

砺波都市計画整備、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)

砺波都市計画区域マスタープラン

(砺波都市計画 整備、開発及び保全の方針)

令和●年●月

富 山 県

砺波都市計画 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 砺波都市計画区域

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・・・・・・・・	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 砺波都市計画区域

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、富山県西部の一級河川庄川によって形成された砺波平野の中央部に位置し、美しい散居村の景観を形成する田園地帯が広がっている。

J R城端線砺波駅周辺の市街地は、江戸時代の町立てに端を発しており、現在に至るまで本区域全体の中心的役割を担う地区として発展してきた。

人口については平成 17 年にピークを迎え、以降は減少傾向で推移しており、少子高齢化が進行しているが、住宅団地の開発や工場立地が用途地域外で進んでいる等、郊外への拡散化傾向が見られ、用途地域内に人口を集約するコンパクトなまちづくりが課題となっている。

土地利用については、土地区画整理事業により市街地が項次整備されてきているが、用途地域内にはまだ多くの農地が残る状態となっている。また、農村部では宅地開発等により散居村の景観が損なわれることが懸念されている。

交通基盤については、市内を南北に一般国道 156 号及び北陸新幹線と接続する J R城端線が、東西に一般国道 359 号が通っており、中心部に J R城端線砺波駅や北陸自動車道砺波インターチェンジ、高岡市との市域境界に高岡砺波スマートインターチェンジ、小矢部市との市域境界に北陸自動車道と東海北陸自動車道及び能越自動車道が交わる小矢部砺波ジャンクションを有する交通の要衝となっている。今後も交通の要衝地として、さらなる広域的な連携を図るため、公共交通も含めた周辺都市への交通ネットワークの強化と、健全な市街地形成を支える都市基盤の整備が課題となっている。

② 都市計画の基本理念

清流「庄川」と豊かな「里山」、そして「散居」に育まれた「花と緑のまち」を将来に継承するとともに、全ての市民が住みよさや幸せを実感し、いつまでも暮らし続けたい「選ばれるまち砺波」を目指すため、本区域の将来像及び都市づくりの基本理念を次のように掲げる。

～庄川と散居が織りなす花と緑のまち～

- みらいに活力をつなげる まちづくり
- なごやかな暮らしを育む 安心づくり

○ みらいに活力をつなげるまちづくり

商業施設の集積や企業誘致などにより砺波広域圏の中核としてふさわしい都市機能の集積を図る。

地域資源を活かした都市施設の有効活用や、内外の交流を促進する円滑な交通網の整備を進める。

○ なごやかな暮らしを育む安心づくり

散居村など景観の維持・保全及び継承に努め、砺波らしい美しい景観づくりを推進する。

豊かな自然環境を保全するとともに、道路や上下水道、その他都市施設の耐震化を進め、災害に強い安全で安心な都市づくりを進める。

2) 地域毎の市街地像

本区域では、地形などの自然的条件、土地利用の状況、日常生活上の交流範囲等を踏まえ、区域内を4つの地域に区分し、それぞれ以下のように市街地像を設定する。

① 砺波市街地地域

本区域の中核をなす JR 城端線砺波駅周辺の市街地であり、北陸自動車道をはじめ、一般国道 156 号や一般国道 359 号が交差する交通の要衝となっているほか、市役所、警察署、病院など主要な公共施設が立地している。

JR 城端線砺波駅周辺や大型商業施設周辺、幹線道路沿線については商業地として位置づけるとともに、その周辺を住宅地として位置づけ、土地区画整理事業等の面的整備などにより、都市機能と居住空間が近接する快適な市街地の形成を目指す。

北陸自動車道砺波インターチェンジや高岡砺波スマートインターチェンジ周辺及び国道沿道では、交通利便性を活かして工場、事業所などの集積を図る。

② 庄川市街地地域

庄川扇状地の扇頂部に位置する旧庄川町の市街地であり、地域住民の日常的な生活利便施設が集積するほか、市街地とその周辺には観光施設が多く立地している。

今後とも、商業施設や公共公益サービス施設等の立地誘導を図るとともに、良好な住環境を保全・形成する等、快適な市街地環境の形成に努める。また、庄川温泉郷や舟戸公園、県定公園に指定されているエリアなどについては、豊かな自然環境を活かした余暇活動の場としてレクリエーション機能の維持・拡充を図る。

③ 農村地域

郊外部の田園地帯であり、散居景観が残っている地域であるが、住宅団地等の開発による市街化が一部において進み、土地利用形態に変化がみられる。

このため、住宅団地や工場等の開発は用途地域内や工業団地適地へ誘導する等、無秩序な市街化を抑制するとともに、地域内の住宅や工場については緑の配置に配慮する等、良好な農地や散居景観との調和に努める。

④ 丘陵山間地域

本区域の自然環境の骨格を形成する庄川の東側丘陵地については、観光・レクリエーションの場として活用を図るとともに、優れた環境と景観の保全を図る。また、山裾に広がる集落地については、中心市街地との連携を図るとともに、生活環境の向上と各集落のコミュニティが健全に維持されるよう努める。

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 48,987 人で減少傾向にあり、今後もこの傾向が続くものと予想されている。

これまで、用途地域内への人口誘導が課題となっていたが、土地区画整理事業等による良好な市街地の形成と定住の促進に取り組んできた結果、用途地域内の人口は近年増加している。

また、白地地域においては、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

散居村に代表される豊かな田園環境や、庄川などの自然環境と、都市的土地利用との調和のとれた、ゆとりとうるおいのある生活環境を後世に継承するため、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 城端線砺波駅周辺の中心市街地や既存の大型商業施設、幹線道路の沿道等を商業地として配置し、それぞれの立地特性などに応じて既存商業施設の活性化及び商業施設の集積促進を図る。

このうち、中心市街地の商業地については、商業施設のみならず本区域の中核にふさわしい各種都市機能の集積を図るものとする。一般国道 156 号や都市計画道路豊町高道線、都市計画道路栄町苗加線など幹線道路沿道の商業地については、施設を利用する自動車交通が本線交通に支障を及ぼさないよう、駐車場の配置などに配慮するとともに本区域の都市軸にふさわしい沿道景観の創出を目指す。

庄川地域の観光施設が立地する地区においては、観光型の商業地を配置し、その土地利用を今後とも継続しながら、周辺のレクリエーション施設や庄川などの自然環境と一体となった人々のふれあいと交流の拠点として、機能拡充に努める。

b 工業地

既存の工業団地や矢木地域、北陸自動車道砺波インターチェンジ周辺等の工業系用途地域を工業地として位置づける。今後とも、居住環境や農村環境との調和を図りながら、既存企業の振興や新規企業の誘致等において適切な土地利用の誘導を図る。

また、北陸自動車道高岡砺波スマートインターチェンジ周辺については、交通便利性の高い工業地として適切な土地利用の誘導を図るため、地区計画、特定用途制限地域などの指定を検討する。

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。

c 住宅地

中心市街地の商業地の周辺及び幹線道路沿道の商業地の背後地等に住宅地を配置し、用途地域内へ居住誘導を図る。このうち、都市基盤の不十分な住宅地については、土地区画整理事業等の都市基盤整備により計画的な市街地形成を図る。

また、用途地域外における宅地開発については、散居村の環境・景観に配慮する。

② 土地利用の方針

a 土地の高度利用に関する方針

JR 城端線砺波駅周辺は、本区域全体の中心的役割を担う地区である。しかしながら JR 城端線砺波駅北側では密集市街地の改善、既存商店街の活性化が課題となっており、道路配置や街区構成の見直し、更に居住機能の確保が必要となっている。また JR 城端線砺波駅南側では、砺波駅南土地区画整理事業によって区画道路の整備が完了しており、今後も JR 城端線砺波駅北側と一体となった商業施設の集積、業務拠点の充実、居住環境の整備が求められている。

このことから、JR 城端線砺波駅周辺において、既存商業施設の活性化や中高層住宅などの建設促進によって土地の高度利用を推進し、本区域の中核にふさわしい魅力ある生活拠点市街地の形成を図る。

b 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

中心市街地の活性化を支えるまちなか居住を促進するため、特に JR 城端線砺波駅周辺については、商業・業務施設と住宅の用途の複合化を図る。

また、住宅地周辺に立地する工場のうち、環境悪化の要因となっているものについては、可能な限り住居との分離を図るなど、住工混在の解消に努める。

c 居住環境の改善又は維持に関する方針

JR 城端線砺波駅北側の既成市街地については、一部に狭隘な道路が多く、災害時の安全性の確保が懸念されていることから、土地区画整理事業や街路事業などの活用によって密集市街地の改善を図る。

住宅地のうち、既に土地区画整理事業が完了した区域においては、早期の住宅建設促進を図るとともに、地区計画、建築協定などの導入によって今後とも良好な街並みが維持されるよう努める。

また、その他の用途地域内のうち、未利用地が多く介在し、都市基盤の不十分な住宅地については、土地区画整理事業等による計画的な整備を進め、良好な居住環境の維持・形成を図る。

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するため、砺波チューリップ公園、砺波総合運動公園、舟戸公園を本区域の拠点的な緑地として位置づける。また、身近な憩いの場となる既存の都市公園の機能充実や利用促進に努める。

e 優良な農地との健全な調和に関する方針

本区域の農地は、散居村による美しい景観が形成されているが、住宅団地等の開発が進みつつあることから、今後は、建築形態規制の適用や条例等による規制・誘導策の導入などにより、都市と農村との調和を図る。

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

庄川東側の丘陵山間地域には、地すべり危険箇所や土石流危険渓流及び急傾斜地崩壊危険箇所が多く存在している。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、本区域は庄川等の流域に位置し、市街地の大部分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などの取組みにより、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

本区域を流れる庄川については、鮎などが生息する清流であり、多くの動植物の生息・生育地となっていることから、今後とも水辺の自然環境の保全を図る。庄川東側の丘陵地については、本区域における自然環境の核をなしていることから、森林などの保全を図るとともに、自然に親しむことができるレクリエーション地区としても活用する。

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、現用途地域への立地誘導を基本としながら、住宅・商業地等に対する需要に応じて、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検討する。

更に、白地地域のうち無秩序な開発が進展する可能性のある土地については、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

本区域では、北陸自動車道砺波インターチェンジが市街地南部に位置し、一般国道 156 号、一般国道 359 号がそれぞれ南北、東西方向の広域的な都市間連携を担う主要幹線道路として市街地を通過しているほか、多くの都市間連携を担う幹線道路が市街地から放射状に伸びているなど、交通の要衝となっている。

更に、北陸自動車道高岡砺波スマートインターチェンジが整備され、広域交通の利便性がより一層向上している。

今後も、都市間連携を担う幹線道路を適切に配置し、利便性の高い道路網の形成に努める。

市街地内においては、都市の骨格となる幹線道路を適切に配置するとともに、歩行者や自転車にとっての快適な道路空間の確保に努め、安全で円滑な道路網の形成を図る。

また、本区域の公共交通機関としては、鉄道や路線バス、市営バス、デマンド型交通などがあり、区域内にはＪＲ城端線砺波駅など３駅がある。今後も、これら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利便性の高い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

広域的な都市間連携を担う主要幹線道路として、都市計画道路国道 156 号線、都市計画道路国道 156 号（庄川）線、都市計画道路砺波福光線、都市計画道路国道 359 号バイパス線、都市計画道路出町庄東間国道 359 号バイパス線を配置する。また、環状機能を有する幹線道路として、都市計画道路栄町苗加線を市街地の外郭に配置する。

既成市街地内においては、都市計画道路中央町鷹栖線、都市計画道路駅前栄町線、都市計画道路杉木中神線、都市計画道路中神線、都市計画道路鍋島中神線、都市計画道路栄町鷹栖線の配置により、市街地の骨格となる幹線道路を整えとともに歩行者にも配慮した道路網の形成を図る。

また、公共交通については、市営バスやデマンド型交通、ＪＲ城端線等の公共交通機関の利便性向上を図るとともに、持続可能な交通ネットワークの形成により、誰もが利用しやすい地域公共交通の維持・活性化を推進する。

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・3・2 栄町苗加線
	3・4・5 中央町鷹栖線
	3・4・7 駅前栄町線
	3・5・1 5 春日町永福町線

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、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を創出するため、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、市街地及び農村部の未整備区域の早期完了を目指して整備を進める。

JR 城端線砺波駅周辺の市街地の浸水対策については、雨水幹線や貯留施設の整備などにより円滑な雨水の排除を図る。

b 河川

各河川や地域の特性を考慮して、護岸改修や砂防えん堤等の最適な治水施設を配置するとともに、農業用水などの利水など、総合的な対策の推進に努める。特に近年において局地的豪雨や台風被害などが多いことを考慮し、急激な宅地化などにより排水機能が低下している箇所については、国営附帯県営農地防災事業などを活用しながら、用排水路の整備や調整池の設置など総合的な排水対策を計画的に実施する。

庄川等においては、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。

また、庄川流域の各河川では国、県、市などあらゆる関係者が一体となって「流域治水」を推進し、浸水被害の軽減を図る。

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
流域下水道	小矢部川流域下水道
公共下水道	砺波公共下水道

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

本区域では、良好な市街地の形成を図るため土地区画整理事業を実施している。今後とも、未利用地が多く介在し、都市基盤の不十分な用途地域については、住宅需要、土地所有者の土地利用についての意向などを勘案しながら積極的に面的整備事業を推進し、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。

春日町地内においては出町東部第3土地区画整理事業による市街地の面的整備を進めているところであり、都市計画道路の整備とあわせた計画的な市街地開発事業の推進を図る。

② 市街地整備の目標

優先的におおむね10年以内に整備することを予定する市街地開発事業は次のとおりである。

地区名	事業
出町東部第3	土地区画整理事業

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

豊かな自然と身近にふれあうことができ広大なレクリエーション地となっている庄川や、増山城跡県定公園、夢の平県定公園などの丘陵地については、それぞれ川辺環境軸、山辺環境軸と位置づけ自然環境の保全を図る。

市街地の周辺に広がる農地は、砺波平野特有の美しい散居村を形成していることから、無秩序な市街化の抑制や散居村の景観に配慮した建築の誘導などによって、良好な農地や散居村の環境の維持・保全に努める。

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、身近に利用できる公園・緑地の整備を推進し、市民の憩いの場や地域コミュニティの場として機能するよう努める。

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

多くの動植物の生息・生育地である庄川等の河川や水田、庄川東側の丘陵地においては、生態系の保全にも配慮し、その保全を図る。

b レクリエーション系統の配置の方針

砺波チューリップ公園、砺波総合運動公園、舟戸公園を総合的なレクリエーション拠点、丘陵地内の県定公園、県民公園を週末型のレクリエーション拠点と位置づけ、それぞれの整備・充実を図る。

c 防災系統の配置の方針

市街地においては、災害時において避難救援活動の場所となる公園を適切に配置し、都市防災の向上を図るため、備蓄倉庫や非常用発電施設の設置など公園施設の機能向上を推進する。

庄川東側の丘陵山間地においては、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・充実を図る。

d 景観構成系統の配置の方針

散居村の景観を後世に伝えるため、水田と屋敷林、更に散居村の背景をなす丘陵山間地も含めて一体的に保全を図る。

また、砺波チューリップ公園を中心に市街地内及び周辺の都市公園を連絡する水と緑のネットワークを形成することにより、生活にうるおいをもたらす都市づくりを図る。

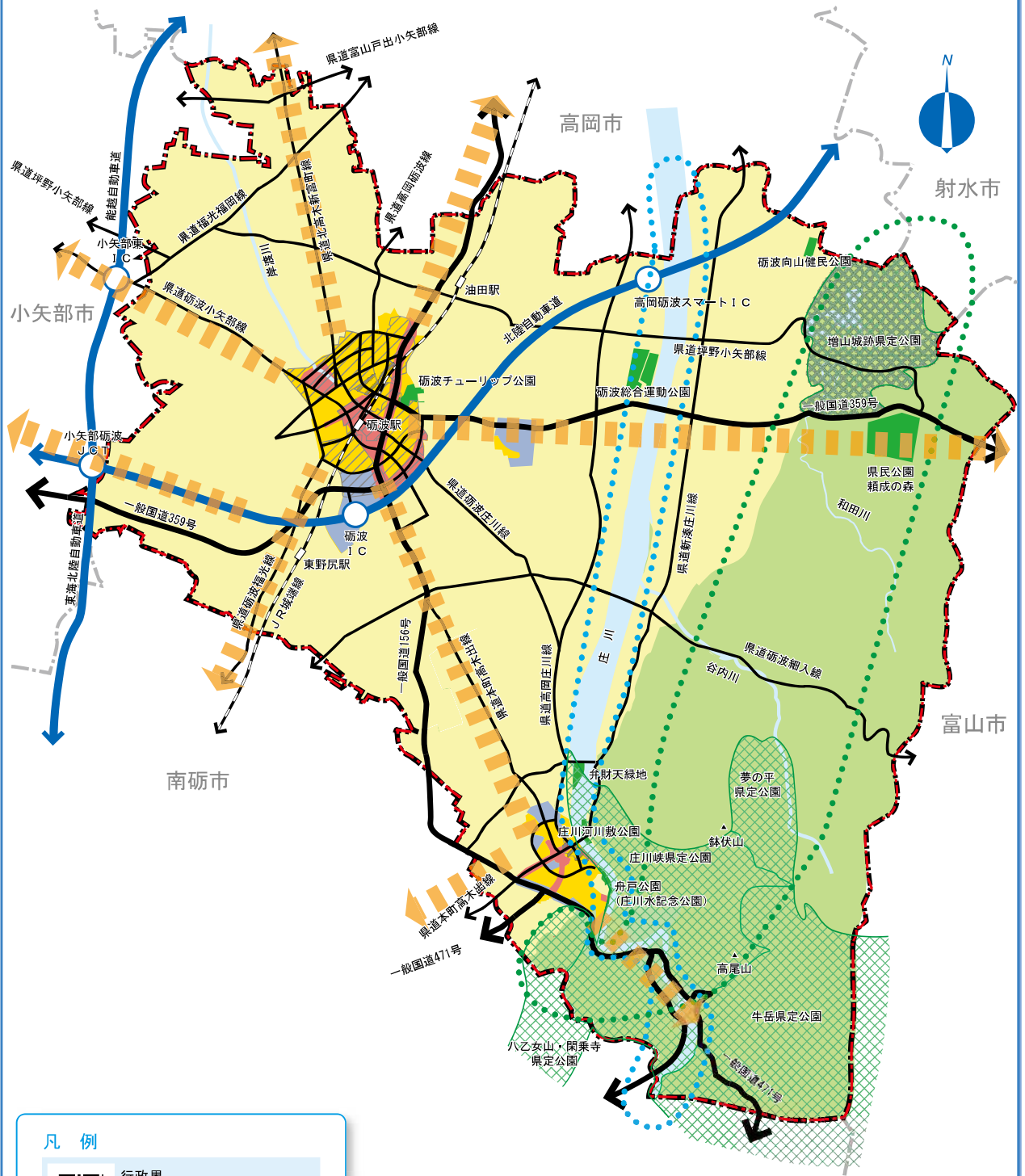
③ 主要な緑地の確保目標

優先的におおむね 10 年以内に整備することを予定する主要な公園等は次のと

おりである。

種 別	名 称
総合公園	砺波チューリップ公園
地区公園	舟戸公園

砺波都市計画 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
- J R
- 公園・緑地
- 県定公園
- 河川

- 土地区画整理事業など

- 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。