

# 地方都市視察報告書

環境建設委員会

## 1 実施日

平成27年10月21日（水）

## 2 視察地 富山県富山市

### 【市の概要】

- (1)面積 1241.77km<sup>2</sup>  
(県庁所在地では全国第2位の広さ)
- (2)人口・世帯数（平成27年6月1日現在）  
人口 419,147人  
世帯数 171,802世帯



- (3) 富山市は富山県のほぼ中央から南東部分までを占め、北には豊富な魚介類を育む富山湾、東には雄大な立山連峰、西には丘陵・山村地帯が連なり、南は豊かな田園風景や森林が広がっている。平野部は、豊かな農耕地帯として、また北陸道などの交通の要衝として古くから栄えてきた。戦後、都市基盤の整備や産業経済の進展により、現在では日本海側有数の商工業都市として発展してきた。平成8年には旧富山市が中核市に移行し、さらに平成17年4月には7市町村が合併し、新しい「富山市」が誕生した。全国的に「くすりのまち」として有名だが、近年は環境、バイオ、IT関連産業の育成に努めるとともに、立山連峰や越中おわら風の盆といった観光資源を活かした、観光産業の発展にも取り組んでいる。

## 3 視察項目・内容

- (1)公共交通を利用したコンパクトなまちづくりについて  
(2)自転車市民共同利用システムについて

## 4 視察参加者

### 【委員】

ひやま真一委員長	豊島あつし副委員長	井下田栄一委員
三雲崇正委員	川村のりあき委員	下村治生委員
佐原たけし委員	のづケン委員	近藤なつ子委員

### 【随行】

議会事務局調査管理係	新川 金七
議会事務局議事係	佐藤 公彦

## 5 視察結果・所感

富山市では、市町村合併による市域の拡大とともに人口密度の減少を起因とした中心市街地の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失、自動車交通への高い依存度による路線バスを中心とした公共交通の衰退、車を所有しない・運転しない交通弱者への移動手段の確保、市域の拡大に伴い増大する除雪・ゴミ収集等の行政コストの削減が大きな行政課題となっていた。そこで市では、鉄軌道をはじめとする公共交通をLRT（高齢者やベビーカー等が乗降しやすい低床の路面電車）車両の整備・路線拡大等により活性化させ、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る、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（コンパクトシティ）に取り組んでいる。将来的には、JR在来線を境に南北に分断されていた富山駅周辺について、鉄道高架化に伴う南北自由通路の整備、LRT路線の南北間を通じた運行など、さらなる回遊性を高める取り組みを計画し推進しており、同様な課題を持つ新宿の先行事例として、大変参考になった。

自転車市民共同利用システムは、富山市が平成20年7月に国から「環境モデル都市」に選定されたことを契機に、CO<sub>2</sub>削減に取り組みつつ、近距離の移動は車だけに頼らないライフスタイルへ転換し、中心市街地の回遊性を高める取り組みとして推進されている。民間事業者のノウハウを活用し、市内主要スポットにサイクルポートが設置され自由にポート間の貸出、返却が出来るシステムで、観光目的だけではなく、一般市民が駅からの通勤・通学に利用している場面を実際に目にした。新宿でも、東京オリンピック・パラリンピックを契機に、移動ツールの確保や都市の回遊性を高める方策として、シェアサイクル導入の検討を進めていく上での先行導入事例として、大変参考になった。

## 6 主な質疑項目

- (1) 公共交通の一手段としてのLRTの実施状況について
- (2) 上下分離方式（軌道・車両整備は市、車両運行は鉄道会社）によるLRT事業スキームについて
- (3) LRT化の推進による乗降客数の推移と自動車依存からの改善傾向について
- (4) 既存鉄道路線のとLRT化と路線バス化の採算コスト試算比較の手法について
- (5) 高齢者の外出促進施策としてのLRT電停までのデマンドタクシーの利用実態について
- (6) 自転車市民共同利用システムの採算性の確保について
- (7) 自転車市民共同利用システムと自転車等駐輪場との関係について
- (8) サイクルポートの自転車配置台数の調整方法について

## 7 その他

【共同視察者】 みどり土木部交通対策課長 小俣 旬

\* JR富山駅前のサイクルポート



\* 市内電車環状線（LRT）

