

富山地方鉄道鉄道線再構築検討会 第1回不二越上滝線部会

日 時：令和8年7月21日（火）13時15分から
場 所：富山県防災危機管理センター3階 研修室

<次 第>

1 開 会

2 議 題

（1）不二越上滝線沿線のまちづくり方針・・・・・・・・資料1

（2）不二越上滝線の鉄道活性化施策・・・・・・・・資料2

3 閉 会

【配布資料】

- ・出席者名簿
- ・配席図
- ・資料1
- ・資料2

富山地方鉄道鉄道線再構築検討会 第1回不二越上滝線部会

日 時：令和8年7月21日（火）13時15分から
場 所：富山県防災危機管理センター3階 研修室

<出席者名簿>

（敬称略）

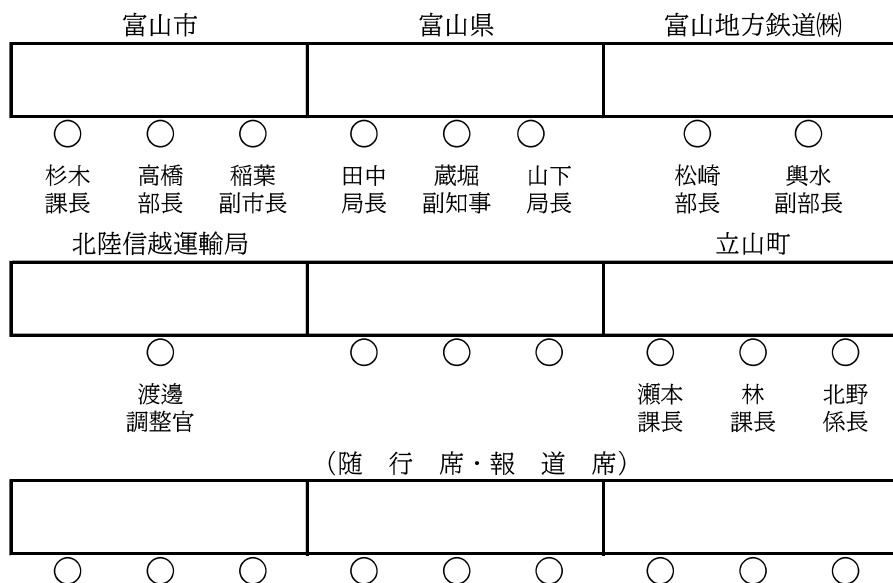
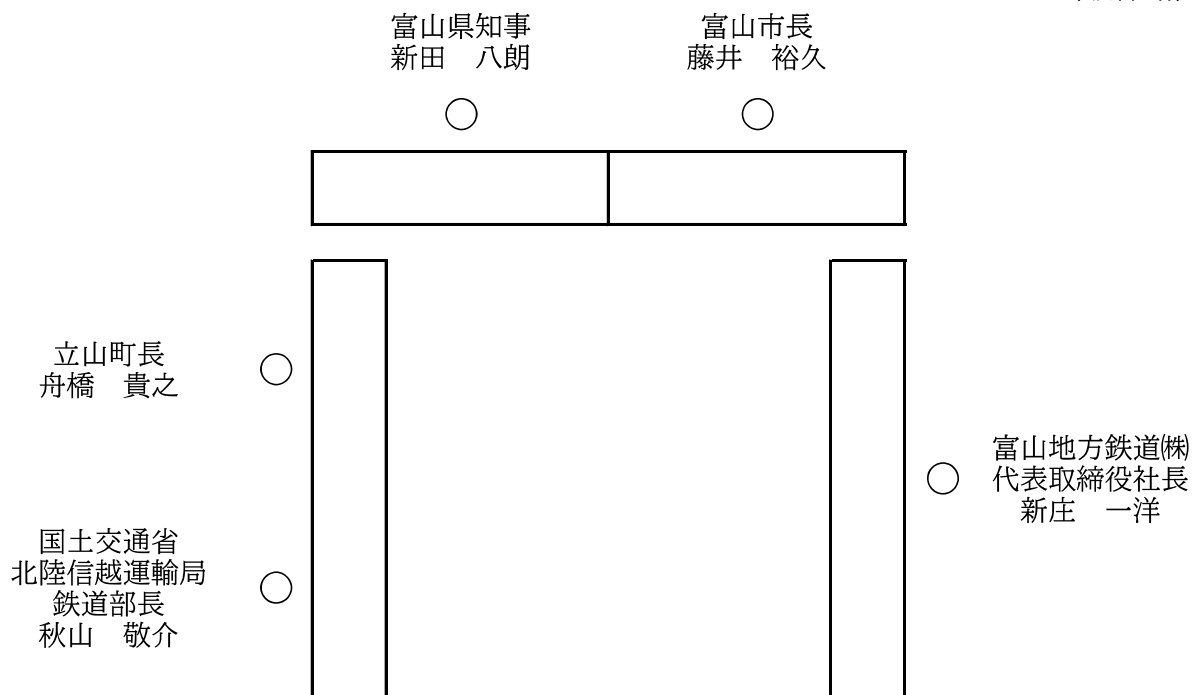
所 属	職 名	氏 名	備 考
富山県	知 事	新田 八朗	
富山市	市 長	藤井 裕久	
立山町	町 長	舟橋 貴之	
富山地方鉄道(株)	代表取締役社長	新庄 一洋	
国土交通省 北陸信越運輸局	鉄道部長	秋山 敬介	

富山地方鉄道鉄道線再構築検討会 第1回不二越上滝線部会

日 時：令和8年7月21日（火）13時15分から
場 所：富山県防災危機管理センター3階 研修室

<配 席 図>

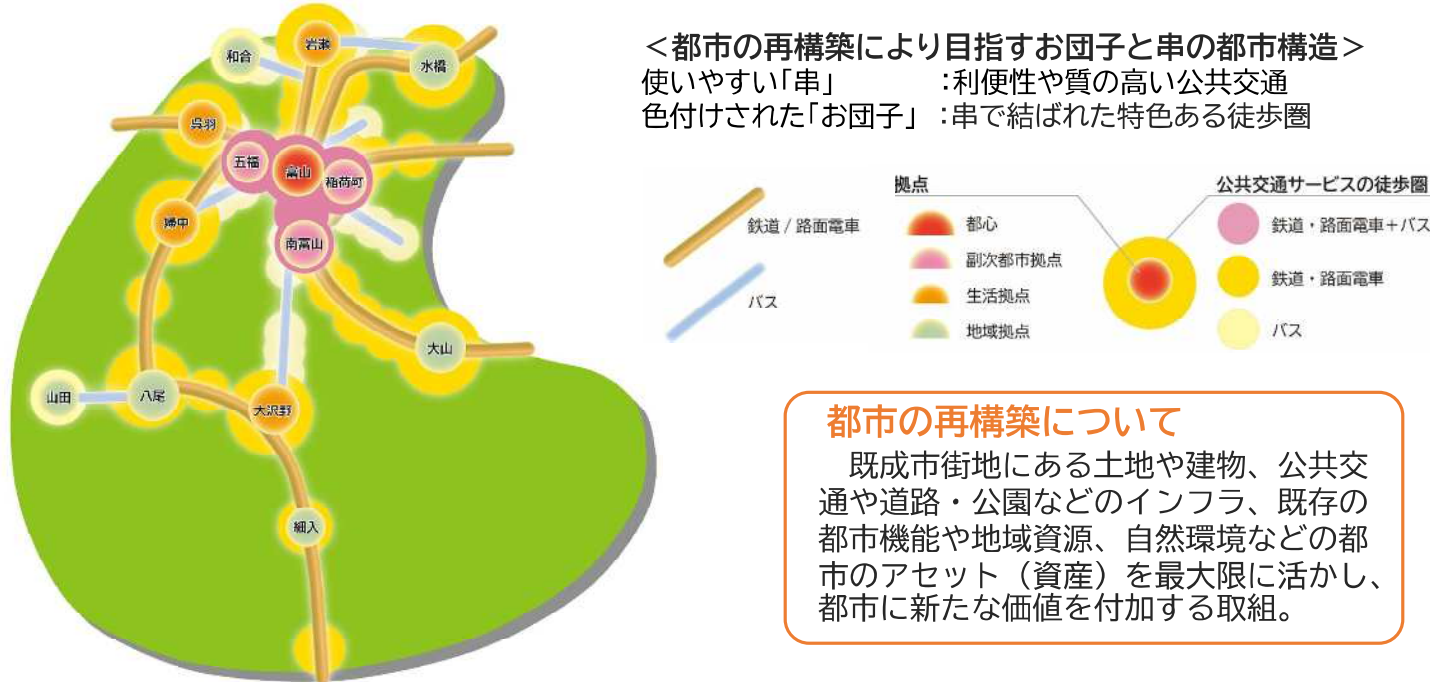
（敬称略）



1 富山市のまちづくりの方針（都市マスタープラン：R8.3策定）

（1）まちづくりの理念

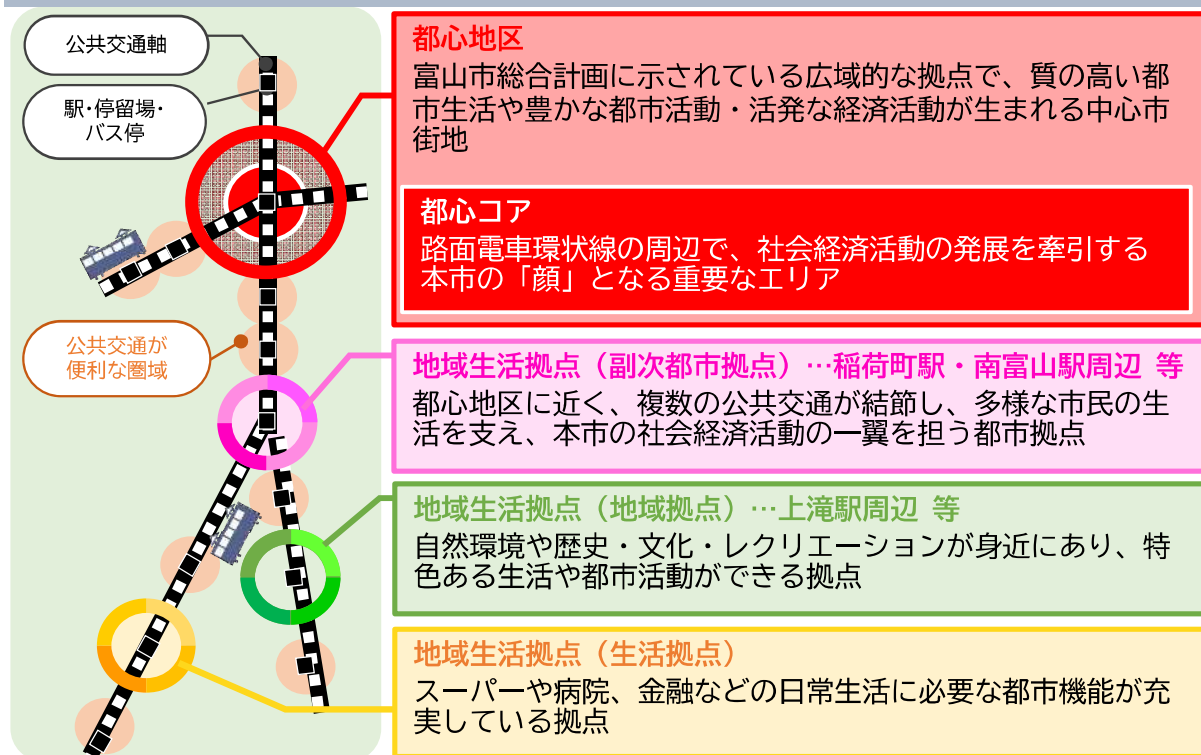
令和8年3月に策定した都市マスタープランにおいては、コンパクトなまちづくりを継承し、新たな都市課題に対応するため、**地域資源を活かし魅力を最大化する拠点形成や、既成市街地の利活用により『公共交通を軸とした都市の再構築による拠点集中型のコンパクトなまちづくり』**を市民とともに目指す。



（2）地域生活拠点（お団子）の設定

不二越上滝線沿線の**稲荷町駅、南富山駅、上滝駅の周辺を、それぞれ富山東部、富山南部、大山の三つのエリアにおける「地域生活拠点」に位置付け。**

地域生活拠点の区分と拠点像



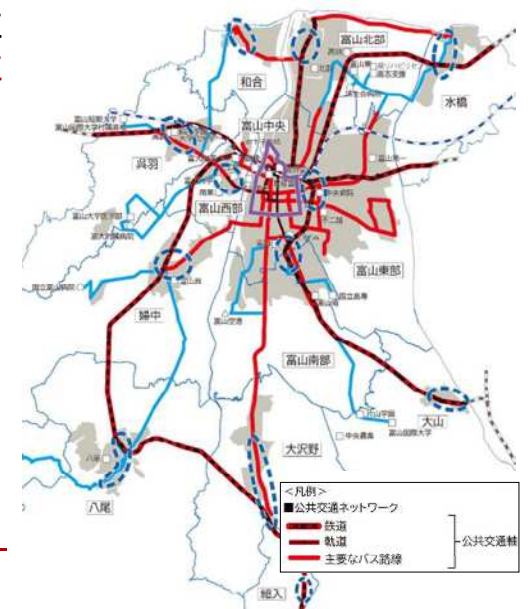
（3）公共交通軸（串）の設定

不二越上滝線を都心地区と各地域を結び、その沿線に居住や都市の諸機能の集積を推進する「公共交通軸」に位置付け。



不二越上滝線沿線は、「お団子と串の都市構造」の実現を目指す本市にとって重要な沿線

公共交通軸



鉄道の必要性及び活性化の意義：沿線まちづくりの実現に必要不可欠

- 鉄道は、輸送性、速達性、定時性等に優れていることに加え、富山港線の事例では、利便性を高めることで、高齢者の外出機会が増加するなど、多くの効果が発現
- 駅があることで、その周りに居住や商業施設等の民間投資が促されるなど、地域の拠点性を高めるため、駅は極めて重要な施設
- また、居住誘導の掘り起こしや公共交通を利用する生活行動への変容、さらには、沿線での余暇活動や観光需要の創出などを図る「お団子（地域生活拠点）」を形成するため、「串」となる鉄道の機能や利便性の向上を図る必要がある

2 不二越上滝線沿線のまちづくり

不二越上滝線沿線は日常生活に便利な市街地から自然豊かな郊外部に至るまで、多様な魅力や住まい方を提供できる沿線環境がある。

地域の強みとなる資源を最大限に生かし、沿線住民だけでなく、まちなか等に居住する市民や移住者にとっても『富山らしい暮らしを実感できる沿線』を目指す。

（1）沿線の都市機能の立地状況

- 市街化区域を中心に、SCやスーパーなどの日常生活を支える商業施設や個性的な飲食店、郵便局や病院などのサービス施設、中学や高校などの教育機関が立地
- 温浴施設や稲荷公園などの公園、LIVING ART IN TOYAMAなどのアートイベント、常願寺川での水辺レクリエーションなどのアメニティ機能が充実
- ▶ **市街地部では富山港線並みの生活環境が整っていると同時に、郊外部の田園や水辺空間などの自然環境があり、他の路線にはない多様な地域資源が存在**



▲SC



▲稲荷公園



▲温浴施設



▲郵便局



▲スーパー



▲常願寺川での水遊び

不二越上滝線沿線のまちづくり方針について

（２）沿線の土地利用等の状況

沿線は市街地から郊外部に至るまでの多様な土地利用となっていることから、大きく4つのエリアに区分し、地域毎の特性を踏まえ、まちづくり方針を検討。

都市計画法による土地利用区分及び圏域人口・高齢化率等の状況

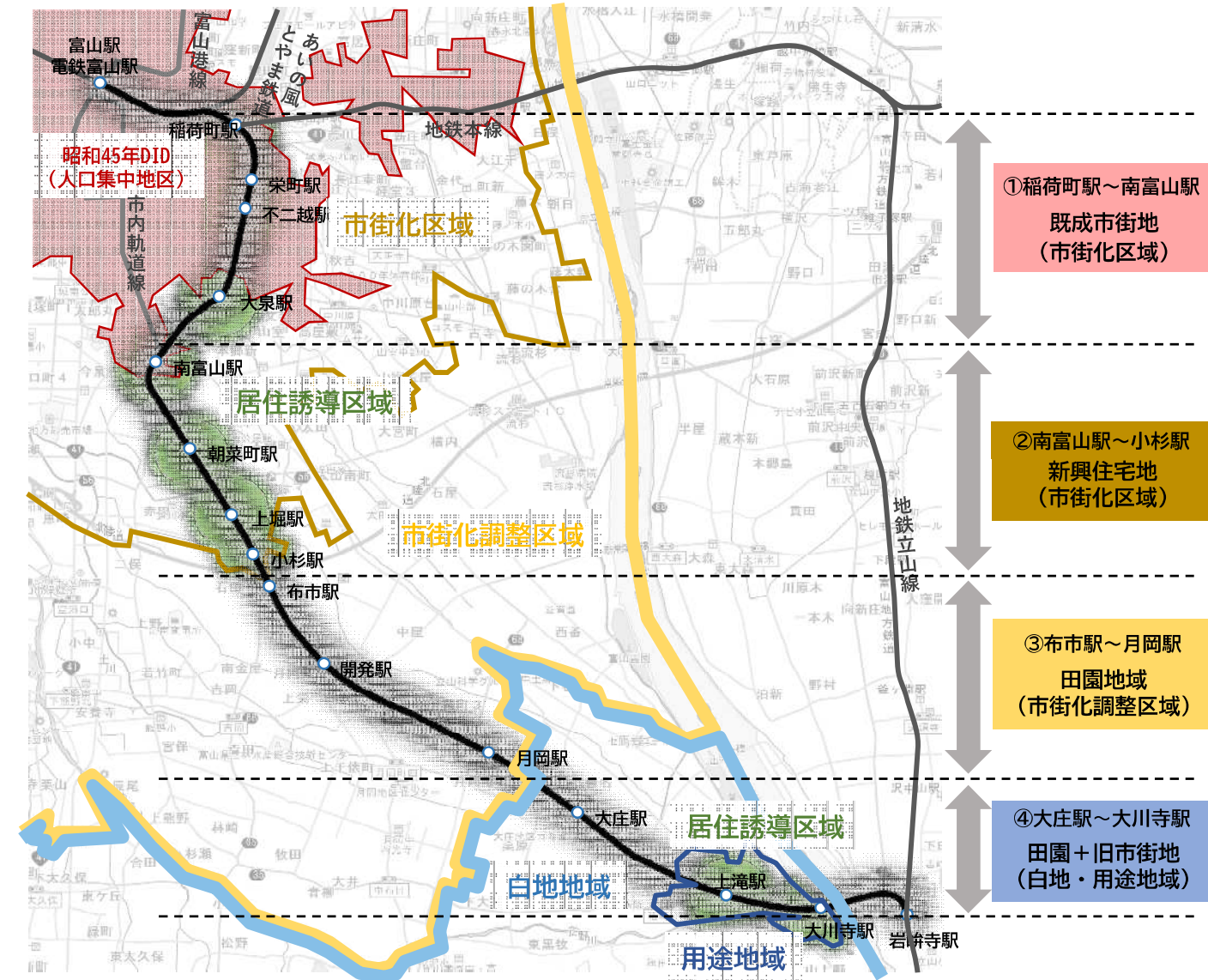
- ①人口が多く高齢化率の高さから、**将来、移動が困難となる恐れがある市民が多く居住**
- ②高齢化率が低く、比較的**若い世代が多く居住**しており、**開発余地となる残存農地が存在**
- ③**開発を抑制する市街化調整区域**であり、**沿線外に住む市民の移動手段の確保が必要**
- ④人口規模が小さく、地域生活拠点としての**持続性を高めるための特色づくりが必要**

エリア（区間）	市街地特性	土地利用規制	圏域人口/割合	高齢化率	残存農地
稲荷町～南富山	既成市街地	市街化区域	9,708人/37.6%	① 33.9%	9.9ha
南富山～小杉	新興住宅地	市街化区域	11,964人/46.4%	② 25.4%	21.6ha
布市～月岡	田園地域	調整区域 ③	2,200人/ 8.5%	39.4%	196.0ha
大庄～大川寺	田園+旧市街地	白地+用途	④ 1,930人/7.5%	40.0%	104.5ha

※圏域人口は「駅から500m圏域の人口」を指し、割合は「圏域人口のうち、当該区間中の圏域人口」を指す

※稲荷町～南富山は「稲荷町～大泉」で算出

※高齢化率は「当該区間中の圏域人口に占める高齢者の割合」を指す



（３）沿線（エリア別）まちづくり方針（案）

①稲荷町駅～南富山駅（既成市街地）エリア

まちの姿「利便性が高い生活を実感できるまち」

【現状と課題】

- ・ショッピングセンターや病院、公園等、恵まれた都市機能が立地する環境を生かし、駅との連携強化や利用環境の向上が求められる
- ・古くから形成されてきた市街地で、今後、高齢化が進行するとともに、空き地・空き家が増加する恐れがある

<まちづくりの方向性>

- ☑ 都市機能の集積性を生かした駅とまちの利用サービスの強化
- ☑ 官民が連携した駅周辺整備の促進による都市空間の魅力向上

【重点テーマ】

- 高齢者の外出機会を促す鉄道の利用環境整備（施設のバリアフリー化 等）

- 空き地・空き家を活用した都市の再構築・居住誘導

②南富山駅～小杉駅（新興住宅地）エリア

まちの姿「子育て世代が選び、住み続けたいまち」

【現状と課題】

- ・南富山駅周辺は、高校等が立地する文教地区で、鉄道や路面電車等が連絡する交通環境であるが、その拠点性が生かされていない
- ・開発可能な農地を生かした居住誘導を推進するため、民間の宅地開発を促す鉄道の利便性向上が求められる

<まちづくりの方向性>

- ☑ 南富山駅周辺まちづくりによる交通結節機能と拠点性の強化
- ☑ 駅やまちなかへのアクセス性の向上による沿線居住の推進

【重点テーマ】

- 南富山駅の交通結節機能と拠点性の強化

- 新駅の設定

- 子育て世代等の居住誘導（沿線居住、開発促進 等）

③布市駅～月岡駅（郊外）エリア

まちの姿「豊かな自然に囲まれた景色の中で、いつまでも暮らせるまち」

【現状と課題】

- ・市街化調整区域として優良な農地や自然環境、景観資源などを保全していくべき地域である
- ・高齢化率が高いため、日常生活の足となる移動手段の確保と地域コミュニティの持続化を図る必要がある

<まちづくりの方向性>

- ☑ 自然にふれあう暮らしを支える機能維持と農地の保全
- ☑ 関係者との協働による駅と周辺集落を結ぶ移動手段の確保

【重点テーマ】

- 駅へアクセスするモビリティの充実（パーク&ライド駐車場の整備、広域的な2次交通連携等）

- 優良な農地や自然環境の保全

④大庄駅～大川寺駅（大山）エリア

まちの姿「地域が誇る歴史・文化・自然の魅力に惹かれ、訪れたいまち」

【現状と課題】

- ・歴史的施設や町並み、水辺空間などの豊かな自然といった魅力的な地域資源があるものの、新たな利用を生み出すための十分な整備や活用がされていない
- ・人口減少と高齢化が顕著で、まちの拠点性が失われつつある

<まちづくりの方向性>

- ☑ 地域が誇る歴史や自然的資源を生かした環境整備
- ☑ 関係人口を生み出す仕組みや魅力づくりによる拠点形成

【重点テーマ】

- 地域資源（景観、水辺）を生かしたレクリエーション機能の向上

- 地域資源を生かすソフト事業の展開による目的地化

不二越上滝線の鉄道活性化施策

(1)沿線まちづくりにおいて必要とされるサービス水準の検討（案）

富山地方鉄道不二越上滝線沿線まちづくりを実現するために、必要とされるサービス水準を次のとおり設定する。

○全区間において終日30分に1本を基本的なサービス水準として確保

- ・あらゆる世代の市民が安心して外出し生活できる環境を形成するため、終日30分間隔での運行頻度及びパターンダイヤを確保する。
- ・夜間の帰宅需要に対応するため、終電時間を延長する。

○市街化区域において朝夕ピーク時15分に1本の高頻度運行を実現

- ・市街化区域では、駅周辺に都市機能や居住の集積を図るため、通勤通学利用が集中する朝夕ピーク時において、市内の他の鉄道路線と同程度のサービス水準である15分間隔での高頻度運行を目指す。

※市内の他鉄道路線のピーク時運行本数

富山港線：5本/時

地鉄本線（越中三郷～電鉄富山）：5本/時

JR高山本線（富山～越中八尾）：4本/時

表 沿線まちづくりにおいて必要とされるサービス水準

区間	時間帯	運行頻度（現行→目標）
市街化区域	朝・夕	2本/時→4本/時
	日 中	1本/時→2本/時
上記以外	朝・夕	2本/時→2本/時
	日 中	1本/時→2本/時

※上記の水準については、いずれも鉄道事業者の運行体制や増便経費の負担のあり方等を含め、今後の協議・検討を進める。

(2)施設整備（案）

(1)で検討するサービス水準を実現するとともに、将来にわたり持続可能な鉄道とするため、事業者とともに次の3つの観点から施設整備に取り組む。

①運行の高頻度化

- ・沿線まちづくりにおいて必要とされるサービス水準を実現するため、行違い施設を増設するとともに市街化区域の端部に折返し駅を整備する。
- ・折返し駅は、用地確保の容易性のほか、他の交通モードの接続性を考慮して駅周辺の土地利用を踏まえて決定する。
- ・運行本数の増加に伴い、必要な車両数を確保する。



②利便性・快適性の向上

- ・全ての市民が利用できるように、スロープの設置による駅のバリアフリー化や、ホーム上屋の設置により待合環境の改善を図る。
- ・駅利用圏域を拡大し、新規利用の掘起しのため、駅へのアクセス改善や新駅整備のほか、P & R駐車場の整備を行う。
- ・他の交通モードとの結節を強化し、駅の拠点性を高めるための整備を行う。
- ・トータルデザインを実施して路線イメージを刷新する。



③安心・安全輸送の確保

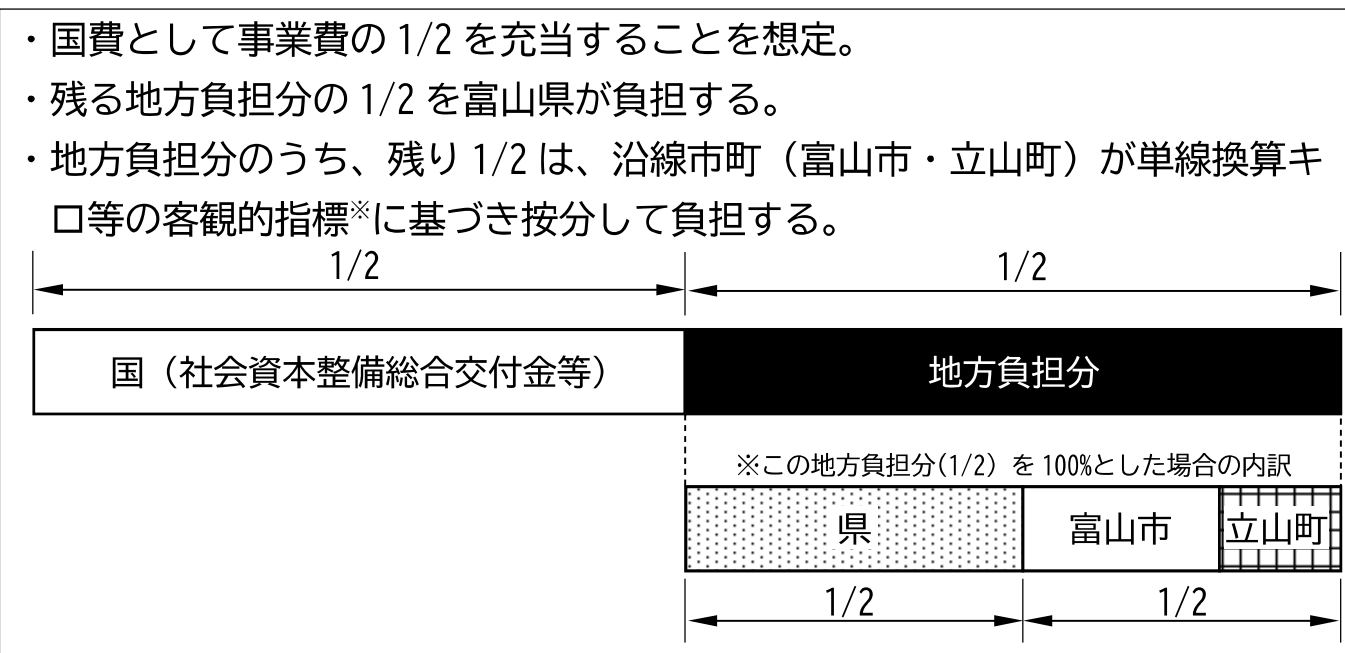
- ・線路設備や電路設備などの既存施設を更新する。
- ・メンテナンスの容易性や環境面に配慮した鉄道車両を導入する。



(3)施設整備の地方負担分にかかる費用負担の考え方

施設の整備に要する経費の負担については、整備する施設の性質に応じて、次の2つの区分に整理し、その基本的な考え方を以下のとおりとする。

○線路設備・電路設備・車両設備の改良・更新等、これまでの鉄道施設総合安全対策事業費補助の対象としてきた性質のもの



※これまで採用されている指標

線路設備・電路設備系：単線換算キロ

車両設備系：単線換算キロ(1/2)＋車両走行キロ(1/2)

○上記以外の新駅の整備や駅のバリアフリー化等、整備する自治体のみに効果が及ぶもの

