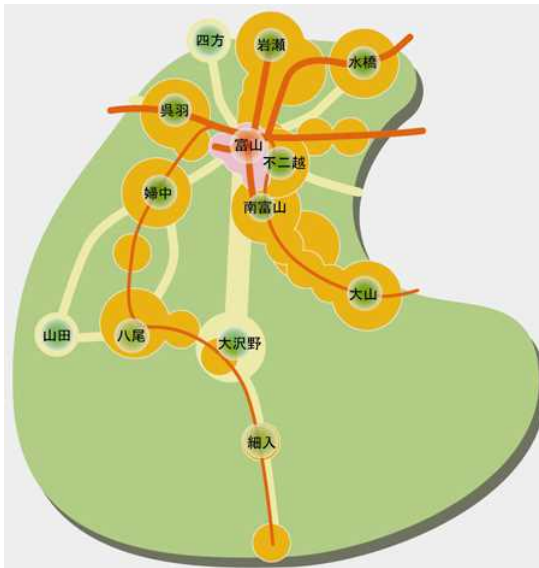


### 3) 対象地域における都市・交通政策・主要施策

#### ①. 富山都市圏(日本)

##### A. 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり

富山市では将来の都市構造を定義する際に、高齢者など自動車を利用できない市民のモビリティ確保を重視し、地域サービスが徒歩圏内に立地しておらず、公共交通機関の運行頻度も十分ではない現状を打破するために、都市機能を中心市街地及び利便性が高い公共交通沿線に沿った地域に集中させる「富山コンパクトシティ・モデル」を提唱している。



出典：「富山市が取り組むコンパクトなまちづくり」、OECD代表団向けプレゼン資料、2010

図 「富山コンパクトシティ・モデル」のイメージ

##### B. 開発や移転に対する助成制度

富山市では、公共交通の利便性が高い都心及び公共交通沿線地域への開発や移転を促進するため、助成制度を設けている。

具体的には、建設事業者や市民に対する助成制度を設定している。

表 都心・公共交通沿線地域の開発に対する助成制度

対象区域	対象者	助成対象となる費用	助成限度額
都心地区	建設事業者	共同住宅の建設費用	100万円/戸
		優良賃貸住宅の建設費用	50万円/戸
		オフィス・商業ビルを共同住宅に改修する費用	100万円/戸
		共同住宅内に店舗、医療・福祉施設を整備する費用	2万円/m <sup>2</sup>
	住宅を購入・賃借する市民	住宅または共同住宅の1戸を購入するための借入金	50万円/戸
		まちなかに転居して賃貸住宅に入居した場合の家賃	1万円/月(3年間)
公共交通沿線	建設事業者	共同住宅の建設費用	70万円/戸
		優良賃貸住宅の建設費用	共有スペースの費用の3分の2
	住宅を購入・賃借する市民	住宅または共同住宅の1戸を建設・購入する費用	30万円/戸
		(二世帯住宅用特別加算)	(10万円/戸)
	(外部からの転居者に対する特別加算)	(10万円/戸)	

出典：「富山市が取り組むコンパクトなまちづくり」、OECD代表団向けプレゼン資料、2010

### **C. LRT(富山ライトレール)の導入**

2006年には、富山駅から北の岩瀬浜駅へと繋ぐJR西日本の旧富山港線を大規模改修し、富山ライトレールを導入した。既存鉄道からLRTへと改修するに当たり、駅(停留所)の配置を600m間隔になるよう増設し、運行頻度も従来から3.5倍に増加するなど、住民の利便性に添う形での徹底したサービスレベル向上が図られた。

さらにICカードやフィーダーバス体系の導入、駅付近の駐輪場やパーク&ライド駐車場設置などの整備を行ったことで、平日利用者は倍増、休日利用者は4倍へと増加した。

運賃は全線均一で、現金の場合200円、ICカードPasscaを利用すると1割引きの180円となり、高齢者限定のシルバーパスカ(富山市内在住の満65歳以上の方)では、毎日9時~16時半の対象車両を利用する場合、現金の半額に当たる100円で利用が可能となっている。

### **D. 中心市街地における公共交通機能強化及び開発事業**

富山駅の南側に位置する中心市街地では、2009年12月から開始された富山地方鉄道市内線(路面電車)の環状化運行、新型車両の導入等による公共交通の機能強化が図られている。環状化運行によって市内線利用者は約15%の増加を示している。

また、官民連携(PPP)方式によって「グランドプラザ」とよばれる公共広場整備を実施したことで、周辺の回遊歩行者数は夕方を中心に1.2倍に増加している。さらに公共自転車レンタルシステムを導入し、ICカード利用によって自由な借出・返却を実現したこの自転車レンタルシステムは国内の他都市でも導入が進められている。

## ②. ポートランド都市圏(アメリカ)

### A. 2040 成長構想

オレゴン州では、都市圏内の 25 市と、3 郡のうち市街化された部分が、州全体の計画プログラムのもとで総合計画と土地利用規制を定めている。都市圏内のこれら市と郡の一部の成長管理戦略として 2040 成長構想がある。

成長構想では、コンパクトで歩行者に優しく、公共交通を支える開発パターンを重視しており、メトロはこのパターンに向かって進むために、土地利用と交通の計画を融合させた。

メトロの戦略は、高密度の住宅用途と混合用途による開発を、40 のセンター、33 のライトレール沿線コミュニティ、そして各センターをつなぐ 400 マイルの交通回廊に集中させ、輸送能力の高い交通機関が 8 つの地域センターと中心市街地、そして地域センター相互を結ぶものである。

市郡は各々の交通体系計画 (T S P) を策定するが、T S P は都市圏全体の交通計画である R T P と整合していなければならない。

### B. 都市成長境界線(Urban Growth Boundary)

都市成長境界線 (U G B) は、田園地域と都市化可能地域を区分する計画上の境界であるが、その内部には、20 年間に見込まれる都市の成長を収めるのに必要かつ十分な開発可能土地を含むものとされる。都市圏におけるその総延長は、約 320km、境界線内部の面積は、約 943km<sup>2</sup> である。都市成長境界線の変更は、都市化保留地域 (Urban Reserve) に向かってのみ可能とされ、それ以外の田園地域に向かってはできないものとされる。

都市化保留地域とは、将来的に境界線内部に取り込まれ得る都市開発可能な土地であり、30 年分の土地供給予測を満たすのに必要かつ十分な面積を指定することが州法により義務付けられている。ポートランド地域の都市化保留地域の面積は、約 7.5km<sup>2</sup> (1997 年) であった。都市化保留地域は河川、道路、標高線などの外形上識別しやすいものによって範囲が指定されている。

都市成長境界線の見直しは、最長でも 5 年を限度に行われるが、そのプロセスにおいて、将来の開発見込みが定量的に推計され根拠資料となることと、市民参加が実践されている。

### C. 公共交通重視の交通体系及び TOD(公共交通指向型開発)

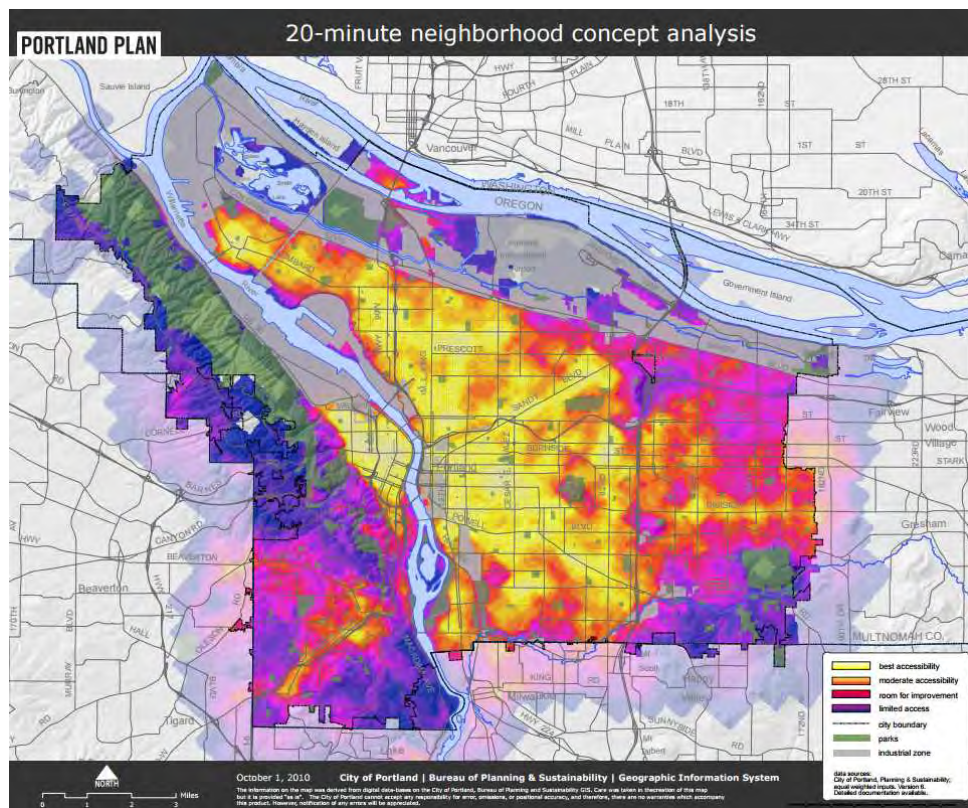
ポートランドでは 1970 年代中ごろに、従来の自動車中心主義から公共交通重視へと交通政策が転換された。市郡の指導者は、高速道路の拡張のための連邦補助金を、東部のグレンシャムまで走る最初のライトレール路線 (11 マイル) の建設に再配分することに決め、この路線は 1986 年に開通した。以来、都市圏ではよりコンパクトな都市形成に向けた開発を支援するため、鉄軌道及びバス・自転車・歩行者・歩道の交通体系を発達させてきた。

沿線では公共交通指向型開発 (T O D) として、集合住宅を中心とした開発が行われている。ポートランドでは、通常の市場状態よりさらに高密度で高度な混同利用が推進されるように、T O D への投資を支援するプロジェクトに重点的に取り組んでいる。

#### D. 「20分生活圏」イニシアティブ

ポートランドでは、住民の生活快適性向上のための目標として「20分以内の徒歩で生活可能な街」というコンセプトを掲げている。このコンセプトでは、日常生活に必要な地域拠点までの距離をGIS（地理情報システム）によって可視化し、市民と情報共有している。

この情報に基づいて住民投票による都市範囲の確定を行い、外側には厳格な開発規制を実施している。



出典：PORTLAND PLAN・20-Minute Neighborhood

<<http://www.portlandonline.com/portlandplan/index.cfm?c=52256&a=288547>>

図 「Portland Plan」における20分生活圏のGIS解析結果（アクセス性分類）



### ③. バンクーバー都市圏(カナダ)

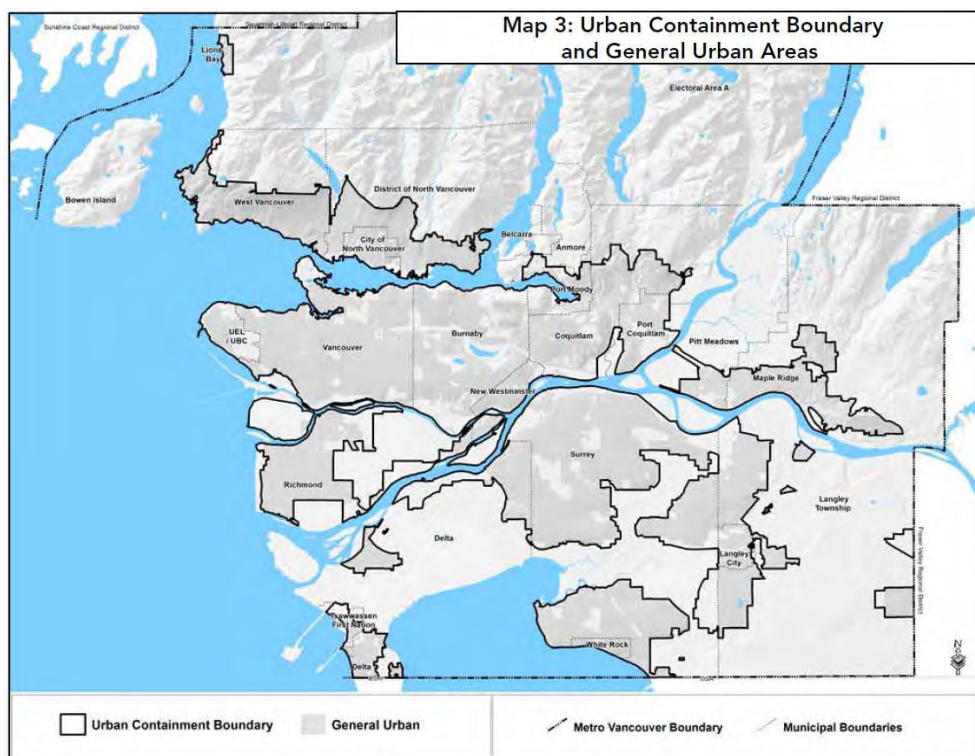
#### A. 地域成長戦略

地域成長戦略 (Regional Growth Strategy) は、社会・経済・環境の目標と重点的措置に関して、地域区とその域内自治体との間で結ぶ合意である。RGSの目的は、地域レベルで協力することにより、個々の自治体の行動がより効果的になるとの認識に基づき、住宅、交通、インフラ、経済開発に関する行動を調整することである。すべての地域区の条例と域内自治体のすべてのOCP (Official Community Plan、公定地域社会計画) は、RGSと整合していなければならない。

地域成長戦略の目標としては、コンパクトな都市部の創出、持続可能な経済の支援、環境の保護と気候変動の影響への対応、完結型のコミュニティの開発、持続可能な交通選択の支援である。

#### B. 都市開発抑制境界(Urban Containment Boundary)

2011年7月に公表された最新の地域成長戦略 (RGS) 「都市圏バンクーバー2040：我々の未来のかたち」では「都市開発抑制境界(Urban Containment Boundary)」が設定された。これはポートランドで使用された「都市成長境界線 (UGB)」と同様に、都市開発の無秩序な肥大化と農地減少を抑制するための境界線である。また同時に、将来の公共交通その他のインフラ整備が必要な地域を特定し、土地利用やインフラ整備を効率的に進めることを可能としている。



出典：Metro Vancouver 2040 Shaping Our Future

<<http://www.metrovancouver.org/services/regional-planning/PlanningPublications/RGSAdoptedbyGVRDBoard.pdf>>

図 バンクーバー都市開発抑制境界

### C. 土地利用と交通の連携

1999年に、南海岸ブリティッシュコロンビア交通局、通称トランスリンク (TransLink) が創設された。トランスリンクは、地域の雇用と住宅の大半を高頻度交通網 (FTN) 沿いに立地させることを目標としており、指定された回廊に高頻度で信頼性の高いサービスを毎日、終日提供している。

指定された回廊における公共交通の運行頻度は、毎日終日 15 分間隔以上となっている。最新の地域成長戦略の一環として、メトロバンクーバーは高頻度の交通に支えられた土地利用を形成する「高頻度交通開発回廊」という概念を導入している。

### D. 市街地高密度化政策

バンクーバー市では、既成市街地を高密度化するため、様々な人々が既成市街地内に住宅を確保できるような政策を行っている。

具体的には、主たる住戸と併せて賃貸用等の住居を設けることを条件に、規制緩和 (容積率、建ぺい率の緩和、地下の活用等) が認められている。

表 バンクーバー市の市街地高密度化政策

	セカンダリー・スイート	ベースメント・スイート	レーンウェイ・ハウス
概要	主たる住戸に第2の住宅を追加することを認める——商業地域およびダウンタウンにある住宅地域に適用。全ての新規公的開発計画において政策として採用。	一戸建て用区画にオプションを追加することにより、地下 (ベースメント) に別個の住戸を追加することを可能にする。	セカンダリー・スイートに加え、一戸建て住宅の敷地内の一般的なガレージ部分に、路地 (レーンウェイ) に面して 500~750 ft <sup>2</sup> (約 46.5~70 m <sup>2</sup> ) の一戸建て住居を建てることを認める。裏庭の空地は維持する。
要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>- セカンダリー・スイートは、主たる住戸と別個の住戸として空間所有権を登記すること、または主たる住宅と別個に販売することはできない。</li> <li>- 賃貸または家族用に限る。</li> <li>- 独立型。浴室ユニット、キッチンユニット、廊下や外部に出るための独自のドアを含む。</li> <li>- 最低床面積 26 m<sup>2</sup> (280 ft<sup>2</sup>)</li> <li>- アパートに義務づけられている以上の駐車スペースを追加しない。</li> <li>- 照明、プライバシー、安全性などの面を強化する設計指針。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 以下を条件としてベースメントを住戸として許可する:</li> <li>- 延床面積 0.70 FSR 以下 (既存住宅の場合 0.75)</li> <li>- 地上面積 0.45 FSR 以下 (既存住宅の場合 0.50)</li> <li>- 住宅の土地専有面積は敷地面積の 25% 以下</li> <li>- 議会はベースメントの半地下での建設を認めることによって、より暮らしやすいベースメント・スイートを支援することも勧告した。すなわち、地下の床から天井までの高さを 2 フィート高くして (RS-1 ゾーンの場合は 1 フィート)、ベースメントを高くする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 賃貸または家族用に限定し、空間所有権の登記は認められない。</li> <li>- 平屋または一部 2 階建て。</li> <li>- LWH のある敷地には最低 1 台分の駐車スペースを設けなければならない。</li> <li>- LWH は隣近所と隣交を維持しなければならない。</li> <li>- 簡易設計審査により、近隣の親和性を確保する。</li> </ul>

出典: 「OECD グリーン成長スタディ コンパクトシティ政策 世界 5 都市のケーススタディと国別比較」、OECD、2013

#### 4) 駅周辺の土地利用・導入されている機能等

ここでは、都市圏の土地利用・公共交通の概況や、都市・交通政策・施策を踏まえ、「①都心部中心駅」、「②都心外延部駅」、「③郊外地域中心駅」、「④観光・集客施設等アクセス駅」に分類し、特徴的な駅を整理する。

**表 駅分類及び事例整理対象**

駅分類	周辺土地利用	交通結節機能	事例
①都心部中心駅	官公庁、オフィス、デパート、ホテル等	鉄軌道相互 バス コミュニティサイクル	富山駅（富山） NW 5 <sup>th</sup> Couch 駅（ポートランド）
②都心外延部駅	ショッピングモール	フィーダーバス 自動車（パーク＆ライド）	蓮町駅（富山） Scott Road 駅（バンクーバー）
③郊外地域中心駅	公共公益施設、商業施設、大学等	鉄軌道相互 バス 自転車（駐輪場）	Beaverton Transit Center 駅（ポートランド） Surrey Central 駅（バンクーバー）
④観光・集客施設等アクセス駅	観光施設、公園、大学等	バス	Washington Park 駅（ポートランド） Production Way-University 駅（バンクーバー）



## ①. 都心部中心駅

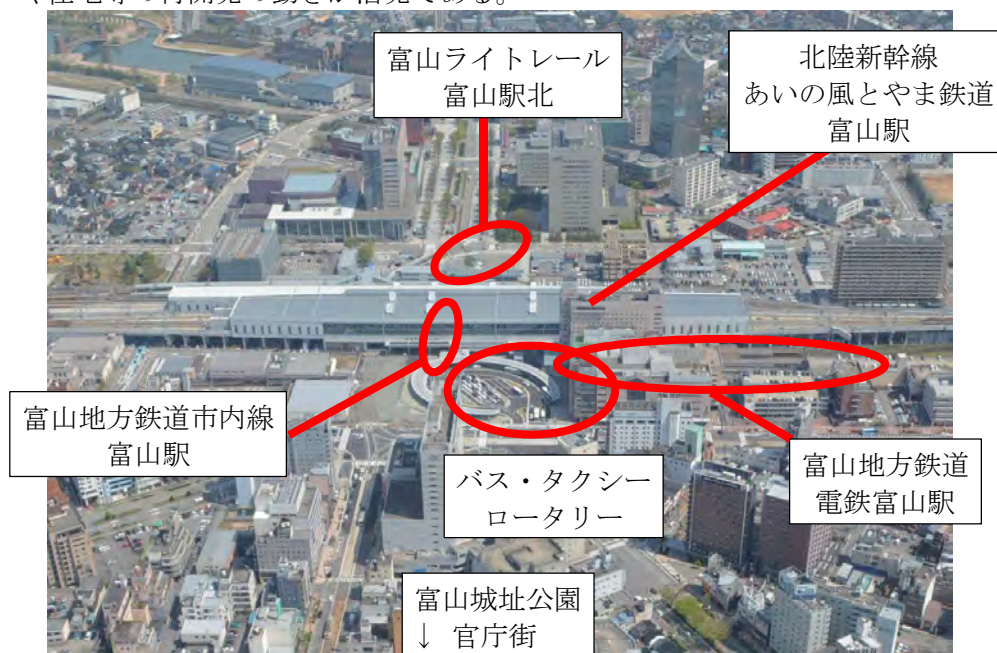
### A. 富山駅(富山)

富山市の玄関口に位置し、北陸新幹線で首都圏と結節する。駅前では富山地方鉄道本線・市内線と富山ライトレールが接続している。

北陸新幹線の開業と併せた大規模な駅周辺整備事業によって富山地方鉄道市内線が高架下に乗入したほか、駅北側の富山ライトレールと南側の市内線が在来線の高架下に合わせて接続予定である。(平成31年度予定)。

また、高速バスを含めた多数のバスのターミナルとなっているほか、周辺部への回遊手段としてコミュニティサイクルが導入されている。

駅周辺には、公共施設、商業施設、ホテル等が集積しているほか、南側エリアには、富山県庁・富山市役所・県民会館などの官公庁が集積している。また、新幹線開業を契機として、ホテルや住宅等の再開発の動きが活発である。



出典：富山市「富山駅周辺整備事業の概要」

<<http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/15244/1/HP.pdf>>

図 富山駅周辺図



出典：富山市「路面電車南北接続事業の概要」

<<http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/4162/1/panfu.pdf>>

図 新幹線高架下に入り入れる市内電車



出典：富山市 HP・自転車市民共同利用システム

<<https://www.city.toyama.toyama.jp/kankyobu/kankyoseisakuka/ondankataisakukikaku/jitenshakuyodoriyo.html>>

図 コミュニティサイクル



## B. NW 5<sup>th</sup> Couch 駅(ポートランド)

ポートランドダウンタウンを南北に貫く PORTLAND TRANSIT MALL の一角に位置する。ポートランドではダウンタウンの 5<sup>th</sup> Street と 6<sup>th</sup> Street を一方通行のバス・LRT専用道路として、一般車両の立ち入らないトランジットモールとなっている。

ポートランドの都心部では「ストアフロント」と呼ばれる規定があり、新築あるいは50%以上の改築を行う場合、建物1階の歩道に面した箇所には店舗を誘致する義務がある。そのため歩道を歩くだけで多種多様な店舗に出会えるようになっている。



図 バスとLRTが並走するトランジットモール (NW 5<sup>th</sup> Couch 駅)



図 多くの店舗が軒を連ねる歩道