

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に関する調査

報 告 書

平成 17 年 3 月

国土交通省北陸信越運輸局

富 山 市

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に関する調査 報告書
目 次

〔要約編〕

1．調査の概要.....	要-1
2．富山市の現況と課題.....	要-3
3．鉄軌道活性化に向けた考え方.....	要-7
4．鉄軌道活性化に向けた基本方針と施策の検討.....	要-12
5．施策の推進に向けて.....	要-32

〔本 編〕

序．調査の概要.....	1
1．富山市の現況.....	3
1 - 1 人口	
1 - 2 産業	
1 - 3 土地利用	
1 - 4 富山市の現況整理〔まとめ〕	
2．富山市の交通の現況.....	11
2 - 1 富山市交通ネットワーク	
2 - 2 交通特性（平成 11 年パーソントリップ調査より）	
2 - 3 自動車交通の現況	
2 - 4 路線バスの現況	
2 - 5 交通の現況整理〔まとめ〕	
3．上位・関連計画の整理.....	23
3 - 1 富山市における地域交通の位置づけ	
3 - 2 富山市の交通体系整備	
3 - 3 公共交通の活性化プロジェクト	
3 - 4 上位・関連計画の整理〔まとめ〕	
4．鉄軌道の現況.....	31
4 - 1 J R 路線の現況	
4 - 2 地鉄路線の現況	
4 - 3 鉄軌道駅の特性分類と現況	
4 - 4 鉄軌道駅の現況整理〔まとめ〕	

5．鉄軌道活性化に向けた考え方.....	43
5 - 1 鉄軌道活性化の基本的考え方	
5 - 2 富山市の鉄軌道活性化の実現イメージ	
6．鉄軌道活性化に向けた基本方針と施策の検討.....	49
6 - 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）	
6 - 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）	
6 - 3 アクセス性と回遊性の向上による中心市街地の活性化（基本方針 3）	
6 - 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）	
7．施策の推進に向けて.....	97

参考資料

要約編

1 . 調査の概要

(1) 本調査の目的

富山県は、1世帯あたりの自家用乗用車保有車両数(全国2位)や道路整備率(全国1位)などが全国的に高い位置を占めており、自動車に過度に依存した社会構造になっている。加えて、富山市内の鉄軌道の利用者は減少傾向にあり、このまま利用者数が減少し続けた場合、運行本数の減少や設備投資の節減などといったサービス水準の低下が進み、公共交通以外の移動手段を持たない高齢者や身体障害者などの移動の自由度を損ねる恐れがある。このことから、公共交通の利便性の確保は地域住民の生活にとって不可欠である。そのため、公共交通の活性化にあたっては、どのようにして地域住民の利用促進を図るかということが重要な課題となっている。

一方、鉄軌道の活性化に向けて富山市内では、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。

(2) 本調査の検討フロー

本調査の検討フローを図序-1に示す。

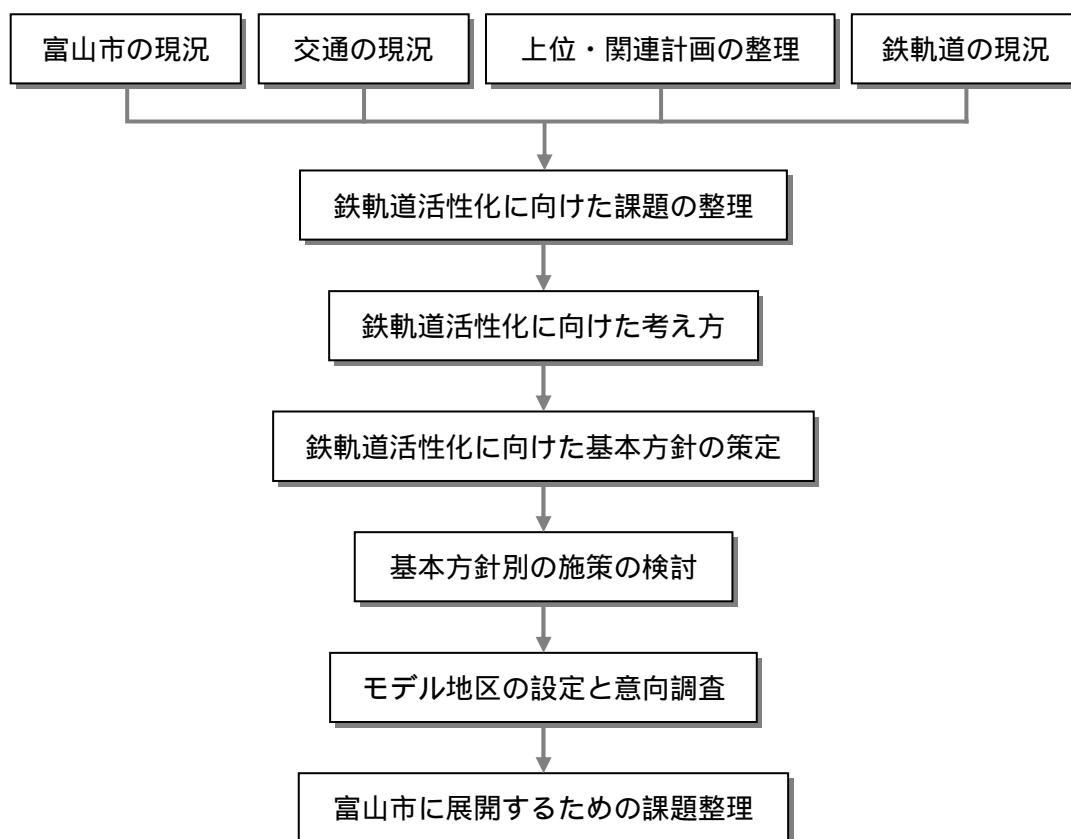


図 1-1 本調査の検討フロー

(3) 本調査の進め方

本調査は、学識経験者や地元交通事業者、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
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 都市・住宅整備課長
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
栗島 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)

(4) 検討会スケジュール

「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 (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 ・鉄軌道活性化方策の検討
第 2 回検討会 (平成 17 年 2 月 14 日)	・基本方針ごとの施策の検討 ・モデル検討地区の選定
第 3 回検討会 (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 ・富山市全域に展開するための課題整理

表序-1 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」の実施主体である経済産業省、国土交通省、富山市、岐阜市、いなべ市、広島市、熊本県の関係者が集まる「鉄軌道、中心市街地活性化に関する国土施策創発調査連絡会議」を開催し、意見交換を行った。

2 . 富山市の現況と課題

2 - 1 富山市の人口・産業・土地利用の現況整理

富山市の人口・産業・土地利用の現況から、次のような特徴が整理できる。

人口

- ・富山市の人口は平成 10 年の 323,405 人をピークに減少に転じ、平成 15 年には 322,251 人となっている。一方、世帯数は平成元年の 100,669 世帯から一貫して増加し、平成 15 年には 120,443 世帯と 19.6%増加している。このことから、核家族化が進行している様子がうかがえる。
- ・地域別人口では、東部地域が 81,661 人と最も多く、富山市全体の 25.5%を占めている。以下、中央地域 67,139 人(20.8%)、南部地域 52,524 人(16.3%)と続いている。
- ・地域別人口の推移については、平成 11 年から平成 15 年の 5 年間に、中央地域では人口が 7,634 人(10.2%)、世帯数が 1,752 世帯(5.9%)減少し、中心市街地の空洞化が進んでいる。一方、南部地域では人口が 6,899 人(15.1%)増加したほか、世帯数も 3,593 世帯(23.1%)と市平均を大きく上回る増加となっている。
- ・平成 15 年の富山市の高齢者比率は 20.3%となっている。地域別では中央地域が 25.3%と最も高く、水橋地域が 23.2%、和合地域が 21.9%と続いている。

産業

- ・富山市の就業人口は 170,082 人で、第一次産業が 4,031 人(2.4%)、第二次産業が 51,976 人(30.6%)、第三次産業が 113,049 人(66.5%)となっている。
- ・平成 14 年の工業の現況について、事業所数が 692 事業所、従業者数が 25,237 人、製造品出荷額等が 657,420 百万円となっている。平成 10 年と比較すると、事業所数が 174 事業所(20.1%)、従業者数が 3,513 人(12.2%)、製造品出荷額等が 67,295 百万円(9.3%)といずれも減少しており、厳しい状況にある。
- ・平成 14 年の卸売業と小売業の状況を見ると、商店数が 6,049 店、従業員数が 41,196 人、年間商品販売額が 179,545 千円となっている。従業員数は微減の状態推移しているが、商品販売額は大きく落ち込んでいる。

土地利用

- ・基本的には市域のほぼ中心に商業業務地が広がり、複合市街地がそれを取り囲み、さらにその外縁部に田園地が広がるように形成されている。
- ・同心円状の土地利用となっているものの、複合市街地は古くからの集落が形成されていた東部地域の新庄・荏原、北部地域の岩瀬、神通川左岸の呉羽、常願寺川右岸の水橋などにも点在して広がっている。
- ・神通川河口部周辺は、火力発電所や石油基地などの工場群が広がる工業地となっている。

2 - 2 富山市の交通の現況整理

富山市の交通の現況から、次のような特徴が整理される。

交通ネットワーク

- ・幹線道路網は国道 8 号、北陸自動車道が東西を、国道 41 号が南北の幹線となっている。神通川、常願寺側に挟まれ、橋梁に自動車交通が集中する構造である。
- ・鉄道は東西南北にネットワークし、中心部は路面電車がカバーしている。

交通特性（発生・集中）

- ・最も発生・集中が多いゾーンは中心部の 11 ゾーンである。東富山駅周辺の 02・03 ゾーン、富山駅北部の 08 ゾーン、越中荏原駅周辺の 09・10 ゾーン、南東部の 18 ゾーンも比較的多い。
- ・発生・集中の推移では、09・10 ゾーン(越中荏原駅周辺)、18 ゾーン(南東部)のトリップは特に増加傾向が大きい。中心部である 11 ゾーン(中心部)は減少傾向が大きい。
- ・中心部である 11 ゾーンから放射状にトリップの発生・集中が多く見られる。
- ・通勤トリップや私用トリップでは、11 ゾーン(中心部)への移動が多い。
- ・通学トリップでは、中心部に集中せず、18 ゾーン(南東部)や 08 ゾーン(富山駅北部)におけるトリップ量も大きい。
- ・自動車トリップを見ると、各ゾーンから中心部へトリップが集まっている。

機関分担率

- ・富山市全地域に共通して、自動車の分担率が高く、公共交通の分担率は極めて少ない。
- ・中心部の 11 ゾーンでは、トリップ量は減少傾向にあるが、自動車の分担率は微増傾向にある。
- ・トリップ数が急増している 09・10 ゾーン(越中荏原駅周辺)、17・18 ゾーン(南東部)、06 ゾーン(呉羽駅周辺)については、公共交通や徒歩が減少している反面、自動車の分担率が急増しており、自動車交通への転換が進んでいることがわかる。

自動車交通

- ・自動車保有台数は世帯あたり 2 台を超えているが、近年は伸び率が鈍化傾向にある。
- ・特に鉄道網から離れているエリアでは、自動車分担率が 80%を超えており、過度の自動車依存が進んでいる。

路線バス

- ・富山駅を起終点とする放射状のネットワークが形成されており、東部や国道 41 号沿線、呉羽方面はある程度の運行本数が確保されている。
- ・バス離れに歯止めをかける取組みとして、コミュニティバス「まいどはや」や「黄ーバス」の運行、「おでかけ定期券」の導入などが進められている。
- ・バス利用者数は減少の一途をたどり、10 年間で約 55%も減少している。

2 - 3 上位・関連計画の整理

富山市の上位・関連計画から、次のような特徴が整理される。

都市計画における地域交通の位置づけ（都市計画区域マスタープラン）

- ・鉄道、バス等の公共交通機関の維持・活性化やパークアンドライド等、公共交通と自家用車が共存し、地域特性に対応した地域交通体系の整備を進める。
- ・少子・高齢化に対応し、バリアフリー化など、人にやさしい交通環境の整備を進める。

富山市における交通体系の方針（富山市都市マスタープラン）

- ・新駅の設置や既存駅での路面電車やバス、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を形成する。
- ・高齢化社会における公共交通機関の重要性を見据え、市民、企業、行政が一体となった公共交通体系の整備を推進する。
- ・高齢者や交通弱者に配慮し、日常生活を支える地域に密着した鉄道・路面電車の整備が求められている。

地域交通整備の基本方針と施策（富山県地域交通ビジョン）

- ・地域交通の基本目標として、公共交通のネットワーク化の促進と自動車利用の抑制を掲げる。
- ・地域交通整備の基本方針として、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る。
- ・地域交通整備の施策として以下の項目が挙げられる。
既存交通ネットワークの強化 まちづくり・地域づくりとの連携 移動制約者の足の確保
交通手段相互の円滑な乗継ぎの確保 通勤・通学の足の確保 広域交通体系と地域交通体系との連携
安全で信頼性の高い公共交通の確保 マイカー利用の抑制
ユニバーサルデザインの推進

富山市の交通体系整備（富山市総合的都市交通体系マスタープラン(素案)）

- ・「コンパクトなまち」の実現をめざし、誰もが多様なライフスタイルを享受できる交通体系の実現をめざしている。
- ・基本理念を実現するための基本方針として以下の4点をあげている。
公共交通：各公共交通の機能強化と公共交通機関相互の接続性向上
道路交通：道路空間における公共交通利用の推進支援と、歩行者・自転車の安全快適化
交通結節点：生活・交流の場となる複合拠点化
市民連携：交通行政への参画と役割分担による市民意識の改革
- ・将来の交通ネットワークの考え方として以下の項目があげられる。
広域交通ネットワーク：富山駅と県内外主要都市とを連結する
都心回遊ネットワーク：都心部内の主要拠点を回遊する
都心アクセスネットワーク：郊外拠点から都心部主要拠点へ直達、速達する
郊外連携ネットワーク：郊外拠点へのアクセスおよび集落内を回遊する
- ・基本方針と将来の交通ネットワークを組み合わせ、主要事業を掲げている。

2 - 4 鉄軌道の現況整理

富山市の鉄軌道の現況から、次のような特徴が整理される。

鉄軌道ネットワーク

- ・ J R 北陸本線、 J R 高山本線は中心部と郊外を結ぶネットワークを形成し、駅間距離も長い。
- ・ J R 富山港線、地鉄本線・立山線、地鉄不二越・上滝線は、それぞれ富山駅から北部、東部、南部に伸びており、主に沿線の通勤・通学輸送を担っている。
- ・ 市内軌道線は中心市街地をほぼ網羅する形で路線を形成している。
- ・ 鉄軌道線はいずれも 10 年前に比べると、利用者数が大幅に減少しているが、地鉄本線・立山線と不二越・上滝線は減少傾向が緩やかになり、平成 13 年度から増加に転じている。

鉄軌道駅

【ターミナル型】

- ・ 富山市内のすべての鉄軌道が集中するターミナルとなっているほか、多くのバス路線も「富山駅前」バス停、「富山駅北口」バス停に集中する。
- ・ 駅周辺には商業施設や娯楽施設、文化施設が多く立地し、近年は駅北口の開発も進められている。
- ・ 北陸新幹線の整備やそれに合わせた富山駅周辺連続立体交差事業が計画されている。
- ・ 駅北口の開発が進められたものの、南北を結ぶアクセスが整備されておらず、南北移動の利便性が低い。

【広域アクセス型】

- ・ J R 北陸本線、高山本線の各駅は駐車場、駐輪場ともに整備されている。
- ・ J R 富山港線、地鉄の各駅では近くにバス停や電停があるが、ダイヤ面での乗継利便性が確保されていない。
- ・ J R 北陸本線の各駅では、路線バスとの乗継利便性が低い。
- ・ 住宅密集地区から駅が離れているにもかかわらず、それらを結ぶバス路線がない駅が見られる。
- ・ 多くの駅で公共交通や自動車等によるアクセスは確保されているものの、乗継時に待ち時間を過ごすための施設等が立地していない(整備されていない)。
- ・ ほとんどの駅でバリアフリー化が進んでいない。

【近隣アクセス型】

- ・ 自転車駐輪場が整備されている駅が全体の半分程度にとどまっており、放置自転車の見られる駅も少なくない。
- ・ ほとんどの駅でバリアフリー化が進んでいない。

【中心部回遊型】

- ・ すべての電停にシェルターが整備されておらず、電車の待ち時間に降雨(雪)をしのぐことができない。
- ・ 歩道橋からしかアクセスできない電停がいくつか見られ、バリアフリーに対応できていない。

3 . 鉄軌道活性化に向けた考え方

3 - 1 鉄軌道活性化の基本的考え方

(1) 鉄軌道活性化に向けた基本的考え方の整理

富山市の人口・産業・交通面の課題を整理した上で、富山市の交通の基本理念を示す総合的都市交通体系マスタープラン(素案)のレビュー、近年の鉄軌道活性化に向けたプロジェクトの現況把握を行った。そして、「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」を基本的な考え方として位置づけた。

【富山市の人口・産業・交通面での課題】

- ・ 中心市街地の人口減少や高齢化の進行、商業の衰退傾向が見られることから、アクセス性の向上による活性化が必要
- ・ 郊外市街地で高齢化の進んでいる地域があり、効率的なアクセス交通の確保が必要
- ・ 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役割分担が必要
- ・ 鉄軌道駅の利用者や利用形態に応じた対策が必要

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

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。

【総合的都市交通体系マスタープラン(素案)】

基本理念：誰もが多様なライフスタイルを享受できる交通体系を実現する

富山駅と県内外主要都市を結ぶ広域交通、都心部内の主要拠点の回遊、郊外拠点から都心部への直接到達、郊外(交通)拠点へのアクセスの各ネットワークの形成をテーマとし、フィーダーバスサービスや地域密着型交通事業の支援など、主要事業を提示

【鉄軌道活性化に向けたプロジェクト例】

北陸新幹線の整備および富山駅周辺連続立体化
JR富山港線のLRT化に合わせたサービスレベルの大幅向上

呉羽地域での自主運行バスの運行実験

地鉄本線・立山線の高頻度運転、終電時間の繰上げによる利便性の向上

地鉄不二越・上滝線南富山 - 月岡間の高頻度運転実験による利便性向上

図 3-1 富山市における鉄軌道活性化に向けた基本的考え方

(2) 鉄軌道活性化に向けた地域づくりイメージ

鉄軌道の活性化にあたっては、単に鉄軌道の利用者数の増加や利便性の向上だけを図るのではなく、鉄軌道の活性化を通じた富山市全体の活性化をめざすこととする。

中心市街地については、郊外から中心部までのアクセス性や中心市街地内での回遊性等の向上を図り、中心市街地の活性化をめざすため、ハード、ソフト両面での乗継円滑化や快適な待ち時間環境の創出などの面から、鉄軌道の活性化をめざしていく。

また郊外について、市街地が形成されるなどの拠点性を持つ駅では、集客施設の立地や土地利用の変更なども含めた鉄軌道指向型の開発を進める一方、それ以外の郊外駅では、中心市街地へのアクセス性を高めるために必要な施設整備等を進めていく。

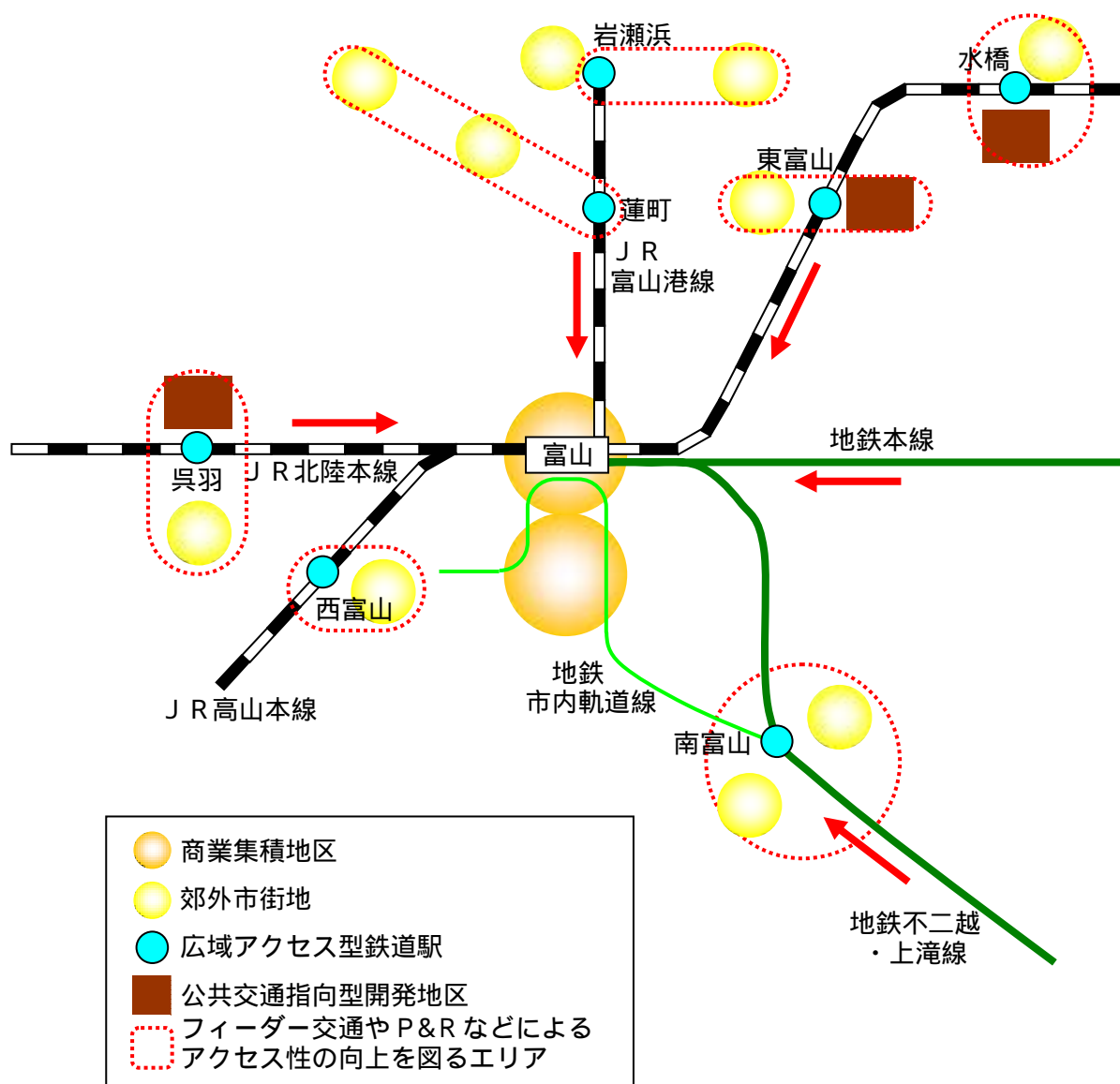


図 3-2 鉄軌道活性化による地域づくりイメージ

3 - 2 富山市の鉄軌道活性化の実現イメージ

(1) 鉄軌道駅の特性と4つの基本方針

鉄軌道活性化に向けた基本的考え方である「鉄軌道のイメージ一新による『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されることから、これらの波及効果を活用した鉄軌道の活性化をめざす。

【実現をめざす施策】

「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、P&R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。

【実現をめざす施策】

「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】アクセス性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ス性の向上や回遊性の高いネットワークの構築をめざす。

【実現をめざす施策】

「ターミナル型」の鉄道駅や「中心部回遊型」の電停では、アクセス性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ス性を高めるため、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。





【実現をめざす施策】

「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ス性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。

(2) 富山市の鉄軌道活性化の実現イメージ

鉄軌道活性化に向けた4つの基本方針を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、その実現イメージを以下に示した。

表 3-1 基本方針と実現イメージ

基本方針	実現イメージ
<p>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</p> 	<p>【鉄軌道から離れたエリアでは...】 基幹となる鉄道のサービスレベルの大幅向上に加え、乗継時間の短縮や乗継割引などフィーダー交通との乗継円滑化が進む。 その結果、フィーダー交通沿線から乗換え抵抗をほとんど感じることなく中心市街地まで移動できるようになる。</p>
<p>郊外市街地での鉄道駅までのアクセス機能の整備</p> 	<p>【郊外市街地では...】 今後の高齢社会の到来に備え、鉄道駅と郊外市街地を結ぶコミュニティ交通ができる。コミュニティ交通は、地域による自主運行方式で効率的な運営が行われる。 その結果、コミュニティ交通と鉄道を利用して中心市街地まで円滑に移動できるようになるほか、コミュニティ交通沿線の移動機会が増え、活発な交流が行われるようになる。</p> <p>【人口が低密な郊外では...】 コミュニティ交通が成立困難な人口低密エリアでは、自動車の優位性が発揮されることから、鉄道駅近傍にP&R駐車場を整備し、中心市街地までのアクセスを確保する。 その結果、中心市街地では運転による疲れや駐車時間を気にすることなく楽しむことができるようになる。</p>
<p>アクセス性と回遊性の向上による中心市街地の活性化</p> 	<p>【ターミナル駅では...】 利用客の集中するターミナル駅で、「利用者にやさしい駅」をめざしたバリアフリー化を進める。 その結果、利用者の増加と集客拠点としての魅力向上が相乗的に進み、県都を代表する一大集客拠点となる。</p> <p>【中心市街地では...】 鉄道の来訪者に対して高い回遊性と快適性を確保するため、電停のシェルター整備や接近表示の整備、超低床車両などを導入する。また商業施設と連携した割引制度の導入などにより、市内軌道のサービス向上を進める。 その結果、鉄道に「お得感」が付与され、中心市街地への来訪が促進される。また中心市街地での滞在時間が増加し、中心市街地の活性化が図られる。</p>
<p>土地利用と連携した公共交通活性化(富山型TOD)の推進</p> 	<p>【郊外市街地での鉄道駅では...】 郊外市街地で線路を挟んだ片側にしか改札口のない鉄道駅で、コンビニエンスストアなどの施設と一体となった新たなアクセス口を整備する。 その結果、新たな土地開発が促進されるとともに、鉄道駅が郊外市街地の新たな交流拠点となる。</p> <p>【中心市街地から離れた鉄道駅では...】 中心市街地からある程度距離の離れた鉄道駅近傍で、住宅や商業施設の開発・整備を支援する。 その結果、「クルマを利用しなくても生活できるまち」というコンセプトを持つ環境にやさしい富山型TODが成立する。</p>

注) 基本方針の 印は図 2-3 に対応している。

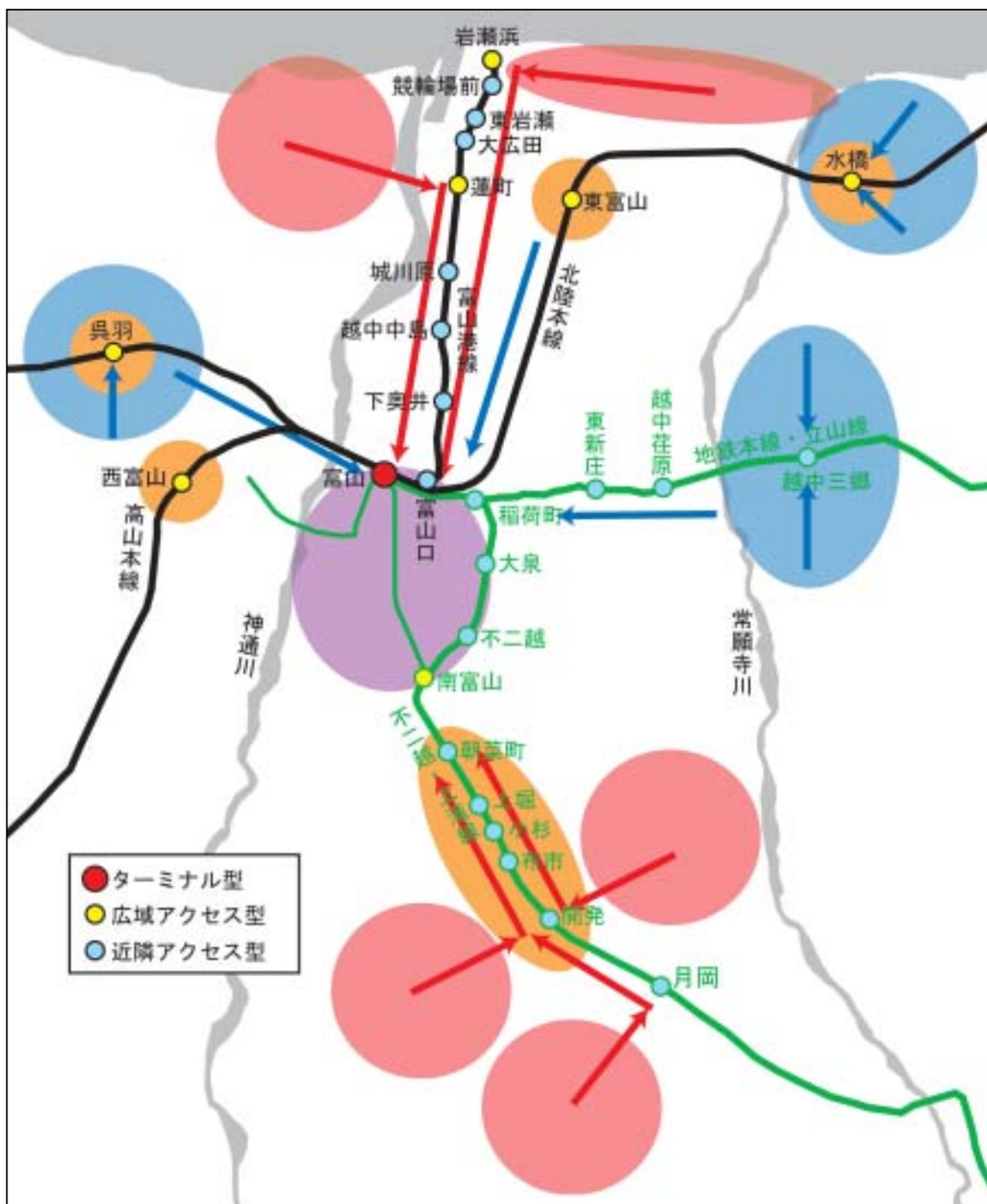


図 3-3 鉄軌道活性化による富山市の「質の高い」ライフスタイルの実現イメージ

4 . 鉄軌道活性化に向けた基本方針と施策の検討

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。

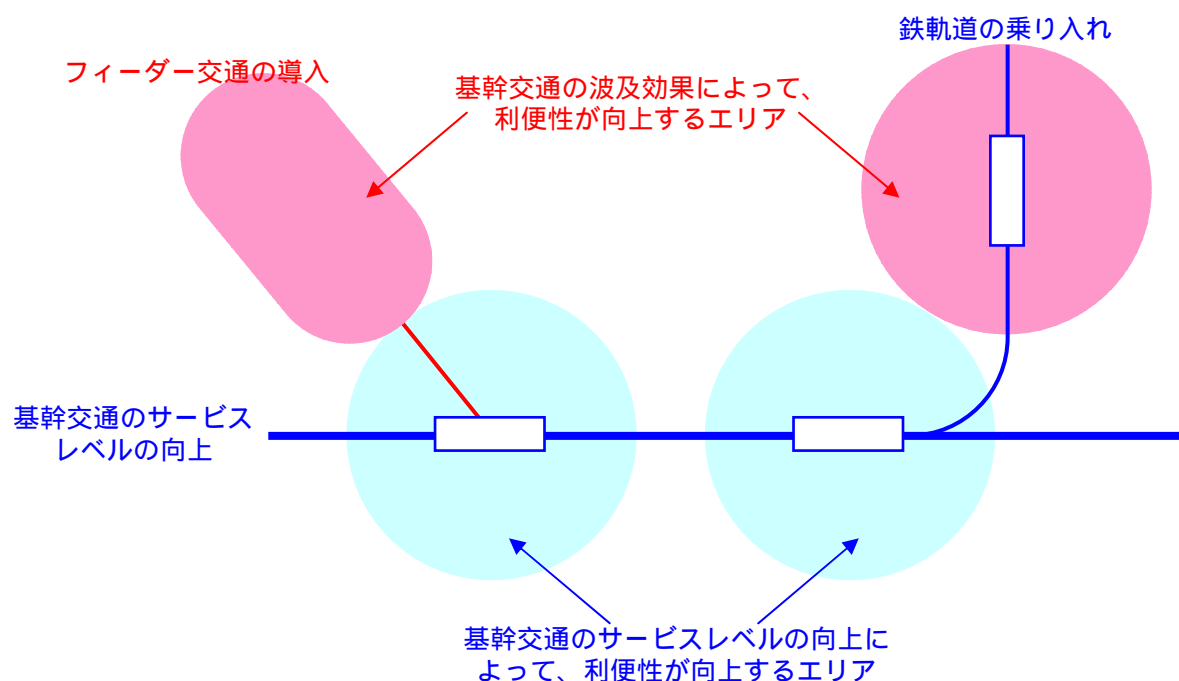


図 4-1 基本方針1の実現イメージ

(2) 実現する施策の検討

施策1-1 フィーダー交通の導入

【概要】

基幹交通のサービスレベル向上の効果を地域全体に波及させるため、鉄軌道駅に接続するフィーダー交通の導入を図る。

基幹交通である鉄軌道とバスなどの交通サービスが重複している場合は、鉄軌道駅を交通結節点と位置づけ、バス交通をフィーダーサービス化することで、基幹交通+フィーダー交通という効率的な交通体系の創出を行う。

また、バス交通などがないエリアについては、新たにフィーダー交通を導入することにより、交通空白地域を解消するとともに、基幹交通の需要増加効果を見込む。

【施策内容】

路線バスのフィーダー化

- ・基幹交通としてサービスレベル向上を行う富山港線や、地鉄本線と重複している路線バスのフィーダー化を行う。
- ・路線バスをフィーダー化する場合、乗継ぎ抵抗を最小限にするために、運賃システム、乗継ぎターミナル整備、運行ダイヤなどの配慮を行う。

新規ゾーン交通の運行

- ・従来路線バスサービスがなかったエリアにおいて、基幹交通の駅を中心とした交通サービスの運行を行う。
- ・交通結節点だけではなく、地域の商業施設、学校、公共施設、コミュニティ施設などを巡回するコミュニティタイプのフィーダー交通や、路線型ではないコミュニティタクシーなどの導入も検討する。

施策 1 - 2 基幹交通とフィーダー交通等との乗継円滑化

【概要】

基幹交通＋フィーダー交通を実現する際に重要な点は、乗継ぎの円滑化を図り、乗継抵抗を少なくすることである。

駅とバス停をシームレス化するハード整備とともに、ダイヤ、運賃、情報提供などサービスシステムによる円滑化を図る。

【施策内容】

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ぎ可能なように鉄道駅の整備を行う。
- ・バリアフリーの確保はもちろんのこと、降雨時・降雪時の快適な乗継ぎ環境を確保する。

サービスシステムによる乗継円滑化

- ・乗継ぎ円滑化のための様々なソフト施策を展開する。

料金：乗継割引	・基幹交通とフィーダー交通を乗継いだ場合、一定額の運賃を割り引くシステム。初乗り料金の二重化による“高い”というイメージを解消する。
ダイヤ：待ち時間の縮小	・バスが到着すると、既に鉄道が駅で待機しており待ち時間なしで乗継ぎができるなど、ダイヤの工夫を行う。 ・基幹交通のサービスレベルに合わせ、深夜運行や高頻度運行などを行い、利便性を高める。
情報提供：情報の一体化	・バス停などで、到着時間や乗継ぎ時間、全体の料金がかかるなど、情報の一体化を図る。 ・インターネットや、携帯電話サイトによる情報提供についても一元化を図る。
ICカードの活用	・ICカードの活用により、乗継割引や、乗降時における煩わしさの解消など乗継円滑策の導入が容易になる。

(3) モデル地区(浜黒崎地区・四方地区)における住民意向調査結果

モデル検討地区：富山港線浜黒崎地区・四方地区

モデル検討地区の背景

富山港線のLRT化は、富山市における公共交通のイメージを高め、自動車交通依存型の地域交通体系からの転換を進めるリーダー的役割を担うものである。

現在、富山港線に並行して路線バスが走っているが、LRT化を契機に、鉄軌道とバスが同一ルート重複するのではなく、基幹交通+フィーダー交通として連携し、富山港線が延長するようなイメージで、効率的かつ利便性の高い交通体系への転換が求められている。

方針

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。
鉄軌道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。

調査概要

富山港線のLRT化に伴う既存バス路線のフィーダー化を検討するため、既存バス路線沿線の浜黒崎地区および四方・草島地区の住民が現在どのような交通手段を利用し、フィーダー交通に対してどのような考えを持っているかを把握する。

調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査 ・15歳以上に無作為抽出 																												
調査時期	発送：平成17年2月14日(月) 回収：平成17年2月25日(金)																												
配布対象	浜黒崎フィーダールート：岩瀬浜駅 浜黒崎東口 4,143人 四方・草島フィーダールート：蓮町駅 四方 10,603人																												
調査内容	(1) 現在の移動状況〔主にフィーダーバス沿線、富山港線沿線、中心市街地について〕 通勤・通学 通院 買い物(平日・休日) その他私用 (2) 富山港線のLRT化、フィーダーバスの運行について 利用意向 転換する移動内容 外出機会の増加 利用・非利用の理由 (3) 属性 性別 年齢 職業 住所 運転免許証/自動車の有無 おでかけ定期券																												
回収率	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;"></th> <th style="width: 15%;">人口</th> <th style="width: 15%;">配付数</th> <th style="width: 15%;">回収数</th> <th style="width: 15%;">回収率</th> <th style="width: 15%;">抽出率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>浜黒崎地区</td> <td>4,143</td> <td>920</td> <td>345</td> <td>37.5%</td> <td>8.3%</td> </tr> <tr> <td>四方・草島地区</td> <td>6,464</td> <td>1,440</td> <td>502</td> <td>34.9%</td> <td>7.8%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>10,607</td> <td>2,360</td> <td>847</td> <td>35.9%</td> <td>8.0%</td> </tr> </tbody> </table>						人口	配付数	回収数	回収率	抽出率	浜黒崎地区	4,143	920	345	37.5%	8.3%	四方・草島地区	6,464	1,440	502	34.9%	7.8%	合計	10,607	2,360	847	35.9%	8.0%
	人口	配付数	回収数	回収率	抽出率																								
浜黒崎地区	4,143	920	345	37.5%	8.3%																								
四方・草島地区	6,464	1,440	502	34.9%	7.8%																								
合計	10,607	2,360	847	35.9%	8.0%																								

フィーダーバスの利用意向（まとめ）

- ・利用意向は全体の 45.9% であり、現在の公共交通利用率 15.9% の約 3 倍である。
- ・目的別では買い物における利用意向が大きい。
- ・外出が増加すると答えた割合は 61.3% であり、公共交通需要の増加が見込まれる。

利用意向	利用意向：45.9%（現在の利用率 15.9%）				
目的別利用意向		通勤・通学	通院	買い物	私事
	利用意向	9.6%	14.5%	30.5%	12.7%
	現 在	4.6%	4.0%	10.9%	4.9%
外出の増加	増加する割合：61.3% 増加回数平均 1.2 回/週				
利用するための条件	3 割以上の回答：ルートが自宅に近い、運賃が安い、頻度が多い 1 割以上の回答：バス停の快適性、定時性、中心部へ行く際の北口での乗換え、ルートが目的地に近い				
新しい交通への関心	「大変関心がある」、「多少関心がある」を合わせて 75.2%				

（４）モデル地区における導入施策の検討

路面電車＋フィーダーバスシステムの実現

〔取組み内容〕

- ・浜黒崎地区については、岩瀬浜駅を起点とするフィーダーバスシステムを導入する。
- ・四方・草島地区については、蓮町駅を起点とするフィーダーバスシステムを導入する。
- ・浜黒崎、四方・草島の両エリアは、自動車の分担率が高く通勤や買い物において 8 割を超えている。しかし、富山港線の LRT 化に関する関心は非常に高く、路面電車＋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%（現在の利用率 15.9%）であり、基幹交通＋フィーダー交通により大幅な公共交通利用者の増加を見込むことが期待できる。
- ・富山港線の LRT 化のインパクトをさらに強めるために、フィーダーバスシステムは有効性が高い。

基幹交通とフィーダー交通等との乗継円滑化

〔取組み内容〕

- ・ハードの面では、路面電車の電停に直接バスを乗り入れ、同一ホームで、段差が無く乗換え可能なように整備していく。さらにバス停において路面電車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。
- ・路面電車＋フィーダーバスシステムで最も問題になるのが、乗継ぎの発生である。現状では乗継ぎに対するマイナスイメージが強く、利用意向調査においても自由回答等で指摘があった。乗継ぎを円滑化するために、ハード・ソフトで乗継円滑性を高める。

(5) 富山市全体へ展開するための取組み

モデル地区(浜黒崎地区、四方・草島地区)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 蓮町駅 (JR)	フィーダー交通の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・地元による運営体制や地元負担の可能性の検討 ・車両やバス停デザイン、愛称などの検討
	乗継円滑化方策の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・乗継電停のバリアフリー化 ・情報一元化方策の検討 ・共通利用可能な IC カードの導入 ・乗継電停での魅力向上策の検討 ・乗継時間の短縮を図るためのダイヤ設定 ・乗継割引制度の導入
開発駅 (地鉄)	フィーダー交通の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・地元による運営体制や地元負担の可能性の検討
	乗継円滑化方策の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・乗継電停のバリアフリー化 ・情報一元化方策の検討 ・乗継電停での魅力向上策の検討 ・乗継時間の短縮を図るためのダイヤ設定 ・乗継割引制度の導入

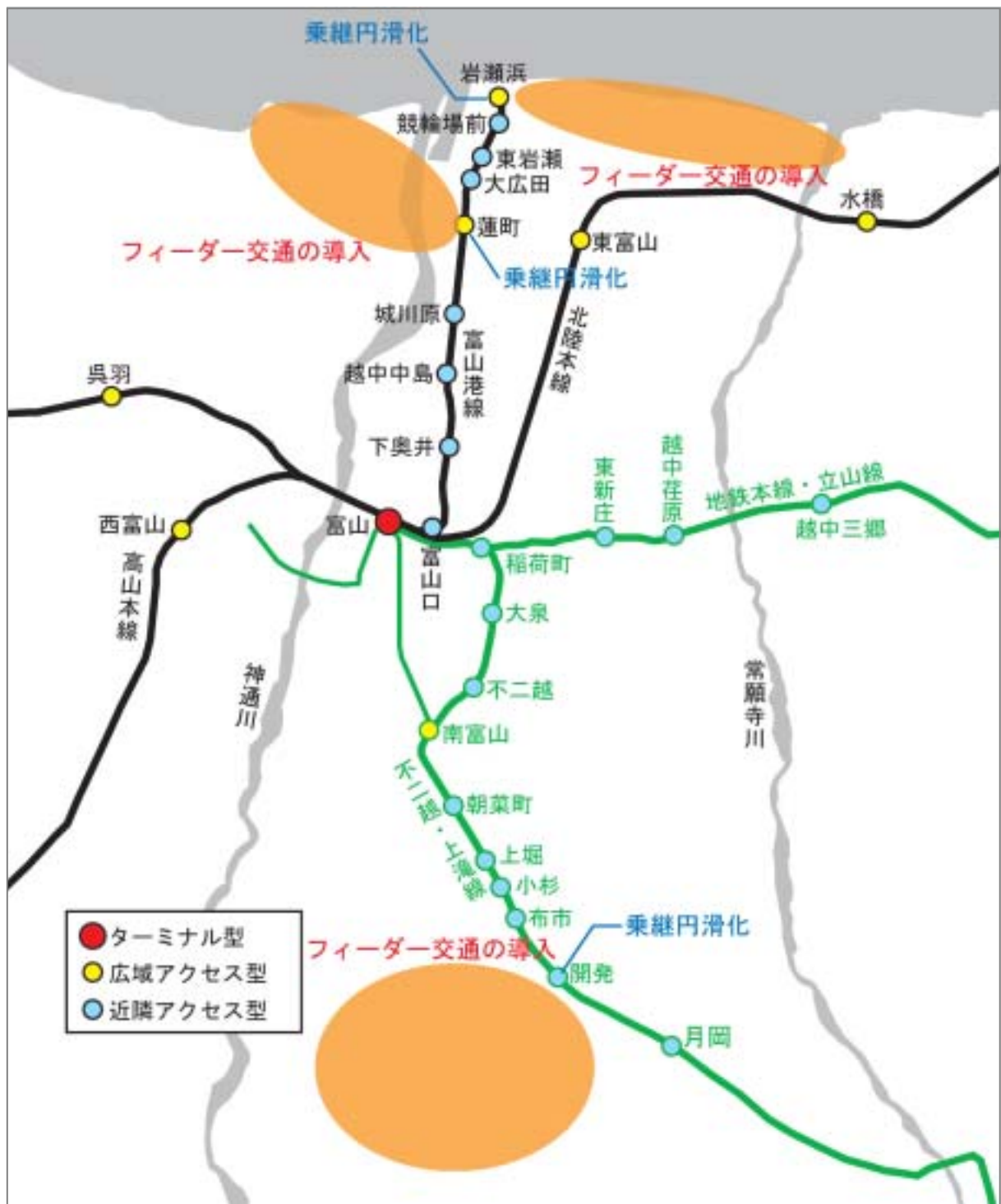


図 4-2 基本方針 1 の導入検討地区

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。

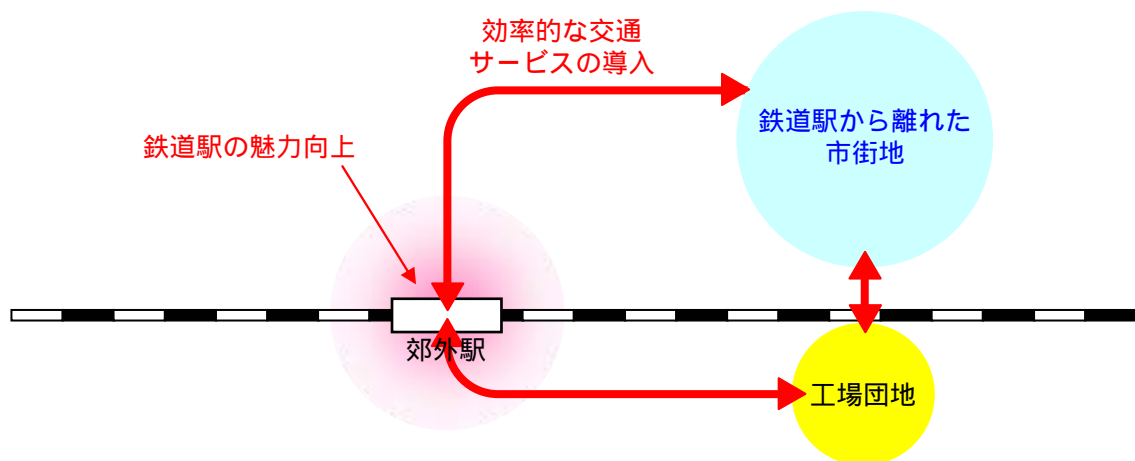


図 4-3 基本方針 2 の実現イメージ

（2）実現する施策の検討

施策 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

【概要】

古くから形成されてきた郊外市街地は、分散型の農村集落形態が多く残っており、路線タイプの公共交通機関の導入は困難である。鉄道路駅を中心とするコミュニティ型の交通サービスを検討し、交通空白地帯の解消と公共交通利用者の増加をめざす。

なお、呉羽地域では住民が主体となった自主運行バスの試行運行が行われ、本格実施に向けて検討が進められている。

【施策内容】

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。
- ・固定ルートとし、鉄道駅以外の地域の主要施設にアクセスする。
- ・需要に応じてバスやタクシーなど車両を使い分ける。

デマンド型バス・タクシーの導入

- ・固定ルート型のコミュニティバスやコミュニティタクシーが困難な場合は、デマンド型のバス・タクシーの導入検討を行う。
- ・デマンド型バス・タクシーの場合、固定ルート+デマンドルートタイプ、バス停固定タイプ、フリータイプなど様々な方式があるが、需要や地域特性に合致したタイプの導入を図る。

施策2 - 2 パーク&ライド・サイクル&ライドシステムの導入

【概要】

鉄軌道駅までの公共交通が確保しづらい地域においては、パーク&ライド用駐車場や、駐輪場整備を進め、駅までの交通を確保する。

パーク&ライドシステムの導入が効果的なエリアとしては、中心部など目的交通が集中する地域に対して一定以上の距離があり、鉄軌道を利用することで時間短縮効果や費用縮減効果が見込まれる場所である。

駐輪場については、発生している需要をカバーする整備を進め、サイクル&ライドの快適性を高める。

【施策内容】

パーク&ライド駐車場の整備

- ・鉄軌道駅に低料金で利用できるパーク&ライド駐車場を整備し、自動車+電車という移動方法の利用者増加を図る。
- ・利用キャンペーンなどを行い、自動車利用者の公共交通転換を促進する。

サイクル&ライドの推進

- ・鉄軌道駅に需要に応じた駐輪場を整備することにより、自転車で駅にアクセスする際の快適性を高める。
- ・可能な限り、駅周辺の道路に自転車歩行車道をネットワークするなど、走行環境の向上を図る。
- ・主要な鉄道駅では、レンタサイクルシステムによるサイクル&ライドシステムの検討を進める。
- ・車内に折りたたみ自転車等を持ち込めるようにし、鉄軌道を利用した自転車の利便性向上を図る。

施策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

【概要】

鉄軌道の利用を促進するために、鉄軌道駅へのアクセス性を高める一方で、駅及び駅周辺の魅力を高めることにより、公共交通利用の総合的な魅力向上を図る。

【施策内容】

駅周辺の集客施設等の整備

- ・駅および駅周辺において集客施設の整備を促進する。

公共施設・コミュニティ施設	地区センター、公民館やまちづくりハウス等 行政の窓口出張所 図書館の出張所
商業施設	カフェ・喫茶店など休憩施設 コンビニエンスストア 地元で採れたものを扱う市場
サービス施設	インターネット接続や、ファックス・コピーなどの業務サービス マッサージ等
その他	SOHO などオフィス空間 料理教室、文化教室など学習空間

(3) モデル地区(水橋地域)における住民意向調査結果

モデル検討地区：水橋地域(J R 水橋駅・越中三郷駅)

モデル検討地区の背景

古くから集落が形成されてきた水橋地域は、高齢化が進み公共交通へのニーズが高まる一方、鉄道駅から離れている集落も多く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新規導入は困難であるため、低密度で分散型の需要に適応する施策導入を検討する。

方針

水橋地区には、 J R 北陸本線、地鉄本線の 2 つの鉄道があり、それぞれに水橋駅、越中三郷駅がある。これらの鉄道駅の活用を中心に、地域全体での公共交通活性化施策の検討を行う。

調査概要

水橋地域において今後どのような公共交通活性化をめざしていくべきかを検討するために、住民が現在どのような交通手段を利用し、交通に対してどのような考えを持っているかを把握する。

調査方法	・アンケート調査 ・15歳以上に無作為抽出																
調査時期	発送：平成17年2月7日(月) 回収：平成17年2月21日(月)																
配布対象	水橋地区 15,873人																
調査内容	(1) 既存交通の利用状況〔 J R、地鉄、バス、自動車〕 利用頻度 目的 満足度 (2) どのようにすれば水橋地域の公共交通が便利になると思うか 公共交通は必要か 効果的な施策 利用する施策 公共交通維持にかかる住民負担への意識 (3) 属性 性別 年齢 職業 住所																
回収率	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>人口</th> <th>配付数</th> <th>回収数</th> <th>回収率</th> <th>抽出率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>水橋地区</td> <td>15,873</td> <td>1,000</td> <td>488</td> <td>48.8%</td> <td>3.1%</td> </tr> </tbody> </table>						人口	配付数	回収数	回収率	抽出率	水橋地区	15,873	1,000	488	48.8%	3.1%
		人口	配付数	回収数	回収率	抽出率											
水橋地区	15,873	1,000	488	48.8%	3.1%												
回収数の内訳 水橋中部、水橋西部：215枚 水橋東部、三郷、上条：231枚 住所不明：42枚																	

地区別の公共交通の利用状況

- ・公共交通利用者を地区別に見ると、人口がある程度集積し、水橋駅に近い中部・西部ではJR利用者の割合が15.8%と比較的大きい。
- ・地鉄利用者は東部・三郷・上条の割合が高いが、それでも5.6%にとどまっている。
- ・バス利用者は、バス路線のある水橋中部・西部が若干大きいものの、大きな差は見られない。

エリア別(2地区)×JR日常利用者(週1回以上) (N=488)

	利用する		利用しない		無回答	総計
中部、西部	34	15.8%	172	80.0%	9	215
東部、三郷、上条	18	7.8%	207	89.6%	6	231
不明	3	7.1%	38	90.5%	1	42
計	55	11.3%	417	85.5%	16	488

エリア別(2地区)×地鉄日常利用者(週1回以上) (N=488)

	利用する		利用しない		無回答	総計
中部、西部	3	1.4%	197	91.6%	15	215
東部、三郷、上条	13	5.6%	213	92.2%	5	231
不明	1	2.4%	39	92.9%	2	42
計	17	3.5%	449	92.0%	22	488

エリア別(2地区)×バス日常利用者(週1回以上) (N=488)

	利用する		利用しない		無回答	総計
中部、西部	12	5.6%	201	93.5%	2	215
東部、三郷、上条	8	3.5%	214	92.6%	9	231
不明	1	2.4%	38	90.5%	3	42
計	21	4.3%	453	92.8%	14	488

日常の交通手段別の効果的な施策・自分も利用する施策(複数回答)

- ・新たなバス運行に関する施策「1」～「4」に関しては、自動車利用者と公共交通利用者に傾向の差は見られない。しかし効果的であると回答した人のうち「自分も利用するか」については、公共交通利用者の利用意向が、自動車利用者の利用意向と比べて約25%大きい。
- ・「5. 水橋駅に低料金駐車場を整備」について、「効果的」と回答する割合は自動車利用者の方が大きい。しかし「自分も利用するか」に関しては、自動車利用者、公共交通利用者にかかわらず6割以上が自分も利用すると答えている。日常的な公共交通利用者にとっても送迎などで利用する可能性があり、現実的な施策として受け入れられていると考えられる。
- ・「7. 鉄道駅の集客施設整備」が効果的と回答した人のうち、自動車利用者、公共交通利用者にかかわらず6割以上が自分も利用すると答えている。駅周辺の集客拠点の整備や魅力向上への取組みは共通のニーズであるといえる。

	自動車利用者 (週2回以上) N = 381				公共交通利用者 (週1回以上) N = 81			
	効果的である		うち、自分も 利用する		効果的である		うち、自分も 利用する	
1. J R水橋駅を中心に、病院やスーパーなどを通るバスを運行する	168	44.1%	64	38.1%	40	49.4%	26	65.0%
2. 越中三郷駅を中心に、集落をまわるバスを運行する	19	5.0%	7	36.8%	3	3.7%	2	66.7%
3. J R水橋駅と越中三郷駅、越中船橋駅をつなぐバスを運行する	39	10.2%	14	35.9%	10	12.3%	6	60.0%
4. バスの無い上条や三郷に、富山の中心部に向かうバスを運行する	77	20.2%	34	44.2%	10	12.3%	4	40.0%
5. J R水橋駅に、電車を利用する際に低料金を停められる駐車場を整備する	196	51.4%	127	64.8%	28	34.6%	19	67.9%
6. 越中三郷駅に、電車を利用する際に低料金を停められる駐車場を整備する	35	9.2%	23	65.7%	6	7.4%	2	33.3%
7. 鉄道駅に、コンビニやカフェ(喫茶店)などを併設する	71	18.6%	46	64.8%	21	25.9%	15	71.4%
8. 鉄道駅に、線路を挟んだ反対側からも入れる入り口を整備する	80	21.0%	26	32.5%	26	32.1%	10	38.5%

注) 公共交通利用者は、J R、地鉄、バスのいずれかを週1回以上利用する人としている

(4) モデル地区における導入施策の検討

コミュニティバス・タクシーの導入

[取組み内容]

- ・中部・西部については、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。
- ・中部・西部は人口が集中した市街地を形成しており、日常的なJ R利用者も15.8%と比較的高い。しかし中部と水橋駅は1km以上離れており、市街地から駅までのアクセス手段も十分に整備されていない。このことは水橋駅までのアクセスに対して42.6%との住民が不満と答えていることから推定される。
- ・東部・三郷・上条では、集落が分散して公共交通が成立しにくい状況にある。実際に公共交通もほとんどなく、三郷地区南部に越中三郷駅がある程度である。越中三郷駅の利用者は水橋開発を居住地とする人が多く、J Rのように駅勢圏も広がっていない。
- ・地鉄本線・立山線は昨年3月よりデタタイムの運行頻度を15~20分間隔と短くし、最終電車の時間繰下げなどといったサービスレベルの向上を図っているが、これらに接続する交通機関が存在しないため、その効果が必ずしも十分に広がっていない。そこで地鉄のサービスレベル向上の波及効果を広げる必要がある。

J R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

〔取組み内容〕

- ・水橋駅、越中三郷駅でのパーク＆ライドシステムの導入について検討する。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。
- ・水橋東部・三郷・上条では分散した集落構造となっており、コミュニティバスやコミュニティタクシーの運行が困難であると想定される。
- ・日常的な公共交通利用者の中でも鉄道駅での低料金駐車場の整備を望む声が少なくない。

鉄道駅への集客拠点化を目的とした集客施設等の整備

〔取組み内容〕

- ・水橋駅や越中三郷駅周辺に、鉄道駅への集客拠点化を目的とした、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。ここで集客施設とは、水橋地域を対象とした比較的中小規模の施設を想定しており、モータリゼーションに対応した大規模商業施設等をイメージしているわけではない。
- ・鉄道駅およびその周辺の魅力を高めることにより、公共交通利用の総合的な魅力向上を図る、鉄道駅を拠点としたまちづくりを展開できる。
- ・住民の利用意向調査で、現在利用している交通手段にかかわらず「鉄道駅の集客施設整備」に対する利用意向が多かった(19.9%)。
- ・集客施設等の整備によって鉄道駅が集客拠点となれば、鉄道利用を目的としない住民も鉄道駅に集まる機会をつくることができる。こうした機会は普段鉄道を利用しない住民に対し、移動手段の1つとして鉄道を意識する機会も醸成でき、間接的に鉄道利用者の増加を図ることもできる。

(5) 富山市全体へ展開するための取組み

モデル地区(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 (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"> ・ 需要予測や事業成立性、需要増加策等の検討 ・ 既存路線バスをコミュニティバスのように活用す る方法(例えば、バス停間隔の短縮や運行頻度の増 加など)の検討 ・ 地元による運営体制や地元負担の可能性の検討
	パーク＆ライドシステム の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ パーク＆ライドシステムの利用ニーズの把握 ・ 駐車場用地の確保、整備費用の負担方法、管理方 法等の検討
	駅周辺の集客拠点化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民ニーズの把握 ・ 事業成立性や費用負担方法の検討(必要に応じて基 本方針 4 の整備可能性も含めた検討を行う)
南富山駅 (地鉄)	駅周辺の集客拠点化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存商業施設の活性化方策の検討 ・ 不二越上滝線と市内電車の乗換え時における商業 施設の利用ニーズや導入可能性の検討
越中三郷駅 (地鉄)	越中三郷駅北部でのディ マンドタクシーの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 地元による運営体制や地元負担の可能性の検討
	パーク＆ライドシステム の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ パーク＆ライドシステムの利用ニーズの把握 ・ 駐車場用地の確保、整備費用の負担方法、管理方 法等の検討(用地確保が困難な場合はパーク＆ラ イド可能な新駅整備の可能性も検討する)
開発駅 (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"> ・ 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 ・ 地元による運営体制や地元負担の可能性の検討
月岡駅 (地鉄)	パーク＆ライドシステム の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ パーク＆ライドシステムの利用ニーズの把握 ・ 駐車場用地の確保、整備費用の負担方法、管理方 法等の検討
呉羽駅 (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〕

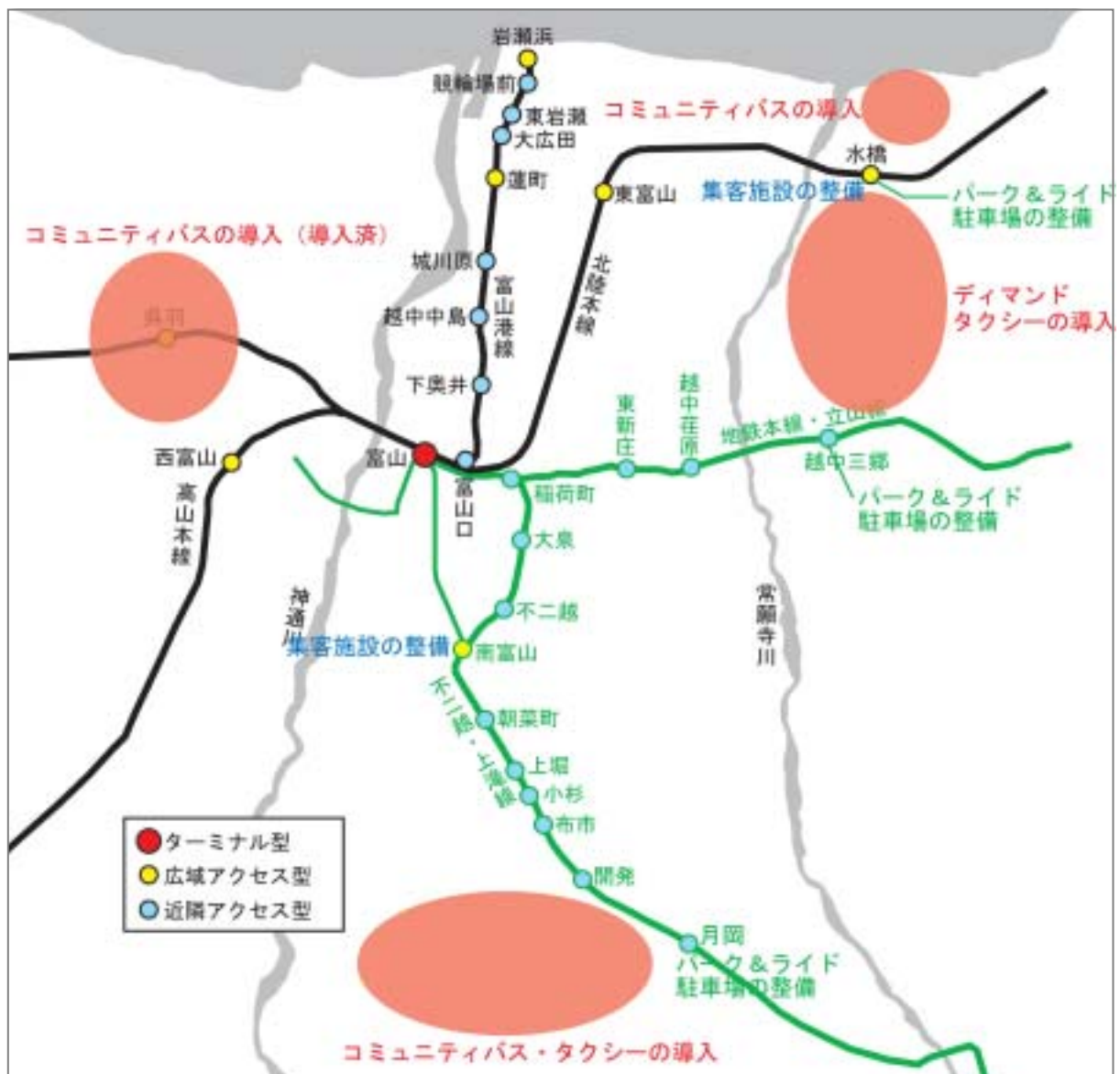


図 4-4 基本方針 2 の導入検討地区

4 - 3 アクセス性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ス性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。

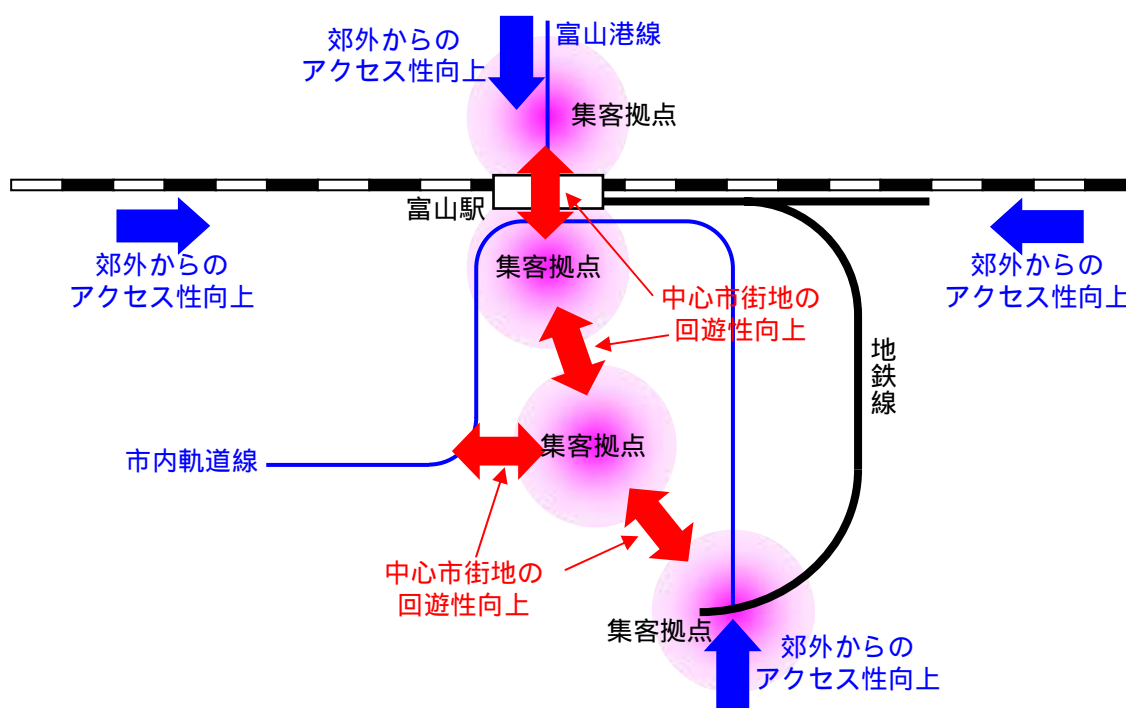


図 4-5 基本方針3の実現イメージ

（2）実現する施策の検討

施策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

【概要】

交通と商業のタイアップにより、公共交通の利便性向上による中心市街地の来街者の増加を図る。

中心市街地への買物客に対し公共交通利用の割引制度を導入することで、公共交通による来街を促進する。逆に、電車やバスを利用すると、中心市街地の商業施設で利用できる買物割引券を配布するなど「鉄道を利用して買物をする」ことにお買い得感を付与することで、中心市街地への来訪が促進される。

【施策内容】

買物客に対する公共交通割引システムの導入

- ・公共交通で来街し、中心市街地で買物をした場合、電車やバスの乗車券や割引券がもらえるなどのサービスを実施する。
- ・電車やバスを利用すると、中心市街地の商業施設で利用できる買物割引券を配布する。
- ・公共交通と商業施設での買物のどちらにも利用できる「共通利用券」の導入を検討する。
ICカードの導入によって、よりスムーズな連携が可能である。

公共交通利用と買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も貯まるように共通化し、お客のお買い得感を強める。
ICカードの導入によって、よりスムーズな連携が可能である。

施策3 - 2 電停における待ち環境の向上

【概要】

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。

富山駅前電停や西町電停など利用者の多い電停において、シェルターの整備や電車接近表示(一部電停では整備済)の設置による快適性の向上を図る。また電停まで歩道橋でしかアクセスできないなど、乗継や乗降負担の大きい電停に対しバリアフリー整備を検討する。

【施策内容】

電停のシェルター整備や電車接近表示の設置

- ・市内軌道線の電停はシェルターが整備されておらず、電車の待ち時間に降雨(雪)をしのぐことができない。そこで、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

- ・歩道橋は小さな子どもやお年寄り、体の不自由の人にとっては利用しにくい。中には歩道橋を渡らずに車道を横断する人も見られ、安全上問題もある。こうした安全性の確保を図り、バリアフリー化による利便性の向上を図るため、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。
- ・乗継や乗降負担の軽減のためスロープやロードヒーティング等の設置を検討する。

施策3 - 3 中心市街地への通勤を対象とした新たな割引制度の導入

【概要】

交通事業と企業活動の連携を推進することにより、公共交通の利便性による中心市街地の活性化を図る。通勤客を対象とした斬新な定期券の割引導入により、公共交通の利用者増加(マイカー利用からの転換)やパーク＆ライドの推進を促す。

【施策内容】

中心市街地への通勤を対象とした割引定期券の導入

- ・定期券利用者が多い(枚数あるいは割合)企業に対し、定期券の割引率をさらに大きくすることで、企業の経費削減を図りながら、さらに定期券利用者を増加させる。
- ・定期券利用者はパーク＆ライド駐車場の駐車料金を無料にする。
- ・タクシーも利用できる通勤定期券の実施(タクシーの利用は深夜時間帯のみ可能とする)。

公共交通による通勤を勧めるキャンペーンの実施

- ・公共交通による通勤を勧めるキャンペーンなどにより、企業単位での公共交通利用の増加を図る。
- ・公共交通による通勤を勧めている企業を環境に配慮した企業として表彰し、企業のイメージアップや宣伝効果を与えることにより、公共交通による通勤を促進させる。

(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。

なお、基本方針3は中心市街地を対象とした取組みであり、モデル検討地区と中心市街地が同一であることから、中心市街地における検討をもって鉄軌道活性化に向けた取組みとする。

交通と商業の連携による中心市街地への来街者増加策

〔取組み内容〕

- ・総曲輪や富山駅周辺の商業施設を対象に、公共交通で来街し、中心市街地で買い物をすると電車やバスの乗車券・割引券がもらえるのサービスを実施する。現在、中心商店街で2,000円以上の買い物をした場合、電車やバス、「まいどはや」が利用できる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取組みを進めていく。
- ・例えば、中心商店街で共通スタンプカードを発行し、買い物金額に応じて回数券、トラムカード、フリー定期券などがもらえるしくみなどが考えられる。
- ・ICカードを導入すれば、公共交通利用のポイントも貯めやすくなるほか、それによって公共交通利用のポイントを買い物利用に還元することも可能となる。
- ・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。

市内軌道電停における待ち時間環境の向上

〔取組み内容〕

- ・富山駅前電停や西町電停など乗降客の多い電停でシェルターを整備することにより、電車の待ち時間を快適に過ごすための環境改善を図る。

- ・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、一体となった交通結節機能として整備することが求められる。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。
 - ・シェルターを整備することによって、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。
- 西町電停のシェルターは平成16年度中に整備される予定。

中心市街地への通勤を対象とした新たな割引制度の導入

〔取組み内容〕

- ・公共交通による通勤の多く企業に対して定期券の割引率を高めるなどして、公共交通利用の促進を図る。
- ・富山地方鉄道においても現在、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。
- ・また、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も望まれる。例えば金沢市では、通勤時パーク＆ライド利用者に対して、通勤定期券の割引率が40%になる(普通定期券の場合は30%)Kパーク専用定期券が導入されている。

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(素案)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。

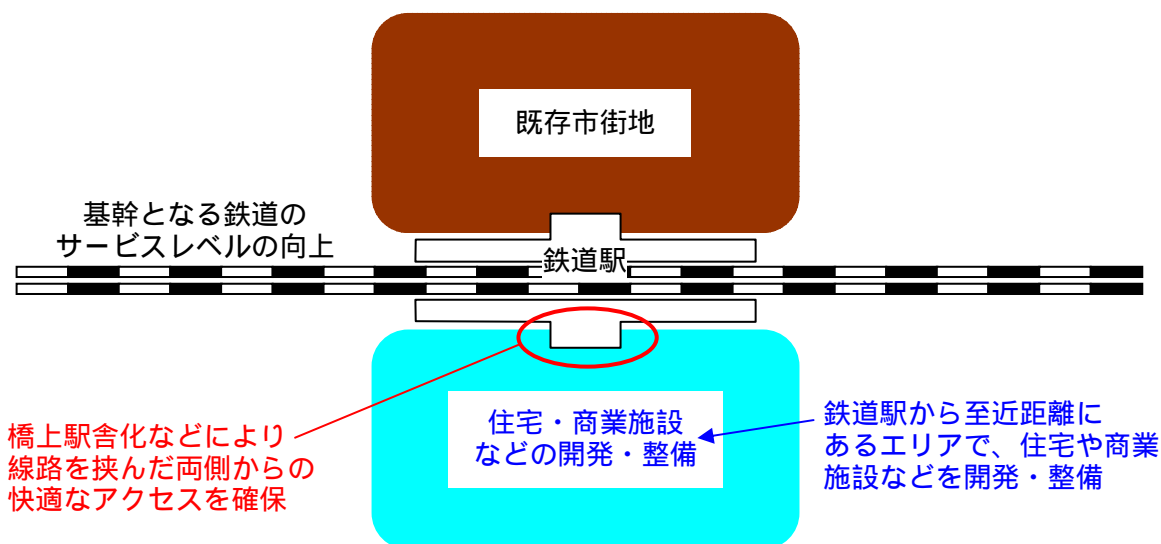


図 4-6 基本方針 4 の実現イメージ

(3) 実現する施策の検討

施策 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

【概要】

鉄道が利用しやすい住宅・商業施設等の整備を誘導・支援するため、鉄道の運行頻度の向上や割引率の高い運賃制度の導入など、鉄道のサービスレベルの向上を図る(基本方針 1 ~ 3 参照)。それらと連動しながら、線路を挟んだ両側からアクセスできる鉄道駅の整備、土地利用条件の変更などを行い、住宅・商業施設等の整備を促進・誘導する。

【施策内容】

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鉄道駅にアクセスできるよう整備する。必要に応じて、鉄道駅までのアクセス道路や駅前広場も合わせて整備する。

〔期待できる効果〕

線路を挟んだ両側からアクセスできるようにすることで、呉羽駅や東富山駅、水橋駅、西富山駅などのように、鉄道駅至近の高度利用が図られていないエリアにおいて、住宅や商業施設等の整備が促進される。鉄道のサービスレベルの向上と組み合わせることで、鉄道へのモダルシフトを誘発し、富山型 TOD を実現できる。

鉄道駅の集客拠点化に向けた施設整備

- ・ 鉄道駅およびその周辺の魅力を高めることにより、公共交通利用の総合的な魅力向上を図るため、鉄道駅周辺に集客施設等の整備を促進する。
- ・ 想定される施設として、地区住民を対象としたスーパーマーケットやコンビニエンスストア、喫茶店、催事等を行う小ホール、文化センターなどが考えられる。あくまで地区住民を対象とする施設とし、鉄道やバスによる利用を促進するよう配慮する。
- ・ 新たな改札口の設置や橋上駅舎化と合わせて集客施設を整備することで、集客施設の売上の一部を改札口や橋上駅舎の整備費用に充当する、民間資金を活用した PFI 方式も考えられる。

〔期待できる効果〕

鉄道駅の魅力向上を図ることによって、鉄道駅を拠点としたまちづくりを展開できる。また、鉄道を利用しない住民が集客施設等への来訪を目的に鉄道駅を訪れることで、都心部等へ向かう際の交通手段として新たに鉄道を選択肢として意識する機会を醸成できる。

5 . 施策の推進に向けて

これまで基本方針ごとに実現する施策とその課題、富山市全体へ展開するための課題を検討してきた。今後、富山市において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を行っていく上で、近年注目を集めている「モビリティ・マネジメント(Mobility Management)」を取り入れることが有用であると考えられる。モビリティ・マネジメントとは、「1人ひとりのモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通・自転車などを適切に利用する方向)に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策」である。そこで、モビリティ・マネジメントを通じた各施策の推進に向けて取組む課題、特に基本方針をまたがって取組むべき課題について、以下に整理した。

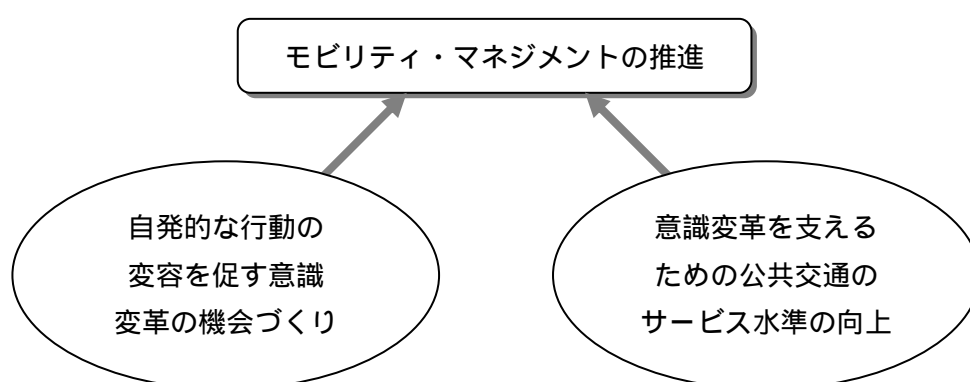


図 5-1 モビリティ・マネジメントを推進するための取組み

(1) 過度のモータリゼーションを是正する市民意識の醸成

富山市のような過度のモータリゼーションが進行している地域では、例えば徒歩や自転車による移動の方が効率的であると思われる数百メートルの目的地でさえも、自動車で移動するという傾向が見られる。そこで、環境を意識した移動方法やより合理的な行動のあり方について PR したり、学習する機会を創出したりすることが考えられる。例えば個人の行動を見直す学習機会として、トラベル・フィードバック・プログラム(Travel Feedback Program: TFP)が札幌市や大阪市、金沢市などで行われている。

(2) 公共交通に対する良いイメージの喚起

富山ライトレールでは、富山港線の LRT 化に合わせてイメージの一新を図るため、斬新なデザインの低床車両を導入することになっている。こうした車両や駅舎・電停、IC カード等のデザインを工夫したり、キャラクターを設定したりすることによって、公共交通を利用すること自体を目的とする利用者が現れる可能性もある。運営システムの改善だけでなく、視覚的側面での改善によるイメージ喚起が必要である。



図 5-2 富山ライトレールの低床車両

(3) 公共交通の活性化プロジェクトのインパクトを高める施策の重点化

基本方針の実現に向けていくつかの施策を提示したが、これらを進める際の優先順位づけが必要となってくる。富山市では今後、平成 18 年 4 月に富山港線の LRT 化、平成 26 年度末に北陸新幹線の延伸、その後富山駅の立体化と LRT の南北接続など、鉄軌道活性化に向けたさまざまなプロジェクトが進められることになっている。そこで、これらのプロジェクトの進行に合わせながら、プロジェクトの効果を最大限に活用し、波及させるような施策の重点化、優先順位づけが必要となってくる。

(4) 都市整備事業等との緊密な連携

中心市街地の活性化に向けた公共交通のアクセス性・回遊性の向上については基本方針 3 で述べたが、富山市では総曲輪地区での再開発プロジェクトが進行しているほか、平和通りでは市内軌道の環状化も計画されている。前述の鉄軌道活性化プロジェクトと同様、このような再開発プロジェクトと公共交通がコンセプトを共有したり、プロジェクトをサポートしたりするといった緊密な連携を図っていくことも重要である。

(5) 各主体間の連携体制の強化

現在の富山市は、JR や地鉄、富山ライトレールなど、さまざまな交通事業者が存在するほか、タクシーなどを含めると多様な主体が交通事業を担っている。今後の公共交通の活性化について考える場合、IC カードの共通化や将来的には相互乗入れなど、事業者間を超えた連携体制の構築が不可欠になってくる。こうした連携体制は交通事業者のみならず、市民や行政も含めて、利用者増加策や収入増加策、インフラ整備やサービス向上にかかる費用負担、公共交通の「公共性」等を考えていく必要がある。