



・・・・・  
公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり  
～交通政策と都市政策の融合～

富山大学客員教授・京都大学非常勤講師

森 雅志

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** : 串で結ばれた徒步圏

## ＜実現するための3本柱＞

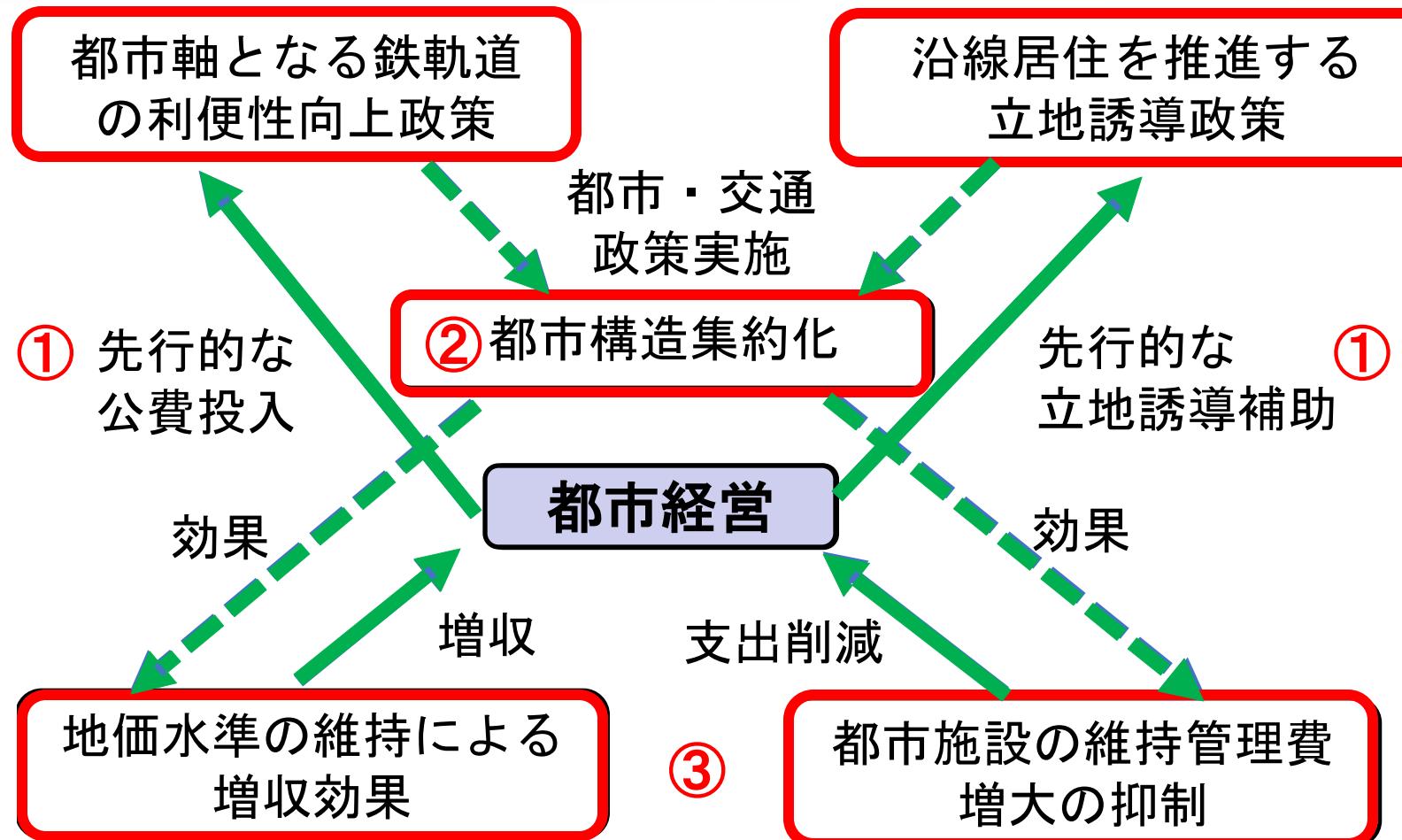
①公共交通の活性化

②公共交通沿線地区への居住推進

③中心市街地の活性化



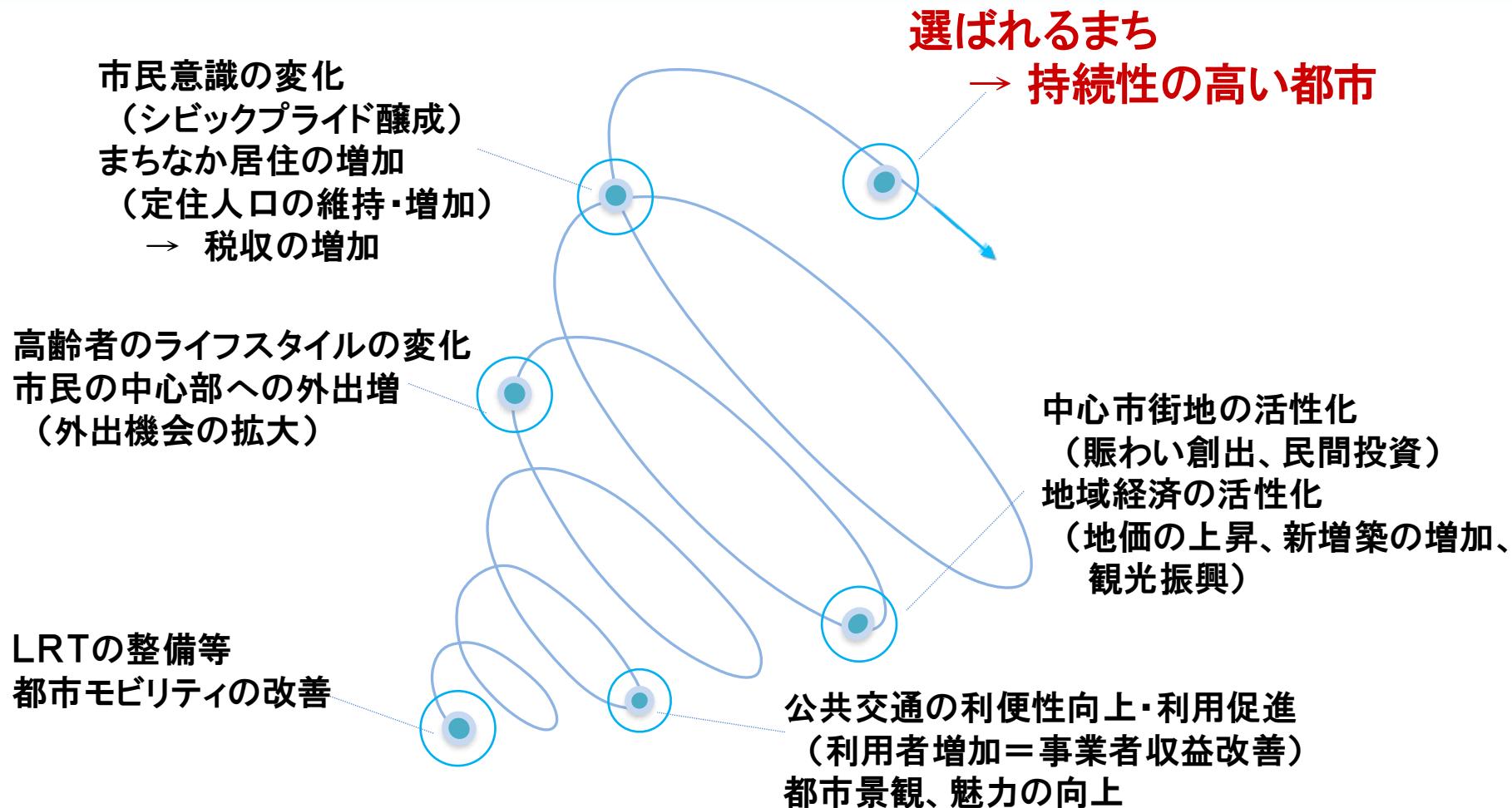
# 都市経営戦略としてのコンパクトシティ政策の考え方



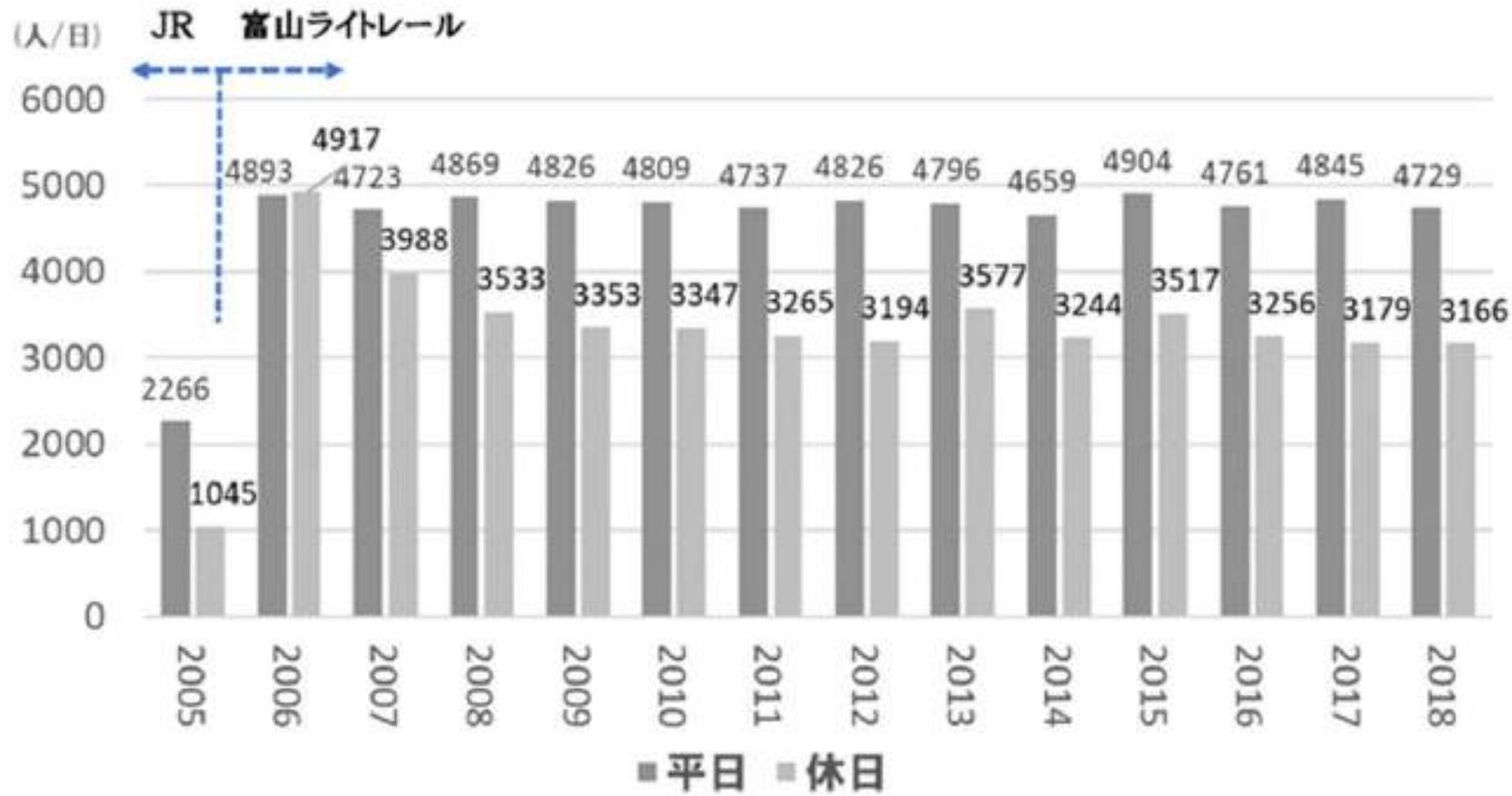
- ・点線は「政策とその効果のフロー」
- ・実線は「都市経営上の収支のフロー」

# コンパクトなまちづくりにおけるLRTの整備効果

「正のスパイラル」が生まれ、「まち」や「ひと」に  
プラスの影響や変化をもたらしている

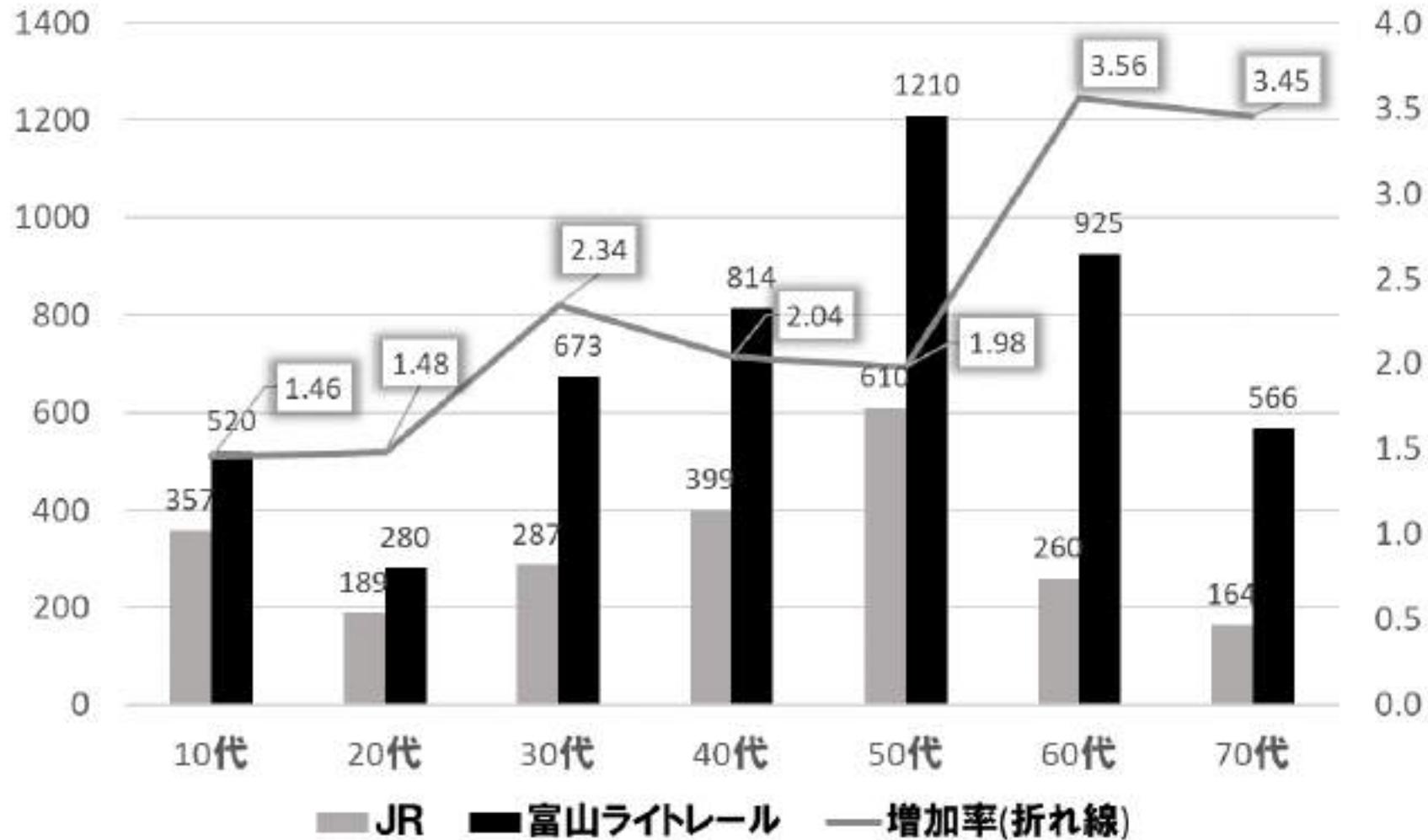


# 富山ライトレール1日当たり利用者数の推移



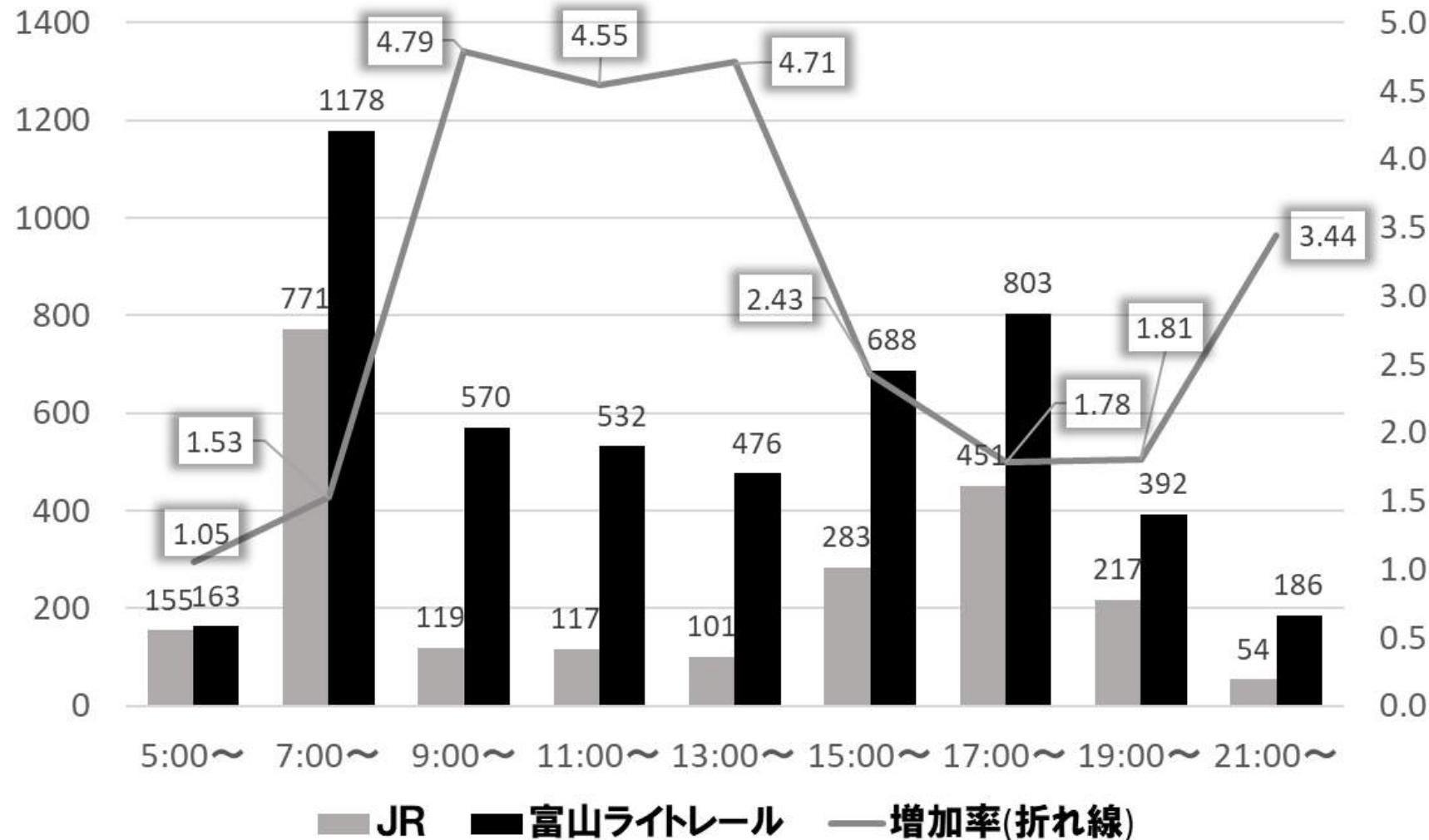
富山ライトレール株式会社集計値

# 年代別利用者数の変化と増加率



富山ライトレール利用者アンケート結果(富山市, 2006)

# 時間帯別利用者数の変化と増加率



富山ライトレール利用者アンケート結果(富山市, 2006)

# 市内電車環状線化事業 ~セントラムの整備~

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
- 延長：約0.9km（環状線区間約3.4km※）
- 停留場：延伸区間に3箇所新設
- 車両：新型低床車両を3編成導入

※ 現在は約3.7km

富山駅高架下で接続  
(令和2年3月21日)



環状線化事業



▲市内電車環状線(愛称:セントラム)

# 市内電車環状線化事業の整備効果



新幹線時代の玄関にふさわしい、便利な交通サービス



AMAZING TOYAMA



街を彩るストリート  
ファニチャー



未来の街を予感させる  
トランジットモール的空間



季節毎に表情を変える街の風景を引き立てます



イベント空間としても活躍



夢と活気を未来へ



新しい魅力をまとう  
都心ショッピングストリート



美術館整備により、  
さらに滞在したい都心へ



花で潤うまち

## 中心市街地にガラス美術館と市立図書館等が入る複合施設を整備

繊細な陰影や透明感をもたせた  
街に開かれたファサード



県産の木材等、自然素材を用いることで、  
ぬくもりを感じるスパイラルパーゴル



TOYAMAキラリ公益施設 開館時からの来館者数 606.4万人(令和6年3月31日現在)

# 産後ケア応援室

母親の身体の回復と心理的な安定を図るとともに、母親自身がセルフケア能力を育み、健やかな育児ができるよう支援する

## 【対象者】

富山市および滑川市・上市町・立山町・舟橋村に住所を有するまたは市内へ里帰り中の概ね産後4か月までの母親とその子

- \* 育児に不安がある方
- \* 心身の休養が必要な方
- \* 家族から家事・育児支援が受けられない方等

## 【事業内容】

デイケア・宿泊・教室  
母親の心身のケア  
育児サポート

## 【配置職員】

助産師16名  
(保健師・精神保健福祉士)



## 【料金】

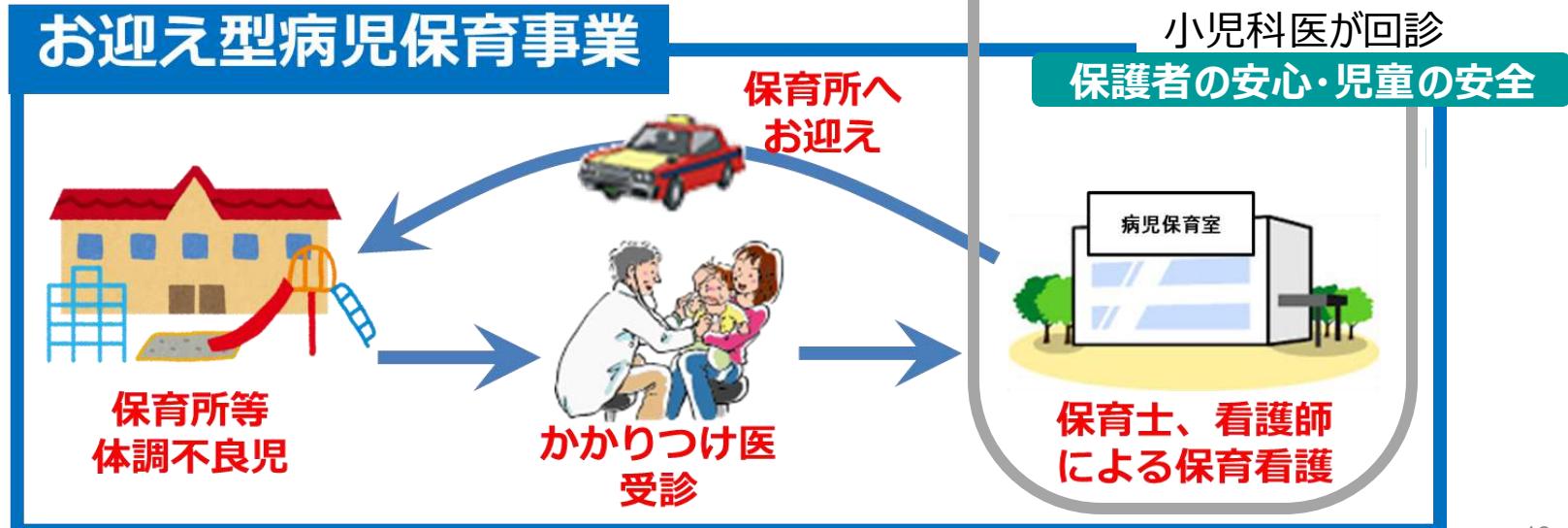
種類	時間	食事等	利用者負担額	基本料金	利用期間
デイケア	9:30～19:00	2食(昼・夕)、間食2回	4,900円	8,100円	週毎に 2回まで
	9:30～13:00	1食(昼)、間食1回	1,800円	3,000円	
	9:30～15:30	1食(昼)、間食2回	3,100円	5,100円	
	13:00～19:00	1食(夕)、間食1回	3,100円	5,100円	
宿泊	9:30～翌9:30	1日目:2食(昼・夕)、 間食2回 2日目:1食(朝)	1日(24時間) 7,200円	1日(24時間) 12,000円	1回当たり 連続6泊まで
レスパイト	9:00～17:00の 間で最大4時間		900円	900円	
教室	10:00～12:00	間食1回	800円	800円	
	13:30～15:30				

●富山市・連携市町村に住民票がある方、**利用者負担額**になります。  
(ただし、連携市町村は申請が必要)

- 富山市へ里帰りしている方、**基本料金**となります。
- お子さんが**双子**以上の方も、利用者負担額は**同じ金額**です。
- デイケア・宿泊・レスパイト利用者の方について、**市民税非課税**や**ひとり親家庭**、**生活保護世帯**に対する助成があります。（市町村により異なる）

# 病児保育室

お子さんが体調を崩し、保護者が仕事の都合等で家庭保育ができない場合、保護者に代わって保育看護します



## 【利用対象者】

富山市および滑川市・上市町・立山町・舟橋村に住所を有する満6ヶ月以上の未就学児（お迎え型は満1歳以上）10名



## 【内容】

- ・病児保育事業
- ・お迎え型病児保育事業

## 【実施日】

月～金曜日（土・日曜日・祝日年末年始12/29～1/3は除く）

【保育時間】 7：30～19：00

【スタッフ】 看護師4名（うち1名は病児保育専門士）、保育士5名

【料金】 **病児保育 1日 2,000円**

**お迎え型病児保育事業 2,000円+タクシ一代の1/4**

（富山市に住民票がある方への助成）

- ・市民税非課税世帯は、1回2,500円の補助
- ・ひとり親家庭は、1回1,000円の補助
- ・生活保護世帯は、1回5,000円の補助

# まちなか診療所



医療が必要になっても住み慣れた場所で暮らし続けられるようサポートします

## 【対象者】

- ・ 疾病, 傷病のために通院困難な方
- ・ 地理的要因または病状等により、他の病院や診療所などからの訪問療診療が受けられない方

## 【スタッフ】

医師3名、看護師3名、社会福祉士1名

## 【特 色】

- ・ 機能強化型在宅療養支援診療所
- ・ 在宅専門診療所
- ・ 在宅医療専門研修施設



# 路面電車の南北接続事業 ~事業概要~

北陸新幹線整備を契機に、富山駅南側の市内電車と北側の富山港線を富山駅高架下で接続し、**LRT**ネットワークの形成を図る

- ・**第1期事業**：北陸新幹線開業に合わせて新幹線高架下へ市内電車を乗り入れ
- ・**第2期事業**：在来線高架化に合わせて市内電車と富山港線を接続



# 路面電車南北接続後の運行

## 南北接続前の運行



## 南北接続後の直通運行



- 直通便
- 朝ピーク時間帯
    - 岩瀬浜 ⇄ 南富山
    - 岩瀬浜 ⇄ 大学前
  - その他の時間帯
    - 岩瀬浜 ⇄ 環状線
    - 岩瀬浜 ⇄ 南富山
    - 岩瀬浜 ⇄ 大学前

運行間隔 市内電車:5分(環状線は15分)富山港線:15分(ラッシュ時は10分)

始発・終電 市内電車:5時台・24時台 富山港線:5時台・23時台

運賃 各路線210円(ICカード180円)

運行間隔 接続前と同じ ただし、朝・夕方に増便

始発・終電 接続前と同じ

運賃 全線均一 接続前と同じ

# 路面電車南北接続事業 ~総合交通結節点としての富山駅~

来街者や高齢者など誰もが快適に利用できる、多様な公共交通網

地鉄富山港線(旧富山ライトレール)



地鉄富山軌道線・環状線



路線バス



アヴィレ



タクシー



JR高山本線・  
あいの風とやま鉄道線



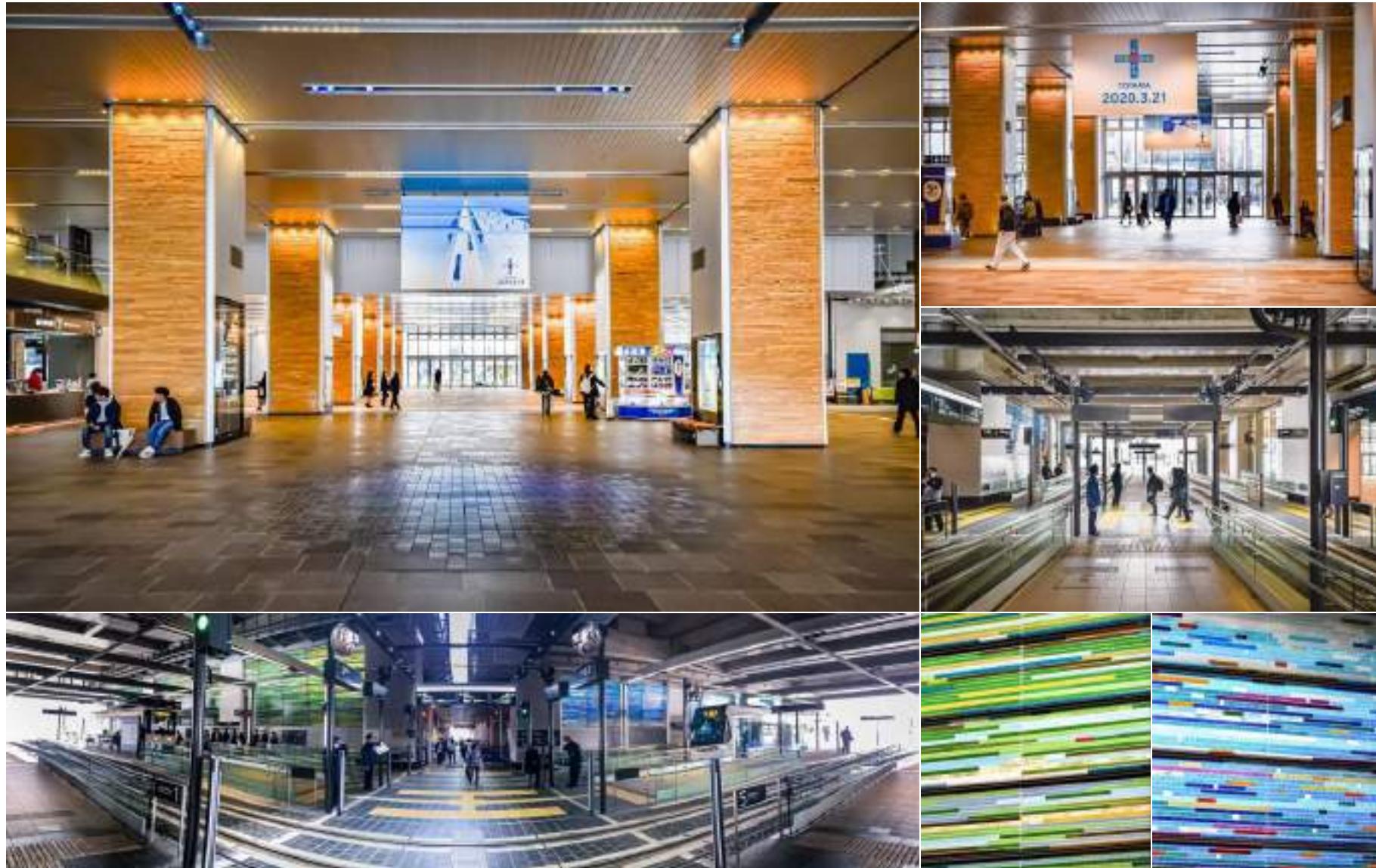
北陸新幹線



富山地方鉄道線



# 南北接続後の富山駅構内



# 路面電車南北接続事業 ~利便性の高い停留場整備~

新幹線高架下(新幹線改札口の前)に路面電車停留場を設置(全国初)



## <高架下停留場>

- ・新幹線改札口との距離はわずか約38m  
(目の前に路面電車が見える)
- ・雨や雪を気にせず乗換が可能
- ・改札口等から、フラットな移動

⇒乗継利便性の大幅な向上

# 市内電車(富山駅停留場)の乗車待ち整列状況



# 市内電車乗車待ち整列状況（新幹線高架下乗り入れ前）



# おでかけ定期券事業

交通事業者と連携し、富山市内在住の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機関を1乗車100円で利用できる制度を実施  
高齢者の約20.2%がおでかけ定期券を所有し、1日あたり2,256回、約1,127人が利用  
(H29~R6年度平均)

## 高齢者の外出機会の創出、中心市街地の活性化、公共交通の維持・活性化に寄与



## ＜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

富山市内各地  
中心市街地等

## 中心市街地等の区間 中心市街地等の区間 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

〔市内電車・富山港線・環状線〕(H23.4~)

### 〔フィーダーバス〕(H23.4~)

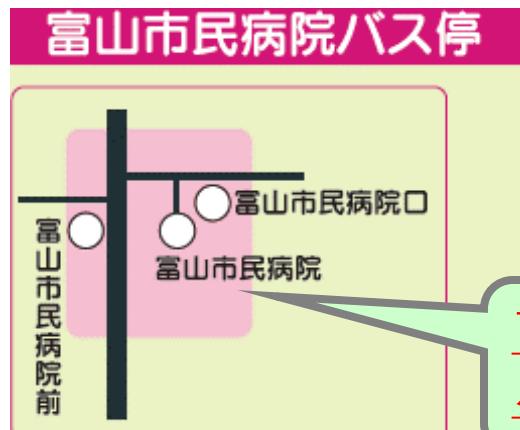
### 〔まいどはやバス〕(R3. 4~)

# おでかけバス

地鉄路線バスは、市内全域どこからでも  
中心市街地や市民病院まで1乗車100円です！

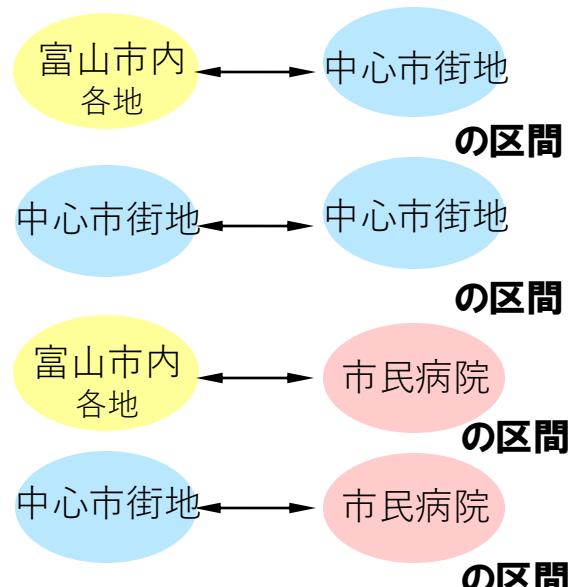


中 心 市 街 地 の  
1 8 の 指 定 バ  
停 の い づ れ か で  
乗 降 し て く だ さ  
い



市 民 病 院 の 3 つ の  
バ ス 停 で の 乗 降 も O K

- 利用時間帯  
午前9時～午後5時  
(バスを降りる時間)
- 利用区間



# JR高山本線活性化事業

## ○社会実験 (H18.10~H23.3)

- ・増発運行を核とした取組を社会実験として実施 (経費は市が負担)

- ・新駅「婦中鵜坂駅 (臨時駅) やパーク&ライド駐車場、駅前広場、トイレ、駐輪場の整備

## ○活性化事業 (H23.3~ ) ⇒ 実験結果をふまえ効果のある事業を継続して実施

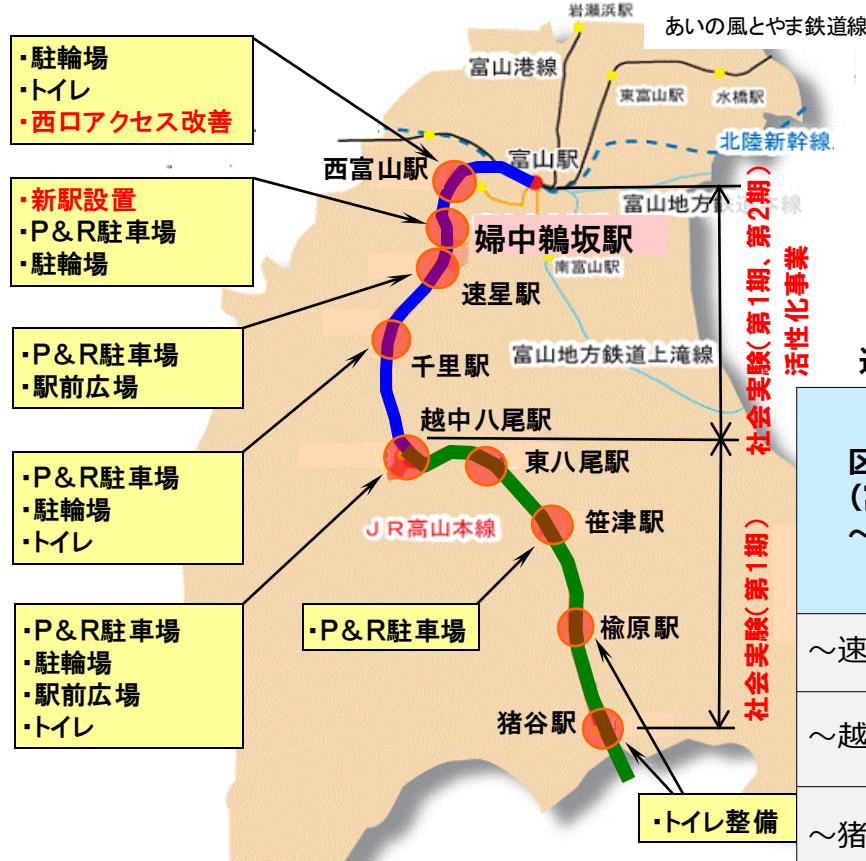
- ・増発運行やパーク&ライド駐車場の継続設置、ポケット時刻表の作成

- ・婦中鵜坂駅は、H26.3月に常設駅化

- ・持続可能な公共交通の実現に向けた方策について、富山県、JR西日本と検討開始 (R 2~)

- ・65歳以上の方がまちなかへおでかけする際に、1乗車100円で利用できる「シニアおでかけきっぷ」を販売 (R 4~)

- ・八尾~速星区間を増便。朝ピーク時の混雑分散を図る (R 5~)



## JR高山本線活性化事業 増便運行経費

年度	運行経費	市負担
社会実験 H18~H22	626,520千円	550,291千円
活性化事業 H23~R5	439,444千円	223,096千円
合計	1,065,964千円	773,387千円

## JR高山本線の概要(富山市内区間)

事業者	JR西日本
延長	36.6km
動力	非電化
区間	富山駅~猪谷駅
線路	単線
駅数	9駅 (富山駅除く)



▲婦中鵜坂駅(平成20年3月開設)

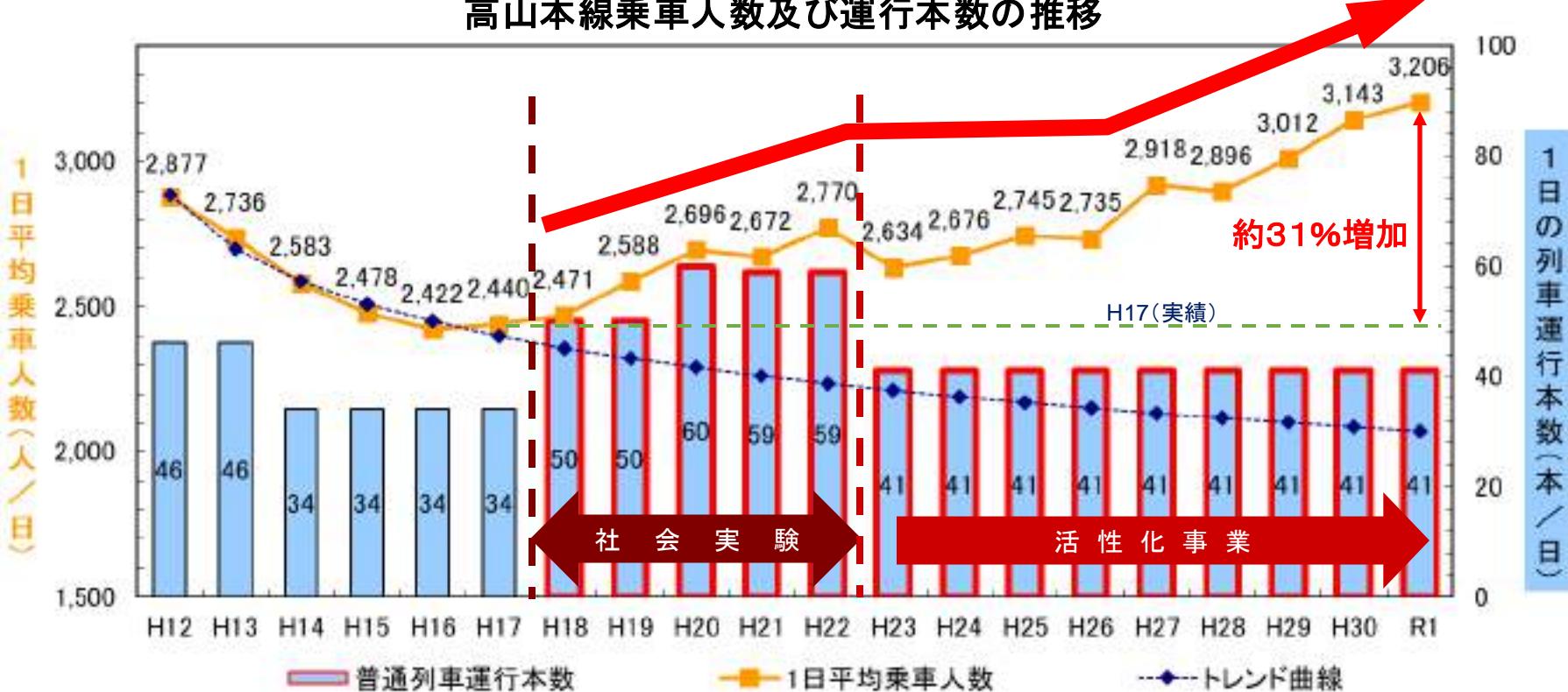
## 運行本数の推移

区間 (富山駅 ~ )	実 験 前 H17	社会実験		活性化事業			
		第1期 H18.10 ~	第2期 H20.3 ~	H23 .3~	H24.3 ~	R3.3 ~	R5.3 ~
~速星駅	36本	50本	59本	41 本	43本	42本	42本
					41本	40本	42本
~越中八尾駅	34本						
~猪谷駅	21本	33本	24本	24 本	22本	19本	19本

# JR高山本線活性化事業 ~利用者数の推移~

令和元年度の乗車人数は、実験前の平成17年度と比較すると約3割増加  
(西富山駅～越中八尾駅間)

高山本線乗車人数及び運行本数の推移



平成17年度 実験開始前(実績)	令和元年度	
	乗車人数	比較
890,475人	約1,173千人	約31%増 (約28.3万人増)

# JR高山本線ブラッシュアップ ～高山本線シニアおでかけきっぷ発売～

## ＜目的＞

高山本線ブラッシュアップ会議の取組の一環として、JR高山本線の利用促進と沿線地域の活性化に向け、高齢者向け割引乗車券「高山本線シニアおでかけきっぷ」を発売

## ＜きっぷの概要＞

市内在住の65歳以上の方が、JR高山本線を利用してまちなかへ出かける際に、1乗車100円で利用できる特別企画乗車券

中心市街地や高山本線沿線にある協賛店で「おでかけきっぷ」を提示することで、商品の割引など様々なサービスを受けられます。

### 発売期間

2026.3.31まで

### 発売価格

4枚つづり400円

[1乗車につき1枚]

### 利用条件

- ①JR高山本線「富山駅」～「猪谷駅」間が対象
- ②9時～17時の普通列車が対象
- ③富山駅で乗車または降車をする場合に限る



# 公共交通活性化補助事業

○交通事業者が実施する駅周辺開発に併せた新駅及び新改札口の設置を支援し、鉄道の利便性向上を図る。

- 呉羽駅北口改札の新設  
・令和6年3月22日供用開始



- 東富山駅東口改札の新設  
・令和3年3月28日供用開始



市街化区域に編入  
(約24.8ha)

呉羽駅

新富山口駅

富山駅

市街化区域に編入  
(約31.5ha)

国道8号

県有地 (約10.4ha)

- 新駅（新富山口駅）整備  
・令和4年3月12日供用開始



新駅及び新改札設置事業補助金

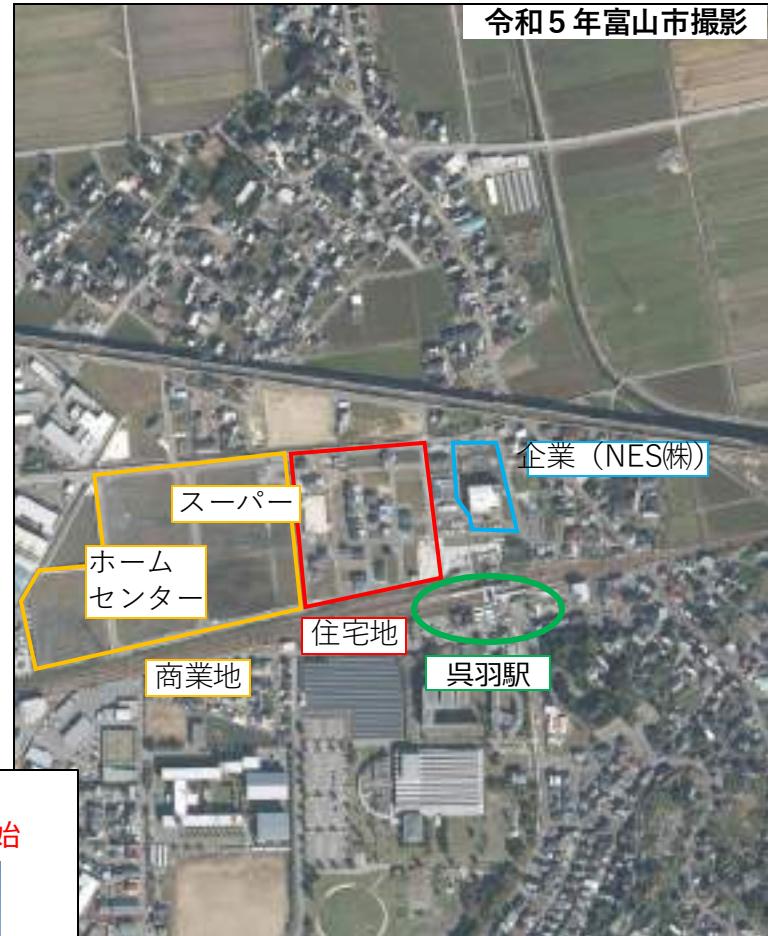
駅	事業費	市補助額
東富山駅東口改札	358,510千円	342,460千円
新富山口駅	1,540,000千円	504,800千円
呉羽駅北口改札	726,000千円	579,300千円

# 呉羽駅北口改札の新設

○交通事業者が新駅や新改札の整備により活性化を図る事業に対して支援  
(駅周辺開発に併せた鉄道の利便性向上)



●呉羽駅北口改札  
・令和6年3月22日供用開始



内容	事業費	市補助額
呉羽駅北口改札整備	726,000千円	579,300千円

# 東富山駅東口改札の新設

○交通事業者が新駅や新改札の整備により活性化を図る事業に対して支援  
(駅周辺開発に併せた鉄道の利便性向上)



●東富山駅東口改札  
・令和3年3月28日供用開始



内容	事業費	市補助額
東富山駅東口改札整備	358,510千円	342,460千円

# 新富山口駅の新設

○交通事業者が新駅や新改札の整備により活性化を図る事業に対して支援  
(駅周辺開発に併せた鉄道の利便性向上)



内容	事業費	市補助額
新富山口駅整備	1,540,000千円	504,800千円

# 地方鉄軌道路線の輸送密度の増加率(上位路線)

	路線名	2005年	2018年	増減率
1	★(西)富山港線・富山ライトレール線	1,975	3,270	1.656
2	★富山地鉄上滝線	1,013	1,571	1.551
3	江ノ島電鉄	13,791	21,329	1.547
4	富士急行	3,340	5,108	1.529
5	ひたちなか海浜鉄道	1,153	1,693	1.469
6	熊本電気鉄道	1,455	1,999	1.374
7	(西)博多南線	11,705	15,739	1.345
8	★(西)高山本線	1,675	2,202	1.315
9	(北)札沼線	5,198	6,819	1.312
10	東海交通事業	427	550	1.290
11	★富山地鉄(軌道)	4,225	5,321	1.259
12	(九)宮崎空港線	1,524	1,918	1.258
13	伊勢鉄道	2,868	3,597	1.254

	路線名	2005年	2018年	増減率
14	甘木鉄道	1,600	1,994	1.246
15	岳南電車	841	1,048	1.246
16	叡山電鉄	5,687	7,040	1.238
17	アルピコ交通	1,979	2,447	1.236
18	阪堺電気軌道	4,082	5,040	1.235
19	大見鉄道	1,509	1,852	1.227
20	★富山地鉄立山線	754	920	1.220
21	とさでん交通	2,676	3,239	1.210
22	(四)鳴門線	1,596	1,929	1.209
23	(海)参宮線	1,478	1,771	1.198
24	北陸鉄道浅野川線	3,181	3,780	1.188
25	★富山地鉄不二越線	980	1,160	1.184

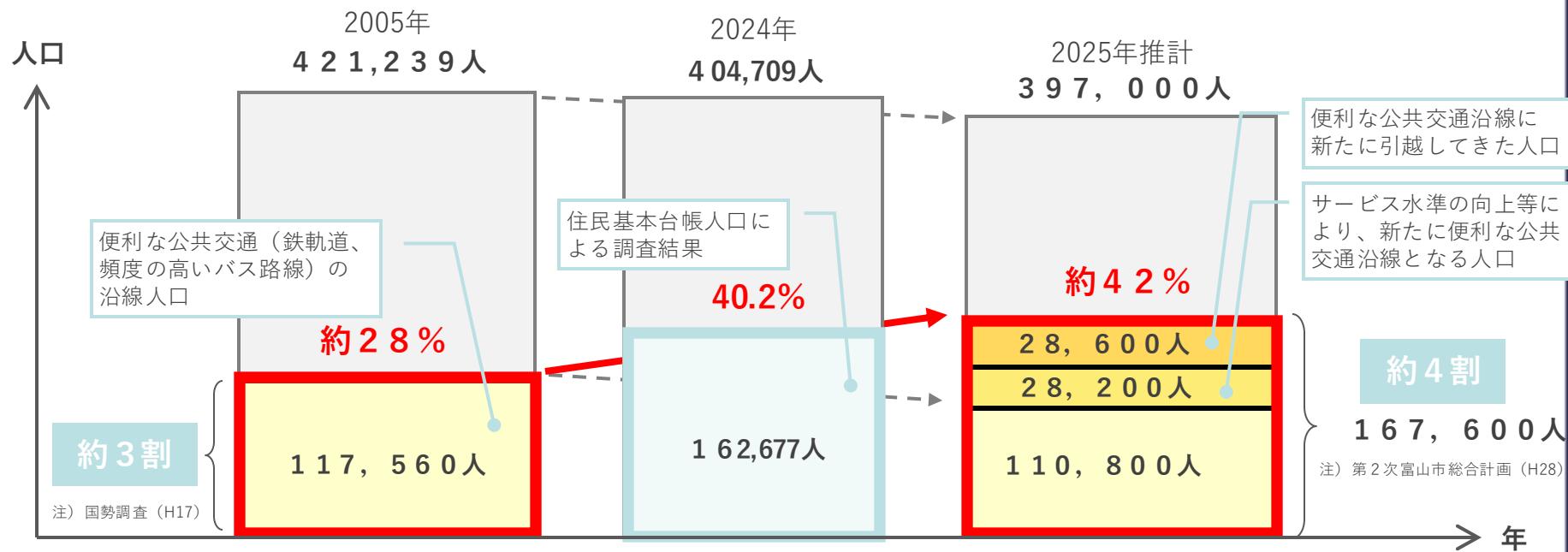
★印は富山市関連路線。

(対象路線)2005年の輸送密度が2万人以下のJR線(127路線)と、地域鉄道の全路線(100路線)の合計227路線。全路線の平均は0.889。1.0以上(増加路線)は72路線、1.0以下(減少路線)は155路線。

# コンパクトなまちづくりの目標

## 都市マスタープランにおいて公共交通沿線の人口フレームを位置付け

■エリア (都心を含む)		現 在	将 来
・鉄軌道沿線	1,481ha		
・バス路線沿線	1,446ha		
■人口密度			
・鉄軌道沿線	45.8人/ha		
・バス路線沿線	34.4人/ha		
公共交通の便利な地域の沿線人口の割合 = 約3割			
公共交通の便利な地域の沿線人口の割合 = 約4割			



# コンパクトなまちづくりの効果 ～地価調査(R6年7月1日)結果～

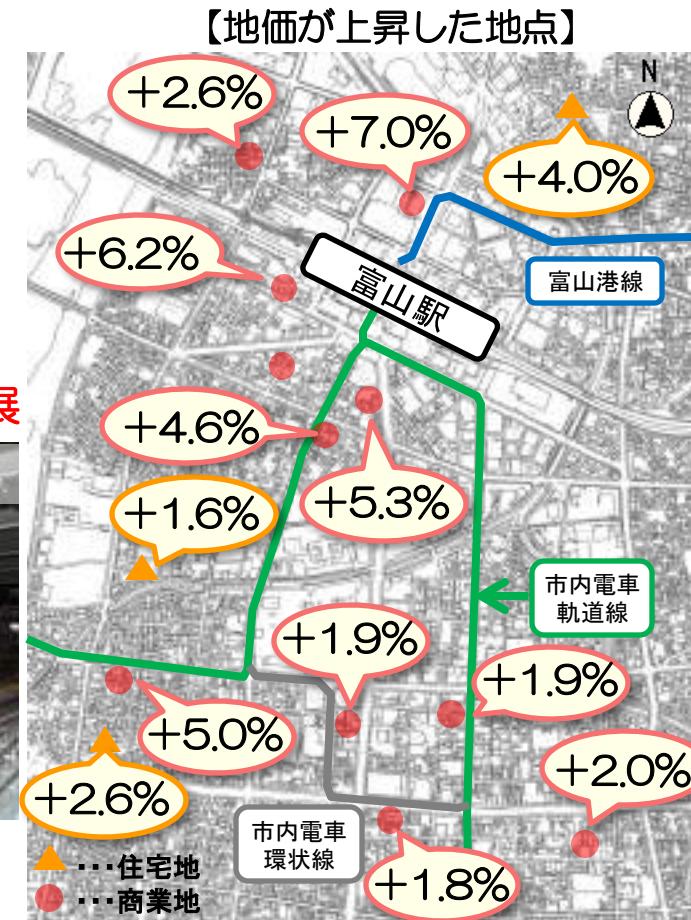
- 県全体の地価平均は、平成5年以降（32年連続）下落（全用途平均 前年比▲0.2%）
- 富山市では、11年連続で地価が上昇（全用途平均 前年比+1.2%）
- 商業地は富山駅周辺や環状線沿線を中心に27地点で上昇（前年より3地点増加）
- 住宅地は市内30地点で上昇（前年より6地点増加）

## ＜上昇の要因＞

- ・商業地：南北接続による環状線などの利便性向上、民間による再開発やホテル、商業施設の建設
- ・住宅地：富山駅周辺整備や南北接続による利便性の向上、中心市街地周辺での居住環境や利便性の向上、まちなか居住・公共交通沿線居住推進政策の進展



**[参考]** 地価公示(R6年1月1日)で、全用途平均の基準地価が3年連続で上昇(R2まで6年連続で上昇)



(令和6年地価調査より)

※地価調査（県調査、基準日：7月1日）

調査地点数（市内88地点）

# 固定資産税・都市計画税の推移(H24ーR7比較)

平成24年度と令和7年度の税額<sup>(※1)</sup>を比較すると、中心市街地エリアでは、17.2%増えている。  
市域全体では、16.9%増えている。

## 中心市街地

	固定資産税	都市計画税	合計
平成24年度	4,782,978	920,163	5,703,141
平成25年度	4,817,768	926,070	5,743,838
平成26年度	4,839,661	929,845	5,769,506
平成27年度	4,774,427	918,812	5,693,259
平成28年度	4,873,546	1,123,964	5,997,510
平成29年度	4,949,822	1,140,571	6,090,393
平成30年度	4,927,487	1,137,301	6,064,788
平成31年度	5,006,811	1,155,561	6,162,372
令和2年度	5,130,253	1,182,127	6,312,980
令和3年度 <sup>(※2)</sup>	4,880,926	1,128,938	6,009,864
令和4年度	5,185,915	1,197,418	6,383,333
令和5年度	5,337,894	1,231,440	6,569,334
令和6年度	5,355,316	1,237,445	6,592,761
令和7年度	5,432,259	1,255,033	6,687,292
差し引き (R7-H24)	559,281	334,870	984,151
率(%) (R7/H24)	113.5%	136.3%	117.2%

(※1) 4月当初の課税標準額に税率を掛け算出した額（免税点未満や減免等を含む）

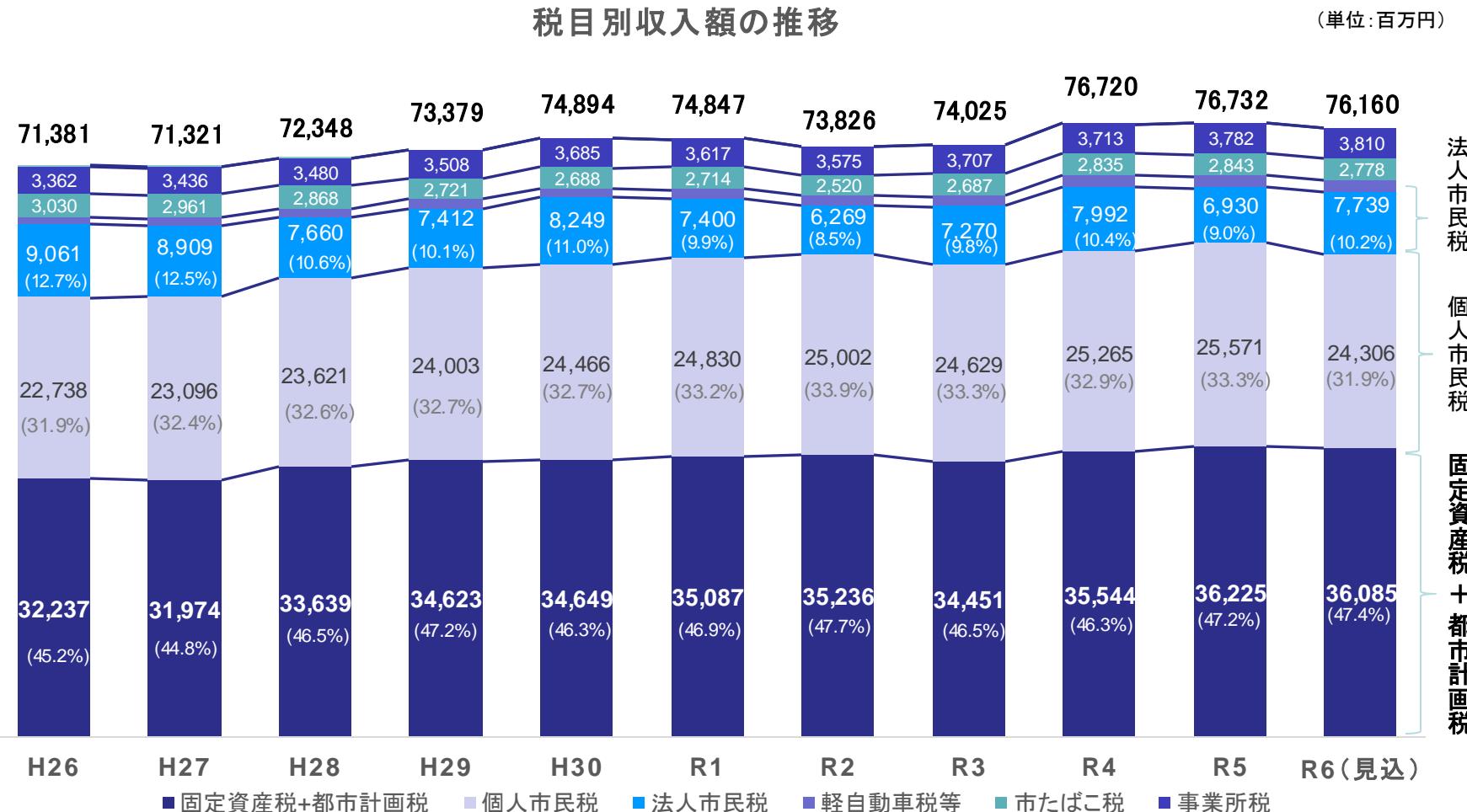
## 市域全体

	固定資産税 (償却資産含む)	都市計画税	合計
平成24年度	28,728,653	3,165,910	31,894,563
平成25年度	29,003,963	3,198,231	32,202,194
平成26年度	29,317,127	3,244,354	32,561,481
平成27年度	29,069,634	3,206,402	32,276,036
平成28年度	30,048,113	3,913,318	33,961,431
平成29年度	31,012,591	3,981,281	34,993,872
平成30年度	31,056,581	3,961,534	35,018,115
平成31年度	31,537,809	4,033,186	35,570,995
令和2年度	31,885,590	4,116,466	36,002,056
令和3年度 <sup>(※2)</sup>	31,375,152	4,068,484	35,443,636
令和4年度	31,860,561	4,150,588	36,011,149
令和5年度	32,363,791	4,244,087	36,607,878
令和6年度	32,349,920	4,246,517	36,596,237
令和7年度	33,000,396	4,307,267	37,307,663
差し引き (R7-H24)	4,271,743	1,141,357	5,413,100
率(%) (R7/H24)	114.8%	136.0%	116.9%

(※2) 新型コロナウイルス感染症緊急経済対策（中小事業者等に対する軽減措置）  
適用後の額

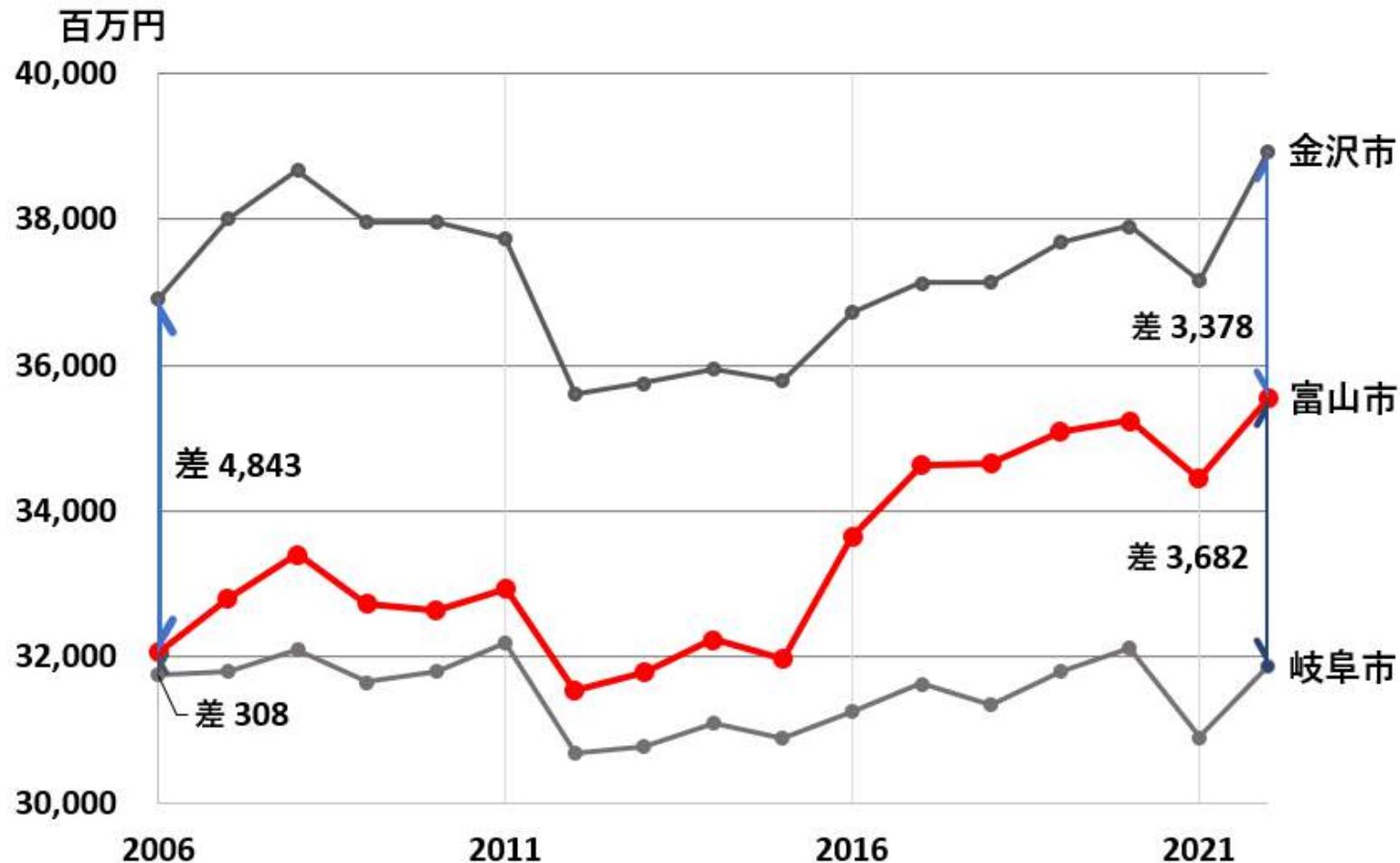
# 市税収入の税目別割合の推移

市税収入の中で基幹的な収入である固定資産税や都市計画税は、景気に左右されにくいため、**他の税目と比較して変動が少ない**



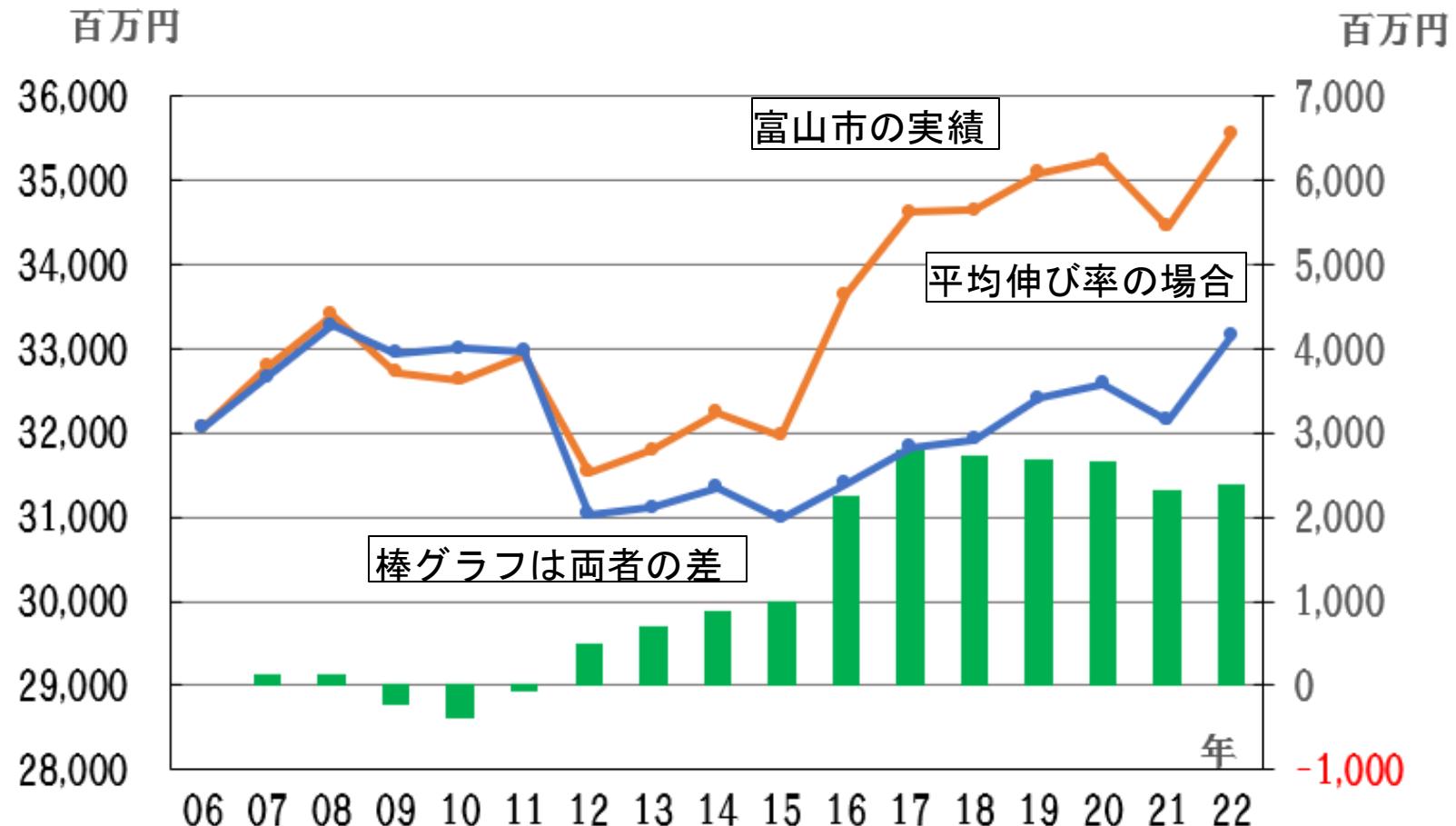
# 「固定資産税+都市計画税」の推移

## 同程度の規模の都市との比較（2006年から2022年）



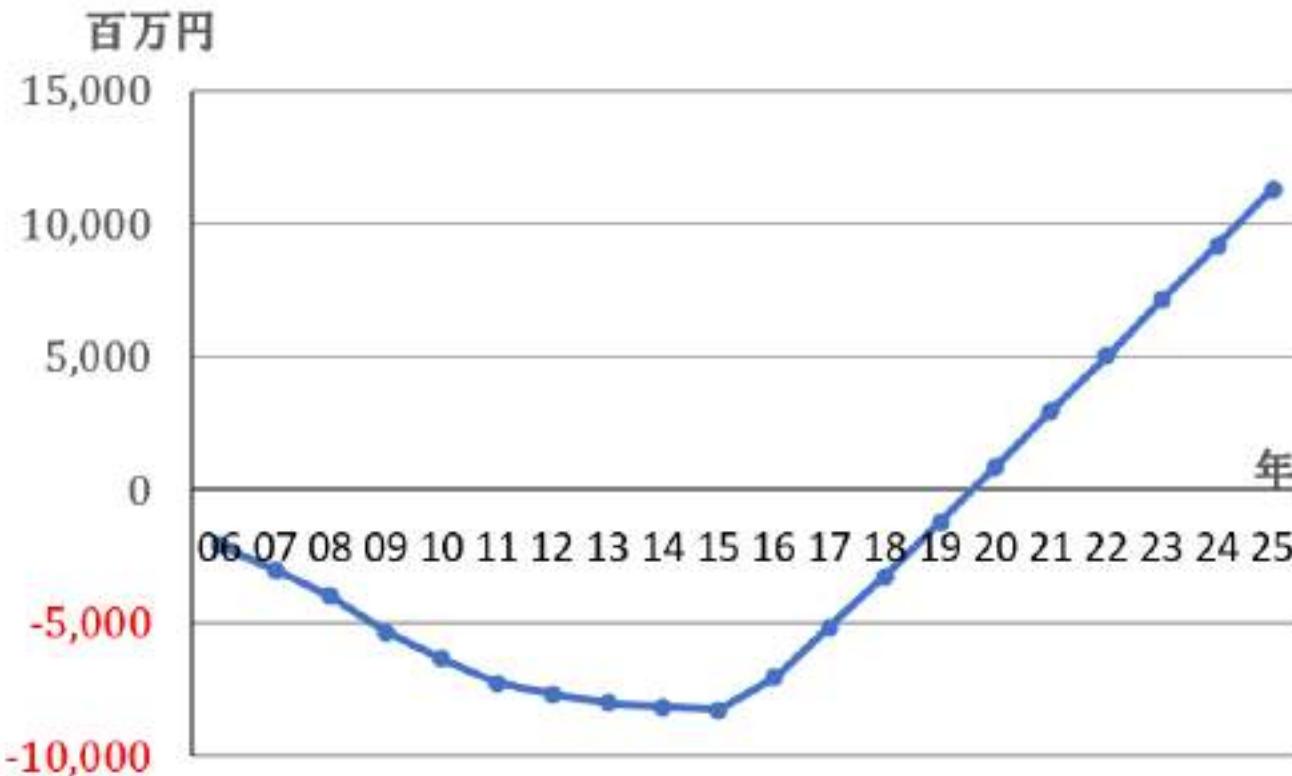
順位が1つ下の岐阜市との差は広がり、1つ上の金沢市との差は縮まっている。

## 富山市の「固定資産税+都市計画税（実績値）」と 43都市平均伸び率による計算値との比較



政策開始当初は少額のプラスもしくはマイナスであると計算されるが、  
近年は毎年20億円程度のプラス。

## 「鉄軌道への公費投入額」と 「固定資産税・都市計画税の增收＋行政歳出抑制効果」による累積収支



- 「鉄軌道への先行的な投資」によって、政策実施初期はマイナス大。
- マイナスの累積は次第に減り、2020年頃からはプラスに転じている。
- 今後はさらに増加すると試算される。  
⇒ 富山市のコンパクトシティ政策は当初の考え方の方向に向けて進んでいることを示す結果

# コンパクトなまちづくりの効果

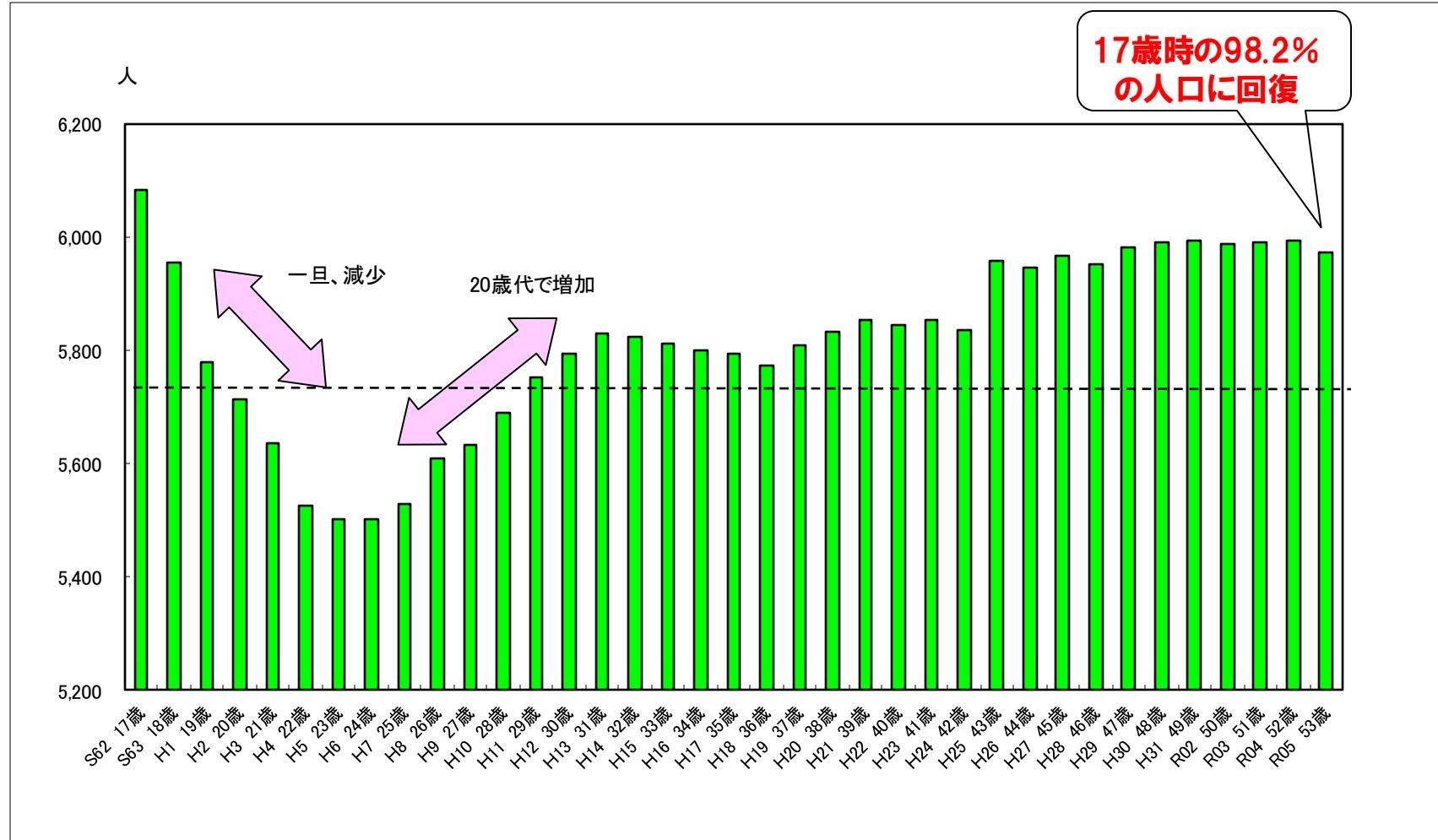
## ～県外からの転入増～

	人口	出生	死亡	自然増減	転入			転出			社会増減	うち、県内増減	うち、県外増減
					計	県内から	県外から	計	県内へ	県外へ			
平成23年	417,108	3,352	4,285	▲ 933	9,770	2,982	6,788	9,479	2,494	6,985	291	488	▲ 197
平成24年	421,963	3,356	4,396	▲ 1,040	10,786	3,176	7,610	9,790	2,591	7,199	996	585	411
平成25年	420,434	3,287	4,485	▲ 1,198	10,897	3,168	7,729	10,564	2,865	7,699	333	303	30
平成26年	419,849	3,265	4,500	▲ 1,235	11,187	3,160	8,027	10,044	2,675	7,369	1,143	485	658
平成27年	419,123	3,322	4,564	▲ 1,242	11,537	3,104	8,433	10,477	2,770	7,707	1,060	334	726
平成28年	418,304	3,267	4,647	▲ 1,380	11,470	3,072	8,398	10,556	2,748	7,808	914	324	590
平成29年	418,045	3,142	4,754	▲ 1,612	12,707	3,234	9,473	10,984	2,878	8,106	1,723	356	1,367
平成30年	417,234	3,089	4,664	▲ 1,575	12,726	3,093	9,633	11,429	3,028	8,401	1,297	65	1,232
令和元年	415,765	3,014	4,792	▲ 1,778	12,944	3,392	9,552	12,130	2,898	9,232	814	494	320
令和2年	414,102	2,835	4,711	▲ 1,876	10,826	3,197	7,629	10,252	2,656	7,596	574	541	33
令和3年	411,222	2,674	5,033	▲ 2,359	10,292	3,030	7,262	10,604	2,677	7,927	▲ 312	353	▲ 665
令和4年	409,075	2,665	5,388	▲ 2,723	12,495	2,998	9,497	11,690	3,043	8,647	805	▲ 45	850
令和5年	406,483	2,516	5,640	▲ 3,124	12,526	3,018	9,508	11,820	3,048	8,772	706	▲ 30	736

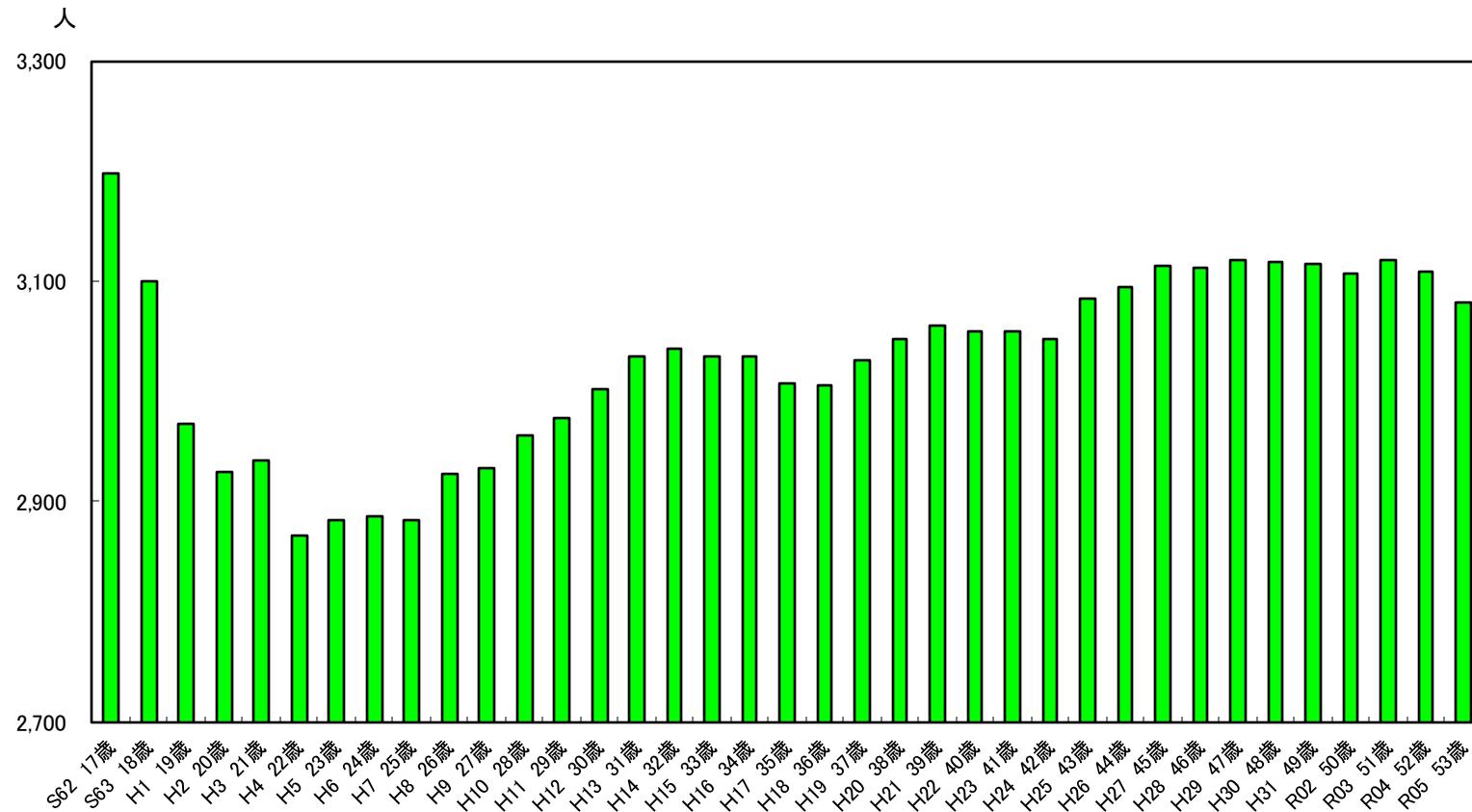
○出典 住民基本台帳(富山市統計書より) 各年12月末時点、増減は1月～12月の計

※外国人を含む(住民基本台帳法の改正によりH24.7から外国人を追加) ※職権消除、転出取消、帰化、回復などを除く

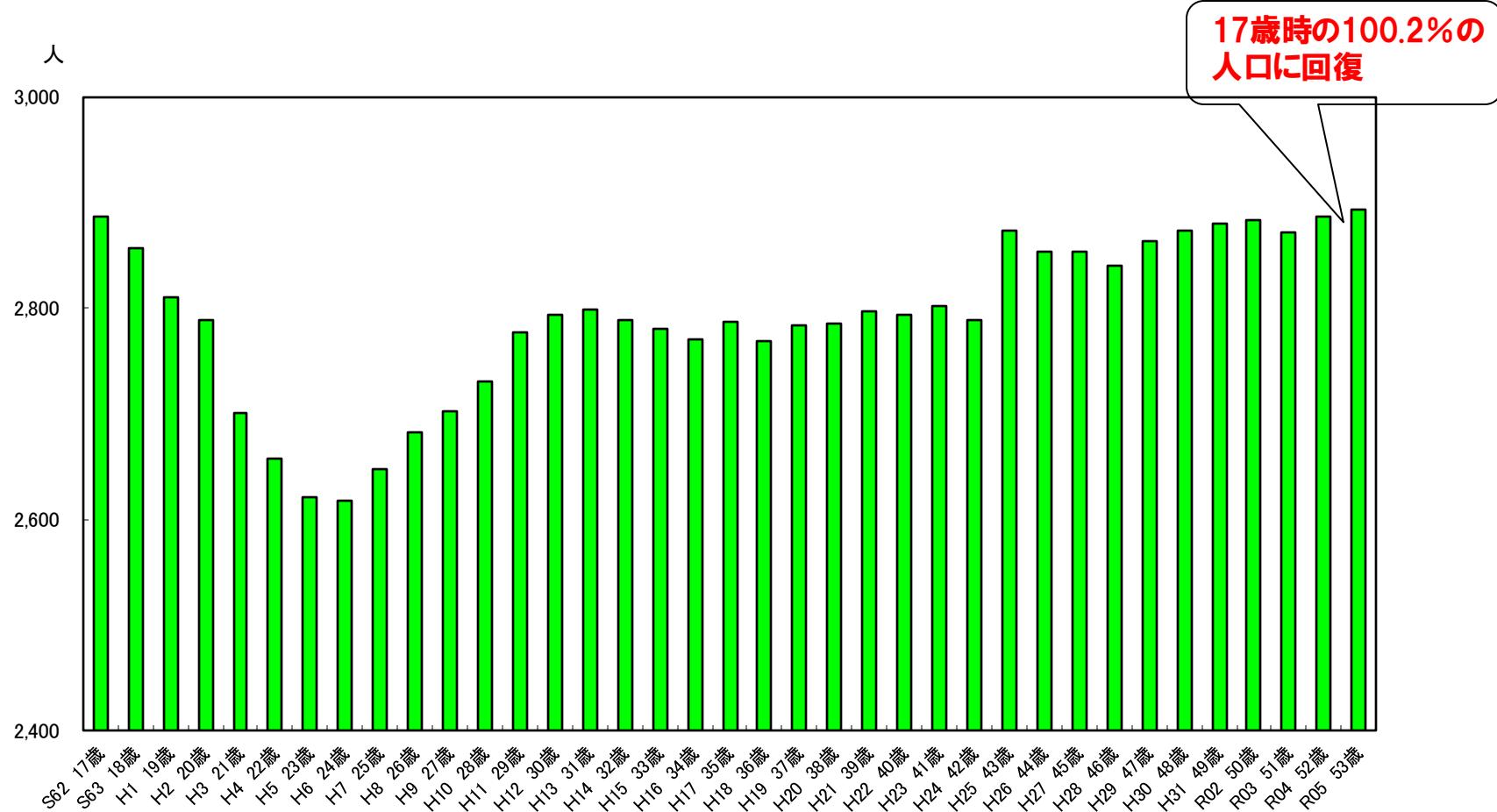
## 同一年齢人口の経過(男女計) (1969.4.1～1970.3.31生)



## 同一年齢人口の経過（男）（1969.4.1～1970.3.31生）



## 同一年齢人口の経過（女）（1969.4.1～1970.3.31生）





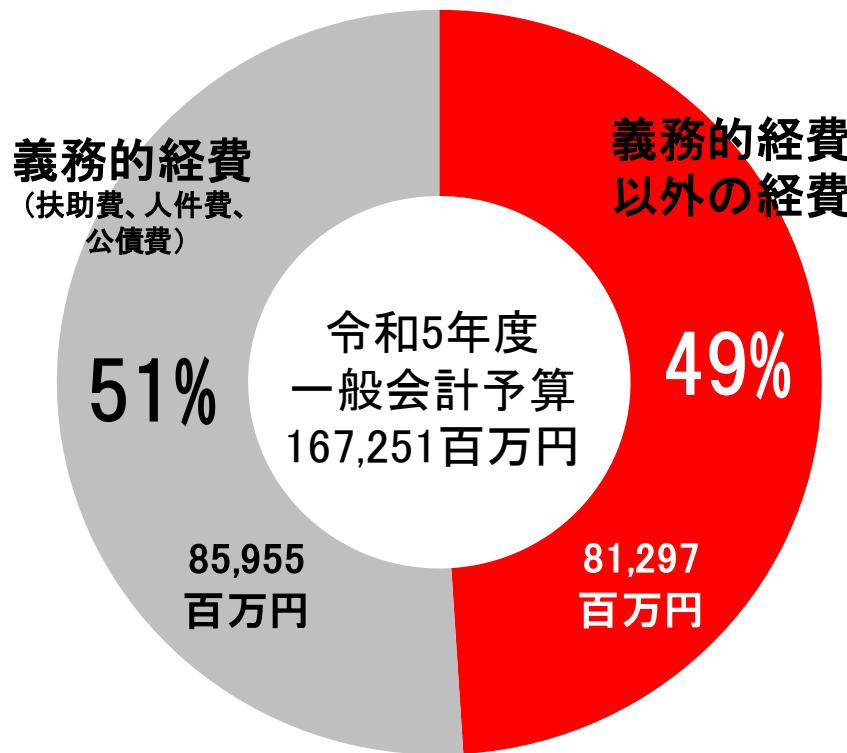
おしまい



おまけ

# 公共交通の維持・運行・支援等に関する予算額(令和5年度)

- 富山市的一般会計当初予算額のうち、  
政策的経費は**81,297百万円（約49%）**
- 公共交通の維持・運行・支援等に関する  
予算額は**1,068百万円**であり、  
一般会計の約0.6%、義務的経費以外の  
経費の約1.3%を占めている



公共交通関連予算 項目	R5予算額 (百万円)
JR高山本線の増便運行	46
富山地方鉄道の鉄道活性化補助	87
あいの風とやま鉄道（並行在来線） 経営安定化負担金	78
赤字路線バス・地域運行バス補助	256
市営コミュニティバス運行	136
路面電車事業	122
高齢者おでかけ定期券等	126
新幹線県外通学助成事業	5
宿泊者LRT割引（無料）事業	14
グリーンスローモビリティ運行事業	17
モビリティマネジメント推進事業	3
ポートラム・セントラム優先席等設置事業	2
公共交通ビジョン策定業務	10
AIオンデマンド交通導入検討事業	9
オープンループ乗車システム社会実験事業	1
自動運転実証実験事業	151
デジタルサイネージ設置事業	3
その他	1
計	1068

# 令和3年度 中核市の一般会計に占める公共交通関連予算額(中核市:62市)



順位	市名	一般会計に占める公共交通関連予算の割合 (①/⑦)(%)	公共交通関連予算額(千円)						⑦一般会計予算額(百万円)
			①合計 (②~⑥)	②鉄軌道	③路線バス	④乗合タクシー	⑤コミュニティバス	⑥その他	
1	宇都宮市	8.89	20,356,856	19,829,646	76,751	325,233	19,684	105,542	229,000
2	青森市	1.71	2,099,300	323,917	1,507,525	0	17,985	249,873	122,633
3	吳市	1.60	1,556,357	3,485	507,262	5,900	418,300	621,410	97,346
4	八戸市	1.07	978,103	196	940,961	2,829	20,454	13,663	91,200
5	松江市	0.98	962,958	76,058	524,306	0	241,483	121,111	98,176
6	那覇市	0.96	1,538,349	63,729	0	0	0	1,474,620	161,017
7	富山市	0.91	1,567,747	1,031,326	30,014	18,346	281,698	206,363	172,703
8	高槻市	0.88	1,096,627	0	1,043,405	0	0	53,222	124,788
9	豊田市	0.81	1,451,153	18,045	916,113	18,535	491,022	7,438	179,800
10	盛岡市	0.73	867,644	249,526	616,439	0	0	1,679	118,866

富山市の一般会計に占める公共交通関連予算の割合は、0.91で中核市第7位。(平均は0.52)

# 令和6年度 中核市の一般会計に占める公共交通関連予算額(中核市:62市)



順位	市名	一般会計に占める公共交通関連予算の割合 (①/⑦)(%)	公共交通関連予算額(千円)						⑦一般会計予算額(百万円)
			①合計 (②~⑥)	②鉄軌道	③路線バス	④乗合タクシー	⑤コミュニティバス	⑥その他	
1	吳市	1.92	2,093,478	49,500	687,010	5,900	611,600	739,468	108,960
2	那霸市	1.56	2,725,388	43,317	0	0	0	2,682,071	174,789
3	青森市	1.36	1,749,751	254	1,412,490	59,231	0	277,776	128,624
4	松江市	1.18	1,255,865	123,469	586,532	0	361,175	184,689	106,415
5	八戸市	1.05	1,011,288	544	919,085	18,050	22,658	50,951	96,100
6	宇都宮市	1.01	2,327,294	1,261,832	429,886	260,327	19,540	355,709	229,650
7	前橋市	0.98	1,490,419	179,705	473,771	155,146	0	681,797	152,512
8	高松市	0.87	1,538,229	1,062,121	100,151	3,400	48,530	324,027	176,298
9	高槻市	0.85	1,189,069	0	1,149,251	0	0	39,818	140,411
10	福島市	0.84	983,064	151,825	319,893	3,718	0	507,628	117,700
14	富山市	0.68	1,190,121	366,508	296,319	4,453	166,421	356,420	175,811

富山市の一般会計に占める公共交通関連予算の割合は、0.68で中核市第14位。(平均は0.41)

## 【参考】令和3年度中核市の一般会計予算額に占める維持・運行・支援額の割合

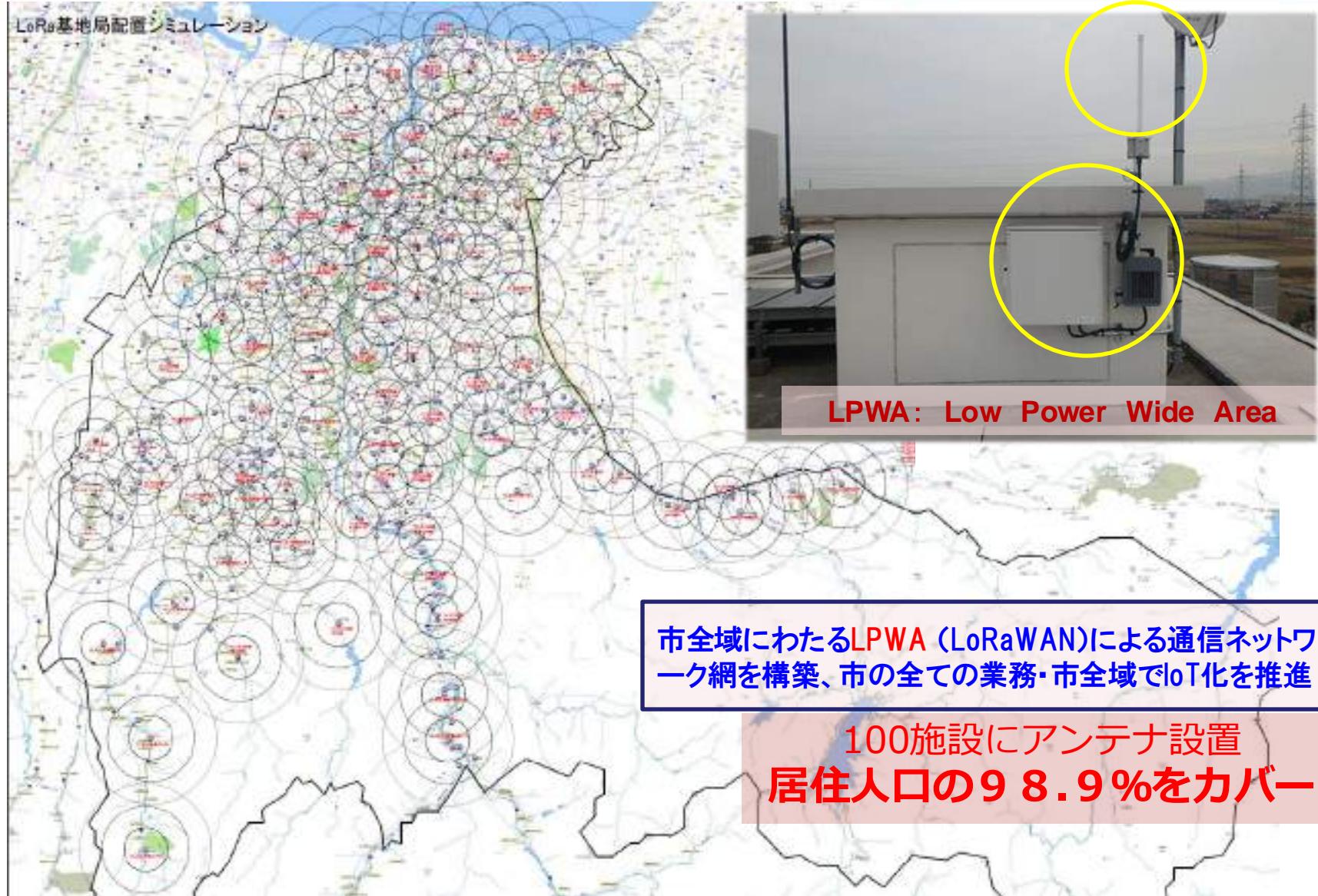
順位	市名	公共交通関連 予算額合計 ①(②～⑥) (千円)	⑦一般会計 予算額 (百万円)	⑧一時的経費 (臨時の経費) (千円)	⑨一般会計の維持・ 運行・支援額割合 (①-⑧)/⑦ (%)
1	呉市	1,556,357	97,346	4,000	1.59
2	青森市	2,099,300	122,633	629,291	1.20
3	八戸市	978,103	91,200	0	1.07
4	松江市	962,958	98,176	0	0.98
5	高槻市	1,096,627	124,788	6,000	0.87
6	豊田市	1,451,153	179,800	0	0.81
7	佐世保市	724,646	117,728	0	0.62
8	鹿児島市	1,422,622	266,154	0	0.53
9	前橋市	844,322	156,364	22,569	0.53
10	福井市	565,158	116,747	5,000	0.48
11	富山市	1,567,747	172,703	800,808	0.44
12	郡山市	545,078	120,990	10,010	0.44
13	松本市	542,990	101,160	137,070	0.40

## 【参考】令和6年度中核市的一般会計予算額に占める維持・運行・支援額の割合

順位	市名	公共交通関連 予算額合計 ①(②～⑥) (千円)	⑦一般会計 予算額 (百万円)	⑧一時的経費 (臨時の経費) (千円)	⑨一般会計の維持・運 行・支援額割合 (①-⑧)/⑦ (%)
1	吳市	2,093,478	108,960	331,130	1.62
2	那霸市	2,725,388	174,789	0	1.56
3	青森市	1,749,751	128,624	0	1.36
4	松江市	1,255,865	106,415	134,881	1.05
5	八戸市	1,011,288	96,100	0	1.05
6	宇都宮市	2,327,294	229,650	300,000	0.88
7	高槻市	1,189,069	140,411	0	0.85
8	福島市	983,064	117,700	0	0.84
9	東大阪市	1,652,155	221,516	0	0.75
10	豊田市	1,361,597	195,427	5,390	0.69
11	富山市	1,190,121	175,811	9,795	0.67

# 富山市版スマートシティの取組み

# 富山市センサー・ネットワーク・アンテナ配置図



# 富山市センサー・ネットワーク利活用例（イメージ）

## みまもり事業

6年間で全小学校で実施  
'18～'20年度30校で実施  
'21年度13校で実施予定

## 連携調整中

### 県警提供情報

交通事故情報  
不審者情報

### ライフライン共通 プラットフォーム 連携情報

道路工事/  
通行制限情報

## 他分野への展開

## 時間・場所別の乗・降車数の把握（人流）

### 地域連携・実態調査・ 市民サービス

#### 子どもを見守る地域連携事業



#### 白樺市民共同利用 サービス



#### 徘徊高齢者探索サービス・ 緊急通報システム



#### アヴィレ利用状況の把握 駐輪場の空き状況把握

### インフラ 運用監視

#### 公共交通利用実態調査



#### 公共施設の活用把握



#### 融雪装置、除雪活用



#### 水位・雨量監視



## 除雪車・融雪装置稼働状況の把握

### 民間利活用

#### ガス、水道等の検針業務

#### 都市ガス スマートメーター



#### IoTを活用した新たな サービスの提供



#### 民間企業対象の実証 実験公募を実施

#### 民間企業によるIoT デバイス開発支援



#### 実証実験環境での検証

#### 河川・インフラ等の監視 スマート農業等



今回構築したIoTプラットフォームへ集約された各種センサーからの情報を、個人情報等に十分配慮した上で積極的に公開していくことで、データの相互利用による新しいサービスの展開など、スマートシティの更なる発展を目指します。

# センサーNWを活用した事業（その1）市民との協同事業

## ◆「こどもを見守る地域連携事業」

- ・'20実施期間：2020年9月7日～11月13日（3クール分割）
- ・参加児童数：1,940人（参加同意児童のみ対象）各校同意率平均52.21%
- ・実施対象校：市内小学校 14校（'18:2校 '19:14校 /65校～'23）

児童登下校路  
の実態把握

交通安全指導  
の最適化

交通事故多発  
地帯、交通規  
制情報など



重点パトロール  
箇所の把握



年度	'18	'19	'20	'21	'22	'23
校数	2	14	14	13	14	8

児童が持つGPSセンサー

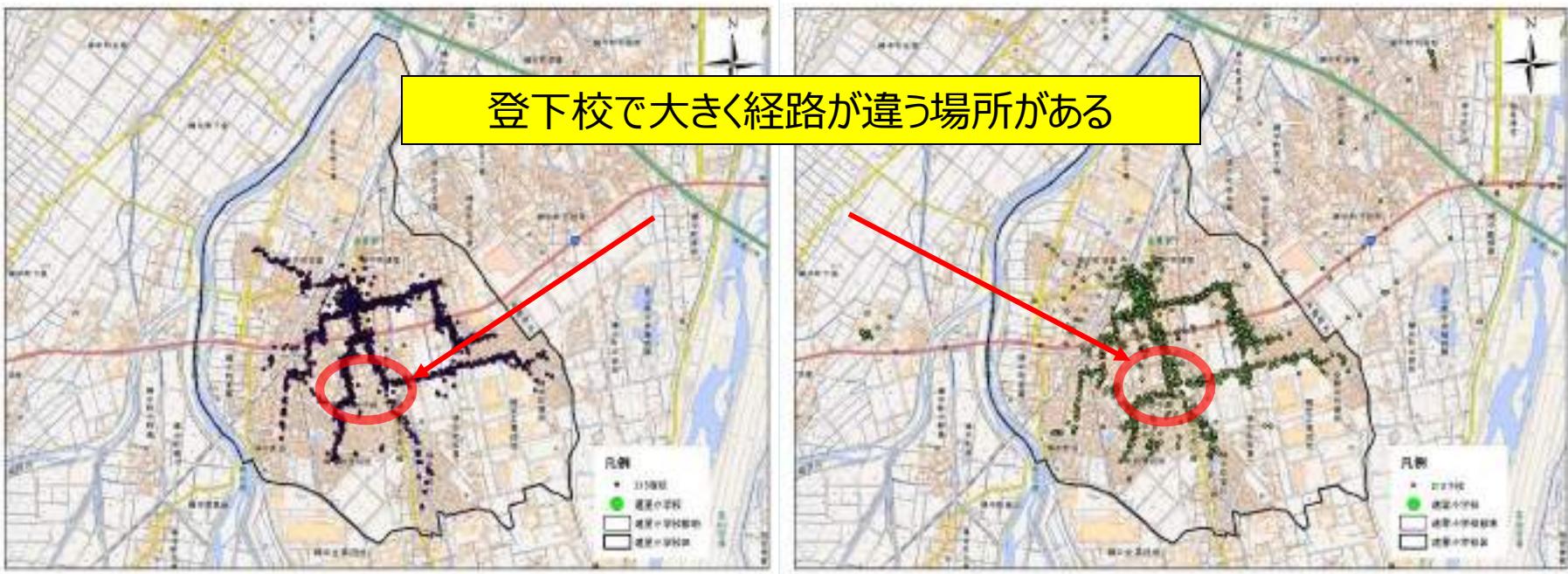


ランドセルのポケットに  
しまって通学して貰う。

児童が持つ  
デバイスから  
移動経路を収集

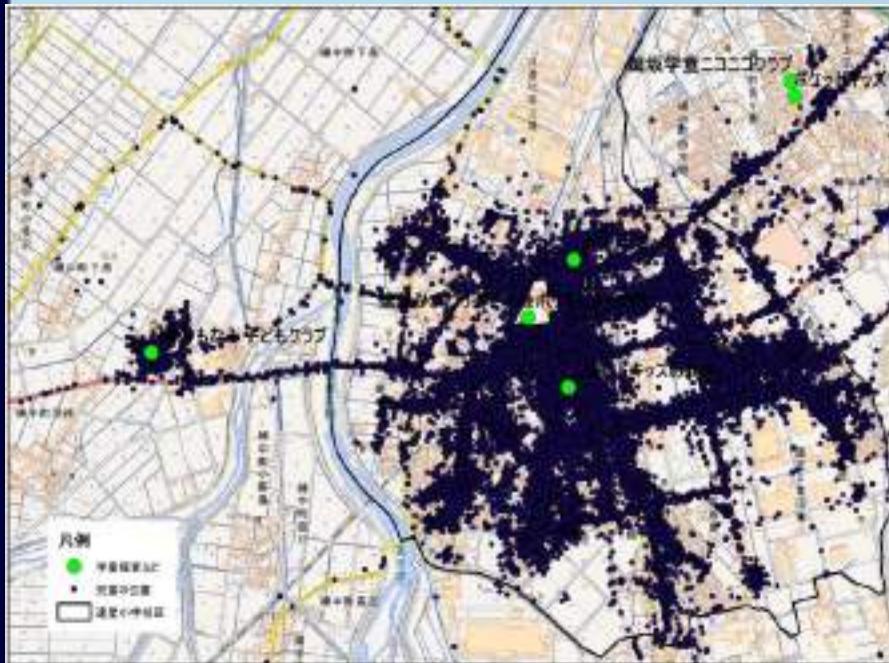
# みまもり事業（'18年度）の分析例

平成31年2月15日の児童の登下校の地図（左：登校 右：下校）



集団登校をしているため、通学路を使って登校する様子がわかります。下校については様々な活動が放課後に行われているためか、多様な経路を利用しているようです。また登校時には見られない児童の流れもあります。

# みまもり事業（'18年度）の分析例



学童保育の位置と児童の登下校の空間



婦中もなみ子どもクラブの利用状況  
小学校近隣でバスを待つ様子

この地域は児童数が多く、また共働き世帯も多いため、学童保育が活用されている。校区内の学童保育では需要を賄いきれず、校区外の学童保育も利用されている。その中で婦中もなみ子どもクラブは多くの児童に利用されているようである。

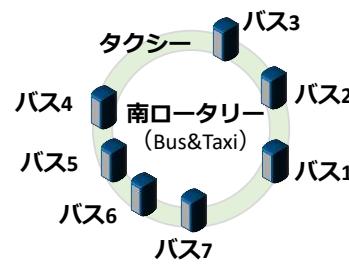
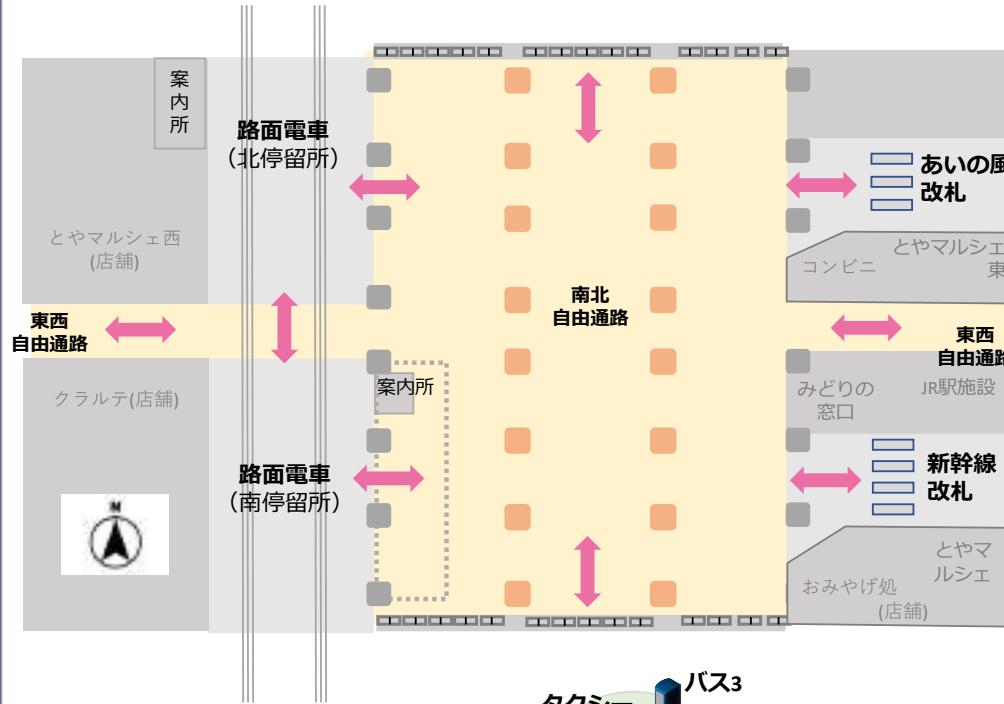
この婦中もなみ子どもクラブへは小学校からすぐのバスターミナルからバスを利用して移動しているようである。このバスはこの地区で走らせているコミュニティバスである。このような移動があることがわかれば、バスのダイヤの設定や路線の考え方などこれまでと異なった視点で見直すことが可能となる。

# 民間向け実証実験公募事業 (代表事例)

「リアルタイム人流データによる安心・安全な移動を支援するサービスの開発」

代表事業者：関西電力(株)

## 富山駅構内



- 次の課題を解決するために基礎データとなる**人流情報の見える化**を実施。
  - 公共交通機関の活用促進
  - 中心市街地の活性化
  - 人と環境に優しい街づくり
  - ポストコロナ社会における安心安全
- 収集したデータ等、公共交通に関する**政策提案**、マーケティング、店舗出店計画など複数用途で**利活用**。
- 市民に提供する**COVID-19情報**として人流データの**活用の在り方**を検証。

# 民間向け実証実験公募事業（代表事例）

「橋梁の桁端異常検知システムにおける通知機能に関する検証」代表事業者：日本工営(株)

## ■モニタリングシステム全体のイメージ

本モニタリングシステムは、  
橋梁の桁端部での異常が発生したときに、

- ◆LED表示灯を点滅させることにより現地で利用者に警告する
  - ◆異常を検知したことをネットワークを介して管理者にお知らせする
- システムである。



## 【結果】

橋りょうの桁端部に開きや段差等の異常が発生した際に、LED 表示灯による現地での警告および管理者の PC 画面での遠隔状態監視ができるシステムを構築した←職員巡回の省力化、迅速な一次対応を期待。

## 【課題・展望】

LED 表示灯を設置するためには、バッテリでは電力不足（街路灯電源や太陽電池等の導入を検討）。  
管理者へのメール通知機能等を付加する必要がある（メール発報用システムの導入により実現）。

# 行政業務での利活用（事例1）「河川水位監視システム」

- ◆ R1、R2、R3年度、市実証実験事業「河川水位監視システム構築業務」
- ・目的：市民に自助・共助を促すため、センサーNWを活用した河川水位監視システムを構築し、市民に水位の情報提供を行うもの。
- ・実施：水位計設置 6か所（4箇所（R2）、2箇所追加（R3））

## 概要



## Web公開サイト



## 設置箇所



- ✓ 準用河川などに水位計を設置して水位を観測
- ✓ 観測データはweb上で市民に公開（R3.4.1公開）
- ✓ 市民に浸水に備えた自助・共助を促す

# Toyama Smart City Square 表示イメージ(消防車両出動情報)

地図でみる

一覧でみる

表示切替

②



- ① 詳細を表示したい箇所をクリックする。
  - ② 消防車両出動情報（災害種別・状態等）を表示。
- ※ 赤のエリア表示…発生中、青のエリア表示…活動終了



地図でみる

一覧でみる

全ての情報



窓口混雑状況



消防車両出動情報



河川水位情報



雨量情報



道路除雪情報



人口等関連データ



防災情報マップ



施設情報マップ



生活情報マップ

