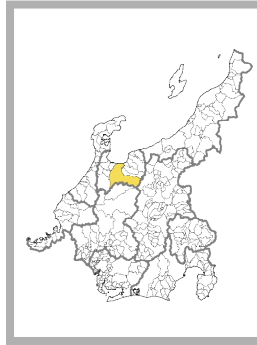


富山市(富山県):公共交通計画

コンパクトなまちづくりと連携した公共交通計画の策定・実施

人口	421,239 人	モード	乗継改善・ 複数モード
面積	1,241.85 km ²	法令	—
人口 密度	339.20 人/km ²	運営 主体	富山ライト レール・ JR 西日本



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【市街地の拡散化】

- ・ 富山市は平坦な地形であること、自動車への依存や持ち家志向が高いことから、戦後一貫して郊外部での開発が進行し、市街地が拡散し続けている。このため富山市は県庁所在地の中で最も市街地の人口密度が低い都市になっている。
- ・ 将来的には①高齢化により車を自由に使えない市民が増加すること、②市街地の拡散や人口減少により市民一人当たりの行政コスト(除雪、道路清掃等)の増加が見込まれること、③都心の空洞化により都市全体の活力が低下すること等が課題とされている。

活用メニュー(制度・協議会等)

【LRT システム整備費補助】【地域公共交通総合連携計画】

【まちづくり交付金】

- ・ 平成 16 年度に富山市独自の公共交通政策を策定、合併後の平成18年度に「公共交通活性化計画」をとりまとめた。これをベースに平成 19 年度に地域公共交通総合連携計画を策定。個別施策では、富山港線 LRT 化で LRT 総合事業等を、高山本線増便社会実験ではまちづくり交付金等を活用している。

■ 実現したサービス

総合計画

【地域交通再編】

- ・ 富山市では総合的な交通計画により、「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を目指すという方針のもと、富山港線 LRT 化、高山本線増便社会実験をはじめとする多様な施策を実施している。

LRT の導入

【LRT 導入】

- ・ 平成 18 年 4 月、旧 JR 富山港線の LRT 化により富山ライトレールが開業した。駅を 5 駅新設、バリアフリーに対応した車両と地上施設を導入した上、ダイヤはピーク時で従来の 30 分間隔を 10 分間隔に改善した。
- ・ 北陸新幹線建設に関連して、富山駅周辺の JR 北陸本線連続立体交差事業が策定されたことを契機に、富山港線を高架化する案や廃止してバス代替とする案と併せて、LRT 化して存続する案が浮上した。富山市による検討の結果、LRT として存続しその経営を JR 西日本から第 3 セクターの富山ライトレールに移管し、施設整備や車両導入を公的負担により実施することとなった。

高山本線増便社会実験

【増発】

- ・ 平成 18 年 10 月から JR 西日本・高山本線の増便社会実験を行っている。平日 1 日あたりの運行本数を 36 本から 50 本に増やし、朝夕は 30 分～1 時間に 1 本の運行を 30 分に 1 本に、昼間は 1～2 時間に 1 本の運行を 1 時間に 1 本へとサービスを改善した。また 3 駅でパーク＆ライドを実施、越中八尾駅では端末交通としてバスの運行も開始した。
- ・ さらに利用促進策として駅舎外壁の塗装、ラッピング列車の運行、駅のトイレ・駐輪場整備、地域とのイベント連携、PR の強化、回数券購入補助等の対策を実施している。

■ 効果と負担

富山港線 LRT 化

【利用者数の増加】

- ・ 開業前と開業1年目の比較では、1日あたり利用者数は平日 2,266 人から 4,988 人、休日（土日祝日）で 1,045 人から 5,576 人へと大幅な増加となった。
- ・ 開業後の市民アンケートでは、市民の約 9 割が富山ライトレールを評価している。
- ・ 施設整備や車両導入等の事業費 58 億円のうち、国 22 億円、県 9 億円、市 27 億円の負担となっている。財源としては、連続立体交差事業費、路面電車走行空間改築事業、LRT システム整備費補助等を活用している。

高山本線増便社会実験

【利用者数の増加】

- ・ 実験期間の平成 18 年 11 月から平成 19 年 3 月までの間では、前年度同時期に比較して利用者が約 5,000 人増えた（+1.3%）。
- ・ 高頻度運行にかかる経費として年間約 1.5 億円を富山市が負担。沿線整備等とあわせ、まちづくり交付金を活用している。

■ プロセスと調整

まちづくりと公共交通活性化の政策連携

【プロセス：目標設定】

- ・ 富山市はまちづくりの将来像として「鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を目指すとしている。
- ・ 具体的には、自動車に依存しなくても日常の生活サービスを利用できる生活環境の形成をめざすものとして、「お団子と串の都市構造」を構築する。（「串」は一定以上のサービス水準の公共交通を、「お団子」は串で結ばれた徒歩圏を示す。）
- ・ 上記の目標を達成するため、公共交通政策、中心市街地活性化政策、住宅・居住政策といった富山市における諸政策が連携して実施される。このようにいわゆる「縦割り行政」によらないパッケージ型の目標設定により、市民にとって住みやすいまちと公共交通網が実現されつつある。

■ 創意工夫・知見・教訓

既存インフラの見直し

【知見：既存インフラの活用】

- ・ 富山市では既存の公共交通インフラを上手に活用し、市全体の公共交通ネットワークを構築している。
- ・ 具体的には、富山駅北側の富山ライトレールにおいて、既存鉄道線の設備を LRT 仕様に改良し、新設軌道区間との接続を図った。これによって、今まで十分に活用されていなかった鉄道線の施設が有効活用されることとなった。また富山駅南側の富山地方鉄道の軌道線については、一部区間を延伸して市中心部に環状線を設置する計画（平成 20 年 2 月 28 日、軌道運送高度化実施計画認定）で、さらに将来的には富山ライトレールと富山地方鉄道の軌道線が接続される構想がある。
- ・ このように北陸新幹線建設に関連した好条件のもと、市内に存在している既存の公共交通インフラを上手に活用して、富山駅南北をつなぐ富山市の公共交通の基軸が構築される計画である。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先： 富山市都市整備部交通政策課 電話 076-443-2195

参考 URL： 富山市の各種公共交通政策 <http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/koutsuseisaku/>
公共交通沿線居住推進事業 <http://www7.city.toyama.toyama.jp/topics/20071001.pdf>

■ 資料編

まちづくりの理念と公共交通活性化

■富山市のまちづくりの理念

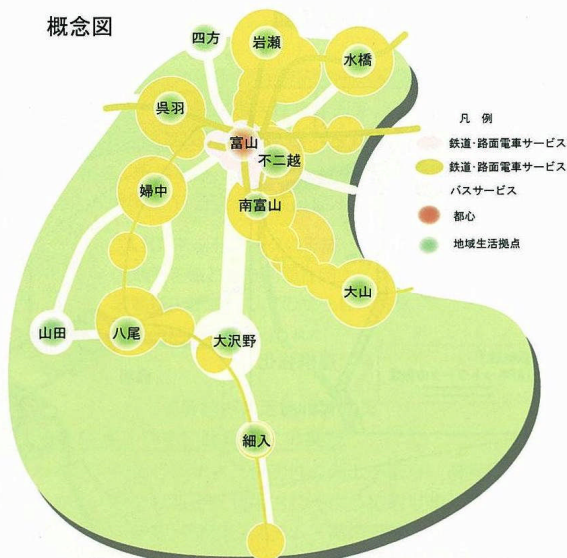
これからの本市のまちづくりにおいては、今後の人口減少と超高齢化に備え、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指します。

■富山市が目指すお団子と串の都市構造

本市がめざすコンパクトなまちづくりは、生活者の視点を第一に、自動車に依存しなくても日常生活サービスを利用できる生活環境の形成をめざすものです。こうしたコンパクトなまちづくりの実現において、公共交通は人口や都市機能などが集積する徒歩圏（＝お団子）をつなぐ「軸」としての役割を担います。

そのため、徒歩圏（＝お団子）に集積した市民が公共交通を利用しやすくするよう一定以上のサービス水準を確保し、それらを強化するための活性化を図ることが求められます。それによって公共交通サービス圏域の魅力を高め、人口や都市機能の集積をめざします。

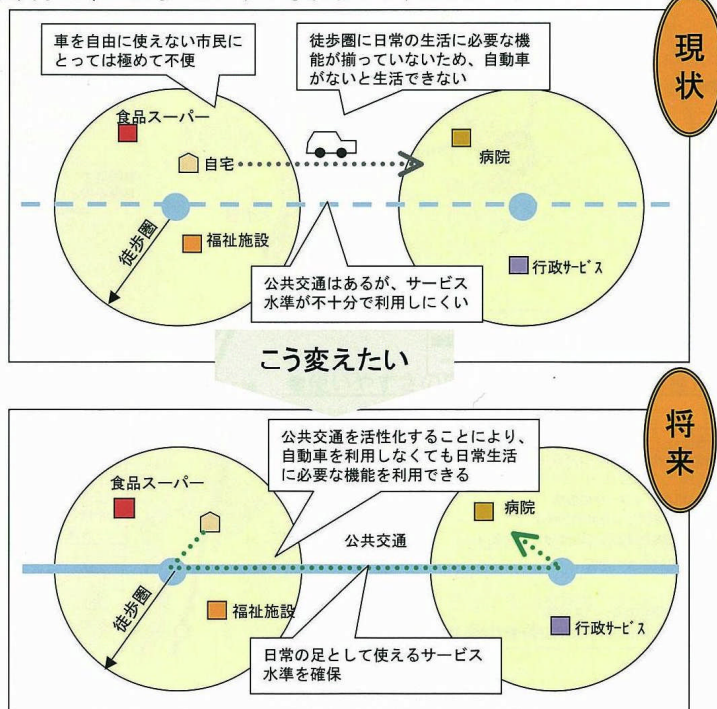
概念図



富山市が目指すお団子と串の都市構造

串：一定以上のサービス水準の公共交通
お団子：串で結ばれた徒歩圏

お団子と串によるコンパクトなまちづくりのイメージ



出典：富山市資料

基本方針①
公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現

- 鉄軌道
 - LRTネットワークの形成
 - 増便を核とした利便性向上
 - 地域内鉄道としてのサービス強化
- 交通結節点の整備
- 幹線バス路線
 - 運行頻度の高いバス路線
 - 地域生活拠点又は主要施設と都心をつなぐバス路線

基本方針②
地域特性に応じた多様な生活交通の確保

- 公営コミュニティバスの効率的な運行
- 地域自主運行バスの導入支援
- 生活バス路線（民間赤字路線）の維持
- NPO等による福祉有償運送、過疎地有償サービスの活用

用途地域

- 用途地域
- 公共交通沿線居住推進地区
- 都心地区

鉄軌道①
LRTネットワークの形成

鉄軌道②
増便を核とした利便性向上

鉄軌道③
地域内鉄道としてのサービス強化

鉄軌道④
交通結節点の整備による駅勢圏の拡大
駅とバスとの連携強化
P&R駐車場、駐車場整備
駅機能の強化

幹線バス①
快速性・分りやすさの向上

幹線バス②
路線維持と拠点バス停の整備

幹線バス③
路線全体のバリアフリー整備

南北接続

環状線化

連携強化

富山駅、丸の内、稲荷町、西町、不二越、大泉、南富山駅、和合、富山北部、水橋、北陸新幹線、呉羽、富山西部、富山東部、富山南部、婦中、大山、八尾、大沢野、細入、山田。

出典：富山市資料