

氷見都市計画区域マスタープラン

(氷見都市計画 整備、開発及び保全の方針)

平成25年3月

富 山 県

氷見都市計画 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	6
3)	目標年次	8
2	都市計画の見直しの方針	9
1)	都市計画の見直しの基本的な考え方	9
3	広域調整の方針	10
1)	広域調整の基本的な考え方	10
2)	広域調整の実施方針	10

第2章 氷見都市計画区域

1	都市計画の目標	11
1)	都市づくりの基本理念	11
2)	地域毎の市街地像	12
3)	目標年次	13
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	14
1)	区域区分の決定の有無	14
3	主要な都市計画の決定の方針	15
1)	土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	15
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	18
2-1)	交通施設の都市計画の決定の方針	18
2-2)	下水道及び河川の都市計画の決定の方針	19
2-3)	その他の都市施設の都市計画の決定の方針	20
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	21
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	22

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 4,247 km²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 年をピークに減少しており、平成 22 年 10 月には 109 万 3,247 人（国勢調査）となっている。平成 19 年の国の人口推計によれば、今後も更に減少が進み、20 年後には約 93 万人になることが見込まれている。

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 26.2%（H22 国勢調査、全国 23.0%）となっている。国の人口推計によれば、本県の高齢者の数は平成 32 年頃にピークを迎え、およそ 15 年後には 3 人に 1 人を超えると見込まれている。

本県の合計特殊出生率は、平成 18 年、19 年には過去最低の 1.34 となり、その後若干上昇しているものの、平成 23 年では 1.37 と依然として低迷している。

持ち家比率が 78.3%（H22 国勢調査、全国 61.9%）で全国 1 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、都市の郊外や、土地利用規制の緩い旧富山市、旧高岡市の周辺で人口や世帯数が増加しており、一方で、計画的に人口や都市機能の集積を図るべき市街地内では人口が減少し、空き家・空き地の増加が進行している。その結果、本県の人口集中地区の人口密度は 38.6 人/ha（H22 国勢調査、全国 67.6 人/ha）で全国 46 位となるなど、広く薄い市街地が形成されており、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、開発から長期間経過した郊外住宅団地では、居住者の高齢化が進み、住民の転出による空き家等の発生（オールドタウン化）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、本格的な少子高齢化・人口減少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は近年横ばいとなっているが、事業所

数と従業者数は減少傾向にある。また、大型店の影響等により、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ているが、一方で、幹線道路のロードサイドでは増加傾向にある。

大型店は幹線道路沿道等で多く立地しており、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。

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、本県の従業員数、製造品出荷額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。また、県内の工業団地全体の分譲率は約9割と高く、特定の地域に偏ることなく企業立地が進んでいるが、一方で、近年では大規模工場の撤退に伴う工場跡地の処理が課題となっている。

今後、北陸新幹線の開業や日本海側拠点港として選定された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、生産調整の強化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。農業就業人口の65歳以上割合が70%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、特に、富山高岡広域都市計画区域（線引き）の縁辺部において、拡散的な転用が行われている。今後、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ことが求められている。

林業については、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、燃油・資材等の高騰などにより、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1.71台（H22、全国1.08台）と全国2位の高い水準となっている。また、県民が移動の際に用いる代表交通手段は、自動車が72.2%（H11～14 富山高岡広域都市圏第3回パーソントリップ調査）と、全国と比べても自動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。公共交通の利用者数は、この20年あまりで4割以上も減少し、公共交通機関の利用低迷が、更に公共交通のサービス水準の低下を招くなどの悪循環が生じている。

また、高齢化の進展に伴い、高齢者等に買い物弱者・通院弱者をはじめとする移動制約者が増えてきているなど、生活交通に関する新たな課題が生じている。

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。

また、新幹線開業に伴い経営分離される並行在来線については、「富山県並行在来線対策協議会」において、パークアンドライドの推進や新駅の設置も含めた利用促進策が協議されており、駅周辺のまちづくりにあたっては、こうした並行在来線の利用促進の観点を踏まえた検討が求められている。

b 広域交通、物流基盤

北陸新幹線は平成26年度末までに金沢、平成37年度末までに敦賀まで開業することとなっており、利便性の向上による経済活動や観光交流の活性化が期待される。富山駅、新高岡駅（仮称）及び新黒部駅（仮称）は本県の玄関口になるとともに、本県が誇る立山、黒部、五箇山などの主要な観光地、更には能登地方や飛騨地方へのゲートウェイになることが期待されており、富山ならではの魅力があふれる駅周辺整備やアクセスの向上が求められている。

また、新幹線からの乗継ぎの円滑化など利用者の利便性向上を図るため、新幹線駅から中心市街地や周辺市町村への移動手段として、並行在来線を含めた鉄軌道・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。

高速道路網は、平成20年7月に東海北陸自動車道が全線開通（県内区間については暫定2車線）したほか、能越自動車道の整備も進んでおり、観光や企業立地の面での効果が発現している。また、北陸自動車道の入善スマートインターチェンジや流杉スマートインターチェンジが整備され、更に（仮称）高岡砺波スマートインターチェンジや東海北陸自動車道の（仮称）南砺スマートインターチェンジが事業化されるなど、高速道路の利便性向上が図られてきている。

富山空港は北京便や台北便が新たに就航するなど着実に発展しているが、北陸新幹線の開業に伴い東京便との競合が懸念されるところである。羽田空港等を利用した全国各地との乗継制度の拡充や、羽田空港国際化による海外との乗継ぎに

おける利便性の向上により、東京便の路線価値向上が期待されており、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。

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いる。平成23年11月に日本海側拠点港の「機能別拠点港」、更には「総合的拠点港」として選定され、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。

今後も、三大都市圏から等距離にある地理的優位性を活かし、環日本海・アジア地域の交流・物流拠点として発展していくことが期待されており、道路、鉄道、空港、港湾などの広域的な交通網の整備を推進していく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。近年では、平成20年に集中豪雨や高波などによる被害が発生しており、水害・土砂災害等から県民の生命・財産を守る河川・砂防・海岸等の施設整備を進めるとともに、土砂災害警戒区域等の指定による警戒避難体制の整備や、洪水、土砂災害、津波に関するハザードマップの作成などのソフト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や、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。また、平成23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。また、まちなかの優れた水辺空間、散居村等の美しい田園景観のほか、歴史・文化に育まれた個性的なまち並み、魅力的な伝統行事が数多く残されている。

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、平成2年度と比較すると、平成21年度は11.4%の減少となっているが、民生部

門（家庭・業務）からの排出量は増加している。

また、平成 23 年 3 月の東日本大震災に伴う原子力発電所の事故を契機に、国全体で自然エネルギーや未利用エネルギーの活用、省エネルギー構造への転換などの議論がなされている。

このような地球温暖化やエネルギー問題に対応するため、省エネルギーや再生可能エネルギーの導入など個別具体的な対策を推進するとともに、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低炭素都市づくりへの取り組みが求められている。

⑧ 市町村合併、地方分権、広域調整

本県の市町村数は、平成 16 年から 18 年にかけての数次にわたる合併で、従前の 35 市町村（9 市 18 町 8 村）から 15 市町村（10 市 4 町 1 村）となり、全国で最少となっている。

地方分権については、いわゆる第 1 次一括法（平成 23 年 5 月 2 日公布）や第 2 次一括法（平成 23 年 8 月 30 日公布）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であっても、モータリゼーションの進展等に伴い、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又は同意を行うなど、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、県民及び市町村との連携・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 高志の国～

- 快適で活力ある都市づくり
- 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

○ 快適で活力ある都市づくり

今後の人口減少・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集約型の都市構造へと転換を図るため、それぞれの都市の特性に応じて、都市機能の適正な集積・配置、無秩序な市街化の抑制、公共交通の活性化などに取り組み、本県のコンパクトなまとまりや鉄軌道をはじめとする基幹的な公共交通網を活かした、低炭素型の快適で活力ある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の活用による、都市機能の適正かつ計画的な集約配置の推進と、無秩序な市街化の抑制
- ・ 市街地再開発事業等による、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への立地促進
- ・ 土地区画整理事業等による、空き家・空き地対策の推進
- ・ 中心市街地の活性化と、歩いて暮らせる賑わいのあるまちづくりの推進
- ・ 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
- ・ 駅や駅前広場など、交通結節点の整備充実
- ・ まちづくりと一体となった新駅設置の検討
- ・ 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
- ・ 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低炭素都市づくりの推進

○ 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。

<都市づくりの基本的方向>

- ・豊かな自然環境の保全や都市公園の充実など、都市と緑が調和したうるおいある都市づくりの推進
- ・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

○ 安全で安心して暮らせる都市づくり

大規模地震や集中豪雨など近年多発する自然災害等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と連携しながら、災害に強いまちづくりを進めるとともに、防災に関する情報の共有や活用を図るなどハード・ソフト両面の一体的な取組みにより、誰もが安全で安心して暮らせる都市づくりを進める。

<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
- ・災害危険箇所における市街化抑制など、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、建築物の耐震不燃化、密集市街地の改善など、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

○ 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。

＜都市づくりの基本的方向＞

- ・北陸新幹線や高規格幹線道路、地域高規格道路など、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、目標年次を平成 43 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又は同意に当たり、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

- ・県が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
- ・当該市町村が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 氷見都市計画区域

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、富山県北西部、能登半島東南部に位置し、富山湾越しに望む立山連峰の勇姿をはじめ、緑豊かな農山村景観、湯量豊富な温泉など優れた地域資源を有する区域である。

本区域では日本海側最大の前方後円墳が確認されており、古代の氷見地方は日本海側の重要な拠点の一つであったと考えられている。以降現代に至るまで、富山湾随一の好漁場を背景に、本区域は水産業のまちとして発展してきた。また、昭和29年の合併によって全国でもまれな一郡一市が誕生した地域でもある。

人口については、昭和25年をピークに減少が進んでおり、近年においても用途地域内外とも減少していることから、定住人口の維持が課題となっている。

土地利用については、用途地域内では未利用地が多くある一方で、用途地域外における新築動向が用途地域内を上回るなど農村空間の保全が課題となっており、今後、良好な環境の形成に向けた適正な土地利用の誘導などが必要となっている。

交通基盤については、本区域を南北に縦断する能越自動車道及び一般国道160号、本区域を横断して石川県方向に伸びる一般国道415号などにより他都市との連絡性が確保されている。今後は、北陸新幹線の開業や能越自動車道の延伸に伴い、産業・観光における交流人口の増加が見込まれることから、さらなる広域的連携を図るため、公共交通を含めた交通ネットワークの構築と、良好な市街地の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

豊かな自然環境などの地域特性、新たな交通体系の整備などによる交流機会の増大などを背景として、計画的な都市づくりを進めるため、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。

～人 自然 食を未来につなぐ交流都市 ひみ～

- 便利で快適な質の高い生活ができる都市づくり
- 安全で安心な都市づくり
- みんなが集まるにぎやかで活力ある都市づくり

- 便利で快適な質の高い生活ができる都市づくり

道路、上下水道、公園・緑地などの都市基盤整備を推進し、恵まれた自然との共生を図りながら、便利で快適な都市づくりに努める。

- 安全で安心な都市づくり
防災体制の強化を図り、安全・安心な都市づくりを推進する。
- みんなが集まるにぎやかで活力ある都市づくり
観光地の魅力向上やまちなかの賑わい創出、企業立地の推進など産業の振興に努め、活力ある都市づくりを推進する。

2) 地域毎の市街地像

本区域では、地形上の特性や地域コミュニティ等を踏まえ、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。

① 中部地域

JR氷見駅から氷見漁港一帯の中心市街地では、都市再生整備計画に基づき、賑わいのある市街地の形成を図るとともに、中心性・求心力の強い都市機能の集積による拠点形成を目指す。併せて、氷見インターチェンジと中心市街地を結ぶ一般国道415号沿道においては、商業・業務施設などを誘導し、整備が予定される市役所庁舎などの行政施設とともに、本地域にふさわしい都市軸の形成を目指す。

中心市街地内の住宅地については、ゆとりある都市型居住環境の創出や、公共交通の利便性の高い、生活に便利な地域を目指すとともに、公園や緑地、漁港、海辺の観光拠点、市街地を流れる河川などを活かし、氷見らしさを演出した市街地の整備を図る。

② 北部地域

能越自動車道氷見北インターチェンジ及び灘浦インターチェンジ周辺においては、北部地域の交通の拠点となることから、新たな都市的土地利用の展開が予想されるため、適正な土地利用の誘導によって無秩序な都市的土地利用の拡散を抑制し、良好な都市環境の形成を目指す。

また、能登半島国立公園に指定されている区域では、自然環境の保全に努めるとともに、観光・レクリエーションの場としての活用を図る。

③ 西部地域

能越自動車道氷見インターチェンジ周辺においては、交通の利便性が高いことから、新たな都市的土地利用の展開が進んでいるため、適正な土地利用の誘導によって無秩序な都市的土地利用の拡散を抑制し、良好な都市環境の形成を目指す。

また、山間部においては、自然環境の保全を図るとともに、生活環境の向上のための施設整備を図る。

④ 南部地域

市街地の周辺に広がる田園地帯については、その環境・景観の保全を図るとともに、点在する農村集落においては、景観を損なうことのないよう、生活環境の向上のための施設整備を図る。

また、工業団地が立地している地区においては、緑地の確保に努めるなど、周辺環境と調和のとれた整備を図る。

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、目標年次を平成 43 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、目標年次を平成 33 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 17 年現在 54,495 人であり、近年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

豊かな田園環境と都市的土地利用との調和のとれた、健康で文化的な生活環境を確保するため、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

氷見駅から氷見漁港一帯にかけて形成された中心市街地などにおいては、まちなか居住を支える商業地として、商業施設の活性化や集積促進を図る。

また、既に商業施設等が立地している一般国道 160 号沿道や、氷見インターチェンジと中心市街地を結ぶ一般国道 415 号沿道など、交通便利性の高い地域においては、農林漁業との調和を図りながら、沿道型商業施設の立地・誘導を図るとともに、良好な沿道景観の形成に努める。

b 工業地

既存の工業地周辺のほか、氷見インターチェンジ周辺、一般国道 160 号及び一般国道 415 号沿道など、交通の利便性に優れ、かつ居住環境への影響の少ない地区に、今後、農林漁業との調和を図りながら工業地を配置する。また、氷見漁港など海岸部の産業系機能との連携を強化し、工業基盤の充実を図ることとする。

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

まちなか居住を推進するため、用途地域内に住宅地を誘導し、良好な居住環境の形成を図る。

また、氷見インターチェンジと中心市街地を結ぶ一般国道 415 号沿道の背後地においては、商業施設等と共存する住宅地の誘導を図る。

更に、古くからの集落が中心となって形成されている氷見漁港一帯から海岸線に見られる基盤整備が不十分な住宅地については、土地区画整理事業等の導入を検討するなど、計画的な市街地形成を目指す。

② 土地利用の方針

a 土地の高度利用に関する方針

氷見駅から氷見漁港一帯にかけて形成された中心市街地においては、密集市街地の改善、既存商店街の再生が課題となっているほか、居住人口の誘導が必要となっている。

このため、既存商業施設の共同化、居住機能の導入など土地の高度利用につい

て検討し、本区域の中心市街地にふさわしい土地利用の形成を目指す。

b 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

現在、第一種住居地域及び準住居地域に指定されている区域のうち、工場・倉庫などの混在により居住環境の悪化が見られる地区については、住宅地としての環境保全を図るため、工業地に指定された土地への移転・誘導を促進する。

また、用途地域内にあって、未利用地が多く残る地域については、用途地域の見直しを行う等、計画的な土地利用を推進する。

c 居住環境の改善又は維持に関する方針

氷見駅から氷見漁港一帯の中心市街地においては、道路の幅員が十分確保されていないことや密集市街地が存在し、災害時における安全性の確保が懸念されることから、土地区画整理事業等の導入を検討するなど、居住環境の改善を図る。

また、市街地においては、地区計画、建築協定などの導入を検討し、今後とも良好な街並みが維持されるよう努める。

d 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

住民のスポーツ・レクリエーション需要に対応し、身近な憩いの場となる既存の都市公園の利用促進に努めるとともに、適正な規模及び誘致距離を考慮し、計画的な公園を配置する。

富山湾に注ぐ多くの河川については、都市活動へのうるおいを与え、また、身近な自然環境として重要な空間であることからその保全を図る。

更に、能登半島国定公園に指定されている海辺空間の環境・景観の維持とともに、虻が島や九殿浜、松田江の松林の保全を図り、これらの緑の付加価値を一層高めるため、他の観光拠点などと有機的に連携したネットワークの形成を推進する。

e 優良な農地との健全な調和に関する方針

市街地の周囲に広がる田園地帯については、交通網の整備に伴い無秩序な市街化が進展することも予想されるため、建築形態規制の適用などにより新たな宅地開発などを抑制し、農地の保全を図る。

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

丘陵部には地すべり危険箇所や土石流危険渓流が多くあり、本区域全域には急傾斜地崩落危険箇所が数多く存在している。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に努める。

g 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

富山湾岸の変化に富んだ海岸部一帯、石川県との県境を成す丘陵地一帯、河川流域に展開する優良な農地などは本区域の豊かな自然環境を形成しているため、その環境を保全する。

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利用を図ることとし、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。

特に、氷見インターチェンジ周辺においては、新たな都市的土地利用の展開が進んでいるため、適正な土地利用の誘導によって、良好な都市環境の形成を目指す。

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、一般国道160号が南北方向の広域都市間交通を担う主要幹線道路として市街地の外縁を、また、一般国道415号が東西方向の主要幹線道路として市街地の中央をそれぞれ通過している。

本区域においては、能越自動車道氷見インターチェンジ、氷見北インターチェンジ及び灘浦インターチェンジが整備され、産業や観光において広域的な交流の促進が期待されている。

今後は、インターチェンジと市街地を結ぶアクセス道路の整備、都市の骨格となる幹線・補助幹線道路の配置により、安全で円滑な道路網の構築を図る。

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氷見線の氷見駅や島尾駅がある。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

能越自動車道については、今後もその整備を促進するとともに、新たなインターチェンジの設置について、整備の必要性や効果等を踏まえながら検討を進める。

都市計画道路一般国道415号線を氷見インターチェンジと市街地、都市計画道路灘浦インター線を灘浦インターチェンジと区域北部を結ぶ道路としてそれぞれ配置し、産業・観光面を中心に広域的な交流の促進を図る。

都市計画道路氷見港鞍川線は、氷見インターチェンジと道の駅「氷見」などの観光施設が立地する氷見漁港とを結ぶアクセス道路であり、また都市間交通の東西軸、市街地内道路の中心軸としての役割も担う重要な路線であることから、シンボルロードとして配置する。

また、市街地内の道路については、既存道路網に加え、都市計画道路氷見伏木線などの幹線道路を配置することにより格子状のネットワークを形成し、利便性を高め、市街地の活性化を促進する。

公共交通については、氷見駅における駅前広場や都市計画道路氷見駅地蔵町線の整備促進に努め、交通結節点としての機能を高めることにより、氷見市の玄関口としてふさわしい空間の形成を図る。また、島尾駅においても、利用者の利便性の向上に努める。更に、路線バスやコミュニティ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	1・3・1 能越自動車道線
	3・4・16 氷見伏木線
	3・5・21 氷見駅地蔵町線
	3・6・5 氷見駅鞍川線（駅前広場）

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。

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、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る。また、施設の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。

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、仏生寺川等においては、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
公共下水道	氷見公共下水道

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

本区域の既成市街地は、住宅、商業、業務の混在地域で木造建築物が密集し、オープンスペースや歩行者空間及び駐車場、道路網などの都市基盤整備が遅れている。

このため、今後、市民のニーズや提言などを広く受け、基盤整備が不十分な住宅地については、土地区画整理事業等の面的整備事業を検討するなど、ゆとりある都市型居住環境の創出及び人口の定住促進を図る。

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

富山湾に面する海岸部、富山湾越しに眺望できる立山連峰の大パノラマや、本区域内に広がる緑豊かな丘陵地などは本区域の優れた自然環境・景観であり、後世に継承していく必要がある。このため、無秩序な宅地化の抑制、豊かな自然景観に配慮した開発の誘導などにより積極的な保全を図る。

このため、能登半島国立公園に位置する海岸部をはじめ、立山連峰のパノラマを眺望することのできる富山湾岸域については、海辺環境軸として、本区域の丘陵部の裾野一帯は山辺環境軸として、また、十二町湍水郷公園及び仏生寺川一帯は川辺環境軸としてそれぞれ位置づけ、自然環境の整備・保全を図る。

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

本区域を流れる7つの河川及び能登半島国立公園をはじめとした海岸部、また、本区域の外縁部に位置する石動山などの丘陵地については、生態系の保全にも配慮し、自然環境の保全に努める。

b レクリエーションシステムの配置の方針

レクリエーションニーズへの対応と良好な都市環境形成のため、氷見運動公園、朝日山公園及びふれあいの森を地域スポーツの振興に資するスポーツ・レクリエーションの拠点として、また、島尾海浜公園は地域住民が身近な自然とふれあえるレクリエーションの場として位置づけ、周囲の環境に配慮しつつ、整備・充実に努める。

c 防災システムの配置の方針

丘陵地には、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・充実に努める。

d 景観構成システムの配置の方針

富山湾及び雄大な立山連峰の眺望を後世に伝えていくため、その眺望地となる緑地や海岸部を保全する。

また、うるおいある都市環境を形成するため、都市公園等と連携しつつ、緑道や散策路を配置し、都市における水と緑のネットワークを形成する。

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	5・5・1 朝日山公園

氷見都市計画 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
- J R
- 公園・緑地
- 国定公園・県定公園
- 河川

- 海辺環境軸
- 山辺環境軸
- 川辺環境軸
- 都市間連携



石川県

富山湾

高岡市