

# 令和2年3月市議会定例会

## 建設委員会資料

### 活力都市創造部

#### 〔報告事項〕

#### 目 次

- 1 都市構造の趨勢を踏まえたコンパクトシティ政策検討調査について . . . . . 1 頁
- 2 公共交通沿線居住推進地区の見直しについて . . . . . 7 頁

# 1 都市構造の趨勢を踏まえたコンパクトシティ政策検討調査について

〔活力都市推進課〕

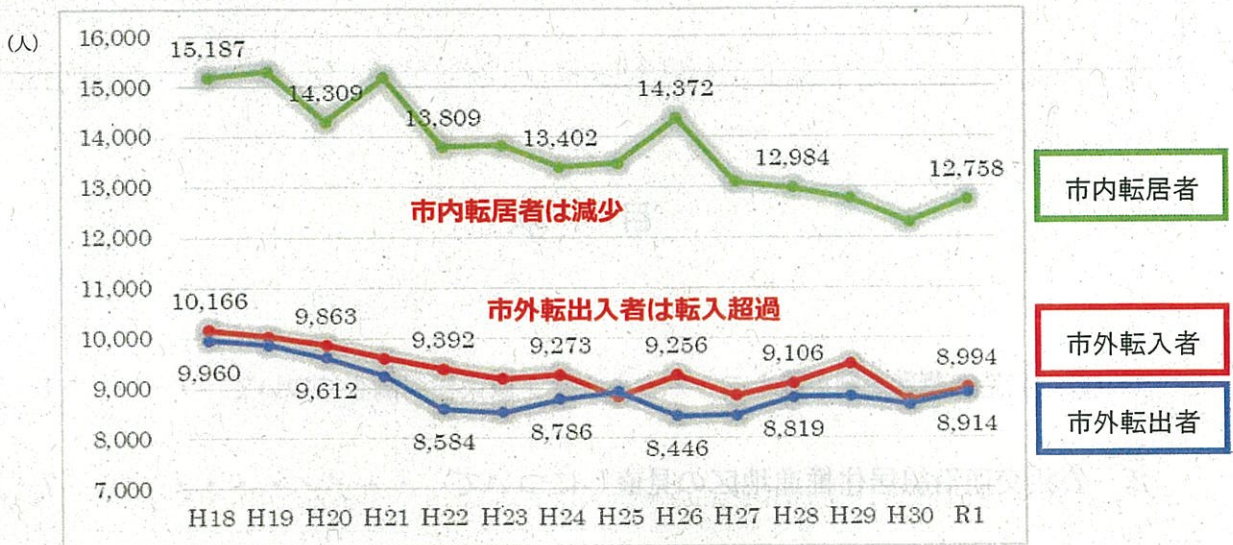
本調査は、コンパクトなまちづくり政策が都市構造の変化にどのような影響を与えたのかを把握することを目的とし、平成17年から蓄積してきたGIS（地理情報システム）の人口分布データを用いて、人口移動（居住地選択）の趨勢や転居者の年齢層などの分析を行うものであり、今回、令和元年度の調査結果を報告するもの。

## 1. 調査結果

### (1) 市全体における転居者の趨勢

#### ① 転居者数の推移

▶ 市内転居者は減少傾向にあり、市外転出入者は転入超過で推移している。



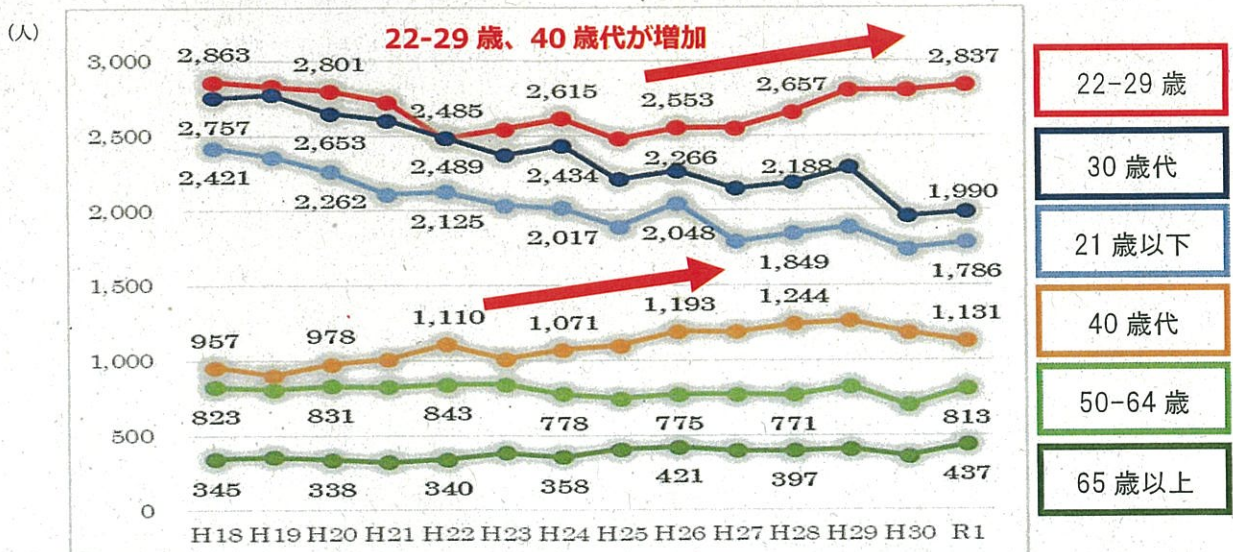
＜図1 市全体における転居者数の推移＞

※外国人を除く

#### ② 市外からの転入者数の推移（年代別）

▶ 市外転入者は、30歳代までの若い世代が大半を占めている。

▶ 特に22-29歳、40歳代の市外転入者が増加している。



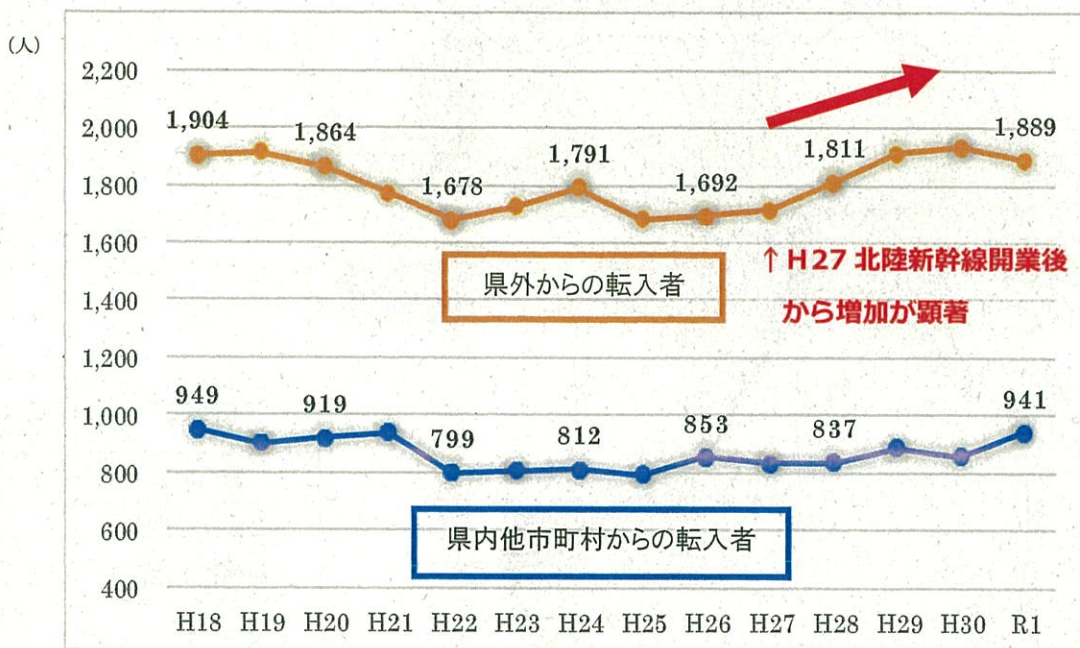
＜図2 市外からの転入者数の推移（年代別）＞

※外国人除く



### ③22-29歳の市外転入者における転入元の推移

- ▶ 22-29歳の市外転入者は、県内各市町村からの転入者が横ばいで推移する一方、県外転入者は近年増加している。
- ▶ 特に北陸新幹線の開業以降の増加見られ、UIターンによるものと推察される。

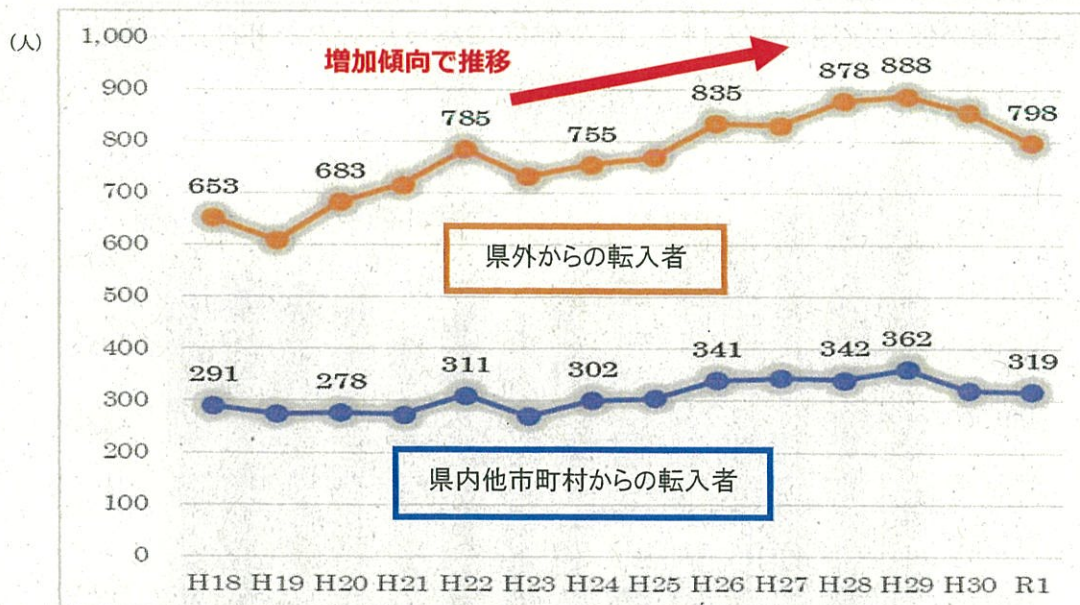


<図3 22-29歳の市外転入者における転入元の推移>

※外国人及び転入元不明者除く

### ④40歳代の市外転入者における転入元の推移

- ▶ 40歳代の市外転入者は、県内転入者が微増で推移し、県外転入者は増加傾向で推移している。



<図4 40歳代の市外転入者における転入元の推移>

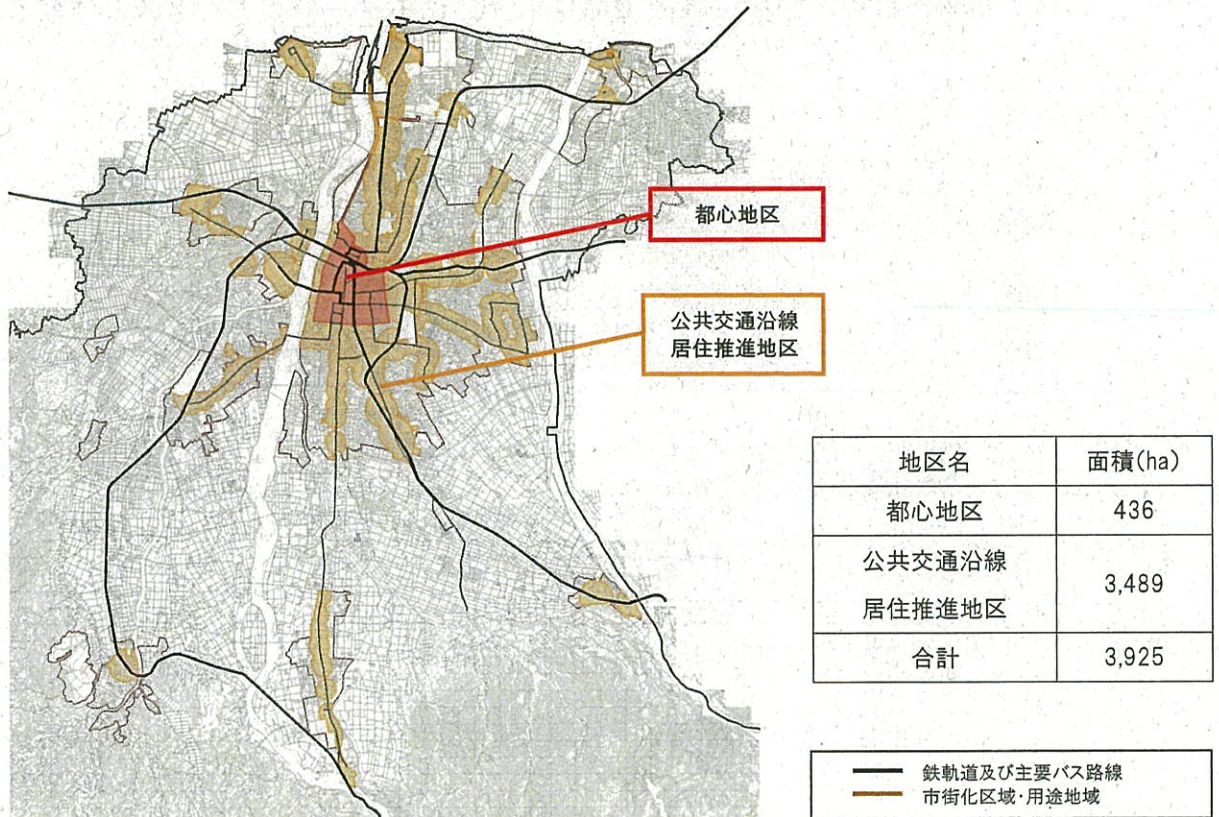
※外国人及び転入元不明者除く



## (2) 「公共交通が便利な地域」における人口の趨勢

### ①公共交通が便利な地域の位置づけ

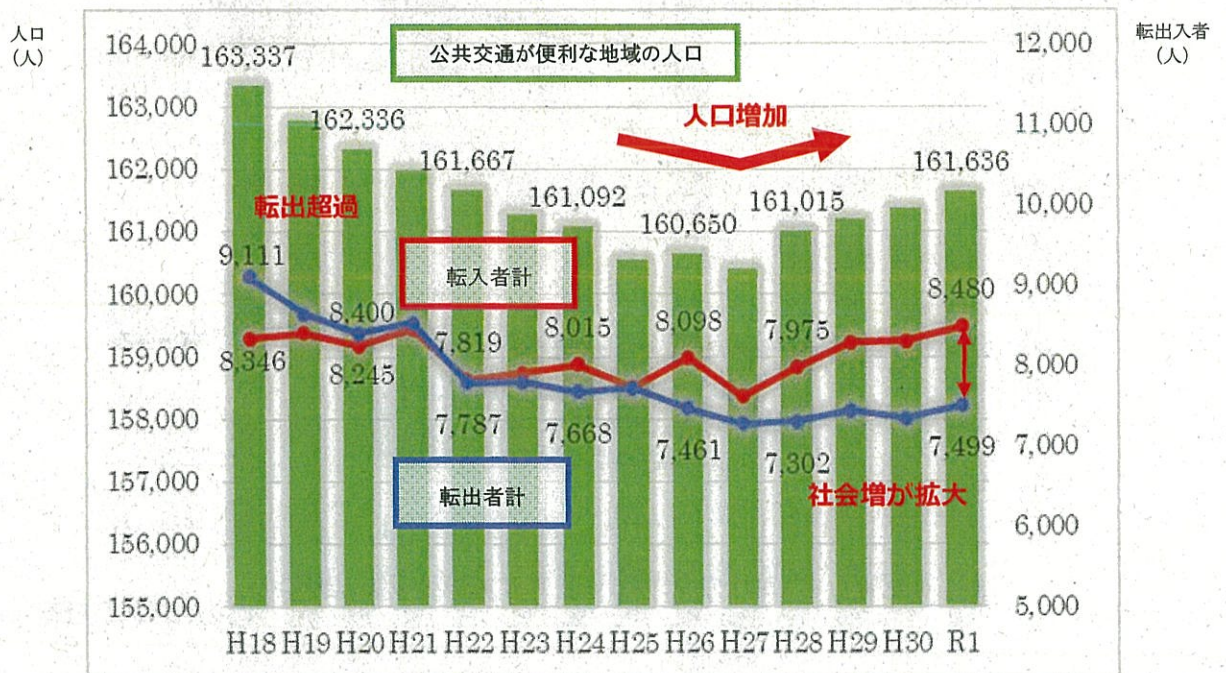
▶ 富山市都市マスタープランにおいて位置付けている地域で、以下の区域のとおり。



<図5 公共交通が便利な地域>

### ②公共交通が便利な地域の人口及び転出入者の推移

- ▶ 社会増減は転出超過から H22 に転入超過となり、近年は社会増が拡大している。
- ▶ 公共交通が便利な地域の人口は、減少傾向にあったものが H28 から増加している。



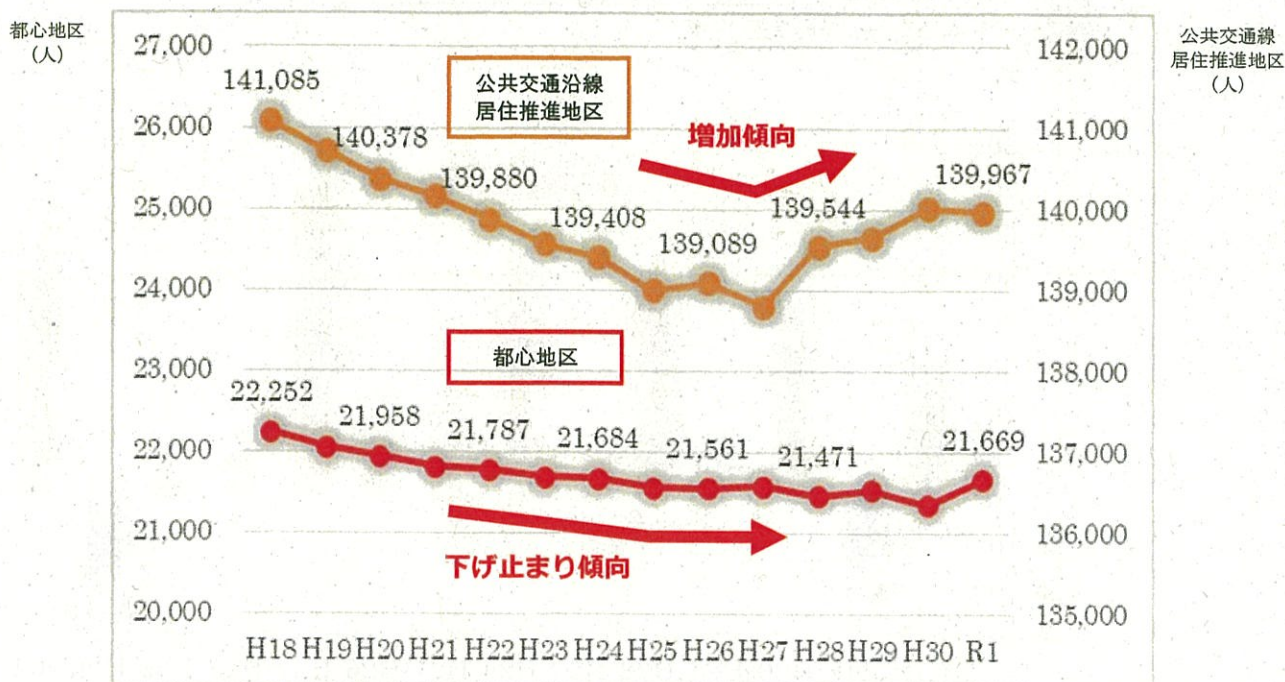
<図6 公共交通が便利な地域の人口及び転出入者の推移>

※同一地域内の移動を除く



③地区毎の人口推移（都心地区及び公共交通沿線居住推進地区）

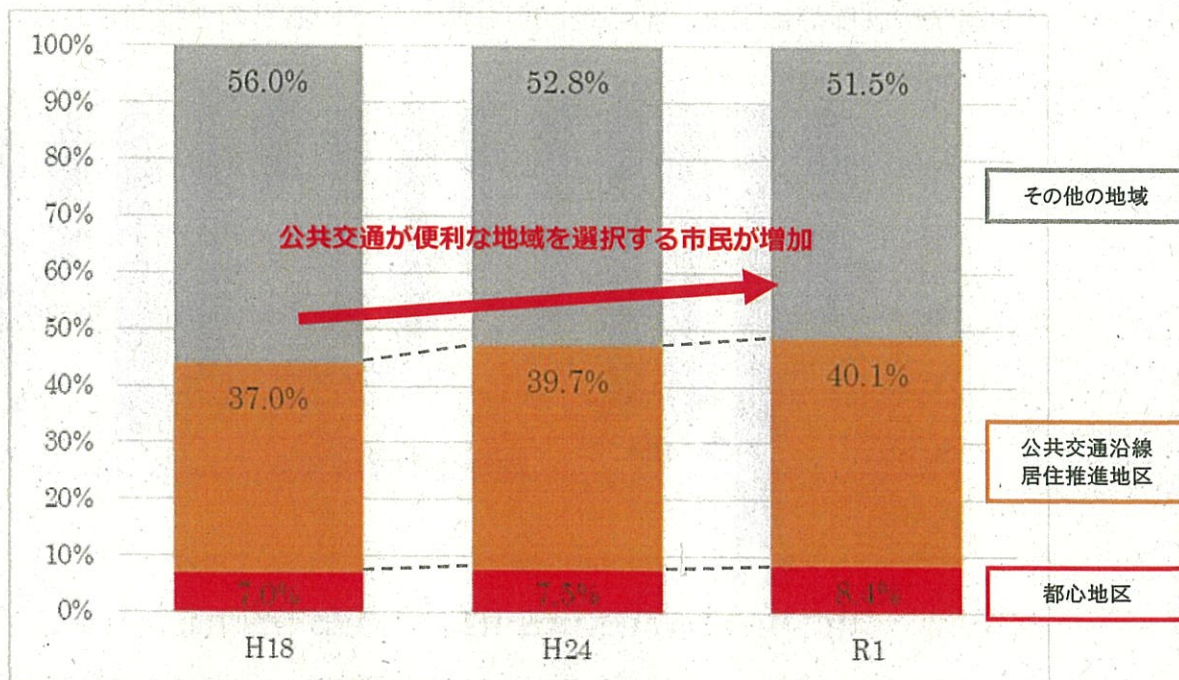
- ▶ 都心地区は減少傾向から下げ止まり傾向になっている。
- ▶ 公共交通沿線居住推進地区は減少傾向から H28 より増加に転じている。



<図7 地区毎の人口推移（都心地区及び公共交通沿線居住推進地区）>

④転居先選択の推移（市内転居者＋市外転入者）

- ▶ 市内で転居する市民や市外から転入してきた市民は、公共交通が便利な地域を転居先として選択する傾向が高まっている。



<図8 転居先選択の推移（市内転居者＋市外転入者）>

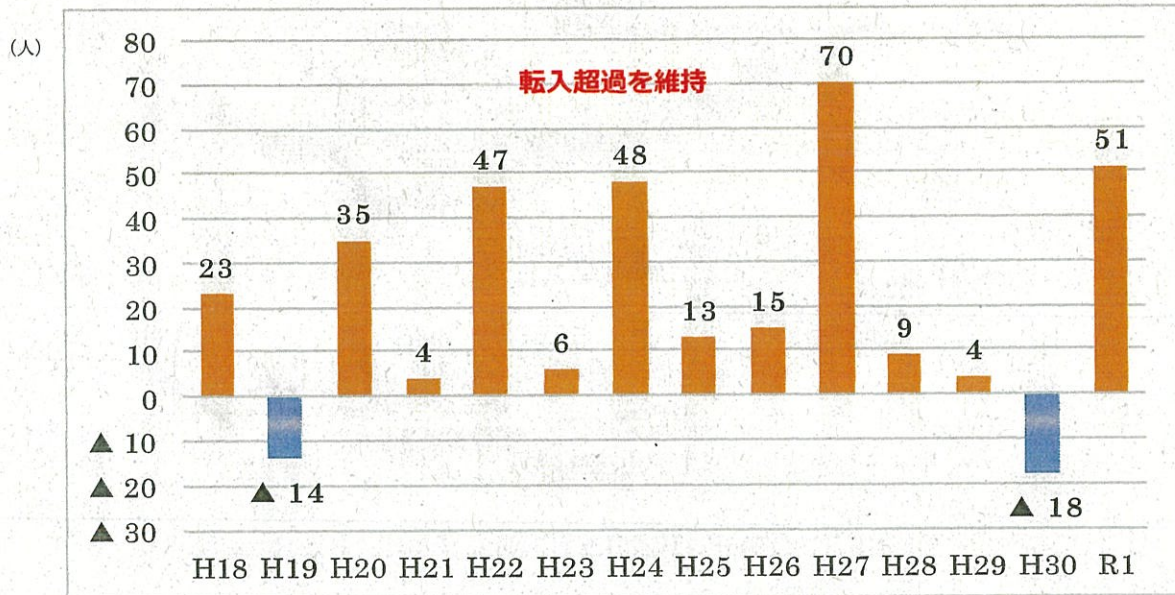
※同一地域内の移動者を含む



(3) 都心地区における年代別の社会動態

①0-14 歳（未就学児～中学生）における社会動態（転入－転出）

▶ 都心地区における 0-14 歳の児童・生徒数は転入超過傾向にあり、子育て世帯の社会増によるものと推察される。



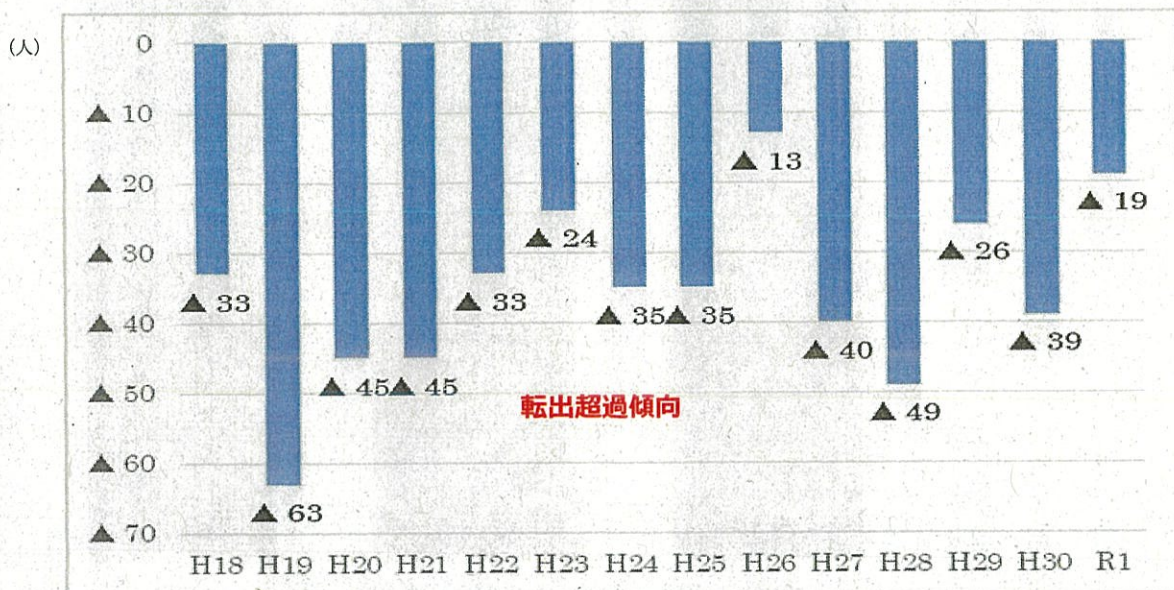
<図9 0-14 歳における社会動態（転入－転出）の推移>

※外国人除く

②15-21 歳（高校生～大学生）における社会動態（転入－転出）

▶ 都心地区における 15-21 歳の世代は転出超過にある。

▶ 進学や就職等により、都心地区から転出しているものと推察される。



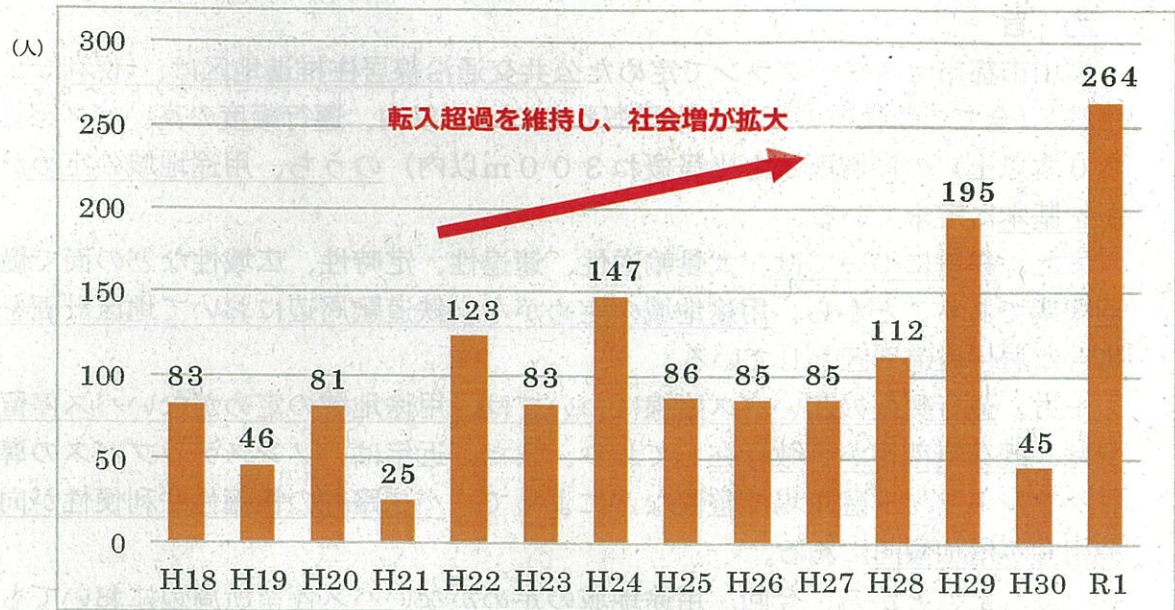
<図10 15-21 歳における社会動態（転入－転出）の推移>

※外国人除く



③22-49 歳（就業者・子育て世代）における社会動態（転入－転出）

▶22-49 歳の世代は転入超過で社会増が拡大傾向にあり、都心地区を居住地として選択する傾向がみられる。

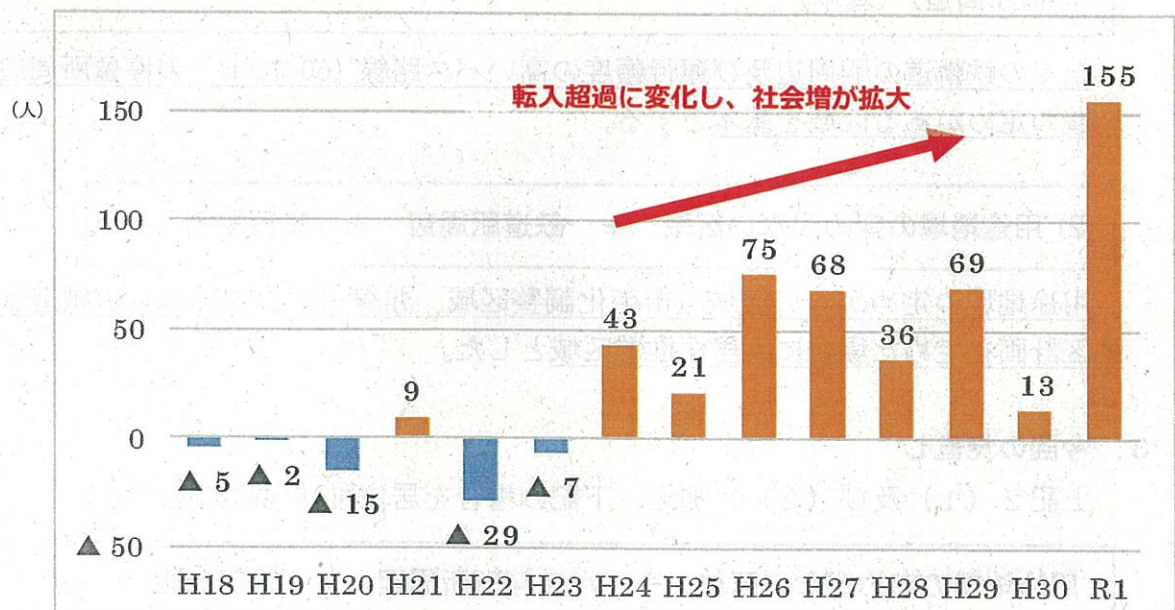


<図 11 22-49 歳における社会動態（転入－転出）の推移>

※外国人除く

④50 歳以上（子供が独立した世代～高齢者）における社会動態（転入－転出）

▶50 歳以上の世代は H24 から転入超過となっており、都心地区を居住地として選択するようになった傾向がみられる。



<図 12 50 歳以上における社会動態（転入－転出）の推移>

※外国人除く

## 2 公共交通沿線居住推進地区の見直しについて

〔都市計画課〕

### 1. 趣 旨

富山市都市マスタープランで定めた公共交通沿線居住推進地区は、「便利な公共交通沿線」（全ての鉄軌道の駅から半径概ね500m以内、運行頻度の高いバス路線（1日60本以上）の停留所から半径概ね300m以内）のうち、用途地域の定めがある区域を基本に定めている。

また、鉄道については、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、用途地域の定めがない鉄道駅周辺において地区計画を定めた場合は居住推進地区としている。

一方、運行頻度の高いバス路線については、用途地域の定めがないバス停留所周辺では、既存集落等が多数存在しており、また、近年は、ノンステップバスの導入やパークアンドライド駐車場の整備などによって、バス路線の快適性や利便性が向上し、利用者が増加傾向にある。

こうしたことから、今回、用途地域の定めがないバス停留所周辺においても、鉄道駅周辺と同様に、良好な住環境の形成に向けた地区計画を定めた場合には、居住推進地区とする見直しを行うもの。

### 2. 居住推進地区の現状の考え方

(1) 用途地域が定められた区域 + 便利な公共交通沿線（鉄道駅周辺及びバス停留所周辺）（基本）

全ての鉄軌道の駅周辺及び運行頻度の高いバス路線（60本/日）の停留所周辺で用途地域の定めがある区域を基本とする。

(2) 用途地域の定めがない区域 + 鉄道駅周辺 + 地区計画

用途地域の定めがない区域（市街化調整区域、非線引き白地地域）の鉄道駅周辺で地区計画を定めた場合にも居住推進区域とした。

### 3. 今回の見直し

上記2（1）及び（2）に加え、下記の場合を居住推進地区に追加する。

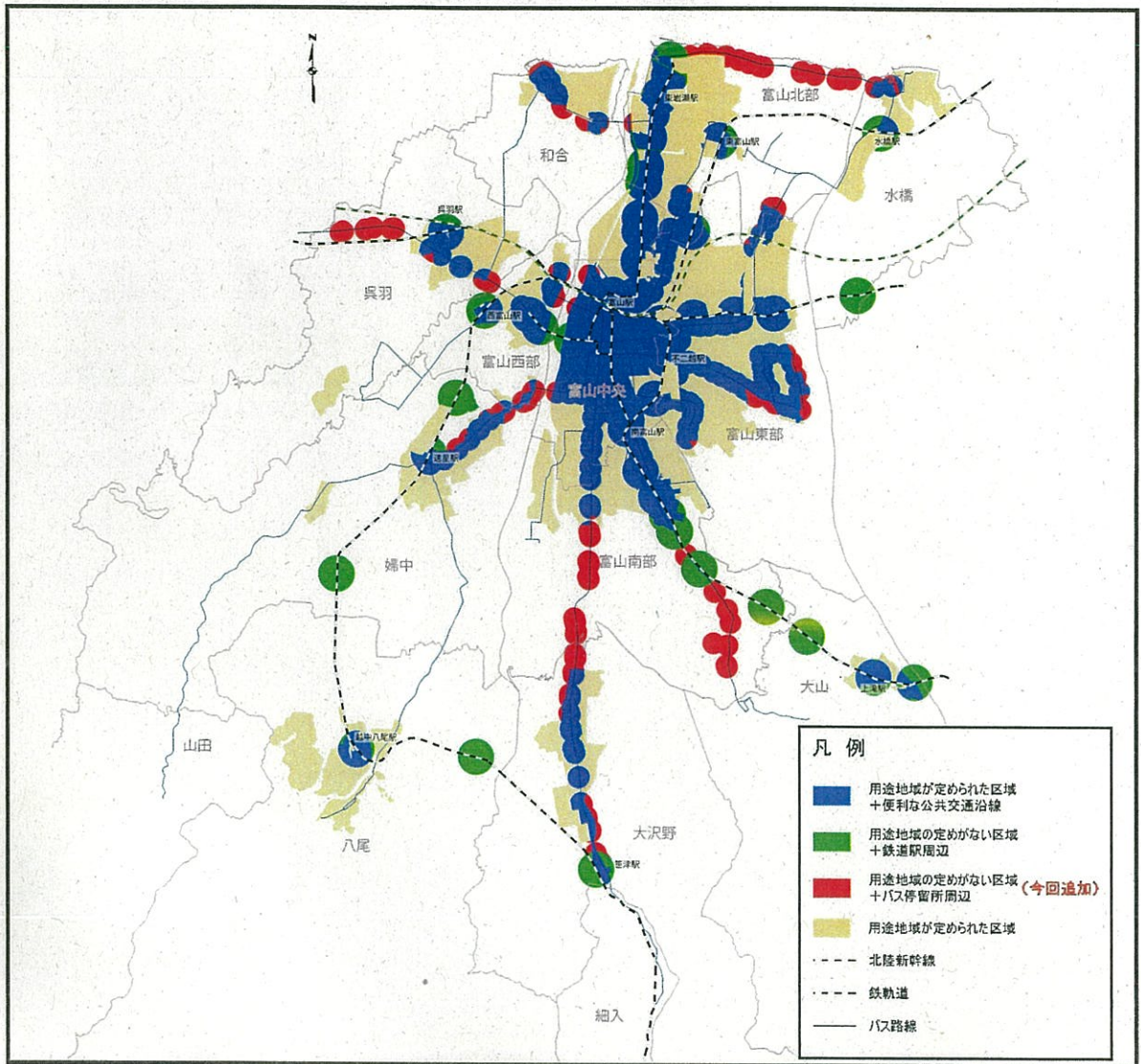
用途地域の定めがない区域 + バス停留所周辺 + 地区計画

用途地域の定めがない区域のバス停留所周辺で地区計画を定めた場合にも居住推進地区とする。

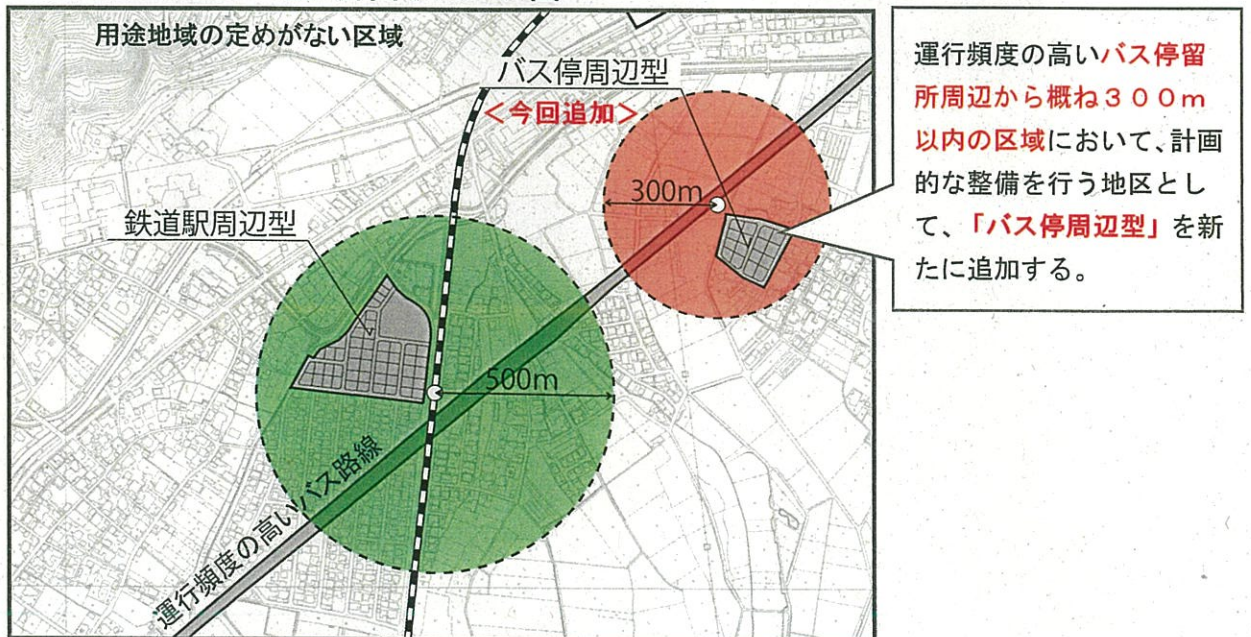
この見直しに伴い、本市の市街化調整区域内における地区計画制度の運用や、地区計画の原案を作成するために必要な事項を定めた「富山市の市街化調整区域における地区計画の運用基準（地区計画のガイドライン）」の一部を改正し、「バス停留所型」を新たに追加する。



## 居住推進地区 位置図



## 地区計画イメージ図



### 4. 今後のスケジュール

令和2年 4月 「市街化調整区域における地区計画の運用基準」の一部改正運用開始 (市ホームページへの公開、関係事業者への周知)