

富山市公共交通活性化計画

～富山市公共交通戦略～

Compact City Toyama

富 山 市

計画の基本的事項

背景と目的

近年の富山市は、車への過度な依存、分散居住、少子高齢化の進展が著しく、このままでは深刻な都市問題を引き起こすことが懸念されています。

本市は、それらの問題に対応するために、公共交通の活性化を図り、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「コンパクトなまちづくり」を推進しています。

本計画はそのような都市づくりを実現するための、公共交通の方針、活性化の計画、戦略プロジェクトを策定したものです。

計画年次

平成 19 年度から平成 38 年度までの 20 年間

計画年次は富山市都市マスタープランとの整合を踏まえ、平成 19 年度から平成 38 年度までの 20 年間とします。

交通体系に大きな影響がある北陸新幹線、富山駅周辺整備が進む平成 28 年度までを第 1 段階、それ以降を第 2 段階と位置づけ、第 1 段階では実現可能性の高い施策の展開を図ります。

- 第 1 段階 平成 19 年度から 28 年度
- 第 2 段階 平成 29 年度から 38 年度

富山市の現状と課題

■現状

市街地密度の低下と市街地の拡散

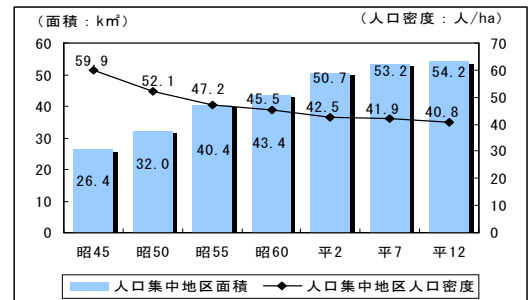
人口集中地区の面積の推移を見ると、昭和 45 年～平成 12 年の過去 30 年間で約 2 倍に拡大しています。

一方、人口集中地区の人口密度は、昭和 45 年～平成 12 年の過去 30 年で約 3 割の減少となっています。

市街地の外延化により、県庁所在都市では全国で最も低密度な市街地となっています。

出典：国勢調査

市街地面積の拡大と人口密度の推移

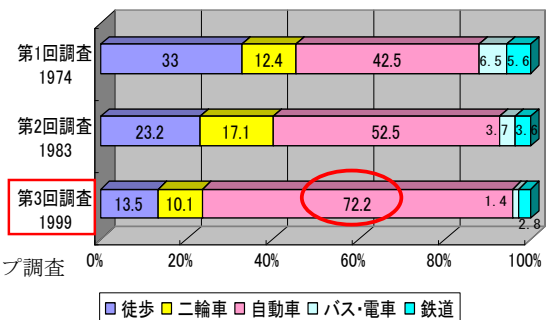


自動車交通への高い依存

移動における交通手段分担率の推移を見ると、自動車の分担率が年々高まっています。平成 11 年における自動車の分担率は、全目的で約 7 割、通勤目的の場合は約 8 割となっており、中核都市圏では全国で最も高い水準となっています。

出典：富山高岡都市広域圏第 3 回パーソントリップ調査

交通手段分担率



■課題

1) 車を自由に使えない市民にとって、生活しづらいまち

市街地の外延化を背景に、自動車への依存が高まり、バス・鉄道など公共交通が衰退の一途をたどり、車を自由に使えない市民にとって生活しづらいまちとなっています。

2) 割高な都市管理のコスト

本市の人口は今後減少に向かうことが予測され、財政力が低下することとなり、道路、公園、下水道等の行政コストの低減が不可欠です。

3) 都心の空洞化による都市全体の活力の低下と魅力の喪失

市街地の外延化は、都心の空洞化を引き起こしており、都心の活力が大きく低下することで、税収の減収につながり、公共サービスの低下を招きます。また、都心は、本市の顔となる空間であり、都市の個性を喪失しては、「住みたい街」「訪れたい街」として選ばれず、これからの都市間競争に勝てないこととなります。

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

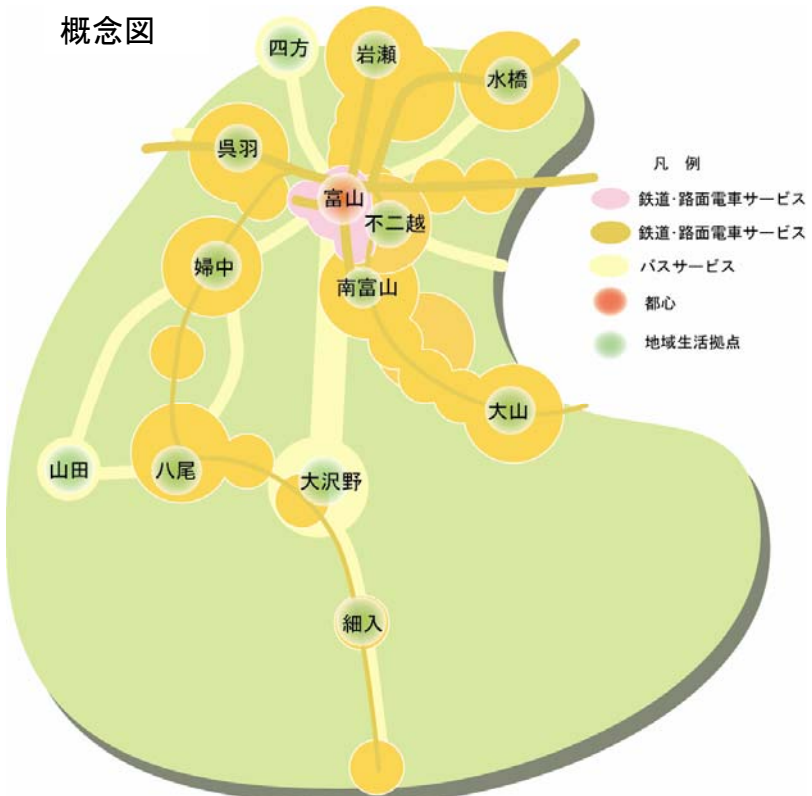
これからの本市のまちづくりにおいては、今後の人口減少と超高齢化に備え、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指します。

■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。

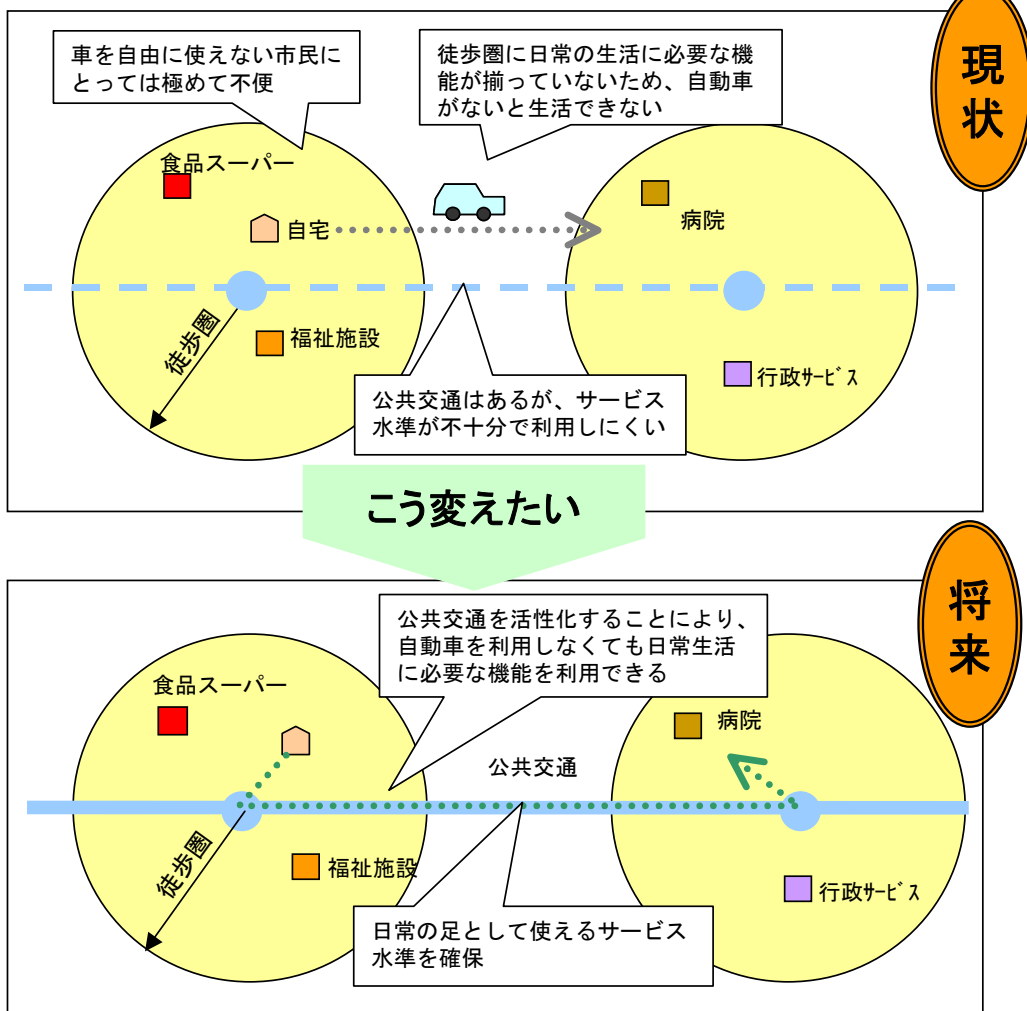
そのため、徒歩圏（＝お団子）に集積した市民が公共交通を利用しやすくするよう一定以上のサービス水準を確保し、それらを強化するための活性化を図ることが求められます。それによって公共交通サービス圏域の魅力高め、人口や都市機能の集積をめざします。

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



公共交通活性化の基本方針

富山型コンパクトなまちづくりを推進するとともに、中山間地域の生活環境を改善し人口の維持を図るため、次の2つの基本方針を掲げます。

【都心部や地域生活拠点における公共交通活性化の基本方針】

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

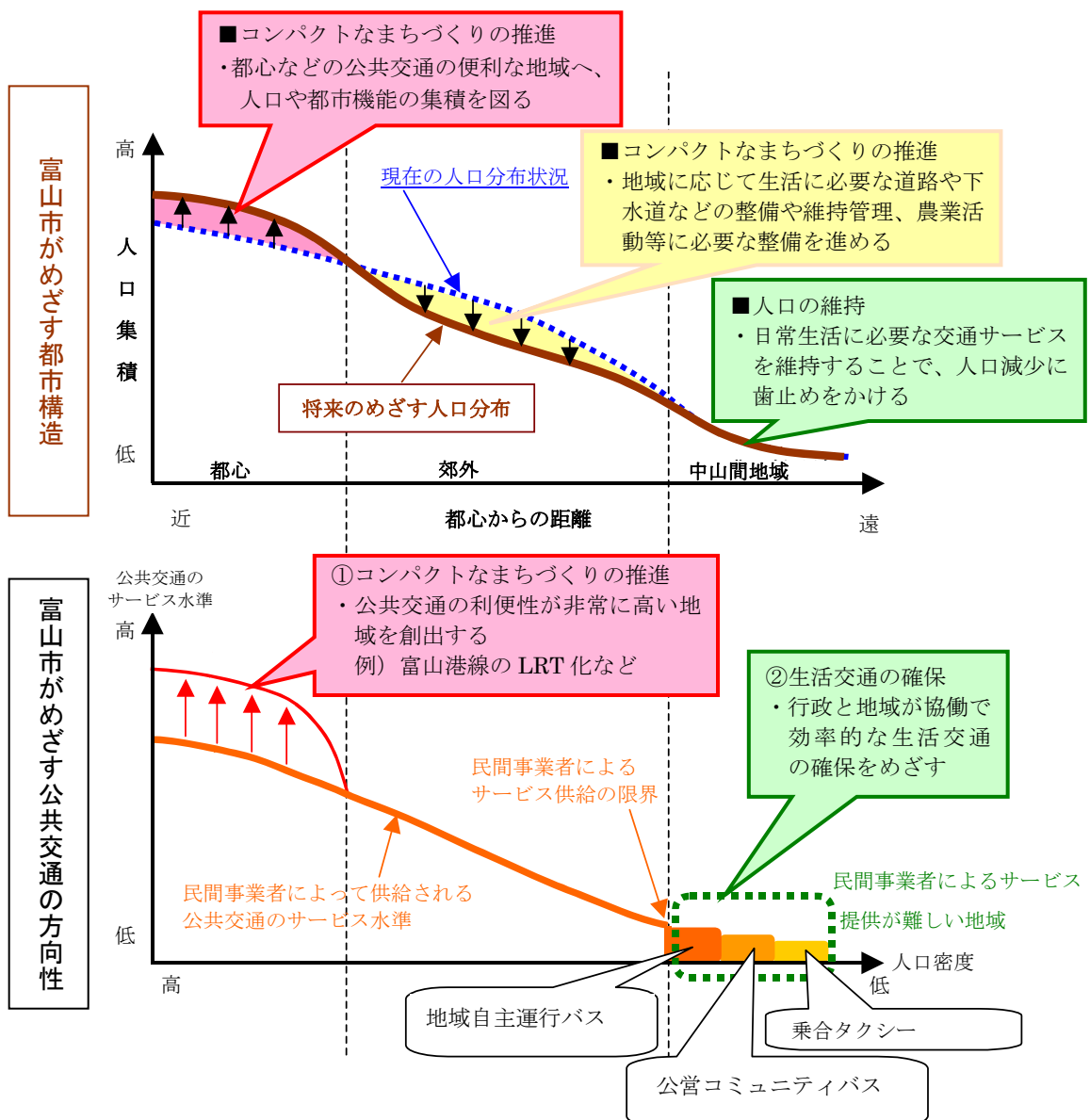
全ての鉄軌道と運行頻度の高いバス路線や地域生活拠点等と都心を結ぶバス路線を公共交通軸に位置づけます。公共交通軸の活性化により、沿線に人口や都市機能の集積を図り、拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現します。

【郊外や中山間地域における公共交通活性化の基本方針】

基本方針② 地域特性に応じた多様な生活交通の確保

郊外や中山間地域の生活環境を改善し、人口の維持を図るため、生活の足となる公共交通を確保します。

富山市がめざす都市構造と公共交通活性化の考え方



公共交通軸・公共交通沿線居住推進地区の設定

■公共交通軸の設定

鉄軌道は本市の公共交通の骨格であり、大量輸送性や定時性において優れていることから、全ての鉄軌道を公共交通軸に設定し、活性化を図ります。

路線バスは市内に多くの系統がありますが、コンパクトなまちづくりの実現に重要な路線を選定し、公共交通軸に位置づけます。

すべての鉄軌道と重要なバス路線区間を「公共交通軸」に設定

鉄軌道6路線・幹線バス24路線

① 鉄軌道における公共交通軸設定の考え方

鉄軌道は、富山駅を中心に放射状のネットワークを構成し、地域生活拠点と都心を連絡するにあたり、大量輸送性、速達性、定時性、広域性などの面で優れた交通機関であることから、すべての鉄軌道を「公共交通軸」に位置づけます。

② バス路線における公共交通軸設定の考え方

市内のバス路線のうち、鉄軌道を補完しながらコンパクトなまちづくりを形成するバス路線として、**a) 運行頻度の高い路線**、**b) 地域生活拠点と都心を結ぶ路線**、**c) 主要施設と都心を結ぶ路線**を幹線バス路線とし、「公共交通軸」に位置づけます。

■公共交通沿線居住推進地区の設定

富山市都市マスタープランでは、公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを実現するため、用途地域内にある公共交通軸の鉄道駅及びバス停を中心とする徒歩圏の範囲を、公共交通沿線居住推進地区と設定しています。(対象となる公共交通軸：鉄軌道は全て、バス路線は運行頻度の高い区間)

対象となる公共交通軸で、用途地域が設定されている区間

徒歩圏として鉄道駅から概ね500m、バス停から300mの範囲

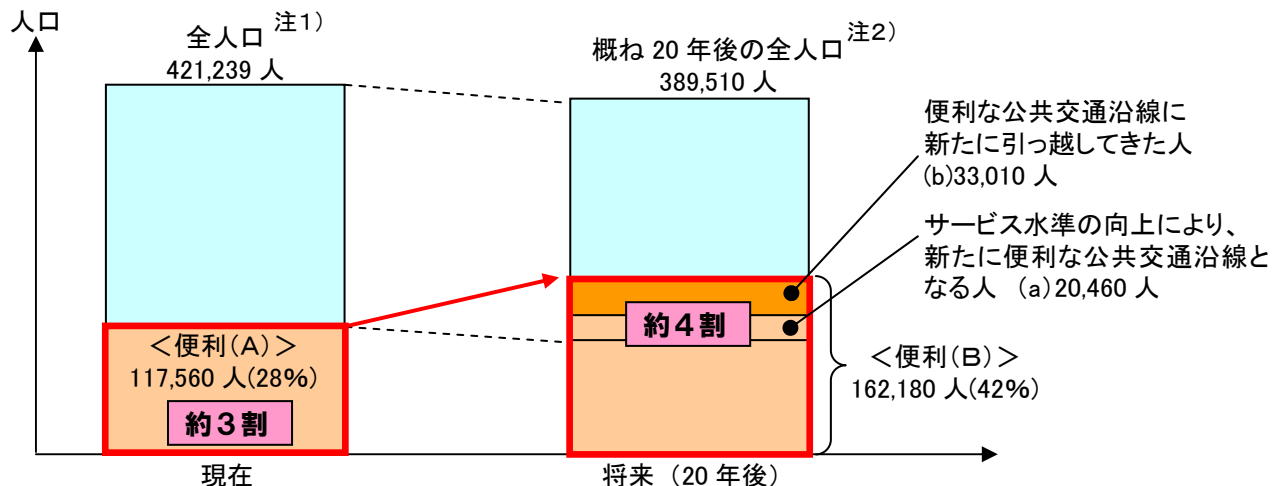
■数値目標の設定

本計画では、公共交通のサービス水準や利便性を高めることで、コンパクトなまちづくりの実現をめざしていることから「富山市民のうち、公共交通が便利な地域*に住んでいる市民の割合」を目標とします。

「公共交通が便利な地域*に住んでいる市民の割合」

現在約3割 → 概ね20年後に約4割を目指す

※公共交通が便利な地域：都心地区+利便性の高い鉄軌道沿線+運行頻度の高いバス路線沿線



注1) 現在人口：国勢調査結果 (H17)

注2) 将来人口：富山市将来人口推計報告書 (H17.10)

公共交通活性化計画

公共交通活性化計画

基本方針に基づき、概ね20年で実現化を目指す公共交通の姿を示します。

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

<鉄軌道活性化計画>

●日常生活や都市活動を支える鉄軌道ネットワークの実現
運行頻度の増加、駅や電停、車両の快適性の向上等により、都市内の移動手段として利用されるように取り組んでいきます。

方向性

- ①LRTネットワークの形成
- ②増便を核とした利便性向上
- ③地域内鉄道としてのサービス強化
- ④交通結節点の整備

<幹線バス活性化計画>

●より快適で利用しやすい路線バスの実現
わかりやすさ、利用しやすさ、快適性の向上を図り、市民にとって快適で使いやすいバスとして、利用されるよう取り組んでいきます。
(車両、バス停の更新、情報システム・案内の充実など)

方向性

- ①快適性・分かりやすさの向上
- ②路線維持と拠点バス停の整備
- ③路線全体のバリアフリー整備

基本方針②

地域特性に応じた多様な生活交通の確保

<生活交通サービス整備方針>

●生活交通の確保
民間によるバス交通の提供のほか、シビルミニマム*としての交通サービス水準等を考慮し、行政と地域が協働で効率的な生活交通の確保に取り組んでいきます。

方向性

- ①公営コミュニティバスの効率的な運行
- ②地域自主運行バスの導入支援
- ③生活バス路線（民間赤字路線）の維持
- ④NPO等による福祉有償運送、過疎地有償運送サービスの活用

*シビルミニマム：路線バスの運行本数において、一般的には1日2往復といわれています。

公共交通全体に共通する事項

<公共交通の利用促進>

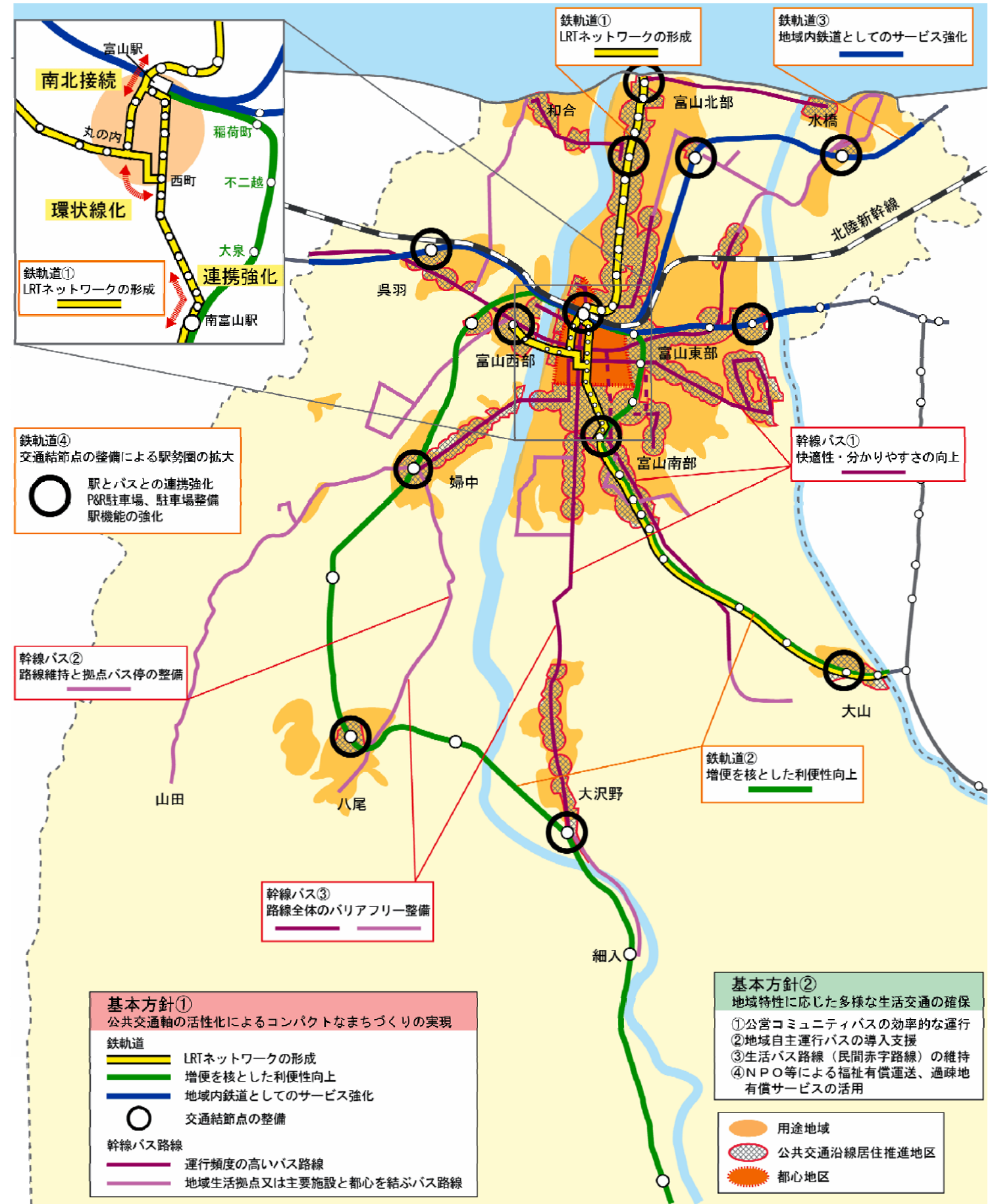
●使いやすさの向上と利用促進活動の推進
ICカードの導入やバリアフリーの推進など、公共交通の使いやすさの向上に取り組めます。またキャンペーンやPR、モビリティ・マネジメント*を推進し、市民意識の高揚を図り、利用促進に取り組んでいきます。

方向性

- ①市民や企業との連携による利用促進
- ②公共交通の利用啓発
- ③公共交通機関相互の接続性の向上
- ④公共交通の信頼性の向上

*モビリティ・マネジメント：主としてコミュニケーションにより、市民一人ひとりの移動が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを期待するマネジメント手法です。

公共交通活性化構想図



公共交通活性化の戦略プロジェクト

■戦略プロジェクト

コンパクトなまちづくりの実現に向けて、今後 10 年の間に事業着手するプロジェクトの中から「戦略プロジェクト」を位置づけ、重点的な推進を図ります。

鉄軌道活性化プロジェクト

1. LRT ネットワークの形成

- ①市内軌道線の環状線化
- ②市内電車の上滝線への乗入れ
- ③路面電車の南北接続
- ④軌道の複線化・電停のハイグレード化
- ⑤新型車両の導入

2. 既存鉄道の利便性向上

- ① J R 高山本線、地鉄不二越・上滝線の利便性強化

3. 交通結節点の整備

- ①駅とバスとの連携強化
- ②パーク&ライド用駐車場、駐輪場の整備
- ③駅機能の強化

LRT ネットワーク

デザイン性が高くバリアフリーな車両



アクセス性が高く快適な電停



静かな軌道、中心部の賑わい



ノンステップバスの導入



バス停の上屋整備



情報システムの強化



ICカードの導入



バス活性化・生活交通プロジェクト

4. 幹線バス路線の総合的な利便性向上

- ①わかりやすさ・利用しやすさの向上
- ②バス利用の快適性の向上
- ③イメージリーダー路線の整備

5. 公営コミュニティバスの再編

- ①公営コミュニティバスの再編

共通プロジェクト

6. ICカードの多様な公共交通への導入

- ①多様な公共交通機関への導入
- ②都心地区の駐車場への導入
- ③商店街・商業施設への導入