

## 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり [富山市]

今後の人口減少、超高齢社会に対応するため、コンパクトなまちづくりの方針の下、その実現手段の一つとして公共交通の活性化を位置づけ。

まちづくりの観点から必要なものについては、行政がコストを負担し、思い切った公共交通の活性化を図るとともに、公共交通活性化と沿線のまちづくりを一体的に展開。

**キーポイント：トップの強いリーダーシップの下、「コンパクトなまちづくり」をコンセプトとし、明確な目標を設定した上で、公共交通活性化策を位置づけ。多様な施策と連携しながら総合的に展開。**

### ○背景・経緯

富山市は、平坦な地形で可住地面積が広いことや、高い持家志向、道路整備率の高さなどから、都市の成長、拡大とともに市街地が低密度化し、特に中心市街地の空洞化が深刻な問題となっていた。また、自動車交通への高い依存度から、バスをはじめとする身近な公共交通が衰退するとともに、少子・高齢化や人口減少、環境問題の深刻化など、さまざまな課題が顕在化していた。

これらの課題に対応するため、富山市では公共交通を活性化し、その沿線に居住、商業、業務等の都市の諸機能を集積させる「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を推進することとし、平成17年3月には「コンパクトなまちづくり」の実現手法として市の総合的な交通体系のあり方を示す「富山市総合的都市交通体系マスタープラン」を策定した。

また、平成17年4月に富山市は7市町村が合併して新富山市となったため、合併前のマスタープランの考えを引き継ぎ、新市の公共交通のあり方を示す「富山市公共交通活性化計画」を平成19年3月に策定した。「富山市公共交通活性化計画」と連携し、同時に「富山市都市マスタープラン」を策定し、「お団子と串」の都市構造が、まちづくりのコンセプトとして位置づけられた。

一方、コンパクトなまちづくりを検討していた平成15年度に、北陸新幹線の整備に合わせて、富山駅付近は並行する北陸本線などを高架化する連続立体交差事業が採択となった。そこで、利用者の減少に歯止めがかからない富山港線についても同様に、多額の事業費をかけて高架化するべきかどうか議論となった。

富山港線の扱いについては①既存線の高架化、②路面電車化による存続、③バス代替による既存線廃止という案を比較検討した結果、「コンパクトなまちづくり」を進めるうえで最も有効な路面電車化が採用され、沿線のまちづくりと一体となった公共交通の利便性向上を図ることになった。

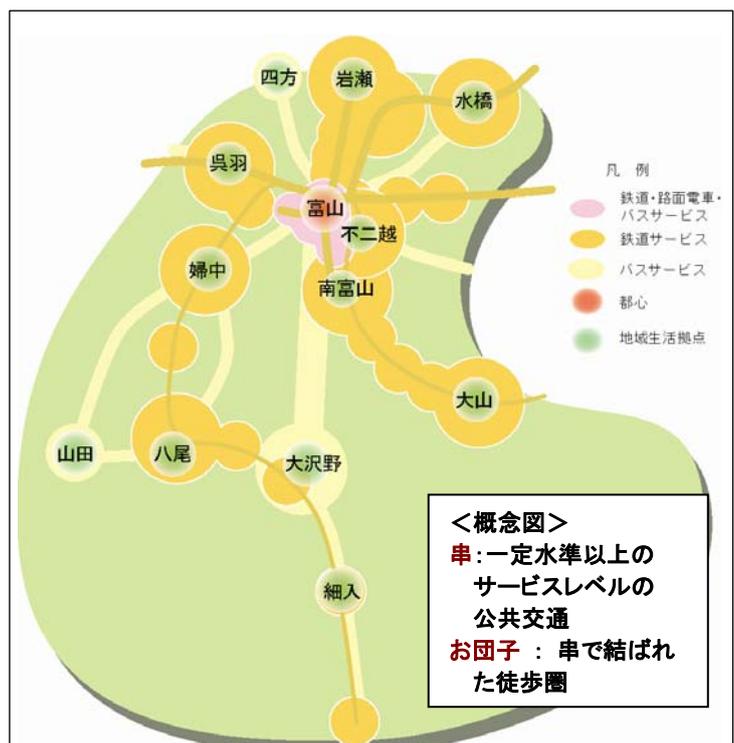


図1 富山市が目指すお団子と串の都市構造

## ○市長のリーダーシップと公共交通活性化の明確なコンセプトが市民の幅広い支持を得る

コンパクトなまちづくりは、広く市民に理解されており、富山ライトレールの整備に対する市民の評価についてアンケート調査したところ、沿線の地域で支持が高いのは当然として、沿線ではない他の地域も含め、市域全体で約8割以上が「評価する」と回答している。

その理由としては、公共交通活性化の目的が明確であることが挙げられる。単に利用者を増やすために公共交通を活性化するのではなく、人口減少と超高齢社会の到来に備えるためのものであることを明確にするとともに、市の主要な計画に位置づけしていることがあげられる。

また、市長が108回（H17～H19）に及ぶタウンミーティングを開催して、現在の状況や将来の課題について説明し、将来の都市のあり方について住民に問いかけるとともに、コンパクトなまちづくりの必要性、公共交通活性化の必要性を市長自らが説明してきたことも市民の理解を深めている要因である。

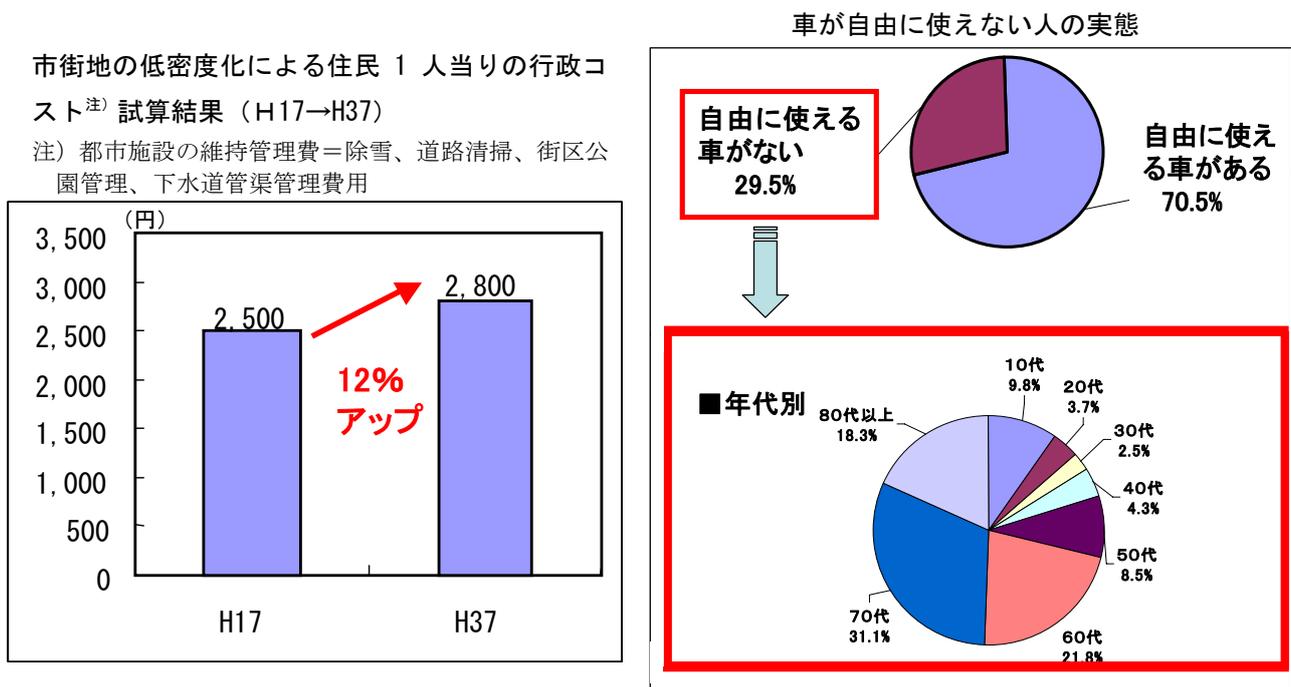


図2 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの必要性を説明する際に使われるデータの一例

## ○思い切った利便性の向上で利用者減少の悪循環を断ち切る〔活性化第一弾:富山ライトレール〕

市の公共交通活性化の第一弾である富山ライトレールの成功は、思い切った利便性の向上を実施したことにある。LRT化に合わせて運行本数を約3.5倍に増加させるとともに、始発・終電の改善などを実現している。開業後の利用者数は、開業前と比較して平日が約2倍、休日が約4倍に増加している。

富山ライトレール沿線は既成市街地であることから一定の需要密度があり、思い切った利便性の向上が利用者の増加に結びついている。また、市が富山ライトレール開業後（H18）に実施した利用者へのアンケート調査によると、平日に着目した場合、自動車からの転換が11.5%であったほか、新規の利用が20.5%となっており、特に高齢者の日中における新たな外出機会の増加が顕著となっている。

	<旧富山港線>	→	<富山ライトレール>
運行間隔	30～60分		15分(ラッシュ時は10分)
始発・終電	5時台・21時台		5時台・23時台
駅数	9駅(富山駅除く)		13電停
車両	鉄道車両		全低床車両

運賃は200円均一制に。

図3 旧富山港線と富山ライトレールのサービス水準の比較

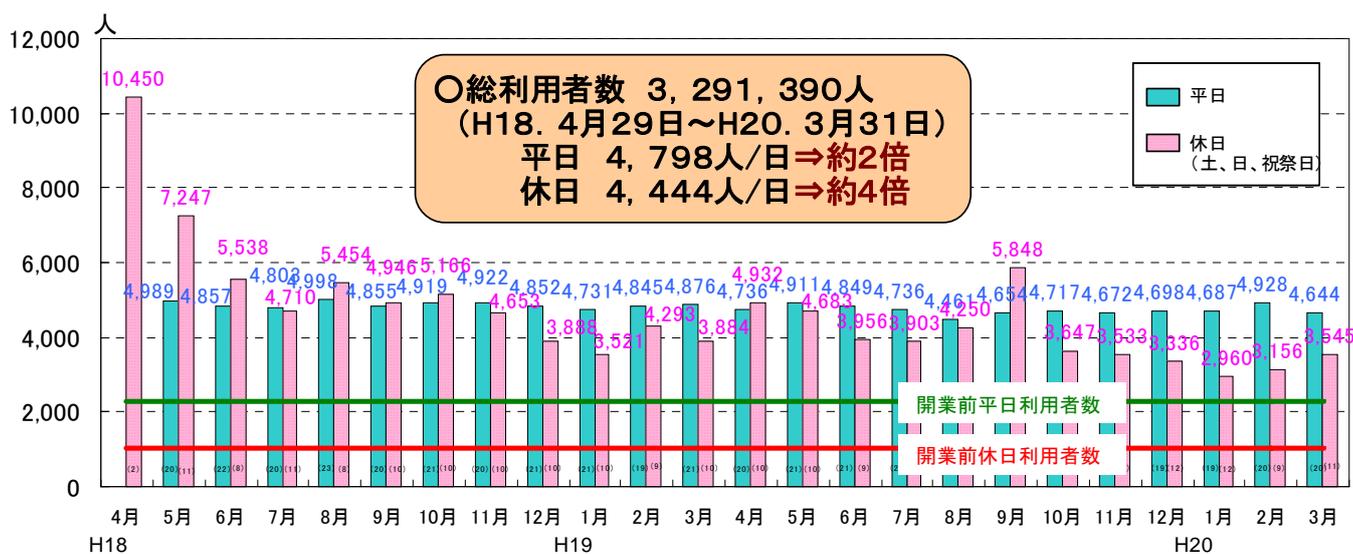


図4 富山ライトレールの利用者数の推移

### ○効果検証と取組の見直しで利用者ニーズに対応【活性化第二弾: JR 高山本線】

JR 高山本線は、合併前の旧5市町村を結ぶ富山市の南北交通軸であるが、近年利用者の減少により減便が続き、利便性が低下していた。

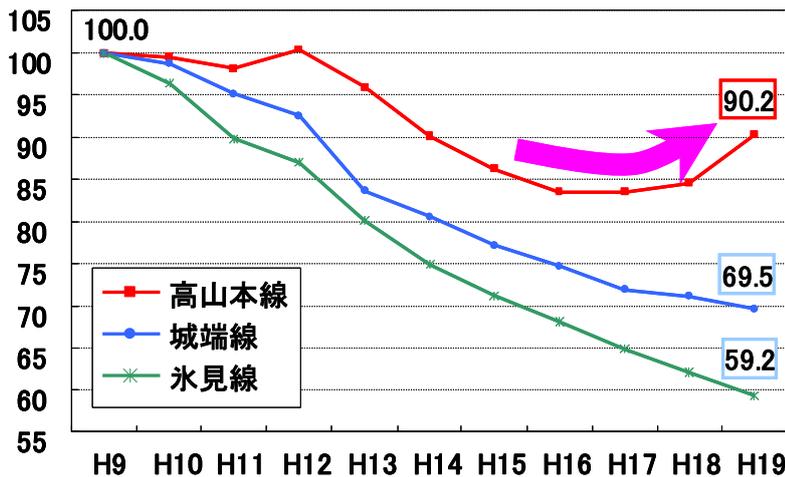
市では、鉄軌道の利便性向上と鉄道駅周辺でのまちづくりを同時に行うことにより、公共交通を活用したコンパクトなまちづくりを進めており、富山ライトレールに続く、第二弾の鉄軌道活性化事業として、平成18年10月21日から列車の増便運行を軸としたJR高山本線活性化社会実験を実施している。

JR 高山本線は、主に郊外を走る路線であるため、富山ライトレールのように爆発的に利用者は増えてはいないが、実験後、利用者の減少傾向が下げ止まり、平成19年度は実験開始前の平成17年度と比較して約6%の増加に転じている。

また、社会実験であるため、常に施策の効果を見ながら、市民のニーズに合致した取組を模索している。

実験は第1期と第2期に分かれており、第2期社会実験では第1期の増便により効果が発現した区間に実験区間を絞り込んでいるほか、新駅設置などの新たな取組も実施している。

さらに、駅へのアクセス性を高めるため、当初、パーク＆ライドやフィーダーバスの運行を行っていたが、フィーダーバスよりもパーク＆ライドの効果が高いことがわかったため、一部のフィーダーバスをやめてパーク＆ライドに重点を置いた取組に転換している。



列車の増便		(第2期の社会実験)	
区間	H20. 3. 15~	実験前	増減
富山~越中八尾間	60本	34本	+26本

H17-H19比較(※1)  
 実験前(H17年度)=約1,018千人  
 実験後(H19年度)=約1,078千人  
**約60千人増(5.9%増)**

※1=富山駅を除く高山本線各駅の乗車人数の合計の比較

図5 県内鉄道利用者の推移 (H9を100とした指標) と JR 高山本線の増発効果

### ○まちづくりと公共交通活性化の一体的な展開

市では、目指すべき都市像の実現のため、単に公共交通を活性化するだけでなく、公共交通沿線のまちづくりを一体的に推進することで、都心や公共交通沿線の魅力を高め、公共交通沿線への居住を促進するとともに、過疎化により人口が減少している農山村地域では、生活を営む上で必要な公共交通を維持することなどにより、人口維持を目指している。

これらのまちづくりの観点から必要なものについては、行政が公共交通に関与する方針である。

表 公共交通活性化との連携施策

	概要
中心市街地活性化	平成19年2月に中心市街地活性化基本計画の第1号認定を受け、約436haの区域において、「公共交通の利便性向上」「賑わい拠点の創出」「まちなか居住の推進」を計画の3本柱として、5年間で27の事業を展開している。
公共交通沿線居住推進	骨格となる公共交通の沿線で、鉄道からは500m、バス停からは300mを「公共交通沿線居住推進地区」に指定し、区域内での住宅の建設や取得に対する助成を実施している。まちなかだけでなく公共交通沿線にも助成制度を取り入れ、郊外部との差別化を図っている。
民間住宅借り上げによる市営住宅	民間の建物を借り受けて市営住宅として利用する「借り上げ方式」を進めることにより、都心地区や公共交通沿線地区の住宅ストックを確保する。対象地域をまちなか及び公共交通沿線居住推進地区に限定することで、居住の集積を図る。
高齢者の持家活用による住み替え支援事業	都心地区以外の「持家」に住む高齢者世帯がまちなかに住み替える場合、市が「持家」を借り上げ「子育て世帯等」に転貸することで、高齢者の都心地区への住み替えを推進している。
都市計画制限による大規模集客施設の郊外立地規制	全ての準工業地域を大規模集客施設制限地区に指定し、1万㎡以上の集客施設の建築を規制している。

[富山市都市整備部交通政策課]