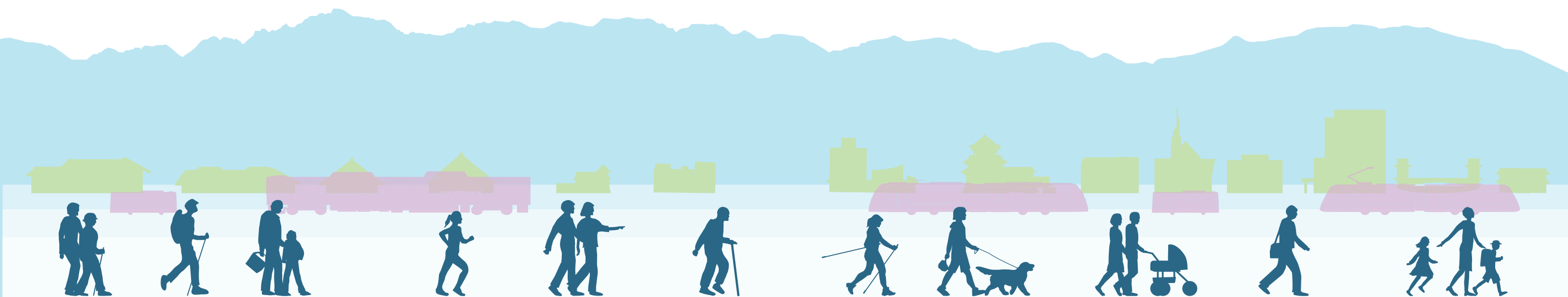


富山市歩くライフスタイル戦略



目次

第1章. 戦略の目的と役割	
1 策定の背景・目的	3
2 策定のねらい.....	4
3 戦略の位置づけ・役割	5
4 戦略の構成	9
第2章. 「歩くこと」に係る現状とまちづくりの視点	
1 まちづくりの現状とポイント.....	13
1-1 富山市の人口動向と市民の健康状態	13
1-2 「歩くこと」にかかわる生活環境の現状	20
1-3 市民のライフスタイルの現状	25
1-4 富山市の現状のまとめ	30
2 市民の意識とポイント	31
3 歩くライフスタイルの創造に向けた課題	37
第3章. 戦略の構想	
1 「歩く」行動の種類と効果	41
2 目指す都市像と基本理念	52
3 基本方針	57
第4章. 施策の展開	
1 基本方針ごとの施策体系	67
第5章. 戦略の推進	
1 推進体制	89
2 進行管理の方法.....	90

第 1 章. 戦略の目的と役割

富山市は、市民一人一人が多様なライフスタイルを選択でき、夢や希望を持ちながら生涯にわたって健康で活躍し、幸福感を享受できる活力ある都市を目指してきました。

これまで本市では十数年にわたり「公共交通の活性化」、「公共交通沿線地区への居住推進」、「中心市街地の活性化」を施策の3本柱に「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」に取り組み、公共交通利用者の増加や、便利な公共交通沿線人口の増加などの一定の成果とともに、国内外からも注目を集めるようになりました。

一方で、市民生活の面では、依然として車に過度に依存したライフスタイルであることや、高齢化の進展とともに、平均寿命と健康寿命の差（日常生活動作が自立していない期間）が全国平均や富山県平均を上回っていることなど、市民の健康な暮らしにおける課題があり、医療・介護費用などの経済的な負担も増加の一途にあります。

このような中、「歩くこと」については、健康増進や身体機能の維持、健康寿命の延伸、医療費抑制といった健康・医療面の効果が注目され、全国的にも住民が健康で元気に幸せに暮らせる新しい都市モデルとして、“スマートウェルネスシティ”の取り組みが進められています。

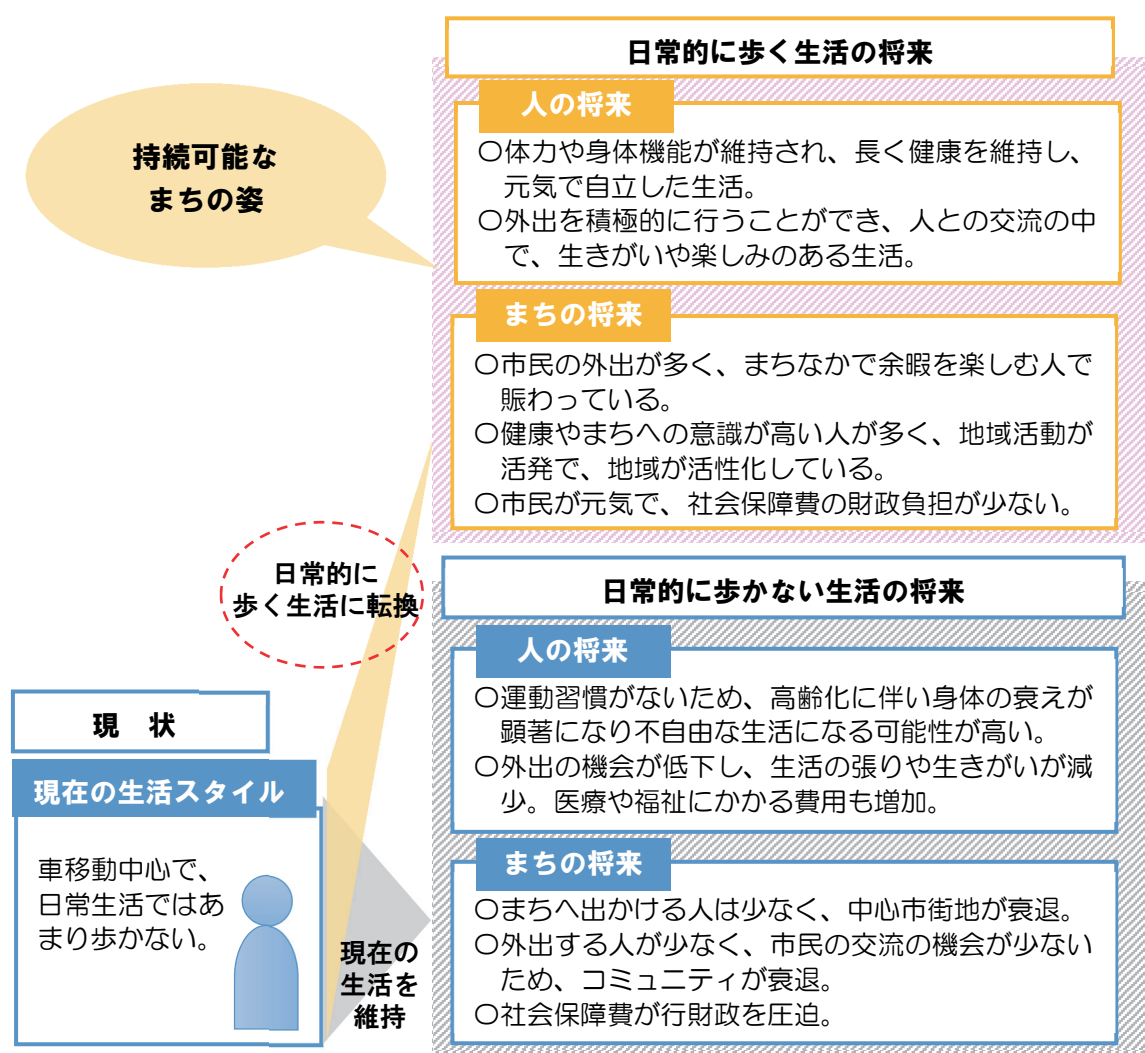
また、人がまちを歩くことで、人とまちとの接点生まれ、地域の小売店での消費や、公共交通の利用、ふれあい機会の増加、コミュニティの醸成など、都市全体の活力向上につながる、まちづくり効果が注目されています。

そこで、本市では、これまで進めてきたコンパクトなまちづくりの実績を踏まえつつ、健康づくりと融合した歩きたくなるまちづくりを推進するため、健康意識の醸成とともに、日常生活の中での「歩くライフスタイル」を推進し、将来市民が健康で幸福に暮らす活力ある都市の創造に取り組むこととしています。

歩くライフスタイル戦略は、歩いて暮らすことの多様な効果や、目指すべき将来像を明らかにし、歩いて健康に暮らす新たなライフスタイルを提案するなど、市民に「歩くこと」を促す施策・事業を、包括的かつ全庁的に展開していくためのアクションプラン（実行計画）として策定します。

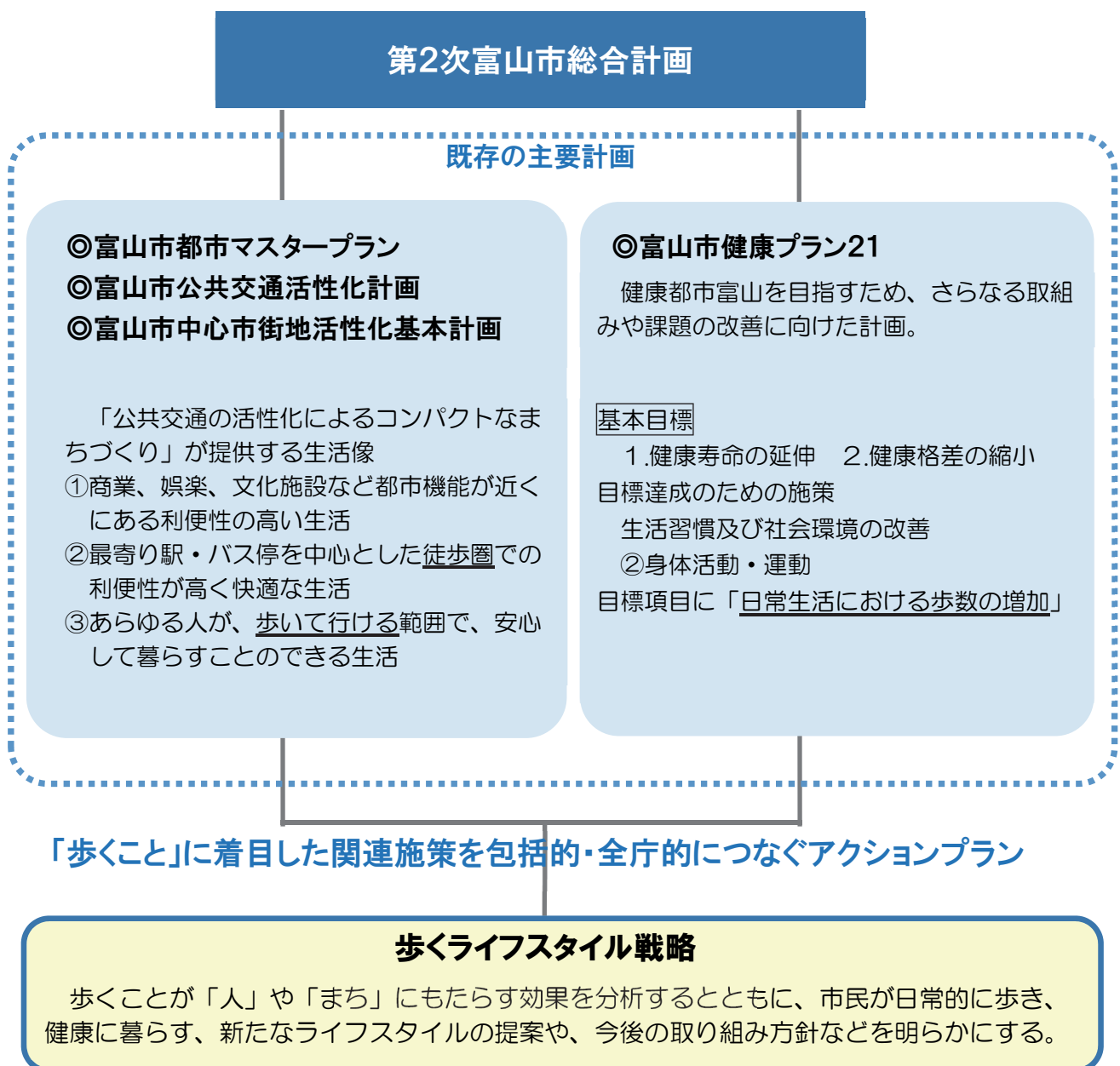
富山市では、現在、市民の多くが自家用車に過度に依存し、日常生活であまり歩かない生活を送っています。

市民の生活において、日常的に歩く生活への転換を促し、市民がより多く歩くことにより、市民の健康の維持・増進を図るとともに、持続可能なまちとしての活力の創造につなげていきます。



歩くライフスタイル戦略は、「富山市総合計画」を上位計画とし、「富山市都市マスタープラン」、「富山市公共交通活性化計画」、「富山市中心市街地活性化基本計画」や、「富山市健康プラン21」などの既存の主要計画に掲げる施策について、「歩くこと」に着目した関連施策を、包括的・全庁的につなぐアクションプランです。

これまで取り組んできたコンパクトなまちづくりを基軸に、取組みの様々な効果や成果を活かしながら、都市や市民生活において質の高い持続可能なまちの姿を描き、目指していきます。



《富山市のコンパクトなまちづくりとは》

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を目指し、「公共交通の活性化」、「公共交通沿線地区への居住促進」、「中心市街地の活性化」の3つの施策の柱を掲げ、まちづくり施策を推進してきました。

取組みの開始から10数年が経過し、近年、各取組みの成果が居住の動向や公共交通利用者数などに具体的に現れてきています。

平成31年度末には、富山駅の路面電車南北接続事業が完了する予定であり、コンパクトなまちづくりのさらなる推進に向けた取組みを現在も進めています。

■富山市が目指すお団子と串の都市構造



「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」とは、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、文化等の都市施設を集積させるまちづくり

■実現するための3本柱とこれまでの主な取組み

①公共交通の活性化

- ・LRT ネットワークの形成により、過度に車に依存したライフスタイルを見直し、歩いて暮らせるまちを実現

【これまでの主な取組み】

- 富山ライトレール開業（平成18年4月）
- 市内電車環状線化開業（平成21年12月）
- JR高山本線活性化（平成18年10月～）
- 富山地鉄不二越・上滝線活性化（平成23年9月～）
- 新幹線高架下へ市内電車の乗入れ開業（平成27年3月）
- 富山駅の路面電車南北接続（平成31年度末完成予定）

②公共交通沿線地区への居住促進

- ・鉄軌道の駅や停留所及び幹線バスのバス停から徒歩圏内に各種施設の立地や居住を誘導

【これまでの主な取組み】 ●まちなか居住推進事業 ●公共交通沿線居住推進事業

③中心市街地の活性化

- ・中心市街地に各種都市機能を集約するとともに、居住を誘導

【これまでの主な取組み】

- グランドプラザの整備
- おでかけ定期券事業
- 地場もん屋総本店
- とやま花Tram・花Busキャンペーン事業
- 自転車市民共同利用システム
- 公有地等を活用したまちづくり（角川介護予防センターなど）

《富山市の健康づくり施策：富山市健康プラン21》

本市では、健康都市富山を目指すため、平成25年3月に「富山市健康プラン21（第2次）」を策定し、様々な健康づくりにかかわる取組みを進めています。

この計画の中には、具体的な指標と目標値を設定しており、「コンパクトなまちづくり」を念頭に、「歩くこと」を核とした健康づくりの視点（「公共交通利用者率の増加」など、目標項目への反映）を盛り込んでいるとともに、各種団体からなる「地区健康づくり推進会議」を中心とした、地域の実情・特性を踏まえた健康づくり活動を推進しています。

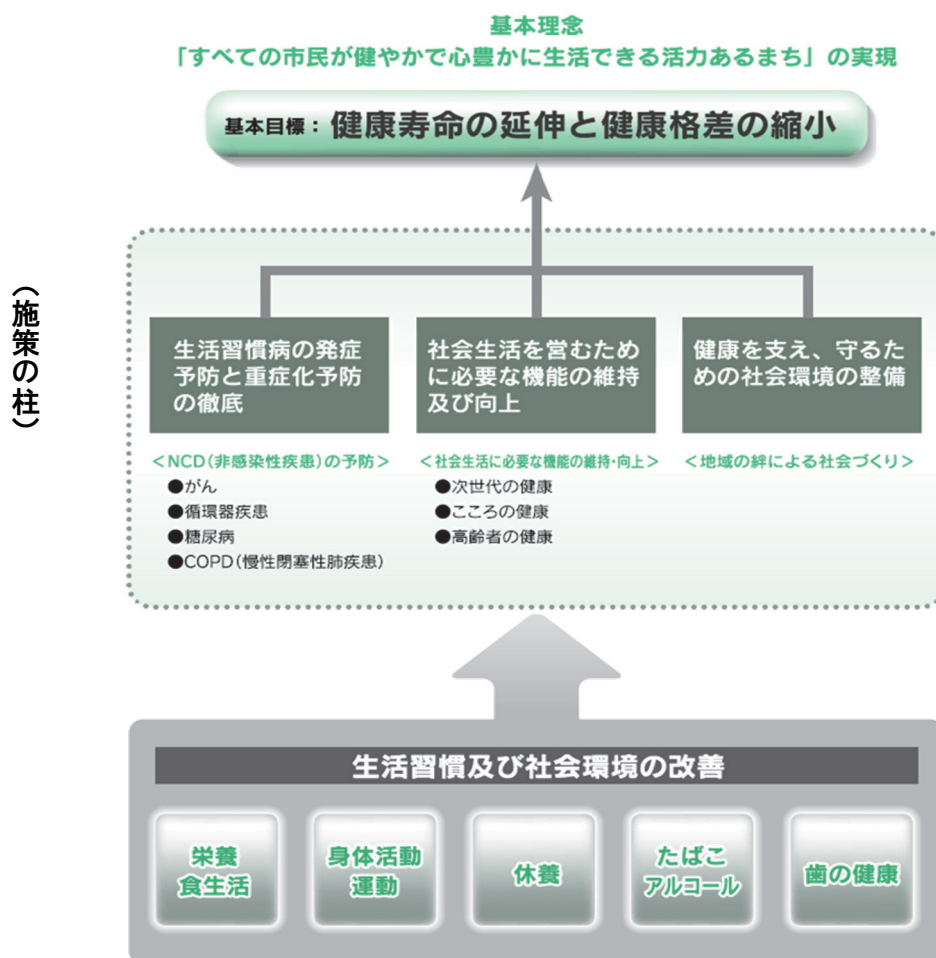
健康プランにおいては、日常生活の中で身体活動を増やすことの必要性について普及啓発するとともに、数の増加を目標とした目標歩数を設定し、今より1,000歩（歩く時間で10分程度）多く歩くことを勧めています。また、歩きやすい環境づくりにも努め、公共交通機関の利用を促進し、「歩くこと」による健康づくりを推進しています。

（日常生活における歩数の目標値（平成33年） 成人男性:9,000歩、成人女性:6,200歩）

■「富山市健康プラン21（第2次）」（計画期間：平成25年度～34年度）

○人口減少期・超高齢社会における健康都市富山の実現に向けて、市民協働のもとに、生活習慣・社会環境の改善を総合的に推進するための計画。

○「健康日本21（第2次）」の地方計画であり、第1次計画の取組み実績や成果を踏まえ策定。



《富山市における「歩く」ことに関する主な既存施策》

本市では、高齢者福祉、スポーツ、医療保健、賑わい（中心市街地活性化）、水・緑・生涯学習などの分野において、「歩く」ことに関する様々な施策を展開しています。

高齢者福祉

- 歩行補助車ステーション事業（⇒右記①参照）
- 健康長寿コンシェルジュ・サービス事業

①歩行補助車ステーション事業

- ・高齢者の転倒等の歩行時の不安を解消し、まちなかで買い物や散歩を楽しめるような環境を整備することを目的に、まちなかの施設において無料で利用できる歩行補助車を設置（写真）



スポーツ

- 富山の自然を活かしたウォーキングイベントの開催（四季のウォーク）
- ノルディックウォーキングボールの無料貸出（⇒右記②参照）
- タウントレッキングサイト事業（⇒右記③参照）

②ノルディックウォーキングボールの無料貸出

- ・市民や観光客が公園の散策やまちなかを歩くときに無料で使用できるノルディックウォーキングボールを設置（写真）



医療保健

- プラス 1,000 歩チャレンジ事業（⇒右記④参照）
- 「歩く人。」リーダー育成事業（地域ぐるみによるウォーキングプログラム「歩く。」を実践する人材の育成）

③タウントレッキングサイト事業

- ・ウォーキングやランニングの交流拠点として、民間事業者等と連携し、富山市総合体育館に、「トヤマタウントレッキングサイト」（写真）を開設。



賑わい （中心市街地 活性化）

- おでかけ定期券（⇒右記⑤参照）
- マチナカテクテクスタンプラリー事業
- ノルディックウォーキングボールの無料貸出／タウントレッキングサイト事業〔再掲〕

④プラス 1,000 歩チャレンジ事業

- ・“今より 1,000 歩多く歩く”ことを推奨する運動。
- ・会社や家族でのチャレンジを呼びかけ。
- ・日々の歩数を記録する「チャレンジダイアリー」（写真）を配布。



水・緑 生涯学習

- 呉羽丘陵のフットパス事業（散策路や周辺施設の整備）
- 呉羽丘陵でのウォーキングイベント開催
- 歴史探訪ウォーク、歴史探訪ツアーの開催
- 地域の文化財や自然を学ぶ歩こう会の実施

⑤おでかけ定期券

- ・市内各地から中心市街地へ出かける際の公共交通（バス、電車、路面電車）が 1 乗車 100 円で利用できる定期券（写真）。満 65 歳以上の高齢者を対象。



本戦略は、「戦略の目的と役割」、「『歩くこと』に係る現状とまちづくりの視点」、「戦略の構想」、「施策の展開」、「戦略の推進」の5つの章で構成します。

第1章 戦略の目的と役割

策定の背景・目的、策定のねらい、戦略の位置づけ・役割、戦略の構成を示しています。

第2章 「歩くこと」に係る現状とまちづくりの視点

まちづくりの現状とポイント、市民の意識・活動状況とポイントを整理し、歩くライフスタイルの創造に向けた課題を示しています。

第3章 戦略の構想

基本理念を基に、目指す都市像を設定し、3つの基本方針、基本方針における基本目標を示しています。

第4章 施策の展開

基本方針ごとの施策体系を示しています。

第5章 戦略の推進

推進体制、進行管理の方法を示しています。

第2章. 「歩くこと」に係る現状と まちづくりの視点

1-1 富山市の人口動向と市民の健康状態

(1) 人口の動向

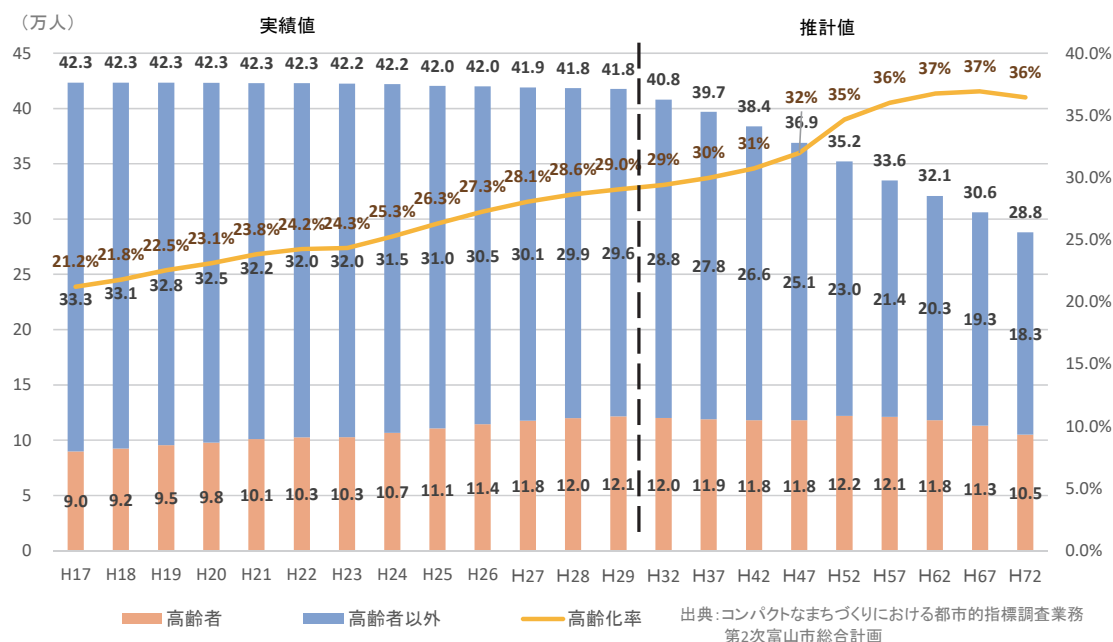
- 人口減少・高齢化は進行していますが、コンパクトなまちづくりにより、都心地区・公共交通沿線地区の人口が増加しています。

人口と高齢化率

本市の人口は、平成29年に約42万人となっており、平成17年から平成29年にかけて1.3%減少しています。人口減少はますます進行し、平成37年には40万人を割ると予測しています。

高齢化率は、平成17年は約2割（21.2%）でしたが、平成29年には約3割（29.0%）まで増加しています。高齢化率は今後30年間で4割近くまで増加すると予測しています。

■人口と高齢化率の推移

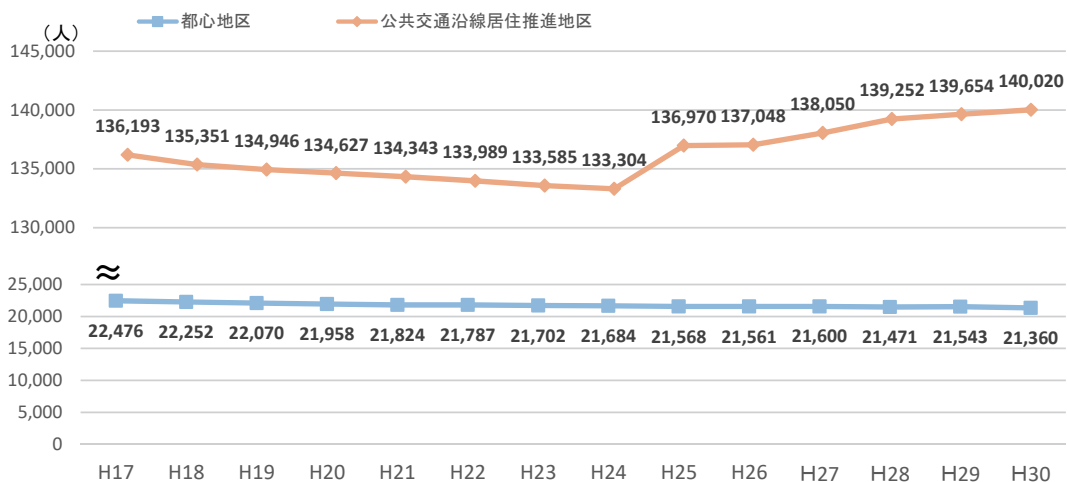


都心地区・公共交通沿線居住推進地区の人口動向

中心市街地（都心地区）では、人口減少で推移していましたが、平成 26 年～27 年にかけて増加し、以降は増減を繰り返していますが、21,300～21,600 人を維持しています。社会増減をみると、人口が平成 20 年から転入超過を維持しています。

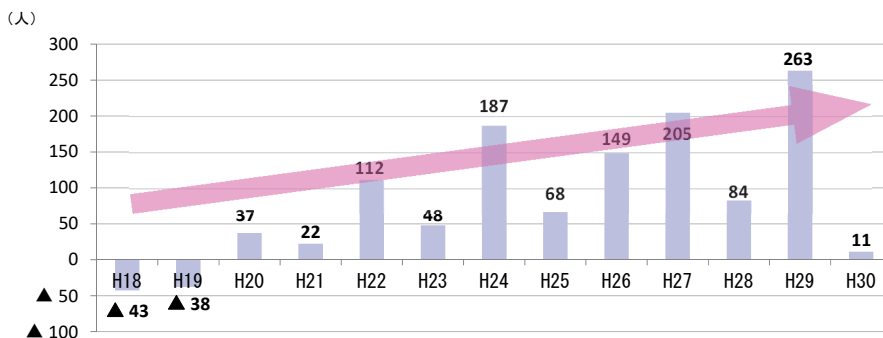
公共交通沿線居住推進地区では、新駅の設置による地区の追加などの影響もあり、平成 25 年に人口増加となり、以降も増加で推移しています。社会増減をみても、平成 24 年の転入超過以降、転入超過の傾向となっています。

■中心市街地（都心地区）及び公共交通沿線居住推進地区の人口動態



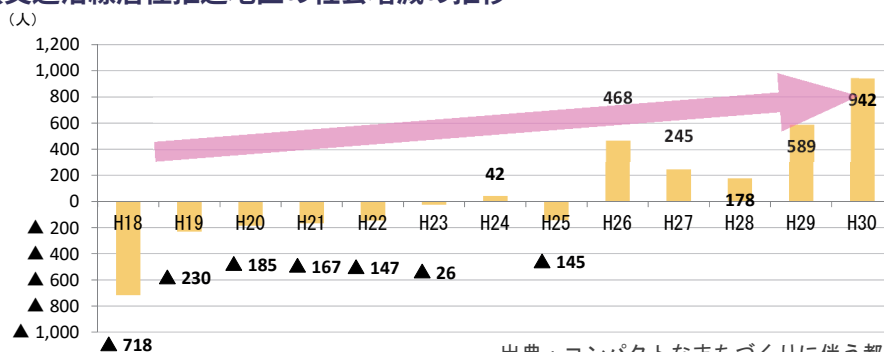
出典：コンパクトなまちづくりに伴う都市的指標調査業務

■中心市街地（都心地区）の社会増減の推移



出典：コンパクトなまちづくりに伴う都市的指標調査業務

■公共交通沿線居住推進地区の社会増減の推移



出典：コンパクトなまちづくりに伴う都市的指標調査業務

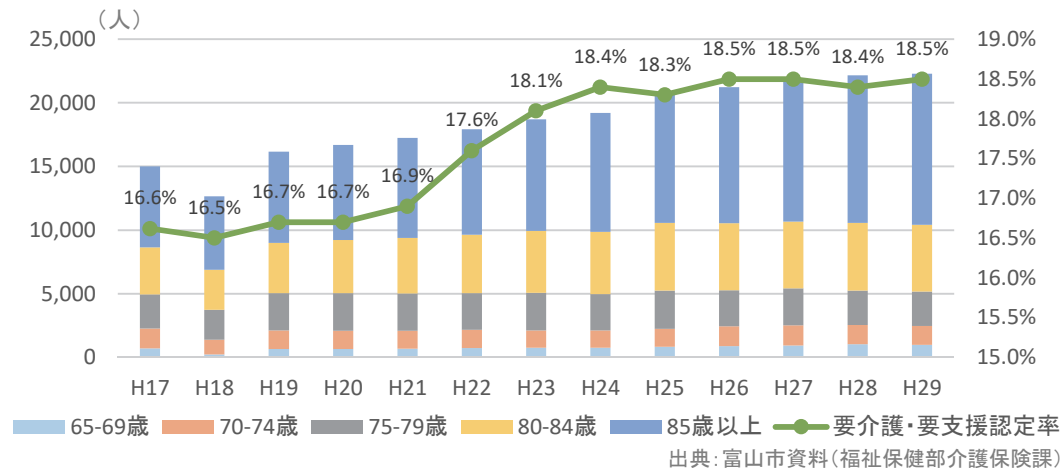
(2) 市民の健康にかかわる状況

- 高齢化に伴い、高齢者の要介護・要支援認定者数は増加しています。高齢者の自立期間は国や県の平均より短くなっています。
- 身体活動・運動は、身体機能の維持に効果があるとされており、意識的に身体を動かしている市民の割合は増加傾向です。

高齢者における要介護・要支援認定者の状況

要介護・要支援認定者数は、平成 17 年から平成 29 年にかけて 1.5 倍に増加しています。認定者数の割合も増加傾向となっておりますが、平成 24 年からはほぼ横ばいで推移しており、平成 29 年には高齢者の約 2 割が認定を受ける状況となっております。

■ 高齢者における要介護・要支援認定者数の推移



高齢者の自立期間の状況

富山市の 65 歳の平均余命のうち、「日常生活動作が自立している期間の平均(年)」は、男性が平均 17.05 年、女性が平均 20.35 年となっており、男・女ともに国や県の値に比べ短くなっています。

■ 65歳の「日常生活動作が自立している期間の平均」(平成22年)

	男 性			女 性		
	平均余命(年)	日常生活動作が自立している期間の平均(年)	日常生活動作が自立していない期間の平均(年)	平均余命(年)	日常生活動作が自立している期間の平均(年)	日常生活動作が自立していない期間の平均(年)
富山市	18.92	17.05	1.87	24.16	20.35	3.82
富山県	18.89	17.16	1.73	24.28	20.66	3.62
全 国	18.86	17.23	1.63	23.89	20.49	3.41

資料：健康寿命の算定指針(厚生労働省)

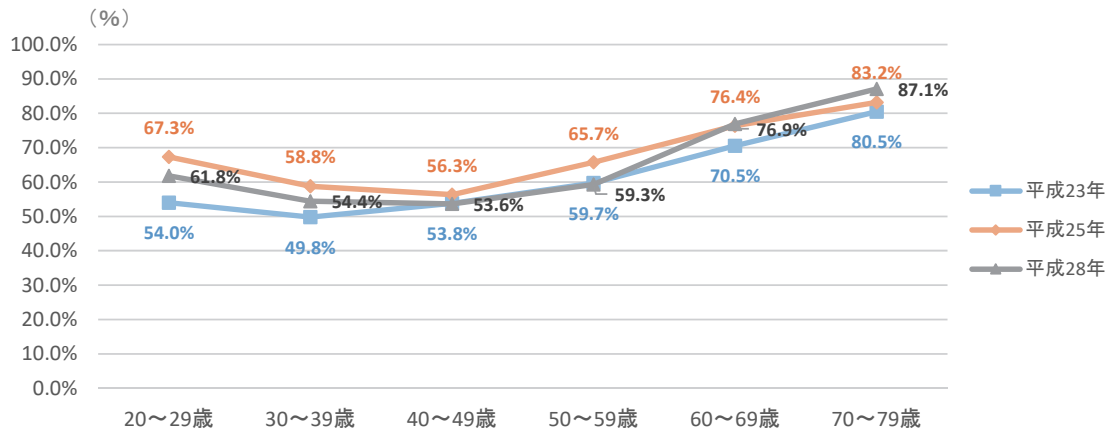
出典：富山市健康プラン 21

身体を動かす状況

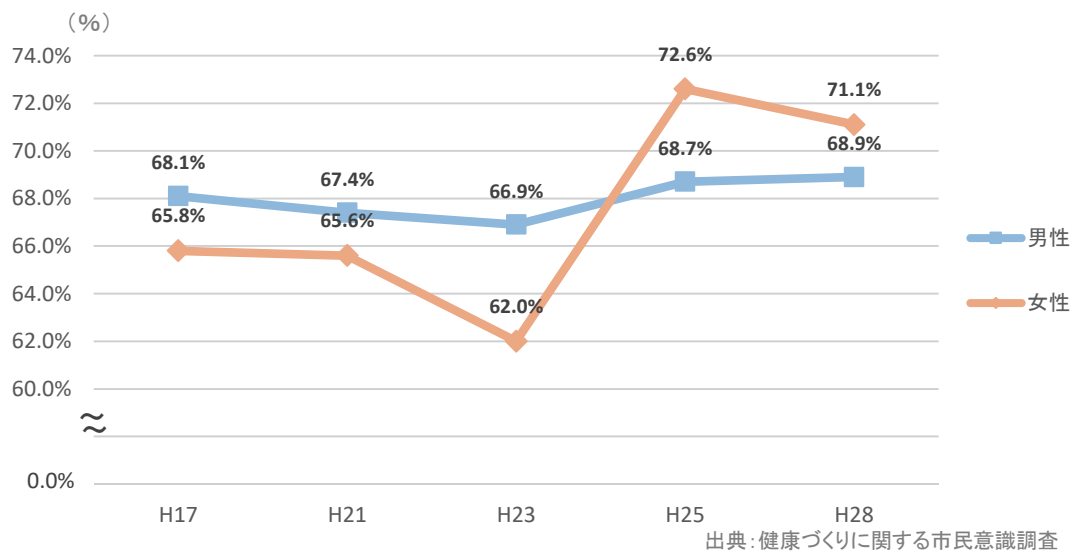
意識的に身体を動かしている人の割合は、20～49 歳で 50～60%程度となっており、年齢が上がるにつれて、割合は上昇傾向となっており、若い世代で意識的に身体を動かしている人の割合は低くなっています。

また、意識的に身体を動かしている市民の割合は男女ともに増加傾向となっています。

■意識的に身体を動かしている人の年代別年次推移



■意識的に身体を動かしている人の性別年次推移

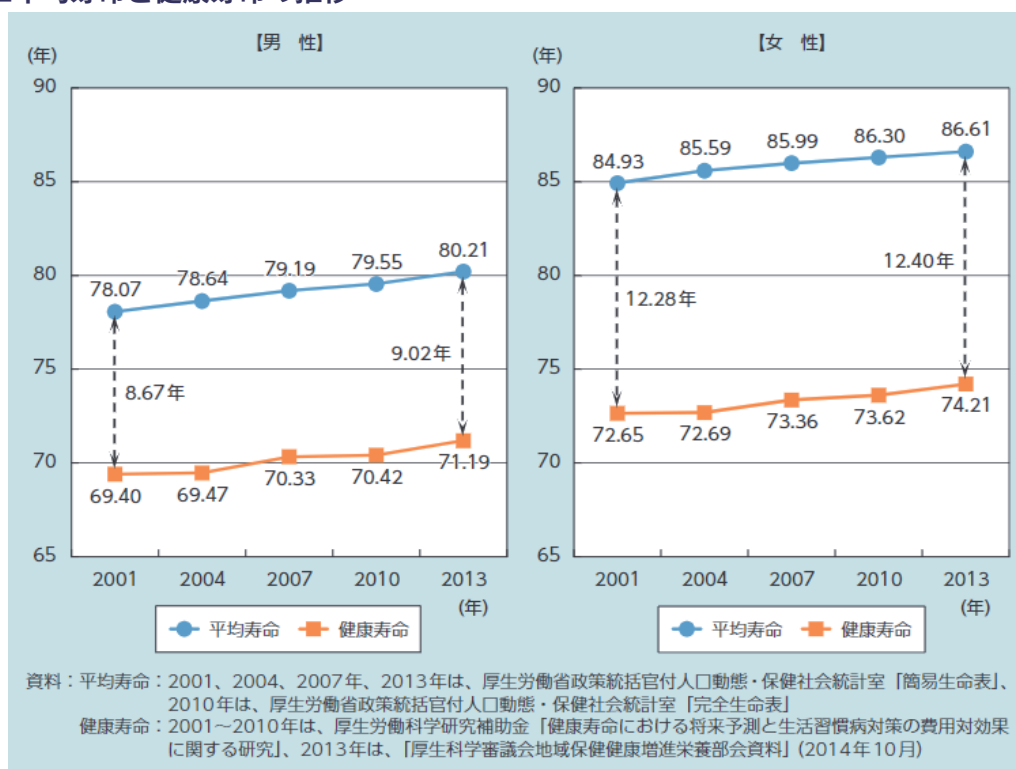


●コラム● 健康寿命を延ばすことが重要

平成 28 年版厚生労働白書－人口高齢化を乗り越える社会モデルを考える－によると、我が国の平均寿命、健康寿命は、2001 年から 2013 年にかけてともに上昇傾向となっていますが、平均寿命と健康寿命の差（不健康な期間）は若干広がり縮まっていないことが示されています。

日常生活に制限のある「不健康な期間」の拡大は、個人や家族の生活の質の低下を招くとともに、医療費や介護給付費等の社会保障費の増大にもつながることから、健康寿命を伸ばす（不健康な期間を短縮する）ことの重要性が述べられています。

■平均寿命と健康寿命の推移



出典：平成 28 年版厚生労働白書－人口高齢化を乗り越える社会モデルを考える－



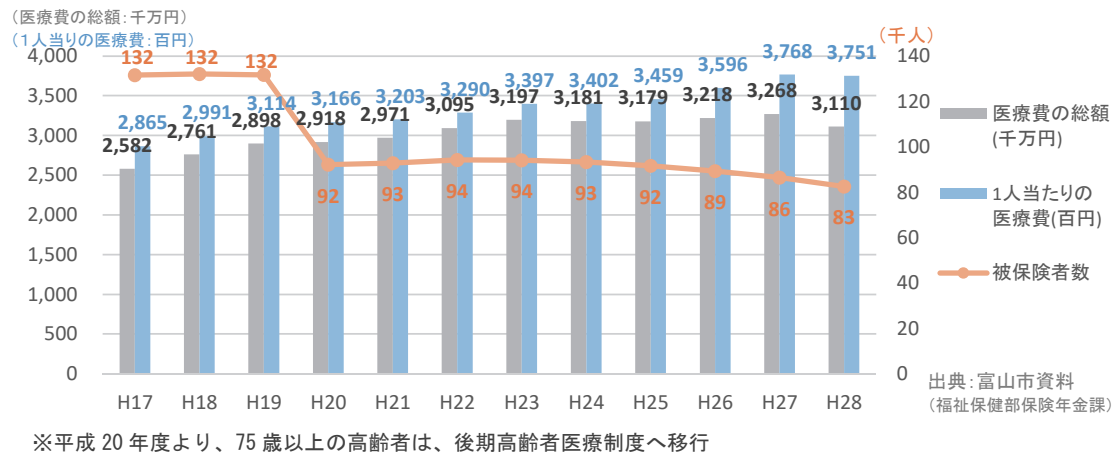
(3) 市民の健康にかかわる財政状況

- 国民健康保険加入者の1人当たりの医療費は増加傾向となっており、民生費における老人福祉費も増加傾向にあります。

国民健康保険に関する状況

国民健康保険における被保険者数は、景気回復、定年延長、社会保険の加入条件の緩和等による社会保険への加入の増加により、平成23年度以降は減少しています。それに伴い、医療費の総額も減少していますが、医療の高度化等により、1人当たりの医療費は、増加傾向となっています。

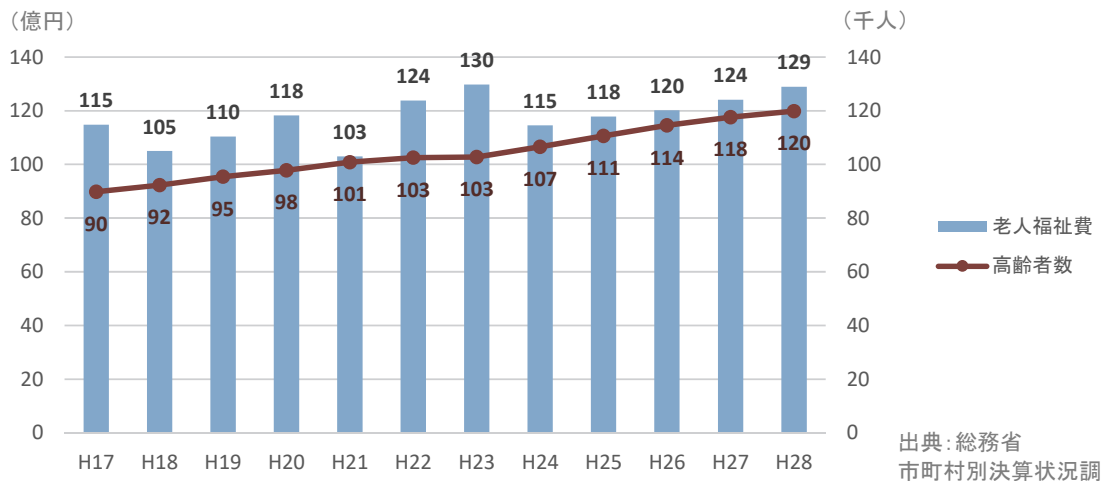
■国民健康保険における被保険者数と医療費の推移



高齢者にかかわる費用の状況

市の民生費における老人福祉費は、金額の増減に変動はあるものの、高齢者数の増加に伴い、増加傾向となっています。

■民生費における老人福祉費と高齢者数の推移



●コラム● 歩くことで医療費が削減

国土交通省は、多くの市民が自立的に、また必要に応じて地域での支援を得て、より活動的に暮らせるまちづくりを目指し、「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン（平成26年8月）」を策定・公表しており、住み慣れた地域に住み続けるための良好な居住環境の確保と合わせ、日常生活圏域等における都市機能の確保や、歩行空間、公共交通ネットワークの充実などに取り組み、都市構造のコンパクト化を進めることを基本に、日常生活において歩くこと、街を歩くことを推進しています。

さらに、こうした歩くことの健康増進効果に着目したまちづくりの取組みに併せ、日常生活における歩行の特性や調査手法、歩行による健康増進効果の見える化等に関する「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量（歩数）調査のガイドライン（平成29年3月）」を策定・公表しており、このガイドラインでは、歩くことによる医療費の抑制効果が、0.065～0.072 円／歩であるとしています。

■「健康・医療・福祉のまちづくり」に必要な5つの取組

①住民の健康意識を高め、運動習慣を身につける
・社会環境の改善を通じた市民意識等の向上

②コミュニティ活動への参加を高め、地域を支えるコミュニティ活動の活性化を図る
・高齢者のコミュニティ活動への参加等生きがいの創出、多様な主体の連携、コミュニティ活動の拠点づくり、コミュニティビジネスの活用

③日常生活圏域・徒歩圏域に都市機能を計画的に確保する
・計画的に確保することが望ましい都市機能と機能確保の考え方、都市機能を計画的に確保する際の方策

④街歩きを促す歩行空間を形成する
・歩行ネットワークの構築、世代を超えて利用される歩行空間づくり、歩行をサポートするモビリティ等の活用、歩行を促す仕掛けづくり

⑤公共交通の利用環境を高める
・公共交通のサービス水準の向上、地域のコミュニティ等が主体となった交通サービスの提供、公共交通の待合空間等の整備

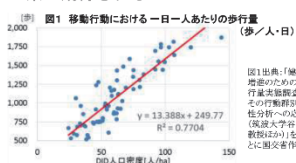
出典：健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン（平成26年8月）

■「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量（歩数）調査のガイドライン」の概要

○コンパクトシティの多様な効果の一つである健康増進効果を把握することを目的に、身体活動の基本であり、まちづくりの指標となる歩行量（歩数）の調査のためのガイドラインを策定

I ガイドラインの背景

- コンパクトシティの取組によって歩行量（歩数）の増大が期待される
- 歩行は身体活動の基本、歩行量（歩数）の増大により健康増進効果が期待される



II 日常生活における歩行量（歩数）の特性

- 多く歩く人の存在が平均を押し上げており、モニタリングには中央値を採用することを推奨
- 都市規模別、男女別、年齢別の中央値を整理（都市規模が大きいほど歩行量（歩数）が多い→Iと合致）
- よく歩く人は都市規模に関係なく歩くが、あまり歩かない人の割合は地方都市の方が高い

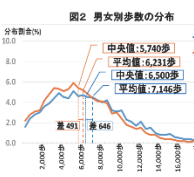
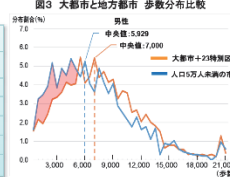


表1 1日当たりの歩数分布

都市規模別・年代別（男女計中央値）(例)	大都市+23区特別区	15万人以上	15～5万人未満	5万人未満
20代	7,568	7,038	6,954	6,507
30代	7,001	6,794	6,549	6,220
40代	7,388	6,973	6,815	6,905
50代	7,528	6,812	6,628	6,449
60代	6,521	6,155	5,951	5,824



III 取組の流れと検討のポイント

- 地方公共団体における取組フロー、留意点を提示
- 特に重要な目標・効果・調査手法はⅣ・Ⅴで詳細化
- 1 目標の設定
 - 立地適正化計画制度の活用
 - 目標の設定と効果の試算
- 2 調査手法の選定
 - 各種調査手法の特徴を踏まえて調査手法を選定
- 3 調査の実施、分析
 - 歩行量（歩数）の特性を踏まえた分析の留意点
- 4 モニタリング（継続調査）
 - 継続調査とPDCA

IV 目標の設定と効果の試算

- 目標設定の考え方を提示（健康日本21(第二次)の歩数目標等）
(例 +約1,500歩、男性（20～64歳）9,000歩、(65歳～)7,000歩)
- 既往の研究等から歩行による医療費抑制効果の原単位を整理
(1日1歩あたりの医療費抑制効果を0.065～0.072円と整理)

V 調査手法の特徴とモニタリングのための調査手法の提案

- パーソントリップ調査、プローブパーソン調査、歩数計調査、アンケート（IPAQ）調査の特徴を整理
- モニタリングのための調査手法の提案と分析における留意事項を整理

※ 健康増進効果に着目したまちづくりの取組については、「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン（平成26年8月）」を参照。

出典：国土交通省

1-2 「歩くこと」にかかわる生活環境の現状

(1) 公共交通沿線の居住状況

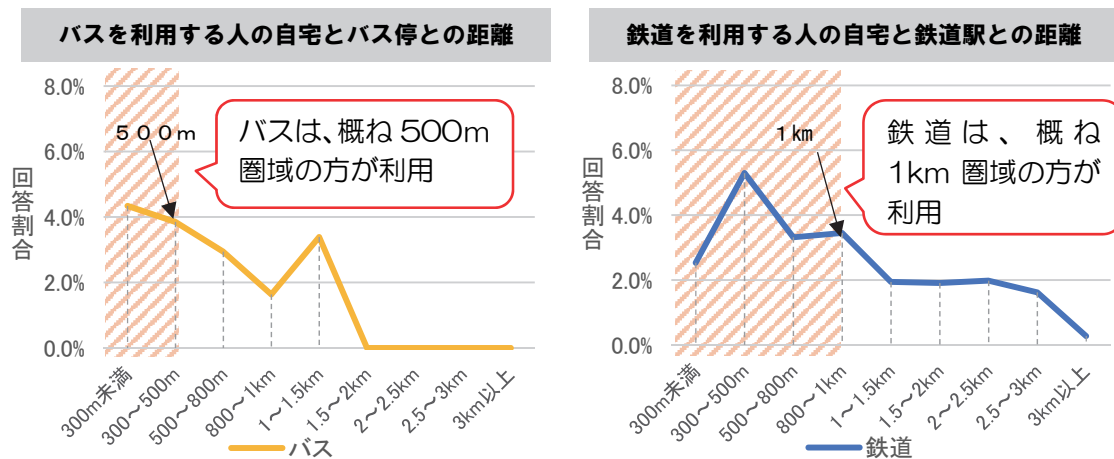
- 本市の交通に関する計画においては、公共交通を利用しやすい範囲は、徒歩圏として鉄道駅から概ね 500m、バス停から概ね 300mとしています。
- 本市が居住を推進している上記の範囲に居住する市民は約 4 割です。
- 昨年、市民を対象として実施した、歩くライフスタイルアンケートによると、公共交通を利用する市民の多くは、鉄道駅から概ね 1 km、バス停から概ね 500mの範囲に居住している傾向が見られました。

アンケートによる公共交通を利用できる範囲の状況

アンケートでは、最寄りのバス停、鉄道駅からの距離帯別交通手段の関係をみると、バスでは概ね 500m圏域、鉄軌道は概ね 1 km圏域の方が利用しています。

また、富山ライトレールの定期券保有者の居住地は、駅から半径 500 mの範囲には全体の 56%、半径 1 kmの範囲では 79%となり、半径 500 m以上の居住者もかなり利用しています。

■最寄りのバス停、鉄道からの距離対別交通手段（よく利用する交通手段の回答割合）

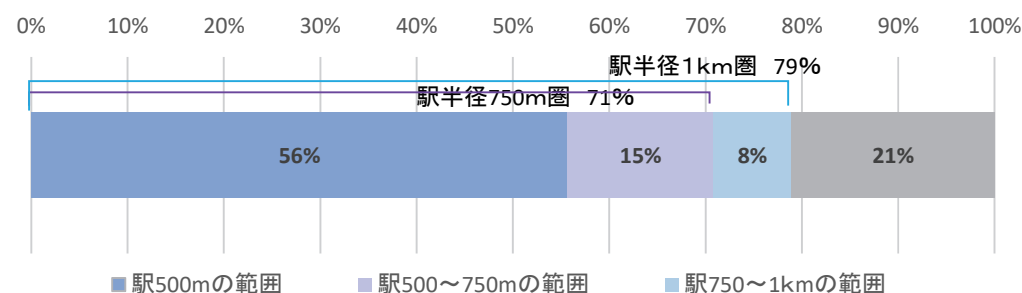


※各距離帯に居住する回答者が“よく利用する”と回答した交通機関の割合（通勤通学・買い物・通院・その他すべての目的の合計）

※回答者数：1845 人

出典：歩くライフスタイルアンケート調査

■富山ライトレール定期券保有者の分布



(n=849)

出典:コンパクトなまちづくりにおける都市的指標調査業務

公共交通を利用できる範囲の居住の状況

利便性の高い公共交通沿線^{※1}の徒歩圏^{※2}（都心地区、鉄軌道駅の半径 500m、バス停の半径 300m）には市民の 42.8%が居住しています。

徒歩圏の範囲を、鉄軌道駅の半径 1 km、バス停の半径 500m まで広げると、居住者の割合は 67.8%となります。

公共交通の近傍に居住していると便利であることは間違いありませんが、公共交通+（プラス）10 分、15 分^{※3}歩くと健康になるという視点でとらえると、公共交通を使って健康に暮らせる範囲には、多くの市民が居住していることがわかります。

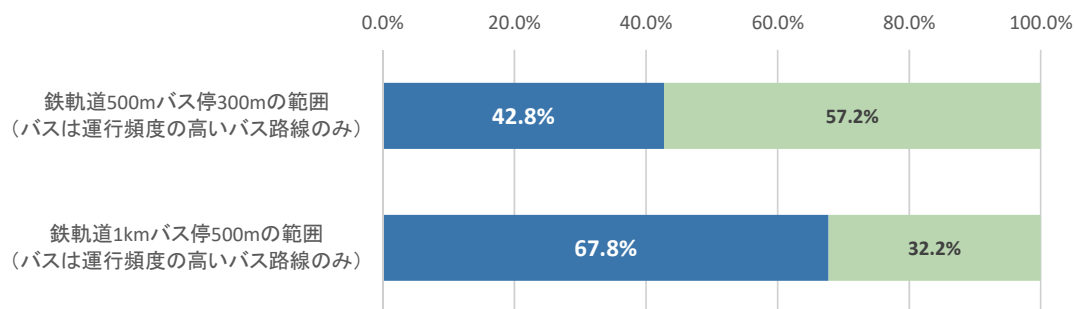


※1 利便性の高い公共交通は、市全域のうち、鉄軌道及び運行頻度の高いバス路線を対象としている。

※2 徒歩圏は、用途地域の設定のない地域も含まれている。

※3 歩く速度を 80m/分とすると、15 分で 1.2 km歩けます。

■鉄軌道駅500m、バス停300mの範囲と鉄軌道1km、バス停500mの範囲の人口の割合



■ 対象区域の人口割合

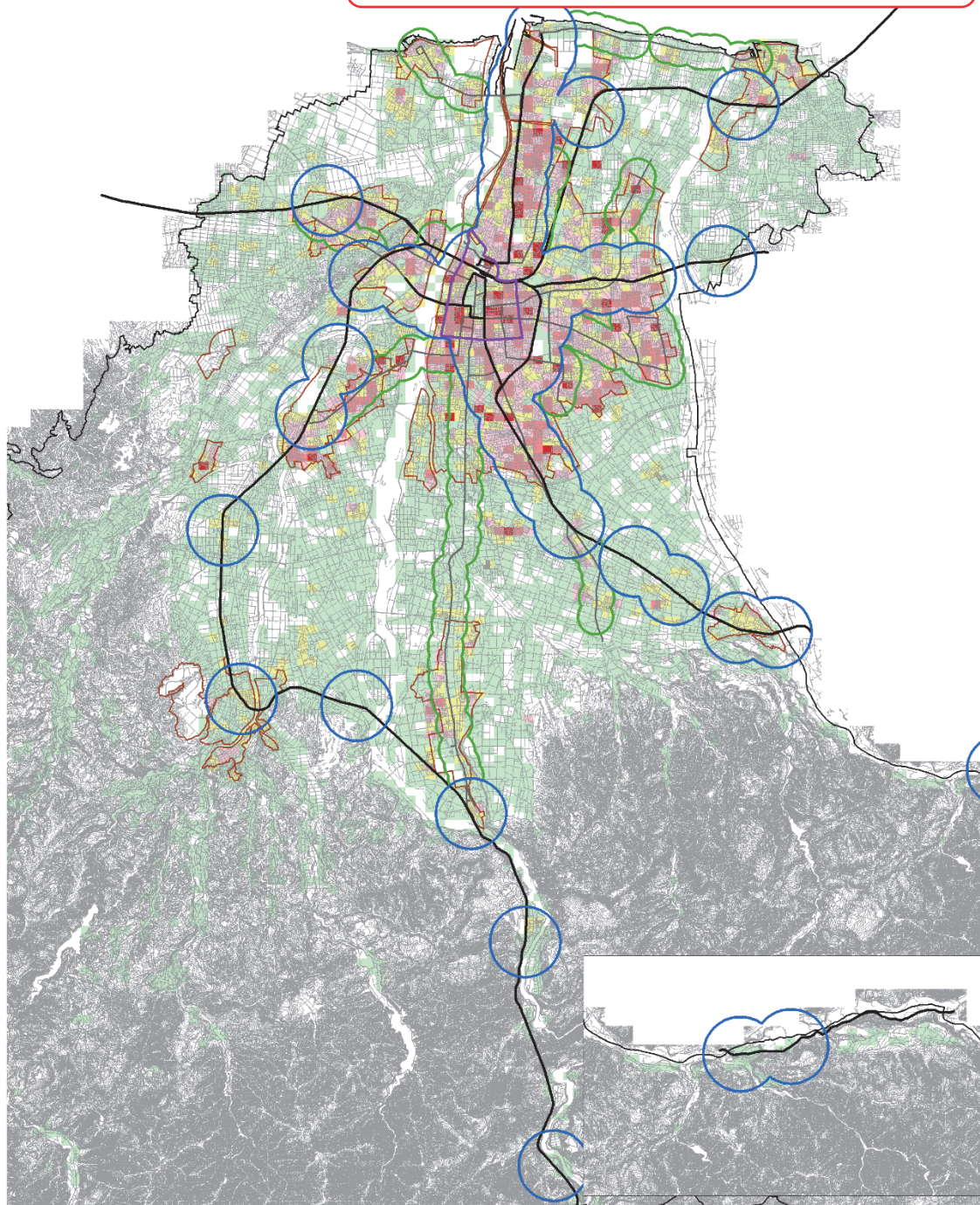
■ それ以外の地域の人口割合

総人口: 417,382人 (平成30年)

出典:コンパクトなまちづくりにおける都市的指標調査業務のデータを基に集計

■人口の分布状況（平成30年）

中心市街地やその縁辺部、富山ライトレール、不二越・上滝線沿線を中心に密度が高く、沿線居住推進地区の範囲の外周も人口密度が高い市街地が多い。



4 2 0 4 km

凡例

- 都心地区
- 駅1km圏
- 運行頻度の高いバス路線のバス停500m圏
- 鉄軌道網
- 運行頻度の高いバス路線
- 市域
- 用途地域

H30人口分布

- 125人(20人/ha)未満
- 125-249人(20-39人/ha)
- 250 - 374人(40-59人/ha)
- 375 - 499人(60-79人/ha)
- 500人(80人/ha)以上

出典：コンパクトなまちづくりに伴う都市的指標調査業務

(2) 生活サービス機能の立地

- 市民の多くは商業施設や病院・診療所、公園などの生活利便施設に歩いて行ける範囲に居住しています。

生活利便施設の分布と徒歩圏域の居住人口

市民の主な外出先となる生活利便施設は市街地を中心に分布しています。

利用圏域の範囲が広い行政庁舎、市立公民館等、地域包括支援センターの利用圏域には約 9 割、図書館でも約 8 割の市民が居住しています。

多くの市民の日常生活に必要な商業施設や病院・診療所などの 500m の範囲には、市民の 7 割以上が居住しています。また、市民の約 9 割が公園の 500m の範囲に居住しています。これらの生活利便施設には、多くの市民が歩いて行くことができる状況となっています。

■生活利便施設の利用圏域における居住人口の割合

種類	施設数	利用圏域	利用圏域対象者	利用圏域対象者における圏域人口割合
行政庁舎(地区センター等)	80	2 k m	全人口	98.9%
市立公民館及び農業環境センター等	91	2 k m	全人口	98.9%
商業施設	362	500m	全人口	71.8%
病院診療所	462	500m	全人口	73.4%
金融機関	234	500m	全人口	53.8%
高齢者通所介護施設	253	500m	高齢者	62.7%
地域包括支援センター	32	2 k m	全人口	87.6%
子育て施設	124	500m	就学前（5歳以下）人口	45.6%
図書館	25	2 k m	全人口	80.3%
公園	991	500m	全人口	88.9%

※人口及び施設は平成29年度時点のもの。対象施設は以下のとおり。

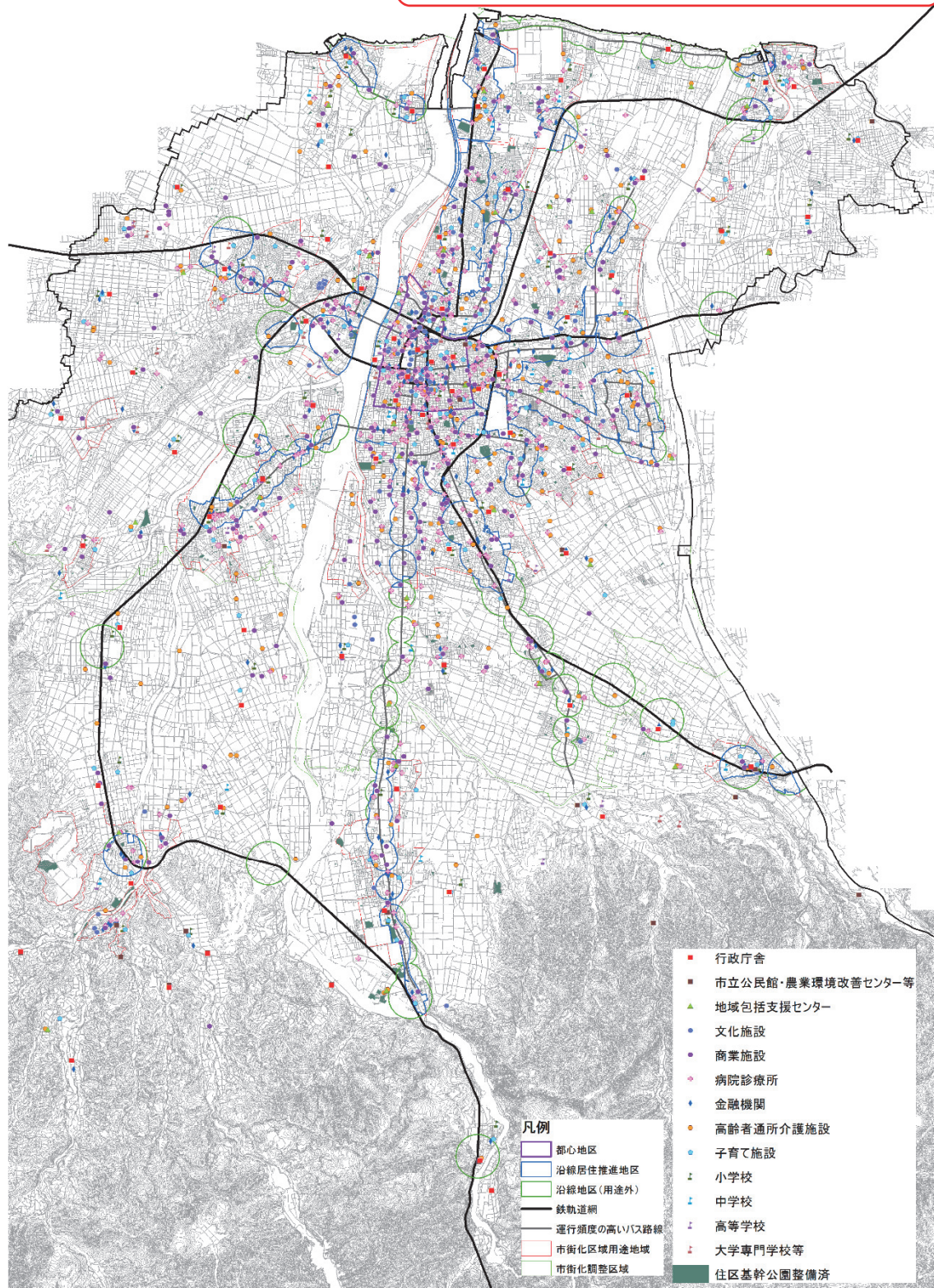
- ・商業施設：スーパー、食料品店・ドラッグストア、コンビニエンスストア
- ・診療所：内科、外科、整形外科、歯科
- ・子育て施設：幼稚園、認定こども園、保育所
- ・公園：整備済み住区基幹公園（街区公園、近隣公園、地区公園）

出典：コンパクトなまちづくりに伴う都市的指標調査業務（平成29年度）



■生活利便施設の分布（平成29年）

商業、医療、高齢者福祉、コミュニティ施設、文化施設、公園などの生活利便施設は、市街地を中心に分布。



出典：コンパクトなまちづくりに伴う都市的指標調査業務

1-3 市民のライフスタイルの現状

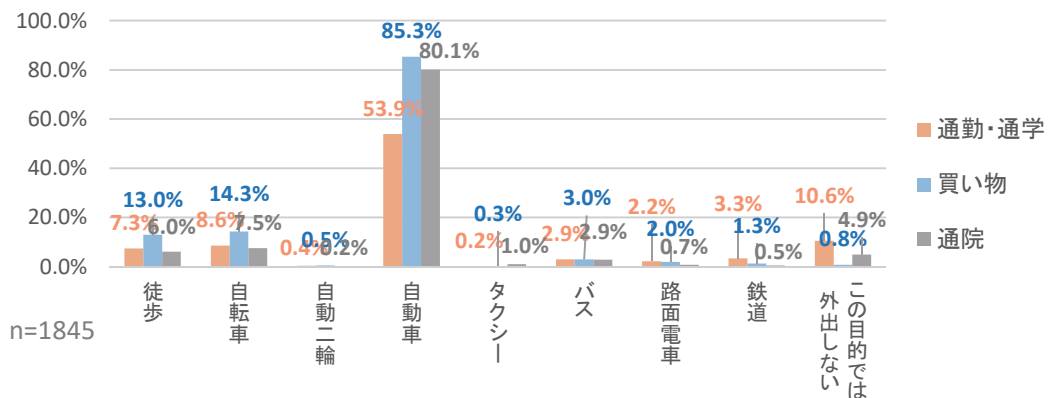
(1) 市民の移動の状況

- 市民の移動は車の割合が圧倒的に高く、車を2台以上持つ世帯も多くなっており、車による生活行動が定着しています。
- 自動車運転免許を自主返納する高齢者は増加傾向となっており、70歳以上の高齢者が多くなっています。

市民の主な移動手段

外出目的別の移動手段では、車の割合が通勤・通学で約5割、買い物、通院は約8割であり、いずれの目的においても、他の移動手段よりも圧倒的に高くなっています。

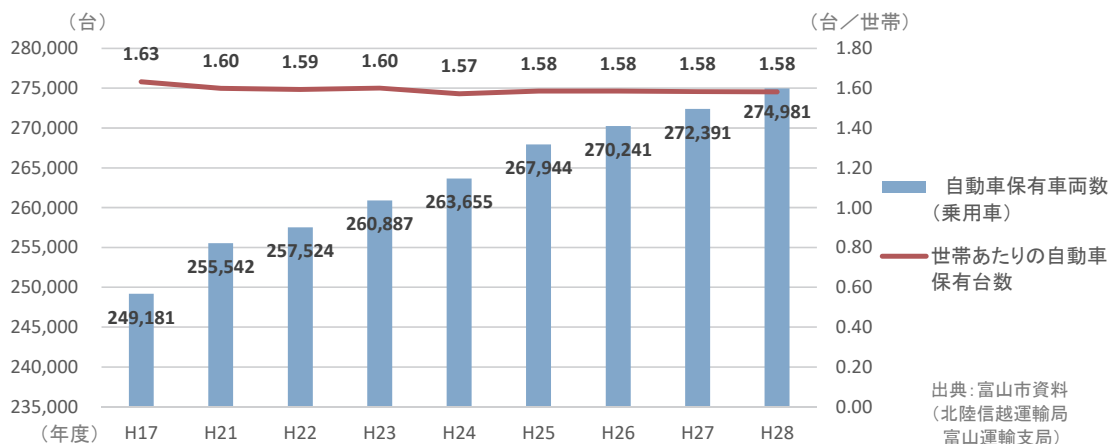
■外出目的別の移動手段



車保有の状況

自動車の保有台数は増加で推移しています。世帯数の増加に伴い、世帯あたりの台数は1.60台程度を維持していますが、2台以上の車を持つ世帯が多いと推察されます。

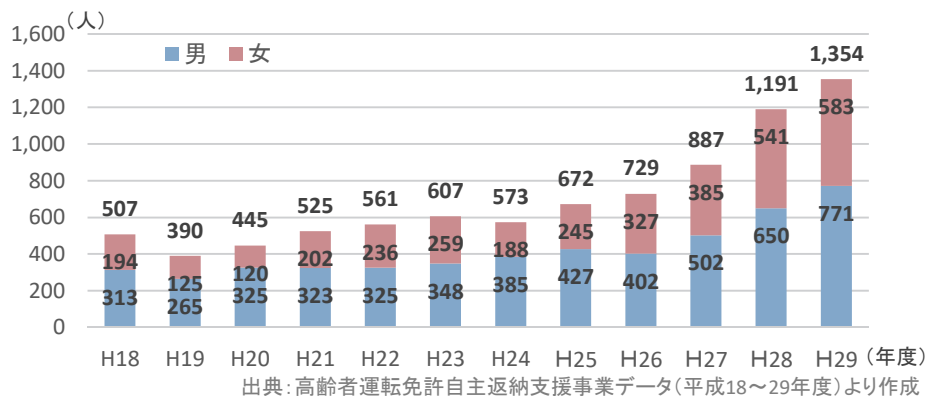
■自動車保有台数（乗用車）の推移



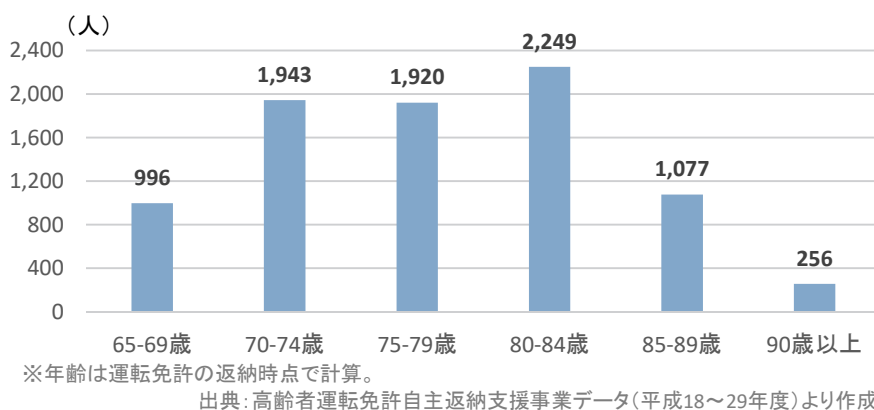
免許返納の状況

高齢者運転免許自主返納支援事業（平成 18 年度から実施）の申請者は増加傾向となっています。また、返納者は 70 歳以上の高齢者が多い状況となっています。

■高齢者運転免許自主返納支援事業の申請者数の推移



■高齢者運転免許自主返納支援事業申請者の免許返納時の年齢



(2) 市民の公共交通利用の状況

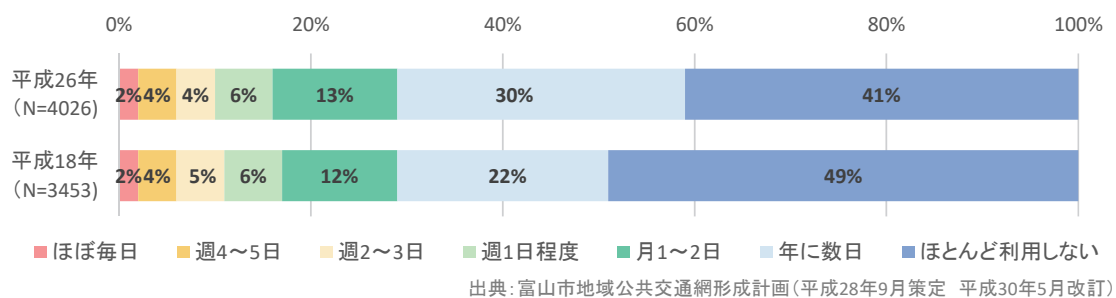
- 公共交通を日常的に利用する人は少ない状況ですが、近年は、公共交通利用者数が鉄軌道で増加、路線バスでは減少から横ばいへ転換しています。
- 公共交通を利用できる距離に居住していても、市民の多くは交通手段として公共交通を利用せず、車を選択する傾向にあります。

公共交通利用の状況

公共交通を週 2～3 日以上利用する市民の割合は 1 割程度であり、多くの市民は日常的に利用していない状況となっています。

ほとんど利用しない市民の割合は、平成 18 年の 49%からは減少しているものの、平成 26 年でも 41%となっており、最も割合が大きくなっています。

公共交通の利用頻度



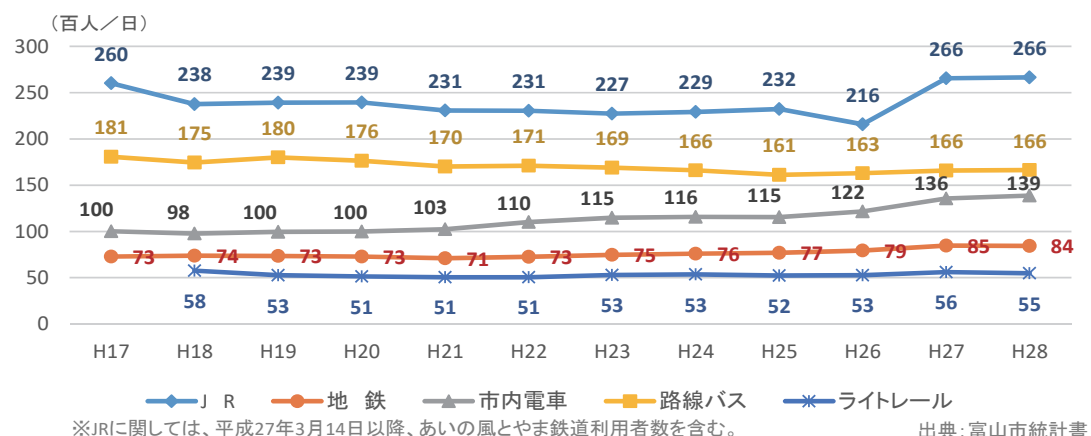
公共交通利用者数の状況

公共交通の利用者数は、富山ライトレールが開業以降横ばいで推移していましたが、近年は緩やかに増加傾向となっています。また、市内電車は環状線が開業した平成 21 年から増加傾向で推移しています。地鉄においても、平成 23 年以降は緩やかな増加傾向となっています。

JR は平成 27 年の北陸新幹線開通を機に大幅に増加しています。

路線バスは、平成 17 年から減少傾向にありましたが、平成 25 年以降は横ばいで推移しています。

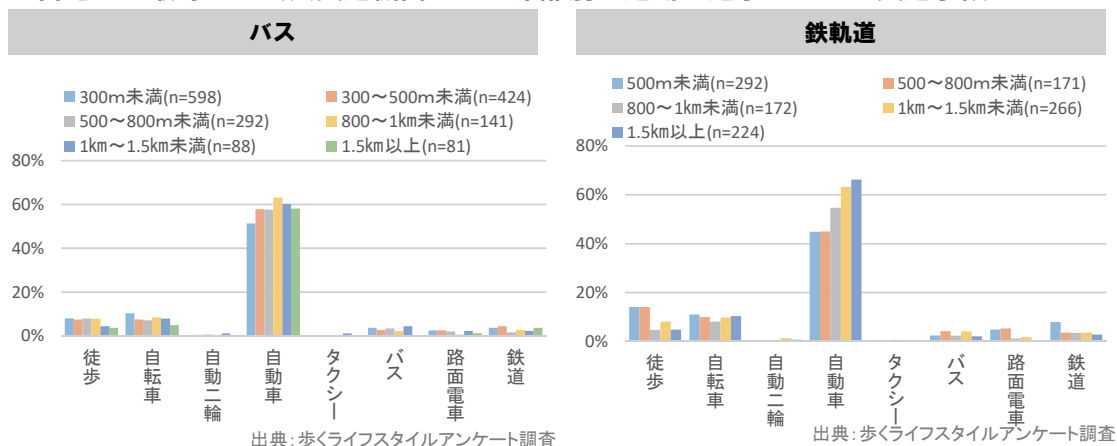
公共交通の1日当たりの利用者数の推移



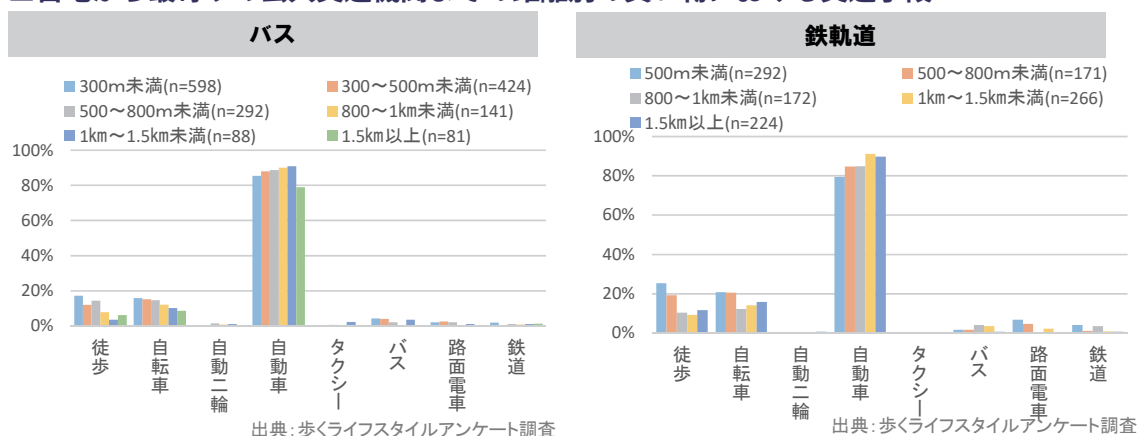
居住環境別の公共交通利用

自宅から最寄りのバス停または駅までの距離帯別に、通勤・通学及び買い物時の交通手段をみると、どちらの目的においても、バス停や駅の利用圏内にあっても、公共交通を利用する人は少なく、自動車を選択する人が最も多くなっています。

■自宅から最寄りの公共交通機関までの距離別の通勤・通学における交通手段



■自宅から最寄りの公共交通機関までの距離別の買い物における交通手段



●コラム● おでかけ定期券による高齢者の外出

本市では、満 65 歳以上の高齢者を対象に、市内各地から中心市街地へ出かける際の公共交通（バス、電車、路面電車）が 1 乗車 100 円で利用できる「おでかけ定期券」を発行しています。

おでかけ定期券についての調査結果からは、高齢者のおおよそ 4 人に 1 人がおでかけ定期券を所有していることがわかっています。

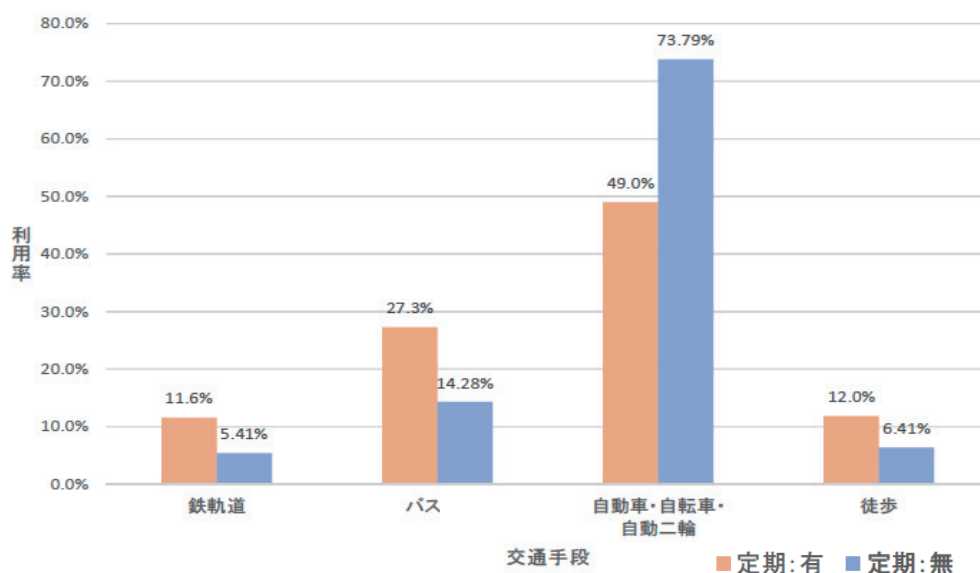
また、定期券所有者の中心市街地へのお出かけは、非所有者に比べ、公共交通利用率が高くなっています。

おでかけ定期券を通じて、高齢者が車を運転できなくなっても、公共交通で気軽に中心市街地等に外出できるようになることを支援しています。



■おでかけ定期券の有無による中心市街地への交通手段別の利用率 (中心市街地から 400m 以上はなれた地域の居住者を対象)

中心市街地から 400m 以上はなれた地域に居住するおでかけ定期券所有者は、鉄軌道やバスの利用率が非所有者の約 2 倍となっている。



出典：高齢社会における交通と健康モニタリング調査業務報告書（平成 29 年 1 月 平成 30 年 2 月改訂）

1-4 富山市の現状のまとめ

歩くライフスタイルの都市創造に向け、富山市の現状を整理します。

○コンパクトなまちづくりにより、都心・公共交通沿線の人口や公共交通利用者が増加。

都心地区・公共交通沿線居住推進地区における社会動態人口は増加に転換し、鉄軌道における公共交通利用者は増加傾向にあります。このようなコンパクトなまちづくりの取組みの成果を踏まえつつ、平成 31 年度末に迎える路面電車の南北接続という契機を活用することが重要です。

○高齢化に伴い、高齢者の要介護・要支援認定者数が増加し、高齢者福祉への財政負担も増加。

高齢者の要介護・要支援認定者数は増加しています。また、国民健康保険の被保険者 1 人当たりの医療費は増加傾向です。市の財政における老人福祉費は高齢者数の増加に伴い増加しており、また、高齢者の自立期間は国や県と比較して短くなっていることから、今後、高齢化が進行することで、高齢者の医療や福祉への財政負担はより一層増加する可能性があります。

○公共交通が利用できる環境に居住する市民は多いものの、公共交通を日常的に利用する市民は少ない。

都心部や公共交通沿線居住推進地区（鉄軌道 500m、バス 300m）には市民の約 4 割の市民が居住しているにもかかわらず、公共交通を比較的に利用する市民の割合は 1 割程度と低くなっています。近年は、公共交通の利便性の向上等により、公共交通の利用者数は増加傾向が見られますが、公共交通機関までの距離が近くても、移動手段として公共交通を選択する人は少ない状況です。

○市民の多くが徒歩圏に生活利便施設がある状況ですが、市民の移動手段は車が圧倒的に多く、車による生活行動が定着。

市民の 7 割以上が商業施設や病院・診療所の徒歩圏域に居住している一方で、市民の買い物時や通院時の移動手段としては、8 割が車を利用しています。

市民の生活行動は車による移動が定着しており、歩ける範囲でも車を利用していると考えられます。

2 市民の意識とポイント

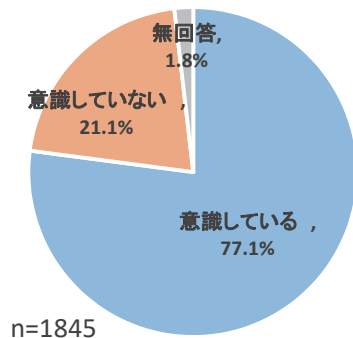
市民の運動等の活動の状況と健康や歩くことに対する市民意識を把握するため、歩くライフスタイルアンケート調査を実施しました。

(アンケート対象者数 4,000 人、回答者数 1,845 人、回答率 46.1%)

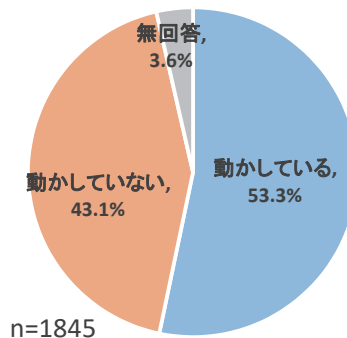
(1) 市民の意識と活動の状況

市民の多くが健康を意識していますが、身体を動かしている人は約半数、よく歩いたり、歩くことを意識している人は半数以下となっています。また、将来の健康に不安を感じている市民は約7割となっています。市民の9割は歩くライフスタイルに賛同できると回答しています。

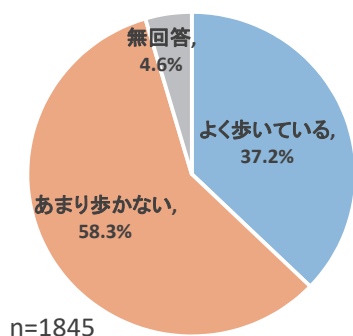
■健康意識の有無



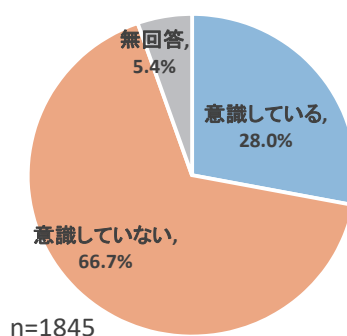
■身体を動かす状況



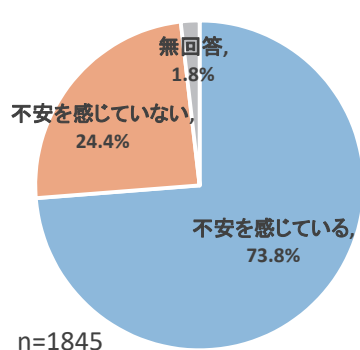
■歩行の状況



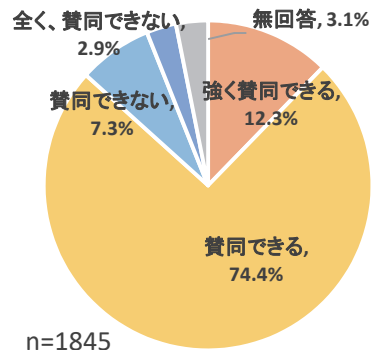
■歩くことへの意識



■将来の健康への不安



■歩くライフスタイルをどう思うか

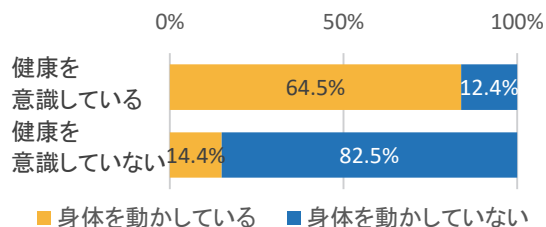


(2) 健康意識の有無による市民の意識と活動状況の違いとタイプ分類

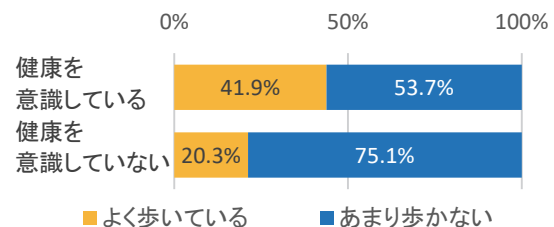
アンケート調査結果を、健康意識と活動状況に着目して分析したところ、健康意識の有無で、歩くことに関わる意識や活動が異なることがわかりました。

- 健康を意識している人の方が、意識していない人よりも、身体を動かし、よく歩いており、歩く意識や今後の歩く意向、転居の際に公共交通沿線を意識する割合が高くなっています。
- 将来の健康への不安は、健康意識の有無では大きな差が出ない結果となっています。
- 健康意識と日常的な活動状況から、市民のタイプは、大きく次の4つに分類できます。

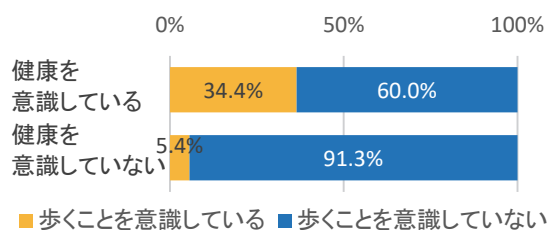
■健康意識の有無別、身体を動かす状況



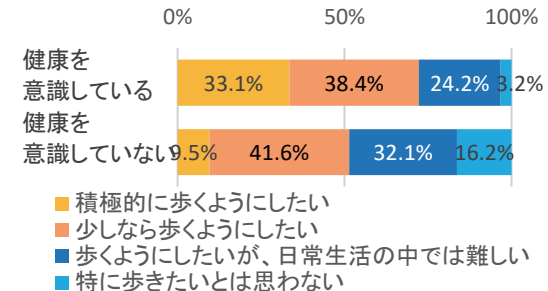
■健康意識の有無別、歩く状況



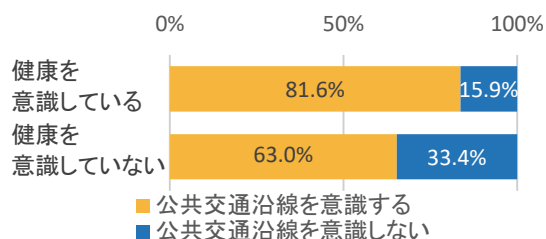
■健康意識の有無別、歩くことへの意識



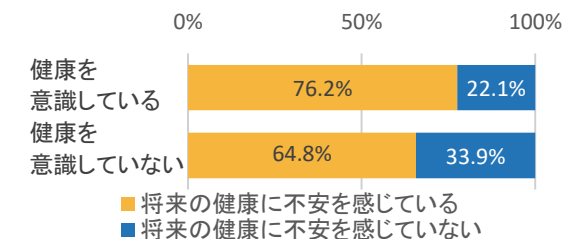
■健康意識の有無別、今後の歩く意向



■健康意識の有無別、転居の際に公共交通沿線を意識するか



■健康意識の有無別、将来の健康への不安



■市民のタイプ分類

健康への意識	○あり	×なし	○あり	×なし
運動や歩く現状	○している	○している	×していない	×していない
タイプ分類	I 健康を意識し、日常的に身体活動や歩くことをしている。	II 健康意識はないが、日常的に身体活動や歩くことがある。	III 健康意識はあるが、身体活動や歩くことをしていない。	IV 健康意識はなく、身体活動や歩くこともしていない。
サンプル数	1021 (56.5%)	156 (8.6%)	358 (19.8%)	273 (15.1%)

(3) 市民の意識と活動状況による市民のタイプ分類と特性とポイント

4つのタイプ分類と特性とポイントは次のようになっています。

I 健康意識はあり、日常的に運動している人 (市民の56.5%)

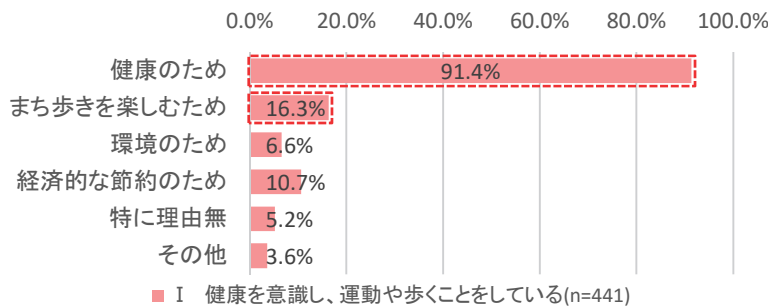
健康意識	○
運動や歩く習慣	○
歩く意識	△

主な特性

- 高齢者の割合が高い(44%)。
- 将来の健康が不安(75%)、過去に健康を意識していた人(76%)が多く、今後、積極的に歩くようにしたいと思う人が半数弱(41%)。
- 転居の際に公共交通沿線を意識する人が多い(85%)。

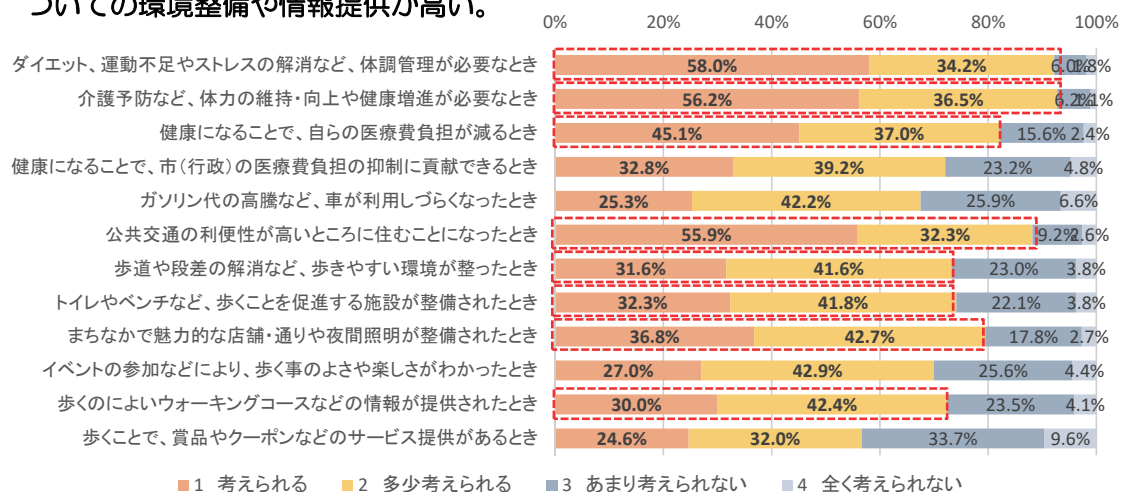
■歩くことを意識している理由

- 「健康のため」がほとんどの人の理由。次いで「まち歩きを楽しむため」が多い。



■歩くことが考えられるきっかけ

- 自身の健康や、医療に関する費用負担、交通利便性の高いところへの居住、歩くことについての環境整備や情報提供が高い。



タイプIの人に
歩いてもらうための
ポイント

- 歩きやすく、楽しんで歩ける環境づくり
- 現在の歩く習慣の維持とさらなる発展
- 高齢者への配慮

II 健康意識はないが、日常的に運動している人 (市民の 8.6%)

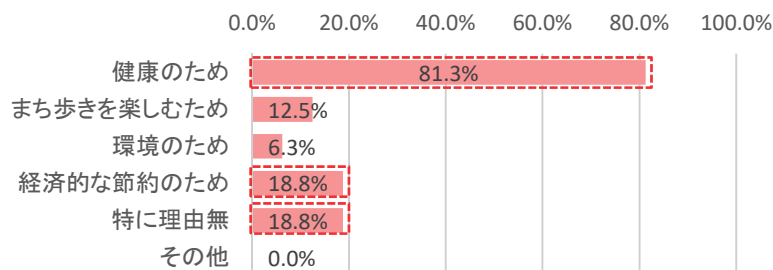
健康意識	×
運動や歩く習慣	○
歩く意識	×

主な特性

- 各世代がバランスよくおり、会社員が多い（35%）。
- 今後、少しなら歩くようにしたいと思う人が約半数（46%）。
- 週 1 日以上公共交通利用へ転換できる人が 22%だが、車をほぼ利用していない人も 16%で比較的多い。
- 歩くことを意識していない人が圧倒的に多い（89%）。

■歩くことを意識している理由

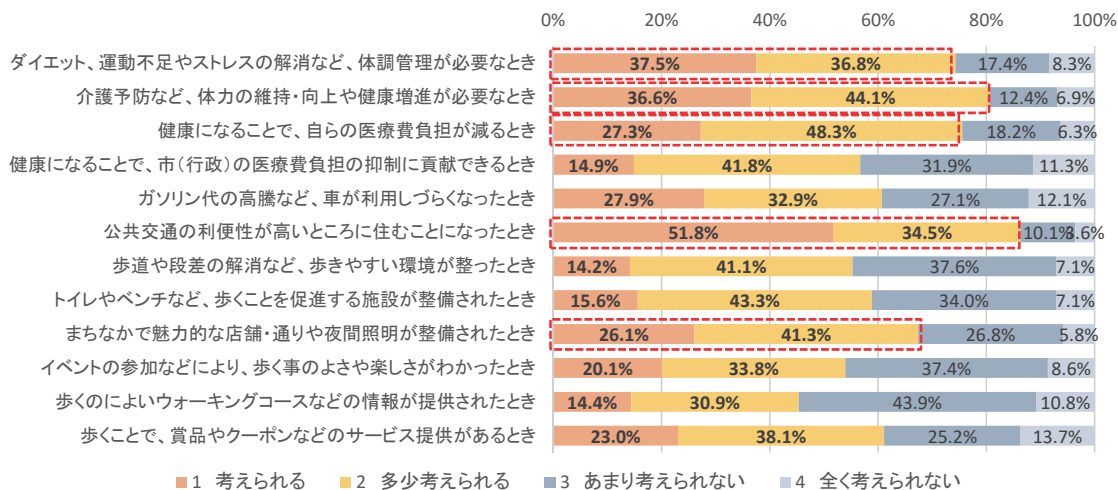
- 「健康のため」が多くの人々の理由。次いで「経済的な節約のため」「特に理由無」が多い。



■ II 健康を意識していないが、運動や歩くことをしている(n=16)

■歩くことが考えられるきっかけ

- 自身の健康や、医療に関する費用負担、交通利便性の高いところへの居住、まちなかの魅力的な環境が高い。



タイプⅡの人に
歩いてもらうための
ポイント

- 現在の歩く習慣を個人の健康の維持・増進に活かすこと
- 歩くことの様々な効果を知り、歩くことを維持・発展させること

Ⅲ 健康意識はあるが、日常的な運動はしていない人 (市民の 19.8%)

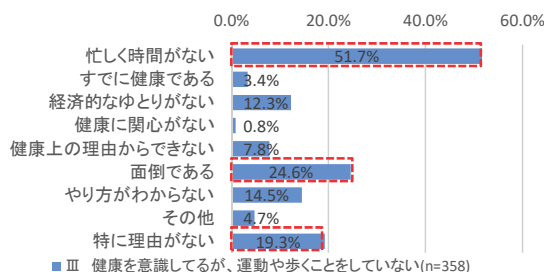
健康意識	○
運動や歩く習慣	×
歩く意識	×

主な特性

- 40 歳代、50 歳代が多い (52%)。
- 将来の健康が不安 (83%)、過去に健康を意識していた (72%) 人が多い。
- 今後、少なからず歩くようにしたいと思う人は約半数 (46%) いるが、日常生活では難しいという人は 34% いる。
- 転居の際に公共交通沿線を意識する人は多い (81%)。

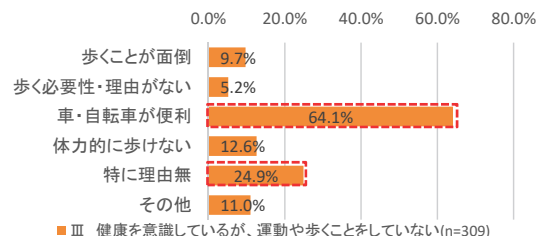
■身体を動かしていない理由

- 「忙しくて時間がない」が半数。「面倒である」「特に理由がない」も約 2 割。



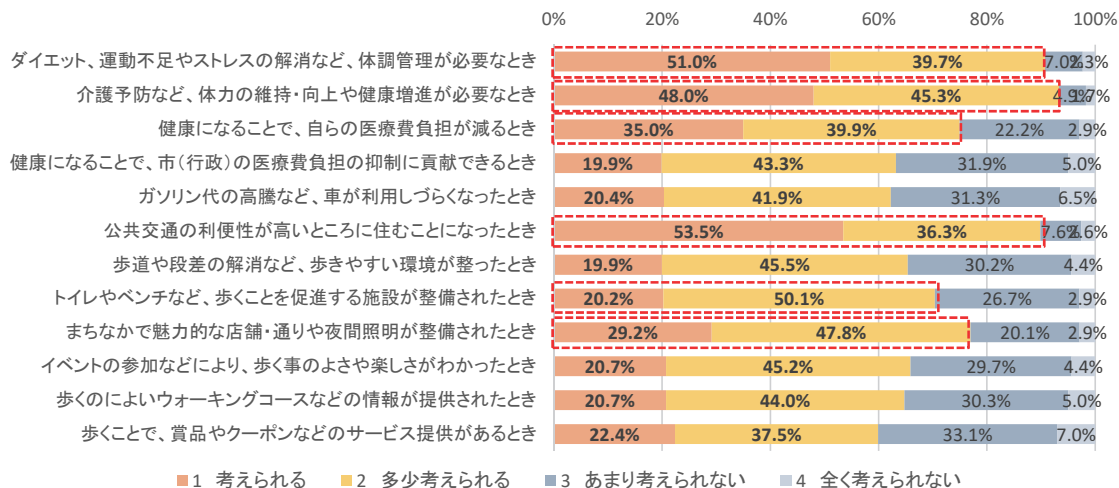
■歩くことを意識していない理由

- 「車・自転車が便利」が 6 割で多く、次いで「特に理由が無」も 4 人に 1 人 (約 25%) が選ぶ理由となっている。



■歩くことが考えられるきっかけ

- 自身の健康や、医療に関する費用負担、交通便利性の高いところへの居住、まちなかの魅力的な環境が高い。



タイプⅢの人に
歩いてもらうための
ポイント

- 将来の健康への不安の解消
- "少し" から始められる健康活動や歩く "きっかけ"
- 働く世代への考慮

IV 健康意識はなく、日常的な運動もしていない人 (市民の 15.1%)

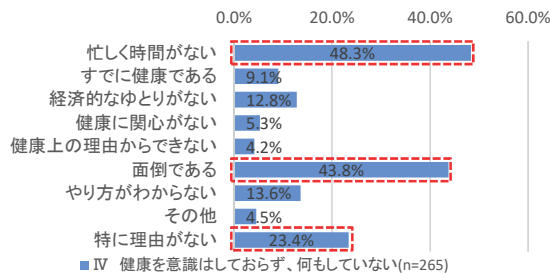
健康意識	×
運動や歩く習慣	×
歩く意識	×

主な特性

- 40 歳代以下の若い世代が多く（62%）、会社員が多い（39%）。
- 将来の健康が不安な人は一定程度（70%）。
- 今後、少なからず歩くようにしたいと思う人が多い（41%）が、日常生活では難しい人も多い（35%）。
- 歩くことを意識していない人が圧倒的に多い（96%）。

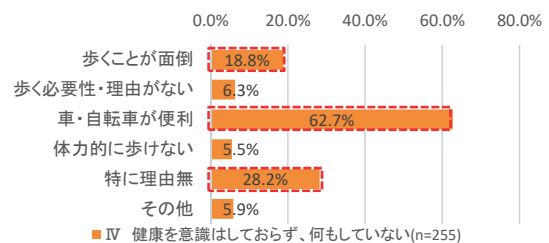
■身体を動かしていない理由

- 「忙しくて時間がない」「面倒である」が半数近い人の理由。次いで「特に理由がない」が約2割。



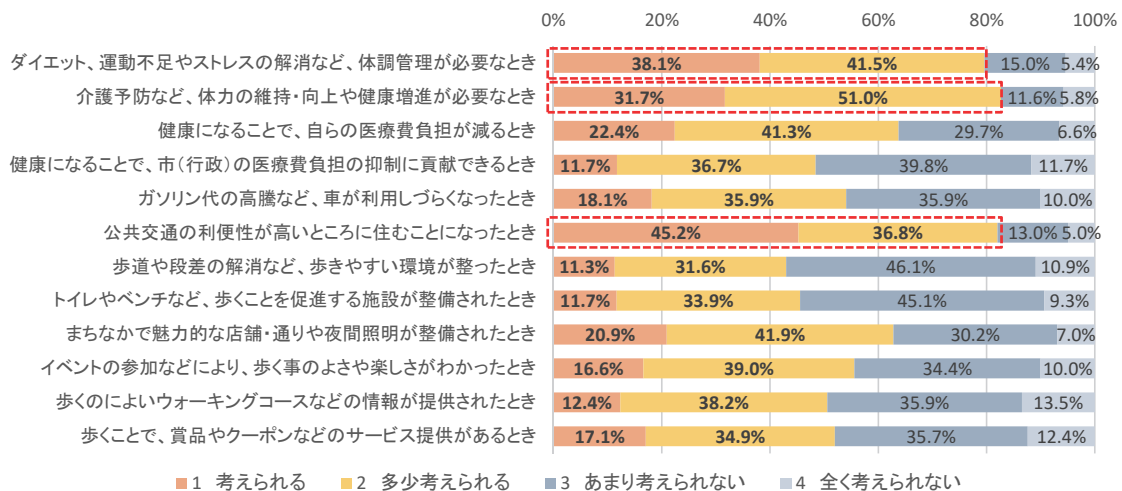
■歩くことを意識していない理由

- 「車・自転車が便利」が約6割で多く、「特に理由が無」が約3割、「歩くことが面倒」が約2割である。



■歩くことが考えられるきっかけ

- 自身の健康や交通利便性の高いところへの居住が高い。



タイプⅣの人に
歩いてもらうための
ポイント

- 生活の中に組み込まれた歩く時間の創出
- 自然に歩いている状況の創出
- 若い世代への考慮（格好よさなど）

3 歩くライフスタイルの創造に向けた課題

富山市の現状と健康増進や歩くことに対する市民意識・ニーズの整理から、歩くライフスタイルの普及により、**従来の「健康増進」としての「歩く」にあわせて、移動手段としての「歩く」行動を促進し、「ひと」だけでなく、「まち」や「行政」を含めた幅広い波及効果をねらうことが重要です。**そのための課題を整理します。

課題 1

コンパクトなまちづくりの取組みとの連携が必要

中心市街地や公共交通沿線への人口は増加傾向であり、これらの地域への居住ニーズは高まっています。また、公共交通の利便性が高いところへの居住が歩くことのきっかけとなる人は、どのような市民のタイプでも8割以上と多くなっています。

中心市街地や公共交通沿線へ居住を促進することは、公共交通利用ひいては「歩く」ことへのニーズを喚起していると考えられます。

引き続き、コンパクトなまちづくりの推進を図るとともに、これと連動した歩くライフスタイル創造に向けた取組みの展開が必要です。

課題 2

歩行空間の魅力化が必要

健康意識があり日常的に運動している市民のタイプ分類Ⅰや、健康意識があり日常的に運動していない市民のタイプ分類Ⅲでは、歩きやすい環境の整備、まちなかでの魅力的な店舗・通りや夜間照明の整備によって、歩くことが考えられるとした人が7～8割となっています。

日常的に歩いている人だけでなく、日常的に歩いていない市民にとっても、まちなかの魅力的な店舗や通りといった場所や空間で回遊することのニーズがあるものと考えられます。

バリアフリー化といった基礎的な環境改善はもとより、歩行空間の魅力化が必要です。

課題 3

「歩く」効果にかかわる意識醸成が必要

健康意識はあるが日常的な運動はしていない市民のタイプ分類Ⅲや、健康意識はなく日常的な運動もしていない市民のタイプ分類Ⅳでは、体調管理や健康増進が必要なときに、歩くことが考えられるとした人が8～9割となっています。とくに、タイプ分類Ⅲは、健康意識はあることから、重点的な施策の展開が効果的であると考えられます。

体調管理や介護予防、体力維持といったことが、日常的に歩いていない市民にとって、「歩く」ことの契機になるものと考えられます。

健康増進にかかわる効果をはじめ、まちにとっての効果を含め、歩くことの効果についてより良く理解し、意識してもらうことが必要です。

課題 4

「歩く」ことのきっかけづくりが必要

日常的な運動はしていない市民のタイプ分類Ⅲ及びⅣでは、「歩かない」理由に、「時間がない」「面倒」といった理由が多く、公共交通の利用可能な範囲に居住しつつも、あらゆる移動に自動車を利用されている実態があります。

これを踏まえ、歩くことに伴うメリットをつくるなど、自ずと歩くことを選択するようなきっかけづくりが必要です。

課題 5

「歩く」を考慮した多様な施策連携が必要

歩くライフスタイルの普及を通じて、市民の健康寿命の延伸に向け、期待する効果が確実に得られるよう、健康増進の一環としての「歩く」の促進に引き続き取り組むことが重要です。また、ひとの健康の維持・増進だけではなく、まちや社会に対する「歩くこと」の様々な効果を、効果的・効率的に波及していくためには、多分野において、まちづくりや健康づくりなどの「歩く効果」を念頭においた、包括的な施策の連携・展開が必要です。

第 3 章. 戦略の構想

「歩く」行動は大きく、①健康づくりとしての「歩く」と、②移動手段としての「歩く」の2つに捉えることができます。

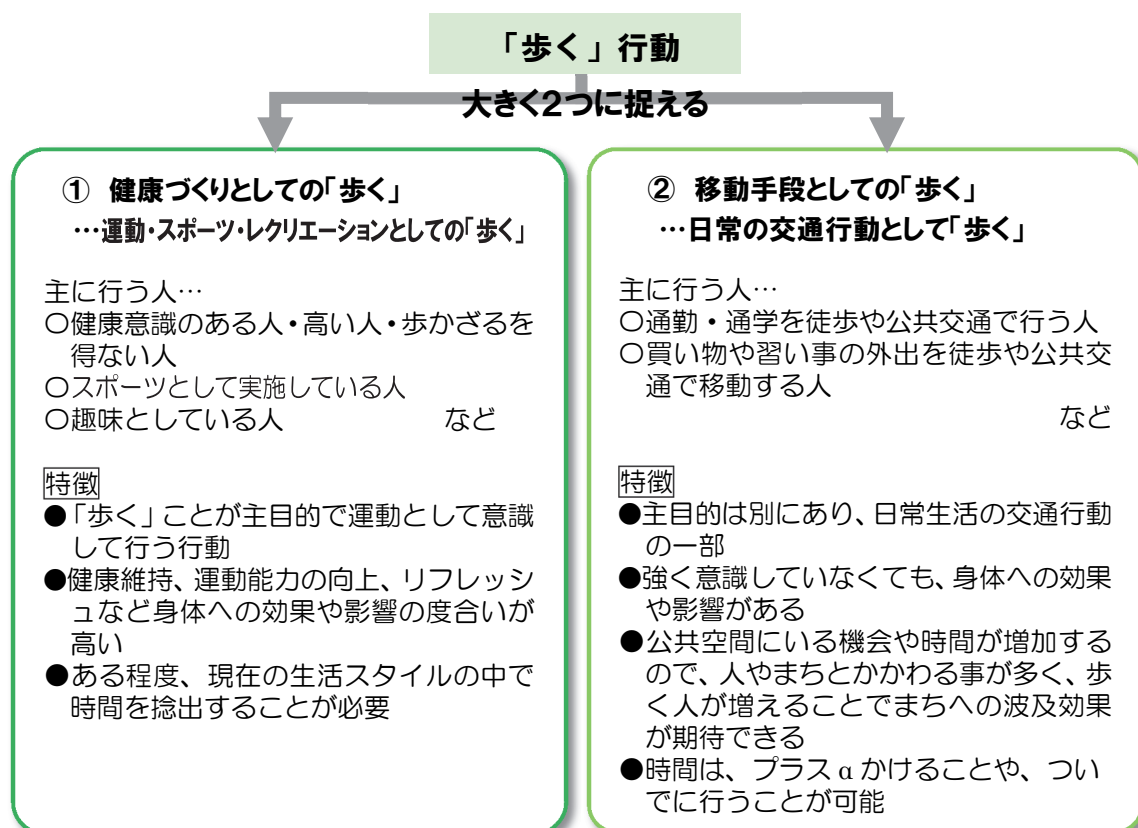
①健康づくりとしての「歩く」は、「歩く」ことが主目的で、運動・スポーツ、レクリエーションとして意識して行うものであり、健康維持や運動能力の向上、リフレッシュなど、身体への効果、特に健康の維持・増進に効果的な活動です。

②移動手段としての「歩く」は、日常の交通行動の一部となるものです。通勤や買い物など主目的は別にある一方、日常的に行うものであり、意識していなくても、身体への効果や影響はある程度は得られることになります。

また、公共的な空間にいる機会や時間が長くなるので、人やまちと関わる事が多く、公共交通の維持・活性化や地域経済の活性化などまちに与える影響や、移動に必要な費用の削減など、まちに関わることから享受できる効果もあります。

それぞれの「歩く」行動による効果を、本市の市民やまちに効率的・効果的に波及させていくことが重要です。

■「歩く」行動の種類



《歩くことの効果と「歩く」種類との関連》

●メタボ対策・美容増進・ストレスの解消【ひとへの効果】

ウォーキングやジョギングなどの有酸素運動は、血流を良くし代謝を活発にするため、肥満、高血圧、糖尿病などの対策や美容面に効果があるとされています。また、一定のリズムで体を動かすリズム運動は、ストレス解消効果を発揮するとされています。

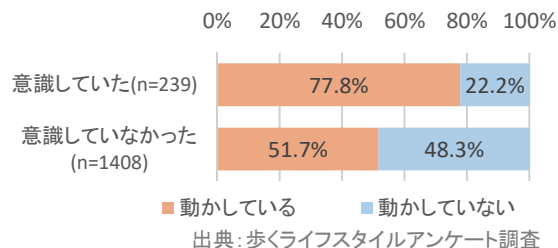
歩く種類	①健康づくりとしての「歩く」	②移動手段としての「歩く」
効果・影響の大きさ	◎	○

■身体活動・運動の効果

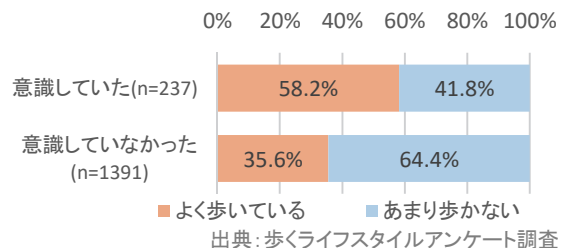
- ①身体活動量が多い者や、運動をよく行っている者は、虚血性心疾患、高血圧、糖尿病、肥満、骨粗鬆症などの罹患率や死亡率が低い
- ②身体活動や運動は、メンタルヘルスや生活の質を改善
- ③高齢者は、歩行など日常生活における身体活動が、寝たきりや死亡を減少
- ④生活習慣病の予防などの効果は、身体活動量（「身体活動の強さ」×「行った時間」の合計）の増加に従って上昇

出典：厚生労働省 HP 健康日本 21（身体活動・運動）より

■過去の歩くことに対する意思と現在の身体を動かす状況の関係



■過去の歩くことに対する意思と現在の歩く状況の関係



過去に歩くことを意識していた人の方が、現在も健康を意識し、身体を動かしたり、歩いたりしている。

●介護予防【ひとへの効果】

「歩く」ことで足腰の筋力やバランス能力が維持され、特に高齢者にとっては筋力低下による転倒の防止、さらには転倒による骨折などの大ケガを原因とした寝たきり等の予防につながるとされています。（ただし、健康を害さない程度の「歩く」。）

歩く種類	①健康づくりとしての「歩く」	②移動手段としての「歩く」
効果・影響の大きさ	◎	○

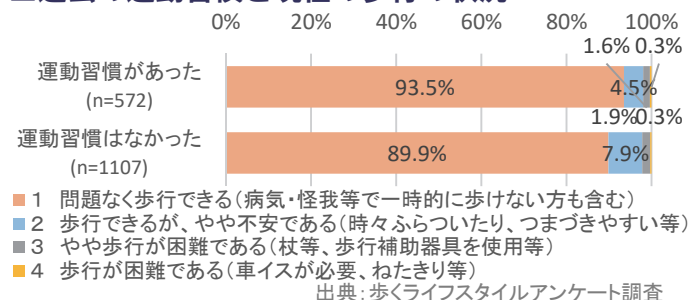
■歩数と身体機能の関係の知見

一日 8,000 歩を達成している人は、運動器疾患や低体力等の割合が低い。

出典：健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン/国土交通省

過去に運動習慣があった人は、現在問題なく歩行できる割合が高い。

■過去の運動習慣と現在の歩行の状況

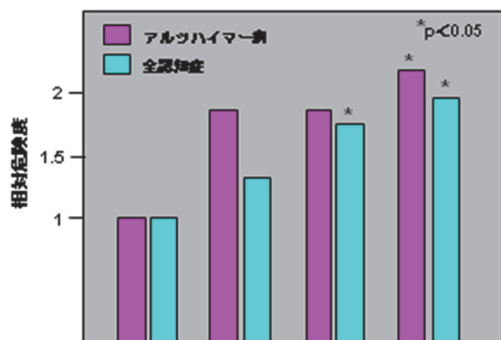


●認知症予防【ひとへの効果】

有酸素運動でありリズム運動であるウォーキングは、脳の血流も良くし、活性化させるため、認知機能の低下を防ぐことができます。

歩く種類	①健康づくりとしての「歩く」	②移動手段としての「歩く」
効果・影響の大きさ	◎	○

■一日の歩行距離と認知症の発症リスク



対象男性: 3734名
年齢: 71-93歳
追跡期間: ~7年間
平均発症年齢: 84歳
相対危険度:
年齢補正後

歩行距離の短い高齢者の認知症の発症リスクは一日 3.2 km以上歩く人に比べて2倍。

歩行距離	>3.2	1.6-3.2	0.4-1.6	<0.4 (km)
人数	455	433	769	600 (名)
平均年齢	76.0±3.6	76.7±3.8	77.3±4.2	77.4±4.4

Abbot RD et al.
JAMA 292: 1447
(2004)

出典：健康長寿 HP

環境とライフスタイルの影響
環境が脳に及ぼす影響

●コラム● アクティブガイドー健康づくりのための身体活動指針ー

厚生労働省では、健康づくりのための身体活動指針を、国民向けパンフレット「アクティブガイド」として取りまとめ公表しています。

「アクティブガイド」では、全世代の共通の目指す方向性として、身体活動を今より少しでも増やす（例えば 10 分でも多く歩く）、運動習慣を持つようにする（30 分以上の運動を週2日以上）をあげており、これらに基づき、「+10（プラス・テン）」をキーワードに、体を動かすことによる健康維持・増進効果を多くの人に享受してもらうため、歩くことを活用した運動を促進しています。



●社会とのつながり強化・生活の質の向上【ひとへの効果】

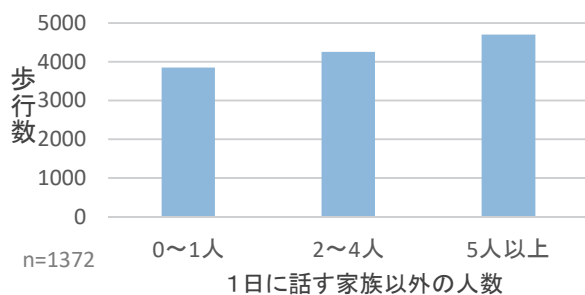
1 日の歩行数が増えると、人とのコミュニケーションが多くなる傾向にあり、「歩く」ための外出やまちを歩くことは、人との交流、地域や社会とつながる機会の創出につながります。

また、外を歩く際に、四季の変化などの自然や緑とのつながりを目や耳、肌で体感することで、豊かな心を保ち、育むなど、生活の質が高まることが期待できます。

歩く種類	①健康づくりとしての「歩く」	②移動手段としての「歩く」
効果・影響の大きさ	○	○

■1日に話す人数と1日の歩行数との関係

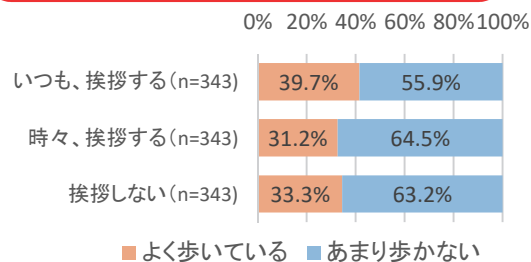
歩行数が増えるにつれて、1日に話す家族以外的人数が増加。



出典：健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン/国土交通省

■近所の人への挨拶と歩行の関係

「いつも挨拶する」人は、「よく歩いている」人の割合が「時々挨拶する」「挨拶しない」人より高い。



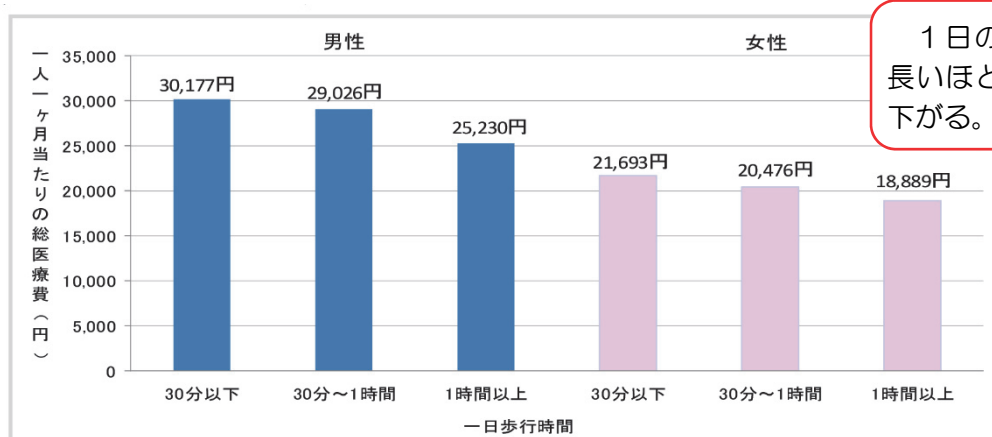
出典：歩くライフスタイルアンケート調査

●治療や診療にかかる経済的負担の抑制【ひとへの効果】

「歩く」ことの健康の維持・増進により、治療や診療の機会を最小限に抑制できるとともに、健康でいられる期間が長くなることで、医療や介護などにかかる経済的負担の抑制が期待できます。

歩く種類	①健康づくりとしての「歩く」	②移動手段としての「歩く」
効果・影響の大きさ	◎	○

■1日の歩行時間と医療費の関係



1日の歩行時間が長いほど、医療費は下がる。

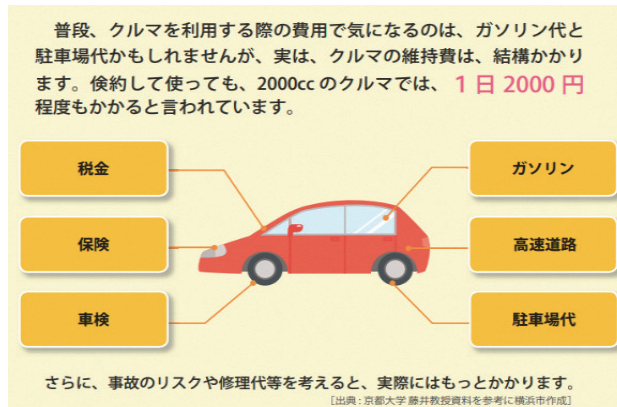
出典：大崎国保コホート研究 9 年間追跡結果

●移動に必要な費用の削減【ひとへの効果】

車の利用・維持には税金、保険、ガソリン代、駐車場代など様々な費用がかかっています。2台所有となるとさらに高額です。過度な車利用から公共交通や徒歩での移動に転換することで、車の維持費や移動にかかる費用の削減が期待できます。

歩く種類	①健康づくりとしての「歩く」	②移動手段としての「歩く」
効果・影響の大きさ	—	○

■交通機関の種類と温室効果ガスの排出量



車の維持費は高額。

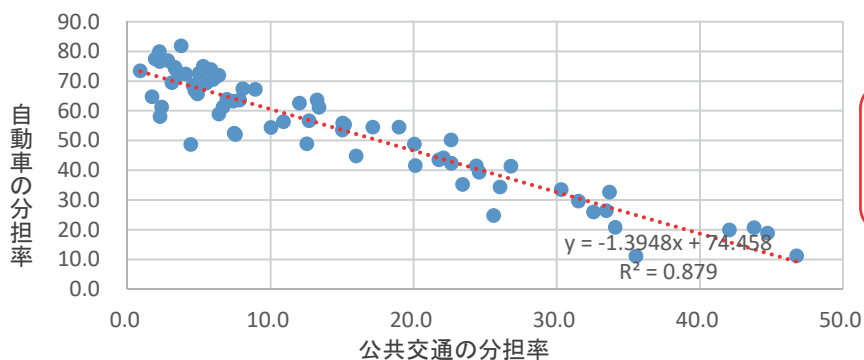
出典：考えてみませんか？バスとクルマのこと／横浜市都市整備局・道路局

●公共交通への影響【まちへの影響】

車による移動が多い都市は公共交通移動による分担率が低い傾向にあります。そのようなまちは、公共交通が便利ではない＝「歩く」環境が整っていない可能性があります。「歩く」環境を整えることで、移動手段として、公共交通を選択する人や機会が増加し、公共交通の維持や活性化につながり、本市がこれまで進めてきたコンパクトなまちづくりをさらに根付かせることが期待できます。

歩く種類	①健康づくりとしての「歩く」	②移動手段としての「歩く」
効果・影響の大きさ	—	◎

■対象70都市における公共交通と自動車の分担率（平日）



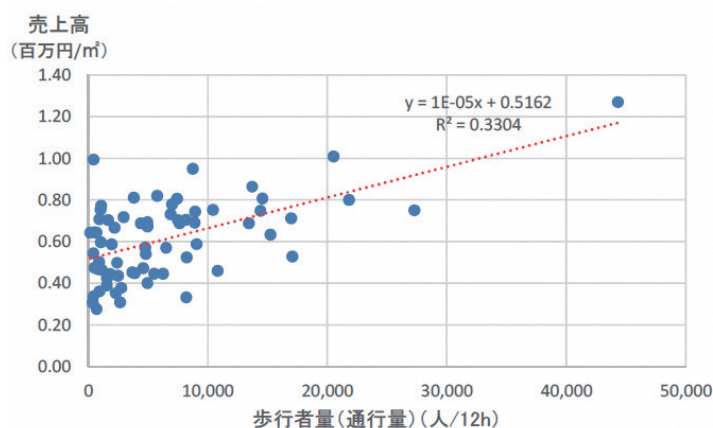
出典：全国都市交通特性調査(H27)/国土交通省

●地域経済への影響【まちへの影響】

歩行者通行量と小売店舗の売上には密接な関係があり、歩行者の多いまちなかの小売店舗の売り上げが高くなる傾向にあります。地域を歩く人が増えることで、商業の活性化や小売店で消費活動の増大に貢献し、地域経済の活性化が期待できます。

歩く種類	①健康づくりとしての「歩く」	②移動手段としての「歩く」
効果・影響の大きさ	—	○

■各都市の中心市街地の歩行量（通行量）と小売業売上高



中心市街地では、歩行者通行量と小売業売上高に相関。

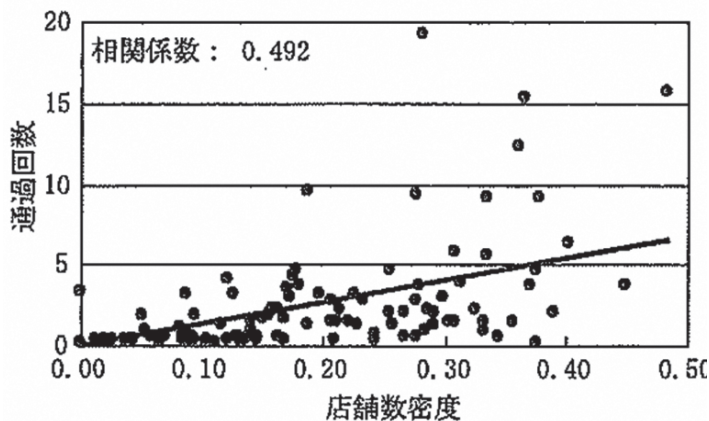
出典：まちの活性化を測る歩行者量調査のガイドライン／国土交通省

●まちの賑わい・活気への影響【まちへの影響】

「歩く」人や機会の増加により、人と人が行きかう中で、友人・知人に会うことや、新たな出会いが生まれるとともに、新たなまちの魅力を発見することにより、まちを好きになり、さらにまちへでかけ、まちの賑わい・活気の創出につながることを期待できます。

歩く種類	①健康づくりとしての「歩く」	②移動手段としての「歩く」
効果・影響の大きさ	△	◎

■店舗数密度と通過回数



小売店舗数は歩行者量と相関が高い。

出典：まちの活性化を測る歩行者量調査のガイドライン／国土交通省

●地域コミュニティへの影響【まちへの影響】

「歩く」ことによる外出においては、知人・友人同士や住民におけるコミュニケーションの機会の創出につながります。コミュニケーションの機会の増加はソーシャルキャピタル（社会的きずな）を醸成し、地域コミュニティの活性化が期待できます。

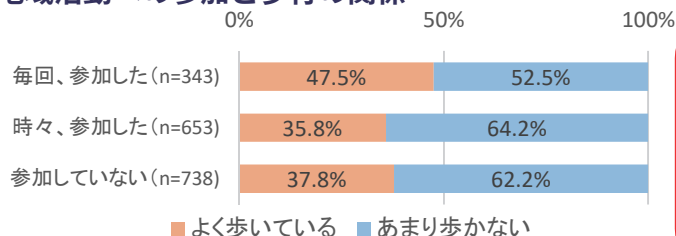
歩く種類	①健康づくりとしての「歩く」	②移動手段としての「歩く」
効果・影響の大きさ	△	◎

■「健康・医療・福祉のまちづくり」における知見

- ・人とのコミュニケーションが多い人や地域での助け合い活動に参加している人は、1日あたりの平均歩行数が多い。
- ・友人・仲間がたくさんいる高齢者や自主的な活動に参加したことがある高齢者は、生きがいを感じる人の割合が高い。

出典：健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン（技術的助言）／国土交通省

■地域活動への参加と歩行の関係



出典：歩くライフスタイルアンケート調査

最近1年間の地域活動について、「毎回、参加した」人は、「よく歩いている」人の割合が「時々、参加した」「参加していない」より高い。

●コラム● 正しい歩き方について

最近では、ただ速く、ただ長く歩くことが推奨され、関節や背骨に障害を訴え、無理な歩き方によって歩けなくなるといことが、多発しています。

本市では、市民の健康増進や、歩くことによる地域コミュニティの活性化などを目的として、歩行時の身体への負担を軽減する「正しい歩き方」を広く普及・啓発する、とやま「歩く人。」リーダー育成事業を実施しています。

「歩き方」を指導するインストラクターやリーダーを養成し、体操教室や住民を対象とした教室で、正しい歩き方の普及活動を行っています。

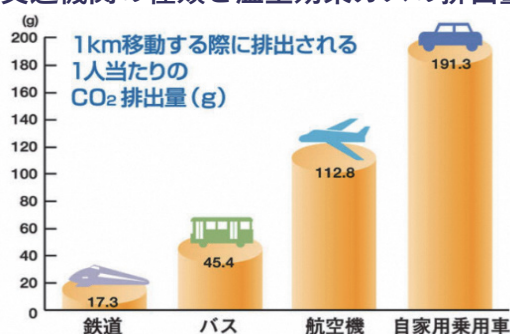


●環境への影響【まちへの影響】

鉄道やバスが1km移動する際に排出される温室効果ガス（CO₂）の1人当たりの排出量は、車の1/4以下といわれており、車から公共交通による移動への転換は、温室効果ガス（CO₂）の削減につながる事が期待できます。

歩く種類	①健康づくりとしての「歩く」	②移動手段としての「歩く」
効果・影響の大きさ	—	○

■交通機関の種類と温室効果ガスの排出量



公共交通は、車よりも圧倒的に一人当たりのCO₂の排出量が少ない。

出典：「地球温暖化対策ハンドブック地域実践編 2002/2003」JCCCA

●コラム● 富山市の環境への取組みにおける「歩くライフスタイルの推進」

本市では、コンパクトなまちづくりを政策の基本に、CO₂の削減や、低炭素社会の構築など、環境面での取組みも先進的に推進しており、国の「環境モデル都市」や「環境未来都市」のほか、2018年6月には国内の自治体におけるSDGsを先導的に推進する「SDGs未来都市」に選定されるなど、国内外から高い評価を受けています。

「富山市SDGs未来都市計画～コンパクトシティ戦略による持続可能な付加価値創造都市の実現～」では、コンパクトなまちづくりの推進と、環境モデル都市、環境未来都市の取組みを「経済」、「社会」、「環境」の3つの価値の総合的向上による都市創造のスパイラルアップを図るとしており、社会の価値として、市民生活における取組みでは、モビリティ・マネジメント、市民の「歩くライフスタイル」の推進を掲げています。

環境分野においても、「歩く」ことの効果を有効に活用し、市民のQoLの向上を図ることを目指し、取組みを進めています。

■「富山市SDGs未来都市計画」におけるコンパクトシティ戦略による持続可能な付加価値創造都市の実現に向けた富山市の目指す都市創造のスパイラルアップ



●文化度の向上【まちへの影響】

「ひと」に歩く習慣が定着し、地域に「歩く」人が増加することで、「歩く」人が多い、「歩く」ことが楽しめる、「歩いて」生活できる、「歩く」運動やスポーツが盛んなど、「まち」に「歩く」文化やイメージ、地域性が定着することが期待できます。

歩く種類	①健康づくりとしての「歩く」	②移動手段としての「歩く」
効果・影響の大きさ	○	○

●社会保障費の減少・税収の増加【まちへの影響】

市民の健康増進による社会保障費の増大の抑制や、地域経済の活性化による税収の増加など、ひとが「歩く」ことの相乗効果として、行政の持続可能な都市経営に良い循環を与えることが期待できます。

歩く種類	①健康づくりとしての「歩く」	②移動手段としての「歩く」
効果・影響の大きさ	○	◎

■健康・医療・福祉のまちづくりの取組による医療費抑制効果

図5-1：見附市における医療費抑制効果

表 見附市健康運動教室参加者の運動活動量の歩行量への換算と医療費抑制効果

見附市健康運動教室参加者の運動活動量				歩行量への換算		
運動項目	運動強度 MET ※1	時間・頻度	活動量 Ex※2/ 週	活動	運動強度 MET	活動量 Ex/週
自体重筋力 Tr.	3.5	20 分×週 5 回	5.8	普通歩行※ 3（平地、 67m/分）	3.0 （3Ex に相当 する歩数は 60 分で 6,000 歩）	16.5 33,000 歩
バイク Tr.	4.0	30 分×週 2 回	4.0			
しっかり歩行 ※3	4.0	20 分×週 5 回	6.7			
計		1 週間あたり	16.5			
		1 日あたり	2.35	歩数	4,700 歩/日	
1 年間の医療費抑制 104,200 円/年・人				104,200/365 日/4,700 歩 =0.061 円/歩		
1 日の歩数 5,000～6,000 歩＋運動教室による活動量の歩数換算分 4,700 歩＝9,700～10,700 歩＝概ね 1 日 10,000 歩						
■40 歳以上の人口 1 万人が 1 日あたり 10,000 歩を実行すると 10 億円の医療費抑制効果がある。 1 万人×365 日×4700 歩×0.061 円/歩＝10 億円/年 ※総医療費に対する抑制効果						

※注意点1) 筋トレとウォーキングでは得られる生理学的効果が異なるため、通常は筋トレの活動量を歩数に換算すべきではない。

※注意点2) 運動プログラムは対象者個人の体力や歩行量のレベルに応じて出力されるため、本来は全員一律の運動プログラムではない。今回は、対象者全員が同じプログラムを1年間継続したと仮定して試算をした。

※1 「MET メッツ（強さの単位）」：身体活動の強さを安静時の何倍に相当するかを表す単位で、座って安静にしている状態が1メッツ、普通歩行が3メッツに相当する。

※2 「Ex エクササイズ、Ex（＝メッツ×時）、（量の単位）」：身体活動量を表す単位で、身体活動の強度に実施時間をかけたものである。1Exは、「普通歩行」で20分に相当：「健康づくりのための運動指針2006（生活習慣病予防のために）」

※3 歩行の区分「普通歩行」：3.0 MET、平地67m/分、「やや速歩」：3.8 MET、平地94m/分
「速歩（しっかり歩行と想定）」：4.0 MET、平地95～100m/分

出典：筑波大学 久野研究室

出典：健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン（技術的助言）/国土交通省

「歩く」種類と効果・影響の関連のまとめ

- ①健康づくりとしての「歩く」は、「ひと」への効果は高くなりますが、「まち」への影響はあまりありません。
- ②移動手段としての「歩く」は、「まち」を歩くことで様々な事象や事柄と結びつきが多いため、いろいろな場面で効果を生みやすく、「ひと」への効果もある程度あり、「まち」や「行政」への影響も大きくなります。
- 日常的な移動に車を利用した場合、「ひと」や「まち」の多くの項目でマイナスに影響してしまいます。

■「歩く」種類と交通行動別にみた「歩く」ことの効果・影響項目の関連

凡例 ◎ 関連や影響が大きい ○ 関連や影響がある △ 関連や影響はあまりない
 — 関連や影響はない × マイナスの影響がある

分類	影響する項目	①健康づくりとしての「歩く」	②移動手段としての「歩く」	日常的に車を利用した移動
ひとへの効果	メタボ対策・美容増進・ストレスの解消	◎	○	×
	介護予防	◎	○	×
	認知症予防	◎	○	×
	社会とのつながり強化・生活の質の向上	○	○	—
	治療や診療にかかる経済的負担の抑制	◎	○	×
	移動に必要な費用の削減	—	○	×
まちへの影響	公共交通	—	◎	×
	地域経済	—	○	△ 郊外大規模商業施設での買い物は、影響は小さい
	まちの賑わい・活気	△	◎	○ 飲食や買い物が目的の場合
	地域コミュニティ	△	◎	—
	環境	—	○	×
	文化度の向上	○	○	—
行政への影響	社会保障費の減少・税収の増加	○	◎	×

「ひと」への効果は高い

多くの項目で
マイナスに影響

「ひと」への効果もある程度あり、
「まち」や「行政」への影響も大きい

●コラム● 健康な社員の増加は企業にとってもうれしい

厚生労働省では、事業主と健康保険組合などが連携して加入者の健康増進に向けた取組みを効果的に行う「コラボヘルス」を推進しており、平成 29 年 7 月に、「データヘルス・健康経営を推進するためのコラボヘルスガイドライン」を公表しました。

このガイドラインは、健康経営※¹を実践し、健康づくりのトップランナーとして日本全体を牽引するための契機とすることを目的に、事業主・健康保険組合の双方に向けてコラボヘルスの意義や実践事例などをまとめたものとなっています。

※ 1 従業員等の健康保持・増進の取組みが、将来的に企業の収益性等を高める投資であるとの考えの下、従業員等の健康管理を経営的な視点から考え、戦略的に取り組むこと



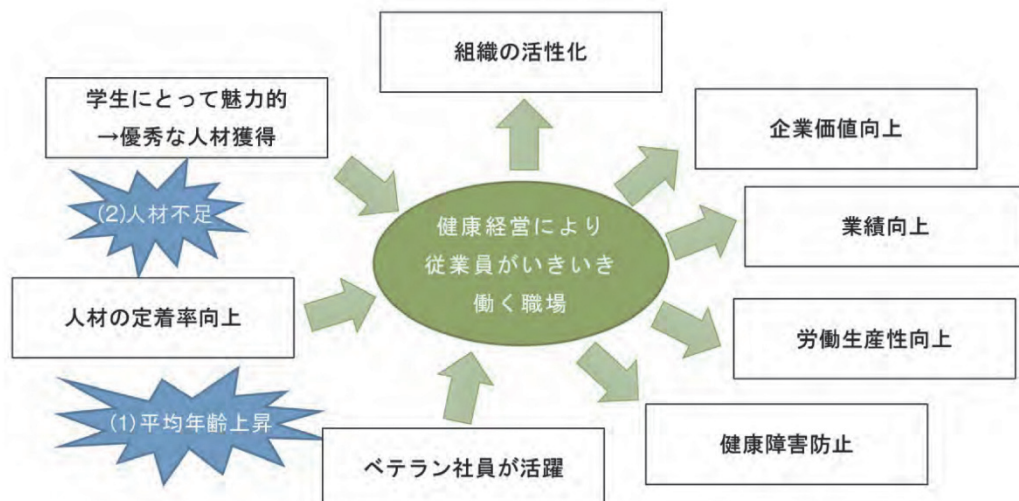
社員・従業員が健康になることで企業にとってはどのようなメリットがあるのでしょうか？

社員・従業員が健康であれば高い集中力を保って仕事に取り組めるため、生産性が向上し、業績の向上や企業価値の増加などの効果が期待できます。

さらには、医療費にかかる企業負担が減少し、利益率が上がることも期待できます。

通勤時を活用した歩くことの促進により、社員・従業員の健康が維持・向上されれば、企業にも多くのメリットがあるのです。

■健康経営によるメリット

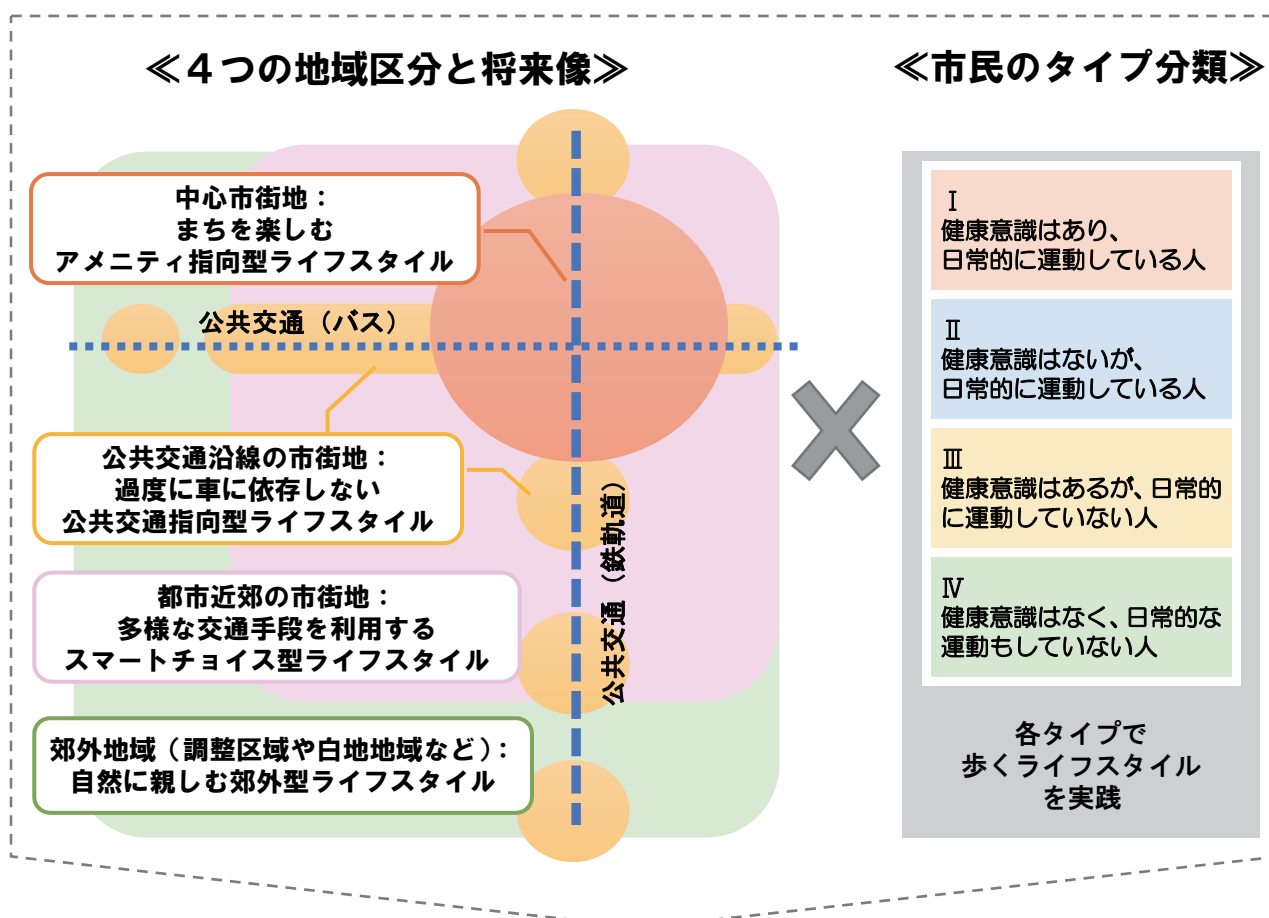


出典：厚生労働省 コラボヘルスガイドライン

2 目指す都市像と基本理念

コンパクトなまちづくりと連動した、歩くライフスタイルの都市像（将来像）は、都市構造の観点から地域特性を踏まえ、大きく4つに区分して設定します。この地域ごとの将来像においては、市民のタイプの特性や、健康づくりやまちづくりとしての歩きを考慮したライフスタイルをイメージします。

これらの将来像やライフスタイルの実現に向けた基本理念は、「**Smart Life & Smart Walk～歩いて、楽しく・賢く・格好よく、ヘルシーなスマートライフを創造する都市～**」に設定します。



「基本理念」

Smart Life & Smart Walk

－歩いて、楽しく・賢く・格好よく、ヘルシーなスマートライフを創造する都市－

楽 しい…歩いてまちを楽しむ
賢 い…移動手段に歩きや公共交通を賢く選ぶ
格 好いい…歩きや公共交通で格好よく暮らす
ヘル シー…歩いて健康づくり

《将来像と市民のタイプ分類別ライフスタイルのイメージ》

中心市街地：まちを楽しむアメニティ指向型ライフスタイル

地域特性

- 商業、業務、文化等の多様な都市機能が集積し、市内各地から公共交通を利用して多くの人が来街。
- まちなかには、回遊や滞留を促す空間や仕組み、安全・安心で快適な歩道など、まちを楽しめる環境が整っている。

将来像

- 住む人も来る人も、まちでの散策（＝歩き）を楽しむ。
- 四季を通して、まちが賑わい、人々の交流が盛んで、まちに活気が生まれている。
- 公共交通による来街の良さや快適さ、楽しさが発信されている。

市民のタイプ分類別ライフスタイルのイメージ

I 健康意識はあり、日常的に運動している人

- トヤマタウトレッキングサイトなどの施設・設備、イベントを活用しながら、積極的にまちを使った健康づくりとして、歩くようにしている。
- まちや人との交流を楽しむなど、移動は公共交通や徒歩で行い、まちなか暮らしの良さを地域内外の人と共有している。

II 健康意識はないが、日常的に運動している人

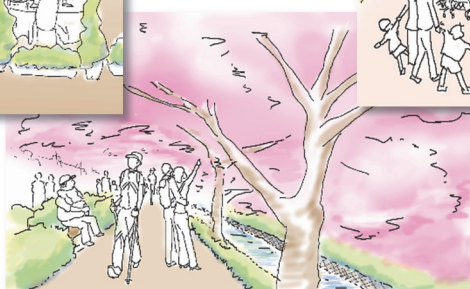
- 普段の運動習慣を健康づくりにも活かすため、イベントの参加やショッピングなど、まちを使って歩くようにしている。
- アプリにより公共交通を利用すると、意識せずとも歩数やポイントが増えることを実感し、楽しみながら公共交通を利用している。

III 健康意識はあるが、日常的に運動していない人

- 健康やまちを楽しむイベントや情報を機に、まちなか生活を活かした健康づくりは身体を動かすことや歩くことへの抵抗が少ないと実感し、買い物などのまちへの外出に併せて歩くようにしている。
- まちなかでの移動は、新たな発見や交流の機会としても楽しめるため、快適・便利な公共交通や徒歩を利用している。

IV 健康意識はなく、日常的な運動もしていない人

- 意識せずとも健康づくりができるメリットを活かし、食事や買い物、イベントの参加などで、まちを回遊する機会を増やし、自然と歩くようにしている。
- 車を利用しなくても生活できる環境のメリットを活かし、経済面や社会面での貢献を意識して、日常生活の移動は公共交通を利用している。



公共交通沿線の市街地：過度に車に依存しない公共交通指向型ライフスタイル

地域特性

- 利便性の高い公共交通がアクセスしやすい距離にあり、公共交通による移動が便利。
- 各地域の特色に合わせた、暮らしやすい環境が整っている。

将来像

- 公共交通を利用し、便利で快適に生活している。
- 普段から歩く健康づくりを格好よく実践し、公共交通沿線の利便性の高いところに暮らすことの良さを実感・発信している。

市民のタイプ分類別ライフスタイルのイメージ

I 健康意識はあり、日常的に運動している人

- 普段から、様々なツールを通して健康づくりに関する情報を入手し、公共交通や歩きやすい歩行環境を活用し楽しむ外出やイベントへの参加などを通じて、歩くようにしている。
- 移動に伴う人との交流やすきま時間の有効活用、ポイント取得など楽しみながら公共交通を利用している。

II 健康意識はないが、日常的に運動している人

- イベント等への参加を機に、歩くことの人やまちに対する重要さを認識し、運動としての質や量を向上させることを意識して歩くようになっている。
- 歩数やポイントの見える化により、公共交通利用のよさや楽しさを感じるようになり、より積極的に公共交通を利用している。

III 健康意識はあるが、日常的に運動していない人

- まちなかや駅周辺の歩きやすく快適な環境や、様々なイベントを活用し、買い物やレジャーで楽しみながら歩くようにしている。
- 日常の移動手段を変えることで健康づくりができることを認識し、車利用を控え、積極的に公共交通を利用している。

IV 健康意識はなく、日常的な運動もしていない人

- 無駄な買い物をしない、環境にもよい、健康にもよいなど、個人的なメリットだけでなく社会的にも貢献できる生活環境を楽しみながら歩くようにしている
- 時間面、経済面など総合的に車よりも公共交通利用が便利であることから、P & R（パークアンドライド）やC & R（サイクルアンドライド）も活用しながら、公共交通を利用している。



都市近郊の市街地：多様な交通手段を利用するスマートチョイス型ライフスタイル

地域特性

- 最寄りの駅ではバス、自転車、車などから乗り換えて公共交通を利用した外出ができる環境が整っている。
- ゆとりある空間や生活利便施設が整備されており、中心市街地と郊外地域の両方にアクセスしやすい環境が整っている。

将来像

- 移動手段を賢く使い分けて生活している。
- 健康を意識しつつ、車の利用を控え、積極的に公共交通や徒歩での移動を選択している。
- 中心市街地と郊外地域の両地域の暮らしを享受できる環境を活かし、個人にあった多様な暮らし方を楽しんでいる。

市民のタイプ分類別ライフスタイルのイメージ

I 健康意識はあり、日常的に運動している人

- まちなかでの買い物やイベント、郊外の自然豊かな環境の四季を楽しむ散策など、外出先に変化をつけながら、積極的に歩くようにしている。
- 歩くことの増加や社会とのつながりを意識し、外出時の移動は可能な限り P&R、C&R など乗り換えで公共交通を利用するようにしている。

II 健康意識はないが、日常的に運動している人

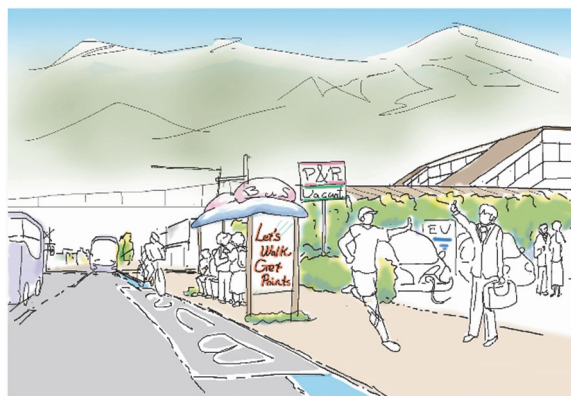
- 郊外へもまちへも行きやすい環境のメリット活かし、まちへの外出では公共交通を利用し、郊外への外出では自然を楽しむ散策を行うなど、歩くようにしている。
- 普段の移動で効率的に歩く量を増加させ、効率的に健康づくりができることを意識し、P&R、C&Rなどを活用し、外出はできるだけ公共交通を利用している。

III 健康意識はあるが、日常的に運動していない人

- 日常的に運動することを意識して、ゆとりある居住環境を活かした散策や、買い物先を週に1度は、公共交通や徒歩で行けるところに変えるなど、ちょっとした手軽なきっかけを掴んで歩くようにしている。
- お得に利用できる制度や便利な使いかたを知ったことをきっかけに、ポイントや歩数の増加も目指し、P&R、C&Rなども活用し、車とうまく使い分けながら公共交通を利用している。

IV 健康意識はなく、日常的な運動もしていない人

- 効率的・効果的に健康づくりができることから、移動に公共交通を組み込むことで歩くようにしている。
- 身なりに気を付けおしゃれを楽しむことができる、移動時やまちなかで市内の様々なイベントや地域の情報も知ることが増える、おでかけ定期券などのお得な制度があるなどのメリットを実感・活用し、P&R、C&Rなども活用し、車とうまく使い分けながら公共交通を利用している。



郊外地域(調整区域や白地地域など): 自然に親しむ郊外型ライフスタイル

地域特性

- 豊かな自然や田園が身近にある環境。
- 公共交通空白地域では、公共交通を補完するような移動サービスを利用して移動が可能となっている。

将来像

- 田園や自然に囲まれ、スローライフを楽しんでいる。
- 車に依存しすぎることなく、公共交通も利用した外出を適度実践している。
- 身近にある山・川や、里山などの環境を活かし・親しむ健康づくりを行っている。

市民のタイプ分類別ライフスタイルのイメージ

I 健康意識はあり、日常的に運動している人

- 普段から健康を意識し、居住地の豊かな自然の魅力を楽しみながら、歩くようにしている。
- 外出時の車やタクシー利用は最寄り駅まで、または、地域内交通を利用し、積極的に公共交通を利用している。

II 健康意識はないが、日常的に運動している人

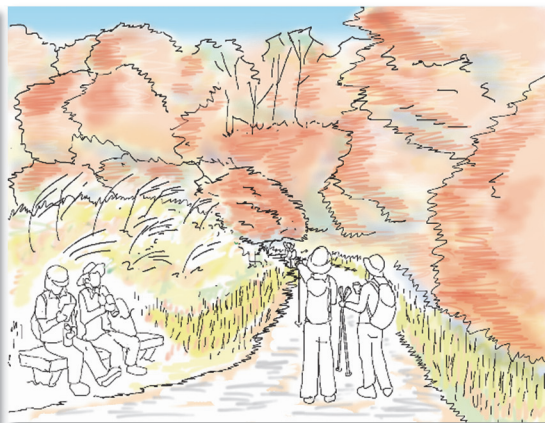
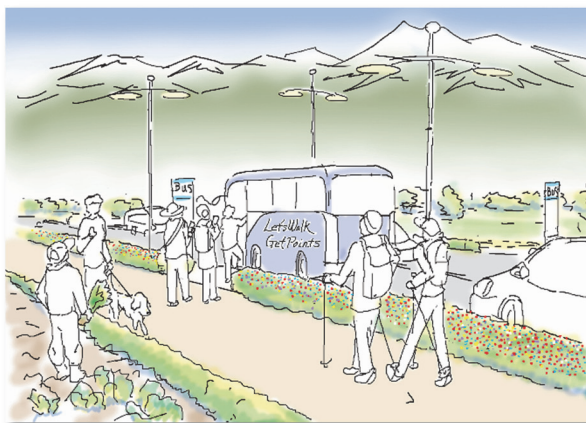
- 現在の運動習慣が将来の健康不安の改善にも繋がることを意識し、レジャーでは自然豊かな地域の散策など、健康づくりとして歩くようにしている。
- 歩数の増加やポイントの獲得を楽しみながら、移動の際に公共交通利用を増やしている。

III 健康意識はあるが、日常的に運動していない人

- イベントに参加したり、仲間を誘ったりしながら、地域の自然に親しみ散策する機会を増やし、健康づくりとしても歩くようにしている。
- 外出時に公共交通を利用することで、無理せず運動量を増やせることを認識し、できるだけP&Rを活用したり、地域内交通を利用するなどして、公共交通を利用している。

IV 健康意識はなく、日常的な運動もしていない人

- 普段の運動量はアプリを通して確認し、健康の維持・増進にむけて、休日のレジャーは、車が少なく自然豊かな地域での散策など、歩くようにしている。
- まずは少し歩く機会を増やす、車移動に依存しすぎないという意識から、公共交通利用を移動の中に取り込むようにしている。



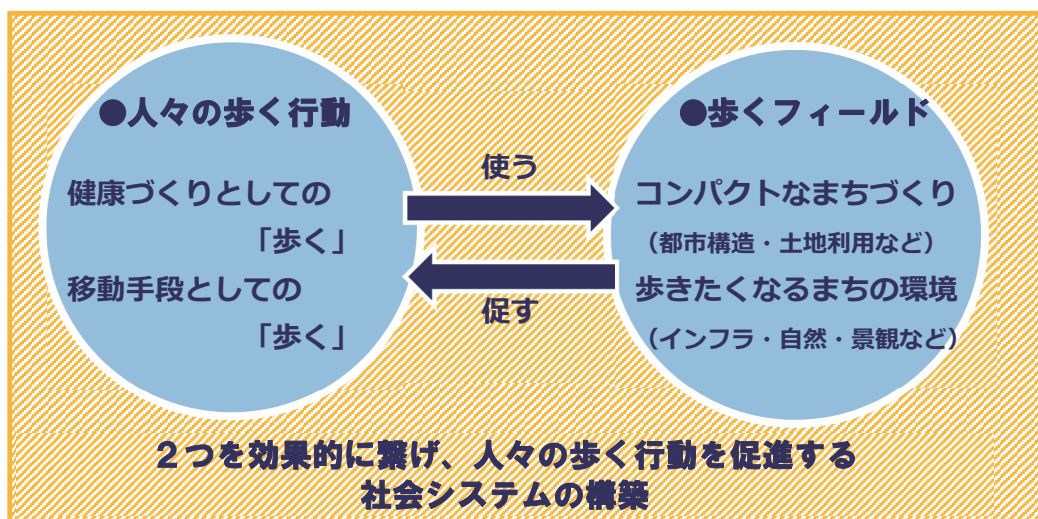
(1) 基本的な考え方

本市では、市民の健康寿命の延伸を目指し、様々な施策を通じて「歩く」ことを促進していますが、これまでは、介護予防や体力の維持・増進などの健康づくりの観点から「歩く」効果を捉え、その効果を市民に波及させることを重点に取り組んできました。

一方、移動手段としての「歩く」は、個人の交通行動にとどまらず、例えば、車では気づけなかった新たなまちの魅力を発見するなど、日常生活の中で特に意識せずに様々な事象や事柄と結びつき、その効果が現れるため、「ひと」だけでなく、「まち」への影響・効果も大きくなります。しかし、個人の交通行動を変えていくためには、意識の醸成とともに、まちの機能、まちの設えとして、歩く・歩きたくなるフィールドを整えていく必要があります。

このような中、本市では、これまでのコンパクトなまちづくりの推進により、公共交通が便利な都市空間が整ってきており、日常の交通行動として「歩く」ことを促進することが可能となっています。

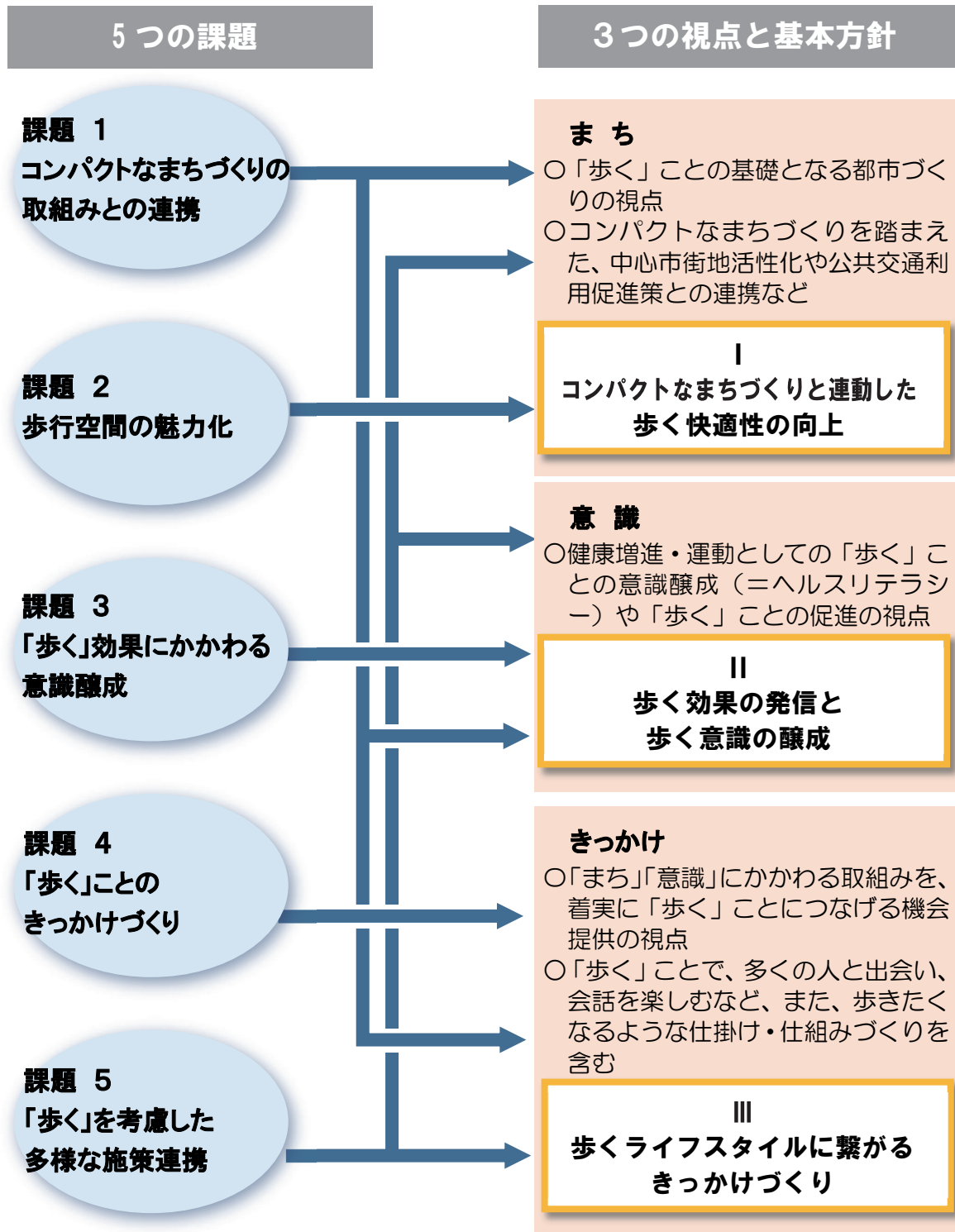
このため、本戦略では、市民に「歩くライフスタイル」を普及させていくため、健康づくりとしての「歩く」と、移動手段としての「歩く」を両輪とした人々の歩く行動と、コンパクトなまちづくりの成果を活かした歩くフィールドを効果的に繋げる社会システムを構築していくことで、歩きたくなるまちづくりを推進します。



歩きたくなるまちづくりの推進

(2) 基本方針

基本理念「**Smart Life & Smart Walk**」の実現に向けた取組みを進めるにあたり、歩くライフスタイル推進に向けて、3つの視点（まち、意識、きっかけ）から、基本方針を設定します。



基本方針 I

コンパクトなまちづくりと連動した 歩く快適性の向上

まちを歩く人の増加に向け、歩きやすく魅力的な環境や楽しく歩けるまちの魅力の創出を図るとともに、公共交通の利便性を高めることと合わせて、公共交通が便利な地域への居住促進を図ります。

"歩くライフスタイル創造発信"の拠点を位置づけ、コンパクトなまちづくりの事業の契機を活用しながら、歩くことや歩いて暮らす生活についての取組みを先導的・戦略的に展開・発信し、歩くライフスタイルの周知と理解の促進を図ります。

- 歩くことに不安を感じることなく、より多く・より長く歩けるよう、安全・安心や快適性に配慮した歩行空間など、「①まちの歩きやすさを向上」させる。
- 歩くことが楽しい環境形成や、“ついでに” “ちょっとだけ”の歩きを促す、魅力的な店舗や通り、施設など、「②滞留や回遊を促すまちの魅力の創出」を図る。
- 移動の機会を活用し、生活の中に組み込まれた時間の中で歩くことに取り組めるよう、「③公共交通の利便性を向上」させる。
- 日常生活の行動範囲に生活に必要な施設や公共交通が充足し、歩くことが必然となる環境として、「④公共交通が便利なところへ居住を促進」する。
- 歩くライフスタイル戦略の様々な取組みを先導的に展開し、多くの市民への周知の拡大や歩くライフスタイルの実践を促す、「⑤"歩くライフスタイル創造発信"の拠点づくり」の位置づけを図る。

目標指標

- 中心商業地区や富山駅周辺地区における歩行者通行量

日曜 44,374 人（平成 27 年度）→46,000 人（平成 33 年度）

- 公共交通利用率（公共交通利用者数の富山市人口当たりの割合）

15.5%（平成 29 年度）→15.9%（平成 37 年度）

- 公共交通が便利な地域の人口割合

37.2%（平成 30 年度）→約 42%（平成 37 年度）

歩くことを楽しむイベントの展開や、歩くことのメリットや取り組み方、歩く機会の情報発信、歩く機会にかかわる情報提供により、歩くことが健康づくりに有効で、人が歩くことでまちにも様々な効果があり、まちの資源を活用しながら生活の様々な場面で取り組める運動であることを認識し、普段から歩くことに取り組むための歩く意識の醸成を図ります。

- まちや自然の中での歩きを楽しむことを通じて、現在の歩く習慣を維持・発展できるように、「①歩くことを楽しむ多彩なウォーキングイベントの展開」を図る。
- 歩くことや歩くライフスタイルについて、ひとやまちの効果やメリット、日常生活における取り組み方や機会について学び、歩く習慣の維持・発展や、歩くことに取り組みはじめることができるよう、「②歩く意欲を高める情報の発信」を行う。
- 市民の健康意識を歩くことにつなげるとともに、歩く習慣を健康だけでなく、まちへの効果の発揮につなげることができるよう、「③歩く機会の情報提供」を行う。

目標指標

- 意識的に身体を動かしている人の割合

70.2%（平成 28 年）→74%（平成 33 年）

- 元気な高齢者の割合

（65 歳以上の高齢者で介護保険の要介護・要支援認定を受けていない人の割合）

前期高齢者（65～74 歳）（平成 29 年度）→前期高齢者（平成 33 年度）

96.0%

96%以上維持

後期高齢者（75 歳以上）

後期高齢者

66.8%

66%以上維持

仲間と一緒に取り組む機会や、気軽さ・手軽さ・面白さを持ったツール・情報などの提供により、「まち」を上手に使った歩きや、歩く「意識」を高めることに取り組みを始めることや継続するためのきっかけの創出を図ります。

- 歩くことへの抵抗を軽減し、自身の生活スタイルにあった歩きについて、できる範囲から気軽に取り組むことや、歩くことについての意識、知識、技術（楽しみ方や取り組み方）などを共有し継続的な取り組みを促進するため、「①**仲間と取り組む機会の提供**」を図る。
- “少しから歩いてみる”や“試しに歩いてみる”など歩くことに取り組んでみることにつながる、日常生活の様々な場面における気軽さ、手軽さ、面白さをもったツールや歩くことに関わる情報の提供や、歩くことで、多くの人と出会い、会話を楽しめる、また歩きたくなる仕掛けづくりなど、「②**歩くきっかけの提供（新たな出会いの創出）**」を行う。

目標指標

- **歩くポイントアプリダウンロード数（利用者数）**
4,000 人（平成 33 年度）

分野横断的な戦略アプローチにおける取り組み方針

「歩く」行動を促すためには、市民の多様なニーズに応じて、分野横断的に施策を展開する必要があります。分野ごとの「歩く」行動にコミットする基本的なアプローチについて、その方針を示します。

分野	「歩く」ことへのアプローチの方針
スポーツ・レクリエーション	興味・関心・適性に合わせたスポーツとしての歩きの普及促進 市民の健康の保持・増進、体力の維持向上、仲間づくりや生きがいづくりなどを目的に、市民一人ひとりの興味・関心、適性等を踏まえ、市民が様々な形態で年間を通じてスポーツに触れ合う取組みを進め、生涯スポーツとしてウオーキング（歩く）の普及促進を図ります。
保健・医療	健康づくりとして、日常生活における歩数増加につながる歩きの促進 健康寿命の延伸や健康格差の縮小に向け、健康づくりの視点から「歩く」ことを捉え、日常生活における歩数の増加につながる歩こう！富山市民運動（プラス 1,000 歩チャレンジ事業）や健康教育事業、各種教室などを通じて、「歩く」健康づくりを促進します。
福祉	高齢者の生活を充実させる歩きの促進 高齢者がいつまでも元気でいきいきと暮らせるよう、高齢者の就労や社会参加、健康づくり、介護予防、引きこもり対策などの、様々な取組みに併せて、「歩く」健康づくりを促進します。
公共交通	公共交通指向型のスマートライフの実践による歩きの推進 公共交通の利便性を高め、沿線での居住を推進するとともに、公共交通を利用した健康でスマートな暮らし方を提案するなど、過度な自動車依存から、公共交通指向型のライフスタイルへの転換を促すことで、日常生活の中で自然に歩いて暮らすスマートライフを推進します。
コミュニティ	ソーシャルキャピタル(社会的きずな)の醸成を通じた地域での歩きの促進 住民のまちづくりへの参画や、世代間交流の促進など、地域における様々な活動を支援することで、ソーシャルキャピタル（社会的きずな）の醸成を図り、地域住民が日常的に集い、歩く仲間づくりなどに繋がるコミュニティの形成を図り、身近な徒歩圏での歩く行動を促します。
まち・賑わい	歩いて楽しめるまちづくりの推進による歩きの促進 まちなかの優れた景観や、歩きやすい歩行空間、魅力ある店舗、広場、公園、交流施設など、歩きたくなるまち並み、都市機能を整えるとともに、あらゆる世代の人々が集い賑う空間を形成するなど、歩いて楽しめるまちづくりを推進します。
自然・歴史体験	多彩な地域資源を活かした環境づくり、機会の提供による歩きの促進 各地域における豊かな自然や歴史、文化などの多様な地域資源を生かし、人々が気軽に歴史や自然を体験しながら歩ける環境づくりや、それを促すきっかけづくりにより、安らぎや楽しさを感じながら、日常的に歩く習慣を促します。

市民のタイプ分類別の取り組み方針

市民の4つのタイプ分類には、意識や行動に特徴があります。基本方針Ⅰ～Ⅲに沿って、施策を効果的に展開していくため、タイプの特性に応じて、どの方針に重点を置いて施策効果を高めながら展開していくのか、その方針を示します。

※各タイプで重点的に取り組む方針を帯で示す。

	市民のタイプ分類				主な施策展開分野
	Ⅰ 健康意識があり、日常的に運動している人	Ⅱ 健康意識はないが、日常的に運動している人	Ⅲ 健康意識はあるが、日常的に運動していない人	Ⅳ 健康意識はなく、日常的な運動もしていない人	
戦略	歩く習慣を維持するため、魅力的なまちや歩行空間、イベントなど楽しさや快適さを重視した施策展開	歩く習慣を維持・発展するため、歩く意識を高めることや、様々な歩く機会の活用を促すことを重視した施策展開	限られた時間と、健康意識を歩くことにつなげるため、歩くことに関する知識、きっかけ、状況の提供・創出を重視した施策展開	交通や他目的などに付随し、生活の中に組み込まれた状況の創出と、興味・関心を引き出すためのきっかけを重視した施策展開	
Ⅰ 歩く快適性の向上	まちの歩きやすさの向上		まちの歩きやすさの向上		まち・賑わい、福祉
	滞留や回遊を促すまちの魅力の創出				まち・賑わい、福祉
			公共交通の利便性の向上		公共交通
			公共交通が便利なところへの居住促進		公共交通、コミュニティ
	"歩くライフスタイル創造発信"の拠点づくり				まち・賑わい、公共交通、コミュニティ
Ⅱ 歩く効果の醸成	歩くことを楽しむ多彩なウォーキングイベントの展開				スポーツ・レクリエーション、自然・歴史体験
		歩く意欲を高める情報の発信			福祉・保健・医療
	歩く機会の情報提供				スポーツ・レクリエーション、自然・歴史体験、
Ⅲ 歩くライフスタイルに繋がるきっかけづくり			仲間と取り組む機会の提供		公共交通、コミュニティ
			歩くきっかけの提供（新たな出会いの創出）		保健・医療、公共交通、コミュニティ

第4章. 施策の展開

1 基本方針ごとの施策体系

I コンパクトなまちづくりと連動した歩く快適性の向上

～まちを楽しみながら快適に歩くことができる環境、
歩くことが最も便利な移動手段となる環境を形成する～

(1) まちの歩きやすさの向上

施設のバリアフリー化、歩くことを補助する施設や設備の設置、景観形成など、安全・安心で快適な歩行空間を整備し、まちの歩きやすさの向上を図ります。

主な事業

○中心市街地地区都市景観推進事業 ○道路景観形成事業
○歩行者空間整備事業 ○雪対策事業 ○呉羽丘陵フットパス事業 など

施策の展開を図る上でターゲットとなるタイプ（◎特に重要、○重要）

I 健康意識があり、 日常的に運動している人	II 健康意識はないが、日 常的に運動している人	III 健康意識はあるが、日 常的に運動していない人	IV 健康意識はなく、日常 的な運動もしていない人
◎	○	◎	○

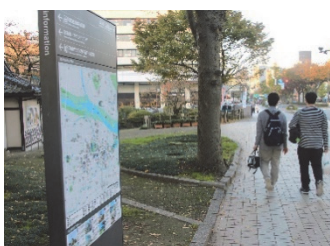
■夜間景観の形成



■良好な景観、安全で快適な道路空間、歩行者空間の整備



■まちなかや駅のサインの整備



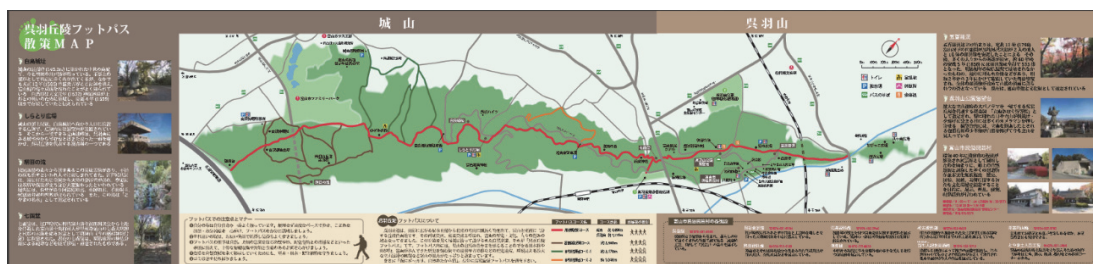
■歩道除雪の推進



■歩行者と自転車の分離



■呉羽丘陵フットパス



(2) 滞留や回遊を促すまちの魅力の創出

低未利用地等を活用し、歩くことが楽しめるまちとしての機能や仕掛けの整備を図るとともに、「葉」や「食」など富山の歴史や文化などの特色を活用した、まちを楽しむ多彩なイベントを開催し、滞留や回遊を促すまちの魅力の創出を図ります。

主な事業

○マチナカ テクテク スタンプラリー ○交通空間賑わい実証事業
○空き家再生等推進事業 ○花でつなぐフラワーリング事業 など

施策の展開を図る上でターゲットとなるタイプ（◎特に重要、○重要）

I 健康意識があり、日常的に運動している人	II 健康意識はないが、日常的に運動している人	III 健康意識はあるが、日常的に運動していない人	IV 健康意識はなく、日常的な運動もしていない人
◎	◎	◎	◎

■トランジットモール社会実験



■フラワーハンギングバスケット



■低未利用地等の活用イメージ:代官山ログロード
(出典:土木学会デザイン賞 HP)



(3) 公共交通の利便性の向上

快適な公共交通利用環境整備、日常生活における上手な公共交通の利用方法についての情報発信、お得な利用システムなど、公共交通の利便性の向上を図ります。

主な事業

○駅やバス停環境の整備 ○P & R(パークアンドライド)の推進 ○公共交通活性化補助事業
○おでかけ定期券事業 ○地域拠点整備事業 など

施策の展開を図る上でターゲットとなるタイプ（◎特に重要、○重要）

I 健康意識があり、日常的に運動している人	II 健康意識はないが、日常的に運動している人	III 健康意識はあるが、日常的に運動していない人	IV 健康意識はなく、日常的な運動もしていない人
○	○	◎	◎

■鉄道駅におけるP&R(パークアンドライド)



■おでかけ定期券



■まいどはやバス



(4) 公共交通が便利なところへの居住の促進

公共交通沿線の歩いて暮らせるまちとしての魅力の向上に向け、日常生活圏域・徒歩圏域に都市機能の計画的な確保を図ります。

また、魅力の向上とともに、歩いて移動することが便利で最適な手段となるエリアへの居住の促進を図ります。

主な事業

- まちなか居住推進事業 ○公共交通沿線居住推進事業
- 立地適正化計画の推進 ○新駅設置への支援 ○沿線開発への支援 など

施策の展開を図る上でターゲットとなるタイプ（◎特に重要、○重要）

I 健康意識があり、日常的に運動している人	II 健康意識はないが、日常的に運動している人	III 健康意識はあるが、日常的に運動していない人	IV 健康意識はなく、日常的な運動もしていない人
○	○	◎	◎

■まちなかの居住



■公共交通沿線の居住



■新駅設置(富山地方鉄道 栄町(県立中央病院口)駅)



■鉄道駅の沿線開発(あいの風とやま鉄道 東富山駅周辺)



（５）“歩くライフスタイル創造発信”の拠点づくり

歩くライフスタイルの取組みを先導的に実践し、PRするエリアとして、中心市街地を“歩くライフスタイル創造発信”の拠点として位置づけます。

“歩くライフスタイル創造発信”の拠点では、居住者、就労・就学者、来訪者などあらゆる人が、快適さや楽しさを持って、歩くことを伴う活動を自発的・偶発的に行うことができる工夫や仕掛けも持った環境を整備します。

地区のポテンシャルを活かし、地区内外の多くの人が、歩くことの楽しさやメリットを体感できるイベントや、まちを楽しめるイベントを展開します。

地区内での環境整備やイベントを通じて人々の交流を促進するとともに、地区外との施設やイベントにおける連携を促進し、富山市全体に歩くライフスタイルの普及を図ります。

主な事業

- 富山駅周辺地区南北一体的なまちづくり事業
- （再掲）中心市街地地区都市景観推進事業 ○（再掲）交通空間賑わい実証事業
- （再掲）花でつなぐフラワーリング事業 ○タウントレッキングサイト事業
- ノルディックウォーキングポールレンタル事業 ○歩行補助車ステーション事業
- （再掲）まちなか居住推進事業

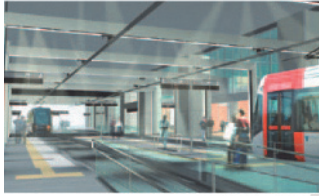
など

施策の展開を図る上でターゲットとなるタイプ（◎特に重要、○重要）			
I 健康意識があり、日常的に運動している人	II 健康意識はないが、日常的に運動している人	III 健康意識はあるが、日常的に運動していない人	IV 健康意識はなく、日常的な運動もしていない人
◎	◎	◎	◎

■中心市街地における " 歩くライフスタイル " 戦略

■路面電車南北接続と、南北自由通路の整備

富山駅における南北の移動を飛躍的に便利にすることで、来街機会の増加や日常的な公共交通の利用者の増加など、歩くライフスタイルの推進を図ります。



■歩きたくなる都市景観の形成と、歩きやすい空間づくり

魅力ある都市景観の形成や、歩道のバリアフリー化などにより、楽しく快適な歩きたくなるまちづくりを推進します。



■トランジットモールの社会実験

歩行者と路面電車のみが通行できる道路空間で、新しい形のまち歩きを楽しめます。



■とやま「歩く人。」リーダー育成事業

体操教室や住民を対象とした歩き方教室で、正しい歩き方の普及・啓発を行います。



■Toyama Smart Life Point

歩くことや公共交通の利用、イベントへの参加等の歩く交通行動に対して、スマートフォンのアプリケーションにポイントを付与し、ポイントに応じた賞品をインセンティブとして、歩くライフスタイルへの転換を促進します。

■歩くライフスタイルの普及・啓発

歩く効果の発信や歩く意識の向上を図るため、シンポジウムや、リーフレット・Web サイト・デジタルサイネージによる啓発など、歩くライフスタイルの普及・啓発を行います。



■歩きたくなるまち並みの整備

まちなかの空き地や空き家などの、低未利用地を集約し、公共空間や店舗に活用するなど、魅力あるまち並み、歩きたくなるまちづくりを推進します。



(出典:土木学会デザイン賞 HP)

■トヤマタウントレッキングサイト

ウォーキングやランニングを通じて、市民の健康行動の促進と体力の向上を図る交流拠点として、歩く健康づくりを推進します。



■フルディックウォーキング

ボールの無料レンタル
誰でも気軽にノルディックウォーキングを体験できるように無料で利用できるノルディックウォーキングボールをまちなかに設置し、歩く健康づくりを推進します。

■まちなか

ノルディックウォーキング
まちなかで歩く楽しさを実感しながら、健康づくりができる、まちなかノルディックウォーキングを実施し、歩く健康づくりを推進します。



- 道路
- 公園
- 河川
- 運河
- 鉄道・駅
- 軌道・電停
- 新幹線
- 主要施設

II 歩く効果の発信と歩く意識の醸成

～健康のためにも、積極的に歩く意識をつける～

（１）歩くことを楽しむ多彩なウォーキングイベントの展開

山、海、河川、丘陵地など豊かな自然環境や多彩な公園などを活用し、歩くことの良さや楽しさを知り、体感できる、歩くことを楽しむ多彩なウォーキングイベントを実施します。

主な事業

○歩くことを目的とした各種ウォーキング事業

（四季のウォーク、公民館ふるさと講座、歴史探訪ウォーク等） など

施策の展開を図る上でターゲットとなるタイプ（◎特に重要、○重要）

I 健康意識があり、日常的に運動している人	II 健康意識はないが、日常的に運動している人	III 健康意識はあるが、日常的に運動していない人	IV 健康意識はなく、日常的な運動もしていない人
◎	◎	○	○

■ウォークイベント 富岩運河 WALK&RAIL



■ウォークイベント さわやか猿倉ウォーク



（２）歩く意欲を高める情報の発信

積極的に歩くことに取り組んでもらうため、健康づくりとして歩くことを取り入れることのメリットや、公共交通利用時など様々な生活の場面を活用した歩きへの取り組み方、楽しみ方、意識の持ち方などの情報提供・発信を行います。

また、歩くことで健康面にプラスした効果を受けられ、質の高いライフスタイルを持つことができることや、質の高いライフスタイルの格好よさの理解を促進する情報発信を行います。

主な事業

○健康長寿コンシェルジュ・サービス事業 ○歩こう！富山市民運動

○健康教育事業 ○ラジオ番組「とやま まちぶらスタイル」

○健康施策と連携した MM（モビリティ・マネジメント）

など

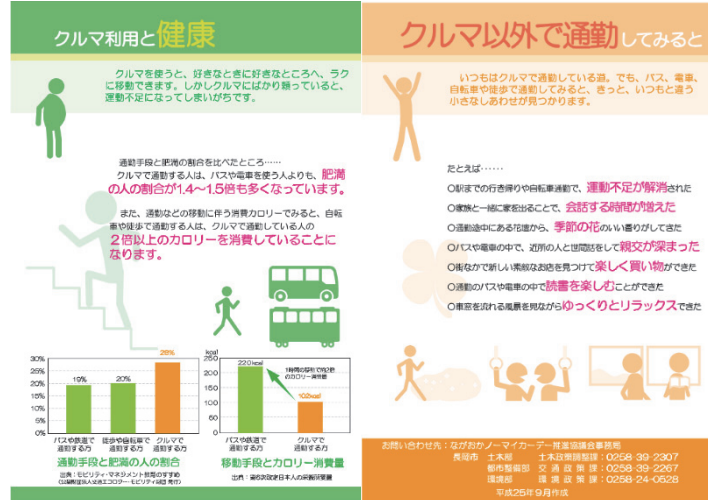
施策の展開を図る上でターゲットとなるタイプ（◎特に重要、○重要）

I 健康意識があり、日常的に運動している人	II 健康意識はないが、日常的に運動している人	III 健康意識はあるが、日常的に運動していない人	IV 健康意識はなく、日常的な運動もしていない人
○	◎	◎	○

■歩こう！富山市民運動
（プラス 1,000 歩チャレンジ事業）



■健康施策と連携した MM 情報発信イメージ
：モビリティマネジメントパンフレット（出典：長岡市）



（3）歩く機会の情報提供

市民の楽しく歩く機会の活用を促進するため、交流拠点の活用、市内各地で行われる多彩なイベントのPRなどの情報提供や情報発信を行います。

■主な事業

- 地区健康づくり推進会議
- （再掲）タウントレッキングサイト事業
- ウォーキングコース紹介
- （再掲）ラジオ番組「とやま まちぶらスタイル」 など

施策の展開を図る上でターゲットとなるタイプ（◎特に重要、○重要）

I 健康意識があり、日常的に運動している人	II 健康意識はないが、日常的に運動している人	III 健康意識はあるが、日常的に運動していない人	IV 健康意識はなく、日常的な運動もしていない人
◎	◎	◎	○

■タウントレッキングサイト



■ウォーキングマップ



Ⅲ 歩くライフスタイルに繋がるきっかけづくり

～歩くことに取り組みたくなる、取り組みやすくなる状況をもたらす～

(1) 仲間と取り組む機会の提供

職場や学校、地域など、個人の所属する様々なコミュニティの中で、各々のライフスタイルに合った歩きや、仲間との情報や時間の共有による継続的な歩きを促す機会を提供します。

主な事業

○親子トレッキング事業 ○チームとやまし推進事業 ○親子でおでかけ事業
○地域づくりふれあい総合事業 ○孫とおでかけ支援事業 など

施策の展開を図る上でターゲットとなるタイプ（◎特に重要、○重要）

Ⅰ 健康意識があり、 日常的に運動している人	Ⅱ 健康意識はないが、日 常的に運動している人	Ⅲ 健康意識はあるが、日 常的に運動していない人	Ⅳ 健康意識はなく、日常 的な運動もしていない人
○	○	◎	◎

■親子でおでかけ事業の公共交通無料券

■清掃活動によるまち歩き



(2) 歩くきっかけの提供（新たな出会いの創出）

歩くことのメリットの実体化・視覚化や、日常生活の中の様々な場面で手軽に気軽にできることの提示など、自ら歩くことを選択しやすくなるきっかけとなる情報やツールの提供を行うとともに、歩くことで、多くの人と出会い、会話を楽しめる、また歩きたくなる仕掛けづくりなど、市民が歩きたくなるインセンティブの提供を行います。

主な事業

- （再掲）歩こう！富山市民運動 ○Toyama Smart Life Point 事業
○歩くライフスタイル普及・啓発事業 ○（再掲）ラジオ番組「とやま まちぶらスタイル」など

施策の展開を図る上でターゲットとなるタイプ（◎特に重要、○重要）

I 健康意識があり、日常的に運動している人	II 健康意識はないが、日常的に運動している人	III 健康意識はあるが、日常的に運動していない人	IV 健康意識はなく、日常的な運動もしていない人
○	○	◎	◎

■Toyama Smart Life Point 事業の概要



○富山市の「歩く」関係事業

I コンパクトなまちづくりと連動した歩く快適性の向上

(1) まちの歩きやすさの向上

No.	事業名	所属名	事業の概要
1	歩行補助車ステーション事業	長寿福祉課	市役所本庁舎及びグランドプラザに、高齢者等が利用できる歩行補助車の貸出しステーションを設置・管理する。
2	ノルディックウォーキングポールレンタル事業	スポーツ健康課	富山市総合体育館内のトヤマタウントレッキングサイト、城址公園内のまちなか観光案内所、富山市民プールの3か所にノルディックウォーキングポールを設置し、無料で貸出しを行う。
3	自転車市民共同利用システムステーション整備補助事業	環境政策課	街なかでの環境にやさしい移動手段「コミュニティサイクル・アヴィレ」のステーション整備等に支援を行う。
4	とやmasノーピード開催補助事業	観光政策課	冬の富山の夜を華やかに彩り、雪に親しみ、雪を楽しむとともに、冬の富山を広くPRする「とやmasノーピード」の開催に対し支援する。
5	まちなかノルディックウォーキング開催事業	活力都市推進課	月に2回程度、中心市街地等でノルディックウォーキングを開催する。
6	まち並み修景等補助事業	都市計画課	八尾地区景観まちづくり推進区域内で行う建築物の修景工事の一部を補助し、八尾らしい景観まちづくりを推進する。
7	中心市街地地区都市景観推進事業	都市計画課	大手モール地区をはじめとする中心市街地地区において、魅力ある夜間景観形成基準の策定や、地域の個性を活かした照明施設を設置し、都市景観の魅力向上と賑わいを創出する。
8	屋外広告物事業	都市計画課	屋外広告物の適正化及び良好な景観の形成を図るため、違法屋外広告物に対して是正指導を行うとともに、改善や撤去に要する工事費の一部を補助する。
9	(新規事業) 岩瀬まち歩き散策路サイン補修	都市計画課	平成31年度末の路面電車南北接続を契機に岩瀬地区への来街者の増加が見込まれることから、散策路サインの修繕を行い、回遊性の向上を図る。
10	富山駅周辺地区南北一体的なまちづくり事業	富山駅周辺地区整備課 路面電車推進課	富山駅構内の南北自由通路の整備や、路面電車南北接続第2期事業の施設整備を行う。

No.	事業名	所属名	事業の概要
11	道路景観形成事業	道路整備課	まちの良好な景観と安全で快適な道路空間の創出を図るため、電線類の地中化を行う。
12	歩行者空間整備事業	道路整備課	歩行者が安全で快適に通行できる歩行者空間（歩道、幅広路肩等）の整備を行う。
13	交通安全施設整備事業	道路整備課	安全な通行環境を構築するため、交通安全施設（道路反射鏡、防護柵）を整備する。
14	まちなか公共サイン看板等管理事業	道路管理課	まちなか公共サイン看板について、順次、情報更新を行う。
15	雪対策事業	道路管理課	降雪時における道路交通の確保と生活の安定を図るため、道路等の除排雪や消雪施設等の整備を行う。
16	リフレッシュ事業	道路管理課	安全で快適な歩行者空間を確保するため、老朽化した舗装及び歩道を補修する。また、浸水被害の軽減を図るため、老朽化した側溝を補修する。
17	サンライト事業	道路管理課	維持管理コストの軽減を図るとともに、環境未来都市として低炭素社会づくりの取組みを進めるため、民間資本を活用した ESCO 事業により、計画的に防犯灯及び道路照明灯の LED 化に取り組む。
18	花でつなぐフラワーリング事業	公園緑地課	花と緑で潤いのあるまちづくりの推進を図るため、城址大通りや市内路面電車環状線沿線などの区域に季節の花々で飾るフラワーハンギングバスケット等を設置する。
19	呉羽丘陵フットパス事業	公園緑地課	呉羽丘陵の散策路を呉羽丘陵フットパスと位置づけ、散策路や周辺施設の整備等を行う。

（２）滞留や回遊を促すまちの魅力の創出

No.	事業名	所属名	事業の概要
1	マチナカテクテクスタンプラリー事業	商業労政課	65 歳以上の高齢者を対象に、まちなかの 4 か所にスタンプ台を設置し、スタンプを集めて景品がもらえる、マチナカテクテクスタンプラリーを実施する。

No.	事業名	所属名	事業の概要
2	(再掲) とやまスノーピアード開催補助事業	観光政策課	冬の富山の夜を華やかに彩り、雪に親しみ、雪を楽しむとともに、冬の富山を広くPRする「とやまスノーピアード」の開催に対し支援する。
3	交通空間賑わい実証事業	中心市街地活性化推進課	大手モールにおいて、一般車両の通行を制限し、歩行者と路面電車だけが通行できるトランジットモール社会実験を実施する。
4	空き家再生等推進事業	居住対策課	子育て支援施設やポケットパークなど、地域の活性化や地域課題の解決を目的とした空き家の改修工事や、除却工事に対して、補助を行う。
5	(再掲) 花でつなぐフラワーリング事業	公園緑地課	花と緑で潤いのあるまちづくりの推進を図るため、城址大通りや市内路面電車環状線沿線などの区域に季節の花々で飾るフラワーハンギングバスケット等を設置する。

(3) 公共交通の利便性の向上

No.	事業名	所属名	事業の概要
1	高山本線活性化事業	交通政策課	本市の公共交通軸である JR 高山本線について、増便運行やパーク＆ライド駐車場の設置等を継続して行い、活性化を図る。
2	不二越・上滝線活性化事業	交通政策課	本市の公共交通軸である富山地方鉄道不二越・上滝線について、富山地方鉄道や沿線の利用促進団体と連携して、活性化を図る。
3	公共交通活性化補助事業	交通政策課	交通事業者が鉄軌道の安全性向上や活性化を図るため実施する事業に対して、国、県、及び沿線市町村とともに支援する。
4	駅・バス停別利用促進啓発事業	交通政策課	交通事業者が実施するアンケートや戸別訪問による公共交通の利用啓発事業に対して支援を行う。
5	のりものの語り教育推進事業	交通政策課	小学校3～6年生を対象として、交通に関わる交通環境学習を行い、公共交通の利用について意識啓発を行う。
6	生活交通維持補助事業	交通政策課	バス路線の生活交通の維持・確保を図るため、赤字路線バスや地域等が主体となって運行する自主運行バスに対し支援する。

No.	事業名	所属名	事業の概要
7	市営コミュニティバス等運行事業	交通政策課	交通空白地域における交通手段の確保のため、市営コミュニティバス等を運行する。
8	(新規事業) バスロケーションシステム導入	交通政策課	県内全域の民営・公営バス路線を網羅したバスロケーションシステムを市内のコミュニティバスに導入し、定時性の確保が困難なバスを安心して待つことができる環境を整備して、バスの利用促進を図る。
9	(再掲) 富山駅周辺地区南北一体的なまちづくり事業	富山駅周辺地区整備課 路面電車推進課	富山駅構内の南北自由通路の整備や、路面電車南北接続第2期事業の施設整備を行う。
10	市内電車環状線事業	路面電車推進課	公共交通の利便性の向上と中心市街地の活性化を図るため、市内電車環状運行に係る施設や車両の保守管理に係る費用を負担する。
11	富山港線路面電車事業	路面電車推進課	富山ライトレールの運行安全性を確保するため、軌道区間の施設の維持管理を行うとともに、南北接続に向けて鉄道区間の老朽化施設の更新等に対して支援する。
12	おでかけ定期券事業	中心市街地活性化推進課	65歳以上の高齢者を対象に、市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円とする割引制度を実施する。
13	(新規事業) シルバーアテンダント事業	中心市街地活性化推進課	「まいどはやバス」の車内に、転倒防止の声掛け等を行う「シルバーアテンダント」を配置し、公共交通に対する「安心感」を醸成し、高齢者等の外出機会の創出、中心市街地の活性化、公共交通の活性化を図る。
14	地域拠点整備事業	都市再生整備課	主要鉄道駅周辺の地域拠点において、あいの風とやま鉄道(株)の改札や駅の新設に合わせて、アクセス道路や駅前広場の整備を行うことで交通結節機能を強化し、公共交通の利便性向上を図る。

(4) 公共交通が便利なところへの居住の促進

No.	事業名	所属名	事業の概要
1	まちなか居住推進事業	居住対策課	まちなかで良質な住宅や宅地を供給する事業者や住宅を新築・購入等して居住する市民に対して助成する。 (市民：住宅取得 500 千円／戸、事業者：共同住宅建設 500 千円／戸 等)
2	公共交通沿線居住推進事業	居住対策課	公共交通沿線居住推進地区で良質な住宅や宅地を供給する事業者や住宅を新築・購入等して居住する市民に対して助成する。 (市民：住宅取得 300 千円／戸（上乗せ有）、事業者：共同住宅建設 350 千円／戸 等)

(5) “歩くライフスタイル創造発信”の拠点づくり

No.	事業名	所属名	事業の概要
1	(再掲) 歩行補助車ステーション事業	長寿福祉課	市役所本庁舎及びグランドプラザに、高齢者等が利用できる歩行補助車の貸出しステーションを設置・管理する。
2	(再掲) ノルディックウォーキングボールレンタル事業	スポーツ健康課	富山市総合体育館内のトヤマタウントレッキングサイト、城址公園内のまちなか観光案内所、富山市民プールの3か所にノルディックウォーキングボールを設置し、無料で貸出しを行う。
3	タウントレッキングサイト事業	スポーツ健康課	ウォーキング・ランニングの交流拠点として、民間事業者等と連携し、街なかにおける市民の健康行動の促進につなげる。
4	(再掲) 自転車市民共同利用システムステーション整備補助事業	環境政策課	街なかでの環境にやさしい移動手段「コミュニティサイクル・アヴィレ」のステーション整備等に支援を行う。
5	(再掲) マチナカテクテクスタンプラリー事業	商業労政課	65 歳以上の高齢者を対象に、まちなかの4か所にスタンプ台を設置し、スタンプを集めて景品がもらえる、マチナカテクテクスタンプラリーを実施する。
6	(再掲) とやまスノーピアー ド開催補助事業	観光政策課	冬の富山の夜を華やかに彩り、雪に親しみ、雪を楽しむとともに、冬の富山を広くPRする「とやまスノーピアー ド」の開催に対し支援する。

No.	事業名	所属名	事業の概要
7	(再掲) 中心市街地地区都市 景観推進事業	都市計画課	大手モール地区をはじめとする中心市街地地区において、魅力ある夜間景観形成基準の策定や、地域の個性を活かした照明施設を設置し、都市景観の魅力向上と賑わいを創出する。
8	(再掲) 富山駅周辺地区南北 一体的なまちづくり 事業	富山駅周辺 地区整備課 路面電車推 進課	富山駅構内の南北自由通路の整備や、路面電車南北接続第2期事業の施設整備を行う。
9	(再掲) 市内電車環状線事業	路面電車推 進課	公共交通の利便性の向上と中心市街地の活性化を図るため、市内電車環状運行に係る施設や車両の保守管理に係る費用を負担する。
10	(再掲) おでかけ定期券事業	中心市街地 活性化推進 課	65歳以上の高齢者を対象に、市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円とする割引制度を実施する。
11	(再掲) 交通空間賑わい実証 事業	中心市街地 活性化推進 課	大手モールにおいて、一般車両の通行を制限し、歩行者と路面電車だけが通行できるトランジットモール社会実験を実施する。
12	(再掲) (新規事業) シルバーアテンダン ト事業	中心市街地 活性化推進 課	「まいどはやバス」の車内に、転倒防止の声掛け等を行う「シルバーアテンダント」を配置し、公共交通に対する「安心感」を醸成し、高齢者等の外出機会の創出、中心市街地の活性化、公共交通の活性化を図る。
13	(再掲) まちなか居住推進事 業	居住対策課	まちなかで良質な住宅や宅地を供給する事業者や住宅を新築・購入等して居住する市民に対して助成する。 (市民：住宅取得 500 千円／戸、事業者：共同住宅建設 500 千円／戸 等)
14	(再掲) 花でつなぐフラワー リング事業	公園緑地課	花と緑で潤いのあるまちづくりの推進を図るため、城址大通りや市内路面電車環状線沿線などの区域に季節の花々で飾るフラワーハングングバスケット等を設置する。

Ⅱ 歩く効果の発信と歩く意識の醸成

(1) 歩くことを楽しむ多彩なウォーキングイベントの展開

No.	事業名	所属名	事業の概要
1	四季のウォーク開催事業	スポーツ健康課	桜が咲く春の神通川沿いなど、四季折々の自然を楽しみながら歩く、四季のウォークを年4回実施する。
2	公民館ふるさと講座	生涯学習課	市立公民館を拠点とし、地域住民の学習意欲向上や生きがいの充実等を図るため、ウォーキング講座等を実施する。
3	地域づくりふれあい総合事業	生涯学習課	地域の連帯感を深め、学びと参加で豊かなふるさとづくりの実現を図るため、地区ふるさとづくり推進協議会が実施するウォーキング事業等を支援する。
4	歴史探訪ウォーク	大沢野教育行政センター	猪谷関所館周辺にある飛騨街道にまつわる大沢野・細入地内の各所等を説明を聞きながら巡るウォーキングイベントを行う。
5	呉羽山探訪ツアー	民俗民芸村	民俗民芸村とその周辺の呉羽山丘陵一帯にある歴史スポットを、解説を聞きながら巡るウォーキングツアーを行う。
6	歴史探訪ツアー	郷土博物館	富山市内の古い道などを、その沿線の歴史や文化について解説を聞きながら巡るウォーキングツアーを行う。
7	市民大学一般コース等開設事業	市民学習センター	生涯学習事業である富山市民大学のコースの一つとして「100歳まで歩こう」を開設し、街なかでのノルディック・ウォーク等を実施する。
8	とやまの自然探検	科学博物館	学芸員が自然の見方や楽しみ方を解説する野外観察会で、早春の丘陵地、初夏の美女平等を散策する。

(2) 歩く意欲を高める情報の発信

No.	事業名	所属名	事業の概要
1	健康長寿コンシェルジュ・サービス事業	福祉政策課	平成30年度から3か年計画で、健康づくりや疾病予防に取り組むプログラムを作成し、実証実験を行った上で、魅力あるプログラムを市民へ提供する。

No.	事業名	所属名	事業の概要
2	歩こう！富山市民運動	保健所地域健康課 各保健福祉センター	日常生活における歩数の増加を図るため、歩数をダイアリーに記録し提出する「プラス 1,000 歩チャレンジ事業」及び「正しい歩き方」を指導するインストラクターを養成し、歩き方教室を開催する「とやま「歩く人。」リーダー育成事業」を行う。
3	健康教育事業	保健所地域健康課 各保健福祉センター	生活習慣病予防等のため、地域で行う健康教育の一環として、正しい歩き方の講習やウォーキングを実施する。
4	(新規事業) Toyama Smart Life Point 事業	活力都市推進課	歩くことや公共交通の利用、イベントへの参加等の歩く交通行動に対して、ポイントを付与するスマートフォンのアプリケーションを開発し、ポイントに応じた賞品をインセンティブとして、歩くライフスタイルへの転換を促す。
5	(新規事業) 歩くライフスタイル普及・啓発事業	活力都市推進課	車に依存したライフスタイルから、徒歩や公共交通の利用を促す施策として、シンポジウムの開催、リーフレット・Web サイトによる啓発、市民や公共交通沿線企業への意識啓発を行う。
6	ラジオ番組「とやままちぶらスタイル」	活力都市推進課	週に 1 度、ラジオ番組において、過度にマイカーに依存しないライフスタイルの提案等の意識啓発、各種情報提供を行う。
7	「とやまレールライフプロジェクト」関連事業	交通政策課	テレビ、ラジオ等のメディアやイベントを活用した情報発信による公共交通の利用啓発等により、自家用車から公共交通の利用への転換を促す。
8	(新規事業) SNS を活用した景観まちづくりの啓発	都市計画課	本市のビュースポットや、良好な景観形成に寄与する建築物をはじめ、富山市景観計画で示す景観を構成する要素（色彩、歴史等）などの景観に関する基礎知識等について情報発信を行うことで、景観意識の高揚や地域の魅力発信につなげる。
9	(再掲) のりもの語り教育推進事業	交通政策課	小学校 3 ～ 6 年生を対象として、交通に関わる交通環境学習を行い、公共交通の利用について意識啓発を行う。

(3) 歩く機会の情報提供

No.	事業名	所属名	事業の概要
1	地区健康づくり推進会議	保健所地域健康課 各保健福祉センター	地区の各種団体と健康づくり推進を検討する中で、ウォーキングイベントの企画・実施、ウォーキングマップの作成等を行う。
2	(再掲) タウントレッキング サイト事業	スポーツ健康課	ウォーキング・ランニングの交流拠点として、民間事業者等と連携し、街なかにおける市民の健康行動の促進につなげる。
3	ウォーキングコースの紹介	スポーツ健康課	富山市体育協会と連携し、市全域で52のウォーキングコースをモデルコースとしてホームページ等で紹介する。
4	(再掲) (新規事業) Toyama Smart Life Point 事業	活力都市推進課	歩くことや公共交通の利用、イベントへの参加等の歩く交通行動に対して、ポイントを付与するスマートフォンのアプリケーションを開発し、ポイントに応じた賞品をインセンティブとして、歩くライフスタイルへの転換を促す。
5	(再掲) (新規事業) 歩くライフスタイル普及・啓発事業	活力都市推進課	車に依存したライフスタイルから、徒歩や公共交通の利用を促す施策として、シンポジウムの開催、リーフレット・Webサイトによる啓発、市民や公共交通沿線企業への意識啓発を行う。
6	(再掲) ラジオ番組「とやままちぶらスタイル」	活力都市推進課	週に1度、ラジオ番組において、過度にマイカーに依存しないライフスタイルの提案等の意識啓発、各種情報提供を行う。

Ⅲ 歩くライフスタイルに繋がるきっかけづくり

(1) 仲間と取り組む機会の提供

No.	事業名	所属名	事業の概要
1	(新規事業) 親子トレッキング事業	スポーツ健康課	親子で実施する立山でのトレッキングを通して、自然の大切さ、歩くことの素晴らしさを体感することにより、日頃から歩くことを意識し、日々の生活の中における歩くスポーツの習慣化を図る。また、親子で立山をトレッキングする写真を通して、自然豊かな魅力ある富山を全国へ発信する。

No.	事業名	所属名	事業の概要
2	チームとやまし推進事業	環境政策課	地球温暖化対策の国民運動「COOL CHOICE」の普及啓発の一環として、エコで賢い移動方法を選択するライフスタイル「スマートムーブ」で徒歩や自転車、公共交通利用を促進する。
3	親子でおでかけ事業	交通政策課	小学校の夏休み期間中に、親子で公共交通機関に乗車すると小学生の運賃を無料とする無料乗車きっぷを市内の全小学生に配布する。
4	(再掲) のりもの語り教育推進事業	交通政策課	小学校3～6年生を対象として、交通に関わる交通環境学習を行い、公共交通の利用について意識啓発を行う。
5	(再掲) 公民館ふるさと講座	生涯学習課	市立公民館を拠点とし、地域住民の学習意欲向上や生きがいの充実等を図るため、ウォーキング講座等を実施する。
6	(再掲) 地域づくりふれあい総合事業	生涯学習課	地域の連帯感を深め、学びと参加で豊かなふるさとづくりの実現を図るため、地区ふるさとづくり推進協議会が実施するウォーキング事業等を支援する。
7	孫とおでかけ支援事業	生涯学習課	高齢者の外出機会を促進するとともに、世代間交流を通じて家族の絆を深めるため、祖父母と孫(曾孫)と一緒に市の対象施設に来園(来館)された場合、入園料(観覧料)を全額減免する。

(2) 歩くきっかけの提供(新たな出会いの創出)

No.	事業名	所属名	事業の概要
1	(再掲) 歩こう! 富山市民運動	保健所地域健康課 各保健福祉センター	日常生活における歩数の増加を図るため、歩数をダイアリーに記録し提出する「プラス 1,000 歩チャレンジ事業」及び「正しい歩き方」を指導するインストラクターを養成し、歩き方教室を開催する「とやま「歩く人。」リーダー育成事業」を行う。
2	(再掲) (新規事業) 親子トレッキング事業	スポーツ健康課	親子で実施する立山でのトレッキングを通して、自然の大切さ、歩くことの素晴らしさを体感することにより、日頃から歩くことを意識し、日々の生活の中における歩くスポーツの習慣化を図る。また、親子で立山をトレッキングする写真を通して、自然豊かな魅力ある富山を全国へ発信する。

No.	事業名	所属名	事業の概要
3	(再掲) (新規事業) Toyama Smart Life Point 事業	活力都市推進課	歩くことや公共交通の利用、イベントへの参加等の歩く交通行動に対して、ポイントを付与するスマートフォンのアプリケーションを開発し、ポイントに応じた賞品をインセンティブとして、歩くライフスタイルへの転換を促す。
4	(再掲) (新規事業) 歩くライフスタイル 普及・啓発事業	活力都市推進課	車に依存したライフスタイルから、徒歩や公共交通の利用を促す施策として、シンポジウムの開催、リーフレット・Web サイトによる啓発、市民や公共交通沿線企業への意識啓発を行う。
5	(再掲) ラジオ番組「とやま まちぶらスタイル」	活力都市推進課	週に1度、ラジオ番組において、過度にマイカーに依存しないライフスタイルの提案等の意識啓発、各種情報提供を行う。
6	(再掲) (新規事業) SNSを活用した景 観まちづくりの啓発	都市計画課	本市のビュースポットや、良好な景観形成に寄与する建築物をはじめ、富山市景観計画で示す景観を構成する要素（色彩、歴史等）などの景観に関する基礎知識等について情報発信を行うことで、景観意識の高揚や地域の魅力発信につなげる。
7	高齢社会における交 通と健康モニタリ ング調査事業	中心市街地 活性化推進 課	市内在住の高齢者等を対象にGPS及び歩数データを取得できる端末機を配布し、交通行動や行動範囲、移動距離、歩数、中心市街地エリアでの滞在時間などを調査、分析することにより、高齢者等に配慮した交通環境の整備や外出を促すことによる健康増進施策の検討、コンパクトなまちづくりの効果検証などを行う。

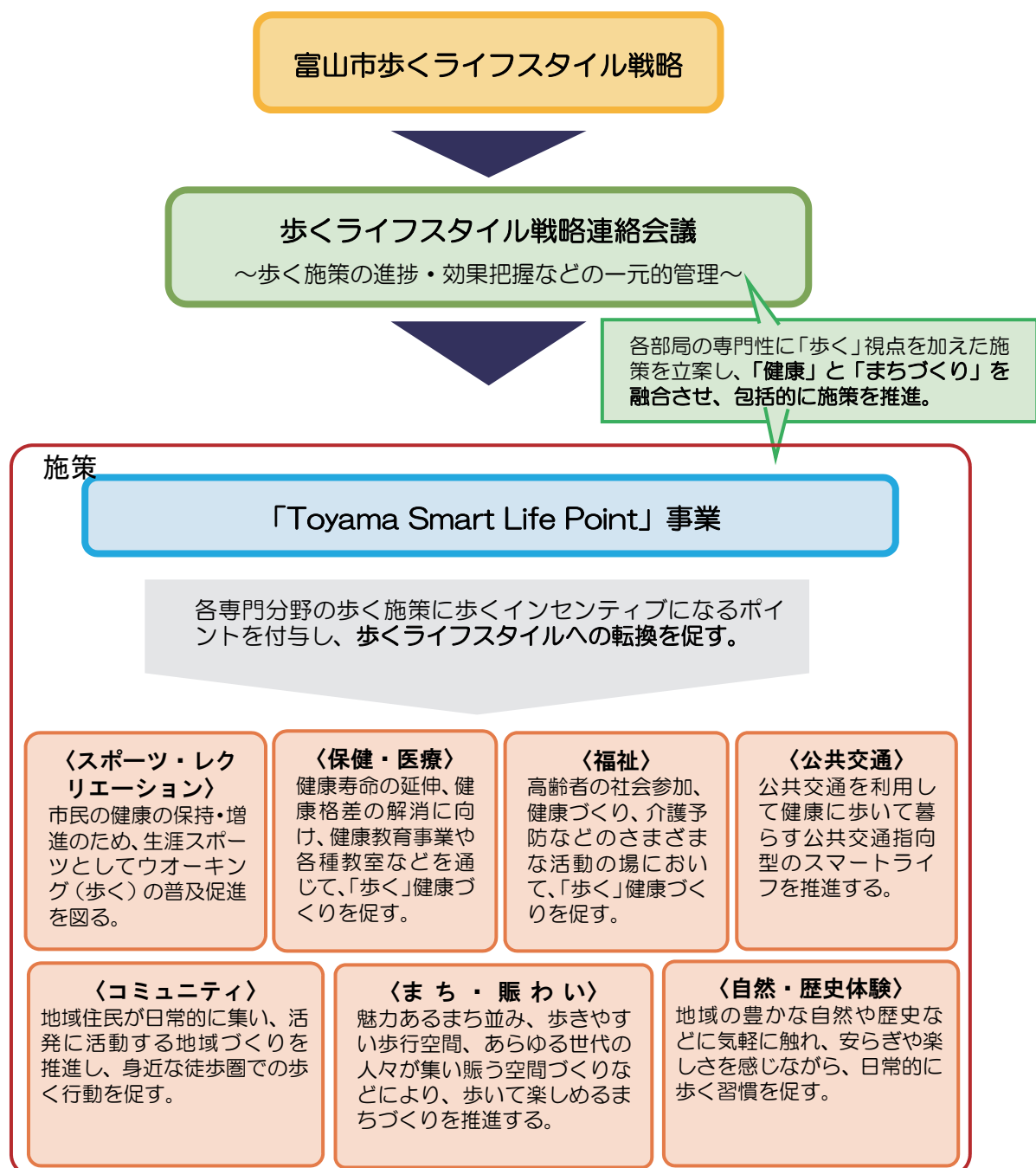
第5章. 戦略の推進

1 推進体制

本戦略における施策は、まちや市民に、歩くことの効果を相乗的、総合的、多面的にもたらすため、庁内の歩く事業の関係所属で構成する「歩くライフスタイル戦略連絡会議」を開催し、各施策の進捗管理・効果把握を一元的に行います。

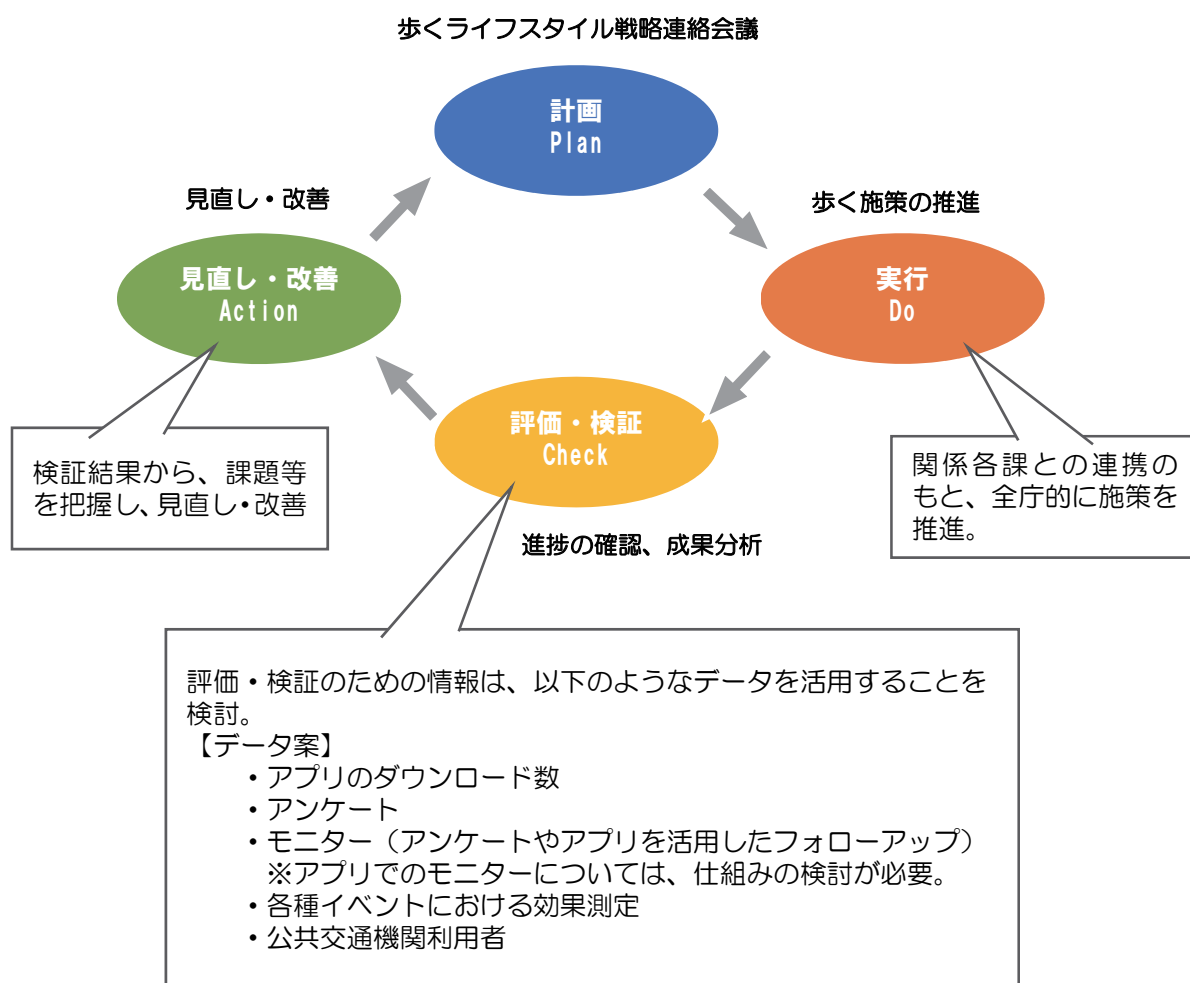
また、施策にあたっては、各部局の専門性に「歩く」視点を加えた新規施策の検討だけでなく、既存施策においても更新や拡充を図っていきます。

その上で、歩くライフスタイル戦略に位置付けし、「健康づくり」と「まちづくり」を融合させ、分野横断的かつ包括的に施策を推進していきます。



歩くライフスタイル戦略は、上位・関連計画の見直し等との整合を図りつつ、庁内関係部局と連携しながら、歩く施策を推進し、進捗状況を評価・検証しながら、必要に応じて戦略の見直し・改善を行う、P D C Aサイクルの取組みによる適切な進行管理を行っています。

評価検証においては、基本目標にあげる目標指標を活用していきます。



富山市歩くライフスタイル戦略

平成 31 年 3 月

編集・発行

富山市活力都市創造部活力都市推進課

〒930-8510 富山市新桜町 7 番 38 号

電話 (076) 443-2179