

第15回南砺市都市計画審議会

日時 令和6年2月15日（金）
午前11時～
場所 南砺市役所302会議室

1. 開 会

2. 諮問

3. 議 事

議案第1号 南砺都市計画区域マスタープランの変更（案）

（南砺都市計画整備、開発及び保全の方針の変更（案）について）

議案第1号

南砺都市計画整備、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。

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、これらを勘案し、長期的視点に立った都市の将来像、都市計画の基本的な方向性等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。

(案)

南砺都市計画区域マスタープラン

(南砺都市計画 整備、開発及び保全の方針)

令和●年●月

富 山 県

南砺都市計画
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 南砺都市計画区域

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 4,248km²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と見込まれている。

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、国際線4路線は運休中（令和5（2023）年3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く「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に取り組む必要がある。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、更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。

～みんなで創ろう！人が輝く こしくに高志の国～

- 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」ウォーク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、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、全国で頻発する地震、火山、集中豪雨等による水害、土砂災害等の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、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

○ 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幹線道路、地域高規格道路、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 南砺都市計画区域

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、富山県の南西端に位置する南砺市の平野部からなる区域であり、美しい散居村の景観を形成する緑豊かな水田地帯が広がっている。市街地は、古くから門前町として栄えてきた井波と城端、市場町として栄えてきた福野と福光の4つの市街地があり、それぞれ固有の歴史・文化・観光資源を持ちながら発展してきた。

人口については、近年減少が続いており、特に中心市街地を形成する用途地域内の人口減少や、全国的な少子高齢化に加え、若年層を中心とした流出による人口構成の変化が問題となっている。

増加傾向にある空き家や空き地についても、防犯上や景観上の観点のほか、土地の適正利用を阻害するものとして社会問題化していることから、これら空き家等の適切な管理を進め、空き家バンクなどの施策を通じて、適切に市場へと流通させる仕組みを構築するなど、積極的な利活用を図っていく必要がある。

土地利用については、郊外部において住宅や工場、商業施設等が立地してきており、逆に用途地域内の市街地では空き家・空き地の増加や、商店街の賑わいの喪失が問題となっている。また、郊外部の宅地化による散居村の景観の悪化なども懸念されている。

交通基盤については、本区域の中央を東海北陸自動車道が縦貫し福光インターチェンジや南砺スマートインターチェンジが設置されているほか、城端、井波、福野、福光の4つの既存市街地を連絡する国道や県道などの整備が進められている。また、JR城端線の福野駅や福光駅、城端駅などの鉄道駅が交通結節点としての機能を果たしている。今後も一体感のある都市構造の構築を図るため、公共交通を含めた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。

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。

～豊かな自然と文化と人を繋ぐ 多核ネットワーク都市 南砺～

- まちの魅力が凝縮した都市づくり
- 快適な暮らしと円滑な内外交流を実現する都市づくり
- 風土・文化を伝える美しい景観づくり
- 安心とうるおいのある協働の都市づくり

- まちの魅力が凝縮した都市づくり
都市機能の集約化により利便性の高い魅力的な都市づくりを進める。
- 快適な暮らしと円滑な内外交流を実現する都市づくり
道路網の整備など都市機能の充実・向上に努め、快適な暮らしと円滑な内外交流を支える都市づくりを進める。
- 風土・文化を伝える美しい景観づくり
歴史的街並みや散居景観を活かした個性的な都市づくりを進める。
- 安心とうるおいのある協働の都市づくり
災害に強く安心して快適に暮らせる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5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 城端地域

善徳寺の門前町として栄え、一般国道 304 号を軸に市街地が形成されている。善徳寺周辺は歴史的な街並み景観が残る地区として、現存する伝統家屋の保全継承と新規建築物が街並みと調和するよう景観誘導に努めるとともに、居住環境の保護を図りながら、観光施設、飲食店等の充実など、観光客が回遊できる観光ゾーンの形成を目指す。また、城端駅周辺は、地域の玄関口として景観に配慮しながら、商業施設など都市機能の充実に努める。

市街地南部の未利用地等については、面的な基盤整備事業や地区計画の導入等を検討し、宅地化の促進による良好な居住環境の形成を目指す。

市街地北部にある工業地や東海北陸自動車道福光インターチェンジ周辺については、流通業務関連施設や新規企業施設の誘導を図る。

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、無秩序な市街化を抑制し、良好な農地や散居村の環境の維持・保全に努める。

桜ヶ池公園は、総合型の公園として位置づけ、市民のみならず城端スマートインターチェンジ及び城端サービスエリアのハイウェイオアシスを活用した広域圏域の利用者を見込み、施設充実に努める。

② 井波地域

瑞泉寺の門前町として栄え、また、彫刻工芸を主とする木彫りの里として多くの観光客が訪れている。八日町通りなど歴史的な街並みや伝統文化が多く残る地域は、

住環境を維持するとともに木彫刻を主とする観光ゾーンとして、彫刻店、飲食店、土産物店などとの共存に努める。瑞泉寺周辺や旧街道筋などの既成市街地では狭い道路に面して家屋が密集する状況がみられるため、都市基盤施設の整備等、現在のコミュニティを活かしながら快適な居住環境への改善を図る。

また市街地西側の山見地区など低密度な住宅地については、面的な基盤整備事業や地区計画の導入等を検討し、宅地化の促進による良好な居住環境の形成を目指す。

大規模工場が集積する市街地北側の工業地については、周辺と調和した環境整備に努めていくものとする。

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、無秩序な市街化を抑制し、良好な農地や散居村の環境の維持・保全に努める。

閑乗寺公園は、総合型の公園としてスポーツレクリエーションの施設の充実を図るとともに、散居村風景を見渡すことのできる眺望点として整備保全に努める。

③ 福野地域

古くから交通の要衝として市（いち）が立ち、現在もショッピングセンターを中心とした商業施設や大規模な工場等の業務施設が集積している。

福野駅前周辺については、地理的条件を活かし、鉄道利用客や周辺住民を対象とする物販や飲食などの商業施設と、居住環境の保全された住宅が共存できる地区として、市街地の活性化に努める。市街地中心部については、物販や飲食を対象とした商業施設や銀行等の業務施設等も集積する商業地を形成しており、今後も地域全体の商業力を高め、人が集う魅力的な商業地の形成に努める。

また、未利用地が介在する低密度な住宅地では、面的な基盤整備事業や地区計画の導入等を検討し、宅地化の促進による良好な居住環境の形成を目指す。

市街地北部の工場が立地する工業地については、周辺と調和した環境整備に努めていくほか、交通利便性の高い東海北陸自動車道南砺スマートインターチェンジ周辺を工場適地として、企業誘致を進める。

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、無秩序な市街化を抑制し、良好な農地や散居村の環境の維持・保全に努める。

④ 福光地域

医王山の裾野にあって市街地に小矢部川が流れる豊かな自然環境に恵まれ、江戸時代から加賀藩の米の集積地として栄えてきた。

小矢部川左岸の中心商業地及び福光駅周辺は、居住環境にも配慮しながら物販や飲食などの商業施設の立地を誘導し、また、図書館等の公共施設を活用しながら賑わい空間の創出を図る。

福光駅南側をはじめ、未利用地が介在する低密度な住宅地では、面的な基盤整備事業や地区計画の導入等を検討し、宅地化の促進による良好な居住環境の形成を目指す。

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、無秩序な市街化を抑制し、良好な農地や散居村の環境の維持・保全に努める。

医王山の自然環境を活用したスポーツレクリエーション施設は、県内外から訪れる多くの利用客のニーズに応じた施設として整備・充実に努める。

⑤ 井口地域

本地域は良好な農地と散居村が広がる田園地帯となっている。

集落や住宅団地など既存の住宅地については、周辺農地との調和を図りながら、良好な居住環境の維持・保全に努める。

農地については、砺波平野特有の美しい散居村を形成していることから、無秩序な市街化を抑制し、良好な農地や散居村の環境の維持・保全に努める。

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（2015）年現在 49,171 人であり、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、計画的な街路整備等により良好な市街地の形成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

散居村に代表される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

城端、井波、福野、福光の各地域を商圈とする既存の商店街をそれぞれ中心商業地として配置する。更に、用途地域内の交通利便性が高い地域に沿道型商業施設を配置し、それぞれの立地特性に応じた商業施設の活性化及び集積を図る。

このうち、集客力が低下し店舗数も減少するなど低迷を続けている中心商業地については、まちの個性としての伝統的な街並みを保全・活用する一方で、空き家・空き地を活用し、商業施設や文化施設、福祉施設などの都市機能が集積した賑わいのある商業地の形成を図る。

また、城端地区の善徳寺周辺や井波地区の八日町通り周辺は、居住環境の保護を図りながら観光型商業地の形成に努める。

b 工業地

市街地で大規模な工業施設が立地している地域や、農村地域にまとまった工業団地を形成している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、既存の工業地やその周辺へ工業施設を集約するなど適正な土地利用の規制・誘導を図る。

また、東海北陸自動車道のインターチェンジを活用した交通利便性の高い工業地や流通業務地等の配置を検討する。

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

本区域では、市街地内における都市基盤整備の遅れから郊外における宅地化の進展などが原因となって、用途地域内の人口減少が進んでいる。今後、都市基盤の充実などに努め、用途地域内での定住人口の増加を図る。

このうち、家屋が密集する既成市街地については、空き家・空き地対策や防災対策等を講じ、良好な居住環境の確保に努める。

また、用途地域内にあって未利用地が多く残る地区については、面的な基盤整備事業や地区計画の導入等を検討し、宅地化の促進による良好な居住環境の形成を目指す。

② 土地利用の方針

a 土地の高度利用に関する方針

城端、井波、福野、福光の既存の4つの市街地は、それぞれの地域で都市生活の拠点となる地区である。しかしながら、いずれの地区においても既存商店街の活性化や人口減少、空き家・空き地対策などが課題となっている。

このことから、商業施設や文化施設、福祉施設などの都市機能の集積や居住環境の改善によって土地の高度利用を推進し、それぞれの地域の個性にふさわしい魅力ある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

用途地域内にあって未利用地が多く残る地区については、面的な基盤整備事業や地区計画の導入等を検討し、宅地化の促進による良好な居住環境の形成を目指す。

また、市街地の一部では、住居と工場の混在が見られ居住環境の悪化の要因ともなっていることから、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

市街地においては、道路幅員が狭く家屋が密集している等の課題も多いことから、歴史的な街並み景観にも配慮しつつ、道路整備と併せ、空き家・空き地対策や防災対策等を講じ、良好な居住環境の確保に努める。

また、用途地域内のうち未利用地が介在し基盤整備が不十分な住宅地については、面的な基盤整備事業や地区計画の導入等を検討し、宅地化の促進による良好な居住環境の形成を目指す。

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、桜ヶ池公園や閑乗寺公園、安居寺公園、小矢部川公園などの特色ある公園が利用目的や地域特性に応じて配置されており、今後とも利用促進に努める。また、小矢部川、旅川、大門川、山田川、池川などの良好な水辺環境などは市街地内の身近な緑地として保全に努める。

e 優良な農地との健全な調和に関する方針

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ことから、建築形態規制の適用などによって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

本区域内の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、本区域は小矢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

本区域内を流れる小矢部川、旅川、大門川、山田川、池川などは、市街地に隣接する身近な自然環境であり、今後もその保全を図るとともに親水空間としての環境整備を進める。

また、本区域の南側から西側に広がる山間部の緑地については、今後とも自然環境の保全・活用に努める。

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、用途地域内の土地の有効活用を図ることとし、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行う。

更に、白地地域のうち無秩序な開発が懸念される土地については、地区計画や特定用途制限地域などの指定を検討し、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、中央を縦貫する東海北陸自動車道に福光インターチェンジと南砺スマートインターチェンジが設置されているほか、都市生活の拠点である城端、井波、福野、福光の4つの市街地を連絡する国道や県道などが主要幹線道路として配置されている。

更に、東海北陸自動車道の城端地域に城端スマートインターチェンジの整備が進められるなど、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。

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としては、鉄道や路線バスなどがあり、区域内にはJR城端線の福野駅、福光駅、城端駅などの6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

周辺市町村との連携を強化し、また、城端、井波、福野、福光の4つの市街地を連絡する主要幹線道路として、一般国道156号や一般国道304号、一般国道471号、県道砺波福光線、県道井波城端線、県道金沢井波線などを配置し、都市間連携の強化を図る。

更に、東海北陸自動車道城端スマートインターチェンジの整備により、広域的な交通ネットワーク強化と桜ヶ池公園を含む周辺施設利用者の利便性の向上を図る。

市街地内においては、都市計画道路井波城端線や、都市計画道路谷今町線、都市計画道路松原柴田屋線、都市計画道路荒木線など、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、JR城端線の各駅周辺において、駅前広場やパークアンドライド駐車場、自転車駐車場等の配置を必要に応じて検討するなど、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、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・4 井波城端線
	3・4・7 谷今町線
	3・4・14 松原柴田屋線
	3・4・15 砺波福光線
	3・4・17 百町二日町線

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。

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地区の早期完了を目指して整備を進める。

市街地の浸水対策については、雨水幹線等の整備により速やか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、小矢部川、旅川、大門川、山田川、池川などにおいては、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

優先的に市街化を図るべき地区として位置づけられながらも、都市基盤整備が遅れ未利用地が多く残っている地区について、土地区画整理事業の導入を検討し良好な住環境の確保に努める。

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

小矢部川、旅川、大門川、山田川などの河川は、市街地にも比較的近く、河川敷を利用した親水公園が整備されているなど都市の緑の骨格を形成していることから川辺環境軸として位置づけ保全を図る。

また、医王山県立自然公園や桜ヶ池公園、閑乗寺公園、安居寺公園などの丘陵地については、豊かな自然に身近にふれあうことのできるレクリエーションの場であることから、山辺環境軸として位置づけ保全を図る。

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、無秩序な市街化を抑制し、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

多くの動植物の生息・生育地である小矢部川、旅川、大門川、山田川、池川などの河川や水田、本区域周辺に位置する丘陵地においては、生態系の保全にも配慮し、その保全を図る。

b レクリエーションシステムの配置の方針

医王山県立自然公園や桜ヶ池公園、閑乗寺公園、安居寺公園は広域的なレクリエーション拠点として位置づけ、整備・充実を図る。

また、城南中央公園は総合的な活動が行える公園として、旅川公園、福光公園、小矢部川公園は広く住民に親しまれる憩いの空間として、充実を図る。

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。

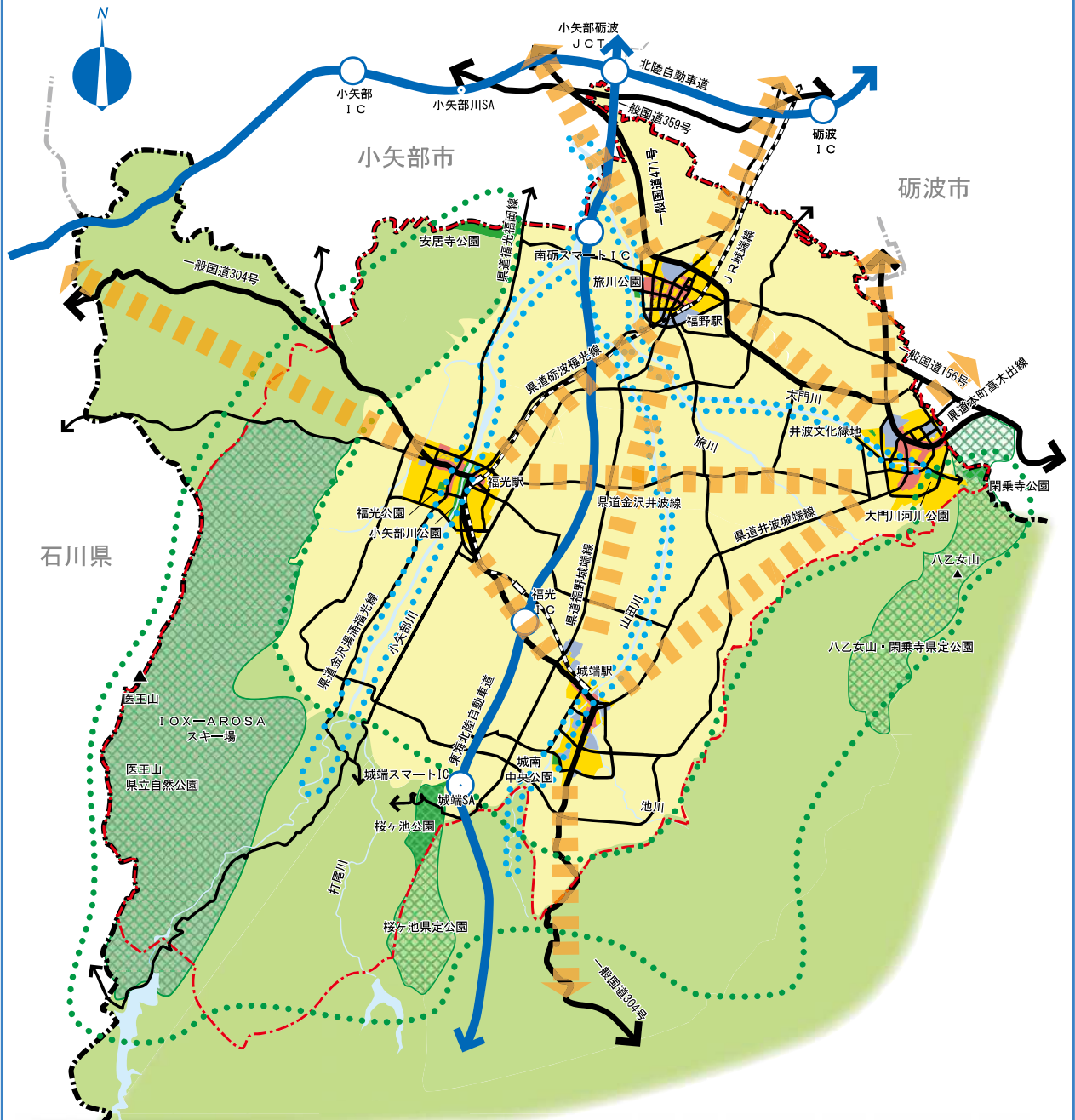
本区域周辺に位置する丘陵地においては、保安林指定の区域が各所にあることから、森林の持つ災害防止機能の維持・充実を図る。

d 景観構成システムの配置の方針

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地も含めて一体的に保全を図る。

また、本区域周辺の袴腰山、八乙女山、医王山などは本区域を構成する重要な自然景観であることから、今後もその良好な景観の保全に努める。

南砺都市計画 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
- J R
- 公園・緑地
- 県定公園・県立自然公園
- 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