

## 第2章 富山市の調査

### 1. 調査の概要

#### 1-1 調査の目的

富山市は、自動車に過度に依存した社会構造になっており、鉄軌道の利用者は減少傾向にある。このまま利用者数が減少し続けた場合、サービス水準の低下に伴って利用者離れがさらに進むとともに、公共交通以外の移動手段を持たない人々の移動の自由度を損ねる恐れがある。

現在、富山市内では鉄軌道の活性化に向けて、JR富山港線のLRT化や北陸新幹線の整備が進められているほか、これに合わせた富山駅周辺連続立体化事業などのプロジェクトが予定されている。こうした鉄軌道を取巻く環境変化は、地域住民の鉄軌道に対する意識変革にも寄与できると考えられる。

そこで本調査は、鉄軌道の利便性向上を通じた良好な地域づくりを形成するため、鉄軌道の活性化に向けた方策を策定するとともに、モデル検討地区を設定し、具体的な施策の検討を行うことを目的とする。

#### 1-2 調査の検討フロー

本調査の検討フローを図1-1に示す。

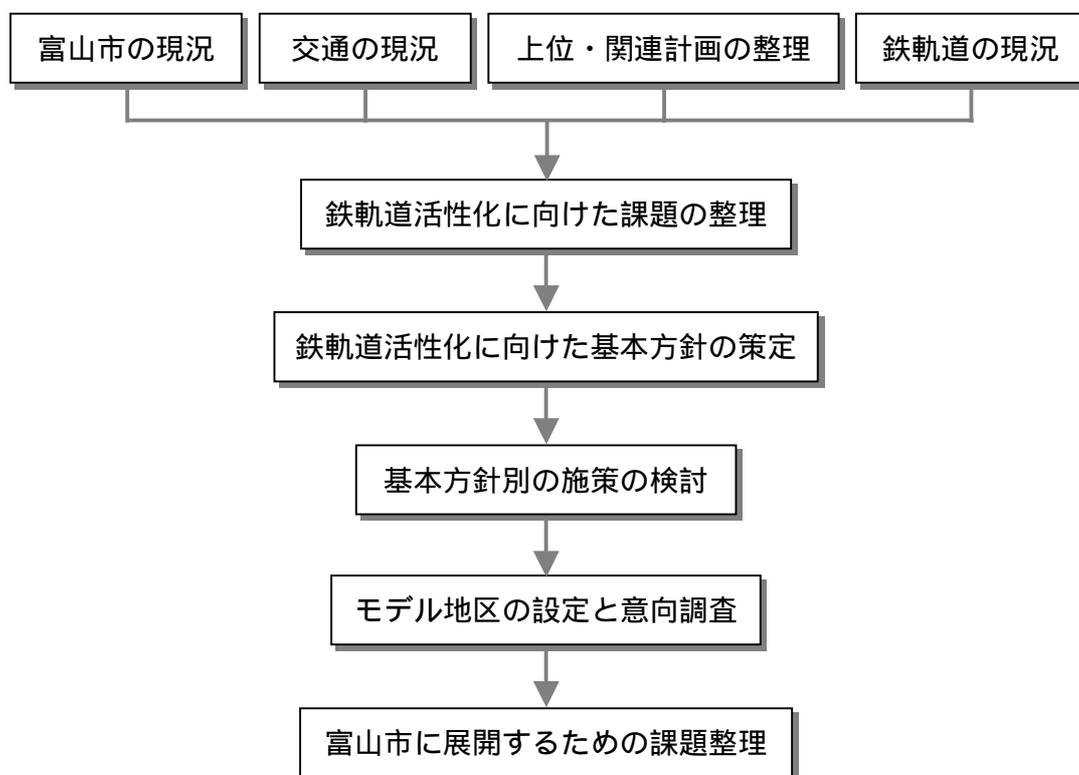


図1-1 本調査の検討フロー

### 1 - 3 調査の進め方

本調査は、学識経験者や交通事業者、国土交通省、経済産業省、富山県、富山市などからなる「富山市における鉄軌道の活性化による公共交通を中心とした地域づくり検討会」を設置し、調査・検討を進める。

#### 検討会委員

|        |                                 |
|--------|---------------------------------|
| 土井 勉   | 神戸国際大学 経済学部 都市文化経済学科 教授         |
| 松井 幹夫  | 株式会社まちづくりとやま 代表取締役副社長           |
| 後藤 喜久男 | 経済産業省中部経済産業局 産業部 流通・サービス産業課課長補佐 |
| 坂上 悟   | 国土交通省北陸地方整備局 企画部 広域計画課長         |
| 畑 めぐみ  | 国土交通省北陸地方整備局 建政部 住宅・都市整備課長      |
| 夏野 修   | 富山県 生活環境部 交通政策課長                |
| 牧田 潔   | 富山県 土木部 都市計画課長                  |
| 藤本 由光  | 西日本旅客鉄道株式会社 金沢支社 総務企画課長         |
| 稲田 祐治  | 富山地方鉄道株式会社 社長室 経営企画課長           |
| 有澤 健一  | 富山市 商工労働部 中心市街地活性化推進室長          |
| 粟島 康夫  | 富山市 都市整備部 都市計画課長                |
| 高田 公生  | 国土交通省北陸信越運輸局 企画部 企画・情報課長        |
| 若林 勝廣  | 国土交通省北陸信越運輸局 鉄道部 計画課長           |
| 宮村 昭夫  | 国土交通省北陸信越運輸局 富山運輸支局 企画調整官       |

( ) は座長

### 1 - 4 検討スケジュール

「富山市における鉄軌道の活性化による公共交通を中心とした地域づくり検討会」は以下のスケジュールで進めることとする。

表 1-1 検討会スケジュール

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| 第 1 回検討会<br>(平成 16 年 12 月 22 日) | ・富山市、交通、鉄軌道等の現況および課題の整理<br>・鉄軌道活性化方策の検討  |
| 第 2 回検討会<br>(平成 17 年 2 月 14 日)  | ・基本方針ごとの施策の検討<br>・モデル検討地区の選定             |
| 第 3 回検討会<br>(平成 17 年 3 月 22 日)  | ・モデル検討地区の意向調査結果の整理<br>・富山市全域に展開するための課題整理 |

3 回の検討会に加えて、平成 16 年度地域施策創発調査「鉄軌道、中心市街地の活性化による公共交通を中心とした地域づくりに関する調査」の実施主体が集まる「連絡会議」を開催し、意見交換を行う。

## 2 . 富山市の現況と課題

鉄軌道の活性化に向けた基本的な考え方を導き出すために、人口・産業・交通面での現況と課題を分析するとともに、公共交通に関する上位・関連計画の整理、鉄軌道活性化に向けたプロジェクトをまとめた。

### 2 - 1 人口・産業・交通面での現況と課題

- ・ 中心市街地の人口が 5 年間で 10.2%減少し、高齢者比率も 25.3%と高い。また商業の衰退傾向も見られることから、アクセス性の向上による活性化が求められている。
- ・ 郊外市街地の水橋地域や和合地域で高齢者比率が 20%を超えており、鉄軌道駅までの効率的なアクセスの確保が求められている。
- ・ 全国トップクラスの自動車保有率であり、自動車への過度の依存傾向が強まっていることから、公共交通の利便性向上や公共交通と自動車の役割分担が必要になっている。
- ・ さまざまな特性を持つ鉄軌道駅があり、利用者や利用形態に応じた対策が必要である。

### 2 - 2 上位・関連計画の整理

- ・ 富山市都市マスタープラン(平成 11 年 3 月策定)ではバスやマイカー等との接続性を高め、鉄道と一体となった公共交通ネットワークの形成が掲げられている。
- ・ 富山県地域交通ビジョン(平成 16 年 3 月策定)では、基本方針として 利便性が高く、信頼性が高く安全で、環境や人にやさしい公共交通の確保があげられている。
- ・ 富山市総合的都市交通体系マスタープラン(平成 17 年 3 月策定)では、「コンパクトなまち」の実現をめざし、広域交通、都心回遊、都心アクセス、郊外連携の各ネットワークを示すとともに、具体化に向けた主要事業を提案している。

### 2 - 3 鉄軌道活性化に向けたプロジェクトの進行

- ・ 北陸新幹線の整備および富山駅周辺連続立体化が進められ、広域交通ネットワークの向上や富山駅の南北移動のアクセス向上が期待される。
- ・ 平成 18 年 4 月の開業をめざして JR 富山港線の LRT 化が進められており、運行頻度の大幅向上や終電車の繰下げ、新駅の設置など、大幅にサービスレベルが向上される。
- ・ 郊外市街地の呉羽地域では、地域住民や企業の支援による自主運行バスが平成 16 年 10 月から実験運行されたが、平成 17 年 4 月より本格運行されることになっている。
- ・ 富山地方鉄道本線・立山線のダイヤが平成 16 年 3 月に改正され、富山・上市間で平日 29 本、休日 11 本増発されるとともに、終電車が繰下げられた結果、利用者が増加している。
- ・ 富山地方鉄道不二越・上滝線では、コミュニティ電車の運行実験が計画されている。

### 3．鉄軌道活性化の基本的考え方と基本方針

#### 3 - 1 鉄軌道活性化に向けた基本的考え方

前章で整理した富山市の現状と課題を踏まえ、鉄軌道活性化に向けた基本的考え方を次のように位置づけた。

#### 鉄軌道のイメージ新による「質の高い」ライフスタイルの創造

富山市では現在、市街地の広域化、低密化が進み、クルマに過度に依存した都市構造やライフスタイルが定着している。しかし中心部の魅力を高め、人と環境にやさしい都市をつくるには、公共交通中心型の都市構造への転換が必要であり、鉄軌道はその中心を担うものである。

そこで、現在進められている鉄軌道活性化に向けたさまざまなプロジェクトをチャンスと捉え、市民の意識変革を図るために鉄軌道のイメージを一新し、鉄軌道の利用者の増加を図る。そして鉄軌道の活性化を通じたコンパクトな都市構造やライフスタイルの転換をめざしていく。

#### 3 - 2 鉄軌道活性化の基本方針

鉄軌道活性化に向けた基本的考え方である「鉄軌道のイメージ新による『質の高い』ライフスタイルの創造」を実現するための基本方針として、以下の4つをとりまとめた。

【基本方針1】基幹交通のサービスレベルの向上に合わせた公共交通の再編による波及効果の活用

富山港線のLRT化をはじめとして、今後富山市では公共交通の利便性向上に向けたさまざまなプロジェクトが展開することから、これらの波及効果を活用した鉄軌道の活性化をめざす。

〔対象となる鉄軌道駅〕

「広域アクセス型」の鉄道駅を中心に、基幹交通とフィーダー交通の乗継円滑化、パーク＆ライド駐車場の整備、鉄道駅周辺住民や乗継客を対象とした集客施設の整備などについて検討する。

【基本方針2】郊外市街地での鉄道駅までのアクセス機能の整備

郊外に高齢化の進行する市街地がいくつか見られることから、今後の高齢社会を見据えたアクセス機能を確保するための効率的な公共交通システムの導入をめざす。

〔対象となる鉄軌道駅〕

「広域アクセス型」の鉄道駅を中心に、効率的な交通システムの導入や鉄道駅周辺住民や乗継客を対象とした集客施設の整備などについて検討する。

【基本方針 3】アクセシビリティと回遊性の向上による中心市街地の活性化

中心市街地の空洞化、トリップの減少などが進んでいることから、乗継円滑化などによる中心部へのアクセシビリティの向上や回遊性の高いネットワークの構築をめざす。

〔対象となる鉄軌道駅〕

「ターミナル型」の鉄道駅や「中心部回遊型」の電停では、アクセシビリティや快適性の向上に向けたバリアフリー化、ハイグレード化などについて検討する。また「広域アクセス型」、「近隣アクセス型」の鉄道駅では、それぞれ対象となる駅勢圏から中心市街地へのアクセシビリティを高めるため、駐輪場の整備などについて検討する。

また鉄軌道駅の特性にかかわらず、商業施設との連携や運賃割引システムなどについても検討する。

【基本方針 4】土地利用と連携した公共交通活性化(富山型 TOD)の推進

鉄道駅の至近距離にあるにもかかわらず、線路を挟んだ片側からしかアクセスできないため開発されていないエリアにおいて、鉄道のサービスレベルの向上を図りながら、富山型 TOD の推進をめざす。

〔対象となる鉄軌道駅〕

「広域アクセス型」や「近隣アクセス型」の鉄道駅を中心に、鉄道駅までのアクセシビリティの向上や鉄道駅周辺住民や乗継客を対象とした集客施設の整備、鉄道駅周辺の土地利用条件の変更可能性などについて検討する。

( 鉄道駅の特性分類 )

|         | 特 性   | 対象となる鉄軌道駅  |
|---------|---|--|
| ターミナル型  | 商業施設や文化施設などの集客施設を備え、周辺都市からのアクセスにも対応したターミナル機能を持つ駅    | 富山   |
| 広域アクセス型 | より広域的な駅勢圏を確保し、徒歩や自転車だけでなく、バスや路面電車、自動車によるアクセスにも対応した駅 | 呉羽、東富山、水橋、西富山、蓮町、岩瀬浜、南富山   |
| 近隣アクセス型 | 主として駅勢圏の利用客を対象とし、徒歩や自転車でアクセスすることを基本とする駅             | 富山口、下奥井、越中中島、城川原、大広田、東岩瀬、(臨)競輪場前、稲荷町、東新庄、越中荏原、越中三郷、不二越、大泉、朝菜町、上堀、小杉、布市、開発、月岡 |
| 中心部回遊型  | 中心市街地を回遊するネットワークを形成するうえで基本となる駅                      | 地鉄市内電車線各電停   |

## 4 . 基本方針別の施策の検討

### 4 - 1 基幹交通のサービスレベルの向上に合わせた公共交通の再編と波及効果の活用（基本方針1）

#### （1）基本方針1の概要

富山市では、地鉄本線・立山線の高頻度運転が進められたほか、JR富山港線のLRT化(平成18年4月開業予定)や北陸新幹線の整備(平成26年度末開業予定)など、基幹交通となる鉄道のサービスレベルの大幅な向上をめざしたさまざまなプロジェクトが展開している。これらの整備の進む鉄道駅にアクセスする公共交通網を合わせて整備することによって、鉄軌道活性化プロジェクトの効果をより広範囲に発現でき、市域全体のアクセス性の向上が期待できる。そこで、これらの波及効果を活用した鉄軌道の活性化をめざす。

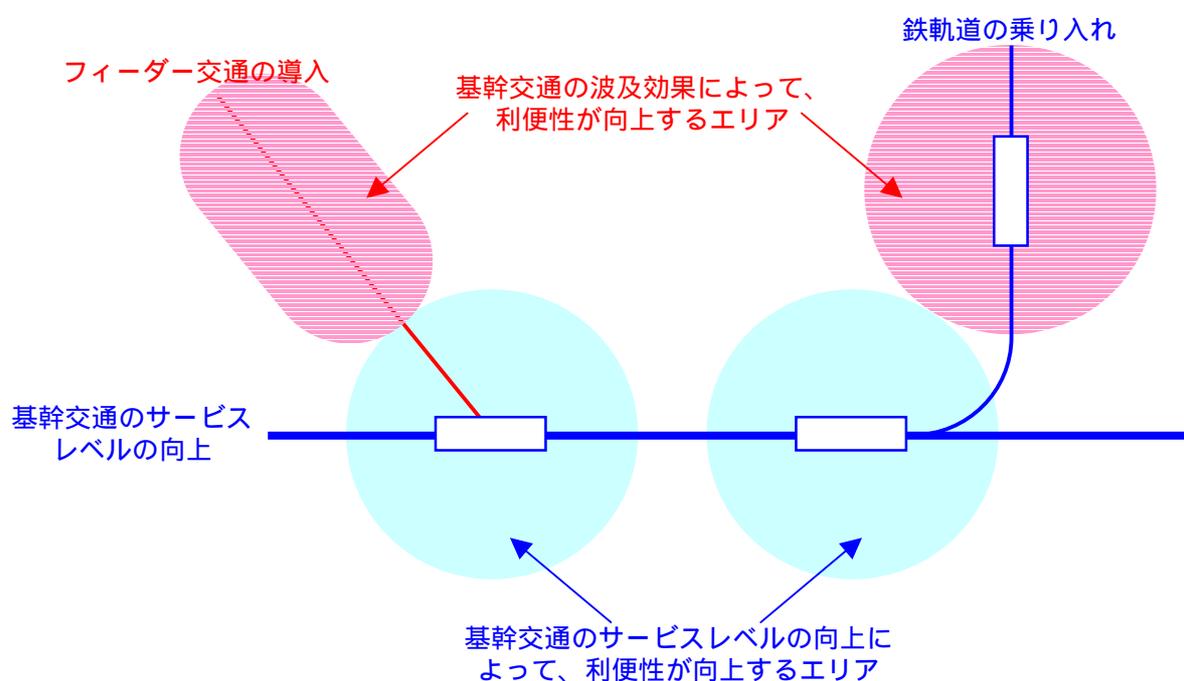


図 4-1 基本方針1の実現イメージ

#### （2）導入施策例

##### 1-1 フィーダー交通の導入

- ・路線バスのフィーダー化...鉄軌道駅を交通結節点と位置づけ、基幹交通+バス交通のフィーダーサービス化を図る
- ・新規ゾーン交通の運行...路線バスサービスのないエリアで、コミュニティバス機能も備えた形で、基幹交通の鉄道駅を中心とした交通サービスを運行する

##### 1-2 基幹交通とフィーダー交通等との乗継円滑化

- ・鉄道駅のシームレス化...鉄軌道とバスが同一ホームで乗継可能なように鉄軌道駅を整備する
- ・サービスシステムによる乗継円滑化...乗継円滑化のためのさまざまなソフト施策(料金、ダイヤ、情報の一体化、ICカードなど)を展開する

### (3) モデル地区における検討～ J R 富山港線浜黒崎地区・四方地区

#### モデル地区の背景

平成 18 年 4 月の開業をめざして、富山港線では LRT 化が進められている。そこで、富山港線と並行して走るバス路線を再編し、富山港線へのフィーダーバス化を図る。また LRT を基幹交通と位置づけ、基幹交通 + フィーダー交通型の連携方式のモデルと位置づける。

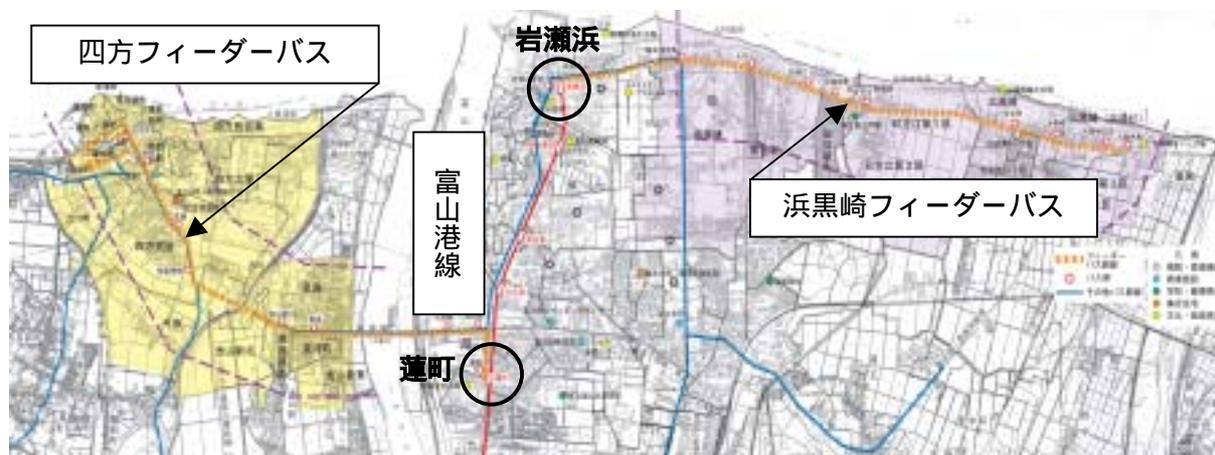


図 4-2 フィーダーバスの導入イメージ

#### 意向調査の実施

浜黒崎地区、四方地区の住民アンケート調査(2,360 通配布、回収率 35.9%、最終抽出率 8.0%)の結果、フィーダーバスの利用意向は 45.9%と、現在の公共交通利用率の約 3 倍であった。特に買い物における利用意向が大きい。また、外出が増加するとの回答が 61.3%あり、新しい交通システムに対する関心が高い。

#### 導入施策の検討

##### 〔LRT + フィーダーバスシステムの実現〕

- ・浜黒崎地区については岩瀬浜駅、四方地区については蓮町駅をそれぞれ起点とするフィーダーバスシステムを導入する。
- ・両地区は自動車分担率が高く、通勤や買い物での自動車利用者が 8 割を超えている。しかし富山港線の LRT 化への関心は高く、LRT + フィーダーバスシステムが導入された場合の利用意向は 45.9%(現在の利用者 15.9%)であり、大幅な公共交通利用者の増加が期待できる。
- ・他の交通手段からの利用転換を促すための利便性向上策の検討、住民や交通事業者、行政との連携体制の確立などが課題である。

##### 〔基幹交通とフィーダー交通等との乗継円滑化〕

- ・ハードの面では、電停に直接バスを乗り入れ、同一ホームで乗換可能なよう整備する。またバス停において LRT の運行状況の提供や乗継ポイントである電停の魅力向上を図る。
- ・ソフトの面では、運行ダイヤの連動による待ち時間の減少や早朝・深夜便の確保、乗継割引などによる運賃抵抗の軽減、共通 IC カードの導入、情報システムの一元化などを進め、

一体的な交通システムとしての利便性向上を進める。

- ・電停におけるフィーダーバスの接続のための道路状況や土地利用状況への配慮、交通手段間で事業主体が異なる場合の協議・調整が課題である。

#### (4) 富山市全体へ展開するための取組み

モデル検討地区(浜黒崎地区、四方地区)での導入施策例をもとに、富山市全体へ展開するための取組みや導入可能な鉄軌道駅、導入に向けた課題などを整理した。

表 4-1 基本方針 1 の展開イメージ

| 導入検討地区              | 内容         | 課題   |
|---------------------|------------|--|
| 岩瀬浜駅<br>蓮町駅<br>(JR) | フィーダー交通の導入 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 18 年 4 月に富山港線が LRT 化されることから、早期の導入検討が必要</li> <li>・浜黒崎、四方・草島地区での事業成立可能性、需要増加策等の検討</li> <li>・地元による運営体制や地元負担の可能性の検討</li> <li>・車両やバス停デザイン、愛称などの検討</li> </ul>   |
|                     | 乗継円滑化方策の検討 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 18 年 4 月に富山港線が LRT 化されることから、早期の導入検討が必要</li> <li>・乗継電停のバリアフリー化</li> <li>・情報一元化方策の検討</li> <li>・共通利用可能な IC カードの導入</li> <li>・乗継電停での魅力向上策の検討</li> <li>・乗継時間の短縮を図るためのダイヤ設定</li> <li>・乗継割引制度の導入</li> </ul> |
| 開発駅<br>(地鉄)         | フィーダー交通の導入 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地鉄不二越・上滝線の運行本数の増加や不二越・上滝線と市内電車との相互乗り入れを視野に入れながら、フィーダー交通の導入検討を行う</li> <li>・熊野、月岡地区などでの需要予測、事業成立可能性、需要増加策等の検討</li> <li>・地元による運営体制や地元負担の可能性の検討</li> </ul>   |
|                     | 乗継円滑化方策の検討 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗継電停のバリアフリー化</li> <li>・情報一元化方策の検討</li> <li>・乗継電停での魅力向上策の検討</li> <li>・乗継時間の短縮を図るためのダイヤ設定</li> <li>・乗継割引制度の導入</li> </ul>   |

## 4 - 2 郊外市街地での鉄道駅までのアクセス機能の確保（基本方針 2）

### （1）基本方針 2 の概要

古くから形成されてきた郊外市街地の中には高齢化が進行する一方で、鉄道駅からも離れているために中心市街地等へのアクセス性の低い市街地が見られ、鉄道駅と郊外市街地を結ぶアクセス機能の確保が課題となっている。

しかし既存の交通事業者の経営環境が悪化する中で、特に郊外での交通サービスについては、事業者だけで運営することが難しい状況にある。そこで、今後の高齢社会を見据えた鉄道駅と郊外市街地のアクセス機能を確保するため、効率的で利便性の高い交通サービスの導入をめざす。具体的には、平成 16 年 11 月にまとめられた「総合的都市交通体系マスタープラン(素案)」に示されたように、運賃収入のほかに地域住民や商業施設、病院などが交通サービスに対する応分の負担をしながら自主的に運行する、地域密着型交通事業を展開していく。

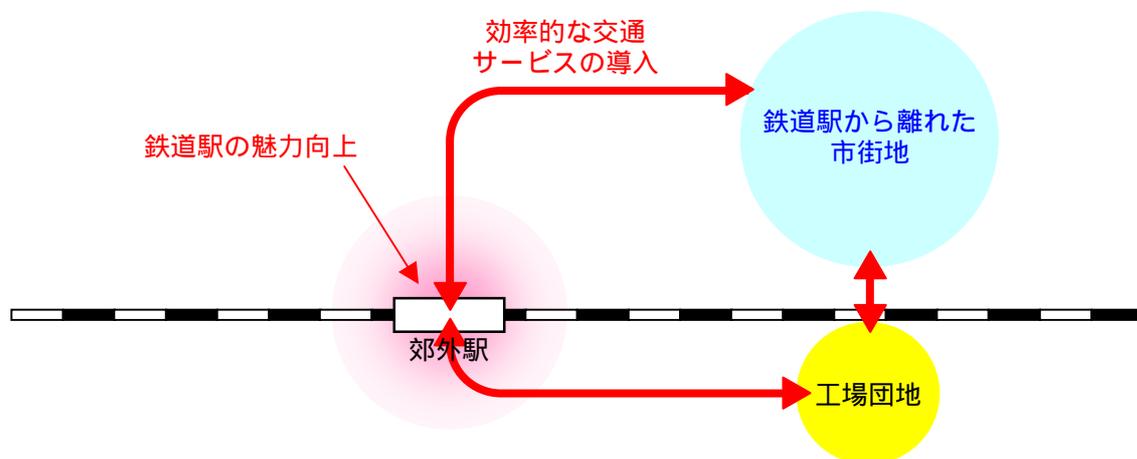


図 4-3 基本方針 2 の実現イメージ

### （2）導入施策例

#### 2-1 地域の自主運行型を含むコミュニティバスやコミュニティタクシーの導入

- ・コミュニティバス・コミュニティタクシーの導入...分散型の集落形態の需要を鉄道駅に集約するため、コミュニティバスやコミュニティタクシーを導入する
- ・ダイヤモンド型バス・タクシーの導入...固定ルートによる公共交通の導入が難しい場合、需要や地域特性に合致したタイプのダイヤモンド型バス・タクシーを導入する

#### 2-2 パーク&ライド・サイクル&ライドシステムの導入

- ・パーク&ライド駐車場の整備...鉄道駅に駐車場を整備し、自動車+鉄道という移動方法の利用者増加を図る
- ・サークル&ライドの推進...駐輪場の整備やレンタサイクルの導入、折りたたみ自転車の車内持込みなどを検討する

#### 2-3 郊外駅の活性化に向けた駅周辺の集客施設等の整備

- ・駅周辺の集客施設等の整備...駅およびその周辺で公共施設や商業施設等の整備を促進する

### (3) モデル地区における検討～水橋地域(水橋駅、越中三郷駅)

#### モデル地区の背景

水橋地域は鉄道駅から集落が離れ、公共交通の利用促進が難しい地域である。需要の集積状況からは従来型の公共交通の導入は困難であるため、低密度で分散型の需要に適應する施策の導入が必要とされている。



図 4-4 水橋地域でのコミュニティバス・ダイヤモンドタクシーの導入イメージ

#### 意向調査の実施

水橋地域の住民アンケート調査(1,000 通配布、回収率 48.8%、最終抽出率 3.1%)の結果、日常的な公共交通利用者は 5%程度と少ない。公共交通利用促進に向けた取組みとして、パーク&ライド駐車場の整備(39.5%)や水橋駅へ接続するコミュニティバスの導入(23.8%)、駅でのコンビニエンスストアや喫茶店等の併設(19.9%)が高い。

#### 導入施策の検討

##### 〔コミュニティバス・タクシーの導入〕

- ・水橋中部・西部は、既存バス路線を効果的に活用する方法や市街地をこまめに走るコミュニティバスの導入を検討する。また水橋東部・三郷・上条については、集落が分散していることから、需要動向に応じてダイヤモンドタクシーなどの導入を検討する。
- ・住民協力を求めるための公共交通に対する意識醸成を図ることが課題である。

##### 〔水橋駅、越中三郷駅におけるパーク&ライドシステムの導入〕

- ・水橋駅、越中三郷駅でのパーク&ライドシステムの導入を検討する。同システムの導入に際しては鉄道と一体的に料金設定を行うなどして、安価なサービス提供が望まれる。

- ・駅周辺での駐車場用地の確保(場合によってはパーク＆ライドが可能な新駅設置)、駐車場の整備や維持管理にかかる費用負担が課題である。

〔鉄道駅への集客拠点化を目的とした施設整備〕

- ・地域住民の利用意向が高い(19.9%)ことから、駅周辺にコンビニやカフェなどの商業施設、サークル活動や生涯学習などを行う文化施設などの集客施設の整備を検討する。
- ・施設整備における事業主体や費用負担が課題である。

#### (4) 富山市全体へ展開するための取組み

モデル検討地区(水橋地域)での導入施策例をもとに、富山市全体へ展開するための取組みや導入可能な鉄軌道駅、導入に向けた課題などを整理した。

表 4-2 基本方針 2 の展開イメージ

| 導入検討地区        | 内容                          | 課題  |
|---------------|-----------------------------|---|
| 水橋駅<br>(JR)   | 水橋地域の郊外市街地を対象としたコミュニティバスの導入 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・需要予測や事業成立性、需要増加策等の検討</li> <li>・既存路線バスの活用可能性の検討</li> <li>・地元による運営体制や地元負担の可能性の検討</li> </ul> |
|               | パーク＆ライドシステムの導入              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・パーク＆ライドシステムの利用ニーズの把握</li> <li>・用地確保、整備費負担、管理方法等の検討</li> </ul>                             |
|               | 駅周辺の集客拠点化                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民ニーズの把握</li> <li>・事業成立性や費用負担方法の検討</li> </ul>   |
| 南富山駅<br>(地鉄)  | 駅周辺の集客拠点化                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存商業施設の活性化方策の検討</li> <li>・乗換時の商業施設の利用意向や導入可能性の検討</li> </ul>                               |
| 越中三郷駅<br>(地鉄) | 越中三郷駅北部でのダイヤモンドタクシーの導入      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・三郷、上条、水橋東部地区での需要予測や事業成立可能性、需要増加策等の検討</li> <li>・地元による運営体制や地元負担の可能性の検討</li> </ul>           |
|               | パーク＆ライドシステムの導入              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・パーク＆ライドシステムの利用ニーズの把握</li> <li>・用地確保、整備費負担、管理方法等の検討(パーク＆ライド可能な新駅整備の可能性も検討する)</li> </ul>    |
| 開発駅<br>(地鉄)   | 開発駅西南部でのコミュニティバス・タクシーの導入    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・熊野、月岡地区での需要予測や事業成立可能性、需要増加策等の検討</li> <li>・地元による運営体制や地元負担の可能性の検討</li> </ul>                |
| 月岡駅<br>(地鉄)   | パーク＆ライドシステムの導入              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・パーク＆ライドシステムの利用ニーズの把握</li> <li>・用地確保、整備費負担、管理方法等の検討</li> </ul>                             |
| 呉羽駅<br>(JR)   | 呉羽地域の郊外市街地を対象としたコミュニティバスの導入 | 〔すでに検討・導入済み〕  |

#### 4 - 3 アクセシビリティと回遊性の向上による中心市街地の活性化（基本方針3）

##### （1）基本方針3の概要

市街地の拡散やモータリゼーションの進行などにより、中心市街地の空洞化やゾーントリップの減少が進んでいる。都心部の拠点性を高めるためには、商業等の魅力を高めるとともに、郊外から中心市街地へのアクセシビリティの向上や中心市街地内の回遊性の向上を図るネットワークを形成する必要がある。

交通と商業のタイアップや、交通事業と企業活動の連携を推進することにより、公共交通の利便性向上による中心市街地の活性化を図る。また中心市街地の回遊性を促進するため、市内軌道線の快適性向上を図る。

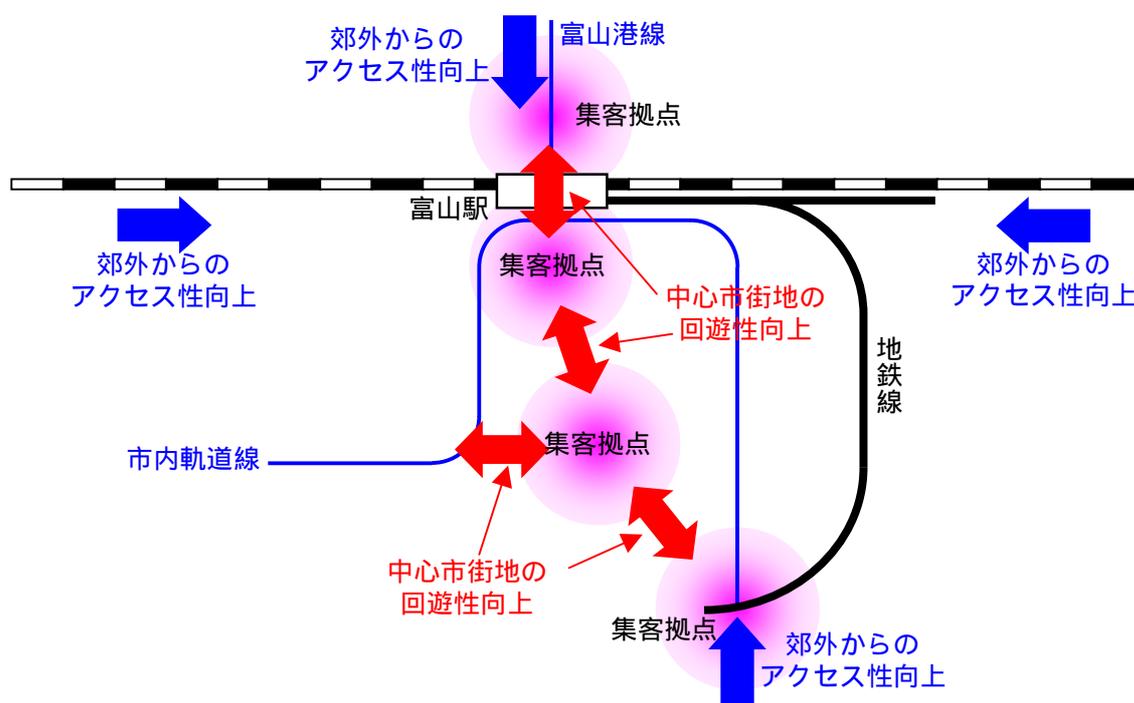


図 4-5 基本方針3の実現イメージ

##### （2）導入施策例

###### 3-1 交通と商業の連携による中心市街地への来街者増加策

- ・ 買い物客に対する公共交通割引システムの導入...中心市街地で買い物した場合に公共交通の乗車券や割引券がもらえるサービスを拡充する
- ・ 公共交通利用と買い物ポイントの共通化...商店街のポイントが公共交通を利用して貯まるように共通化する

###### 3-2 電停における待ち時間環境の向上

- ・ 電停のシェルター整備や電車接近表示の設置...シェルターの整備や電車接近表示(市内軌道線の一部電停では整備済)の設置による電車待ち環境の快適性向上を図る
- ・ 電停のバリアフリー整備...スロープやロードヒーティング等の設置、歩道橋でしかアクセスできない電停ではフラットでアクセスする方法を検討する

### 3-3 中心市街地への通勤を対象とした割引制度の導入

- ・ 中心市街地への通勤を対象とした割引定期券の導入...定期券利用の多い企業に対する定期券の割引率の向上やタクシーも利用できる定期券の導入を図る
- ・ 公共交通による通勤を勧めるキャンペーンの実施...企業単位での公共交通利用の増加促進キャンペーンや表彰制度を通じた利用促進を図る

#### (3) 中心市街地における鉄軌道活性化に向けた取組み

##### 〔交通と商業の連携による中心市街地への来街者増加策〕

- ・ 現在、中心商店街で 2,000 円以上の買い物をした場合、共通回数券を進呈するサービスが実施されていることから、これらを拡充する形でポイントカードの取組みを進めていく。
- ・ 将来的には公共交通と中心商店街での買い物で共通利用可能な IC カードの導入・普及を進め、公共交通 + 中心商店街利用による「お得感」を高めていく。
- ・ ポイントなどの割引制度の負担方法や IC カードを導入する場合の費用負担、協力する交通事業者や店舗の拡大が課題である。

##### 〔市内軌道電停における待ち時間環境の向上〕

- ・ 富山駅前や西町は多くの系統の路線バスが集中することから、バスターミナルやバス停群との乗継に配慮した、一体的な交通結節機能としてシェルターの整備を検討する。また富山駅では鉄道駅と一体となったシェルター整備が考えられる。
- ・ シェルター整備によって、富山駅前電停では富山駅と CIC などの商業集積地区、西町電停では総曲輪通りと中央通りの回遊性や一体性を高めることもでき、中心市街地の活性化に寄与できる。
- ・ シェルター整備に必要な道路空間の確保や、広告宣伝と合わせたシェルター整備などの費用負担が課題である。

##### 〔中心市街地への通勤を対象とした割引制度の導入〕

- ・ 富山地方鉄道では現在、1 事業所 5 名以上で定期券を申し込んだ場合、普通定期券のさらに 5%割引になる「バス企業定期券」を導入していることから、これらを拡充する形で取組みを進めていく。
- ・ 公共交通機関の乗継による通勤者向け割引やパーク & ライド利用による通勤者を対象とした割引制度の導入を検討する。
- ・ 既存の割引券等が住民にあまり浸透していないことから、宣伝活動を強化することが求められる。また割引率の上昇に伴って交通事業者の減収につながる恐れがあることから、費用負担方法の検討も課題である。

## 4 - 4 土地利用と連携した公共交通活性化(富山型 TOD)の推進（基本方針 4）

### (1) 基本方針 4 の概要

富山市内には、線路を挟んだどちらか一方しか改札口が設けられていない(線路を挟んだ片側からしかアクセスできない)鉄道駅が多く、中には近くに踏切や跨線橋もない鉄道駅も見られる。そのため改札口のあるエリアでは市街地などが形成されているが、線路を挟んだ反対のエリアは鉄道駅から至近距離にあるにもかかわらず、有効な土地利用が行われていない場合がある。そこで都市交通マスタープランが示しているように、クルマへの過度の依存状態から脱却し、公共交通を中心としたコンパクトシティの実現をめざすために、鉄道駅を中心とした公共交通指向型開発(Transportation Oriented Development: TOD)を進める必要がある。

TOD の推進にあたっては、運行頻度を上げるなど基幹となる鉄道のサービスレベルを向上させることが前提となる。それらとセットで、例えば橋上駅舎化などによって線路を挟んだ両側からアクセスできるような鉄道駅の整備や、住宅や商業施設など生活に必要な施設の整備が望まれる。また、「クルマを利用しなくても生活できるまち」といったコンセプトを持つ市街地整備なども考えられる。

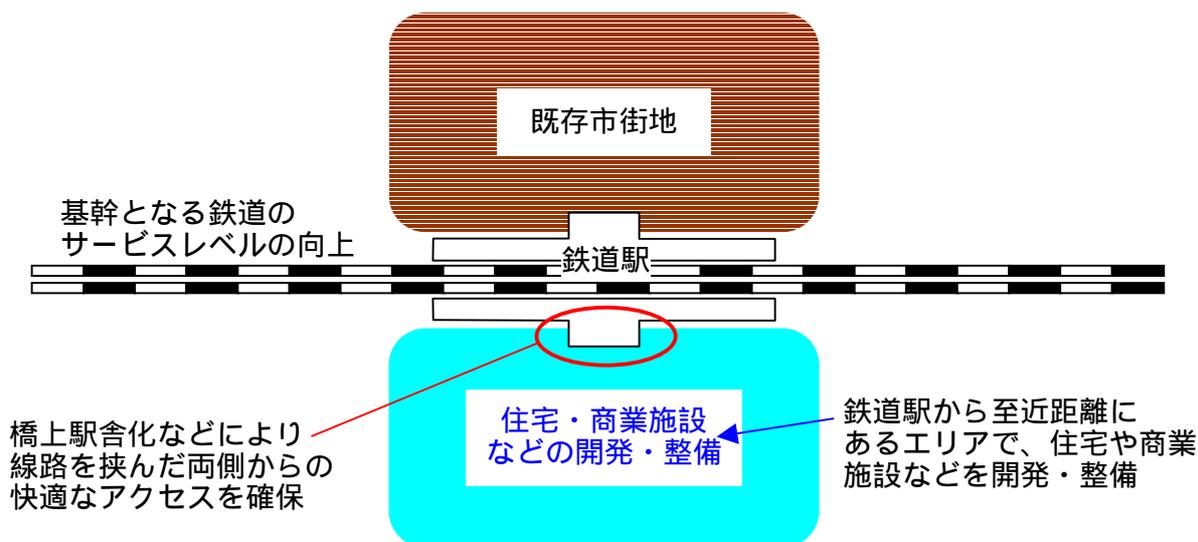


図 4-6 基本方針 4 の実現イメージ

基本方針 4 については、土地利用条件が短期的に変更できないこと、周辺地区の条件やバランス等に配慮する必要があることから、長期的視点で検討することとする。

### (2) 導入施策例

#### 4-1 鉄道が利用しやすい住宅・商業施設等の整備の誘導・支援

- ・線路を挟んだ両側からアクセスできる鉄道駅の整備...新たな改札口の設置や橋上駅舎化などにより、線路を挟んだ両側からアクセスできるよう整備する
- ・鉄道駅の集客拠点化に向けた施設整備...駅およびその周辺で公共施設や商業施設等の整備を促進する

## 5．鉄軌道活性化による富山市のイメージ

鉄軌道活性化に向けた基本方針が実現することによって、「鉄軌道のイメージ一新による「質の高い」ライフスタイルの創造」が富山市全体にどのように波及するかについて、その実現イメージを以下に示した。

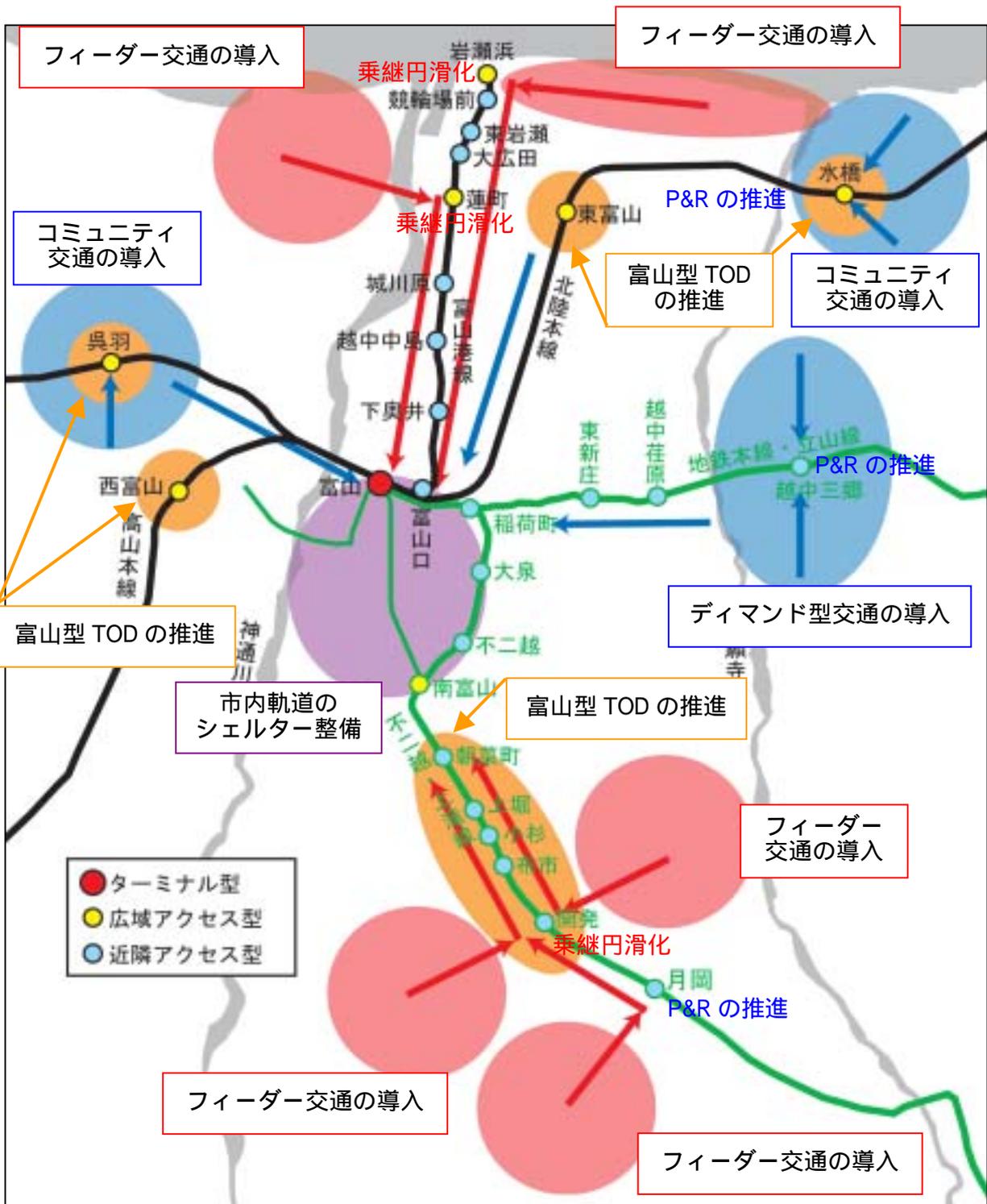


図 5-1 鉄軌道活性化による富山市の実現イメージ