

(案)



## 富山市都市マスタープラン

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

## 表紙の STORY

先人が培ってきた”実り”である気候・風土・歴史・文化など、本市固有の魅力や資産を土台に、コンパクトなまちに新たな輝きが芽吹き進化し続けることで、市全体が稲穂の波色のように実り輝く未来を表現しています。

これからの変化を予感させる白く光る”団子と串”と、その背景として変化の根源となる本市固有の気候・風土・歴史・文化などの豊かな”実り”、まちづくりにより進化をし続ける”実り輝く”未来の富山市をイメージし、とやまガラス工場のオリジナルカラーである越琥珀硝子(こしのこはくがらす)を採用しました。



# 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

5	数値目標	51
(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
6	まちの目標と生活像	57
(1)	まちの目標	57
(2)	生活像	58
7	分野別の方針	65
(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

### Ⅲ まちづくりの推進方策

1	進め方	94
(1)	都市マスタープラン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
2	連携する取組	96
(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	呉羽地域	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

## 資料編

1	用語解説	181
2	策定経過	188
3	検討委員会名簿	188

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

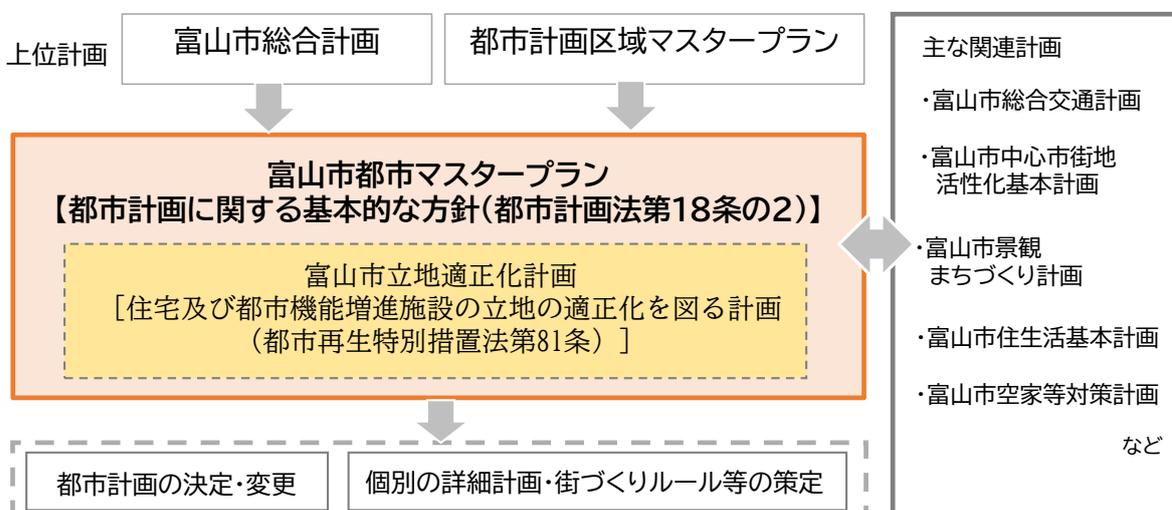
都市の将来像と基本的な方針の明示 市町村が定める都市計画の根拠	実現を目指す具体的な都市像と、市民や事業者などの各主体が共有する長期的な都市づくりの方針を示します。 将来像を実現する手法の1つとして、市が定める都市計画を決定・変更する際の根拠となります。
都市計画の総合性・一体性の確保	土地利用、道路・公園などの都市施設の配置、市街地の整備・改善など個々の都市計画の相互関係を調整し、総合性や一体性を確保する方針となります。
都市づくりに対する市民等の理解の促進	市民や事業者などと都市の課題や方向性を共有することで、各種都市計画事業や規制誘導への協力・参加を促進します。

## 2 位置付け

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



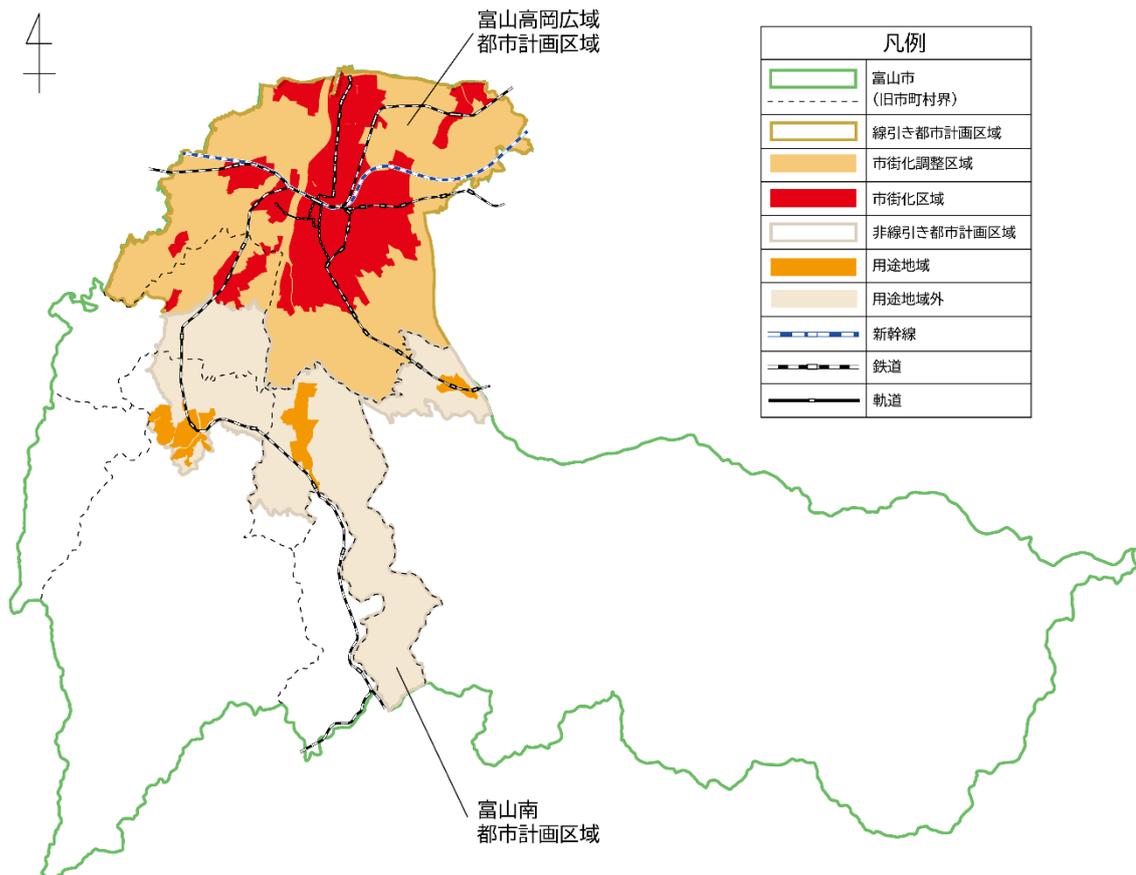
### 3 対象区域

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プランでは、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 分野別の方針

##### 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。

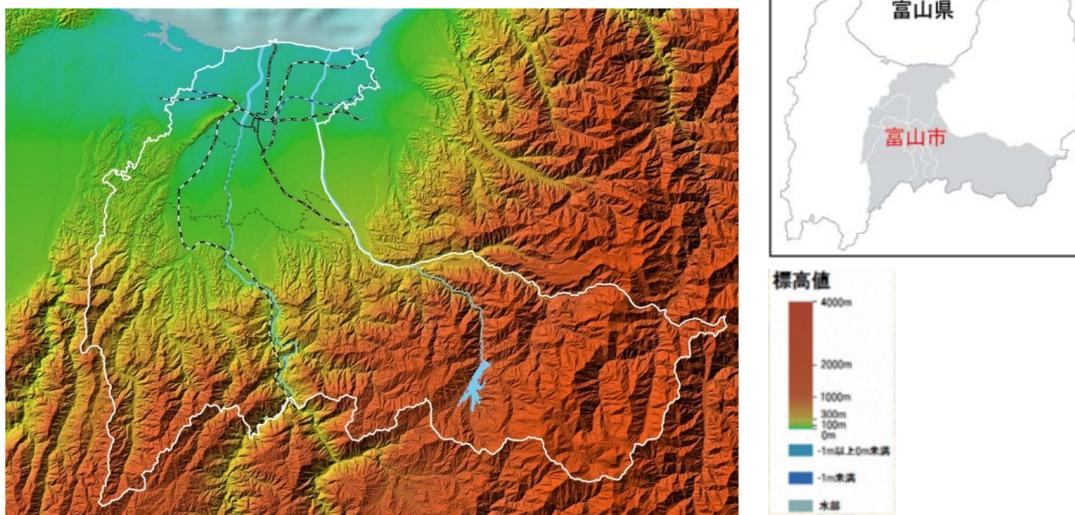
1996（平成8）年に旧富山市が中核市に指定され、2005（平成17）年4月には、7市町村（富山市、大沢野町、大山町、八尾町、婦中町、山田村及び細入村）が合併し、現在の「富山市」が誕生しました。

#### 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

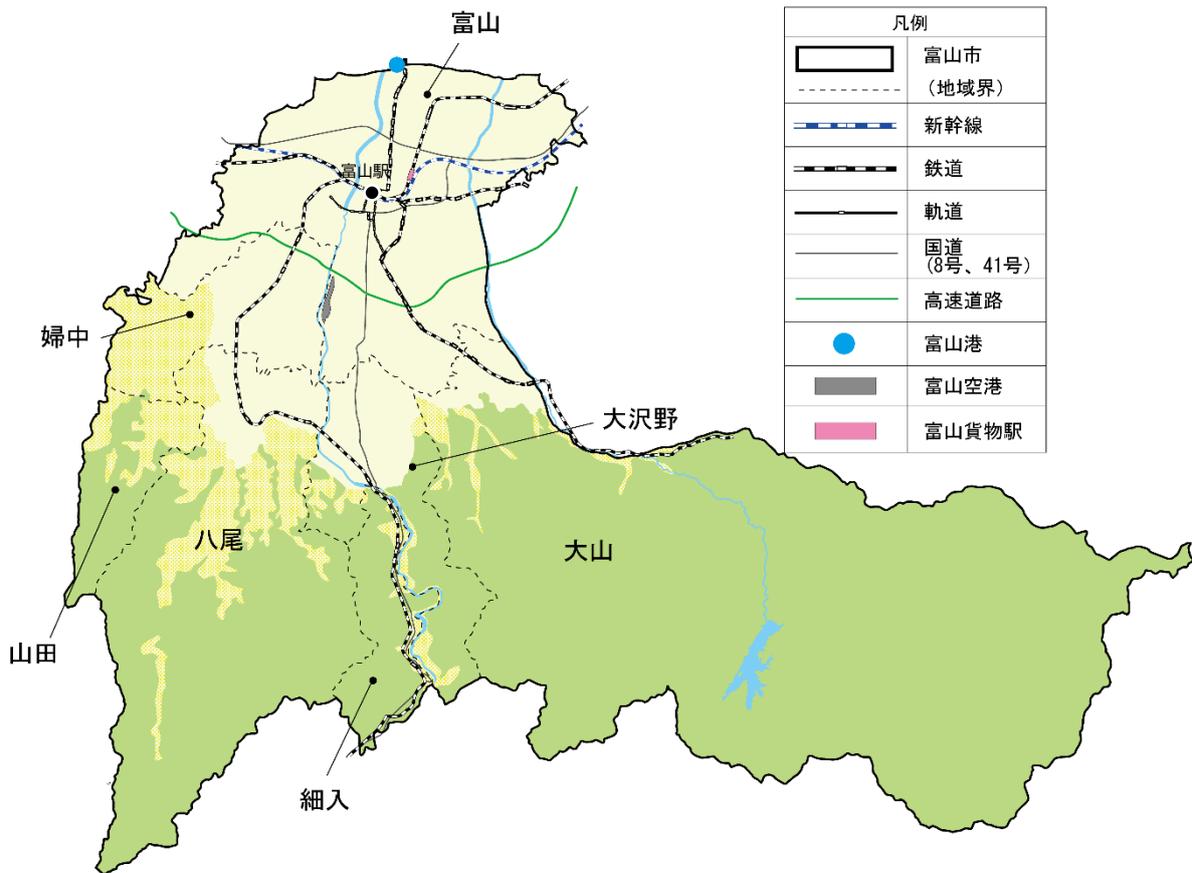
公共交通機関は富山駅を起点に、東西に「あいの風とやま鉄道線」「富山地方鉄道本線」、南北に「JR 高山本線」「富山地方鉄道不二越・上滝線」「富山地方鉄道富山港線」などがあり、市内の様々な地域を結んでいます。さらに、関東や関西、東海などの都市圏とをつなぐ広域公共交通機関として、「北陸新幹線」や「JR 高山本線」の特急列車が運行されています。

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。

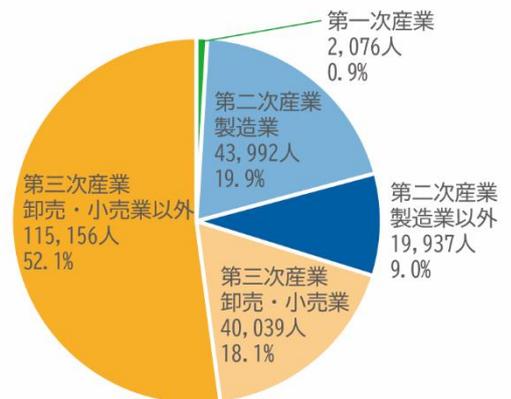
近代には、北陸初の水力発電所が建設され、豊かな電力を背景に医薬品をはじめとする化学工業、アルミ・ガラス・機械の製造など、ものづくりを中心に発展をとげています。このような第二次産業は、市内総生産の約4割を占め、そのうち製造業が約3割を占めるなど、全国と比べて高い割合となっており、産業別従業者数でも製造業が全体の約2割を占めています。

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り組んでおり、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） ■産業別従業者数の割合

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	846,467,341	38.4%	30.0%
（うち製造業）	633,448,453	28.7%	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り組んできました。

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

#### 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

#### 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



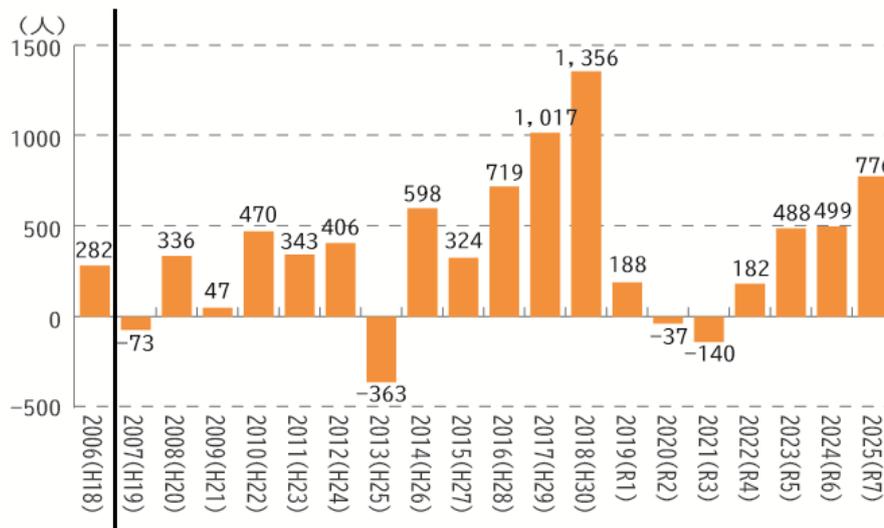
※「中心市街地」と「都心地区」は同義語

# 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）



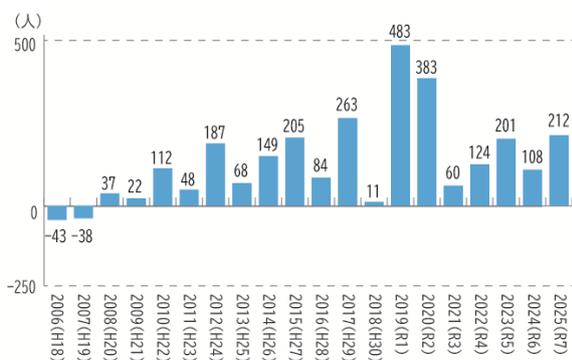
出典：富山県の人口 ※各年ともに前年10月1日～該当年9月30日までの値

## ○公共交通が便利な地域の社会動態は転入超過で推移

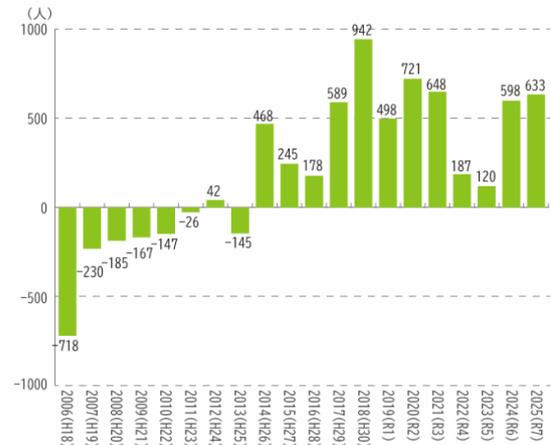
公共交通が便利な地域の社会動態は、都心地区で2008（平成20）年から転入超過が継続し、公共交通の沿線では、2014（平成24）年以降、転入超過の傾向で推移しています。

■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>

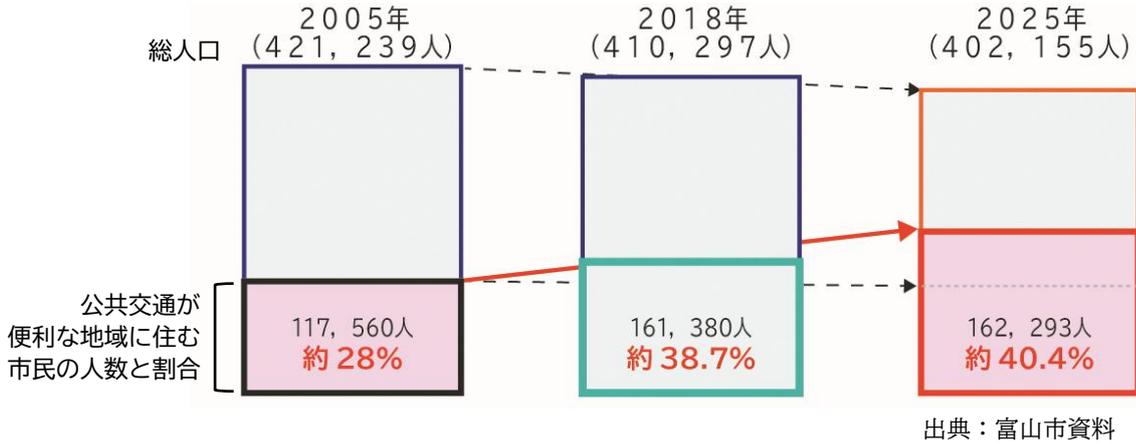


出典：富山市資料

## ○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て都市機能の集積が進んだ結果、エリアの価値や魅力が向上し、地価は上昇傾向にあります。

この地価の上昇により固定資産税や都市計画税の税収が増加し、中山間地域をはじめとする市全域への税の還流につながっています。

### ■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



#### ■立地した商業機能



## 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

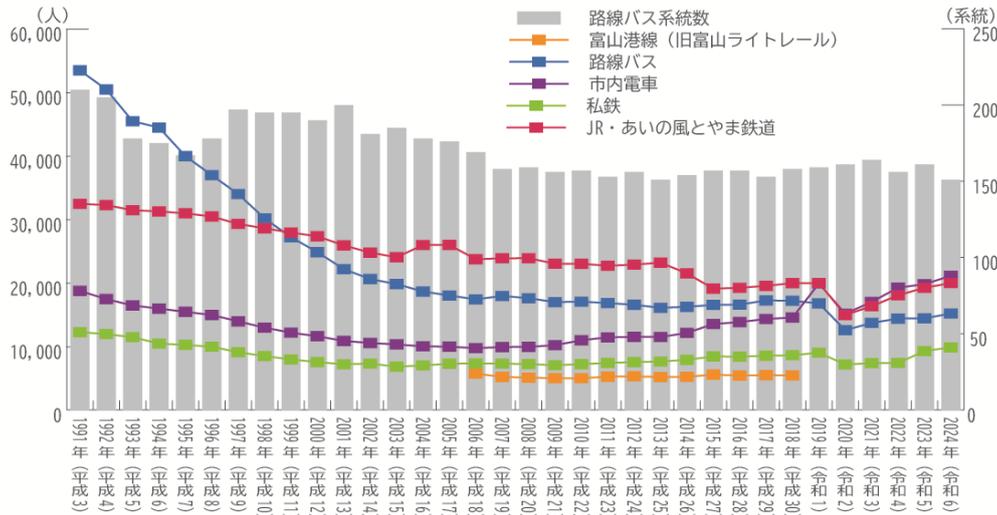




### ○公共交通の利用者数が改善

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



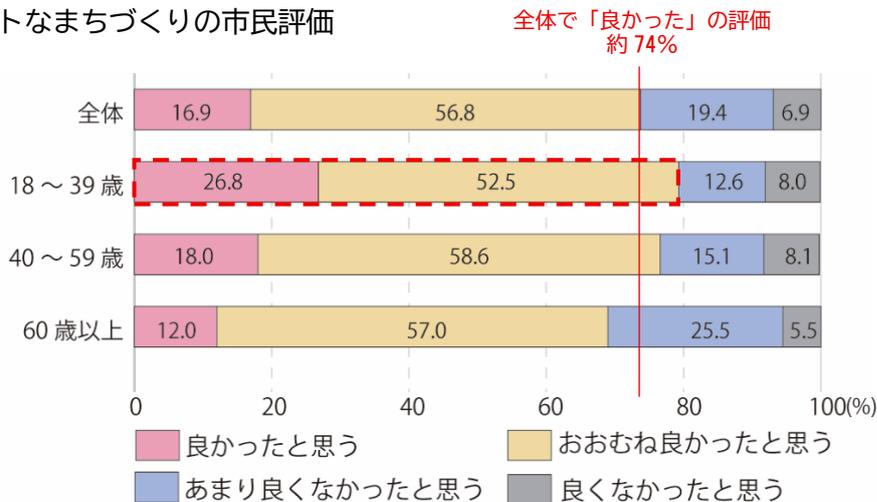
出典：富山市資料

### 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



※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

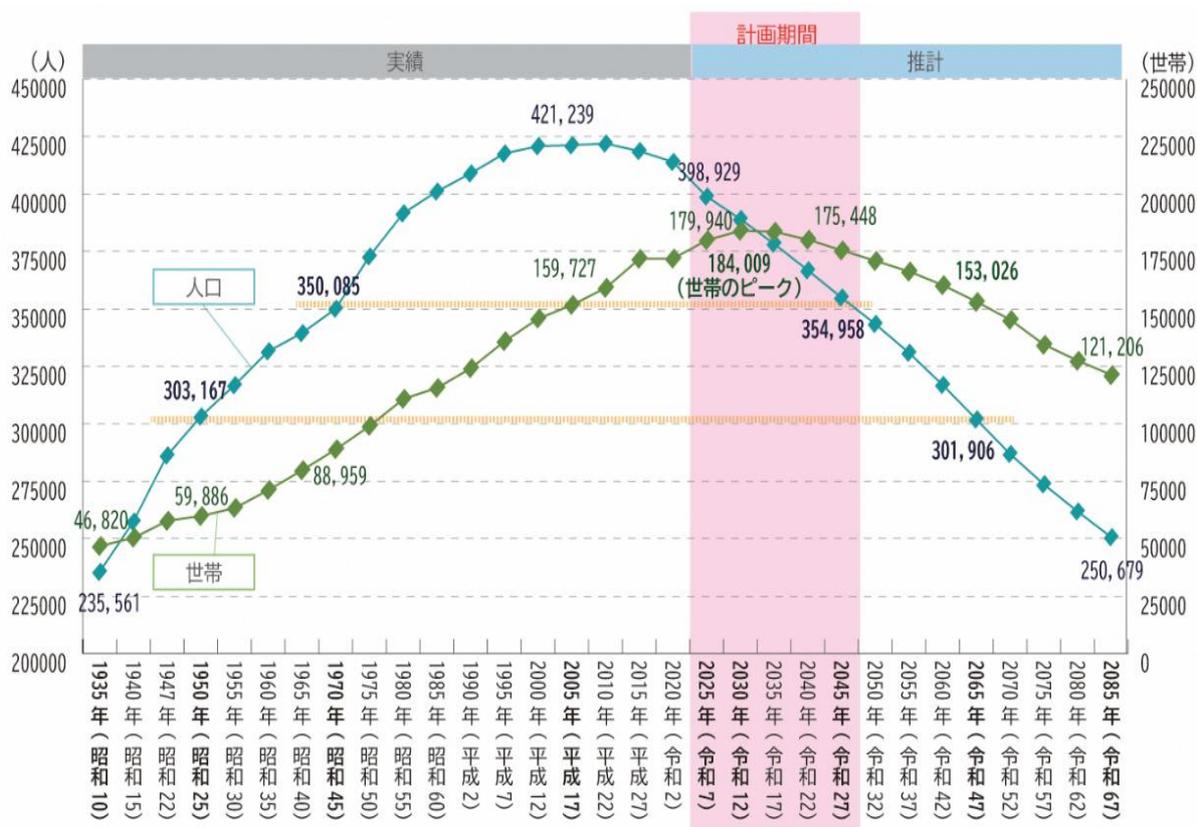
##### ○人口減少が加速化し、世帯数は減少に転換

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



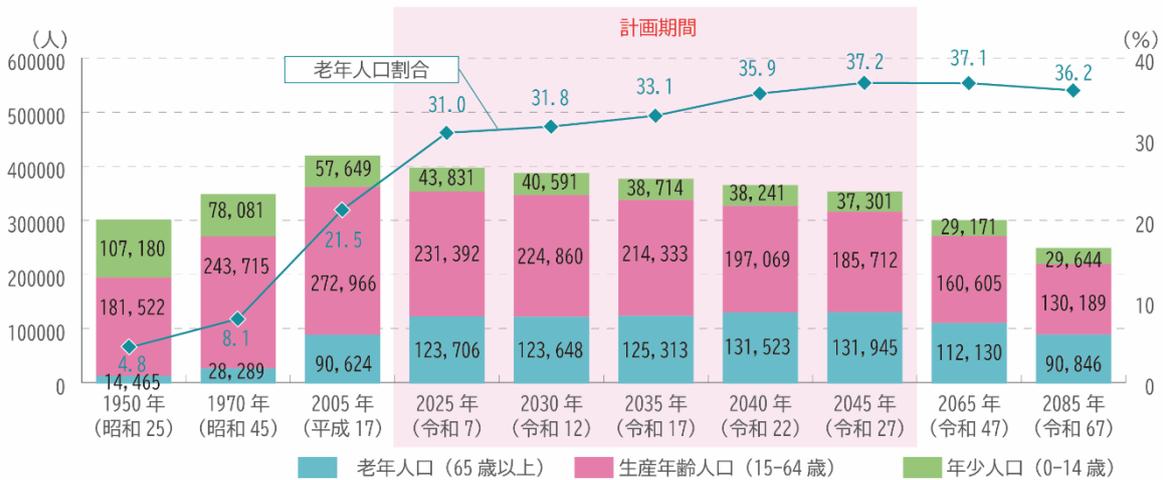
出典：実績値（1935年～2020年）は国勢調査、推計値（2025年～2070年）は富山市将来人口推計報告書（令和7年2月）の中位推計値、推計値（2075年以降）は住民基本台帳データを基に、250mメッシュ単位で集計処理して算出

○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、老年人口（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。

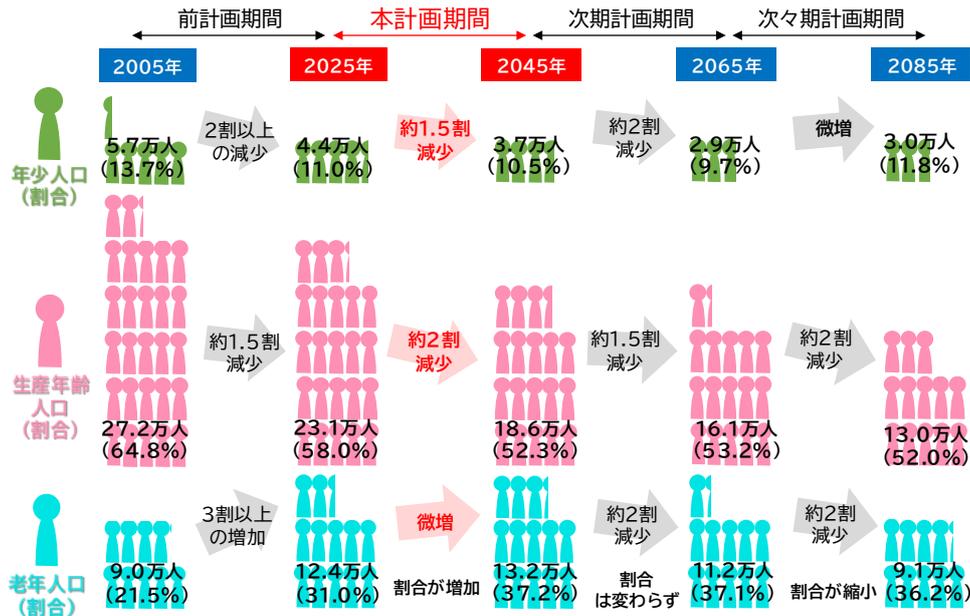
また、本計画期間後も総人口の減少は継続するものの、2065年（令和27年）以降は、老年人口の割合が縮小し、年少人口が増加するなど改善の方向に人口動態が変化すると見込みです。

■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

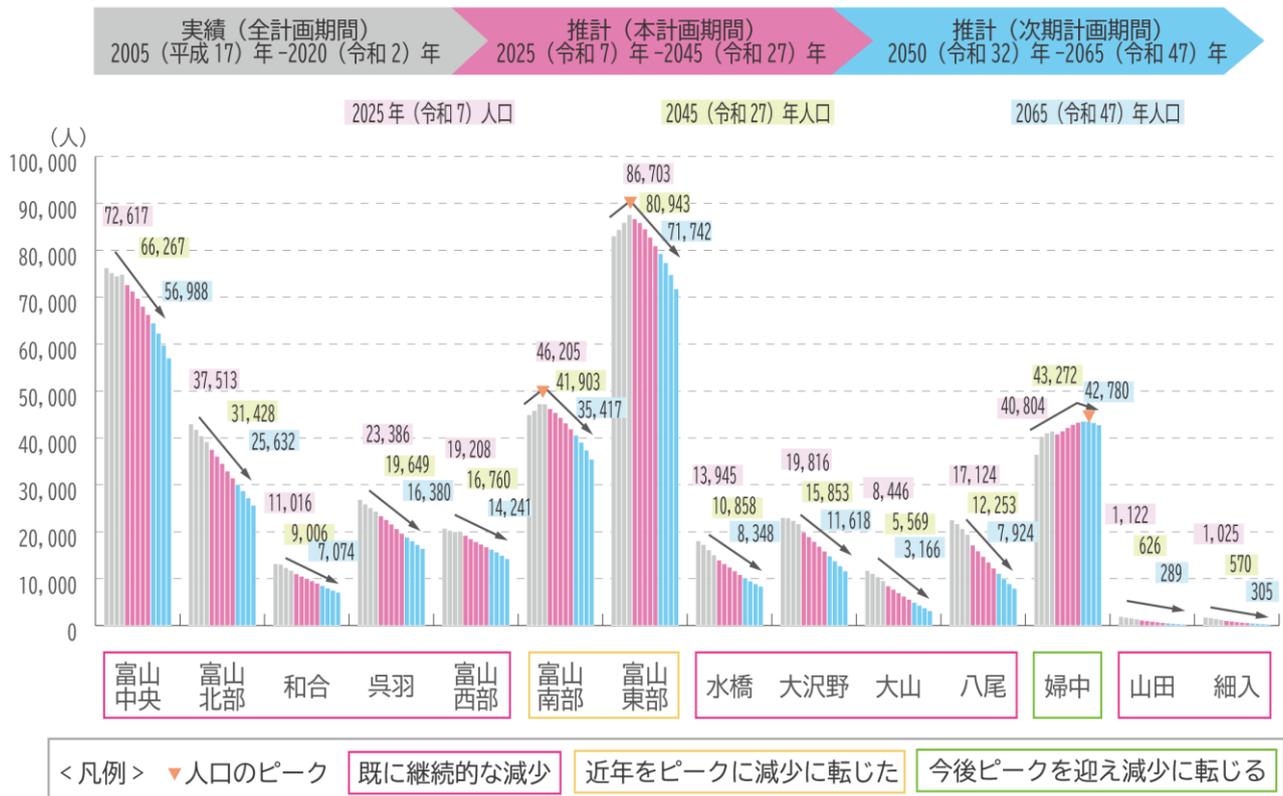


出典：実績値（2005年）は国勢調査、推計値（2025年～2065年）は富山市将来人口推計報告書（令和7年2月）の中位推計値、2085年は住民基本台帳データを基に、250mメッシュ単位で集計処理して算出

## ○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。

### ■地域別の人口変化の見通し



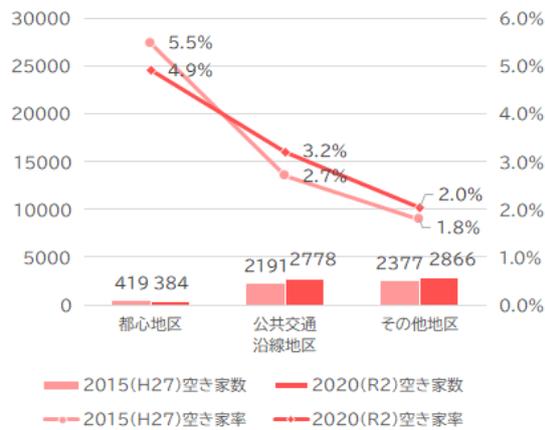
出典：実績値（2005 年～2020 年）は国勢調査、推計値は富山市将来人口推計報告書（令和 7 年 2 月）の各設定値を活用して、住民基本台帳データを基に 250mメッシュ単位で集計処理し、各地域で按分して算出

## 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

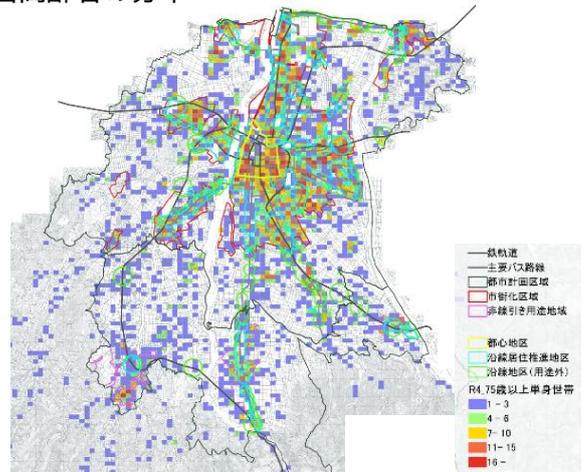
既成市街地では多くの空き家や空き地などの低未利用地が発生しており、特に空き家は増加傾向にあります。また、都心地区や公共交通の沿線には、一人暮らしの高齢者が多く居住しており、今後、これらのエリアで急激に空き家が増加すると考えられ、低未利用地が散在する“まばら”な市街地になるおそれがあります。

#### ■空き家の変化



出典：富山市空き家調査（平成27年、令和2年）  
※空き家に建物利用現況を重ね合わせ住宅系用途のみ対象に集計

#### ■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（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

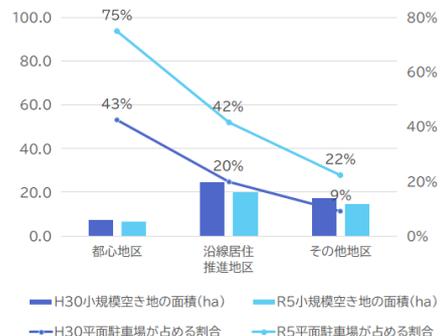
公共交通の沿線では、残存農地を活用した宅地開発を主体に住宅が供給されてきましたが、まとまった残存農地は減少傾向にあります。一方、既成市街地には一般的な宅地規模（200㎡未満）の低未利用地が継続して残っているものの、多くが平面駐車場として利用される傾向にあり、居住需要に対応した土地利用につながっていないと考えられます。

#### ■公共交通沿線のまとまった農地の推移（3,000㎡以上）



※直近5年の開発許可面積の平均は約3,500㎡

#### ■低未利用地の変化(200㎡未満)



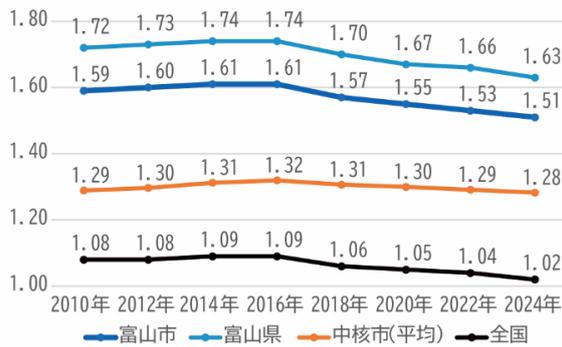
出典：都市計画基礎調査（令和5年）

### 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

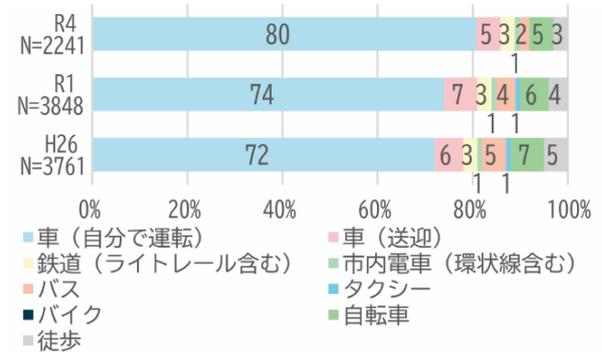
本市の世帯あたりの自家用車保有台数は、1.51 台／世帯（2024 年時点）と減少傾向にあるものの、依然として全国より高い水準を維持しています。また、外出時に自動車を利用する市民は全体の約 8 割と多い傾向にあります。

#### ■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 6 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

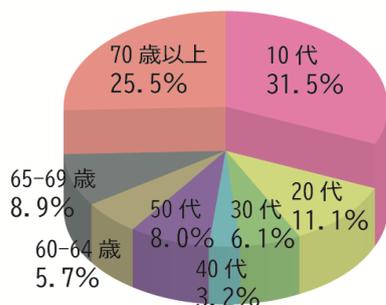
自動車を自由に使えない市民（免許のない人、免許を持っているが自由に使える車を持たない人）は、全体の約 14% を占めています。その多くは、65 歳以上の高齢者や 18 歳未満などの若年層です。また、65 歳以上の免許保有率は年々増加傾向にあり、日常生活において、免許を手放せない環境にあります。将来を見据え、公共交通は、買い物や通勤・通学など日常生活において重要な移動手段となっています。

#### ■車を自由に使えない人の割合



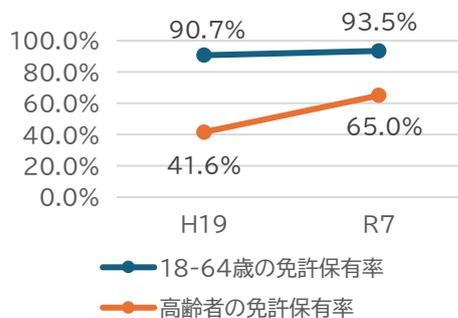
出典：富山市のまちづくりに関するアンケート調査（令和 5 年度）

#### ■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



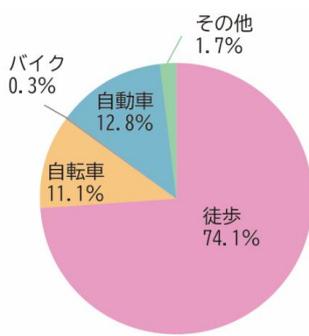
出典：富山県運転免許センター

### ○徒歩で公共交通を利用する範囲の実態

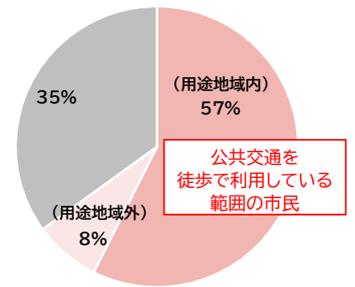
公共交通の利用者の7割以上が自宅から徒歩で駅やバス停にアクセスしています。

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65%（用途地域内では57%）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

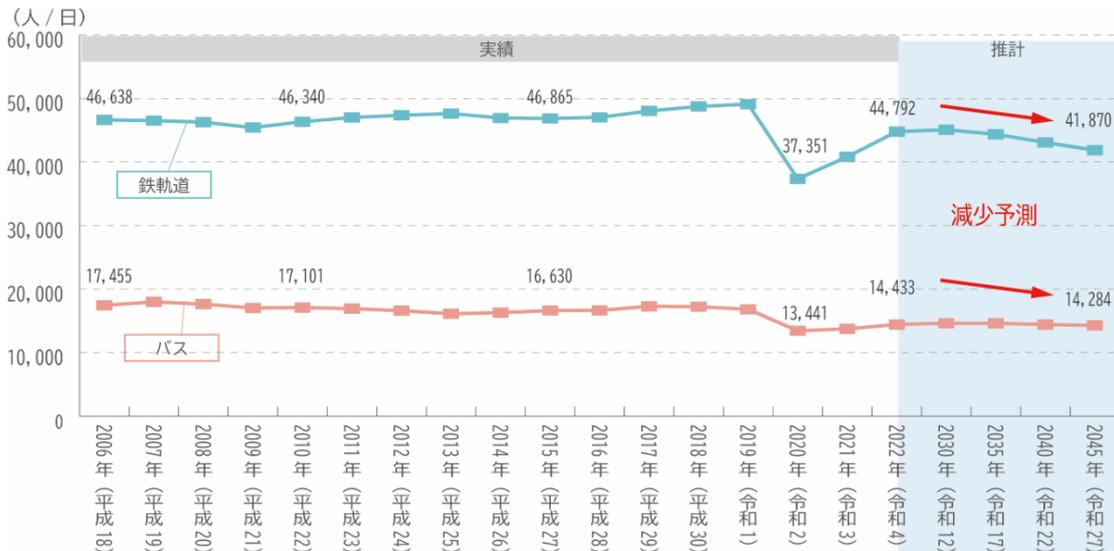


出典：富山市公共交通の利用実態調査（令和元年度）、居住者の割合は住民基本台帳データを基に250mメッシュ単位で集計処理して算出

### ○公共交通の持続性の懸念

公共交通の利用者数は、今後の生産年齢人口の減少などに伴い、減少が見込まれており、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



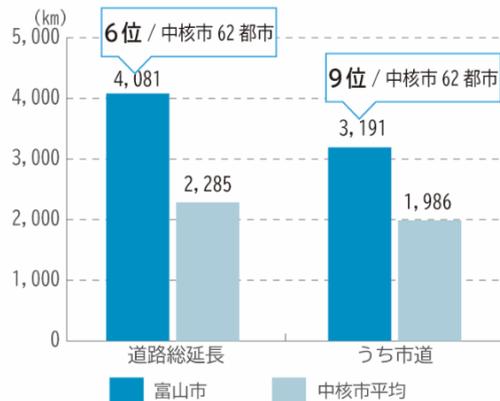
※各沿線の徒歩で利用している範囲の総人口の増減より算出した概算推計値  
 ※バスについて運行頻度の高い幹線バス路線の人口推移に基づき算出

## ④膨張する都市管理コスト

### ○老朽化する社会インフラ

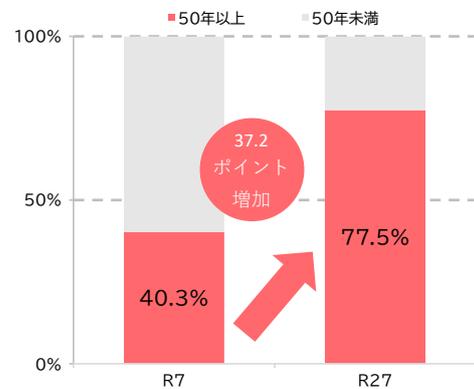
道路（公道）の総延長は中核市で6位（4,081 km）、都市公園数は中核市で最多（1,147箇所）であり、道路や橋梁、公園、上下水道など大量の社会インフラを抱えています。その多くは1955（昭和30）年から1972（昭和47）年の高度経済成長期に整備され、今後20年の間に橋梁は約7割が建設から50年、水道管も約7割が法定耐用年数の40年、下水道管は約4割が標準耐用年数の50年を超えるなど、社会インフラの大規模な補修や更新などの老朽化対策が必要となるものと考えられます。

#### ■道路の整備状況



出典：都市要覧（令和6年度）、中核市市長会

#### ■建設から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

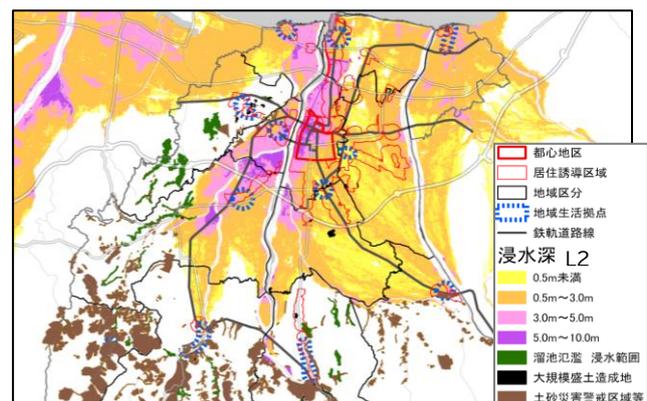
本市は、神通川と常願寺川の二大河川が貫流する複合扇状地と氾濫平野を中心に市街地が形成されています。

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。

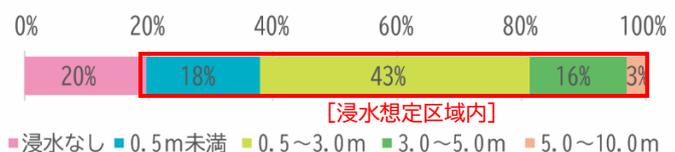
また、中山間地域などでは土砂災害リスクが点在しており、冬季には雪崩なども懸念されます。

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

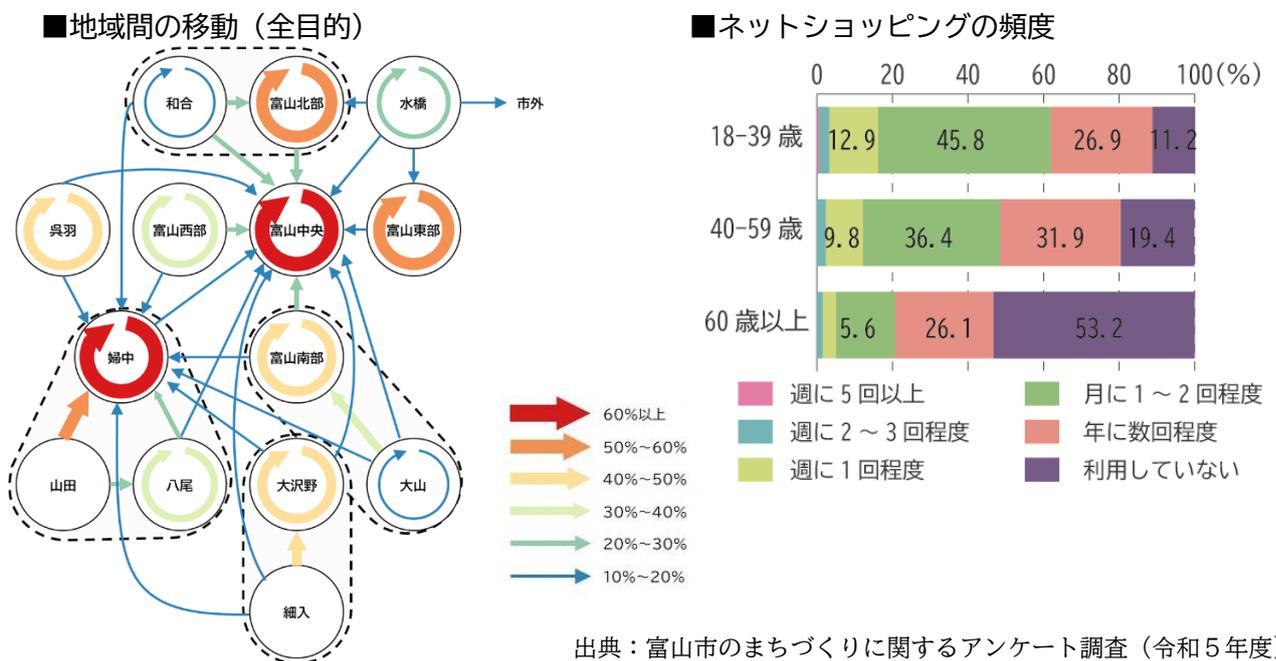
出典：富山市立地適正化計画

## 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

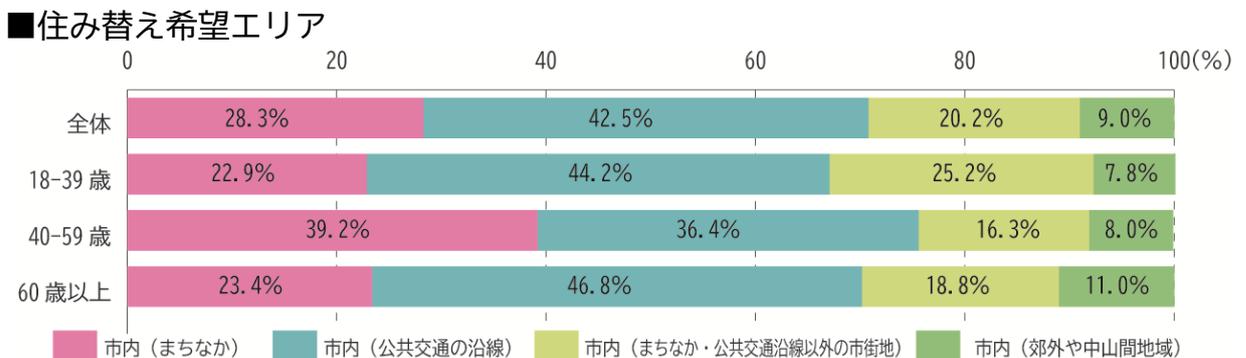
日常生活は自宅の徒歩圏や地域内だけでなく、周辺の地域にまたがって成立しています。市民アンケートの結果から「細入・大沢野」、「婦中・八尾・山田」、「大山・富山南部」、「和合・富山北部」は深いつながりをもった地域であると考えられます。

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

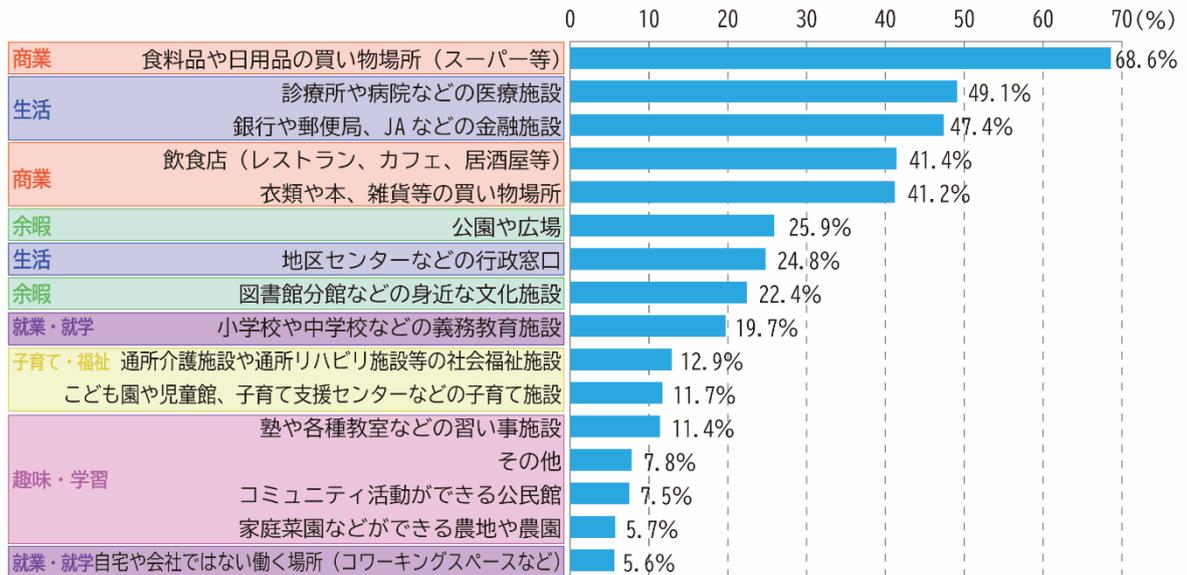
住み替えの予定や希望のある市民のうち、約7割が都心地区や公共交通の沿線を居住地として選択する意識を持っており、特に、これから高齢期を迎える40代・50代で顕著です。



## ○住まいの周辺と拠点に求められる都市機能

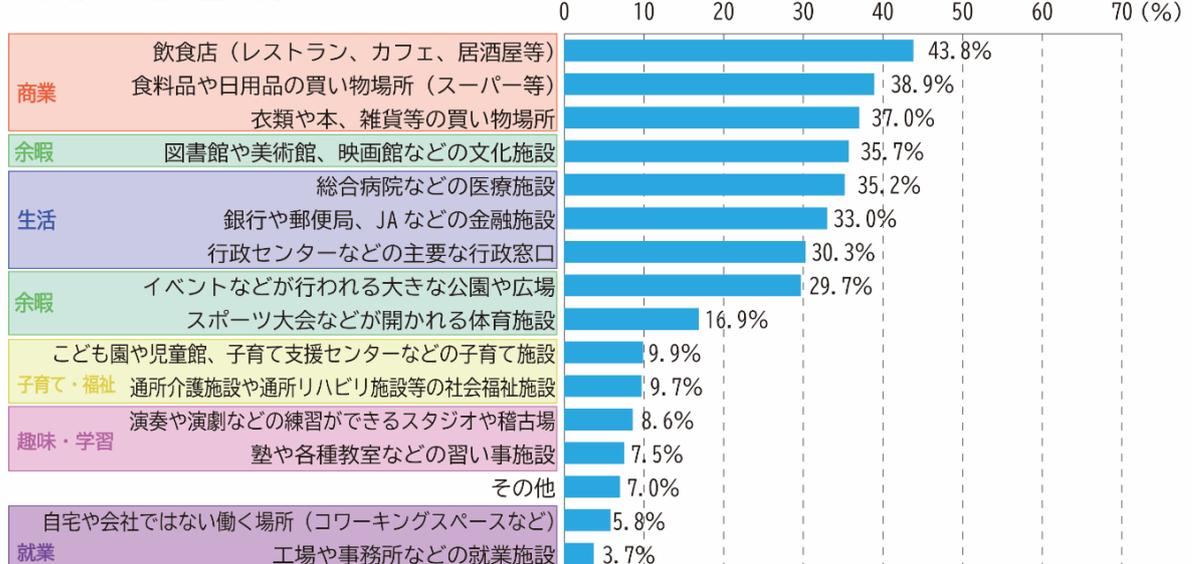
住まいの周辺に求められる都市機能としては、日常生活に必要な食料品や日用品の買い物場所、病院、金融機関などが多い傾向にあります。一方で、都心地区や各拠点では、飲食店や買い物場所などの商業施設、図書館・美術館などの文化施設、高次的な医療施設である総合病院などが求められています。

### ■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

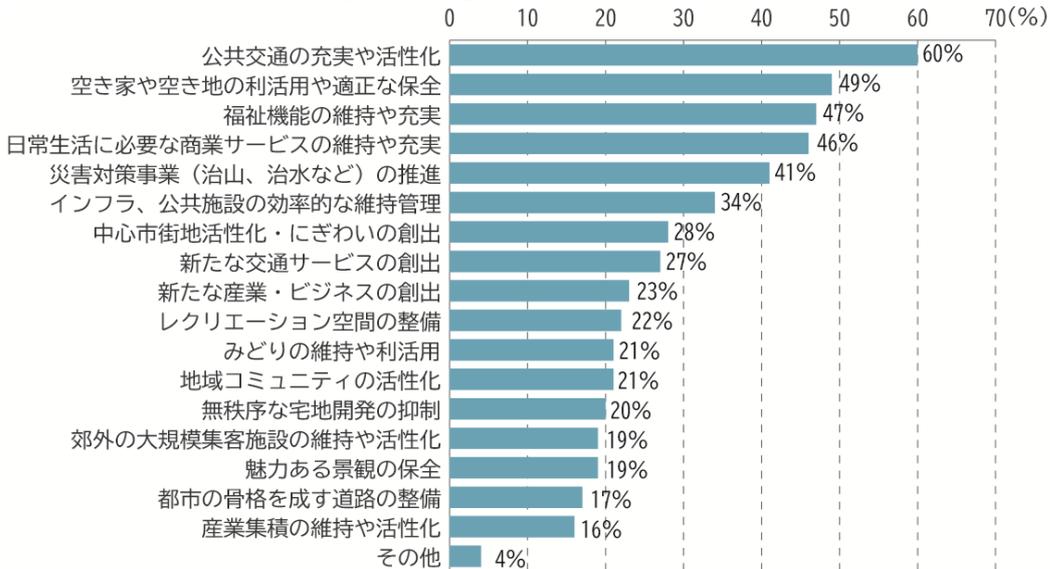


出典：富山市のまちづくりに関するアンケート調査（令和5年度）

### ○まちづくりに必要な取組

これからの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

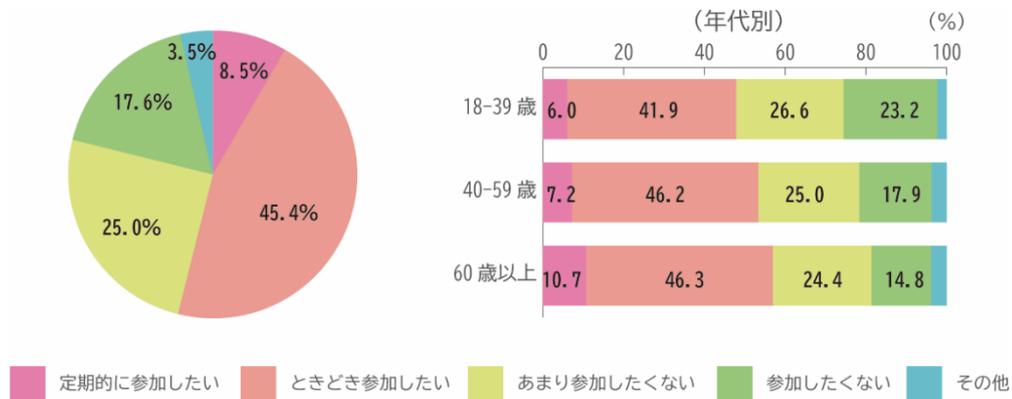


出典：富山市のまちづくりに関するアンケート調査（令和5年度）

### ○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”へと転換しつつあるが、  
人口減少時代はこれからが本番であり、  
“まち”の問題は複雑化・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。

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。

### <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”への変化

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”の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続けば、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。

### <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

これからの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

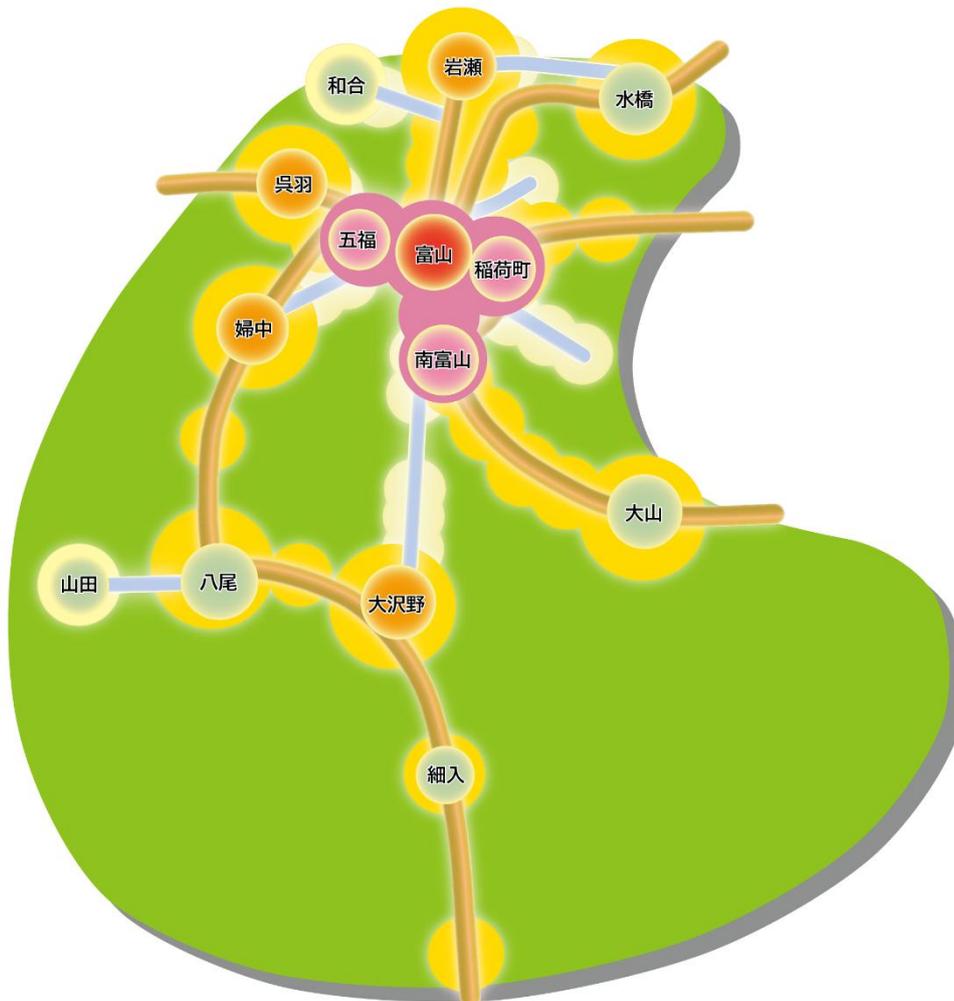
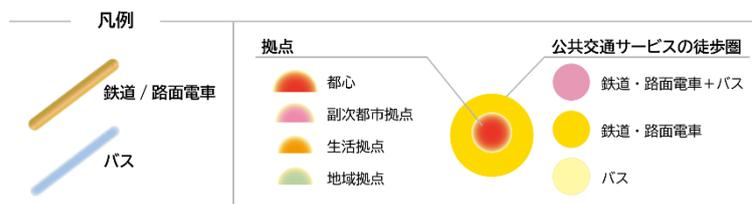
#### 都市の再構築による「お団子と串」の都市構造

##### 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歩圏



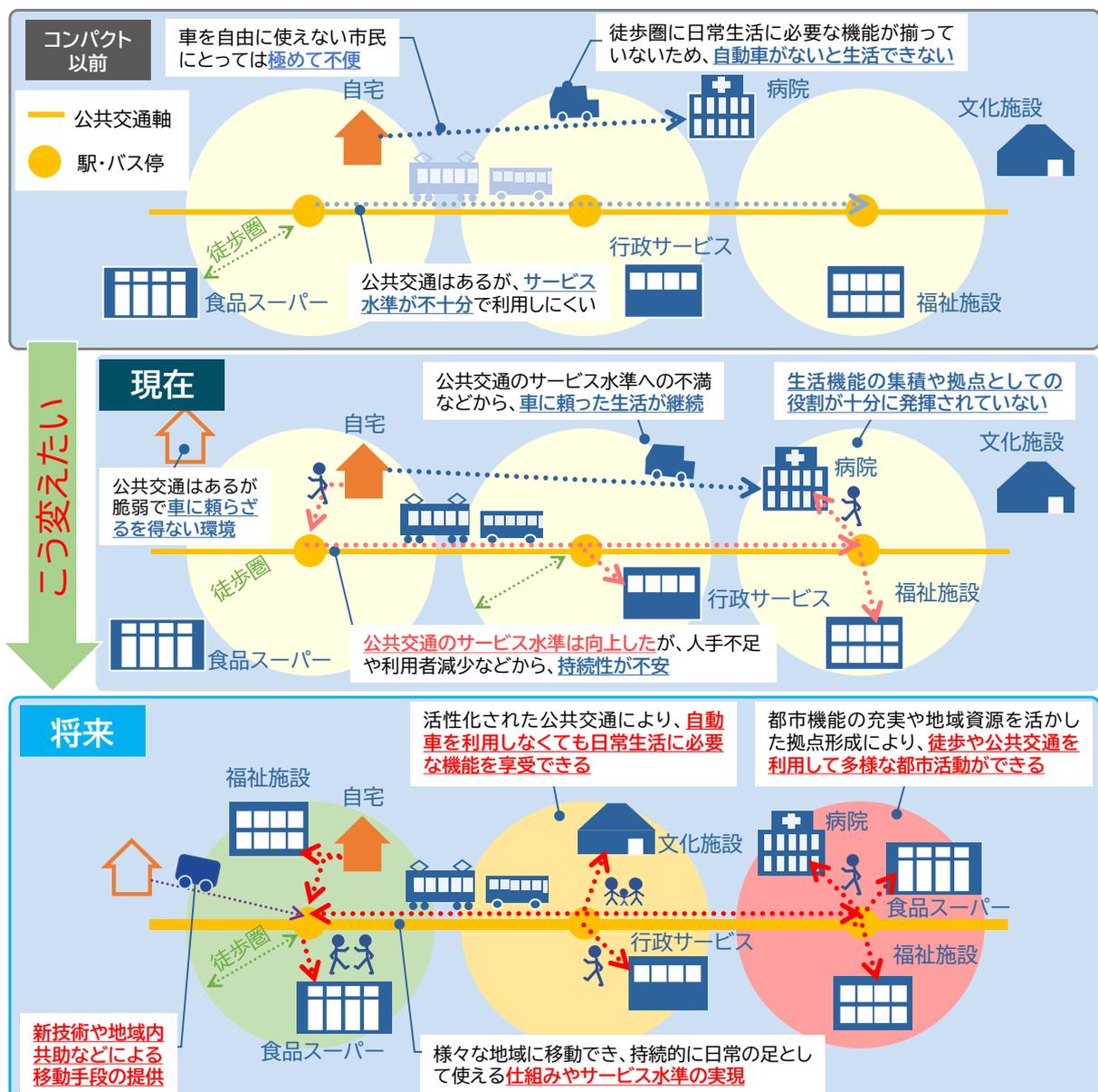
## (1) 徒歩と公共交通により「車に過度に頼らない生活の実現」

コンパクトなまちづくりの推進により、徒歩圏への機能集積が一定程度進み、以前より公共交通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、コンパクトなまちづくりを引き続き推進し、特色ある徒歩圏の形成を進め、利便性の高い公共交通でつなぐことで、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



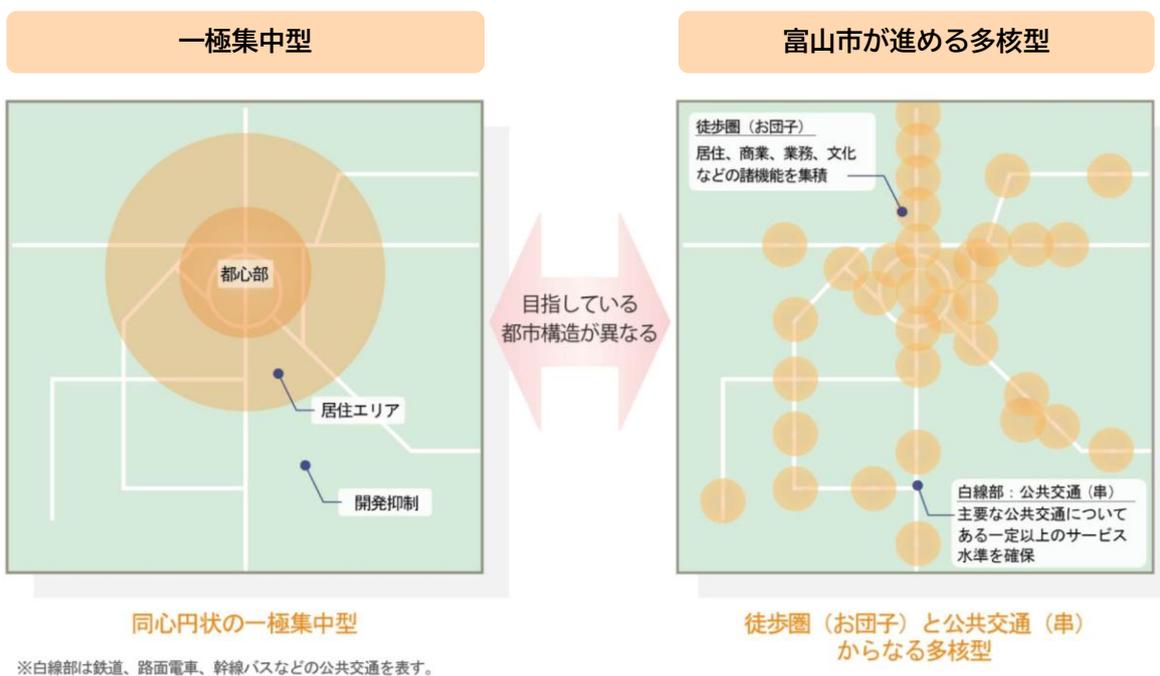
## (2) お団子と串から成る「多核型の都市構造」

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、その沿線の徒歩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、徒歩圏(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  
(ブルバールの再整備)

##### 社会インフラの更新と機能強化



重要な管路の更新にあわせて  
耐震化を推進  
(配水管のリニューアル)

## Ⅱ 将来都市構造

### 1 地域生活圏域と地域生活拠点

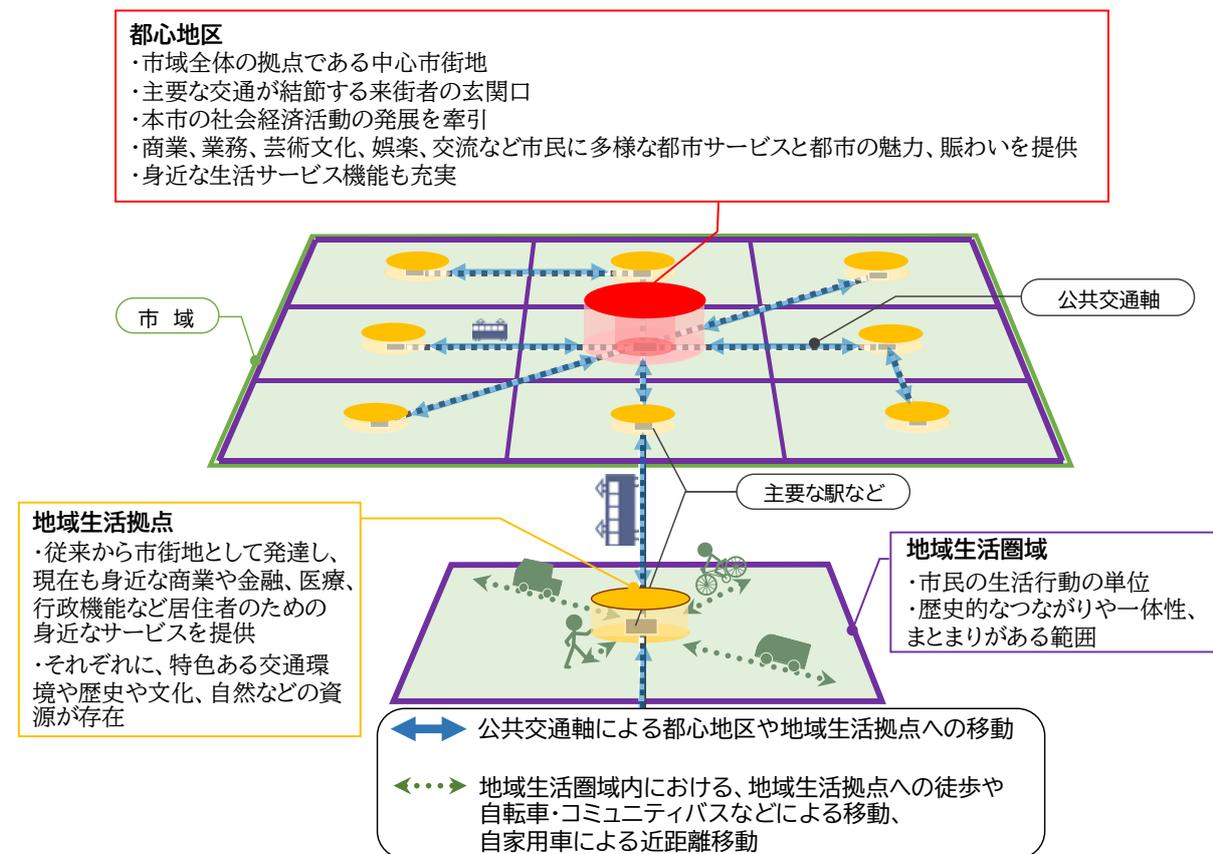
#### (1) 地域生活圏域と地域生活拠点の概念

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

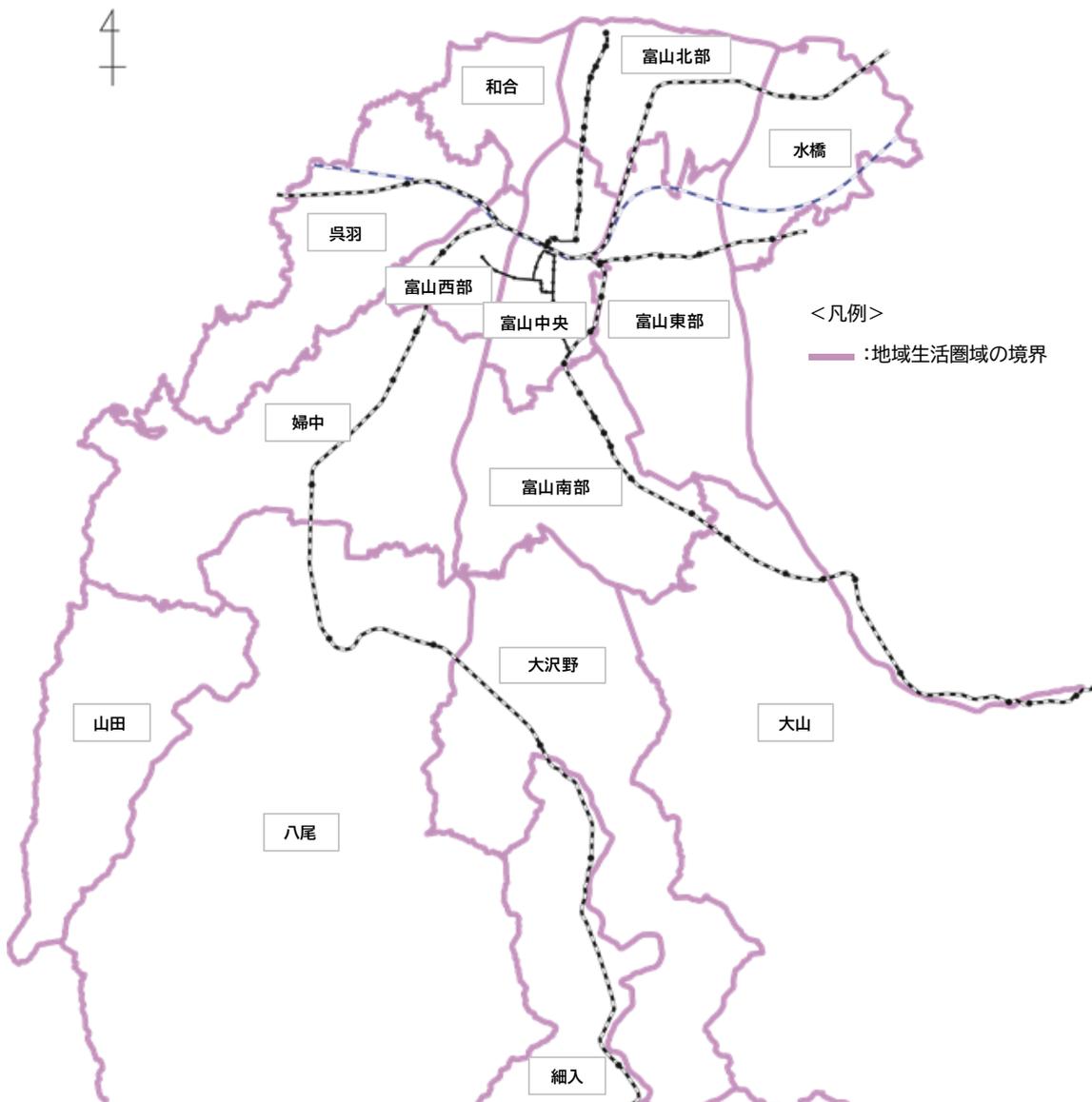
### ～市域を14の圏域に区分

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。

#### ■地域生活圏域



### (3) 諸機能の集積を図る地域生活拠点の設定

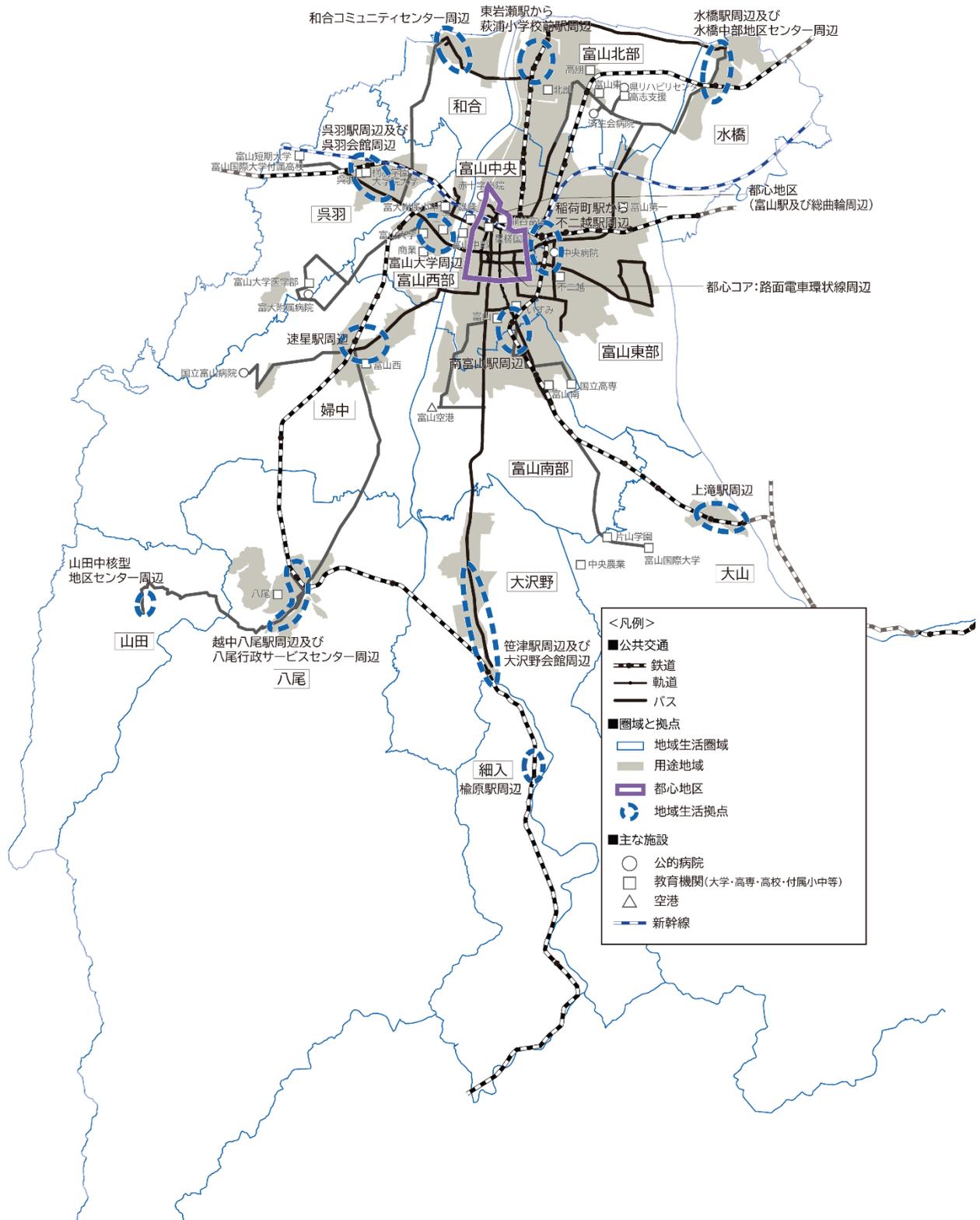
地域生活拠点は、既存の都市機能の集積を活かす趣旨から、最寄り品小売業や医療施設、金融・郵便サービスなどの生活利便施設などが、徒歩圏の範囲にまとまって立地している地区を設定します。

#### ■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。

■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

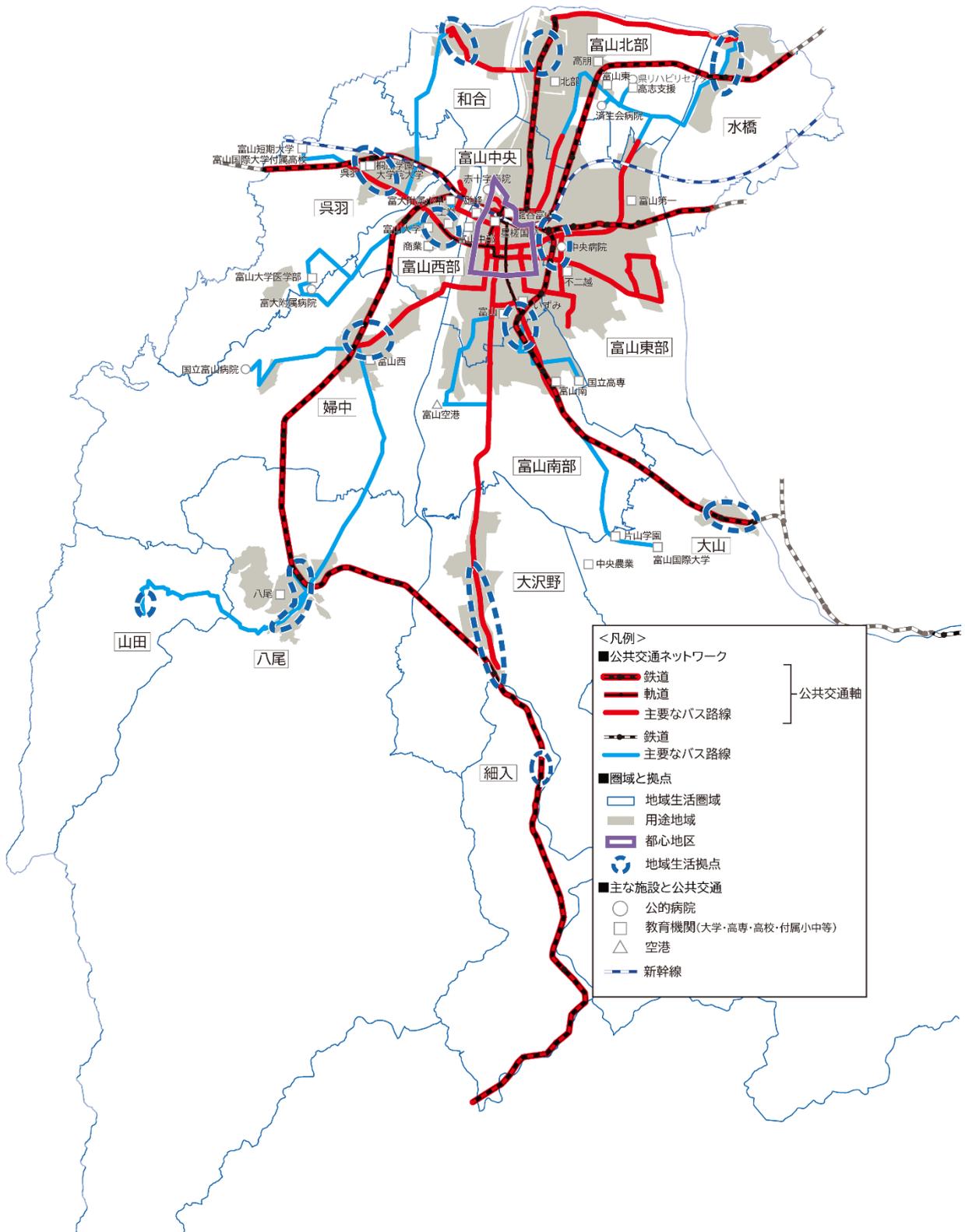
### (2) コンパクトなまちづくりの基軸となる「公共交通軸」

「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

■「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、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<sup>注1)</sup>で、用途地域などが定められた区域<sup>注2)</sup>とします。ただし、用途地域の工業専用地域及び工業地域<sup>注3)</sup>、並びに災害リスクが高い区域<sup>注4)</sup>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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
公共交通が便利な圏域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心地区</li> <li>・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</li> </ul>

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。

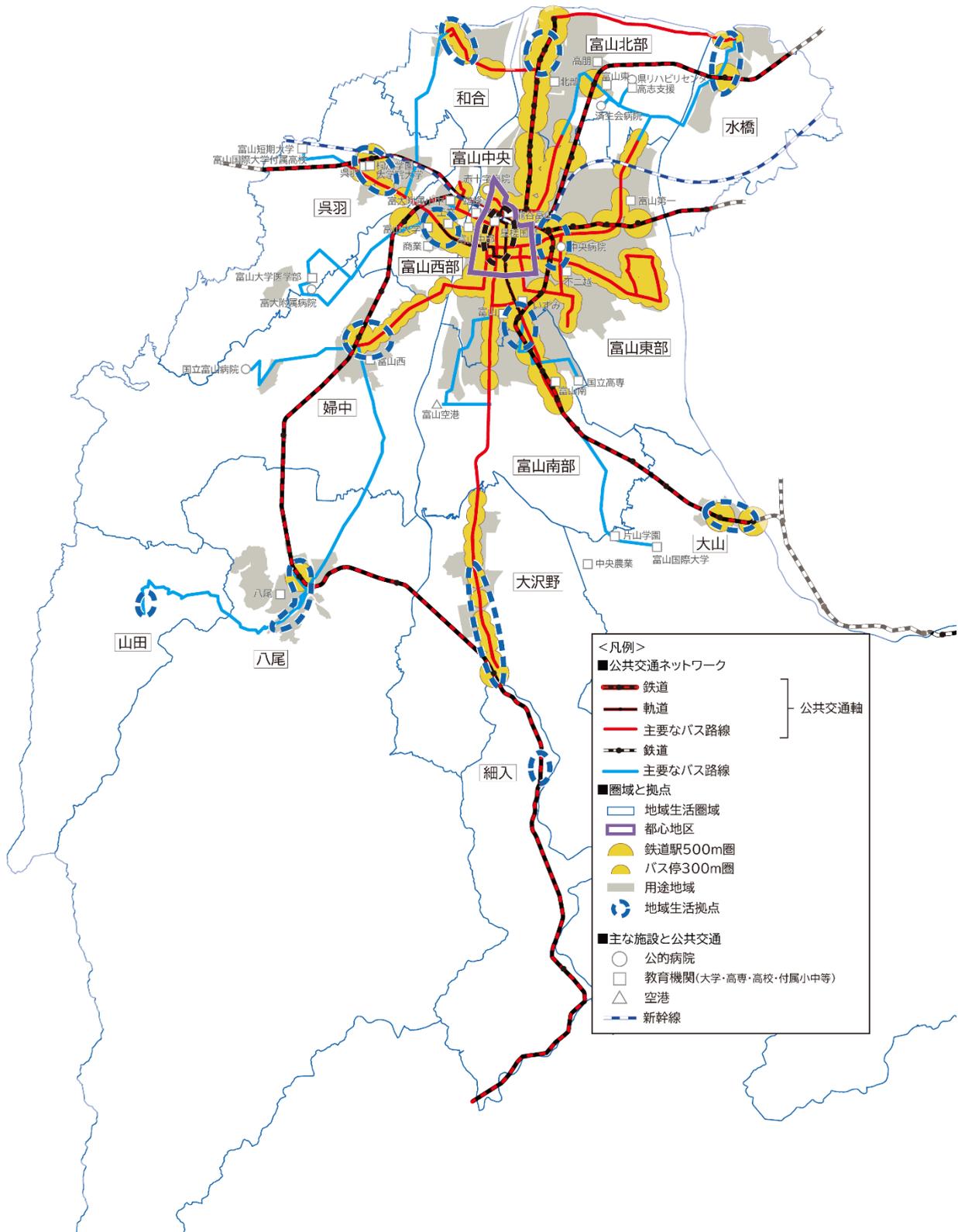
注2) 公共交通軸の鉄道駅周辺などで、用途地域は定められていないが、良好な住環境の保全のため地区計画が定められている地区についても対象とする。

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、特に工業の利便を増進するため定める地域のこと。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）

■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、官民が連携して、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強化します。 ※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 オンデマンド交通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、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公共交通の沿線にある既成市街地の更新を進め、居住者の維持・増加を図る必要があります。

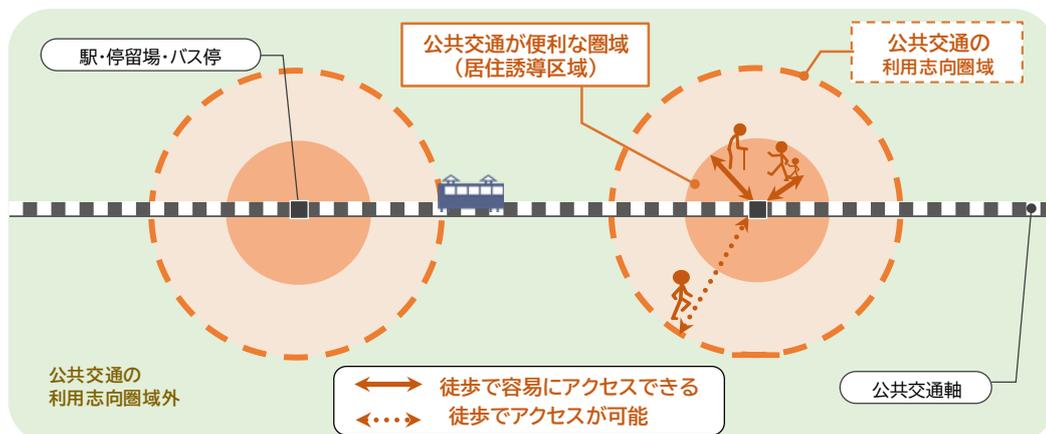
○公共交通志向型居住を推進する圏域の設定

市民が公共交通に徒歩でアクセスしている実態<sup>注1</sup>を踏まえ、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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心地区</li> <li>・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</li> </ul>
公共交通が便利な圏域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心地区</li> <li>・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</li> </ul>



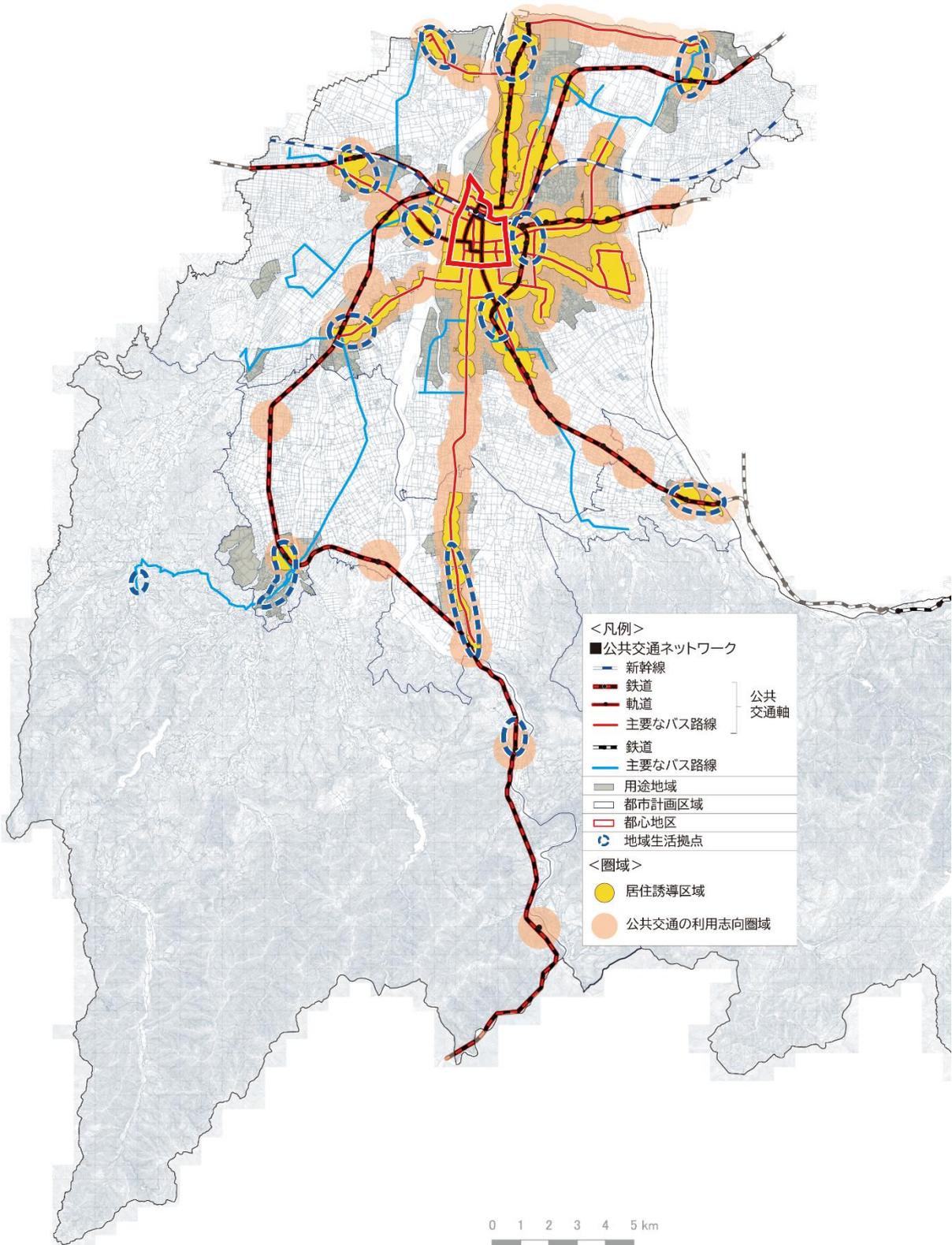
■圏域の区分と取組方針

区分	圏域像	取組方針
公共交通の利用志向圏域 <sup>注2)</sup>	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	公共交通利用に便利な駅などの徒歩圏である特性を活かし、居住を誘導します。新たな宅地造成による住宅供給の促進を図るだけでなく、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	公共交通軸の沿線ではなく、車を中心とした生活を営みながら、必要に応じて、公共交通を利用する圏域	<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>また、既成市街地や既存集落(宅地)内において、持続可能で最適な土地・建物の利活用や管理を図ることで、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でゆとりある暮らし方ができる居住環境の形成に務めます。</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」

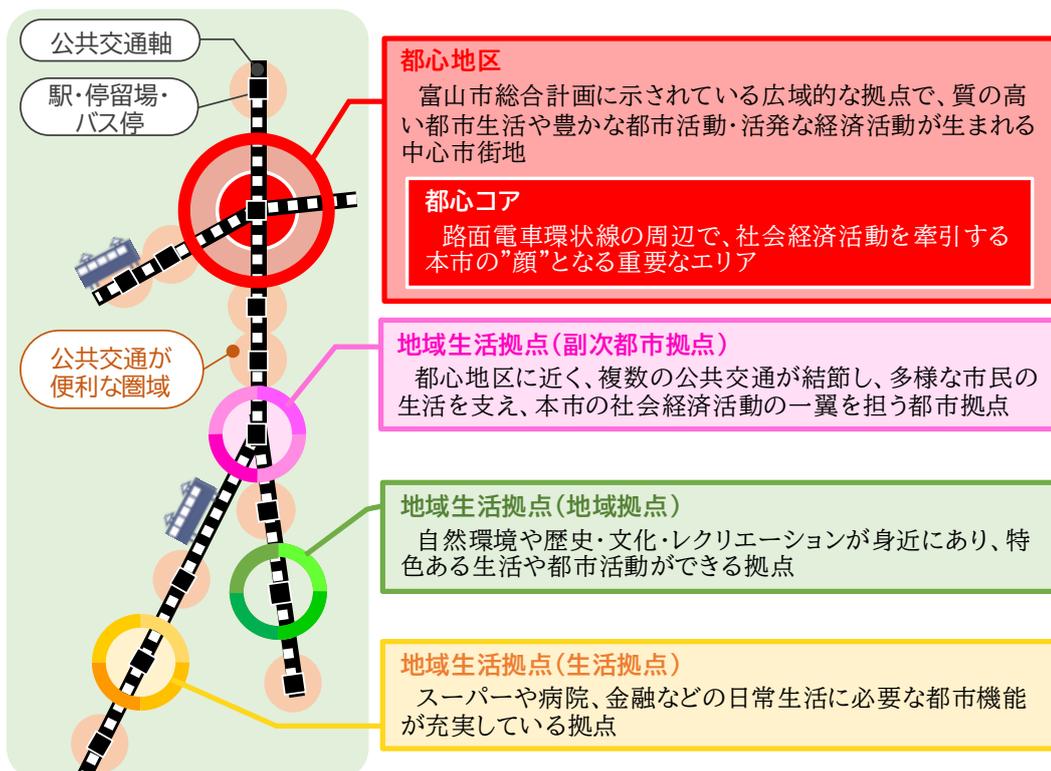
本市の都市構造は、地域に根差した歴史や文化、自然環境などを背景として形成された14の地域生活圏域に、都心地区をはじめとした14の地域生活拠点があり、それらを公共交通がつないでいます。

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。

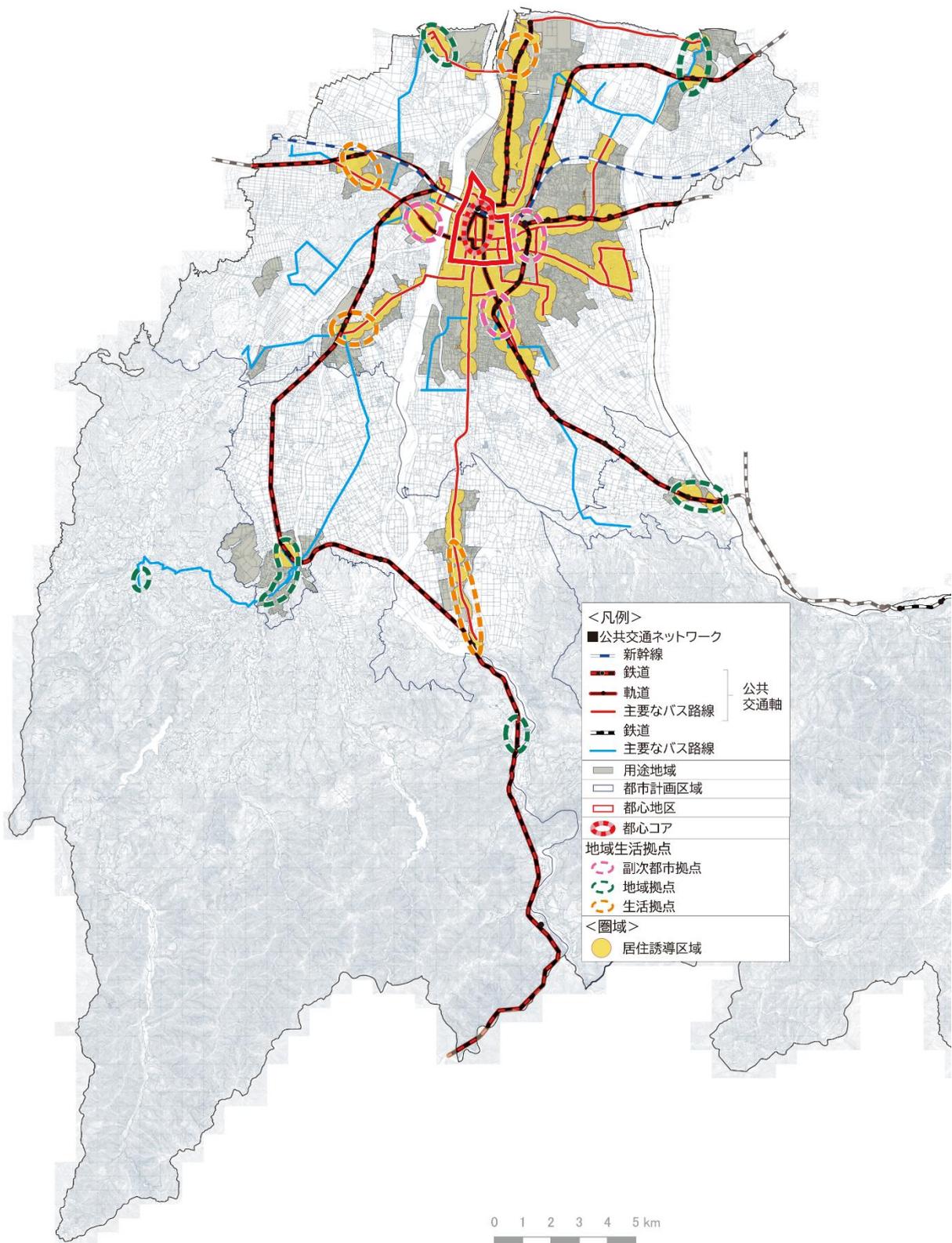
#### ■拠点の区分と拠点像



■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・活発な経済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土地の高度利用と商業・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カブルな空間の形成、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・民間事業者の活発な経済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、これらの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、人中心のウォーカブルな都市空間、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、歩きやすい道路空間の形成、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、歩きやすい道路空間の形成などにより、車がなくても市民が日常生活に必要なサービスを楽しむことが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>新たな市街地の整備は、市街地の拡大抑制を前提とし、コンパクトなまちづくりと整合する公共交通利用が便利な駅周辺などで、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、推進します。</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、コンパクトなまちづくりと整合した新たな宅地や業務・商業・文化などの都市機能の創出、優良な市街地環境の形成などを進めます。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、「コンパクトなまちづくり」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、客観的データに基づく早期の情報提供や合意形成などにより、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、豊かな農地や森林の保全を図ります。さらに、コンパクトなまちづくりとの整合を前提とした開発許可制度の見直しなどにより、持続可能で最適な土地・建物の利活用や管理を推進し、集落地域の形成及び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<sup>注1)</sup>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 <sup>注2)</sup>		推計値 <sup>注1)</sup>	
	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 <sup>注3)</sup>	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<sup>注4)</sup>

	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	2.1倍
	社会動態	10千人の増加	1.3倍

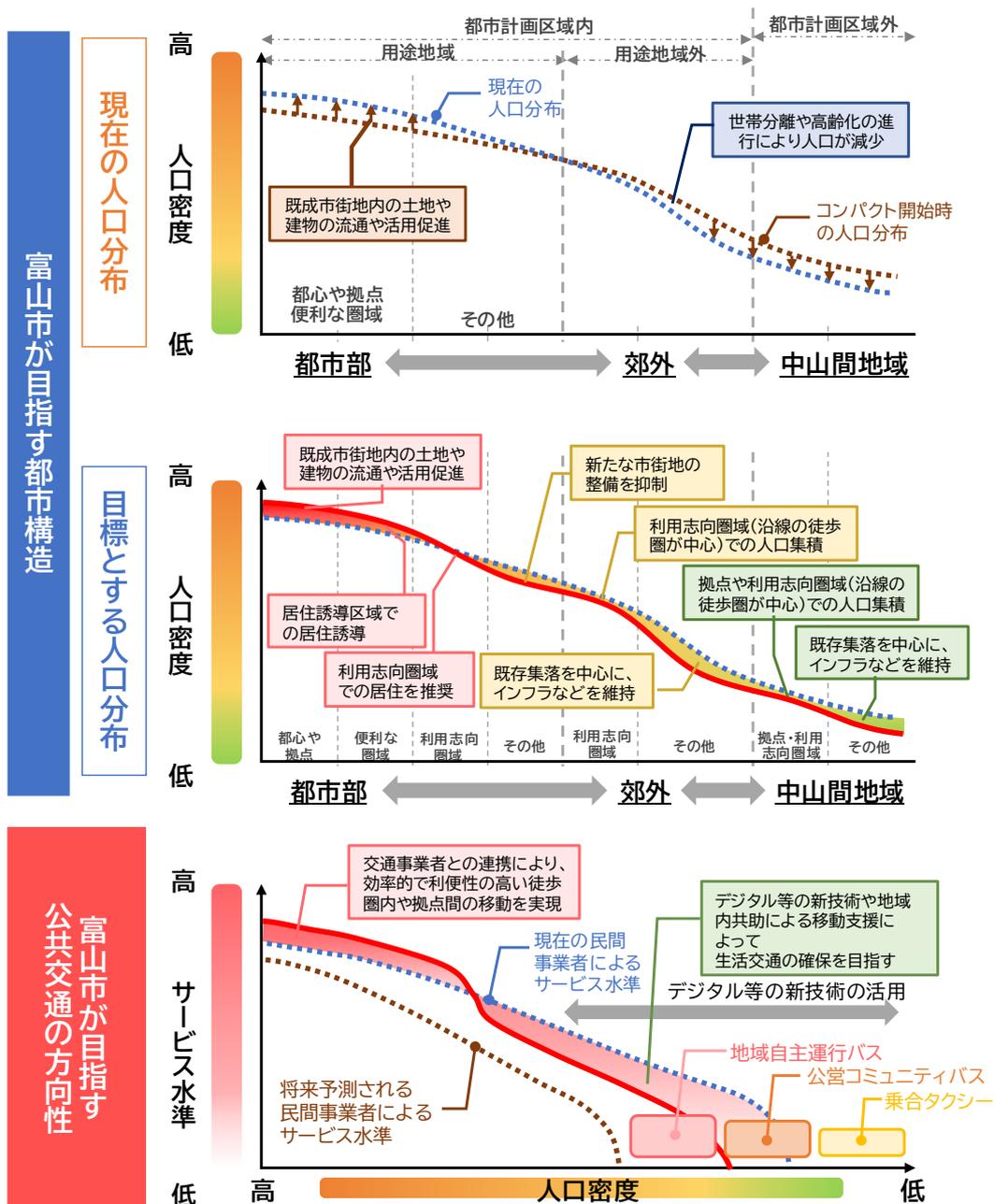
注4) 実績は、住民基本台帳データを基に、250mメッシュ単位で集計処理して算出、予測は富山市将来人口推計報告書（2025年2月）の推計結果より算出

## (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。

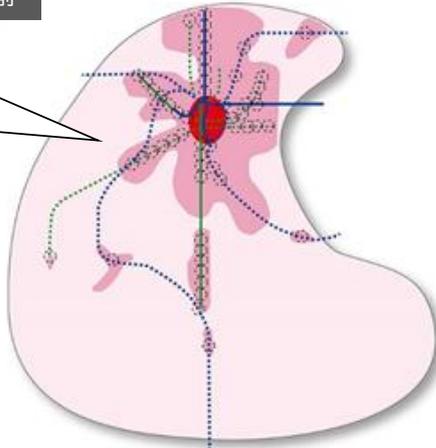
### ■コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の関係



■人口分布の変化イメージ

コンパクト以前

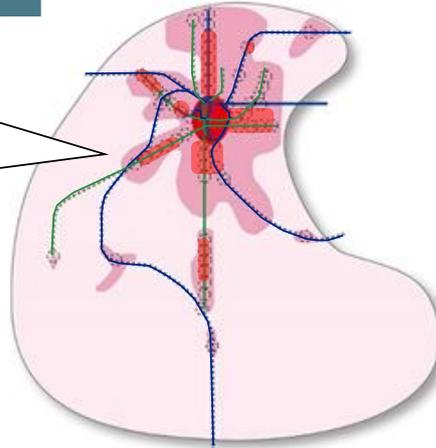
- ・郊外の開発により、広く薄い市街地を形成
- ・公共交通の利便性が高いところは限られており、日常生活では自動車に依存



こう変わった

現在

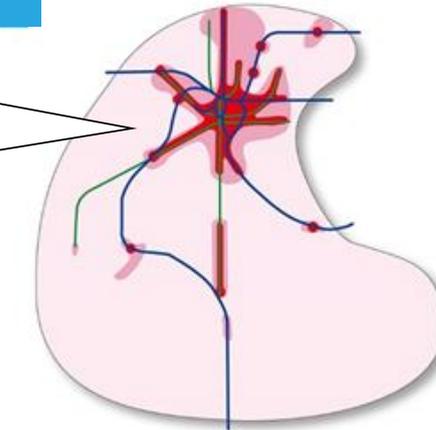
- ・人口の社会増は公共交通の沿線など市街化区域等を中心に変化
- ・市民が移動に対し自動車だけでなく、公共交通を選択する傾向



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



人口密度	鉄軌道サービス	バスサービス	○ 駅・バス停を中心とした徒歩圏
■ 高	■ 高	■ 高	
■ 低	●●●●● 低	●●●●● 低	

### (3) 人口減少の中で保つべき人口密度

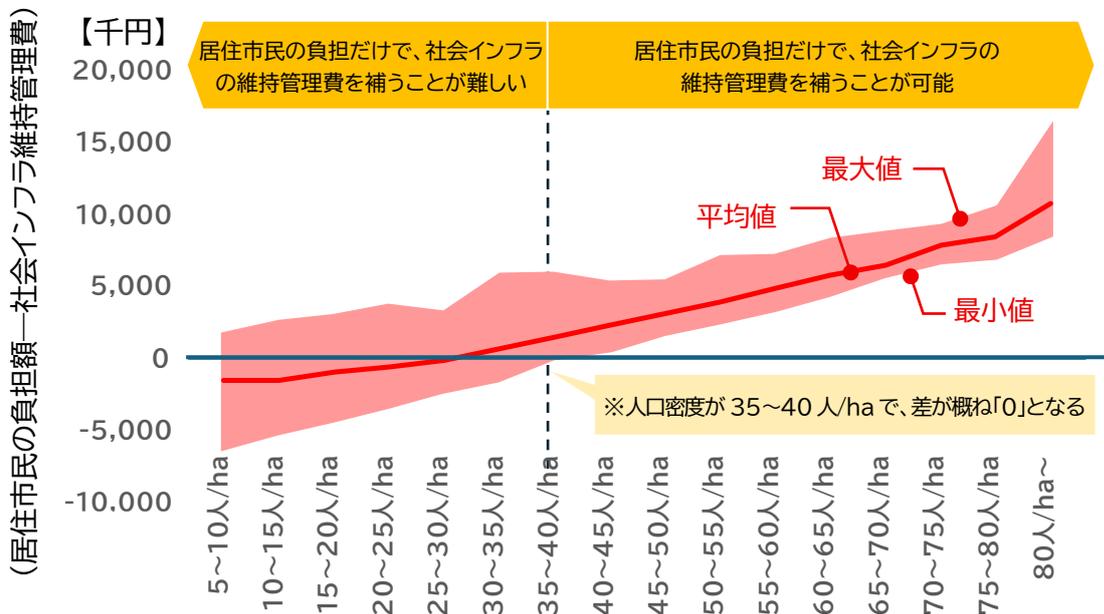
公共交通が便利な圏域の居住人口は、2025(令和7)年時点で162,293人となり、人口密度は市街地の目安となる40人/haを上回っています。しかしながら、今後は市内全域で人口が減少し、拠点などでも人口密度が低下するおそれがあります。

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

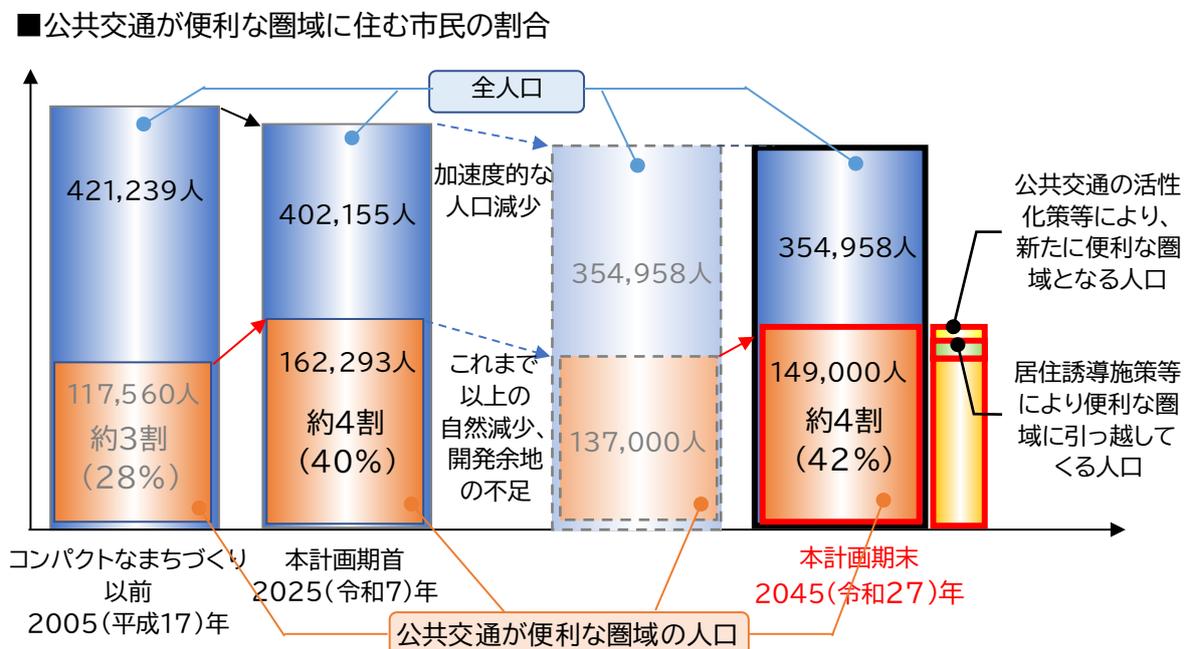
#### 公共交通が便利な圏域に住む市民の割合

～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割の維持を目指します。



## 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。

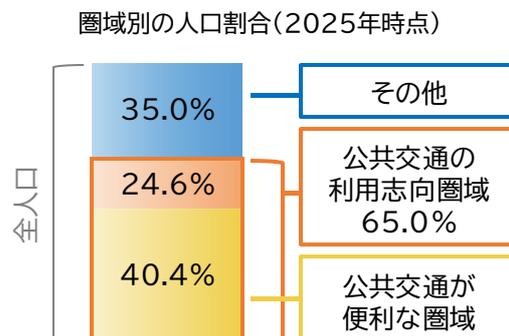
モニタリング指標	頻度	目的
公共交通が便利な圏域（都心地区及び公共交通軸の徒歩圏）の社会動態	毎年	公共交通が便利な圏域での居住誘導の進捗を把握
公共交通の利用志向圏域に住む市民の割合	毎年	公共交通を支える市民の集積状況を把握
市全体の人口と社会動態	毎年	選ばれるまちの実現に向けた進捗状況を把握

### 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

#### 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。

#### 目標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。

#### 目標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。

#### 目標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。

#### 目標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、都心地区をはじめとした地域生活拠点では、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、これらをつなぐ公共交通ネットワークが使いやすく充実したことで、通勤や通学だけでなく、お出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。

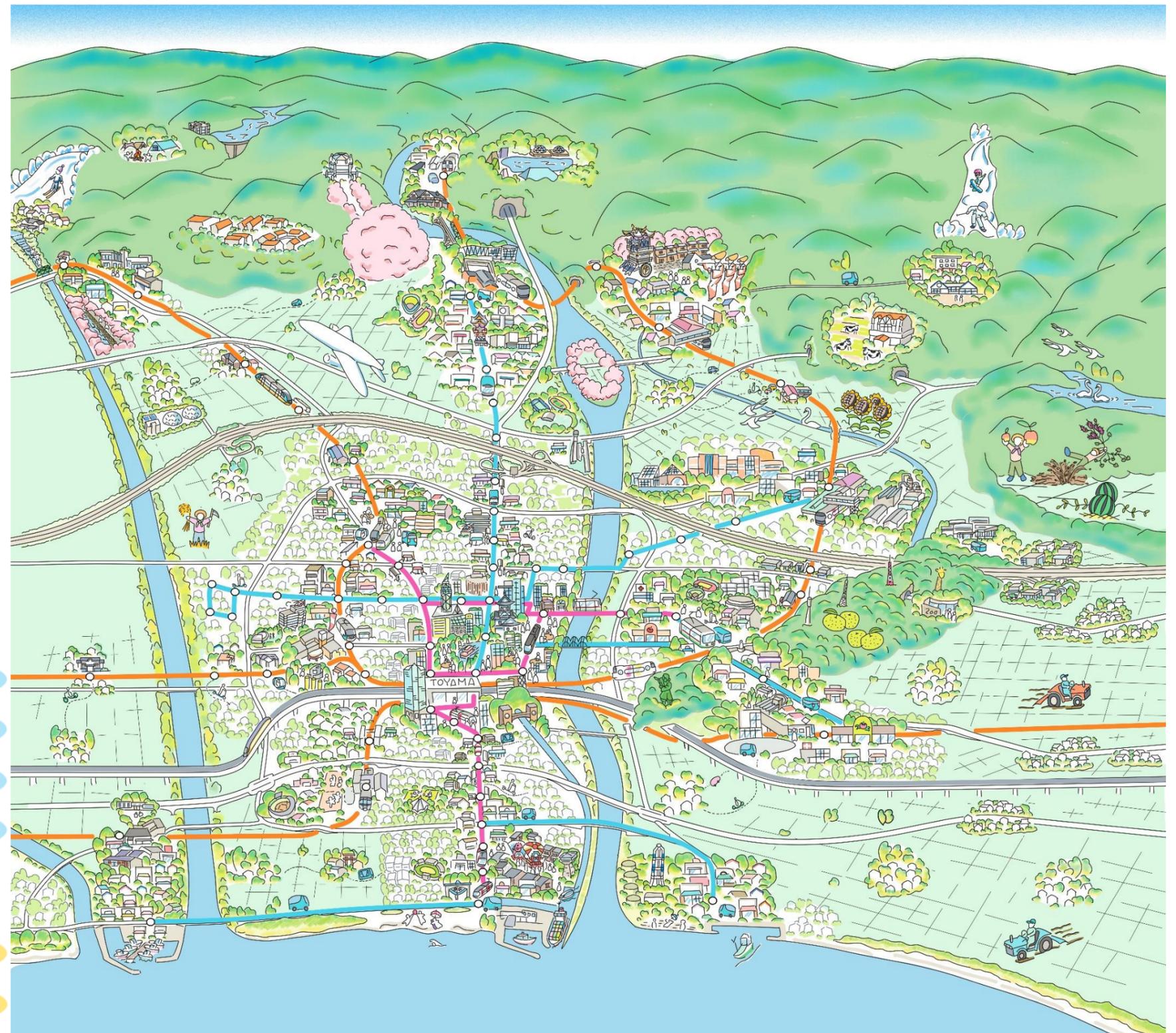
さらに、老朽化する社会インフラの維持・更新と頻発・激甚化する自然災害への備えをまちづくりとの整合を図りながら進めることで、持続可能で災害に強い安全で安心なまちの形成が進むとともに、農林漁業と調和した市街地周辺の農地や自然環境が保全され、豊かな自然が守り育まれています。

#### < まちの状況 >

魅力あるコンパクトなまちへ変化	都心や拠点での機能の集積	使いやすく充実した公共交通ネットワーク
活用が進む既成市街地	人中心の高質な都市空間	維持・更新が進む社会インフラ
地域同士が個性を認め合い連携	都市の広がりを抑制	守り育まれている豊かな自然
農地や自然環境の保全	地域の個性が発揮された拠点	自然災害への備え

#### < ライフスタイル >

暮らしやすさを実感	日常生活を豊かにするヒト・モノ・コトに出会える	地域の資源や文化などの継承
多様なライフスタイルを選択	持続可能で災害に強く安心	市民の多くがクルマ以外の移動手段も選択



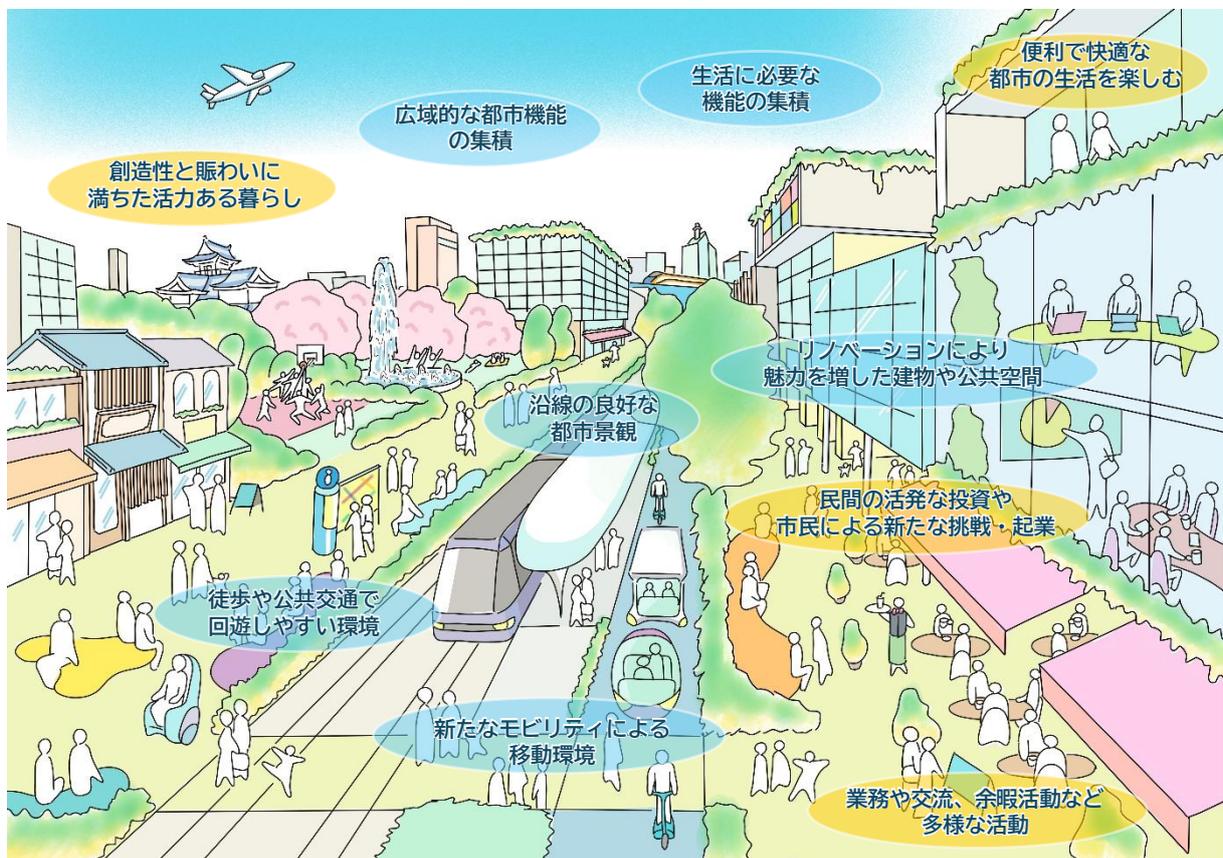
(注) このイラストは都市全体の将来イメージであり、施設の配置などは正確でない場合があります。

## 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、広域的な都市機能と生活に必要な機能が集積し、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。



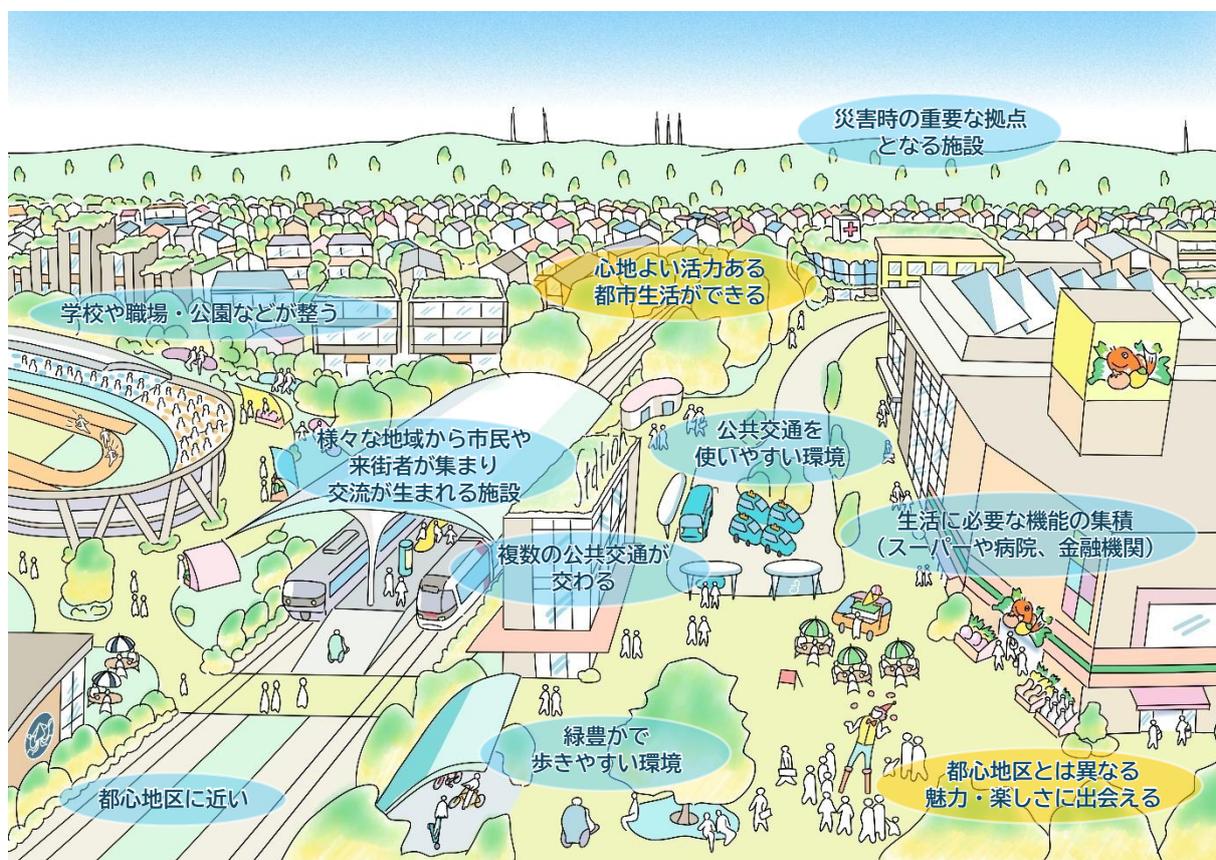
< 要素 >      〇 まちの状況      〇 ライフスタイル

(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あり、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。生活に欠かせない機能であるスーパーや病院、金融機関はもちろん、学校や職場・公園なども整い、緑豊かで歩きやすい環境が整備されています。

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・楽しさに出会い、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。

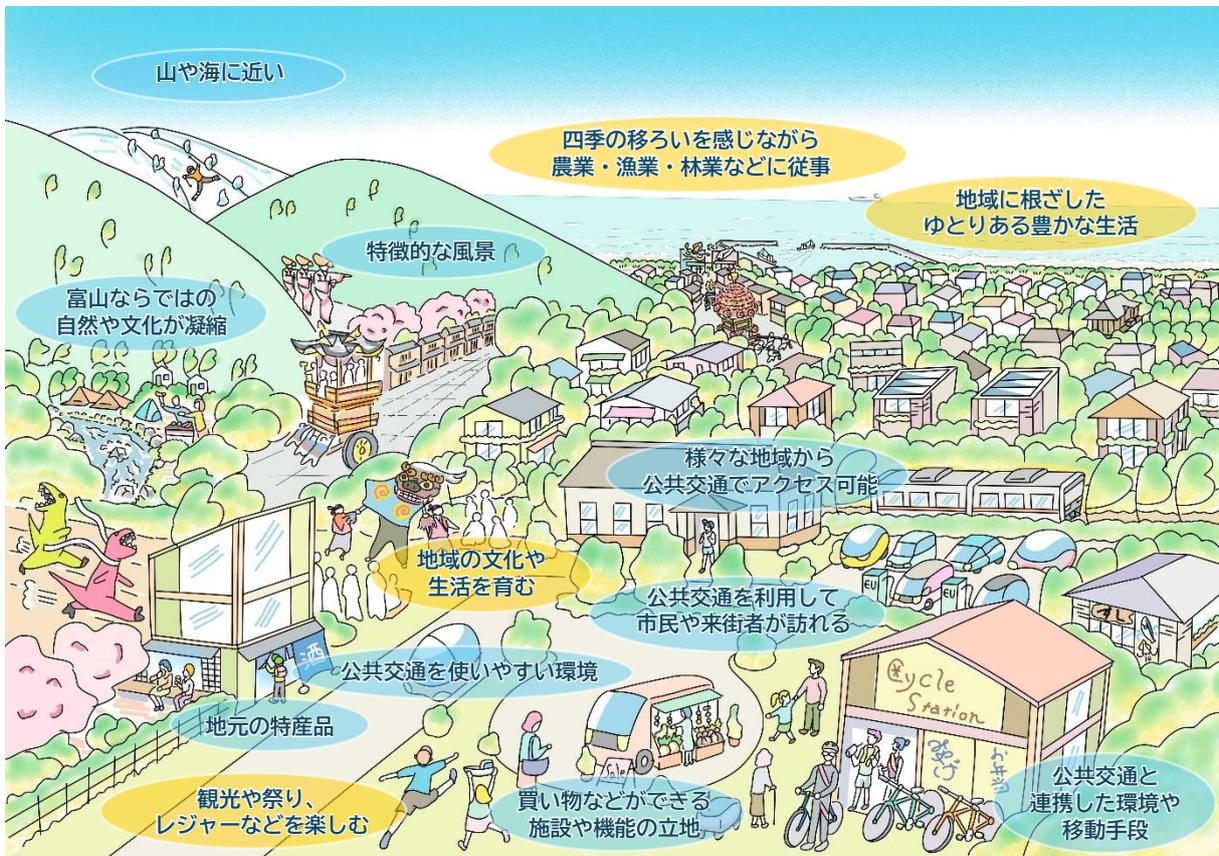


(注) このイラストは特定の場所をイメージしたものではありません。

## ■地域生活拠点－地域拠点－

市内の様々な地域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、地域に根差したゆとりある豊かな生活を送っています。



< 要素 >

まちな状況

ライフスタイル

(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、市内の様々な地域から公共交通でアクセスしやすく、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日常的に拠点を訪れ、地元の新鮮な食材を手に入れたり、知人との会話や運動を楽しんだり、飲食店で気軽に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。



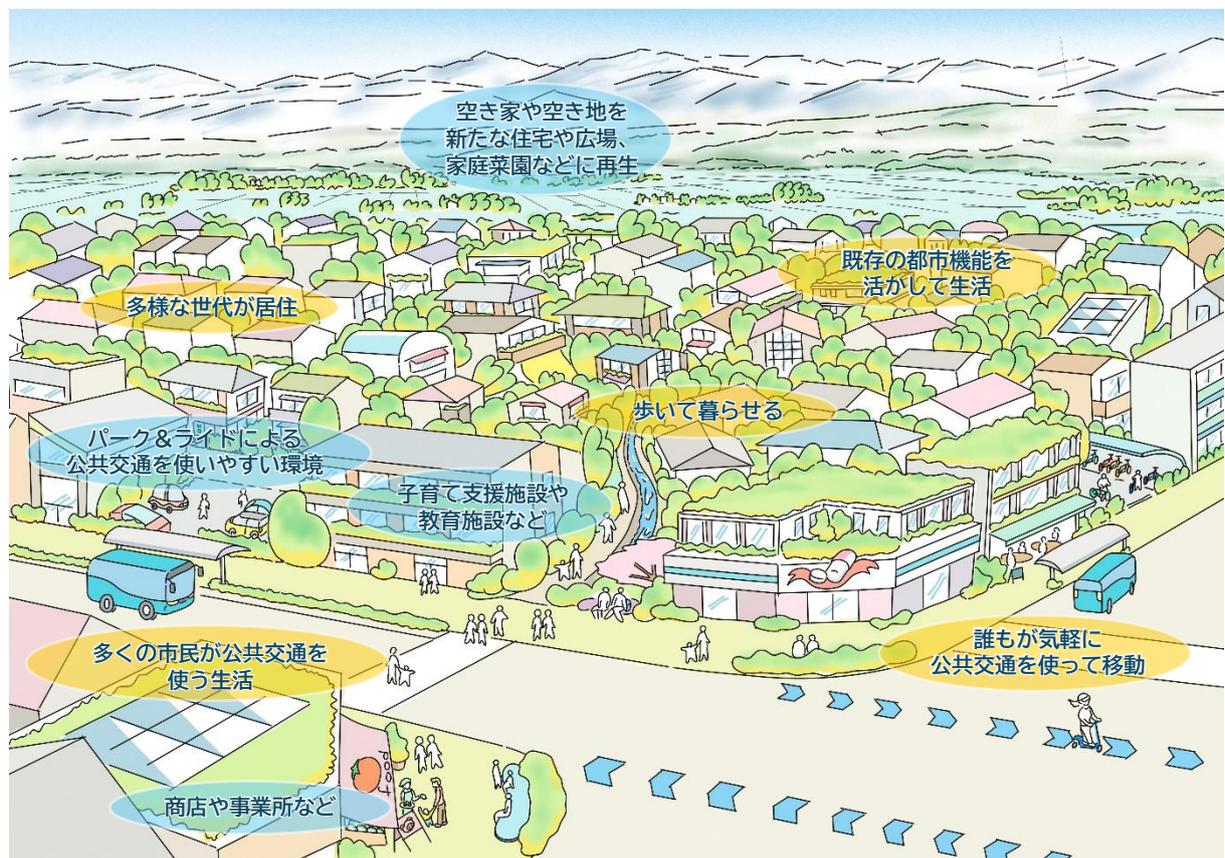
(注) このイラストは特定の場所をイメージしたものではありません。

### 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、空き家や空き地は、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。



< 要素 >      まちの状況      ライフスタイル

(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。



< 要素 >

まちの状況

ライフスタイル

(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。