

## (2) 第2分科会

まちづくりと一体となった都市交通施策検討会議 第2分科会

3都市におけるケーススタディ : 取り組み状況及び論点の整理

各都市における考え方の見取り

	富山市	三郷市	福山市
公共交通を軸とした将来都市像とまちづくりの基本的方向	<b>【背景・課題】</b> ・ 恵まれた鉄軌道系公共交通基盤 ・ <u>自動車依存の進展、公共交通のサービス水準低下、市街地の拡散</u>	<b>【背景・課題】</b> ・ バスを中心とする公共交通網 ・ 都市構造の変化（市街地拡大、T×等の新設） ・ <u>新たなバス需要の発生、既存サービスとの乖離</u>	<b>【背景・課題】</b> ・ 市街地の拡散、自動車利用中心型の都市構造 ・ バス利用者の減少に伴う <u>サービス水準の低下、事業者の撤退意向</u>
	<b>【基本的方向】</b> ⇒鉄軌道を軸とした集約型の都市構造への転換	<b>【基本的方向】</b> ⇒市民のニーズに対応したバス路線の新設、再編	<b>【基本的方向】</b> ⇒バス路線の再編による運行の効率化、バス路線の維持
公共交通体系構築の考え方と取り組み内容	<b>【主な取り組み】</b> ・ 鉄道のLRT化とサービス水準の向上 ・ バスの新設・再編によるフィーダー化	<b>【主な取り組み】</b> ・ 地域と駅を結ぶ地域コミュニティバスの新設	<b>【主な取り組み】</b> ・ 路線の再編によるゾーンバスシステムの導入
	<b>【公民の役割分担】※LRT</b> <b>自治体</b> : 計画策定、コーディネート : ハードの提供  <b>事業者</b> : サービス提供	<b>【公民の役割分担】</b> <b>自治体</b> : 計画策定、コーディネート  <b>事業者</b> : 運営（独立採算）	<b>【公民の役割分担】</b> <b>自治体</b> : 計画策定、コーディネート : 運営に対する適切な補助  <b>事業者</b> : 運営（原則独立採算）
公共交通を軸にした市街地整備手法	<b>【主な取り組み】</b> ・ 中心市街地並びに公共交通軸上への人口誘導 ・ 生活利便施設等の交通結節点付近への集約	/	/
主な論点 (案)	①富山港線のLRT化に係る事業費負担 ②交通結節点を中心とした地区形成に向けた取り組み ③LRT化事業及び沿線まちづくりによって見込む効果	①コーディネーターとして市が民間バス事業者の誘導、調整を行い得た要因 ②公共交通の充実による効果	①行政サービスとして維持すべきバス路線の判断基準 ②バスによる幹線軸の構築方策 ③鉄道の活用可能性

# I 富山市

## I-1. 公共交通を軸とした将来都市像とまちづくりの基本的方向

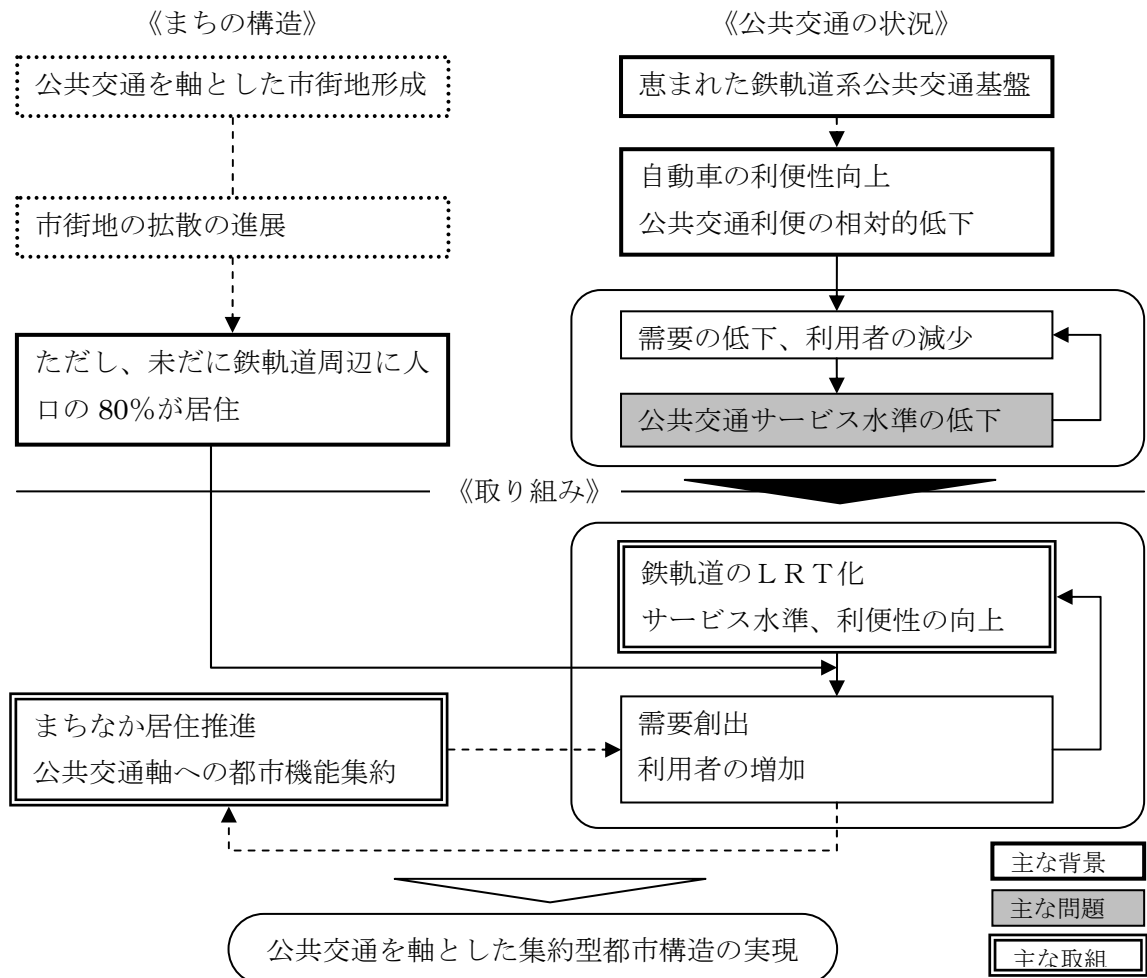
**【背景・問題意識】**

- 利用者は減少しつつあるものの鉄軌道系の公共交通基盤が多数存在。市街地は拡散しつつあるが、人口の80%が公共交通軸沿いに居住している。しかし、自動車依存が進行する中で、公共交通利用者は激減。サービス水準は低く、有効な移動手段となっていない。
- 自動車依存型の拡散型都市構造に対する以下の問題意識が存在。
  - ①人口減少時代、市街地の低密度化 ⇒ 公共施設・サービスの非効率化、維持困難
  - ②高齢化の進行、公共交通の利便性の低下 ⇒ 移動制約者の増加
  - ③中心市街地の活力低下 ⇒ 都市の魅力の喪失、広域からの観光集客の低下
  - ④自動車交通の増加 ⇒ 地球環境負荷の増大

**【基本的方向】**

- 恵まれた鉄軌道をもう一度軸と位置付け、メリハリのある集約型都市構造への転換を図る。
- 取り組みは鉄軌道を軸とした公共交通の利便性向上と、公共交通軸上への人口や機能誘導の二本柱で進める。

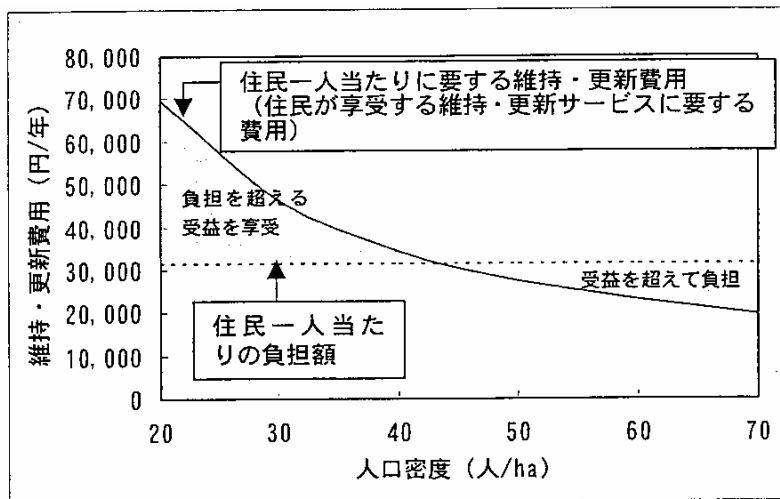
■背景と基本的方向



■拡大市街地による行政負担増のスタディ

- ・富山市では、コンパクトなまちづくりの必要性、効果について、具体的な研究が行われている。
- ・市街地の拡散が都市運営・市民生活に及ぼす影響として、次に着目。
  - －住民一人当たり行政費用
  - －行政サービスに係る移動費用
  - －市街地拡散に伴い新たに発生する行政費用
  - －市街地拡散に伴い新たに発生する環境負荷
  - －市街地拡散に伴う市民生活への影響
- ・この内、市民一人当たり行政費用の算定例は以下の通りであり、受益と負担が一致する密度は概ね 40～45 人/ha であることが確認された。今後人口減少→密度低下という推移において、サービス水準を下げる、負担を増やす等の選択が必要になるとともに、密度低下をくい止める方策が必要としている。

人口密度と住民一人当たりの行政費用(維持+更新)の関係  
出典:コンパクトなまちづくり事業調査研究報告(H16.3 富山市検討)



人口密度を変化させたときの住民一人当たりの行政費用算定内訳

① 人口密度 (人/ha)	② 居住人口 (人)	③ 維持費用 (千円)	④ 更新費用 (千円)	⑤ 住民一人当たり維持費用 (円/人)	⑥ 住民一人当たり更新費用 (円/人)	⑦ 住民一人当たり行政費用 (円/人)
20	2,000	6,221	133,639	3,100	66,800	69,900
30	3,000			2,100	44,500	46,600
40	4,000			1,600	33,400	35,000
50	5,000			1,200	26,700	27,900
60	6,000			1,000	22,300	23,300
70	7,000			900	19,100	20,000
備考	①×100ha	41ページより	41ページより	③÷②	④÷②	⑤+⑥

## I-2. 公共交通体系の構築（富山港線 L R T 化 実施済み）

### 【取り組みの概要】

- 鉄軌道を軸にした公共交通体系の構築を図る取り組みとして、富山港線の L R T 化を先行的に実施。（平成 18 年 4 月末に開業）
- L R T 化に合わせ、沿線地区において従来の公共交通ネットワークを幹線の L R T とフィーダーバスという形に再構築し、バスと鉄道の間を競合関係から協働関係への転換を図る。（平成 18 年は試行運行を行い、平成 19 年より本格運行）
- 将来的には、市内線の環状化及び富山港線との南北の接続を計画している。

### 【公民の役割分担】

- 富山港線の整備・運営については、以下に示す公設民営の考え方で役割分担。

**自治体**：施設整備費とその更新・改良に責任を持つ

**事業者**：施設を運営し、市民に快適で安全な公共交通サービスを提供することに責任を持つ

- 機関交通である富山港線の L R T 化は行政機関が中心となり進めるが、コミュニティ交通は企業や市民との協働関係での運行システムを模索する。

### 【今後の主な課題・提案】

- ・バス事業者、L R T 事業者、地域との連携によるバス路線の再編、フィーダー化

### ■ L R T 化にあわせた運行サービスの向上

- ・「使われる」公共交通となるよう、L R T 化に合わせて大幅な増便を実施。

	従前	L R T 化後
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

### ■富山港線 L R T 化に伴う公共交通ネットワークの再構築

#### ①幹線軸の明確化・効率化

- ・ L R T と競合するバス路線については、バスを運行する民間バス事業者が、自ら判断し撤退を決定。その結果、公共交通幹線は L R T に一本化。

#### ②フィーダーバス

- ・フィーダーバスについては、岩瀬浜駅、蓮町駅を起点とする路線について平成 18 年度に試行運行、平成 19 年度の本格運行を目指す。本格導入時の運行主体は、バス事業者又は L R T 事業者を想定している。

#### ③結節機能強化

- ・交通結節点における駐車場・駐輪場整備によってサイクル&ライド、パーク&ライドの促進を図る。
- ・ L R T とフィーダーバスとの交通結節点における電車とバスの乗り換えを円滑化（岩瀬浜駅）
- ・富山駅及び駅前広場の整備

## ■公設民営における役割分担

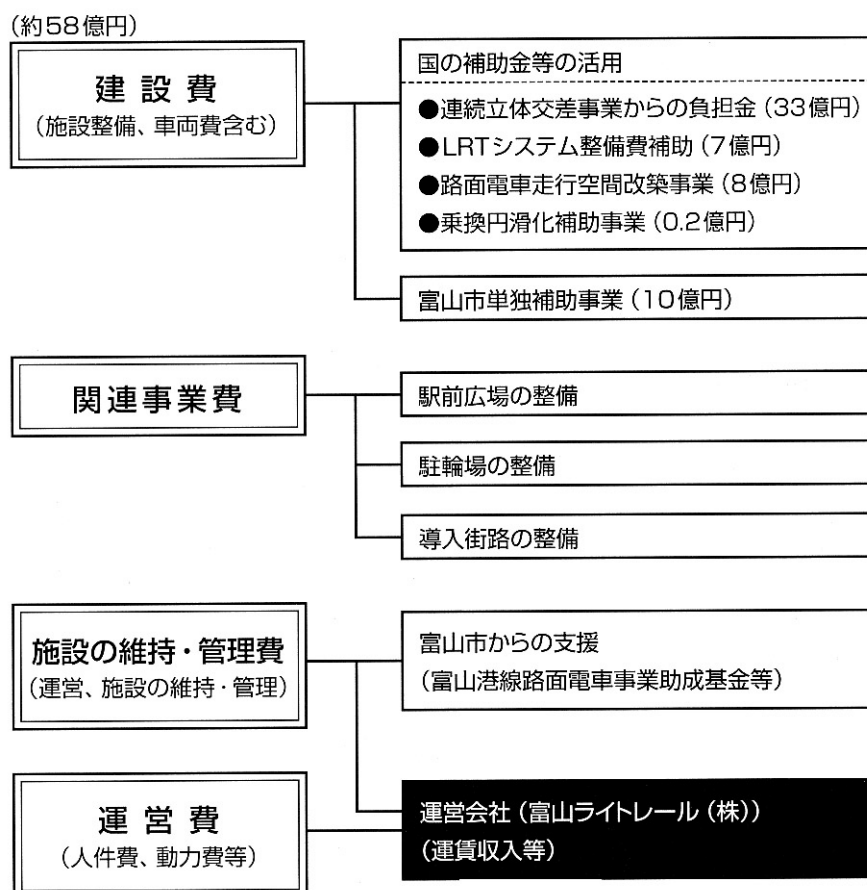
- ・富山港線は建設から維持・管理及び更新に係る費用を全て公共でふたんすれば、健全な運営が可能であることから、運営会社として第三セクターを設立し、公共との役割分担を明確化。

**公共の役割** : 施設の整備、更新・改良（車両含む）

**運営会社の役割** : 交通サービスの提供、施設の維持管理

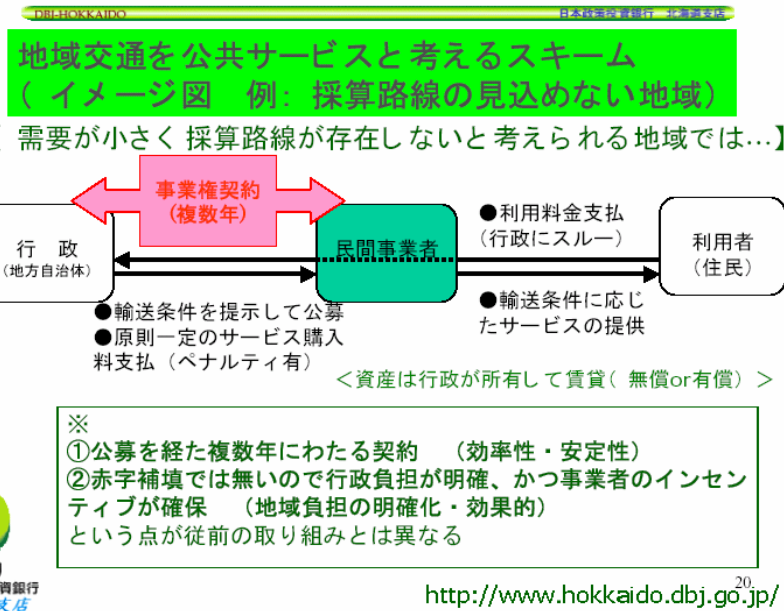
	施設整備	用地・施設 保有	車両保有	施設 改良更新	運営	運賃 授受
富山港線LRT (富山市)	公共	公共	公共	公共	3セク	3セク

## ■富山港線LRT化の事業費と財源



【参考】日本政策投資銀行による検討

- ・公共が走行空間用地を確保、施設整備や車両を購入した後、プロポーザル等により運営主体となる民間企業を選定、選定された民間企業が管理運営を行う。用地、施設等は公共が保有し、民間企業に貸与。



参考 諸外国の路面電車に係る公設民営の事例

	施設整備	用地・施設保有	車両保有	運営	運賃授受者	その他
マンチェスター (英) DBOM 方式	民間 (費用の大半は公共)	公共 (公社)	公共 (公社)	民間		契約期間: 17 年 運営条件: 運行間隔 12 分 運行実績 98% 確保
ルーアン (仏) BOT 方式	民間	公共	公共	民間		契約期間: 34 年 運営インセンティブ: 公共交通利用者 25% / 5 年増以上達成で、増収分は事業者利益、未達成の場合、要した費用は事業者負担
クロイドン (英) PFI 方式	民間	民間	民間			運営条件: 運行開始までに競合する自社バス・鉄道の全廃、運行後 10 年間は新規バス路線整備禁止
メルボルン (豪) フランチャイズ方式	州政府?	州政府	州政府	民間		契約期間: 7~15 年

## ■富山港線の将来構想

### ■駅周辺整備と南北路線の一体化

#### (1)南北路線の一体化

北陸新幹線の開業、連続立体交差事業による在来線の高架化に併せ、鉄軌道軸の構築と中心市街地アクセス改善のため、路面電車化した富山港線を南に延伸。富山駅高架下を南北に貫通させ、富山地方鉄道市内線との接続を計画している。

#### (2)市内電車の環状線化構想

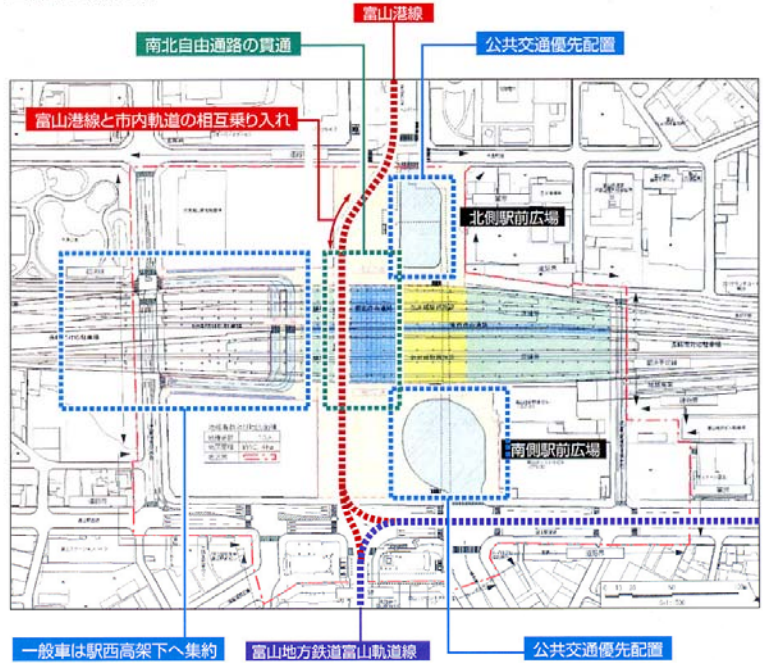
中心市街地内の富山地方鉄道市内線においても環状線の整備により、多様な系統が運行できるため、環状線の実現に向けたさらなる路面電車のネットワーク化を検討する。

#### (3)21世紀型の交通結節点整備

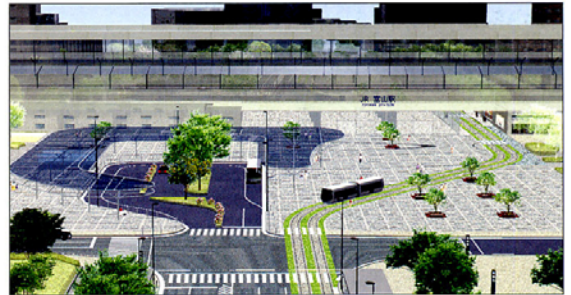
北陸新幹線・連続立体交差事業、路面電車の南北一体化に併わせ、富山駅周辺を使いやすさや賑わいに配慮した、21世紀型の交通結節点として整備する。

- 歩行者を優先した南北自由通路の整備
- 自動車を歩行者と分離するために新設する西口広場に集約
- 南北に一体化した路面電車を駅高架下で接続し、公共交通による南北軸を形成

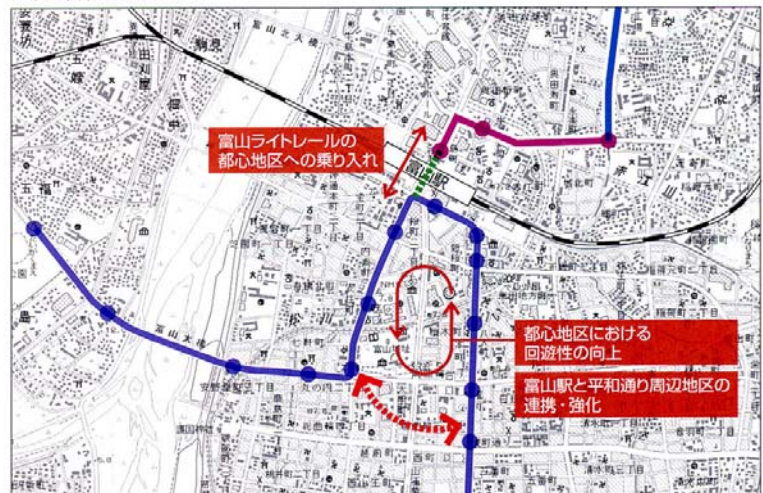
■駅周辺整備概要図



■整備イメージパース



■中心市街地内の路線延伸



凡例	
	富山港線（鉄道区間）
	富山港線（軌道区間）
	富山地方鉄道 富山軌道線
	南北路線一体化計画
	環状線化構想
	JR線



## I-3. 公共交通を軸にした市街地整備

### 【取り組みの概要】

- 公共交通利便地域における人口・機能誘導（まちなか居住支援、LRT駅周辺における住宅整備促進）
- ターミナル整備およびこれに合わせた拠点施設整備（公共公益施設、集客施設等）

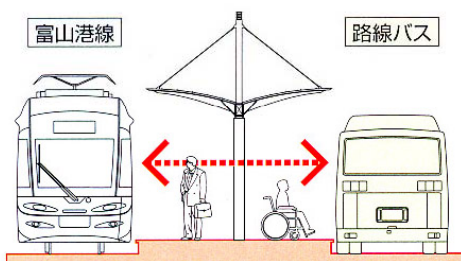
### ■LRT沿線における総合的まちづくりの展開

富山港線の路面電車化により利便性が飛躍的に向上することを契機に、沿線地区で一体的なまちづくり事業を展開している。

富山港線の沿線を「沿線活性化地域」として設定し、まちづくり交付金（事業費約70億円）を活用し、総合的なまちづくりをめざす。

#### 1. 駅アクセスの改善

- ・駅前広場（岩瀬浜、蓮町）の整備
- ・フィーダーバス（2系統）
- ・自転車駐輪場の整備（9箇所）
- ・アクセス道路の整備



■同一ホームによるスムーズな乗り継ぎ



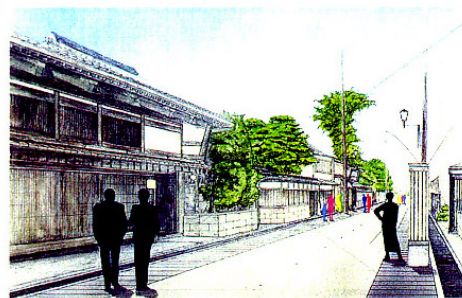
■岩瀬浜駅前広場整備イメージ

#### 2. 駅周辺の住宅促進

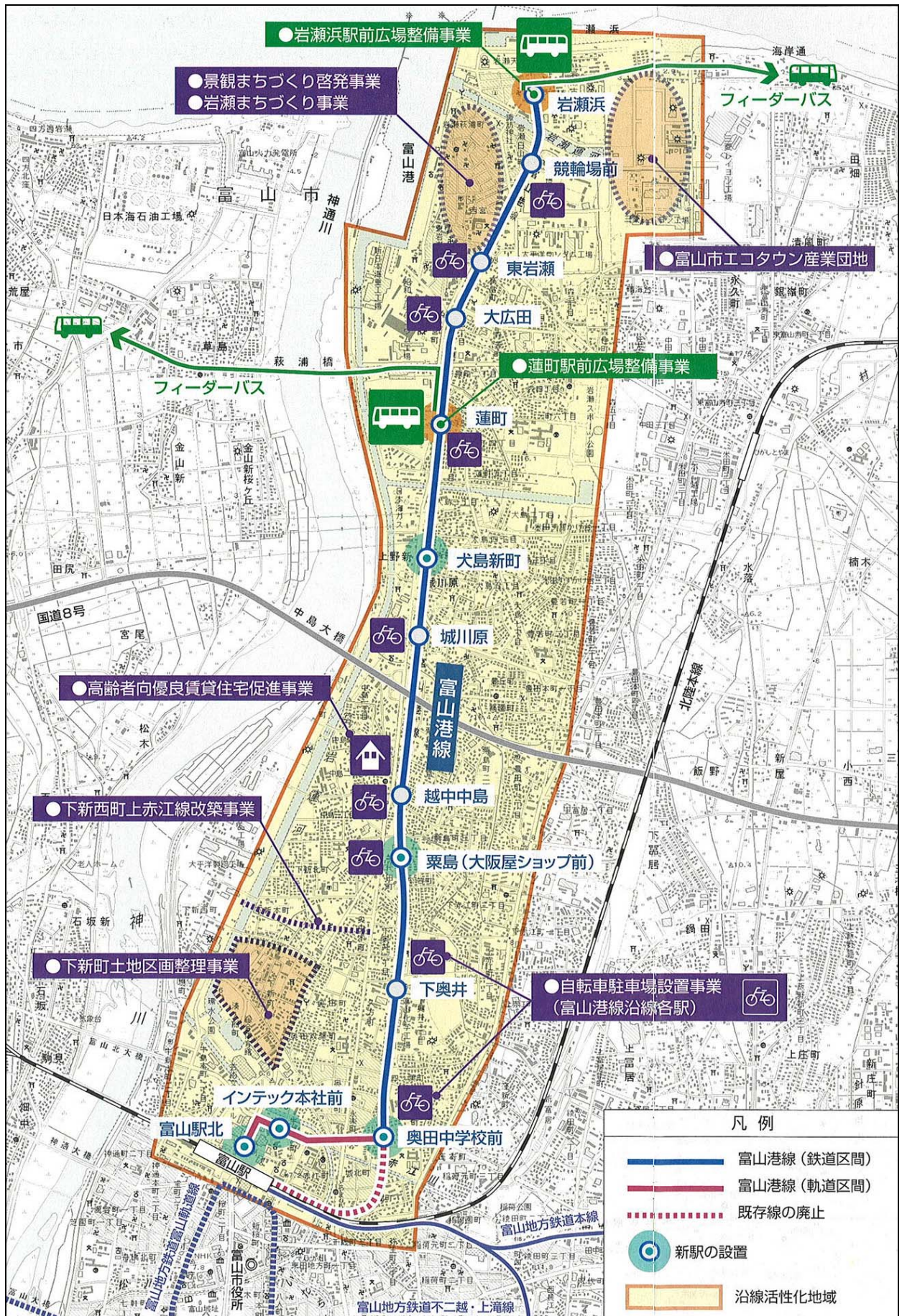
- ・高齢者優良賃貸住宅の促進
- ・土地区画整理事業の促進

#### 3. 岩瀬浜地区における魅力あるまちづくり促進

- ・散策路の整備
- ・古い街並みの保存・活用
- ・休憩施設の整備



■岩瀬のまちづくり 修景イメージ



● 景観まちづくり啓発事業  
● 岩瀬まちづくり事業

● 岩瀬駅前広場整備事業

● 富山市エコタウン産業団地

● 蓮町駅前広場整備事業

● 高齢者向優良賃貸住宅促進事業

● 下新西町上赤江線改築事業

● 下新町土地区画整理事業

● 自転車駐車場設置事業  
(富山港線沿線各駅)

- 凡例**
- 富山港線 (鉄道区間)
  - 富山港線 (軌道区間)
  - 既存線の廃止
  - 新駅の設置
  - 沿線活性化地域