

立山舟橋都市計画区域マスタープラン

(立山舟橋都市計画 整備、開発及び保全の方針)

令和7年12月

富 山 県

立山舟橋都市計画 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 立山舟橋都市計画区域

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	21
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	22
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	23

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。

- | |
|---|
| ○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 立山舟橋都市計画区域

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

本区域は富山県のほぼ中央に位置し、立山町の平野部と舟橋村の全域をその範囲とする区域である。区域の西北部には常願寺川によって形成された扇状地が広がっており、南東部は日本の屋根と呼ばれる北アルプス立山連峰に連なる丘陵地となっている。

人口については、富山市の近郊住宅都市としての役割も担っているものの、近年は増加から減少傾向に転じており、今後もこの傾向が続くものと予想されている。

土地利用については、適切な宅地開発と居住環境の整備を図るため、用途地域内での計画的な開発を誘導するとともに、用途地域外については無秩序な開発を抑制する必要がある。なお、既存の工業地域内では企業誘致がほぼ完了したことから、新たな工業用地の確保が課題となっている。

交通基盤については、県道富山立山公園線の富立大橋の4車線化により都市間の連携が強化される一方で、市街地において狭隘な路線が依然として残っており、都市の骨格となる幹線・補助幹線道路の整備など都市内の交通の円滑化に資する道路網の構築が課題となっている。

更に、地域の発展の原動力となる産業については、国内外から数多くの観光客が訪れる立山黒部アルペンルートを擁することから、今後とも、これらの観光資源を活かした産業の振興を進めるほか、北陸自動車道立山インターチェンジ周辺など、恵まれた立地条件を活かした企業誘致を推進するため、都市基盤のさらなる充実を図る必要がある。

② 都市計画の基本理念

本区域は、豊かな自然に代表される恵まれた環境を通して、地域間交流を促進するとともに、市街地部を中心とした良好な居住環境の形成を目指すこととし、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。

～雄大な自然環境の下での交流と快適な田園環境が融和するまち～

- 恵まれた自然環境と共生する都市づくり
- 安全で快適な生活環境を創造する都市づくり
- 地域間の交流を大切にする都市づくり
- 活力ある産業経済を支える都市づくり

- 恵まれた自然環境と共生する都市づくり

美しい田園環境や川辺環境、段丘斜面や立山連峰の山裾緑地など豊かな自然環

境と調和した住み良いまちづくりを目指す。

○ 安全で快適な生活環境を創造する都市づくり

道路や下水道などの生活基盤の整備を計画的に進め、環境保全や防災への意識の向上を図りつつ、安全で快適に暮らせる生活環境づくりを目指す。

○ 地域間の交流を大切にする都市づくり

富山市の中心市街地に近いという立地特性を活かし、周辺市町村との連携を強化し、地域間交流の促進を目指す。

○ 活力ある産業経済を支える都市づくり

地域の基幹をなす産業については、周辺環境と調和した基盤整備と適切な土地利用を図り、活力あるまちづくりを目指す。

2) 地域毎の市街地像

本区域の都市構造はその機能から大きく4つに区分される。それぞれの市街地像は以下のとおりである。

① 中核ゾーン

中核ゾーンは、富山地方鉄道立山線五百石駅周辺を核とする既成市街地を位置づけるものとし、賑わい創出と定住促進を積極的に進めるものとする。

このため、空き家・空き店舗の活用等により、魅力ある店舗の立地を誘導するとともに、誰もが集える交流施設など、公共公益施設の整備充実を図り、都市の拠点にふさわしい市街地形成を目指す。

② 市街地ゾーン

立山地区については、中核ゾーンを取り巻く形で市街地ゾーンを配置するものとし、雄大な立山連峰の自然を背景に、ゆったりとした暮らしを楽しみ、生涯を安心して暮らせる居住環境の整備により、良好な市街地形成を目指す。

また、舟橋地区については、周辺の田園環境や河川環境と調和したコンパクトな市街地形成を目指す。

③ 産業振興ゾーン

産業振興ゾーンは、立山・舟橋両地区における既存工業地や北陸自動車道立山インターチェンジ周辺、立山インターチェンジから富立大橋への幹線道路沿道を位置づけるものとし、既存工業の活性化や企業誘致、商業施設の立地促進を図り、地域における雇用の拡大と活力ある都市の創出を目指す。

④ 歴史景観ゾーン

歴史景観ゾーンは、岩嶺寺地区の既成市街地や周辺の田園地域を位置づけるものとし、歴史ある街並み景観や良好な田園環境の保全に努め、うるおいある居住環境の創出と地域の個性を活かした景観づくりに努める。

また、県道富山立山公園線沿道については、当該地域にふさわしい屋外広告物の設置誘導に努め、良好な沿道景観の形成を目指す。

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 27,969 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

本区域においては、周辺の自然環境に配慮しながら、用途地域をはじめとする規制・誘導により、計画的な土地利用の整序を図る。

特に中心市街地については、都市の顔となる拠点の形成により、賑わいの創出を図る。

また、幹線道路沿道等利便性の高い地域においては、用途地域を指定するなど、無秩序な開発や環境の悪化を抑制しながら、計画的な企業誘致の推進や既存産業の振興に取り組む。

a 商業地

五百石駅を中心とした既成市街地については、魅力的な店舗の立地や、安全で快適に買い物ができる歩行者空間の整備、住民等が休憩や団らんでできるコミュニティ施設や交流施設などの活用に努め、商店街の魅力増加による賑わい創出を図る。

幹線道路沿道については、沿道サービス型の商業地を配置し、住民の多様なニーズに対応した店舗や生活利便施設などの立地の誘導などにより、暮らしの利便性の向上を図る。

b 工業地

既存工業地や立山インターチェンジ、富立大橋周辺については、計画的な企業誘致の推進や既存産業の振興に取り組むとともに、農林業への配慮や緑地の確保など、工場や事業所の立地にふさわしい環境整備に努める。

c 住宅地

住宅地は、既成市街地を取り囲む一帯に配置し、自然環境と調和した住みよい居住環境の整備を進めるとともに、未利用地の有効活用を促進する。

また、新たに配置される住宅地については、地区計画、建築協定などにより、ゆとりや快適さを備えた魅力ある住宅地の創出を図る。

② 土地利用の方針

a 土地の高度利用に関する方針

五百石駅周辺については、市街化の動向等を見据えながら、土地の高度利用を含め、官民が連携し、商業の集積や居住、公共公益施設などの充実を図り、中心市街地としての魅力創出に努める。

b 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

用途地域内については用途地域の設定により、混在化していた土地利用が徐々に純化しつつあるものの、依然として住居と工場の混在などにより、住環境の悪化が懸念される地区もあることから、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

豊かな自然環境の中で、安全で快適に暮らせる居住環境の形成を図るため、用途地域外における開発については、地区計画、建築協定などにより、都市的土地利用と自然的土地利用との整序を図り、四季の移ろいを肌で実感でき、暮らしの豊かさが感じられる住宅地を形成する。

d 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

京坪川河川公園や白岩川河川公園、立山町総合公園、末三賀緑地などの市街地内やその周辺の公園・緑地の保全や適切な管理に努める。

e 優良な農地との健全な調和に関する方針

都市にうるおいを与える貴重な緑の空間として、市街地周辺の農地を積極的に保全するとともに、建築物の適正な誘導など土地利用の整序に努め、今後とも美しい田園風景を保全する。

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、上流域に荒廃地を有する常願寺川をはじめとして大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、常願寺川周辺には地すべり危険箇所が多くある。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、本区域は常願寺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

適切な宅地開発等により無秩序な市街化を抑制し、緑地などの減少を防ぐ。

また、市街地内に点在する公園・広場・緑地などのオープンスペースの確保に努め、災害時における避難地や緩衝帯としての機能の向上に努める。

常願寺川や立山連峰の山裾など、豊かな自然が残されているエリアにおいては、

自然環境の積極的な保全とともに、自然と人がふれあう場として活用し、良好な自然を次世代へと継承する。

h 計画的な都市的土地利用の実現に関する方針

用途地域内における未利用地の活用を推進するため、面的整備事業等の導入を検討し、計画的な土地利用の実現を図る。

また、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

本区域は、東西方向の主要幹線道路として、北陸自動車道、県道富山上市線、県道富山立山公園線、県道富山立山魚津線が、南北方向の主要幹線道路として、県道立山水橋線、県道富山立山公園線が位置づけられているが、主に富山市方面への交通が多く、朝夕の通勤時間帯には交通混雑が見られる。

富立大橋の4車線化により、本区域の利便性が大きく向上したことから、引き続き周辺道路も含めて富山市方面へのアクセス向上を図る。

また、観光シーズン時には大型車の交通が増加し、交通環境の悪化が生じている。このため、立山インターチェンジと立山山麓とを結ぶ観光軸の強化に努める。

一方、都市内においては、市街地の外郭道路網の形成を図るとともに、市街地及び拠点間連絡道路網の整備を推進する。

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、区域内には富山地方鉄道の越中舟橋駅や五百石駅など11駅がある。今後は、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

道路網については、富山市方面へ向かう東西方向の主要幹線道路として、県道富山上市線、県道富山立山公園線、県道富山立山魚津線、南北方向の主要幹線道路として、県道立山水橋線、県道富山立山公園線を配置し、都市間連携の強化を図る。

また、都市内の骨格を形成する幹線道路として、東西には都市計画道路富山立山線、都市計画道路大窪米沢線を配置するとともに、南北には都市計画道路前沢中央線、都市計画道路前沢日俣線を配置し、道路網の構築を図る。

公共交通については、駅の周辺においてパークアンドライド等のシステムの向上を検討するなど、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、路線バスの利用促進に努め、コミュニティバスの導入を図るなど、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・4・1 大窪米沢線
	3・4・5 前沢中央線

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。

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、常願寺川、白岩川などにおいては、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。

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

五百石地区を中心とした既存市街地及びその周辺に関しては、防災性の確保や都市基盤整備を進めるため、面的整備事業等により、安全で快適な市街地形成に努める。

また、市街地の外郭を形成する幹線道路を境として、土地利用を都市的土地利用と農村的土地利用とに区分し、基盤整備を進めることによって用途地域内の未利用地の活用を図る。

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

常願寺川等の河川を流れる清らかな水と立山連峰の雄大な自然を背景とした田園風景の保全に努めるとともに、区域南東部の段丘斜面などの緑地を活かし、地域に安らぎと潤いを与える緑地空間の創出を図る。

このうち、常願寺川や白岩川、京坪川については川辺環境軸として位置づけ、親水空間の整備など環境整備を図っていくものとし、段丘斜面については山辺環境軸として位置づけ、都市生活に潤いをもたらす景観として、緑地の保全に努める。

また、緑の拠点を効果的に配置するとともに、これらのネットワーク化により、多様な緑が織り成す都市づくりを推進する。

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

常願寺川、白岩川、栃津川などの主要な河川や段丘斜面緑地を緑のネットワークの拠点として位置づけ、その保全に努めるとともに、緑が不足している区域においてはその整備・改善を図る。

また、優良農地は、ふるさとの豊かな田園環境を形成する貴重な緑地であり、その維持・保全に努める。

b レクリエーションシステムの配置の方針

広域的なレクリエーション需要に対応する大規模な緑地として、立山町総合公園や常願寺川緑地、末三賀緑地を位置づけ、効果的な活用を図る。

また、河川緑地や緑道の活用・整備により、レクリエーション需要を満たす環境の構築を図る。

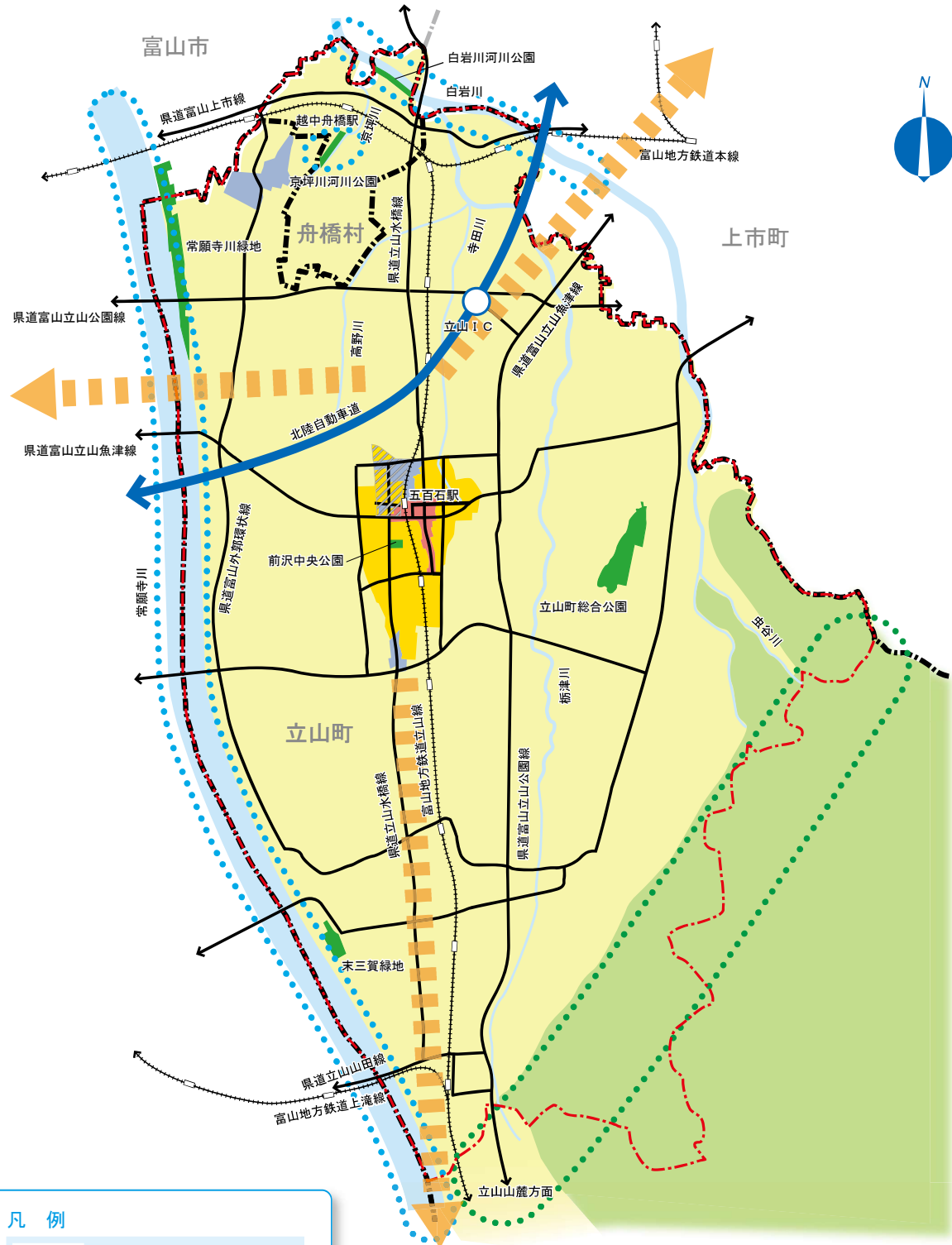
c 防災システムの配置の方針

本区域は、住宅地に隣接する大規模工場が比較的多いことから、工場周辺の緩衝緑地整備や敷地内緑化を推進するとともに、これらの緑地については、公害防止や災害時における被害拡大防止などの機能を有する緑地として質的向上を図る。

d 景観構成システムの配置の方針

雄大な立山連峰や常願寺川一帯の眺望景観をはじめ、緑豊かな田園、段丘・丘陵緑地などについては、地域の環境と人々の営みが織りなしてきた景観として、維持・保全を図る。

立山舟橋都市計画 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
	富山地方鉄道
	公園・緑地
	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