

公共交通活性化施策がまちづくりに もたらす効果と評価に関する一考察

—富山市型コンパクトシティを支える公共交通を対象に—

吉川 賢一¹・高森 長仁²・土井 勉³

¹ 非会員 富山市都市整備部路面電車推進課企画係長 (〒930-8510 富山市新桜町 7-38)
E-mail:yoshikawa.kenichi@city.toyama.lg.jp

² 非会員 富山市都市整備部長 (〒930-8510 富山市新桜町 7-38)
E-mail:takamori.nagahito@city.toyama.lg.jp

³ フェロー 大阪大学特任教授 CO デザインセンター (〒560-0043 豊中市侍兼山町 1-16)
E-mail:doi@issr-kyoto.or.jp

富山市では人口減少・少子高齢社会の進行下におけるまちづくりへの対応として、公共交通を活性化させ、その沿線や都心部に都市機能を集積させる「多核型のコンパクトなまちづくり」を方向性として位置付けている。この実現に向けて、官民一体となり公共交通の活性化を積極的に推進してきたところである。本論文では、富山市における LRT ネットワークの形成をはじめとする公共交通活性化施策が、まちづくりにもたらしている効果を多面的に把握・評価するものである。

検証の結果、利便性向上や利用環境の改善に資する施策が公共交通の利用者、とりわけ定期利用者の増加など利用の固定化、自動車から公共交通利用への転換などの促進に大きく寄与していること、また、公共交通沿線への居住推進施策や中心市街地活性化施策と併せた施策展開により、公共交通沿線人口の社会増や地価の維持など多方面にわたる効果が認められた。

Key Words: compact city, LRT, connecting the north and south tram line, improvement of convenience and amenity

1. はじめに

富山市は、富山湾から 3,000m級の北アルプス立山連峰にいたるまでの多様な地形を誇る、豊かな自然に恵まれた都市である。2005年の旧富山市を含む7市町村の合併により人口約 42 万人、市域面積は約 1,241k m²を有するとともに、菓業をはじめとする様々な産業と高い都市機能、多様な文化と歴史を持つ日本海側有数の中核都市として発展してきた。

合併後は、人口減少・少子高齢社会を見据え、これまでの人口増加を前提とした拡大型のまちづくりからの転換を図り、公共交通を軸とした持続可能なコンパクトなまちづくり（都市構造の集約化）に取り組んできた。

本論では、富山市が先駆的に取り組んできたコンパクトなまちづくりの中核を担う公共交通活性化施策のうち、中心的役割を担う路面電車南北接続事業を対象として、整備効果の検証を通じ、まちづくりにもたらしている効果について、実務的観点から述べるものである。

2. まちづくりの課題とコンパクトシティ

(1) 富山市のまちづくりの課題

我が国の多くの地方都市と同様に、富山市も人口減少時代に突入し、持続可能なまちづくりに向けて、まちづくりの課題を以下のように整理している。

- ①人口減少と超高齢社会の進行
- ②過度な自動車依存による公共交通の衰退
- ③中心市街地の魅力喪失
- ④割高な都市管理の行政コスト
- ⑤環境負荷の増大
- ⑥社会資本の適切な維持管理
- ⑦平均寿命と健康寿命の乖離

これらの課題を放置すれば、様々な場面で非効率が生じ、その結果として地域経済の縮小化と自治体税収の減少、医療・介護保険給付など社会保障費や道路・下水道等のインフラ管理コストなどの増大を引き起こし、都市経営自体が破綻する懸念があるとの判断から、これまでの拡大型のまちづくりから、コンパクトなまちづくりに

と大きく舵を切ることとなった。

(2) 富山市が目指すコンパクトなまちづくりの方針

富山市が目指すコンパクトなまちづくりは、都心部への一極集中型ではなく、鉄軌道をはじめとする公共交通の既存ストックを活性化させ、その沿線に居住や商業などをはじめとする都市の諸機能を集積させる「公共交通を軸とした多核型のコンパクトなまちづくり」である。

富山市都市マスタープラン¹⁾(2008年)では、市内の全ての鉄軌道(6路線)と運行頻度の高いバス路線(13路線)を公共交通軸とし、その鉄軌道駅から半径500mおよび主要なバス停から半径300mのエリアおよび都心地区を居住推進地区に位置づけ、居住や都市の諸機能を集約することとしている。居住推進地区の人口割合は、策定時の約30%から20年間で約40%まで引き上げることを目標として設定している。

富山市のコンパクトなまちづくりの最も大きな特長は、公共交通をまちづくりの軸としていること、人口減少下での都市のコンパクト化は、土地利用の制限など規制強化手法は現実的ではないとの考えから、公共交通やまちなかの魅力を高め、市民が中心市街地や公共交通沿線への居留意向を高める誘導的手法を基本としていることである。



図-1 富山市のコンパクトなまちづくり概念図

(3) LRTネットワークの形成

富山市では、コンパクトなまちづくりを進める上で公共交通の活性化は、まちづくりに必要不可欠な要素であるとの観点から、行政が積極的に関与することを基本的方針としている。

この考え方に基づき、公共交通活性化のリーディングプロジェクトとして取り組んでいるのがLRTネットワークの形成²⁾である。

この取組は、事業者³⁾が1913年から運行している富山地方鉄道富山軌道線(市内電車)を中心に、富山ライト

レールの整備(2006年)や市内電車の環状線化(2009年)、富山駅高架下での路面電車の南北接続(事業中)、さらには市内電車の富山地方鉄道上滝線への乗り入れ(構想)などにより、都心の回遊性やアクセスの向上を図るものである。

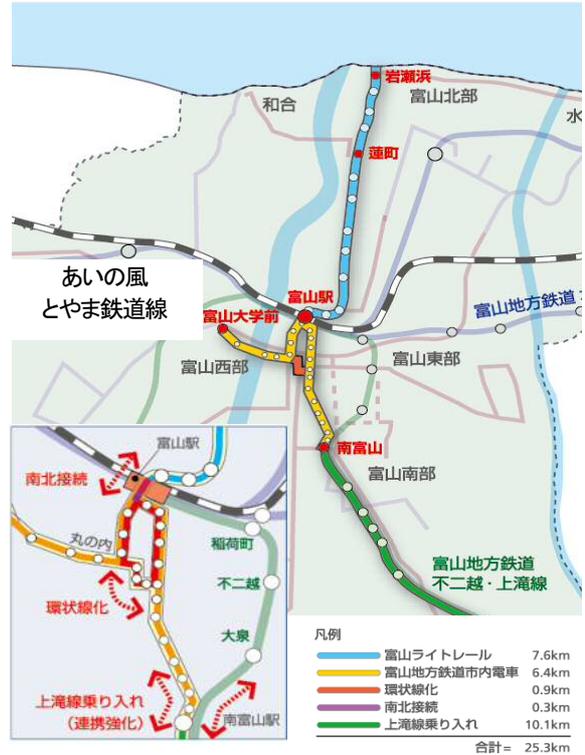


図-2 富山市のLRTネットワーク概要図

3. 路面電車南北接続事業

(1) 事業概要

路面電車南北接続事業は、LRTネットワークの形成とともに、富山駅周辺の南北一体的なまちづくりにおける主要事業として、富山駅南側の市内電車と北側の富山ライトレールを富山駅高架下で接続する事業である。北部地域と都心地区のアクセス強化に加えて、鉄道やバスなどの乗り継ぎ利便性の向上など、富山駅の交通結節機能強化の中核的役割を担うことが期待されている。

本事業は、北陸新幹線開業(2015年3月)に併せて新幹線高架下へ市内電車の乗入れを行った第1期事業(約160m)と、在来線高架化後に市内電車と富山ライトレールを接続する第2期事業(約90m)に分割して進めている(図-3)。また、富山市が軌道施設をインフラとして整備・保有し事業者が運行を実施する「上下分離方式」により事業を進めている。



図-3 路面電車南北接続事業概要図

(2) 南北接続の意義・課題

a) 交通諸機能強化の必要性

整備前において、JR 富山駅に最も近い停留場（旧 富山駅前停留場）であっても、改札口まで約 150m 離れた場所に立地していた（図-4）。これに加えて、交通量の多い道路を横断する必要があったこと、停留場と改札口の高低差（約 3m）など、鉄道などの乗継ぎには不便な状況であった。

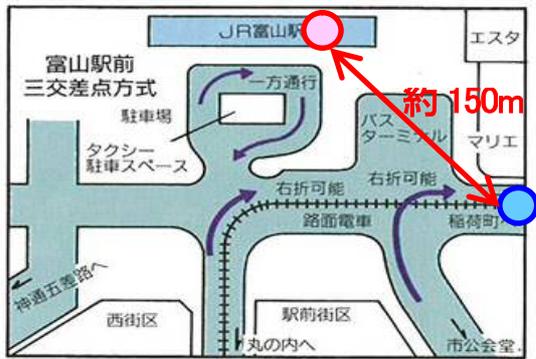


図-4 整備前の富山駅周辺概要図

また、旧 富山駅前停留場は交通量の多い道路の中央に、横断歩道に面して立地しており、朝のラッシュ時は交差点の中央部まで乗車待ちの行列が伸びる状況がほぼ毎日発生していた。上屋も無く、荒天時は傘を差しながらの乗車待ちという状況など、乗継利便性・快適性や安全性の向上が課題であった。



図-5 旧 富山駅前停留場(南北接続整備前)

b) 駅前広場としての魅力の向上

整備前の富山駅南口は、路線バスとタクシーの乗り場、車両待機スペースや一般車駐車場などの交通空間が大半を占めており、歩行者空間や景観形成に資する空間はごく僅かであった。新幹線駅となることや路面電車南北接続事業などを見据え、駅前広場内の路面電車空間も、魅力的な駅前景観を創出する要素として整備することが求められた。



図-6 整備前の富山駅南口駅前広場

(3) 課題解決策

路面電車南北接続事業においては、これらの課題を解決し、富山市が目指すまちづくりの中心的役割を担うに相応しいものとなるよう、「利便性向上」と「利用環境の改善」という、公共交通活性化の神髄ともいえる取組を実施している。

a) 徹底的な利便性の向上

南北接続事業は、富山駅の交通結節機能強化においても重要な役割を担っている。第1期事業において北陸新幹線高架下に設置した富山駅停留場は、新幹線改札口の正面に位置するとともに、乗継に要する移動距離は南北自由通路を通じわずか約40mとしている（図-7）。



図-7 新幹線高架下

(左側:新幹線改札口、右側:富山駅停留場)

在来線（あいの風とやま鉄道）駅の仮改札口から乗継に要する移動距離もほぼ同様であり、我が国初の新幹線

高架下に設置した停留場は、同時に整備した富山駅南口駅前広場と併せて、鉄道や路線バスとの乗継動線を大幅に短縮する、極めて画期的な形態となっている（図-7）。また、停留場は2面3線形式を採用し、朝のラッシュ時にも対応可能とするとともに、方面別の乗り場設定や旅客案内放送システムの設置など利用者への分かり易さに配慮している。

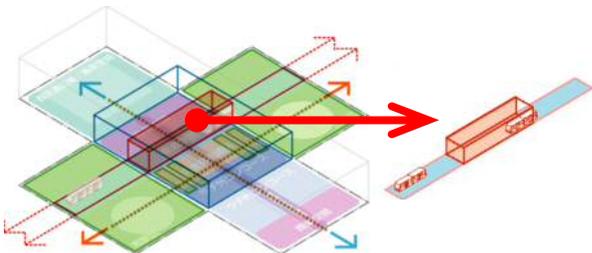
また、軌道は駅前広場の歩行者空間内を經由して鉄道高架下に設置されていることから、自動車交通とは分離されるとともに、雨や雪に濡れずに乗継が可能であるなど、安全性・快適性が格段に向上するようにした（図-8）。



図-8 富山駅停留場 利用状況

b) トランジットモー的な空間づくり

富山ライトレールや市内電車環状線の整備に引き続き、本事業においても「トータルデザイン」の考え方を導入している。路面電車南北接続事業においては、駅前広場や鉄道高架下の南北および東西自由通路と併せて、トータルデザインコンセプトを「富山都心の魅力を楽しむ・LRT のある新しい風景づくり」と設定し、路面電車空間は“富山市街の南北をつなぐ交流の軸”，“路面電車の南北接続・富山の先進性を象徴する”をコンセプトに、路面電車車両（LRV）のショーケースのような空間づくりを表現することとした（図-9）。



富山駅周辺地区(全体空間) LRT空間の範囲・領域
の範囲・領域

図-9 トータルデザインコンセプト(概念)

具体的には、①空間の一体性かつ安全性の確保、②アルミや工芸ガラスの活用による高質な空間づくりなど、魅力あふれる施設整備を実施している。

まず、空間づくりの制約として、駅前広場空間内の軌

道部は可動式の分岐器が配置されているなど歩行者を横断させるには適さない箇所があり、車両の安全かつ円滑な通行を確保する必要があった。この点も考慮し、横断部は駅前広場に2か所設置し利便性を確保しつつ、境界部は乱横断防止として低木と花卉、ベンチを配置するなど、軌道空間は歩行者空間とは区分しつつも、一体的な空間を感じさせるデザインとしている（図-10）。



図-10 軌道空間(富山駅南口駅前広場内)

また、デザイン性の高い門型の架線柱を連続して配置し、軌道空間を“南北の軸”として表現するとともに、富山駅停留場西側の壁面は富山の地場産財であるアルミをベースに、工芸ガラス約3万枚を組み合わせた「トランジット・ライティング・ウォール」を設置した。照明を用いて、ガラス面が時間帯に応じて様々な表情を醸し出すよう工夫している（図-11）。



図-11 トランジット・ライティング・ウォール

このように、制約条件や欧米諸国に見られるそれとの違いはあるものの、駅前広場内は安全性に配慮しつつも“トランジットモール”的な、質の高い空間を創出することにより、路面電車の存在感と魅力を高めている。

4. 整備効果の検証

(1) 路面電車利用状況

a) 市内電車利用者数（輸送人員）

南北接続第1期区間開業（2015年3月末）後の市内電車利用者数（2015年度：輸送人員）は、約500万人と接続前（2014年度）から約11%の大幅な増加となっている。また、5年前（2011年度）に比べると約18%もの増加となっている（図-12）。

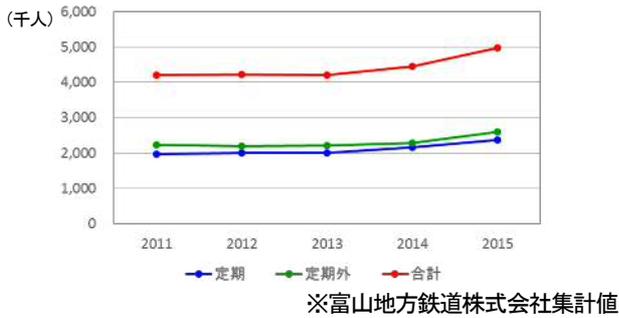


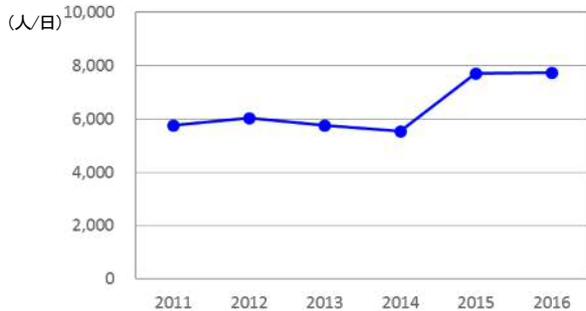
図-12 市内電車利用者数(輸送人員)の推移

利用券種別では、北陸新幹線長野～金沢間と同時開業であったこともあり、定期外利用者（現金もしくはチャージ式 IC カードでの利用者）が接続前（2014 年度）に比べて約 14%の大幅な増加となったが、定期利用者も約 10%の大きな伸びとなっている。

b) 富山駅停留場利用状況

2015 年 3 月以降は新幹線高架下に富山駅停留場が新たに設置され、旧富山駅前停留場は名称変更（電鉄富山駅・エスタ前）して継続設置しており、計 2 か所の停留場となった。このことから、単純に利用者数の比較をすることはできないが、開業後（2015 年度）の市内電車利用者のうち富山駅停留場利用者数（乗車・降車合計）は開業前（2014 年度）に比べて約 40%の大幅な増加となっている。なお、開業翌年（2016 年度）の利用者数もほぼ同水準となっている（図-13）。

旧富山駅停留場の利用においても、開業後の 2 か所の停留場分の利用においても、利用者の目的地は富山駅やその周辺施設であることに大きな差はないものと考えられる。従って、富山駅停留場の整備により市内電車を利用して富山駅やその周辺施設へアクセスする人の数が大きく増加するなど、新規利用者の増加が見られるものと考えられる。これは、現場レベルにおける実感でもある。



※～2014: 旧富山駅前停留場、2015～: 富山駅及び電鉄富山駅・エスタ前停留場の合計

※市内電車利用状況調査結果(OD 調査結果:富山市)

図-13 富山駅停留場利用者数の推移

c) 定期券利用者の増加

市内電車の固定利用者である定期券利用者について、開業後（2015 年度）の通勤定期利用者は開業前（2014

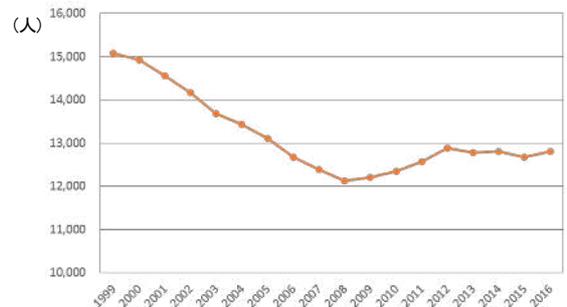
年度）に比べて約 13%、通学定期利用者は約 7%増加している。また、5 年前（2011 年度）に比べて通勤は約 16%、通学は約 25%と極めて大きな増加となっている（図-14）。さらに、開業 2 年目（2016 年度）においては前年度をさらに上回る水準となっており、固定利用者の増加が継続している。



図-14 市内電車定期利用者数(輸送人員)の推移

定期利用のうち、まずは通学定期利用の増加について、その主な利用者である高校生に着目し考察する。

富山市内に立地する高等学校の生徒数は、第二次ベビーブーム世代が該当していた 1991 年頃を境に減少し続けている。近年ではやや増加に転じた時期も見られたが、直近 5 か年はほぼ横ばいで推移している（図-15）。さらに、市内電車沿線に立地する高等学校（5 校）の生徒数はこの 5 年間で、ほぼ横ばいとなっている（富山県教育委員会統計）。

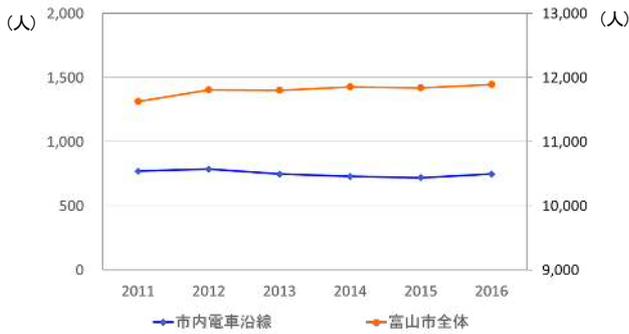


※文部科学省 学校基本調査結果

図-15 富山市内に立地する高等学校生徒数の推移

また、市内電車沿線及び富山市全体の高校生相当（15～17 歳）人口の推移を図-16 に示す。なお、このデータは富山市住民基本台帳データに公共位置座標を付与し、地理情報システム（GIS）と連携させることにより、その推移を含めて統計処理を可能としたものである。

これによると、市内電車沿線及び富山市全体の高校生相当人口は、5 年前（2011 年度）よりほぼ横ばいで推移している。



※富山市集計値

※縦軸右側:富山市全体、左側:市内電車沿線

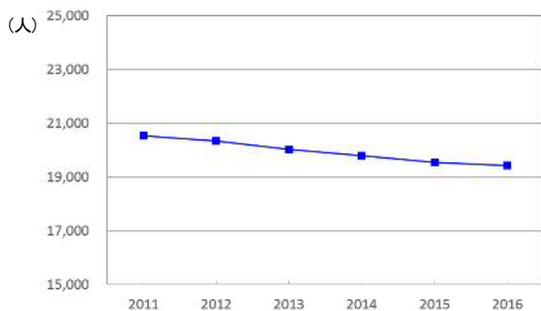
図-16 市内電車沿線及び富山市全体の高校生相当(15~17歳)人口の推移

通学定期による市内電車利用者は、沿線の高校生相当(15~17歳)人口や高等学校生徒数などが横ばいであるにも関わらず、南北接続第1期区間開業(2015年3月)後は開業前(2014年度)に比べて約7%、5年前(2011年度)に比べて約25%も増加している。これまで、富山駅から学校まで徒歩などで通学していた多くの生徒が、交通結節機能が強化され利便性が格段に向上したことにより、新たに市内電車も利用して通学するようになったものと考えられる。この点は特筆すべきことであるといえる。

通勤定期利用者の増加については、その主な利用者として生産年齢人口に着目して考察する。

市内電車沿線の生産年齢人口(15~64歳)の推移を図-17に示す。なお、このデータも富山市住民基本台帳データに公共位置座標を付与し、地理情報システムと連携させて集計している。

これによると、市内電車沿線の生産年齢人口も高校生相当(15~17歳)人口と同様に減少傾向が続いており、2016年は5年前(2011年)に比べて約6%の減少となっている。



※富山市集計値

図-17 市内電車沿線の生産年齢人口(15~64歳)の推移

通勤定期による市内電車利用者は、沿線の生産年齢人

口が減少傾向であるにも関わらず、南北接続第1期区間開業(2015年3月)後は開業前(2014年度)に比べて約13%、5年前(2011年度)に比べて約16%も増加している。一方、経済産業省「商業統計調査」によると、富山市中心市街地内(面積約436ha)の小売従業員数は直近の10年間、約6,000人前後とほぼ横ばいで推移していることなどから、高等学校生徒らと同様に、これまで富山駅から職場まで徒歩などで通勤していた多くの方が、新たに市内電車も利用して通勤するようになったものと考えられる。この点は通学定期利用の増加と同様に、特筆すべき点であるといえる。

これらのことから、路面電車南北接続事業における、結節機能強化などによる利便性の大幅な向上や、質の高い空間づくりなどが、定期利用者の新規需要の創出(利用の固定化)に大きく寄与しているものと考えられる。すなわち、これまで行政実務者が肌感覚的に理解していた「交通結節機能を強化することにより便利にすれば、公共交通の利用者は増加する」ことを定量的データを用いて実証していると考えられる。また、公共交通の視覚的魅力度を高めることにより乗車意欲を向上させるなど、事業効果をより引き出す「デザインの力」が大きな役割を果たしていると考えている。

(2) 沿線への波及効果

a) 地価の上昇・維持

バブル経済の崩壊後とされる1993年以降、富山県内の地価は全用途で減少が続く、富山市内においても同様であった。しかし、コンパクトなまちづくりに関する取組を本格的に開始した2006年以降、富山市中心市街地(面積約436ha)の地価(宅地)は、LRTネットワークの形成をはじめとする公共交通活性化、中心市街地への居住推進やまちなかの賑わいづくりなどの施策展開等により、富山市の宅地全体に比べて下落が緩やかとなっている(図-18)。当時の経済情勢などを考慮すると、中心市街地の地価は下落こそしているものの、一定程度は維持されてきたとみなせるのではと考えられる。さらに、近年は北陸新幹線開業や富山駅南口の整備、路面電車南北接続第1期事業の効果に加えて、南北接続第2期事業や富山駅北口の整備への期待感などもあり富山県内では唯一、全用途平均における地価が3年連続で上昇となっている。路面電車南北接続事業や富山駅周辺整備などによる効果と今後の期待感が民間投資を呼び込み、地価を維持・上昇させるという好循環が生まれつつあると考えられる。



※2006 年を 1.0 として作成
 ※地価公示(国調査:基準日 1 月 1 日)、地価調査(富山県調査:基準日 7 月 1 日)結果
 ※富山市宅地:固定資産税課税における土地課税台帳の決定価格対象面積で除した値

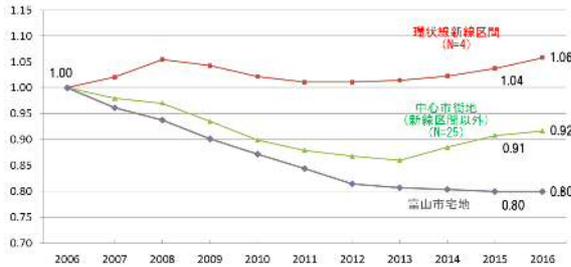


図-18 富山市中心市街地における地価(宅地)の推移

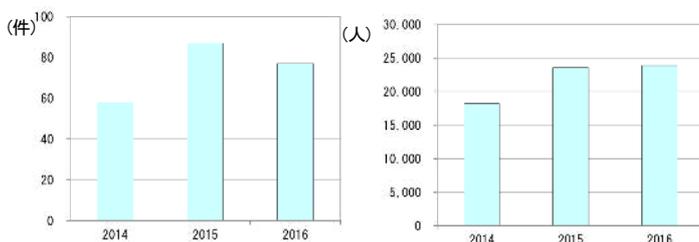
b) 沿線施設の利用増加

南北接続事業第 1 期区間開業により乗継利便性・快適性が格段に向上したことで、市内電車の定期利用者の大幅な増加に大きく寄与したことは前述のとおりであるが、定期外利用者(現金もしくはチャージ式 IC カードでの利用者)にとっても同様であり、南北接続第 1 期区間開業(2015 年 3 月)後は開業前(2014 年度)に比べ約 14%の大幅な増加となっている。すなわち、富山市への来街者も多数利用されたこととなり、さらには市内電車沿線施設の利用促進にも寄与しているものと考えられる。

一例として、市内電車沿線に立地する富山国際会議場における、南北接続第 1 期区間開業後(2015 年度)の全国規模の会議開催件数は開業前(2014 年度)に比べて約 50%、会議出席者数は約 30%の極めて大きな増加となっている。さらに、開業 2 年目(2016 年度)においても、会議出席者数は 2015 年度と同水準を維持している(図-19)。



※富山市集計値
 ※会議出席者数は会議主催者発表値の合計



会議開催件数(全国規模) 会議出席者数(全国規模)
 図-19 富山国際会議場における全国規模の会議開催件数及び会議出席者数の推移

北陸新幹線開業を契機とした富山市を含む北陸地域の注目度向上など、いわゆる新幹線効果だけでなく、LRTをはじめとした富山市のまちづくりの取組が広く取り上げられてきたこと、路面電車南北接続事業第 1 期区間の開業により、北陸新幹線等での来街者にとっての富山国際会議場など沿線施設へのアクセス性・わかりやすさの向上なども、利用促進に寄与しているものと考えられる。沿線への波及効果であると同時に、北陸新幹線開業との相乗効果であると考えられる。

c) 市民のライフスタイルの変化

路面電車南北接続事業をはじめ、富山市がこれまで推進してきた富山ライトレールの整備や市内電車環状線化事業など LRT に関する施策全般において、利用者すなわち市民のライフスタイルにも変化が起こり始めている。

宇都宮ら⁴⁾が行った、富山ライトレール沿線に住む高齢者へのアンケート調査結果によれば、回答者の約 54%が富山ライトレールの利用により、外出機会の増加や習い事、地域行事などへの積極的参加など「自分の行動」に変化があったと回答している。さらに、回答者の約 3 割が、友人・知人と会う回数の増加など「他人との関わりあい」に変化があったと回答している。

また、望月・中川ら⁵⁾の研究によれば、利便性の高さだけでなくデザイン性にも優れた富山ライトレールの整備により、利用目的に「乗車自体」という新たな形態が生まれたとしている。

さらには、民間主導により、市内電車環状線を活用してまちなかの賑わいづくりに関する取組も起こり始めている。図-20 にこの一例として、市内電車環状線車両(愛称:セントラム)車内をライブハウスに見立てたイベントの様態を示す。



図-20 市内電車環状線車両を利用したイベント例(BEATRAMP MUSIC FESTIVAL)

d) 中心市街地への人口集積

路面電車南北接続事業をはじめとする公共交通活性化と並行して、富山市ではこれまで、中心市街地や公共交通沿線への居住推進や中心市街地活性化など、富山市が目指すコンパクトなまちづくりに関する取組を積極的に展開してきた。その結果、わずかではあるが富山市の都市構造にも変化が起り始めている。

富山市中心市街地（面積約 436ha）における人口の社会増減（中心市街地内への転入人口と中心市街地内からの転出人口との差）の推移を図-21 に示す。なお、このデータも富山市住民基本台帳データに公共位置座標を付与し、地理情報システムと連携させて集計している。

これによると、富山市中心市街地においては 2008 年度より転入者が転出者を上回る「社会増」に転じており、かつ増加幅が大きくなる傾向が続いている。

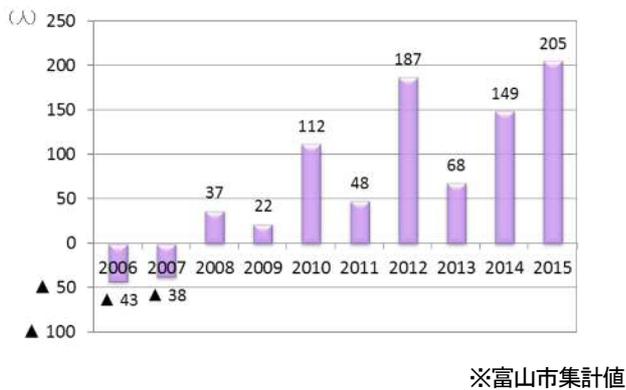


図-21 富山市中心市街地における人口の社会増減の推移

さらに、郊外を含めた富山市公共交通沿線居住推進地域（面積約 3,489ha）における人口の社会増減（公共交通沿線居住推進地域内への転入人口と公共交通沿線居住推進地域内からの転出人口との差）についても、転出が転入を上回る「転出超過」傾向ではあったが転出量が減少し続け、近年では若干ではあるが「転入超過」に転じる傾向が見られる（図-22）。また、富山市の人口全体のうち、中心市街地及び郊外を含めた公共交通沿線居住推進地域内に居住する人口の割合について、2005 年は約 28%であったが、2016 年には約 37%となっている。

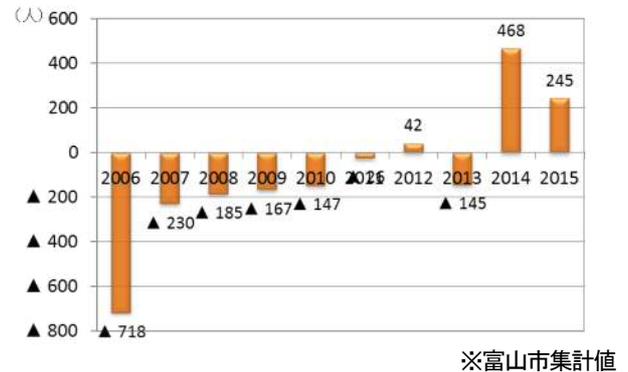
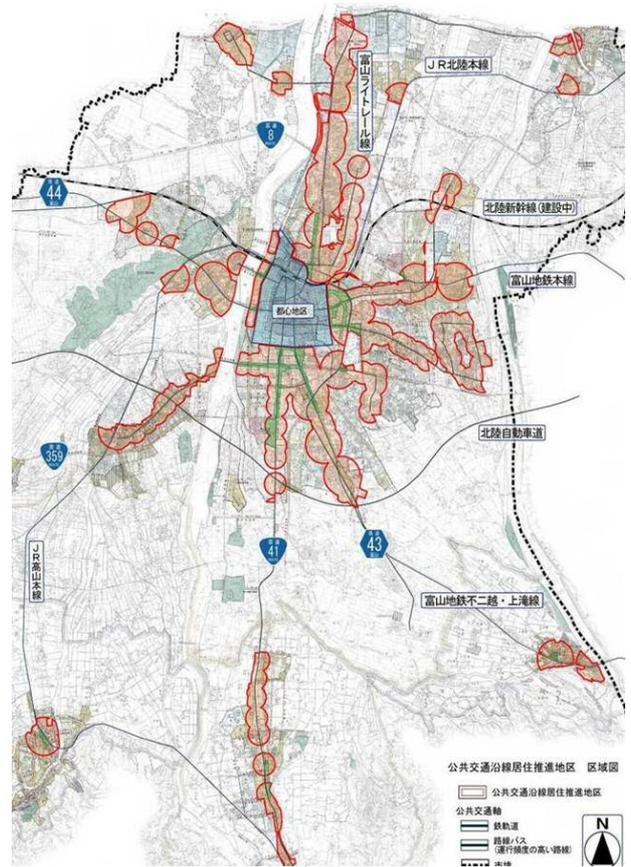


図-22 富山市公共交通沿線居住推進地域※における人口の社会増減の推移(※図中の赤く囲まれた区域)

富山市中心市街地及び郊外を含めた富山市公共交通沿線居住推進地域内の人口は、出生に対する死亡者数が大きい自然減の傾向が続いている。しかしながら、転入者が転出者を上回る社会増の傾向が継続していることから、中心市街地及び公共交通沿線居住推進地域内の人口密度の維持に寄与するとともに、富山市が目指す、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりへと、拡散型から集約型へと都市構造の転換が少しずつ進展しているものと考えられる。

このように、公共交通施策は利用者増加などの直接的効果だけでなく、沿線や利用者自体へ及ぼす波及効果など、まちづくりに対してすそ野の広く大きな効果がある

と考えられる。今回の検証は、これからの、特に地方都市におけるまちづくりにおいて、公共交通に関する施策の効果をより大きく発揮させるためには、土地利用と一体となった、居住や都市機能集積に関するソフト施策などの面的施策との組み合わせにより展開することが極めて重要であることを示唆しているものと考えられる。

5. おわりに

本論では、富山市の公共交通活性化の中核を担う路面電車南北接続事業を主な対象に、整備効果の検証を通じ、まちづくりとしての公共交通活性化について、交通結節機能強化による利便性向上や利用環境の改善が、利用者の増加につながることを、広範囲に波及効果が得られることを実証した。

富山市が行政としてコンパクトなまちづくりを推進する究極の目標は、全市域の市民が質の高い生活を享受すること、すなわち QOL (Quality of Life) の向上であると考えている。この実現には、まちづくり施策だけでなく産業の育成や福祉、環境や文化なども含めた包括的な施策展開により、都市の総合力を高めることが重要であり、公共交通が担う役割は極めて重要であると思われる。

市民の理解を得られる公共交通施策の計画・実施においては、まちづくりの理念との整合だけでなく、効果の多面的な予測と実施後の検証・把握が不可欠である。その際、公共交通の利用者数だけで評価するのではなく、土井⁶⁾らが提唱している「クロスセクター効果」の導入など、新たな施策評価体系の構築が重要であると考えている。

富山市としては様々な場面で“選ばれるまち”の実現を目指して引き続き、富山型のコンパクトなまちづくりに積極的に取り組んでいく所存であるとともに、本論にて述べた LRT をはじめとする富山市の取組がこれからの、特に地方都市における交通政策や都市計画の新たな体系などに関する研究や議論の一助となれば幸いである。

参考文献

- 1) 富山市：富山市都市マスタープラン， pp.36-37 ， pp.40-41， 2008
- 2) 富山市：富山市公共交通活性化計画～富山市公共交通戦略～， pp.82-86， 2007.
- 3) 富山地方鉄道株式会社：富山地方鉄道五十年史， pp.864-865， 1983.
- 4) 宇都宮浄人：「地方都市のまちづくり」講演資料， 2016.1.13.
- 5) 望月明彦,中川大,笠原勤：富山ライトレールが地域交通にもたらした効果に関する実証分析，都市計画論文集 42(3),159， 2007.
- 6) 土井勉：地域を支える公共交通の役割一人々の心に火を灯す交通政策を一，都市と公共交通 No.40， pp.5-

18, 公営交通研究所,2016.

(?受付)