

富山市のコンパクトシティ政策—南北接続事業の効果

富山大学 経済学部 中村真由美

要約

・南北接続の効果・政策評価・解決策やその地域差を検証するために、アンケート調査(2種)とインタビュー調査を実施しました。アンケート調査は、5路線9駅周辺の沿線住民を対象としたポスティングによる調査(「沿線調査」)と富山市全域の住民を対象とした郵送調査(「全域調査」)を実施しました。また、富山市全域を対象としてインタビュー調査も実施しました。

・「沿線調査」では、南北接続の効果ははっきりとあらわれていました。路面電車・ライトレール利用頻度や中心市街地訪問頻度が増えた(「増えた」+「やや増えた」)と答えた回答者は1割以上おり、とくに駅の反対側に行く頻度は2割近くも人が増えたと回答していました。南北接続は沿線住民にとって公共交通利用・中心市街地訪問ばかりでなく、市内観光の機会を広げています。

・一方で、「全域調査」では、上記の設問に対し、頻度が増えた(「増えた」+「やや増えた」)と答えた人は5~6%程度でした。やはり、南北接続による便益を受ける程度には地域差があります。

・「公共交通の改善希望点」については、「沿線調査」では「運行本数増加」や「運賃の減額」に加えて「目的地まで公共交通網が伸びること」を選ぶ回答が多く、「全域調査」では「運行本数増加」や「運賃の減額」に加えて「無料駐車場ができること」を望む回答が多くなっていました。

・「中心市街地の改善希望点」については、「全域調査」「沿線調査」ともに「無料駐車場」と「ショッピングモール」を希望する割合が高くなっていました。

・政策に対する評価で予想外だったのは、政策評価の地域差が小さかったことです。「全域調査」と「沿線調査」とでは施策から便益を受ける程度が違うにも関わらず、政策評価は大きくは変わりません。ただし、インタビューでは、施策の便益の地域間格差の問題点を指摘する声もありました。

・今後は南北接続の効用を、いかに沿線以外の市民にも波及させていくかが課題のひとつです。

・南北接続を利用した市内観光の推進(イベントや助成を通じた)、無料駐車場の増設、公共交通の拡充(延伸・本数増加・減額)、駅北の再開発によるビル型のショッピングモールの建設などは南北接続事業の効果をより広い範囲の市民に波及させるのに役立つと考えられます。

富山市の公共交通に関する調査報告書

http://www3.u-toyama.ac.jp/mnakamur/compact_report2021.pdf

結果の概要

http://www3.u-toyama.ac.jp/mnakamur/compact_graphs2021.pdf

1. はじめに

本年(2021年)9月に『富山市の公共交通に関する調査』を実施しました。南北接続の効果・政策評価・解決策を検証するために、アンケート調査(2種)とインタビュー調査を実施しました。

2. 調査の詳細

政策効果の地域差を検証するため、中心地域への公共交通によるアクセスが比較的容易な地域を主な対象とした調査(「沿線調査」)と富山市全域を対象とした調査(「全域調査」)という2種のアンケート調査を実施しました。さらに、市民の声をより詳細に聞くため、インタビュー調査も実施しました。

2-1. 「沿線調査」

「沿線調査」では、富山駅への公共交通によるアクセスが比較的容易である地域の方を中心にお伺いしました。市内の5路線9駅から¹1km圏内にお住まいの方を対象に、ポスティングによる配布による調査を行いました(回収は郵送、配布数3333、回収数は829件)。回収率は24.8%でした。

2-2. 「全域調査」

「全域調査」は富山市全域の皆様にお伺いしました。富山市全域の方すべてを対象に郵送による配布(送付も回収も郵送)を実施しました。富山市全域の成人の方を対象とし、選挙人名簿から無作為に1200人を抽出し、アンケートを郵送しました(回収数は391件)。回収率は32.6%でした。

表1:沿線調査と全域調査の回答者の最寄り路線の割合(%)

	1. 富山地鉄(路面電車)	2. 富山地鉄本線・不二越線(電車)	3. 富山ライトレール(ポートラム)	4. あいの風とやま鉄道	5. 高山本線	6. その他	無回答
沿線調査	31.4	8.6	39.2	10.5	5.9	1.0	3.4
全域調査	17.9	25.6	17.4	9.7	21.0	1.5	6.7

2-3. インタビュー調査

上記の2つのアンケート上で、インタビューにご協力いただける方を募りました。合計で80人の方からご応募いただき、そこから24名の方にインタビューを実施しました。対面、電話、zoomなどによってインタビューを行いました。

3. 南北接続の効果

¹ 選んだ路線と駅は、富山地鉄路面電車(上本町、南富山)、ライトレール(奥田中学校前、越中中島、蓮町、競輪場前)、あいの風とやま鉄道(富山、呉羽)、高山本線(西富山)、富山地鉄本線(東新庄)。1駅333件配布(上本町のみ666件配布)。

3-1. 南北開通による公共交通機関利用への効果(平日と休日)

南北接続は、とくに沿線住民の方にとって、路面電車やライトレールの利用頻度を高めることに役立っていました。「沿線調査」の結果では、平日については12%(休日については14%)が路面電車やライトレールの利用が増えた(「増えた」+「やや増えた」と答えていました。一方で、「全域調査(富山市全域を対象とした調査)」では、同じように答えた人は、平日で6%程度(休日は5%)でした。²

3-2. 南北接続による、路面電車やライトレールを使って「駅の反対側」に行く機会の変化

南北接続は「沿線住民」の南北の行き来を大きく改善していました。南北接続による富山駅の反対側の地域に行く頻度の変化について、「沿線調査」では、増えた(「増えた」+「やや増えた」と答えた人は18.6%もいました。一方で「全域調査」では同じように答えた人は6.6%に留まっています。南北接続により駅の反対側に行きやすくなったということは、市民によるあらたな市内観光の機会を広げた可能性があります。³

3-4. 南北接続による、中心市街地(富山駅含む)への訪問頻度の変化

とくに「沿線調査」では、中心市街地への訪問頻度が増えています。南北接続による中心市街地(富山駅周辺を含む)への訪問頻度の変化について聞いた質問では、「沿線調査」では14.2%が、「全域調査」では6.1%が増えた(「増えた」+「やや増えた」と答えています。

4. コンパクトシティ施策に対する評価

4-1. 公共交通の活性化

公共交通活性化政策についての政策評価は比較的高く、「沿線調査」の53.1%、「全域調査」の44.5%が好意的評価をしていました(10段階の評価のうち、上位1~5を選択)。南北接続などの施策により受けられる便益には地域差が大きいにも関わらず、公共交通活性化施策の評価には地域差がそれほど大きくありませんでした。⁴

4-2. 中心市街地の活性化

中心市街地活性化施策は、公共交通施策より評価やや低くなっており、好意的な評価(上位1

² インタビューではコロナの影響を指摘する声もありました。南北接続はコロナ禍で行われたため、感染を避けるために意図的に公共交通利用を減らしているという人が複数いました。コロナ禍でなければ、南北接続の効果はより大きくなっていた可能性があります。
³ インタビュー調査でも、南北接続の後で岩瀬まで出かけてみたとか(またはこれから出かけてみたい)と答えた方が複数おられました。南北接続は市民が市内観光(特に岩瀬方面への市内観光)をするきっかけになっているようです。

⁴ 実際インタビュー調査でも、実際には自分は施策のメリットを受けにくい地域に在住であるにもかかわらず、富山市の公共交通施策を高く評価している方が複数おられました。これは予想外でした。ただ一方では、施策から取り残されてしまっている地域の不便さについて指摘された方も複数おられました。

～5)をした人の割合は、沿線調査で 34.2%、全体で 30.2%となっていました。やはり、沿線住民の方が評価は高くなっていますが差はそこまで大きくありません。中心市街地の活性化施策についてはより一層の進展が期待されます。

5. どのようにしたら施策をより推進することができるか？

5-1. 「公共交通」と「中心市街地」の改善希望点

表2は「公共交通」と「中心市街地」についての改善希望点を聞いた質問の結果です(具体的には、「電車やバスがどのようになればもっと利用しますか？」という質問(左)と「中心市街地であればもっと中心市街地に行きたくなると思うような店や施設はありますか？」(右)に対する回答)。

「公共交通の改善希望点」については、「沿線調査」では、「運行本数が増えること」や「運賃が安くなること」を希望する人が多くなっていました。また、「目的地まで公共交通網が伸びる」という項目を選ぶ割合が高くなっていました。たとえ公共交通が便利な地域に移住しても、通勤先まで公共交通網がつながっていなければ公共交通で通勤することは困難です。居住地だけでなく、行き先まで公共交通網をどうやってつなげていくかということが課題です。

「全域調査」では「運行本数が増えること」「運賃が安くなること」「無料駐車場ができること」を選択した割合がもっとも高くなっていました。「全域調査」には、高山本線や地鉄本線沿線の方の比率や、駅からの距離が遠い地域の方も含まれるため、車でのアクセスのしやすさへの希望が大きく、「無料駐車場」への希望が高くなったと考えられます。

「中心市街地の改善希望点」については、「沿線調査」「全域調査」ともに希望が多かったのは「無料駐車場」と「ショッピングモール」でした。とくに「全域調査」では無料駐車場を希望する人が多くなっていました。中心市街地から公共機関を通じたアクセスが難しい層を含む「全域調査」では中心市街地における無料駐車場を望む声より顕著でした。

表2:「公共交通の改善希望点(左)」と「中心市街地の改善希望点(右)」複数選択、%



6. まとめ

本稿では、公共交通に関する調査の結果を(1)南北接続の効果 (2)政策評価 (3) 公共交通活性化や中心市街地活性化推進に役立つ施設に関する質問の回答を中心に紹介してきました。その際、「沿線調査(5路線9駅の周辺住民を対象としたポスティング調査)」と「全域調査(富山市全域を対象とした郵送調査)」の結果とを比較しつつ、インタビューの結果も交え提示してきました。

結果としては、「沿線調査」では、南北接続の効果がはっきりとあらわれていました。とくに「駅の反対側に行く頻度」は効果が高く、2割近くもの人が増えたと回答していました。南北接続は沿線住民の市内観光の機会を広げています。⁵一方で、「全域調査(富山市全域の市民を対象とした調査)」の結果をみると、上記の項目すべてにおいて、頻度が増えた(「増えた」+「やや増えた」と答えた人は5~6%程度に留まっていました。コンパクトシティ施策の効果を享受できる市民は現状では地域限定的です。今後はより広い地域の人が効果を享受できるようにすることが課題です。⁶

「コンパクトシティ政策の達成度評価」については、「沿線調査」と「全域調査」の評価の差は予想ほど大きくありませんでした。政策による便益を直接受けていない地域の住民でも政策を好意的に評価している住民が少なくないということです。一方で、インタビューでは施策から取り残された地域があり、地域間に施策による便益の格差があるという指摘も複数ありました。⁷また、「中心市街地の活性化政策」は「公共交通政策」より評価が低くなっており、より一層の進展が期待されます。

今後の改善点としては、「公共交通」については「沿線調査」では「運行本数増加」や「運賃の減額」に加えて、「目的地まで公共交通網が伸びること」を選ぶ回答が多くなっていました。この結果が示すことは、たとえ集住政策により交通の便のよい地域に住居を移転したとしても、行き先まで公共交通網が届いていなければ結局は公共交通を使うことはできないということです。この点をどう解決するのかも今後の課題となります。

「全域調査」では、「運行本数」や「運賃」に加えて、「無料駐車場ができること」を望む回答が多くなっていました。「無料駐車場」については、「中心市街地活性化につながる施策」の項目でも希望者が多くなっていました。この結果が示すことは、公共交通利用推進においても中心市街地活

⁵ 南北接続の便益を沿線住民以外にも波及させるには、たとえば助成やイベントを通じて沿線以外の市民が利用しやすくしたり、さらには観光客が利用しやすくし観光客誘致につなげたりすることなどの方法が考えられます。

⁶ インタビュー調査でも、公共交通のアクセスが難しい地域の高齢者の日常の足をどうするのかということで、地域の取り組み(住民ボランティアによる相乗り)や様々な困難についてのお話を伺いました。中心市街地や公共交通沿線への移住は、経済的な要因だけでなく、長年培った地域における人とのつながり(社会関係資本)が絶たれてしまうという問題や移住元の地域が過疎化してしまうという問題もあり、簡単には選択できないようです。たとえば移住を推進するにしても経済面の支援ばかりでなく、人とのつながりをどう維持させていくのかという側面にも配慮する必要があります。

⁷ 一方で、インタビューにおいては「施策から取り残された地域があり、地域に格差がある」という旨の指摘も複数の方からいただきました。浜黒崎地域などは、ライトレール導入によって市中心部への直通バスが廃止されたため、施策導入前よりも不便になってしまったとのこと。施策の効果には光と影があり、それに対してどのように対応していくかということが今後の課題となります。

化においても「無料駐車場」へのニーズが高いということです。とくに、無料駐車場増設は「全域調査」の回答者の希望が多いことから、コンパクトシティ施策の効用を沿線住民以外が受けることにも役立ちます。

また、「中心市街地活性化に役立つ施設」として、「ショッピングモール」をあげる回答者は、「沿線調査」と「全域調査」とともに多くなっていました。たとえば駅北の再開発などにより、金沢フォーラス型のビル型のショッピングモールが実現できれば中心市街地活性化に役立つと考えられます。⁸

最後に、本調査にご協力を賜りました富山市民の皆さまにあらためて御礼申し上げます。

付録：課題解決策の要約

調査の結果、南北接続(を含むコンパクトシティ政策)の効果(公共交通利用と中心市街地活性化における)はありましたが、地域差もあることがわかりました。そこで、今後はいかに効果をさらに高め、さらに公共交通アクセスのよいエリア外の市民にも波及させていくかが課題となります。課題解決策としては以下のようなものがあります。

- ・**市内観光機会の拡大**:助成やイベント等を通じて「沿線住民」ばかりでなく、「沿線以外の市民」や「県外からの観光客」にも南北接続を使って市内観光(岩瀬方面など)をする機会を増やす。
- ・**運行本数の増加や運賃の減額**:運行本数増加と運賃の減額を実施。とくに運行本数が少ない路線、従量制運賃で運賃が高額になりうる路線に関して改善する。路面電車の直通運賃と乗り換え運賃の差額を解消する。
- ・**公共交通網の拡充・企業や病院等の誘致**:交通アクセスのよい場所に住んでいても、公共交通網が行先まで届いていなければ公共交通は利用できないため、公共交通網を拡充して目的地まで公共交通で行けるようにする。また、主な「行先」となる施設(企業や病院など)を公共交通で行きやすい場所(中心市街地や『お団子と串』)の上に誘致する。
- ・**無料駐車場を増やす**:公共交通アクセスの不便な地域の住民は公共交通を利用するにしても、街中を訪問するにしても、中心部までのアクセスは車に頼らざるを得ないため、街中や交通ハブとなる駅周辺に無料駐車場を設置する。
- ・**駅北にビル型のショッピングモールを作る**:駅北を再開発して、金沢フォーラスのようなビル型のショッピングモール(駐車場完備)を建設する。男性用のファッションにも対応する。
- ・**街中にしかない魅力的な場所を作る**:城址公園にカターレスタジアムを作る、街中(駅前)にてる

⁸インタビューでも、買い物の際に中心市街地を利用しない理由として、街中では一か所で色々な買い物が済まないという理由を挙げた方が複数いました。また、街中で荷物を持ちながら歩きまわるのがつらいという声もありました。もし駐車場を併設して、駅北にビル型ショッピングモールを作ることができれば、そこで様々な買い物をまとめて済ませることができ、問題は解決します。また、前回の調査(中村真由美編著、2020、『富山市の公共交通に関する研究ーコンパクトシティ政策評価の視点からー』富山大学経済学部 中村真由美 専門ゼミ 社会調査実習 2019年度報告書)でも、駅周辺に屋内で時間をつぶせる場所が欲しいという声が複数ありましたが、駅前のビル型ショッピングモールを建設することはそれらのニーズにも応えることにもなります。

てる亭のような文化的施設を増やす、高齢者・子供・一般むけの無償で学べる IT 教室を設置するなど。街中イベントを増やす。

また、コンパクトシティ政策の範囲外になった、公共交通のアクセスが難しい地域への支援も大きな課題です。その解決策としては以下のようなものが挙げられます。

- **地域の取り組みへの支援:** 地区内での高齢者移動支援を行う住民ボランティアが活動しやすいように支援制度を整える。たとえば、高齢者の買い物の支援ボランティアのガソリン代や保険など、支援の仕組みを制度化する。
- **バスや自動運転車の導入・拡充:** バスサービスの拡充(オンデマンド型などを含めて)。その際、需要は慎重に調べる。高齢者向き自動運転車の導入を行うなどテクノロジーも利用する。
- **社会関係資本の構築と維持:** 中心市街地に移住しない理由として、経済的な問題だけでなく社会関係資本(それまで築いた人とのつながり)が障害となっているため、移住を推進するには経済面だけでなく、移住先や移住元のコミュニティにおける社会関係資本の構築や維持などに配慮・支援をする。
- **移住への助成の拡充や情報の周知:** 移住推進のための助成の拡充や助成情報をより積極的に伝える。