

## 「富山市都市マスタープラン（案）」のパブリックコメントにおけるご意見と市の考え方

富山市都市マスタープラン（案）について、パブリックコメントを実施した結果、次のとおりご意見が寄せられましたので、それに対する市の考え方と併せて公表いたします。

【意見募集期間】 令和7年12月17日から令和8年1月14日まで

【意見提出者数及び意見数】 5名の方から12件

【ご意見と市の考え方】

No.	ご意見 (原文のまま。ただし、誤字脱字等については修正しております)	ご意見に対する市の考え方
1	<p>既成市街地の土地利用(P50)に関する意見です。</p> <p>1.【対象箇所】 計画書 P50「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>2.【意見の概要】 市街化調整区域の既存集落(宅地)の活用について、実需(ニーズ)と現行制度のミスマッチを解消し、地域の価値を高めるための柔軟な運用をお願いしたいです。</p> <p>3.【現場の実情と課題】 仕事柄、市街化調整区域にある古民家の所有者(多くは高齢の方)から相談を受けますが、以下の現状があります。</p>	<p>計画(案)P73 に記載のとおり、集落地域は地域コミュニティや農林漁業の持続性確保・活性化の観点から、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としています。</p> <p>このため、P50に記載のとおり、コンパクトなまちづくりとの整合などを考慮した開発許可制度などの見直しを進めることとしており、地域振興や観光振興に関する計画等との整合性も考慮しながら検討を進めてまいります。</p>

現状の制限：郊外の市街化調整区域の古民家の多くは「住宅としてのみ」の用途しか認められていない。

需要の不在：「住宅を購入し、リフォームして住宅として使いたい」という相談は一度も来たことがなく、不動産屋さんを通じて、手放したいという相談が多くあります。多くの方は、家を修繕したりする経済的な余裕のない高齢者です。

実際の活用ニーズ：

現状古民家を活用して、以下のような用途で活用したいという相談がありますが、調整区域であることからお断りしている状況です。

- ・宿泊施設やレストランなどの事業用
- ・他拠点居住の一拠点
- ・大きな家を生かしたアトリエ兼用住宅

※地域のコミュニティ施設への転用というお話もありますが、金銭的になかなか厳しいです。

#### 4. 【懸念されるリスク】(避けなければいけない状態)

現状のまま放置し、土地の活用価値が低い状態が続くと、以下のリスクが高まります。

- ・管理者不在による空き家の増加・廃墟化。

一方で、調整区域での建築や利用を自由化しすぎることによって生まれる問題として以下が挙げられます。

- ・日本の法律やマナーに配慮せずに使うことができる外国人が安価で購入し、近隣に迷惑をかける(不当な外国人による買い漁り等の問題)。
- ・騒音など周囲に悪影響を及ぼす用途に使用される。
- ・新たな住宅が無秩序に建ち、市街地の郊外化が進む。

上記の考察により、市街化抑制と周辺環境への配慮を前提としつつ、よりニーズがある用途への転用を可能にする制度とすべきだと考えます。

例えば、砺波の楽土庵のような宿が富山市の市街化調整区域に立地した場合、それは地域の景観や文化を損ねていることになるのでしょうか。

逆にそういった、富山市の文化性が高まる可能性の目を摘んでしまうような規制とならないようにすべきだと思います。

#### 5.【実現に向けた第一歩(要望)】

法律や条例の改正には時間を要するため、まずは\*\*「建築審査会」での許可を活用した先進事例づくり\*\*を進めていただきたいです。

平成 28 年の国の動き(開発許可制度の運用の弾力化)にもある通り、国全体で取り組むべき課題の一つとして、前向きな検討をお願いいたします。

私も、富山市が好きで、よりよくしたいと思っております。

また、まちづくりのためのまちづくりではなく、事業としてまちづくりに関わりたいという思いがあります。

民間の立場から協力できることは対応いたしますので、より前向きな検討をよろしくお願いいたします。

<p>2</p>	<p>○ 公共交通の活性化</p> <p>・「これからのまちづくりに必要な取組」として「公共交通の充実や持続性」が最も多くなっています。その一方で富山地方鉄道は鉄道線・路線バスの営業が経営的に厳しくなっていることから、「官民連携による持続性の強化」を強調してはいかがでしょうか。</p> <p>・鉄軌道についてはこれまでの市の取組の成果が出ていますが、路線バスについては更に利便性を高める余地があると思います。とりわけ流動の大きな「富山駅～総曲輪～掛尾～大沢野」について BRT を導入し、沿線への「公共交通志向型居住」を誘導してはどうでしょうか。大沢野総合行政センターもしくは笹津駅が拠点として適切かと思います。LRT と BRT を有効に組み合わせている都市はまだ日本には無く、最先端の都市となる可能性があります。</p> <p>・BRT 整備と併せて、路線バス・高速バスの結節点となる「バスセンター」を都心地区内に整備してはどうでしょうか。北陸ではあまり事例はありませんが、複合施設となるバスセンターを鉄軌道の駅から歩いて利用できる場所に整備し、鉄軌道＋バスの相乗効果を生むことができると考えます。</p>	<p>公共交通の充実等に関する取組については、交通事業者との連携が必要不可欠であり、ご意見を踏まえて計画(案)P42 の取組の柱の文章中に、官民連携の必要性や持続性の強化について明記するよう修正しました。</p> <p>都市マスタープランは都市計画の基本的な方針を示すものであり、具体的な施策の実施計画を記載することは困難ですが、ご意見のありましたBRTの導入等については、今後の具体的な施策検討の参考とさせていただきます。</p>
----------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3	<p>○ 副次都市拠点への公共施設の再配置</p> <p>・「お団子」に位置付けられている副次都市拠点は、民間投資だけではなかなか機能強化が進まない印象を受けます。そこで、これからの更新(建替え)が予定されているいろいろな公共施設について、副次都市拠点への移転を最優先で検討してはどうでしょうか。公営住宅なども候補になるかと思えます。公共施設整備が先導することで、民間投資も続いてくると考えられます。</p>	<p>計画(案)P47に記載のとおり、副次都市拠点は本市の社会経済活動を一翼を担う都市拠点として、都市計画制度を活用した市街地整備などの推進を掲げており、その形成に向けては、公共投資による機能強化が一定程度必要であると考えております。</p> <p>都市マスタープランは都市計画の基本的な方針を示すものであり、具体的な施策の実施計画を記載することは困難ですが、ご意見のありました更新(建替え)が予定されている公共施設の副次都市拠点への移転については、今後予定している「立地適正化計画」の見直し等の中で、各拠点に必要な都市機能の検討の参考とさせていただきます。</p>
4	<p>○ 市民病院の更新</p> <p>・「住まいの周辺にあってほしいもの」として「診療所や病院などの医療施設」の要望が多くなっています。特に今後の建替えが予想される富山市民病院については、都心地区内もしくは周辺で特に鉄軌道利用が可能な場所への移転を位置付けてはいかがでしょうか。</p>	<p>都市マスタープランは都市計画の基本的な方針を示すものであり、具体的な施策の実施計画を記載することは困難です。ご意見のありました診療所や病院などの医療施設については、計画(案)P36 に記載のとおり、鉄軌道の沿線となる地域生活拠点を、最寄り品小売業や医療施設、金融・郵便サービスなどが徒歩圏の範囲にまとまっている地区としており、機能の集積を図ることとしています。</p>

5	<p>○ トランジットモールの恒常化</p> <p>・民間主導の運営により、大手モールでのトランジットモールがイベントとして実施されていますが、恒常化されたトランジットモールに出来ないでしょうか。法的な問題があると聞いていますが、歩行者とLRTの垣根が無いトランジットモールは日本ではまだ実現しておらず、第1号の取組として注目されると考えます。また、大手モール以外の区間でも社会実験を行ってはどうでしょうか。</p>	<p>都市マスタープランは都市計画の基本的な方針を示すものであり、具体的な施策の実施計画を記載することは困難です。計画(案)P47に記載のとおり、都心地区、とりわけ都心コアでは、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アブルな空間の形成を推進することとしております。</p> <p>トランジットモールは、ウォークアブルなまちづくりを進める都市空間づくりの有効な手法の一つであり、現在実施している大手モールでの取組の検証や他都市の事例などを踏まえながら、ご意見の内容について調査研究を進めてまいります。</p>
6	<p>○ 都心コアにおける再開発事業</p> <p>・都心コアでの再開発事業は分譲住宅やホテルの整備が主流となっていますが、公共・公益施設を導入することで価値を高めることが可能と考えます。市立のみならず県立の公共施設の整備に合わせて導入を図ればどうでしょうか。特に現状では「富山県博物館」が無いことから、ガラス美術館と合わせた文化施設の充実の面でも有効と考えます。</p>	<p>計画(案)P47に記載のとおり、都心地区、とりわけ「都心コア」において、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を推進することとしています。</p> <p>また、本計画の関連計画である「富山市立地適正化計画」では、都心地区の誘導施設として美術館や博物館を位置付けています。</p> <p>都市マスタープランは都市計画の基本的な方針を示すものであり、具体的な施策の実施計画を記載することは困難ですが、今後の再開発事業については、そのあり方を含め、関係機関と一層連携を深めてまいりたいと考えております。</p>

7	<p>○ 北陸銀行本店ビルの活用</p> <p>・民間所有建物ですが、富山駅北へ移転する北陸銀行の本店ビル(登録有形文化財)は有効活用が求められる施設です。富山の都心地区は歴史的根建造物が少ないことから、官民連携によるリニューアルなどにより拠点施設となるよう整備を図ってはどうでしょうか。</p>	<p>計画(案)P50に記載のとおり、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・居住の誘導を図ることとしています。</p> <p>都市マスタープランは都市計画の基本的な方針を示すもので、具体的な施策の実施計画を記載することは困難であり、また民間所有の物件であることから、ご意見として承ります。</p>
---	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>8 「都市空間マネジメントの推進」において、私見を述べさせていただきます。</p> <p>中心市街地においては空き店舗、空家、空地が増えておりますが、それに伴い、既成市街地に魅力を感じ徒歩での生活を視野に入れた、住宅の新築または改修の依頼も散見されるようになりました。特に、いたち川沿いなど、良好な景観と利便性を備えた立地に魅力を感じる方々が多いようです。</p> <p>しかし、高密度な商業地域であった当時の建築規制が残るため、郊外の住宅地に比べて防火構造への要求が厳しく、新築や計画変更時において多大なコストが上乗せで必要とされます。</p> <p>特に、良好な景観を活かした生活において重要となる開口部への制約が大きく、景観を断念する、または当該地域への居住を断念される方も少なくありません。</p> <p>次計画では、街に必要な安全性を担保しつつ、現状の街の主用途や密度に応じ、防火地域や用途地域などの建築規制の見直しをご検討頂ければ幸いです。</p> <p>既成市街地や場所の魅力、景観が活かされた拠点づくりの実現において、郊外と市街地との必要コストの開きが抑えられ、中心市街地においても、市民が充実した生活や活動を営む魅力的な空間づくりが促進されることを願います。</p>	<p>計画(案)P50に記載のとおり、既成市街地では、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ることとしています。</p> <p>また、P67に記載のとおり、広域商業地区や地域商業地区である地域生活拠点では、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することとしております。</p> <p>都市マスタープランは都市計画の基本的な方針を示すものであり、具体的な施策の実施計画を記載することは困難ですが、ご意見の内容については、今後の見直しなどにおける参考とさせていただきます。</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>9</p>	<p>p43 公共交通が便利な土地への誘導について</p> <p>誘導的手法の場合、公共交通の便利な土地は価格が高いため、一定数は土地の安い郊外に土地を買って、車で居住する人が出てくるかと思えます。そうするとスプロール現象に歯止めがかからず、人口が減っているにもかかわらずインフラの維持が必要な範囲は減らない結果、一人当たりのインフラ維持に関する負担が増大し、ますます貧しい日本が加速する事を危惧しています。</p> <p>これからの 20 年は劇的に人口が減少するため、誘導的手法ではなくて、インフラの公費負担を止める地域を明言し、段階的にインフラの維持が必要な範囲を縮小する取り組みが必要ではないでしょうか。</p> <p>上記の実現が難しければ、最低でも人口密度に応じてインフラ維持の負担額を増減させることで、郊外に住んでもコストメリットが無い状態を作り出すような仕組みを作らないと、スプロール化を止める事はできないのではないかと考えますので、ご検討いただけますと幸いです。</p>	<p>計画(案)P43に記載のとおり、本市のコンパクトなまちづくりは、無秩序な市街地の拡大を抑制しながら、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ています。</p> <p>また、今後は加速度的な人口減少や世帯数の減少が見込まれることから、P50に記載のとおり、既存の社会インフラや公共施設については、コンパクトなまちづくりなどを踏まえ、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・統廃合を推進することとしています。</p> <p>都市マスタープランは都市計画の基本的な方針を示すものであり、具体的な取組の実施計画を記載するものではないことから、より効果的な誘導手法の検討の参考とさせていただきます。</p>
----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10	<p>p 23 公共交通の持続性の懸念について</p> <p>公共交通の持続性の観点から、上滝線の月岡以南は廃線しバスに転換すべきだと考えます。</p> <p>月岡駅以南は沿線の居住人口は少なく、人口密度は10～20人/ha程度かと思しますので、積極的に投資しても、沿線人口が多いライトレールの様な活性化は困難な区間だと考えます。</p> <p>鉄道はあくまで大量輸送に適した輸送方法であって、少人数を運ぶのは費用対効果が低いと考えます。さらに保線業務をされる方の人手不足も深刻化かと思うので、今の内に運行区間を集約しないと、保線が疎かになり重大事故が発生する可能性も危惧しています。</p> <p>輸送人員の量にも依るかと思いますが、鉄道の維持も運転士の他にも線路を維持するための保線人員、変電所等の電源設備を維持する電気士等の人員、車両をメンテナンスする人員が必要なので、まともに維持しようとすると、費用面はもとより、人的な面でもバスよりも負担がかかるかと考えます。</p> <p>昨今はバスの運転手不足も問題になっていますが、不二越上滝線と一部平行しているバス路線(富山駅～富山国際大学間、富山駅～国立高専間、富山駅～辰尾団地等)をフィーダーバス化(富山駅まで行かずに月岡駅や開発駅等を発着)してバス路線を短くすれば、廃止区間もバスで代替し、かつ鉄道の利用者を増やす事ができるかと考えるのですがいかがでしょうか。</p> <p>今後の人口減少を見据えると全線の維持は無駄な投資となるリスクが高いと考えます。今後の人口減少を踏まえて、持続可能な交通体系を構築いただくよう何卒お願い申し上げます。</p>	<p>計画(案)P38に記載のとおり、鉄軌道は、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であります。</p> <p>特に、都心地区と地域生活拠点を結ぶ路線については、コンパクトなまちづくりの基軸となる「公共交通軸」に位置付けています。</p> <p>不二越・上滝線は、本市の東部・南部を縦貫し、立山黒部アルペンルートにつながる立山線と鉄道ネットワークを形成するとともに、地域生活拠点である富山東部(稲荷町駅から不二越駅周辺)、富山南部(南富山駅周辺)、大山(上滝駅周辺)の3つの地域をつなぐ重要な公共交通軸であります。</p> <p>都市マスタープランは都市計画の基本的な方針を示すものであり、具体的な施策の実施計画を記載することは困難ですが、本市の総合交通戦略に基づき、ご意見の視点も考慮しながら、利便性の高い持続可能な交通体系となるよう交通事業者をはじめとする関係者とともに検討してまいります。</p>
----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

11	<p>p49 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」について</p> <p>空き家問題については、建物を残しておいた方が固定資産税が安くなるという仕組み自体に欠陥があるかと考えています。</p> <p>特定空き家や管理不全空き家の認定を厳しく行う事で、土地の利用が促進できるかと思っておりますので、少しでも基準に該当するものについては厳正に対処いただけると幸いです。</p>	<p>計画(案)P21、P28に記載のとおり、中心市街地の周辺や、古くから市街地を形成している地区など既成市街地を中心に、今後、空き家が急速に増加することが見込まれております。</p> <p>このため、所有者自らによる老朽危険空き家の除却に対する支援など安全で快適な住環境の確保を図るとともに、居住誘導区域を中心に既存ストックとしての中古不動産の流通を促すなど、官民が協働して居住誘導と連携した空き家対策を推進することが今後、重要になると考えております。</p> <p>ご意見のありました特定空家等や管理不全空家等の認定等については、個人の財産に対する強い公権力の行使につながることから、慎重な検討が必要であると考えております。</p> <p>引き続き、本市では所有者自らによる空き家の適正な管理を促すとともに、適正な対応がなされない場合には、緊急性や危険性、周辺環境への影響などを総合的に勘案し、必要に応じて「空家特措法」に規定する制度の適用による安心・安全な生活環境の保全に努めてまいりたいと考えております。</p>
----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>12 &lt;評価できる点&gt; 人口減少のなか、今後顕在化するであろう課題をデータと予測に基づき提示している コンパクトなまちづくりの基本的な考え方、これまでの取り組み、成果がわかりやすい分野別、地域別にきめ細かな現状分析と対応指針が示されている 現在の有形無形の資産を活かしながら地域の価値、生活の質向上に繋げていく意図がある</p> <p>&lt;不足していると感じる部分&gt; 人口減少・まちやインフラの老朽化といった避けられない課題に向けての、具体的な対応。地域別では災害リスクの他は各々の課題に触れられていない。人口動態の変化に対する対応意識。多くの難題に官民一体で立ち向かっていかなければいけないという危機感</p> <p>&lt;雑感&gt; 様々な指針やプランは誰に何を伝えるかで、内容もアプローチも変わります。 それを理解・賛同してもらい、それに沿った行動をする人が増えることで目標が達成される確率が上がります。ですが、このプランは「市はこのように考えて頑張ります」という方向性は分かりますが、市民や事業者がどう関わるべきなのかは記されていません。 今後の予測・課題に挙げられていることは、決して行政だけで克服できることとは思えません。</p>	<p>計画(案)の策定にあたっては、市民や民間事業者と問題意識を共有することが必要であると考え、令和6年度に市民ワークショップを開催しています。</p> <p>今年度は地域別説明会を開催するとともに、今回のパブリックコメントにおいては動画による説明を加え、市民や事業者の皆さまに対し、計画(案)の内容の理解が深まるよう努めております。</p> <p>また、計画(案)においては、P30のまちづくりの理念に記載のとおり、コンパクトなまちづくりの実現を市民とともに目指すこととしております。</p> <p>さらに、P95に記載のとおり、今後の人口減少社会により、多様なまちの課題が顕在化してくるものと考えられるため、これからのまちづくりでは、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ることとしています。</p> <p>こうしたことから、ご意見のとおり、今後、都市マスタープランの概要版などを作成し、本計画の内容を広く市民や民間事業者に対して周知・発信し、その内容を共有しながら、「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」の実現に市民の皆様とともに取り組んでまいります。</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

このプランが詳細版であるとしたら、これからの縮小社会のなかで市民や民間事業者が協働していくために求められることも加えた、ダイジェスト版を作り市民に向け発信していくべきと思います。

地域の問題としては従来の自治振興会の多くの役職を担い切れないことが切実になってきています。本来マスタープランにある協働型まちづくりの推進に関わるべき人材が、そちらまで手が回らないといった現状です。今よりも幅広い年代が地域自治に関わらなければ、こういったプランも浸透していきません。行政の下請け的な立場ではなく、地域自治で行うべきことを自ら再構築し今後の在り方を考えていくことが求められます。民間事業者においても地域にコミットし地域の課題解決型事業のなかで利益をあげていくことが求められます。

今後40年程度は全てが縮小していくと思われます。行政も並行して小さくなりますが課題は逆に多くなっていくでしょう。市民、民間事業者も巻き込んで問題意識を共有することが必要と思います。そして一つ一つ対応し克服していくというイメージが不可欠と感ずます。

せつかくのマスタープランが多くの方に届き、共に実現していきたいと思わせるメッセージを込めていただくことをお願いします。