

Ⅱ 将来都市構造

1 地域生活圏域と地域生活拠点

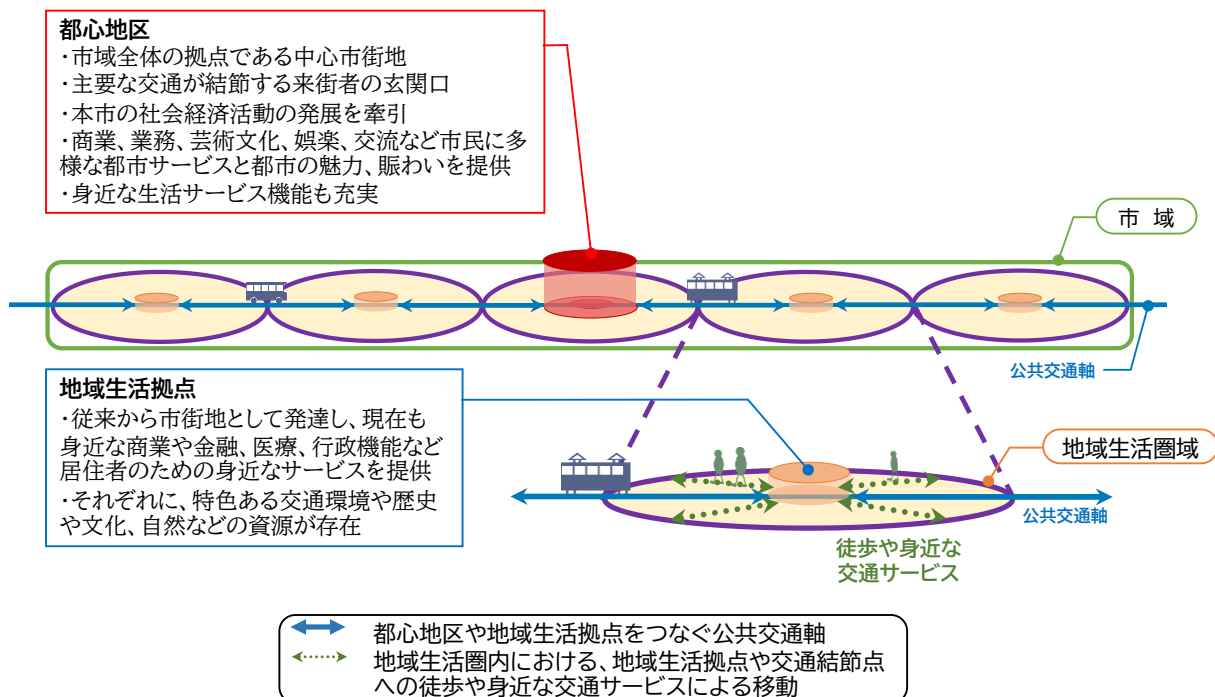
(1) 地域生活圏域と地域生活拠点の概念

商業などの都市機能の郊外化は、日常生活における自動車への依存をより高め、車を使えない市民にとって暮らしにくいまちになります。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、商業などの都市機能の集積を図ります。

都市機能の集積にあたっては、市域全体の拠点を「都心地区」とし、地域住民の身近な生活行動の範囲である「地域生活圏域」ごとに「地域生活拠点」を位置付けます。

「都心地区」では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を充実させ、「地域生活拠点」では、最寄り品の購入や必要な行政サービス、歴史ある祭り文化など、地域に根差した生活環境を整えます。そして、その特色を相互に享受できるように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。

■地域生活圏域の設定と地域生活拠点の配置イメージ



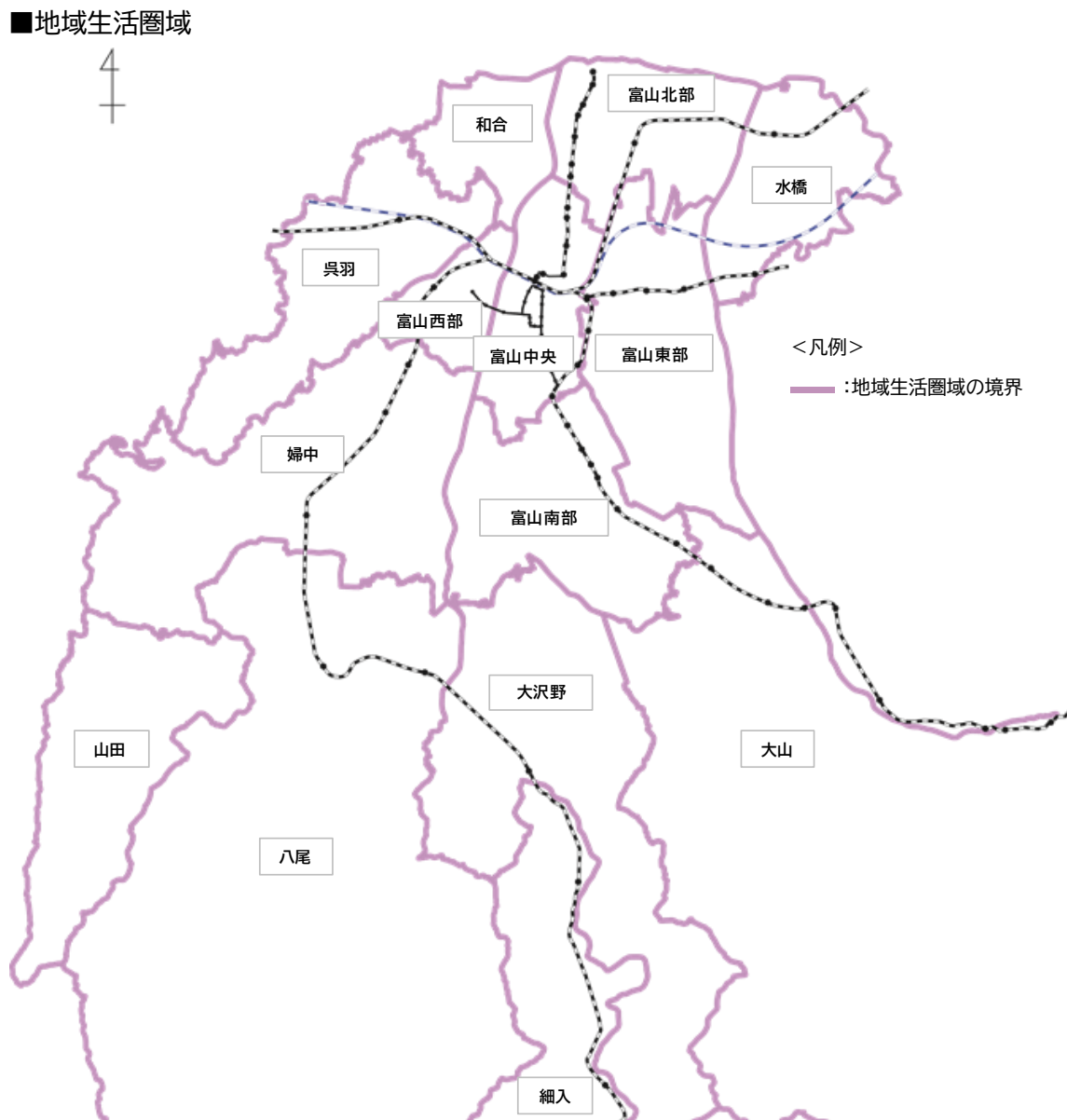
(2) まちづくりの単位となる地域生活圏域の設定

～市域を14の圏域に区分

市民の生活行動の単位であり、最寄り品の購入や医療サービスなど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域を設定します。

設定にあたっては、第一に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、それぞれの人口規模のバランスの観点から、富山地域では、河川などの地形や小中学校区などを考慮し、8つの地域生活圏域に区分します。大沢野地域、大山地域、八尾地域、婦中地域、山田地域及び細入地域は、それぞれ1つの地域生活圏域として区分し、市域を14の地域生活圏域に区分します。



(3) 諸機能の集積を図る地域生活拠点の設定

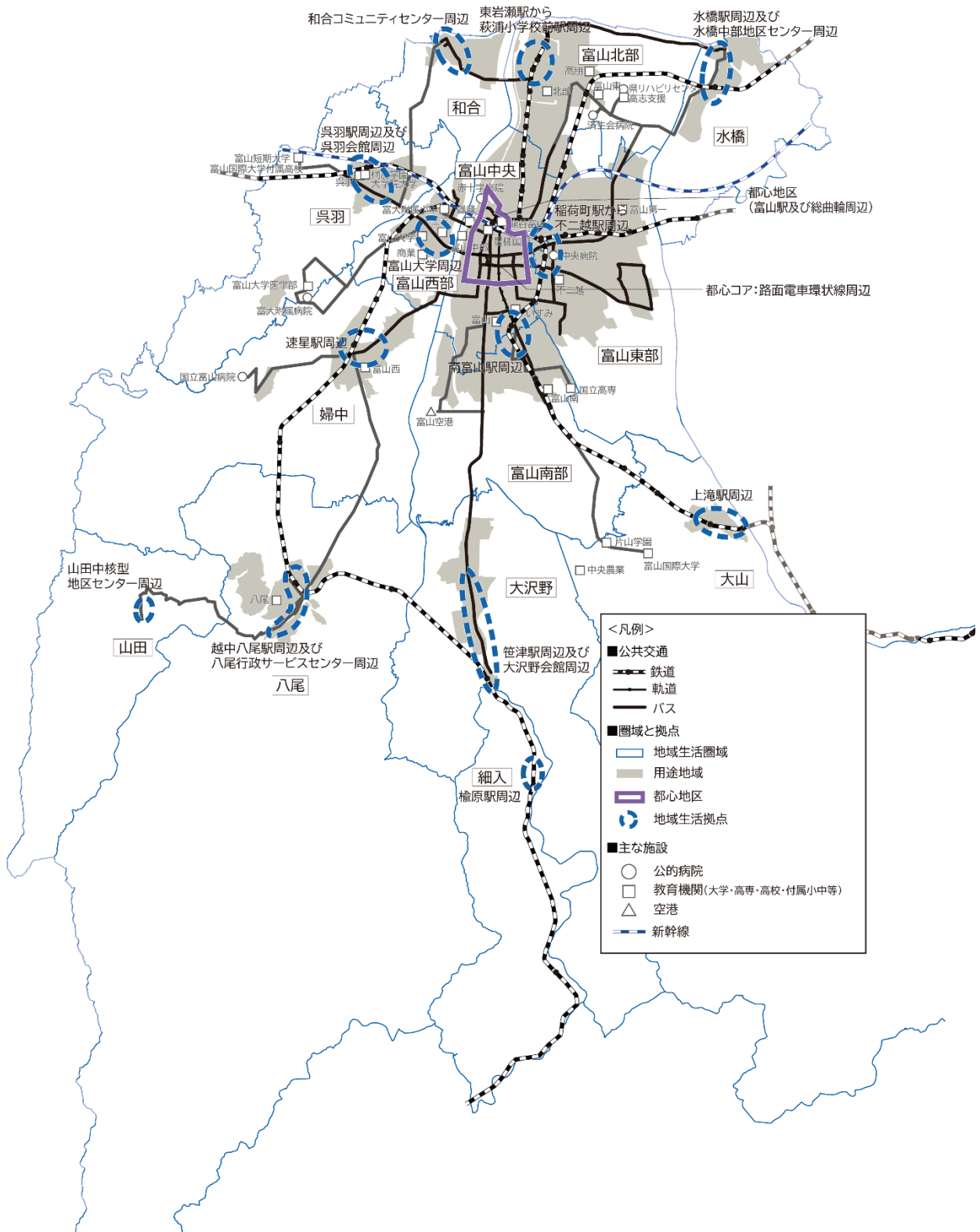
地域生活拠点は、既存の都市機能の集積を活かす趣旨から、最寄り品小売業や医療施設、金融・郵便サービスなどの生活利便施設などが、徒歩圏の範囲にまとまって立地している地区を設定します。

■地域生活拠点の位置

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	稻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、総合計画における「都心地区」が兼ねる。

■お団子:地域生活拠点(都心地区を含む)



2 公共交通軸

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に必要な“串”として、拠点や主要な施設などを結び、都市の骨格を形成する公共交通を「主要な公共交通ネットワーク」として位置付けます。

また、「主要な公共交通ネットワーク」のうち、コンパクトなまちづくりの基軸となり、居住や都市機能の集積を継続的に推進する公共交通を「公共交通軸」に位置付けます。

(1) 市民生活を支える「主要な公共交通ネットワーク」

全ての鉄軌道

富山駅を中心に放射状のネットワークを形成し、都心地区や各地域生活拠点を連絡する大量輸送性、速達性、定時性、広域性などの面で優れた移動手段で、周辺の市町村などとの広域的な移動にも必要不可欠な公共交通機関

鉄軌道を補う主要なバス路線

鉄軌道を補い、拠点や公共交通によるアクセスが重要となる施設などを結ぶ主要なバス路線

- ・ 都心地区と地域生活拠点、鉄軌道と地域生活拠点を結ぶバス路線
- ・ 都心地区と主要な施設などを結ぶバス路線

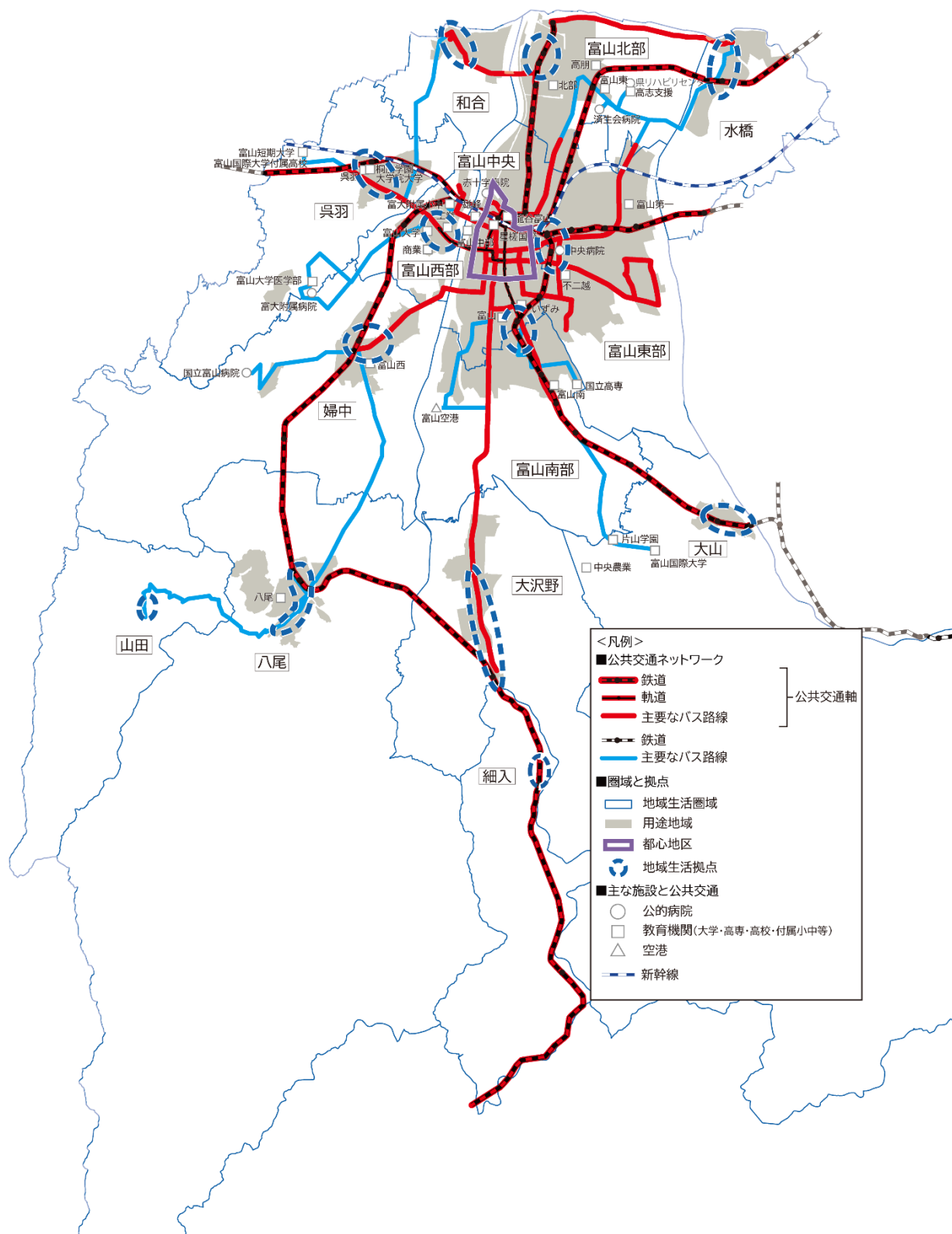
(2) コンパクトなまちづくりの基軸となる「公共交通軸」

「主要な公共交通ネットワーク」のうち、コンパクトなまちづくりの基軸となり、居住や都市機能の集積を継続的に推進する公共交通の路線や区間

都心地区や地域生活拠点を結ぶ鉄軌道の路線

市街地を通り都心地区を結ぶ主要なバス路線の区間

■串：「主要な公共交通ネットワーク」と「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

公共交通軸に徒歩でアクセスが容易な範囲（徒歩圏）を「公共交通が便利な圏域」とし、お団子と串の都市構造における「お団子」に位置付け、都市の諸機能の集積や居住の誘導を推進します。

「公共交通が便利な圏域」は、都心地区並びに公共交通軸の駅や停留場から概ね 500m、バス停から概ね 300m の範囲^{注1)}で、用途地域などが定められた区域^{注2)}とします。ただし、用途地域の工業専用地域及び工業地域^{注3)}、並びに災害リスクが高い区域^{注4)}は除くものとします。

また「公共交通が便利な圏域」のうち、都市再生特別措置法に基づく富山市立地適正化計画において定める居住を誘導する区域を「居住誘導区域」とし、その中でも都市の諸機能の集積を特に推進する区域を「都市機能誘導区域」とします。

■公共交通が便利な圏域

公共交通軸	<ul style="list-style-type: none">・都市の骨格を形成し、都心と地域生活拠点とを連絡する鉄軌道・居住や都市機能の集積を継続的に推進する主要なバス路線の区間
公共交通が便利な圏域	<ul style="list-style-type: none">・都心地区・公共交通軸の駅や停留場から概ね 500m、バス停から概ね 300m で、用途地域などが定められた範囲

注1) 鉄軌道とバス路線とで、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するものとし、鉄道駅は 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 とする。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 とする。

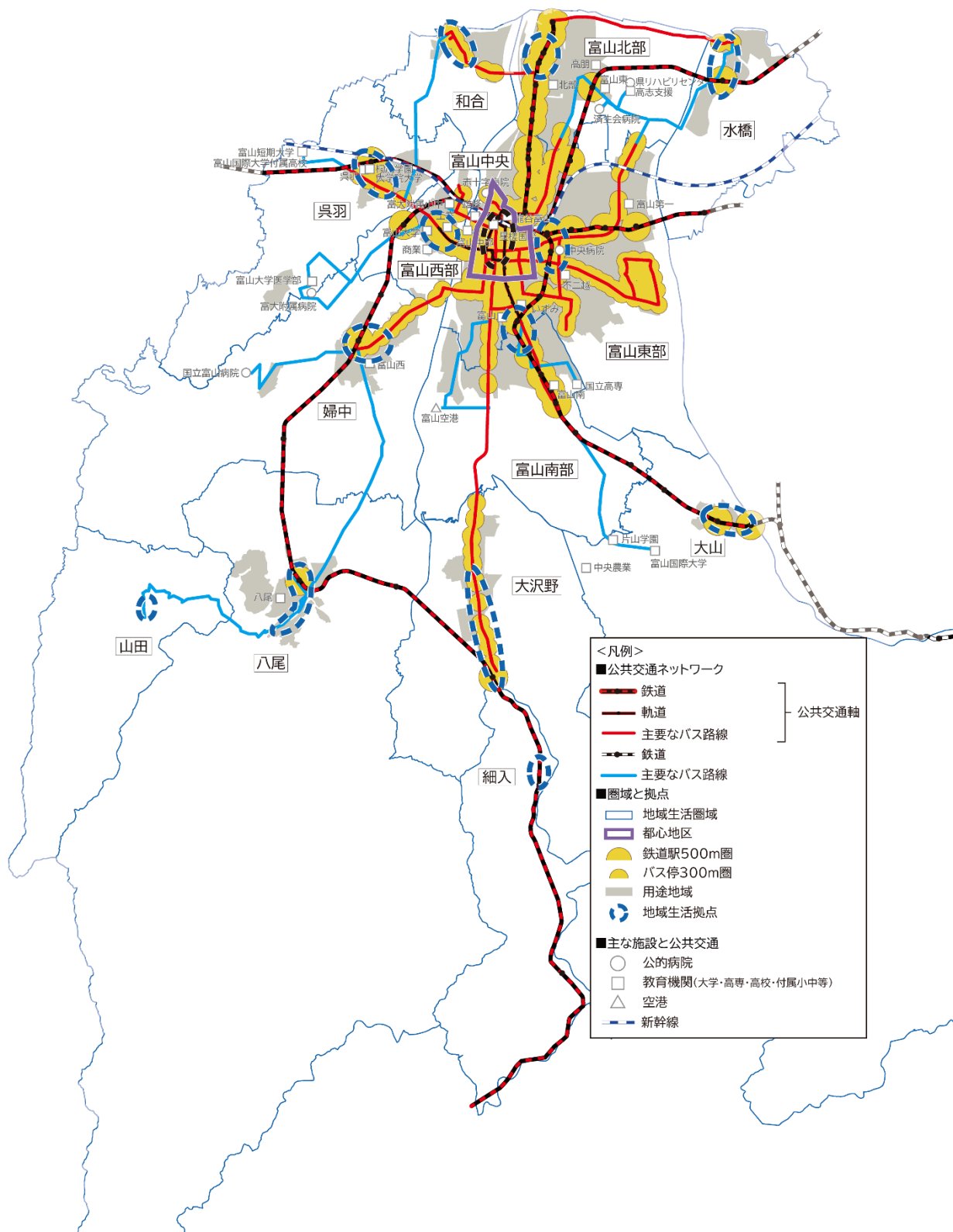
注2) 公共交通軸の鉄道駅周辺などで、用途地域は定められていないが、良好な住環境の保全のため地区計画が定められている地区についても対象とする。

注3) 工業専用地域及び工業地域は、都市計画法で定められた用途地域のこと。工業専用地域は、特に工業の利便を促進するため定める地域のことで、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とおりとする。

- ・土砂災害特別警戒区域（土砂災害警戒区域などにおける土砂災害防止対策の推進に関する第9条第1項）
- ・津波災害特別警戒区域（津波防止地域づくりに関する法律第72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）
- ・急傾斜地崩落危険区域（急傾斜地の崩落による災害の防止に関する法律第3条第1項）

■お団子：公共交通が便利な圏域



4 取組の柱

特色ある徒歩圏（色付けされたお団子）と利便性の高い公共交通（使いやすい串）によるコンパクトな都市構造の実現に向けた取組の4本柱を設定します。

取組の柱①

まちづくりの基軸となり、多面的な価値をもたらす「公共交通の活性化」

公共交通は、目的地までの移動手段にとどまらず、環境負荷の低減や、高齢者の外出機会の創出など、まちや市民生活に多面的な価値をもたらす公共財的な性質を有する重要な社会インフラです。一方で、本格化する人口減少と運行コストの上昇などから、交通事業者の経営努力のみでは、運行サービスの維持そのものが難しい状況となっています。こうしたことから、公共交通をまちづくりの基軸に位置付け、公共交通ごとの特性を踏まえて、まちづくりの観点から必要な投資や施策を展開することで、多くの市民が車に過度に頼らずとも、公共交通を利用して生活できる持続可能なまちの実現を目指す必要があります。

■公共交通の区分と取組方針

区分	位置付け	取組方針
公共交通ネットワーク	拠点や重要な施設などを結ぶ公共交通	交通事業者と連携し、公共交通利用の継続的な意識啓発やドライバーの確保に向けた取組などを行うとともに、国・県と連携し、バス路線の維持に努めます。
公共交通軸	まちづくりの基軸となり、沿線に居住や都市機能の集積を図る公共交通	交通事業者と連携し、高頻度運行やパターンダイヤ化など、サービス水準の維持・向上を目指すとともに、必要に応じ、事業の再構築などにより持続性を確保します。 ※目指す高頻度運行の水準 約60本/日以上 鉄軌道は朝夕ピーク時片道 15～20 分に1本以上。
生活交通	生活の足となり、地域特性に応じて多様な形態でサービスを提供する公共交通	国・県と連携し、バス路線の維持に努めるとともに、交通事業者によるサービス提供が困難な地域においては、地域が主体となって運行する自主運行バスへの支援を行います。また、AI オンデマンドなどの新たな技術を活用した移動手段の導入を図るなど、地域特性に応じた効率的な運行により、生活の足の確保に努めます。

取組の柱②

市民が公共交通利用を意識した居住地選択ができる

「公共交通志向型居住の推進」

本市の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、「串」となる公共交通を活性化し、都心地区や地域生活拠点、公共交通の沿線の魅力を高めることで、その沿線に住みたいと思える市民や投資したくなる事業者を増やす誘導的手法を基本とします。これにより、市全体として長期的に、公共交通利用を意識した居住地の選択ができる環境を整備するものです。

また、人口や世帯数が減少し、都市が縮退する局面においては、空き家や低未利用地の活用などにより既成市街地の更新を進め、「お団子」の居住者の維持・増加を図る必要があります。

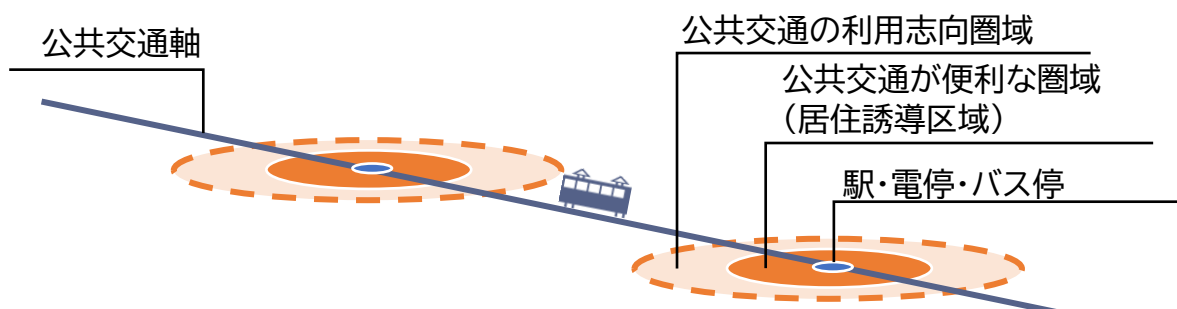
○公共交通志向型居住を推進する圏域の設定

公共交通を徒歩で利用可能^{注1)}で、公共交通利用を意識したライフスタイルを醸成する圏域を「公共交通の利用志向圏域」と設定します。「公共交通が便利な圏域」や「居住誘導区域」は、徒歩でのアクセスが容易な範囲として、その内側に設定します。

これらの圏域の設定を踏まえ、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。

■公共交通志向型居住を推進する範囲

公共交通の利用志向圏域	・ 都心地区 ・ 公共交通軸の駅や停留場から概ね 750m、バス停から概ね 600mの範囲
公共交通が便利な圏域	・ 都心地区 ・ 公共交通軸の駅や停留場から概ね 500m、バス停から概ね 300mで、用途地域などが定められた範囲



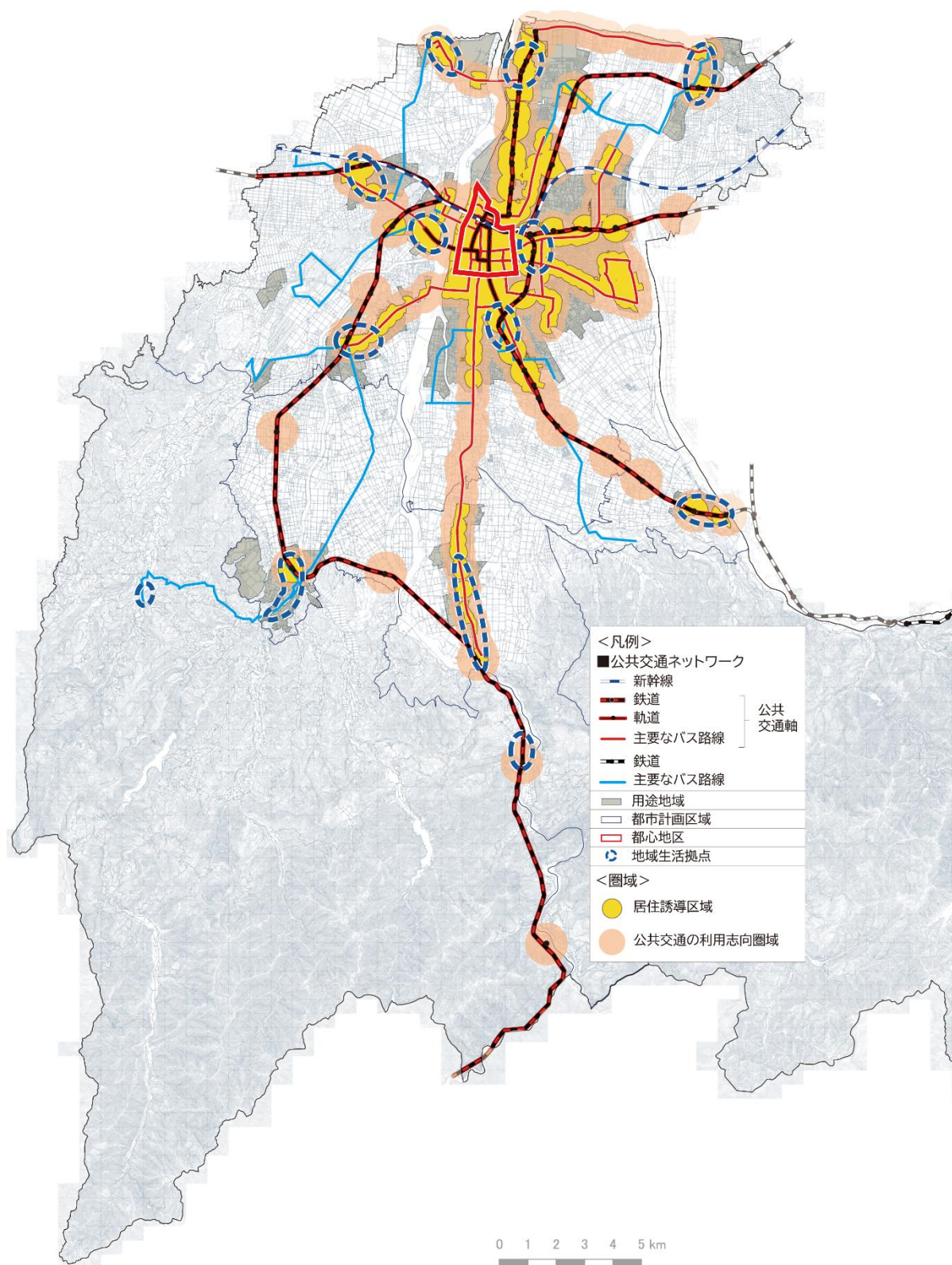
■圏域の区分と取組方針

区分	圏域像	取組方針
公共交通の利用志向圏域 ^{注2)}	公共交通軸の沿線で、公共交通利用を意識したライフスタイルの醸成を図る圏域	<p>公共交通を徒歩で利用可能な環境を踏まえ、市街地の無秩序な拡大を抑制しながら既成市街地の空き家や低未利用地の利活用を推進し、良好な住環境の形成と公共交通を利用するライフスタイルへの転換を促します。</p> <p>この圏域のうち公共交通の徒歩圏を中心に、地域住民が主体となって地区計画や建築協定などのまちづくりのルールを活用することで、地域の特性を踏まえて良好な住環境の保全を推進します。</p>
公共交通が便利な圏域	公共交通の利用志向圏域の内、都市機能や居住の集積を図る公共交通軸の沿線で、徒歩や公共交通での移動が便利な圏域	公共交通の徒歩圏である特性を活かし、居住を誘導します。新たな宅地造成だけでなく、増加する空き家や低未利用地の利活用・流通を促す支援、既成市街地の更新を促す支援などを積極的に行い、居住密度の維持・向上に努めます。
公共交通の利用志向圏域外	過度に車に依存せず、公共交通を賢く利用する生活を営む圏域	<p>地域特性に応じた生活交通サービスの提供により、必要に応じて公共交通軸を利用し、都心地区や地域生活拠点にアクセスできる環境の維持に努めます。</p> <p>既成市街地や既存集落(宅地)の中で、建物や土地利用の更新を促すことで、市街地を拡大させず、ライフスタイルやライフステージに応じた多様な暮らし方ができる居住環境の保全に努めます。</p>

注1)「公共交通利用実態調査(令和元年)」では、公共交通に徒歩でアクセスしている利用者は駅や停留場から概ね750m、バス停から概ね600mの範囲に居住している。

注2)公共交通の利用志向圏域には、公共交通が便利な圏域が含まれる。

■公共交通志向型居住の推進における圏域設定



取組の柱③

地域の個性を活かし、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」

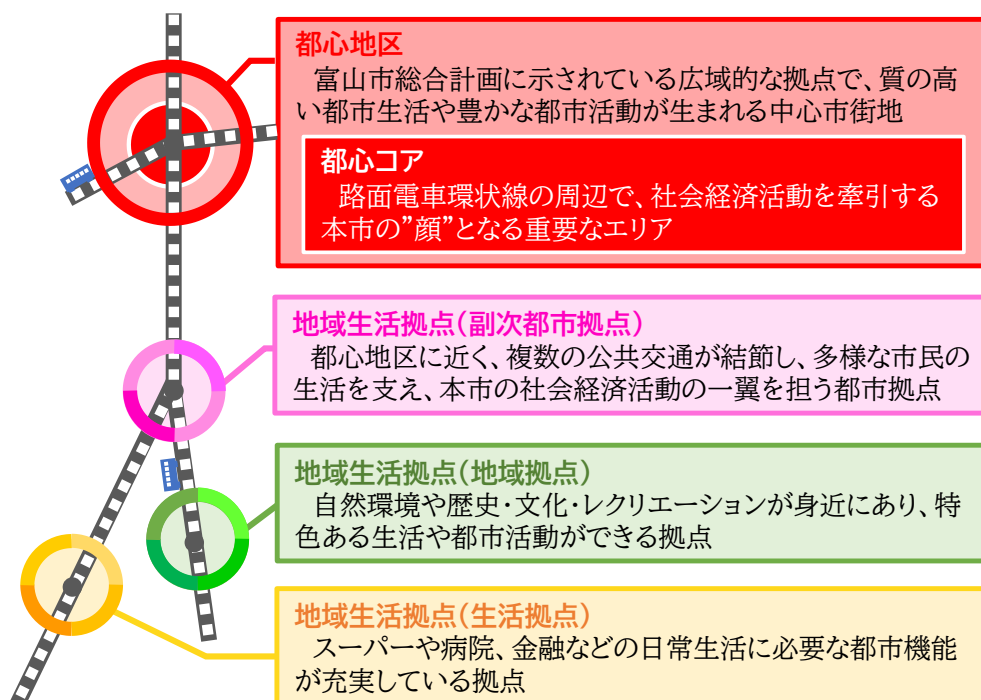
本市の都市構造は、地域に根差した歴史や文化、自然環境などを背景として形成された14の地域生活圏域に、都心地区をはじめとした14の地域生活拠点（「お団子」）があり、それらを公共交通（「串」）がつないでいます。

今後の人口減少下においても、市民や民間企業とともに地域の個性・資源を活かしながら、ヒト・コト・アイディアが集い、新たな価値やイノベーションを生み出すなど、地域の魅力の最大化を図ることで、生活空間をより豊かにする拠点を形成することが必要です。

<地域の個性を踏まえた拠点の区分>

立地や環境、公共交通の結節性、人口の集積状況、地域のつながりなどから、広域の拠点である「都心地区」、その近傍で公共交通によって複数の地域生活圏域とつながる「副次都市拠点」、豊かな自然環境や歴史・文化・レクリエーションが身近にある「地域拠点」、スーパーや病院・金融機関などが日常生活に必要な都市機能が充実している「生活拠点」の4つに区分します。また「都心地区」の核となるエリアを「都心コア」として設定します。

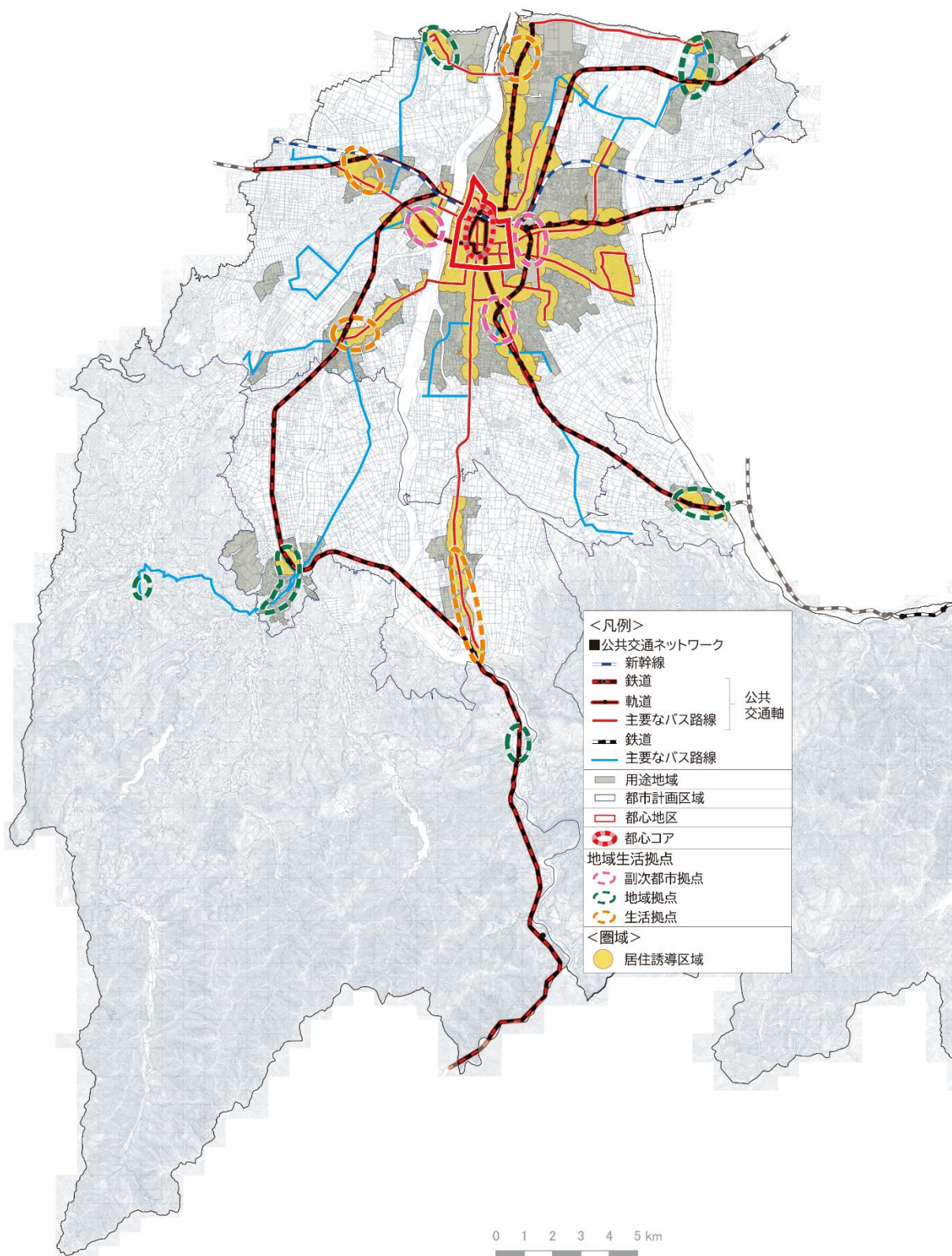
■拠点の区分と拠点像



■拠点の区分と取組方針

区分	拠点像	取組方針
都心地区 ・ 都心コア	<p>広域的な拠点で、質の高い都市生活や、豊かな都市活動が生まれる中心市街地</p> <p>特に都心コアは、路面電車環状線の周辺で、社会経済活動を牽引する”本市の顔”となる重要なエリア</p>	<p>商業・業務・行政などの多様な都市機能や公共交通をはじめとした都市サービスが充実し、都市の利便性と身近な自然を感じられる快適な居住環境、人中心の魅力的で寛容な都市空間の形成を推進します。</p> <p>特に「都心コア」では、富山駅の交通結節機能、徒歩や公共交通で回遊できる環境、グランドプラザなどの広場や商店街、松川などの緑地・水辺などを活かして、官民の投資や連携による市街地の更新を進めます。再開発事業などによる商業・業務などの都市機能の更なる集積、既存施設の複合化・機能転換などによる新たな都市機能の創出、高質な都市景観の形成、既存の道路・公園・緑地などを活用した緑豊かで人中心のウォークラブルな空間の形成、エリアの管理・価値向上を目指すエリアマネジメントなどに取組むことで、市民や来街者の豊かな都市活動が実現できる都市空間の形成を推進します。</p> <p>さらに活発な経済活動により生み出される諸税の市域全体への還流を促し、持続可能な都市経営につなげます。</p>
副次 都市拠点	<p>複数の公共交通の結節性を活かし、都心地区を補完し、多地域の市民生活を支え、本市の社会経済活動の一翼を担う都市拠点</p>	<p>都市計画制度を活用した市街地整備などにより、既存の都市機能や市街地の更新を推進し、人中心のウォークラブルな都市空間、良好な居住環境や都市景観の形成を図ります。また、都心地区と連携しながら、市民の生活や仕事を支えるとともに、市民や来街者の活発な都市活動・交流が創出できる都市空間の形成を図ります。</p>
地域拠点	<p>自然環境や歴史・文化・レクリエーションが身近にあり、市民の特色ある生活や来街者などの豊かな都市活動ができる拠点</p>	<p>既存の都市機能の維持とともに、歴史文化と調和した街並みや景観の保全、耕作地や山林・漁港などの生産環境の保全、官民連携による宿泊・観光施設の立地などの推進により、市民の豊かな営みだけでなく、来訪者の多様な都市活動も可能となる環境の形成を図ります。</p>
生活拠点	<p>スーパーや病院、金融などの日常生活に必要な都市機能が充実し、様々な地域の市民生活を支える拠点</p>	<p>スーパーや病院、金融などの日常生活に必要な都市機能の維持・更新、公共交通とのアクセス性の向上や生活交通の確保、生活道路の適正な保全などにより、車がなくても市民が日常生活に必要なサービスを享受できる拠点環境の形成を図ります。</p>

■地域生活拠点の位置と区分



取組の柱④

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

今後の加速度的な人口減少や世帯数の減少に伴い、既成市街地を中心に空き家や低未利用地の増加が見込まれ、生活環境の悪化が懸念されます。また、生産年齢人口の減少により、人材の不足や経済活動の縮小などが見込まれる中で、社会インフラの老朽化対策や頻発・激甚化する自然災害への対応などが必要となります。

このような状況を踏まえ、災害リスクや交通需要の変化、自然・緑などの保全・活用といった社会要請を勘案しながら、都市空間を構成する土地や建物、社会インフラなどの持続性の確保と価値の向上を図り、安全・安心で豊かな都市環境を創出していきます。

このため、コンパクトなまちづくりと連携しながら、市街地の適正な整備・更新、社会インフラや公共施設の計画的かつ効率的な維持管理・更新・統廃合、自然・営農環境の保全・活用などを推進していきます。

■都市空間マネジメントの主要要素と方針

要素	方針
市街地（土地）	<p>不要な市街地の拡大を抑制し、コンパクトなまちづくりと整合した、災害リスクが低い、優良な市街地環境が確保できる範囲に限定します。</p> <p>一方で、既成市街地では「圏域や拠点の設定」、「災害リスク」、「低未利用地の増加」などを踏まえて、都市計画の見直しや官民による投資の促進などにより、土地の利活用や既存の都市機能の保全を図るとともに、新たな宅地や業務・商業・文化などの都市機能の供給、優良な市街地環境の形成などを図ります。特に都心地区などの拠点では、市街地の更新を図りながら、土地の柔軟な利用や住宅・商業・業務が複合したミックスユース（複合利用）などを推進し、賑わいや歩きやすい環境の創出を図ります。</p> <p>また、中心商店街と住み分けできない大規模な商業施設は、適正化のため規制します。</p>
建物	<p>「増加する空き家」や「災害リスク」、「自然環境や都市環境への影響」などを勘案し、空き家の除却や既存建物の耐震化、環境に配慮した住宅建築、周辺景観と調和した建物デザインの推進などにより、安全で快適な市街地環境の形成を図ります。</p> <p>特に、地域生活拠点や居住誘導区域では、官民が協働して、中古不動産の流通などを促し、リノベーションやリフォームなどによる新たな利用や機能の創出・居住の誘導を図ります。</p>
社会インフラ・公共施設	<p>未整備の社会インフラや公共施設は、将来都市構造や需要の変化などを踏まえて、適宜、見直しを推進します。</p> <p>既存の社会インフラや公共施設は、「コンパクトなまちづくり」や「災害リスク」、「人口減少による交通量や利用者数などの需要の変化」などを踏まえて、管理の適正化や新たな仕組みの導入を進めるとともに、計画的かつ効率的な維持管理・更新・統廃合を推進します。さらに、施設の統廃合などにより未利用となった公有地や公共施設は、まちづくりにおける重要な資産と捉え、「コンパクトなまちづくりとの整合」と「行政需要」「地域ニーズ」などを踏まえて、都市計画の諸制度などの活用を必要に応じて検討し、有効活用を図ります。</p>
自然・営農環境（土地）	<p>市街地の拡大抑制と、郊外住宅のバラ建ちを規制し、豊かな自然・営農環境の保全を図ります。</p> <p>さらに、コンパクトなまちづくりとの整合と既存集落（宅地）の利活用を前提に、開発許可制度の見直しなどを推進し、まちづくりと連動した集落地域の形成や営農人材の確保などを図ります。</p> <p>また、歴史や風土に根付いた富山らしい眺望景観を守ることで、地域資源の価値を高め、魅力の創出を図ります。</p>

5 数値目標

本市の将来人口の推計値を基に、将来都市構造の実現に向けた数値目標として、「公共交通が便利な圏域に住む人口の割合」を設定します。

(1) 将来人口や世帯の見通し

概ね 20 年後（2045（令和 27）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整合し、354,958 人と想定します。

本計画期間中に、人口減少が加速度的に進みますが、社会移動は一定程度維持されると推測しています。このため、自然減少による都市の変化への対応と社会移動の適正な誘導が必要です。

■将来人口の設定

	実績 ^{注2)}		推計値 ^{注1)}	
	2005年(H17)	2025年(R7)	2045年(R27)	2065年(R47)
人 口	421,239 人	402,155 人	354,958 人	301,906 人
世 帯 <small>注3)</small>	155,822 世帯	187,692 世帯	181,024 世帯	158,131 世帯

注1) 推計値の人口は、富山市将来人口推計報告書（令和7年2月）の中位推計値

注2) 2005 年人口は国勢調査、2025 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

注3) 世帯は、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

■人口の変化予測^{注4)}

		2005年～2025年 の実績	2025年～2045年 の予測	比較
人口総数		19千人の減少	47千人の減少	2.5倍
内 訳	自然動態	29千人の減少	60 千人の減少	2.1 倍
	社会動態	10 千人の増加	13 千人の増加	1.3 倍

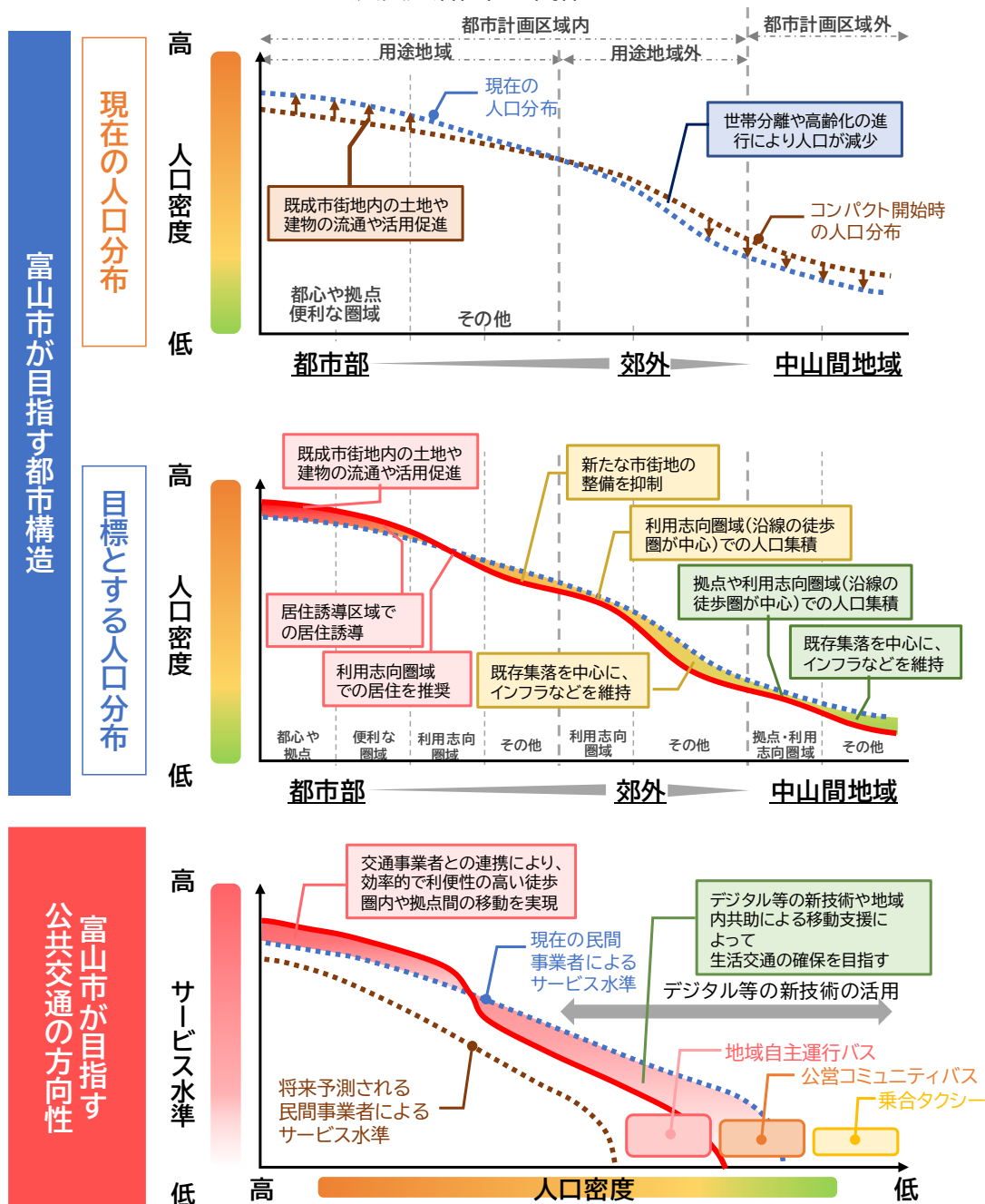
注4) 実績は、住民基本台帳データを基に、250mメッシュ単位で集計処理して算出、予測は富山市将来人口推計報告書（2025 年 2 月）の推計結果より算出

(2) 目指すべき人口分布と公共交通サービス水準

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、公共交通でつながる都心地区や地域生活拠点及び沿線の魅力を高め、公共交通が利用しやすい駅やバス停の徒歩圏に居住を誘導することで、中長期的に都市の拡大を抑制し、コンパクトにしていくものです。

また、人口減少がより進行する中山間地域などでは、地域の参画や新技術の活用などにより、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し、生活を支えていきます。

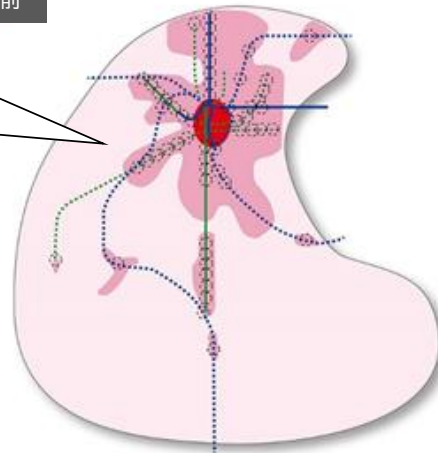
■コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の関係



■人口分布の変化イメージ

コンパクト以前

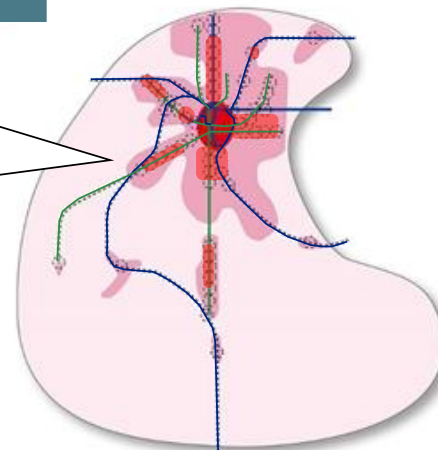
- ・郊外の開発により、広く薄い市街地を形成
- ・公共交通の利便性が高いところは限られており、日常生活では自動車に依存



こう変わった

現在

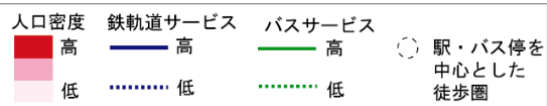
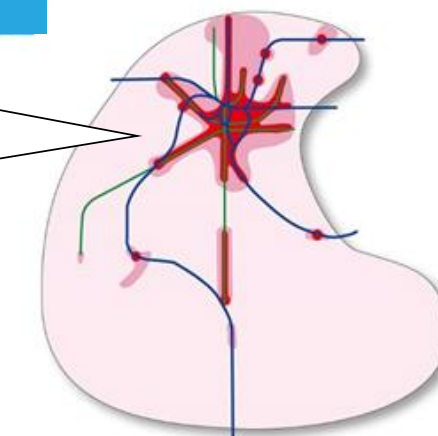
- ・人口の社会増は公共交通の沿線など市街化区域等を中心に变化
- ・市民が移動に対し自動車だけでなく、公共交通を選択する傾向



こう変えたい

将来

- ・公共交通の活性化と沿線の利便性の向上を引き続き進め、公共交通を志向する生活環境を生み出し、中長期的に公共交通沿線での人口密度を高める



(3) 人口減少の中で保つべき人口密度

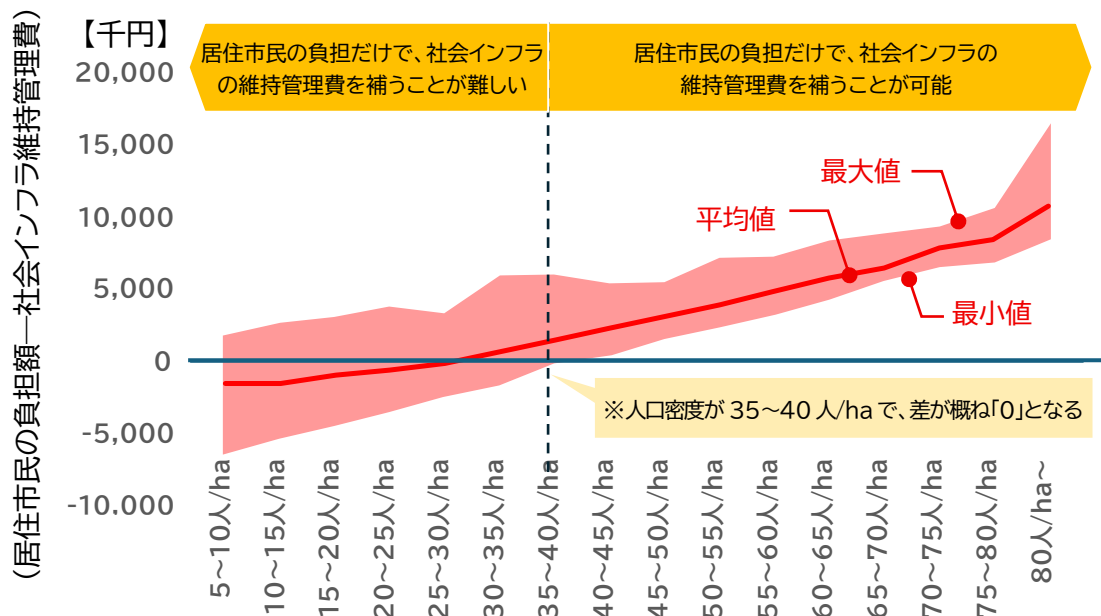
公共交通が便利な圏域の居住人口は、2025(令和7)年時点で162,293人となり、人口密度は市街地の目安となる40人/haを上回っています。しかしながら、今後は市内全域で人口が減少し、拠点などでも人口密度が低下するおそれがあります。

このため、都心地区などでは人口密度の維持や向上を目指し、活発な社会経済活動の保全を図る必要があるとともに、将来市民の負担とならないよう、公共交通が便利な圏域全体では、道路や下水道などの社会インフラの維持管理費を居住市民の負担額だけで補うことが難しくなる人口密度(35人/ha未満)への低下を避ける必要があります。

■公共交通が便利な圏域の居住人口と人口密度(2025年6月時点)

	都心地区	都心地区以外	合計 (公共交通が便利な圏域)
人口密度(人/ha)	49.05	40.02	42.01
人口(人)	21,387	140,906	162,293
面積(ha)	436	3,521	3,957

■社会インフラに対する居住市民の負担額と維持管理費の差(密度別、2045年時点推計)



【推計方法】

- 社会インフラ：道路、公園、上下水
- 居住市民の負担額：コンパクトなまちづくりを進めた場合の2045年の人口分布(250mメッシュ)から、各メッシュについて、人口と市民一人当たり社会インフラ負担額を乗算し、負担総額を算出。
- 社会インフラ費用：各メッシュについて、インフラの総量から維持管理費の総額を算出。
- 市民一人当たり社会インフラ負担額、並びに、社会インフラの総量及び維持管理費は令和2年度実績をもとに算出。

(4) 数値目標とモニタリング指標

①数値目標

公共交通が便利な圏域に住む市民の割合

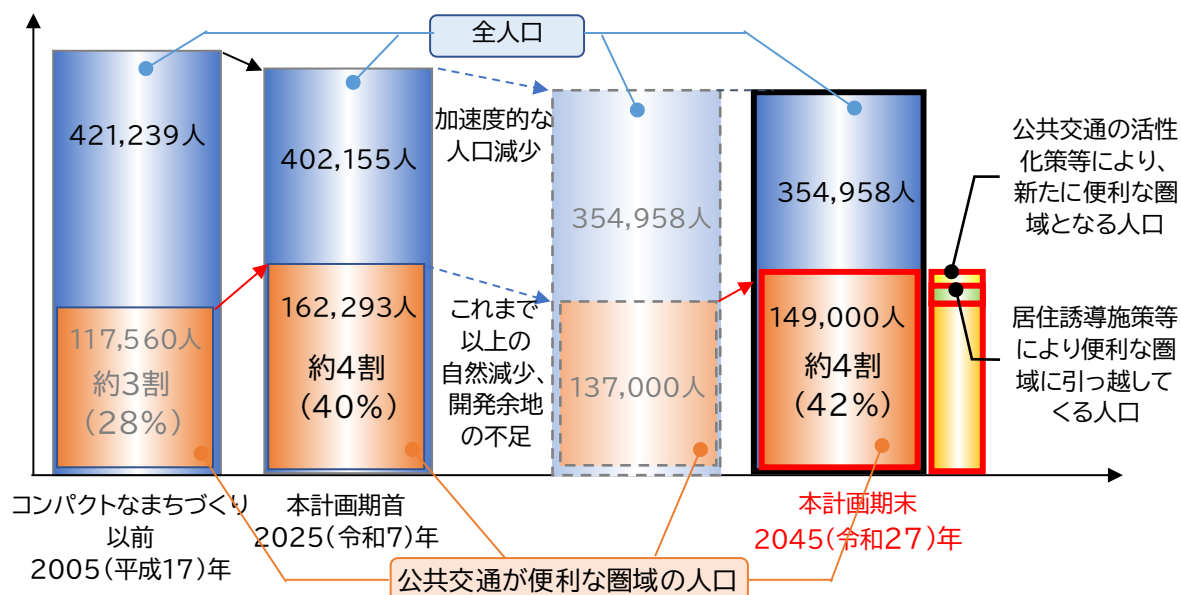
～20 年後に約 4 割の維持を目指す

2045（令和 27）年の本市の将来人口は 354,958 人と推計しており、これまで以上の自然減少や開発余地の不足が進めば、公共交通が便利な圏域人口は 137,000 人となることを見込まれます。

このため、20 年後の 2045（令和 27）年に、都心地区では概ね 50 人/ha、公共交通が便利な圏域全体では 35 人/ha 以上の人口密度を目指し、公共交通が便利な圏域に住む人口の目標を 149,000 人と設定します。

以上から、数値目標は、公共交通が便利な圏域に住む市民の割合とし、2025 年（令和 7 年）時点の約 4 割に対し、20 年後の 2045 年（令和 27 年）においても約 4 割の維持を目指す。

■公共交通が便利な地域に住む市民の割合



②モニタリング指標

人口減少下でのまちづくりの進捗を確認するため、以下の3つのモニタリング指標を設定します。

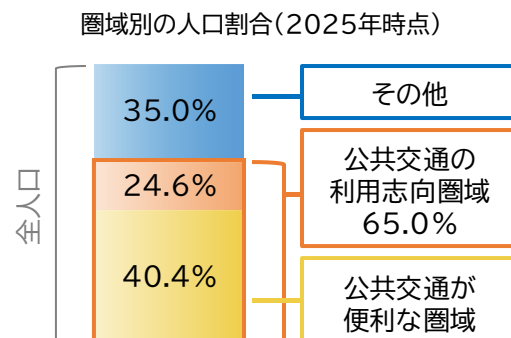
モニタリング指標	頻度	目的
公共交通が便利な圏域（都心地区及び公共交通軸の徒歩圏）の社会動態	毎年	公共交通が便利な圏域での居住誘導の進捗を把握
公共交通の利用志向圏域に住む市民の割合	毎年	公共交通を支える市民の集積状況を把握
市全体の人口と社会動態	毎年	選ばれるまちの実現に向けた進捗状況を把握

コラム 公共交通の利用を志向できる圏域

①数値目標で示した「公共交通が便利な圏域」の居住人口の目標値は、用途地域が設定されている公共交通軸の徒歩圏（鉄軌道駅から500m、バス停から300m）を対象とし、2025（令和7）年時点で市民全体の40.4%が居住しています。

この徒歩圏は、用途地域の設定のない市街化調整区域や非線引きの都市計画区域の白地地域にも広がっており、さらに、本計画で新たに設定した徒歩での利用実態のある利用志向圏域（鉄軌道駅から750m、バス停から600m）を踏まえると、市民全体の65.0%が、徒歩で公共交通軸にアクセスができる範囲に住んでいます。

このように7割近くの市民が、徒歩での公共交通の利用を志向できる圏域に居住していると考えられます。



6 まちの目標と生活像

まちづくりの理念である「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」を実現することによる都市活動や市民のライフスタイルを視覚的に分かりやすく提示することで、まちづくりに関わる市民や事業者などが将来都市像をイメージしながら取組めるよう、まちの目標と生活像（全体・エリア別）を示します。

(1)まちの目標

①車を使わなくても安心して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にとっても、徒歩や公共交通を中心とした移動手段を選ぶことができ、商業・業務・医療などの都市機能を享受できる、安心して快適な暮らしを実感できるまちを目指します。

②市民のライフステージなどに応じた多様な住まい方が選択できるまち

市民のライフスタイルが多様化する中、既成市街地を中心に歩いて暮らせるまちや、歴史・文化が息づくまち、田園風景が広がる自然豊かなまちなど、ライフステージに応じて多様な住まいや生活環境を選択できるまちを目指します。

③地域の個性が発揮された拠点集中型のまち

都市機能や交通環境、歴史・文化などの地域資源を活かし、本市の顔である都心地区をはじめ、各地域で個性が発揮された地域生活拠点を形成します。また、それらを公共交通でつなぐ拠点集中型のまちを目指します。

④持続可能で災害に強い、安全・安心なまち

コンパクトなまちづくりを意識した土地利用の推進や無秩序な市街地拡大の抑制を図るため、市全域を見据えて、社会インフラの維持管理、空き家・空き地の管理、激甚化する自然災害への対応などを推進し、安全・安心なまちを目指します。

⑤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大な面積を持つ本市の特性を踏まえ、緑地や街路樹の保全・整備、豊かな自然や営農環境の保全、魅力ある景観の保全と形成などを、市民との協働により守り育てる環境に優しいまちを目指します。

(2) 生活像

①都市全体の生活像

将来のまちは、鉄軌道をはじめとした公共交通沿線で既成市街地の再構築が進み、都心地区や地域生活拠点では、都市の諸機能が集積と、人中心で高質な都市空間が形成され、都市の広がりが抑えられた魅力あるコンパクトなまちへと変化が進んでいます。

各地域が持つ自然環境や歴史・文化などの個性が発揮された拠点形成が進み、これらを結ぶ使いやすい公共交通ネットワークが充実したことで、通勤や通学だけでなく、おでかけをする市民の多くがクルマ以外の移動手段も選択し、日常生活を豊かにするヒト・モノ・コトに出会い、多様なライフスタイルを享受しながら、暮らしやすさを実感しています。

さらに、老朽化する社会インフラの維持・更新と頻発・激甚化する自然災害への備えをまちづくりとの整合を図りながら進めることで、持続可能で災害に強い安全で安心なまちの形成が進むとともに、農林漁業と調和した市街地周辺の農地や自然環境が保全され、豊かな自然が守り育まれています。



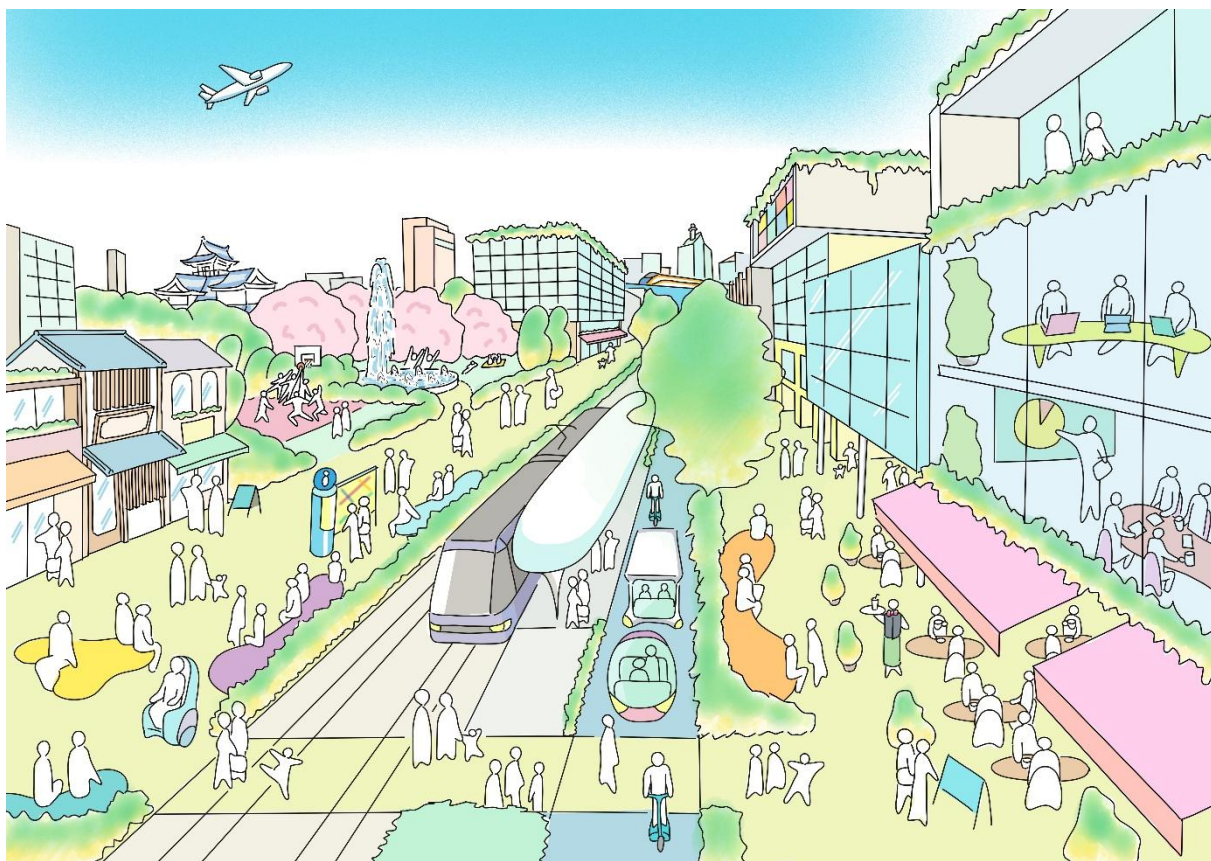
(注) このイラストは都市全体の将来イメージであり、施設の配置などは正確でない場合があります。

②地域生活拠点の生活像

■都心地区・都心コア

都心地区では、市全域とのつながりを感じながら、創造性と賑わいに満ちた活力ある暮らしが広がっています。また、生活に必要な都市機能が集積し、緑と調和した人中心のまちで、市民は便利で快適な都市の生活を楽しんでいます。

都心コアを中心に、徒歩や公共交通で回遊しやすい移動環境とリノベーションにより魅力を増した建物や公共空間が、沿線の良好な都市景観と調和し、市民や来街者を惹きつけ、居住だけでなく、業務や交流、余暇活動などの多様な活動が生まれることで、民間の活発な投資や市民による新たな挑戦・起業につながっています。

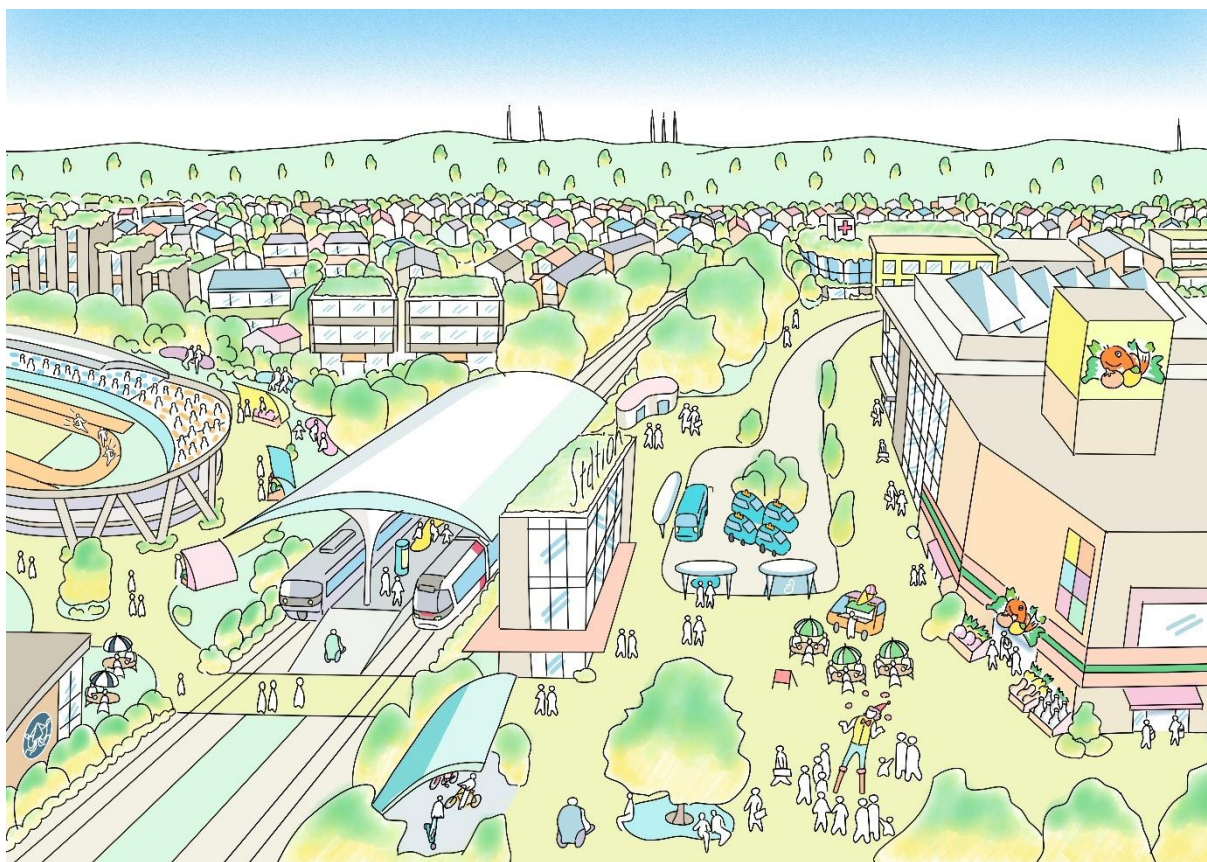


(注) このイラストは特定の場所をイメージしたものではありません。

■地域生活拠点－副次都市拠点－

副次都市拠点は、複数の公共交通が交わる便利なエリアで、都心地区にも近く、様々な地域から市民が集まる場所です。生活に欠かせないスーパーや病院、金融機関はもちろん、学校や職場なども整い、緑豊かで歩きやすい環境も整備されています。

また、市民や来街者の交流が生まれる施設、災害時の重要な拠点となる施設が立地し、起業などの新たなチャレンジをする場としても活用されるなど、都心地区とは異なる魅力・楽しさに出会え、市民にとって心地よい活力ある都市の生活が広がっています。



(注) このイラストは特定の場所をイメージしたものではありません。

■地域生活拠点－地域拠点－

市内各地から公共交通でアクセス可能な地域拠点は、富山ならではの自然や文化が凝縮されています。山や海に近く、特徴的な風景の中で、公共交通を利用して訪れる市民や来街者に、観光・レジャー、祭り、地元の特産品などを楽しむ機会を提供しています。

周辺に暮らす市民は、四季の移ろいを感じながら農業・漁業・林業などに従事し、または地域行事に参加することで、地域の文化や生活を育みながら、地域に根差した豊かな生活を送っています。



(注) このイラストは特定の場所をイメージしたものではありません。

■地域生活拠点－生活拠点－

生活拠点は、公共交通でアクセスしやすい多くの市民にとって便利な場所にあります。そこには、買い物や病院、銀行、公共施設など、暮らしに欠かせない機能が集積しており、学校や職場もあるなど、地域住民が自然と顔を合わせる「リビング」のような役割を果たしています。

周辺に暮らす市民は、徒歩や公共交通を利用して生活拠点に訪れ、地元の新鮮な食材を手に入れたり、知人との会話を楽しんだり、気軽な飲食店でゆったりと過ごすなど、拠点での活動を通じて、市民同士がつながり、支えあう、安心感のある生活が営まれています。



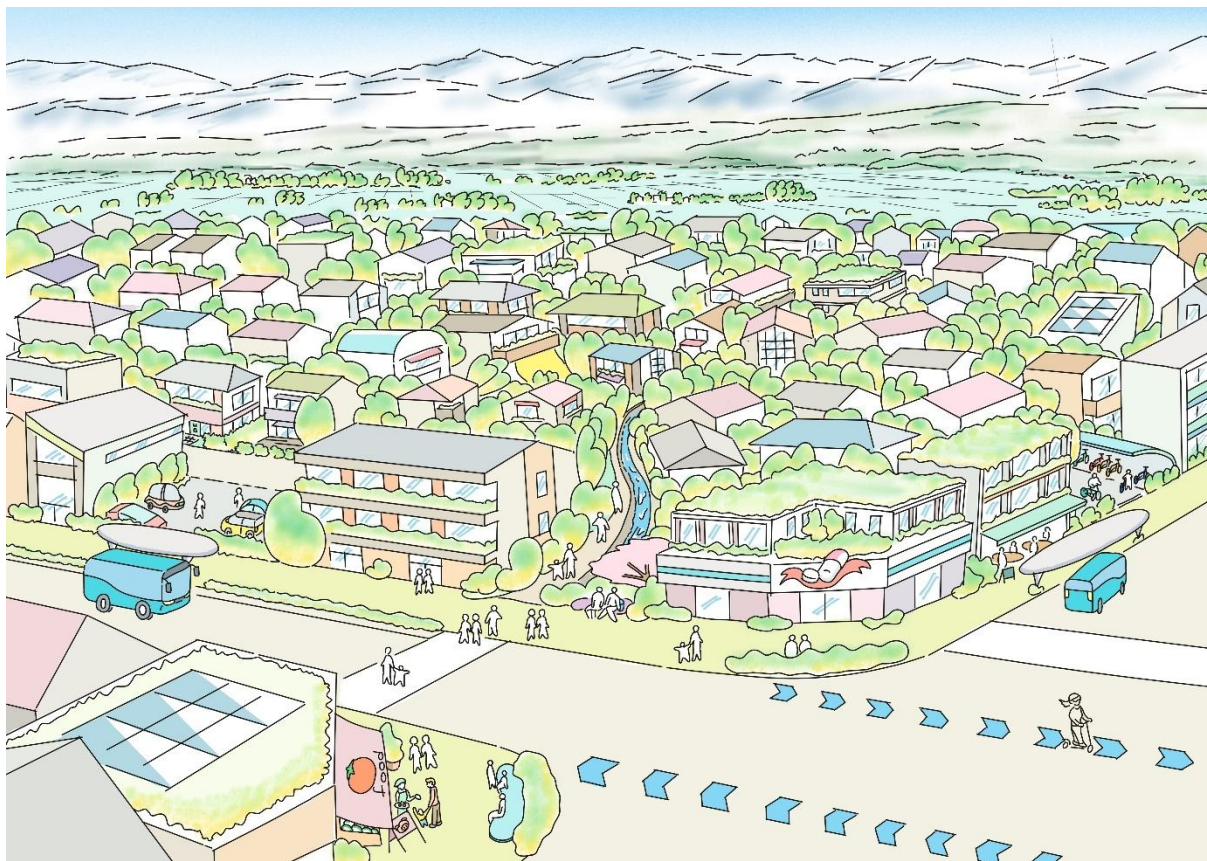
(注) このイラストは特定の場所をイメージしたものではありません。

③公共交通の沿線と沿線外の生活像

■公共交通の沿線

市民は徒歩や自転車を中心とした移動手段により、最寄りの公共交通へアクセスし、子どもから高齢者まで誰もが気軽に都心地区や周辺の地域生活拠点などへ移動できます。これにより、駅やバス停を起点とした通勤・通学・買い物・余暇などの公共交通を活用するライフスタイルが広がっています。

沿線には多様な世代が暮らしており、子育て支援施設や教育施設、商店、事業所などが立地しています。また、空き家や低未利用地は、新たな住宅や地域の広場、家庭菜園などに再生され、既存の都市機能を活かした持続可能で快適な生活が営まれています。



(注) このイラストは特定の場所をイメージしたものではありません。

■公共交通の沿線外

車利用を中心とした生活が営まれています。コミュニティバスや地域が主体となって運営する移動手段などにより、主要な都市機能や公共交通へのアクセスが確保されています。また、移動スーパーやICTを活用しながら不足する都市機能を補うなど、地域コミュニティを主体とした共助によって車が自由に使えない市民の生活が支えられています。

特に、自然が身近にある田園地域や山あいの集落では、農業・漁業・林業などの第1次産業に従事する市民も多く、これらの生産活動は、農村の景観や文化を保全・継承するだけでなく、水源や動植物の営みなどの自然環境を育み、都市部をはじめとした多くの市民に豊かな食や安らぎを提供します。さらには、水害や土砂崩れを防ぎ、川の流れを安定させるなど都市の安全・安心を支える重要な役割を担っています。



(注) このイラストは特定の場所をイメージしたものではありません。

(1)土地利用の方針

基本的な考え方

土地利用は、都市の望ましい市街地像を計画的に実現していくため、農林漁業や自然環境などとの健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保する都市計画の根幹となるものです。

今後の人口減少下では、住宅や商業施設などの建築活動はあるものの、その量は縮小するものと予想され、身近な生活サービス機能の喪失や、空き家や低未利用地の発生などによる非効率な土地利用が進行し、都市の活力や市民生活の質の低下に加え、都市経営コストの増大などの悪影響が懸念されます。

このため、今後の土地利用は、無秩序な市街地の拡大を抑制し、既成市街地の空き家や低未利用地を活用しながら、都市機能の集積を図るなど、市街地の更新を前提とした土地利用が必要となります。特に、都心地区などの拠点では、市街地の更新にあわせ、土地の柔軟な利用や住宅・商業・業務などが複合するミックスユース（複合利用）を推進し、賑わいや歩きやすい環境の創出を図ることが必要です。

1) 土地利用の区分

①商業系土地利用

広域的な商圈をもった大規模商業施設の出退店動向は、地域の商業施設や人の流れなどに影響し、まちづくりにも大きな影響を与えます。また、今後の人口減少で商業床の需要は減少するものと考えられ、既存の商業施設の維持も困難です。

このため、安定的な商業地の形成を図るために商業施設間のすみわけを明確にし、店舗過剰による過当競争を抑制する必要があることから、集積すべき業種・業態と商圈の広がりに応じた商業施設の適正配置を前提に、「広域商業地区」「地域商業地区」「沿道商業地区」の3つの土地利用に区分します。

②産業系土地利用

産業系土地利用は、本市の産業経済の一翼を担う工業の振興と、生産や消費を支える流通の高度化・効率化を図るため、「工業地区」と「流通業務地区」の2つの土地利用に区分します。

③住宅系土地利用

住宅系土地利用は、多様な住まい方の選択肢を提供するため、「住宅専用地区」「住居地区」「複合用途地区」の3つの土地利用に区分します。

④農業・自然系土地利用

農業・自然系土地利用は、農地及び森林の保全を図るとともに、農林業の担い手である集落の定住環境を維持するため、「農業保全地域」「集落地域」「森林環境保全地域」の3つの土地利用に区分します。

■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圈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	概ね地域生活圏域の広がりを商圈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域を超えた商圈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	工場などの操業環境の整備・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、店舗などの集積を図る地区
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、工場など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	丘陵や山間部の森林などの良好な自然環境の保全を図る地域

2) 土地利用の基本方針

①商業系土地利用

都心地区などの地域生活拠点における魅力ある商業施設の立地や、賑わいの創出、商業施設の機能集積を前提に、「広域商業地区」「地域商業地区」「沿道商業地区」の区分に応じた土地利用の基本方針を設定します。

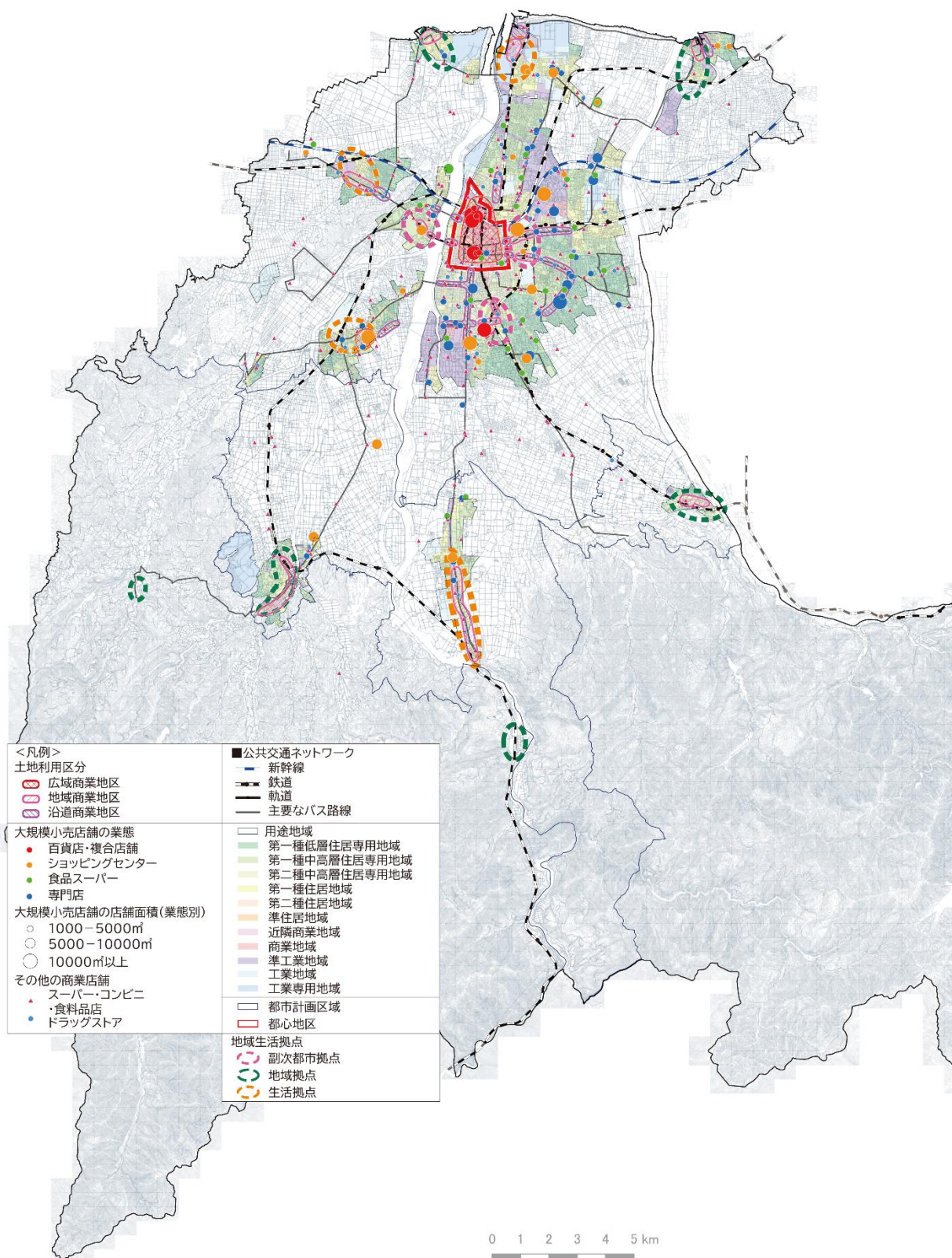
■全体の取組方針

- ・一定規模以上の大規模な商業施設については、広域商業地区では立地を可能とするが、その他の地区では立地を抑制します。
- ・広域商業地区や地域商業地区である地域生活拠点では、既にある公共交通、都市機能や資源を踏まえ、拠点特性に応じた商業機能の集積を推進する。このため、商業系土地利用を拡大させない適正な範囲で、既存商業機能の維持や拡充のための建替えなどの実現を目指すことから、必要に応じて用途地域の見直しなどを推進します。

■区分別の取組方針

区分		配置	方針
商業系	広域商業地区	・都心地区 ・婦中地域の地域生活拠点	・都心地区は都心コアを中心に、土地・建物の高度化や更新などにより、広域性の高い商業や医療、スポーツ・文化施設、本社・支店などの機能を持つ業務施設を誘致し、経済活動の中心として、賑わいと魅力の向上を図ります。 ・速星駅周辺の地域生活拠点では、大規模な既存商業施設を核に市民生活を支え、市内外から集客が可能な魅力ある商業地区を形成します。
	地域商業地区	・広域商業地区以外の地域生活拠点	・地域生活拠点の区分を踏まえ、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が集積し、個人経営の小売店など特色ある店舗も立地する特徴ある商業地区を形成します。 ・加えて、副次都市拠点は、多様な地域との結節や都心地区へのアクセスの良さなどを活かし、事業所や小売店・飲食店・温浴施設などの機能を充実させます。地域拠点は、地域の観光や文化・歴史資源などと親和性が高い飲食店、小売店・宿泊施設などの集積を推進します。
	沿道商業地区	・広域商業地区との連続性や各地域生活圏域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、後背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させます。

■商業系土地利用の配置図



②産業系土地利用

本市に立地する工場や流通業務施設の集積性と、豊富な土地や水、災害発生が少ないなどの自然環境、高速道路や国道、港湾施設などの交通機能を活かし、「工業地区」では本市の産業経済の一翼を担う工業の振興を、「流通業務地区」では生産や消費を支える流通の高度化・効率化を図る土地利用の方針を設定します。

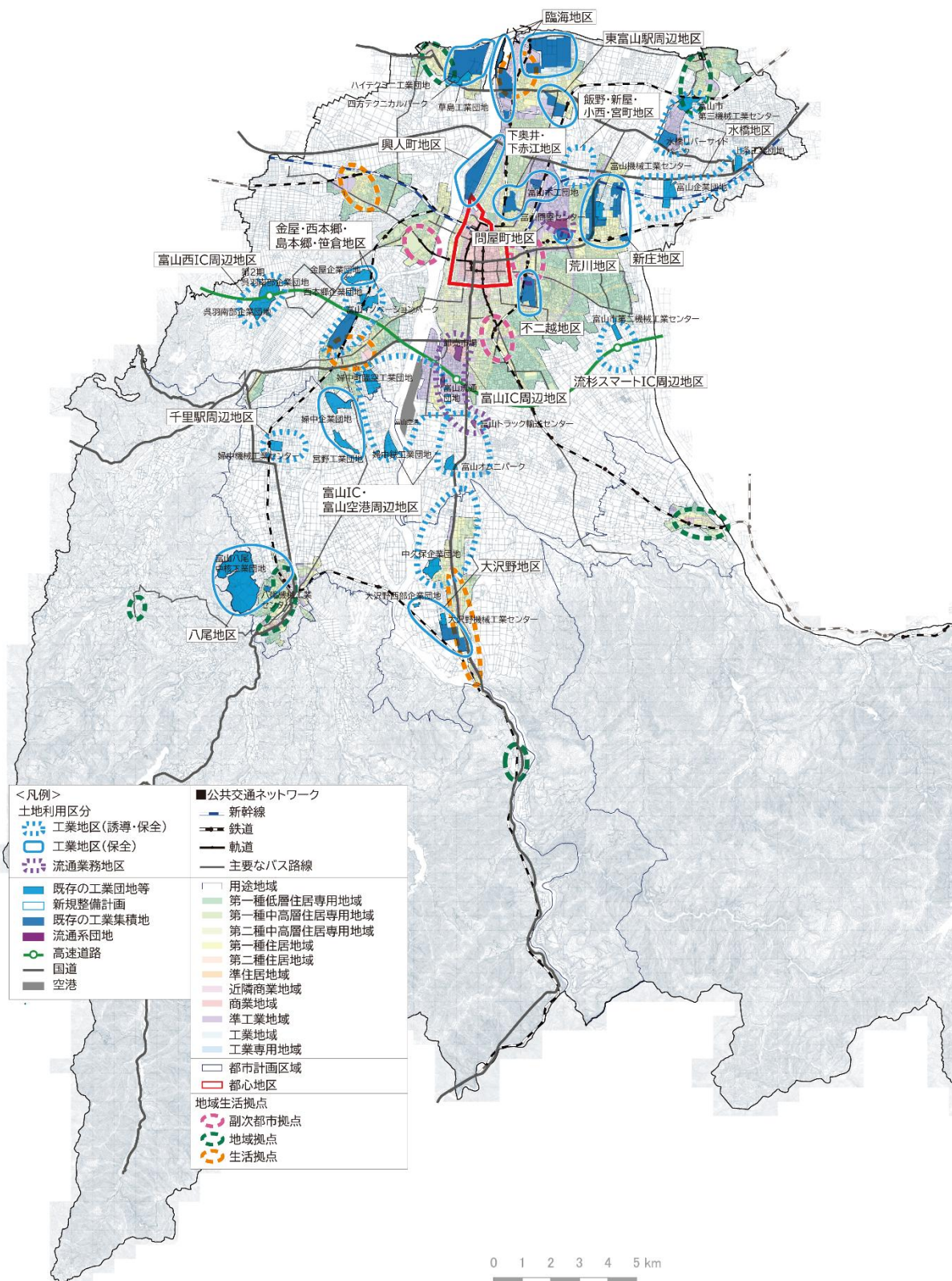
■全体の方針

- ・企業ニーズを踏まえ、空き施設や低未利用地となった産業系土地の再活用による既存工業団地などの保全・更新を推進します。
- ・適時適切な規模の企業団地や流通団地の新たな整備を検討することとし、交通などの条件と騒音・振動などの影響が少ない操業環境、また、業種によっては通勤での公共交通利用を想定し、富山市総合計画や富山市工業振興ビジョン、若しくはこれらに基づく計画での定めにより、立地を検討します。

■区分別の取組方針

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では国際拠点港である伏木富山港の港湾機能を活かし、重化学工業や製造業などを主体とします。 ・北陸自動車道 IC の周辺、富山空港の周辺では、恵まれた高速交通条件を活かし、運送業や卸売業などの物流関連、また、本市の主要産業の1つである医薬品や機械、電子部品などのものづくり産業に対応します。 ・北陸最大規模の富山八尾中核工業団地周辺では、大規模工場の立地が可能な環境を活かし、医療品や電子部品、ICTなどの先端技術産業を中心とします。 ・国道をはじめとした幹線道路沿いにおいて、大規模工場や中小企業団地を主体とします。
	流通業務地区	<ul style="list-style-type: none"> ・国道8号と国道41号の結節点周辺において、富山問屋センターを中心とします。 ・富山 IC 周辺では、富山公設地方卸売市場、富山流通団地、富山トラック輸送センターを中心とします。

■産業系土地利用の配置図



③住居系土地利用

市街地の現状とコンパクトなまちづくりの方針に沿って、「住宅専用地区」「住居地区」「複合用途地区」を区分し、公共交通を軸に居住の集積を進めます。

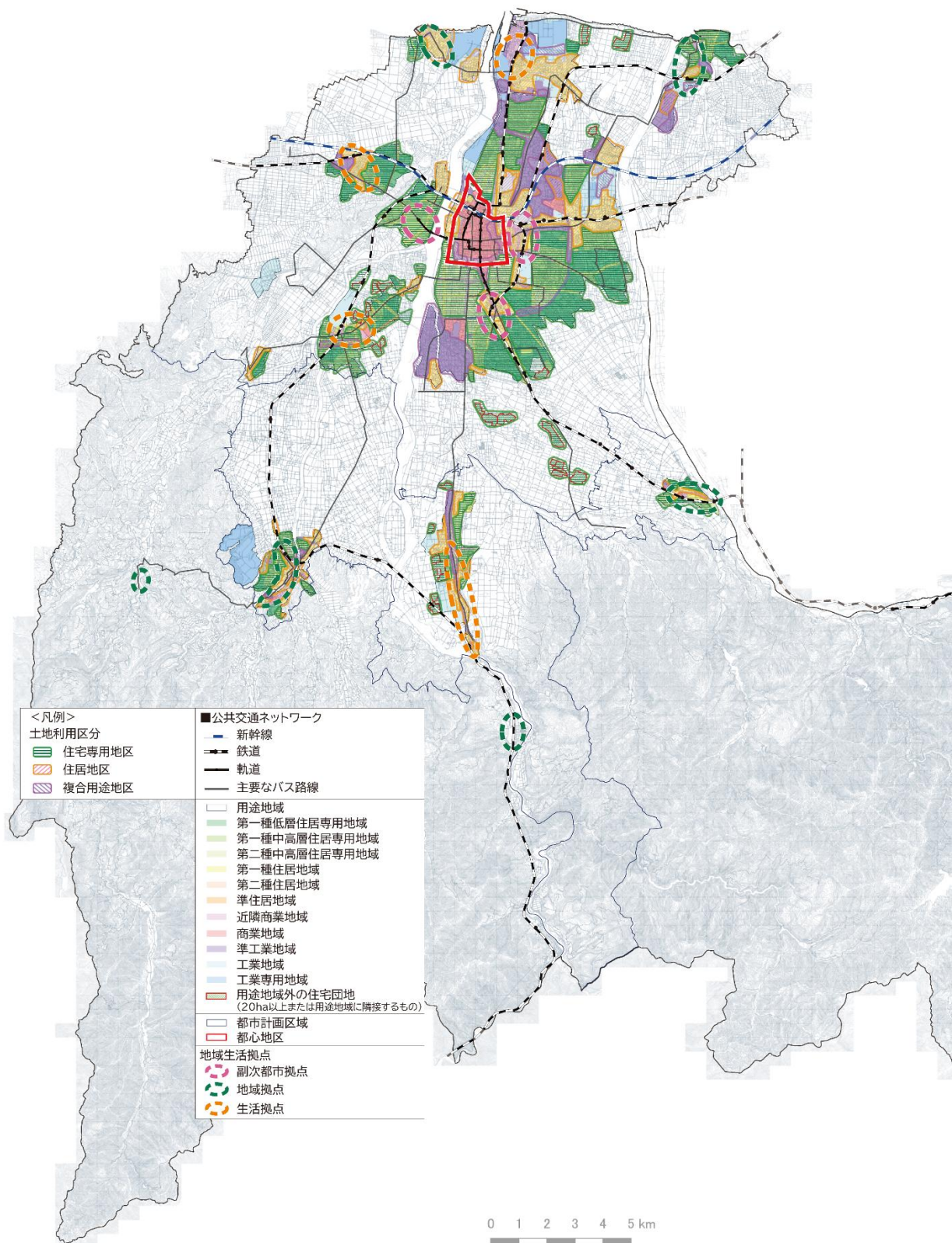
■共通の取組方針

- ・用途地域などの都市計画と公共交通の利用志向圏域の設定を考慮し、メリハリのある住居系土地利用を推進します。
- ・公共交通の利用志向圏域では、既成市街地の利活用により、街区の整除などを推進します。このため、住居系土地利用が主体で工業系の用途地域が設定されている地区では、用途地域の見直しなどにより、良質な住環境の形成を目指します。
- ・公共交通の利用志向圏域の外側では、都市計画の定めによる土地利用を可能としながらも、用途地域の見直しなどにより過度な人口増加の抑制を目指します。

■区分別の取組方針

区分		配置	方針
住居系	住宅専用地区	・郊外部などの計画的な住宅開発など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"> ・第一種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、用途地域外で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(概ね20ha)に配置します。 ・戸建住宅地では、緑豊でゆとりある住環境を形成し、中層住宅地では、周辺の街並みと調和がとれた住環境を形成します。 ・敷地規模が比較的大きく、生垣などの緑の多い良好な住宅地では、地区計画や建築協定、緑化協定などの活用を促進します。
	住居地区	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅を主体に、生活利便性を支える商業機能などの機能も包含する地区 ・住宅地としての土地利用が進んでいる工業系の地区 	<ul style="list-style-type: none"> ・第一種・第二種住居地域及び準住居地域、全建物面積に占める住宅面積が80%以上の工業系用途地域に配置します。 ・工業系の用途地域では、現状に合わせて用途地域の見直しを推進し、住環境の悪化を抑制します。 ・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します。
	複合用途地区	・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"> ・商業系や工業系の用途地域で住宅が混在する地区に設定します。 ・職住近接の軽工業や事務所、店舗などの営業環境の保全・育成を図りつつ、居住と調和した環境を形成します。 ・土地利用の進展状況などを考慮し、用途地域の見直しを推進し、住環境の悪化を抑制します。

■住居系土地利用の配置図



④農業・自然系土地利用

森林を主体とした「森林環境保全地域」や田園を主体とした「農業保全地域」が市街地近郊の平野部から中山間地域に広がり、その周辺には営農従事者の住居などがある「集落地域」が点在しており、豊かな自然や営農環境を保全するとともに、集落地域の営みを確保します。

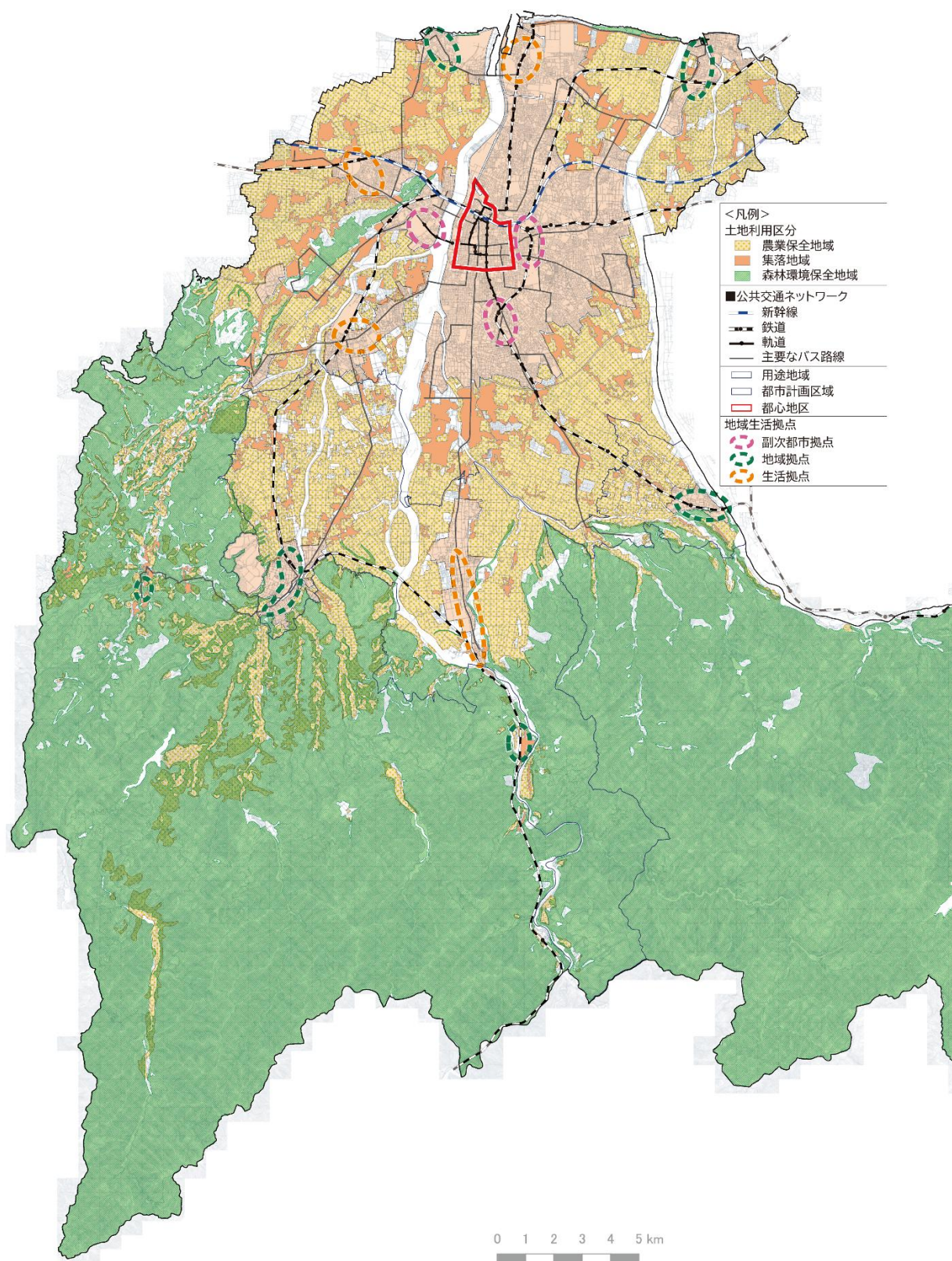
■共通の取組方針

・農業や農山村、森林の持つ国土の保全、水源の涵養、景観などの多面的な機能を評価し、コンパクトなまちづくりの方針と整合を図りながら、その営みを保全します。

■区分別の取組方針

区分		配置	方針
農業・自然系	農業保全地域	・市街地周辺の集団性を持った優良農地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の農地転用を抑制し、良好な営農環境を保全します。 ・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します。
	集落地域	・市街地周辺及び中山間地域の集落で概ね50戸以上が連担するまとまりをもった住宅地（用途地域外の住宅専用地区を除く）	・地域コミュニティや農林漁業の持続性確保・活性化の観点で、住宅のバラ立ちを規制し、既存集落（宅地）内を原則としながら集落地域の性格と整合した建築や居住を可能とすることなどにより、生活環境の改善を図ります。 ・公共交通軸である鉄軌道の徒歩圏や公共交通の利用志向圏域とその外側では、開発許可などを区別し、公共交通が利用しやすい環境を活かして、人口や都市機能の一定程度の維持を図ります。
	森林環境保全地域	・丘陵や山間部など（地域森林計画対象の民有林、国有林）	・良好な自然環境を維持、保全します。 ・自然環境の維持、保全を前提に、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利活用を推進します。

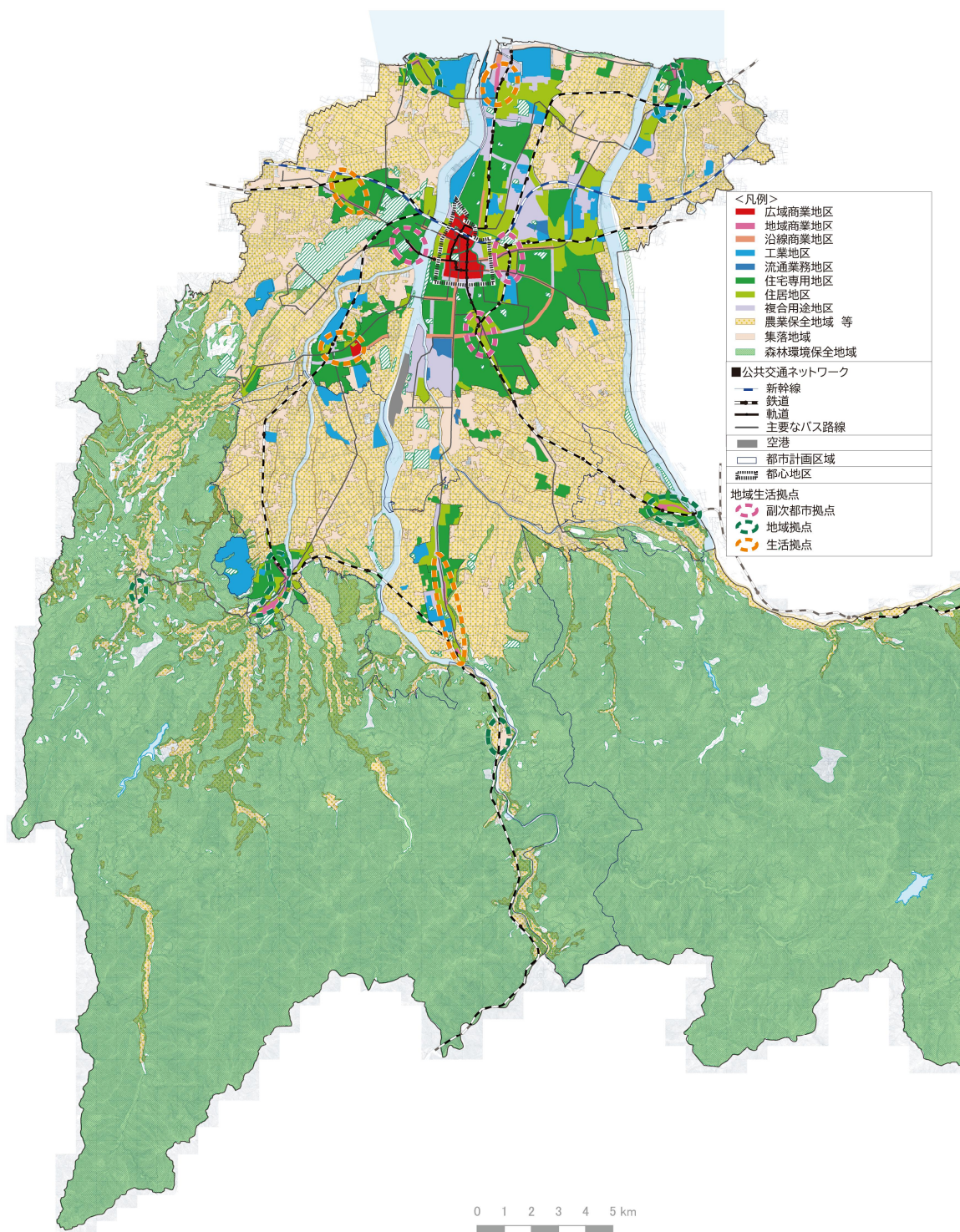
■農業・自然系土地利用の配置図



3) 土地利用構想図

各土地利用区分の配置と方針を踏まえた土地利用構想図を示します。

■土地利用構想図



(2) 交通体系の方針（公共交通、道路、広域鉄道・空港・港湾）

公共交通

①基本的な考え方

鉄軌道や路線バスなどの公共交通は市民生活を支える重要な移動手段であり、交通事業者をはじめとする関係者の適切な役割分担と連携を図ることで、コンパクトなまちづくりの基軸となる公共交通軸の利便性向上、交通結節機能の強化やデジタル技術等の活用による利用環境の改善、地域特性に応じた生活交通の確保などの取組みを進め、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通の実現を目指します。

②取組方針

■公共交通軸

鉄道サービスのブラッシュアップ

- 鉄道サービスのブラッシュアップに向けて、関係者と連携し以下の取組を進めます。
- ・ 高運行頻度運行やパターンダイヤの導入による、使いやすく、分かりやすいダイヤへの改善
 - ・ 周辺土地利用や民間開発等の社会情勢の変化に応じて、新たな改札口や新駅の設置
 - ・ 快適性や安全性の向上やバリアフリー化の推進を図るため、老朽化した施設・設備の更新・改良、デザイン性や環境性能に優れた新型車両の導入
 - ・ 接続する交通サービス間のダイヤ調整による乗継円滑化
 - ・ デジタル技術による分かりやすい利用案内情報の提供やキャッシュレス決済システムの導入
 - ・ 運転士等の担い手の確保
 - ・ 運行や維持管理に係る事業の適切な役割分担と関係者の投資による持続可能な運営とサービス水準の確保

駅周辺整備の推進

- 土地利用との整合や関係者と連携を図りながら、以下の駅周辺まちづくりを推進します。
- ・ 都心地区や副次都市拠点において、駅の多機能化やウォーカブルな空間整備など、駅とまちの一体的な都市空間の創出による拠点性の向上
 - ・ 自家用車による送迎やバス等との乗継利便性の向上に向け、駅前広場整備による交通結節機能の強化
 - ・ 駅周辺道路の改善、パークアンドライド駐車場や駐輪場の整備による駅のアクセス性の向上

路面電車のサービスレベルの深化

路面電車は、南北接続の実現などによりサービス水準が向上しており、今後も深化に向け、関係者と連携し以下の取組を進めます。

- ・快適性や安全性の向上を図るため、老朽化した施設・設備の更新・改良、環境性能に優れた新型車両の導入
- ・停留場のバリアフリー化や上屋の整備
- ・デジタル技術を活用した分かりやすい利用案内情報の提供やキャッシュレス決済システムの充実
- ・南富山駅における鉄道と路面電車の結節機能の強化
- ・運転士等の担い手の確保

幹線バス路線の機能強化

幹線バス路線の機能強化に向けて、関係者と連携し以下の取組を進めます。

- ・運行頻度の維持・向上
- ・デザイン性や環境性能に優れたバス車両の導入
- ・バス停の上屋整備等による利用環境の改善
- ・運転士等の担い手の確保

■公共交通ネットワーク・生活交通

生活の足の確保

生活の足の確保に向けて、関係者と連携し以下の取組を進めます。

- ・一定の利用がある生活バス路線の維持
- ・ルートやダイヤの改善による鉄道との連携強化
- ・デジタル技術を活用した分かりやすい利用案内情報の提供やキャッシュレス決済システムの充実
- ・運転士等の担い手の確保
- ・地域自主運行バスへの支援やA I による効率的な運行など、地域特性に応じて多様な主体による交通サービスの提供

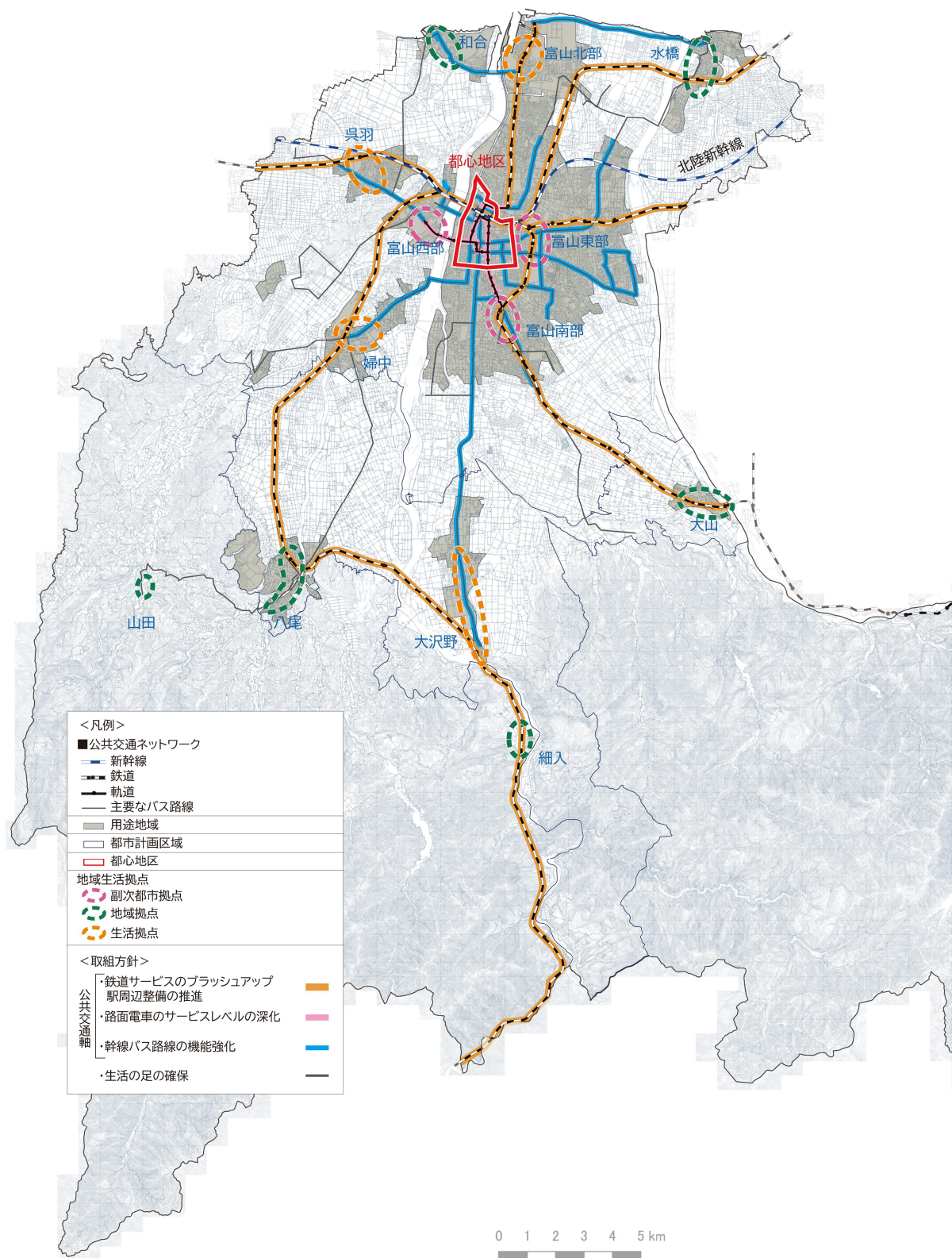
■利用促進

利用啓発や新たなシステムの活用

公共交通の利用促進に向け、関係者と連携し以下の取組を進めます。

- ・情報発信の強化などによる児童や生徒、企業などに対するモビリティマネジメントの推進
- ・デジタル技術を活用したおでかけしたくなるサービスの充実
- ・端末交通となるパーソナルモビリティなどの新たな移動サービスの充実

■公共交通の方針図



道路

①基本的な考え方

公共交通と道路交通のバランスがとれた交通体系を目指し、都心地区をはじめとした地域生活拠点の形成や公共交通沿線での居住環境の向上を支援する道づくりに重点をおいた整備や管理に努めます。また、広域的な交流や物流を支え、平常時・災害時を問わず安全・安心で円滑な通行を確保するため、適正な維持管理・更新、耐震化などに努めるとともに、代替え路が確保できるなど必要性が低下した道路・橋梁などは、コンパクトなまちづくりとの整合を踏まえ、統合や廃止などを推進します。

【道路の区分】

- 広域幹線道路：日本海沿岸の地域や中部方面の隣接県と連絡し、広域的な交流・物流を支え、本市の拠点性を高めるための都市間交流を促す道路
- 主要幹線道路：都市の骨格を形成する広域幹線道路と連携した道路で、都心地区と地域生活拠点を連絡する放射状道路や都心地区への過度な自動車流入を抑制する環状道路
- 幹線道路：都心地区や地域生活拠点の骨格を形成する道路として主要幹線道路を補完し、ＩＣや空港など主要な広域交通施設へ連絡する道路
- 地区幹線道路：地区の骨格を形成する道路として幹線道路を補完する道路

②取組方針

都市間を結ぶ高速交通ネットワークの構築～広域幹線道路の整備・保全
<ul style="list-style-type: none">・都市間を結ぶ広域高速ネットワークの形成や災害時の緊急輸送道路網の強化を目指し、広域幹線道路の整備・保全に努めます。・地域高規格道路である国道８号中島本郷立体及び豊田新屋立体などの富山外郭環状道路や国道４１号大沢野富山南道路及び猪谷楡原道路などの富山高山連絡道路の整備を促進します。また、供用中の広域幹線道路の適正な維持管理・更新を進めます。
都心・拠点の形成を支える道路の整備～主要幹線道路・幹線道路の整備・保全
<ul style="list-style-type: none">・都心地区と地域生活拠点、地域生活拠点間を相互に結ぶ国道や主要地方道・都市計画道路などの主要幹線道路の整備、適正な維持管理・更新を進めます。・都心地区や地域生活拠点を形成する一般県道や幹線市道などの幹線道路の整備、適正な維持管理・更新を進めます。
公共交通や市民生活を支える道路の整備～地区幹線道路の整備や保全
<ul style="list-style-type: none">・公共交通軸の路面電車やバス路線の道路では、交通の円滑化に向けた改良、適正な維持管理・更新に努めます。また、駅周辺では、アクセス道路の整備や交通環境の向上などに努めるとともに、地区内交通の円滑化を促進する地区幹線道路の整備や適正な維持管理・更新を進めます。

広域鉄道・空港・港湾

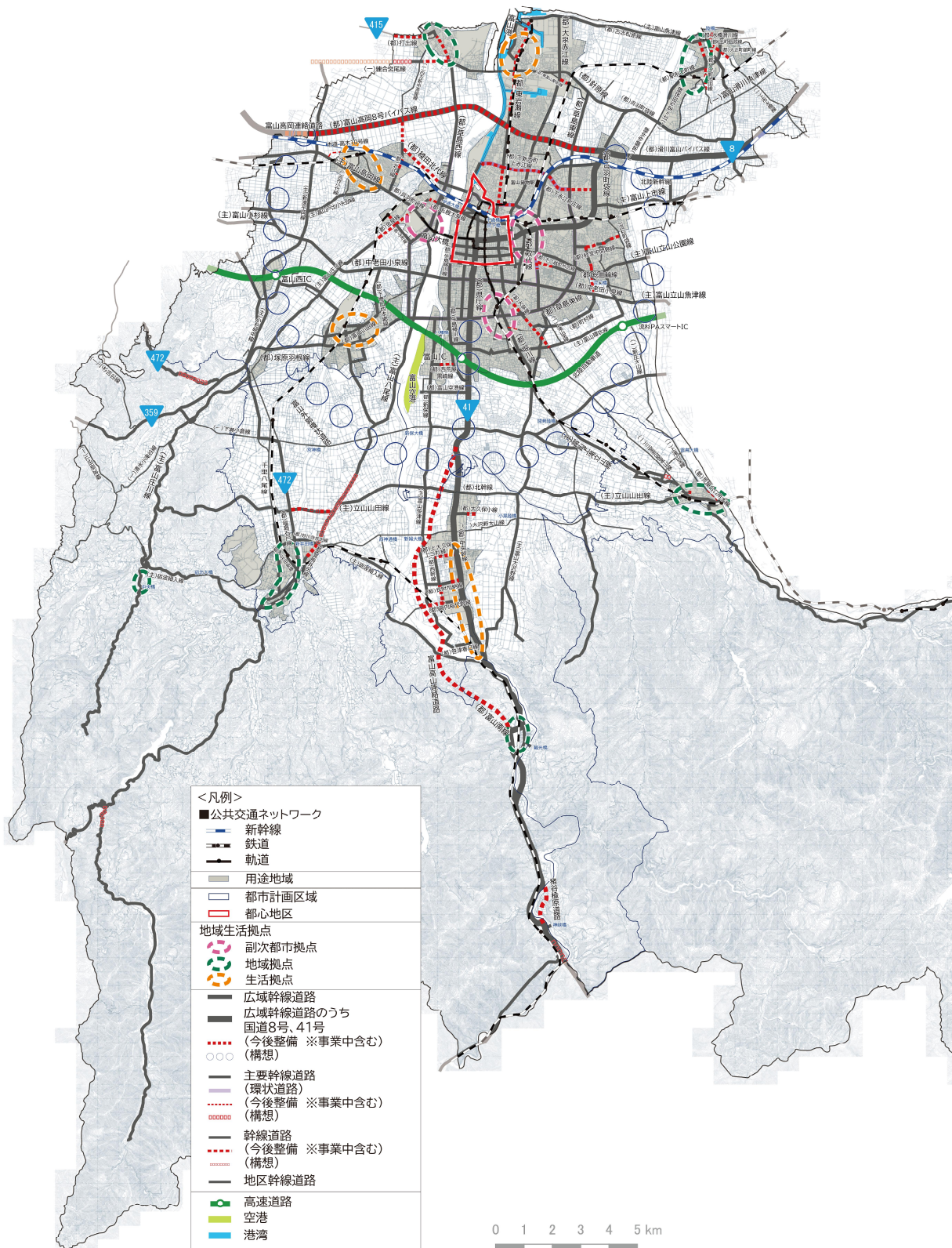
①基本的な考え方

環日本海沿岸の中核都市として、国内外との観光や物流、交流を通じて産業・経済の活性化による都市の発展を図るため、都市間や拠点間を結ぶ新幹線等の「広域鉄道」、本市の空の玄関口となる「空港」や「港湾」の整備・充実を促進します。

②取組方針

北陸新幹線の建設促進、乗継利便性向上
<ul style="list-style-type: none">・北陸新幹線は、東京を起点とし、長野、富山、金沢、福井等の主要都市を経由し、新大阪に至る高速交通ネットワークの柱であり、東海道新幹線の代替補完ルートとしても重要な役割を担っています。2015（平成27）年3月の長野～金沢間の開業と2024（令和7）年3月の敦賀延伸により、北陸地域と首都圏や関西圏へのアクセス性が飛躍的に向上し、北信越地域の経済・産業振興などに大きな効果をもたらしました。この経済効果をさらに高めるため、新大阪までの全線開業に向け、関係機関への働きかけによる建設促進を図ります。・J R高山本線の特急列車は、富山と飛騨・高山、下呂、名古屋等の中部地域を結び、北陸新幹線や東海道新幹線と接続する広域交通の役割を担っています。特急列車が発着する名古屋では、リニア中央新幹線の開業を控え、地域間の交流・連携が一層図られ、多くの観光客などの利用が見込まれます。これを契機とした新たな交流人口の拡大と広域観光の推進を図るため、富山駅における北陸新幹線や特急列車と在来線・路面電車等との乗り継ぎ利便性の向上に努めます。
富山空港の充実
<ul style="list-style-type: none">・富山空港は、本市のみならず北陸及び飛騨・高山における国内外の空の玄関口として発展が必要です。このため、路線の充実に向けた取組みの促進により、ビジネスやインバウンド需要などの新たな利用者の掘り起こしなどによる活性化を促進します。
富山港の充実
<ul style="list-style-type: none">・富山港は、中核的な国際貿易港として機能の充実を図るため、船舶の大型化に対応できるよう高度な機能を備えた富山外港の整備に向けた取組を関係機関に働きかけるとともに、老朽化施設の更新など、内港の整備促進を図ります。・国の重要文化財に指定されている中島閘門などの資源を活かし、運河一体での環境整備や利活用の促進により、港湾を核とした観光拠点の形成などを進めます。

■道路、広域鉄道・空港・港湾の方針図



(3) その他の都市施設・機能の方針

公園緑地・まちの緑

①基本的な考え方

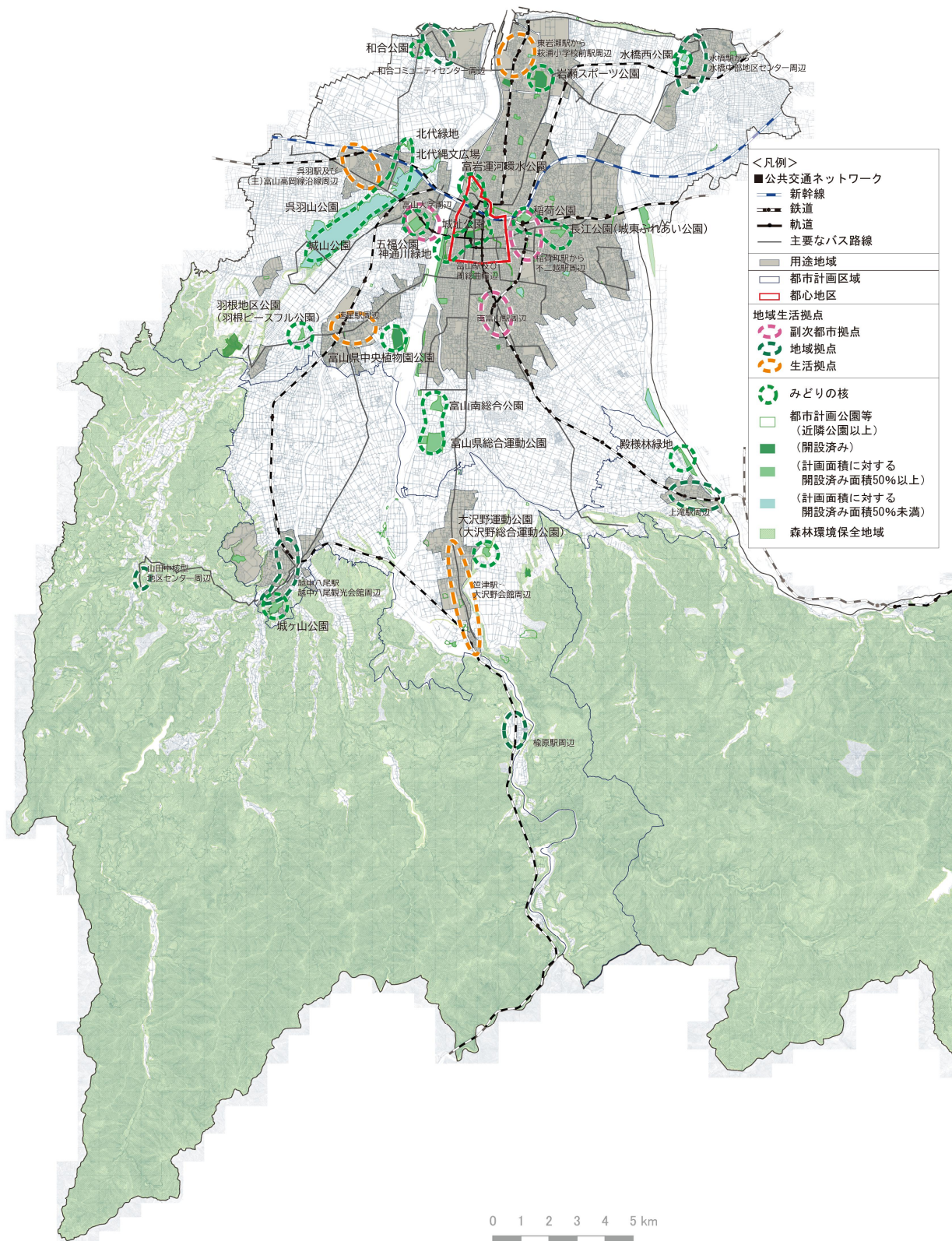
公園緑地は、市民の憩いや活動の場、子どもの遊び場であり、災害時には避難場所としての機能を有するなど、様々な役割を担っています。地域生活圏域ごとに、多様な機能を持つ総合公園や運動公園等として「みどりの拠点」、身近な地区公園や近隣公園として「拠点公園」を設定し、適正に配置するとともに、公園の利活用を進めます。

また、街路樹、公共施設や民有地等の緑など「まちの緑」は、環境負荷の軽減、日除け等による滞在・快適性の向上、良好な都市空間の創出やエリア価値の向上に寄与するなど多様な効用をもたらすものであるため、都心地区をはじめとした地域生活拠点において、地域特性に応じた「まちの緑」を創出します。

②取組方針

「みどりの拠点」の整備・利活用の推進
・「みどりの拠点」は、地域資源を活かした機能の創出など、都市又は地域の「顔」として整備を推進します。城址公園は、都心地区の重要なオープンスペースとしての利活用を推進します。呉羽山・城山公園は、ファミリーパークの再整備を進めるとともに、里山の自然や歴史文化遺産、眺望等を楽しみながら散策できる「呉羽丘陵フットパス」の整備と普及啓発を促進します。また、未整備や部分開設公園の整備を進めます。
施設の適正配置
・子どもからお年寄りまで楽しむことができる拠点公園として、地区公園や近隣公園を誘致距離等を考慮し適切に配置します。また、未整備の都市計画公園等は、順次整備を進めるとともに、社会情勢の変化などに応じて見直しを推進します。 ・街区公園は1,000㎡未満の小規模公園が多く、狭小で利用者が少ない公園は必要に応じて統合・再配置を推進します。
施設の計画的な更新等の推進
・開設から30年以上経過した公園が多数あり、遊具等の施設の安全性確保と長寿命化を図るため、適正な維持管理と計画的かつ効率的な施設の補修・更新を推進します。
「まちの緑」の創出
・都心地区をはじめとした地域生活拠点において、緑豊かで質の高い空間形成を図るため、道路・公共施設の緑化や、民間開発・周辺施設との連携など、多様な主体の参画による緑を活用した空間づくりを推進します。 ・住宅地などでは、地区計画や建築協定、緑化協定などを活用したまちづくりを推進します。

■公園緑地の方針図



レクリエーション

①基本的な考え方

本市は富山湾に面し、常願寺川や神通川の二大河川、呉羽山や東南部の丘陵・山間地域があり、海・川・山の良好な自然に恵まれるとともに、市街地に近接した里山や豊かな田園が広がり、多様な生物とも触れ合える環境を有しています。

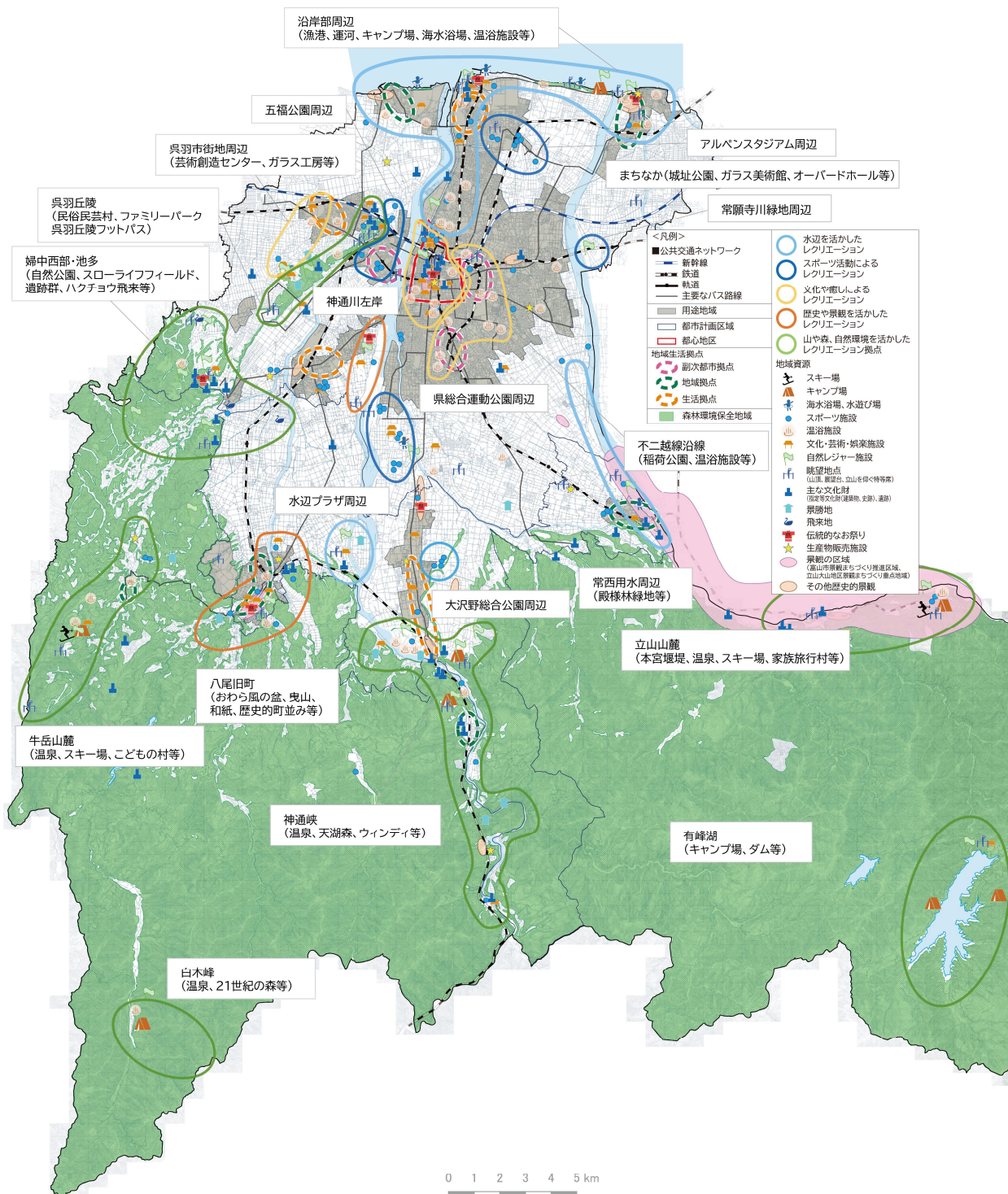
また、各地域には固有の文化や歴史を背景とした祭り・伝統工芸、眺望景観などがあり、体育館・運動場などのスポーツ施設、キャンプ場などのレジャー施設、温浴施設なども立地しています。

このような自然環境や施設等は、市民に多様なレクリエーションの場として利用されるとともに、観光資源として交流人口の拡大をはじめとした地域の振興に寄与することから、伝統文化や自然と調和したレクリエーションの場として機能の維持・充実に努めます。

②取組方針

水辺を活かしたレクリエーションの場の形成
・八重津浜、岩瀬浜など富山湾に面した海岸環境の保全を図ります。海水浴場、キャンプ場、温浴施設などの海洋性レクリエーションの場、常願寺川や神通川などの水辺レクリエーションの場としての機能の維持・充実に努めます。
スポーツ活動を主体としたレクリエーションの場の形成
・富山県総合運動公園や大沢野総合運動公園、アルペンスタジアム、富山市立体育館などの施設、河川敷を利用した神通川緑地や殿様林緑地、市民プールや山間部のスキー場など、スポーツ活動を主体としたレクリエーションの場として機能の維持・充実に努めます。
文化活動や癒しにつながるレクリエーションの場の形成
・オーバードホールや市民芸術創造センターなどの文化施設、市街地に点在する温浴施設など、市民の文化活動や癒しにつながるレクリエーションの場として機能の維持・充実に努めます。
伝統文化や歴史的町並み景観を活かしたレクリエーションの場の形成
・和紙などの伝統工芸、越中おわら風の盆や市内各地の曳山などの祭り、歴史的町並みなどの特色ある景観など、伝統文化・景観を活かしたレクリエーションの場として機能の維持・充実に努めます。
自然環境を活かしたレクリエーションの場の形成
・呉羽山フットパス、スローライフフィールド、ふるさと自然公園、家族旅行村、こどもの村などについて、自然環境を活かしたレクリエーションの場として機能の維持・充実に努めます。

■レクリエーションの方針図



河川・水路

①基本的な考え方

本市の市街地は、一級河川の神通川や常願寺川、二級河川の白岩川のほか、これらの支流河川が隣接しています。

このため、河川については、河川整備計画に基づき、河川や地域の特性を踏まえた河川整備を促進するとともに、あらゆる関係者との協働による集水域から氾濫域にわたる流域全体を見据えた治水対策を推進します。

また、都市部の河川や排水路については、都市化の進展による浸透面の減少を背景とした雨水の流出量の増加に加え、頻発化する集中豪雨への対応として、河川改修の促進に加えて、流域治水に基づく多様な主体が連携する対策の充実を進めます。

さらに、河川には、生物の生息や水辺空間を活かした憩いの場としての役割が求められており、治水機能の向上と親水空間の確保を基本として、河川の整備や保全を進めます。

②取組方針

治水・浸水対策の推進

- ・一級、二級河川は、洪水が発生した場合、広い範囲での浸水被害が想定されることから、治水安全度の向上を図るため、河川改修を促進します。
- ・準用河川は、流下能力の不足により過去に溢水被害が発生した河川において河川改修を推進するとともに、老朽施設の更新を行うなど適切な維持管理に努めます。
- ・その他の河川・排水路などについては、緊急性の高い箇所から改修や改良、調整池の整備を行うなど、浸水被害の解消・軽減に努めます。

親水空間の保全

- ・河川の整備にあたっては、生物の生息などの河川の自然環境の保全や、水辺に親しむことができる環境形成に配慮した整備を進めます。
- ・神通川や常願寺川などにおいては、河川敷の整備による水辺での憩いの場を創出を進めるとともに、河川敷を利用したスポーツ・レクリエーションの場としての環境の保全に努めます。

下水道

①基本的な考え方

下水道は、市民生活に必要不可欠なライフラインであり、人口減少等による収入減、老朽資産の増加が一段と進行する見通しの中、将来にわたり持続可能なサービスを維持するため、将来の水需要を見据えた計画的かつ効率的な更新や、上下水道耐震化計画に基づく耐震化の推進、デジタル技術の導入などによる効率的な維持管理により、持続可能で強靱な下水道システムの構築に努めます。

また、多発する集中豪雨に対し、まちの安全性を向上させるため、都心地区や公共交通沿線では居住誘導の観点から、ハード対策のみならず、ソフト対策も合わせた総合的な浸水対策により、浸水被害の解消や軽減に努めます。

②取組方針

汚水処理施設の整備、更新及び維持管理
<ul style="list-style-type: none">・防災機能の強化や災害拠点機能の充実に向け、富山市地域防災計画に位置付けられている避難所や医療機関などに接続する施設の耐震化を推進します。・下水道管路の点検・調査の高頻度化に対応するとともに、予防保全による計画的な更新・修繕やAIによる画像診断などを活用した効率的な下水道管路マネジメントを推進します。・人口減少時代においても適正な施設の管理を推進するため、ウォーターPPPなど、民間活力の導入を推進します。・「下水汚泥」や「下水熱」といった下水道の潜在的な未利用エネルギーを有効活用することにより環境負荷の低減に努めます。
雨水幹線などの整備、更新及び維持管理
<ul style="list-style-type: none">・河川などの整備と連携を図りながら、雨水幹線や雨水貯留施設の整備を推進します。・これまで整備してきた施設は、今後、老朽化が進行し、更新時期を迎えるため、予防保全による計画的な更新・修繕に合わせた耐震化や効率的な維持管理を推進します。・内水ハザードマップやSNSによる水位周知などのソフト対策も合わせた総合的な浸水対策を推進します。
更新に合わせた汚水処理施設のあり方検討
<ul style="list-style-type: none">・公共下水道、農村下水道、合併浄化槽などによる整備が概成を迎え、今後、人口減少が更に進む中で、20年後の人口動向を踏まえた上で、土地利用など地域特性に応じた汚水処理のあり方を検討し、その検討結果に基づいた施設の更新や統廃合、分散型システムの導入を推進します。

上水道

①基本的な考え方

上水道は、市民生活に必要な不可欠なライフラインであり、人口減少等による収入減、老朽資産の増加が一段と進行する見通しの中、将来にわたり持続可能なサービスを維持するため、将来の水需要を見据えた計画的かつ効率的な更新や、上下水道耐震化計画に基づく耐震化の推進、デジタル技術の導入などによる効率的な維持管理により、持続可能で強靱な水道システムの構築に努めます。

②取組方針

基幹施設の整備
・ 取水施設、浄水場や配水池などの基幹施設は、将来の水需要を見据えた計画的な更新、耐震化を推進します。
信頼性の高い配水システムの構築
・ 防災機能の強化や災害発生時の応急給水体制の充実に向け、富山市地域防災計画に位置付けられている避難所や医療機関などに接続する施設の計画的な耐震化を推進します。 ・ 老朽化により漏水発生割合の高くなる水道管について計画的に更新及び耐震化を推進します。 ・ 予防保全型の修繕やA I を活用した管路の劣化予測技術の導入などに取り組むことにより、効率的な維持管理に努めます。
水質管理の充実
・ P F A S 等の新たな水源水質の脅威への対応を含め、水質検査体制の一層の充実を図るなど、安全・安心な水道水の提供に努めます。

（４）都市の質に関する方針（環境、景観、防災・防犯、ユニバーサルデザイン）

環境

①基本的な考え方

本市は、富山湾と森林に囲まれ、神通川と常願寺川が貫流し、その中流域に市街地を囲む田園が広がるなど、豊かな水の恵みを受けながら生活を営み、産業の発展を遂げてきました。森林は、木材生産だけではなく、土砂流出や山地崩壊の防止、水源の涵養、生態系の保全、二酸化炭素の吸収による地球温暖化の防止などの多面的機能を有し、社会全体に様々な恩恵をもたらしています。

このことから、本市の自然の豊かさや多様な価値を再認識し、森・里・川・海のつながりや健全な水循環等を確保するとともに、自然の維持や回復に資する環境リスクの低減や生態系の保全を推進します。

また、本市は 2050（令和 32）年にＣＯ２排出実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」を表明しており、コンパクトなまちづくりと連携し、再生可能エネルギーの導入促進や徹底的な省エネルギー対策をはじめとする気候変動の緩和に率先的に取り組むとともに、環境的にもレジリエントなまちづくりを推進します。

さらに、環境負荷の高い大量生産・大量消費・大量廃棄から脱却した資源循環による生活など、環境に優しいライフスタイルへの転換を図り、自然共生や脱炭素に配慮した持続可能な社会の構築を目指します。

②取組方針

人と自然の共生
・水資源の保全や活用、大気汚染防止などの生活環境の保全、森林・農地の保全や活用、生物多様性の保全などにより人と自然・動植物との共生を図ります。
脱炭素とレジリエントの推進
・気候変動の緩和策や気候変動の影響への適応などにより、都市の脱炭素とレジリエント（強靱化）を推進します。
省資源・循環型の推進
・資源効率化、廃棄物の適正処理、エコタウンを核とした地域内循環により、省資源・循環型のライフスタイルを推進します。また歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりと連動した環境に優しいライフスタイルを推進します。
付加価値や担い手の創出
・農林水産資源の高付加価値化や脱炭素の取組により、都市に付加価値を創出するとともに、環境教育や学習などにより環境を支える担い手の創出を図ります。

景観

①基本的な考え方

本市は、四季折々に表情を変える立山連峰の雄大な眺望や緑豊かな呉羽丘陵、神通川や常願寺川をはじめとする大小さまざまな河川、広がりのある富山平野の田園・集落、多彩な表情を持つ富山湾など地域固有の自然環境に恵まれ、その中で人々の営みの重なりによって育まれた市街地や町並みがあります。

また、コンパクトなまちづくりと連携し、県都に相応しい都心地区の風格、拠点や公共交通沿線でのゆとりや潤いを感じられる環境づくりなど、豊かな文化を育み、本市らしい魅力と活力があふれる景観を創造していくことも必要です。

景観とは、視覚的な側面だけでなく、市民生活の中で感じ取れる環境全体であり、また、1日の移り変わり、季節ごとの表情、歴史の積重ねにより生まれた風土や文化など土地固有の風景です。本市が有する美しい景観は、市民の共有財産であり、それを守り育てていく責務を市民等と共有しながら、長い歴史の中で育まれてきた地域資源である景観を受け継ぎ、さらに次世代により良いものを残していくため、生活する市民や働く人、さらには訪れる人の心をも豊かにする景観の形成を推進します。

②取組方針

本市の「顔」として相応しい都市景観の形成
・都心地区では、フラワーハンギングバスケットやバナーフラッグの設置、屋外広告物の形態・位置などの整序を継続しながら、老朽化が進行する街路樹や歩道舗装の改善、幹線道路等の無電柱化など、公共空間における良好な都市デザインの創出と整備を図りつつ、建築物の壁面後退や形態・位置・色彩等のルールづくりなどにより、本市の「顔」として相応しい都市景観を形成を推進します。
歴史的な町並み景観の保全
・歴史的な建造物や町並みを有する岩瀬地区・八尾地区では、引き続き保全・継承を図るとともに、地域の歴史・文化と調和した町並み誘導により、個性ある景観の形成を図ります。また、他の地域においても、周囲の環境と一体となった景観を形成する歴史的な建造物や工作物、樹木などの保全と活用に向けて、その価値を広く周知し、地域らしさを創出する取組を推進します。
沿線まちづくり等と連動したまちの魅力を高める景観形成
・拠点にある景観資源の価値を高め、まちの普遍的な魅力を向上させるため、鉄道をはじめとする公共交通の沿線まちづくりや、拠点の再整備と連動し、デザイン性に配慮した空間整備やルールづくり、市民・事業者などの機運醸成につながる協働の取組を推進します。
本市固有の眺望景観の保全
・立山連峰や富山湾などへのパノラマ景観、河川や運河、街路からなるビスタ景観など、本市固有の眺望景観を残していくため、主要な眺望点からの景観の保全と創出を図ります。

防災・防犯

①基本的な考え方

都市の安全・安心を確保する上で、防災や防犯の取組を推進することが重要です。

防災の観点では、本市は山間部には急傾斜地が多く、がけ崩れ等の発生に注意を要する箇所があるほか、神通川、常願寺川という二大河川が市街地を縦貫するなど多様な地形を持っており、呉羽山断層をはじめ活断層が存在していることから、浸水や土砂崩れ、地震・津波など様々な自然災害への対策が必要です。

また、災害時の避難や防災活動を支える基盤の充実を図るとともに、災害時における都市施設の機能の確保を図るなど、安全性を高める都市の骨格を形成します。

さらに、大規模な地震が発生した場合の市街地の大火を防止するため、火災延焼を遮断する空間を確保するとともに、建物の不燃化・耐震化、公共公益施設の老朽化対策の促進など、地震災害に強い市街地構造の形成を進めます。

防犯の観点では、犯罪の起こりにくい環境を整備することが必要です。公共施設等を中心に、夜間照明の充実や外部からの見通しを確保するなど、安全な環境整備を図ります。

②取組方針

浸水対策の推進（防災）

- ・ 近年の気候変動の影響による降雨の増加や集中豪雨の頻発化を踏まえ、浸水被害の解消・軽減を効果的に図るため、河川や下水道の雨水幹線、水路、農業用水路の整備を進めるとともに、雨水貯留など雨水流出抑制対策やハザードマップの作成、市民の自助共助による対策など、流域治水の考え方に基づいた、流域のあらゆる関係者の協働による取組を進めます。
- ・ 市街地の安全・安心の確保を図るため、浸水想定を考慮して、浸水時に避難が困難となることが想定される範囲での新たな市街地の整備の抑制を推進します。

土砂災害対策の推進（防災）

- ・ 土砂災害は豪雨と地震のどちらでも起因となります。このため、土砂災害防止法に基づく土砂災害特別警戒区域区域等（災害レッドゾーン）において、砂防施設や地すべり防止施設、急傾斜地崩壊防止施設の整備促進を図るとともに、災害リスクを踏まえ、特定の開発行為の規制や建築物の構造制限などにより、適正な土地利用の誘導を推進します。
- ・ 富山市立地適正化計画の防災指針において、土砂災害警戒区域（災害イエローゾーン）で居住の誘導を行わないなどにより市街地の安全・安心を確保します。
- ・ 土砂の流出防備などの機能が十分に発揮されるよう、森林環境保全地域での適切な森林の整備や保全を推進します。

地震災害対策の推進（防災）
<ul style="list-style-type: none"> ・避難所などで利用する公共施設や、避難経路・防災活動で利用する道路・公園、生活に必要な上下水道などは、計画的な点検や更新、耐震化などの老朽化対策を進めます。 ・市街地において、オープンスペースとなる道路や公園、河川などは、火災の延焼を遮断する役割を有しており、防災面に配慮した空間の確保を進めます。 ・都市機能が集積する都心地区では、市民や市外からの来訪者など不特定多数の人が集散することから、防火・準防火地域等の指定により、都市の不燃化を推進するとともに、耐震診断や耐震改修などの支援を進め、住宅等の耐震化を促進します。
避難や物資の輸送に利用する道路などの強靱性の確保（防災）
<ul style="list-style-type: none"> ・都市のオープン空間である道路・公園は、様々な災害時に避難や災害対応の拠点などとして活用が想定されます。このため、老朽化対策のほか、日常点検や補修など適切な維持管理による機能の確保を進めます。 ・道路は、避難経路や物資の輸送経路などとしての利用が想定されることから、必要に応じて無電柱化によるリスクの低減や代替道路となる環状道路の整備によるネットワークの多重化などにより、強靱性の確保を進めます。
犯罪の起こりにくい環境整備の推進（防犯）
<ul style="list-style-type: none"> ・道路や公園、公共公益施設は、夜間の犯罪を防止するための街路灯の整備や保全を進めます。 ・公園では、遊具などの施設や樹木の配置及び維持管理において、見通しの確保に努めます。

ユニバーサルデザイン

①基本的な考え方

すべての人が利用しやすい都市空間を形成するために、整備にあたっては、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れ、公共的施設等のバリアフリー化を推進するとともに、公共交通機関、道路、建築物など、「施設間等の移動の連続性」の確保に努めます。

特に公共交通機関は、すべての人にとって、身近で重要な移動手段であり、誰もが安全で快適に移動できるよう整備を進めます。

②取組方針

誰もが活動しやすい都市空間の整備

- ・高齢者や障害のある人などが、安心して歩けるよう、歩道の設置や段差の解消、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロック、盲人用信号装置の設置を進めるほか、外国語表記など、すべての人が利用しやすいデザインの普及を促進します。特に都心部や地域生活拠点など拠点となる地区において重点的に進めます。
- ・一定水準以上の公園の新設・更新に際しては、利用者である市民の多様なニーズに配慮し、ユニバーサルデザインを基盤としながら、さらに進んだインクルーシブデザイン（一人ひとりの違いやニーズに寄り添った設計）の視点を取り入れた公園の整備を進めます。
- ・利用頻度の高い公共公益施設では、バリアフリー化とユニバーサルデザインの普及やおもてなしの視点に立った整備を進めます。

誰もが利用しやすい公共交通機関の充実

- ・多くの人が利用する駅舎のエレベーター・エスカレーターの整備や交通結節点となる駅周辺の歩行環境の改善、路面電車の低床車両・ノンステップバスの導入など、高齢者、障害者などが利用しやすい公共交通機関の整備を進めます。

誰もが利用しやすい住宅の供給

- ・市営住宅をはじめとした公的住宅においては、老朽化した建物の修繕・更新と合わせてバリアフリー化を進めます。
- ・高齢者などが自立した生活を維持できるよう、生活サービスや見守り機能が複合化された住宅の供給に努めます。

Ⅲ まちづくりの推進方策

1 進め方

(1) 都市マスタープランに基づく総合的なまちづくり

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・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。

(2) 都市計画の諸制度を活用した土地利用の誘導

市街地の拡大を抑制し、既成市街地を使いなおす土地利用の推進によるコンパクトなまちづくりの実現を目指すことから、公共交通軸や拠点、公共交通が便利な圏域・居住誘導区域・公共交通志向圏域などの圏域設定を踏まえ、また土地利用の動向や都市基盤の整備状況を考慮して、地域地区や地区計画など都市計画の見直しや柔軟な運用、地区計画・景観協定などの活用などにより、きめ細やかな土地利用の誘導を推進します。

(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

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・既成市街地を更新し、都市の機能を高めることは必要です。このため、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、また、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、人口減少により財政支出の規模は抑制傾向にあるため、社会情勢の変化に伴い必要性が低下した施設整備の抑制と既存の社会インフラの維持管理の適正化を図る社会インフラマネジメントを推進することも重要です。このため、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、既存の社会インフラは必要最低限のサービスを維持しながらも、コンパクトなまちづくりと整合したサービスレベルの区別などにより、維持管理の適正化及び総量の縮減を推進します。

また、施設の統廃合などにより未利用となった公有地や公共施設は、まちづくりにおける重要な資産と捉え、「コンパクトなまちづくりとの整合」と「行政需要」「地域ニーズ」などを踏まえて、都市計画の諸制度などの活用を必要に応じて検討し、有効活用を図ります。

（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

人口減少により、まちの課題は、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となります。

また、近年、頻発・激甚化する自然災害や温暖化等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、様々な課題に柔軟に対応するためにも、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は、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を充実します。

（５）進行管理や見直し

都市マスタープランを活用した各種施策・事業の実施を図るとともに、都市整備や都市計画、開発許可を適切に運用しながら、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、前計画からの継続的な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めます。

2 連携する取組

各地域や地区固有の様々な課題に対応するには、都市マスタープランが示す都市構造や土地利用と連携した取組が必要になります。

(1) 地域コミュニティの活性化

ひっ迫する行財政下のもと、各地域や地区の特性に応じた様々な課題に対応するには、行政サービスだけでなく、市民の主体的な活動による課題への対応が必要です。

また、コンパクトなまちづくりと連携し、市民がそれぞれの地域や地区を誇り、主体的に取り組むまちづくりを進めることで、受け継がれてきた祭り・伝統などの文化や生活、歴史的な建物や史跡、自然とともにある生業など、一朝一夕では築き上げることができない各地域の個性あふれる豊かなまちの創造へとつながり、各地域ならではの市民生活が次世代へと承継され、育み続けられます。

このように、コンパクトなまちづくりと連携した市民が主体の活動やまちづくりを育み、その単位となる地域コミュニティの活性化を推進することが必要です。

(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って得られるデータを活用することで、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を向上させるとともに、地域特性に応じた地域全体の均衡ある発展を目指します。

コラム コンパクトなまちづくりと連携した市民主体のまちづくり

都市マスタープランは、都市全体の都市構造や土地利用などを示すものであり、市民生活と連動することで、その効用を発揮します。このため、今後、コミュニティを核とした市民主体のまちづくりの必要性はより一層高まります。

今後は、「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」と連携し、「日常の買い物や交流、移動などを支える活動」や「固有の文化や特徴ある環境を守り育てる活動」などを市民が主体となって、行政や民間事業者と協働しながら進めることが重要です。



地区センターを「身近な拠点」に位置付け
買い物・交流・移動を生み出す市民主体の取組