

# 富山南都市計画区域マスタープラン

(富山南都市計画 整備、開発及び保全の方針)

令和7年12月

富 山 県



# 富山南都市計画 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 富山南都市計画区域

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	23
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	24
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	25



## 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 4,248km<sup>2</sup>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、農家数や経営耕地面積はともに減少傾向にある。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 $\text{m}^3$ の約2倍となる9万7千 $\text{m}^3$ 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・デマンド型交通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 富山南都市計画区域

### 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

本区域は富山県の中南部に位置し、北は富山平野の一面を形成し、南は岐阜県の標高 300～1,000mの山々に接している。区域内は、江戸時代から越中と飛騨を結ぶ宿場町として栄え発展してきた大沢野地域、豊かな自然環境に恵まれた大山地域、「おわら」など伝統ある文化と風情ある街並みのある八尾地域、広大な田園地帯が広がる婦中南部地域に分かれている。

本区域の人口は全体として減少傾向にあるほか、約3人に1人が65歳以上の高齢者であり、本格化する人口減少と少子高齢化に備え、引き続き地域ごとの拠点や公共交通沿線等の既成市街地へ人口誘導を図るとともに、郊外部においては既存集落の維持が課題となっている。

土地利用については、地域ごとの拠点や公共交通沿線を中心に、それぞれ商業地や住宅地が形成されているほか、郊外部においては、主として農用地としての利用がなされ、集落や住宅団地、工業団地が点在している。また、既成市街地等においては、空き地や空き家等の低未利用の都市空間が増加傾向にあり、荒廃化や住環境の悪化による都市の活力低下が懸念されている。このため、引き続き地域ごとの拠点や公共交通沿線における、住居や住民の日常生活に必要な都市機能の集積を促進するとともに、郊外部における無秩序な開発の抑制や空き地・空き家等の利活用により、計画的な土地利用の推進を図っていく必要がある。

交通基盤については、地域高規格道路富山高山連絡道路の早急な整備が課題となっているほか、既成市街地と富山市中心部を結ぶ幹線道路や既成市街地同士を東西に連絡する道路等、都市間を連携する道路網の構築が求められている。また、JR高山本線や富山地方鉄道不二越・上滝線、既成市街地と富山市中心部を結ぶバス路線等、公共交通の維持・活性化も課題となっている。

産業については、富山テクノポリスの拠点である富山八尾中核工業団地等の工業地において、医薬品や電子部品、ICTなどの先端技術産業の振興を図ることが求められている。

商業については、大型店の進出やインターネット販売の普及等の影響により地元商店街の低迷が続いており、その再生が求められている。

##### ② 都市計画の基本理念

本区域の恵まれた自然環境や地域文化を活かして、ゆとりと活力のある個性的な都市づくりを進めていくため、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・まち・自然が調和する活力都市～

- すべての人が輝き安心して暮らせる都市づくり
- 安心・安全で持続性のある魅力的な都市づくり
- 人が集い活気にあふれ希望に満ちた都市づくり
- 共生社会を実現し誇りを大切にする協働の都市づくり

○ すべての人が輝き安心して暮らせる都市づくり

誰もが住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、生活環境の整備や地域コミュニティの構築を図る。

○ 安心・安全で持続性のある魅力的な都市づくり

人にも自然にもやさしく、強靱で回復力のある安心で安全なまちづくりを令和6年能登半島地震「富山市復旧・復興ロードマップ」とも連携し推進するとともに、地域の個性や自然環境、拠点性を生かした、コンパクトで潤いと安らぎのある魅力的なまちづくりに努める。

○ 人が集い活気にあふれ希望に満ちた都市づくり

新たな価値を創出する産業づくりなど産業の活力を強化し、あらゆる人が集い、いきいきと働ける希望に満ちたまちづくりを進める。

○ 共生社会を実現し誇りを大切にする協働の都市づくり

地域コミュニティを強化し、安らぎのあるまちづくりを進める。

## 2) 地域毎の市街地像

本区域では、地形等の自然的条件、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。

また、都市間連携の役割を担う幹線道路を適切に配置するとともに、既存の鉄道やバス路線等の公共交通の維持・活性化を図り、各地域間や富山市中心部とが連携したまちづくりを推進する。

### ① 大沢野地域

大沢野行政サービスセンター及びJR高山本線笹津駅周辺については、大沢野地域の拠点として位置づけ、地域住民の日常的な生活に必要な都市機能の集積を促進するとともに、公共交通の活性化による拠点集中型のコンパクトなまちづくりを推進する。

一般国道41号沿道については、沿道型の商業施設や行政施設、業務施設等が立地することから、周辺環境に配慮しながら、適切に商業・業務地の形成を図る。

一般国道 41 号沿道の背後地に位置する下大久保、上大久保、上二杉、長附、八木山等の地区については、戸建住宅を中心とした住宅地として、自然環境と調和した豊かさやうるおいが感じられる良好な住環境の形成を目指す。また、その他の既存住宅地については、生活道路の改善や防災に配慮した街並み整備等を推進し、安全で安心して暮らせるまちづくりに努める。

中大久保、高内、西大沢地区については、工業地として位置づけ、市街地中心部において立地する工場付近の住工混在の解消を図るとともに、環境に配慮した工業地の形成を目指す。

## ② 大山地域

富山地方鉄道不二越・上滝線上滝駅周辺については、大山地域の拠点として位置づけ、地域住民の日常的生活に必要な都市機能の集積を促進するとともに、公共交通の活性化による拠点集中型のコンパクトなまちづくりを推進する。

大庄等の地区については、人口及び既存コミュニティを維持するための良好な生活環境の形成に努める。

富山国際大学周辺については、既存の学術文化機能の集積を活かして、教育・研究・研修施設等大山研究学園都市にふさわしい土地利用の誘導を図る。

## ③ 八尾地域

八尾行政サービスセンター及びＪＲ高山本線越中八尾駅周辺については、八尾地域の拠点として位置づけ、地域住民の日常的生活に必要な都市機能の集積を促進するとともに、公共交通の活性化による拠点集中型のコンパクトなまちづくりを推進する。

旧町部については、古くから聞名寺の門前町として栄え、段丘状の地形に形成された歴史的街並みや、「おわら」、「曳山」に代表される伝統文化・工芸等の豊富な観光資源が凝縮された地区であることから、今後も歴史的街並みや石垣景観の保全を図るなど、一層の魅力の向上を目指す。

八尾町黒田、八尾町大杉、八尾町高善寺等の地区については、無秩序な市街化を抑制しながら、人口及び既存コミュニティを維持するための良好な生活環境の形成に努める。

富山八尾中核工業団地については、工業地として位置づけ、今後も工業振興を図る。

## ④ 婦中南部地域

平坦地に広がる田園地帯については、無秩序な市街化を抑制し、良好な農地の維持保全を図るとともに、点在する住宅団地や工業団地等において緑の配置に配慮するなど、周辺環境との調和を図る。

既存集落については、人口及び既存コミュニティを維持するための良好な生活環

境の形成に努める。

### 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。

都市施設の整備等に関しては、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 58,667 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、公共交通沿線への居住推進により、民間開発による良好な市街地の形成が図られた結果、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、今後人口の減少が予想され、今後も公共交通沿線への居住推進を継続することにより、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

豊かな田園環境と地域の歴史・文化の保全を図りながら、快適で個性ある都市づくりを実現するため、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

公共交通の活性化による拠点集中型のコンパクトなまちづくりを推進するため、大沢野地域における行政サービスセンター及びＪＲ高山本線笹津駅周辺、大山地域における富山地方鉄道不二越・上滝線上滝駅周辺、八尾地域における行政サービスセンター及びＪＲ高山本線越中八尾駅周辺を、それぞれの地域住民の日常的な生活に必要な都市機能が備わる拠点として位置づけ、公共交通の充実を図りながら、最寄り品小売業や金融機関等の身近な商業施設の集積を促進し、交通便利性の高い商業地の形成を図る。

##### b 工業地

富山テクノポリスの拠点である富山八尾中核工業団地は、先端技術産業の集積地として、今後も工業振興を図る。

大沢野地域や婦中南部地域等における既存工業地については、一般国道４１号等の幹線道路や富山空港へのアクセスに優れた工業地として活用を図る。また、農林業との調和を図りながら、立地需要に応じた新たな工業地の配置を検討する。

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

公共交通の活性化による拠点集中型のコンパクトなまちづくりを推進するため、ＪＲ高山本線や富山地方鉄道不二越・上滝線の鉄道及び運行頻度が高いバス路線の沿線の徒歩圏のうち、工業専用地域、工業地域及び災害リスクの高い区域を除く用途地域が設定されている区域を、居住を推進する地区として位置づけ、交通便利性の高い住宅地の形成を図る。

なお、八尾地域では、風格ある歴史的な街並みを継承する取り組みが進められていることから、これをより一層推進し、八尾ならではの文化に根ざした地区の形成を目指す。

##### ② 土地利用の方針

##### a 土地の高度利用に関する方針

ＪＲ高山本線の笹津駅や越中八尾駅、富山地方鉄道不二越・上滝線の上滝駅等、鉄道の駅周辺においては、交通結節点にふさわしく、最寄り品小売業や金融機関、



公共公益施設等の集積を促進するなど土地の高度利用に努め、賑わいのある商店街及び駅前空間の形成を図る。

**b 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針**

住居系用途地域において、住環境に悪影響を及ぼす工場が混在している地区があることから、企業の機能拡充や建て替えに合わせて工業地への立地誘導を行い、用途の純化を図る。

**c 居住環境の改善又は維持に関する方針**

既成市街地においては土地利用の混在がみられることから、適正な用途配置に基づき、秩序とうるおいのある快適な居住環境の形成を図る。

また、空き地や空き家等の低未利用の都市空間が増加傾向にあり、荒廃化や住環境の悪化による都市の活力低下が懸念されていることから、空き地・空き家等の利活用を推進することにより、居住環境の改善に取り組む。

伝統的な町屋形態を保有する住居については、その維持・保全に努めるとともに、歴史的な街並みとの調和を図りつつ、防災性の確保や現在のライフスタイルに対応した居住環境づくりを推進する。

新たな住宅地の整備に当たっては、農林業との調和を図りながら地区計画や建築協定等の導入により、ゆとりある良好な居住環境の形成を図る。

**d 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針**

本区域内には、郊外部に広がる田園地帯のほか、神通川、常願寺川、熊野川によってそれぞれ形成された河岸段丘斜面の樹林地や、井田川及び別荘川沿いに連なる斜面緑地・石垣、大山研究学園都市周辺や城ヶ山、古里地区周辺等の里山林等、良好な緑地が広がっている。また、殿様林緑地や常西合口用水沿いの桜並木や松並木、聞名寺の社寺林等は、身近な緑地として地域住民の憩いの場となっている。

これらの緑は都市の貴重な自然環境であるとともに、都市生活にうるおいをもたらす景観となっていることから、保全に努める。

**e 優良な農地との健全な調和に関する方針**

郊外部においては、優良農地の保全に努めるとともに、無秩序な市街化を抑制し、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**

本区域内には、急傾斜地崩壊危険箇所や地すべり危険箇所、土石流危険渓流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の指定等により開発の抑制や災害リスクが低い地域への居住誘導等に努める。

また、本区域は、神通川や常願寺川等の流域に位置していることから、市街地の一部が浸水想定区域に含まれており、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などを推進する。

#### **g 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針**

神通川、常願寺川、熊野川によってそれぞれ形成された河岸段丘斜面の樹林地や、井田川及び別荘川沿いに連なる斜面緑地・石垣、大山研究学園都市周辺や城ヶ山、古里地区周辺等の里山林等の緑地は、都市景観や都市環境上貴重な資源となっており、今後も保全に努める。

#### **h 計画的な都市的土地利用の実現に関する方針**

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、住宅地や工業地等の需要に応じて、農林業との調和を図りながら用途地域の見直しを検討する。

さらに、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、都市計画における諸制度を活用し、適正な土地利用コントロールを図る。

## 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、富山市中心部方面への幹線道路として一般国道41号、一般国道472号、県道富山八尾線、県道富山上滝立山線が、東西方向の幹線道路として県道立山山田線が市街地を通過しており、大沢野、大山、八尾地域の各拠点や富山市中心部との都市間連携の役割を担っている。

さらに、地域高規格道路富山高山連絡道路の一部である都市計画道路富山南線の整備により、広域交通の利便性がより一層向上することが期待されていることから、その早期整備を目指すとともに、この道路へのアクセス道路や都市間連携の役割を担う幹線道路を適切に配置し、道路網の形成を図る。市街地内においては、都市の骨格を形成する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、鉄道や路線バスなどがあり、区域内にはJR高山本線の笹津駅や越中八尾駅等4駅、富山地方鉄道不二越・上滝線の上滝駅等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、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

地域高規格道路富山高山連絡道路の一部である都市計画道路富山南線を配置するとともに、この道路へのアクセス道路の充実を図る。

大沢野、大山、八尾地域の各拠点や富山市中心部を結ぶ道路として、一般国道41号、一般国道472号、県道富山八尾線、県道立山山田線、県道富山上滝立山線等を配置し、都市間連携の強化を図る。

都市内においては、都市計画道路大久保小線や、都市計画道路長附加納線、都市計画道路上大久保上二杉線等、市街地の骨格となる幹線道路を配置するとともに、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、公共交通については、JR高山本線笹津駅や越中八尾駅、富山地方鉄道不二越・上滝線上滝駅等において、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。さらに、路線バスの利用促進に努め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・4・3 大久保小線
	3・4・4 長附加納線
	3・4・6 富山南線

## 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等重要な役割を担うことから、整備を促進し、早期の完了を目指していく。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、地理的特性を踏まえ、効率的な方法により計画的に施設の統合を図るとともに、老朽化した施設の更新を図る。

雨水については、円滑な排除や貯留・浸透機能の向上を図り、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。

### ② 主要な施設の配置の方針

#### a 下水道

汚水については、整備が概成しているため、老朽化により処理機能が低下している施設については更新等を図る。

市街地の浸水対策については、大沢野地域・婦中地域等の雨水幹線の整備により、円滑な雨水の排除を図る。

#### b 河川

各河川や地域の特性を総合的に考慮して、最適な治水施設を配置するとともに、神通川、常願寺川、熊野川、井田川等においては、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・繁殖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	富山公共下水道

### 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、これまで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。

今後も、公共交通沿線の用途地域内の未利用地が多く残り低密度で都市基盤も不十分な地区において、土地所有者等の合意形成を図りながら、土地区画整理事業等の面的整備事業の導入を検討するなど、良好な市街地の形成に努めるものとする。

#### 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

本区域には、神通川や常願寺川等により形成された河岸段丘斜面や、市街地周辺の丘陵地などにおいて良好な自然環境が広がっており、人々の暮らしにやすらぎを与えるこれらの空間は、都市景観や都市環境上貴重な資源となっている。

このうち、神通川、常願寺川、井田川については川辺環境軸として位置づけ、河川空間の整備・保全に努めるとともに、猿倉山森林公園や寺家公園、大沢野公園、大山研究学園都市、城ヶ山公園、古里地区等の丘陵地については山辺環境軸として位置づけ、環境の保全・活用を図る。

さらに、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・緑地の整備を推進する。

##### ② 主要な緑地の配置の方針

###### a 環境保全システムの配置の方針

本区域内には、郊外部に広がる田園地帯のほか、神通川、常願寺川、熊野川によってそれぞれ形成された河岸段丘斜面の樹林地や、井田川及び別荘川沿いに連なる斜面緑地・石垣、大山研究学園都市周辺や城ヶ山、古里地区周辺等の里山林等、良好な緑地が広がっている。

これらは多様な生物が生息する自然性の高い空間となっているほか、都市景観や都市環境上貴重な資源となっていることから、その環境の保全を図る。

###### b レクリエーションシステムの配置の方針

地域住民の憩いと交流の場として、大沢野運動公園、猿倉山森林公園、寺家公園、城ヶ山公園、八尾西山公園、殿様林緑地等をレクリエーションの拠点として位置づける。

###### c 防災システムの配置の方針

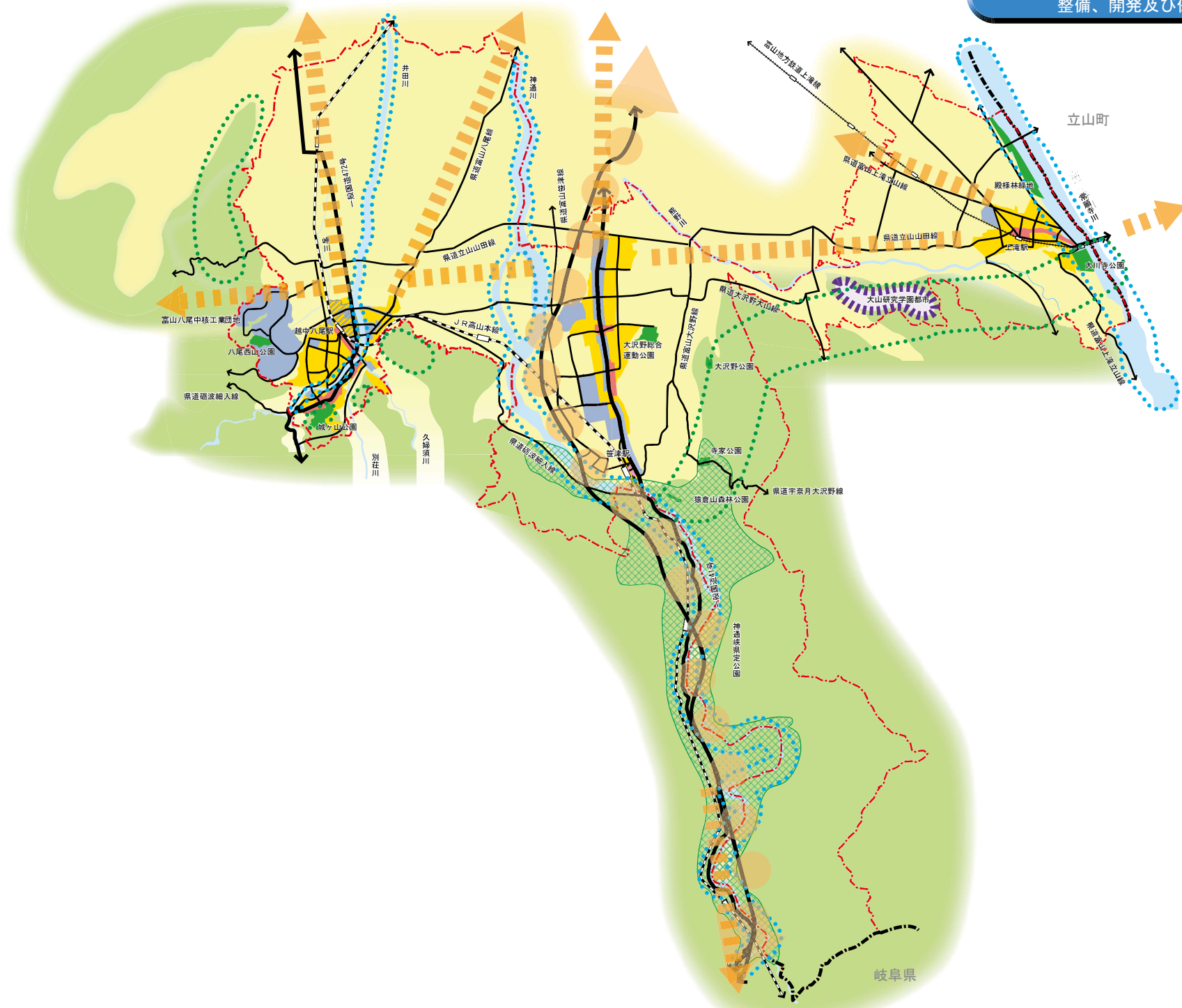
市街地においては、災害時において避難救援活動の場所となる公園を適切に配置し、都市防災の向上を図る。

また、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を図る。

###### d 景観構成システムの配置の方針

郊外部に広がる田園地帯のほか、神通川、常願寺川、熊野川によってそれぞれ形成された河岸段丘斜面の樹林地や、井田川及び別荘川沿いに連なる斜面緑地・石垣、大山研究学園都市周辺や城ヶ山、古里地区周辺等の里山林等は、本区域の景観を形成する重要な緑地であることから、今後もその保全に努める。

富山南都市計画  
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
  - 地域高規格道路
  - 道路
  - 富山地方鉄道
  - 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