

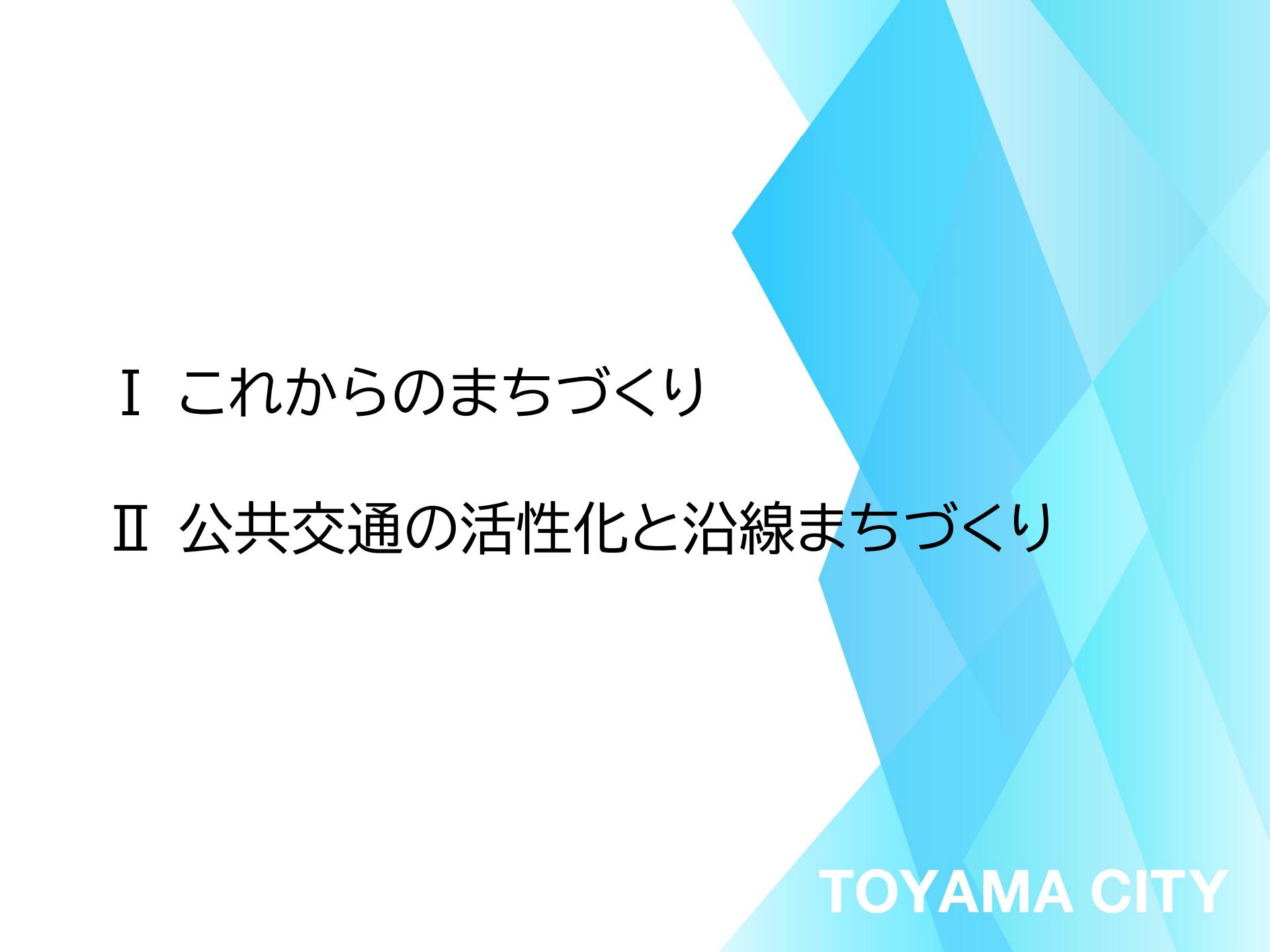
まちづくりと連動した鉄道活性化による コンパクトシティの継承と深化

～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 公共交通の活性化と沿線まちづくり

TOYAMA CITY

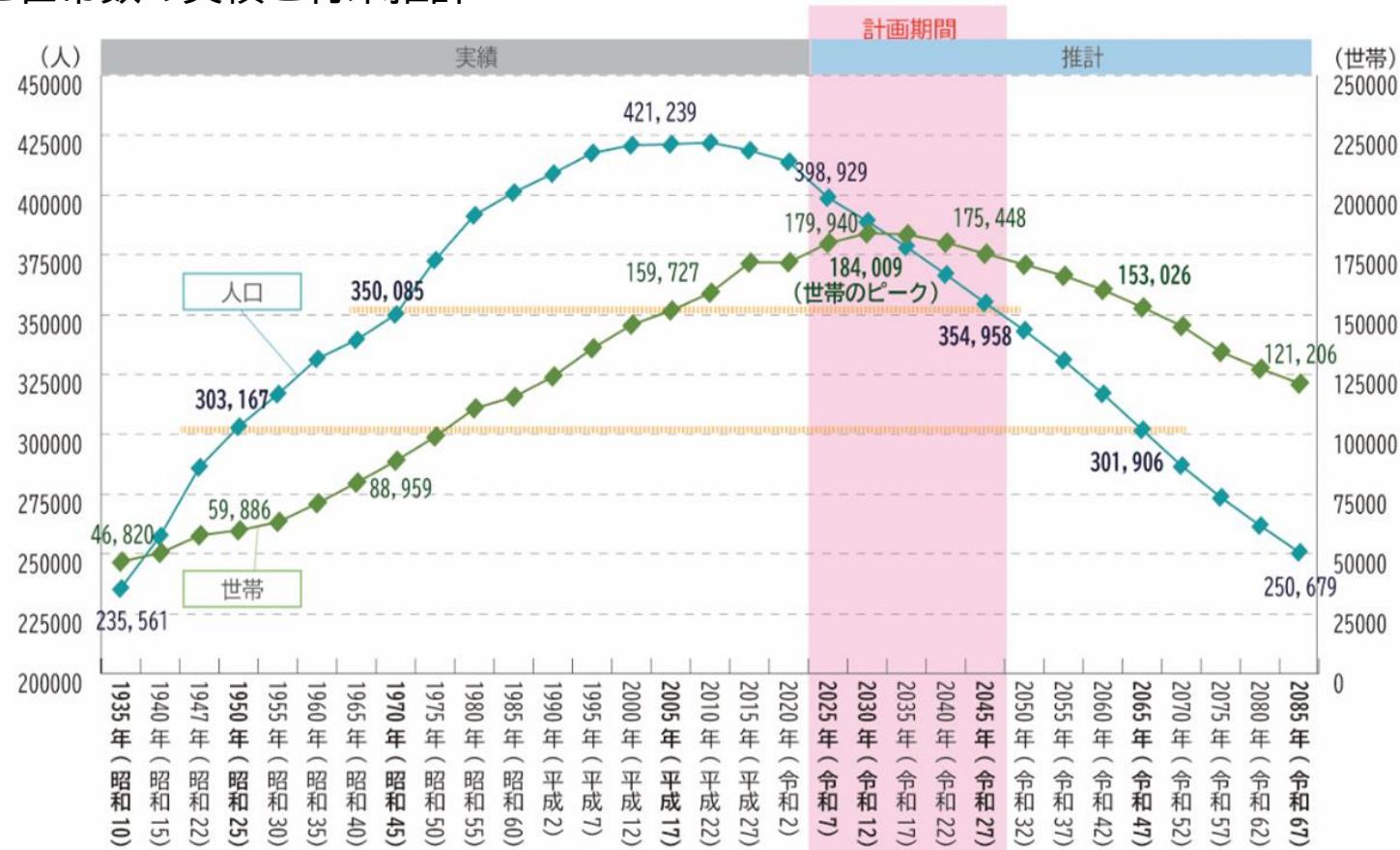
I これからのまちづくり

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

今後、本市の人口は加速度的に減少し、2045年には現在より約1割減少し、1970年（昭和45年）頃の人口規模と同等となる見込み。
また、これまで増加していた世帯数が減少に転じる見込み。

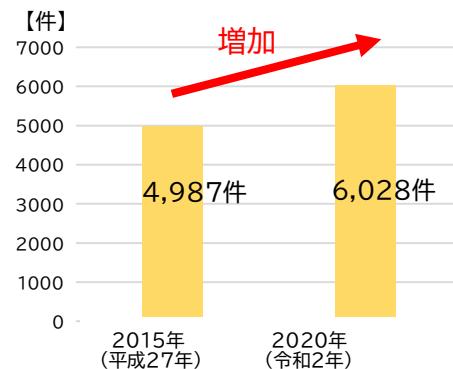
<人口と世帯数の実績と将来推計>



富山市を取り巻く課題 都市の課題や市民生活の変化

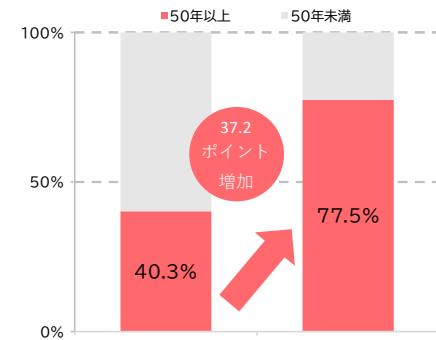
既成市街地での空き家・空き地の増加

〈空き家の変化(全市)〉



社会インフラの老朽化

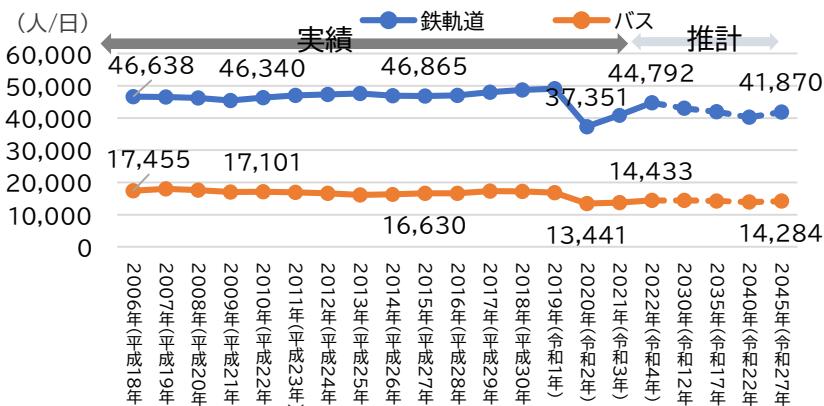
〈架設から50年以上経過する市道橋の割合〉



※橋長15m以上の橋梁で架設年が明らかな231橋

公共交通の持続性の確保

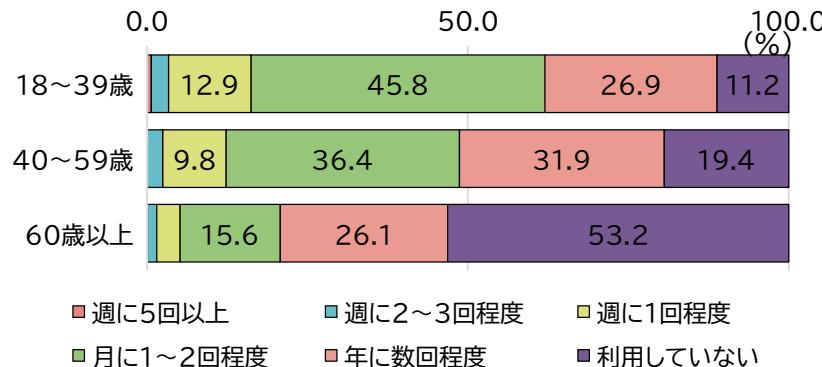
〈公共交通の利用者数の実績と推計〉



※各沿線の徒歩で利用している範囲の総人口の増減により算出した概算推計値
※バスについて運行頻度の高い幹線バス路線の人口推移に基づき算出

ネットショッピングや宅配サービス等の普及による市民生活の変化

〈市民のネットショッピングの利用頻度〉



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が本番であり、
“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”的老朽化による
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

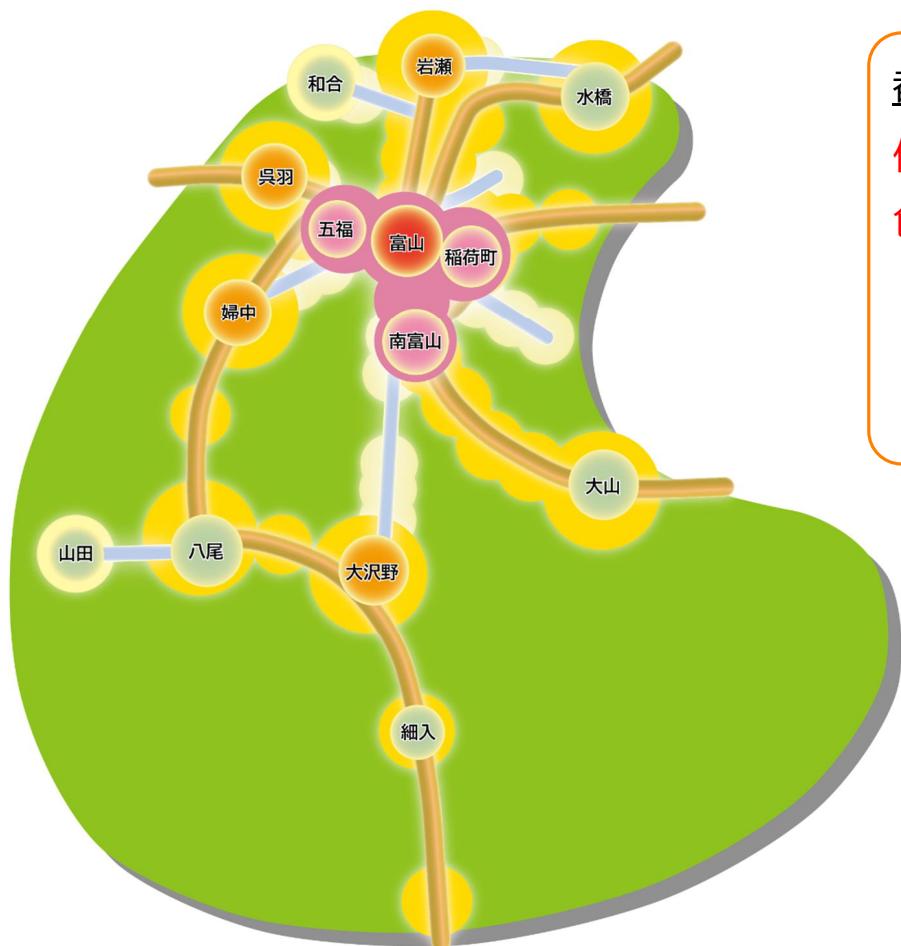


「市街地の外延化や低密度化」「都市管理コストの上昇」
を抑制させながら、

「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

次期都市マスタープランの理念

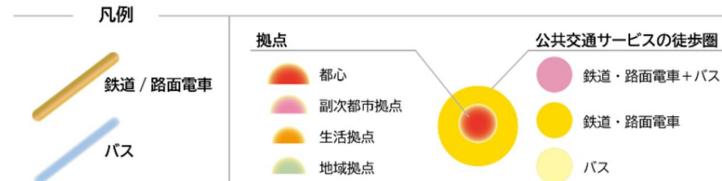
公共交通の活性化と、その沿線に居住や都市機能の集約を図るコンパクトなまちづくりを継続し、地域の資源を活かして魅力を最大化する拠点形成や既成市街地の利活用により、『公共交通を軸とした都市の再構築による拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を市民とともに目指す



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步圏



『都市の再構築』

既成市街地の「土地や建物」、「公共交通や道路・公園などインフラ」、「既存の都市機能や地域資源、自然環境」などの都市アセット(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。

次期都市マスタープランの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 公共交通の活性化と沿線まちづくり

TOYAMA CITY

富山港線の活性化(富山ライトレールの整備)

■利用者の減少が続いていたJR富山港線
(鉄道)を**公設民営**の考え方を導入し、
日本初の本格的LRTシステムに蘇らせた取組

※公設民営 → 公共(市)が整備し民間が運営する仕組
※LRT(Light Rail Transit) → 次世代型路面電車

【路線概要】

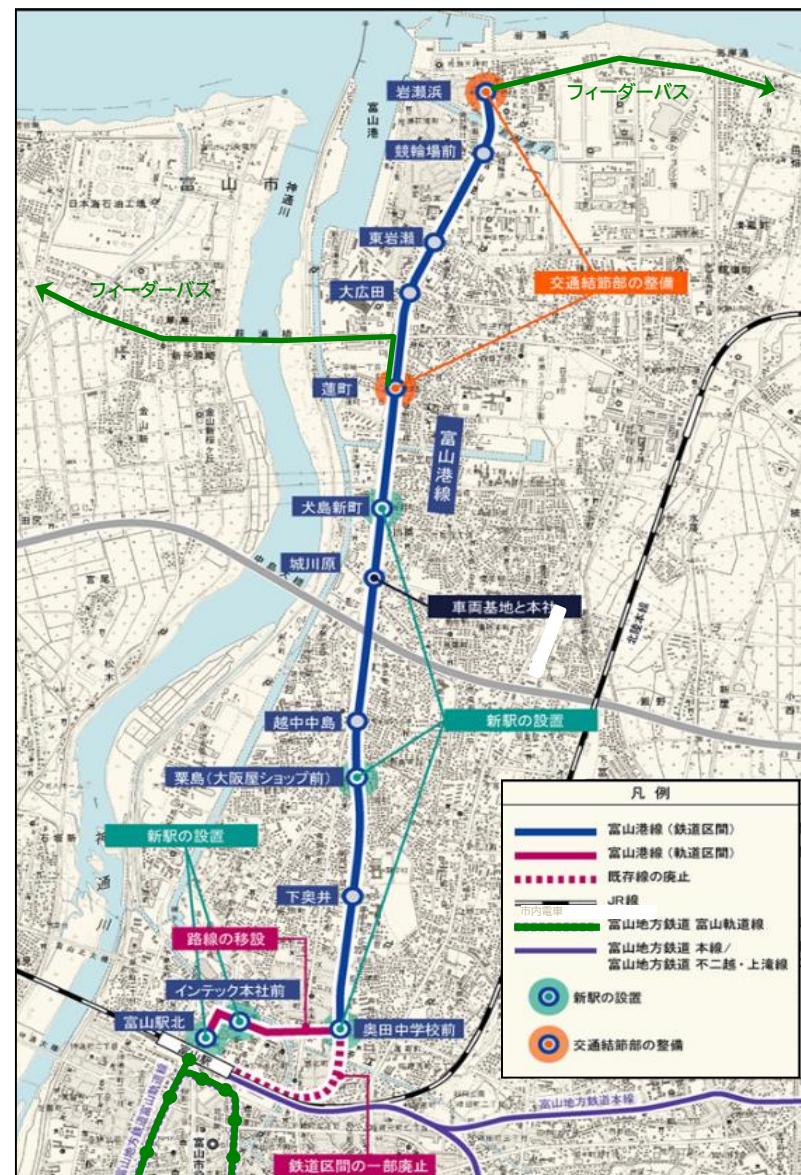
- 開業日 : 平成18年4月29日
- 延業長 : 7.6km
(鉄道区間6.5km、軌道区間1.1km)
- 電停数 : 13
- 車両数 : 7編成(2両1編成)
- 所要時間 : 約25分(富山駅北 - 岩瀬浜)
- 事業主体:富山ライトレール株 (第三セクター)



▲旧JR富山港線



▲富山ライトレール(愛称:ポートラム)



富山港線沿線まちづくり

LRT化にあわせて沿線のまちづくりを一体的に推進することで、多面的な効果を発現

富山ライトレール沿線まちづくり

①駅アクセスの改善

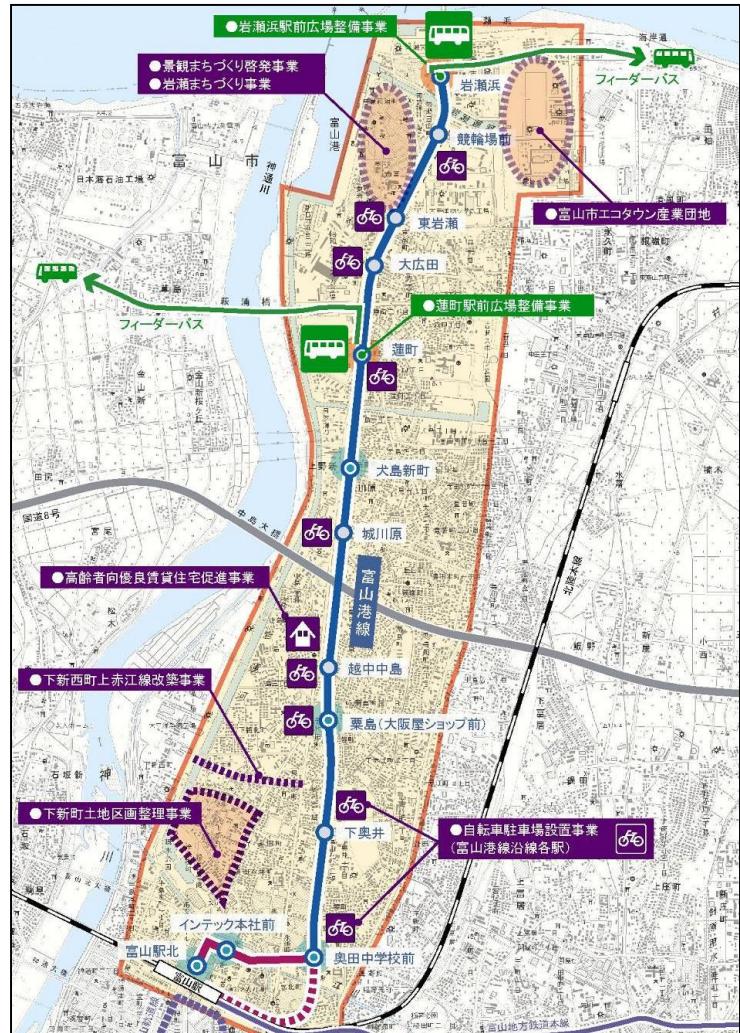
- ・駅前広場の整備
 - ・フィーダーバスの導入
 - ・自転車駐輪場の整備
 - ・アクセス道路の整備

②駅周辺の住宅促進

- ・高齢者優良賃貸住宅の促進
 - ・土地区画整理事業の推進
 - ・一般住宅建設の促進

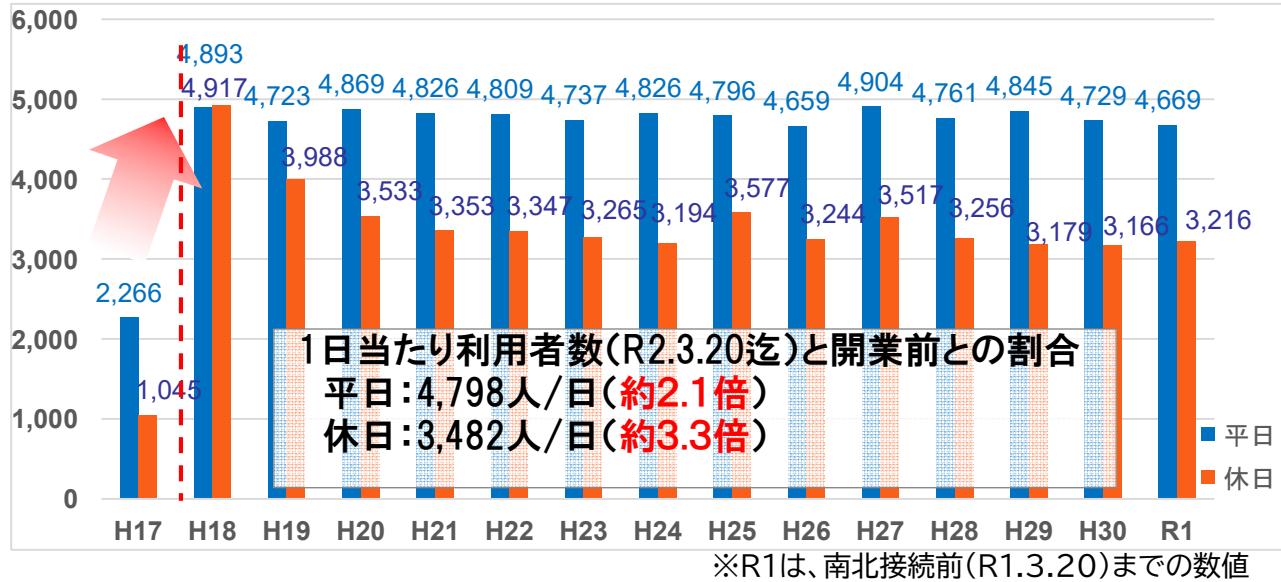
③魅力あるまちづくり促進

- ・散策路の整備
 - ・古い街並みの保存・活用
 - ・休憩施設整備



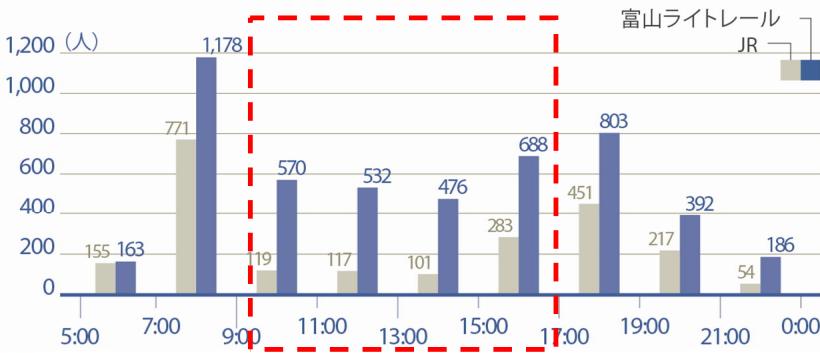
富山港線の活性化と沿線まちづくりの効果

■開業前と比較して、利用者数が大幅に増加

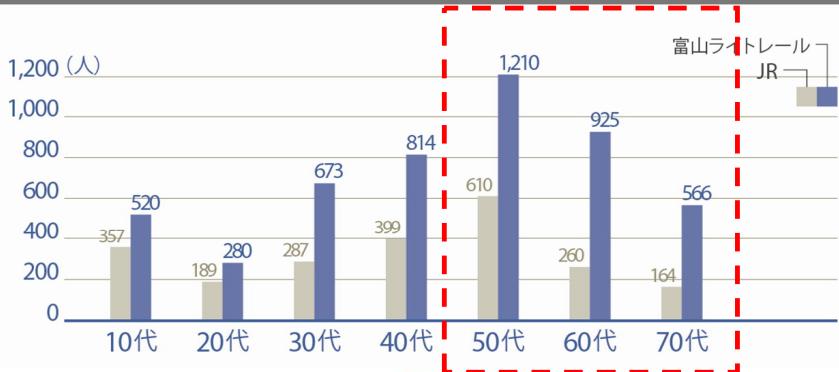


■日中の高齢者の利用が増加 (歩くことで健康にも寄与)

1日あたり 時間帯別の利用者数の変化(平日)



1日あたり 年代別の利用者数の変化(平日)



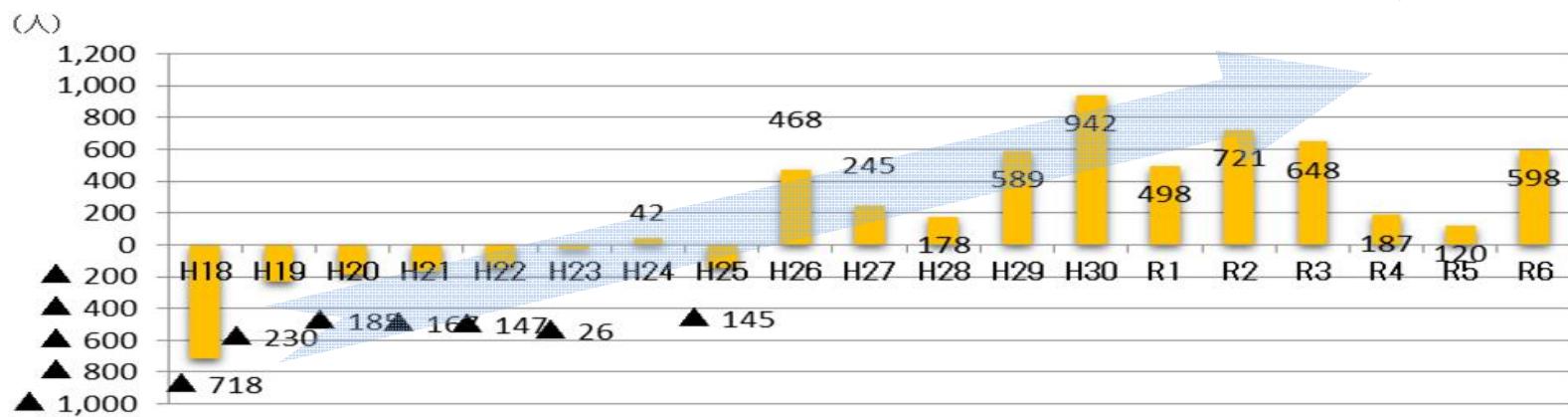
公共交通活性化と沿線まちづくりの効果

■沿線での住宅の新規着工件数の増加

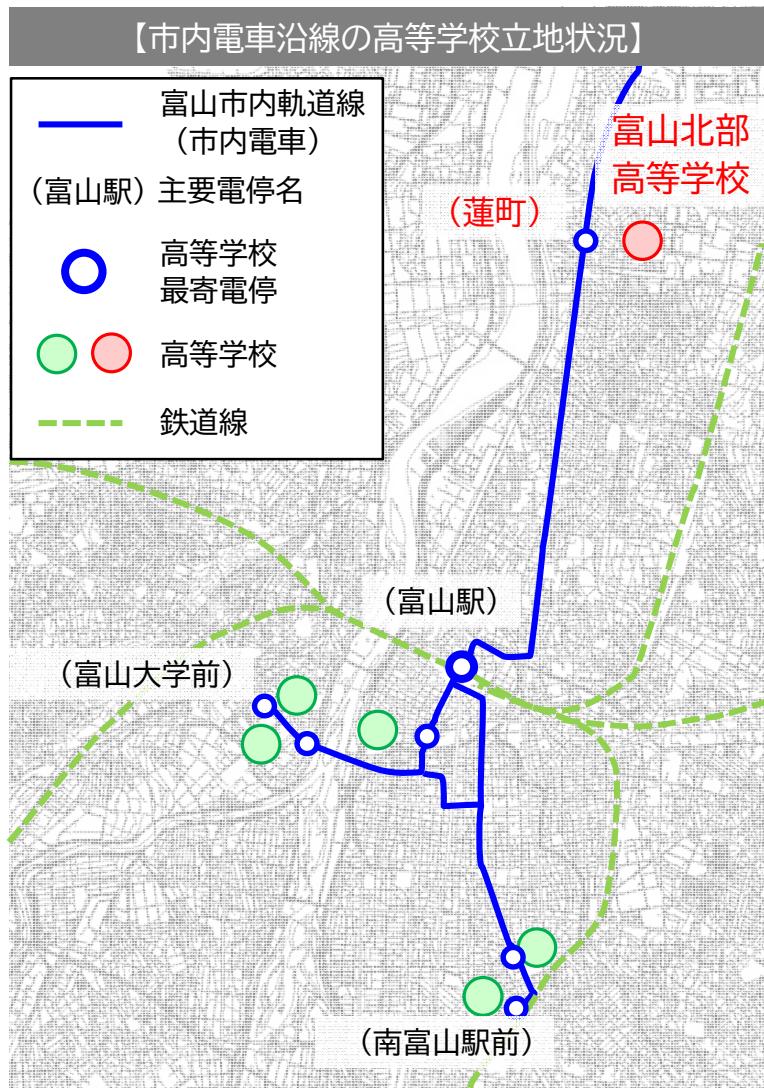
	開業前 H16	開業後6年平均 H17-H22	H17H22/H16比
富山港線沿線	90件	116件	1.29倍
旧富山市地区域	2,238件	1,798件	0.80倍



■2012年以降、社会増(転入ー転出)の傾向が継続 【公共交通沿線居住推進地区の社会増減（転入ー転出）の推移】



公共交通活性化と沿線まちづくりの効果



○富山北部高等学校の志願者が増加

市内電車沿線に立地する全日制高等学校志願倍率の推移 (倍)

高等学校	2017～2019 平均	2020	2021	2022	2023
富山	1.11	1.12	1.08	1.12	1.12
富山いずみ	1.55	1.29	1.48	1.27	1.28
富山中部	1.03	1.04	1.04	1.13	1.06
富山商業	1.25	0.78	1.06	1.14	2.01
富山工業	1.38	1.43	1.05	1.06	0.93
富山北部	1.41	1.72	1.71	1.32	1.35

南北接続 (2020年3月)

出典：富山県教育委員会資料

○蓮町駅利用者の増加及び通学圏域の拡大



路面電車乗降調査結果 (富山市調査)
蓮町駅降車人数の推移
(平日・朝6～8時、通学目的)

方面別 蓮町駅降車人数の推移
(平日・通学目的：()はR2に対する増加)

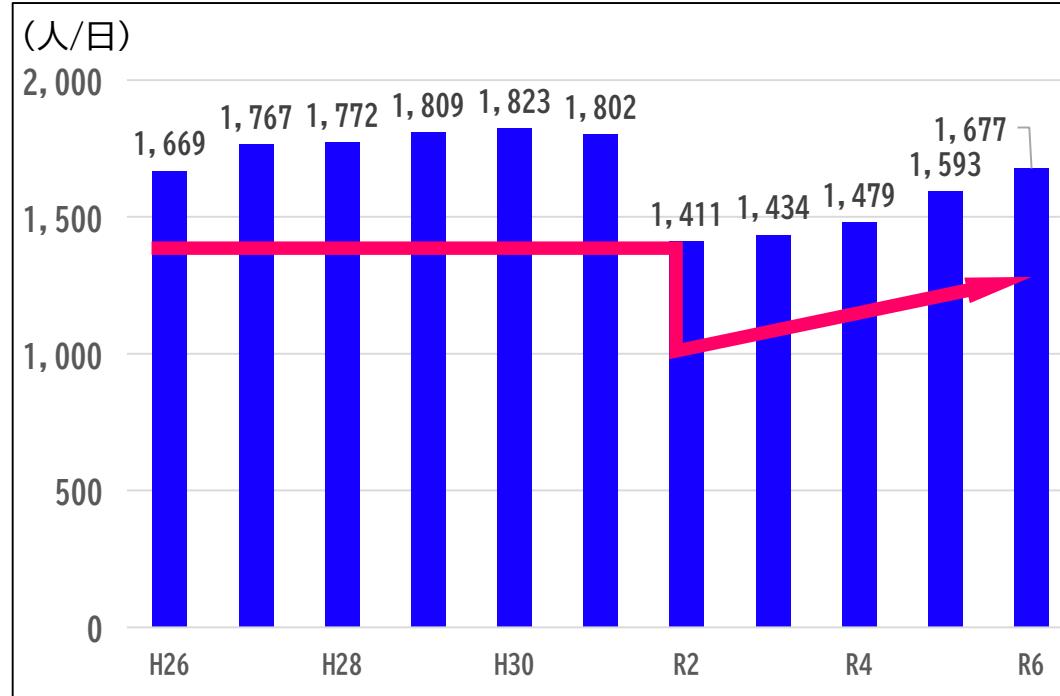
乗車電停	R2	R3	R4
南富山駅前 近隣電停	28	49 (+75%)	62 (+121%)
富山駅	187	195 (+4%)	194 (+3%)
富山大学前 近隣電停	9	12 (+33%)	5 (-45%)

路面電車乗降調査結果 (富山市調査)

不二越上滝線の概況

■路線の特性

- ・路線の93%が市内区間
- ・市内鉄道で圏域人口が最も多い（市民の約12%：駅から750m圏域）
- ・コロナ禍で利用者が大きく減少したものの復調傾向
- ・市内電車（路面電車）と接続



【地鉄鉄道線の輸送密度】

不二越上滝線の概況

■路線の現状

- ・ 圈域人口に対して利用者数が少ない
- ・ 鉄道施設の老朽化が進行
- ・ 厳しい経営状況等により事業者の自助努力によるサービスの維持・向上の限界
- ・ アクセス性の悪い駅が存在

■鉄道施設の老朽化

駅名	竣工年	経過年数
上堀	大正10	103年
開発	大正10	103年



■運行本数の比較

路線	ピーク時運行本数
富山港線	5本/時
地鉄本線 (越中三郷 - 電鉄富山)	5本/時
JR高山本線 (越中八尾 - 富山)	4本/時
地鉄不二越上滝線 (岩崎寺 - 電鉄富山)	2本/時

不二越上滝線沿線のポテンシャル：沿線人口の集積

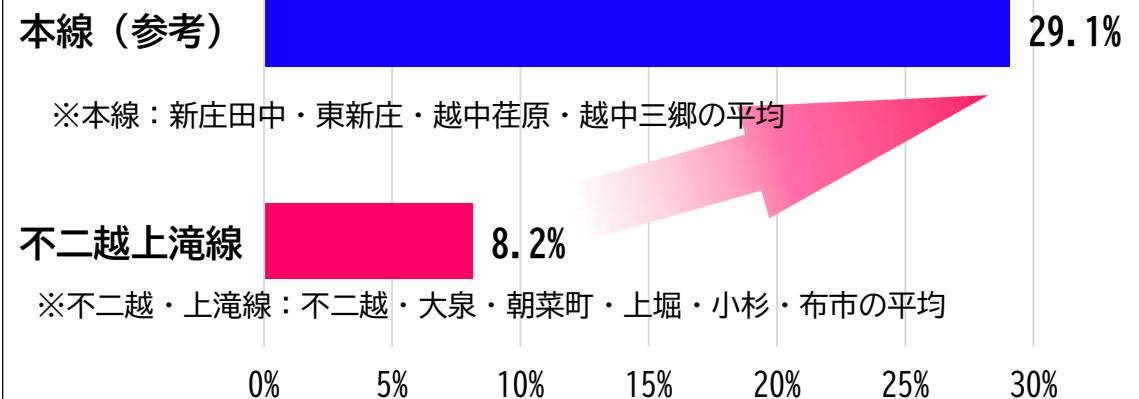
- 沿線500m圏の用途地域内では、**人口密度が富山港線沿線より高い**

(鉄道サービス向上による潜在的な利用の掘り起こしの可能性)

- 現状では、人口に対する不二越上滝線の利用率は、本線に比べ低いが、アンケート結果や沿線人口を踏まえると、

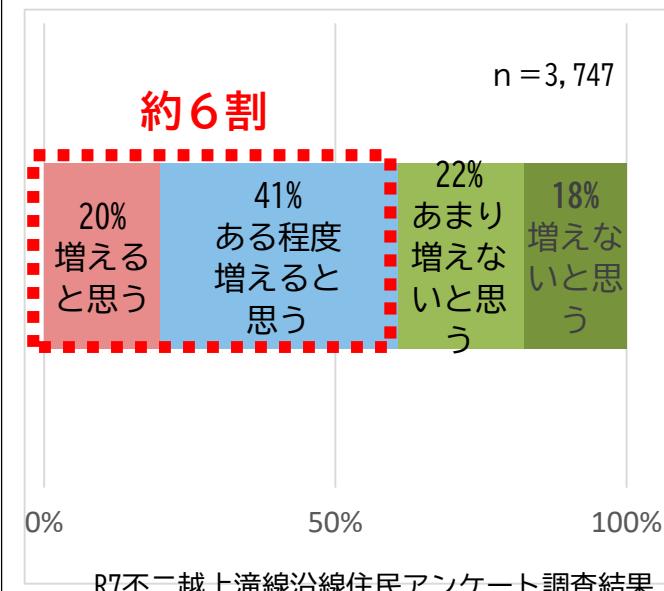
利便性向上により、新規利用者の増加が期待できる

【駅勢圏（500m）利用率】



本線利用率と約20%の差、ポテンシャルが十分にある

【サービスが向上した場合の利用】



不二越上滝線沿線のポテンシャル：都市機能の立地

- ・日常の生活を支える商業施設をはじめ、飲食店、郵便局、病院のほか、多数の教育機関などの**生活を支える都市機能が立地**
- ・南富山周辺や富山大学等の文教地区が公共交通で結ばれており、通学の利便性が高い（**子育て環境が充実**）
- ・沿線の用途地域内には田・畠が比較的多く存在し、**宅地供給の余地**がある



▲アピア



▲大阪屋ショップ下堀店



▲食堂



▲富山南郵便局

不二越上滝線沿線への都市機能の誘導

・都市機能立地促進事業

都市機能立地促進事業補助金（1億円）による支援により、生鮮食料品を扱うドラッグストアが立地（R6.11開業）



・大山会館の整備（R5.4供用開始）



不二越上滝線沿線のポテンシャル：多様な地域資源

- ・市街地景観（商業地・住宅地）から自然的（田園・自然）景観までの**多様な景観資源**と眺望地点が存在
- ・市街地部には温浴施設や稻荷公園、郊外部にはアートイベントや常願寺川の水辺レクリエーションなど**多様な地域資源が存在**
- ・富山らしい多様な暮らし方が選択・実現できる沿線は**移住者にとっても魅力的**



▲稻荷公園



▲LIVING ART IN TOYAMA



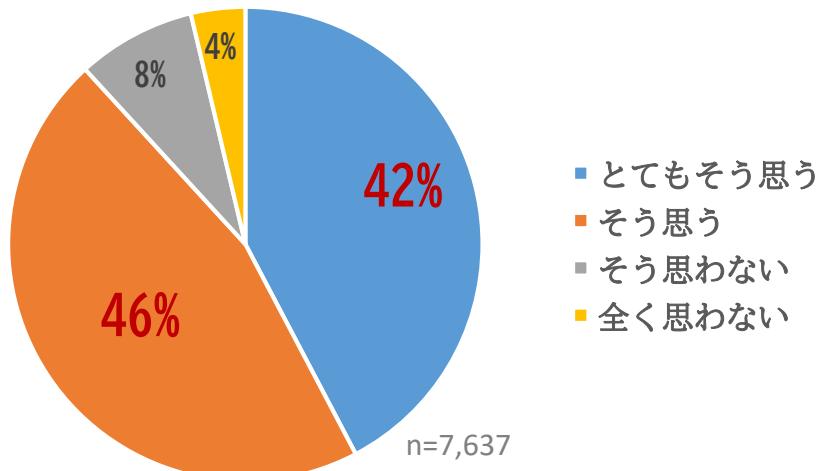
▲常願寺川での水辺レクリエーション

不二越上滝線沿線の市民の意識

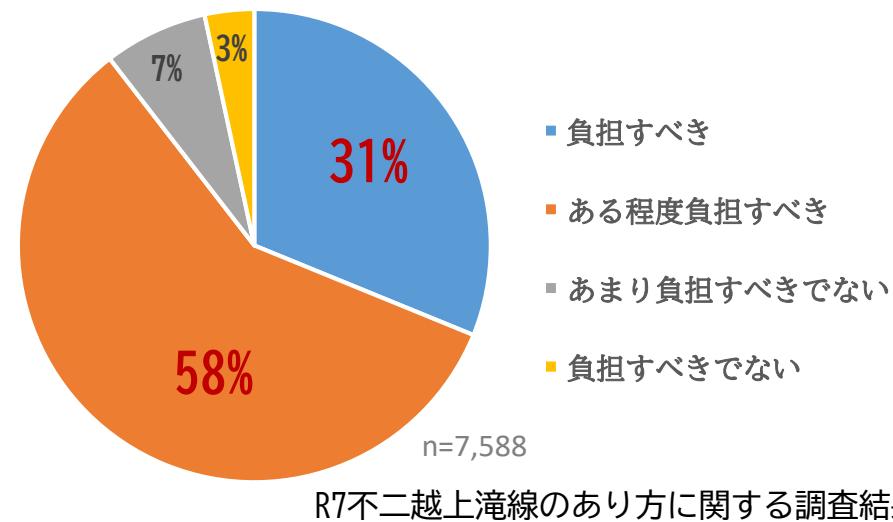
- ・「不二越上滝線が必要だと思うか」という質問に対し、「とてもそう思う」「そう思う」と回答した方が約9割
- ・サービスレベルの向上のためのコストにおいて、行政が「負担すべき」「ある程度負担すべき」と回答した方が約9割

→沿線住民のほとんどの方は当該路線が「必要」、
サービス向上のための必要なコストを行政が「負担すべき」との考え方

■不二越上滝線の必要性



■行政支出の是非



不二越上滝線の活性化と沿線まちづくりの意義・目的

地域のポテンシャルを活かしながら、**鉄道の活性化と沿線まちづくりを一体的に推進**することで、**暮らしやすく、魅力あふれる不二越上滝線沿線エリアを実現**する

<不二越上滝線の活性化>

新駅設置や老朽施設の改善、運行頻度やアクセス性の向上などにより、利便性の高い交通システムを構築することで、更なる圏域人口の獲得と利用者の増加が期待

+

<沿線まちづくりの推進>

沿線の地域資源を活かして、目的地化するなど、沿線の魅力を最大限に利用できる環境を提供することで、市民のライフスタイルの変化・生活の質の向上が期待

富山港線の路面電車化事業に続く、

鉄道活性化と沿線まちづくりを融合した第二の鉄道再生プロジェクト

不二越上滝線沿線まちづくりの方針

■方針（案）

①

車がなくても安心して生活できる都市像の実現
「持続可能な鉄道ネットワークの実現」

②

市民との協働による地域の個性を活かした魅力の最大化
「地域の魅力を最大化する拠点の形成」

③

魅力ある鉄道沿線として、選ばれる居住地への転換
「公共交通志向型居住の推進」

不二越上滝線の活性化策(案)：高頻度運行・車両更新

■時間を気にせず利用できる運行本数+パターンダイヤ

→ライフスタイルの転換

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
...

■環境性能に優れ、話題性のある車両

【例：城端線・氷見線新型車両デザイン】



出典：富山県HP

→路線イメージの刷新

【例：静岡鉄道】



不二越上滝線の活性化策(案)：新駅・駅施設改良

■駅の利用圏域の拡大等による利用環境の改善

- ・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 など

⇒誰もが利用しやすい環境の整備

【例：栄町駅】



バリアフリー化された駅の新設

【例：粟島駅（大阪屋ショップ前）】



隣接の店舗敷地とホームとの直結

不二越上滝線の活性化策(案)：交通結節機能の強化

■他の交通モードとのシームレスな乗継

- ・駅前広場の整備
- ・パーク＆ライド駐車場の充実
- ・駐輪場の充実 など

⇒利用環境の改善

【例：月岡駅】



【例：城川原駅】



不二越上滝線の活性化策(案)：新たな技術の導入

■支払い方法の拡充 + 運賃政策

- ・キャッシュレス支払方法の拡充
- ・新システムを利用した新運賃施策など ⇒スマートシティ政策との連携

【例：JR四国・スマえき（独自QR決済システム）】



不二越上滝線の活性化策(案)：南富山駅の機能強化

■鉄道と市内電車の乗換ホーム新設+駅改良（大屋根設置）

【例：広島・宮島口駅】

- ⇒・シームレスな乗換えによる乗継時間の短縮
- ・中心市街地へのアクセス性の向上

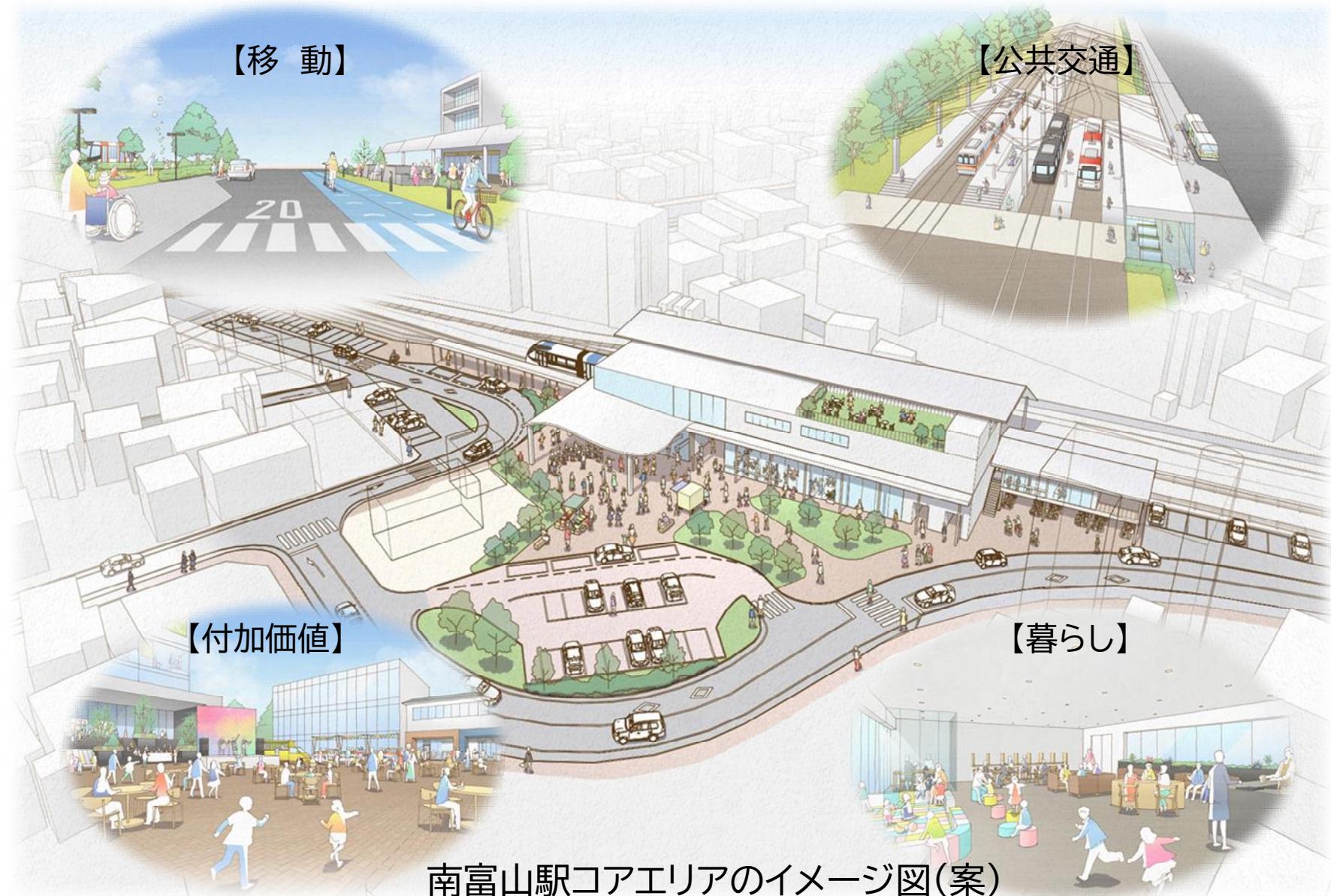


【南富山駅改良イメージ】



■拠点の形成

駅の機能強化に合わせた南富山駅周辺整備



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〉

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



アオハルライドバス

交通ICカード
(1万円分)

卒業
小学6年生に配布

〈アオハルライドバス〉

公共交通利用の実践

- ・様々な生活シーンで
いろいろな場所へおでかけ



沿線居住の推進：公共交通沿線居住推進事業の見直し

<R8新制度の3つのポイント>

- ①「新築住宅」から「**中古住宅(既存ストック)**」への支援のシフト・重点化
- ② **既成市街地の再構築**等に繋がる支援
- ③ **子育て世帯**等に対する重点的な支援

■住宅取得支援事業

- ・対象を中古住宅に限定し、補助額を引き上げ(最大70万円)
- ・子育て世帯の場合、補助額に上乗せ(30万円)

■リフォーム等支援事業

- ・中古住宅の取得に併せたリフォームの補助額を引き上げ(最大70万円)
- ・中古住宅の取得に併せた建替えに対する支援を新設(最大70万円)
- ・子育て世帯の場合、補助限度額を引上げ(30万円)

今後のスケジュール

- 沿線住民及び中・高等学校へ実施したアンケート調査結果や市民との対話をもとに、**望ましいサービスレベルや施設整備などについて検討を深める**
- 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す**
(事業期間：概ね10年間)

コンパクトシティの深化による

「幸田日本」とやまと の実現へ

