

5 交通不便地域

- ・ 呉羽、水橋、速星、八尾各駅は地域拠点の機能を担っていますが、バスとの乗継ぎ利便性が低くなっています。
- ・ 「駅勢圏 500メートル、バス停圏 300メートルの公共交通サービス圏に含まれない人口の割合が50%以上の町丁、または4,000人以上のエリア」を交通不便地域とすると、水橋地域（水橋東部、上条、三郷）、大沢野地域（大久保、大沢野、船峠、下夕）、大山地域（大庄、大山）に特に大きな交通不便地域が広がっています。

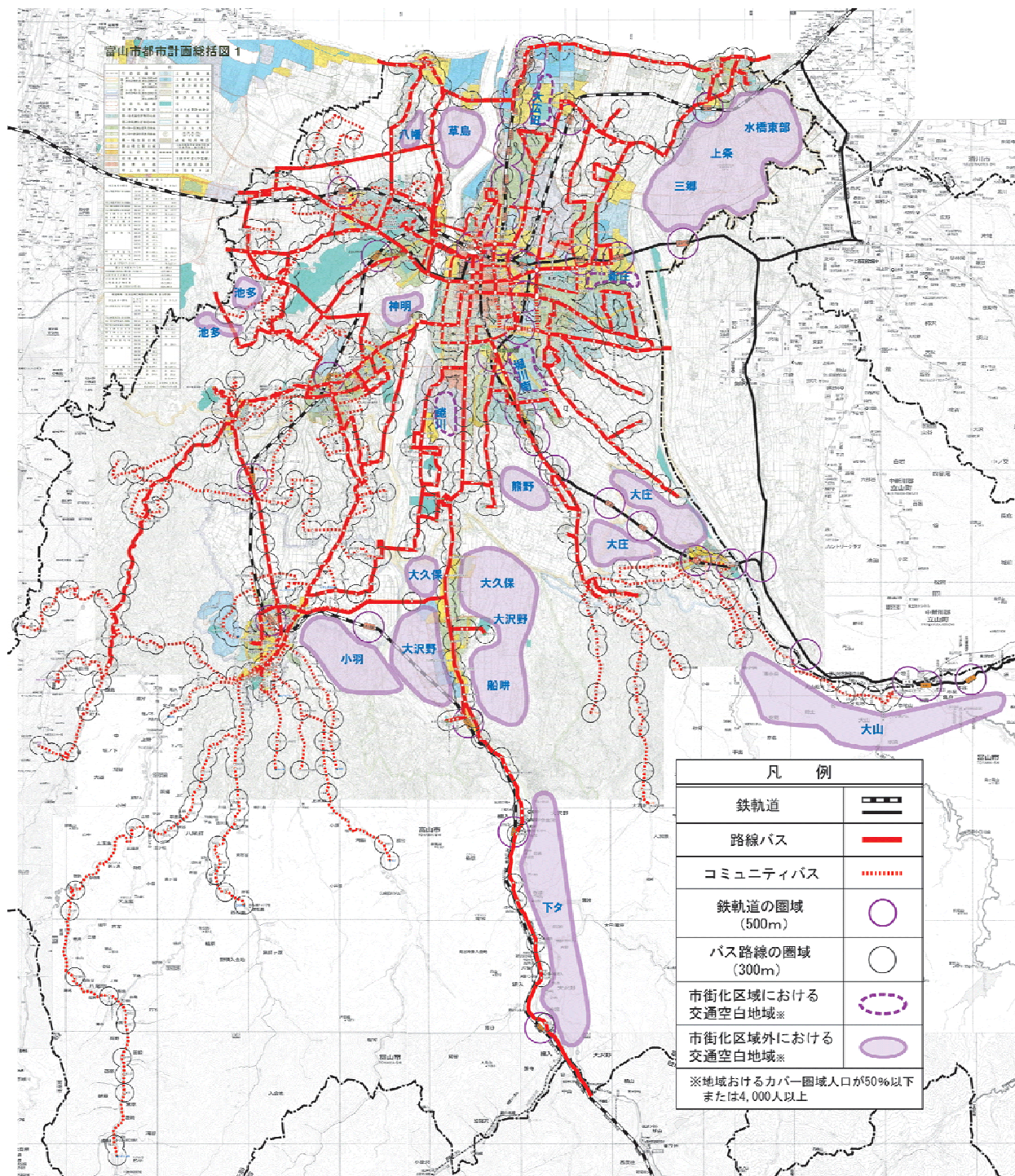


図 1-2-25 本市内の公共交通サービス圏域と交通不便地域

第3節 富山市の公共交通の課題

1 鉄軌道の課題

■ 利用しやすいサービス水準の確保

各路線は中心部と郊外の主要な地域を結んでいることから、居住者の生活の足となるよう、運行本数の改善などにより、利用しやすいサービス水準の確保を図る必要があります。

■ 駅勢圏の拡大やネットワーク強化

利用促進のため、駐車場・駐輪場の整備拡大による末端交通の導入やバスとの連携強化などにより、駅勢圏の拡大を図る必要があります。

また、すでに利便性の高い鉄軌道については、他の路線との連携により、ネットワークの強化やさらなる利便性の向上を図ることが必要です。

■ 利用しやすい施設の整備

老朽化が進んだ駅舎・駐輪場や、上屋のない電停などの施設が見られることから、より快適で利用しやすい施設の整備が必要です。また、利用者が多い駅や高齢者などの利用が多い駅でのバリアフリー化が必要です。

2 路線バスの課題

■ バス利用の促進

バス利用者数の減少が続いていることから、バス離れを食い止めるためバスの利用促進やイメージアップの取組みが必要です。

■ バスネットワークの維持・向上

各地域を結ぶ路線バスネットワークは市域をある程度カバーできていることから、路線や運行頻度を今後も維持していく必要があります。

また、富山中心部と郊外拠点間を結ぶバスネットワークとして弱い山田地域、細入地域については、郊外拠点となる鉄道駅や幹線バス停までアクセスできるよう、生活交通の水準を確保する必要があります。

■ バリアフリー化・待ち環境の整備

バス車両の更新（ノンステップの導入など）やバス停施設の更新（上屋整備など）により、快適で利用しやすい環境づくりが求められます。

■ わかりやすい路線バスの実現

路線図のないバス停や、バスロケーションシステム等の整備が必要な箇所が見られます。利用者にとってわかりやすい路線バスの実現が必要です。

3 公共交通網と結びつく歩行者・自転車交通環境の課題

■ 公共交通利用を促す歩行者・自転車交通環境の整備

駅やバス停などの公共交通と目的地とを結ぶ歩道では、あらゆる人の使いやすさ、快適さに配慮した歩行者・自転車交通環境の整備が必要です。

4 コミュニティバス等の課題

■ 効率的なコミュニティバス・乗合タクシー等の運行

各地域で運賃、路線形状、運行頻度などが多様であり、サービスレベルに格差が生まれています。生活交通を確保するうえでも、サービスレベルの統一化や利用者数に応じたサービスレベルの検討により、路線の維持を図っていくことが必要です。

5 交通不便地域の課題

■ 交通不便地域の解消

都市郊外部に交通不便地域が見られることから、住民参加型交通の導入などにより解消を図る必要があります。

第4節 富山市の公共交通に関する市民意識調査

1 調査概要

富山市の今後の公共交通のあり方を示す「富山市公共交通活性化計画」の策定にあたり、「富山市の公共交通(電車やバスなど)に関する市民意識調査」を行いました。

調査目的	「富山市公共交通活性化計画」の策定にあたり、富山市民の移動状況や公共交通の満足度、交通政策への意見等の把握を目的にアンケート調査を行う。
調査方法	富山市内にお住まいの方（無作為抽出）にアンケート調査用紙を郵送配布し、郵送で回収する。
調査時期	発送日：平成18年6月27日(火) 投函締切：平成18年7月10日(月)
回収率	配布：計8,887件 回収：3,514件（回収率：39.5%）

(1) 回答者像

【性別】女性が約57%、男性が約43%（図1-4-1）

【年代】10代が約3%、20代が約8%、30代・40代が各約13%、50代・60代が各約20%、70代以上が約23%（図1-4-2）

【職業】会社員・公務員が約34%、無職が約24%、主婦が約16%、学生が約4%（図1-4-3）

【車の利用】自由に使える車がある人は70%、自由に使える車がない人は30%（図1-4-4）

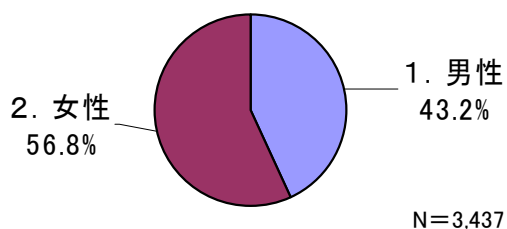


図1-4-1 回答者属性（性別）

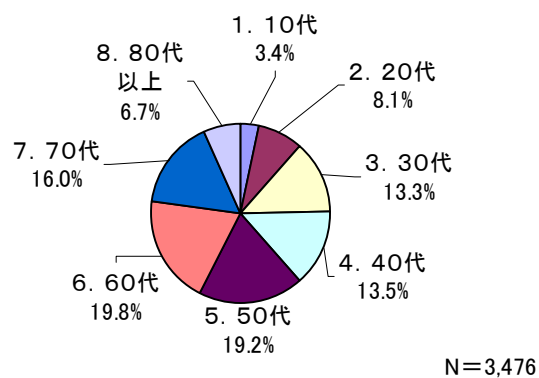


図1-4-2 回答者属性（年代）

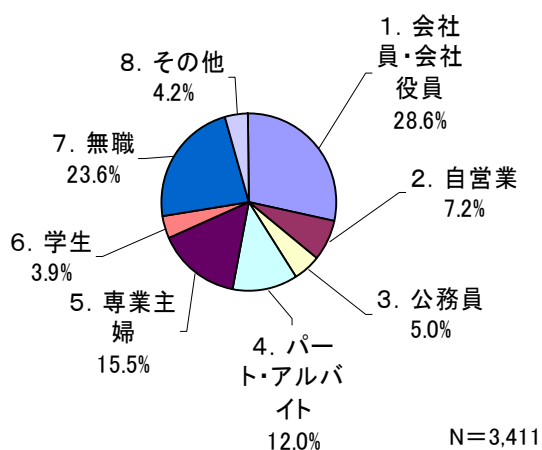


図1-4-3 回答者属性（職業）

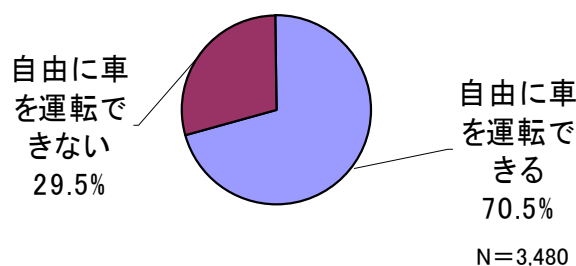


図1-4-4 回答者属性（自動車利用）

2 結果分析

(1) 移動状況・公共交通の利用状況

■外出頻度

・ほぼ毎日外出する人は61%、週2日以上外出する人は88%となっています(図1-4-5)。

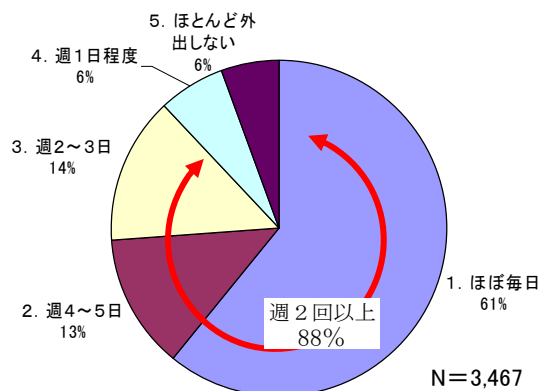


図1-4-5 外出頻度(富山市全体)

■外出目的、手段

・平日の外出目的は通勤、買物、休日の外出目的は買物、レジャーが多くなっています(図1-4-6)。

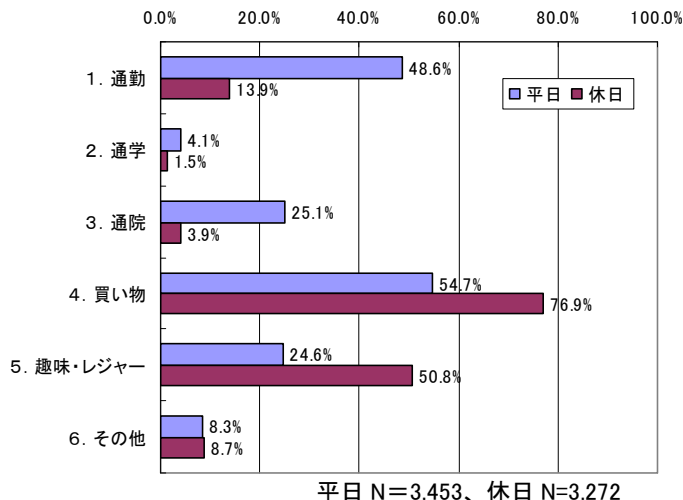


図1-4-6 外出目的(富山市全体)

■公共交通利用率

・鉄道やバスを週4日以上使う人は6%、週2日以上で11%、週1日以上で17%となっています(図1-4-7)。

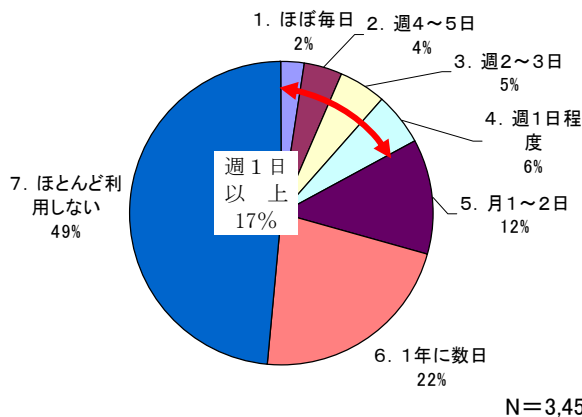


図1-4-7 公共交通の利用状況(富山市全体)

(2) 車が自由に使えない人の実態

■車が自由に使えない人の割合

- ・車が自由に使えない人（免許のない人、免許はあるが自由に使える車を持たない人）の割合は約3割となっています。その内訳についてみると、性別では女性の割合が高く、また年齢別では高齢者の割合が高くなっています。
- ・今後、高齢化が進む中で、平成42年には、車が自由に使えない人が現在の1.2倍になることが見込まれます。

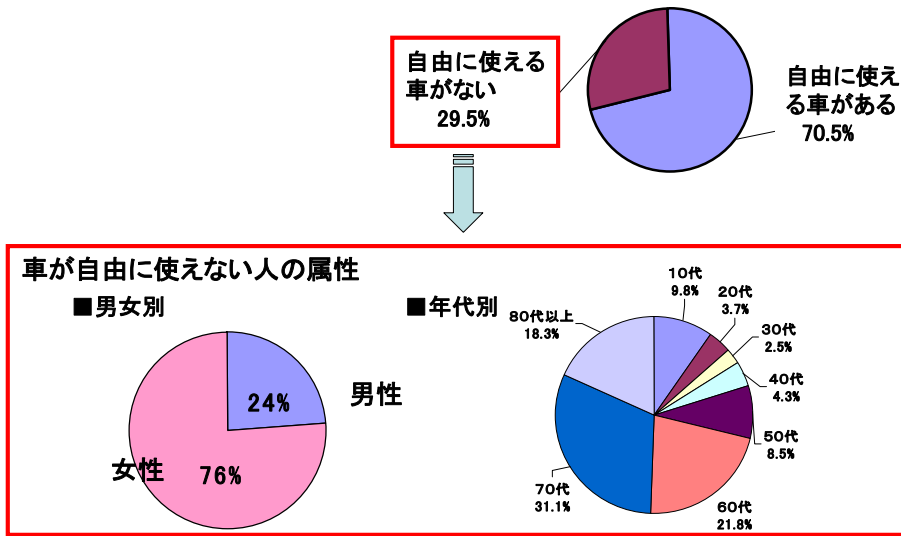


図 1-4-8 車が自由に使えない人の割合

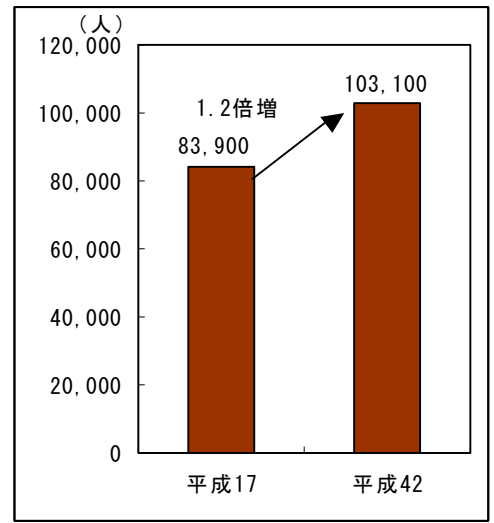


図 1-4-9 車が自由に使えない人の予測

出典：富山市都市マスタープラン

■車が自由に使えない人の交通手段

- ・車が自由に使えない人の交通手段を見ると、平日は自転車が多く、次いでバス、自動車の送迎の順となっています。また、休日は、自動車の送迎が最も多くなっています。

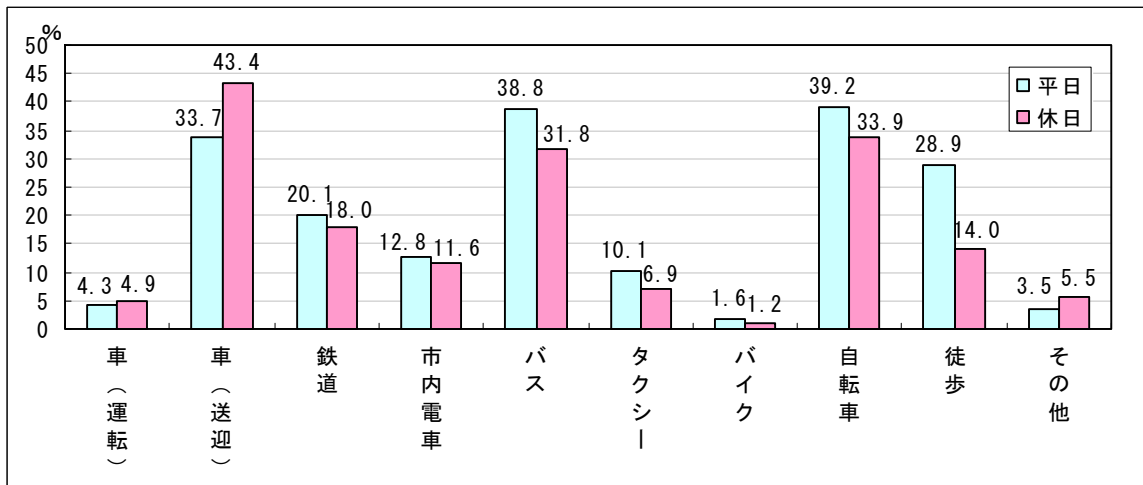


図 1-4-10 車が自由に使えない人の交通手段

(3) 移動に困ることがある人の特性と実態

- ・移動で困ることがある人のうち、自動車の利用ができない人は、移動制約が大きいと考えられます。
- ・普段の交通手段は公共交通（特にバス）、自転車、車による送迎が多くなっています（図1-4-11）。
- ・外出頻度は少ない傾向があり、ほぼ毎日外出は30%（市全体61%）にとどまっています（図1-4-12）。
- ・理由は、運行本数、運賃など公共交通に関する意見が多い点は市全体と同様ですが、車の送迎に頼ることが制約や負担になっているという意見が多い傾向となっています（図1-4-13）。

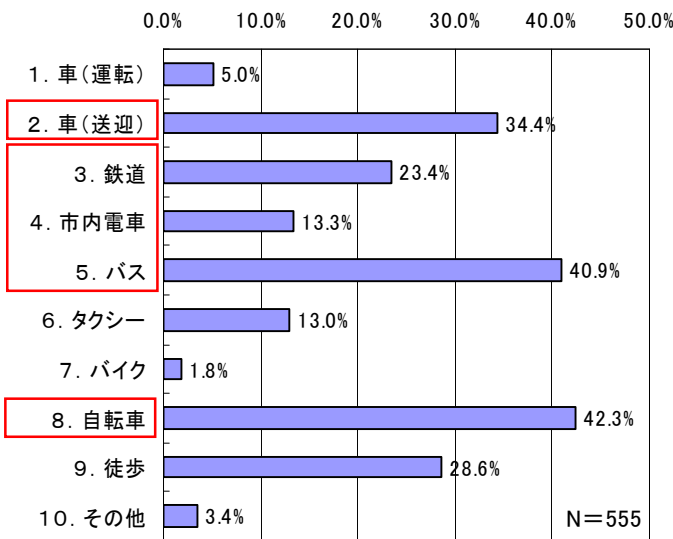


図1-4-11 交通手段(困る人・車が自由に使えない人)

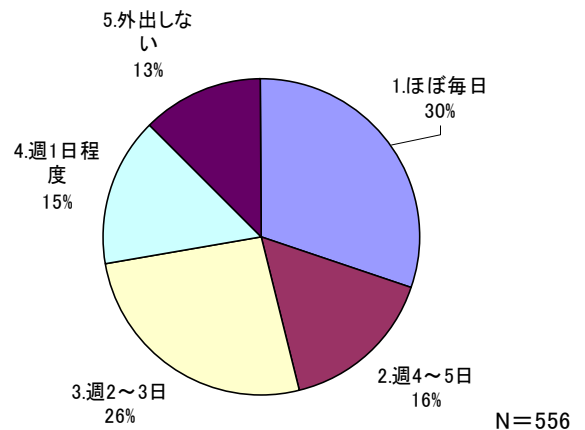


図1-4-12 外出頻度(困る人・車が自由に使えない人)

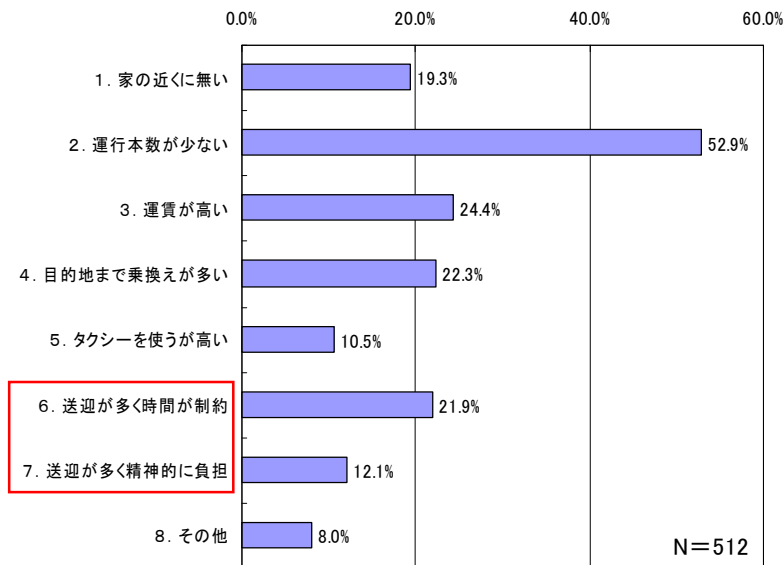


図1-4-13 困る理由(困る人・車が自由に使えない人)

(4) 意識

■公共交通活性化の必要性

・公共交通の活性化については、「とても必要」、「必要」を合わせて 87%となっています(図 1-4-14)。

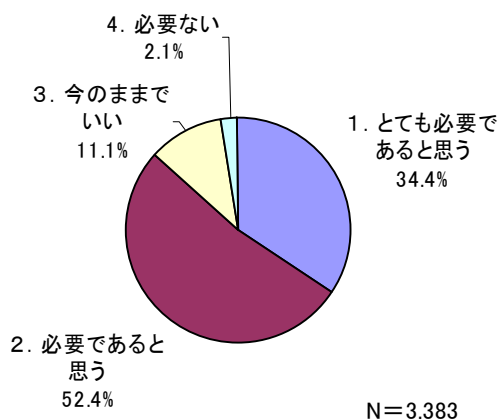


図 1-4-14 公共交通をより便利にする必要性

■公共交通活性化への行政の関与

・活性化に関しての行政支援については、積極的に支援すべきが 52%、ある程度の支援はやむを得ないが 46%で合わせて 98%となっています(図 1-4-15)。

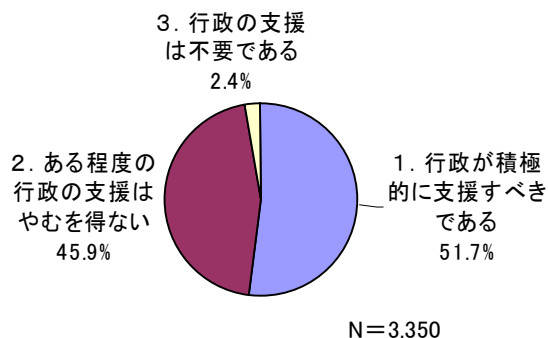


図 1-4-15 公共交通活性化への行政の関与

■公共交通が便利な地域への居住意向

・公共交通の利便性が高い地域への居住意向は、「引っ越して住みたい」が 6.4%、「条件により住みたい」を合わせると 64%となっています(図 1-4-16)。

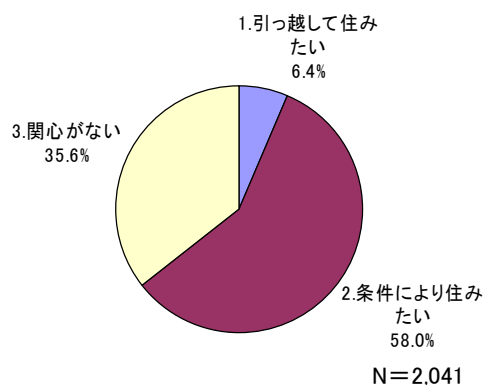


図 1-4-16 公共交通の利便性が高い地域への居住意向
(すでに住んでいる、その他、以外の割合)

(5) 公共交通のサービスレベルと満足度

■ 運行頻度と利便性

・運行頻度が高いほど満足度が高くなり、時間あたり2本以上で50%を超えています(「満足」と「ふつう」の合計) (図1-4-17)。

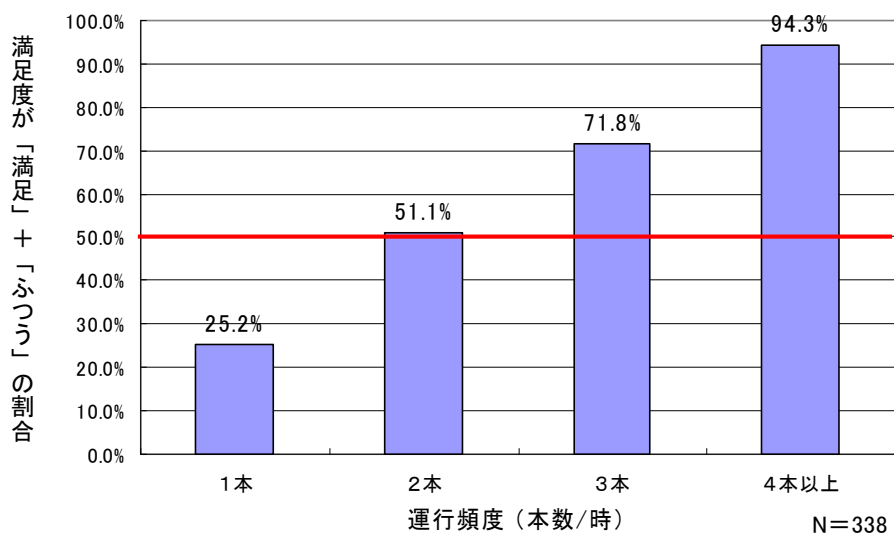


図1-4-17 よく利用する公共交通の運行頻度と満足度の関係 (週1回以上の利用者)

注：公共交通の運行頻度は【問10 よく利用する路線の運行本数について記入してください】で1時間あたりの本数(片道)を聞いている。
満足度については、同じく【問10 運行本数の満足度を5段階で評価してください】で「満足」、「やや満足」、「ふつう」を加えた割合である。

■ 鉄道駅までの距離と利便性

・鉄道駅までの距離と満足度の関係をみると500mを境に満足度に大きな開きがあります(図1-4-18)。

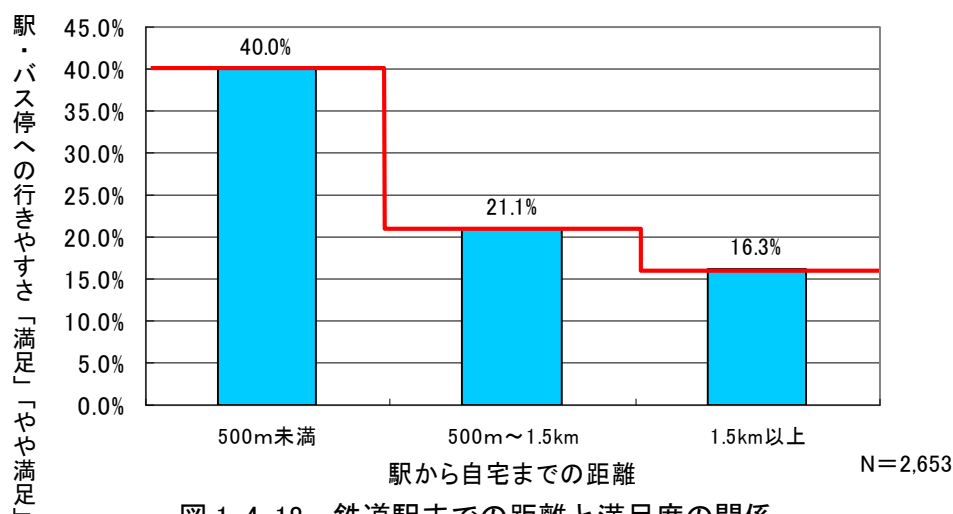


図1-4-18 鉄道駅までの距離と満足度の関係

注：駅からの距離は【問3 お住まいから最寄りの駅までの距離を教えてください】で聞いている。
満足度については【問10 駅やバス停へ行きやすさの満足度を5段階で評価してください】で「満足」、「やや満足」を加えた割合である。

■バス停までの距離と利便性

・バス停までの距離と満足度の関係をみると 300mを境に満足度に大きな開きがあります (図 1-4-19)。

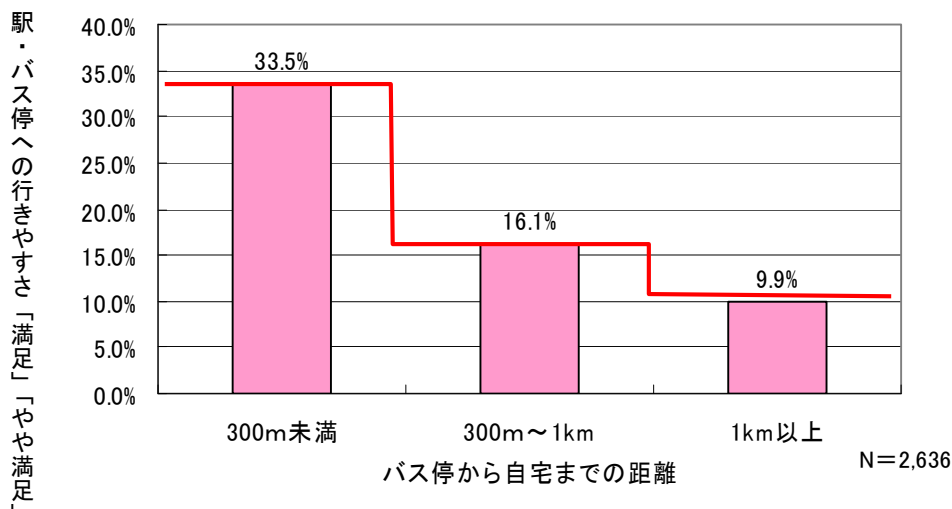


図 1-4-19 バス停までの距離と満足度の関係

注：バス停からの距離は【問 4 お住まいから最寄りのバス停までの距離を教えてください】で聞いている。満足度については【問 10 駅やバス停へ行きやすさの満足度を 5 段階で評価してください】で「満足」、「やや満足」を加えた割合である。

(6) 市民ニーズ

・電車やバスがどのようになればもっと利用するかという問いでは、運行本数に対するニーズが強く 54%、次いでパーク&ライド駐車場 32%、もっと遅くまで運行 27%、バリアフリー 26%が多くなっています。

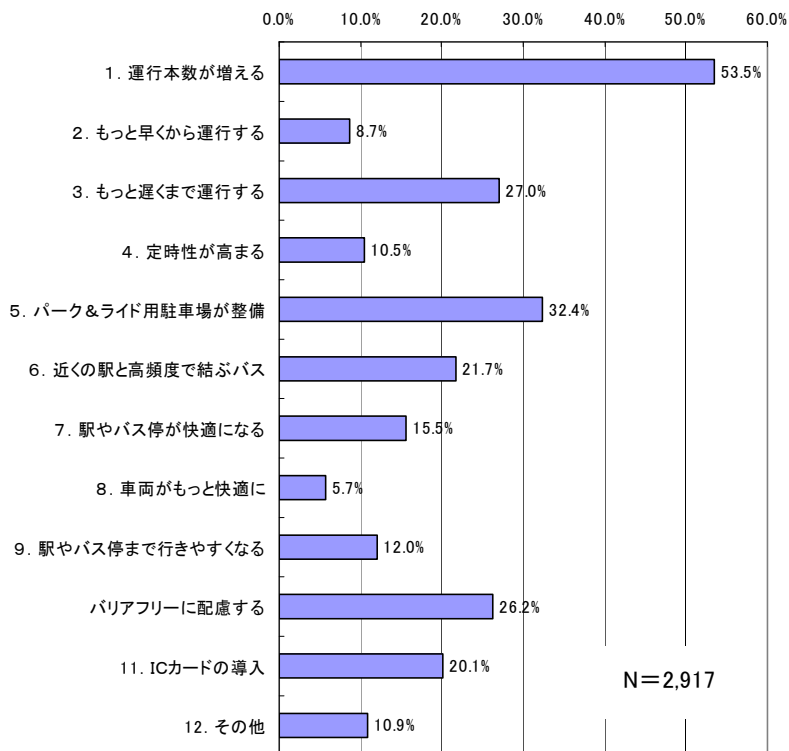


図 1-4-20 公共交通ニーズ (市全体)

(7) 計画に反映すべき要点

1) 移動状況・公共交通の利用状況

- ・平日の外出目的は通勤、買物、休日の外出目的は買物、レジャーが多くなっています。
- ・鉄道やバスを週4日以上使う人は6%、週1日以上で17%となっています。

2) 車が自由に使えない人の実態

- ・車が自由に使えない人（免許のない人、免許はあるが自由に使える車を持たない人）の割合は約3割となっており、その内訳は性別では女性、年齢別では高齢者の割合が高くなっています。
- ・車が自由に使えない人の交通手段を見ると、平日は自転車が多く、次いでバス、自動車の送迎の順となっています。また、休日は、自動車の送迎が最も多くなっています。

3) 移動に困ることがある人の特性と実態

- ・移動で困ることがある人のうち車を自由に使うことができない人は、自転車、バス、車の送迎が主な移動手段であり、公共交通ではバスが大きな役割を担っている。
- ・移動で困ることがある理由としては、車の送迎に頼ることが制約や負担になっているという意見が多い傾向となっています。

4) 意識

- ・活性化の必要性については87%が必要と答えており、行政の関与についても支援が必要と考えている人は98%となっています。
- ・公共交通の利便性が高い地域への居住意向は、「引っ越して住みたい」が6.4%、「条件により住みたい」を合わせると64%になります。

5) 公共交通のサービスレベルと満足度

- ・公共交通が便利な地域については、本数で1時間に2本以上、駅までの距離が500m以下、バス停までの距離は300m以下という意見が多くなっています。

6) 公共交通へのニーズ

- ・運行本数、パーク&ライド、遅くまでの運行、バリアフリーに対するニーズが高くなっています。

第5節 中心市街地の現状と課題

1 中心市街地の現状分析

(1) 中心市街地の区域

「富山市中心市街地活性化基本計画」では、「活性化の三本柱」と位置付けた「公共交通の利便性の向上」、「賑わい拠点の創出」、「まちなか居住の推進」の各施策の展開により中心市街地の活性化を実現していくことから、広域から人が集まる中心商業地区を含み、既存及び事業化検討中の公共交通の運行地域、賑わい拠点を形成する地域及び周辺の住居系用途地域を含む区域を中心市街地と設定しており、その区域面積は約436ヘクタールです。

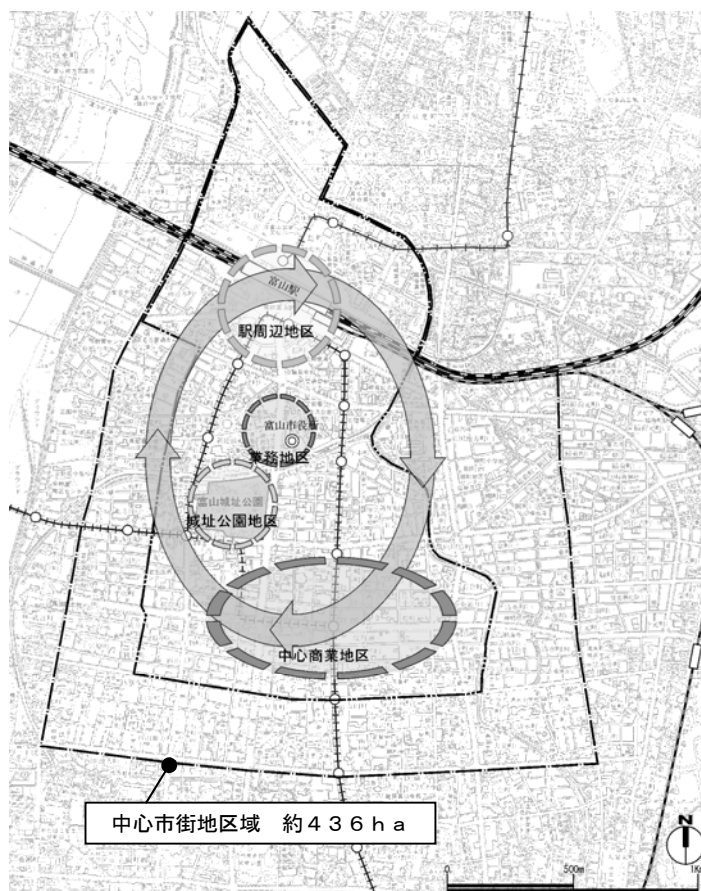
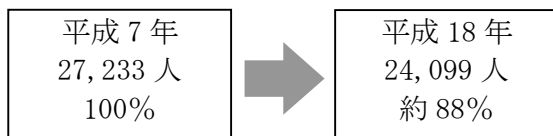


図 1-5-1 中心市街地区域図

(2) 中心市街地の現状

1) 人口動態に関する状況

○ 中心市街地は人口が減少



富山市全域の人口はほぼ横ばいだが、中心市街地の人口は、平成18年には平成7年の約88%となっています。

富山市の人口集中地区の人口密度は、県庁所在都市最下位の41人/haとなっています(平成12年国勢調査)。

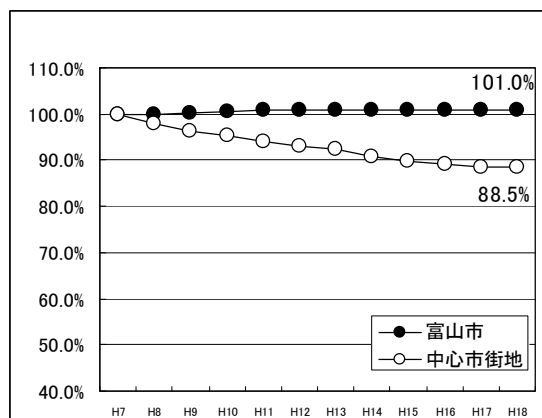
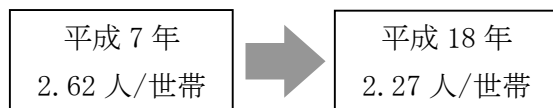


図1-5-2 富山市と中心市街地の人口の推移
(資料：住民基本台帳人口)

○ 中心市街地は世帯分離が進展



中心市街地の世帯数は、平成14年以降、人口減少と反比例して増加しており、一世帯あたり人員は、平成18年には2.27人/世帯となっており、富山市全域の一世帯あたり人員2.70人/世帯と比べて世帯分離が進展しています。

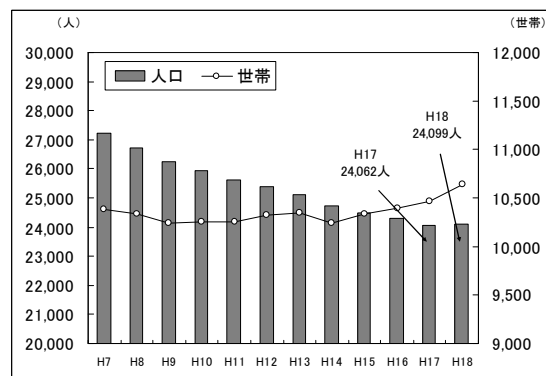
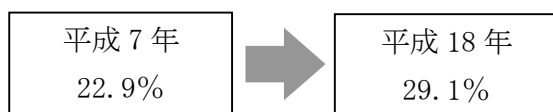


図1-5-3 中心市街地の人口及び世帯数の推移
(資料：住民基本台帳人口)

○ 中心市街地は高齢化が進展



中心市街地の65歳以上の高齢者の割合は高くなっており、平成18年には29.1%と3.4人に1人は高齢者となっています。富山市全域の高齢者の割合21.7%と比べて高くなっています。

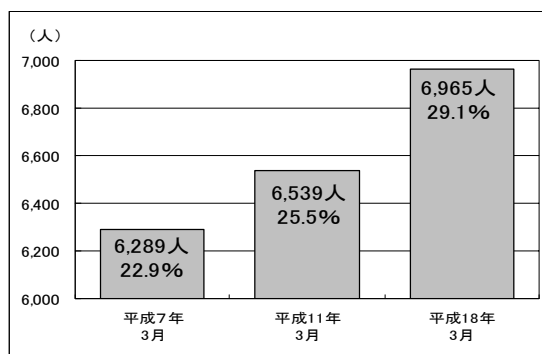
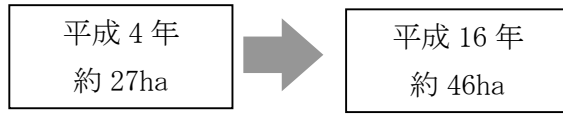


図1-5-4 中心市街地の高齢者の割合の推移
(資料：住民基本台帳人口)

2) 土地に関する状況

○ 中心市街地は低未利用の土地が増加



中心市街地では駐車場の増加が顕著であり、平成16年には平成4年の約1.7倍もの駐車場ができ、その多くは中心市街地全体に拡散した小規模で未整備な駐車場です。

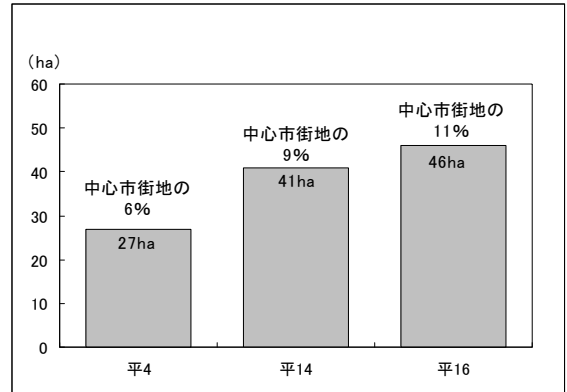
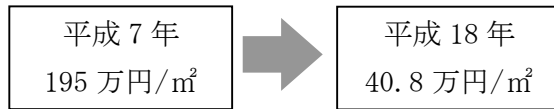


図1-5-5 中心市街地の駐車場の推移

(資料：富山市まちなか居住推進計画)

○ 中心市街地の地価は大きく下落



中心市街地の地価は下落を続けており、中心商業地区において最も地価の高い総曲輪三丁目の公示地価は、平成18年には平成7年の約20%の価額となっています。

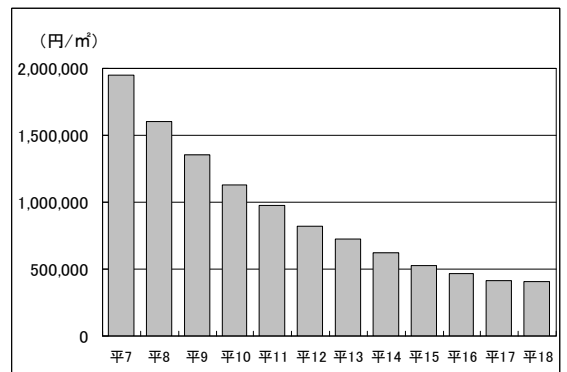
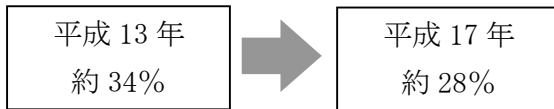


図1-5-6 総曲輪三丁目の公示地価

(資料：国土交通省地価公示)

○ 中心市街地の課税額の割合が縮小



富山市の土地・建物の固定資産税課税額は約200億円で推移しているが、中心市街地の課税額は減少しており、富山市の課税額に占める中心市街地の割合は、平成13年の約34%から、平成17年は約28%に縮小しています。

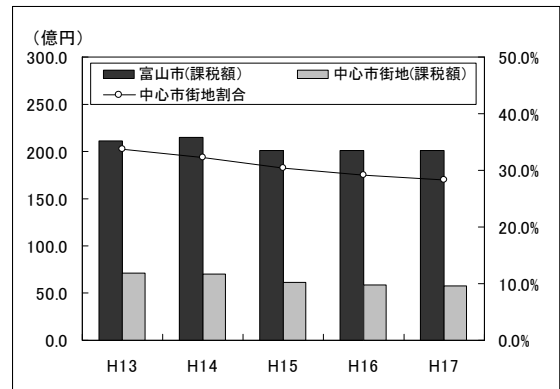


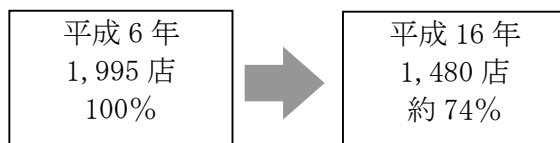
図1-5-7 土地・建物の固定資産税課税額

(資料：市資産税課)

※課税額の中心市街地は、中心市街地を含む小学校区で集計

3) 商業、賑わいに関する状況

○ 中心市街地の小売店舗数は減少



富山市全域及び中心市街地ともに小売店舗数は減少傾向にあるが、中心市街地の小売店舗数は大きく減少し、平成16年には平成6年の約74%の店舗数となっています。

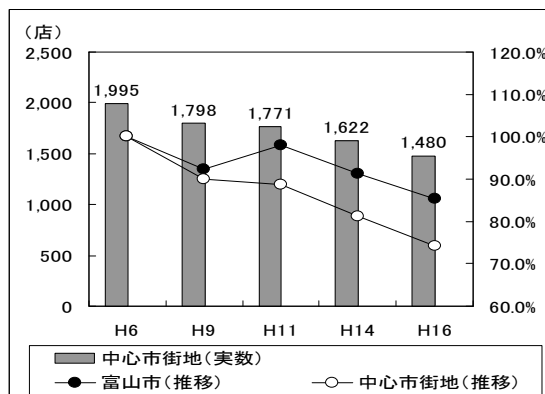
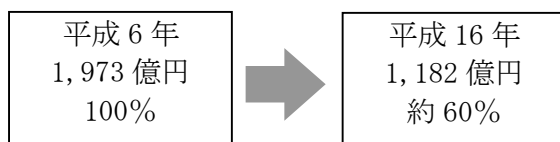


図1-5-8 小売店舗数の推移

○ 中心市街地の小売販売額は減少



富山市全域の小売販売額は減少傾向にあるが、中心市街地の小売販売額は大きく減少し、平成16年には平成6年の約60%の額となっています。

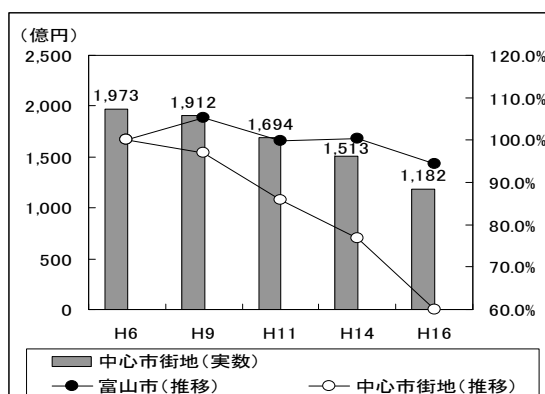
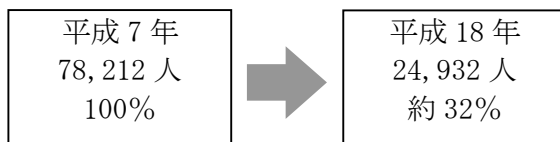


図1-5-9 小売販売額(年間)の推移

○ 中心商業地区の歩行者通行量は減少



中心商業地区の歩行者通行量(日曜日)は近年減少を続けており、平成18年には平成7年の約32%の歩行者通行量となっています。

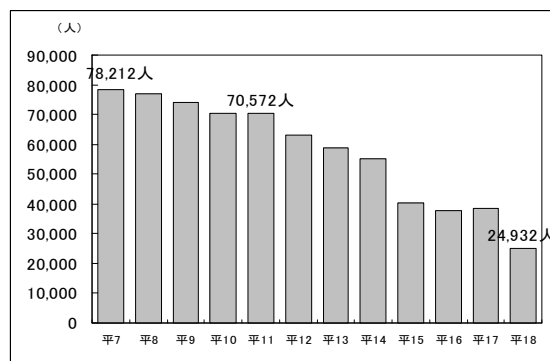
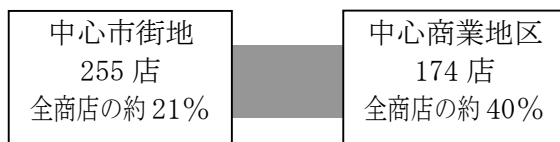


図1-5-10 中心商業地区の歩行者通行量(日曜日)の推移

○ 中心商業地区は衣服、身の回り品に特化



中心市街地の商店の業種は、織物・衣服・身の回り品の小売業が多いものの、飲食料点小売業や一般飲食店が少ない特定業種に偏った構成になっており、中心商業地区にいたっては全商店の約40%を織物・衣服・身の回り品の小売業が占めています。

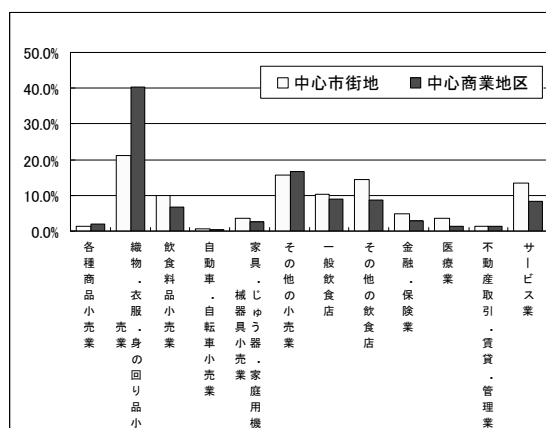
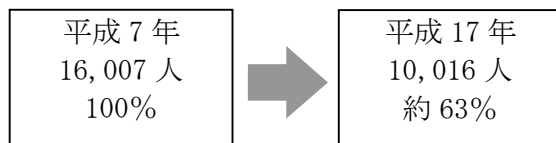


図1-5-11 中心市街地の商店の業種構成

4) 公共交通に関する状況

○ 路面電車市内線の利用者は減少



中心市街地の公共交通の軸となっている路面電車市内線の日平均乗客数は近年減少を続けており、平成17年には平成7年の約63%の乗客数となっています。

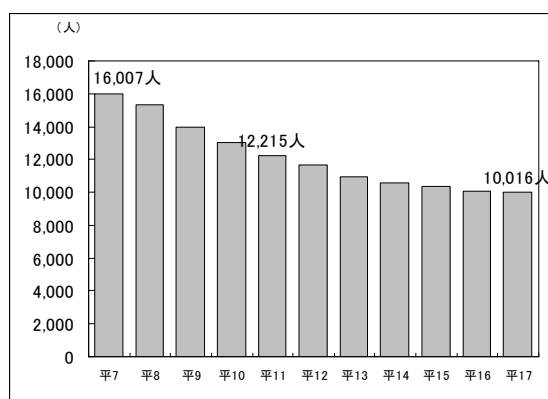
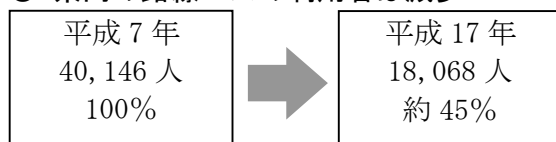


図 1-5-12 路面電車市内線の日平均乗客数
(資料：富山地方鉄道㈱)

○ 県内の路線バスの利用者は減少



路線バスは、富山駅などを起点に中心市街地を経由して郊外部へ向かう放射状に運行しているが、その日平均乗客数は近年減少を続けており、平成17年には平成7年の約45%の乗客数となっています。

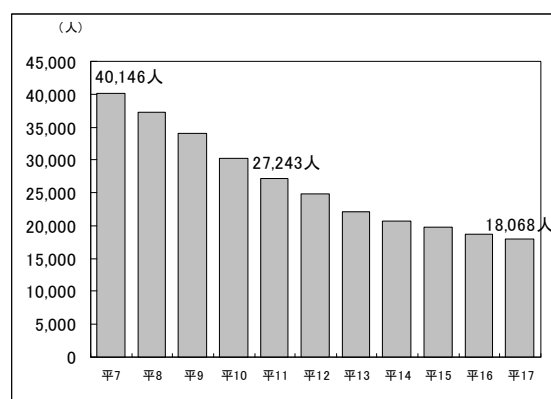
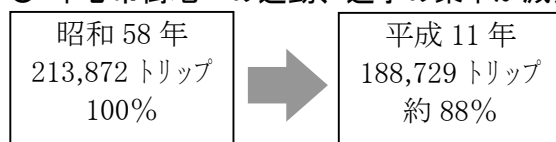


図 1-5-13 路線バス(県内)の日平均乗客数
(資料：富山地方鉄道㈱)

○ 中心市街地への通勤、通学の集中が減少



中心市街地周辺の集中交通量は、平成11年には昭和58年の約88%の交通量となっています。

※集中交通量とは、公共交通機関、自動車、徒歩・二輪車などの交通手段で地域に集まる動きの量であり、「トリップ」で表します。

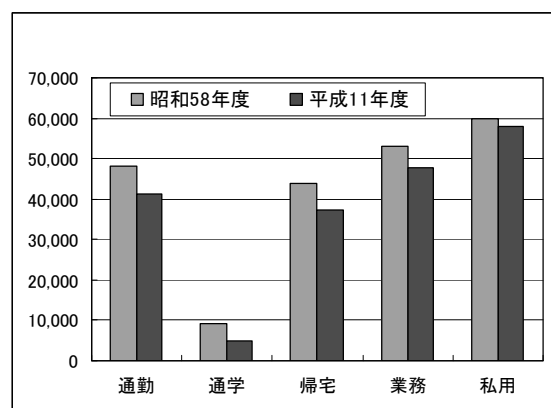


図 1-5-14 中心市街地周辺の集中交通量
(資料：富山高岡広域都市圏パーソントリップ調査)

2 地域住民のニーズ等の把握・分析

(1) 富山市民意識調査（平成17年度）に基づく把握・分析

○ 中心市街地の賑わい、買い物などの魅力に対する満足度は低い

生活環境の満足度に関する設問において、「中心市街地（西町・総曲輪・中央通り）の賑わい」、「若者が楽しめるイベントの開催や施設の整備」「嗜好品や高級品などの買い物など中心商店街の魅力」など、中心市街地に関する満足度や、公共交通機関の便利さなどの満足度が低くなっていることから、中心市街地がもっと賑わってほしいという市民ニーズがあると考えられます。

■富山市民意識調査（平成17年度）の実施概要

(1) 調査実施期間 平成17年6月15日～29日
(2) 調査対象者・サンプル数 ・20歳以上の市民6,000人のうち、2,555人から回答（回収率42.6%） ・郵送配布回収のアンケート調査

■満足度の低い項目

順位	項目	点数
1位	中心市街地（西町・総曲輪・中央通り）の賑わい	2.03点
2位	高齢者にとっての働きやすさ	2.16点
3位	バスや路面電車、鉄道などの公共交通機関の便利さ	2.24点
4位	若者が楽しめるイベントの開催や施設の整備	2.31点
5位	嗜好品や高級品などの買い物など中心商店街の魅力	2.32点

※満足度を5点、ほぼ満足を4点、普通を3点、やや不満を2点、不満を1点とし、項目ごとの平均点を算定した。

(2) 街角アンケート調査（平成17年度）に基づく把握・分析

平成17年度中心市街地商業等活性化支援業務 診断・助言事業における調査

■街角アンケート調査（平成17年度）の実施概要

1. 中心市街地の来街者アンケート調査
(1) 調査実施日時 ・平成17年9月16日(金)、17日(土) 各日午前10時～午後7時
(2) 調査地点 ・中心市街地の大規模小売店前（西武富山店前ピロティ、ファミリーマート総曲輪店横、大和富山店前）
(3) 調査対象者・サンプル数 ・20歳以上の男女 計416人
2. 郊外の大規模小売店の来店者アンケート調査
(1) 調査実施日時 ・平成17年9月16日(金)、17日(土) 各日午前10時～午後7時
(2) 調査地点 ・郊外の大規模小売店前（フューチャーシティ・ファボーレ入口周辺）
(3) 調査対象者・サンプル数 ・20歳以上の男女 計107人

1) 中心市街地のまちづくりの方向性

○ 買物に満足できること、歩いて楽しいまちづくりが求められています。

ぶらぶらと歩きながら、様々な種類の買物ができるような中心市街地が求められています。

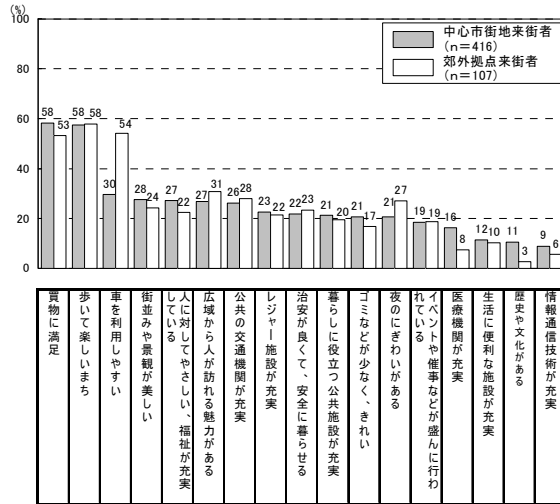


図 1-5-15 中心市街地に必要なことや取組

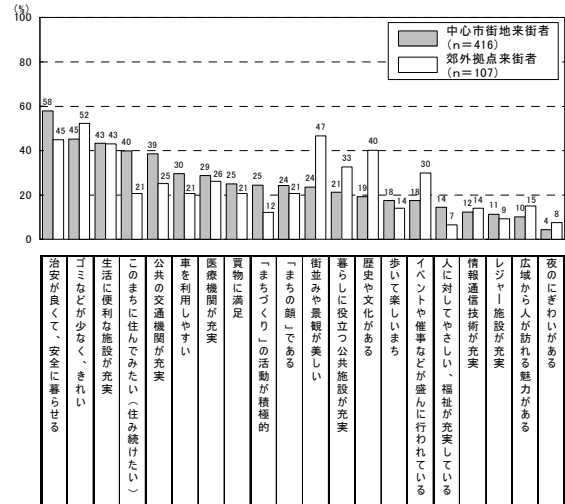


図 1-5-16 中心市街地の印象や評価

2) 中心市街地に充実すべきもの

○ 施設は、「買物施設」、「飲食施設」、「駐車場」が求められています

中心市街地来街者が中心市街地に充実すべきと考える施設の上位は、「買物施設」(49%)、「飲食施設」(31%)、「駐車場」(30%)となっています。

○ サービス・ソフトは、「駐車場の無料サービス」、「魅力的なイベントや催事」が求められています

中心市街地来街者が中心市街地に充実すべきと考えるサービス・ソフトの上位は、「駐車場の無料サービス」(46%)、「魅力的なイベントや催事」(41%)です。

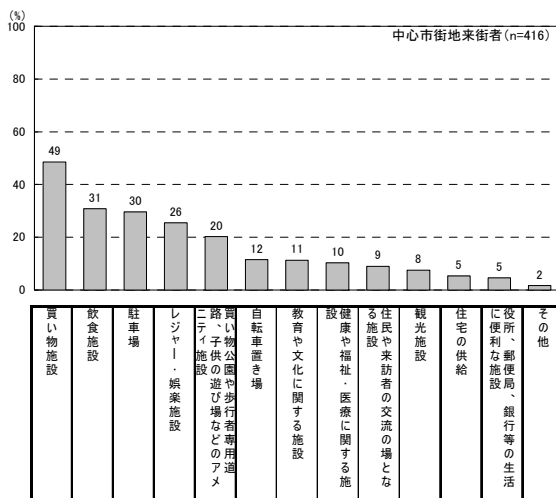


図 1-5-17 充実すべき施設

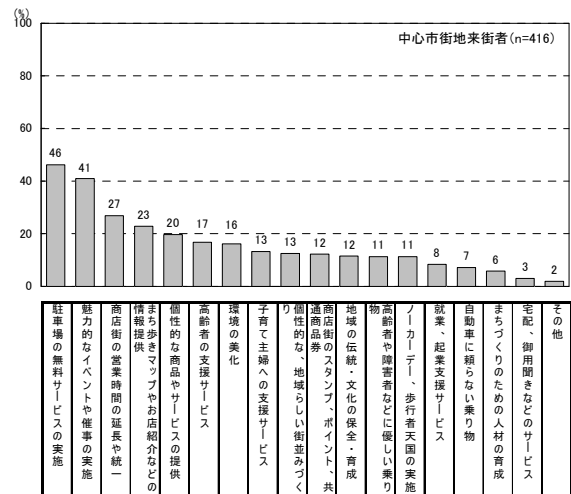


図 1-5-18 充実すべきサービス・ソフト

3 中心市街地の課題

中心市街地の現状、ニーズなどをふまえ、中心市街地の課題を次の3つにまとめます。

■公共交通の活性化

- ・中心市街地には路面電車、路線バス、コミュニティバスなどが運行されており、利便性は高い状態にあります。
- ・しかしながら利用者は減少傾向が続いており、この傾向が続けばサービスレベルの低下を招く危険性があります。
- ・そこで公共交通の魅力を高め、利用者の増加を図る必要があります。

■賑わいの創出

- ・大規模小売店舗の撤退、郊外型店舗の増加により、中心市街地の店舗数、販売額、歩行者は大きく減少しています。
- ・商業者はイベントの開催や駐車場無料デーの実施など努力を進めており、一定の効果が現れています。
- ・今後は、引き続き、こうした民間サイドの取組を支援するとともに、各地区で検討が進められている再開発事業の熟度を高めるにあたっては、市民ニーズの高い、「飲食機能」や「時間消費型機能」を有する施設の整備を検討していくなどの、賑わい拠点づくりを図っていく必要があります。

■まちなか居住の推進

- ・中心市街地は、富山市全域の人口動向と比較して大きく人口が減少しており、居住者の高齢化が進んでいます。
- ・一方で、地価の下落や富山市まちなか居住推進事業などをきっかけとして、マンション等の建設が進んだため、中心市街地の人口は増加に転じています。
- ・今後は、中心市街地においてさらに人口増を図るべく、居住者の属性やニーズを踏まえた住宅施策を推進する必要があります。

第2章 富山市の目指す将来像

第1節 上位・関連計画の概要

1 富山市総合計画

富山市総合計画は、基本構想をつぎのとおり示しています。

【基本構想の概要】

□まちづくりの基本理念

「共生・交流・創造」

都市と自然がともに調和しながら、それぞれの機能を高めるとともに、さまざまな交流活動の促進を図り、新しい活力と魅力を創造していくことを基本理念とします。

□目標年次

「平成19年度～平成28年度（10年間）」

□都市像

「人・まち・自然が調和する 活力都市とやま」

市民の暮らしは、海岸から山岳部までの広大な範囲のさまざまな地域で営まれています。賑やかな都市部と、自然豊かな山間部など、それぞれが持つ個性を大切にしながら、産業や文化活動などにおける企業や市民の活動が活発で、躍動している都市を目指します。

□まちづくりの目標

- 1 人が輝き安心して暮らせるまち
- 2 すべてにやさしい安全なまち
- 3 都市と自然が調和した潤いが実感できるまち

都心部から自然豊かな中山間地域までの特色あるそれぞれの地域で、個人のライフスタイルを尊重した多様な住み方・暮らし方が実現できるまちづくりを進めます。

(政策) コンパクトなまちづくり、生活拠点を繋ぐ交通体系の充実

- 4 個性と創造性に満ちた活力あふれるまち
- 5 新しい富山を創る協働のまち

2 富山市都市マスタープラン

富山市都市マスタープランは、全体構想で「まちづくりの理念と目標」、「将来都市構造」をつぎのとおり示しています。

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年後を目標としています。

まちづくりの理念と目標

まちづくりの理念

(1) 現状の課題認識

1) 車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい街

本市では、市街地の外延化を背景として、自動車への依存が高く、バス・鉄軌道などの公共交通は衰退の一途をたどっています。また、地鉄市内線沿線のような公共交通の利便性の高い地区は、市域の限られた地区となっています。

このため、車を自由に使えない市民にとって、極めて生活しづらい状況となっています。平成42年には、本市の後期高齢化率（75歳以上）が20%を越えると予測されており、車を自由に使えない人が、今後さらに増加します。

2) 割高な都市管理の行政コスト

本市の人口は、平成17年から平成52年までに約2割減少することが予測されています。特に労働者人口の減少によって都市の財政力が今後低下することとなります。

このため、道路、公園、下水道等の公共施設の除雪を含めた維持管理コスト、福祉やゴミ収集など巡回の必要な行政のコスト低減が不可欠です。

3) 都心の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失

市街地の外延化は、都心の空洞化を引き起こしています。活発な経済活動により、大きな税収を生んできた都心の活力が大きく低下することで、都心の地価も大きく下落します。地価の下落は固定資産税の減収につながります。自主財源である税収が下がることは、公共サービスの低下を招くこととなります。

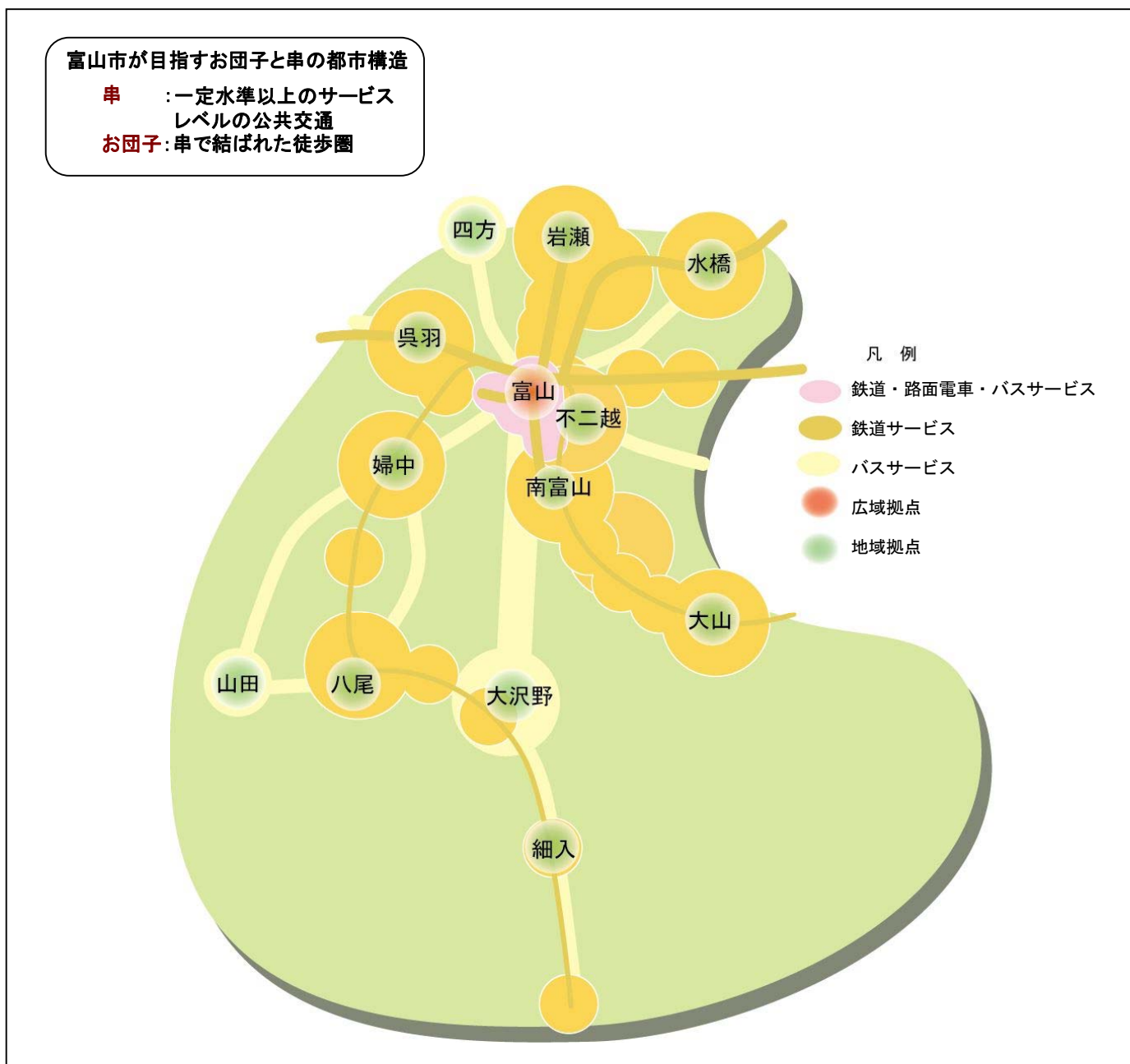
また、都心は、本市の顔となる空間であり、都市の個性を喪失しては、これからの都市間競争に勝てないこととなります。

(2) まちづくりの理念

現状の課題認識を踏まえ、まちづくりの理念を定めます。

これからの本市のまちづくりにおいては、今後の人口減少と超高齢化に備え、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指します。

《概念図》



(3) 富山型コンパクトなまちづくりの特徴

1) 徒歩と公共交通による生活の実現

現状では、徒歩圏（お団子）において、日常生活に必要な機能が揃っておらず、自動車を利用しないと生活しづらい状況になっています。また、車を自由に使えない市民にとっては、極めて不便な状況となっています。

富山型コンパクトなまちづくりでは、鉄軌道やバスなどの公共交通の活性化を図るとともに、徒歩圏（お団子）を公共交通（串）でつなぐことにより、自動車を自由に使えない市民も、日常生活に必要な機能を楽しむ生活環境の形成を目指します。

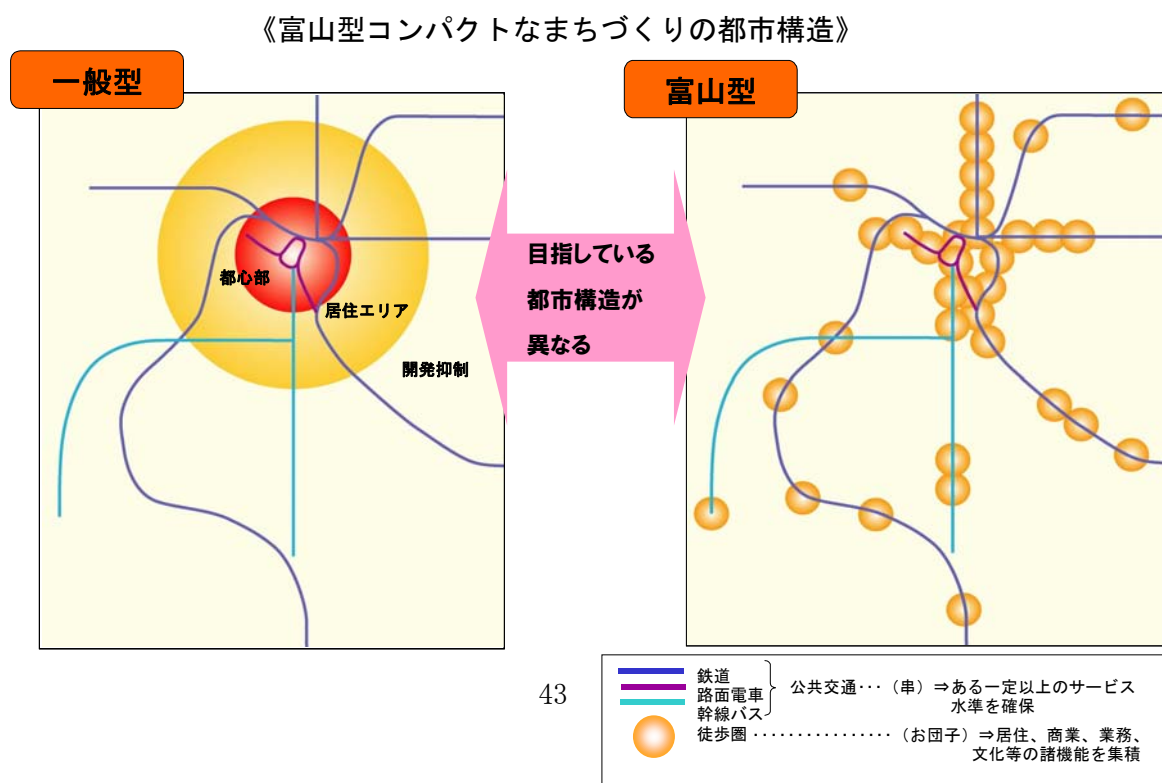
2) お団子と串の都市構造

コンパクトなまちづくりと言うと、人口や諸機能を高密度に集積させた都心部を中心に、同心円状に密度が低くなる一極集中のイメージが一般的です。

同心円を基本とした都市構造は、一定の範囲に住まうことにより、都市施設の維持管理コストや福祉・ゴミ収集など巡回の必要な行政コストを抑制できるメリットがあります。しかし、徒歩と公共交通による生活を実現するという視点は必ずしも組み込まれていません。

富山型コンパクトなまちづくりは、都心部を中心とした同心円状の一極集中型の都市構造ではなく、徒歩圏（お団子）と公共交通（串）から成るクラスター型の都市構造^{注)}を目指すものです。

注) クラスターとは、「ぶどうの房」のこと。一極集中に対し、多核型の構造をクラスター型という。



(4) 富山型コンパクトなまちづくりの進め方

1) 規制強化ではなく、誘導的手法が基本

コンパクトなまちづくりを進めるにあたっては、線引き都市計画区域を拡大するような規制を強化する手法はとらないものとします。

都市が拡大成長する右肩上がりの時代であれば、無秩序な市街地の拡大を抑制する手法として、規制による都市計画は有効です。しかし、人口が減少し、都市が縮退する局面では、全体として市街地の密度が薄まるため、市街化すべき区域と、市街化を抑制すべき区域を新たに設定するといった規制的手法は馴染みません。

むしろ、駅等を中心とした徒歩圏における街の魅力を高めることで、そこに住みたいと思える市民を増やしていく誘導的手法が基本となります。

ただし、中心商店街と住み分けできない大規模な商業施設や、郊外住宅のバラ建ちなどは適正化のための規制を行います。

2) 市民がまちなか居住か郊外居住かを選択できるようにする

本市が目指すコンパクトなまちづくりは、郊外居住を否定するものではなく、優良な開発は認めます。

ただし、現状において、本市の住まいの選択肢は、都心部に魅力的な商業施設や質の高い集合住宅、快適な生活等が不在で、まちなか居住は、郊外居住と競える状況にありません。

このため、市民がまちなか居住と郊外居住のいずれもが選択できる環境を提供しながら、長期的には、都心部を選択する市民が増え、都市がコンパクト化していく方向へ誘導していきます。

3) 公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを推進

本市の取り組みの最大の特徴は、恵まれた鉄軌道網の活性化を、コンパクトなまちづくりの実現化手法の大きな柱とすることにあります。

鉄軌道網、バス等の公共交通を活性化させ、駅やバス停の徒歩圏で居住を推進するとともに、生活に必要な機能の集積を促進します。

4) 各地域での拠点の整備により全市的にコンパクトなまちづくりを推進

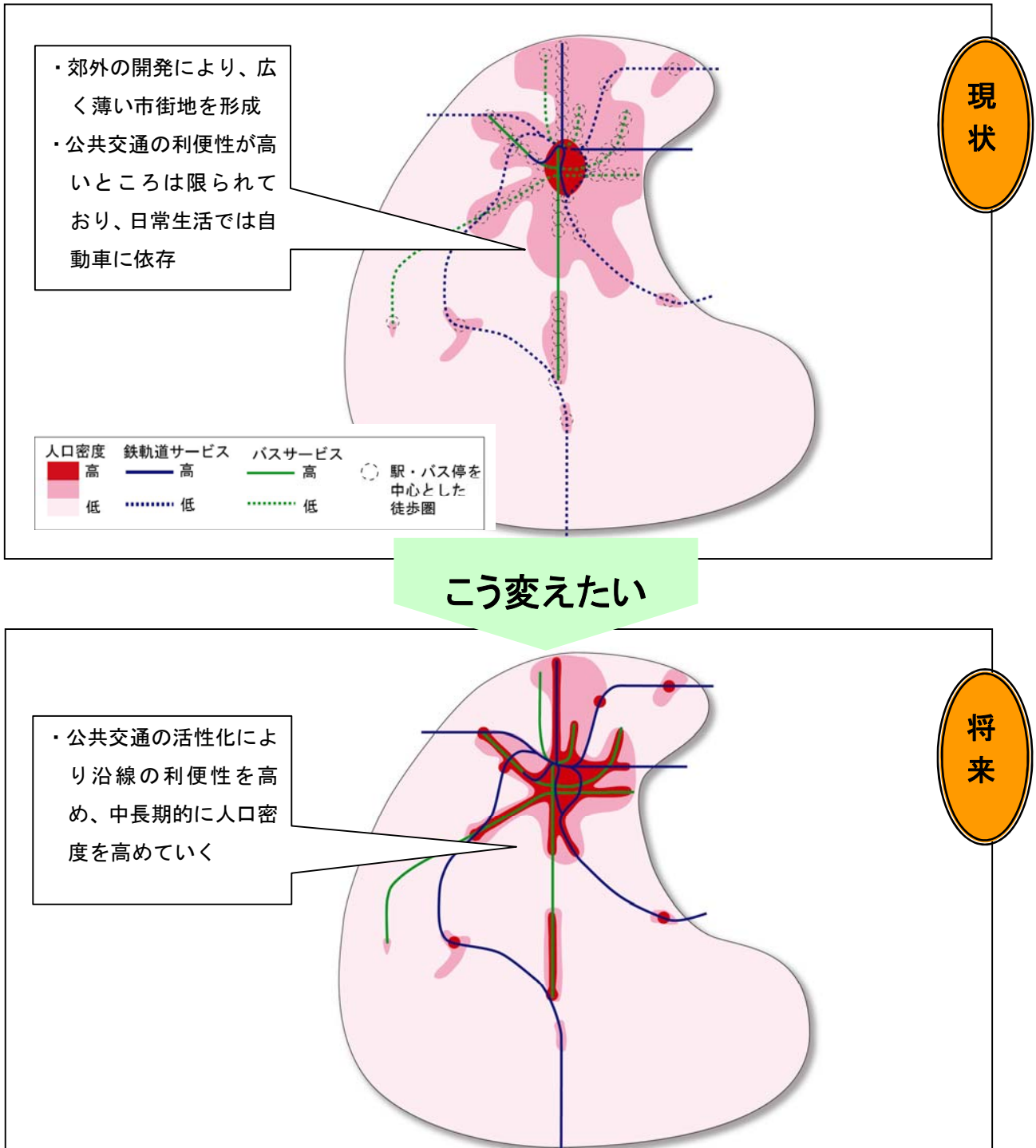
コンパクトなまちづくりは、都心部だけのまちづくりではありません。鉄軌道をはじめとした公共交通の沿線に、地域の核となる拠点を整備し、全市的にコンパクトなまちづくりを推進します。

(5) コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の考え方

コンパクトなまちづくりを実現するため、人口の減少が顕著であった都心等の既成市街地において、公共交通の活性化をはじめとした街の魅力を高めることにより、これまで人口が増加した郊外からの転居を促進します。

また、過疎化により人口が減少している農村地域では、生活を営む上で必要な公共交通を維持することなどにより、人口の現状維持を目指します。

《公共交通の活性化による人口分布の改変》



まちづくりの目標

「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」によって目指すまちづくり目標を次のように設定します。

(1) 車を自由に使えない人も安心・快適に暮らすことができるまちづくり

車を自由に使えない人も、商業・医療・行政サービスなど日常生活サービスを享受できる生活環境の形成を目指します。

このため、鉄軌道やバスなどの公共交通の活性化を図ることにより、既成市街地等の鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏において、人口や日常生活に必要な諸機能の集積を促進します。

(2) 郊外での居住やまちなかでの居住など多様な住まい方を選択できるまちづくり

ライフスタイルの多様化に 대응するとともに、家族構成の変化などに応じて住み替えも可能となるよう、広い敷地で車を利用する郊外居住や、除雪の負担が少なく、歩いて暮らせるまちなかでの居住など、多様な住まい方を選択できるまちづくりを目指します。

このため、都心部に加えて、公共交通の利便性の高い既成市街地での居住推進に力を入れていきます。また、公共交通の利便性の高い既成市街地以外では、地域に応じて生活に必要な道路や下水道などの整備、農業活動等に必要な整備を進めます

(3) 地域ごとの拠点育成による拠点集中型のまちづくり

都心部のほか、生活圏としてのつながりある地域のまとまりごとに、都市機能の集積など既存のストックを活かした拠点を育成する拠点集中型のまちづくりを目指します。

都心においては、商業・業務・芸術文化・娯楽・交流など、本市の「顔」にふさわしい広域的な都市機能の集積を図ります。地域ごとの拠点においては、身近な商業など日常生活に必要な諸機能の集積促進や、地域の「顔」となる地域資源を活かしたまちづくりを進めます。

(4) 川上から川下までの豊かな自然を守り、育てるまちづくり

川上から川下まで広範な面積をもつ本市の特性を踏まえ、山・川・海など豊かな自然環境を守り、育てるまちづくりを目指します。

市街地周辺の農地及び自然環境の保全を基本とし、住宅等のバラ建ちなど単発的な開発による市街地の無秩序な拡大を抑制します。また、中山間地域では、生活交通の確保をはじめとした定住環境の維持に努めます。

生活像

(1) これまでの生活像～一戸建ての住まい方を基本とした生活像

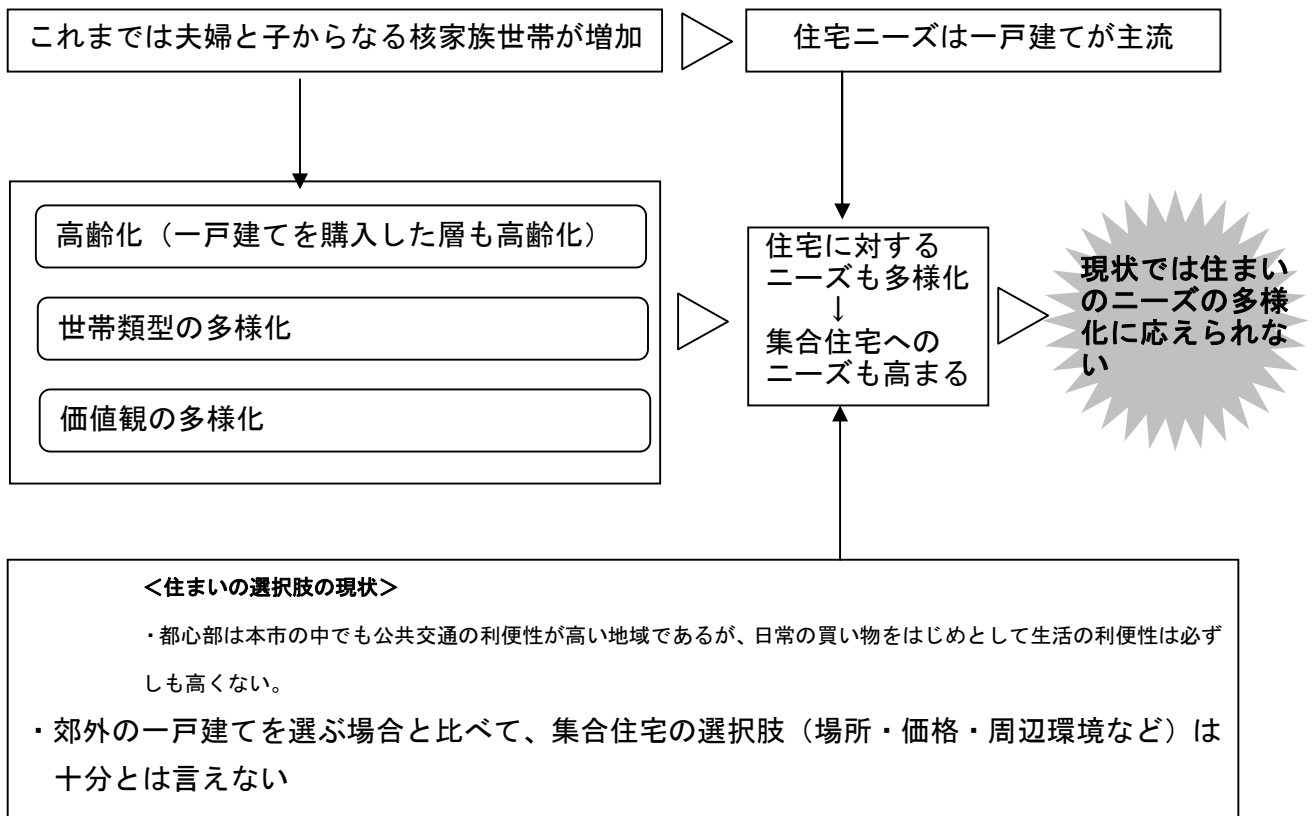
夫婦と子からなる核家族世帯が増加してきた時代においては、郊外での広い敷地をもった一戸建てに対するニーズが高く、それに応えて一戸建ての住宅供給が行われてきました。しかし、今後は、一戸建て需要の中心であった核家族世帯（夫婦と子ども世帯）が減少していくものと予測されています。

高齢化や世帯類型の多様化（特に今後は単身世帯や夫婦のみ世帯が増加）、価値観の多様化を背景として、住宅に対するニーズも多様化することが予想されます。現在においても、都心部等のまちなかでマンション建設が見られるようになってきています。

車を自由に使えない市民にとって、都心部は本市の中でも公共交通の利便性が高い地域ですが、市街地の外延的な拡大を背景として、商業等の都市機能が衰退しているため、日常の買い物をはじめとして生活の利便性は必ずしも高くありません。

また、今後、増加する単身世帯等や夫婦のみ世帯は、一戸建てよりも集合住宅に対するニーズが高いと考えられますが、郊外の一戸建てを選ぶ場合と比べて、集合住宅の選択肢（場所・価格・周辺環境など）は十分とは言えない状況にあります。

《住まいに対する今後のニーズ変化》



(2) 「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」が提供する生活像

「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」は、中長期的に自動車への依存を少なくしていきながら、公共交通沿線の街の活性化を実現することで、郊外居住に加えて、多様な住まい方の選択肢を提供することができます。

1) 商業、娯楽、文化施設など都市機能が近くにある利便性の高い生活

市街地が外延的に拡散した都市構造では、自動車による移動が前提となることから、都市機能の立地自由度が高まり、立地コストの安いところへと拡散していきます。

既成市街地等の鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏において、居住人口の回復を図ることは、公共交通の利用者を増やすこととなり、その結果、商業、娯楽、文化施設など都市機能を公共交通の沿線に呼び戻すことができます。

都市機能が集約して立地することにより、歩ける範囲で複数の都市サービスを選択的に利用できるようになり、食事や買い物、文化など充実した余暇を楽しむことができるようになります。

2) 最寄り駅・バス停を中心とした徒歩圏での利便性が高く快適な生活

必ずしも都心に住まなくても、公共交通の沿線で居住していれば、車を自由に使えなくても、都心へのアクセスのほか、市内の移動が容易にできるようになります。

最寄り駅・バス停を中心とした徒歩圏での居住人口が増加することにより、基礎的な需要が確保され、最寄り品の販売など身近な商業や医療といった生活サービスが成り立つようになります。また、居住人口の高まりが、事業者にとってビジネスチャンスとなり、新たな立地も期待できます。

都心よりは地価も安く、かつ市街地密度にゆとりがあるところでも、車を利用せずに利便性の高い生活を享受できることで、住まいの選択肢が増えることとなります。

3) あらゆる人が、歩いて行ける範囲で、安心して暮らすことのできる生活

都心の場合は、アーケードなど雨や雪の影響を受けずに買い物を楽しめます。また、歩道の整備が充実しており、誰もが快適・安全に歩くことができます。都心以外での公共交通の沿線でも、駅へのアクセス道路の充実を図ることにより、快適・安全な歩行者空間が形成されます。

また、集合住宅の場合は、冬期でも家周りの除雪の心配がありません。居住人口が増えて、密に住んでいることから、医療をはじめとした生活サービス施設も充実します。高齢者だけでなく、子育て世代にも安全・安心な街となっています。

将来都市構造

地域生活圏と拠点～拠点集中型のまちづくりの展開

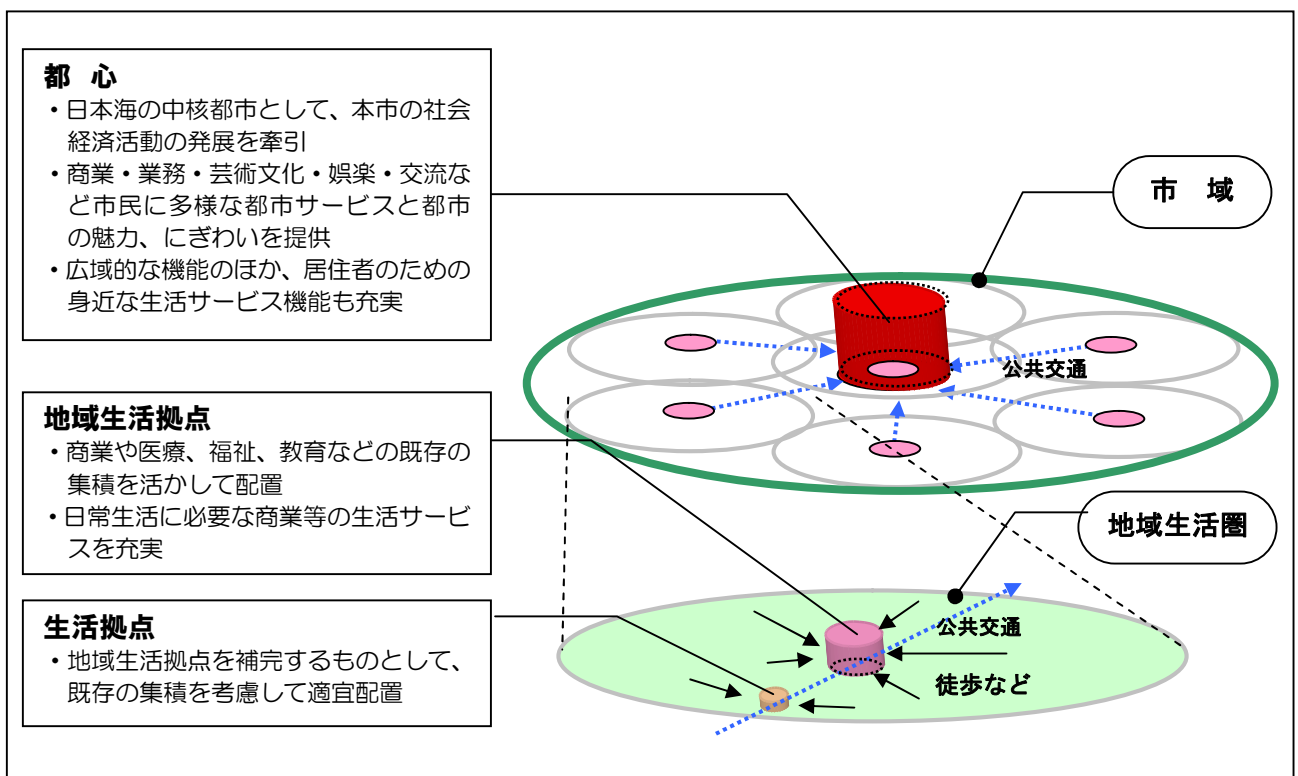
商業などの都市機能の無秩序な拡散は、日常生活における自動車への依存をいっそう高める一方、車を自由に使えない市民にとって、暮らしにくい状況となっています。このため、既成市街地への都市機能の集約化を図ります。

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

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

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

《地域生活圏の設定と拠点配置のイメージ》



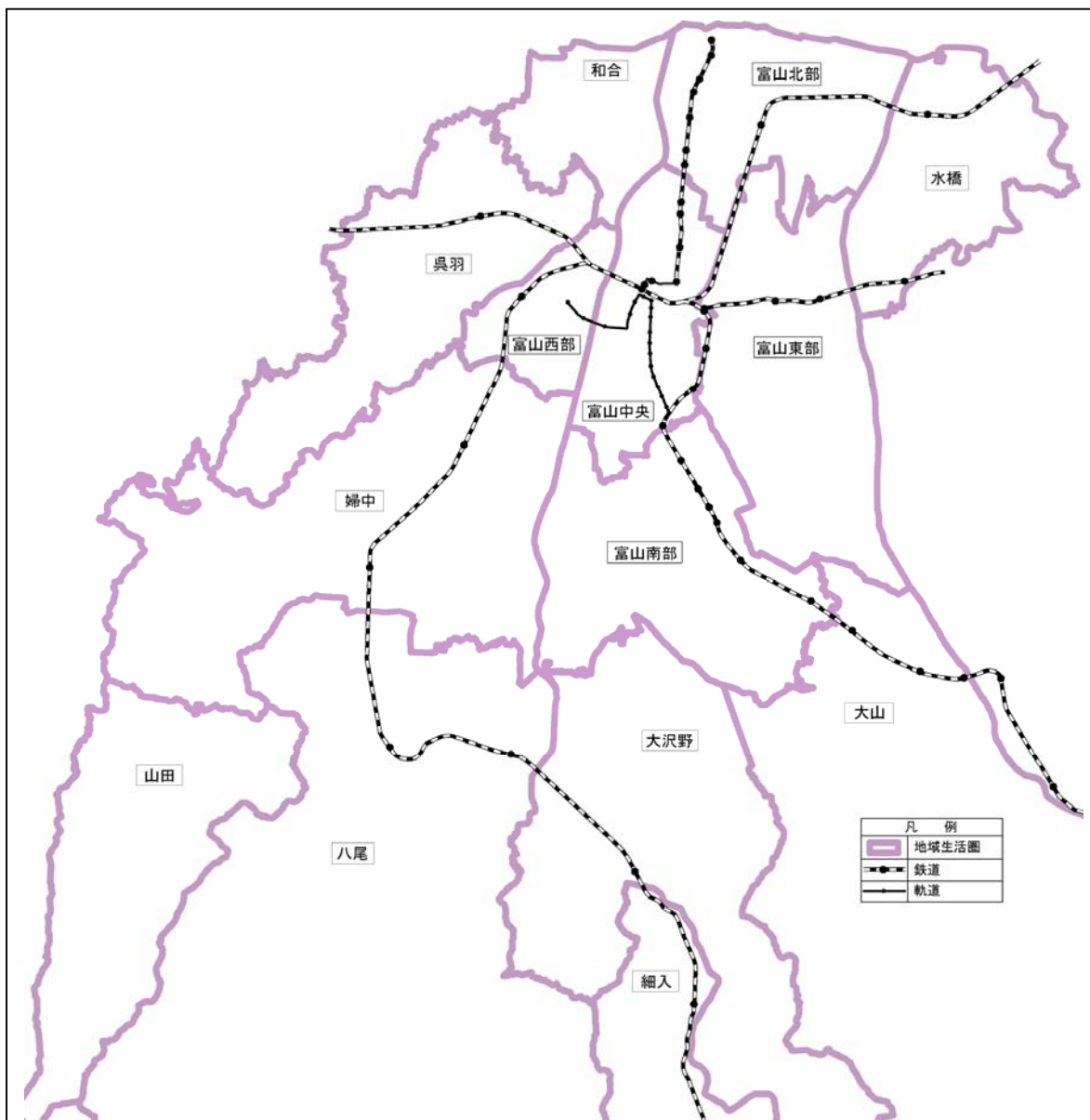
(1) コンパクトなまちづくりの単位となる地域生活圏の設定～市域を14の地域生活圏に区分

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

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

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

《地域生活圏の設定》



(2) 諸機能の集約を図る都心・地域生活拠点・生活拠点の設定

～都心以外に13の地域生活拠点と8の生活拠点を設定

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

地域生活拠点を補完する生活拠点は、一つの地域生活圏において、生活利便施設の集積地区が分散しているなど、複数の集積地区がある場合に設定します。地域生活圏の中で最も集積が高い地区を地域生活拠点とし、それ以外の集積地区を生活拠点として位置付けます。

《拠点の位置》

地域名	地域生活拠点	生活拠点
富山中央	総曲輪及び富山駅周辺 (広域的な拠点である都心が地域生活拠点を兼ねる)	奥田中学校前駅周辺、栗島駅周辺、 布瀬本町付近
富山北部	東岩瀬駅周辺	東富山駅周辺、蓮町駅周辺 金泉寺付近、豊田付近
和合	四方の市街地	金山新付近 布目付近
呉羽	呉羽駅周辺	
富山西部	富山大学周辺	
富山南部	南富山駅周辺	上堀駅周辺、赤田付近、開発駅周辺
富山東部	不二越駅周辺	東新庄駅周辺、越中荏原駅周辺 開付近、高原町付近
水橋	水橋中部地区センター周辺	
大沢野	総合行政センター及び笹津駅周辺	
大山	上滝駅周辺	
八尾	総合行政センター周辺及び越中八尾駅周辺	井田付近
婦中	速星駅周辺	鶴坂団地付近
細入	楡原駅周辺	
山田	総合行政センター周辺	

《都心・地域生活拠点・生活拠点》

