

第4回富山市都市マスタープラン 検討委員会資料

- 1 第3回検討委員会の主な意見
- 2 追加分析
- 3 市民ワークショップ等に関する報告
- 4 まちづくりの理念と目標(案)の一部修正について
- 5 将来都市構造と数値目標(案)について
- 6 分野別まちづくりの方針の方向性について
- 7 まちづくりの推進方策の方向性について
- 8 地域別構想のとりまとめ方針について
- 9 今後の予定

1 第3回検討委員会の主な意見

■市民評価やコンパクトなまちづくりの認知度について

- ・高齢者の評価が低いことについてどう考えているか？
- ・郊外や中山間地域に居住する市民はまちなかや公共交通沿線に居住したいと考える人が低く、最も移動の必要な人が動かないことについてどう考えるのか？
- ・学歴や職業でも評価や認知度に違いがあるのではないかな？

(市のコメント)

- 市民評価に対して年代だけでなく、居住地域や職業などでも傾向を確認する
- コンパクトなまちづくりの取組み意義について理解を深めてもらえるよう情報発信を進めたい。
- もともと公共交通が便利な地域は4割で6割はそうでない場所に住むことを許容している。コンパクトなまちづくりを進めつつ、コンパクトなまちづくりと連携した郊外での暮らし方を整理したい。

追加分析

■求める都市機能や市民評価の詳細について

- ・交通機能の評価が高いことは重要な視点
- ・どのような世代が何を求めているのか、もう少し精査をしては？
- ・アンケート結果から具体的にどのような機能(公共交通機関の有無、マンションの立地、デパートの有無など)が評価されているのか。もう少し具体的にわかると良い
- ・市民にとっては現在の公共交通機関が維持されているかが不安。
- ・属性による評価の違いはないのか？例えば子育て世帯であれば小学校の有無は重要ではないかな？

(市のコメント)

- 引き続き、アンケート結果の分析を進める

追加分析

■災害リスクと土地利用について

- ・浸水のハザード情報について、L2(1000年に1度想定)で都市や土地利用を見るのは過度ではないか。基本的にはL1や支川の情報から、都市の安全確保を前提とした土地利用の推進が必要ではないか

(市のコメント)

- 既成市街地のリスクを見る上ではL1の方がよいと考える。ただし新たに市街地としていく場合にはL1およびL2を意識すべきだと考えている
- 計画書へのL1の表記について検討する

■利用圏域について

- ・利用圏域の算出方法は？

(市のコメント)

- 公共交通を利用して、降りた方を対象とした調査であり、回答者が歩いて来ている住所地で、駅から50m単位ごとに圏域を設定し調査している。大きく人数が減る距離帯を境目として設定し、概ね7割の徒歩利用者が入る形で算出している

■全体構想の素案について

- ・人口減少のグラフについて1回目の検討委員会で掲載された人口ピラミッドがわかりやすかったので掲載してほしい
- ・今回の計画策定では、市民への情報発信として本編だけでなく、データ集を整理し公表すべきである
- ・公共交通が便利な地域に住む人口割合については、便利な地域自体も増えた点は加えるべきだと考える。公共交通と連携した土地利用の結果であれ、誇るべき内容である。
- ・市街化区域内外の人口移動状況で、割合に変化はないが、実数では市街化区域内は転入超過であり、明記すべきである
- ・人口と世帯数の将来推計については実態を正確に伝えるため、目盛りスタートを0とすべきだ
- ・財政状況の見通しについても財政の点だけでなく、社会インフラの取捨選択なども出てくることを明記すべきではないか

(市のコメント)

- 素案作成の中で検討する

■公共交通が届かないエリアの暮らし方について

- ・公共交通が届かないエリアの人はどうするのか？公共交通が届かない場所への制度なども考えるべき
- ・コンパクトなまちづくりの課題感もしっかり出すべき。悪い点、例えば高齢者の話や中山間地域、不便な地域だけ動かない人への対応も重要。

(市のコメント)

- 課題も出しながら、郊外部での暮らしについても計画としてふれたい

追加分析

■まちづくり全般について

- ・郊外の拠点において、人が減っていくのは止められないが人を呼び込む「観光利用」などもいいのではないかな？
- ・女性はサービス業で働く傾向にあるが、富山ではその働き先が少ない。これからのまちづくりにおいては働く先の選択しをうみだすべき。
- ・都市の稼ぐ施策やキーワードをだすべき。ウォークアブルも重要であり、民間活力も使いながら稼ぐ力を高めるべき。都市リノベーションだけだと縮小傾向が強くなってしまふ。

(市のコメント)

- まちづくり全般として課題への対応を示したい。特に、今回の計画では地域生活拠点をその特徴から区分けし、その拠点毎に役割を明らかにしたい。
- 郊外で周辺に観光的な要素がある地域生活拠点であれば、都市機能の充足は一定程度で、観光の要素を強く出す拠点としていくことも大事だと考える
- 女性の働く先の創出や稼ぐ力という意味では、やはり都心地区が重要であり、都心地区のあり方として要素を入れ込みたい。

■市民ワークショップに向けて

- ・大学生については事前にワークショップをやり、市民ワークショップにも参加を促すとのことで理解できたが、高校生の意見も必要ではないかな？ワークショップに向けて何かしら高校生の意見抽出をすべきである

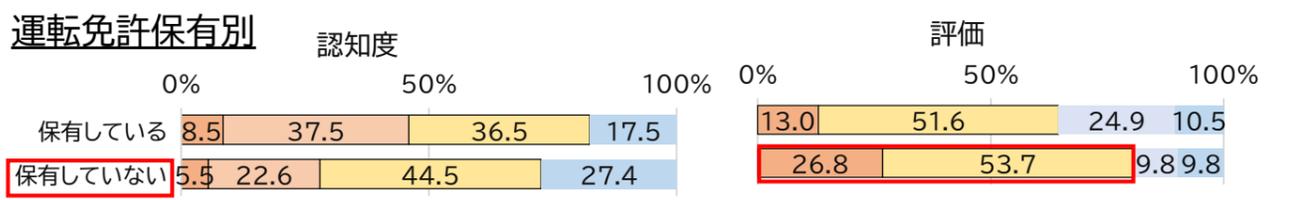
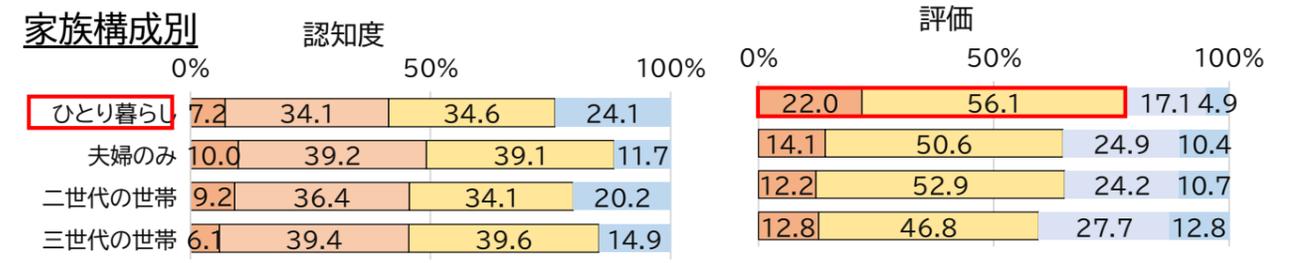
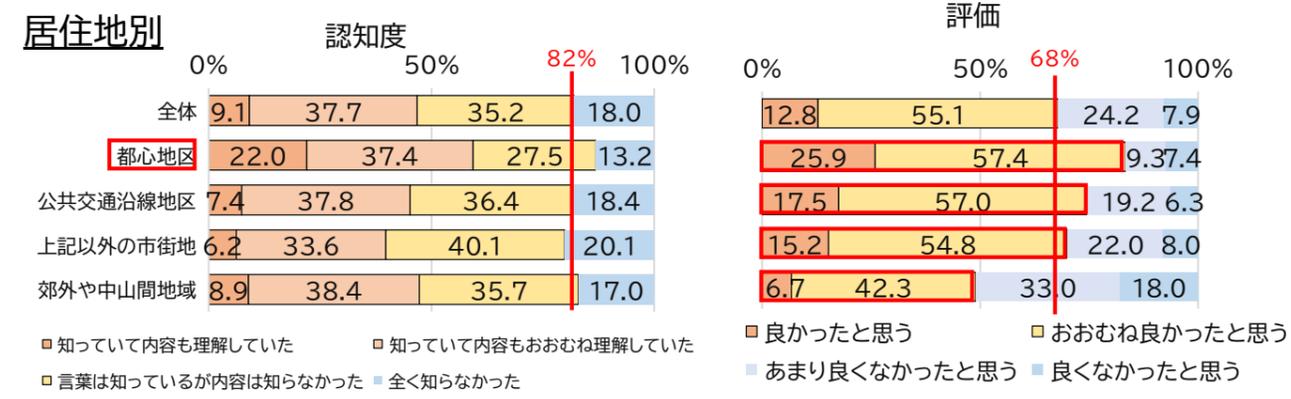
(市のコメント)

- 市民ワークショップの日程が決まっている中となるので、WEBアンケート方式などで意見聴取を検討したい

追加分析

2 追加分析

1)コンパクトなまちづくりに関する認知度と評価

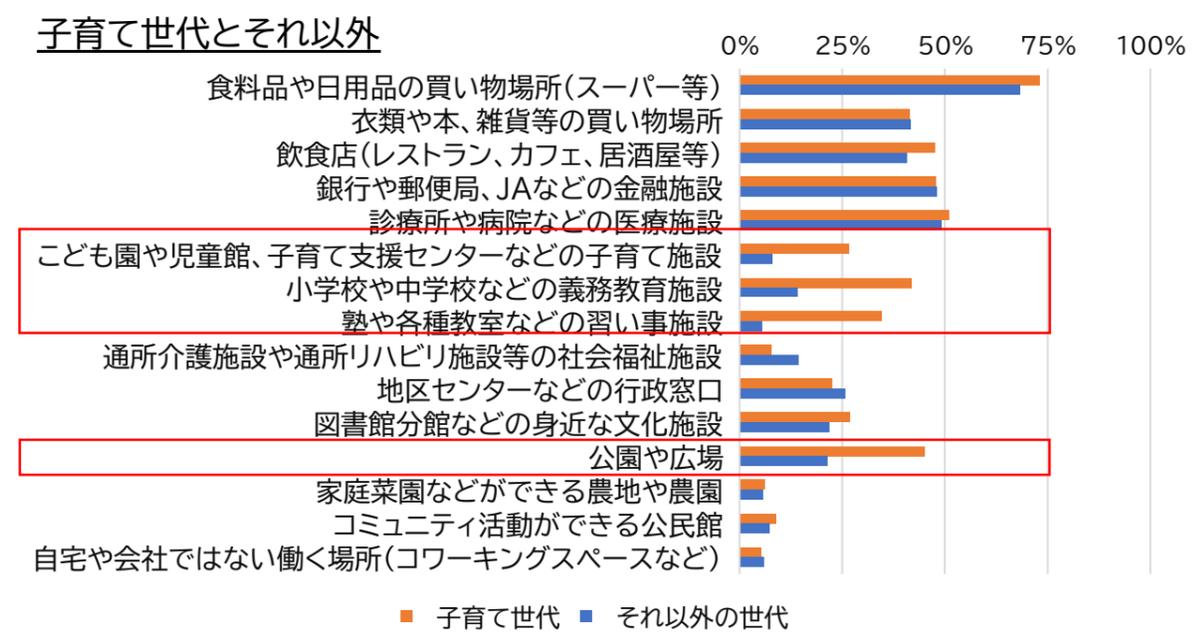
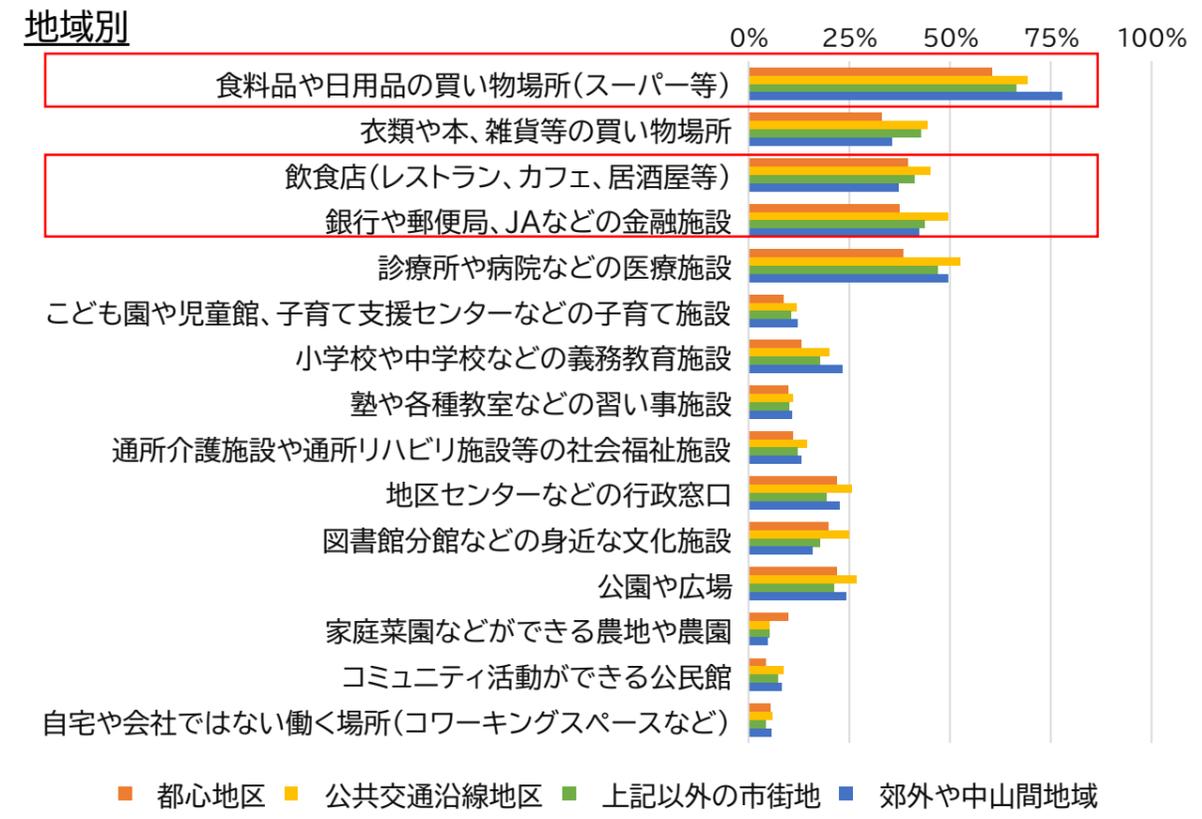


- ・地域別では、認知度に差はないが、評価については、都心地区で8割以上と高く、公共交通沿線(7割強)、それ以外の市街地(7割)、郊外や中山間地域(5割弱)の順で評価が低くなる傾向。
- ・職業別では、学生の評価は高いが、認知度及び評価についての職業差はほとんどみられない。
- ・家族構成別にみると、認知度は一定程度あるものの、評価はひとり暮らし世帯で高くなる一方、世代が増えるにつれて低くなる傾向。
- ・運転免許証保有別では、非保有者の方が評価が高く、約8割が高評価。

■コンパクトなまちづくりの認知度の属性による差異はあまりみられないが、評価は、都心地区の市民、学生、免許非保有者が高い傾向にあり、市民の実感としても目標としていた「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」につながっているものと考えられる。

■また、5割強が低い評価である郊外や中山間地域などの市民は、自分の居住地域との関連性が見いだせないものと考えられるため、コンパクトなまちづくりによる今後のライフスタイルイメージをしっかりと発信することが必要である。

2)市民が求める都市機能について



- ・食料品や日用品の買い物場所については、どの地域も1番目となっているが、郊外や中山間地域では、約8割の方が求める機能であった。また、都心地区以外の場所では、金融・医療施設も高い傾向。
- ・子育て世代は、子育て施設や義務教育施設、公園や広場がそれ以外の世代より高い傾向。

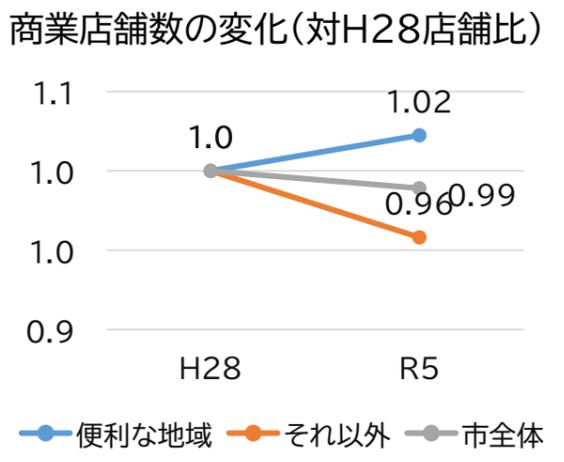
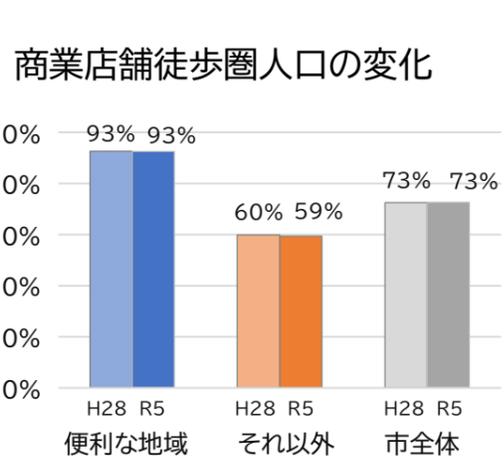
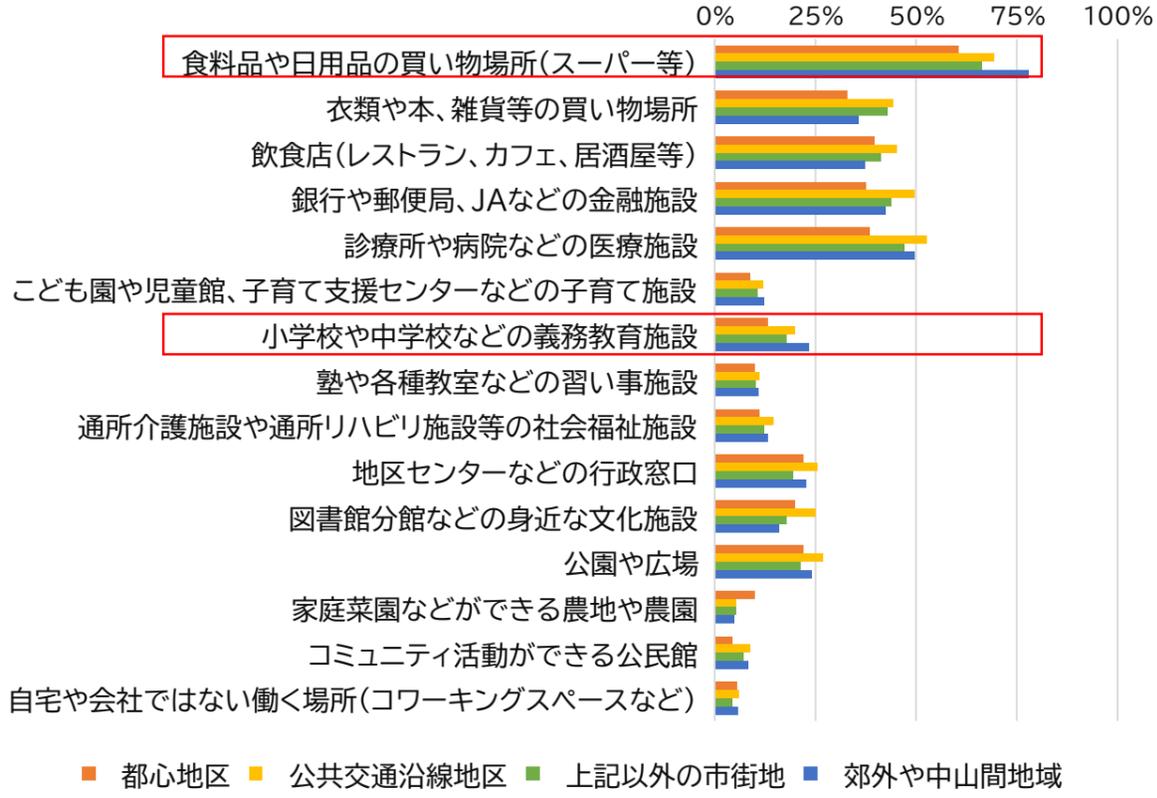
■日常生活では、買い物場所が最も求められており、拠点内の既存機能を維持するだけでなく、新たな移動サービスや移動販売等を活用した買い物支援の充実が必要である。

■子育て世代は、義務教育施設をはじめとした子育てに関連する機能が求められており、居住地選択の要因になっているものと推察される。

2 追加分析

3) 郊外部の暮らしの課題

【再掲】市民が求める都市機能(地域別)

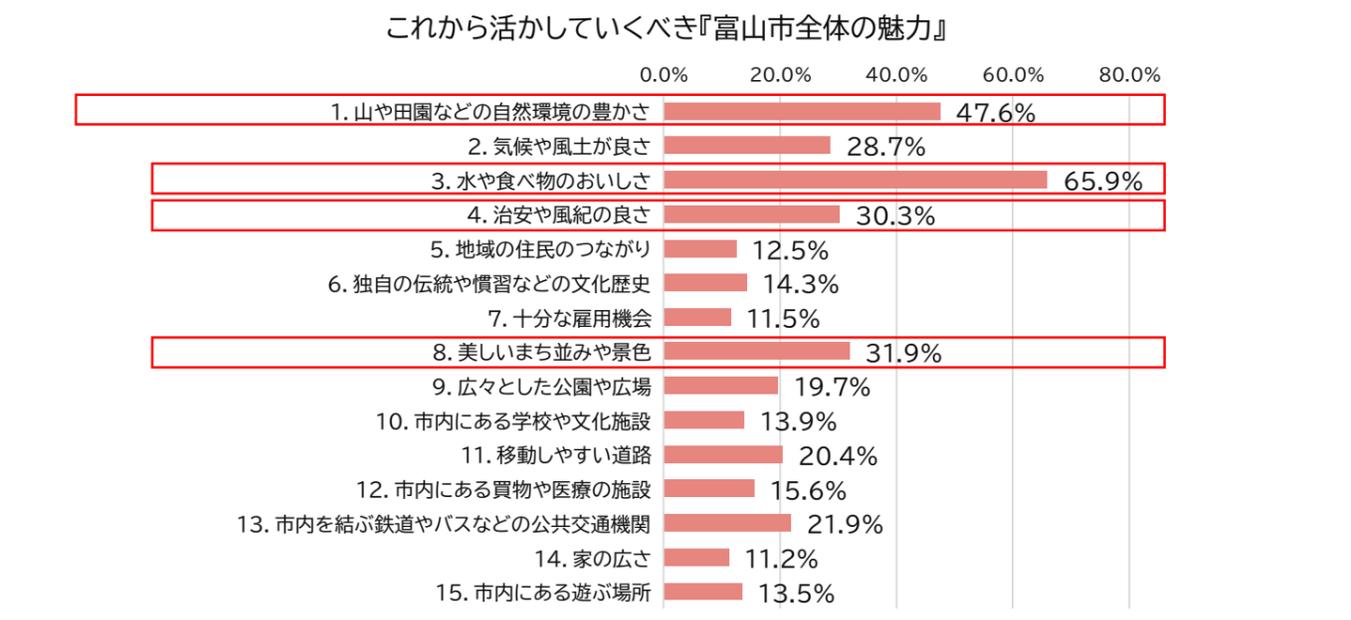
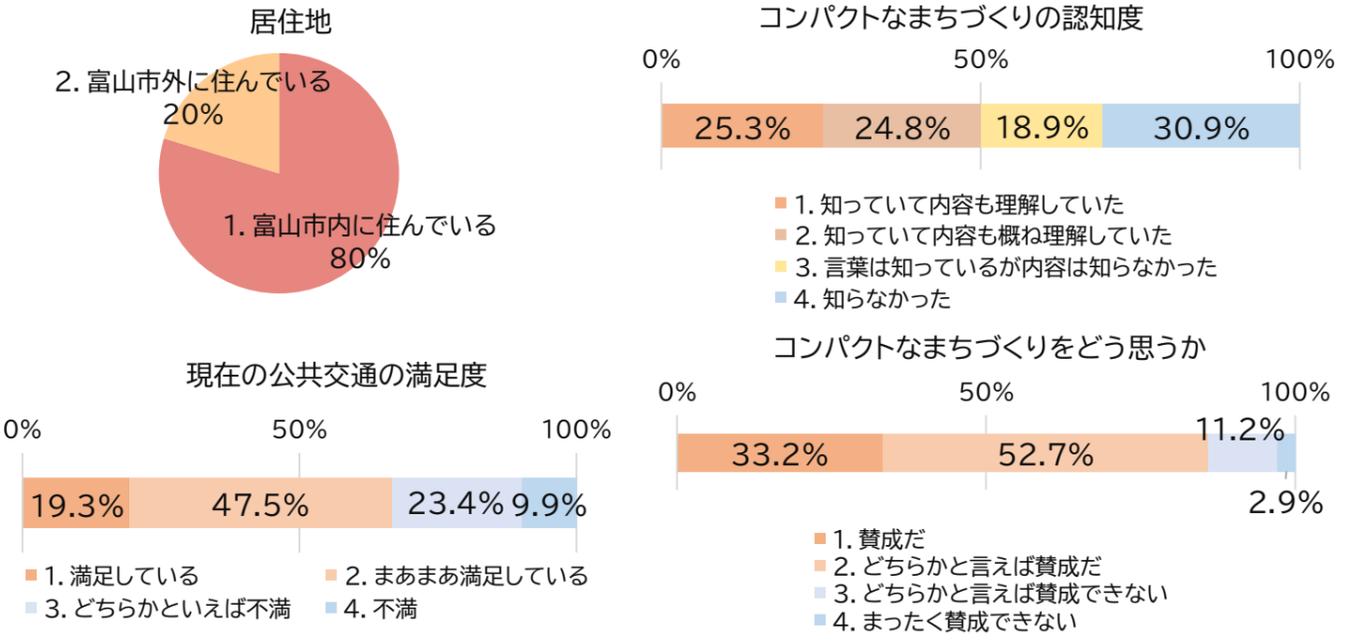


・郊外や中山間地域で求められる機能は、食料品や日用品の買い物場所が約8割と最も高い。また、金融・医療施設を求める市民も多く、義務教育施設は、他の地区より高い傾向にある。
 ・便利な地域に住む9割以上が商業店舗徒歩圏(500m)である一方で、便利な地域以外ではその割合が6割と大きな差がある。さらに商業店舗数の変化をみると、平成28年の店舗数を1とした場合、公共交通が便利な地域以外では、減少傾向となっている。

■ 郊外や中山間地域では、他地域と比較して、買い物場所や義務教育施設を求める割合が高く、日常生活に必要な商業サービスや子育て環境の維持に関する取り組みが必要である。
 ■ 実際に、公共交通が便利な地域以外では、車を使わずとも商業サービスを受けやすい環境にはなく、店舗数も減少傾向にあるため、車を使えない市民に対しては、新たな交通手段の確保や移動販売などによるサービス提供などが必要となる。

4) 高校生のWEBアンケートの結果

市内高校に通学する3年生を対象に、本市の魅力等に関するWEBアンケート調査を実施
 回答数:1811人 配布数:3800人 回収率:47.7%(令和6年9月実施)



・現在の公共交通について、約7割が概ね満足と回答している。
 ・コンパクトなまちづくりの認知度は、他の職業と比べても最も高くなっており、その取り組みについては、8割以上が評価している。
 ・これから活かす魅力としては、水や食べ物、自然環境の豊かさや美しい街並み(景色)が順に多く、路面電車をキーワードとして挙げた高校生も多い。

■ コンパクトなまちづくりへの賛同や公共交通の満足度が得られたことは評価でき、引き続き、公共交通の活用などに関する情報発信が必要である。
 ■ また、今後のまちづくりで活かすべき魅力として、「自然環境の豊かさ」「食」「まち並みや景色」「治安や風紀の良さ」が上位を占めており、若い世代に向けて、今後はこのような地域の資源や環境を活かしたまちづくりが必要である。

3 市民ワークショップ等に関する報告

1)開催概要

■目的
地域の魅力創出、課題解決にあたっては行政だけでなく、地域住民等と協働し進めていく必要があり、市民に広く今後の社会情勢の変化やまちづくりを情報発信するとともに、各地域の魅力等に関する、地域住民との意見交換を行い、その意見を地域別構想に反映させることを目的に、ワークショップを実施した。

■実施方法
日常生活のつながりや地形条件から14の地域生活圏を区分してワークショップを開催し、住民や学生等の提案を整理しました。また、市民ワークショップの開催前に参加予定の学生によるワークショップを実施し、多様な視点からの意見やアイデアを議論した。

○事前学生ワークショップ(日程:R6.8.9)

大学生の視点で富山市の様々な地域の魅力を調査し、将来に向けた取り組みのアイデアを考えよう

富山大学、富山国際大学、富山県立大学の学生が参加し、これからの社会情勢の変化や本市のまちづくり方針や取り組みを学ぶとともに、本市の14地域を「うみ」「まち」「やま」に分けて、「都市の魅力」や「魅力を活かすための取り組みや改善点」の提案等を行った。

○市民ワークショップ(日程:R6.9~12)

第1回 地域の魅力を考えよう

自治振興会や各種団体等の地域関係者、学生が参加し、これからの社会情勢の変化や本市のまちづくり方針等の理解を深めるとともに、地域生活圏の特徴、魅力、改善点について意見交換し、「これからのまちづくりに活かせる魅力」を整理した。

第2回 地域のイチオシの魅力を活かすまちづくりのアイデアを考えよう

第1回の成果を確認しながら、地域毎に「地域のイチオシの魅力」を選び、「その魅力を活かすアイデア」や「アイデアを実現するために、自分や地域ができること」を整理した。また、ワークショップ終了後には、ワークショップの成果や効果の確認などを目的に、アンケート調査を実施した。

■開催日程及び参加者

○事前学生ワークショップ

地域区分		開催日	参加人数
うみ	和合・富山北部・水橋	R6.8.9	24名
まち	富山中央・富山東部・富山西部・呉羽		
やま	富山南部・大山・大沢野・細入・婦中・八尾・山田		

○市民ワークショップ(第1回、第2回)

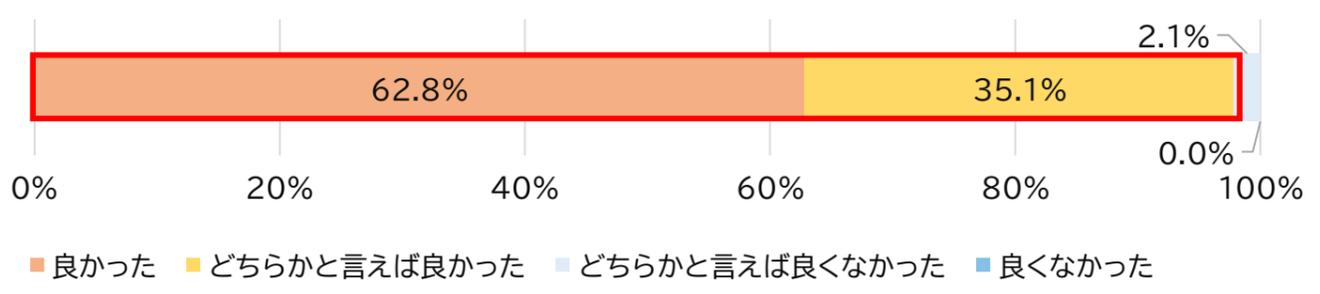
地域区分		第1回		第2回	
A	富山中央・富山東部	R6.10.5	28名	R6.11.30	25名
B	富山西部・呉羽	R6.10.6	12名	R6.11.30	16名
C	和合・富山北部・水橋	R6.10.5	22名	R6.11.24	20名
D	富山南部・大山・大沢野・細入	R6.9.29	21名	R6.12.1	19名
E	婦中・八尾・山田	R6.9.29	23名	R6.12.1	17名
		計	106名	計	97名

2)出席者へのアンケート結果

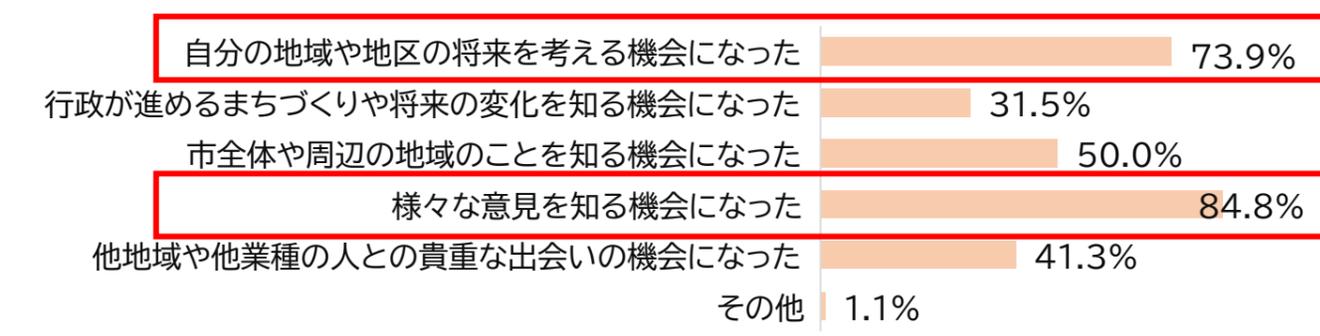
第2回ワークショップの参加者(97名)を対象に、ワークショップの内容やコンパクトなまちづくりの評価、これからのまちづくりについて、アンケート調査を実施した。

① 市民ワークショップ全般について

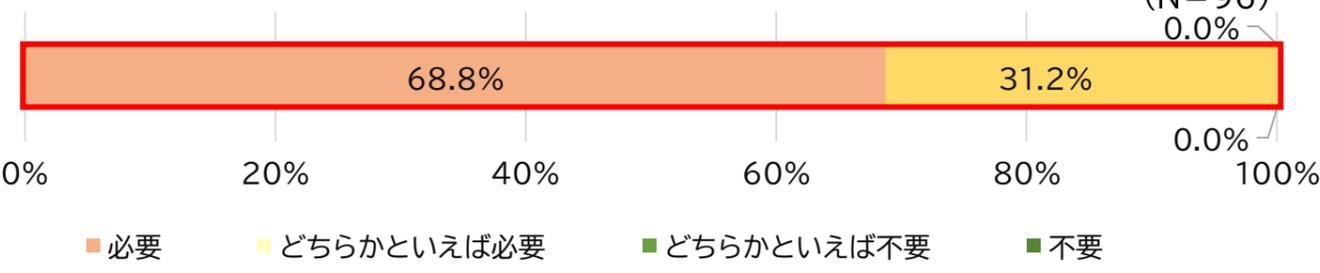
<Q1 市民ワークショップへの参加に対する参加者の評価> (N=94)



<Q1で「良かった」、「どちらかといえば良かった」と回答した参加者の回答理由> (N=92)



<Q2 今後のワークショップ等(まちづくりの情報を得て、様々な市民で議論する場)に対する参加者の意識> (N=96)



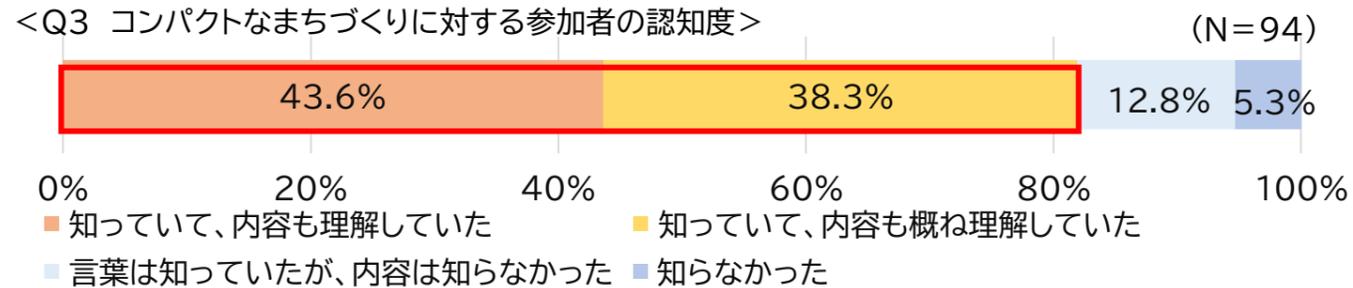
・「良かった」、「どちらかといえば良かった」を合わせ、9割以上からよい評価である。
 ・また、その7割以上の方が「自分の地域や地区の将来を考える機会になった」と回答。
 ・今後のワークショップ等のまちづくりを様々な市民で議論する場に対しては、参加者全員が「必要」と回答しており、「継続的に機会を設けるべき」との意見もあった。

■社会情勢の変化や課題が複雑化する中、市民ワークショップを通じ、様々な市民が多様な視点から意見交換し、魅力を活かすアイデアを共有できたことで、地域主体でのまちづくりのきっかけになったと考える。

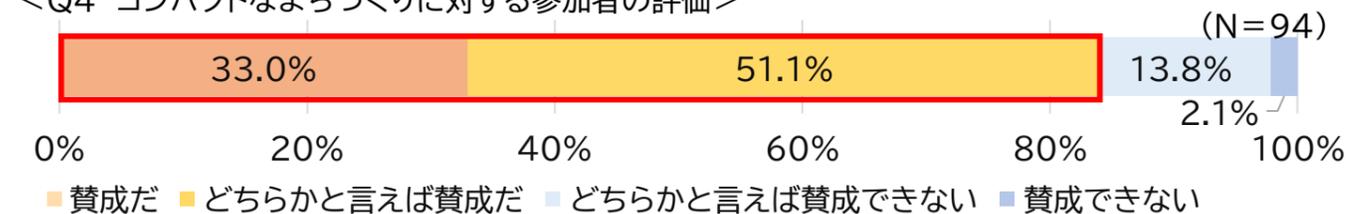
3 市民ワークショップ等に関する報告

② コンパクトなまちづくりの認知度や評価について

<Q3 コンパクトなまちづくりに対する参加者の認知度>



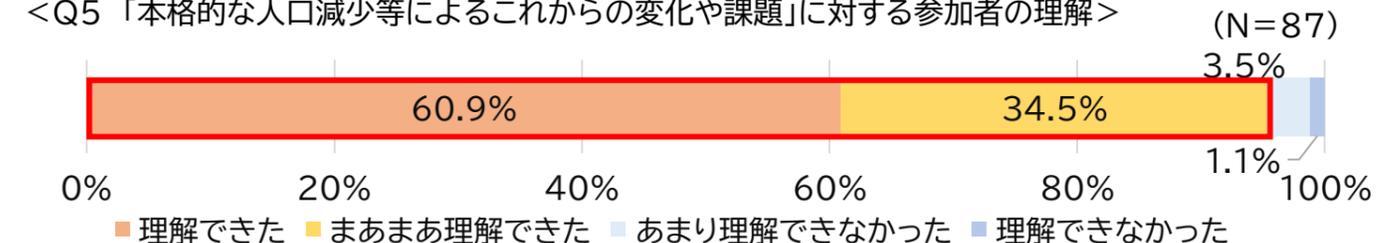
<Q4 コンパクトなまちづくりに対する参加者の評価>



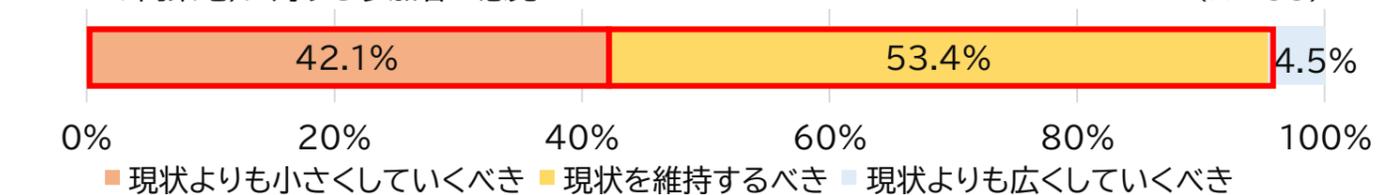
・参加者の8割以上がコンパクトなまちづくりを認知し、賛成側の評価。

③ これからのまちづくりについて

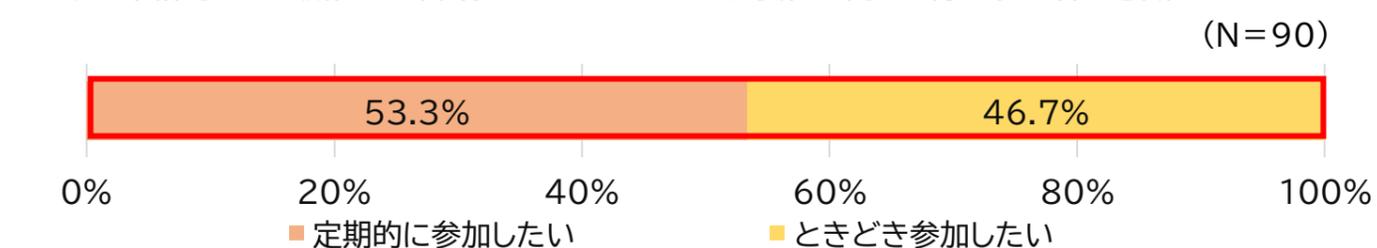
<Q5 「本格的な人口減少等によるこれからの変化や課題」に対する参加者の理解>



<Q6 (人口減少が本格的に進む中での市全体のまちづくりとして)現状の広がった市街地(住宅地や商業地)に対する参加者の意見>



<Q7 本格的な人口減少で、市民参加のまちづくりの必要性が高まる際の参加者の意識>



・9割以上の方が、これからのまちづくりに関する変化や課題について理解している。
 ・今後の市街地の広がりについて、「小さくしていくべき」、「現状維持」を合わせて9割に上る。
 ・今度の地域などでのまちづくり活動について、9割以上が参加の意向を示している。

■多くの市民がまちづくりの必要性を感じている。また、地域コミュニティの維持・活性化に向けた組織をつくり、取組みを始めようとする地域もあり、支援が必要と考える。

3)市民ワークショップのまとめ(事例:和合地域)

3. 和合地域

<地域の魅力>

ブランド米を育む豊かでのどかな田園環境

- 昔ながらの四方の風景で、富山の米どころ、ブランド米(八町米)の産地。
- きれいな田園風景を創出し、周辺には古民家カフェも立地。豊かな緑がある。

海・山・川・田園の風景と景色

- 富山湾、立山連峰、神通川、豊かな農地の風景の要素を様々な組み合わせで見ることができるスポットが点在。立山連峰を楽しめるベストスポット。

安心安全で住みやすい住環境

- 市の中心部に近く、国道等幹線道路が地域を横断しており東西の移動もしやすい。

魅力がないことが魅力

- 子育て世代には住みやすく、よいまち

四方漁港

- 地域に産業が根付いている。
- 新鮮な海産物が獲れ、白エビ、ほたるいか、ベニズワイガニなど特産品が豊富。

八重津浜

- 立山や新湊大橋が見える。

銭湯・温泉の集積(鯉温泉) 湯の箇所

- 昔ながらのこじんまりとした温泉で、古きよきの雰囲気。地下水が豊富な証拠。
- 赤湯が楽しめ、味がある。

地域固有の祭り

- 地域のつながりを強めている。
- 獅子舞、納涼祭 四方子供曳山祭り

<地域のイチオシの魅力>

海の資源

- ・景観
- ・海浜公園
- ・海産物、農産物

住みやすさ

- ・治安が比較的良い
- ・交通利便性(東西方向の車移動)
- ・市街化されきれていない住環境

<イチオシの魅力を活かすまちづくりのアイデア>

回遊できる仕組づくり

- ・海上を活用。遊覧船の運行と漁港めぐり

新しい名物「和」をつくる

- ・海産物とブランド米のコラボ

海を活かしたイベント開催

- ・スポーツイベント、音楽フェスなどの開催

海浜公園のトライアルパーク化

- ・新規起業の場づくり。ケータリング、カフェなど

人口維持に向けた取組

- ・拡大を伴う開発はNG。(いまの市街地環境を維持)
- ・空き家、空き地活用。⇒リノベーション
- ⇒建て替え、新しい利活用(若者の定住につながる賃貸集合住宅など)
- ・空家活用に向けたPR(空家バンク)

回遊ルートの開発(都心を介さない移動ルート)

- ⇒四方から五福方面をつなぐ移動手段

地域内の移動環境の充実

- ⇒デマンド運行、自動運転化、社会実験の実施

公共交通の充実

- ・フィーダーバス充実 ⇒本数の充実、ルート延伸(地域内へ)
- ⇒おでかけ定期的改善(LRTの乗り換えの配慮)
- ⇒蓮町の乗り換え環境の改善(待合空間の充実)

<上記のアイデアに対して、個人や地域ができること>

地域で話し合う場をつくる

- ・情報発信やPRに取り組む
- ・新しい取り組みの準備や受け入れ(社会実験など)
- ・お店、温泉との協力体制づくり

若い世代が参加のできる組織

- ・「ゆるいルール」でのつながり ⇒小学校の統合がきっかけになるかもしれない
- ⇒外国の方々とのつながりも考えられる

住民のITスキルを高める

- ・これからの生活、まちづくりに欠かせないスキル
- ・お年寄りが活用できるように

20年後の地域の将来イメージ (キャッチコピー)

住みやすい 来やすい 遊びやすい
~WAI WAIでGO GO~

4 全体構想 まちづくりの理念と目標(案)の一部修正について

<都市マスタープランの目次>

序 はじめに	}	前回説明済
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	}	前回説明、今回一部修正
第1章 まちづくりの理念と目標		
1 課題認識		
2 まちづくりの理念		
3 まちづくりの目標		
第2章 将来都市構造 地域生活圏と拠点 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	}	今回説明
第4章 まちづくりの推進方策		
第2編 地域別構想	}	今回説明(とりまとめの方向性案)

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となります。

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の本番。“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。

しかし、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、これまで増加してきた世帯数も減少するなど、人口減少時代はこれからの本番であり、市街地に様々な影響を及ぼすだけでなく、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、公共交通の活性化に向けた、様々な取り組みを進めてきたことで、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ます。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おり、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、公共交通が便利な地域の居住人口は増加傾向に変化しています。

しかし、公共交通沿線にある既成市街地の多くは、高齢化率が高く、空き家・空き地が急速に増加することで、“まばら”な市街地へと変化しつつあり、また全市的にも空き家や空き地が増加していることから、適切な土地利用や管理が求められます。

また、高度経済成長期に整備した道路や公園、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が進み、今後も車利用を中心とした市民生活が続けば、拠点や駅等の徒歩圏にある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や温暖化が進む地球環境、デジタルやDXの進展をはじめとする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、市街地の大半が洪水浸水想定区域に含まれることや地震源となる呉羽山断層が都心に隣接しているなど、災害リスクのある地勢にあり、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

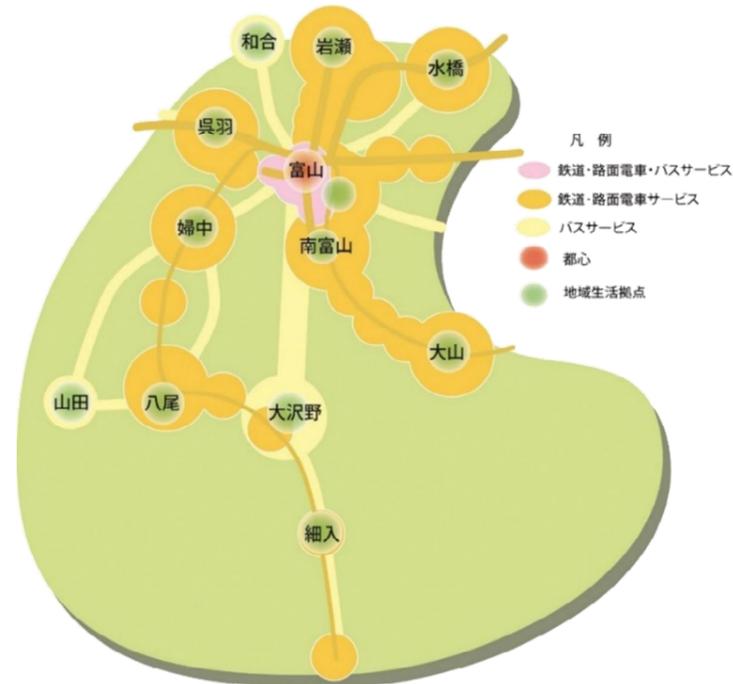
現状の課題認識を踏まえ、まちづくりの理念を定めます。

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、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指します。

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においては、本格的な人口減少と社会情勢の変化に対応し都市の活力を創出するため、『公共交通の活性化と、その沿線に居住や都市機能の集約を図るコンパクトなまちづくりを継続し、地域の資源を活かして魅力を最大化する拠点形成、既成市街地の利活用により、公共交通を軸とした都市の再構築による拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を市民とともに目指します。

検討中

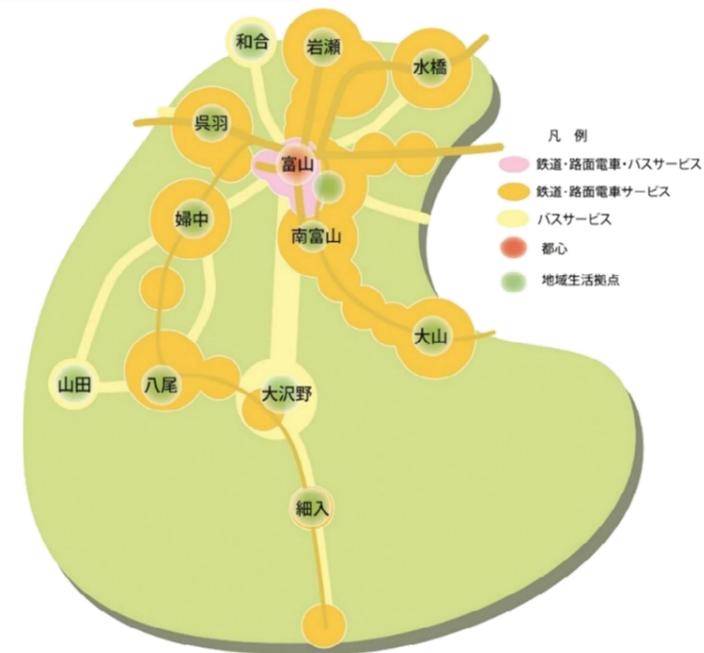
概念図

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

富山市が進めるお団子と串の取組み

- 串を使いやすく：利便性の向上と最適化
- お団子を色付け
- ：地域の資源を活かした魅力の最大化



これまでの取組みによって、『お団子と串』の骨格はできてきました。これからは、その魅力を高めるため、『串』を使いやすくするとともに、『お団子』を色付けしていきます。

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、健康増進や環境負荷の低減、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、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)な交通体系の確立や、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など、持続可能な公共交通へ再構築します。

2. 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、都心や公共交通沿線での居住か郊外居住かを選択できる環境を提供しています。

しかし、子育て世代を中心とした一定の住宅需要は、市街化が進行している都心や公共交通沿線と宅地を供給しやすい郊外部が競える状況にありません。このため、都心や公共交通沿線が引き続き選ばれ、市街地の再緑化を防ぐため、既成市街地内で増加が懸念される空き家・空き地の利活用を積極的に推進し、再び居住地として選択できる環境を提供します。

また、公共交通を徒歩で利用している範囲を含めた居住を推奨することで、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する公共交通志向型の居住地選択を促し、長期的には都市がコンパクト化していく方向へ誘導します。

3. 地域の資源を活かして魅力を最大化する「中心市街地をはじめとした拠点の形成」

市民が公共交通沿線での居住を選択し、来街者も含め公共交通利用による多面的な価値を実感するためには、本市の顔である中心市街地をはじめとした拠点では、各地域に根差した文化や歴史資源、産業といった地域の資源を活かして魅力を最大化することが重要です。

このため、中心市街地では、公民連携や協働により、質の高い魅力的で寛容な都市空間や、車利用の抑制による「公共交通」と「徒歩」を中心としたウォークアブルなまちとすることで、広域の市民が利用し、良質な経済活動が生まれる拠点を形成します。

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の特性を活かし、それぞれの特徴や役割に応じた豊かな市民生活や経済活動が生まれる拠点の形成を進めることで、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」

コンパクトなまちづくりを進めるにあたり、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とします。

しかし、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するため、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ことで、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。

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

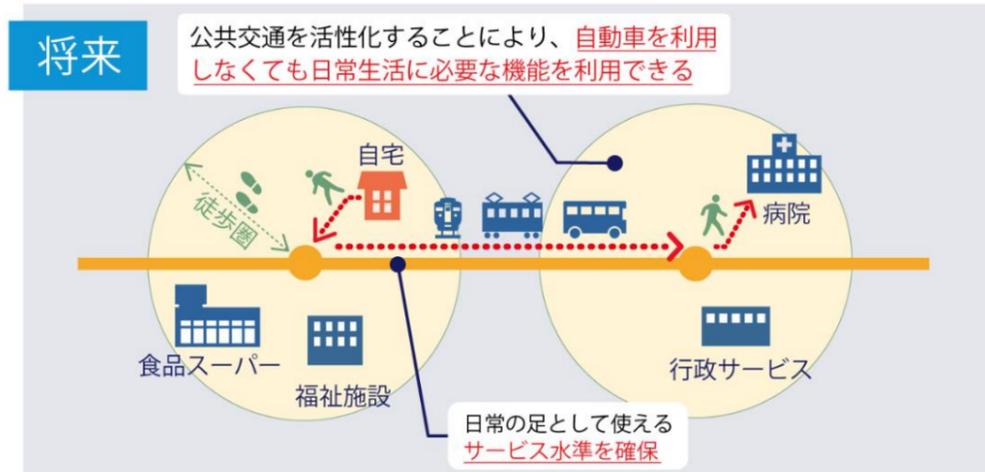
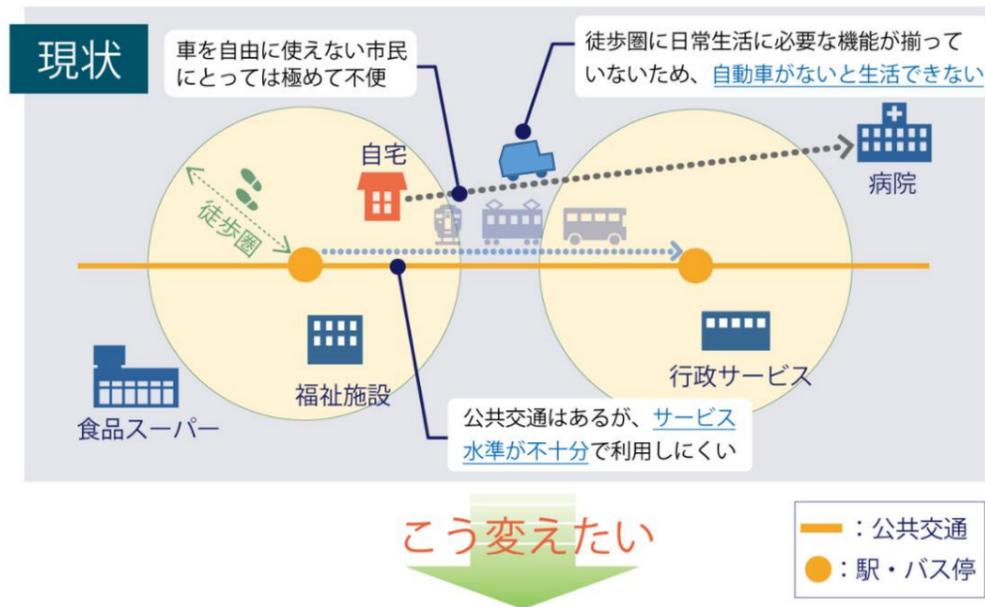
3 富山型コンパクトなまちづくりの特徴

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

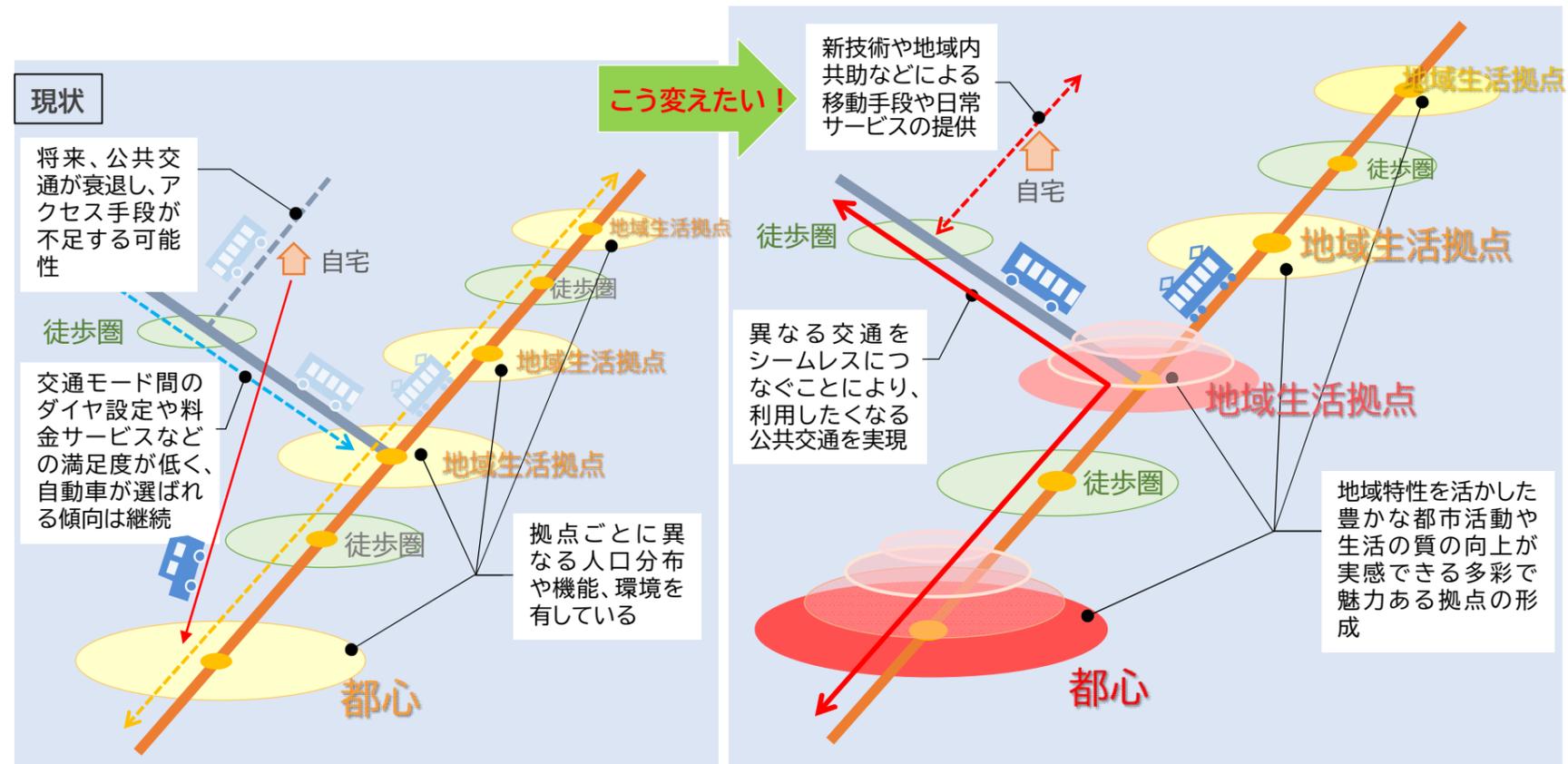
4 これからの富山型コンパクトなまちづくりの特徴

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。

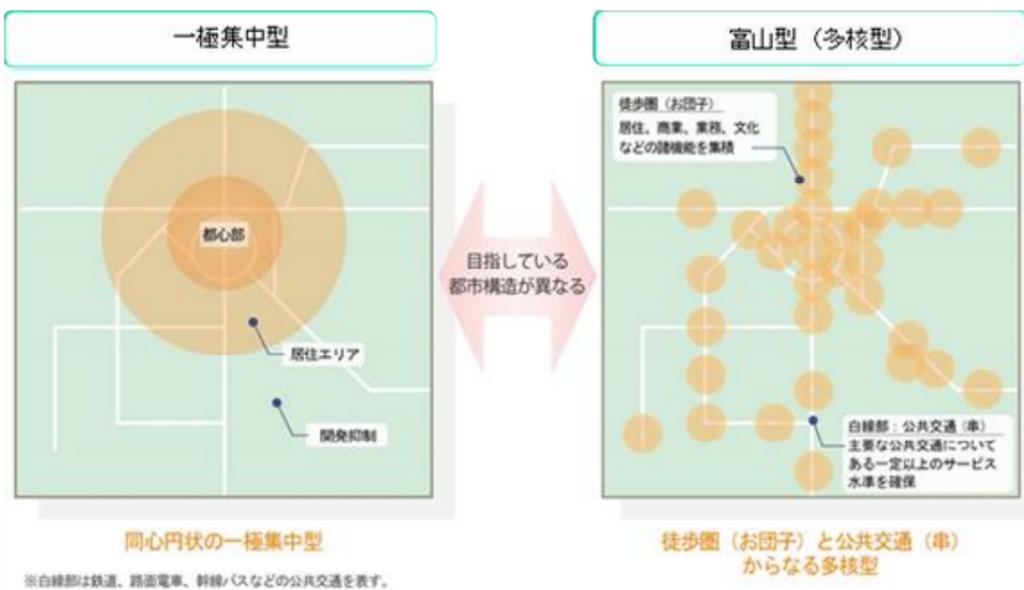
同心円を基本とした一極集中型の都市構造は、一定の範囲に住まうことにより、都市施設の維持管理コストや福祉・ゴミ収集など巡回の必要な行政コストを抑制できるメリットがあります。

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

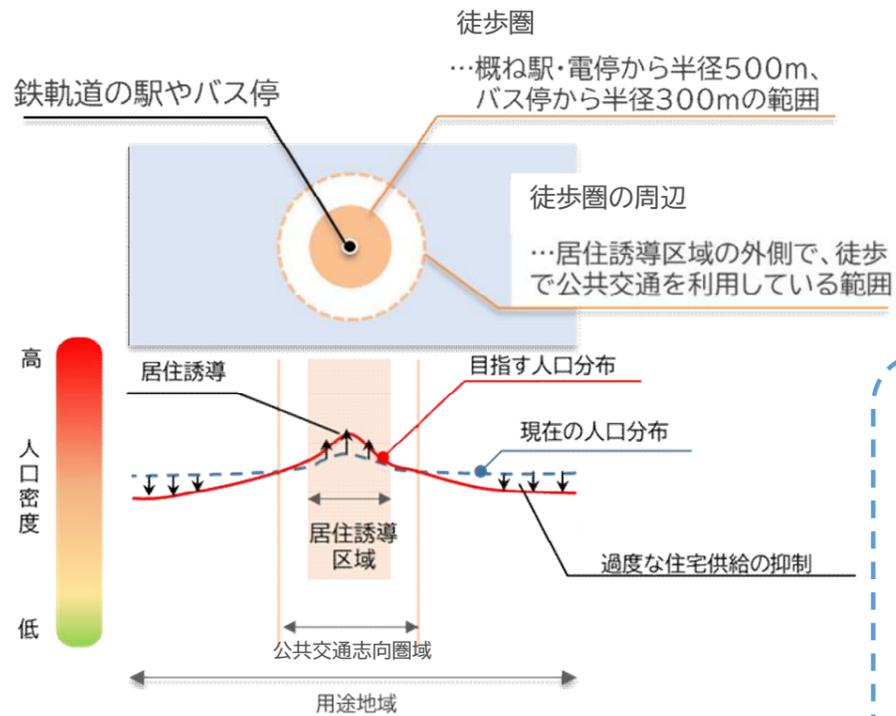
2. 公共交通を志向する居住の推進

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、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、徒歩圏の周辺において、市民が徒歩で利用する範囲(公共交通志向圏域)内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都市計画の見直しなどにより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(公共交通志向圏域)



令和2年度「公共交通利用実態調査」における徒歩で公共交通を利用している「徒歩圏の周辺」の範囲

公共交通軸の種類	徒歩圏の範囲	徒歩圏の周辺の範囲
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

※徒歩圏の周辺(用途地域内)には、全人口の約6割(便利な地域:約16万人、その他の地域:約7万人)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

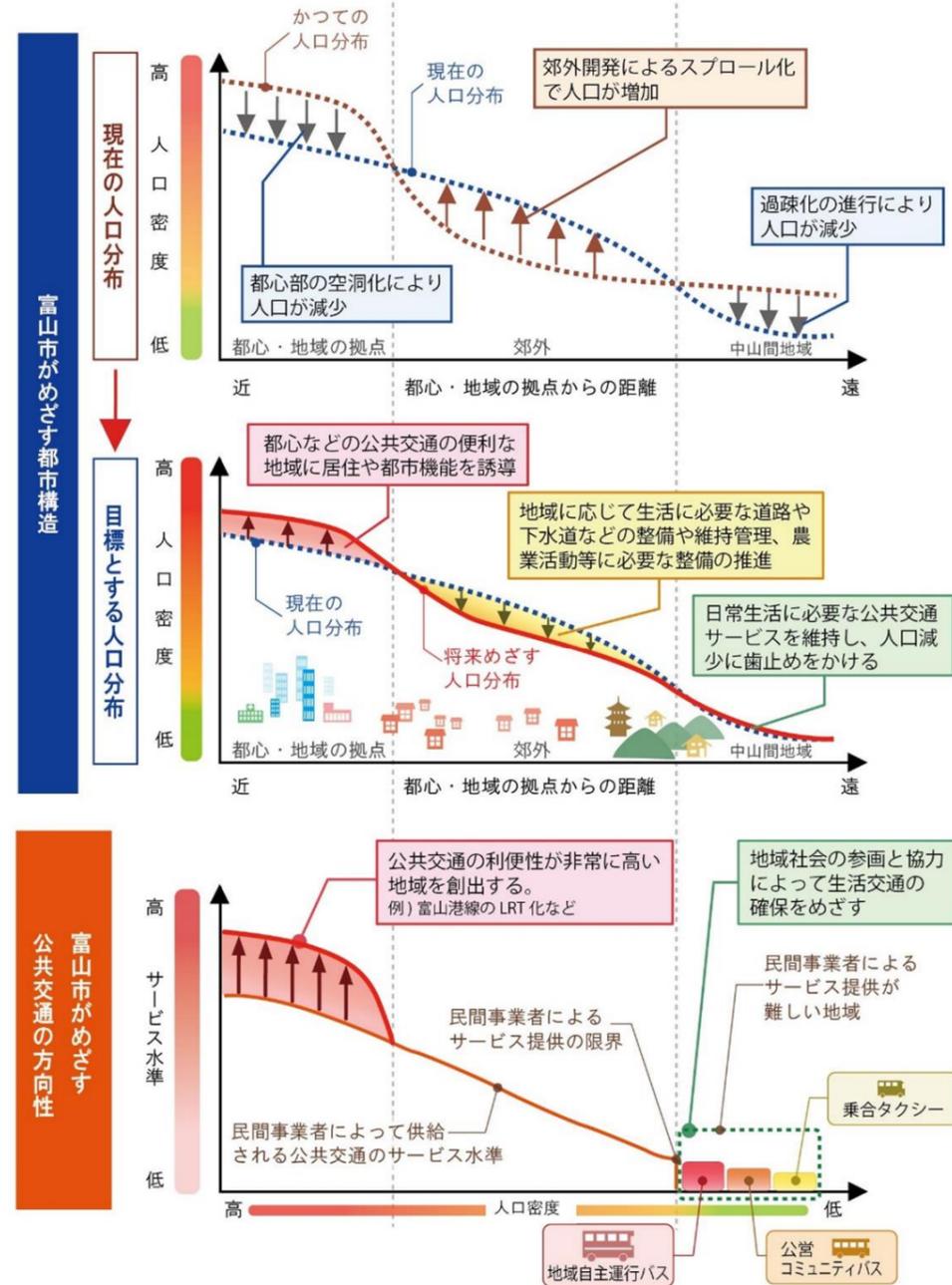
前計画

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

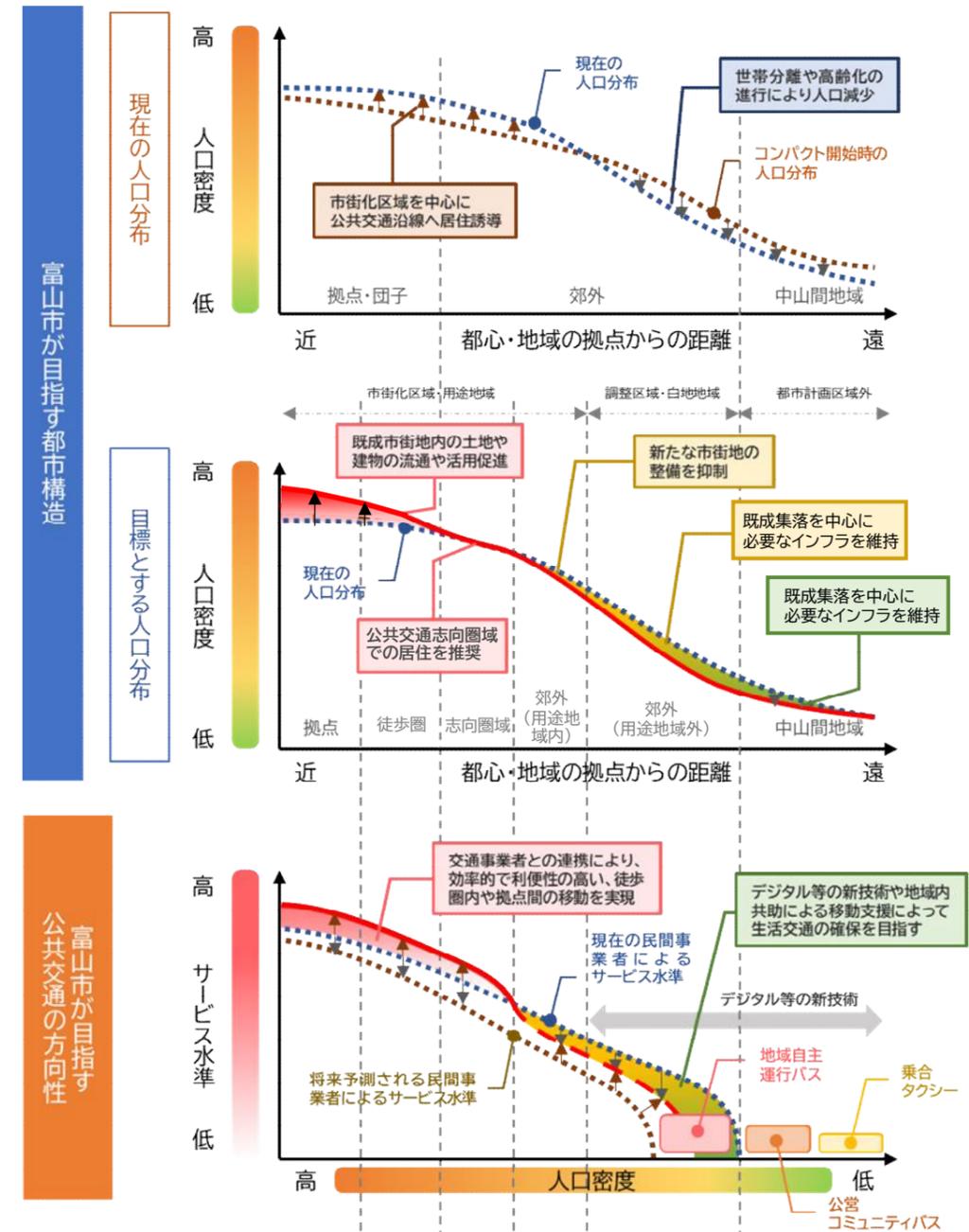
2 まちづくりの理念

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により、市民生活を支えていきます。

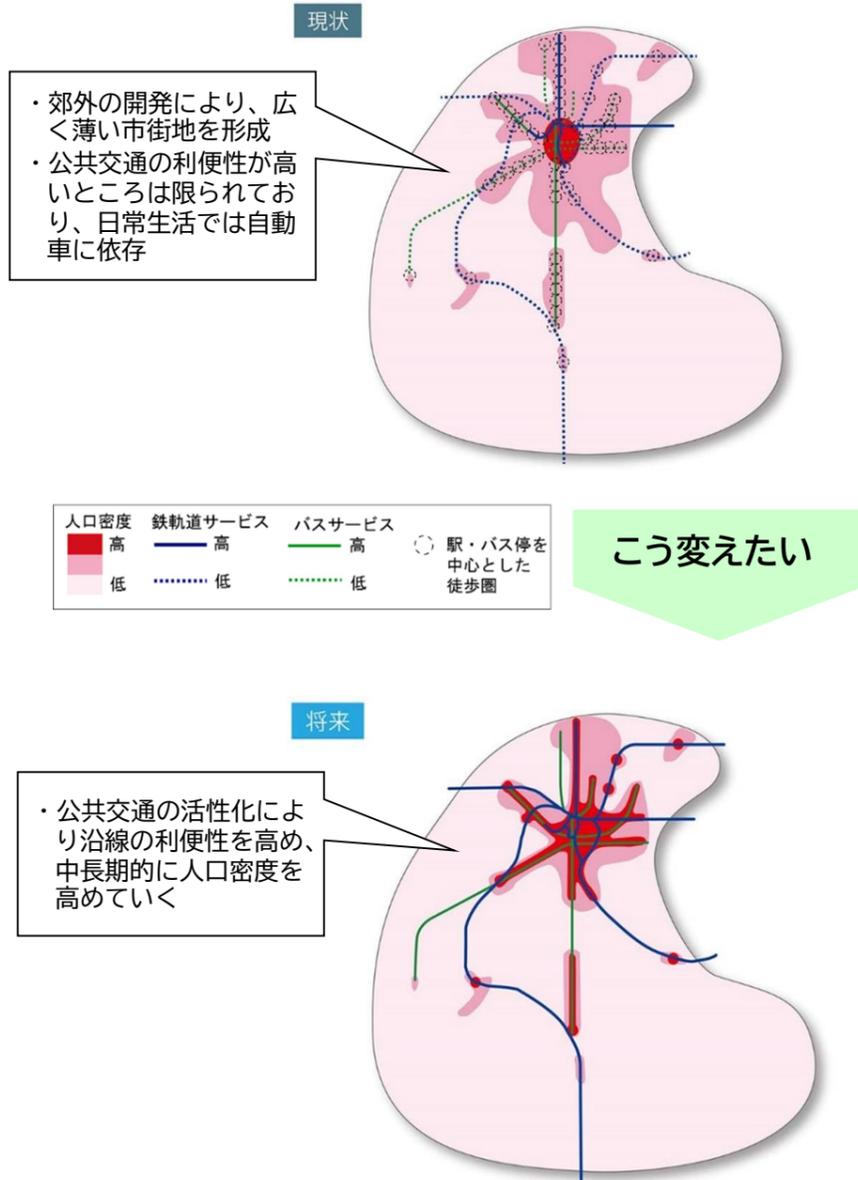
コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の関係



前計画

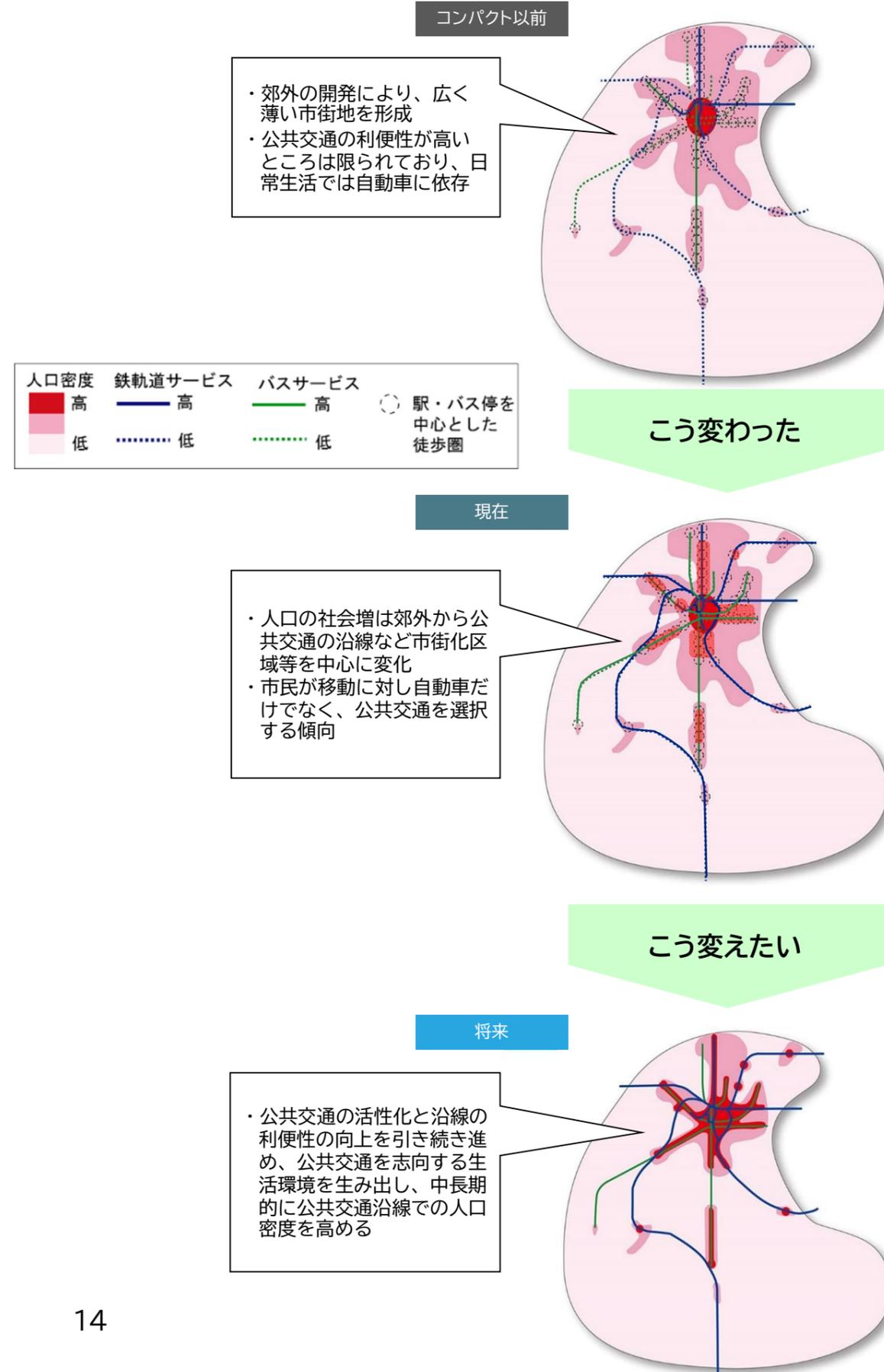
5 コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の考え方

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



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の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配慮するとともに、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コンパクトなまちづくり」が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を選択することによって、商業・業務・医療などの都市機能を享受し、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配慮するため、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方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、生活圏としてのつながり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、地域の個性が発揮された拠点が公共交通でつなが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性を強化し、居心地のよい、歩きたくなる拠点づくりを進めます。地域ごとの拠点においては、地域の個性的な資源を活かし、豊かな都市活動が生まれ、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、自然を身近に感じられる、環境に優しいまちを目指します。

このため、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、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。

5 全体構想 将来都市構造と数値目標(案)について

<都市マスタープランの目次>

序 はじめに	}	前回説明済
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	}	前回説明、今回一部修正
第1章 まちづくりの理念と目標		
1 課題認識		
2 まちづくりの理念		
3 まちづくりの目標		
第2章 将来都市構造 地域生活圏と拠点 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	}	今回説明(とりまとめの方向性案)
第4章 まちづくりの推進方策		
第2編 地域別構想		

第2章 将来都市構造

前計画

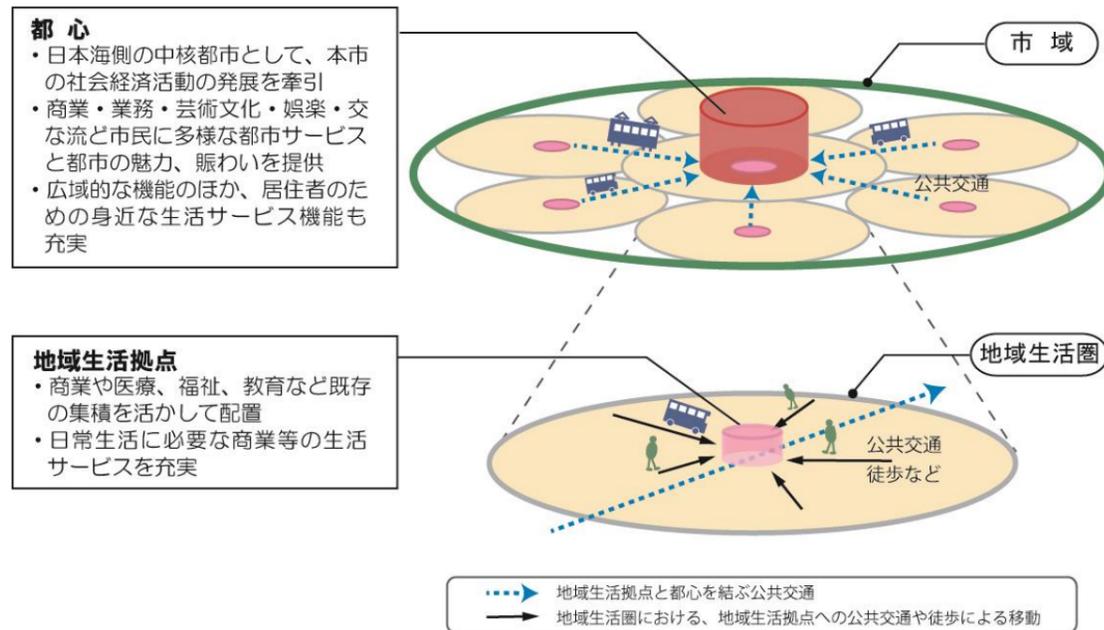
1. 地域生活圏と拠点～拠点集中型のまちづくりの展開

商業などの都市機能の無秩序な拡散は、日常生活における自動車への依存をいっそう高める一方、車を自由に使えない市民にとって、暮らしにくい状況となっています。このため、既成市街地への都市機能の集約化を図ります。

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

地域生活圏は、生活行動のコンパクト化を図る上での単位となるものであり、圏域住民の最寄り品の購入といった身近な商業・サービスや医療などの日常的な生活がほぼ満たされる圏域となることを目指します。

買回りの購入や芸術文化・娯楽・交流など広域的なサービスは、公共交通を利用して、都心で享受することができるようにするため、地域生活拠点と都心を結ぶ公共交通サービスの維持・向上を図ります。



本計画

1 地域生活圏と拠点～拠点集中型のまちを活かした都市の再構築

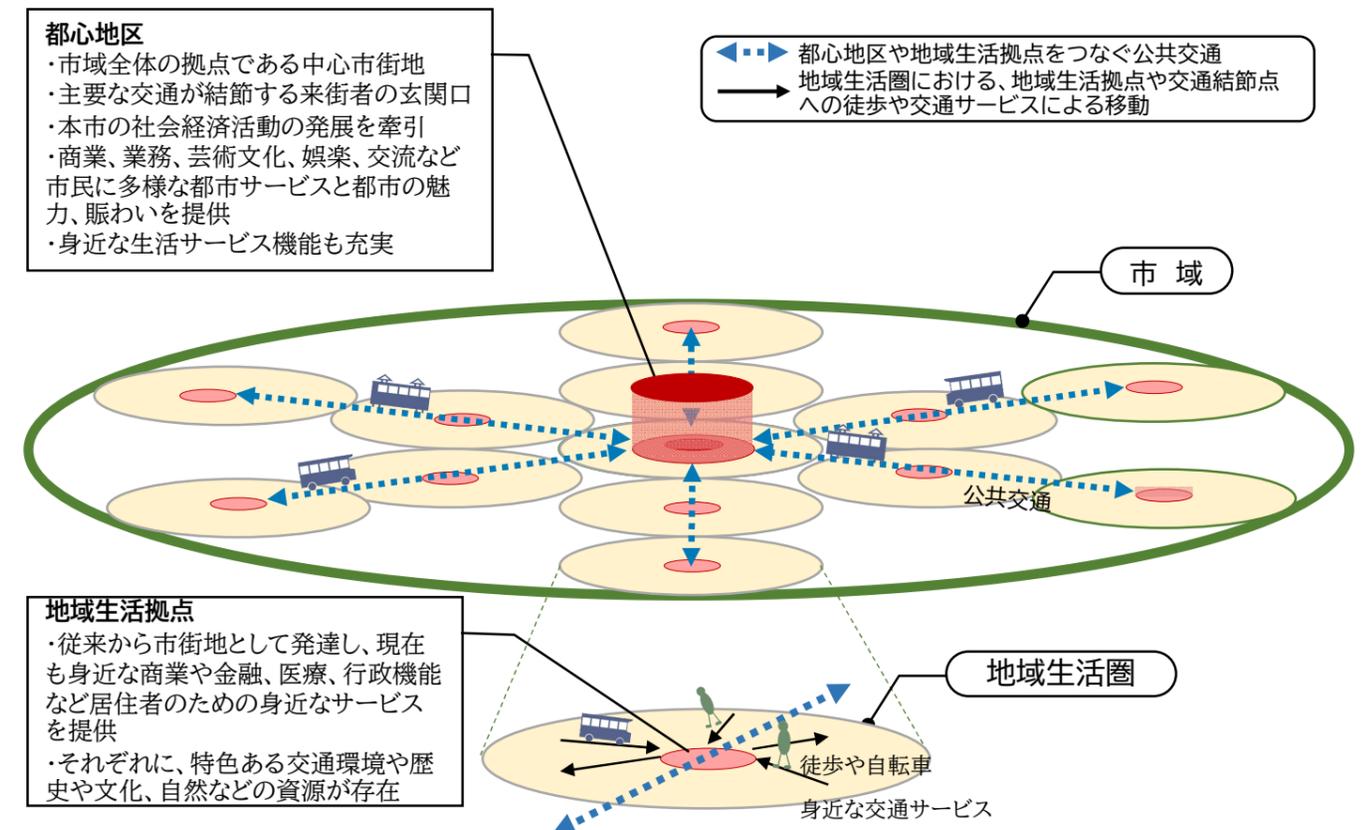
本格的な人口減少時代を迎えることから、市街地を拡大しないことを前提に、今ある都市の機能や特性を活かして、都市の再構築を図ります。

商業などの都市機能の無秩序な拡散は、日常生活における自動車への依存をより高め、車を使えない・使わない市民にとって暮らしにくい状況を生み出します。このため、都心地区や公共交通沿線の既成市街地において都市機能の集約・維持・向上を図ります。

都市機能の集約にあたっては、市域全体の拠点を「都心地区」とするとともに、地域住民の日常生活に必要な機能や市民の都市活動の機会が提供される身近な生活行動の範囲を「地域生活圏」として市域を複数に分割し、それぞれに「地域生活拠点」を配置します。

地域生活拠点は、従来から身近な商業や金融、医療、行政機能など身近なサービス提供の場、歴史や文化など特色が色濃い場所でもあるため、それぞれの役割を区別しながら、今ある機能を守り、特色を活かした価値が生まれる拠点を目指します。

買回りの購入や芸術文化・娯楽・交流など広域的なサービスのある都心地区と、圏域住民の生活を支え都心地区にはない特色を持つ地域生活拠点を使い分けながら、安心安全な生活や豊かな都市活動を生み出すため、都心地区や各地域生活拠点を結ぶ公共交通軸の維持・改善を図るとともに、公共交通軸へアクセスするための効率的で身近な交通サービスを提供します。



第2章 将来都市構造

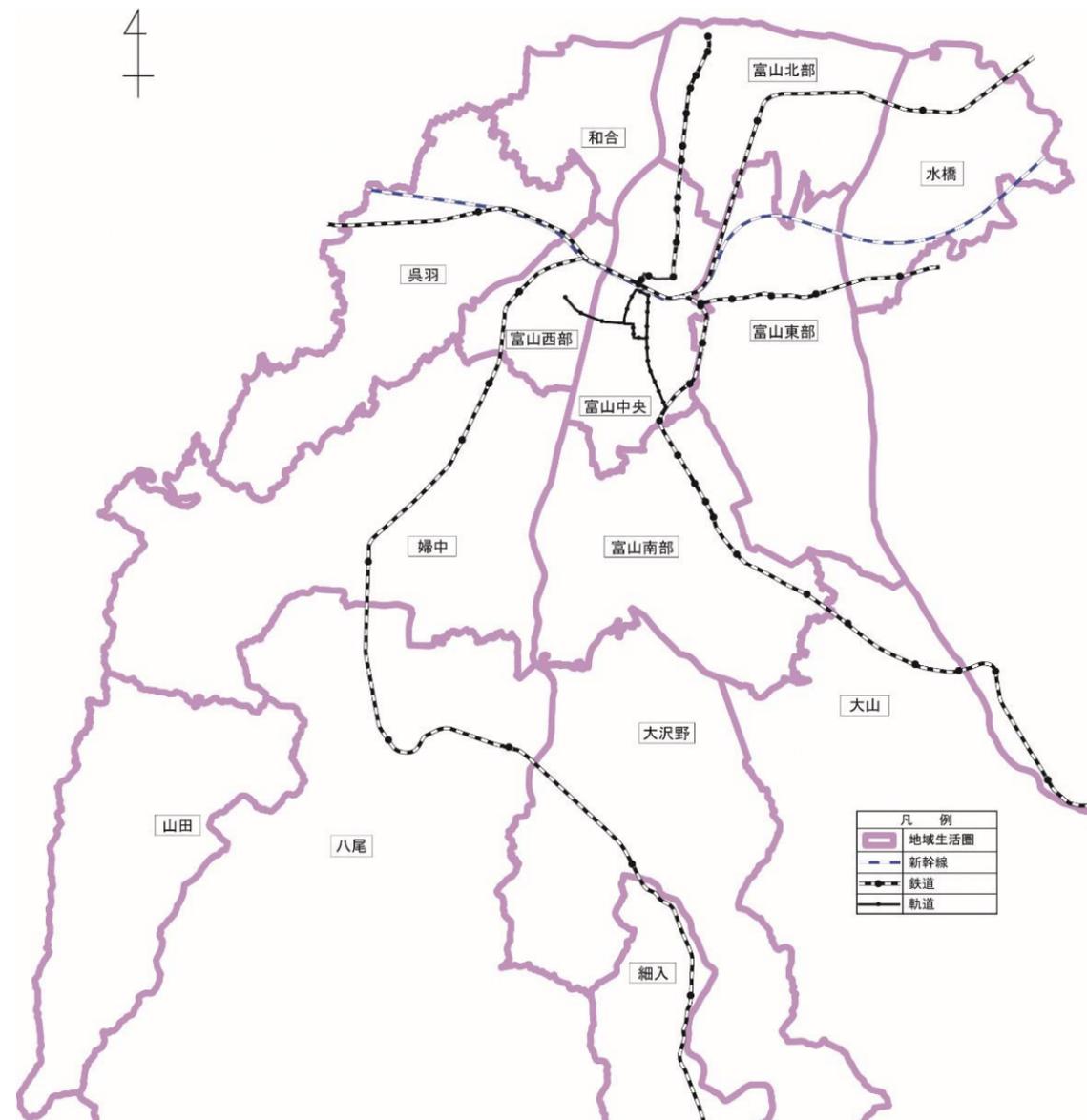
前計画

1 コンパクトなまちづくりの単位となる地域生活圏の設定 ～市域を14の地域生活圏に区分

市民が最寄り品の購入や医療などの商業・サービスを身近に享受できる「コンパクトなまちづくり」の単位として地域生活圏を設定します。

地域生活圏の設定にあたっては、第一に地域としての歴史的つながりや一体性、まとまりがあり、市民にもわかりやすい地域とする趣旨から、旧市町村界を基本とします。

第二に日常生活に必要なサービスを身近に享受できる拠点の育成や、それぞれの地域の人口規模のバランスの観点から、富山地域では、河川等の地形や小中学校区などを考慮し、8つの地域生活圏に区分します。大沢野地域、大山地域、八尾地域、婦中地域、山田地域、細入地域は、それぞれ一つの地域生活圏として区分します。



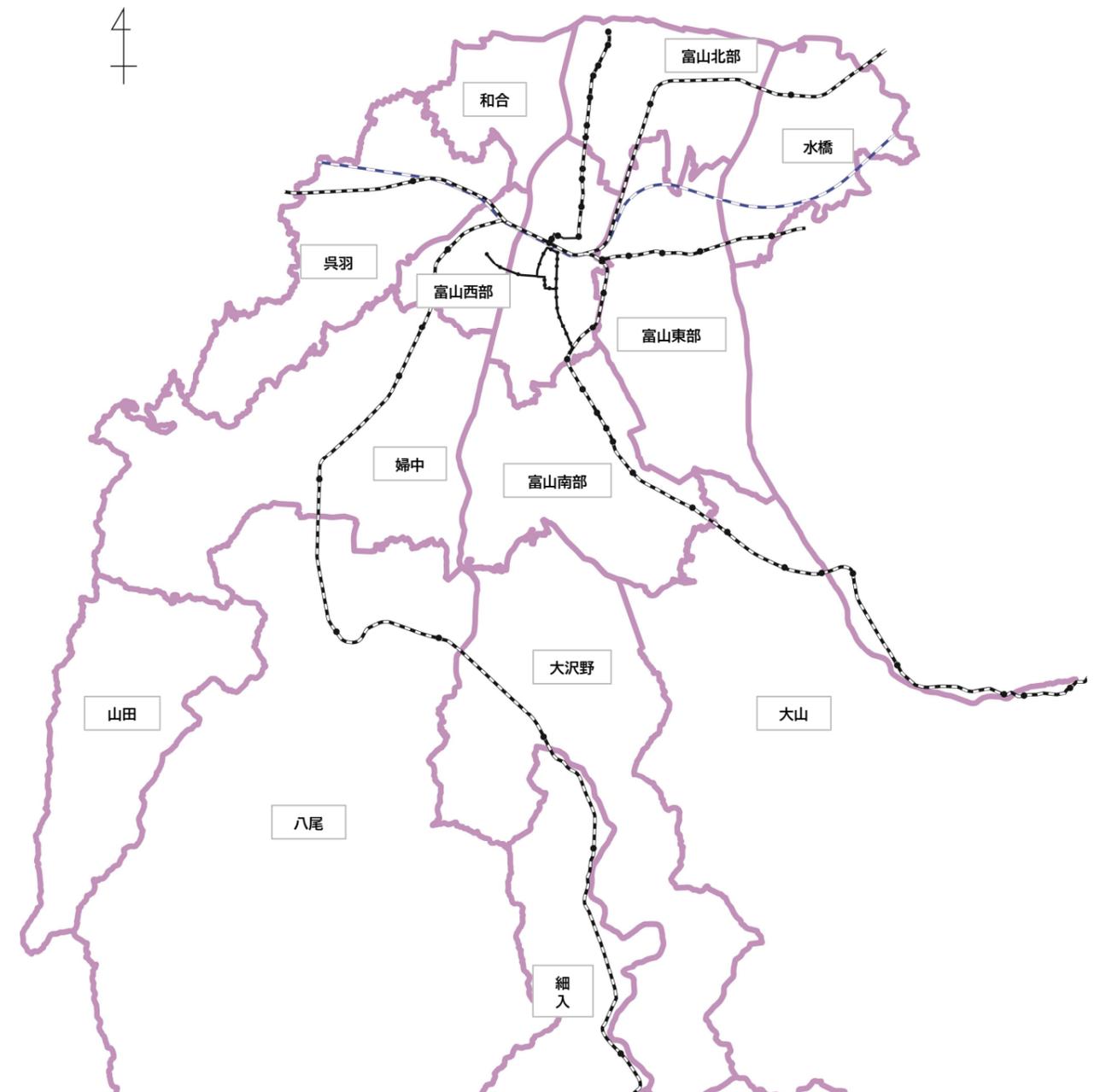
本計画

1) まちづくりの単位となる地域生活圏の設定～市域を14の地域生活圏に区分

市民の生活行動の単位であり、最寄り品の購入や医療などの商業・サービスを身近に享受できるまちづくりの単位として地域生活圏を設定します。

地域生活圏を設定するにあたっては、第一に地域としての歴史的つながりや一体性、まとまりがあり、市民にもわかりやすい地域とする趣旨から、旧市町村界を基本とします。

第二に日常生活に必要なサービスを身近に享受できる拠点の育成や、それぞれの地域の人口規模のバランスの観点から、富山地域では、河川等の地形や小中学校区などを考慮し、8つの地域生活圏に区分します。大沢野地域、大山地域、八尾地域、婦中地域、山田地域、細入地域は、それぞれ一つの地域生活圏として区分します。



第2章 将来都市構造

前計画

2 諸機能の集約を図る都心・地域生活拠点の設定 ～都心以外に13の地域生活拠点を設定

地域生活拠点は、既存の都市機能の集積を活かす趣旨から、最寄り品小売業や医療施設、金融・郵便サービスなどの生活利便施設が、徒歩圏の範囲にまとまって立地している地区を設定します。

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

本計画

2) 諸機能の集約・維持を図る地域生活拠点の設定 ～都心地区を含む14の地域生活拠点

地域生活拠点は、既存の都市機能の集積を活かす趣旨から、最寄り品小売業や医療施設、金融・郵便サービスなどの生活利便施設等が、徒歩圏の範囲にまとまって立地している地区を設定します。

地域名	地域生活拠点の位置
富山中央	都心地区*(富山駅及び総曲輪周辺)
富山北部	東岩瀬駅から萩浦小学校前駅周辺
和合	和合コミュニティセンター周辺
呉羽	呉羽駅周辺及び呉羽会館周辺
富山西部	富山大学周辺
富山南部	南富山駅周辺
富山東部	稲荷町駅から不二越駅周辺
水橋	水橋駅周辺及び水橋中部地区センター周辺
大沢野	笹津駅周辺及び大沢野会館周辺
大山	上滝駅周辺
八尾	越中八尾駅周辺及び八尾行政サービスセンター周辺
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

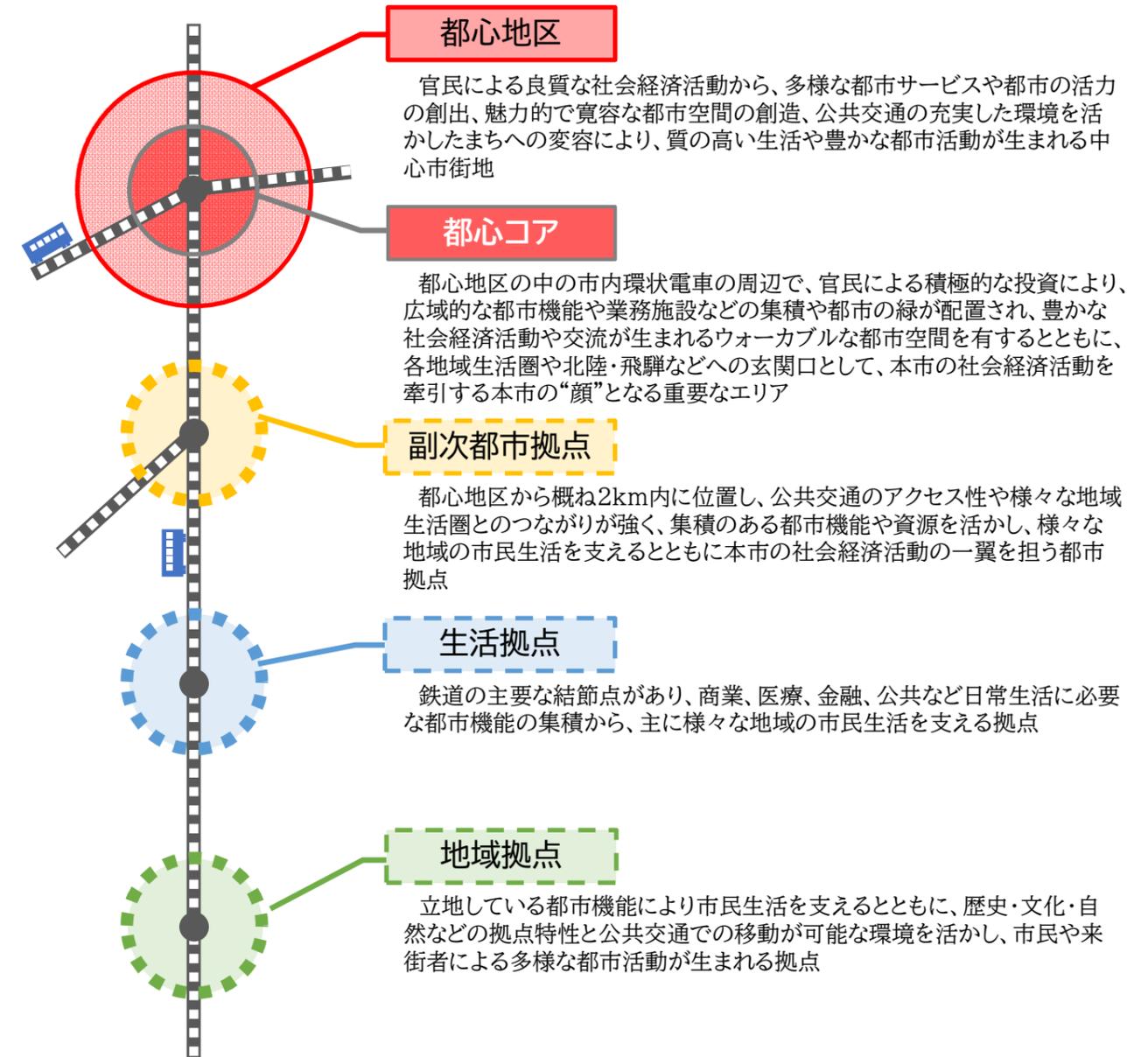
* 富山中央地域の地域生活拠点は、富山市総合計画で定める広域的な拠点である「都心地区」が兼ねます

地域生活拠点では、これまでのまちづくりによる都市の諸機能の集積によって、拠点としての骨格が形成されました。

これからのまちづくりでは、公共交通の状況・都市機能の集積状況、都市環境などそれぞれの地域の特性を踏まえ、地域の魅力や活力を最大化する拠点の形成を進めることで、多彩な拠点が公共交通軸でつながり、拠点間が連携するコンパクトなまちづくりを推進します。

このため、都心地区や地域生活拠点を以下のとおり分類し、拠点像を設定します。

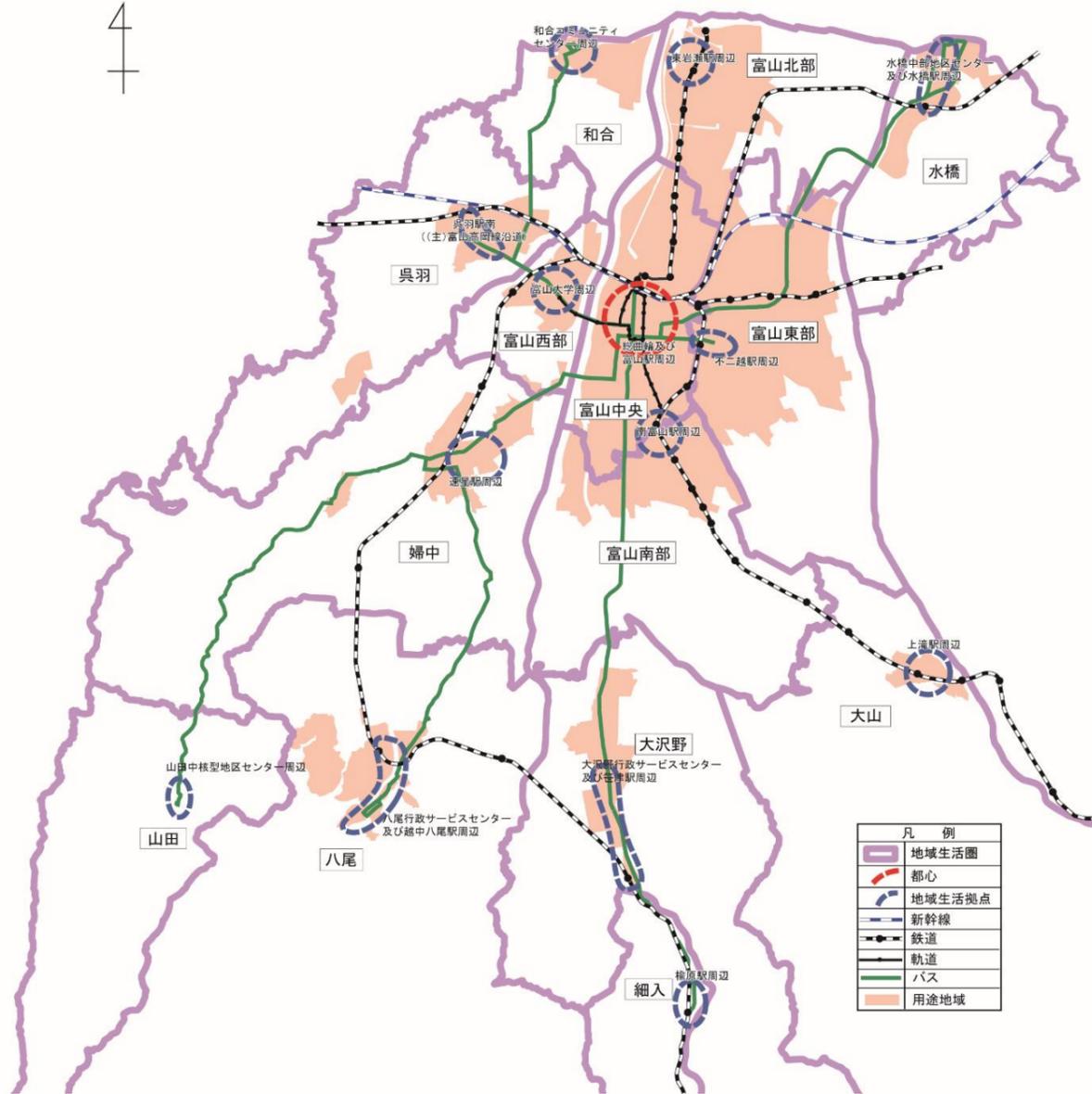
拠点像



第2章 将来都市構造

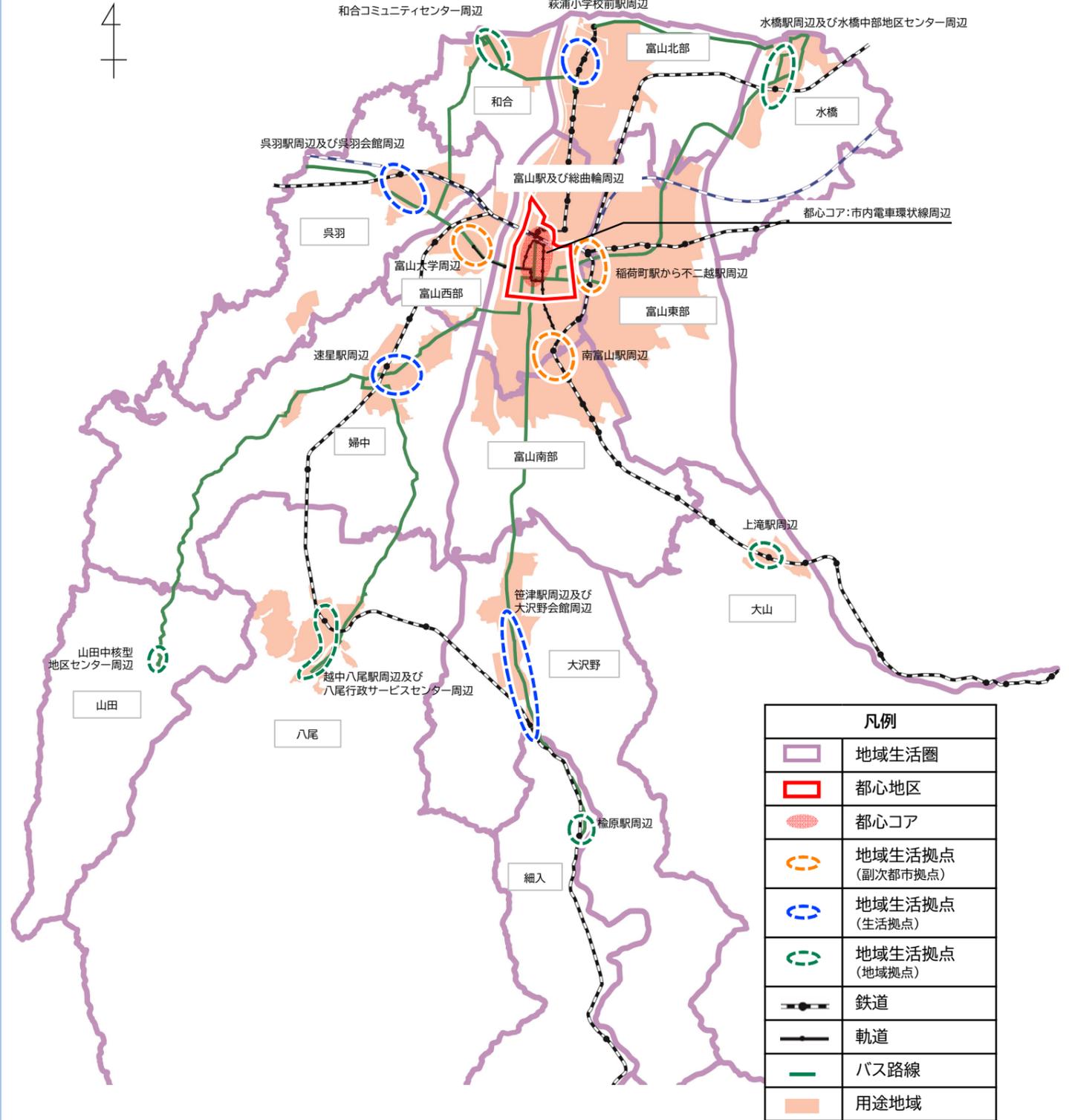
前計画

都心・地域生活拠点



本計画

都心・地域生活拠点



参考)拠点の機能評価

地域	地域生活拠点の位置	都市機能 ◎:10以上の立地もしくは大規模な施設の立地、 ○:充足、×:不足、補:圏外1km以内に立地			便利な公共交通軸の状況		都心地区からの距離 (都心地区外縁からの直線距離)	拠点やその周辺に位置する公共施設や特徴的な資源の状況		拠点の分類と評価	
		商業機能	金融機能	(内科)医療機能	軌道のうち鉄道の数	公共交通軸の数のうち鉄道の数		位置特性の鉄道の位置	公共(的)施設 高等教育施設		
富山中央	都心地区(富山駅及び総曲輪周辺)	◎	◎	◎	5以上(5以上)	発着駅 乗り換え駅	—	富山県庁や富山市役所、国際会議場、ガラス美術館、図書館本館、龍谷富山高校、富山市医師会看護専門学校、富山外国語専門学校など	富山城、富岩運河環水公園、水上ライン、池田屋安兵衛商店、グランドプラザなど	都心	都市機能が充実し、市内外をつなぐ公共交通の結節点であり、本市の中心地として多くの市民や来街者の利用がある
富山北部	東岩瀬駅から萩浦小学校前駅周辺	○	○	○	1(1)	途中駅	概ね3km以上	岩瀬地区センター、富山市北保健福祉センター萩浦地区センター	岩瀬の街並み、岩瀬曳山祭り、北前船海鮮問屋、岩瀬港、岩瀬浜海水浴場、富岩運河、水上ライン、岩瀬スポーツ公園	生活	公共交通軸の途中に位置し、都市機能が充足し、周辺には観光資源も豊富で、周辺地域の市民が日常的に使っている
和合	和合コミュニティセンター周辺	補	○	○	1(0)	—	概ね4km以上	和合コミュニティセンター	四方港、八重津浜海水浴場、鯨温泉、水産物や農作物の直売所	地域	都市機能が一定程度立地し、周辺は特徴的な資源もあり、主に地域の市民が利用し、レジャー目的等で来街者の利用がある
呉羽	呉羽駅及び(主)富山高岡線沿線周辺	○	○	○	2(1)	途中駅	概ね3km以上	呉羽会館、芸術創造センター、桐朋学園大学院大学、呉羽高校	呉羽山フットパス、呉羽ハイツ、呉羽の梨畑	生活	公共交通軸の途中に位置し、都市機能の充足だけでなく高等教育機関や文化施設なども立地し、複数の地域の市民が日常的に使っている
富山西部	富山大学周辺	◎	○	○	2(1)	発着駅	概ね2km以下	富山県水墨美術館 富山大学、富山工業高校、富山商業高校	五福公園、富山大橋、呉羽山丘陵、民俗民芸村	副次都市	都心地区に近く、公共交通の結節点で都市機能の充足し、市内外から人が集まっている
富山南部	南富山駅周辺	○	○	○	3(2)	発着駅 乗り換え駅	概ね2km以下	富山高校、富山いずみ高校	—	副次都市	都心地区に近く、公共交通の結節点で都市機能の充足し、市内外から人が集まっている
富山東部	稲荷町駅から不二越駅周辺	◎	○	◎	4(2)	乗り換え駅	概ね2km以下	東部地区センター、富山県立中央病院 富山県立大学	稲荷公園、満天の湯	副次都市	都心地区に近く、公共交通の結節点で都市機能の充足し、市内外から人が集まっている
水橋	水橋駅から水橋中部地区センター周辺	補	○	補	1(1)	途中駅	概ね8km以上	水橋会館 水橋中部地区センター	水橋漁港、水橋フィッシャリーナ	地域	都市機能が一定程度立地し、周辺は特徴的な資源もあり、主に地域の市民が利用し、レジャー目的等で来街者の利用がある
大沢野	笹津駅～大沢野会館周辺	○	○	○	2(1)	途中駅	概ね10km以上	大沢野会館	猿倉山、春日温泉、神通峡	生活	公共交通軸の途中に位置し、都市機能が充足し、周辺は観光資源も豊富で、複数の地域の市民が日常的に使っている
大山	上滝駅周辺	○	○	×	1(1)	途中駅	概ね10km以上	大山会館	常西用水プロムナード、殿様林緑地、土木遺産	地域	都市機能が一定程度立地し、周辺は特徴的な資源もあり、主に地域の市民が利用し、レジャー目的等で来街者の利用がある
八尾	越中八尾駅から越中八尾観光会館周辺	補	○	○	1(1)	途中駅	概ね10km以上	八尾総合行政センター、八尾おわら資料館、越中八尾観光会館、八尾ふらっと館、八尾公民館、八尾高校	曳山祭り、越中おわら風の盆、八尾の石垣・街並み、桂樹舎、福島湯、ゆうゆう館、八尾B&G海洋プール	地域	都市機能が一定程度立地し、周辺は特徴的な資源もあり、主に地域の市民が利用し、レジャー目的等で来街者の利用がある
婦中	速星駅周辺	◎	○	○	2(1)	途中駅	概ね3km以上	婦中総合行政センター、富山西総合病院 富山西高校	富山県中央植物園	生活	公共交通軸の途中に位置し、大型施設も多く都市機能が充足し、複数の地域の市民が日常的に使っている
山田	山田中核型地区センター周辺	×	○	×	0(0)	なし	概ね10km以上	山田中核型地区センター	牛岳温泉スキー場、牛岳温泉健康センター、富山市こどもの村	地域	都市機能が一定程度立地し、周辺は特徴的な資源もあり、主に地域の市民が利用し、レジャー目的等で来街者の利用がある
細入	楡原駅周辺	×	○	×	1(1)	途中駅	概ね10km以上	細入中核型地区センター	割山森林公園天湖森、神通峡 岩稲温泉楽今日館、神通峡	地域	都市機能が一定程度立地し、周辺は特徴的な資源もあり、主に地域の市民が利用し、レジャー目的等で来街者の利用がある

前計画

2.公共交通軸と居住を推進する地区～まちなか居住と公共交通沿線居住の推進

コンパクトなまちづくりの実現に重要な公共交通の路線を「公共交通軸」として位置付けます。また、「公共交通軸」のうち市民生活や都市活動を営む上で利便性が高い路線は、用途地域内の鉄道駅及びバス停の徒歩圏の範囲において、居住を推進する地区を設定します。

1 公共交通軸の設定～すべての鉄軌道と重要なバス路線区間を設定

1 鉄軌道

鉄軌道は、都心を中心に放射状のネットワークを構成し、地域生活圏と都心を連絡するにあたり、大量輸送性、速達性、定時性、広域性などの面で優れた交通機関であることから、すべての鉄軌道を「公共交通軸」として設定します。

現状では路線によって、運行本数に差異がありますが、人口や諸機能の誘導、駅関連施設の充実により利用を促進し、活性化を図ります。

2 路線バス

路線バスは、コンパクトなまちづくりの実現に重要な路線を選定し、「公共交通軸」に位置付けます。

① 都心と地域生活拠点を結ぶ路線

買回り品の購入や芸術文化・娯楽・交流など広域的なサービスは、公共交通を利用して、都心で享受することができるようにするため、地域生活拠点と都心を結ぶバス路線を「公共交通軸」に位置付けます。

② 運行頻度が高い路線

市民生活や都市活動を営む上で利便性が高い区間として、1日あたりの運行本数が約60本/日以上(朝夕のピーク時において片道15～20分に1本以上、昼間時において片道30分に1本以上)の運行本数がある区間を「公共交通軸」として設定します。

③ 都心と主要施設を結ぶ路線

大学や病院、空港といった主要施設へのアクセスは、公共交通が重要な移動手段となります。主要施設を結ぶバス路線は、ネットワークとしての重要性が高いことから、「公共交通軸」として設定します。

本計画

2.公共交通軸と公共交通を志向する居住の推進

コンパクトなまちづくりの実現に重要な公共交通の路線を「公共交通軸」とし、「全ての鉄軌道線」と「運行頻度が高いバス路線の区間」を「便利な公共交通軸」として位置付けます。

また、都心地区と便利な公共交通軸の沿線では、用途地域内の鉄軌道駅やバス停の徒歩圏において、居住を誘導する「居住誘導区域」を設定します。

居住誘導区域の外側においても、公共交通利用を意識した市民の生活を醸成する範囲を設定することで、公共交通を志向する居住を推進します。

1)公共交通軸の設定～「便利な公共交通軸」と「拠点等を結ぶ公共交通軸」

1 鉄軌道～すべての鉄軌道が「便利な公共交通軸」

鉄軌道は、都心を中心に放射状のネットワークを構成し、地域生活圏と都心を連絡するため大量輸送、速達性、定時性、広域性などの面で優れた公共交通機関であることから、全ての鉄軌道を「便利な公共交通軸」に設定します。

2 バス路線～重要な路線を選定し、「便利な公共交通軸」と「拠点等を結ぶ公共交通軸」に区分

バス路線は、コンパクトなまちづくりの実現に重要な路線を選定し、利便性の高い「便利な公共交通軸」と、主要な施設や拠点と都心地区間の路線である「拠点等を結ぶ公共交通軸」に区分して設定します。

①「便利な公共交通軸」のバス路線の区間

・運行頻度が高いバス路線の区間

1日あたりの運行本数が約60本/日以上(朝夕のピーク時において片道15～20分に1本以上、昼間時において片道30分に1本以上)の運行本数があるバス路線の区間

②「拠点等を結ぶ公共交通軸」のバス路線

・都心地区と地域生活拠点を結ぶバス路線

日常生活や都市活動を、公共交通の利用により都心で享受できる、都心地区と地域生活拠点を結ぶバス路線

・都心地区と主要施設を結ぶバス路線

公共交通によるアクセスが重要となる大学や病院、空港といった主要施設と都心地区を結ぶバス路線

第2章 将来都市構造

前計画

2 居住を推進する地区の設定

「公共交通軸」のうちすべての鉄軌道と市民生活や都市活動を営む上で運行頻度が高いバス路線の沿線の徒歩圏を、居住を推進する地区として設定します。また、既成市街地への人口誘導を図る趣旨から、居住を推進する地区は、すべての鉄軌道及び運行頻度が高いバス路線の沿線のうち、用途地域が設定されている地区を原則^{注1)}とするとともに、用途地域のうち工業専用地域及び工業地域^{注2)}をはじめ、大規模災害のリスクの高い区域^{注3)}は除くものとしします。

居住を推進する地区を設定するにあたっては、鉄軌道とバスとで、徒歩圏の広がりには違いがあると考えられるため、それぞれに徒歩圏を設定します。鉄軌道は10分以内で駅まで到達できる距離を徒歩圏と考え概ね500mとします。バスは5分以内で到達できる距離を徒歩圏と考え概ね300mとします。

居住を推進する地区のうち、富山市総合計画で位置付けられた都心地区(約436ha)は、まちなか居住推進事業を実施する地区として設定し、都心地区以外は公共交通沿線居住推進地区として、「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」を推進します。

公共交通沿線居住推進地区

対象となる公共交通軸	鉄軌道:すべての鉄軌道 バス路線:運行頻度の高い区間
居住を推進する地区	対象となる公共交通軸で、用途地域が設定されている区間 徒歩圏として鉄道駅から概ね500m、バス停から300mの範囲

注1)用途地域が定められていない区域において、鉄道駅周辺で地区計画を定め、計画的な整備が図られる地区についても対象とする。

注2)工業専用地域及び工業地域は、都市計画法で決められた用途地域のこと。工業専用地域は、特に工業の利便を増進するため定める地域のことで、工業専用地域では、工場以外のほとんどの建物は建てられない。一方、工業地域は基本的にどんな工場でも建てられるほか、住居、小規模店舗も建てられる。ただし、学校や病院、ホテルなどは建てられない。

注3)災害リスクの高い区域を以下の通りである。

- ・土砂災害特別警戒区域(土砂災害防止対策の推進に関する法律第8条第1項)
- ・災害危険区域(建築基準法第39条第1項)
- ・地すべり防止区域(地すべり防止法第3条第1項)
- ・急傾斜地崩壊危険区域(急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第3条第1項)

本計画

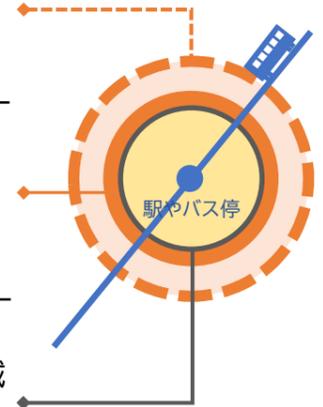
2)公共交通志向型居住を推進する範囲の設定

「便利な公共交通軸(全ての鉄軌道、運行頻度が高いバス路線区間)」の沿線において、持続可能な公共交通を実現するため、公共交通利用の実態を踏まえ、公共交通利用を意識した市民の生活を醸成する圏域を「公共交通志向圏域」とし、このうち徒歩でのアクセスが容易な範囲(徒歩圏)を「公共交通が便利な地域」と設定します。さらに、居住誘導を図るため立地適正化計画による「居住誘導区域」を設定することで、メリハリのある施策を展開し、公共交通志向型居住を推進します。

公共交通が便利な地域を設定するにあたっては、鉄軌道とバスとで、徒歩圏の広がりには違いがあると考えられるため、それぞれに徒歩圏を設定します。鉄軌道は10分以内で駅まで到達できる距離を徒歩圏と考え、概ね500mとします。バスは5分以内で到達できる距離を徒歩圏と考え概ね300mとします。

公共交通志向型居住を推進する範囲

対象となる公共交通軸	便利な公共交通軸 (鉄軌道:すべての鉄軌道、バス路線:運行頻度の高い区間)	
範囲の設定	公共交通志向圏域	公共交通利用の実態を踏まえ、公共交通利用を意識した市民の生活を醸成する圏域 ^{注1)}
	公共交通が便利な地域	都心地区と便利な公共交通軸の鉄道駅から概ね500m、バス停から概ね300mの範囲で、用途地域が定められている地区を原則 ^{注2)} ^{注3)} とする
	居住を誘導する区域(居住誘導区域)	用途地域が定められている公共交通が便利な地域から、災害リスクの高い区域 ^{注4)} を除いた範囲であり、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画で定める居住誘導区域



注1)利用実態を踏まえ、鉄道駅から概ね750mとバス停から概ね600mの範囲とする。

注2)用途地域が定められていない区域において、便利な公共交通軸の徒歩圏で開発行為等により整備され、良質な住環境の保全のための地区計画が定められている地区についても対象とする。

注3)工業専用地域及び工業地域は、都市計画法で決められた用途地域のこと。工業専用地域は、特に工業の利便を増進するため定める地域のことで、工業専用地域では、工場以外のほとんどの建物は建てられない。一方、工業地域は基本的にどんな工場でも建てられるほか、住居、小規模店舗も建てられる。ただし、学校や病院、ホテルなどは建てられない。

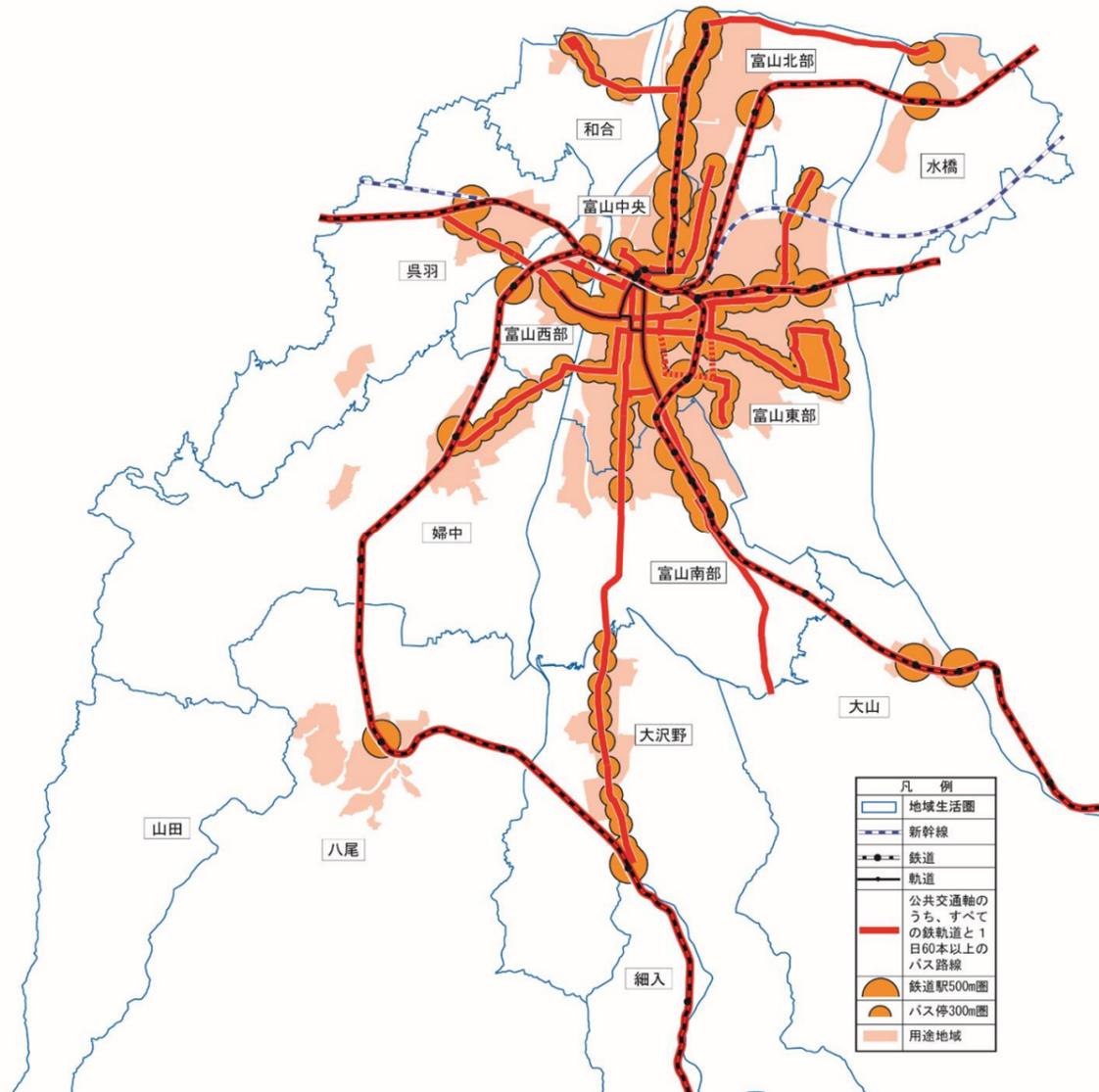
注4)災害リスクの高い区域は以下の通りである。

- ・都市再生特別措置法により居住誘導区域を定めないとされている災害レッドゾーン(土砂災害特別警戒区域等)
- ・立地適正化計画の防災指針に基づき、総合的に勘案し居住を誘導することが不適と判断する災害イエローゾーンの一部(土砂災害警戒区域)

第2章 将来都市構造

前計画

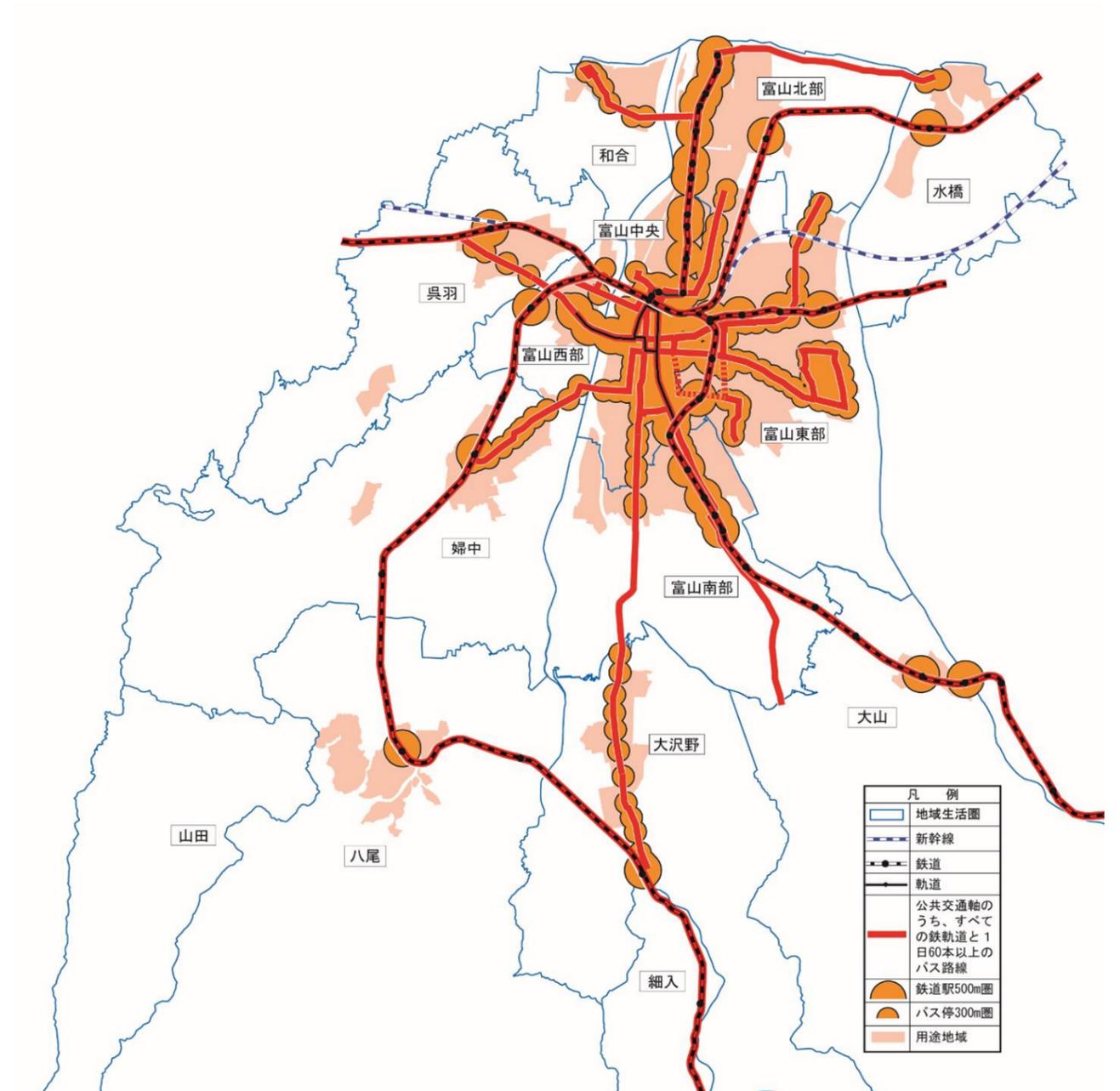
公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりの都市構造概念図



本計画

公共交通の便利な地域の概念図

整理中



第2章 将来都市構造

前計画

3 数値目標の設定

公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを目指すにあたり、今後の進行管理の目安となる定量的な目標値を設定します。本マスタープランは、お団子(徒歩圏)と「串」(公共交通)の都市構造を目指すものであることから、本市の将来人口の目標を設定するとともに、そのうち公共交通が便利な地域に住む人口の割合を設定します。

1 人口

概ね20年後(2025年(H37))の人口は、第2次富山市総合計画基本構想における人口の見通し(2020年(H32):40万8千人)との整合性を考慮し、397,000人とします。

将来人口の設定

	実績		目標	
	2005年(H17)	2018年(H30)	2025年(H37)	
人口	421,239人	417,382人	397,000人	

2 公共交通が便利な地域に住む市民の割合の目標

～概ね20年後に約4割を目指す

1. 公共交通軸沿線での居住人口の現状

公共交通軸沿線で、公共交通が便利な地域に住んでいる人口は、策定時(2005年(H17)国勢調査)で約117,560人^{注)}であり、人口に占める割合は28%となっています。

また、人口密度は、公共交通が便利な鉄軌道沿線で45/ha、バス路線沿線で34人/haとなっています。

注) 鉄軌道は、都心を中心に放射状のネットワークを構成し、大量輸送性、速達性、定時性、広域性などの面で優れた交通機関であることから、すべての鉄軌道沿線を「公共交通が便利な地域」として設定します。

なお、2005年(H17)の策定時点の公共交通が便利な地域に住んでいる人口及び人口密度は、利便性の低かったJR高山本線、地鉄不二越・上滝線を除いて集計しています。

2. 公共交通軸沿線での人口誘導の考え方

現在、公共交通軸として設定した鉄軌道・バス路線のサービス水準の維持や向上に取り組むとともに、都市機能の集約による公共交通沿線の魅力を高めることで、「公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合」を増やします。

本計画

3 数値目標

「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を目指すにあたり、前計画より継続して定量的な目標値を設定します。

本市では、お団子(徒歩圏)と「串」(公共交通)の都市構造を目指すことから、本市の将来人口の目標を設定するとともに、そのうち公共交通が便利な地域に住む人口の割合を設定します。

1 人口

20年後(2045年(R27年))の人口は、富山市将来人口推計報告書^{注1)}における人口の見通しとの整合性を考慮し、355,000人とします。

	実績		目標	参考推計値
	2005年(H17)	2024年(R6)	2045年(R27)	2065年(R47)
人口	421,239人	404,582人	355,000人	302,000人

注1) 令和6年度報告書の中位推計

2 公共交通が便利な地域に住む市民の割合の目標

～20年後においても概ね4割の維持を目指す

1. 公共交通の便利な地域における居住人口の現状と将来予測

公共交通が便利な地域に住む市民は、コンパクトなまちづくりに取り組む以前(2005年(H17)国勢調査)で約117,560人^{注2)}であり、全人口に占める割合は28%でした。令和6年度には、40%(162,677人)まで高まり、前計画で目標としていた42%を概ね達成しました。

しかしながら、今後は公共交通が便利な地域においても人口減少を避けられず、引き続き、公共交通の沿線を居住地として選んでもらえなければ、その割合は、大きく低下してしまうことが懸念されます。

注2) 2005年(H17)時点の公共交通が便利な地域に住む市民の数については、利便性の低かった鉄軌(JR高山本線、富山地方鉄道不二越・上滝線)を除いて集計しています。

第2章 将来都市構造

前計画

3. 公共交通が便利な地域に住む人口の目標

バス路線の沿線では、2005年（H17）の人口密度が34人/haとなっていますが、将来的には市街地としての人口密度の目安である40人/haを目指します。また、鉄軌道の沿線では、2005年（H17）の人口密度が44/haとなっていますが、鉄道の輸送力がバスよりも大きいことを踏まえ、将来的には50人/haを目指します。これらにより、公共交通が便利な地域に住む人口の目標を167,600人と設定します。

本市の将来人口は、計画策定時（2005年〔H17〕）から概ね20年後の2025年（H37）に397,000人と予測されることから、公共交通が便利な地域に住む市民の割合の目標値を42%（＝167,600人÷397,000人）と設定します。

■ 公共交通が便利な地域に住む人口目標の考え方



注) 公共交通が便利な地域に住む人口目標の設定にあたっては、鉄軌道及びバス路線の個々の沿線ごとに目標人口を算定して、それらの値を積み上げている。現状で目標人口密度を達成している路線では、現状の人口を維持すると仮定している。公共交通が便利な地域に住む人口については、策定時2005年〔H17〕は利便性の低かったJR高山本線、地鉄不二越・上滝線を除いて集計。2018年（H30）以降はJR高山本線、地鉄不二越・上滝線を含んでいる。2005年（H17）の総人口の値は国勢調査2005年（H17）、現在（2018年〔H30〕見直し時）の値は「コンパクトなまちづくりに伴う都市的指標調査業務委託報告書」（2018年〔H30〕3月）、将来値は「第2次総合計画」（2017年〔H29〕3月）による。人口密度は、工業専用地域及び工業地域が除かれた徒歩圏内における人口で算出している。

本計画

検討中

2 数値目標

本市では、公共交通が便利な地域へ居住を誘導するコンパクトなまちづくりにより、公共交通を軸とした拠点集中型の都市構造への転換を図ってきましたが、今後は、自然減少による全市での人口減少を避けることはできません。

特に公共交通が便利な地域は、高齢者が多く住む既成市街地が大半を占めることから、大幅な自然減少と、空き家や空き地の増加により生活環境が悪化することで、住まいとして選ばれなくなることが懸念されます。

このため、既成市街地を使い直し、生活環境を整えながら、公共交通の便利な地域を住まいとして選んでもらえる傾向を継続させ、大きな社会増加を生み出すことで、公共交通を軸とした拠点集中型の持続可能な都市構造を維持していくことを目指します。

これらを踏まえ、目標値を*****とします。

検討中

3 公共交通が便利な地域への人口誘導の考え方

本市のコンパクトなまちづくりは、線引き都市計画区域を拡大するような規制の強化ではなく、まちづくりの方針に沿った適切な都市マネジメントを推進し、都市の魅力を高め、公共交通の便利な地域に住みたいと思える市民を増やしていく誘導的手法をとります。

このため、公共交通軸に位置づけた鉄軌道やバス路線のサービス水準の維持や改善に取り組むとともに、その沿線においては農地の宅地化だけでなく、既成市街地の中を使い直す住宅供給を積極的に進めます。また、地域生活拠点を中心として都市機能の集積と既存の資源を活かした豊かな都市活動を創出し、公共交通を志向する生活の魅力を高めることで、公共交通が便利な地域において大きな社会増加を生み出していきます。

6 分野別まちづくりの方針の方向性について

<都市マスタープランの目次>

序 はじめに	}	前回説明済
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	}	前回説明、今回一部修正
第1章 まちづくりの理念と目標		
1 課題認識		
2 まちづくりの理念		
3 まちづくりの目標		
第2章 将来都市構造 地域生活圏と拠点 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	}	今回説明
第4章 まちづくりの推進方策		
第2編 地域別構想		
	}	今回説明(とりまとめの方向性案)

第3章 分野別まちづくりの方針

前計画

- 1 土地利用の方針
 - 1 土地利用区分の設定
 - 2 土地利用の配置及び誘導方針
 - 1 商業系土地利用
 - 2 産業系土地利用
 - 3 住宅系土地利用
 - 4 農業・自然系土地利用
- 2 交通体系の整備方針
 - ① 道路
 - 1 基本的な考え方、2 整備方針
 - ② 新幹線・空港・港湾
 - 1 基本的な考え方、2 整備方針
 - ③ 公共交通
 - 1 基本的な考え方、2 整備方針
- 3 公園緑地の整備方針
 - 1 基本的な方針、2 整備方針
- 4 レクリエーション拠点の整備方針
 - 1 基本的な考え方、2 整備方針
- 5 その他の都市施設の整備方針
 - ① 下水道 1 基本的な考え方、2 整備方針
 - ② 上水道 1 基本的な考え方、2 整備方針
 - ③ 河川 1 基本的な考え方、2 整備方針
- 6 その他のまちづくり方針
 - ① ユニバーサルデザイン・バリアフリー
 - 1 基本的な考え方
 - 2 整備方針
誰もが活動しやすい都市空間の整備／誰もが利用しやすい公共交通機関の充実／誰もが利用しやすい住宅の供給
 - ② 都市環境・景観
 - 1 基本的な考え方
 - 2 整備方針
森林環境の維持・保全／みどりと水のネットワーク／緑地空間としての農地保全／良好な景観の保全・創出／環境とエネルギーへの配慮／観光・交流の促進
 - ③ 防災
 - 1 基本的な考え方
 - 2 整備方針
総合的な治水対策／土砂災害対策／地震災害対策／防犯まちづくり

本計画

- 1 土地利用の方針
 - 1 土地利用区分の設定
 - 2 土地利用の配置及び誘導方針
 - 1 商業系土地利用
 - 2 産業系土地利用
 - 3 住宅系土地利用
 - 4 農業・自然系土地利用
- 2 交通ネットワークの方針
(広域ネットワーク、生活交通、身近な移動)
 - 3 社会インフラの方針
(道路、上下水、河川、公園)
 - 4 都市アメニティの方針
(緑や農地、景観、ユニバーサルデザイン、環境、観光交流)
 - 5 都市の安心安全の方針
(治水対策、土砂災害対策、地震災害対策、防犯まちづくり)

今回方向性を検討

今回は項目のみ
内容は次回

第3章 分野別まちづくりの方針 土地利用について

前計画

土地利用の区分

土地利用区分		土地利用の考え方
商業系土地利用	広域商業地区	周辺の市町村も含めた広域的な商圏を持つ大規模な商業施設の立地誘導を図る地区
	地域商業地区	概ね地域生活圏の広がりを商圏とした身近な商業施設の集積を図る地区
	沿道商業地区	広域商業や地域商業に影響を及ぼさない範囲で、自動車利用を前提に地域生活圏を越えた商圏を持つ商業施設の適正な立地を図る地区
産業系土地利用	工業地区	工場等の操業環境の整備・保全や産業支援機能の導入を図る地区
	流通業務地区	流通業務に関連する事務所、店舗等の集積を図る地区
住宅系土地利用	住宅専用地区	専ら住宅を主体とし、良好な住環境の保全を図る地区
	住居地区	住宅を主体としつつ、生活利便性を支える商業施設などの他の用途を許容する地区
	複合用途地区	中小規模の店舗や事務所、工場等と調和のとれた住宅地の形成を図る地区
農業・自然系土地利用	農業保全地域	農業の振興と農地の保全を図る地域
	集落地域	集落の定住環境の維持を図る地域
	森林環境保全地域	丘陵及び山間部の森林等の良好な自然環境の保全を図る地域

本計画

土地利用の区分

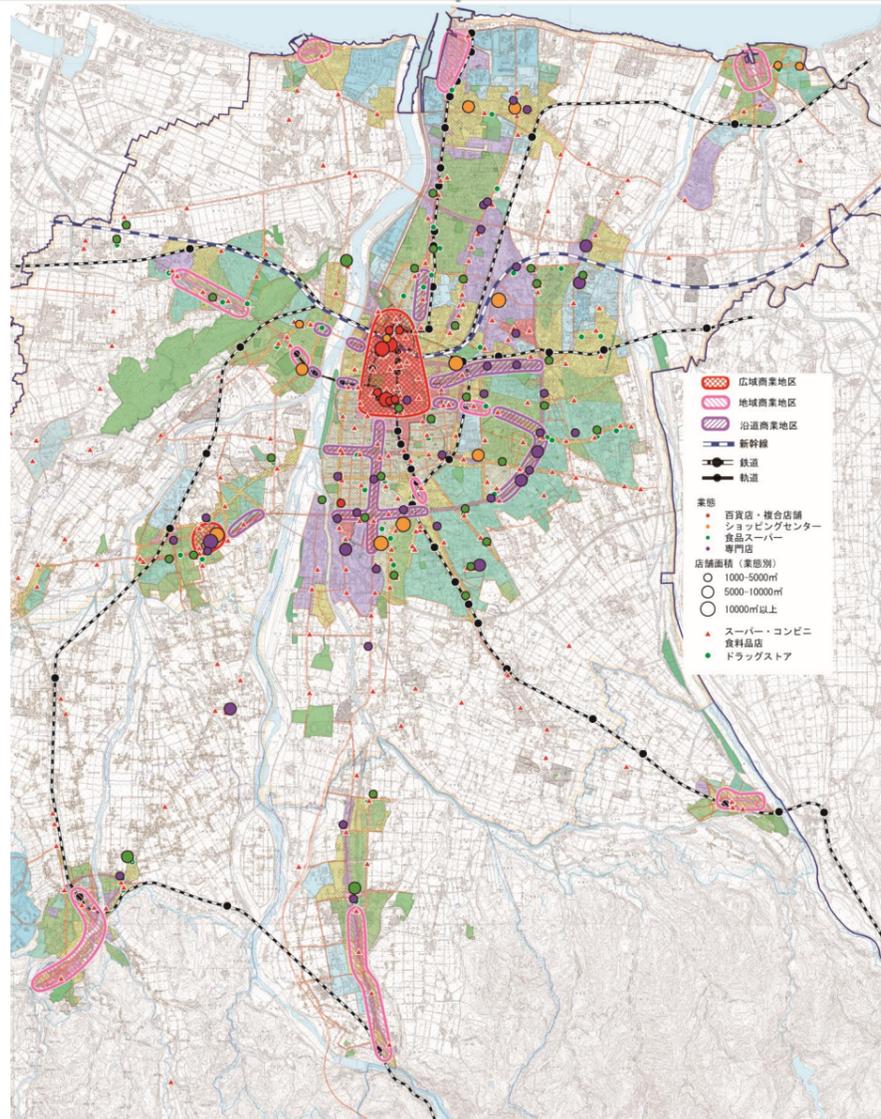
土地利用区分		土地利用の考え方
商業系土地利用	広域商業地区	周辺の市町村も含めた広域的な商圏を持つ大規模な商業施設の立地誘導を図る地区
	地域商業地区	概ね地域生活圏の広がりを商圏とした身近な商業施設の集積を図る地区
	沿道商業地区	広域商業や地域商業に影響を及ぼさない範囲で、自動車利用を前提に地域生活圏を越えた商圏を持つ商業施設の適正な立地を図る地区
産業系土地利用	工業地区	工場等の操業環境の整備・保全や産業支援機能の導入を図る地区
	流通業務地区	流通業務に関する事務所、店舗等の集積を図る地区
住宅系土地利用	住宅専用地区	専ら住宅を主体とし、良好な住環境を図る地区
	住居地区	住宅を主体としつつ、生活利便性を支える商業施設などの他の用途を許容する地区
	複合用途地区	中小規模の店舗や事務所、工場等と調和のとれた住宅地の形成を図る地区
農業・自然系土地利用	農業保全地域	農業の振興と農地の保全を図る地域
	集落地域	集落の定住環境の維持を図る地域
	森林環境保全地域	丘陵及び山間部の森林等の良好な自然環境の保全を図る地域

第3章 分野別まちづくりの方針 土地利用について

前計画

商業系土地利用の配置方針と誘導方針(概要)

区分	配置方針	誘導方針
商業系 広域商業地区	・富山駅周辺・総曲輪地区 ・速星駅周辺地区	・都心地区では、再開発等による都市機能の更新や土地の高度利用を図りながら、中核的な商業施設を誘導するとともに、集客力のある教育文化機能や業務、医療、福祉などの多様な機能を誘導し、まちなかの賑わいや魅力の向上 ・空き店舗等の既存ストックを活用し、市民ニーズに即した魅力ある商業施設を集積 ・速星駅周辺地区は、大規模な商業施設を核として、魅力ある商業地区を形成 ・その他の地区での一定規模以上の大規模な商業施設の立地を抑制
地域商業地区	・地域生活拠点	・日常生活に必要な最寄り品小売業など、地域に密着した商業機能の誘導
沿道商業地区	・広域商業地区との連続性や各地域生活圏からのアクセスを考慮して配置	・広域商業機能や身近な地域商業機能の集積に影響を及ぼさない規模・業態であることを前提に、沿道の良好な景観形成や、背後地における住環境の保全に配慮しつつ、沿道商業機能を適正に立地

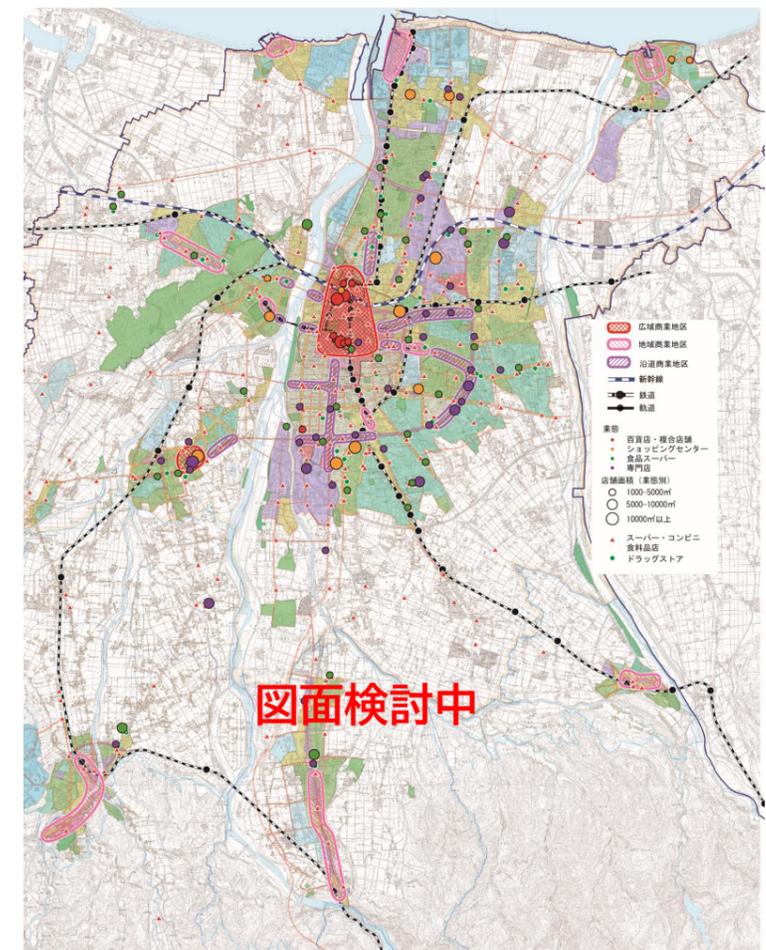


本計画

検討中

商業系土地利用の配置と方針(概要)

土地利用区分	配置	方針
商業系 広域商業地区	・都心地区(富山駅周辺・総曲輪地区)及び地域生活拠点の速星駅周辺地区	・都心地区では都心コア(路面電車環状線周辺)を中心に、再開発等による都市機能の更新や土地の高度化、 空きビルや空き店舗などの既存施設のリノベーション を図りながら、中核的な商業施設や市民生活を支える医療や福祉などの機能を維持・誘致するとともに、豊かな都市活動を創出するスポーツ施設や教育文化施設、多様な就業先を提供する本社や支店機能等を持つ業務施設を誘致し賑わいや魅力向上 ・速星駅周辺地区は、大規模な商業施設を核に様々な市民生活を支える拠点として、また市内外からの集客が可能な魅力ある商業地区を形成 ・その他の地区での一定規模以上の大規模な商業施設の立地を抑制
地域商業地区	・地域生活拠点	・ 今ある機能を前提に 、日常生活に必要な最寄り品小売業など、地域に密着した商業機能の維持
沿道商業地区	・広域商業地区との連続性や各地域生活圏でのアクセスを考慮して配置	・広域商業機能や身近な地域商業機能の集積に影響を及ぼさない規模・業態であることを前提に、沿道の良好な景観形成や、背後地における住環境の保全に配慮しつつ、沿道商業機能を適正に立地

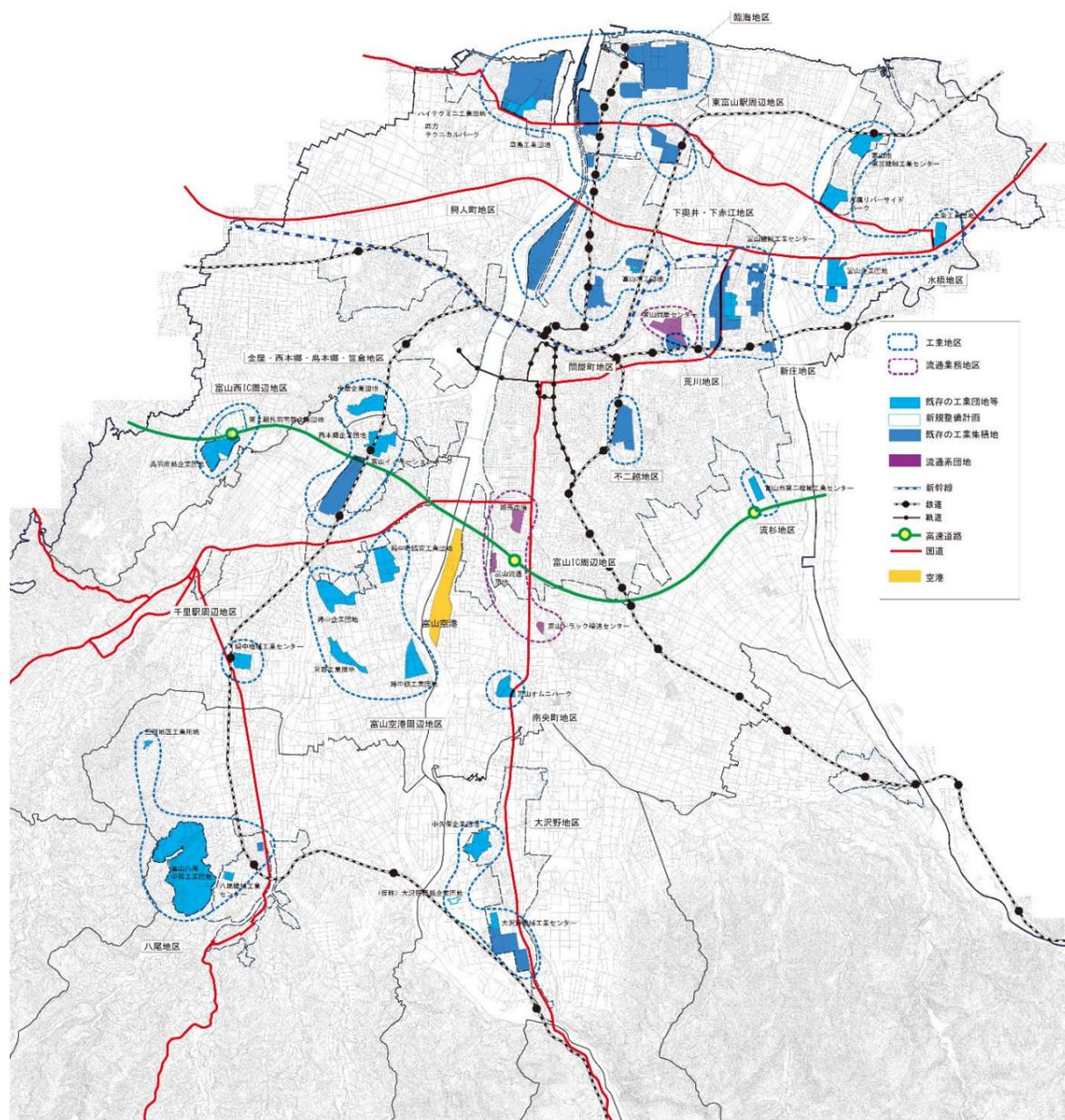


第3章 分野別まちづくりの方針

前計画

産業系土地利用の配置方針と誘導方針(概要)

区分	配置方針	誘導方針
産業系 工業地区	<ul style="list-style-type: none"> 臨海部及び運河沿い 北陸自動車道のIC及び富山空港周辺 国道をはじめとした幹線道路沿い 	<ul style="list-style-type: none"> 今後の産業構造の変化に対応するための産業支援機能の充実 集団化を通じた生産性や操業環境の向上
流通業務地区	<ul style="list-style-type: none"> 富山市公設地方卸売市場及びその周辺、並びに富山問屋センター、富山IC周辺 	<ul style="list-style-type: none"> 流通関連施設等を中心に誘導し、流通業務の利便性を向上

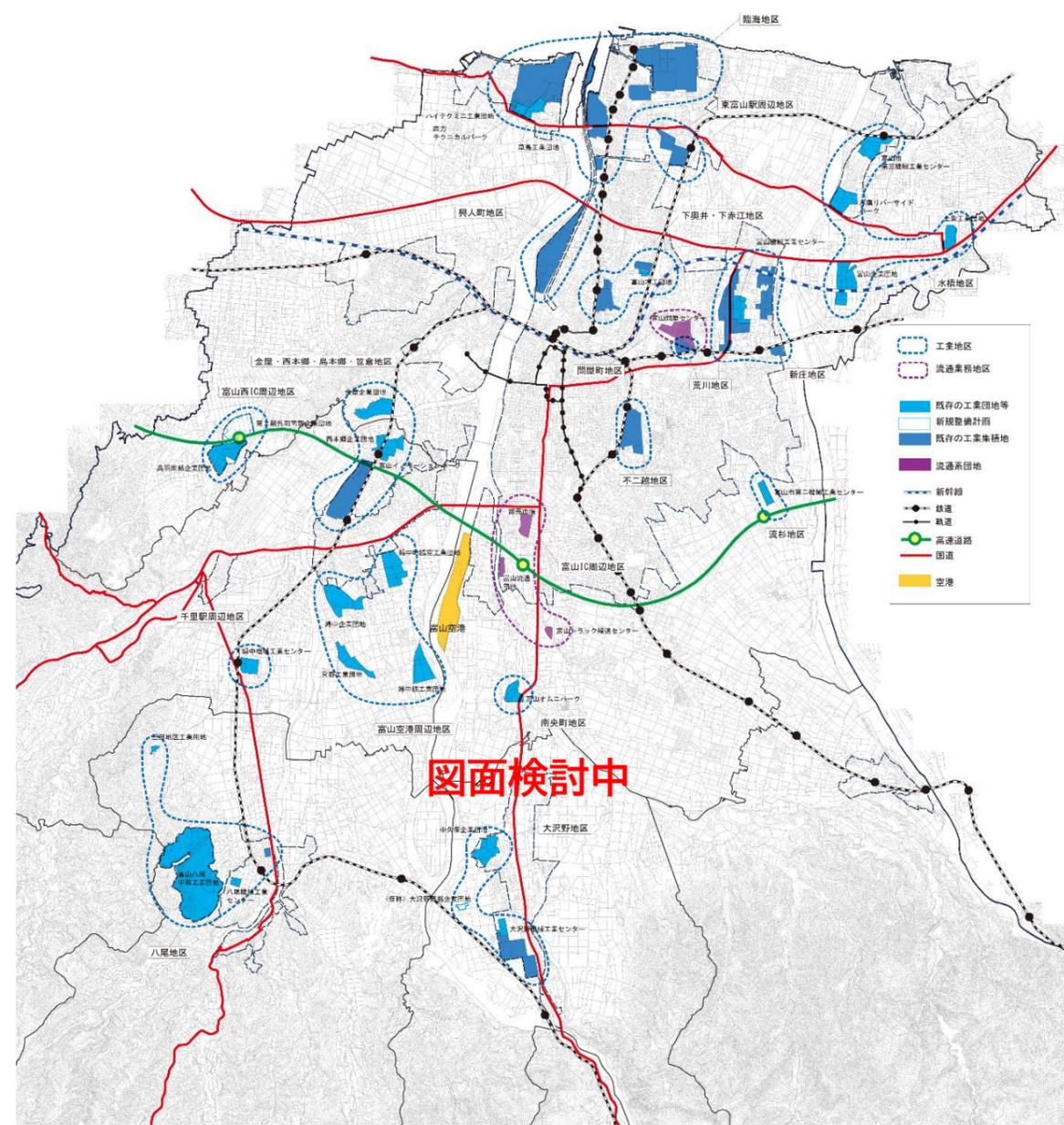


検討中

本計画

産業系土地利用の配置と方針(概要)

土地利用区分	配置	方針
産業系 工業地区	<ul style="list-style-type: none"> 臨海部及び運河沿い 北陸自動車道のICや富山空港周辺 国道をはじめとした幹線道路沿い 	<ul style="list-style-type: none"> 臨海部及び運河沿い 北陸自動車道のICや富山空港周辺 国道をはじめとした幹線道路沿い
流通業務地区	<ul style="list-style-type: none"> 富山市公設地方卸売市場及びその周辺、並びに問屋センター、富山IC周辺 	<ul style="list-style-type: none"> 富山市公設地方卸売市場及びその周辺、並びに問屋センター、富山IC周辺

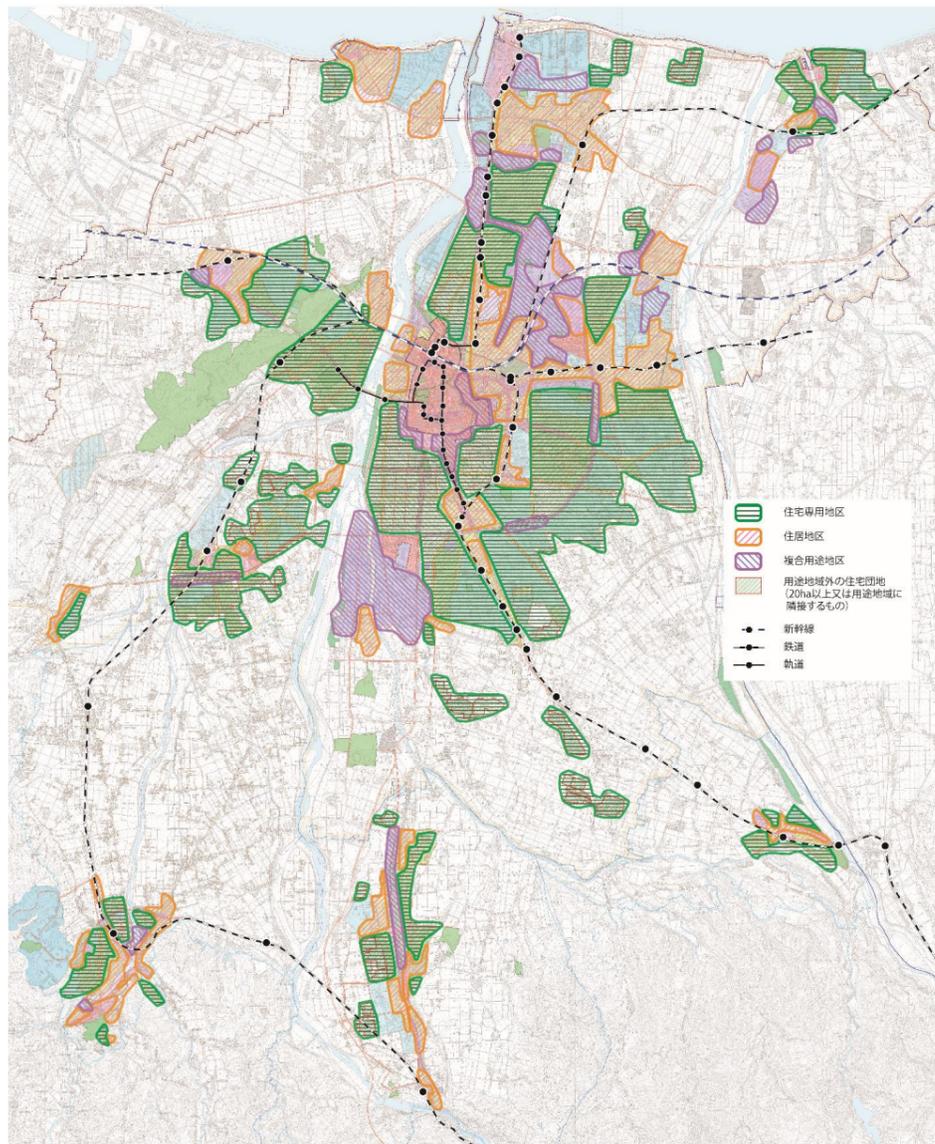


第3章 分野別まちづくりの方針

前計画

住居系土地利用の配置方針と誘導方針(概要)

区分	配置方針	誘導方針
住宅系 住宅専用地区	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外部など計画的な住宅開発等による戸建住宅地や、集合住宅などの立地がみられる中層住宅地 ・用途地域外で計画的に整備された住宅団地のうち、用途地域に隣接する住宅団地や、一団のまとまりのある住宅団地 	<ul style="list-style-type: none"> ・戸建住宅地では、緑豊かでゆとりある住環境の形成 ・中層住宅地では、周辺の街並みと調和のとれた良好な住環境の形成 ・敷地規模が比較的大きく、生垣等の緑の多い良好な住宅地においては、地区計画や建築協定、緑化協定等の活用を促進 ・住宅系土地利用を行う地区では、居住の推進やコミュニティの維持など、地域の特性に応じた空き家、空き地の利活用の促進
住居地区	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅を主体としつつ、生活利便性を支える商業機能などの他の機能も包含する地区 ・工業系の用途地域のうち、住宅地としての土地利用が進んでいる地区 	<ul style="list-style-type: none"> ・機能や形態の異なる建物の調和を図りながら、利便性と快適性を兼ね備えた住宅地として形成
複合用途地区	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅と商業業務が複合する都心周辺や幹線道路の沿道、工業集積地の周辺で関連機能と住宅が複合する地区 	<ul style="list-style-type: none"> ・職住近接の軽工業や事務所、店舗等の営業環境の保全・育成を図りつつ、居住と調和した環境を形成 ・都心や沿道など地区の利便性を活かし、公有地の活用により都市機能の誘導

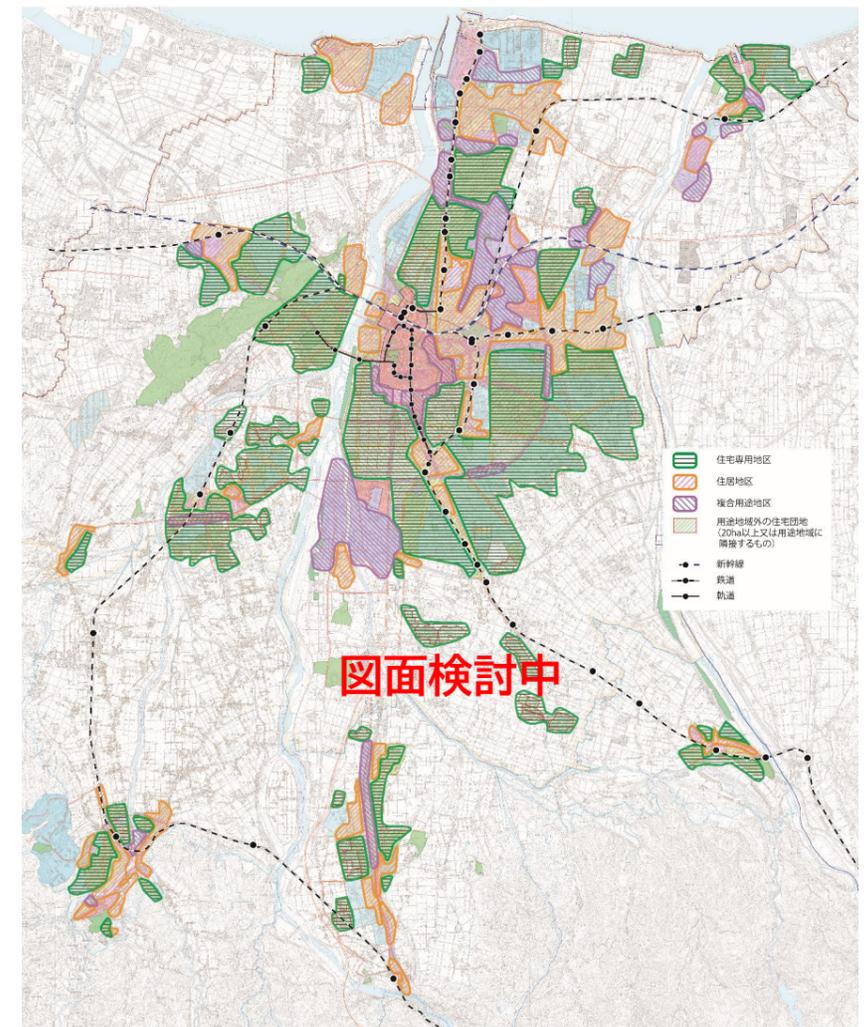


検討中

本計画

住居系土地利用の配置と方針(概要)

土地利用区分	配置	方針
住宅系 住宅専用地区	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外部などの計画的な住宅開発等による戸建て住宅地や集合住宅などの立地がみられる中層住宅地 	<ul style="list-style-type: none"> ・戸建住宅地では、緑豊かでゆとりある住環境の形成 ・中層住宅地では、周辺の街並みと調和のとれた良好な住環境の形成 ・敷地規模が比較的大きく、生垣等の緑の多い良好な住宅地においては、地区計画や建築協定、緑化協定等の活用を促進
住居地区	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅を主体としつつ、生活利便性を支える商業機能などの他の機能も包含する地区 ・工業系の用途地域だが、住宅地としての土地利用が進んでいる地区 	<ul style="list-style-type: none"> ・機能や形態の異なる建物の調和を図りながら、利便性と快適性を兼ね備えた住宅地として形成
複合用途地区	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅と商業業務が混在する都心地区周辺や幹線道路の沿道、工業集積地の周辺で住宅と関連機能が複合する地区 	<ul style="list-style-type: none"> ・職住近接の軽工業や事務所、店舗等の営業環境の保全・育成を図りつつ、居住と調和した環境を形成

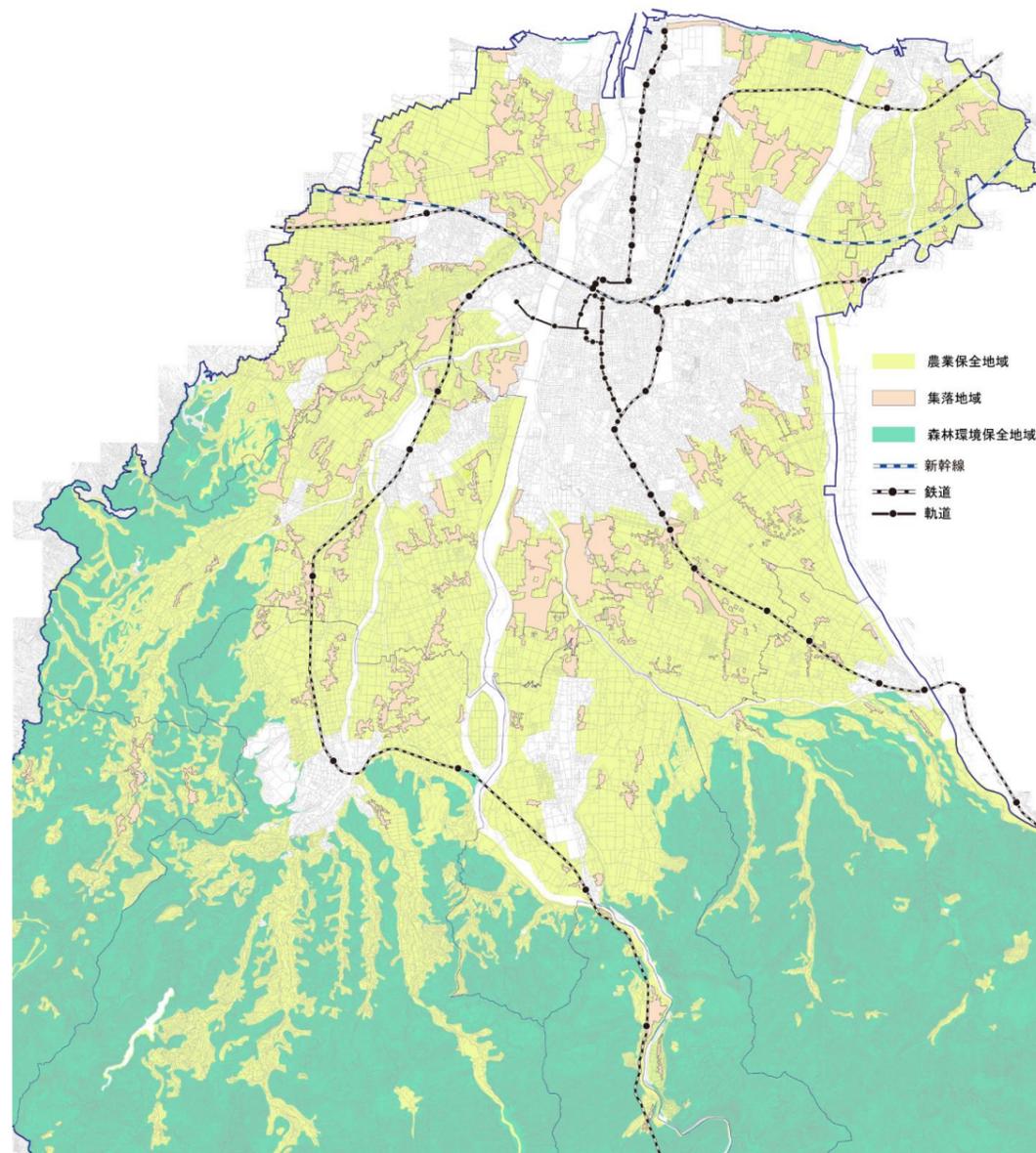


第3章 分野別まちづくりの方針

前計画

農業・自然系土地利用の配置方針と誘導方針(概要)

区分	配置方針	誘導方針
農業・自然系	農業保全地域 ・市街地周辺及び中山間地域の農地	・農業基盤整備により農業の生産性の維持・向上を図るとともに、虫食いな農地転用を抑制し、良好な営農環境を保全 ・中山間地域農地は、水源かん養や棚田景観など多面的な公益的機能を評価し保全
	集落地域 ・市街地周辺及び中山間地域の集落	・生活環境の改善を図りながら、人口及び既存コミュニティを維持
	森林環境保全地域 ・丘陵及び山間部（地域計画対象民有林、保安林、国有林）	・良好な自然環境を維持・保全 ・自然保護に配慮することを前提に、身近に自然と触れ合うことができるレクリエーション地として活用

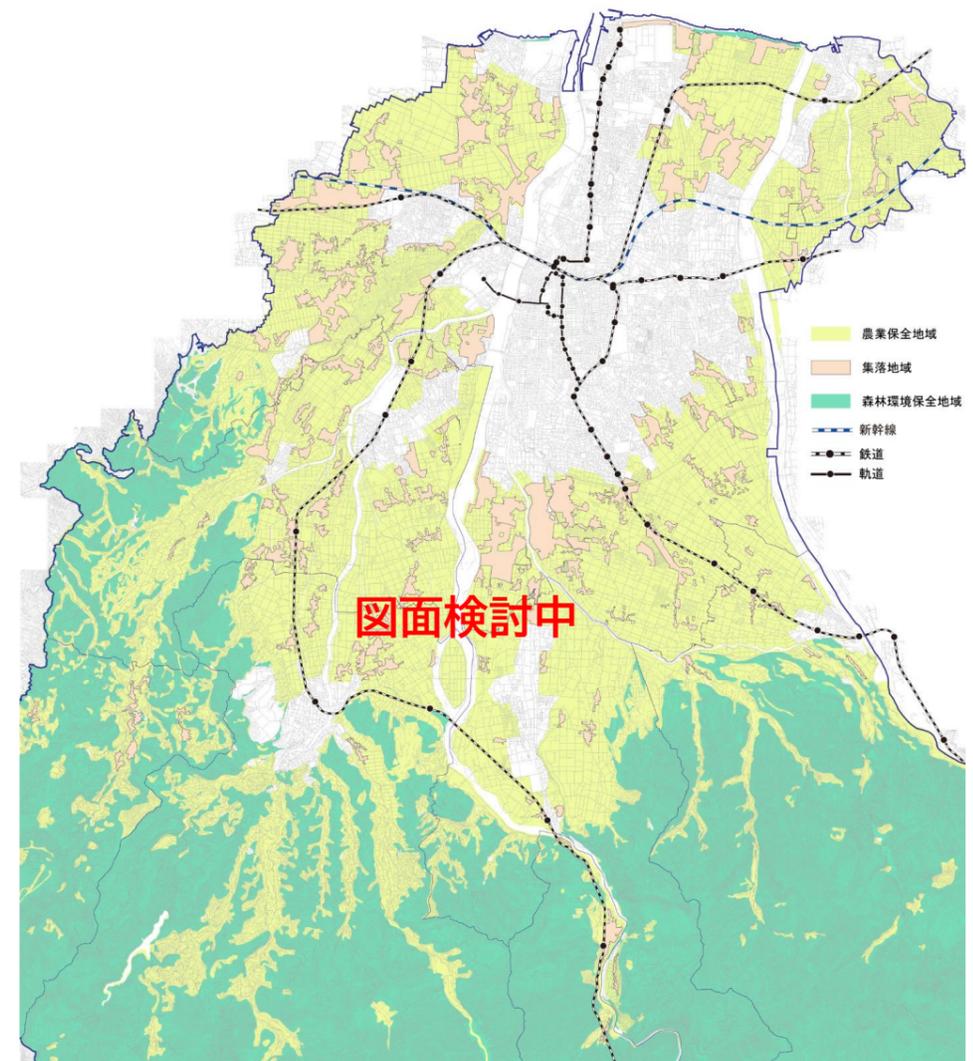


検討中

本計画

農業・自然系土地利用の配置と方針(概要)

土地利用区分	配置	方針
農業・自然系	農業保全地域 ・市街地周辺及び中山間地域の農地	・農業基盤整備により農業の生産性の維持・向上を図るとともに、 大規模な農地転用 や虫食いな農地転用を抑制し、良好な営農環境を保全 ・市街地周辺では、都市との近郊性を活かし、都市部の市民が身近に農業に触れ合える農地の活用を推進
	集落地域 ・市街地周辺及び中山間地域の集落	・集落や営農の維持の観点で、既存集落内を原則として優良田園住宅などの建築を可能とし、また既存コミュニティを活かして生活環境の改善を図る ・公共交通軸の徒歩圏では、公共交通が利用しやすい環境を活かして人口や機能を一定程度の維持
	森林環境保全地域 ・丘陵及び山間部（地域計画対象の民有林、保有林、国有林）	・良好な自然環境の維持、保全 ・自然保護への配慮を前提に、 地域生活拠点や公共交通と連携しながら 身近に自然と触れ合える豊かな都市活動を生み出す場所として活用



7 まちづくりの推進方策の方向性について

<都市マスタープランの目次>

序 はじめに	}	前回説明済
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	}	前回説明、今回一部修正
第1章 まちづくりの理念と目標		
1 課題認識		
2 まちづくりの理念		
3 まちづくりの目標		
第2章 将来都市構造 地域生活圏と拠点 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	}	今回説明
第4章 まちづくりの推進方策		
第2編 地域別構想	}	今回説明(とりまとめの方向性案)

前計画

1 まちづくりの基本的な進め方

1 都市計画における諸制度を積極的に活用したまちづくりの推進

本市の進めるコンパクトなまちづくりの推進に向けて、土地利用の動向や都市基盤の整備状況を踏まえ、必要に応じて用途地域の指定や見直しを検討します。

地区ごとの特性を活かした、きめの細かい土地利用の誘導を図るため、住民の自発的・積極的な参加を前提に地区計画、建築協定、緑地協定、景観協定など制度の活用を支援します。

富山市や地域の特性に応じたまちづくりの推進に向け、独自のまちづくり制度やきめ細かいまちづくりを進めるためのルールなどを適宜検討します。

2 都市施設整備や市街地開発事業の推進

都市マスタープランの実現に向けては、道路や都市公園等の都市施設の整備、既成市街地の再整備が必要となります。費用対効果等を踏まえながら、都市整備上重要度の高い事業や、ニーズの高い事業への重点的な投資に努めます。

また、新たに必要性がでてきた都市施設については、都市計画決定により都市計画に位置付けます。一方で、都市計画決定以降、長期未着手となっているものについては、必要性や実現性等を踏まえた上で、都市計画の見直しも視野に入れた検討を行います。

本計画

検討中

1 まちづくりの基本的な進め方

1 都市計画における諸制度を積極的に活用したまちづくりの推進

本市の進めるコンパクトなまちづくりの推進に向けて、土地利用の動向や都市基盤の整備状況を踏まえ、必要に応じて用途地域の指定や見直しを検討します。特に、地域生活拠点の商業施設などの都市機能の維持が必要な場合には、周辺の土地利用とのバランスや商業系土地利用の拡大につながらない適正な範囲で用途地域などの見直しを検討します。

既存の市街地や集落では、地区ごとの特性を活かした、きめ細やかな土地利用の誘導や保全を図るため、住民の自発的かつ積極的な参加を前提に地区計画、建築協定、緑地協定、景観協定など制度の活用を支援します。

各地域の特性に応じたまちづくりの実現に向け、独自のまちづくり制度やきめ細かいまちづくりを推進するルールなどを適宜検討します。

2 既存の市街地を使い直す開発等の推進

本格的な人口減少により、既存の市街地や集落では、多くの空き地や空き家の発生で生活環境の悪化が懸念されることから、市街地の拡大を伴う開発は原則行わないこととします。

このため、既存の市街地や集落の生活環境の維持、その中を使い直す開発・住宅供給につながる施策を推進します。

また、市街化調整区域における市街化編入や地区計画などの手法も用いた市街地の拡大は限定的なものとし、住居系土地利用は、本市の進める公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりに即した便利な公共交通軸(主に鉄軌道)の徒歩圏を主体としたものに限定します。また、商業系土地利用はその拡大につながらない範囲とします。工業系土地利用は工業振興ビジョンなどから計画的に検討し、市街化の促進につながらない範囲とします。

3 必要性の高い都市施設整備の推進と維持管理の適正化

人口減少下においても、必要性の高い道路や都市公園などの都市施設の整備・既成市街地の再整備により都市の機能を高めることは必要です。費用対効果等を踏まえながら、都市整備上重要度の高い事業や、ニーズの高い事業への重点的な投資に努めます。

新たに必要が生じた都市施設については、その必要性や配置・規模等の検証を行った上で都市計画に位置付けます。一方で、都市計画決定以降、長期未着手となっている都市施設については、必要性や実現性を踏まえた上で、都市計画の見直しを視野に入れ、随時検討を行います。

また、既存の道路や上下水道、公共施設などの維持管理も人口減少に合わせて適正化していくことが必要です。全市的に必要最低限のサービスを維持しながらも、都心地区や地域生活拠点、公共交通軸に設定した公共交通志向圏域や便利な地域などの範囲設定も考慮してサービスレベルを区別するなどにより、維持管理の適正化の推進や市民に対する情報発信も行います。

前計画

3 市民・事業者・行政との協働によるまちづくりの推進

市民の都市に対する考え方・価値観は多様化しているほか、防災や環境問題に対する市民の関心が高まりつつあります。

これからのまちづくりにおいては、市民、事業者、行政などの各主体が連携しながら、責任と役割を担う、協働によるまちづくりを基本に進めます。

市民の参加を促進する上では、情報公開が重要となるため、地理情報システムなどを活用した都市計画情報を広く提供します。その上で、地域の住民による地区計画など、地域特性にあった地域発意のまちづくり活動を支援します。

また、都市計画の構想・計画段階から、説明会や公聴会、パブリックコメントを実施するなど、市民意向を都市計画に反映するための取組みを充実します。

4 まちづくりの総合化

計画的、効率的にまちづくりを進めるため、国、県、隣接市町村との連携・協力を図ります。また、健康・福祉・教育などまちづくりに関わる関連分野との連携を積極的に図り、庁内の総合的な体制づくりを図ります。

5 計画の進行管理

都市マスタープランを活用し、各種施策・事業の実施を図るとともに、都市整備や都市計画の運用など、まちづくりの推進を図ります。

また、本計画に基づき、コンパクトなまちづくりの効果検証を行うほか、上位計画や関連計画の見直しや各種施策・事業等の進捗状況、社会経済の変化などに応じて、都市マスタープランの適切な見直しを行います。

本計画

検討中

4 市民・事業者・行政との協働によるまちづくりの推進

人口減少により、まちの課題は全市的なものだけでなく、各地域や地区の特性に伴い、多様なものが顕在化してくると考えられ、その特性にあわせた対応が必要になります。

また、近年、頻発・激甚化する自然災害や温暖化などの環境問題などに対する市民の関心も高まっています。

このため、これからのまちづくりでは、人口減少や環境などを要因とした様々な課題に柔軟に対応するため、市民・事業者・行政が責任と役割を担い、それぞれが連携する協働によるまちづくりを基本に進めます。

協働によるまちづくりに向けて、人口動態や都市計画情報などのまちづくりに関する情報の提供と、本市のまちづくりの考え方や様々な地域での取組み事例などの発信を行います。

また、都市計画の構想や決定の際にも、説明会や公聴会、パブリックコメントを実施するなど市民意向を都市計画に反映するための取組みを充実します。

5 まちづくりの総合化

計画的、効率的にまちづくりを進めるため、国、県、近隣市町村との連携・協力を図ります。また、地域コミュニティ、健康・福祉、教育、子育てなどの分野におけるまちづくりとの連携や融合を図るとともに、道路や公園、上下水道、公共施設などの社会インフラの維持管理においても、コンパクトなまちづくりとの整合を図る、庁内の総合的な体制づくりを図ります。

6 計画の進行管理

都市マスタープランを活用し、各種施策・事業の実施を図るとともに、都市整備や都市計画、開発許可の運用などから、まちづくりを推進します。

また、コンパクトなまちづくりについては、前計画から継続的に定量データを用いた効果検証を推進するほか、上位計画や関連計画の見直し、各種施策・事業などの進捗、社会情勢の変化などに応じて、都市マスタープランの見直しを行います。

さらに、都市マスタープランの一部である立地適正化計画については、居住誘導や都市機能誘導の具体的なアクションプランとして運用し、概ね5年を目処に見直しを図りながら、社会情勢の変化に対応した施策の推進に取り組みます。

前計画

2 コンパクトなまちづくりの実現に向けた取り組み

1 まちなか居住に加えて、公共交通沿線での居住推進

公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現を目指すため、公共交通の活性化を進めるとともに、都心地区でのまちなか居住に加えて、公共交通軸沿線での居住を推進します。

2 居住を推進する地区での「歩きたくなるまちづくり」の推進

居住を推進する地区では、医療や福祉、コミュニティ施設など公共公益施設の更新や機能の充実、最寄り品小売業等の都市機能の立地誘導に努めるとともに、住宅供給の促進と併せて、住宅に併設する店舗等生活サービス機能の導入を促進するなど、生活面での利便性の向上を図ります。

また、良好な住環境の形成を図るため、歩道や公園・広場の整備など都市基盤施設の整備・更新や、冬期における快適な生活を提供するため、身近な生活道路・歩道の除雪など維持管理面での充実に努めます。

加えて、誰もが日常的に「歩きたくなる」ような魅力的な空間の形成を図るため、自動車の走行速度の抑制や歩車共存のための環境整備に取り組むほか、まちなみ景観の整備や道路空間等を活用した、まちのにぎわい・交流の場の創出に取り組むことで、歩くライフスタイルの構築を目指します。

3 立地適正化計画の活用

居住誘導区域、都市機能誘導区域、誘導施設を定めた富山市立地適正化計画を市民や関係団体に周知することを通じて、それぞれの地域や地域生活拠点の定住人口の増加や各地域の特性にあった都市機能の誘導に活用し、コンパクトなまちづくりを推進していきます。

本計画

検討中

2 コンパクトなまちづくりの実現に向けた取り組み

1 地域の魅力を最大化する拠点の形成

都心地区や地域生活拠点の分類を目安に、それぞれの公共交通の状況、都市機能や資源の集積状況、地勢などの特性を考慮し、市民生活に必要な機能を守るだけでなく、今ある機能を活かした経済の活性化や、付加価値を与える業務や観光、文化などの視点を取り入れた開発の促進、まち並み保全を推進するとともに、拠点が持つ機能や特性についても情報を発信していきます。

2 都心地区でのメリハリあるまちづくりの推進

都心地区は、富山駅周辺や中心商店街周辺、官公庁街と外縁部の住宅地では、その土地利用や環境は大きく異なることから、都心コアとそれ以外を区別してメリハリのあるまちづくりを推進します。

都心コアでは、主要な機能集積を高めるため、「老朽化する建物や低未利用化する土地に対する再開発の促進」「これまでに整備された官民の都市アセットを活かしたエリアマネジメントの推進」「居住者や来街者の豊かな交流を生み出すウォークアブルな都市空間への変容」などを進めるとともに、民間事業者によりまちづくりを推進するための税制優遇措置なども検討していきます。

3 持続可能で利用しやすい公共交通への再構築

今後、公共交通は運転手などの人手不足と利用者の低下が懸念されます。このため、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や再編、シームレス(継ぎ目なし)な交通体系の確立など、持続可能で利用しやすい公共交通へ再構築します。

4 公共交通活性化と沿線まちづくりの連携強化

沿線の居住や都市機能、歴史・文化などの資源を活かした拠点形成などの沿線まちづくりと、公共交通利用との連携を意識した投資や仕組みづくりにより、通勤通学主体の利用だけでなく、観光や余暇、日常の買い物などの多様な利用を生み出します。

5 既成市街地の環境悪化の抑制と公共交通利用を志向する居住の推進

公共交通志向圏域(公共交通が便利な地域や居住誘導区域を含む)では、空き家や空き地の増加による環境悪化を抑制しながら、居住や商業や業務、医療、金融、行政機能などの維持や立地を図るため、既成市街地の利活用を積極的に進めます。また、居住誘導区域では、残存農地を活用した住宅供給も促進させ、人口密度の確保を目指します。

さらに、公共交通を利用しやすい道路環境等の整備や社会インフラの維持管理に努めるとともに、公共交通の便利な地域では、歩道や公園・広場などの都市基盤施設の整備や更新、冬季の除雪など社会インフラの維持管理の充実に努めます。

これらの既成市街地の利活用を主体とした環境整備と公共交通の利便性向上により、公共交通の利用を意識できる生活を生み出します。

6 郊外でのゆとりある生活環境の創出

郊外では、建ぺい率や容積率、用途地域の変更など都市計画を見直すことで、自然と調和した土地利用などにより、ゆとりある住宅の供給や、必要に応じて公共交通も利用できる生活環境の創出に努めます。

7 公共交通を軸とした総合的な都市マネジメントの推進

本市は広域な市域の中に、山・川・海など豊かで多様な自然環境が存在し、そこから生まれる豊かな景観や食などの恵みを享受しやすい都市であることが大きな魅力です。

また、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市街地整備は極力抑制することが必要です。

このため、引き続き市街化調整区域などでの開発コントロールを保つだけでなく、公共交通軸の沿線とその他を区別した開発許可などの検討を進め、市街地周辺の農地や自然環境の保全を進めます。

また激甚化する災害リスクなども踏まえ、まちづくりの方針と整合をとりながら、社会インフラの老朽化対策や更新を進めるとともに、住環境を悪化させない空き家・空き地の適正管理を民間事業者や不動産業者などと連携しながら推進します。

8 更なる人口減少を見据えた仕組みづくりの推進

本計画期間の後には更に人口減少が進むものと考えられます。本計画期間においては、更なる人口減少を見据えたインフラ維持管理計画の策定など、コンパクトな都市構造や都市経営を実現し、維持していく仕組みづくりを進めます。

3 人口減少下のコンパクトなまちづくりを補完する取り組み

1 地域コミュニティの活性化

本市では、地域コミュニティが比較的維持され、行政の窓口である地区センターや公民館も整備していることから、人口減少下における地域特性に応じた課題に対しては、各地区のコミュニティを主体に対応することを期待します。

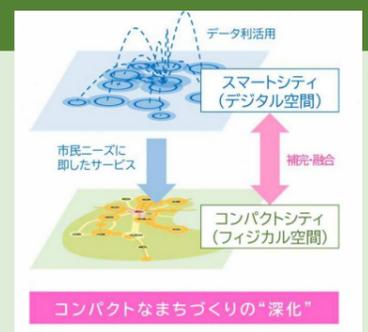
このため、地区センターなどの既存施設の利活用を推進するとともに、公共交通軸の利用と連携した移動手段の創出、空き家や空き地の増加への対応、不足する生活機能への対応などが生まれる住民主体のコミュニティ活動を促すため、必要な情報発信や施策提案、後方支援ができる体制・仕組みづくりを進めます。

また住民組織の高度化や自立に向け、地域運営組織(RMO)の形成などを推進します。

2 富山市版スマートシティの推進

コンパクトなまちづくりの深化を目指し、デジタル技術の導入とそれにより得られるデータの利活用により、市民や地域の課題解決に資する官民のサービスを創出するために富山市版スマートシティを推進します。

コンパクトなまちづくりを富山市版スマートシティで補完・融合することにより、市民生活の質及び利便性の更なる向上、地域特性に応じた市域全体の均衡ある発展を目指します。



8 地域別構想のとりまとめ方針について

<都市マスタープランの目次>

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

前回説明済

第1編 全体構想

第1章 まちづくりの理念と目標

1 課題認識

2 まちづくりの理念

3 まちづくりの目標

前回説明、今回一部修正

第2章 将来都市構造

地域生活圏と拠点

公共交通軸と居住誘導

数値目標

今回説明

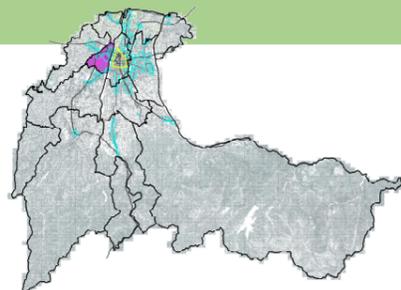
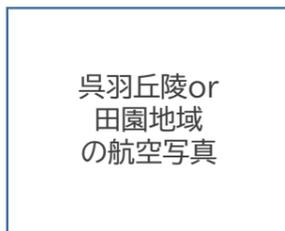
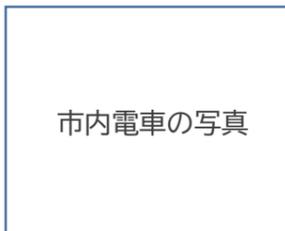
第3章 分野別まちづくりの方針

第4章 まちづくりの推進方策

今回説明(とりまとめの方向性案)

第2編 地域別構想

1. 地域の概要



①地勢

・富山西部地域は、呉羽丘陵の東側に位置し、神通川を挟んで市の中心地である富山中央地域に隣接しています。
 ・14地域の中で最も小さい面積(約10.7 km²)となっています。

②人口・世帯数

・2023(令和5年)の人口は、19,714人と減少しており、人口構成は、高齢化が進行しています。また、世帯数は、9,957世帯と増加傾向にあります。
 ・将来推計では、世帯分離が進む一方で、人口は減少する見込みとなっています。

③コミュニティ

・コミュニティは、商業や教育施設が立地する市街地や既存の農村集落など、3つの地区(桜谷、五福、神明)から構成されています。
 ・五福地区を中心に学生マンションが多いため、人口密度は高くなっています。

【特色】

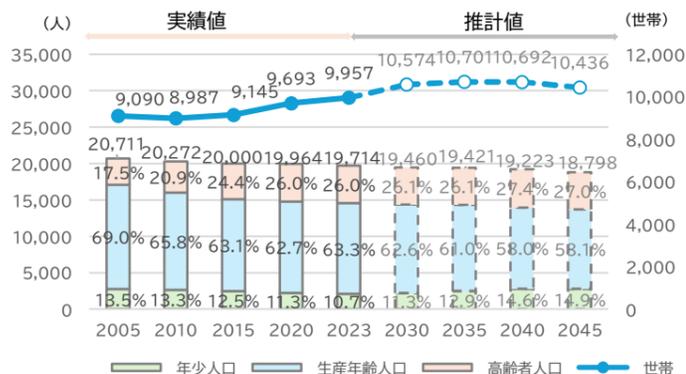
④教育・文化・歴史

・地域内には、富山大学をはじめ、富山商業高校や富山工業高校、富山大学附属小中学校など、市内だけでなく、県内外から選ばれる教育施設が立地しています。
 ・富山県水墨美術館が立地しているほか、五福公園を中心としたレクリエーション施設、富山市民俗民芸村や文化財等の地域資源があり、学術文化や交流機能が充実しています。

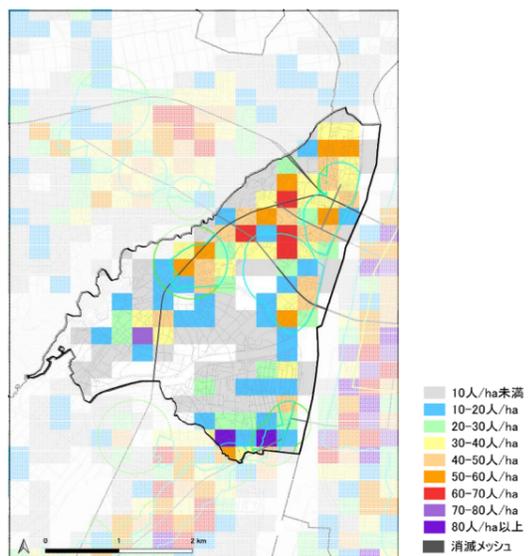
⑤自然・景観

・呉羽丘陵における緑地環境や自然景観が身近にあり、呉羽山展望台やフットパス橋梁などの観光スポットが充実しています。

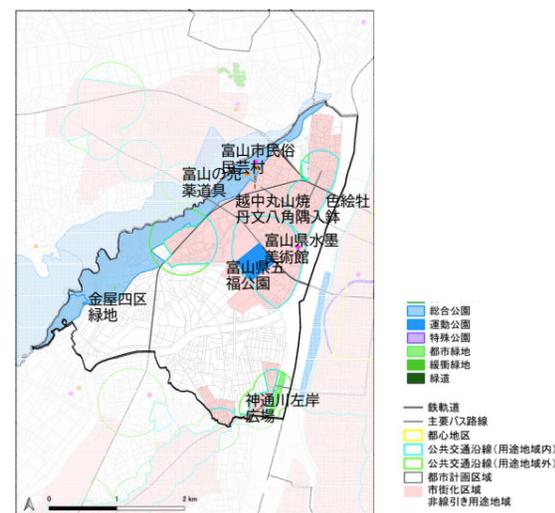
■人口・世帯・年齢3区分割合の推移と見通し



■人口分布(2023年)



■主な地域資源の分布



2. 現状と課題

①土地利用

・地域生活拠点である富山大学前電停周辺を中心に、住宅や商業、教育施設などの土地利用が広がっており、住宅、商業を合わせると、地域内の4分の1を占めています。
 ・南には、工業用地が広がり、金屋企業団地が立地しています。
 ・自然的土地利用が約5割、そのうち農地が2割を占めており、市中心部に近いエリアでまとまった農地があります。

②豊かな自然

・市中心部に近く、農作物の栽培や出荷の観点で優位な環境ですが、後継者不足や地産地消に向けたPR不足などが問題となっています。

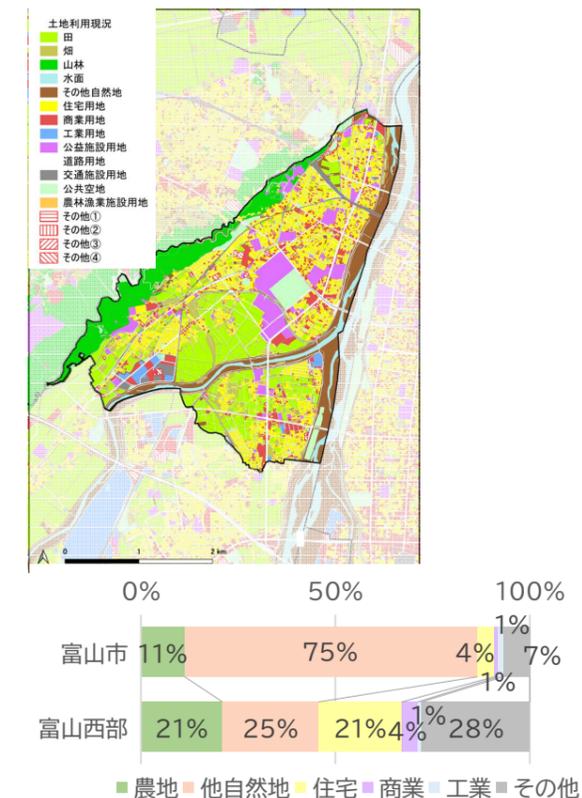
③交通・拠点

・(都)草島西線や(都)呉羽町袋線など、他地域とつながる広域な道路網がネットワーク化されていますが、地域内を縦断する公共交通の整備が課題となっています。
 ・市内電車とJR高山本線の3つの駅が立地し、人口密度の高いエリアをバス路線がカバーしていますが、公共交通までのアクセス充実が必要です。
 ・多くの広域商業施設が立地する富山中央地域や婦中地域に隣接していることから、比較的容易に他地域の都市機能にアクセスすることができます。

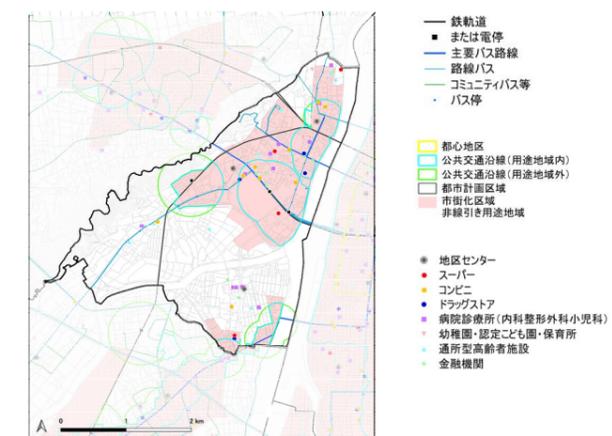
④防災

・氾濫平野に位置しており、地域のほとんどが浸水想定区域に含まれています。また、神通川や井田川付近では、特に深い浸水が想定され、家屋倒壊等氾濫想定区域も指定されています。さらに、呉羽山断層に隣接しており、呉羽山周辺では、地震を契機とした土砂災害などのリスクもあります。

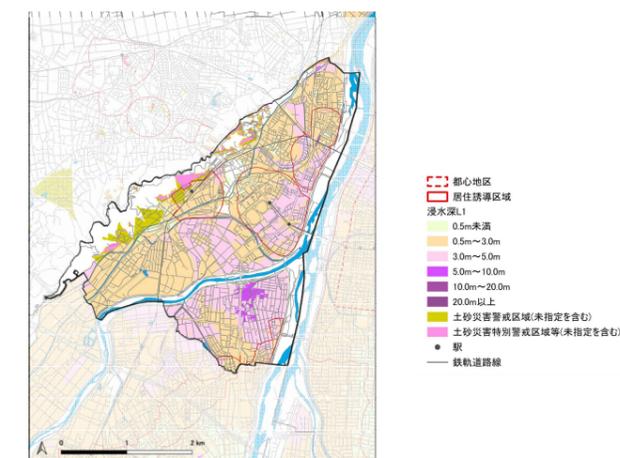
■土地利用現況と土地利用面積比率



■公共交通網と生活利便施設の分布



■防災リスク分布



8 地域別構想のとりまとめ方針・・・富山西部地域を事例に

⑤生活

・社会増減は平成26年頃から社会増の年が多くなっているものの、自然減の拡大により、近年は人口減で推移しています。

・空家数及び空家率は、平成27年から令和2年にかけて、増加傾向にあります。

・また、低未利用地及び平面駐車場は、市街化区域を中心に全体的に分布しており、利活用が課題となっています。

・日常的な買い物では約8割、通院の5割が地域内に行っていますが、通勤・通学やその他の買い物は約2割程度となっています。

⑥住民まちづくり、地域資源

・人口減少により、自治会活動が衰退する中、大学と地域のつながりが弱く、学生を巻き込んだ地域活動の推進が必要となっています。

・都心からアクセスしやすい農地がある一方で、後継者不足などによる農業の衰退が懸念されており、地産地消に向けた取り組みが必要です。

市民ワークショップでの提案

【地域の魅力】

- ・呉羽丘陵周辺の文化・体験施設等の集積
- ・呉羽丘陵地、呉羽山の豊かな自然
- ・学生、子育て世代が生活しやすい街
- ・五福公園など、健康増進、スポーツできる環境
- ・富山大学
- ・近郊農業の中心地

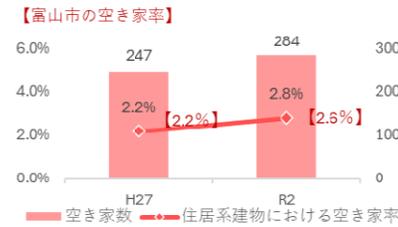
【20年後の地域の将来イメージ】

住む・観る・学ぶを磨き上げ、
住みたい・行きたい・伝えたい 富山西部

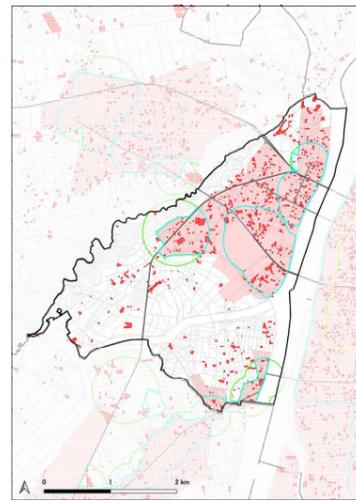
■自然増減・社会増減・人口増減



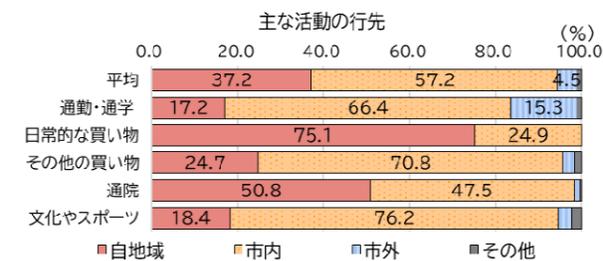
■空き家数及び住居系建物における空き家率



■低未利用地及び平面駐車場の分布



■主な活動の行先



3. まちづくりの主要方針

1 ****

2 ****

3 ****

8 地域別構想のとりまとめ方針・・・富山西部地域を事例に

4. 分野別まちづくりの方針

(2)土地利用の方針

・商業、産業、住宅(居住)、農業、自然

(3)交通体系の整備方針

・道路、公共交通、歩行者、自転車

(4)みどり・レクリエーションの整備方針

・自然環境の保全、活用、レクリエーション拠点の整備、活用

(5)その他都市施設、まちづくりの方針

・下水道、河川、その他施設

(6)社会インフラ維持方針

(7)都市防災

・都市施設、建築物、宅地の防災、減災対策

まちづくり方針図

