



富山市総合交通戦略

富 山 市

平成 19 年 11 月 策定

目 次

第1章	富山市における現状と課題	1
第1節	富山市の概況	1
1	位置・地勢・沿革 (1)	
2	富山市の市街地の特性 (2)	
3	自動車交通への高い依存度 (6)	
第2節	富山市の公共交通の現況	7
1	鉄軌道 (7)	
2	路線バス (12)	
3	公共交通網と結びつく歩行者・自転車交通環境 (17)	
4	コミュニティバス等 (18)	
5	交通不便地域 (22)	
第3節	富山市の公共交通の課題	23
1	鉄軌道の課題 (23)	
2	路線バスの課題 (23)	
3	公共交通網と結びつく歩行者・自転車交通環境の課題 (23)	
4	コミュニティバス等の課題 (23)	
5	交通不便地域の課題 (23)	
第4節	富山市の公共交通に関する市民意識調査	24
1	調査概要 (24)	
2	結果分析 (25)	
第5節	中心市街地の現状と課題	32
1	中心市街地の現状分析 (32)	
2	地域住民のニーズ等の把握・分析 (37)	
3	中心市街地の課題 (39)	
第2章	富山市の目指す将来像	40
第1節	上位・関連計画の概要	40
1	富山市総合計画 (40)	
2	富山市都市マスタープラン (41)	
3	富山市総合的都市交通体系マスタープラン (53)	
第2節	本計画の位置づけ	54
第3節	コンパクトなまちづくりのための都市交通計画	55
1	コンパクトなまちづくりと交通 (55)	
2	基本方針 (59)	

第4節	中心市街地の目指す姿	6 1
1	中心市街地活性化の目標と施策の三本柱 (61)	
第3章	将来像の実現に向け必要となる交通サービスの目標	6 2
第1節	市域全体の目標	6 2
1	公共交通軸の設定 (62)	
2	数値目標の設定 (68)	
3	公共交通軸活性化計画 (70)	
4	生活交通サービス整備方針 (76)	
5	公共交通全体に共通する事項 (83)	
第2節	中心市街地の交通サービス目標	8 5
1	公共交通 (85)	
2	広域交通結節拠点 (87)	
3	歩行者・自転車交通環境 (88)	
第4章	今後必要となる施策	8 9
第1節	市域全体の施策	8 9
第2節	中心市街地の施策	9 2
1	市内電車環状線化事業 (93)	
2	大手線及び総曲輪線道路交通環境整備事業 (99)	
3	富山駅根塚線及び富山高岡線道路拡幅事業 (100)	
4	市内電車活性化事業(101)	
5	総曲輪地区くらしのみちゾーン道路整備事業 (103)	
6	富山駅付近連続立体交差事業 (104)	
7	富山駅周辺土地区画整理事業 (105)	
8	路面電車南北接続事業等(106)	
9	I Cカードの利用拡大事業 (110)	
10	コミュニティバス運行事業 (まいどはやバスの運行支援) (112)	
11	モビリティ・マネジメント推進事業 (113)	
第5章	中心市街地における事業プログラムと評価指標	1 1 4
第1節	事業プログラム	1 1 4
第2節	事業プログラムの評価指標	1 1 7
1	評価指標 (117)	
2	目標数値 (117)	
第6章	事業の推進体制	1 1 9

目 次

第1章 富山市における現状と課題	1
第1節 富山市の概況	1
1 位置・地勢・沿革 (1)	
2 富山市の市街地の特性 (2)	
3 自動車交通への高い依存度 (6)	
第2節 富山市の公共交通の現況	7
1 鉄軌道 (7)	
2 路線バス (12)	
3 公共交通網と結びつく歩行者・自転車交通環境 (17)	
4 コミュニティバス等 (18)	
5 交通不便地域 (22)	
第3節 富山市の公共交通の課題	23
1 鉄軌道の課題 (23)	
2 路線バスの課題 (23)	
3 公共交通網と結びつく歩行者・自転車交通環境の課題 (23)	
4 コミュニティバス等の課題 (23)	
5 交通不便地域の課題 (23)	
第4節 富山市の公共交通に関する市民意識調査	24
1 調査概要 (24)	
2 結果分析 (25)	
第5節 中心市街地の現状と課題	32
1 中心市街地の現状分析 (32)	
2 地域住民のニーズ等の把握・分析 (37)	
3 中心市街地の課題 (39)	
第2章 富山市の目指す将来像	40
第1節 上位・関連計画の概要	40
1 富山市総合計画 (40)	
2 富山市都市マスタープラン (41)	
3 富山市総合的都市交通体系マスタープラン (53)	
第2節 本計画の位置づけ	54
第3節 コンパクトなまちづくりのための都市交通計画	55
1 コンパクトなまちづくりと交通 (55)	
2 基本方針 (59)	

第4節	中心市街地の目指す姿	61
1	中心市街地活性化の目標と施策の三本柱 (61)	
第3章	将来像の実現に向け必要となる交通サービスの目標	62
第1節	市域全体の目標	62
1	公共交通軸の設定 (62)	
2	数値目標の設定 (68)	
3	公共交通軸活性化計画 (70)	
4	生活交通サービス整備方針 (76)	
5	公共交通全体に共通する事項 (83)	
第2節	中心市街地の交通サービス目標	85
1	公共交通 (85)	
2	広域交通結節拠点 (87)	
3	歩行者・自転車交通環境 (88)	
第4章	今後必要となる施策	89
第1節	市域全体の施策	89
第2節	中心市街地の施策	92
1	市内電車環状線化事業 (93)	
2	大手線及び総曲輪線道路交通環境整備事業 (99)	
3	富山駅根塚線及び富山高岡線道路拡幅事業 (100)	
4	市内電車活性化事業(101)	
5	総曲輪地区くらしのみちゾーン道路整備事業 (103)	
6	富山駅付近連続立体交差事業 (104)	
7	富山駅周辺土地区画整理事業 (105)	
8	路面電車南北接続事業等(106)	
9	ICカードの利用拡大事業 (110)	
10	コミュニティバス運行事業 (まいどはやバスの運行支援) (112)	
11	モビリティ・マネジメント推進事業 (113)	
第5章	中心市街地における事業プログラムと評価指標	114
第1節	事業プログラム	114
第2節	事業プログラムの評価指標	117
1	評価指標 (117)	
2	目標数値 (117)	
第6章	事業の推進体制	119

第1章 富山市における現状と課題

第1節 富山市の概況

1 位置・地勢・沿革

本市は、県の中央部に位置し、県都として、また、日本海側の中核都市として発展してきました。旧富山市において、平成8年に中核市の指定を受け、平成17年4月には、旧富山市、旧大沢野町、旧大山町、旧八尾町、旧婦中町、旧山田村、旧細入村が合併し、新「富山市」となりました。

現在、本市は市域が東西60km、南北43kmに及び、その面積は1,241.85k㎡となっており、富山県の約3割を占めるほか、国内においても最大級の面積の市となっています。

また、海拔0m（富山湾）から2,986m（水晶岳）までの多様な地形を有し、河川の上流・水源地域から下流までが一体となった都市となっています。



2 富山市の市街地の特性

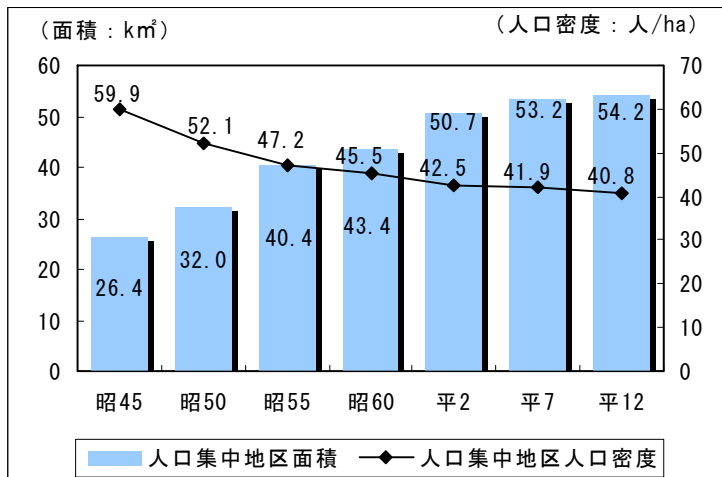
(1) 低密度な市街地

1) 市街地密度の低下

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

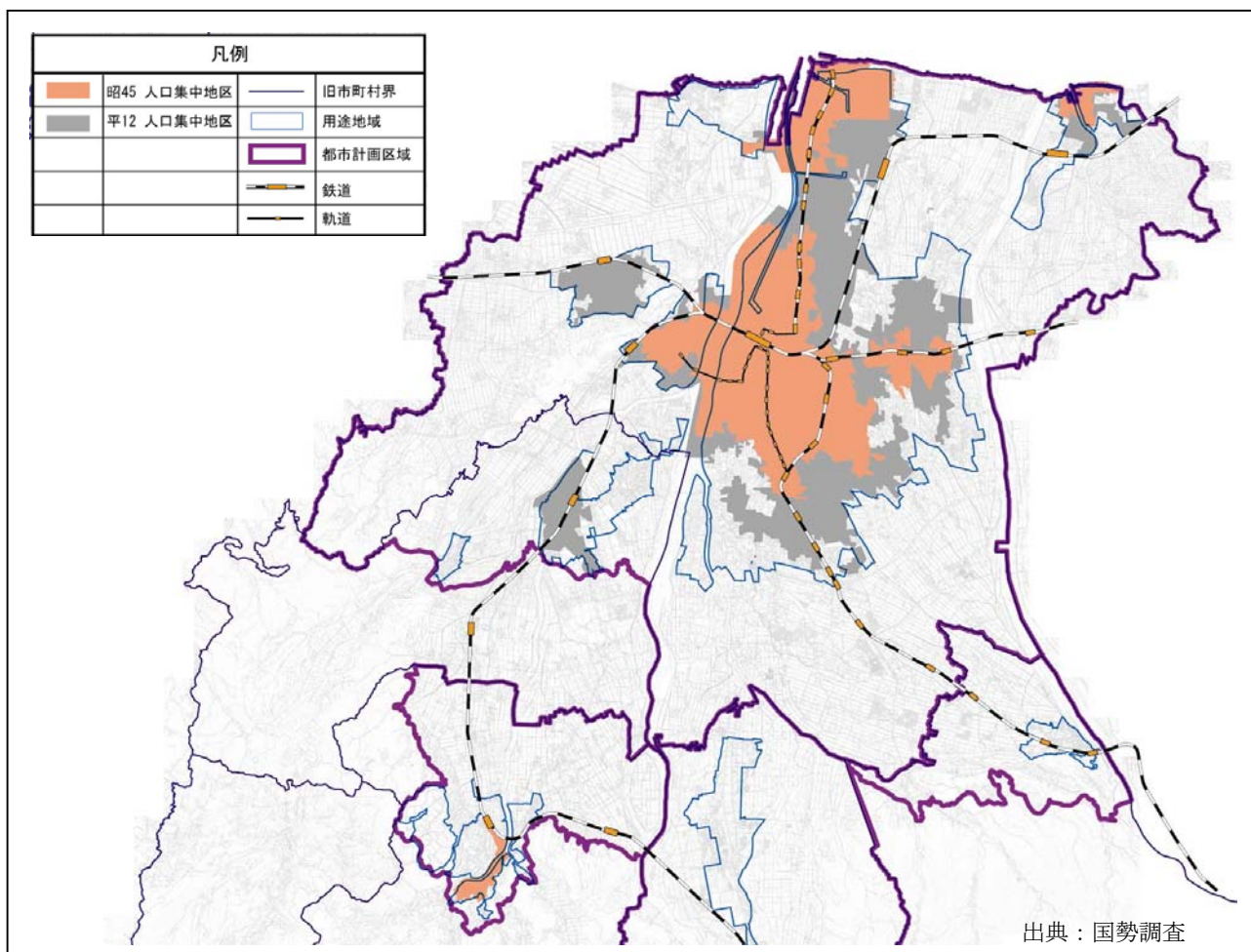
一方、人口集中地区の人口密度は、昭和45年～平成12年の過去30年で約3割の減少となっています。

市街地の外延化により、県庁所在都市では全国で最も低密度な市街地となっています。



出典：国勢調査

図1-1-2 市街地の面積の拡大と人口密度の推移



出典：国勢調査

図1-1-3 人口集中地区の変遷（昭和45年と平成12年の比較）

2) 人口増減の特性

昭和45年～平成12年の過去30年間における人口増減の分布を見ると、都心で人口が減少する一方、郊外で人口が増加しています。また、郊外の外側の中山間地域では人口が減少しています。

人口が増加した地域は、都心部と中山間地域との間において、ドーナツ状に分布しています。

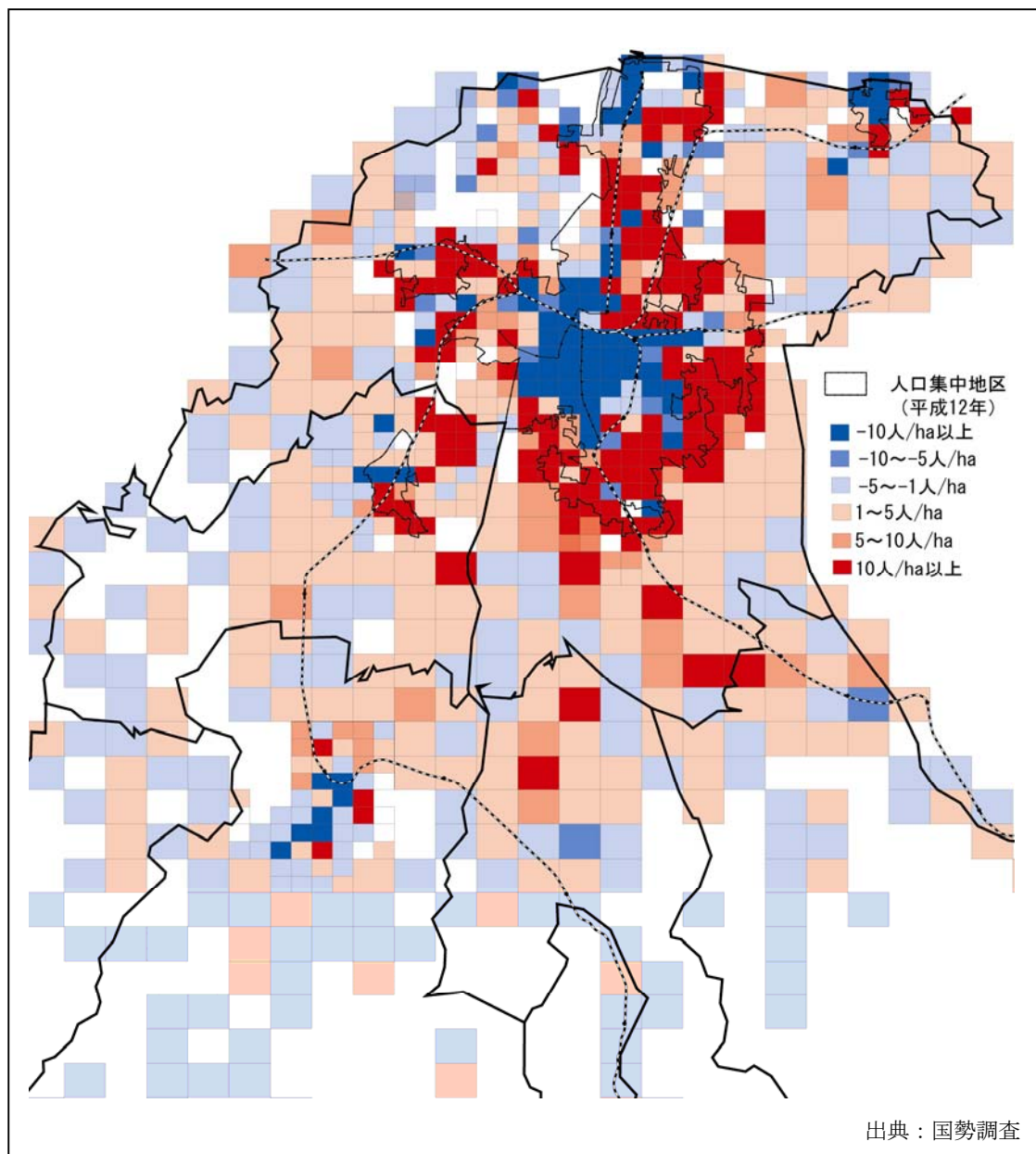


図 1-1-4 人口増減の分布

3) 今後の人口・世帯の長期予測

①総人口

本市の総人口は、平成17年をピークに減少に転じるものと予測されます。

平成17年と比較して、平成37年には約1割の減少となり、さらに平成52年には約2割の減少となります。

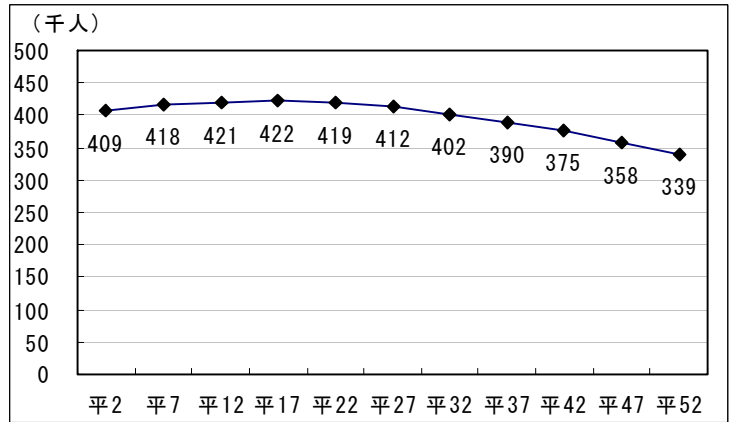


図 1-1-5 総人口の予測

②年齢別人口

年少人口(0~14歳)及び生産年齢人口(15~64歳)が減少する一方、高齢人口(65歳以上)は増加すると予測されます。

平成47年には3人に1人が高齢者となります。

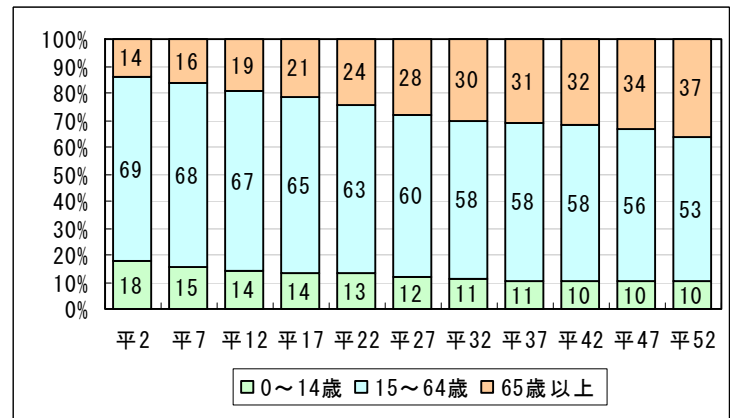
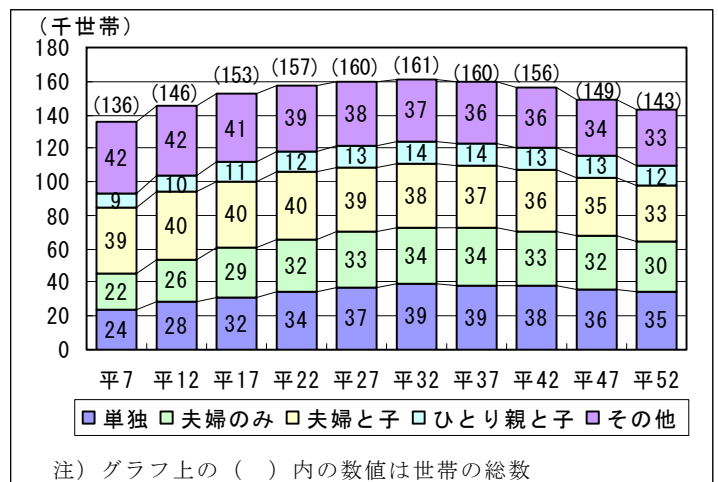


図 1-1-6 年齢別人口割合の予測

③世帯数

世帯数は、今後もしばらく増加し、平成32年をピークに減少に転じると予測されます。

世帯の内訳を見ると、単身世帯(ひとり住まい)の増加が顕著であり、平成32年には、約39千世帯になると予測されます。



注) グラフ上の () 内の数値は世帯の総数

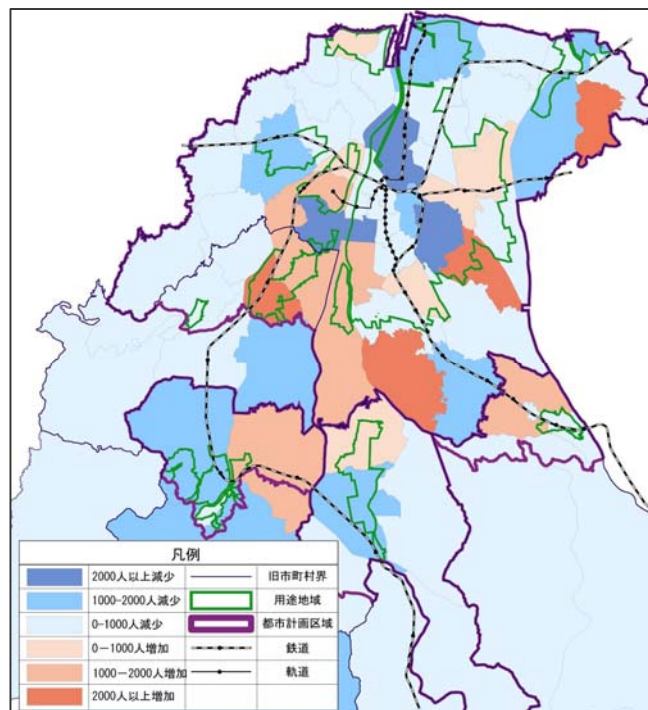
図 1-1-7 世帯数の予測

4) 市街地の低密度化と行政コスト

① ゾーン別の人口予測

ゾーン別の将来の人口について、現在の傾向で推移した場合の予測を行いました。

これによると、市全体の人口が減少傾向にある中で、都心部での人口減少と、郊外での人口増加がいつそう進むことにより、市街地の低密度化が進行していくこととなります。



出典：富山市

図 1-1-8 ゾーン別の人口予測（人口増減の状況）

② 市街地の人口密度と行政コストの関係

市街地の人口密度と市民1人あたりの都市施設の維持管理費^{注)}との関係をモデル的に試算すると、人口密度が低くなるほど、市民1人あたりの都市施設の維持管理費が加速的に高まる傾向となっています。

ゾーン別の人口予測を基に、市民1人あたりの都市施設の維持管理費を試算すると、市街地全体の低密度化が進行することにより、平成37年では、平成17年と比較して12%上昇することとなります。

注) 都市施設の維持管理費＝除雪、道路清掃、街区公園管理、下水道管渠管理費用

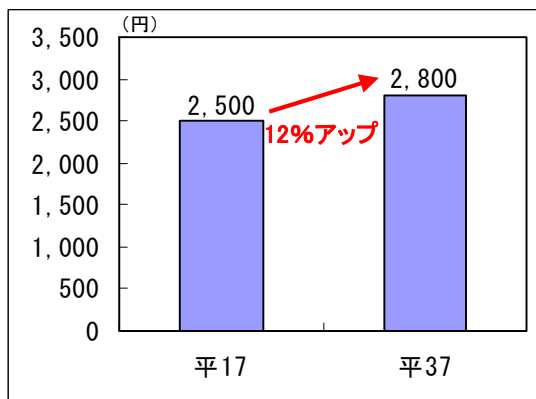
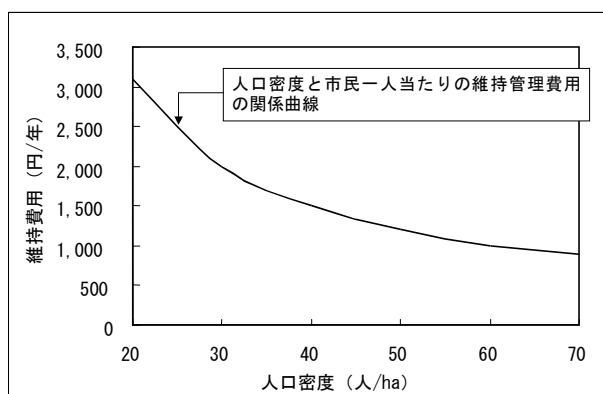


図 1-1-9 人口密度と市民1人あたりの都市施設の維持管理費の関係

図 1-1-10 市民1人あたりの都市施設の維持管理費の試算

出典：富山市都市マスタープラン

3 自動車交通への高い依存度

(1) 1世帯当りの乗用車保有台数

富山県の1世帯当りの乗用車保有は、1世帯当たり1.73台であり（自動車検査協会発表：平成17年3月末現在）、全国第2位の高い水準となっています。

(2) 交通手段分担率

移動における自動車の分担率の推移を見ると、自動車の分担率が高まってきています。平成11年における自動車の分担率は、全目的で約7割、通勤目的の場合は約8割となっており、中核都市圏では全国で最も高い水準となっています。

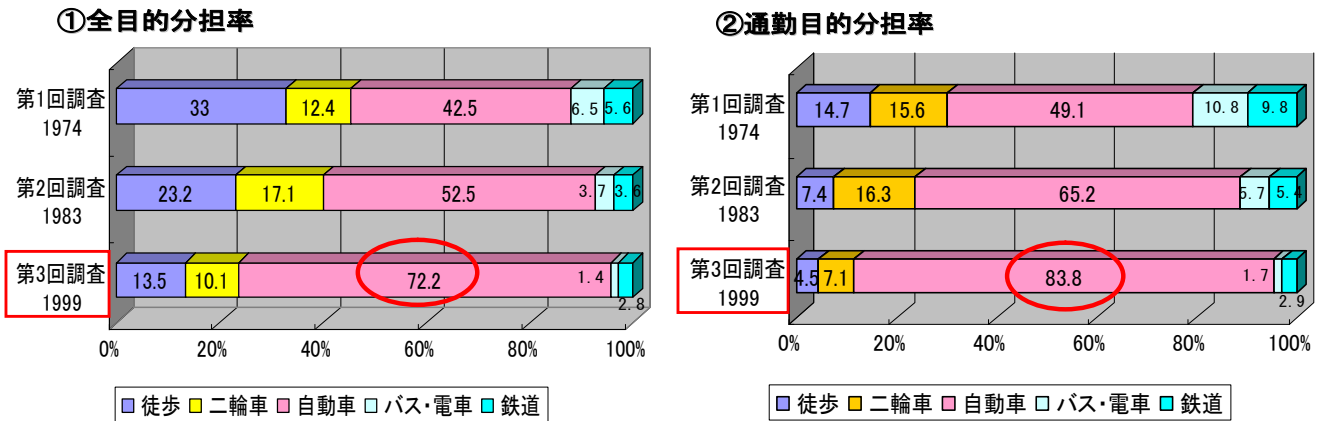


図 1-1-11 交通手段分担率

出典：富山高岡広域都市圏第3回パーソントリップ調査

(3) 衰退する公共交通

公共交通の利用者数の推移を見ると、鉄軌道・バスともに減少で推移しています。公共交通機関別に見ると、平成元年から平成16年の過去15年で、JRが17%の減少であるのに対し、バス路線は67%の減少となっています。都市間を結ぶ性格をもつJRに比べて、より身近な交通機関である路線バスの減少が顕著です。

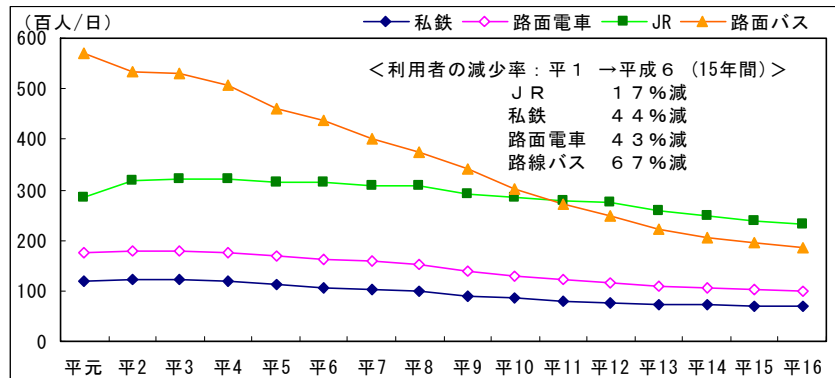


図 1-1-12 公共交通利用者の推移 出典：富山市統計書

第2節 富山市の公共交通の現況

1 鉄軌道

(1) 鉄軌道網の概要

富山市の鉄軌道は、隣県との鉄道網を形成するJR北陸本線、JR高山本線と、地域内をネットワークする地鉄本線・立山線、地鉄不二越・上滝線、地鉄市内軌道線、富山ライトレールの大きく2つに分類されます。

それぞれの路線は、富山駅を中心に放射状の鉄軌道ネットワークを形成し、郊外の主要な市街地から中心部への速達性を確保しています。

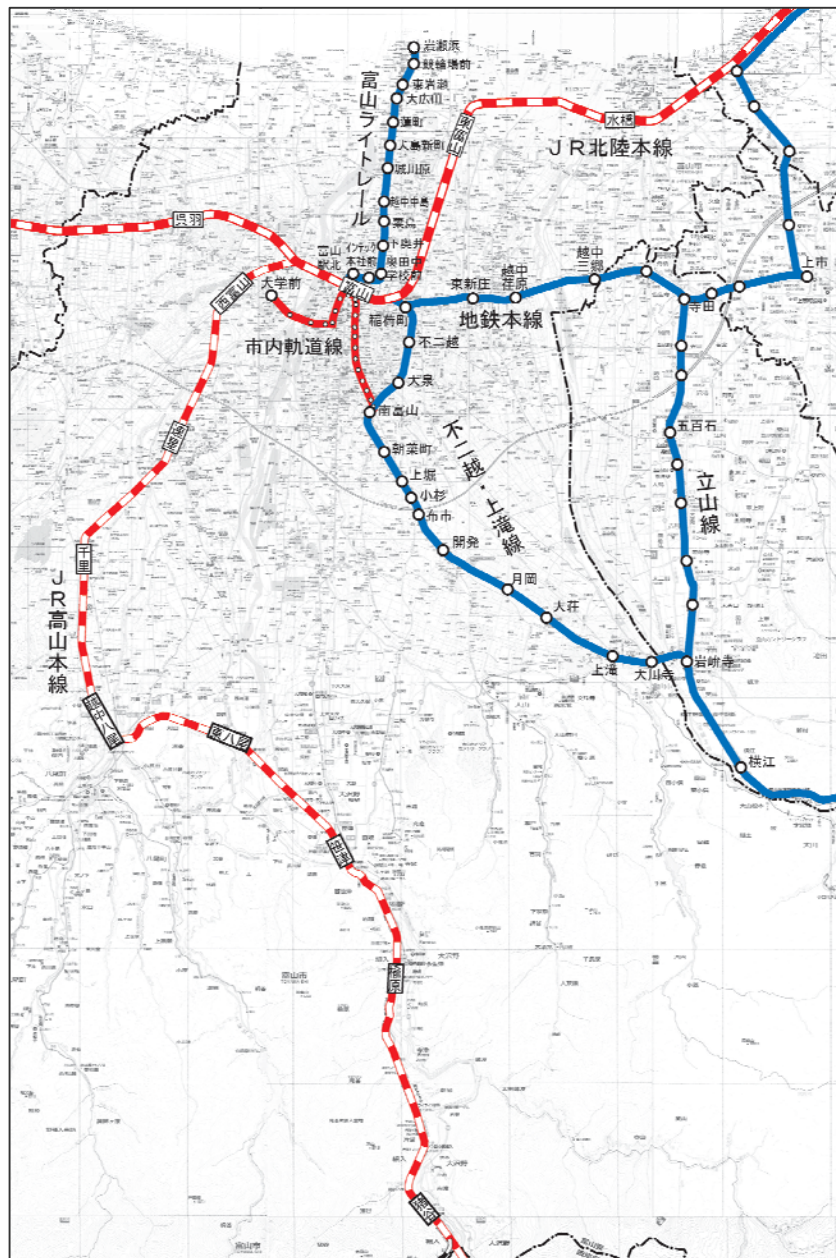


図 1-2-1 富山市内の鉄軌道網

(2) 利用者数

- ・ J R 北陸本線は利用者数が多く、富山駅の利用者を除いた平均が 1 日あたり約 1,500 人となっています。
- ・ J R 高山本線は、速星、越中八尾がそれぞれ 900 人以上の利用となっていますが、その他の駅の平均は約 160 人とどまっており、利用者が極めて少ない状況にあります。ただし現在、高山本線活性化社会実験が実施されており、利用者の増加が予想されます。
- ・ 地鉄市内線は利用者が 1 日あたり 10,000 人を超えており、鉄道と比較しても利用者が多い路線となっています。
- ・ 地鉄本線は利用者が多く、越中荏原で 1,801 人/日、稲荷町 971 人/日となっています。越中三郷のみ 1 日あたり利用者が 300 人を下回っています。
- ・ 地鉄不二越・上滝線は、南富山が 523 人/日と利用者が比較的多くなっていますが、他の駅は少なく、1 日あたりの利用者が 200 人を下回る駅が多くなっています。
- ・ 富山ライトレールの利用者数は、J R 富山港線と比較して平日は 2,266 人→4,988 人（約 2.2 倍）、休日は 1,045 人→5,576 人（約 5.3 倍）と増加しています。（H18.10 月末現在）

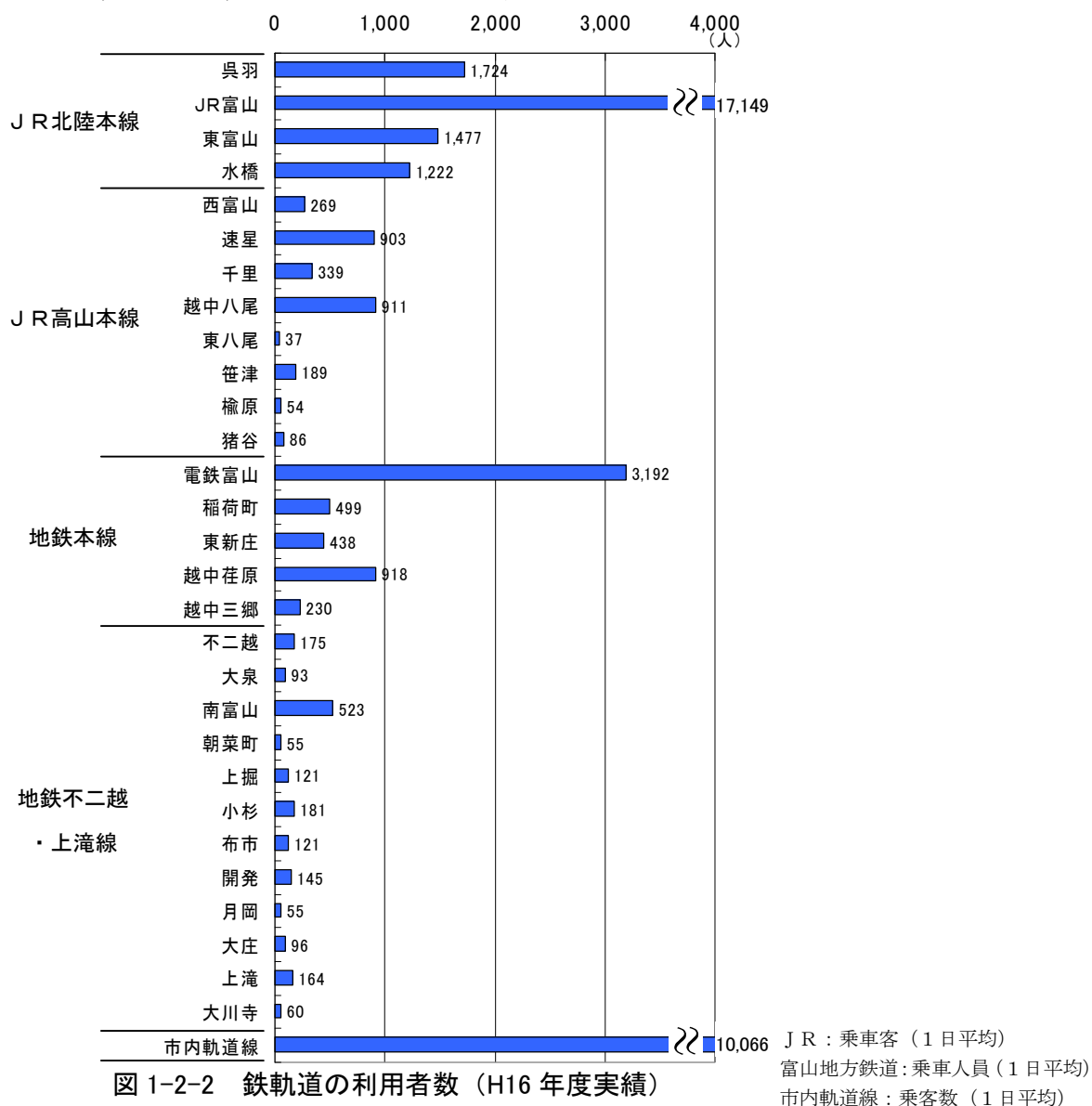


図 1-2-2 鉄軌道の利用者数 (H16 年度実績)

- ・利用者数の推移を見ると、JR線は減少傾向がやや緩やかなものの、富山地方鉄道線や市内軌道線は昭和50年度からの約30年間で約3分の1と大幅に減少しています。

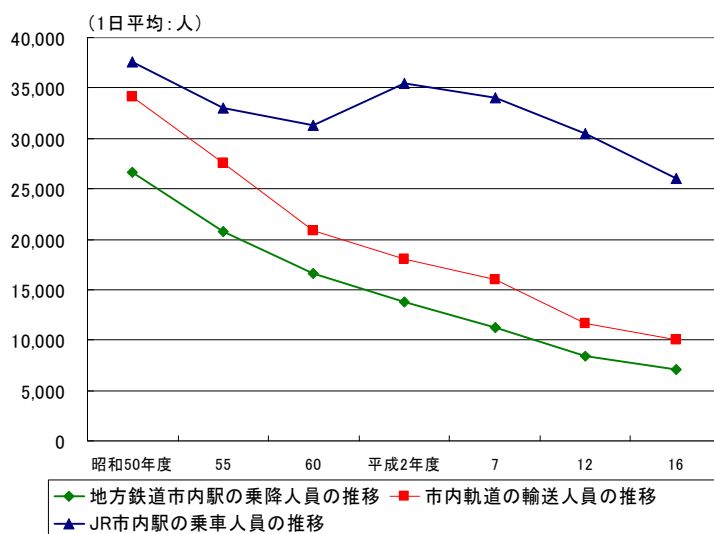


図 1-2-3 鉄軌道の利用者数の推移 出典：富山市統計書

(3) サービス面

- ・JR北陸本線はピーク時2本/時以上、日中も1~2本/時以上となっており、運行頻度は十分確保されています。
- ・JR高山本線では現在、JR高山本線活性化社会実験が実施されており、実験前と比べて、1日あたりの本数が富山駅~越中八尾間で34→50本、越中八尾~猪谷間で21→33本とサービスレベルが格段に向上しています。
- ・地鉄市内線は南富山方面が5分間隔、富山大学方面が10分間隔と高頻度で運行しています。
- ・地鉄本線、富山ライトレールも運行本数が多く、ピーク時は10分間隔、昼間時も15分間隔で運行しています。
- ・地鉄不二越・上滝線は運行本数が少なく、昼間時は1時間に1本間隔となっています。

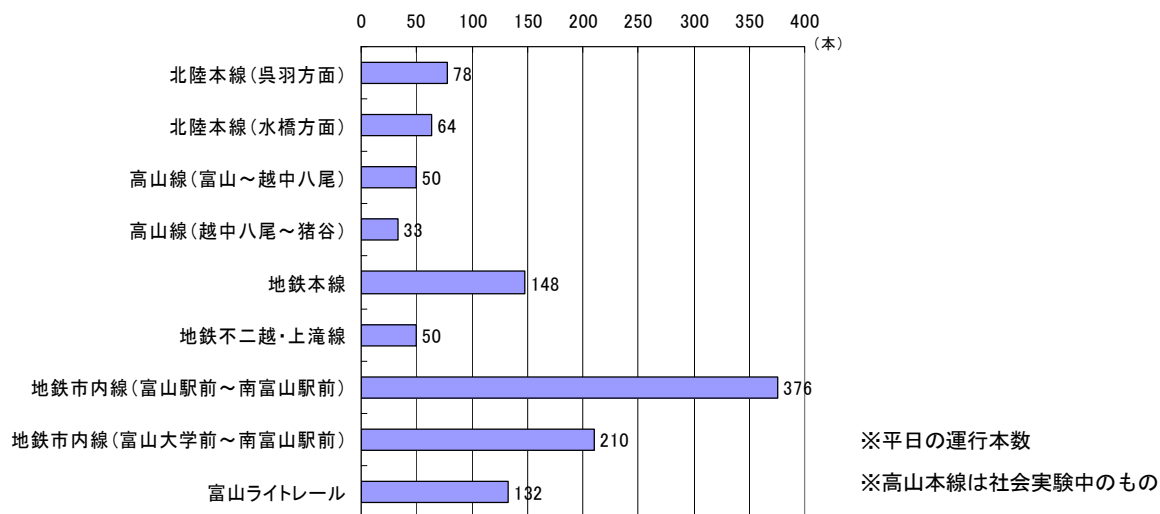


図 1-2-4 鉄軌道の1日あたりの運行本数 (特急・急行列車を除く)

(4) 施設面

1) 駅・駅前広場

- ・ JR高山本線や地鉄本線、地鉄不二越・上滝線では、一部の駅で改修が行われていますが、老朽化が進んだ駅舎・駐輪場等の施設も見られ、快適な待ち環境が確保されていません。
- ・ 駅前広場や駐車場、駐輪場が整備されていない駅がいくつか見られ、端末交通の導入による駅勢圏の拡大が図られていません。



図 1-2-5 改修された大庄駅



図 1-2-6 老朽化が見られる駅舎



図 1-2-7 老朽化が見られる駐輪場

2) 電停

- ・ 富山ライトレールの電停はすべて上屋が整備されていますが、地鉄市内線は上屋のついた電停が少ない状況となっています。
- ・ 歩道橋を使わなければアクセスできない電停がいくつか見られ、バリアフリーに対応できていません。
- ・ 富山ライトレールの岩瀬浜電停では、ポートラムと富山港線フィーダーバスがホームを挟んで停車できる構造になっており、シームレス化が図られています。



図 1-2-8 歩道橋からアクセスする電停



図 1-2-9 シームレス化が図られた岩瀬浜電停

3) 車両

- ・ J R 北陸本線や J R 高山本線、地鉄本線、地鉄不二越・上滝線では車両の更新はおこなわれていません。
- ・ 地鉄市内軌道線では一部、車両の更新が行われています。
- ・ 富山ライトレールは、7編成すべてがノンステップ車両になっています。



図 1-2-10 高山本線の車両



図 1-2-11 地鉄市内軌道線の車両



図 1-2-12 ポートラムの車両 (ノンステップ)

2 路線バス

(1) 路線バスの概要

- ・富山地方鉄道（株）の路線バスが富山市中心部から放射状にネットワークを形成しており、郊外から中心部の商業・業務施設などへ直接アクセスできる利便性を確保しています。

(2) 方面別運行状況

○富山駅前から富山大学前方面、有沢方面、市民病院前方面、南富山駅前方面が比較的サービス水準が高いバス路線となっています。

- ・路線系統では、中心部と富山大学を結ぶ「10 富山駅－富山大学前」、有沢を結ぶ「20 富山－有沢」、市民病院を結ぶ「30 富山駅－市民病院前」、南富山駅を結ぶ「40 富山駅－南富山駅前」は運行頻度が高く、おおむね30分に1本以上の頻度が確保されています。

○細入地域や山田地域へのバス路線は1時間に1本以下と少なくなっています。

- ・山間部は幹線道路に沿って集落が形成されているところが多いため、本数は少ないものの、ある程度バスサービスのカバー率は高いと考えられます。
- ・水橋地域や八尾地域、大山地域へのバス路線は、おおむね1時間に1本程度の運行本数となっています。
- ・細入地域や山田地域へのバス路線は1時間に1本以下と少ない状況になっています。特に鉄道路線のない山田地域では、2時間に1本程度の時間帯もあります。

○中心部はおおむね30分に1本以上のバス路線で網羅されています。

- ・JR 北陸本線と地鉄不二越・上滝線、国道 359 号(婦中大橋)、神通川に囲まれた中心部は、おおむね30分に1本以上のバス路線で網羅されています。

表 1-2-1 方面別運行状況

方面	系統番号	主な行き先	代表バス停での運行本数（平日）			
			代表バス停	1日当り	ピーク時 (8時台)	昼間時 (10～15時)
富山大学前	10 系統	呉羽、新湊、富山短期大学	富山大学前	169 本/日	14 本/時	11 本/時
有沢	20 系統	速星、山田、八尾	有沢	95 本/日	6 本/時	6 本/時
市民病院前	30 系統	笹津、猪谷、富山空港	市民病院前	136 本/日	11 本/時	8 本/時
南富山駅前	40 系統	月岡、福沢、辰尾団地	南富山駅前	138 本/日	16 本/時	8 本/時
大泉駅前	50 系統	五百石、不二越	大泉駅前	72 本/日	5 本/時	4 本/時
石金	60 系統	藤の木、大場、西の番	石金	245 本/日	21 本/時	16 本/時
双代町	70 系統	針原、水橋、済生会病院	双代町	81 本/日	6 本/時	6 本/時
永楽町	80 系統	米田すずかけ台	永楽町	70 本/日	4 本/時	6 本/時
畑中	90 系統	四方、石坂	畑中	89 本/日	9 本/時	6 本/時

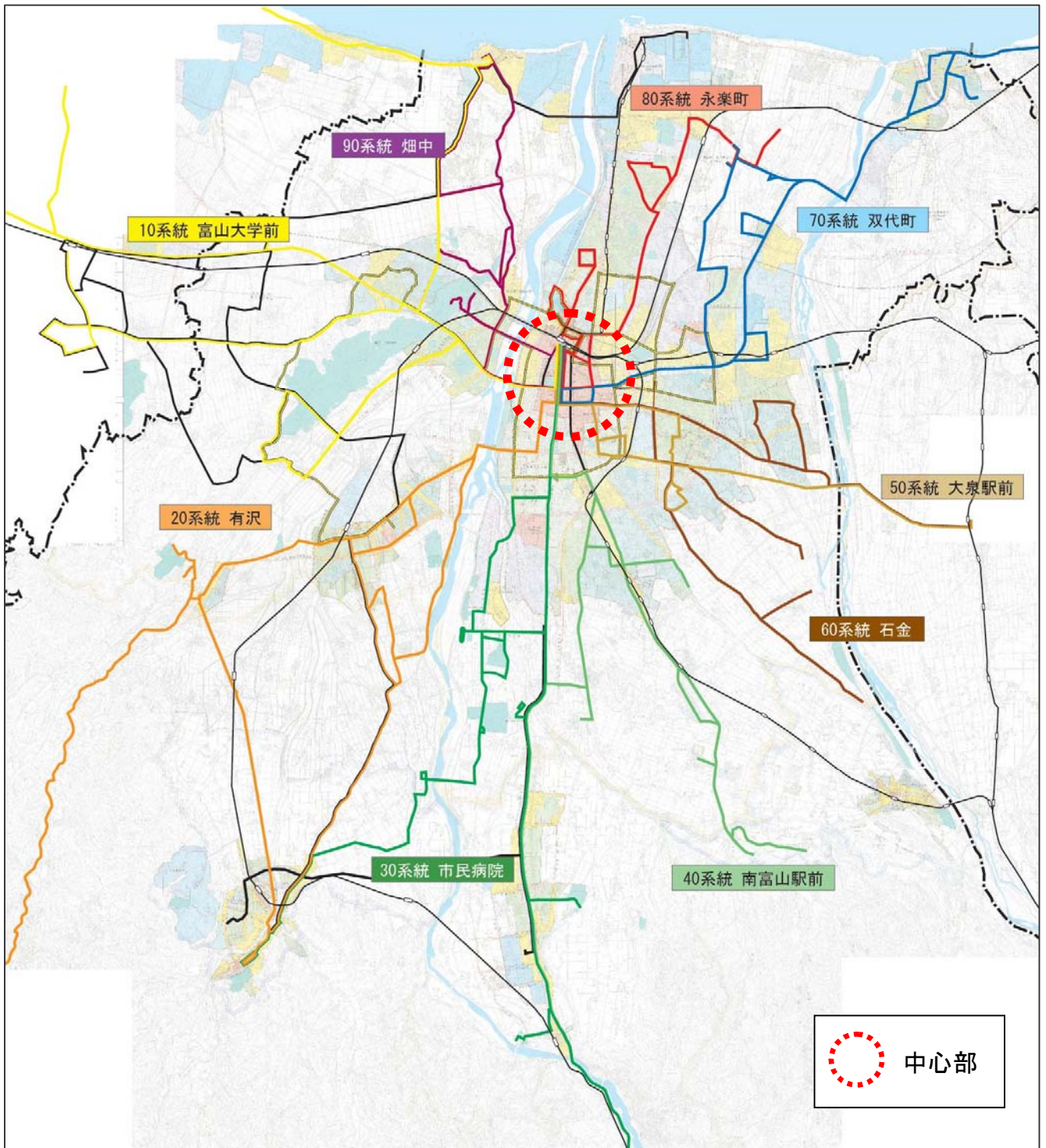


図 1-2-13 富山市内のバス網

(3) 利用者数

路線バス利用者数は減少傾向にあり、平成7年度から平成16年度の10年間で53.4%の減少となっています。近年は減少傾向が緩やかになっているものの、平成12年度から平成16年度の5年間で24.9%の減少となっています。

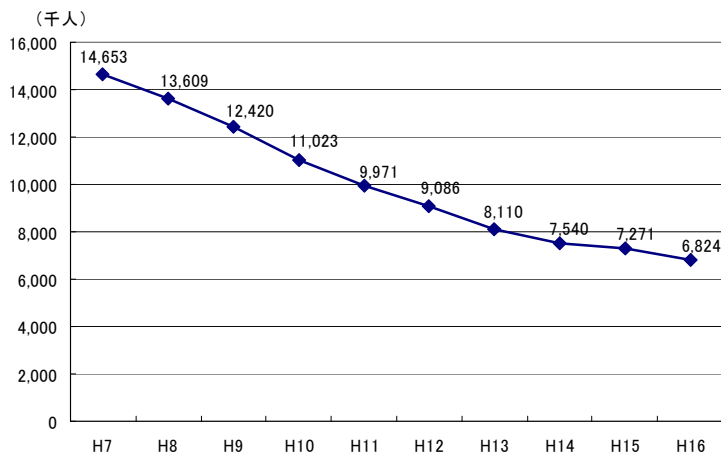


図 1-2-14 富山県内の路線バス年間乗客数の推移

(4) 施設面

1) バス停

- ・利用者の比較的多いバス停では、上屋やバスロケーションシステムが整備されています。
- ・主要な箇所のバス停では上屋の付いたハイグレードなバス停がある反面、一部のバス停では表示の見づらいものや老朽化の進んだものも見られます。



図 1-2-15 よく見られるバス停 (上屋あり(左)と上屋なし(中・右))



図 1-2-16 ハイグレードなバス停 (左) と表示の見づらいバス停 (右)