

## 研究成果報告書

- ・機関及び学部、学科等名 富山大学 経済学部
- ・所属ゼミ 中村真由美ゼミナール
- ・指導教員 中村真由美
- ・代表学生 中江雪乃
- ・参加学生 小山涼平、西野真由、池田日和、臼田球道、北山美咲、栗山伊吹、桑田里奈、峯村竜之介、堤莊健斗、伊柳佑康

### 【研究題目】富山市のコンパクトシティ政策—南北接続事業の効果

#### 1. 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。

## 2. 調査研究の目的

2020年3月の南北接続の効果・政策評価・改善案を検証するために、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。計3種の調査(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。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、市民の声をより詳細に聞くために「インタビュー調査」も実施しました。

## 3. 調査研究の内容

### 3-1. 「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1km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。

### 3-2. 「全域調査」

「全域調査」は富山市全域の皆様へ伺いました。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

### 3-3. 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によってインタビューを行いました。

## 4. 調査研究の成果

アンケート調査(「沿線調査」と「全域調査」)の結果を比較しながら、インタビュー調査の結果も交えて調査結果についてお話しします。

### 4.1. 南北接続の効果について

#### 4.1.a. 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5%)でした。<sup>2</sup>南北接続による公共交通機関利用への効果には地域差が

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)。

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。

あるようです。

インタビューでも、ライトレール沿線の人などで南北接続の効果を絶賛する人がいる一方で、公共交通アクセスがしづらい地域の人や、普段から車移動の人では南北接続にはまったく影響を受けていないという人もいました。

#### 4.1.b. 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(「沿線調査」回答者)」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。ここでも南北接続による効果には地域差がありました。

インタビュー調査でも南北接続による市内観光(岩瀬方面)が広がっていることがわかりました。南北接続のあとに岩瀬まで出かけてみたとか、これから出かけてみたいという声が複数ありました。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ているようです。

#### 4.1.c. 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。

### 4.2. コンパクトシティ施策に対する評価について

#### 4.2.a. 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かかわらず、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。

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居住しているにもかかわらず、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。ただし一方では、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。<sup>3</sup>

#### 4.2.b. 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1~5)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。

### 4.3. 「公共交通」と「中心市街地」の改善希望点(市民の声)について

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「中心市街地に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」に加えて「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。「沿線調査」の回答者は公共交通が便利な地域に居住している人が多いですが、たとえ便利な場所に住んでいたとしても通勤先まで公共交通網が繋がっていなければ公共交通で通勤することは困難であることがわかります。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」に加えて「無料駐車場ができること」を選択した割合が高くなっていました。「全域調査」には、公共交通を通じたアクセスが難しい層が多く含まれるため、「無料駐車場」への希望が高くなったと考えられます。

<sup>3</sup>インタビュー調査では「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です。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が今後の課題となります。

「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により顕著でした。

## 5. 調査研究に基づく提言

本研究では、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して、2つのアンケート調査とインタビュー調査の結果を紹介してきました。結果としては南北接続の効果は明確にあるものの、その効果には地域差があることがわかりました。そこで今後はいかに南北接続(を含むコンパクトシティ政策)の効用をさらに高め、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**: 南北接続は交通アクセスのよい沿線住民にとっては公共交通や中心市街地利用だけでなく、市内観光を促進する効果がありましたが、沿線**以外**の市民にはその効果は限られていました。そこで助成やイベントを通じて沿線住民だけでなく、沿線**以外**の市民や県外観光客が南北接続を使って市内観光をする機会を増やすことで、南北接続の効用を市全域にも南北接続の効果を波及させることができます。

・**運行本数の増加や運賃の減額**: 「公共交通の改善希望点」として求める声が多かった「運行本数増加」や「運賃の減額」を実現することで公共交通利用頻度を高めることができます。特に運行本数が少ない路線は運行本数を増やし、運賃が高額になりうる公共交通は運賃が安くなれば利用しやすくなります。路面電車についても直行運賃と乗り換え運賃の差額が解消できれば利用しやすくなります。

・**公共交通網の拡充・企業や病院等の誘致**: 本来は便利な場所に住んでいるはずの「沿線調査」回答者でも「公共交通の改善希望点」として「目的地まで公共交通網が伸びること」を希望する割合が多くなっていました。これは、たとえ交通アクセスのよい場所に移住したとしても、公共交通網が行先まで届いていなければ利用できないということを示しています。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ことや、主な「行先」となる企業や病院などを公共交通で行きやすい場所に誘致することで改善可能です。

・**無料駐車場を増やす**: 「公共交通の改善点」としても「中心市街地の改善点」としても「無料駐車場」を望む回答が多くなっていました(特に交通アクセスのよくない地域を含む「全域調査」の回答において)。公共交通アクセスの不便な地域から来る場合には、(富山駅などから新幹線などの)公共交通を利用するにしても、街中で買い物をするにしても、中心部までのアクセスは車に頼らざるを得ません。矛盾するようですが、公共交通の利用や中心市街地活性化を推進するためにも街中や交通ハブとなる駅周辺に無料駐車場を増やすことが役立ちます。

・**駅北にビル型のショッピングモールを作る**: 「中心市街地の改善希望点」については、「全域調査」「沿線調査」とともに「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。たとえば駅北を再開発して、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)を建設すれば中心市街地活性化の助けとなります。

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、駅北に金沢フォーラスのような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。

なお、富山市内では若い男性が服を購入できる場所が少ないため、金沢まで買いに行くという男子学生も多いのですが、駅北のビル型ショッピングモールに若い男性向けも含めたファッション店舗が入れば、いままで金沢まで買い物に出ていた層も富山駅前で購入できるようになります。

駅前に雨の日でも子供を連れて時間をつぶせる場所が欲しいというニーズは以前の調査でもあることがわかっているため、ビル型ショッピングモールを駅前に作ることは、これらのニーズを満たすことにもなります。人を駅前に集め、活性化させる効果があります。<sup>4</sup>

・**街中にしかない魅力的な場所を作る**: 街中に集客するには、街中にしかない魅力的なものを作る必要があるという声がありました。たとえば城址公園にカターレスタジアムを作る、街中(駅前)にてる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。街中イベントを増やすなど。

<sup>4</sup> 2019年に実施した調査でも<sup>4</sup>、駅周辺に屋内で時間をつぶせる場所が欲しいという声は複数ありました(中村真由美編著、2020、『富山市の公共交通に関する研究—コンパクトシティ政策評価の視点から—』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)。

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、%



また、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**: インタビュー調査によれば、地域の住民ボランティアが車で高齢者の買い物支援をしていますが、謝礼を受け取ると白タクになるのでガソリン代も手弁当で行い、万一の場合の保険の問題も抱えているそうです。このようなボランティアの負担を軽くするような行政の支援の制度づくりが必要です。

・**バスサービス等の拡充**: 公共交通が充実していないエリアについては、バスなどのサービスを拡充することも役立つと考えられます。一方で、「〇〇バスは誰も乗っていない」、「いらない」というような意見もインタビューではあったことから、需要については住民の意見を聞いて慎重に調べ、オンデマンド型にするなど工夫が必要です。高

齢者向けの自動運転車の導入などのテクノロジーの利用も積極的にすすめることが望ましいです。

・**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)の問題を挙げる方がいました。移住するとそれまで培った人間関係から断ち切られてしまい、残されたコミュニティも過疎化して寂れてしまうというのです。移住を推進するにしても、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・支援することが必要です(たとえば移住を地区ごと行うとか、移住先を街中ではなく居住地近くの駅周辺に集合住宅を建てて地域の高齢者が移住するようにして地縁を維持したまま移住する、高齢者に IT 教育をして IT を通じて人のつながりを維持構築する支援するなど)。

・**移住への助成の拡充や情報の周知**: 経済的な問題も中心市街地などへの移住を困難にする一因です。インタビューでは既存の助成は不十分だという声や、助成の情報を知らなかったという意見がありました。移住を推進するのであれば、助成の拡充やより徹底した周知が必要だと考えます。

## 6. 課題解決策の自己評価

今回は 3 種の調査を行ったことで、地域を超えて政策効果を波及させるのに役立つ、そして市民の声の要望を反映した課題解決策を提案することができたと評価しています。対象地域が異なる「沿線調査」と「全域調査」という 2 種のアンケート調査を組み合わせたことで、政策の効果に地域差があることを明らかにすることができました。さらにインタビュー調査により市民の方のお話を直接伺うことで、「なぜ公共交通機関を使わないのか」「なぜ中心市街地に行かないのか」ということについての具体的な理由や市民の方の要望を伺いました。結果として、政策効果を、地域を超えて波及させることに資する、住民の希望を反映した課題解決策の提言をすることができました。

コンパクトシティ政策は富山市の看板政策ですが、その効果や評価について検証した研究は限られます。とくに市民へのアンケート調査やインタビュー調査に基づいた研究は非常に少ないです。また、たとえ市民へのアンケートが実施される場合でも、調査対象は路面電車やライトレール沿線に限定されていました。つまり、富山市全域に住む市民から見たコンパクトシティ政策の効用については検証されてきていませんでした。その中で、今回沿線地域だけでなく、沿線以外の地域(富山市全域)を比較対象として調査したことで、いままで見えてこなかった市民全体への効用やその地域差という視点から課題解決策を提案できたことは意義が大きかったと考えます。政策により便益が受けられる層とそうではない層との違いを明らかにし、それをどのように埋めていくのかという視点から提言を行えたのは我々の研究による重要な貢献であると考えています。

また、インタビュー調査も併用したおかげで、なぜ人々が公共交通や中心市街地利用ができないのか、その障害となるものの実態を明らかにすることができました。さらに市民の皆様のご希望を直接伺うことで市民の希望を直接反映した形で具体的な解決策が提言できたのもよかったと評価しています。

今回、3 種類の調査を行いました。その1つ1つが通常であれば 1 回分の調査に該当するような負担の大きい調査でした。「沿線調査」では、3333 部のアンケートを 11 人の学生が 1 週間かけて暑い時期に何キロも歩いてポスティングをしました。「全域調査」は、これも暑い時期に冷房のない事務所で 1 週間かけて交代で 1200 件のサンプリングを行いました。インタビュー調査は、社会人の皆さまに電話やメールで連絡させていただき、時にはお叱りをいただきながら、お話を伺わせていただきました。さらにその後、膨大な入力作業やデータクリーニング、テープ起こしなどの作業も行いました。

3 種類の調査を組み合わせ、通常の3倍以上という負担の非常に大きいプロジェクトとなりましたが、そのおかげでいままで明らかになってこなかった政策効果の地域差の現状や、具体的に何が公共交通や中心市街地利用の障害になっているのかを市民目線から明らかにすることができました。その結果、政策効果を高め、その地域差を改善することに資する、市民の声を生かした課題解決策の提示ができたことと自己評価しています。