

# 富山市 都市マスタープラン

公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり

(案)





## 目 次

序	はじめに	7
第1章	都市マスタープランとは	8
1.	目的	8
2.	位置付け	8
3.	対象区域	9
4.	目標年次	9
5.	構成	9
第2章	富山市の概況	10
1.	位置・地勢・沿革	10
2.	都市計画の現状	11
第1編	全体構想	13
第1章	まちづくりの理念と目標	14
1.	富山市の市街地の特性	14
2.	まちづくりの理念	24
3.	まちづくりの目標	31
4.	生活像	32
第2章	将来都市構造	34
1.	地域生活圏と拠点	34
2.	公共交通軸と居住を推進する地区	38
3.	数値目標の設定	42
第3章	分野別のまちづくりの方針	44
1.	土地利用の方針	44
2.	交通体系の整備方針	56
①	道路	56
②	新幹線・空港・港湾	59
③	公共交通	61

3. 公園緑地の整備方針	65
4. レクリエーション拠点の整備方針	68
5. その他の都市施設の整備方針	70
① 下水道	70
② 上水道	71
③ 河川	72
6. その他のまちづくりの方針	73
① ユニバーサルデザイン・バリアフリー	73
② 都市環境・景観	74
③ 防災	76
第4章 まちづくりの推進方策	78
1. まちづくりの基本的な進め方	78
2. コンパクトなまちづくりの実現に向けた取組み	79
<b>第2編 地域別構想</b>	<b>81</b>
第1章 富山中央地域	83
第2章 富山北部地域	87
第3章 和合地域	91
第4章 呉羽地域	94
第5章 富山西部地域	98
第6章 富山南部地域	102
第7章 富山東部地域	106
第8章 水橋地域	110
第9章 大沢野地域	114
第10章 大山地域	118
第11章 八尾地域	122
第12章 婦中地域	126
第13章 山田地域	130
第14章 細入地域	133



# 序 はじめに

第1章 都市マスタープランとは

第2章 富山市の概況

# 第1章 都市マスタープランとは

## 1 目的

都市マスタープランとは、都市計画法第18条の2に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、都市の長期的なまちづくりの方針を総合的・体系的に示すものです。

「富山市都市マスタープラン」は、これからのまちづくりの方針として、目指すべき都市像と取組みの方向を明確にし、実現していくことを目的として策定します。

### 都市マスタープランの役割

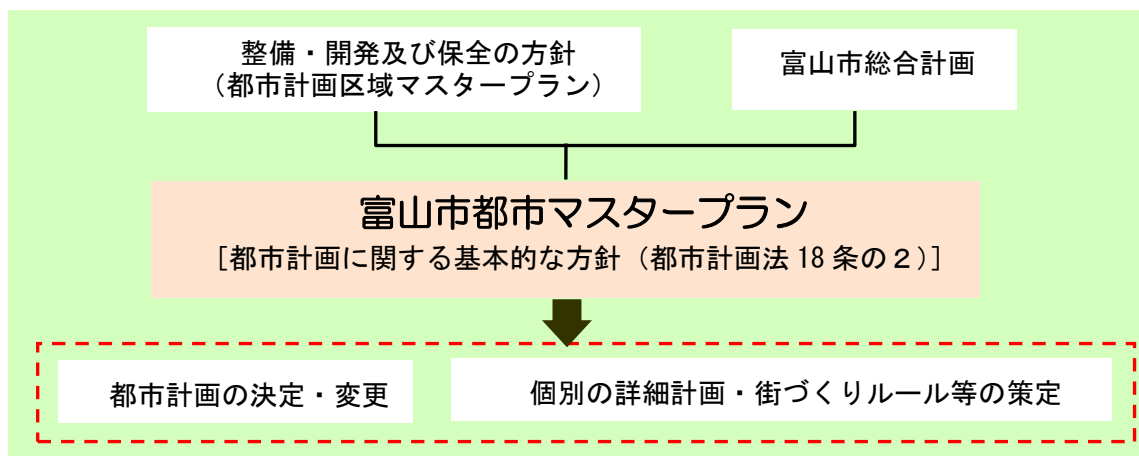
都市の将来像の明示	実現すべき具体的な都市像を示し、市民や事業者などの主体が共有する都市づくりの目標を設定します。
市町村が定める都市計画の根拠	将来像を実現する手法の一つとして、富山市が定める都市計画を決定・変更する際の根拠となります。
都市計画の総合性・一体性の確保	土地利用、道路・公園等の都市施設の配置、市街地の整備・改善など個々の都市計画の相互関係を調整し、総合的・一体的な都市づくりの方針となります。
まちづくりに対する市民の理解の促進	市民や事業者などの主体が、都市の課題や方向性について合意することにより、各種都市計画事業や規制誘導への協力・参加を促進します。

## 2 位置付け

本市のまちづくりの上位計画としては、「富山市総合計画」と、富山県が策定する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（都市計画区域マスタープラン）があります。「富山市都市マスタープラン」は、これらの計画に即し、将来のまちづくりの方針を明らかにするものです。

また、土地利用、道路・公園等の都市施設の配置、市街地の整備・改善など個別の都市計画に対しては、「富山市都市マスタープラン」が上位の位置付けとなります。

### 都市マスタープランの位置付け





### 3 対象区域

「富山市都市マスタープラン」は、主として都市計画区域を重点的に扱いますが、富山市全域を対象とします。

### 4 目標年次

「富山市都市マスタープラン」は、長期的なまちづくりの基本方針を示すものであり、概ね2025年（H37）を目標としています。計画の策定から10年目を迎えた2018年（H30）には、上位計画等の改定を踏まえ、都市づくりに関わる施策・事業の進捗による時点的な修正を行うため、富山市都市計画マスタープランの一部見直しを行いました。

### 5 構成

「富山市都市マスタープラン」は、都市全体に関わる基本的な方針を定める「全体構想」と、富山市を14地域に分け、各地域に関わる基本的な方針を定める「地域別構想」を中心として構成されています。

#### 第1編 全体構想

- 第1章 まちづくりの理念と目標
  - 1. 富山市の市街地の特性
  - 2. まちづくりの理念
  - 3. まちづくりの目標
  - 4. コンパクトなまちづくりの生活像
- 第2章 将来都市構造
  - 1. 地域生活圏と拠点
  - 2. 公共交通軸と居住を推進する地区
  - 3. 数値目標
- 第3章 分野別のまちづくり方針
  - 1. 土地利用の方針
  - 2. 交通体系の整備方針
  - 3. 公園緑地の整備方針
  - 4. レクリエーション拠点の整備方針
  - 5. その他の都市施設の整備方針
  - 6. その他のまちづくりの方針
- 第4章 まちづくりの推進方策
  - 1. まちづくりの基本的な進め方
  - 2. コンパクトなまちづくりの実現に向けた取組み

#### 第2編 地域別構想

- 第1章 富山中央地域
- 第2章 富山北部地域
- 第3章 和合地域
- 第4章 呉羽地域
- 第5章 富山西部地域
- 第6章 富山南部地域
- 第7章 富山東部地域
- 第8章 水橋地域
- 第9章 大沢野地域
- 第10章 大山地域
- 第11章 八尾地域
- 第12章 婦中地域
- 第13章 山田地域
- 第14章 細入地域

## 第2章 富山市の概況

### 1 位置・地勢・沿革

本市は、富山県の中央部に位置し、県都として、また、日本海側有数の中核都市として発展してきました。1996年（H8）に旧富山市が中核市に指定され、2005年（H17）4月には、7市町村（富山市、大沢野町、大山町、八尾町、婦中町、山田村、細入村）が合併し、新しい「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1,241.77k㎡となっています。本市の総面積は、富山県の約3割を占めており、国内において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。

### 富山市の位置等



## 2 都市計画の現状

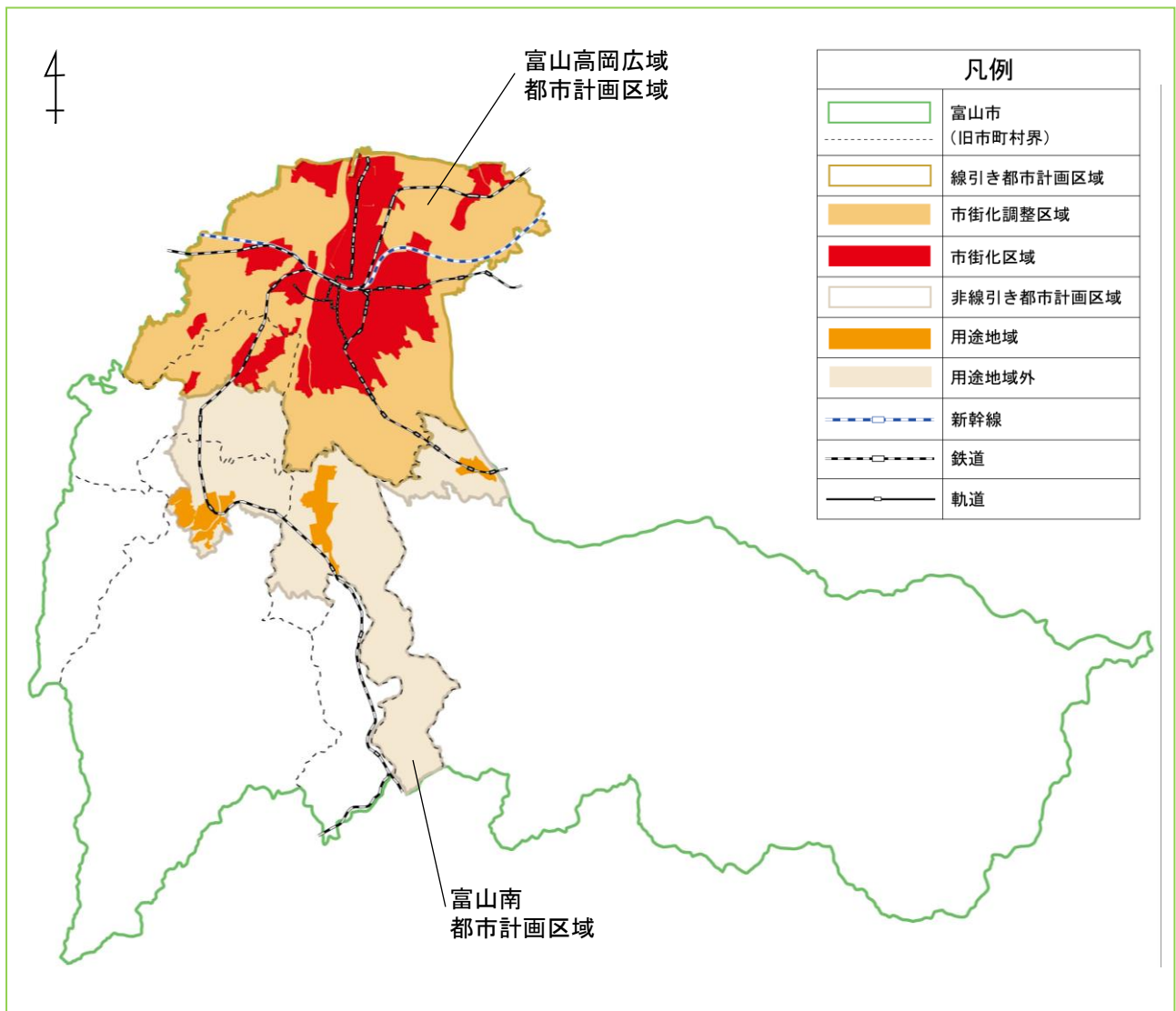
2005年（H17）年4月の市町村合併により、本市には、富山高岡広域都市計画区域、大沢野都市計画区域、大山都市計画区域、八尾都市計画区域の4つの都市計画区域が併存していましたが、2016年（H28）に大沢野都市計画区域、大山都市計画区域、八尾都市計画区域を統合した富山南都市計画区域が設定され、現在は2つの都市計画区域となっています。

富山高岡広域都市計画区域は、線引き制度<sup>注</sup>を導入している一方、富山南都市計画区域は、非線引きの都市計画区域となっています。旧大沢野町、旧大山町、旧八尾町、旧婦中町の地域には都市計画区域外もあります。また、旧山田村、旧細入村の地域は全域が都市計画区域外となっています。

線引き区域と非線引き区域、都市計画区域と区域外が併存するため、ひとつの市の中に土地利用規制の厳しい区域と緩い区域が存在しています。

注) 線引き制度：都市計画法に基づく制度で、計画的なまちづくりを誘導するため、市街化を図る区域と抑制する区域に分け、段階的かつ計画的に市街化を図ろうとするもの。

### 都市計画区域の状況





# 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

# 第1章 まちづくりの理念と目標

## 1 富山市の市街地の特性

### 1 低密度な市街地

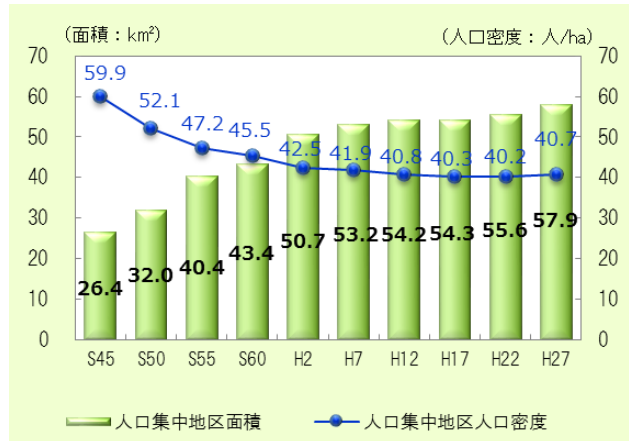
#### 1. 市街地密度の低下

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。

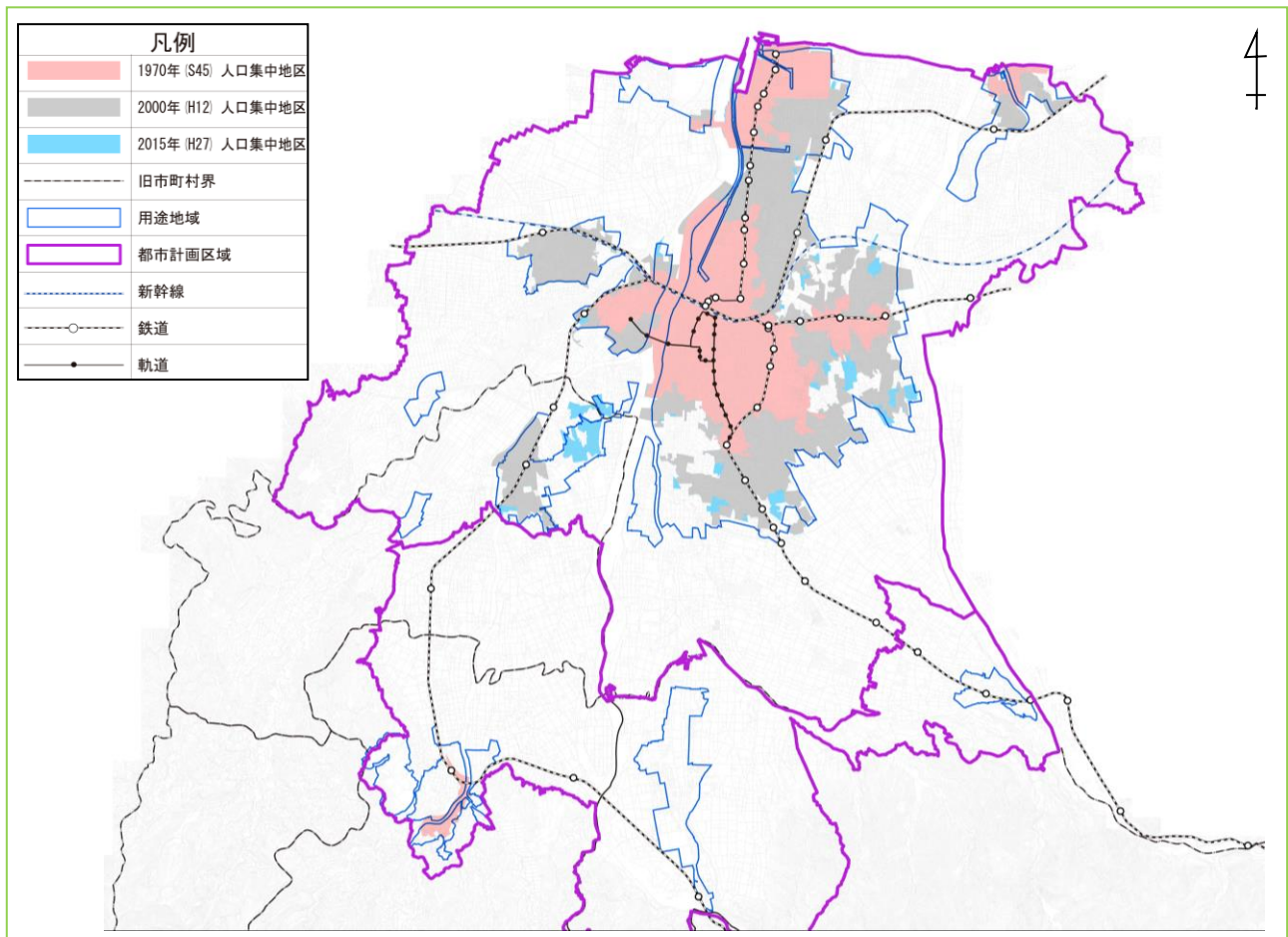
市街地の外延化により、県庁所在都市では全国で最も低密度な市街地となっています。

■ 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

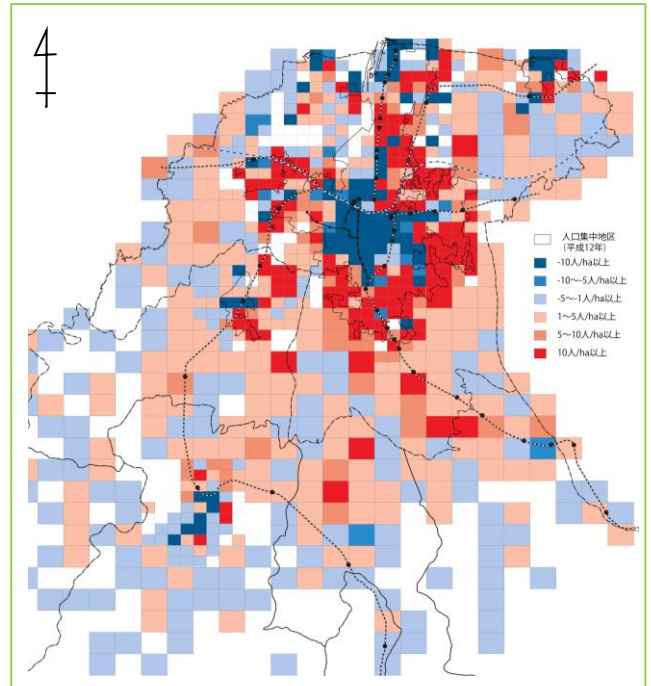
## 2. 人口増減の特性

1970年(S45)～2000年(H12)の過去30年間に於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

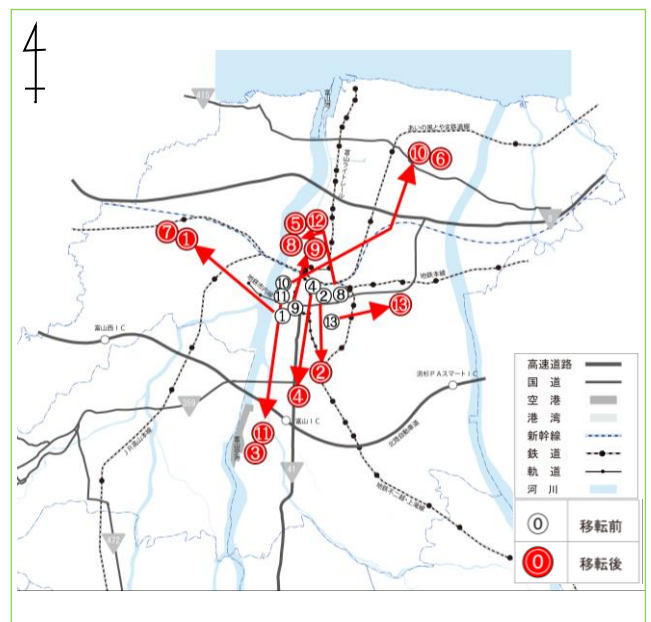
## 3. 都心から郊外に移転した主な施設

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。

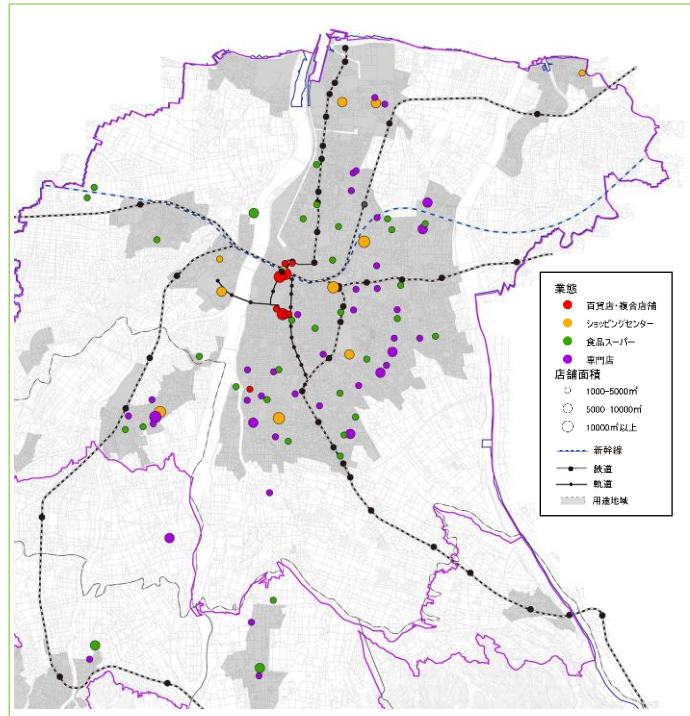
#### 4. 大規模小売店舗の郊外立地

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。

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

■大規模小売店舗の立地状況



#### 富山市における各種商品・買回り品小売業の動向

	単位	H6	H9	H11	H14	H16	H19	H26
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。

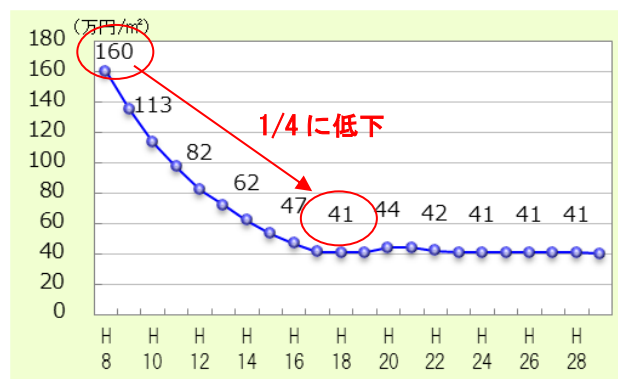
注2) 各種商品小売業：百貨店、総合スーパーなど

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



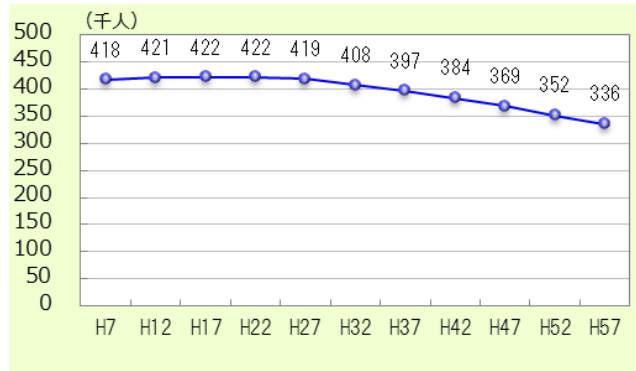
## 6. 今後の人口・世帯の長期予測

### 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



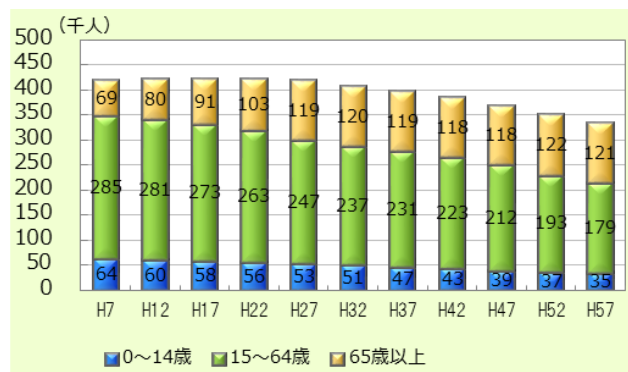
### ② 年齢別人口

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



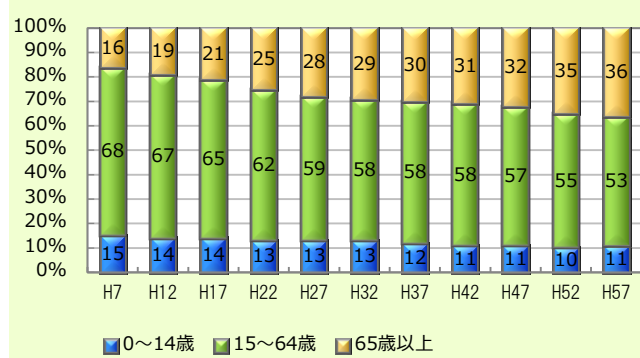
### ③ 世帯数

世帯数は、今後もしばらく増加し、2025年（H37）をピークに減少に転じると予測されます。

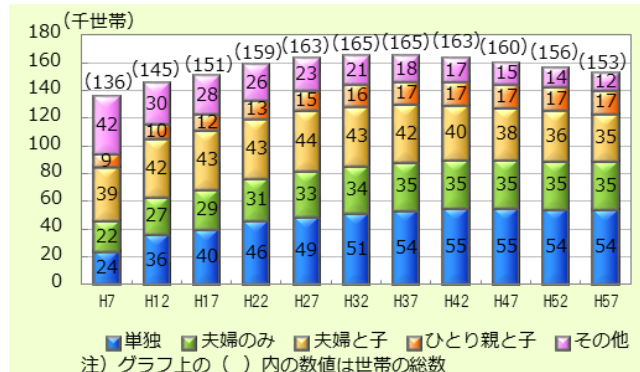
世帯の内訳を見ると、単独世帯（ひとり住まい）の増加が顕著であり、2030年（H42）には、約5.5千世帯になると予測されます。

世帯の家族類型の変化により、单身向け住宅のニーズが増えるなど、住宅に対するニーズが多様化することとなります。

■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

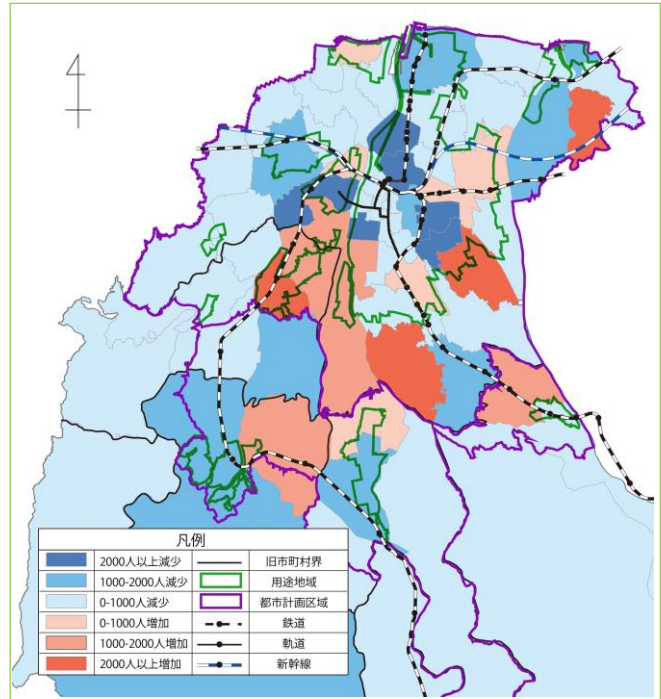
## 7. 市街地の低密度化と行政コスト

### 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

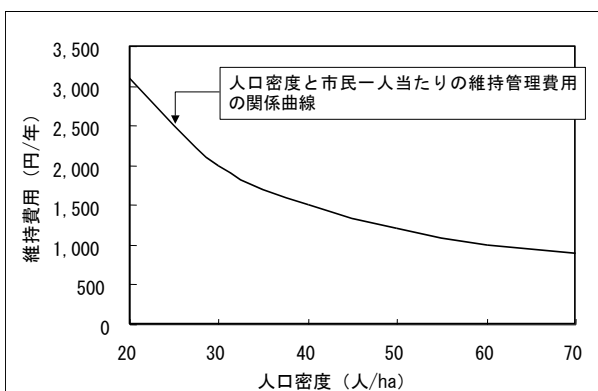
### ② 市街地の人口密度と行政コストの関係

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。

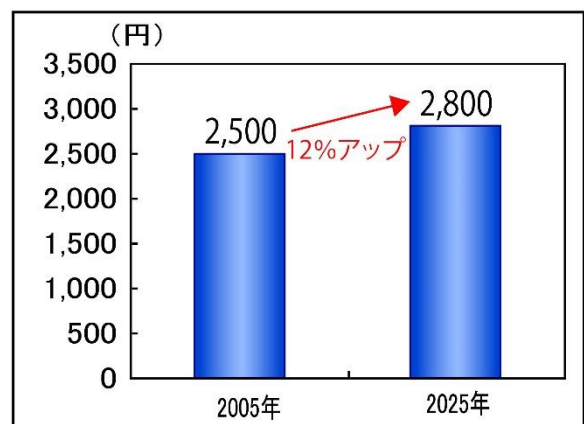
地区別の人口予測を基に、市民1人当りの都市施設の維持管理費を試算すると、市街地全体の低密度化が進行することにより、2025年（H37）では、2005年（H17）と比較して12%上昇することとなります。

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

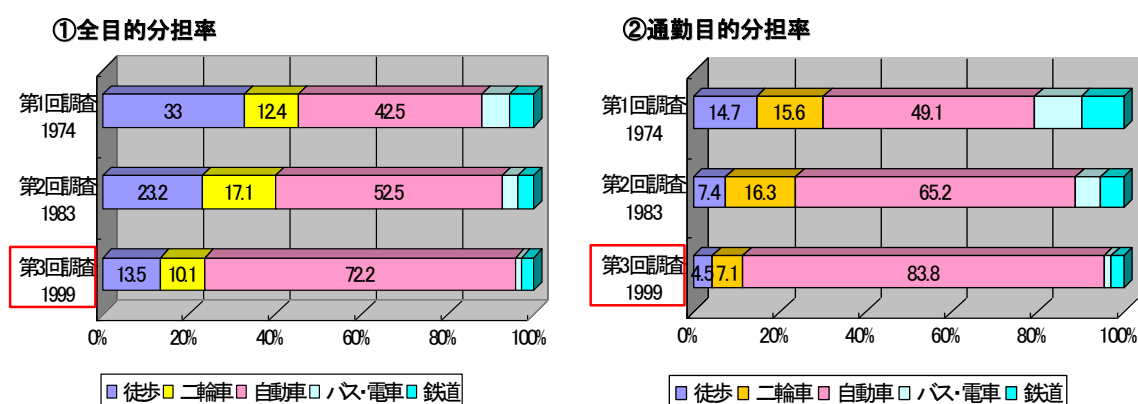
### 1. 1世帯当りの乗用車保有台数

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



出典：富山高岡広域都市圏第3回パーソントリップ調査

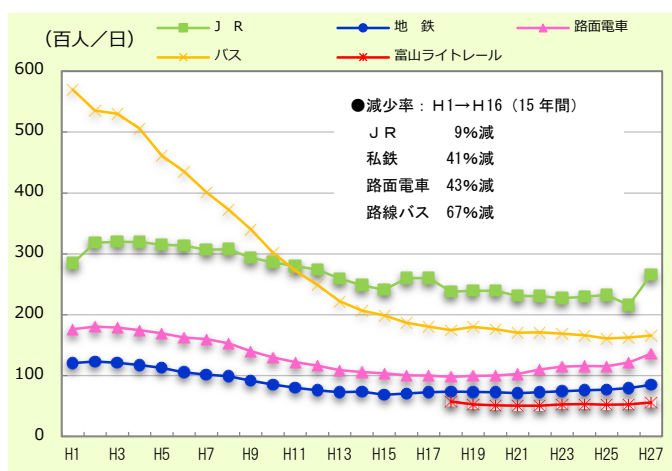
### 3. 衰退する公共交通

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

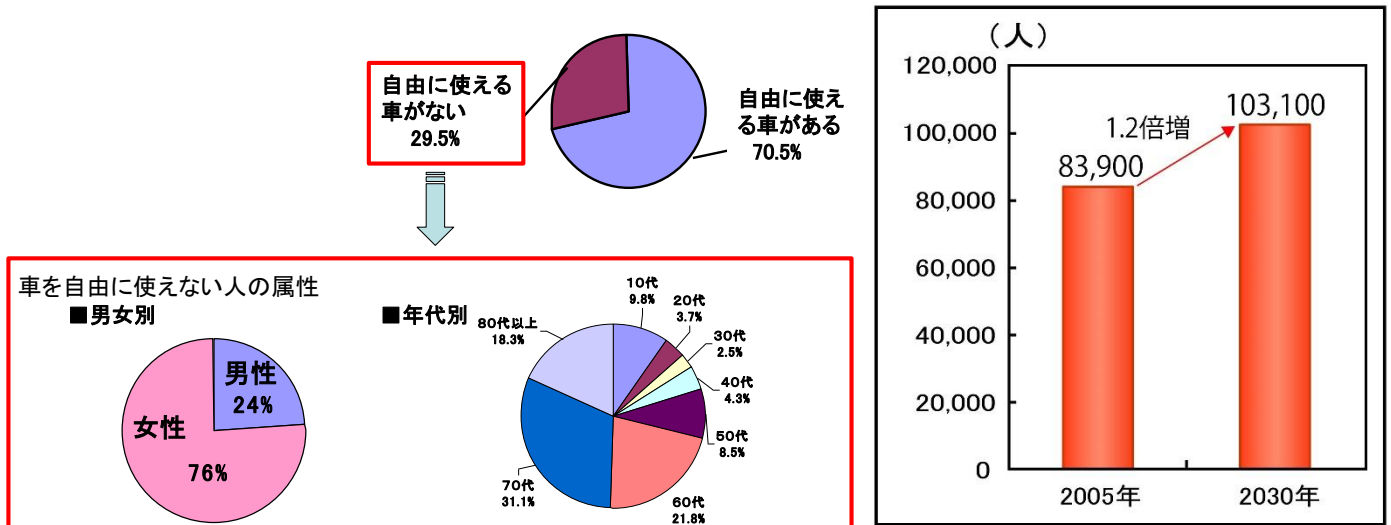
車を自由に使えない人（免許の無い人、免許はあるが自由に使える車を持たない人）の割合は約3割となっています。

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）

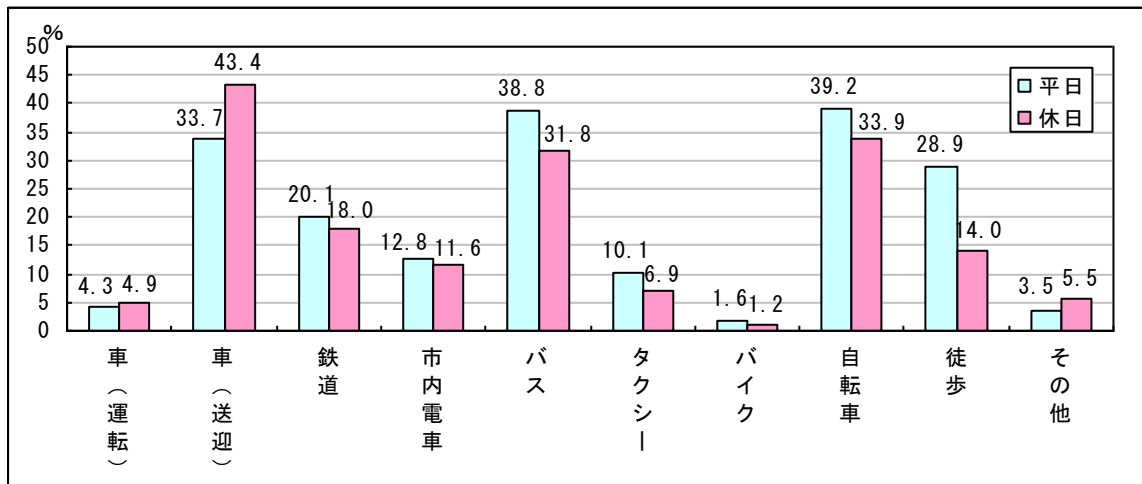


注）車を自由に使えない人の予測（20歳以上）は、市民意識調査の結果を基に、年齢別の「車を自由に使えない人」の割合を設定し、その割合を将来の年齢別人口に乗じて算定した。

##### 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



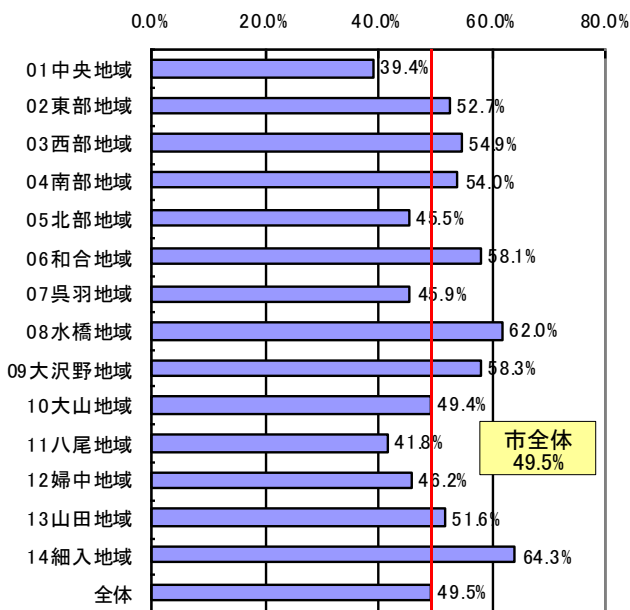
### ③ 移動に困ることがある人の特性と実態

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。

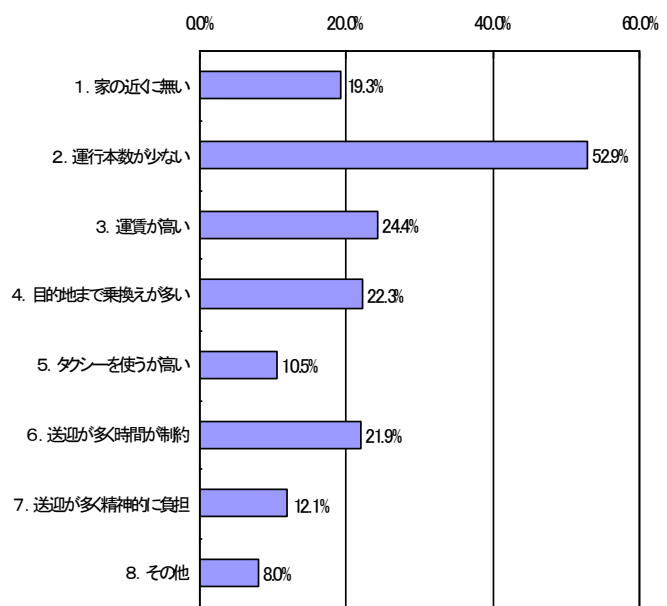
また、郊外部でも、コミュニティバスのある地域（呉羽、婦中）では、移動に困ることがあると回答した人の割合が低くなっています。

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）



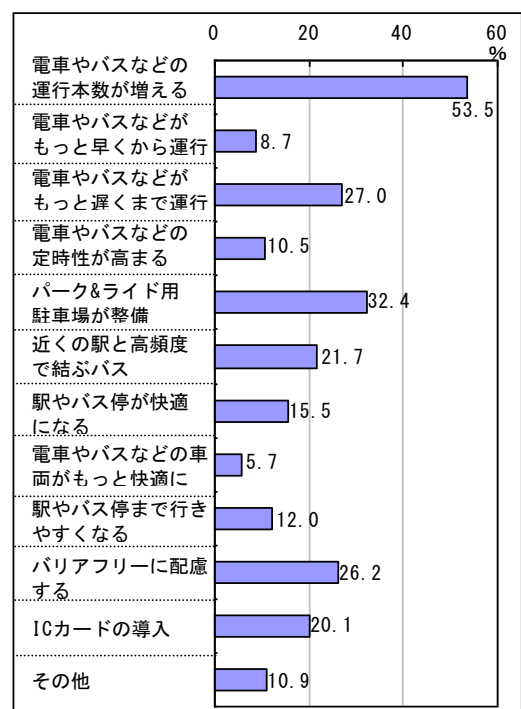
■ 困る理由（困る人・車を自由に使えない人）



### 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



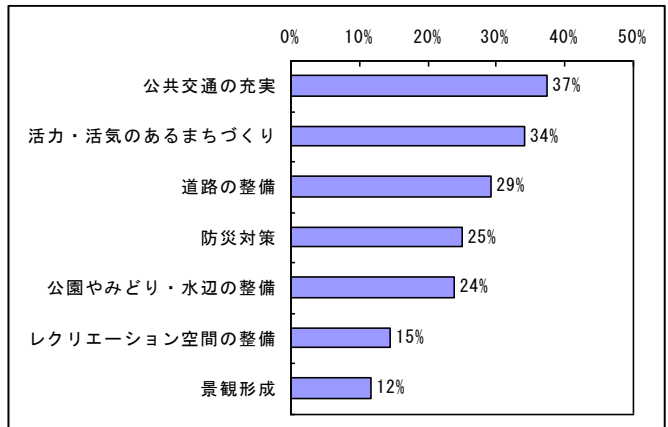
### 3 今後のまちづくりに対する市民ニーズ

～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

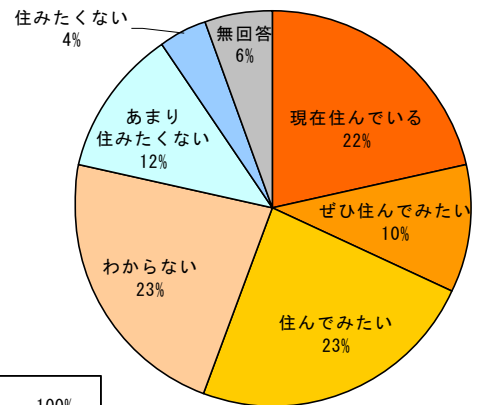


#### 2. 公共交通の利便性の高い地域への住み替え意向

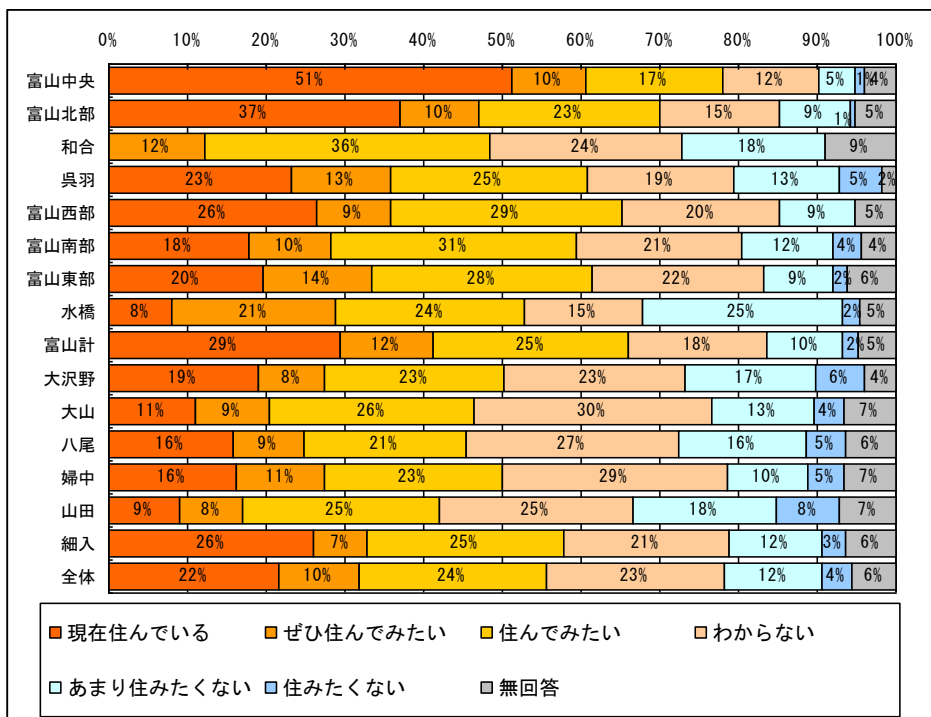
「公共交通の利便性の高い地域への住み替え意向」を尋ねたところ、「ぜひ住みたい」、「住んでみたい」を合わせて約3割の方が住み替え意向を示しています。

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



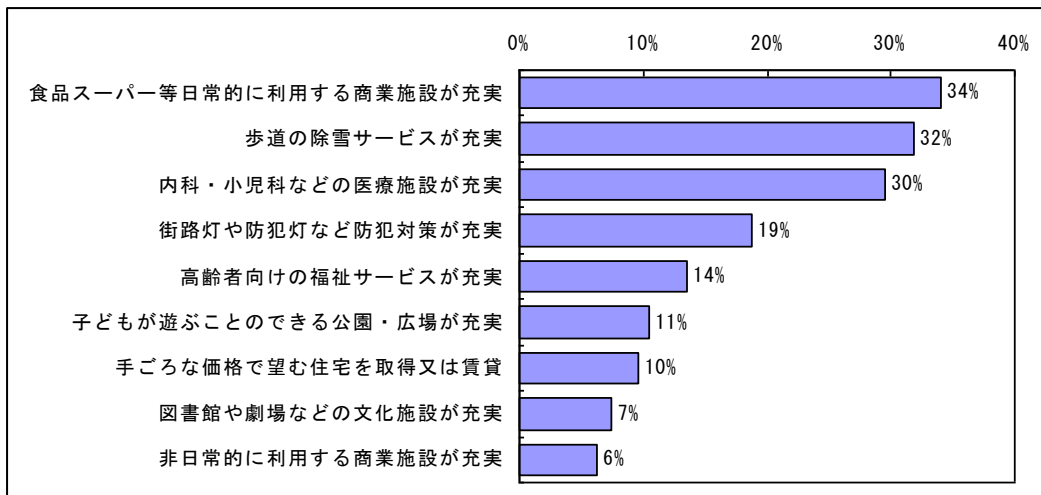
■ 公共交通の利便性の高い地域への住み替え意向（地域別）



### 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を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。

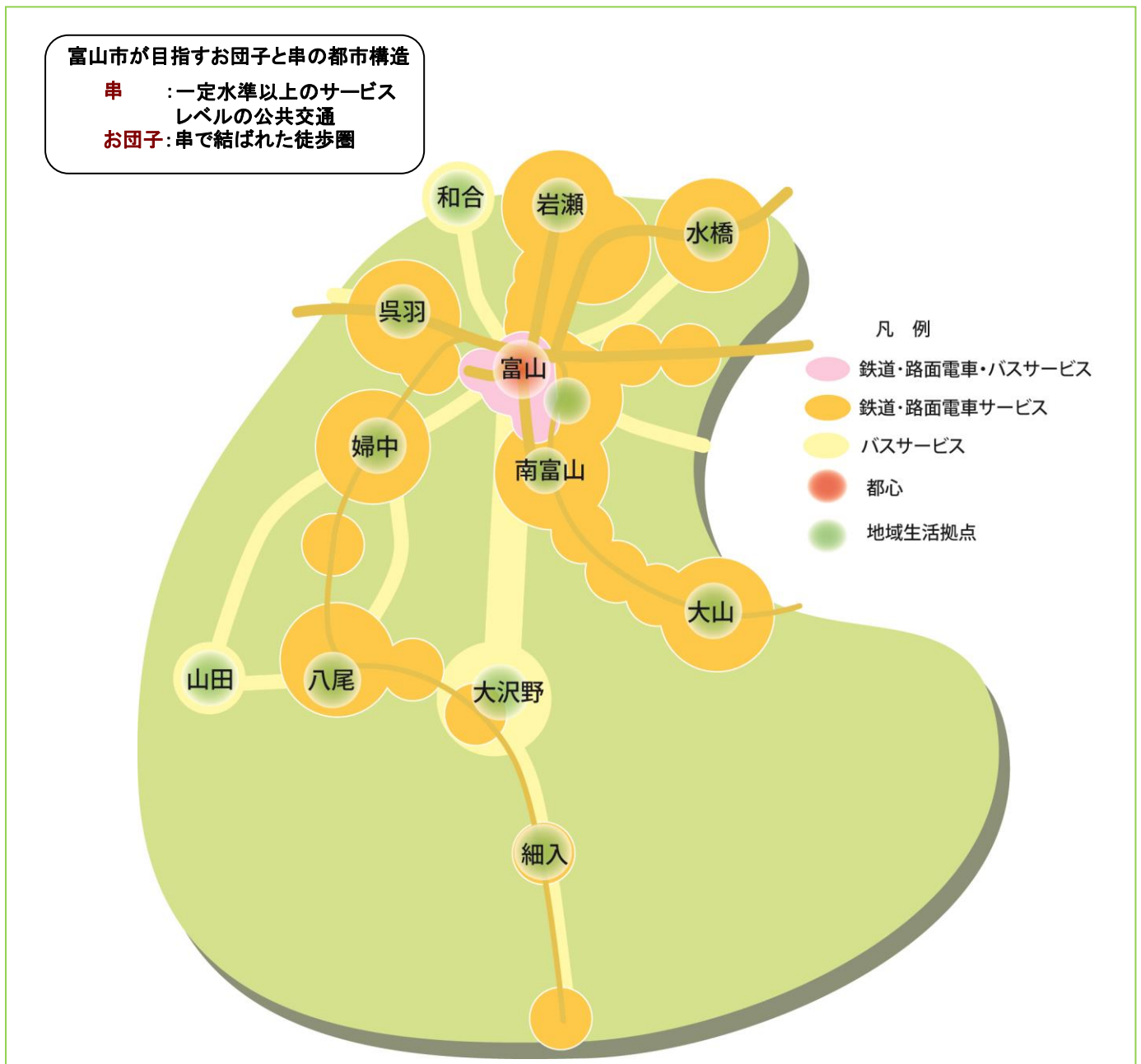


## 2 まちづくりの理念

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



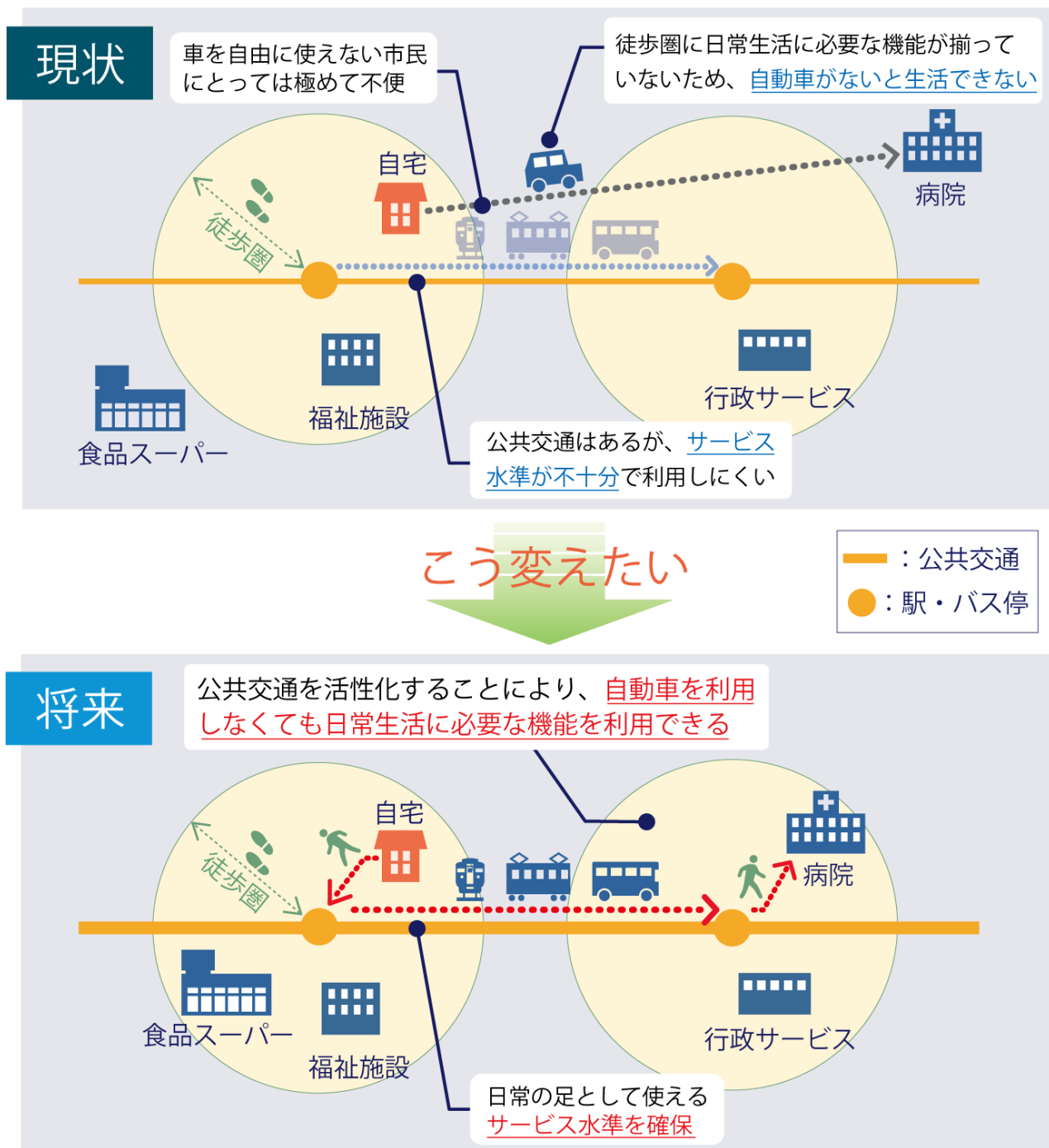
### 3 富山型コンパクトなまちづくりの特徴

#### 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を目指す都市構造は、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。

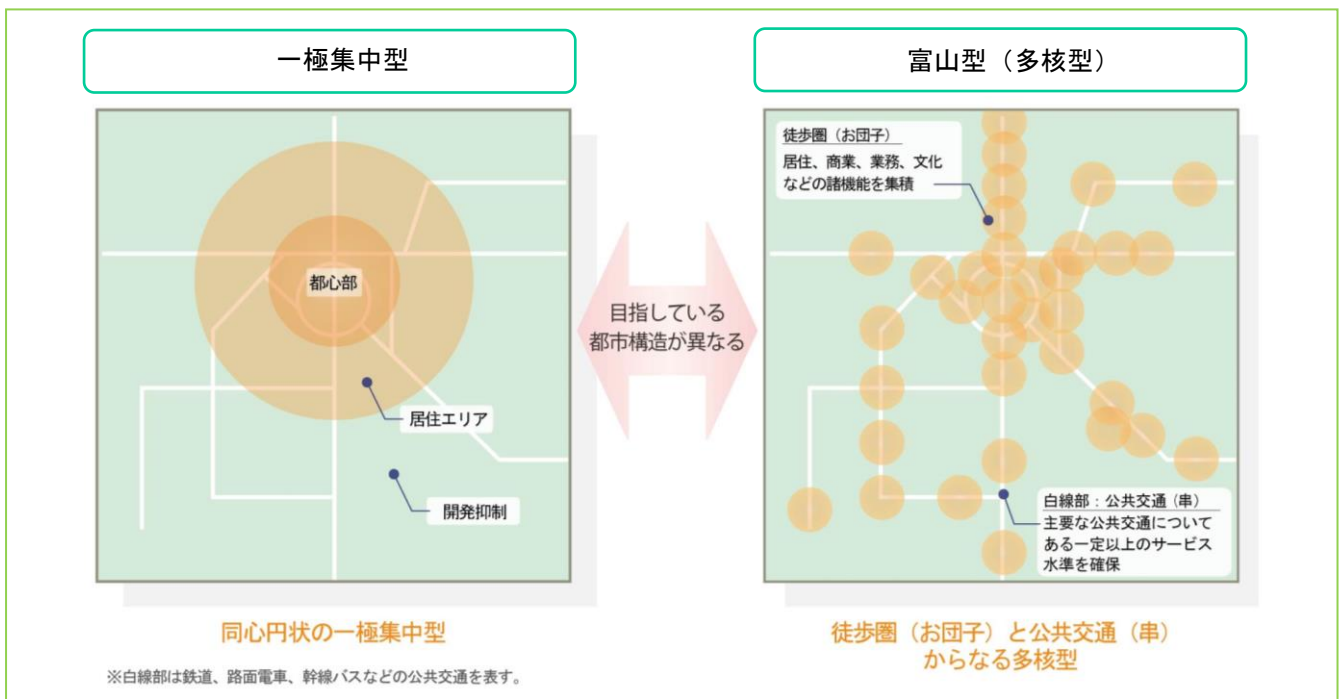
同心円を基本とした一極集中型の都市構造は、一定の範囲に住まうことにより、都市施設の維持管理コストや福祉・ゴミ収集など巡回の必要な行政コストを抑制できるメリットがあります。

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

本市の取り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

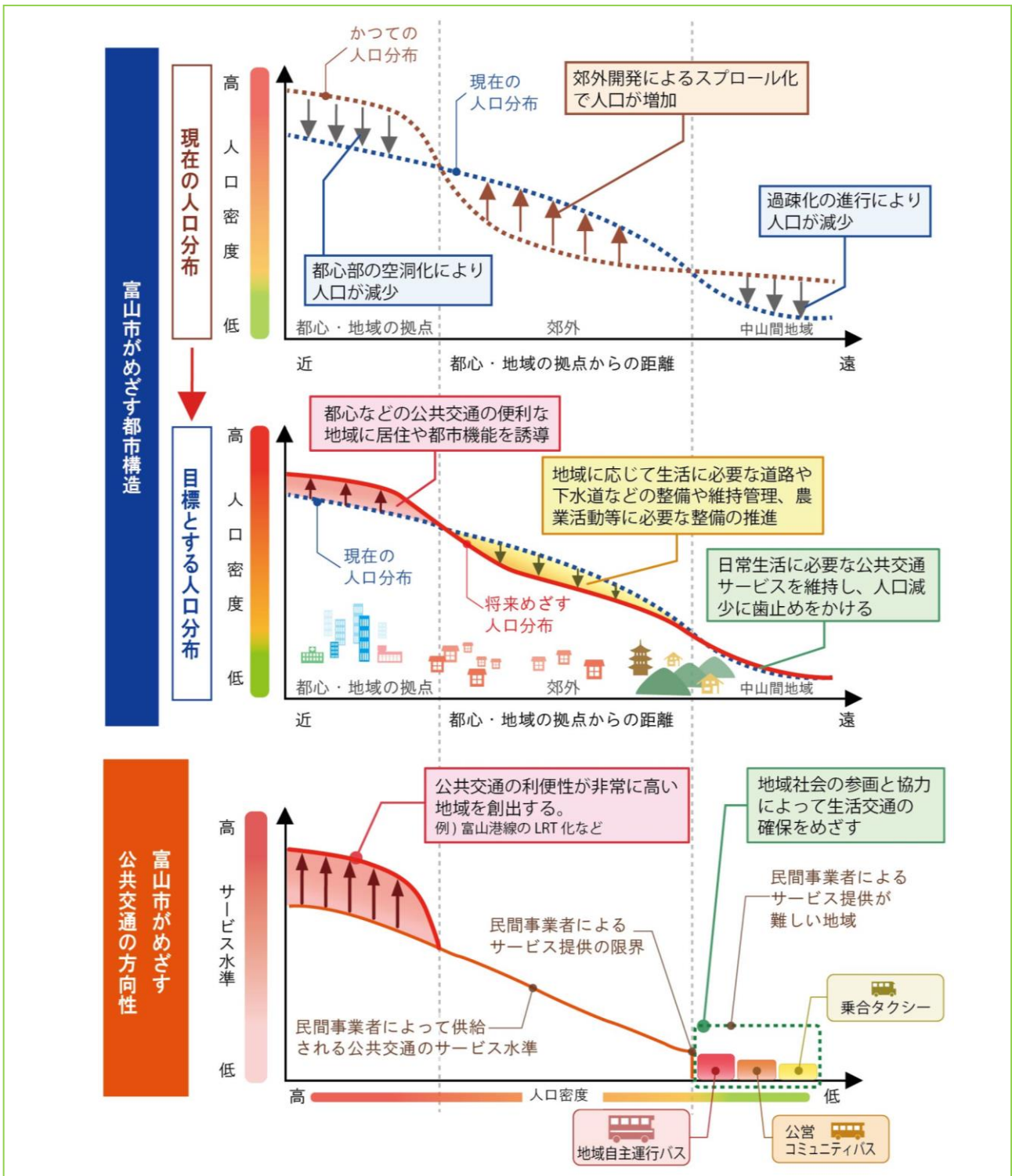
コンパクトなまちづくりは、都心部だけのまちづくりではありません。鉄軌道をはじめとした公共交通の沿線に、地域の核となる拠点を整備し、全市的にコンパクトなまちづくりを推進します。

## 5 コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の考え方

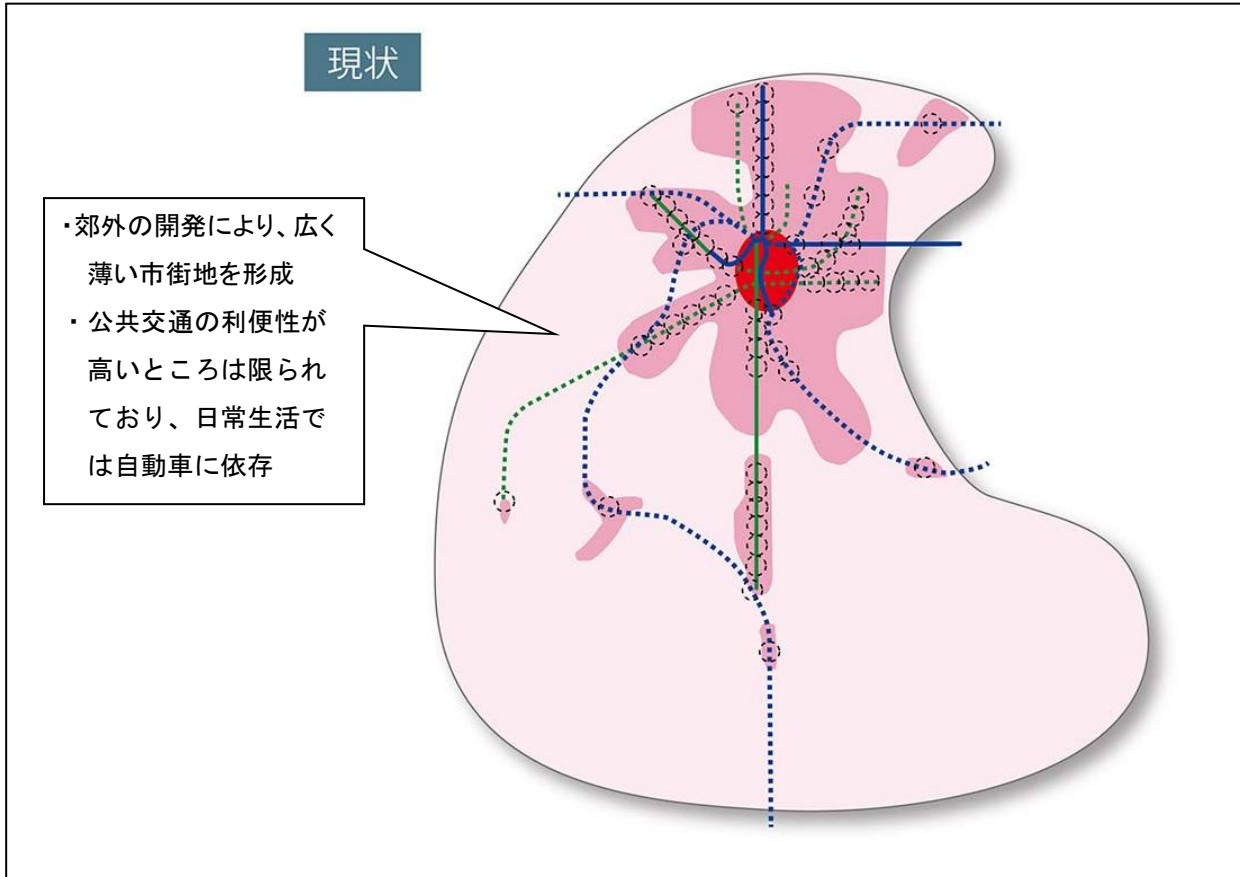
コンパクトなまちづくりを実現するため、人口の減少が顕著であった都心・地域の拠点等の既成市街地において、公共交通の活性化をはじめとした街の魅力を高めることにより、これまで人口が増加した郊外からの転居を促進します。

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

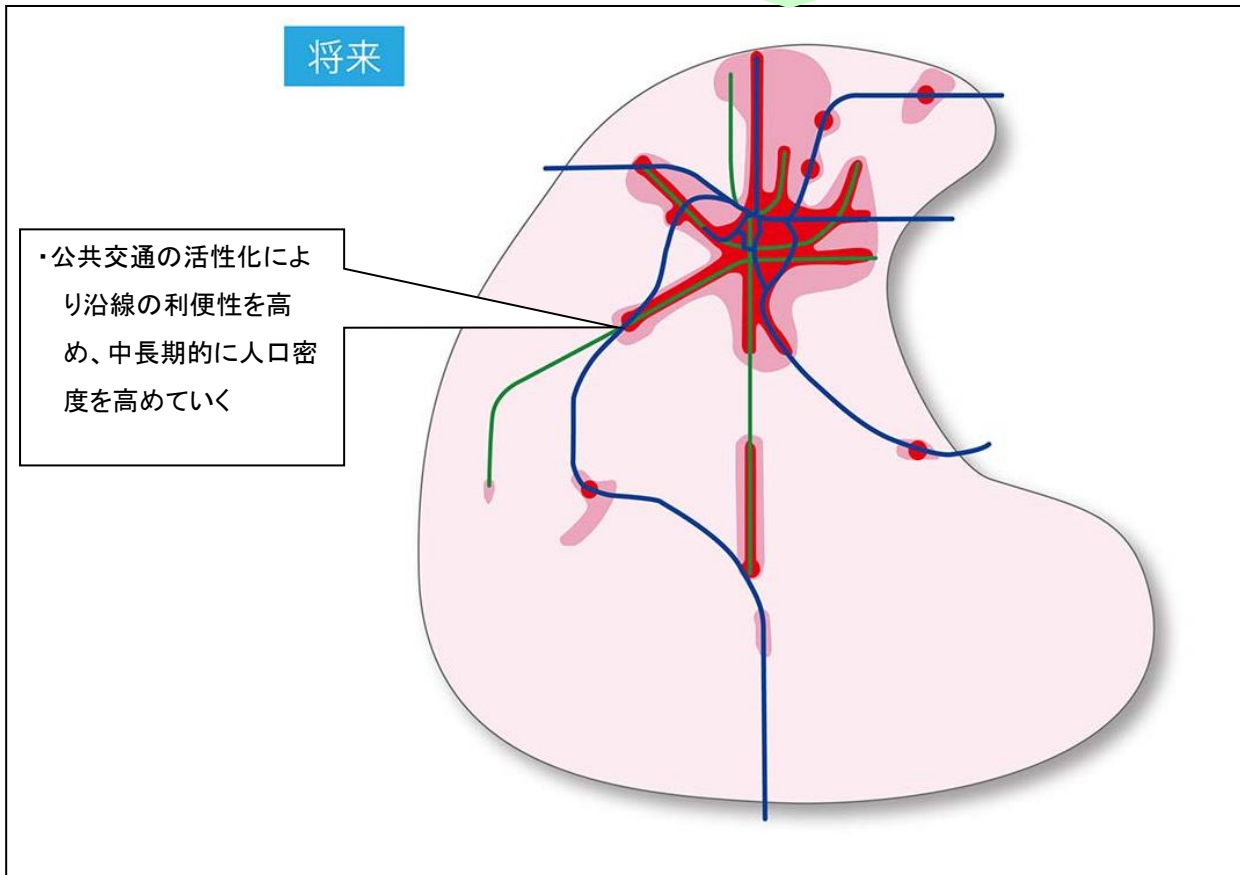


## 公共交通の活性化による人口分布の改変



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



### 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 대응するとともに、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

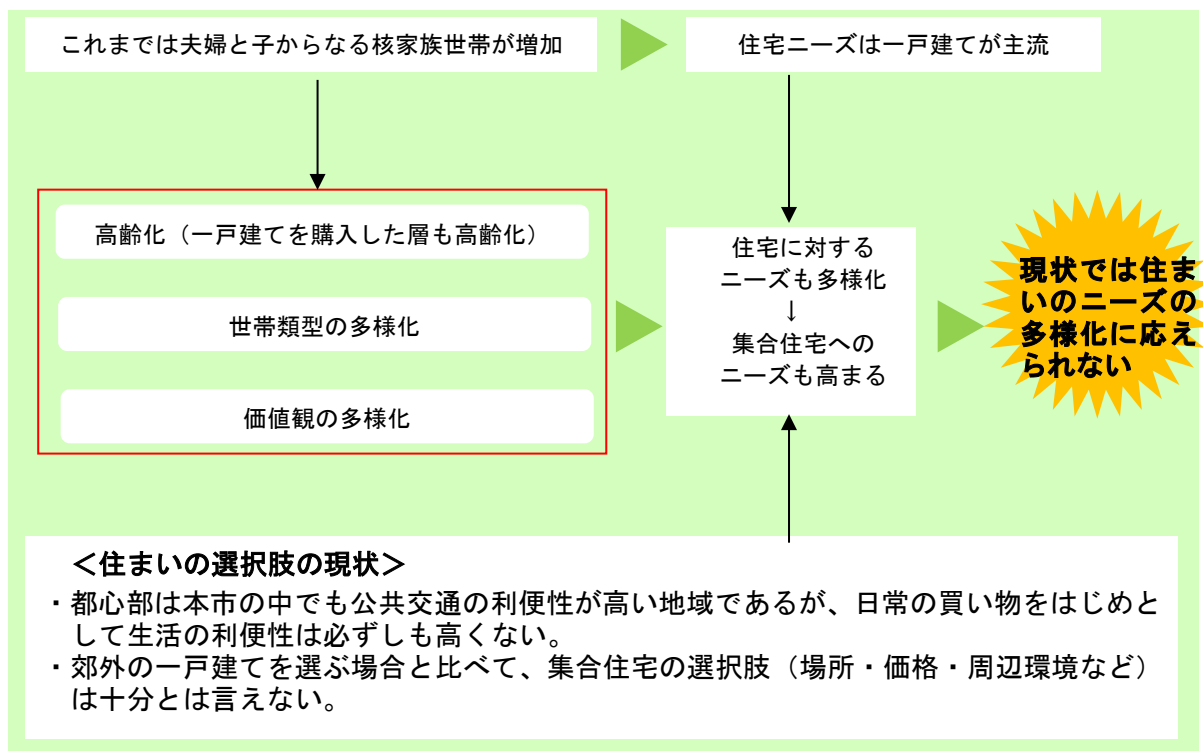
夫婦と子からなる核家族世帯が増加してきた時代においては、郊外での広い敷地をもった一戸建てに対するニーズが高く、それに応えて一戸建ての住宅供給が行われてきました。しかし、今後は、一戸建て需要の中心であった核家族世帯（夫婦と子ども世帯）が減少していくものと予測されています。

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。

## 第2章 将来都市構造

### 1. 地域生活圏と拠点～拠点集中型のまちづくりの展開

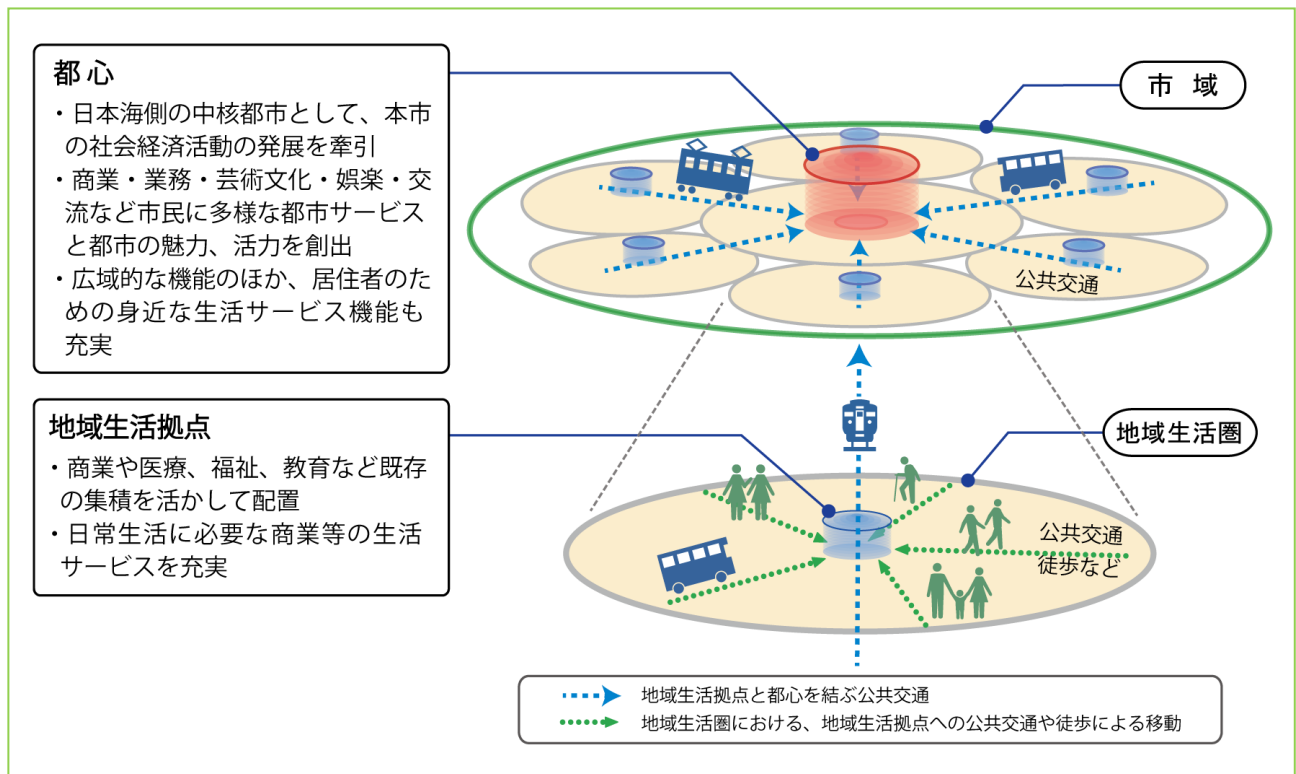
商業などの都市機能の無秩序な拡散は、日常生活における自動車への依存をいっそう高める一方、車を自由に使えない市民にとって、暮らしにくい状況となっています。このため、既成市街地への都市機能の集約化を図ります。

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つなぐ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

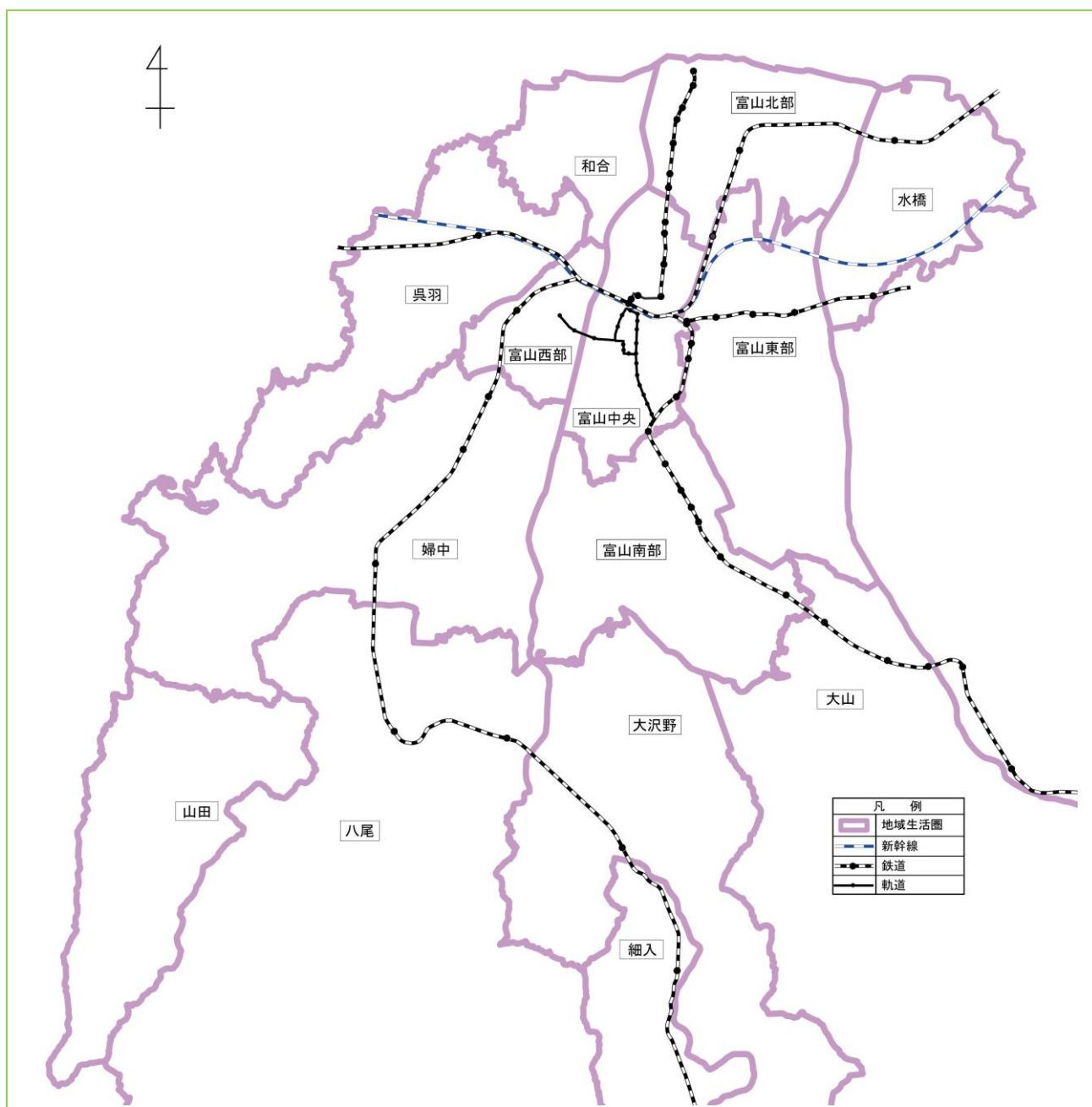
## ～市域を 14 の地域生活圏に区分

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学区などを考慮し、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

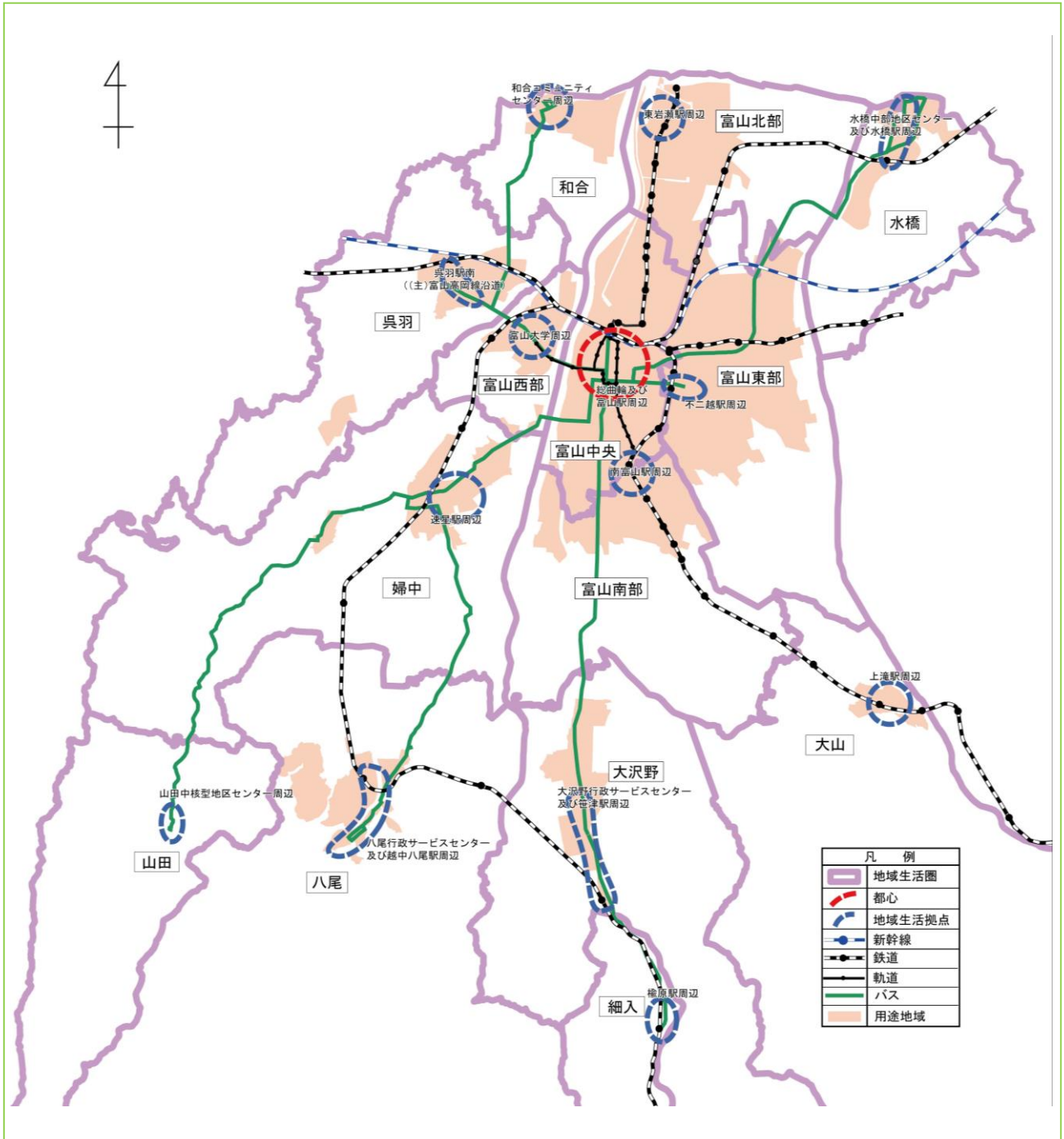
### ～都心以外に 13 の地域生活拠点を設定

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。

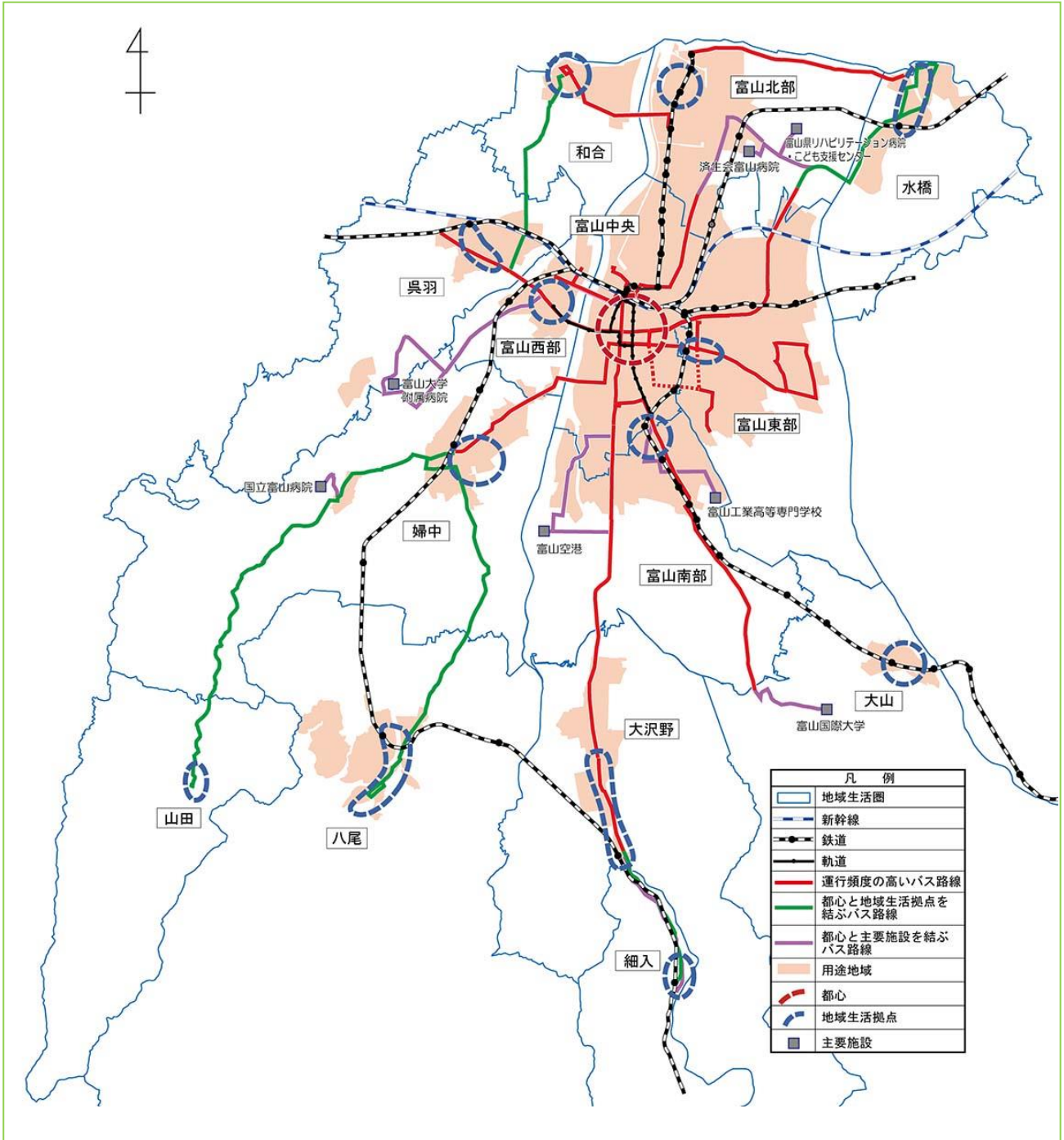
##### ② 運行頻度が高い路線

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。

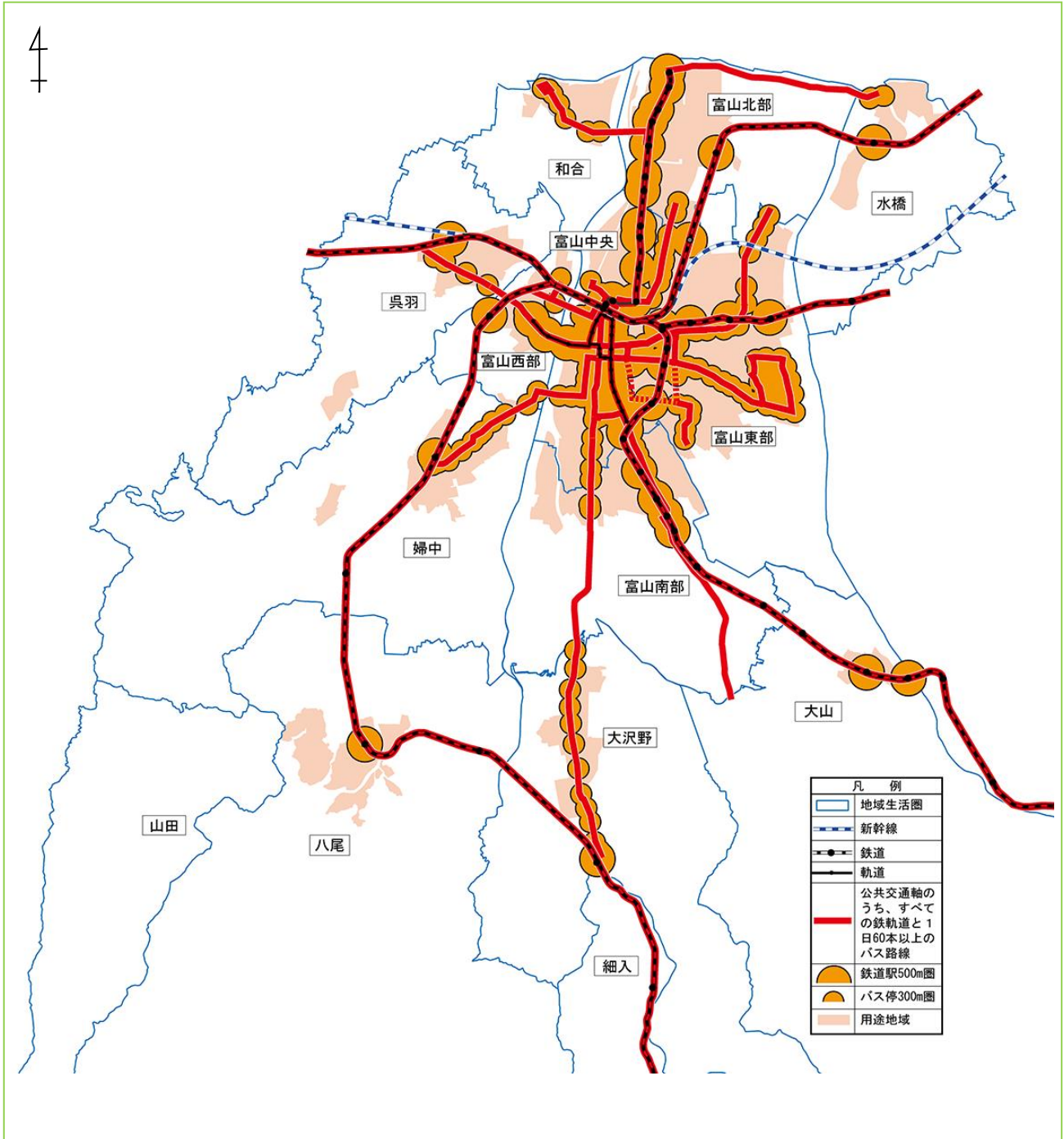
注2) 工業専用地域及び工業地域は、都市計画法で決められた用途地域のこと。工業専用地域は、特に工業の利便を増進するため定める地域のこと。工場以外のほとんどの建物は建てられない。一方、工業地域は基本的にどんな工場でも建てられるほか、住居、小規模店舗も建てられる。ただし、学校や病院、ホテルなどは建てられない。

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

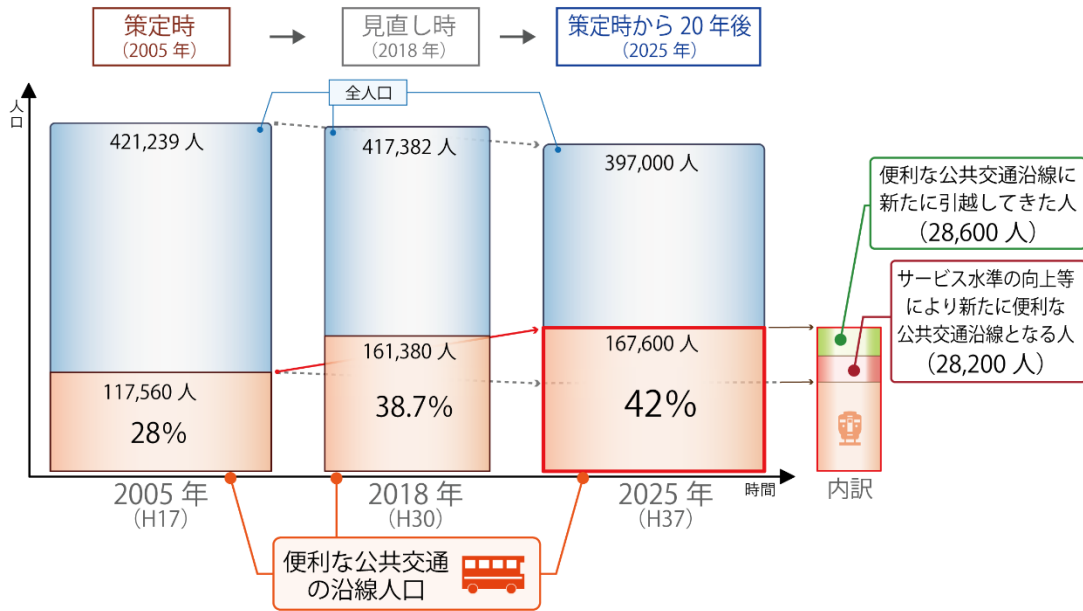
現在、公共交通軸として設定した鉄軌道・バス路線のサービス水準の維持や向上に取り組むとともに、都市機能の集約による公共交通沿線の魅力を高めることで、「公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合」を増やします。

### 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人/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



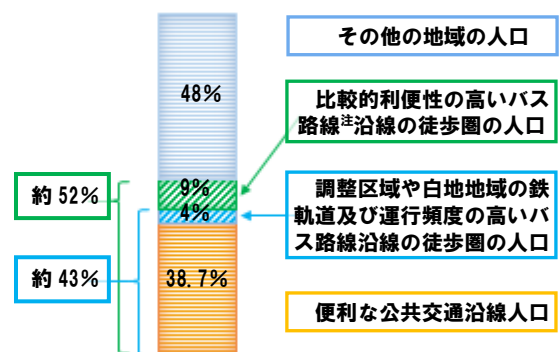
注) 公共交通が便利な地域に住む人口目標の設定にあたっては、鉄軌道及びバス路線の個々の沿線ごとに目標人口を算定して、それらの値を積み上げている。現状で目標人口密度を達成している路線では、現状の人口を維持すると仮定している。公共交通が便利な地域に住む人口については、策定時2005年〔H17〕は利便性の低かったJR高山本線、地鉄不二越・上滝線を除いて集計。2018年〔H30〕以降はJR高山本線、地鉄不二越・上滝線を含んでいる。2005年〔H17〕の総人口の値は国勢調査2005年〔H17〕、現在〔2018年〔H30〕見直し時〕の値は「コンパクトなまちづくりに伴う都市的指標調査業務委託報告書」〔2018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（42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。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%となります。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。

#### 現在の地域別人口割合



注) 概ね一日当たり30本程度のバス路線

## 第3章 分野別のまちづくりの方針

### 1. 土地利用の方針

#### 1 土地利用の区分の設定

##### 1. 商業系土地利用

広域的な商圈をもった大規模商業施設の出退店の動向は、地域の商業施設や人の流れ等への影響を通じて、まちづくりに大きな影響を与えています。

また、今後の人口減少に伴い、商業に対する床需要は大幅な増加が見込まれない状況にあります。安定的な商業地の形成を図るためには、商業施設間のすみ分けを明確にし、店舗過剰による過当競争を抑制する必要があります。

集積すべき業種・業態と商圈の広がりに応じた商業施設の適正配置を行うため、次の3つの土地利用の区分を設定します。

- 周辺の市町村も含めた広域的な商圈を持つ大規模な商業施設の立地誘導を図るため、「広域商業地区」を設定します。
- 最寄り品の販売など、概ね地域生活圏の広がりを商圈とした身近な商業施設の集積地を形成するため、「地域商業地区」を設定します。
- 広域商業や地域商業に影響を及ぼさない範囲で、自動車利用を前提に地域生活圏を越えた商圈を持つ商業施設の適正な立地を図るため、「沿道商業地区」を設定します。

##### 2. 産業系土地利用

産業系土地利用は、本市の産業経済の一翼を担う工業の振興と、生産や消費を支える流通の高度化・効率化を図るため、次の2つの土地利用の区分を設定します。

- 工場等の操業環境の整備・保全や産業の高度化支援機能の導入を図る「工業地区」を設定します。
- 流通業務に関連する事務所、店舗等の集積を図る「流通業務地区」を設定します。

##### 3. 住宅系土地利用

住宅系土地利用は、多様な住まい方の選択肢を提供するため、次の3つの土地利用の区分を設定します。

- 専ら住宅を主体とし、良好な住環境の保全を図る「住宅専用地区」を設定します。
- 住宅を主体としつつ、生活利便性を支える商業施設などの他の用途を許容する「住居地区」を設定します。
- 中小規模の店舗や事務所、工場等と調和のとれた住宅地の形成を図る「複合用途地区」を設定します。

#### 4. 農業・自然系土地利用

農業・自然系土地利用は、農地及び森林の保全を図るとともに、農林業の担い手である集落の定住環境を維持するため、次の3つの土地利用の区分を設定します。

- ・農業の振興と農地の保全を図るための「農業保全地域」を設定します。
- ・集落の定住環境の維持を図るための「集落地域」を設定します。
- ・丘陵及び山間部の森林等の良好な自然環境の保全を図るための「森林環境保全地域」を設定します。

#### 土地利用の区分

土地利用区分		土地利用の考え方
商業系土地利用	広域商業地区	周辺の市町村も含めた広域的な商圈を持つ大規模な商業施設の立地誘導を図る地区
	地域商業地区	概ね地域生活圏の広がりを商圈とした身近な商業施設の集積を図る地区
	沿道商業地区	広域商業や地域商業に影響を及ぼさない範囲で、自動車利用を前提に地域生活圏を越えた商圈を持つ商業施設の適正な立地を図る地区
産業系土地利用	工業地区	工場等の操業環境の整備・保全や産業支援機能の導入を図る地区
	流通業務地区	流通業務に関連する事務所、店舗等の集積を図る地区
住宅系土地利用	住宅専用地区	専ら住宅を主体とし、良好な住環境の保全を図る地区
	住居地区	住宅を主体としつつ、生活利便性を支える商業施設などの他の用途を許容する地区
	複合用途地区	中小規模の店舗や事務所、工場等と調和のとれた住宅地の形成を図る地区
農業・自然系土地利用	農業保全地域	農業の振興と農地の保全を図る地域
	集落地域	集落の定住環境の維持を図る地域
	森林環境保全地域	丘陵及び山間部の森林等の良好な自然環境の保全を図る地域

## 2 土地利用の配置及び誘導方針

---

### 1. 商業系土地利用

#### ① 広域商業地区

広域商業地区は、本市の「顔」にふさわしい広域的な都市機能の集積を図る都心地区（富山駅周辺～総曲輪）と、大規模なショッピングセンターと専門店が複合する婦中地域の速星駅周辺地区に配置します。

また、広域商業地区で大規模な商業施設を誘導するため、その他の地区での一定規模以上の大規模な商業施設の立地を抑制します。

都心地区では、再開発等による都市機能の更新や土地の高度利用を図りながら、中核的な商業施設を誘導するとともに、集客力のある教育文化機能や業務、医療、福祉などの多様な機能を誘導し、まちなかの賑わいや魅力の向上を図ります。また、空き店舗等の既存ストックを活用し、市民ニーズに即した魅力ある商業施設の集積を図ります。

速星駅周辺地区は、大規模な商業施設を核として、魅力ある商業地区の形成を図ります。

#### ② 地域商業地区

地域商業地区は、身近な商業など日常生活に必要な諸機能の集積を図る地域生活拠点に配置します。

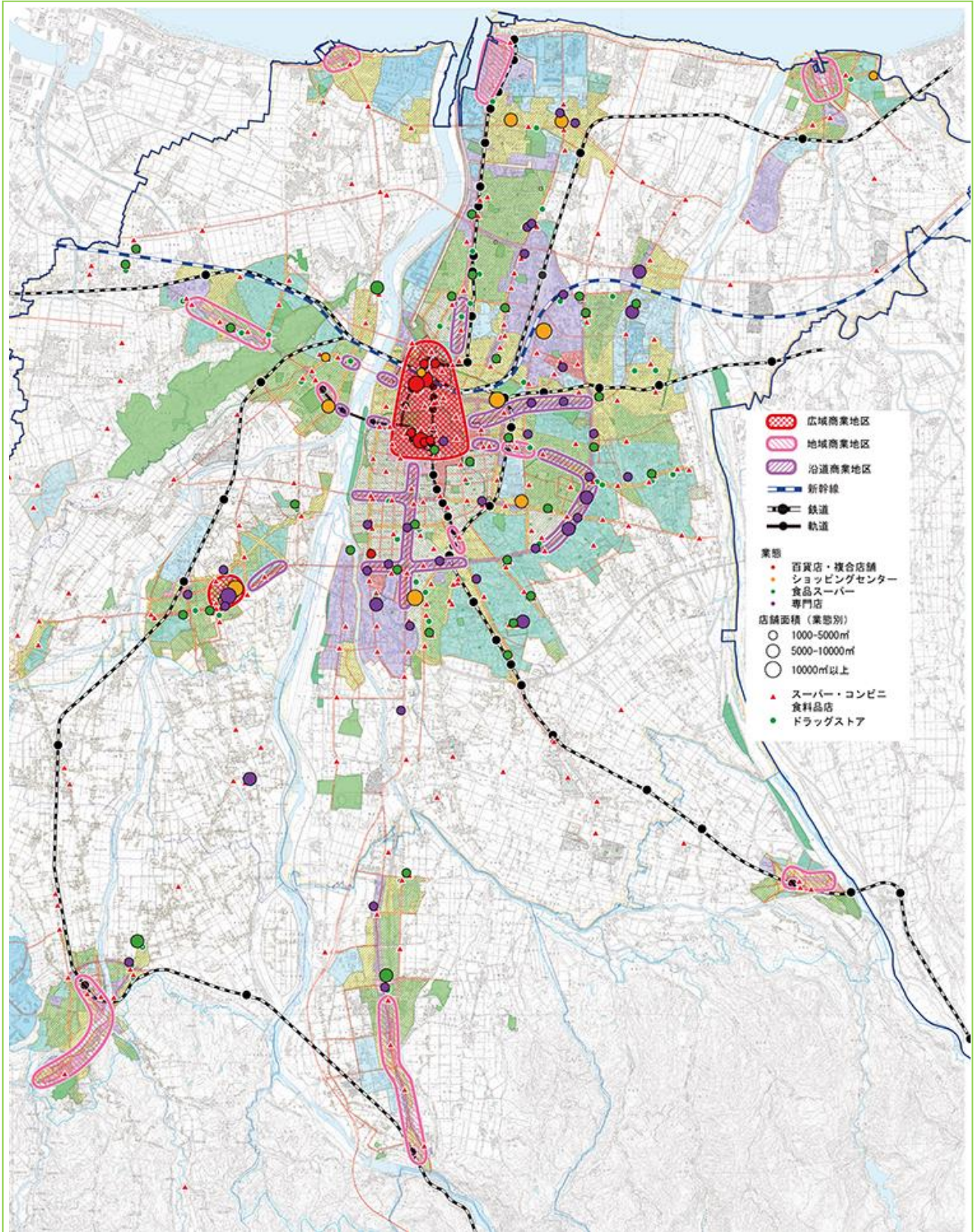
地域生活拠点においては、幹線公共交通の充実を図りながら、最寄り品小売業や金融機関、公共公益施設の集積を促進し、交通利便性の高い商業地として形成します。

#### ③ 沿道商業地区

沿道商業地区は、広域商業地区や地域商業地区への商業施設の誘導に影響を及ぼさない規模・業態であることを前提に、広域商業地区との連続性や、地域生活圏からのアクセスを考慮して配置します。また、沿道商業施設の延長的な立地を抑制するため、環状道路網を構成する（都）草島東線・（都）草島西線・（都）下新西町上赤江線に囲まれた概ねの範囲内とします。

沿道の良好な景観形成や、背後地の住環境の保全に配慮しつつ、沿道商業施設の適正な立地を図ります。

# 商業系土地利用の配置の方針図



## 2.産業系土地利用

### ① 工業地区

臨海部及び運河沿いでは、国際拠点港湾である伏木富山港の港湾機能を活かし、重化学工業や製造業の大規模工場を主体とする工業地区を配置します。また、地域の振興を図りながら環境と調和したまちづくりを推進するため、資源循環施設の集積地として、エコタウン産業団地に工業地区を配置します。

北陸自動車道のIC及び富山空港周辺では、恵まれた高速交通条件を活かし、運輸業や卸売業などの物流関連、また、本市の主要産業の1つである医薬品や機械、電子部品などのものづくり産業に対応した工業地区を配置します。

富山西IC周辺では、市街化区域に編入されたことに伴い、第2期呉羽南部企業団地の整備を推進し、市内企業の工場移転や、市外からの企業進出の受け皿となる工業地区を配置します。

富山八尾中核工業団地は、北陸最大規模の工業団地であることから、大規模工場の立地が可能であり、医薬品や電子部品、ICTなどの先端技術産業を中心とした工業地区を配置します。

国道をはじめとした幹線道路沿いにおいては、大規模工場を主体とした工業地区のほか、企業の集団化を通じて、生産性や操業環境の向上を図るため、中小企業団地を主体とした工業地区を配置します。また、企業のニーズを踏まえ、適時、中・小規模企業団地の整備を図ります。

### ② 流通業務地区

流通業務地区は、流通機能の効率化・高度化及び道路交通の円滑化の観点から、既成市街地の外周で、交通等立地条件の良好な地域に配置します。

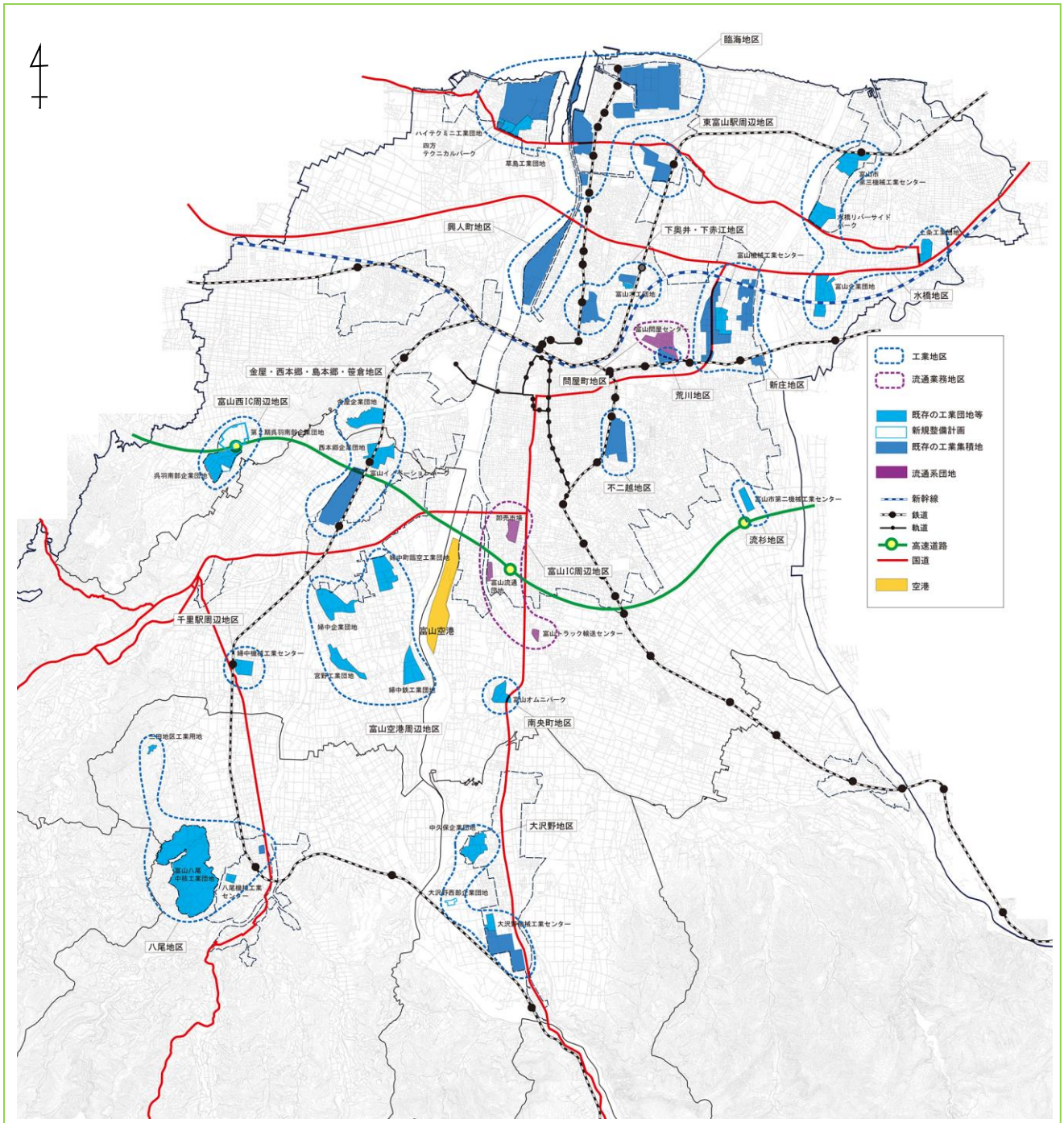
国道8号と国道41号との結節点周辺では、富山問屋センターを中心とした流通業務地区を配置します。

富山IC周辺では、恵まれた高速交通条件を活かし、富山市公設地方卸売市場、富山流通団地、富山トラック輸送センターを中心とした流通業務地区を配置します。

流通業務地区では、流通関連施設等を中心に誘導し、流通業務の利便性の向上を図ります。新たな流通団地の需要に対しては、富山西IC周辺における呉羽南部企業団地の整備とあわせて物流関連施設の誘導を図ります。



# 産業系土地利用の配置の方針図



### 3. 住宅系土地利用

#### ① 住宅専用地区

住宅専用地区は、郊外部など計画的な住宅開発等による戸建住宅地や、集合住宅などの立地がみられる中層住宅地など、第一種低層住居専用地域に指定されている地区、及び第一種・第二種中高層住居専用地域が指定されている地区に配置します。

また、用途地域外で計画的に整備された住宅団地のうち、用途地域に隣接する住宅団地や、一団のまとまりのある住宅団地（概ね20ha以上）も合わせて住宅専用地区とします。

戸建住宅地では、緑豊かでゆとりある住環境の形成を図ります。中層住宅地では、周辺の街並みと調和のとれた良好な住環境の形成を図ります。

敷地規模が比較的大きく、生垣等の緑の多い良好な住宅地においては、地域の特性に応じた良好な住環境の保全を図るため、地区計画や建築協定、緑化協定等の活用を促進します。

このほか、住宅系土地利用を行う地区では、居住の推進やコミュニティの維持など、地域の特性に応じた空き家、空き地の利活用の促進を図ります。

#### ② 住居地区

住居地区は、一種・第二種住居地域及び準住居地域が指定されている地区に配置します。また、工業系の用途地域ではあっても、住宅団地が整備されているなど、住宅地として土地利用が進んでいる地区（全建物面積に占める住宅面積が80%以上の地区）にも配置します。

機能や形態の異なる建物の調和を図りながら、利便性と快適性を兼ね備えた住宅地として形成します。

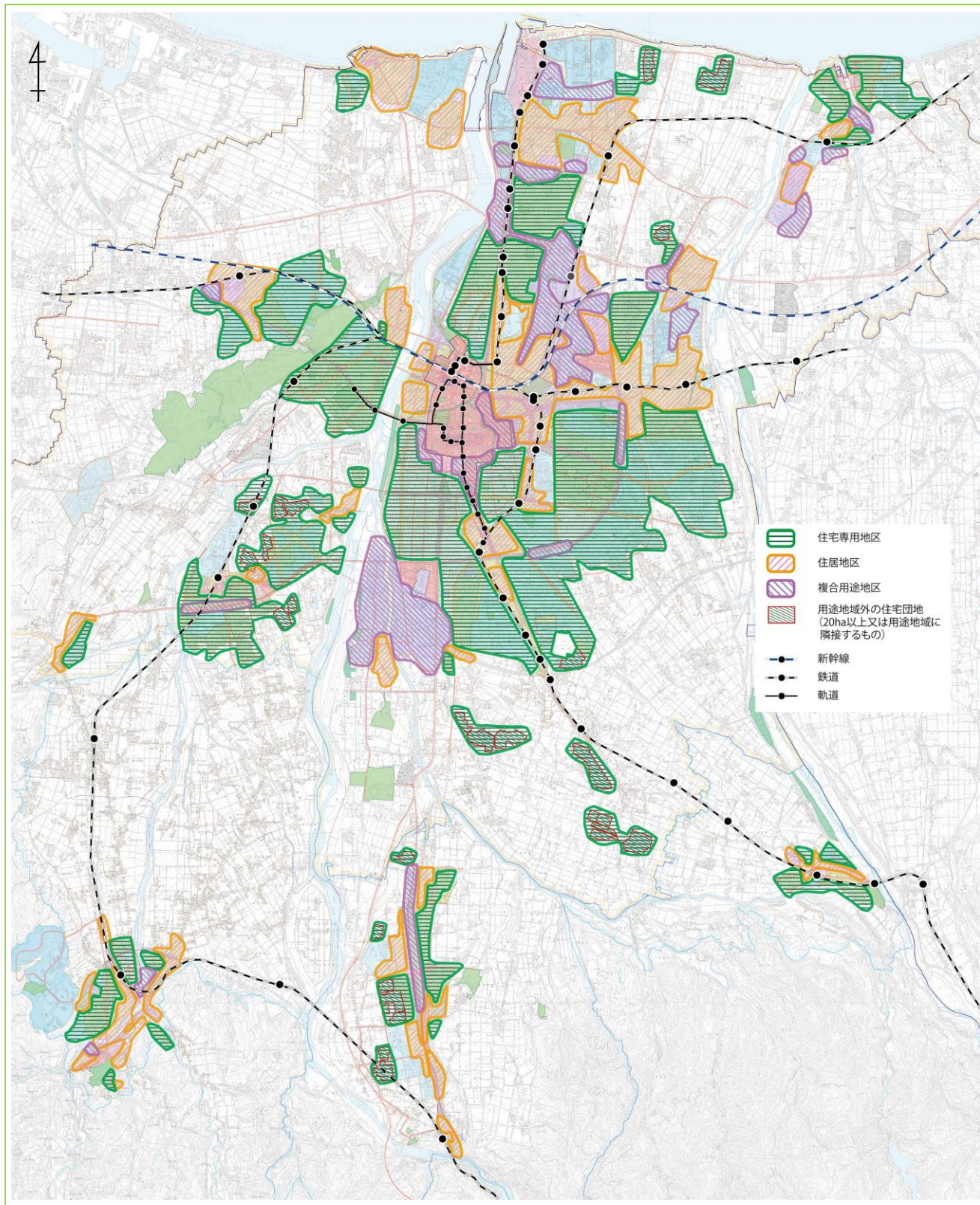
#### ③ 複合用途地区

複合用途地区は、都心周辺や幹線道路の沿道、工業集積地の周辺など、商業系や工業系の用途地域において、住宅と商業業務、あるいは住宅と工業が複合する地区に配置します。

職住近接の軽工業や事務所、店舗等の営業環境の保全・育成を図りつつ、居住環境との調和を図ります。

また、都心や沿道など地区の利便性を活かし、公有地の活用により都市機能の誘導を図ります。

# 住宅系土地利用の配置の方針図



## 4. 農業・自然系土地利用

### ① 農業保全地域

市街地周辺の集約性をもった優良農地及び中山間地域の農地を農業保全地域とします。

農業基盤整備により農業の生産性の維持・向上を図るとともに、虫食いのな農地転用を抑制し、良好な営農環境を保全します。

中山間地域の農地は、水源かん養や棚田景観など多面的な公益的機能を評価し、田園環境の保全に努めます。

### ② 集落地域

用途地域外の住宅専用地区を除く地域で、概ね 50 戸以上の建物が連たんする一定のまとまりをもった地域を集落地域とします。

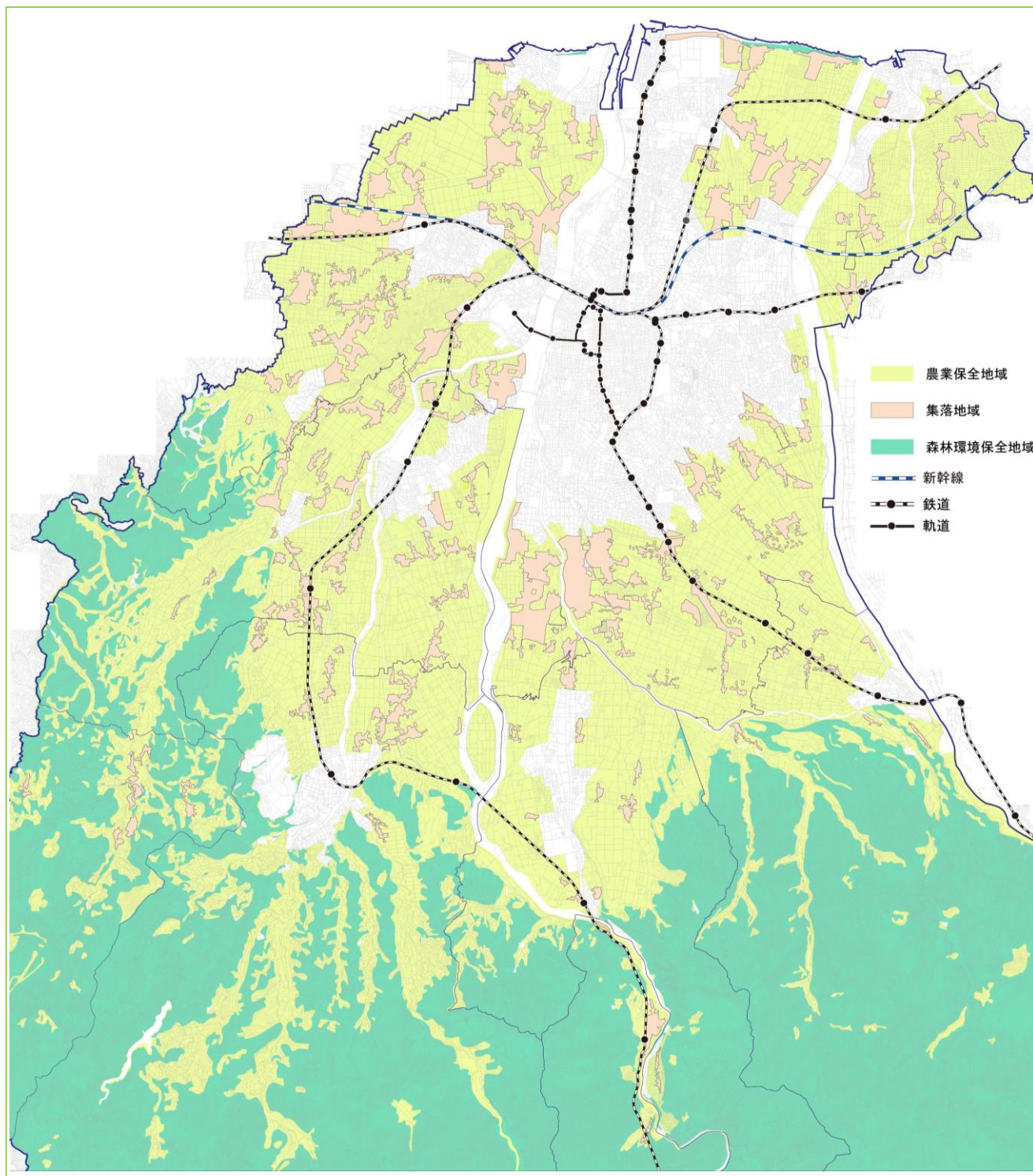
集落は、農村地域の生活の場として、生活環境の改善を図りながら、人口及び既存コミュニティの維持に努めます。

### ③ 森林環境保全地域

市域の東南部の丘陵及び山間部に広がる地域森林計画対象民有林、国有林、保安林を森林環境保全地域とします。

良好な自然環境の維持・保全を原則としつつ、自然保護に配慮することを前提に、身近に自然と触れ合うことができるレクリエーション地としての利活用を図ります。

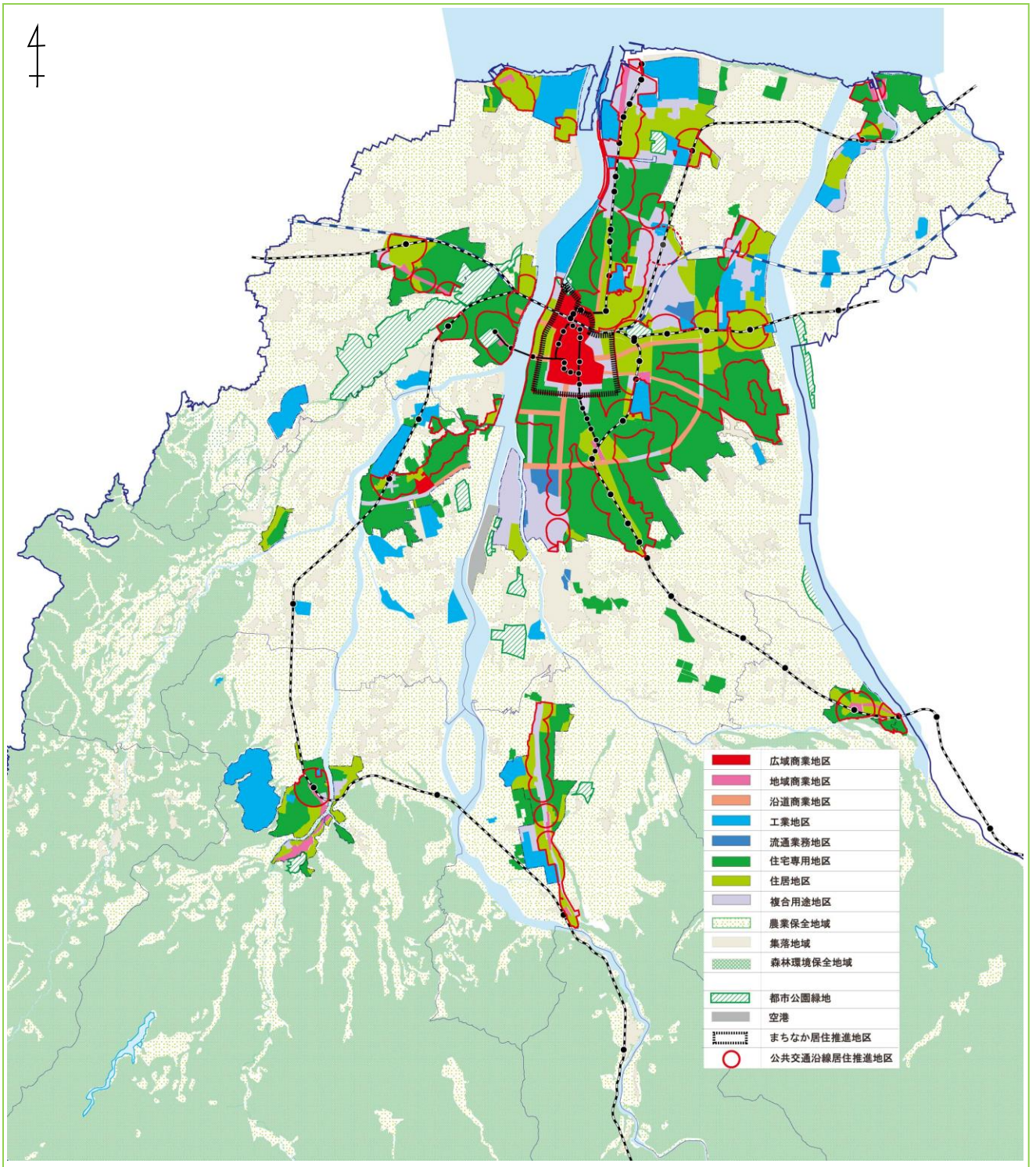
# 農業・自然系土地利用の配置の方針図



## 配置及び誘導方針

区分		配置方針	誘導方針
商業系	広域商業地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富山駅周辺・総曲輪地区</li> <li>・速星駅周辺地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心地区では、再開発等による都市機能の更新や土地の高度利用を図りながら、中核的な商業施設を誘導するとともに、集客力のある教育文化機能や業務、医療、福祉などの多様な機能を誘導し、まちなかの賑わいや魅力の向上</li> <li>・空き店舗等の既存ストックを活用し、市民ニーズに即した魅力ある商業施設を集積</li> <li>・速星駅周辺地区は、大規模な商業施設を核として、魅力ある商業地区を形成</li> <li>・その他の地区での一定規模以上の大規模な商業施設の立地を抑制</li> </ul>
	地域商業地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域生活拠点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活に必要な最寄り品小売業など、地域に密着した商業機能の誘導</li> </ul>
	沿道商業地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域商業地区との連続性や各地域生活圏からのアクセスを考慮して配置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域商業機能や身近な地域商業機能の集積に影響を及ぼさない規模・業態であることを前提に、沿道の良い景観形成や、背後地における住環境の保全に配慮しつつ、沿道商業機能を適正に立地</li> </ul>
産業系	工業地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部及び運河沿い</li> <li>・北陸自動車道のIC及び富山空港周辺</li> <li>・国道をはじめとした幹線道路沿い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の産業構造の変化に対応するための産業支援機能の充実</li> <li>・集団化を通じた生産性や操業環境の向上</li> </ul>
	流通業務地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富山市公設地方卸売市場及びその周辺、並びに富山問屋センター、富山IC周辺</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・流通関連施設等を中心に誘導し、流通業務の利便性を向上</li> </ul>
住宅系	住宅専用地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・郊外部など計画的な住宅開発等による戸建住宅地や、集合住宅などの立地がみられる中層住宅地</li> <li>・用途地域外で計画的に整備された住宅団地のうち、用途地域に隣接する住宅団地や、一団のまとまりのある住宅団地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・戸建住宅地では、緑豊かでゆとりある住環境の形成</li> <li>・中層住宅地では、周辺の街並みと調和のとれた良好な住環境の形成</li> <li>・敷地規模が比較的大きく、生垣等の緑の多い良好な住宅地においては、地区計画や建築協定、緑化協定等の活用を促進</li> <li>・住宅系土地利用を行う地区では、居住の推進やコミュニティの維持など、地域の特性に応じた空き家、空き地の利活用の促進</li> </ul>
	住居地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅を主体としつつ、生活利便性を支える商業機能などの他の機能も包含する地区</li> <li>・工業系の用途地域のうち、住宅地としての土地利用が進んでいる地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・機能や形態の異なる建物の調和を図りながら、利便性と快適性を兼ね備えた住宅地として形成</li> </ul>
	複合用途地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅と商業業務が複合する都心周辺や幹線道路の沿道、工業集積地の周辺で関連機能と住宅が複合する地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・職住近接の軽工業や事務所、店舗等の営業環境の保全・育成を図りつつ、居住と調和した環境を形成</li> <li>・都心や沿道など地区の利便性を活かし、公有地の活用により都市機能の誘導</li> </ul>
農業・自然系	農業保全地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地周辺及び中山間地域の農地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・農業基盤整備により農業の生産性の維持・向上を図るとともに、虫食いの農地転用を抑制し、良好な営農環境を保全</li> <li>・中山間地域農地は、水源かん養や棚田景観など多面的な公益的機能を評価し保全</li> </ul>
	集落地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地周辺及び中山間地域の集落</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活環境の改善を図りながら、人口及び既存コミュニティを維持</li> </ul>
	森林環境保全地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・丘陵及び山間部（地域計画対象民有林、保安林、国有林）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な自然環境を維持・保全</li> <li>・自然保護に配慮することを前提に、身近に自然と触れ合うことができるレクリエーション地として利活用</li> </ul>

# 土地利用構想図



## 2. 交通体系の整備方針

県都としての発展をにらんで、鉄道等の公共交通網、道路網、空路等の有機的な結びつきを強化することにより、総合的な交通体系を構築します。

### 1 道路

#### 1 基本的な考え方

「公共交通」と「道路交通」のバランスがとれた交通体系を目指し、都心部の活性化やコンパクトなまちづくりを支援する道づくりに重点をおいた整備に努めます。

また、適正な維持管理、老朽化対策及び耐震性の強化に努めます。

#### 1. 都市間を結ぶ高速交通ネットワークを構築する道路網の形成

都市と都市を結ぶ高速交通ネットワークの形成を目指し、都市間交流や観光交流などを通じて経済の活性化を図る地域高規格道路の整備に努めます

#### 2. 都心・地域生活拠点の形成を支える道路の整備

都心部と地域生活拠点、また地域生活拠点相互を有機的に結ぶ放射・環状道路を整備し、コンパクトなまちづくりの骨格となる道路網を形成します。

#### 3. 公共交通を支える道路の整備

公共交通を支援するため、バス路線については、交通の円滑化を推進する道路整備やバス停への歩行空間の確保に努めます。

また、駅周辺の整備については、アクセス道路の整備や駅広場機能の向上などに努めます。



## 2 整備方針

道路を次のとおり区分し、道路機能に基づく体系的な道路ネットワークを形成します。

### 道路区分と役割

区 分	役 割
広域幹線道路	日本海側の沿岸地域や中部方面の隣接県と連絡し、広域的な交流を支える、本市の拠点性を高めるための都市間交流を促進する道路
主要幹線道路	都市の骨格を形成する道路として広域幹線道路と連携し、都心と地域生活拠点を連絡する放射状道路や都心への過度な自動車流入を抑制するための環状道路
幹線道路	都心や地域生活拠点の骨格を形成する道路として主要幹線道路を補完し、IC・空港など主要広域交通施設へ連絡するための道路
地区幹線道路	地区の骨格を形成する道路として幹線道路を補完する道路

#### 1. 広域幹線道路の整備

広域高速ネットワークを形成する地域高規格道路として、富山高山連絡道路と国道8号の渋滞対策をはじめとする富山外郭環状道路を整備します。

#### 2. 主要幹線道路の整備

都心部と各地域生活拠点、各地域生活拠点同士を結び放射・環状道路の機能を強化する道路として、国道415号や472号などの県管理の国道、主要地方道及び主要幹線道路に位置付けられた市道を整備します。

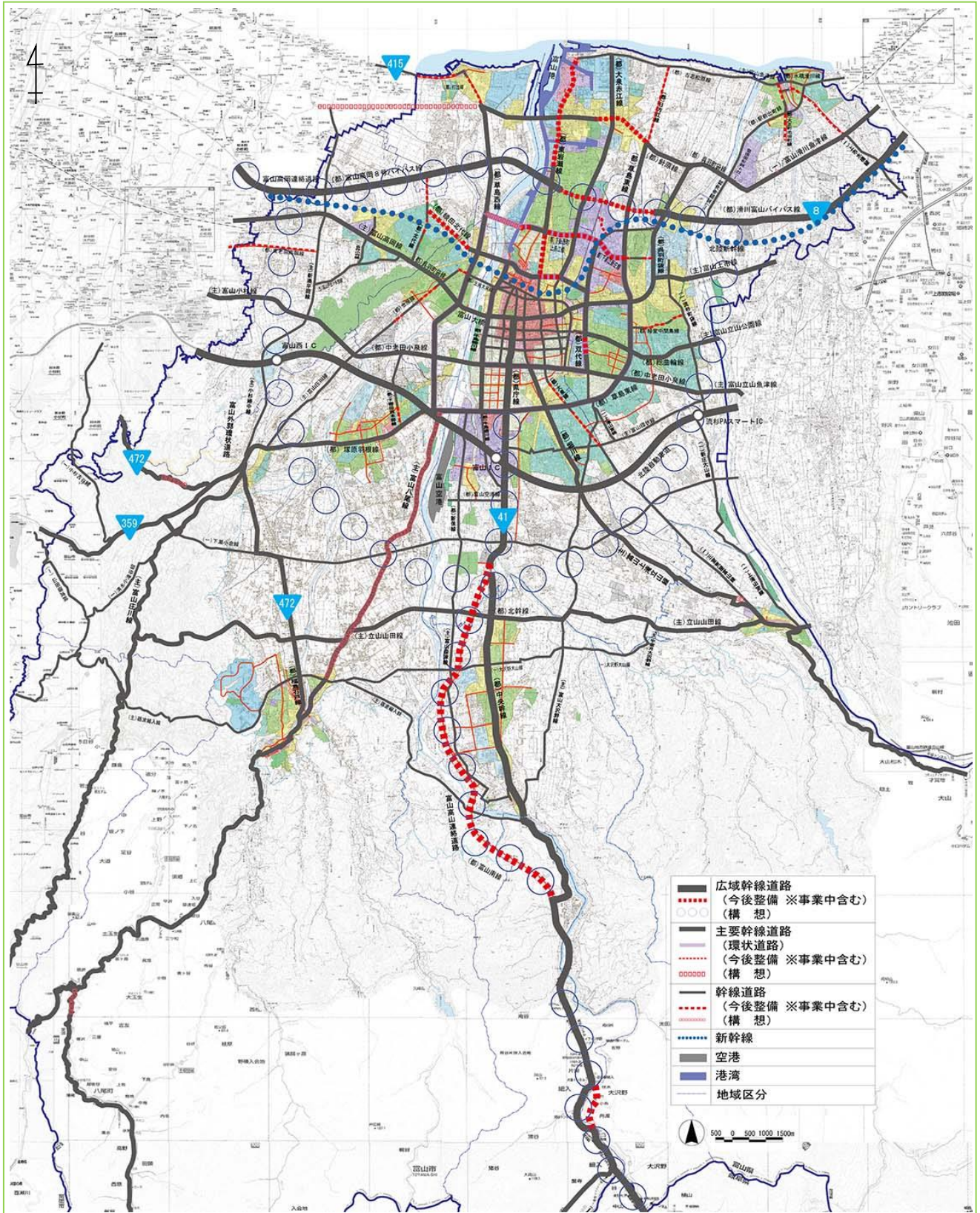
#### 3. 幹線道路の整備

都心部や地域生活拠点を形成する道路として、一般県道、都市計画道路及び幹線市道を整備します。

#### 4. 地区幹線道路の整備

地区の骨格を形成する道路として、幹線道路を補完し、地区内交通の円滑化を促進する道路を整備します

# 道路整備構想図



## 2 新幹線・空港・港湾

### 1 基本的な考え方

---

環日本海沿岸の中核都市として都市発展を図るため、国内外との広範な交流を展開していく上で重要な基盤である新幹線、空港、港湾の整備・充実を促進します。

北陸新幹線は、東京を起点として長野、上越、富山、金沢、福井等の主要都市を経由し、新大阪に至る高速交通体系の柱であり、東海道新幹線の代替補完ルートとしても重要な役割を担っています。2015年（H27）3月に長野～金沢間が開業し、北陸地域と首都圏とのアクセスを飛躍的に向上させただけでなく、北信越地域の経済・産業振興等に大きな効果をもたらしました。この経済効果をさらに高めるため、全線開通に向けた建設促進を図ります。

また、富山駅周辺では、北陸新幹線開業の効果を最大限引き出すため、駅へのアクセスや二次交通への乗り継ぎ利便性の向上など、交通結節機能の強化を図ります。

富山空港は、国内定期便が2路線（東京・札幌）となっているほか、国際路線は、ソウル便、大連便、上海便、台北便が開設されており、新たな空路の開設と空港機能の一層の充実を促進します。

富山港は、沿岸貿易の要港として栄えてきた工業港であり、伏木富山港として1986年（S61）には「特定重要港湾」に、2011年（H23）4月には港湾法改正により「国際拠点港湾」に指定されています。また、同年11月には経済成長著しい対岸諸国の経済発展等を日本の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえて災害に強い物流ネットワークの構築に資することを目指した日本海側拠点港に選定されています。機能別では、「国際海上コンテナ」、「国際フェリー・国際RORO船」、「外航クルーズ（背後観光地クルーズ）」の3つの機能別拠点港に選定されているほか、その他機能の強化も望まれる日本海側5港の一つとして、「総合的拠点港」にも選定されています。内外貿易の拠点港として地域の産業・経済に大きく貢献するため港湾機能の強化が重要なことから、富山港の機能を十分に発揮させるよう富山港の整備促進を図ります。

また、富岩、岩瀬、住友の3運河など既存の施設を活用した魅力ある水辺空間の形成を促進します。

### 2 整備方針

---

#### 1. 北陸新幹線の建設促進

北陸地域に大きな経済効果をもたらした北陸新幹線は、2017年（H29）3月に全ルートが確定し、2022年度末までに敦賀まで開業する予定となっています。北陸新幹線が東海道新幹線と直結することにより、関東・北陸・近畿・中京・東海を環状に結ぶ高速交通ネットワークが形成されるため、全線開通に向けて、敦賀～大阪間の早期着工を促進します。

富山駅周辺においては、円滑な交通の確保と交通結節機能の強化を図るため、在来線の高架化と併せた路面電車南北接続、駅前広場、自由通路、都市計画道路などの整備を推進します。

#### 2. 富山空港の充実

富山空港は、北陸新幹線の開業した富山駅とともに重要な交通の拠点であり、今後も北陸における国内外との「空の玄関口」としての発展が必要です。路線の充実に向けた取組みを促進するとともに、既存路線については、利用しやすいダイヤの設定や乗継制度の拡充などによる利用促進を働きかけます。また、現在の施設を最大限活用した空港整備を促進します。

### 3. 富山港の充実

富山港は、中核的な国際貿易港としての機能の充実を図るため、船舶の大型化に対応できるよう高度な港湾機能を備えた富山外港の整備に向けた取組みを関係機関に働きかけます。

また、老朽化した港湾施設の更新・充実など、内港の整備促進を図ります。

さらに、港湾を核とした観光拠点の形成など地域活性化を図るため、国の重要文化財の指定を受けた中島閘門周辺を含む運河一帯での環境整備を促進します。

## 3 公共交通

### 1 基本的な考え方

---

#### 1. 日常生活や都市活動を支える鉄軌道ネットワークの実現

本市の鉄軌道は、都心を中心に放射状のネットワークを構成し、地域生活圏と都心部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す。

すべての鉄軌道は、本市の公共交通の骨格として、異なる路線の接続や乗継機能の強化による速達性の向上、運行頻度の増加を含むサービス水準の維持・向上、駅・電停、車両の快適性の向上、鉄道駅の交通結節点としての機能強化による交通機関相互の連携強化等により、都市内の移動手段としての利用促進を図ります。

#### 2. 快適で利用しやすい路線バスの実現

都心部と地域生活拠点を連絡する路線は、拠点集中型の都市構造を支える公共交通ネットワークとしての役割をもっています。既に運行頻度の高いバス路線は、その利便性を活かして、既成市街地への人口を誘導するための軸となります。また、大学や病院等の主要施設へのアクセスには公共交通が重要な移動手段となります。

これらの都心と地域生活拠点を連絡する路線バス路線、既に運行頻度の高いバス路線、都心部と主要施設を連絡するバス路線は、コンパクトなまちづくりの実現に重要な路線として、案内情報サービスの充実や車両・バス停の高規格化等により、利便性・快適性の向上を図ります。

#### 3. 地域特性に応じた多様な生活交通の確保

公共交通軸以外のバス路線としては、民間事業者による一般のバス路線、コミュニティバスがあり、地域住民の身近な生活交通手段としての役割を担っています。

人口がある程度集積している地域では、民間事業者によって公共交通サービスが維持されますが、過疎化・高齢化が進行している山間部などでは、人口の減少に伴い、公共交通サービスの維持が困難になる可能性があります。

民間によるバス交通の提供のほか、シビルミニマムとしての交通サービスの水準等を考慮し、行政と地域が協働で効率的な生活交通の確保に取り組んでいきます。

## 2 整備方針

---

### 1. 鉄軌道の活性化

#### ① LRT ネットワークの形成～市内電車、富山港線、地鉄上滝線

市内電車と富山港線の接続、地鉄上滝線との連携強化により、LRT ネットワークを形成します。

#### ② 運行本数の増便を核とした利便性の向上～高山本線、地鉄不二越・上滝線

JR高山本線及び地鉄不二越・上滝線は、運行頻度の増加やパーク＆ライド駐車場及び駐輪場等の整備による利用圏域の拡大を図ります。地鉄不二越・上滝線は、市内電車の上滝線への乗り入れや、シームレス<sup>注)</sup>なターミナル整備により市内電車との連携強化を進め、富山南部地域から都心部への連絡性を高めます。

注) シームレスとは、「継ぎ目のない」の意味。具体的には、バリアフリー対策、同一ホームによる乗り換え、相互直通運転化などの取組みがある。

### ③ 地域内鉄道としてのサービス強化～あいの風とやま鉄道、地鉄本線

あいの風とやま鉄道及び地鉄本線は、新駅の設置やダイヤの見直し、パーク＆ライド駐車場及び駐輪場等の整備による利用圏域の拡大を図ります。

### ④ 交通結節点の整備～全路線

駅前広場やパーク＆ライド駐車場、駐輪場、新駅の整備などにより利用圏域の拡大を図ります。また、駅前広場の整備やバスのルート・ダイヤの変更により、路線バス、コミュニティバスと鉄道との連携強化を図ります。さらに、鉄道駅の駅舎の改修や多機能化により利便性、快適性の向上を図ります。

## 2. バス路線の活性化

### ① 快適性・分かりやすさの向上～運行頻度の高いバス路線

運行頻度が高いバス路線は、ノンステップバスの導入やバス停の上屋整備などにより快適性の向上を図ります。また、接近表示システムや路線図の整備、ICカードシステムの導入などにより、分かりやすさの向上を図ります。

また、バスのイメージ向上を先導する路線として笹津線や富山空港線で図ってきた車両やバス停の充実については、更なる機能強化に向けて、市内全域の運行頻度の高いバス路線への展開を図ります。

### ② 路線維持と拠点バス停の整備：都心と地域生活拠点・主要施設を結ぶバス路線

都心と地域生活拠点・主要施設を結ぶバス路線は、民間バス事業者と連携し、運行サービスの維持を図るとともに、バス停の整備や情報システムなどの充実により、利便性の向上を図ります。

### ③ 路線全体のバリアフリー化～公共交通軸である全てのバス路線

公共交通軸として位置付けた全てのバス路線は、ノンステップバスの導入や主要施設などのバス停のバリアフリー化により、利便性の向上を図ります。

### 3. 生活交通の確保

#### ① 公営コミュニティバスの効率的な運行

市が運営主体であるコミュニティバス、乗合タクシーに対しては、導入経緯と現在の利用状況を踏まえ、ルートの見直しを含め多様な運行方式による効率化に取り組みます。

#### ② 地域自主運行バスの導入支援

地域が主体となって自主運行バスを検討する地域に対しては、出前講座の実施や試行運行の提案などによる支援を行います。また、自主運行開始後においても、継続的な運行ができるよう積極的に支援を行います。

#### ③ 生活バス路線(民間赤字路線)の維持

市民生活にとって重要な生活バス路線は、国・県・市の補助要綱等の制度に基づき、路線の維持に努めます。特に、地域生活拠点又は主要施設と都心部を結ぶ路線等は、本市のまちづくりにとって極めて重要であることから、維持を図ります。

#### ④ NPO等による福祉有償運送、過疎地有償運送サービスの活用

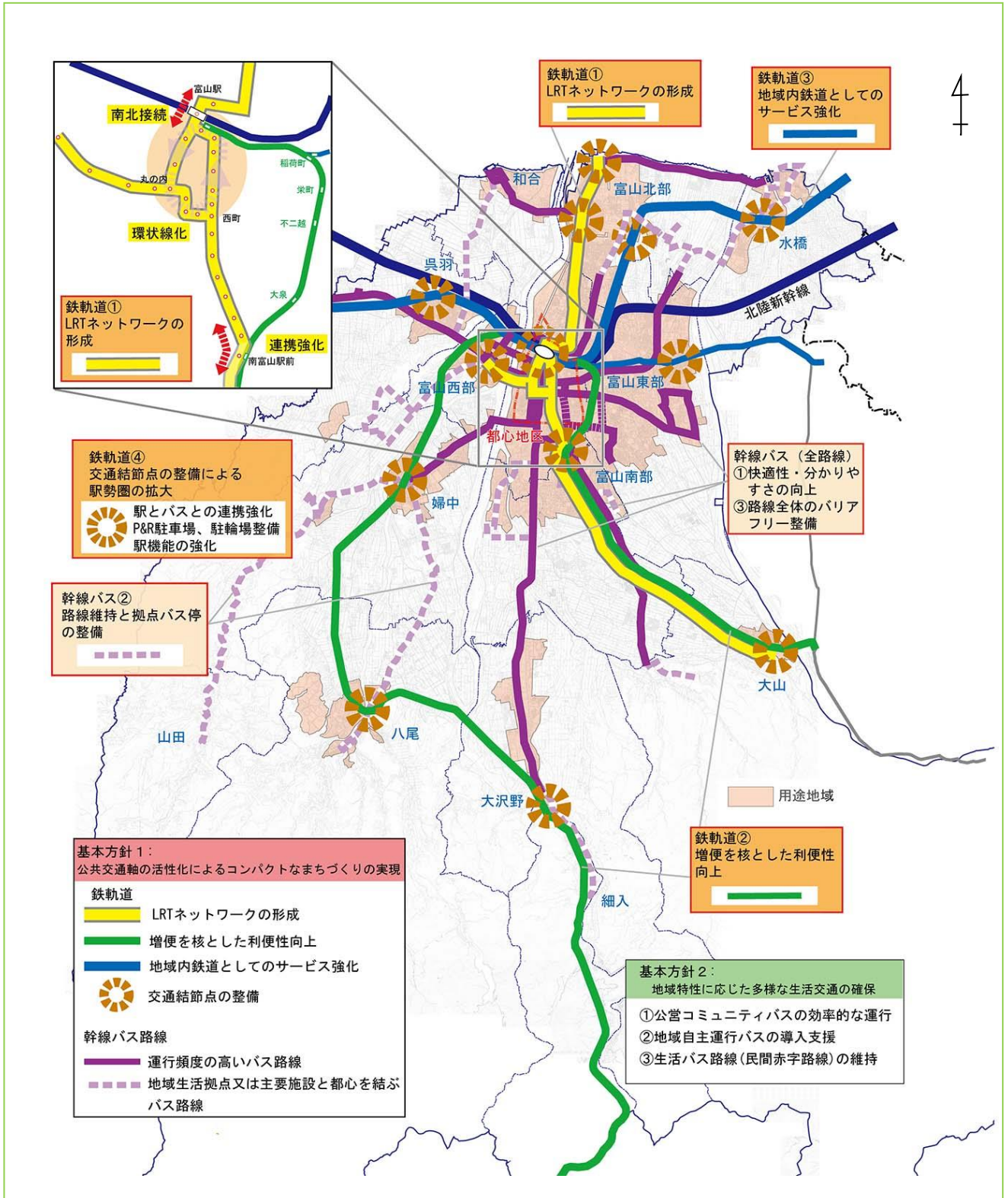
高齢者や障害者の交通に対する福祉移送サービスは、福祉部局やNPO等と連携し、サービスの向上を図ります。また、過疎地有償運送について、NPO等による有償運送サービスの導入を推進します。

### 4. 公共交通の利用促進

鉄軌道やバス路線に共通して利用できるICカードシステムを導入することにより、乗換えの利便性の向上を図るとともに、共通乗車券や乗継割引の導入による料金体系やダイヤの改善により、公共交通機関相互の接続性の向上を図ります。

また、公共交通優先信号の導入による定時性の確保や最終時刻の繰り下げ、利用者が多い鉄道駅、電停、バス停でのバリアフリー化を図るとともに、バリアフリー車両の導入により、すべての人に使いやすい公共交通体系の実現を目指します。

# 公共交通整備構想図





### 3. 公園緑地の整備方針

#### 1 基本的な考え方

##### 1. 地域生活圏ごとにみどりの拠点を配置

コンパクトなまちづくりの単位となる地域生活圏ごとに、地域住民のレクリエーションや災害時の避難場所、都市又は地域の「顔」となるみどりの拠点を配置します。みどりの拠点は、多様な機能をもつ総合公園や運動公園のほか、公園に準じる施設も含めて地域の特性に応じて設定します。

##### 2. 多様な緑の機能を発揮する公園・緑地の適正配置

公園緑地は、市民生活において、身近な憩いの空間として、また、災害時には避難場所として、その役割は重要であることから、今後も適正配置を目指します。既にある公園の再整備と長期整備未着手となっている公園の見直しを進めます。

みどりの拠点と連携しながら、子どもからお年寄りまで気軽に楽しむことができる拠点公園を配置します。拠点公園は、日常的に気軽に利用できるスポーツ施設等を備えるなど、地区公園や近隣公園を設定します。

子どもの遊び場や高齢者の憩いの場となる身近な街区公園は、小規模な公園が多い現状を踏まえ、必要に応じて公園の統合・再配置を検討するとともに、都心部など老朽化した公園については再整備を推進します。

##### 3. みどり豊かな市街地形成に向けた緑化の推進

快適で、うるおいのあるコンパクトなまちづくりを進めていくため、公園以外の緑の要素として、街路樹の植栽や公共施設緑化、宅地内の緑化とともに、まちなかにおいては屋上や壁面の緑化により、みどり豊かな空間形成に努めます。

## 2 整備方針

---

### 1. 都市計画公園等の整備

#### ① みどりの拠点

みどりの拠点は、都市又は地域の「顔」として、地域資源も活用しながら、地域生活圏におけるみどりの核として整備します。

城址公園は、都心部の貴重なオープンスペースであり、市民の憩いの場としての機能の充実を図るほか、歴史的資源を活かした集客力のある施設として整備します。

呉羽山公園・城山公園は、環境学習やレクリエーション機能の充実を図るため、ファミリーパークの再整備を進めるとともに、既存の散策路を里山の自然や歴史文化遺産、眺望等を楽しみながら散策できる「呉羽丘陵フットパス」の普及促進に努めます。

和合地域、水橋地域においては、地域住民のレクリエーションの場として、未整備となっている公園を整備します。

また、殿様林緑地、城ヶ山公園など、現在、部分開園している都市計画公園等を整備します。

#### ② 身近な生活圏の拠点公園

身近な生活圏の拠点公園は、地区公園や近隣公園として、誘致距離等を考慮して適切に配置します。未整備となっている都市計画公園等を整備するとともに、長期整備未着手となっている都市計画公園等は、見直しを進めます。

#### ③ 街区公園

街区公園は、1000㎡未満の小規模な公園も多いため、狭小なもの、利用者が少ない公園について、地域住民の意向も踏まえつつ、必要に応じて公園の統合・再配置などの再編を検討します。

都心部では、居住者や訪れる人によって親しまれる場として、老朽化した街区公園を再整備します。

### 2. まちの緑化

みどり豊かな市街地の形成を図るため、緑化を積極的に推進します。特に都心部及び地域生活拠点は、都市又は地域の「顔」として、積極的な緑化に努めます。

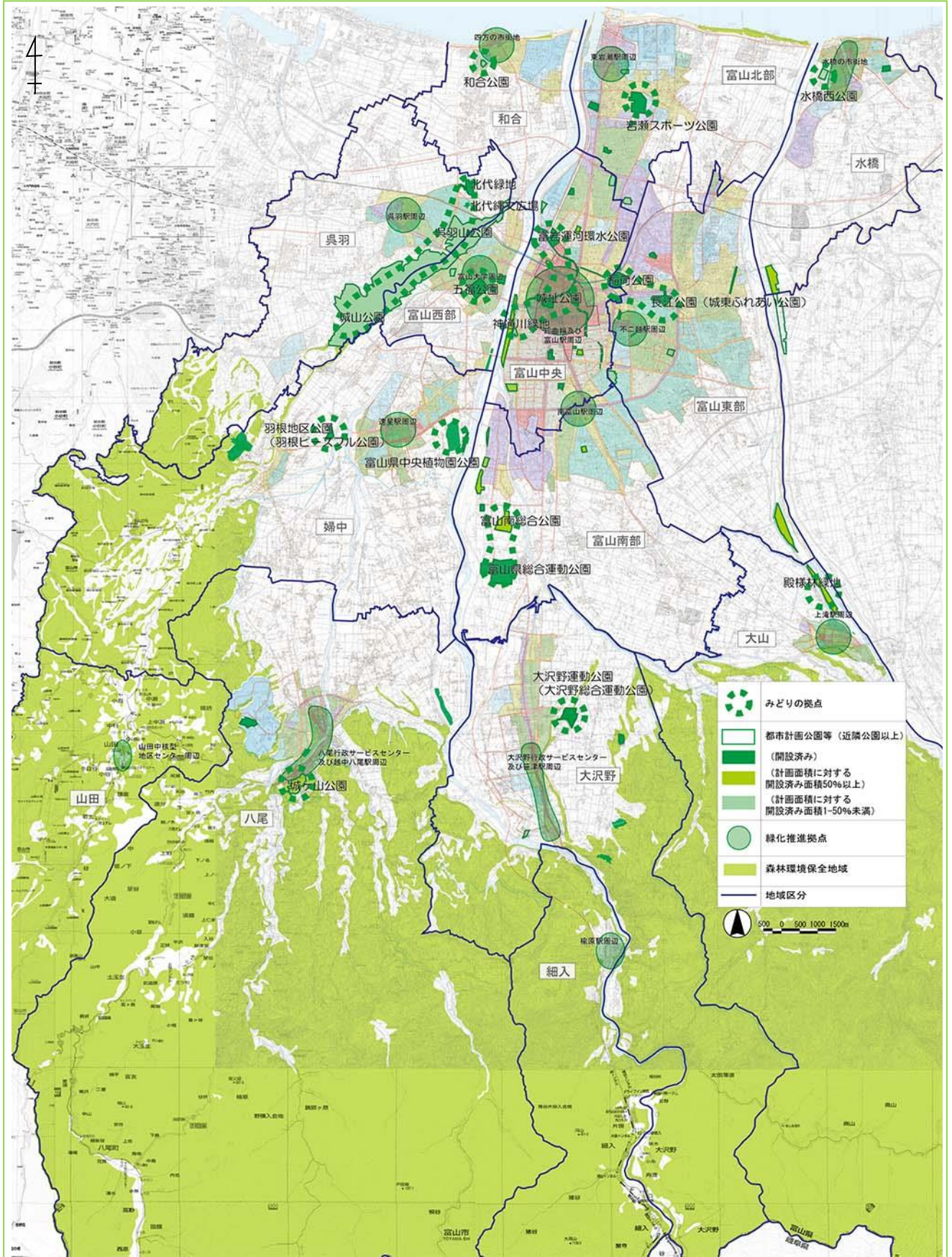
都市計画道路等の幹線道路は、重要なみどりの軸となることから、今後とも積極的に街路樹等を植栽し、緑化を図ります。

多くの人が行きかう鉄道や基幹バスネットワーク沿いでは、鉄道駅や停留所を中心に沿線の緑化を図ります。

学校敷地、公共施設及び公共用地は、積極的に植栽し緑化を図ります。住宅地においては、地区計画や建築協定、緑地協定等を活用しながら、みどり豊かな空間の形成を促進します。

緑化の推進にあたっては、緑化の啓発や緑の情報提供などを通じて、緑のまちづくりを担う人材の育成や多様な主体の参画促進を図ります。

# 公園緑地整備構想図



## 4. レクリエーション拠点の整備方針

### 1 基本的な考え方

本市は、富山湾に面し、常願寺川や神通川の大河川、呉羽山や市域東南部の丘陵・山間地帯を有するなど、山、川、海の良い自然環境に恵まれているとともに、市街地の周りには豊かな田園環境が広がっています。

こうした山、川、海、田園空間は、市民と自然とのふれあいの場や余暇空間となっており、多様なレクリエーションの場として利用されています。また、観光資源として交流人口の拡大をはじめとした地域の振興にも寄与しています。

多様化する市民のレクリエーション需要に応えるため、既存施設の機能の充実を図るとともに、自然と調和したレクリエーション拠点の形成を図ります。

### 2 整備方針

#### 1. 海を活かしたレクリエーション拠点の形成

八重津浜、岩瀬浜、浜黒崎といった富山湾に面した海岸環境を保全するとともに、海辺の自然と親しむことができる空間を確保します。

また、水橋地区では、水橋フィッシャリーナを中心に海洋性レクリエーションを楽しむ場として機能の充実に努めます。

#### 2. 森林を活かしたレクリエーション拠点の形成

地域森林計画対象民有林や国有林、保安林、自然公園地域となっている山間部及び丘陵部の森林環境を保全します。

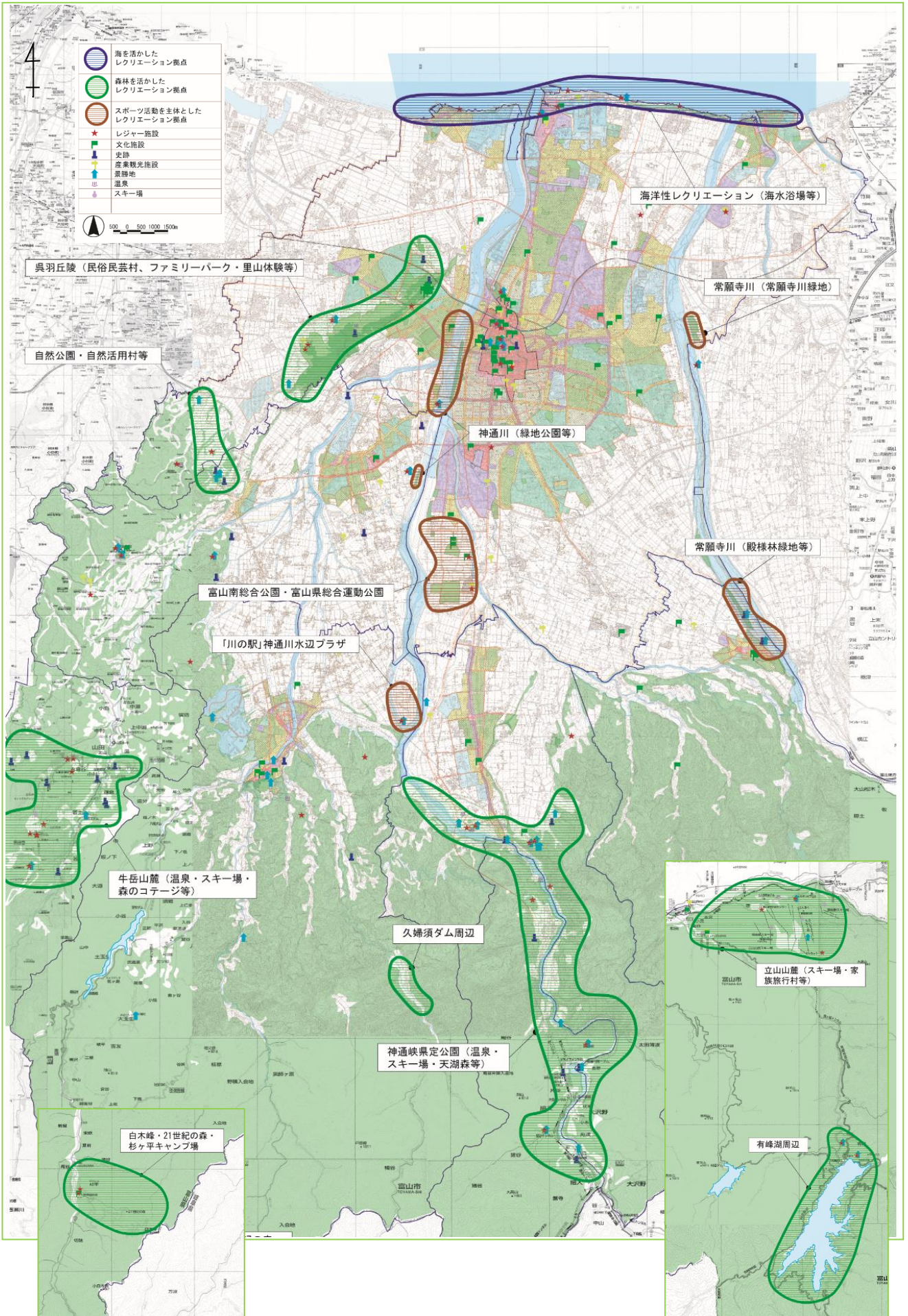
また、山際に整備・計画されている都市公園等については、自然とふれあうことができる場としての整備及び適切な維持管理に努めます。

さらに、自然公園や森林公園をはじめとして、自然を体験することができる空間を整備します。

#### 3. スポーツ活動を主体としたレクリエーション拠点の形成

様々なスポーツ施設が設置されている富山県総合運動公園及び富山南総合公園、河川敷を活用して市民の気軽なスポーツ・レクリエーションの場となっている神通川緑地、常願寺川緑地、殿様林緑地は、スポーツ活動を主体としたレクリエーション拠点として機能の充実に努めます。

# レクリエーション拠点の位置



## 5. その他の都市施設の整備方針

その他の都市施設（下水道、上水道、河川）は、安全で快適な都市の形成を支える基盤施設として適切に配置・整備や維持管理を図ります。

### ① 下水道

#### 1 基本的な考え方

快適で住み良い生活環境を形成するため、まちづくりの基盤となる下水道の整備を進めます。

都心部でのまちなか居住や、公共交通軸沿線での居住推進を図るため、総合的な治水対策と連携しながら、雨水の排除と浸水の防除のため施設の整備を図り、集中豪雨時における浸水被害の効果的な解消・軽減に努めます。

汚水については、市街地、農山村など、その地域の特性に応じた整備を進めており、今後とも効率的な方法により、計画的な施設の整備を図ります。

#### 2 整備方針

##### 1. 汚水処理施設の整備

公共下水道（汚水）、農村下水道、合併浄化槽などの様々な整備を進めてきた結果、高い普及率となりましたが、引き続き下水道整備困難地区の解消に努めるとともに、下水道整備が完了した地区での水洗化率を向上するために、未接続世帯に対して下水道の接続推進に努めます。

下水道の普及に伴い、発生量が増加した廃棄物である「下水汚泥」については、処理工程で発生する消化ガスの活用とともに、汚水の熱エネルギーの利用検討を図り、資源の有効利用と環境負荷の低減に努めます。

##### 2. 雨水処理施設の整備

雨水については、河川・水路の整備、公園緑地や透水性舗装の整備など市街地における透水面の確保と連携を図りながら、雨水幹線や雨水貯留施設の整備を進めます。

また、合流式下水道区域では、松川の水質保全と浸水被害の軽減を図るために整備した松川雨水貯留施設を効果的に運用するため、下水道管の増径やバイパス管の整備による流下能力の増強を図ります。

##### 3. 施設のマネジメント

これまでの集中的に整備を進めてきた下水道施設は、今後、これらの施設が老朽化することにより、一斉に更新時期を迎えることから、計画的かつ効率的に更新や改築を進めます。

また、それぞれの施設で担っていた汚水処理を1つの処理施設に集約させるなど、施設の統廃合について検討を進めます。

## ② 上水道

### 1 基本的な考え方

---

上水道は、市民の生活に不可欠なライフラインであり、飲料水をはじめとした生活用水の安定的な供給を確保します。

計画的で効率的な水道施設の整備を進め、将来の水需要に対応した質の高い水道水の安定供給に努めます。

また、本市の水道基幹施設は昭和 30～50 年代にかけて整備されたものが多く、更新時期を迎えていることから、老朽施設の更新や震災等に対する安定性の向上を図ります。

### 2 整備方針

---

#### 1. 基幹施設の整備

将来の水需要を見据えて、水源の取水施設、配水池及び浄水場などの基幹施設を適正規模で整備するとともに耐震化を進めます。

現在稼働している旧流杉浄水場は、施設規模や改築実施時期の検討、水源の水量や水質に不安を抱える配水ブロック（水源や配水池から水道水を供給している区域）の統合に向け、施設整備や老朽化が進んでいる浄水場や配水池等の基幹施設の改良を図ります。

#### 2. 信頼性の高い配水システムの構築

老朽化した管路の適正な口径による更新を進めるとともに、配水幹線網の整備を図り、信頼性の高い配水システムを構築します。また、老朽化した水道管路を計画的に更新することで耐震化を図るほか、バイパス機能を持つ新たな水道管路の整備を図ります。

#### 3. 水質管理の充実

水質検査体制の充実を図り、飲料水として安全性の確認をより確実なものとするため、水質検査に必要な機器を計画的な更新、新たに検査制度の高い機器の導入を進めます。

#### 4. 危機管理体制の強化

水道施設の耐震化を進めるとともに、防災機能の強化や応急給水体制の充実に向け、浄水場や配水池などの状況を把握するために設置している遠方監視設備の計画的な更新を図ります。また、応急給水の拠点となる富山市地域防災計画に位置付けられている重要給水施設に接続する管路の計画的な更新（耐震化）及び給水タンク等の資材購入なども進めます。

## 3 河川

### 1 基本的な考え方

---

本市は、東南部の急峻な山岳地帯を源とする神通川及び常願寺川の流域に位置し、これら2大河川の流域に市街地が形成されています。また、白岩川や2大河川に流れ込む中小河川があります。

川上から川下までをもつ本市の特性を踏まえ、流域全体を見据えた整備を進めるとともに、浸水被害の発生実績及びその危険性に応じて、各河川や地域の特性を踏まえた治水対策を実施します。

また、都市部の中小河川は、都市化の進展による浸透面の減少を背景として、雨水の流出量が増加する傾向にあり、集中豪雨に伴う都市型水害への対策を充実します。

河川には、生物の生息や水辺空間を活かした憩いの場としての役割が求められており、治水機能の向上と親水空間の確保を基本として、河川環境の整備と保全を図ります。

### 2 整備方針

---

#### 1. 浸水対策の強化

雨水の河川・水路への流出抑制などの総合的な治水対策と連携しながら、河道や堤防の整備など河川改修を進めます。

一級、二級河川は、洪水が発生した場合、広い範囲での浸水被害が想定されることから、引き続き河川改修を促進し、治水安全度の向上を図ります。

特に神通川や常願寺川は、概ね150年に1回程度起こる大雨にも耐えられるよう治水施設の整備が進められており、今後とも整備の一層の促進を図ります。

また、その他の河川・水路については、緊急性の高い箇所から排水路の改良や調整池の整備を行うなど、早期の浸水被害の解消に努めます。

#### 2. 親水空間の整備

河川の整備にあたっては、生物の生息など河川の自然環境の保全や、水辺に親しむことができる環境形成に配慮した整備を進めます。

神通川や常願寺川などにおいては、河川敷の整備による水辺での憩いの場を創出するとともに、河川を利用したスポーツ・レクリエーションの場としての環境整備を進めます。



## 6. その他のまちづくりの方針

### 1 ユニバーサルデザイン・バリアフリー

#### 1 基本的な考え方

すべての人が利用しやすい空間を形成するために、高齢者障害者移動円滑化促進法<sup>注)</sup>を踏まえるとともに、グローバル化の進展や国際観光の促進などに配慮し、都市空間や公共公益施設のバリアフリー化とユニバーサルデザインの普及やおもてなしの視点に立った空間整備を進めます。

公共交通機関は、高齢者や障害者などをはじめとするすべての市民にとって、身近で重要な移動手段であり、誰もが安全で快適に移動できる公共交通機関の整備を進めます。

注) 高齢者障害者移動円滑化促進法：鉄道駅やバスターミナルなどの公共交通機関を対象とする「交通バリアフリー法」と、デパートや旅客施設などのバリアフリー化をめざす「ハートビル法」を統合し、高齢者や障害者が移動しやすいまちづくりを一体的に進めることを目的に制定された法律。

#### 2 整備方針

##### 1. 誰もが活動しやすい都市空間の整備

高齢者や障害のある人などが、安心して歩けるよう、歩道の設置や段差の解消、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの設置を進めるほか、外国語表記など、すべての人が利用しやすいデザインの普及を促進します。特に都心部や地域生活拠点など拠点となる地区において重点的に進めます。

歩いて行ける範囲に身近な公園を整備するとともに、公園の新設・更新に際しては、誰もが利用しやすい園内施設の整備を進めます。

親水護岸などの整備に際しては、スロープの設置など誰もが水辺に親しむことができる施設整備を促進します。

利用頻度の高い公共公益施設では、バリアフリー化に向けた整備を促進します。富山駅周辺は、鉄道の高架化や自由通路の整備と合わせたバリアフリー化を促進します。

##### 2. 誰もが利用しやすい公共交通機関の充実

駅舎におけるエレベーター・エスカレーター整備や、ノンステップバス・リフト付バスの導入、交通結節点等駅周辺の歩行環境の改善など、高齢者、障害者などが利用しやすい公共交通機関の整備を進めます。

##### 3. 誰もが利用しやすい住宅の供給

市営住宅をはじめとした公的住宅においては、老朽化した建物の更新と合わせてバリアフリー化を進めます。

また、高齢者などが自立した生活を維持できるよう、生活サービスや見守り機能が複合化された住宅の供給を促進します。

## 2 都市環境・景観

### 1 基本的な考え方

---

本市は、北を富山湾に、南を森林に囲まれ、神通川と常願寺川の二大河川が川上から川下までを結んでいるとともに、二大河川の中流域には市街地を囲む田園が広がっています。海、山、川、田園は、本市の骨格を成す自然環境として保全を図ります。

森林は、木材生産の基盤としてだけでなく、水源の涵養やレクリエーション、水循環や生態系など自然環境の保全、二酸化炭素の吸収など地球温暖化の防止、良好な景観の形成など、多様な公益的機能をもっており、適切な維持・保全を図ります。

神通川と常願寺川などの河川や富山湾の海岸は、水質と生態系の保全を図りながら、その水辺景観を保全するとともに、親水空間、レクリエーション空間としての活用を図ります。

市街地においては、都心部や住宅地、沿道、歴史的なまち並みなど、地域の特性に応じて良好な景観形成を図ります。

また、本市は、環境先進都市として、建物の低炭素化など、省エネルギーに配慮したまちづくりを推進します。

### 2 整備方針

---

#### 1. 森林環境の維持・保全

山間部の森林地帯は、計画的な森林整備を図ります。森林整備にあたっては、広葉樹の植林などによる野生生物の生息域の保全・回復に努めます。

林業の基盤である林道や作業道の開設、改良にあたっては、生態系など周辺環境に配慮した整備に努めます。

また、市民が身近に自然と親しむレクリエーション空間として活用を図ります。

#### 2. みどりと水のネットワーク

神通川・常願寺川の二大河川とその支流である熊野川、井田川、山田川、松川・いたち川、また、白岩川、富岩運河を軸としたみどりと水のネットワークを形成します。

野鳥や小動物の生息環境となっているなど、河川のもつ自然環境の保全を図るとともに、都市における水辺の憩いの場として、河川敷などの水辺空間の活用を図ります。

#### 3. 緑地空間としての農地の保全

市街地周辺の農地は、健全な水循環の形成や、雨水の流出を抑制する公益的機能をもっており、今後も農業基盤の整備を進めながら保全に努めます。

#### 4. 良好な景観の保全・創出

本市の個性となっている立山連峰などの山岳景観や富山湾の海辺景観、神通川、常願寺川などの河川景観、市街地を取り囲む散居村などの田園景観の保全に努めます。特に、立山連峰は、本市の代表的な景観となっており、主要な眺望点からの景観の保全・創出を図ります。

都心は、本市の「顔」としての景観形成を図るため、街路緑化や歩道舗装の改善、無電柱化、建築物の壁面後退・スカイラインの統一の誘導、建築物や広告物などの形態・位置・色彩等の規制などにより、歩いて楽しく、賑わいや活気・魅力の感じられる都市景観の形成を図ります。特に大手モール周辺地区は、通りとしての一体感を持った歩行者中心の賑わいある空間とともに、富山城の眺望に配慮した景観形成を図ります。

八尾地区など歴史的な建造物やまち並みをもつ地区においては、その保全・継承を図るとともに、歴史的な環境と調和したまち並みの誘導や周辺の修景整備により、個性ある景観の形成を図ります。

幹線道路等の沿道においては、街路樹の整備や無電柱化により良好な街路景観の形成を図ります。

住宅地においては、地区計画や建築協定、緑地協定、景観協定等を活用しながら、ゆとりとうるおいのある景観の形成を図ります。

工業地においては、周辺景観との調和や、ゆとり空間の形成を図るとともに、工場の特性格かした景観の形成を図ります。

#### 5. 環境とエネルギーに配慮したまちづくり

公共施設や住宅等の建物の省エネルギー化の推進やエネルギーマネジメントによる環境負荷の低減とともに、工場の排熱などの未利用エネルギーの活用を図ります。

環境負荷の少ない交通体系の実現に向け、パークアンドライドを促進するなど、公共交通を利用する環境の整備を図ります。

#### 6. 観光・交流の促進

北陸新幹線が開業し、広域的な交流基盤が整備される中で、公園や公共施設跡地の整備により、あらゆる世代の人々が集い交流する質の高い都市空間の形成を図ります。

また、富岩運河環水公園などの観光資源とともに LRT など、国内外から注目されてきたまちづくり自体を観光資源として活用し、既存の資源と連携した情報発信など、住民だけでなく観光客にも楽しくまちを散策出来るような環境の整備を図ります。

## 3 防災

### 1 基本的な考え方

---

本市の山間部には急傾斜地が多く、がけ崩れ等の発生に注意を要する箇所があるほか、神通川、常願寺川という大河川が市街地を縦貫するなど多様な地形をもっています。また、呉羽山断層をはじめ、活断層の存在が知られています。このため、浸水や土砂崩れ、地震・津波など様々な自然災害への対策を充実します。

また、災害時の避難や防災活動を支える基盤の充実を図るとともに、災害時における都市施設の機能の確保を図るなど、安全性を高める都市の骨格を形成します。

大規模な地震が発生した場合の市街地の大火を防止するため、火災延焼を遮断する空間を確保するとともに、建物の不燃化・耐震化、公共公益施設の老朽化対策の促進など、地震災害に強い市街地構造を形成します。

犯罪や事故を未然に防ぐことはまちづくりにおいても重要な要素です。犯罪の起こりにくい環境を整備するため、防犯に配慮したまちづくりを推進します。公共施設等を中心に、夜間照明の充実や外部からの見通しを確保するなど、安全な環境整備を図ります。

### 2 整備方針

---

#### 1. 総合的な浸水対策

集中豪雨時の浸水被害の解消・軽減を効果的に図るため、下水道の雨水幹線整備を推進するとともに、河川、水路、農業排水路の整備や雨水貯留などの雨水流出抑制策を含めた総合的な浸水対策を進めます。

雨水の河川・水路への流出抑制を図るための調節池など貯留施設の整備、及び浸透施設の普及促進を図ります。

また、山間部は、水源かん養の機能を確保するため森林環境保全地域として保全し、雨水流出の抑制を図ります。

#### 2. 土砂災害対策

土砂災害危険箇所において、砂防施設や地すべり防止施設、急傾斜地崩壊防止施設の整備促進を図ります。

また、土砂災害防止法に基づく土砂災害特別警戒区域等においては、新規住宅の立地抑制や既存住宅の移転促進等により適正な土地利用の誘導を進めます。

#### 3. 地震災害対策

##### ① 公共公益施設の耐震化・老朽化対策

震災時において防災活動の拠点となる施設や、被災者の収容施設、避難・消防・医療・輸送等の基盤となる道路・橋梁、市民生活を支える水道施設など、公共公益施設の耐震化を進めるとともに、安全性を高めるため、計画的な点検や更新など老朽化対策を促進します。

また、避難施設や地域の防災拠点として活用することを踏まえ、防災拠点となる施設を中心に、防災機能の充実を図ります。

## ② 避難地、避難路、延焼遮断帯となる空間の確保

公園は、震災時の避難地として救護活動の場所となることから、災害応急対策に必要な耐震性貯水槽や備蓄倉庫の設置など、防災施設の充実を図ります。

道路は、避難、救護、消防等の防災活動に重要な役割を果たすことから、防災機能を発揮する規模、規格の確保を図るとともに、災害時に緊急輸送道路を確保できるよう、道路ネットワークの多重化（環状道路の整備による代替路の確保）を推進します。

また、公園、道路、河川等のオープンスペースは、火災の延焼を遮断する役割を果たすことから、防災面に配慮した空間の確保を図ります。

## ③ 不燃化・耐震化の促進

都市機能が集積した都心部では、居住人口が多だけでなく不特定多数の人が集散することから、防火・準防火地域等の指定により、不燃化を促進するとともに、耐震診断及び耐震改修等に関する支援により、木造住宅等の耐震化を促進します。

## 4. 防犯まちづくり

道路においては、夜間の犯罪を防止するための街路灯の整備や、歩車道を分離するための植栽帯、ガードレールの設置を進めます。

公園においては、遊具等の公園施設や樹木の配置及び維持管理において、死角の解消など見通しの確保に配慮します。

## 第4章 まちづくりの推進方策

---

### 1. まちづくりの基本的な進め方

#### 1 都市計画における諸制度を積極的に活用したまちづくりの推進

本市の進めるコンパクトなまちづくりの推進に向けて、土地利用の動向や都市基盤の整備状況を踏まえ、必要に応じて用途地域の指定や見直しを検討します。

地区ごとの特性を活かした、きめの細かい土地利用の誘導を図るため、住民の自発的・積極的な参加を前提に地区計画、建築協定、緑地協定、景観協定など制度の活用を支援します。

富山市や地域の特性に応じたまちづくりの推進に向け、独自のまちづくり制度やきめ細かいまちづくりを進めるためのルールなどを適宜検討します。

#### 2 都市施設整備や市街地開発事業の推進

都市マスタープランの実現に向けては、道路や都市公園等の都市施設の整備、既成市街地の再整備が必要となります。費用対効果等を踏まえながら、都市整備上重要度の高い事業や、二ーズの高い事業への重点的な投資に努めます。

また、新たに必要性がでてきた都市施設については、都市計画決定により都市計画に位置付けます。一方で、都市計画決定以降、長期未着手となっているものについては、必要性や実現性等を踏まえた上で、都市計画の見直しも視野に入れた検討を行います。

#### 3 市民・事業者・行政との協働によるまちづくりの推進

市民の都市に対する考え方・価値観は多様化しているほか、防災や環境問題に対する市民の関心が高まりつつあります。

これからのまちづくりにおいては、市民、事業者、行政などの各主体が連携しながら、責任と役割を担う、協働によるまちづくりを基本に進めます。

市民の参加を促進する上では、情報公開が重要となるため、地理情報システムなどを活用した都市計画情報を広く提供します。その上で、地域の住民による地区計画など、地域特性にあった地域発意のまちづくり活動を支援します。

また、都市計画の構想・計画段階から、説明会や公聴会、パブリックコメントを実施するなど、市民意向を都市計画に反映するための取組みを充実します。

#### 4 まちづくりの総合化

計画的、効率的にまちづくりを進めるため、国、県、隣接市町村との連携・協力を図ります。また、健康・福祉・教育などまちづくりに関わる関連分野との連携を積極的に図り、庁内の総合的な体制づくりを図ります。

## 5 計画の進行管理

---

都市マスタープランを活用し、各種施策・事業の実施を図るとともに、都市整備や都市計画の運用など、まちづくりの推進を図ります。

また、本計画に基づき、コンパクトなまちづくりの効果検証を行うほか、上位計画や関連計画の見直しや各種施策・事業等の進捗状況、社会経済の変化などに応じて、都市マスタープランの適切な見直しを行います。

### 2. コンパクトなまちづくりの実現に向けた取組み

---

#### 1 まちなか居住に加えて、公共交通沿線での居住推進

---

公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現を目指すため、公共交通の活性化を進めるとともに、都心地区でのまちなか居住に加えて、公共交通軸沿線での居住を推進します。

#### 2 居住を推進する地区での「歩きたくなるまちづくり」の推進

---

居住を推進する地区では、医療や福祉、コミュニティ施設など公共公益施設の更新や機能の充実、最寄り品小売業等の都市機能の立地誘導に努めるとともに、住宅供給の促進と併せて、住宅に併設する店舗等生活サービス機能の導入を促進するなど、生活面での利便性の向上を図ります。

また、良好な住環境の形成を図るため、歩道や公園・広場の整備など都市基盤施設の整備・更新や、冬期における快適な生活を提供するため、身近な生活道路・歩道の除雪など維持管理面での充実に努めます。

加えて、誰もが日常的に「歩きたくなる」ような魅力的な空間の形成を図るため、自動車の走行速度の抑制や歩車共存のための環境整備に取り組むほか、まちなみ景観の整備や道路空間等を活用した、まちのにぎわい・交流の場の創出に取り組むことで、歩くライフスタイルの構築を目指します。

#### 3 立地適正化計画の活用

---

居住誘導区域、都市機能誘導区域、誘導施設を定めた富山市立地適正化計画を市民や関係団体に周知することを通じて、それぞれの地域や地域生活拠点の定住人口の増加や各地域の特性にあった都市機能の誘導に活用し、コンパクトなまちづくりを推進していきます。

## コラム：「歩きたくなるまちづくり」を目指して

本市を含め多くの都市では、これまで、急増する自動車交通に対応するためのまちづくりが進められてきました。その結果、生活に必要な施設は郊外に移転し、車を自由に使えない人にとって、極めて生活しづらいまちとなってしまいました。また、こうした従来のまちづくりによって、全世代にわたって「歩く」という基本的な活動（歩行量）が減少してしまいました。

「歩く」ことは、単純でありながら、生活習慣病などの発症予防や高齢者の介護予防などの健康増進効果があるとされています。さらに、「歩く」ことは、好きな速さで移動できるため、お店の前で立ち止まり、立ち話をし、疲れたら休憩することも可能です。そのため、自動車のような点から点への計画的で、高速な移動と比べ、人々の自由で多彩な行動や自然発生的な交流の機会を作ることが出来ます。暮らしの豊かさの「もと」とされる、この「交流の機会」を作り出すカこそが、「歩く」ことの魅力であり、いま再評価されている理由でもあります。

本市の進めるコンパクトなまちづくりは、まちに必要な機能の集積や公共交通サービスの充実に加えて、市民が自然と「歩きたくなる」ような、魅力的で質の高い都市空間を形成することにより、持続可能であり、安全で、健康的で、そして生き生きとしたまちを目指しています。

誰もが暮らしの豊かさを感じられる「まち」をつくるため、今後は、都市・交通、医療、福祉などの分野や部局を超えた、包括的な施策展開がますます重要になると考えています。

### 「歩きたくなるまちづくり」イメージ図

