

【留意点】

平成31年5月以降の表示がある場合は、「令和」に置き換える予定としております。

抜粋版

# 富山市

## 地域公共交通網

### 形成計画（案）

平成30年9月 策定

平成30年5月 追加・修正

平成31年〇月 追加・修正

文章・図の追加・修正・赤字

## 目 次

序章 計画策定の背景と目的 .....	1
1. はじめに .....	1
2. 背景と目的 .....	2
第1章 富山市の現状と課題 .....	6
1. 富山市の概況 .....	6
2. 富山市の公共交通の概況 .....	15
3. 富山市の公共交通に関する市民意識調査 .....	61
4. 富山市の都市機能の現況 .....	71
5. 関連施策の整理 .....	80
6. 公共交通を取り巻く課題 .....	88
第2章 富山市地域公共交通網形成計画 .....	91
1. 上位計画の概要 .....	91
2. 地域公共交通網形成計画の基本方針 .....	108
3. 地域公共交通網形成計画の事業の実施体制 .....	119
4. 計画年次 .....	120
5. 地域公共交通網形成計画 .....	121
6. 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価 .....	<b>185</b>

計画名	本計画における表記
富山市総合計画	総合計画
富山市都市マスタープラン	都市マスタープラン
富山市総合的都市交通体系マスタープラン	都市交通体系マスタープラン
富山市公共交通活性化計画	公共交通活性化計画
富山市地域公共交通総合連携計画	地域公共交通総合連携計画
富山市総合交通戦略	総合交通戦略
富山市地域公共交通網形成計画	地域公共交通網形成計画
富山市立地適正化計画	立地適正化計画
富山市中心市街地活性化基本計画	中心市街地活性化基本計画
富山市環境未来都市計画	環境未来都市計画
富山市観光実践プラン	観光実践プラン
富山市健康プラン2 1	健康プラン2 1

## 1.2. 都市を取り巻く現状

### 1.2.1. 低密度な市街地

人口集中地区 (DID) の面積の推移を見ると、昭和 45 年～平成 12 年~~27~~ 年の過去 30~~45~~ 年間で約 2 倍に拡大しています。

一方、人口集中地区 (DID) の人口密度は、昭和 45 年～平成 12 年~~27~~ 年の過去 30~~45~~ 年で約 3 割の減少となっています。

しかしながら、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを位置づけて以降、現状を維持している状況にあります。

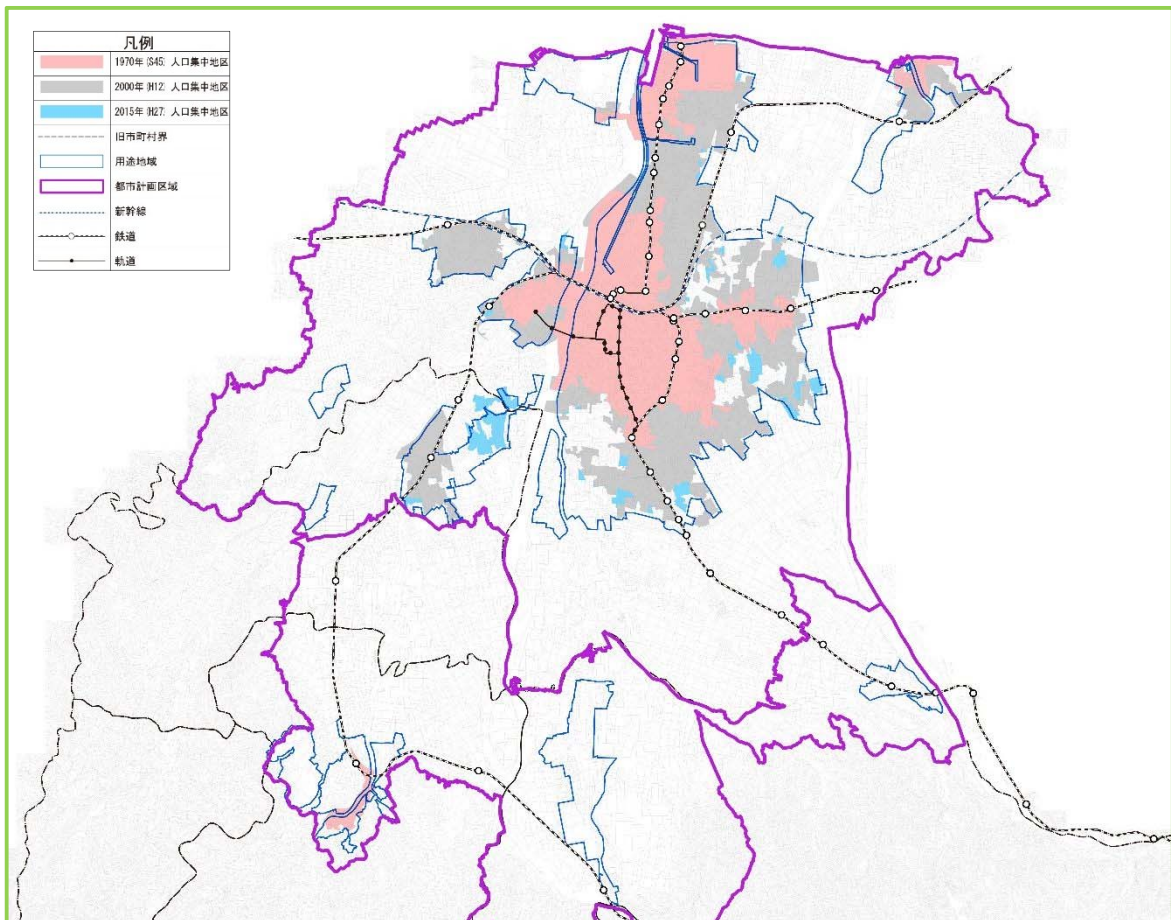


出典：国勢調査

※人口集中地区 (DID)：国勢調査において設定される統計上の地区。人口密度が 4,000 人/km<sup>2</sup>以上の基本単位区が互いに隣接して人口が 5,000 人以上となる地区に設定される。

図修正

図 1-2 市街地の面積の拡大と人口密度の推移



出典：国勢調査

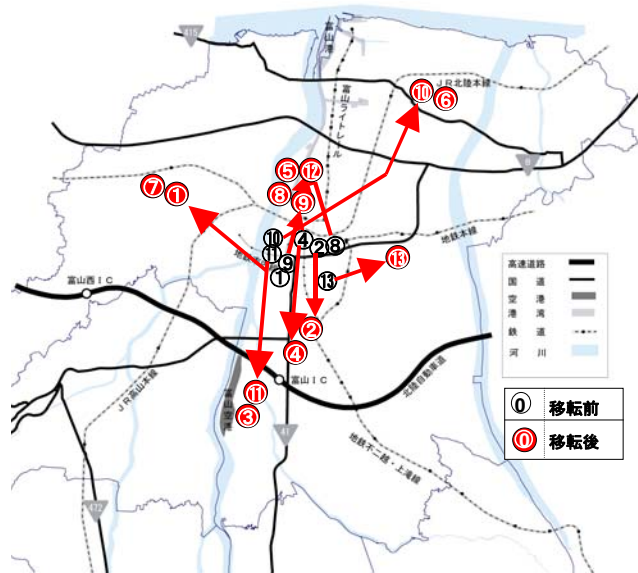
図 1-3 人口集中地区 (DID) の変遷 (昭和 45 年、平成 12 年、平成 27 年の比較)

### 1.2.2. 都心から郊外に移転した主な施設

これまで都心に立地していた主要な公共公益施設が、徐々に、郊外に展開してきています。

このことは、市街地の外延化を助長し、都心部の空洞化の一因となっています。

番号	移転施設名	立地年度
①	県立図書館(移)	S44
②	市民病院(移)	S58
③	県総合体育センター	S59
④	消防署(移)	H1
⑤	上下水道局	H4
⑥	市民球場	H4
⑦	芸術創造センター	H7
⑧	日赤病院(移)	H8
⑨	公会堂(移)	H8
⑩	済生会病院(移)	H8
⑪	保健所(移)	H9
⑫	市総合体育館	H11
⑬	市民プール(移)	H11



出典：富山市

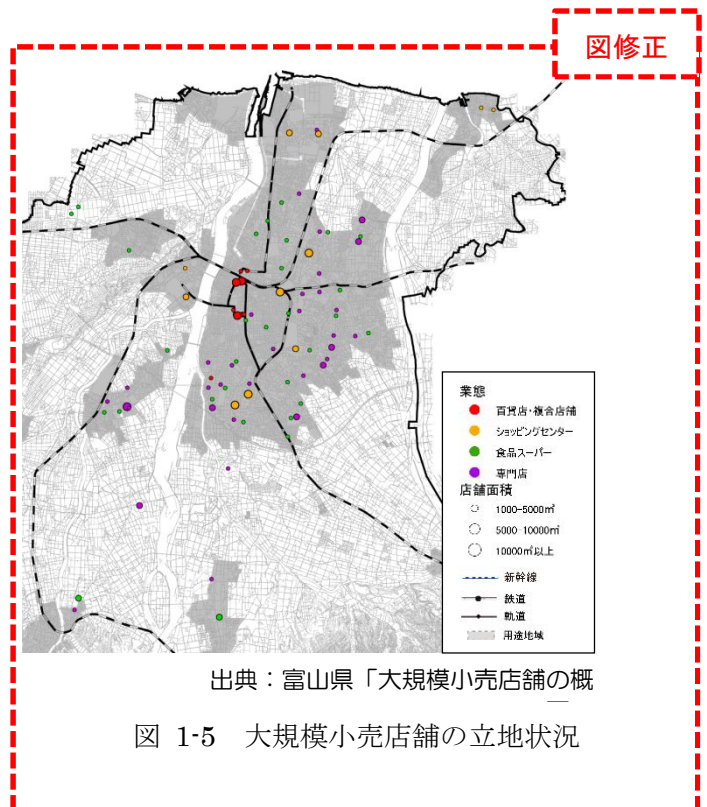
注) データは、平成20年の富山市都市マスタープランの策定時のもの。

図 1-4 公共公益施設の移転状況

### 1.2.3. 大規模小売店舗の郊外立地

店舗面積が 1000 m<sup>2</sup>以上の大規模小売店舗の分布を見ると、百貨店・複合店舗は都心を中心に立地していますが、それ以外の業態は都心以外の郊外部において拡散的に立地しています。おり、また1万m<sup>2</sup>以上の大規模なショッピングセンターも見られます。

各種商品・買回り品小売業の動向を見ると、平成16年までは売場面積の増加に対して、売場効率(売場面積当りの販売額)は減少傾向にあり、店舗過剰の状況がうかがえます。しかし、平成19年以降、売場効率は同水準を維持しています。



出典：富山県「大規模小売店舗の概

図 1-5 大規模小売店舗の立地状況

表 1-1 本市における各種商品・買回り品小売業の動向

	単位	H6	H9	H11	H14	H16	H19	H26
売場面積	m <sup>2</sup>	356,084	383,203	416,250	474,942	477,959	466,409	431,832
商品販売額	百万円	390,305	416,360	395,468	398,070	369,111	355,293	331,747
売場効率	百万円/m <sup>2</sup>	1.10	1.09	0.95	0.84	0.77	0.76	0.77

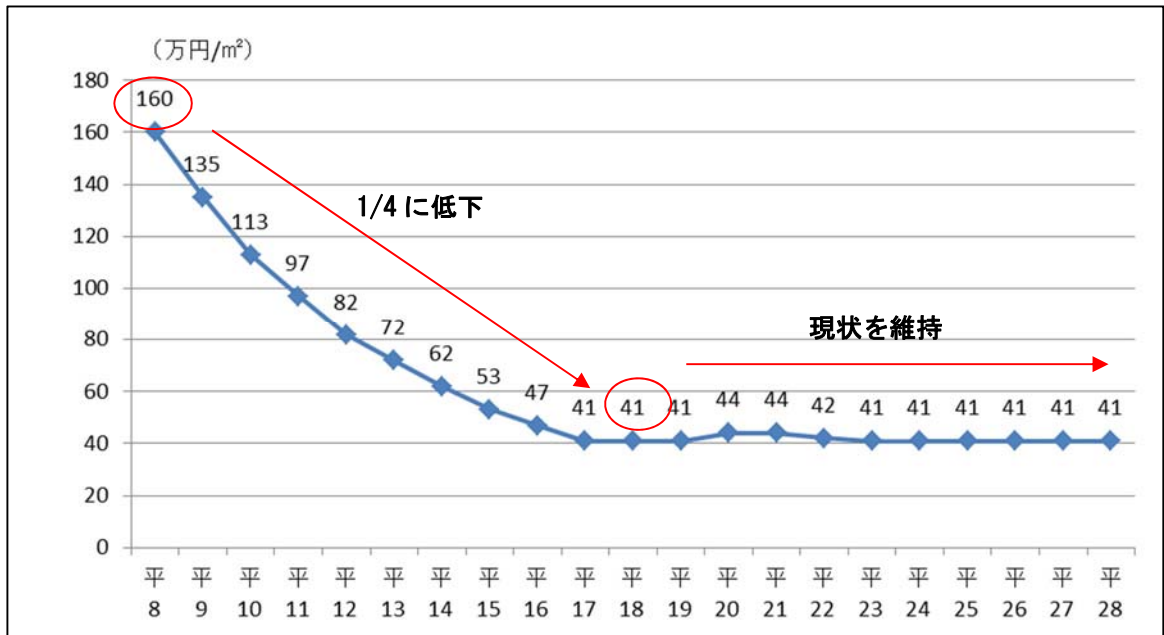
出典：商業統計

- 注1) データは市町村合併後の富山市に組み替え。ただし、旧山田村、旧細入村は秘匿項目が多いため含めていない。  
 注2) 各種商品小売業：百貨店、総合スーパーなど  
 注3) 買回り品小売業：織物・衣服・身の回り品小売業、家具・じゅう器・機械器具小売業、自動車・自転車小売業、その他の小売業

#### 1.2.4. 中心市街地の地価の下落

平成8年～平成18年の過去10年間における中心市街地の地価の推移を見ると、平成18年の地価は41万円/m<sup>2</sup>となっています。これは、平成8年の地価160万円/m<sup>2</sup>に比べて約1/4となっており、中心市街地の魅力と活力が大きく低下しています。

また、平成18年度以降は、41～44万円/m<sup>2</sup>を維持しています。



出典：公示地価

図 1-6 総曲輪3丁目の地価の推移

## 第2章 富山市地域公共交通網形成計画

### 1. 上位計画の概要

#### 1.1. 総合計画

総合計画は、基本構想を次のとおり示しています。

差し替え

##### 【基本構想の概要】

###### □まちづくりの基本理念

###### 「安らぎ・誇り・希望・躍動」

前計画の基本理念「共生・交流・創造」を底流として、人・まち・自然の共生から「安らぎ」を広げ、広域的で多様な交流から「誇り」を育み、新しい活力と魅力の創造から「希望」を未来につなげ、これらの相乗効果を生かして、これまで以上に富山市が「躍動」することを基本理念とします。

###### □目標年次

###### 「平成29年度～平成38年度（10年間）」

###### □都市像

###### 「人・まち・自然が調和する活力都市とやま」

市民の暮らしは、海岸から山岳部までの広大な範囲のさまざまな地域で営まれています。賑やかな都市部と、自然豊かな山間部など、それぞれが持つ個性を大切にしながら、産業や文化活動などにおける企業や市民の活動が活発で、躍動している都市を目指します。

###### □まちづくりの目標

###### 1 すべての人が輝き安心して暮らせるまち【人材・暮らし】

###### 2 安心・安全で持続性のある魅力的なまち【都市・環境】

都市としての持続性を高めるため、人にも自然にもやさしく、強靱で回復力のある安心で安全なまちづくりを進めます。また、地域の個性や自然環境、拠点性を生かした、コンパクトで潤いと安らぎのある魅力的なまちづくりを進めます。

###### 3 人が集い活気にあふれ希望に満ちたまち【活力・交流】

###### 4 共生社会を実現し誇りを大切にする協働のまち【協働・連携】

出典：第2次総合計画

## 1.2. 都市マスタープラン

都市マスタープランは、全体構想で「まちづくりの理念と目標」、「将来都市構造」を次のとおり示しています。

差し替え

### 2. まちづくりの理念

#### 1 現状の課題認識

##### 1. 車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい街

本市では、市街地の外延化を背景として、自動車への依存が高く、バス・鉄軌道などの公共交通は衰退の一途をたどっています。また、市内電車沿線のような公共交通の利便性の高い地区は、市域の限られた地区となっています。

このため、車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい状況となっています。2025年（H37）には、本市の後期高齢化率（75歳以上）が約20%になると予測されており、車を自由に使えない人が、今後さらに増加します。

##### 2. 割高な都市管理の行政コスト

本市の人口は、2005年（H17）から2040年までに約16%減少することが予測されています。特に労働者人口の減少によって都市の財政力が今後低下することとなります。

このため、道路（除雪費を含む）、公園、下水道等の公共施設の維持管理費、福祉やゴミ収集など、巡回の必要な行政サービス費などの行政コスト低減が不可欠です。

##### 3. 都心部の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失

市街地の外延化は、都心部の空洞化を引き起こします。活発な経済活動により、大きな税収を生んできた都心部の活力が低下することで、都心部の地価は下落し、ひいては固定資産税の減収につながります。自主財源である税収の低下は、公共サービスの低下を招くこととなります。

また、都心は、本市の顔となる空間であり、都市の個性を喪失しては、これからの都市間競争に勝てないこととなります

出典：都市マスタープラン

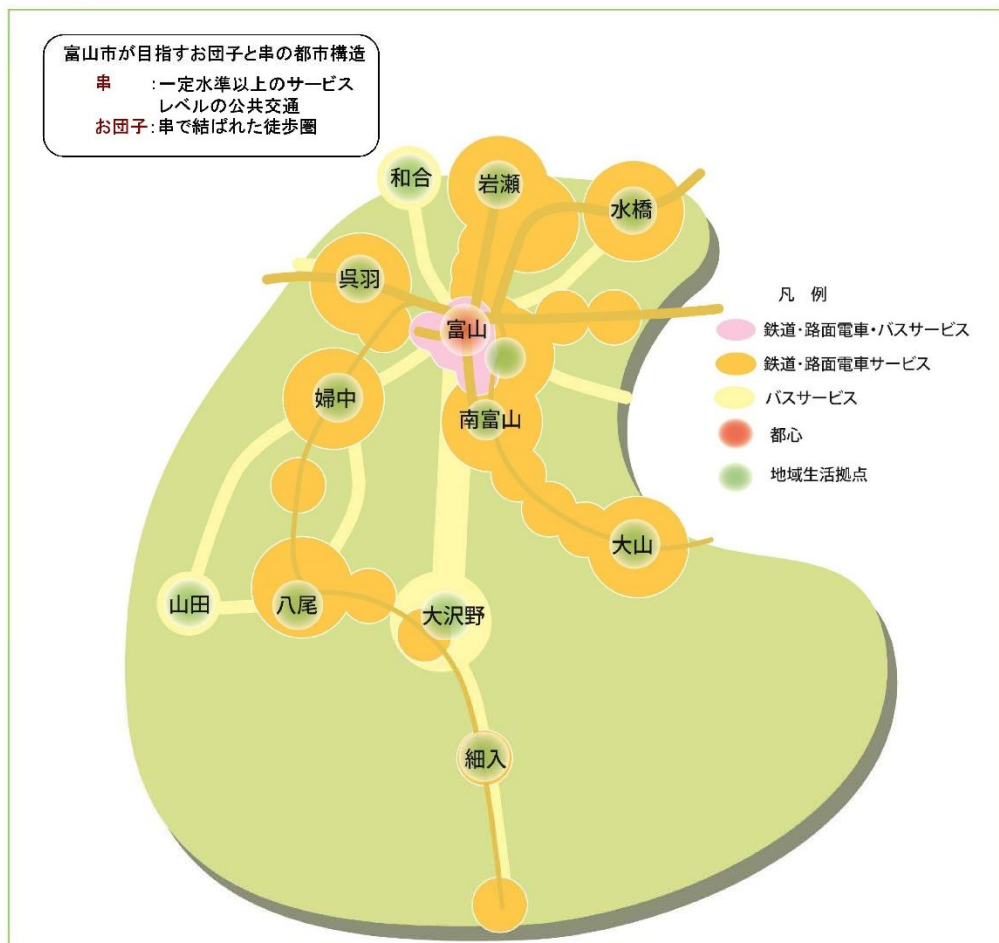
## 差し替え

### 2 まちづくりの理念

現状の課題認識を踏まえ、まちづくりの理念を定めます。

これからの本市のまちづくりにおいては、今後の人口減少と超高齢化に備え、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指します。

#### 概念図



出典：都市マスタープラン



## 差し替え

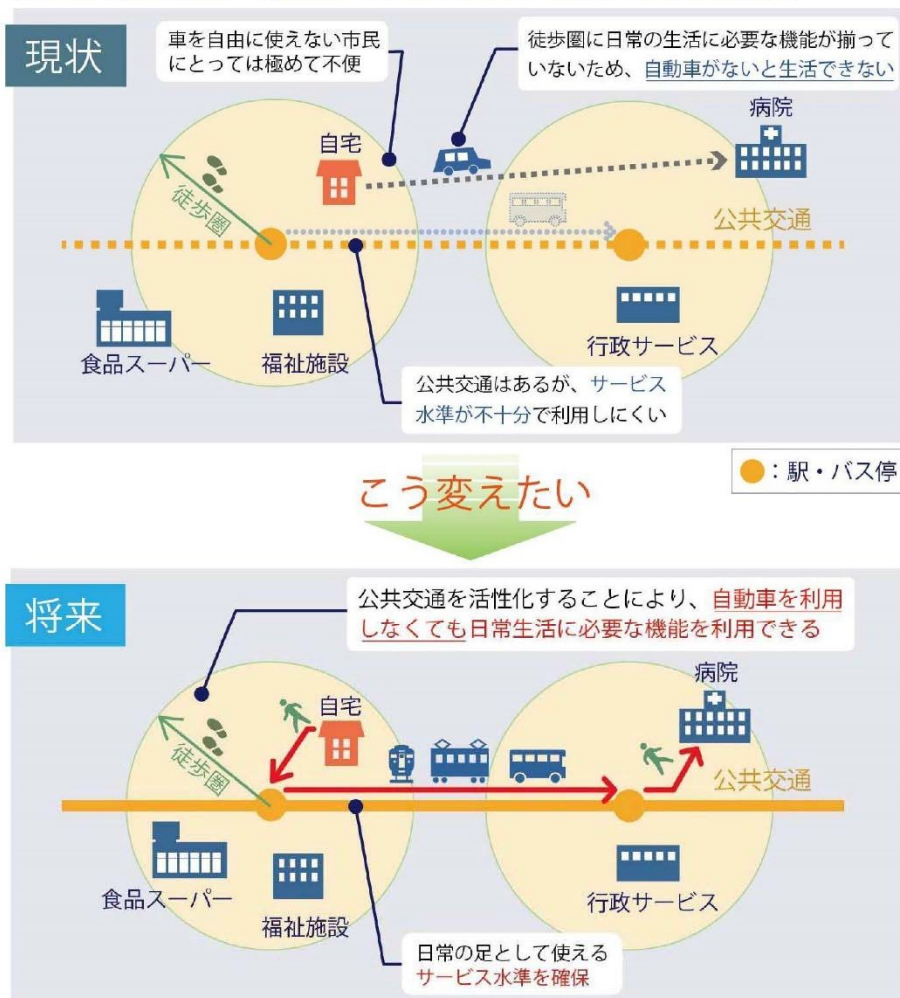
### 3 富山型コンパクトなまちづくりの特徴

#### 1. 徒歩と公共交通による生活の実現

現状では、徒歩圏（お団子）において、日常生活に必要な機能が揃っておらず、車を利用しないと生活しづらい状況になっています。また、車を自由に使えない市民にとっては、極めて不便な状況となっています。

富山型コンパクトなまちづくりでは、鉄軌道やバスなどの公共交通の活性化を図るとともに、徒歩圏（お団子）を公共交通（串）でつなぐことにより、自動車を自由に使えない市民も、日常生活に必要な機能を楽しむことができる生活環境の形成を目指します。

#### 串（公共交通）と団子（徒歩圏）によるコンパクトなまちづくりの基本概念



出典：都市マスタープラン

## 差し替え

### 2. お団子と串の都市構造

コンパクトなまちづくりが目指す都市構造は、大きく二つに分けることができます。

一つは、人口や諸機能を高密度に集積させた都心部を中心に、同心円状に密度が低くなる構造、いわゆる一極集中型とした都市構造です。

もう一つは、鉄軌道をはじめとする公共交通を軸として設定し、その沿線の徒歩圏に居住や商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させるクラスター型注)の都市構造です。

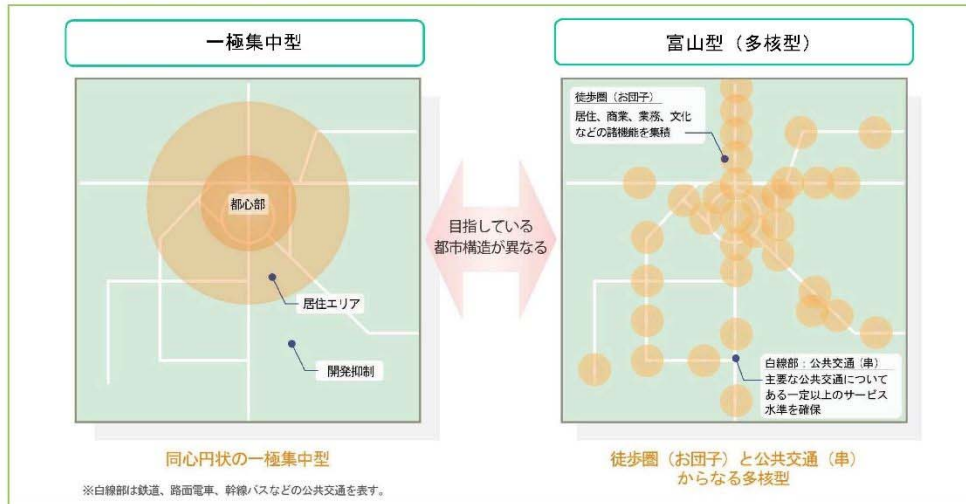
同心円を基本とした一極集中型の都市構造は、一定の範囲に住まうことにより、都市施設の維持管理コストや福祉・ゴミ収集など巡回の必要な行政コストを抑制できるメリットがあります。

しかし、多様化する住民のライフスタイルへの対応や公共交通機関をはじめとした既存ストックを活用した、誰もが「歩いて暮らせる」まちを実現するという視点は必ずしも組み込まれていません。

そこで、富山型コンパクトなまちづくりでは、都心部を中心とした同心円状の一極集中型の都市構造ではなく、徒歩圏(お団子)と公共交通(串)から成るクラスター型の都市構造を目指しています。

注) クラスターとは、「ぶどうの房」のこと。一極集中に対し、多核型の構造をクラスター型という。

#### 富山型コンパクトなまちづくりの都市構造

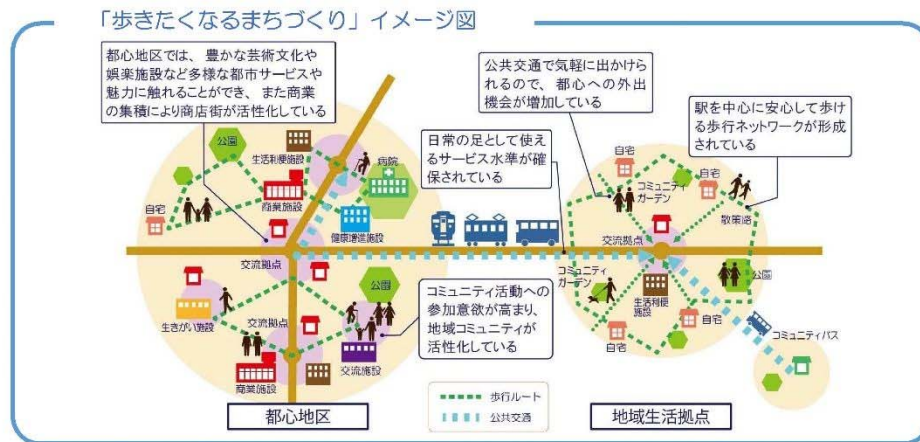


#### コラム:「歩きたくなるまちづくり」を目指して

本市を含め多くの都市では、これまで、急増する自動車交通に対応するためのまちづくりが進められてきました。その結果、生活に必要な施設は郊外に移転し、車を自由に使えない人にとって、極めて生活しづらいまちとなってしまいました。また、こうした従来のまちづくりによって、全世代にわたって「歩く」という基本的な活動(歩行量)が減少してしまいました。「歩く」ことは、単純でありながら、生活習慣病などの発症予防や高齢者の介護予防などの健康増進効果があるとされています。さらに、「歩く」ことは、好きな速さで移動できるため、お店の前で立ち止まり、立ち話をし、疲れたら休憩することも可能です。そのため、自動車のような点から点への計画的で、高速な移動と比べ、人々の自由で多彩な行動や自然発生的な交流の機会を作ることが出来ます。暮らしの豊かさの「もと」とされる、この「交流の機会」を作り出すカキゴソが、「歩く」ことの魅力であり、いま再評価されている理由でもあります。本市の進めるコンパクトなまちづくりは、まちに必要な機能の集積や公共交通サービスの充実に加えて、市民が自然と「歩きたくなる」ような、魅力的で質の高い都市空間を形成することにより、持続可能であり、安全で、健康的で、そして生き生きとしたまちを目指しています。誰もが暮らしの豊かさを感じられる「まち」をつくるため、今後は、都市・交通、医療、福祉などの分野や部局を超えた、包括的な施策展開がますます重要になると考えています。

出典：都市マスタープラン

## 差し替え



## 4 富山型コンパクトなまちづくりの進め方

### 1. 規制強化ではなく、誘導的手法が基本

コンパクトなまちづくりを進めるにあたっては、線引き都市計画区域を拡大するような規制を強化する手法はとらないものとします。

都市が拡大成長する右肩上がりの時代であれば、無秩序な市街地の拡大を抑制する手法として、規制による都市計画は有効です。しかし、人口が減少し、都市が縮退する局面では、全体として市街地の密度が薄まるため、市街化すべき区域と、市街化を抑制すべき区域を新たに設定するといった規制的手法は馴染みません。

むしろ、駅等を中心とした徒歩圏における街の魅力を高めることで、そこに住みたいと思える市民を増やしていく誘導的手法が基本となります。

ただし、中心商店街と住み分けできない大規模な商業施設や、郊外住宅のバラ建ちなどは適正化のための規制を行います。

### 2. 市民がまちなか居住か郊外居住かを選択できるようにする

本市が目指すコンパクトなまちづくりは、郊外居住を否定するものではなく、優良な開発は認めます。

ただし、現状において、本市の住まいの選択肢は、都心部に魅力的な商業施設や質の高い集合住宅、快適な生活等が不在で、まちなか居住は、郊外居住と競える状況にありません。

このため、市民がまちなか居住と郊外居住のいずれもが選択できる環境を提供しながら、長期的には、都心部を選択する市民が増え、都市がコンパクト化していく方向へ誘導していきます。

### 3. 公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを推進

本市の取組みの最大の特徴は、恵まれた鉄軌道網の活性化を、コンパクトなまちづくりの実現手法の大きな柱とすることにあります。

鉄軌道網、バス等の公共交通を活性化させ、駅やバス停の徒歩圏で居住を推進するとともに、生活に必要な機能の集積を促進します。

### 4. 各地域での拠点の整備により全市的にコンパクトなまちづくりを推進

コンパクトなまちづくりは、都心部だけのまちづくりではありません。鉄軌道をはじめとした公共交通の沿線に、地域の核となる拠点を整備し、全市的にコンパクトなまちづくりを推進します。

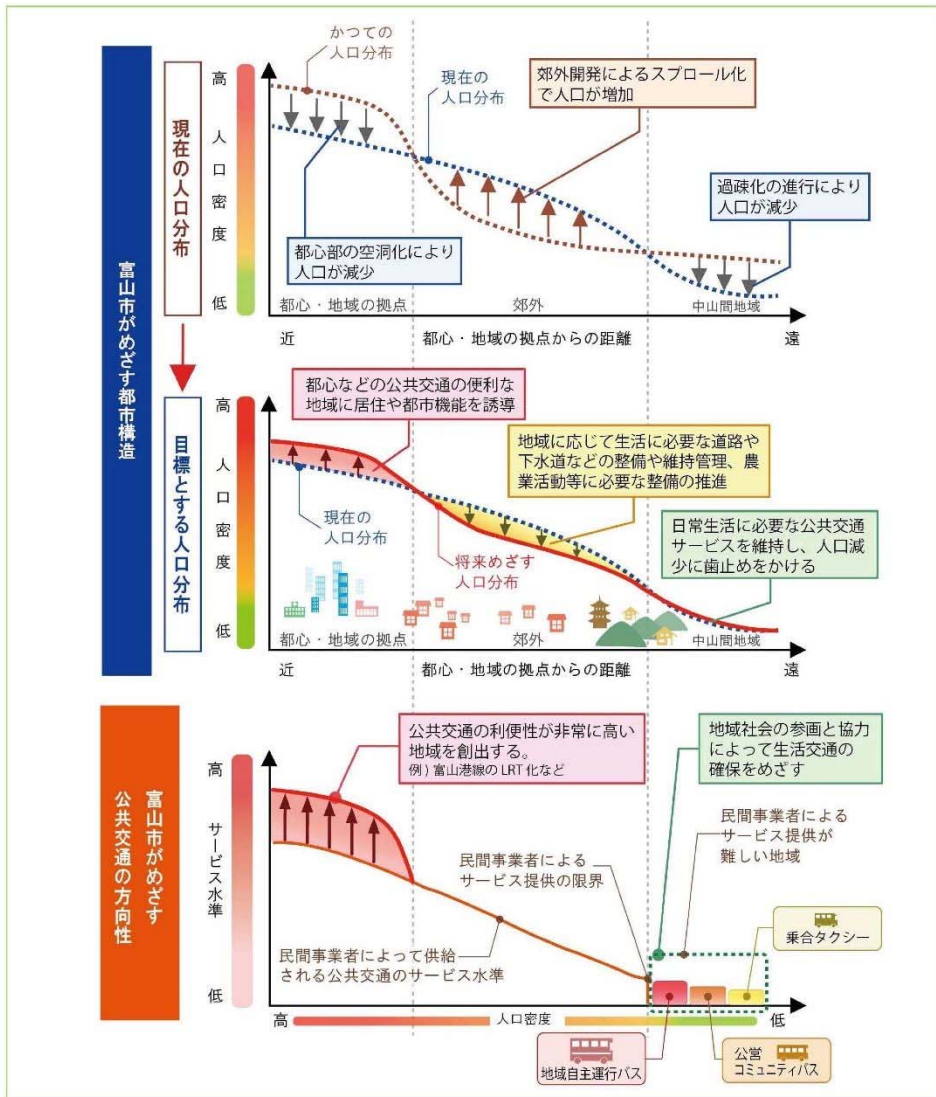
出典：都市マスタープラン

## 5 コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の考え方

コンパクトなまちづくりを実現するため、人口の減少が顕著であった都心・地域の拠点等の既成市街地において、公共交通の活性化をはじめとした街の魅力を高めることにより、これまで人口が増加した郊外からの転居を促進します。

また、過疎化により人口が減少している農山村地域では、生活を営む上で必要な公共交通を維持することなどにより、人口の現状維持を目指します。

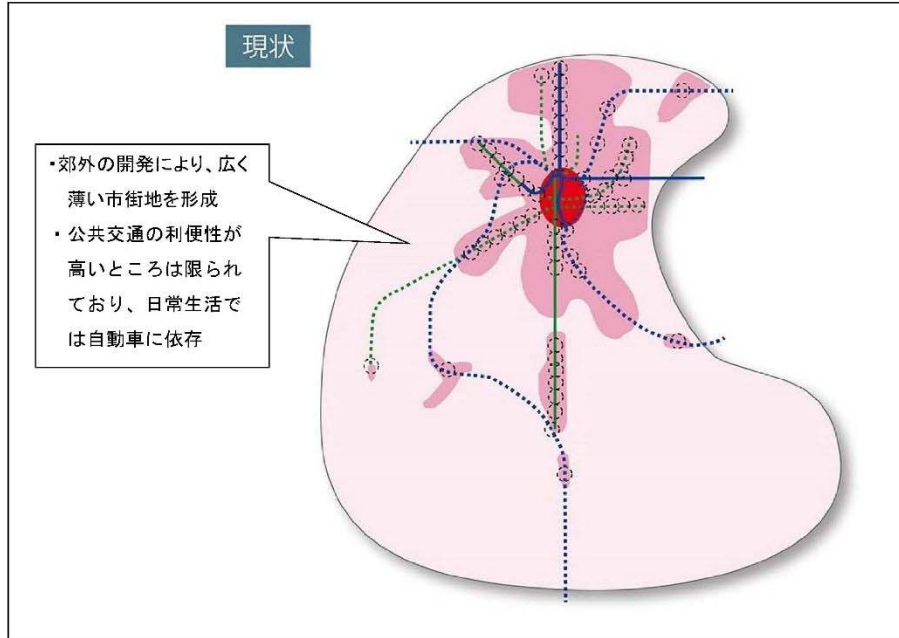
### コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の関係



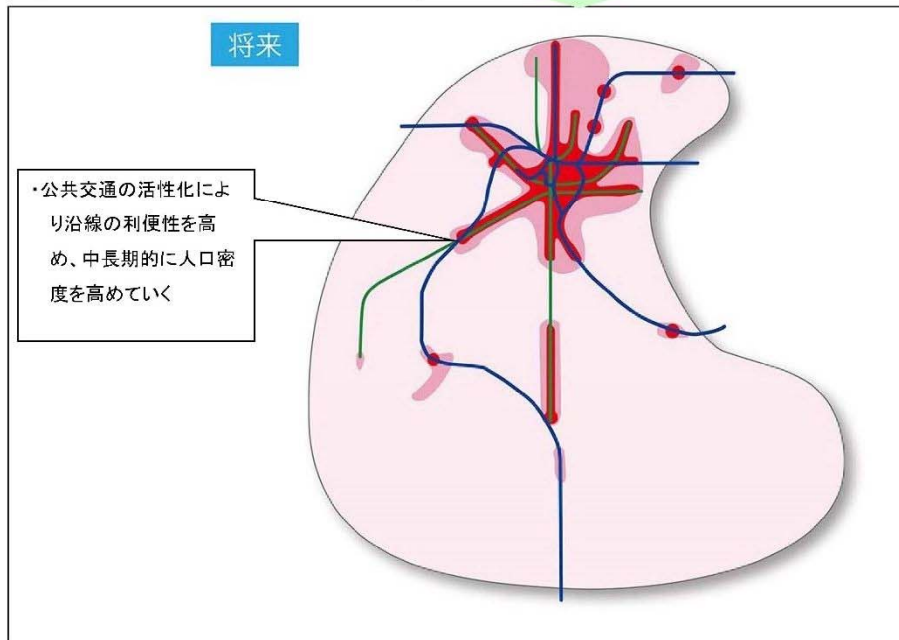
出典：都市マスタープラン

## 差し替え

### 公共交通の活性化による人口分布の改変



### こう変えたい



出典：都市マスタープラン

### 3. まちづくりの目標

「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」によって目指すまちづくり目標を次のように設定します。

#### 1 車を自由に使えない人も安心・快適に暮らすことができるまちづくり

車を自由に使えない人も、商業・医療・福祉・行政サービスなど日常生活サービスを楽しむことができる生活環境の形成を目指します。

このため、鉄軌道やバスなどの公共交通の活性化を図ることにより、既成市街地等の鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏において、人口や日常生活に必要な諸機能の集積を促進します。

#### 2 郊外での居住やまちなかでの居住など多様な住まい方を選択できるまちづくり

ライフスタイルの多様化に 대응するとともに、家族構成の変化などに応じて、広い敷地で車を利用する郊外居住や、除雪の負担が少なく、歩いて暮らせるまちなかでの居住など、多様な住まい方を選択できるまちづくりを目指します。

このため、都心部に加えて、公共交通の利便性の高い既成市街地での居住を推進します。また、公共交通の利便性の高い既成市街地以外では、地域に応じて生活に必要な道路や下水道などの整備、農業活動等に必要な整備を進めます

#### 3 地域ごとの拠点育成による拠点集中型のまちづくり

都心部のほか、生活圏としてのつながりある地域のまとまりごとに、都市機能の集積など既存のストックを活かした拠点を育成する拠点集中型のまちづくりを目指します。

都心においては、商業・業務・芸術文化・娯楽・交流など、本市の「顔」にふさわしい広域的な都市機能の集積を図ります。地域ごとの拠点においては、身近な商業など日常生活に必要な諸機能の集積促進や、地域の「顔」となる地域資源を活かしたまちづくりを進めます。

#### 4 川上から川下までの豊かな自然を守り、育てるまちづくり

川上から川下まで広範な面積をもつ本市の特性を踏まえ、山・川・海など豊かな自然環境を守り、育てるまちづくりを目指します。

市街地周辺の農地及び自然環境の保全を基本とし、住宅等のバラ建ちなど単発的な開発による市街地の無秩序な拡大を抑制します。また、中山間地域では、生活交通の確保をはじめとした定住環境の維持に努めます。

## 第2章 将来都市構造

### 1. 地域生活圏と拠点～拠点集中型のまちづくりの展開

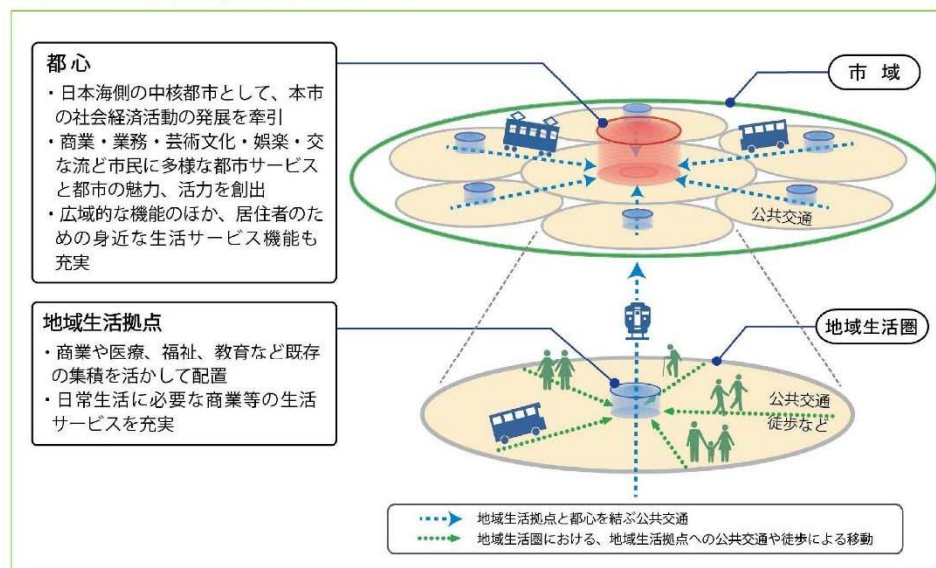
商業などの都市機能の無秩序な拡散は、日常生活における自動車への依存をいっそう高める一方、車を自由に使えない市民にとって、暮らしにくい状況となっています。このため、既成市街地への都市機能の集約化を図ります。

都市機能の集約にあたっては、市域全体の拠点を「都心」とするとともに、市民の日常生活に必要な機能が、身近な地域で提供されるよう、市域を複数の「地域生活圏」に分割し、「地域生活拠点」を配置します。

地域生活圏は、生活行動のコンパクト化を図る上での単位となるものであり、圏域住民の最寄り品の購入といった身近な商業・サービスや医療などの日常的な生活がほぼ満たされる圏域となることを目指します。

買回りの購入や芸術文化・娯楽・交流など広域的なサービスは、公共交通を利用して、都心で享受することができるようにするため、地域生活拠点と都心をつなぐ公共交通サービスの維持・向上を図ります。

#### 地域生活圏の設定と拠点配置のイメージ



出典：都市マスタープラン

## 差し替え

### 1 コンパクトなまちづくりの単位となる地域生活圏の設定

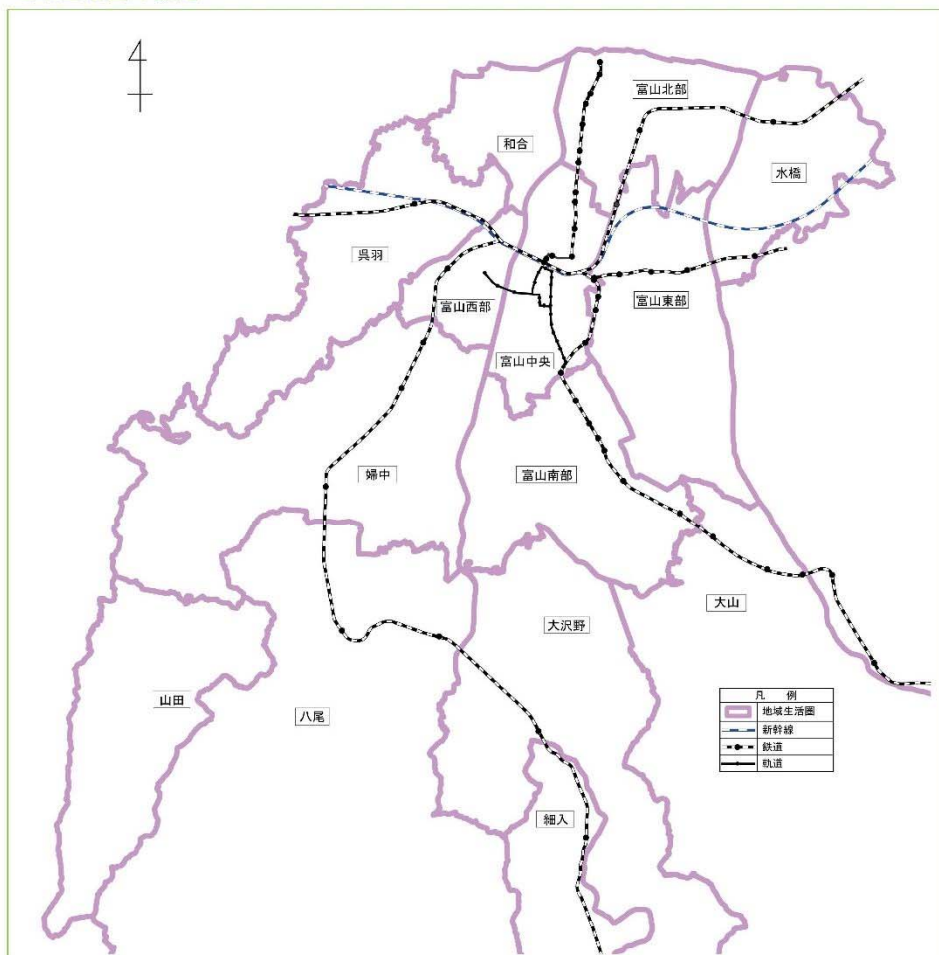
#### ～市域を 14 の地域生活圏に区分

市民が最寄り品の購入や医療などの商業・サービスを身近に享受できる「コンパクトなまちづくり」の単位として地域生活圏を設定します。

地域生活圏の設定にあたっては、第一に地域としての歴史的つながりや一体性、まとまりがあり、市民にもわかりやすい地域とする趣旨から、旧市町村界を基本とします。

第二に日常生活に必要なサービスを身近に享受できる拠点の育成や、それぞれの地域の人口規模のバランスの観点から、富山地域では、河川等の地形や小中学校区などを考慮し、8つの地域生活圏に区分します。大沢野地域、大山地域、八尾地域、婦中地域、山田地域、細入地域は、それぞれ一つの地域生活圏として区分します。

#### 地域生活圏の設定



出典：都市マスタープラン



## 2 諸機能の集約を図る都心・地域生活拠点・生活拠点の設定

### ～都心以外に 13 の地域生活拠点を設定

地域生活拠点は、既存の都市機能の集積を活かす趣旨から、最寄り品小売業や医療施設、金融・郵便サービスなどの生活利便施設が、徒歩圏の範囲にまとまって立地している地区を設定します。

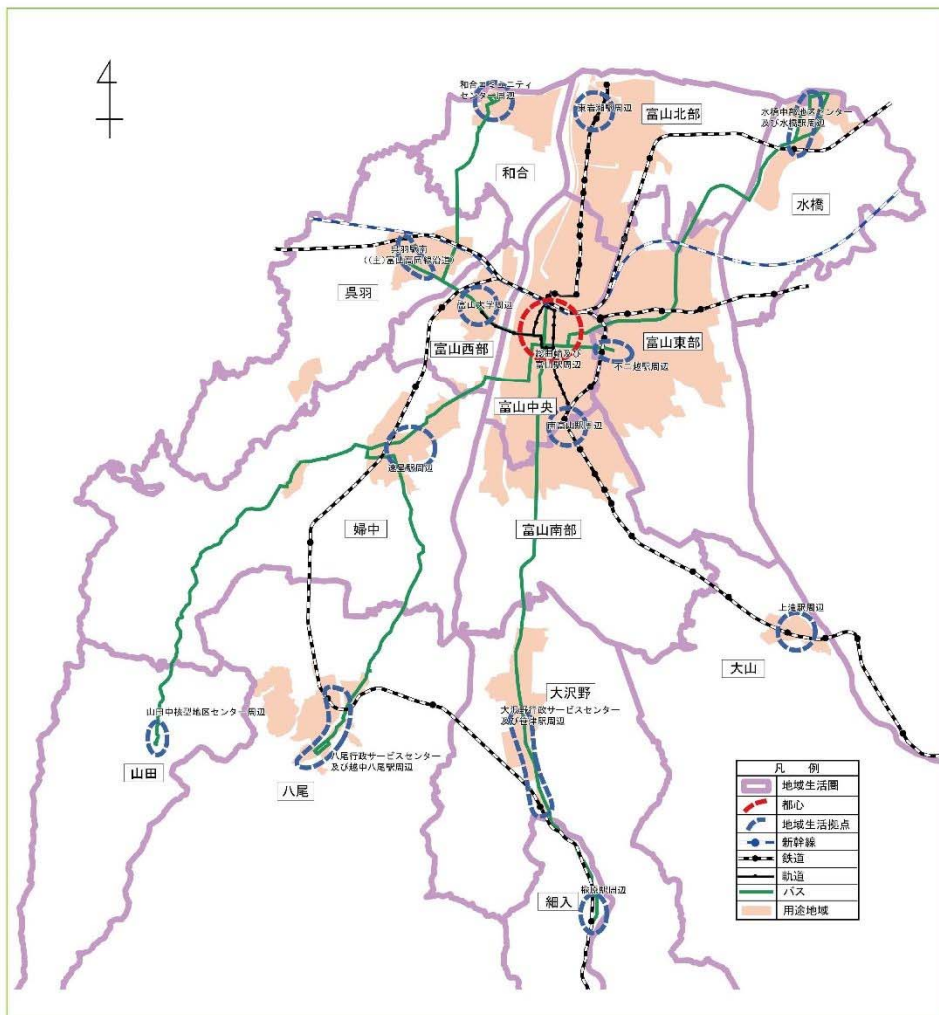
#### 拠点の位置

地域名	地域生活拠点
富山中央	総曲輪及び富山駅周辺（広域的な拠点である都心が地域生活拠点を兼ねる）
富山北部	東岩瀬駅周辺
和合	和合コミュニティセンター周辺
呉羽	呉羽駅南（（主）富山高岡線沿道）
富山西部	富山大学周辺
富山南部	南富山駅周辺
富山東部	不二越駅周辺
水橋	水橋中部地区センター周辺及び水橋駅周辺
大沢野	大沢野行政サービスセンター及び笹津駅周辺
大山	上滝駅周辺
八尾	八尾行政サービスセンター周辺及び越中八尾駅周辺
婦中	速星駅周辺
山口	山口中核型地区センター周辺
細入	楡原駅周辺

出典：都市マスタープラン

差し替え

都心・地域生活拠点



出典：都市マスタープラン

## 2.4. 地域公共交通網形成計画の位置づけ

### 2.4.1. 関連計画

本計画は、富山市の将来像を示した「総合計画」、「都市マスタープラン」、「公共交通活性化計画」などを上位計画として、まちづくりと連携した持続可能な交通ネットワークの形成を目的とした計画として位置づけられます。

また、公共交通活性化計画に位置づけられている施策の進捗状況を踏まえつつ、都市機能の方針を定める「立地適正化計画」と一体的なものとして、本計画の策定を目指すものとします。さらに、都市の将来像に関わるその他の分野の計画として、環境未来都市計画、観光実践プランなどとの連携も図る必要があります。

本計画に基づき策定される計画としては、地域公共交通再編実施計画、軌道運送高度化実施計画、LRT 整備計画があげられます。

#### 【本計画に関連する計画】

- 上位計画 ———> 総合計画（第1次 H19. 3、第2次 H29. 3）  
都市マスタープラン（H20. 3、H31. 3）  
公共交通活性化計画～富山市公共交通戦略～（H19. 3）
- 関連する交通計画 ———> 総合交通戦略（H19. 11）
- 関連する都市計画 ———> 立地適正化計画（H29. 3）  
中心市街地活性化基本計画（第2期:H24. 3、第3期:H29. 3）
- その他の関連計画 ———> 環境未来都市計画（H24. 5）  
観光実践プラン[改訂版]（H24. 12）  
健康プラン 2 1（第2次）（H25. 3）

#### 富山市における計画の位置付け

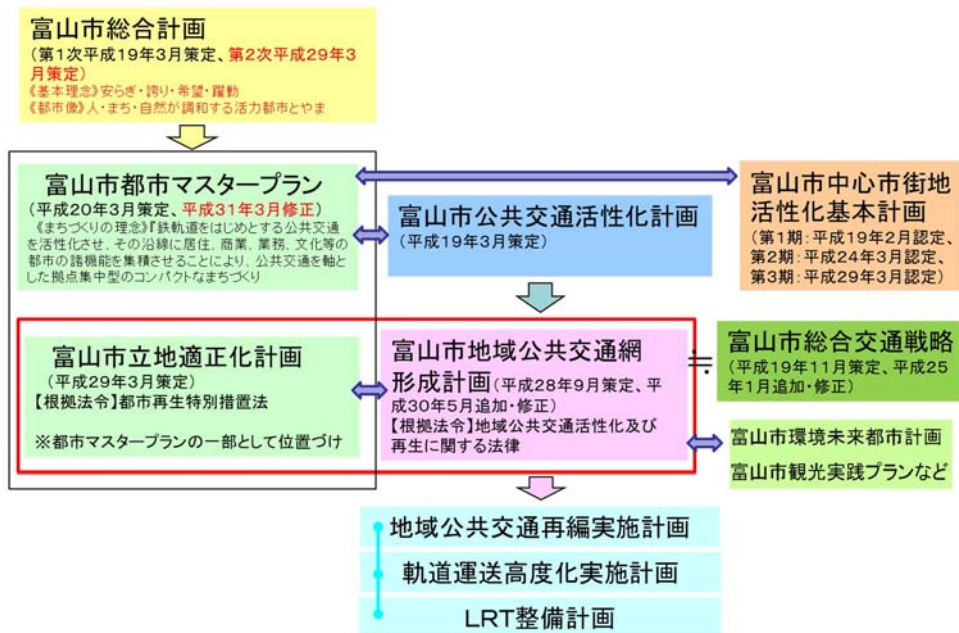


図 2-7 本計画の位置づけ

図修正

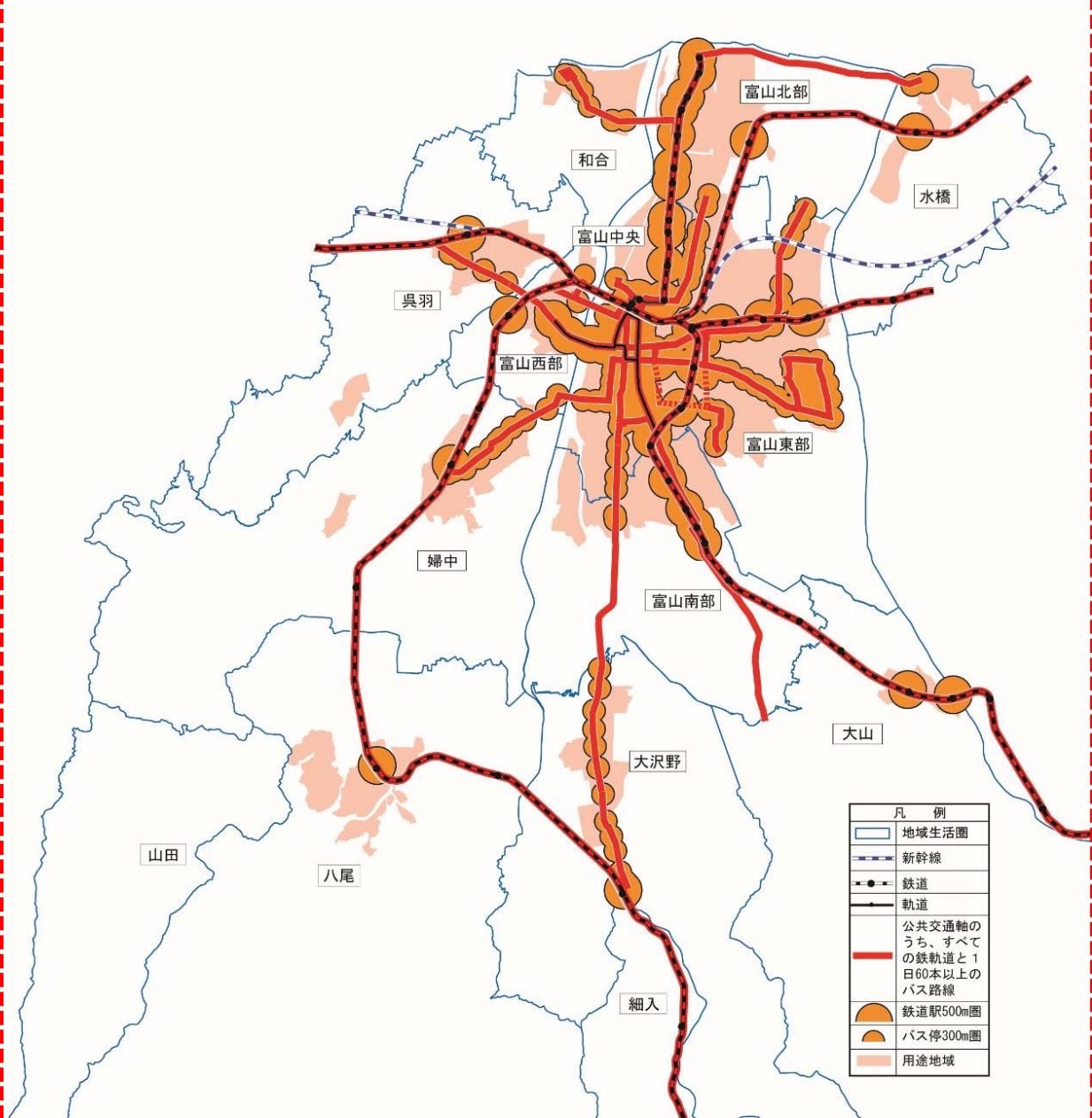


図 5-3 公共交通軸と公共交通沿線居住推進地区

### (3) 数値目標の設定

公共交通活性化計画を踏まえ、数値目標の設定の考え方を以下に示します。

#### 4) 利便性の低い鉄道を活性化させ、便利な鉄軌道になることによる人口増加 (a)

今後、公共交通の活性化により JR 高山本線、地鉄不二越・上滝線を便利な鉄軌道とし、沿線人口 (a=[現在人口]×[トレンド]=~~20,460~~**28,200** 人) を利便性の高い沿線人口へと目指します。

#### 5) 公共交通軸の利便性を高め、魅力の向上による人口増加 (b)

公共交通軸の利便性向上により、都心および鉄軌道沿線 約 2,043ha (=都心地区+利便性の高い鉄軌道沿線+利便性の低い鉄道沿線) の人口密度は、現在の 44.0 人/ha から 50 人/ha を目指します。これにより将来の沿線人口は ~~102,140~~**105,770** 人と想定されます。

一方、運行頻度の高いバス路線沿線 約 1,446ha の人口密度は、現在の 34.4 人/ha から、市街地の人口密度の目安である 40 人/ha を目指します。これにより、運行頻度の高いバス路線沿線人口は ~~60,040~~**61,830** 人 (注 1) と想定されます。

結果、将来の公共交通の便利な地域の人口は、~~102,140~~**105,770** 人 + ~~60,040~~**61,830** 人 = ~~162,180~~**167,600** 人 (注 2) となります。

注 1) 人口密度 40 人/ha となることによる増加した沿線人口と、すでに人口密度が 40 人/ha を超えている沿線(婦中・山室・土堀・豊田・畑中方面)の現在人口を足し合わせ、将来の沿線人口を **61,830** 人としている。

注 2) 便利な公共交通沿線に新たに引っ越してきた人 (b) を含む。

(b)=~~162,180~~**167,600**-[現在の公共交通軸沿線人口]×[トレンド]=~~33,010~~**28,600** 人

### (4) 公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合

本市の将来人口は、おおむね 10 年後の平成 37 年には ~~389,510~~**397,000** 人と予測されることから、公共交通が便利な地域に住む市民の割合を現在の約 3 割からおおむね 10 年後に約 4 割 < 目標値 42% (= ~~162,180~~**167,600** 人 / ~~389,510~~**397,000** 人) > を目指します。

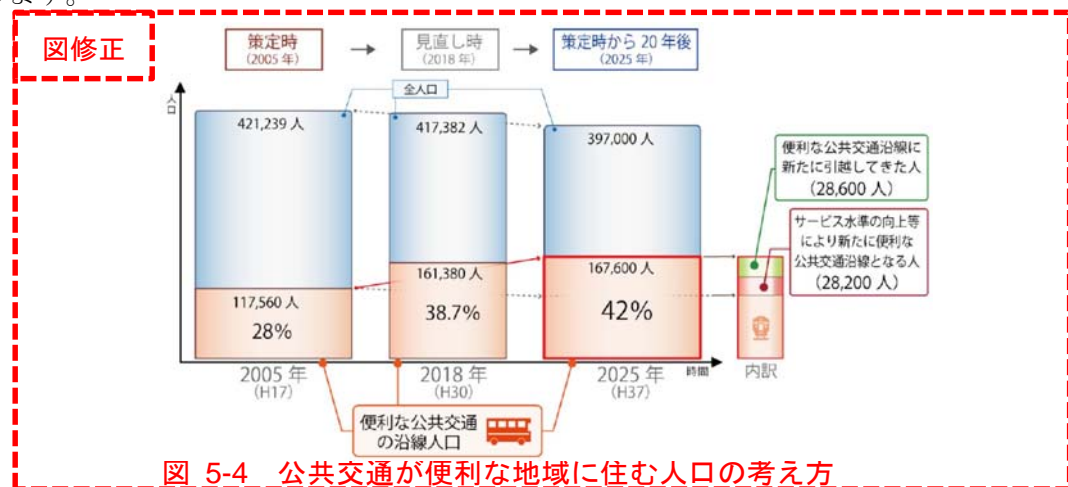


図 5-4 公共交通が便利な地域に住む人口の考え方

注) 公共交通が便利な地域に住む人口については、策定時 2005 年 [H17] は利便性の低かった JR 高山本線、地鉄不二越・上滝線を除いて集計。2017 年 (H29) 以降は JR 高山本線、地鉄不二越・上滝線を含んでいる。

### 5.2.3. 地域公共交通網形成計画の目標

都市マスタープランおよび公共交通活性化計画との整合を図り、前述の考え方にに基づき、平成 37 年に公共交通が便利な地域に住む市民の割合を約 4 割にすることを目標とします。

	基準 平成 17 年	実績 平成 27 年	目標 平成 37 年
公共交通が便利な地域 に住む市民の割合	約 28% (117,560 人)	32.5% (136,200 人)	約 42% (162,180/167,600 人)

### 5.2.4. 公共交通活性化に係る目標

本計画において、都市の将来像に係る最終的な目標を、都市施策と交通施策の連携により、「公共交通が便利な地域に住む市民の割合」を約 4 割にすることとしています。

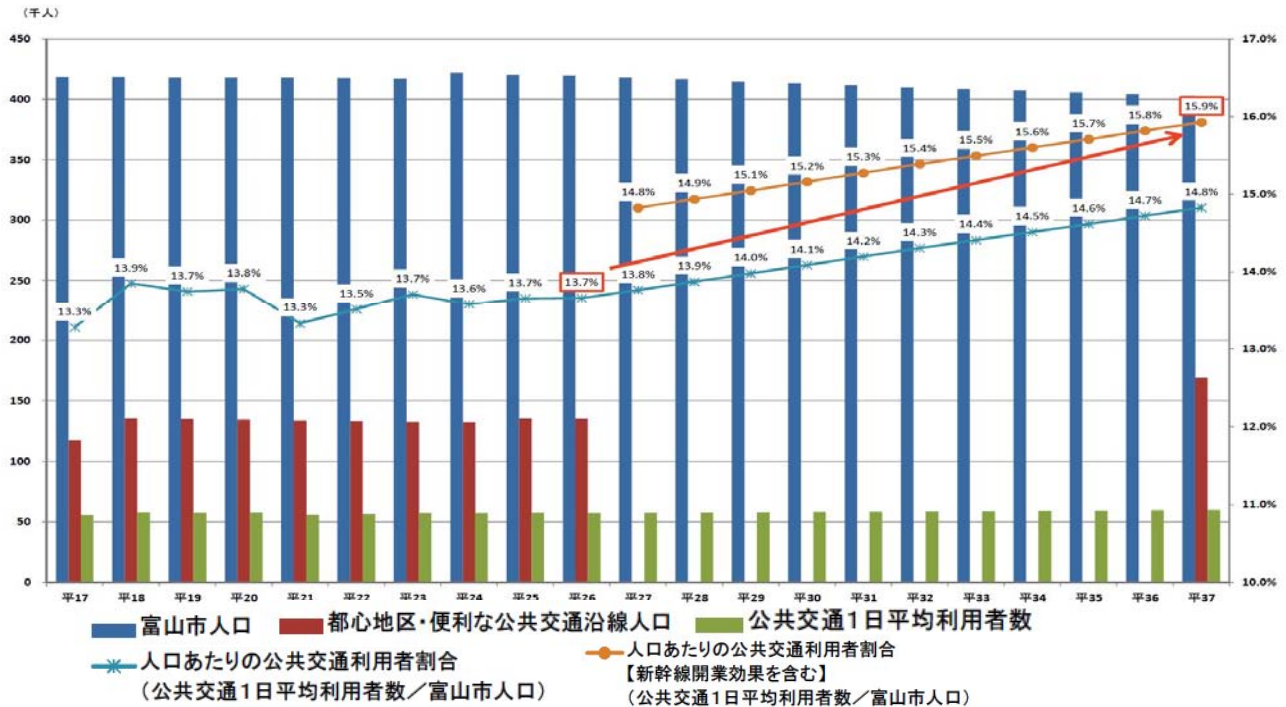
そこで交通施策の進捗とその効果を計測するための数値目標を以下のとおり設定します。

市全域における公共交通活性化を評価するための目標として、富山市内の鉄軌道および路線バスの 1 日平均利用者数の富山市人口あたりの割合を設定します。

現時点での公共交通利用者数の富山市人口あたりの割合を 13.7% (57,353 人 (※) / 419,849 人) から約 15.9% (64,198 人 / 403,000 人) に上げることを目指すものとし、平成 37 年度の目標値として設定します。

本目標に対して、都市交通協議会で情報共有しながら調査・評価・改善などの PDCA サイクルを実施していくものとします。

※公共交通 1 日平均利用者数は JR 北陸本線から特急を除いた推測値を使用しています。



	参 考 平成 17 年	実 績 平成 26 年	目 標 平成 37 年
公共交通 1 日平均利用者数の 富山市人口あたりの割合	13.3%	13.7%	約 15.9%

## 5.3. 関連計画との連携

### 5.3.1. 立地適正化計画との連携

本計画は、都市機能および居住機能の配置を計画する「立地適正化計画」と連携しながら進めていく必要があります。

#### (1) 立地適正化計画について

立地適正化計画は、「都市再生特別措置法」の一部改正（平成26年8月施行）により市町村が策定できることとなった計画で、駅等を中心とした徒歩圏に「居住を誘導するエリア（居住誘導区域）」を定めて人口密度を維持し、コンパクト化を促し、「都市機能を誘導するエリア（都市機能誘導区域）」「誘導する都市施設（誘導都市施設）」を定めて生活サービス機能などの都市機能を計画的に誘導するものです。

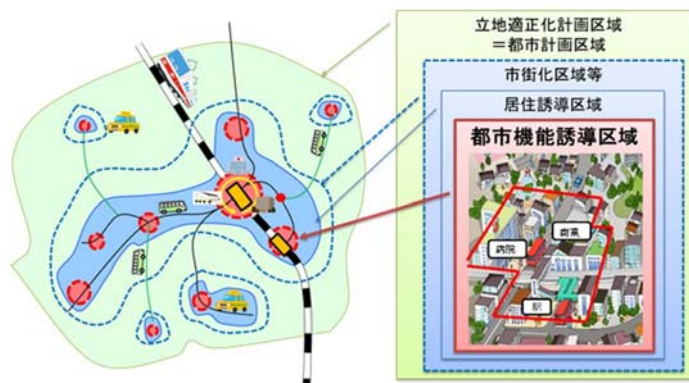


図 5-6 立地適正化計画で設定する区域のイメージ

立地適正化計画に位置付けられた誘導都市施設を民間事業者が公的不動産を活用して事業を実施する場合は、国から直接支援を行う制度が創設されました。また、これまで補助対象とならなかった通所型の福祉施設や専門学校などの施設が新たに追加されるなど、支援の範囲が拡充されています。

都市機能誘導区域外における誘導施設の整備の動きを把握するため、立地適正化計画で位置付けられた誘導都市施設を都市機能誘導区域外で建築する場合は、届出が必要となります。

#### (2) 富山市立地適正化計画（素案）の内容の概要（平成29年3月公表）

##### 1) 計画の方針

~~本市では、都市マスタープランにおいて、今後の人口減少と超高齢化に備え、本計画では、富山市都市マスタープランを継承し、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指し、これまでまちづくりを進めてきたことから、本計画においてもその方針を継承することにします。~~

## 2) 計画の方針・区域

—都市全体を見渡す観点から、都市再生特別措置法では、立地適正化計画の区域は、都市計画区域内となっており、本市では、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域だけではなく、都市計画区域外となる山田地域や細入地域の地域生活拠点も含めて検討することとします。—

## 3) 計画の期間

—本市のまちづくりの基本方針を示した、都市マスタープランの目標年次であります平成37年までとします。—

## 4) 居住誘導区域

—本市では、既に都市マスタープランにおいて、これまで「都心地区」と「公共交通沿線居住推進地区」を設定し、居住の誘導を図ってきたことから、これらの地区を基本として、居住誘導区域を設定することとします。(すべての鉄軌道6路線と運行頻度の高いバス路線13路線の公共交通軸の徒歩圏) —

## 5) 都市機能誘導区域

—都市機能誘導区域は、居住誘導区域の内側に設定することになっており、本市でも、都市マスタープランにおける「都心地区」と「公共交通沿線居住推進地区」の内側に設定します。—

—本市の都市マスタープランでは、都心地区や地域生活拠点をはじめとする駅やバス停の徒歩圏に、居住を誘導するとともに日常生活に必要な諸機能の集積を図ることにしています。—

—これらの地区は、それぞれ必要な都市機能や地域の特色が異なることから、本計画では、都心地区、地域生活拠点、駅やバス停の徒歩圏の3つに分類して検討することとします。—

## 6) 誘導都市施設

—誘導都市施設は、人口減少と超高齢社会においても、郊外部を含めた広域的な地域全体の居住者の生活利便性を維持するために、都市機能誘導区域内に維持・誘導していきませんが、それぞれの地域や都市機能の特性にあった誘導都市施設を選定することが望ましいと考えております。—



### 3) 居住誘導区域と都市機能誘導区域

本市では、富山市都市マスタープランにおいて、富山駅から放射状に形成された公共交通を軸として、駅やバス停の徒歩圏に「都心地区」、「公共交通沿線居住推進地区」を設定し、居住や日常生活に必要な都市機能の誘導を行い、公共交通の利便性を向上させることで、車を自由に使えない人も安心・快適に暮らすことができるまちづくりを進めてきました。

立地適正化計画では、「都心地区」、「公共交通沿線居住推進地区」を基本に、「居住誘導区域」と「都市機能誘導区域」を同じ範囲で設定し、立地適正化計画の制度を活用しながら居住と都市機能の誘導を図ることにしています。

### 4) 都市機能の誘導方針

立地適正化計画では、「都市機能誘導区域<sup>※</sup>」を「都心地区」、「地域生活拠点」、「駅やバス停などの徒歩圏」に区分し、それぞれの地区に必要な都市機能の誘導を図るため、以下のとおり地区の望ましい将来像を設定しています。

※ただし、「地域生活拠点」及び「駅やバス停などの徒歩圏」は市独自の都市機能誘導区域

#### ○都心地区

- ・商業、業務、芸術文化、娯楽、交流など市民に多様な都市サービスと都市の魅力、活力を創出する本市の顔にふさわしい広域的な都市機能が充実している
- ・居住者のための日常生活に必要な機能も充実している
- ・商業・業務機能が集積し、就業の場が充実している

#### ○駅やバス停などの徒歩圏

- ・鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏において、最寄り品の購入など日常生活に必要な都市機能が概ね立地している

#### ○地域生活拠点

- ・地域生活拠点の圏域住民の最寄り品の購入や医療、金融サービスがなど日常生活に必要な機能が充実している

#### ○地域生活拠点（都市計画区域外）

- ・地域生活拠点の圏域住民の最寄り品の購入や医療、金融サービスなど日常生活に必要な機能が生活交通や各種サービスの維持確保によって享受できる

図追加

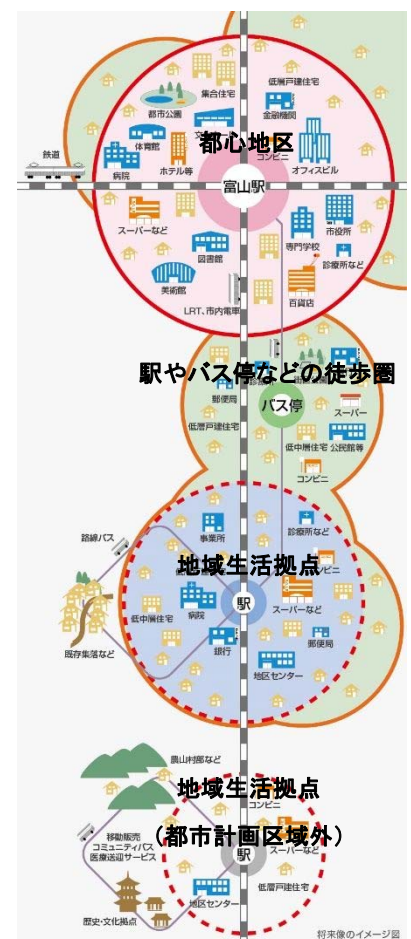


図 5-7 将来像のイメージ図

図追加

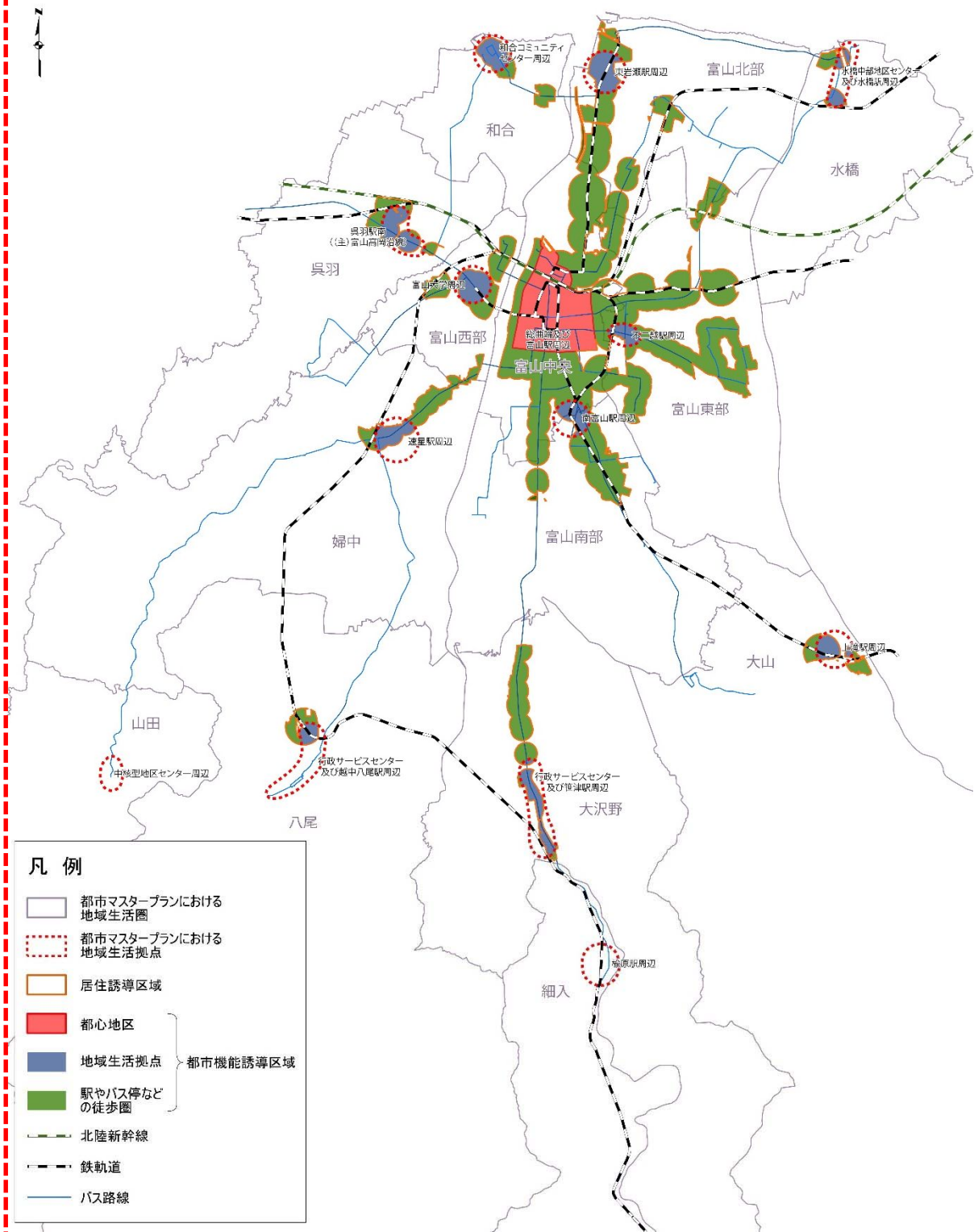


図 5-8 居住誘導区域と都市機能誘導区域

## 5) 誘導施設の設定

本市では、各地区における望ましい将来像に基づき、都心地区においては、本市の魅力を高める広域的な都市機能が充実している必要があることから、図書館、美術館、専門学校、地域医療支援センターを誘導施設に設定します。

都心地区の誘導施設（広域的な都市機能）

地 区	都市機能	誘導施設
都心地区	教育文化機能	図書館、美術館、専門学校
	医療機能	地域医療支援センター

また、本市では、市域を歴史的なつながりや一体性を考慮して分けた14の地域生活圏において、それぞれの核となる拠点を地域生活拠点として設定しており、商業、医療、金融などの日常生活に必要な都市機能は、地域生活拠点に集約を図り拠点性を高めることが必要であると考えております。

このため、地域生活拠点において、日常生活での利用頻度が高く、地域の拠点となる徒歩圏への立地が望ましい「スーパー」、「銀行や郵便局」、「地域医療の窓口となる内科」の立地状況を確認したところ、一部の地域でスーパーや内科の立地が無い地域がありました。

このことから、スーパーの利用圏域人口（周辺人口1～3万人）を満たしている地域はスーパー、圏域人口を満たさない地域はコンビニ（周辺人口3,000～4,000人）を市独自の誘導施設に設定します。

地域生活拠点の誘導施設（日常生活に必要な都市機能）

地 区	都市機能	誘導施設
和合、大山地域	商業機能	スーパー
山田、細入地域	商業機能	コンビニ

## 6) 施策展開

本市では、「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」の実現に向け、「①公共交通の活性化」、「②公共交通沿線地区への居住推進」、「③地域拠点の活性化（中心市街地の活性化を含む）」に取り組むことにします。

### ■公共交通沿線地区への居住推進（居住の誘導施策）

まちなかや公共交通沿線における住宅の取得、共同住宅の建設や宅地整備を支援する「まちなか居住推進事業」や「公共交通沿線居住推進事業」による居住推進施策を継続します。また、今後、増加が見込まれる空き地や空き家の活用、駅周辺開発に係る事業支援制度について検討を進めます。

### ■地域拠点の活性化（都市機能の誘導施策）

居住の誘導により公共交通沿線の徒歩圏の人口密度を高め、基礎的な需要を確保し、日常生活に必要な都市機能の維持・誘導を図ります。

- ①一部の地域で不足する商業機能の誘導を図るため、スーパーやコンビニエンスストアに対し、市独自の立地支援の検討を行います。
- ②国の支援制度の活用により都市機能の誘導を図ります。
- ③既存の店舗や移動販売、送迎サービスなどの維持に向けた支援を検討します。
- ④店舗等が建築できない第一種低層住居専用地域は、柔軟な用途地域の変更を検討します。

### ■公共交通の活性化（公共交通に関する施策）

都心地区や地域生活拠点を結ぶ公共交通軸の活性化を図るとともに、郊外部や中山間地域では、生活の足となる生活交通サービスの維持に取り組みます。

### ■その他（居住誘導区域外側の地域での施策など）

居住誘導区域の外側については、引き続き、従来の都市マスタープランの考え方に基づき、地域生活拠点や駅やバス停などの徒歩圏への公共交通サービスの維持、向上を図り、生活に必要なサービスが享受できる住環境の維持・確保に努めます。

また、都市計画区域外の地域生活拠点については、それぞれの拠点としての機能が発揮できるよう、引き続き、従来の都市マスタープランに基づき、必要な取り組みを実施するとともに、農山村部の既存集落や歴史的、文化的に優れた拠点では、地域生活拠点と連携を図りながら、集落機能の維持や既存ストックの活用について取り組みます。

### (3) 立地適正化計画との連携

立地適正化計画は、都市マスタープランの理念である『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』を継承することとしております。

また、立地適正化計画において定められる「居住を誘導するエリア（居住誘導区域）」及び「都市機能を誘導するエリア（都市機能誘導区域）」に居住や都市機能を円滑に誘導するためには、公共交通が活性化されていることが前提であり、これまで進めてきたすべての鉄軌道6路線と運行頻度の高いバス路線13路線の公共交通軸の活性化を進めていきます。

---

具体的な施策メニューを以下に示します。

## 1) 路面電車の南北接続

### ①路面電車の南北接続

本市は、公共交通を軸とするコンパクトなまちづくりを推進しており、富山駅および周辺地区においては、交通拠点機能を一層強化するとともに、県都富山市の玄関口に相応しいLRTの走る高質で魅力ある都市空間の創出を目指しています。

路面電車の南北接続は、都心地区と北部地区とのアクセス強化や利便性向上などの公共交通活性化を図る観点から、新富町一丁目から牛島町間に軌道を約250m延伸し、富山地方鉄道富山軌道線と富山港線の接続を図るものです。延伸区間には、制振軌道を採用し、高架下にバリアフリーに対応したハイグレードな新停留場を設置することにより、新幹線、在来線からの乗り換え利便性が格段に向上します。

なお、事業の手法は、軌道の整備は富山市が行い、運行は富山地方鉄道株式会社および富山ライトレール株式会社（南北接続後は運転を富山地方鉄道㈱へ一元化）が行う上下分離方式を採用し、低床車両（LRV）を順次導入して、~~おおむね~~平成31年度末の全線開業完成を目指します。また、この事業に合わせて、富山港線軌道区間約1.1kmを~~に~~上下分離方式へ~~へ~~転換を採用しました。

### ②富山港線の軌道複線化

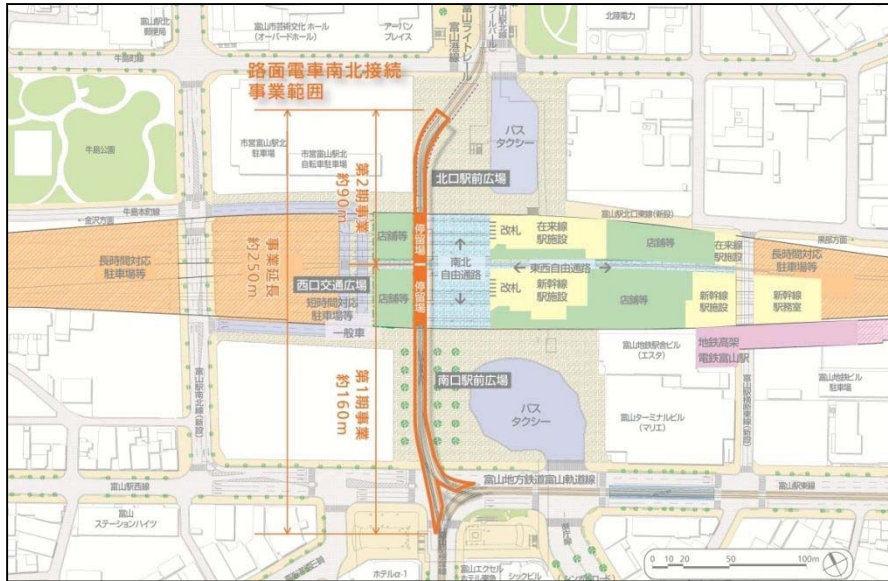
富山駅高架下における路面電車南北接続や永楽町地内新停留場の整備による所要時間増加に対応するため、富山港線の軌道区間の一部（約300m）を複線化することにより、現在と同じ運行間隔での運行を実現します。

### ③永楽町地内新停留場整備

利用者の更なる利便性向上に向け、駅間が長いインテック本社前停留場と奥田中学校前停留場の間にバリアフリーに対応したハイグレードな新停留場を設置します。

### ④ボールバール新停留場整備（構想）

路面電車南北接続事業にあわせて、利用者の利便性向上を図るため、富山駅停留場とインテック本社前停留場の間に、バリアフリーに対応したハイグレードな新停留場を構想しています。~~設置します。~~



図修正

図 5-10 路面電車南北接続事業位置図



図 5-11 上下分離方式の事業スキーム

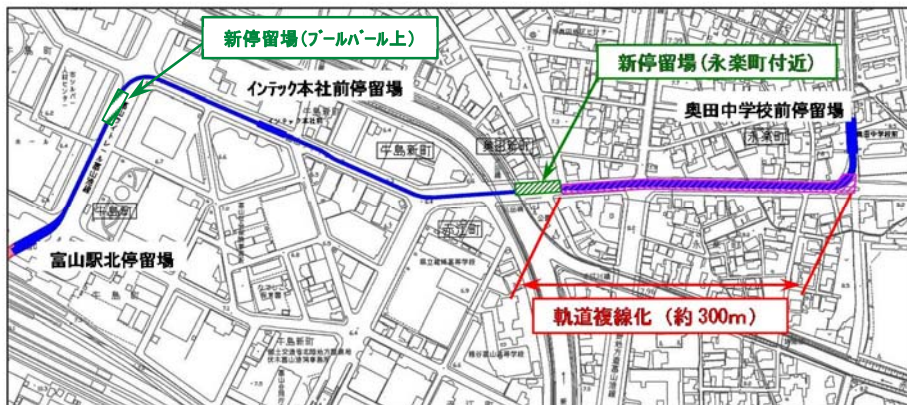


図 5-12 富山港線軌道複線化位置図

4) ICT を活用した公共交通機関のロケーション情報などの配信

バスの接近情報や乗り換え情報を提供することは、定時性や運行頻度に関する利用者の不満を解消するために重要な施策といえます。また、バスに限らず公共交通の情報を一元化し、利用者目線での情報提供を推進していくことが利用促進に向けて重要となります。

バスロケーション情報の提供方策として、**県や県内市町、交通事業者等の関係者で組織する「富山県地域公共交通情報提供推進協議会」**において、**県内の全域の民営バスと公営バスを網羅したバスロケーションシステムを整備し、利便性の向上とバスの利用促進を図ります。**



図 5-19 情報収集と情報提供の仕組み イメージ



出典：富山市資料

図 5-20 ICT を活用した情報配信取組事例（富山まちあるき ICT コンシェルジュ事業）



図 5-21 バスロケーションシステム イメージ

## 5.8.2. 基本方針① 公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現

### (1) 鉄軌道活性化計画

■鉄軌道活性化計画 日常生活や都市活動を支える鉄軌道ネットワークの実現		短期的に着手する 施策	中長期的に実施する 施策	事業 主体 (案)
①LRT ネットワークの形成	路面電車の南北接続	→  (南北接続後は運転を富山地方鉄道㈱へ一元化)		富山市 富山地方鉄道 富山ライトレール
	電停のバリアフリー化	(交通事業者、道路管理者と調整)	→	富山地方鉄道 道路管理者
	新型車両の導入	(交通事業者と調整)	→	富山市 富山地方鉄道
	市内電車と地鉄上滝線との連携	→		富山市 富山地方鉄道
②増便を核とした利便性向上	鉄道の増便による利便性強化 (JR 高山本線、地鉄不二越・上滝線)	(交通事業者と調整)	→	富山市 JR 西日本 富山地方鉄道
	東富山駅、呉羽駅における新改札の設置等による機能強化	(交通事業者と調整)	→	あいの風とやま鉄道
③地域内鉄道としてのサービス強化	あいの風とやま鉄道線の新駅整備	(交通事業者と調整)	→	あいの風とやま鉄道
	地鉄不二越・上滝線の新駅整備	(交通事業者と調整)	→	富山地方鉄道
	④交通結節点の整備	パーク&ライド駐車場の整備 (JR 高山本線、地鉄不二越・上滝線)	→	富山市 JR 西日本 富山地方鉄道
	富山駅、南富山駅における駅機能および交通結節点機能の強化	→		富山市 富山地方鉄道



### 5.8.5. 地域公共交通再編事業

地域公共交通再編事業（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第11号）に位置づける事業は、以下のとおりです。

	事業名	頁	具体的な事業
1	LRTネットワークの形成	145	・路面電車の南北接続 ・新型車両の導入 ・市内電車と上滝線との連携
2	交通結節点の整備（全路線）	150	市内電車と上滝線との連携
3	イメージリーダー路線の整備、公共交通軸の更なる機能強化	154	信頼性の高いバスシステムの導入
	都市整備と連携したバスの機能強化	156	信頼性の高いバスシステムの導入
4	公営コミュニティバス等の効率的な運行	158	・地域の実情に応じたルート再編 ・利用者数に応じた小型車両の活用 ・乗合タクシーの導入、デマンド型への移行

### 5.8.6. 軌道運送高度化事業

軌道運送高度化事業（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第6号）に位置づける事業は、以下のとおりです。

	事業名	頁	具体的な事業
1	LRTネットワークの形成	145	・路面電車の南北接続 ・新型車両の導入

#### （1）低床車両の導入

南北の路線を運行する車両について、加減速性に優れ、バリアフリーに対応したデザイン性の高い低床車両（LRV）を順次導入します。



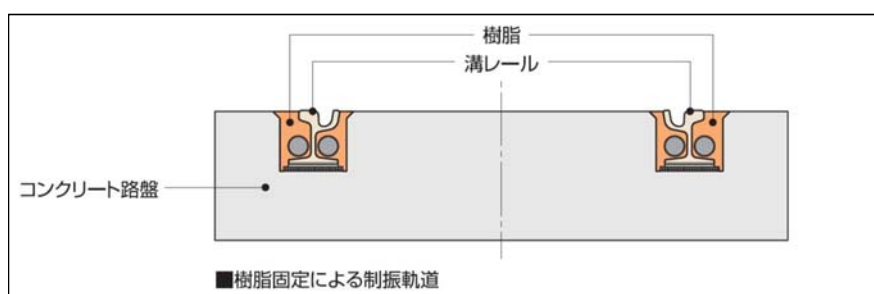
図 5-37 低床車両（ポートルム）



図 5-38 低床車両（サントラム）

## (2) 樹脂固定軌道の導入

騒音や振動を抑制するため、レールを樹脂で固定する制振軌道を導入します。



## (3) 停留場の整備

バリアフリーに対応した停留場を設置します。



図 5-38 バリアフリーに対応した停留場（富山駅停留場完成イメージ）