

コンパクトシティ政策を推進する 富山市の軌道系交通整備と北陸新幹線 富山駅整備の連携に関する研究

伊藤 直樹^{1,2}・田中 秀一郎³・落合 慶亮¹
末原 純¹・堀川 淳⁴・浅見 均¹

¹正会員 鉄道・運輸機構 技術企画部調査課（〒231-8315 神奈川県中区本町 6-50-1）

²E-mail : ito.nao-j7jn@jrtr.go.jp

³鉄道・運輸機構 大阪支社計画部調査課（〒532-0003 大阪府大阪市淀川区宮原 3-5-36）

⁴正会員 鉄道・運輸機構 大阪支社計画部（〒532-0003 大阪府大阪市淀川区宮原 3-5-36）

日本でのコンパクトシティ政策の代表事例としては富山市が挙げられる。富山市では、平成 18（2006）年の J R 西日本富山港線 L R T 化（富山ライトレール）をはじめとする公共交通を重視するコンパクトシティ政策を推進してきている。

本論文では、富山市でのコンパクトシティ政策推進経緯、北陸新幹線整備および在来線連続立体交差との事業連携についてレビューする。併せて、富山都市圏で軌道系交通機関の駅勢圏人口分析を行う。これらを通じて、富山駅を中核とする、北陸新幹線整備、在来線連続立体交差、富山市の軌道系交通整備等の事業連携の社会的意義について、明確化することを目的とする。

Key Words: *Compact City Policy of Toyama, Public Transportation Oriented Management, Hokuriku Shinkansen Toyama Terminal Station*

1. はじめに

多くの地方都市において、モータリゼーションの急速な進展と、右肩上がりの人口増加を背景に、鉄道駅を中心としたコンパクトな都市構造から、低密度で郊外に広がる都市構造へと変化してきた。

日本の総人口は平成 20（2008）年の 1 億 2,808 万人をピークとして減少に転じ、大都市圏への人口集中が続くなか、地方都市では人口減少が顕在化し、より深刻な事態へと進みつつある。すなわち、人口減少は都市がコンパクトな形に収斂していくものではなく、虫食的な住居等の減少となり、道路、水道、通信等インフラストラクチャーの一人あたり維持費用が増加し、都市を支えるこれら機能が維持できなくなることが懸念されている。

国土交通省は、持続可能な都市経営の観点から、都市政策の一つとしてコンパクトシティの概念を示し、その後各都市においてもコンパクトシティ政策を掲げた取り組みが行われるようになってきている。

平成 27（2015）年、国土交通省はコンパクトシティのみでなく、コンパクトシティ+ネットワークの方針を示し、各種施策を打ち出すなど、コンパクトシティ

政策を推進する取り組みを更に強化してきている。

日本でのコンパクトシティ政策の代表事例としては富山市が挙げられる。富山市では、平成 18（2006）年の J R 西日本富山港線 L R T 化（富山ライトレール）をはじめとする公共交通を重視するコンパクトシティ政策を推進してきている。

本論文では、富山市でのコンパクトシティ政策推進経緯、北陸新幹線および在来線連続立体交差との事業連携についてレビューする。併せて、富山都市圏での駅勢圏人口分析を行う。これらを通じて、富山駅を中核とする、北陸新幹線整備、在来線連続立体交差、富山市の軌道系交通整備らの連携の社会的意義について、明確化することを目的とする。

2. 富山市におけるコンパクトシティ政策

(1) 概要

富山市は平成 11（1999）年 3 月に都市計画マスタープランを発表、翌平成 12（2000）年 3 月富山市公共交通活性化基本計画を策定、同時期に「富山市中心市街地活性化基本調査」に路面電車ネットワーク構想、富

山港線と市内軌道の直通化方針を打ち出した¹⁾²⁾³⁾。

平成 14 (2002) 年に初当選した森雅志富山市長はコンパクトシティ政策を強力に推進した。平成 16 (2004) 年 3 月の富山市コンパクトなまちづくり研究会の報告を受け、平成大合併直前の平成 17 (2005) 年 3 月に富山市総合的都市交通体系マスタープランを策定した。これ以降、まちなか居住推進計画、中心市街地活性化基本計画等のコンパクトシティ政策が策定されている。

富山市のコンパクトシティ政策は、拠点地区を連担させ、これら拠点地区を公共交通で結ぶものである。「クルマが普及するほど公共交通は衰退し移動を保障する行政コストも生じる」(森⁴⁾)との問題意識のもと、図-1のように、富山市では拠点地区連担と公共交通による連絡を「串団子」と表現し、公共交通活性化を進めてきた。富山市コンパクトシティ政策に関連する鉄軌道系公共交通活性化の主な例を以下に挙げる。

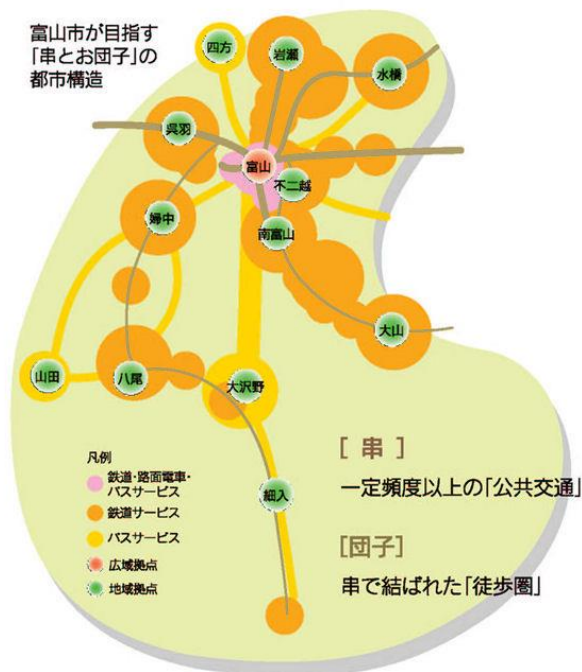


図-1 富山市コンパクトシティ概念図
(富山市⁵⁾より抜粋引用)



写真-1 併用軌道上の富山ライトレール

(2) 富山ライトレール

平成 18 (2006) 年に J R 西日本富山港線のうち起点側約 1.5km 区間を廃止し、併用軌道上に付け替えた(写真-1 参照)うへで、第三セクター会社に経営移管し、LRT化したものが富山ライトレールである。これは富山市コンパクトシティ政策のうち、初期に具体化した鉄軌道系公共交通活性化事業の一つである。また、北陸新幹線整備事業、在来線富山駅付近連続立体交差事業とも関連するが、これについては林ら⁶⁾に基づき次章にて述べる。

富山ライトレールでは、運行本数増発、運行時間帯の拡大及び低床車両の導入等のサービス水準向上による利用者数増加(富山港線時代終盤 3,000 人/日前半→5,000 人/日前半)³⁾等の成果を挙げている。

(3) 高山線活性化

J R 西日本高山線は、平成大合併前は 5 市町村からなる現富山市域を南北に結ぶ交通軸でありながら、利用者数が減少し続けていた。併せて運行本数も減少していたことから、沿線からは将来の存続が懸念されるほどの状況にあった。

富山市では、高山線沿線でのコンパクトシティ政策を推進するため、まちづくり交付金事業として平成 18 (2006) 年度より高山線活性化社会実験を開始し、沿線まちづくりを一体的に推進した。具体的には、J R 西日本への委託等による朝夕時間帯の列車増発及び終発時刻繰り下げ(富山-越中八尾間)、婦中鵜坂臨時駅設置(平成 20 (2008) 年 3 月・写真-2)、5 駅でのパーク&ライド実施(計 147 台)、フィーダーバス運行、駅前広場整備、駐輪場設置等、多様な施策が実施された。社会実験は 2 期 5 年間行われ、利用者数増加(2.6%)、八尾地区への観光入込客数増加(18%)等の成果が得られ、平成 23 (2011) 年 3 月以降、高山線活性化事業に移行した(国土交通省⁷⁾)。

高山線活性化事業では、例えばパーク&ライド駐車場が計 196 台に増え、婦中鵜坂駅が常設化されるなど、施策が更に拡充されている。



写真-2 婦中鵜坂駅での乗降状況

(4) 路面電車環状線化

富山市では、富山駅周辺地区と中心市街地間のアクセス強化、両地区全体の回遊性と魅力向上、南北路面電車接続後のネットワーク形成（次節にて詳述）という観点から、既設路面電車（富山地方鉄道市内線）の環状線化を行うこととした。

事業スキームは上下分離方式が採られた。すなわち、富山市が軌道等インフラ及び運行車両を保有し、初期投資及び設備更新費を負担、鉄道事業者（富山地方鉄道）が環状線新線区間の収入から運転・運輸費等を負担したうえで線路使用料・車両使用料を富山市に支払う、というスキームである。所謂「下」に車両が含まれているという特色がある（谷口⁸⁾）。

路面電車環状線は平成 21（2009）年 12 月に開業、開業直後から主に土日祝日に多数の利用者を運んでおり、富山都心エリアの回遊性強化に寄与している。



写真－3 路面電車環状線（セントラム）

3. 北陸新幹線と在来線連続立体交差

(1) 北陸新幹線事業（富山駅付近）

北陸新幹線建設事業は昭和 48（1973）年 11 月 13 日の整備計画決定及び建設指示に始まり、昭和 57（1982）年 3 月 30 日に環境影響評価のための駅・ルート概要が公表された（高崎・小松間）。

富山駅付近では、昭和 61（1986）年 3 月 16 日長野、金沢とともに駅周辺環境整備事業が着手された。更に平成 6（1994）年度の富山駅部構想調査実施、平成 8（1996）年 4 月 28 日の富山駅整備調整事業認可、平成 13（2001）年 4 月 25 日の上越・富山間の工実施計画認可と、段階を経て事業着手準備が進んだ。

北陸新幹線富山駅付近の整備計画は北陸本線南側の新幹線富山駅新設が先に確定し、北陸本線・富山地方鉄道等の在来線駅・線路設備になんらかの形で支障することとなった。北陸新幹線富山駅計画は 2 面 4 線のターミナル駅で、高架構造を基本とし、在来線駅線路設備との支障について関係機関との調整を経ながら検討が進められた。

平成 13（2001）年の北陸新幹線上越・富山間工実施計画認可時、北陸線（富山一直江津間）を並行在来線とすることされ、これに先立つ平成 12（2000）年 2 月、JR 西日本は北陸本線のほか、富山港線を含む北陸地区 7 支線を分離する方針を表明した⁹⁾。これに伴い、富山駅の富山港線ホーム 1 面 2 線の取扱は、北陸新幹線富山駅計画と北陸線富山駅付近連続立体交差計画を調整するうえでの課題となった。

(2) 在来線連続立体交差事業

平成 7（1995）年 7 月、富山市は研究会を設け、富山駅南北一体的まちづくり事業、北陸線富山駅付近高架化の実現可能性に関する検討を始めた¹⁰⁾。

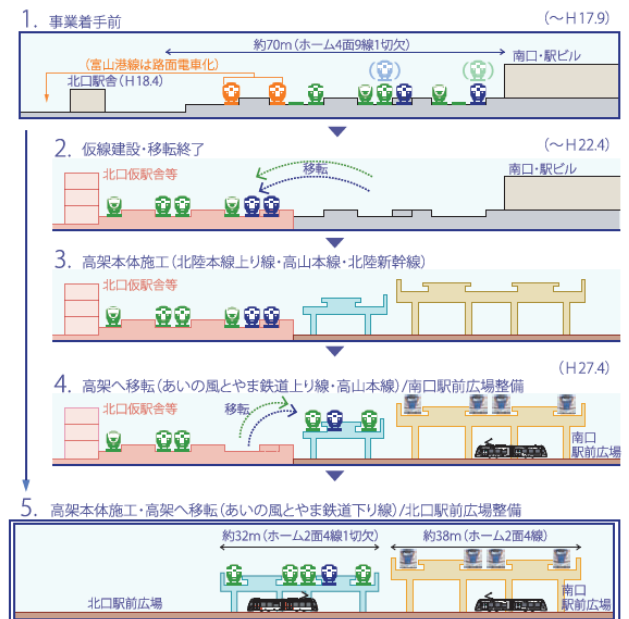
平成 15（2003）年 4 月、北陸線富山駅周辺地区が連続立体交差調査に採択された¹¹⁾¹²⁾。これにより富山市は富山港線を原位置で高架化するか他方策を採るかの判断を迫られ³⁾⁹⁾、同年 5 月、富山市長は富山港線の一部路面電車化を議会で表明³⁾¹²⁾するとともに、富山港線路面電車化検討委員会を組織した。同委員会による中間とりまとめが同年 11 月に、最終報告書が平成 16（2004）年 2 月に公表され、富山港線富山一奥田中学校踏切間の専用軌道を廃止し、道路上の併用軌道に付け替え、全線を路面電車化する方針が示された¹³⁾。この方針は、前述した富山港線と市内軌道の直通化を具体化するものでもあった。

平成 16（2004）年 4 月、北陸線富山駅付近の連立事業着工準備が採択され¹⁰⁾¹¹⁾、事業完成時の富山駅の形が確定した。

事業前：4 面 7 線 1 切欠 + 2 待避線

↓ ……富山港線含む 2 面 3 線と 2 待避線を廃止

完成後：2 面 4 線 1 切欠 + 北陸新幹線富山駅 2 面 4 線



図－2 富山駅連続立体交差の施工手順¹⁴⁾

なお、連続立体交差事業は都市計画の一部として全国で実施されており、完了 146、事業中 44 と多くの事例があり、踏切解消、渋滞緩和等、整備効果を顕現させている。新幹線整備と連続立体交差の事業期間が重なり連携したといえる事例としては、富山のほか福井、熊本、長崎各駅付近の 4 箇所を挙げられる。

(3) 路面電車富山駅接続

平成 27 年 3 月 14 日の北陸新幹線長野—金沢間開業に合わせ、富山地方鉄道市内線が北陸新幹線富山駅高架下まで延伸され、北陸新幹線・あいの風とやま鉄道（注：前日まで北陸線・以下「とやま鉄道」）との接続改善が図られた（写真—4 および写真—5）。

路面電車富山駅接続は、路面電車—北陸新幹線—とやま鉄道間相互の乗換距離を短縮、路面電車ホーム上に待機可能な利用者数の大幅な拡大、降雨降雪荒天時における列車待ち環境の改善、これらによる利用者の安全確保等、大きな成果をもたらしている。



写真—4 北陸新幹線富山駅遠景



写真—5 北陸新幹線高架下の路面電車富山駅

(4) 今後の計画

今後、平成 30 (2018) 年頃までにとやま鉄道下り線の高架化が完成¹⁵⁾する予定で、高架化完成後の平成 31 (2019) 年頃までに路面電車南北接続¹⁶⁾¹⁷⁾、すなわち富山ライトレールと路面電車環状線・市内線との直通運転が実現する見込みである。

これに先立ち、富山ライトレールでは永楽町—奥田中学校間 (340m) の複線化が行われ、平成 30 (2018) 年 3 月 4 日より供用が開始された。

表—1 富山市付近の鉄軌道駅勢圏人口 (全人口)

路線・区間		勢圏半径	平成12年	平成17年	平成22年	
ライトレール	インテック本社前—城川原	500m	15,975	15,462 0.97 -513	15,121 0.98 -342	
		1,000m	33,277	32,044 0.96 -1,233	31,271 0.98 -773	
	犬島新町—岩瀬浜	500m	10,408	9,886 0.95 -522	9,327 0.94 -560	
		1,000m	16,067	15,163 0.94 -905	14,615 0.96 -548	
JR等	東富山—黒部間	500m	8,210	8,592 1.05 382	8,366 0.97 -226	
		1,000m	28,826	28,886 1.00 60	28,301 0.98 -525	
	西富山—越中八尾間	500m	7,578	7,614 1.00 36	8,118 1.07 504	
		1,000m	22,845	22,950 1.00 105	24,014 1.05 1,064	
富山地方鉄道	稲荷町—寺田間	500m	12,014	11,763 0.98 -250	11,368 0.97 -395	
		1,000m	30,817	30,623 0.99 -194	30,817 1.01 194	
	稲荷町—小杉間	500m	20,826	20,836 1.00 10	20,678 0.99 -158	
		1,000m	55,162	54,703 0.99 -459	55,162 1.01 459	
	富山市内線	500m	28,122	26,777 0.95 -1,345	26,151 0.98 -627	
		1,000m	58,812	56,696 0.96 -2,116	55,904 0.99 -792	
	旧富山市域 (千人)			325.7	325.3 1.00 0	324.4 1.00 -1
	富山県全県 (千人)			1,121	1,112 0.99 -9	1,093 0.98 -18

表—2 富山市付近の鉄軌道駅勢圏人口 (就業人口)

路線・区間		勢圏半径	平成12年	平成17年	平成22年	
ライトレール	インテック本社前—城川原	500m	8,185	7,456 0.91 -729	7,338 0.98 -118	
		1,000m	17,217	15,715 0.91 -1,502	15,273 0.97 -442	
	犬島新町—岩瀬浜	500m	5,441	4,993 0.92 -448	4,663 0.93 -330	
		1,000m	8,365	7,708 0.92 -657	7,342 0.95 -366	
JR等	東富山—黒部間	500m	4,326	4,186 0.97 -140	3,991 0.95 -195	
		1,000m	15,137	14,448 0.95 -689	14,032 0.97 -416	
	西富山—越中八尾間	500m	3,779	3,825 1.01 46	4,067 1.06 243	
		1,000m	11,240	11,001 0.98 -239	11,790 1.07 789	
富山地方鉄道	稲荷町—寺田間	500m	6,307	5,866 0.93 -441	5,616 0.96 -251	
		1,000m	16,260	15,324 0.94 -936	15,007 0.98 -318	
	稲荷町—小杉間	500m	10,496	10,190 0.97 -306	10,020 0.98 -170	
		1,000m	28,076	26,750 0.95 -1,327	26,447 0.99 -303	
	富山市内線	500m	14,231	13,158 0.92 -1,073	12,696 0.96 -462	
		1,000m	29,281	27,260 0.93 -2,021	26,709 0.98 -551	
	旧富山市域 (千人)			176.2	172.7 0.98 -4	168.1 0.97 -5
	富山県全県 (千人)			619.0	604.7 0.98 -14	576.4 0.95 -28

表—1 及び表—2 共通の凡例

- 上段：駅勢圏人口実数 (単位：人又は千人)
- 下段左：上段値の対 5 年前比
- 下段右：上段値の対 5 年前増加実数 (単位：人)

4. 富山市付近の鉄軌道駅勢圏人口分析

富山駅を中核とする、北陸新幹線整備、在来線連続立体交差、富山市の軌道系交通整備の連携は社会的意義が大きいと考えられる。ここで、コンパクトシティ政策実現という観点においては、駅勢圏人口分析による定量的評価が可能である。

富山市付近における鉄軌道の駅勢圏人口の推移を表-1及び表-2に示す。駅勢圏人口の算出手法は鉄道・運輸機構 GRAPE を用い、基礎データは浅見ら¹⁸⁾に基づいている。表-1及び表-2中の富山市の人口は、平成大合併前の旧富山市の範囲のみ集計したことから、旧富山市域と表示している。全人口は富山県全県・旧富山市域とも横這いないし緩やかな微減傾向、就業人口は富山全県・旧富山市域とも微減傾向にある。

これと対照すると、富山市付近の鉄軌道駅勢圏人口は富山地方鉄道を中心に富山県全県・旧富山市域よりも緩やかな減少傾向を示している。JR西日本高山線西富山-越中八尾間では人口増加が顕著である。富山ライトレール犬島新町-岩瀬浜間では全人口・就業人口とも減少率が大きい。前節に記した路面電車環状線・市内線との直通運転、複線化等による状況の好転が期待されている。

なお、不慮事態出来により原稿締切(4/27)に間に合わせられなかったが、少なくとも全人口に関しては、平成27(2015)年度の分析を追加し、発表当日(6/9)配布版には分析結果を掲載のうえ、報告したい。

5. 事業連携の意義

(1) 総論

富山駅付近の交通基盤整備は、富山市のコンパクトシティ政策を実現する形で、北陸新幹線整備、在来線連続立体交差、南北接続はじめとする軌道系交通整備等の事業が同時並行で実施された初めての事例であり、社会的意義が大きいと考えられる。これら多くの事業が連携した意義は、下記の点に要約できる。

- ・コンパクトシティ政策を推進する良質の公共交通モードの具体化(富山ライトレール・路面電車富山駅接続・軌道系交通南北接続(予定))
 - ・富山都市圏軌道系交通機関沿線の人口維持
 - ・富山駅付近北陸新幹線導入空間の確保
 - ・在来線富山駅用地のコンパクト化
 - ・富山駅付近での都市開発余地確保
- 各事業の個別の意義については以下に述べる。

(2) 富山ライトレール

富山港線LR T化に伴い、運行本数増発、運行時間帯拡大及び低床車両導入等によりサービス水準が大幅に向上され、利用者数が激増した。鉄道の起点側を併用軌道の路面電車に付け替えた外見上のインパクトも大きく、地方鉄道経営再建の最も成功した事例の一つと高い評価を得ている。

また、モータリゼーションが深度化した地域でも、公共交通のサービス水準向上により利用者数増加を達成した、貴重な事例の一つとなっている。

利用客数は安定的に推移していたところ、北陸新幹線開業後の平成27(2015)年度は過去最多の年間利用者数200万人強(5,632人/日)を記録し、相乗効果ありと報じられている¹⁹⁾。

(3) 北陸新幹線(富山駅付近)

平成元(1989)年の北陸新幹線(高崎・軽井沢間)着工以降、整備新幹線は新規開業があるたびに大きな社会的便益をもたらしているなか、富山港線LR T化及び連続立体交差事業により富山駅用地を確保した北陸新幹線は広域的に大きな社会的便益を供給している。

北陸新幹線(長野・金沢間)開業による社会的便益は、現時点では財務省²⁰⁾、日本政策投資銀行²¹⁾、北陸経済連合会²²⁾が速報している。

地域整備との共同推進の観点では、本論文の分析対象とした富山駅が代表的事例である。このほか、多くの駅で新幹線駅整備と都市整備との整合・連携が図られている。

(4) 在来線富山駅付近連続立体交差

とやま鉄道下り線の高架化は、平成30(2018)年度に完成が予定されている。これにより、在来線連続立体交差事業の本体工事は完成となる。

とやま鉄道と交差する都市計画道路の新設・拡幅が未成のため、現時点では事業効果が顕現していないが、事業完成以降の都市計画道路側の事業進捗により、事業効果顕現が見込まれる。

(5) 富山駅整備に関連する事業

富山駅周辺では土地区画整理事業を実施し、交通広場の改良整備を行っている。交通広場のうち南口は完成し、以前より面積が拡大し、より充実した機能を発揮している。北口は仮設構造で供用中、西口は北陸新幹線高架下部分のみ限定的に供用中で、いずれとやま鉄道下り線高架化完成以降、本設状態に整備される予定である。

また、路面電車南北接続は第1期区間(南側)が完成し供用されている。富山駅における路面電車と北陸

新幹線、とやま鉄道等在来線との乗換は、移動距離が短いうえに、降雨・降雪時にも傘不要と、乗換利便性を大きく向上している。併せて、交通広場に集まる他公共交通機関との乗継利便性も確保されている。

6. まとめ

本論文は、コンパクトシティ政策と連携しながら北陸新幹線が整備・開業した富山に着目し、事業連携に

関する経緯や成果についてまとめたものである。本論文での、富山市でのコンパクトシティ政策推進経緯、北陸新幹線整備および在来線連続立体交差等との事業連携についてのレビュー、富山都市圏軌道系交通機関の駅圏人口定量的分析を通じて、富山駅を中核とする交通基盤整備各事業連携の社会的意義を、一端なりとも示せたものと考えている。

本論文に集成された知見が後世の参考に資すれば幸いである。

参考文献

- 1) 国土交通省, 資料 2 事業化の経緯, 富山市及び富山地方鉄道株式会社からの軌道運送高度化実施計画認定申請に係る審議 (第 1 回), 2013.3.28
- 2) 栗島康夫: 富山市はなぜコンパクトシティを目指したのか?, 第 3 回コンパクトシティ推進研究会資料, 2009.9.30
- 3) 富山市: 富山港線路面電車化の概要 (パンフレット版)
- 4) 森雅志: 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり, 第 4 回人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 東京基調講演, 「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」実行委員会・運営委員会, 2009.12.5
- 5) 富山市: 富山市中心市街地活性化基本計画, 2007.2
- 6) 林岳大, 加瀬正樹, 藤井進一, 浅見均: 在来線連続立体交差と整備新幹線の事業連携——富山駅での事例研究, 土木計画学研究・講演集, Vol.54, No.211 (CD-ROM), 2016.11
- 7) 国土交通省北陸地方整備局建政局: 完了地区 (富山県) 富山市高山本線沿線地区, 平成 27 年度都市再生整備計画事業事例集, pp262-263, 2017.5
- 8) 谷口博司: 事例紹介(1)富山市の路面電車を活かしたまちづくり「富山環状線・セントラム」, 地方鉄軌道の活性化・再生に関するセミナー, (財)運輸政策研究機構, 2010.9.29
- 9) 土居靖範: J R 富山港線の L R T 転換と課題 (上), 立命館経営学, 第 43 巻第 6 号, 2005.3
- 10) 深山剛・加藤浩徳・城山英明: なぜ富山市では LRT 導入に成功したのか?——政策プロセスの観点からみた分析, 運輸政策研究, Vol.10, No.1, pp22-37, 2007.春
- 11) 富山県: 富山駅付近連続立体交差事業, 2015.11
- 12) 望月明彦: 地方都市における公共交通整備と集約型都市構造形成に関する研究, 京都大学博士論文甲第 14595 号工博第 3063 号, 2009.3.23
- 13) 富山港線路面電車化検討委員会: 富山港線路面電車化に関する検討報告書, 2004.2
- 14) 富山市: 富山駅周辺整備計画の概要と今後の事業展開資料-3, 第 1 回富山駅周辺整備事業推進協議会, 2006.10.25
- 15) 北日本新聞: 18 年度に下り線高架化, 2016.7.2
- 16) 富山市: 路面電車南北接続事業の概要, 2015.3
- 17) 富山市: 富山駅における南北軌道の一体化について, 資料-4, 第 7 回富山駅周辺整備事業推進協議会, 2010.11.12
- 18) 浅見均, 小美野智紀: 「高松都市圏における地方鉄道経営再建に関する事例研究」, 地域学研究, 第四十五巻, 第二号, pp225-237, 2015.10
- 19) 北日本新聞: 乗客数最多 205 万人超, 2016.4.26
- 20) 財務省北陸財務局: 北陸新幹線金沢・富山開業の北陸経済への波及効果と課題について——北陸地域経済の新たな幕開け, 2015.6.9
- 21) 日本政策投資銀行北陸支店地域企画部: 北陸新幹線金沢開業による観光活性化が石川県内に及ぼす経済波及効果, 2016.12
- 22) 北陸経済連合会: 北陸新幹線金沢開業の整理と教訓延伸に向けた課題, 2017.9.22

(2018. 4. 27 受付)

A STUDY OF COOPERATION BETWEEN HOKURIKU SHINKANSEN TOYAMA STATION DEVELOPMENT PROJECT AND PUBLIC TRANSPORTATION ORIENTED MANAGEMENT OF TOYAMA CITY UNDER THE COMPACT CITY POLICY

Naoki ITOH, Shuichiro TANAKA, Keisuke OCHIAI
Jun SUEHARA, Jun HORIKAWA, and Hitoshi ASAMI

The city of Toyama in north-middle part of Japan has implemented many transportation policies for these two decades. These are based on the main policy of Toyama as 'A Compact City', and contain the public transportation oriented management. The typical and successful example is the "Toyama Light Rail", transforming project from heavy rail to light rail transit.

We reviewed in this paper about some topics; the history of compact city policy of Toyama and concrete case of public transportation oriented management, and cooperation between this compact city policy and Hokuriku Shinkansen Toyama terminal station development, and continuous grade separation of railway project. This study contains a population analysis study along railway network of Toyama city region.

We are confident that those review and study is an exact evidence to prove the social significance of those cooperation around the Toyama terminal station.