

令和4年度 環境生活委員会 行政視察報告書

環境生活委員長
後藤 敦志

1. 視察日

令和4年11月1日（火）～令和4年11月2日（水）

2. 視察地

- ・富山市役所
- ・射水市役所

3. 視察概要

◆令和4年11月1日（火）

富山県富山市（人口411,956人 世帯数182,399世帯 面積1241.74km²）

(1)視察事項

- ・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について

(2)視察の目的

富山市は、平坦な地形で可住地面積が、全国815市区中4位の470.73km²と広く、高い持家率や自家用車保有率の高さなどから、都市の成長及び拡大とともに市街地の低人口密度化（879人/km²）が進んでいた。また、自家用車への高い依存度から、身近な公共交通が衰退するとともに、市民生活においても人口減少と少子・高齢化をはじめ、さまざまな課題が浮き彫りになっていた。これらの課題に対応するため、富山市では公共交通を活性化し、その沿線に居住、商業、業務等の都市の諸機能を集積させる「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を推進することとし「富山市総合的都市交通体系マスタープラン」を策定した。

本市においても、市街地の分散化による低人口密度化（1,110人/km²）及び自家用車への依存度の高さによる公共交通の衰退は著しく、人口減少と少子・高齢化、市街地の外延的拡大、高い自家用車依存及び公共交通の衰退という共通した課題の解決に向け視察を行った。

(3)取組の概要

①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

・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

②公共交通沿線における居住人口の目標、都市マスタープランにおいて公共交通沿線居住推進地区の人口フレームを位置づける。

・公共交通の便利な地域の沿線人口の割合　現在：約3割→将来：約4割

③公共交通の活性化

・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）・市内電車環状線化・路面電車南北接続化

・コミュニティバス、自主運行を基本とし中山間地域は市が運行を行う事も可能とする。

コミュニティバス運行経費　32路線　市負担額　約3億700万円

生活バス路線維持　23路線　市補助金額　約7,400万円

④公共交通沿線への居住推進

まちなか居住推進事業

・東側をしののめ通り、南側をあざみ通り、西側をけやき通り、北側を北陸新幹線、いたち川、ブルーバール、富岩運河還水公園で囲まれる面積約436haを「都心地区」補助対象区域とし、共同住宅の建設や住宅取得を促進するための支援を行う。

実績　合計　1,799件　4,446戸（H17.7～R4.3）

公共交通沿線居住推進事業

・鉄軌道の駅から半径500m以内の範囲もしくは、運行頻度の高いバス路線（1日概ね60本以上）のバス停から半径300m以内の範囲で、かつ用途地域が定められている区域（工業地域及び工業専用地域を除く）を対象とし、共同住宅の建設や住宅取得を促進するための支援を行う。

実績　合計　1,305件　2,994戸（H19.10～R4.3）

◆令和4年11月2日（水）

富山県射水市　（人口91,532人　世帯数36,574世帯　面積109.44㎢）

(1)視察事項

・射水市地域公共交通網形成計画について

(2)視察の目的

射水市は、平成 17 年 11 月に、旧新湊市、旧小杉町、旧大門町、旧大島町及び旧下村の五市町村が合併して誕生した市であり、旧新湊市や旧小杉町においては、コミュニティバスが運行していた。

市町村合併を機に、他の旧 3 町村においても、コミュニティバス事業を拡大し、実証実験をへて平成 19 年度に本格運行を開始した。特に本格運行開始時は、全 21 路線・総運行距離 445km と、単一市町村によるコミュニティバスとしては日本でも有数の路線網を誇ったが、令和 2 年度に利便性向上と効率化を目的に策定したコミュニティバス等再編プランに基づき、路線の再編・縮小を行っている。

本市においても、運行補償費の増加や乗客数の減少を踏まえ、再編が議論されており、先行する射水市の取組を参考とするため視察を行った。

(3)取組の概要

①コミュニティバス路線の再編

- ・令和 3 年 8 月 1 日改正 19 路線→18 路線
- ・令和 3 年 10 月 1 日改正 18 路線→17 路線

改正では全 17 路線、(うち冬季(12 月から 2 月まで)の平日のみ運行 4 路線)に縮小された。

②路線や運営の特徴

・路線 射水市民病院やあいの風とやま鉄道各駅を拠点として、複数の路線が接続しており、乗り継ぐことで市内の主な目的地まで行けるように設定している。また路線は市内全域を網羅している

・ダイヤ

利用者が利用しやすいように、可能な限りパターンダイヤとなるよう、配慮している。

・バス停 約 400 か所

高齢者等に配慮し、200mから 300mの間隔でバス停を設置している。

③デマンドタクシーの運行

・射水市では、平成 19 年 4 月 1 日に射水市コミュニティバスが本格運行を開始し、全 21 路線で市内全域を網羅し運行していたが、大門・大島地区を運行していた 4 路線は、コミュニティバスの運行当初から利用者数が少ない状況であった。

そこで、ダイヤや路線の見直しを 2 回行ったが、同地区の利用状況は改善されず、1 便当たりの乗車数は、4 路線平均で、平成 21 年度は 28 人(全体平均 10.3 人)平成 22 年度は 41 人(全体平均 10.2 人)と市内で最も利用者数が少ない地区となっていた。同地区の住民からは「空気を運ぶバス」として批判されていた一方で、高齢者を中心に、他に交

通手段を持たない人にとっての貴重な移動手段となっていた。

この大門・大島地区は、面的に広がった地域に分散して居住しているため、コミュニティバスのような路線型の運行では、利用者増は期待できなかった。

この地区の現状を踏まえ、さまざまな交通サービスの中で、デマンド型交通の導入が最も適していると考え、デマンドタクシーを平成 23 年 6 月から社会実験として運行を開始し、平成 24 年 4 月から本格運行を開始した。

なお、通学の足を確保する必要性から、デマンドタクシーの補完として冬期間(12 月～2 月) コミュニティバスを運行している。

また、大島地区を通るコミュニティバスの路線「小杉駅 大島中央循環線」を新設し、大島地区全体の利便性向上を図ったことにより、令和 4 年 4 月から同地区をデマンドタクシー運行エリアの対象外としている。

4. 所感

・本市と富山市では人口規模や面積において違いがあるが、本質的な課題はどの規模の自治体でも同様であると感じた。その課題解決に向けて、政策的アプローチにより課題の解決をはかり、実際に都市マスタープランで掲げた目標値、公共交通沿線居住推進地域の人口を、平成 17 年の約 3 割から令和 7 年に約 4 割にするという数値を、計画期間の 20 年を待たず、令和 3 年にほぼ達成 (39.9%) していることに驚かされた。民間事業者へインセンティブを与えることで、中心市街地や駅周辺への居住誘導施策に大きな効果があることが確認できた。また、コミュニティバス関連経費は、年間予算額が約 3 億 8,000 万円と当市の倍以上ではあるが、路線数・運行距離・面積を考慮すると、当市より一人当たりの公的資金投入額は低いものと思われる。これは、富山市のコミュニティバスは自主運行を基本とし、地域住民や企業からの協賛金があることが大きな要因ではないだろうか。当市においても、地域による自主運行について研究を行っていきたい。

・射水市における路線の廃止を含むコミュニティバスの再編の取組は、本市における再編に際して大変参考になるものであった。射水市でも住民から「空気を運ぶバス」との批判があったとのことだが、本市においても同様の状況があり、コミュニティバスで全市域を網羅するのではなく、射水市のようにオンデマンドタクシーや A I バスに置き換え、既存路線を廃止することも必要ではないかと考える。