

コンパクトシティ富山の「お団子」の 整備方針と課題

片岸 将広¹・谷口 守²・金山 英樹³・小滝 省市⁴

¹正会員 株式会社日本海コンサルタント 計画技術研究室（〒921-8042 石川県金沢市泉本町2-126）

E-mail : m-katagishi@nihonkai.co.jp

²正会員 筑波大学大学院教授 システム情報工学研究科（〒305-8573 茨城県つくば市天王台1-1-1）

E-mail : mamoru@sk.tsukuba.ac.jp

³非会員 富山市都市整備部建設政策課（〒930-8510 富山県富山市新桜町7番38号）

E-mail : kanayama.hideki@city.toyama.lg.jp

⁴正会員 株式会社日本海コンサルタント 地域環境部（〒921-8042 石川県金沢市泉本町2-126）

E-mail : s-kotaki@nihonkai.co.jp

富山市では、平成20年3月に「富山市都市マスタープラン」を策定した。その中で、まちづくりの理念を「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」とし、地域の拠点を「お団子」に、公共交通を「串」に見立てた「お団子と串」の都市構造を目指している。これらの方向性を踏まえ、富山市では、平成23年10月に作成した「富山市都市整備事業の概要」の中で、鉄軌道駅を中心とする「お団子の整備方針」として、シティ・コア（都市核）、エリア・コア（地域核）、ライフ・コア（生活核）の3種類に分類し、イメージの具体化を図っている。本稿では、これら「お団子」の整備方針について整理するとともに、その実現に向けた課題について考察する。

Key Words : Compact City, City Core, Area Core, Life Core, Public Transport Policy

1. はじめに

平成20年3月に「富山市都市マスタープラン」（以下、富山MP）が策定された。富山MPでは、都市づくりの理念を「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」とし、地域の拠点（鉄軌道駅やバス停を中心とする徒歩圏）を「お団子」に、公共交通を「串」に見立てた「お団子と串」の都市構造を目指していく姿勢を明示した。当時、県庁所在都市の中でもモータリゼーションの進展が著しく、D I D人口密度が最も低い都市であった富山市が、鉄軌道網やバス路線といった公共交通軸を中心とする都市整備の方針を明らかにしたことは、富山港線のL R T化等とあいまって、全国的な注目を集めた。

富山MPの方針は、今や我が国の目指すべきコンパクトシティ（集約型都市構造）の代表例となり、「公共交通を軸としたコンパクトな都市づくり」の方針は、多くの都市で用いられている。

しかし、「串」となる公共交通や「お団子」となる徒歩圏の実態をみると、前述の方針の実現は容易ではない。公共交通については、車中心の生活に起因する利用者数の減少をはじめ、運行頻度や運賃等のソフト面、駅舎や車両の質といったハード面の課題がある。また、「お団子」については、現行の都市計画制度の中で、都市機能の集約化を担保する手法に乏しいことなどが主な課題として挙げられる。

このような中、富山市では、平成22年3月に「鉄軌道沿線駅周辺整備構想」を立案するとともに、平成23年10月にとりまとめた「富山市都市整備事業の概要」の中で、「お団子（公共交通で結ばれた徒歩圏）の整備方針」として、①シティ・コア（都市核：富山駅を中心とした都心地区）、②エリア・コア（地域核：地域の生活拠点となるような駅周辺地区）、③ライフ・コア（生活核：①②以外の駅周辺地区）の3種類に分類する方針を新たに打ち出した。そこで、本稿では、富山市における「お団子」づくりの基本的な考え方について報告するとともに、「お団子と串」の都市構造の実現に向けた課題について考察することを目的とする。

2. 既往文献の整理

富山MPにおける公共交通を軸とした「お団子と串」の都市構造の概念については、「公共交通指向開発」(Transit Oriented Development, 以下「TOD」)に代表されるように、すでに広く整理されている^{1),2)}。

「お団子」の形成に関連して、谷口³⁾は、我が国で古くから実践されてきた民間鉄道会社による沿線開発とTODの関係性を踏まえ、都市のコンパクト化に向けた土地利用計画と交通計画の連携の重要性を指摘している。また、中村⁴⁾は、交通結節点を核としたまちづくりの課題として、駅前広場の計画設計への配慮や駅自体の存在感の創出、地区交通戦略の立案・実行、エリアマネジメントの必要性等に言及している。さらに、須永⁵⁾は、土地利用計画・交通計画・交通サービスの連携のあり方とTODの実現に向けた課題について、オレゴン州の事例から明らかにしている。他方、「お団子」の具体的なあり方に関して、谷口⁶⁾は「お団子」の階層化について、カールスルーエの事例から、居住密度をコントロールしながらも駅周辺地区の有する資質と機能にふさわしい階層を生み出していくことの必要性を明らかにしている。武澤⁷⁾は、地方都市における公共交通の持続可能な市街地構造について、富山市や金沢市のケーススタディから、公共交通沿線の人口密度は概ね50~60人/ha以上を目標とすべきとの見解を示している。橋本⁸⁾は、住宅地タイプ別の公共交通整備状況と人口密度等の関係分析から、地方都市では必ずしも公共交通整備水準と人口密度は比例しない(コンパクト性=居住密度の高さとはなっていない)ことを明らかにしている。望月⁹⁾は、富山ライトレールの利用者評価から、地方都市における集約型都市構造の実現に必要な公共交通サービス水準等を明らかにしており、「お団子」の大きさはバス停を中心に半径300m以内、鉄軌道駅を中心に半径500m以内であれば一定の評価が得られることを示している。これらのほか、「お団子」の人口分布等の実態を扱ったもの¹⁰⁾など、鉄軌道やバス等の公共交通を軸とした都市づくりをテーマとする既往研究・文献は数多く存在する。国内外の数々の文献で指摘されているように、「お団子」となるバス停・電停を中心とした徒歩圏や、「串」となる公共交通の整備水準については、各都市や地区の特性に応じた検討が必要であり、「お団子」となる駅周辺地域の機能や整備内容を十分に精査することの必要性が海外でも指摘されている¹¹⁾。これらの研究成果や事例等を踏まえつつ、本稿では、富山MPで位置づけられた「お団子」を、地域特性に応じた形で実現していくための階層化の考え方や、「お団子」づくりに向けた課題等を整理・報告するものであり、今後の都市・交通行政において実務的な意義を有するものと考えられる。

3. 富山MPの概要

(1) まちづくりの理念

平成20年3月に策定された富山MPでは、一定水準以上のサービスレベルの公共交通¹⁾を「串」に見立て、その駅周辺やバス停周辺の徒歩圏を「お団子」とした「お団子と串の都市構造」を打ち出している(図-1)。まちづくりの理念として、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』の実現を目指すこととしている。この「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」によって市民が得られる生活像として、次の3つを提示している。中長期的に自動車への依存を少なくしながら、公共交通沿線のまちの活性化を実現することで、郊外居住に加えて多様な住まい方の選択肢を提供することを目指している点が特徴と言える。

- ・商業、娯楽、文化施設など都市機能が近くにある利便性の高い生活
- ・最寄り駅・バス停を中心とした徒歩圏での利便性が高く快適な生活
- ・あらゆる人が、歩いて行ける範囲で、安心して暮らすことのできる生活

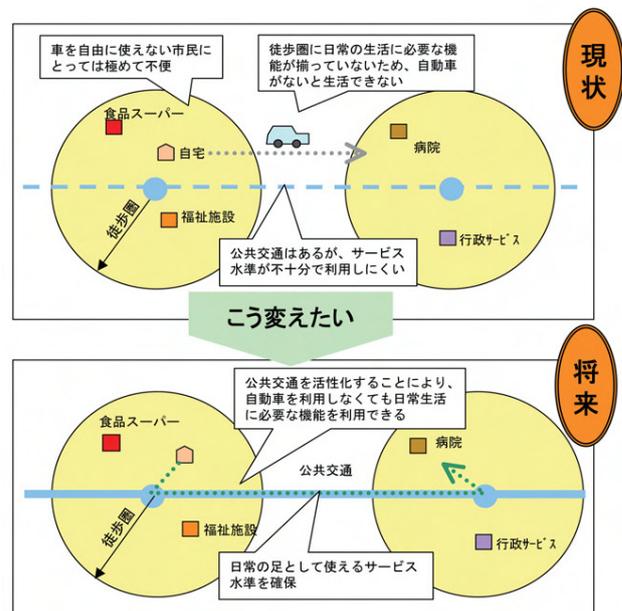


図-1 都市構造概念図(富山MPより)

(2) 将来都市構造

富山MPでは、お団子と串の都市構造の実現に向けて、市民が最寄り品の購入や医療などのサービスを身近に享受できるコンパクトなまちづくりの単位として14の「地域生活圏」を設定している。また、各地域生活圏の中でも、最寄り品小売業や医療施設、金融・郵便サービスな

どの生活利便施設が徒歩圏にまとまって立地する地区を「地域生活拠点」に設定している。

さらに、「串」となる公共交通軸のうち、鉄軌道と運行頻度が高いバス路線の沿線の徒歩圏を「居住を推進する地区」として設定している。既成市街地への人口誘導を図るため、居住を推進する地区は、徒歩圏のうち用途地域が設定されている地区としている（工業地域と工業専用地域は除く）。鉄軌道は10分以内で駅まで到達できる距離を徒歩圏と考え概ね半径500m、バスは5分以内で停留所に到達できる距離を徒歩圏と考え概ね半径300mとしている。「お団子」となる公共交通沿線の人口密度の目標値として、鉄軌道沿線では50人/ha、バス路線沿線では40人/haと設定していることに加え、概ね20年後に公共交通が便利な地域に住む市民の割合の目標値を42%と設定している（図-2、図-3）。

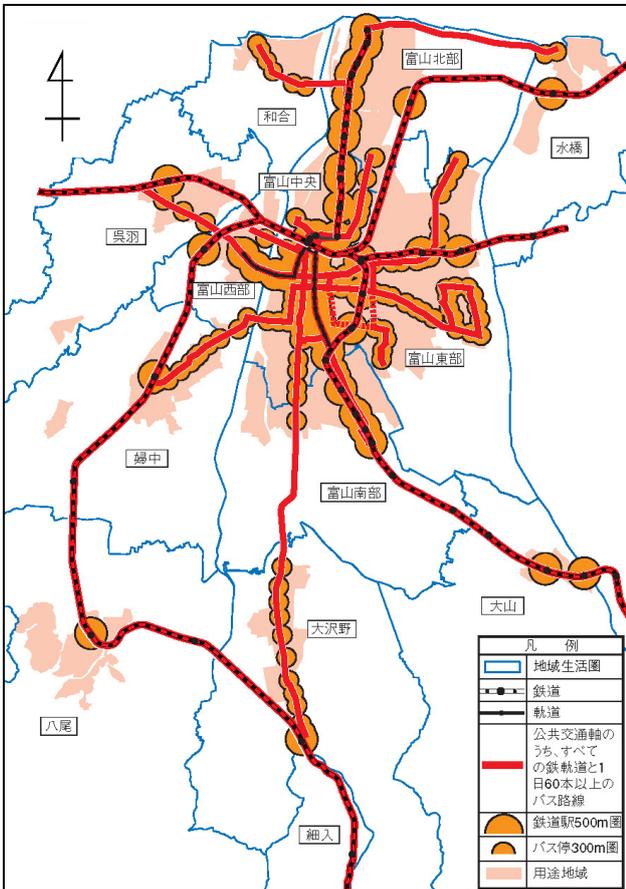


図-2 お団子と串の都市構造（富山MPより）

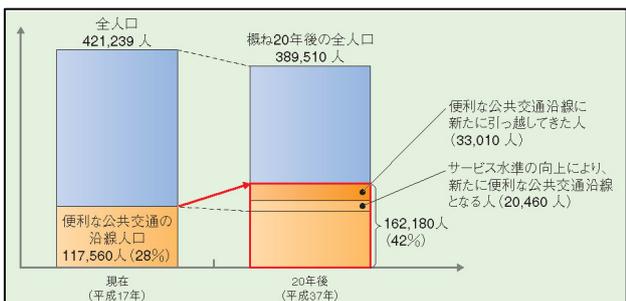


図-3 人口目標の考え方（富山MPより）

4. 「お団子」の現状と課題

(1) 調査対象範囲

前章の富山MPの方針を踏まえ、「鉄軌道沿線駅周辺整備構想」を検討するにあたり、「お団子」の現状と課題を抽出・整理するため、調査対象をJR北陸本線、富山地鉄本線、富山地鉄不二越・上滝線の3路線20駅の各駅周辺地域に絞って現況調査を実施した⁽²⁾（図-4）。

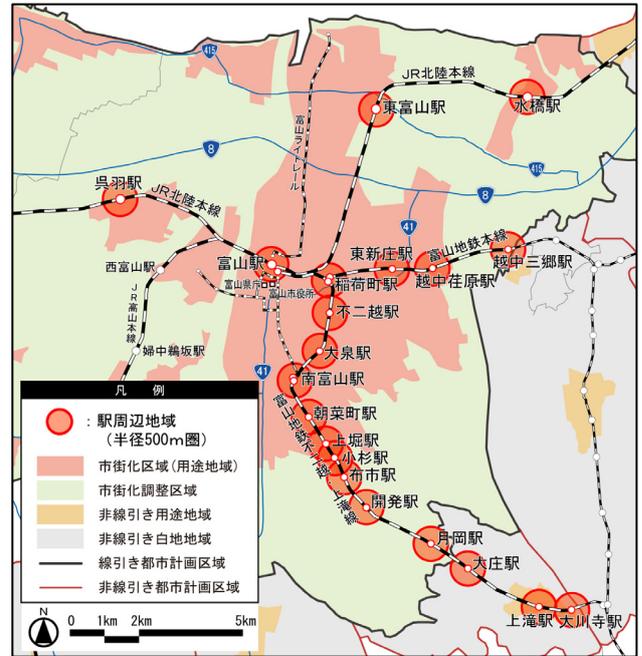


図-4 調査対象となる駅周辺地域

(2) 人口・世帯数の変化

調査対象である20駅の半径500m圏内の人口・世帯数を表-1に示す。平成17年の人口・世帯数は合計42,602人

表-1 駅周辺地域における人口・世帯数の変化

立地	駅名	人口(人)			世帯数(世帯)			面積※ (ha)	H17 密度 (人/ha)
		H12	H17	増減	H12	H17	増減		
市街化 区域	富山駅	2,509	2,504	-5	1,091	1,229	139	78.1	32.0
	稲荷町駅	3,334	3,069	-264	1,419	1,397	-22	71.9	42.7
	東新庄駅	2,860	2,622	-239	1,078	1,032	-46	69.0	38.0
	越中荏原駅	3,888	3,799	-89	1,500	1,539	39	74.7	50.9
	不二越駅	3,521	3,433	-88	1,488	1,516	28	62.0	55.4
	大泉駅	3,778	3,727	-51	1,506	1,543	37	70.5	52.9
	南富山駅	3,974	3,836	-138	1,509	1,508	-1	78.1	49.1
	朝菜町駅	3,316	3,429	113	1,238	1,359	121	78.1	43.9
	上堀駅	3,052	3,320	268	1,065	1,196	131	78.1	42.5
	呉羽駅	1,569	1,560	-10	541	551	10	78.1	20.0
一部 調整区域	東富山駅	1,477	1,473	-4	540	539	-1	60.7	24.3
	水橋駅	1,191	1,274	83	340	363	24	49.0	26.0
	小杉駅	1,939	2,323	383	681	826	145	78.1	29.7
調整区域	布市駅	1,392	1,473	81	447	495	47	78.1	18.9
	越中三郷駅	746	696	-50	232	224	-7	78.1	8.9
	開発駅	1,338	1,271	-67	441	426	-15	78.1	16.3
非線引き 都市区域	月岡駅	266	255	-10	56	55	-1	78.1	3.3
	大庄駅	588	685	97	161	199	38	78.1	8.8
	上滝駅	1,500	1,384	-116	491	483	-7	78.1	17.7
	大川寺駅	556	469	-87	183	165	-18	41.8	11.2
	合計	42,795	42,602	-193	16,004	16,644	640	1,437.3	29.6

※各駅 500m圏の面積は、用途地域の工業地域および工業専用地域を除く範囲をGIS上で計測。（用途地域が設定されていない部分は、その全域を面積に算入した。ただし、大川寺駅周辺に含む河川部分は除外している。）

住促進、駅周辺住民の利便性向上、マイカーからの利用転換を促進していくためには、サービスレベルの改善が必要と考えられる。また、運賃が割高であり、買い物など日常生活の足として鉄軌道を利用しにくい状況にある。

また、そもそも駅の数が不足しており、JR北陸本線等では駅の間隔が長く、既に沿線の土地利用が進んでいる区域でも周辺に駅がないことから「お団子」を形成できない地域も存在する。



図-8 利用しにくい駅の例

(5) 鉄軌道駅周辺地域の課題

以上のことを踏まえ、土地利用と交通の両面からみた富山市の「お団子」づくりの課題を以下に整理する。

a) 土地利用の誘導・活性化

駅周辺地域（徒歩圏）における低未利用地の活用や土地利用規制の緩和等により、人口や都市機能の集積を進めていく必要がある。既存の都市機能については、施設の再整備等を通じて充実・活性化を促進し、駅周辺地域の利便性の維持・向上を図る必要がある。また、市街化区域と市街化調整区域が混在する駅周辺地域では、地区計画の活用等により、計画的な市街化を図る必要がある。さらに、駅間距離が長く団子を形成できない地域については、新駅の設置や、それに合わせた計画的な土地利用の誘導を図る必要がある。なお、「お団子」を形成していくためには、駅周辺地域での土地利用の誘導・活性化を図るだけでなく、市全体の土地利用を考慮しつつ、お団子以外の地域での開発コントロールなどを検討する必要がある。

b) 公共交通の整備・充実

「お団子」の核となる駅の機能強化を図り、駅自体の拠点性・利便性を高める必要がある。駅の交通結節機能やアクセシビリティを高めるため、アクセス道路の整備や歩行者・自転車動線の確保、パーク&ライドやキス&ライドに対応した駐車場や駅前広場の整備、駐輪場の整備、交通施設のバリアフリー化、路線バス等との連携強化などを進める必要がある。また、待ち時間を快適に過ごせるよう、老朽化した駅舎の改修や待合スペースの確保、トイレの設置、ホームの上屋の設置などを実施する必要がある。さらに、鉄軌道を日常的に利用してもらうためには、運行頻度の向上や運賃の低減（お得感のある運賃設定）、バスとの乗り継ぎへの配慮など、サービスレベルを高めていく必要がある。

c) 生活環境の改善

多くの人々に選ばれ、住み続け、住み継いでもらえる駅周辺地域をつくるためには、日々の生活を安全に安心して過ごせる環境づくりが必要となる。徒歩や自転車での移動はもちろん、マイカー利用時にも安全に通行できる道路環境整備や、災害時の避難所としても使える公園・緑地の整備、食料品や日用品などの買物が身近な場所のできる生活利便施設の立地誘導、地域資源を活かした魅力の創出など、「住みたい」「住み続けたい」と思える生活環境を整えていく必要がある。

5. 「お団子」の分類によるコンパクト化の方針

(1) 「お団子」づくりの基本的な考え方

前述の富山MPの方針や駅周辺地域の現状・課題を踏まえ、「鉄軌道沿線駅周辺整備構想」では「お団子」づくりの基本的な考え方を表-2のように整理した。

ここで、富山MPで示された方針との相違点が2つある。一つ目は市街化調整区域等の扱いである。前述の通り、富山MPでは用途地域内の駅周辺のみを「お団子」の対象としていた。しかし、公共交通を軸とした集約型都市構造を実現していくためには、選択と集中のもと、市街化調整区域や非線引き都市計画区域における都市的開発のニーズについても駅周辺に誘導していく必要があるとの視点に立ち、市街化調整区域や非線引き都市計画区域（特に白地地域）は積極的に開発すべき区域ではないものの、同区域で都市的開発のニーズがあれば、駅周辺に誘導していく必要があるとの姿勢を示した。

二つ目は、駅の不足への対応である。すでに一定の人口や都市機能の集積があるものの、長い駅間に位置している地域や、鉄軌道の需要が見込める地域については、新駅設置を検討し、新たなお団子の形成を図っていくこととした。

表-2 「お団子」づくりの基本方針

- | |
|--|
| <p>①第一に、市街化区域における既存の鉄軌道駅を核としたお団子づくりを基本とする。</p> <p>②第二に、市街化調整区域や非線引き都市計画区域の駅周辺でもお団子づくりを目指す。</p> <p>③第三に、駅間距離の長いところや、需要が見込めるところでは、新駅を設置し、お団子づくりを目指す。</p> |
|--|

(2) 「お団子」のタイプ分類

各駅の立地と都市構造の関係から、「お団子」のタイプは、A：都市の玄関口としての駅周辺地域、B：都市内の地域中心的な駅周辺地域、C：上記A B以外の駅周

表-3 「お団子」の3つの分類

タイプ	概要	目標人口密度	都市機能
①シティ・コア (都市核)	<p>■都市の玄関口としての駅周辺地域</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市の顔としてふさわしい多様な都市機能を有するとともに、人口密度が非常に高く、商業的な活力や賑わいがあり、市民や来街者が頻繁に行き交う駅周辺地域。 	<p>■70人/ha以上</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の面積とH26将来目標人口から算出される人口密度(64人/ha)を考慮。 	<p>■商業地域を想定</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に商業・業務の利便増進のための地域。 一定の工場や倉庫が立地可能だが、駅の徒歩圏内では積極的な立地を図らない。
②エリア・コア (地域核)	<p>■都市内の地域中心的な駅周辺地域</p> <ul style="list-style-type: none"> 商業、業務、居住等の都市機能を有するとともに、人口密度が高く、最寄り品の購入や医療等の日常的な生活がほぼ満たされる駅周辺地域。 	<p>■60人/ha以上</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市核と生活核の間くらいの居住密度を想定。 	<p>■近隣商業地域を想定</p> <ul style="list-style-type: none"> 近隣住民向けの日用品販売店、業務施設の利便増進のための地域。 一定の工場や倉庫、遊戯風俗施設が立地可能だが、駅の徒歩圏内では積極的な立地を図らない。また、大規模集客施設は富山MPの広域商業地区に限る。
③ライフ・コア (生活核)	<p>■徒歩圏の日常生活を支える駅周辺地域</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活を支えるスーパー等の利便施設を有し、人口密度が比較的高く、居住系土地利用を主体とした駅周辺地域。また、他のコアへ容易にアクセスでき、圏域内で不足する商業、医療等のサービスも享受できる駅周辺地域。 なお、既存の集積度が低い駅周辺や、今後設置を検討する新駅周辺については、「生活核(候補)」として扱う。 	<p>■50人/ha以上</p> <ul style="list-style-type: none"> 富山MPで設定された人口密度を目標とする。なお、生活核(候補)についても同様とし、中長期的な実現を目指す。 	<p>■第一種住居地域を想定</p> <ul style="list-style-type: none"> 居住環境を守るための地域。風俗施設や工場のほか、床面積3,000㎡を超える店舗・事務所・遊戯施設等の立地を制限。 一定の工場や倉庫、宿泊施設が立地可能だが、駅の徒歩圏内では積極的な立地を図らない。

辺地域の3つに分類される。これに対し、基本的な考え方のもと、「お団子」のタイプを3つに分類することとした(表-3)。

(3) 「お団子」の目標人口密度の設定

前述の通り、富山MPでは、鉄軌道駅周辺(お団子)の目標人口密度を50人/haと設定していることから、本構想においてもこの目標値を踏襲することとした。ただし、都市核>地域核>生活核の順で高密度な市街地が形成されるよう誘導するため、それぞれの核の目標人口密度を表-3のように設定した。

なお、都市像と密度の関係について、どの程度の人口密度を目標値として設定すべきか、そもそも人口密度を目標値として設定することが妥当なのか悩ましい部分であり、既往研究においても都市の理想像と密度論の関係は必ずしも十分に整理されていない。

この点に関して、谷口ら⁹⁾は、カールスルーエにおける居住密度の設定や駅周辺地域の階層化の実例を踏まえ、「密度を目的指標値として厳密な運用に重きを置くのではなく、地区の有している資質と機能に配慮し、それぞれの地区にふさわしい階層を生み出していく視点が不可欠」と言及している。また、海道¹²⁾は、都市像と密度の関係について海外事例を整理した上で、「都市のコンパクト化の目標数値、特に密度については、必ずしも明確となっていない。それは、絶対的な密度水準は、国によ

ってまた地域によって異なるからである。望ましい水準は、それぞれの地域の文化や都市形態、住宅形式によって異なると考えるのが常識的な対応となる」と述べている。さらに、武澤ら⁷⁾の研究では、地方都市における公共交通維持のために目指すべき沿線の目標人口密度は50~60人/ha程度が目安なることを示しており、富山MPの目標人口密度は概ね研究結果に合致していると述べている。今回の「お団子」の整備方針策定にあたっては、目標とする最低限の人口密度を設定することで、都市のコンパクト化の促進を図ることとした。ただし、あくまでも一つの目安として運用していく視点が大切であり、それぞれの「お団子」における居住形態(ライフスタイル)や住宅形式等に起因する一つのアウトプットとして捉えていくことが重要である。

(4) 「お団子」の都市機能の設定

各コアの都市機能集積のイメージについては、望ましい都市機能を列記する方法と、用途地域をベースに必要なものを網羅的に整理する方法が考えられる。前者については主観的・限定的な要素を含むことから、用途地域をベースに必要なものを取捨選択する方法で整理した。

(5) 「お団子」の交通結節機能の設定

各コアの交通結節機能については、原則として、すべての駅を対象に、駅前広場や駐車場・駐輪場、アクセス

道路、駅両側アクセス施設等の整備をはじめ、待合スペースやトイレなどを含む総合的な交通結節機能の向上を図ることとした。コンパクト化を目指す中で、駐車場の扱いについては、判断が難しい部分である。パーク&ライドを目的に、郊外部の駅周辺に設けるものについては推進すべきだが、都心地区の駅周辺ではむしろ駐車場の整備を控え、鉄軌道での移動を促進することが妥当と考えられる。このことから、シティ・コアでは「必要最小限のパーク&ライド・キス&ライド駐車場を設置する」との表現にとどめることとした。

6. おわりに

(1) 「三色団子」によるコンパクト化に向けて

前章に記述した、いわば「三色団子」の整備方針は、平成23年10月に富山市が発行した「富山市都市整備事業の概要」に記載され、富山市ホームページでも公開されている(図-9)。このことは、富山MPに掲げた「お団子と串」の都市構造を実現していくための大きな一歩であり、三色団子によるコンパクトシティ富山のバージョンアップが期待されるところである。

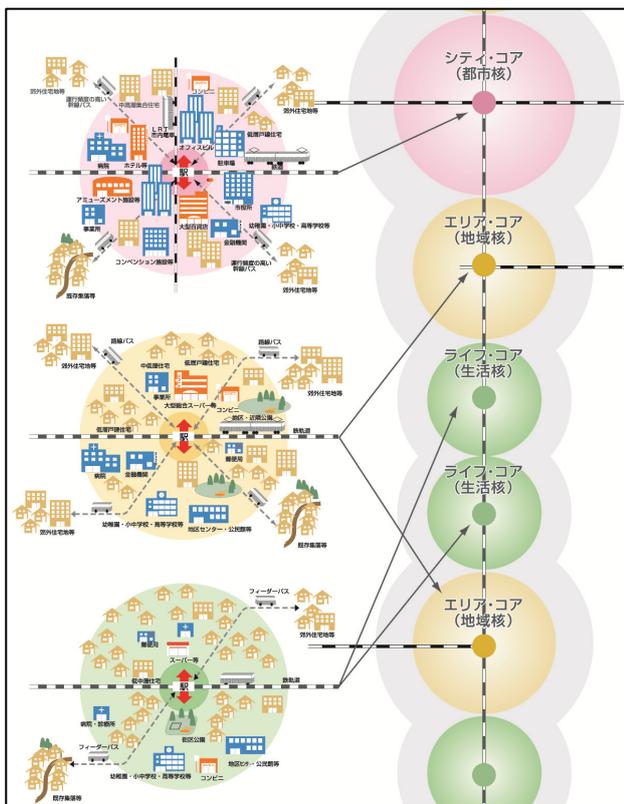


図-9 お団子の整備方針イメージ図⁽²⁾

(2) 「お団子と串」の都市構造実現に向けた課題

a) 土地利用面の課題

第4章で示したような駅周辺地域の現状や課題をはじめ

め、コンパクト化に向けてクリアすべき課題は多い。都市構造を変えていくためには、鉄軌道駅周辺における都市機能集積の意義やイメージを行政と市民・民間企業等が共有し、それぞれの立場で、できることから着実に実践していく必要がある。一方で、現行の土地利用制度では限界があることも事実であり、「お団子」の形成を担保できる制度への転換が求められる。駅周辺地域に都市機能を集約しようとしても、それを支える規制・誘導方針に乏しく、現行制度のままでは、マイカーでの移動が便利で、安価で広い土地や建物を購入できる郊外部での開発に流される可能性が高い。今後は、市街化区域の中でも開発優先度を明確化していくべきであり、例えば、都心地区や駅周辺地域などを開発促進区域として位置づけ、税制上の優遇措置を含めたインセンティブを与えるなどのきめ細かな土地利用施策の展開が必要と考える。あわせて、非線引き都市計画区域を含む市街化区域外縁部における土地利用規制の強化を図り、都市全体として土地利用計画を機能させていくことが重要である。

b) 交通面の課題

交通面については、「お団子」の核となる駅舎の機能強化や質の向上、駅へのアクセス性の向上、魅力的な車両の導入、運賃や運行頻度等のサービスレベルの見直しなど多岐にわたる課題が挙げられ、鉄道事業者・開発業者・行政等の連携のもと改善していくことが望まれる。

c) その他の課題

居住地としての魅力アップに向けて、駅周辺地域における住環境整備を目的とした土地区画整理事業や再開発事業、道路整備事業、公園・緑地の整備等のハード面に加え、不動産業者や民間開発業者、居住者への意識啓発(駅周辺地域での暮らしのPRやモビリティマネジメント)などのソフト面にも注力していく必要がある。

今後は、鉄軌道駅を核とする「お団子」づくりに向けた規制・誘導・事業のあり方について具体策を検討するとともに、今回の3つの分類に基づく「お団子」ごとの整備計画を策定し、集約型都市構造への転換を具体化していくことが望まれる。

謝辞: 本稿は、「鉄軌道沿線駅周辺整備構想策定業務委託報告書」(富山市都市政策課、2010年3月)の一部を活用して論述したものであり、関係者の皆様に深甚の謝意を表します。

補注

- (1) 富山MPでは、すべての鉄軌道と一日60本以上のバス路線を「串」として位置づけている。
- (2) 調査規模の関係上、利便性向上のための社会実験等を実施しているJR高山線をはじめ、一定以上のサービスレベルを有する富山ライトレール及び市内電車(軌道線)は調査対象外とした。

(3)平成 23 年 10 月に富山市が発行した「富山市都市整備事業の概要」の 14 頁より引用。市ホームページでも公開されている。 <http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/9075/1/2-1.pdf>

参考文献

- 1) Peter Calthorpe (1993) : The Next American Metropolis, Princeton Architectural Press.
- 2) Ed. by Carey Curtis, John L. Renne and Luca Bertolini (2009): Transit Oriented Development, Ashgate.
- 3) 谷口守 (2009) : コンパクトシティと TOD をめぐる計画論, 都市計画, No. 281, pp. 5-8.
- 4) 中村文彦 (2009) : 交通結節点とまちづくりの課題, 都市計画, No. 281, pp. 23-27.
- 5) 須永大介・村木美貴 (2011) : オレゴン州における TOD 実現に向けた課題に関する一考察ー土地利用計画・交通計画・交通サービスの連携に着目してー, 都市計画論文集, No. 46-3, pp. 229-234.
- 6) 谷口守・松中亮治・酒井弘・鈴木義康 (2007) : L R T とリンクした土地利用密度コントロールの実例ーカールスルーエにおける A B C D 方式の試みー, 都市計画論文集, No. 42-3, pp. 955-960.
- 7) 武澤潤・中出文平・松川寿也・樋口秀 (2010) : 地方都市における公共交通の持続可能な市街地構造に関する研究, 都市計画論文集, No. 45-3, pp. 661-666.
- 8) 橋本晋輔・谷口守・松中亮治 (2009) : 公共交通整備状況と地区人口密度からみた都市拡散の関連分析, No. 44-1, pp. 117-123.
- 9) 望月明彦・中川大・笠原勤 (2008) : 富山市における都市軸形成を目的とした公共交通サービス水準向上策に対する効果分析, 都市計画論文集, No. 43-3, pp. 805-810.
- 10) 例えば, 伊藤孝史・中川大・松中亮治・大庭哲治 (2011) : 日・仏・独の地方都市における鉄軌道駅周辺の高齢者の人口分布に関する研究, 都市計画論文集, No. 46-3, pp. 745-750.
- 11) Mike Jenks and Daniel Kozak (2008) : polycentrism and 'Defragmentation': Towards a more sustainable urban form ?, Ed.by Mike Jenks, et.al, World Cities and Urban Form, Routledge, pp.71-94.
- 12) 海道清信 (2007) : コンパクトシティの計画とデザイン, 学芸出版社

(?)