

第3回富山市都市マスタープラン 検討委員会資料

- 1 第2回検討委員会の主な意見
- 2 全体構想に関わる追加の分析等
- 3 全体構想(まちづくりの理念と目標)の素案について
- 4 地域別構想作成に向けた分析・検討
- 5 地域別構想作成に向けた市民等との意見交換
- 6 今後の予定

第2回検討委員会の主な意見

<主な意見>

アンケート・ミクロ分析について

<全体>

- ・住み替えの予定、意思がない方の内訳はどうなっているか。郊外の生活、生き方が好きな方は絶対動かせないが、動かせる人はどのくらいか、動きたいと思っているが動けない人の掘り起こしが必要。
- ・住処を変えたくないという人が多いが、動けないのか、動かないのかが大事な観点。
- ・「これからのまちづくりで特に取り組むべきこと」で「災害対策事業の推進」も高い結果であり論点の整理の中にフラグが立ってもいいのでは。

<分析1>

- ・まちなかは、駐車場が儲かる経済的な根源をどうにかしないと、どうにもならないのではないかな。

<分析2>

- ・公共交通徒歩圏外の農地の宅地化は、農地を造成する方が、家屋の解体費用より安い現状をどうにかしないと対応は難しい。
- ・南富山周辺では、道路が狭く再建築不可の多くが空き家になるので、手をつけないといけない。
- ・公共交通沿線外で開発がどのように進むか、農用地区域との関係性が重要。

<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外は、農業面の支援ができないのであれば、田園住居地域に変更するくらいのことをやらないと難しいのではないかな。
- ・大沢野の下大久保エリアは、宅地造成の方が安く、公園もできることから、お客さんも誘導しやすい。ここを課題と捉えるのであれば、行政が主導で対応することが必要。

<分析5>

- ・農振白地の農地をどう維持するか。零細農地は転用されやすい。土地改良事業をすることで8年縛りをかけるといふものもあるのかもしれない。

<分析6>

- ・市街化調整区域などの集落では、次世代の方に集落近くに残ってもらうことが、農地を守ることになる。他県では集落地域の地区計画などを適用しており、農村集落への定住の図り方の1つではないかな。

<まとめ>

- ・5つの課題は因果関係がある。公共交通の徒歩圏が優先されない開発、既成市街地等が使われないことを何とかしないと、本質的な解決にはならない。
- ・経済的には宅地造成の方が良いとなるのかもしれないが、コストがすべて行政負担で、民に転嫁されていない。

都市機能分布・アクセス性について

- ・市民サービスの面から変化を見据えた分析をしてはどうか。金融や行政サービスもコンビニで受けられる。コンビニの利便性は結構重要である。地区センターはそれ以外の機能を果たしていくのだと思う。特に、用途地域外の公共交通徒歩圏外の地区センターの役割は、事務用の窓口ではない機能が重要視されていくのではないかな。
- ・コンビニの撤退が多く、調整区域に立地したいという意見もある。出店しやすい状況にするとよい。
- ・地区センターが身近にあると安心感がある。利点としてもっと強調してもよい。

公共交通沿線の人口について

- ・人口密度のバラつきに関しては、測地的な情報として、類型的でもよいし、地鉄の沿線などの固有名詞を持って文章で表現されるでもよいので、どこかに示してほしい。

空き家の分析について

- ・中山間地域の空き家はどのような状況か。その対策はどうなるのか。

都市構造の方向性等について

- ・人口減少で生産年齢人口も減少する中、公共交通を維持できるのかは課題である。都心部は、行政補助で維持すると思うが、周辺部では、公共交通から離れたところにスーパーが立地している。ラストワンマイルを、例えば、自動運転や次世代型交通を使うなどの検討も必要ではないか。
- ・地域は小規模な拠点を維持しながら、都市構造としては引き続き都心部に人を集約するのだろう。公共交通は、周辺から中心部やお団子に人を如何に集めるかとあるが、中山間地域も含め、如何に中心に集まってもらうかを考えることが、公共交通網やコンパクトシティの目的だと思う。

- ・現状の詳細分析は、市民の理解や合意形成に活かされるのではないかな。縮小時代の合意形成は非常に難しい。共通の理解で合意形成を図るには、客観的な事実を出すことである。

- ・コンパクトなまちづくりは、持続可能な市民生活を維持するための方法である。郊外に住むにはインフラのサービスが必要であり、それを維持するためのコストは高い。インフラの廃止を前もって知らせることも必要。少なくとも新たにそういったエリアに住む人にはコストを担ってもらう視点も必要ではないか。

- ・人口の推計に合わせて、公共交通の利用者数推計などできないかな。

- ・空間的に世帯が減ることが重要。2045～2065年にかけて本格的に減少し、1割以上が空き家になる。インフラも減少が必要であり、住宅もスクラップアンドビル時代ではなくなる。

- ・成熟の観点から、都市構造の中、農地や空いている土地をどう扱うのか。スプロール的に空き家は、農地と宅地が混在している状況。ライフスタイルを含めどう積極的に位置付けながら考えていくか。中心市街地だけでなく郊外部も含めて考えていかなければならない。

- ・縮小の観点では、中山間地域で人が少なくなったところをどうするのか。できるだけ維持するのか、集約化・中山間地域をたたんでいくことを支援するというものもある。

地域別意見交換会について

- ・地域人口の変化など、前回と今回を検討した内容を、地域に反映した資料で議論していくのがよい。
- ・比較的若い世代の意見を聞こうとしているが、生活弱者の65歳以上の意見も聞く必要があるのでは。

計画全体について

- ・地域別構想の下レベルから、少しずつやる気があるところと、そうでもないところへのフォローに差がでてくるのは致し方ない。やる気があるところをどれだけ救い上げ、頑張ってもらうか。それを見ながら他の地域の方たちも、自分たちはどうするか判断することもあり。やる気のある地域を重点的に支援することを都市マスとしても示すこともありかもしれない。南富山での取り組みを積極的に位置付け、ミニマムレベルの支援と、やる気のあるところを伸ばすことを見せることもある。

- ・最終的に何が問題で、どうしたいのかが重要である。市域にバラバラ住んでいると行政コストがかかることが課題なら、サービスに係るコストを個人に担ってもらうことが必要である。

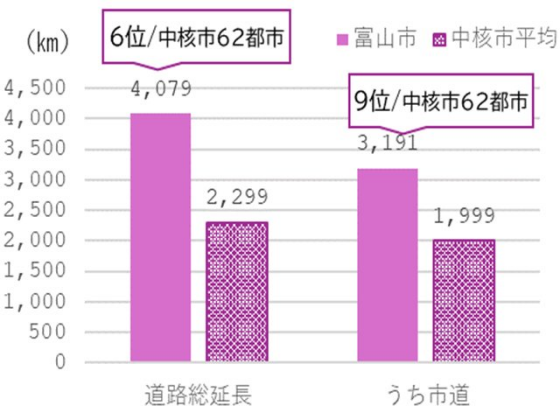
- ・周辺の自治体との関係性も重要である。周辺の自治体との関係性も意識しながら、広域都市計画を考える上での指針として考えておくといいのではないかな。

2 全体構想に関わる追加の分析等

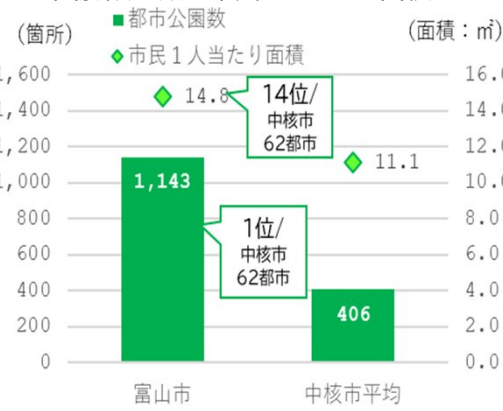
1)社会インフラの課題

富山市が保有する社会インフラと老朽化の状況

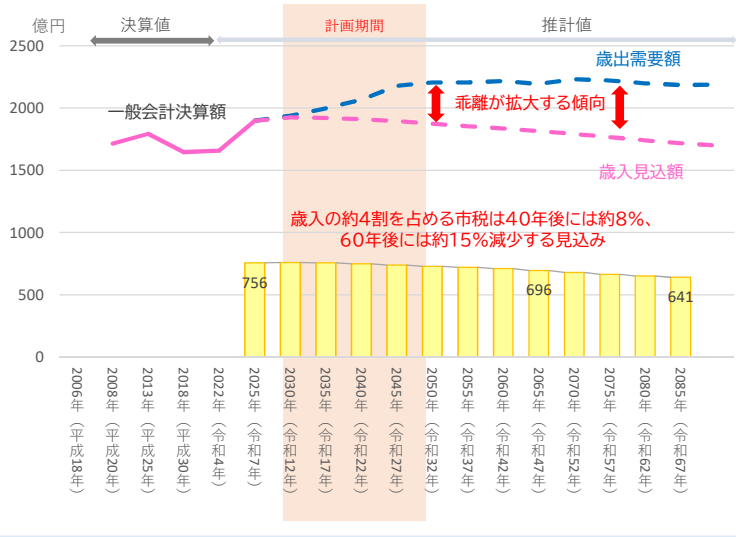
道路の総延長(国道・県道・市道の合計)と市道延長



公園施設の数と市民1人あたり面積

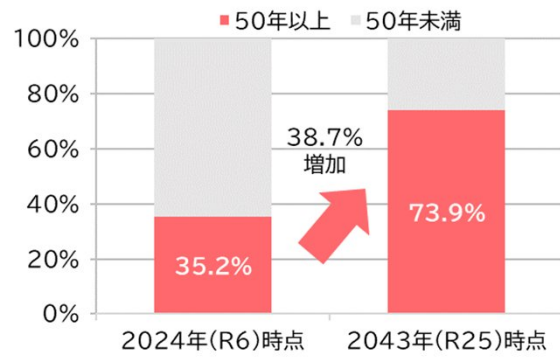


参考) 一般会計規模の現状と見通し (第2回検討委員会提示)



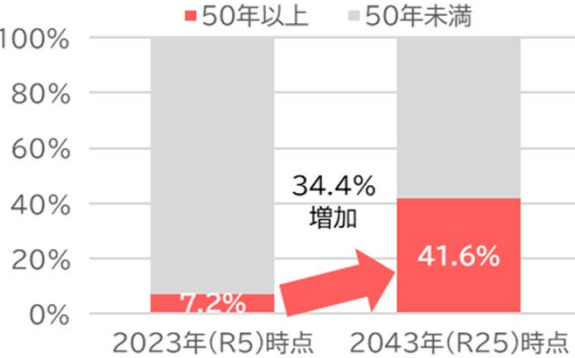
橋梁の数と耐用年数を迎える割合

(橋長15m以上の重要橋梁で架設年が明らかな230橋)



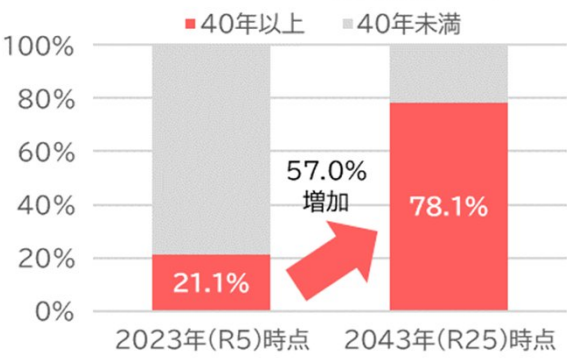
下水道の総延長と耐用年数を迎える割合

(管渠延長: 2598.9km)



水道の総延長と耐用年数を迎える割合

(水道管延長: 3207.1km)



【社会インフラの課題】

・国内を見渡しても、本市は比較的多くの社会インフラを保有しており、今後、耐用年数を迎える施設も増えつつあるため、施設の更新や老朽化対策が必要になることは明らかである。人口減少や高齢化の影響で社会インフラに投資できる財政規模が縮小する中においては、その持続性に課題がある。

・このため、新たな社会インフラを増やさないとすることを前提とするまちづくりが必要であるとともに、次期計画期間中には、まちづくりを踏まえた既存の社会インフラの持続可能なマネジメント方針を設定し、実践していくことが求められる。

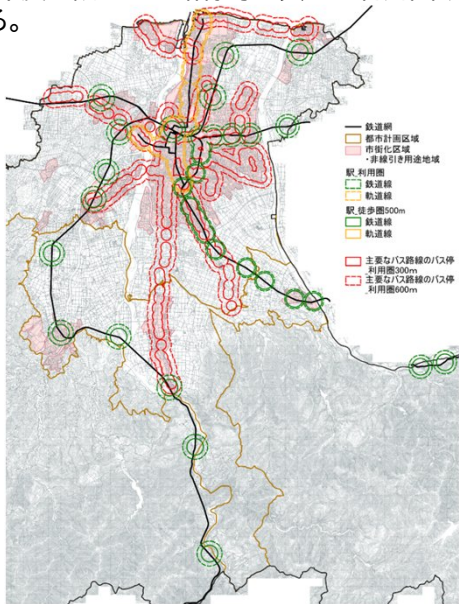
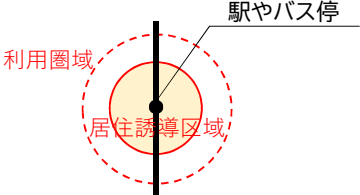
2 全体構想に関わる追加の分析等

2)公共交通の課題

①公共交通の利用者数の変化予測

(公共交通の利用圏域)

・公共交通の利用者は居住誘導区域としている鉄軌道駅から500mやバス停から300mの範囲のみならず、その外側(利用圏域)に住まう市民も徒歩で利用している。
・令和2年度の調査より路線毎に異なる利用圏域を有している。



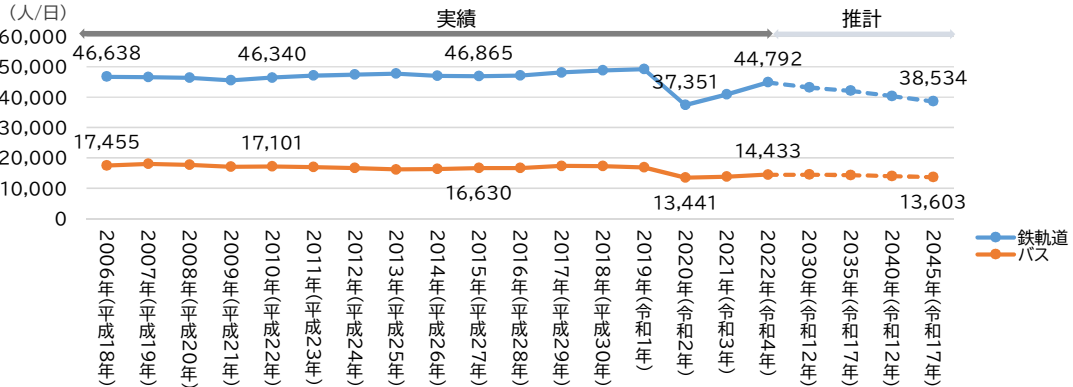
番号	種別	利用圏域	歩行時間
1	あいの風鉄道路線	790m	14分
2	地鉄本線	700m	12分
3	〃不二越・上滝線	590m	10分30秒
4	〃立山線	700m	12分
5	JR高山本線	750m	13分
6	市内軌道線	600m	10分30秒
7	富山港線	600m	10分30秒
	バス路線	600m	10分30秒

・算出した利用圏域から、市全体の**63.4%の市民が徒歩で公共交通が利用可能な圏域内に居住**していることが分かる。(用途地域外や都市計画区域外を含む)

区分	想定圏域内人口(人)	①人口割合 利用圏域	②人口割合 居住誘導区域	①-②
1 鉄道路線	71,664	17.2%		
2 軌道線	60,513	14.5%	24.8%	6.9%
3 バス路線	131,838	31.7%	18.1%	13.6%
全体(1+2+3)	264,015	63.4%	42.9%	20.5%
市全人口	416,147			—

・利用圏域人口の変化を前提に利用者数を将来推計した結果、公共交通利用者は減少の見通しである。

■公共交通の利用実績と推計(鉄軌道とバス)



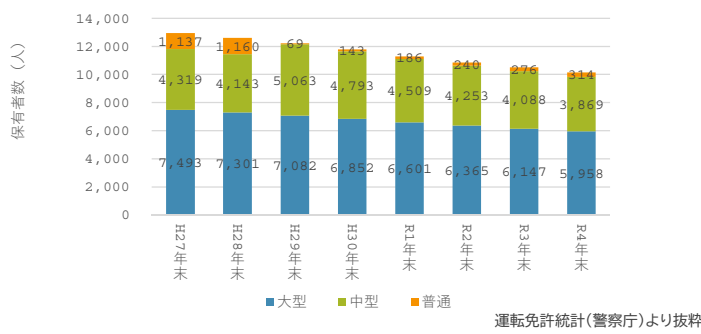
利用圏域人口の変化からの影響を前提とした富山市独自推計
観光客などの来街者の増減は加味されていない

②公共交通の担い手等の不足

運転手の不足

・・・バスやオンデマンド交通等を担う運転手(第2種免許保有者)が減少傾向(富山県)

■バス等の運転が可能な第二種免許の保有者数の推移(富山県)



公共交通の運営に伴う人材不足や収入減なども課題

・・・運行収入や運行本数は、新型コロナウィルス感染症等の影響もあり減少傾向

■鉄軌道(JRを除く)の運輸収入の推移



北陸信越交通・運輸統計年報(北陸信越運輸局)より抜粋



数字でみるとやまの運輸(北陸信越運輸局富山運輸支局)より抜粋

【公共交通の課題】

・人口減少に伴い、現状の利用の仕方の範囲では利用者数は減少してしまうだけでなく、運転手の不足や収入減などにより、持続性に課題がある

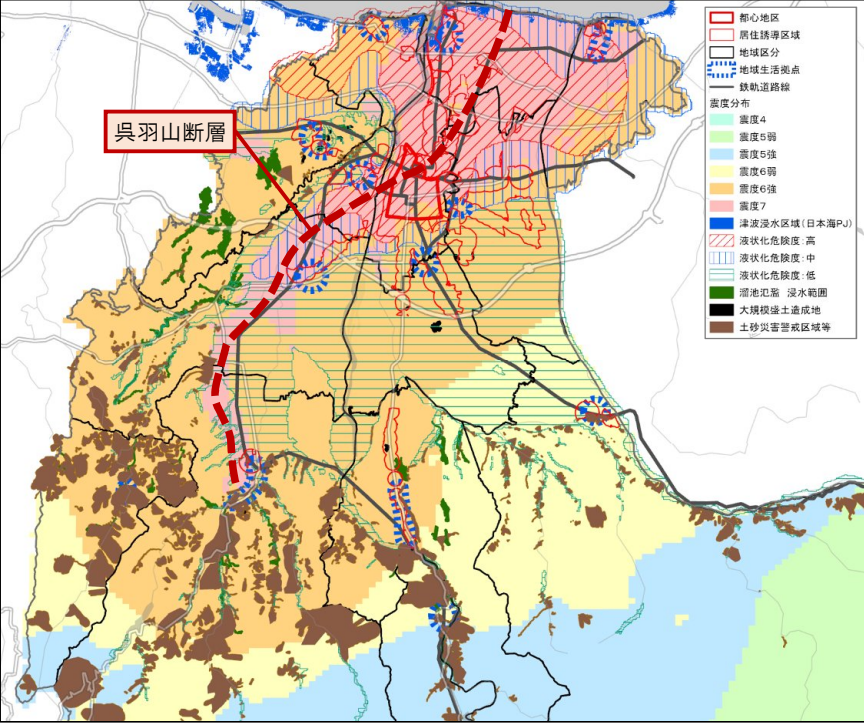
・このため、公共交通の活性化や公共交通を志向する生活を生み出すためには、持続可能な交通体系への再構築を進めることが必要であるとともに、公共交通徒歩圏での人口集積に加え、利用圏域を意識した施策の展開が必要

2 全体構想に関わる追加の分析等

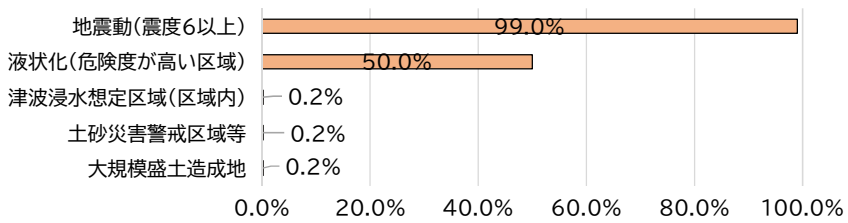
3)災害リスクの課題

- ・本市は神通川と常願寺川が貫流する地勢や地震における活断層が存在している
- ・災害ハザードマップから本市での災害は地震起因と大雨起因に大別される
- ・呉羽断層を起因とした地震の揺れでは震度6以上の揺れが想定されるエリアに人口の約99%が居住し、大雨による洪水が想定されるエリアに人口の約78%が居住しているなど、本市の市街地は大半に災害リスクがある

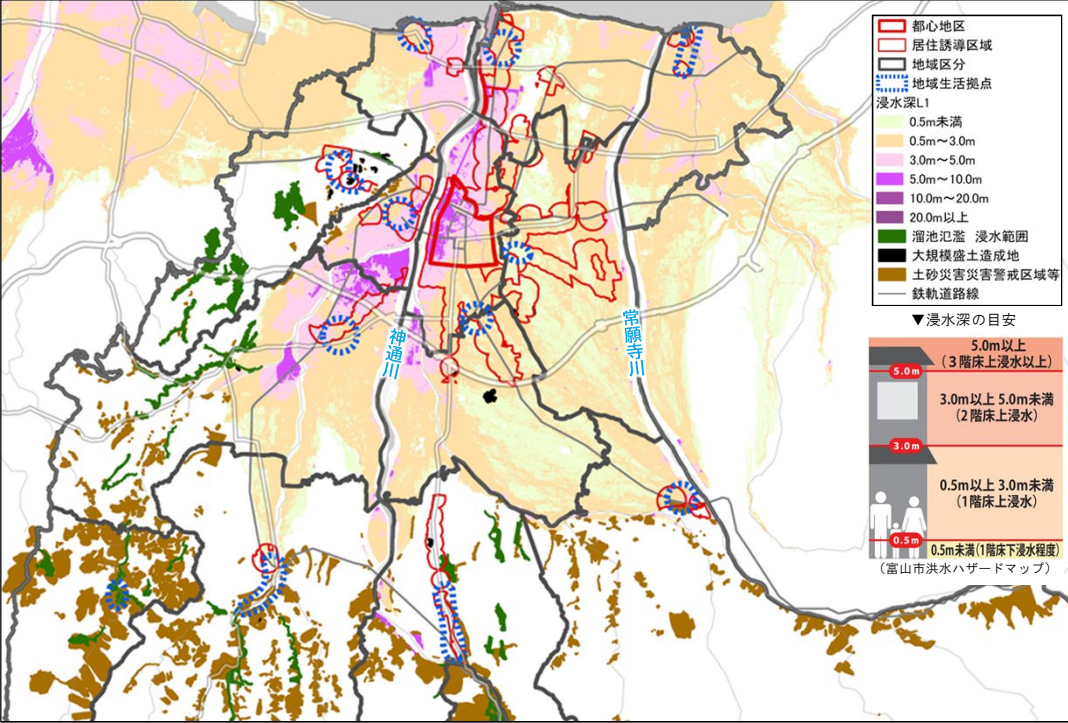
■地震に起因する災害リスク(呉羽山断層)



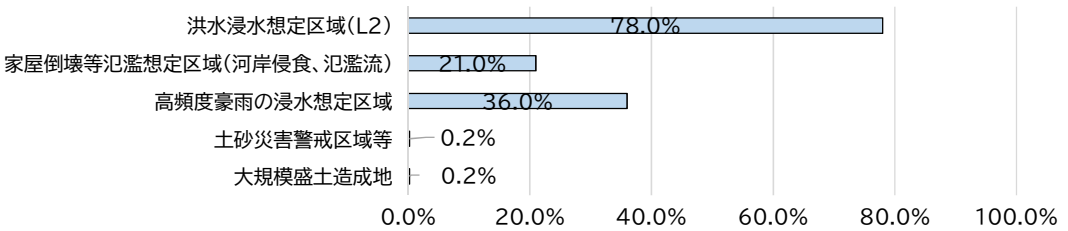
(R4全人口(居住地)に占める割合)



■大雨に起因する災害リスク(想定最大規模(L2)の洪水による浸水想定区域)



(R4全人口(居住地)に占める割合)



富山市立地適正化計画(防災指針に関するデータ集)より抜粋

【災害リスクの課題】

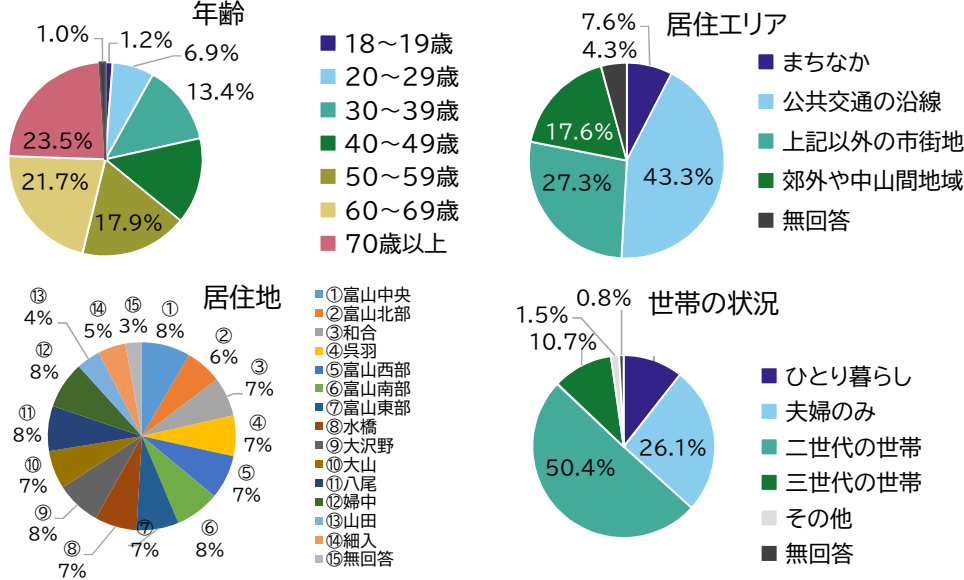
- ・本市は地勢などから地震や洪水などのリスクが存在しており、その発災は、近年、頻発・激甚化している。
- ・このため、発災に対する都市の安全確保のみならず、リスクの高いエリアでの都市的土地利用を抑制するなど、都市の安全確保を前提とした土地利用の推進が必要

2 全体構想に関わる追加の分析等

4)まちづくりに関する市民アンケート調査の主な結果

回答数2408人 配布数6000人 回収率40.1%
令和6年1月に実施
抽出方法：地域別で一定程度の回答を得る配布数を整理し、無作為で抽出
集計方法：総数結果は各地域の人口総量に対する重みづけ係数を乗した値で集計、地域別結果は単純集計

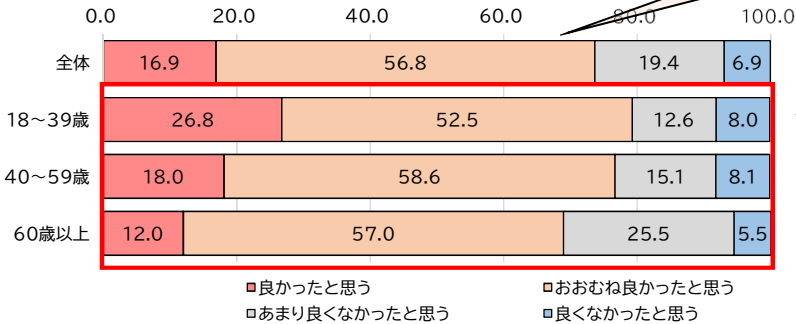
① 回答の属性



・多くの年代や地域から幅広く回答を得ることができた
・住まい方としても二世帯での世帯が半数を占めている

② コンパクトなまちづくりの市民評価

■取組み全体の評価

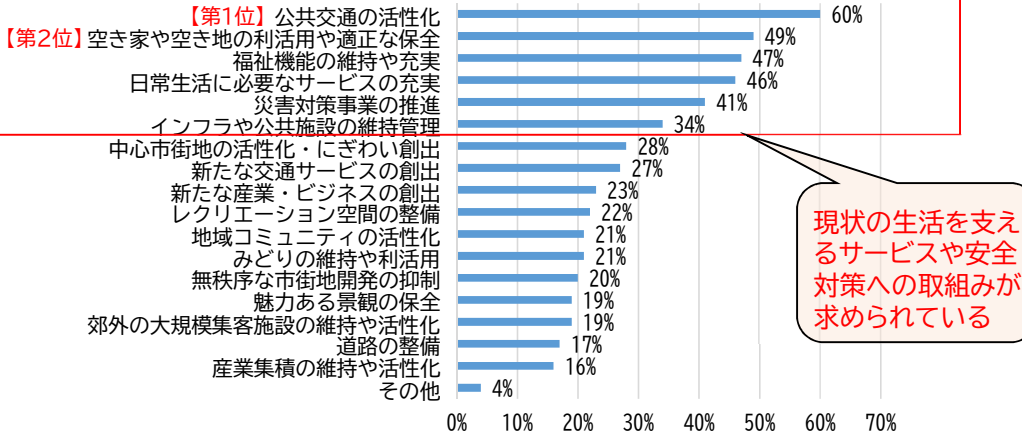


※本市が進めるコンパクトなまちづくりを知っていて、内容を理解されている方の評価

・本市のコンパクトなまちづくりに対する市民の評価は全体で7割が良かったと評価し、若い世代では8割近くが評価していることから、人口減少に対応した次世代につながるまちづくりを進めるため、引き続きコンパクトなまちづくりに取り組むことが必要

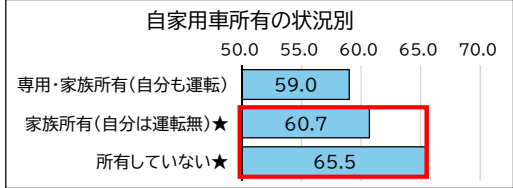
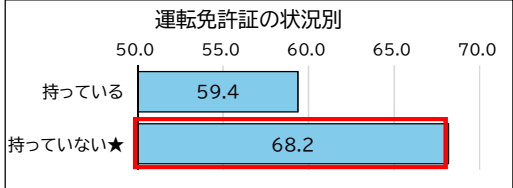
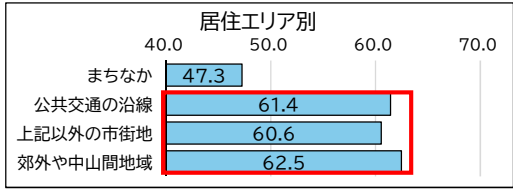
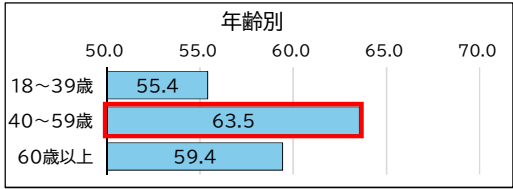
③ まちづくりに対する市民の意識

■これからのまちづくりで特に取り組むべきこと



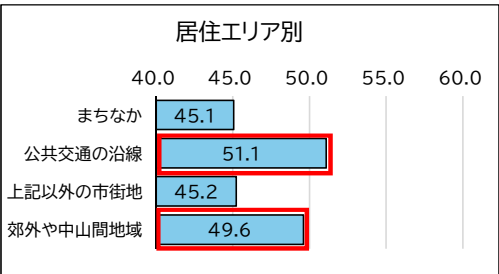
現状の生活を支えるサービスや安全対策への取り組みが求められている

■公共交通の活性化を求める市民



・“40歳以上”“居住エリアがまちなか以外”“運転免許証を持っていない”、“自家用車を持っていない”市民において「そう思う」の割合が高い傾向にあり、現在や将来の移動に対する不安から公共交通の活性化が求められている

■空き家や空き地の適正な保全を求める市民



・既存市街地を抱える公共交通の沿線と人口減少が進む郊外や中山間地域といったエリアの市民が、より空き家や空き地の適正な保全を求めている

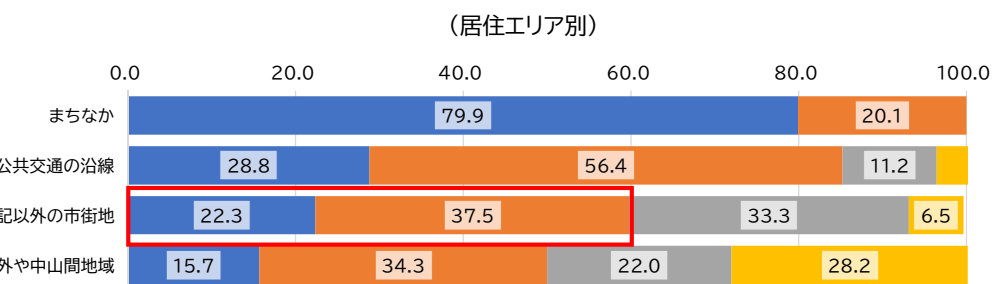
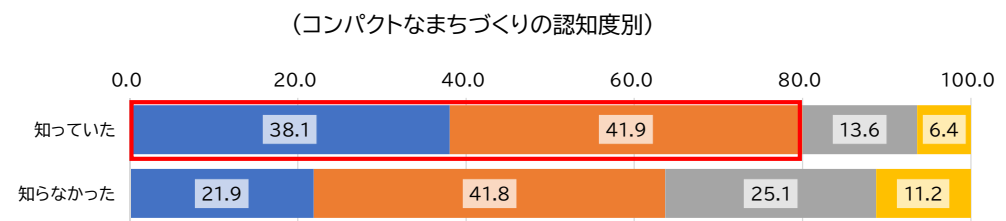
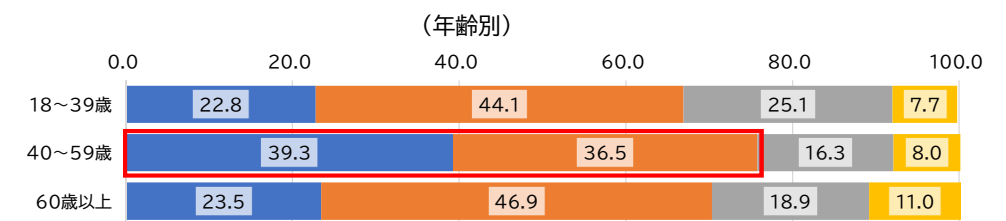
2 全体構想に関わる追加の分析等

④ 居住地選択に関する意識の変化

■市内で住み替える場合の居住地選択の意識



■市内(まちなか) ■市内(公共交通の沿線) ■市内(まちなか・公共交通沿線以外の市街地) ■市内(郊外や中山間地域)

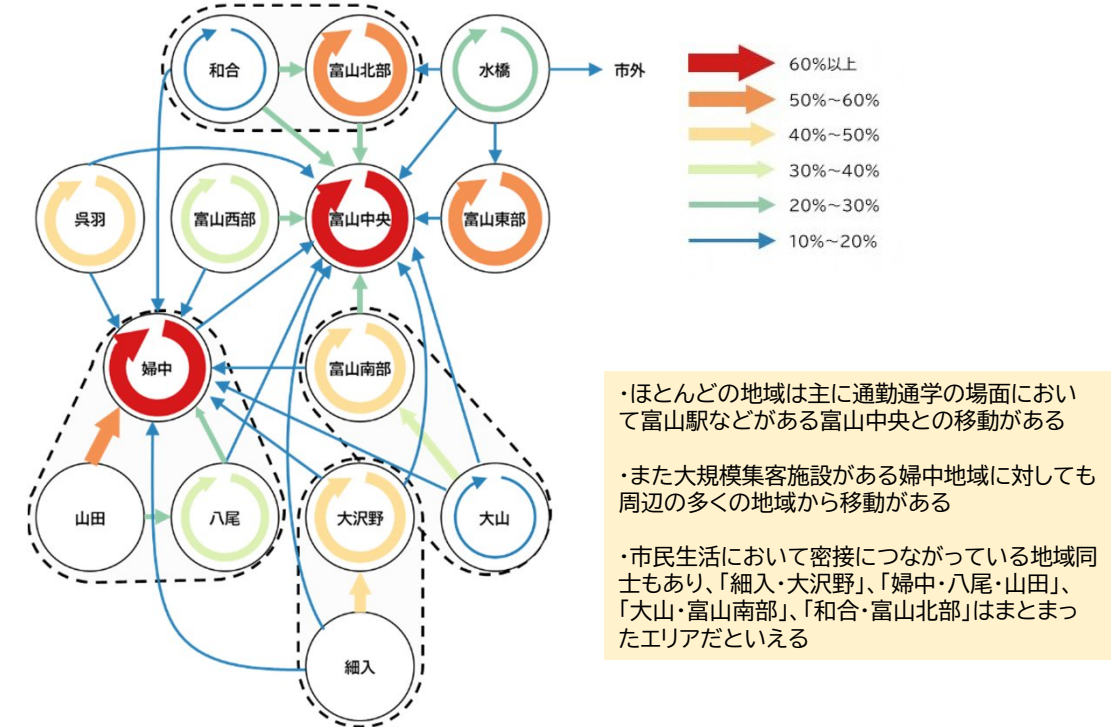


・市内で住み替える場合には7割以上の市民がまちなかや公共交通の沿線を選択する傾向が生まれ、**「コンパクトなまちづくりの内容を知っていた人」**や今後高齢者となっていく**「40～50代」**が多い傾向

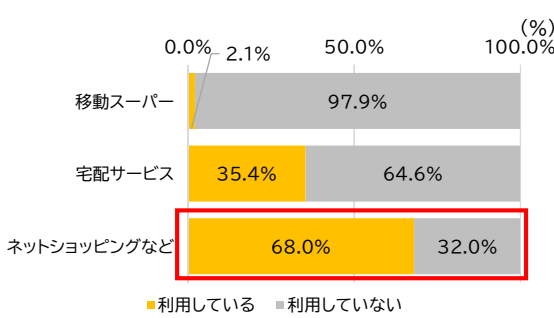
・また、現在、既にまちなかや公共交通の沿線に居住する市民は、そのほとんどが住み替える場合には、再びまちなかや公共交通の沿線を選択する意識がある傾向

⑤ 市民の生活行動

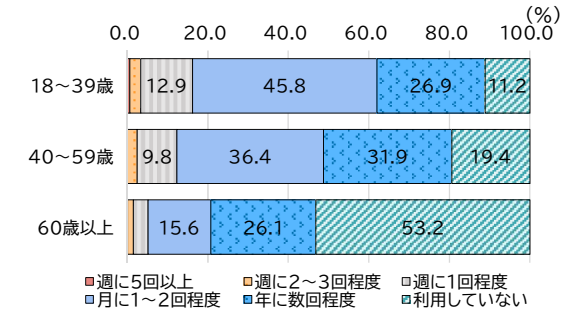
■市民の生活行動の範囲(14地域別)



■実店舗以外の生活サービスの利用状況



■ネットショッピングの年齢別頻度

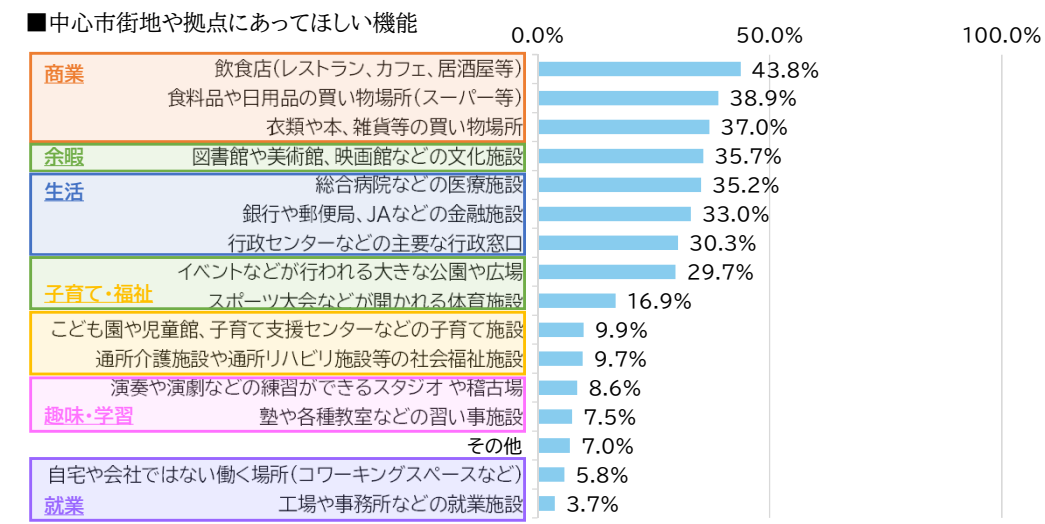
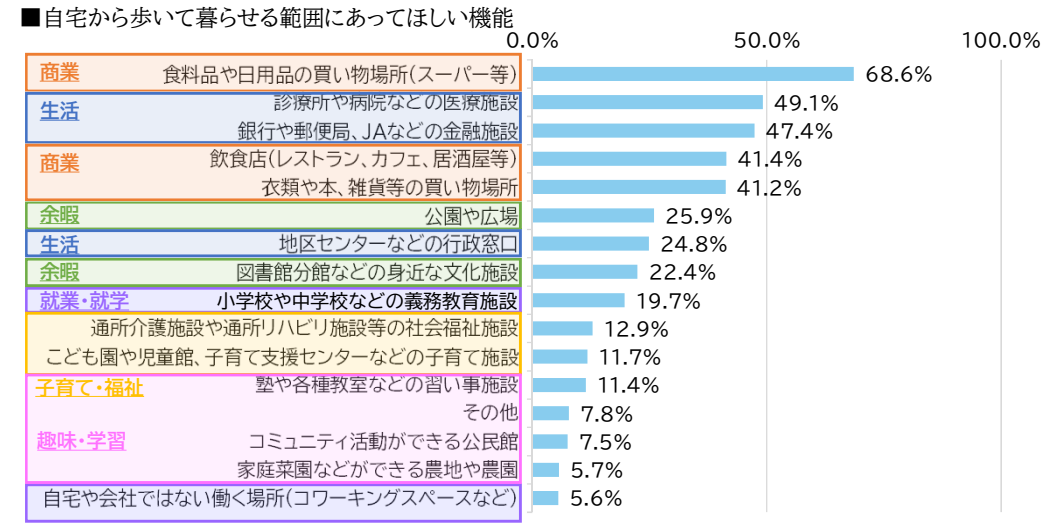


・インターネットの普及などにより、実店舗以外のサービスを利用する市民も増え、特にネットショッピングは7割近くの市民が利用しており、若い世代の利用は9割近い

・実店舗と比べ、「価格が安い」「品揃えが良い」「重いものも手軽に購入できる」などの利点があり利用している傾向

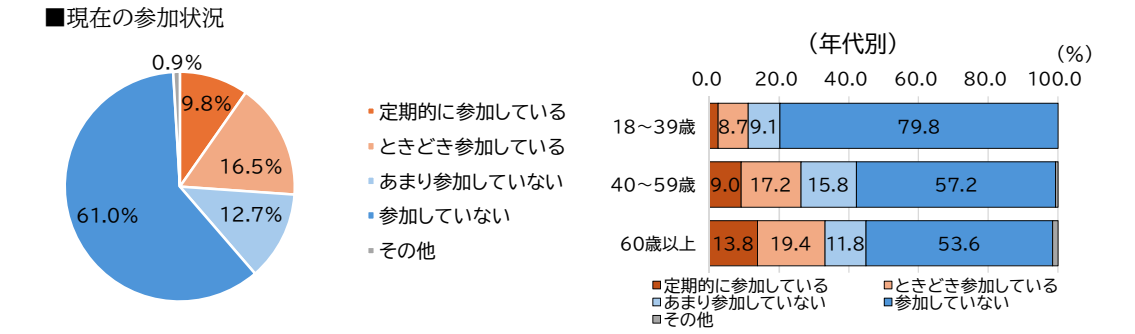
2 全体構想に関わる追加の分析等

⑥ 市民が求める都市の機能

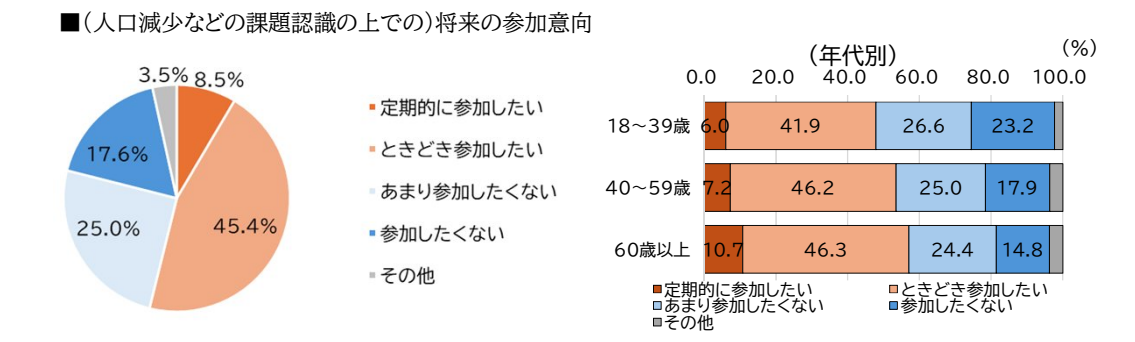


・住まいの周辺にはスーパー等の日常的な買い物場所が最も高く、次いで医療・金融と生活に必要な機能のニーズが高い傾向
・一方、中心市街地などの拠点には商業や余暇、生活、子育てなどの多様な機能のニーズがある
・住まいの周辺と中心市街地や拠点はその求められる役割が異なっている

⑦ コミュニティ活動への参加意識



人口減少などの
将来の課題を情報提供



・現状のコミュニティ活動への参加は約1／4にとどまり、年齢別では特に40歳未満の若い世代は低い傾向
・一方、人口減少などの課題認識の上では、半数以上が「参加したい」との意向があり、年齢別にみても年齢層が高い世代で参加の意向割合が多い傾向にあるが、40歳未満の若い世代においても約半数程度の市民に参加の意向が生まれ、現状に比べて36.8ポイントの増加と他の世代に比べて多い傾向

3 全体構想(まちづくりの理念と目標)の素案について

<都市マスタープランの目次>

本日の提示範囲

序 はじめに
第1章 都市マスタープランとは
第2章 富山市の概況とこれまでのまちづくり

第1編 全体構想
第1章 まちづくりの理念と目標
課題認識
基本方針
まちづくりの理念
まちづくりの目標

第2章 将来都市構造
拠点
公共交通軸と居住誘導
数値目標

第3章 分野別まちづくりの方針

第2章 地域別構想

序 はじめに

前計画

目次

第1章 都市マスタープランとは

1. 目的
2. 位置付け
3. 対象区域
4. 目標年次
5. 構成

第2章 富山市の概況

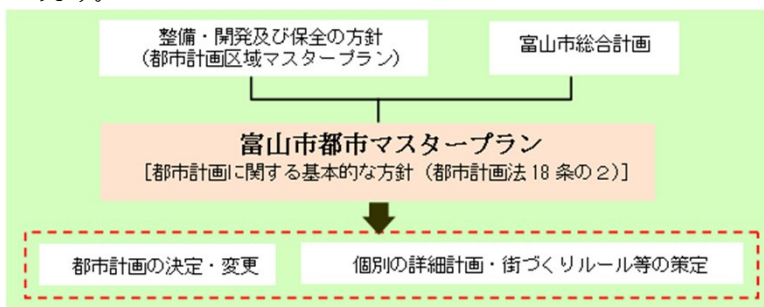
1. 位置・地勢・沿革
2. 都市計画の現状

第1章 都市マスタープランとは

2. 位置付け

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

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



4. 目標年次

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

本計画

目次

第1章 都市マスタープランとは

1. 目的
2. 位置付け **(一部変更)**
3. 対象区域
4. 目標年次 **(変更)**
5. 構成 **(変更)**

第2章 富山市の概況

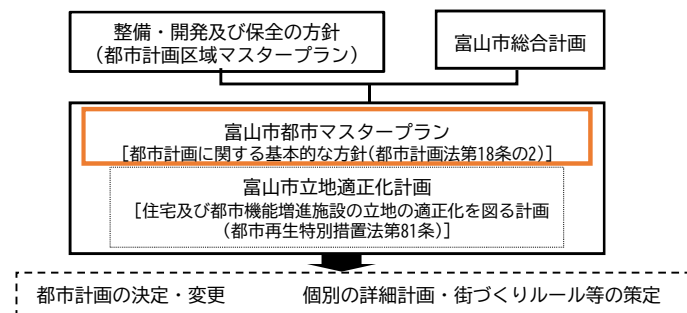
1. 位置・地勢・沿革
2. 都市計画の現状
3. 富山市のコンパクトなまちづくりとその成果 **(追加)**

2. 位置付け

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

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

また、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ます。



4. 目標年次

「富山市都市マスタープラン」は、長期的なまちづくりの基本方針を示すものであり、本計画は20年後の2045年(R27)を目標とします。

また、前計画から継続して「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す期間」としては、今後、年齢構成が安定してくると予想される概ね40年後の2065年(R47)までを見据えます。

3. 富山市のコンパクトなまちづくりとその成果

(1) 富山市のコンパクトなまちづくりの概要

平成20年3月に策定した前計画では、市街地の外延化を背景に「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」「割高な都市管理の行政コスト」「都市部の空洞化による都市全体の活力低下と魅力喪失」といった課題が、今後の人口の減少や少子高齢化に併せて深刻化することを懸念し、『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コンパクトなまちづくり』の実現を目指しました。

■前計画におけるコンパクトなまちづくりの概念図と目標

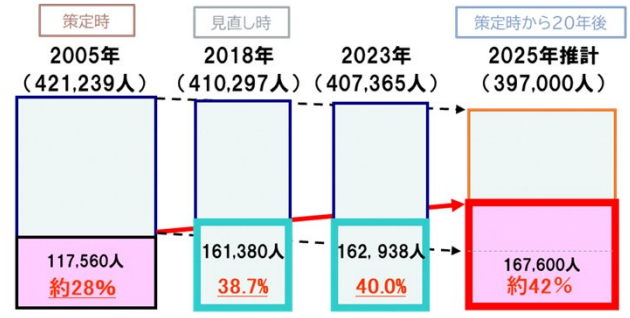


(2) これまでのまちづくりの成果

① 公共交通が便利な地域に住む人口割合

これまで数値目標としてきた「公共交通が便利な地域に居住する人口割合」は当初の約3割から目標の約4割に概ね到達しました。

■数値目標



第2章 富山市の概況

前計画

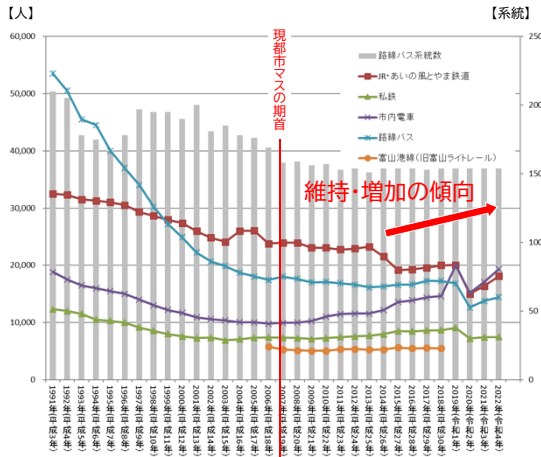
—

本計画

②都市活動の変化

「公共交通の利用者数」や「公共交通沿線等への社会転入」などが改善し、移動や宅地の供給、居住地選択といった都市活動が公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりに沿った形へ変換が図られ、人口減少下においても富山駅を中心に沿岸部から中山間地域に至る公共交通が維持されています。

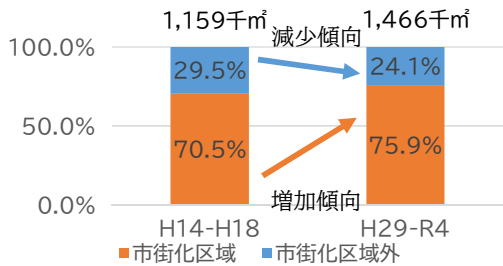
■公共交通利用者数の推移



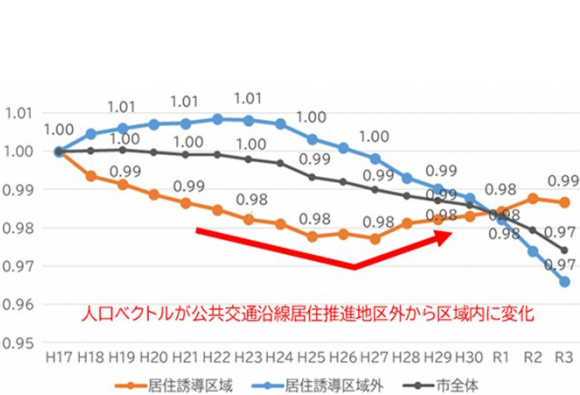
③市街地の外延化の抑制

さらにはこれまで郊外部に転出していた都市機能が中心市街地に集積し、その効用を発揮してきたことで、中心市街地の価値が上昇しています。また都市開発は市街化区域を中心としたものに変化し、人口も市街化区域内移動が主要なものとなり、市街地の外延化を抑制することができます。

■市街化区域内外の開発の変化



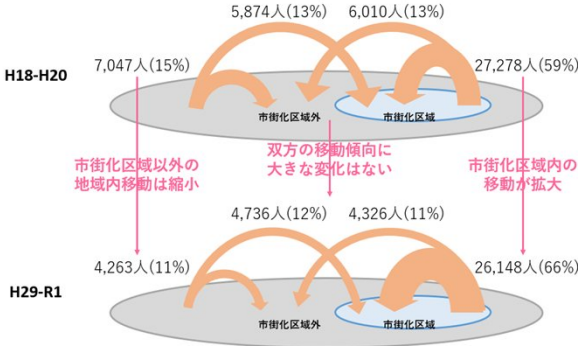
■居住誘導区域とそれ以外での人口変化(対H17人口比)



■中心市街地に立地した都市機能



■市街化区域内外の人口移動状況

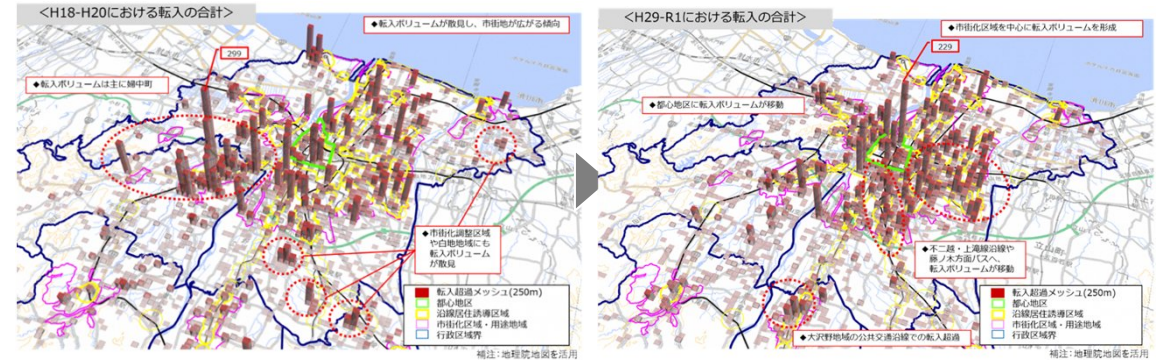


第2章 富山市の概況

前計画

本計画

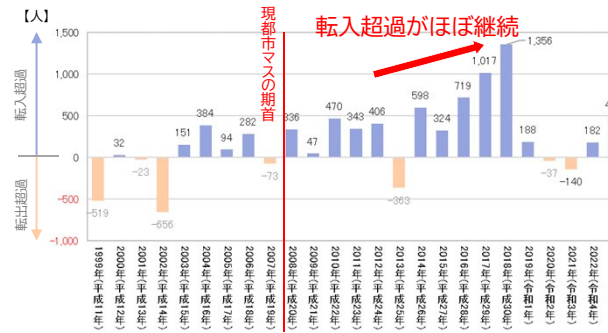
■社会転入超過エリアの変化



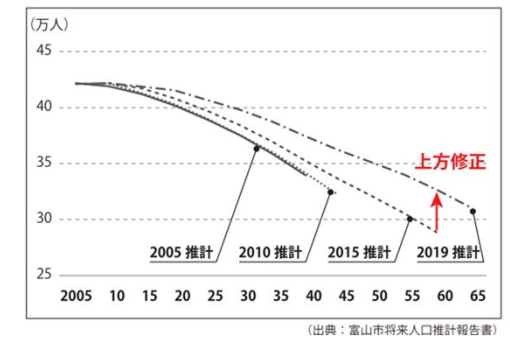
④人口減少の抑制

これまでのまちづくりにより人口の社会移動は転入超過となっており、5年に1度実施している人口推計においても上方修正の傾向にあることから、自然減が進む中においても人口減少の抑制が一定程度できたものと考えられます。

■転入超過の状況



■人口推計の変化

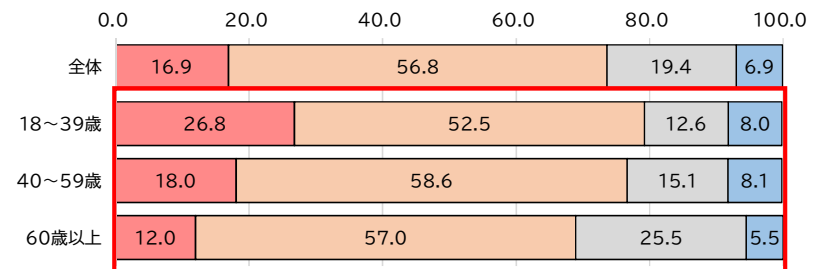


(3)市民の評価

コンパクトなまちづくりの内容を知っている市民の7割以上がこれまでのコンパクトなまちづくりを「良かった」と評価しており、特に将来を担う30歳代までの市民では8割近くの市民が「良かった」と評価しています。

このことから、引き続き、コンパクトなまちづくりを継承し、市民の理解を促していく必要があります。

■年代別のコンパクトなまちづくりの評価



□良かったと思う □とても良かったと思う
□あまり良くなかったと思う □良くなかったと思う

※本市が進めるコンパクトなまちづくりを知っていて、内容を理解されている方の評価
(出典：富山市のまちづくりに関するアンケート調査(令和5年度))

第1編 全体構想

現計画

目次

第1章 まちづくりの理念と目標

1. 富山市の市街地の特性

1 低密度な市街地

1. 市街地密度の低下
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. 大規模小売店舗の郊外立地
5. 中心市街地の地価の下落
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 自動車交通への高い依存度

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市民ニーズ

1. これからのまちづくりで重要だと思う取組み
2. 公共交通の便利な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

1. 徒歩と公共交通による生活の実現
2. お団子と串の都市構造

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

本計画

目次

第1章 まちづくりの理念と目標

1. 市街地の特性（変更）

1 人口減少の本格化と世帯減少への転換

- (1) 総人口と総世帯数の変化
- (2) 年齢別人口の変化
- (3) 人口分布

2 “まばら”になる市街地

- (1) 増加する空き家や空き地
- (2) 住宅供給の傾向

3 車利用に偏った生活

- (1) 市民の自動車利用の状況
- (2) 車を自由に使えない市民
- (3) 公共交通の利用特性と課題

4 膨張する都市管理コスト

- (1) 社会インフラの状況
- (2) 災害のリスク
- (3) 財政状況と見通し

5 市民の意識や行動

- (1) 生活行動と移動
- (2) 居住地選択の意識
- (3) 必要な都市機能
- (4) これからのまちづくりに必要な取組
- (5) まちづくりへの市民参画の可能性

2. まちづくりの理念と目標（変更）

1 現状の課題認識

2 まちづくりの理念

3 まちづくりの進め方(基本方針)

4 これからの富山型コンパクトなまちづくりの特徴

5 コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の考え方

6 まちづくりの目標

3. 生活像（変更、未整理）

- 1 目指す生活像
- 2 市民の将来ライフスタイル(エリア別)

現計画

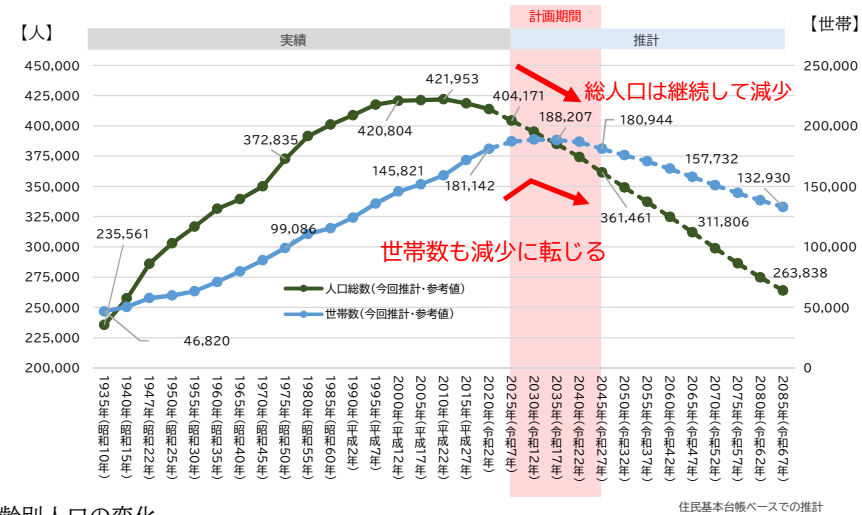
- 1. 富山市の市街地特性
- 1 低密度な市街地

本計画

- 1. 富山市の市街地特性
- 1 人口減少の本格化と世帯減少への転換
- (1) 総人口と総世帯数の変化

これまでに比べ、団塊世代が亡くなることなどにより人口減少は加速的に進行すると考えられ、2045年(R27年)までに約4万人が減少し、約36万人となる見込みです。さらには、これまで増加していた世帯数が、2030年(R12)には、減少に転じると予測されます。

■人口と世帯数の実績と将来推計

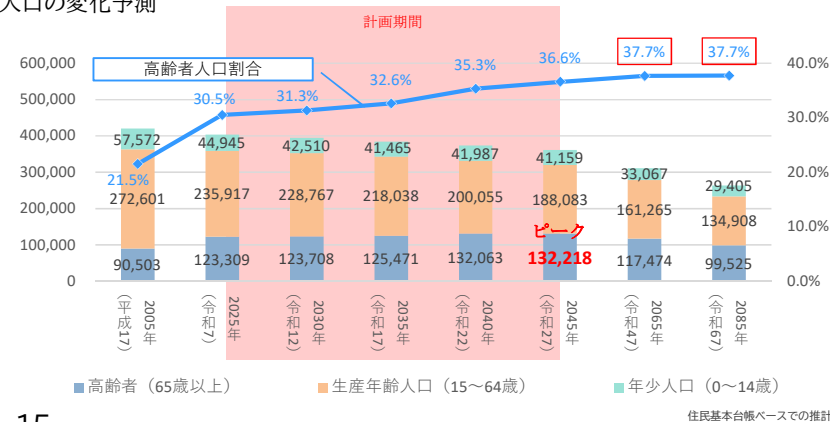


(2) 年齢別人口の変化

年少人口(0~14歳)及び生産年齢人口(15歳~64歳)が引き続き減少する一方、団塊ジュニアの高齢化を迎え、老年人口(65歳以上)は2045年(R27)にピークとなると予測されます。

一方で、本計画の期間後には老年人口も減少に転じ、総人口の減少は継続しながらも40年後の2065年(R47)には年齢別人口のバランスは安定していくものと予測されます。

■年齢別人口の変化予測



現計画

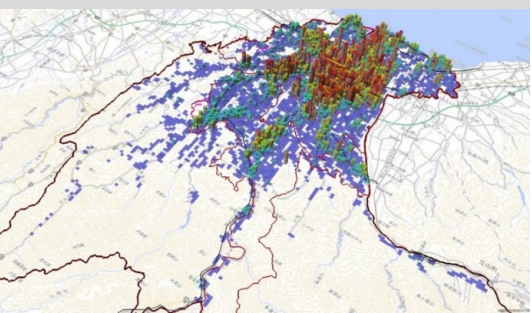
本計画

(3)人口分布

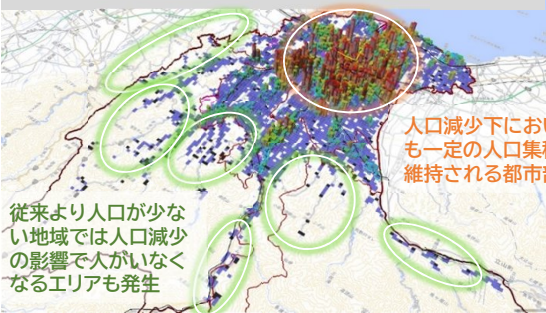
これまでのコンパクトなまちづくりによる社会動態などを元に将来の人口分布を予測した結果、中心市街地などの都市部では人口減少下においても一定の人口集積の維持が見込めます。一方で、市全体では人口減少が進むことから、従来より人口密度が低い郊外部や中山間地域などでは、人が住まない地域も出てくるのが予想されます。

■人口密度の分布予測

現状(2025年推計)



20年後(2045年)推計



1. 富山市の市街地特性

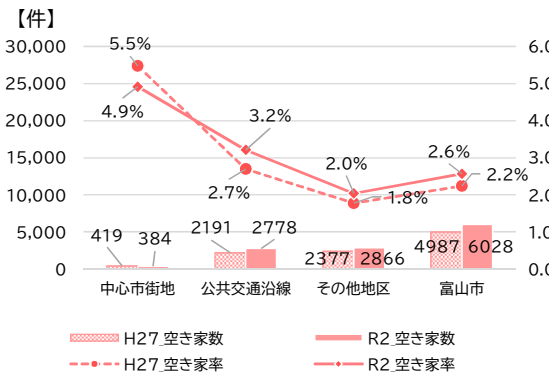
2 “まばら”になる市街地

(1)増加する空き家や空き地

既成市街地には空き家や空き地があちこちに生まれています。空き家は中心市街地や公共交通沿線などの既成市街地に多く点在しており、総量としても増加傾向にあります。また空き地は総面積の増加はありませんが一定数が継続的にある状況となっています。

既成市街地には、多くの独居高齢者が居住している現状もあり、今後、独居高齢者の死亡に加え、人口や世帯の減少に伴い住宅需要が減少すると想定され、既成市街地を中心に空き家はバラバラと発生しながら、増加していくと予想されます。

■空き家の変化

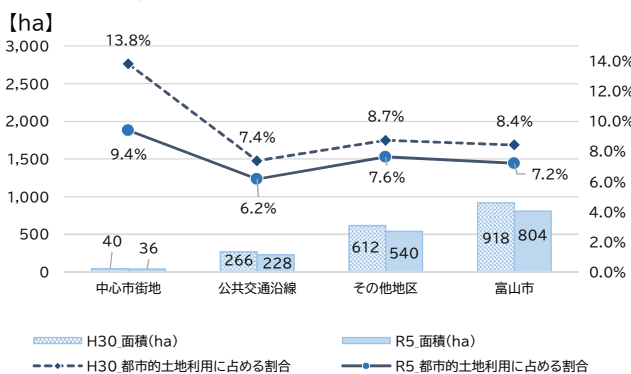


出典: 空き家調査(H27, R2: 富山市資料) 都市計画基礎調査(R5, H30建物利用現況)

※空き家に建物利用現況を重ね合わせ、住宅系用途のみ対象に集計。

※R2空き家データは、R2調査時点のものにR5. 8までの時点修正を加えた

■空き地の変化

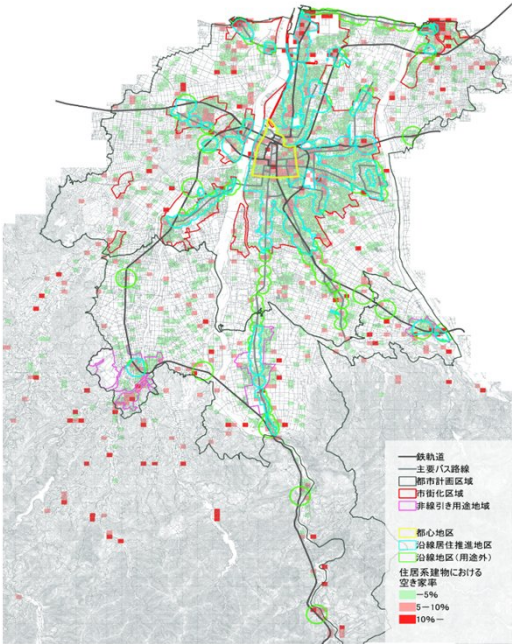


※都市的土地利用は道路用地及び交通施設用地を除く

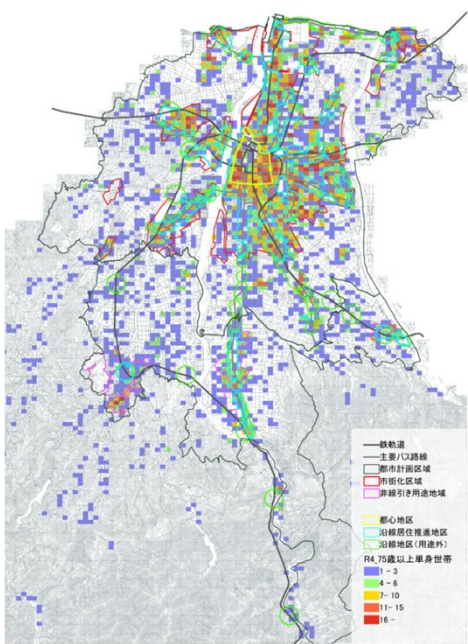
現計画

本計画

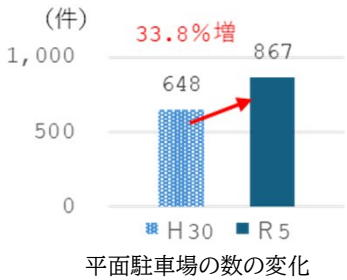
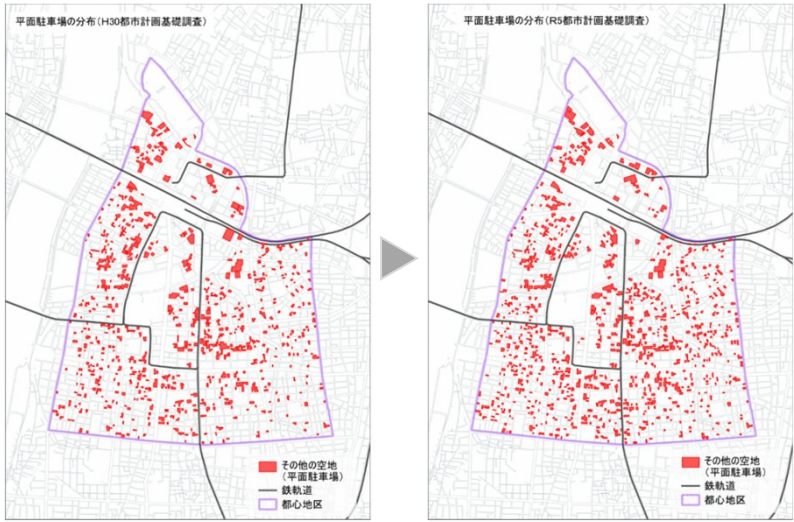
■空き家の分布



■75歳以上高齢者(独居)の現状分布



■中心市街地における平面駐車場の変化(分布と数)



現計画

本計画

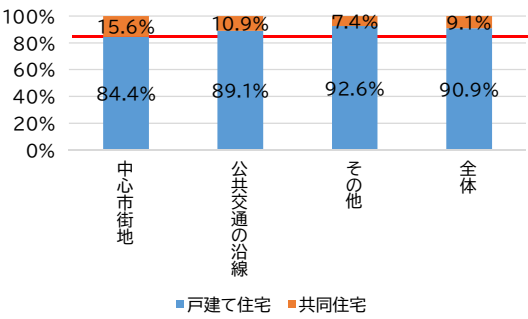
(2)住宅供給の傾向

本市での住宅供給は約9割が宅地整備による戸建て住宅であり、マンションなどの共同住宅は約1割となっています。

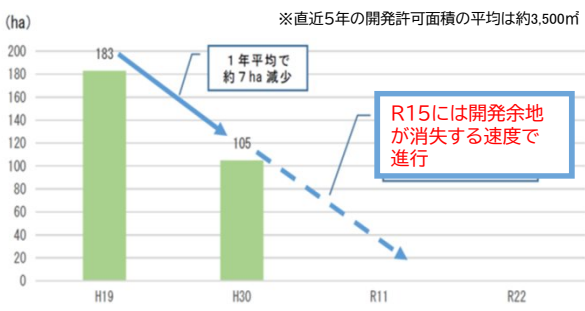
本市がこれまで居住を誘導してきた公共交通の沿線では、約9割が戸建て住宅であり、その多くが残存農地を使って宅地整備をすることで住宅供給が進みました。その結果、まとまった農地などの開発余地は減少傾向にあることから、引き続き、公共交通の沿線における住宅需要へ対応していくためには、増え続ける空き家や空き地を使った住宅供給の必要性が高まるものと考えられます。

また中心市街地においては、再開発事業やまとまった低未利用地を活用した民間開発による高層マンションなどの建設が進んだことから、全体に比べ共同住宅が約16%と大きい傾向にあります。さらに周囲には多くの低未利用地が点在していることから、引き続き住宅需要にあわせてマンションなどの開発による住宅供給が進むものと予想されますが、一方で、増え続ける空き家や空き地を少なくとも適正に管理しなければ、生活環境の悪化につながる懸念があります。

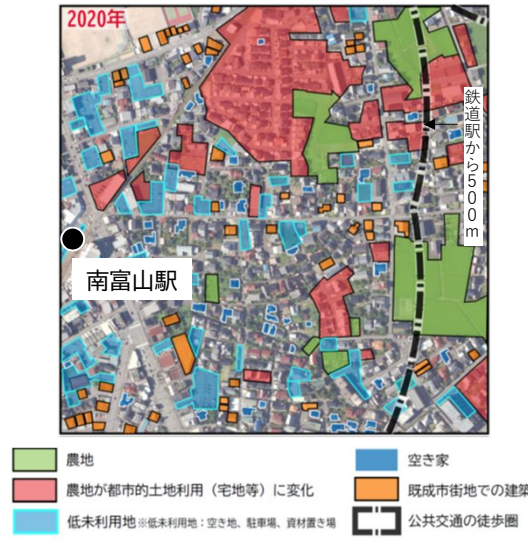
■新築住宅着工件数の推移(2018-2022)



■公共交通沿線にあるまとまった農地(3000㎡以上)の推移



■公共交通沿線の住宅供給と空き家や空き地の状況



■中心市街地の住宅供給と空き家や空き地の状況



現計画

本計画

1. 富山市の市街地特性

3 車利用に偏った生活

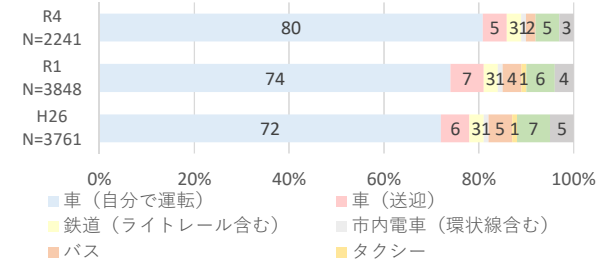
(1)市民の自動車利用の状況

本市の世帯あたりの乗用自動車保有台数は、1.52台／世帯と減少傾向にはありますが、依然として全国より高い水準を維持しています。また、高齢化に伴い65歳以上の高齢者の免許保有者数や保有率が増加していることから、外出時に自動車を利用する市民の割合は約8割と依然として高い状況となっています。

■世帯あたりの自家用車保有台数



■移動の際に選択する交通手段

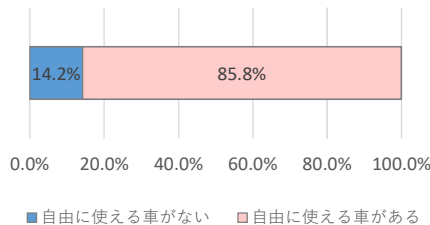


（出典：令和4年富山市の公共交通に関する意識調査）

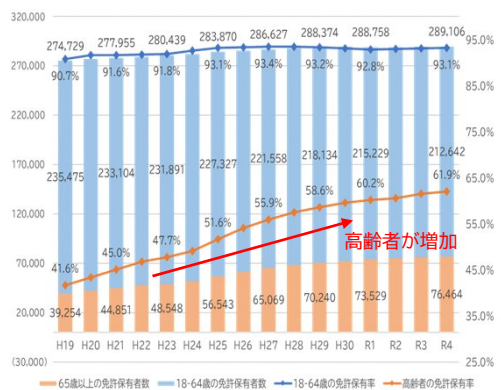
(2)車を自由に使えない市民

車を自由に使えない市民（免許のない人、免許はあるが自由に使える車を持たない人）は、全体の約14％であり、免許を持たない18歳未満などの若年層や70歳以上の高齢者が多く、これらの市民は公共交通などの車以外の移動手段が選択できず、生活に困る場面があると考えられます。

■車を自由に使えない人の割合

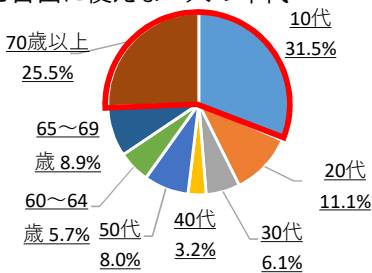


■免許保有者数の推移



高齢者が増加

■車を自由に使えない人の年代



（出典：令和4年富山市の公共交通に関する意識調査）

現計画

本計画

(3) 公共交通の利用特性と課題

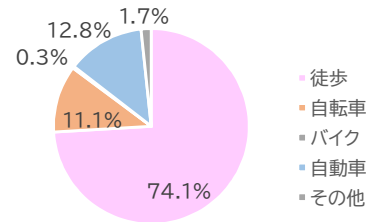
公共交通の利用者は、通勤・通学などのために、その7割以上が徒歩で自宅から駅やバス停に徒歩でアクセスしています。

調査によると、公共交通の種類や路線毎に市民が「公共交通を徒歩で利用している範囲」があり、現在、その範囲に66% (用途地域内では57%)の市民が居住しています。

公共交通利用者はこれまでのコンパクトなまちづくりの推進により改善傾向に変化してきました。しかしながら今後の人口減少により、沿線の人口が減少していけば、おのずと公共交通利用者は減少してしまうものと予測されます。

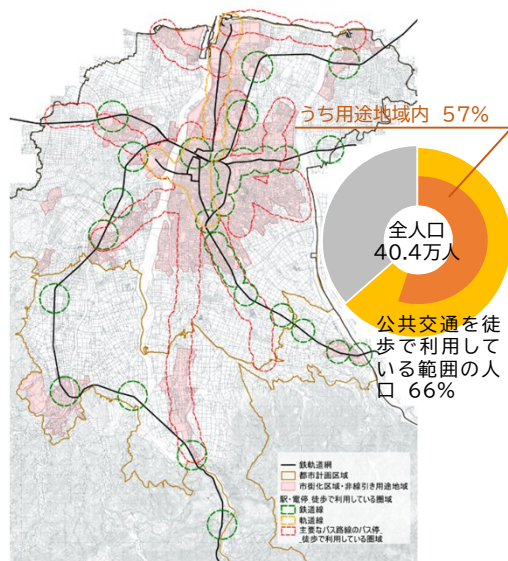
さらに、公共交通を取り巻く環境は厳しく、新型コロナウイルス感染症の影響などもあり収入の減少や担い手の不足などの公共交通の持続性に関わる課題があります。

■公共交通へのアクセス手段



(出典:富山市公共交通の利用実態調査(令和元年度))

■公共交通を徒歩で利用している範囲と人口割合

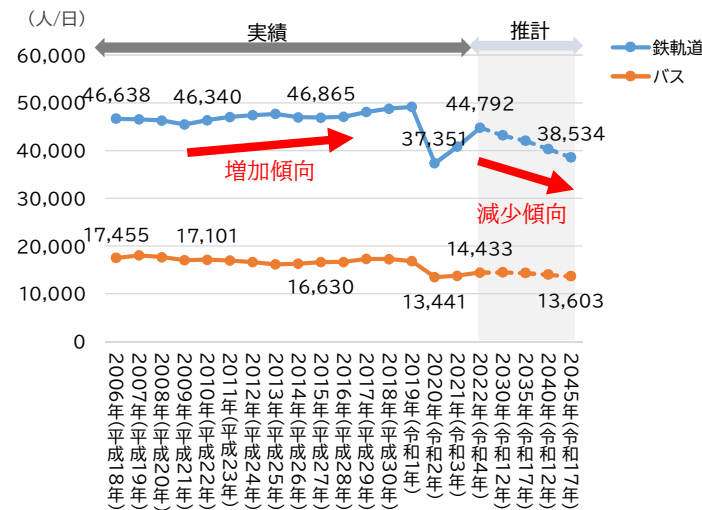


■各公共交通を徒歩で利用している範囲

番号	種別	徒歩で利用している範囲 (駅やバス停からの距離)	歩行時間 (推定)
1	あいの風とやま鉄道線	790m	14分
2	地鉄本線	700m	12分
3	地鉄不二越・上滝線	590m	10分30秒
4	地鉄立山線	700m	12分
5	JR高山本線	750m	13分
6	市内軌道線	600m	10分30秒
7	富山港線	600m	10分30秒
	バス路線	600m	10分30秒

(出典:富山市公共交通の利用実態調査(令和元年度))

■公共交通利用者数の実績と将来推計



※各沿線の徒歩で利用している範囲の総人口の増減より算出した概算推計値

※路線バスについて運行頻度の高い幹線バス路線の人口推移に基づき算出

現計画

本計画

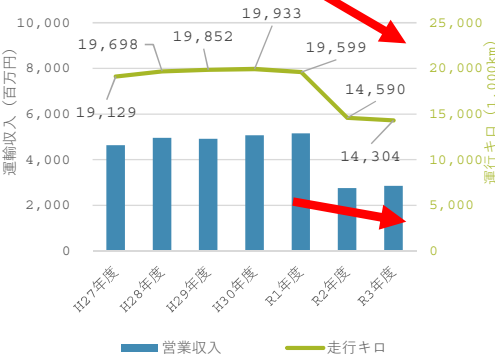
収入の状況

富山県内の鉄道(JRを除く)



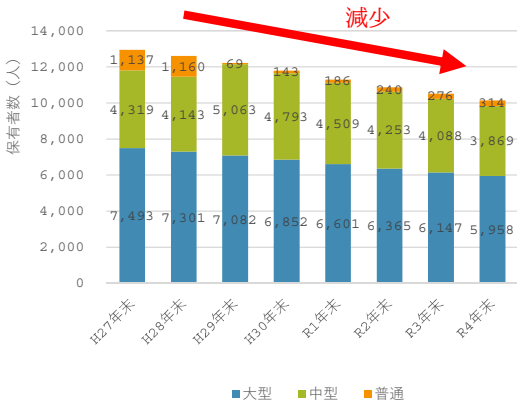
北陸信越交通・運輸統計年報(北陸信越運輸局)より抜粋

富山県内のバス



数字でみるとやまの運輸(北陸信越運輸局富山運輸支局)より抜粋

バス等の運転が可能な第二種免許の保有者数の推移



運転免許統計(警察庁)より抜粋

現計画

本計画

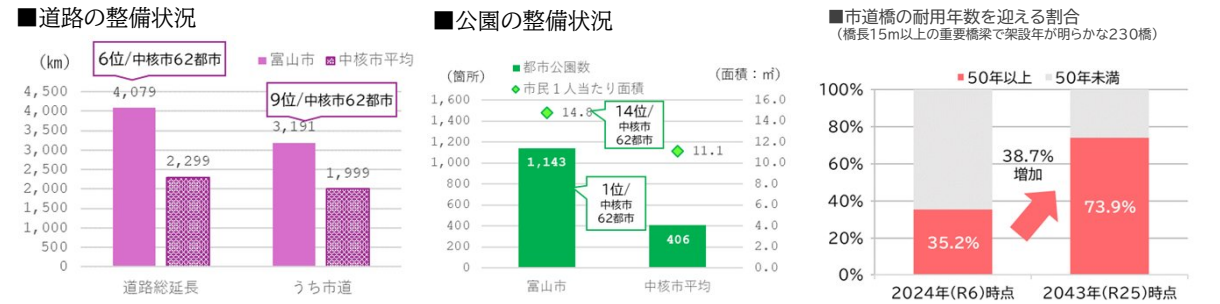
1. 富山市の市街地特性

4 膨張する都市管理コスト

(1)社会インフラの老朽化

本市は扇状地や氾濫平野に広がった市街地を有しており、道路は中核市の中で6位(4,079km)となる総延長であり、都市公園は中核市1位の数(1,143箇所)を有しているなど多くの道路や橋梁、公園、上下水道などの社会インフラがあります。

これらのインフラの多くは1960年代～1980年代の高度経済成長期以降に整備されており、橋梁であれば現時点で35%が耐用年数である50年以上を経過しているとともに、下水道や水道も耐用年数を迎つつあります。今後20年のうちには橋梁は約7割が、下水道や水道も4～8割程度が耐用年数を迎えることになり、補修や更新などの対応が必要になると予想されます。



(2)災害のリスク

近年、本市では2023年7月の線状降水帯を伴う豪雨や2024年1月の能登半島を震源とした地震など大規模な自然災害が頻発・激甚化しており、市民の生命や財債、社会経済に甚大な被害が生じています。

特に本市は神通川と常願寺川の二大河川が貫流する複合扇状地上に市街地が形成されており、豪雨を起因とした洪水や内水浸水、地震を起因とした津波や液状化、豪雨と地震を起因とした土砂災害などの災害リスクがあり、市街地の約9割は洪水による浸水エリアとなっています。

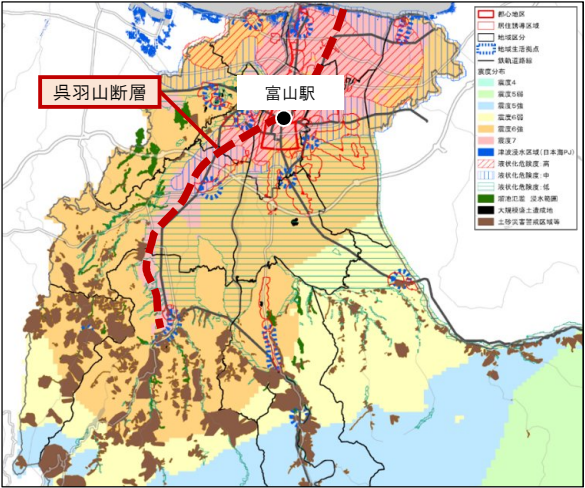
■本市の主な災害ハザード

区分	災害ハザード情報	
災害 レッドゾーン	地すべり防止区域	
	急傾斜地崩壊危険区域（災害危険区域を含む）	
	土砂災害特別警戒区域※16	
災害イエロー ゾーン	土砂災害警戒区域※16	
	津波浸水想定区域（津波災害警戒区域を含む）	浸水開始時間
	洪水浸水想定区域	L2：想定最大規模 家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流・河岸侵食） 浸水継続時間
		L1：計画規模
		高頻度降雨規模
その他の災害 ハザード	震度分布（ゆれやすさマップ）	
	液状化分布（液状化マップ）	
	大規模盛土造成地	
	ため池浸水想定区域	浸水開始時間
	内水浸水想定区域	L2：想定最大規模
		L1：計画規模
	内水浸水履歴	

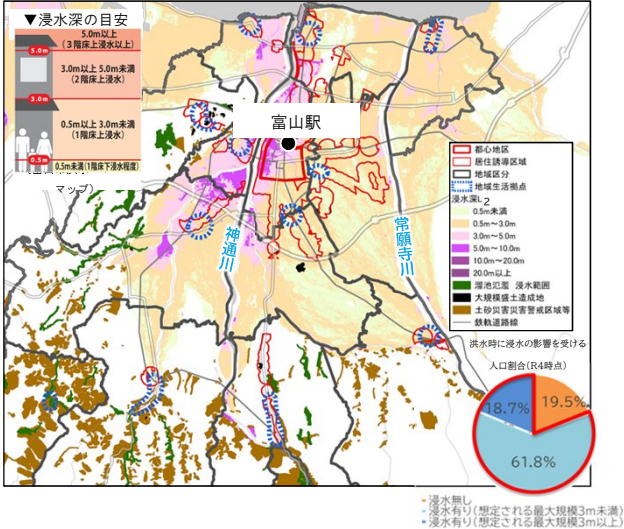
現計画

本計画

■地震に起因する災害リスクの分布



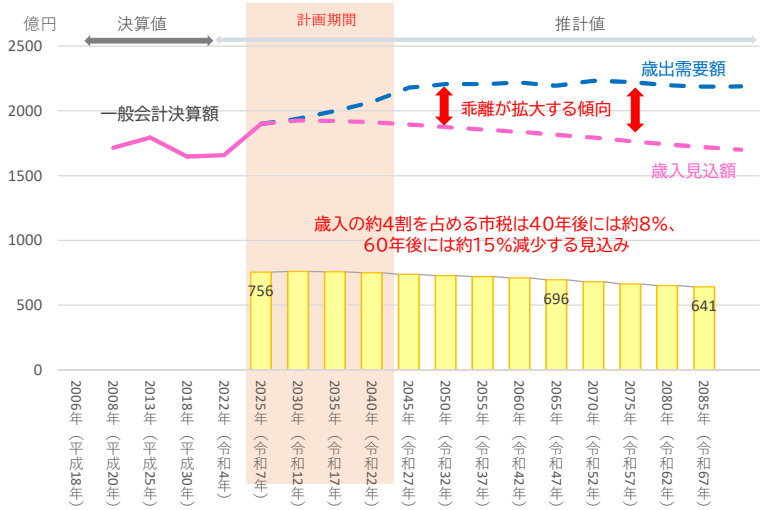
■豪雨に起因する災害リスクの分布



(3)財政状況・見通し

人口減少などの影響により税収は減少する見込みとなる中、高齢化の進展による扶助費の増加等もあり、都市を管理するため社会インフラの維持管理・更新や災害リスクへの対応等は限られた予算の中で進める必要があります。

■一般会計規模の現状と見通し



現計画

本計画

1. 富山市の市街地特性

5 市民の意識や行動

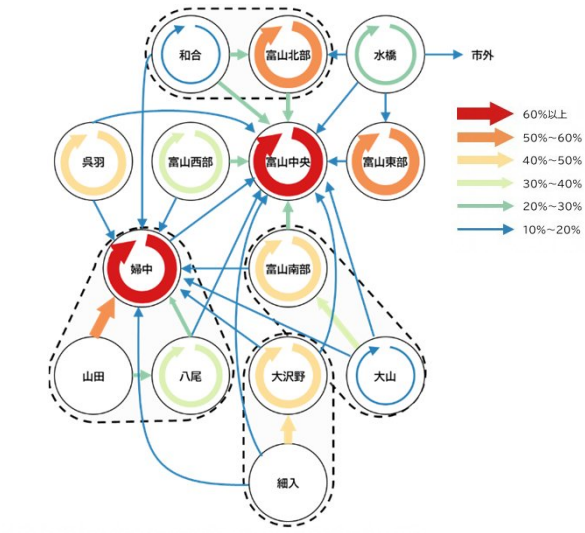
(1)生活行動と移動

市民は自宅の徒歩圏や各地域内だけでなくスーパーマーケットなどがある周辺の地域とつながり、移動を伴って生活しています。その特性から「細入・大沢野」、「婦中・八尾・山田」、「大山・富山南部」、「和合・富山北部」などはつながりをもった地域生活圏であるといえます。

また通勤・通学の目的では、地域内での移動に次いで、富山駅や多くの事業所などがある富山中央地域との移動が多い傾向にあります。

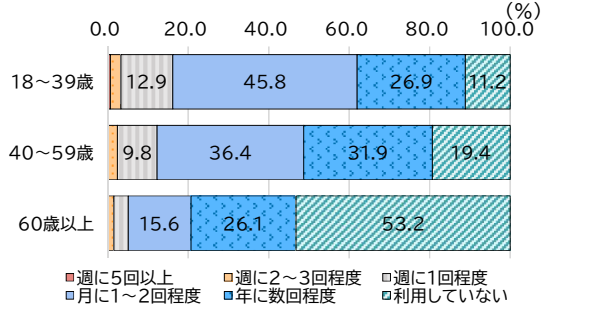
一方で、近年はネットショッピングや宅配サービスなどで買い物をする市民も増え、特にネットショッピングは年数回以上利用する40歳未満の市民は約9割となっており、移動を伴わないサービスも市民の日常生活の中では増える傾向にあります。

■地域間の移動(全目的)



※行き先(目的地)ごとに20%以上の居住地(出発地)の圏域を図示
(出典:富山市のまちづくりに関するアンケート調査(令和5年度))

■ネットショッピングの頻度

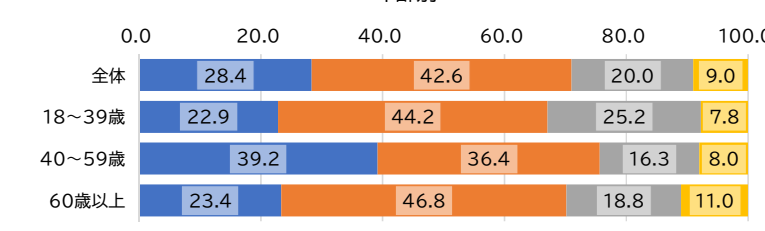


(出典:富山市のまちづくりに関するアンケート調査(令和5年度))

(2)居住地選択の意識

住み替えの予定や希望のある市民について、その約半数が中心市街地や公共交通の沿線を居住地として選択する意識をもっており、これから高齢になっていく40代から50代はその傾向が顕著となっています。

■住み替え希望エリア



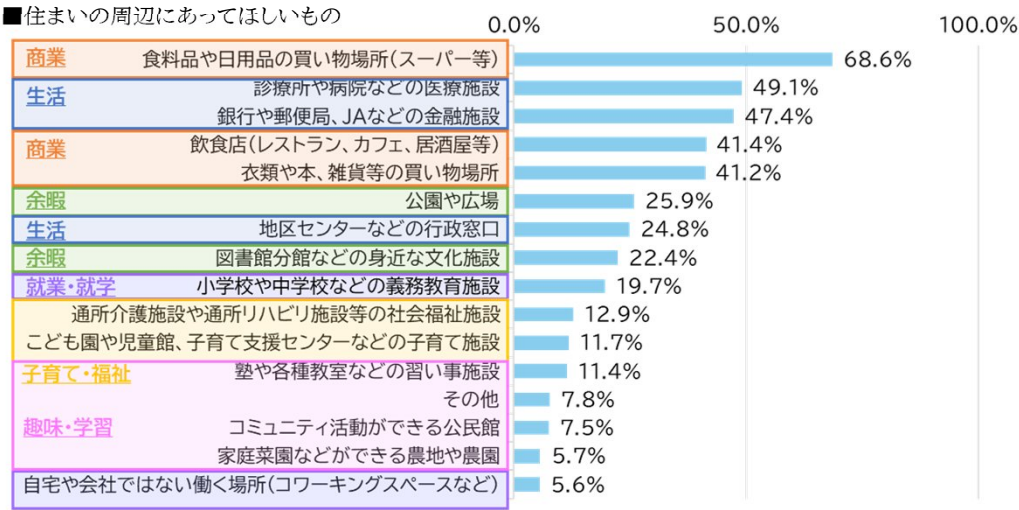
※市内希望のみ抜粋 (出典:富山市のまちづくりに関するアンケート調査(令和5年度))

現計画

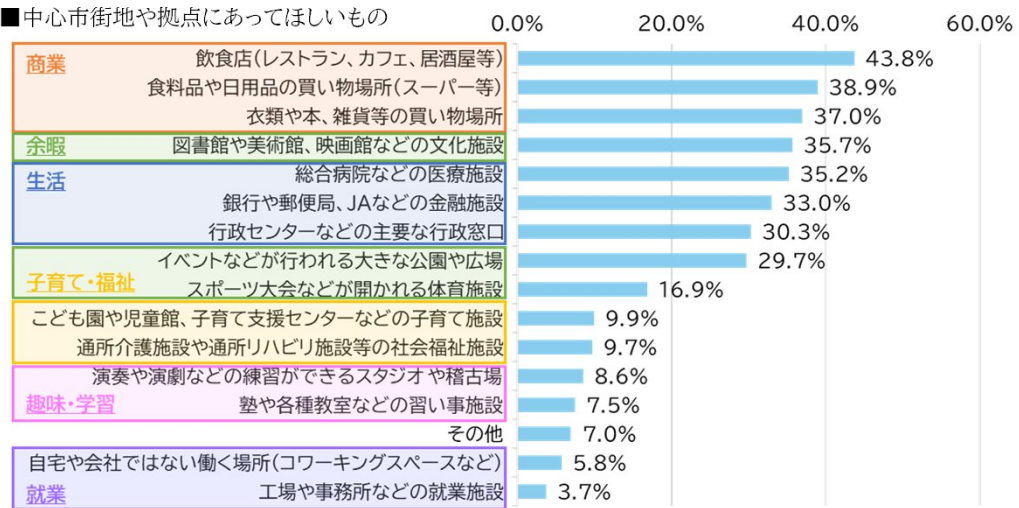
本計画

(3)必要な都市の機能

住まいの周辺には、日常生活に必要な買い物場所や病院、金融などの日常生活に必要な機能への要望が高くなっています。一方で、中心市街地や各拠点では、飲食店や買い物場所など余暇を楽しむ商業施設や図書館・美術館などの余暇施設、総合病院などの高次の医療施設などが求められています。このように住まいの周辺と中心市街地や拠点はその求められる役割が異なっています。



(出典:富山市のまちづくりに関するアンケート調査(令和5年度))



(出典:富山市のまちづくりに関するアンケート調査(令和5年度))

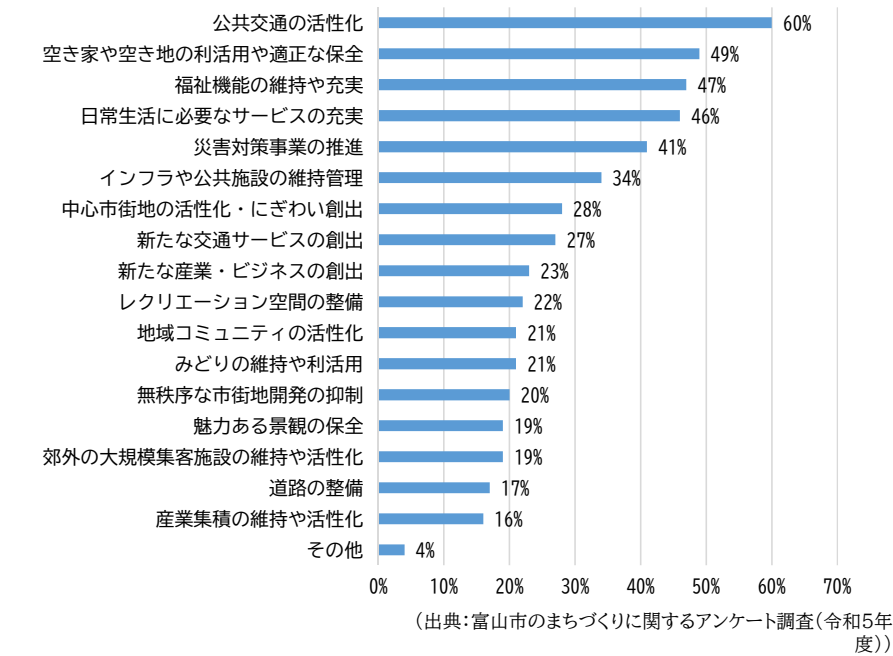
前計画

本計画

(4) これからのまちづくりに必要な取組

これからのまちづくりに必要な取組として、「公共交通の活性化」を6割の市民が求めており、次いで「空き家や空き地の利活用や適正な保全」を約半数の市民が求めています。また「福祉機能の維持や充実」「日常生活に必要な商業サービスの充実」「災害対策事業の推進」「インフラや公共施設の維持管理」といった現状の生活を支えるサービスや安全対策への取組が求められています。

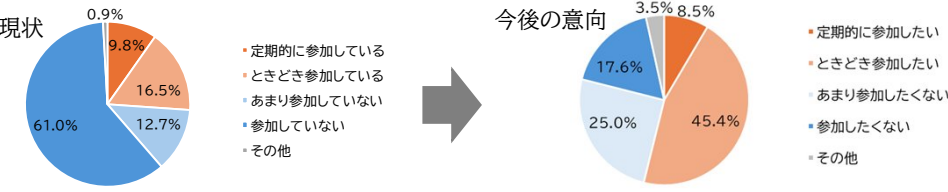
■ これからのまちづくりに必要な取組



(5) まちづくりへの市民参画の可能性

コミュニティ活動への参加は、現状で2割程度にとどまっていますが、人口減少などの都市の現状を認識した上での今後の参加意向の回答は半数以上と意識が高まる傾向にあります。このため、市民の主体的にまちづくりへの参加により、人口減少下において生じる様々なまちの課題に対応できる可能性があります。

■ 地域活動への参加意識



(出典：富山市のまちづくりに関するアンケート調査(令和5年度))

第1章 まちづくりの理念と目標

前計画

2. まちづくりの理念

1 現状の課題認識

1) 車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい街

本市では、市街地の外延化を背景として、自動車への依存が高く、バス・鉄軌道などの公共交通は衰退の一途をたどっています。また市内電車沿線のような公共交通の利便性の高い地区は、市域の限られた地区となっています。

このため、車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい状況となっています。2005年(H37年)には、本市の後期高齢化率(75歳以上)が約20%になると予測されており、車を自由に使えない人が、今後さらに増加します。

2) 割高な都市管理の行政コスト

本市では、市街地の外延化を背景として、自動車への依存が高く、バス・鉄軌道などの公共交通は衰退の一途をたどっています。また市内電車沿線のような公共交通の利便性の高い地区は、市域の限られた地区となっています。

このため、車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい状況となっています。2005年(H37年)には、本市の後期高齢化率(75歳以上)が約20%になると予測されており、車を自由に使えない人が、今後さらに増加します。

3) 都心部の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失

市街地の外延化は、都市部の空洞化を引き起こします。活発な経済活動により、大きな税収を生んできた都市部の活力が低下することで、都市部の地価は下落し、ひいては固定資産税の減少につながります。自主財源である税収の低下は、公共サービスの低下を招くことになります。

また、都心部は、本市の顔となる空間であり、都市の個性を喪失しては、これからの都市間競争に勝てないこととなります。

本計画

2. まちづくりの理念

1 現状の課題認識

人口減少時代はこれからが本番。“まち”の問題は複雑化・深刻化するおそれ

20年近くにわたり取り組んできたコンパクトなまちづくりによって、市街地の外延化は抑制され、市街地の低密度化に一定の歯止めがかかっています。

このため、将来市民に向けた持続可能な都市構造に変化しつつあり、引き続き、コンパクトなまちづくりの重要性に変わりはありませんが、本市の人口は2025年から2045年までに約1割減少することが予測されており、人口減少時代はこれからが本番です。今後は、これまで増加してきた世帯数だけでなく、高齢者数さえも減少に転じる見通しで、加速する人口減少は、市街地に様々な影響を及ぼし、まちの問題はより複雑化・深刻化するおそれがあります。

(1) 公共交通の持続性が低下し、極めて生活しづらい“まち”

本市では、公共交通の活性化をまちづくりの基本方針に掲げ、様々な取組みを進めてきており、減少が続いていた公共交通の利用者は維持、もしくは増加に転じています。

しかし、今後は、加速する人口減少によって通勤や通学する市民が減少することが予測され、さらには、運転手などの担い手不足、運行コストの上昇など、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増していることから、その持続性が脅かされています。

このため、中高生や高齢者をはじめとする車を自由に使えない人にとって、極めて生活しづらいまちになるおそれがあります。

(2) “まばら”な市街地と“まち”の老朽化

これまでのコンパクトなまちづくりにより、便利な公共交通沿線の居住人口は増加傾向に変化しています。

しかし、高齢化率が高く、核家族化が進む既存市街地では、空き家・空き地が急速に増加しており、“まばら”な市街地へと変化しつつあります。特に、公共交通沿線においては、これらの空き家・空き地が、再び宅地として活用されなければ、「市街地の再外延化」につながるおそれがあります。

また、高度経済成長期に整備した既存市街地の道路や公園、上下水道等の社会インフラは、その多くが更新時期を迎えますが、加速する人口減少がもたらす財政力の低下により、適切に維持管理・更新していくことが難しくなるおそれがあります。

(3) 拠点性の低下による都市全体の活力・魅力の喪失

生活のデジタル化によって外出機会が減少する中、車でのアクセスを前提とした沿道施設等の立地や中心市街地をはじめとした拠点形成により今後も車利用を中心とした市民生活が続けば、駅等の徒歩圏にある中心市街地や地域生活拠点の都市機能が成り立たなくなり、歩きたくなるまちの魅力喪失につながります。

中心市街地や地域生活拠点は、商業や業務、文化等の多様な都市機能が混在する「まちの個性」が感じられる場所であり、そこに市民が集い、様々な活動を生み出してきたことで、まちが鼓動する「まちの顔」となる場所です。その拠点性が低下しては、都市全体の活力や魅力の喪失につながるおそれがあります。

(4) 社会情勢等による都市環境の変化

「頻発・激甚化する自然災害」「温暖化が進む地球環境」「デジタルやDXの進展」「働き方や暮らし方の多様化」など都市を取り巻く環境や市民の価値観は大きく変化しています。

特に自然災害については、本市は神通川と常願寺川の二大河川が貫流した扇状地及び氾濫平野に位置し、市街地の約8割が洪水浸水想定区域に含まれるなど、災害リスクのある地勢にあり、近年では本市ではじめての線状降水帯の発生や液状化の被害などがあった能登半島地震の発災もあり、都市の安全安心が脅かされています。

このような都市環境の変化に対し、必要な対応をとらなければ、安全や安心、快適性といった都市の持つ機能を損なうおそれがあります。

第1章 まちづくりの理念と目標 2. まちづくりの理念

前計画

2. まちづくりの理念

2 まちづくりの理念

現状の課題認識を踏まえ、まちづくりの理念を定めます。

これからの本市のまちづくりにおいては、今後の人口減少と超高齢化に備え『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に住居、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』の実現を目指します。

概念図

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



本計画

2. まちづくりの理念

2 まちづくりの理念

現状の課題認識を踏まえ、まちづくりの理念を定めます。

これからの本市のまちづくりは、本格的な人口減少の中で、ピークを迎える高齢者数や世帯数の減少等の新たな変化を見据え、公共交通をはじめとする都市の資源を活かした“次世代につなぐ都市リノベーション(再構築)”を推進し、引き続き『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。

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～次世代につなぐ都市リノベーション～

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



概念図

第1章 まちづくりの理念と目標

前計画

2. まちづくりの理念

4 富山型コンパクトなまちづくりの進め方

1. 規制強化ではなく、誘導的手法が基本

コンパクトなまちづくりを進めるにあたっては、線引き都市計画区域を拡大するような規制を強化する手法はとらないものとします。

都市が拡大成長する右肩上がりの時代であれば、無秩序な市街地の拡大を抑制する手法として、規制による都市計画は有効です。しかし、人口が減少し、都市が縮退する局面では、全体として市街地の密度が薄まるため、市街化すべき区域と、市街化を抑制すべき区域を新たに設定するといった規制的手法は馴染みません。

むしろ、駅等を中心とした徒歩圏における街の魅力を高めることで、そこに住みたいと思える市民を増やしていく誘導的手法が基本となります。

ただし、中心商店街と住み分けできない大規模な商業施設や、郊外住宅のバラ建ちなどは適正化のための規制を行います。

2. 市民がまちなか居住か郊外居住かを選択できるようにする

本市が目指すコンパクトなまちづくりは、郊外居住を否定するものではなく、優良な開発は認めます。

ただし、現状において、本市の住まいの選択肢は、都心部に魅力的な商業施設や質の高い集合住宅、快適な生活等が不在で、まちなか居住は、郊外居住と競える状況にありません。

このため、市民がまちなか居住と郊外居住のいずれもが選択できる環境を提供しながら、長期的には、都心部を選択する市民が増え、都市がコンパクト化していく方向へ誘導していきます。

3. 公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを推進

本市の取組みの最大の特徴は、恵まれた鉄軌道網の活性化を、コンパクトなまちづくりの実現化手法の大きな柱とすることにあります。

鉄軌道網、バス等の公共交通を活性化させ、駅やバス停の徒歩圏で居住を推進するとともに、生活に必要な機能の集積を促進します。

4. 各地域での拠点の整備により全市的にコンパクトなまちづくりを推進

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

参考: 現行の3本柱(都市マスでの明記はない)

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

公共交通の活性化

公共交通沿線地区への居住推進

中心市街地の活性化

本計画

2. まちづくりの理念

3 まちづくりの進め方(基本方針)

目指すまちの目標の実現に向けて、まちづくりの基本方針となる、進め方を示します。

1. 多面的な価値をもたらす持続可能な「公共交通の活性化」

本市のまちづくりの最大の特徴は、恵まれた公共交通網の活性化を、コンパクトなまちづくりの基本方針に位置付けていることです。

公共交通は、単なる移動手段にとどまらず、健康増資や環境負荷の低減、地域経済の活性化といった多面的な価値があります。

引き続き、公共交通を本市のまちづくりの基軸と位置づけ、交通事業者や多様な関係者との連携・協力のもと、公共交通に関する新技術を活用した快適な交通サービスの提供や、多様な交通モードの連携強化によるシームレス(継ぎ目なし)な交通体系の確立など、持続可能な公共交通へ再構築します。

2. 市民が公共交通利用を意識した居住地選択ができる「公共交通志向型居住の推進」

本市が目指すコンパクトなまちづくりは、郊外居住を否定するものではなく、市民が公共交通沿線での居住か郊外居住かを選択できることが大切です。

しかし、子育て世代を中心とした一定の住宅需要については、市街化されておらず、宅地を供給しやすい郊外と比べ、土地利用が進んでいる公共交通沿線は競える状況にありません。特に、高齢化率が高く、核家族化が進む既成市街地では、空き家・空き地が急速に増加することから、再び居住地として選択できる環境を提供していく必要があります。

また、市民の生活実態から、公共交通を徒歩で利用している範囲を含めて居住を推奨するとともに、市民が自分や家族のライフステージにおいて、車を運転できない時期があることや、車と公共交通をバランスよく利用することを意識した公共交通志向型の居住地選択を促し、長期的に都市がコンパクト化していく方向へ誘導します。

3. 拠点ごとの豊かな都市活動を生み出す「中心市街地をはじめとした魅力ある拠点づくり」

市民が公共交通沿線での居住を選択し、公共交通利用を通じた持続可能な都市を実現するためには、公民連携や協働により、本市の顔である中心市街地をはじめ、各地域に根差した文化や歴史資源、産業などの特性や魅力を活かした、目的地となる拠点づくりが重要です。

このため、中心市街地では、民間事業者による良質な活動を生み出し、質の高い魅力的で寛容な都市空間を形成を目指すとともに、車利用を抑制しながら、「公共交通」や「徒歩」による歩きたくなるウォーカブルなまちづくりを推進します。

また、その他の地域生活拠点では、公共交通の結節性や都市機能の立地、地域に根付く文化や環境等を踏まえながら、地域コミュニティの核となる拠点づくりを進めることで、全市的にコンパクトなまちづくりを推進します。

4. 人口減少下における道路・土地・建物などの総合的な「都市マネジメントの推進」

本格的な人口減少と世帯数の減少が進行する局面においては、社会インフラの増加を伴う新たな市街地整備は極力抑制し、将来市民に負担を残さない持続可能な都市経営を推進する必要があります。

このため、引き続き、線引き都市計画区域を拡大するような規制を強化する手法は取らないものの、市街化調整区域をはじめとする開発コントロールを保ち、市街化区域においても自然と調和した土地利用を推進します。

また、激甚化する災害リスクなども踏まえ、社会インフラの老朽化対策や更新を進めるとともに、住環境を悪化させる空き家・空き地の適正管理を推進するなど、行政だけでなく、民間事業者や不動産事業者などと連携しながら、市全域を見渡した適切な都市マネジメントを推進します。

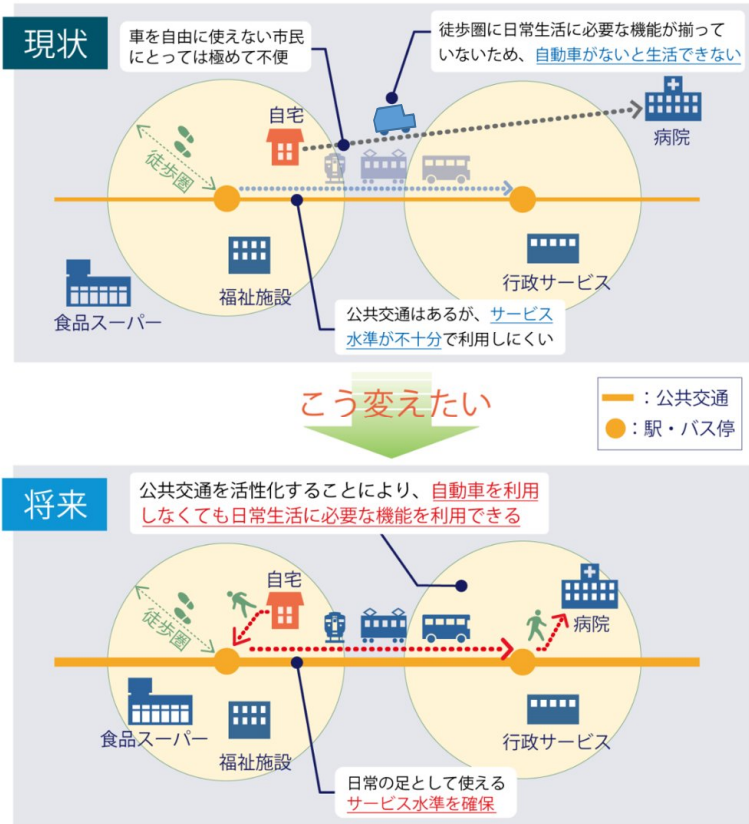
前計画

- 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
- 1. 徒歩と公共交通による生活の実現

現状では、徒歩圏(お団子)において、日常生活に必要な機能が揃っておらず、車を利用しないと生活しづらい状況になっています。また、車を自由に使えない市民にとっては、極めて不便な状況となっています。

富山型コンパクトなまちづくりでは、鉄軌道やバスなどの公共交通の活性化を図るとともに、徒歩圏(お団子)を公共交通(串)でつなぐことにより、自動車を自由に使えない市民も、日常生活に必要な機能を楽しむことができる生活環境の形成を目指します。

串(公共交通)と団子(徒歩圏)によるコンパクトなまちづくりの基本概念



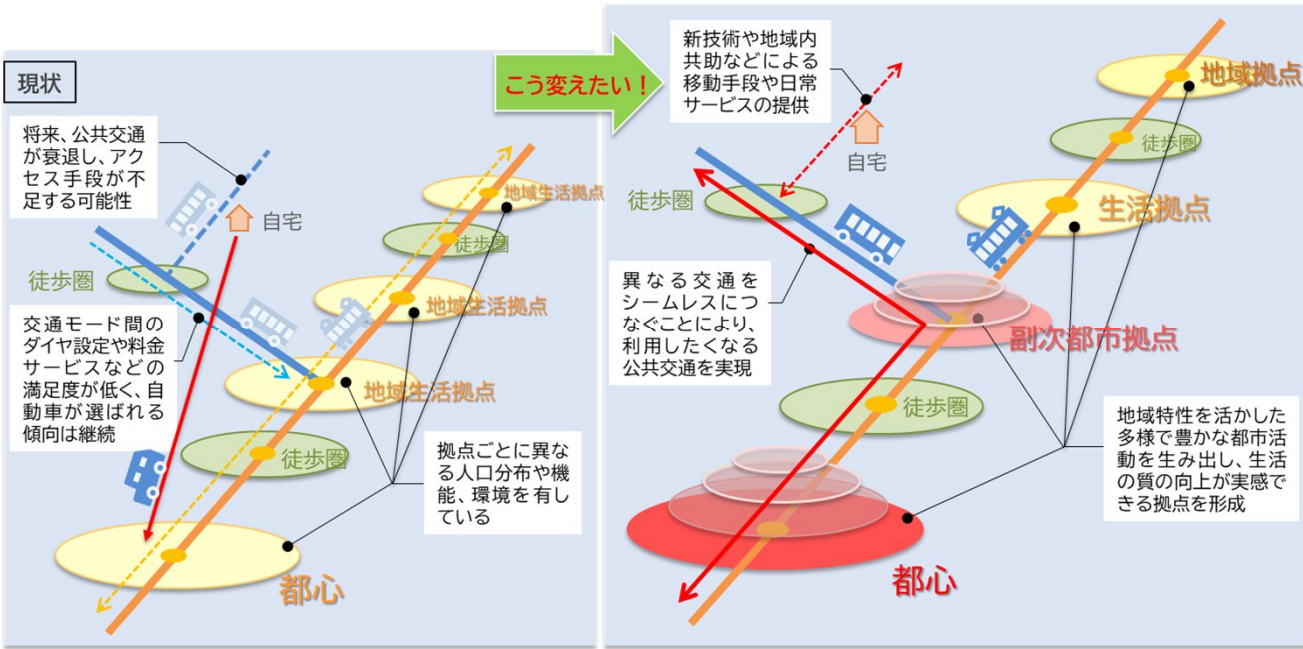
本計画

- 2. まちづくりの理念
- 4 これからの富山型コンパクトなまちづくりの特徴
- 1. 徒歩と公共交通がもたらす豊かな生活の実現

現状では、徒歩圏(お団子)に居住していても、車を利用して都心部などの拠点へアクセスしてしまいます。また、将来、公共交通の衰退により拠点などへのアクセス手段が不足する可能性もあり、車を使えない市民にとっては、拠点にある機能を楽しむことができなくなるおそれがあります。

本市が進めるこれからのコンパクトなまちづくりでは、様々な機能や機会が得られる拠点を生み出し、鉄軌道やバスなどの結節性や利便性を高めた利用しやすくなる公共交通(串)によりつなぐことで、徒歩と公共交通による多様な都市内移動や活動を享受できる豊かな生活の実現を目指します。

串(公共交通)と団子(徒歩圏)によるコンパクトなまちづくりの基本概念



前計画

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

2. お団子と串の都市構造

コンパクトなまちづくりが目指す都市構造は、大きく二つに分けることが出来ます。

一つは、人口や諸機能を高密度に集積させた都心部を中心に、同心円状に密度が低くなる構造、いわゆる一極集中型とした都市構造です。

もう一つは、鉄軌道をはじめとする公共交通を軸として設定し、その沿線の徒歩圏に居住や商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させるクラスター型注)の都市構造です。

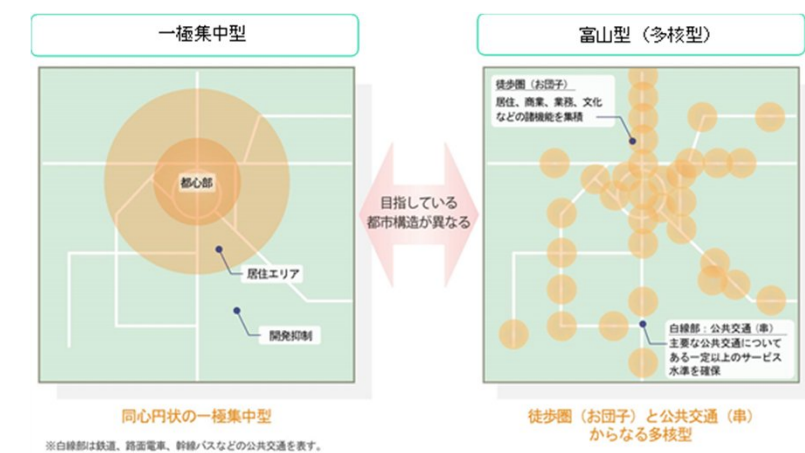
同心円を基本とした一極集中型の都市構造は、一定の範囲に住まうことにより、都市施設の維持管理コストや福祉・ゴミ収集など巡回の必要な行政コストを抑制できるメリットがあります。

しかし、多様化する住民のライフスタイルへの対応や公共交通機関をはじめとした既存ストックを活用した、誰もが「歩いて暮らせる」まちを実現するという視点は必ずしも組み込まれていません。

そこで、富山型コンパクトなまちづくりでは、都心部を中心とした同心円状の一極集中型の都市構造ではなく、徒歩圏(お団子)と公共交通(串)から成るクラスター型の都市構造を目指しています。

注)クラスターとは、「ぶどうの房」のこと。一極集中に対し、多核型の構造をクラスター型という。

富山型コンパクトなまちづくりの都市構造



本計画

2. まちづくりの理念

4. これからの富山型コンパクトなまちづくりの特徴

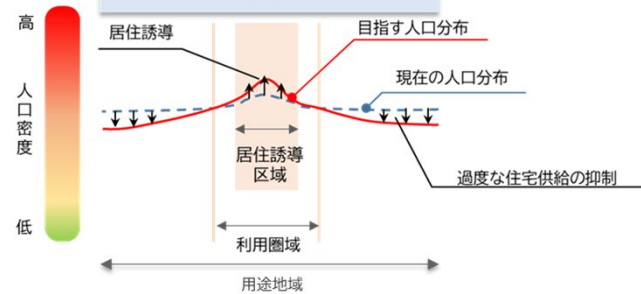
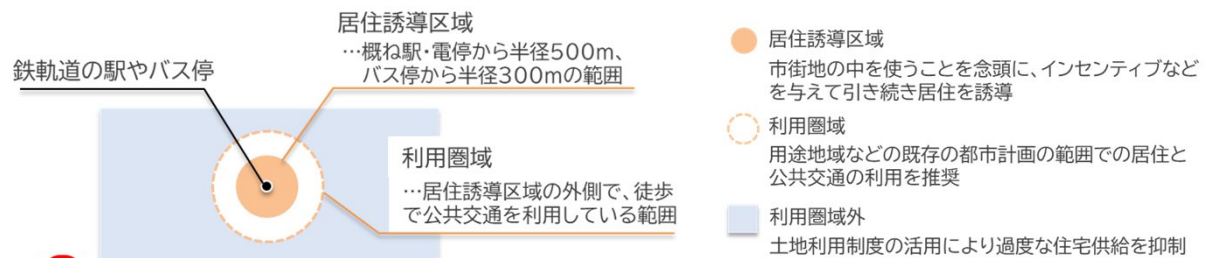
2. 公共交通を志向する居住の推進

公共交通の利用を意識(志向)した生活を生み出すためには、公共交通が利用しやすい環境を整え、居住地として選択する市民を増やすことが必要です。

このため本市では、一定水準以上のサービスレベルを有する公共交通を軸として設定し、その沿線の徒歩圏(鉄軌道500m、バス停300m)に居住を誘導する(居住誘導区域)とともに、将来にわたる公共交通の持続性や拠点性を高める上でも、その外側において、市民が徒歩で利用する範囲(利用圏域)での居住を推奨します。ただし、居住誘導区域と同様に、用途地域などの既存の都市計画制度の範囲とし、それ以外の地域では過度な住宅供給を抑制することで、自身や家族が公共交通を志向するライフスタイルを送る市民を生み出していきます。

これにより、中長期的には、公共交通軸の沿線ではなだらかで、高い人口密度となる人口分布を目指します。

公共交通の徒歩圏(お団子)とその周辺(利用圏域)



令和2年度「公共交通利用実態調査」における利用圏域

公共交通軸の種類	徒歩圏の範囲	利用圏域の範囲
あいの風とやま鉄道線	500m	790m
地鉄本線	500m	700m
地鉄不二越・上滝線	500m	590m
地鉄立山線	500m	700m
JR高山本線	500m	750m
市内軌道線	500m	600m
富山港線	500m	600m
バス路線	300m	600m

※利用圏域(用途地域内)には、全人口の約6割(約23万人)が居住

第1章 まちづくりの理念と目標 2. まちづくりの理念

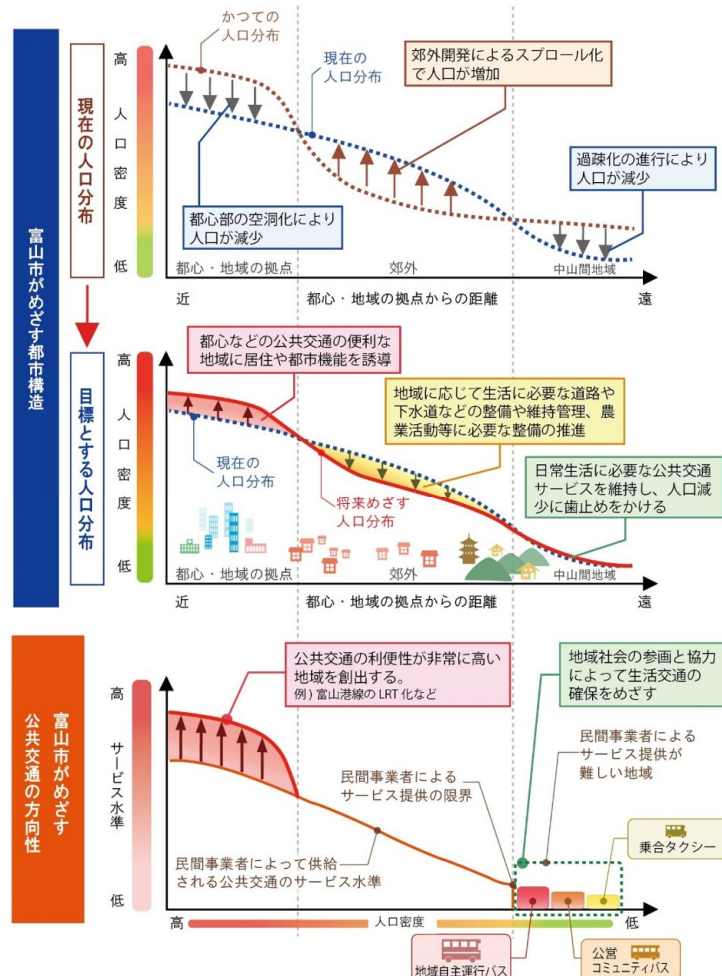
前計画

5 コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の考え方

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

また、過疎化により人口が減少している農山村地域では、生活を営む上で必要な公共交通を維持することなどにより、人口の現状維持を目指します。

コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の関係



本計画

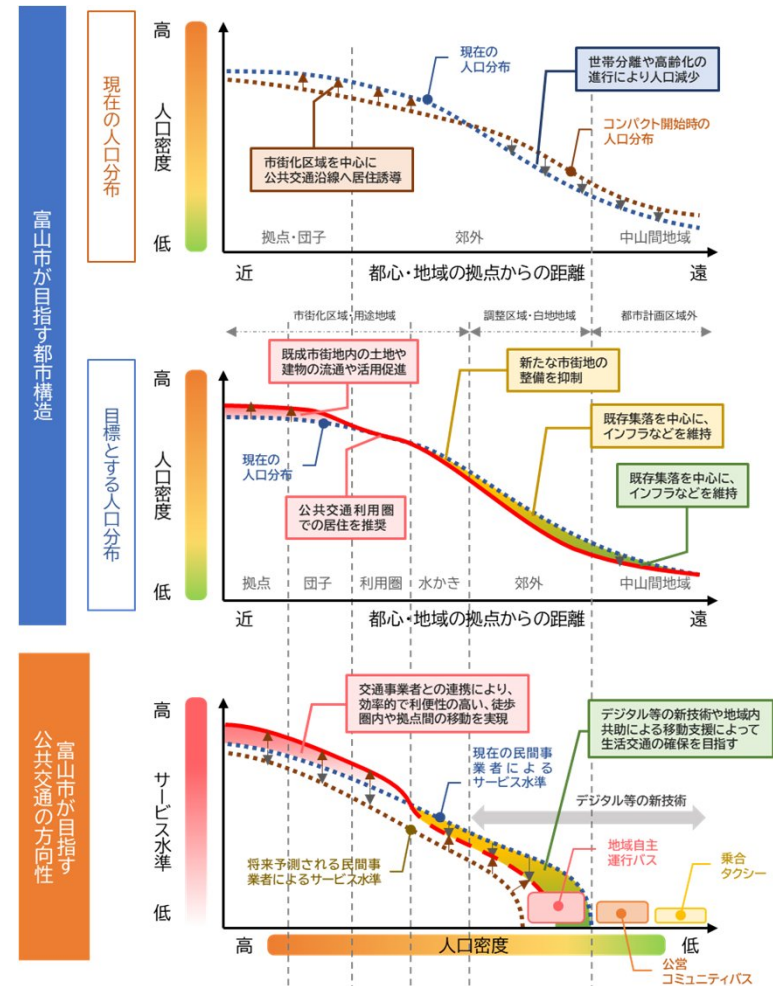
2 まちづくりの理念

5. コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の考え方

全市的な人口減少は避けられない中、コンパクトなまちを実現するためには、都心や地域の拠点等の既成市街地においては、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などにより、引き続き公共交通の便利な地域へ居住を誘導していきます。

一方、人口減少がより進むと考えられる郊外や中山間地域では、地域や公民連携・新技術の活用等により生活を営む上で必要な公共交通のサービス水準の低下を抑制することなどから、市民生活を支えていきます。

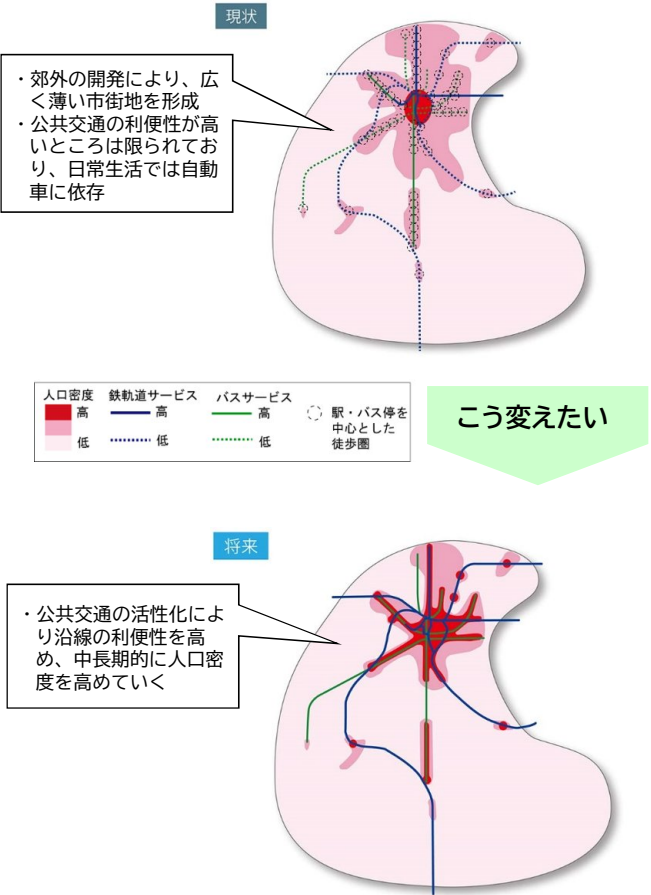
コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の関係



前計画

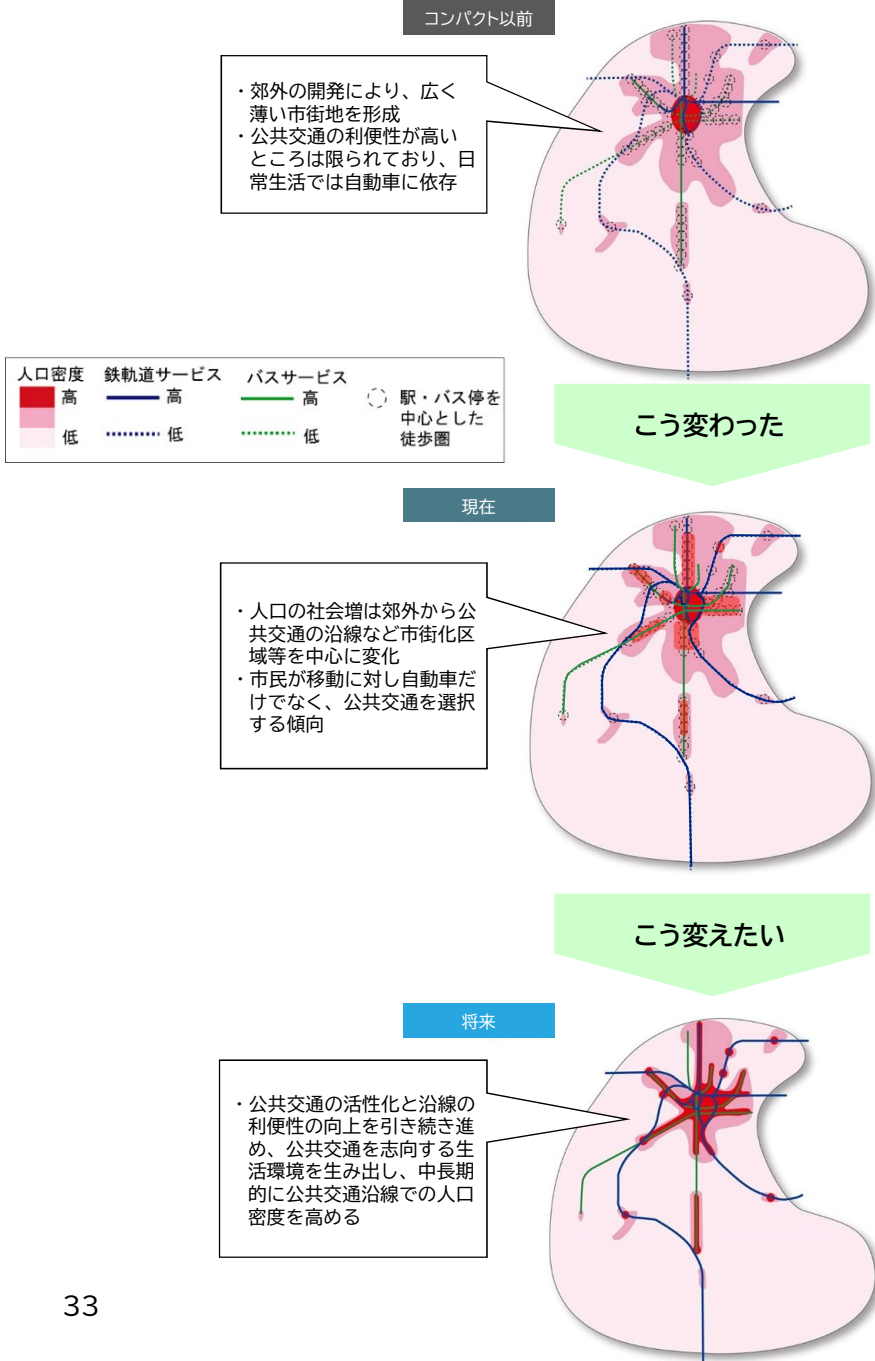
5 コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の考え方

コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の関係



本計画

コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の関係



第1章 まちづくりの理念と目標 3. まちづくりの目標

前計画

4. まちづくりの目標

「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」によって目指すまちづくり目標を次のように設定します。

1 車を自由に使えない人も安心・快適に暮らすことができるまちづくり

車を自由に使えない人も、商業・医療・福祉・行政サービスなど日常生活サービスを享受できる生活環境の形成を目指します。

このため、鉄軌道やバスなどの公共交通の活性化を図ることにより、既成市街地等の鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏において、人口や日常生活に必要な諸機能の集積を促進します。

2 郊外での居住やまちなかでの居住など多様な住まい方を選択できるまちづくり

ライフスタイルの多様化に應えとともに、家族構成の変化などに応じて、広い敷地で車を利用する郊外居住や、除雪の負担が少なく、歩いて暮らせるまちなかでの居住など、多様な住まい方を選択できるまちづくりを目指します。

このため、都心部に加えて、公共交通の利便性の高い既成市街地での居住を推進します。また、公共交通の利便性の高い既成市街地以外では、地域に応じて生活に必要な道路や下水道などの整備、農業活動等に必要な整備を進めます。

3 地域ごとの拠点育成による拠点集中型のまちづくり

都心部のほか、生活圏としてのつながりある地域のまとまりごとに、都市機能の集積など既存のストックを活かした拠点を育成する拠点集中型のまちづくりを目指します。

都心においては、商業・業務・芸術文化・娯楽・交流など、本市の「顔」にふさわしい広域的な都市機能の集積を図ります。地域ごとの拠点においては、身近な商業など日常生活に必要な諸機能の集積促進や、地域の「顔」となる地域資源を活かしたまちづくりを進めます。

4 川上から川下までの豊かな自然を守り、育てるまちづくり

川上から川下まで広範な面積をもつ本市の特性を踏まえ、山・川・海など豊かな自然環境を守り、育てるまちづくりを目指します。

市街地周辺の農地及び自然環境の保全を基本とし、住宅等のバラ建ちなど単発的な開発による市街地の無秩序な拡大を抑制します。また、中山間地域では、生活交通の確保をはじめとした定住環境の維持に努めます。

本計画

3. まちづくりの目標

「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～次世代につなぐ都市リノベーション～」によって目指すまちの目標を次のように設定します。

1 車を使わなくても安心・快適な暮らしを実感できるまち

車を自由に使えない人はもとより、日常的に車を利用する人も、徒歩や公共交通を中心とした移動によって、商業・業務・医療などの既存の都市機能を楽しみ、安心して快適な暮らしを実感できるまちを目指します。

このため、鉄軌道やバスなどの公共交通の活性化を図ることにより、市民の多様な移動手段を支え、既成市街地等の鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏内や拠点間の移動がしやすい環境を整えます。

2 市民のライフステージ等に応じた多様な住まい方が選択できるまち

市民のライフステージやライフスタイルの多様化に應えるため、空き家や空き地などの既存ストックの流通や活用、再編を促し、既成市街地等を中心とした多様な住まいや生活環境を選択できるまちを目指します。

このため、都心部や公共交通の利便性の高い既成市街地での居住の推進に加えて、市民が歩いて公共交通を利用する範囲での居住を推奨します。また、公共交通の利便性の高い市街地以外では、過大な市街地の拡大を抑制しながら、既成市街地での社会インフラ等の維持に努めます。

3 地域の個性が発揮された拠点集中型のまち

中心市街地をはじめ、生活圏としてつながりのある地域のまとまりごとに、地域の個性となる既存の都市機能や交通環境、歴史や文化などを活かした、多様な拠点を形成する拠点集中型のまちを目指します。

都心においては、本市の「顔」にふさわしい広域的な都市機能の集積を図るとともに、居心地のよい、歩きたくなるような拠点づくりを進め、地域ごとの拠点においては、地域資源を活かし、個性があり地域の「顔」となる拠点づくりを進めます。

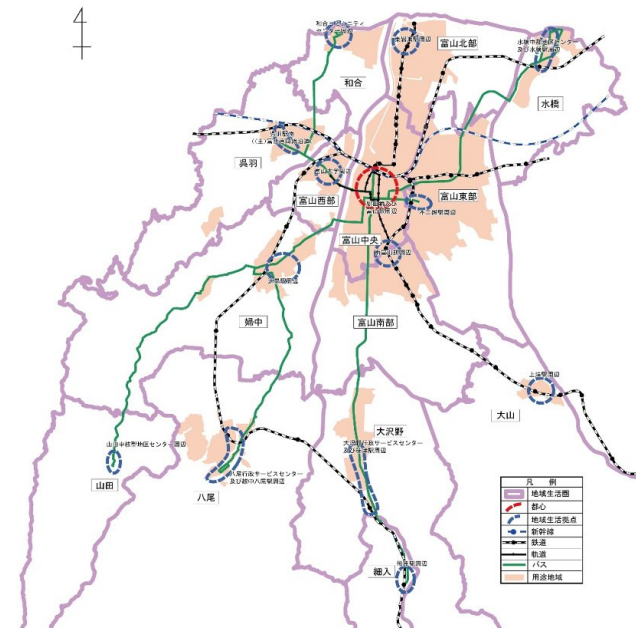
4 豊かな自然を守り育てる、環境に優しいまち

川上から川下まで広範な面積をもつ本市の特性を踏まえ、山・川・海など豊かな自然環境を守り育て、市民が身近にある豊かな自然を感じられる、環境に優しいまちを目指します。

このため、都心部をはじめとした拠点では、緑地や街路樹などを整備・保全し、都市のアメニティを高めるとともに、農山村地域等では、市民との協働により地域コミュニティづくりや生活交通の確保に努めます。

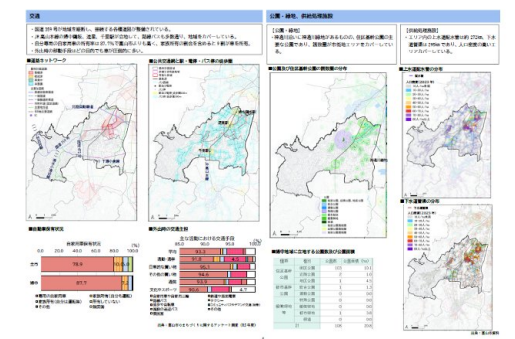
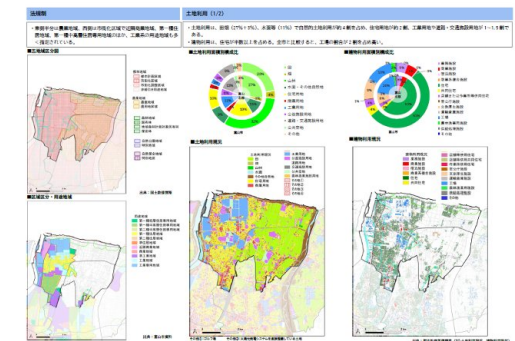
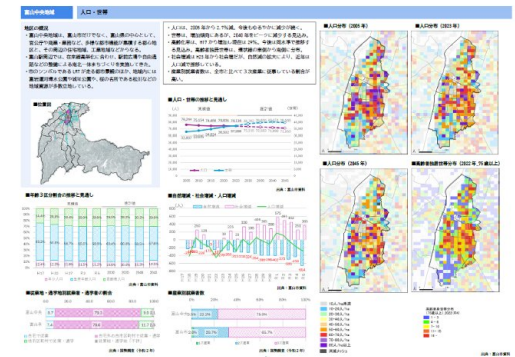
4 地域別構想作成に向けた分析・検討

- ・都市マスタープランにおいては、コンパクトなまちづくりの単位として、歴史的なつながりや一体性、まとまりから14の地域生活圏を設定している。
- ・今回、地域別構想の作成に向け、14地域別で土地利用の状況や人口動態、施設状況などを整理した地域別カルテを作成した。（詳細は別冊）



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

頁	分類	内容	整理方法	出典
1	概要	・位置、特性など	文章、図	富山市資料
	人口・世帯	・人口、世帯の推移、見通し	グラフ	都市マス現況分析
		・年齢3区分の割合の推移、見通し	グラフ	都市マス現況分析
		・人口分布(過去、現在、将来)、高齢独居世帯分布	図面	都市マス現況分析
		・自然増減・社会増減・人口増減	グラフ	都市的指標
		・従業地・通学地別就業者・通学者の割合	グラフ	国勢調査
		・産業(大分類)別就業者数の割合	グラフ	国勢調査
2	法規制	五地域区分、区域区分・用途地域	図	国土数値情報 都市計画基礎調査
	・土地利用	・土地利用現況、建物利用現況	図	都市計画基礎調査
		・土地利用面積別構成比、建物利用面積別構成比	グラフ	都市計画基礎調査
3		・住居系建物における空き家数の変化	グラフ	都市マス現況分析
		・空き家の分布	図	都市マス現況分析
		・低未利用地及び平面駐車場の変化	図/グラフ	都市マス現況分析
		・低未利用地及び平面駐車場の分布	図	都市計画基礎調査
		・市街地整備動向(第一種市街地再開発事業、土地 区画整理事業、開発許可)	図	都市計画基礎調査
		・新築動向	グラフ	都市計画基礎調査
		・生活利便施設の立地、利用圏域人口 (地区センター、スーパー、コンビニ、ドラッグスト ア、医療施設、高齢者福祉施設、子育て施設、金 融機関)	図、表	都市的指標調査
4	交通	・道路ネットワーク(都市計画道路、主要な道路)	図	富山市資料
		・公共交通網、駅・バス停の徒歩圏域	図	富山市資料
		・自動車保有状況	グラフ	アンケート
		・外出時の交通手段	グラフ	アンケート
	公園・緑地	・公園及び住区基幹公園の誘致圏の分布	図	富山市資料
		・公園数及び公園面積	表	富山市資料
	供給処理 施設	・上水道配水管の分布(×人口メッシュ)	図	富山市資料
		・下水道管渠の分布(×人口メッシュ)	図	富山市資料
5	防災	・津波浸水想定区域、液状化危険度、土砂災害警戒 区域等	図	富山市資料
		・浸水想定区域(L2)、土砂災害警戒区域等	図	富山市資料
		・家屋倒壊等氾濫想定区域、土砂災害警戒区域等	図	富山市資料
		・浸水継続時間、土砂災害警戒区域等	図	富山市資料
6	地域資源	・主な地域資源の分布	図	富山市資料
		・主要施設の観光入込客数	グラフ	
	市民意識、 生活行動	・主な活動の先行	グラフ	アンケート
		・主な活動における市内の行き先	グラフ	アンケート
		・住み替え予定地や希望地	グラフ	アンケート
		・地域コミュニティ活動への参加状況と今後の参加 意欲	グラフ	アンケート
		・住まいの周辺にあってほしいもの	グラフ	アンケート
		・まちなかや拠点にあってほしいもの	グラフ	アンケート



抽出したデータ一覧

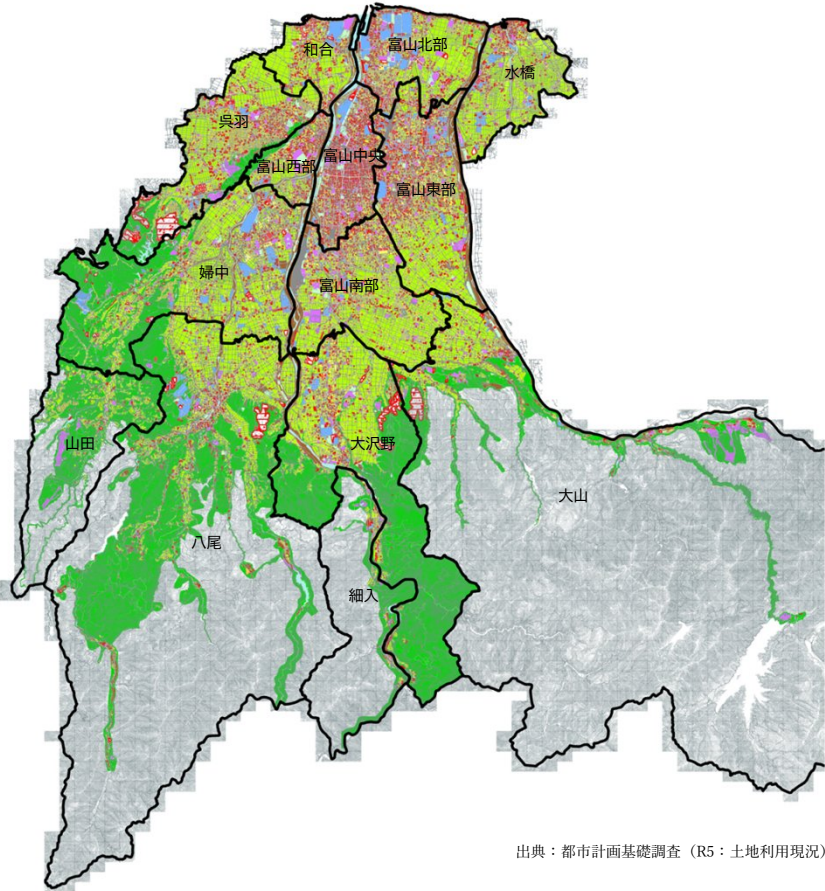
作成したカルテ(イメージ)

4 地域別構想作成に向けた分析・検討

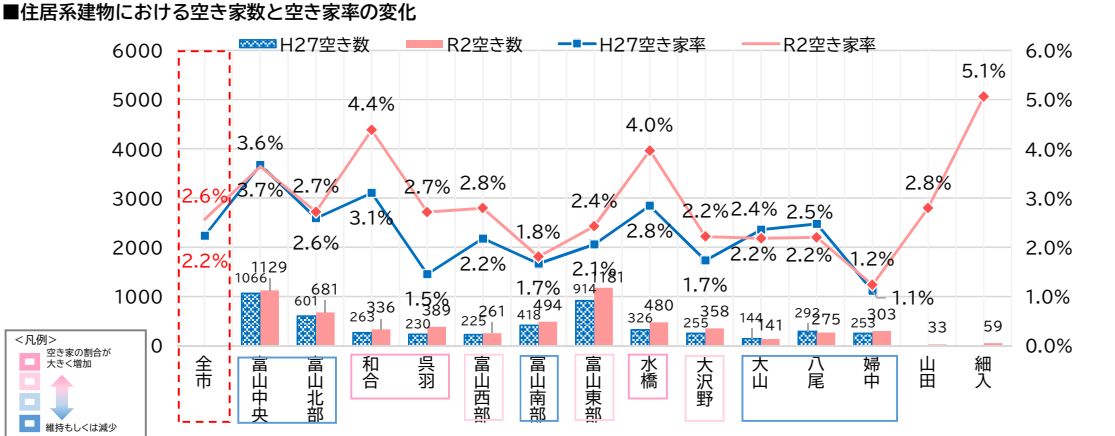
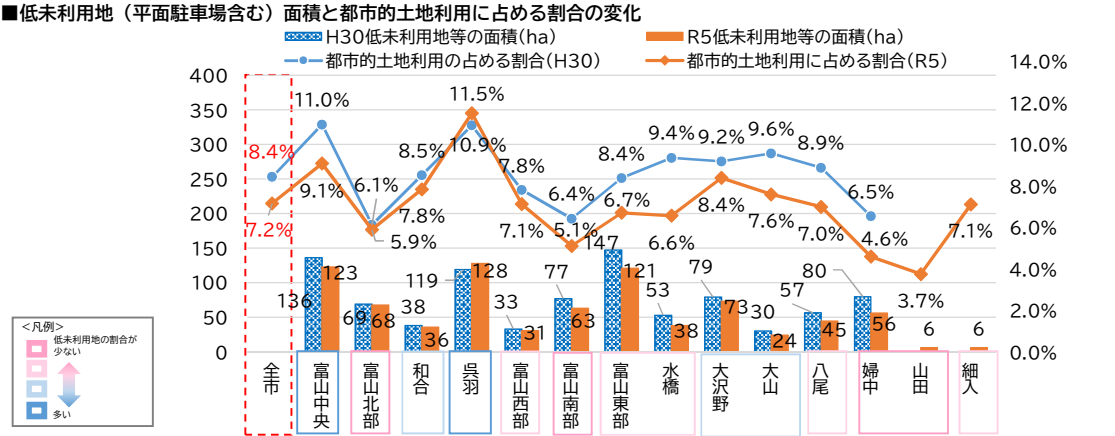
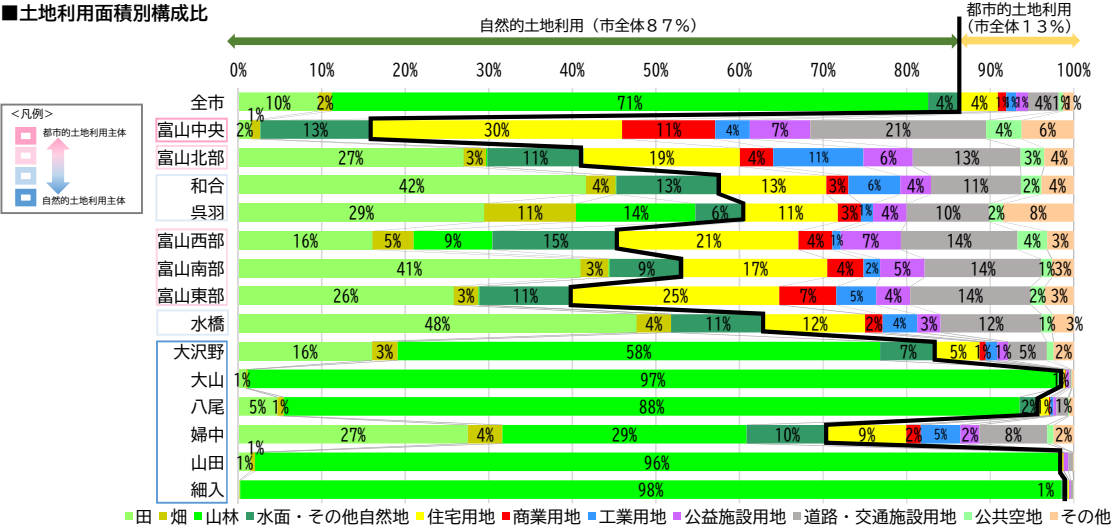
地域別での土地利用の違い

- <土地利用>
- ・富山中央地域は都市的土地利用が最も進んでいるエリアであり、住宅用地や商業用地の割合が最も高い
 - ・次いで都市的土地利用が進んでいるエリアは、富山北部、富山西部、富山東部地域であり、住宅用地や商業用地の割合が富山中央地域に次いで高く、また特に富山北部は工業用地の割合が最も高い
 - ・大沢野、大山、八尾、婦中、山田、細入地域は中山間地域を有しており山林や田畑などの自然的土地利用が7割以上と全市平均より高く緑豊かなエリアであり、その中において大沢野や婦中地域は都市的土地利用が2～3割程度となっている
 - ・和合、呉羽、富山南部、水橋地域は、自然的土地利用が5～6割を占める一方で、住宅用地が1割以上、商業用地も一定程度あるエリアである

- <低未利用地>
- ・低未利用地及び平面駐車場の面積は全体としてはほぼ横ばい傾向だが、都市的土地利用に占める割合は富山中央や呉羽地域などでは全市と比べ高い割合の傾向
 - ・空き家はほとんどの地域で維持もしくは増加傾向にあり、特に和合、呉羽、水橋地域などでその割合は大きく増加の傾向



出典：都市計画基礎調査（R5：土地利用現況）



※H27空き家にはH30都市計画基礎調査、R2空き家にはR5の都市計画基礎調査の建物現況を付与。
※経年比較のため、富山南部都市計画区域の範囲は、R5においても都市計画区域を対象とした。
出典：都市計画基礎調査（R5：建物利用現況）、富山市資料（空き家調査）

5 地域別構想作成に向けた市民等との意見交換

1 概要

次期都市マスタープランの策定に向けて、市民に広く今後の社会情勢の変化やこれからのまちづくりについて情報発信するとともに、各地域の魅力等に関して、地域住民と意見交換を行い、その意見を計画に反映させることを目的に「都市マスタープラン市民ワークショップ」を開催する。

2 開催内容

日常生活のつながりや地形条件から14の地域生活圏を5つのグループに区分し、これからのまちづくりの人材となりうる人選を前提に、住民・事業者・学生の参加により、各グループ20名～30名規模で開催する。

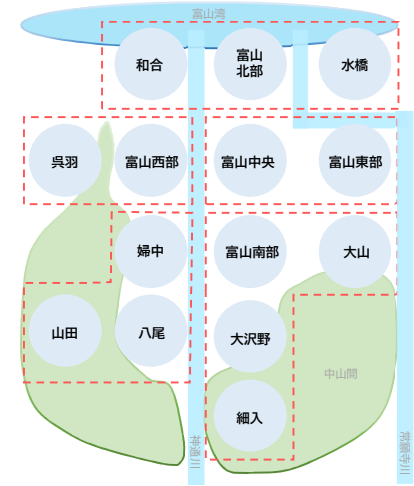


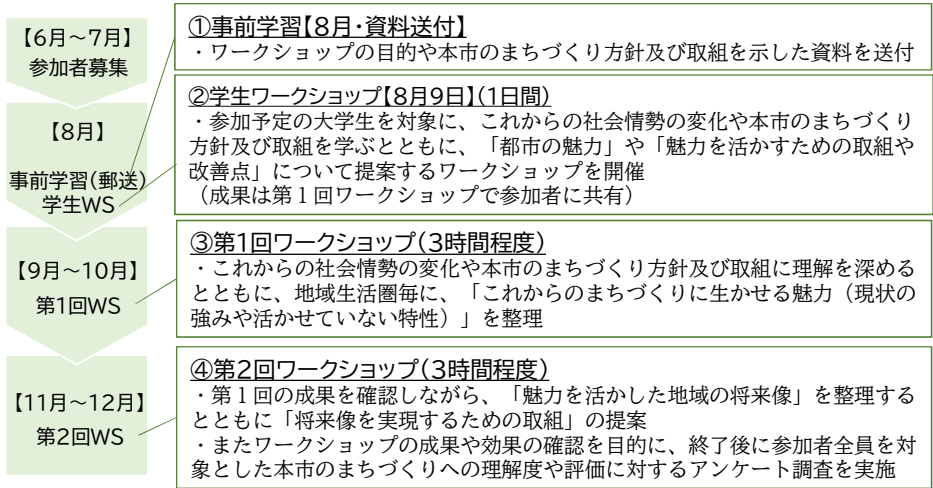
表 生活圏グループの参加者属性と人数規模

グループ	住民	商業・産業	農業	観光	学生	計
A 富山中央・富山東部	21名	2名	2名	2名	4名	31名
B 富山西部・呉羽	9名	2名	2名	2名	4名	19名
C 富山北部・和合・水橋	15名	3名	2名	3名	4名	27名
D 富山南部・大沢野・大山・細入	16名	4名	2名	4名	4名	30名
E 婦中・八尾・山田	18名	3名	2名	3名	4名	30名
計	79名	14名	10名	14名	20名	137名

※住民は自治振興会推薦1名

図 14地域生活圏を5グループに分類

3 スケジュール



4 ワークショップの着眼点

今回のワークショップでは、本市のまちづくりへの理解を深めるとともに、人口減少下において各地域の魅力を活かすまちづくりを考える観点で議論を進める。

社会情勢の変化	魅力 (現状の強み、活せていない特性)	課題
機会 ・健康志向の高まり ・多様な生活スタイルの志向 ・IT技術の普及 など	魅力をより高める	改善（大変に難しい）
脅威 ・人口減少、担い手不足 ・経済の縮小 ・自然災害の増加 など	魅力を活かして脅威に対応	改善（大変に難しい）

魅力を活かす議論の範囲

