

# 西鉄とまちづくり

## 副題：西鉄版TODと富山市版TOD

### (論点整理)

国際交流センター  
特任教授  
深澤 良信



### 研究シーズの紹介

西日本鉄道株式会社などの我が国の民間鉄道会社の多くは、20世紀の人口増加、経済成長及び都市化進展の中で、公共交通路線網の整備・運営と沿線の住宅・商業・都市開発を空間的かつ財務的に一体のものとして進めてきた。しかし、21世紀に入って少子高齢化と経済成熟化が進む中で、車社会の下で拡散した土地利用を徐々に再集約していく必要があり、その推進方策が模索されている。

富山市は、富山地方鉄道と連携し、LRT網の形成、公共交通沿線地区への居住促進、中心市街地の再活性化などのコンパクトシティ政策を長く推進してきた。その実現が期待されている。

両事例とも、公共交通路線網と沿線の開発を一体的に捉える点で共通点を持つ。本研究では、両者の得失を比較分析し、縮退する時代に適した地域整備の方策などを考察する。

**point** TOD (公共交通指向型開発)

- 公共交通路線網整備・運営と沿線の住宅・商業・都市開発の一体化
- 20世紀の人口増加・経済成長・都市化の進展に効果的に対処
- 21世紀の少子高齢化・経済成熟化の中で地域空間をコンパクト化

#### 日本型 TOD — 小林一三※モデル

※阪急電鉄創設者、1873 - 1957

- 鉄道整備への大規模投資、少額の料金収入、長期の回収
- 沿線での商業・住宅開発による短期の収益(外部経済の内別化)
- 鉄道経営と沿線開発が空間的のみならず財務的にも連携
- 時代背景として、人口増加、経済成長

#### 富山市の事例

富山市が目指す「串とお団子」の都市構造

- ①公共交通の活性化
- ②公共交通沿線地区への居住促進
- ③中心市街地の活性化

富山市都市マスタープランより

公共交通路線網と沿線の住宅・商業・都市開発とのシナジー

西鉄資料より

大牟田線沿線で62駅、13市町

沿線自治体との連携 ⇒ 沿線価値増大の可能性

西鉄資料より

LRTネットワーク形成、歩いて暮らせるまち

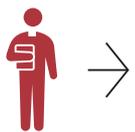
富山市資料より

中心商業地区の再活性化

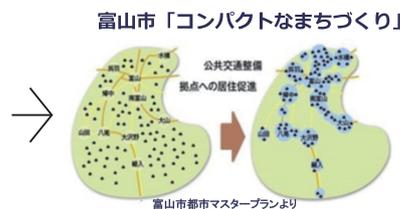
富山市資料より

### 期待される活用シーン

● 富山市：地域の人口減・高齢化の中、車がなくても日常生活に不便がなく、活力も維持される地域形成が求められている



①公共交通の活性化、②公共交通沿線地区への居住促進、③中心市街地の活性化により「串とお団子」の都市構造を実現



● 西鉄沿線：車社会を前提として拡散した都市的土地利用の鉄道沿線への再集約とコンパクトな空間利用への転換が求められている



①駅遠隔地：徐々に緑地、都市農地等に転換、②駅周辺：再編、生活支援・住み替え需要に対応、③各種モビリティの導入

