

令和6年8月9日
富山市都市マスタープラン学生ワークショップ

富山市のまちづくりについて

富山市活力都市創造部
都市計画課

TOYAMA CITY

本日お話をさせていただくこと

- 都市マスタープランの概要
- 富山市のまちづくりの基本方針～コンパクトなまちづくり～
- コンパクトなまちづくりの背景
- 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり(概要)
- コンパクトなまちづくりの成果
- 富山市の現状と見通し
- ワークショップについて
- 地域別の状況

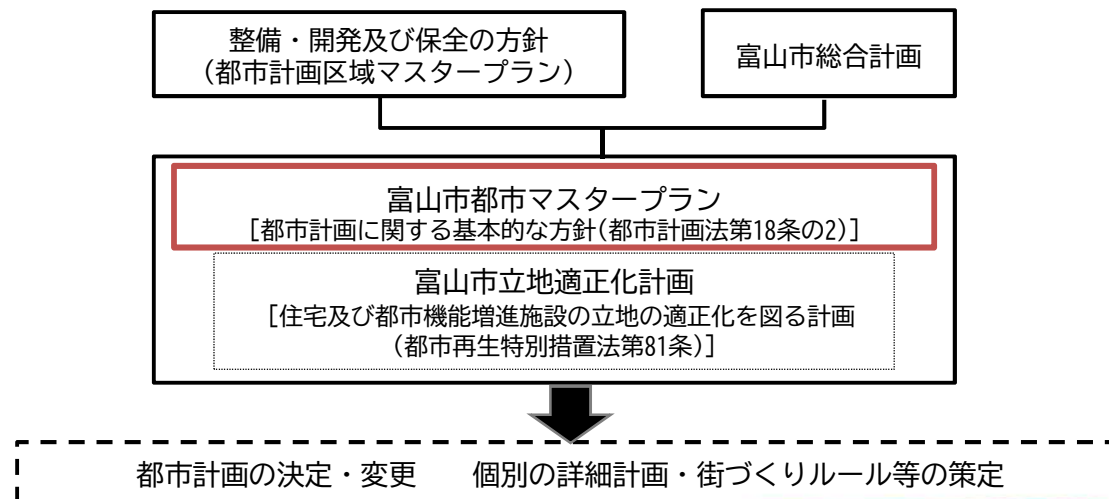
都市マスタープランの概要

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方針」
- 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、実現していくことが目的。

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。
- 「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。



都市マスタープランの概要

3)対象区域

- ・ 富山市全域だが、主に都市計画区域が対象

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

基準年 2005年(H17)

計画目標年 2025年(R7)

次期計画

基準年 2025年(R7)

計画目標年 2045年(R27)



現行の都市マスタープランで掲げた

富山市のまちづくりの基本方針

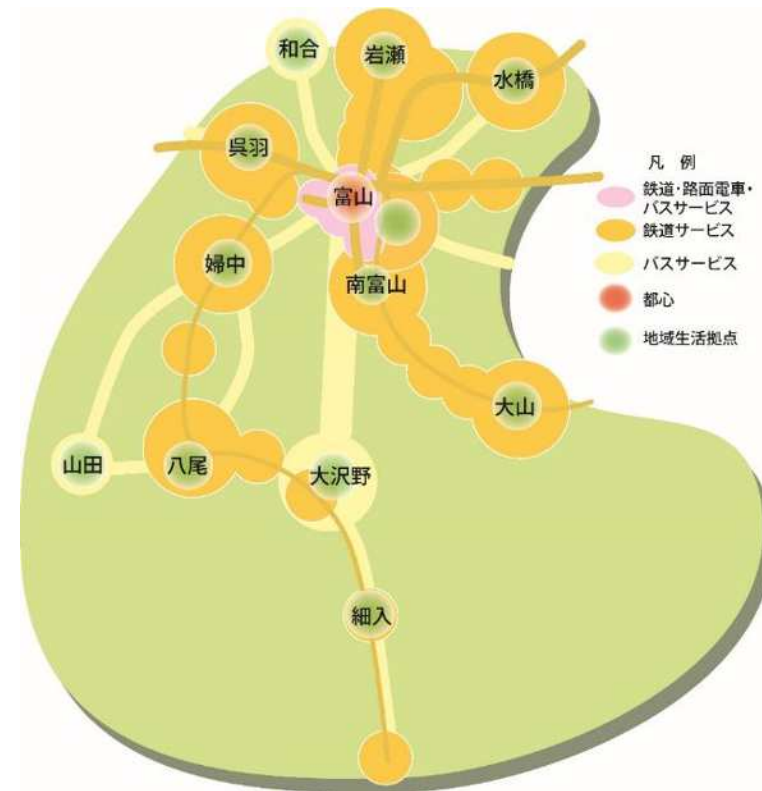
～コンパクトなまちづくり～

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を実現

<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



コンパクトなまちづくりの背景

人口減少の進行と超高齢化社会の到来

- ・総人口は2010年をピークに減少に転じ、2045年には2010年から約23%減少
- ・高齢人口は増加し、2030年には全人口の約3割が高齢者となる見込み

総人口の予測

(出展:富山市将来人口推計報告書)



年齢3区分別人口の予測

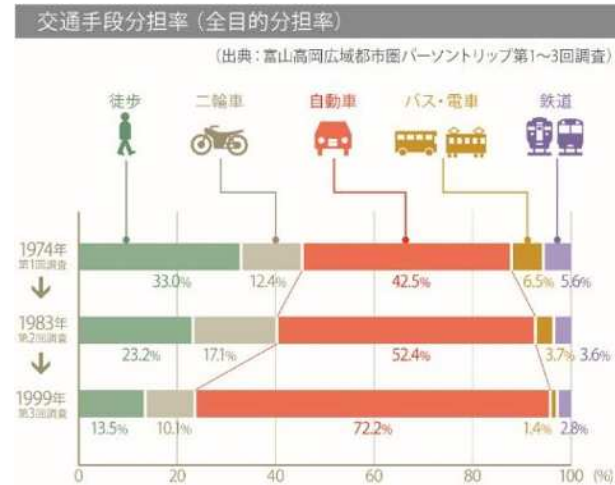
(出展:富山市将来人口推計報告書)



コンパクトなまちづくりの背景

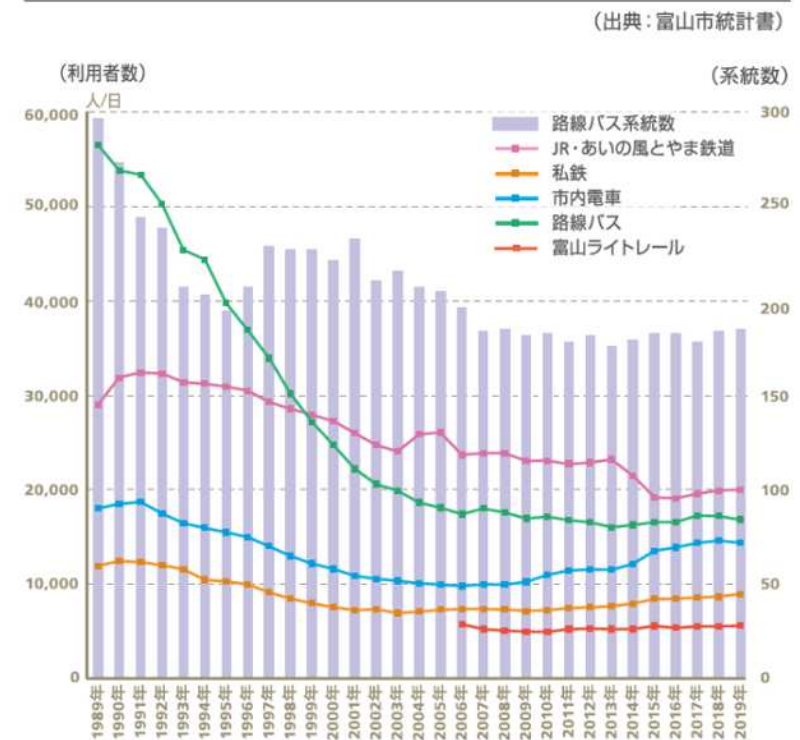
公共交通の衰退と低密度な市街地

■高い自動車分担率



■公共交通の衰退

公共交通の利用者数



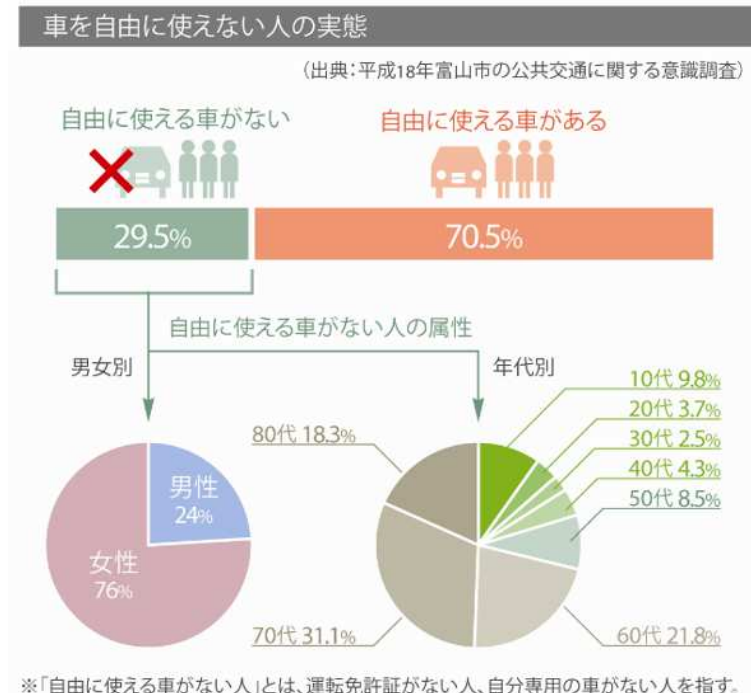
注：JRに関しては、平成27年3月14日以降のあいの風とやま鉄道利用者数を含む

過度な自動車依存は公共交通の衰退を招き、路線バスなど身近な公共交通機関ほど利用者が減少
→結果としてサービスレベルの低下を招いてしまう

コンパクトなまちづくりの背景

公共交通の衰退と低密度な市街地

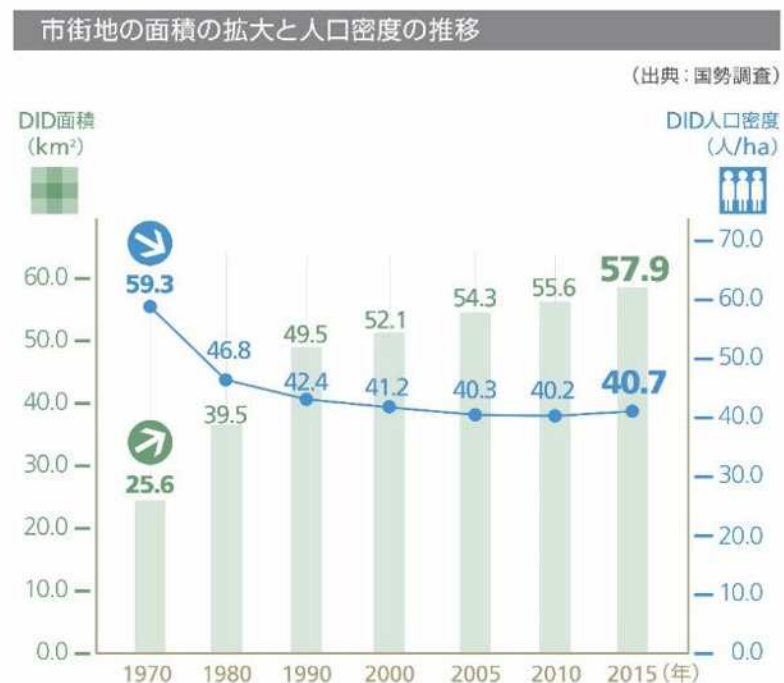
■車を自由に使えない人の実態



- ・車を自由に使えない人は市民の約3割
(女性が8割、60代以上の高齢者が7割を占める)

・「車を自由に使えない人」にとって
極めて生活しづらい街

■市街地の拡大と低密度化



- ・県庁所在都市で最も低密度な市街地

・道路や上下水道といったインフラ管理、
ごみ収集や除雪等の都市管理コスト上昇

・商業の郊外立地に伴う中心市街地の衰退

なぜ「コンパクトなまちづくり」に取り組む決断をしたのか？

「車に依存した暮らしとまちの拡大」による課題は、
「人口減少と超高齢化」によりさらに深刻化していく。

▼
<問題意識>

「多くの地方都市と同じく、車での生活に特化し、
居住地密度が薄っぺらで、車がないと自由に移動
できないまちでは、30年後に生き残れない。」

▼
都市のかたちの大胆な変革が必要。

公共交通を活性化させ、市街地拡散を抑制しながら
人口減少の影響を最小限にしていける。

公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり(概要)

～ 富山市の公共交通網～

富山駅を中心とした放射状の公共交通ネットワーク

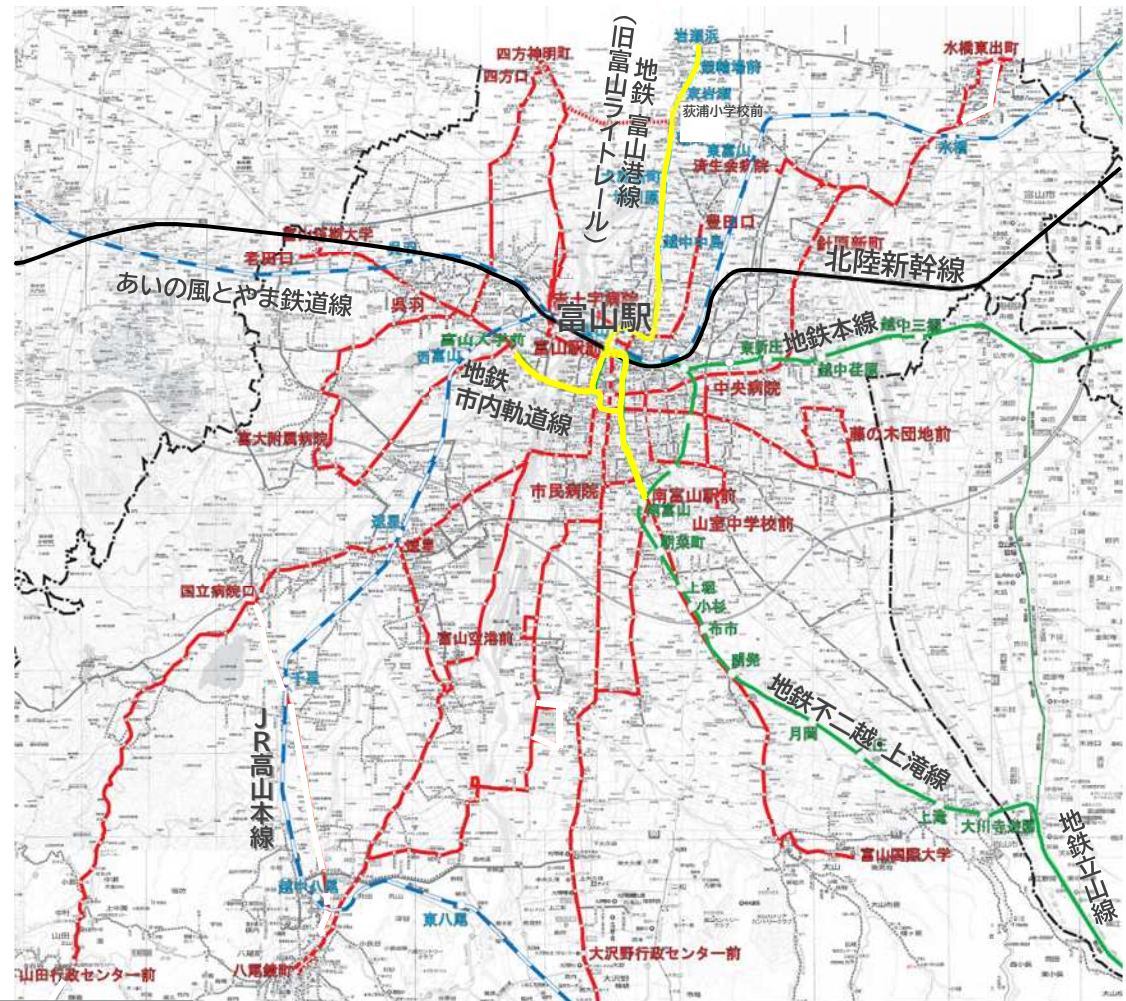
■鉄軌道（7路線）

- ・北陸新幹線
- ・あいの風とやま鉄道線（並行在来線）
- ・JR高山本線
- ・地鉄本線・立山線
- ・地鉄不二越・上滝線
- ・地鉄市内軌道線（環状線含）
- ・地鉄富山港線（旧富山ライトレール）

■路線バス

- ・富山地方鉄道株が運行するものを
中心に約70系統

- 北陸新幹線
- JR/あいの風とやま鉄道
- 富山地方鉄道(鉄道)
- 富山地方鉄道(市内電車)
- 主要バス路線



公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり(概要)

<実現するための3本柱>

①公共交通の活性化

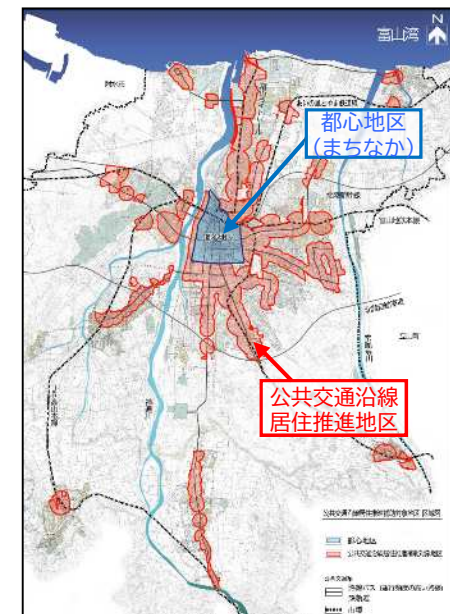
LRTネットワークの形成により、過度に車に依存したライフスタイルを見直し、**歩いて暮らせるまち**を実現

②公共交通沿線地区への居住推進

中心市街地や公共交通沿線への居住を推進するため、事業者や住宅を新築・購入、賃借して居住する市民に対して助成を実施

③中心市街地の活性化

行政が主体となり活性化に向け、公共交通や都市空間の整備、商業・賑わいの再生する事業、居住を促進する事業を実施



コンパクトなまちづくりの成果

公共交通の利用者数が増加

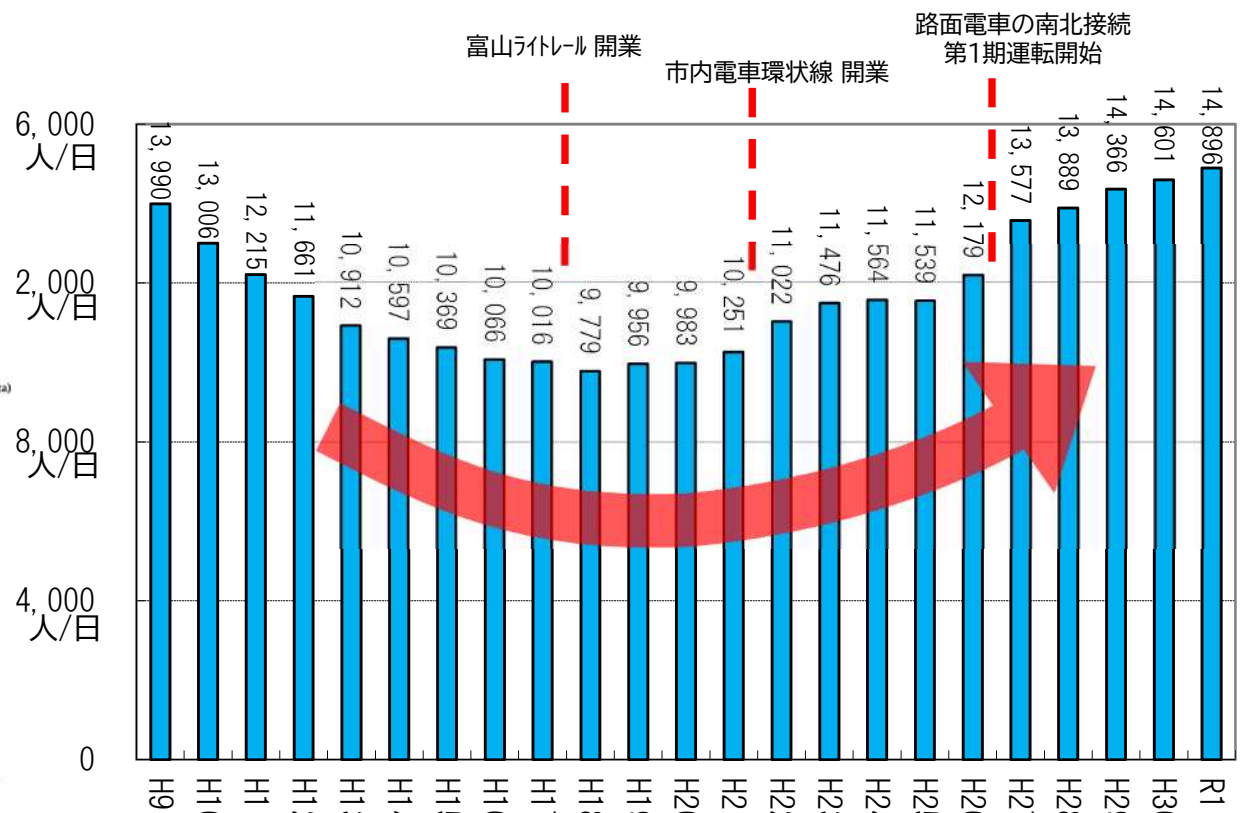
富山ライトレールや市内電車環状線の整備、ICカードシステムや低床車両の導入など路面電車の活性化に向けた取組みにより、**市内電車の利用者数が平成19年度以降は増加に転じている。**

【市内電車路線図】



※1系統・2系統南富山駅前行きは中町(西町北)には停車致しません。

【市内路面電車1日当り乗車人数の推移】



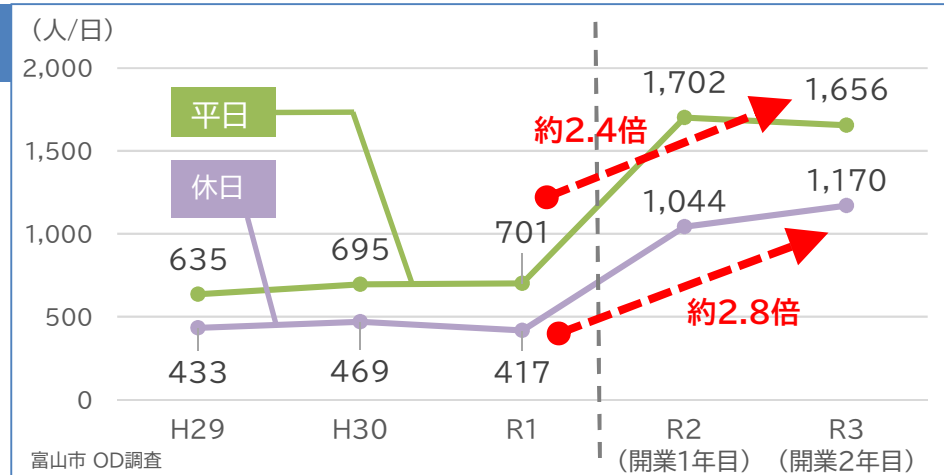
※R元年度は路面電車南北接続第2期開業前(4/1~3/20)までの実績値

(富山地方鉄道株式会社集計値)

コンパクトなまちづくりの成果 公共交通の利用者数が増加

富山駅の南北を跨ぐ利用の増加

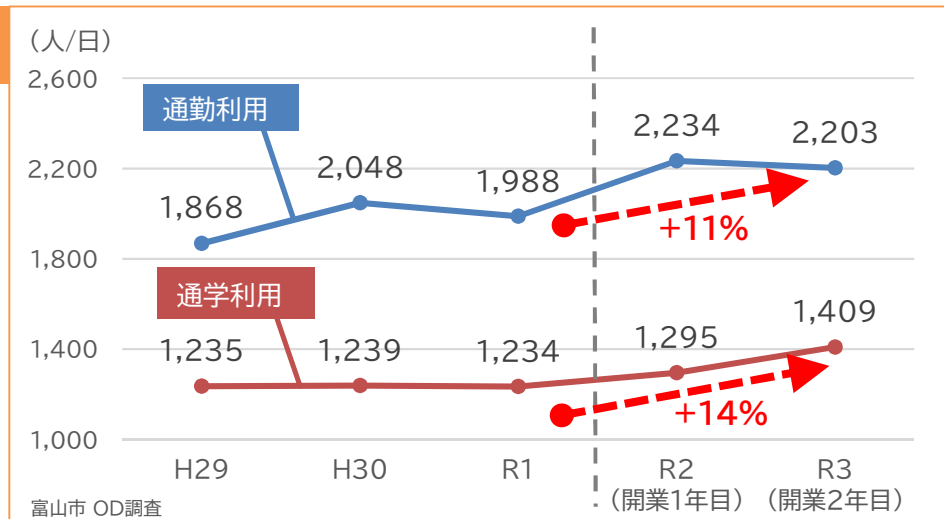
富山駅を南北を跨いだ移動をする路面電車利用者が増加しており、開業後(R3)は開業前(R1)と比較して、**平日で約2.4倍、休日で約2.8倍まで増加**している。



富山港線区間の利用増加

開業後(R3)の富山港線区間*の**平日の利用者数**は開業前(R1)と比較して、**通勤利用が約11%、通学利用が約14%増加**している。

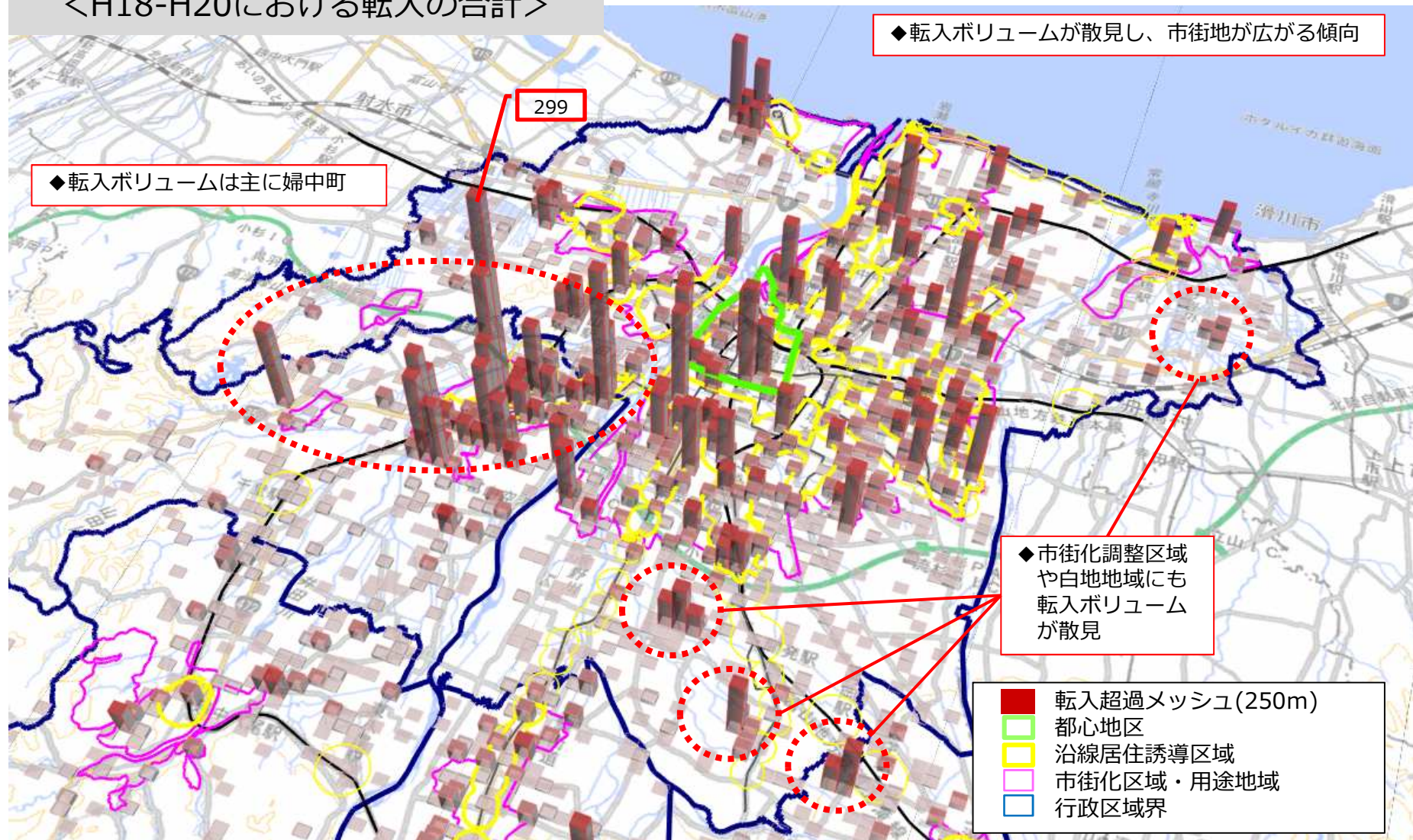
*富山港線区間: 富山駅より北側の区間



TOYAMA CITY

コンパクトなまちづくりの成果～転入人口の増加～

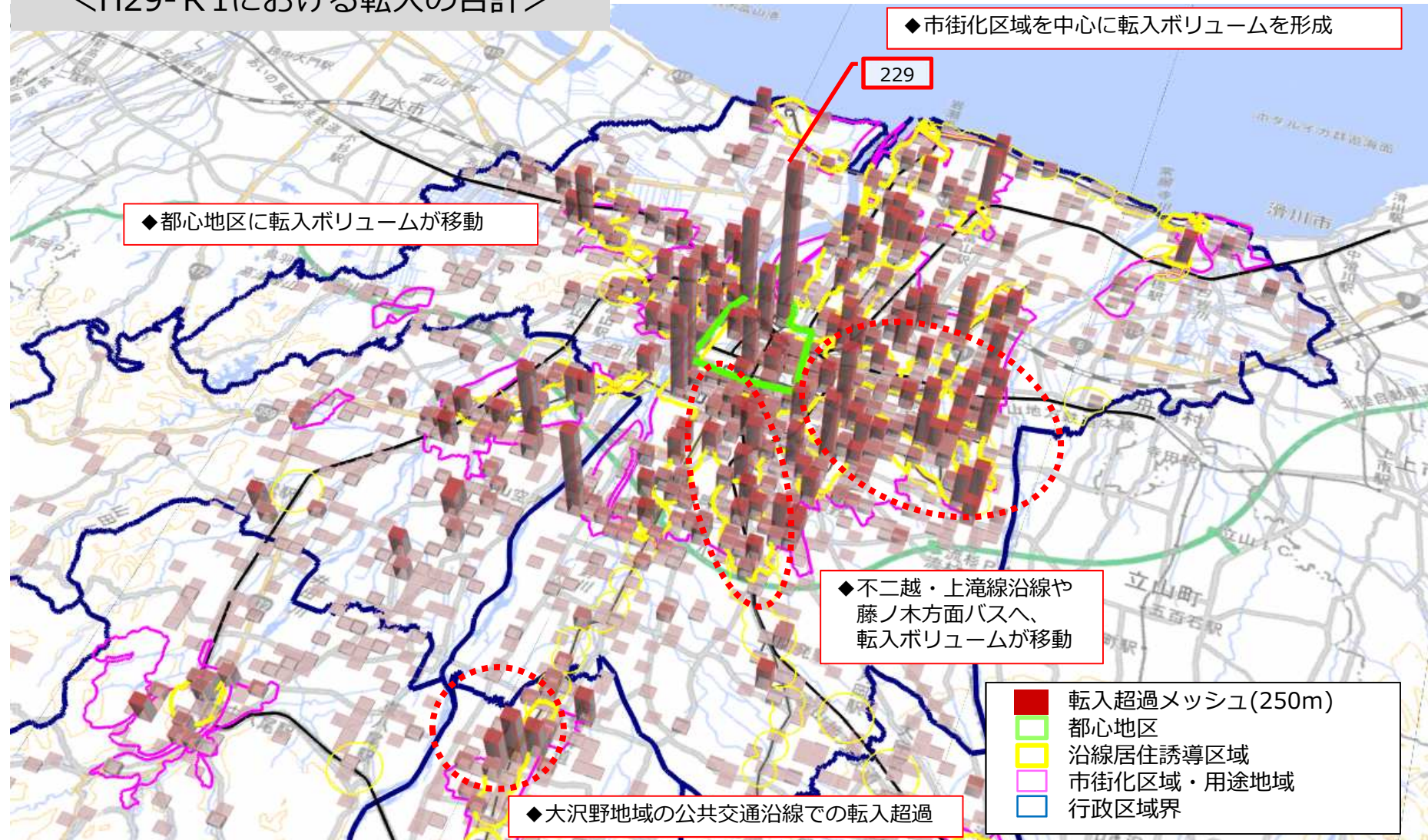
＜H18-H20における転入の合計＞



補注: 地理院地図を活用

コンパクトなまちづくりの成果～転入人口の増加～

＜H29-R1における転入の合計＞

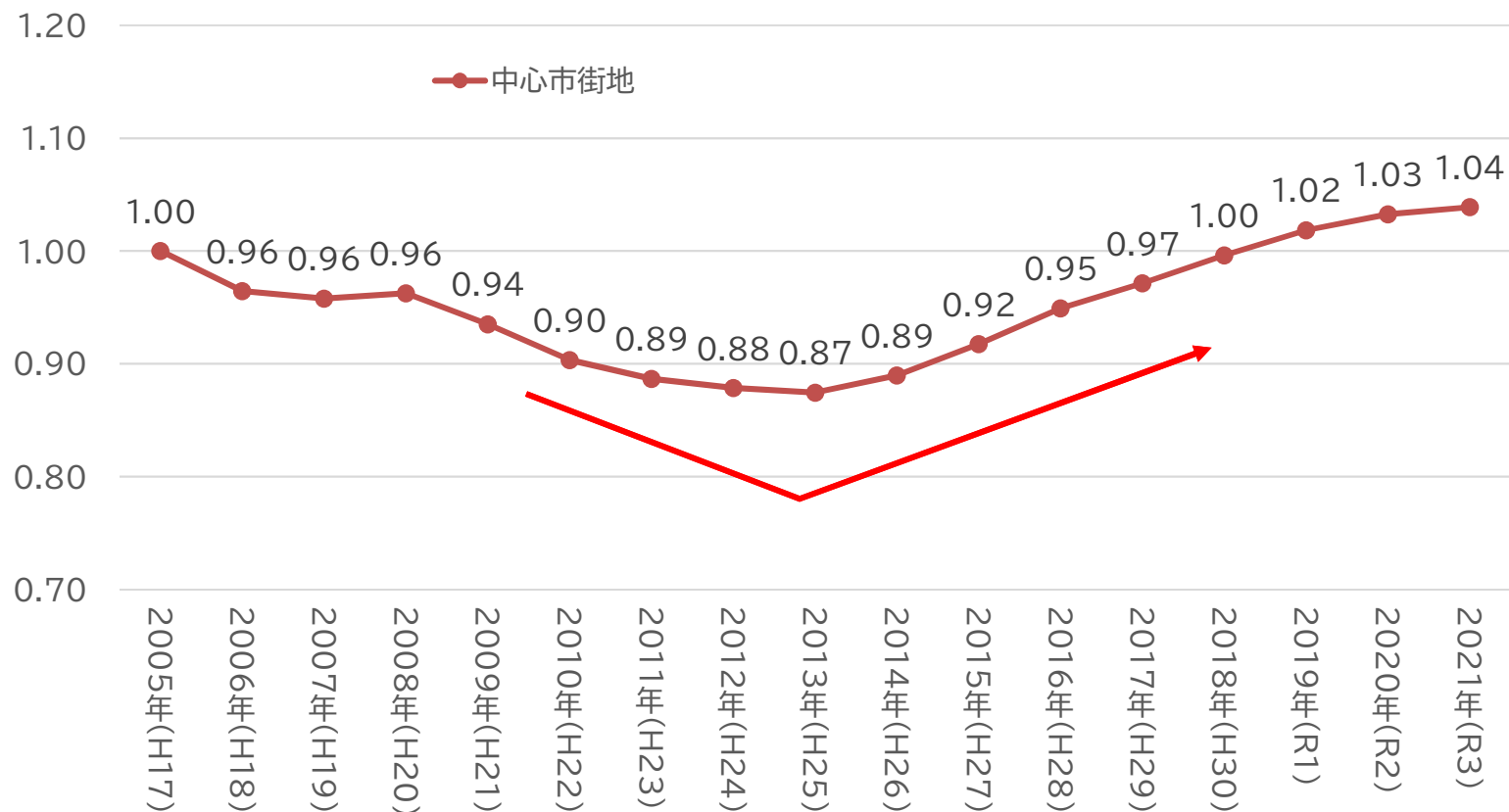


補注: 地理院地図を活用

コンパクトなまちづくりの成果 中心市街地での地価が上昇に転換

【中心市街地における地価の変化(H17比)】

・地価は2013年(H25)頃までは減少が続いていたが、以降は上昇傾向に転換。

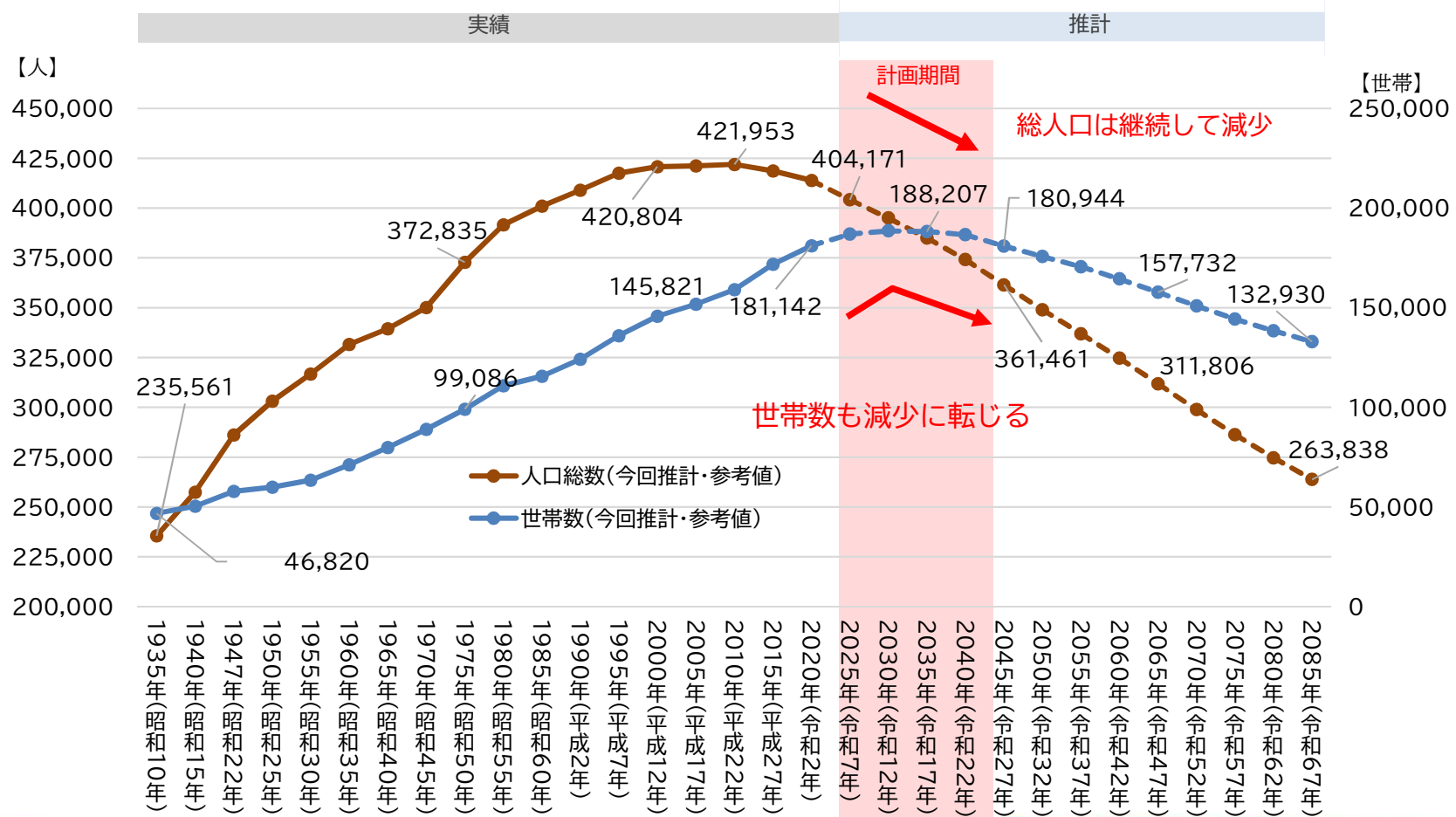


富山市の現状と見通し

人口減少は本格化し、世帯数も減少に転換

【総人口と世帯数の実績及び将来予測】

・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、さらにはこれまで増加していた世帯数も2030年には減少に転じると予測される。

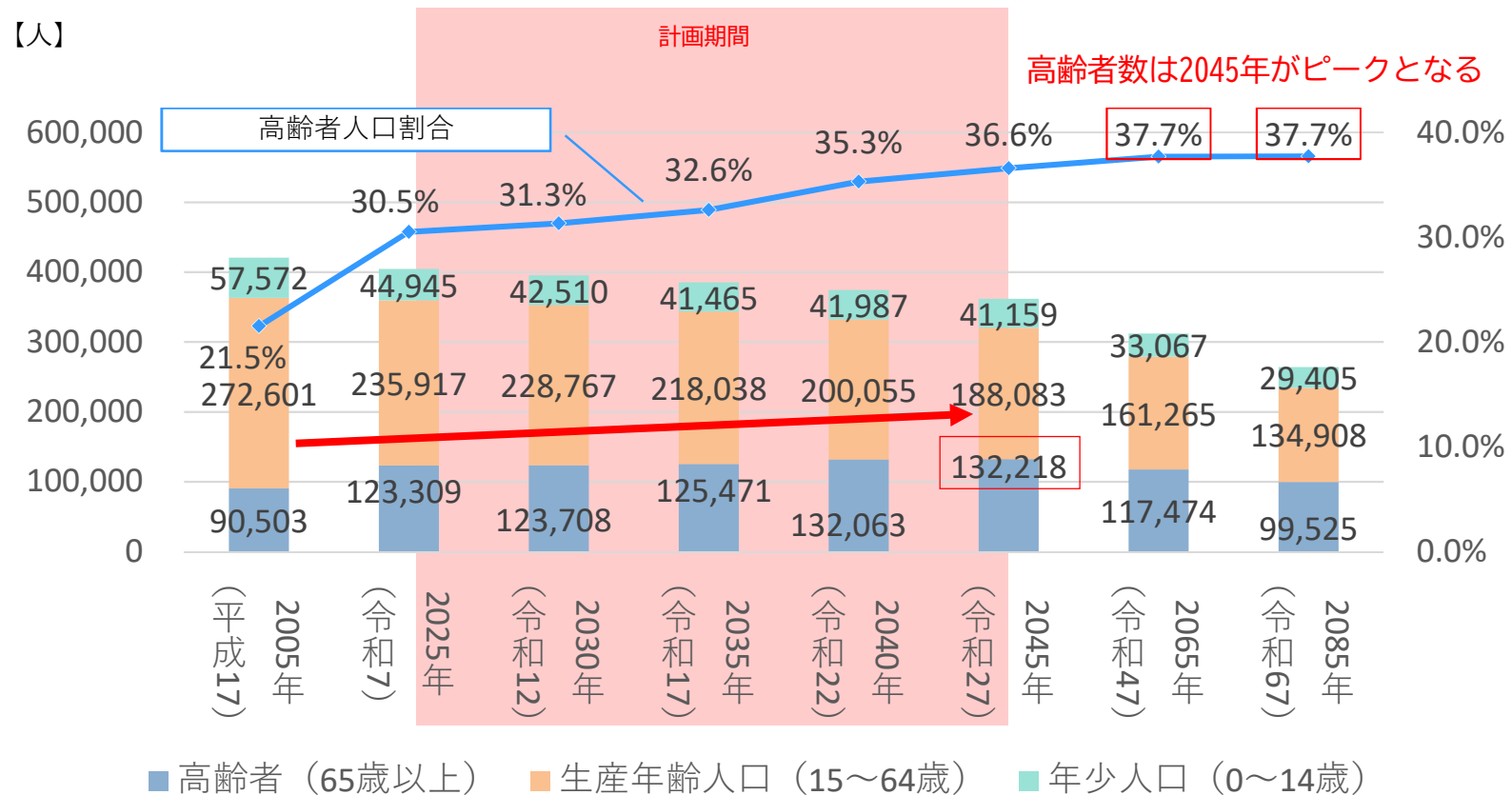


富山市の現状と見通し

少子高齢化は進行し、高齢者数はピークを迎える

【年齢別人口の変化】

・年少人口、生産年齢人口は引き続き減少する一方で、団塊ジュニア高齢化を迎え、**老年人口は2045年にピーク**になると予測される。



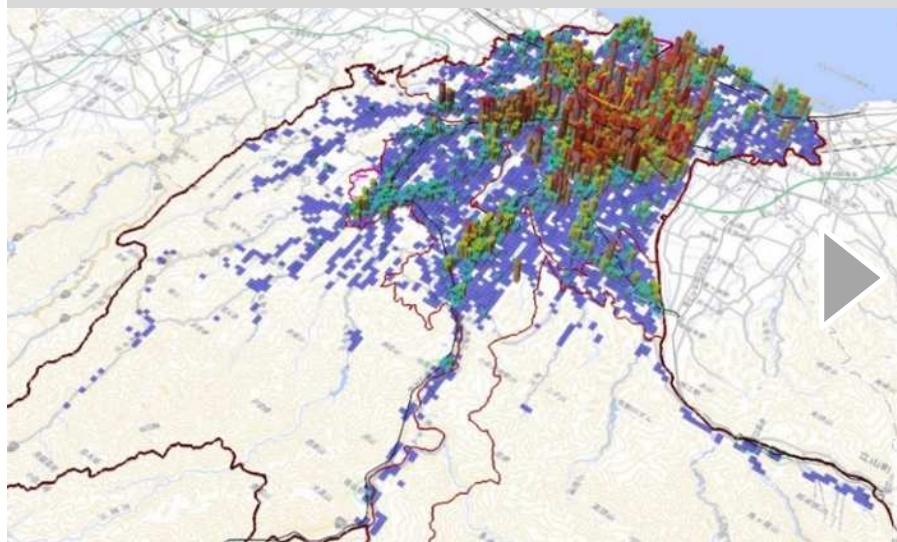
富山市の現状と見通し

コンパクトなまちづくりの継続により都市部での人口集積は維持できそうだが、全体として人口が減ってしまうことは避けられない

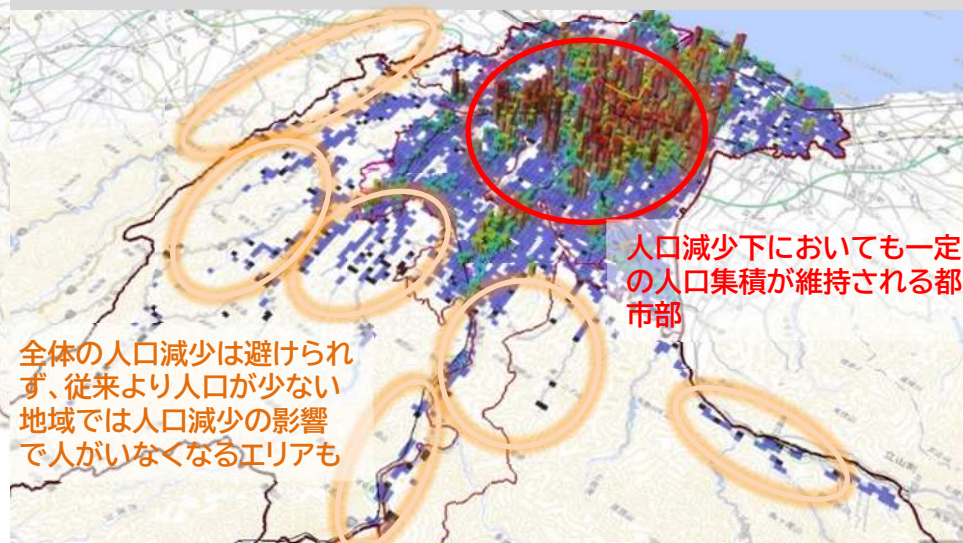
【人口密度の分布予測】

- 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すると、**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の維持が見込める一方で、市全体としての人口減少による影響は避けられない**

現状(2025年推計)



20年後(2045年)推計



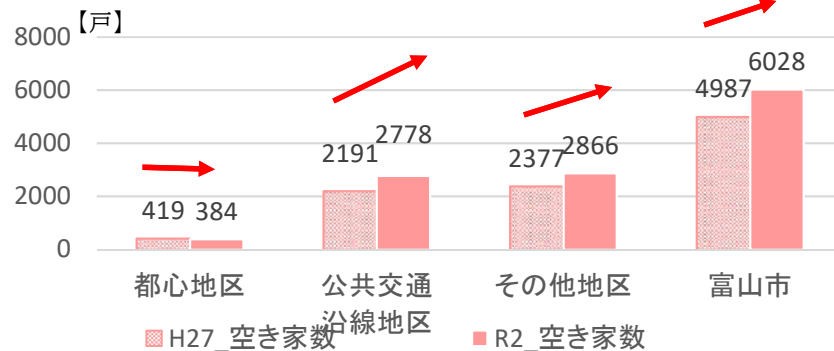
富山市の現状と見通し

市街地を中心に、空き地や空き家が発生・増加

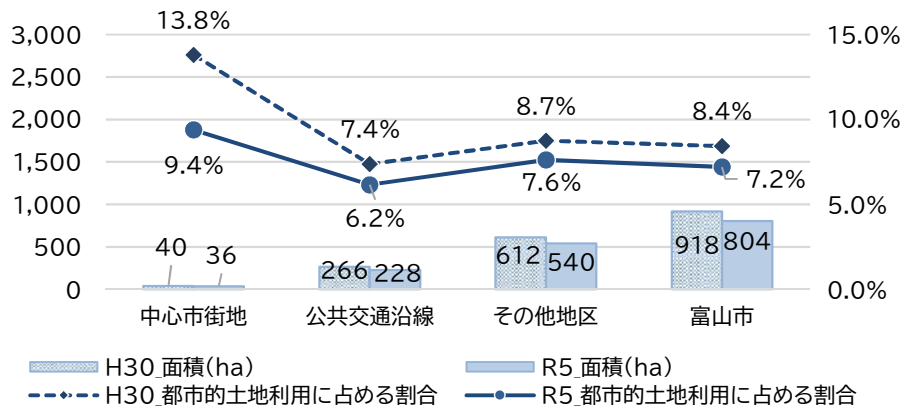
【空き家・空き地の変化と、高齢独居世帯の分布】

- ・**空き家は増加の傾向、空き地も一定数が継続的にある状況。**
- ・**独居高齢者の死亡などにより、既成市街地を中心にバラバラと空き家が今後も増加していくと予想。**

■空き家戸数の変化

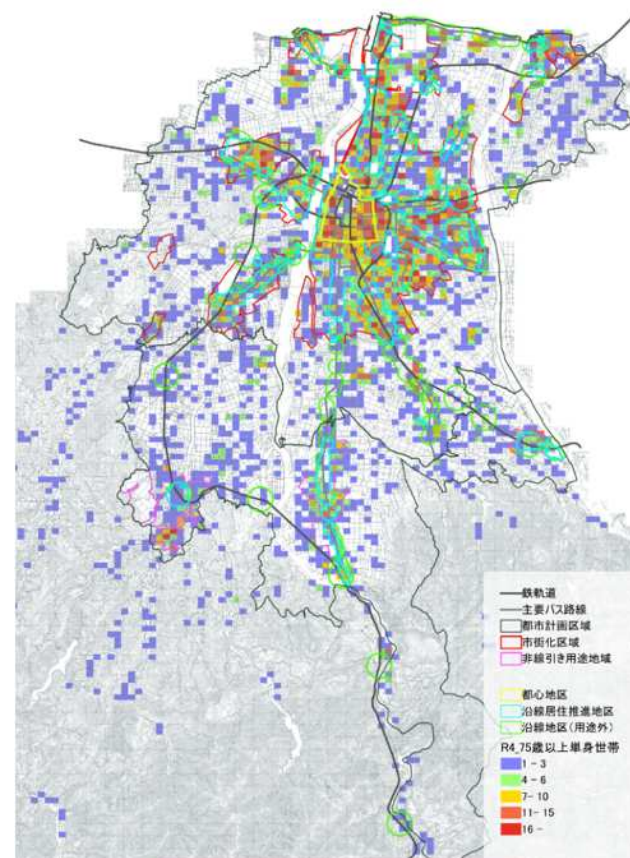


■空き地の変化



※都市的土地利用は道路用地及び交通施設用地を除く

■75歳以上高齢者(独居)の現状分布



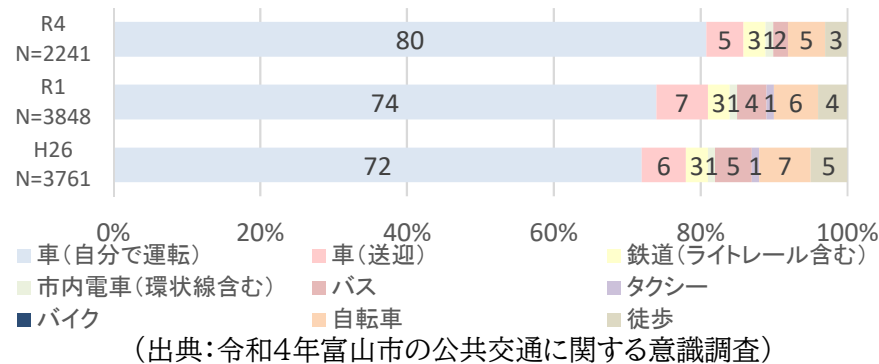
富山市の現状と見通し

自動車依存は脱却しておらず、 将来的に公共交通は維持が困難になる可能性

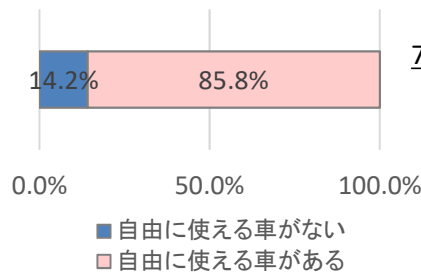
【移動の際の交通手段と公共交通の利用者予測】

- ・外出時に自動車を利用する市民は約8割で、**市民の自動車依存は継続**している状況にあるが、**車の使えない市民は**一定程度おり、**これらの市民は生活困る場面がある**可能性。
- ・**公共交通の利用者数は**回復してきたが、人口減少に伴い**減少が予想**され、**維持が困難**になる可能性

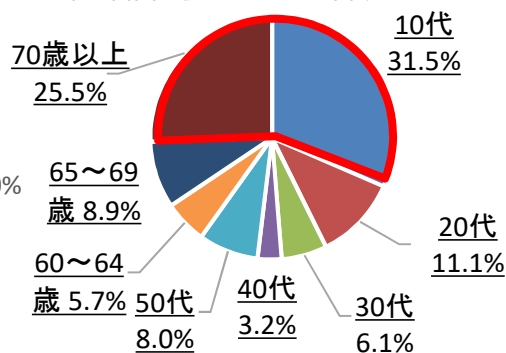
■移動の際に選択する交通手段



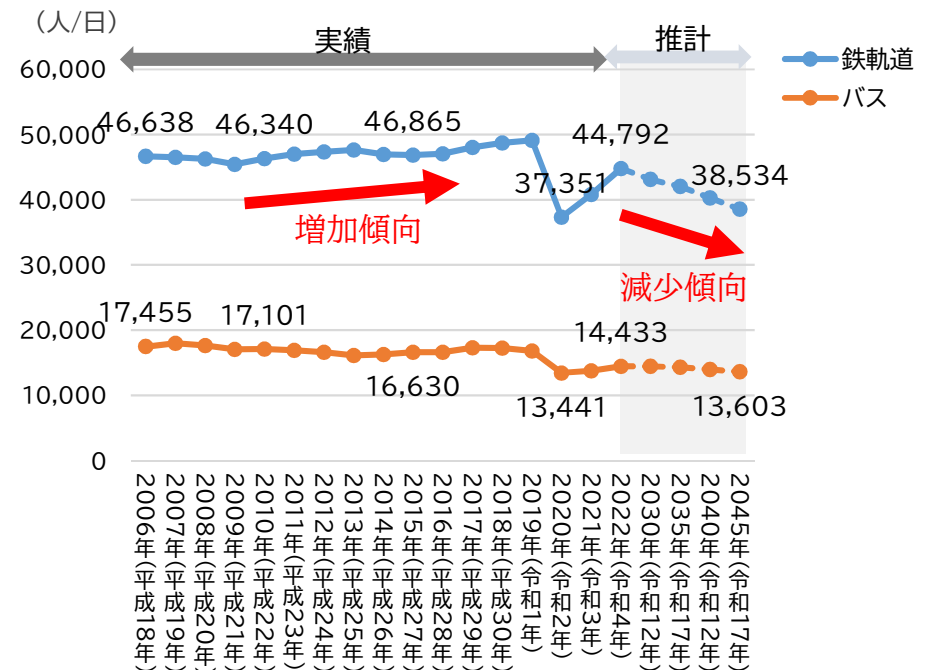
■車を自由に使えない人の割合



■車を自由に使えない人の年代



■公共交通の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

富山市の現状と見通し 加速する人口減少による財政力の低下により 都市インフラの維持管理・更新が難しくなる可能性

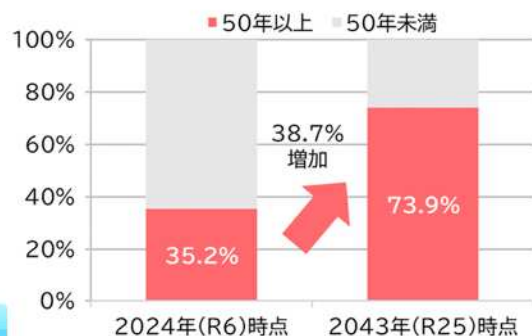
【インフラの状況と、税収の見通し】

- ・多くのインフラを有する中、これらのインフラは1960年代～1980年代の高度経済成長期以降に整備されたものが多く、今後、補修や更新などの対応が必要になると予想。
- ・人口減少などの影響により税収は減少する見込みで、社会インフラの維持管理・更新等は限られた予算の中で進めることが必要。

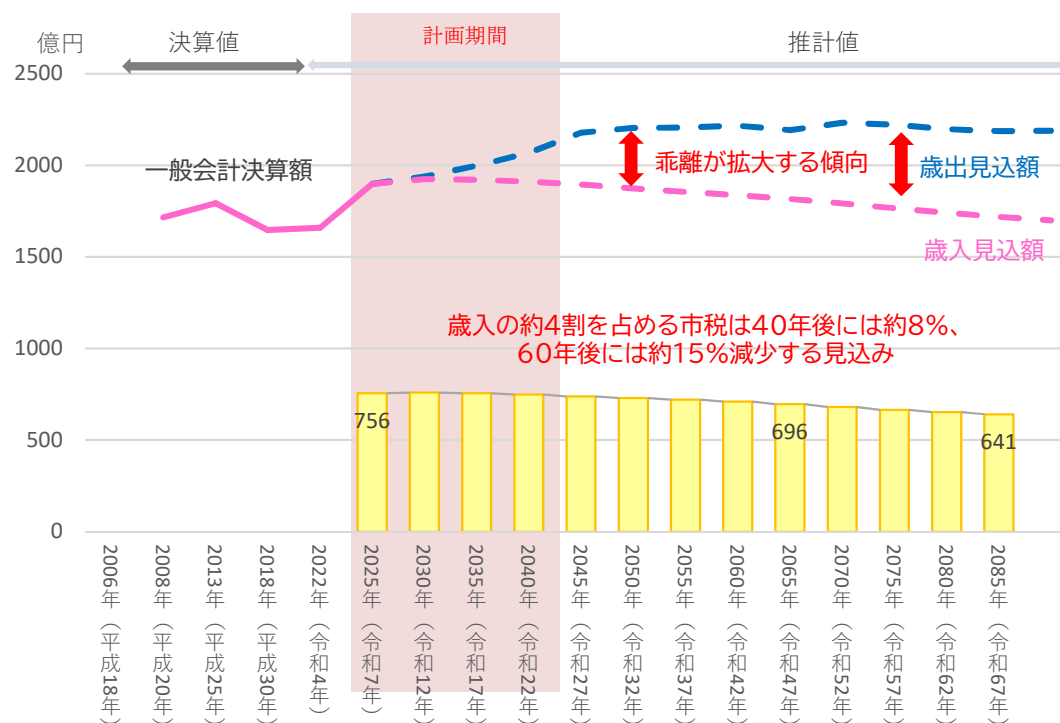
■道路の整備状況



■市道橋の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)

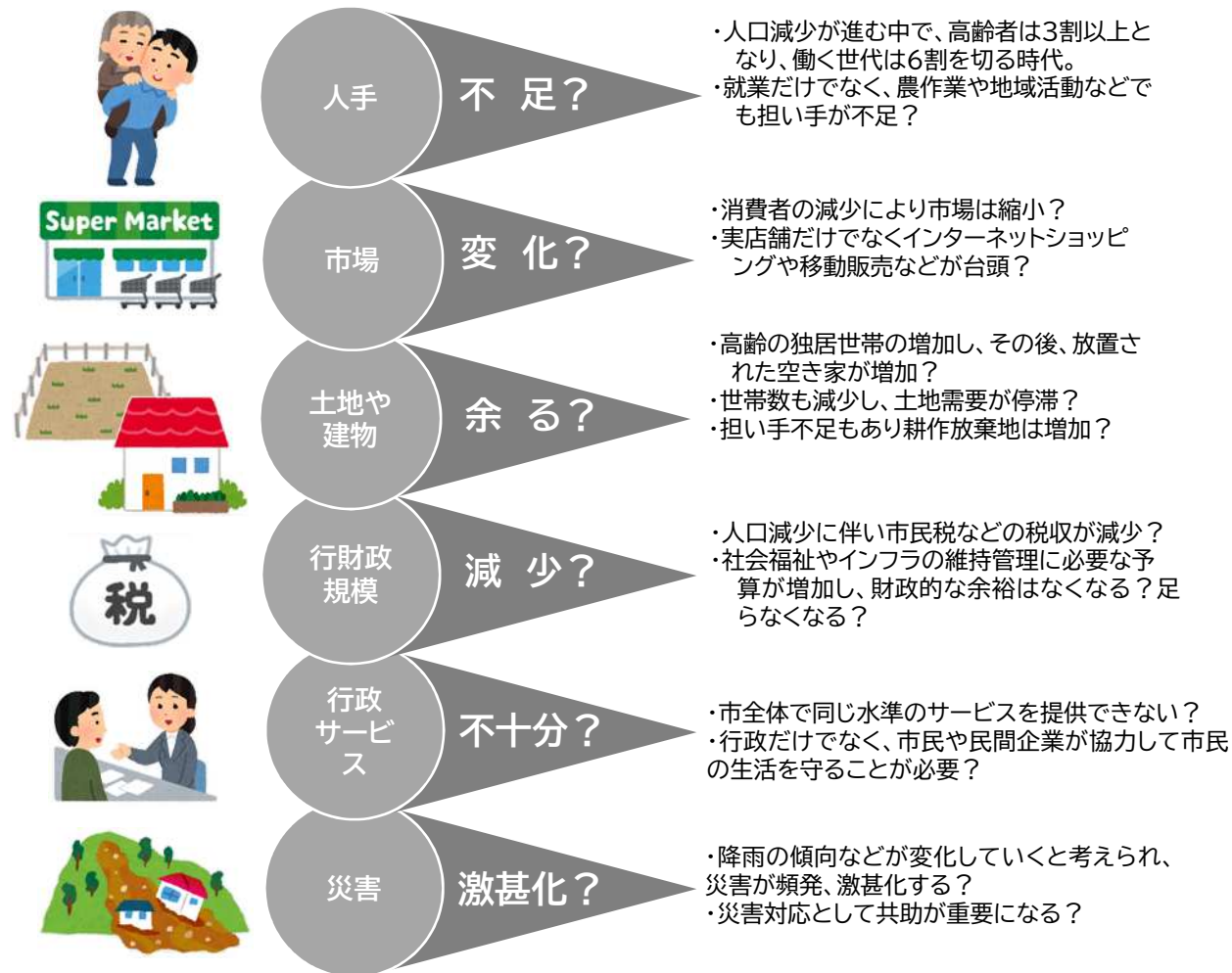


■一般会計規模の現状と見通し



富山市の現状と見通し

現在と比べた人口減少下の未来予想



ワークショップについて

コンパクトなまちづくりにより、都市課題に対応してきたが、
人口減少時代はこれからが本番



加速する人口減少は市街地に様々な影響を及ぼし、
“まち”の問題は複雑化・深刻化



行政を中心のまちづくりだけでは対応が困難。
これからはコンパクトなまちづくりを進めながら、
市民が主体となって地域の魅力や力を活かし、
新たなまちの価値や仕組みを生み出すことが必要



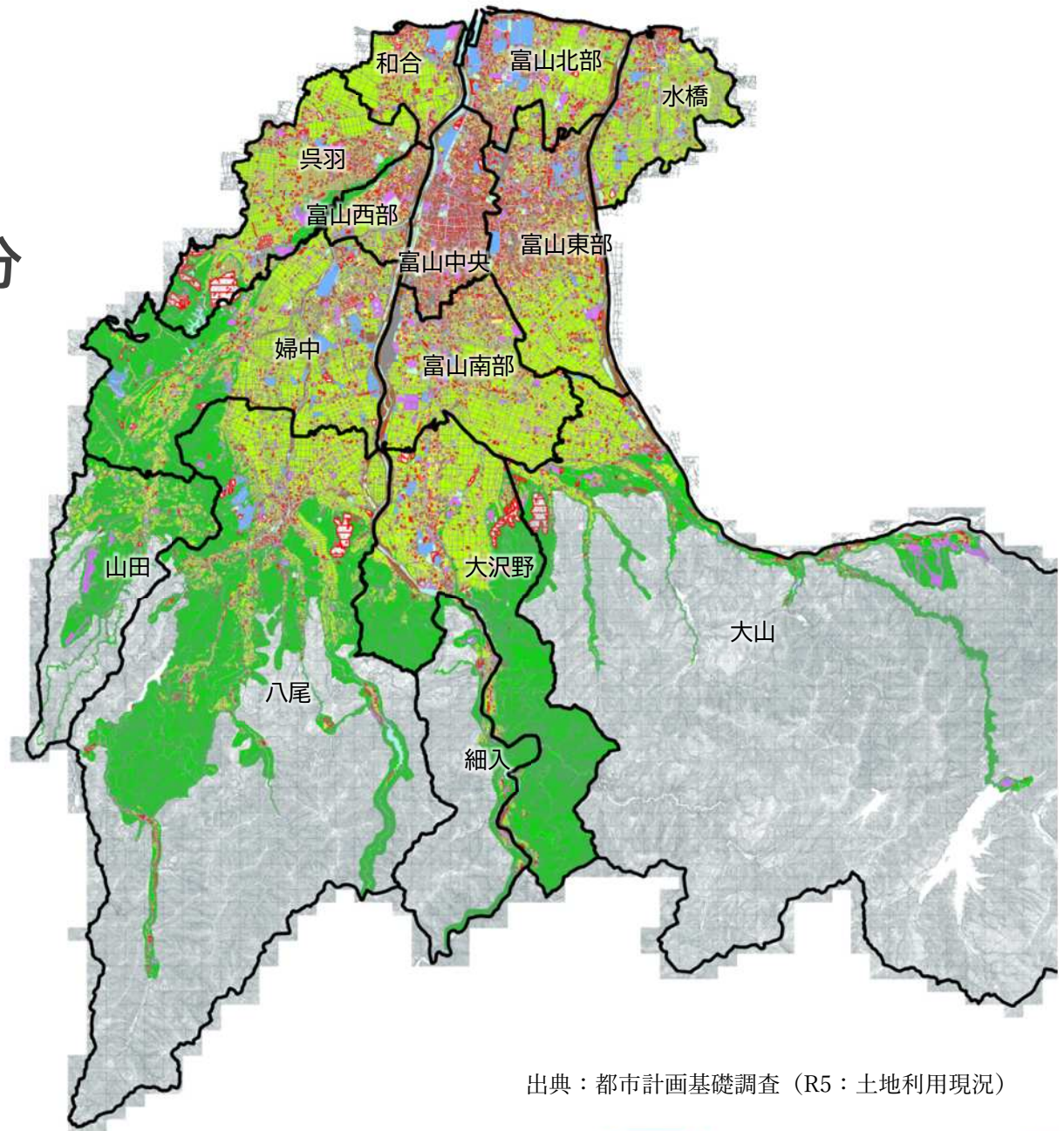
まちづくりに活かせる地域の魅力や資源を
地域内外の視点から探し、地域に共有

今回、ワークショップを通じて、皆さんにやっていただきたいこと

地域別の状況

地域別構想では、 市域を14の地域に区分

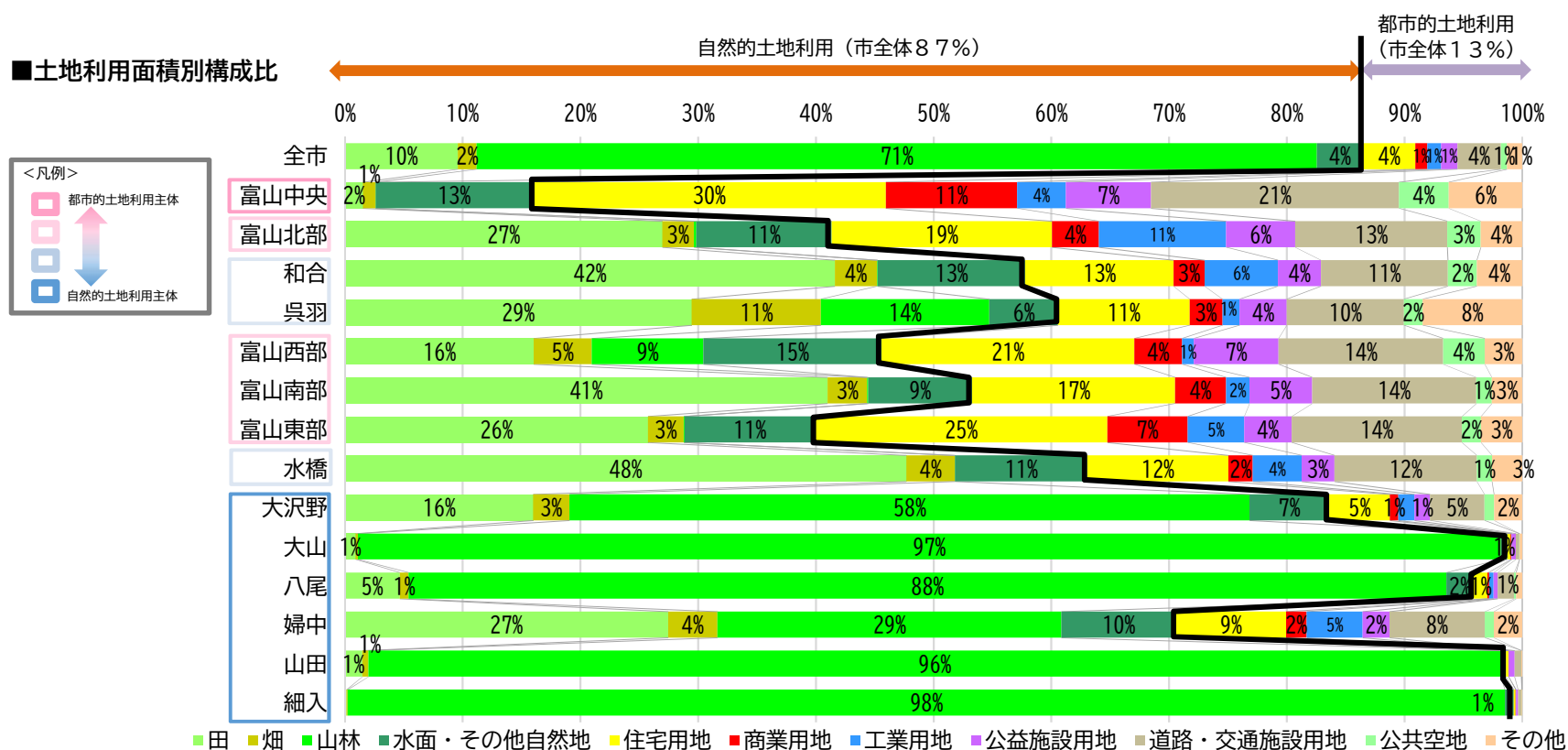
1. 富山中央地域
2. 富山北部地域
3. 和合地域
4. 呉羽地域
5. 富山西部地域
6. 富山南部地域
7. 富山東部地域
8. 水橋地域
9. 大沢野地域
10. 大山地域
11. 八尾地域
12. 婦中地域
13. 山田地域
14. 細入地域



出典：都市計画基礎調査（R5：土地利用現況）

地域別の状況-土地利用の特性-

- 富山中央地域は、都市的なエリア
- 富山北部、富山西部、富山東部地域は、比較的住宅・商業用地の割合が高いエリア
- 和合、呉羽、富山南部、水橋地域は、住宅も一定程度あるが、自然が多いエリア
- 大沢野、大山、八尾、婦中、山田、細入地域は、中山間地域を有し、自然的土地利用の割合が多い、緑豊かなエリア

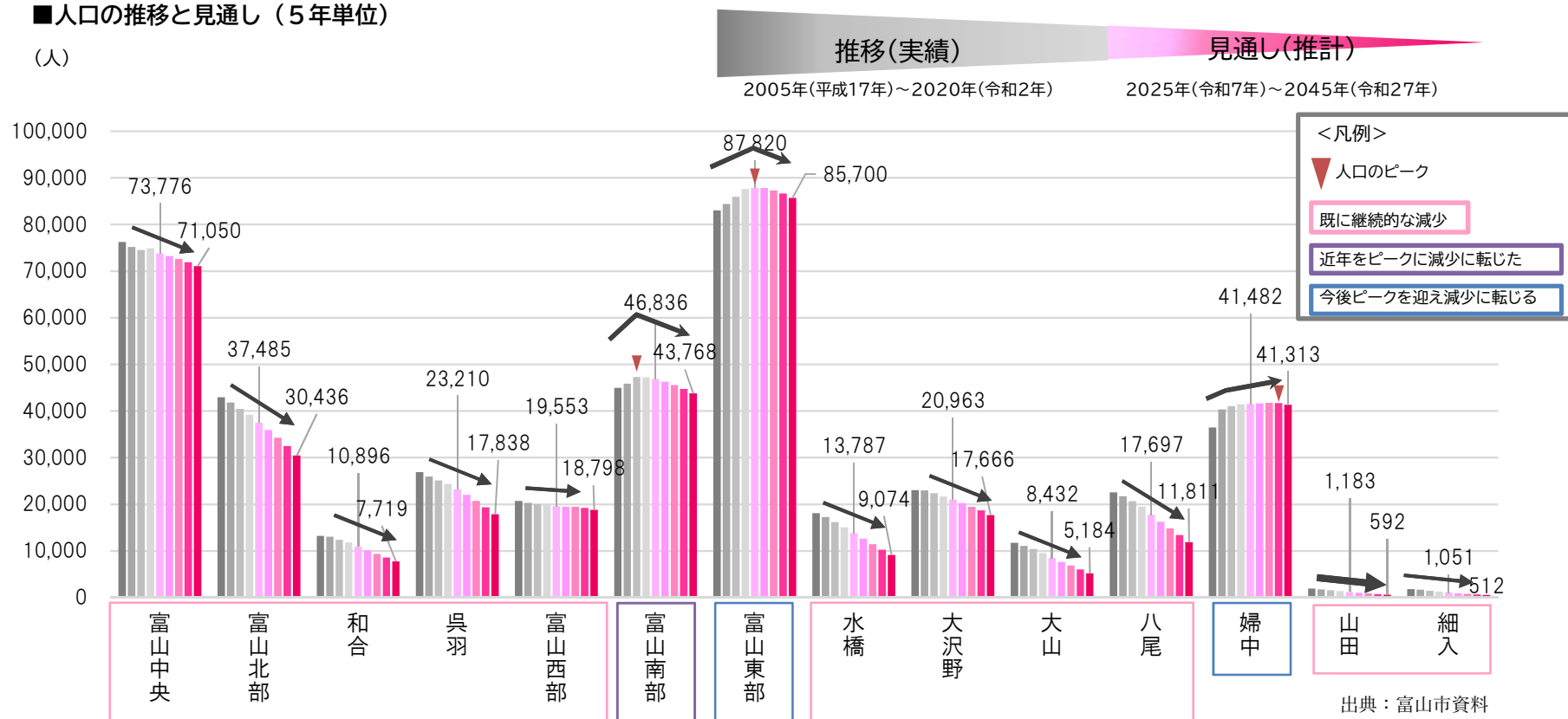


地域別の状況-人口動向-

- 富山南部地域は近年をピークに減少に転じ、富山東部地域はこの5年程度をピークに減少する見込みであるが、婦中地域は現状の人口規模が2040年頃まで維持されるが、その後減少に転じる見込み
- 多くの地域で継続的に人口減少が進み、山田や細入地域で概ね半減、富山北部や水橋、大山、八尾など、郊外を中心に顕著に減少

■人口の推移と見通し（5年単位）

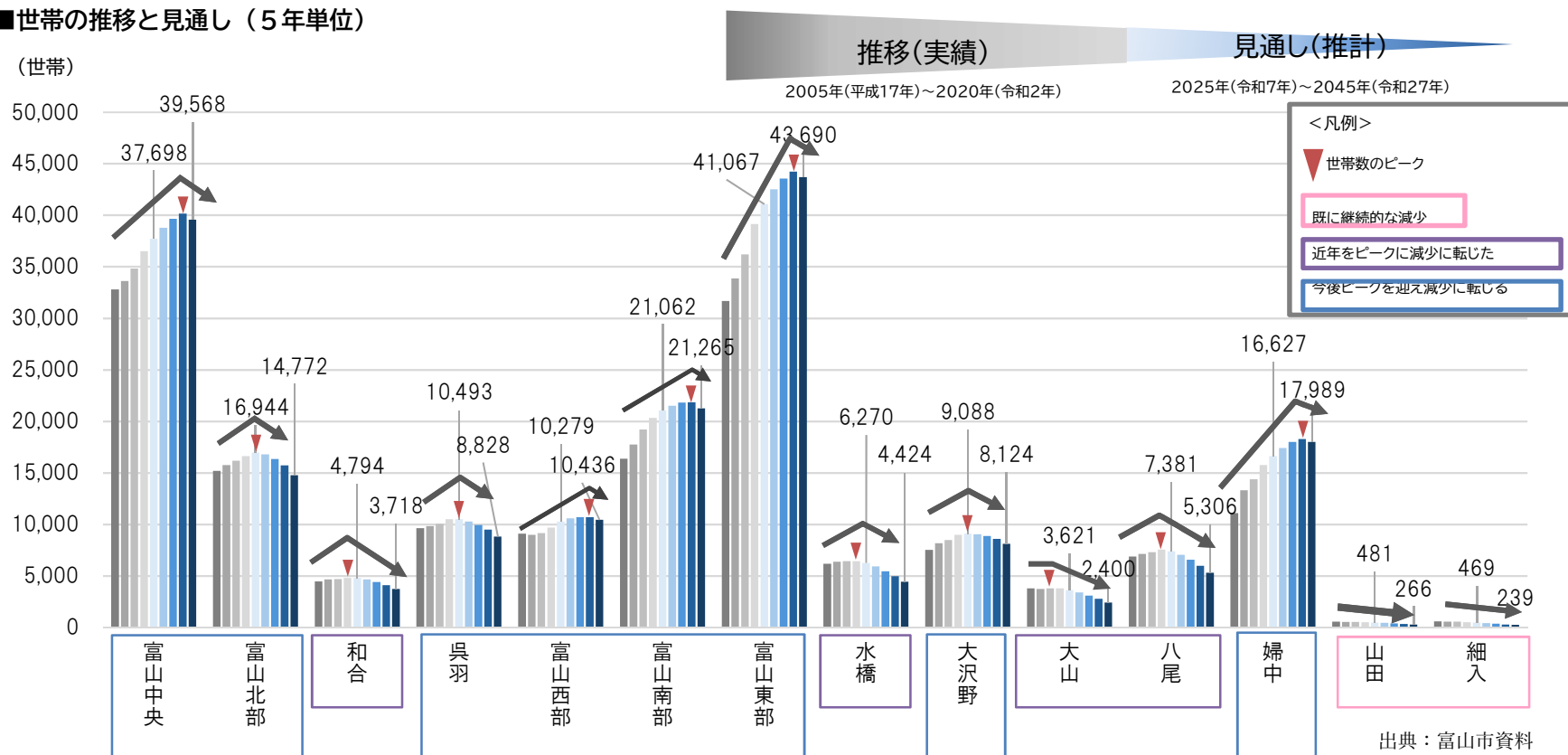
（人）



地域別の状況-世帯動向-

- 全市的には今後10年程度にピークを迎える見込まれるが、山田や細入地域はすでに継続的に減少し、富山北部、和合、呉羽、水橋、大沢野、八尾地域は、現在が世帯数のピークであり、今後は減少する見込み
- また、富山中央や富山西部、富山南部、富山東部、婦中地域は、計画期間後半がピーク

■世帯の推移と見通し（5年単位）



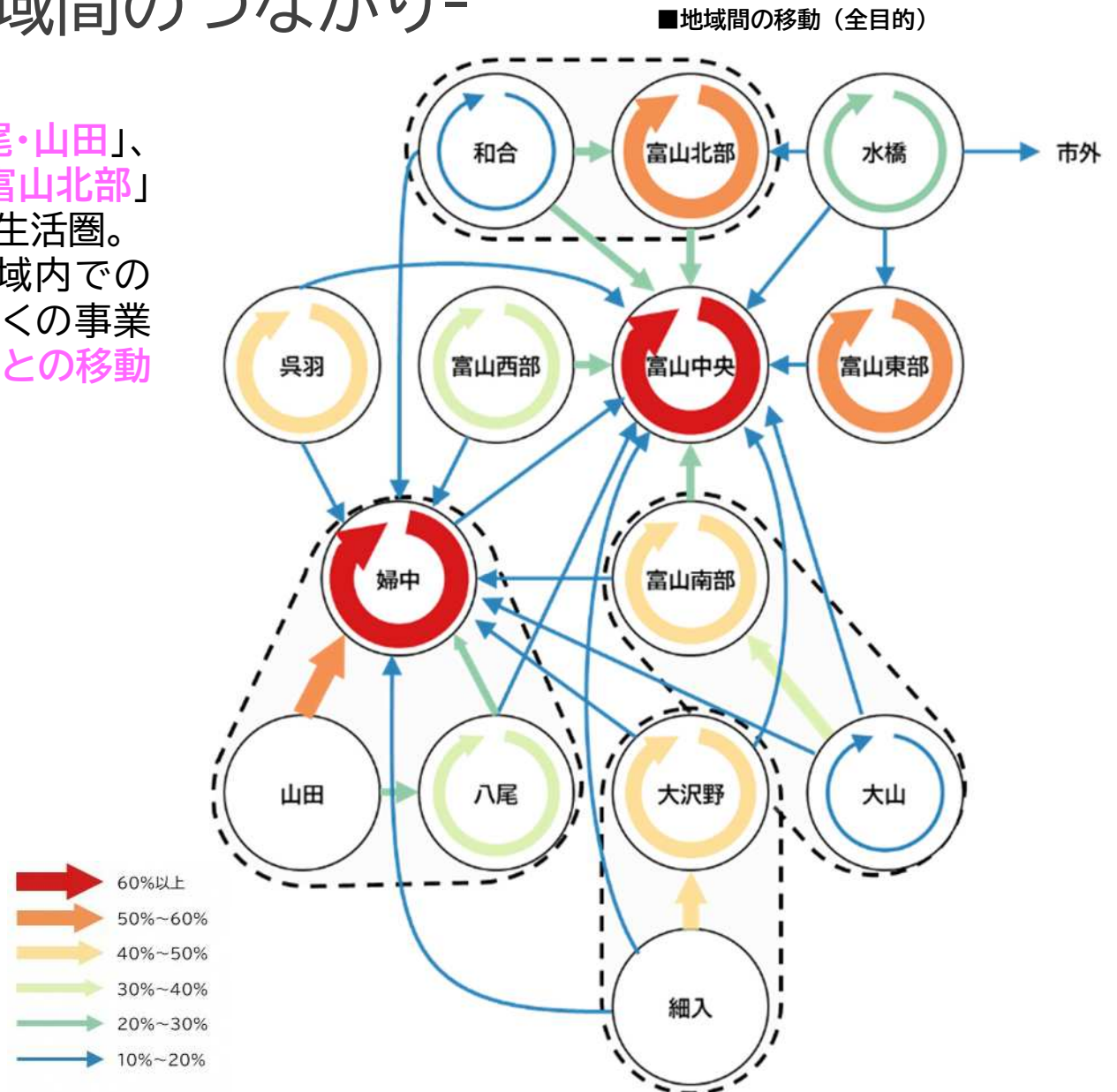
- 婦中、富山西部、富山東部、富山南部、富山中央地域は30%以下で、大沢野、富山北部、呉羽地域は概ね30%であり、今後も同水準を維持する見込み
- 和合、大山、八尾、水橋地域は、今後さらに高齢化が進行し、2045年には40%以上となる見込みで、特に大山地域は顕著に増加し、50%(2人に1人)近くとなる見込み
- 山田や細入地域は、既に45%前後で高い高齢化率であるが、2045年には50%以上となる見込み

【%】



地域別の状況-地域間のつながり-

- 「細入・大沢野」、「婦中・八尾・山田」、「大山・富山南部」、「和合・富山北部」などはつながりが強い地域生活圏。
- 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。



（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））

地域別の状況-地域別カルテ-

大山地域

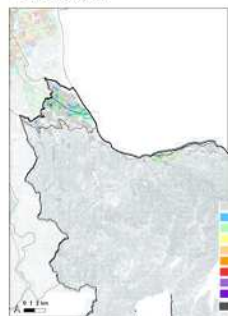
地区の概況

- ・大山地域は、南東に位置し、富山南部、富山東部、大沢野地域自治体の立山と隣接しており、14地域の中で最も広く、東西に大きく広がり、中部山岳国立公園などの自然公園など大部分が山間の自然豊かな地域である。
- ・可住地は限られて、市街地は北西の平野部であり、常盤寺川に沿っていくつかの集落が見られる。
- ・公共交通は上滝不二越線の駅やバス路線が市街地エリアを通過している。山間では、豊かな自然を活かしたスキー場などの観光資源が有している。

■位置図



■人口分布（2023年）



■人口・世帯の推移と見通し



■自然増減・社会増減・人口増減



■年齢3区分割合の推移と見通し



■土地利用現況と見通し



■土地利用現況

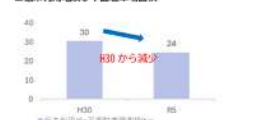


大山地域

■空き家数及び住居系建物における空き家率



■将来利用地及び平面駐車場面積



■将来利用地及び平面駐車場の分布



出典：国土利用調査（第5回）

■公共交通網と生活利便施設の分布



出典：国土利用調査（第5回）

■主な活動の行先



出典：国土利用調査（第5回）

■主な活動における市内の行き先



出典：国土利用調査（第5回）

14地域別に

人口動向や土地利用の状況、公共交通の状況、地域資源の分布など、主な移動行先などを整理。

ワークショップの参考にしてみてください。