

魚津都市計画整備、開発及び保全の方針の変更（富山県決定）

都市計画整備、開発及び保全の方針を別添のように変更する。

(案)

魚津都市計画区域マスタープラン

(魚津都市計画 整備、開発及び保全の方針)

令和●年●月

富 山 県

魚津都市計画 整備、開発及び保全の方針

目 次

第1章 富山県の都市計画の方針（広域的・共通的事項）

1 富山県の都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・	1
1) 現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2) 都市計画の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・	7
3) 目標年次・・・・・・・・・・・・・・・・	10
2 都市計画の見直しの方針・・・・・・・・・・・・・・・・	11
1) 都市計画の見直しの基本的な考え方・・・・・・・・	11
3 広域調整の方針・・・・・・・・・・・・・・・・	12
1) 広域調整の基本的な考え方・・・・・・・・	12
2) 広域調整の実施方針・・・・・・・・	12

第2章 魚津都市計画区域

1 都市計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・	13
1) 都市づくりの基本理念・・・・・・・・	13
2) 地域毎の市街地像・・・・・・・・	15
3) 目標年次・・・・・・・・	15
2 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針	16
1) 区域区分の決定の有無・・・・・・・・	16
3 主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・	17
1) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	17
2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	20
2-1) 交通施設の都市計画の決定の方針	20
2-2) 下水道及び河川の都市計画の決定の方針	21
2-3) その他の都市施設の都市計画の決定の方針	22
3) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	23
4) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	24

第1章 富山県の都市計画の方針（広域的・共通的事項）

1 富山県の都市計画の目標

1) 現状と課題

① 地勢

富山県は、本州日本海側のほぼ中央部に位置し、東西 90km、南北 76km、面積約 4,248km²で、国土の総面積の約 1 %を占めている。

蝶々が羽を開いたような形で、北は日本海、他の三方を急峻な山々に囲まれ、中央に平野が広がる、コンパクトでまとまりのよい県土である。

② 人口と都市構造

本県の人口は平成 10（1998）年をピークに減少しており、令和 2（2020）年 10 月には 103 万 4,814 人（国勢調査）となっている。国の人口推計によれば、今後も更に減少が進み、令和 27（2045）年には約 82 万人になることが見込まれている。特に、市街地中心部の人口が大きく減少すると推計されている。

本県の高齢化は全国を上回るスピードで進行しており、65 歳以上の人口割合は 32.6%（R2 国勢調査、全国 28.6%）となっている。国の人口推計によれば、本県では、令和 7（2025）年には、3人に1人以上が高齢者という状況を迎える見込まれている。

本県の合計特殊出生率は、平成 18（2006）年には過去最低の 1.34 となったが、その後子育て支援施策の拡充などにより、令和 3（2021）年には 1.42 と全国平均（1.30）を上回っている。

また、持ち家比率が 76.6%（R2 国勢調査、全国 61.4%）で全国 2 位である本県では、人々が広い一戸建てを求めて郊外に移り住んだことや、商業・業務施設、公共・公益施設等の郊外移転が進んだことに伴い、都市の郊外で人口や世帯が増加した結果、本県の人口集中地区の人口密度は 38.8 人/ha（H27 国勢調査、全国平均 67.9 人/ha）で全国 45 位となるなど、広く薄い市街地が形成され、都市経営の観点から非効率な都市構造となっている。

更に、まちなかの空洞化や県内各地で空き家・空き地が増加しているほか、開発から長期間経過した郊外住宅団地においても、居住者の高齢化が進み、住民の転出に伴う空き家等の発生が見られ、地域コミュニティの維持が懸念されている。

今後、本格的な人口減少・少子高齢化社会に突入することから、従来の都市構造の問題点を改善し、これからの時代にふさわしい新たな都市づくりを進めていくことが課題となっている。

③ 産業

a 商業

商業については、本県の年間商品販売額及び事業所数、従業者数とも減少傾向

となっている。また、大型店の進出や増床の影響等により、1事業所あたりの売場面積が増加傾向にある。立地別にみると、中心市街地では年間商品販売額、事業所数、従業者数、売場面積が年々減少し、幹線道路のロードサイドにおいても減少に転じているが、ロードサイドの占める割合は増加傾向にある。

大型店は幹線道路沿道に多く立地しているため、県民の買物による移動が広域化している。また、一部では大型店の閉店・撤退に伴う跡地の処理が課題となっている。

これらの大型店の影響やインターネット販売の普及等の影響もあり、中心市街地の空洞化が進み、商店街の衰退や空き店舗の増加などが顕著になっているほか、高齢者など自家用車の運転ができない人にとって、日常の買い物が不便な状況が生じている。

b 工業

工業については、本県の従業者数、製造品出荷額はリーマンショック（平成 20（2008）年）や東日本大震災（平成 23（2011）年）等の影響により減少したものの、平成 25（2013）年以降は増加傾向にあるが、事業所数はやや減少傾向となっている。

本県の産業構造は、全国と比べて生産額、就業人口とも第2次産業の割合が高く、医薬品などの化学、アルミなどの金属、機械、電子部品を中心に日本海側屈指の工業集積を形成しており、医薬品産業の生産金額は平成 27（2015）年、平成 28（2016）年に全国第1位となっている。

今後、北陸新幹線の全線開業や日本海側の「国際拠点港湾」である伏木富山港の発展等を見据え、本県の産業を支える都市基盤施設の整備を着実に進めるとともに、企業立地要請に対する迅速な対応や、港湾背後地や高速道路インターチェンジ周辺などへの企業立地促進、比較的自然災害が少ない本県の特徴を活かした企業誘致等が求められている。

c 農林水産業

農業については、本県では稲作を中心として行われているが、近年、生産調整や米価の低迷などにより農業産出額が減少しており、また、農家数や経営耕地面積もともに減少している。また、農業就業人口の65歳以上割合が75%を超えるなど高齢化が進んでおり、耕作放棄地の増加が懸念されている。

生産の基盤となる農地は、市街化調整区域に比べて開発許可等の土地利用規制が緩い非線引き白地地域等において、拡散的な転用が行われている。引き続き、農業政策との連携を図りながら、無秩序な開発を抑制し、優良農地の保全に努める必要がある。

林業については、県産材の供給体制の整備により、平成 28（2016）年の県産材の素材生産量が平成 20（2008）年の5万 m^3 の約2倍となる9万7千 m^3 まで

増加しているが、長期にわたる木材価格の低迷等から、林業経営は極めて厳しい状況にある。

水産業については、定置網漁業を中心とする沿岸漁業が盛んであるが、近年は消費者の魚離れが進み、生産額の減少、生産コストの増大などにより、漁業経営は厳しい状況にある。

④ 交通

a 地域交通

本県の1世帯あたり自家用車保有台数は1.67台（令和3（2021）年、全国1.04台）と全国2位の高い水準となっている。また、県民の通勤通学の移動の際に用いる交通手段は、自家用車のみの割合が79.5%（令和2（2020）年）と、全国平均の48.2%と比べても自家用車利用の比率が高く、一方で、徒歩や公共交通機関等は減少しており、過度に自動車に依存した交通環境となっている。

一方、近年、高齢者の運転免許返納者が増加しており、高齢者や学生・生徒など自動車を運転できない人の日常生活を支える公共交通サービスの確保・充実が重要となっている。

減少傾向が続いていた地域公共交通の利用者数は、平成27（2015）年度は北陸新幹線開業等により利用者が増加したものの、5割強の県民が地域公共交通を利用していない状況にある。また、今後の人口減少に伴う利用者数の減少とそれに起因する交通サービスの低下が懸念されている。

このような状況のなか、LRTネットワークの形成、駅や駅前広場など交通結節点の機能充実など、公共交通の維持活性化と利便性の向上に向けた様々な取り組みが行われている。

並行在来線であるあいの風とやま鉄道線については、経営の安定化に向け、利便性の向上やマイレール意識の醸成による利用促進が求められている。

住民に身近な生活圏内での移動を支える「域内交通」については、民営バスや市町村等が運行するコミュニティバスのほか、定期路線バスの運行に適さない地域等では、市町村がデマンド型交通の導入を進めているが、公共交通空白地域が存在し、地域のニーズに対応した公共交通サービスが求められている。

更に、道路は、県民の日常生活を支える重要な社会資本であることから、幹線道路から身近な生活道路に至るまで、すべての利用者にとって安全で快適な道路ネットワークを形成する必要がある。

b 広域交通、物流基盤

北陸新幹線を活かした観光振興、交流人口の拡大、まちづくり、産業振興などの施策を積極的に展開するとともに、本県の玄関口である新幹線駅（富山駅、新高岡駅及び黒部宇奈月温泉駅）では、魅力があふれる駅周辺の整備やアクセシビリティ向上のための道路整備が求められている。

また、新幹線利用者の利便性向上のため、各地への移動手段として、あいの風とやま鉄道線を含めた鉄軌道・バスなど公共交通のネットワークの充実が求められている。

高速道路では追加インターチェンジ（スマートインターチェンジ等）の設置により、利便性向上が図られてきているが、東海北陸自動車道の早期全線4車線化や能越自動車道の早期全線開通など、引き続き県内の広域的な道路ネットワークの整備や高速道路の利便性の向上が求められている。

富山空港では、国際便は韓国（ソウル）、中国（大連、上海）、台湾（台北）に就航し、平成30年度（2018年）まで国際定期便利用者数は増加しており、国際線のさらなる維持拡充を図るため、インバウンド・アウトバウンド双方向の利用促進に取り組むとともに、訪日外国人受け入れ態勢の整備が求められている。（新型コロナウイルス感染拡大の影響により、ソウル便、台北便は運休中（令和6（2024）年7月現在））

一方、国内定期便は北陸新幹線の開業後、羽田便の利用者数が大幅に減少しており、平成28（2016）年3月より羽田便は1日6便から4便に減便となり、さらに令和3（2021）年10月から3便に減便となった。羽田便の維持・安定化や新規路線の開拓など国内空港ネットワークの充実・強化を図り、今後とも国内外との「空の玄関口」として発展していくことが求められている。

日本海側の「国際拠点港湾」である伏木富山港は、国際定期コンテナ航路の充実など環日本海・アジア地域のゲートウェイの物流拠点として着実に機能強化が進められており、今後も、伏木富山港のポテンシャルを活かした集荷力の向上や航路の充実、新規物流ルートの開拓、港湾後背地等への物流業務施設の立地促進、クルーズ客船の受入環境の整備などの様々な取り組みにより発展していくことが求められている。

本県は、日本海側の中心に位置し、東は新潟・長野、西は石川・福井、北は能登、南は岐阜・名古屋、さらには世界をもつなぐ「北陸の十字路」にある地理的優位性を有していることから、陸・海・空の交通インフラの整備と利活用の促進を図ることが求められている。

⑤ 安全・安心な暮らし

本県は、古くから河川の氾濫や地すべりなど自然災害との闘いを繰り返してきた。近年は、集中豪雨や高波、海岸侵食、地すべりなどによる被害の発生や、弥陀ヶ原の火山災害警戒区域の指定、今後30年以内に地震発生確率が高いと評価されている断層帯の存在など、自然災害のリスクに対して「防災・減災」の考え方を基本にハード・ソフト両面からの対策に取り組んでいる。

更に、災害に強いまちづくりを推進するため、道路・公園等の都市基盤の整備、公共土木施設や公共建築物等の長寿命化、建築物の耐震不燃化、密集市街地の改善などに取り組んでいる。

近年、激甚な水災害が全国各地で発生し、今後、気候変動の影響による降雨量の増加等により、さらに頻発化・激甚化することが懸念されることから、「流域治水」の考え方を踏まえた河川整備等と防災まちづくりの総合的・重層的な取り組みにより、水災害に強いまちづくりを推進する必要がある。また、平成 23（2011）年 3 月に発生した東日本大震災に加え、令和 6（2024）年 1 月 1 日に発生し、本県にも大きな被害をもたらした令和 6 年能登半島地震の教訓を踏まえ、地震や津波、火災による災害の防止・軽減の効果が高く、将来にわたって安心して暮らすことのできる安全な地域づくりが求められている。

⑥ 自然環境と歴史・文化・景観

本県は、立山連峰等の 3,000m 級の山岳地帯から水深 1,000m を超える富山湾までダイナミックで変化に富んだ地形を有し、また、植生自然度は本州随一を誇り、多様で豊かな自然に恵まれている。

近年、水辺や歴史、文化を活かしたまちづくりの取り組みが県内各地で取り組まれているほか、自然景観の保全、魅力ある都市景観づくりに向けた取り組みも進められており、引き続き、自然、歴史、伝統文化、行事など地域の個性をまちづくりに活かしていくことが求められている。

⑦ 環境・エネルギー

地球温暖化問題が課題となるなか、県内における温室効果ガス排出量については、パリ協定の基準年となる平成 25（2013）年度と比較すると、令和元（2019）年度は 18.0% の減少となっているが、令和 3（2021）年に閣議決定した地球温暖化対策計画を踏まえ、我が国は令和 12（2030）年度において温室効果ガス排出量を 46% 削減（平成 25（2013）年比）することを目標に掲げており、さらなる削減が必要である。

また、持続可能な開発目標（SDGs）においても地球温暖化に起因する気候変動への影響に対する目標が定められており、今後は、温室効果ガスのさらなる排出抑制を図るため、本県の地域特性を踏まえた再生可能エネルギーのさらなる導入拡大や新たなエネルギーの利活用など個別具体的な対策のほか、都市をコンパクトに集約化する等、都市全体の二酸化炭素排出量を削減する脱炭素社会への取り組みが求められている。

⑧ 地方分権、広域調整

本県の市町村数は、平成 16（2004）年から平成 18（2006）年にかけての平成の大合併により、全国で最少の 15 市町村（10 市 4 町 1 村）となっている。

地方分権については、地方分権一括法により、国や県の関与の廃止・縮小や市町村への権限移譲などが行われており、都市計画の分野においても、市町村の役割はますます高まっている。

一方、市町村が決定主体である都市計画においても、車社会や道路整備の進展等に伴い、県民の生活圏が広域化していることから、当該都市計画が市町村の区域を超えて広域的に影響を及ぼす場合や、関係市町村間で必ずしも利害が一致しないと認められる場合等、広域化により新たな課題が発生することが懸念されている。

このため県は、広域の見地からの調整を図る観点から当該都市計画についての協議を行うなど、市町村との適切な役割分担のもと、相互に連携協力しながら都市づくりを進めていく必要がある。

更に、将来的には、本県の都市圏域の実態を踏まえ、広域的な観点からの都市計画区域のあり方を検討する必要がある。

2) 都市計画の基本理念

本県の現状と課題を踏まえ、県民、企業、地域の団体、市町村など様々な主体との連携・協力のもと、総合的かつ計画的な都市づくりを進めるため、本県の都市計画の基本理念（目標）を次のように掲げる。

- | |
|---|
| ○快適で活力あるコンパクトな都市づくり
○地域の個性を活かした魅力ある都市づくり
○安全で安心して暮らせる都市づくり
○広域的な交流・連携を支える都市づくり |
|---|

○ 快適で活力あるコンパクトな都市づくり

本格的な人口減少・少子高齢化の進行を見据え、自動車に過度に依存した拡散型の都市構造から公共交通を軸とした集約型の都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）へと転換を図るため、市街地の拡散を抑制しながら、それぞれの都市の特性に応じて、まちなかや公共交通沿線への居住の推進、中心市街地等への商業、業務、文化、福祉などの多様な都市機能の集積やにぎわいのあるまちづくりを推進するとともに、地域内の交通ネットワークの充実と広域的な観点からの都市づくりを進める。これらの取り組み内容は、持続可能な開発目標（SDGs）の17の目標のうち、目標11「包摂的で安全かつ強靱で持続可能な都市及び人間居住を実現する」、目標13「気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る」と関連が深いことから、この目標の視点も踏まえたうえで、都市づくりを進める。

<都市づくりの基本的方向>

- ・区域区分や地域地区、地区計画などの多様な土地利用制度や各種誘導施策の活用による、都市機能の適正かつ計画的な集積・再配置の促進
- ・市街地再開発や公的不動産の活用等による、まちなか居住や居住誘導区域への立地促進、及び商業、業務、文化、福祉施設などの中心市街地や都市機能誘導区域への立地促進
- ・小規模で柔軟な区画整理やリノベーション・エリアマネジメント等による、空き家・空き地に起因する「都市のスポンジ化」対策の推進
- ・中心市街地の活性化と、「居心地がよく歩きたくなる」ウォーカブルなまちづくりの推進
- ・インターチェンジや鉄道駅などの都市基盤を有効に活用した計画的な整備・開発や、公共交通沿線における都市機能の集積及び良好な住環境の保護、優良農地の保全など、それぞれの地域の特性に応じたメリハリのある土地利用の誘導
- ・鉄軌道、フィーダーバス・路線バス・コミュニティバスなどの公共交通機関の維持・活性化による、県内各都市のネットワーク化の推進
- ・まちづくりと一体となった駅や駅前広場など、交通結節点の整備充実

- ・都市計画道路や都市公園、上下水道など都市基盤施設の整備による、快適でうるおいのある市街地形成の推進
- ・歩行空間や自転車走行空間の確保や歩道のバリアフリー化など、安全で回遊性を高める道路空間の整備充実
- ・集約型都市構造への転換や公共交通機関の利用促進などによる脱炭素に資する都市づくりの推進

○ 地域の個性を活かした魅力ある都市づくり

本県の魅力をより一層高めるとともに、県民がふるさとに誇りと愛着を持ち、交流人口の拡大や定住促進の取組みを推進するため、本県の豊かな自然環境や美しい景観、歴史・文化資産などを保全していくほか、これらの個性ある貴重な地域資源を積極的に活かした魅力ある都市づくりを進める。これらの取組み内容は、持続可能な開発目標（SDGs）の17の目標のうち、目標8「包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用を促進する」と関連が深いことから、この目標の視点も踏まえたうえで、都市づくりを進める。

＜都市づくりの基本的方向＞

- ・豊かな自然環境の保全、都市公園の魅力向上及び利用促進や、景観創出機能等の都市農地の多様な機能にも留意した環境整備など、都市と緑が調和したうるおいある都市づくりの推進
- ・富山の自然や風土と、開かれた文化的環境を最適に組み合わせることで、県民にとっても、これから富山に来る人にとっても、居心地がよく、幸福になれる個性的なまちづくりの推進
- ・行政が県民や地元資本を巻き込み、対話しながら作り上げる、ボトムアップな官民連携による富山らしい個性的なまちづくりの推進
- ・地域の景観に調和した建築物や屋外広告物の誘導など、景観に配慮した美しいまちづくりの推進
- ・優れた水辺空間や歴史・文化のあるまち並み、田園景観など、地域資源を活かした個性豊かなまちづくりの推進
- ・IoT やビッグデータ等の先端技術を活用し、都市の課題等を解決するスマートシティの推進
- ・SDGs や ESG を背景とした公共性・社会性が高い事業を行う民間事業者の支援

○ 安全で安心して暮らせる都市づくり

近年、全国で激甚化・頻発化する地震・豪雨災害から県民の安全で安心な暮らしを確保するため、富山県地域防災計画や富山県国土強靱化地域計画、令和6年能登半島地震に係る富山県復旧・復興ロードマップ等と連携しながら、防災・減災のた

めの体制づくりや災害に強いまちづくりの推進など、土地利用も含めたハード・ソフト両面からの一体的な取組みとともに、公共施設等の長寿命化及び計画的・効率的な維持管理などにより、誰もが安全で安心して暮らせる都市づくりを進める。これらの取組み内容は、持続可能な開発目標（SDGs）の17の目標のうち、目標11「都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にする」と関連が深いことから、この目標の視点も踏まえたうえで、都市づくりを進める。

<都市づくりの基本的方向>

- ・河川・砂防・海岸等の施設整備の推進
- ・災害リスクの高い区域における市街化や新規立地の抑制、同区域からの移転の促進や市街化調整区域への編入など、防災に関する各種施策と整合した土地利用の推進
- ・道路・公園等の都市基盤の整備や雨水の貯留浸透施設の整備、緊急輸送道路における重要構造物の耐震化、下水道施設の耐震化や液状化対策、立地適正化計画における防災指針の策定、建築物の耐震不燃化、密集市街地の改善、空き家等の発生防止や利活用、適正管理の促進など、災害に強いまちづくりの推進
- ・地域の実情等に応じた津波防災地域づくりの推進
- ・ユニバーサルデザインによる誰もが使いやすい都市基盤施設の整備推進
- ・ライフサイクルコストの縮減に加え、インフラの機能が将来にわたり適切に発揮され事前防災として効果を発現できることを目指した施設の長寿命化など、公共施設の計画的・効率的な維持管理の推進
- ・被災後の迅速な復旧・復興を実現するための復興事前準備の推進
- ・市街地の液状化対策など公共土木施設と隣接宅地とが一体となった防災・減災対策の推進

○ 広域的な交流・連携を支える都市づくり

人やモノの交流を更に促進するため、北陸新幹線や高規格道路、空港、港湾などの広域的な交通・物流ネットワークの更なる整備充実を図るとともに、その効果を最大限に発現させるため、交通結節点の整備充実や県内道路網の体系的な整備を図り、広域的な交流・連携を支える都市づくりを進める。これらの取組み内容は、持続可能な開発目標（SDGs）の17の目標のうち、目標9「強靱なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る」と関連が深いことから、この目標の視点も踏まえたうえで、都市づくりを進める。

<都市づくりの基本的方向>

- ・高規格幹線道路等の整備促進、日本海側の「国際拠点港湾」である伏木富山港の機能充実など、広域交通網の整備充実と有効活用
- ・駅や駅前広場など、交通結節点の整備充実

- ・追加インターチェンジの設置など、高規格幹線道路の利便性の向上
- ・市町村間の連絡を強化する幹線道路、新幹線駅・港湾等の交通・物流拠点へのアクセス道路など、県内道路網の体系的な整備の推進

3) 目標年次

本章の基本理念・方針は、おおむね 20 年後の都市の姿を展望するものとし、目標年次を令和 23（2041）年とする。

2 都市計画の見直しの方針

1) 都市計画の見直しの基本的な考え方

都市計画の見直しに当たっては、都市計画基礎調査の結果や社会経済状況の変化等を踏まえ、都市計画決定当時の計画決定の必要性や実現性を判断した状況が大きく変化した場合等において、変更の理由を明確にした上で見直しを行う。

特に、長期にわたり事業に着手されていない都市施設又は市街地開発事業に関する都市計画については、都市全体あるいは影響する都市圏全体としての施設の配置や規模等の検討を行うなど、その必要性や事業の実現性を検証し、適時適切な都市計画の見直しに努める。

3 広域調整の方針

1) 広域調整の基本的な考え方

市町村が決定主体である都市計画で、一の市町村の区域を超えて広域的に影響を及ぼすと目される都市計画については、当該都市計画についての協議に当たり、広域の見地からの調整を図る観点から適切な判断が行えるよう、関係市町村に県が意見聴取を行う等の広域調整を実施する。

2) 広域調整の実施方針

① 対象とする都市計画

- ・大規模集客施設の立地を可能とする地域地区、地区計画の決定及び変更
- ・その他、広域調整の基本的な考え方に基づき、広域調整が必要と認められる都市計画

② 対象とする市町村

- ・当該都市計画について、広域調整の基本的な考え方に基づき、広域調整が必要と認められる市町村

③ 広域調整の視点

- ・県の策定するまちづくりに関する計画との整合性
- ・関係市町村のまちづくりへの影響
- ・当該市町村の策定するまちづくりに関する計画における位置づけ
- ・周辺地域の土地利用、居住環境、社会基盤、営農環境、自然環境等への影響

第2章 魚津都市計画区域

1 都市計画の目標

1) 都市づくりの基本理念

① 現況と課題

本区域は富山県北東部に位置し、南東部の山地からなだらかに続く丘陵地を背後に持ち、県東部の行政、経済、教育、文化の拠点が集積し発展してきた都市である。

本区域の人口については、昭和60年をピークに減少が続いており、今後も減少は継続することが見込まれており、定住促進や地域の活力増進を図ることが課題となっている。

土地利用については、県道富山滑川魚津線周辺や市街地北東部において、住工混在による弊害の解消が課題となっている。また、市街地の整備としては、土地区画整理事業が実施され、良好な市街地の形成が図られてきたところである。しかし、近年は、中央通りや銀座通り商店街の防火建築帯の老朽化や市街地を中心に空き家が増加し、建物の老朽化による倒壊の恐れや衛生環境、都市環境の改善が課題となっている。また、その他の既成市街地では、道路や公園などの生活基盤整備が立ち遅れており、居住環境の改善が必要となっている。また、市街地近郊地域で、農地と住宅地や商業地が混在しており、計画的な土地利用を推進する必要がある。

交通基盤に関しては、北陸自動車道や一般国道8号バイパスなど広域的な幹線道路があるものの、周辺市町との広域的なネットワークの一層の強化や中心市街地と地域拠点間をつなぐ幹線道路の整備が課題となっている。

また、令和6年能登半島地震では、道路災害による通行止めや避難経路の渋滞などが発生したことから、被災時の確実な避難活動を支える交通基盤の整備が課題として顕在化した。

更に、県東部唯一の港湾である地方港湾魚津港については、沿岸漁業及び貨物輸送など環日本海時代に対応した物流基地として、また、経田漁港については、海洋レクリエーションの拠点地としての活用が期待されている。

産業については、中心市街地の空洞化に伴う商店街の活性化、魅力ある工業基盤の整備と新規企業の誘致、地元産業の育成などによる雇用機会の創出が課題となっている。

② 都市計画の基本理念

にぎわいと笑顔あふれる暮らしやすい都市を目指すため、本区域の将来都市像及び都市づくりの基本理念を次のように掲げる。

～人が輝き、笑顔の絆がつなぐ躍動都市“魚津”～

- 人口減少社会などに適応した計画的な土地利用による都市づくり
- 中心都市機能の向上とネットワークによる暮らしやすい都市づくり
- 定住・移住を促す魅力的な都市づくり
- 豊かな自然環境の保全・活用による美しい都市づくり
- 安全・安心に暮らせる災害に強い都市づくり
- 周辺市町との広域連携による都市づくり

- 人口減少社会などに適応した計画的な土地利用による都市づくり
人口減少社会や少子高齢化社会の進行、産業構造の変化、家族構成の多様化などに適応した住環境の維持・整備を図るとともに、多様な都市計画制度を活用し、計画的な土地利用を推進する。
- 中心都市機能の向上とネットワークによる暮らしやすい都市づくり
人口減少社会に対応し、都市機能集約型の中心市街地を形成するとともに、中心市街地と地域拠点間をつなぐ道路や公共交通のネットワーク化を促進し、中心市街地はもとより、住み慣れた土地で快適に暮らせるまちづくりを推進する。
- 定住・移住を促す魅力的な都市づくり
次世代を担う若者や子育て世代が魅力を感じる施設整備や、働きやすい雇用環境の充実を図り、定住・移住を促進するとともに、子どもや高齢者、障がい者等、市民全てが快適に暮らし続けられるまちづくりを推進する。
- 豊かな自然環境の保全・活用による美しい都市づくり
本市の森林、海岸、河川等の豊かな自然環境を保全・活用するとともに、それら自然環境と調和した魅力ある街並みや交流拠点などの創造により、市民が愛着と誇りを持ち、来訪者が訪れたいと感じる美しいまちづくりを推進する。
- 安全・安心に暮らせる災害に強い都市づくり
かつての災害経験や近年における大規模な自然災害を教訓とし、地震や津波対策、災害の危険性がある密集地の解消、緊急時に備えた避難経路や避難地の確保により、安全・安心に暮らせる災害に強いまちづくりを推進する。
- 周辺市町との広域連携による都市づくり
人口減少社会や道路・公共交通体系の変化に対応するとともに、県東部の中心的役割を担う魚津市の特性を活かしながら、周辺市町との連携を強化したまちづ

くりを推進する。

2) 地域毎の市街地像

本区域の都市構造は、土地利用形態から、大きく3つのゾーンに区分され、将来は、各ゾーンの特性を活かしながら、相互に関連強化を図ることにより、一体的な都市形成を目指す。それぞれの市街地像は以下のとおりである。

① 高次都市機能ゾーン

本地域は、南北軸である県道富山滑川魚津線と東西軸である県道島尻魚津インター線が交差する都市間交通や都市内交通の合流点であり、本区域の中心市街地として発展してきた地区である。

今後は、低未利用地の有効活用、空き家・空き地の利活用などの計画的な土地利用を図るとともに、あいの風とやま鉄道線魚津駅周辺や富山地方鉄道本線電鉄魚津駅を中心に商業・業務施設をはじめ、文化施設や都市公園、医療・福祉施設、交流・集会施設など、既存の施設を有機的に結び、更に本区域を発展させるべく高次の都市機能の充実を図る。

また、地方港湾魚津港周辺については、観光施設が多く立地していることから、観光拠点として充実を図る。

② 都市的生活ゾーン

高次都市機能ゾーンの周辺に位置する既成市街地については、都市的居住環境の形成が求められている地域である。今後は、施設の再編や面的整備事業等による整備を図り、良好な居住環境の創出を目指す。

③ 田園地域活性化ゾーン

都市的生活ゾーンを取り巻く田園地域や丘陵地については、人口減少と高齢化が進んでいることから、農村景観、自然景観を活かしながら、若年層の定住を確保するため、自然との共生の中で、道路や上下水道等の生活基盤が充実した魅力ある住環境の整備を進める。

また、住宅地と農用地などのバランスの良い土地利用の配分により、自然との共生の中で柔軟な土地利用を図る。

3) 目標年次

本章の基本理念・将来像は、おおむね20年後の都市の姿を展望するものとし、目標年次を令和23(2041)年とする。

都市施設の整備などに関しては、おおむね10年後の将来を予測するものとし、目標年次を令和13(2031)年とする。

2 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

1) 区域区分の決定の有無

本都市計画に区域区分を定めない。なお、区域区分を定めないとした根拠は以下のとおりである。

本区域の人口は、平成 27（2015）年現在 40,852 人であり、用途地域内においても、また用途地域が定められていない、いわゆる白地地域においても減少傾向にあり、今後もこの傾向が続くものと予想されている。

これまで、用途地域内においては、計画的な街路整備等により良好な市街地の形成に取り組まれてきたところであり、白地地域においても、地域にふさわしい建築形態規制の適用などにより、その保全に取り組まれているところである。

このように、本区域においては、人口の減少が予想され、今後とも区域内の土地利用の整序を図ることが可能であることから、これまでどおり区域区分を定めないものとする。

3 主要な都市計画の決定の方針

1) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

① 主要用途の配置の方針

市街地部においては、県東部の中核都市としてふさわしい都市施設を充足するとともに、良好な生活環境を創出するため、地域の特性に応じた用途地域を配置するなど、計画的な土地利用の整序を図る。

a 業務地

本区域の中心業務地はあいの風とやま鉄道線魚津駅周辺に配置し、業務拠点としての更なる充実を図るとともに、本区域のみならず県東部の業務・金融・サービスなどの中心地として、都市的で魅力ある業務地区の形成を図る。また、富山地方鉄道本線電鉄魚津駅周辺、県道富山滑川魚津線沿道の既存業務地はその立地特性を活かし、活性化を促進する。

b 商業地

本区域では、商業の核にふさわしい、快適で魅力ある商業地域の整備が遅れており、集客力の更なる向上が求められている。

このことから、商業地はアクセス性の高いあいの風とやま鉄道線魚津駅周辺や富山地鉄本線電鉄魚津駅周辺に配置し、都市基盤の整備や良好な都市景観の形成、魅力ある商業施設の集積等による賑わいのある空間を創出する。

c 工業地

地域経済の活性化と雇用の確保のため企業誘致を推進するとともに、工場の立地や既存工業の振興にふさわしい環境整備に努める。

工場の多くは、規模が小さく、市街地内において、住宅と混在しており、生産性や競争力の低下、周辺環境に影響を及ぼすなどの課題を抱えている。

このことから、工業地は、地方港湾魚津港周辺地域や県道富山滑川魚津線沿道に配置し、今後は工場の集積を図る。また、あいの風とやま鉄道線魚津駅北側の工業地区においては、既存工業の振興に努める。

なお、工業地周辺においては、環境への影響を考慮して緑地の確保に努める。

d 流通業務地

流通業務地は地方港湾魚津港一帯に配置し、自然環境に配慮しながら、立地特性を活かした新たな物流の創出に努める。特に、県東部の流通拠点となる地方港湾魚津港についてはその利用拡大を図る。

また、トラックターミナルや倉庫などの流通業務施設については、その施設の特性を踏まえ、適切な配置・誘導を図る。

e 住宅地

本区域では、近年、用途地域内から用途地域外への人口流出が顕著である。このことから、住宅地は、魚津市立地適正化計画で策定したエリアを基本に配置する。

既成市街地の住宅地については、道路、公園などの整備に加え、消防水利の充実に努め、密集住宅地の解消などにより災害に強く、緑豊かなまちづくりを推進する。住工混在地区においては、土地利用の純化を促し、居住環境の改善を図るほか、定住・移住を促進するため、低未利用地の有効活用や、人口減少や高齢化の進行によって増加が懸念される空き家・空き地の利活用などの計画的な土地利用を図る。

② 土地利用の方針

a 土地の高度利用に関する方針

あいの風とやま鉄道線魚津駅周辺は、商業・業務集積地として県東部の中核となる地区であるが、商業施設については分散傾向にあるため、土地の高度利用を進めることで中心市街地の活性化と生活・交通の高い利便性の確保を図り、未来を担う若者たちにつなげる魅力的なまちづくりを目指す。

また、市内の5つの鉄道駅を中心としたまちづくりを進め、とりわけ、あいの風とやま鉄道線魚津駅を中心とするエリアと、富山地方鉄道本線電鉄魚津駅を中心とするエリアを都市づくりの核（中心拠点）とすることによって、コンパクトな都市構造の形成を図る。これら中心拠点を結ぶ基幹的な公共交通軸を形成し、市内各地区を鉄道とバスでつなぐネットワークを構築・維持することによって、持続可能で活力のある都市を目指す。

b 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

あいの風とやま鉄道線魚津駅周辺については、土地の高度利用と併せて、商業と業務の複合化を図る。また、既成市街地内の住工混在により弊害が生じている地域については、用途の純化を図り、居住環境の改善に努める。

c 居住環境の改善又は維持に関する方針

大町地区、村木地区、経田地区などの海岸部の住宅地については、旧来の密集した市街地が多いため、市街地整備事業や地区計画などにより、ゆとりとうるおいのある居住環境の形成や生活利便性の向上とともに、避難場所の設置や避難路の無電柱化などによる防災性の確保を図る。

幹線道路沿道の背後の地区については、無秩序な開発を防止するため、市街地整備事業や地区計画などの導入を検討し、計画的に良好な居住環境の形成を図る。

また、住宅等の耐震診断を促進し、耐震改修への支援を図る。

d 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

本区域に接する山間地には自然緑地が豊富にみられるほか、片貝川、布施川及び早月川の河川緑地など良好な緑が存在している。このような都市の緑の保全を図るとともに、市民の協力を得て民有地の緑化にも努める。

豊かな緑に抱かれた潤いのある都市環境を身近に感じることができるよう、適正な公園配置を考慮した公園・緑地の整備を目指す。また、森林、海岸、河川等の豊かな自然環境を保全するため、無秩序な開発を抑制するとともに、それら自然環境に恵まれた特性を活かしながら、循環型社会の構築や新エネルギーの活用など自然環境と共生した良好な都市環境の形成を目指す。

e 優良な農地との健全な調和に関する方針

農業振興地域の農用地区域に指定されている区域については、農業生産基盤の整備を進めながら、優良な農用地の保全に努めるとともに、集落環境の美化を図る。また、無秩序な市街化を抑制し、都市的な空間と農村的な空間との調和のとれた発展に努める。

f 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

本区域には、上流域に急峻な山岳地を有し、全国有数の急流河川である片貝川をはじめとして中小河川が数多く存在し自然災害の発生が懸念される。また、地すべり危険箇所や土石流危険渓流が多くあり、市街地を取り巻く田園地域や丘陵地の段丘斜面には急傾斜地崩壊危険箇所が数多く存在している。これら土砂災害危険箇所においては災害から住民の生命、財産を保護するため、対策施設の整備を進めるとともに、土砂災害防止法に基づく土砂災害特別警戒区域等に指定された区域については開発の抑制に努める。

また、本区域は片貝川等の流域に位置し、市街地の一部が浸水想定区域に含まれていることから、水災害に強い都市づくりの実現に向け、流域における保水や貯留機能の確保、立地適正化計画の防災指針に基づく取組み等により、流域全体で水害を軽減させる「流域治水」を推進する。

g 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

本区域は、蜃気楼の見える海岸線や片貝川、早月川、東部の丘陵地など、豊かな自然と景観に恵まれている地域であり、その保全に努める。

また、このような豊かで恵まれた自然環境を次世代に継承するため、新たな開発にあたっては、自然環境との調和に努める。

h 計画的な都市的土地利用の実現に関する方針

白地地域においては、無秩序な市街化が進むことのないよう、地区計画、特定用途制限地域などの指定による適正な土地利用の規制・誘導を図る。

2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

2-1) 交通施設の都市計画の決定の方針

① 基本方針

現況の道路網は、南北方向を連絡する北陸自動車道、一般国道8号、県道富山滑川魚津線、東西方向を連絡する県道島尻魚津インター線などが骨格となって構成されている。

市街地の交通混雑解消のため、通過交通を処理する南北方向の一般国道8号入善黒部バイパスの4車線化整備や、都市内交通を分散させる主要幹線道路網の構築を図る。また、北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅へのアクセス道路の整備や周辺市町村を結ぶ道路の整備も図る。

このほか、都市内道路においては、歩道のバリアフリー化など子供や高齢者が安全に安心して歩ける歩行空間の整備に努める。

また、本区域の公共交通機関としては、鉄道や路線バスなどがあり、区域内にはあいの風とやま鉄道線魚津駅、富山地方鉄道本線の4駅がある。今後は、これらの公共交通機関の維持・活性化を図り、高齢化社会に対応した安全で快適な公共交通サービスの確保に努める。

② 主要な施設の配置の方針

南北方向の広域幹線道路として、一般国道8号を配置し、都市間連携を強化するとともに、市街地への通過交通の流入抑制を図る。

また、北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅から市内各地へのアクセス確保や都市間連携を強化する幹線道路を配置する。

都市内においては、東西に連絡する幹線道路（県道金山谷田方町線、県道島尻魚津インター線など）として配置し、中心市街地と市内の各方面とを結ぶ郊外部環状ルートを兼ねる幹線道路網の構築を図り、都市の骨格を形成するとともに交通の分散に努める。

また、公共交通については、あいの風とやま鉄道線及び富山地方鉄道本線の駅のターミナル機能の充実やバリアフリー化の推進、駅前広場周辺の整備など、交通結節点としての機能を高めることにより、利用者の利便性の向上を図る。更に、市民バスの利用促進に努め、地域住民のニーズを踏まえたサービスの高度化を図るなど、地域社会を支えていく公共交通サービスの確保に努める。

③ 主要な施設の整備目標

優先的におおむね10年以内に整備することを予定する施設は次のとおりである。

種 別	名 称
道 路	3・2・1 魚津駅中央線（駅前広場）
	3・3・2 1 入善黒部魚津8号バイパス線
	3・4・2 魚津駅本新線（駅前広場含む。）
	3・4・4 魚津駅中川線
	3・5・7 魚津駅友道線
	8・7・1 魚津駅地下道線

2ー2) 下水道及び河川の都市計画の決定の方針

① 基本方針

a 下水道

快適な生活環境の形成や公共用水域の水質の保全など重要な役割を担うことから、未整備区域における整備促進を図るとともに、計画的かつ効率的な維持管理を図る。また、下水道施設の耐震化や液状化対策を計画的に進める。

汚水については、市街地、農山村などその地域の特性に応じた効率的な方法により処理し、計画的に処理施設の維持更新や統合を図る。

雨水については、速やかな排除を図り、ハザードマップなどにより住民・行政間で浸水に関する情報を共有するとともに、避難に資する情報の発信等も実施し、防災意識の向上を図り浸水被害の防止に努める。

b 河川

浸水被害の実績及びその危険性に応じて、各河川や地域の特性を踏まえた治水対策を実施する。また、より快適な河川空間を創出するため、河川環境の整備・保全を図る。

特に、市街地中心部を流れる2級河川鴨川については、市街地を洪水から防御するため、河川改修（放水路の整備）の促進に努める。

② 主要な施設の配置の方針

a 下水道

公共下水道については、市街地の整備が概成しているため、市街地周辺の整備を主体に進め、その進捗に応じて処理施設の増設を図る。また、計画的な点検や補修による予防保全型の下水道施設の長寿命化に加え、耐震化や液状化対策を図る。

また、農業集落排水施設の維持管理については、適切に実施し、良好な生活環境の形成に努めるとともに、より効率的な汚水処理のため、各処理場については、計画的に公共下水道への統合を図る。

市街地の浸水対策については、住宅などの浸水被害を防止するとともに、近

年における集中豪雨などに対処するため、過去の浸水被害状況等を把握し、雨水幹線や雨水調整施設の整備を推進する。また、ハザードマップなどを活用しながら、住民・行政間で浸水に関する情報を共有し、住民自身の自助・共助意識、防災意識の向上を図る。

b 河川

各河川や地域の特性を総合的に考慮して、最適な治水施設を配置するとともに、片貝川、早月川、鴨川、角川などにおいては、地域の暮らしや歴史・文化との調和に配慮しながら、生物の生息・生育環境及び多様な河川景観の保全・創出に努める。

③ 主要な施設の整備目標

優先的におおむね 10 年以内に整備することを予定する施設は次のとおりである。

種 別	名 称
公共下水道	魚津公共下水道

2―3) その他の都市施設の都市計画の決定の方針

住民への身近なサービスを提供する教育文化施設や医療施設、健康的で衛生的な生活の実現や循環型社会の構築に資するための供給処理施設などの都市施設について、まちづくりの上で位置づけが必要なものを、都市計画に定めるものとする。

3) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

① 主要な市街地開発事業の決定の方針

良好な市街地の形成を図るため、これまで火災復興地区をはじめとして、魚津駅前地区、加積地区、魚津駅西地区、経田地区において土地区画整理事業が行われてきた。

しかし、面的整備事業が行われていない既成市街地においては、生活基盤整備の遅れから、人口の流出や居住環境の悪化などの問題が生じている。更に、用途地域に隣接する地区においては、住宅団地の開発等がみられる。

今後は、都市計画道路等の都市基盤整備の推進により、良好な居住環境の確保と産業活動の活性化を図り、市民全てが暮らしやすい都市機能集約型の中心市街地の形成を目指す。

住宅密集地域については、市街地整備事業等により居住環境の向上を目指しており、密集市街地における計画的な整備事業の推進を図る。

4) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

① 基本方針

本区域は、山岳地帯に源を発する急流河川から、田園地帯を経て蜷気楼の見える海岸線まで、個性豊かな自然環境に恵まれており、これらを活かした憩いの空間の創出や眺望景観の保全が求められている。

このため、美しい海岸線を海辺環境軸として位置づけ、環境整備と眺望景観の保全に努める。

また、片貝川や早月川、鴨川を川辺環境軸として位置づけ、水辺環境の創出と保全を進めるとともに、南部の丘陵地を山辺環境軸として位置づけ、都市生活にうるおいをもたらす空間として保全を図る。

更に、ゆとりとうるおいのある豊かな市民生活の実現を図るため、今後は「緑の基本計画」に基づき、中心市街地及びその周辺の身近な公園や緑地の整備を推進するとともに、市民との協働による公園の維持管理・緑化を図る。

② 主要な緑地の配置の方針

a 環境保全系統の配置の方針

片貝川や早月川など主要な河川や、鳥獣保護区に指定されている天神山や東西に走る段丘斜面については、生態系の保護の観点から自然環境の保全を図る。

また、海岸地域一帯については、風土や自然環境を活かし、緑あふれるまちづくりを進める。

b レクリエーション系統の配置の方針

多様なレクリエーション需要に対応するため、大規模な緑地である早月川緑地などを緑とふれあう拠点として位置づけるとともに、魚津総合公園をレクリエーションや学習などの多様な機能を有する公園として整備する。また、魚津桃山運動公園を総合的なスポーツ拠点に位置づけ、利用促進を図る。

更に、これら拠点を連絡し、ネットワークを形成する道路や河川の緑化、緑道の活用・整備を促進する。

c 防災系統の配置の方針

魚津総合公園や早月川緑地など大規模な都市公園・緑地を広域的な避難地として活用するとともに、市街地部においては、街区公園等を適正に配置する。

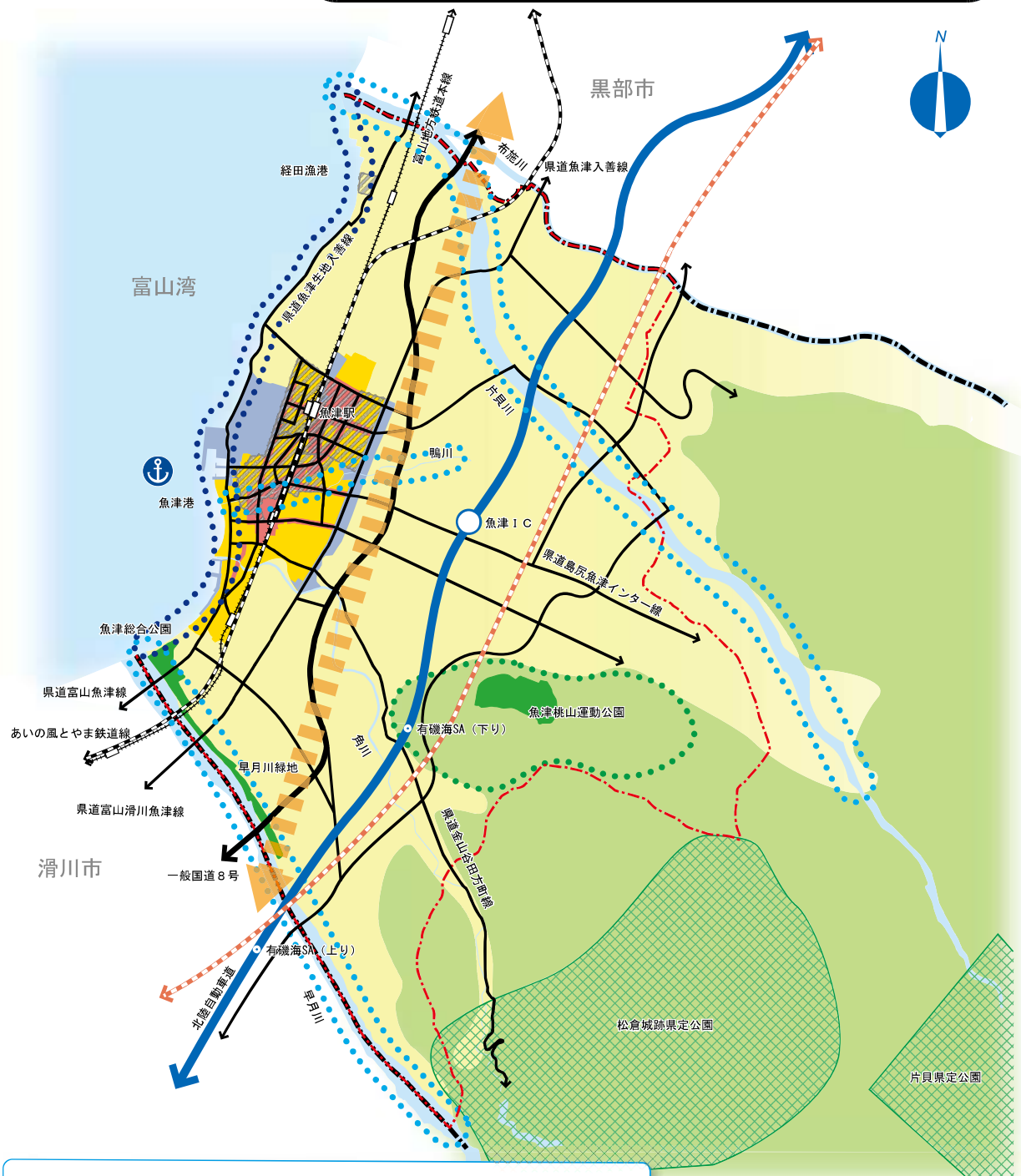
また、豪雨時に土砂流出、崩壊が懸念される段丘斜面は、樹林の保存及び緑化を進める。更に、火災からの緩衝帯として被害の軽減にも寄与する公園・緑地などの都市施設の整備を推進する。

d 景観構成系統の配置の方針

本区域には、幻想的な景観として全国的に有名な蜷気楼が見える海岸線があり、地域独自の眺望の場として、調和ある景観形成に努める。

また、市街地においては、緑化等により、良好な都市景観の形成を図る。

魚津都市計画 整備、開発及び保全の方針 概要図



凡 例

	行政界
	都市計画区域界
生活環境ゾーン	
	住宅地
	商業地
	工業地
	田園環境地域
	多自然型共生ゾーン

	自動車専用道路
	道路
	北陸新幹線
	あいの風とやま鉄道
	富山地方鉄道
	公園・緑地
	県定公園
	河川

	土地区画整理事業など
	海辺環境軸
	山辺環境軸
	川辺環境軸
	都市間連携

変更理由書

都市計画法に基づく「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、長期的視点に立った都市の将来像を明確にするとともにその実現に向けての大きな道筋を明らかにする当該都市計画区域における都市計画の基本的な方向性を示すものである。

現行の本都市計画区域の整備、開発及び保全の方針は、平成 25 年 3 月に定められたところである。

今回、平成 30 年度に都市計画に関する基礎調査を実施した結果、当該都市の発展の動向、人口及び産業の現状、将来の見通し等が明らかとなり、更に令和 6 年 1 月の能登半島地震を受け新たな課題が浮き彫りとなったことから、これらを勘案し、長期的視野に立った都市の将来像、都市計画の基本的な方向性を見直す必要が生じた。

このため、「都市計画整備、開発及び保全の方針」を本案のとおり変更するものである。