

## 第1編

---

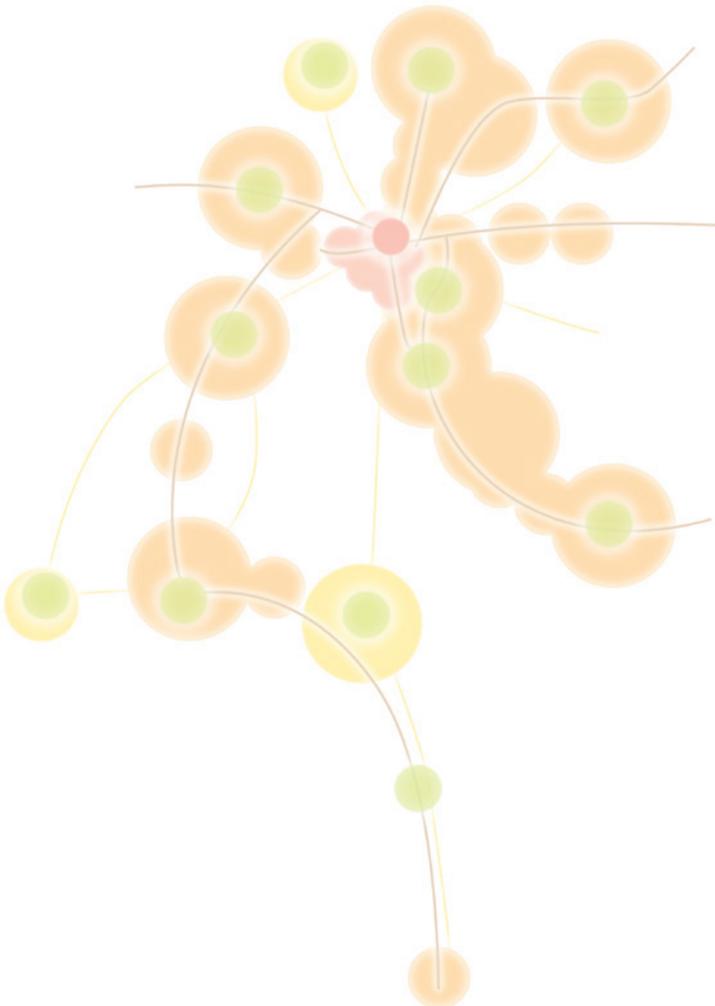
# 全体構想

第1章 まちづくりの理念と目標

第2章 将来都市構造

第3章 分野別のまちづくりの方針

第4章 まちづくりの推進方策



## 1 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、1970年(S45)～2015年(H27)年の過去45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、1970年(S45)～2015年(H27)の過去45年間で約3割の減少となっています。

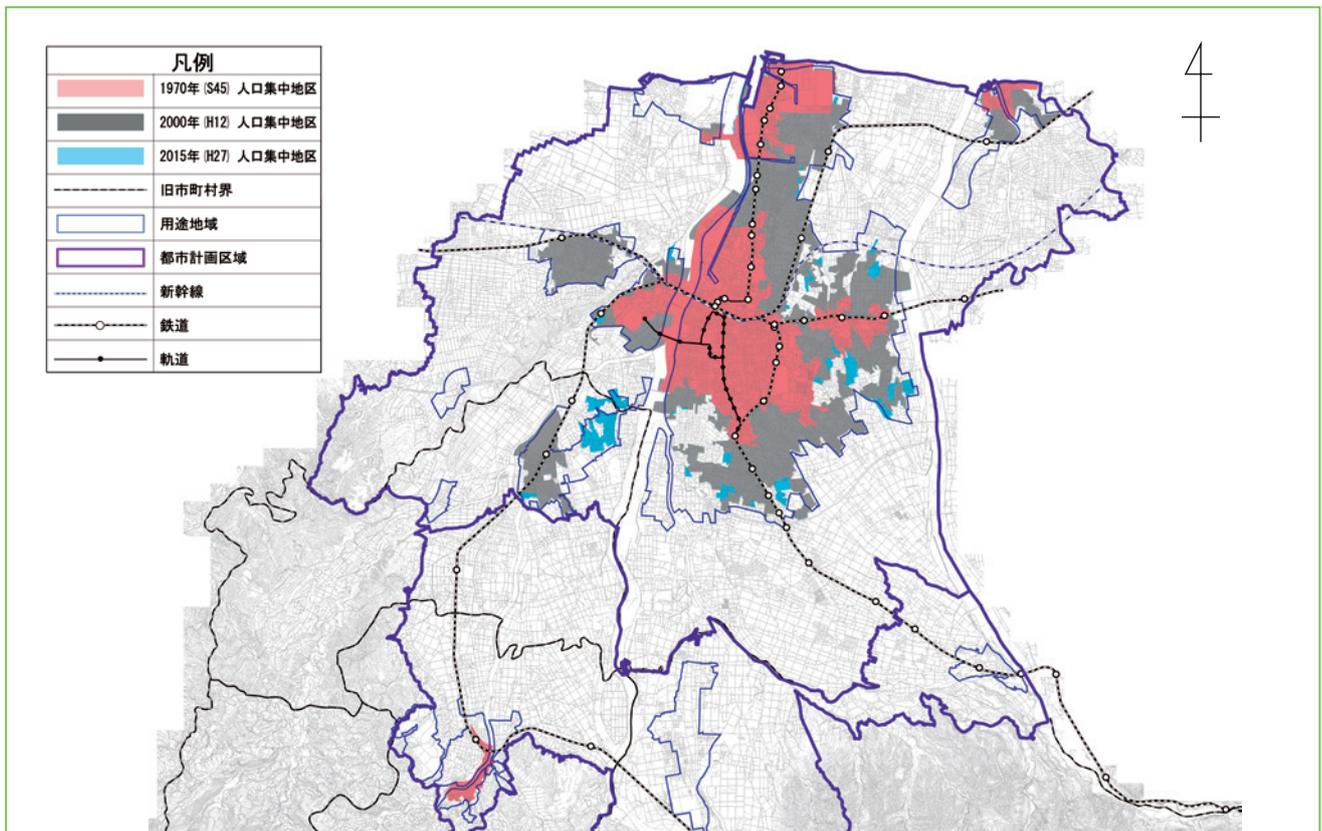
市街地の外延化により、県庁所在都市では全国で最も低密度な市街地となっています。

■ 市街地の面積の拡大と人口密度の推移



出典：国勢調査

#### 人口集中地区の変遷（1970年〔S45〕、2000年〔H12〕と2015年〔H27〕の比較）



出典：国勢調査

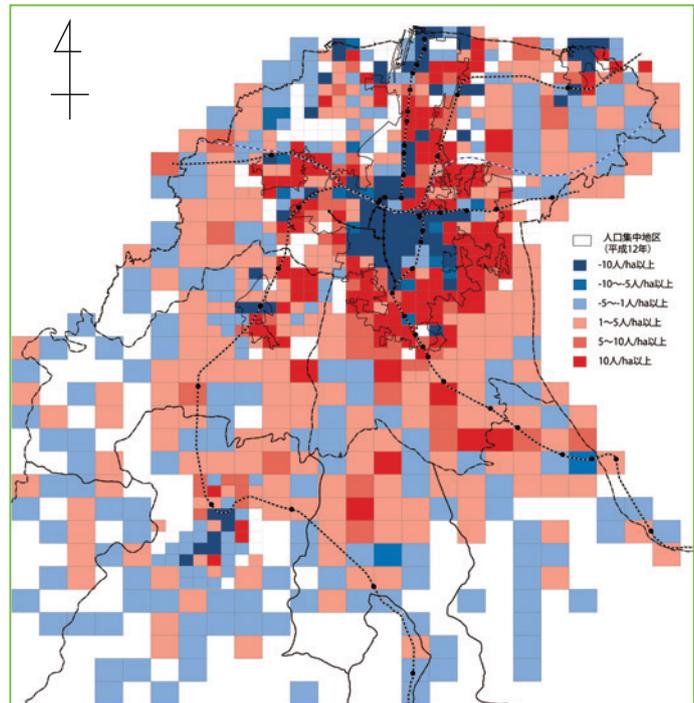
## 2. 人口増減の特性

1970年（S45）～2000年（H12）の過去30年間における人口増減の分布を見ると、都心部と中山間地域で人口が減少する一方、都心部と中山間地域の間で、人口が増加しています。

また、都心部と同様に、旧町村の中心部でも人口が減少し、その外側で人口が増加しています。

注) データは、2008年（H20）の富山市都市マスタープランの策定時のもの。

■ 人口増減の分布



出典：国勢調査

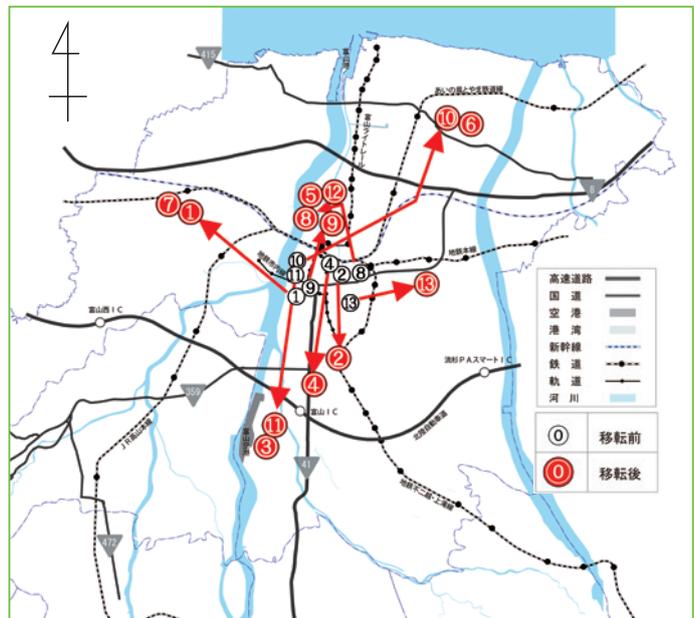
## 3. 都心から郊外に移転した主な施設

これまで都心に立地していた主要な施設が、市民の要望に応えるかたちで、郊外に展開してきています。

このことは、市街地の外延化を助長するとともに、都心部の空洞化の一因となっています。

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

■ 公共公益施設の移転状況



出典：富山市

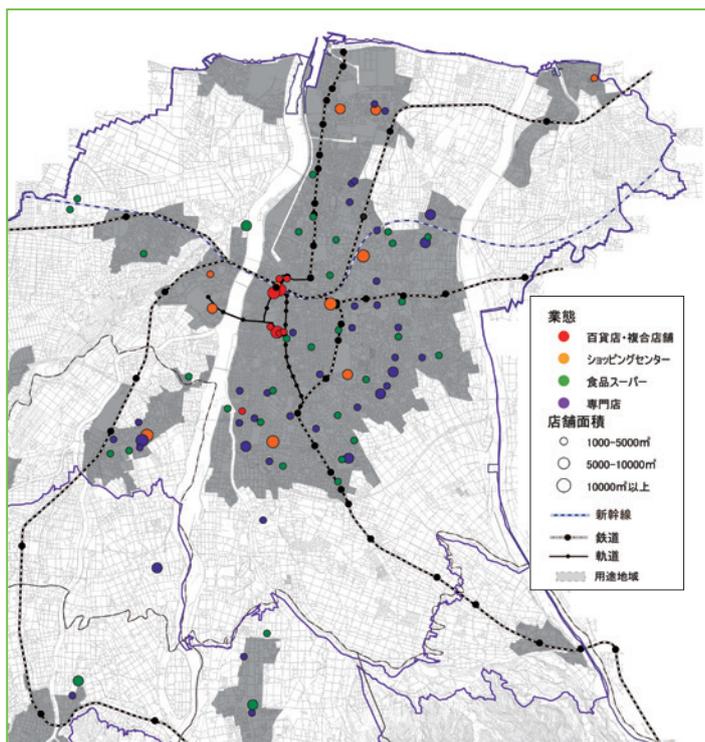
注) データは、2008年（H20）の富山市都市マスタープランの策定時のもの。

## 4. 大規模小売店舗の郊外立地

店舗面積が1000㎡以上の大規模小売店舗の分布を見ると、百貨店・複合店舗は都心を中心に立地していますが、それ以外の業態は都心以外の郊外部において拡散的に立地しており、1万㎡以上の大規模なショッピングセンターも見られます。

各種商品・買回り品小売業の動向を見ると、2004年（H16）年までは売場面積の増加に対して、売場効率（売場面積当りの販売額）は減少傾向にあり、店舗過剰の状況がうかがえます。しかし、2007年（H19）以降、売場効率は同水準を維持しています。

■ 大規模小売店舗の立地状況



出典：富山県「大規模小売店舗の概要」  
(2017年（H29）4月1日現在）

## 富山市における各種商品・買回り品小売業の動向

	単位	平6	平9	平11	平14	平16	平19	平26
売場面積	㎡	356,084	383,203	416,250	474,942	477,959	466,400	431,832
商品販売額	百万円	390,305	416,360	395,468	398,070	369,111	355,293	331,747
売場効率	百万円/㎡	1.10	1.09	0.95	0.84	0.77	0.76	0.77

出典：商業統計

注1）データは市町村合併後の富山市に組み替え。ただし、旧山田村、旧細入村は秘匿項目が多いため含めていない。

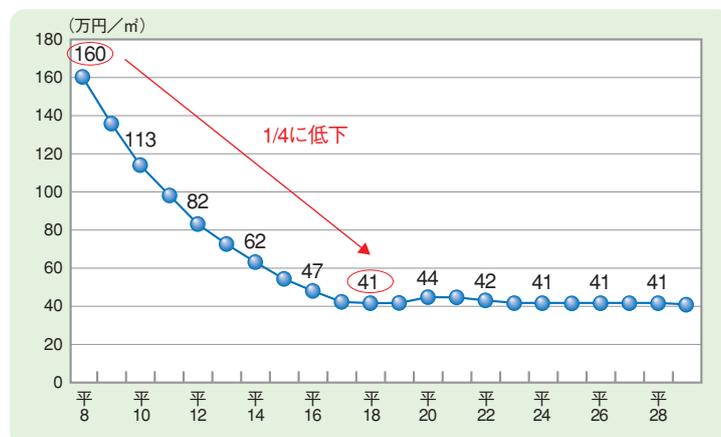
注2）各種商品小売業：百貨店、総合スーパーなど

注3）買回り品小売業：織物・衣服・身の回り品小売業、機械器具小売業（2007年までは、家具・じゅう器・機械器具小売業、自動車・自転車小売業）、その他の小売業

## 5. 中心市街地の地価の下落

1996年（H8）～2017年（H29）の過去約20年間における中心市街地の地価の推移を見ると、1996年（H8）から2006年（H18）にかけて、地価は約1/4まで下落しており、中心市街地の魅力と活力が大きく低下しました。しかし、2008年（H20）以降は、コンパクトなまちづくりの推進などにより下げ止まりし、地価を維持しています。

■ 総曲輪3丁目の地価の推移



出典：公示地価

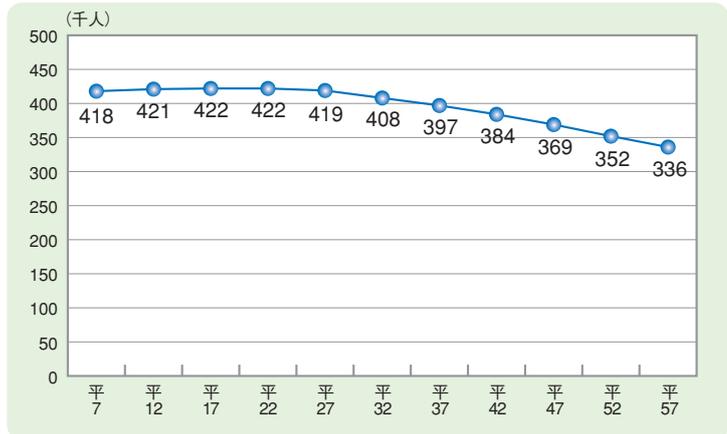
## 6. 今後の人口・世帯の長期予測

### ① 総人口

本市の総人口は、2010年（H22）をピークに減少に転じるものと予測されます。

2010年（H22）と比較して、2025年（H37）年には約6%の減少となり、さらに2040年（H52）には約16%の減少となることが予測されます。

■ 総人口の予測



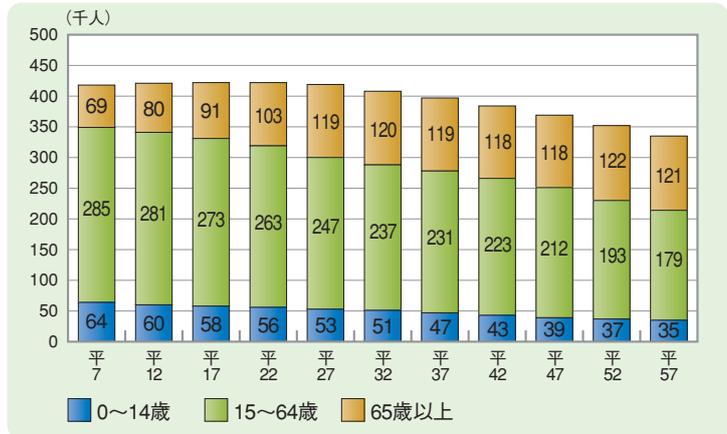
### ② 年齢別人口

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、高齢者人口（65歳以上）は増加すると予測されます。

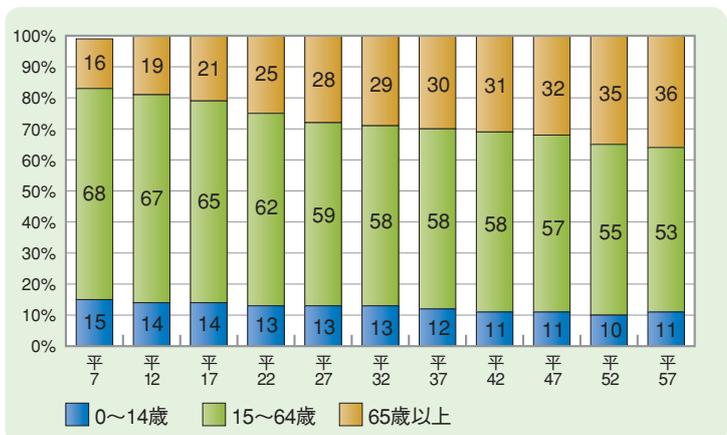
人口が減少するなかでも、高齢者は増加し続け、2020年（H32）以降も1万2千人程度で推移することが予測されます。

2035年（H47）には約3人に1人が高齢者になると予測されます。

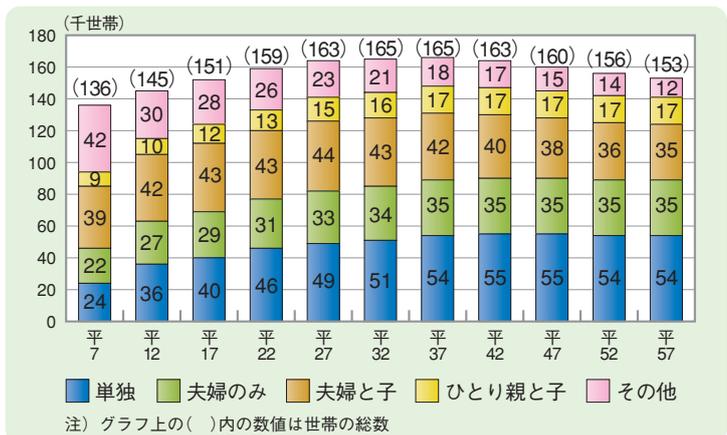
■ 年齢別人口の予測



■ 年齢別人口割合の予測



■ 世帯数の予測



注) 1995年（H7）～2010年（H22）は実績値（国勢調査）  
2015年（H27）以降は推計値

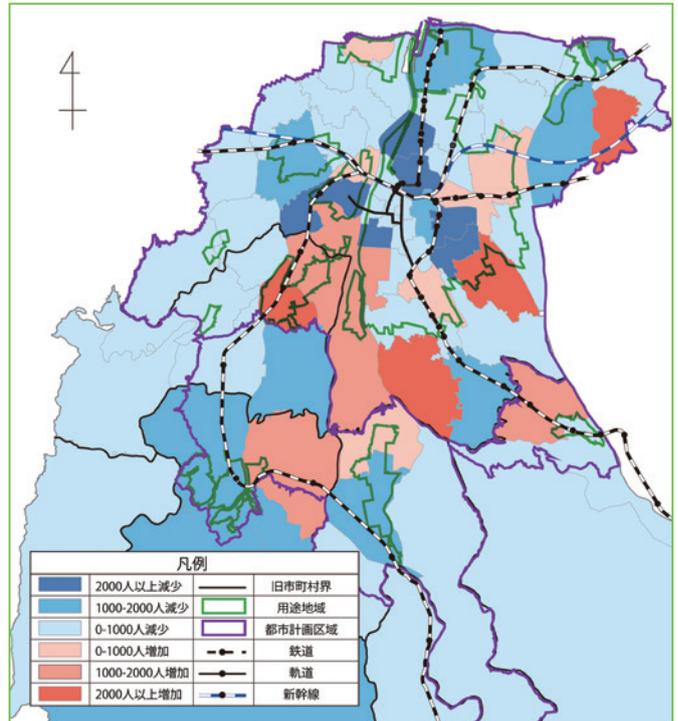
注) グラフ上の( )内の数値は世帯の総数

## 7. 市街地の低密度化と行政コスト

### ① 地区別の人口予測

地区別の将来の人口（2025年（H37））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。

■ 地区別の人口予測(2005年(H17)～2025年(H37)の人口増減の状況)



出典：富山市

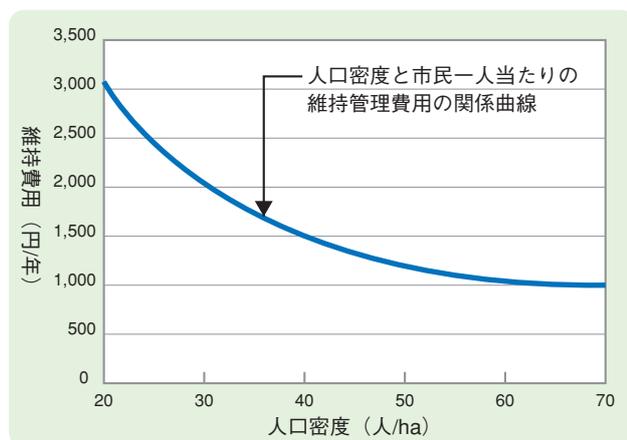
### ② 市街地の人口密度と行政コストの関係

市街地の人口密度と市民1人当りの都市施設の維持管理費<sup>注)</sup>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人当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。

地区別の人口予測を基に、市民1人当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、2025年（H37）では、2005年（H17）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

■ 人口密度と市民1人当りの都市施設の維持管理費の関係



■ 市民1人当りの都市施設の維持管理費の試算



注) 市民1人当りの都市施設の維持管理費の試算は、現状の傾向で推移した場合の将来の人口密度を設定した上で、人口密度と市民1人当りの都市施設の維持管理費の関係式を用いて算定した。

## 2 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

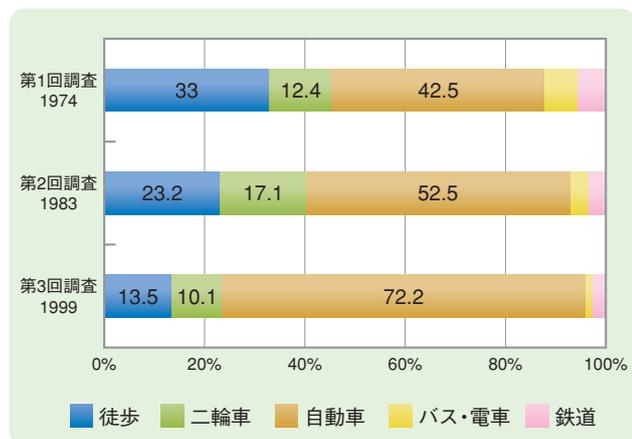
富山県の1世帯当りの乗用車保有は、1.70台（一般財団法人 自動車検査登録情報協会発表：2017年〔H29〕3月末現在）であり、本計画策定時（1.73台：2005年〔H17〕3月末現在）と変わらず全国第2位の高い水準となっています。

### 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。1999年（H11）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。

#### ■ 交通手段分担率

##### ① 全目的的分担率



##### ② 通勤目的的分担率



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

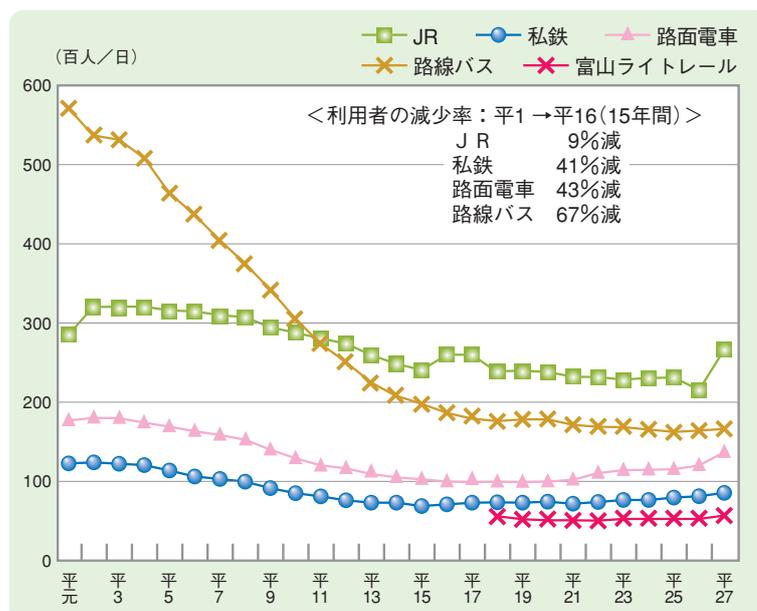
公共交通の利用者数の推移を見ると、2005年（H17）頃まで鉄軌道・バスともに減少傾向で推移しています。

公共交通機関別に見ると、1989年（H1）～2004年（H16）の15年間では、JRが9%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。

しかし、近年は、富山ライトレールの運行開始（2006年〔H18〕）や、市内

電車の環状線化（2009年〔H21〕）などの公共交通関連施策の実施により、利用者が増加傾向となっています。また、JRの利用者は2015年（H27）の北陸新幹線の開業以降、大きく上昇しています。

#### ■ 公共交通利用者の推移



出典：富山市統計書

## 4. 車を自由に使えない人の実態

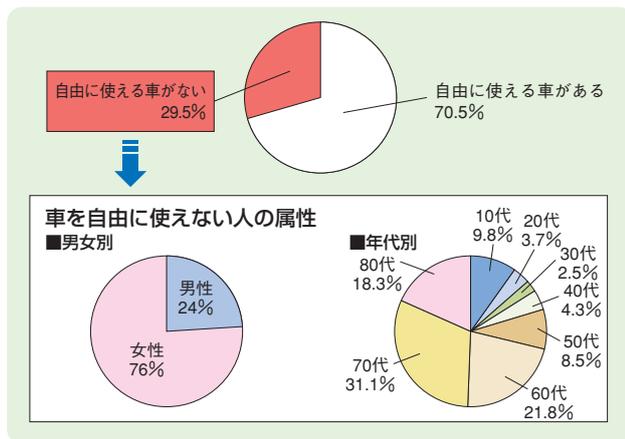
### ～富山市の公共交通(電車やバスなど)に関する市民意識調査結果(2006年7月実施)～

#### ① 車を自由に使えない人の割合

車を自由に使えない人(免許の無い人、免許はあるが自由に使える車を持たない人)の割合は約3割となっています。

その内訳についてみると、性別では女性の割合が高く、また年齢別では高齢者の割合が高くなっています。今後、高齢化が進む中で、2030年には、車を自由に使えない人が2005年(H17)の1.2倍になることが見込まれます。

■ 車を自由に使えない人の割合



■ 車を自由に使えない人の予測(20歳以上)

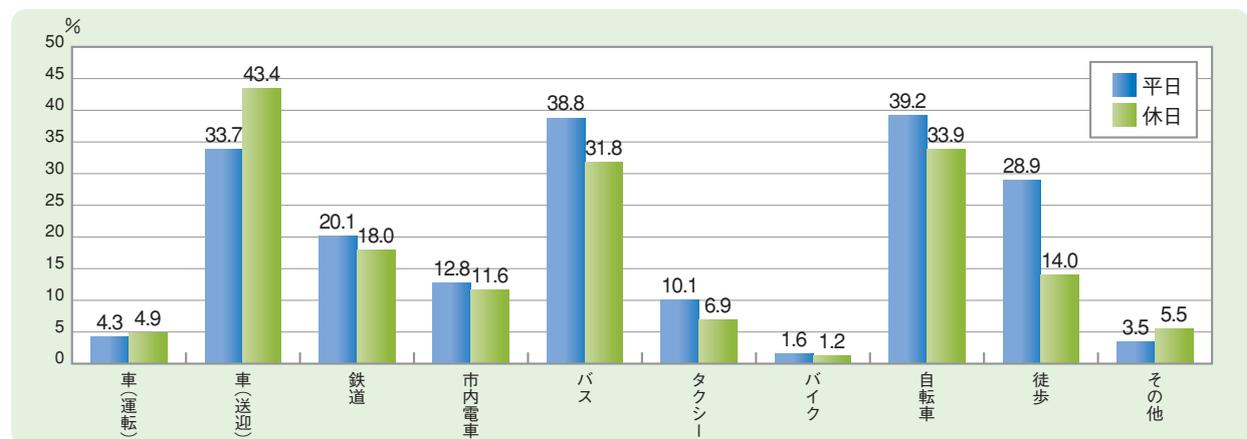


注) 車を自由に使えない人の予測(20歳以上)は、市民意識調査の結果を基に、年齢別の「車を自由に使えない人」の割合を設定し、その割合を将来の年齢別人口に乗じて算定した。

#### ② 車を自由に使えない人の実態

車を自由に使えない人の交通手段を見ると、平日は自転車が最も多く、次いでバス、自動車の送迎の順となっています。また、休日は、自動車の送迎が最も多くなっています。

■ 車を自由に使えない人の交通手段



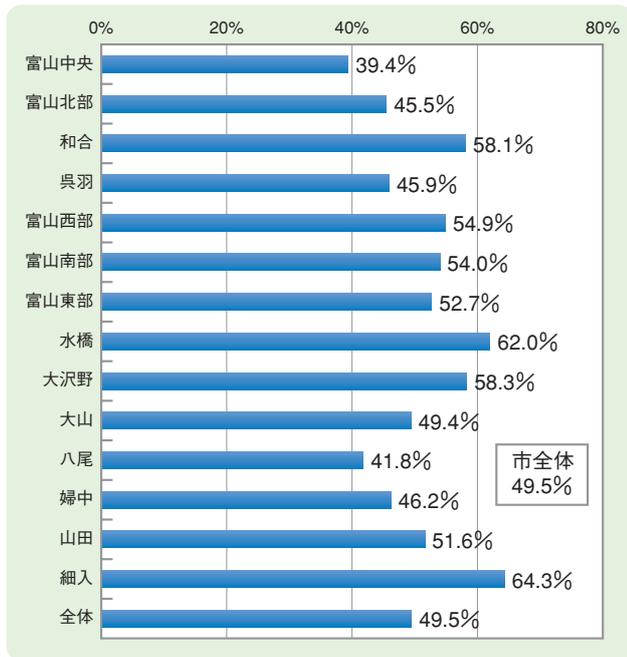
### ③ 移動に困ることがある人の特性と実態

公共交通の利便性が高い地域（中央、北部）では、移動に困ることがあると回答した人の割合が低くなっています。

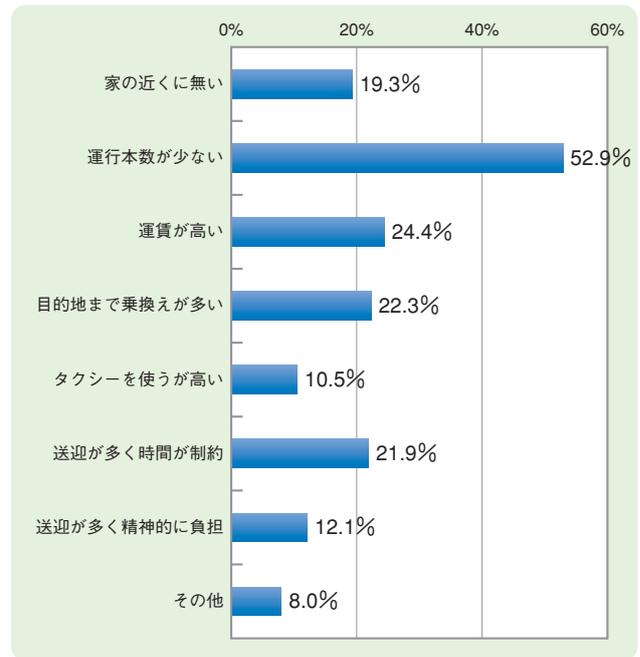
また、郊外部でも、コミュニティバスのある地域（呉羽、婦中）では、移動に困ることがあると回答した人の割合が低くなっています。

移動に困ることがあると回答した理由について見ると、運行本数や運賃等のサービス、乗換が多いこと、駅やバス停までの距離が多くなっています。また、「時間の制約」や「精神的な負担」も感じています。

■ 移動に困ることがある人（地域別）



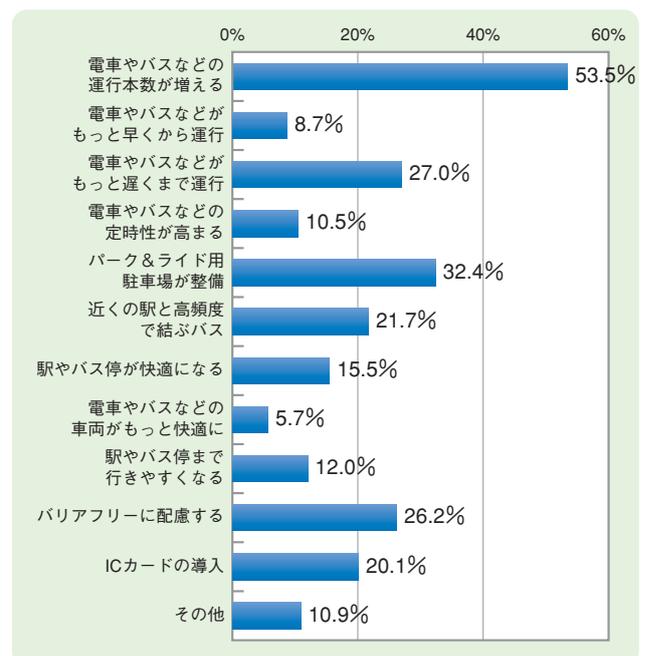
■ 困る理由（困る人・車を自由に使えない人）



## 5. 公共交通への要望

「電車やバスなどがどのようになれば、もっと利用するか」、「電車やバスなどがどのようになれば、利用したいと思うか」という質問に対しては、「運行本数の増加」や「パークアンドライド用駐車場の整備」への回答が多くなっています。

■ 公共交通への要望



### 3 今後のまちづくりに対する市民ニーズ

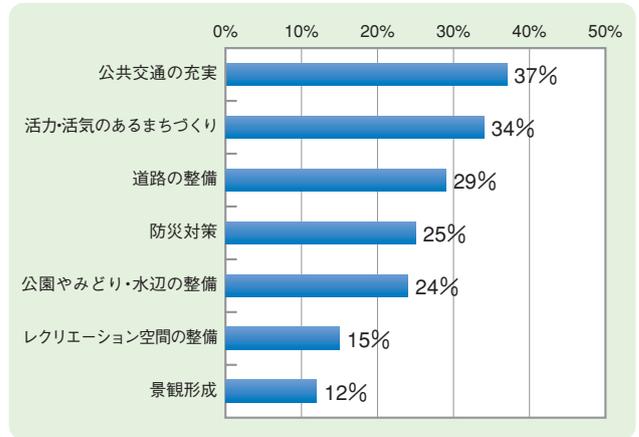
～富山市都市マスタープラン策定のための市民意識調査結果(2006年11月実施)

#### 1. これからのまちづくりで

##### 重要だと思う取組み

「今後のまちづくりについて、どのような取組みが重要だと思うか」という質問に対し、「公共交通の充実」が約4割の回答を得ており、最も多くなっています。

■ これからのまちづくりで重要だと思う取組み

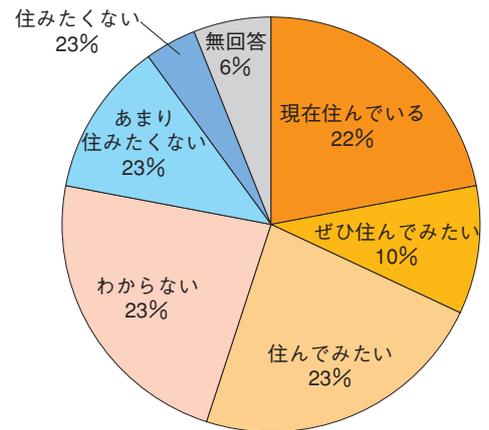


#### 2. 公共交通の利便性の高い地域への住み替え意向

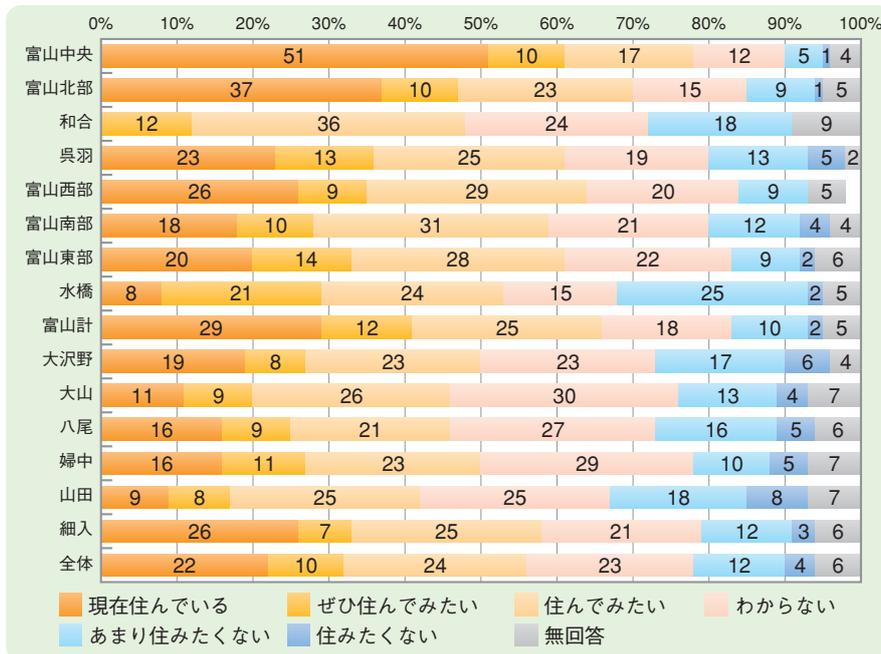
「公共交通の利便性の高い地域への住み替え意向」を尋ねたところ、「ぜひ住みたい」、「住んでみたい」を合わせて約3割の方が住み替え意向を示しています。

また、公共交通の利便性が高い地域（富山中央、富山北部）以外では、「ぜひ住みたい」、「住んでみたい」を合わせて約4割の方が住み替え意向を示す地域もあります。

■ 公共交通の利便性の高い地域への住み替え意向



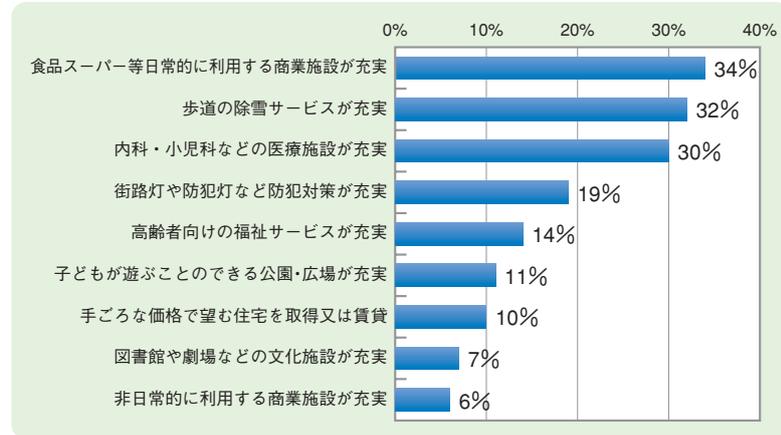
■ 公共交通の利便性の高い地域への住み替え意向（地域別）



### 3. 公共交通沿線での居住の条件

公共交通の利便性の高い地域へ住み替えるとした場合、「公共交通の利便性が高いこと以外に、どのような生活環境が必要か」、「どのような生活環境が整えば住み替える可能性があるか」を尋ねたところ、「食品スーパー等の日常的に利用する商業施設の充実」、「歩道の除雪サービスの充実」、「内科・小児科など病院の充実」などの回答が多くなっています。

■ 公共交通沿線での居住の条件



## 2 まちづくりの理念

### 1 現状の課題認識

---

#### 1. 車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい街

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

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

#### 2. 割高な都市管理の行政コスト

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

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

#### 3. 都心部の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失

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

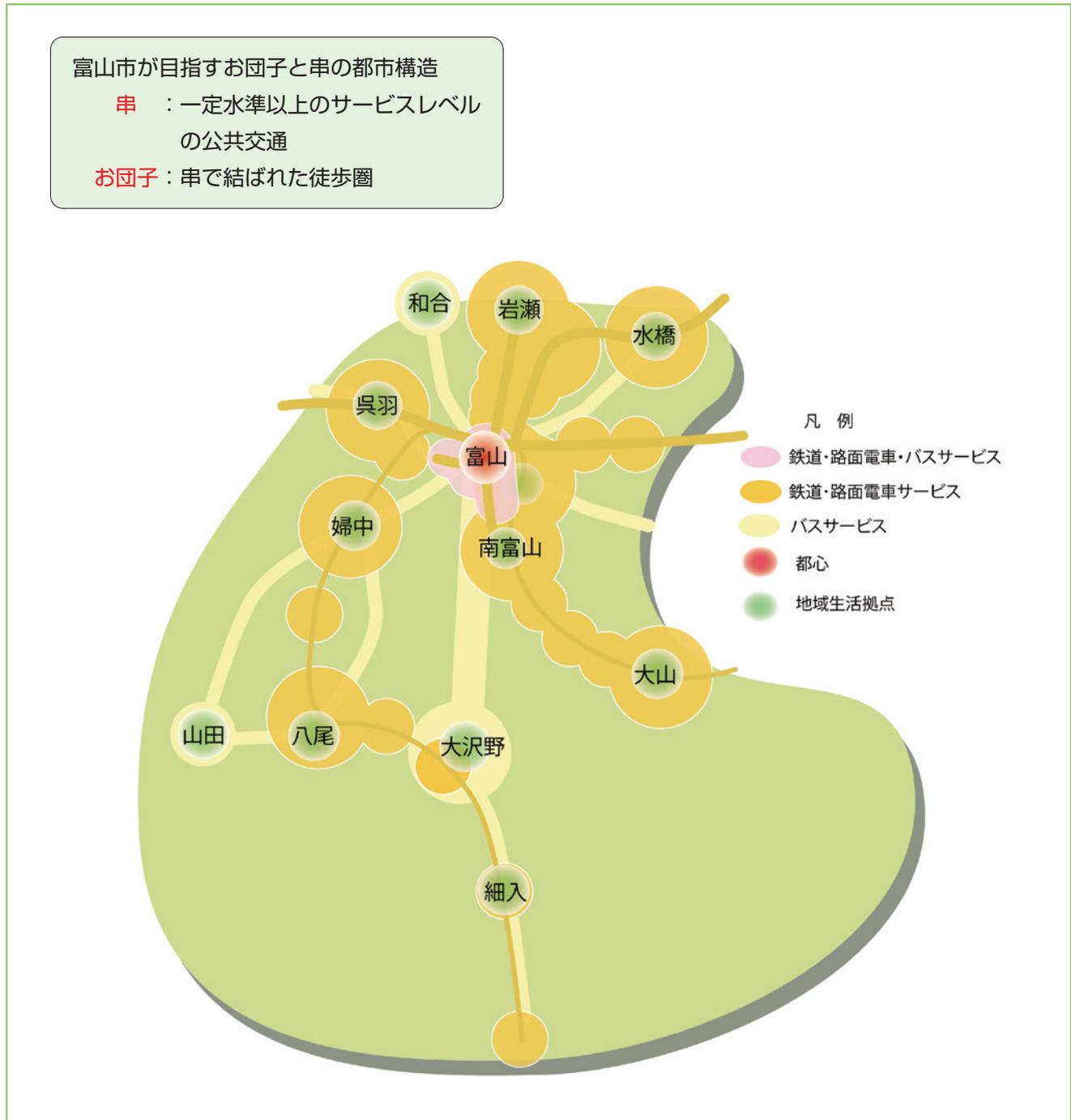
また、都心部は、本市の顔となる空間であり、都市の個性を喪失しては、これからの都市間競争に勝てないこととなります。

## 2 まちづくりの理念

現状の課題認識を踏まえ、まちづくりの理念を定めます。

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

### 概念図



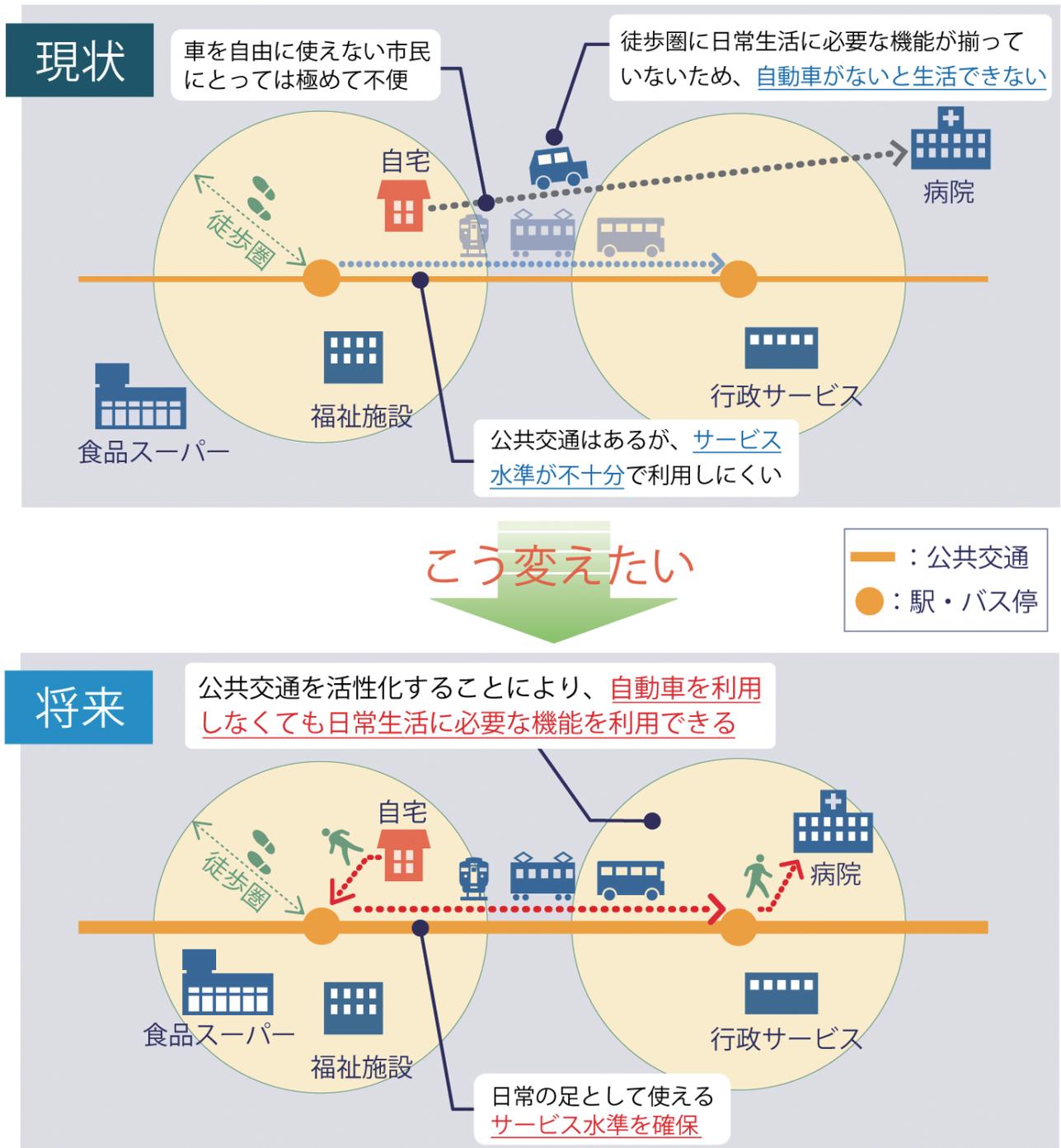
### 3 富山型コンパクトなまちづくりの特徴

#### 1. 徒歩と公共交通による生活の実現

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

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

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



## 2. お団子と串の都市構造

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

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

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

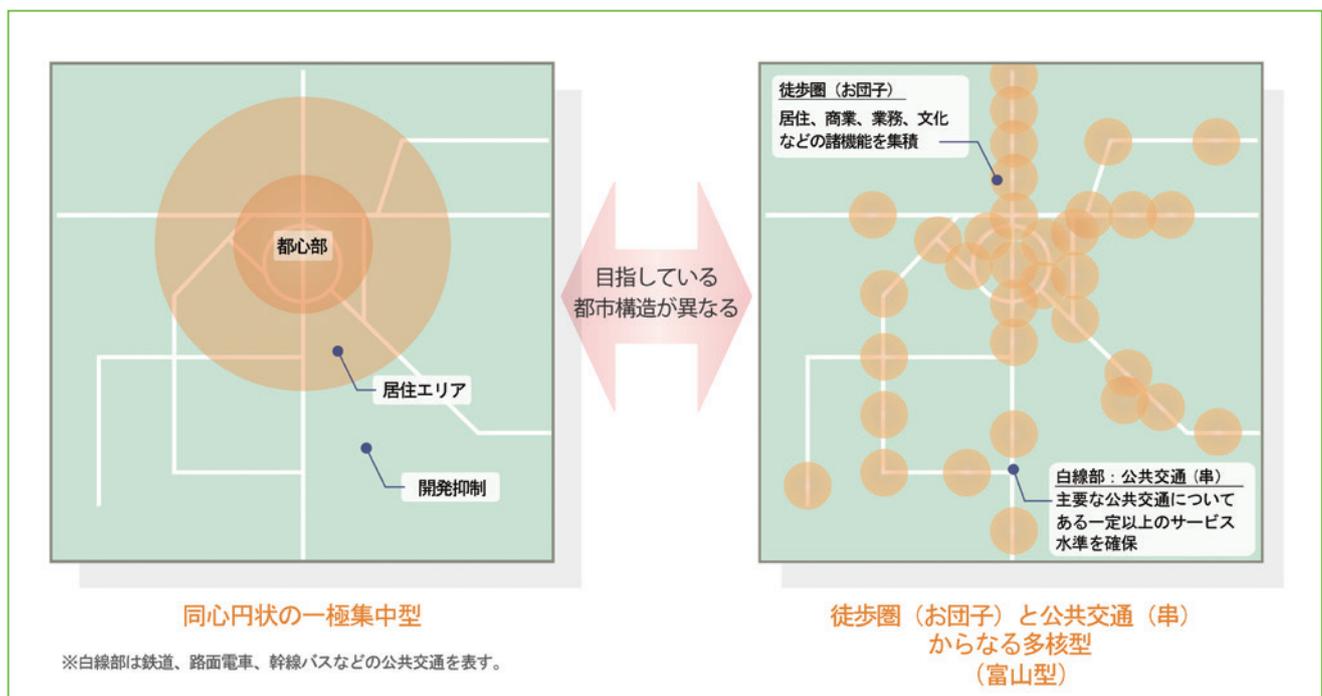
同心円を基本とした一極集中型の都市構造は、一定の範囲に住まうことにより、都市施設の維持管理コストや福祉・ゴミ収集など巡回の必要な行政コストを抑制できるメリットがあります。

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

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

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

### 富山型コンパクトなまちづくりの都市構造



## 4 富山型コンパクトなまちづくりの進め方

---

### 1. 規制強化ではなく、誘導的手法が基本

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

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

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

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

### 2. 市民がまちなか居住か郊外居住かを選択できるようにする

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

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

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

### 3. 公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを推進

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

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

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

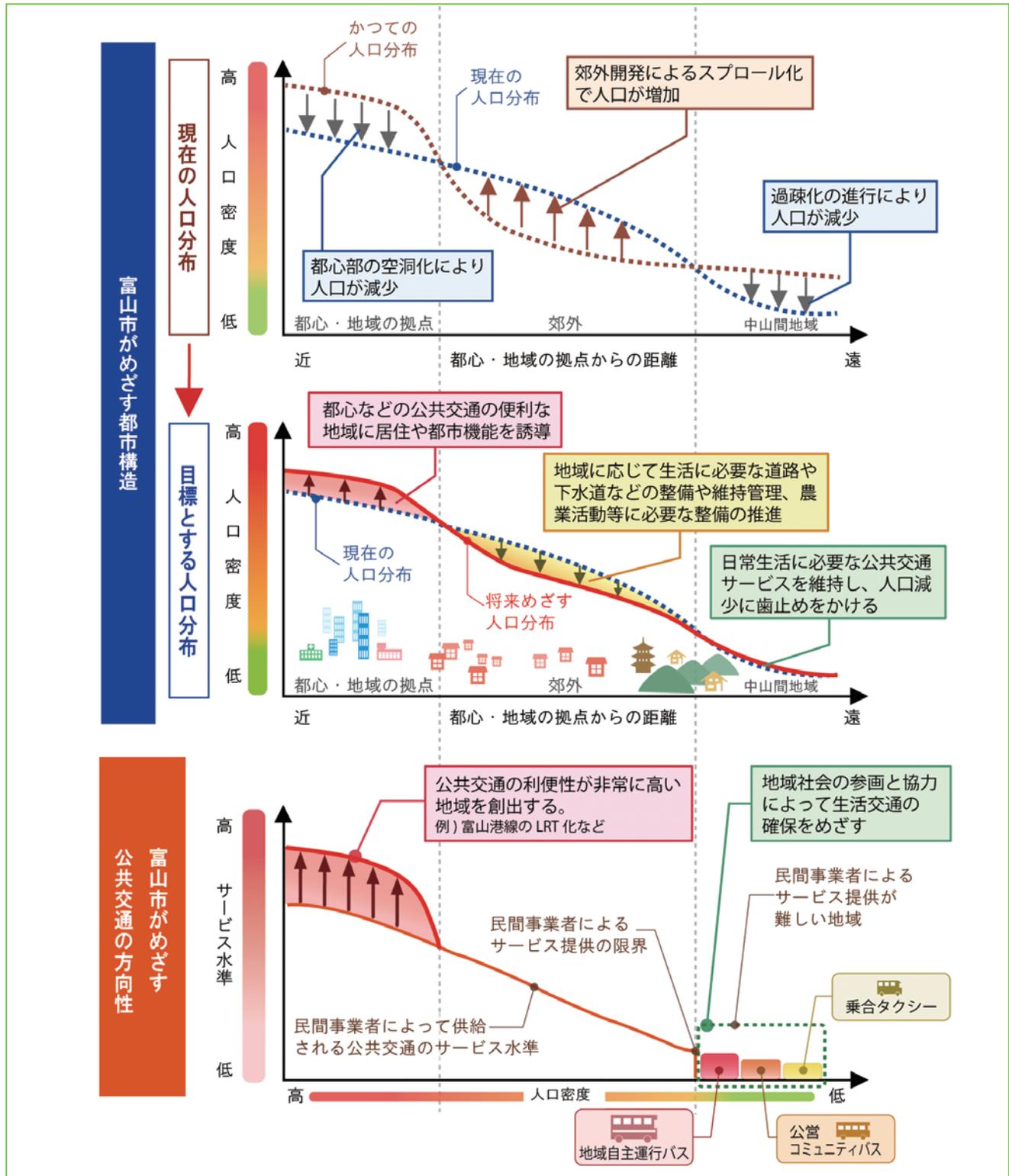
コンパクトなまちづくりは、都心部だけのまちづくりではありません。鉄軌道をはじめとした公共交通の沿線に、地域の核となる拠点を整備し、全市的にコンパクトなまちづくりを推進します。

## 5 コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の考え方

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

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

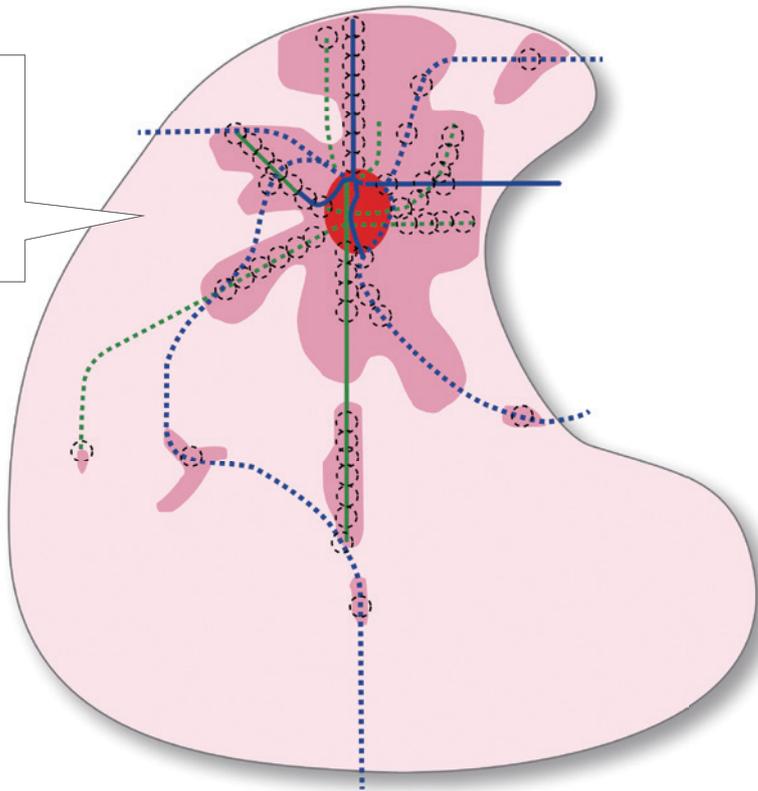
### コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の関係



## 公共交通の活性化による人口分布の改変

### 現状

- ・郊外の開発により、広く薄い市街地を形成
- ・公共交通の利便性が高いところは限られており、日常生活では自動車に依存

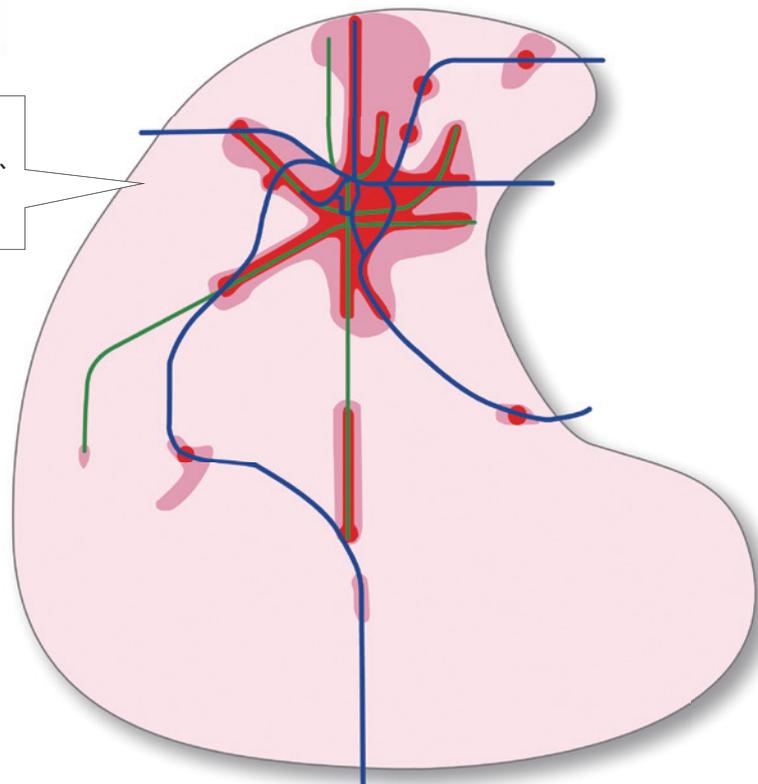


人口密度	鉄軌道サービス	バスサービス	駅・バス停を中心とした徒歩圏
高	高	高	○
低	低	低	○

こう変えたい

### 将来

- ・公共交通の活性化により沿線の利便性を高め、中長期的に人口密度を高めていく



### 3 まちづくりの目標

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

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

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

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

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

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

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

#### 3 地域ごとの拠点育成による拠点集中型のまちづくり

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

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

#### 4 川上から川下までの豊かな自然を守り、育てるまちづくり

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

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

## 4 生活像

### 1 これまでの生活像～一戸建ての住まい方を基本とした生活像

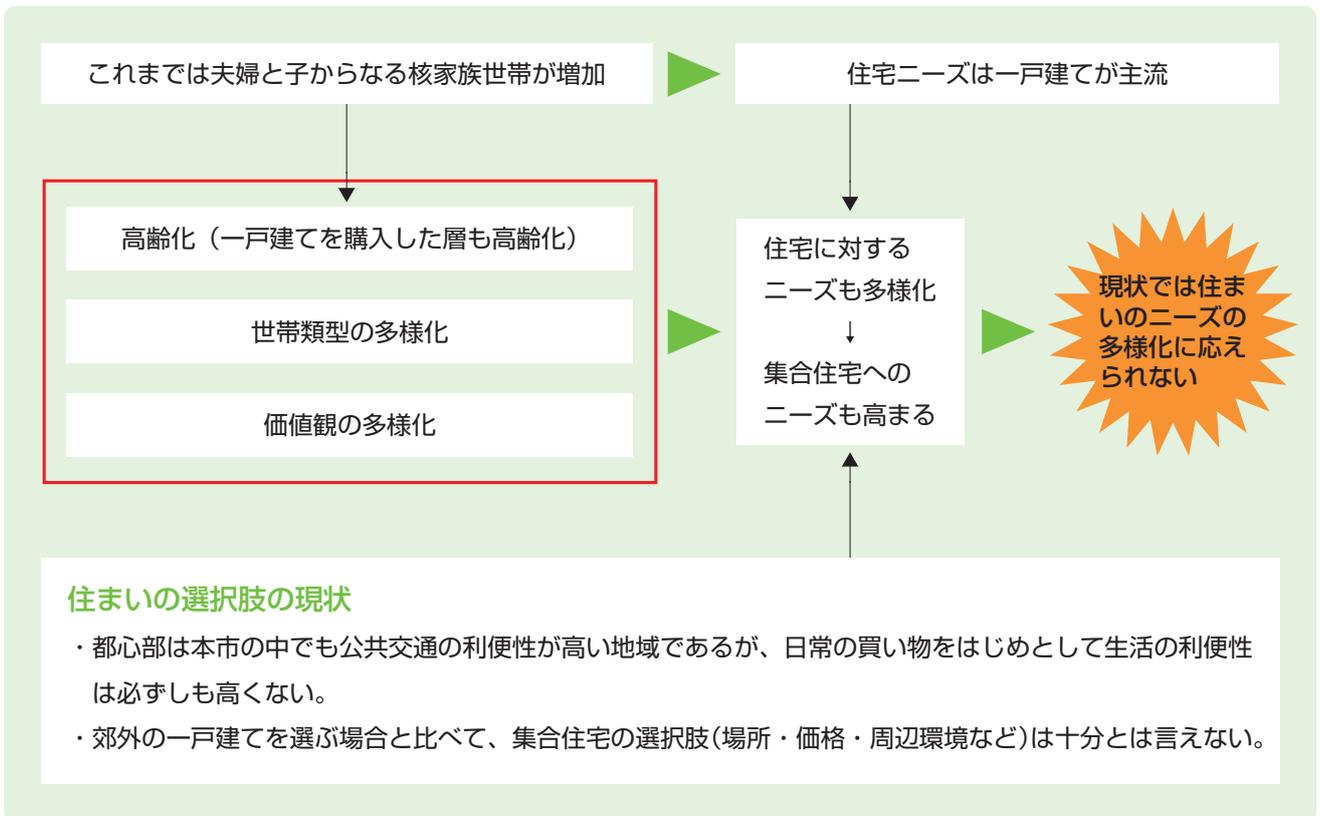
夫婦と子からなる核家族世帯が増加してきた時代においては、郊外での広い敷地をもった一戸建てに対するニーズが高く、それに応じて一戸建ての住宅供給が行われてきました。しかし、今後は、一戸建て需要の中心であった核家族世帯（夫婦と子ども世帯）が減少していくものと予測されています。

高齢化や世帯類型の多様化、価値観の多様化を背景として、住宅に対するニーズも多様化することが予想されます。現在においても、都心部等のまちなかでマンション建設が見られるようになってきています。

車を自由に使えない市民にとって、都心部は本市の中でも公共交通の利便性が高い地域ですが、市街地の外延的な拡大を背景として、商業等の都市機能が衰退しているため、日常の買い物をはじめとして生活の利便性は必ずしも高くありません。

また、今後、単身世帯等や夫婦のみ世帯は、一戸建てよりも集合住宅に対するニーズが高いと考えられますが、郊外の一戸建てを選ぶ場合と比べて、集合住宅の選択肢（場所・価格・周辺環境など）は十分とは言えない状況にあります。

#### 住まいに対する今後のニーズ変化



## 2 「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」が提供する生活像

「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」により、自動車への依存を少なくしながら、公共交通沿線のまちの活性化を実現することで、郊外居住に加えて、多様な住まい方の選択肢を提供することができます。

### 1. 商業、医療、福祉、行政サービスなど都市機能が近くにある利便性の高い生活

市街地が外延的に拡散した都市構造では、自動車による移動が前提となることから、都市機能の立地自由度が高まり、立地コストの安いところへと拡散していきます。

既成市街地等の鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏において、居住人口の回復を図ることは、公共交通の利用者を増やすこととなり、その結果、商業、医療、福祉、行政サービス、娯楽、文化施設など都市機能を公共交通の沿線に呼び戻すことができます。

都市機能が集約して立地することにより、歩ける範囲で複数の都市サービスを多面的に利用できるようになり、食事や買い物、文化活動など充実した余暇を楽しむことができるようになります。

### 2. 公共交通を中心とした徒歩圏での利便性が高く快適な生活

必ずしも都心に住まなくても、公共交通の沿線で居住していれば、車を自由に使えなくても、都心へのアクセスや市内の移動が容易にできるようになります。

最寄り駅・バス停を中心とした徒歩圏での居住人口が増加することにより、基礎的な需要が確保され、最寄り品の販売などの身近な商業や医療といった生活サービスが成り立つようになります。また、居住人口の高まりが、事業者にとってビジネスチャンスとなり、新たな立地も期待できます。

都心よりは地価も安く、かつ市街地密度にゆとりがあるところでも、車を利用せずに利便性の高い生活を享受できることで、住まいの選択肢が増えることとなります。

### 3. あらゆる人が、豊かさを実感し、歩いて暮らすことのできる生活

都心部は、歩道などの整備が充実しており、誰もが安全・快適に歩くことができます。さらに、まちなみ景観を整備し、日常的に「歩きたくなる」ような空間を形成することで、居住者の健康増進や賑わいの創出、ひいては「歩くライフスタイル」の構築につながります。また、都心部以外の公共交通の沿線でも、日常生活に必要な機能の確保に併せ、都心部と同様に「歩きたくなるまちづくり」を進めることで、健康寿命の延伸のほか、コミュニティの活性化や暮らしの豊かさを実感することができます。

このほか、郊外部や農山村部の既存集落などは、歴史、文化、観光などの地域資源の活用や、地域の拠点とコミュニティバスなどの生活交通で結ぶことで、外出機会の創出や歩いて暮らせる環境の維持・形成につながります。

## 1 地域生活圏と拠点～拠点集中型のまちづくりの展開

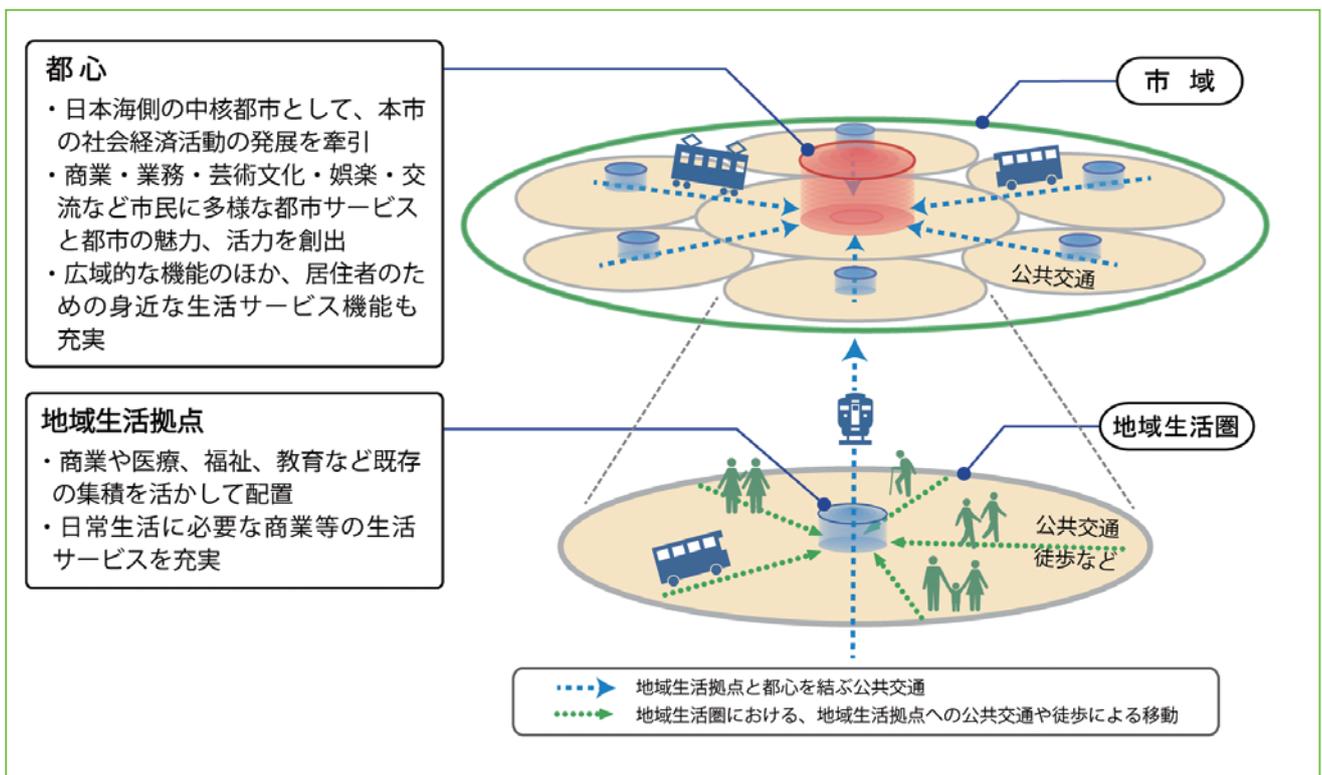
商業などの都市機能の無秩序な拡散は、日常生活における自動車への依存をいっそう高める一方、車を自由に使えない市民にとって、暮らしにくい状況となっています。このため、既成市街地への都市機能の集約化を図ります。

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

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

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

### 地域生活圏の設定と拠点配置のイメージ



# 1 コンパクトなまちづくりの単位となる地域生活圏の設定

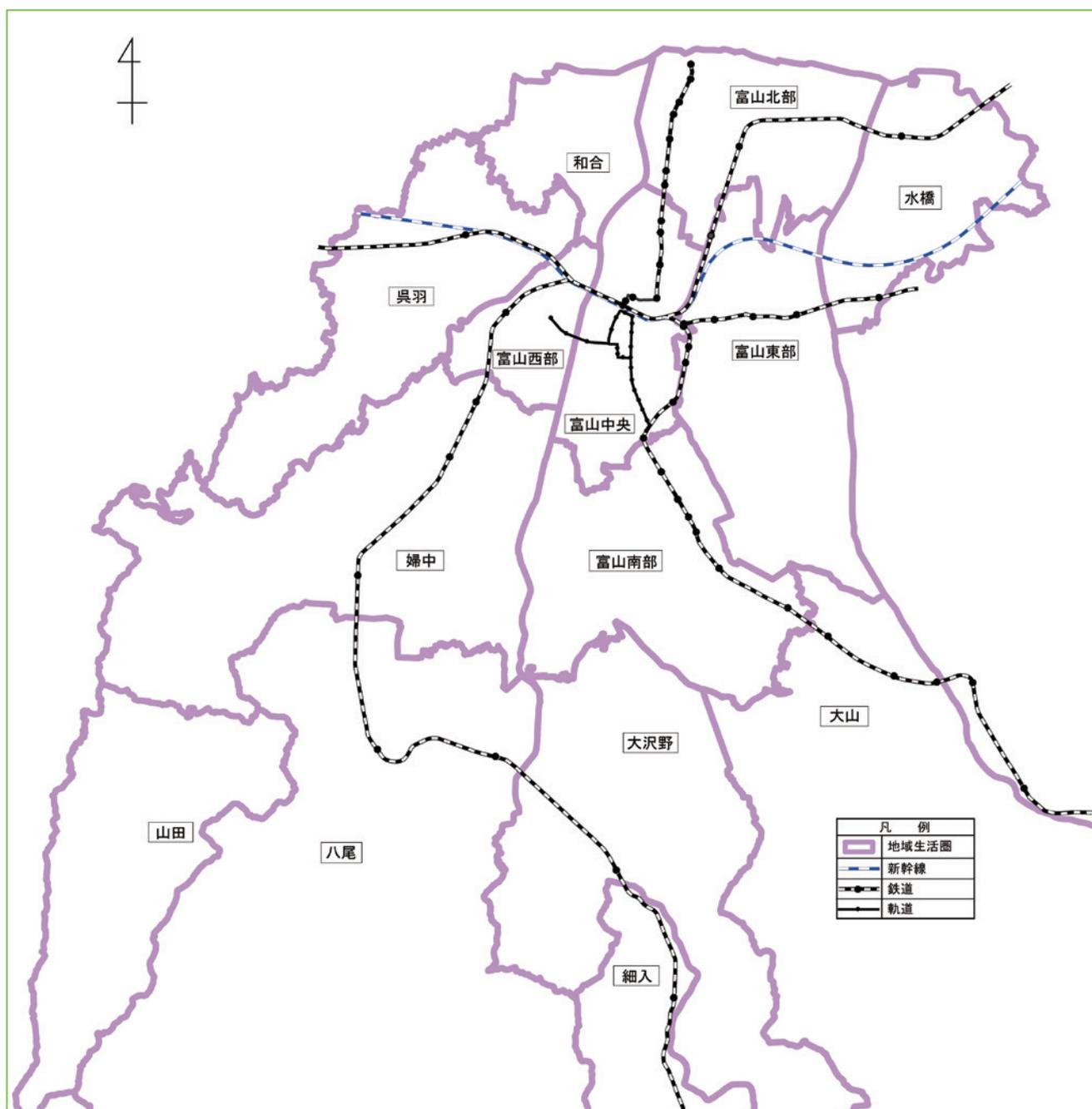
## ～市域を14の地域生活圏に区分

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

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

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

### 地域生活圏の設定



## 2 諸機能の集約を図る都心・地域生活拠点の設定

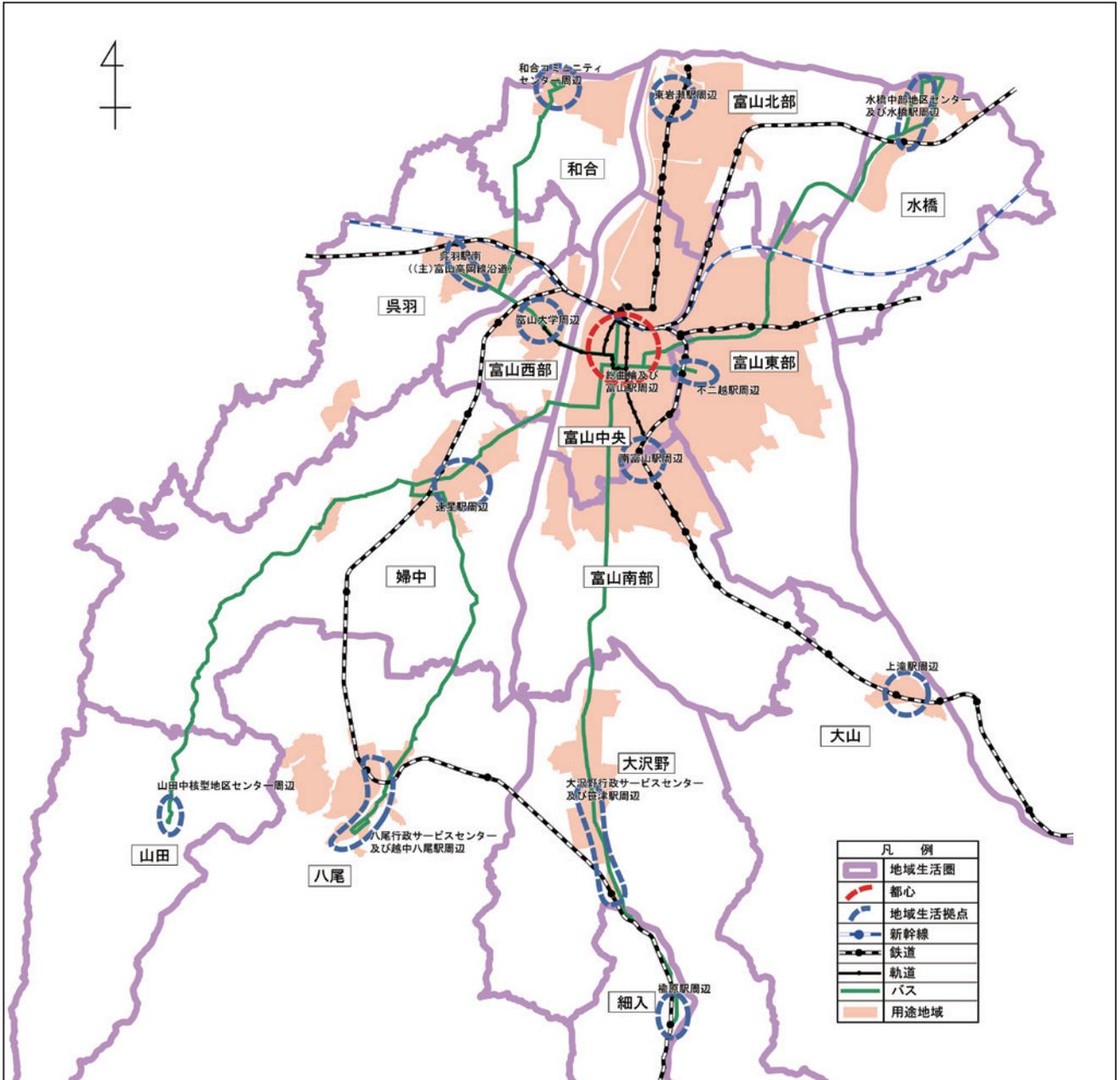
### ～都心以外に13の地域生活拠点を設定

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

#### 拠点の位置

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

都心・地域生活拠点



## 2 公共交通軸と居住を推進する地区～まちなか居住と公共交通沿線居住の推進

コンパクトなまちづくりの実現に重要な公共交通の路線を「公共交通軸」として位置付けます。また、「公共交通軸」のうち市民生活や都市活動を営む上で利便性が高い路線は、用途地域内の鉄道駅及びバス停の徒歩圏の範囲において、居住を推進する地区を設定します。

### 1 公共交通軸の設定～すべての鉄軌道と重要なバス路線区間を設定

#### 1. 鉄軌道

鉄軌道は、都心を中心に放射状のネットワークを構成し、地域生活圏と都心を連絡するにあたり、大量輸送性、速達性、定時性、広域性などの面で優れた交通機関であることから、すべての鉄軌道を「公共交通軸」として設定します。

現状では路線によって、運行本数に差異がありますが、人口や諸機能の誘導、駅関連施設の充実により利用を促進し、活性化を図ります。

#### 2. 路線バス

路線バスは、コンパクトなまちづくりの実現に重要な路線を選定し、「公共交通軸」に位置付けます。

##### ① 都心と地域生活拠点を結ぶ路線

買回り品の購入や芸術文化・娯楽・交流など広域的なサービスは、公共交通を利用して、都心で享受することができるようにするため、地域生活拠点と都心を結ぶバス路線を「公共交通軸」に位置付けます。

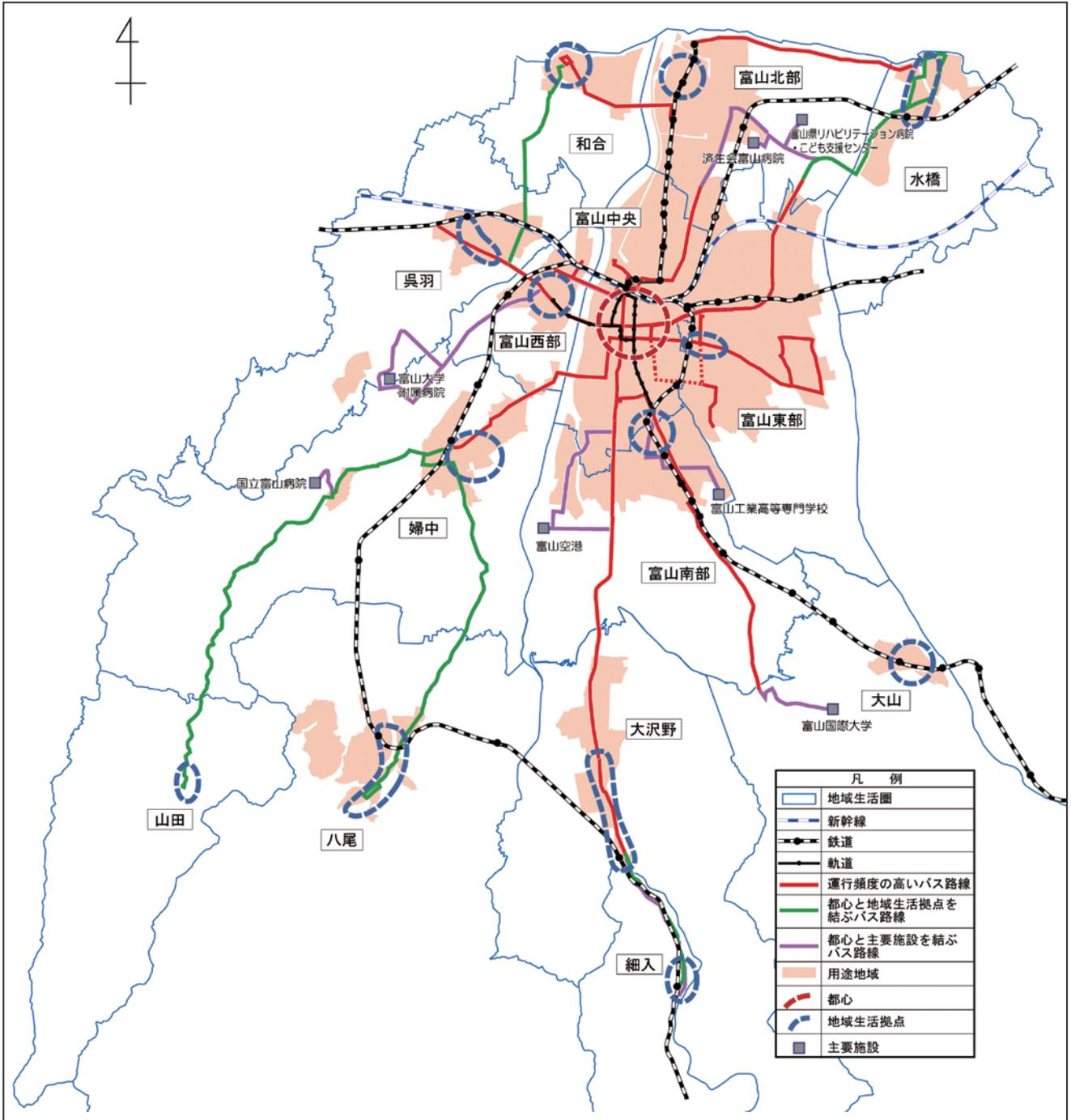
##### ② 運行頻度が高い路線

市民生活や都市活動を営む上で利便性が高い区間として、1日あたりの運行本数が約60本/日以上（朝夕のピーク時において片道15～20分に1本以上、昼間時において片道30分に1本以上）の運行本数がある区間を「公共交通軸」として設定します。

##### ③ 都心と主要施設を結ぶ路線

大学や病院、空港といった主要施設へのアクセスは、公共交通が重要な移動手段となります。主要施設を結ぶバス路線は、ネットワークとしての重要性が高いことから、「公共交通軸」として設定します。

公共交通軸



## 2 居住を推進する地区の設定

「公共交通軸」のうちすべての鉄軌道と市民生活や都市活動を営む上で運行頻度が高いバス路線の沿線の徒歩圏を、居住を推進する地区として設定します。また、既成市街地への人口誘導を図る趣旨から、居住を推進する地区は、すべての鉄軌道及び運行頻度が高いバス路線の沿線のうち、用途地域が設定されている地区を原則<sup>注1)</sup>とするとともに、用途地域のうち工業専用地域及び工業地域<sup>注2)</sup>をはじめ、災害のリスクの高い区域<sup>注3)</sup>は除くものとしします。

居住を推進する地区を設定するにあたっては、鉄軌道とバスとで、徒歩圏の広がりには違いがあると考えられるため、それぞれに徒歩圏を設定します。鉄軌道は10分以内で駅まで到達できる距離を徒歩圏と考え概ね500mとします。バスは5分以内で到達できる距離を徒歩圏と考え概ね300mとします。

居住を推進する地区のうち、富山市総合計画で位置付けられた都心地区（約436ha）は、まちなか居住推進事業を実施する地区として設定し、都心地区以外は公共交通沿線居住推進地区として、「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」を推進します。

### 公共交通沿線居住推進地区

対象となる公共交通軸	鉄軌道：すべての鉄軌道 バス路線：運行頻度の高い区間
居住を推進する地区	対象となる公共交通軸で、用途地域が設定されている区間 徒歩圏として鉄道駅から概ね500m、バス停から300mの範囲

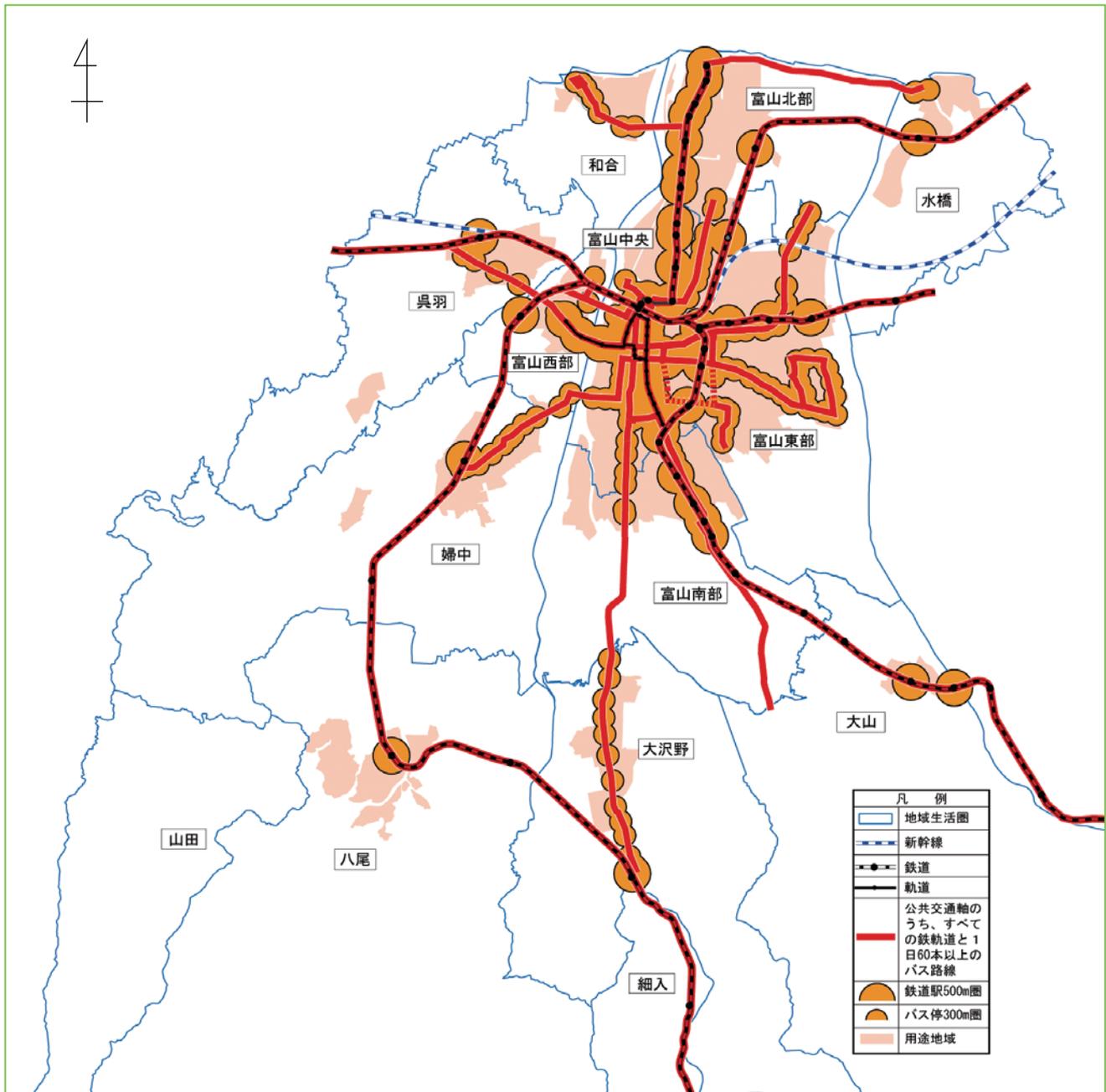
注1) 用途地域が定められていない区域において、鉄道駅周辺等で開発行為等により整備され、良質な住環境の保全のため地区計画が定められている地区についても対象とする。

注2) 工業専用地域及び工業地域は、都市計画法で決められた用途地域のこと。工業専用地域は、特に工業の利便を増進するため定める地域のこと。工場以外のほとんどの建物は建てられない。一方、工業地域は基本的にどんな工場でも建てられるほか、住居、小規模店舗も建てられる。ただし、学校や病院、ホテルなどは建てられない。

注3) 災害リスクの高い区域は以下のとおりとする。

- ・土砂災害特別警戒区域（土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第9条第1項）
- ・津波災害特別警戒区域（津波防災地域づくりに関する法律第72条第1項）
- ・災害危険区域（建築基準法第39条第1項）
- ・地すべり防止区域（地すべり等防止法第3条第1項）
- ・急傾斜地崩壊危険区域（急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第3条第1項）

公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりの都市構造概念図



### 3 数値目標の設定～中長期的観点から公共交通の便利な地域に住む人口を誘導

公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを目指すにあたり、今後の進行管理の目安となる定量的な目標値を設定します。本マスタープランは、「お団子」（徒歩圏）と「串」（公共交通）の都市構造を目指すものであることから、本市の将来人口の目標を設定するとともに、そのうち公共交通が便利な地域に住む人口の割合を設定します。

## 1 人口

概ね20年後（2025年〔H37〕）の人口は、第2次富山市総合計画基本構想における人口の見通し（2020年〔H32〕：40万8千人）との整合性を考慮し、397,000人とします。

### 将来人口の設定

	実績	目標	
	2005年 (H17)	2018年 (H30)	2025年 (H37)
人口	421,239人	417,382人	397,000人

## 2 公共交通が便利な地域に住む市民の割合の目標

～概ね20年後に約4割を目指す

### 1. 公共交通軸沿線での居住人口の現状

公共交通軸沿線で、公共交通が便利な地域に居住している人口は、策定時（2005年〔H17〕国勢調査）で約117,560人<sup>注)</sup>であり、人口に占める割合は28%となっています。

また、人口密度は、公共交通が便利な鉄軌道沿線で45/ha、バス路線沿線で34人/haとなっています。

注) 鉄軌道は、都心を中心に放射状のネットワークを構成し、大量輸送性、速達性、定時性、広域性などの面で優れた交通機関であることから、すべての鉄軌道沿線を「公共交通が便利な地域」として設定します。

なお、2005年（H17）の策定時点の公共交通が便利な地域に居住している人口及び人口密度は、利便性の低かったJR高山本線、地鉄不二越・上滝線を除いて集計しています。

### 2. 公共交通軸沿線での人口誘導の考え方

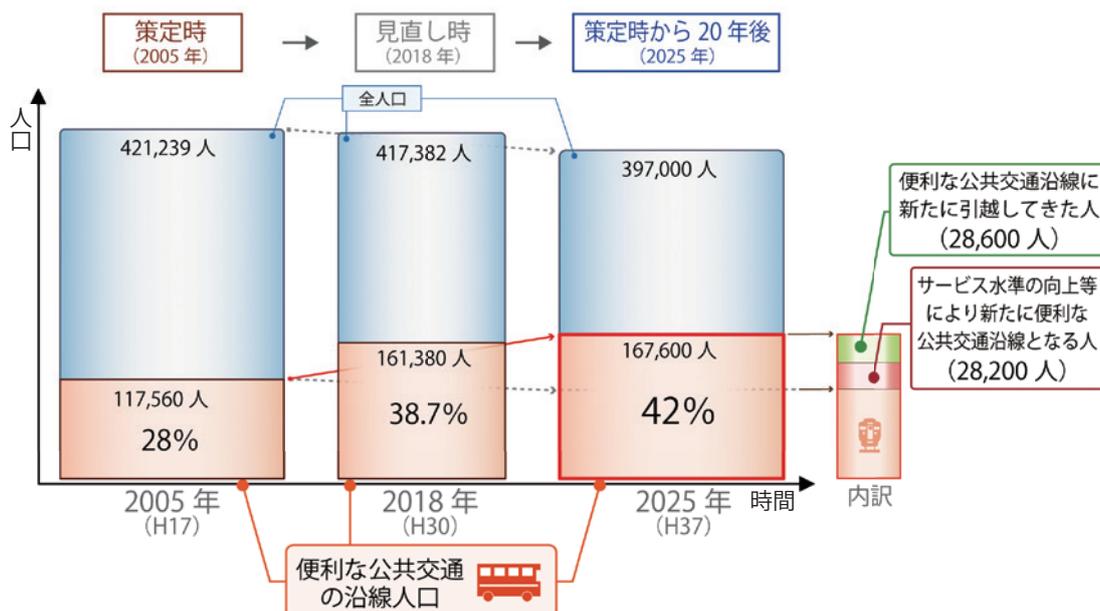
現在、公共交通軸として設定した鉄軌道・バス路線のサービス水準の維持や向上に取り組むとともに、都市機能の集約による公共交通沿線の魅力を高めることで、「公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合」を増やします。

### 3. 公共交通が便利な地域に住む人口の目標

バス路線の沿線では、2005年（H17）の人口密度が34人/haとなっていますが、将来的には市街地としての人口密度の目安である40人/haを目指します。また、鉄軌道の沿線では、2005年（H17）の人口密度が44/haとなっていますが、鉄道の輸送力がバスよりも大きいことを踏まえ、将来的には50人/haを目指します。これらにより、公共交通が便利な地域に住む人口の目標を167,600人と設定します。

本市の将来人口は、計画策定時（2005年〔H17〕）から概ね20年後の2025年（H37）に397,000人と予測されることから、公共交通が便利な地域に住む市民の割合の目標値を42%（＝167,600人÷397,000人）と設定します。

#### ■ 公共交通が便利な地域に住む人口目標の考え方

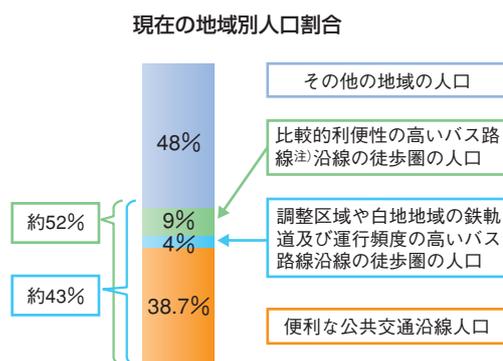


注) 公共交通が便利な地域に住む人口目標の設定にあたっては、鉄軌道及びバス路線の個々の沿線ごとに目標人口を算定して、それらの値を積み上げている。現状で目標人口密度を達成している路線では、現状の人口を維持すると仮定している。公共交通が便利な地域に住む人口については、策定時2005年〔H17〕は利便性の低かったJR高山本線、地鉄不二越・上滝線を除いて集計。2018年〔H30〕以降はJR高山本線、地鉄不二越・上滝線を含んでいる。2005年〔H17〕の総人口の値は国勢調査2005年〔H17〕、現在（2018年〔H30〕見直し時）の値は「コンパクトなまちづくりに伴う都市的指標調査業務委託報告書」（2018年〔H30〕3月）、将来値は「第2次総合計画」（2017年〔H29〕3月）による。人口密度は、工業専用地域及び工業地域が除かれた徒歩圏内における人口で算出している。

#### コラム 公共交通が便利な地域はここにもある

第2章3.数値目標（40ページ）で示した「公共交通が便利な地域」の居住人口の目標値は、用途地域が設定されている鉄軌道と運行頻度の高いバス路線の沿線の徒歩圏を対象としていますが、この徒歩圏は、用途地域の設定のない市街化調整区域（以下、調整区域）や非線引き都市計画区域の白地地域（以下、白地地域）にも広がっています。現在（2018年〔H30〕）、これら地域には、市民の約4%が住んでおり、「公共交通が便利な地域」の居住人口と合わせると約43%となります。

なお、用途地域の設定に関わらず、運行本数が30本/日以上バス路線沿線には現在、9%の人が住んでおり、上記の人口を合わせると約52%になります。市民の半数以上が比較的利便性の高い公共交通を利用した生活を送ることができると考えられます。



注) 概ね一日当たり30本程度のバス路線