

第1回富山市都市マスタープラン 検討委員会資料

- 1 都市マスタープランと現計画の概要
- 2 現計画の評価とコンパクトなまちづくりの必要性
- 3 本市の現状と見通し
- 4 社会及び時代の潮流
- 5 次期都市マスタープランの策定に向けた視点や検討すべき論点の整理
- 6 論点の検証
- 7 市民アンケート調査
- 8 今後の取組予定と内容

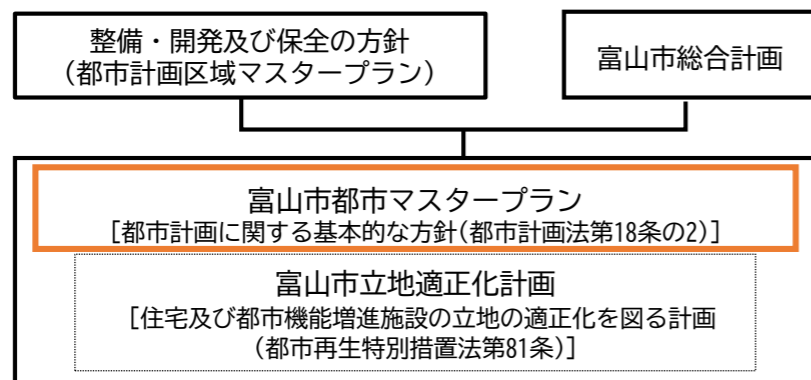
1 都市マスタープランと現計画の概要

1)目的

- 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。**
- 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に策定。**

2)位置づけ

- 上位計画である、「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)に即し、**将来のまちづくりの方針を明らかにする。**
- 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る。**
- コンパクト・プラス・ネットワークを推進し、居住や医療、商業等の都市機能の立地や公共交通の充実に向けた方向性を示す「**富山市立地適正化計画**」は、「**富山市都市マスタープラン**」の一部として位置付ける。



3)対象区域

- 主として都市計画区域を重点的に扱うが、富山市全域を対象とする。

4)計画の構成

- 都市全体に関わる基本的な方針を定める「全体構想」
- 各地域に関わる基本的な方針を定める「地域別構想」

5)計画期間

- 概ね**20年**を見据えて策定。
(現計画:2005年(H17)~2025年(R7)、2018年(H30)に一部改訂)

6)現都市マスタープランの概要

①現計画における現状の課題認識

【人口の課題】 人口減少・少子高齢化	人口減少・少子高齢化の進行は、社会保障費が増加する中で生産年齢人口の減少を招くため、経済活動の縮小による税収が減少し、サービス水準や都市の活力が低下する。
【都市構造の課題】 市街地の拡大	地形的特性や自動車に依存した生活の進展により、低密度な市街地が形成されることで、非効率な都市経営や都市機能の分散をもたらす。

20年後2025年(R7)の富山市は

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

認識2:割高な都市管理の行政コスト

認識3:都市部の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失

となることを懸念した

②理念

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、その沿線に住居、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**」の実現を目指す。

概念図



目標

- 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
- 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
- 地域ごとの拠点育成による拠点集中型のまちづくり
- 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

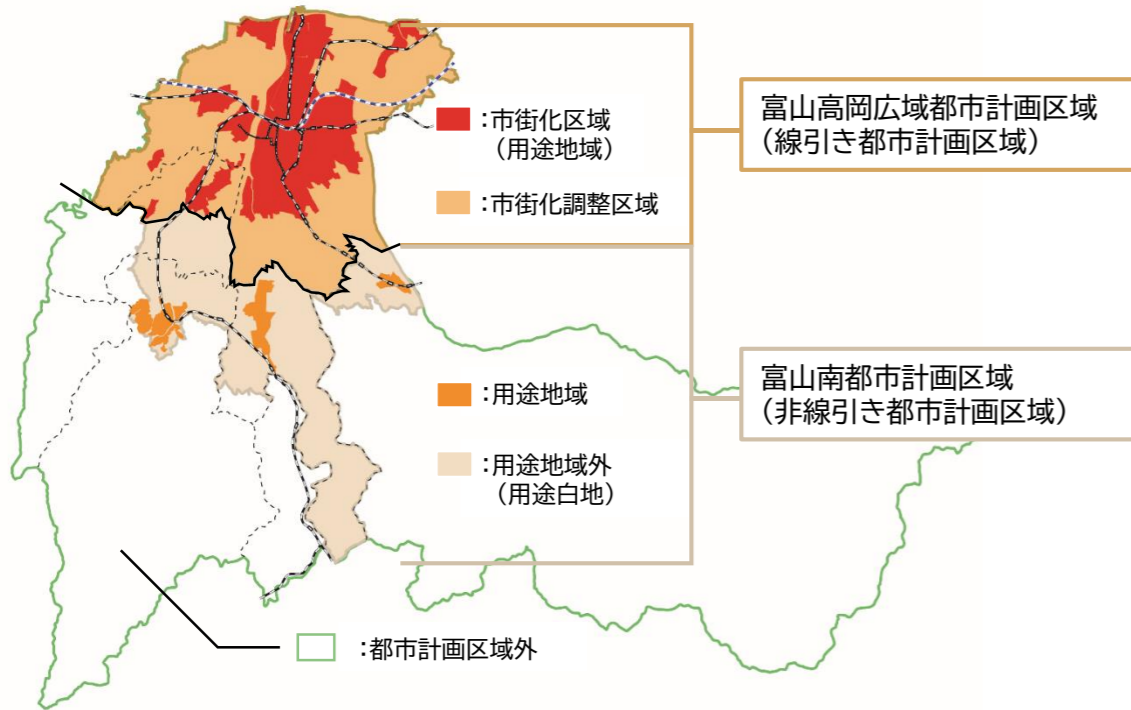
富山市が目指すお団子と串の都市構造

- 串 :一定水準以上のサービスレベルの公共交通
- お団子:串で結ばれた徒歩圏

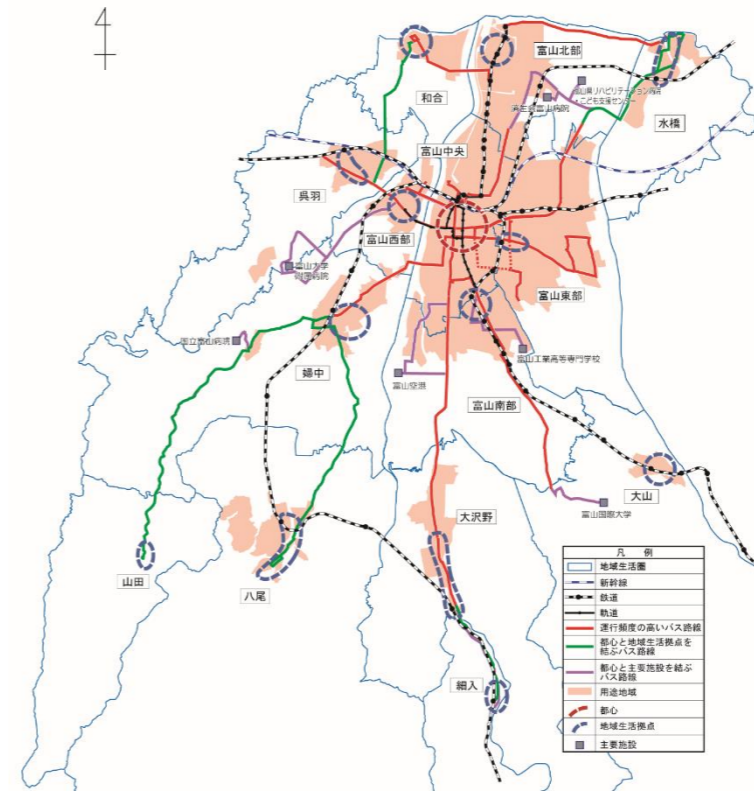
1 都市マスタープランと現計画の概要

③現計画におけるエリアの設定等

<都市計画法によるエリア設定>



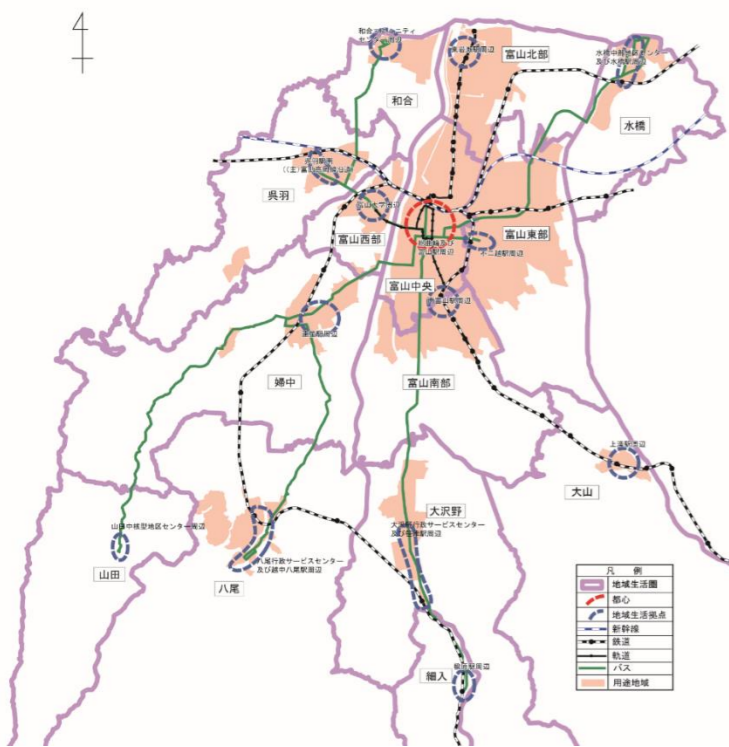
<公共交通軸と諸機能を集積させるエリア設定>



1. 鉄軌道
全ての鉄軌道
2. 路線バス
 - ① 都心と地域生活拠点を結ぶ路線: —
 - ② 運行頻度が高い路線: —
…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
 - 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を結ぶバス路線

公共交通軸
鉄軌道: すべての鉄軌道
バス路線: ②運行頻度の高い区間のみ

<地域的なつながりによるエリア設定>



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

□ : 地域生活圏
…旧市町村界を基本に、旧富山市は、河川等の地形や小中学校区などから、8つの地域に分類し、旧町村と合わせて、14地域からなる。

○ : 都心…富山中央地域の地域生活拠点であり、広域的な拠点
○ : 地域生活拠点…富山中央地域を除く13地域の拠点

都心地区: ■
富山市総合計画で位置づけられた約436haの範囲で、中心市街地活性化基本計画に位置づけられた「中心市街地」と同範囲。また、「まちなか」も都心地区を指す。

公共交通沿線居住推進地区: ●
市街化区域及び用途地域内で、公共交通軸から以下の徒歩圏にある範囲
① 鉄道駅や停留所から半径500m
② バス停から半径300m
※用途地域が定められていない地域のうち、地区計画を定め、計画的な整備が図られる範囲も含む

【その他の定義】
都市部: 市街化区域及び用途地域内
郊外部: 市街化調整区域及び用途地域外
市街地: 都心地区と地域生活拠点、公共交通沿線居住推進地区
市街地周辺: 市街地以外
中山間地域: 山間地及びその周辺の地域そのほか地理的条件が悪く、農業するのに不利な地域(農林水産省HPより抜粋)

2 現計画の評価とコンパクトなまちづくりの必要性

1) 評価の視点

- 現在の都市マスタープランでは、目指すまちづくりの目標として、以下の4つを設定
- 各目標ごとの視点を基に、『成果と課題』を整理する。

目標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

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する。

「公共交通の活性化」

目標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

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する。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る。

「公共交通沿線への居住誘導」

目標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る。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る。

「地域拠点の育成」

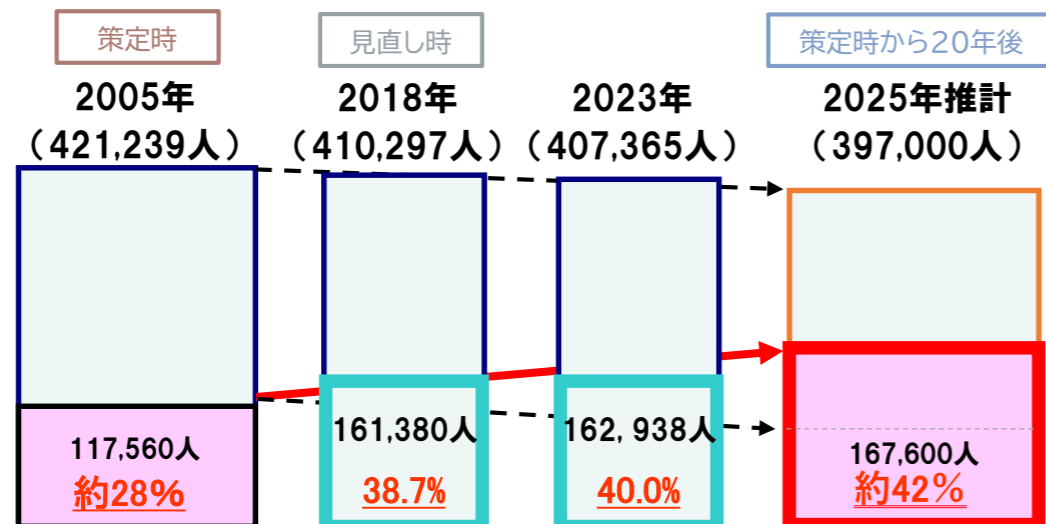
目標4 川上から川下までの豊かな自然を守り、育てるまちづくり

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する。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を維持する。

「市街地の拡大抑制」

2) 数値目標の現況

- 目標として、「公共交通が便利な地域に居住する人口の割合」を定めており、現時点(2023年(令和5年度)時点)で40.0%に到達。

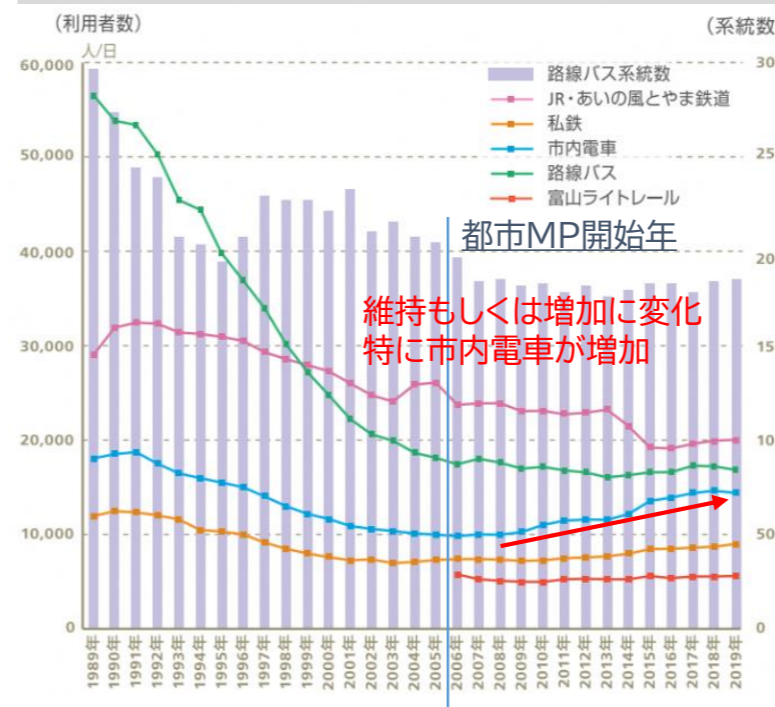


3) 目標ごとの成果と課題(目標1:公共交通の活性化)

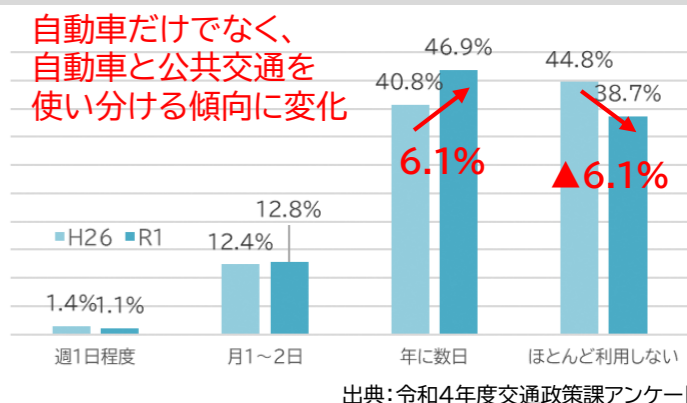
成果 都市の骨格として公共交通の価値が再認識され、移動手段の一部となりつつある

キーワード・公共交通の価値が再認識

公共交通利用者数の推移



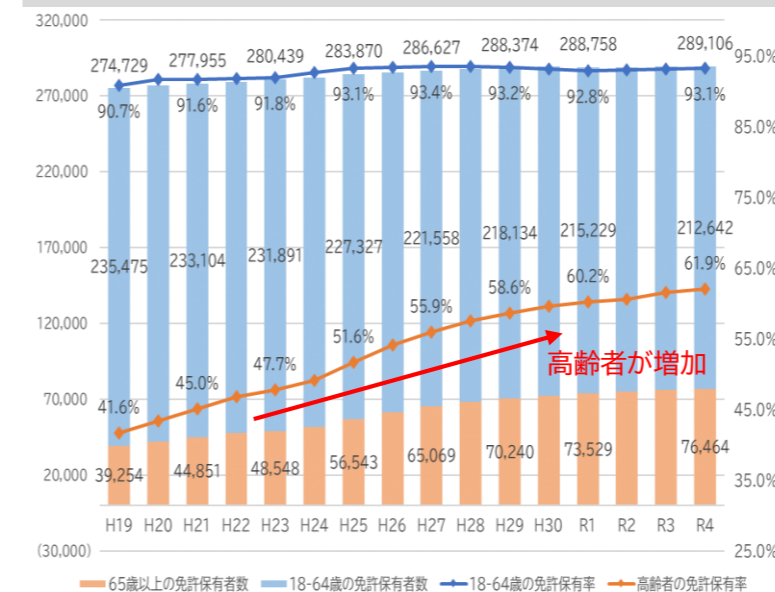
普段、車で通勤する20~50代の公共交通利用頻度の変化



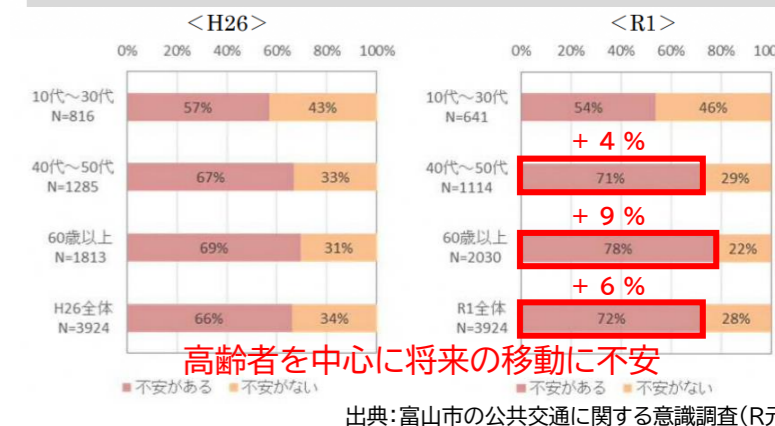
課題 免許を保有する高齢者が増加しているものの、将来の移動への不安も高まっていることから、今後、「移動に対する安全・安心の低下」が懸念される。

キーワード・多くの高齢者は車依存の生活・高齢者運転による事故増加の懸念

免許保有者数及び免許保有率の推移



10年後の移動に対する不安の有無

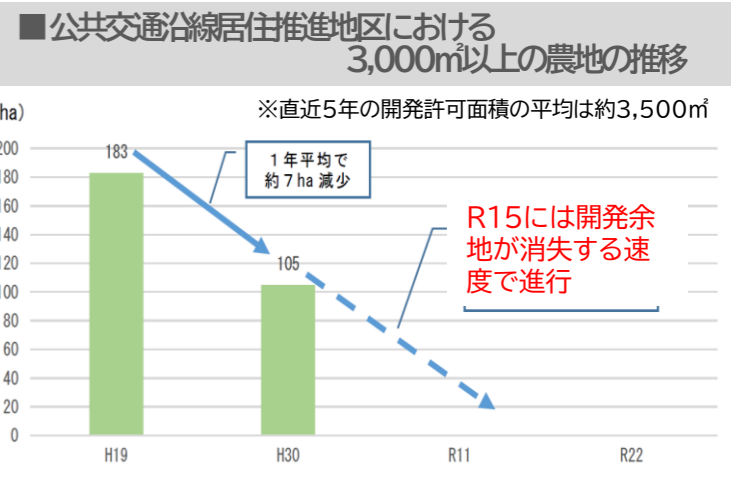
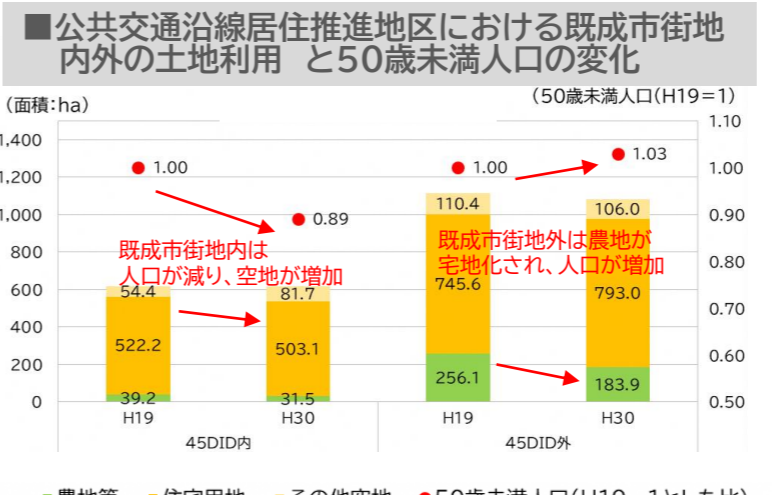
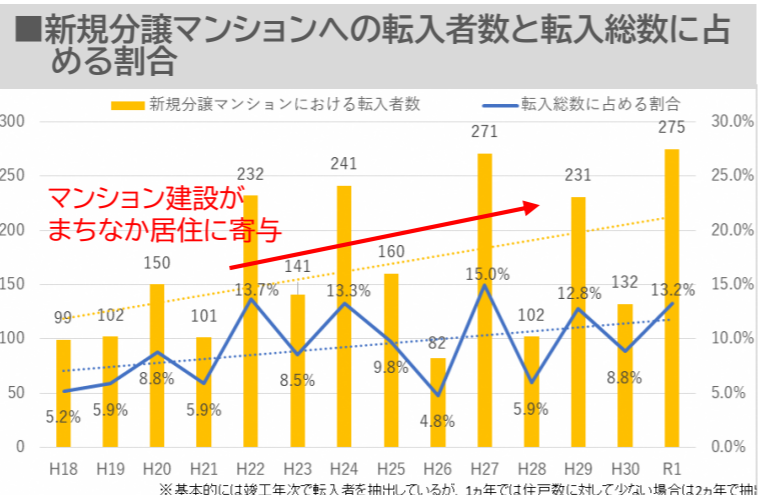
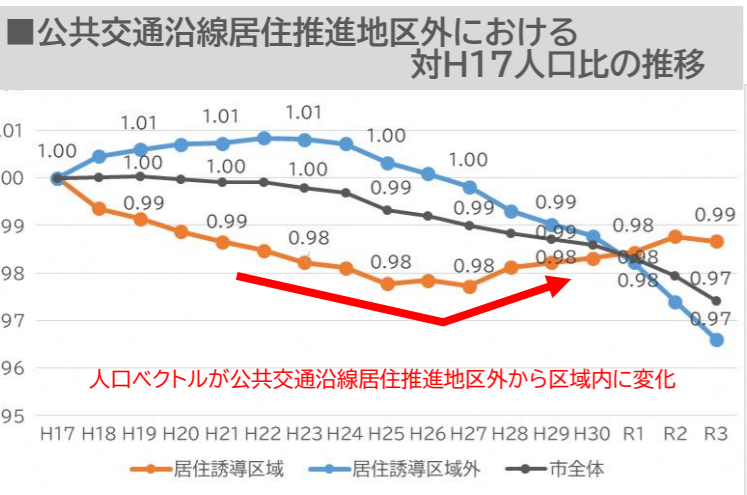


2 現計画の評価とコンパクトなまちづくりの必要性

3) 目標ごとの成果と課題(目標2: 公共交通沿線への居住誘導)

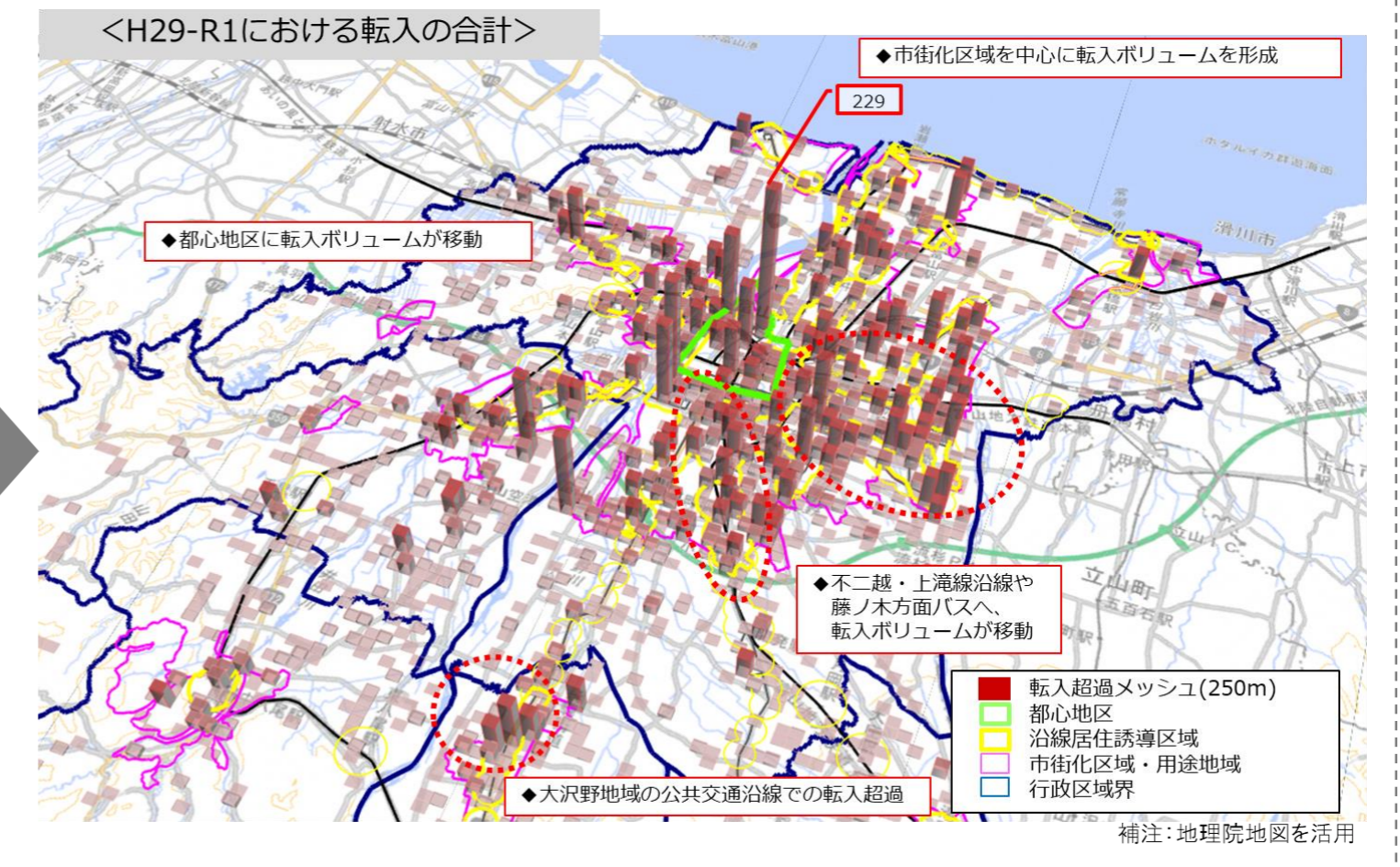
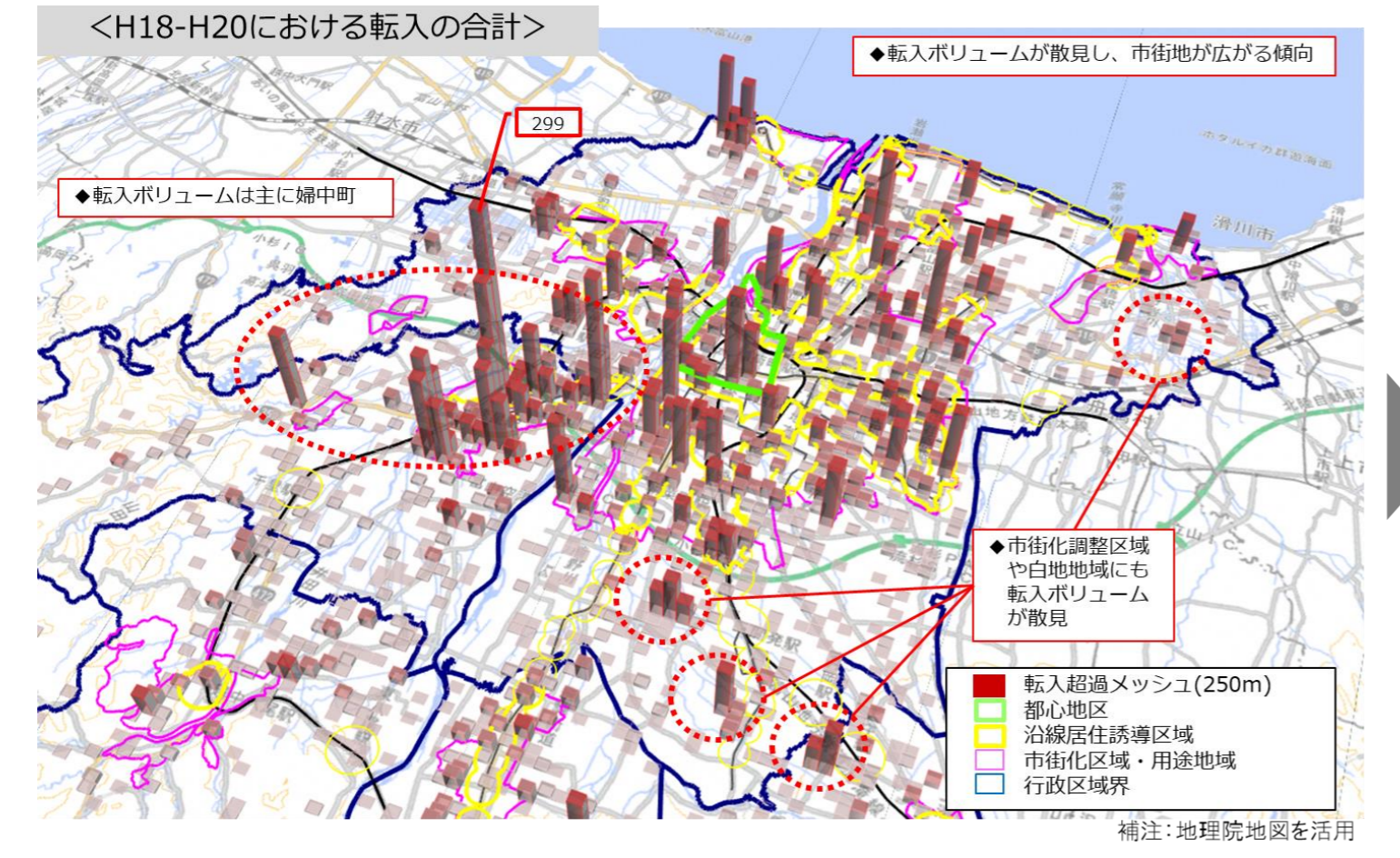
成果 都心地区や公共交通沿線の居住地としての価値が高まり、公共交通沿線への居住誘導傾向に変化した。
 キーワード・公共交通沿線が居住地として選択

課題 都市全体の低密度化の改善までには至らず、公共交通沿線の開発余地は減少傾向で推移し、今後は公共交通沿線居住推進地区での宅地供給の停滞が予想される。
 キーワード・既成市街地の都市更新・都市の再郊外化



【参考】転入超過エリアの変化

都市部の外側や郊外部に点在していた転入超過ボリュームが、都心地区に最も高いボリュームが集約し、点在していたボリュームは市街地を中心にまとまりを形成している。

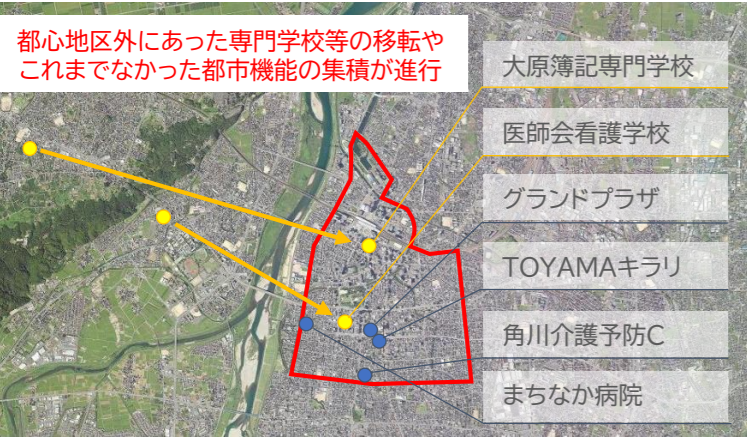


2 現計画の評価とコンパクトなまちづくりの必要性

3)目標ごとの成果と課題(目標3:地域拠点の育成)

成果 積極的な公共投資により、民間投資が促され、**都心地区では広域的な都市機能の集積が進み、地価が上昇傾向に転換し、地域生活拠点での商業機能も充足傾向**
 キーワード ・都市機能が集積、充足

■都心地区への機能移転や新たな機能拡充の状況



■都心地区の平均地価の推移

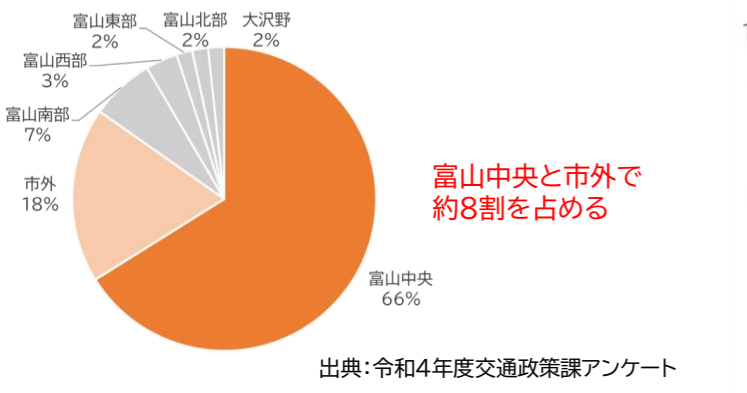


課題 都心地区は個店の減少や低未利用地の増加によって**まちの連続性が失われつつあり、公共交通と働く場所が密接となった地域生活拠点は不足している。**また、**郊外部や中山間地域は都市機能が徒歩圏内に存在しない市民が多い。**
 キーワード ・途上段階にある拠点性の向上 ・郊外部などでの暮らし

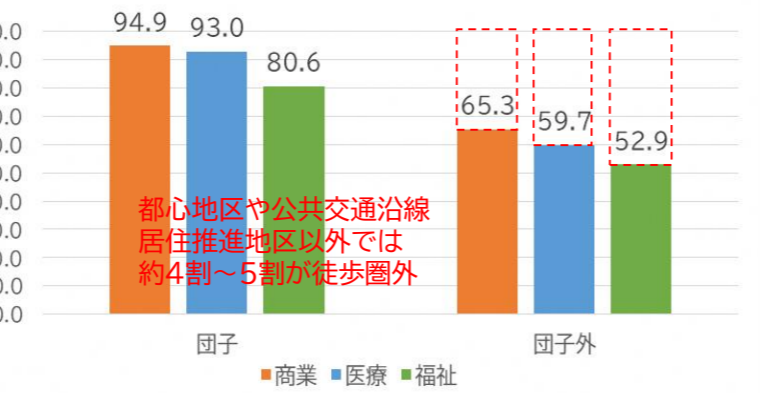
■都心地区における空き地や低未利用地の状況



■公共交通利用者の通勤先



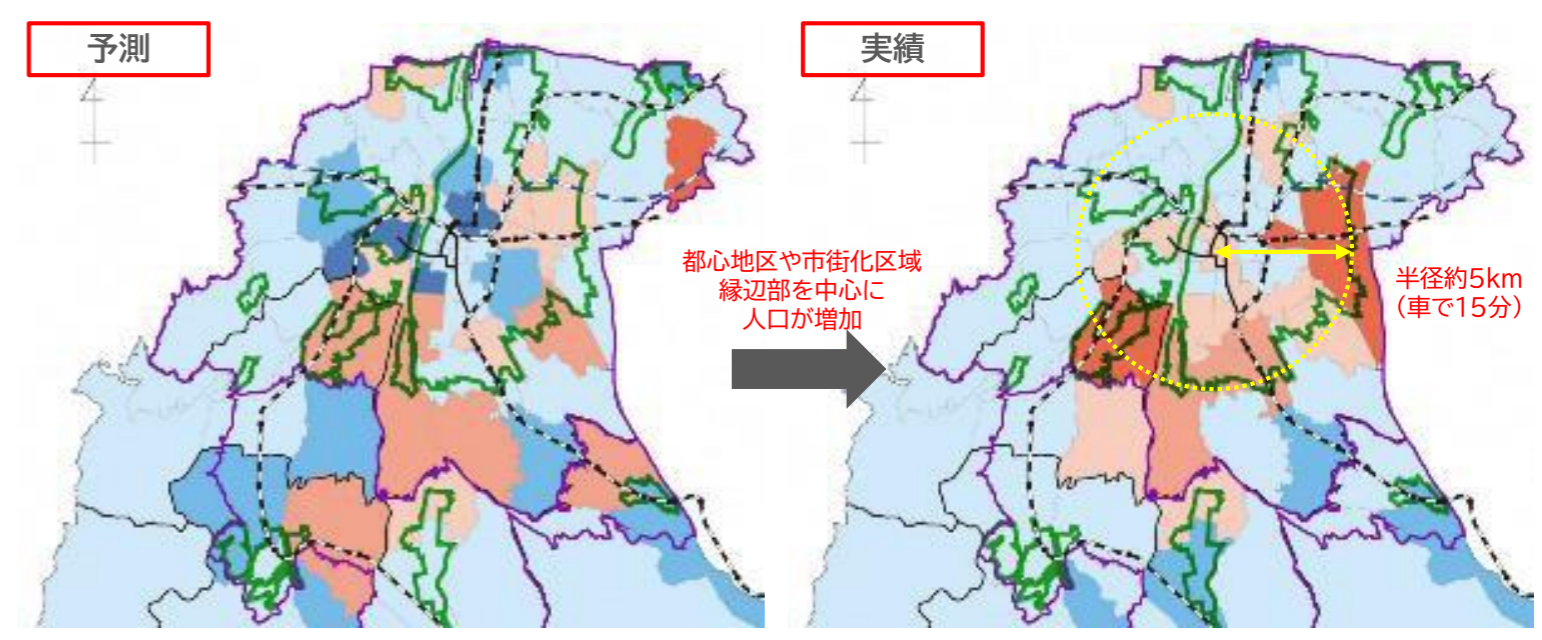
■各都市機能からの500m圏域人口割合(R3)



3)目標ごとの成果と課題(目標4:市街地の拡大抑止)

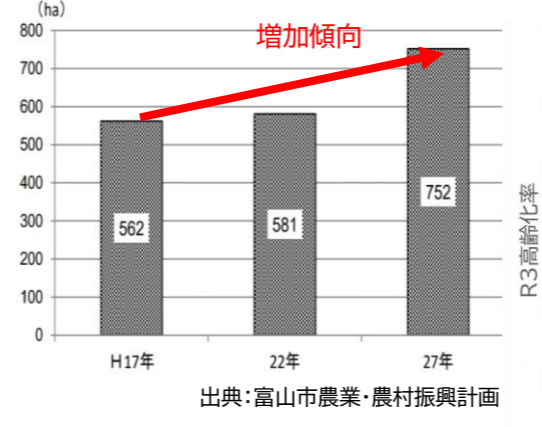
成果 **市街化区域を中心に拡大が抑止**され、郊外部の宅地化傾向が縮小し、農地を中心とした自然的土地利用が保全されている。
 キーワード ・市街地の拡大抑制

■都市MP策定時の人口増減予測と実績値(H17⇔R2)

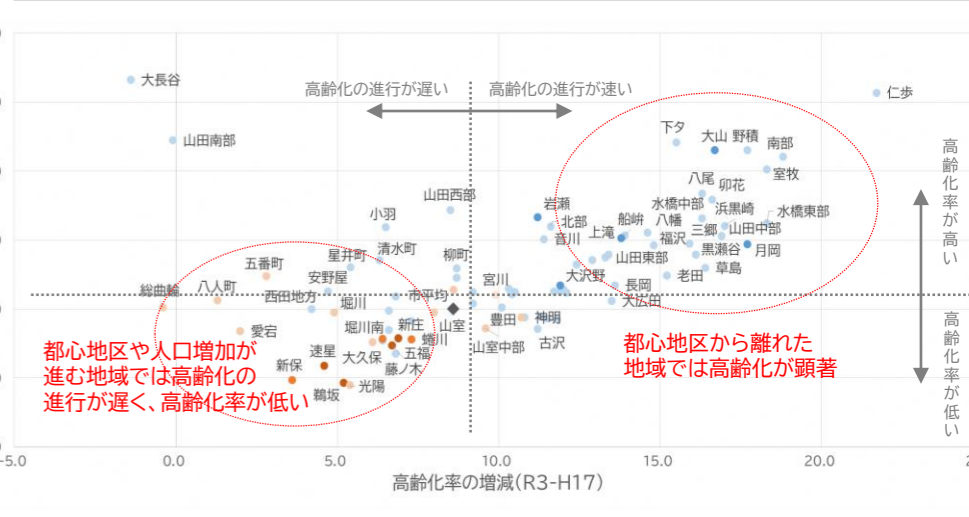


課題 **耕作放棄地が増加傾向**にある中、郊外部や中山間地域では高齢化が顕著で、農家数の減少が進めば、農地や山地などの**緑が持つ多面的機能の確保が困難**
 キーワード ・緑の多面的機能の確保

■耕作放棄地の推移



■地域別にみたR3高齢化率及び対H17増減



2 現計画の評価とコンパクトなまちづくりの必要性

4)当初の課題設定を踏まえた現計画の評価とコンパクトなまちづくりの必要性

①当初の課題設定を踏まえた現計画の評価

【人口の課題】
人口減少・少子高齢化

【都市構造の課題】
市街地の拡大

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を推進

⇒成果と課題を踏まえ、当初に懸念された課題認識は変化したのか？

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

【目標1『公共交通の活性化』に関する評価キーワード】

●公共交通の価値が再認識 ●多くの高齢者は車依存の生活 ●高齢者運転による事故増加の懸念

▶ 公共交通の価値が高まりつつあるが、自動車を使わずとも生活しやすい「歩いて暮らせるまち」への転換は十分には図られてはいない
→ 引き続き、「都市の骨格として公共交通のブラッシュアップ」と「公共交通施策と連携した土地利用施策の推進」が必要

認識2:割高な都市管理の行政コスト

【目標2『公共交通沿線への居住誘導』に関する評価キーワード】

●公共交通沿線が居住地として選択 ●既成市街地の都市更新 ●都市の再郊外化

【目標4『市街地の拡大抑止』に関する評価キーワード】

●市街地の拡大抑制 ●緑の多面的機能の確保

▶ 公共交通沿線への居留意向の高まりが、開発余地の減少による宅地整備の停滞によって減退し、今後、再郊外化の懸念がある
→ 引き続き、「コンパクトなまちづくりに基づく適切な土地利用コントロールの継続」が必要

認識3:都市部の空洞化による都市全体の活力低下と魅力喪失

【目標3『地域拠点の育成』に関する評価キーワード】

●途上段階にある拠点性の向上 ●郊外部などでの暮らし

▶ 機能としての集約化は見られるが、拠点それぞれの活力や魅力の創出は途上段階にあり、郊外部などの暮らしとの連携も不十分である
→ 引き続き、「都心地区や地域生活拠点の育成」が必要

②コンパクトなまちづくりの必要性

当初に掲げた課題認識は、コンパクトなまちづくりの推進により改善の傾向にあるが、課題認識を大きく変える変化や新たな懸念も存在しており、

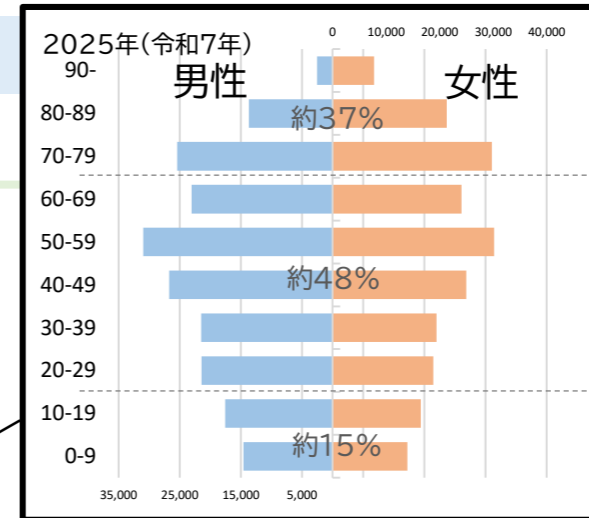
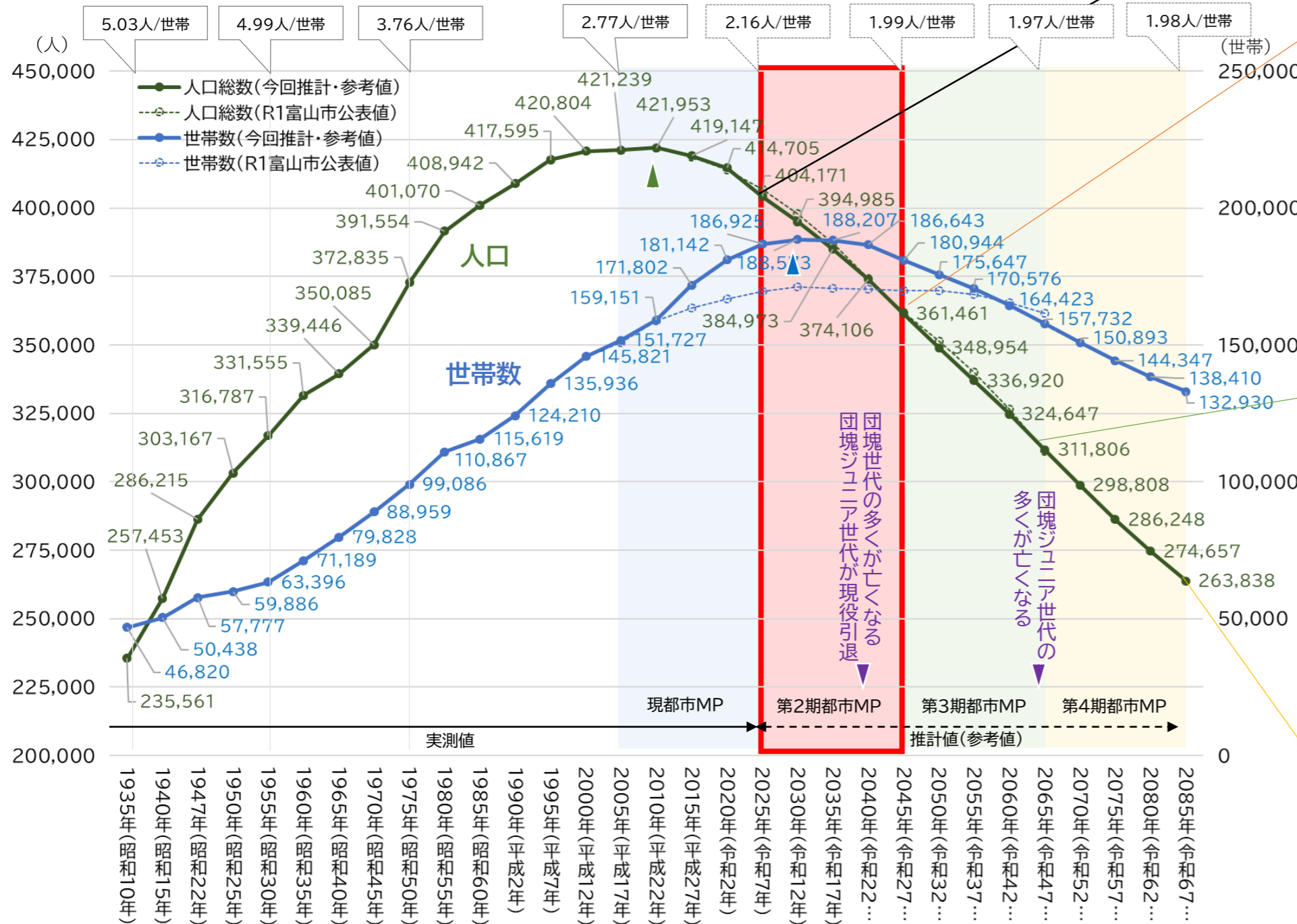
引き続き、課題解決に向けて、「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりの継続」が必要である。

3 本市の現状や見通し

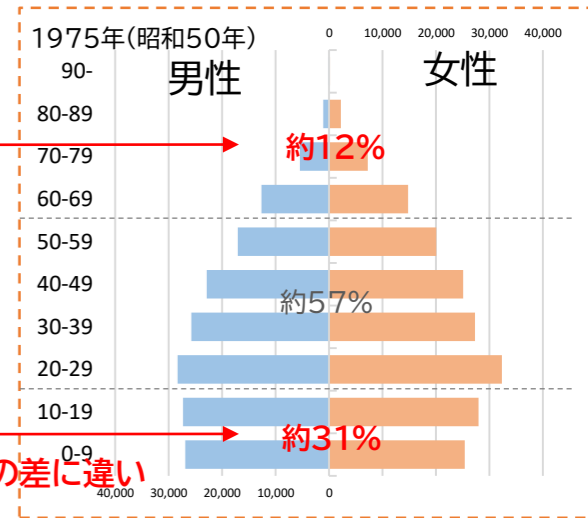
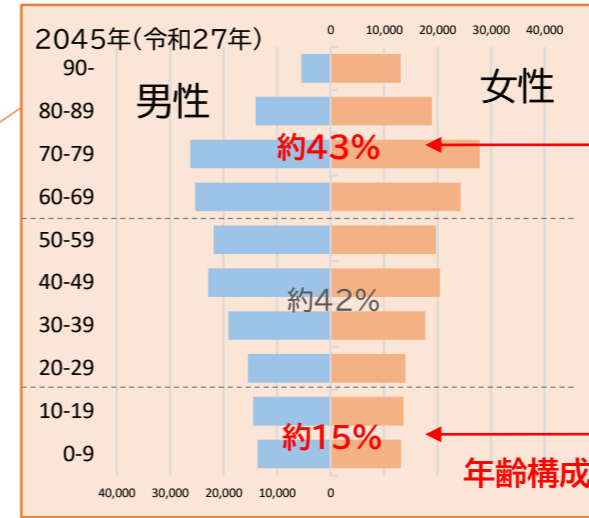
1) 都市構造(人口及び世帯など)

①これまでの推移と将来推計(参考値・住民基本台帳ベース)

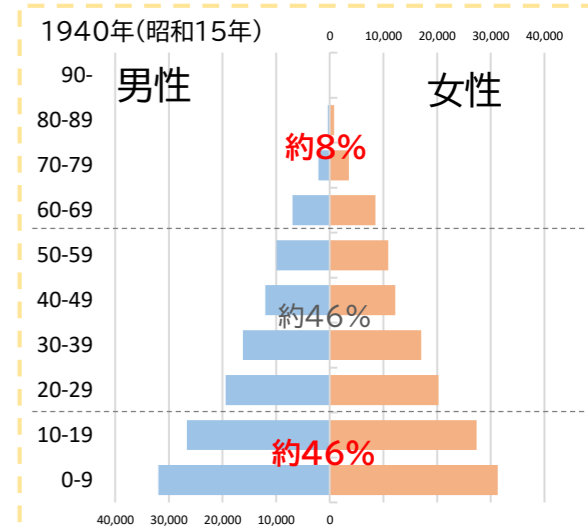
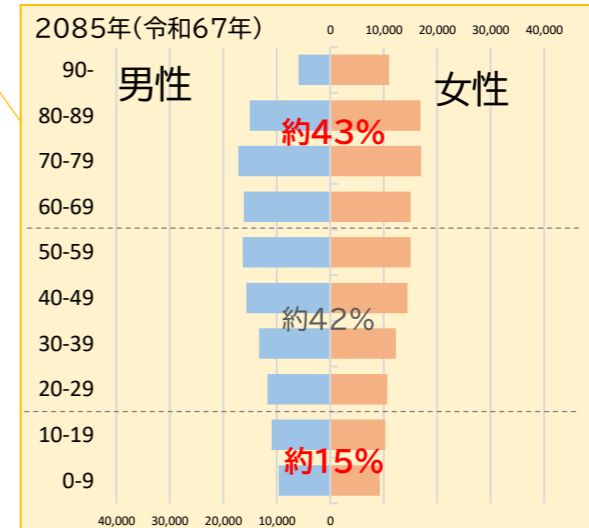
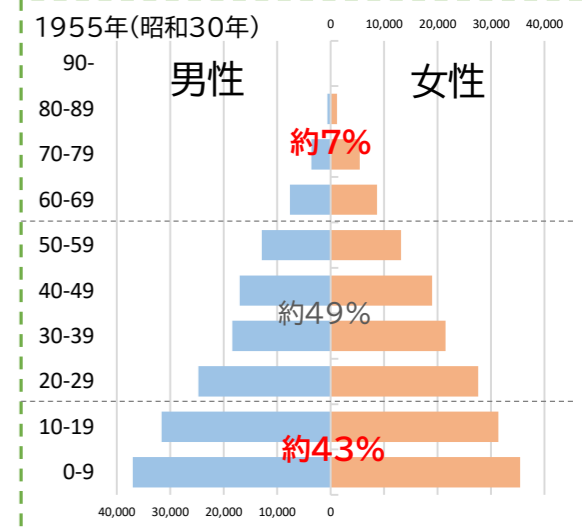
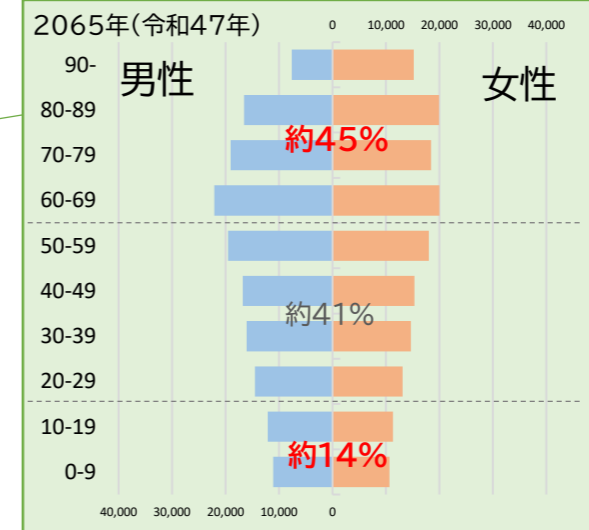
	現都市MP	次期都市MP	影響
人口	増加から減少に変化	継続して減少	<ul style="list-style-type: none"> ・社会や経済活動の量と規模の縮小 ・それを支える人手や担い手の不足 ・年齢構成の変化による急激な都市空間の変化(空き家や空き地の増加など)
世帯数	継続して増加	増加から減少に変化	
年齢構成	団塊世代の高齢化	団塊ジュニア世代の高齢化	



類似人口規模となる年の年齢構成



年齢構成の差に違い



データ出典: 2010年までは国勢調査、2015年、2020年は住民基本台帳、2025年以降は富山市都市計画課の独自推計結果(参考値・住民基本台帳ベースであり、富山市公式公表データと異なる)
 点線表記は令和元年度富山市人口推計の結果値(富山市公式公表データ・国勢調査ベース)
 推計方法: 人口_コホート要因法 基準年: 2023年6月末人口(住民基本台帳)
 設定値: 出生率、死亡率は国立社会保障・人口問題研究所の「日本の将来推計人口(令和5年推計)」の中位推計、純移動率は「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」の富山市データを基に 市の直近データ(住民基本台帳ベース)で補正
 世帯_世帯主率法 基準年: 2023年
 設定値: 国立社会保障・人口問題研究所の「日本の世帯数将来推計(都道府県)・2019年推計(富山県仮定値)」を本市の世帯数により世帯主率を補正

3 本市の現状や見通し

②中核市との比較

※比較の対象は、中核市のうち、都市部（首都圏、関西圏、中京圏）の都市を除いた41都市としている。

■人口動向に関する指標

	富山市						中核市平均 (実数)		
	実数			偏差値		順位		2010	2020
	2010	2020	増減等	2020	増減等	2020	増減等		
人口増減率【%】	-1.9%	-	53.1	-	18位	-	-2.9%		
年少人口増減率【%】	-13.8%	-	49.9	-	25位	-	-13.8%		
年少人口割合【%】	13.24	11.63	⇒	46.2	▲0.8	26位	3位	13.53	12.01
生産年齢人口増減率【%】	-9.6%	-	57.1	-	13位	-	-12.5%		
生産年齢人口割合【%】	61.81	56.97	↓	53.4	7.0	14位	12位	62.44	56.25
高齢者人口増減率【%】	19.7%	-	46.4	-	28位	-	21.9%		
高齢人口割合【%】	24.32	29.66	↑	52.8	▲2.2	13位	▲2位	23.04	28.85
転入率【%】	2.30	2.33	⇒	38.0	0.0	37位	0位	3.03	2.97
転出率【%】	2.14	2.34	⇒	35.5	2.1	40位	1位	3.10	3.13
転入超過率【%】	0.16	-0.01	⇒	56.0	▲7.5	14位	▲10位	-0.07	-0.16
生産年齢人口に対する20~40歳代の純移動数割合【%】※対象年次は2010と2015	0.007	0.011	⇒	58.1	▲1.7	8位	▲1位	-0.0037	0.0005

中核市の中では、『**少子高齢化**』が進行しているものの、『**生産年齢人口の転入**』を確保してきている。
 ⇒ 『**少子高齢化**』の改善に至るまでのインパクトは得られていない。

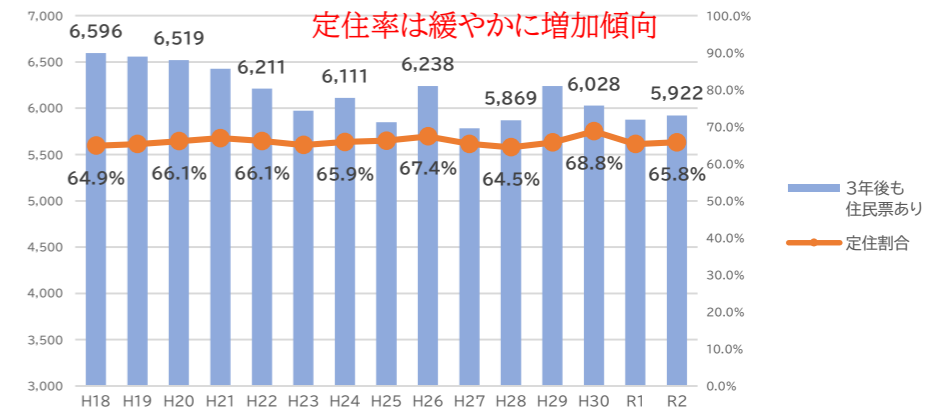
年少人口は減少傾向にあり、偏差値も中位を推移

生産年齢人口は減少しているが、偏差値は向上し、中核市でも上位に変化

高齢者人口は増加傾向にあり、中核市内では上位で推移

転入超過率は減少しているが、上位を保持しており、特に生産年齢人口の移動数は上位で推移

■市外転入者の3年後定住率の推移



■都市規模に関する指標

	富山市						中核市平均 (実数)		
	実数			偏差値		順位		2010	2020
	2010	2020	増減等	2020	増減等	2020	増減等		
行政区域面積【ha】	124,185	124,174	↓	74.9	0.0	1位	0位	54,825	54,837
可住地面積【ha】	47,387	47,073	↓	80.9	▲0.6	1位	0位	22,931	23,061
可住地面積割合【%】	38.16	37.91	⇒	44.1	▲0.2	28位	1位	49.0	49.4
可住地人口密度【人/ha】	8.90	8.79	⇒	42.3	▲0.0	41位	0位	17.8	17.2
市街化区域面積【ha】	278,731	283,908	↑	50.8	1.6	19位	0位	286,274	275,916
市街化区域人口密度【人/ha】	38.37	38.55	⇒	43.9	0.7	34位	2位	47.4	46.6
市街化区域人口割合【%】	66.06	68.59	⇒	42.9	2.1	36位	0位	80.3	79.5
市街化区域人口増減率【%】	0.47%	-	56.2	-	13位	-	-1.76%		
DID面積【km ² 】	55.56	61.96	↑	56.4	1.9	11位	0位	48.1	50.6
DID人口密度【人/ha】	40.18	39.84	⇒	40.2	2.1	37位	1位	51.7	49.1
DID人口比率【%】	52.91	59.63	↑	40.9	4.0	33位	4位	68.5	70.4
DID人口密度増減率【%】	-0.85%	-	61.2	-	6位	-	-5.02%		

中核市の中では、『**市街地が拡散しやすい**』都市であるものの、『**市街化区域を中心**』に抑制できている。
 ⇒ 『**薄く広がった人口密度**』の改善に至るまでのインパクトは得られていない。

市域や可住地面積が最も広く、市街地が拡散しやすい地形的な特徴

可住地人口密度が低く、市街地の拡散に対する圧力の高まりも懸念

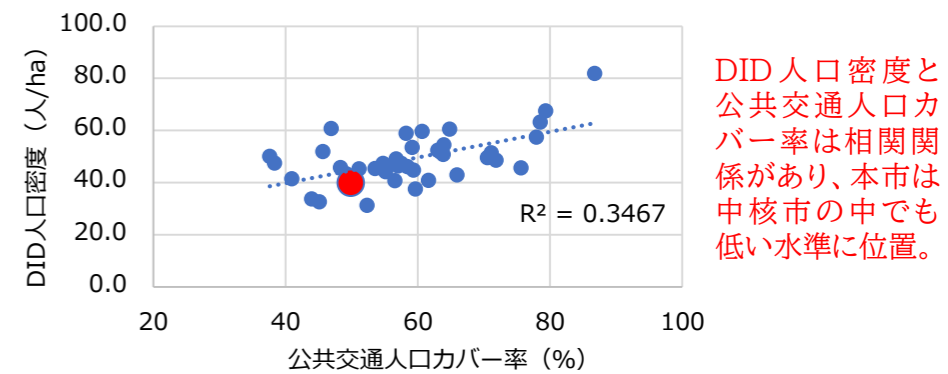
市街化区域人口密度は改善傾向にあるものの、運用指針で定める40人/haより低い

市街化区域人口の増減率は上位に位置し、中核市の中では市街化区域内に抑制できている

DID人口密度は減少し、中核市の中でも低位で推移

DID人口密度の増減率は上位に位置し、中核市の中では都市部に抑制できている

■DID人口密度と公共交通人口カバー率の関係



公共交通に関する指標

	富山市						中核市平均 (実数)		
	実数			偏差値		順位		2010	2020
	2010	2020	増減等	2020	増減等	2020	増減等		
通勤・通学時の鉄道・電車利用割合【%】	3.3%	3.8%	⇒	52.8	0.9	16位	0位	3.3%	3.0%
通勤・通学時の乗合バス利用割合【%】	1.7%	1.6%	⇒	44.8	0.3	28位	▲1位	3.4%	4.0%
通勤・通学時の自家用車利用割合【%】	72.4%	73.7%	⇒	62.1	▲1.9	5位	▲3位	63.4%	59.7%
1世帯当たりの自動車保有台数【台】	-	1.01	-	56.8	-	9位	-	-	0.9
基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率【%】	-	49.9%	-	42.2	-	32位	-	-	59%

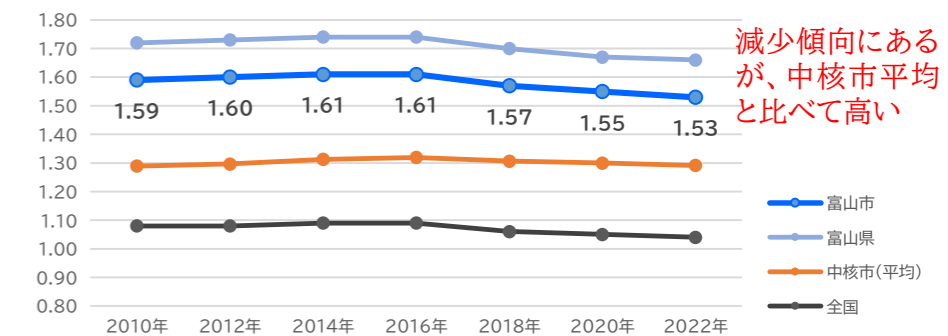
中核市の中では、『**自動車依存が高い**』都市であるものの、『**公共交通利用**』に改善されつつある。
 ⇒ 『**自動車からの転換**』に至るまでのインパクトは得られていない。

通勤・通学時に公共交通を利用する割合は上昇し、中核市平均と比べても優位に変化

通勤・通学時に自動車を利用する割合は、中核市全体が減少傾向にある中、上位で推移

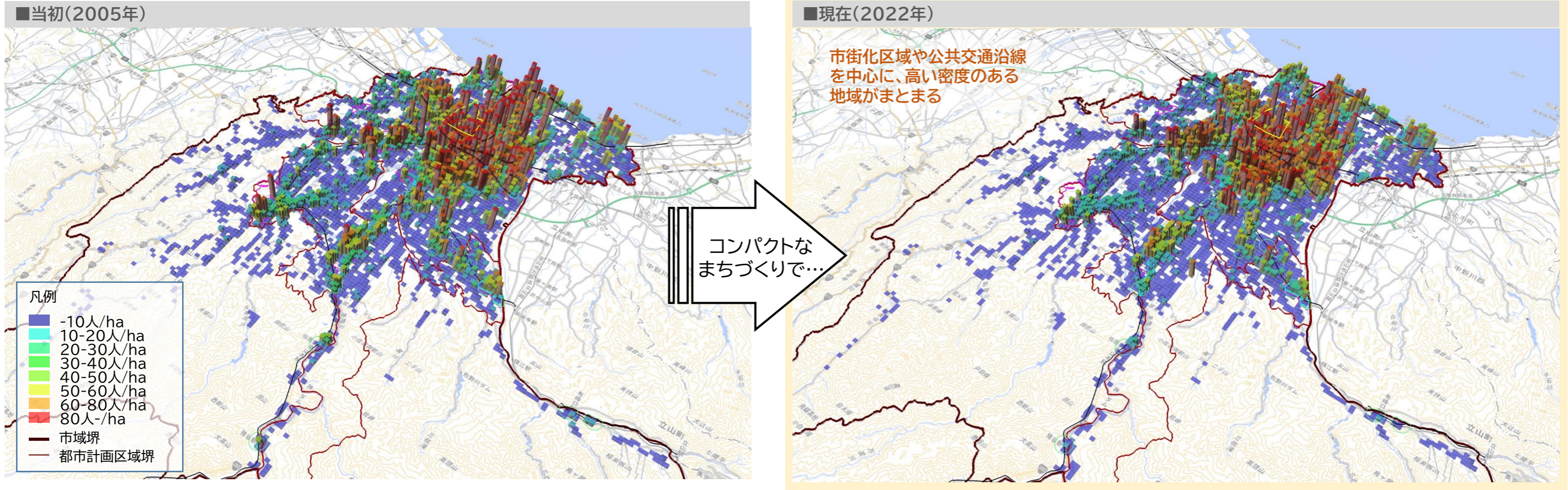
基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率は低く、中核市でも低位となっている

■世帯あたりの自動車保有台数の推移

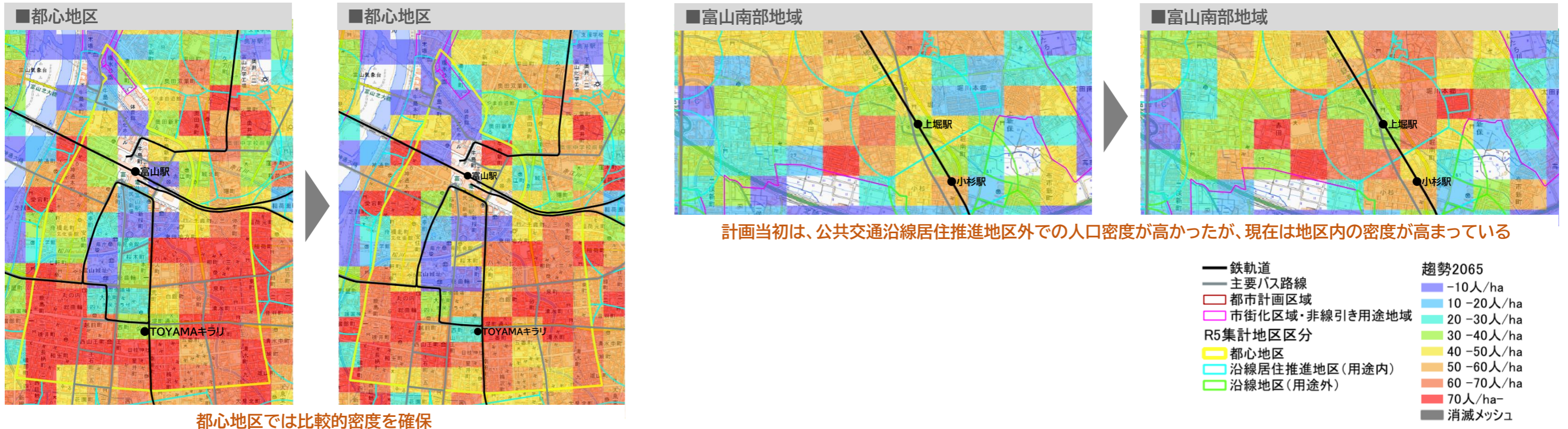


3 本市の現状や見通し

③ 「現都市MPの期間中」における人口密度分布の変化



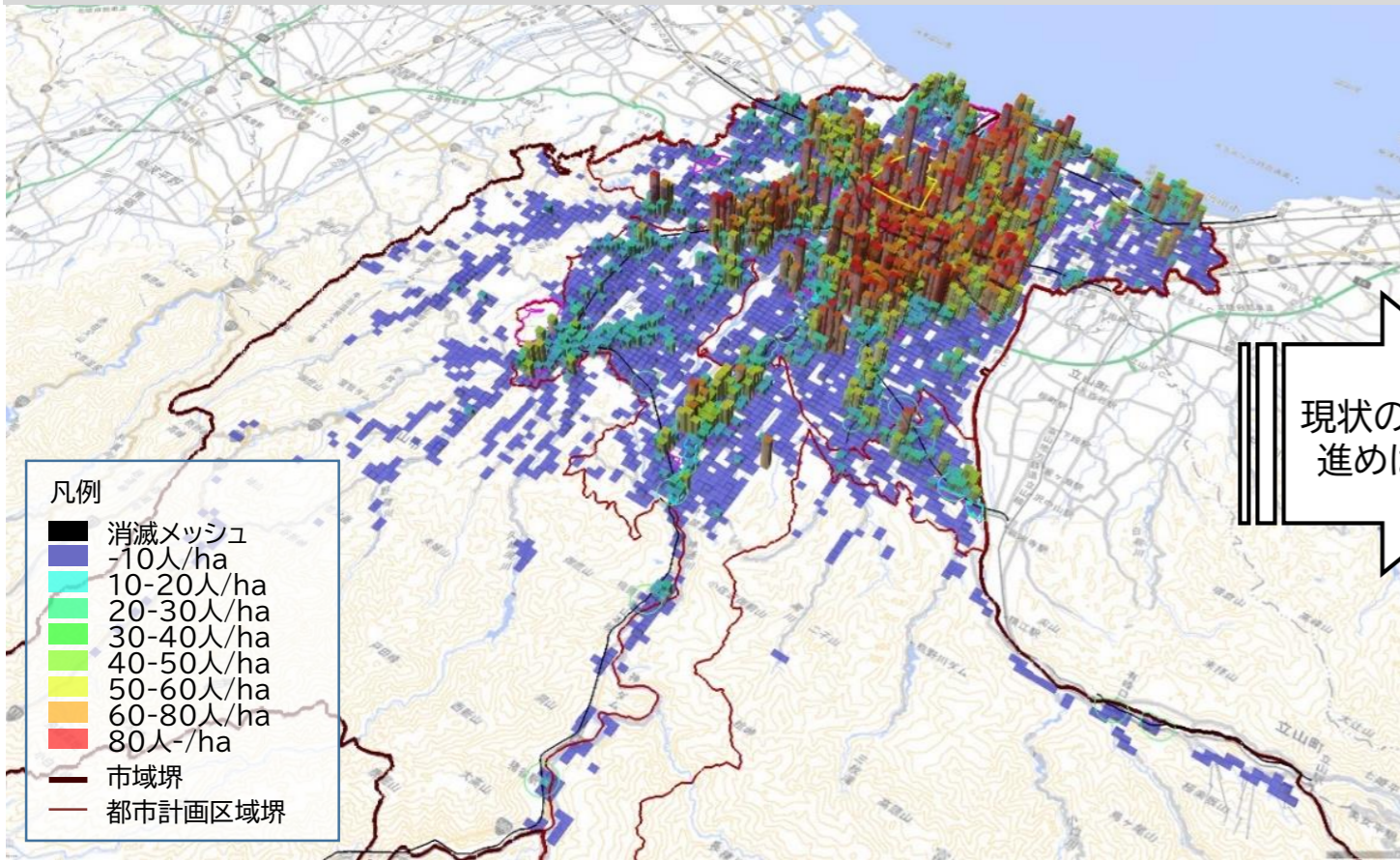
【参考】当初(2005年)と現在(2022年)における具体的なエリアの状況



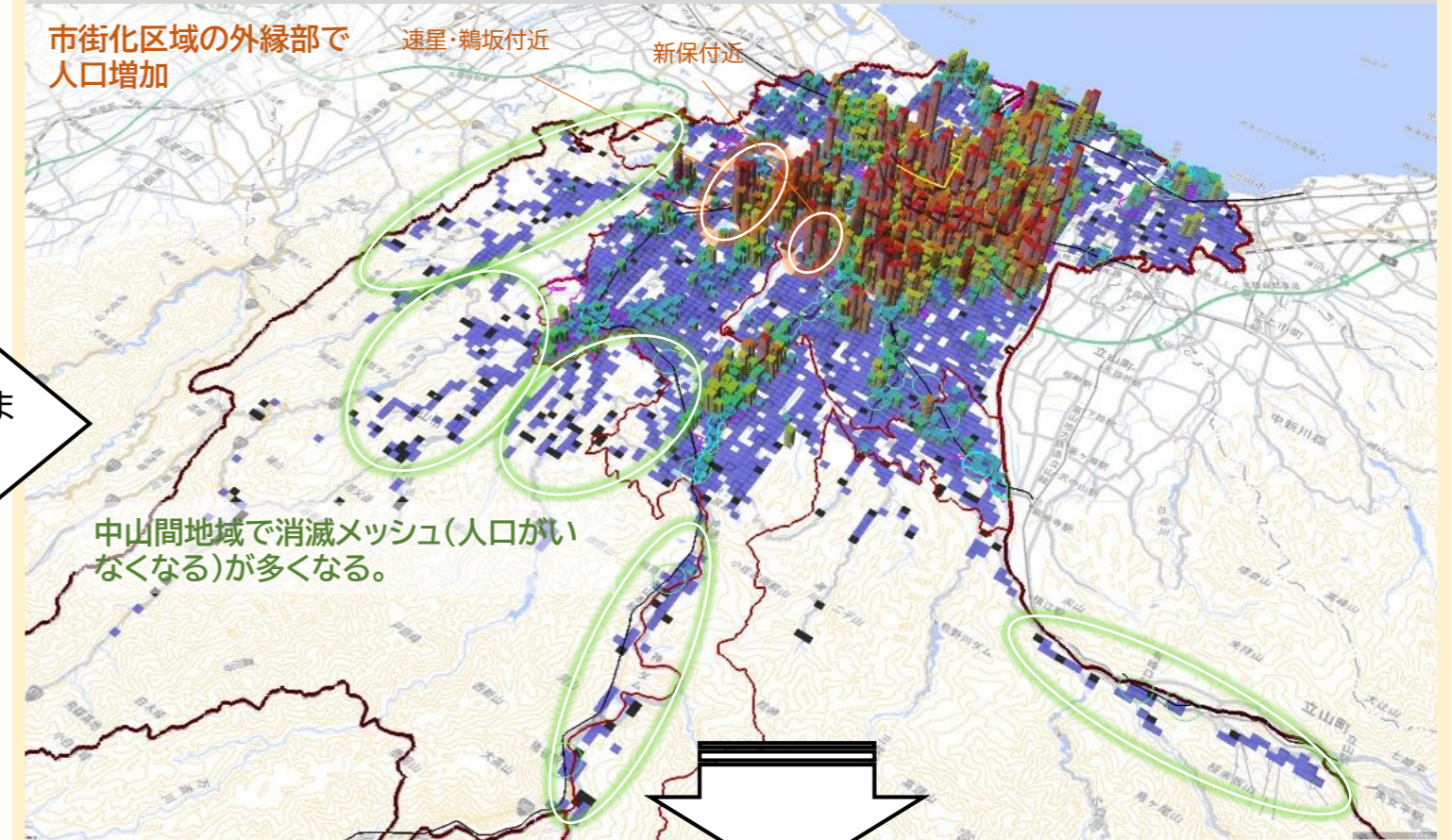
3 本市の現状や見通し

④ 「現状趨勢」で進行した場合における将来の人口密度分布イメージ

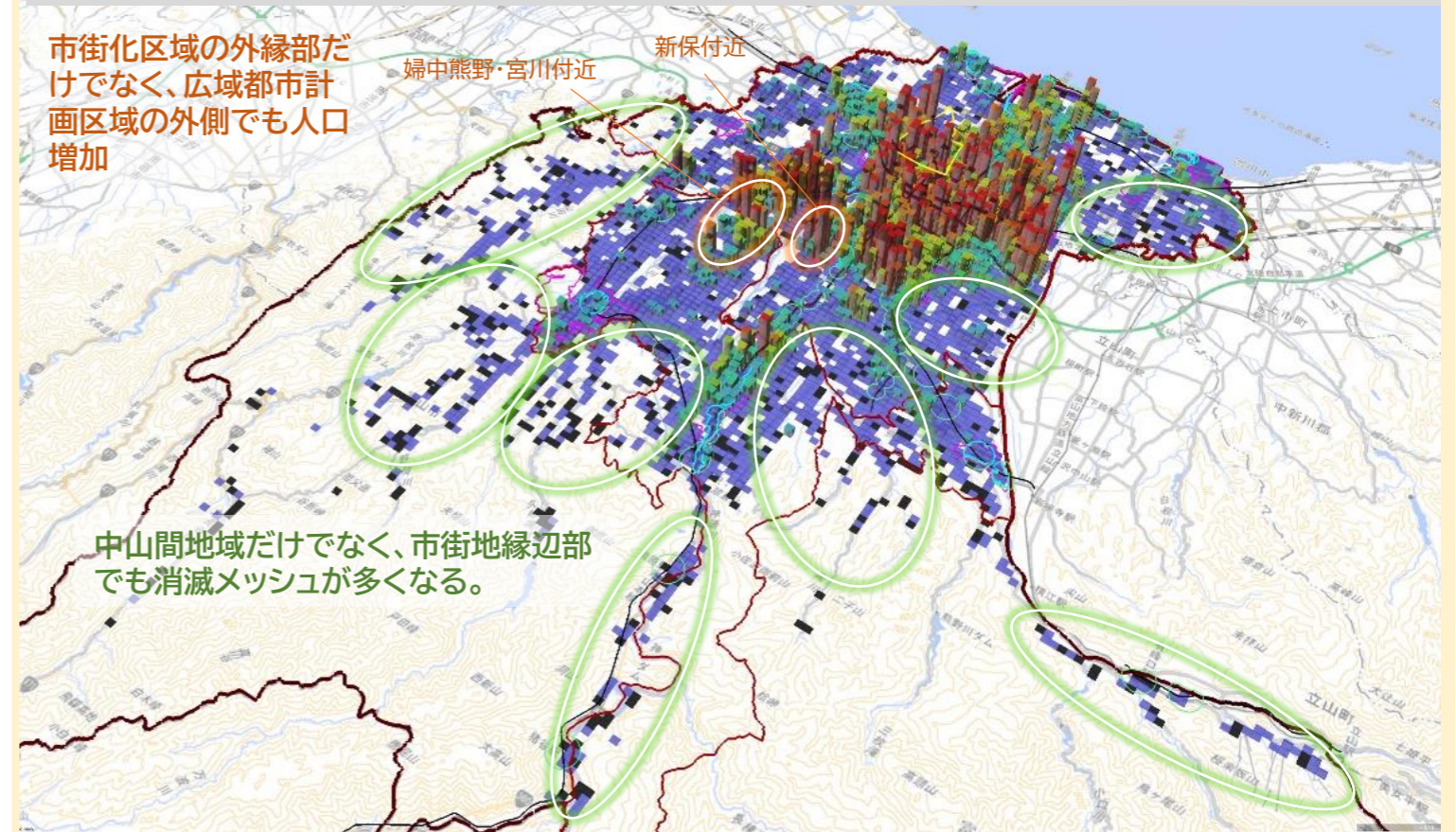
■現状(2025年推計)



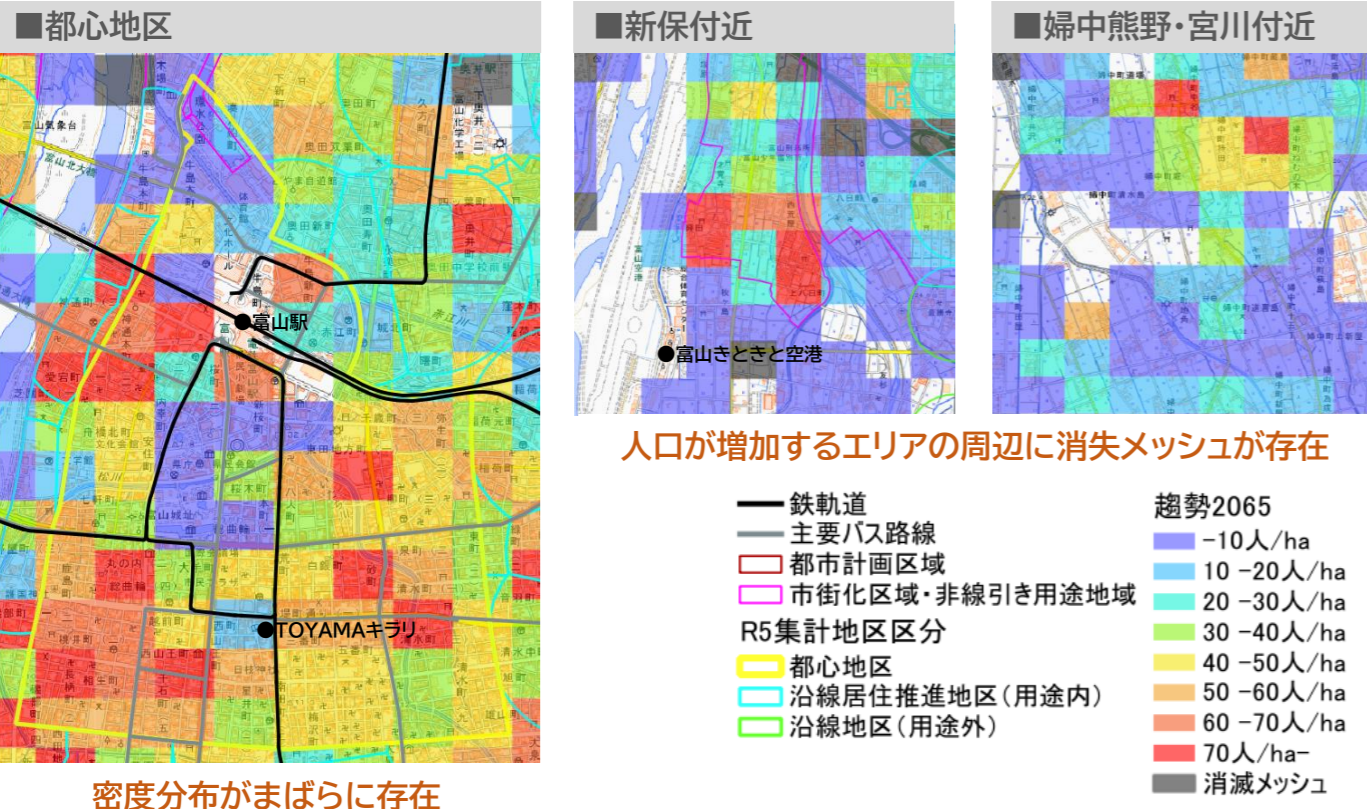
■2045年推計(第2期(次期)都市マスタープラン未)



■2065年推計(第3期都市マスタープラン未)



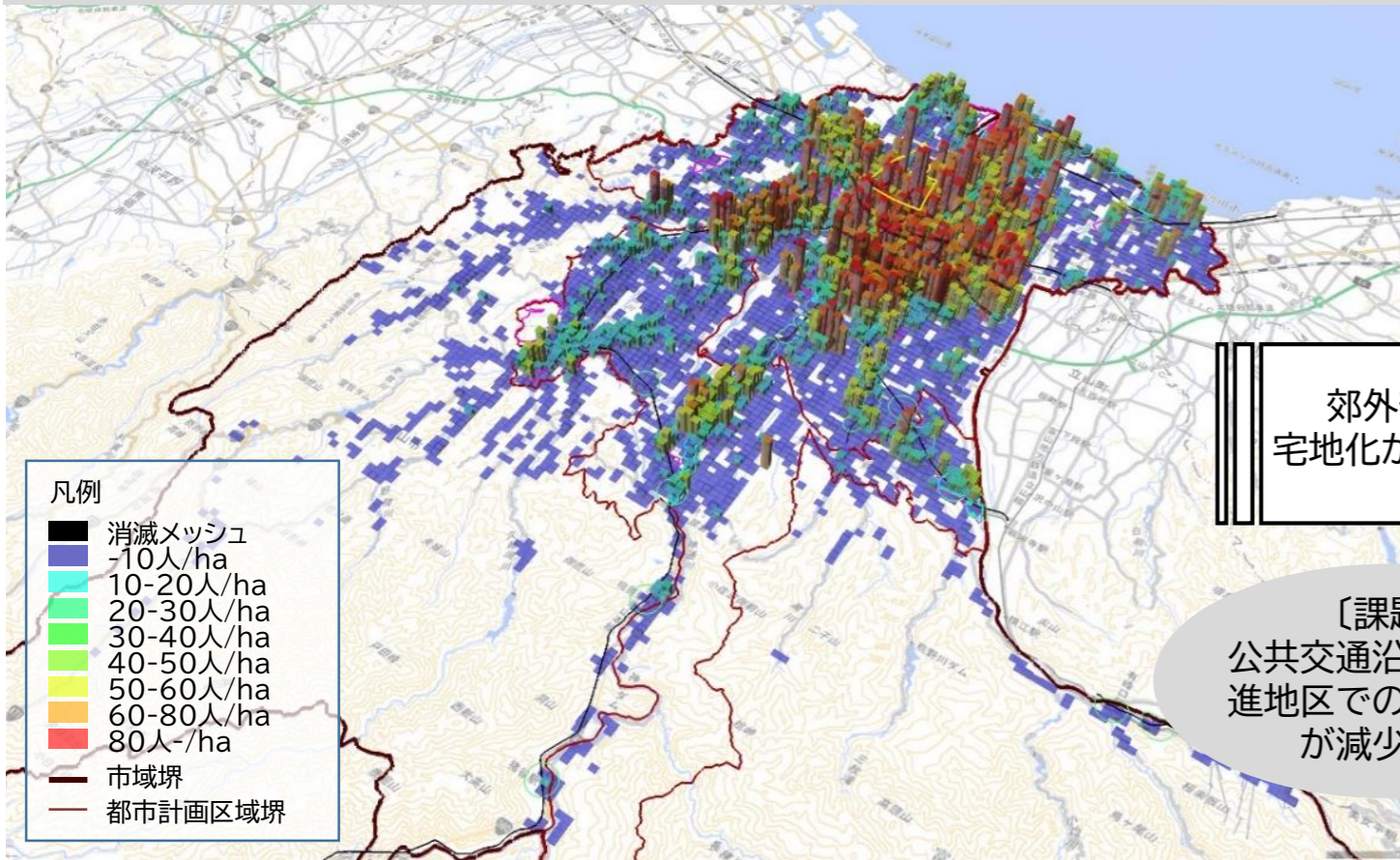
【参考】2065年における具体的なエリアの状況



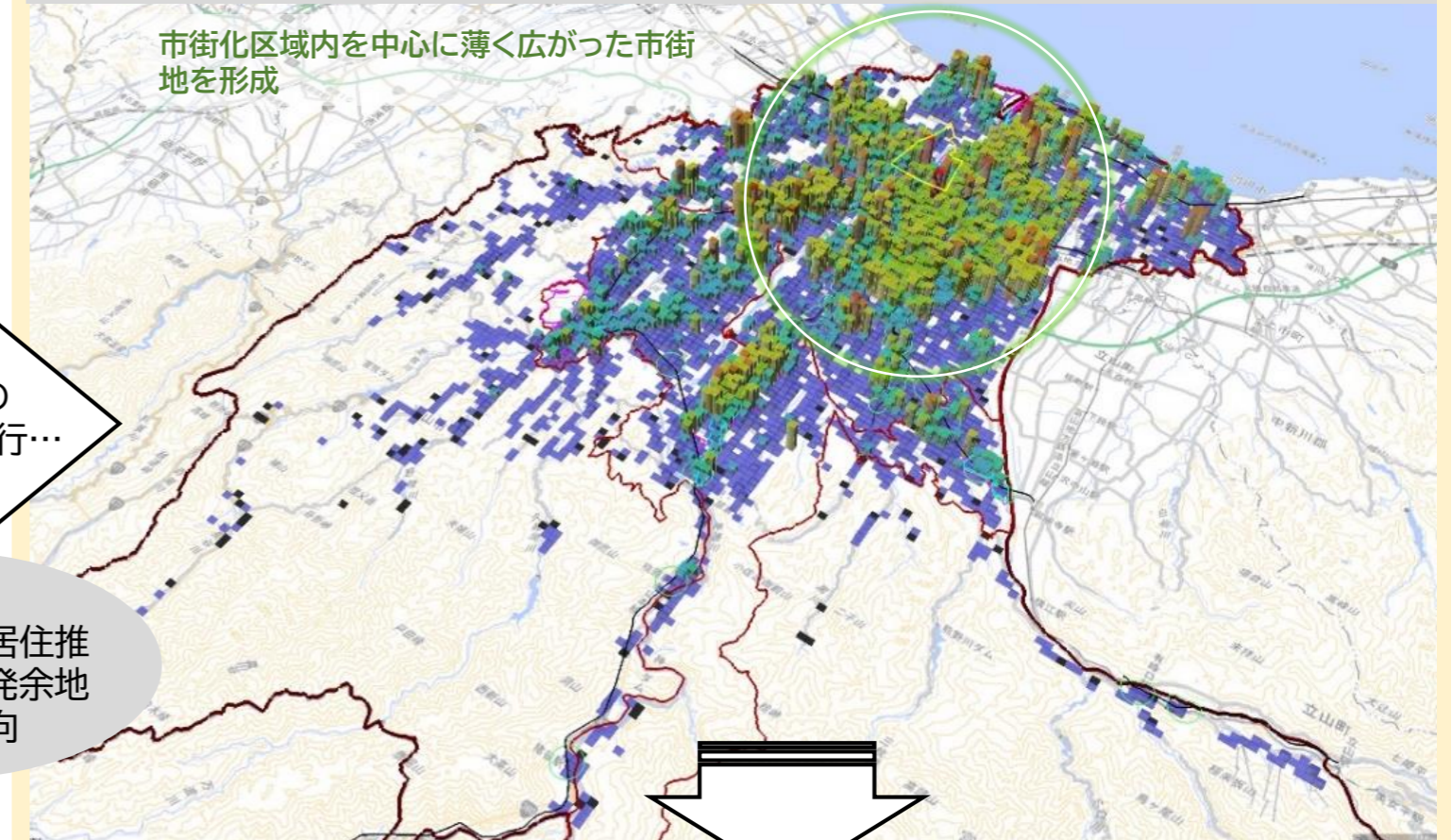
3 本市の現状や見通し

⑤ 「周辺のまとまった農地等での開発」が進行した場合における将来の人口密度分布イメージ

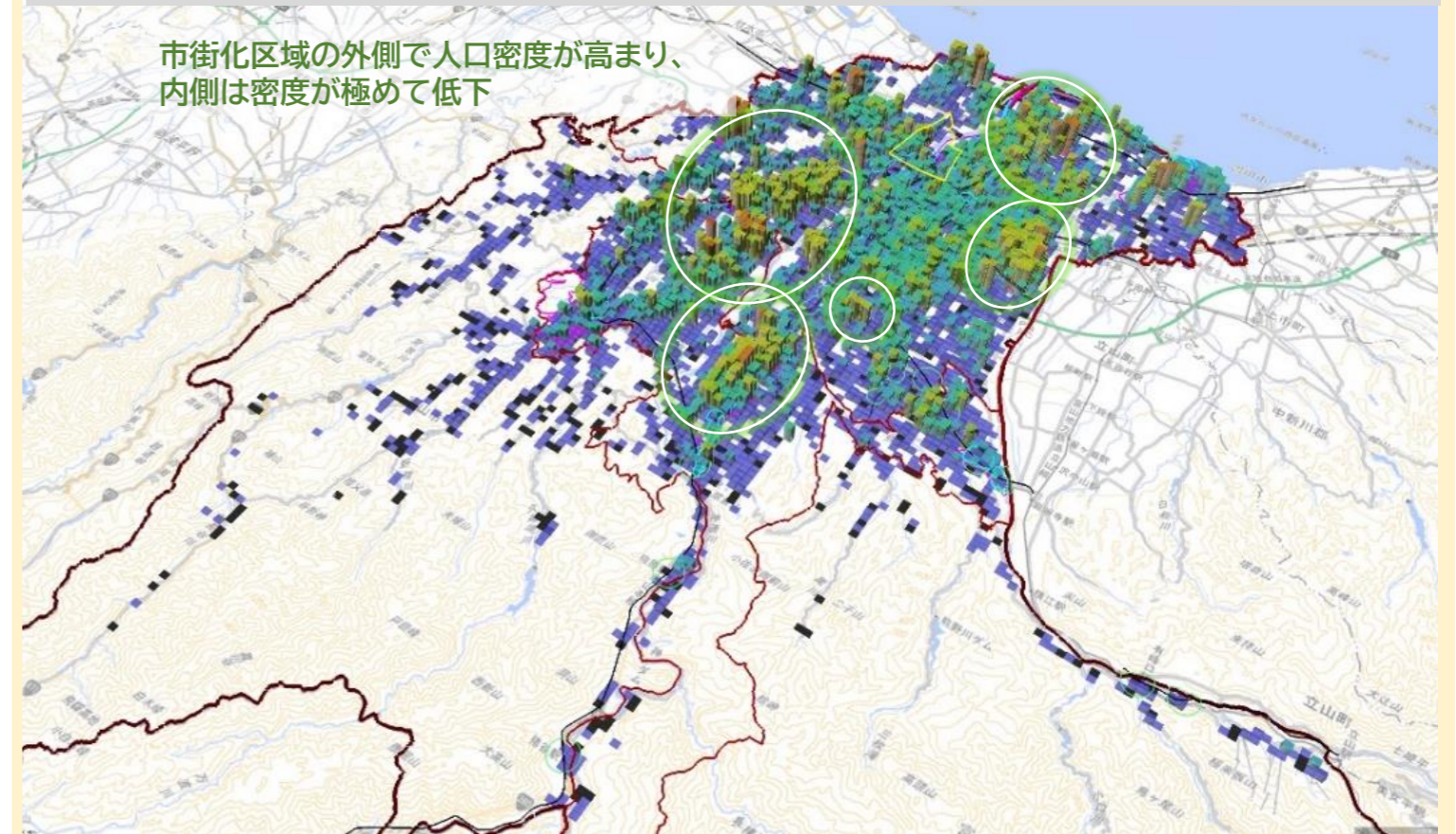
■現状(2025年推計)



■2045年推計(第2期(次期)都市マスタープラン未)

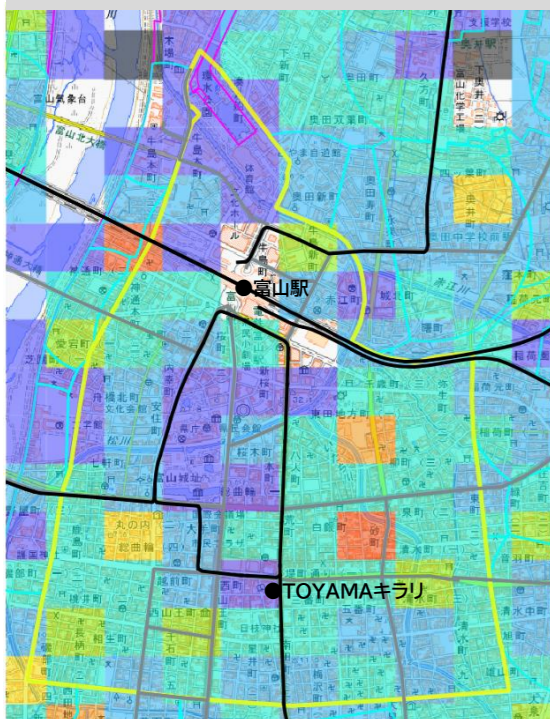


■2065年推計(第3期都市マスタープラン未)



【参考】2065年における具体的なエリアの状況

■都心地区



都心地区では密度低下が顕著に

■富山南部地域

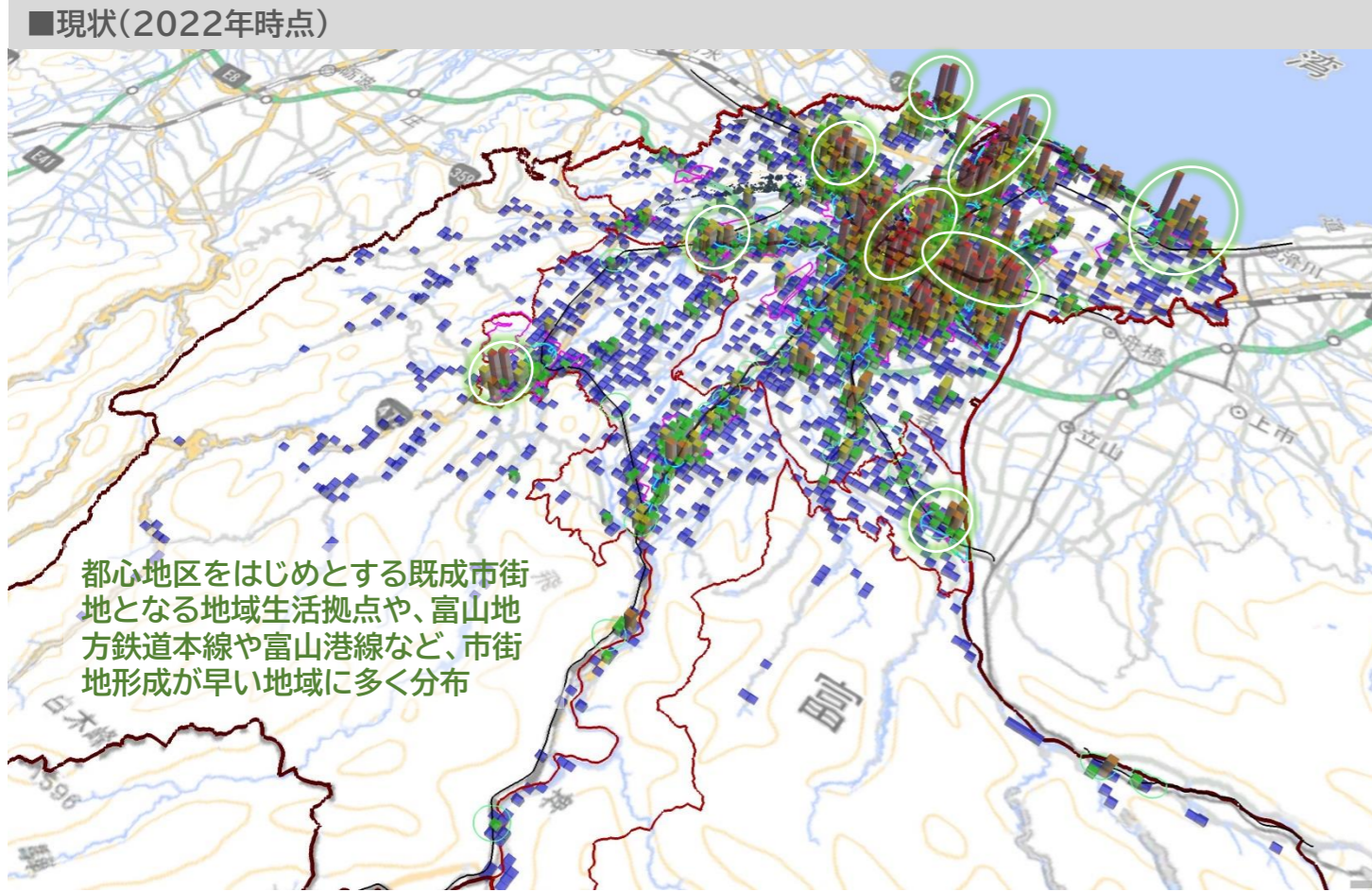


市街化区域外延部の農地が開発

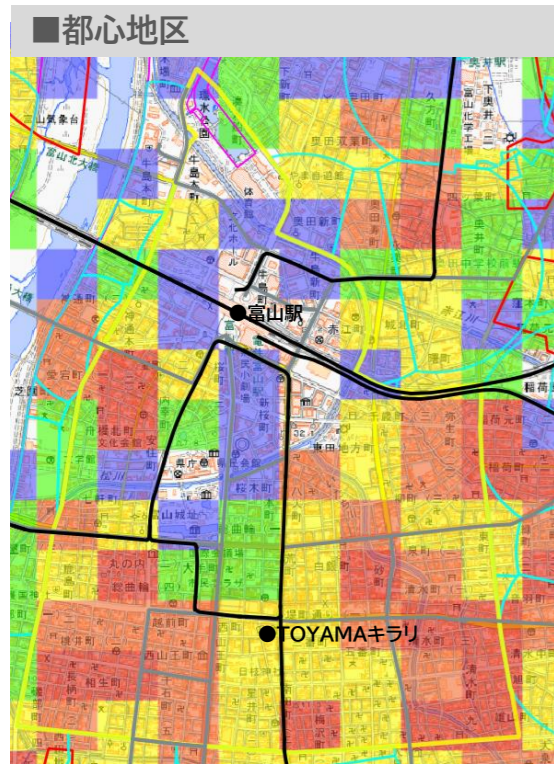
- 鉄軌道
 - 主要バス路線
 - 都市計画区域
 - 市街化区域・非線引き用途地域
 - R5集計地区区分
 - 都心地区
 - 沿線居住推進地区(用途内)
 - 沿線地区(用途外)
 - 消滅メッシュ
- 趨勢2065
- 0-10人/ha
 - 10-20人/ha
 - 20-30人/ha
 - 30-40人/ha
 - 40-50人/ha
 - 50-60人/ha
 - 60-70人/ha
 - 70人/ha-
 - 消滅メッシュ

3 本市の現状や見通し

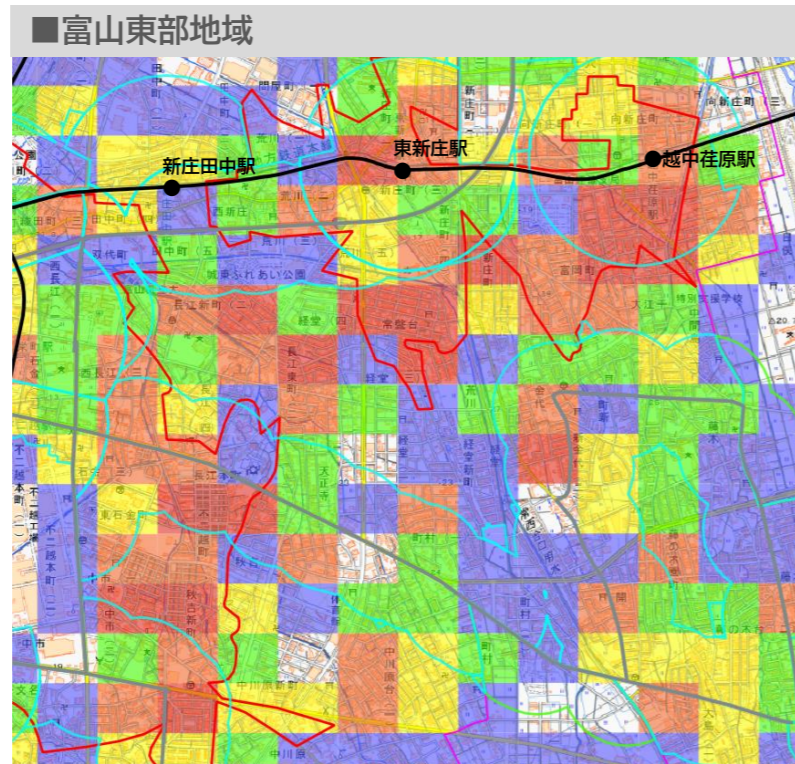
⑥「2040年に到来する世代交代」による影響(75歳以上高齢者(独居)現状分布)



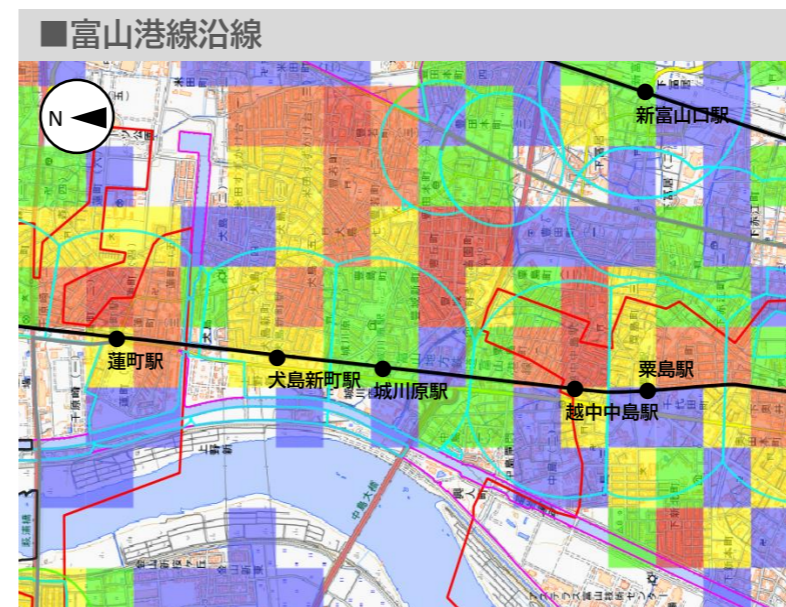
【参考】2065年における具体的なエリアの状況



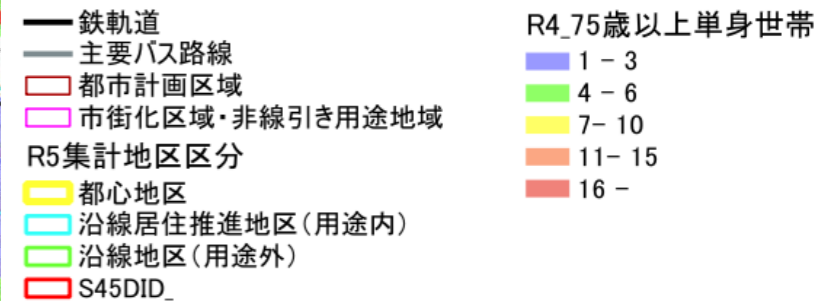
都心地区の外延部に分布



S45DID内に多く分布



S45DIDを中心に、沿線外にも一分布



⑦将来目指すべき人口分布の構築に向けて

(1)真に縮小の時代を迎える中において、必要な都市機能の維持や持続的な都市経営を目指す上では、都心地区や公共交通沿線居住推進地区での人口密度を保つ必要があり、このためにも公共交通の便利な地域が選ばれている **現状趨勢を少なくとも維持することが重要**となる。

(2)一方で、人口減少の進展や公共交通沿線への居住誘導により、**郊外部や中山間地域では人口減少が顕著となる地域も増えていく**ものと考えられ、**都市の持続性を保つ上でのあり方や市民生活への対応を考慮しておく必要**がある。

(3)また、公共交通沿線居住推進地区における開発余地の減少もあり、現状趨勢であっても、長期的には公共交通沿線以外の一部地域において人口増加が予想される。このため、**適切な土地利用コントロールと合わせて、将来目指すべき人口分布の目標やモニタリングの継続が必要**になると考えられる。

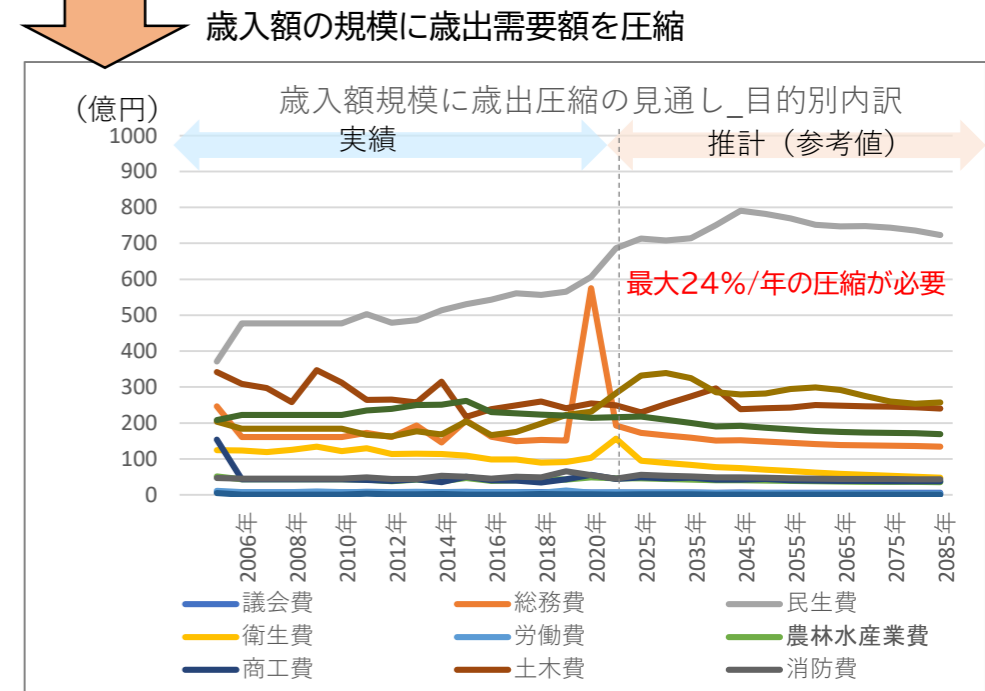
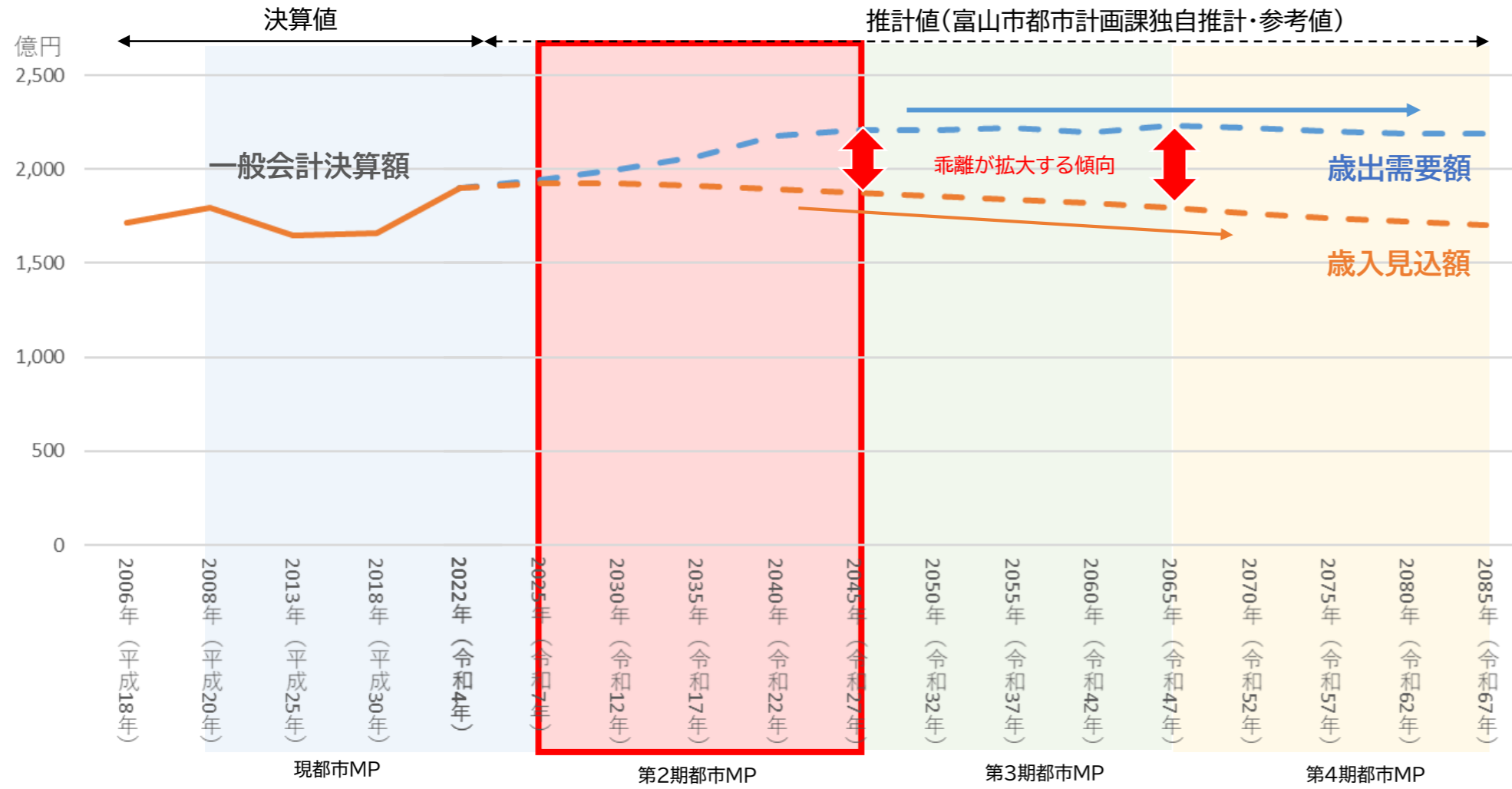
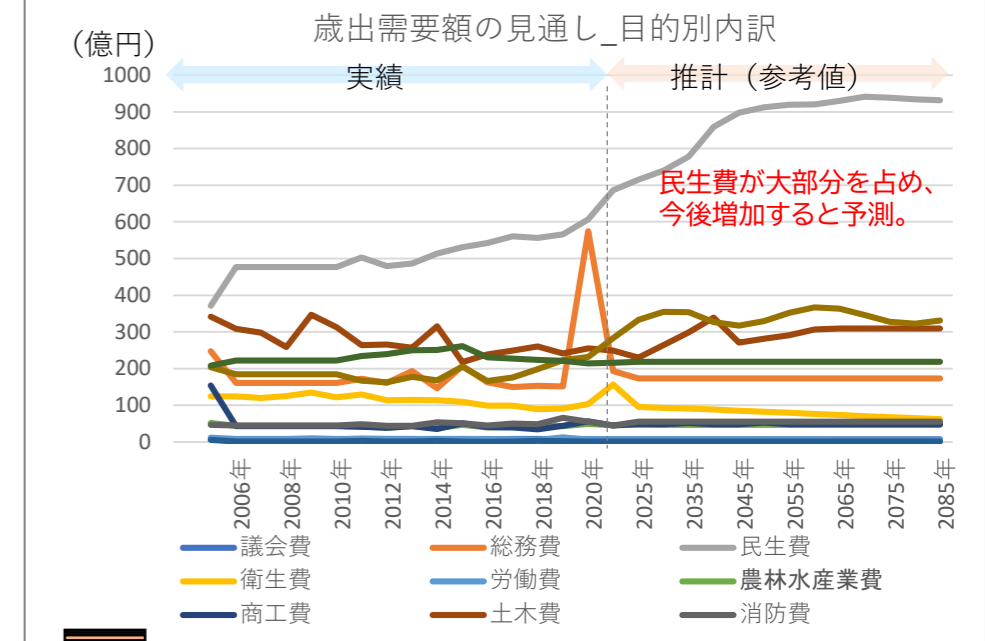
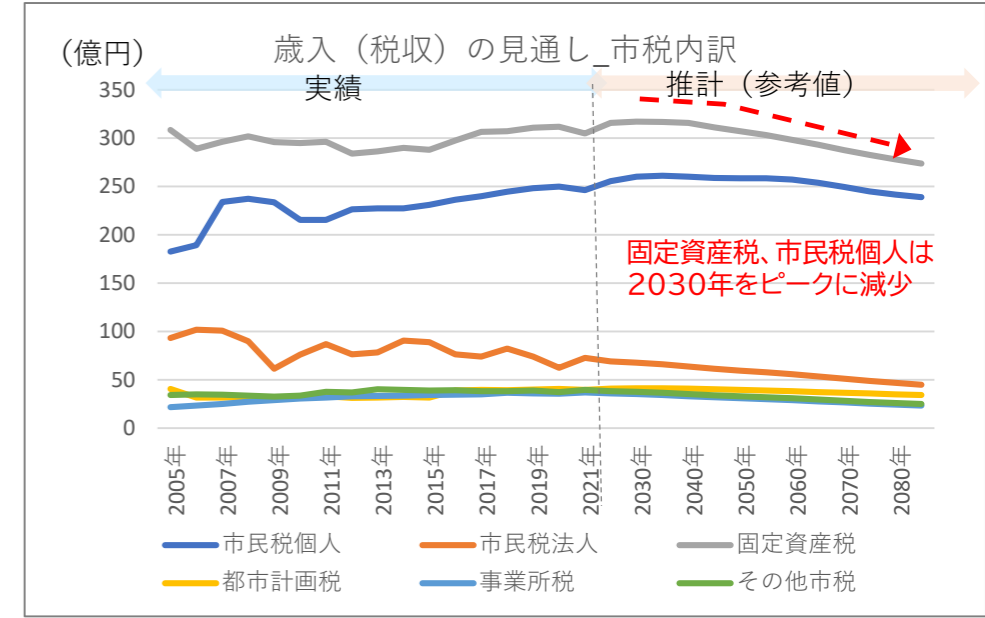
(4)さらには、次期都市マスタープランの計画期間では、2040年(団塊世代の多くが亡くなり、団塊ジュニア世代が高齢化)のインパクトが大きく、**マクロな視点と合わせて、早期にミクロな視点からみた効果的な施策を検討しておく必要がある**と考えられる。

3 本市の現状や見通し

2) 都市経営(財政)

①これまでの推移と将来推計(傾向把握のための参考値)

	歳入見込額		歳出需要額	
大まかな傾向	人口や世帯数、年齢構成の影響により減少		人口や年齢構成、社会インフラ耐用年数の影響により増加	
個別の費目	固定資産税	市民税個人	民生費	土木費
推定ピーク年	2030年	2035年	2065年	2035年
要因	世帯数の減少	働く世代の減少	高齢化の進行	耐用年数を迎える橋りょうなどが増加
60年間の影響幅 (2025年と2085年の比較)	▲13.3%	▲6%	+31.3%	+24.5%
影響	歳出需要額が高止まる中で、歳入見込額の減少により、 最大24%/年の歳出圧縮が必要 > 民生費 で最大約215億円/年の削減 > 土木費 (社会インフラ等の維持管理等)で約74億円/年の削減			



データ出典: 2022年までは市町村別決算状況調、2025年以降は富山市都市計画課による独自推計結果であり、歳入や歳出の傾向を把握するための参考値(財政計画などの根拠となる正式な推計ではない)
 推計方法: 歳入_市税(市民税個人【15歳以上人口に比例、賃金構造を加味】、市民税法人・事業所税・その他市税【15歳以上人口×定数(15歳以上人口当たり直近3カ年平均)】、固定資産税・都市計画税【土地・家屋のみ、家屋は世帯数に比例】、地方譲与税【直近3カ年平均一定】、地方交付税、その他交付金、分担金・負担金、使用料、手数料等(人口×定数)、国庫支出金【R3実績値一定】、都道府県支出金・その他収入【直3カ年平均一定】
 歳出_議会費、総務費、農林水産業費、商工費、土木費、消防士、災害復旧費、公債費【直近3カ年平均一定。ただし、農林水産業費、商工費、土木費は修繕・更新費用の見通しを加味】、民生費【高齢化率に従う】、衛生費【人口×定数(人口当たり直近3カ年平均)】、労働費【15歳以上人口×定数(15歳以上人口当たり直近3カ年平均)】、教育費【年少人口割合に従う】

3 本市の現状や見通し

②中核市との比較

※比較の対象は、中核市のうち、都市部（首都圏、関西圏、中京圏）の都市を除いた41都市としている。 出典）市町村別決算状況調（R3年度、H22年度）、住民基本台帳記載人口（R4.1.1、H23.3.31）、国勢調査（R2、H22）

■都市経営に関する指標

		富山市						中核市平均 (実数)		
		実数			偏差値		順位		2010	2021
		2010	2021	増減等	2021	増減等	2021	増減等		
歳入 (千円)	1人あたり歳入額	398.2	483.9	↑	44.3	▲5.3	31位	▲13位	399.7	514
	1人あたり地方税額	163.6	180.0	↑	63.1	3.3	4位	5位	143.2	153
	1人あたり個人市民税	51.6	59.9	↑	58.4	1.2	8位	2位	47.0	54
	1人あたり法人市民税	18.3	17.7	→	70.8	4.9	1位	2位	13.3	12
	1人あたり固定資産税	70.7	74.1	↑	60.0	3.1	7位	2位	63.9	64
歳出 (千円)	1人あたり歳出額	390.2	470.6	↑	45.4	▲4.8	28位	▲10位	389.2	494
	1人あたり民生費	164.7	167.0	→	37.9	▲0.3	39位	0位	196.9	203
	1人あたり土木費	59.8	60.7	→	58.8	▲0.7	9位	▲3位	48.0	49
	1人あたり教育費	67.8	68.8	→	68.4	0.5	4位	0位	47.5	49
	1人あたり維持補修費	5.9	8.1	→	54.9	▲1.6	9位	▲1位	4.4	6
	1人あたり扶助費	62.8	112.3	↑	38.4	▲0.6	37位	0位	86.4	145
	1人あたり普通建設事業費	64.2	81.0	↑	65.6	10.8	5位	9位	55.5	54
	1人あたり投資的経費	64.5	81.2	↑	64.4	9.7	5位	9位	56.0	57
歳出 (%)	民生費割合	42.20	35.49	↓	38.1	1.0	39位	0位	50.9	41.2
	土木費割合	15.33	12.89	→	61.0	3.2	6位	2位	12.5	10.1
	教育費割合	17.38	14.61	→	67.9	3.1	5位	0位	12.4	10.0
	維持補修費割合	1.51	1.71	→	56.2	▲0.4	9位	▲1位	1.1	1.2
	扶助費割合	16.10	23.86	↑	38.4	1.5	36位	1位	22.2	29.5
	普通建設事業費割合	16.46	17.21	→	67.7	11.7	4位	9位	14.2	11.1
	投資的経費割合	16.53	17.25	→	66.7	10.8	4位	10位	14.3	11.5
	(%)	経常収支比率	87.10	86.70	→	46.4	▲2.0	25位	▲1位	87.7
-	財政力指数	0.79	0.81	→	53.5	1.2	13位	2位	0.7	0.8
(%)	実質公債費比率	13.40	7.50	↓	53.1	▲3.7	19位	▲12位	11.1	6.5

中核市の中では、『安定した税収』を確保し、『社会インフラ』に投資してきている。
 →コンパクトなまちづくりの継続に向けた持続的な財政バランスへの注視が必要

1人あたりの税収は増加し、中核市の中でも上位を保持

1人あたりの民生費や扶助費は低位で推移

1人あたりの普通建設事業費や投資的経費は増加傾向にあり、中核市の中でも上位で推移

経常収支比率は中核市の中でも中位で推移

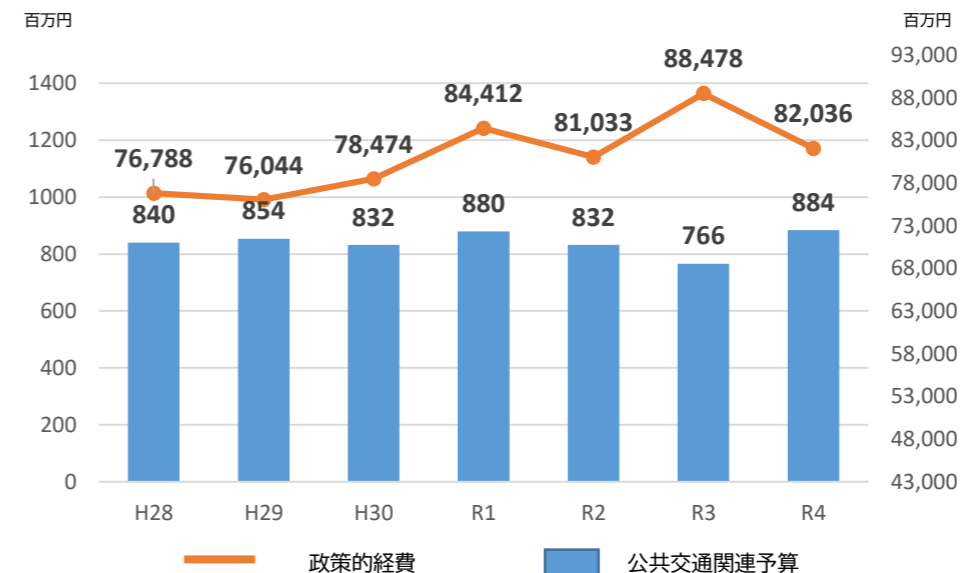
■近県における人口1人あたりの市町村税収入等

		新潟県	富山県	石川県	福井県
市町村 民税	個人	53,489	54,514	55,342	56,829
	法人	10,553	12,988	13,063	14,417
①市町村民税全体		64,041	67,502	68,404	71,246
資産 固定 税	土地	19,953	22,064	21,954	21,414
	家屋	29,125	33,100	30,421	31,781
	その他	18,358	22,729	15,202	26,900
②固定資産税全体		67,436	77,893	67,577	80,095
③都市計画税		5,727	3,825	9,617	6,989
④その他税		13,201	13,523	12,673	10,520
市町村税全体 ①+②+③+④		150,405	162,743	158,271	168,850

人口1人あたりの市町村税全体では、富山県が福井県に次ぐ、第2位となっている。

■政策的経費及び公共交通関連予算の推移

政策的経費のうち、約1%を公共交通関連予算としており、公共交通の維持・活性化に向けた経費は引き続き、確保していくことが必要



公共交通関連予算 項目	R4予算額 (百万円)
JR高山本線の増便運行	64
富山地方鉄道の鉄道活性化補助	33
あいの風とやま鉄道（並行在来線）経営安定化負担金	78
赤字路線バス・地域運行バス補助	240
市営コミュニティバス運行	148
路面電車事業	139
高齢者おでかけ定期券等	122
新幹線県外通学助成事業	11
宿泊者LRT半額（無料）事業	8
グリーンスローモビリティ導入事業	20
モビリティマネジメント推進事業	2
その他	19
計	884

※新駅整備事業などの一時的かつ多額な予算を除く

③持続可能な都市経営の実現に向けて

(1)本格的な人口減少を迎える中、これまでと同様の投資は困難となる一方で、コンパクトなまちづくりを継続していくことを前提に、どこに重点を置いていくのか、守るべき社会インフラはどこかなど、**メリハリのある都市的投資に向けた戦略が求められる。**

(2)また、行政サービスの安定的な提供が困難となる地域においては、これを支える地域コミュニティの役割も大きくなることが予想されるため、これまでの公助の形についても柔軟に見直しながら、**地域内共助が実現できる適切な支援について検討を進めていくことが必要**となる。

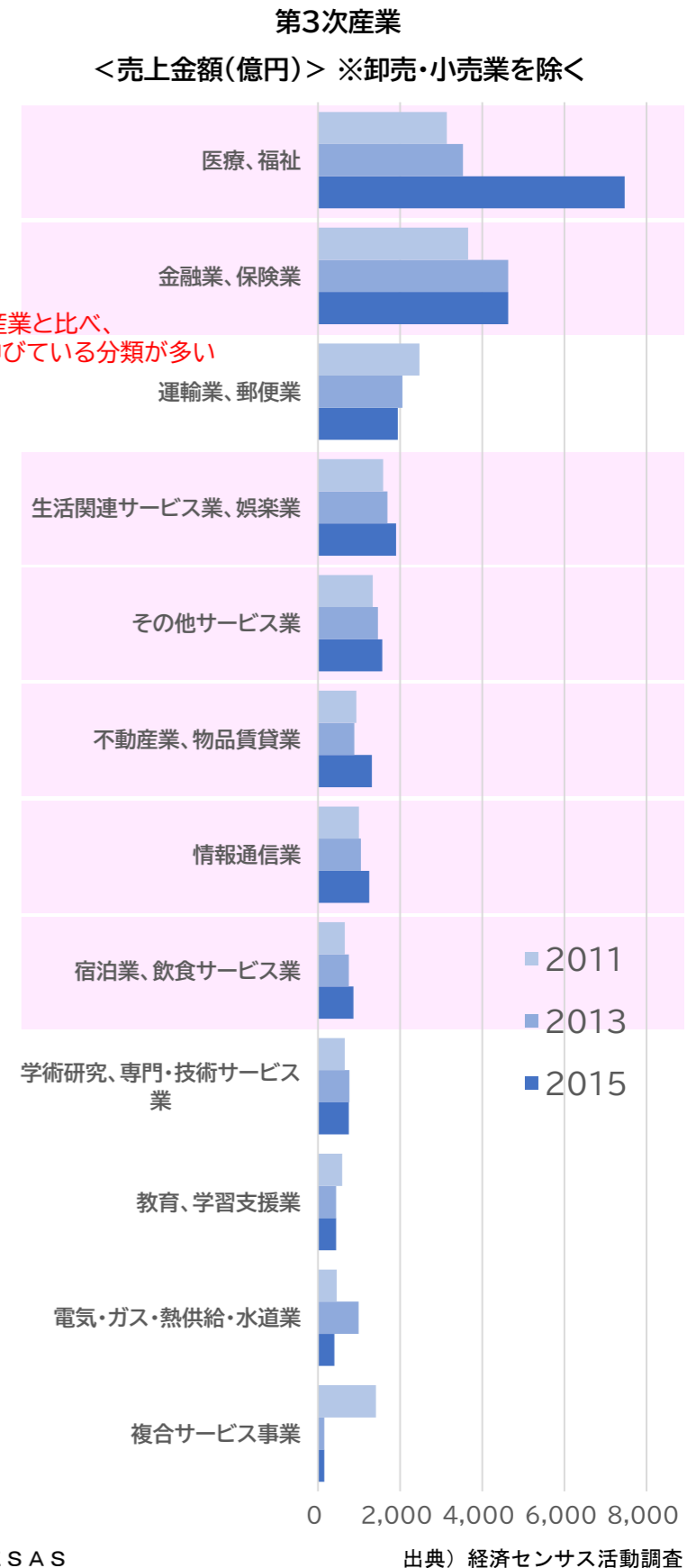
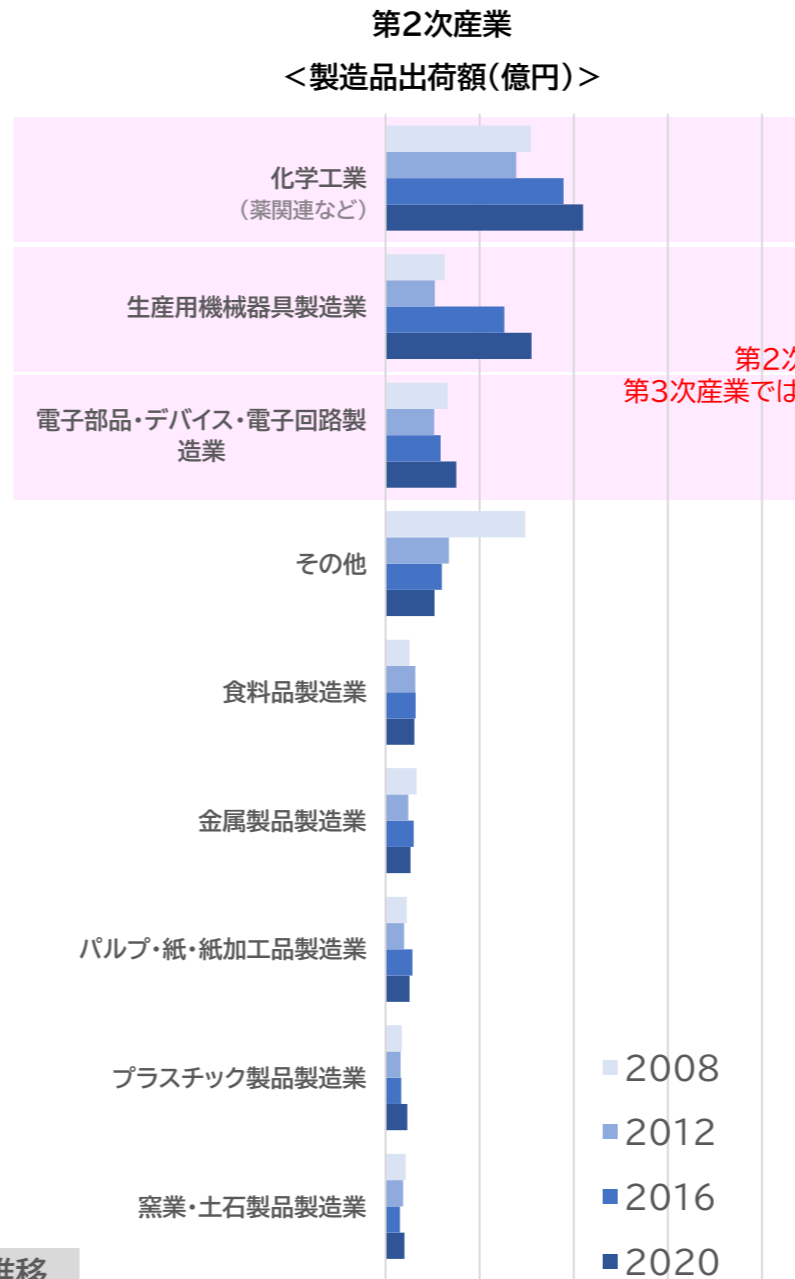
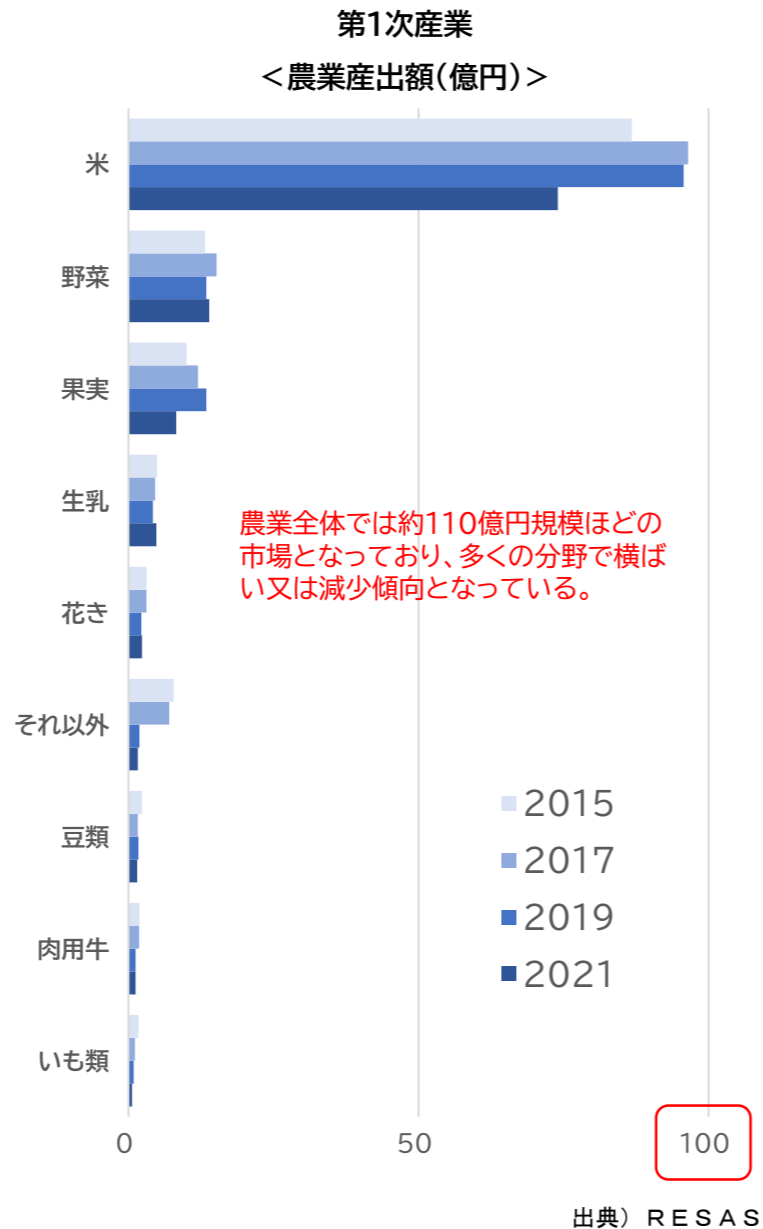
3 本市の現状や見通し

3) 地域経済(産業など)

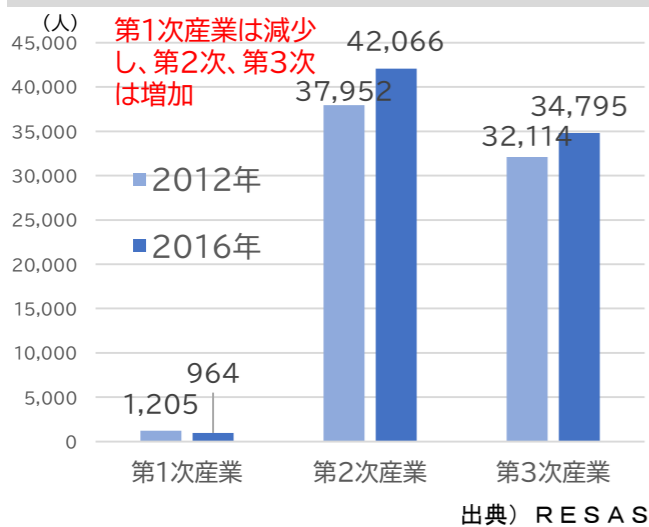
① これまでの推移

		大まかな傾向
第1次産業	農業	横ばい又は減少傾向
	林業	増加傾向
	漁業	他と比べ、増加傾向が顕著
第2次産業	化学工業(薬関連など)や生産用機械器具製造業などの一部分野で増加	
第3次産業	医療、福祉を筆頭に、多くの分野で増加傾向	
今後想定される影響や期待	<p>・林業や漁業と比べ、農業は産業としての伸びが小さく、高齢化の進展による従事者減少が懸念される一方で、緑の持つ環境価値の高さが期待される。</p> <p>・本市の薬産業などは、化学工業を頭としたピラミッド型の産業構造(梱包や印刷などの産業、卸売や販売などのサービス業)であることから、第二次産業のみならず、多分野にわたり影響がある。</p> <p>・第3次産業は、新幹線開業効果などもあり、成長が大きく、今後は高齢化の進展による介護ニーズの高まりや、新産業の創出にも期待される。</p>	

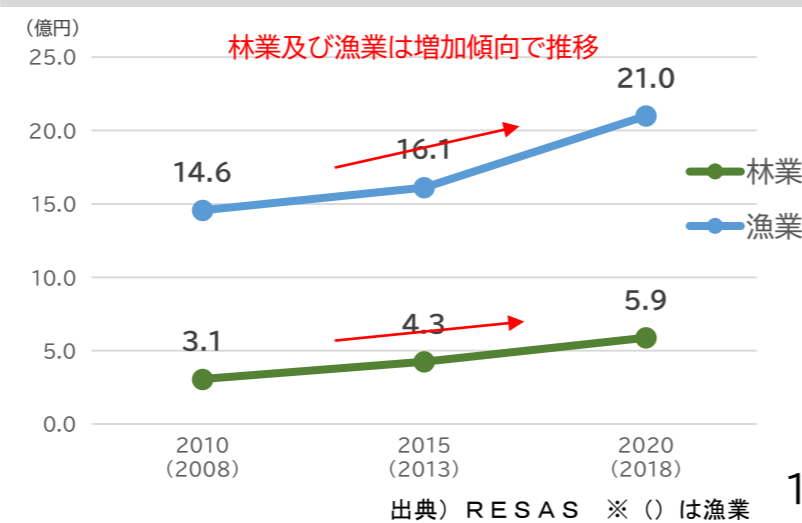
■ 中分類別にみた第1次産業出荷額等、第2次産業製造品出荷額、第3次産業売上金額の推移



■ 産業別従事者数の推移



■ 林業総収入及び漁業漁獲物等出荷先別販売金額の推移



3 本市の現状や見通し

②中核市との比較

※比較の対象は、中核市のうち、都市部（首都圏、関西圏、中京圏）の都市を除いた41都市としている。

出典）経済センサス活動調査、工業統計調査、RESAS

■地域経済に関する指標

	富山市							中核市平均 (実数)		
	実数			偏差値		順位		2011	2015・ 2016・ 2018・ 2021	
	2011	2015・ 2016・ 2018・ 2021	増減等	2015・ 2016・ 2018・ 2021	増減等	2015・ 2016・ 2018・ 2021	増減等			
地域経済循環率【%】	106.2	108.8	➡	57.5	0.7	8位	4位	99.5	99.7	
工業系用途地域面積割合【%】	28.4	28.5	➡	57.7	0.0	8位	0位	22.5	22.6	
付 加 価 値 額 （ 百 万 円 ） の 1 人 当 た り の 従 業 員	建設業	4.5	5.9	➡	57.3	▲3.2	9位	▲3位	3.91	5.34
	製造業	5.3	6.8	➡	53.8	▲2.6	8位	2位	4.55	5.94
	電気・ガス・熱供給・水道業	16.1	23.0	⬆	57.6	0.3	9位	1位	11.30	18.18
	情報通信業	5.6	7.0	➡	49.4	4.2	17位	14位	6.38	7.12
	運輸業、郵便業	5.4	4.3	➡	43.8	▲28.1	28位	▲26位	3.94	4.77
	卸売業、小売業	4.0	5.4	➡	59.1	3.6	8位	6位	3.75	4.63
	金融業、保険業	9.0	9.7	➡	49.0	0.8	20位	1位	9.31	9.86
	不動産業、物品賃貸業	5.1	6.0	➡	73.8	9.9	1位	2位	4.09	4.61
	学術研究、専門・技術サービス業	5.5	7.6	➡	66.0	9.0	3位	2位	4.46	5.38
	宿泊業、飲食サービス業	1.6	2.5	➡	74.2	7.8	2位	1位	1.35	1.75
	生活関連サービス業、娯楽業	3.1	4.9	➡	74.3	10.1	2位	3位	2.42	2.75
	教育、学習支援業	2.9	3.8	➡	54.1	7.7	9位	17位	3.08	3.50
	医療、福祉	4.2	4.3	➡	60.8	7.3	4位	10位	4.01	3.90
複合サービス事業	4.44	4.96	➡	50.2	▲1.1	18位	▲5位	4.29	4.93	

中核市の中では、『地域経済循環』が高く、『第3次産業』が伸びている。
➡ 基幹となる第2次産業はもとより、多様な経済活動を生み出すことが必要

中核市の中でも上位に位置し、2011年度から上昇

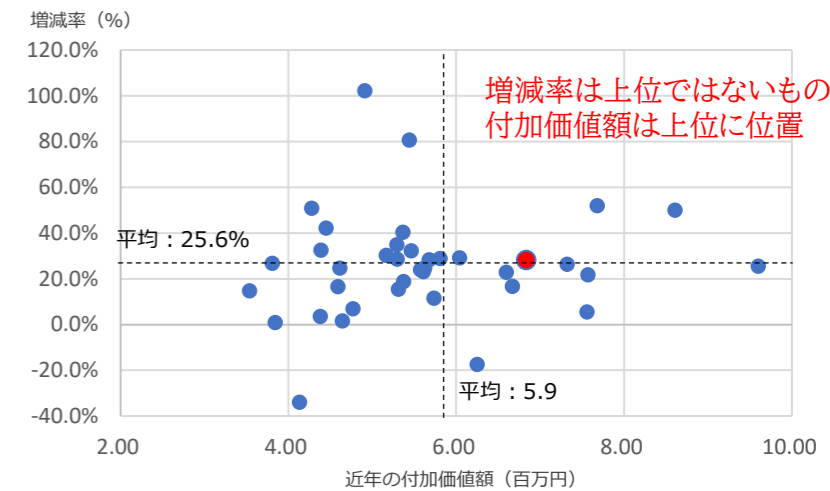
中核市の中でも工業系用途地域を広く設定している

本市を支える第2次産業の付加価値額は増加しているものの、順位に大きな変化はない

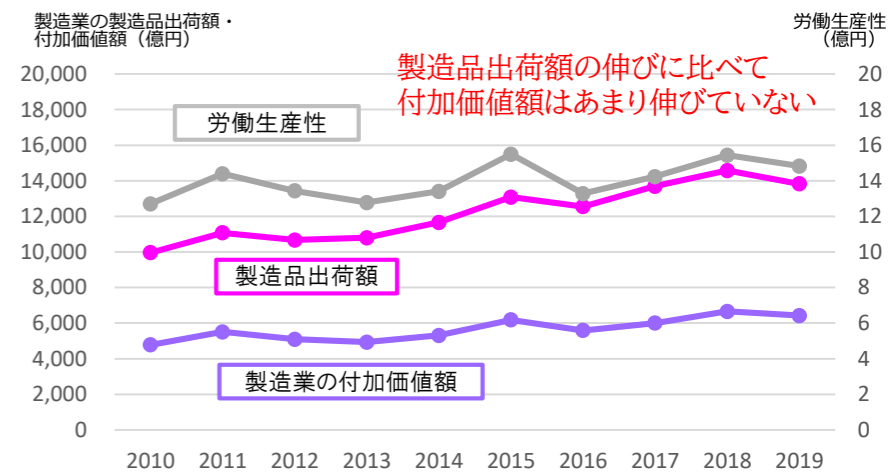
卸売業・小売業の付加価値額は増加し、中核市でも上位に変化

第3次産業となる各種サービス業の付加価値額が増加し、中核市でも上位に大きく変化した分野もある

■製造業における1人あたり付加価値額と増減率の関係



■製造業における製造品出荷額と付加価値額(富山市)

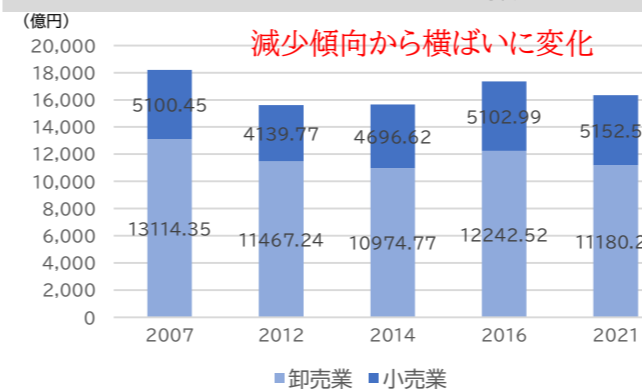


③強靱な地域経済の構築に向けて

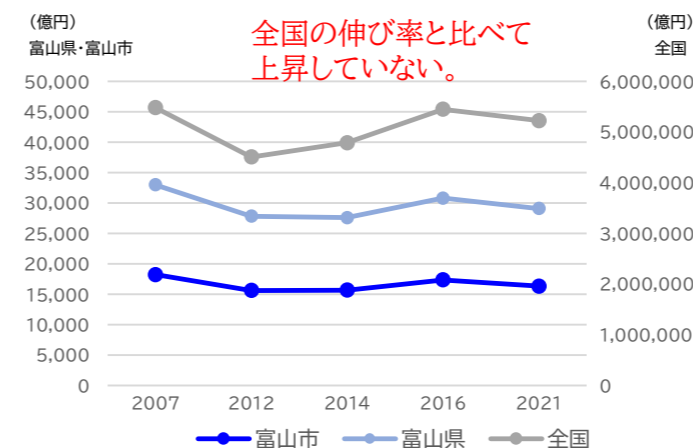
(1)本市の強みである第2次産業をさらに強化するとともに、成長しつつある第3次産業の発展を促しながら、市民の雇用や収入を確保し、**地域経済循環を意識した都市政策や土地利用制度を検討していくことが必要**となる。

(2)地域経済循環の実現に向けては、産学官民の協働や連携は必須であり、公民を含めた都市的資源の利活用や、エリア全体の価値向上につながる施策の実現を図るため、**公民連携による体制づくりや人材育成、積極的な支援などを推進**していく必要がある。

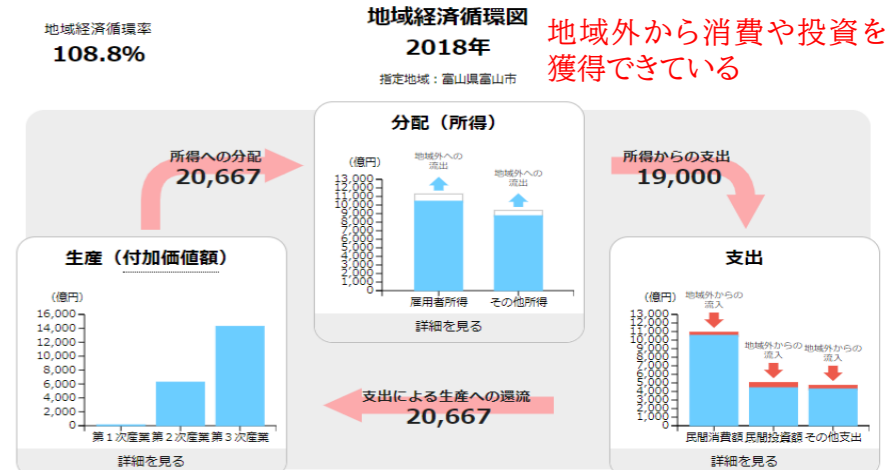
■卸売・小売業別の年間商品販売額(富山市)



■卸売・小売業の年間商品販売額の推移



■地域経済循環図(2018年)



4 社会及び時代の潮流

1) 国交省などの動き

キーワード	動向・方針
新たな国土利用計画	【自然】国土を適正に利用・管理するための必要な措置として、 <u>グリーンインフラ</u> や <u>都市部の緑地を保全・活用</u> 【産業】 <u>地域の持続性確保につながる産業集積の促進</u> を図るための土地利用転換 【災害】 <u>災害リスクの高い地域の把握、公表、規制区域の指定促進</u> 【生物多様性】 <u>森・里・まち・川・海のつながりを確保した広域的な生態系ネットワークの形成</u> 【エネルギー】 <u>地域共生型の太陽光・バイオマス等の再エネの面的導入</u> 【第六次国土利用計画(全国計画)(R5.7)】
まちづくりGX、 カーボンニュートラル	2050年カーボンニュートラルの実現に向け、脱炭素に資する都市・地域づくりを推進。 都市の <u>コンパクト・プラス・ネットワークの推進</u> や <u>ウォークラブルな空間づくり等とあわせて、エネルギーの面的利用による効率化、グリーンインフラの社会実装、環境に配慮した民間都市開発等</u> の取組を分野横断・官民連携により取り組む重点プロジェクトに位置付け。【国土交通省グリーンチャレンジ(R3.7)】
Society5.0、 スマートシティ、 スーパーシティ、DX	まちづくりDXの重点取組テーマとして、 <u>データ活用による最適な空間再編</u> や、デジタル技術を用いた地方創生の推進、 <u>高度なサービス提供を支えるインフラ空間整備、デジタル技術の導入によるエリマネ高度化</u> 、まちづくりデータの高度化・オープンデータ化を設定。【まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン(R4.7)】
防災・減災まちづくり	国土強靭化を推進する基本的な方針として、 <u>デジタル等新技术の活用による国土強靭化施策の高度化</u> や <u>地域における防災力の一層の強化(地域力の発揮)</u> が新たに追加。土地利用分野としては、土地境界等を明確にする地籍調査の推進、 <u>所有者不明土地への対応</u> 、都市部の地図混乱地域の地図作成、 <u>事前復興まちづくり計画の策定推進</u> 、 <u>災害リスクの高いエリアからの移転促進</u> が求められる。【国土強靭化基本計画(R5.7)】

2) 市の関連計画の動き

■富山市立地適正化計画(R5.11改定)

頻発・激甚化する自然災害を踏まえつつ、コンパクトなまちづくりの推進を図るため、「防災指針」を盛り込んだ立地適正化計画を改定。

特に、二大河川(神通川・常願寺川)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が難しい地形条件にあるため、避難等に要するリードタイムなどを考慮しながら、「傾斜地やがけ下に近接した区域での土砂崩壊のリスク」を鑑み、従来の居住誘導区域から「土砂災害警戒区域(イエローゾーン)」を新たに除外。

■富山市地球温暖化対策推進計画(R5.3策定)

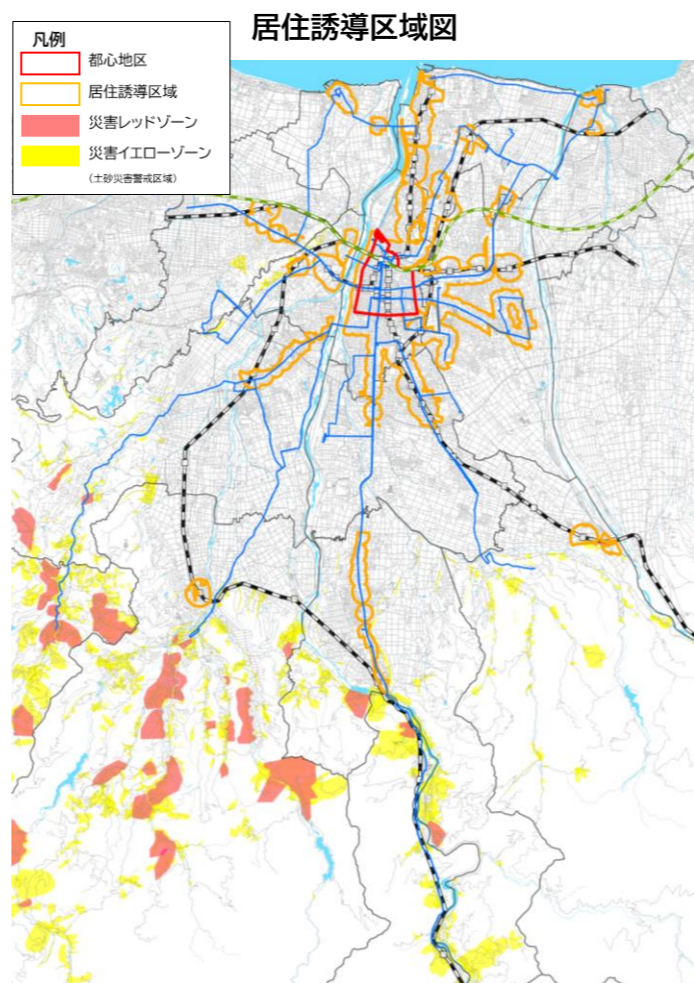
温室効果ガス排出量の中期目標として2030年度に約46～50%削減(2013年度比)、長期目標として2050年に実質ゼロを掲げ、今後の気候変動の予測を踏まえ、多様な分野から、地球温暖化による影響を回避・軽減するための「適応策」を推進。

■富山市高齢者総合福祉プラン(R6.3改定予定)

「みんなでつくる、ぬくもりのある福祉のまち」を基本理念とし、基本方針の1つに「コンパクトで潤いと安らぎのある魅力的なまちづくり」を掲げ、高齢者が住み慣れた地域で安心した住み続けることができるよう、公共交通や居住施策との連携を目指す。

■富山市スマートシティ推進ビジョン(R4.11策定)

これまで本市が取り組んできたコンパクトなまちづくりの深化に向けて、デジタル技術の導入とそれにより得られるデータの利活用により、市民や地域の課題解決に資する産学官のサービスを創出する政策を推進。



3) 次期都市マスタープランで新たに求められていくテーマ

【環境面】(環境基本計画、強靭化計画 など)

環境(GX)と激甚災害への対応

環境志向の高まりや脱炭素の推進、環境問題を背景とした激甚化する豪雨災害の発生などに対応したまちづくりへの要求



L2浸水想定時の状況
(護国神社付近から中心市街地を望む)

【福祉面】(地域福祉計画 など)

健康で自立した生活の確保

高齢者人口の高まりとともに、いつまでも健康で長く、幸せに暮らすことができるまちづくりの要求



ノルディックウォーキング

【生活面】(まち・ひと・しごと総合戦略 など)

働き方や暮らしの多様化

ワークライフバランスに配慮した働き方や、まちでの過ごし方など、市民の毎日の暮らしや基盤となる拠点の多様化に応えるまちづくりの要求

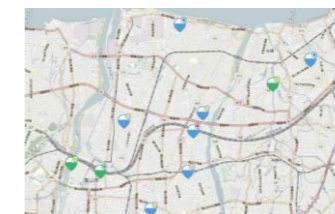


コワーキングスペース「HATCH」

【技術革新面】(スマートシティ推進ビジョン など)

DXの進展との調和

市民や地域のデマンド(需要)に応じたサービスの実現に向けて、DXの進展に合わせたまちづくりの連携・連動への要求



センサーネットワークを活用した
準用河川水位の公開

【他の外的要素】新型コロナウイルス・女性活躍・こどもまんなか等

5 次期都市マスタープランの策定に向けた視点や検討すべき論点の整理

評価・現状分析のまとめ(◇:良い点 ◆:課題)

策定に向けた視点

検討すべき論点

【2 現都市MPの評価】

目標1『公共交通の活性化』

- 公共交通の価値が再認識
- 多くの高齢者は車依存の生活
- 高齢者運転による事故増加の懸念

目標2『公共交通沿線への居住誘導』

- 公共交通沿線が居住地として選択
- 既成市街地の都市更新
- 都市の再郊外化

目標3『地域拠点の育成』

- 途上段階にある拠点性の向上
- 郊外部などでの暮らし

目標4『市街地の拡大抑止』

- 市街地の拡大抑制
- 緑の多面的機能の確保

【3 本市の現状や見通し】

『都市構造(人口や世帯)』

- 現状趨勢を少なくとも維持
- 郊外部や中山間地域のまちの在り方や市民生活への対応
- 適切な土地利用コントロールと将来人口分布の目標やモニタリング
- ミクロな視点からみた効果的な施策を検討

『都市経営』

- メリハリのある都市的投資に向けた戦略
- 地域内共助が実現できる適切な支援についての検討

『地域経済』

- 地域経済循環を意識した都市政策や土地利用制度の検討
- 公民連携による体制づくりや人材育成、積極的な支援などの推進

【4 社会及び時代の潮流】

- 環境(GX)と激甚災害への対応

- 健康で自立した生活の確保

- 働き方や暮らしの多様化

- DXの進展との調和

「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」の継承

「市民が日常生活の中でより身近に利用できる交通体系」への転換

「都市空間の再編」による安全・安心なまちづくり

多様化する市民の暮らし方働き方に
 応えられる「魅力的な中心市街地や
 地域生活拠点等」の育成

人口減少下での「地域経済の発展
 や循環」「行政サービス」の実現

人口減少下での「郊外部や中山間
 地域への住まい方」への対応

農地等による減災効果や環境価値
 といった「緑の持つ多面的機能」への
 対応

「スマートシティ政策」との融合
 (デジタル技術の活用)

目標とする時点や解決すべき都市課題

論点(1)

『コンパクトシティ』を進める上で将来のどの時点を見据えていくのか？

…今後到来する本格的な人口減少や年齢構成の変化を踏まえつつ、市街地のマネジメントを一貫性をもって推進するために、今後20年のみならずその先の未来も見据えながら検討を進めることが必要。

目標とするエリア別の土地利用やライフスタイルのあり方

論点(2)

都心地区や地域生活拠点はどのような役割を持つエリアなのか？
 また、公共交通沿線ではどのような生活像を描くか？

…現計画を策定してから約20年を経て、市民の生活行動が大きく変化する中、都心地区や地域生活拠点の持つべき役割や公共交通沿線における自宅の徒歩圏や生活圏での生活像を再定義しておくことが必要。

論点(3)

市街地周辺(主に郊外部や中山間地域)はどのようなまちにしていけるのか？
 また、どのような生活像を描くか？

…人口減少の進展と公共交通沿線の人口密度を保つことを前提とすれば、市街地周辺は人口減少が著しくなることは明らかであり、現状の行政サービス水準を保持した公的支援は一層困難になると思料される。このため、川上からの防災的視点からも、都市部との分断を生まない市街地周辺のあり方、豊かな暮らし方を提示していく必要がある。

コンパクトなまちづくりにより生み出す都市経営

論点(4)

地域経済の発展や循環を生み出す都市政策はどのようなものか？

…本市を支えてきた産業都市としての性格の強さや北陸新幹線開業後の経済活動の変化などを踏まえながら、将来市民にこたえられる強靱な地域経済を創るためには、更なる発展や循環を生み出すための都市構造や土地利用の仕組みを整理する必要がある



コンパクトなまちづくりのロードマップを示した上で、今後のまちづくりの方向性や都市像を位置付けていく

6 論点の検証

論点(1)『コンパクトシティ』を進める上で将来のどの時点を見据えていくのか

今後到来する本格的な人口減少や年齢構成の変化を踏まえつつ、市街地のマネジメントを一貫性をもって推進するために、今後20年のみならずその先の未来も見据えながら検討を進めることが必要である。

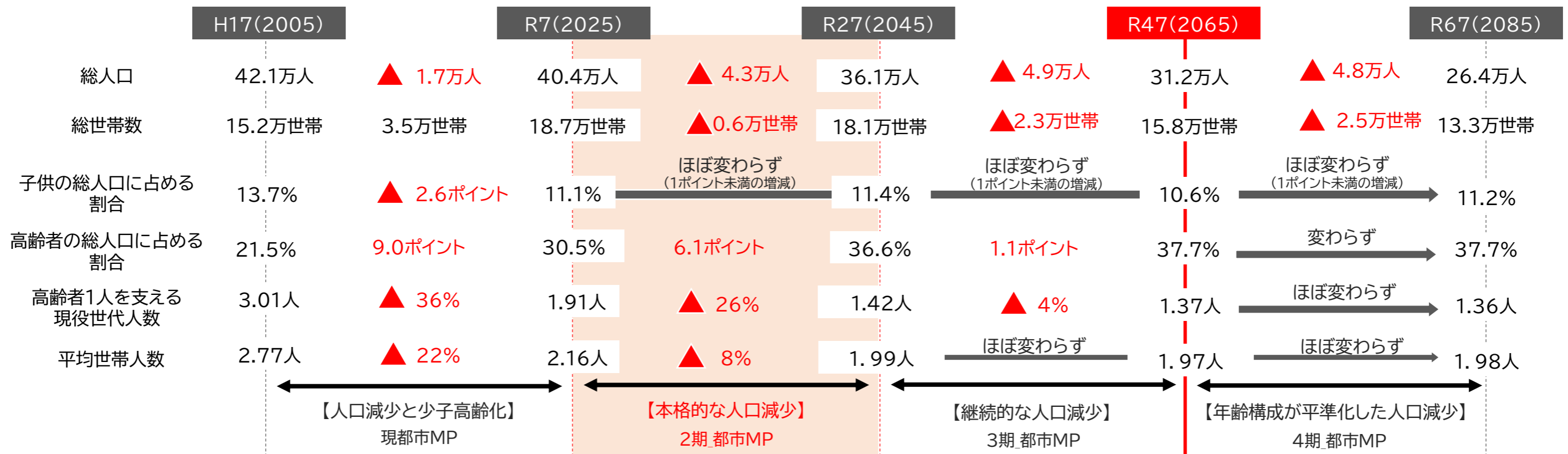
人口の大きな転換期での対応と経験を踏まえながら、年齢構成が安定する『2065年』までを見据えて、“コンパクトな都市構造や都市経営を実現する仕組み”を生み出していく

【理由①】 団塊世代等の大きな転換期

人口変動において社会的・経済的に大きな影響力のある団塊世代や団塊ジュニア世代の大きな転換期となる。
 団塊世代は2040年をピークに、団塊ジュニア世代は2065年をピークに大死亡時代が到来すると言われており、医療や介護サービスの課題、独居高齢者の死亡による空き家の増加などの都市課題が顕在化するものと考えられる。
 また、団塊ジュニア世代は2040年をピークに大量に現役を退くことが予想されており、社会や経済の悪影響が懸念される。

【理由②】 年齢構成の安定化

団塊世代や団塊ジュニア世代のキャップが外れ、2065年以降は年齢構成が安定した状態で、人口減少が進行する。
 ⇒年齢構成のバランスに依らない都市構造の構築が可能となる。
 ⇒扶助費などの偏りを考慮せずに、都市経営が実現できる可能性がある。
 ⇒税収の見通しが立てやすいことから、維持すべき社会インフラや行政サービスを考慮しやすい。



▲ 2040年:団塊世代の多くが亡くなる、団塊ジュニア世代が現役引退

▲ 2065年:団塊ジュニア世代の多くが亡くなる

<イメージ>
コンパクトな都市構造や
都市経営を実現する仕組み

- 急激な空き家等の増加を踏まえた「既成市街地への居住誘導施策」
- 継続的な都市モニタリングに向けた「都市関連データプラットフォームの構築」
- 縮小時代を見据えた「社会インフラ総合戦略の策定」

6 論点の検証

論点(2)都心地区や地域生活拠点とはどのような役割を持つエリアなのか？ また、公共交通沿線ではどのような生活像を描くか？

現計画を策定してから約20年を経て、市民の生活行動が大きく変化中、都心地区や地域生活拠点の持つべき役割や公共交通沿線における自宅の徒歩圏や生活圏での生活像を再定義しておく必要がある。

論点(3)市街地周辺(主に郊外部や中山間地域)とはどのようなまちにしていくのか？ また、どのような生活像を描くか？

人口減少の進展と公共交通沿線の人口密度を保つことを前提とすれば、市街地周辺は人口減少が著しくなることは明らかであり、歳入減が進むと予想される中では、現状の行政サービス水準を保持した公的支援は一層困難になることが予想される。このため、都市部との分断を生まない市街地周辺のあり方や豊かな暮らし方を提示していく必要がある。

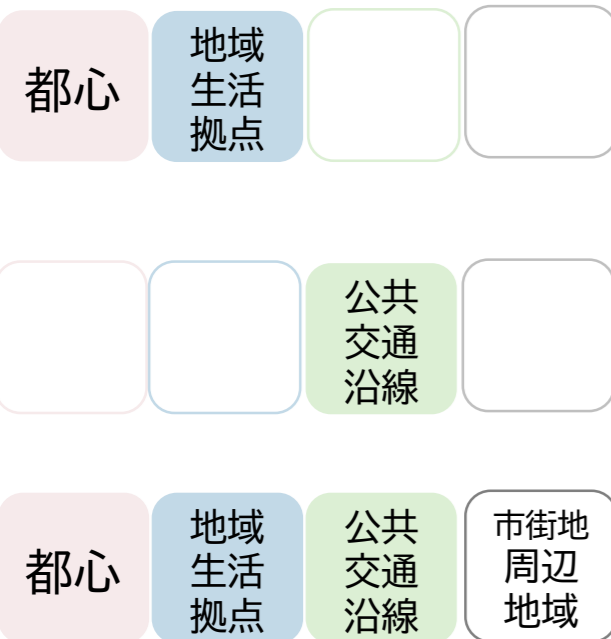
現在の各種計画で描がっている生活像や人口密度等(抜粋)

【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」が提供する生活像

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。

<対象とするエリア>

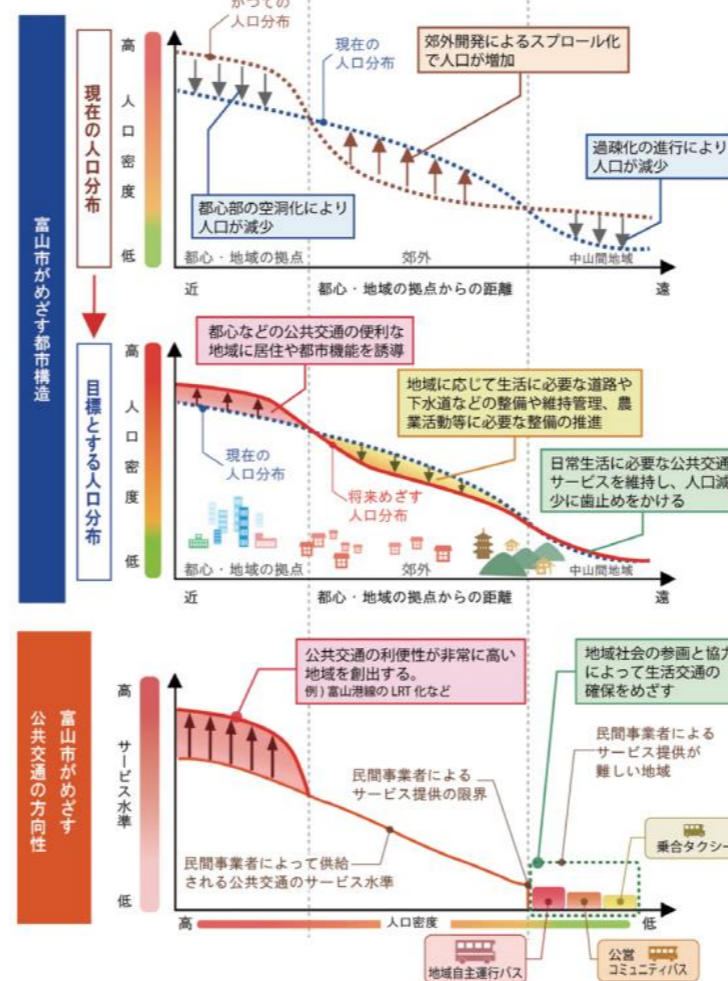


<提供する生活像>

1. 都市機能が近くにある利便性の高い生活

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

3. あらゆる人が、歩いて行ける範囲で、安心して暮らすことのできる生活



【富山市立地適正化計画】

●都心地区

- 都心地区のイメージ
 - ・商業、業務、芸術文化、娯楽、交流など市民に多様な都市サービスと都市の魅力、活力を創出する本市の「顔」にふさわしい広域的な都市機能が充実している。
 - ・居住者のための日常生活に必要な都市機能も充実している。
 - ・商業・業務機能が集積し、就業の場が充実している。

●駅やバス停などの徒歩圏

- 駅やバス停の徒歩圏のイメージ
 - ・鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏において、最寄り品の購入など日常生活に必要な都市機能が概ね立地している。

●地域生活拠点

- 地域生活拠点のイメージ
 - ・地域生活拠点の圏域住民の最寄り品の購入や医療、金融サービスなど日常生活に必要な都市機能が充実している。

●地域生活拠点(都市計画区域外)

- 地域生活拠点(都市計画区域外)のイメージ
 - ・地域生活拠点の圏域住民の最寄り品の購入や医療、金融サービスなど日常生活に必要な機能が生活交通や各種サービスの維持確保によって享受できる。



⇒次期都市マスタープランが提供する生活像は？ エリアごとの行政サービスのレベルは？ 実現に向けた土地利用のあり方は？ など

論点(2)(3)の整理に向けて、以下の調査や分析を実施

- ①市民アンケート調査(「コンパクトなまちづくりに対する市民の評価の確認」「市民の行動範囲の把握(地域生活圏同士のつながりの確認)」「地域生活拠点の役割把握」など)
- ②都市機能に対するアクセス性分析(都市機能に徒歩と公共交通でアクセスできる時間を見える化)

6 論点の検証

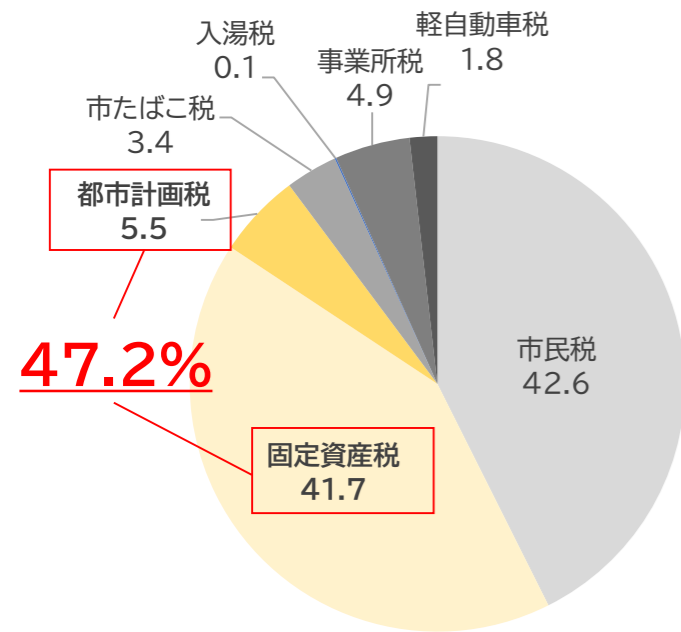
論点(4) 地域経済の発展や循環を生み出す都市政策はどのようなものか？

本市を支えてきた産業都市としての性格の強さや北陸新幹線開業後の経済活動の変化などを踏まえながら、将来市民にこたえられる強靱な地域経済を創るためには、更なる発展や循環を生み出すための都市構造や土地利用の仕組みを整理する必要がある。

これまでのコンパクトなまちづくりによる成果：中心市街地の活性化による税の還流

【市税の内訳及びエリア別にみた固定資産税・都市計画税の内訳】

<令和5年度当初予算(約760億円)>



<固定資産税・都市計画税のエリア別内訳>

エリア	面積比	固定資産税 + 都市計画税
市街化区域	5.8%	76.1%
うち中心市街地	0.4%	22.8%
上記以外	94.2%	23.9%

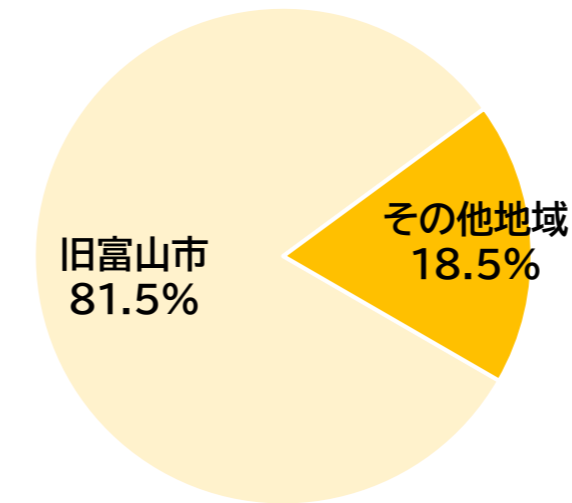
<市税に占める中心市街地の税収>

市税の約半分を占める固定資産税・都市計画税は、市街化区域(面積比5.8%)で76.1%の税収となり、そのうち、中心市街地(面積比0.4%)での税収は22.8%にのぼる。

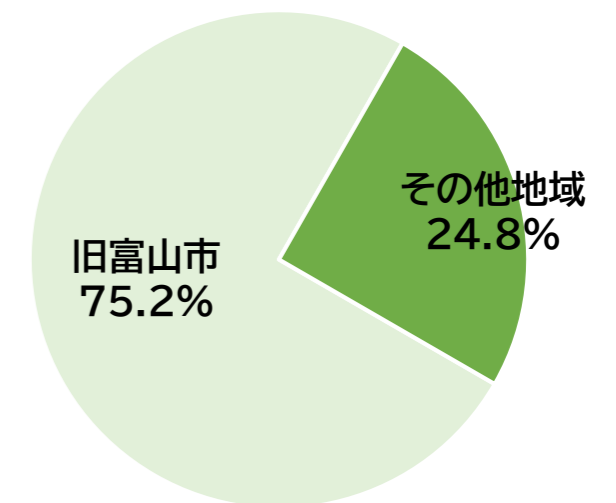
面積の小さな中心市街地で多くの税収を獲得

【地域別にみた税収及び投資的経費の内訳】

<H25~R3の地域別税収(推計)>



<H17~R3の地域別投資的経費(広域等事業を除く)>



- > 市税収入は、平成25年度から令和3年度のデータを基礎として、たばこ税など、地域ごとに按分できないものを除いた推計値を用いた金額で算出。
- > 投資的経費は、合併から令和3年度までの学校施設、消防施設、道路等の各地域における事業経費のほか、富山地域では北陸新幹線関連事業などの市全域に係る広域的事業経費を除いた額で算出。

<市税収入と投資的経費>

税収は、富山地域で全体の81.5%にのぼる額を徴収しているが、投資的経費の割合は、富山地域では74.6%に留まっている。

中心市街地を含むエリアで稼ぎ、周辺の行政サービスへ充当

現計画で進めてきた中心市街地の活性化は、**税の還流(中心市街地で得た税収を他の地域へ還元する)の観点で評価**できる

⇒持続的な都市運営やマネジメントとは？ その実現に向けた土地利用制度のあり方は？ 新たな産業や起業を促すための都市政策とは？ など

論点(4)の整理に向けて、以下の調査を実施

- ①他都市の先進事例調査(ウォークアブル政策をはじめとする、都市の多様性がもたらすイノベーションに関する事例など)
- ②国資料や既往研究などの調査・分析(土地利用や都市空間の変化が経済活動に与える影響などに関するエビデンスの収集など)

7 市民アンケート調査

1)調査概要

- 調査対象:富山市在住の18歳以上の市民
- 配布数 :6,000人
- 抽出方法:住民基本台帳により無作為抽出。地域別人口に応じて配布数は割り振り。
- 配布方法:依頼状兼調査票(A4両面、10枚程度)・返信用封筒の郵送
- 回収方法:郵送(同封の返信用封筒による回答票の郵送)
- 調査時期:1月上旬発送
- 調査期間:発送から2~3週間程度

2)調査目的

- ・コンパクトなまちづくりに対する市民評価の確認
- ・市民の生活行動の内容や範囲の把握(地域生活圏同士のつながり等の確認)
- ・地域生活拠点の機能や役割のニーズ把握
- ・市民のまちづくりに対する意識の把握

3)アンケートのフロー

問1 属性

トピックス① 富山市のこれまでのまちづくりについて

問2 富山市の進めるコンパクトなまちづくりの評価について

問3 日常生活や行動について

問4 生活に必要な施設や機能について

トピックス② これから(20年~40年)の見通しと未来予想

問5 富山市のこれからのまちづくりについて

その他、まちづくりについての意見等について

4)アンケートの内容

問1 属性

- ・性別 ・年齢 ・職業 ・居住地域(郵便番号、町丁目名) ・居住エリア区分 ・居住年数
- ・居留意向 ・住居形態 ・世帯の状況 ・子育ての状況 ・運転免許証の状況
- ・自家用車の状況

問2 富山市の進めるコンパクトなまちづくりの評価について

- ・コンパクトなまちづくりを知っていたか
- ・コンパクトなまちづくりに取り組んできたことをどのように評価するか
- ・コンパクトなまちづくりの目標の現状についての評価

問3 日常生活や行動について

- ・目的別での主な行先、外出頻度、交通手段、所要時間
①通勤・通学 ②食料品や日用品等の買い物 ③衣類や雑貨等の買い物
④通院⑤余暇・娯楽
- ・実店舗以外のサービスの利用頻度
- ・実店舗以外のサービスを利用する理由
- ・日常的に近所が外出先で友人や知人と挨拶や会話をする頻度
- ・地域や市内のまちづくりに関する活動への参加実態

問4 生活に必要な施設や機能について

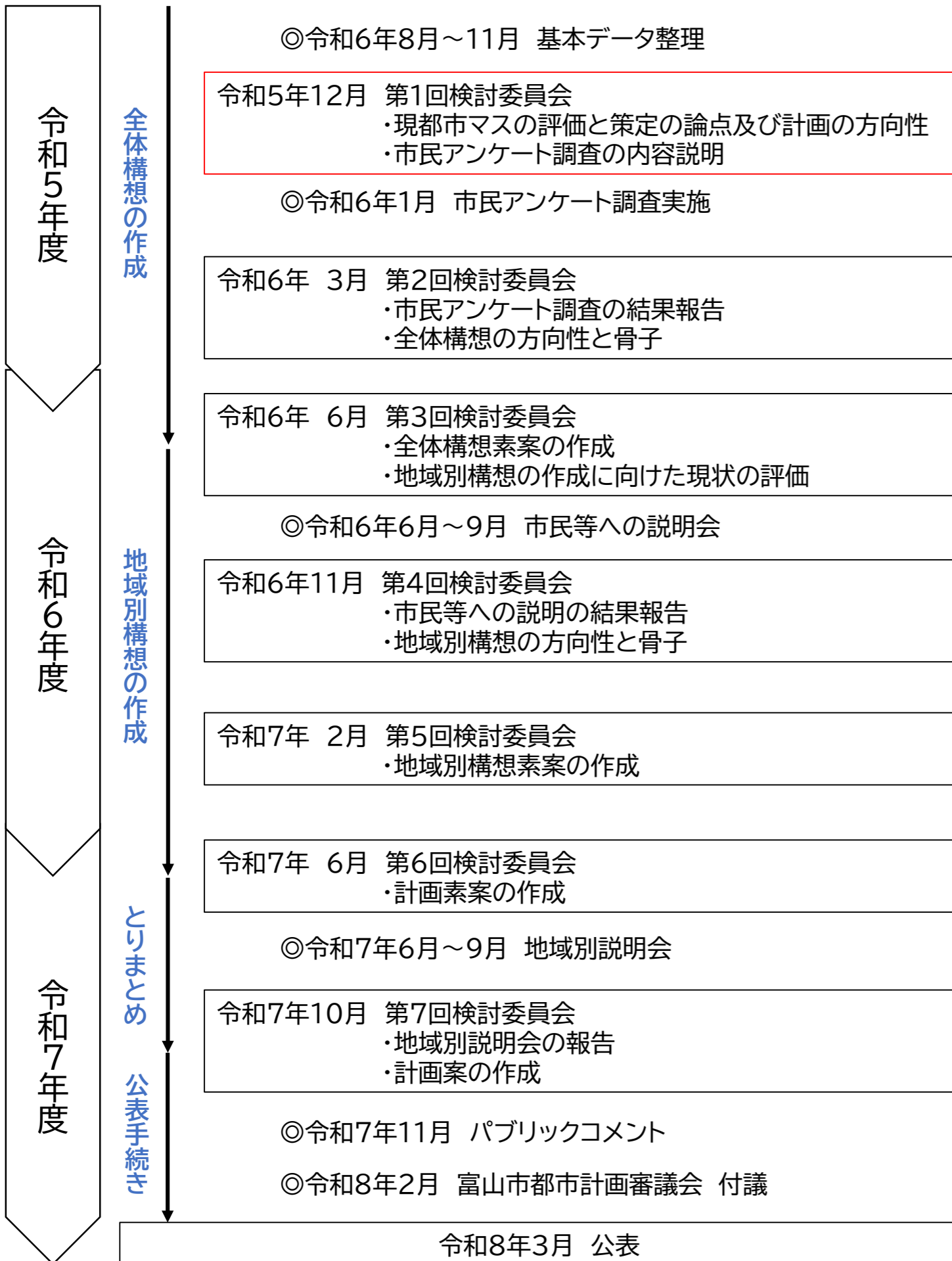
- ・日常生活で住まいの徒歩圏にあってほしい施設や機能
- ・地域の中心的な場所にあってほしい施設や機能

問5 富山市のこれからのまちづくりについて

- ・これからのまちづくりで取り組むべきこと
- ・今後、地域や市内でのまちづくり活動への参加意向

8 今後の取組予定と内容

1) 今後の取組み予定



2) 今後の取組み内容

1. 市民アンケート調査の実施

別紙の設問案によりアンケート調査を実施する

2. 論点の整理とロードマップの作成

論点を整理するとともに、40年先を見据えたまちづくりのロードマップを作成

3. 全体構想の方向性と骨子の作成

現計画

第1章 まちづくりの理念と目標

1 本市の市街地の特性

- 1) 低密度な市街地
 - (1) 市街地密度の低下
 - (2) 人口増減の特性
 - (3) 都心から郊外に移転した主な施設
 - (4) 大規模な小売店舗の郊外立地
 - (5) 中心市街地地価の下落
 - (6) 今後の人口・世帯の長期予測
 - (7) 市街地の低密度化と行政コスト
- 2) 自動車への高い依存度
 - (1) 1世帯当たりの乗用車保有台数
 - (2) 交通手段分担率
 - (3) 衰退する公共交通
 - (4) 車を自由に使えない人の実態
 - (5) 公共交通への要望
- 3) 今後のまちづくりに対するニーズ
 - (1) これからのまちづくりで重要だと思ふ取組み
 - (2) 公共交通の利便性の高い地域への住み替え意向
 - (3) 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
- 2) まちづくりの理念
- 3) 富山型コンパクトなまちづくりの特徴
- 4) 富山型コンパクトなまちづくりの進め方
- 5) コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の考え方

3 まちづくりの目標

4 生活像

- 1) これまでの生活像
- 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

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

- 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
- 2) 諸機能の集約を図る都心・地域生活拠点の設定

2 公共交通軸と居住を推進する地区

- 1) 公共交通軸の設定
- 2) 居住を推進する地区の設定

3 数値目標の設定

- 1) 人口
- 2) 目標値

まちづくりの方針を整理し、
現計画をベースに
骨子を作成する