

# 南富山駅周辺まちづくり基本計画

MINNA

MINAMI-TOYAMA

MIRAI

令和8年3月

富山市

Toyama City

## < 目次 >

1. はじめに.....	1
(1) 計画の目的.....	2
(2) ビジョンで描く将来像.....	3
(3) 計画の策定にあたり考慮する視点.....	5
(4) 計画策定の体制と経過.....	6
2. 現状と課題.....	8
(1) えきの視点.....	9
(2) まちの視点.....	14
(3) ひとの視点.....	20
(4) 社会実験.....	24
(5) 課題のまとめ.....	26
3. まちづくりの方針.....	27
(1) 富山市都市マスタープランにおける方針.....	27
(2) エリアコンセプトとまちづくりの目標.....	29
(3) まちづくり方針.....	33
4. 推進に向けた方策.....	39

## 1.はじめに

南富山駅は、富山鉄道（富山－笹津間）の開業に伴い、1914（大正3）年に堀川新駅の名称で誕生しました。また、1915（大正4）年には市内軌道が小泉町から延長される形で整備され、富山高校や富山いずみ高校（旧富山女子高校）などの教育機関が立地する文教地区であることや公共交通の利便性から居住地として選ばれ、南富山駅を中心に賑わいのある駅前商店街や住宅地などのまちが形成されてきました。

一方、高度経済成長期以降、モータリゼーションの進展とともに市街地が郊外へと拡大し、人口減少と高齢化の進行も相まって公共交通利用者が減少するなど、市民の購買行動や住まい方が多様化したことで、駅を中心としたまちの賑わいが失われつつあります。都市が成熟し、人口減少が本格化する局面において、市民の生活空間は、精神的な豊かさや生活の質、価値の向上が重要視される時代となり、クルマから人中心の将来世代にとっても安心して暮らせるまちづくりが求められています。

こうしたことから、本市では、南富山駅周辺の官民が連携したまちづくりの推進に向け、自治振興会や交通事業者、学校関係者、不動産団体、まちづくり団体、地元商盛会から構成する「南富山駅周辺まちづくり関係者協議会」や「みみみ（みんなのみなみとやまミーティング）」の対話から得られた市民や関係者の考えや思いなどを踏まえ、令和6年4月に「南富山駅周辺まちづくりビジョン」を策定しました。

また、令和8年度からの富山市都市マスタープランでは、公共交通の活性化とその沿線に居住や都市機能の集積を図るコンパクトなまちづくりを継続するとともに、地域資源の魅力を最大化する拠点の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こととしています。

そして、南富山駅周辺は、都心地区に近く、公共交通の結節性などの特性から、多様な市民の生活を支え、本市の社会経済活動の一躍を担う副次都市拠点として都市づくりを進めることとしています。

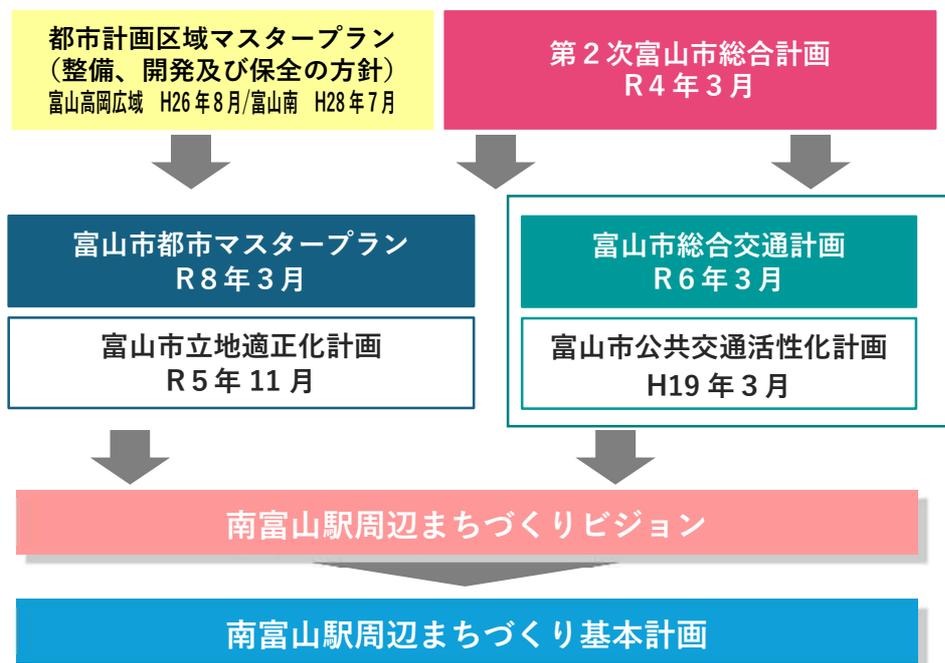
「南富山駅まちづくり基本計画」は、富山市都市マスタープランや南富山駅周辺まちづくりビジョンなどに即して、南富山駅周辺のまちづくりの方針を示すものであり、今後、本計画の内容を踏まえ、市民や事業者との協働により、南富山駅を核とした拠点形成を推進します。

## (1) 計画の目的

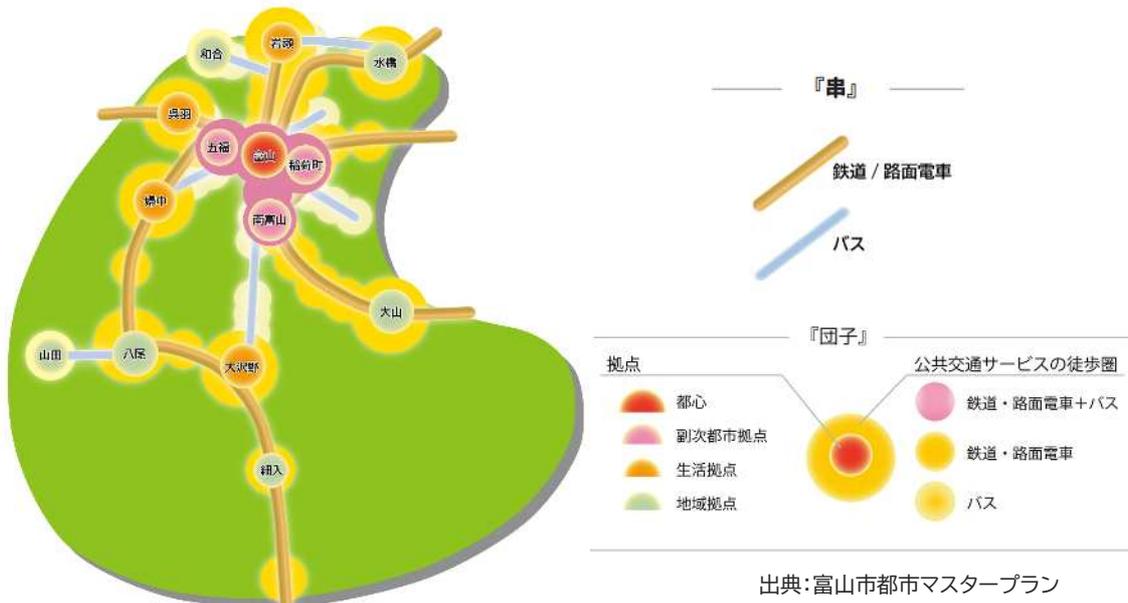
### 1) 目的

南富山駅まちづくり基本計画（以下、「基本計画」という。）は、上位計画である富山市総合計画や富山市都市マスタープラン、富山市総合交通計画などに即しながら、南富山駅周辺の活力と魅力あるまちへの再編を目指す「南富山駅周辺まちづくりビジョン（以下、「ビジョン」という。）」を踏まえ、駅機能の強化と駅まち空間の一体的な活用による広場・交流空間の創出、周辺道路・歩行空間の再構築、地区特性を踏まえた都市機能の配置等に関して、今後のまちづくりの方針を明確にし、関係者が協働でまちづくりを推進していくことを目的に策定します。

#### 計画の位置付け



#### 富山市都市マスタープランにおけるお団子の色付け



## (2) ビジョンで描く将来像

南富山駅周辺まちづくりビジョンでは、エリアコンセプト『エキ、マチ、ジブン。南富山で始める。南富山から始まる。』を実現するため、5つのテーマから目標となる未来像を掲げています。未来像は、市民・民間・行政のそれぞれが、自分事として動きたたくなるような未来が想起される生活像を描いています。

### 【公共交通】 シームレス(継ぎ目なし)にまちと繋がる

市内電車や鉄道、路線バスなどの結節力と利便性を高め、様々な場所にアクセスしやすい環境の実現を目指します。



#### 望まれる取り組みや活動

- ◎公共交通結節機能の強化
- ◎待合環境の向上
- ◎利用しやすい駐輪・駐車環境
- ◎地域と公共交通の連携促進

### 【移 動】 誰もが、どこへでも安心して歩くことができる

十分な幅員や段差のない歩行空間がつながり、自動車にとっても安全に移動できる環境の実現を目指します。



#### 望まれる取り組みや活動

- ◎バリアフリーな歩行空間
- ◎自動車や自転車との共存
- ◎周辺道路とのネットワーク
- ◎安全で快適な通行の啓発

### 【居住環境】 住みたい、住み続けたい安全で豊かな環境が整っている

安全に住み続けられるインフラが整い、身近な自然や地域との繋がりが感じられる環境の実現を目指します。



#### 望まれる取り組みや活動

- ◎緊急時にも安全な都市基盤
- ◎身近な自然を感じられる空間
- ◎住民同士の豊かな繋がり
- ◎コミュニティを支える仕組み

**【暮らし】 まちの中に自分らしく過ごせる場所や目的がある**

日常の暮らしの中で、誰もがいつでも居られる空間や立ち寄りたくなる場所があり、出掛けたくなる環境の実現を目指します。



**望まれる取組みや活動**

- ◎ 日常の生活で使える居場所
- ◎ 外と繋がる開かれた空間
- ◎ 滞留や来街行動を促す機能
- ◎ 魅力を持続できる運営体制

**【付加価値】 新しい学びやチャレンジに触れる、できる、したくなる**

多様な世代や主体が協働し、南富山のポテンシャルを活かした新しい価値や意欲が生まれる環境の実現を目指します。



**望まれる取組みや活動**

- ◎ 多目的な利用ができる空間
- ◎ 地域内不動産の有効活用
- ◎ 教育機関や企業等との連携
- ◎ 南富山を伝える情報発信

**未来像の中での暮らし～南富山で暮らす、南富山を使う一日**

みんなの多様な暮らしが溢れる南富山に



朝は電車通学。  
乗り換えがしやすくなって、  
傘を差さずに待てるのもいい。



健康のために自転車通勤。  
走行場所が分かりやすいし、  
駐輪場も十分にある。



駅周辺でお買い物。  
段差もなく歩きやすいし、  
身近な日用品が買えて助かる。



学校帰りに友達と寄り道。  
前から気になっていた、  
新しいお店に行ってみよう。



学校帰りに自習。  
Wi-Fiも整ってるから、  
テレワークしてる人もいる。

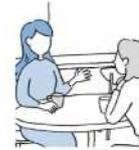


今週末の行事を確認。  
駅前イベントがあるから、  
友達を誘って行こうかな。

朝  
昼  
夕方  
夜



晴れた日には外で散歩。  
自然の中の休めるベンチで、  
近所の友達とついつい長話。



休みの日は駅周辺でランチ。  
こだわりのお店も増えてきて、  
路面電車が走る景色も特別感。



休日に部活のイベント発表。  
出店やキッチンカーもあって、  
みんな楽しく聞いてくれる。



自分の作品を見に南富山へ。  
いくつになっても色々なことに  
挑戦できて、毎日が充実。



子どもを迎えに駅まで。  
送迎場所が分かりやすいから、  
安心して子どもを迎えられる。



馴染の飲み屋で、ちょっと一杯。  
電車で通勤してるから、  
仕事帰りに立ち寄れていいな。

### (3) 計画の策定にあたり考慮する視点

#### 1) 南富山駅周辺のポテンシャルを活かした拠点形成

不二越上滝線は富山市の東部・南部を縦貫する「公共交通軸」であることはもとより、沿線の居住人口が多く、商業施設や公園、中学・高校などが立地し、富山東部（稲荷町駅から不二越駅周辺）、富山南部（南富山駅周辺）、大山（上滝駅周辺）の3カ所の「地域生活拠点」をつなぐ重要な路線です。

不二越上滝線の南富山駅周辺は、高頻度で運行する利便性が高い路面電車が結節し、乗車時間を気にせずまちなかへ出掛けることができる公共交通の利便性が高いエリアです。

また、周辺には小学校や中学校、高校などが立地する文教地区であり、多くの子どもや学生が行き交うとともに、駅前にはアーケード商店街を有するなど、多様な世代が訪れる地区で、まちなかに次ぐ拠点としてのポテンシャルがあり、公共交通の沿線住民も含めた多様な暮らし方を支えるエリアとしての発展と拠点形成が期待されます。

#### 2) ウォーカブルなまちづくりの推進

本市ではウォーカブル推進都市として、「居心地がよく歩きたくなるまちなか」の実現を目指しており、南富山駅周辺の既成市街地や商店街等と連携し、多様な人々が集い交流することができる「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出が求められています。



出典：国土交通省資料

#### 3) 民間まちづくり活動の機運の高まり

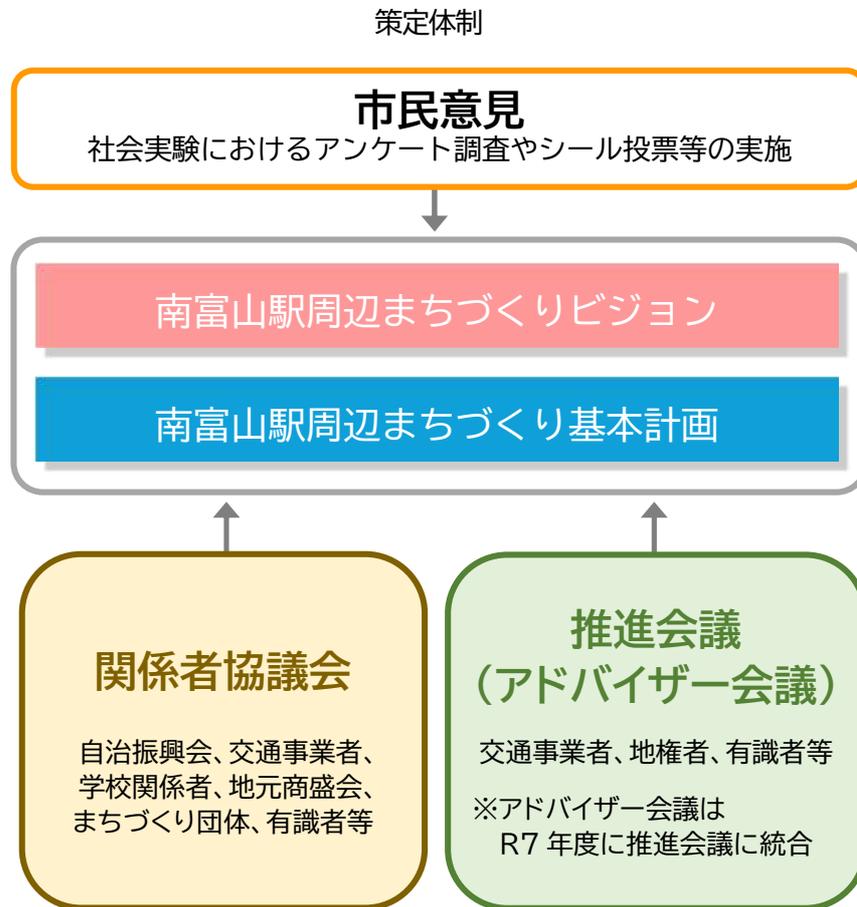
南富山駅周辺では、2016(平成 28)年に地元の有志で組織する「南富山まちづくりを考える会」が発足し、まち歩きや駅前空間を活用した社会実験、民有地を活用したキッチンカー・マルシェの開催など、地域課題の解決に目を向け、賑わいや魅力を創出するための活動が進められています。

こうした南富山のヒト・モノ・コトの交わりから生まれる可能性を探り、チャレンジする新たなプレイヤーの創出や、その活動を支え・育むために、南富山らしさを活かした、市民が主役となるまちづくり活動を促進し、活性化する取組が求められます。



#### (4) 計画策定の体制と経過

基本計画の策定にあたっては、自治振興会や交通事業者、学校関係者、まちづくり団体、地元商盛会等で組織する「関係者協議会」、交通事業者、地権者、有識者等で組織する「推進会議」を設置し、今後の取組方針等について検討を行いました。



策定経過

	取組・活動	会議
<p><b>R5年度 2023</b></p> <div data-bbox="199 448 582 840"> <p><b>まちづくり対話会</b> ・交通・駅前空間編 ・暮らし編</p>  </div> <div data-bbox="598 448 1013 840"> <p><b>みみみ</b> みんなのみなみやまみーていんぐ ・南富山すごろくワークショップ ・南富山シール投票</p>  </div>	<p>7/27 第1回関係者協議会</p> <p>1/29 第2回関係者協議会</p> <p>3/18 第3回関係者協議会</p>	
<p><b>R6年度 2024</b></p> <p><b>R6.4 南富山駅周辺まちづくりビジョン策定</b></p> <div data-bbox="199 974 582 1411"> <p><b>社会実験</b> ・交通環境の整序 ・滞留空間の創出</p>  </div> <div data-bbox="598 974 1013 1411"> <p><b>社会実験同日 イベント企画</b> ・South Wind Festival 2024 ・ストリートファニチャー制作WS ・ナイトタイム座談会／Bar hug-chig ・公開型トークセッション</p>  </div>	<p>7/10 第1回推進会議 8/9 第1回アドバイザー会議</p> <p>11/11 第2回推進会議 12/16 第4回関係者協議会</p> <p>1/24 第3回推進会議 3/11 第2回アドバイザー会議</p>	
<p><b>R7年度 2025</b></p> <p><b>社会実験を踏まえた区画線の実装</b></p> <div data-bbox="199 1568 1013 1926">   </div>	<p>8/7 第4回推進会議</p> <p>12/24 第5回推進会議</p> <p>1/22 第5回関係者協議会</p> <p><b>R8.3 南富山駅周辺まちづくり基本計画策定</b></p>	

## 2.現状と課題

南富山駅周辺まちづくりビジョンで整理した南富山駅周辺の強み・弱みを踏まえ、「えき」、「まち」、「ひと」の視点から現状と課題を整理します。

### 南富山駅周辺の“強み”

- 市内の地域拠点では、最も高い拠点性を誇ります。
- 文教地区であり、公共交通の利便性の高さから、居住ニーズが高い地域です。
- 民による継続的なまちづくり活動や新たな動きなど、まちに関わる多彩なプレイヤーが存在しています。
- 駅前交通空間やアーケードなどの他にはない都市施設を有しています。

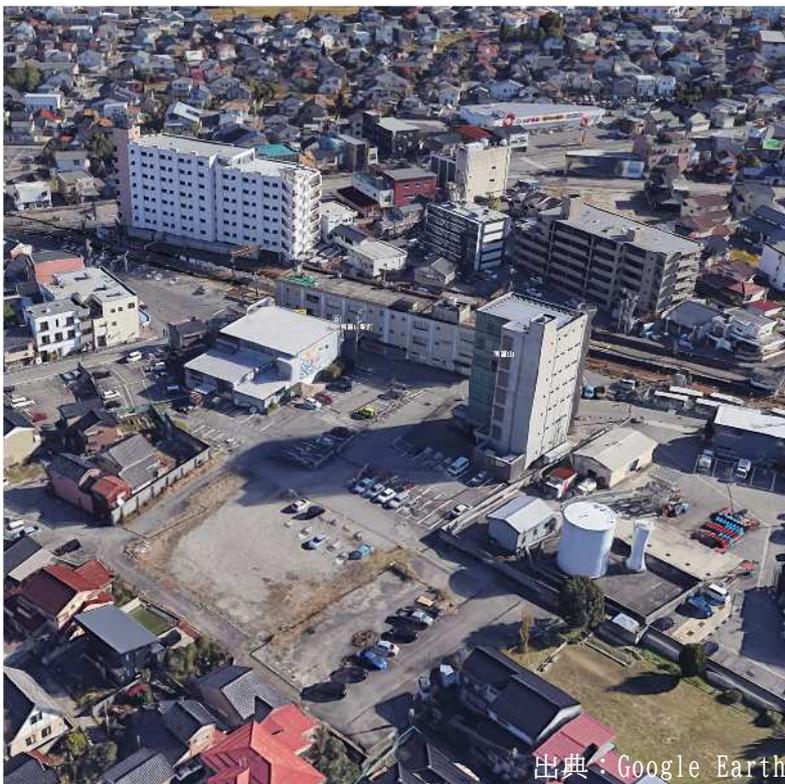
### 南富山駅周辺の“弱み”

- 通過交通が多く、駐車・送迎スペースなども含め、歩行者の安全性が保たれていません。
- 平日日中の滞在が少なく、地域住民や来街者にとって、目的地となっていません。
- 空き家や低未利用地、狭い道路などが残されたままの住宅地があります。
- 住宅以外では、不動産の動きが停滞し、拠点性の高さが活かしきれれていません。

えきの視点

まちの視点

ひとの視点



出典：Google Earth

南富山駅周辺状況



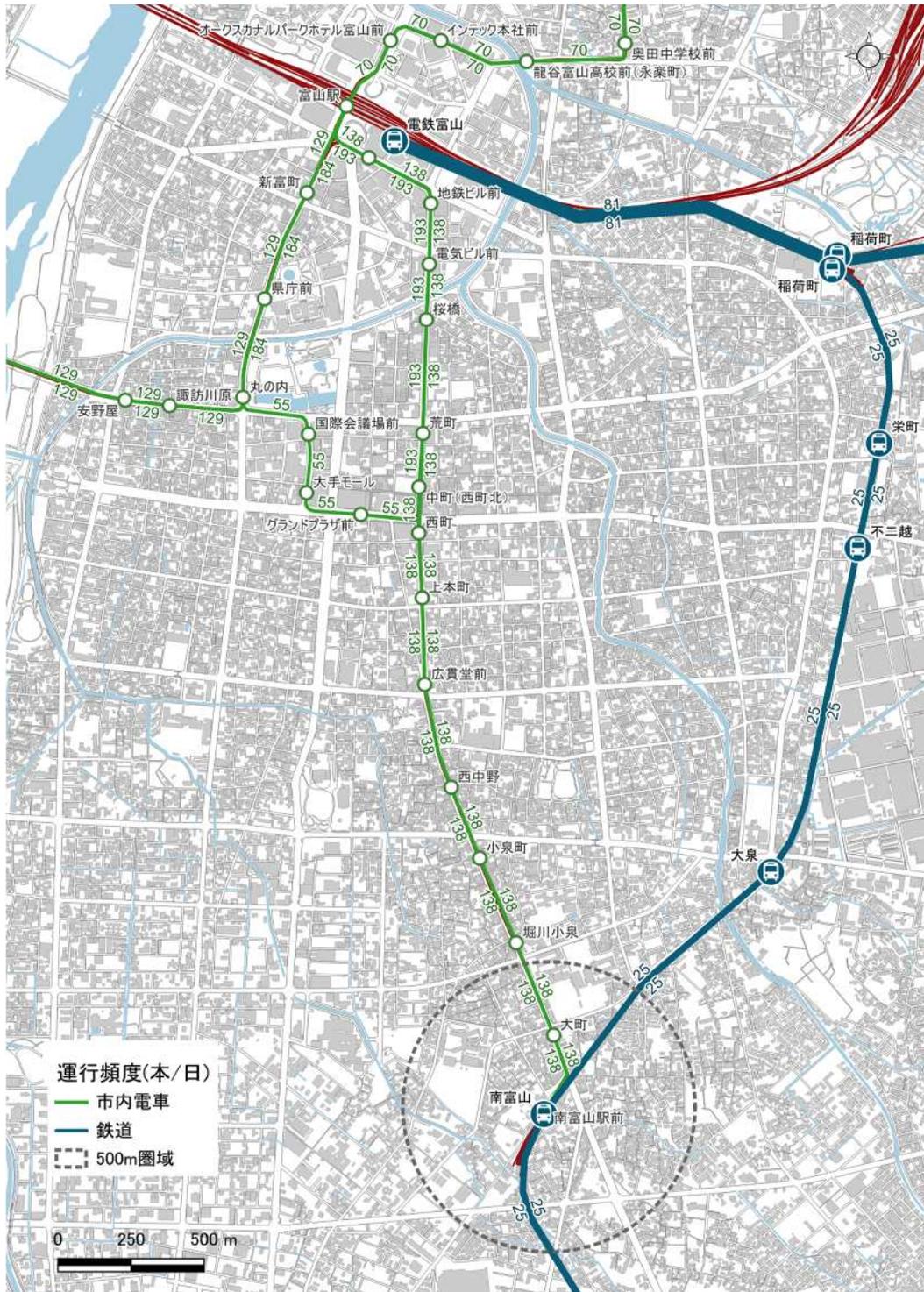
# (1) えきの視点

## 1) 公共交通の結節状況

### ①鉄軌道

不二越上滝線（平日 50 本/日）の南富山駅は、約5～8分間隔で運行する市内電車（平日 276 本/日）と接続しており、都心地区へのアクセス性が高い環境にあります。これにより、南富山駅周辺は通勤・通学や観光の拠点として利便性が高く、地域住民や訪問者にとって重要な交通結節点となっています。

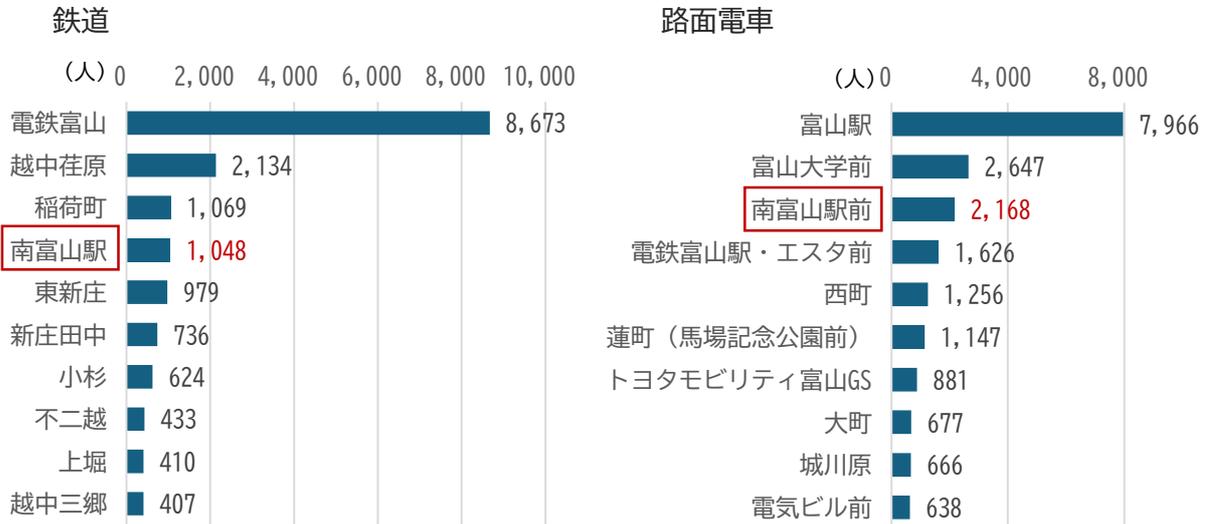
南富山駅における鉄道及び市内電車の結節状況（平日運行本数/日）



出典:富山地方鉄道「GTFS-JP」2025年9月取得

南富山駅と南富山駅前停留場を併せた乗降客数は、3,216人/日（令和5年度）であり、富山駅・電鉄富山駅の次に多い利用者数となっており、地域交通ネットワークの中核として機能しています。

富山地方鉄道 鉄道及び路面電車の乗降客数(上位10箇所)



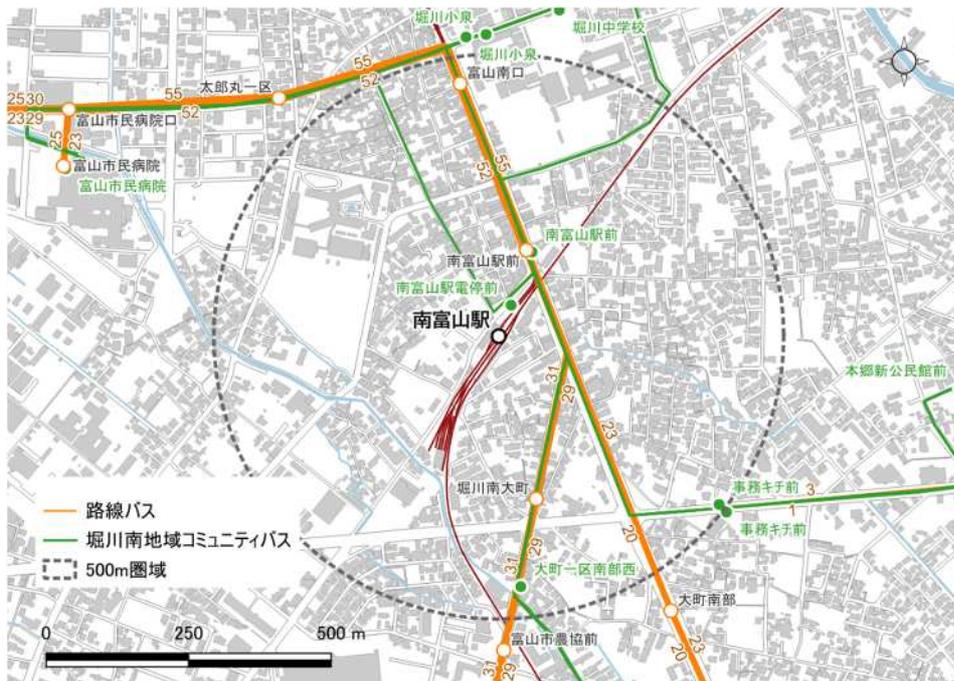
出典：国土数値情報 2025年6月：2023年度（令和5年度）版

## ②バス

路線バスは、富山駅を中心として放射状に運行し、南富山駅周辺では、南富山駅前バス停（平日107本/日）が、駅から約170mの場所に設置されています。

また、地域が主体となった堀川南地域コミュニティバス（平日のみ運行、8本/日）のバス停が、南富山駅舎前に設置されており、地域内の移動を補完する役割を担っています。

南富山駅周辺のバスの運行状況(平日運行本数/日)



出典：富山地方鉄道・富山市「GTFS-JP」2025年10月取得

## 2) 南富山駅舎の状況

南富山駅舎は昭和 42 年に竣工し、老朽化が進行しており、令和 6 年能登半島地震の被害により一部損傷が確認されています。また、利用者が使用するスペースにおいても、バリアフリー対応が不十分であるほか、待合スペースやトイレ等の設備が老朽化していることから、快適性や利便性の面でも改善が求められています。

南富山駅舎の状況



正面から見た駅舎



北側入口



待合スペース



駅舎内通路

## 3) 駅前広場の状況

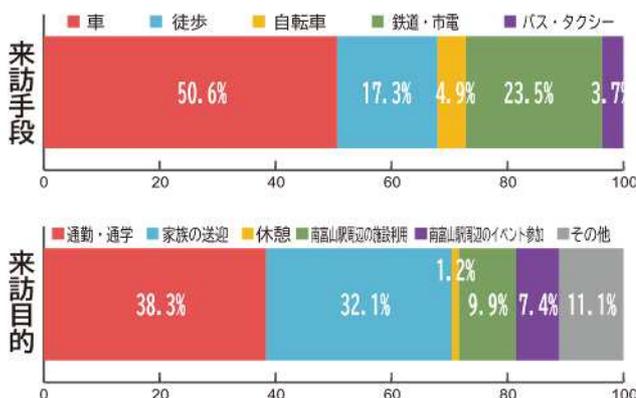
駅前広場には乗降スペースが設けられているものの、スペースが限られていることから、特に朝夕の送迎車両による混雑が見られます。また、朝のラッシュ時には乗車待ちの列が長くなり、車の動線やほかの利用者の通行に支障をきたす場面も見受けられます。

令和 6 年度の来訪者アンケートによると、南富山駅への来訪手段は「車」が半数を占めているほか、来訪目的は「通勤・通学」が 38.3%、「家族の送迎」が 32.1%と高い割合を示しており、駅前広場が日常的な交通結節点・送迎拠点として重要な役割を担っていることがうかがえます。

駅前広場の状況



来訪者アンケート結果



## 4) アクセス環境

### ①道路ネットワーク

南富山駅は、(主)富山上滝立山線及び南富山停車場線からアクセスが可能となっており、鉄道と市内電車の結節点として高い利便性を有しています。一方で、駅前空間は、十分な幅員を有しているものの、一方通行で白線のない市道とハーモニカ型駐車が併存しており、歩行者や自転車の動線が不明確で、安全性に課題があります。

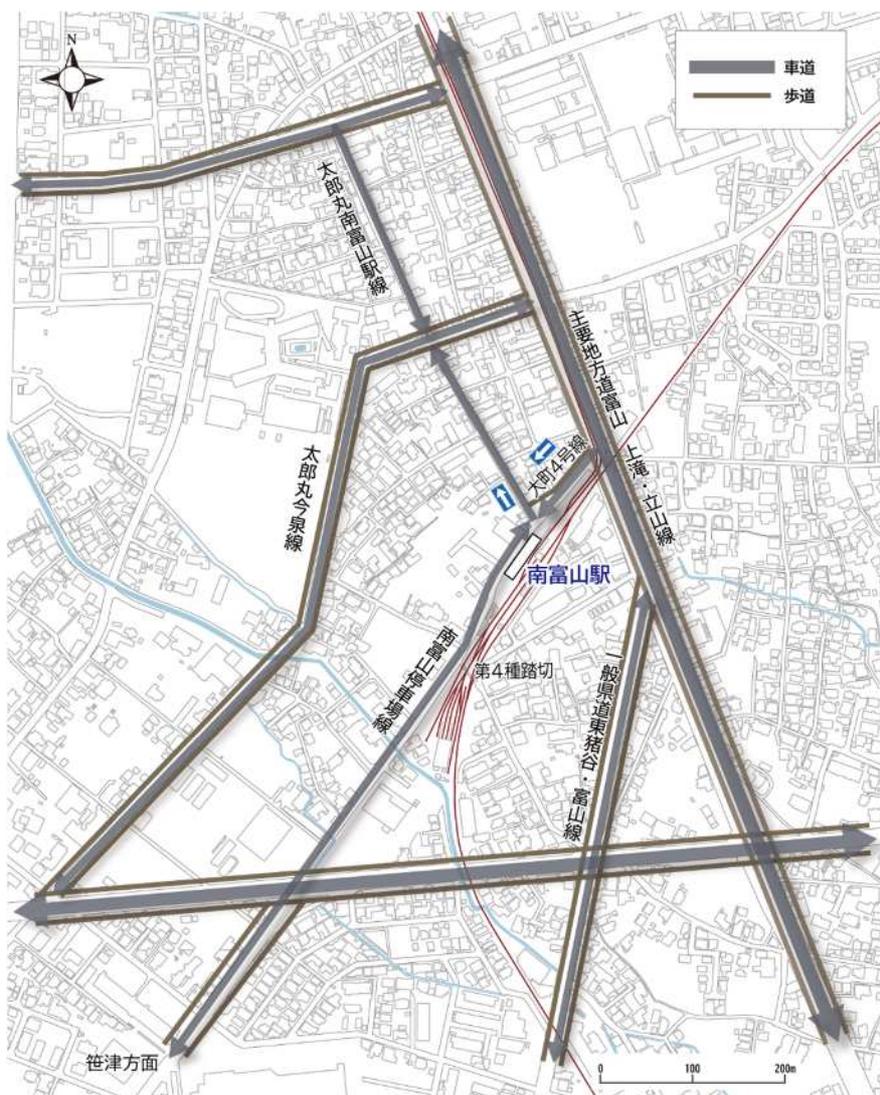
また、南富山停車場線においては、南富山駅前付近で幅員が 3.6メートルに減少しているほか、歩道が設置されていない状況下で旅行速度が速く、逆走進入も多く見られることから、交通の円滑性および安全確保の観点から改善が求められています。

### ②踏切の状況

南側の住宅地から徒歩や自転車で南富山駅に向かう場合には、鉄軌道の踏切を横断する必要があり、特に高齢者や身体の不自由な方に対する安全面での配慮が求められています。

また、車両基地側には遮断機のない第4種踏切が存在しており、利用者の安全性向上に向けた対策が求められています。

主な道路ネットワーク



出典:国土数値情報



幅員 9.8 m / 片側歩道 / 1方向1車線



幅員 7 m / 歩道なし / 2方向1車線



### ③周辺の月極駐車場及び駐輪場の状況

南富山駅周辺には月極駐車場が複数存在していますが、駅前空間における一時停車スペースは不足しており、ピーク時には駅前まで縦列駐車や待機車両が発生しています。

また、南富山駅舎西側には駐輪場が設置されていますが、収容台数が不足しているほか、利用ルールの遵守が課題となっており、歩道や通路を阻害する駐輪が見られます。さらに、長期駐輪等により、管理負担の増加や景観の悪化を招いています。

周辺の月極駐車場及び駐輪場の状況



### 5) えきに関わる市民等の意見

市民意見

協議会  
意見

- 駅前広場の段差解消を早急に進めるべき。高齢者等の移動が困難な現状を改善する必要がある。
- 駐輪場に自転車が収まっていないのが危ない。
- 安全性への配慮は必要だが、電車と人が混在した利用の仕方があることで駅舎とまちが一体化した空間が実現する可能性がある。

## (2) まちの視点

### 1) まちへの流入交通

南富山駅前の大町4号線には、(主) 富山上滝立山線から約2割(約2,400台)が流入しており、そのうち約6割(約1,500台)が笹津方面へ直進しています。

朝夕のピーク時には交通量が増加し、特に朝のラッシュ時には国道41号への通過交通が集中することに加え、駅前において送迎車両が停車する状況が重なっています。

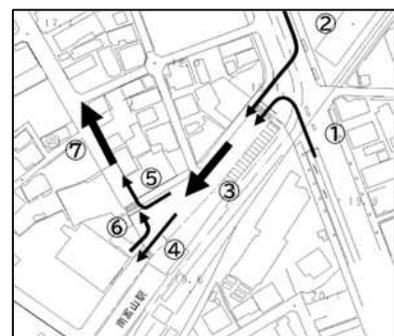
ウォークアブルな空間に向け、通過交通の抑制が求められています。

道路交通の状況



交通量調査結果(昼間12時間自動車交通量(小型車・大型車合計))

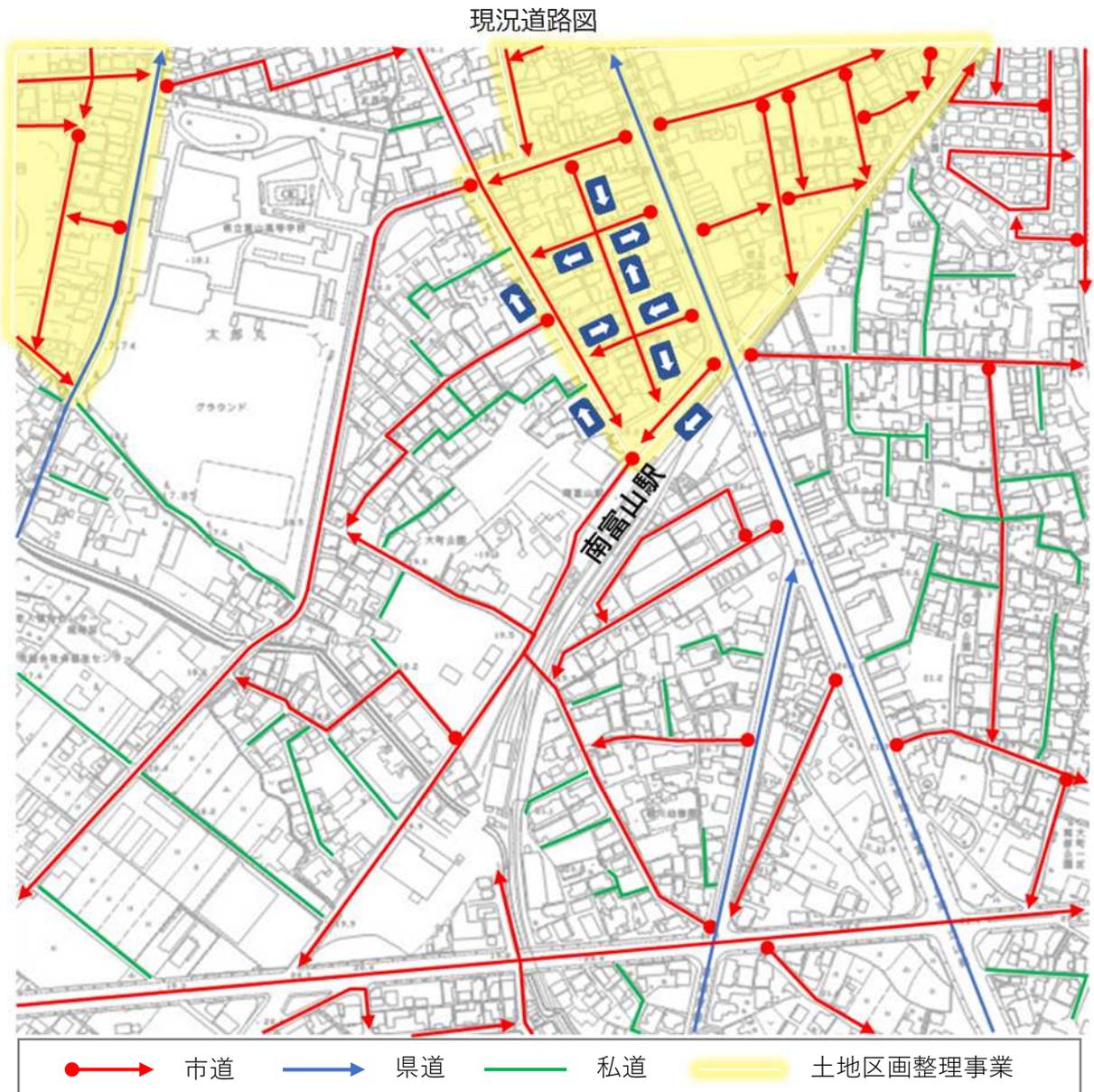
地点	平日		休日	
	12時間 (7~19時)	朝ピーク (7~9時)	12時間 (7~19時)	朝ピーク (7~9時)
地点①	1,292台	634台	797台	167台
地点②	1,075台	241台	1,062台	187台
地点③	2,367台	875台	1,859台	354台
地点④	1,486台	409台	1,259台	236台
地点⑤	946台	491台	613台	123台
地点⑥	1,438台	342台	1,419台	162台
地点⑦	2,384台	833台	2,032台	285台



## 2) 都市基盤

### ①道路

区画整理事業地内では公道の整備率が高くなっています。一方で、既存の住宅地内には、接道要件を満たさない私道が多数存在しており、再建築や防災上の課題が顕在化しています。



周辺道路の状況

## ②その他のインフラ施設

南富山駅周辺では鉄道施設と道路が交差することから、埋設物の配置は複雑な状況となっており、将来的な整備や空間再編に際しては、既存インフラとの調整が不可欠となります。また、老朽化が進行するほか、管渠水路が線路の下を通過しており、鉄道構造物との干渉等に留意する必要があります。さらに、冬季には積雪による交通機能の低下や安全確保が課題となっており、雪対策の強化が求められます。加えて、沿道や駅周辺に立地する電柱が景観を阻害しており、景観改善に向けた取組が必要です。

上下水道等埋設図



駅前空間に除雪車が停車している様子



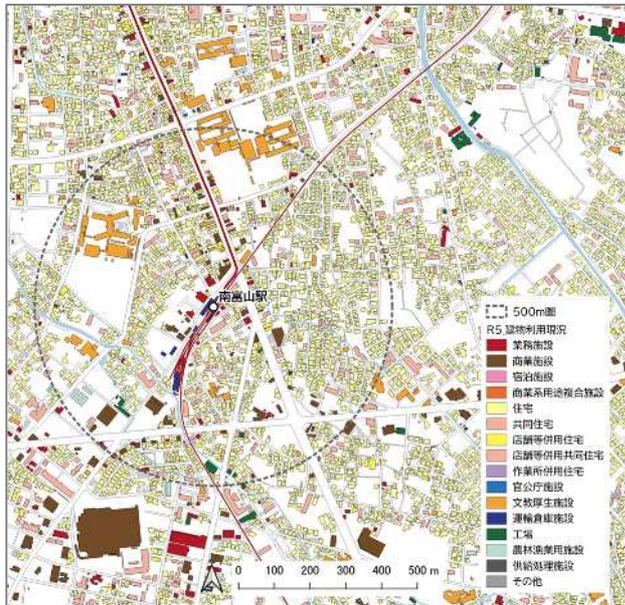
駅前空間の電柱の設置状況

### 3) 建物、土地利用・建築動向

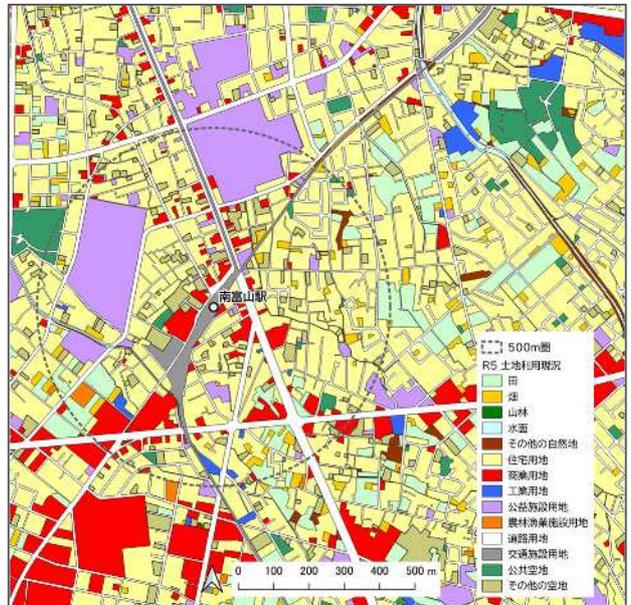
建物利用現況を見ると、駅周辺には住宅地が広がり、学校や教育関連施設が立地しているほか、小規模な商業施設が点在しています。

土地利用現況を見ると、近隣に広大な商業用地が存在しているほか、その他の空地が散見されます。

建物利用現況



土地利用現況

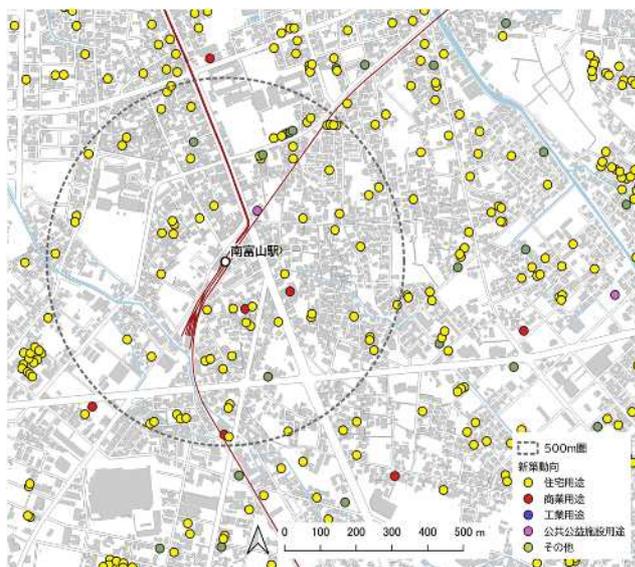


出典:令和5年度都市計画基礎調査

2018年～2022年の新築動向を見ると、住宅用途が多くなっており、南富山駅周辺に広く分布しています。しかし、商業用途の新築は限定的となっています。

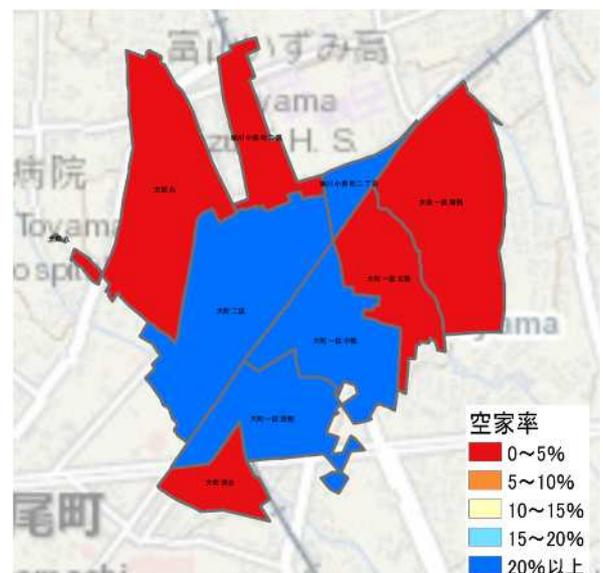
南富山駅周辺の空家率は市平均程度ですが、大町二区、大町一区西部、大町一区中部、堀川小泉町二丁目目で空家率が高くなっています。

新築



出典:令和5年度都市計画基礎調査

空き家



出典:2023(R5).8時点のデータを基に、2018(H30)住居系建物数に対する空家数の割合を算出

#### 4) 環境資源

南富山駅前空間は、送迎車両や交通動線が優先されているため、歩行者が快適に過ごせる日陰や休憩スペースが不足しています。一方、近隣の高校や公園、周辺の住宅地では緑が残されており、まちの景観に寄与しています。しかし、駅前空間との連続性が不足していることから、駅前空間と周辺環境を一体的に結ぶ緑のネットワークの形成が求められます。

そのほか、エリア内には用水路が多く、開渠となっている冷川及び管理用通路も存在しています。

駅舎やホームの構造には、昭和期の鉄道文化を感じさせる要素が残されており、地域の歴史を感じることができます。また、商店街などには地域の生活文化を反映した街並みが残っています。一方で、駅舎や商店街アーケードは老朽化が進んでおり、地域の歴史や文化を活かした景観形成が求められています。

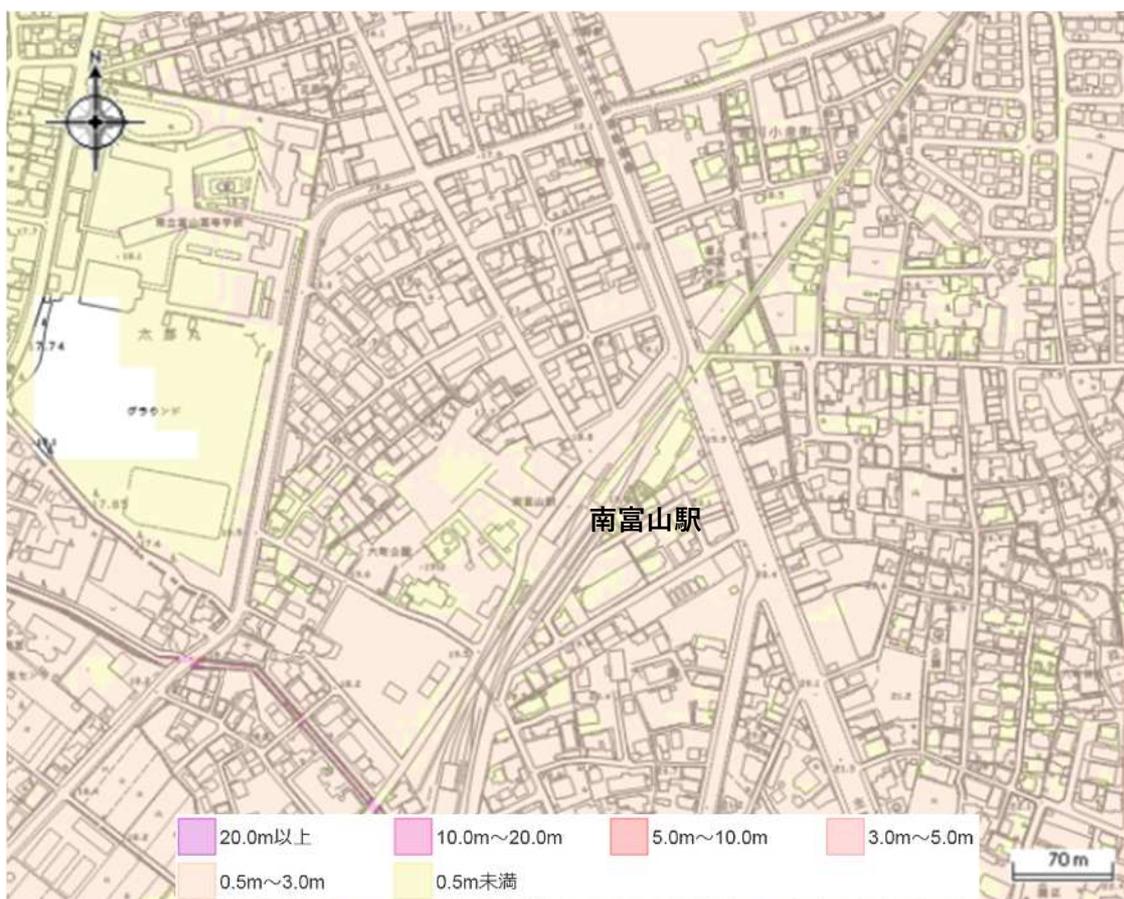
景観と緑の状況



## 5) 災害・防災

想定最大規模の降雨時による浸水想定は、0.5m～3.0mと想定されています。

洪水浸水想定区域図(想定最大規模)



## 6) まちに関わる市民等の意見

市民意見

協議会  
意見

- 木や花を増やして、芝生を設置してほしい。
- 南富山らしさとは、そこに生活があることだと考える。地域の活動とそこへ訪れる人、市民活動と商業とが合わさることのできる「南富山らしさ」を大切にすることが重要。
- 交通面を含む様々な問題解決が必要であるとともに、時代の進捗に合わせて出来るところから進めることが必要。

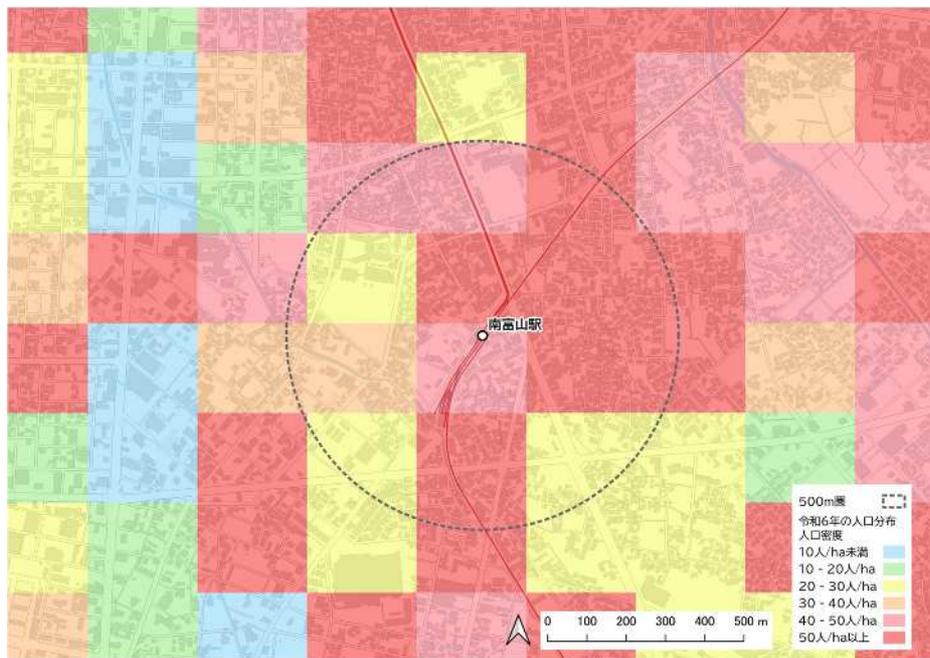
### (3) ひとの視点

#### 1) 人口

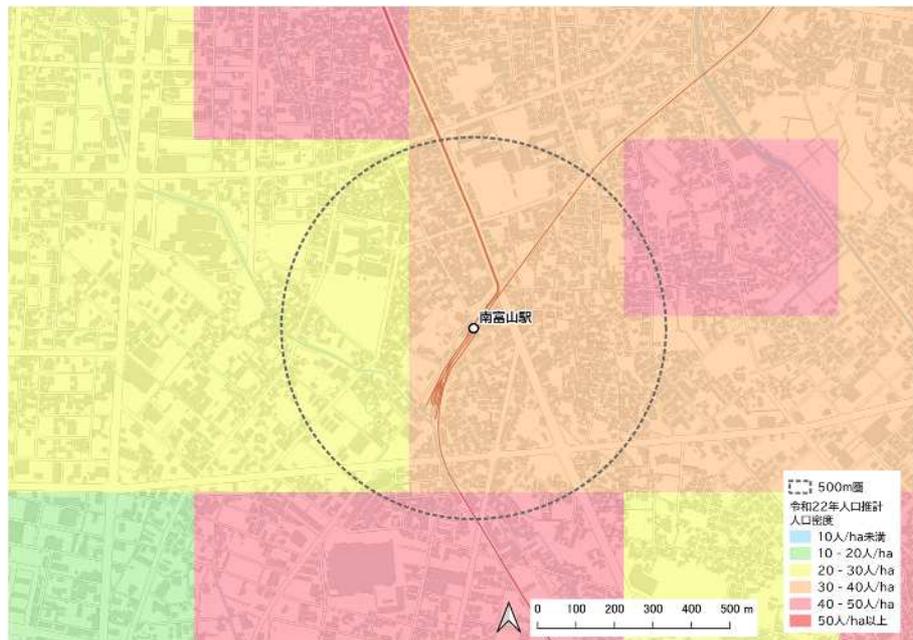
南富山駅周辺は、市内で比較的人口集積が高い地域となっています。駅周辺には住宅地が広がり、通勤・通学や日常生活の利便性の高さから、多様な世代が居住しています。また、近隣には学校や教育関連施設が立地していることから、若年層から高齢者まで幅広い年代が活動する地域となっています。

将来においても、人口が大きく低下することは想定されないことから、今後も、地域生活拠点(副次都市拠点)として、多様な世代が安心して暮らし続けられる環境づくりが求められています。

令和6年人口分布(250mメッシュ)



令和22年人口分布(令和2年を基準とした人口推計 500mメッシュ)

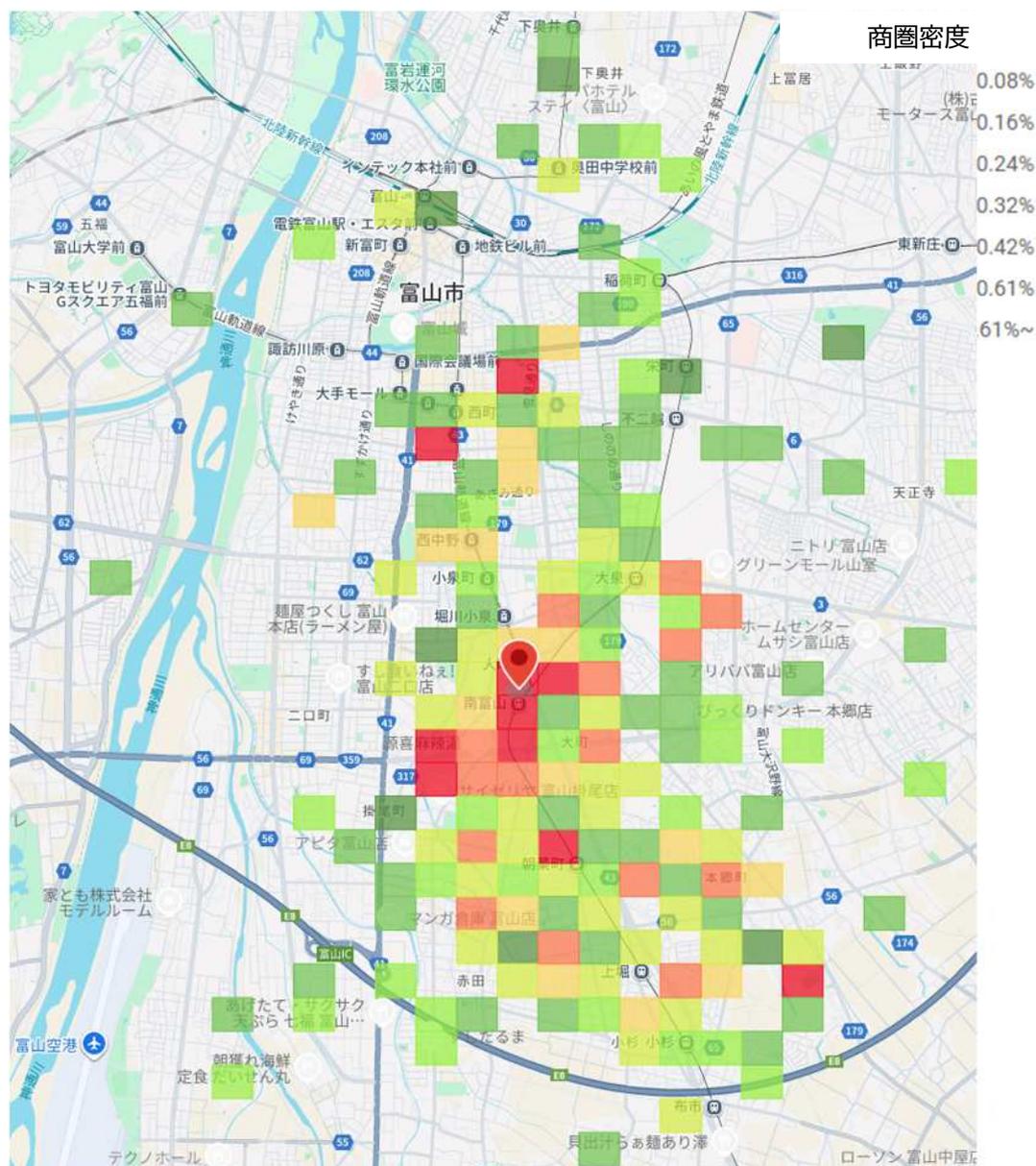


## 2) 駅利用者の特性

2024年1月から12月の期間に南富山駅に來訪した人の自宅を見ると、駅周辺では南側及び北東側の密度が高くなっているほか、広域においても南側の密度が高くなっています。また、來訪者の職場では、南富山駅周辺のほか、富山駅、稻荷駅、西町の拠点駅周辺の密度が高くなっています。

アンケート結果においても、富山市南部（南富山駅以南）からの利用が中心となっています。また、利用者の多くは通勤・通学者であり、週5日以上での頻度で駅を利用しています。

商圈分析(來訪者の自宅)



出典:Datwise Area Marketer

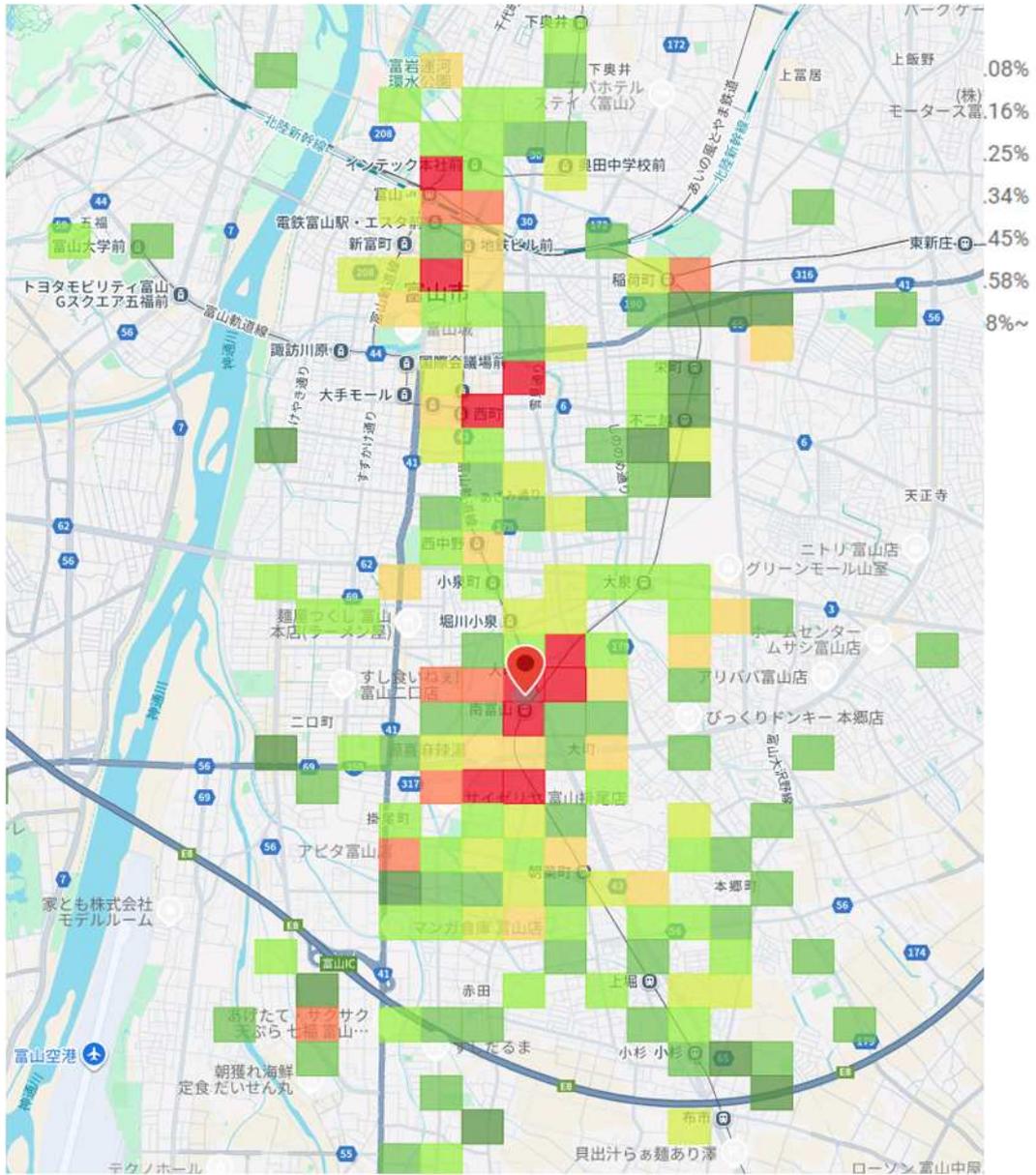
※ドコモ GPS 統計データおよび属性情報・アンケート情報を利用して分析しています。

※2024年1月から2024年12月のうち、滞在時間が30分未満の來訪者の推定居住地を250mメッシュにより表示しています。

※割合は、各メッシュの來訪者数(推定値)を、全期間の來訪者数(推計値)で割った値です。

※人流データは推計値であることから正確な数値を把握するものではありません。

## 商圈分析(来訪者の職場)



出典:Datwise Area Marketer

※ドコモ GPS 統計データおよび属性情報・アンケート情報を利用して分析しています。

※2024年1月から2024年12月のうち、滞在時間が30分未満の来訪者の推定勤務地を250mメッシュにより表示しています。

※割合は、各メッシュの来訪者数(推定値)を、全期間の来訪者数(推計値)で割った値です。

※人流データは推計値であることから正確な数値を把握するものではありません。

### 3) 民間まちづくり活動

2016（平成 28）年に有志からなる『南富山まちづくりを考える会』が発足し、まち歩きや駅前空間を活用した社会実験、民有地を活用したキッチンカーマルシェなど、地域課題に目を向け、賑わいや魅力を創出するための活動が進められています。

そのほか、近年では、南富山のヒト・モノ・コトの交わりから生まれる可能性を探るべく、新たなプレイヤーの活動が行われており、南富山らしさを活かしたまちづくりへの機運が高まっています。



駅前空間を活用した活動



既存建築物を活用した企画

### 4) 行政との協働

南富山駅周辺において、人中心の安全で滞在しやすい駅前空間を恒常的に育てていくため、地域の学校等と連携した探求学習の継続的な実施や協働したイベント開催を通じて、子どもや学生がまちづくりのプロセスに参加し、公共空間の価値や利用方法を学ぶ機会を創出しています。



富山いずみ高校と連携したすごろく WS



ストリートファニチャー制作WS

### 5) ひとに関わる市民意見、各協議会意見を抜粋

市民意見

協議会  
意見

- 現状から一歩進めた長期的なビジョンを持ちながら、民間も含めたアイデアを集めていくことも重要。
- 個室の勉強スペースや電車待ちの時間つぶしができる場所がほしい。
- 駅前広場の利用方法を明確化し、屋根を設置することが、住民への説明において最低限必要。

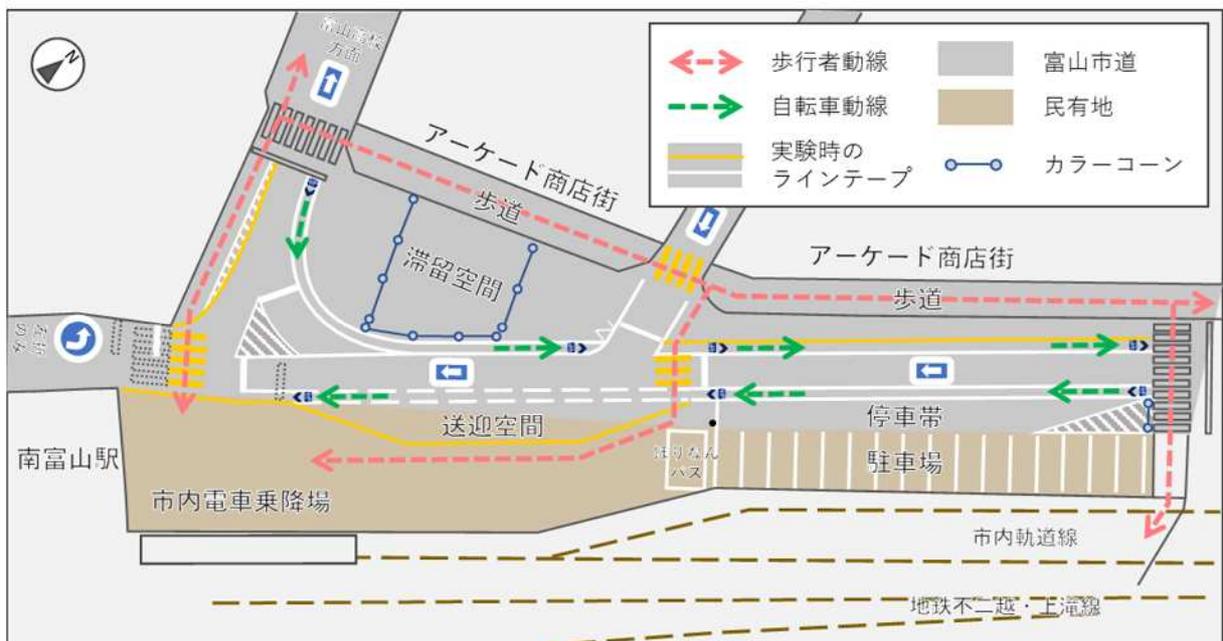
## (4) 社会実験

### 1) 概要

令和6年度には、将来の本格的な整備が実現するまでの間に残される課題に対し、暫定利用としての望ましい姿を検証することを目的に、「交通環境の整序」と「滞留空間の創出」の視点から社会実験を実施しました。

本実験では、白線引きなどのない駅前空間に仮設のラインテープを設置し、歩行者、自転車、自動車の安全な通行を検証したほか、交通環境の整序によって生まれた空間を活用し、ベンチやテーブル、植栽等を配置しながら、人中心の空間づくりを目指す取組を実施しました。

**【実施期間】** 8月24日(土)～9月15日(日)



### 【主催・協力】

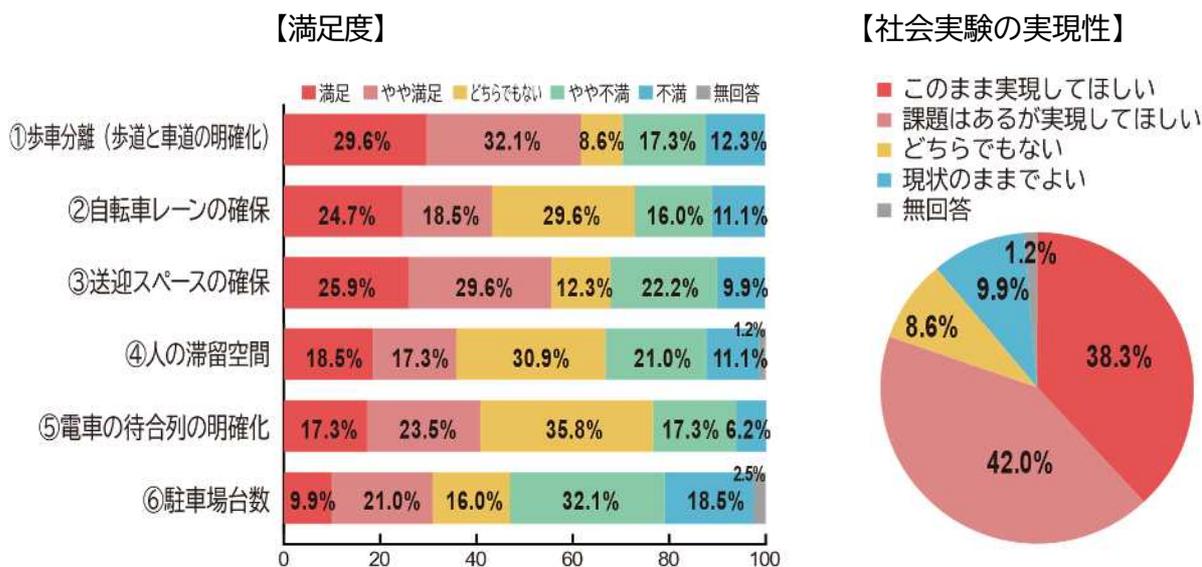
富山市都市計画課・富山南警察署・富山地方鉄道株式会社・南富山商盛会  
大町2区町内会・南富山まちづくりを考える会



## 2) 検証結果

社会実験と同期間に実施したアンケート結果によると、歩道と車道の明確化（歩車分離）について「満足」、「やや満足」と回答した方が61.7%と最も多く、送迎スペースの確保についても55.5%が肯定的な評価を示しました。また、社会実験の実現性については「このまま実現してほしい」「課題はあるが実現してほしい」と回答した方が8割以上を占めており、社会実験の取組に対する支持が高いことがうかがえる一方で、「停車スペースの減少」や「駅前空間の混雑」「滞留空間の必要性」など、今後の課題も指摘されています。

### 来訪者アンケート結果



本社会実験では、駅前空間に仮設のラインテープを設置し、歩行者・自転車・自動車の安全な通行を促進しました。実験期間中は交通事故の発生はなく、白線等に沿った通行が実現しました。また、交通環境の整序によって生まれたスペースにベンチ、テーブル、植栽等を配置した結果、イベント時のみならず日常的な利用者による滞留行動も確認されました。なお、交通規制の変更は行わなかったため、実験前後で交通量に大きな変化は見られませんでした。

また、アンケート結果や関係者の意見では概ね好意的な評価が示され、特に白線による車線の明確化は今後の恒常的な実装が望ましいとされています。

これらの結果を踏まえ、区画線の恒常的な実装を進めるとともに、生まれた空間を地域住民や公共交通利用者等に体感してもらいながら、将来に向けた望ましいまちのあり方を継続的に検討することが重要です。

## (5) 課題のまとめ

### <えきに関わる課題>

南富山駅は、市内第3位の利用者数を誇る重要な交通拠点であるものの、**駅舎の老朽化や交通結節機能の不足**により、都市全体の交通ネットワークのハブとしての役割を十分に果たせていません。

また、**駅舎・ホーム・バス停が分離して配置**されているほか、**待合空間等が不十分**となっており、利便性向上に向けた**一体的な整備**が求められます。

そのほか、**駅前空間では自動車・歩行者・自転車の動線が交錯**しており、**安全な歩行空間の確保**が課題です。

### <まちに関わる課題>

駅前道路では、**通過交通が多く、安全性の低下や、朝夕には交通流の断続的な滞り**が発生しています。

また、周辺の住宅地では、**空き家の増加や狭あい道路の存在**による災害時対応の脆弱性も課題となっています。

加えて、不二越上滝線の沿線まちづくりとして、地域特性を活かした**商業・サービス・公共機能の集積による拠点性の向上**が求められます。

### <ひとに関わる課題>

南富山駅周辺は学生が多い文教地区であるにも関わらず、**放課後や休日に滞在・交流できる空間が不足**しており、**平日日中の滞在者が少なく**なっています。

一方で市民活動が活発に行われていることから、**賑わいや魅力を創出する空間デザインの導入や、子育て世代・高齢者・学生など多様な世代が集い活動できる場の整備**が必要です。

さらに、**緑や自然を感じられる歩行者ネットワークの整備**により、**駅から住宅や学校への移動**における快適な環境創出が求められます。

南富山駅屋上からの眺め



## 3.まちづくりの方針

### (1) 富山市都市マスタープランにおける方針

#### ・まちづくりの理念

富山市都市マスタープラン（R8.3 策定）では、まちづくりの理念を公共交通の活性化と、その沿線に居住や都市機能の集積を図るコンパクトなまちづくりを継続するとともに、地域資源の魅力を最大化する拠点の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こととしています。

#### ・コンパクトなまちづくりの基軸となる公共交通軸

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骨格を形成し、都心と地域生活拠点とを連絡する「鉄軌道」と、鉄軌道を補い沿線に居住を推進する「バス路線」を「公共交通軸」に位置づけています。

南富山駅にアクセスする不二越上滝線や市内電車、バス路線は公共交通軸に位置付けられており、公共交通軸では、路線の維持や利便性の向上を目指すとともに、その徒歩圏では居住や都市機能の集積などコンパクトなまちづくりを推進します。また、南富山駅において鉄道と路面電車の結節機能の強化を図ることとしています。

#### ・地域生活圏の設定と区分

まちづくりの単位としての14の地域生活圏域を設定しており、南富山駅周辺は、富山南部の地域生活拠点に位置付けられています。さらに、地域生活拠点を立地や環境、公共交通の結節性、人口の集積状況、地域のつながりなどから、広域の拠点である「都心地区」、その近傍で公共交通により複数の地域生活圏域とつながる「副次都市拠点」、豊かな自然環境や歴史・文化・レクリエーションなどが身近にある「地域拠点」、スーパーや病院・金融機関などが日常生活に必要な都市機能が充実している「生活拠点」、の4つに区分しており、南富山駅周辺は、「副次都市拠点」に位置付けられています。

#### ・副次都市拠点の拠点像と取組方針

地域生活拠点（副次都市拠点）は、都心地区に近く、複数の公共交通が結節し、多様な市民の生活を支え、本市の社会経済活動の一躍を担う都市拠点であり、都市計画制度を活用した市街地整備などによる既存の都市機能や市街地の再生・更新を推進し、人中心のウォークブルな都市空間、良好な居住環境や都市景観の形成を図り、都心地区と連携しながら、市民の生活や仕事を支え、また市民や来街者の活発な都市活動や交流が創出できる都市空間の形成を推進することとしています。



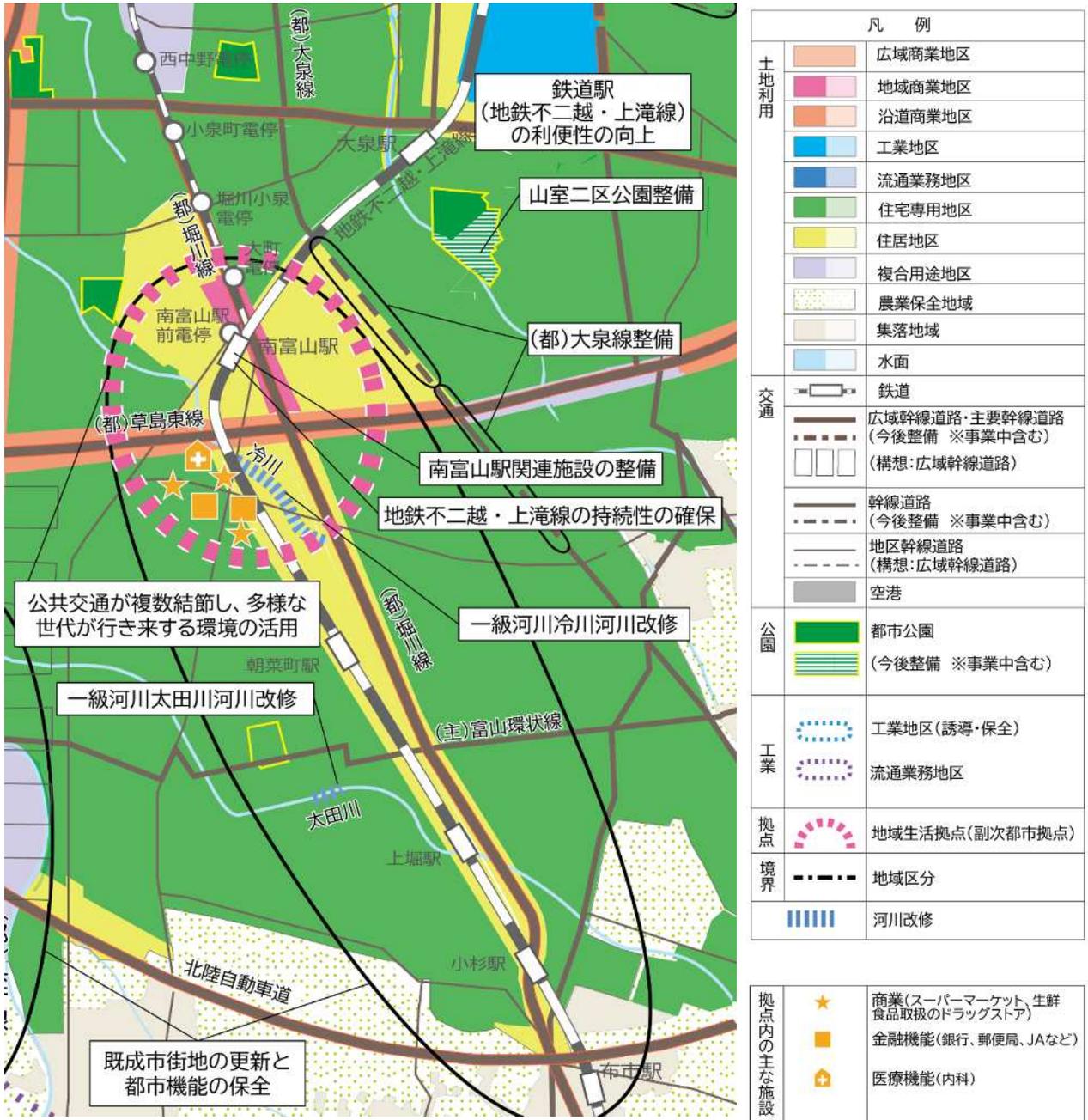
【副次都市拠点における生活像のイメージ】

## ・地域別構想における方針

都市マスタープランの地域別構想は、各地域の現状や課題に対応したまちづくり目標を設定し、それを実現するためのまちづくり方針を明らかにするものです。

富山南部地域では、まちづくりの目標のなかで「多様な世代が行き来する結節性を活かした南富山駅周辺での副次都市拠点の形成」「公共交通の活性化と連携した良好な居住環境の形成」を掲げています。

## ・都市マスタープランにおける南富山駅周辺のまちづくり方針図



## (2) エリアコンセプトとまちづくりの目標

### 1) エリアコンセプト

南富山駅周辺まちづくりビジョンでは、市民・民間・行政が協働しながら目指す、まちのエリアコンセプトを設定しています。

エキ、マチ、ジブン。  
南富山で始める。南富山から始まる。

### 2) まちづくりの目標

エリアコンセプトを踏まえ、5つの未来像の実現に向けた南富山駅周辺のまちづくりの目標を次のとおり設定します。

#### 目標①

交通と賑わいが調和し、  
人とつながる、えきまちづくり

南富山駅の交通結節機能の強化に併せて、駅と広場が一体となった人中心のえきまちづくりを推進します。

#### 目標②

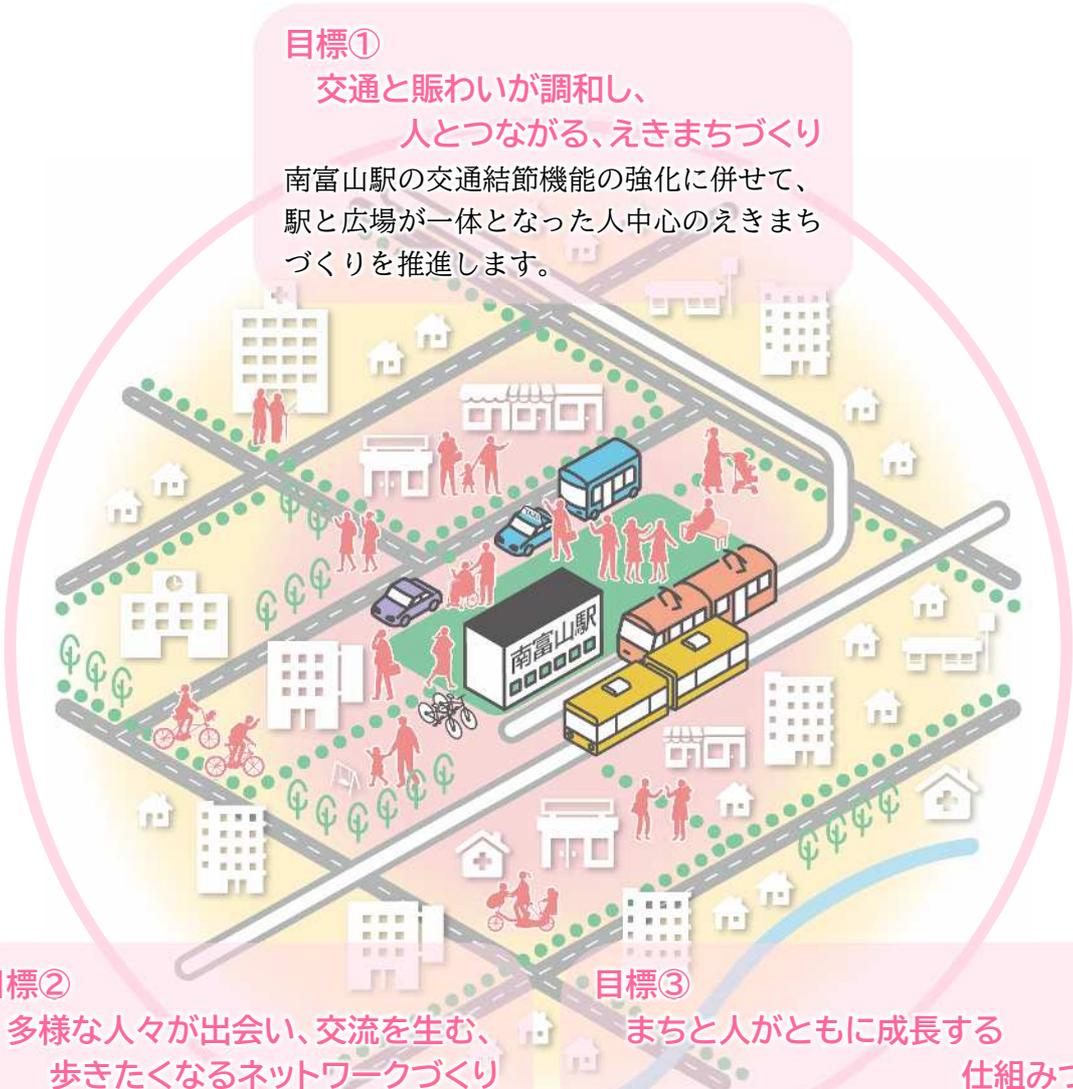
多様な人々が出会い、交流を生む、  
歩きたくなるネットワークづくり

街並みや緑と調和した歩行者にとって安全で居心地のよく、歩きたくなるネットワークづくりを推進します。

#### 目標③

まちと人がともに成長する  
仕組みづくり

既存の市民活動等を支え、強化された都市アセット（資産）を活かした新たな活動を生み出す、まちと人がともに成長するエリアマネジメントを推進します。



### 3) 取組の方向性

南富山駅周辺は、不二越上滝線沿線まちづくりの核となる地域であり、南富山駅の都市機能の更新を契機に、まちづくり活動を担う人材や学生などの人が集い、イベントや土地の再構築を促す新たなエリア価値を生み出すことで、居住や都市機能の集積等による豊かな生活空間を創造することが必要です。

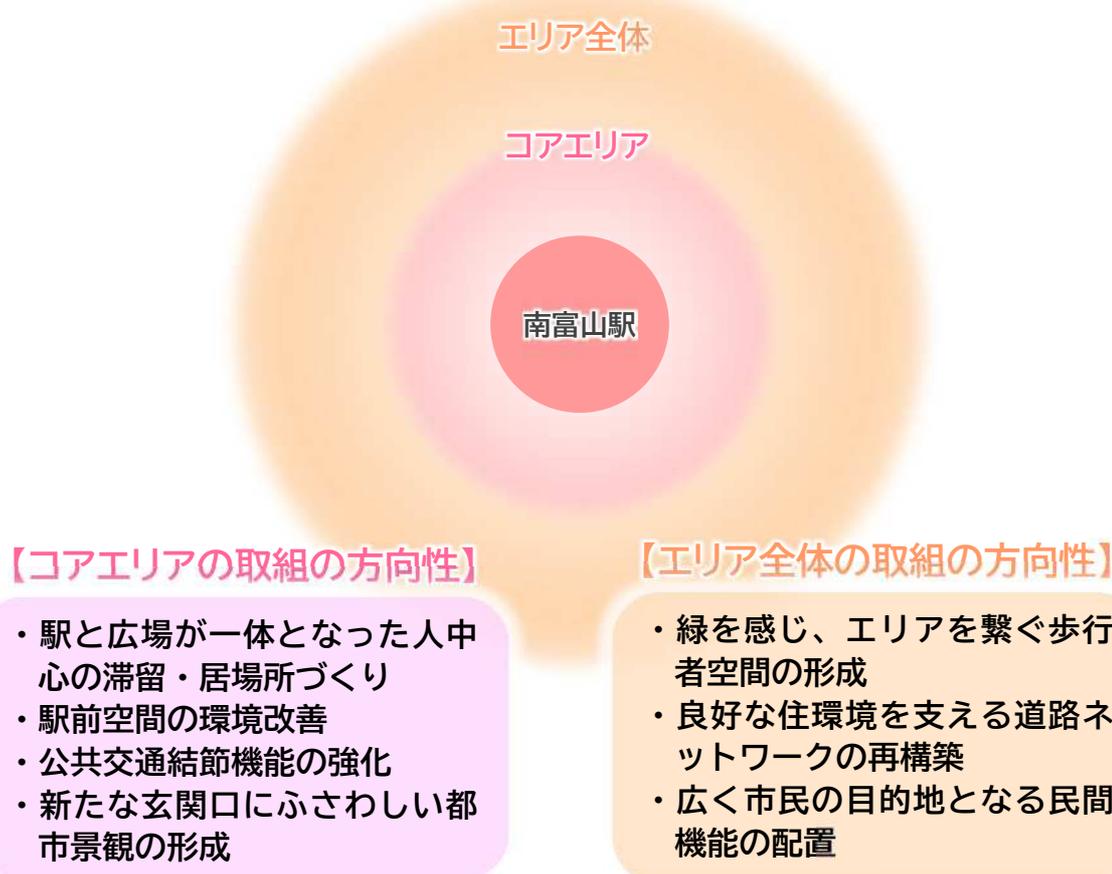
このことから、コアエリアとなる南富山駅前の都市空間の再構築を重点的に推進したうえで、コアエリアの拠点性の向上を踏まえた官民連携によるエリア全体の価値向上を図ります。

#### コアエリア(短期)

不二越上滝線の活性化と一体となった沿線まちづくりの「リーディングプロジェクト」として、駅機能や交通結節機能の強化等による駅まち空間の再構築を推進し、多様な人々が滞留・交流できる都市空間の創出を図ります。

#### エリア全体(中長期)

官民が連携し、低未利用地の民間開発の促進などにより、都市の再構築による居住や都市機能の誘導・集積、居心地の良く歩きたくなるウォーカブルなまちづくりを推進し、エリア全体の価値を向上させ、活力ある都市活動を創出する副次都市拠点の形成を図ります。



#### 4) コアエリアに想定する機能

まちづくり方針の作成にあたり、コアエリアの駅周辺整備において想定する交通結節機能と交流機能の規模を整理します。

また、その他の機能を含め、今後、交通事業者をはじめとする関係者と協議し、その詳細を決定していく必要があります。

駅前の機能

機能	特性	代表的な施設	
交通結節機能	各種交通を結節・収容する	通路、バス乗降場、自動車乗降場、駐輪場、乗換え待ちスペース等	
都市の広場機能	市街地拠点機能	都市（地区）の拠点を形成する	商業施設・生活利便施設等、各種都市機能を支援する施設
	交流機能	憩い・集い・語らいの中心となる	滞留スペース、プラザ、団体広場等
	景観機能	都市の顔としての景観を形成する	緑、親水空間、シンボル施設等
	サービス機能	公共的サービスを提供する 各種情報を提供する	トイレ、ポスト、電話BOX、案内板等
	防災機能	防災活動の場となる	空間そのものが、防災活動の場となる

出典：駅前広場計画指針（社）日本交通計画協会

##### ① 交通結節機能

課題の整理等を踏まえ、南富山駅前の交通空間として、想定する施設や規模を次のとおり整理します。

- 一般車乗降場 : 5 バース
- タクシー乗降場 : 1 バース
- コミュニティバス : 1 バース

※路線バスの乗降場については、将来的な乗り入れを見据えた空間を確保しつつ、慎重に検討を進める必要があります。

- 駐輪場 : 200 台
- 一般車駐車場 : 15 区画

※送迎車の待機場等としての一般車駐車場は、将来の交通量の変化や、駅前空間の使われ方、民有地の利活用などを踏まえ、一般車駐車場の縮小も含めた規模や配置などを都度柔軟に変更することを想定しています。

なお、不二越上滝線活性化事業による利便性向上策として、鉄道ホームと路面電車停留場との乗継円滑化、上屋・待合空間の充実などについても検討を進める必要があります。

##### ② 交流機能

都市の広場機能のうち、交流機能については、社会実験による滞留スペースや広場・イベント空間の使い方などを踏まえ、駅機能の強化方策とともに施設や規模を検討する必要があります。

(参考) 南富山まちづくりを考えるによるイベントでの使用面積

- ・駅前空間～R6 社会実験時の滞留空間～ : 225㎡
- ・北陸アート院横の民有地 : 655㎡ 計 約900㎡



### (3) まちづくり方針

#### 1) コアエリアの整備方針

まちづくりの目標や取組の方向性等を踏まえ、コアエリアの都市空間（駅舎、駅前広場、道路などの公共施設）の整備方針を示します。

##### ① 駅と広場が一体となった人中心の滞留・居場所づくり

整備方針：多様な地域活動を支える広場・交流空間の整備

- ・天候に左右されずに多様なイベントや地域行事ができる、屋根付きの駅とつながる多目的な広場空間を整備する
- ・学生や地域住民が日常的に集い、活動を支え、新たな学びの場となる交流空間を整備する
- ・ヒト・モノ・コトのつながりを育む、地域の魅力などの情報が発信できる施設を整備する

##### ■ 駅と広場が一体となった空間

参考：広電西広島駅前の交流拠点「KOIPLACE」(広島市)



##### ② 駅前空間の環境改善

整備方針：人とクルマの空間分離、防災機能の充実

- ・駅前の交通の円滑化と安全性の確保を図る、歩行者と一般車の動線を分けた駅前空間を整備する
- ・災害時にも活用可能なオープンスペースとして、防災機能を備えた駅前空間を整備する

##### ■ 安全安心な駅前空間

参考：南船橋駅(千葉県船橋市)



##### ■ アクセス性の高い道路

参考：ハレまち通り(岡山市)



出典：岡山市

### ③公共交通結節機能の強化

整備方針：公共交通の乗継や利用環境を高める施設の整備

- ・鉄道ホームや路面電車停留場のバリアフリー化にあわせ、**上屋や乗継ホーム、待合空間を整備する**
- ・駅や広場利用者用の駐車場を確保するとともに、モビリティハブとして、**一般車の送迎空間とコミュニティバス・タクシーの乗降空間などを整備する**
- ・自転車の走行空間を確保し、**駐輪場を再整備する**

■乗り継ぎしやすい交通施設 | 参考:富山駅



■乗降場の明確なゾーニング | 参考:富山駅



### ④新たな玄関口にふさわしい都市景観の形成

整備方針：新たなまちのシンボルとなる駅舎・広場の整備

- ・まちのシンボルとなる**デザイン性が高い駅舎と広場空間を整備し、南富山らしさを活かした新たな街並み景観を創出する**

■統一感ある駅前景観 | 参考:高山駅(岐阜県高山市)



写真提供:小野寺康都市設計事務所

## 2) エリア全体の取組方針

まちづくりの目標や取組の方向性等を踏まえ、官民連携によるエリア全体の取組方針を示します。

### ⑤ 広く市民の目的地となる民間機能の集積

取組方針：エリア価値及び拠点性を高める体制づくりや新たな民間機能の誘導の促進

- ・既存の取組に加え、コアエリア周辺の民間機能の誘導などによる、新たな都市機能を活用し、まちづくりへの参画を促す体制や仕組みづくりを推進する
- ・駅舎や広場などの公共空間と民間機能を複合的に配置するなど、拠点性や利便性を高める施設整備を促進する
- ・商店街と連携し、アーケード街と駅前空間の連携や利活用を促進する

市民意見

協議会  
意見

<目的地となる民間機能について>

- ・小規模・分散型のショップ、カフェ、ファーストフード、スーパー、飲食店
- ・学習・リスキング機能   ・健康・ウェルネス機能   ・若い世代向けの居住機能
- ・次世代モビリティハブ など

■昔ながらの町並みと現代的な利便性が融合した商業空間 | 参考:竹ノ塚駅高架下 EQUiA(足立区)



出典:足立区資料

## ⑥ 緑を感じ、エリアを繋ぐ歩行空間の形成

取組方針：都市空間の再構築にあわせた緑の回廊の創出

- ・駅前広場や歩道沿いに樹木や低木、花壇を配置するなど、緑を感じられる、安全で快適な歩行環境を創出する
- ・駅舎や広場と一体的にデザインされた緑の回廊を創出する

■緑の回廊 | 参考:下北線路街(東京都世田谷区)



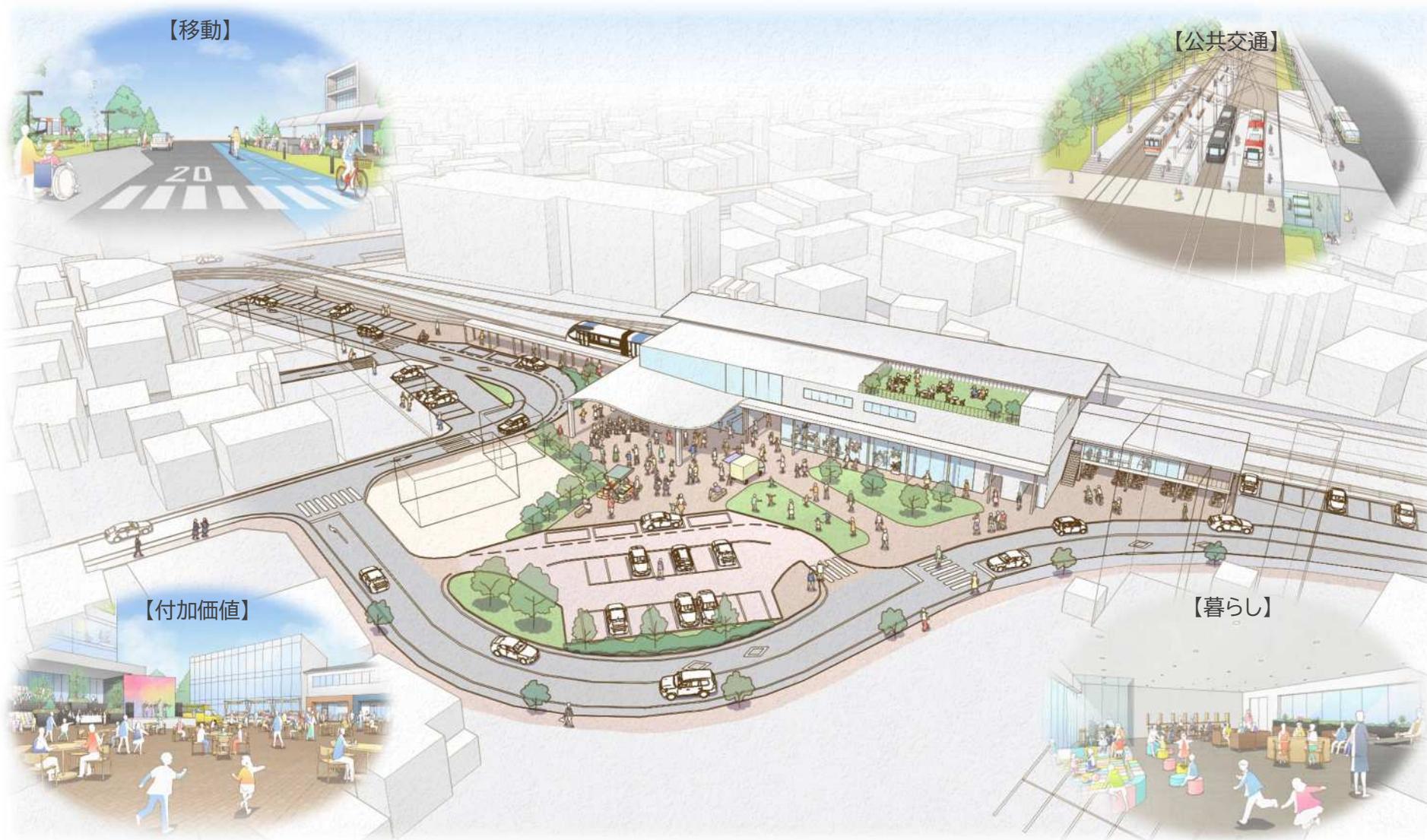
## ⑦ 良好な住環境を支える道路ネットワークの再構築

取組方針：低未利用地の利活用による居住誘導を促すインフラ整備の促進

- ・官民が連携し、緊急時や災害時にも安全に通行でき、良好な住環境を創出し、空き家や空き地の利活用による居住誘導を促す道路空間を確保する
- ・コアエリア整備後の状況等を踏まえ、新たな道路ネットワークの構築を検討する



#### 4) コアエリアのイメージ図



## 4. 推進に向けた方策

### 1) まちづくりのプレイヤーの存在

南富山駅周辺まちづくりにおいては、市民・地域団体・教育機関・交通事業者・民間事業者・行政など、様々なまちづくりのプレイヤーが存在しています。それぞれのプレイヤーが強みや個性を活かしながら、相互に連携し、協働して取り組んでいきます。

#### まちづくりのプレイヤー

	主な関係者	取組内容
市民	南富山駅周辺に居住する地域住民、駅利用者、対話会の参加者等	イベント参加、地域活動への協力、駅前広場の美化・見守り、意見提供（アンケート・対話会）等
地域団体	自治振興会、南富山商盛會、南富山まちづくりを考える会等	地域イベントの企画・運営、情報発信、地域資源の活用、商店街活性化の推進等
教育機関	富山高等学校、富山いずみ高等学校、堀川中学校、富山大学、富山県立大学等	地域学習や交流イベントの協力、学生ボランティア活動、まちづくりに関する提案・アイデア提供等
交通事業者等	富山地方鉄道株式会社、堀川南地域コミュニティバス	駅前空間の利便性向上、公共交通サービスの改善、利用促進策の検討、社会実験への協力等
民間事業者	商業事業者、飲食店事業者、不動産事業者、建設事業者、広告・デザイン事業者等	商業・飲食サービスの充実、新規事業展開、駅前広場でのイベント協力、広告・デザインによる魅力発信等
行政	富山市	基本計画・整備計画の策定・推進、関係者調整、情報発信、規制緩和や支援制度の整備等



富山いずみ高等学校 総合的な探究の時間「南富山まちづくり活動」



地域団体と教育機関等によるコラボイベント

## 2) 事業推進の考え方

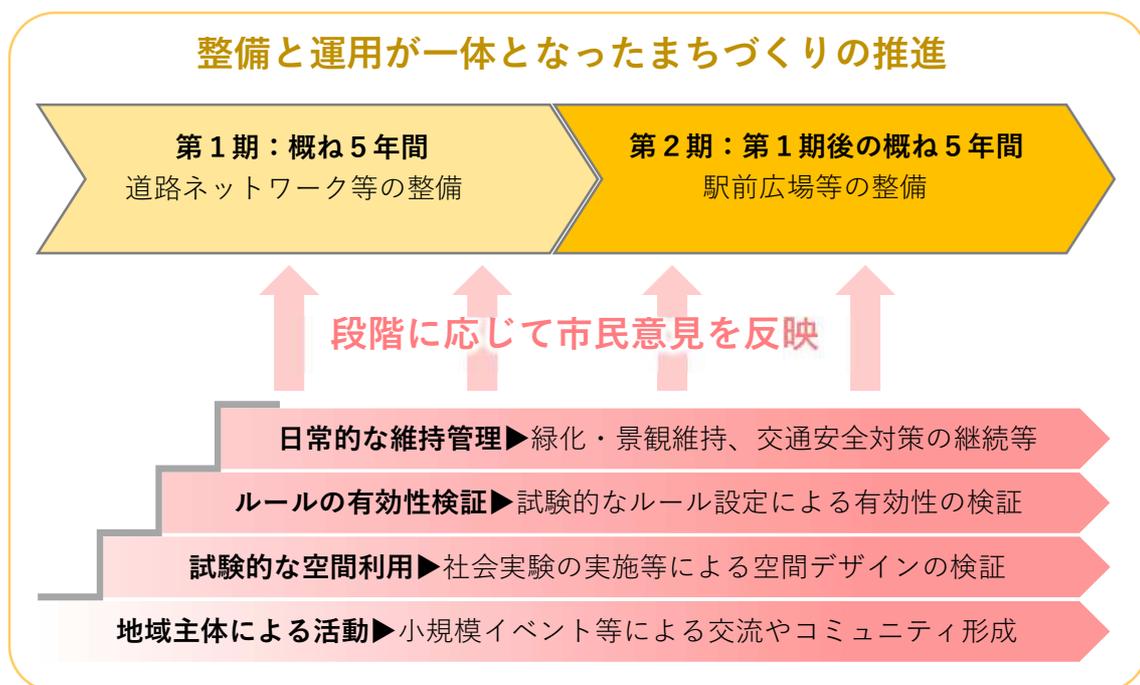
基本計画の推進にあたっては、地域の声を丁寧に聴き取り、関係者との協議を重ねながら整備を進めます。駅舎や広場・交流空間、歩行者空間などのハード整備においては、整備期間も含めて地域住民、交通事業者、地元団体等との対話やワークショップ等を通して、利便性・安全性・快適性を兼ね備えた空間の創出を目指していきます。

コアエリアの南富山駅周辺整備事業については、不二越上滝線活性化事業による施設整備と連携・調整を進めるとともに、整備期間中は既存の地域活動の場の確保に配慮し、多様な活動を守りながら、国の補助金・交付金を活用し、段階的に事業を推進します。

また、広場等の都市空間デザインについては、今後も小規模なイベントや試験的な利用を通じてルールの有効性を検証し、空間の使い方や利活用ルールに関して検討を行います。

引き続き、まちづくりのプレイヤーと協働したスモールステップの積み重ねにより、具体の整備と運用が一体となったまちづくりを推進しながら、地域に根ざした公共空間の形成と、地域参加によるまちの価値向上を目指します。

### コアエリアの段階的な事業推進

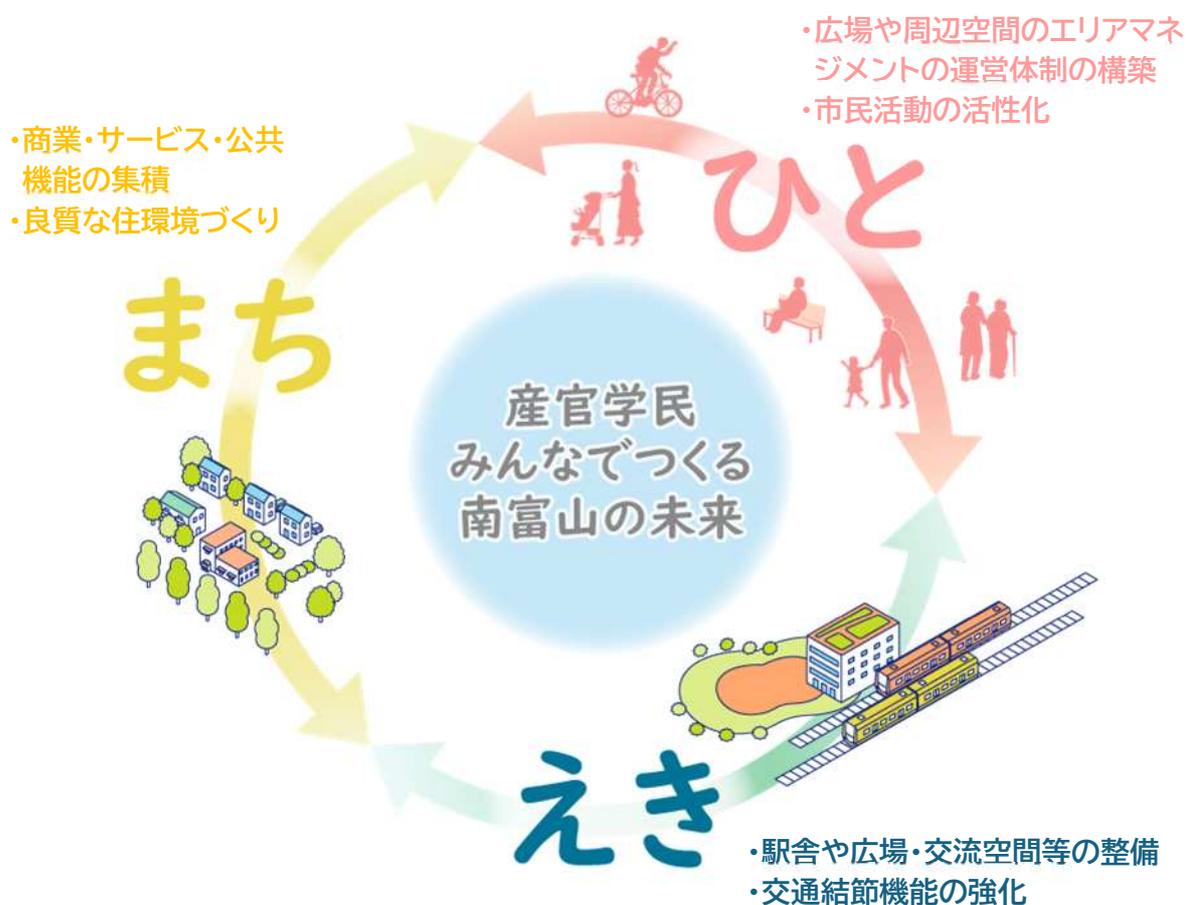


### 3) 地域による運営体制づくり

南富山駅周辺では、地域住民や南富山駅周辺まちづくりを考える会を中心に、社会実験やイベントの開催など、地域主体の取組が積極的に行われています。また、周辺の学校や学生による催物等も開催されており、この空間を使いながら共に活動しています。

今後は、こうした地域による活動を基盤として、南富山駅周辺整備事業や機能集積と連携しながら、広場や周辺空間の管理・運営においても、収入源確保等の柔軟な仕組みを検討します。そして、地域の合意に基づく利活用ルールの方策・運用を進めることで、エリアマネジメントに向けた運営体制を構築し、多様な主体が役割を分担し力を合わせることで、南富山らしい持続可能で魅力あるまちづくりの実現を目指します。

南富山駅周辺の持続可能で魅力あるまちづくり



## 南富山駅周辺まちづくり関係者協議会 委員名簿

(順不同、敬称略)

所属・役職	氏名
堀川自治振興会 会長	村家 博
堀川南自治振興会 副会長	内山 裕 (大山 淳子)
富山地方鉄道株式会社 企画部部长・副部长	赤川 大 (吉川 護) (高松 宏至)
公益財団法人 富山県宅地建物取引業協会 富山支部長	布目 大
公益財団法人 全日本不動産協会 富山県本部 専務理事	高寄 誉史
南富山まちづくりを考える会 会長	松山 朋朗
南富山商盛会 会長	小畑 信之
富山市立堀川中学校 校長	竹脇 孝志 (大久保 秀俊)
富山県立富山高等学校 校長	番留 幸雄 (佐野 友昭)
富山県立富山いずみ高等学校 校長	麦谷 理香 (越後 喜紀)
東京科学大学 環境・社会理工学院 教授	真野 洋介

注1) 表中の氏名、所属団体・役職等は令和8年1月 第5回会議時

注2) ( ) 内は前任者

## メッセージ

南富山駅周辺まちづくりビジョンや基本計画の策定に際して、南富山駅周辺まちづくり関係者協議会のファシリテーターを務めていただきました東京科学大学の真野教授より、今後の展望も込めたメッセージを賜りました。

地域住民と事業者による南富山駅周辺まちづくり関係者協議会と、南富山駅周辺まちづくり対話会（「みんなのみなみやまミーティング」、ワークショップ）、駅と駅前広場での社会実験を並行して進めてきた令和5年度以降、歩行者・自動車・公共交通の3つの移動に関する空間的なバージョンアップと、今後の南富山地域住民・来街者の多様な滞在・利用ニーズの広がりに応えるクオリティアップの模索が続けられてきました。令和6年度からは、まちの将来ビジョンやまちづくりのテーマを具体化し、より実践的な検討と事業推進の段階に進めるため、周辺地権者や交通事業者、専門家を含めた「推進会議」を新たに開催し、社会実験の結果を駅前広場における区画線実装に反映するなど、新たな一步を踏み出したところです。これから約10年先までを見据えつつ、駅周辺のまちづくりの基本方針と整備イメージをまとめたものがこの基本計画です。

まちづくりの計画では、中心的な施設やインフラの整備と、拠点に求められる役割などが中心に描かれる一方、南富山には「南富山のまちづくりを考える会」が継続的に行ってきた取り組みや、地域のさまざまな催し、小・中・高等学校との連携による多様な地域学習活動などが実施されており、人と文化・教育活動が育ててきた独自の環境と資源の蓄積があります。このような地域の人と文化が築き上げてきた生態系（エコシステム）を保ち、育てながら、駅を中心とした近隣環境・生活圏をデザインしていくことが重要だと考えています。

取り組みと試行錯誤は今後も続いていきますが、それぞれの小さな試みが新しい流れにつながるよう、これからも一緒に活動していきたいと思えます。

東京科学大学 環境・社会理工学院 教授 真野洋介



南富山駅周辺まちづくり基本計画  
令和8(2026)年3月

---

富山市 活力都市創造部都市計画課

---