

# 富山市都市マスタープラン（案）

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



## ごあいさつ

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

## 目次

### 序編 はじめに

I 都市マスタープランとは ······ ······ ······ ······ ······	6
1. 目的 ······ ······ ······ ······ ······ ······ ······ ······	6
2. 位置付け ······ ······ ······ ······ ······ ······ ······ ······	6
3. 対象区域 ······ ······ ······ ······ ······ ······ ······ ······	7
4. 目標年次 ······ ······ ······ ······ ······ ······ ······ ······	8
5. 構成 ······ ······ ······ ······ ······ ······ ······ ······	8

### 第1編 全体構想

I まちづくりの理念 ······ ······ ······ ······ ······ ······	10
1. 現状の課題認識 ······ ······ ······ ······ ······ ······	10
(1) 市の概況 ······ ······ ······ ······ ······ ······ ······	10
(2) コンパクトなまちづくりの成果 ······ ······ ······ ······	13
(3) 今後の予測 ······ ······ ······ ······ ······ ······ ······	18
(4) 現状の課題認識 ······ ······ ······ ······ ······ ······	28
2. まちづくりの理念 ······ ······ ······ ······ ······ ······	30
(1) 徒歩と公共交通により「車に過度に頼らない生活の実現」 ······	31
(2) お団子と串から成る「多核型の都市構造」 ······ ······	32
(3) 都市アセットを最大限に活かした「都市の再構築」 ······	33
II 将来都市構造 ······ ······ ······ ······ ······ ······	34
1. 地域生活圏域と地域生活拠点 ······ ······ ······ ······	34
(1) 地域生活圏域と地域生活拠点の概念 ······ ······ ······	34
(2) まちづくりの単位となる地域生活圏域の設定 ······ ······	35
(3) 諸機能の集積を図る地域生活拠点の設定 ······ ······	36
2. 公共交通軸 ······ ······ ······ ······ ······ ······	38
(1) 市民生活を支える主要な公共交通ネットワーク ······ ······	38
(2) コンパクトなまちづくりの基軸となる公共交通軸 ······ ······	38
3. 都市の諸機能の集積や居住を誘導する圏域 ······ ······	40
4. 取組の柱 ······ ······ ······ ······ ······ ······	42
取組の柱① ······ ······ ······ ······ ······ ······	42
取組の柱② ······ ······ ······ ······ ······ ······	43
取組の柱③ ······ ······ ······ ······ ······ ······	46

取組の柱④	49
<b>5. 数値目標</b>	<b>51</b>
(1) 将来人口や世帯の見通し	51
(2) 目指すべき人口分布と公共交通サービス水準	52
(3) 人口減少の中で保つべき人口密度	54
(4) 数値目標とモニタリング指標	55
<b>6. まちの目標と生活像</b>	<b>57</b>
(1) まちの目標	57
(2) 生活像	58
<b>7. 分野別の方針</b>	<b>65</b>
(1) 土地利用の方針	65
(2) 交通体系の方針	76
(3) その他の都市施設・機能の方針	82
(4) 都市の質に関する方針	89
<b>III まちづくりの推進方策</b>	<b>94</b>
<b>1. 進め方</b>	<b>94</b>
(1) 都市マスターplanに基づく総合的なまちづくり	94
(2) 都市計画の諸制度を活用した土地利用の誘導	94
(3) 必要性の高い都市施設整備と 社会インフラマネジメントの推進	94
(4) 市民・事業者・行政・大学などによる協働型まちづくりの推進	95
(5) 進行管理や見直し	95
<b>2. 連携する取組</b>	<b>96</b>
(1) 地域コミュニティの活性化	96
(2) 富山市版スマートシティの推進	96

## 第2編 地域別構想

I 地域別構想とは	98
II 地域別構想	99
1. 富山中央地域	99
2. 富山北部地域	105
3. 和合地域	111
4. 吳羽地域	117
5. 富山西部地域	123
6. 富山南部地域	129
7. 富山東部地域	135
8. 水橋地域	141
9. 大沢野地域	147
10. 大山地域	153
11. 八尾地域	159
12. 婦中地域	165
13. 山田地域	171
14. 細入地域	176

序編

はじめに

# I 都市マスタープランとは

## 1 目的

都市マスタープランとは、都市計画法第18条の2に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、長期的な都市づくりの方針を総合的・体系的に示すものです。「富山市都市マスタープラン」は、本市の都市計画区域を主体として目指すべき都市像と取組の方向を明確にし、実現することを目的に策定します。

### ■都市マスタープランの役割

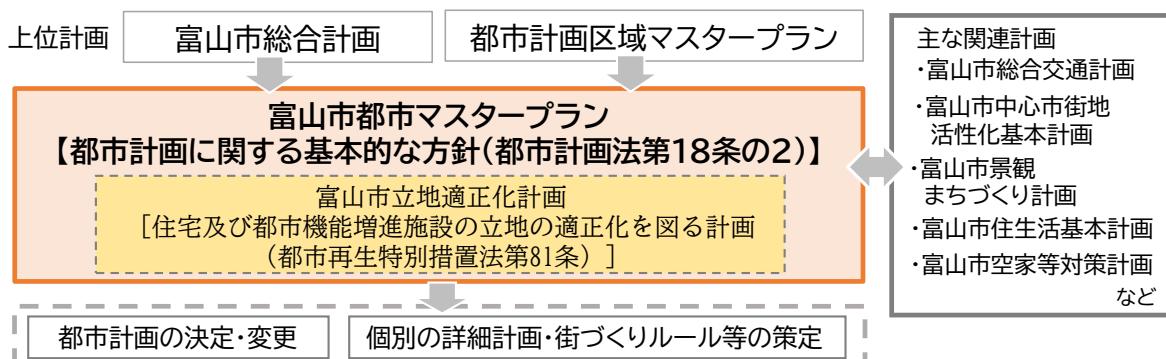
都市の将来像と 基本的な方針の明示	実現を目指す具体的な都市像と、市民や事業者などの各主体が共有する長期的な都市づくりの方針を示します。
市町村が定める 都市計画の根拠	将来像を実現する手法の1つとして、市が定める都市計画を決定・変更する際の根拠となります。
都市計画の 総合性・一体性の確保	土地利用、道路・公園などの都市施設の配置、市街地の整備・改善など個々の都市計画の相互関係を調整し、総合性や一体性を確保する方針となります。
都市づくりに対する 市民等の理解の促進	市民や事業者などと都市の課題や方向性を共有することで、各種都市計画事業や規制誘導への協力・参加を促進します。

## 2 位置づけ

上位計画として、「富山市総合計画」と、富山県が策定する「都市計画区域マスタープラン（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）」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、本市の都市づくりの方針を明らかにするもので、土地利用、道路・公園などの都市施設の配置、市街地の整備・改善など個別の都市計画に対しては、本計画が上位の位置付けとなります。

また、「富山市立地適正化計画」は、本計画の都市づくりの方針に即し、住宅及び医療・商業などの都市機能の立地の適正化を図るための計画であり、本計画の一部として位置付けます。

### ■都市マスタープランの位置付け



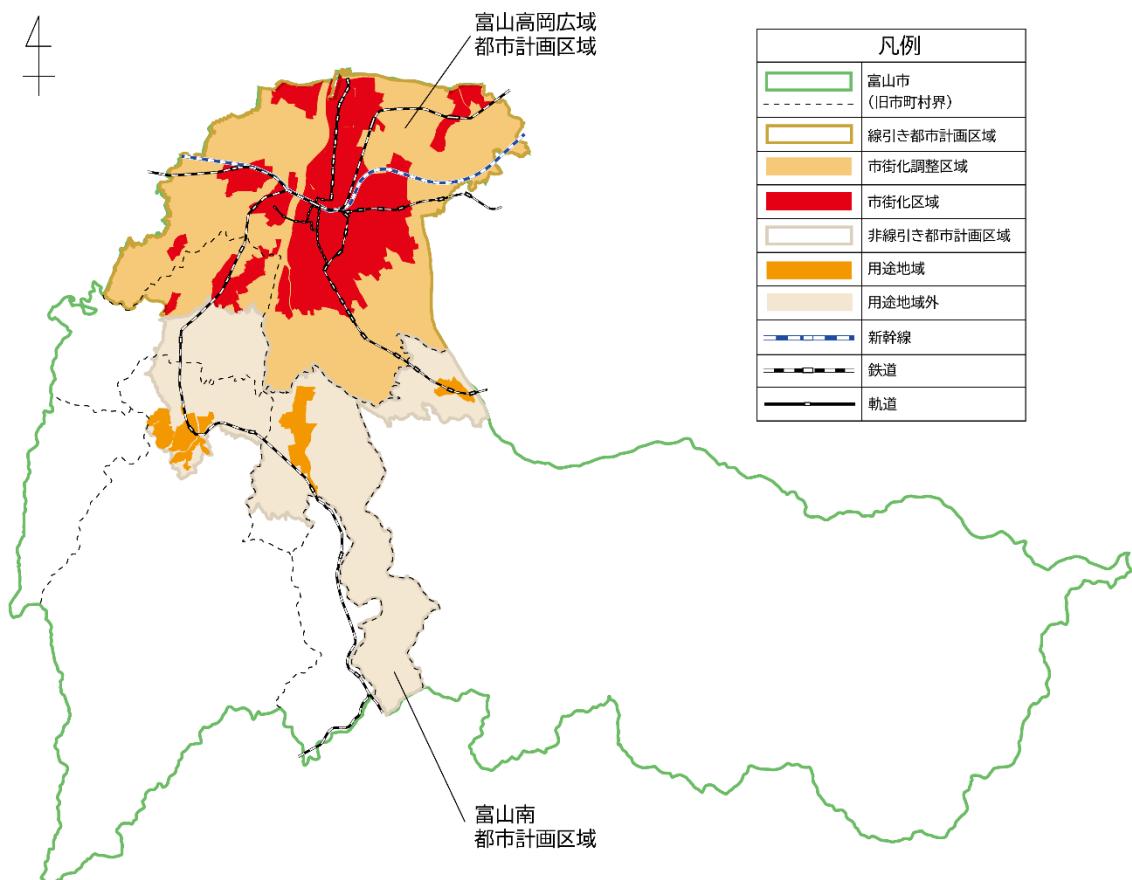
### 3 対象区域

本市は、2005（平成17）年4月の市町村合併により、富山高岡広域都市計画区域、大沢野都市計画区域、大山都市計画区域及び八尾都市計画区域の4つの都市計画区域が併存していましたが、2016（平成28）年に大沢野都市計画区域、大山都市計画区域及び八尾都市計画区域を統合した富山南都市計画区域が設定され、現在は2つの都市計画区域が存在しています。

富山高岡広域都市計画区域は、線引き制度<sup>注)</sup>を導入している一方、富山南都市計画区域は、非線引きの都市計画区域であり、大沢野、大山、八尾及び婦中の各地域の一部は都市計画区域外となっています。また、山田及び細入地域は全域が都市計画区域外となっています。

富山市都市マスターplanでは、都市計画区域を重点的に扱いますが、富山市全域を対象とします。

#### ■都市計画区域の現状



注) 線引き制度：都市計画法に基づく制度で、計画的なまちづくりを誘導するため、市街化を図る区域と抑制する区域に分け、段階的かつ計画的に市街化を図ろうとするもの。

## 4 目標年次

「富山市都市マスタープラン」は、長期的な都市づくりの基本方針を示すものであり、概ね 20 年後の 2045（令和 27）年を目標年次とします。

## 5 構成

「富山市都市マスタープラン」は、都市全体に関わる基本的な方針を定める「全体構想」と、富山市を 14 の地域生活圏域に区分し、各地域に関わる基本的な方針を定める「地域別構想」で構成します。

### ■都市マスタープランの構成

#### 第1編 全体構想

##### I まちづくりの理念

- 1 現状の課題認識
- 2 まちづくりの理念

##### II 将来都市構造

- 1 地域生活圏域と地域生活拠点
- 2 公共交通軸
- 3 都市の諸機能の集積や居住を誘導する圏域
- 4 取組の柱

公共交通の活性化

公共交通  
志向型居住  
の推進

中心市街地を  
はじめとした  
拠点の形成

都市空間  
マネジメント  
の推進

- 5 数値目標
- 6 まちの目標と生活像
- 7 分野の方針

##### III まちづくりの推進方策

- 1 進め方
- 2 連携する取組

#### 第2編 地域別構想

##### I 地域別構想とは

##### II 地域別構想（14地域）

# 第1編 全体構想

I まちづくりの理念

II 将来都市構造

III まちづくりの推進方策

# I まちづくりの理念

## 1 現状の課題認識

### (1) 市の概況

#### ①位置と沿革

本市は、富山県のほぼ中央に位置し、県都として、また、日本海側有数の中核都市として発展してきました。

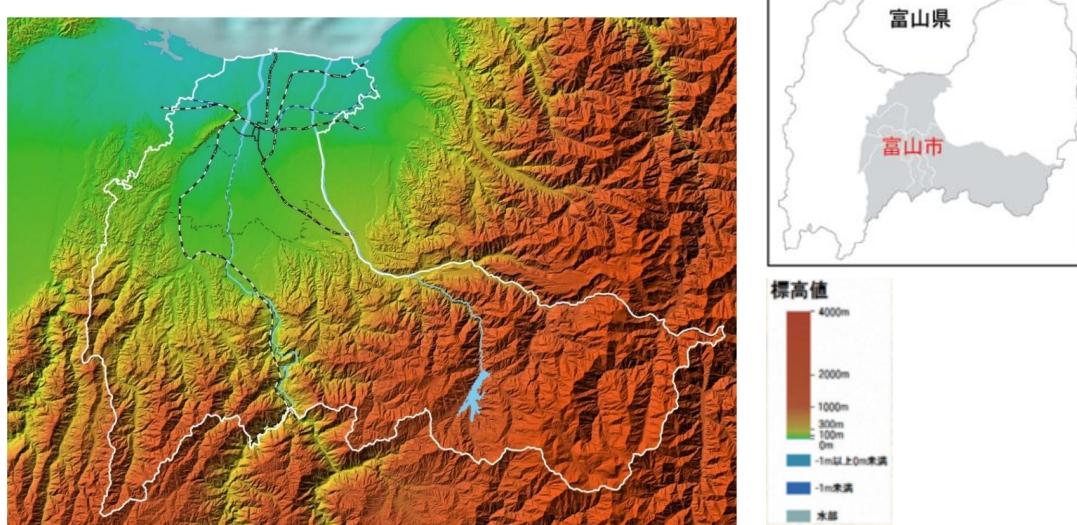
1996（平成8）年に旧富山市が中核市に指定され、2005（平成17）年4月には、7市町村（富山市、大沢野町、大山町、八尾町、婦中町、山田村及び細入村）が合併し、現在の「富山市」が誕生しました。

#### ②地勢

本市は、東西約 60km、南北約 43km に広がり、総面積は富山県の約3割を占める 1,241.70 km<sup>2</sup>で、中核市の中で最も広い面積となっています。また海拔0m の富山湾から 2,986m の水晶岳に至る標高差 3,000m の多様な地形を有し、約7割は森林地域です。世界有数の急流河川である神通川と常願寺川により形成された複合扇状地や氾濫平野に市街地や集落が位置し、外縁部には中山間地域が広がっています。

このような恵まれた自然環境と水資源を背景に、変化に富んだ地形や景観、多様な文化や産業が育まれてきました。一方で、歴史的には、洪水や斜面崩壊といった災害が発生しており、大規模な治水工事や砂防事業などにより、都市の安全・安心を確保してきました。

#### ■本市の位置と標高図



出典：「色別標高図」（国土地理院）を基に富山市作成

### ③交通

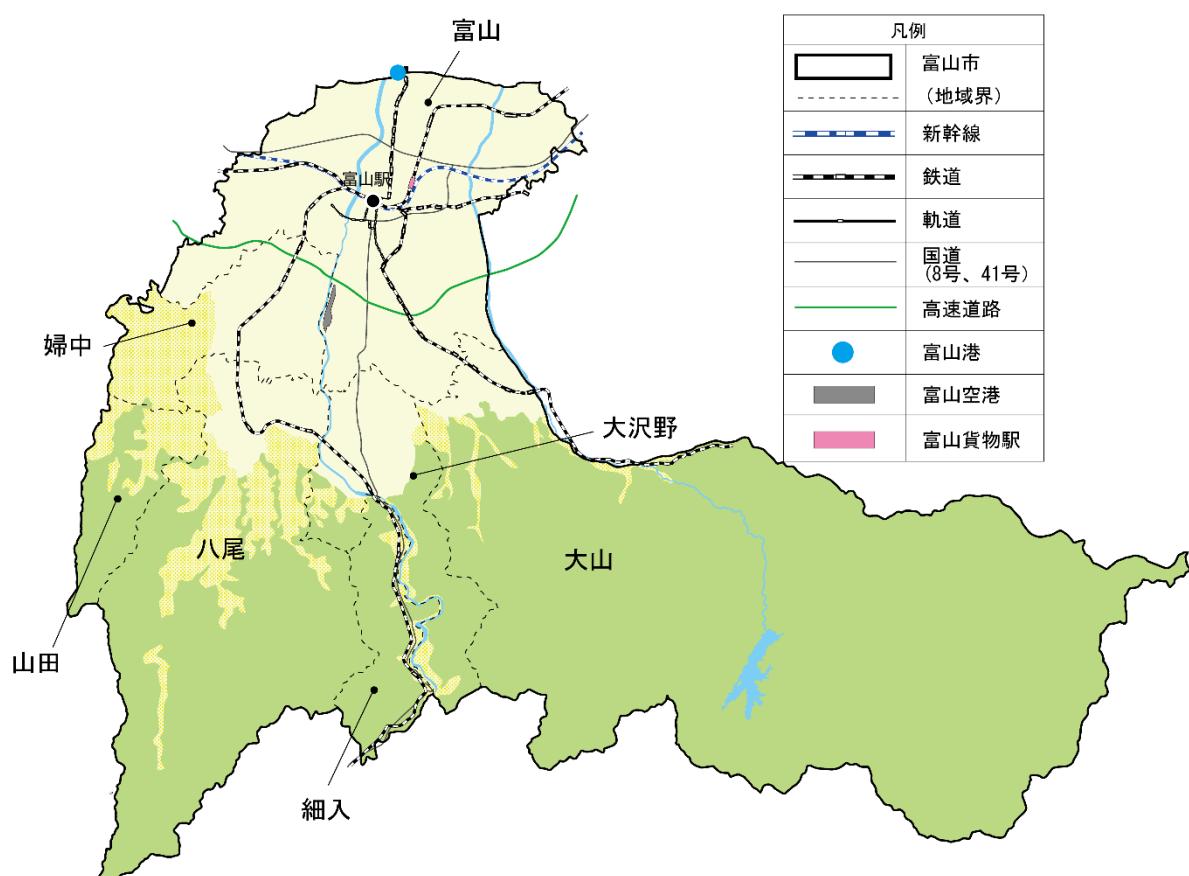
公共交通機関は富山駅を起点に、東西に「あいの風とやま鉄道線」「富山地方鉄道本線」、南北に「JR 高山本線」「富山地方鉄道不二越・上滝線」「富山地方鉄道富山港線」などがあり、市内の様々な地域を結んでいます。さらに、関東や関西、東海などの都市圏とをつなぐ広域公共交通機関として、「北陸新幹線」や「JR 高山本線」の特急列車が運行されています。

また、本市と他都市とをつなぐ道路ネットワークが充実しており、北陸自動車道、国道 8 号及び国道 41 号を主軸とした幹線道路網が、市内外の様々な地域をつないでいます。

さらには、海運の拠点である富山港や富山・飛騨地域の空の玄関口である富山空港、大量輸送が可能な貨物鉄道の拠点である富山貨物駅があります。

このように、生活、運輸や観光・ビジネスなどで利用できる恵まれた鉄軌道ネットワークや幹線道路などの交通環境が整っています。

#### ■富山市の交通



## ④産業と経済

本市は古くから、農耕地帯として栄えてきましたが、江戸時代になると、薬業や和紙などの産業が奨励され、飛騨街道や北前船航路など交通・物流網の整備と越中売薬の独自商法が相まって、「くすりのとやま」として全国に知られるようになりました。

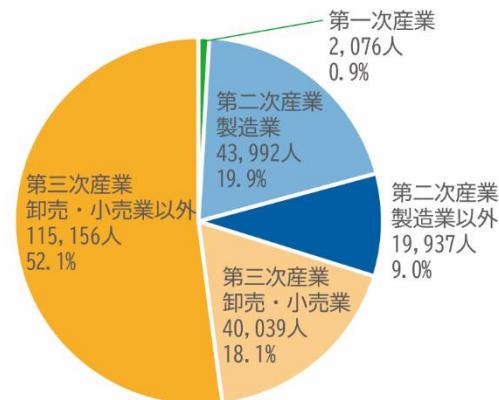
近代には、北陸初の水力発電所が建設され、豊かな電力を背景に医薬品をはじめとする化学工業、アルミ・ガラス・機械の製造など、ものづくりを中心に発展をとげています。このような第二次産業は、市内総生産の約4割を占め、そのうち製造業が約3割を占めるなど、全国と比べて高い割合となっており、産業別従業者数でも製造業が全体の約2割を占めています。

また、近年は環境・バイオ・IT関連産業の育成や、立山連峰や越中おわら風の盆などを活かした観光産業などサービス業の発展にも取組んでおり、このような第三次産業は、市内総生産の約6割を占め、産業別従業者数の約7割を占めています。

■市内総生産（名目）の産業別構成比（2021年度） ■産業別従事者数の割合

産業分類	金額（千円）	構成比	全国構成比
第一次産業	8,154,556	0.4%	0.9%
第二次産業 (うち製造業)	846,467,341 633,448,453	38.4% 28.7%	30.0% 21.5%
第三次産業	1,350,695,773	61.2%	69.1%
計（市内総生産）	2,205,317,670	—	—

出典：富山市資料、県民経済計算（内閣府）



出典：経済センサス活動調査（令和3年）

## ⑤地域資源

本市は雄大な立山連峰と富山湾に囲まれた自然環境や先人が築きあげてきた市街地、農地、漁場などを基盤として、特徴ある生活・文化・産業が形成されています。

また、地域に根差した様々な伝統行事は、文化の継承と地域の一体感を育む貴重な資源であり、観光振興にも寄与しています。

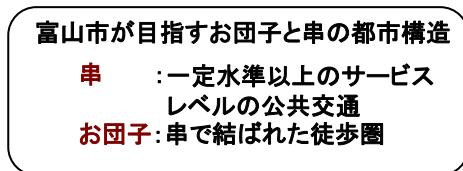
さらに、立山連峰の眺望、棚田や田園の風景、森林、丘陵、河川、鉄道や路面電車が走行する市街地など、多様で魅力ある風景が広がる中で、歴史的な遺産・寺社仏閣、近代の産業遺構などが各所に点在するほか、都市部の公園・広場、文化施設、中山間地域や沿岸部にあるスキー場や温泉、キャンプ場などのレジャー施設の立地は、幅広い都市活動を可能にする環境として寄与しています。

## (2) コンパクトなまちづくりの成果

2008（平成20）年3月に策定した前計画では、『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、文化など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「まちづくりの理念」としています。そして、人口減少と少子・超高齢社会の到来を見据え、持続可能な都市構造への転換を図るため、「公共交通の活性化」「公共交通沿線への居住推進」「中心市街地※の活性化」を取組の柱とし、これまで各種施策に取組んできました。

この結果、これまでの人口増加を背景に市街地が拡大する「スプロール化」に一定の歯止めがかかり、拡散型の都市構造から集約型の都市構造へと転換が進む成果につながり、環境負荷の低減や高齢者をはじめとした市民のライフスタイルの変化は、国の「環境未来都市」や「SDGs 未来都市」への選定など、持続可能な都市モデルとして国内外から注目を集めています。

■前計画におけるコンパクトなまちづくりの概念図と取組の柱



### 取組の柱

- 1 公共交通の活性化
- 2 公共交通沿線への居住推進
- 3 中心市街地の活性化



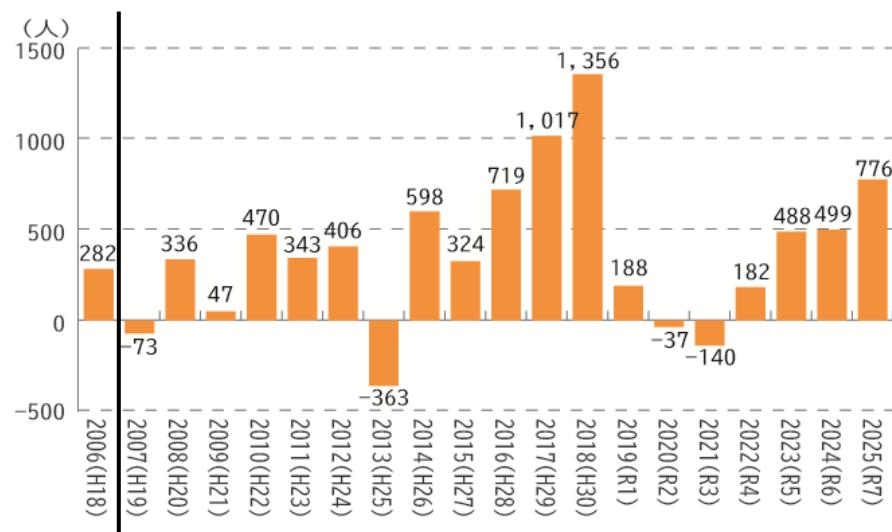
※「中心市街地」と「都心地区」は同義語

## ①人口

### ○市全体の人口は転入超過の傾向で推移し、人口減少がマイルドに

市全体の人口は 2010（平成 22）年をピークに減少していますが、2008（平成 20）年から市外からの転入超過の傾向となり、死亡が出生を上回る自然減が進む中においても社会増が確保されたことで、人口減少が一定程度抑制されています。

#### ■転入超過の経年変化（市全体）



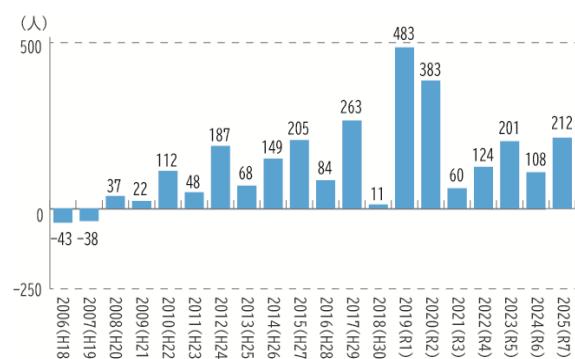
出典：富山県の人口 ※各年ともに前年 10月 1日～該当年 9月 30日までの値

### ○公共交通が便利な地域の社会動態は転入超過で推移

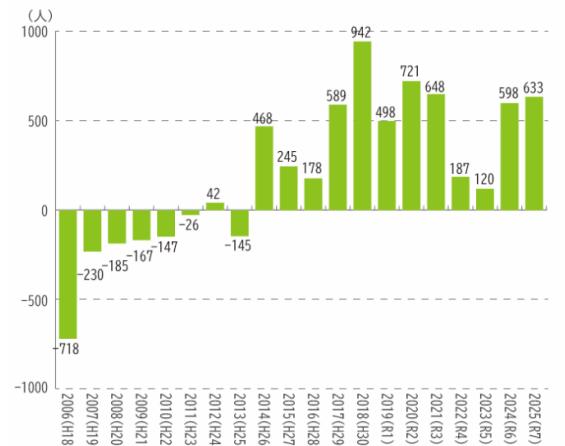
公共交通が便利な地域の社会動態は、都心地区で 2008（平成 20）年から転入超過が継続し、公共交通の沿線では、2014（平成 24）年以降、転入超過の傾向で推移しています。

#### ■公共交通が便利な地域の社会動態

##### <都心地区:H20 から転入超過>



##### <公共交通の沿線 : H26 より転入超過傾向>

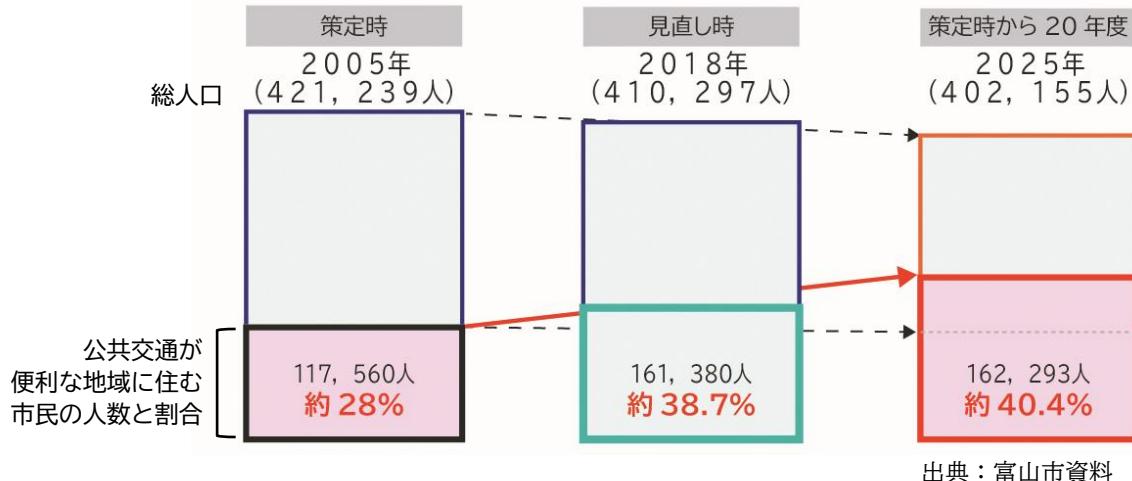


出典：富山市資料

## ○公共交通が便利な地域に約4割の市民が居住

前計画の目標であった「公共交通が便利な地域に住む市民の割合」は、2025（令和7）年で40.4%となり、概ね達成しました。

### ■前計画における数値目標の状況



## ②都市機能

### ○都心地区で都市機能の集積が進み、地価が上昇傾向

都心地区では、富山駅周辺整備事業や市内電車環状線化事業などの公共投資が呼び水となり、市街地再開発事業などの民間投資が活発化し、都市機能の集積が進んだことで、エリアの価値や魅力が向上し、地価が上昇傾向にあります。

### ■都心地区に立地した主な都市機能



出典：市作成（富山市令和5年撮影の航空写真）

### ■都心地区における地価の変化



※連続調査が行われた地点の平均（工業系用途除く）

出典：地価公示

## ○地域生活拠点に新たな機能などが立地

大山地域や大沢野地域の地域生活拠点では、行政機能と図書館、ホールなどを備えた複合施設として「大山会館」、「大沢野会館」が立地しました。また、商業機能が不足していた大山地域や和合地域では、生鮮食品を取り扱うドラッグストアが立地し、拠点性が向上しました。

■立地した複合施設



大山会館



大沢野会館

■立地した商業機能



生鮮食品を取り扱う  
ドラッグストア

## ③公共交通

### ○新駅の設置などで公共交通の利便性やネットワーク機能が向上

コンパクトなまちづくりの基軸である公共交通では、交通事業者と連携し、新たな路線の整備や新駅の設置、新型車両の導入などの取組を進め、公共交通の利便性や富山駅を中心としたネットワーク機能が向上しました。

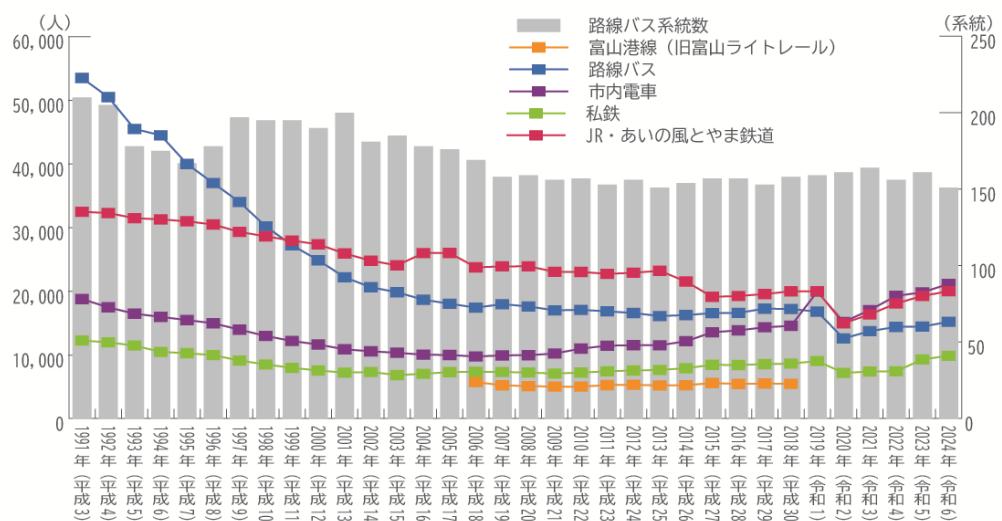
■公共交通の新たな路線や駅などの整備状況



## ○公共交通の利用者数が改善

減少が続いていた公共交通の利用者数は、全体として下げ止まりの傾向が見られ、特に路面電車の利用者数は大きく改善するなど、車利用だけでなく公共交通も利用するライフスタイルへの転換が伺えます。

### ■公共交通の利用者数の推移



出典：富山市資料

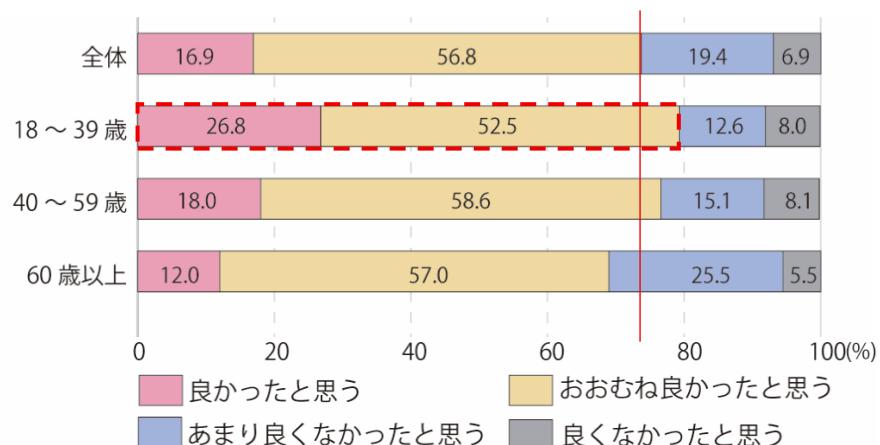
## ④市民の評価

### ○7割以上の市民がコンパクトなまちづくりを評価

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「良かったと思う」または「おおむね良かったと思う」と評価しており、特に18歳から39歳までの市民では、約8割が評価しています。

### ■コンパクトなまちづくりの市民評価

全体で「良かった」の評価  
約74%



※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)

### (3) 今後の予測

#### ①人口減少の本格化と世帯減少への転換

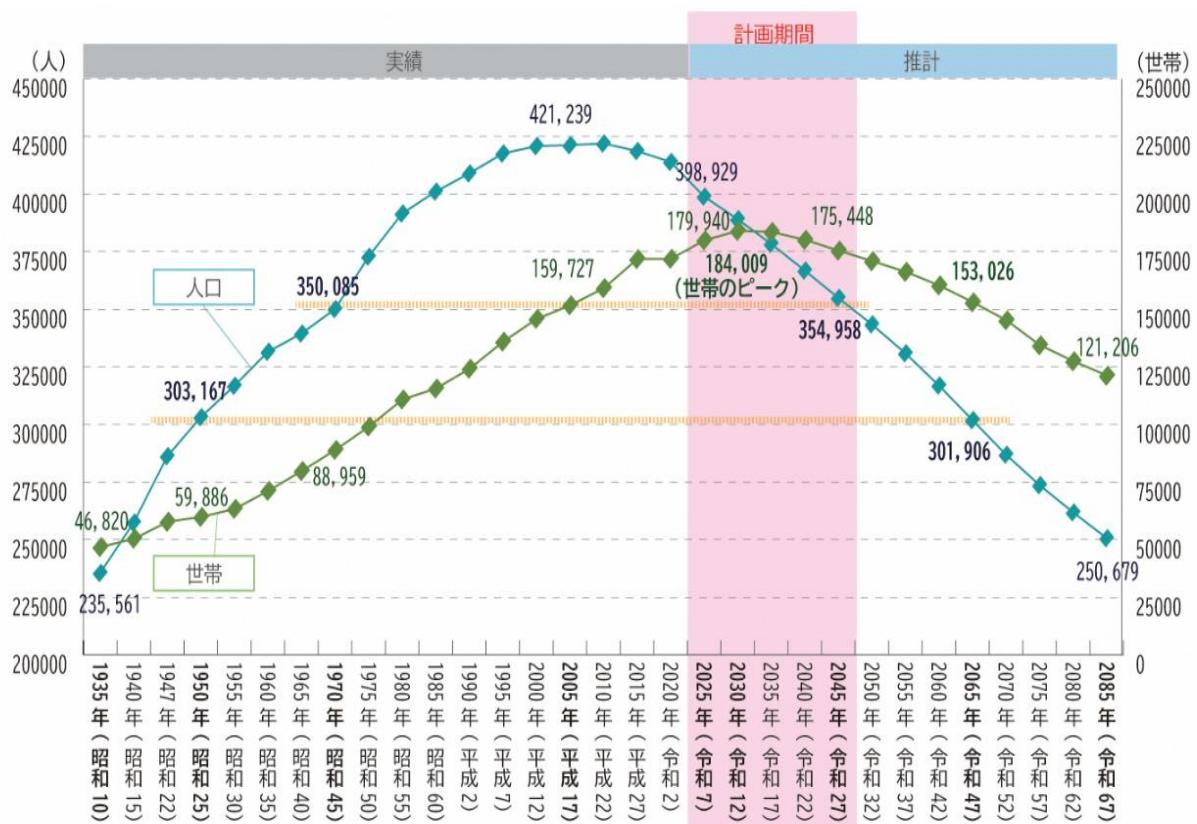
##### ○人口減少が加速化し、世帯数は減少に転換

今後、団塊世代の高齢化などに伴い、本市の人口は加速度的に減少し、本計画の期末である 2045（令和 27）年には、現在より約 1 割減少し、約 35.5 万人となり 1970（昭和 45）年頃の人口規模と同等となる見込みです。

また、本計画期間後も減少傾向は続き、40 年後の 2065（令和 47）年には約 30.2 万人まで減少し、1950（昭和 25）年頃の人口規模となる見込みです。

さらに、これまで増加していた世帯数は、2030（令和 12）年の約 18.4 万世帯をピークに減少に転じ、40 年後には約 15.3 万世帯に減少する見込みです。

##### ■人口と世帯数の実績と将来推計



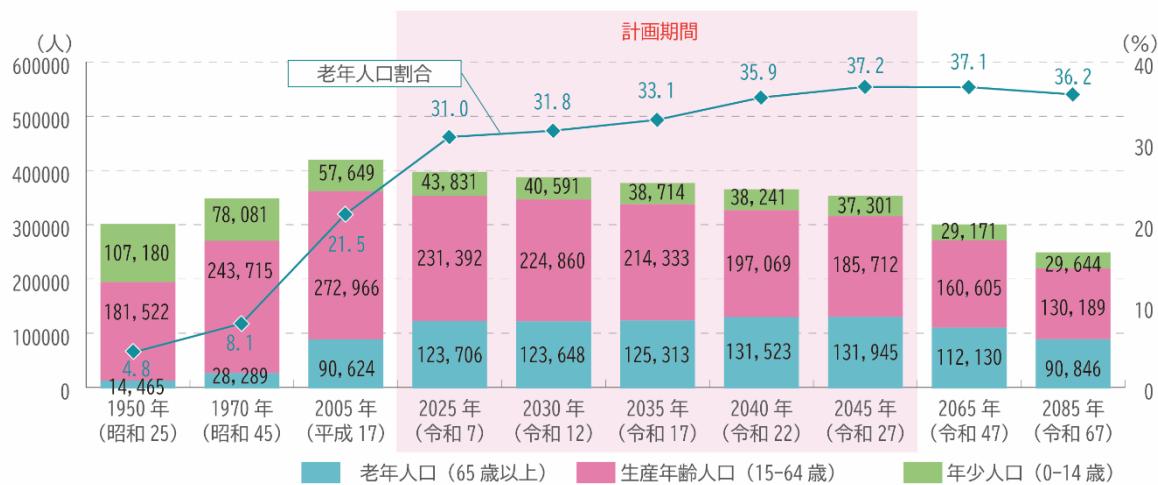
出典：実績値（1935 年～2020 年）は国勢調査、推計値（2025 年～2070 年）は富山市将来人口推計報告書（令和 7 年 2 月）の中位推計値、推計値（2075 年以降）は住民基本台帳データを基に、250m メッシュ単位で集計処理して算出

## ○継続的に年少人口と生産年齢人口が減少し、高齢化率が上昇

年少人口（0～14歳）や生産年齢人口（15～64歳）の減少が継続する一方、団塊ジュニア世代が高齢期を迎え、2035（令和17）年には約3人に1人が65歳以上となり、老人人口（65歳以上）の数は2045（令和27）年にピークを迎える見込みです。

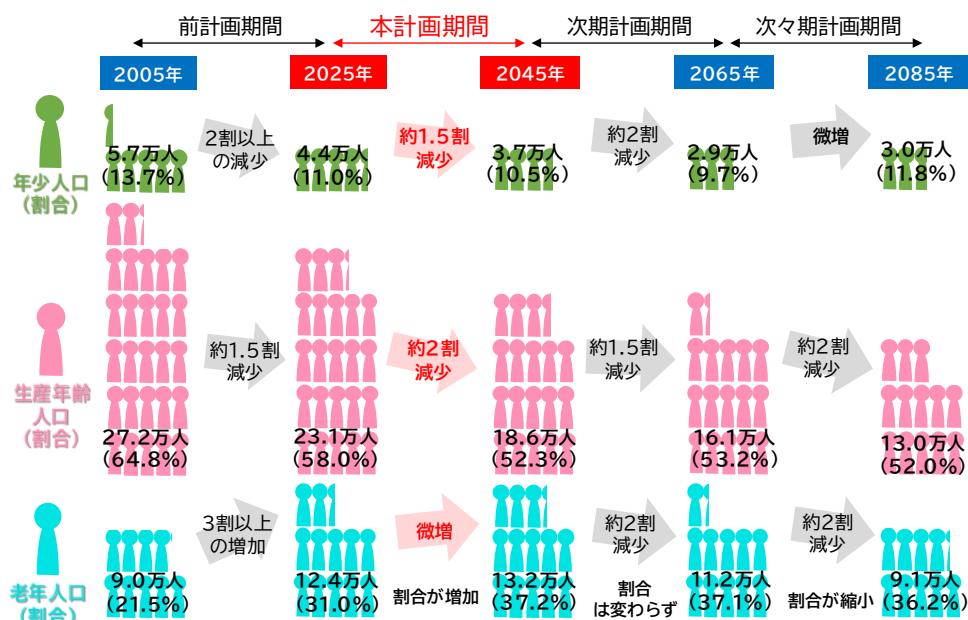
また、本計画期間後も総人口の減少は継続するものの、2065年（令和27年）以降は、老人人口の割合が縮小し、年少人口が増加するなど改善の方向に人口動態が変化する見込みです。

### ■年齢別人口の変化予測



出典：実績値（1950年～2005年）は国勢調査、推計値（2025年～2065年）は富山市将来人口推計報告書（令和7年2月）の中位推計値、2085年は住民基本台帳データを基に、250mメッシュ単位で集計処理して算出

### ■年齢別人口の変化の概要

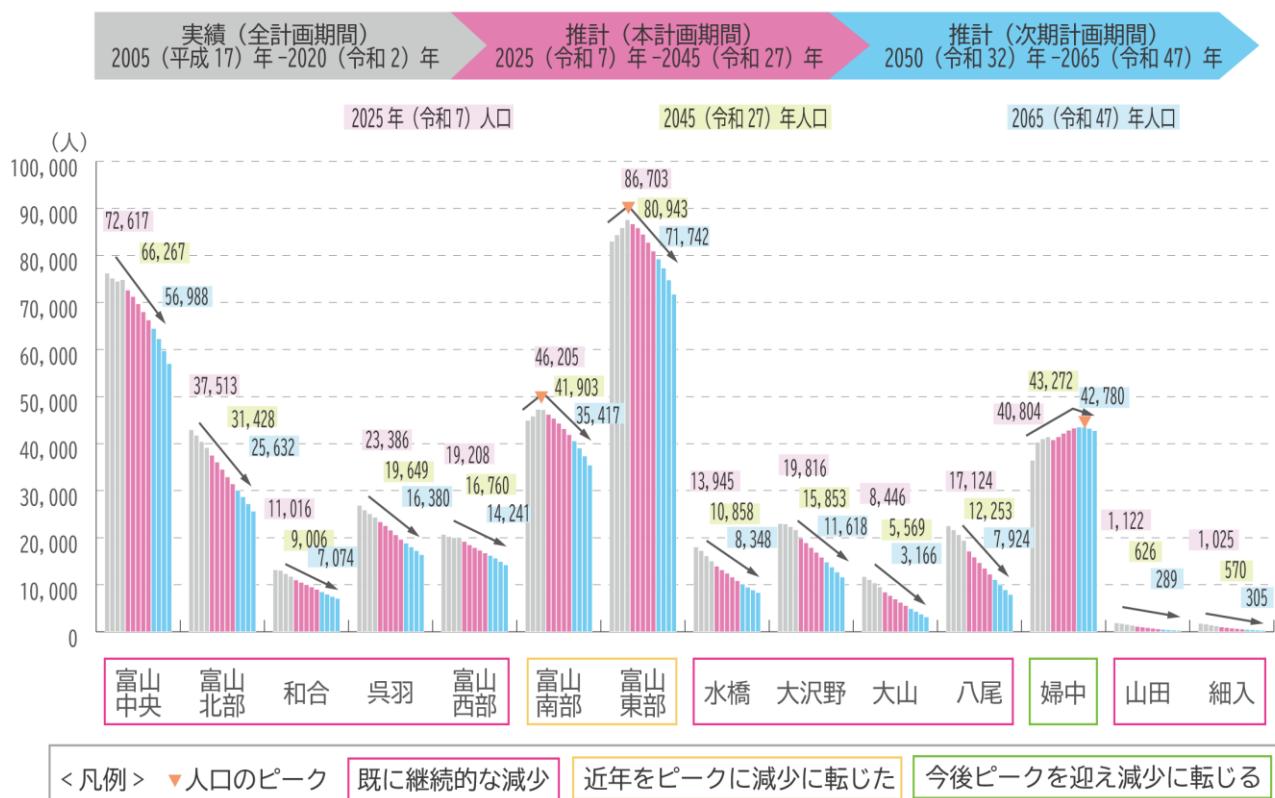


出典：実績値（2005年）は国勢調査、推計値（2025年～2065年）は富山市将来人口推計報告書（令和7年2月）の中位推計値、2085年は住民基本台帳データを基に、250mメッシュ単位で集計処理して算出

## ○全ての地域で人口減少が進行

今後 20 年から 40 年の間に予測される急激な人口減少は、中山間地域などの郊外部だけでなく、これまで増加傾向にあった「富山東部地域」「富山南部地域」「婦中地域」を含めた全ての地域において進行する見込みです。

### ■地域別の人団変化の見通し



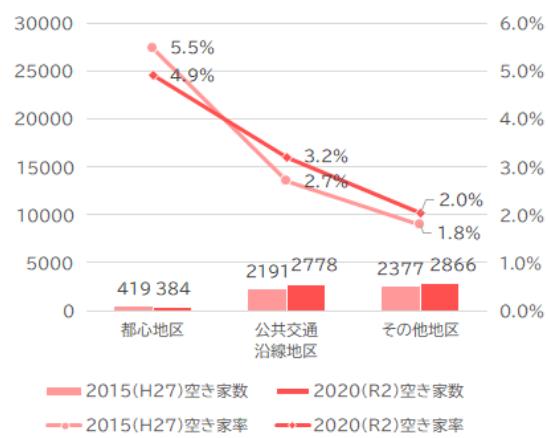
出典：実績値（2005 年～2020 年）は国勢調査、推計値は富山市将来人口推計報告書（令和 7 年 2 月）の各設定値を活用して、住民基本台帳データを基に 250m メッシュ単位で集計処理し、各地域で按分して算出

## ② “まばら”な市街地の増加

### ○市街地でまばらに増加する空き家

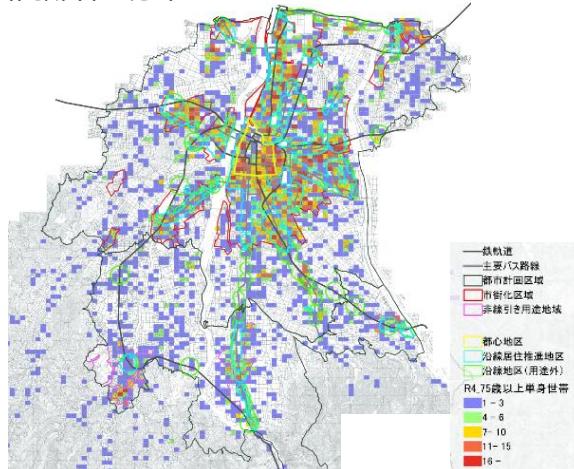
既成市街地では多くの空き家や空き地などの低未利用地が発生しており、特に空き家は増加傾向にあります。また、都心地区や公共交通の沿線には、一人暮らしの高齢者が多く居住しております。今後、これらのエリアで急激に空き家が増加すると考えられ、低未利用地が散在する“まばら”な市街地になるおそれがあります。

■空き家の変化



出典：富山市空き家調査（平成 27 年、令和 2 年）

■独居高齢者の分布



出典：スマートシティの実現に向けた  
都市的指標調査業務（令和 4 年）

### ○居住需要に応えられない既成市街地の土地利用

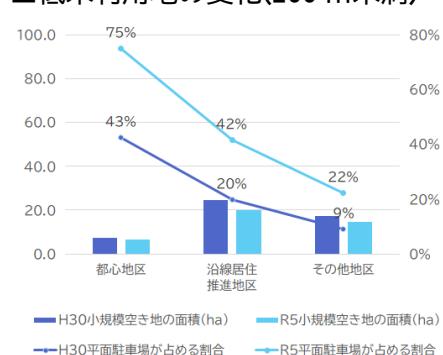
公共交通の沿線では、残存農地を活用した宅地開発を主体に住宅が供給されてきましたが、まとまった残存農地は減少傾向にあります。一方、既成市街地には一般的な宅地規模（200 m<sup>2</sup>未満）の低未利用地が継続して残っているものの、多くが平面駐車場として利用される傾向にあり、居住需要に対応した土地利用につながっていないと考えられます。

■公共交通沿線のまとまった農地の推移  
(3,000 m<sup>2</sup>以上)



※直近 5 年の開発許可面積の平均は約 3,500 m<sup>2</sup>

■低未利用地の変化(200 m<sup>2</sup>未満)



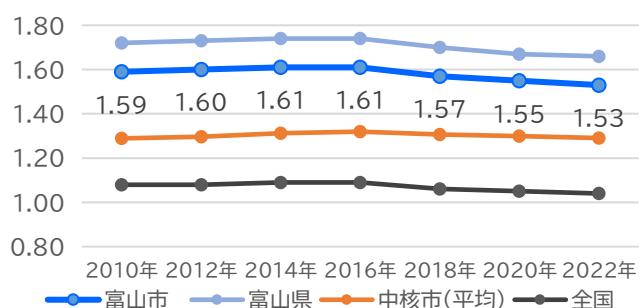
出典：都市計画基礎調査（令和 5 年）

### ③公共交通を取り巻く厳しい経営環境

#### ○変わらない車に頼った生活習慣

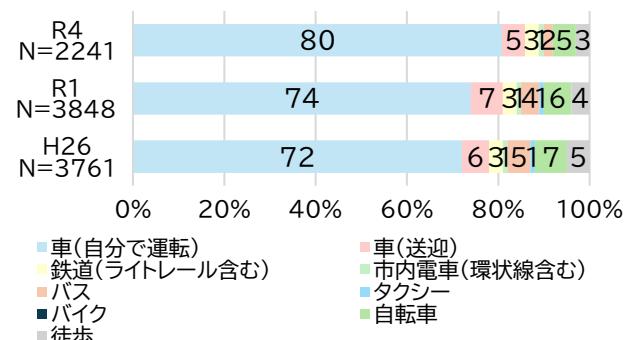
本市の世帯あたりの自家用車保有台数は、1.53台／世帯（2022年時点）と減少傾向にあるものの、依然として全国より高い水準を維持しています。また、外出時に自動車を利用する市民は全体の約8割と多い傾向にあります。

##### ■世帯あたりの自動車保有台数の推移



出典：地域経済総覧（令和4年）

##### ■移動の際に選択する交通手段



出典：富山市の公共交通に関する市民意識調査

#### ○公共交通を必要とする市民

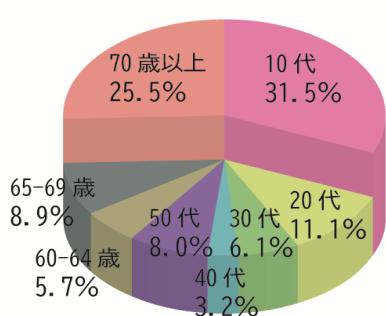
自動車を自由に使えない市民（免許のない人、免許を持っているが自由に使える車を持たない人）は、全体の約14%を占めています。その多くは、65歳以上の高齢者や18歳未満などの若年層です。また、65歳以上の免許保有率は年々増加傾向にあり、日常生活において、免許を手放せない環境にありますが、将来を見据え、公共交通は、買い物や通勤・通学など日常生活において重要な移動手段となっています。

##### ■車を自由に使えない人の割合



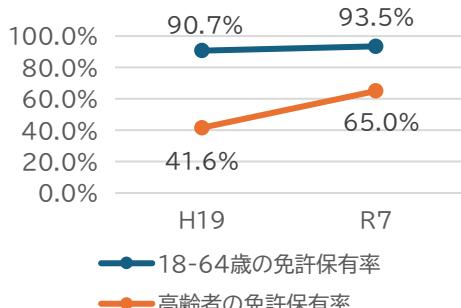
出典：富山市のまちづくりに関するアンケート調査（令和5年度）

##### ■車を自由に使えない人の年代



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）

##### ■免許保有率の推移



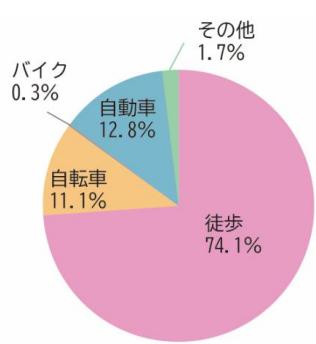
出典：富山県運転免許センター

## ○徒歩で公共交通を利用する範囲の実態

公共交通の利用者の7割以上が自宅から徒歩で駅やバス停にアクセスしています。

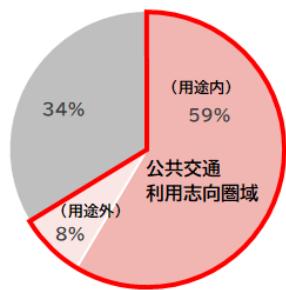
また、実際に徒歩で公共交通にアクセスしている人の居住地は、駅やバス停から約600m~800mの範囲であり、市民の67%（用途地域内では59%）が居住している実態があります。これは、居住を推進する地区として設定する徒歩圏（300m~500m）よりも広い範囲となっています。

### ■公共交通アクセス手段



### ■徒歩で利用している範囲と居住者の割合

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

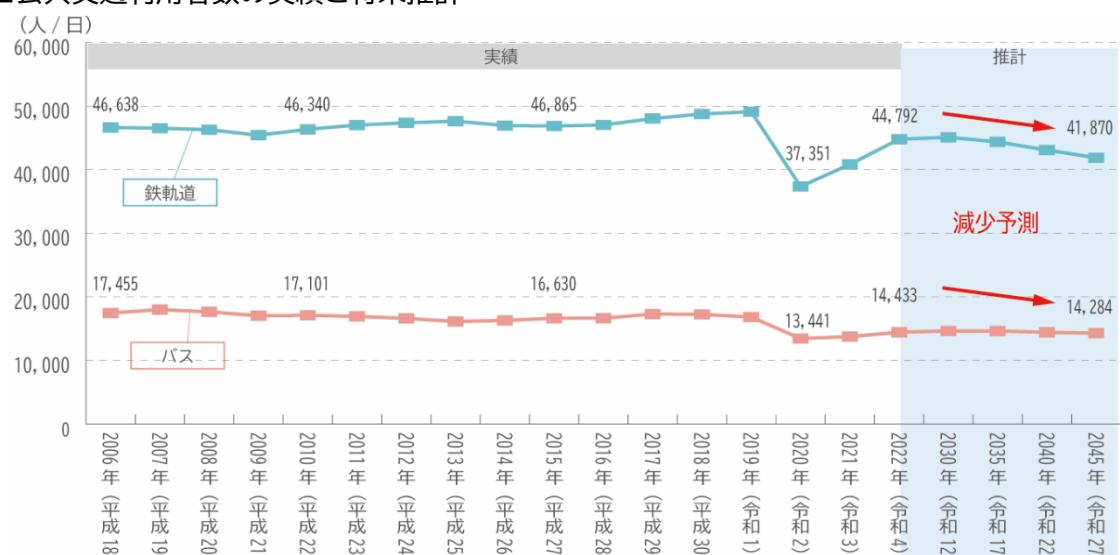


出典：富山市公共交通の利用実態調査（令和元年度）、居住者の割合は住民基本台帳データを基に250mメッシュ単位で集計処理して算出

## ○公共交通の持続性の懸念

人口が減少する中、公共交通利用者数は横ばいで推移していましたが、新型コロナの流行による減少もあり、同水準まで回復していません。今後は、生産年齢人口の減少などに伴う公共交通利用者の減少が見込まれ、公共交通の持続可能性が脅かされています。

### ■公共交通利用者数の実績と将来推計



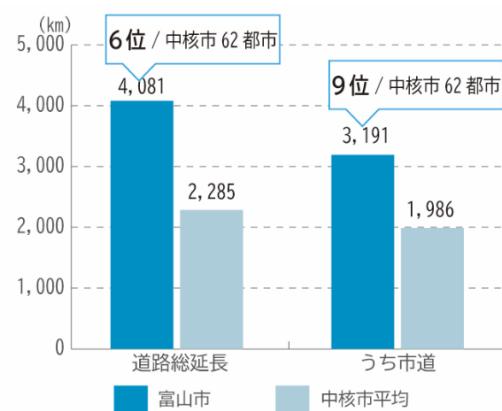
※各沿線の徒歩で利用している範囲の総人口の増減より算出した概算推計値  
※バスについて運行頻度の高い幹線バス路線の人口推移に基づき算出

## ④膨張する都市管理コスト

### ○老朽化する社会インフラ

道路（公道）の総延長は中核市で6位（4,081km）、都市公園数は中核市で最多（1,147箇所）であり、道路や橋梁、公園、上下水道など大量の社会インフラを抱えています。その多くは1955（昭和30）年から1972（昭和47）年の高度経済成長期に整備され、今後20年間の間に橋梁は約7割が架設から50年、水管も約7割が法定耐用年数の40年、下水道管は約4割が標準耐用年数の50年を超えるなど、社会インフラの大規模な補修や更新などの老朽化対策が必要となるものと考えられます。

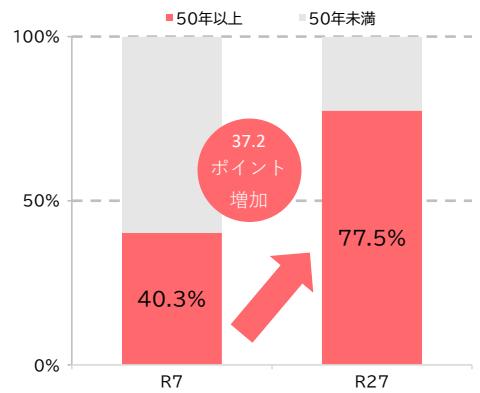
#### ■道路の整備状況



出典:都市要覧(令和6年度)、中核市市長会

#### ■架設から50年以上経過する市道橋割合

(橋長15m以上の重要橋梁で架設年が明らかな231橋)



出典:富山市資料

### ○頻発・激甚化する地震や豪雨などの災害

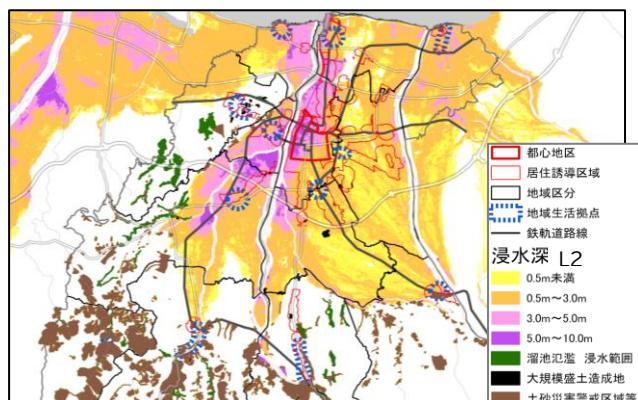
本市は、神通川と常願寺川の二大河川が貫流する複合扇状地と氾濫平野を中心に市街地が形成されています。

このため、洪水による浸水想定区域は平野部に広く分布しており、2020（令和2）年時点で、市民の約8割が浸水想定区域（想定最大）に居住しています。

また、中山間地域などでは土砂災害リスクが点在しており、冬季には雪崩なども懸念されます。

さらに、複数の活断層も確認でき、地震の発生も懸念されます。

#### ■洪水浸水想定区域（想定最大）の状況



#### ■浸水想定深別の人口割合(市全域、想定最大)



■浸水なし ■0.5m未満 ■0.5~3.0m ■3.0~5.0m ■5.0~10.0m

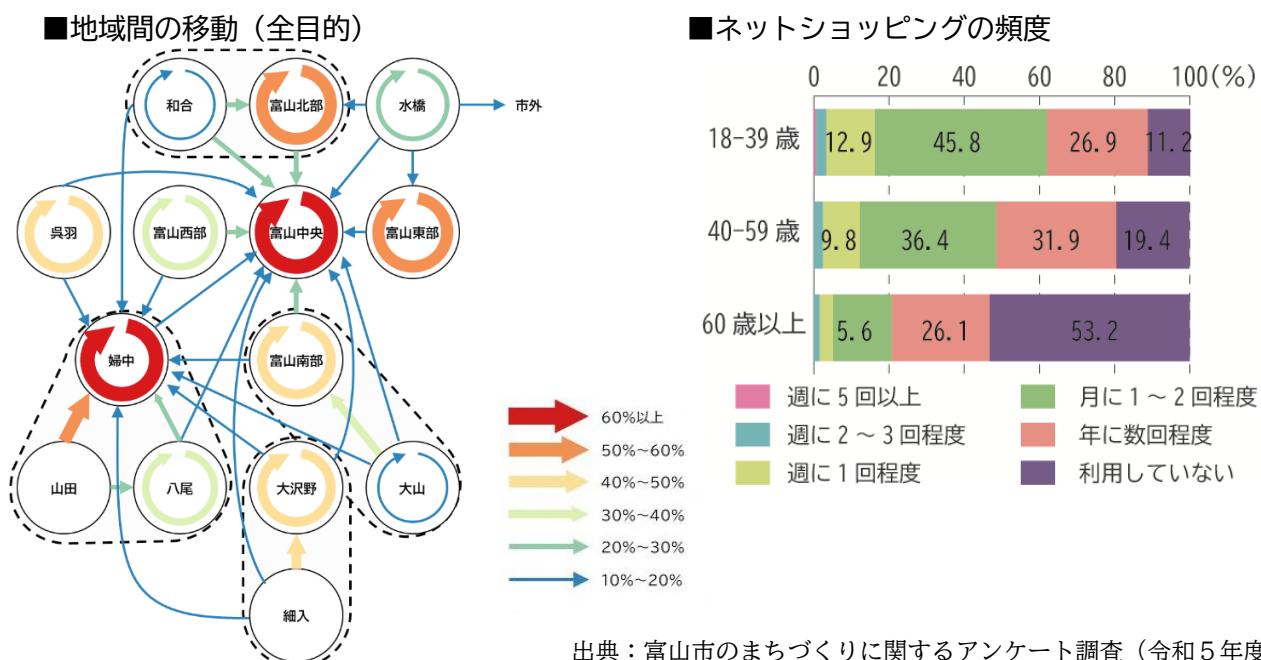
出典:富山市立地適正化計画

## ⑤市民の意識や行動の変化

### ○地域をまたぐ移動と購買行動の変化

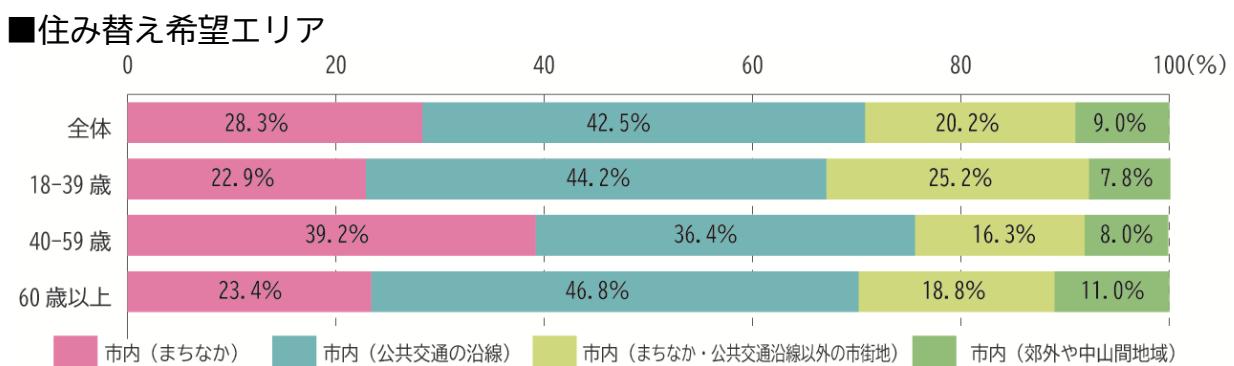
日常生活は自宅の徒歩圏や地域内だけでなく、周辺の地域にまたがって成立しています。市民アンケートの結果から「細入・大沢野」、「婦中・八尾・山田」、「大山・富山南部」、「和合・富山北部」は深いつながりをもった地域であると考えられます。

一方で、近年では、ネットショッピングや宅配サービスなど、移動を伴わない買い物をする市民が増えています。



### ○公共交通沿線を居住地として選択する市民

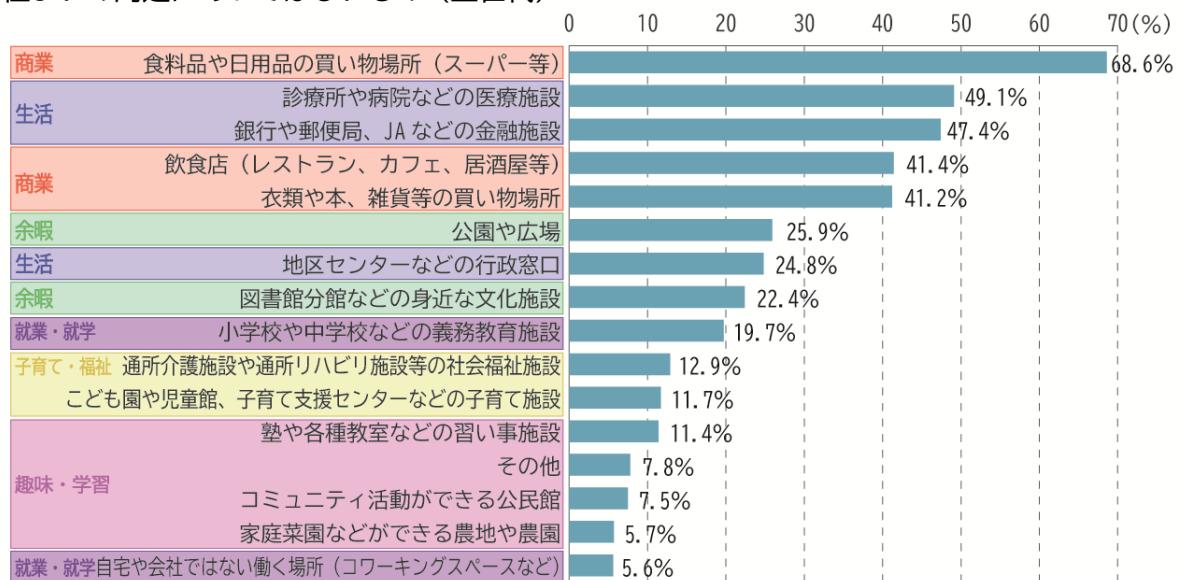
住み替えの予定や希望のある市民のうち、約7割が都心地区や公共交通の沿線を居住地として選択する意識を持っており、特に、これから高齢期を迎える40代・50代で顕著です。



## ○住まいの周辺と拠点に求められる都市機能

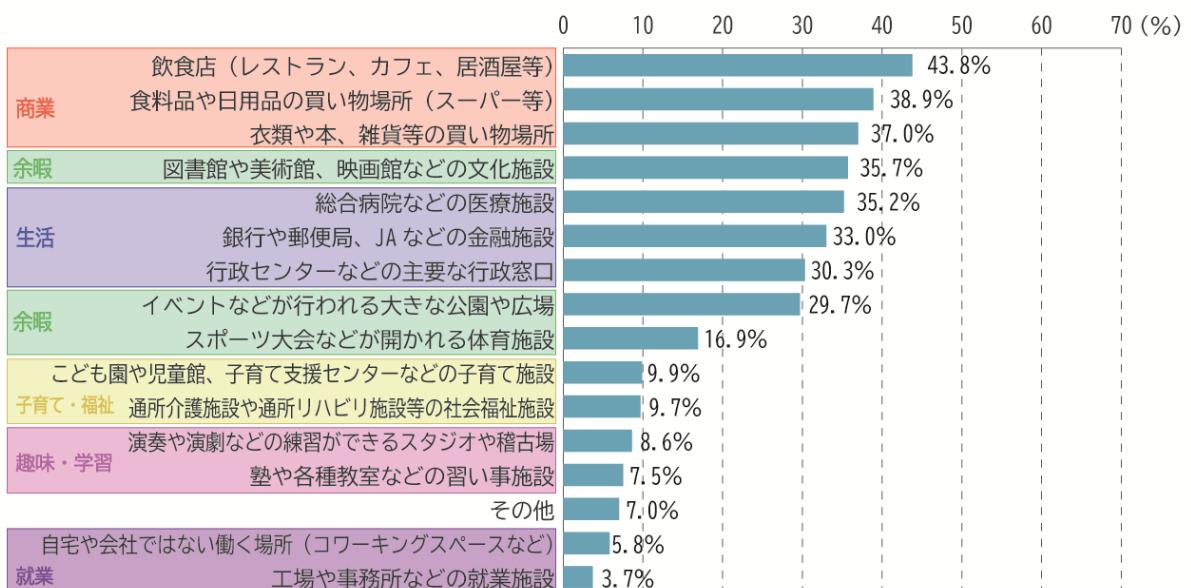
住まいの周辺に求められる都市機能としては、日常生活に必要な食料品や日用品の買い物場所、病院、金融機関などが多い傾向にあります。一方で、都心地区や各拠点では、飲食店や買い物場所などの商業施設、図書館・美術館などの文化施設、高次的な医療施設である総合病院などが求められています。

### ■住まいの周辺にあってほしいもの（全世代）



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）

### ■都心地区や地域生活拠点にあってほしいもの

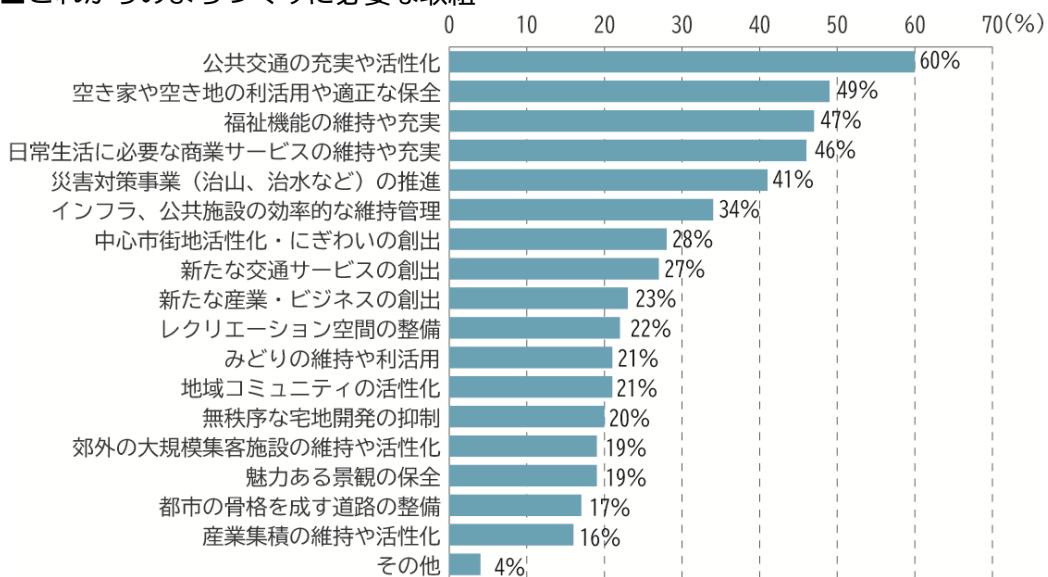


出典：富山市のまちづくりに関するアンケート調査（令和5年度）

## ○まちづくりに必要な取組

これからまちづくりに必要な取組としては、「公共交通の充実や活性化」が6割、次いで「空き家や空き地の利活用や適正な保全」が約半数となっています。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維持や充実」、「災害対策事業の推進」、「インフラや公共施設の効率的な維持管理」といった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

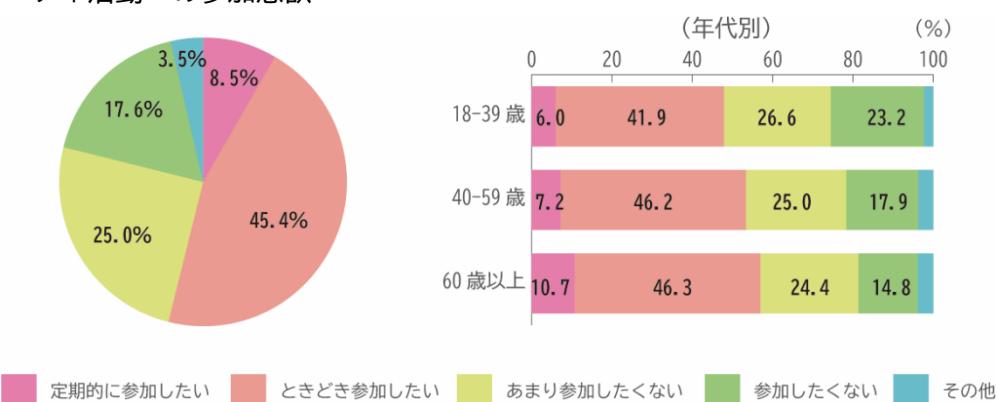


出典：富山市のまちづくりに関するアンケート調査（令和5年度）

## ○まちづくりへの市民参加

まちづくりなどのコミュニティ活動への参加意向は、半数以上となっており、現役を引退した世代ほど、その意識が高くなっています。

### ■コミュニティ活動への参加意欲



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）

## (4)現状の課題認識

これまでのコンパクトなまちづくりにより  
持続可能で魅力的な“まち”へと転換しているが、  
人口減少時代はこれからが本番であり、  
“まち”的問題は複雑化・深刻化するおそれ

20年近く取組んできたコンパクトなまちづくりにより、市街地の外延化は抑制されつつあり、拠点では都市機能の集積や更新が進んだことから、市街地の低密度化に歯止めがかかった持続可能で魅力ある“まち”への転換が進んでいます。

しかし、本市の人口は、今後40年で約10万人の減少が見込まれる本格的な人口減少時代に突入します。さらに、これまで増加を続けてきた世帯数や高齢者数さえも減少に転じ、都心地区を含む全ての地域で、人口が加速度的に減少する見通しです。

### <現状の課題認識>

#### I 公共交通の持続性が低下し、極めて生活しづらい“まち”への転換

今後、加速度的な人口減少により、通勤・通学利用者の減少が予測されるほか、運転手など担い手不足、運行コストの上昇など、公共交通を取り巻く経営環境が一層厳しくなる見込みであり、市民の車への高い依存が続けば、学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。

#### II “まばら”な市街地と“まち”的老朽化による生活環境の悪化

既成市街地は、空き家・空き地が急速に増加し、“まばら”な市街地へと変化しつつあり、また、社会インフラの老朽化対策が必要となる中、人口減少の影響による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困難となり、生活環境の悪化につながるおそれがあります。

#### III 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需要が減少する中、車利用を中心とした市民生活が續けば、駅などの徒歩圏にある都心地区をはじめとした地域生活拠点の都市機能が成り立たなくなり、都市全体の活力、魅力の喪失につながるおそれがあります。

#### IV 社会情勢などによる都市環境の変化

頻発・激甚化する地震や豪雨などの災害や、デジタル・DXの進展などによる働き方・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おり、必要な対応をとらなければ、都市活動の停滞を招くとともに、多様化する市民ニーズに応えられなくなるおそれがあります。

このような状況から、「現状の課題認識」と本市の持つ「まちの特性」を踏まえ、今後も引き続き、市街地の外延化を抑制し、公共交通の利便性向上と公共交通沿線への居住を推進する「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」を継続しながら、「魅力ある地域資源を活かした公共交通の沿線や拠点の機能と魅力の向上」を市民とともに推進することで、持続可能な“まち”を創り上げる必要があります。

### ＜まちの特性＞

#### I 富山駅から広がる充実した公共交通ネットワーク

鉄軌道やバス路線などの公共交通は、富山駅を中心に放射状の交通ネットワークを形成しており、新幹線などの都市間を結ぶ広域交通ネットワークと結節することで、様々な地域に住む市民の都市活動を支えています。

#### II コンパクトなまちづくりによる持続可能な都市構造への転換

公共交通の利便性向上と連動し、沿線居住を推進するコンパクトなまちづくりにより、公共交通の徒歩圏が居住地として選ばれています。また、都心地区では積極的な公共投資を呼び水に民間投資が促されたことで、広域的な都市機能の集積と地価の維持・向上が図られるなど持続可能な都市構造への転換が進んでいます。

#### III ものづくりを中心とした多様な産業の立地

豊かな水資源や充実した道路ネットワークを背景に、ものづくりを中心とした様々な産業が市内に多く立地しています。これらの産業は本市の経済を動かし、雇用やサービスを生み出し続けています。

#### IV 各地域に残る固有の歴史・文化・環境が育んだ魅力的な地域資源や生活

川上から川下まで変化に富んだ自然環境や、地域ごとの特色ある歴史、文化を背景に、これまで育まれてきた「食」や「祭」、「アクティビティ」などの魅力的な地域資源とその土地ならではの生活が存在しています。

## 2 まちづくりの理念

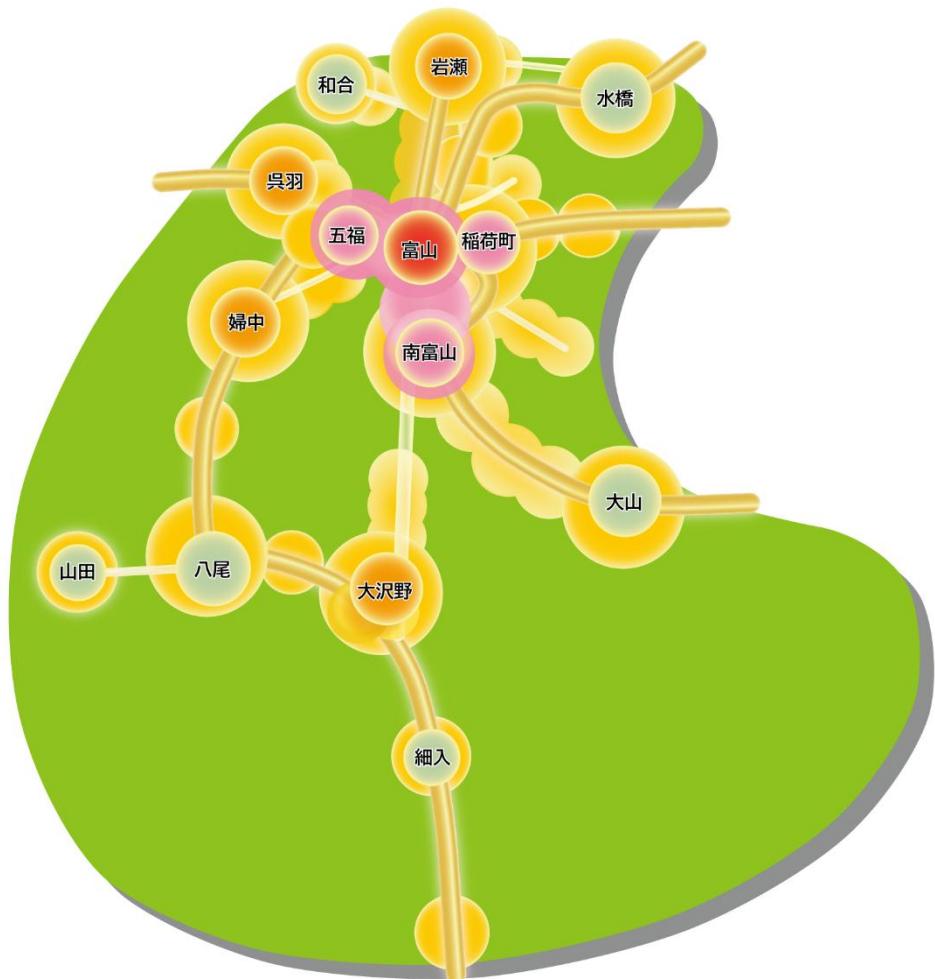
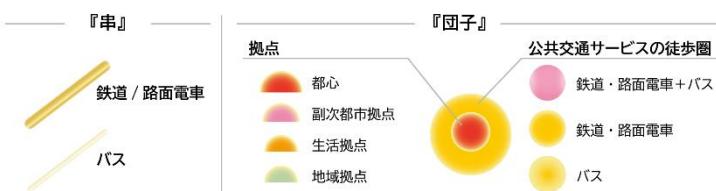
これから本市のまちづくりは、本格的な人口減少と社会情勢の変化に対応し都市の活力を創出するため、公共交通の活性化と、その沿線に居住や都市機能の集積を図るコンパクトなまちづくりを継続するとともに、地域資源の魅力を最大化する拠点の形成や既成市街地の利活用により、『公共交通を軸とした都市の再構築による拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を市民とともに目指します。

### ■概念図

都市の再構築による「お団子と串」の都市構造

使いやすい「串」：  
利便性や質の高い公共交通

色付けされた「お団子」：  
串で結ばれた特色ある徒步圏



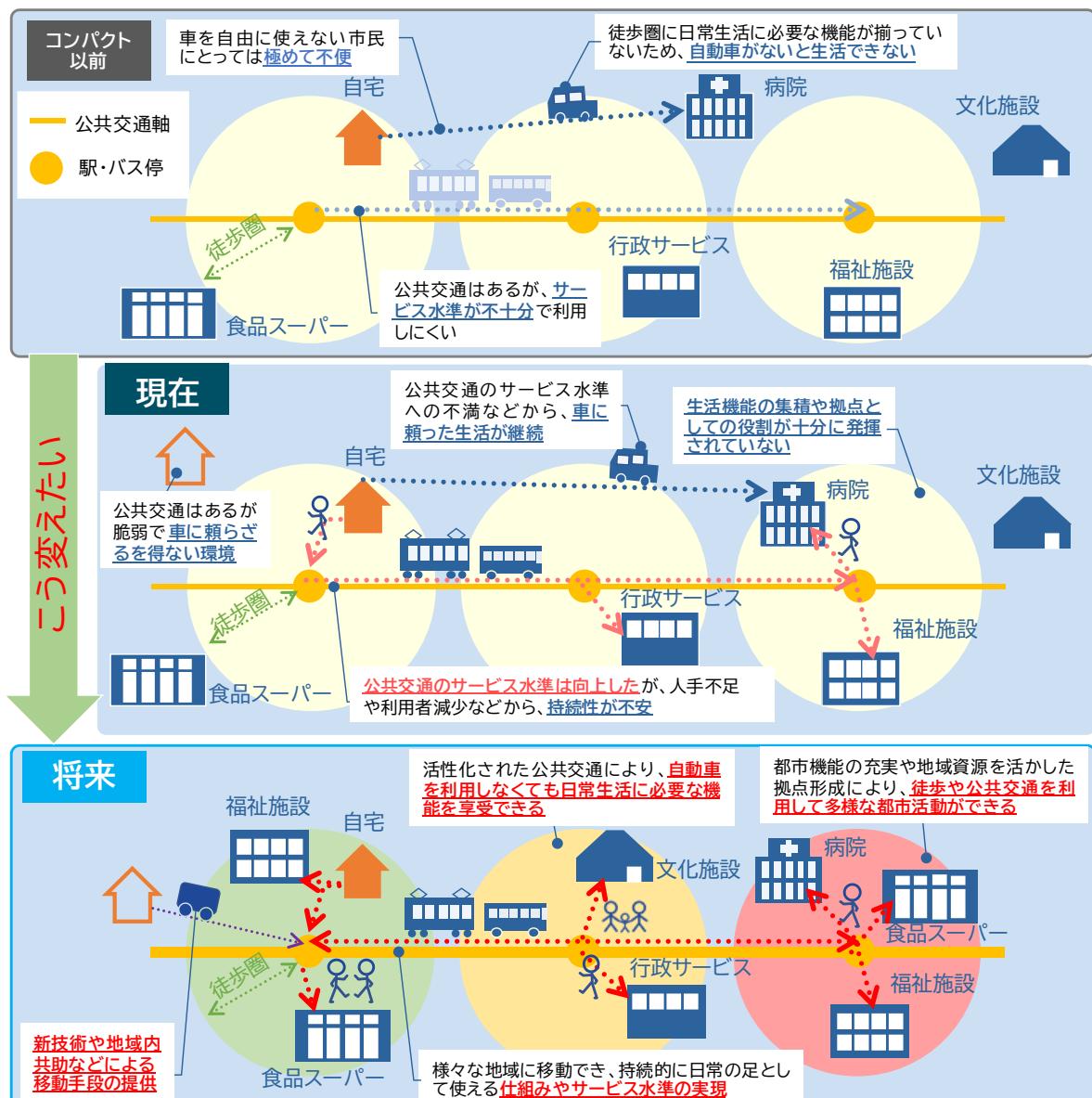
## (1) 徒歩と公共交通により「車に過度に頼らない生活の実現」

コンパクトなまちづくりの推進により、徒歩圏（お団子）への機能集積が一定程度進み、以前より公共交通（串）のサービス水準も向上しています。

一方で、市民の多くが依然として車に頼った生活を続けており、公共交通のサービス水準に対する満足度の低さや持続性への不安が生まれています。また、徒歩圏（お団子）での生活機能の集積や拠点の機能が十分でないなどの課題があります。

このため、引き続きコンパクトなまちづくりを推進し、それに特色ある徒歩圏（色付けされたお団子）の形成を進め、利便性の高い公共交通（使いやすい串）でつなぐことで、車を自由に使えない市民が日常生活に必要な機能を享受できるとともに、車に過度に頼らずとも、安心して暮らせ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



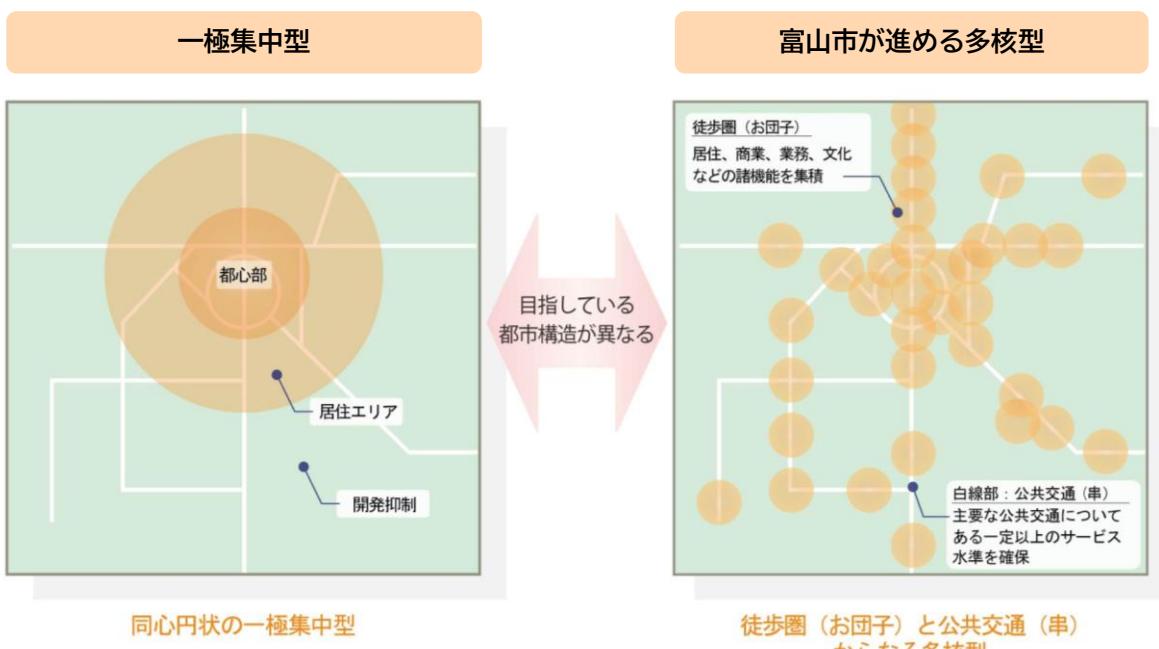
## (2) お団子と串から成る「多核型の都市構造」

目指す都市構造は、同心円状の一極集中型ではなく、鉄軌道をはじめとした公共交通をまちの基軸に位置付け、その沿線の徒步圏や各地域の拠点に、居住や商業、業務、文化などの都市の諸機能を集積させる多核型の都市構造です。

本市は沿岸部から都心部、中山間地域までの様々な地形や文化があり、多様な生活スタイルを実現できる環境を有しています。また富山駅を中心とした公共交通がそれぞれの地域の核となる既成市街地をつないでいます。

このため、公共交通や既成市街地の持つ機能、社会インフラなどを活かして、徒步圏(お団子)と公共交通(串)から成る多核型の都市構造を目指します。

### ■コンパクトなまちづくりの都市構造



### (3) 都市アセットを最大限に活かした「都市の再構築」

今後は、人口が加速度的に減少するため、土地や建物が余剰となり、都市の環境を悪化させるおそれがあることから、既成市街地を使い直す土地利用が重要です。

また、人口減少による経済活動の縮小などから、大規模な施設の誘致や新たな機能の整備などは限定的なものと考えられます。

このため、市街地の外延化抑制を前提に、既成市街地にある「土地や建物」、「公共交通や道路・公園などインフラ」、「既存の都市機能や地域資源、自然環境」などの都市アセット（資産）を最大限に活かし、都市に新たな価値を付加する「都市の再構築」に向けた取組を推進します。

具体的には、公共交通の再構築や利便性の向上、空き家・空き地のリノベーションによる利活用、公共空間（道路・公園・施設など）のリニューアル・多機能化、特徴的な景観・環境の積極的な保全・活用などが考えられ、行政だけでなく民間事業者や市民との協働によって進める必要があります。

#### ■都市の再構築の事例（富山市）

##### 公共交通の利便性の向上



既存路線の活用と一部区間の新設により  
駅と中心商店街との回遊性が向上  
(路面電車の環状線化)

##### 空き家のリノベーション



一般住宅であった空き家をリノベーションし  
地域の学童保育施設に転換  
(空き家の再生など推進)

##### 道路空間の再構成や多機能化



道路の歩道空間の一部を広場化し  
居心地のよい歩きたくなる空間を創出  
(プールバールの再整備)

##### 社会インフラの更新と機能強化



管更生により重要な管路の保全と  
耐震化を推進  
(下水道管路のリニューアル)