

第 2 章

富山市が進めるまちづくり

1. 富山市都市マスタープラン
 2. 施策の効果、分析
 3. 課題
-

第 2 章 富山市が進めるまちづくり

1. 富山市都市マスタープラン

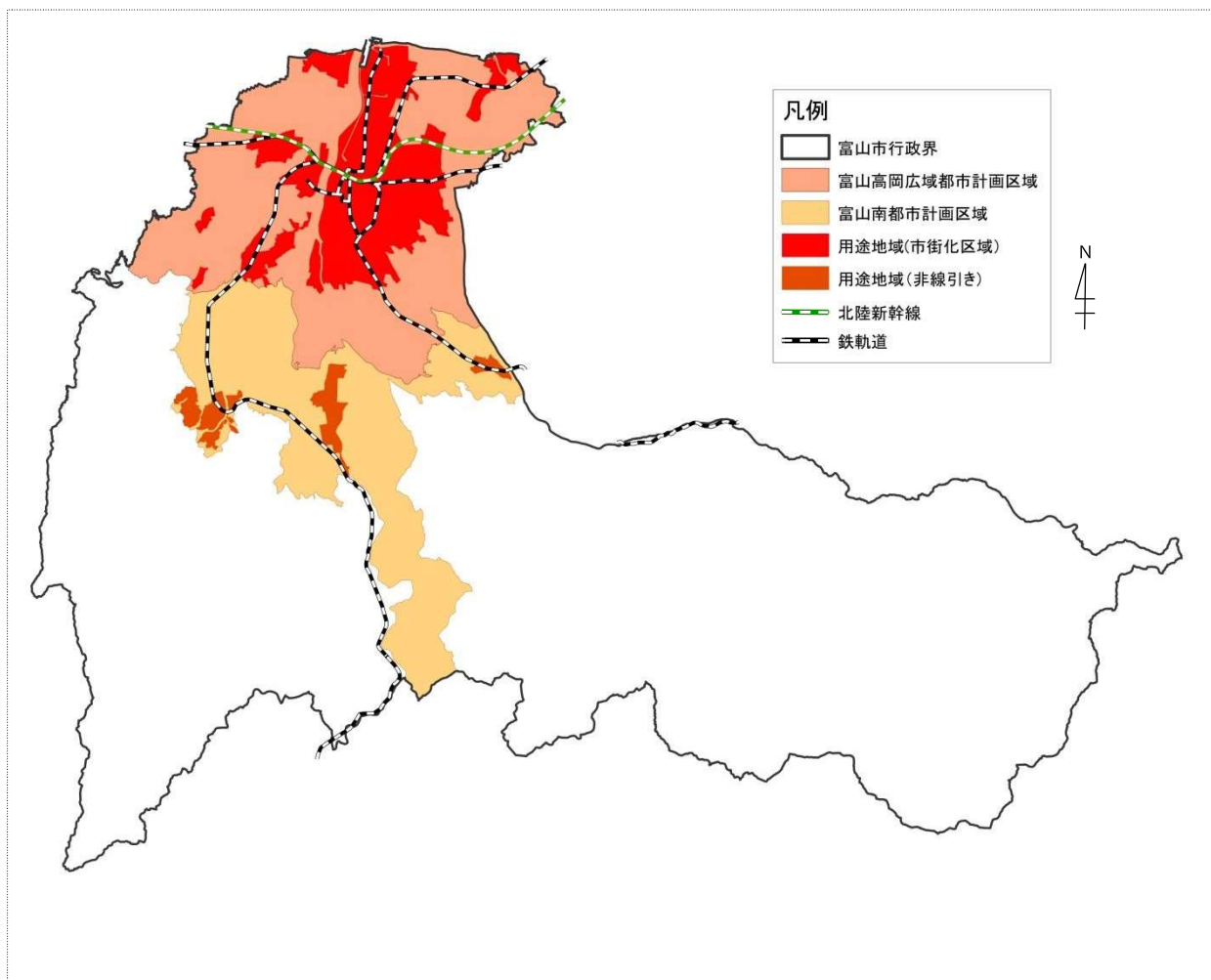
本市では、今後の少子高齢化、人口減少などの時代変化に柔軟かつ迅速に対応し、将来の世代に責任が持てる、持続可能な都市経営・まちづくりを進めるために、2008年（H20）3月に富山市都市マスタープランを策定し「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」の実現を目指して取組を展開しています。

富山市都市マスタープランでは、健康・医療・福祉との連携や、農山村部の集落機能の維持など地域特性にも配慮しながら、各地域のストックを活かした、拠点集中型のまちづくりを目指し、次のような方針で都市構造を形成していくこととしています。

【富山市都市マスタープランの概要（都市計画区域等は2017年（H29）3月現在のものを反映）】

(1) 富山市都市マスタープランの対象区域

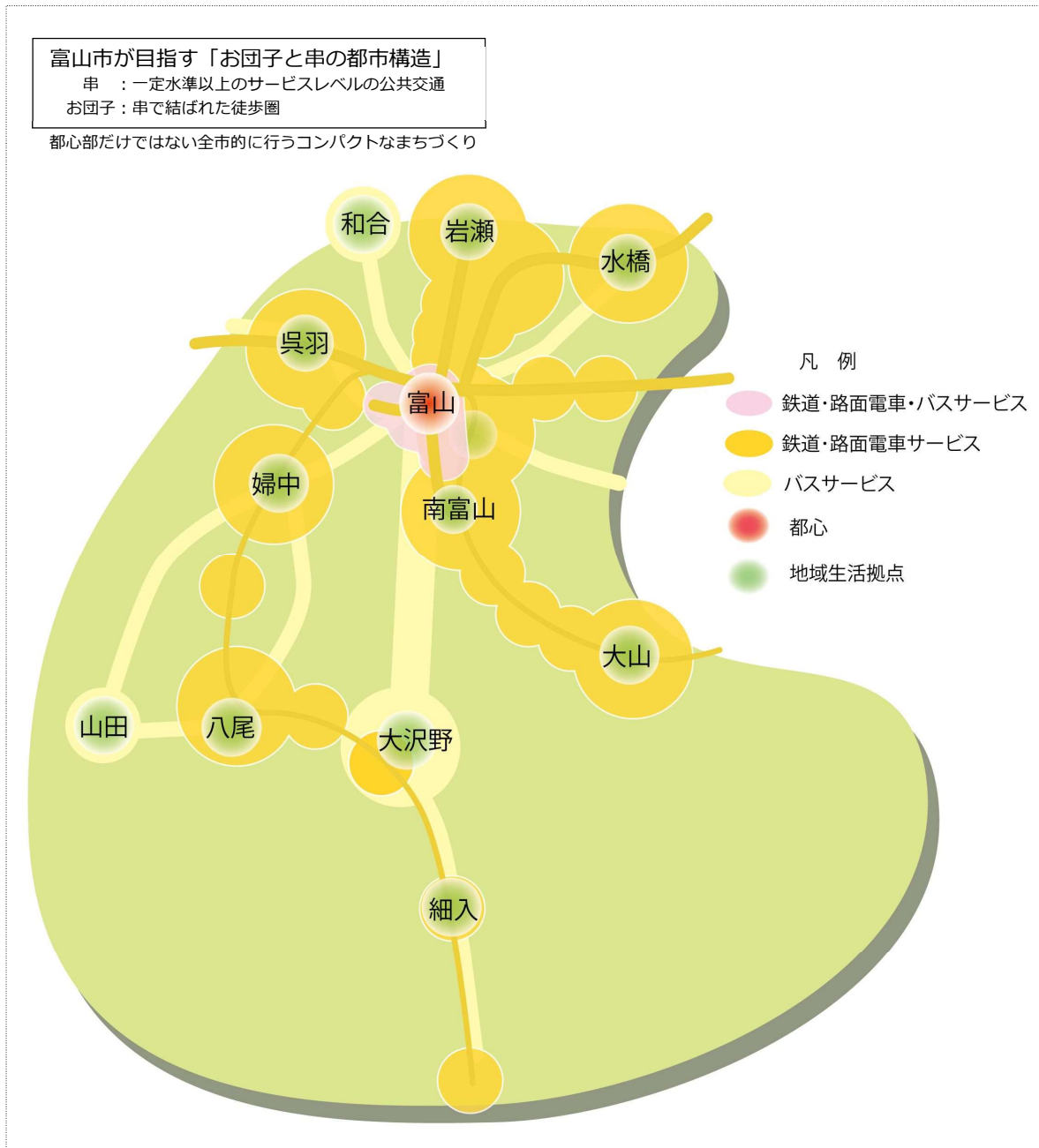
富山市都市マスタープランは、主として都市計画区域を重点的に扱いますが、富山市全域を対象としています。



都市計画区域の現状

(2)まちづくりの基本理念

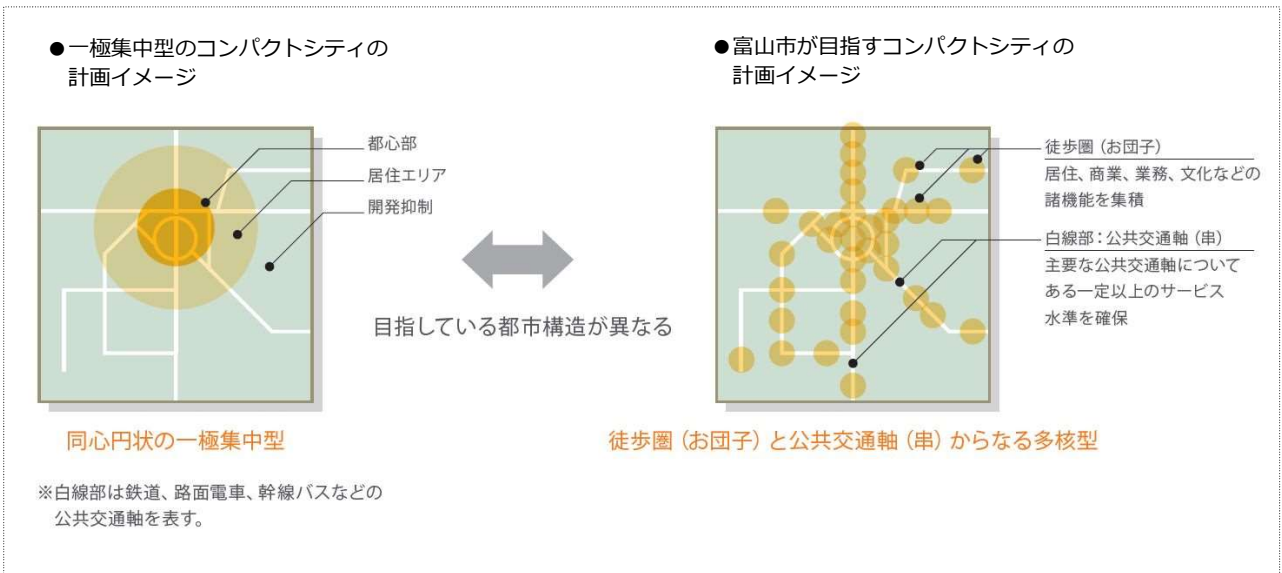
今後の人口減少と高齢化に備え、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指します。



まちづくりの基本理念

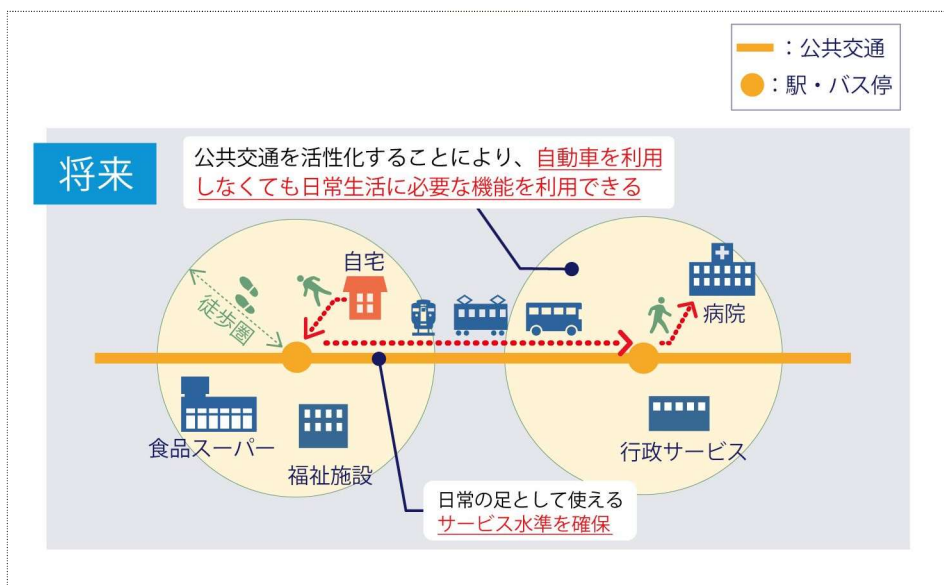
本市では中心市街地以外に、地域の拠点になっている地区が点在しており、コンパクトシティを実現する上で、中心市街地に一極集中するような都市構造を目指すことは、あまり現実的ではありません。

また、地方都市としては比較的恵まれた鉄軌道網を有していることも大きな特徴であることから、これらの鉄軌道と運行頻度の高い幹線バス路線で地域の核となる生活拠点を結び、それぞれの拠点ごとにコンパクトにまとまっていくまちづくりを推進することとしています。



一極集中型のコンパクトシティとの構造の違い

お団子（徒歩圏）の中では、徒歩や自転車を日常的に利用し、お団子間は便利な公共交通で移動することによって、車が自由に使えなくても、生活に必要なサービスを楽しむことができるまちづくりを目指します。



「お団子と串」によるコンパクトなまちづくり基本概念

(3) 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

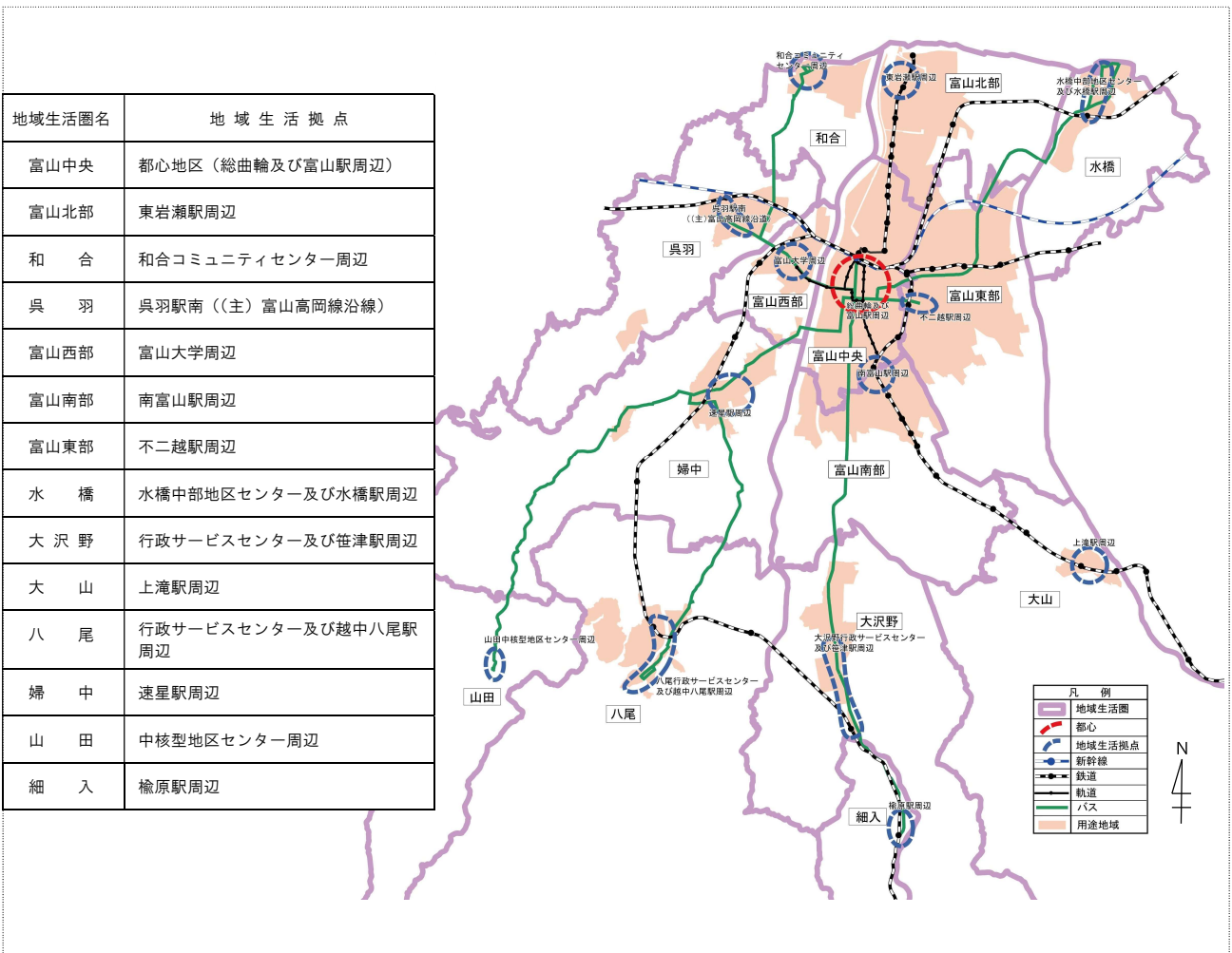
都市機能の集約にあたっては、市域全体の拠点を「都心」とするとともに、市民の日常生活に必要な機能が、身近な地域で提供されるよう、市域を複数の「地域生活圏」に分割し、「地域生活拠点」を配置しています。

①市域を14の地域生活圏に区分

地域としての歴史的つながりや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、人口規模から、富山地域では、地形や小中学校区を考慮し、8つの地域生活圏に区分し、大沢野、大山、八尾、婦中、山田、細入地域は、それぞれ一つの地域生活圏として設定しています。

②地域生活圏に都心・地域生活拠点を設定

既存の都市機能の集積を活かす趣旨から、駅やバス停、生活利便施設が徒歩圏の範囲にまとまっている地区を設定しています。



地域生活圏と地域生活拠点

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

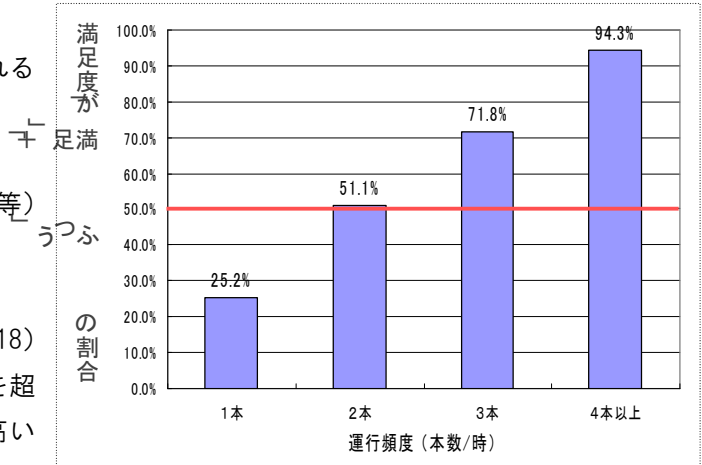
コンパクトなまちづくりの実現に重要な公共交通の路線を「公共交通軸」とし、都市の集約化を図る軸として位置付けています。また、この「公共交通軸」のうち利便性が高い路線の用途地域内の鉄道駅及びバス停の徒歩圏の範囲内において、居住を推進する地区を設定しています。

①公共交通軸の設定

- ◆大量輸送、速達性、定時制、広域性に優れる鉄軌道
- ◆都心と地域生活拠点を結ぶバス路線
- ◆主要施設（高校等教育機関、病院、空港等）と都心を結ぶバス路線
- ◆運行頻度の高いバス路線

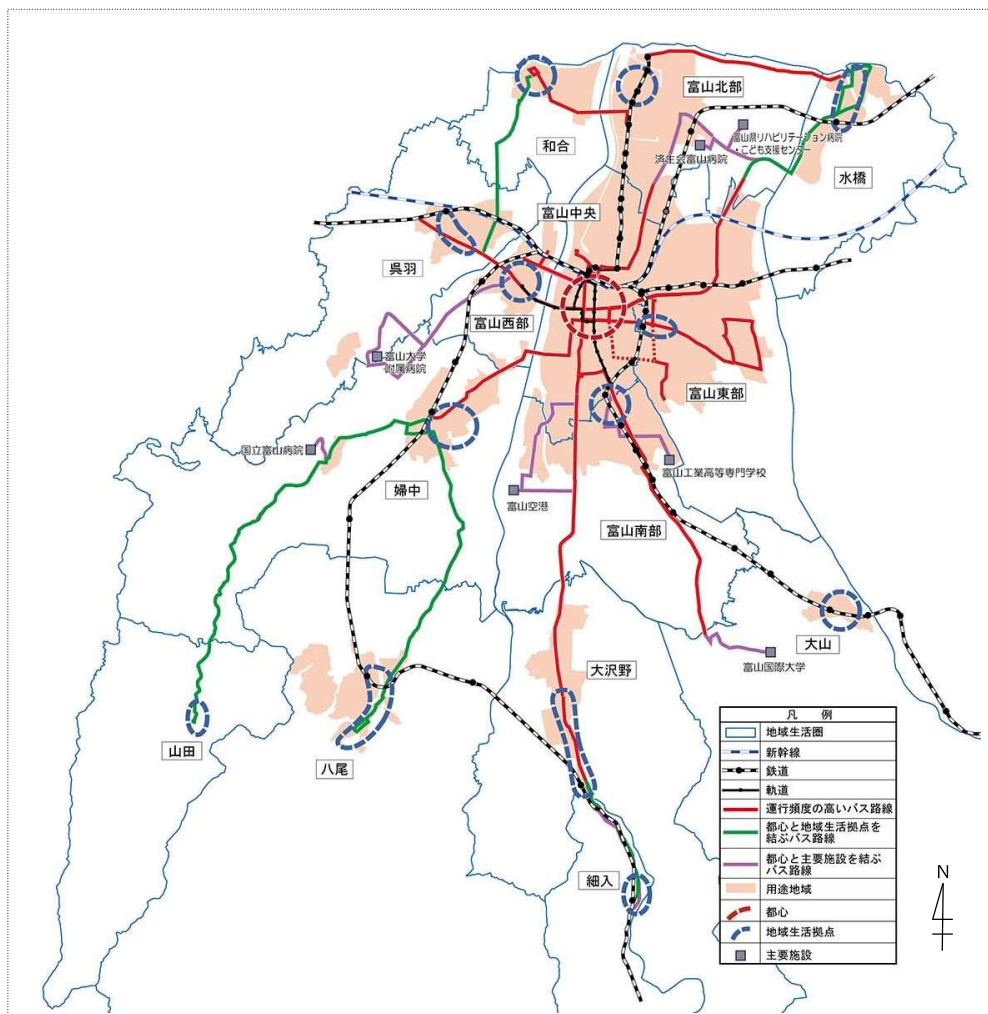
公共交通に関する市民意識調査2006年（H18）より、運行頻度が2本/時で満足度が半数を超えることから60本/日以上を運行頻度の高いバス路線とします。

15時間（6～21時）×2本/時×2（上下）＝60本



公共交通の運行本数に関する満足度

出典：公共交通に関する市民意識調査2006年（H18）

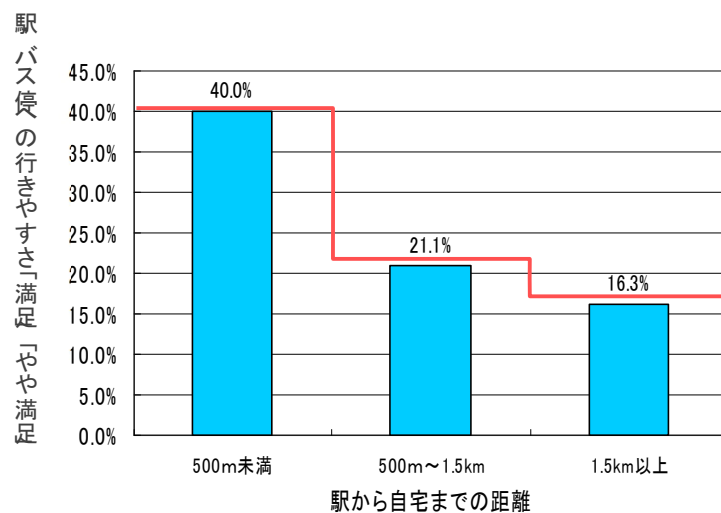


公共交通軸

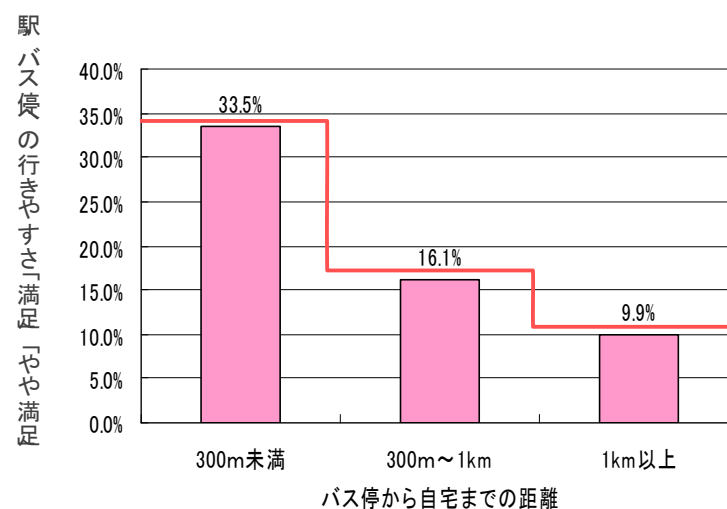
②居住を推進する地区の設定

- ◆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ます。
- ◆都心地区以外の公共交通の利便性の高い地区のうち、用途地域が指定されている区域に公共交通沿線居住推進地区を設定します。（工業専用地域、工業地域は除く）
 - ・徒歩圏は、一般的に不動産情報等では 80m/分 10分圏域とされている。
本市では、高齢者を考慮し、50m/分 10分圏域と設定。
 - ・公共交通に関する市民意識調査2006年（H18）より、鉄軌道駅とバス停では満足度に差があったことより、駅から500m、バス停においては、概ね徒歩5分圏域として300m圏域を居住推進エリアと設定。

【駅からの距離に関する満足度】



【バス停からの距離に関する満足度】

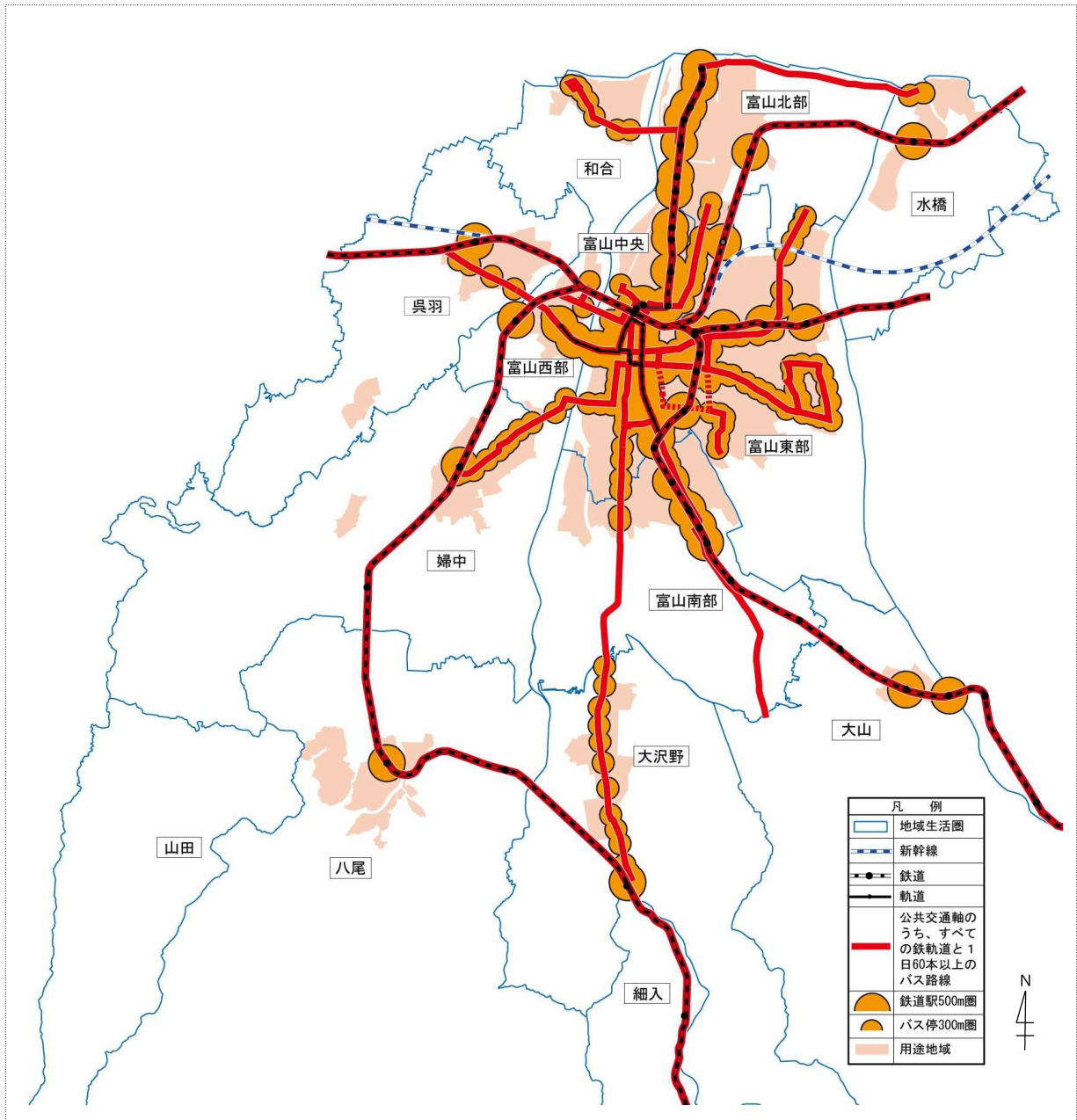


駅・バス停からの距離に関する満足度

出典：公共交通に関する市民意識調査2006年（H18）

【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 ※工業地域及び工業専用地域を除く



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

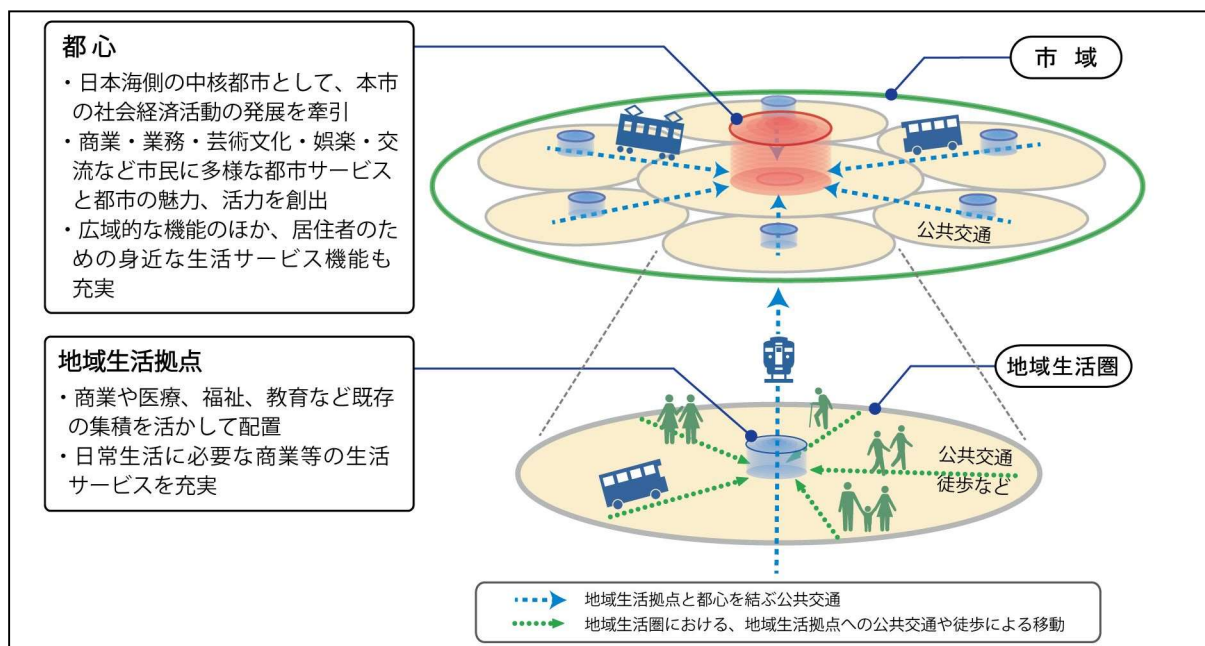
3) 各地域における将来像

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「地域生活拠点」、「居住を推進する地区（駅やバス停などの徒歩圏）」を配置します。

「地域生活拠点」、「居住を推進する地区（駅やバス停などの徒歩圏）」では、地域生活圏が、圏域住民の最寄り品の購入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よう、日常生活に必要な諸機能の集積を促進します。

買回り品の購入や芸術文化・娯楽・交流などの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、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】



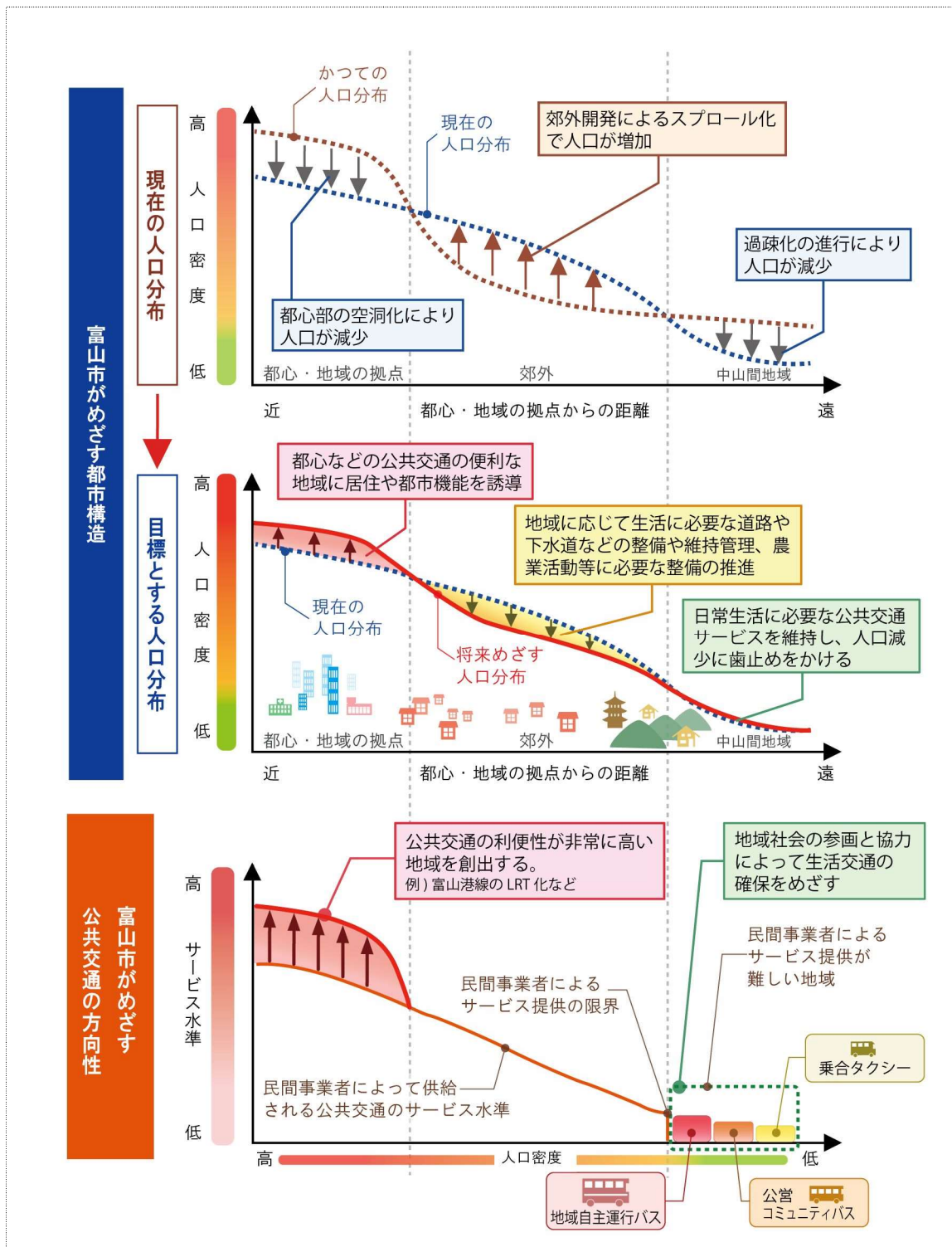
【居住を推進する地区での居住環境の向上】

居住を推進する地区では、生活面での利便性の向上を図るため、福祉や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立地誘導に努めるとともに住宅の供給と併せて、住宅に併設する店舗等生活サービス機能の導入を促進します。

4)コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の関係性

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中山間地域では、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。

まちづくり施策と公共交通の活性化に関する施策を連携させながら、本市の目指す将来都市構造の実現を行います。



コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の関係

(4) 富山市型コンパクトなまちづくりの進め方(基本方針)

本市におけるコンパクトなまちづくりの基本方針は次の4つです。

①規制強化ではなく、誘導的手法が基本

都市が拡大成長する時代に有効であった規制によるまちづくりではなく、人口が減少し、都市が縮退する局面では、駅等を中心とした徒歩圏におけるまち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を基本とします。

②市民がまちなかや公共交通沿線居住か郊外居住かを選択できるようにする

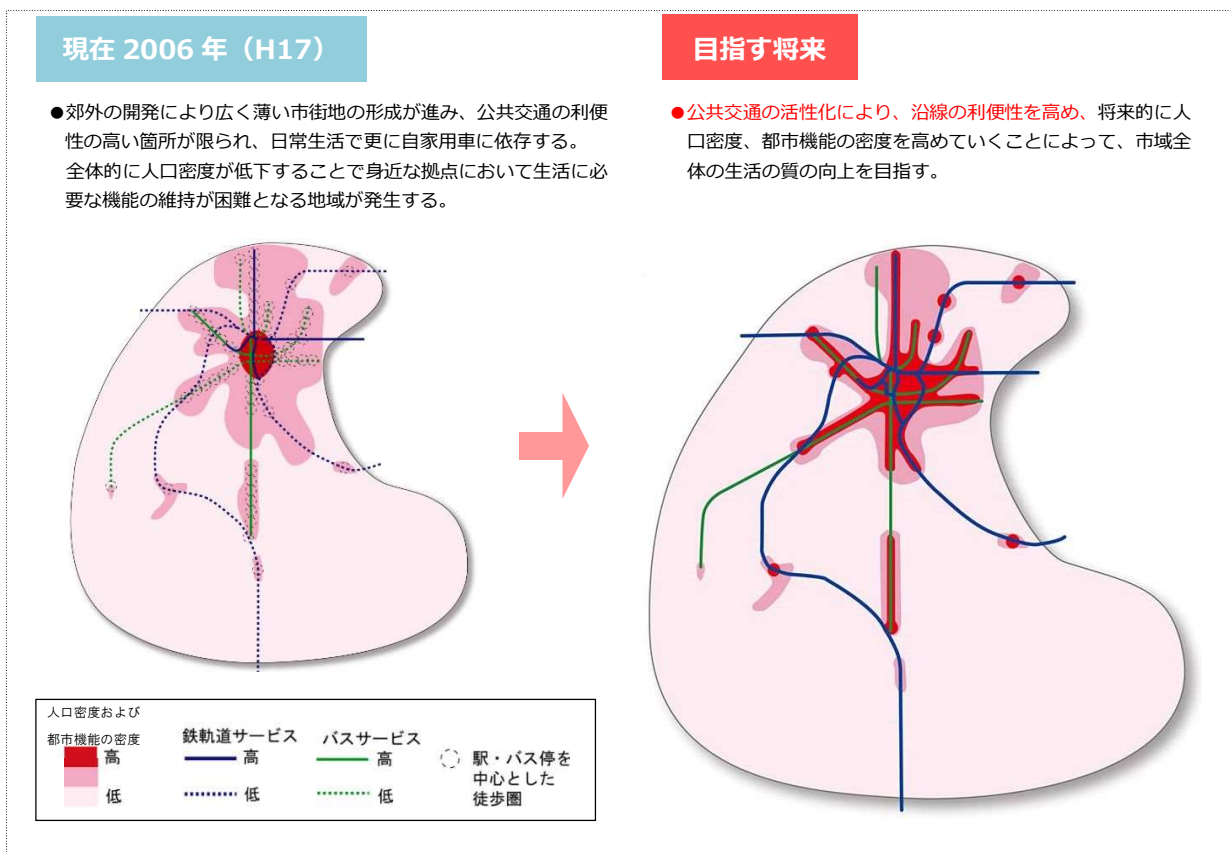
郊外での居住を否定することはせず、都心部の魅力を高めることによって、市民がまちなかや公共交通沿線居住と郊外居住のいずれもが選択できる環境を提供しながら、長期的には都心部を選択する市民が増え、都市がコンパクト化していく方向へ誘導していきます。

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

まちづくりの観点から必要な公共交通は、行政が支援を行い活性化し、駅やバス停などの徒歩圏に居住を推進するとともに、生活に必要な都市機能の集積を促進します。

④地域拠点の整備により、全市的にコンパクトなまちづくりを推進

中心市街地だけではなく、鉄軌道をはじめとする公共交通沿線に、地域の核となる拠点の整備を進め、全市的にコンパクトなまちづくりを推進します。



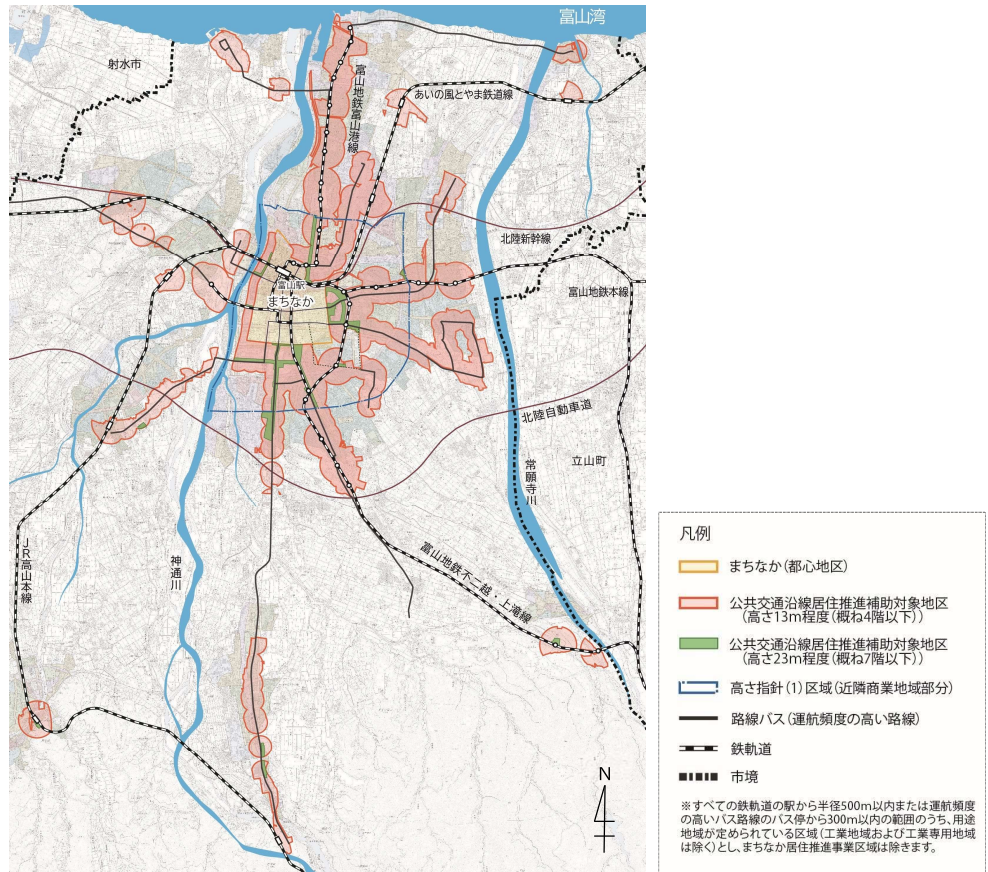
都市マスタープランで目指す都市の将来イメージ

(5) 数値目標及び目標年次

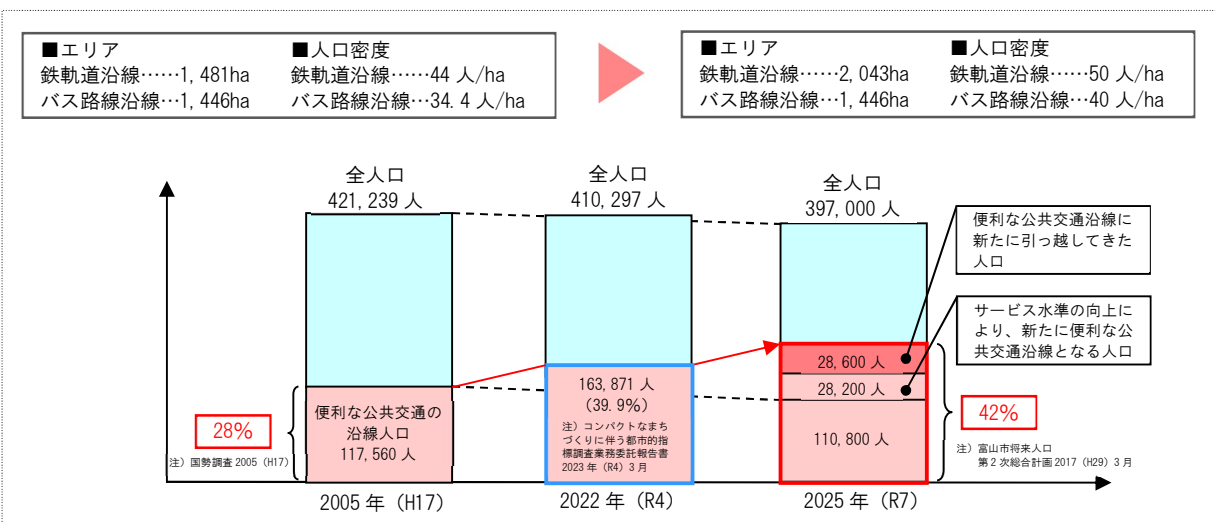
目標年次は、2025年（R7）までの20年（富山市都市マスタープラン基準年は、2005年（H17））としています。

数値目標は、公共交通が便利な地域※2に住む市民の割合とし、2025年（R7）に42%と設定しています。

※2：公共交通の便利な地域は、「都心地区」及び「公共交通沿線居住推進地区」のうち、公共交通の利便性が高い地域



公共交通の便利な地域



公共交通が便利な地域に住む人口目標

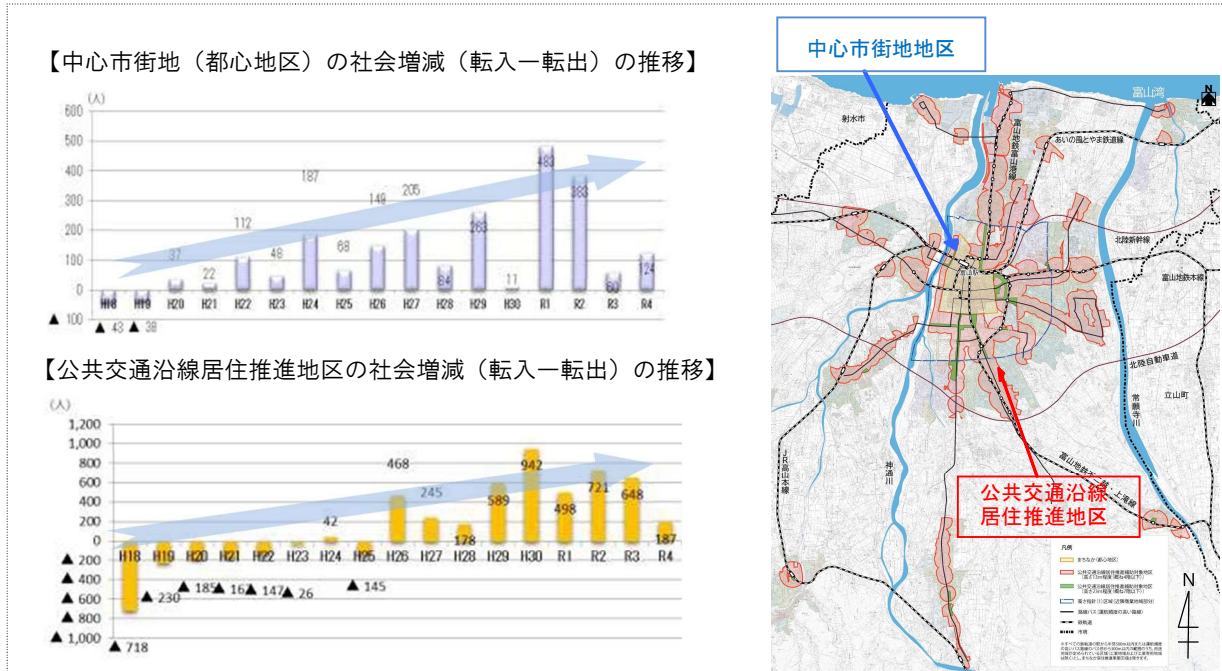
2. 施策の効果、分析

これまでの取組効果及び課題は以下のとおり整理されます。

(1) 人口の変化

中心市街地（都心地区）では、2022年（R4）は前年と比較し、超過数が減少していますが、2008年（H20）から転入超過を維持しています。

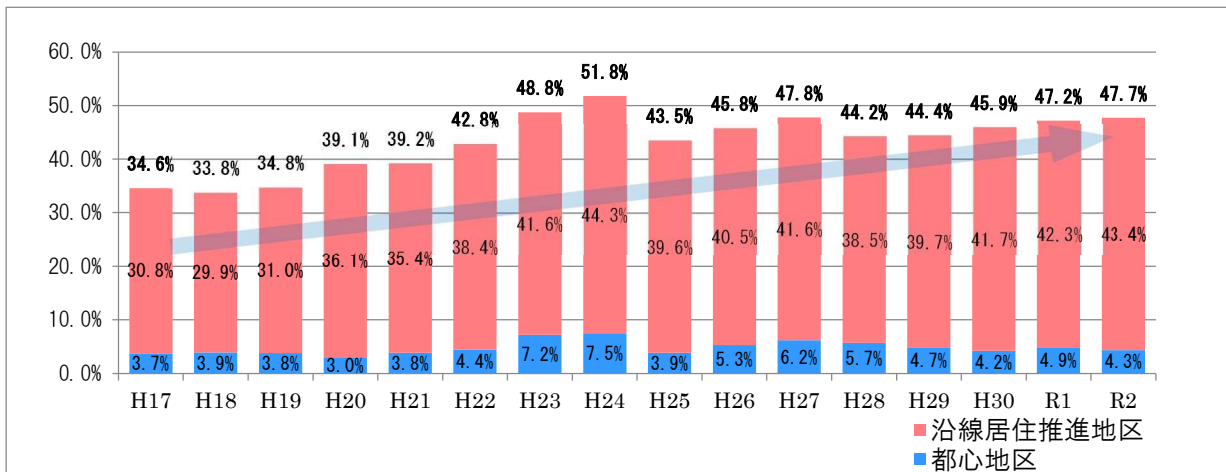
公共交通沿線居住推進地区では、2022年（R4）は前年と比較し、超過数が減少していますが、2014年（H26）から転入超過を維持しています。



居住を推進する区域における社会増減

(2) 建築着工数の推移

都心・沿線居住推進地区の建築着工数の割合は、2005年（H17）の34.6%から増加基調で推移しており、2020年（R2）には47.4%（都心地区4.3%＋沿線居住推進地区43.4%）まで上昇しています。

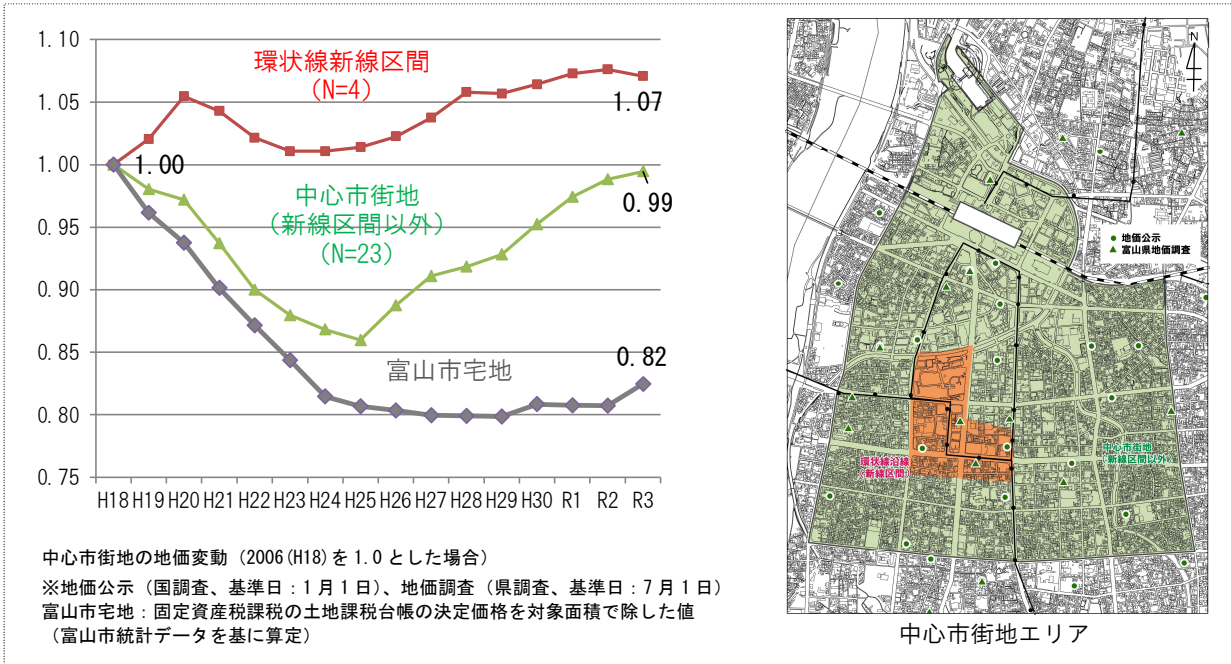


都心・沿線居住推進地区の建築着工数割合

(3) 地価の変化

地価の動向について、県全体の地価平均は、1993年（H5）以降（30年間連続）下落が続いていますが、本市では、環状線新設区間の沿線の地価は、2006年（H18）の水準（2006年（H18）を1.0とした場合）を維持し、中心市街地においては、2014年（H26）以降回復傾向となっています。

また、2022年（R4）の地価公示（1月）及び県地価調査（7月）では、富山市全体では前年比平均+0.6%、特に商業地は平均+1.3%上昇しています。地価の維持・上昇は、固定資産税、都市計画税等の税収の安定につながっています。



中心市街地の地価変動

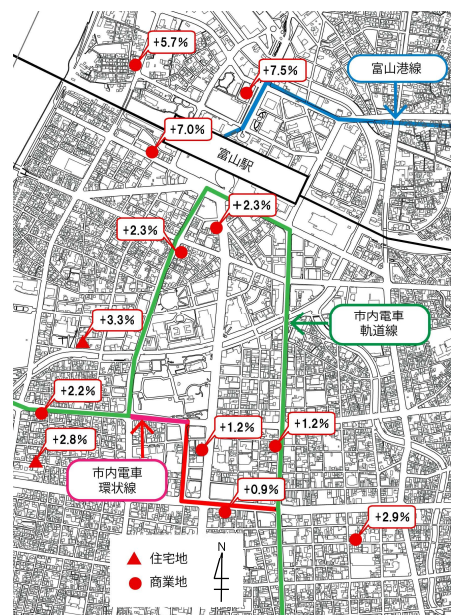
- 県全体の全用途の地価平均は、1993年（H5）以降（30年連続）下落 前年比平均▲0.2%
- 富山市全体では全用途の地価平均が前年比平均+0.8%上昇、特に商業地は平均+1.3%上昇
- 商業地では富山駅周辺や環状線沿線を中心に価格上昇地点は12地点

< 上昇の要因 >

- ・ 商業地：路面電車南北接続等の利便性向上による富山駅周辺や環状線沿線での需要増や、民間開発（ホテル等）の活発化
- ・ 住宅地：中心市街地周辺での利便性向上、まちなか居住推進政策の進展



（2022年（R4）富山県地価調査より）
 ※地価調査（富山県地価調査は基準日：7月1日、調査地点数：市内89地点）



【地価が上昇した地点】

富山駅周辺の地価上昇地点（富山県地価調査2022（R4）. 7. 1）

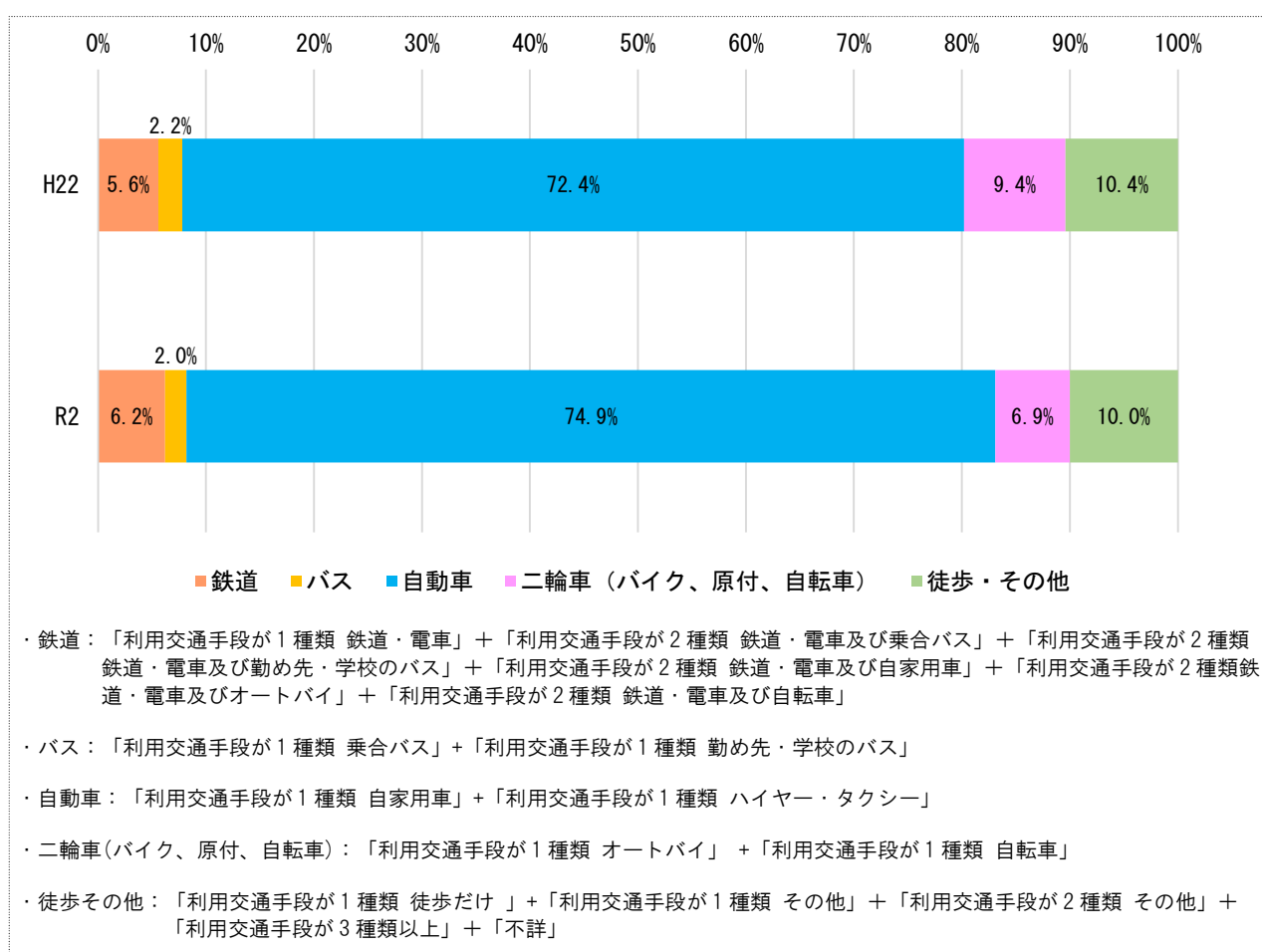
(4) 一世帯当りの乗用車保有台数

富山県の1世帯当りの乗用車保有台数は、1.65台で（自動車検査協会発表：2022年（R4）3月末現在）2005年（H17）（1.73台）から減少したものの、依然、全国第2位の高い水準となっています。

(5) 交通手段の分担率

本市の通勤・通学時の利用交通手段の推移を見ると、自動車の割合が依然として高く、2010年（H22）の72.4%から2020年（R2）は74.9%に増加しています。

公共交通の中では、鉄道の割合が5.6%から6.2%に増加している一方、バス、徒歩その他が1ポイント未満の微減、二輪車が2.5ポイントの減少となっており、身近な移動手段であるバス、徒歩その他、二輪車の分担率の低い傾向が継続しています。



通勤・通学における利用交通手段の分担率の推移

出典：国勢調査より作成

(6) 市民意識の変化

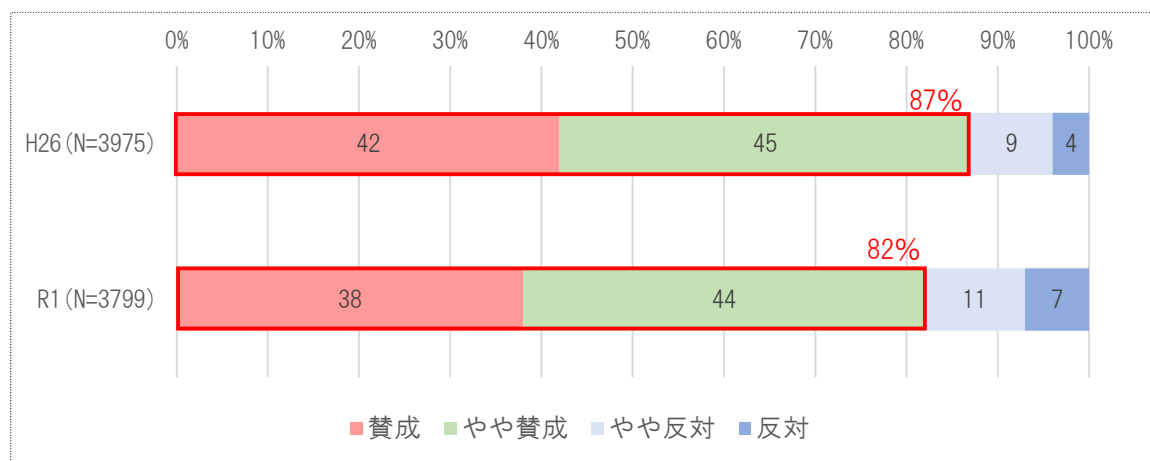
富山市の公共交通（電車やバスなど）に関する市民意識調査結果（2019年（R1）12月実施）によると、コンパクトシティ政策に対する賛否は、賛成・やや賛成をあわせて82%となっています。2006年（H18）に比べ5ポイント減少していますが、市民の8割以上の支持を得ています。

高齢者の外出頻度は、ほぼ毎日外出する人が51%であり、2006年（H18）に比べ17ポイント増えています。公共交通の利便性向上やおでかけ定期券（富山市独自の高齢者向け公共交通の割引制度）の定着により、高齢者の外出頻度が増加していると考えられます。

こうしたことから、本市を進めるコンパクトシティ政策に対する市民の理解度は高く、少しずつ公共交通の利用に対する意識の改善に向かっていきます。

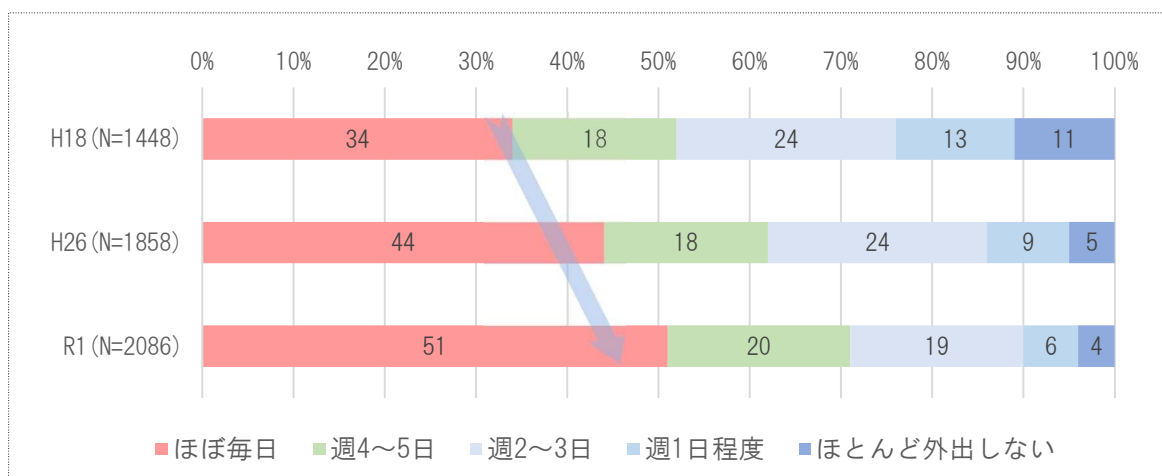
市民意識調査（2020年（R2）12月）では、本市が進める施策に対する不満度において「交通体系の整備」等の不満の割合が高くなっている一方で、まちづくりに関し、重点的に取り組むべき施策として「交通体系の整備」「歩いて暮らせるまちづくりの推進」「賑わいと交流の都市空間の整備・充実」などの割合が高いことから、これまでのまちづくりを着実に進めていくことが求められています。

また、富山地域以外の地域では、「中山間地域の振興」の重要性も意識されています。



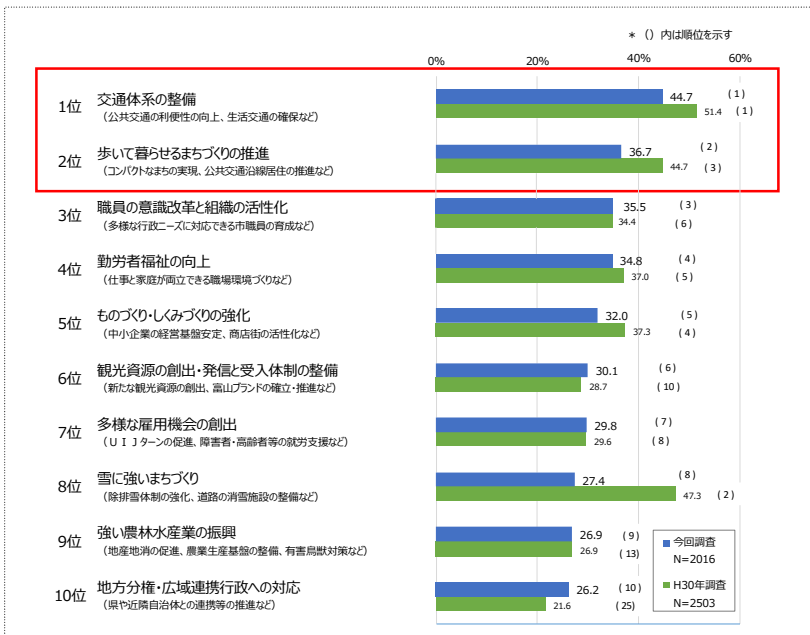
コンパクトシティ政策への市民意識

出典：2019年度（R1）公共交通に関する市民意識調査



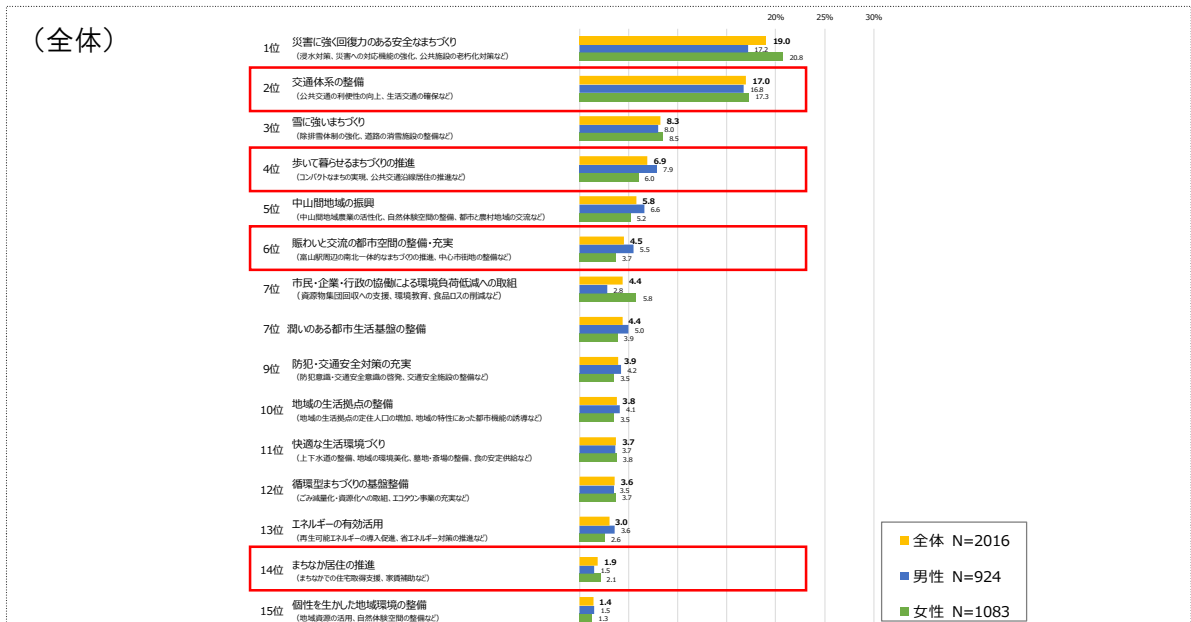
高齢者（60歳以上）の外出頻度の変化

出典：2019年度（R1）公共交通に関する市民意識調査



富山市の進める施策に対する不満度

出典：富山市民意識調査(2020(R2). 12)



(地域別)

	(%)														
	災害に強く回復力のある安全なまちづくり	交通体系の整備	雪に強いまちづくり	歩いて暮らせるまちづくりの推進	中山間地域の振興	賑わいと交流の都市空間の整備・充実	市民・企業・行政の協働による環境負荷低減への取組	潤いのある都市生活基盤の整備	防犯・交通安全対策の充実	地域の生活拠点の整備	快適な生活環境づくり	循環型まちづくりの基盤整備	エネルギーの有効活用	まちなか居住の推進	無回答
富山地域	21.5	17.1	7.7	7.1	2.5	5.2	4.5	4.8	4.5	3.7	4.0	3.7	2.9	2.3	0.8
大沢野地域	15.9	14.4	9.8	8.3	12.1	3.8	3.0	2.3	1.5	3.8	3.8	3.8	4.5	0.8	4.5
大山地域	11.9	19.0	8.3	3.6	13.1	4.8	2.4	3.6	-	4.8	2.4	3.6	2.4	1.2	3.6
八尾地域	8.6	18.0	14.8	5.5	14.1	0.8	0.8	5.5	3.9	4.7	3.9	3.1	3.1	1.6	1.6
婦中地域	18.4	20.0	6.8	7.9	5.3	3.7	5.8	3.2	3.7	3.2	3.2	4.2	3.2	1.1	2.6
山田地域	15.0	-	2.5	2.5	40.0	-	5.0	5.0	2.5	5.0	2.5	-	5.0	-	-
細入地域	5.9	14.7	14.7	2.9	32.4	5.9	8.8	-	-	5.9	-	-	-	-	2.9

まちづくりの中で重点的に取り組むべき施策に関する意識

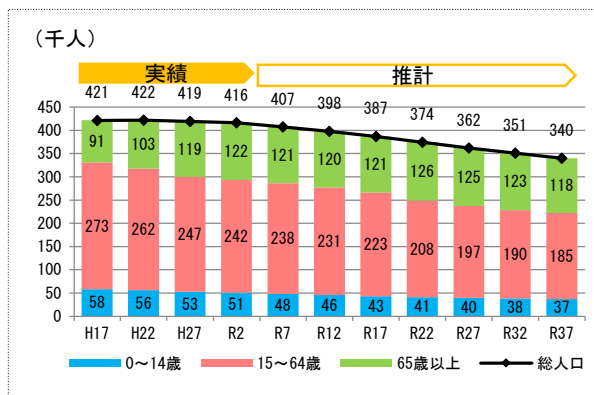
出典：富山市民意識調査(2020(R2). 12)

3. 課題

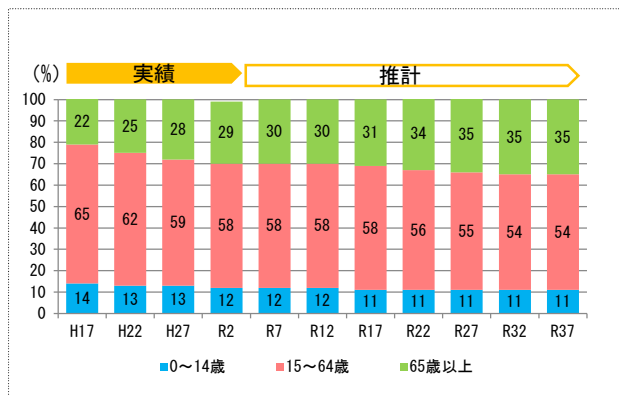
本市では、コンパクトシティ政策に対する市民の理解は高く、効果は発現してきているものの、移動における自動車分担率が依然高いことや、展開施策に対する不満が比較的高いことが、まちづくりの課題として挙げられます。引き続き、以下の課題に対応するため、積極的な施策展開が必要です。

(1) 人口減少と超高齢化社会

今後も、人口減少と高齢者数増加が見込まれており、経済活動を維持していくための活力の減退が懸念されます。高齢者の健康寿命の延伸を図るほか、生活サービス等が徒歩圏に持続的に確保されるよう、居住を含む都市機能のさらなる誘導が必要です。特に、中山間地域、集落地域は高齢化が深刻であり、集落機能の崩壊や土地の荒廃が懸念されています。良好な自然・景観・営農環境を保全しつつ、地域生活拠点を中心とした各種機能・サービスの集約や周辺集落との交通ネットワークの確保が必要です。



総人口と年齢別人口の予測



年齢別人口割合の予測

出典：富山市将来人口推計報告書（2020(R2).1)

(2) 過度な自動車依存による公共交通の衰退

過度な自動車依存から脱却するためには、さらなる公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの推進と公共交通における利便性の確保、利用率の向上が必要です。都心・地域生活拠点を中心とした徒歩圏に、生活に必要な都市機能や公共交通の利用目的の大部分を占める通勤・通学の目的地となる事業所・学校等の誘導や利用意識の向上が課題です。

(3) 中心市街地及び地域生活拠点の活性化

選ばれる都市の実現には、本市の顔となる中心市街地（都心地区）の活力向上が必要です。そのためには、職住近接型の都心構造の構築を進めるとともに、都心地区内の役割・機能分担によるバランスの整った都市機能と事業所の立地が必要です。

また、富山市全体として持続可能な都市を実現するためには、各地域の個性を活かした拠点の育成を図りながら、中心市街地や各拠点が相互に連携し、暮らしの質の向上や地域活力を高めていくことが必要です。特に中山間地域は、人口減少・高齢化が顕著であり、環境負荷の低減や災害防止などの公益的機能を果たす自然・農業的土地利用の維持・保全の観点から、コミュニティの活性化が必要です。

(4) 割高な都市管理の行政コスト

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になります。このため、類似公共施設の集約化や社会資本の適切な維持管理等による維持管理費、福祉やゴミ収集など巡回の必要な行政サービス費など行政のコスト低減が必要です。

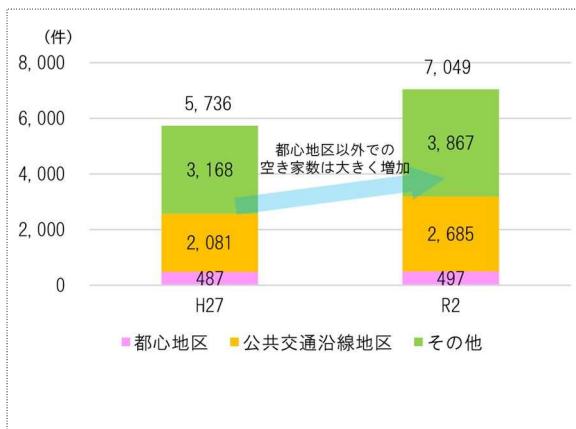
(5) 頻発・激甚化する自然災害

本市では、常願寺川、神通川の二大河川が市街地を貫流するとともに、それら二大河川の複合扇状地及び氾濫平野、旧河道地に市街地が位置していることから、水災害のリスクを全て排除してまちづくりを進めることは難しい地形条件となっています。また、傾斜地やがけ下に近接した区域では、地質等の状況によっては土砂崩壊のリスクがあります。このため、地球温暖化等を背景として、頻発・激甚化する豪雨災害などに対応したまちづくりが必要です。

(6) 既成市街地における空き地・空き家の増加

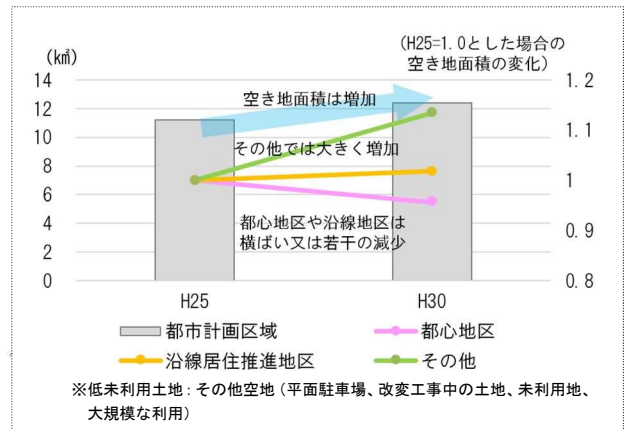
既成市街地周辺の農地などの宅地化が進む一方、既成市街地においては、狭隘な区画道路や狭小な土地などを要因として不動産が流動せず、空き家や空き地等の低未利用な都市空間が増加しており、今後、住環境の悪化や都市の活力低下を招くことが懸念されます。

特に、居住を推進する都心地区や公共交通沿線地区においては、宅地造成の開発余地となっていた農地などが減少してきたことから、今後も公共交通沿線への居住を誘導するため、空き家や空き地などの活用や不動産を流動させる仕組みづくりが必要です。



空き家数の変化

出典：富山市空き家実態把握調査業務委託報告書



空き地（低未利用土地）の変化

出典：都市計画基礎調査

