

## Ⅱ 将来都市構造

### 1 地域生活圏域と地域生活拠点

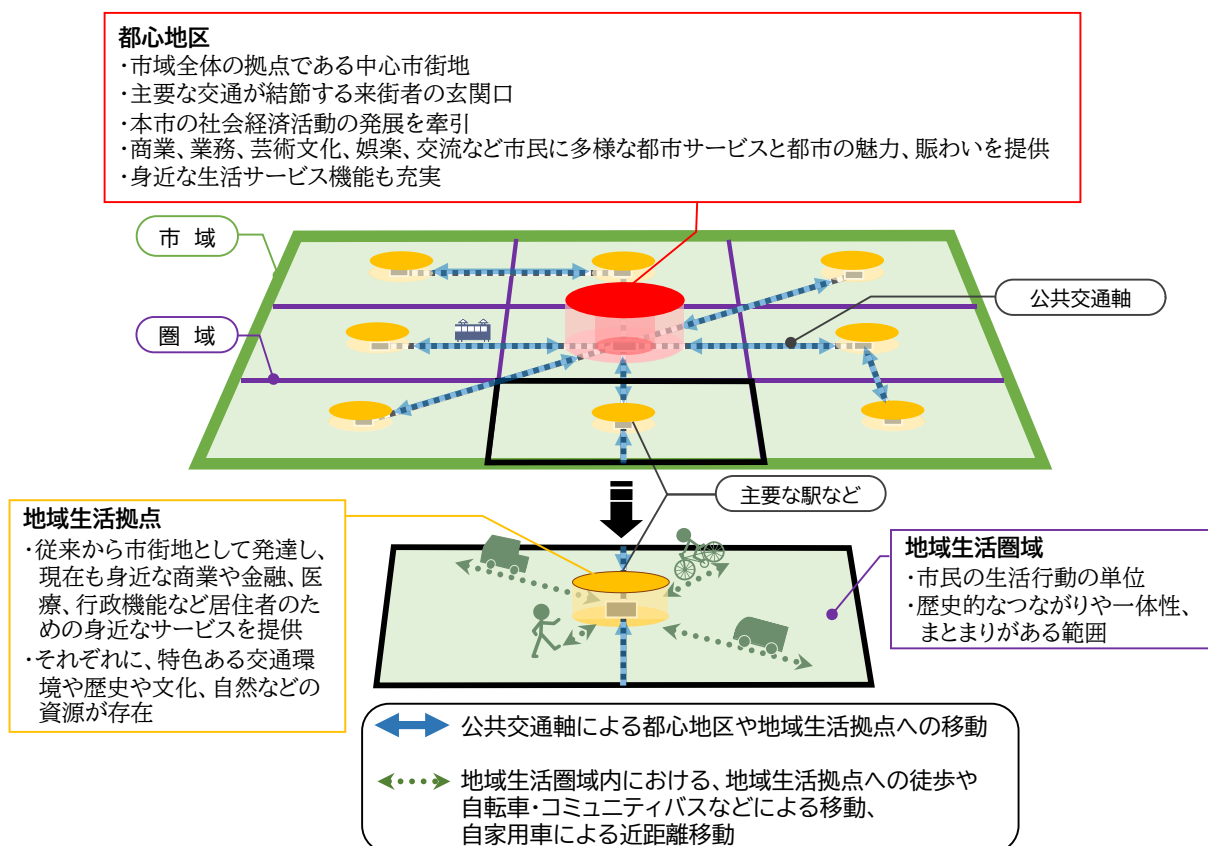
#### (1) 地域生活圏域と地域生活拠点の概念

商業などの都市機能の郊外化は、日常生活における自動車への依存をより高め、車を使えない市民にとって暮らしにくいまちになります。このため、都心地区や公共交通沿線の既成市街地において、商業などの都市機能の集積を図ります。

都市機能の集積にあたっては、市域全体の拠点を「都心地区」とし、地域住民の身近な生活行動の範囲である「地域生活圏域」ごとに「地域生活拠点」を位置付けます。

「都心地区」では、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を充実させ、「地域生活拠点」では、最寄り品の購入や必要な行政サービス、歴史や文化など、地域に根差した生活環境を整えます。そして、その特色を相互に享受できるよう都心地区や各地域生活拠点を結ぶ公共交通軸の維持・改善に努めるとともに、公共交通軸へアクセスするための効率的で身近な生活交通サービスの確保を図ります。

#### ■地域生活圏域の設定と地域生活拠点の配置イメージ



## (2) まちづくりの単位となる地域生活圏域の設定

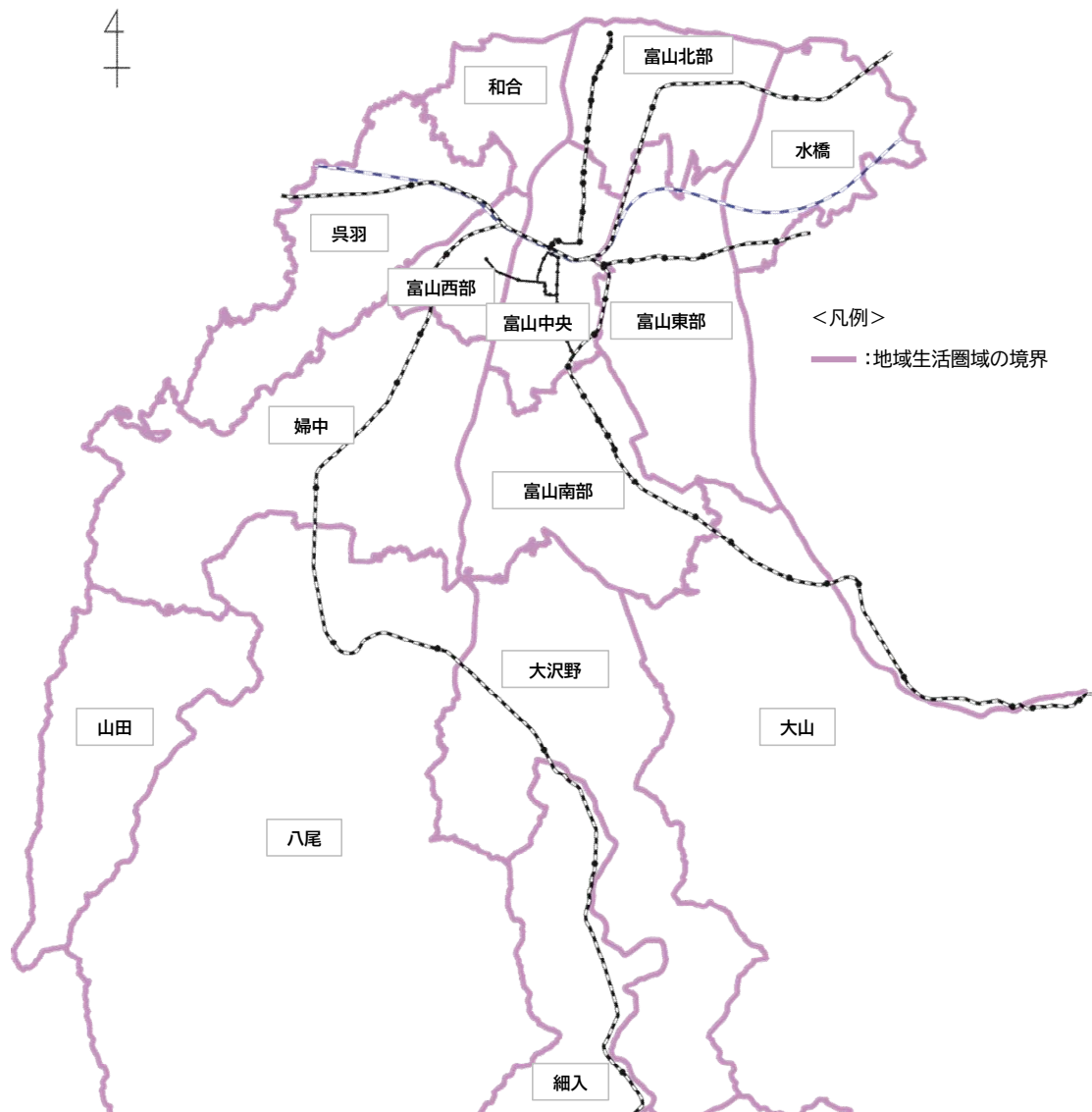
### ～市域を14の圏域に区分

市民の生活行動の単位であり、最寄り品の購入や医療サービスなどを身近に享受できるまちづくりの単位として地域生活圏域を設定します。

設定にあたっては、第一に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、それぞれの人口規模のバランスの観点から、富山地域では、河川などの地形や小中学校区などを考慮し、8つの地域生活圏域に区分します。大沢野地域、大山地域、八尾地域、婦中地域、山田地域及び細入地域は、それぞれ1つの地域生活圏域として区分し、市域を14の地域生活圏域に区分します。

#### ■地域生活圏域



### (3) 諸機能の集積を図る地域生活拠点の設定

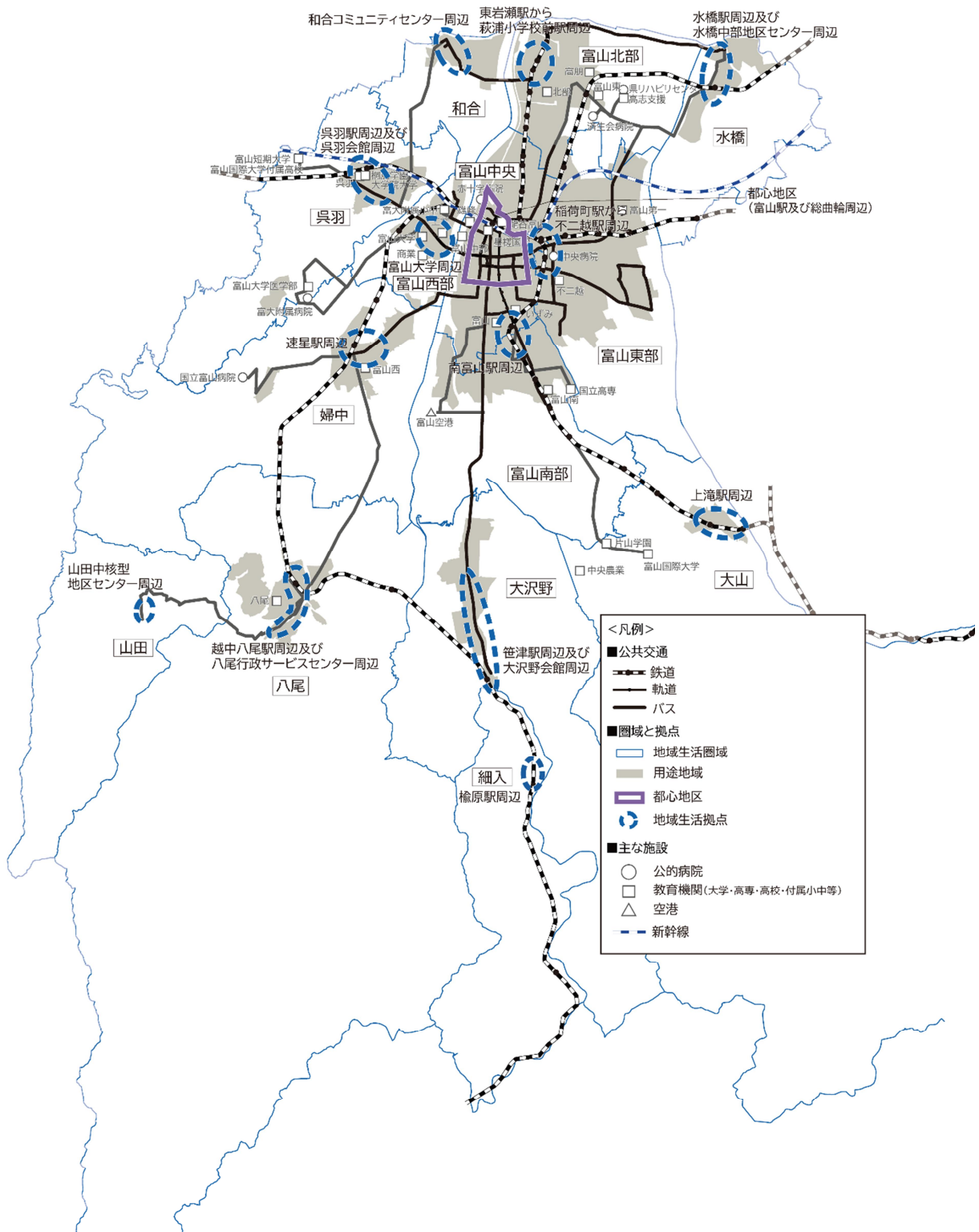
地域生活拠点は、既存の都市機能の集積を活かす趣旨から、最寄り品小売業や医療施設、金融・郵便サービスなどの生活利便施設が、徒歩圏の範囲にまとまって立地している地区を設定します。

#### ■地域生活拠点の位置

地域名	地域生活拠点の位置
富山中央	都心地区（富山駅及び総曲輪周辺）※
富山北部	東岩瀬駅から萩浦小学校前駅周辺
和合	和合コミュニティセンター周辺
呉羽	呉羽駅周辺及び呉羽会館周辺
富山西部	富山大学周辺
富山南部	南富山駅周辺
富山東部	稻荷町駅から不二越駅周辺
水橋	水橋駅周辺及び水橋中部地区センター周辺
大沢野	笹津駅周辺及び大沢野会館周辺
大山	上滝駅周辺
八尾	越中八尾駅周辺及び八尾行政サービスセンター周辺
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

※富山中央地域の地域生活拠点は、総合計画における「都心地区」が兼ねる。

■地域生活拠点(都心地区を含む)



## 2 公共交通軸

『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』の実現のために重要となる、拠点や主要な施設などを結び、都市の骨格を形成する公共交通を「主要な公共交通ネットワーク」に位置付けます。

また、「主要な公共交通ネットワーク」のうち、沿線に居住や都市機能の集積を継続的に推進するコンパクトなまちづくりの基軸となる公共交通を「公共交通軸」に位置付けます。

### (1) 市民生活を支える「主要な公共交通ネットワーク」

#### 全ての鉄軌道

富山駅を中心に放射状のネットワークを形成し、都心地区や各地域生活拠点を連絡する大量輸送性、速達性、定時性、広域性などの面で優れた移動手段で、周辺の市町村などとの広域的な移動にも必要不可欠な公共交通機関

#### 鉄軌道を補う主要なバス路線

鉄軌道を補い、拠点や公共交通によるアクセスが重要となる施設などを結ぶ主要なバス路線

- ・ 都心地区と地域生活拠点、鉄軌道と地域生活拠点を結ぶバス路線
- ・ 都心地区と主要な施設などを結ぶバス路線

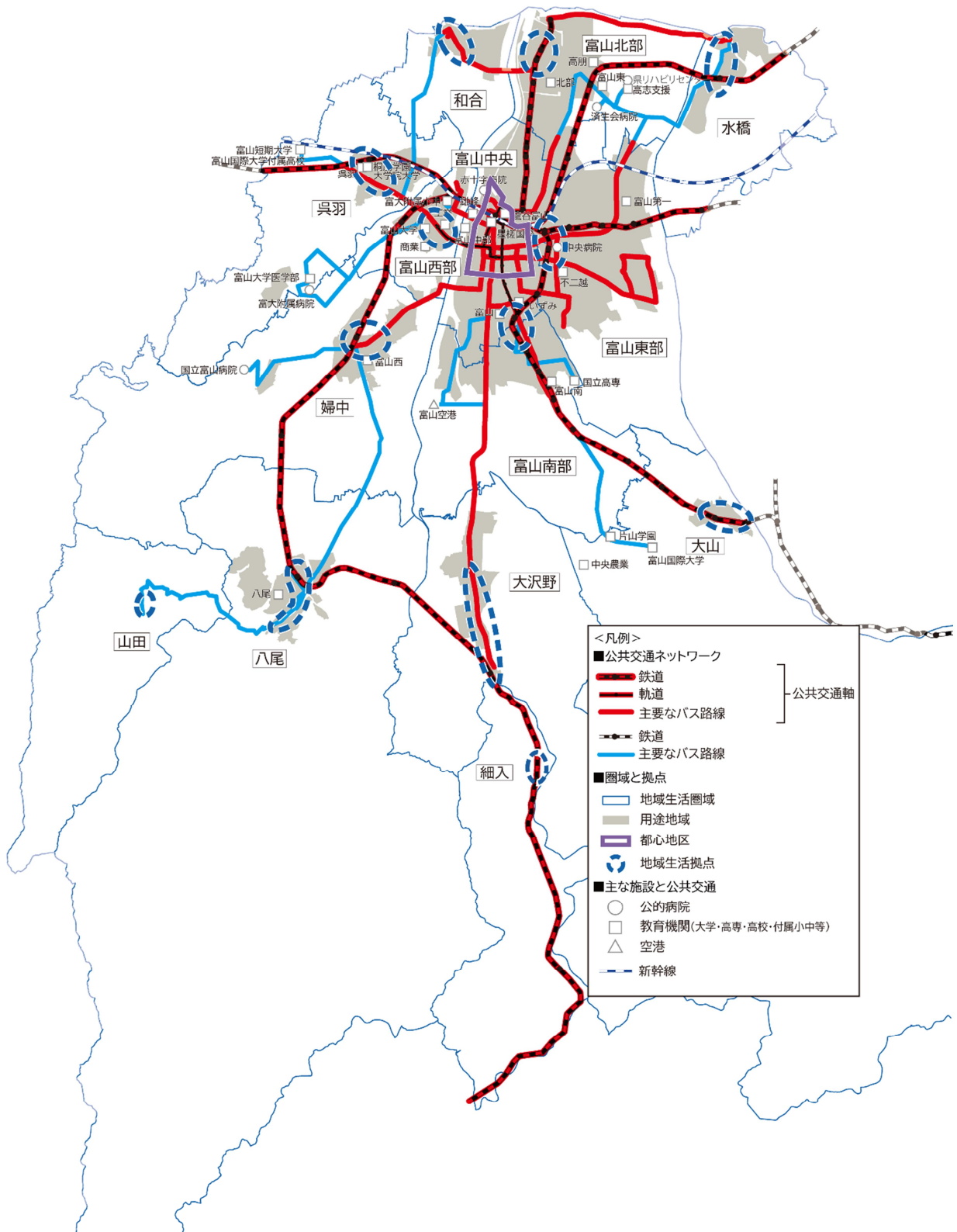
### (2) コンパクトなまちづくりの基軸となる「公共交通軸」

「主要な公共交通ネットワーク」のうち、コンパクトなまちづくりの基軸となり、居住や都市機能の集積を継続的に推進する公共交通の路線や区間

#### 都心地区や地域生活拠点を結ぶ鉄軌道の路線

#### 市街地を通り都心地区を結ぶ主要なバス路線の区間

■「主要な公共交通ネットワーク」と「公共交通軸」



### 3 都市の諸機能の集積や居住を誘導する圏域

公共交通軸に徒歩でアクセスが容易な範囲（徒歩圏）を「公共交通が便利な圏域」とし、都市の諸機能の集積や居住の誘導を推進します。

「公共交通が便利な圏域」は、都心地区並びに公共交通軸の駅や停留場から概ね500m、バス停から概ね300mの範囲<sup>注1)</sup>で、用途地域などが定められた区域<sup>注2)</sup>とします。ただし、用途地域の工業専用地域及び工業地域<sup>注3)</sup>、並びに災害リスクが高い区域<sup>注4)</sup>は除くものとします。

また、「公共交通が便利な圏域」のうち、都市再生特別措置法に基づく富山市立地適正化計画において定める居住を誘導する区域を「居住誘導区域」とし、その中でも都市の諸機能の集積を特に推進する区域を「都市機能誘導区域」とします。

#### ■公共交通が便利な圏域

公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"><li>・都市の骨格を形成し、都心と地域生活拠点とを連絡する鉄軌道</li><li>・居住や都市機能の集積を継続的に推進する主要なバス路線の区間</li></ul>
公共交通が便利な圏域	<ul style="list-style-type: none"><li>・都心地区</li><li>・公共交通軸の駅や停留場から概ね500m、バス停から概ね300mで、用途地域などが定められた範囲</li></ul>

注1) 鉄軌道とバス路線とで、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するものとし、鉄道駅は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とする。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とする。

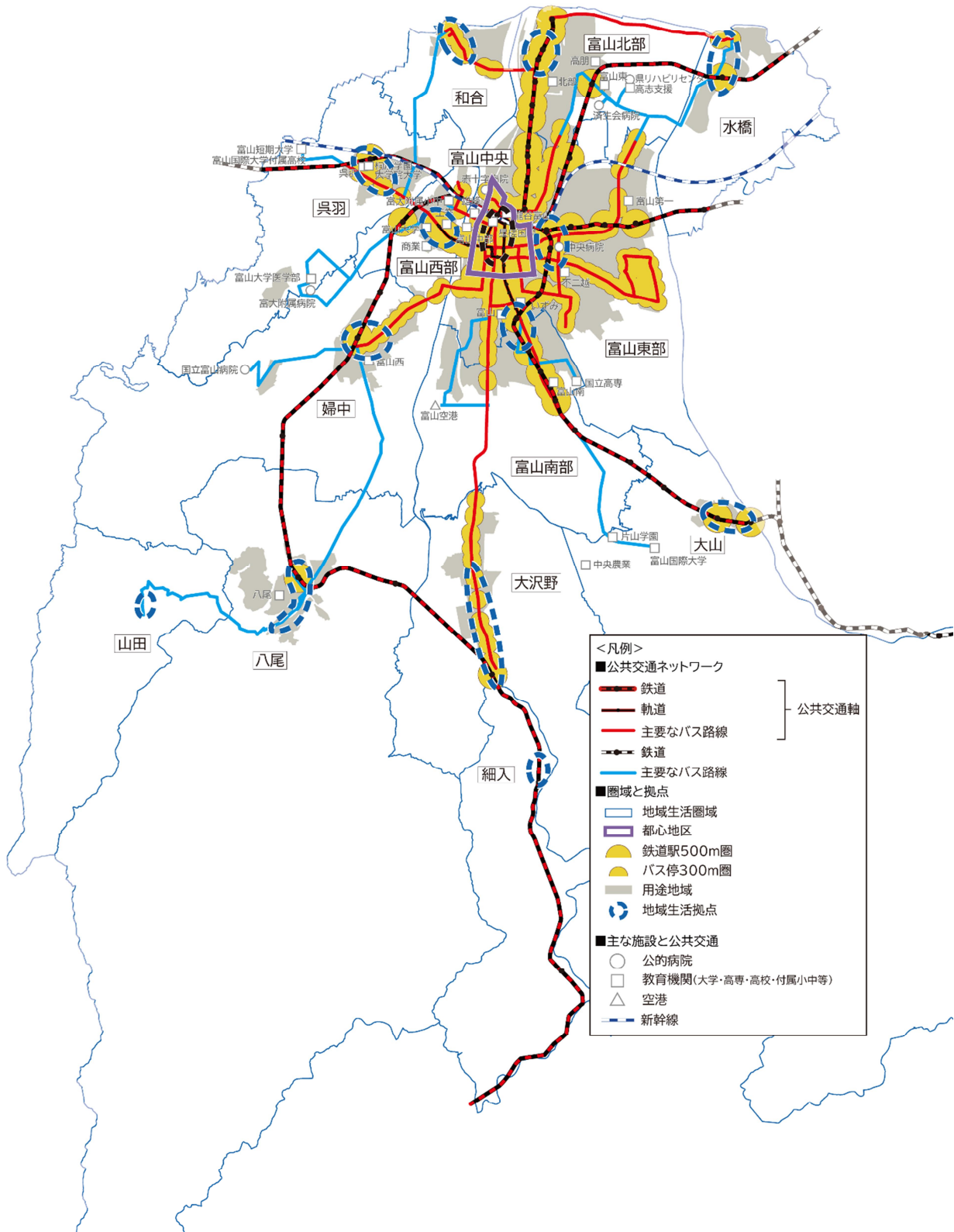
注2) 公共交通軸の鉄道駅周辺などで、用途地域は定められていないが、良好な住環境の保全のため地区計画が定められている地区についても対象とする。

注3) 工業専用地域及び工業地域は、都市計画法で定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で、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4) 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(津波防止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(地すべり防止法第3条第1項)
- ・急傾斜地崩落危険区域(急傾斜地の崩落による災害の防止に関する法律第3条第1項)

■公共交通が便利な圏域



## 4 取組の柱

特色ある徒歩圏（色付けされたお団子）と利便性や質の高い公共交通（使いやすい串）によるコンパクトな都市構造の実現に向けた取組の4本柱を設定します。

### 取組の柱①

#### まちづくりの基軸となり、多面的な価値をもたらす「公共交通の活性化」

公共交通は、目的地までの移動手段にとどまらず、環境負荷の低減や、高齢者の外出機会の創出など、まちや市民生活に多面的な価値をもたらす公共財的な性質を有する重要な社会インフラです。一方で、本格化する人口減少と運行コストの上昇などから、交通事業者の経営努力のみでは、運行サービスの維持そのものが難しい状況となっています。

こうしたことから、公共交通をまちづくりの基軸に位置付け、公共交通ごとの特性を踏まえ、官民が連携して、まちづくりの観点から必要な投資や施策を展開することで、多くの市民が車に過度に頼らずとも、公共交通を利用して生活できる持続可能なまちの実現を目指す必要があります。

#### ■公共交通の区分と取組方針

区分	位置付け	取組方針
公共交通ネットワーク	拠点や重要な施設などを結ぶ公共交通	交通事業者と連携し、公共交通利用の継続的な意識啓発やドライバーの確保に向けた取組などを行うとともに、国・県と連携し、バス路線の維持に努めます。
公共交通軸	まちづくりの基軸となり、沿線に居住や都市機能の集積を図る公共交通	交通事業者と連携し、高頻度運行やパターンダイヤ化など、サービス水準の維持・向上を目指すとともに、必要に応じ、事業の再構築などにより持続性を強化します。 ※目指す高頻度運行の水準 約60本/日以上 鉄軌道は朝夕ピーク時片道15～20分に1本以上。
生活交通	生活の足となり、地域特性に応じて多様な形態でサービスを提供する公共交通	国・県と連携し、バス路線の維持に努めるとともに、交通事業者によるサービス提供が困難な地域においては、地域が主体となって運行する自主運行バスへの支援を行います。また、AI オンデマンド交通などの新たな技術を活用した移動手段の導入を図るなど、地域特性に応じた効率的な運行により、生活の足の確保に努めます。

取組の柱②

市民が公共交通利用を意識した居住地選択ができる

「公共交通志向型居住の推進」

本市の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、公共交通を活性化し、都心地区や地域生活拠点、公共交通の沿線の魅力を高めることで、その沿線に住みたいと思える市民や投資したくなる事業者を増やす誘導的手法を基本とします。これにより、市全体として長期的に、公共交通利用を意識した居住地の選択ができる環境を整備するものです。

また、人口や世帯数が減少し、都市が縮退する局面においては、空き家や低未利用地の活用などにより公共交通の沿線にある既成市街地の更新を進め、居住者の維持・増加を図る必要があります。

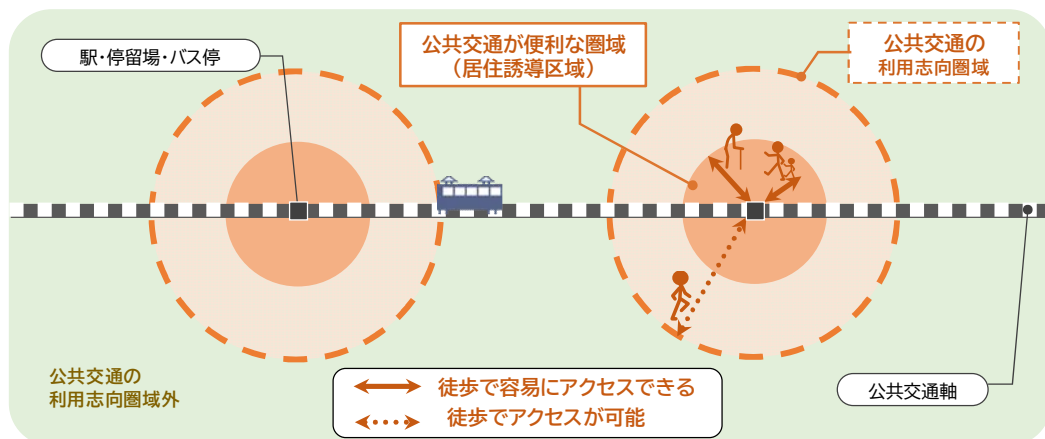
○公共交通志向型居住を推進する圏域の設定

市民が公共交通に徒歩でアクセスしている実態<sup>注1)</sup>を踏まえ、公共交通利用を意識したライフスタイルを醸成する圏域を「公共交通の利用志向圏域」と設定します。「公共交通が便利な圏域」や「居住誘導区域」は、徒歩でのアクセスが容易な範囲として、その内側に設定します。

これらの圏域の設定を踏まえ、メリハリのある施策を展開し、公共交通志向型居住を推進します。

■公共交通志向型居住を推進する範囲

公共交通の利用志向圏域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心地区</li> <li>・公共交通軸の駅や停留場から概ね 750m、バス停から概ね 600mの範囲</li> </ul>
公共交通が便利な圏域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心地区</li> <li>・公共交通軸の駅や停留場から概ね 500m、バス停から概ね 300mで、用途地域などが定められた範囲</li> </ul>



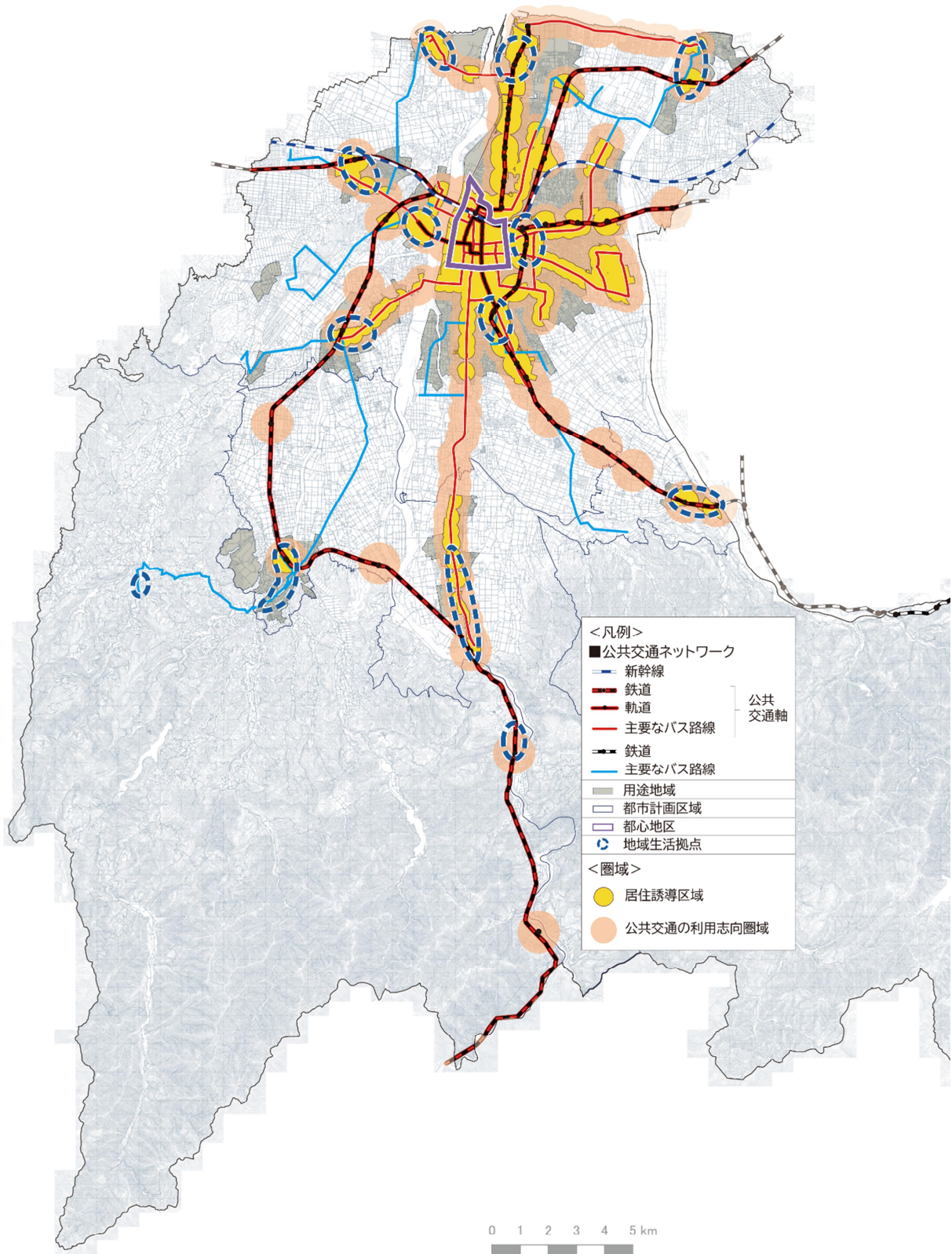
■圏域の区分と取組方針

区分	圏域像	取組方針
公共交通の利用志向圏域 <sup>注2)</sup>	公共交通軸の沿線で、公共交通利用を意識したライフスタイルの醸成を図る圏域	<p>公共交通を徒歩で利用可能な環境を踏まえ、市街地の無秩序な拡大を抑制しながら既成市街地の空き家や低未利用地の利活用を推進し、良好な住環境の形成と公共交通を利用するライフスタイルへの転換を促します。</p> <p>この圏域のうち公共交通の徒歩圏を中心に、地域住民が主体となって地区計画や建築協定などのまちづくりのルールを活用することで、地域の特性を踏まえて良好な住環境の保全を推進します。</p>
公共交通が便利な圏域	公共交通の利用志向圏域の内、都市機能や居住の集積を図る公共交通軸の沿線で、徒歩や公共交通での移動が便利な圏域	公共交通利用に便利な駅などの徒歩圏である特性を活かし、居住を誘導します。新たな宅地造成による住宅供給の促進を図るだけでなく、増加する空き家や低未利用地の利活用・流通を促す支援、既成市街地の更新を促す支援などを積極的に行い、居住密度の維持・向上に努めます。
公共交通の利用志向圏域外	公共交通軸の沿線ではなく、車を中心とした生活を営みながら、必要に応じて、公共交通を利用する圏域	<p>地域特性に応じた最適な生活交通サービスの提供を図ることで、必要に応じて公共交通軸を利用し、都心地区や地域生活拠点にアクセスできる環境の維持に努めます。</p> <p>また、既成市街地や既存集落(宅地)内において、持続可能で最適な土地・建物の利活用や管理を図ることで、市街地を拡大させず、ライフスタイルやライフステージに応じた多様でゆとりある暮らし方ができる居住環境の形成に努めます。</p>

注1) 「公共交通利用実態調査(令和元年)」では、公共交通に徒歩でアクセスしている利用者は駅や停留場から概ね750m、バス停から概ね600mの範囲に居住している。

注2) 公共交通の利用志向圏域には、公共交通が便利な圏域が含まれる。

■公共交通志向型居住の推進における圏域設定



### 取組の柱③

## 地域の個性を活かし、魅力を最大化する

### 「中心市街地をはじめとした拠点の形成」

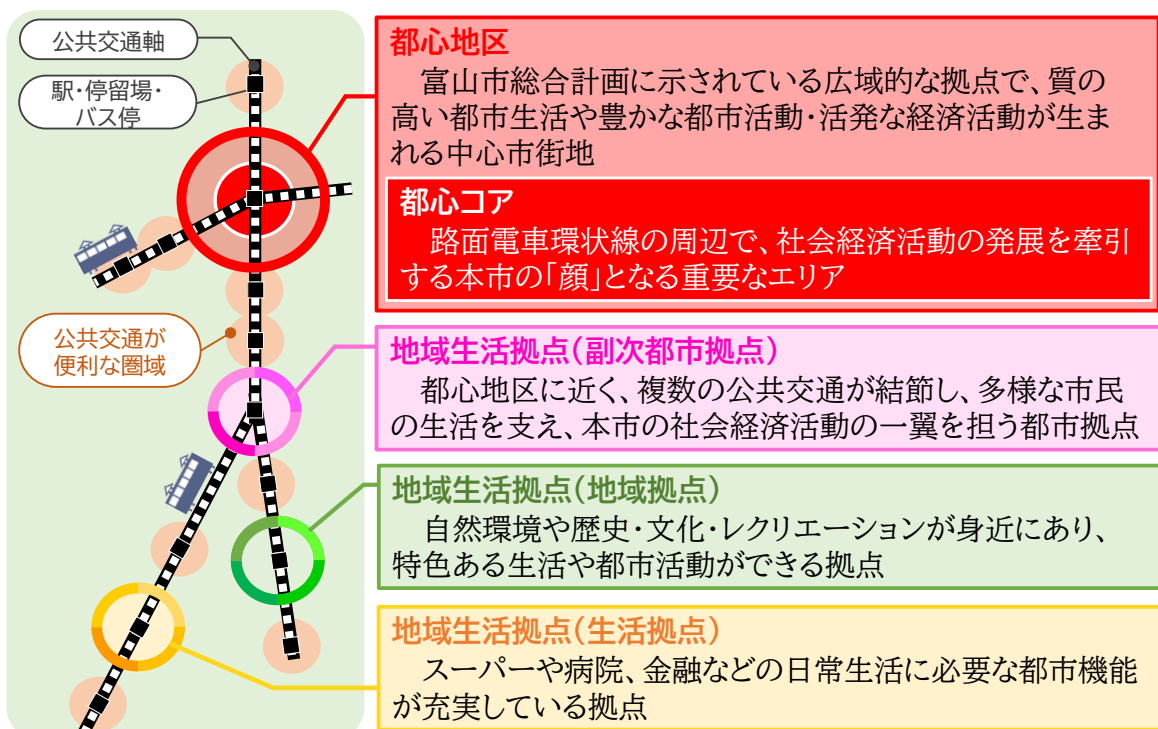
本市の都市構造は、地域に根差した歴史や文化、自然環境などを背景として形成された14の地域生活圏域に、都心地区をはじめとした14の地域生活拠点があり、それらを公共交通がつないでいます。

今後の人口減少下においても、市民や民間企業とともに地域の個性・資源を活かしながら、ヒト・コト・アイデアが集まり、新たな価値やイノベーションを生み出すなど、地域の魅力の最大化を図ることで、市民の生活や都市活動をより豊かにする拠点の形成を推進することが必要です。

#### <地域の個性を踏まえた地域生活拠点の区分>

14の地域生活拠点は、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って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・レクリエーションが身近にある「地域拠点」、スーパーや病院・金融機関など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つに区分します。また、「都心地区」の核となるエリアを「都心コア」として設定します。

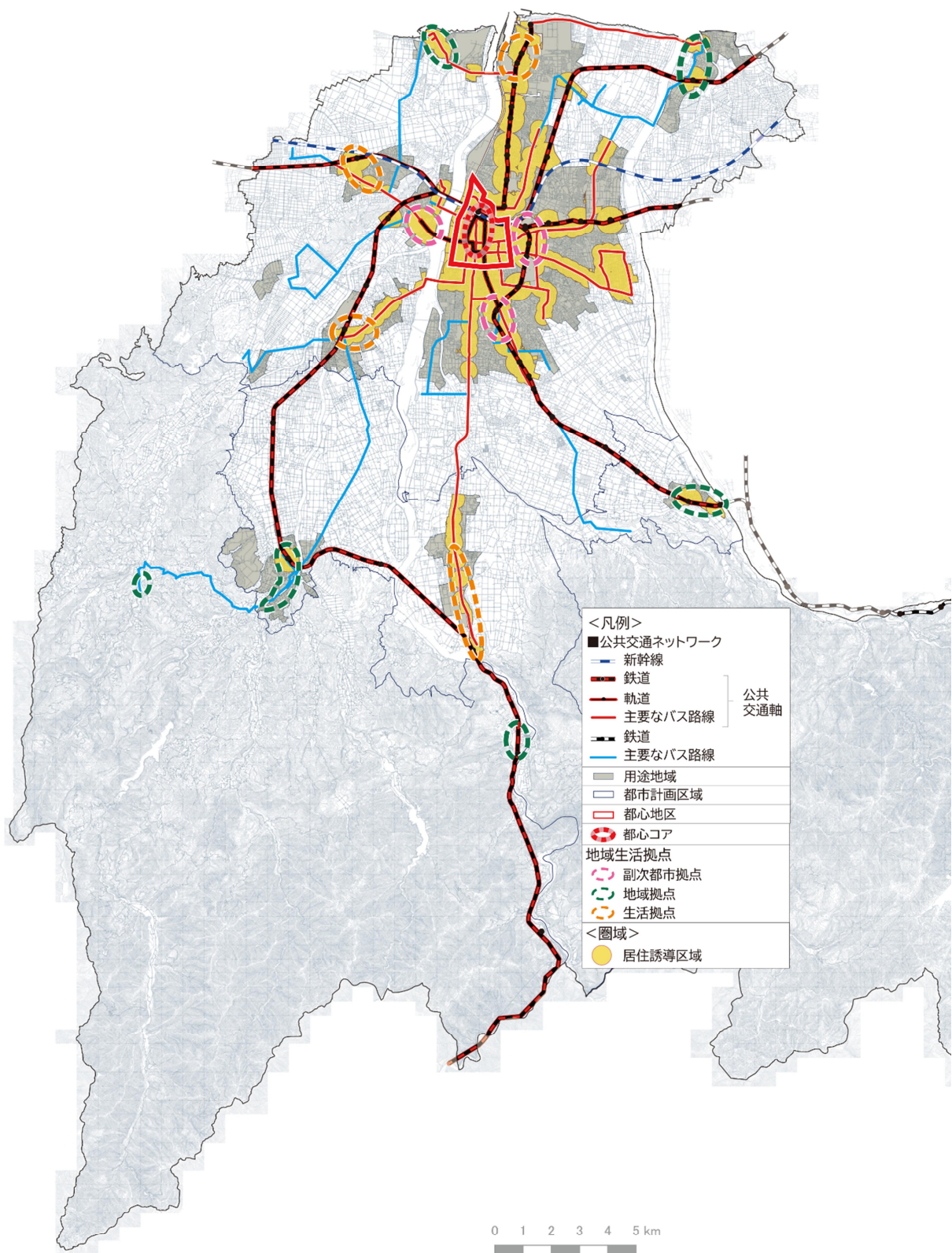
#### ■拠点の区分と拠点像



■拠点の区分と取組方針

区分	拠点像	取組方針
都心地区 ・ 都心コア	<p>広域的な拠点で、質の高い都市生活や豊かな都市活動・活発な経済活動が生まれる中心市街地</p> <p>特に都心コアは、路面電車環状線の周辺で、社会経済活動を牽引する「本市の顔」となる重要なエリア</p>	<p>商業・業務・教育文化などの多様な都市機能や公共交通をはじめとした都市サービスが充実し、都市の利便性と身近な自然を感じられる快適な居住環境、人中心の魅力的で寛容な都市空間の形成を推進します。</p> <p>特に「都心コア」では、富山駅の交通結節機能、徒歩や公共交通で回遊できる環境、グランドプラザなどの広場や商店街、松川などの緑地・水辺などを活かして、官民の投資や連携による市街地の更新を進めます。再開発事業などによる土地の高度利用と商業・業務などの都市機能の更なる集積、既存施設の複合化・機能転換などによる新たな都市機能の創出、高質な都市景観の形成、既存の道路・公園・緑地などを活用した緑豊かで人中心のウォークブルな空間の形成、エリアの管理・価値向上を目指すエリアマネジメントなどに取り組むことで、市民や来街者の豊かな都市活動・民間事業者の活発な経済活動が実現できる都市空間の形成を推進します。</p> <p>さらに、これらの活動により生み出される諸税の市域全体への還流を促し、持続可能な都市経営につなげます。</p>
副次 都市拠点	<p>複数の公共交通の結節性を活かし、都心地区を補完し、多地域の市民生活を支え、本市の社会経済活動の一翼を担う都市拠点</p>	<p>都市計画制度を活用した市街地整備などにより、既存の都市機能や市街地の更新を推進し、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ます。また、都心地区と連携しながら、市民の生活や仕事を支えるとともに、市民や来街者の活発な都市活動・交流が創出できる都市空間の形成を図ります。</p>
地域拠点	<p>自然環境や歴史・文化・レクリエーションが身近にあり、市民の特色ある生活や来街者などの豊かな都市活動ができる拠点</p>	<p>既存の都市機能の維持とともに、歴史文化と調和した街並みや景観の保全、歩きやすい道路空間の形成、耕作地や山林・漁港などの生産環境の保全、官民連携による宿泊・観光施設の立地などの推進により、市民の豊かな営みだけでなく、来訪者の多様な都市活動も可能となる環境の形成を図ります。</p>
生活拠点	<p>スーパーや病院、金融などの日常生活に必要な都市機能が充実し、様々な地域の市民生活を支える拠点</p>	<p>スーパーや病院、金融などの日常生活に必要な都市機能の維持・更新、公共交通とのアクセス性の向上や生活交通の確保、生活道路の適正な保全、歩きやすい道路空間の形成などにより、車がなくても市民が日常生活に必要なサービスを享受できる拠点環境の形成を図ります。</p>

■地域生活拠点の位置と区分



## 取組の柱④

### 人口減少下における道路・土地・建物などの総合的な 「都市空間マネジメントの推進」

今後の加速度的な人口減少や世帯数の減少に伴い、既成市街地を中心に空き家や低未利用地の増加が見込まれ、生活環境の悪化が懸念されます。また、生産年齢人口の減少により、人材の不足や経済活動の縮小などが見込まれる中で、社会インフラの老朽化対策や頻発・激甚化する自然災害への対応などが必要となります。

このような状況を踏まえ、災害リスクや交通需要の変化、自然・緑などの保全・活用といった社会要請を勘案しながら、都市空間を構成する土地や建物、社会インフラなどの持続性の確保と価値の向上を図り、安全・安心で豊かな都市環境を創出していきます。

このため、コンパクトなまちづくりと連携しながら、市街地の適正な整備・更新、社会インフラや公共施設の計画的かつ効率的な維持管理・更新・統廃合、自然・農業・農村環境の保全・活用などを推進していきます。

■都市空間マネジメントの主要素と方針

要素	方針
市街地（土地）	<p>新たな市街地の整備は、市街地の拡大抑制を前提とし、コンパクトなまちづくりと整合する公共交通利用が便利な駅周辺などで、災害リスクが低い優良な市街地環境が確保できる範囲に限定し、推進します。</p> <p>一方で、既成市街地では、「圏域や拠点の設定」「災害リスク」「低未利用地の増加」などを踏まえて、都市計画の見直しや官民による投資の促進などにより、土地の利活用や既存の都市機能の保全を図るとともに、コンパクトなまちづくりと整合した新たな宅地や業務・商業・文化などの都市機能の創出、優良な市街地環境の形成などを進めます。特に都心地区などの拠点では、市街地の更新を図りながら、土地の柔軟な利用や住宅・商業・業務が複合したミックスユース（複合利用）などを推進し、賑わいや歩きやすい環境の創出を図ります。</p> <p>また、中心商店街と住み分けできない大規模な商業施設は、適正化のため規制します。</p>
建物	<p>「増加する空き家」「災害リスク」「自然環境や都市環境への影響」などを勘案し、空き家の除却や既存建物の耐震化、環境に配慮した住宅建築、周辺景観と調和した建物デザインの推進などにより、安全で快適な市街地環境の形成を図ります。</p> <p>特に、地域生活拠点や居住誘導区域では、官民が協働して、中古不動産の流通などを促し、リノベーションやリフォームなどによる新たな利用や機能の創出・居住の誘導を図ります。</p>
社会インフラ・公共施設	<p>未整備の社会インフラや公共施設は、「コンパクトなまちづくり」や「需要の変化」などを踏まえて、適宜、見直しを推進します。</p> <p>既存の社会インフラや公共施設は、「コンパクトなまちづくり」や「災害リスク」「人口減少による交通量や利用者数などの需要の変化」などを踏まえて、管理の適正化や新たな仕組みの導入を進めるとともに、客観的データに基づく早期の情報提供や合意形成などにより、計画的かつ効率的な維持管理・更新・統廃合を推進します。さらに、施設の統廃合などにより未利用となった公有地や公共施設は、まちづくりにおける重要な資産と捉え、「コンパクトなまちづくりとの整合」と「行政需要」「地域ニーズ」などを踏まえて、都市計画の諸制度などの活用を必要に応じて検討し、有効活用を図ります。</p>
自然・農業・農村環境（土地）	<p>市街地の拡大抑制と、郊外住宅のバラ建ちを規制し、豊かな農地や森林の保全を図ります。さらに、コンパクトなまちづくりとの整合を前提とした開発許可制度の見直しなどにより、持続可能で最適な土地・建物の利活用や管理を推進し、集落地域の形成及び営農人材の確保などを図ります。</p> <p>また、歴史や風土に根付いた富山らしい眺望景観を守ることで、地域資源の価値を高め、魅力の創出を図ります。</p>

## 5 数値目標

本市の将来人口の推計値を基に、将来都市構造の実現に向けた数値目標として、「公共交通が便利な圏域に住む人口の割合」を設定します。

### (1) 将来人口や世帯の見通し

概ね20年後（2045（令和27）年）の人口は、富山市将来人口推計報告書<sup>注1)</sup>における人口の見通しと整合し、354,958人と想定します。

本計画期間中に、人口減少が加速度的に進みますが、社会移動は一定程度維持されると推測しています。このため、自然減少による都市の変化への対応と社会移動の適正な誘導が必要です。

#### ■将来人口の設定

	実績 <sup>注2)</sup>		推計値 <sup>注1)</sup>	
	2005年(H17)	2025年(R7)	2045年(R27)	2065年(R47)
人口	421,239人	402,155人	354,958人	301,906人
世帯 <small>注3)</small>	151,727世帯	187,692世帯	175,448世帯	153,026世帯

注1) 推計値の人口は、富山市将来人口推計報告書（令和7年2月）の中位推計値

注2) 2005年人口は国勢調査、2025年は住民基本台帳データを基に250mメッシュ単位で集計処理して算出

注3) 2005年世帯は国勢調査、2025年以降は住民基本台帳データを基に250mメッシュ単位で集計処理して算出

#### ■人口の変化予測<sup>注4)</sup>

	2005年～2025年 の実績	2025年～2045年 の予測	比較
人口総数	19千人の減少	47千人の減少	2.5倍
内訳	自然動態	29千人の減少	2.1倍
	社会動態	10千人の増加	1.3倍

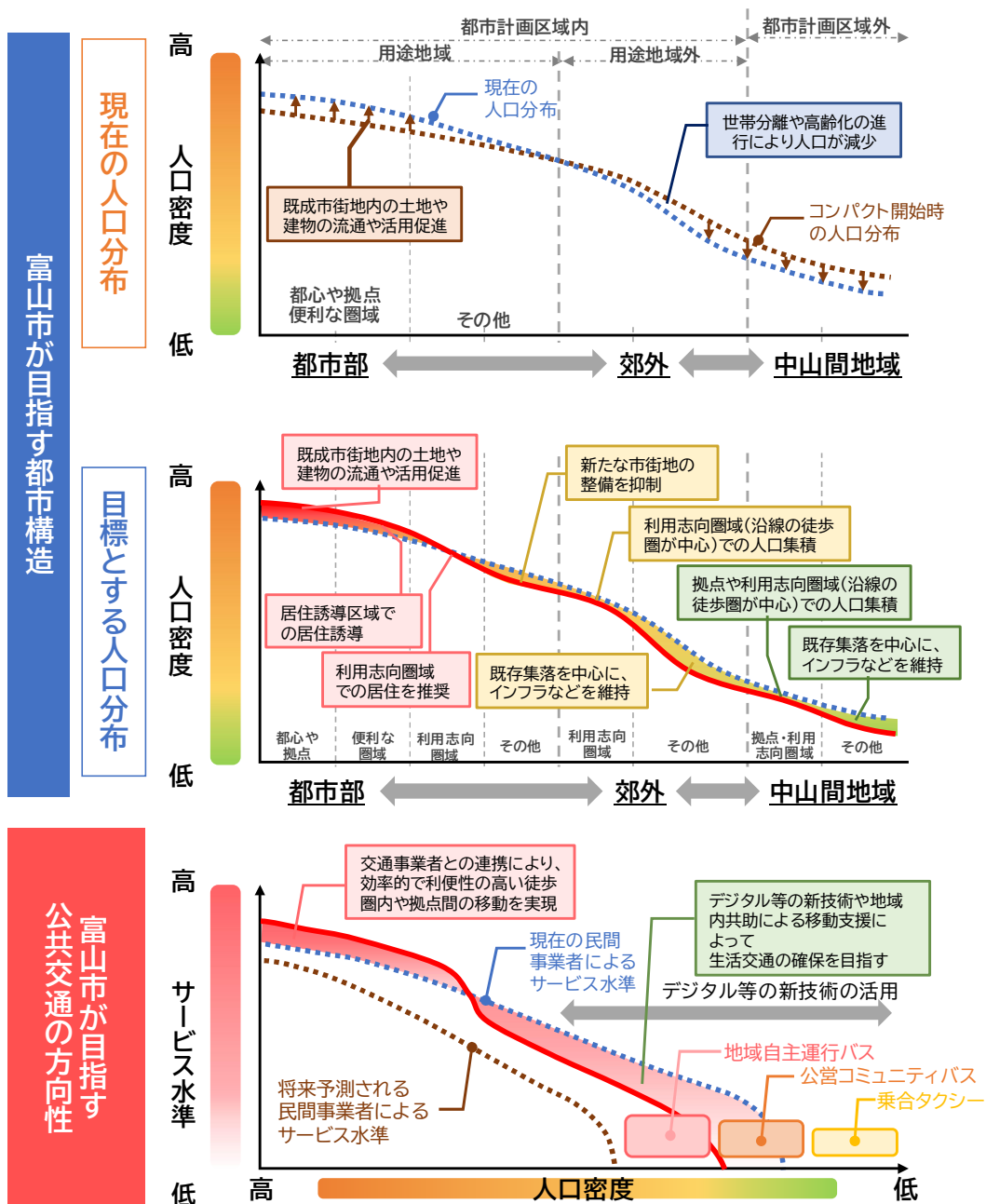
注4) 実績は、住民基本台帳データを基に、250mメッシュ単位で集計処理して算出、予測は富山市将来人口推計報告書（2025年2月）の推計結果より算出

## (2) 目指すべき人口分布と公共交通サービス水準

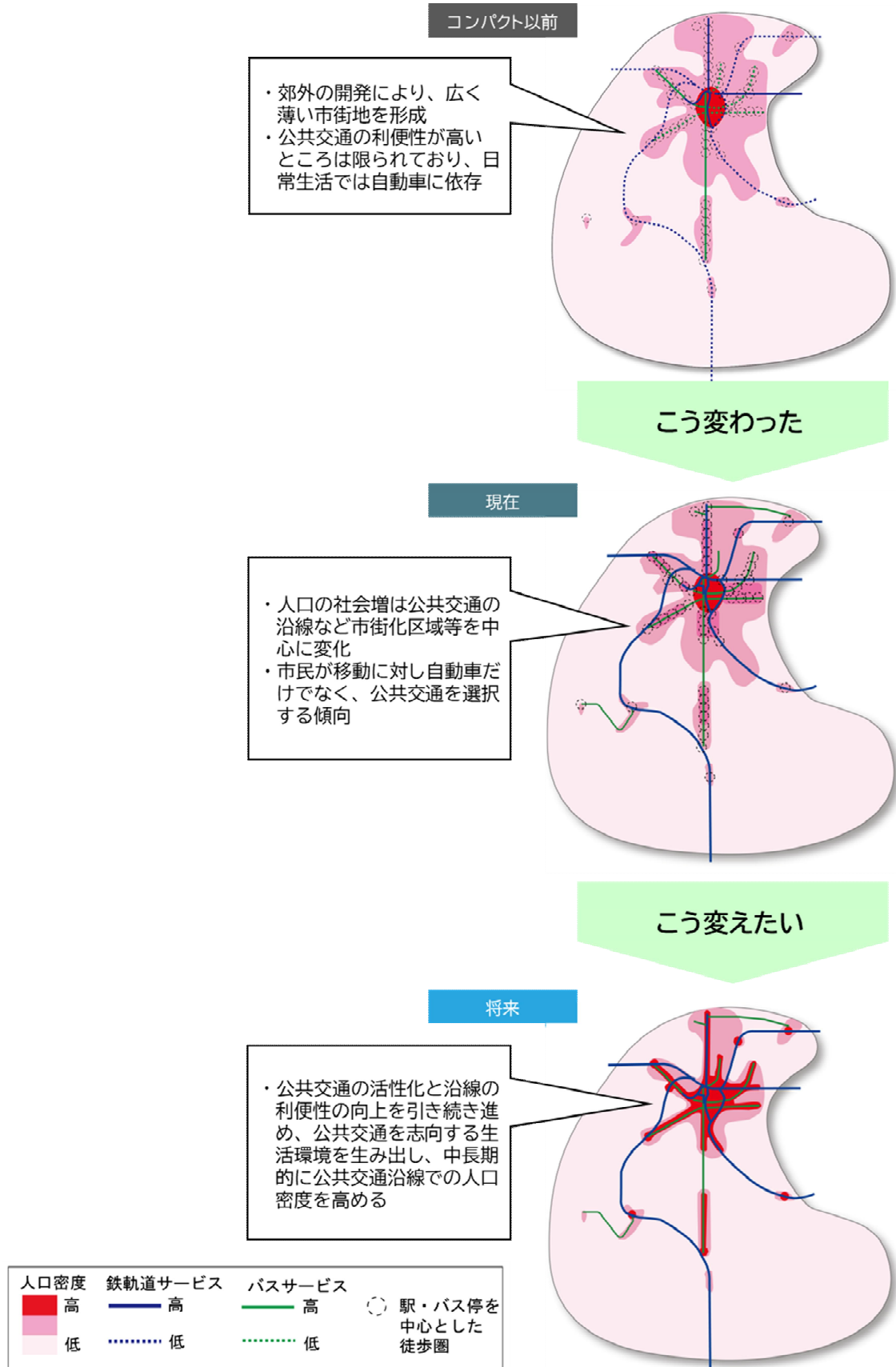
本市が目指すコンパクトなまちづくりは、郊外居住を否定するものではなく、公共交通でつながる都心地区や地域生活拠点及び沿線の魅力を高め、公共交通が利用しやすい駅やバス停の徒歩圏に居住を誘導することで、中長期的に都市の拡大を抑制し、コンパクトにしていくものです。

また、人口減少がより進行する中山間地域などでは、地域の参画や新技術の活用などにより、生活を営む上で必要な公共交通のサービス水準の低下を抑制し、生活を支えていきます。

### ■コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の関係



■人口分布の変化イメージ



### (3) 人口減少の中で保つべき人口密度

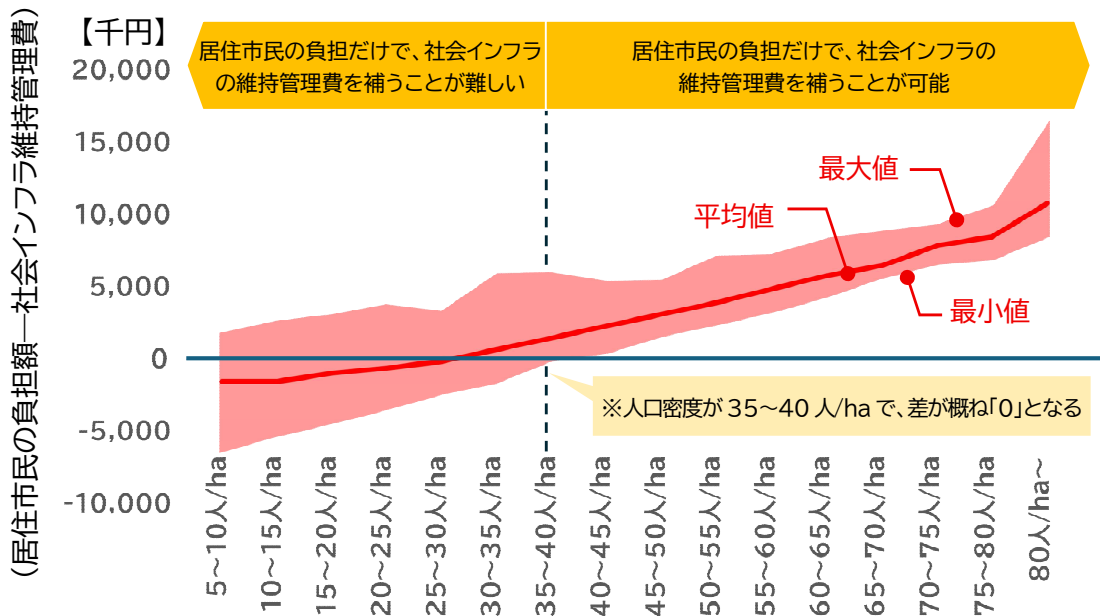
公共交通が便利な圏域の居住人口は、2025（令和7）年時点で162,293人となり、人口密度は市街地の目安となる40人/haを上回っています。しかしながら、今後は市内全域で人口が減少し、拠点などでも人口密度が低下するおそれがあります。

このため、都心地区などでは、人口密度の維持や向上を目指し、活発な社会経済活動の保全を図る必要があります。あわせて、将来市民の負担とならないよう、公共交通が便利な圏域全体では、道路や下水道などの社会インフラの維持管理費を居住市民の負担額だけで補うことが難しくなる人口密度（35人/ha未満）への低下を避ける必要があります。

■公共交通が便利な圏域の居住人口と人口密度（2025(令和7)年6月時点）

	都心地区	都心地区以外	合計 (公共交通が便利な圏域)
人口密度(人/ha)	49.05	40.02	42.01
人口(人)	21,387	140,906	162,293
面積(ha)	436	3,521	3,957

■社会インフラに対する居住市民の負担額と維持管理費の差（密度別、2045年時点推計）



【推計方法】

- 社会インフラ：道路、公園、上下水
- 居住市民の負担額：コンパクトなまちづくりを進めた場合の2045年の人口分布（250mメッシュ）から、各メッシュについて、人口と市民一人当たり社会インフラ負担額を乗算し、負担総額を算出。
- 社会インフラ費用：各メッシュについて、インフラの総量から維持管理費の総額を算出。
- 市民一人当たり社会インフラ負担額、並びに、社会インフラの総量及び維持管理費は令和2年度実績をもとに算出。

## (4) 数値目標とモニタリング指標

### ①数値目標

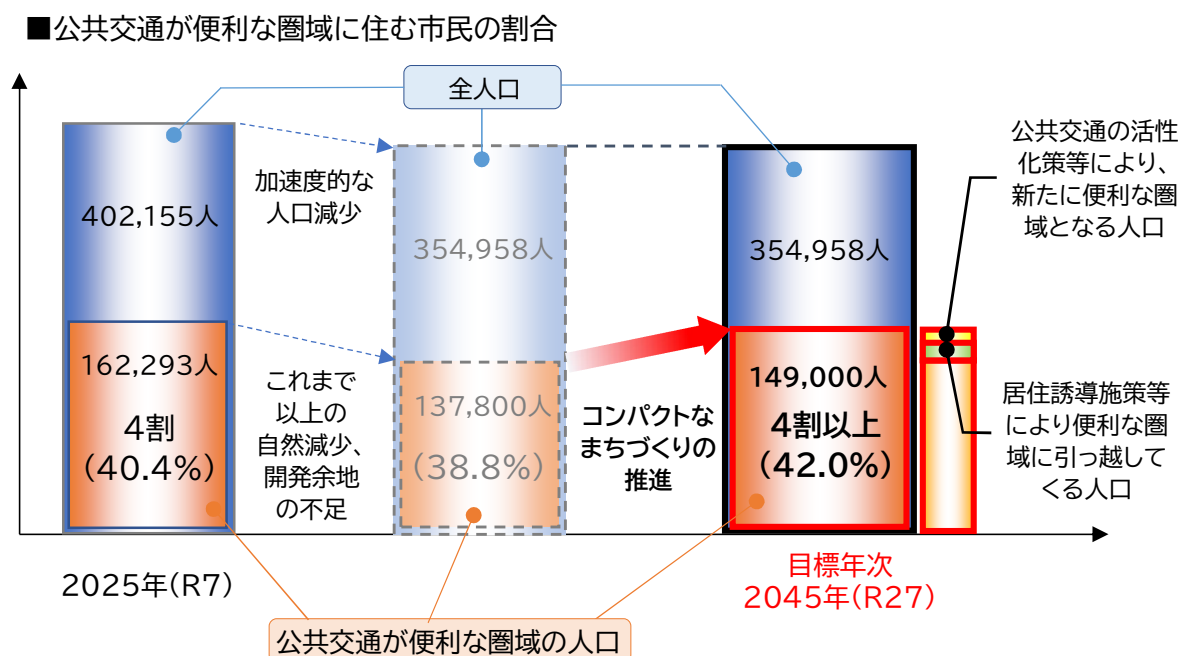
#### 公共交通が便利な圏域に住む市民の割合

～20年後に4割以上を目指す

2045（令和27）年の本市の将来人口は354,958人と推計しており、これまで以上の自然減少や開発余地の不足が進めば、公共交通が便利な圏域人口は137,800人となることを見込まれます。

このため、20年後の2045（令和27）年に、都心地区では概ね50人/ha、公共交通が便利な圏域全体では35人/ha以上の人口密度を目指し、公共交通が便利な圏域に住む人口の目標を149,000人と設定します。

以上から、数値目標は、公共交通が便利な圏域に住む市民の割合とし、2025（令和7）年時点の4割に対し、20年後の2045（令和27）年においても4割以上を目指します。



出典：2025年人口及び公共交通が便利な圏域に住む市民の人数は、住民基本台帳データを基に250mメッシュ単位で集計処理して算出、2045年人口は、富山市将来人口推計報告書（令和7年2月）の中位推計値

## ②モニタリング指標

人口減少下でのまちづくりの進捗を確認するため、以下の3つのモニタリング指標を設定します。

モニタリング指標	頻度	目的
公共交通が便利な圏域（都心地区及び公共交通軸の徒歩圏）の社会動態	毎年	公共交通が便利な圏域での居住誘導の進捗を把握
公共交通の利用志向圏域に住む市民の割合	毎年	公共交通を支える市民の集積状況を把握
市全体の人口と社会動態	毎年	選ばれるまちの実現に向けた進捗状況を把握

### コラム 徒歩で公共交通利用ができる範囲に住んでいる市民の割合

41頁で示す「公共交通が便利な圏域」は、公共交通軸の駅やバス停の徒歩圏（駅や停留場から概ね500m、バス停から概ね300m）のうち、用途地域などが指定されている範囲を対象としています。

一方で、用途地域などの指定がない市街化調整区域や非線引きの都市計画区域の白地地域にも公共交通軸の駅やバス停は立地し、徒歩圏が広がっています。

さらに徒歩圏を超え、公共交通軸の駅から概ね750m、バス停から概ね600mの範囲からも、徒歩での公共交通利用の実態があります。

これらの範囲を含んだ43頁で示す「公共交通の利用志向圏域」には、2025（令和7）年時点で、市民の約65%（約3人に2人）が住んでいます。

このように7割近くの市民が、徒歩での公共交通利用を意識したライフスタイルへ転換できる圏域に居住していると考えられます。

