

富山高岡広域都市計画区域の
整備、開発及び保全の方針の変更(案)

(富山県決定)

縦覧期間：令和8年8月12日(水)
～令和8年8月26日(水)

富山高岡広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更（富山県決定）

富山高岡広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を別添のように変更する。

富山高岡広域都市計画 区域マスタープラン

(富山高岡広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針)
(案)

令和●年●月

富 山 県

富山高岡広域都市計画区域 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 富山高岡広域都市計画区域

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	17
1) 区域区分の決定の有無・・・・・・・・	17
2) 区域区分の方針・・・・・・・・	17
3 主要な都市計画の決定の方針・・・・・・・・	19
1) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	19
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	25
2-1) 交通施設の都市計画の決定の方針	25
2-2) 下水道及び河川の都市計画の決定の方針	27
2-3) その他の都市施設の都市計画の決定の方針	28
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	29
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	30

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%）となっており、令和 7（2025）年には、3 人に 1 人以上が高齢者という状況である。

本県の出生数は、減少傾向が続いており、令和 6（2024）年は 5,078 人と過去最少となっている。

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、これにより、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「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、長期にわたり木材価格の下落等の厳しい状況が続いてきたが、近年は、県産材の生産量の増加、木材自給率の上昇など、その活力を回復させつつあり、木材生産の産出額は、木質バイオマス発電等による新たな木材需要により、増加傾向で推移している。素材生産量は、増加傾向で推移してきたが、2023（R5）年度は梅雨期の豪雨災害や能登半島地震の影響等により、対前年比11%

減の 10 万 5 千 m³ となっている。

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 1.65 台（令和 4（2022）年、全国 1.03 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の割合は低く、過度に自動車に依存した交通環境となっている。

近年、高齢者の運転免許返納者数が増加しており、高齢者や学生・生徒など交通弱者等のセーフティネットである地域交通サービスの確保・充実が重要となっている。

地域交通の利用回数は、平成 27（2015）年度以降、北陸新幹線開業等の影響により増加していたものの、新型コロナウイルス感染症等の影響により、令和 2（2020）年度に大幅に減少した。また、今後の人口減少に伴う利用者数や担い手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、富山県地域交通戦略に基づき、市町村・交通事業者との役割分担のもとで、駅を中心としたまちづくりや駅の交通結節機能の強化、城端線・氷見線の再構築など、持続可能で最適な地域交通サービスの実現に向け、様々な取り組みを行っている。

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等の導入を進めているが、未だ公共交通空白地域が存在しており、地域の実情やニーズに対応した地域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。

富山空港は、国内線は東京便、札幌便の2都市へ運航しており、国際線は、ソウル便を始めとして、大連便、上海便、台北便が就航している。（令和8年3月現在、ソウル便、台北便は運休中）また、羽田空港等を経由した乗継制度が全国各地に拡充され、東京便を利用した海外との乗継ぎの利便性が向上するなど、着実な発展を遂げており、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。

「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、3,000m級の山々が連なる立山連峰から水深 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4（2022）年度は 27.0%の減少となっているが、令和5年3月に策定した富山県カーボンニュートラル戦略における中期目標「2030 年度に温室効果ガス排出量 53%削減（2013 年度比）」、さらに、2050 年カーボンニュートラルの達成に向けて、今後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。

幸せ人口 1000 万～ウェルビーイング先進地域、富山～

- 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、これら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、まちなか居住の推進や、商業、業務、文化、福祉施設などの中心市街地や居住誘導区域等への立地促進
- ・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、上下水道施設の耐震化や液状化対策、立地適正化計画に基づく防災指針の策定、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さら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＞

- ・高規格道路等の整備促進、「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 富山高岡広域都市計画区域

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

県のほぼ中央に位置し、富山湾に面する富山高岡広域都市計画区域は、富山市（旧富山市の全域及び旧婦中町の一部）・高岡市（旧高岡市の全域）・射水市（旧小杉町の一部を除く）の3市からなり、本県の中心都市圏として発展してきた人口約60万人の区域である。

本区域の人口は全体として減少傾向にあるほか、約3割が65歳以上の高齢者となっており、中核市を含む都市計画区域としては、高齢化が進行している。

また、車社会や道路整備の進展により、まとまった土地の確保が容易で地価の安価な郊外における宅地開発や商業施設、公共公益施設等の立地が進み、都市が比較的低密度のまま拡大してきたこと等から、自家用自動車交通への依存度が極めて高い拡散型の都市構造となっている。これに伴い、中心市街地の空洞化や公共交通の衰退が大きな問題となっている。

このため、本区域においては、こうした社会構造の変化、都市構造の諸課題と多様化する住民ニーズに的確に対応し、富山市、高岡市、射水市それぞれの地域の特性に応じた、計画的で活力ある都市づくりが求められている。

一方、本区域は、広域的な交通基盤である北陸新幹線、東海北陸自動車道、能越自動車道、伏木富山港等の整備促進や富山空港の機能充実に伴い、三大都市圏から等距離にある地理的優位性を活かした交流のさらなる拡大や、環日本海・アジア地域の交流・物流拠点としての発展が期待されている。

今後もこれらの広域的な交通基盤の整備を推進していくとともに、その効果を最大限に発揮させるため、交通結節点の整備充実や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必要がある。

② 都市計画の基本理念

本県の中心都市圏として県勢発展の牽引役を担い、更に環日本海・アジア地域の交流・物流拠点として中心的な役割を担う都市圏の形成を図るとともに、各地域の特性に応じた魅力ある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。

～活力と魅力あふれる 環日本海・アジア地域の交流拠点都市～

- 都市機能が適正に集積・配置された賑わいのある都市づくり
- 地域の魅力を活かした都市づくり
- 安全・安心で快適に暮らせる都市づくり
- 広域的な交流・連携を促進する都市づくり

○ 都市機能が適正に集積・配置された賑わいのある都市づくり

それぞれの地域の特性に応じて、公共交通ネットワークが充実し、都市機能が適正かつ計画的に集積・配置された集約型都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）の実現に取り組むとともに、「居心地がよく歩きたくなる」ウォーカブルなまちづくりを進めるなど、中心市街地の賑わいの創出を図り、脱炭素型の快適で活力ある都市づくりを推進する。

○ 地域の魅力を活かした都市づくり

地域の景観に調和した建築物の誘導など、景観に配慮した美しい都市づくりを推進するとともに、優れた水辺空間や歴史・文化のあるまち並みなど、個性ある地域資源を活かした魅力ある都市づくりを推進する。

○ 安全・安心で快適に暮らせる都市づくり

都市基盤施設の整備や建築物の耐震不燃化、密集市街地の改善、水害リスクを踏まえた防災まちづくりなど、災害に強い都市づくりを推進するとともに、地域の特性に応じた良好な居住環境の形成やバリアフリー化の推進など、快適に暮らせる都市づくりを推進する。

○ 広域的な交流・連携を促進する都市づくり

広域的な交通・物流ネットワークである北陸新幹線や高規格道路、伏木富山港、富山空港などの整備充実を図るとともに、他都市との交流・連携の促進や、環日本海・アジア地域の交流・物流拠点として中心的な役割を担う都市づくりを推進する。

2) 地域毎の市街地像

基本理念に基づく都市づくりを進めるため、区域内の各都市が目指すべき将来像を、地域毎の市街地像として示す。

① 富山市地域

富山市地域においては、豊かな自然や地域の個性を活かすとともに、中心市街地やその他の周辺の市街地において、都市機能の整備、公共交通の充実、交流人口の拡大、歩いて暮らすライフスタイルへの転換などに取り組み、「人・まち・自然が調和する活力都市とやま」を目指す。

このため、中心市街地においては、北陸新幹線駅の整備に併せた在来線の高架化や路面電車南北接続事業により、県都富山市の玄関口に相応しい高質且つ快適で乗換利便性の高い交通拠点としての整備を進めている富山駅周辺を中心に、都市機能のさらなる高度化や、居住、商業、業務等の都市機能の集積など、広域的な交流拠

点としての利便性の向上や、中心市街地の賑わい・魅力の向上に取り組む。その他の市街地においては、地域ごとの拠点や公共交通沿線に日常生活に必要な都市機能の集積を促進し、公共交通により中心市街地との有機的な連携を図るなど、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。

② 高岡市地域

高岡市地域においては、北陸新幹線や能越自動車道などの広域交通網の整備にあわせ、飛越能の玄関口にふさわしい交流基盤づくりを推進するとともに、豊富な歴史・文化資産やものづくりの伝統を活かし、まちの魅力向上や中心市街地の賑わいづくりに取り組む。また、「都市の強み」と「まちの魅力」を最大限に活用し、すべての「ひと」が主役となるまちづくりを進め、「豊かな自然と歴史・文化に生まれ 人と人がつながる 市民創造都市 高岡」を目指す。

このため、市街地においては、それぞれの地区の特性に応じた機能分担のもと、都市機能の集約配置を推進するとともに、高岡駅及び新高岡駅の周辺地域やアクセス道路の整備などにより、交通結節機能や道路ネットワークを充実することに加え、城端線・氷見線の再構築事業などにより、将来に向けて持続可能で利便性の高い地域公共交通網の形成を図る。また、歴史的・伝統的なまち並みの保存・保全や、まち並みに調和した道路空間の整備など、歴史と伝統を活かした環境整備を推進し、魅力的な都市空間の創出を図る。

また、大規模な災害時に広域的な防災拠点として防災道の駅に指定されている「万葉の里高岡」の機能強化に向けた整備促進を図る。

③ 射水市地域

射水市地域においては、住・職・遊の魅力的で多彩な都市機能が存在しており、その周辺には海・里山等の豊かな自然環境が広がっている。このような地域特性を活かし、小杉駅及び市役所本庁舎を中心に必要な都市機能を維持・集積し、周辺自然環境との調和に配慮しながらバランスの良い都市づくりを行うことで機能補完や地域相互の活性化を図る「多核連携型のまちづくり」を推進し、「居住・産業・レクリエーションと自然が調和する暮らしやすさと活力に満ちたまち」を目指す。

また、SDGs に留意して技術革新を活かした産業イノベーションやスマートシティの推進、環境・エネルギー対策の推進、健康、医療の充実等の総合的な取り組みによる都市の持続可能性を高めながら、秩序ある土地利用を推進し誰もが安全に利用できる持続可能な公共交通網の構築や、地域をつなぐ道路網の整備、住宅環境、生活環境の充実など持続可能都市の形成を図る。

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。

市街地の規模・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るものとする。なお、区域区分を定めるとし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 603,475 人であり、近年減少傾向を示しており、今後もこの傾向は続くものと予想されている。しかし、世帯数は平成 27 年現在 233,576 世帯、市街化区域人口は平成 27 年現在 470,529 人であり、近年増加傾向を示していることから、依然として一定の開発需要が存在するものと考えられる。

また、産業に関しては、北陸新幹線開業に伴う企業誘致が好調であり、また製造品出荷額の増加により、今後も新たな用地需要が見込まれている。

このことから、今後も無秩序な市街化を防止しながら、計画的な市街化を図るため、区域区分を定めるものとする。

2) 区域区分の方針

本都市計画に区域区分を定めるものとする。なお、区域区分を定めるとした根拠は以下のとおりである。

① おおむねの人口

本都市計画区域の人口を次のとおり想定する。

		平成 27 年	令和 13 年
都市計画区域		603.5 千人	558.6 千人
	市街化区域	470.5 千人	461.4 千人
	市街化調整区域	132.9 千人	97.2 千人

(注) 市街化区域内人口は、保留された人口を含むものとする。

② 産業の規模

本都市計画区域における将来の産業の規模を次のとおり想定する。

		平成 27 年	令和 13 年
生産規模	製造品出荷額	20,107 億円	21,266 億円
	商品販売額	(※) 7,500 億円	7,220 億円
就業規模	第一次産業	6.2 千人	5.3 千人
	第二次産業	92.7 千人	85.5 千人
	第三次産業	202.0 千人	194.2 千人

(※)平成 28 年値

③ 市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

本都市計画区域における令和 13 年の人口、産業の見通し及び市街化の動向を勘案し、市街化区域の規模を次のとおり定める。

	都市計画区域の範囲	都市計画区域面積	うち市街化区域面積
都市計画区域		約 48,059ha	約 13,939ha
富山市	行政区域の一部	約 23,029ha	約 7,401ha
高岡市	同上	約 15,072ha	約 3,768ha
射水市	同上	約 9,958ha	約 2,771ha

(注) 市街化区域面積は、保留フレームに対応する市街化区域面積を含まないものとする。

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

本区域は、新産業都市の建設など一体の都市圏として整備が進められてきた結果、本県の中心都市圏として、県勢発展の牽引役を担う地域となっている。

しかしながら、都市機能の郊外への拡散、公共交通の衰退などにより、薄く広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、中心市街地の空洞化が進み、歩行者通行量の減少や中心商店街の衰退、空き家・空き地の増加などが問題となっている。

このような状況を踏まえ、活力あるまちづくりと中心市街地の賑わいの創出を図るため、それぞれの地区の特性に応じて、都市生活に必要な居住、商業、業務などの都市機能が適正かつ計画的に集積・配置された集約型都市構造の実現に取り組むとともに、歴史・文化など地域の資源を活かした個性的で魅力的なまちづくりや、北陸新幹線の開業や環日本海・アジアの時代の到来を見据えた、広域的な交流・物流拠点の形成などを推進する。

併せて、都市の脱炭素化を促進するため、カーボンニュートラルな都市構造への転換に取り組む。

① 主要用途の配置の方針

a 業務地

富山市及び高岡市の中心市街地は、多くの事業所や公共公益施設が立地しており、業務地としても重要な役割を担っている地区である。しかしながら、近年は事業所数の減少が進行しており、業務機能の集積は低下しつつある。

このため、事業所や公共公益施設のより一層の立地促進を図り、高密度な土地利用による活力ある業務環境の形成に努める。

b 商業地

ア 中心商業地

車社会や道路整備の進展、消費者意識の変化とともに、郊外の幹線道路沿道などにおいて大型店の立地が進む一方で、各地域の中心商業地では空洞化が進み、歩行者通行量の減少や商店街の衰退、空き店舗の増加などが顕著になっている。

このため、市の中心市街地活性化基本計画等に基づき、商店街の魅力向上や再生に取り組むとともに、居住、商業、業務など都市機能の集積・再配置の促進や、優れた水辺空間、歴史・文化など地域の資源を活かした賑わいのあるまちづくりを推進し、中心商業地の活性化を図る。

富山市及び高岡市の中心市街地においては、まちなか居住を促進するとともに、市街地再開発事業等による商業、業務、文化、福祉などの多様な都市機能の集積、公共交通の充実や良質な都市空間の形成による回遊性の向上、空き

地・空き店舗等の既存ストックの活用による賑わい創出の担い手育成など、活力と賑わいのあるまちづくりを推進し、商業地の活性化を図る。また、中心市街地に豊富にある優れた水辺空間や歴史、文化、まち並みなどの地域資源を活用し、魅力あふれるまちづくりと賑わいのある商業地の形成に取り組む。

その他の市街地においては、それぞれの地区の生活を支える身近な商業地として、空き店舗の活用や商店街の回遊ネットワークの形成、公共交通の充実、駐車場の整備によるアクセスの向上など、商業地の魅力向上に努めるとともに、周辺における居住環境の整備など都市機能の集積を促進し、利便性の高い商業地の形成を図る。

イ 周辺商業地

幹線道路沿道などの周辺商業地においては、中心商業地との役割分担を踏まえた適切な規模、業種、業態で、周辺環境との調和に配慮しながら、適切な密度で計画的な配置を図る。

なお、大規模集客施設の立地にあたっては、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を考慮しながら、適切に対応する。

ｃ 工業地

ア 既存工業地

臨海部等においては、伏木富山港の港湾機能を活かし、重化学工業などの製造業を中心とした工業地が形成されているほか、幹線道路沿道や、北陸自動車道及び能越自動車道のインターチェンジ周辺などにおいては、道路網を活かした利便性の高い工業地が形成されている。

このため、これらの既存工業地については、今後とも、居住環境や農村環境との調和を図りながら、工業の集積を高め、適切な土地利用の誘導を図る。また、事業者の撤退に伴って生じた工場跡地などの低・未利用地については、土地利用の転換を必要に応じて検討するなど、有効活用に取り組む。

なお、既存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。

イ 新たに整備すべき工業地

今後新たに整備すべき工業地については、工業製品の製造のみでなく、製品の物流の効率化・高度化までを一貫とした利便性の高い工業地の形成が必要となっていることから、幹線道路沿道や、北陸自動車道及び能越自動車道のインターチェンジなどの都市基盤施設を有効に活用し、工業や流通業務の集積を中心とした計画的な土地利用を図る。

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。

d 流通業務地

本区域においては、流通機能の効率化・高度化を図るため、富山高岡広域圏の内陸型流通拠点として、小杉流通業務団地などの流通業務施設の整備が図られている。

今後も、既存施設の活用を図るとともに、新たな流通業務機能の需要に対しては、幹線道路沿道や、北陸自動車道及び能越自動車道のインターチェンジなどの都市基盤施設を有効に活用し、流通業務施設の誘導を図り、計画的な土地利用に努める。

e 住宅地

市街地内の土地利用が混在した地区や、老朽住宅や狭小住宅が建ち並ぶ密集市街地などにおいては、市街地開発事業や建物の共同化などにより密集市街地の改善を図るとともに、都市基盤施設の整備や適正な土地利用の誘導に努め、防災性や居住環境の向上を図る。

公共交通沿線において、交通利便性の高い住宅地の整備を図ることが必要な場合は、周辺環境との調和に配慮しながら、鉄道駅周辺における計画的な土地利用を図る。

市街地内の住宅適地でありながら未利用地が多く残る地区については、必要に応じて道路整備を図るほか、無秩序な開発を抑制し、土地区画整理事業や計画的な民間開発の誘導により、良好な住宅地の形成を図る。

計画的な宅地開発が行われ、良好な居住環境を有する一団の住宅地においては、地区計画等の適正な土地利用施策や、建築協定、緑地協定などの活用により、適切な密度と良好な居住環境の維持・保全を図る。

今後整備を行う住宅地においては、適切な住区計画や密度計画などにより、計画的な開発を図るとともに、地域地区、地区計画などの適正な土地利用施策や、建築協定、緑地協定などの活用により、交通騒音問題の未然防止に配慮しつつ、適切な密度と良好な居住環境の形成を図る。

今後、市街化区域内の人口密度の低下が見込まれる地域等については、各都市における立地適正化計画の内容も踏まえつつ、市街化区域を市街化調整区域に編入することも検討する。

② 市街地における住宅整備の方針

人々の居住に対する考え方がますます多様化し、様々なライフスタイルが選択されるなど、住宅を取り巻く環境は大きく変化している。このような環境の変化に的確に対応し、誰もが安心して生活できるような住まいづくりを実現するため、本区域では、県及び市の住生活基本計画における基本方針などを踏まえ、それぞれの市街地の特性に応じて次のとおり住宅整備を進めることとする。

a まちなか居住の推進

まちなか居住を推進するため、民間活力の活用により、住宅供給を組み込んだ市街地再開発事業のほか、空き家等の既存ストックの活用を推進する。

b 地域特性を活かした良好な住宅整備の促進

市街地のまとまった低・未利用地などにおいては、必要に応じて道路整備を図るほか、土地区画整理事業や民間開発の誘導により、計画的な住宅地の整備を促進する。また、地域地区の指定や地区計画、建築協定の活用などにより、それぞれの地域にふさわしい良好な居住環境の形成を図る。

c 安全で安心して暮らせる居住環境の形成

市街地における空き家対策を推進するとともに、既存住宅の耐震化や密集市街地の改善など、安全で安心して暮らせる居住環境の形成に努める。

d 高齢者等の安心居住の推進

介護・医療などの分野と連携し、高齢者が安心して暮らすことができる住宅として、サービス付き高齢者向け住宅の供給を促進し、高齢者の暮らしやすい住環境の形成を図るとともに、住宅セーフティネットとして、民間住宅の借り上げも含めた公的賃貸住宅の有効活用を推進する。

③ 市街地において特に配慮すべき問題などを有する市街地の土地利用の方針

a 土地の高度利用に関する方針

市街地においては、商業施設、業務施設などが数多く立地し、道路、公園、下水道などの都市基盤整備が進められていることから、引き続き、土地の高度利用に努め、都市機能の集積を高めていくこととする。

特に、中心商業地など商業の集積を促進する地区や、交通利便性の高い駅周辺地区などにおいては、高度利用地区の指定や市街地再開発事業の実施などにより、賑わいの創出に努めるとともに、都市基盤整備と併せた土地利用の高度化を促進する。

富山市の中心市街地においては、商業、文化、福祉などの多様な都市機能の集積、業務拠点の充実に加え、まちなか居住の促進を図るため、民間を主体とした市街地再開発事業や空き地・空き家等の既存ストックの有効活用を推進する。また、富山駅周辺においては、新幹線駅の整備に併せた在来線の高架化による路面電車南北接続事業の完成を踏まえ、今後さらなる都市機能の高度化を進めることにより、南北一体的なまちづくりを完成させ、県都富山市の玄関口にふさわしい都市拠点としての整備を図る。

高岡駅を中心とした中心市街地においては、県西部の中心地区として、商業の集積、業務拠点の充実に加え、文化、情報等の高次都市機能の整備や、まちなか

居住の促進を図る。また、新高岡駅を飛越能の玄関口にふさわしい都市拠点としての整備を図り、両駅が役割分担しながら一体となったまちづくりを推進する。

射水市の既成市街地においては、空き家・空き地対策を推進するとともに、商業機能の維持・活性化に努め、都市機能が集積された賑わいのあるまちづくりを目指す。

b 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

市街地の発展に伴う土地利用の変化、地域的な都市条件や社会情勢などの変化に適切に対応し、良好な市街地環境の整備、都市防災の強化、商業・サービス業の集積や業務拠点の充実を図るため、用途の転換を必要に応じて行う。特に、工場と住宅が混在する準工業地域などについては、住居系、工業系の各用途の集約を図る。

また、既成市街地においては、必要に応じて、無秩序な用途混在を排除しながら、地域住民の日常的な生活に必要な、居住、商業、業務などの都市機能の集積を促進し、利便性の高い複合市街地の形成を図る。

c 居住環境の改善又は維持に関する方針

老朽住宅や狭小住宅が建ち並ぶ密集市街地においては、土地区画整理事業や市街地再開発事業、住宅市街地総合整備事業、地区計画の活用などにより居住環境の改善に努める。

これまで良好な居住環境が保たれてきた住宅地においては、地区計画等の適正な土地利用施策や、建築協定、緑地協定などの活用により、今後ともその環境の維持・保全に努める。

また、今後整備を行う住宅地においては、計画的な開発を図るとともに、地域地区、地区計画などの適正な土地利用施策や、建築協定、緑地協定などの活用により、交通騒音問題の未然防止に配慮しつつ、良好な居住環境の形成を図る。

d 市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

市街化区域内の環境の維持向上や都市の脱炭素化を促進するため、都市公園などの整備・充実を図り都市緑化を推進する。

また、松川・富岩運河周辺地域、内川周辺地域などにおいては、優れた水辺空間を活かした魅力あるまちづくりを推進する。山町筋や金屋町、吉久、旧北陸道の沿道など歴史的なまち並みが残る地域においては、その保存や景観の維持・保全に努める。

このほか、優れた都市景観を有する地区などについては、建築協定や景観づくり住民協定、地域の特性に応じた景観形成基準の設定などにより、都市景観の維持・保全を図る。

④ 市街化調整区域の土地利用の方針

a 優良な農地との健全な調和に関する方針

本区域の市街化調整区域の大部分は、良好な水田地帯が広がる本県有数の稲作地帯であることから、農業生産の場としての優良農地の保全に努める。

また、緑豊かでうるおいある農村景観を持つ集落においては、その環境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のとれた田園環境の形成を図る。

b 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

呉羽山周辺、二上山周辺及び小矢部川左岸の丘陵部を中心に、すべりや土石流及び急傾斜地の崩壊など土砂災害の恐れがある区域が存在している。これらは、土砂災害防止法に基づき土砂災害警戒区域等に指定されており、災害から住民の生命、財産を保護するため、対策施設の整備を計画的に進めている。加えて、建築物に損壊が生じ、住民に著しい危害が生じるおそれがある土砂災害特別警戒区域においては開発の抑制に努める。

また、本区域は常願寺川、神通川、庄川、小矢部川等の流域に位置し、市街地の広範囲が洪水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。

c 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

呉羽山、二上山、雨晴海岸などは、都市環境、自然的環境上特に保護すべき地域として、都市公園、自然公園あるいは風致地区、文化財（名勝）に指定されており、今後とも積極的に保全に努める。

d 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

新高岡駅周辺や、北陸自動車道及び能越自動車道のインターチェンジ周辺などにおいては、周辺環境との調和に配慮しながら、都市基盤を有効に活用した計画的な土地利用を図り、企業立地を推進する。

また、公共交通沿線において、交通利便性の高い住宅地の整備を図ることが必要な場合は、周辺環境との調和に配慮しながら、鉄道駅周辺における計画的な土地利用を図る。

市街化調整区域における既存集落等において、無秩序な開発の防止や既存集落等の維持活性化を図ることが必要な場合は、都市計画における諸制度を活用し、良好な居住環境の形成と計画的な土地利用を図る。

市街化調整区域における幹線道路沿道において、無秩序な開発の防止を図ることが必要な場合は、都市計画における諸制度を活用し、良好な沿道環境の形成と計画的な土地利用を図る。

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

広域的な交流・連携の促進や、集約型都市構造の実現、中心市街地の活性化、都市の脱炭素化、スマートシティの推進等、本区域における課題と目指すべき将来像を踏まえ、まちづくりと連携した総合的な交通施策を展開するものとする。併せて、ゆとり・豊かさ志向の高まりや少子高齢化の進展を踏まえ、高齢者など、人にやさしく、質の高い交通基盤の整備・充実に取り組む。

公共交通は、通勤・通学など住民の日常生活を支え、高齢者などの移動制約者にとっても重要な移動手段である。また、集約型都市構造の実現や、中心市街地の活性化、都市の脱炭素化、スマートシティなどを推進するためにも、公共交通の維持・活性化が不可欠である。

このような社会的要請も踏まえ、公共交通の維持・活性化、乗継ぎの円滑化、ネットワーク化に努めるとともに、新駅の設置や、人にやさしい公共交通サービスの提供など、利便性の向上と利用促進を図る。

また、車社会や道路整備の進展や運転免許保有者数の大幅な増加とともに、自家用自動車が身近な日常の交通手段となり、都市における円滑な交通の確保や道路の利便性の向上が求められている。このため、都市の骨格を形成する放射道路・環状道路や、都市間の連絡を強化する幹線道路、駅・港湾等の交通・物流拠点へのアクセス道路など、道路網の体系的な整備を推進する。

富山駅周辺については、南北一体となったまちづくりを推進するため、鉄道の高架化とともに駅周辺道路の整備等を推進し、交通結節機能の充実を図る。

高岡駅周辺及び新高岡駅周辺については、飛越能の玄関口にふさわしい都市拠点を目指し、交通結節機能の整備・充実を図る。

更に、北陸新幹線や高規格道路など、広域交通網の整備・充実と有効活用、交通需要マネジメント施策も取り入れた総合的な渋滞対策の推進、利便性の高い安全で快適な道路網の形成を促進する。

② 主要な施設の配置の方針

高規格道路である北陸自動車道、能越自動車道、富山高山連絡道路、富山高岡連絡道路、富山外郭環状道路及び高岡環状道路を都市圏の広域的な交通ネットワークを支える道路として位置づけ、整備推進を図るとともに、追加インターチェンジとして能越自動車道福岡パーキングエリアのインターチェンジ化の整備に取り組むなど、利便性の向上に努める。

都市の拠点となる駅、インターチェンジ、空港、港湾などへのアクセス道路や、拠点相互を連絡する道路網の体系的な整備を推進するとともに、都市の骨格を形成する放射道路・環状道路の整備、更には鉄道と道路の立体交差化を進めるなど、円滑な交通の確保に努める。

また、富山駅においては、鉄道の高架化や駅周辺道路の整備などにより、交通機能の利便性向上を図る。

鉄道、路面電車、バスなどの公共交通機関については、交通結節点の整備・充実や、公共交通のネットワーク化の推進、新駅の設置などにより、より一層の利便性向上を図るとともに、公共交通と自家用自動車の適切な機能分担が図られた都市交通体系の実現を目指す。

更に、市街地における歩行空間や自転車走行空間の整備、歩道段差の解消などユニバーサルデザインの推進、路面電車やコミュニティバスの運行改善や利便性の向上などにより、高齢社会にふさわしい人にやさしい交通体系の構築を図る。

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
道 路	3・1・446 高岡環状南線
	3・3・102 富山高岡8号バイパス線
	3・3・108 新湊漁港中曽根線
	3・3・121 太閤山高岡線
	3・3・202 総曲輪線
	3・3・207 堀川線
	3・3・217 下新西町上赤江線
	3・3・270 下赤江新庄線
	3・3・401 高岡伏木線
	3・3・403 高岡駅波岡線（駅前広場を含む）
	3・3・404 四屋野村線
	3・3・405 立野四屋線
	3・3・406 下関京田二塚線
	3・3・426 戸出東西中央線
	3・4・103 東老田高岡線
	3・4・122 北島牧野作道線
	3・4・212 綾田北代線
	3・4・213 東岩瀬線
	3・4・219 北代線
	3・4・232 大泉線
	3・4・234 富山南線
	3・4・254 経堂中間島線
	3・4・257 西荒屋黒崎線

	3・4・268	町村線
	3・4・271	不二越町秋吉線
	3・4・413	下伏間江福田線
	3・5・106	金屋線
	3・5・113	二口北野線
	3・5・229	呉羽町袋線
	3・5・423	羽広内免線
	3・5・501	庄川放生津線
	3・5・705	小杉大江線
	3・6・242	大正町池田町線
	3・6・243	駅前出町線
	7・5・268	富山駅横断東線
都市高速鉄道	3	富山地方鉄道本線
通 路	202	富山駅東西自由通路1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、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。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設備の更新等を図る。

市街地の浸水対策については、富山市の愛宕地区、高岡市の石瀬地区、射水市の小島地区などの雨水幹線等の整備により、円滑な雨水の排除を図り、都市型水害の防止に努める。

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、神通川、庄川、小矢部川等においては、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。

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	神通川左岸流域下水道 小矢部川流域下水道
公共下水道	富山公共下水道 高岡公共下水道 射水公共下水道

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

土地区画整理事業や市街地再開発事業などの市街地開発事業については、民間活力の導入に努めるとともに、地区計画、建築協定など各種の規制、誘導手法を組み合わせることにより、魅力ある市街地の形成を図る。

中心市街地では、市街地再開発事業などにより、居住、商業、業務、公共施設などを整備し、賑わい・交流・生活の機能が一体となったまちづくりを推進する。

北陸新幹線富山駅及び新高岡駅では、駅周辺の利便性向上や、情報発信・交流拠点の充実を図ることにより、都市全体の活力向上を目指す。

その他の市街地においては、防災性を確保するための都市基盤整備など、密集市街地の改善を進め、郊外においては、田園地帯にふさわしい緑豊かなゆとりある居住環境の形成を図る。

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。

市名	地区名	事業
富山	中央通り D 北地区	市街地再開発事業
	桜木町地区	//
	西町北・総曲輪地区	//
	富山駅周辺地区	土地区画整理事業
高岡	戸出東部	土地区画整理事業
射水	放生津町	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

本区域は、富山湾に面し、常願寺川や神通川、庄川、小矢部川などの大川、呉羽山や二上山などの丘陵地帯を有し、山、川、海の良い自然環境に恵まれた区域である。また、県民公園太閤山ランドや富山県富岩運河環水公園などの公園・緑地が配置されている。今後も、自然環境の保全や都市緑化の推進に努め、緑豊かなうおいあるまちづくりを推進するとともに、都市の脱炭素化の促進に努める。

雨晴、浜黒崎の白砂青松など富山湾に面した海岸は海辺環境軸と位置づけ、その整備と保全に努める。また、侵食対策事業等により良好な海岸環境を保全し、海洋型レクリエーションの場として整備促進を図る。呉羽山、二上山など豊富な自然を有している丘陵地は山辺環境軸と位置づけ、その里山の保全に努める。野鳥や小動物の生息環境となっている常願寺川、神通川、庄川、小矢部川、井田川など豊かな自然に恵まれた河川区域は川辺環境軸と位置づけ、その環境保全に努める。

また、自然的な環境を積極的に推進すべき地域においては、生物多様性の確保に資する良好な自然環境基盤の整備を推進する。

富山市の富山県富岩運河環水公園、松川、いたち川、射水市の内川、下条川などの市街地内の水辺空間の活用を図り、都市における新たなうおいの場の創出に努める。

富山城址公園、高岡古城公園、瑞龍寺、勝興寺の風致地区や屋敷林など、既成市街地における歴史や文化に彩られた緑地等の保全に努める。

スポーツレクリエーションの場として親しまれている緑豊かな県民公園太閤山ランドや富山県総合運動公園などの活用を努める。

更に、ゆとりとう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

本区域において美しい景観をなしている呉羽山、二上山などは、自然度の高い緑地であり、積極的に保全を図る。地域を地形的に大きく区分する神通川、庄川、小矢部川の河川区域は、都市の中心部を縦断しており、水と緑のネットワークを構成する骨格として、環境保全に努める。歴史文化的景観を構成する富山城址公園や高岡古城公園などは、積極的に整備・保全を図る。

b レクリエーションシステムの配置の方針

多様化するレクリエーション需要に対応するため、適切な機能分担とネットワーク化に留意し、公園・緑地などを配置する。

日常生活に密着した身近な公園である街区公園や近隣公園を計画的に配置する。

休日などに広域的な圏域からの利用が見込まれる公園・緑地としては、県民公園太閤山ランドや富山県富岩運河環水公園、高岡おとぎの森公園、海王丸パークが整備されており、今後も一層利用が促進されるよう、施設の充実を図る。

特にスポーツレクリエーション施設については、富山県総合運動公園、富山県五福公園、富山県岩瀬スポーツ公園、県民公園新港の森、歌の森運動公園などの施設の充実を図り、誰もがスポーツに親しむことができる環境づくりを推進する。

また、それぞれの施設を有機的に結ぶ緑道や自転車道など、レクリエーションルートの整備を図る。

c 防災システムの配置の方針

公園・緑地などは、地震や火災などの災害時における避難地や避難路、延焼防止のための緩衝帯として防災上重要な役割を担うことから、適切に配置し、災害に強いまちづくりを推進する。

d 景観構成システムの配置の方針

魅力ある美しい都市景観づくりを進めるため、呉羽山、二上山などの丘陵緑地の保全を図る。

都市計画道路等の幹線道路において、街路樹を中心とした道路緑化を促進するとともに、公共施設や公共用地などの緑化に努め、花と緑があふれる地域づくりを推進する。

富岩運河、松川、いたち川、内川、富山城址公園、高岡古城公園、八丁道などは、歴史や文化を活かしながら、景観に配慮した整備・保全を図る。

一般国道8号や都市計画道路綾田北代線、都市計画道路総曲輪線、都市計画道路高岡伏木線、都市計画道路高岡駅波岡線などの整備において、電線類の地中化を積極的に進め、都市景観の向上を図る。

また、地域の景観に調和した建築物や屋外広告物等の誘導を図り、美しいまちづくりを推進する。

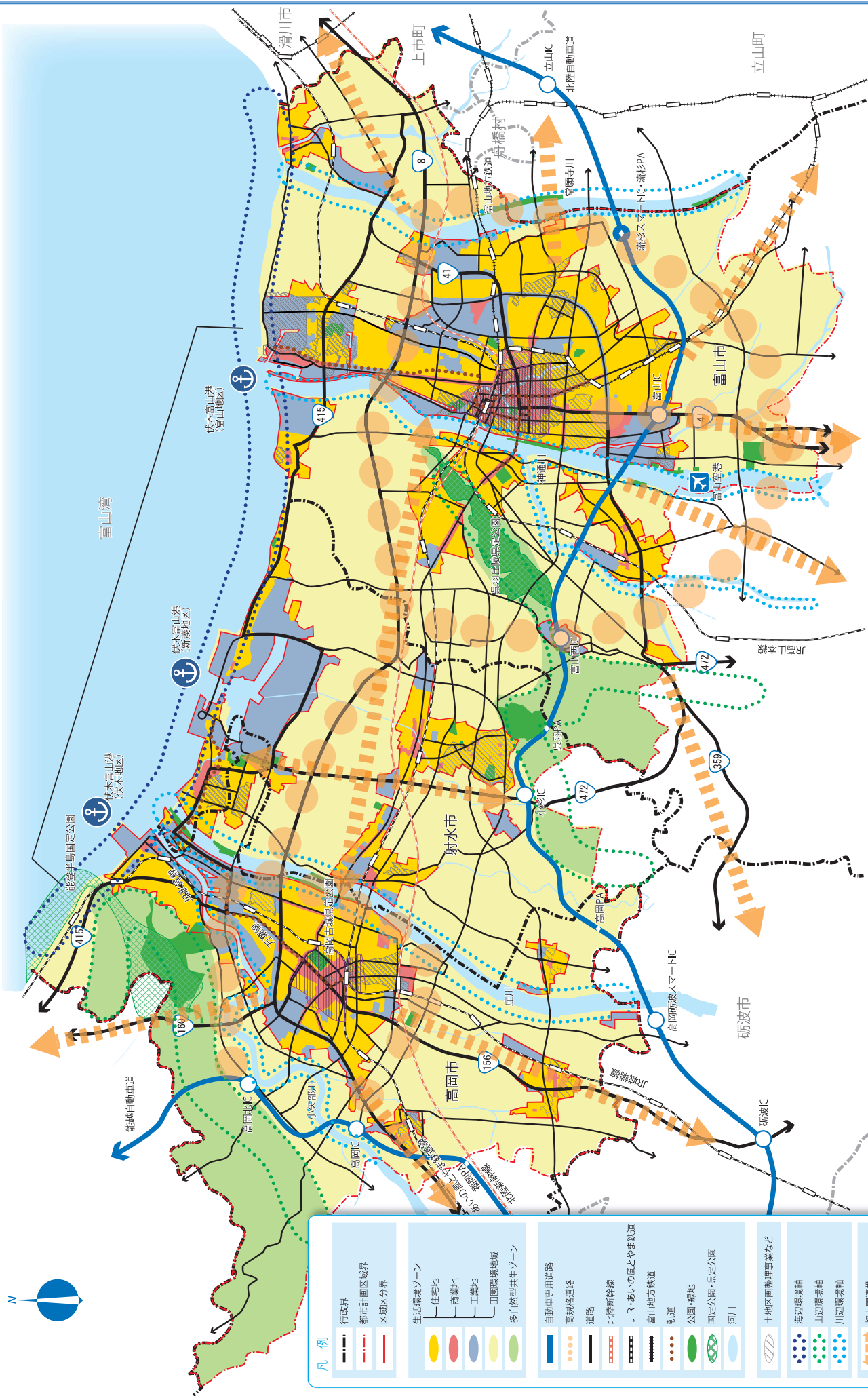
③ 主要な緑地の確保目標

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
総合公園	1 城址公園
	5・5・203 稻荷公園
	5・6・205 呉羽山公園
	5・5・405 牧野河川公園
地区公園	4・4・201 山室二区公園

	4・4・206 水橋西公園
--	---------------

富山高岡広域都市計画
整備、開発及び保全の方針 概要図



凡 例

行政区界	都市計画区域境界	区域区分界
------	----------	-------

生活環境ゾーン	住宅地	工業地	農業地	田園環境地域	多自然共生ゾーン
---------	-----	-----	-----	--------	----------

自動車専用道路	高速道路	道路	北陸新幹線	J R・あいの里とやま鉄道	富山地方鉄道	軌道	公園・緑地	国立公園・県立公園	河川
---------	------	----	-------	---------------	--------	----	-------	-----------	----

土地区画整理事業など	海辺整備地	山辺整備地	川辺整備地	都市間連携	中心市街地
------------	-------	-------	-------	-------	-------