

富山地方鉄道不二越上滝線 沿線まちづくりの推進に向けて



富山市長
藤井 裕久

TOYAMA CITY

I これからのまちづくり

II 鉄軌道活性化と沿線まちづくり

III 不二越上滝線の活性化

TOYAMA CITY

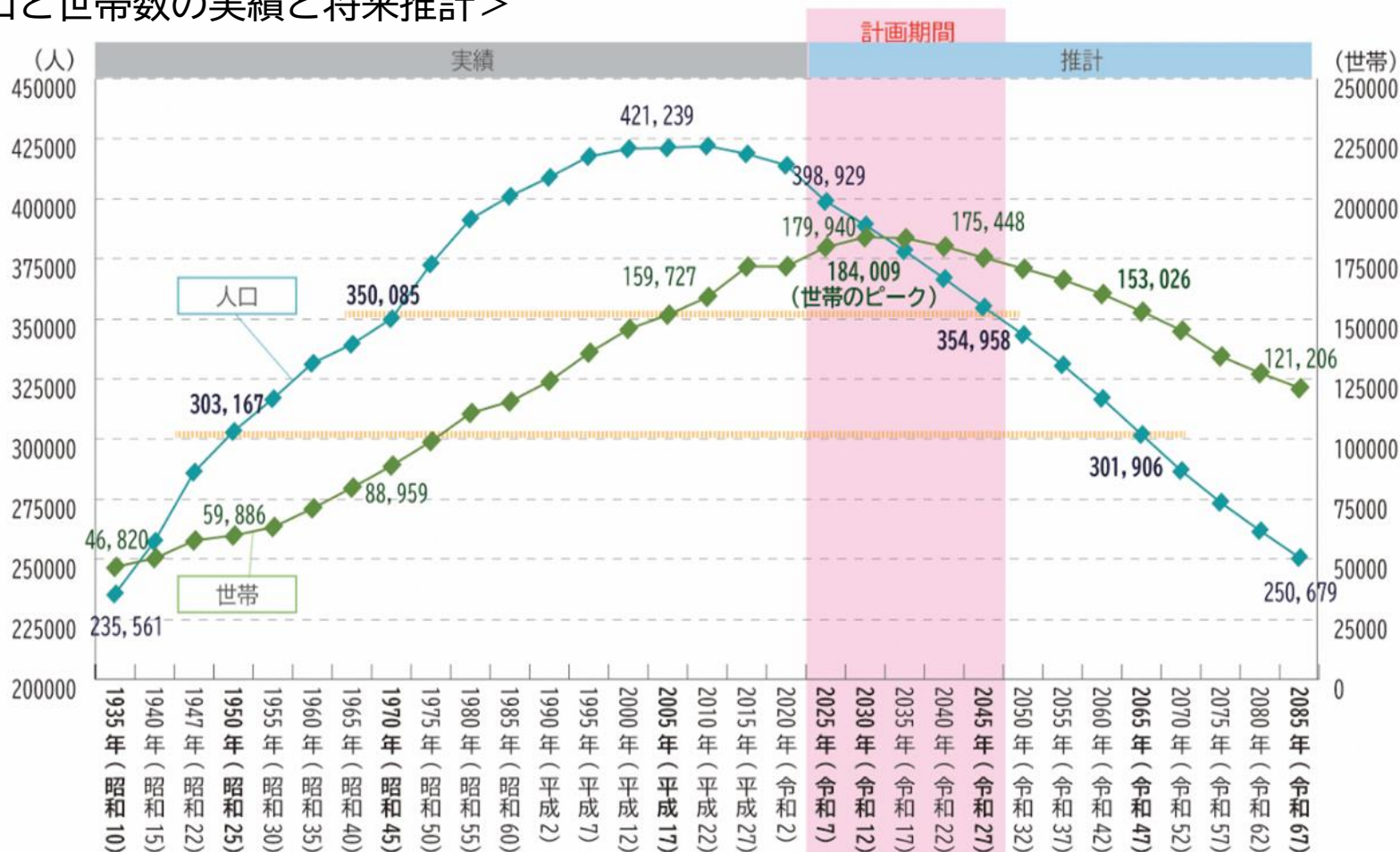
I これからのまちづくり

TOYAMA CITY

富山市を取り巻く課題 ～人口減少の本格化と世帯数減少への転換～

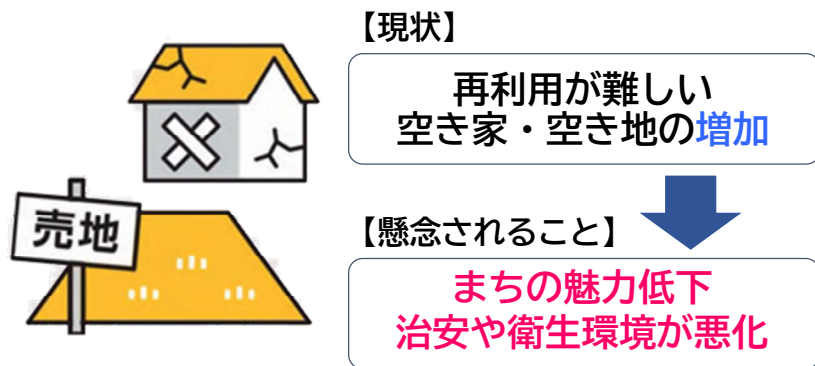
- 本市の人口は加速度的に減少し、2045年には現在より約1割減少、35万人余りとなり、1970年（昭和45年）頃の人口規模と同等となる見込み。
- これまで増加していた世帯数も2030年頃をピークに減少に転じる見込み。

<人口と世帯数の実績と将来推計>

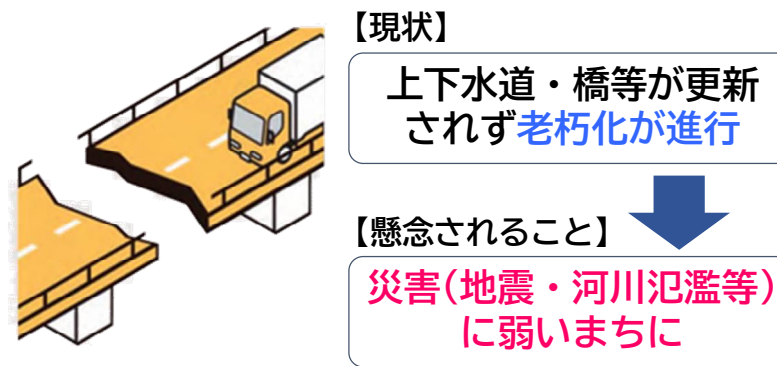


富山市を取り巻く課題 ～都市の課題や市民生活の変化～

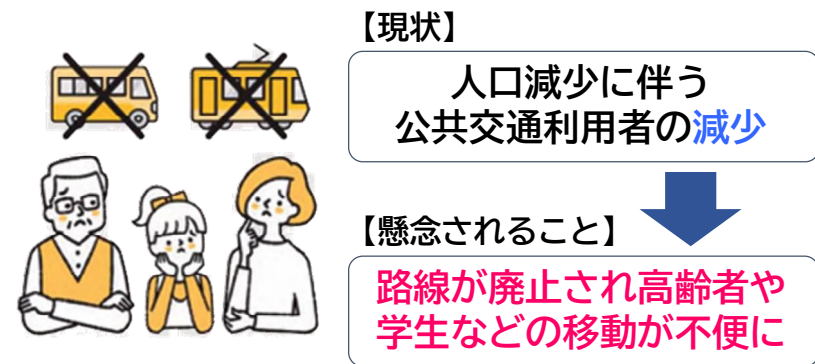
➤ 空き家・空き地の増加



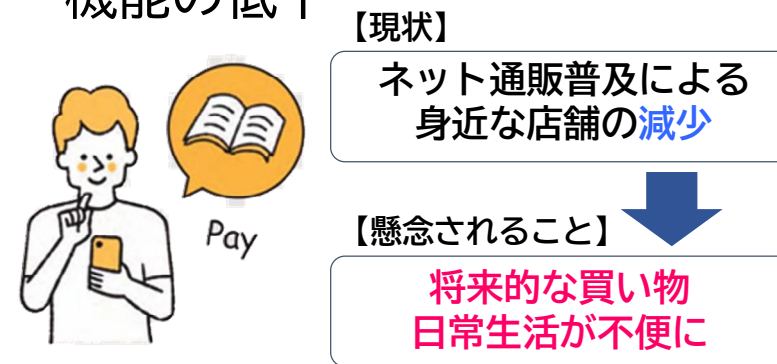
➤ 社会インフラの老朽化の進行



➤ 公共交通の持続性の低下



➤ ライフスタイルの変化に伴う都市機能の低下



富山市を取り巻く課題と方向性

コンパクトなまちづくりにより、持続可能で魅力ある“まち”への転換は進みつつあるが、

**本格的な人口減少時代はこれから本番であり、
“まち”が抱える課題は複雑化・深刻化するおそれ**

公共交通の持続性が
低下し、極めて
生活しづらい
“まち”への転換

“まばら”な市街地と
“まち”の老朽化による
生活環境の悪化

拠点性の低下による
都市全体の活力と
魅力の喪失

社会情勢の変化等
による
都市環境の変化

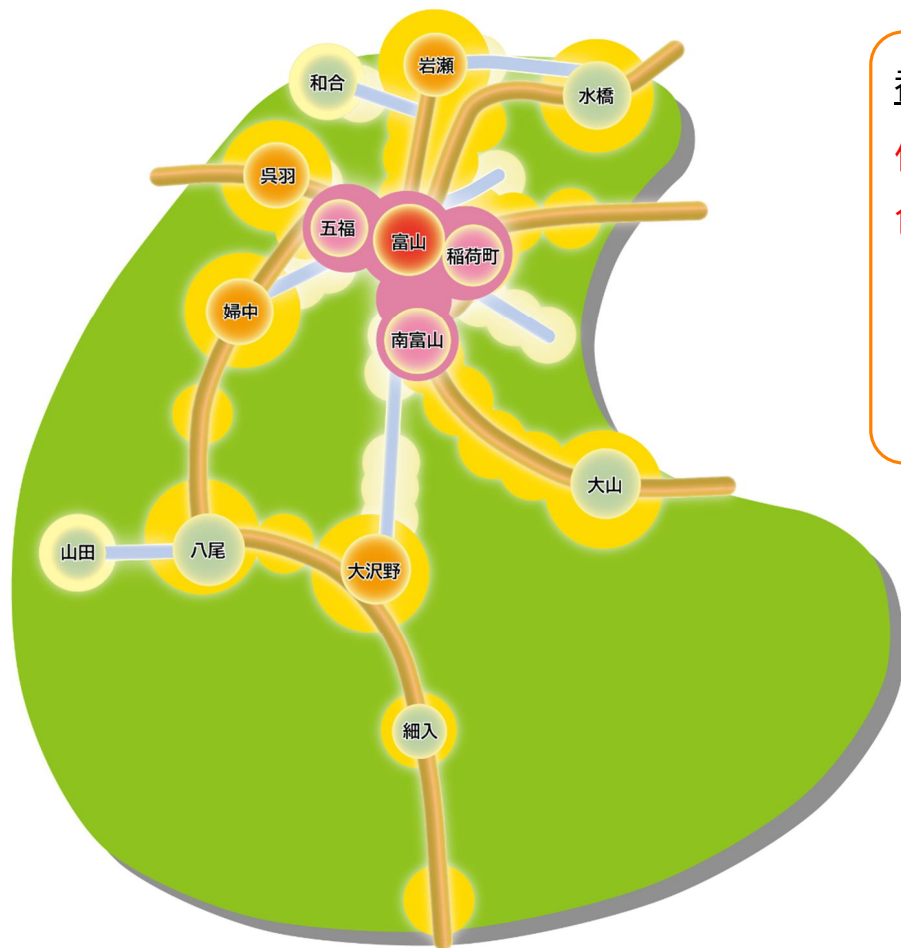


「市街地の外延化や低密度化」「都市管理コストの上昇」
を抑制させながら、

「魅力ある地域資源を活かした公共交通の沿線や拠点の機能と魅力の向上」
を市民とともに進めることが必要

都市マスタープランの理念

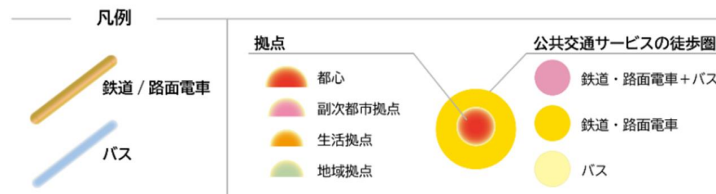
公共交通を活性化させ、その沿線に居住や都市機能の集約を図るコンパクトなまちづくりを継続し、地域の資源を活かして魅力を最大化する拠点形成や既成市街地の利活用により、『公共交通を軸とした都市の再構築による拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を市民とともに目指す



都市の再構築によるお団子と串の都市構造

使いやすい「串」: 利便性や質の高い公共交通

色付けされた「お団子」: 串で結ばれた特色ある徒歩圏



『都市の再構築』

「土地、建物」「公共交通、道路・公園などインフラ」「都市機能、地域資源、自然環境」など、既存の都市アセット（資産）を最大限に活かし、都市に新たな価値を付加する取組み。

コンパクトなまちづくりを推進する施策の4本柱

①

まちづくりの基軸となり多面的な価値をもたらす
「公共交通の活性化」

②

市民が公共交通利用を意識した居住地選択ができる
「公共交通志向型居住の推進」

③

地域の個性を活かし、魅力を最大化する
「中心市街地をはじめとした拠点の形成」

④

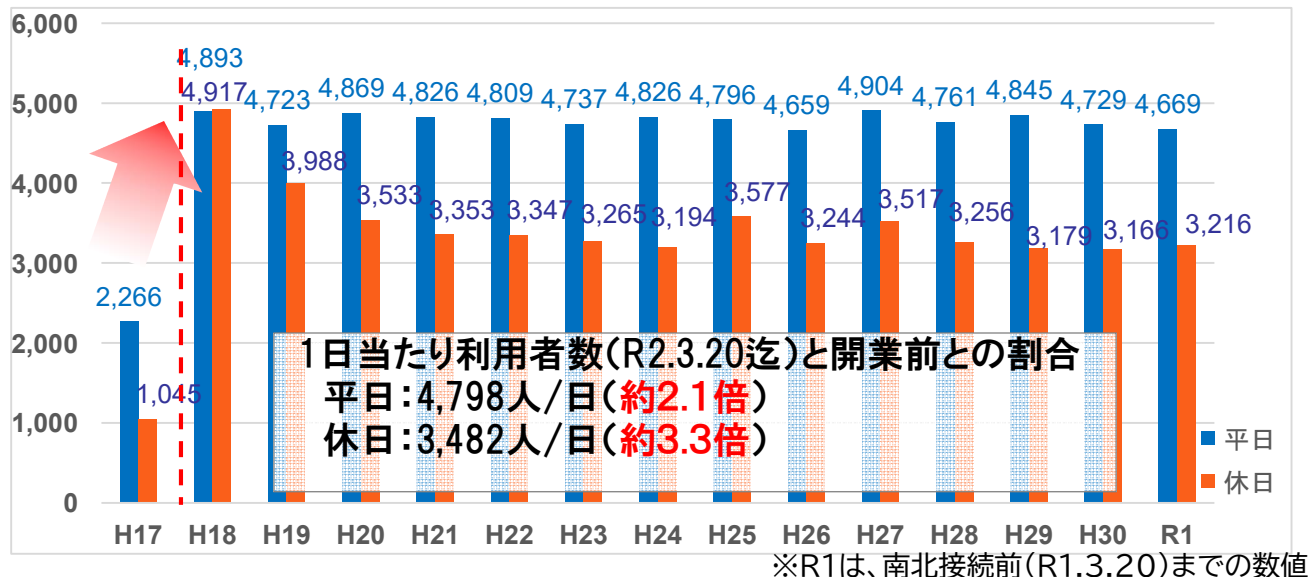
人口減少下における道路・土地・建物等の総合的な
「都市空間マネジメントの推進」

Ⅱ 鉄軌道活性化と沿線まちづくり

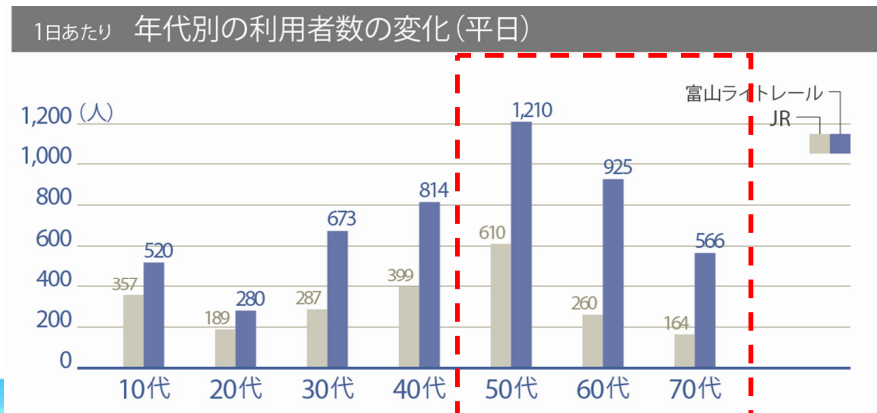
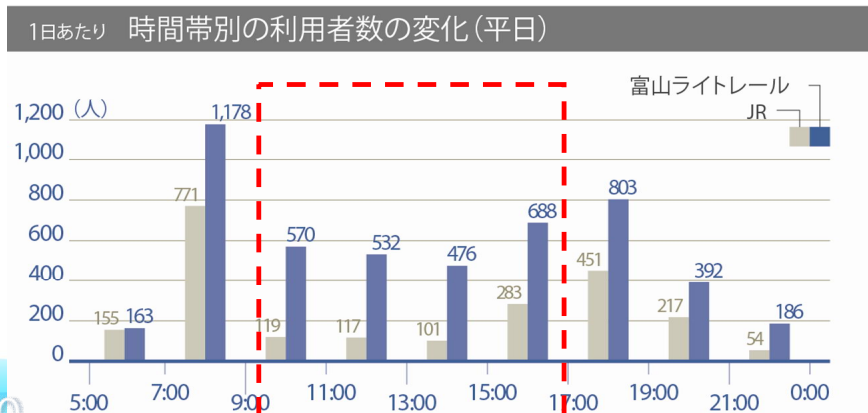
TOYAMA CITY

富山港線(ライトレール)の活性化と沿線まちづくり効果

➤ 開業前と比較して、利用者数が大幅に増加



➤ 日中の高齢者の利用が増加 (歩くことで健康にも寄与)



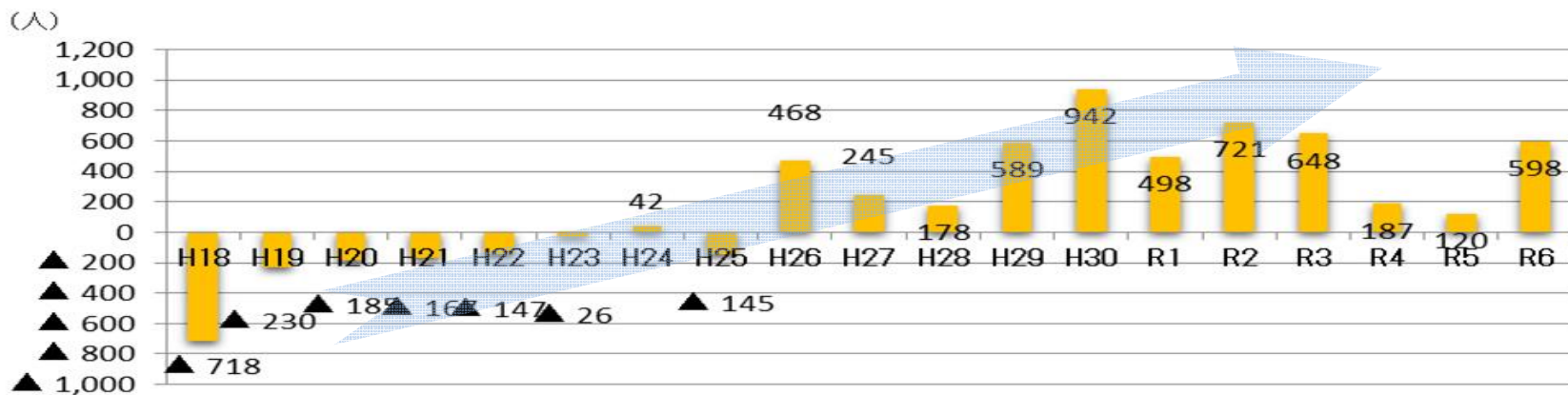
公共交通活性化による沿線まちづくり効果

➤ 富山港線沿線では住宅の新規着工件数が増加

	開業前 H16	6年平均 H17-H22	H17H22/H16比
富山港線沿線	90件	116件	1.29倍
旧富山市地域	2,238件	1,798件	0.80倍

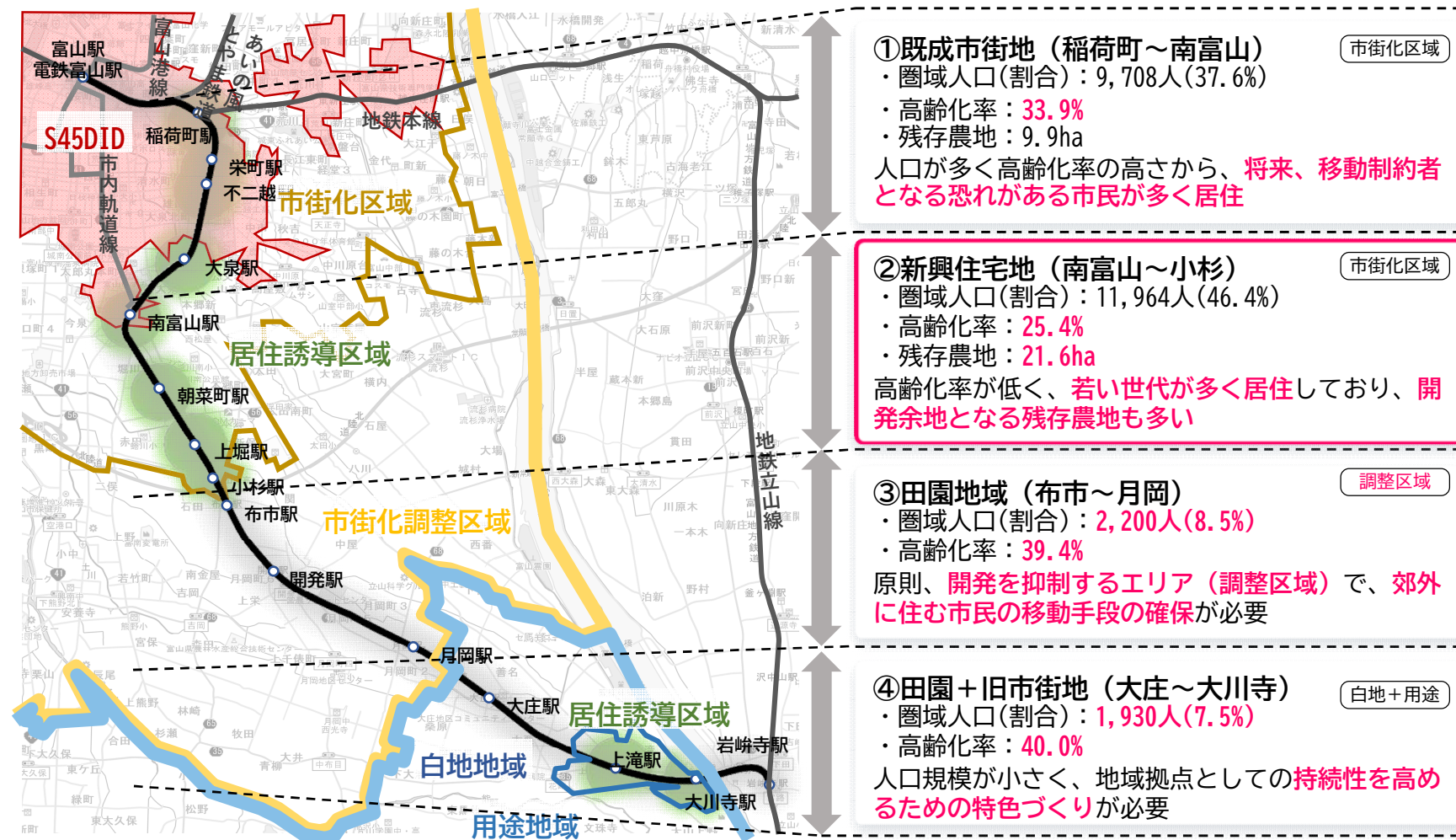


➤ 公共交通沿線では、平成26年以降、転入超過(社会増)を継続



不二越上滝線沿線のまちの様子

➤ 不二越上滝線沿線を土地利用や人口構成が異なる4つのエリアに区分



※圏域人口は「駅から500m圏域の人口」を指し、割合は「圏域人口のうち、当該区間中の圏域人口」を指す

不二越上滝線沿線のエリア別まちづくり方針（案）

- 4つのエリアの特徴を踏まえた「まちの姿」と「重点テーマ」を設定

①既成市街地（稲荷町～南富山）

～目指すまちの姿～

「利便性が高い生活を実感できるまち」

＜まちづくりの重点テーマ＞

- ・高齢者の外出機会を促す鉄道の利用環境整備（バリアフリー）
- ・空き家を活用した都市の再構築・居住誘導

②新興住宅地（南富山～小杉）

～目指すまちの姿～

「子育て世代が選び住み続けたいまち」

＜まちづくりの重点テーマ＞

- ・南富山駅の交通結節機能と拠点性の強化
- ・新駅の設置
- ・子育て世代の居住誘導

③田園地域（布市～月岡）

～目指すまちの姿～

「豊かな自然に囲まれた景色の中で、いつまでも暮らせるまち」

＜まちづくりの重点テーマ＞

- ・駅へのアクセス交通整備（P&R、2次交通の充実）
- ・優良な農地や自然環境の保全

④田園＋旧市街地（大庄～大川寺）

～目指すまちの姿～

「地域が誇る歴史・文化・自然の魅力に惹かれ、訪れたくなるまち」

＜まちづくりの重点テーマ＞

- ・地域資源を生かしたレクリエーション機能の向上
- ・地域資源を生かすソフト事業の展開による目的地化

堀川南地区・蜷川地区の将来の暮らし（生活像）

～「子育て世代が選び、住み続けたいまち」～

- 不二越上滝線を中心に、あらゆる世代の市民が健康で質の高い生活を享受できる活気に満ち溢れたエリア



【シーン①：通勤・通学】

・徒歩や自転車で最寄りの駅に行き、不二越上滝線を使って快適に通勤・通学できる

【シーン②：買い物・日常の用事】

・駅周辺にはスーパーや飲食店が立地し、不二越上滝線を利用した沿線ライフが充実

【シーン③：子育て・教育】

・沿線には教育施設や子育て支援施設が立地し、安心して子どもを育てられる

【シーン④：余暇・おでかけ】

・子どもから高齢者まで不二越上滝線を利用して、気軽に都心地区や地域の拠点におでかけ

【シーン⑤：地域での暮らし・住まい】

・空き家や空き地は新たな住宅や商店などに再生され、変化や活気のあるまちで快適な生活

鉄道の必要性及び活性化の意義

➤ 目指す「まちの姿」を実現するためには鉄道の活性化が必要不可欠

○駅があることで、まちの価値が上がる！

駅があることで、その周りに、居住や商業施設等の民間投資が促されるなど、駅は**地域の拠点となり、まち全体の価値が向上する！**
(地域のシンボルである駅がなくなった場合、地域の拠点が喪失)

○鉄道が便利になれば、市民の生活様式が変わる！

鉄道は、輸送性、速達性、定時性等に優れていることに加え、富山港線の事例では、**利便性を高めることで、高齢者の外出機会が増加するなど、快適で健康な暮らし方が可能になる！**

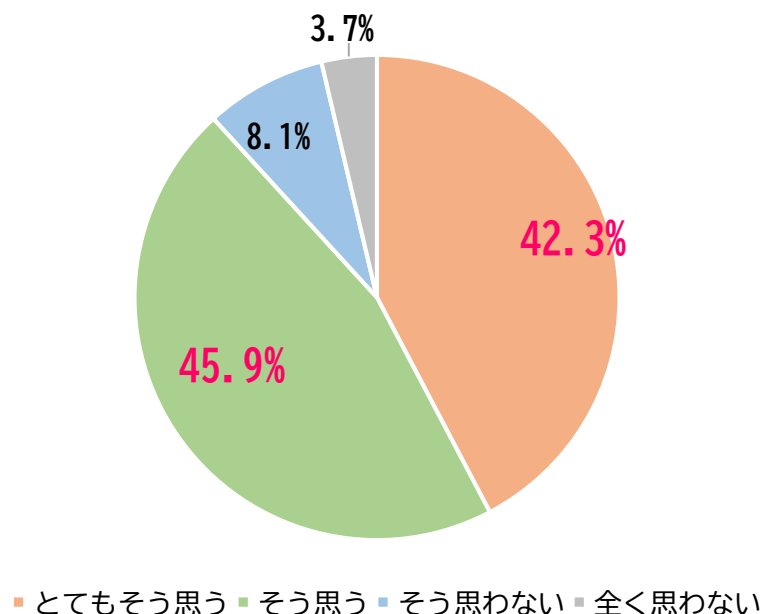
○鉄道を活性化してまちをつくる！

不二越上滝線沿線の目指す「まちの姿」の実現に向け、鉄道の活性化と駅を中心とした都市機能の充実、沿線居住の推進、沿線での余暇活動や観光需要の創出等により、**「串」と「お団子（拠点）」のまちづくりを推進する！**

市民の声：約9割が「行政による関与」を期待

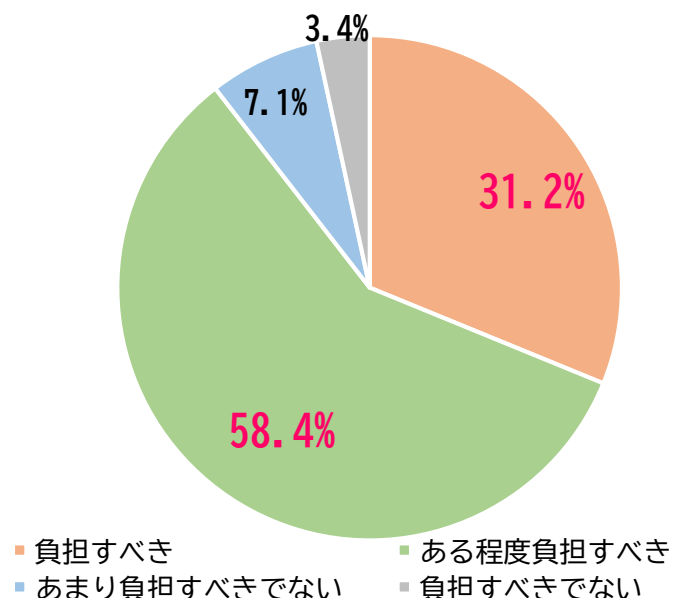
- ・沿線に住んでいる人のほとんどの方が「この路線は必要」と回答
- ・サービスを良くするための費用は「行政が負担すべき」と回答

不二越上滝線の必要性



88.2% が「必要」と回答

行政支出の是非



89.6% が行政負担を支持

調査概要：令和7年度 富山地方鉄道不二越上滝線沿線8校下 全世帯アンケート（回答数 7,945人）

Ⅲ 不二越上滝線の活性化

TOYAMA CITY

不二越上滝線と沿線の概況

- 不二越上滝線の沿線には人口の約12%が居住
- 沿線には商業や教育等の機能が立地するポテンシャルの高いエリア



●路線概要

- ・路線延長: 15.7km
(稲荷町～岩嶺寺)
- ・駅数: 15
- ・所要時間: 約35分
(電鉄富山～岩嶺寺)

●沿線の概況

- ・市内の鉄道で最大の居住人口
駅750m圏域人口: **約4.8万人**
所在: 富山市 **約93%**(立山町 約7%)
- ・商業・医療・教育機関が集積
子育て・通学の環境が充実
- ・用途地域内に田畑が多く残る
宅地供給・居住誘導の余地有

地鉄不二越上滝線の現状

- 市内のほかの鉄道に比べ、ピーク時の運行本数が少ない
- 駅や車両の老朽化が進み、鉄道会社だけでは老朽化への対応が困難

●ピーク時の運行本数の比較

富山港線 5本/時

5本

地鉄本線 5本/時 ※越中三郷-電鉄富山

5本

J R 高山本線 4本/時 ※越中八尾-富山

4本

地鉄不二越上滝線 2本/時

2本

●車両・設備の老朽化



運行車両：車齢50年以上が経過



上堀駅：100年以上が経過

地鉄本線との比較

- 地鉄本線に比べ、駅の近くに住む人は多いのに、電車を使う人は少ない

	市内区間延長 (市街化区域区間)	500m圏域人口	1日あたり 駅利用者数	圏域人口に占める駅 利用者数の割合	ピーク時 運行本数
地鉄本線 (電鉄富山－越中三郷)	7.0km/7% (4.7km/67%)	7,651人	2,153人	28.1%	5～6本
地鉄不二越・上滝線 (電鉄富山－大川寺)	16.1km/93% (7.6km/47%)	22,195人 電鉄富山－上堀間 17,263人/77.7%	2,308人	10.4%	2本

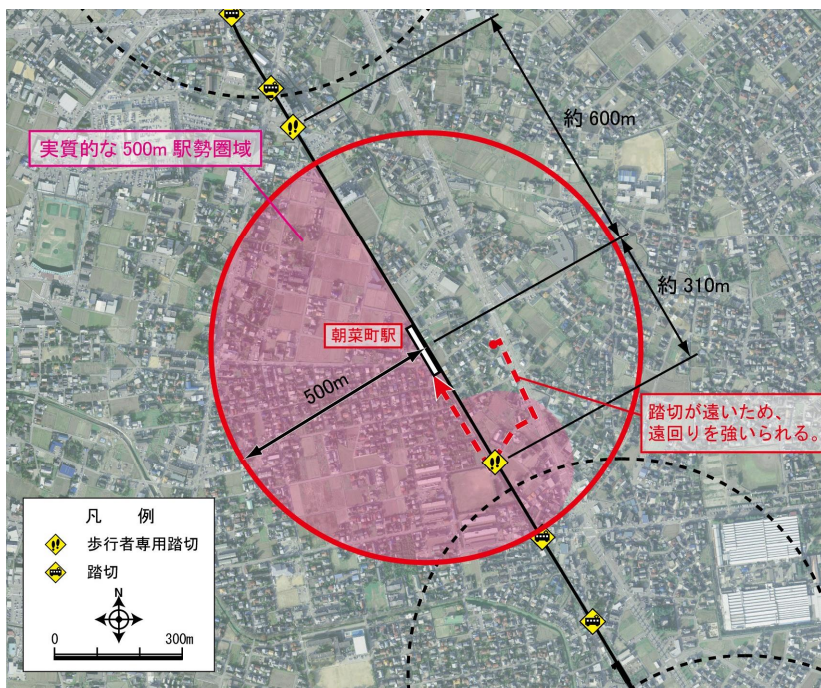
	駅名	500m 圏域人口 A	乗車人数 B	利用率 B/A	富山駅まで	
					直線距離	所要時間
地鉄 本線	新庄田中	1,228人	370人/日	30.1%	2.6km	4分
	東新庄	2,378人	489人/日	20.6%	3.6km	7分
	越中荏原	3,444人	1,090人/日	31.6%	4.7km	10分
	越中三郷	601人	204人/日	34.0%	7.0km	13分
地鉄 不二越・ 上滝線	不二越	2,191人	218人/日	9.9%	2.3km	6分
	大泉	3,311人	178人/日	5.4%	3.0km	8分
	朝菜町	3,659人	120人/日	3.3%	4.8km	14分
	上堀	3,869人	212人/日	5.5%	5.6km	16分
	小杉	1,989人	326人/日	16.4%	6.2km	17分
	布市	972人	82人/日	8.4%	6.6km	19分

駅へのアクセスに関する課題（朝菜町駅・上堀駅）

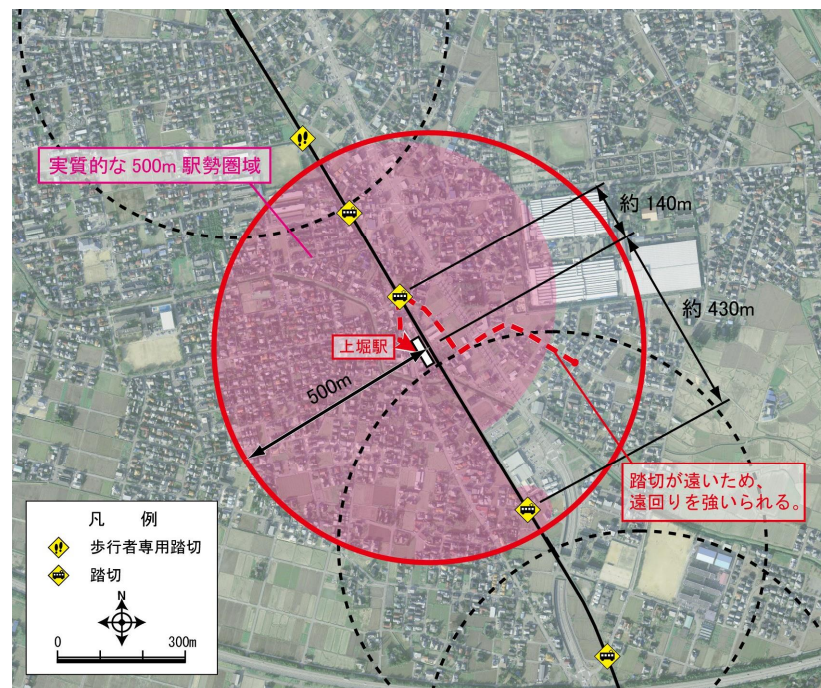
➤ 線路の西側からしか駅に行けず、東側からのアクセスがしづらい

- ・ 直線距離は500m圏内であっても、最寄りの踏切まで遠回りを強いられるエリアが存在
- ・ 朝菜町駅・上堀駅ともに、片側からのアクセス制約により、周辺住民の駅利用利便性が低下している

【例：朝菜町駅】



【例：上堀駅】



不二越上滝線の活性化策(案)

～運行本数の増加・車両の更新・トータルデザインの導入～

- 時刻表を気にせず使えるよう、運行本数を増やし、わかりやすいダイヤを実現
- 路線全体でのデザインの統一化や魅力ある車両の導入など、路線イメージの一新

●目標とするサービス水準

区間	時間帯	運行頻度 (現行→目標)
市街化 区域	朝・夕	2本/時→4本/時
	日 中	1本/時→2本/時
上記 以外	朝・夕	2本/時→2本/時
	日 中	1本/時→2本/時

●車両の更新

【例：城端線・氷見線新型車両デザイン】

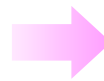


出典：富山県ホームページ

●目標ダイヤイメージ

これまでのダイヤ

5	28	54
6	30	58
7	26	50
8	13	43
...	...	...



目標ダイヤ

5	15	45		
6	15	45		
7	0	15	30	45
8	0	15	30	45
...	...	...	...	...

不二越上滝線の活性化策(案)

～新駅・駅施設改良・交通結節機能の強化等～

- 駅へのアクセス交通の充実により、駅を使える人や範囲を拡大
- 路線バスやコミュニティバス等の他モード交通からの乗継を便利に

- ・新駅の設置
- ・既存駅の改修及び駅へのアクセス改善
- ・駅のバリアフリー化
- ・トイレの設置
- ・駅前広場の整備
- ・パーク＆ライド駐車場、駐輪場の充実
- ・路線バスやAIオンデマンド交通との乗継改善
- ・スマート決済や新運賃施策などの拡充 等



駅の新設・バリアフリー化 【例：栄町駅】



パーク＆ライド駐車場 【例：月岡駅】

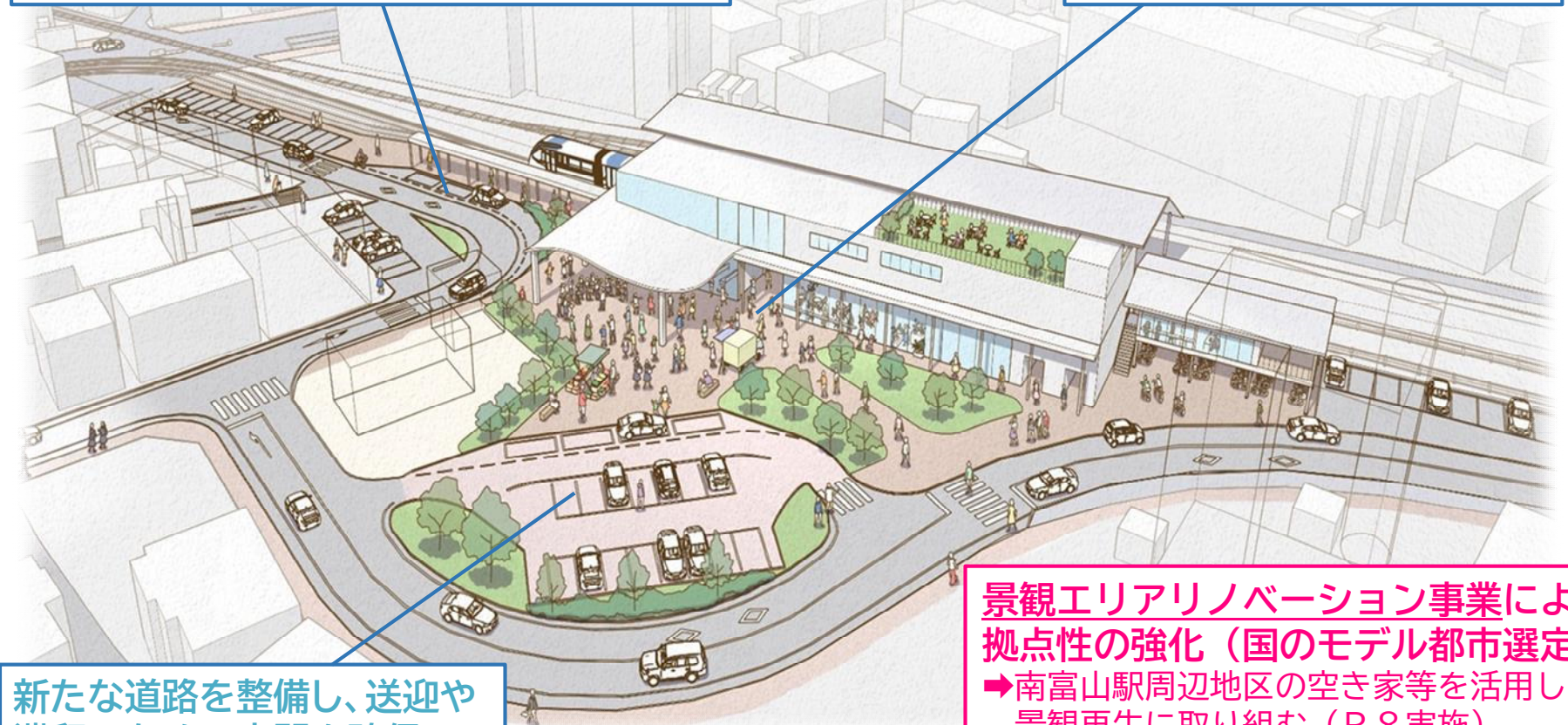
不二越上滝線沿線の拠点整備

～南富山駅周辺整備～

- 南富山駅は、多くの人が行き交い、集い、交流する、活気に満ちた魅力ある「まちの拠点」として再整備

駅前空間やアクセス道路で自動車の走行空間を明確化し、安全な歩行空間を確保

駅と広場が一体となった人中心の滞留・居場所づくり



新たな道路を整備し、送迎や滞留のための空間を確保

景観エリアリノベーション事業による
拠点性の強化（国のモデル都市選定）
➡南富山駅周辺地区の空き家等を活用し
景観再生に取り組む（R 8実施）

公共交通利用の促進 ～マイレール意識の醸成～

- 「のりもの語り教育」で学んだ公共交通の「大切さ」「便利さ」「まちづくりとの関係」を、行動範囲が広がる「中学生」になったタイミングで「まち」に出て実感！

期待する効果：公共交通が生活の一部に！

自分の住む「まち」の魅力を発見！

⇒ 公共交通の利用促進

⇒ シビックプライドの醸成

<のりもの語り教育(H26～)>

小学校での授業

- ・公共交通の役割や必要性
- ・公共交通を活用したまちづくり



校外学習(体験)

- ・公共交通機関の見学
- ・公共交通への乗車体験



<アオハルライドパス配布(R7.3)>

- ・富山市在住の小学6年生
- ・運賃1万円分をチャージした特別版の交通系ICカード

「ecomyca」

- ・卒業式のタイミングで贈呈

(R7実績)児童数:3,244人、学校数:71校



アオハルライドパス



アオハルライドパスの案内

<アオハルライドパスで公共交通利用を実践>

- ・様々な生活シーンでいろいろな場所へおでかけ



まちづくりの主役は、**市民のみなさま**です。

不二越上滝線再構築事業は、交通事業者をはじめ、県、立山町と綿密な調整を図り、**令和9年度からの事業開始**を目指します。
(事業期間：概ね10年間)

不二越上滝線を活かした沿線のまちづくりを
みなさまとともに進めてまいります。



コンパクトシティの深化による



「幸せ日本ーとやま」の実現へ