

黒部都市計画区域マスタープラン

(黒部都市計画 整備、開発及び保全の方針)

令和7年12月

富 山 県

黒部都市計画 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 黒部都市計画区域

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、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 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。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">○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 黒部都市計画区域

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、富山県の北東部に位置し、3千m級の北アルプスの高峰から、秘境黒部峡谷とその雄大な自然を望む湯の街宇奈月温泉、清流黒部川の恩恵を受けた肥沃な里山地域、名水百選に認定されている黒部川扇状地湧水群、さらには、天然のいけすといわれる水深1千mの富山湾まで、比較的近距离の範囲内で、山・里・川・海が一体となった豊かな自然環境と観光資源を有する。

人口は、近年減少傾向を示しているが、核家族化の進行もあって、世帯数は増加傾向を示している。

土地利用については、既成市街地の人口減少、低密度化が進む一方で、市街地周辺部での宅地化や商業施設の立地が進行しており、既成市街地内における快適な居住環境の整備を含めた適正な土地利用の誘導が課題となっている。

交通基盤に関しては、平成27年に開業した北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅やあいの風とやま鉄道線、中心市街地と宇奈月温泉を結ぶ富山地方鉄道本線のこれら鉄道が公共交通網の基軸となっている。また、道路では、市内の主要幹線である一般国道8号入善黒部バイパスが4車線化整備中である。こうした鉄道の各駅と市内を結ぶ交通ネットワーク化が重要であり、利便性の高い交通ネットワークの構築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。このほか、令和6年1月に発生した能登半島地震では、落石による通行規制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。一方、中心市街地においては、高齢者にも利用しやすい移動手段を検討するとともに、暮らしの足をより充実させる「出かけやすいまちづくり」の仕組みづくりも必要となっている。

また、県内有数の工業地帯である本区域は、金属製品製造業を中心として発展してきたが、近年は地球温暖化を起因とする環境に対する意識の高揚や、産業のグローバル化、飛躍的な技術革新などにより、環境への配慮、技術の高度化が求められる時代となっており、DXの推進や脱炭素化など新たな産業基盤の整備や、企業の誘致、中小企業への支援などが必要となっている。

② 都市計画の基本理念

本区域が持つ豊かな自然環境やふるさとの歴史・生活・文化を有機的につなぎ、魅力ある都市づくりを推進するため、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。

～住民の参画と協働による魅力あるまちづくりとその見える化～

魅力創出に向けた取組を効果的に進め、検討状況を見える化しながら、住民の皆さんと一緒にまちづくりを考える。

- 交通ネットワークを活かした都市づくり
- 地域（山・里・川・海）の特性を活かした都市づくり
- 安全で安心して暮らせる都市づくり
- 自然と共生し、景観に配慮した都市づくり

- 交通ネットワークを活かした都市づくり

幹線道路の整備や公共交通の充実により、それぞれの地域が有機的に連携し、コンパクトで魅力的な都市づくりを進める。

- 地域（山・里・川・海）の特性を活かした都市づくり

本区域の変化に富んだ美しい自然や、多彩な歴史文化などの地域資源を活かし、魅力的な都市づくりを進める。

- 安全で安心して暮らせる都市づくり

都市災害への対応や公共公益施設のバリアフリー化などを推進し、安全・安心で快適な都市の実現に努める。

- 自然と共生し、景観に配慮した都市づくり

本区域の豊かな自然を守るため、生物多様性を尊重しながら、保護・保全に取り組み、美しい景観に配慮した魅力的な都市づくりに努める。

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3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 扇状地ゾーン

黒部川扇状地の扇央部に位置し、東西と南北の交通軸が交差するなど、本区域の中心となる地域である。しかし、中心市街地である三日市地区においては、人口が減少するとともに、空き家や空き店舗が散在し、商業等の活力低下が顕在化している。このことから、居住誘導を集中的に進めると同時に、空き家や空き店舗の利活用を促進する。また、都市機能の更新や導入を図るとともに、中心市街地において、高齢者にも利用しやすい移動手段を検討し、暮らしの足を充実させ、出かけやすい、出かけて楽しい魅力的な市街地の形成に努める。

また、駅の利便性向上を図るための必要な施設整備を計画するとともに、駅周辺においては、適切な土地利用の推進に努める。

② 海辺ゾーン

黒部川扇状地の扇端部に位置し、海岸線に沿って既成市街地が形成されている地域であり、黒部駅の西側や生地駅の南東において、大規模な工場が立地する工業地を有している。

生地地区においては、今後とも黒部漁港を核とした特色のある経済活動を活かし、ていくとともに、良好な居住環境の形成に努める。また、美しい海岸線と漁港周辺の街並みの景観を保全し、歴史と風格を持つ漁業のまちを目指す。

石田地区においては、市街地内の基盤整備を進め、臨海部における生活環境の向上を図る。また、石田フィッシャリーナを核に海洋レクリエーションの拠点としての機能を高めていく。さらに、一般国道8号に面する交通利便性に優れた道の駅KOKO くらべ周辺は、地域振興に貢献する観光・交流・にぎわい拠点としての土地利用を図る。

このほか、生地駅周辺では、地元振興会などが民間企業と連携し、まちづくり構想を進めており、地元や民間企業との適切な役割分担のもと、相互に連携しながら、適切な土地利用の推進を図る。

③ 山岳ゾーン

東西を急峻な山地に挟まれ峡谷地形の僅かな平坦地に形成された、県内最大規模の温泉地である宇奈月温泉地区を中心とする地域である。

今後は、北陸新幹線や黒部宇奈月キャニオンルート的一般開放による効果を十分に活かし、観光地としての魅力を高めながら、自然と調和した宇奈月温泉らしい街並み景観の創出等に努める。

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 年現在 39,443 人で減少傾向にあり、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、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

近年、市街地の拡散により、既成市街地の中心部では空洞化が進み、周辺部では無秩序な宅地化がみられる。このため、三日市、生地及び石田地区の各市街地においては、適正な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。

宇奈月温泉地区は、近年の土地利用状況を勘案し、当面、用途地域の指定は行わないこととするが、今後の開発動向や地区の特性を踏まえて、周辺の自然環境に調和した適正な土地利用を推進する。

a 商業地

三日市地区の商業地については、黒部駅と県道魚津入善線を結ぶ道路沿いや、電鉄黒部駅前、東三日市駅周辺が商業地であることから、今後も、都市機能の充実・集積を図り、本区域の核となる商業地の形成を図る。

生地地区の既存商業地については、地区の生活に密着した商業地としての機能維持を図るとともに、黒部漁港周辺においては、観光型の魅力ある商業地として充実を図る。

石田地区における電鉄石田駅などの商業地については、地区の生活に密着した商業地としての機能維持を図る。

宇奈月温泉地区については、空店舗の利活用や温泉街全体の良好な景観形成により、観光地としての魅力の向上を図る。

b 工業地

工業地域又は工業専用地域として用途地域が指定されている3地区や、黒部インターチェンジ周辺に立地する工場については、今後も工業地として位置付け、工業基盤の整備や工場の集積を図る。また、一部未利用の新石田企業団地においては、企業の集積に努める。

黒部駅に近接し、工業地としての利用が行われていない地区については、中心市街地の活性化に向け、地域住民や関係団体と調整しながら、適切な土地利用を検討する。

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

市街地のうち、密集市街地や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を活用し、計画的な市街地形成を図る。

新たな住宅需要に対しては、コンパクトなまちづくりを進める観点から、黒部市立地適正化計画で設定した居住誘導区域を中心に立地誘導を図る。

② 土地利用の方針

a 土地の高度利用に関する方針

三日市地区では、黒部駅前からの幹線道路沿いに商業地が形成されているが、近年は空き家・空き店舗が見られる等、活力の低下が顕在化していることから、黒部市立地適正化計画に基づき、商業、医療、文化、行政などの都市機能の充実・集積を図り、土地の高度利用を進めることで、出かけやすい、出かけて楽しい魅力的な市街地の形成に努める。

また、宇奈月温泉地区では、高容積の建築物が集積していることから、今後とも土地の高度利用を図り、魅力ある観光拠点の形成を図る。

b 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

沿道型商業施設の立地が見られる県道魚津入善線沿道等においては、一般国道8号入善黒部バイパス整備による交通の変化に伴い、沿道の土地利用の転換が予想されることから、周辺の居住環境と調和した用途への転換を検討する。

宇奈月温泉地区においては、温泉地にふさわしい環境を創出するため、必要に応じて地区計画等の活用を検討する。

なお、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

木造住宅が密集している市街地においては、土地区画整理事業等の実施により、防災性と居住環境の向上を図る。

また、地域特性を活かした快適で魅力ある居住環境の形成を図るため、地区計画等の活用を検討する。

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、黒部市総合公園や宮野運動公園、中ノ口緑地、黒部川緑地など緑豊かな空間が配置され、市民の憩いの場となっている。これらは、都市の貴重な自然環境であり、維持・保全に努める。また、中心市街地の公園や散歩道について、適正な維持管理に努める。

e 優良な農地との健全な調和に関する方針

市街地周辺部の農地については、住宅団地等の開発が進んでいることから、積極的に優良農地の保全に努めるとともに、無秩序な市街化を防止し、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

本区域には、上流域に急峻な山岳地を有する黒部川をはじめとして大小の河川

が数多く存在し、自然災害の発生が懸念される。また、土石流危険渓流や急傾斜地崩壊危険箇所が多くあり、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、本区域は黒部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

黒部川とその流域に広がる扇状地には、貴重な自然と良好な田園景観が残されていることから、本区域の環境形成の核として、今後も保全に努めていく。

h 計画的な都市的土地利用の実現に関する方針

黒部宇奈月温泉駅及び北陸自動車道黒部インターチェンジ周辺は、県東部の玄関口にふさわしい地域となるよう、景観に配慮するとともに、適切な土地利用が図られるよう、必要に応じて地区計画等の活用を検討する。

黒部駅及び生地駅周辺は、新たな都市的土地利用が予想されるため、適正な土地利用の配置に努める。

また、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も、適正な土地利用コントロールを図るため、地区計画等の活用を検討する。

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

本区域では、北陸自動車道、一般国道8号入善黒部バイパス、県道魚津入善線及び県道魚津生地入善線を南北方向の軸となる主要幹線道路として、また、県道黒部宇奈月線、市道新堂中新線を東西方向の主要幹線道路として位置付け、都市間連携の強化を図る。

市街地を南北に貫く主要幹線道路については、通過交通を処理するための代替路線の整備を進めるものとする。

今後も、都市間連携を担う主要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は、北陸新幹線の1駅、あいの風とやま鉄道線の2駅、富山地方鉄道本線の16駅があり、これら鉄道を補完する形で路線バスやデマンドタクシーが運行している。「鉄道を基軸とした公共交通網」を維持し、より出かけやすいまちづくりを進める観点から、今後は、駅やバス停の機能向上や中心市街地での高齢者にも利用しやすい移動手段の検討等、公共交通環境の整備に努めるとともに、公共交通の維持・活性化を図りながら、地域社会を支えていく持続可能な公共交通網の構築を目指す。

② 主要な施設の配置の方針

南北方向の主要幹線道路として、都市計画道路入善・黒部・魚津8号バイパス線を配置することにより、市街地の通過交通を処理し、日常的な交通混雑の緩和を図る。あわせて、このバイパスと黒部宇奈月温泉駅とを連絡する都市計画道路新駅中新線や、都市計画道路新駅中新線と三日市地区とを連絡する都市計画道路前沢植木線を配置し、黒部宇奈月温泉駅と黒部市街地及び隣接市町村とのアクセス強化を図る。

また、都市内においても、三日市地区と石田地区を連絡する都市計画道路南線や、宇奈月温泉地区へ向かう県道黒部宇奈月線、都市の骨格となる都市計画道路三日市新光寺線、都市計画道路前沢荻生線、都市計画道路黒部宇奈月線等を配置することにより、都市内交通の円滑化を図るとともに歩行者にも配慮した道路網の形成を図る。

公共交通については、「鉄道を基軸とした公共交通網」を維持するため、在来線駅のパークアンドライド機能の向上や主要バス停での上屋整備などの待合環境の改善を図る。また、中心市街地において、高齢者にも利用しやすい移動手段を検討するとともに、公共交通全体の利用促進に努め、地域社会を支えていく持続可能な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・3・10 入善黒部魚津8号バイパス線
	3・3・13 新駅中新線
	3・4・1 三日市新光寺線
	3・4・3 前沢大布施線
	3・4・4 前沢荻生線
	3・4・6 南線
	3・4・11 黒部宇奈月線
	8・7・1 黒瀬川右岸歩行者専用道路1号線
	8・7・2 黒瀬川右岸歩行者専用道路2号線

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依拠して、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、市街地及び市街地周辺における未整備地区の早期完了に努める。また、老朽化により処理機能が低下している施設については、施設の更新を図る。

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、黒部川、黒瀬川などにおいては、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	黒部公共下水道

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付けが必要なものを、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

用途地域内では、良好な市街地形成を図るため、中心市街地においては、三日市地区の東部に位置する三日市保育所周辺地区で、居住環境の向上を目指して土地区画整理事業を進めている。

また、適切な土地利用が図られていない地区に対しては、面的整備事業の導入など、都市基盤の整備を検討する。

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
三日市保育所周辺	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

黒部川や片貝川、仁助川などを川辺環境軸と位置付け、名水の里にふさわしい環境づくりを進め、水と緑のネットワークの形成を図る。

立山連峰を背景とする雄大な黒部峡谷は、日本を代表する自然景観となっていることから、黒部峡谷の入口となる山裾一帯を山辺環境軸と位置付け、保全に努める。

富山湾に面した松林や砂浜などに代表される海岸線を海辺環境軸と位置付け、その保全・活用を図る。

ゆとりとうるおいのある快適で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 環境保全系統の配置の方針

黒部川をはじめ、多くの小動物が生息する小川や水路、区域の南東部に広がる緑豊かな丘陵地などの自然環境は、生態系の保護の観点から、その保全に努める。

b レクリエーション系統の配置の方針

地域住民の憩いと交流の場として、黒部市総合公園、宮野運動公園、中ノ口緑地、黒部川緑地などを総合的なレクリエーション拠点として位置付け、その充実を図る。

また、都市公園の再整備や管理運営に民間事業者の資金やノウハウを活用することを検討するとともに、住民が身近に利用できる街区公園の整備を図る。また、中心市街地では、「歩きたくなる歩道」、「時間をかけて休みたくなる公園」など、魅力創出に向けた公園整備の検討を進める。

c 防災系統の配置の方針

密集市街地においては、地域住民が安心して快適に暮らせるよう、面的整備事業等の活用を図る。また、災害時には、指定緊急避難場所ともなる公園を適切に配置する。

丘陵地においては、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

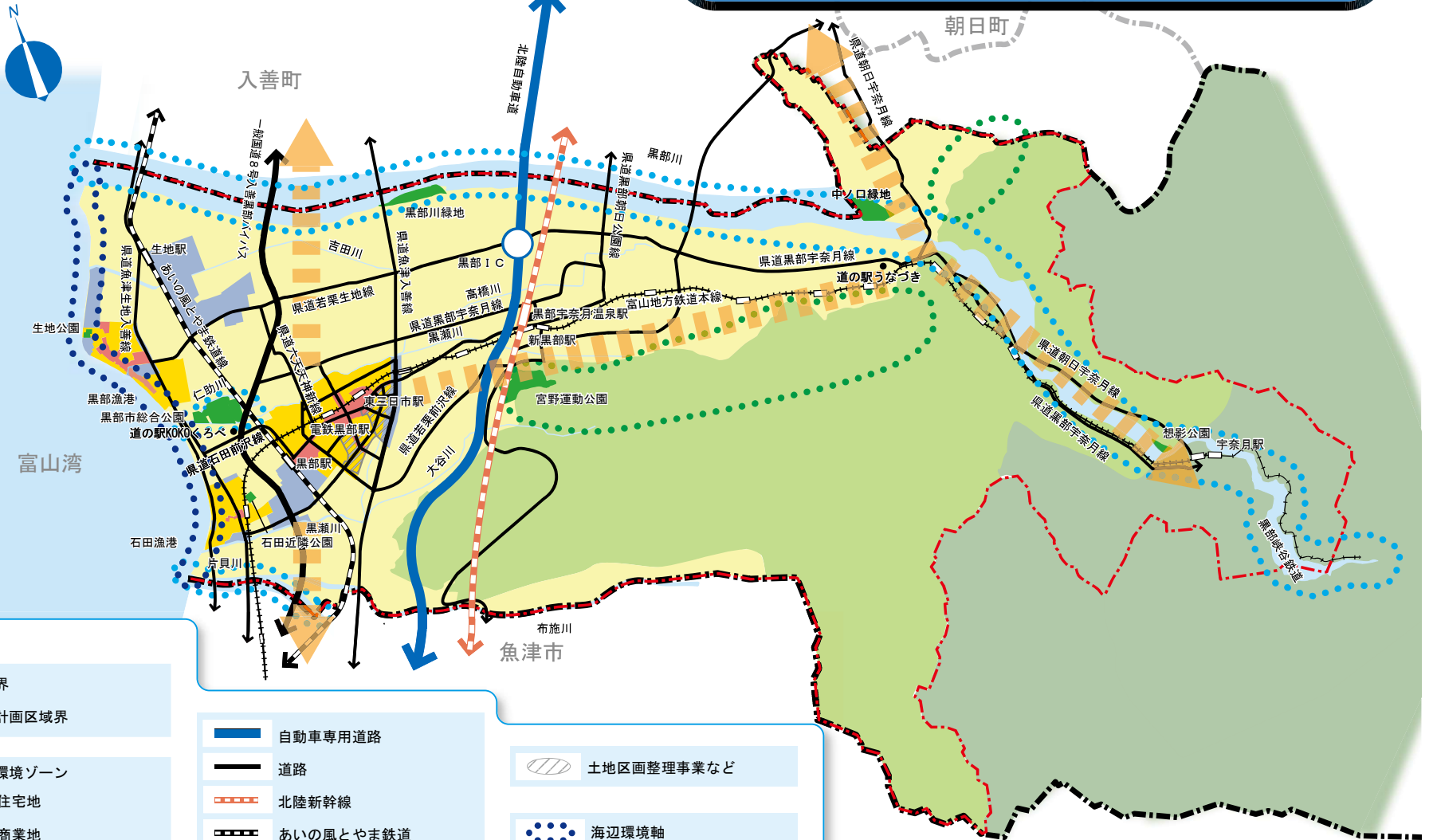
北アルプスの山岳景観や黒部川の水辺景観、扇状地に広がる田園景観などは、本区域特有の景観資源であることから、その保全に努めるとともに、市民の憩いの場や観光の場としても活用する。

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
街区公園	2・2・4 1号街区公園
	2・2・5 2号街区公園

黒部都市計画 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
- 自然環境保全ゾーン

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
- 黒部峡谷鉄道
- 公園・緑地
- 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