

6 . 鉄軌道活性化に向けた基本方針と施策の検討

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）

(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。

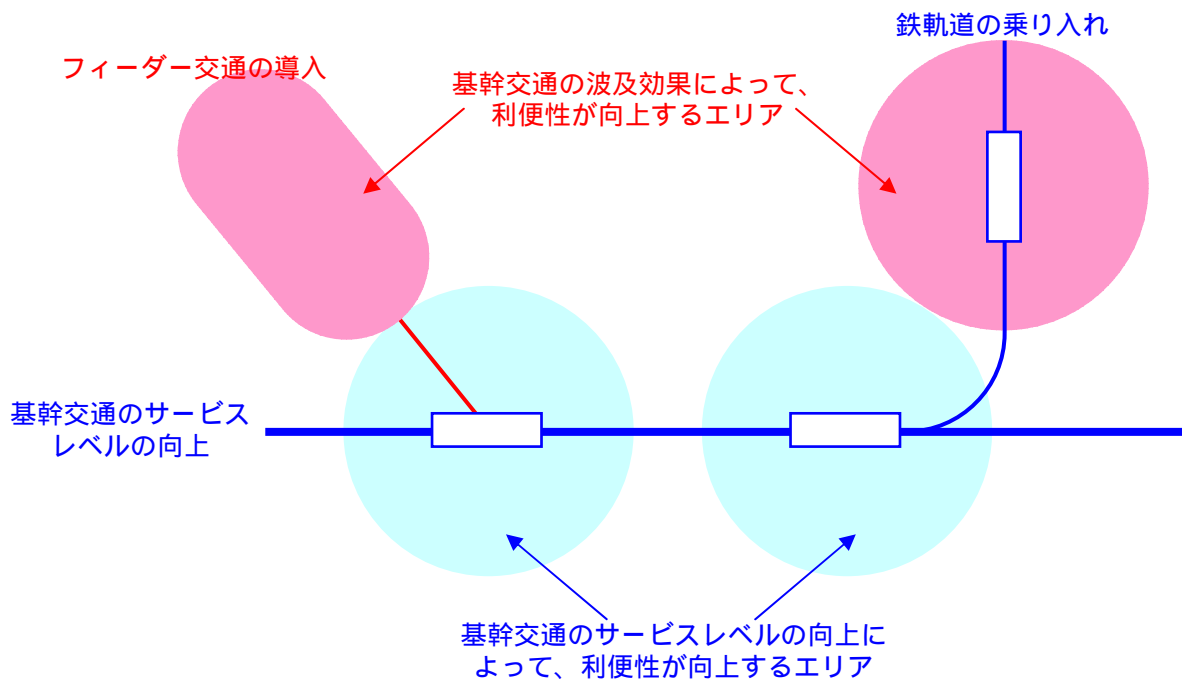


図 6-1 基本方針 1 の実現イメージ

【実現する施策】

- 施策 1 - 1 フィーダー交通の導入
- 施策 1 - 2 基幹交通とフィーダー交通等との乗継円滑化
- 施策 1 - 3 パーク＆ライドシステムの導入（方針 2）

(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。

【導入対象】

富山港線沿線における広域アクセス型駅：岩瀬浜、蓮町 地鉄不二越・上滝線の高頻度運転が行われている区間における近隣アクセス型駅：開発など
--

【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。

富山港線と並行して走る路線バス〔岩瀬方面浜黒崎〕を岩瀬駅に接続するフィーダーバス化
富山港線と並行して走る路線バス〔蓮町経由四方〕を蓮町駅に接続するフィーダーバス化

施策イメージ 盛岡市

- ・盛岡では、**基幹バス+支援バス**という交通システムを実現している。
- ・運行しているのは、松園ゾーンバス、都南ゾーンバス、青山ゾーンバスであり、青山ゾーンバスでは支援バスが鉄道駅にもアクセスしている。



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。

富山港線蓮町駅の東側に広がる交通空白地域をカバーするバス

施策イメージ 加古川市

- ・加古川市では鉄道駅を起終点とするコミュニティタイプのフィーダーバス「かこバス」を運行。
- ・東加古川ルートは、JRの加古川駅、東加古川駅を起終点とし住宅地を結ぶ。
- ・別府ルートは、JRの加古川駅と山陽電鉄の別府駅を結んでいる。



【検討課題】

利用者の利便性確保：路線バスをフィーダー化の際は乗換えが発生するため、基幹交通＋フィーダー交通をトータルで捉え、運行頻度、運行時間、運賃などで利便性を高め、利便性向上を確保する必要がある。

事業成立性の確保：フィーダー化したバスや、新規のゾーン交通は、路線が短いため採算性を確保するためには大きな需要が必要である。需要増加策を多角的に展開するとともに、運賃だけで事業が成立しない場合は、地域支援や企業協力などが必要となる。

交通事業者との連携：特に路線バスをフィーダー化する場合は、民間事業者の経営を妨げないように、十分な連携が求められる。

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。

【導入対象】

富山港線沿線における広域アクセス型駅：岩瀬浜、蓮町

地铁不二越・上滝線の高頻度運転が行われている区間における近隣アクセス型駅：開発など

【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。

富山港線においてフィーダー交通の導入を図る駅：岩瀬浜駅、蓮町駅



施策イメージ
ストラスプール(上)
ハノーバー(下)

- ・LRT とバスが同一ホームで乗り換え可能な駅を整備し都心へのアクセス性を高めている。



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、全体の料金がわかるなど、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ぎ円滑策の導入が容易になる。

【検討課題】

駅周辺における土地の確保：鉄軌道とバスが同一ホームで乗り換えるためには、現在の鉄道駅の周辺にシームレス化の整備用地が必要となる。駅周辺は既に高度利用が進んでいる場合が多く、整備用地の確保が課題となる。

複数事業者間の連携：基幹交通とフィーダー交通の運行事業者が異なる場合、共通料金化やダイヤ、情報提供システムや乗継ぎホームの管理などで十分な連携が必要である。

(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を重ねるのではなく、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></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>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%																								

移動特性

- ・約半数の方が通勤しており外出回数は週5回とトリップ量が多い。しかしながら約88%が自動車利用である。
- ・約7%の方が通学しており、外出回数は週5.1回。バス分担率は20.0%と高い。
- ・買い物は平日、休日ともに行う人は多いが、外出回数は週3.0回と0.7回と多くない。自動車の分担率が高いが、平日の目的地は富山港線で約半数あり、転換を見込みやすい。
- ・通院は15.5%の方が行っているが外出回数は週1.3回と少ない。バス分担率は18.2%と高い。

	行動割合	回数/週	分担率			目的地	
			自動車	路線バス	富山港線	港線沿線	中心部
通勤	51.2%	5.1回	87.8%	4.5%	1.9%	16.6%	14.7%
通学	6.8%	5.2回	66.8%	20.0%	14.0%	22.4%	8.2%
買物(平日)	66.8%	3.0回	82.2%	11.6%	1.5%	49.8%	13.6%
買物(休日)	82.8%	0.7回	90.8%	8.7%	1.7%	38.2%	24.3%
通院	15.5%	1.3回	71.1%	18.2%	2.5%	31.4%	23.5%
私事	37.3%	1.9回	82.7%	9.2%	1.8%	28.1%	16.0%

注) 通院、私事の数・分担率・目的地は最もよく行く場所の集計結果である。

フィーダーバス導入時の利用意向

- ・約46%が利用すると思うと回答している。特に四方・草島地区では利用意向が高い。
- ・路線バスおよび富山港線を定期的に利用している割合は約16%であり、利用者の増加が期待される。
- ・年齢別では、15～19歳、60歳以上の層で利用意向が高い。

【地域別】

	利用意向 N = 837			現在の利用との比較	
	1.利用すると思う	2.恐らく利用しない	3.わからない	現在の利用者	利用者増加率
浜黒崎	41.1%	36.7%	22.2%	14.9%	26.2ポイント
四方・草島	49.2%	31.2%	19.6%	16.6%	32.6ポイント
合計	45.9%	33.5%	20.7%	15.9%	30.0ポイント

現在の利用者は問10～42において、定期的に路線バスまたは富山港線を利用している回答者である。

【年齢別】

	1.利用すると思う	2.恐らく利用しない	3.わからない
15-19歳	51.2%	25.6%	23.3%
20-39歳	36.1%	39.6%	24.3%
40-59歳	37.5%	40.6%	21.8%
60歳-	57.8%	25.3%	16.9%
合計	46.1%	33.5%	20.3%

フィーダーバスの利用目的

- ・すべての利用目的について、現在と比べて2~3倍の利用意向がある。
- ・特に「買い物」については約31%が利用すると答えており、通院における利用意向も高い。

	バスを利用して外出する割合 N = 837				現在の利用との比較			
	通勤・通学	通院	買い物	その他	通勤・通学	通院	買い物	その他
浜黒崎	8.2%	12.0%	28.0%	11.7%	2.9%	4.0%	10.9%	5.7%
四方・草島	10.5%	16.2%	32.2%	13.4%	5.7%	3.9%	10.8%	4.3%
合計	9.6%	14.5%	30.5%	12.7%	4.6%	4.0%	10.9%	4.9%

現在の利用者とは、定期的に路線バスまたは富山港線を利用している回答者である。

フィーダーバスの導入による外出機会の増加意向

- ・約61%が「増える」と回答しており、交通環境が変化することによって外出機会が増えることが予想される。
- ・年齢別では15-19歳、60歳以上の年齢層において、外出が増えると考えている人が多い。
- ・外出目的別では買い物(約71%)、通院(約69%)において増えると考えている人が多い。
- ・外出が増えると答えた人の増加回数については、週1回が最も多く約41%、平均増加数は週あたり1.2回である。
- ・外出が増えると答えた人の外出先としては、オーバードホールやCICなど、駅周辺の施設が多い。次いで、中心市街地やデパートへ新たに行くと考えている人が多い。

【年齢別 N=388】

	増える	増えない
15-19歳	68.2%	31.8%
20-39歳	36.5%	63.5%
40-59歳	57.5%	42.5%
60歳-	69.6%	30.4%
合計	61.3%	38.7%

【目的別 外出目的は複数回答】

	増える	増えない
1.通勤・通学	54.9%	45.1%
2.通院	69.4%	30.6%
3.買い物	71.4%	28.6%
4.その他	51.9%	48.1%
合計	-	-

【外出の増加回数】

	週5回	週3回	週1回	2週間に1回	月に1回	その他	平均増加/週
全体	3.0%	17.9%	41.3%	21.7%	12.3%	3.8%	1.2

【増加すると考えている外出先】

駅北: オーバードホールなど	29
駅前: CIC、商業施設など	30
中心市街地、デパート	54
市民プラザ、県民会館	13

フィーダーバスを利用しない理由

- ・フィーダーバスを利用しないと答えた人の理由について、「現在の交通手段の方が便利」、「富山港線に行く用事がない」という意見が多い。なお、「現在の交通手段の方が便利」と答えた人の交通手段を見ると、通勤および買い物(平日)の 80%以上、買い物(休日)の 90%以上が自動車利用者であった。
- ・「サービス水準がよくなったと思わない」という意見は、浜黒崎地区に多い。

N=280 複数回答

	現在の交通手段の方が便利	富山港線沿線に行く用事がない	北口から南口に移動する必要がある	サービス水準がよくなったと思わない	サービス水準が悪くなったから	その他
浜黒崎	77.8%	38.1%	7.1%	9.5%	1.6%	16.7%
四方・草島	64.9%	33.8%	5.2%	0.6%	1.3%	20.8%
合計	70.7%	35.7%	6.1%	4.6%	1.4%	18.9%

フィーダーバス運行への協力意向

- ・キャンペーンや、運行システム検討への参加は、多くの方が賛同している。
- ・金銭的な負担については約 9%、地元で企業を作ることについては約 17%が賛成している。

	件数			割合		
	浜黒崎	四方	合計	浜黒崎	四方	合計
1.バスのルートや、駐車場の料金などを住民が考える。	106	143	249	30.7%	28.5%	29.4%
2.運賃の収入だけでは難しい場合、少しずつお金を出し合う。	37	39	76	10.7%	7.8%	9.0%
3.バスを運行するための会社を、住民や地域の企業でつくる。	53	88	141	15.4%	17.5%	16.6%
4.たくさんの方が利用するように、声をかけあったり、利用キャンペーンを行う。	133	207	340	38.6%	41.2%	40.1%
5.住民は何もすべきではない。	13	15	28	3.8%	3.0%	3.3%
6.その他	29	38	67	8.4%	7.6%	7.9%

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%				

フィーダー交通システムに対する意見

- ・パーク＆ライド用の駐車場整備を求める声が多い。
- ・ルートについては、自宅近くの集落を通して欲しいとの声が多い。

	浜黒崎	四方・草島	計
・バスの本数をもっと多くして欲しい。	14	37	51
・料金を安くして欲しい。おでかけ定期を継続してほしい。乗継割引を導入して欲しい。	11	16	27
・早朝・深夜運転をしてほしい。飲んだ後に帰れるようにしてほしい。	8	17	25
・路面電車との接続の便をよくしてほしい。	10	10	20
・パーク＆ライド用の駐車場を、富山港線沿線の駅に整備して欲しい。	6	10	16
・車両を、低床・小型車両、バリアフリータイプに配慮して欲しい	5	11	16
・バス停を近くに、ルートが集落内に入って欲しい(特に古志町)	6	9	15
・乗換えが多くなると使いにくくなる。	8	6	14
・コミュニティ型ルートにして欲しい。(商業施設、病院を回る)	7	4	11
・踏み切渋滞の悪化が心配(千原崎)	1	6	7
・知名度を上げる取組みを進める。	1	2	3
・運転手の態度をよくする。	1	1	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

〔取り組み内容〕

- ・ 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。

〔実現に向けての課題〕

1) フィーダーバスの利便性向上策の検討

利用意向は高いが、実際に利用してその便利さを利用者が実感しない限り、他の交通手段からの転換は進まない。利用意向調査では、ルートが自宅の近くを通ること、運賃の安さ、頻度の高さに対して、ニーズが高かった。ルートについてはフィーダー化に合わせた見直しが必要である。

運賃と頻度については、コストと収入に大きく関係する部分であり、サービスレベルを優先させると事業の成立自体が難しくなる。適正なコスト・運行頻度の設定が必要である。

2) 住民や交通事業者、行政との連携体制の確立

地域に愛される交通システムとなるためには、住民の積極的な関わりが不可欠である。公共交通活性化のための住民の活動を促進し、住民・地元企業・交通事業者・行政機関が連携し、公共交通利用の推進を図る体制づくりが求められる。

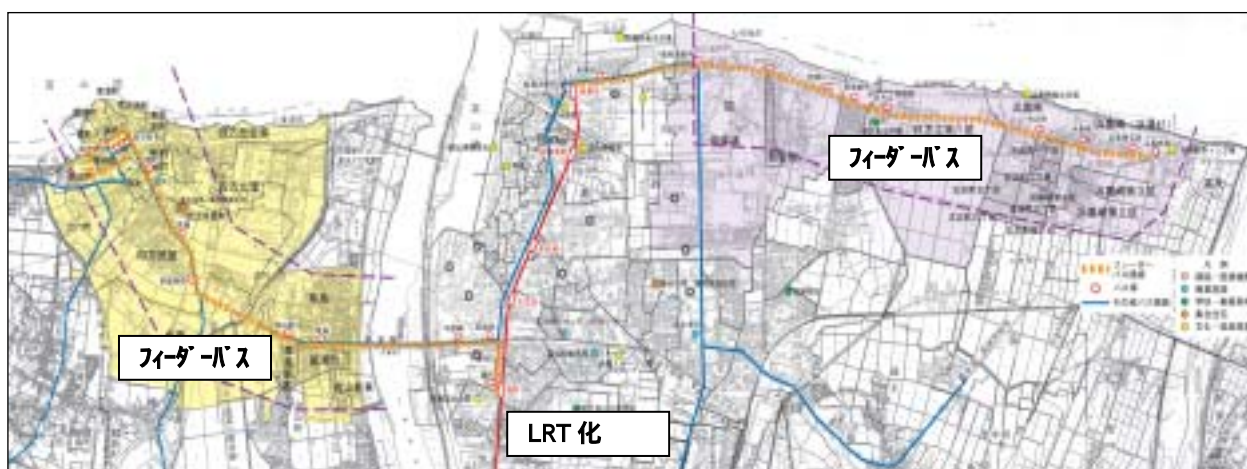


図 6-2 フィーダーバスの導入イメージ

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。

〔実現に向けての課題〕

電停におけるフィーダーバスの接続については、周辺の道路状況、土地利用状況による制約条件が大きいため、それらに合わせた可能な方法を探る必要がある。

ソフトの面については、路面電車の事業主体と、フィーダーバスの事業主体が異なる可能性もあるため、事業主体間の連絡・調整、また費用分担について協議を重ねる必要がある。行政機関が働きかけて、そのような協議の場を設置し運営を行う必要性も高い。

(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 6-1 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

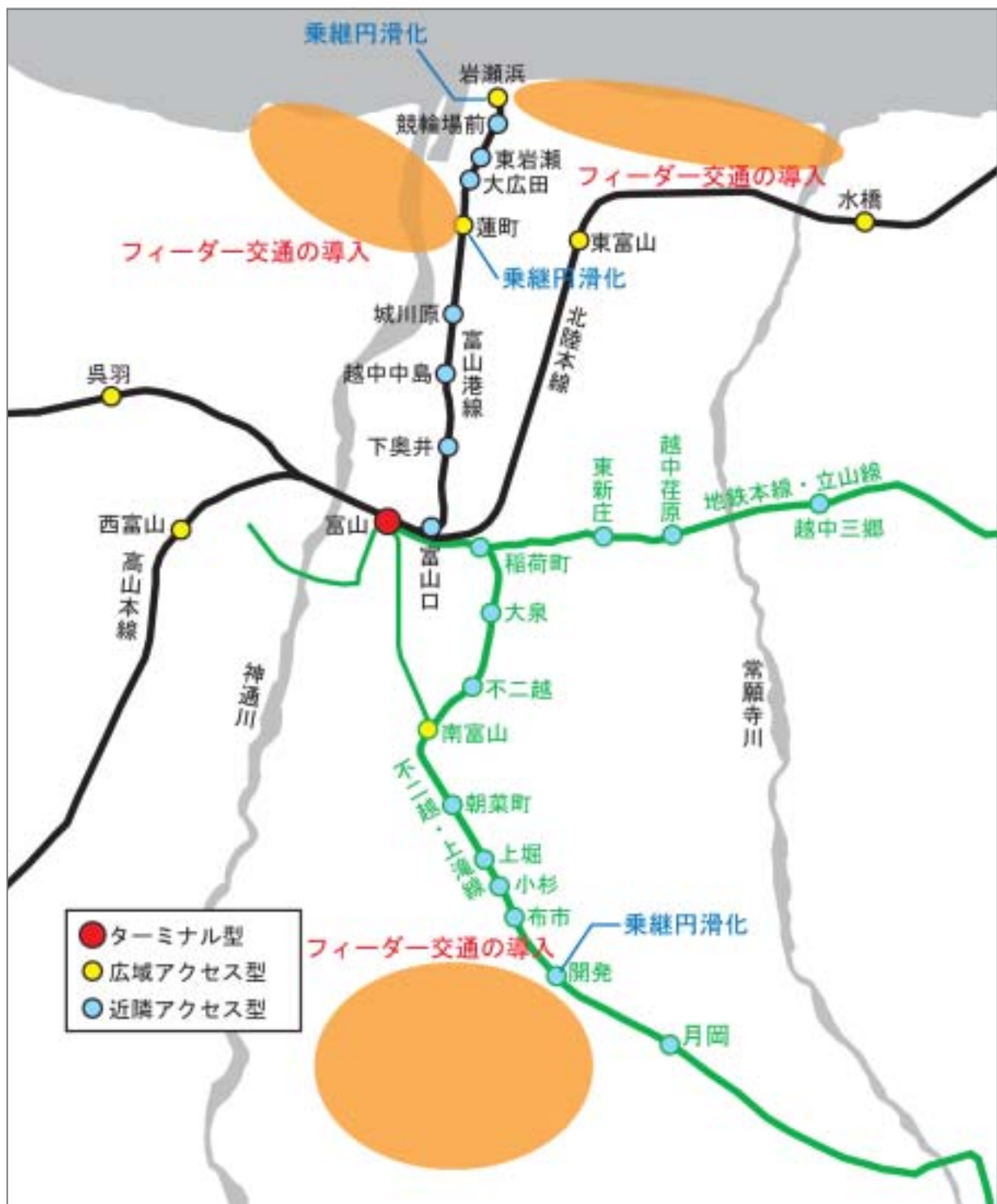


図 6-3 基本方針 1 の導入検討地区

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）

（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。

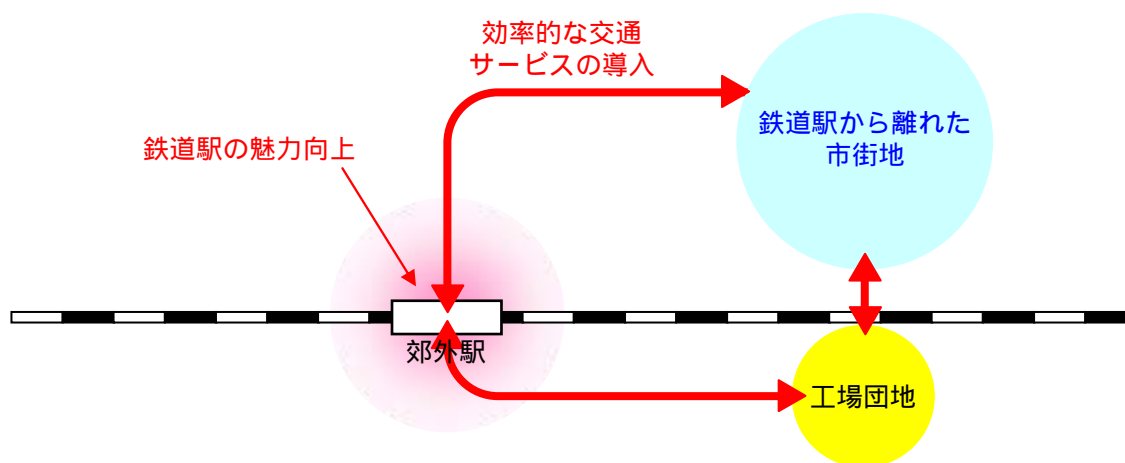


図 6-4 基本方針 2 の実現イメージ

【実現する施策】

- | | |
|----------|-----------------------------------|
| 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 |
| 施策 2 - 2 | パーク&ライド・サイクル&ライドシステムの導入 |
| 施策 3 - 3 | 郊外駅の活性化に向けた駅周辺の集客施設等の整備 |

(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。

鉄軌道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。

【導入対象】

広域アクセス型駅：JR北陸本線呉羽駅、水橋駅、地鉄不二越・上滝線南富山駅
近隣アクセス型駅：地鉄本線越中三郷駅、地鉄不二越・上滝線開発駅、月岡駅

【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。

水橋地区への導入として、水橋駅や越中三郷駅を起点とするコミュニティ交通を導入

施策イメージ 稲沢市

- ・稲沢市では乗合方式のタクシー「コミュニティタクシー ふれ愛タクシー」を運行している。
- ・それぞれのダイヤに、空車のタクシーを割り当てることでコスト削減を図っている。
- ・9時～17時の1時間に1本の運行、料金は100円で、定員は5人。
- ・乗り場は電柱などに標示。



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。

水橋地区への導入として、水橋駅や越中三郷駅をまわるデマンド型バスを検討

施策イメージ 中村市（高知県）

- ・中村市ではまちなかにおけるデマンドタイプバス「中村まちバス」を運行している。
- ・利用は予約制であり、電話で乗降バス停と、利用希望時間を伝え、乗車時間が知らされる。
- ・予約していない場合でも、偶然出会った場合は利用できる。
- ・料金：大人 - 200 円，小人 - 100 円
- ・運行時間 / 8:30-11:00 12:00-14:30
16:00-18:00



【検討課題】

地域運行システムの実現化：運行主体や運行経費について、地域コミュニティや企業が支えあう地域運行システムの実現が必要である。

予約システムの運営：デマンドタイプの場合、予約システム、配車指示などにコストがかかると効率的な運行が難しいため、低コストのシステムを導入する必要がある。

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。

【導入対象】

広域アクセス型駅：JR北陸本線呉羽駅、水橋駅、地鉄不二越・上滝線南富山駅
近隣アクセス型駅：地鉄本線越中三郷駅、地鉄不二越・上滝線開発駅、月岡駅

【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。

呉羽駅、水橋駅や越中三郷駅などの郊外市街地への導入

市内軌道の終点でもある南富山駅への導入

施策イメージ 鎌倉市（神奈川県）

- ・土曜日・日曜日・休日の9時～20時
（ただし、1月1～3日、4月27日～5月6日、7・8月は除く）
- ・利用対象車種：普通乗用車
- ・利用料金：1台あたり1,500円

【内訳】

- 5時間分の駐車料金
- 江ノ電七里ヶ浜駅～鎌倉駅・JR鎌倉駅～北鎌倉駅間の1日乗り降りフリー切符が2枚



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。

富山口駅、東岩瀬駅、稻荷町駅、東新庄駅、上堀駅、布市駅、開発駅など駐輪場が不足している駅における整備

【検討課題】

駅周辺における土地の確保：駅周辺はまとまった用地を確保することが困難な場合が多く、パーク&ライド駐車場の整備については、適地の確保が課題となる。

管理体制の確立：パーク&ライド駐車場を導入する際には、安全性の確保や、不正利用が多発しないように管理体制の確立が必要である。

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。

【導入対象】

広域アクセス型駅：JR北陸本線呉羽駅、水橋駅、地鉄不二越・上滝線南富山駅

【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

【検討課題】

民間施設誘致：商業施設やサービス施設などは民間資本の導入が不可欠であるが、立地条件があまりよくない駅も多いため、整備補助制度などによる立地推進が必要である。

公共施設管理：公共施設については、住民が管理できる体制が必要である。

(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

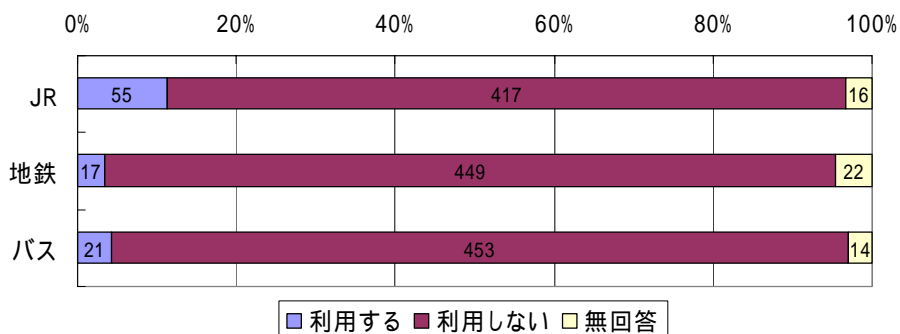
水橋地域において今後どのような公共交通活性化をめざしていくべきかを検討するために、住民が現在どのような交通手段を利用し、交通に対してどのような考えを持っているかを把握する。

調査方法	<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> <p style="text-align: right;">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</p>						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%												

既存公共交通の利用状況

- 各公共交通機関を週1回以上利用する割合は、JRが11.3%、地鉄が3.5%、バスが4.3%と極めて少なく、モータリゼーションが進行している様子がうかがえる。

週1回以上利用しているか？(N=488)



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
総計	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
総計	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
総計	21	4.3%	453	92.8%	14	488

公共交通利用者(週1回以上)の傾向

- ・公共交通利用者の居住地を見ると、JR利用者は西部・中部に集中しているほか、東部団地や水橋駅南部の三郷にも分布している。
- ・一方、地鉄利用者は越中三郷駅を利用する人が7人、越中舟橋駅を利用する人が4人いたほか、電鉄富山駅から利用する人も2人いた。越中三郷駅から1km以上離れた地区の居住者も若干見られるものの、利用者は水橋開発に集中しており、JRに比べると駅勢圏が小さい様子がうかがえる。
- ・バス利用者のほとんどはバス路線沿線に居住している。
- ・公共交通を利用しにくい東部や上条では、ほとんど公共交通利用者が見られない。
- ・公共交通利用者の年代を見ると、JR利用者は10~20代の利用者が比較的多く(20人/55人)、通学需要を取り込んでいると考えられる。逆にバス利用者は60代以上が多く(8人/17人)、地鉄利用者は年代による偏りが見られない。

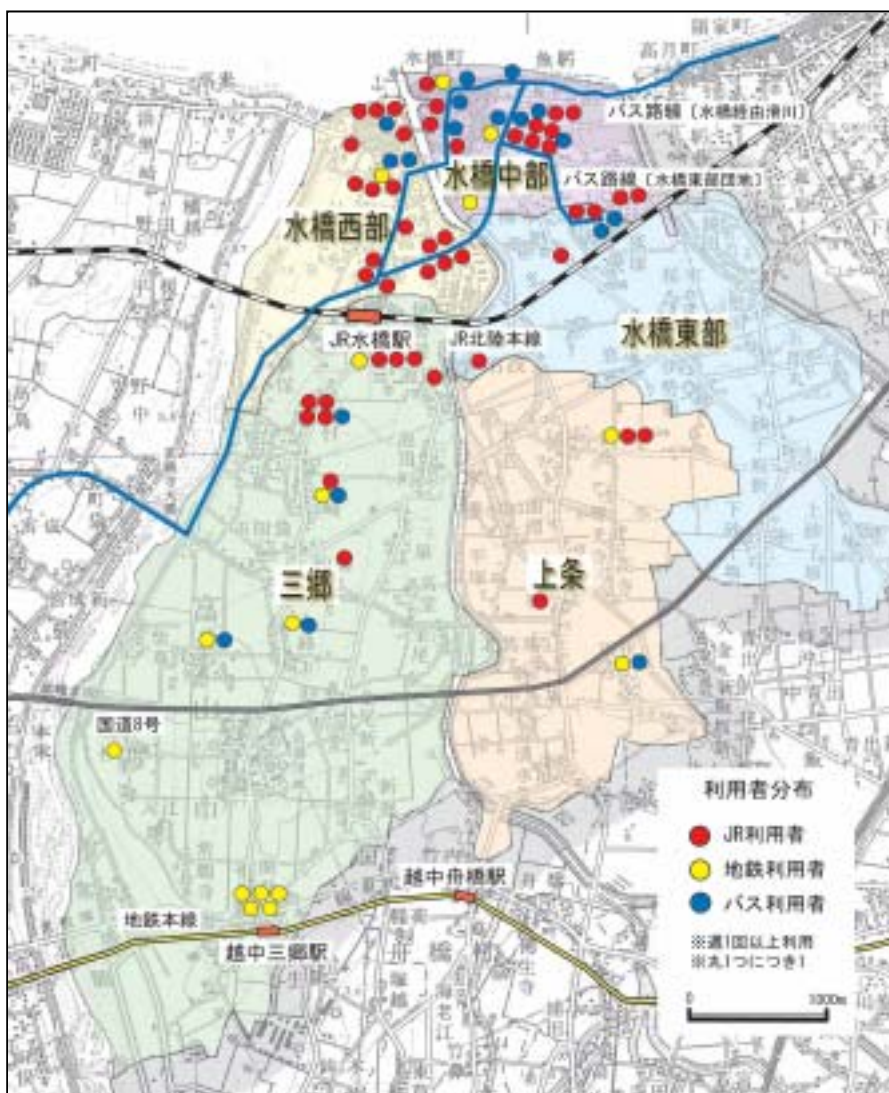


図 6-5 公共交通利用者の居住地域

公共交通利用者の満足度

[JR]

・他の交通機関と比べ、「運賃」と「時間の正確さ」の満足度が高い反面、「駅への行きやすさ」への不満が高い。人口が集積している水橋中部と水橋駅が1km以上離れており、駅前行くバス路線がないことなどが影響していると考えられる。

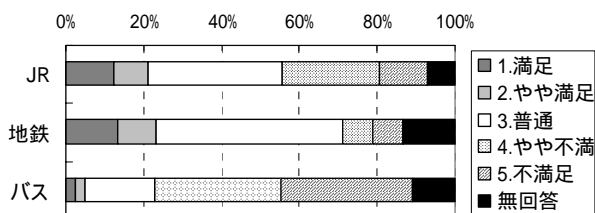
[地鉄]

・「運行本数」や「始発・終電時間」への満足度がやや高く、昨年3月のダイヤ改正の影響が表れていると推察される。反面、JRに比べて運賃が高く(富山まで地鉄400円、JR230円)、「運賃」に対する不満が大きい。

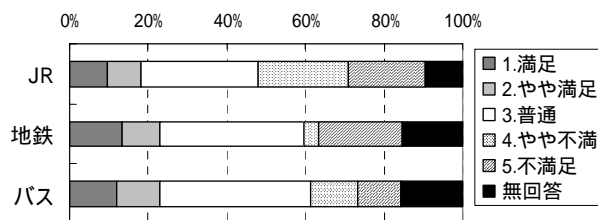
[バス]

・総じて満足度が低く、特に「運行本数」と「運賃」は半数以上が「やや不満」、「不満足」と回答している。

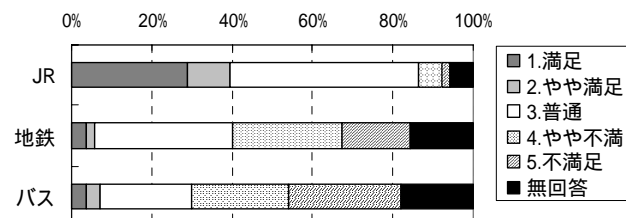
運行本数



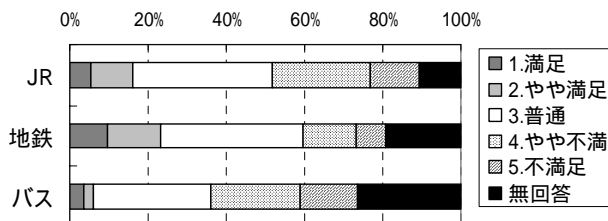
駅への行きやすさ



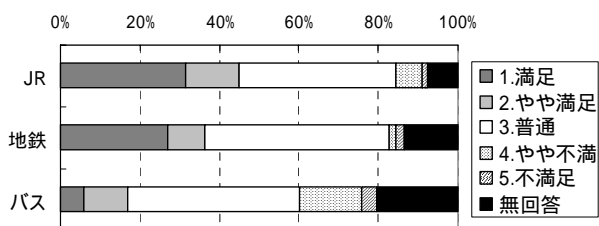
運賃(料金)



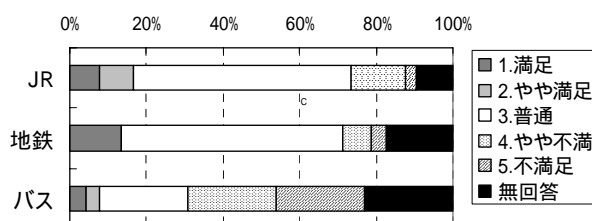
始発時間・終電時間



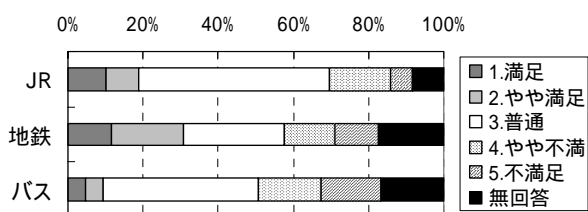
時間の正確さ



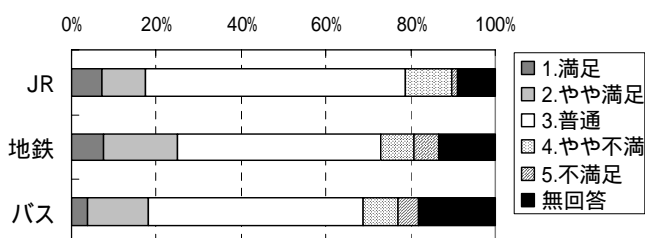
混雑ぐあい



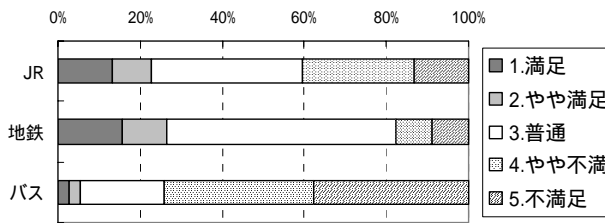
駅の快適性・使いやすさ



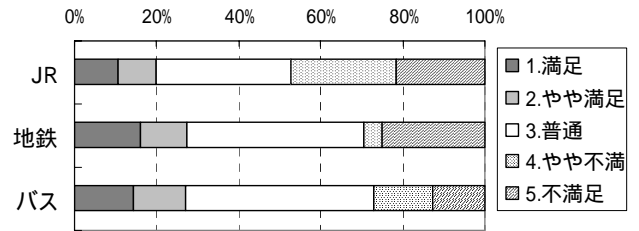
車両の快適性



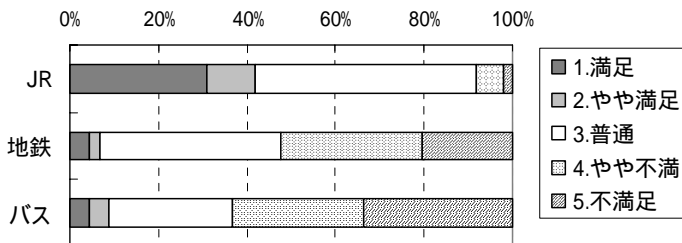
運行本数(無回答除く)



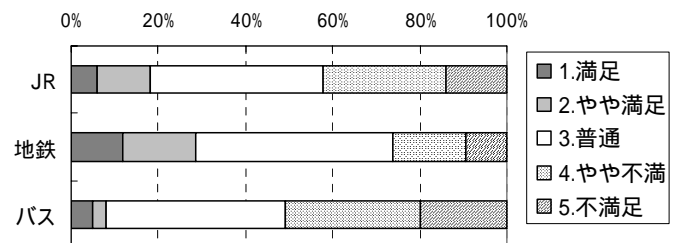
駅への行きやすさ(無回答除く)



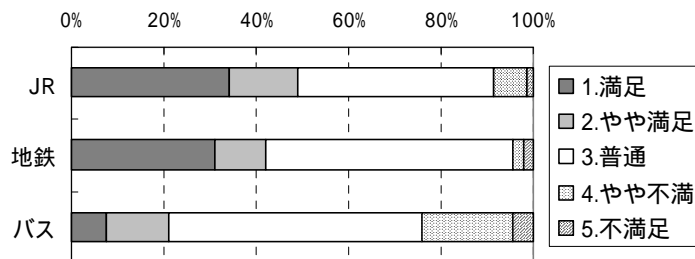
運賃(料金)(無回答除く)



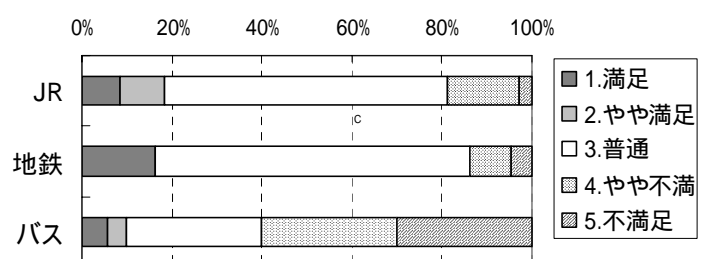
始発時間・終電時間(無回答除く)



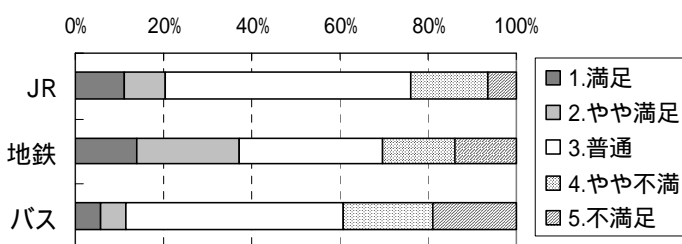
時間の正確さ(無回答除く)



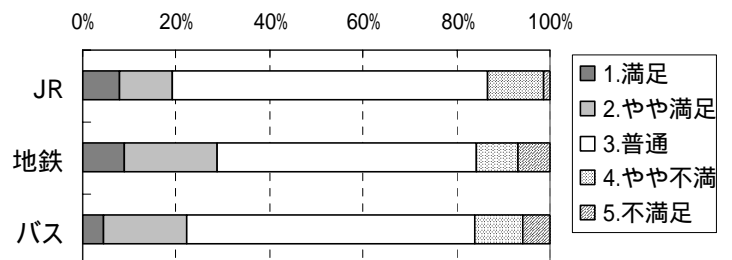
混雑ぐあい(無回答除く)



駅の快適性・使いやすさ(無回答除く)



車両の快適性(無回答除く)



使いやすい公共交通にするうえで効果的な施策・自分も利用する施策

- ・地域全体では、「1. 水橋駅を中心としたバス運行」、「5. 水橋駅に低料金駐車場を整備」がそれぞれ 46.4%、47.6%と高い。「1」は特に中部・西部で 58.3%と高く、水橋駅までのアクセスに対する不満が大きいことから、その必要性をうかがうことができる。
- ・「5」は中部・西部で 54.0%、東部・三郷・上条で 41.4%といずれも高く、自動車と組み合わせたアクセス整備が求められている。
- ・中部・西部では、「7. 鉄道駅の集客施設整備」や「8. 反対側からのアクセス」もそれぞれ 22.3%、23.2%見られ、新たな集客拠点としての期待も大きい。
- ・東部・三郷・上条では、「1. 水橋駅を中心としたバス運行」が 35.1%、「4. 中心部へ向かうバス」が 32.4%、「8. 反対側からのアクセス」が 21.2%の順になっている。バスに対する満足度は高くないものの、バス運行への期待は大きい。

効果的な施策 (N = 433) 複数回答

	効果的である				
	水橋中部、 水橋西部 (N = 211)		水橋東部、三郷、 上条 (N = 222)		地域全体 (N = 433)
1. JR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	123	58.3%	78	35.1%	46.4%
2. 越中三郷駅を中心に、集落をまわるバスを運行する	2	0.9%	20	9.0%	5.1%
3. JR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	13	6.2%	34	15.3%	10.9%
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	17	8.1%	72	32.4%	20.6%
5. JR水橋駅に、電車を利用する際に低料金で止められる駐車場を整備する	114	54.0%	92	41.4%	47.6%
6. 越中三郷駅に、電車を利用する際に低料金で止められる駐車場を整備する	2	0.9%	35	15.8%	8.5%
7. 鉄道駅に、コンビニやカフェ(喫茶店)などを併設する	47	22.3%	32	14.4%	18.2%
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	49	23.2%	47	21.2%	22.2%

- ・地域全体で見ると、自分も利用すると答えた施策は「5. 水橋駅に低料金駐車を整備」が 39.5%、「1. 水橋駅を中心としたバス運行」23.8%の順で多く、水橋駅へのアクセス手段の利用意向が表れている。
- ・「5」は中部・西部で 45.0%、また東部・三郷・上条で 34.2%が利用すると回答しており、自動車との組み合わせによる公共交通利用が考えられる。
- ・「4. 中心部に向かうバス」については、東部・三郷・上条の居住者の 20.3%が利用すると回答しており、公共交通利用の中では最も利用割合が高い。
- ・「7. 鉄道駅の集客施設整備」については中部・西部で 21.3%、東部・三郷・上条で 18.5%と比較的高い利用意向が見られるが、公共交通を利用するのか、コンビニエンスストアや喫茶店を利用しているのかは明らかでない。

自分も利用する施策 (N = 433) 複数回答

	自分も利用する				地域全体 (N = 433)
	水橋中部、 水橋西部 (N = 211)		水橋東部、三郷、 上条 (N = 222)		
1. JR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	68	32.2%	35	15.8%	23.8%
2. 越中三郷駅を中心に、集落をまわるバスを運行する	0	0.0%	10	4.5%	2.3%
3. JR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	7	3.3%	17	7.7%	5.5%
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	5	2.4%	45	20.3%	11.5%
5. JR水橋駅に、電車を利用する際に低料金で止められる駐車を整備する	95	45.0%	76	34.2%	39.5%
6. 越中三郷駅に、電車を利用する際に低料金で止められる駐車を整備する	3	1.4%	28	12.6%	7.2%
7. 鉄道駅に、コンビニやカフェ(喫茶店)などを併設する	45	21.3%	41	18.5%	19.9%
8. 鉄道駅に、線路を挟んだ反対側からも入る入り口を整備する	8	3.8%	33	14.9%	9.5%

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。
- ・現状の公共交通利用者にとって、新たな公共交通サービスの整備が必要とされていると言える。将来、自動車を手放すことになる「潜在的な公共交通利用者」にとっても、バス等の公共交通機関が必要となる可能性は高い。
- ・「5. 水橋駅に低料金駐車を整備」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. JR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. JR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. JR水橋駅に、電車を利用する際に低料金で止められる駐車を整備する	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で止められる駐車を整備する	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%

公共交通利用者は、JR、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

公共交通の運営にかかる住民の負担意識

- ・公共交通の運営にかかる住民の負担意識については、現在利用している交通手段(公共交通 or 自動車)によって大きな差異は見られない。いずれの交通手段利用者も「1. バスのルートや、駐車場の料金などを住民が考える」が 48.1%と 50.9%、「4. 声をかけあったり、利用キャンペーンを行う」がいずれも 33.3%の順に多い。
- ・「お金を出し合う」や「バスの自主運行」についてもそれぞれ 15%程度の賛成が見られる。公共交通利用者にとって、公共交通の存続は重要な条件と考えられるが、すでに負担感の高い運賃を支払っている上に、さらなる負担を求めることに対する抵抗は大きいように見受けられる。

	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	
	やってもよい		やってもよい	
1.バスのルートや、駐車場の料金などを住民が考える	39	48.1%	19	50.9%
2.運賃の収入だけでは難しい場合、少しずつお金を出し合う	14	17.3%	4	12.6%
3.バスを運行するための会社を、住民や地域の企業でつくる	13	16.0%	6	16.0%
4.たくさんの方が利用するように、声をかけあったり、利用キャンペーンを行う	27	33.3%	12	33.3%
5.住民は何もすべきではない	3	3.7%	1	3.1%
6.その他	6	7.4%	1	4.7%

公共交通利用者は、JR、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JR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・上条については、需要動向に応じてディマンドタクシーなどの導入を検討する。
- ・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、JR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。

〔実現に向けての課題〕

1) 地域住民や地元企業による支援体制の確立

東部・三郷・上条のような集落が分散し、公共交通が成立しにくいような地域では、運賃以外の収入増加策を検討する必要がある。例えば呉羽地域では自主運行バスが運行しているが、地域住民による運行費の負担や地元企業による協力金の拠出など、支援体制を確立することが課題としてあげられる。

2) 自動車利用者、公共交通利用者双方への公共交通に対する意識醸成

詳細な需要予測については別途調査が必要であるが、民間事業者レベルの収入を得ることは用意でないと想定される。そこでコミュニティ交通の運行に向けた住民の協力が不可欠であるが、公共交通に対する新たな財政的負担の意識は必ずしも高くない。そこで呉羽地域で見られるような住民主体型の運動をつくり上げる必要がある。

3) コミュニティバスと既存バス路線との競合可能性

特に水橋中部・西部にコミュニティバスを導入することになった場合、既存バス路線との競合は避けられない。そこで既存のバス路線について、市街地内のバス停間隔を短くする、水橋駅前にバス停を設置する、運行頻度を上げるといった工夫が必要となる。



図 6-6 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

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。

〔実現に向けての課題〕

1) 駐車場用地の確保

パーク＆ライド用駐車場は駅から至近距離になればその効果が発揮できない。そのため既存の鉄道駅付近に駐車場用地が確保できるかどうかが重要となってくる。もし既存駅付近に確保できなければ、新たにパーク＆ライドが可能な鉄道駅を整備することも考えられる。

2) 費用負担の問題

パーク＆ライドのための駐車場の整備や維持管理にかかる費用負担について検討する必要がある。

る。また、地鉄の場合は運賃が高いというイメージがあることから、何らかの割引制度の導入が望ましいが、割引分をどの主体が負担するかについても検討が必要である。

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。

〔実現に向けての課題〕

1) 施設整備の事業主体、費用負担の問題

鉄道駅への集客拠点化を目的とした集客施設等を整備するにあたり、施設整備の事業主体、整備や維持管理にかかる費用負担についての検討が必要である。

2) 集客施設と鉄道活性化の関係の検証

住民の利用意向で「コンビニ等の集客施設が必要」との声が多かったが、本事業の目的である「鉄軌道の活性化」につながるのか、曖昧な部分がある。言い換えれば、「鉄道は使わないが、単にコンビニ等は整備してほしい」という意見もいくらか混在している可能性がある。

そこで、集客施設の整備と鉄軌道活性化の相関性(効果・需要)についての精査が必要である。ただし鉄道駅に集客施設を整備することにより、公共交通の利用に目を向けるインセンティブになり得ることは、期待する効果のひとつである。

(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 6-2 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}

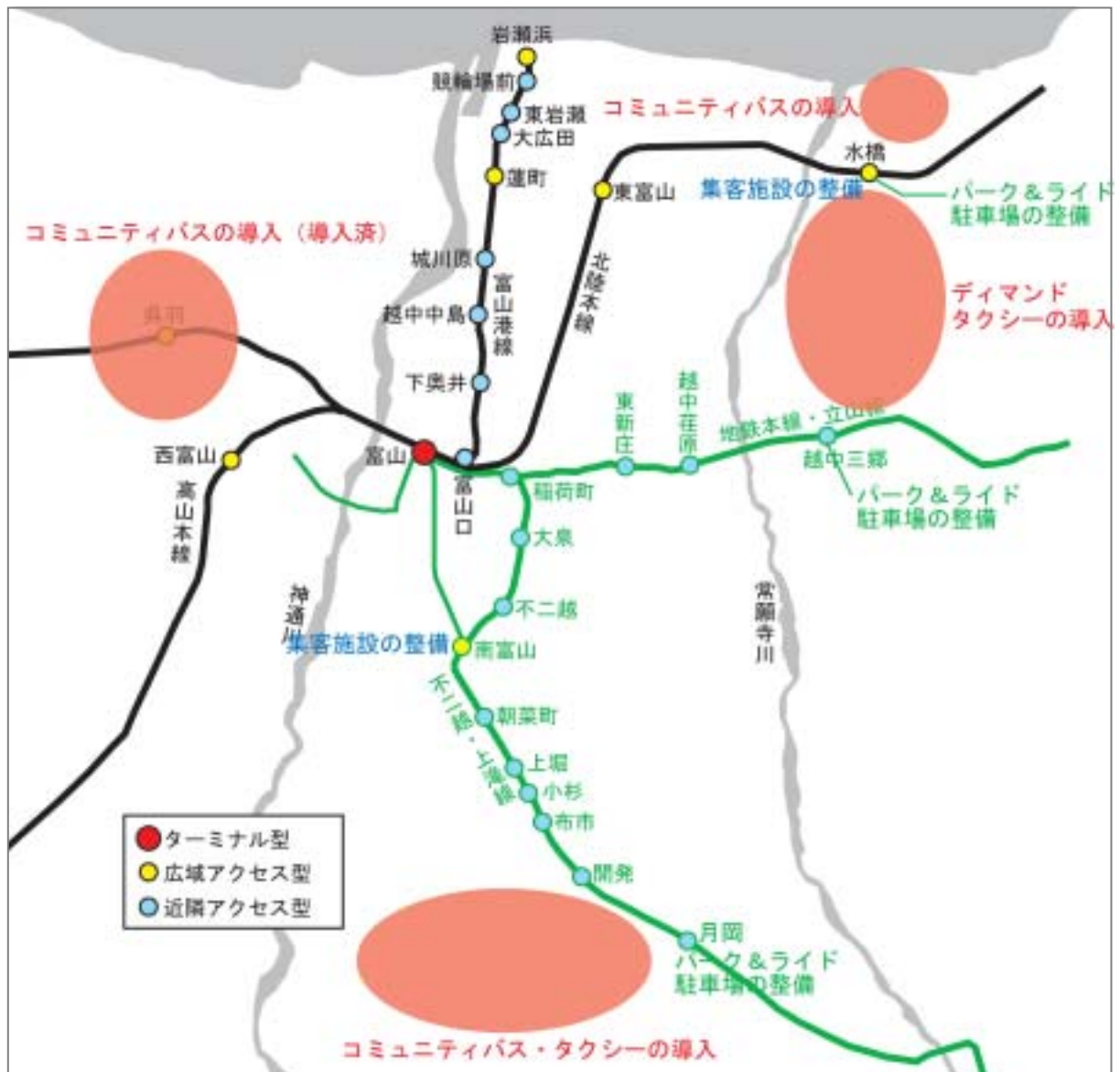


図 6-7 基本方針 2 の導入検討地区

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）

（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。

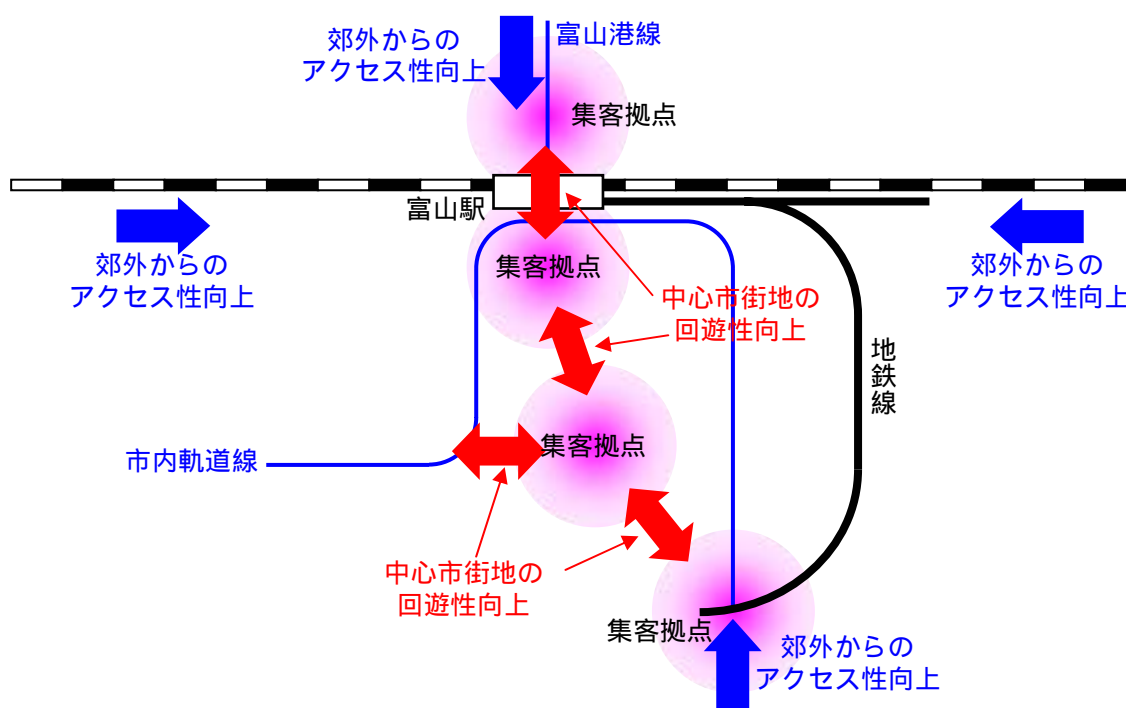


図 6-8 基本方針3の実現イメージ

【実現する施策】

- 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
- 施策3 - 2 電停における待ち環境の向上
- 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

(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。

【導入対象】

中心市街地

【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。

施策イメージ 金沢市

- ・「鉄道利用」と「商店街での買物」の両方の促進を目的とした、竪町商店街とJRのタイアップ企画(期間限定)
- ・JR金沢駅までの列車乗車券と竪町商店街全店の買物券がセットになっており、合計料金が大幅に割引されている。



施策イメージ 松山市

- ・いよてつ高島屋の商品券(10,000円)を、伊予鉄道の電車・バス共通乗車券「い~カード」1,000円券付きで販売。
- ・いよてつ高島屋で3,000円買物する毎に、松山市駅から伊予鉄道の電車・バス300円の無料乗車券が1枚もらえる。



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。

施策イメージ 山梨交通 OMC カード

- ・商用化としては世界で初めて交通系 IC カードとクレジットカードを一本化したカードを実現した。
- ・有効期限は5年、年会費は無料で、利用者はバスの定期券や回数券としてカードを使用できるほか、クレジットカード機能を利用して定期券や回数券の購入、マスターカードや OMC 加盟店での買い物が可能になる。
- ・セキュリティ上、非接触 IC チップは山梨交通の使用領域とし、カード発行後に OMC は関与しないように配慮している。

【検討課題】

交通事業者と商業施設とのタイアップについては導入効果の把握を行い、負担割合や運営方法について十分な協議が必要となる。

ICカードの導入により効果的な施策導入の可能性が広がるが、読み取り機などの初期投資に対する交通事業者の負担も大きいため、導入方法の検討が必要である。

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。

【導入対象】

富山市内軌道線電停

【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。

利用者の多い富山駅前電停や西町電停などを対象



施策イメージ 高岡市

- ・万葉線の電停2箇所に屋根を設置。
- ・雪を溶かすロードヒーティングや車椅子用のスロープも整備されている。



施策イメージ 横浜市

- ・シェルター設置には多額のコストがかかるが、PFI方式による整備手段を採用している事例も見られる。
- ・民間企業の資金で広告付きシェルターを整備した、横浜市営バス「市庁前」停留所。
- ・シェルター本体は市ではなく民間企業が所有。
- ・所有企業が広告を募ってシェルターを製作し、広告収入で維持管理を行うもの。

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・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。



施策イメージ 広島市

- ・路面電車「グリーンムーバー」のバリアフリー化電停。
- ・超低床車両に合わせた段差の少ないホームの整備。
- ・傾斜の緩やかなスロープや電停に屋根が設置されている。

施策イメージ 長崎市

- ・長崎市魚の町「公会堂前」電停の歩道橋を撤去し、横断歩道に変更。
- ・陸橋を渡ることなく、電停へのアクセスが可能となった。
- ・長崎市交通企画課「交通バリアフリー計画」の1つとして実施。(2002年)

【検討課題】

電停整備については、道路空間の制約条件や他の交通への影響に配慮する必要がある。

電停整備の実施にあたり、多額の整備費がかかることから、行政と交通事業者の費用負担の割合や整備を行う電停の優先順位等の検討が必要である。

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。

【導入対象】

中心市街地

【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)。

施策イメージ 富山市

- ・富山地方鉄道がバス通勤を対象に 環境定期券制度や 環境回数乗車券制度を実施。

通勤定期券の所有者と同伴する家族が、土・日等に割引運賃でバスに乗車できる。自治体が取り組むノーマイカーデー等を対象に電車やバスに利用可能。



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。

【検討課題】

新たな割引制度の導入にあたっては、その効果の把握を行い、交通事業者の負担限度や実施方法について十分な協議が必要となる。

中心市街地への通勤を対象とした定期券の宣伝方法等(各種割引券の宣伝媒体や場所等)を再検討する必要がある。

(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。

〔グループヒアリングによる意見（経済産業省調査より）〕

- ・バスは運賃が高く、定時性が低い交通機関として認識されている（若者）
- ・共通 IC カードに対しては好意的な意見が得られたが、それだけでなく、運行本数やルートの見直しも不可欠である点も合わせて指摘されている（若者）
- ・共通 IC カードについては肯定的な意見が多く、市電で発売されているトラムカードと商店街が連携すればよいとの提案もあった（壮年）
- ・IC カードについては肯定的な意見が聞かれた（高齢）
- ・商店街の指定された店で 2,000 円以上の買い物をすると公共交通の割引券がもらえるしくみがあるが、富山大和などの百貨店では 10,000 円以上買い物する場合も多い。しかし現状では、買い物金額に関係なく 1 枚しかチケットをもらえないので、ポイント制によって加算されるしくみがよいとの意見もあった（高齢）

〔実現に向けての課題〕

1) 割引制度の負担方法の検討

IC カードの導入に関しては多額の初期コストのほか、割引制度を維持するためのランニングコスト(例えば割引金額分の負担、しくみを維持するための事務経費等)を要する。これらの費用をどのように捻出するか、あるいは事業者間でどのような割合で負担するかについて検討する必要がある。

2) 協力する交通事業者や店舗の拡大

共通スタンプカードやポイント制度は、協力する交通事業者や店舗が増えるに従って買い物客に多様な選択肢を提供でき、効果を高めることができる。しかし自動車に過度に依存している現状では、こうした取組みが有効かどうか不明確なうえ、効果が発現するまでに時間を要することが多い。そこで、JRや地铁、富山ライトレールなど、多くの交通事業者で利用できるようにするほか、協力店舗の拡大による規模の効果を得るためのしかけが必要である。

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(横川駅参照)。
- ・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。



図 6-9 シェルター整備が望まれる電停

例えば広島電鉄横川電停では、鉄道駅周辺と電停を一体的に覆うシェルターを整備し、駅周辺の回遊性を高めている。



図 6-10 一体的なシェルター整備を行った広島電鉄・横川電停

〔グループヒアリングによる意見（経済産業省調査より）〕

- ・市電は中心市街地へのアクセス手段だけでなく、一部の市民には中心市街地の周遊手段として利用されている（若者）
- ・シェルターについては、屋根だけでなくベンチもあるとよい（若者）
- ・シェルターに広告が掲示されていることについては特に抵抗を感じない（若者）
- ・ラッピング広告やバスシェルターについては、デザインや景観に特に配慮して欲しいとの指摘があった（壮年）

〔実現に向けての課題〕

1) 電停空間の確保

シェルター整備にあたっては、ある程度の空間を確保する必要があるが、既存の路線は交通量も多く、必ずしも十分な空間が確保できない場合もある。そこで電停空間を確保するための工夫が必要である。

2) 整備費用の負担方法

シェルター整備については、耐雪構造のシェルターとなるなど多額のコストを要する可能性があることから、広告宣伝と合わせた民間資金の活用による整備、補助制度の活用など、さまざまな整備費用の捻出方法を検討する必要がある。

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。

〔グループヒアリングによる意見（経済産業省調査より）〕

- ・ドイツの「バス＋タクシー(1ユーロ)で自宅から中心市街地へ行ける」というしくみを引き合いに出し、こうしたしくみをつくっていけるような柔軟な発想が必要との意見があった（壮年）
- ・駐車料金に比べて割安な公共交通料金が必要との意見があった（高齢）

〔実現に向けての課題〕

1) 宣伝活動の強化

富山地方鉄道ではさまざまな割引制度を導入しているが、これらが中心市街地への通勤者、とりわけマイカー通勤者に知られていないと考えられる。鉄道駅や案内所、ホームページなどで紹介されているが、規模の大きい事業所へ訪問するなど、宣伝活動を強化することが求められる。

2) 割引制度の内容・負担方法の検討

割引率の向上によって、交通事業者の減収につながる可能性があることから、割引制度の内容や効果を十分に精査するとともに、費用負担の方法を検討する必要がある。

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)

(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。

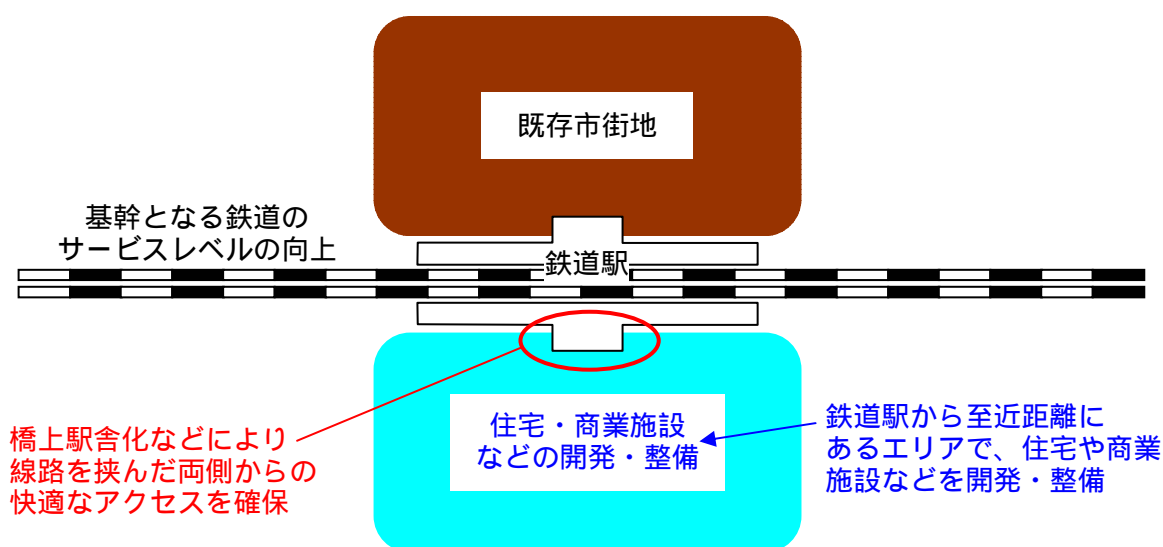


図 6-11 基本方針 4 の実現イメージ

【実現する施策】

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

(2) 基本方針4の考え方

富山市は富山駅を中心に放射状の鉄道ネットワークが整備され、鉄道の利便性を高める上で有利な条件を持っているにもかかわらず、鉄道の機関分担率が非常に低い。基本的考え方に示したように、公共交通中心型と都市構造への転換を図り、その中心的役割を鉄道が担うためには、土地利用と連携した活性化方策が不可欠である。その中で、基本方針4は基本方針1～3による鉄軌道活性化を促進するための誘導・支援策として位置づけることができる。

一方で、土地利用条件は短期的に変更できるものではなく、また周辺地区の条件やバランス等に十分に配慮する必要がある。そこで他の基本方針とは異なり、基本方針4については長期的視点で検討することとし、ここでは鉄道駅の集客拠点化を進めるための取組みを示すにとどめる。

(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。

【導入対象】

中心市街地と郊外市街地を結ぶ鉄道の広域アクセス型駅：呉羽、東富山、水橋、西富山 中心市街地からある程度距離の離れた近隣アクセス型駅：越中三郷、布市、開発

【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、鉄道へのモーダルシフトを誘発し、富山型TODを実現できる。

施策イメージ JR北陸本線・東金沢駅

- ・北陸新幹線の整備に合わせて、2002年10月に橋上駅として整備された。
- ・橋上駅舎の整備を見越して、数年前から改札口と線路を挟んだ反対側でマンションが建設された。



橋上駅舎化された東金沢駅



新たに整備されたマンション（手前が駅前広場）

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。

【検討課題】

基本方針 4 では、スプロール傾向にある都市構造を郊外拠点化の方向に変えていくための取組みであるが、これらを進めていく上での課題を以下に整理する。

鉄道のサービスレベルの向上

基本方針 4 は、基本方針 1～3 による鉄軌道活性化を促進するための誘導・支援策であるが、基本方針 4 の実現は鉄道のサービスレベルの向上が前提となっている。しかし、鉄道のサービスレベルはある程度の需要を確認できた段階で向上策を図ることが一般的である。近年、富山地方鉄道がデータイムの大幅な増発運転や最終電車の時間繰り下げなどのサービス向上策を実施しているが、これらの効果が発現されるまでは一定の時間を要する。こうした需要を見越したサービスレベルの向上が実現可能かどうか検討する必要がある。

郊外での住宅・商業施設等の立地需要の見極め

将来的な人口の減少や特に郊外部で強い戸建住宅志向の中で、郊外市街地での居住を求める需要がどの程度あるか、また郊外の住民を対象とした商業施設等の立地需要がどの程度あるかについて把握する必要がある。特に鉄道駅周辺という立地条件や中心市街地への影響などを考えた場合、自動車交通に依存したショッピングセンターなどの整備は望ましいとはいえ、周辺住民のニーズを見極めることが必要である。

7 . 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。

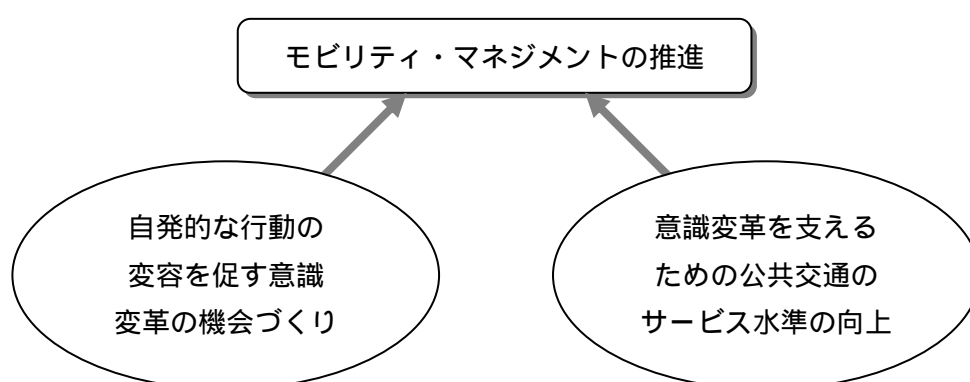


図 7-1 モビリティ・マネジメントを推進するための取組み

(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 7-2 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。