額は自動車利用者と遜色がなく、休日の環状線利用者は自動車利用者に比べて平均の滞在時間や来街回数、消費金額が多い。

【環状線利用者の中心市街地での滞在時間の推移】



≪環状線利用者アンケート調査より≫

【環状線利用者の中心市街地での消費金額の推移】



≪環状線利用者アンケート調査より≫

【買物・飲食の際の平均滞在時間（分／日）】

平　日		休　日	
自動車	環状線	自動車	環状線
96分	96分	113分	124分

【中心市街地への来街頻度と消費金額】

買物目的の平均来街頻度（回／月）

平　日		休　日	
自動車	環状線	自動車	環状線
2.5回	6.6回	1.8回	6.0回

平均消費金額（円／日・人）

平　日		休　日	
自動車	環状線	自動車	環状線
¥11,489	¥11,337	¥9,207	¥14,233

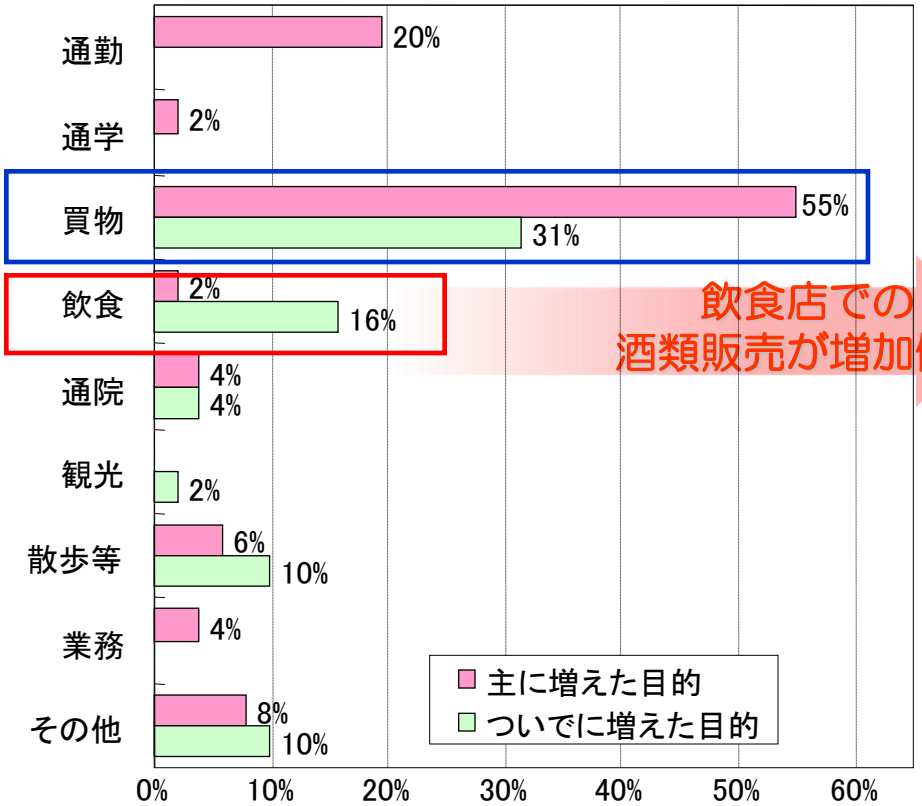
≪自動車はH22、環状線はH24利用者アンケート調査より≫

市内電車環状線（セントラム）の整備効果（3）

＜環状線開業後における利用者の行動形態（ライフスタイル）の変化＞

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。

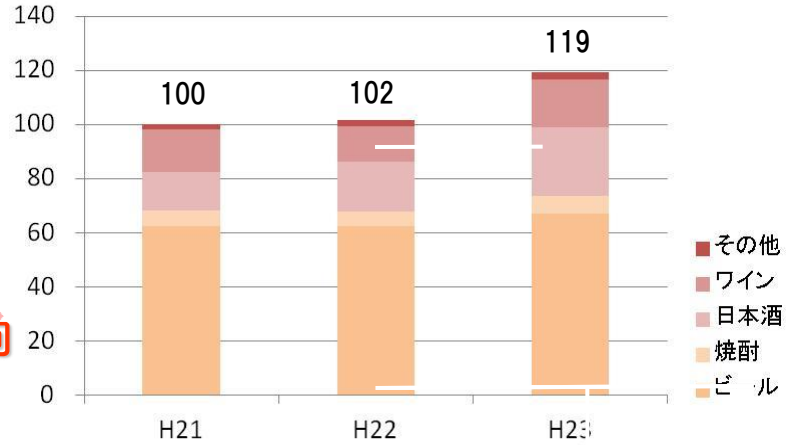
【外出機会が増えた目的】



≪H23市内電車利用者へのアンケート調査より≫

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

LRTとともに創る持続性の高いまちづくり

○LRTは、鉄道と路面電車の優れた機能を併せ持つ、デザイン性にも優れた人や環境にやさしい近未来的な交通システム

○LRTは、モビリティ機能に加え、都市の価値・イメージの向上、高齢者の外出機会の創出、ソーシャルキャピタルの醸成に効果があり、まちの活性化に寄与し、都市の持続性を高める交通システム

LRTは、超高齢社会への対応や持続可能なコンパクトなまちづくりを進める上で、最適な交通システム

▲デザイン性に優れたLRT

▲徹底したバリアフリー

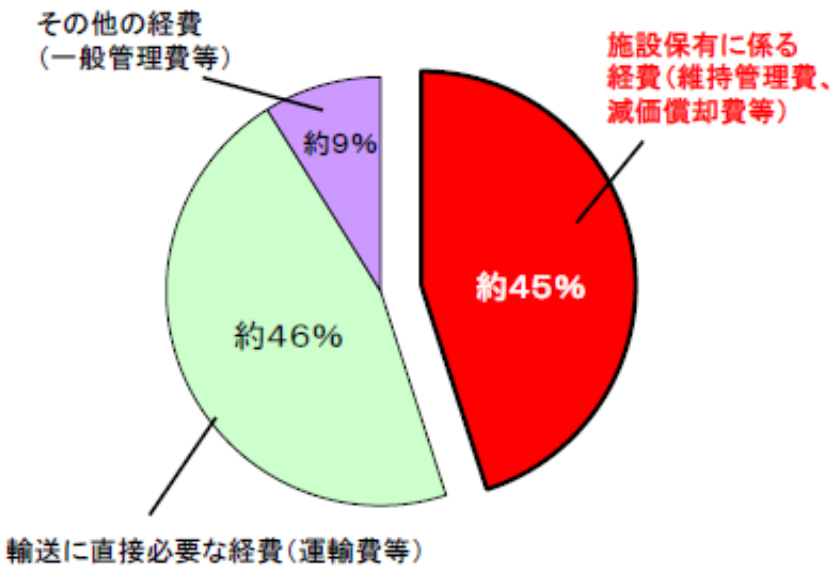
▲ソーシャルキャピタルの醸成

地域鉄道におけるコスト構造上の課題

ワンマン化・無人化による人件費の削減等により、相対的に、施設保有に係る経費の占める割合が増加
昭和60年度：約38%⇒平成20年度：約45%

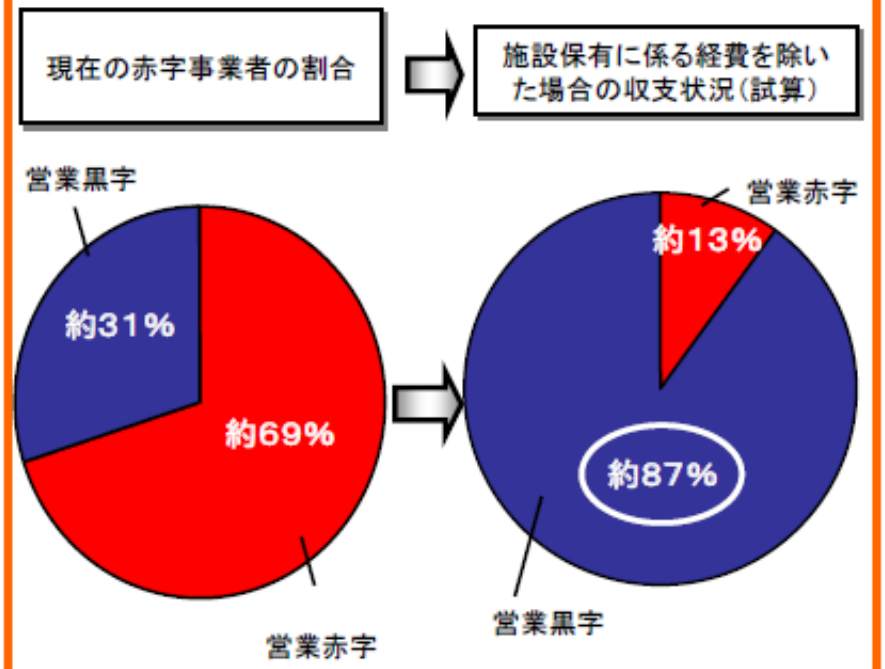
地域鉄道の収支状況は、全体の約7割が営業赤字であるが、施設保有に係る経費を除くと、全体の約9割の事業者が黒字に転じる

地域鉄道のコスト構造



地域鉄道（92社）の平成20年度決算より

赤字事業者の割合



地域鉄道（92社）の平成20年度決算より

※地域公共交通活性化・再生に関する研究会資料(国土交通省鉄道局H21.11)

LRT整備に関する国の支援

■富山ライトレールの整備

・平成18年4月開業
・整備・運営　富山ライトレール㈱
※軌道法では、上下分離が認められていなかったため、市は施設の整備及び管理費を支援。

▲富山ライトレール
（愛称ポートラム）

現行軌道法で対応　国に働き掛け　路面電車環状線化の「上下分離方式」

富山市

富山駅南の路面電車環状線化で富山市は、路面電車としては全国でも例のない「上下分離方式」（第三セクターでの整備を早期に実現するため、現行の軌道法による国の事業認可を得る方針を二十七日までに固めた。国交省は来年度の政府予算案に同方式を特例として認める新制度を盛り込んだが、市は制度内容が明確になっていないことから、現行法での許可を求めることが当面整備につながるとみて、国との協議に臨む方針だ。

路面電車環状線化事業　鉄道では鉄道事業法な取り入れる予定。富山市の予業内容がはっきりしていないとして、現行法制度の運用でも上下分離方式を認めてもらう方が得策との判断した。

ズーム

上下分離方式　上下分離方式で運営する事業者と、施設を整備・保有するインフラ整備主体を分ける方法で、上下二つの第三セクターで事業を目指す富山（大阪）も検討している。

一方、同省が来年度予算に盛り込んだ特例措置は、市町村などが路面電車やバスなど総合的な公共交通の計画を策定し、国が認定すれば、LRT（次世代型路面電車）の上下分離方式を認めるもの。富山ライトレールは、市が公費を投じて整備し、第3セクターが運営する「公設民営」の考え方で整備したが、市が施設を富山ライトレールに譲渡したため、施設の保有と運営が一体となっている。

H18.12.28　北日本新聞

□富山市が国に対し、
軌道の上下分離を可能とするよう要望

□平成19年10月施行の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、
軌道の上下分離が可能となる

■市内電車環状線の整備

日本ではじめて、軌道を
上下分離方式により整備

・平成21年12月開業
・施設整備・管理　富山市
・運営　富山地方鉄道㈱

▲市内電車環状線
（愛称セントラム）

冬柴国交相　「上下分離」に前向き　JR富山駅南　路面電車環状線化で

冬柴鉄三国土交通相は十日、富山ライトレールと富岩運河環水公園の視察で来県した。国交相は森富山市長が二十一年度の完成を目指すJR富山駅南の路面電車環状線化計画で「上下分離方式」を認めるよう求めたのに対し、「前向きに検討したい」と述べ、新制度の創設に積極的な姿勢を示した。

【42面に関連記事】

ライトレール　森　利用促進の工夫　感心

市は、路面電車の丸の内―西町間の約九百㍍区間の整備に際し、市が鉄道施設を保有できる「上下分離方式」を国交省に求めている。黒字経営の民間事業者に対する市の投資に、市民の理解が得られにくいとするためだ。

大正十年施行の現行軌道法などでは、同方式が認められず、市は同法の弾力運用や新制度を求めてきた。国交相は「法律が地域の活性化を妨げてはいけない。既存の法律が古いのなら、変える必要がある」との見解を示した。

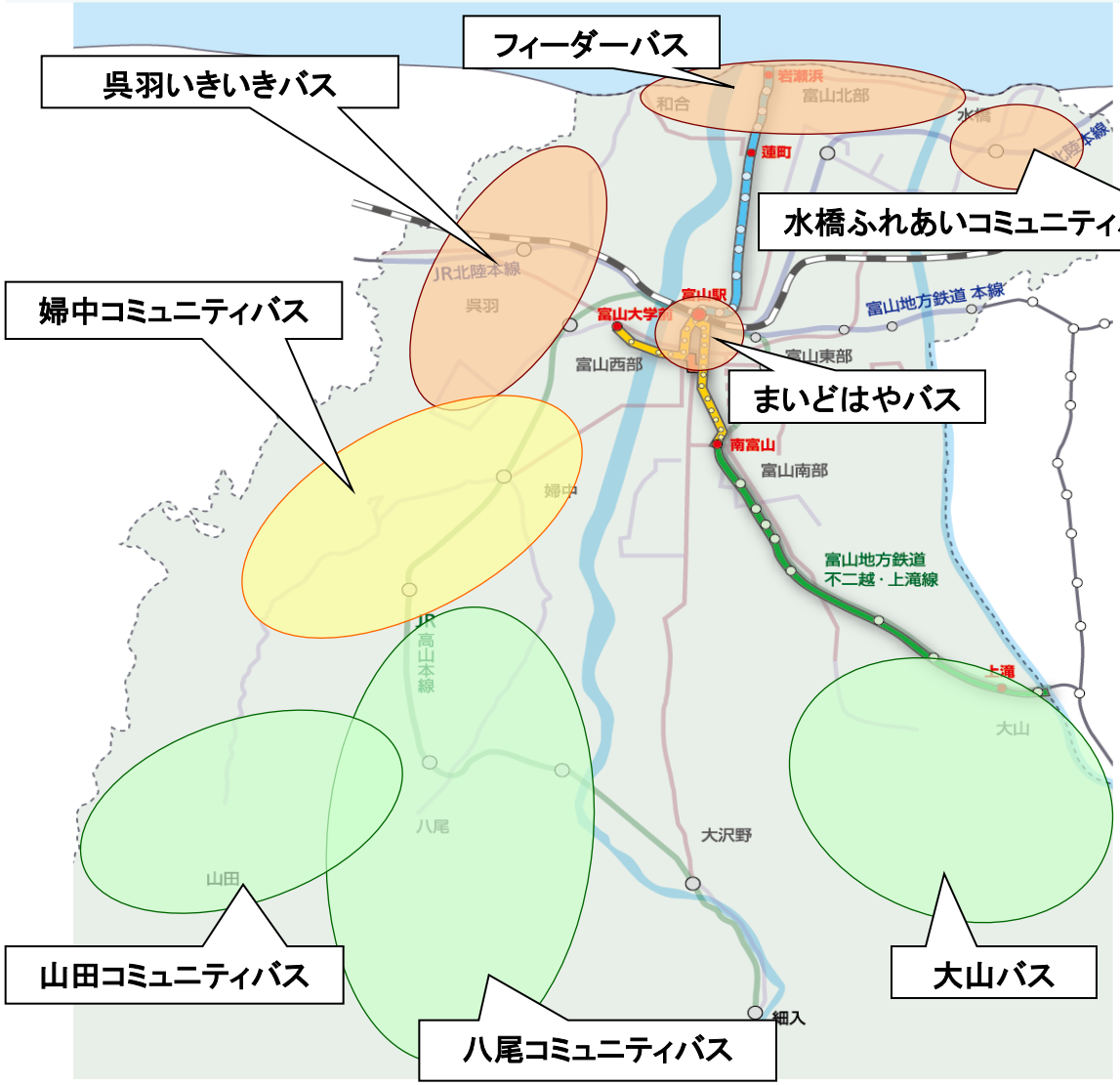
今国会に提出される「地域公共交通の活性化・再生法案」の中で、市町村などが策定する公共交通の計画を国が認定すれば、LRT（次世代型路面電車）の上下分離方式を認める新制度が盛り込まれている。市は早期に着工したい考えで、スケジュールを考慮した上で新法か既存法いずれかでの適用を目指している。

十日、国交相は森市長と富山ライトレールの富山駅北―城川原間を乗車し、「駅や七色の車両のデザインは素晴らしい。利用促進の工夫に感心した」と感想を述べた。これに先立ち、石井知事が富岩運河環水公園を案内し、小運河や人工島を説明した。

H19.3.11　北日本新聞

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

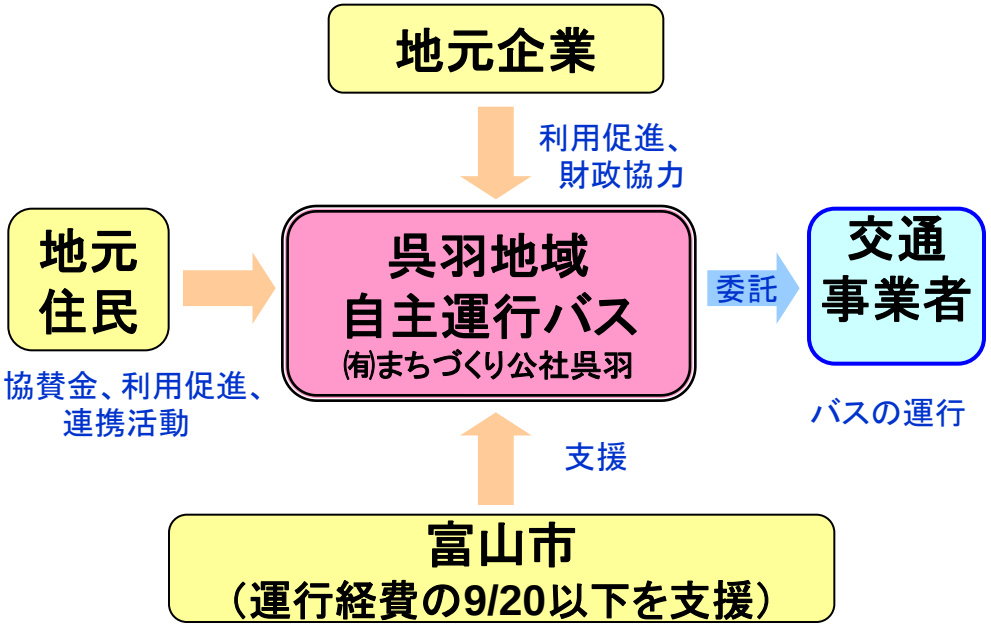
コミバス（市：直営）
コミバス（市：委託）
地域自主運行バス

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

■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

■H24年度の利用者数

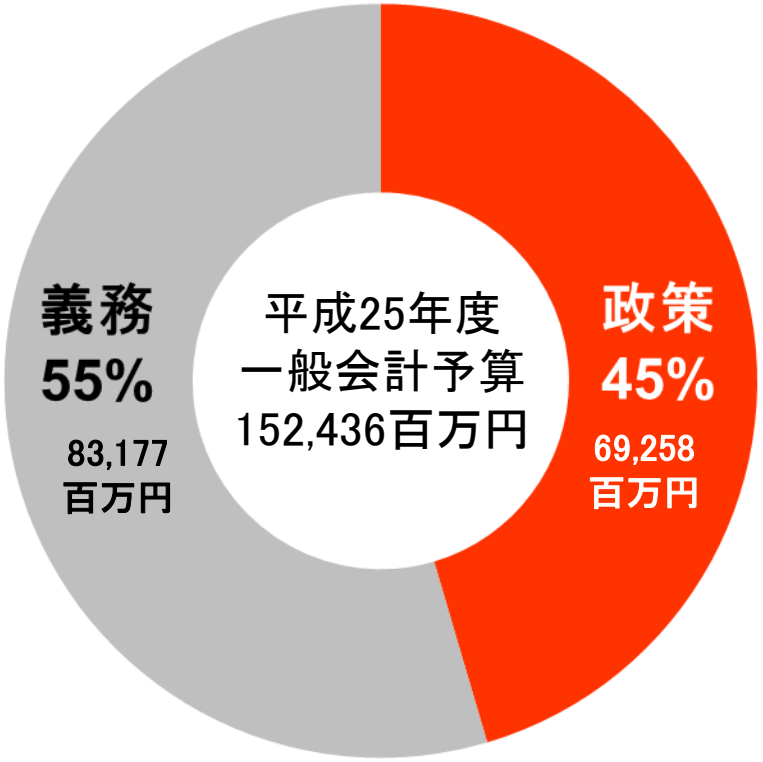
52,191人/年（1日あたり181人/日）

（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～）

公共交通の維持・運行・支援等に関する予算額（平成25年度）

■富山市の平成25年度一般会計当初予算額152，436百万円のうち、政策的経費にかかる予算は69，259百万円（約45%）。

■公共交通の維持・運行・支援等に関する予算額は832百万円であり、一般会計予算額の約0．5%、政策的経費の約1．2%を占めている。



公共交通関連予算　項目	H25 予算額（千円）
富山港線路面電車事業	187,019
ポートラム・シルバーパス力事業	16,827
市内電車環状線事業	74,985
JR高山本線活性化事業	41,000
上滝線活性化支援事業費	27,357
公共交通活性化補助事業	36,139
イメージリーダー路線整備事業	9,625
おでかけバス・電車・路面電車事業	88,718
コミュニティバス等事業	273,695
生活バス路線維持費	75,126
小中学校通学（JR、バス）定期券補助	1,731
計	832,222

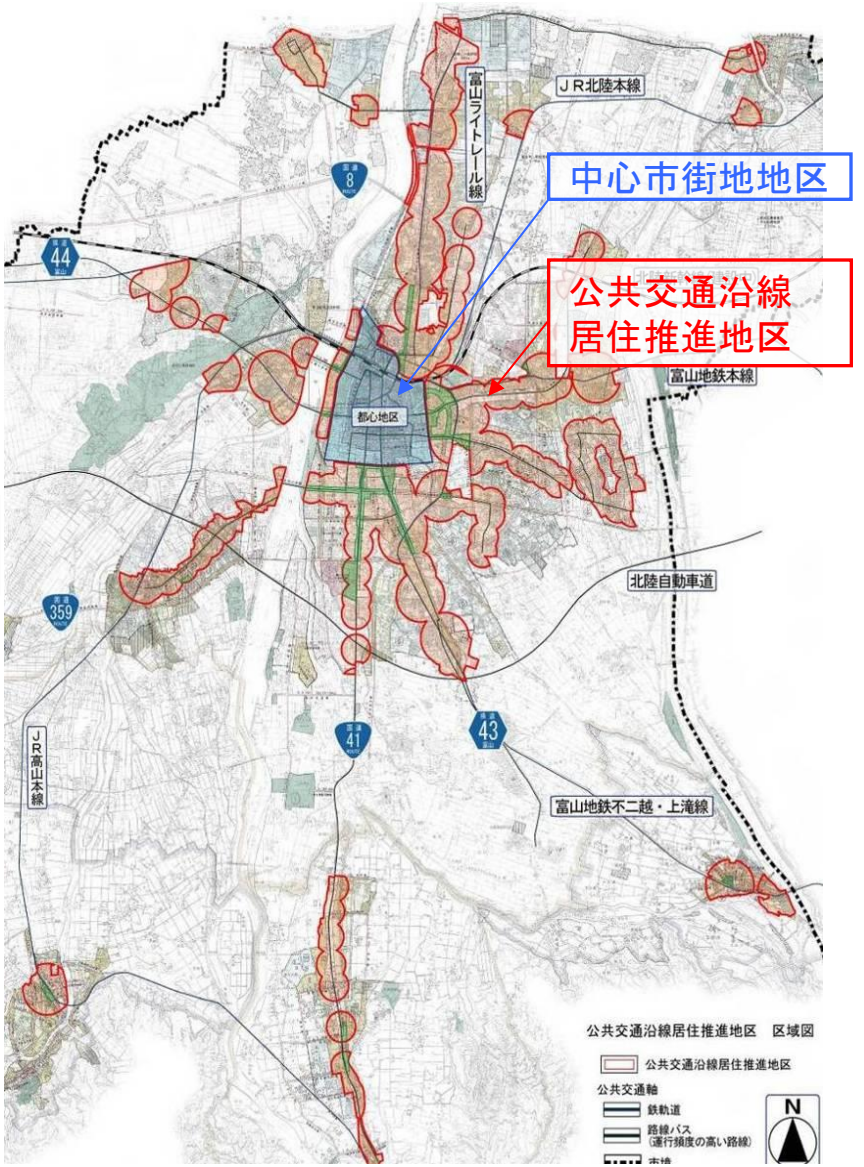
公共交通沿線への居住推進～中心市街地・公共交通沿線居住推進地区～

コンパクトシティ富山
COMPACT CITY TOYAMA

・中心市街地活性化基本計画において、
約436haの中心市街地を位置づけ
・都市マスタープランにおいて、
富山駅を中心とした19の公共交通軸と
約3，489haの公共交通沿線居住推進地区
を位置付け

■路線
・鉄軌道全て（6路線）
・頻度の高いバス路線（13路線）
（1日概ね60本以上（往復））

■エリア
・用途地域内における
駅勢圏、バス停圏
（圏域）
鉄軌道駅圏は500m
バス停圏は300m



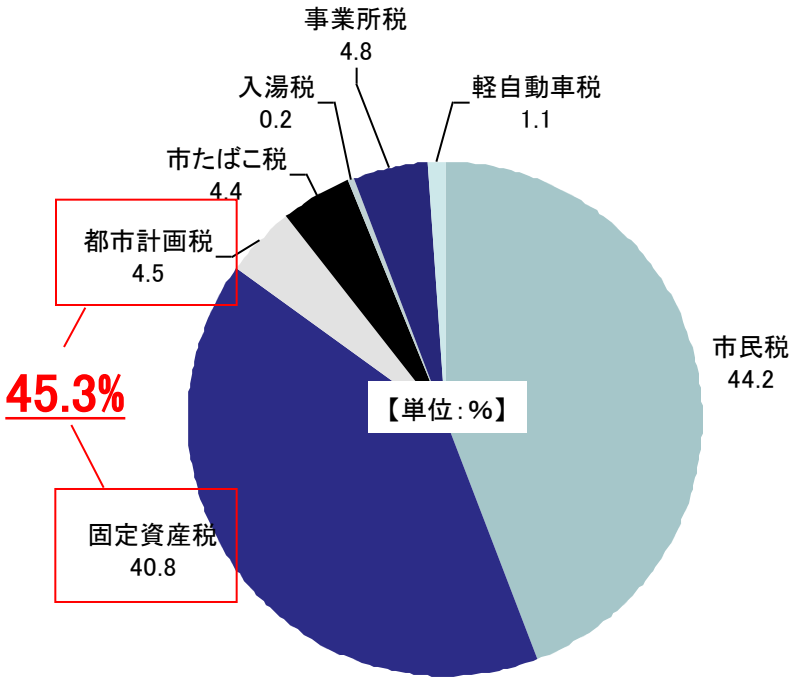
上記地区内の居住を推進するため、良質な住宅の建設事業者や住宅の建設・購入する市民に対して助成

■まちなか居住推進事業（H17.7～）
・共同住宅：100万円/戸　・戸建住宅：50万円/戸等
実績：654件　1,242戸　288,954千円（H17.7～H25.3）

■公共交通沿線居住推進事業（H19.10～）
・共同住宅：70万円/戸　・戸建住宅：30万円/戸等
実績：362件　804戸　508,226千円（H19.10～H25.3）

財政面から見た中心市街地活性化の意義

富山市における市税の内訳（平成25年度当初予算）



固定資産税・都市計画税の地域別内訳（平成25年度）

	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%	22.2%
上記以外	94.2%	26.0%

中心市街地への集中的な投資は、税の還流という観点からも合理的であり効果的

グランドプラザの整備

平成19年9月オープン

積雪寒冷地の気候にも配慮し、賑わいの核となる全天候型の多目的広場を整備

年間81.6%（休日：96.5%、平日：74.6%）がイベント等で利用されている。（平成24年度実績）

・**事業主体**
富山市

・**工事期間**
H18.5～H19.8

・**事業費**
約15.2億円

・**施設概要**
施設面積：
約1,400㎡
（65m×21m）
天井までの高さ：
約19m
大型映像装置：
約277インチ

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

中心市街地指定バス停

＜例＞路線バスの利用
〔猪谷〕→〔富山駅前〕
通常運賃　：1,130円
おでかけ定期：　100円

＜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

角川介護予防センター（星井町小学校跡地）平成23年7月開業

星井町小学校跡地を活用し、日本初の温泉水を活用した介護予防施設を整備

- 水中運動療法を中心に、陸上運動療法、温熱療法、パーソナルケアなどを組み合わせた介護予防プログラムを提供
- 整備には市民からの寄付金等を活用し、民間企業の指定管理者が管理運営を行う

角川介護予防センター外観

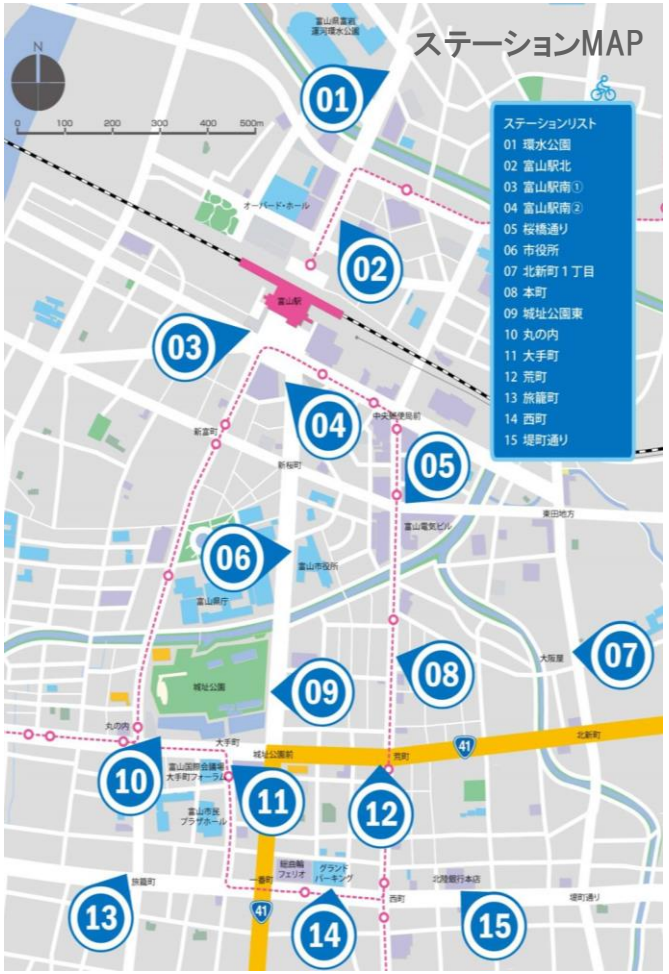
多機能温泉プール

自転車市民共同利用システム（アヴィレ）

中心市街地の15箇所に設置された専用ステーションから、自由に自転車を借りて任意のステーションに自転車を返却することができる新しいコミュニティサイクルシステムを導入

＜システム概要＞
- ○供用開始　：平成22年3月20日
- ○運営主体　：シクロシティ株式会社
- ○自転車数　：150台
- ○利用時間　：24時間、365日いつでも利用可能

■ 供用開始以来、利用状況については**着実に増加**しており、**市民の足として浸透**してきている



花Tramモデル事業

≪花Tramモデル事業≫

華やかで明るい空間を演出し、「花で潤うまち」を創出するため、**指定の花屋で花束を購入し、市内電車等に乗車された方々の運賃を無料化**

期　間

平成24年11月　～

内　容

・花束を購入すると無料乗車券を進呈

・降車時に運転手に花束を提示し、無料乗車券を渡すと運賃が無料に

花　屋

市内電車沿線等の計22店舗

実　績

利用者数：392人　（H24.11.18～H25.3.31）

BEATRAM MUSIC FESTIVAL 2013

市内電車環状線セントラムをシンボルとした**「街なか野外音楽フェス」を2012年より開催**。周辺商業主等とも連携し、音楽に触れる休日を創り出し、中心市街地の活性化やまちの魅力発信、音楽文化の振興等を図る。

◀貸切車両内での演奏

▶城址公園での野外音楽フェス

実施主体

ビートラム2013実行委員会

日　時

平成25年10月12日(土)・13日(日)

概　要

- 城址公園での大型野外音楽フェス
- 周辺ライブハウス等での関連イベント
- トラムを貸し切った「トラムステージ」
- 来場者は約3，000人（無料ゾーン含む）
- 2日間で約50組アーティストが出演

市内電車環状線（セントラム）沿線のライトアップ

市内電車環状線（セントラム）沿線において、市民や民間企業が主体となり、ライトアップによる夜間景観の演出することで中心市街地の賑わい創出を図る。

▲LEDペットボトル企画

▲沿線ビルのライトアップ

▲ライトアップを楽しむ様子

実施主体
環状線沿線夜間景観ライトアップ実行委員会

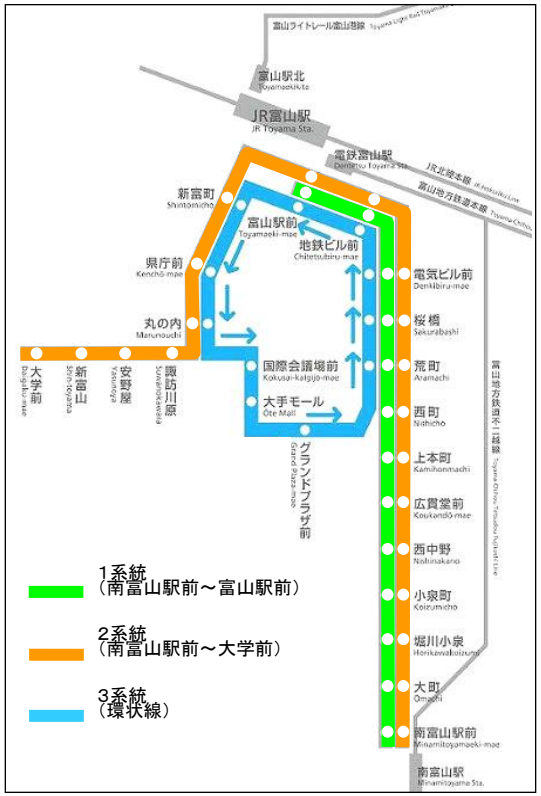
日　時
平成25年10月12日（土）
13日（日）

概　要
・沿線のライトアップ　・特別乗車券の販売
・LEDペットボトル企画　・参加者：延べ2,100人

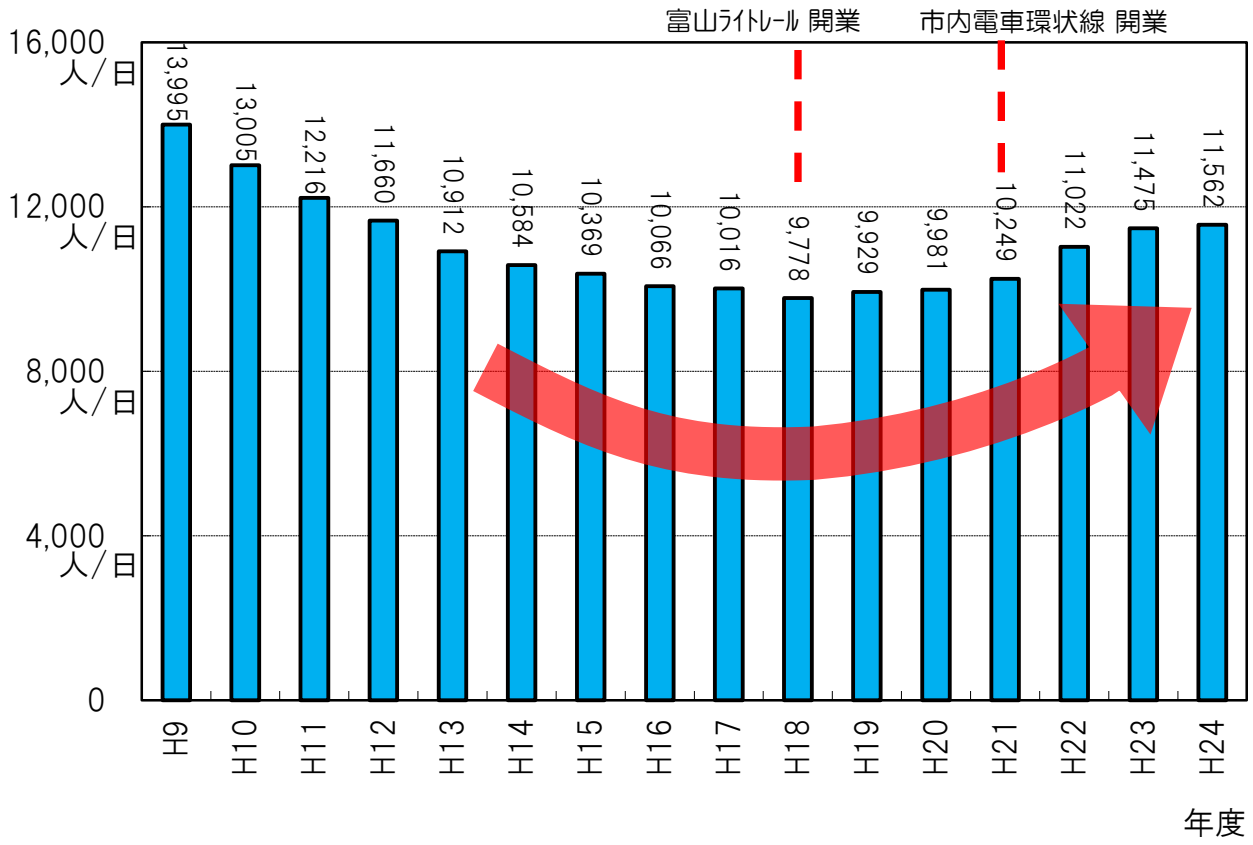
コンパクトなまちづくりの効果　～市内電車の利用状況～

市内電車利用者数は平成１８年度まで減少傾向が続いていたが、富山ライトレールや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など路面電車の活性化に向けた取組みにより、市内電車の利用者数が平成１９年度以降は増加に転じている。

【市内電車路線図】

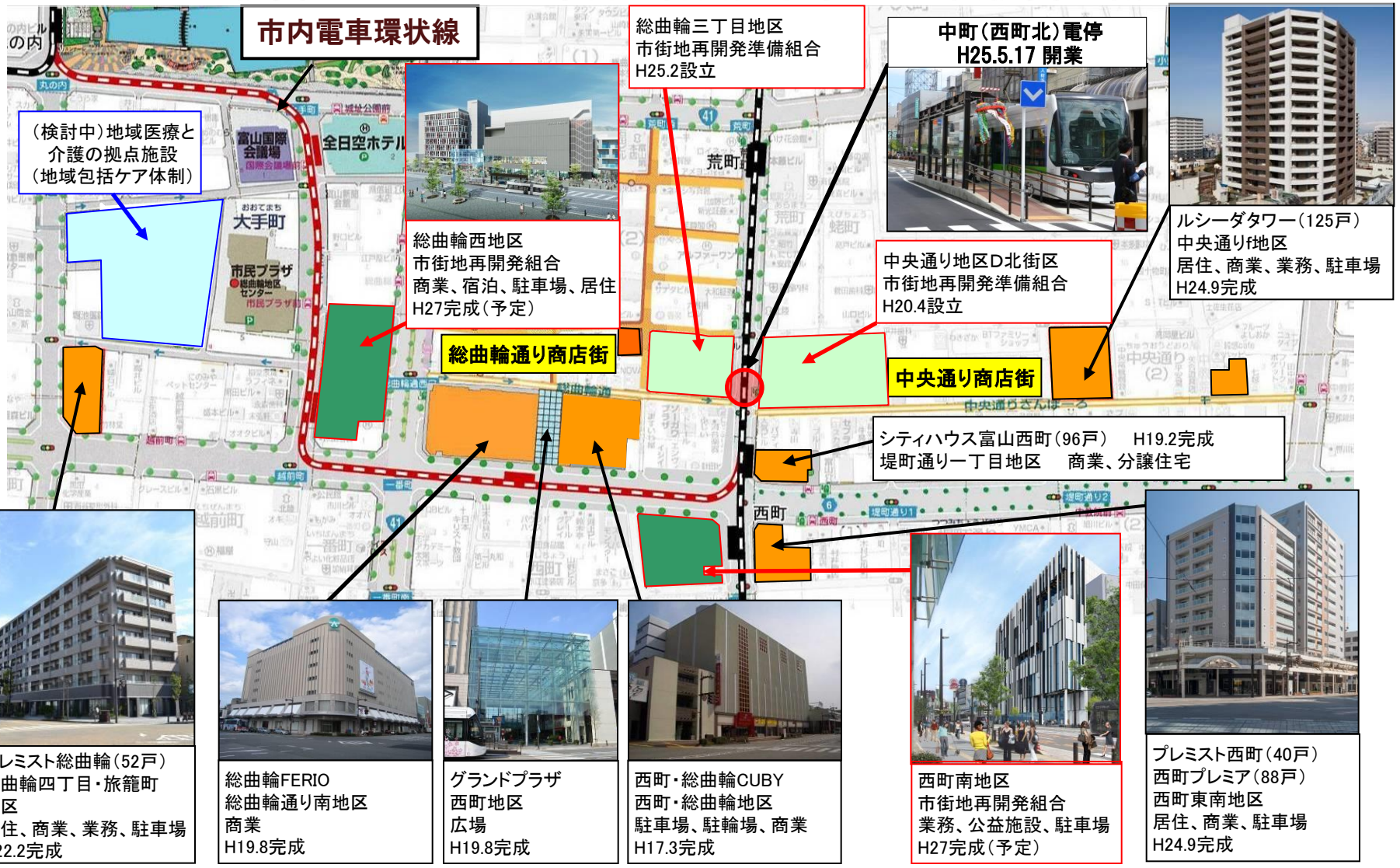


【１日当り乗車人数の推移】



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

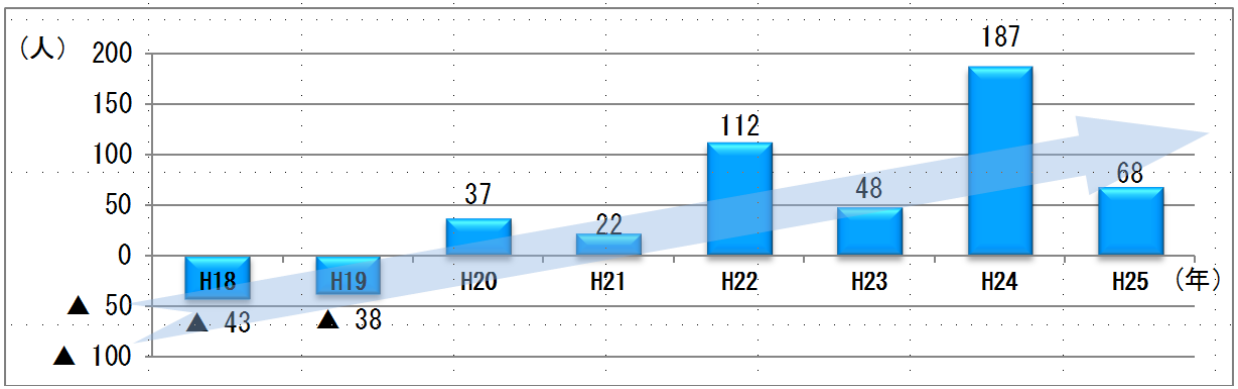


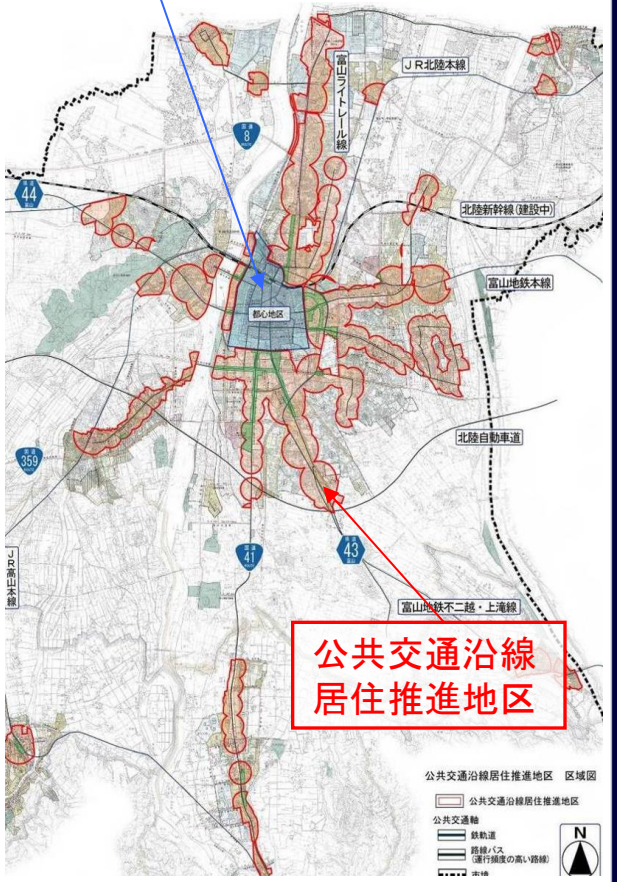
コンパクトなまちづくりの効果　～転入人口の増加～

■ 中心市街地と公共交通沿線居住推進地区の社会増減(転入－転出)の推移

・中心市街地では平成20年より、**転入超過に転換した。**

【中心市街地(都心地区)の社会増減(転入－転出)の推移】

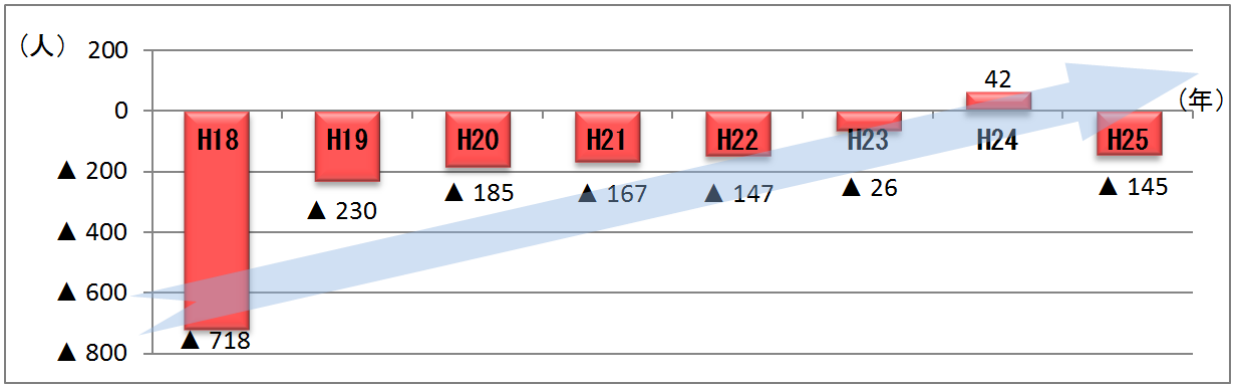




・公共交通沿線居住推進地区では、

転出超過が減少傾向にある。

【公共交通沿線居住推進地区の社会増減(転入－転出)の推移】

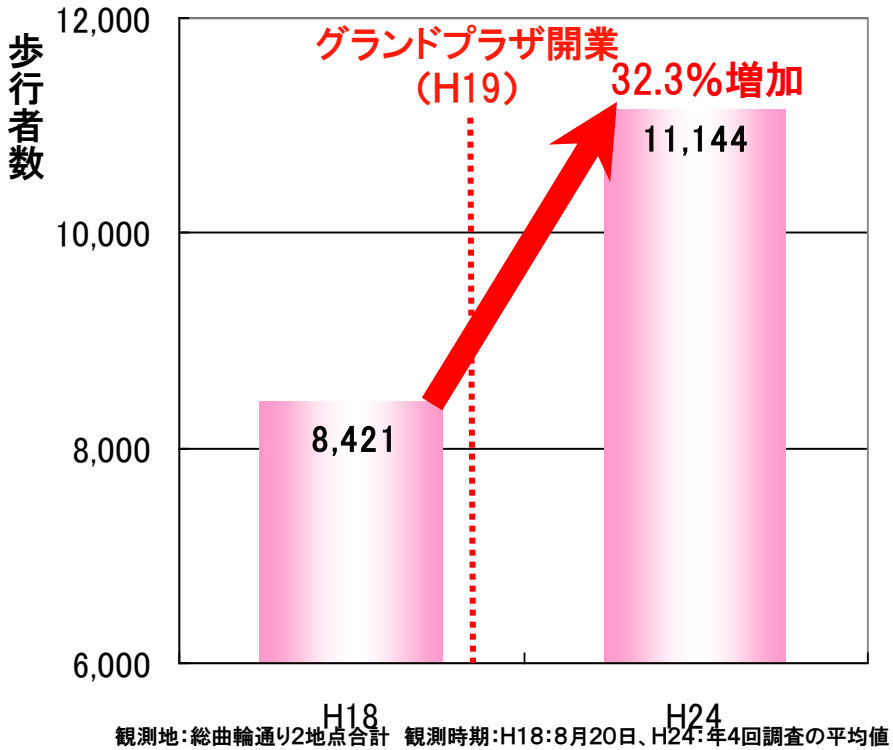


コンパクトなまちづくりの効果　～歩行者数と空き店舗～

■中心市街地の歩行者数が着実に増加
（H18→H24　32.3%増）

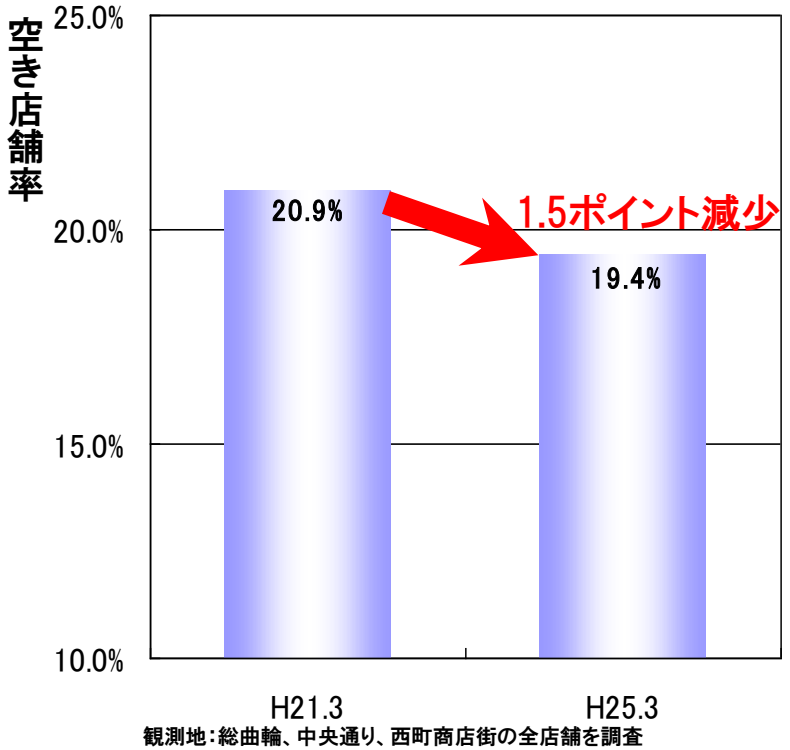
■中心市街地の空き店舗が減少
（H21→H24　1.5ポイント減）

【周辺の歩行者数の推移(休日)】



観測地：総曲輪通り2地点合計　観測時期：H18：8月20日、H24：年4回調査の平均値

【空き店舗率の推移】

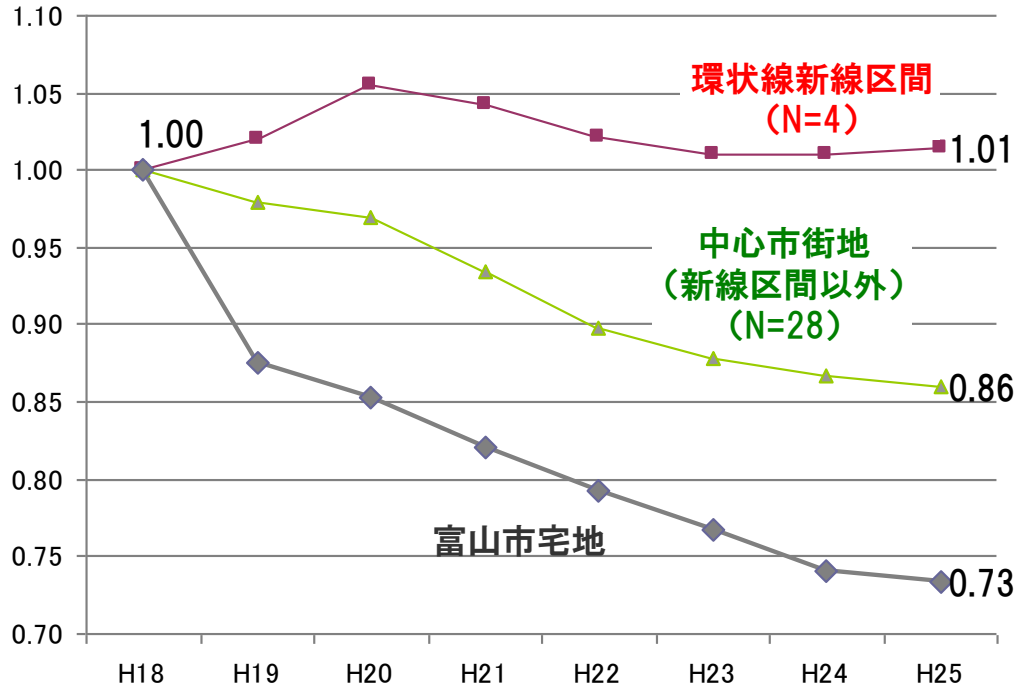


観測地：総曲輪、中央通り、西町商店街の全店舗を調査

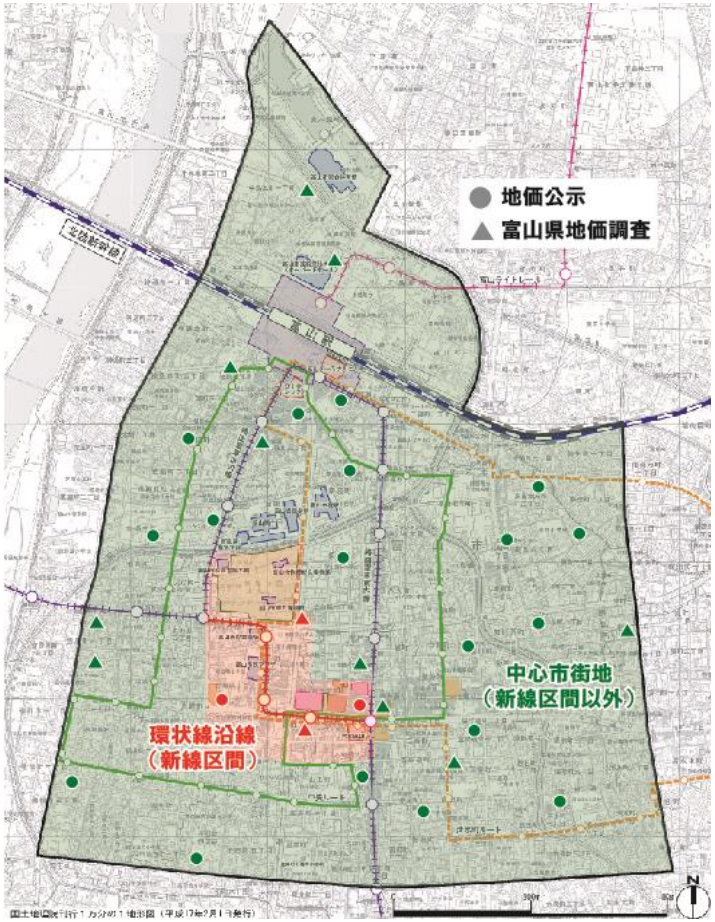
コンパクトなまちづくりの効果　～地価の維持～

■環状線新設区間の沿線では平成１８年度以降地価が、ほぼ横ばいで安定している。
■新設区間以外の環状線沿線の地価は、平成19年度以降下落しているが、富山市宅地の平均と比較すると下落率が緩やかである。

【中心市街地の地価変動】



中心市街地の地価変動（Ｈ１８を１.0とした場合）
（富山県地価公示・地価調査　価格要覧　平成２５年度版より）
※地価公示（国調査、基準日：1月1日）、地価調査（県調査、基準日：7月1日）
富山市宅地：固定資産税課税の土地課税台帳の決定価格を対象面積で除した値
（富山市統計データを基に算定）



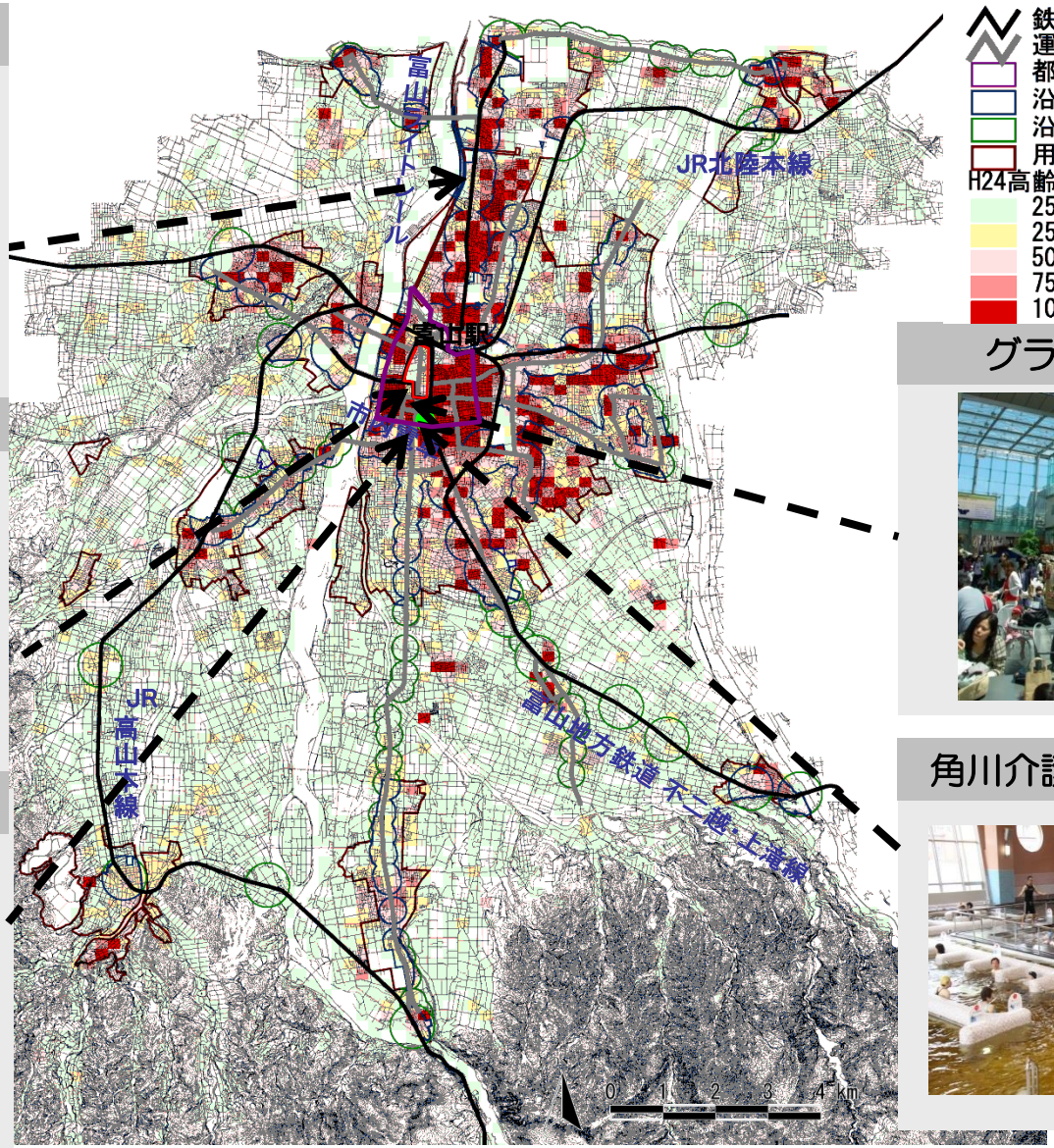
中心市街地エリア

高齢化に対応したまちづくり（高齢者分布H24）

富山ライトレール

市内電車環状線化事業

アヴィレ



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

角川介護予防センター