

本 編

序．調査の概要

(1) 本調査の目的

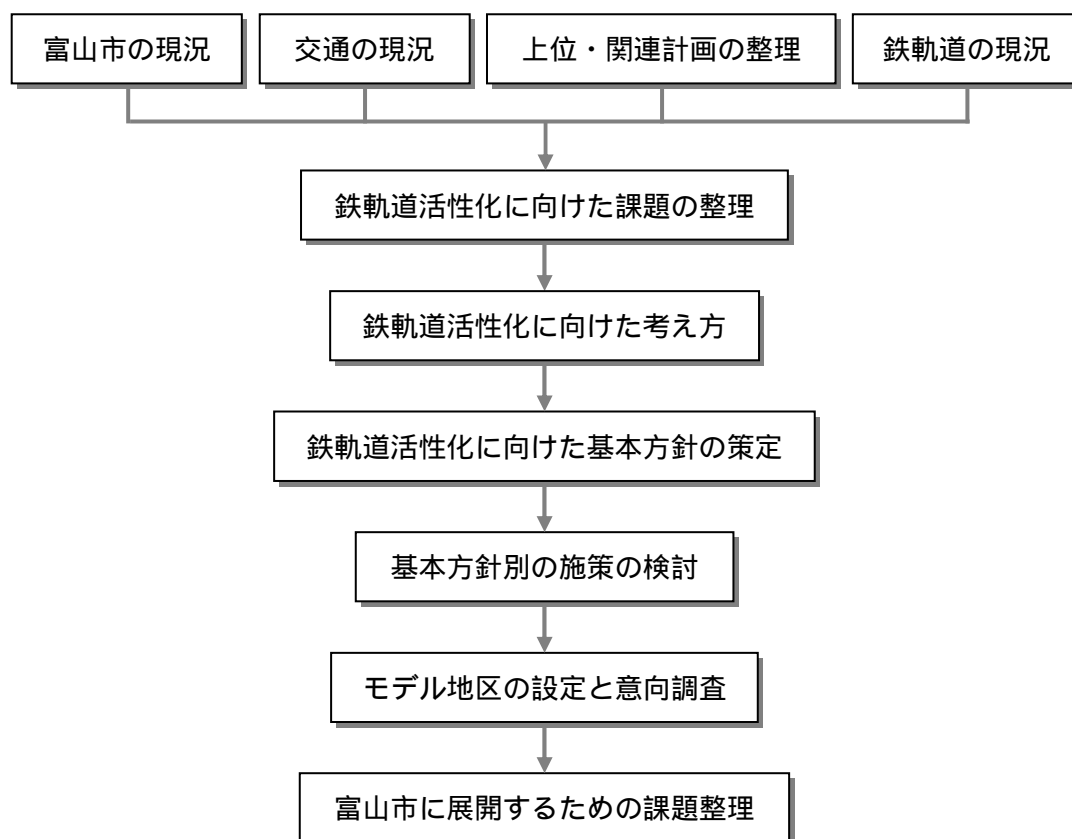
富山県は、1世帯あたりの自家用乗用車保有車両数(全国2位)や道路整備率(全国1位)などが全国的に高い位置を占めており、自動車に過度に依存した社会構造になっている。加えて、富山市内の鉄軌道の利用者は減少傾向にあり、このまま利用者数が減少し続けた場合、運行本数の減少や設備投資の節減などといったサービス水準の低下が進み、公共交通以外の移動手段を持たない高齢者や身体障害者などの移動の自由度を損ねる恐れがある。このことから、公共交通の利便性の確保は地域住民の生活にとって不可欠である。そのため、公共交通の活性化にあたっては、どのようにして地域住民の利用促進を図るかということが重要な課題となっている。

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。



図序-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。

表序-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。

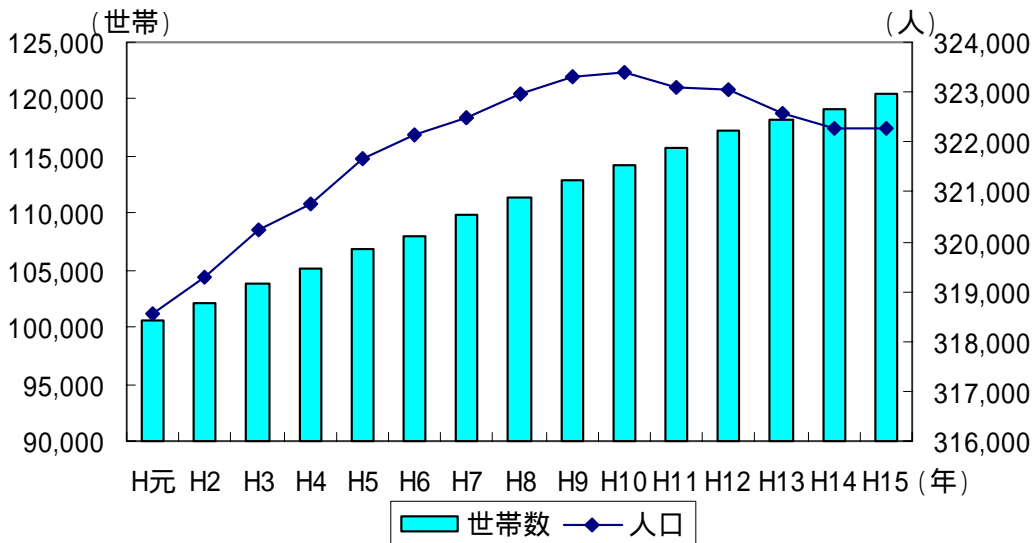
1. 富山市の現況

1-1 人口

(1) 人口・世帯数

富山市の人口は、平成元年の318,571人から平成10年には323,405人まで増加したが、それ以降は減少に転じ、平成15年には322,251人と、ピーク時に比べて0.4%減少している。

一方、世帯数については、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。同期間の人口増加率が1.2%であることから、世帯あたりの人口が平成元年の3.16人/世帯から平成15年の2.68人/世帯に減少していることがうかがえる。



(資料) 富山市統計書

図 1-1 富山市の世帯数および人口の推移

(2) 地域別人口

ここでは、平成11年3月に策定された「富山市都市マスタープラン」に示された8つの地域(中央、北部、和合、呉羽、西部、南部、東部、水橋)ごとに人口を整理・比較した。

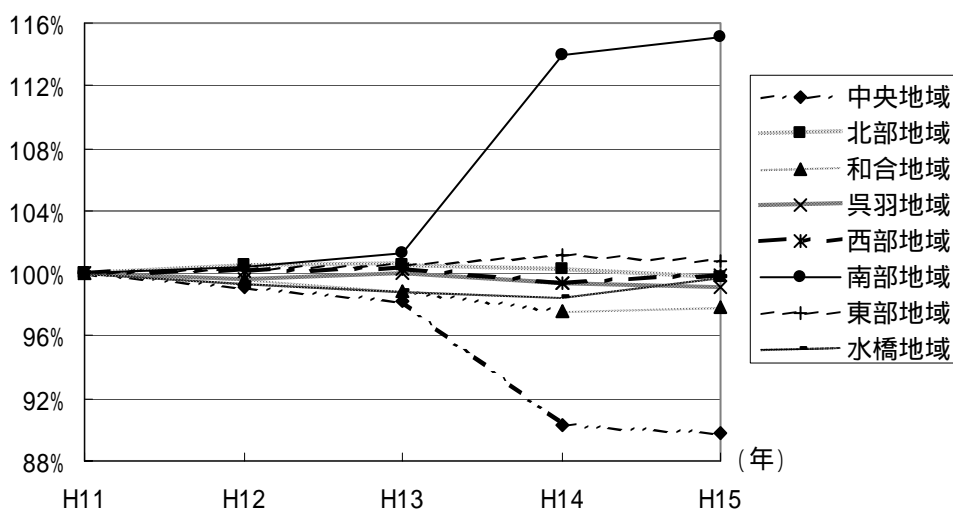
平成15年の地域別人口では、富山地方鉄道(以下、「地鉄」という)本線東新庄駅、越中荏原駅を含む東部地域が81,661人と最も多く、富山市全体の25.5%を占めている。以下、中心市街地を含む中央地域67,139人(20.8%)、地鉄不二越・上滝線や富山空港のある南部地域52,524人(16.3%)、JR富山港線沿線の北部地域42,614人(13.2%)と続いている。

また地域別人口密度では、中心市街地の中央地域が3,810.4人/km²と最も高く、市平均の1,540.5人/km²の2倍以上となっている。次いで東部地域が2,039.0人/km²、JR西富山駅のある西部地域が2,000.0人/km²、北部地域1,674.4人/km²が富山市平均を上回っている。



図 1-2 富山市の地域別人口(平成 15 年)

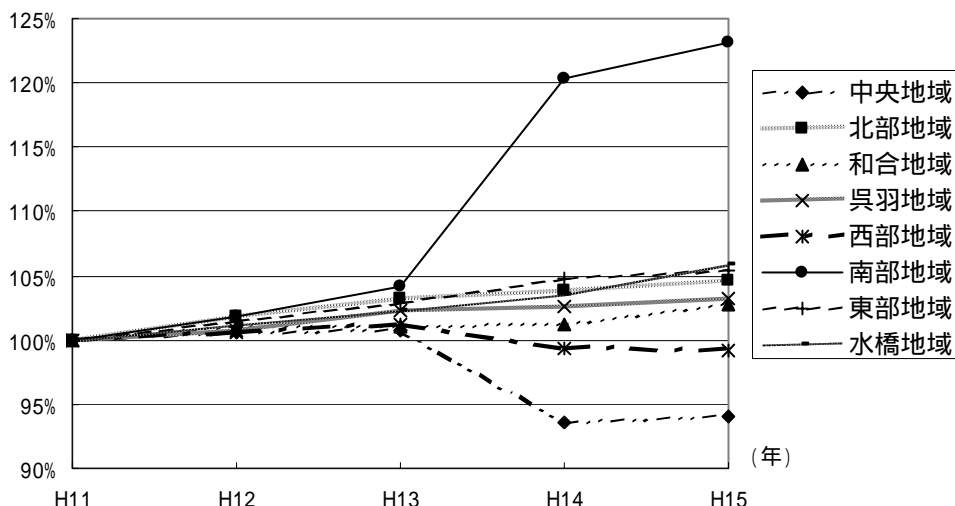
平成 11 年から平成 15 年の 5 年間に、富山市全体の人口は 0.2% 減少し、世帯数は 4.1% 増加している。これを地域別に見ると、中央地域では人口が 7,634 人(10.2%)、世帯数が 1,752 世帯(5.9%) 減少し、中心市街地の空洞化が進んでいる。一方、南部地域では人口が 6,899 人(15.1%)増加したほか、世帯数も 3,593 世帯(23.1%)と市平均を大きく上回る増加となっている。人口が増加している地域は南部地域と東部地域(657 人、0.8%増)だけで、和合地域(294 人、2.2%減)を除くいずれの地域も 1%未満の微減となっている。また世帯数は中央地域と西部地域(63 世帯、0.8%減)以外はいずれも増加している。



注) 平成 14 年より、新たに「光陽地区」が設定され、中央地域の一部が南部地域に移った。

(資料) 富山市統計書

図 1-3 富山市の地域別人口の推移(平成 11 年 = 100%)



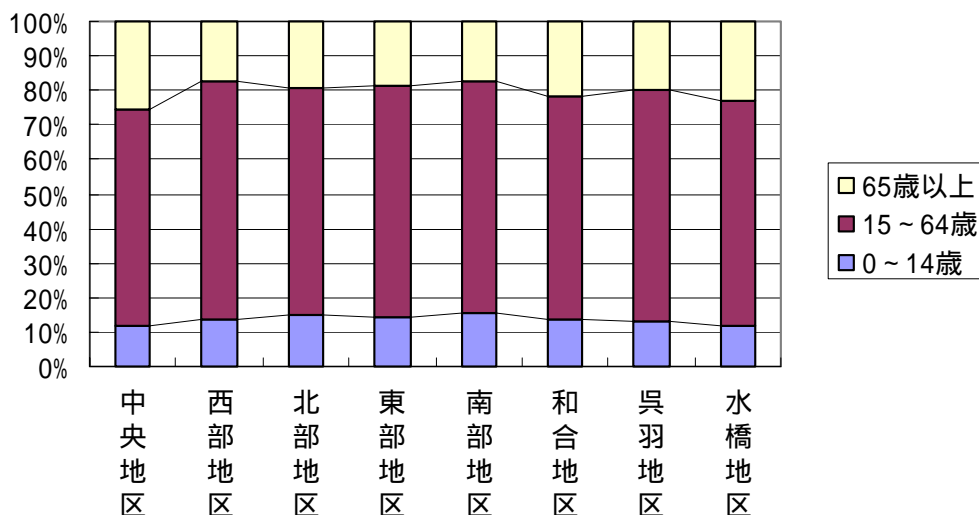
注) 平成 14 年より、新たに「光陽地区」が設定され、中央地域の一部が南部地域に移った。

(資料) 富山市統計書

図 1-4 富山市の地域別世帯数の推移

(3) 年齢 3 区分別人口

平成 15 年の富山市の高齢者比率は 20.3% となっている。これを地域別に比較すると、中央地域が 25.3% と最も高く、常願寺川右岸の水橋地域が 23.2%、和合地域が 21.9% と続いている。中央地域は人口の減少と高齢化が同時に進行している様子がわかる。一方、若年者比率は南部地域 15.3%、北部地域 14.6%、東部地域 14.3% となっており、住宅地を含む市街地の形成された地域で高い。



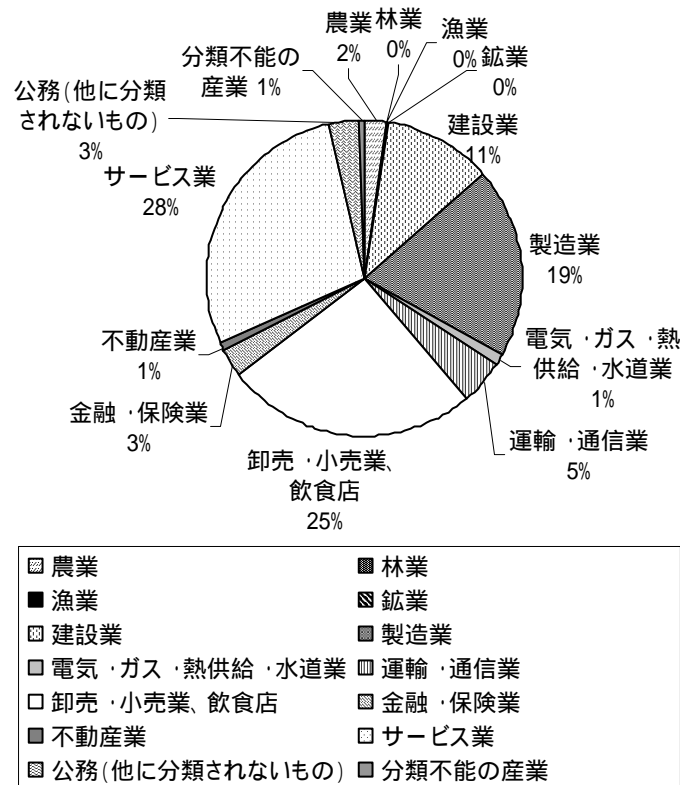
(資料) 富山市統計書

図 1-5 地域別年齢 3 区分別人口

1 - 2 産業

(1) 産業分類別人口

平成 12 年国勢調査によると、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。産業大分類別では、サービス業が 47,675 人(28.0%)と最も高く、以下卸売・小売業、飲食店が 43,037 人(25.3%)、製造業が 33,000 人(19.4%)と続いている。



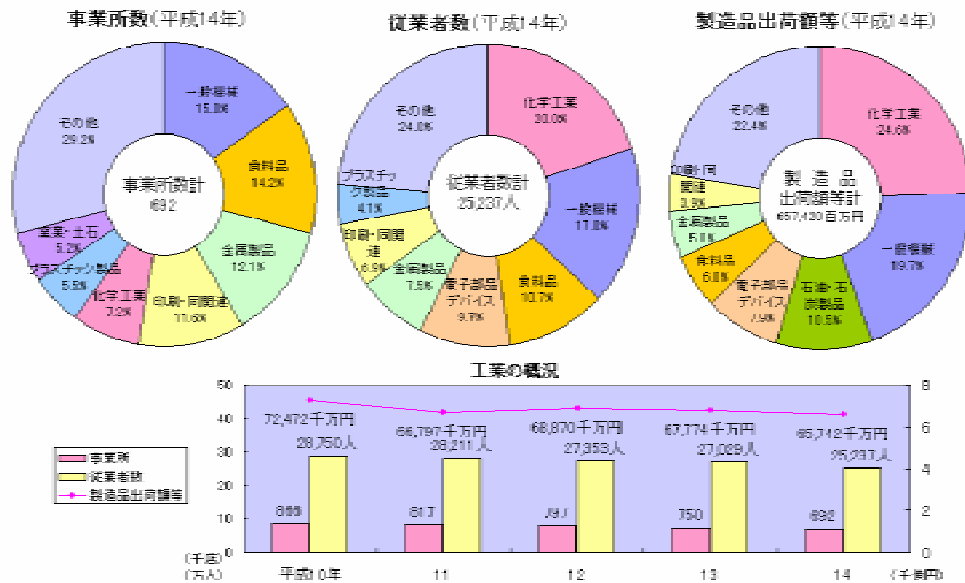
(資料) 富山市統計書

図 1-6 富山市の産業分類別人口

(2) 工業

富山市はもともと豊富な電力や良質な工業用水などにより、鉄鋼、化学などの重化学工業が発展してきたという特徴を持っているが、平成 14 年の工業統計による工業の推移は、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。

産業分類別で見ると、事業所数は一般機械が 15.0%、食料品が 14.2%、金属製品が 12.1%と続いているが、製造品出荷額等では化学工業が 24.6%と約 4 分の 1 を占め、以下一般機械 19.7%、石油・石炭製品 10.5%となっている。



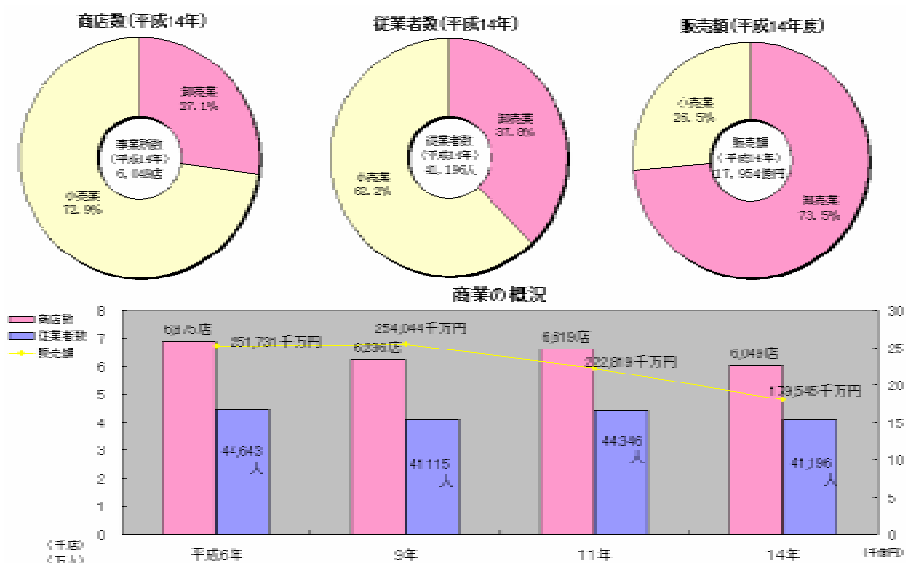
(資料) 富山市統計書

図 1-7 富山市の工業の概況

(3) 商業

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179,545千円となっており、商店数で1,189店(16.4%)、従業員数で2,508人(5.7%)、商品販売額で43,274千円(34.2%)それぞれ減少している。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おり、工業のみならず商業も厳しい環境下に置かれていることがわかる。

産業分類別では、鉱物・金属材料卸売業(27,998千円)と電気機械器具卸売業(24,901千円)の商品販売額の占める割合が合わせて29.5%と高く、小売業では飲食料点小売業が12,845千円(7.2%)と高くなっている。



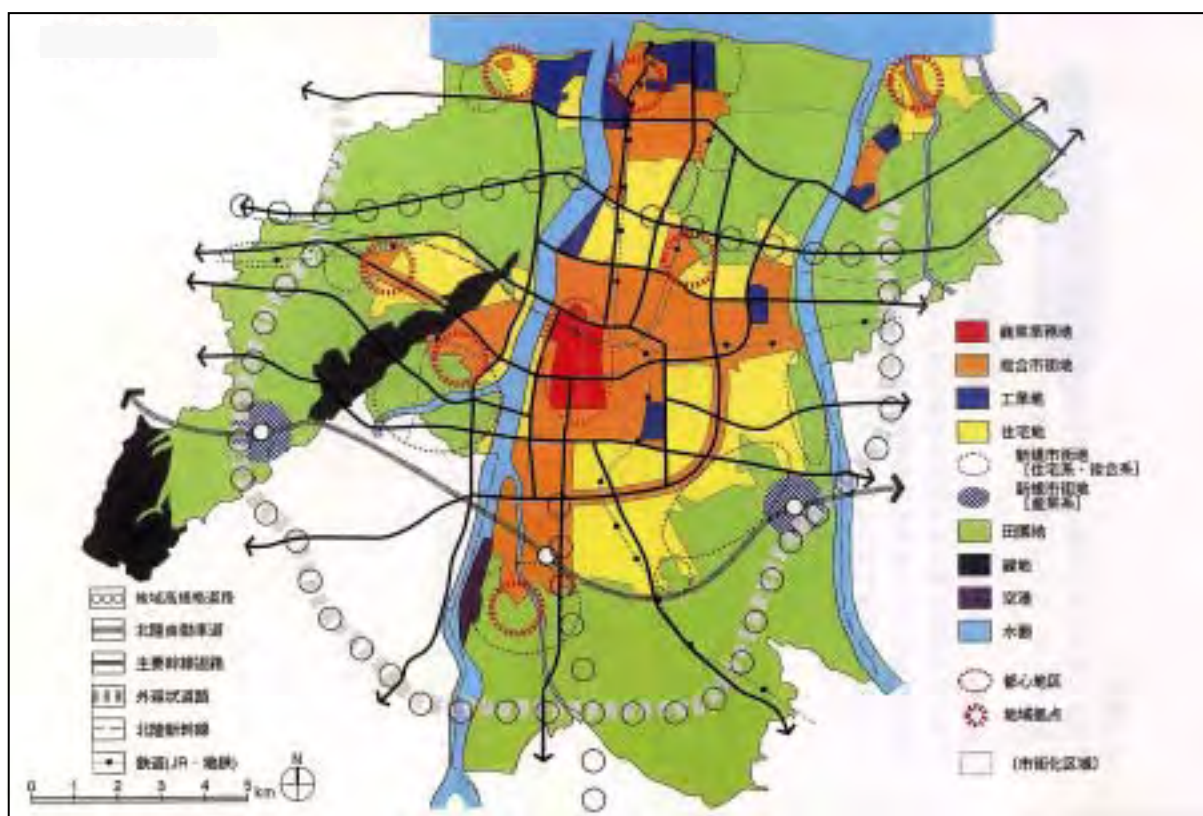
(資料) 富山市統計書

図 1-8 富山市の商業の概況

1 - 3 土地利用

富山市都市マスタープランによると、富山市の土地利用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。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広がっている。

また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。



(注) 白枠は対象地域を示す。

(出典) 富山市都市マスタープラン(平成 11 年 3 月)

図 1-9 富山市の土地利用総括図

1 - 4 富山市の現況整理〔まとめ〕

富山市の現況から、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 . 富山市の交通の現況

2 - 1 富山市交通ネットワーク

鉄軌道は富山駅を中心に東西南北にJR、富山地方鉄道(以下、「地鉄」という)のネットワークが広がり、中心部は地鉄市内軌道線がカバーしている。またバス路線網は、富山駅および中心部から放射状に伸びており、横の連携に弱い構造になっている。

一方、富山市の幹線道路網は、北部に国道8号、南部に北陸自動車道が東西に横断し、国道41号が南北を結ぶ大動脈となっている。また中心部は碁盤目状に幹線道路が整備されているが、神通川と常願寺川の2つの河川に挟まれているため、橋梁部に自動車交通が集中し、混雑を招きやすい構造になっている。

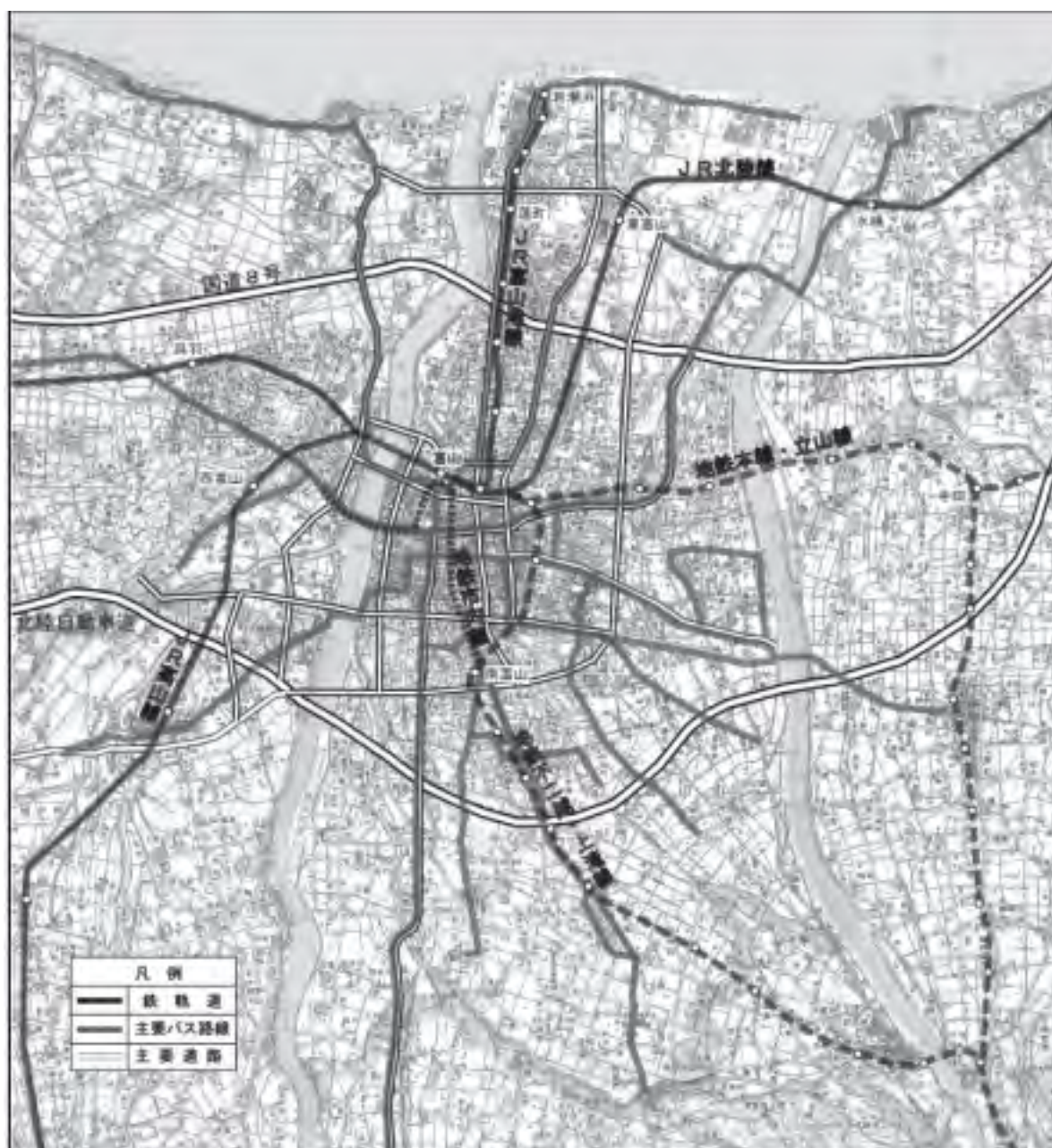


図 2-1 富山市の交通ネットワーク

2 - 2 交通特性（平成 11 年パーソントリップ調査より）

（1）発生・集中の状況

パーソントリップ調査よりトリップの発生・集中量を見ると(図 2-2 は発生量であるが、集中量もほぼ同様である)、中心部の 11 ゾーンが 24.5 万トリップと最も多い。また東富山駅周辺の 02・03 ゾーン(6.5 万トリップ)、富山駅北部の 08 ゾーン(9.8 万トリップ)、越中荏原駅周辺の 09・10 ゾーン(11.2 万トリップ)、南東部の 18 ゾーン(11.0 万トリップ)も比較的トリップが多い。

トリップの推移では、09・10 ゾーンが昭和 58 年の 41.8% 増、18 ゾーンが同 37.5% 増と特に増加傾向が著しい。一方、中心部の 11 ゾーンは昭和 58 年から 13.7% 減少しており、トリップ量からも中心部の衰退傾向がうかがえる。



図 2-2 発生トリップ数の推移(中ゾーン)

(2) 地域間移動の状況

地域間移動の状況を見ると、中心部の11ゾーンから放射状に広がるトリップ量が多いが、特に中心部の11ゾーンと富山駅北部の08ゾーン、越中荏原駅周辺の09・10ゾーン、南東部の18ゾーンをそれぞれ結ぶトリップは、30,000トリップを超えている。

郊外間を結ぶトリップでは、東富山駅周辺の02・03ゾーンと富山駅北部の08ゾーン、08ゾーンと越中荏原駅周辺の09・10ゾーン、09・10ゾーンと南西部の18ゾーンを結ぶトリップが比較的多い。

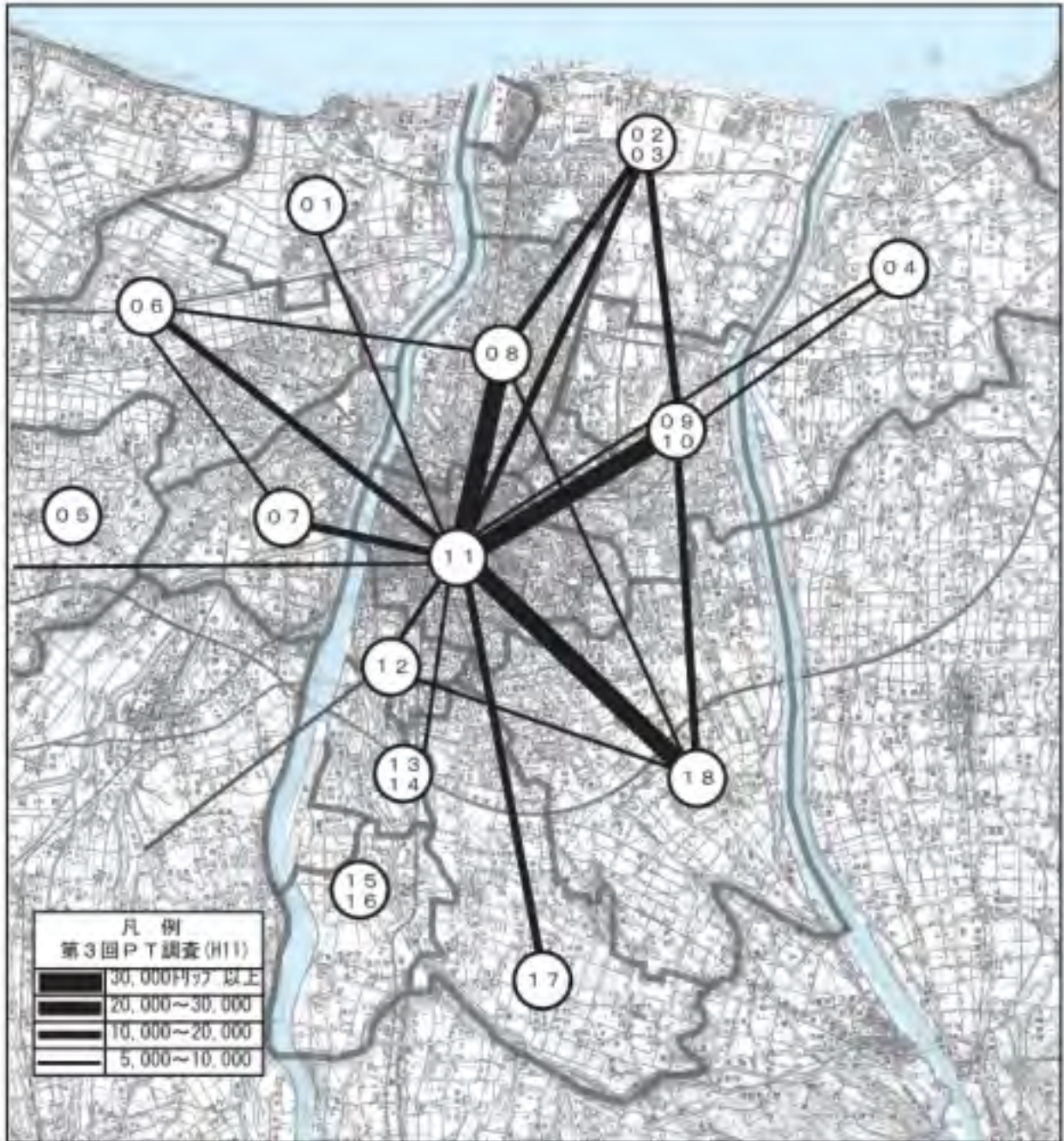


図 2-3 地域間移動の状況(中ゾーン)

(3) 移動目的別の移動特性

通勤目的

通勤目的の移動特性を見ると、最も大きいトリップは 11 ゾーン 18 ゾーンであり、次いで、08 ゾーン 11 ゾーン、09 ゾーン 11 ゾーンである。

02 ゾーン、06 ゾーン、07 ゾーンから 11 ゾーン(中心部)に向かうトリップも 2,000 トリップ以上であり、中心部におけるトリップの発生・集中が多いことがわかる。

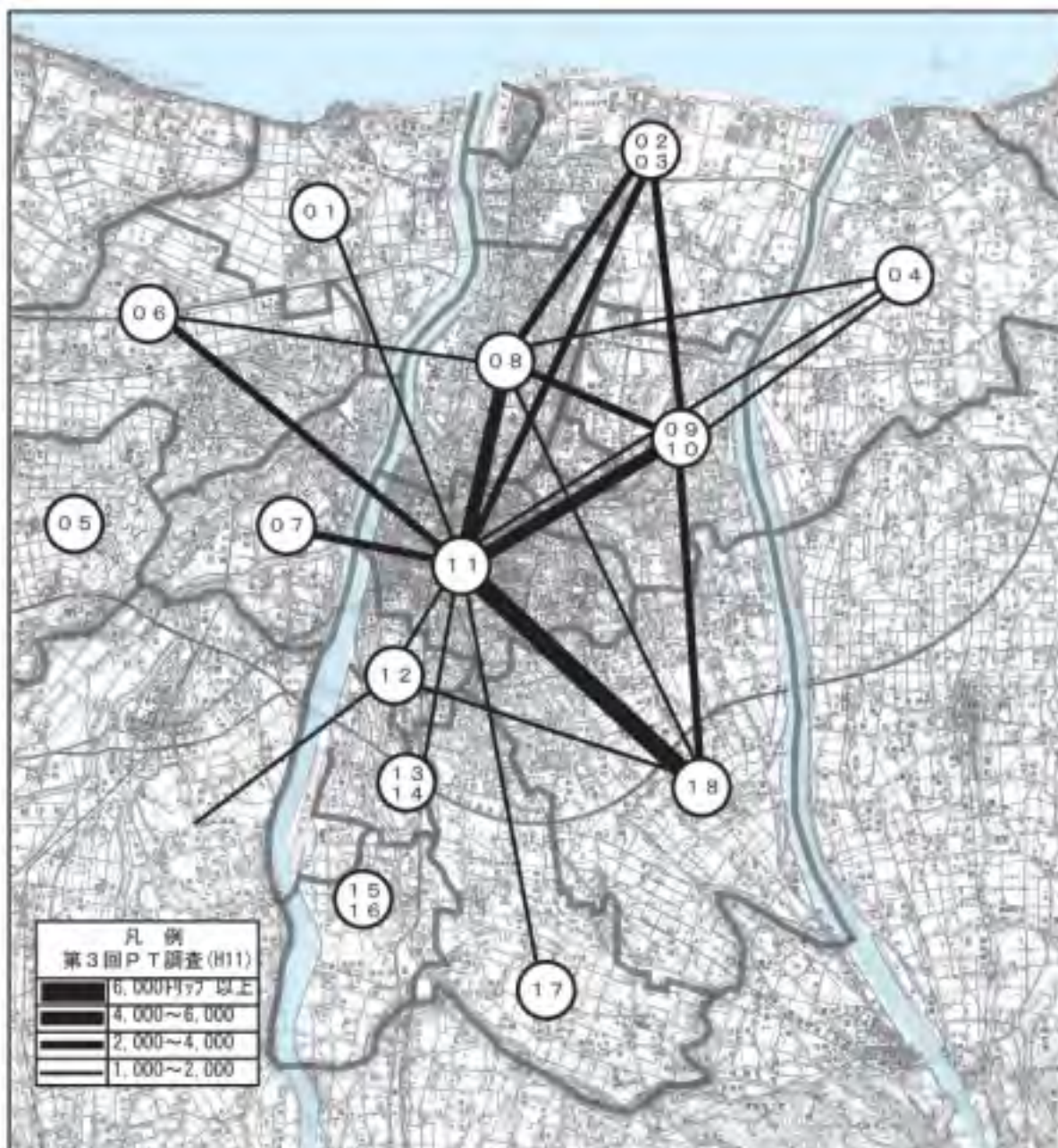


図 2-4 通勤移動の特性(中ゾーン)

通学

通学目的の移動特性を見ると、通勤とは違い中心部に集中はせず、分散したトリップになっている。

09・10ゾーン 18ゾーン、11ゾーン 18ゾーンのトリップ量が最も大きい。また、08ゾーンや11ゾーンにおけるトリップの発生・集中が500トリップ以上見られる。

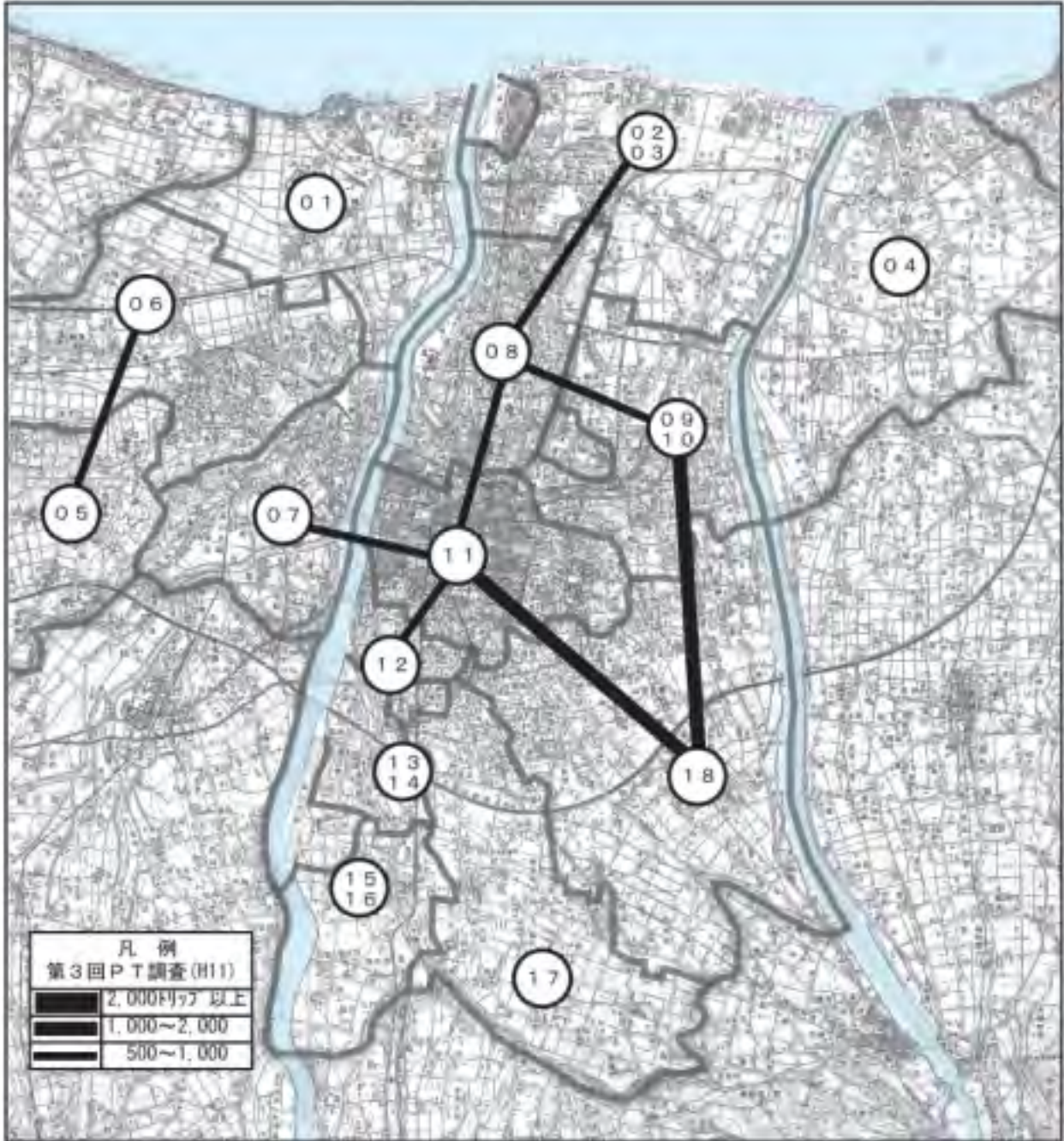


図2-5 通学移動の特性(中ゾーン)

私用

私用目的の移動特性を見ると、通勤目的の移動特性と類似性が高く、ゾーン 11(中心部)への移動が多いことが分かる。

08ゾーン 11ゾーン、09・10ゾーン 11ゾーン、11ゾーン 18ゾーンが6,000トリップ以上と特に多い。

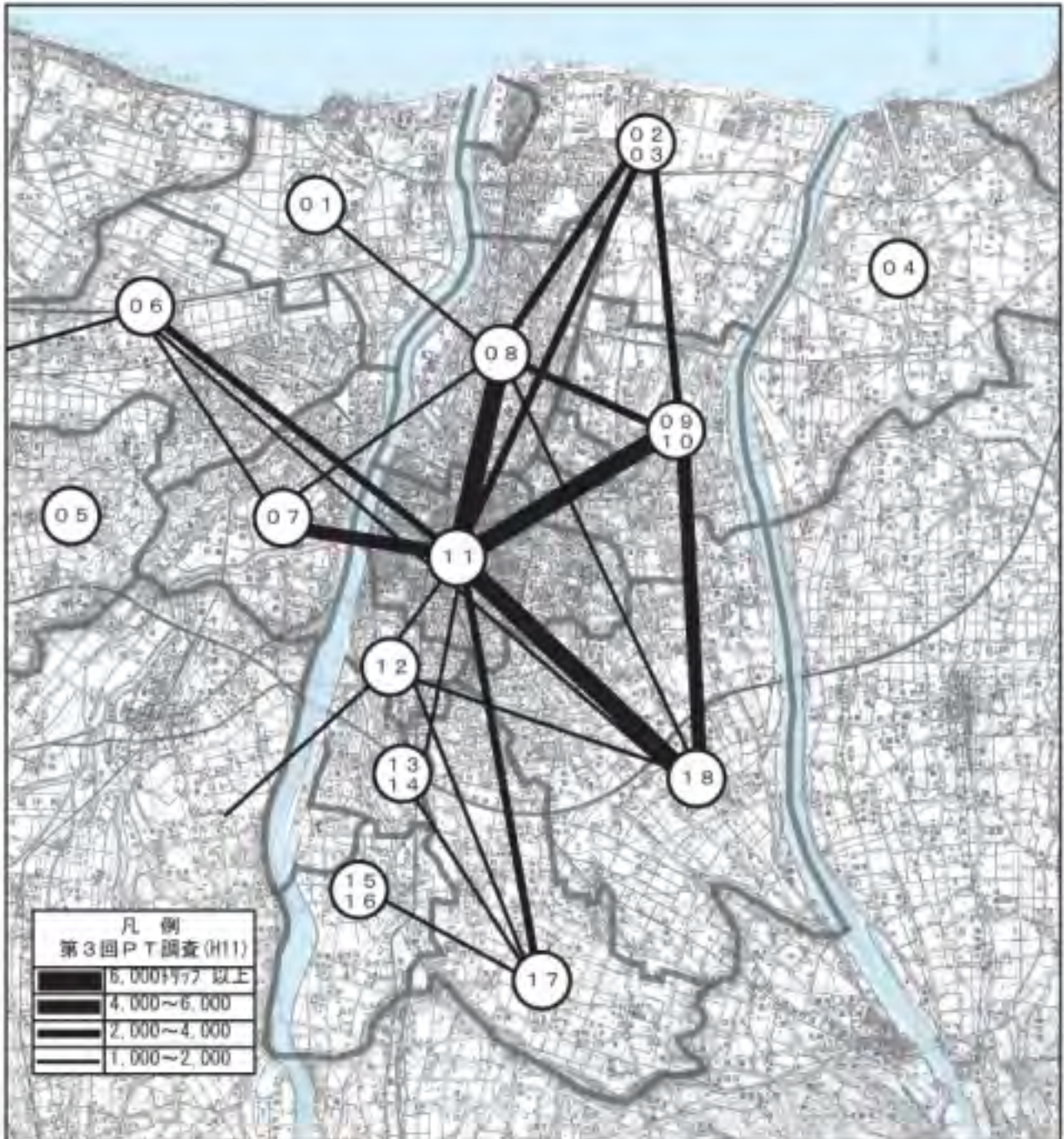


図 2-6 私用移動の特性(中ゾーン)

(4) 手段別の移動特性

自動車

手段別のトリップ特性をみると、自動車によるトリップは全体のトリップとほぼ同様の特性がみられる。

08ゾーン 11ゾーンが最も大きく、次いで08ゾーン 11ゾーン、09・10ゾーン 11ゾーンが20,000トリップを超えている。各ゾーンから中心部へトリップが集まっていることがうかがえる。

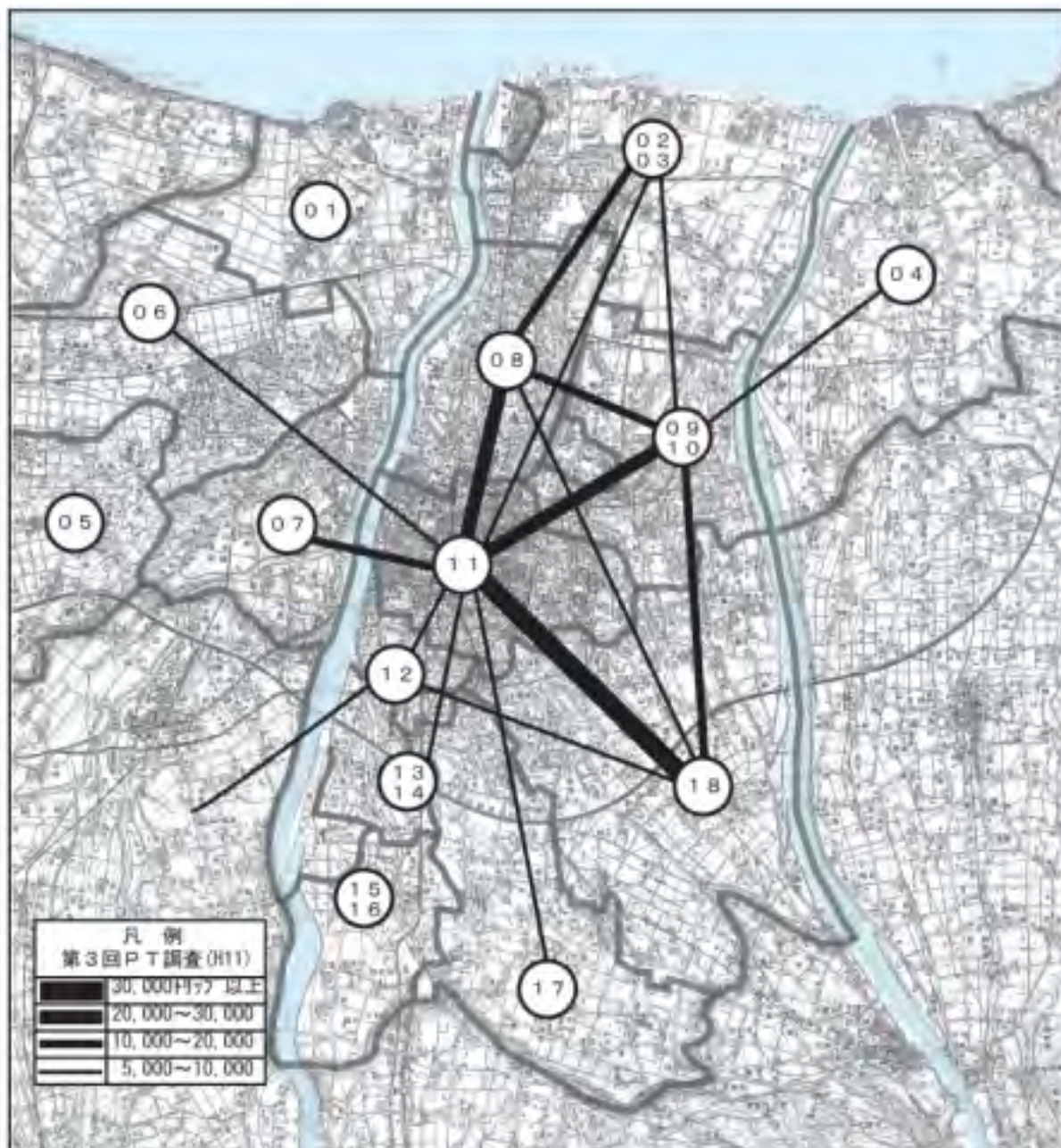


図 2-7 自動車のトリップの特性(中ゾーン)

公共交通

公共交通の移動は、11ゾーン 18ゾーン、06ゾーン 11ゾーン、09・10ゾーン 11ゾーン間のトリップが多く、JR北陸本線および富山地鉄不二越・上滝線の利用によると考えられる。

北部地域では、02・03ゾーン 11ゾーン、08ゾーン 11ゾーンで1,000~2,000トリップが発生している。

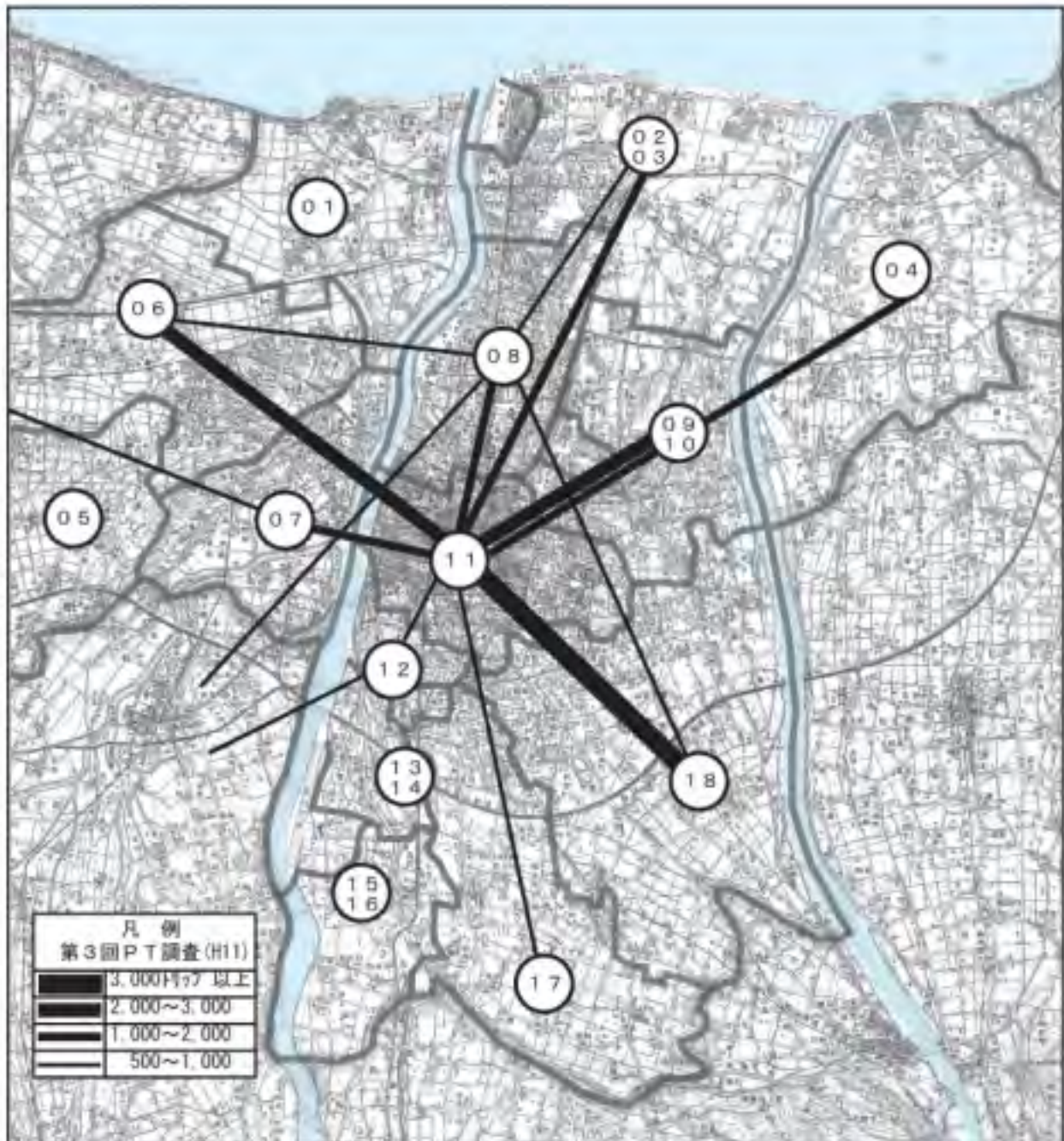


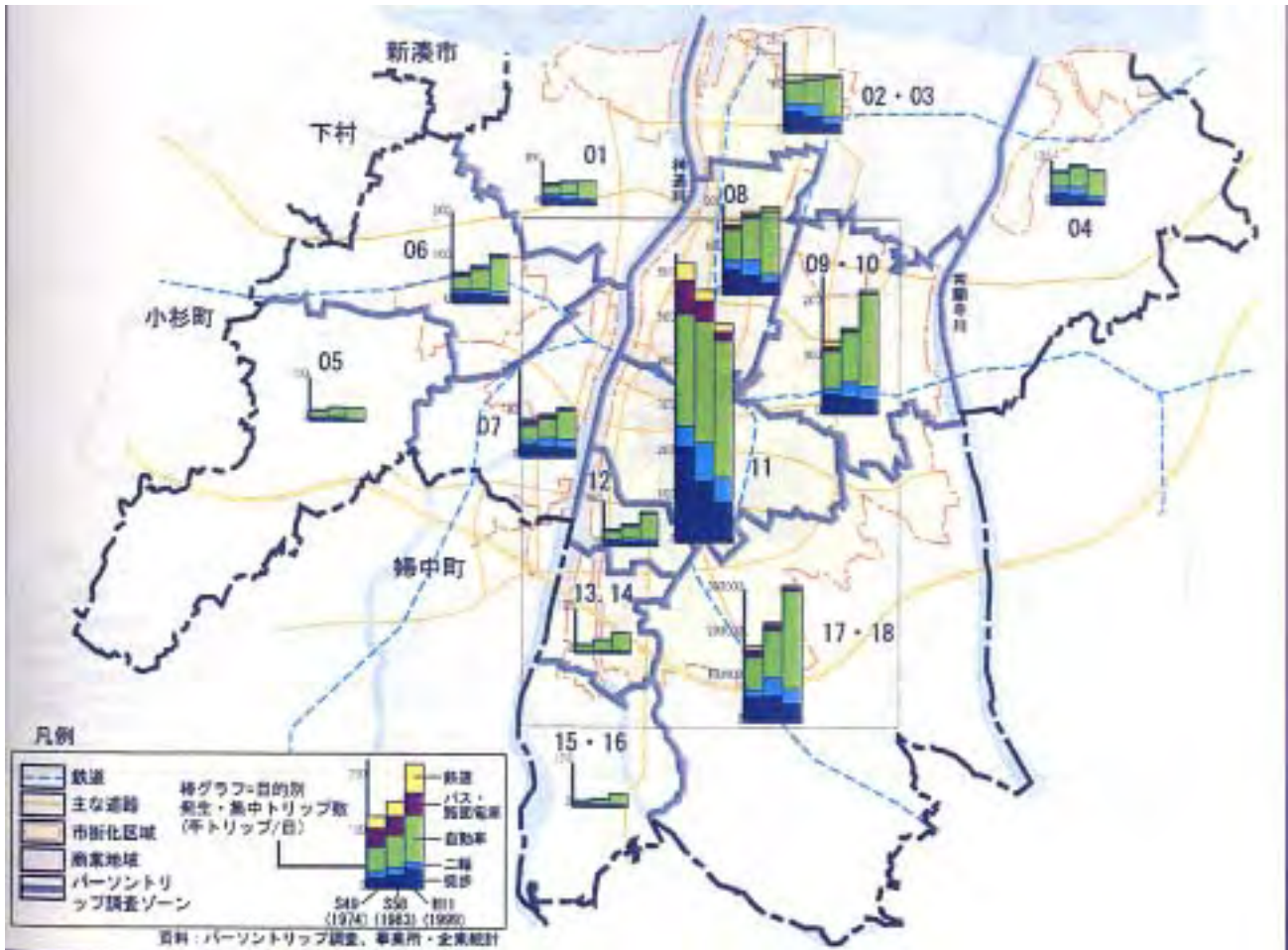
図 2-8 公共交通のトリップの特性(中ゾーン)

(5) 地域別機関分担率

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にもかかわらず、自動車の分担率は微増傾向にある。公共交通・徒歩の分担率の減少が原因となっている。

トリップ数が急増している09・10ゾーン、17・18ゾーン、06ゾーンについては、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。



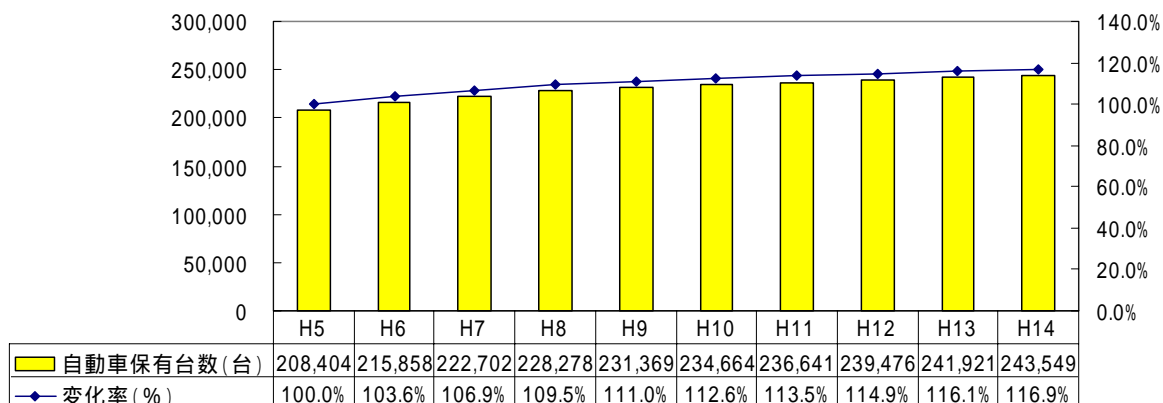
(出典) 総合的都市交通体系マスタープラン策定調査協議会資料

図 2-9 地域別発生集中トリップ数と機関分担率

2 - 3 自動車交通の現況

(1) 自動車保有台数

富山市内の自動車保有台数は 243,549 台で、世帯あたりの保有台数も 2 台を越えている。平成 5 年からの 10 年間で約 17% 増加しているが、伸び率は鈍化傾向にある。



(資料) 富山市統計書

図 2-10 自動車保有台数

(2) 自動車分担率の変化

富山県は、自動車の保有率・利用率が全国的にもトップランクに位置する。

自動車分担率を見ると、中心部は 60% 未満のゾーンがいくつかあるが、中心部周辺では 70% 以上のゾーンが多い。和合地域、東部地域、北部地域(国道 8 号以南)では 70% を越え、自動車分担率が高いゾーンとなっている。

自動車分担率の変化を見ると、富山港線沿線地域がすべて 20% 以上の増加となっており、自動車依存が進んでいることがわかる。

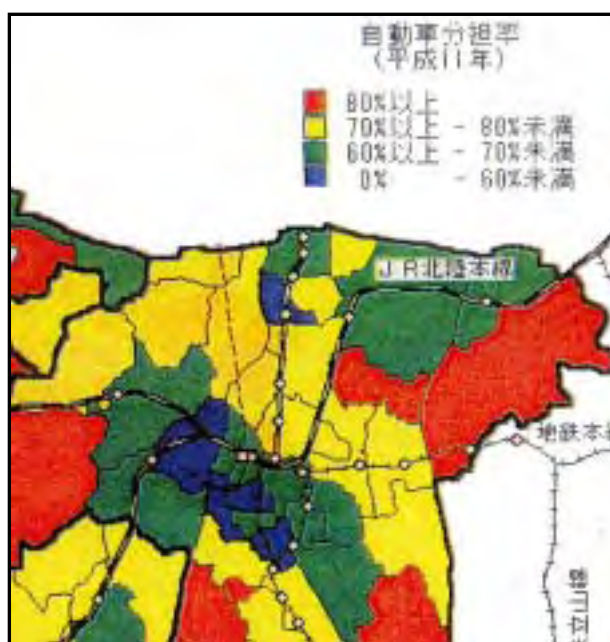


図 2-11 自動車分担率(小ゾーン)

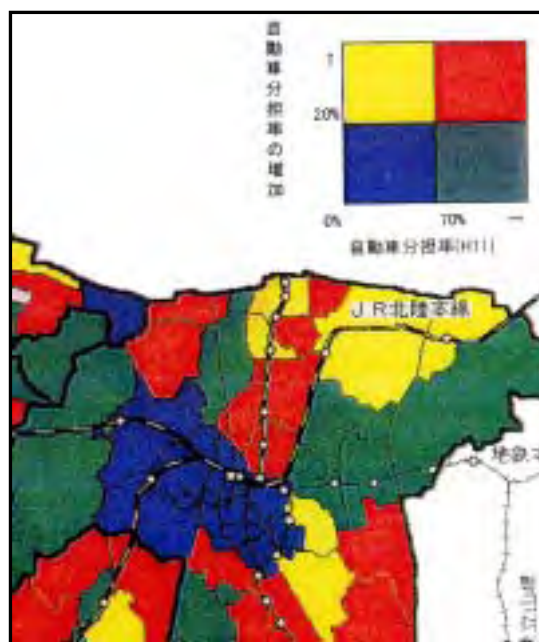


図 2-12 自動車分担率の変化(小ゾーン)

2 - 4 路線バスの現況

(1) 運営状況

富山市内の路線バスの大部分は地铁によって運営されており、富山駅および中心部の総曲輪に起終点を持つ放射状の路線網で形成されている。

中心部から東部方面、国道 41 号に沿った南部方面、西部の呉羽方面については、鉄道と同等以上の比較的高頻度の運行本数が確保されている。しかし他の路線では運行頻度が著しく低下する。その要因として、富山駅を起終点とする長距離路線によって系統が生まれ、郊外に行くに従って系統が分かれ、運行本数が疎になることが考えられる。

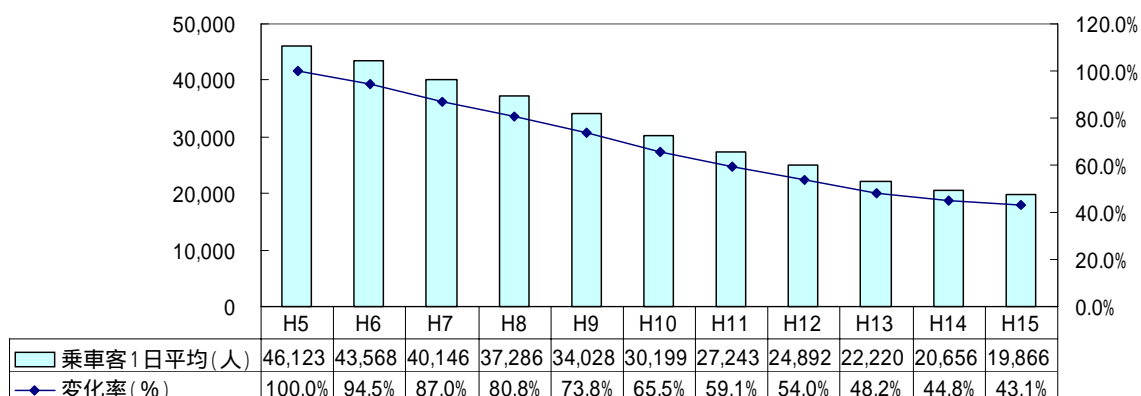
後述するように、バス利用者数は大幅に減少しているが、バス離れに歯止めをかけるための取組みとして、中心市街地のコミュニティバスとして「まいどはや」が中央ルートと清水町ルートの 2 路線、「黄ーバス」が 5 ルート運行されている。また、高齢者がデ－タイムに 100 円で路線バスを利用できる「おでかけ定期券」なども実施されている。



図 2-13 コミュニティバス「まいどはや」(左)と「黄ーバス」(右)

(2) 利用者数の推移

平成 5 年度 46,123 人/日であったバス利用者数は減少の一途をたどり、平成 15 年度には 56.9% 減の 19,866 人/日となっている。こうした利用者の減少に伴って路線の廃止や運行回数の縮小が行われ、利用者の減少がサービスの低下を招き、さらにそれが利用者の減少に拍車をかけるという悪循環の状況となっている。



(資料) 富山市統計書

図 2-14 路線バスの利用客数の推移

2 - 5 富山市の交通の現況整理〔まとめ〕

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。

3 . 上位・関連計画の整理

3 - 1 富山市における地域交通の位置づけ

(1) 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～

「都市計画区域マスタープラン」では、富山県全体の交通体系の方針として、既存交通網を最大限に活用し、各交通機関がそれぞれの役割を十分に発揮できるような交通体系の確立をめざすこととし、以下の目標を掲げている。

公共交通と自家用車が共存する地域交通体系の整備

鉄道、バス等の公共交通機関の維持・活性化、道路混雑の解消、パークアンドライド等公共交通機関と自家用車が、適切な機能分担により、それぞれの地域特性に対応した交通体系の整備を進める。

広域高速交通体系の整備

北陸新幹線の建設促進をはじめ、高速道路網等の整備、富山交通や伏木富山港の整備促進等、交流と連携の推進基盤となる広域高速交通体系の整備を図り、環日本海交流の交流拠点を目指す。

人にやさしい交通環境の整備

少子・高齢社会の進展に対応し、道路や人の集まる施設等におけるバリアフリー化、道路緑化の推進、電線類地中化等、人が安心して快適に通行できる歩行者空間や自転車の円滑な通行帯を確保するなど、人にやさしい交通環境の整備を進める。

新時代に対応した交通施策の整備

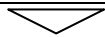
最先端の情報通信技術を活用したバスロケーションシステム、高度道路交通システム(ITS)の導入等、新たな時代ニーズに対応した総合的な交通施策を推進する。

(2) 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～

交通全般	将来の都市構造 - 交通体系 -
	<ul style="list-style-type: none">・県内外の主要都市と結ぶ高速交通体系を確立し、都市環状、内環状、外環状の環状道路と、既存道路の延伸や新たな放射道路等で道路交通のネットワークを整備する。・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。・空路、航路を含む多重的な交通手段が確保できるよう、総合的な交通体系を整備する。



公共交通	公共交通体系の整備推進の考え方
	<ul style="list-style-type: none">・高齢化社会を迎えて、JRをはじめ地铁、バス、路面電車等の公共交通機関の重要性は今後さらに増大するため、市民、企業、行政が一体となって公共交通体系の整備を推進する。



鉄道 バス	都市施設整備の方針 - 交通施設 -
	<ul style="list-style-type: none">・鉄道の高速化を促進するとともに、高齢者や若年層等の交通弱者にも配慮し、市民の日常活動を支える地域に密着した鉄道や路面電車、バス等の公共交通機関の利便性を高める。

(3) 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～

地域交通整備の基本目標

“元気とやま”を支える公共交通ネットワークの構築
～「脱マイカー」のライフスタイルの提案～

地域交通ビジョンで示そうとするのは、公共交通のネットワーク化の促進方策と自動車利用の抑制誘導方策であり、こうした取組みは“元気とやま”の創造につながるものである。過度な車利用から、徒歩、自転車、公共交通機関へと利用を転換するためには、県民1人ひとりの意識に加え、徒歩、自転車、公共交通機関での移動が便利でなくてはならない。この趣旨から、“元気とやま”を支える公共交通ネットワークの構築を基本目標とし、「脱マイカー」のライフスタイルを提案する。

基本方針と施策の方向性

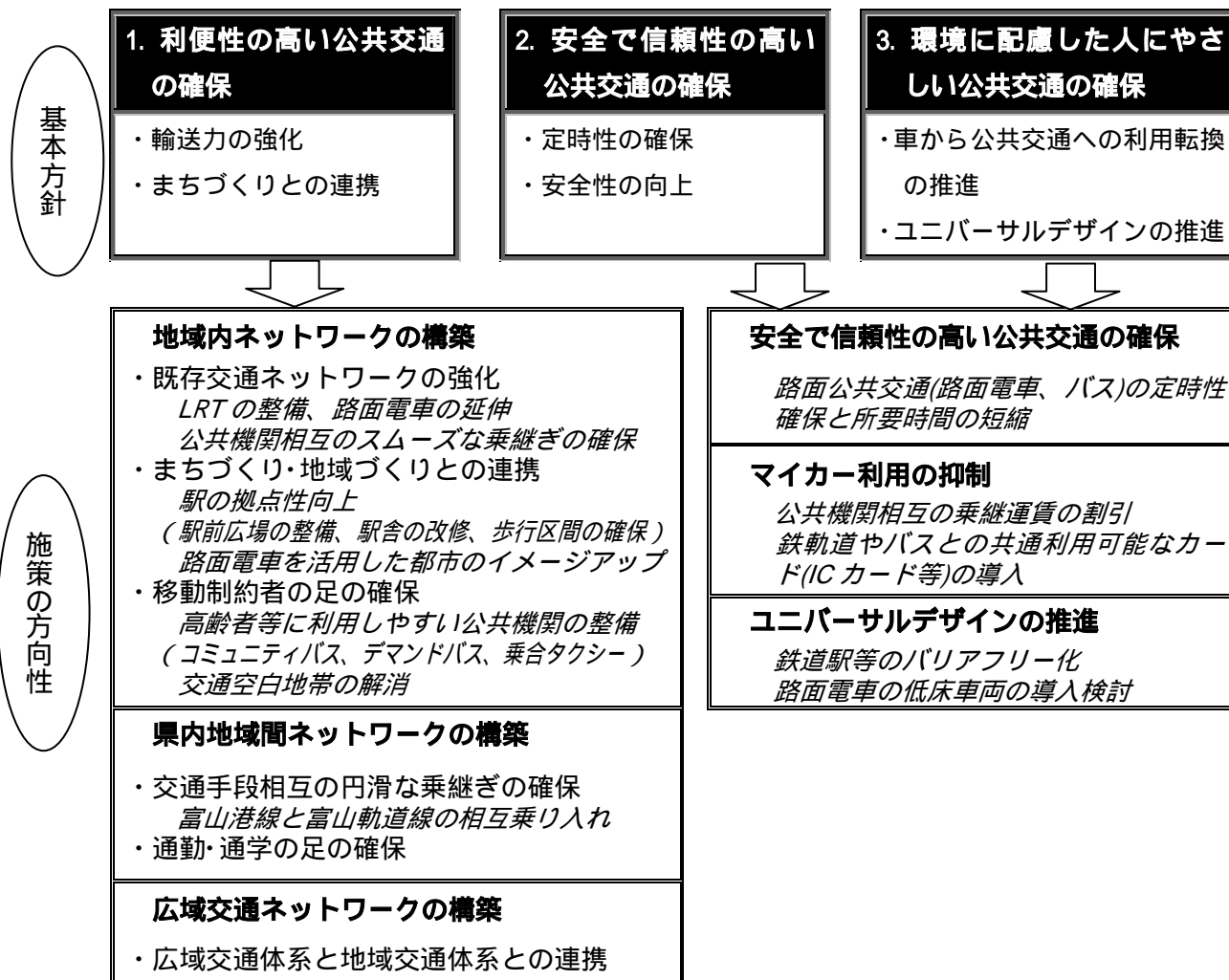


図 3-1 地域交通ビジョンにおける基本方針と施策の方向性

3 - 2 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)~

富山市がめざす「コンパクトなまち」の姿

- 立山連峰の山々と美しい田園環境に包まれた活力ある都市づくり
- 都市機能の複合的かつ凝集的展開による重奏・緻密な都市活動空間づくり
- 身近な公共交通がある場所での身近な生活・サービスの確保
- 多様なライフスタイルの実現を支える選択性のある生活環境の創出
- 市民・企業・行政協働で取り組むコンパクトなまちづくり

富山市における将来都市構造の目標

- 【都心部】・都市のにぎわいと居住の回復
- 【郊外拠点】・都心部の機能を補完し、郊外部の活力を支える生活交流拠点の形成
- 【郊外居住地】・負荷の少ない、新たなライフスタイルを提供する定住環境の形成

交通体系整備の課題

- ・都市の拠点性を回帰させ交通体系の確立
- ・環境に配慮した持続可能な公共交通体系の確立
- ・誰もが安全で使いやすい交通体系の確立
- ・公共交通と道路交通のバランスのとれた交通体系の確立

基本理念と基本方針

《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

「公共交通」、「道路交通」の充実、「交通結節点」における生活・交流拠点の形成により、交通機関利用の多様性を拡大し、“豊かで”“快適で”“便利な”生活を「市民」みんなで実現する

《基本方針》

- 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

将来交通ネットワークの考え方

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

広域鉄道網の形成、北陸自動車道の利用促進、地域高規格道路網の形成、広域交通結節拠点の形成

都心回遊ネットワーク：都心部内の主要拠点を回遊する

鉄軌道網の再構築、自動車交通の適正化、歩行者・自転車の回遊性の増進、街並み景観の向上、新たな交通結節機能の強化、交通機関相互の接続性向上、まちづくりと一体的な交通結節拠点の形成

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

鉄軌道網の再構築、鉄道の利便性向上、バス交通の信頼性の向上、基幹的バス路線の再編、主要幹線道路の円滑化、市街地における駐車機能の強化、ユニバーサルデザインの導入、郊外駅における乗換え利便性の向上、主要駅施設の多機能化

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

鉄道を補完するバスサービスの提供、新たなバスサービスの提供、福祉型交通サービスの実践、生活道路の改善



図 3-2 将来交通ネットワークの概念図

3 - 3 公共交通の活性化プロジェクト

富山市内では、基幹となる公共交通のサービス水準を大幅に改善するような活性化プロジェクトがいくつか進行している。以下では、主要なプロジェクトを紹介する。

北陸新幹線の整備および富山駅周辺連続立体化

富山県内では現在、糸魚川 - 富山間、石動 - 金沢間で北陸新幹線の整備が進められているが、整備に合わせて富山駅周辺連続立体化が図られることになっている。これにより再開発の進む駅北側と南側の移動がスムーズになるほか、LRT 化された J R 富山港線の地鉄市内軌道線への乗入れも検討されている。

J R 富山港線の LRT 化に合わせたサービスレベルの大幅向上

J R 富山港線の LRT 化事業が平成 18 年 4 月の開業をめざして進められている。開業後は超低床車両が導入されるほか、運行間隔が現行 30 ~ 60 分から 15 分、終電車が午後 11 時台、新駅を 4 駅程度設置するなど、サービスレベルが大幅に向上される。また LRT 化に合わせたフィーダーバスの導入も検討されている。

呉羽地域での自主運行バスの運行実験

平成 13 年度から検討が進められ、地域住民や企業の支援により、地域が主体となって運行する方式で、平成 16 年 10 月 1 日から 2 ヶ月間、呉羽駅を起点にコミュニティバスが運行された。試行運行時は老田・古沢・池多ルート、長岡・寒江ルートの 2 ルートで、午前 7 時から午後 5 時まで 1 時間間隔で 10 本/日運行し（運賃は一律 100 円）、今後は本格運行に入ることになっている。

地鉄本線・立山線の高頻度運転による利便性の向上

平成 16 年 3 月 25 日のダイヤ改正により、地鉄本線電鉄富山 - 上市間で平日 29 本、休日 11 本の列車が増発され、電鉄富山 - 上市間が 15 ~ 20 分間隔、電鉄富山 - 寺田間が 10 ~ 20 分間隔の高頻度運転となった。また合わせて終電車の時間が繰り下げられた。

地鉄不二越・上滝線南富山 - 月岡間の高頻度運転による利便性向上実験

「富山市内軌道線をはじめとする富山地方鉄道の活性化方策検討会」(座長：浜谷元一郎県商工会議所連合会常任理事)において、地鉄不二越・上滝線の活性化方策が議論され、コミュニティ電車の運行実験が予定されている。

3 - 4 上位・関連計画の整理〔まとめ〕

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。

4 . 鉄軌道の現況

4 - 1 JR路線の現況

(1) 北陸本線

【運行状況】

北陸本線は、滋賀県米原駅と新潟県直江津駅を結ぶ北陸地方の主要幹線鉄道の役割を担っており、「サンダーバード」や「はくたか」などの特急列車も数多く乗入れている。

富山市内には呉羽、富山、西富山、水橋の4駅があり、富山駅は富山市のターミナルとして、また残りの3駅は郊外市街地の拠点駅として機能している。このことから、市内では中心市街地と郊外を結ぶ役割を果たしている。

通勤時間帯の午前8時台に富山駅に到着する電車は、水橋方面から4本、呉羽方面から5本となっており、ある程度の利便性は確保されている。一方、データイムは水橋方面が1本/時、呉羽方面が2本/時となっている。



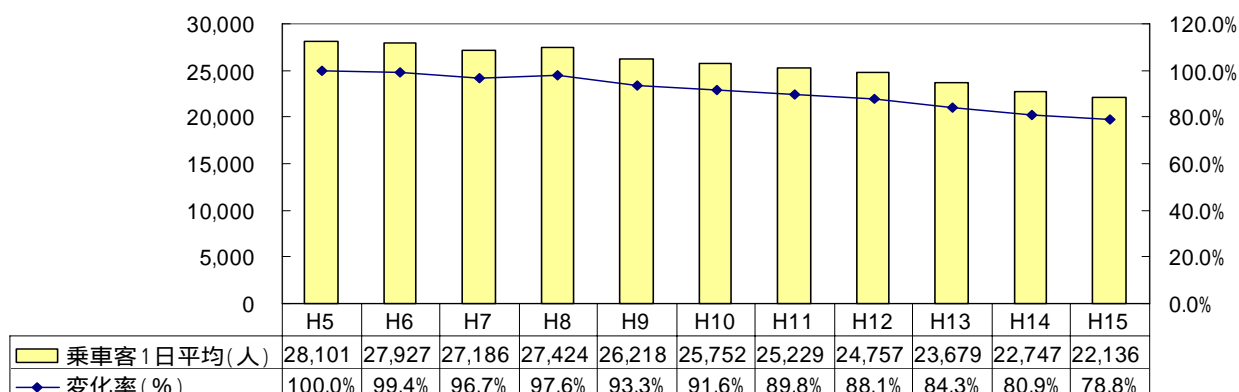
図 4-1 北陸本線普通電車

駅間距離が長いため、表定速度は約60km/時であり、速達性に優れている。

【利用状況】

平成14年度の北陸本線の乗車客数は1日平均22,136人であり、うち富山駅が17,592人と全体の約8割を占めている(ただし、JR高山本線、JR富山港線の乗車客数も含む)。

平成5年度以降の乗車客数の推移を見ると、約2割(1日平均5,965人)減少しており、平成8年度から減少傾向が続いている。



(資料) 富山市統計書

図 4-2 北陸本線の乗車客数の推移

(2) 高山本線

【運行状況】

高山本線は、岐阜県岐阜駅と飛騨高山駅、富山駅を結ぶ幹線鉄道であり、非電化区間であるものの、特急「ワイドビューひだ」も乗入れている。市内には富山駅のほか、西富山駅があり、中心市街地と郊外をつなぐ役割を担っている。

通勤時間帯の午前8時台に富山駅に到着する列車は3本あるものの、データタイムは1~2時間に1本の割合でしか運行されていない。

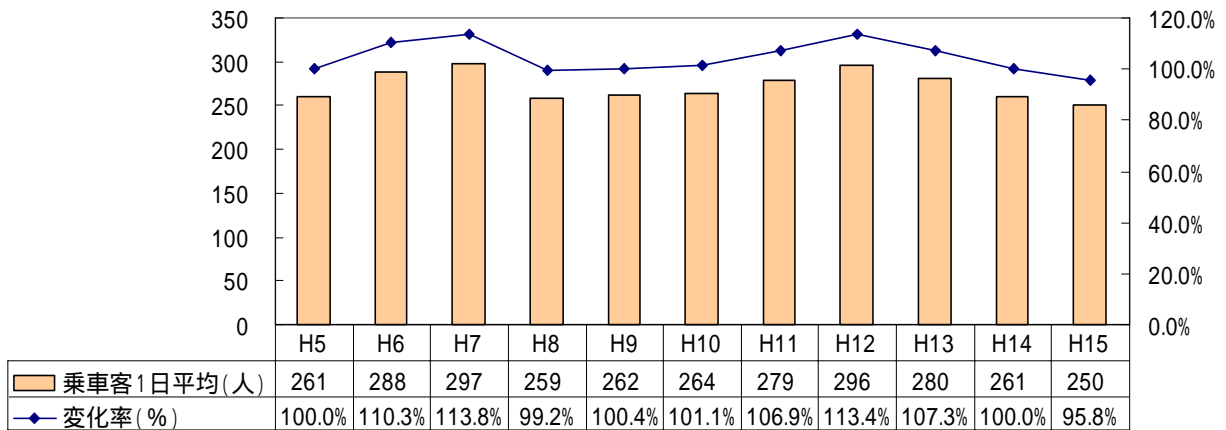
表定速度は約40km/時と北陸本線よりも遅いものの、自動車に比べると約半分の時間でアクセスできる。



図 4-3 高山本線普通列車

【利用状況】

平成14年度の高山本線の乗車客数は1日平均250人となっている(富山駅の乗車客数は含まない)。平成5年度からの推移を見ると、平成7年度と平成12年度に山があるが、ほぼ横ばいに推移している。平成12年度以降はやや減少傾向にあり、平成15年度は平成5年度以降最低の水準になっている。



(資料) 富山市統計書

図 4-4 高山本線の乗車客数の推移

(3) 富山港線

【運行状況】

富山港線は、富山駅から神通川に沿って北へ向かい、市街地の広がる岩瀬浜駅までを結ぶ約8kmの路線である。途中に富山口、越中中島、蓮町、城川原、大広田、東岩瀬、(臨)競輪場前の7駅があり、他のJR線に比べると駅間距離が短い。また、沿線のほぼ全域で市街地が広がっており、主に通学交通としての役割を担っている。

富山港線は電化されているものの、普段はディーゼル車が走行している。



図 4-5 富山港線普通列車

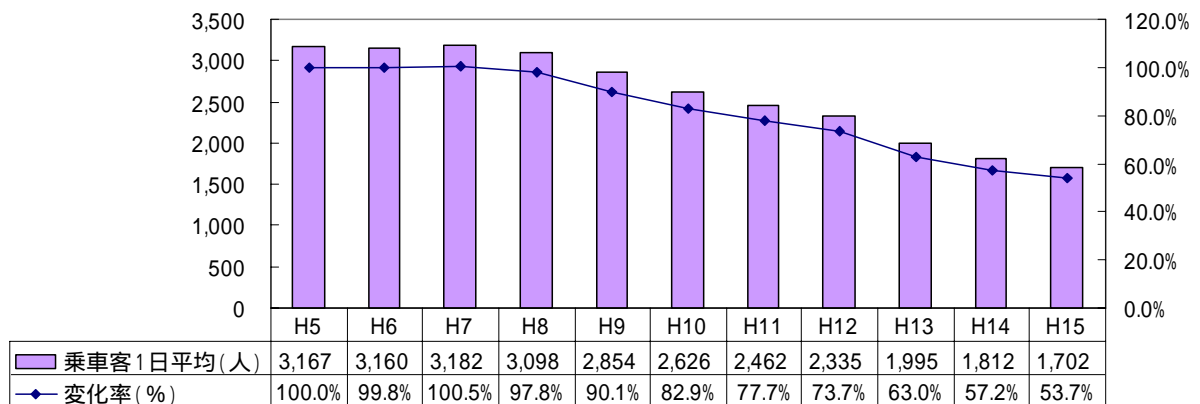
【LRT 化事業の推進】

富山港線についてはJRが路線を譲渡し、第3セクターの「富山ライトレール株式会社」が平成18年4月からLRTを運行するための事業が進められている。開業後は超低床車両が導入されるほか、運行間隔が現行の30～60分から15分に短縮、終電車が現行の21時台から23時台に繰り下げ、新駅設置など、利便性が格段に向上することになっている。さらに、将来的には富山駅の高架にあわせて既存の路面電車と接続し、南北一体的な路面電車網が形成されることになる。

【利用状況】

平成14年度の富山港線の1日平均乗車客数は1,702人であり、富山駅を除くと、蓮町駅、城川原駅の乗車客数が多少多い。

平成5年度以降の乗車客数の変化を見ると、平成5年度から7年度までは3,160～3,180人と横ばいに推移していたが、平成8年度から急激に乗車客数が減少している。平成14年度は10年前の57.2%の水準にまで低下している。その要因として、最終列車の運転時間の繰上げ、運行頻度の低下などが考えられる。



(資料) 富山市統計書

図 4-6 富山港線の乗車客数の推移

4 - 2 地鉄路線の現況

(1) 本線・立山線

【運行状況】

地鉄本線・立山線は、JR 富山駅に隣接する電鉄富山駅から滑川、魚津、黒部方面を経て宇奈月温泉に向かう「本線」と、寺田駅で分岐して立山駅に向かう「立山線」から成っている。通勤・通学需要だけでなく、宇奈月温泉や立山へ向かう観光需要も少なくない。

市内には電鉄富山のほか、稲荷町、東新庄、越中荏原、越中三郷の5駅があり、富山市東部の通勤・通学交通の役割を担っている。電鉄富山駅はホテルや商業施設を併設したターミナル機能を有しており、他の4駅は市街地に立地している。



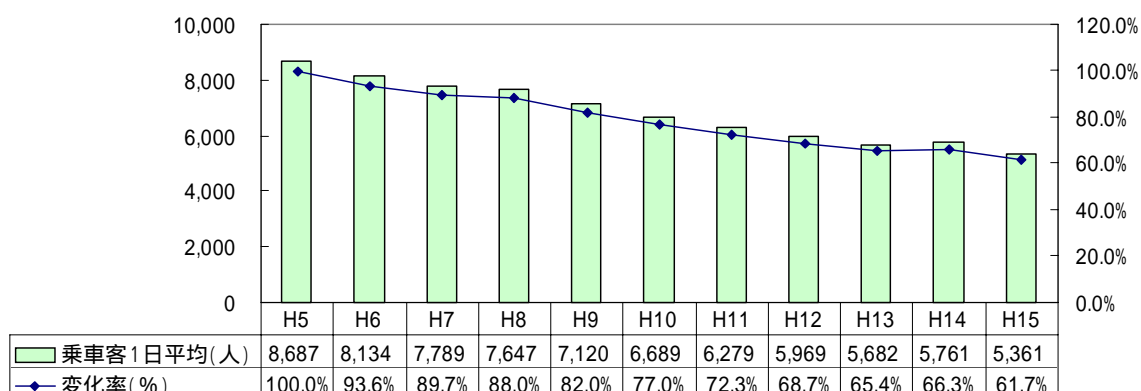
図 4-7 電鉄富山駅

通勤時間帯の午前8時に電鉄富山駅に到着する電車の本数は、本線・立山線を合わせて5本であり、通勤需要に対応したダイヤが設定されている。またデータタイムは、平成16年3月より運行本数が大幅に増え、本線で3本/時、立山線で2本/時のサービスレベルが確保されている。またダイヤ改正に合わせて、最終電車の時刻を繰り下げている。

【利用状況】

平成14年度の本線・立山線の乗車客数は1日平均5,361人であり、地鉄線の約75%を占めている。本線・立山線の乗車客のうち、電鉄富山駅が3,518人/日と全体の約6割を占めている(ただし、電鉄富山駅および稲荷町駅は不二越・上滝線の乗車客数も含む)。また越中荏原駅も1,013人/日と2割弱を占めている。

平成5年度の乗車客数と比較すると、平成15年度は38.3%も落ち込んでいる。乗車客は減少傾向にあったが、平成13年度以降はほぼ横ばいである。



(資料) 富山市統計書

図 4-8 本線・立山線の乗車客数の推移

(2) 不二越・上滝線

【運行状況】

不二越・上滝線は、富山市南部の通勤・通学需要を担う路線である。路線は稲荷町・南富山間が不二越線、南富山・岩嶽寺間が上滝線となっているが、実質的に相違はない。またすべての電車が電鉄富山駅を起終点としている。



図 4-9 地鉄普通電車

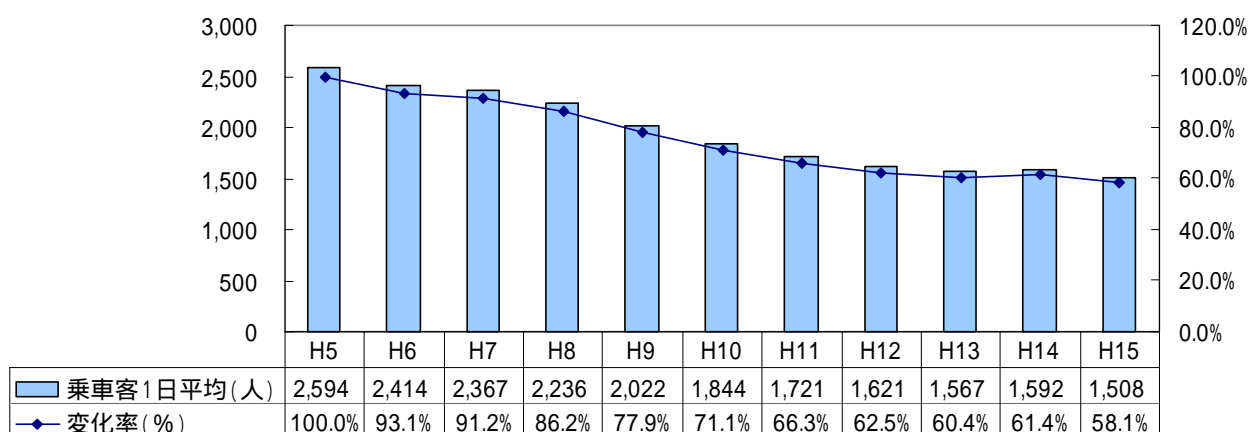
市内には稲荷町、不二越、大泉、南富山、朝菜町、上堀、小杉、布市、開発、月岡の 10 駅がある。このうち南富山駅では、市内軌道線とアクセスしている。また小杉駅は平成 15 年 3 月に開業した、地鉄で最も新しい駅である。

通勤時間帯の午前 8 時台に電鉄富山駅に到着する電車は 2 本あるものの、デラタイムは 1 時間に 1 本しかなく、私事交通としての利便性は高くない。

【利用状況】

平成 14 年度の不二越・上滝線の 1 日平均乗車客数は 1,508 人となっている。最も乗車客数の多い駅は南富山駅で 565 人/日(不二越・上滝線全体の約 35%)となっており、市内軌道線に乗換える客が多い。

平成 5 年度からの 10 年間で乗車客数は 4 割近く減少し、特に平成 12 年度までは毎年 100～200 人/日の割合で減少していた。しかし本線・立山線と同様、平成 13 年度から平成 14 年度にかけては、わずかであるものの増加に転じている。



(資料) 富山市統計書

図 4-10 不二越・上滝線の乗車客数の推移

(3) 市内軌道線

【運行状況】

市内軌道線は南富山駅前 - 富山駅前 - 大学前を結ぶ 6.4km の路線であり、中心市街地をほぼ網羅する形で路線が形成されている。このうち、安野屋 - 大学前間のみ単線となっている。

昭和 40 年代後半までは、丸の内 - 旅籠町 - 西町間、中教院前 - 東田地方 - 地鉄ビル前、西町 - 中教院前 - 不二越駅前など充実したネットワークを誇っていたが、昭和 47 年から 59 年にかけて廃線となり、現在の路線網に至っている。



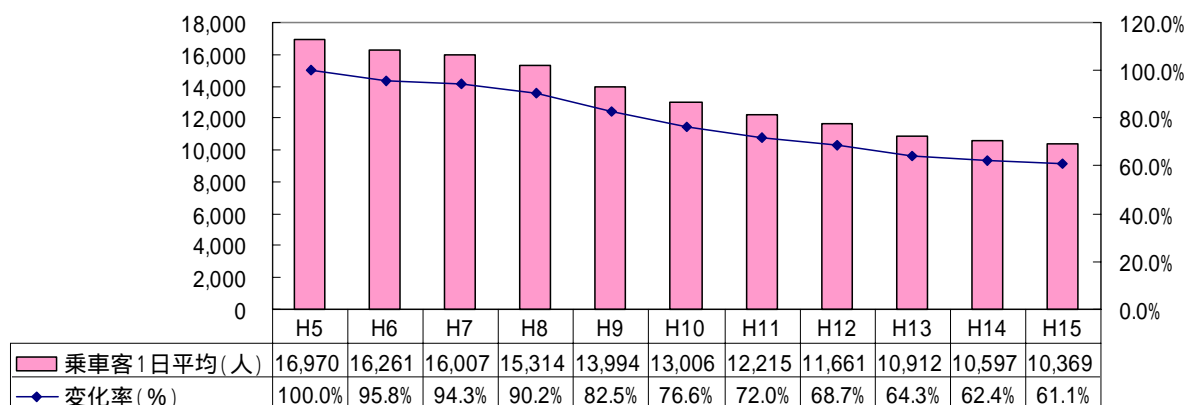
図 4-11 地鉄市内軌道線電車

現在電停は 20 駅あり、運賃は均一制の 200 円、1 系統が南富山駅前 - 大学前、2 系統が南富山駅前 - 富山駅前となっている。

ピーク時は約 5 分間隔、オフピーク時は南富山駅前 - 富山駅前が 5 分間隔、富山駅前 - 大学前が 10 分間隔でそれぞれ運行されており、一定の運行頻度は確保されている。

【利用状況】

市内軌道線の平成 14 年度の乗車客数は、1 日平均 10,369 人と地鉄線の中で最も多い。しかし乗車客数は減少傾向が続いており、10 年前の平成 5 年度と比較して 4 割弱減少している。他の地鉄線が平成 13 年度から 14 年度にかけて増加に転じているが、市内軌道線は減少幅が緩やかになっているものの、増加には至っていない。



(資料) 富山市統計書

図 4-12 市内軌道線の乗車客数の推移

4 - 3 鉄軌道駅の特性分類と現況

(1) 鉄軌道駅の特性分類

富山市内にはＪＲが北陸本線４駅、高山本線１駅、富山港線９駅、地鉄が本線・立山線５駅、不二越・上滝線９駅の２８駅と、地鉄市内軌道線の電停２０駅の合わせて計４８駅がある。しかし地域によって土地利用や特性が異なり、それに合わせて鉄軌道駅の利用者や周辺環境なども異なっている。そこで鉄軌道駅の現況を整理するにあたり、鉄軌道ネットワークの現況から表４-１のように「ターミナル型」、「広域アクセス型」、「近隣アクセス型」、「中心市街地回遊型」に分類した。

表 4-1 鉄軌道駅の特性分類

	特 性	対象となる駅
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	【ＪＲ】 富山 【地鉄】 電鉄富山
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	【ＪＲ】 呉羽、東富山、水橋、西富山、蓮町、岩瀬浜 【地鉄】 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	【ＪＲ】 富山口、下奥井、越中中島、城川原、大広田、東岩瀬、(臨)競輪場前 【地鉄】 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・市内軌道線】 南富山駅前、大町、堀川小泉、小泉町、西中野、広貫堂前、上本町、西町、荒町、桜橋、電気ビル前、地鉄ビル前、富山駅前、新富町、県庁前、丸の内、諏訪川原、安野屋、新富山、大学前

(2) 鉄道駅の現況整理

前述した3つの特性ごとに鉄道駅を分類するとともに、バス路線や駐車場(送迎用の駐車スペース)、駐輪場の整備状況など、各駅の現況と課題を整理した。

表 4-2 鉄道駅の現況まとめ

	駅名	路線名	乗車客数 (万人)	施設整備等の有無				特 徴	課 題
				バス路線	駐車場	駐輪場	集客施設		
ターミナル型	富 山	J R 北陸本線	656.6					J R 線の約 7 割、地鉄の約半分が利用するターミナル駅。	北陸新幹線の整備に合わせ、高架駅として整備される予定。
	電鉄富山	地鉄本線	128.3						
広域アクセス型	呉 羽	J R 北陸本線	67.2					地域自主運行バス(コミュニティバス)が実験運行中である。	バスや路面電車、自動車によるアクセスを念頭に置いているが、駅とバス停が離れているほか、アクセスしやすいダイヤが設定されていない。
	東 富 山	J R 北陸本線	58.2					バス停が離れており、乗継機能は低い。	
	水 橋	J R 北陸本線	48.2					バス停が離れており、乗継機能は低い。住宅密集地区から駅までが離れている。	
	西 富 山	J R 高山本線	9.5						
	蓮 町	J R 富山港線	18.5						
	岩 瀬 浜	J R 富山港線	8.3						
	南 富 山	地鉄不二越・上滝線	20.9					駅前に商店街が立地している。市内軌道線にアクセスしやすい。	
近隣アクセス型	富 山 口	J R 富山港線	6.0					駐輪場が整備されておらず、放置自転車が見られる。	自転車によるアクセスも念頭に置いているが、駐輪場が整備されていないか、十分な台数が確保されていない駅が見られる。
	下 奥 井	J R 富山港線	8.0						
	越中中島	J R 富山港線	8.8					駐車場かどうか判別しにくい、自動車が常に止められる状態になっている。	
	城 川 原	J R 富山港線	10.1						
	大 広 田	J R 富山港線	1.7						
	東 岩 瀬	J R 富山港線	3.4					駐輪場が整備されておらず、放置自転車が見られる。	
	競輪場前	J R 富山港線	1.4					富山競輪開催日のみ停車する臨時駅となっている。	
	稲 荷 町	地鉄本線	18.8					駅付近にバス停はあるが、乗継アクセスとしては遠い。駐輪場は十分な台数が確保されていない。	
	東 新 庄	地鉄本線	17.7					駅付近にバス停はあるが、乗継アクセスとしては遠い。駐輪場は十分な台数が確保されていない。	
	越中荅原	地鉄本線	37.0					バス停があるが運行本数が少なく、乗継機能は低い。	
	越中三郷	地鉄本線	8.3					乗継可能なバス路線はない。	
	不 二 越	地鉄不二越・上滝線	7.7					駅付近にバス停はあるものの、乗継のアクセスとしては遠い。	
	大 泉	地鉄不二越・上滝線	4.1						
	朝 菜 町	地鉄不二越・上滝線	2.0					駅出口から線路を挟んだ反対側エリアへのアクセスが遠い。	
	上 堀	地鉄不二越・上滝線	5.1					駅付近に自転車駐輪場がなく、駅出口付近の道路に放置自転車が見られる。	
	小 杉	地鉄不二越・上滝線	-					駅付近にバス停はあるものの、乗継のアクセスとしては遠い。	
	布 市	地鉄不二越・上滝線	10.4					駅周辺に自転車駐輪場がなく、駅入口にアプローチする道路沿いに放置自転車が見られる。	
開 発	地鉄不二越・上滝線	6.0					駅西側に自転車駐輪場が整備されているが、駅舎近くにも放置自転車が見られる。		
月 岡	地鉄不二越・上滝線	2.1					周辺には住宅地や工場などは見られず、乗継可能なバス路線もない。		



地鉄不二越・上滝線小杉駅は平成 15 年 3 月 25 日に開業したため、平成 14 年度の乗車客数データがない

(3) 軌道電停の現況整理

中心部回遊型となる地鉄市内軌道線の各電停の現況と課題を整理した（各電停の概況については参考資料を参照のこと）。なお電停については、基本的に地域住民や中心市街地への来訪者の徒歩圏がアクセス圏域と考えられることから、徒歩によるアクセス性や待ち時間環境などの状況についても合わせて整理した。

表 4-3 軌道電停の現況まとめ

電停名	路線名	施設整備等の有無			特徴・課題
		歩行者の アクセス性	シェルター	情報表示等	
南富山駅前	市内軌道線				南富山駅と電停が近接している。
大町	市内軌道線				
堀川小泉	市内軌道線	×			電停まで歩道橋を渡らなければならない。
小泉町	市内軌道線				
西中野	市内軌道線				
広貫堂前	市内軌道線				
上本町	市内軌道線				
西町	市内軌道線				
荒町	市内軌道線				
桜橋	市内軌道線				
電気ビル前	市内軌道線				
地鉄ビル前	市内軌道線				
富山駅前	市内軌道線				J R 富山駅や電鉄富山駅と近接している。
新富町	市内軌道線				
県庁前	市内軌道線				
丸の内	市内軌道線				
諏訪川原	市内軌道線				
安野屋	市内軌道線				
新富山	市内軌道線				
大学前	市内軌道線	×			電停まで歩道橋を渡らなければならない。

4 - 4 鉄軌道の現況整理〔まとめ〕

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。

5 . 鉄軌道活性化に向けた考え方

5 - 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 5-1 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。

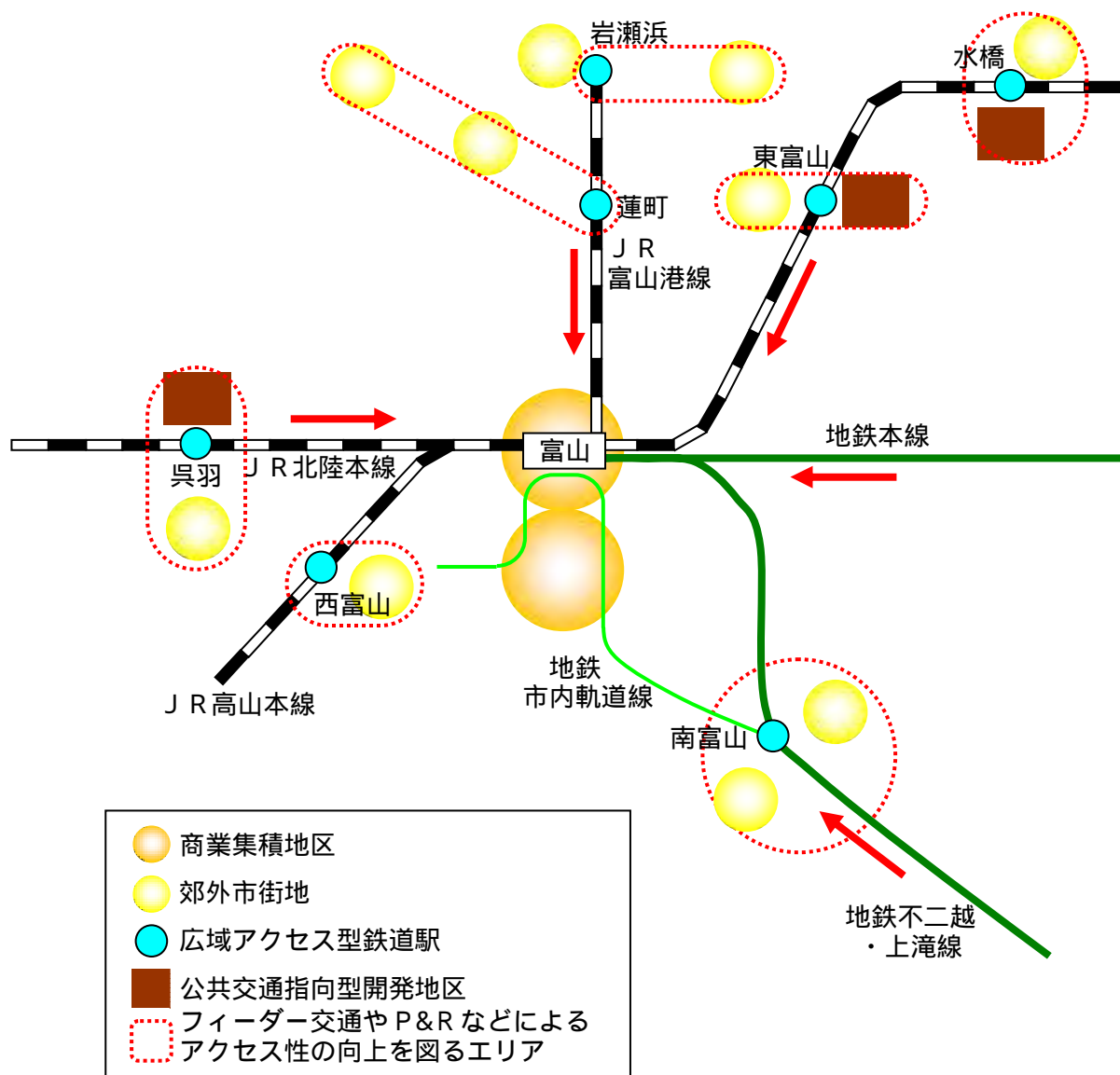


図 5-2 鉄軌道活性化による地域づくりイメージ

5 - 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。

基本方針	実現イメージ
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>【鉄軌道から離れたエリアでは...】</p> <p>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。</p> <p>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>
郊外市街地での鉄道駅までのアクセス機能の整備 	<p>【郊外市街地では...】</p> <p>今後の高齢社会の到来に備え、鉄道駅と郊外市街地を結び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。</p> <p>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...】</p> <p>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。</p> <p>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>
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>【ターミナル駅では...】</p> <p>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。</p> <p>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...】</p> <p>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。</p> <p>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>
土地利用と連携した公共交通活性化(富山型 TOD)の推進 	<p>【郊外市街地での鉄道駅では...】</p> <p>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。</p> <p>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...】</p> <p>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。</p> <p>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>

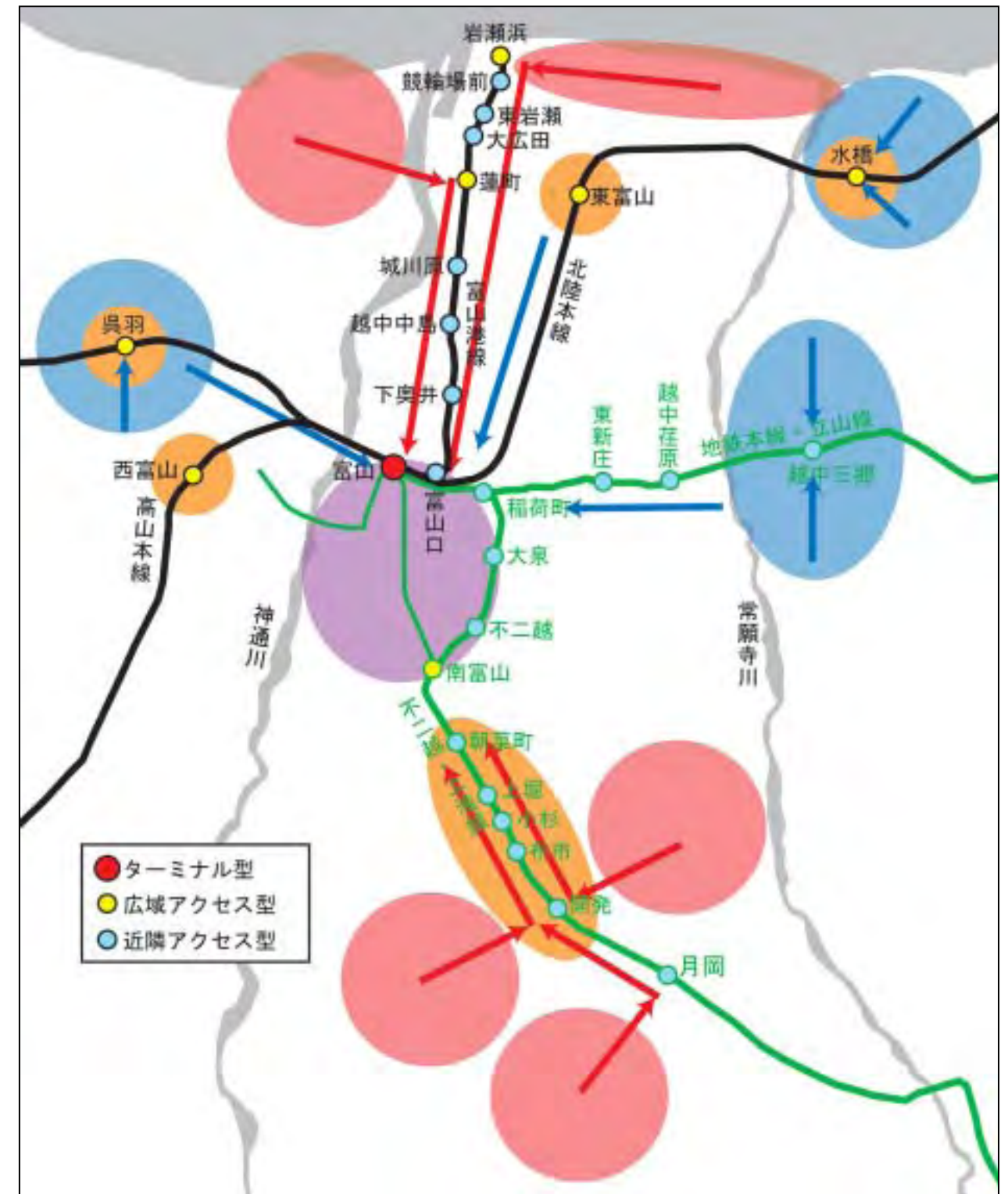


図 5-3 鉄軌道活性化による富山市の「質の高い」ライフスタイルの実現イメージ