

# 砺波都市計画区域マスタープラン

(砺波都市計画 整備、開発及び保全の方針)

平成25年3月

富 山 県



# 砺波都市計画 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 砺波都市計画区域

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 km<sup>2</sup>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ぎ制度の拡充や、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 砺波都市計画区域

### 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、富山県西部の一級河川庄川によって形成された砺波平野の中央部に位置し、美しい散居村の景観を形成する田園地帯が広がっている。

JR砺波駅周辺の市街地は、江戸時代の町立てに端を発しており、現在に至るまで本区域全体の中心的役割を担う地区として発展してきた。

人口については昭和48年以降増加傾向にあるが、住宅団地の開発や工場立地が用途地域外で進んでいる等、郊外への拡散化傾向が見られ、用途地域内に人口を集約するコンパクトなまちづくりが課題となっている。

土地利用については、土地区画整理事業により市街地が順次整備されてきているが、用途地域内にはまだ多くの農地が残る状態となっており、市街化が望まれる。また、農村部では宅地開発等により散居村の景観の悪化などが懸念されている。

交通基盤については、北陸自動車道の砺波インターチェンジが砺波市街地南部に位置しているほか、南北に一般国道156号、東西に一般国道359号などが通っており、交通の要衝となっている。また、JR城端線の砺波駅をはじめとする鉄道駅が交通結節点としての機能を果たしている。今後も交通の要衝地として、さらなる広域的な連携を図るため、公共交通も含めた周辺都市への交通ネットワークの強化と、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

庄川の恵まれた水資源や、緑豊かな屋敷林に囲まれた農家が点在する散居村を地域固有の財産として継承し、花や緑を大切に健康で笑顔あふれる暮らしを送ることができる都市を目指すため、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。

～庄川と散居に広がる 健康フラワー都市 となみ～

- ゆとりある生活が送れる快適で魅力的な都市づくり
- 都市の魅力を高め活発に交流する都市づくり
- 砺波らしい地域固有風土を継承する美しい景観づくり
- 水と緑に恵まれた安全で安心して暮らせる都市環境づくり

- ゆとりある生活が送れる快適で魅力的な都市づくり

商業施設の集積や企業誘致などにより広域圏の中核としてふさわしい都市機能の集積を図る。

- 都市の魅力を高め活発に交流する都市づくり  
地域資源を活かした都市施設の有効活用や、内外の交流を促進する円滑な交通網の整備を進める。
- 砺波らしい地域固有風土を継承する美しい景観づくり  
散居村など景観の維持・保全及び継承に努め、砺波らしい美しい景観づくりを推進する。
- 水と緑に恵まれた安全で安心して暮らせる都市環境づくり  
豊かな自然環境を保全するとともに、災害に強い安全で安心な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 砺波市街地地域

本区域の中核をなす砺波駅周辺の市街地であり、北陸自動車道をはじめ、国道156号や国道359号が交差する交通の要衝となっているほか、市役所、警察署、病院など主要な公共施設が立地している。

砺波駅周辺や大型商業施設周辺、幹線道路沿線については商業地として位置づけるとともに、その周辺を住宅地として位置づけ、土地区画整理事業等の面的整備などにより、都市機能と居住空間が近接する快適な市街地の形成を目指す。

砺波インターチェンジ周辺及び国道沿道では、交通利便性を活かして工場、事業所などの集積を図る。

### ② 庄川市街地地域

庄川扇状地の頂部に位置する旧庄川町の市街地であり、地域住民の日常的な生活利便施設が集積するほか、市街地とその周辺には観光施設が多く立地している。

今後とも、商業施設や公共サービス施設等の立地誘導を図るとともに、良好な住環境を保全・形成する等、快適な市街地環境の形成に努める。また、庄川温泉郷や舟戸公園、県定公園に指定されているエリアなどについては、豊かな自然環境を活かした余暇活動の場としてレクリエーション機能の維持・拡充を図る。

### ③ 農村地域

郊外部の田園地帯であり、散居景観が残っている地域であるが、住宅団地等の開発による市街化が一部において進み、土地利用形態に変化がみられる。

このため、住宅団地等の開発は用途地域内へ誘導する等、無秩序な市街化を抑制

するとともに、地域内の住宅や工場については緑の配置に配慮する等、良好な農地や散居景観との調和に努める。

#### ④ 丘陵山間地域

本区域の自然環境の骨格を形成する庄川の東側丘陵地については、観光・レクリエーションの場として活用を図るとともに、優れた環境と景観の保全を図る。また、山裾に広がる集落地については、中心市街地との連携を図るとともに、生活環境の向上と各集落のコミュニティが健全に維持されるよう努める。

### 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 49,429 人であり、近年増加傾向にあるが、少子高齢化の影響から、今後は減少傾向になると予想されている。ただし、これまで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は、用途地域内を上回る人口増加がみられるため、用途地域内への人口誘導が課題となっている。

このため、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、今後とも都市基盤の不十分な地域において整備を行うなど、引き続きその推進が図られるものと見込まれている。

また、白地地域においては、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、今後人口の減少が予想され、用途地域への計画的な人口誘導への対処により、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や、庄川などの自然環境と、都市的土地利用との調和のとれた、ゆとりとうるおいのある生活環境を後世に継承するため、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

砺波駅周辺を中心市街地や既存の大型商業施設、幹線道路の沿線等を商業地として配置し、それぞれの立地特性などに応じて既存商業施設の活性化及び商業施設の集積促進を図る。

このうち、中心市街地の商業地については、商業施設のみならず本区域の中核にふさわしい各種都市機能の集積を図るものとする。一般国道 156 号や都市計画道路豊町高道線、都市計画道路栄町苗加線の沿道など幹線道路沿線の商業地については、施設を利用する自動車交通が本線交通に支障を及ぼさないよう、駐車場の配置などに配慮するとともに本区域の都市軸にふさわしい沿道景観の創出を目指す。

庄川地域の観光施設が立地する地区においては、観光型の商業地を配置し、その土地利用を今後とも継続しながら、周辺のレクリエーション施設や庄川などの自然環境と一体となった人々のふれあいと交流の拠点として、機能拡充に努める。

##### b 工業地

既存の工業団地や矢木地域、砺波インターチェンジ周辺等の工業系用途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、既存企業の振興や新規企業の誘致等において適切な土地利用の誘導を図る。

また、北陸自動車道の（仮称）高岡砺波スマートインターチェンジ周辺については、交通利便性の高い工業地として適切な土地利用の誘導を図るため、地区計画、特定用途制限地域などの指定を検討する。

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

中心市街地の商業地の周辺及び幹線道路沿線の商業地の背後地等に住宅地を配置し、用途地域内における居住人口の増加を図る。このうち、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の都市基盤整備により計画的な市街地形成を図る。

また、用途地域外における宅地開発については、散居村の環境・景観に配慮する。

## ② 土地利用の方針

### a 土地の高度利用に関する方針

砺波駅周辺は、本区域全体の中心的役割を担う地区である。しかしながら砺波駅北部では密集市街地の改善、既存商店街の活性化が課題となっており、道路配置や街区構成の見直し、更に居住機能の確保が必要となっている。また駅南側では、砺波駅南土地区画整理事業によって区画道路の整備が完了しており、今後も駅北側と一体となった商業施設の集積、業務拠点の充実、居住環境の整備が求められている。

このことから、砺波駅周辺において、既存商業施設の活性化や中高層住宅などの建設促進によって土地の高度利用を推進し、本区域の中核にふさわしい魅力ある生活拠点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

中心市街地の活性化を支えるまちなか居住を促進するため、特に砺波駅周辺については、商業・業務施設と住宅の用途の複合化を図る。

また、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

砺波駅北部の既成市街地については、一部に狭隘な道路が多く、災害時の安全性の確保が懸念されていることから、土地区画整理事業や街路事業などの活用によって密集市街地の改善を図る。

住宅地のうち、既に土地区画整理事業が完了した区域においては、早期の住宅建設促進を図るとともに、地区計画、建築協定などの導入によって今後とも良好な街並みが維持されるよう努める。

また、その他の用途地域内のうち、未利用地が多く介在し、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による計画的な整備を進め、良好な居住環境の維持・形成を図る。

### 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するため、砺波チューリップ公園、砺波総合運動公園、舟戸公園を本区域の拠点的な緑地として位置づける。また、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。

### 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が、住宅団地等の開発が進みつつあることから、今後は、建築形態規制の適用や条例等による規制・誘導策の導入などにより、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**

庄川東側の丘陵山間地域には、地すべり危険箇所や土石流危険渓流及び急傾斜地崩壊危険箇所が多く存在している。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**

本区域を流れる庄川については、鮎などが生息する清流であり、多くの動植物の生息・生育地となっていることから、今後とも水辺の自然環境の保全を図る。庄川東側の丘陵地については、本区域における自然環境の核をなしていることから、森林などの保全を図るとともに、自然に親しむことができるレクリエーション地区としても活用する。

**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、現用途地域への立地誘導を基本としながら、住宅・商業地等に対する需要に応じて、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検討する。

更に、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は、地区計画、特定用途制限地域などの指定や、条例等による規制・誘導策の導入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

本区域では、北陸自動車道の砺波インターチェンジが市街地南部に位置し、一般国道 156 号、一般国道 359 号がそれぞれ南北、東西方向の広域的な都市間連携を担う主要幹線道路として市街地を通過しているほか、多くの都市間連携を担う幹線道路が市街地から放射状に伸びているなど、交通の要衝となっている。

更に、北陸自動車道の（仮称）高岡砺波スマートインターチェンジの整備が予定されており、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 城端線の砺波駅など 3 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

広域的な都市間連携を担う主要幹線道路として、都市計画道路国道 156 号線、都市計画道路国道 156 号（庄川）線、都市計画道路砺波福光線、都市計画道路国道 359 号バイパス線、都市計画道路出町庄東間国道 359 号バイパス線を配置する。また、環状機能を有する幹線道路として、都市計画道路栄町苗加線を市街地の外郭に配置する。

既成市街地内においては、都市計画道路中央町鷹栖線、都市計画道路駅前栄町線、都市計画道路杉木中神線、都市計画道路中神線、都市計画道路鍋島中神線、都市計画道路栄町鷹栖線の配置により、市街地の骨格となる幹線道路を整え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、パークアンドライド駐車場や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・3・2 栄町苗加線
	3・3・3 国道156号(庄川)線
	3・3・19 出町庄東間国道359号バイパス線
	3・4・5 中央町鷹栖線
	3・4・7 駅前栄町線
	3・4・22 杉木中神線
	3・4・23 中神線
	3・5・14 鍋島中神線
	3・5・16 栄町鷹栖線

## 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。

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、中神地区の雨水幹線の整備などにより円滑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、庄川等においては、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	小矢部川流域下水道
公共下水道	砺波公共下水道

### 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

本区域では、良好な市街地の形成を図るため土地区画整理事業を実施している。今後とも、未利用地が多く介在し、都市基盤の不十分な用途地域については、住宅需要、土地所有者の土地利用についての意向などを勘案しながら積極的に面的整備事業を推進し、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。

このうち出町東部第3地区については、今後、事業化に向けて取り組むこととする。また、未利用地が多く残り新たな基盤整備が必要な中神地区、杉木地区については、引き続き、都市計画道路の整備とあわせた計画的な面的整備事業の推進を図る。

#### 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。

地区名	事業
杉木	土地区画整理事業
中神	//
出町東部第3	//

#### 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

豊かな自然と身近にふれあうことができ広大なレクリエーション地となっている庄川や、増山城跡県定公園、夢の平県定公園などの丘陵地については、それぞれ川辺環境軸、山辺環境軸と位置づけ自然環境の保全を図る。

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、無秩序な市街化の抑制や散居村の景観に配慮した建築の誘導などによって、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・生育地である庄川等の河川や水田、庄川東側の丘陵地においては、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

砺波チューリップ公園、砺波総合運動公園、舟戸公園を総合的なレクリエーション拠点、丘陵地内の県定公園、県民公園を週末型のレクリエーション拠点と位置づけ、それぞれの整備・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。

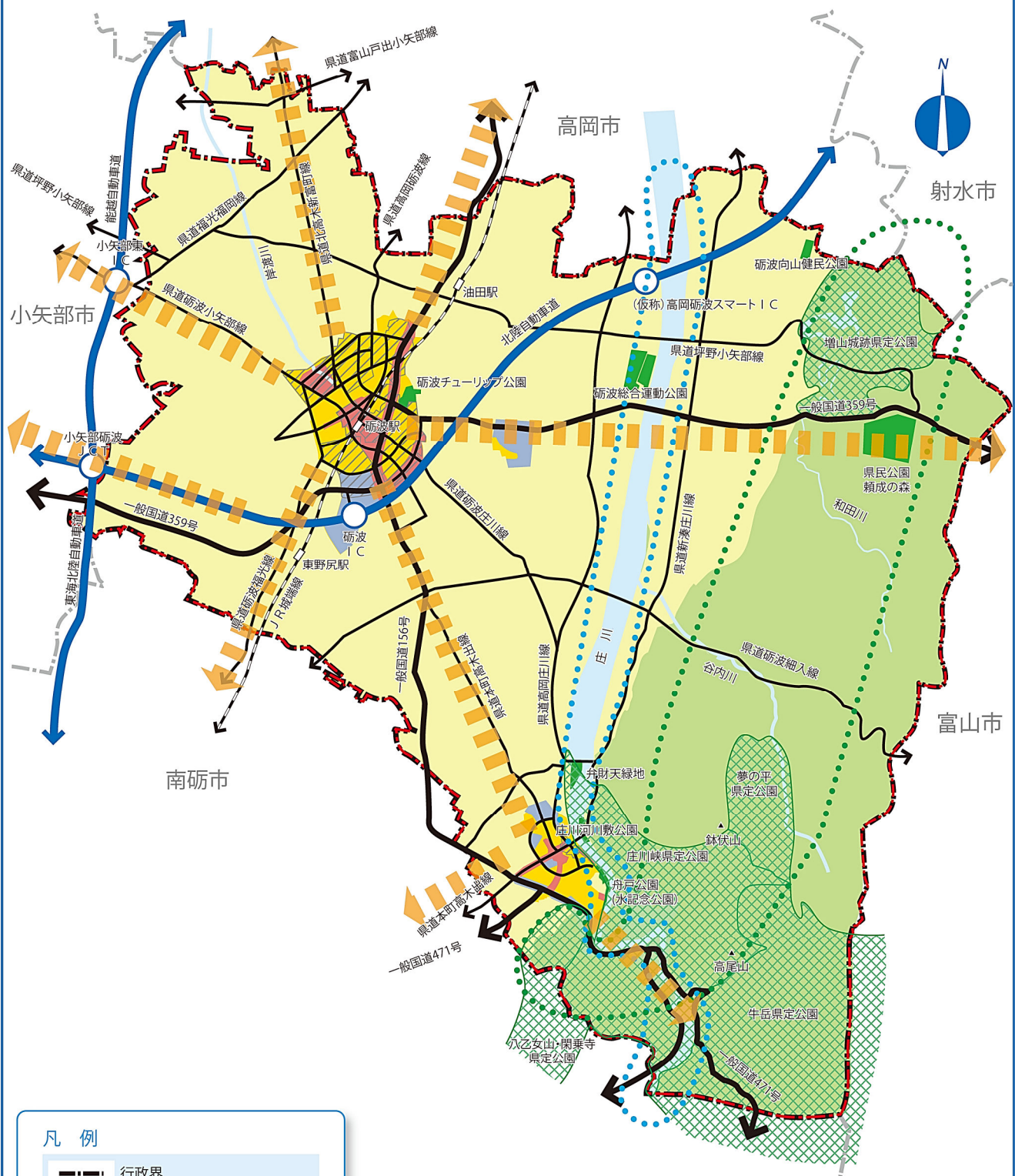
庄川東側の丘陵山間地においては、保安林指定の区域が各所にあることから、森林の持つ災害防止機能の維持・充実を図る。

###### 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山間地も含めて一体的に保全を図る。

また、砺波チューリップ公園を中心に市街地内及び周辺の都市公園を連絡する水と緑のネットワークを形成することにより、生活にうるおいをもたらす都市づくりを図る。

# 砺波都市計画 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
- 県定公園
- 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