

氷見都市計画整備、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)

氷見都市計画区域マスタープラン

(氷見都市計画 整備、開発及び保全の方針)

令和●年●月

富 山 県

氷見都市計画 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 氷見都市計画区域

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・・・・・・・・	14
3)	目標年次・・・・・・・・	16
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	17
1)	区域区分の決定の有無・・・・・・・・	17
3	主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・	18
1)	土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	18
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	21
2-1)	交通施設の都市計画の決定の方針	21
2-2)	下水道及び河川の都市計画の決定の方針	22
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ス性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 氷見都市計画区域

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、富山県北西部、能登半島東南部に位置し、富山湾越しに望む立山連峰の勇姿をはじめ、緑豊かな農山漁村景観、湯量豊富な温泉など優れた地域資源を有する区域である。

本区域では日本海側最大の前方後方墳が確認されており、古代の氷見地方は日本海側の重要な拠点の一つであったと考えられている。以降現代に至るまで、富山湾随一の好漁場を背景に、本区域は水産業のまちとして発展してきた。また、昭和29年の合併によって全国でもまれな一郡一市が誕生した地域でもある。

人口については、平成7年から平成27年の20年間で58,786人から47,992人に減少し、高齢化率は21%から36%に増加している。国立社会保障・人口問題研究所の人口推計(平成30年3月)では、令和22年の人口は、29,471人、高齢化率は47%になり、人口減少及び少子高齢化のさらなる進行が予測されている。今後、人口減少や少子高齢化がさらに進行したとしても、都市全体の活力を維持し、それぞれの地域でいきいきと豊かに暮らせるような、持続可能な都市構造を目指す必要がある。

土地利用については、用途地域に隣接する一般国道160号沿道に商業施設などの進出が見られ、稲積・窪・柳田地内ではスプロールが進行している。

交通基盤については、本区域を南北に縦断する能越自動車道及び一般国道160号、本区域を横断して石川県方向に伸びる一般国道415号などにより他都市との連絡性が確保されている。一方、北陸新幹線の開業や能越自動車道の延伸に伴い、産業・観光における交流人口の増加が見込まれることから、さらなる広域的連携を図るため、公共交通を含めた交通ネットワークの構築と、良好な市街地の形成を支える都市基盤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。

② 都市計画の基本理念

本区域の将来都市像の実現に向け、次の都市づくりの基本方針に基づき取り組む。

～里海・里山とまちなかが連携した、魅力と活力ある交流都市ひみ～

○都市全体を支える『まちなか拠点』と生活を支える『生活拠点』を形成する都市づくり

○人・物・活動を結ぶ多様なネットワークを形成する都市づくり

○既存ストックをかしこく使い豊かで安全・安心なまちを形成する都市づくり

○ 都市全体を支える『まちなか拠点』と生活を支える『生活拠点』を形成する都市づくり

都市全体を支える「まちなか拠点」と7つの流域に広がる集落の自立した暮らしを支える「生活拠点」が、相互の交流の中で、補完し合い、活力を維持・創出していく必要がある。

生活と観光・交流の中心として、都市全体の発展を牽引する「まちなか拠点」では、子どもから高齢者まで誰もが魅力的で豊かな生活を享受でき、来訪者が氷見にしかない地域の本物に出会え、五感を満足させる体験ができる空間となるよう、既存の資源（公共資産・空き家など）を活用して都市機能の誘導を図る。

流域に広がる集落の生活を支える「生活拠点」では、日常生活が安心して送れるよう、「まちなか拠点」との交流を支える交通機能や、福祉・介護、子育てなどの生活をサポートする機能の充実を図る。

○ 人・物・活動を結ぶ多様なネットワークを形成する都市づくり

まちなか拠点と生活拠点の相互補完をはじめ、地域内・地域間や市外との交流を深めるためには、“人・物”の移動を支える道路・公共交通ネットワークの充実とともに、“人・物”の交流から生まれる“活動”をつなげ、活発化させる仕組みづくりが重要である。

流域に広がる集落と中心市街地の交流を通して住民の豊かな生活を支えるため、地域・交通事業者・行政の連携・協働と役割分担のもと、様々な交通システムを組み合わせた独自の交通ネットワークを構築するとともに、核となる交通結節点の充実を図る。

○ 既存ストックをかしこく使い豊かで安全・安心なまちを形成する都市づくり

これまでに整備・充実してきた都市基盤や施設（ストック）を適切に維持管理・更新・再編するなどかしこく使い、また、令和6年能登半島地震「氷見市被災者支援・復旧復興ロードマップ」を着実に実行することで、安全に安心して、豊かに暮らせるまちの形成に向けた、成熟型のまちづくりを推進する。

2) 地域毎の市街地像

本区域では、地形上の特性や地域コミュニティ等を踏まえ、区域内を5つの地域に区分し、それぞれが目指すまちづくりの方針を定める。

① 中心市街地

古くから水陸交通の要衝として栄え、今日においても商業や医療・福祉、教育、文化、行政などの様々な都市機能が集積する本市の中心となる地域である。

多様な都市機能のさらなる集積を図るとともに、市内外の交流と活力の創造の核となる「まちの顔」の創出により、市の発展を牽引する賑わいのある地域づくりを進める。

子どもから高齢者まで誰もが歩いて暮らすことができ、若者にとっても魅力的で豊かな生活文化を享受できる地域づくりを進める。

② 北部地域

本市の北部に位置し、里海・里山の自然環境に育まれた豊かな食があるほか、史跡・名勝や良好な眺望景観など、氷見の様々な魅力を有する地域である。

この恵まれた環境を大切にしながら、里海・里山の集落における歴史や文化、暮らしなどを、未来を担う子どもたちに継承する地域づくりを進める。

また、里海・里山の魅力や恵みを活かすとともに、能越自動車道のインターチェンジ周辺の利便性を活かした土地の有効活用により新たな価値を創出し、これまで以上に多くの交流を促進することにより、北部地域はもとより氷見市全体の魅力の向上や活力を創出する地域づくりを進める。

③ 上庄谷地域

本市の玄関口である能越自動車道氷見インターチェンジが整備され、中心市街地と一体となった利便性の高い市街地が形成されるとともに、里山の豊かな自然や美しい田園風景と共生した集落が広がる地域である。

氷見インターチェンジと中心市街地を結ぶシンボルロードを中心として、本市を印象づける魅力的な環境づくりを進めるとともに、様々な地域資源を活かし、魅力の向上や活力を創出する地域づくりを進める。

また、里山や田園の潤いある環境を大切にしながら、地域の歴史や文化、暮らしなどを、未来を担う子どもたちに継承する地域づくりを進める。

④ 十三谷地域

イタセンパラやオニバスなどの貴重な動植物が生息するほか、里山の豊かな自然や美しい田園風景に囲まれた緑豊かな地域であるとともに、県内外の主要都市に最も近接した能越自動車道氷見南インターチェンジが位置し、産業や観光・交流のポテンシャルの高い地域である。

これらの貴重な動植物や豊かな自然環境を大切にしながら、田園風景に育まれたゆとりと潤いのある環境を、未来を担う子どもたちに継承する地域づくりを進める。

また、広域的なアクセシビリティや豊富な地域資源を活かし、農林業の拠点づくりや工業施設などのさらなる集積を図るとともに、中心市街地との連携強化により、活力の向上と市内外の交流を促進する地域づくりを進める。

⑤ 西条地域

中心市街地と一体となり、街道沿いに住宅市街地が形成され、交通利便性の高い幹線道路沿いには産業集積が進むとともに、松田江浜の美しい海岸線や、優良な田園が共生する地域である。

利便性が高く、ゆとりある良好な住宅地の維持・充実を図るとともに、田園環境と調和しながら幹線道路沿道における商業施設や工業施設のさらなる集積を図り、活力あふれる地域づくりを進める。

また、美しい海岸線を保全するとともに、海水浴場や海浜植物園、海沿いのサイクリングロードなど、海の魅力を最大限に活かし、観光・交流の促進による賑わいある地域づくりを進める。

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、区域区分を定めなかっ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 47,992 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

豊かな田園環境と都市的土地利用との調和のとれた、健康で文化的な生活環境を確保するため、用途地域をはじめとする規制・誘導により計画的に土地利用の整序を図る。

a 商業地

JR氷見線氷見駅から氷見漁港一帯にかけて形成された市の中心市街地においては、商業・交流・文化施設などの多様な都市機能が集積しており、市全体の発展を牽引する交流と活力の創造の核となる「まちの顔」として、これまでのストックの改善・充実を図るとともに、中心市街地での賑わい創出や空き家・空き店舗の解消に向けて新規出店支援等を行うほか、新たな魅力を創出する拠点整備や連携を推進する。

また、一般国道 415 号沿道においては、市の玄関口として来訪者をもてなす魅力的なシンボルロードの形成を図るため、計画的な土地利用の誘導を図るとともに、一般国道 160 号沿道では、生活利便施設や沿道サービス施設が既に集積していることから、営農環境や沿道環境との調和を図りながら、都市機能誘導区域との機能分担による計画的な土地利用を図る。

b 工業地

工業専用地域及び市南部の工業集積地は、産業・経済を支える工業・流通施設が集積しており、効率的な経営が可能となるよう、主要幹線道路から本区域への交通基盤整備などを促進する。

能越自動車道の4つのインターチェンジ（氷見南、氷見、氷見北、灘浦）周辺は、広域的な交通利便性の高い区域であり、田園環境や里山環境の保全に配慮しながら、各インターチェンジの役割や特徴を踏まえ、産業集積や観光・交流の促進などによる本市の新たな活力の創造と、能登半島の玄関口として令和6年能登半島地震からの復興に向け、計画的な土地利用の誘導を図る。

c 住宅地

生活サービスをはじめ多様な都市機能が集積する市街地に隣接する利便性の高い住宅地を「まちなか住宅区域」とし、子どもから高齢者まで誰もが安心して暮らしやすい良好な居住環境の形成を図り、移住・定住を促進する。住宅地と農地が混在する区域では、民間による開発行為などを適切に誘導し、ゆとりある良好な住宅地の形成を図る。

「まちなか住宅区域」を除く用途地域内の「一般住宅区域」については、今後も市街地中心部と近接した利便性を有する住宅として、また、市街地内の農地を

活用しながら自然環境と調和した郊外のゆとりある住宅地として、良好な環境を維持する。また、一般国道 160 号から用途地域までの農地と住宅などが混在する区域では、営農環境との調和を図りながら、計画的な住宅地の整備を検討する。

② 土地利用の方針

a 土地の高度利用に関する方針

J R 氷見線氷見駅から氷見漁港一帯にかけて形成された中心市街地においては、密集市街地の改善、既存商店街の再生、空き家・空き地の発生が課題となっているほか、居住人口の誘導が必要となっている。

このため、「氷見市立地適正化計画」に基づき、公共空地を利活用した公共施設の集約・再編や空き店舗等を活用した新規出店や創業への支援など中心市街地の賑わい創出に関する施策の推進、空き家情報バンクの活用など市街地への居住に関する施策、公共交通に関する施策を推進し、人口減少・少子高齢化社会の中でも、機能性・安全性・利便性の高い持続可能な都市構造を目指す。

b 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

用途地域内において、既存の用途地域と、現状の土地利用や今後目指す土地利用方針が異なっている地区（例えば、工業系用途地域内の工場などが他所へ移転し、住宅が多く立地している地区など）では、用途地域を見直し、適正な用途の誘導を図る。

なお、用途地域の見直しにあたっては、農林業などの土地利用との調整を図るとともに、都市計画基礎調査などの結果を踏まえ、人口や開発の動向を的確にとらえ、将来にわたる必要性などを総合的に評価したうえで実施する。

c 居住環境の改善又は維持に関する方針

古くから栄えてきた住宅街では、歴史的なまち並み景観を保全しながら、空き地を活用したミニ再開発や計画的な都市基盤の整備、防災関連施設の機能強化などの防災対策の充実を図る。

d 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

住民のスポーツ・レクリエーション需要に対応し、身近な憩いの場となる既存の都市公園の利用促進に努めるとともに、適正な規模及び誘致距離を考慮し、計画的な公園を配置する。

富山湾に注ぐ多くの河川については、都市活動へのうるおいを与え、また、身近な自然環境として重要な空間であることからその保全を図る。

更に、能登半島国定公園に指定されている海辺空間の環境・景観の維持とともに、虻が島や九段浜、松田江の松林の保全を図り、これらの緑の付加価値を一層高めるため、他の観光拠点などと有機的に連携したネットワークの形成を推進す

る。

e 優良な農地との健全な調和に関する方針

市街地の周囲に広がる田園地帯については、交通網の整備に伴い無秩序な市街化が進展することも予想されるため、今後の開発状況を踏まえながら、特定用途制限地域の指定などの規制・誘導方策を検討し、田園環境や里海・里山環境の保全を図る。

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

丘陵部には地すべり危険箇所や土石流危険渓流が多くあり、本区域全域には急傾斜地崩落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、本区域は上庄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。

更には、災害対策の観点から、令和6年能登半島地震を受けて、住宅の耐震化や液状化対策などに取り組み、災害に強いまちづくりを推進する。

g 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

富山湾岸の変化に富んだ海岸部一帯、石川県との県境を成す丘陵地一帯、河川流域に展開する優良な農地などは本区域の豊かな自然環境を形成しているため、その環境を保全する。

h 計画的な都市的土地利用の実現に関する方針

本区域においては、原則用途地域内の土地の有効利用を図ることとし、農林業への配慮を行いつつ、必要に応じて用途地域の見直しを行う。

特に、能越自動車道の4つのインターチェンジ周辺については、田園環境や里山環境に配慮しながら、産業集積や観光・交流の促進などによる、本区域の新たな活力創造と、能登半島の玄関口として令和6年能登半島地震からの復興に向けた計画的な土地利用の誘導を図る。

また、幹線道路沿道などの開発需要については、関連する計画をはじめ、既存の用途地域や「氷見市立地適正化計画」などとの整合を図り、土地利用の規制・誘導方策を検討する。

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

能越自動車道の4つのインターチェンジや一般国道 160 号、一般国道 415 号などの交通ネットワークの整備が進み、広域的な交流促進が期待されている。今後は、一般国道 415 号の県境部の整備やインターチェンジと一般国道 160 号とのアクセス道路などの整備を進め、地域の資産と高規格幹線道路ネットワークを結び、利便性の高い交通網の形成を促進する。

また、市街地と生活拠点を結ぶ道路の整備・充実とともに、密集住宅地などの狭隘道路の改善や歩行者・自転車にやさしい道路整備などにより、市内の安全で円滑な移動を支援する道路網の整備を推進するほか、海越しの立山連峰、渚百選などの地域資源や富山湾岸サイクリングコースなど、海岸部の道路網を充実させ、イベントを通じた観光・交流支援を推進する。

また、本区域には、鉄道や路線バス、タクシー、NPO バスなどの多様な交通機関があり、今後、地域・交通事業者・行政が連携・協働と役割分担のもと、様々な交通システムを組み合わせた、氷見市独自の公共交通ネットワークの構築や交通結節点の充実を図る。

② 主要な施設の配置の方針

区域内外の交流促進に向け、広域的な交通ネットワークである能越自動車道や一般国道 160 号、一般国道 415 号の整備促進とともに、市街地と生活拠点を結ぶ道路の整備・充実を図る。

住民・事業者などとの協働による道路の維持管理や、予防保全型の維持管理による長寿命化により、ライフサイクルコストの縮減・標準化を図り、長期にわたって安全・安心な道路ネットワークの確保に努める。

地域内・地域間の交流を支える移動システムとして、地域・交通事業者・行政が連携・協働と役割分担のもと、流域に広がる集落と市街地を結ぶ支線交通ネットワーク、市街地の利便性を高める循環系交通ネットワークの確立、公共交通困難地域と市街地を結ぶ交通機能の充実など、様々な交通システムを組み合わせた、区域独自の交通ネットワークを構築する。

また、既存施設の多機能・複合化の検討と合わせ、各種交通機関の乗り換えや交流の核となる交通結節点の充実を図るほか、住民が自ら公共交通を“使って支える”意識の啓発や地域ごとの利用促進を進めるとともに、多様な交通機関の維持・活性化に向けた交通まちづくりを推進する。

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・5・4 加納稻積線
	3・5・6 朝日公園線

2―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、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計画的に処理施設の整備促進を図る。

雨水については、速やかな排除を図り、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の創出や農業の水利施設など産業基盤の維持を図るため、河川環境の整備・保全を図る。

② 主要な施設の配置の方針

a 下水道

汚水については、市街地の整備が概成している。施設の老朽化により処理機能が低下している施設については設備の更新等を図る。

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、仏生寺川等においては、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。

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

本区域の既成市街地は、住宅、商業、業務の混在地域で木造建築物が密集し、オープンスペースや歩行者空間及び駐車場、道路網などの都市基盤整備が遅れている。

このため、今後、市民のニーズや提言などを広く受け、基盤整備が不十分な住宅地については、土地区画整理事業等の面的整備事業を検討するなど、ゆとりある都市型居住環境の創出及び人口の定住促進を図る。

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

富山湾に面する海岸部、富山湾越しに眺望できる立山連峰の大パノラマや、本区域内に広がる緑豊かな丘陵地などは本区域の優れた自然環境・景観であり、後世に継承していく必要がある。このため、無秩序な宅地化の抑制、豊かな自然景観に配慮した開発の誘導などにより積極的な保全を図る。

流域の平野部に広がる田園地域を「田園共生ゾーン」と位置づけ、豊かな自然や優良農地の保全と農村集落の住環境の保全・維持を図りつつ、都市間連携軸などの幹線道路沿道における市民生活の利便性向上に資する都市的な土地利用を適切に誘導するなど、農業を基本とした地域社会と新たな産業が共存・共栄できる取り組みを推進する。

また、海沿いの地域を「里海保全ゾーン」と位置づけ、本区域を特徴づけている貴重な自然環境や景観の保全を図る。

更に、流域の山間部の豊かな自然環境とそれを支える集落からなる山間部を「里山保全ゾーン」として位置づけ、開発の抑制と農地・森林の保全による多面的な機能の維持を図る。

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

本区域を流れる7つの河川及び能登半島国定公園をはじめとした海岸部、また、本区域の外縁部に位置する石動山などの丘陵地については、生態系の保全にも配慮し、自然環境の保全に努める。

b レクリエーション系統の配置の方針

レクリエーションニーズへの対応と良好な都市環境形成のため、朝日山公園及びふれあいの森を区域住民の憩いの場として、氷見運動公園を地域スポーツの振興に資するスポーツ・レクリエーションの拠点として、また、十二町湯水郷公園及び島尾海浜公園は地域住民が身近な自然とふれあえるレクリエーションの場として位置づけ、周囲の環境に配慮しつつ、整備・充実に努める。

また、既存施設の適切な維持管理・更新による長寿命化を図るとともに、地域や事業者などとの協働によるパークマネジメントを促進する。

c 防災系統の配置の方針

丘陵地には、保安林指定の区域が各所にあることから、森林の持つ災害防止機能の維持・充実に努める。

d 景観構成系統の配置の方針

当区域の景観は、農山漁村の伝統的な生産の場や暮らしの仕組みによって生み

出される集落景観（谷筋・平地・沿岸部）と、商業や流通の中核地・街道として反映してきた市街地景観に大別され、これが氷見らしい景観を形成している。

将来にわたり、氷見らしい景観を保全・活用し、新たな景観を創造するために策定された「氷見市景観計画」に基づき、建築物・工作物等の景観規制・誘導などを含めた多様な取り組みを推進する。

氷見を代表する景観資源を有し、良好な景観形成に向けた景観誘導を積極的に行う地区については、景観形成重点地区を設定し、地区の特性に応じたきめ細かな規制・誘導を行う。

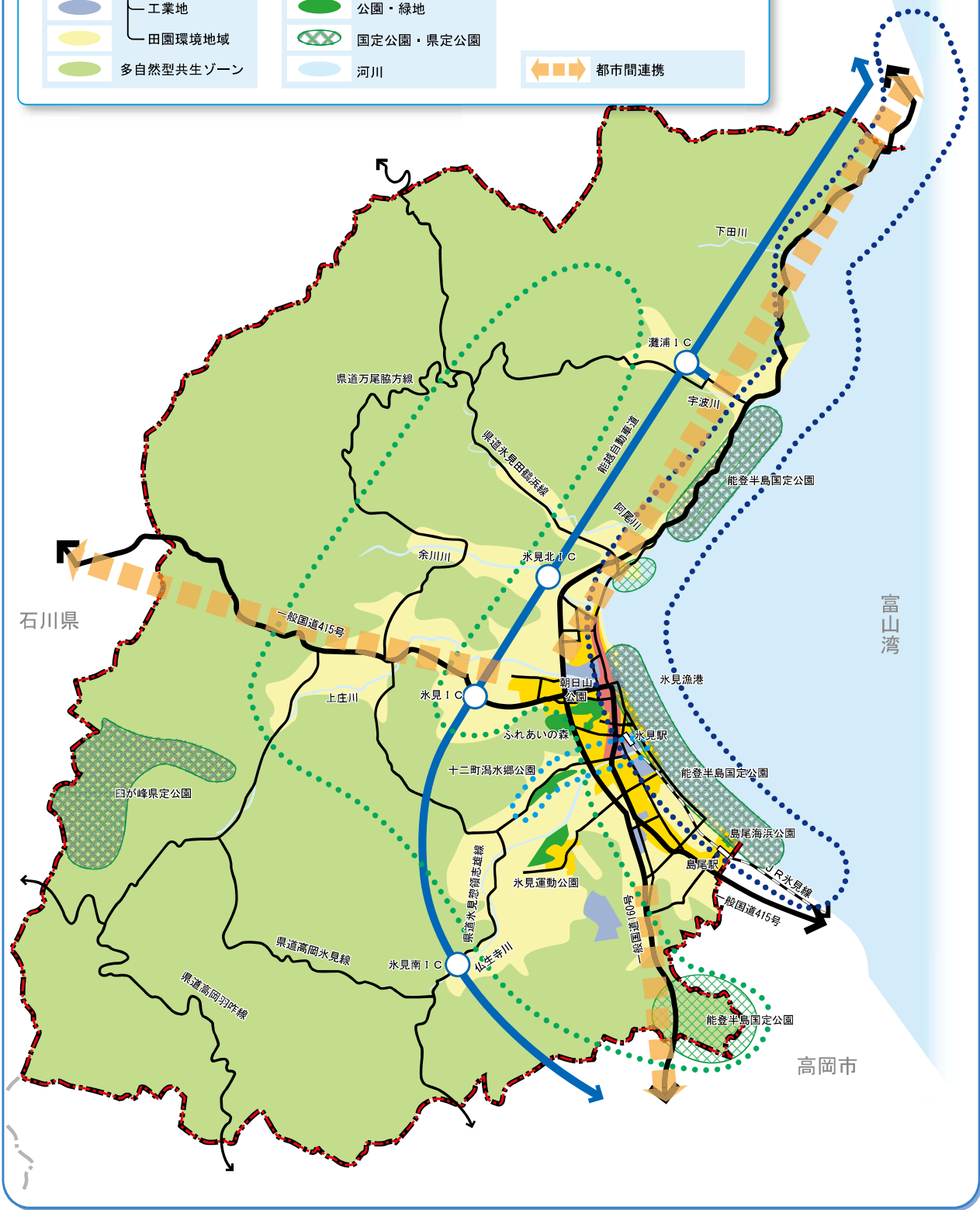
氷見都市計画
整備、開発及び保全の方針 概要図

Legend:

- 行政界 (Administrative Boundary): Represented by a dashed line.
- 都市計画区域界 (Urban Planning Region Boundary): Represented by a dash-dot line.

- | | |
|---|-----------|
|  | 自動車専用道路 |
|  | 道路 |
|  | J R |
|  | 公園・緑地 |
|  | 国定公園・県定公園 |
|  | 河川 |

- 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。