

第2回富山市都市マスタープラン 検討委員会資料

- 1 第1回検討委員会の主な意見
- 2 追加の分析・検討
- 3 富山市のまちづくりに関するアンケート調査結果の速報
- 4 論点の整理
- 5 都市構造の方向性
- 6 地域別構想作成に向けた市民等との意見交換について
- 7 今後の予定

1 第1回検討委員会の主な意見

<主な意見>

人口減少や世帯減少を前提として将来に課題を残さない

- ・40年先にある各世代が同じ割合での人口構成となる状況は、本来的な姿であり、そこまでどのようにソフトランディングしていくのかを描くことが必要
- ・都市空間を考える上ではこれまでは準備運動であり、ここからが本番。将来に課題を残さないことが重要

エリアによって違う都市空間の変容にあわせて対応

- ・同じ郊外であっても、宅地開発を一気に進めたところ、スプロール的に広がったところ、元の農村から広がったところそれぞれに特性が違い将来像も変わってくるのではないか
- ・マンションができていろいろな方が転入してきたことは良いが、一方で空き地や平面駐車場がかなり増えていることをどう捉えるか？物理的な都市の構造の観点をミクロに把握した施策展開が必要

公共交通周辺への残農地を使った住宅供給には課題がある

- ・残存農地があり開発を進めたくても納税猶予などで売り払いが進まず残ってしまう
- ・埋蔵文化財などの影響で進まない場合もあり、補助制度などがあるとよい

既成市街地(空き家や空き地)をまわす

- ・空き家について名義不明も多く、富山市がどのような政策を進めるか明確に定め、空き家を持たない方向でお願いしたいとのメッセージを発信していくことが必要
- ・既成市街地内にはかなり多くの空き家が増加していきだろう。そこをどうまわしていくかが非常に重要。要は、既成市街地のある公共交通の周辺から外に行こうかなと迷っている人に、その中にも選択肢があることを示すことが必要
- ・空き家や空き地が量的にどのように変化しそうか予測することも必要

第3次産業はまちづくりと関連している

- ・コンパクトなまちづくりと相性がよいと考えるが、中心市街地の密度が他都市に比べ低い中、どの程度伸びていけるか。何らかのサポートが必要
- ・今後、まちなかでどのようなサービス業を展開していくのか、どのように官民で進めていくのが重要
- ・北陸新幹線の敦賀開業で、福井や石川も生活圏内に入ってくる。広い視野で考えることが重要

富山に居を構えたくなるまちづくりが必要

- <若者>
- ・若者の富山への居住支援が必要
- ・第3次産業で働きたい若者（女性）も多く、機会を創出していかなければ、流出につながる

- <全体>
- ・市民がソフトのコミュニティでつながり、市内でライフステージによって住み替えができる都市になれば、市外に流出する必要性がなくなる

公共交通を活かす

- ・居住地の環境によりライフスタイルは変わるため、公共交通政策と連携した土地利用政策の推進が重要
- ・ヨーロッパの小さなまちでも都市再生に成功している事例はたくさんある。そのキーワードは交通であり、公共交通関連予算をしっかりと確保して都市再生を進めることが重要なポイント
- ・今後、40年後を見据えれば自動運転が発達してくる可能性はある。公共交通との役割分担なども見据えていくことが必要

拠点まちづくりはそれぞれの特性を活かして進める

- <都心地区>
- ・中央通りの再開発や、その北側には民間開発で最高級マンションの建設が進んでおり、それらの動きをみながら大きなビジョンが必要
- ・まちなかは公共交通が整っており駅前と中心商店街という場もある。これらを結ぶ観点で、ウォークアブル政策は重要であり、まちなかの賑わいを創出する上でも、歩いて楽しいまちづくりをする政策や土地利用規制などもある

<地域生活拠点>

- ・成功例としては岩瀬エリア
- ・とんがった視点でエリアを定めることも必要

<全体>

- ・現在、一色に塗られている団子だが、それぞれの特性を踏まえてどのような色を描くかが次期計画の重要な部分

人口減少の影響が大きいと想定される地域の方向性が必要

- ・中山間地域などの住民は衰退の危機を感じており、コンパクトシティだけでなくスマートシティとの関連性が地域住民にとって希望になる
- ・郊外の人口が少ない場所においても、単純には消滅せず、数人でも生活していくことが考えられ、そのような市民に対するケアが必要
- ・DXやデジタル化などの推進も踏まえ、不便を許容した自然の豊かさを享受できる郊外の居住の可能性もあるのではないか
- ・人口が減っていく地域でのまちづくりでは小矢部市の山間地などが参考になる

これからは市民理解を促し、地域のコミュニティや特性を活かすまちづくりへ転換

- <全体>
- ・市内に約90ある自治振興会はそれぞれに課題意識を持ち活動しており、コンパクトなまちづくりにつながる努力をしている組織もある
- ・ソフトの取組みは地域の特性を活かすことを進めるべき
- ・地区ごとの個性やアイデンティティがあり、県外の人が良く知っている地区もあり、活かしていくべき
- <市民理解>
- ・人口減少下においては施設の統廃合など個別具体的な内容に対する合意形成が難しくなるが、議論を進めなくてはいけない
- ・労働者人口だけでなく、子供の数も見ながら、小学校のクラス数の変化予測などわかりやすい表現を整理し、市民理解を促すことが必要
- ・これまでは都市の骨格をつくる作業であり、市主導でよかったが、今回はその中身をどうするか議論であり、市民やこれからのまちづくりを担う学生の主体性が重要になる。このため、策定における地域への説明などでは、単なる説明会ではなく、地元レベルで自分たちはどういう地域にしていきたいかを考え、そのために自分たちはこういうことをやっていくので行政はサポートしてください等の役割分担や意見集約までできればよい。市民に地元のことを考えていただくプロセスが必要

撤退のデザインも必要

- ・自然消滅していく地域があるならば、放置しないで自然に返す政策があってもよいのではないか

1 第1回検討委員会の主な意見

<分析・検討の提案>

◆分析

1)わかりやすい将来イメージの作成

- ・人口推計を活用し、小学校のクラス数の変化、CO2の排出量
- ・財政推計を活用し、維持管理が可能なインフラ総量などの算定

2)公共交通が便利な地域の人口割合の向上による成果と課題

- ・増加割合の要因（人口誘導と区域拡大の割合）
- ・都心地区における新築マンションに移り住んできた人の属性
- ・その他の成果や課題

3)都市機能の配置状況と課題

- ・商業施設や病院などの立地状況を整理
- ・アクセス性の分析

4)都市空間の変容に関する分析

- ・既成市街地の空き家や低未利用地（空き地や青空駐車場、事業用地）の量的な変化傾向や将来予測
- ・各エリアにおける都市空間の変容把握

◆検討

1)公共交通のブラッシュアップ方法

2)コンパクトシティとスマートシティの連携方法

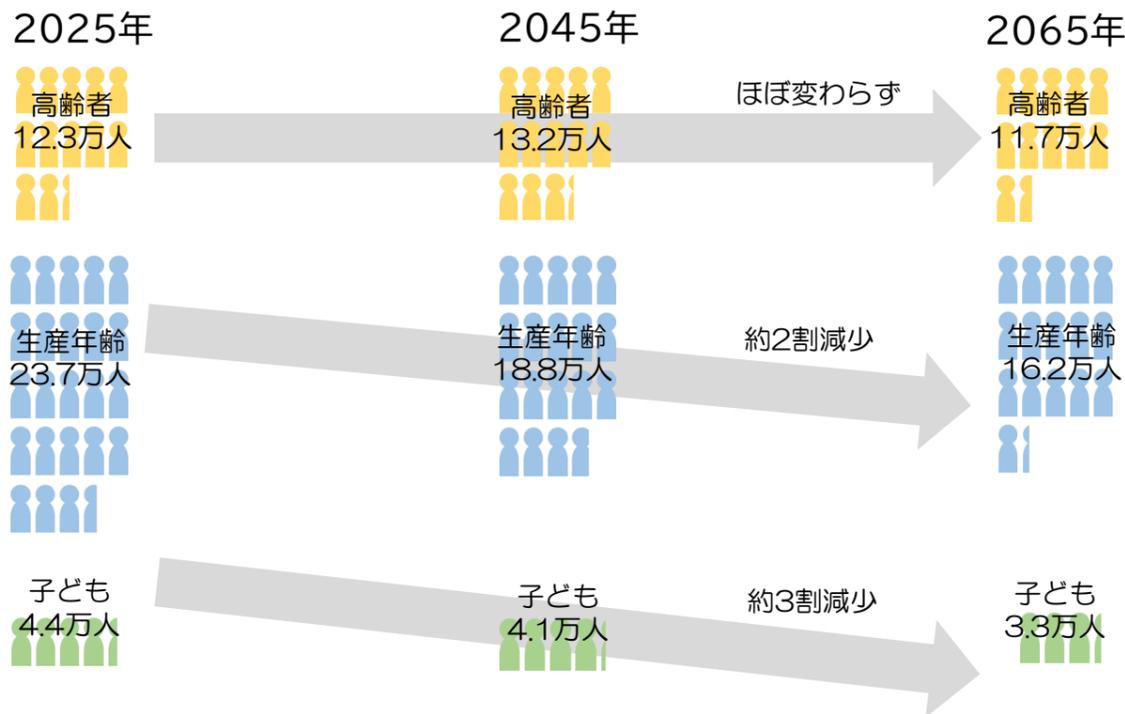
3)逆線引きなどが難しい中での土地利用のマネジメントの政策

4)様々な施設同士の連携方法 都心地区などに点在する施設同士の連携方法

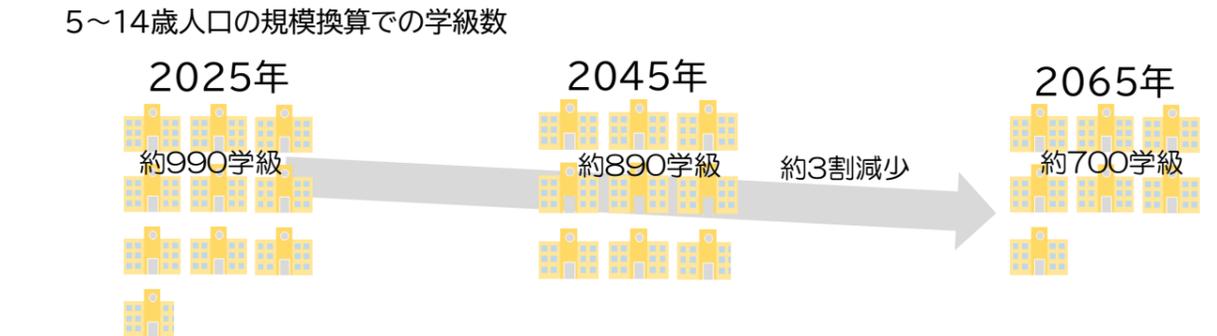
2 追加の分析・検討

1)わかりやすい将来イメージの作成

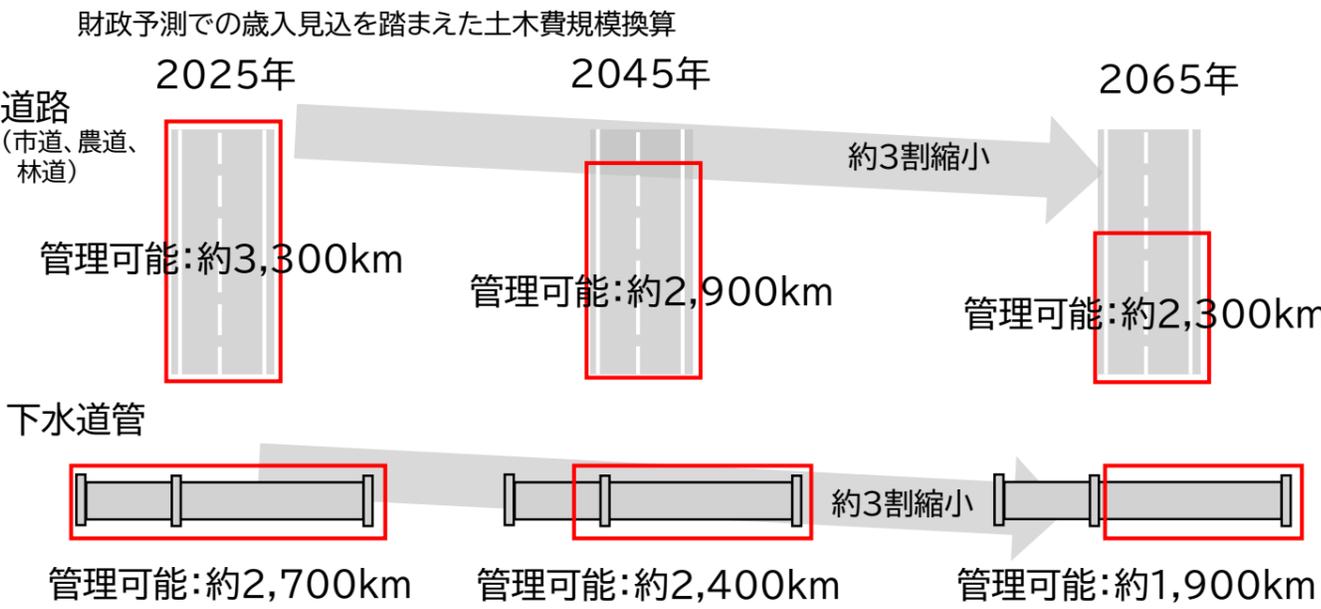
①人口規模(子供15歳未満、高齢者65歳以上)・・・全体が2割減少の中、子供は3割減少し、高齢者はほぼ変わらない



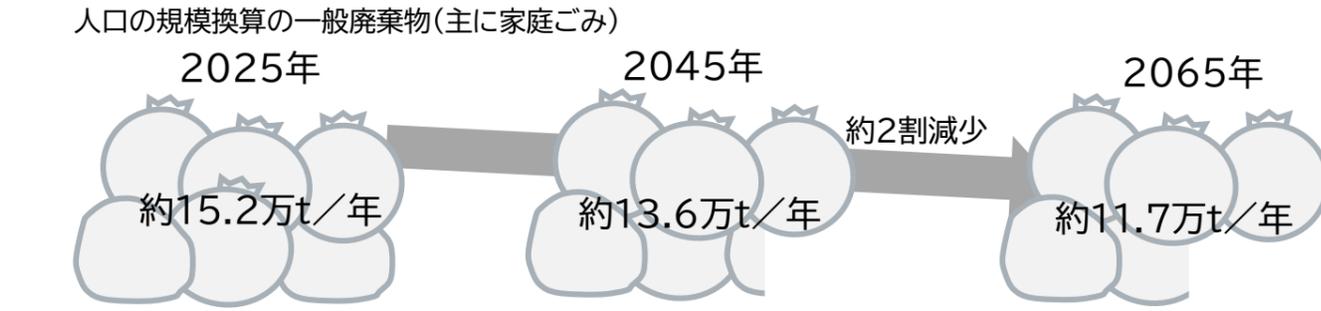
②現在の規模で小中学校を維持した場合の学級数・・・子供の減少により必要規模も縮小



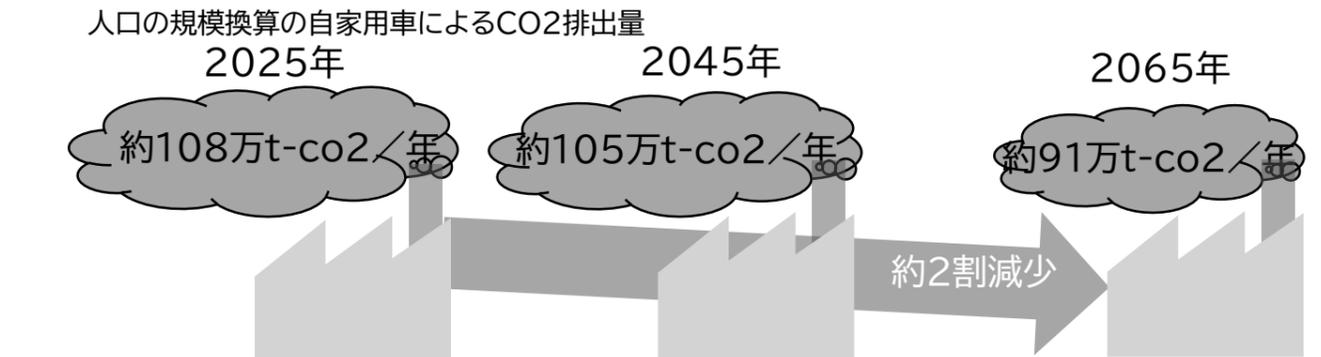
③インフラの規模・・・今あるインフラの約3割は現在の管理水準での維持が難しくなる



④一般廃棄物の排出量・・・人口が減少するからといって、大幅に減るものではない



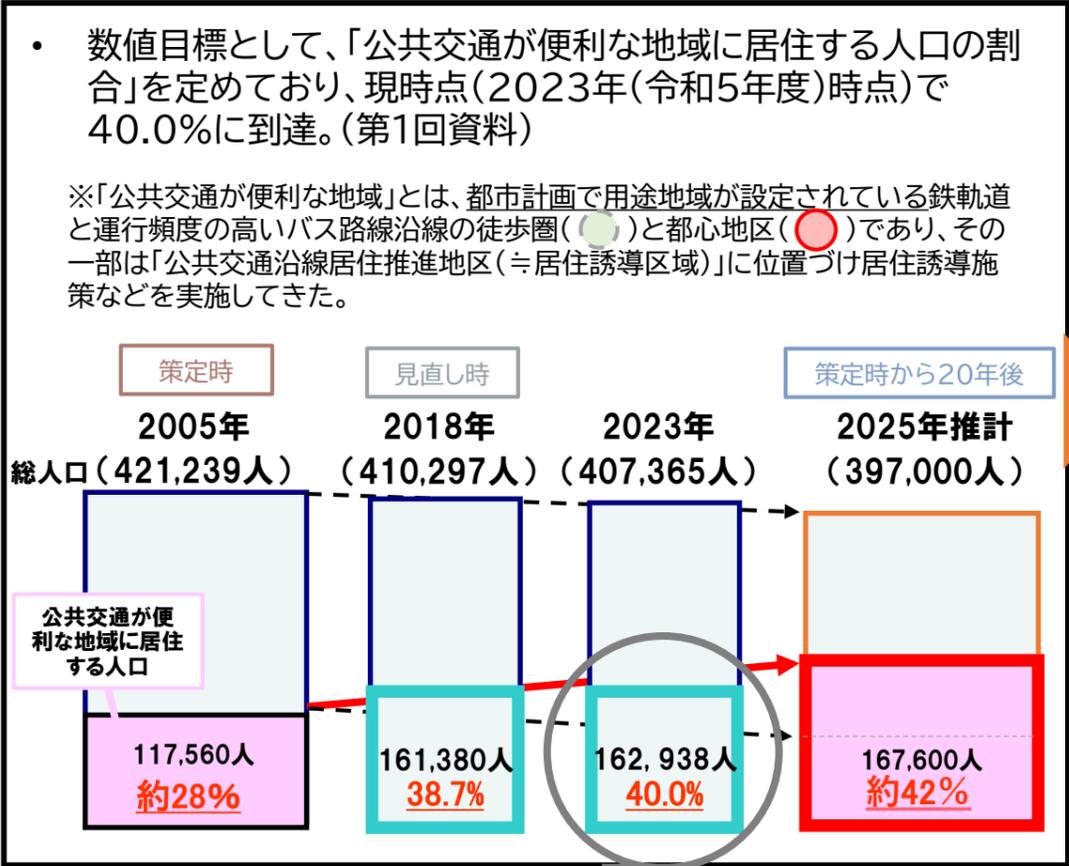
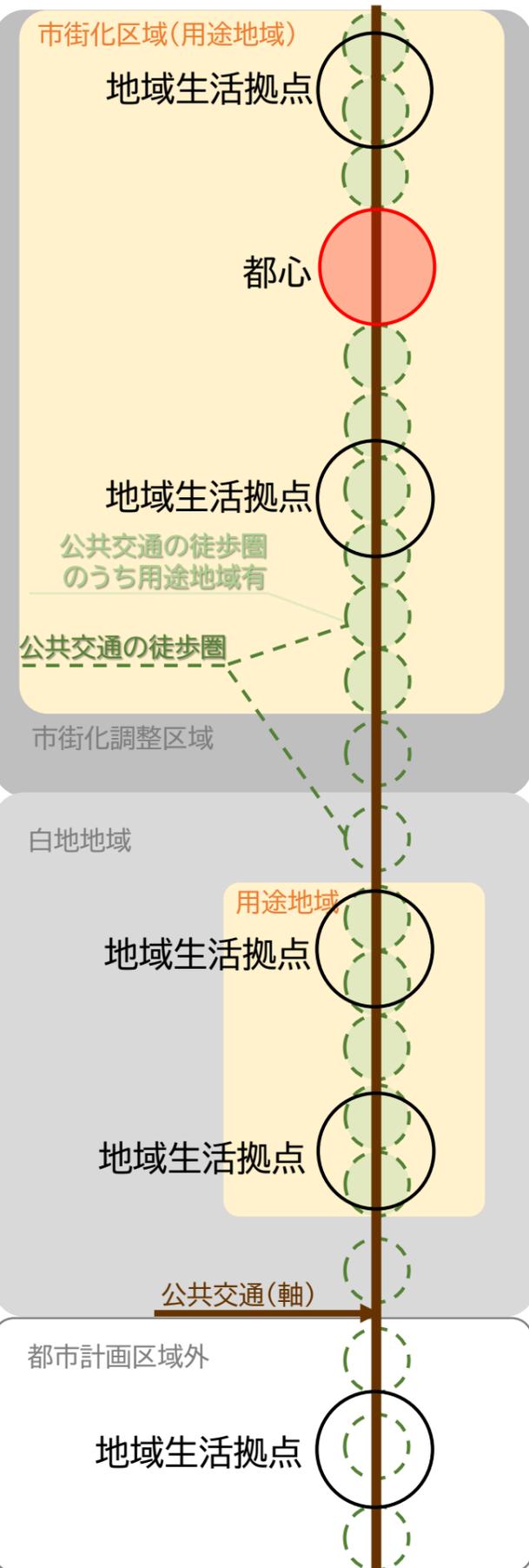
⑤CO2排出量・・・人口が減少するからといって、大幅に減るものではない



今後、都市マスタープランの作成において、わかりやすい将来イメージを使って都市課題を表現する

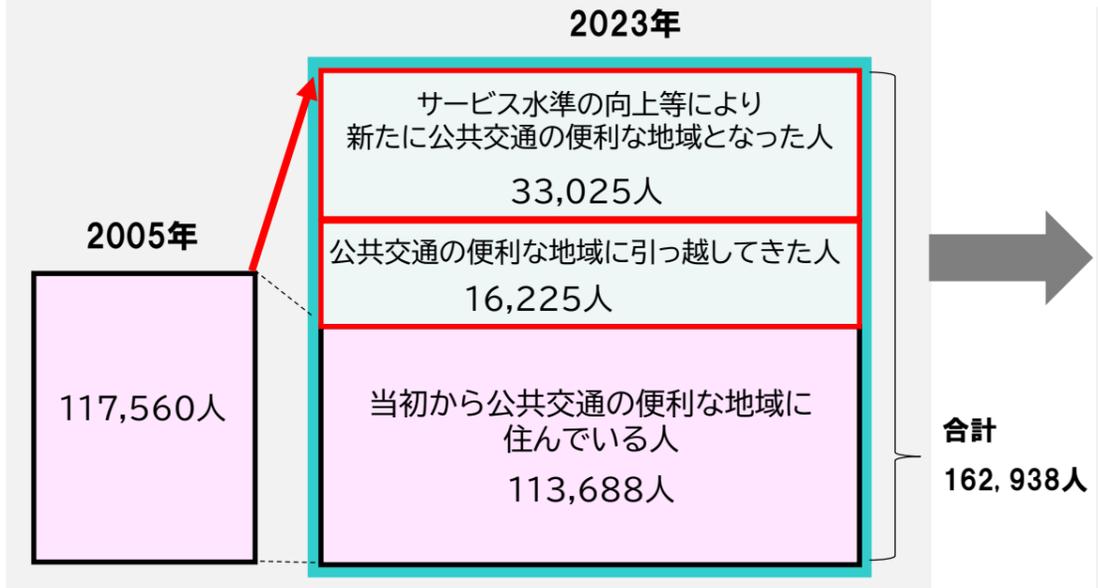
2 追加の分析・検討

2) 公共交通が便利な地域の人口割合の増加による成果と課題



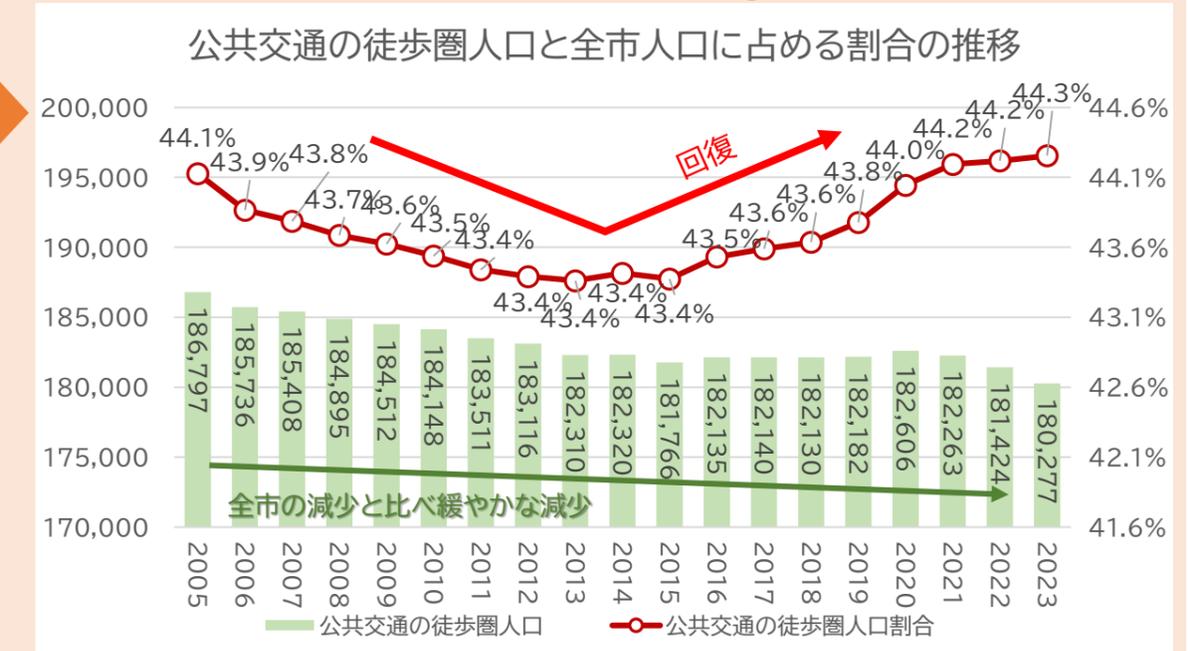
◆現時点の内訳

- 現時点(2023年(令和5年度)時点)の「公共交通が便利な地域に居住する人口」のうち、引っ越してきた人1.6万人に対し、高山本線や不二越・上滝線の活性化や新駅の設置などにより新たに便利な地域となった人は、約3.3万人である。



- 市全体を俯瞰してみると、都市計画区域や用途地域にとらわれない「公共交通の徒歩圏」の人口は、減少傾向だが、市全体の人口減少と比べ緩やかな傾向(2005年~2023年の減少率:市全体3.8%減、公共交通の徒歩圏3.5%減)
- また「公共交通の徒歩圏」の人口割合は2005年当初から計画期間の前半である2013年までは低下していたが、その後回復し、現在は44.3%と当初とほぼ同等の人口割合で維持。

※「公共交通の徒歩圏」とは、都市計画区域や用地地域の有無にとらわれず市全域における鉄軌道と運行頻度の高いバス路線沿線の徒歩圏(●+○)と都心地区(○)



成果 居住誘導施策などをはじめとしたコンパクトなまちづくりの推進により人口減少下においても全市的に公共交通の徒歩圏が居住地として、選ばれる傾向が生まれている。

◆都心地区への転入(新築マンション供給の効果)

- 都心地区は、累計で約2.7万人の転入者があり、市内の他の地域からの転入は約1万人(4割)、市外からの転入は約1.7万人(6割)
- このうち新築分譲マンションへの転入は約2.7千人(約1割)。7割が市内の他の地域から都心地区への転入であり、3割は市外から都心地区への転入となっている。

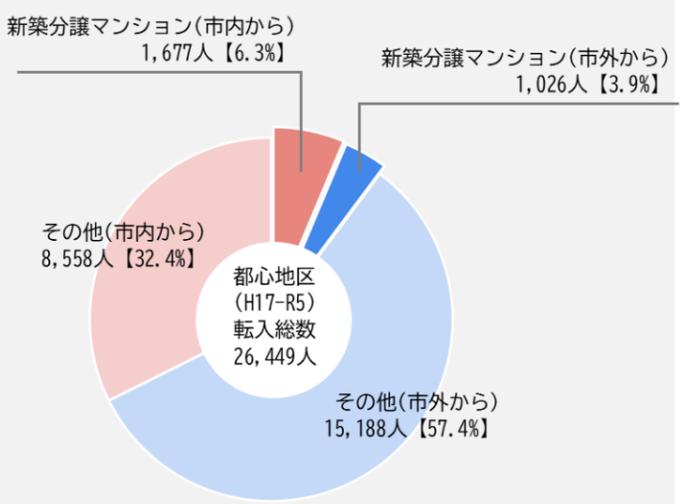
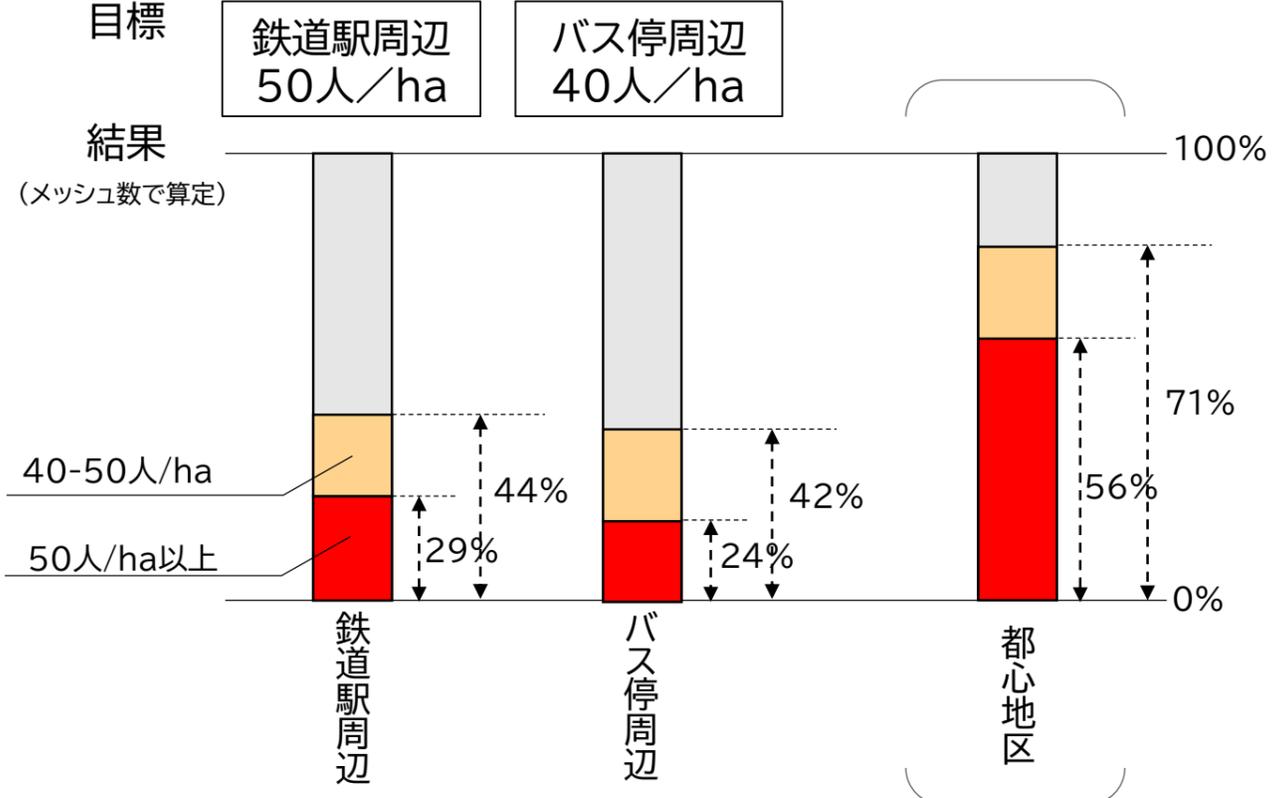


図 現計画における串とだんご、拠点、都市計画の関係性 模式図

2 追加の分析・検討

2) 公共交通が便利な地域への人口割合の増加による成果と課題

公共交通が便利な地域の人口密度

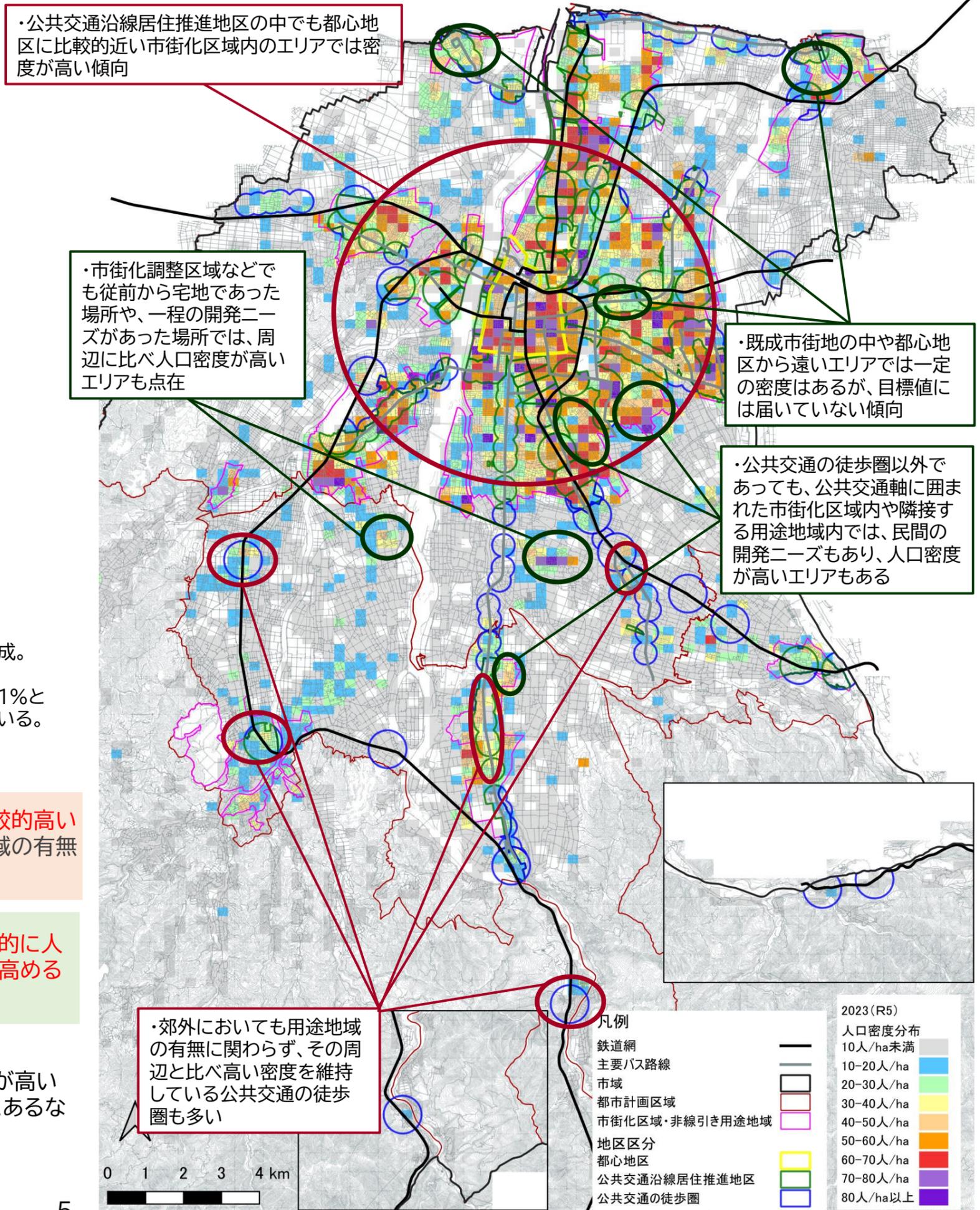


- ・鉄道駅周辺は、全体の29%で50人/haを達成、DID基準である40人/ha以上であれば44%で達成。
- ・バス停周辺は全体の42%で40人/haを達成している。
- ・参考までに都心地区では、56%が50人/ha以上であり、DID基準である40人/ha以上であれば71%となっており、オフィス街や歓楽街、都市公園などのエリアを除けば、ほぼ全域で高い人口密度となっている。

成果 都心地区及びその周辺の市街化区域や公共交通の便利な地域を中心に、比較的高い人口密度であるとともに、市全体を俯瞰してみると郊外においても、用途地域の有無によらず公共交通の徒歩圏ではその周囲と比べ人口密度が高い傾向にある。

課題 公共交通の便利な地域であっても、人口密度にはバラつきがあり、今後、継続的に人口減少が進むことを踏まえると、公共交通の便利な全ての地域で人口密度を高めることは難しいと考えられる。

▶ 人口密度にバラつきはあるが、都心地区を中心とした市街化区域で人口密度が高いことに加え、市全域の公共交通の徒歩圏では周囲に比べ人口密度が高い傾向にあるなど、本市の都市の現状を踏まえ、今後のまちづくりの進め方を検討する。



2 追加の分析・検討

3) 都市機能の配置状況や課題

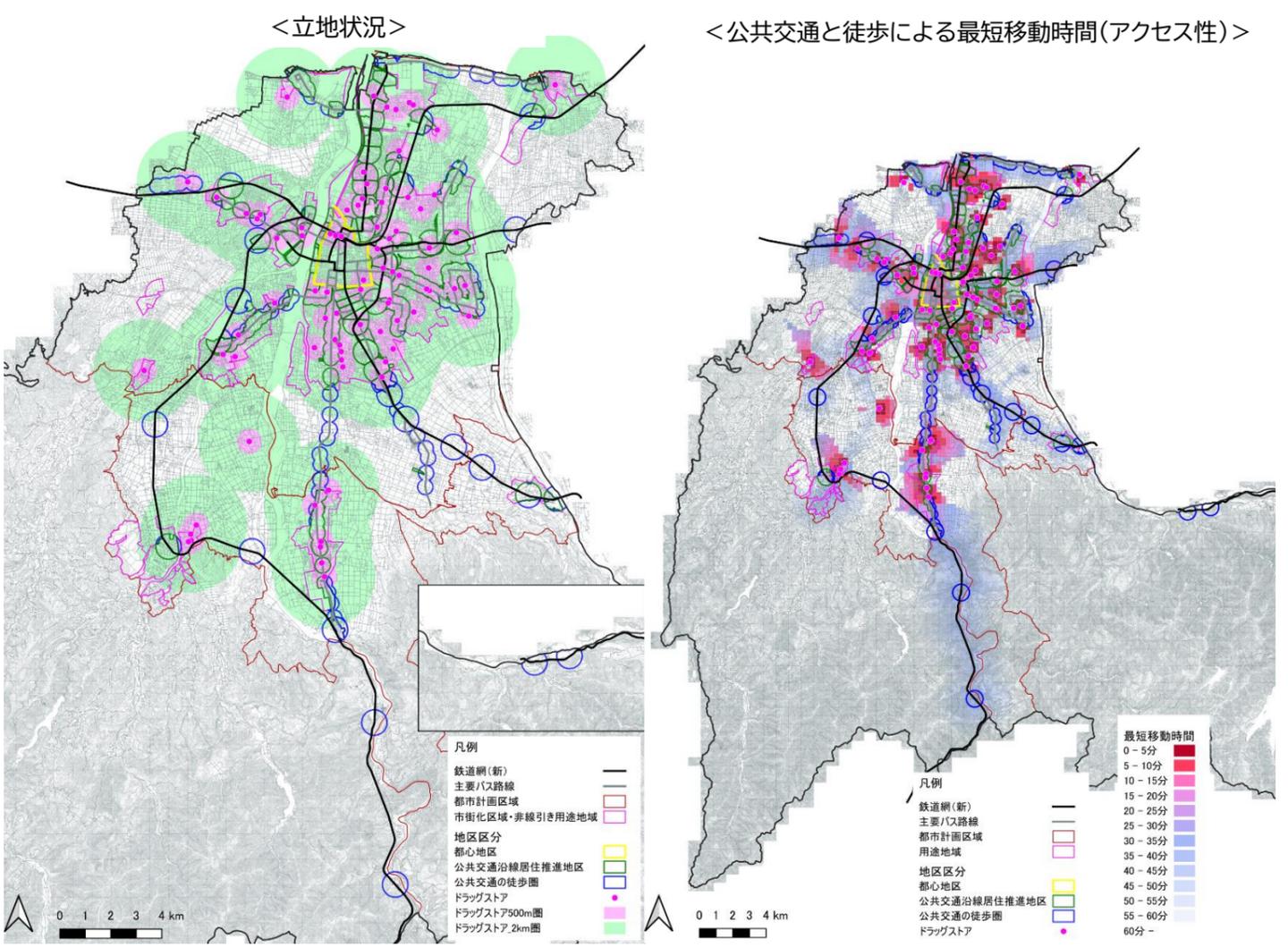
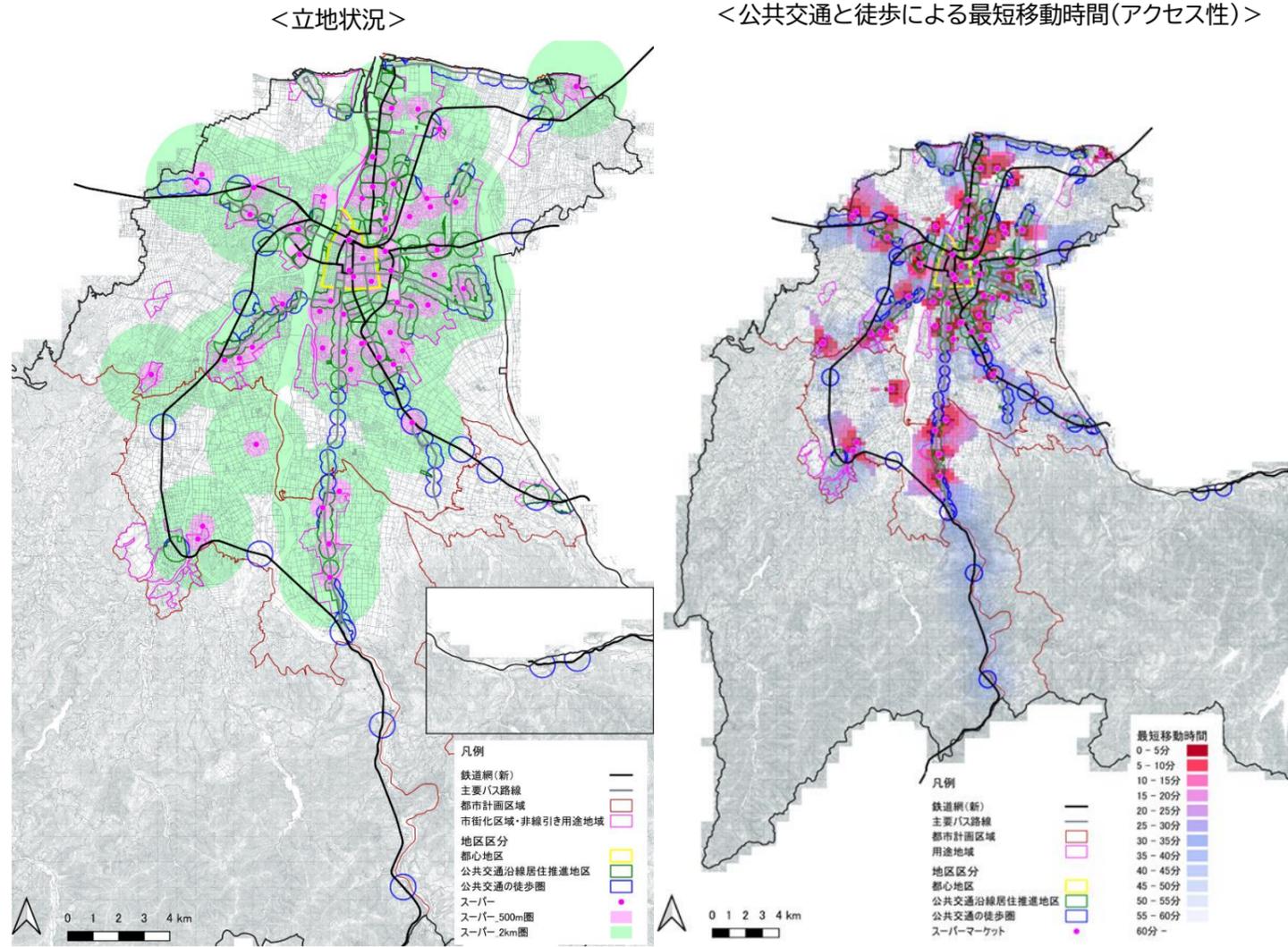
都市機能(商業、医療、金融、行政サービス)の配置状況から、本市の生活環境の特性や課題を整理する。

① 商業機能の立地状況とアクセス性

商業機能(スーパーマーケットとドラッグストア)

「[タウンページ]」より抽出

<スーパーマーケット>		<ドラッグストア>			
<p>▶ 立地総数(R5) 全市:59店舗 (用途地域内:52店舗・88%、用途地域外:7店舗・12%)</p> <p>公共交通の徒歩圏:27店舗・46% (うち公共交通の便利な地域:25店舗・42%)</p>	<p>▶ 機能の徒歩圏(500m)人口(R5) 全市:33.5% (用途地域内:31.9%、用地地域外:1.5%)</p> <p>公共交通の徒歩圏:18.8%(同徒歩圏人口の約42%) 公共交通の便利な地域:18.2%(同地域人口の約45%)</p>	<p>▶ 商圏(2km)の人口(R5) 全市:87.1%(用途地域内:69.8%、用地地域外:17.3%)</p> <p>公共交通の徒歩圏:42.0%(同徒歩圏人口の約95%) 公共交通の便利な地域:39.0%(同地域人口の約98%)</p>	<p>▶ 立地総数(R5) 全市:84店舗 (用途地域内:80店舗・95%、用途地域外:4店舗・5%)</p> <p>公共交通の徒歩圏:47店舗 (うち公共交通の便利な地域:46店舗)</p>	<p>▶ 機能の徒歩圏(500m)人口(R5) 全市:39.2% (用途地域内:37.2%、用地地域外:2.0%)</p> <p>公共交通の徒歩圏:23.2%(同徒歩圏人口の約52%) 公共交通の便利な地域:22.4%(同地域人口の約56%)</p>	<p>▶ 商圏(2km)の人口(R5) 全市:88.1%(用途地域内:71.0%、用地地域外:17.1%)</p> <p>公共交通の徒歩圏:42.2%(同徒歩圏人口の約95%) 公共交通の便利な地域:39.6%(同地域の約99%)</p>



立地状況について

- ・スーパーマーケットとドラッグストアは、その約9割が用途地域内に位置しているが(数が限られているため)機能の徒歩圏に住む市民は全体の3~4割程度にとどまる
- ・商業機能の立地は車を利用を前提した幹線道路沿いで立地傾向であるため、公共交通の徒歩圏かつ商業機能の徒歩圏に居住する人口は2割程度にとどまる

徒歩や公共交通によるアクセス性について

- ・施設の徒歩圏でのアクセス性の良さは明らかではあることに加え、徒歩圏に立地していなくても公共交通を利用することで20分以内でのアクセスが可能な場所も生まれている
- ・また、車の利便性を超えることは想定できないが、万が一、車がない状況になったとしても公共交通の徒歩圏に居住していれば、機能にアクセス可能な最低限の環境はある

2 追加の分析・検討

②医療機能の立地状況とアクセス性

医療機能(診療所(内科・小児科)) 「富山医療機関ガイド」より抽出

▶ 立地総数(R5)
 全市:178施設
 (用途地域内:152施設・85%、用途地域外:26施設・15%)

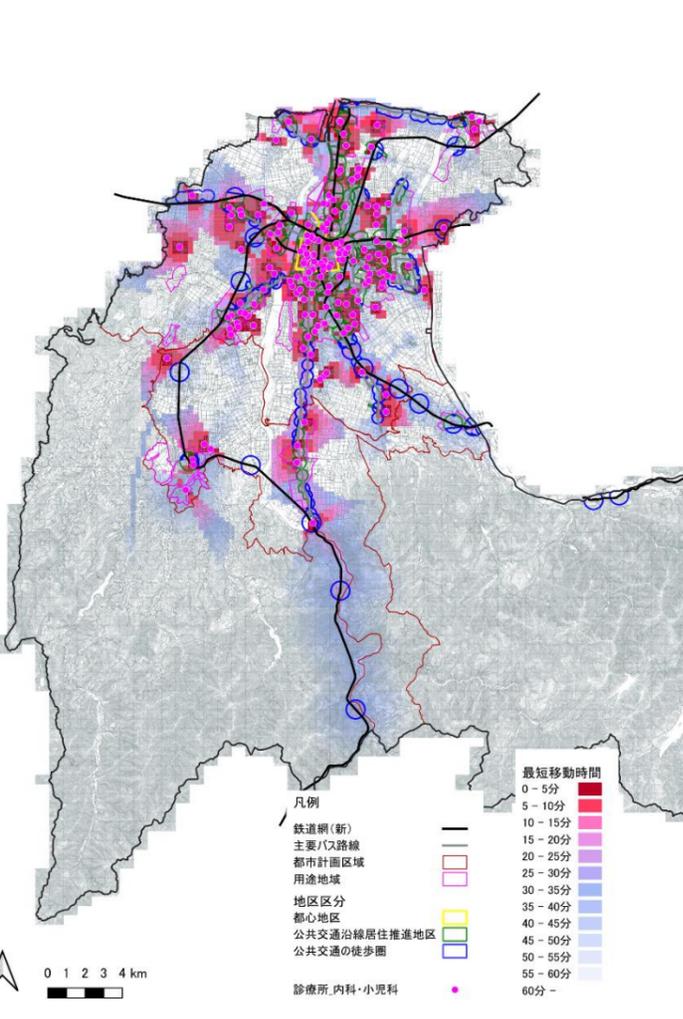
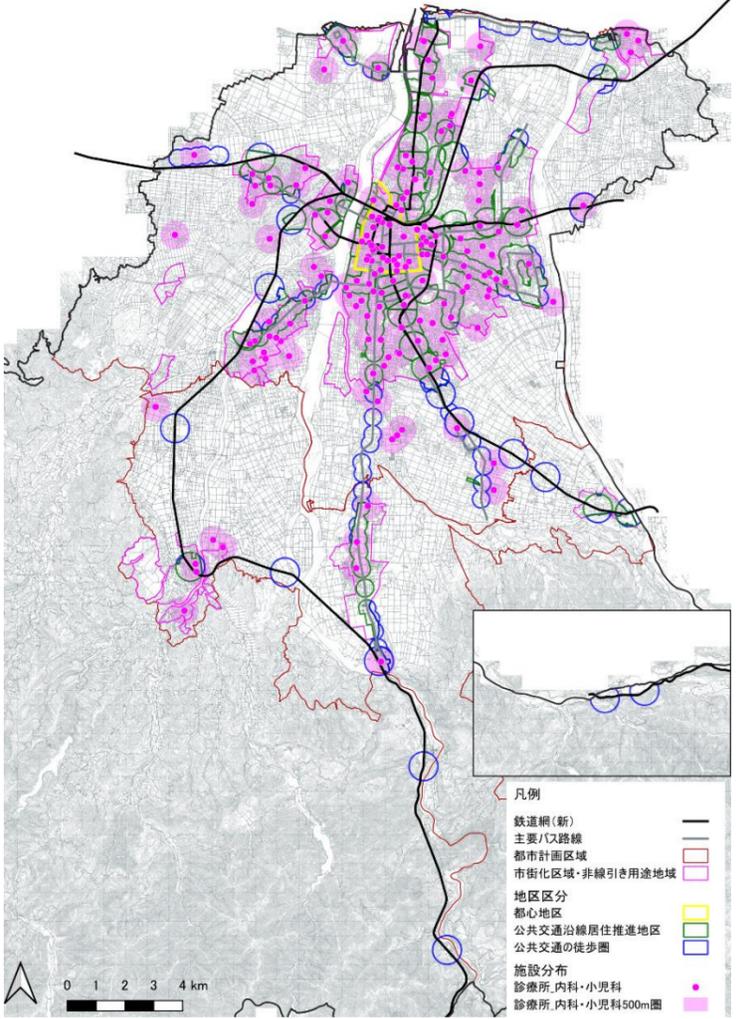
公共交通の徒歩圏:115施設・65%
 (うち公共交通の便利な地域:107施設・60%)

▶ 機能の徒歩圏(500m)人口(R5)
 全市:**58.0%**
 (用途地域内:52.6%、用地地域外:5.4%)

公共交通の徒歩圏:**33.2%**(同徒歩圏人口の75%)
 公共交通の便利な地域:**31.6%**(同地域人口の79%)

<立地状況>

<公共交通と徒歩による最短移動時間(アクセス性)>



③金融機能の立地状況とアクセス性

金融機能(銀行、郵便局、JAなど) 「iタウンページ」より抽出

▶ 立地総数(R5)
 全市:236店舗
 (用途地域内:197店舗・83%、用途地域外:39店舗・17%)

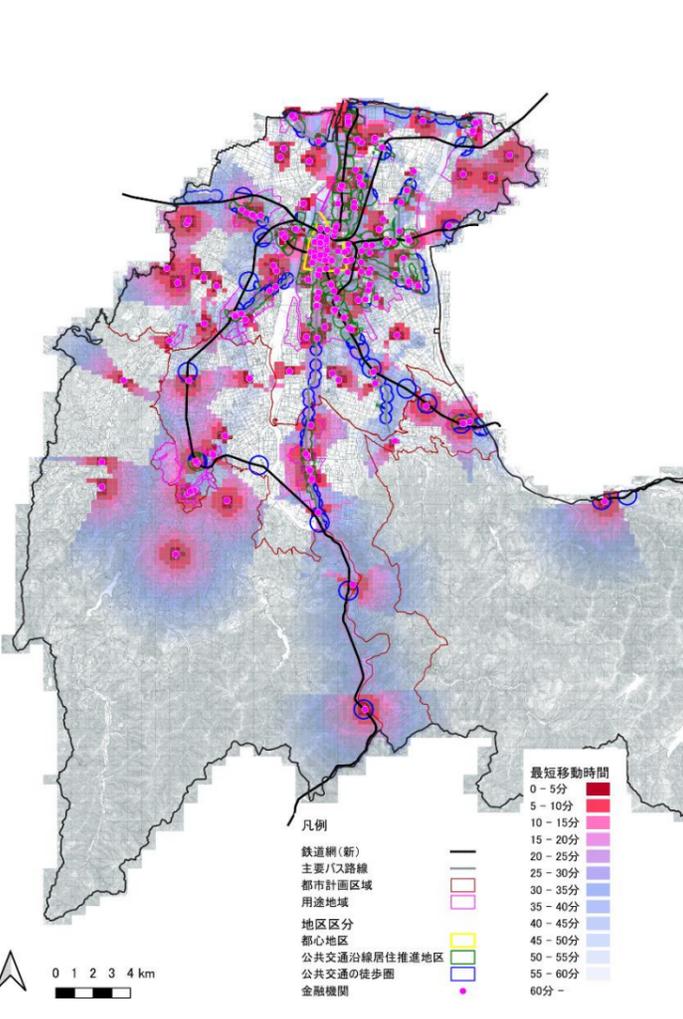
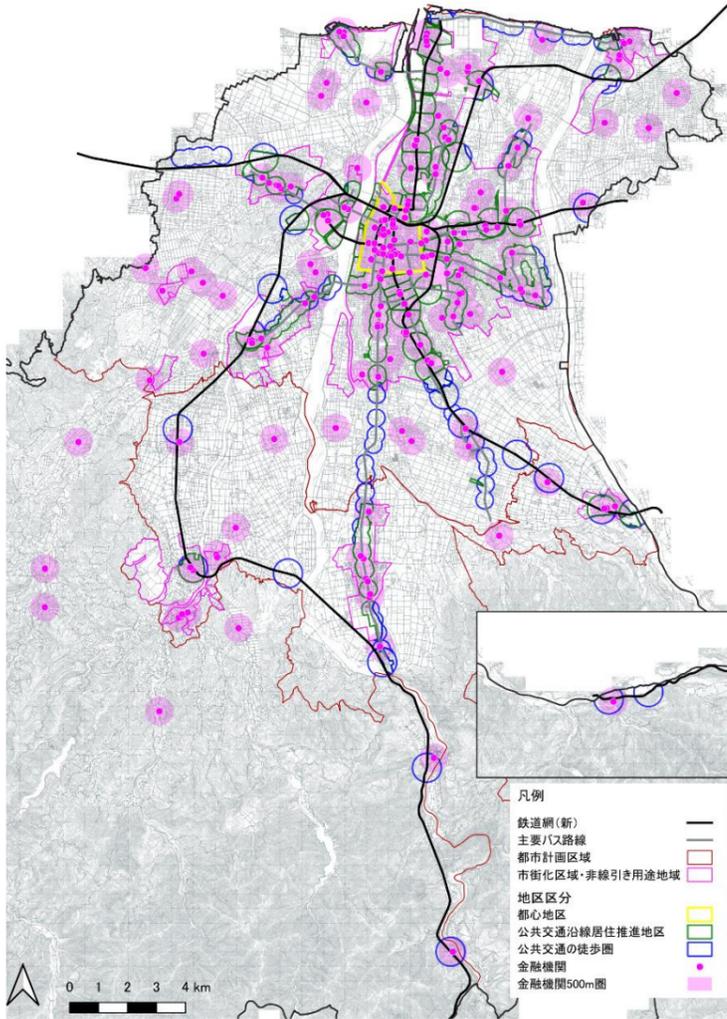
公共交通の徒歩圏:171店舗・72%
 (うち公共交通の便利な地域:163店舗・69%)

▶ 機能の徒歩圏(500m)人口(R5)
 全市:**52.8%**
 (用途地域内:46.2%、用地地域外:6.7%)

公共交通の徒歩圏:**33.1%**(同徒歩圏人口の75%)
 公共交通の便利な地域:**31.5%**(同地域人口の79%)

<立地状況>

<公共交通と徒歩による最短移動時間(アクセス性)>



- ◆立地状況について
 - ・医療機能は、施設数が178施設と商業機能と比べ多い傾向
 - ・立地場所は、8割以上が用途地域内に位置し、施設の徒歩圏に住む人口は約6割
 - ・公共交通の徒歩圏にも100以上の施設が立地し、公共交通の徒歩圏かつ医療機能の徒歩圏に居住する人口は約7~8割と商業機能と比べ、高い傾向
- ◆徒歩や公共交通によるアクセス性について
 - ・施設の徒歩圏でのアクセス性の良さは明らかではあることに加え、徒歩圏に立地していなくても公共交通を利用することで20分以内でのアクセスが可能な場所も生まれている
 - ・また、車の利便性を超えることは想定できないが、万が一、車がない状況になったとしても公共交通の徒歩圏に居住していれば、機能にアクセス可能な最低限の環境はある

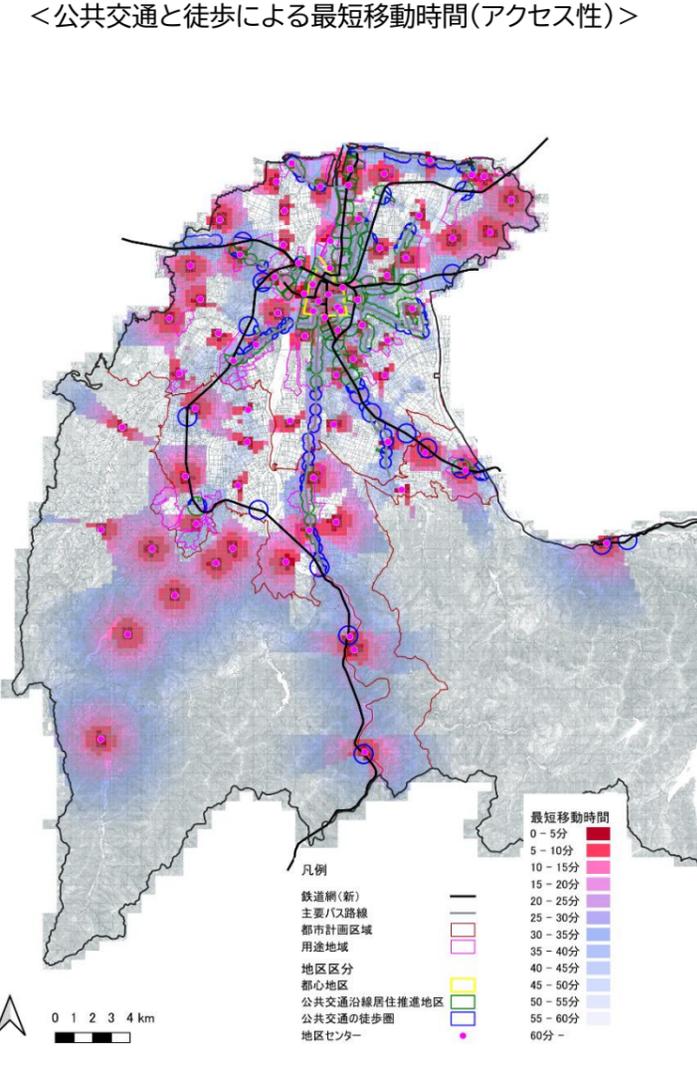
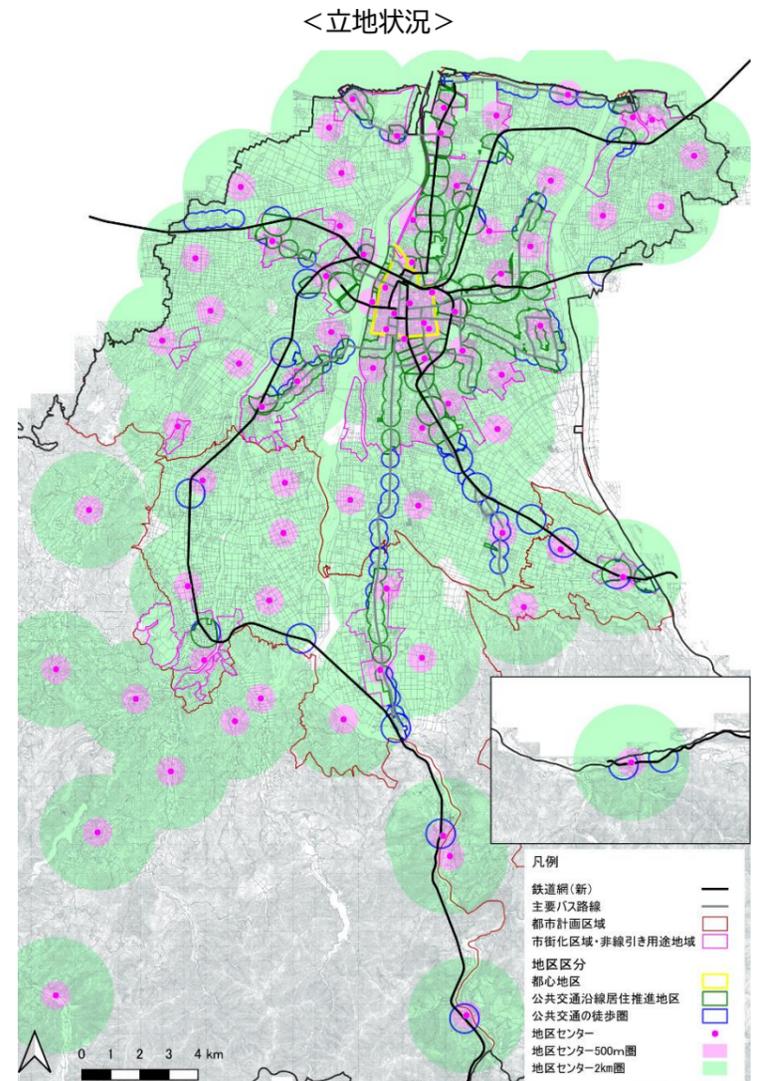
- ◆立地状況について
 - ・金融機能は、店舗数が236店舗と商業施設や医療機能に比べ多く立地している。特に郵便局は、中山間地域など各地区に広く立地している。
 - ・立地場所は、8割以上が用途地域内に位置しているが、店舗の徒歩圏に住む人口は約5割と医療機能と比べると低い。
 - ・一方、公共交通の徒歩圏にも170以上の店舗が立地し、公共交通の徒歩圏かつ金融機能の徒歩圏に居住する人口は約7~8割と高い傾向であり、医療機能とも同様の傾向
- ◆徒歩や公共交通によるアクセス性について
 - ・施設の徒歩圏でのアクセス性の良さは明らかではあることに加え、徒歩圏に立地していなくても公共交通を利用することで20分以内でのアクセスが可能な場所も生まれている
 - ・また、車の利便性を超えることは想定できないが、万が一、車がない状況になったとしても公共交通の徒歩圏に居住していれば、機能にアクセス可能な最低限の環境はある

2 追加の分析・検討

④行政サービス機能の立地状況とアクセス性

行政サービス機能(地区センター)

<p>▶ 立地総数(R5) 全市:79箇所 (用途地域内:38箇所・48%、用途地域外:41箇所・52%)</p> <p>公共交通の徒歩圏:31箇所・39% (うち公共交通の便利な地域:25箇所・32%)</p>	<p>▶ 機能の徒歩圏(500m)人口(R5) 全市:30.8%(用途地域内:26.0%、用地地域外:4.7%)</p> <p>公共交通の徒歩圏:17.1%(同徒歩圏人口の39%) 公共交通の便利な地域:16.3%(同地域人口の41%)</p>	<p>▶ 施設圏域(2km)の人口(R5) 全市:98.9%(用途地域内:72.2%、用地地域外:26.8%)</p> <p>公共交通の徒歩圏:44.1%(同徒歩圏人口の100%) 公共交通の便利な地域:40.0%(同地域人口の100%)</p>
--	--	---



◆立地状況について

- 用途地域の有無によらず市域全体に広く立地しており、市民の約99%は施設圏域(機能から2km)の中に居住しており、公共交通の徒歩圏はほぼ100%含まれている
- ただし公共交通の徒歩圏での立地は4割程度であり、機能の徒歩圏人口も全市的には約3割、公共交通の徒歩圏においても約4割の状況

◆徒歩や公共交通によるアクセス性について

- 地域の行政窓口であることから基本的には徒歩や自転車などでのアクセスを基本とするものと考えられるが、公共交通の徒歩圏の住民であれば一定の移動時間を要するが、車を利用せずともアクセスが可能

都市機能の配置状況からみた成果や課題

成果

- 都心地区とその周辺の市街化区域や公共交通の便利な地域などの都市的土地利用が進行しているエリアでは、様々な機能が比較的立地しており、車を使わずともアクセスしやすい環境にある
- 都心地区周辺以外の公共交通の徒歩圏では、各機能の立地状況によって必ずしも車を使わずアクセスしやすい環境にあるとは言い難いエリアもあるが、公共交通を利用することで、20分以内でのアクセスが可能な環境や、車が使えない場合の最低限のアクセス環境が生まれている
- 医療、金融や行政サービス機能は比較的広域に立地しており、市民が機能を楽しむ傾向にあり、特に行政サービス機能はその施設圏域に市民の99%が居住している

課題

- コミュニティバスなどを通して各機能へのアクセスは一定程度確保しているが、例えば商業機能は幹線道路沿道への立地傾向にあるなど、各機能の立地は公共交通との連動性が見られない場合もある
- 比較的広域に立地している医療や金融、行政サービス機能に対し、商業機能は、車を前提として幹線道路沿いに立地する傾向にあり、幹線道路が隣接していない鉄道等の公共交通の徒歩圏においてはその機能を楽しむことができない状況にある
- 公共交通の徒歩圏外で、各機能が立地していない場所では、車を使わず生活に必要な機能にアクセスすることは移動時間の合理性から難しく、現実的に日常生活において車を手放すことができない状況にある

2 追加の分析・検討

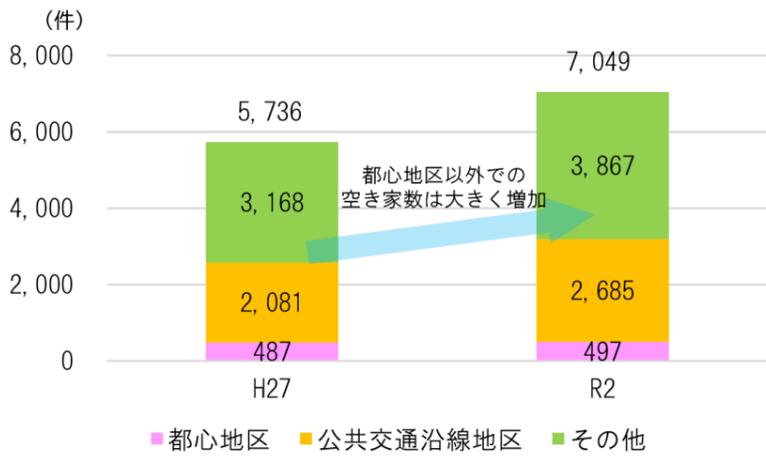
4) 都市空間の変容に関する分析

1. 空き家や低未利用地(空き地や青空駐車場等)の状況

今後の課題とされる既成市街地内の空き家や低未利用地(空き地や青空駐車場、事業用地等)の状況について整理した。

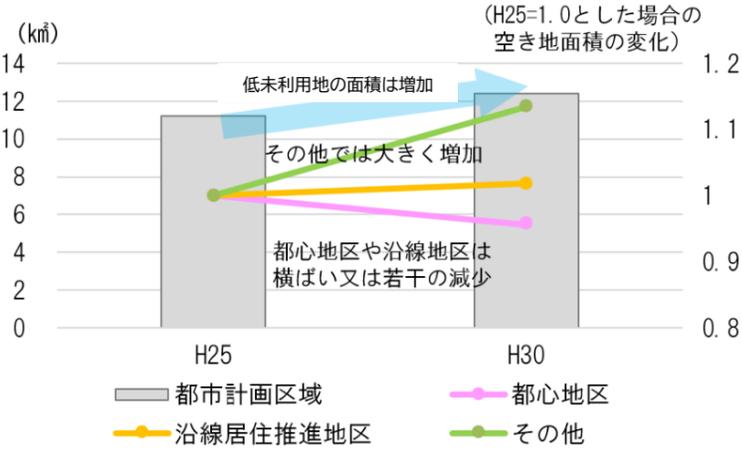
空き家の変化

空き家は全体として増加傾向にあるが、都心地区ではそれほど増えてはいない



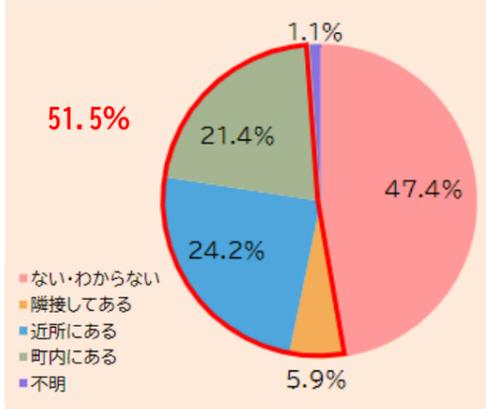
低未利用地の変化

低未利用地は全体として増加傾向にあるが、都心地区や沿線居住推進地区では、事業用地などで開発が行われたエリアもある影響で、大きくは増えてはいない



空き家の有無の実感

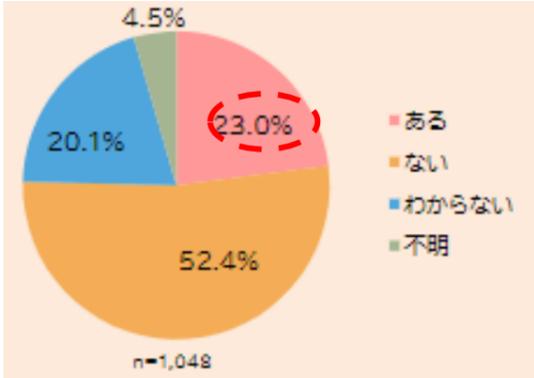
市民アンケートによると、隣接、近所、町内など、地域内に空き家あると回答した割合は、5割以上



出典:富山市住生活基本計画(令和4年3月)市民アンケート調査結果

潜在空き家の状況

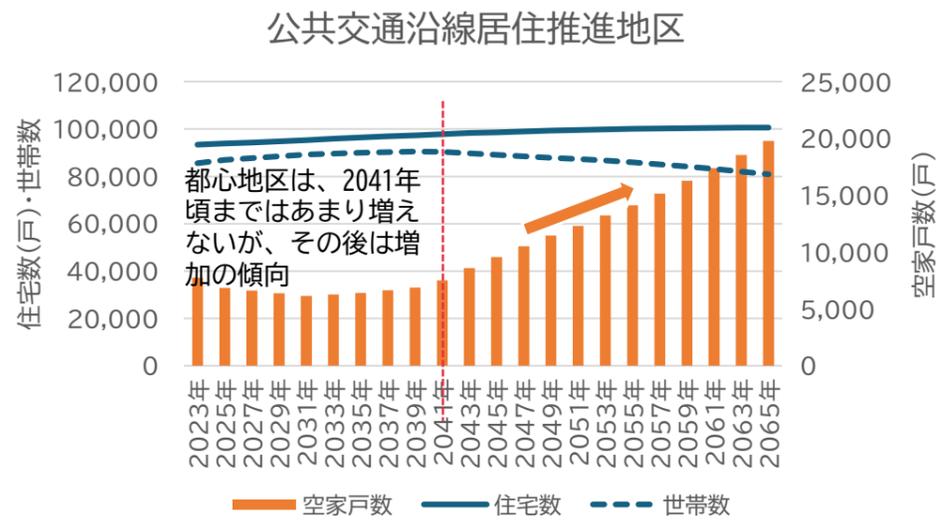
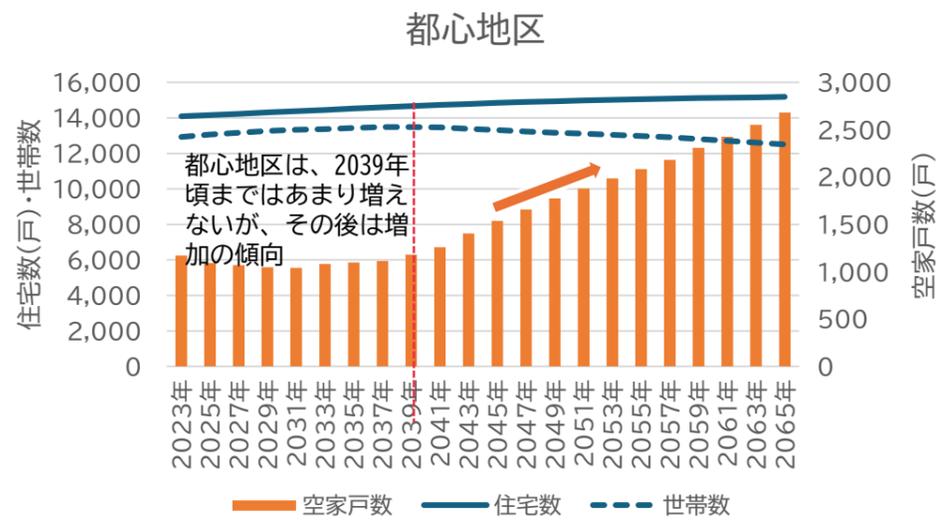
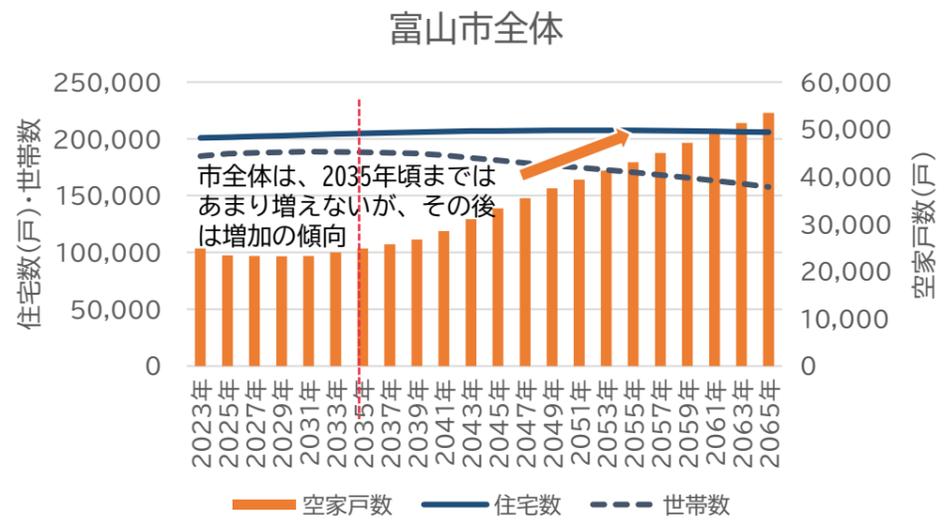
現在、自己・家族所有の空き家がない・わからないの回答した人のうち、空き家になりそうな家があると回答した人は23.0%であり、潜在空き家が約2割以上存在。



出典:富山市住生活基本計画(令和4年3月)市民アンケート調査結果

- ・市全体として空き家や低未利用地は増加傾向にあり、市民の日常的な生活エリアの中においても多くの市民が空き家の存在を実感している
- ・将来の予測では、市全体は2035年頃までは世帯の増加もあることから、空き家の戸数は一定程度の量で推移するが、その後は、世帯が減少に転じるなどから住宅需要の停滞により、年間数千戸単位での増加する
- ・都心地区や公共交通沿線居住推進地区は、住宅需要が一定あることから5年ほど遅れ増加する

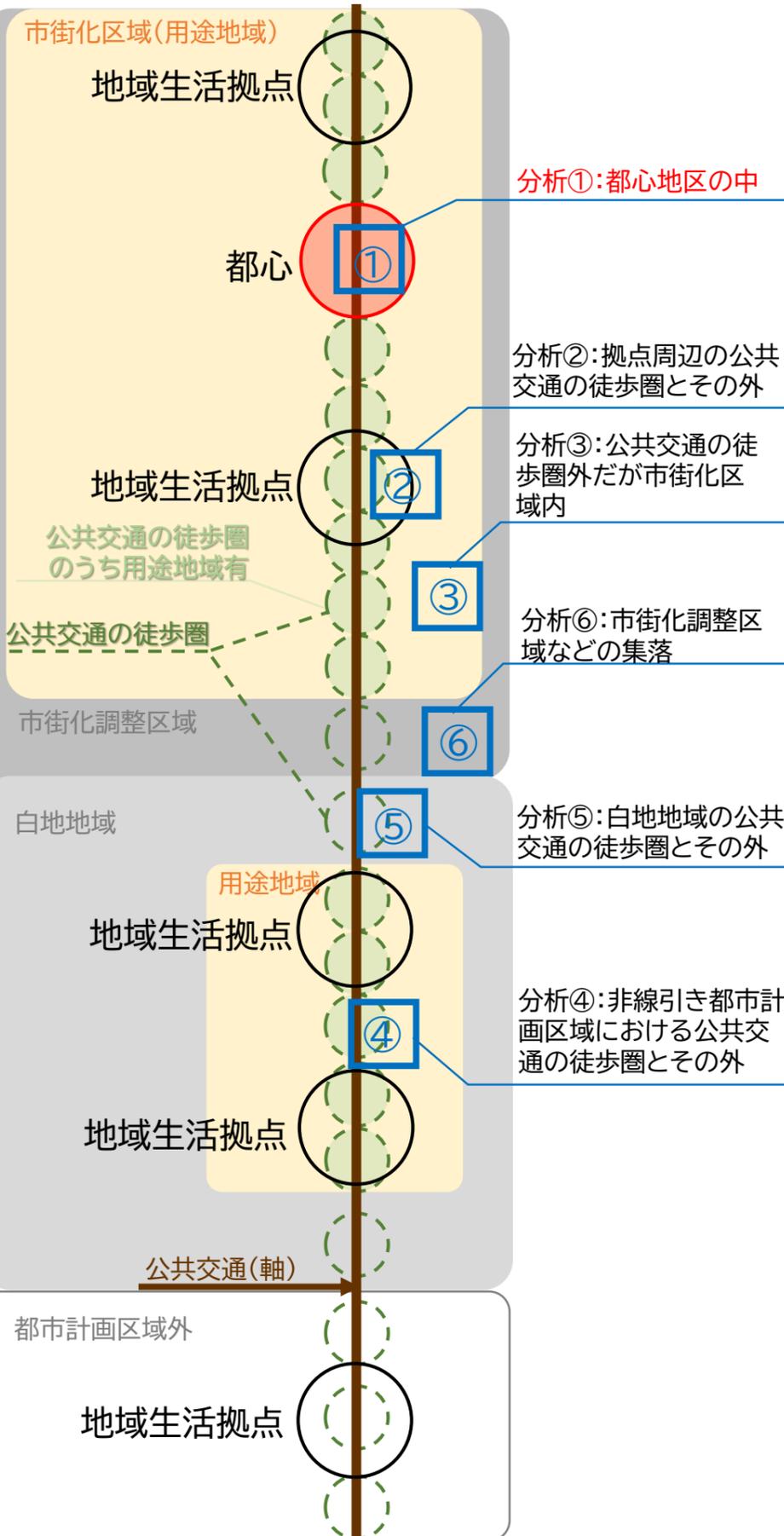
空き家戸数の将来予測



<空き家戸数> ○「居住世帯のいない住宅数」として、<住宅数>-<世帯数>により算出
 <住宅数> ○5年ごとに算出。中間年は前後の推計値の線形補間により求めた。
 残存住宅数：建築時期住宅数を用い算出(住宅・土地統計調査)。5年間(2013年→2018年)の住宅数の変化率を求め、推計期間中は一定と仮定(0.925/5年間)
 新設住宅数：1年ごとに算出。○世帯数に対する着工住宅戸数(住宅着工統計調査)の割合を求め、推計期間中は一定と仮定(0.0187/1年間)。下記の世帯数に乗じることで算出。
 <世帯数> ○趨勢型人口推計値(250mメッシュ・1年刻み)、地区区分ごとに世帯主率法により推計。都道府県世帯数推計(国立社会保障人口問題研究所・2019年推計)の世帯主率の仮定値を調整して使用。各地区の合計が、全市世帯数の推計結果と合致するよう調整。

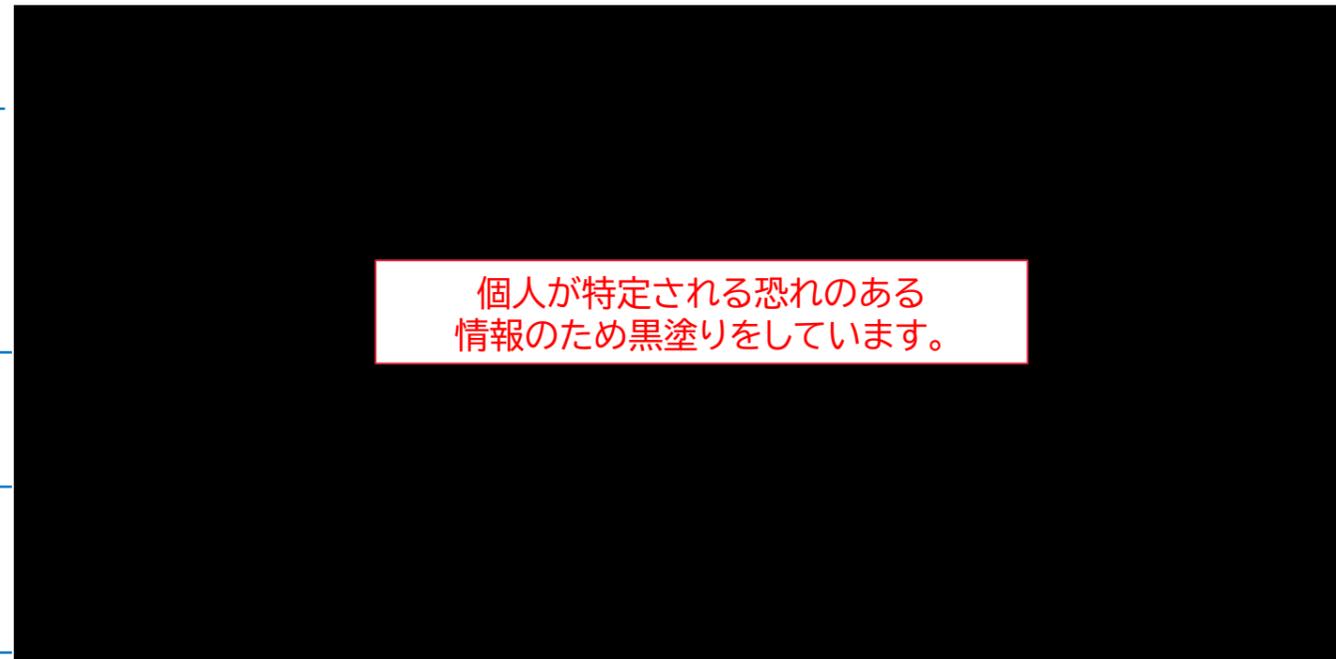
2 追加の分析・検討

2. 都市空間のミクロ分析 公共交通の徒歩圏のナカとソトにおいて、異なった都市空間の形成や都市課題を抱えている6種類のエリアに対して、都市空間のミクロ分析を行い、将来の課題を抽出した。



分析①:都心地区の中

→一部の高層化と低未利用土地等の増加により、土地利用密度が高まらない“いびつな都市空間”へ変貌



- | | |
|-------------------------|---------------------|
| 低未利用地 | 高齢独居世帯 (75歳以上1人住まい) |
| 低未利用地が都市的土地利用 (宅地等) に変化 | 2020年時点の空き家 |
| 2020年までに新たに発生した低未利用地 | 既成市街地や既存集落内での建築 |
- ※低未利用地：空き地、駐車場、資材置き場

- ・2005年時点で既に多くの低未利用地（空き地や青空駐車場）があるが、2020年時点ではさらに増加するとともに多くの空き家や高齢独居世帯もみられる
- ・建築活動としては、家屋等の建て替えが一部で見られるとともに、一部の区画は高層マンション化はしているが、低未利用地や空き家の増加を超える住宅供給はない
- ・また高層マンションの形態はマンション棟の横に立体駐車場棟や青空駐車場が設置されているものが多く、周辺環境への影響や連動などへの考慮、歩いて暮らせるまちとの連携などが感じられないものもある

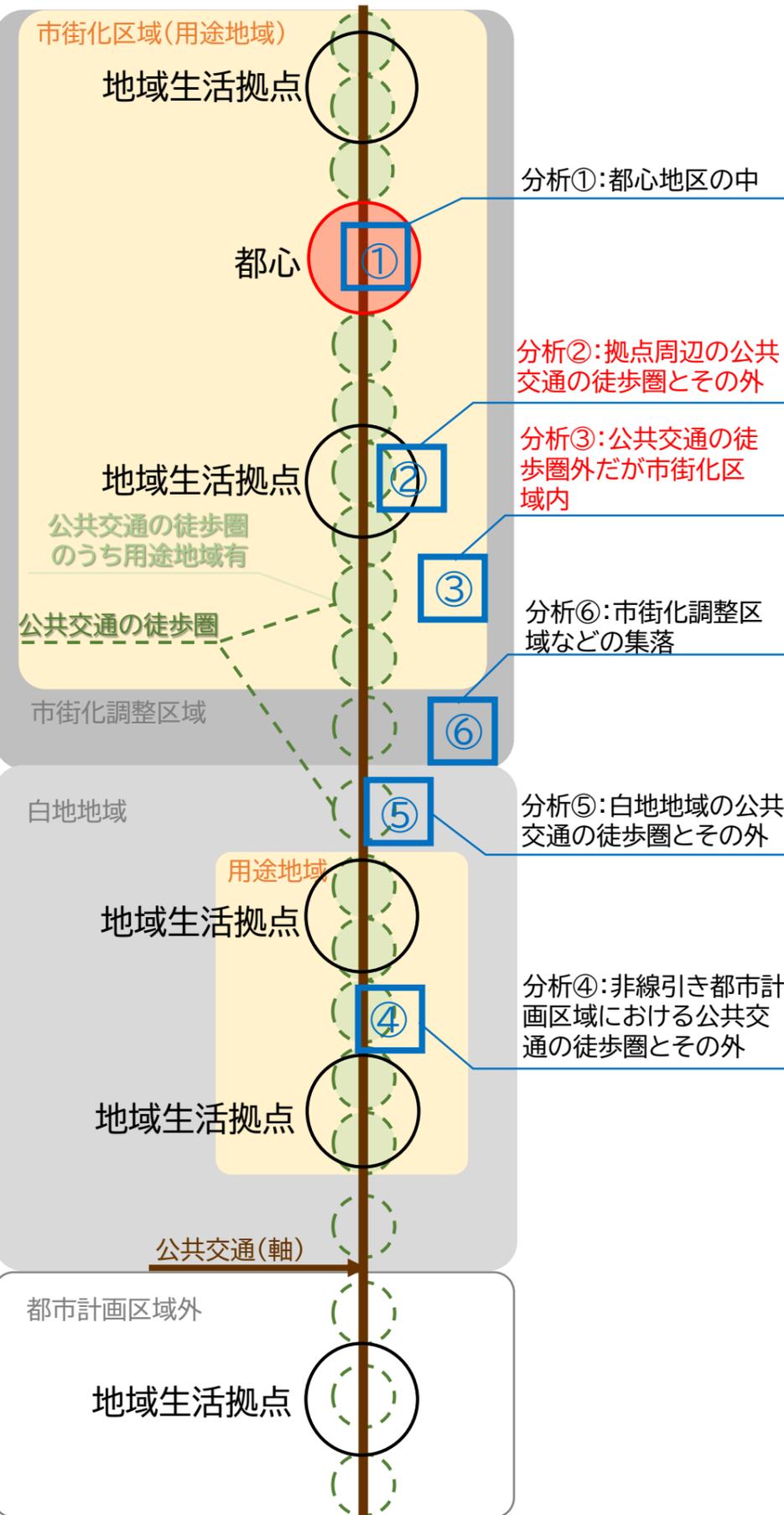


・低未利用地や空き家などの増加を超えた住宅供給がない中で、高層マンションの建築が部分的に進むことにより、青空駐車場や朽ちた空き家などを中心とした低層部と一部で建築された高層マンションという組み合わせで都心地区の土地利用密度が高まらないいびつな都市空間となり、通風や採光などが十分に行き届かないなど、住環境の悪化が懸念される。

図 現計画における串とだんご、拠点、都市計画の関係性 模式図

2 追加の分析・検討

取り扱い注意



分析①: 都心地区の中

分析②: 拠点周辺の公共交通の徒歩圏とその他

分析③: 公共交通の徒歩圏外だが市街化区域内

分析⑥: 市街化調整区域などの集落

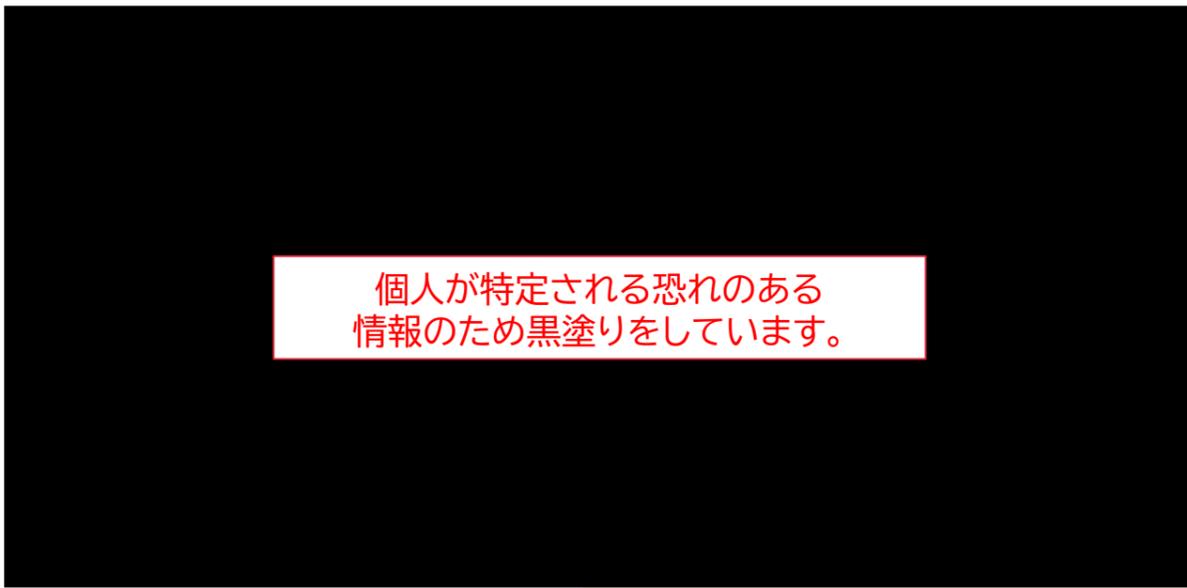
分析⑤: 白地地域の公共交通の徒歩圏とその他

分析④: 非線引き都市計画区域における公共交通の徒歩圏とその他

図 現計画における串とだんご、拠点、都市計画の関係性 模式図

分析②: 拠点周辺の公共交通の徒歩圏とその他

→ 開発しやすい外の農地での宅地化が進む一方で、既成市街地内が使われず、公共交通の徒歩圏の拠点性が低下

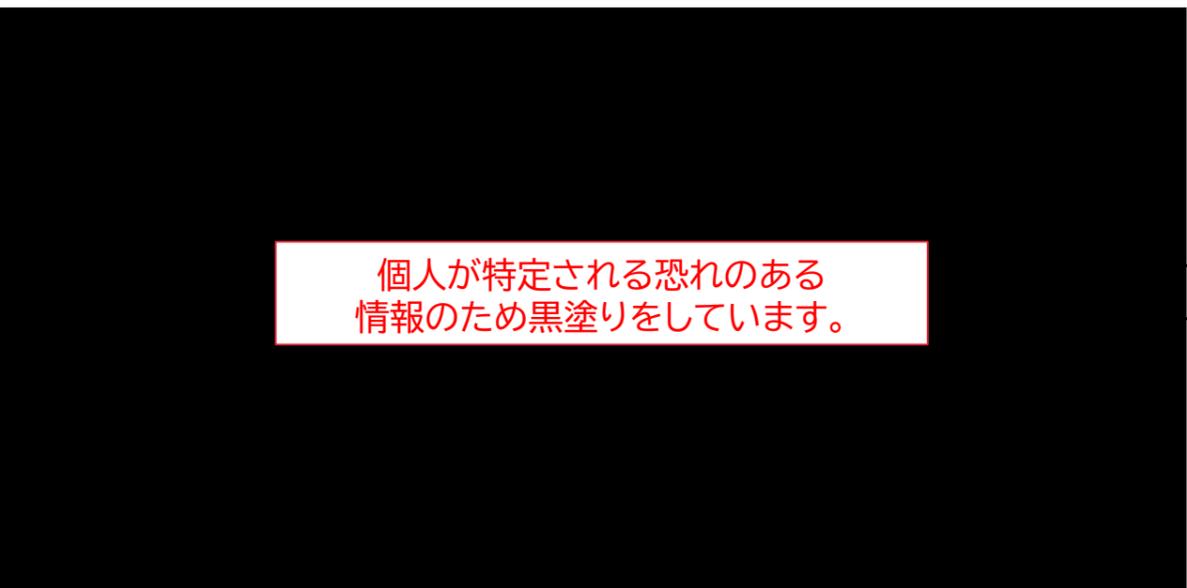


- 農地
- 農地が都市的土地利用(宅地等)に変化
- 低未利用地
- 2020年までに新たに発生した低未利用地 ※低未利用地: 空き地、駐車場、資材置き場
- 高齢独居世帯(75歳以上1人住まい)
- 2020年時点の空き家
- ▲ 既成市街地や既存集落内での建築
- 公共交通の徒歩圏

- ・ 開発圧力のあるエリアで、まとまった農地が宅地化され、住宅供給が進み人口密度が高まった
- ・ 一方で、既成市街地内は、低未利用地や空き家も多く発生しているがあまり使われず、建築活動の件数も少なく、人口密度が低下傾向
- ・ 今後、徒歩圏内の既成市街地内に現状以上の空き家が発生する恐れがあり、開発圧力を徒歩圏内の既成市街地の方向に転換できなければ、公共交通の徒歩圏の密度低下や生活環境の悪化が進行し、拠点性の低下が懸念

分析③: 市街化区域内だが、公共交通の徒歩圏外

→ 手ごろな農地での虫食いの宅地化により、狭く行き止まり等がある生活しにくい街区が形成されており、今後、この生活しにくい街区により、残存農地の荒廃や空き家の発生などにより都市更新の停滞や環境悪化が懸念

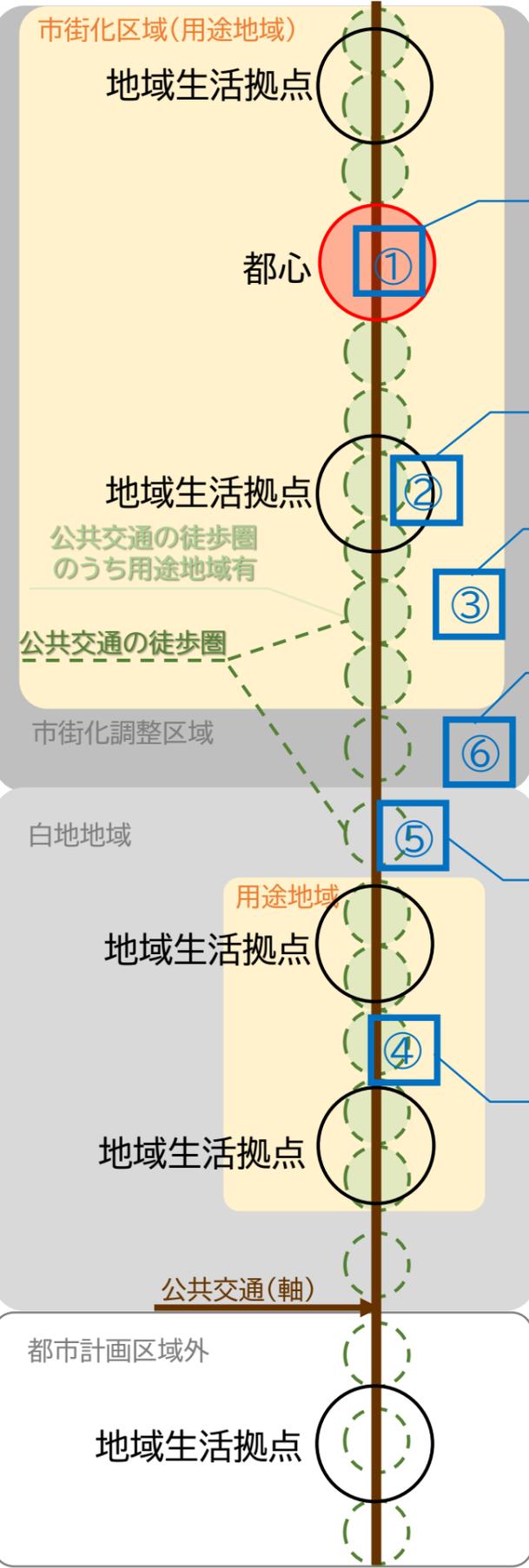


- 農地
- 農地が都市的土地利用(宅地等)に変化
- 低未利用地
- 2020年までに新たに発生した低未利用地 ※低未利用地: 空き地、駐車場、資材置き場
- 高齢独居世帯(75歳以上1人住まい)
- 2020年時点の空き家
- ▲ 既成市街地や既存集落内での建築
- 公共交通の徒歩圏

- ・ 都心地区周辺の市街化区域内は、公共交通の徒歩圏でなくても開発種地(農地)も豊富なことから、低未利用地や空き家はあまり使われず、手ごろな農地の宅地化が無秩序かつ急速に進み、人口密度が高まった
- ・ 宅地化で交通量も増加したが、狭い既成の道路や開発による行き止まり道路などは安全上の課題があるとともに「宅地に囲まれて使いにくい」などで残っている農地の荒廃化により、将来的な生活環境の悪化や都市更新の部分的な停滞が懸念

2 追加の分析・検討

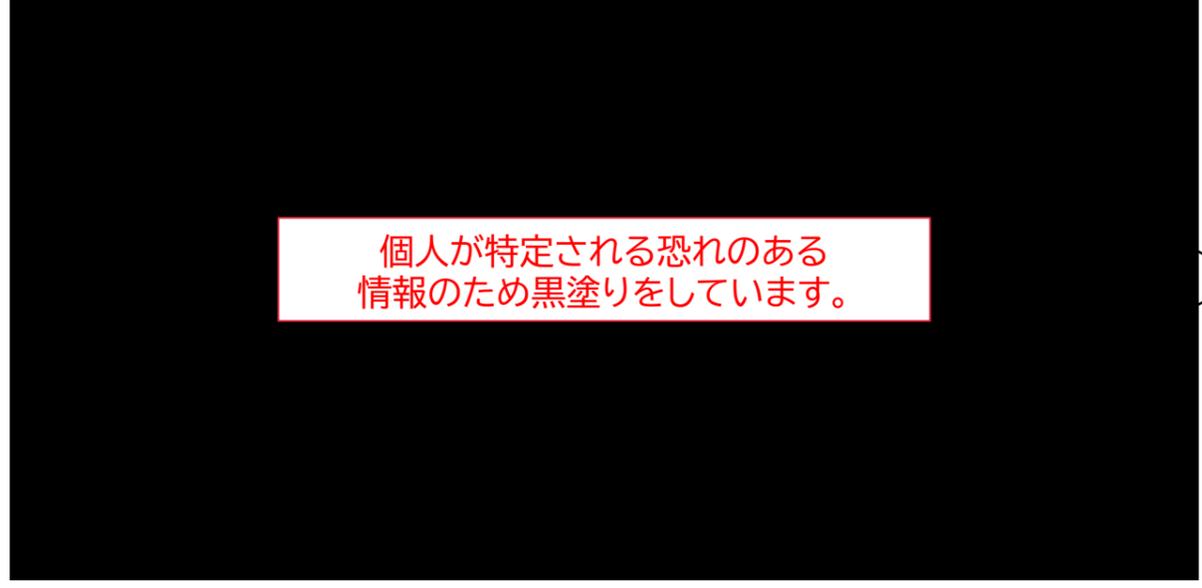
取り扱い注意



分析①: 都心地区の中
 分析②: 拠点周辺の公共交通の徒歩圏とその他
 分析③: 公共交通の徒歩圏外だが市街化区域内
 分析④: 非線引き都市計画区域における公共交通の徒歩圏とその他
 分析⑤: 白地地域の公共交通の徒歩圏とその他
 分析⑥: 市街化調整区域などの集落

図 現計画における串とだんご、拠点、都市計画の関係性 模式図

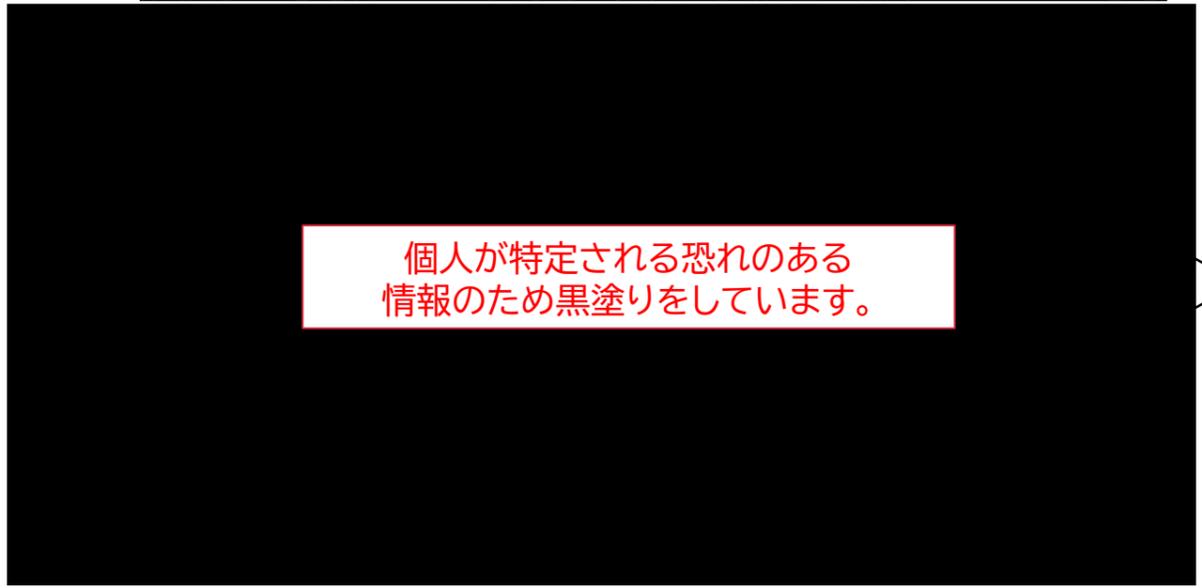
分析④: 非線引き都市計画区域の用途地域内における公共交通の徒歩圏とその他
 ……一定程度の開発圧力がある中、既成市街地や公共交通の徒歩圏内の利用が優先されておらず、手ごろな農地が無秩序に宅地化され、中途半端な農地を残した市街地の拡大や拠点性の低下につながる懸念



- 農地
- 農地が都市的土地利用(宅地等)に変化
- 低未利用地
- 2020年までに新たに発生した低未利用地
- ※低未利用地: 空き地、駐車場、資材置き場
- 高齢独居世帯(75歳以上1人住まい)
- 2020年時点の空き家
- 既成市街地や既存集落内での建築
- 公共交通の徒歩圏
- 用途地域界

・開発圧力により公共交通の徒歩圏に関係なく、周辺の道路整備や手ごろな農地の宅地化により人口密度が高まった
 ・一方、既成市街地や公共交通の徒歩圏内は優先的には使われず、中途半端な農地が残り、公共交通と連携した生活環境が十分には生み出されていない

分析⑤: 白地地域の公共交通の徒歩圏とその他
 ……開発圧力が限られる中、既成市街地や公共交通の徒歩圏内の利用が優先されておらず、手ごろな農地が無秩序に宅地化され、市街地の拡大や拠点性の低下につながる懸念



- 農地
- 農地が都市的土地利用(宅地等)に変化
- 低未利用地
- 2020年までに新たに発生した低未利用地
- ※低未利用地: 空き地、駐車場、資材置き場
- 高齢独居世帯(75歳以上1人住まい)
- 2020年時点の空き家
- 既成市街地や既存集落内での建築
- 公共交通の徒歩圏
- 用途地域界

・限られた開発圧力の中であり、比較的小さな宅地造成が、公共交通の徒歩圏に関係なく、整備された道路の周辺や手ごろな農地で進んだ
 ・一方、既成市街地の空き家や空き地、公共交通の徒歩圏内は優先的には使われず、公共交通と連携した生活環境が十分には生み出されていない

2 追加の分析・検討

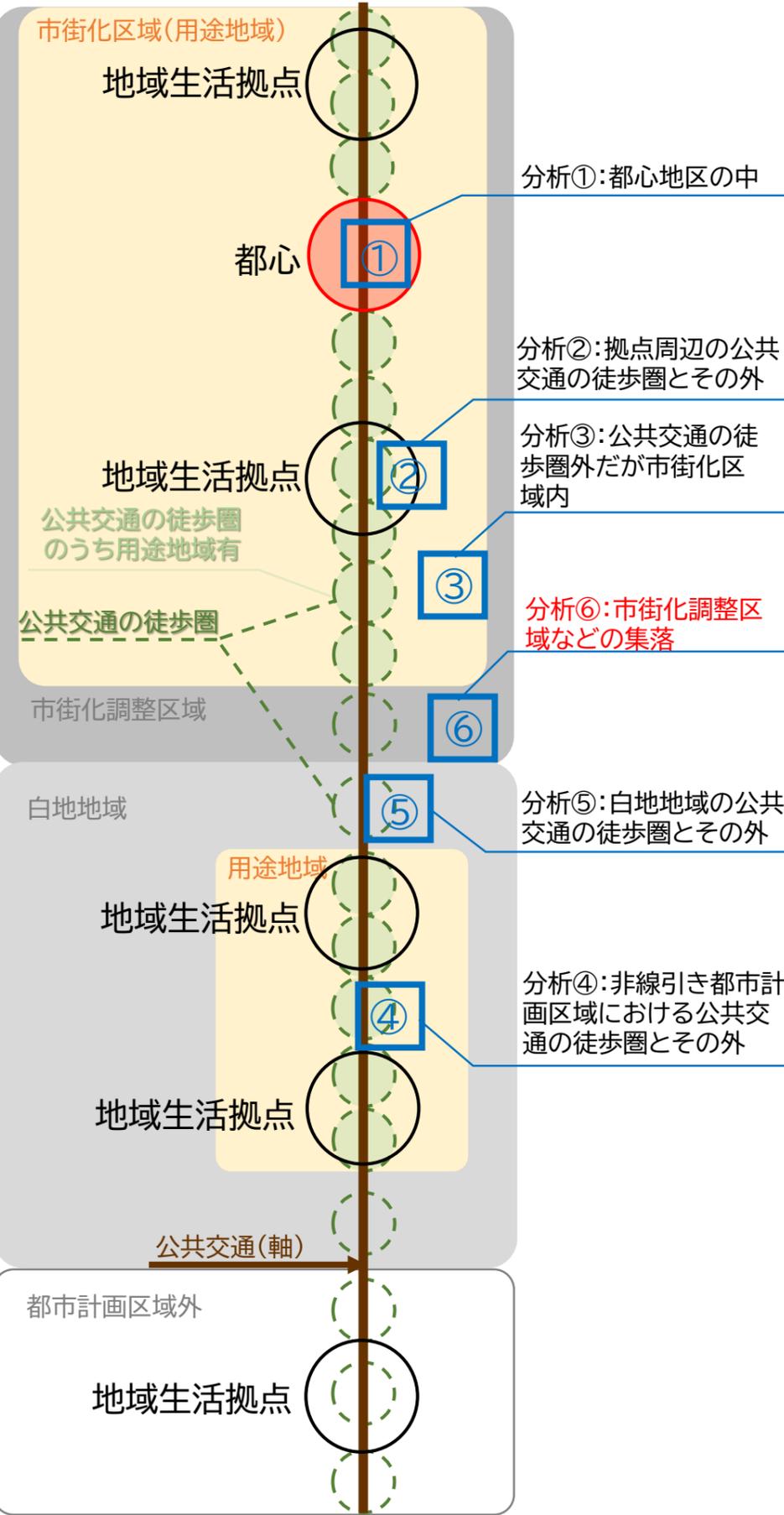
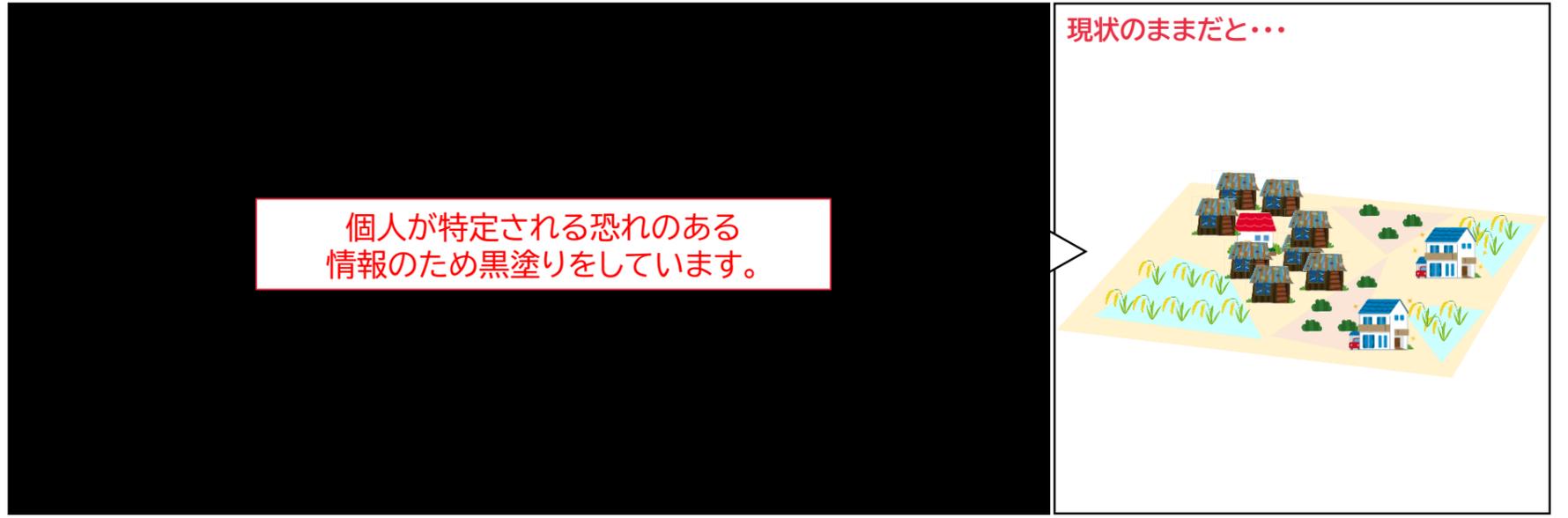


図 現計画における串とだんご、拠点、都市計画の関係性 模式図

分析⑥:市街化調整区域などの集落

…分家住宅の建築などにより少しずつ農地の宅地化が進行し、営農環境の悪化につながるとともに、既存集落内での空き家や空き地の増加により集落内が低密度化し、集落の維持等が困難になる懸念



- 農地
- 農地が都市的土地利用(宅地等)に変化
- 低未利用地
- 2020年までに新たに発生した低未利用地 ※低未利用地: 空き地、駐車場、資材置き場
- 高齢独居世帯(75歳以上1人住まい)
- 2020年時点の空き家
- ▲ 既成市街地や既存集落内での建築

- ・市街化調整区域でまとまった開発はないが、周辺の農地を取り込んだ建築活動が複数あり、少しずつ農地の宅地化が進行
- ・一方、集落内は、建て替えなどの建築活動は少なく、空き家や将来の空き家候補である高齢独居世帯も多くある
- ・ソトに宅地が広がることで集落のナカの維持や宅地に囲まれた農地の発生による営農環境の悪化が懸念

<まとめ> エリア	課題				
	建物配置の いびつさ	街区の いびつさ	既成市街地や既存集落 (空き家や空き地)が使 われない	使いにくい農地の 発生	公共交通の徒歩圏が優 先されない開発
①都心地区の中	○	-	○	-	-
②拠点周辺の公共交通の徒歩圏と その外	-	○	○	○	○
③市街化区域内だが、公共交通の徒 歩圏外	-	○	○	○	○
④:非線引き都市計画区域の用途地 域内における公共交通の徒歩圏と その外	-	-	○	○	○
⑤:白地地域の公共交通の徒歩圏と その外	-	-	○	○	○
⑥:市街化調整区域などの集落	-	-	○	○	-

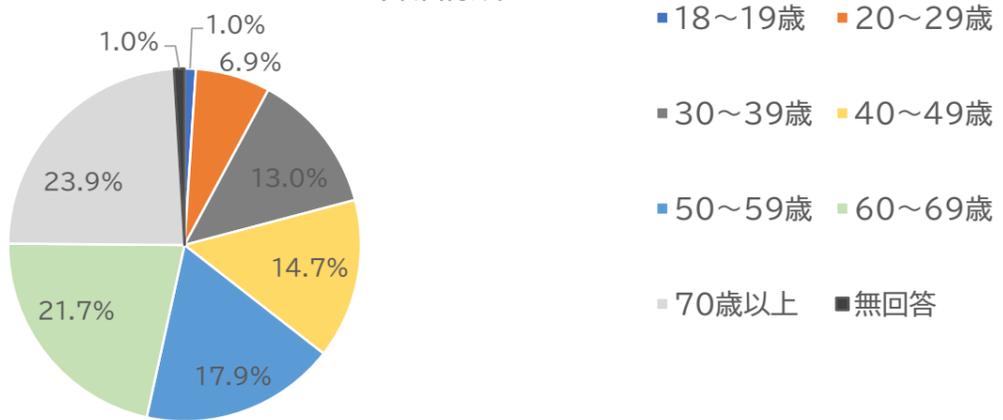
- 課題**
- ・空き家や低未利用地は増加の傾向にあり、特に2035年以降には現状以上に多くの空き家が発生する懸念
 - ・現状では空き家や低未利用地が使われにくく、農地の宅地化がランダムに進行しており、今後、既成市街地や既存集落における低密度化、生活環境や営農環境の悪化、公共交通の徒歩圏では拠点性の低下が懸念
 - ・都心地区を含む市街化区域内では、空き家や低未利用地が使われていないのみならず、建物配置や街区のいびつさが今後の環境悪化につながる懸念
 - ・市街化区域外では、公共交通の徒歩圏とその外の区別がなく土地利用が進んでおり、公共交通と連携した生活環境が生み出されていない懸念

3富山市のまちづくりに関するアンケート調査結果の速報 (地域補正前の単純集計結果)

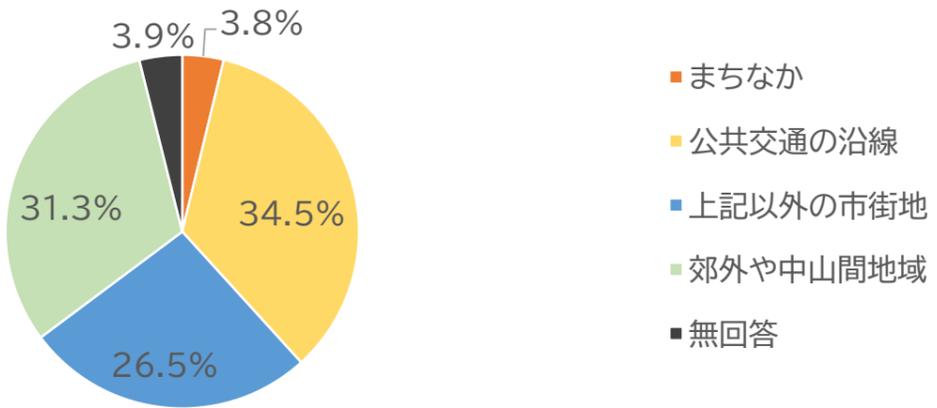
配布数 6000人 (14地域別での信頼度を確保した無作為抽出)
 回答数 2408人 回収率 40.1%(配布時想定36%)

回答者の属性

年齢構成

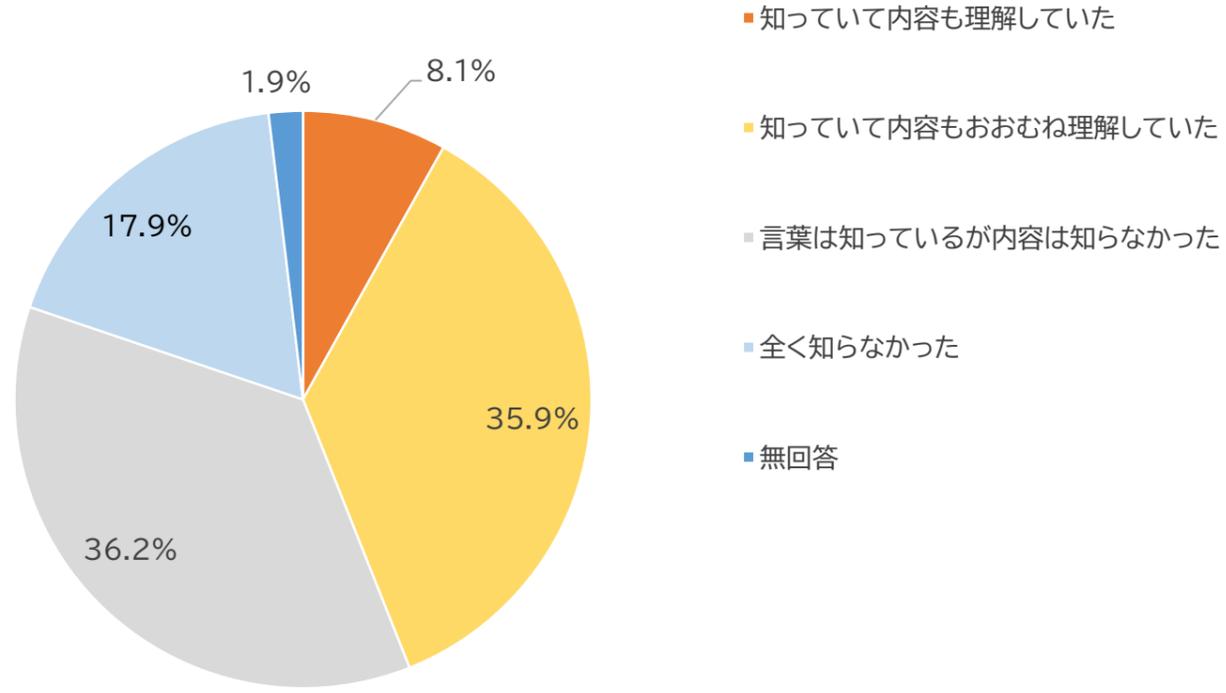


居住エリア



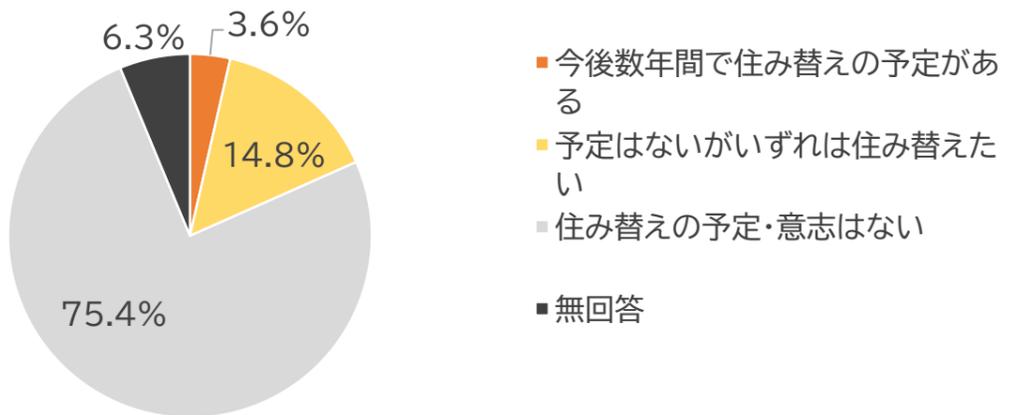
コンパクトなまちづくりの認知度

コンパクトなまちづくりの認知度

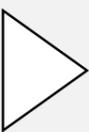
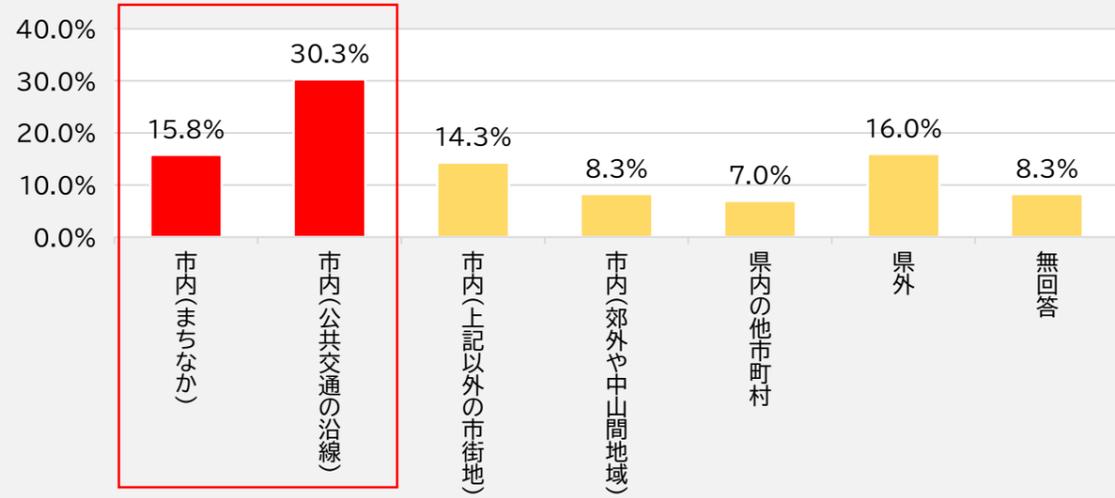


住み替え意向と希望地

居留意向



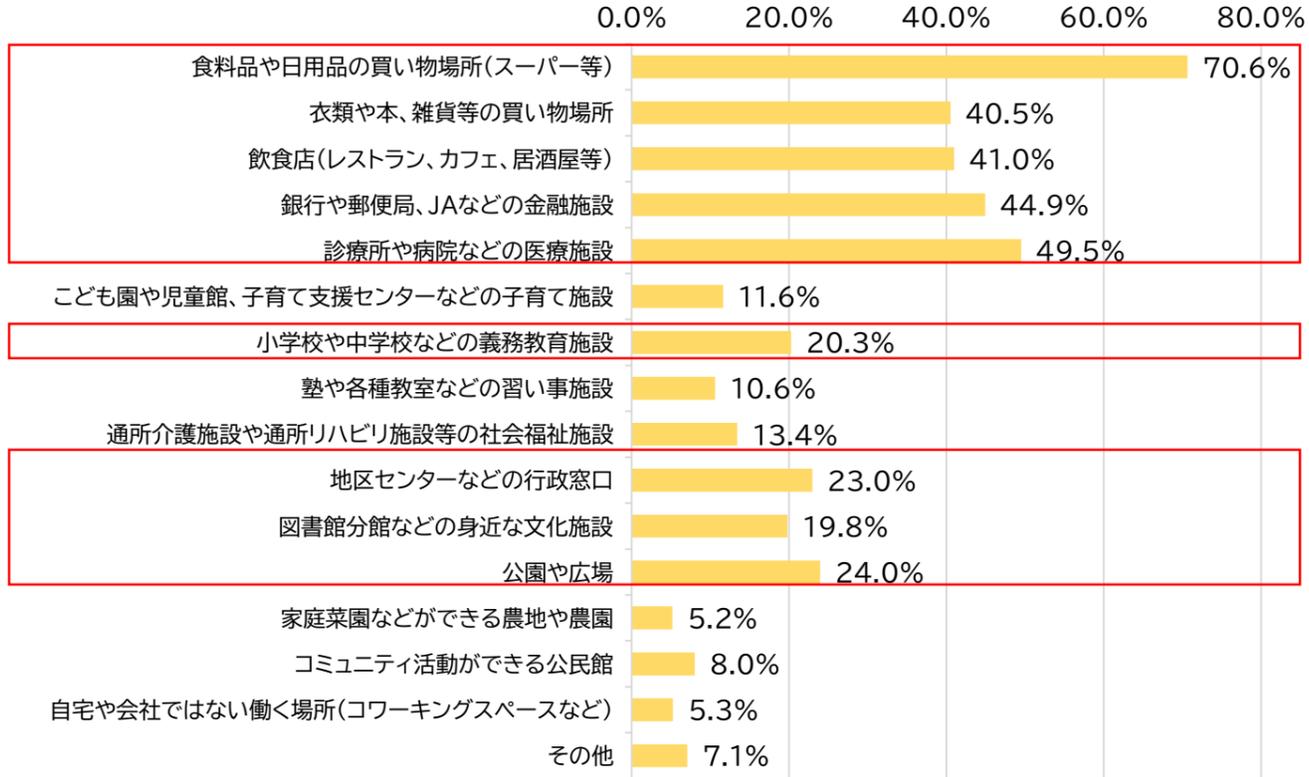
住み替え予定地や希望地



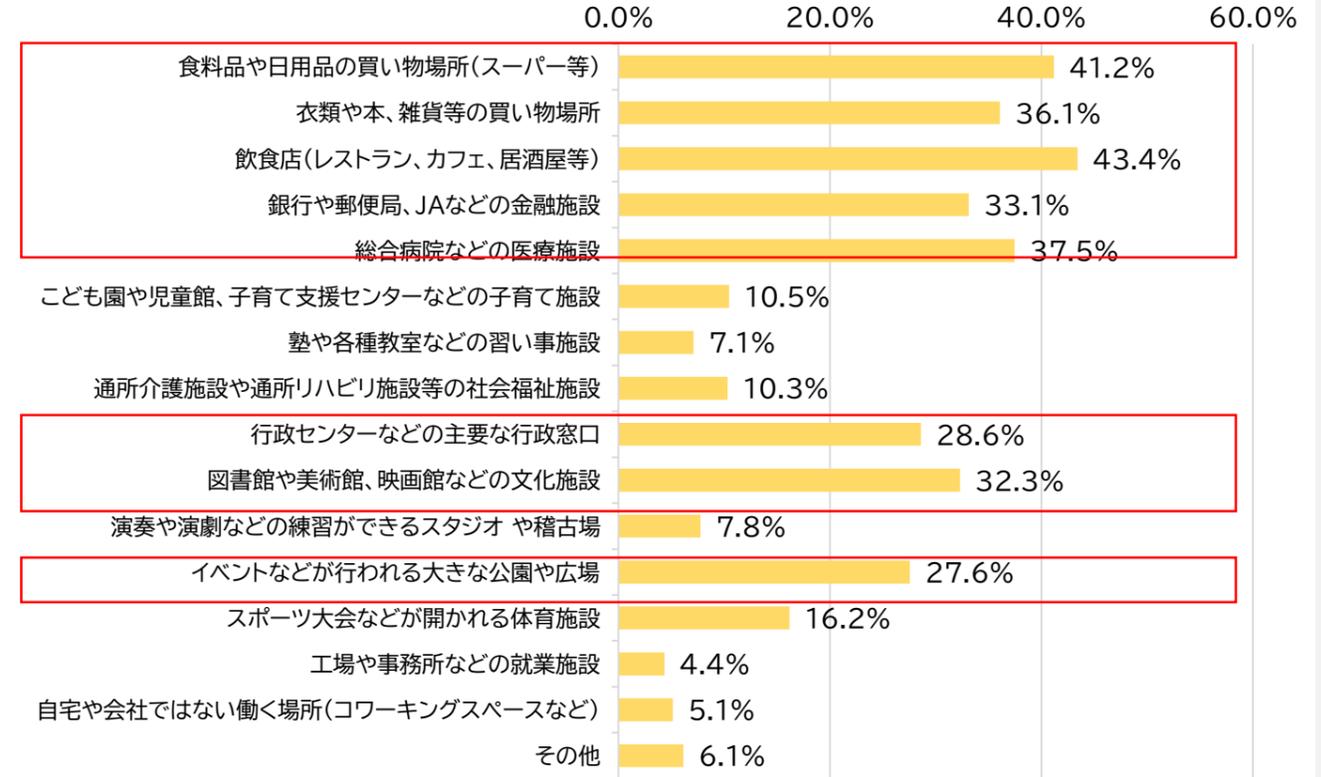
3 富山市のまちづくりに関するアンケート調査結果の速報（地域補正前の単純集計結果）

あってほしい機能

住まいの徒歩圏にあってほしいもの



まちなかや拠点にあってほしいもの

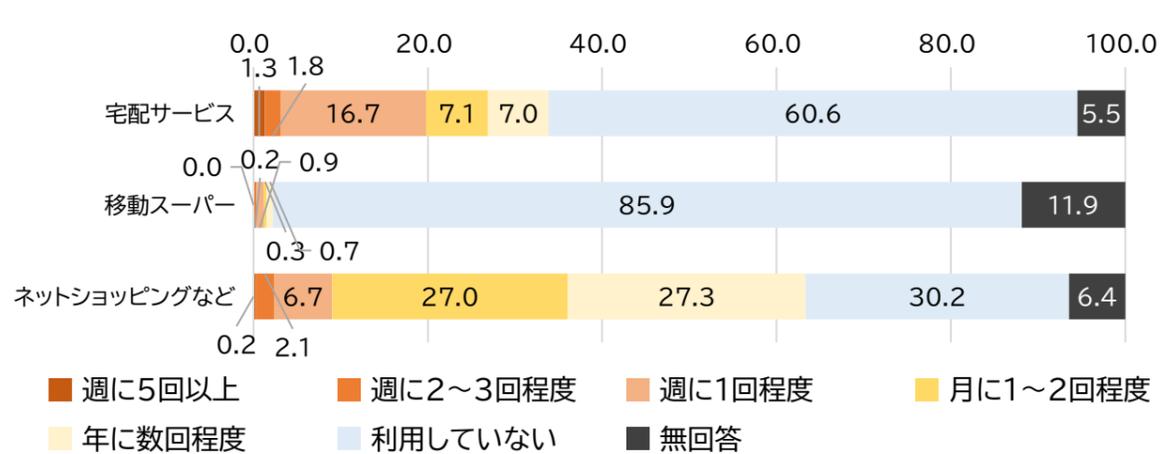


- 徒歩圏には**市民の日常生活に必要な「日用品の買い物場所」**を筆頭に、「**医療施設**」「**金融施設**」「**飲食店**」「**衣類や本、雑貨等の買い物場所**」の希望が多い傾向
- それらの機能に加えて、「公園」や「地区センター」「小学校や中学校」「図書館分館などの文化施設」といった、生活に付加価値を生む施設の希望がある傾向
- 一方で、「働く場所」や「介護施設」「習い事施設」などの希望はそれほど高くなく、必要に応じて移動することを想定しているものと考えられる。

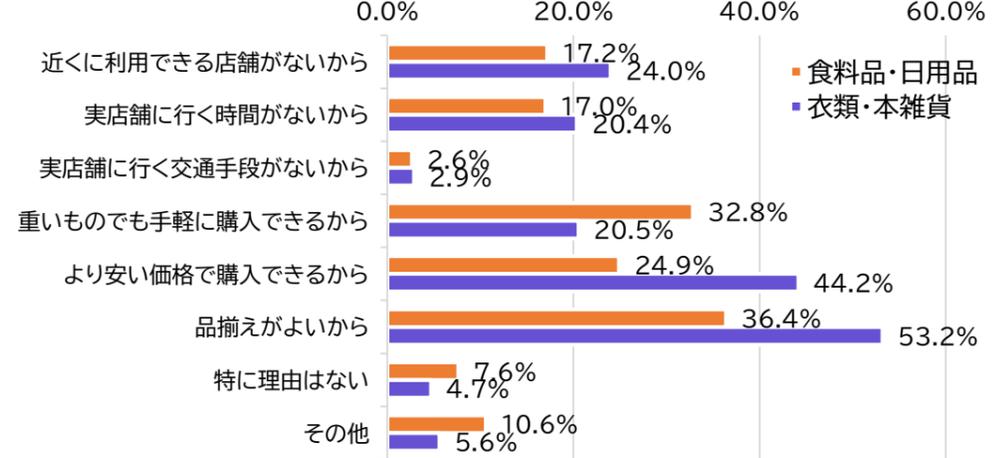
- まちなかや拠点に対しては、「日用品の買い物場所」や「飲食店」「総合病院」「衣類や日用品の買い物場所」に加え、「大きな広場や公園」「文化施設」「行政窓口」など**多様な機能の希望**
- 回答者それぞれがイメージする拠点の場所によって必要なものが違うことや、都心地区であれば様々なものがあってほしいという希望があると考えられる。

買い物における実店舗以外のサービス利用実態

実店舗以外のサービスの利用状況



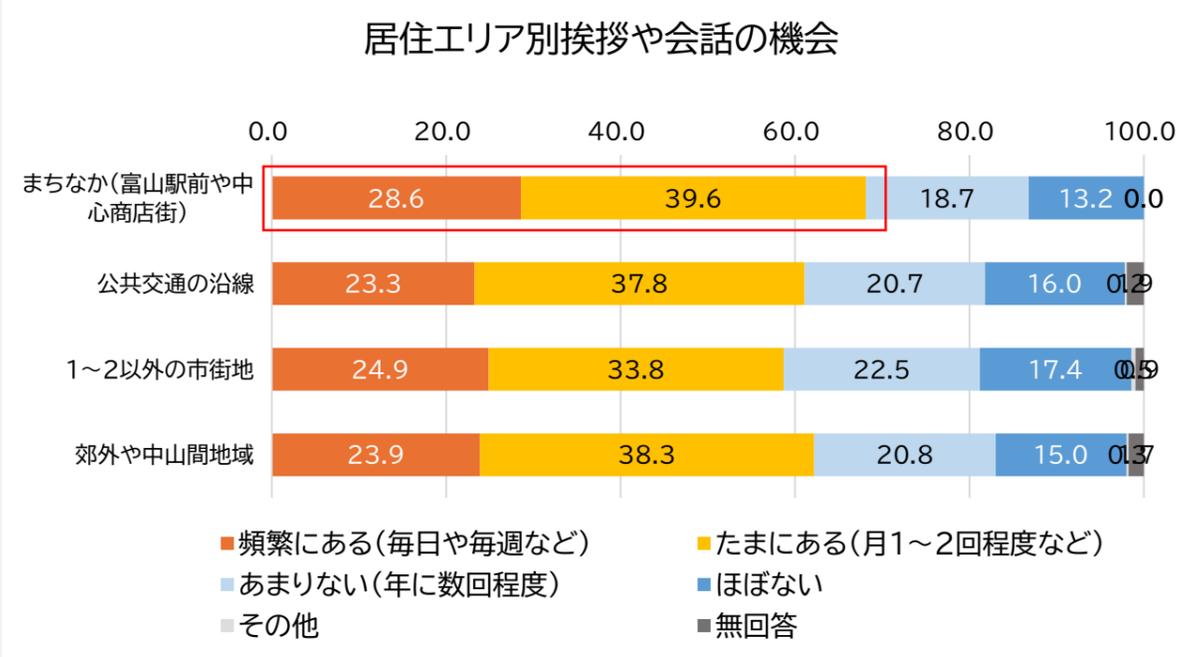
実店舗以外のサービスを利用する理由



- 宅配サービス(4割程度)や移動スーパー(2割程度)の利用はそれほど多くはないが、「品ぞろえがよい」「重いものでも手軽に購入できる」などの理由で利用
- ネットショッピングは利用者が多く、「品ぞろえがよい」「より安い価格で購入できる」などの理由で利用
- 日常的な買い物は、**実店舗での買い物が主流であり、豊富な品揃えから実店舗で買えないものを買う補完的な買い物としての利用が考えられる**

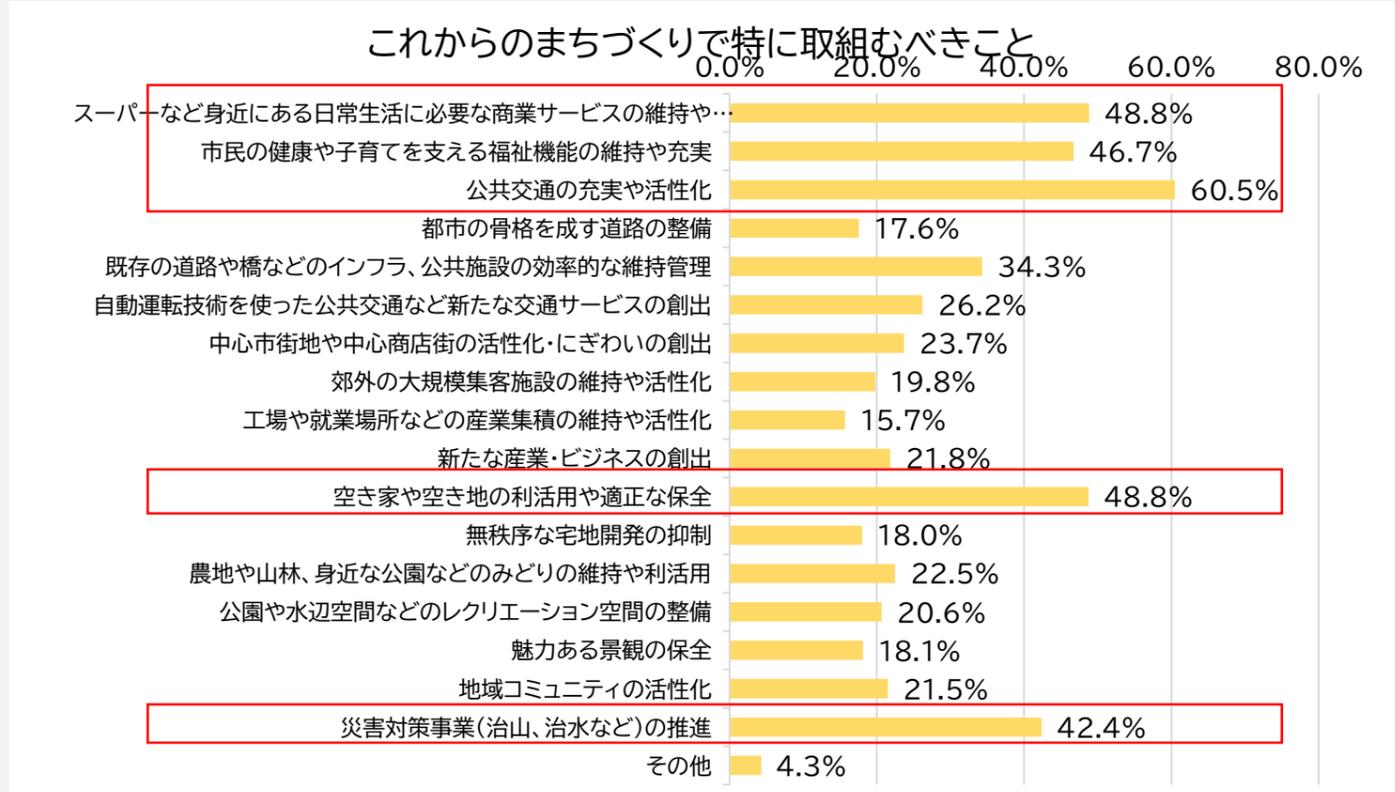
3 富山市のまちづくりに関するアンケート調査結果の速報（地域補正前の単純集計結果）

市民の日常的な交流の実態



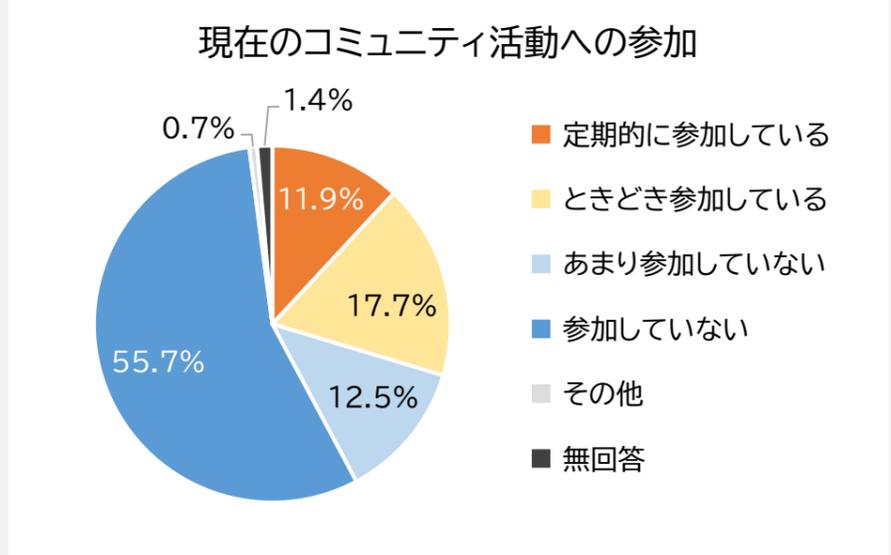
- 日常的な挨拶や会話などの機会の実態は、まちなかに居住する人たちは、他のエリアに居住する人に比べ、その頻度が多い傾向にある
- また次いで、郊外や中山間地域が多い傾向となった
- 居住誘導や都市機能の誘導を図るまちなかで挨拶や会話の機会が多い傾向にあることは、コンパクトなまちづくりと市民の日常的な交流との関連性が示唆されるものと考えられる

これからのまちづくりで取り組むべきこと

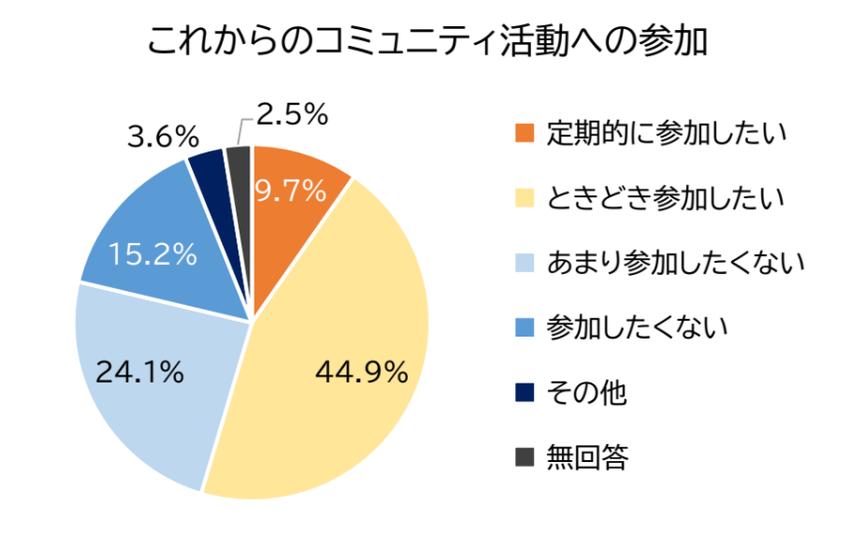


- 「公共交通の充実や活性化」を筆頭に、「空き家や空き地の利活用や適正な保全」や「災害対策事業」など生命や生活環境に関わるもの、また「商業サービスの維持や充実」「福祉機能の維持や充実」といった日常生活に関わる内容が挙げられた。
- また道路などのインフラも、新たな整備よりは維持管理に対する希望が多くあった。
- 本設問はこれから訪れる人口減少時代の課題を情報提供した上で回答するものであり、人口減少が進む中においては、まずは生活や安全の確保に必要なサービスの維持が上位を占めたものと考えられる。

コミュニティ活動に対する意識

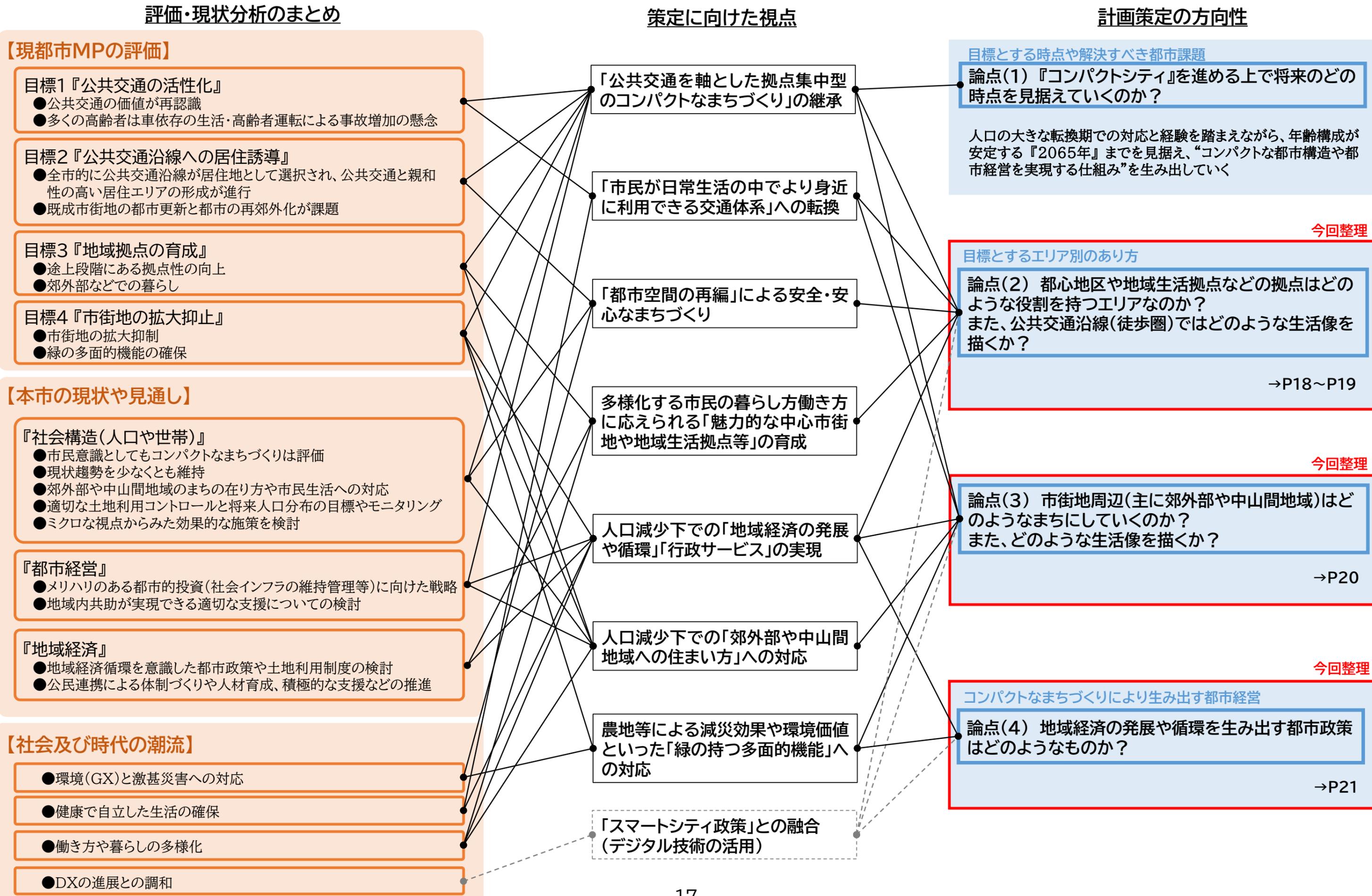


人口減少の予測や都市の課題を明示



- コミュニティ活動に対する意識は、現状は3割程度の参加だが、今後の人口減少時代を見据えた場合には、これからのまちづくりに向けて半数以上の方が参加したいとの前向きな意見を得られた。
- これからは、各地域の特性を踏まえたまちづくりが必要であるとともに、人口減少による課題の発生は地形的条件や環境などにより、その現れ方や対策が異なり、行政側の対応だけでなく、市民の共助やコミュニティを活かしたまちづくりによる対応も必要になると考えられる。

4 論点の整理



今回整理

今回整理

今回整理

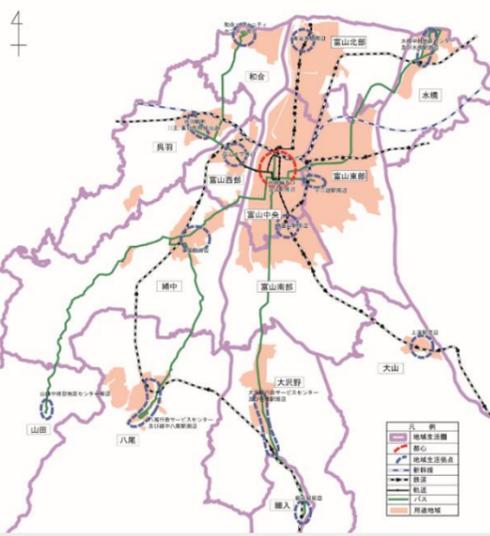
4 論点の整理

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(徒歩圏)ではどのような生活像を描くか？

①都心地区や地域生活拠点の役割

現計画

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」を公共交通の沿線に配置している。

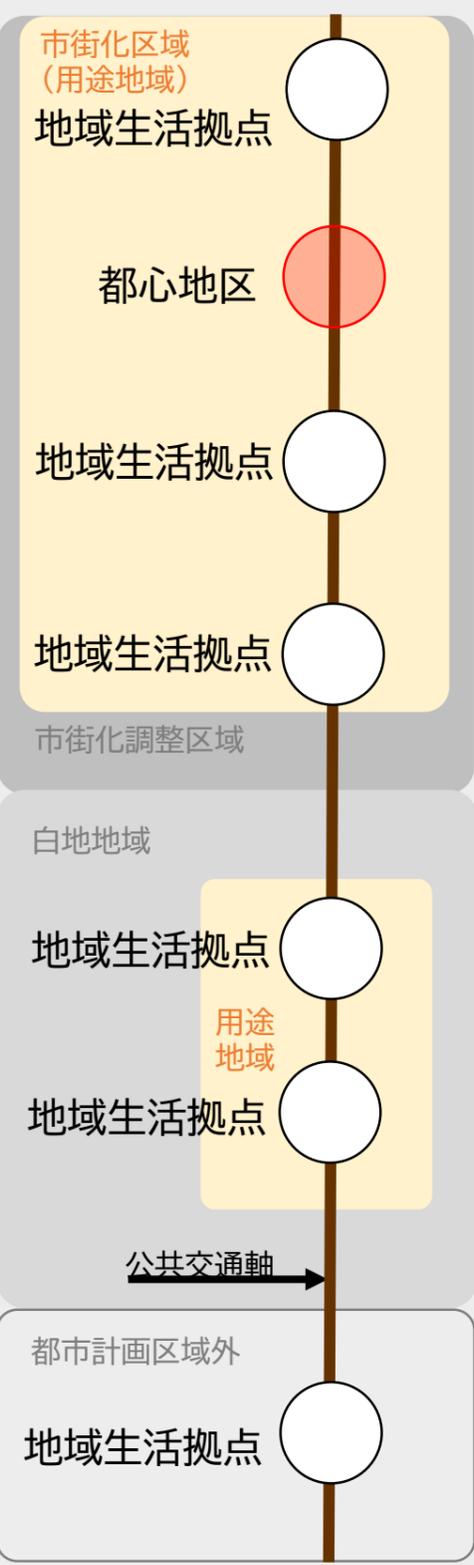


● 都心地区：市域全体の拠点

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。
 ・日本海側の中核市として、本市の社会経済活動の発展を牽引
 ・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
 ・広域的機能のほか、居住者のための身近な生活サービス機能も充実

○ 地域生活拠点：地域生活圏毎の拠点

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。
 ・商業や医療、福祉、教育など既存の集積を活かして配置
 ・日常生活に必要な商業等の生活サービスを充実



策定に向けた視点 (関連するもの)

- 「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

次期計画

拠点により「日常生活に必要な機能」の立地状況は異なる。また各拠点で自然環境や歴史的背景も異なる。

このため次期計画では、各拠点にある「日常生活に必要な機能」や「都市サービス」、各拠点の特性(自然環境や歴史的背景)から生まれる交流や余暇活動等の「都市活動の機会」を公共交通を通して提供し、市民が思い描く豊かな暮らしや多様な働き方などを実現するエリアとする。

● 都心地区の役割

車を使わずとも容易に「日常生活に必要な機能」を享受できる生活や来街できる環境を生み出し、市民同士が出会い関わり、多様な都市活動ができる拠点

特に富山駅周辺や中心商店街周辺などの中心部(●)は、多くの民間投資を呼び込み、商業・業務・芸術文化・娯楽など市民に多様な「都市サービス」を提供し、都市の魅力や活力を創出する拠点

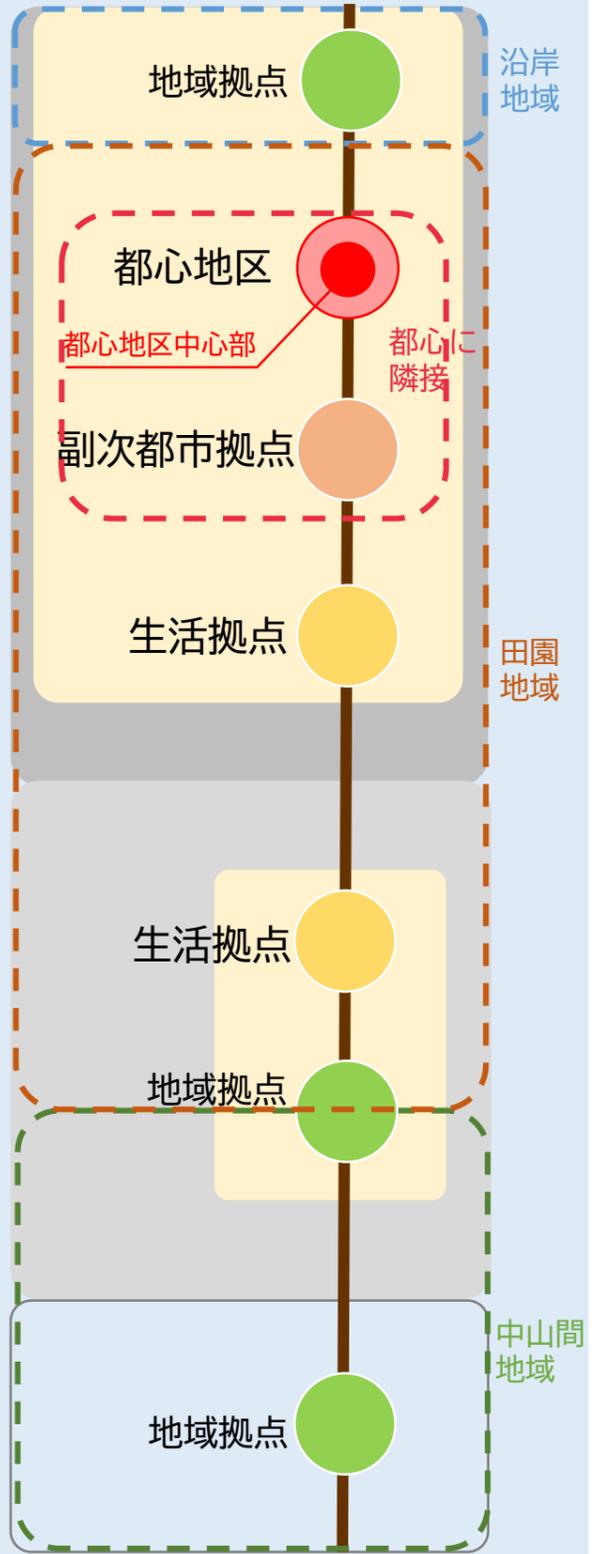
一方で、中心部以外の住宅地は、中心部にある様々な「日常生活に必要な機能」や「都市サービス」を容易に享受できる利点を生かした都市的な生活を生み出す拠点

●●● 地域生活拠点の役割

各拠点にある「日常生活に必要な機能」や各拠点の特性から生まれる「都市活動の機会」を提供する拠点

拠点の違いは以下を想定。

- 副次都市拠点(都心地区に隣接した拠点)
都心地区に隣接し、公共交通でのアクセスがしやすい場所で、民間投資等により、都心地区と連携した生活や業務などを生み出す拠点。
(南富山駅周辺や五福など)
- 生活拠点(市街化区域の外縁や郊外などの拠点)
いくつかの生活圏の市民が利用する施設があり、日常生活に必要な買い物や通院等を行う拠点。
(速星駅周辺や大沢野など)
- 地域拠点(自然環境や歴史等の資源を生かす拠点)
地域の資源を生かし、市民の都市活動の場としてまた来街者は観光や産業などの場として利用する拠点
(八尾地域の旧町、岩瀬、楡原駅周辺など)



4 論点の整理

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

②公共交通沿線(徒歩圏)での生活像

現在、市民の約44%が住む**公共交通沿線(徒歩圏)**では、車が使えなくても徒歩や公共交通を利用することで、**日常の買い物や通院、余暇活動などができる生活像を目指す。特に、都心地区やその周辺の公共交通沿線(副次都市拠点など)では、車を使わなくても便利に生活できる生活像を描く。**

- ・用途地域の有無に関わらず公共交通沿線(徒歩圏)では、徒歩や公共交通を利用することで都心地区や各拠点にアクセスできる環境を生かし、車が使えなくても、買回り品の購入や医療、金融などの「日常生活に必要な機能」を享受できる生活像を描く。
- ・また、休日等においては、都心地区などの拠点を通して芸術文化や娯楽・交流などの「都市サービス」を享受できるとともに、地域拠点において自然環境や歴史的背景などの拠点の特性から生まれる交流や余暇活動等の「都市活動の機会」を享受できる生活像を描く。
- ・特に、公共交通沿線(徒歩圏)のうち用途地域内は、これまでに居住誘導などを進めてきたエリアであり、既に多くの機能も立地していることから、車を使わずとも様々な機能を享受しやすい環境が生まれつつあるものと考えられる。
- ・このため、次期計画では、多くの公共交通が結節や機能立地がある「都心地区」や「その周辺の公共交通沿線(副次都市拠点など)」において、車を使わなくても公共交通により便利に生活できる生活像を描く。

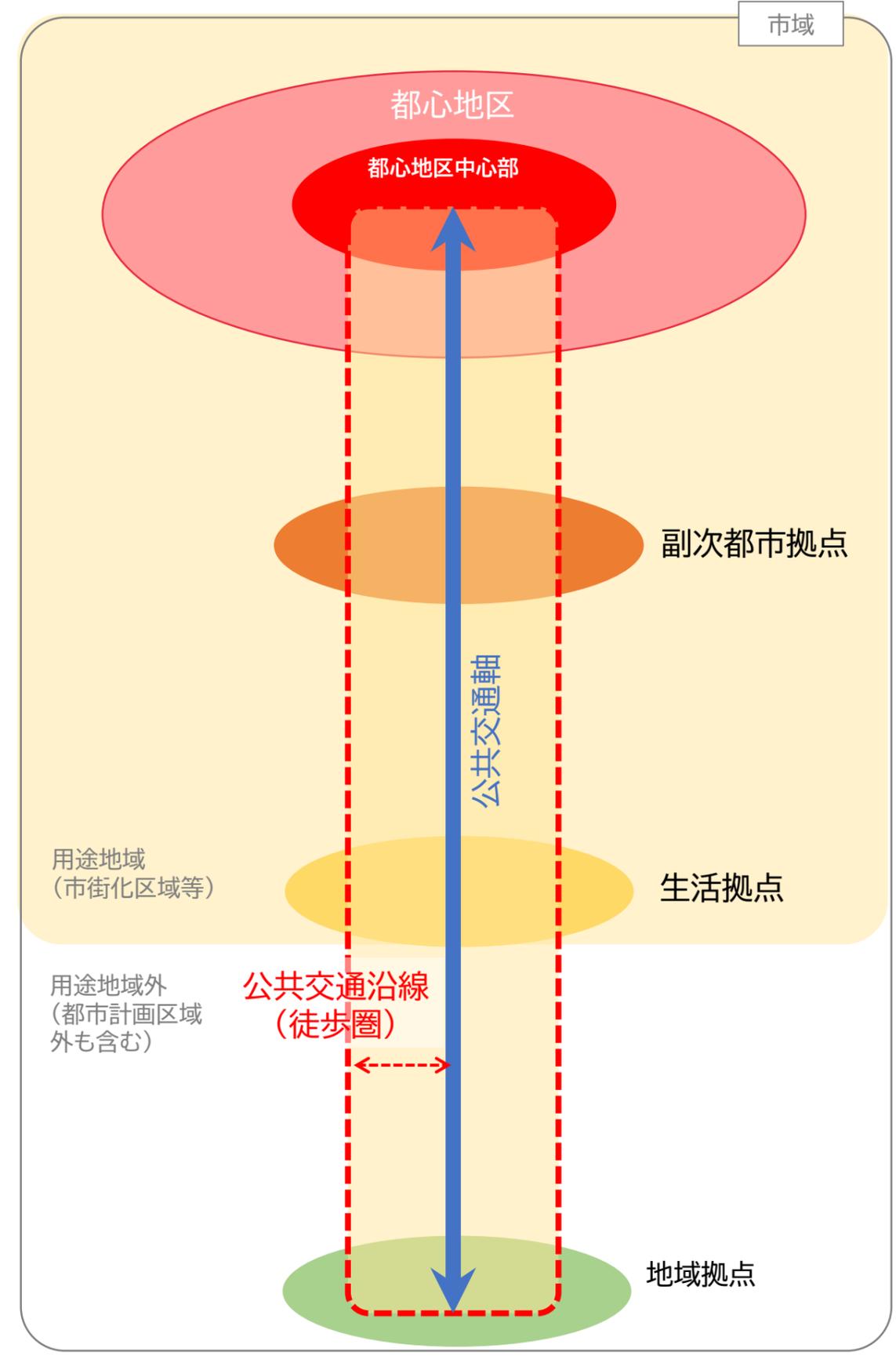
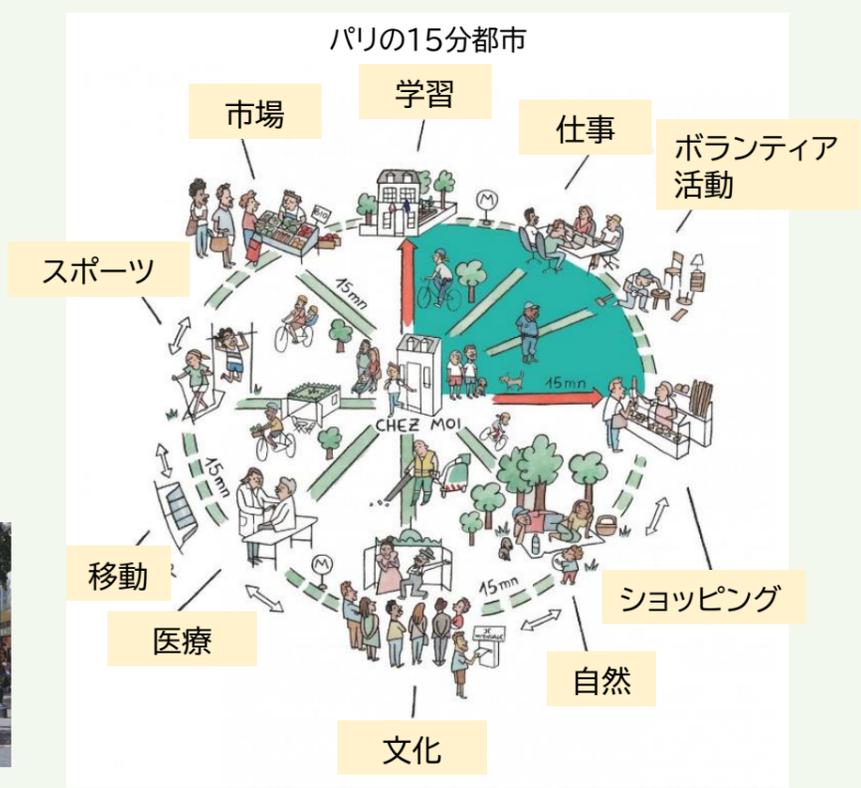
より「歩いて暮らせる」都心地区(生活像)

都心地区は、本市全体の拠点であり、また、居住を推進している核となるエリアであることから、都心地区では車を使わなくても容易に多様な機能を享受できる、本市の中で最も歩いて暮らせる「ウォークブル」な生活像を描く。

例えば、パリのウォークブルシティでは、環境や経済活動、社会生活の均衡が取れた活気のある生活しやすい都市空間で、自宅から徒歩や自転車、公共交通などのモビリティを利用した15分程度の移動で、様々な機能の享受が可能な「15分都市」を推進している。



フランスのウォークブルシティ (ヴァンソン藤井由実 著) より抜粋



4 論点の整理

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？

市街地周辺(主に郊外部や中山間地域)の環境条件

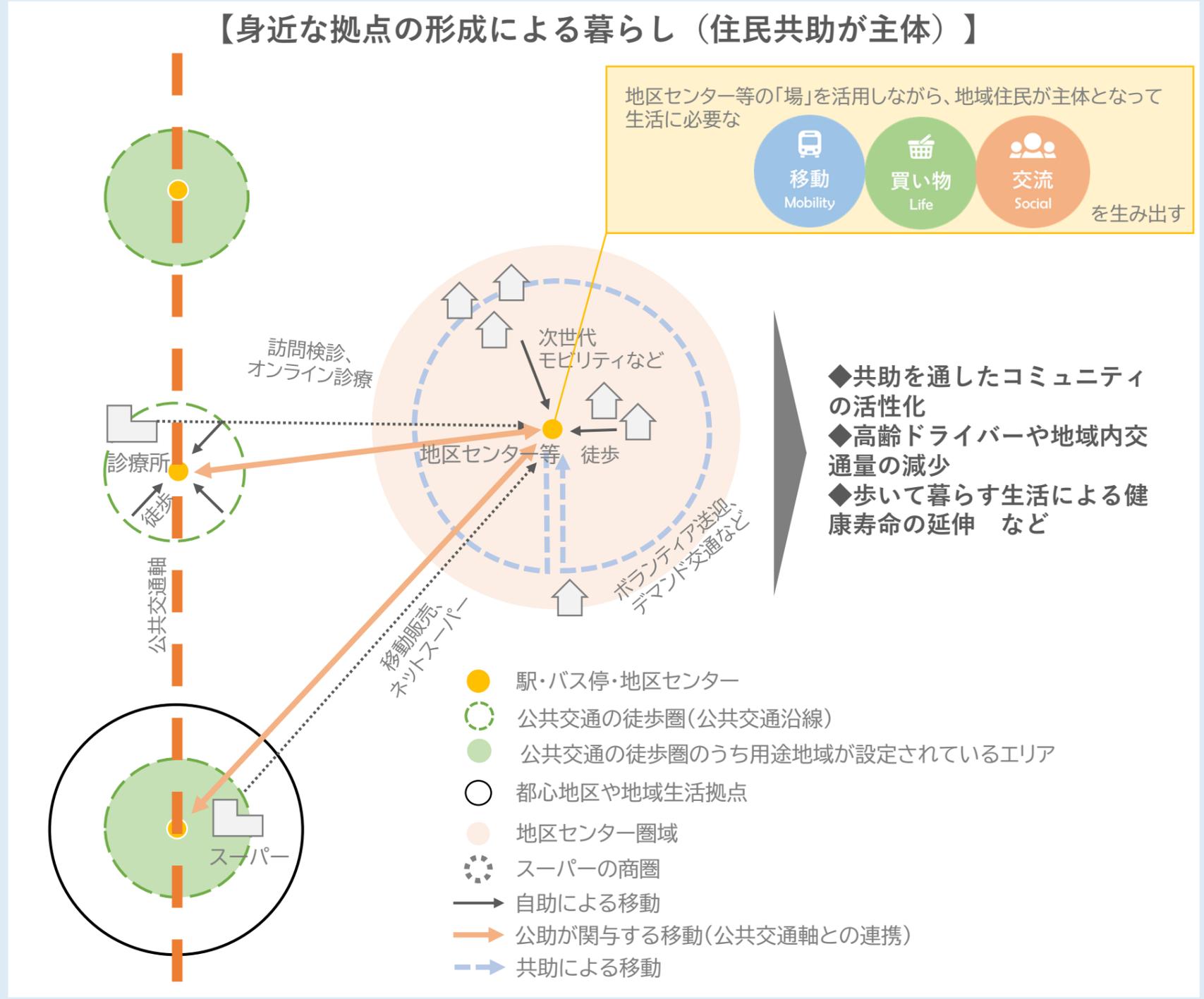
- 市街地周辺では人口減少が顕著に進むことは明らか。
- 民間投資は限られる。
- 歳入減が進むことで、現行の行政サービス水準を保持した公的支援は一層困難になると予想。
- 一定程度の人口は将来的にも残る。
- 地区センター等の行政窓口施設が維持されている。
- 都市部との分断を生まない市街地周辺のあり方や豊かな暮らし方を提示していく必要がある。

策定に向けた視点(関連するもの)

- 「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
- 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

市街地周辺では、人口減少を前提に既存の機能や施設、社会インフラ、限られた民間投資を有効に使い、住民共助を主体に生活を支え、農地等の減災効果や環境価値などを守っていく必要がある

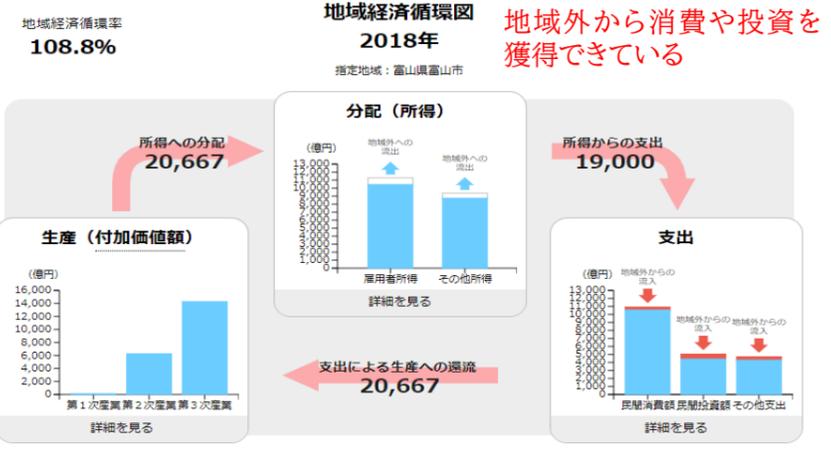
このため、市街地周辺においても公共交通沿線(徒歩圏)では、公共交通と連携した生活環境を生かしたまちにしていく。また、公共交通の徒歩圏外で車を手放すことが難しいエリアでは、地区センター等の身近な拠点を生かし、デジタル技術も活用しながら、住民共助を主体として、移動や買い物・交流などを享受できる暮らしを生活像として描く。



4 論点の整理

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？

■地域経済循環図(2018年)【第1回資料再掲】



■強靱な地域経済の構築に向けて【第1回資料再掲】

- (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。

策定に向けた視点 (関連するもの)

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

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

人口減少や高齢化が進む中においても、引き続き、「地域でお金を循環させる」仕組みをつくるため、「富山市で働き続けることができる環境づくり」や「市民や来街者の交流や購買活動などが生まれる拠点づくり」を進める。

「富山市で働き続けることができる環境づくり」…生産、分配

就業場所の確保
事業所や工場、商店などの施設の立地

住まいや移動手段の確保
コワーキングスペース等の多様な仕事の間
就業先に行きやすい住まいや移動手段

「市民や来街者の交流や購買活動などが生まれる拠点づくり」…販売、支出

来街したくなる環境
交流しやすい環境
移動しやすい環境

- 想定される都市政策
- ・公共交通と就業場所の連携
 - ・各拠点での柔軟な土地利用、空き家や空きビルの柔軟な用途変更
 - ・営農環境を阻害しない土地利用の推進
 - ・都市機能の立地促進
 - ・人口減少下における都心地区やその周辺での人口密度の維持や向上
 - ・ウォークアブルなまちづくり
- など

また、「地域でお金を稼ぐ力を強くする」ため、産業に合わせた適正かつ柔軟な土地利用や、新たな産業の創出につながる拠点づくりを進める。

地域経済を縮小させず強くするためのポイントについて、国の資料では以下の2点があげられています。

「地域を強く」するためのポイント2つ

1. 地域でお金を循環させること
お金の地域外への流出を抑制し、地域内で循環する仕組みを作ること
2. 地域でお金を稼ぐ力を強くすること
豊かな経済循環構造のために、効果的に稼ぐ産業を地域内で育てること

安全で快適な環境での操業
社会情勢へ柔軟に対応
多様な業種の交流

■想定される都市政策

- ・災害リスクの少ない場所で操業できる土地利用マネジメント
- ・社会情勢の変化に合わせた事業の変更を許容する都市計画の運用
- ・多様な業態が立地できる土地利用マネジメント

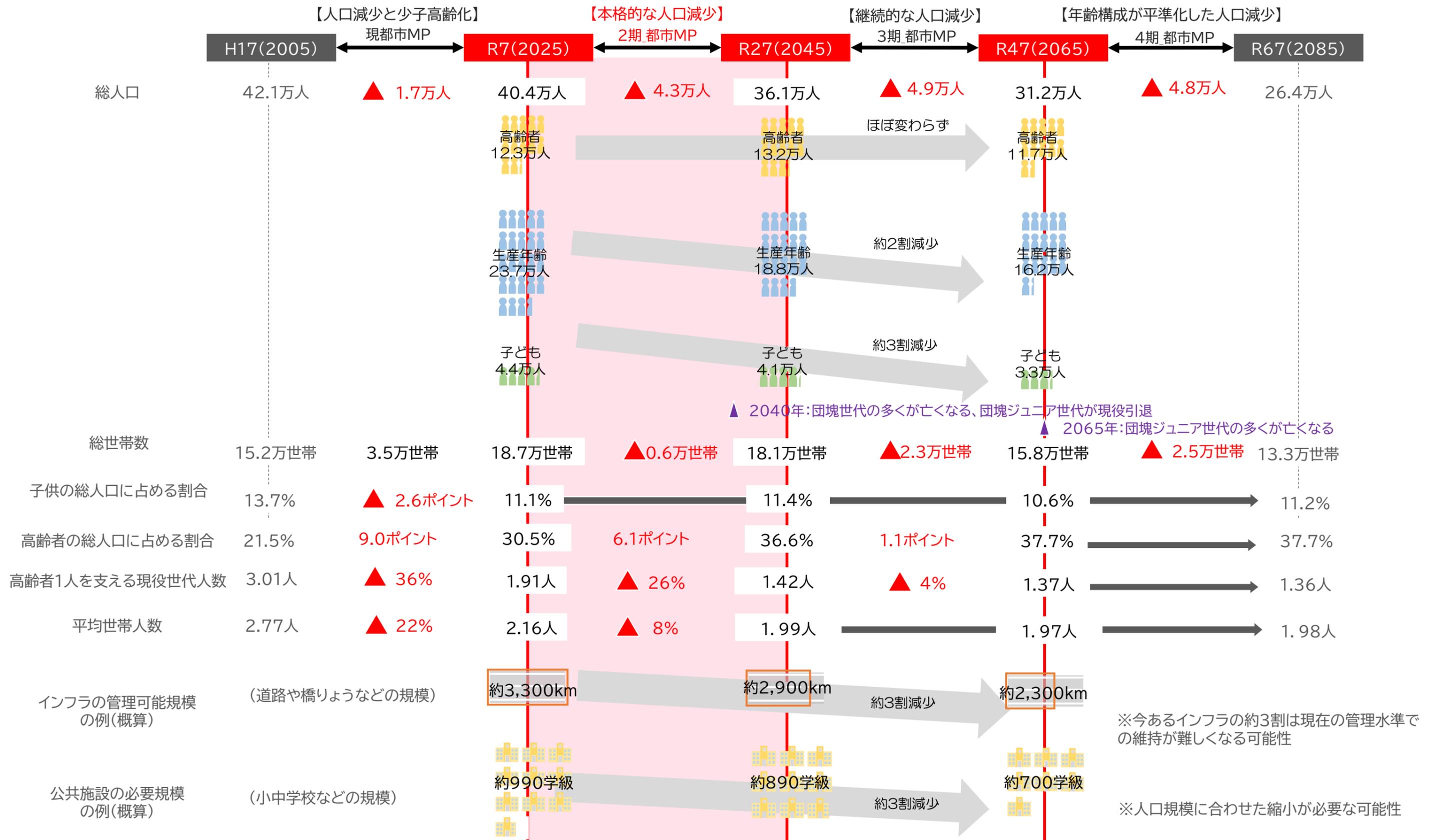
など

環境省大臣官房資料により抜粋

5 都市構造の方向性

・本市は、継続的に人口が減少していく時代を迎えており、人口や財政規模の縮小に伴い様々な都市課題が顕在化することが想定されることから、人口構成が安定化する2065年を見据え、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ことが必要である

・特に、次期計画の期間である2025年から2045年までの20年間は、人口の減少や少子化・高齢化の進展に加え、世帯数の減少や団塊ジュニアの現役引退など社会情勢の大きな転換期を迎えることから、本市の地勢及び都市計画やまちの成り立ち、これまで培ってきた交通や都市基盤の状況、コンパクトなまちづくりの成果など「現状の都市特性」を土台として生かし、目指すべき生活像や地域経済の発展などを生み出す都市構造の方向性を整理するものとする



5 都市構造の方向性

土台となる現状の都市特性

地勢

- ・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市として発展
- ・本市は国内においても最大級の面積の市であり、市域は、海拔0mから2,986mまでの多様な地形を有し、河川の上流・水源のある中山間地域から、下流の沿岸地域までが一体となった都市

都市計画やまちの成り立ち

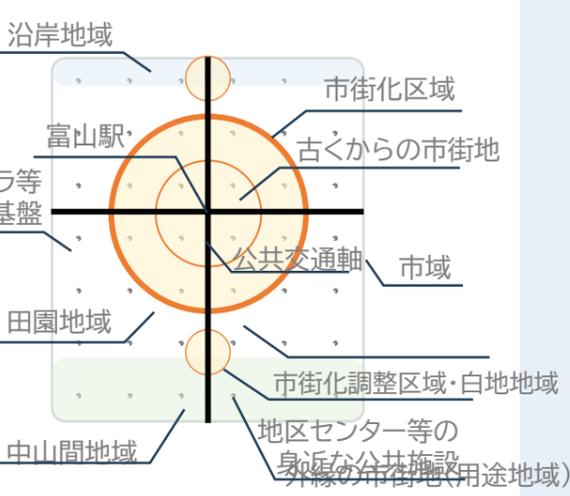
- ・土地利用規制の違う2つの都市計画区域
- ・富山駅や中心商店街などの古くからの市街地を核に、市街化区域や用途地域の設定されているエリアを中心に形成され、その周辺に集落地域等が位置しており、市街地の形成状況に沿った人口密度

交通や都市基盤

- ・富山駅から放射状に広がる公共交通網
- ・市内各所に配置され99%の市民を圏域に含む行政窓口
- ・全域に広がる社会インフラ等

コンパクトなまちづくりの成果

- ・都市の骨格として公共交通の価値が再認識
- ・都心地区や公共交通の沿線の居住地としての価値の高まり
- ・都心地区の機能集積や地域生活拠点の機能充足
- ・市街化区域を中心とした拡大の抑止



計画策定の方向性

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？

- ・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、“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

目標とするエリア別のあり方

論点(2) 都心地区や地域生活拠点などの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(徒歩圏)ではどのような生活像を描くか？

- ・拠点は、各拠点にある「日常生活に必要な機能」や各拠点の特性から生まれる交流や余暇活動等の「都市活動の機会」を公共交通を通して提供し、市民が思い描く豊かな暮らしや多様な働き方等を実現するエリアとする
- ・また、公共交通沿線(徒歩圏)では、車が使えなくても徒歩や公共交通を利用することで日常の買い物や通院、余暇活動などができる生活像を目指す
- ・特に、都心地区やその周辺の公共交通沿線(副次都市拠点など)では、車を使わなくても便利に生活できる生活像を描く

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くのか？ また、どのような生活像を描くか？

- ・市街地周辺の公共交通沿線(徒歩圏)では、公共交通と連携した生活環境を生かしたまちにしていく
- ・公共交通の徒歩圏外で車を手放すことが難しいエリアでは、地区センター等の身近な拠点を生かし、デジタル技術も活用しながら、住民共助を主体として、移動や買い物・交流などを享受できる暮らしを生活像として描く

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？

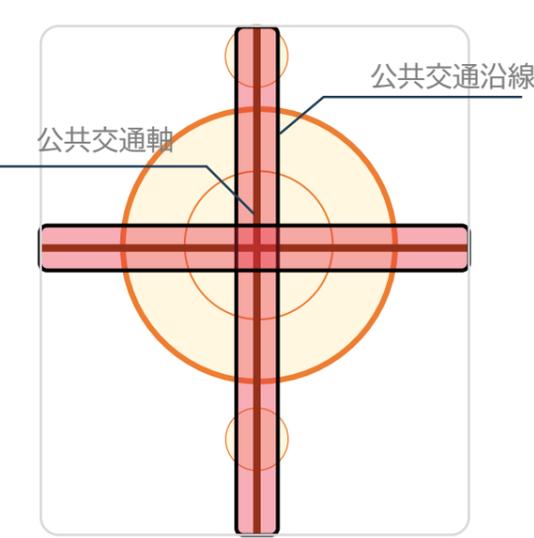
- ・人口減少や高齢化が進む中においても、引き続き「地域でお金を循環させる」仕組みをつくるため、「富山市で働き続けることができる環境づくり」や「市民や来街者の交流や購買活動などが生まれる拠点づくり」を進める。
- ・「地域でお金を稼ぐ力を強くする」ため、産業に合わせた適正かつ柔軟な土地利用や、新たな産業の創出につながる拠点づくりを進める。

都市構造の方向性

本市の都市特性を踏まえ、「公共交通の活性化」や居住誘導などによる「公共交通沿線の居住環境の形成」、中心市街地の活性化をはじめとした「特色ある拠点の形成」により、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトな都市構造を生み出すことで、歩いて暮らせる持続可能なまちを実現する。

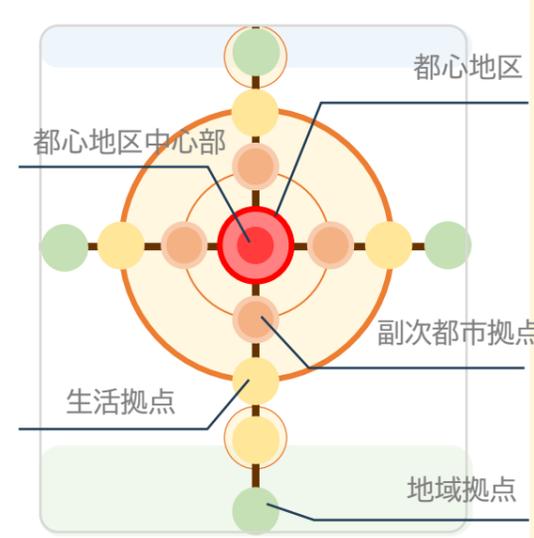
「公共交通の活性化」「公共交通沿線での居住環境の形成」

- ・富山駅を中心とした公共交通網の既存ストックとこれまでのまちづくりにより市全域の公共交通沿線で生まれた生活環境を生かし、「歩いて暮らせる」まちを実現する
- ・公共交通沿線の中でも人口密度や土地利用等の現状や将来性は異なるため、現状の人口密度を基本とし「高めるエリア」「維持するエリア」「低下を緩やかにするエリア」等に区分し、都市計画との整合も図り、居住誘導や土地利用施策、都市的投資にメリハリをつける
- ・公共交通沿線外についても、市街化の現状や都市計画との整合を図りメリハリのある土地利用施策や都市的投資を推進するとともに、公共交通沿線と連携した居住環境の形成を目指す
- ・空き家や空き地の増加及び土地利用密度の低下に対応するため、居住誘導や土地利用施策では、既成市街地の利用や農地の宅地化抑制を進めることが必要



「特色ある拠点の形成」

- ・現状の都市特性や市民の生活実態に配慮し、特色ある都心地区や各地域生活拠点など、拠点形成を進める。
- ・都心地区は、徒歩や公共交通による生活や来街がしやすい拠点として位置付け、多くの市民が関わり出会い、第3次産業などの経済活動と連携するエリアとする。
- ・地域生活拠点は、都市特性からその役割を整理し「副次都市拠点」「生活拠点」「地域拠点」に分類する。

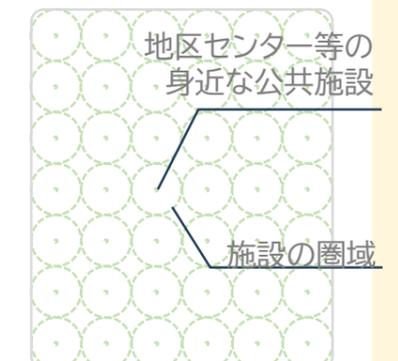


都市構造を下支えする仕組み

市民主体のまちづくり活動等により、継続的な人口減少による地域課題へ柔軟に対応した暮らしを実現する。

「新たな暮らしを生み出す市民主体のまちづくり」

- ・継続的な人口減少により様々な地域課題の発生が考えられ、市民自らが新たな発想で課題の解決やまちの価値を生み出す活動が求められる。
- ・特に、人口減少が顕著で生活を維持するために車を手放すことが難しい郊外部においては、地区毎に配置している身近な公共施設等を活用しながら、住民共助により買い物や交流、移動等の日常生活に必要な機会を生み出すことが必要である。

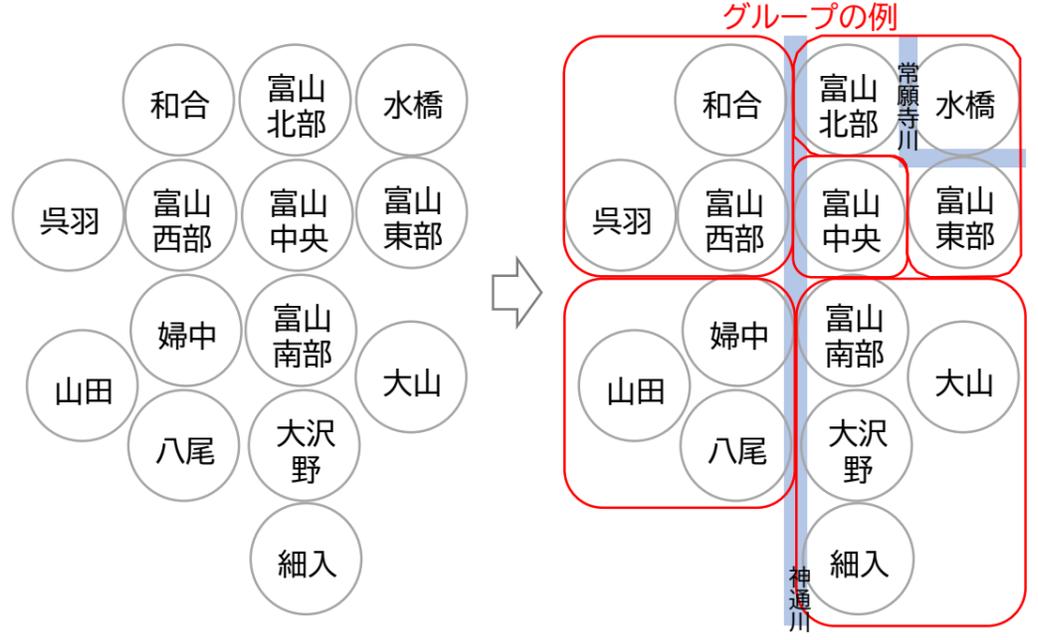


6. 地域別構想作成に向けた市民等との意見交換について

地域別構想作成にあたっては住民意見を反映するため、(仮称)地域別市民会議を設置する。

【市民会議の単位】 地域生活圏グループ

・日常生活のつながり度合いなどの関連性から地域生活圏をグループ化した「地域生活圏グループ」単位で市民会議を設置し、意見交換を実施する

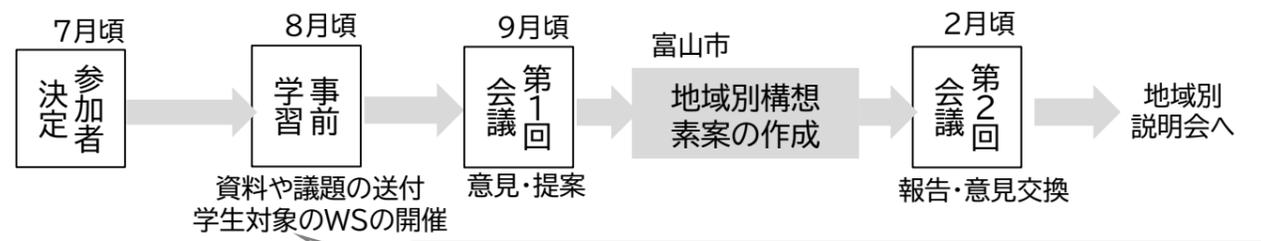


【参加メンバー】 まちづくりの次代を担う人材

・都市マスは40年後を俯瞰しこれから20年の計画をつくるものであり、コミュニティなどにおける次代の人材となりうる50歳未満の市民を中心に、20～30名程度で構成する

- | | |
|---------|---|
| 住民 | ◆地域代表:各自治振興会を介して、次代の人材を選出(男女1名ずつ)
◆庁内公募:各地域に住む職員の公募を行う(各グループ最大2名) |
| 事業者・来街者 | ◆商工会の代表:各地域に関係する組織より選出(1名～2名)
富山商工会議所、富山北商工会、富山南商工会、山田八尾商工会
◆観光協会等の代表:各地域に関係する組織より選出(1名～2名)
富山市観光協会、越中八尾観光協会、(株)ほそいり、大山観光開発(株)など
◆各工業団地の代表:1名程度 |
| 若者 | ◆学生:県内の大学の所属する学生(経済学、社会学、工学など)
県外の大学に所属する学生で本市のまちづくりに興味がある者 |

【開催回数】 各地域2回



学生には本市の地勢やまちづくりを理解し、またアイデアをもって参加してもらうため、事前学習としてワークショップ等を行い、「都心地区や地域生活拠点での過ごし方」などをテーマに議論してもらう機会をつくる

7. 今後の予定

