

魚津都市計画区域マスタープラン

(魚津都市計画 整備、開発及び保全の方針)

平成25年3月

富 山 県

魚津都市計画
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 魚津都市計画区域

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	13
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 魚津都市計画区域

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

本区域は富山県北東部に位置し、南東部の山地からなだらかに続く丘陵地を背後に持ち、県東部の行政、経済、教育、文化の拠点が集積し発展してきた都市である。

本区域の人口については、近年減少傾向にあり、定住促進や地域の活力増進を図ることが課題となっている。

土地利用については、県道富山滑川魚津線周辺や市街地北東部において、住工混在による弊害の解消が課題となっている。また、市街地の整備としては、昭和31年に魚津火災復興土地区画整理事業が、その後、JR魚津駅周辺においても土地区画整理事業が実施され、良好な市街地の形成が図られてきたところである。しかし、近年は、中央通りや銀座通り商店街の防火建築帯の老朽化や空き店舗の増加が進んでおり、都市環境の改善が課題となっている。また、その他の既成市街地では、生活基盤整備が立ち遅れており、居住環境の改善が必要となっている。また、用途地域東側や北側の郊外においては、農地の宅地への転用が進んでいることから、良好な環境の確保に向けた適正な土地利用の誘導が課題となっている。

交通基盤に関しては、北陸自動車道や一般国道8号など広域的な幹線道路があるものの、周辺都市との道路網の構築や東西幹線道路の整備が課題となっており、一般国道8号バイパスなどの一層の整備が望まれている。

更に、県東部唯一の港湾である地方港湾魚津港については、沿岸漁業及び貨物輸送など環日本海時代に対応した物流基地として、また、経田漁港については、海洋レクリエーションの拠点地としての活用が期待されている。

産業については、中心市街地の空洞化に伴う商店街の活性化、魅力ある工業基盤の整備と新規企業の誘致、地元産業の育成などによる雇用機会の創出が課題となっている。

② 都市計画の基本理念

豊かな自然環境に恵まれた特性を活かし、ゆとりと潤いのあ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。

～次代へつなぐ人・自然・文化が共生する元気都市“魚津”～

- 中心市街地の活性化と市域全体におけるバランスの良い都市づくり
- 安全で快適な道路づくりと全ての人にやさしい都市づくり
- 次世代を担う若者に魅力的な都市づくり
- 自然環境との共生と地域コミュニティによる美しい都市づくり
- 住環境の整備による災害に強い都市づくり
- 広域的な視点から見た都市づくり

- 中心市街地の活性化と市域全体におけるバランスの良い都市づくり
既存の都市機能を活かしながら、魚津市の核となる中心市街地の活性化を図るとともに、既存の住宅地については住環境の維持・整備に努め、地域間格差のないバランスの良いまちづくりを推進する。
- 安全で快適な道路づくりと全ての人にやさしい都市づくり
一般国道8号をはじめとする幹線道路から生活道路に至るまで、安全性と快適性に配慮した全ての人にやさしい道路づくりや、中心市街地と山間地等の交通ネットワークを強化する。
- 次世代を担う若者に魅力的な都市づくり
次世代を担う若者が魅力を感じる施設を整備するなど、既存の施設や観光拠点が連携したまちづくりを推進する。
- 自然環境との共生と地域コミュニティによる美しい都市づくり
本市の豊かな自然環境と共生するまちづくりや魅力ある都市の創造、緑豊かな公園づくりなどによって、地域に愛着と誇りを持てる美しいまちづくりを推進する。
- 住環境の整備による災害に強い都市づくり
かつての災害経験を教訓に、土地区画整理事業等による密集地の解消、避難経路や避難地の明確化により、安全・安心に暮らせる災害に強いまちづくりを推進する。
- 広域的な視点から見た都市づくり
県東部の中心的役割を担う魚津市の特性を活かしながら、近隣市町との連携によるまちづくりを推進する。

2) 地域毎の市街地像

本区域の都市構造は、土地利用形態から、大きく3つのゾーンに区分され、将来は、各ゾーンの特性を活かしながら、相互に関連強化を図ることにより、一体的な都市形成を目指す。それぞれの市街地像は以下のとおりである。

① 高次都市機能ゾーン

本地域は、南北軸である一般国道8号と東西軸である県道石垣魚津インター線が交差する都市間交通や都市内交通の合流点であり、本区域の中心市街地として発展してきた地区である。

今後は、JR魚津駅や富山地方鉄道電鉄魚津駅を中心として、商業・業務施設をはじめ、文化施設や都市公園、医療・福祉施設、交流・集会施設など、既存の施設を有機的に結び、更に本区域を発展させるべく高次の都市機能の充実を図る。

また、地方港湾魚津港周辺については、観光施設が多く立地していることから、観光拠点として充実を図る。

② 都市的生活ゾーン

高次都市機能ゾーンの周辺に位置する既成市街地については、都市的居住環境の形成が求められている地域である。今後は、施設の再編や面的整備事業等による整備を図り、良好な居住環境の創出を目指す。

③ 田園地域活性化ゾーン

都市的生活ゾーンを取り巻く田園地域や丘陵地については、人口減少と高齢化が進みつつあり、農村景観、自然景観を活かしながら、若年層の定住を確保するため、自然との共生の中で、上下水道等の生活基盤が充実した魅力ある住環境の整備を進める。

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 43,190 人であり、近年減少傾向にあり、今後この傾向が続くものと予想されている。ただし、これまで用途地域内においては人口が減少している一方で、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人口が増加しているため、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

市街地部においては、県東部の中核都市としてふさわしい都市施設を充足するとともに、良好な生活環境を創出するため、地域の特性に応じた用途地域を配置するなど、計画的な土地利用の整序を図る。

a 業務地

本区域の中心業務地は魚津駅周辺に配置し、業務拠点としてのさらなる充実を図るとともに、本区域のみならず県東部の業務・金融・サービスなどの中心地として、都市的で魅力ある業務地区の形成を図る。また、電鉄魚津駅周辺、県道富山滑川魚津線（旧一般国道8号）沿道の既存業務地はその立地特性を活かし、活性化を促進する。

b 商業地

本区域では、商業の核にふさわしい、快適で魅力ある商業地域の整備が遅れており、集客力の更なる向上が求められている。

このことから、商業地はアクセス性の高い魚津駅周辺や電鉄魚津駅周辺に配置し、都市基盤の整備や良好な都市景観の形成、魅力ある商業施設の集積を図り、利用しやすい商業空間の形成に努める。

c 工業地

工場の多くは、規模が小さく、市街地内において、住宅と混在しており、生産性や競争力の低下、周辺環境に影響を及ぼすなどの課題を抱えている。

このことから、工業地は、地方港湾魚津港周辺地域や一般国道8号沿道に配置し、今後は工場の集積を図る。また、地域経済の活性化と雇用の確保のため企業誘致を推進するとともに、工場の立地にふさわしい環境整備に努める。

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

流通業務地は地方港湾魚津港一帯に配置し、自然環境に配慮しながら、立地特性を活かした新たな物流の創出に努める。特に、県東部の流通拠点となる地方港湾魚津港についてはその利用拡大を図る。

また、トラックターミナルや倉庫などの流通業務施設については、その施設の特性を踏まえ、適切な配置・誘導を図る。

e 住宅地

本区域では、近年、用途地域内から用途地域外への人口流出が顕著である。こ

のことから、住宅地は、商業地周辺の既成市街地に配置するものとするが、市街化状況を勘案しながら、新たな住宅地を市街地北部などに計画的に配置する。

既成市街地の住宅地については、道路、公園などの整備に加え、防災性の強化された緑豊かなまちづくりを推進するとともに、住工混在地域についても、その弊害の解消に努め、居住環境の改善を図る。

また、市街地北部等の新たな住宅地においては、さらなる宅地化の進行が予測されるため、無秩序な宅地開発を防止し、既存集落等との調和を図りながら、良好な環境の秩序ある新市街地の形成を図る。

② 土地利用の方針

a 土地の高度利用に関する方針

魚津駅周辺は、商業・業務集積地として県東部の中核となる地区であるが、商業施設については分散傾向にあるため、市街地の再編により土地の高度利用を進め、駅前の飲食店街やショッピングセンターなどの複合施設を中心として、広域的な商圈の核にふさわしい都市機能の集積を図る。

b 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

魚津駅周辺については、土地の高度利用と併せて、商業と業務の複合化を図る。また、既成市街地内の住工混在により弊害が生じている地域については、用途の純化を図り、居住環境の改善に努める。

c 居住環境の改善又は維持に関する方針

魚津駅周辺等の中心地は、土地区画整理事業で整備されているが、用途地域の南部や経田地区などの海岸部の住宅地については、旧来の密集した市街地が多いため、土地区画整理事業や地区計画などにより、ゆとりとうるおいのある居住環境の形成とともに、防災性の確保や生活利便性の向上を図る。

また、幹線道路沿道の背後の地区については、無秩序な開発を防止するため、土地区画整理事業や地区計画などの導入を検討し、計画的に良好な居住環境の形成を図る。

d 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

本区域に接する山間地には自然緑地が豊富にみられるほか、片貝川、布施川及び早月川の河川緑地など良好な緑が存在している。このような都市の緑の保全を図るとともに、市民の協力を得て民有地の緑化にも努める。

e 優良な農地との健全な調和に関する方針

農業振興地域の農用地区域に指定されている区域については、優良農地の保全に努めるとともに、集落環境の美化を図る。また、無秩序な市街化を抑制し、都

市的な空間と農村的な空間との調和のとれた発展に努める。

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、上流域に急峻な山岳地を有し、全国有数の急流河川である片貝川をはじめとして中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、地すべり危険箇所や土石流危険渓流が多くあり、市街地を取り巻く田園地域や丘陵地の段丘斜面には急傾斜地崩壊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

本区域は、蜃気楼の見える海岸線や片貝川、早月川、東部の丘陵地など、豊かな自然と景観に恵まれている地域であり、その保全に努める。

また、このような豊かで恵まれた自然環境を次世代に継承するため、新たな開発にあたっては、自然環境との調和に努める。

h 計画的な都市的土地利用の実現に関する方針

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

現況の道路網は、南北方向を連絡する北陸自動車道、一般国道8号、東西方向を連絡する県道石垣魚津インター線などが骨格となって構成されている。

しかし、近年では自動車交通量の増加に伴い、市街地の交通混雑が問題となっていることから、通過交通を処理する南北方向のバイパス整備や、都市内交通を分散させる主要幹線道路網の構築を図る。また、北陸新幹線の整備に併せ、新黒部駅（仮称）へのアクセス道路の整備を図る。

このほか、都市内道路においては、歩道のバリアフリー化など子供や高齢者が安全に安心して歩ける歩行空間の整備に努める。

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北陸本線の魚津駅、富山地方鉄道本線の4駅がある。今後は、これらの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

南北方向の主要幹線道路として、一般国道8号、都市計画道路入善黒部魚津8号バイパス線を配置し、都市間連携を強化するとともに、市街地への通過交通の流入抑制を図る。

また、北陸新幹線新黒部駅（仮称）から市内各地へのアクセス確保のため、幹線道路を配置する。

都市内においては、東西に連絡する幹線道路として、区域の北部に都市計画道路北鬼江吉島線、中央部に都市計画道路魚津本江線、都市計画道路馬出町友道線、南部に都市計画道路住吉線を配置し、郊外部環状ルートを兼ねる幹線道路網の構築を図り、都市の骨格を形成するとともに交通の分散に努める。

また、公共交通については、JR北陸本線及び富山地方鉄道本線の駅のターミナル機能の充実やバリアフリー化の推進、駅前広場周辺の整備など、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、地域住民のニーズを踏まえたコミュニティバスの導入を検討するなど、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・2・1 魚津駅中央線（駅前広場）
	3・3・19 魚津滑川8号バイパス線
	3・3・21 入善黒部魚津8号バイパス線
	3・4・2 魚津駅本新線（駅前広場）
	3・6・15 魚津駅電鉄魚津駅線（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、その進捗に応じて処理施設の増設を図る。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。

市街地の浸水対策については、経田地区等の雨水幹線の整備により、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、片貝川、早月川、鴨川、角川などにおいては、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。

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	魚津公共下水道

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

良好な市街地の形成を図るため、これまで火災復興地区をはじめとして、魚津駅前地区、加積地区、魚津駅西地区において土地区画整理事業が行われてきた。

しかし、面的整備事業が行われていない既成市街地においては、生活基盤整備の遅れから、人口の流出や居住環境の悪化などの問題が生じている。更に、用途地域に隣接する地区においては、住宅団地の開発等がみられる。

今後は、都市計画道路等の都市基盤整備の推進により、良好な居住環境の確保と産業活動の活性化を図り、まちに活力を与えることが必要である。近郊の市街化が進む地区については、ゆとりとうるおいのある快適な都市環境の整備を進めるとともに、計画的な市街地の整備を行う。

経田地区の住宅密集地域については、土地区画整理事業等の市街地整備により居住環境の向上を目指しており、他の密集市街地においても、計画的に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
経田中央	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、山岳地帯に源を発する急流河川から、田園地帯を経て蜷気楼の見える海岸線まで、個性豊かな自然環境に恵まれており、これらを活かした憩いの空間の創出や眺望景観の保全が求められている。

このため、美しい海岸線を海辺環境軸として位置づけ、環境整備と眺望景観の保全に努める。

また、片貝川や早月川、鴨川を川辺環境軸として位置づけ、水辺環境の創出と保全を進めるとともに、南部の丘陵地を山辺環境軸として位置づけ、都市生活にうるおいをもたらす空間として保全を図る。

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

片貝川や早月川など主要な河川や、鳥獣保護区に指定されている天神山や東西に走る段丘斜面については、生態系の保護の観点から自然環境の保全を図る。

また、海岸地域一帯については、風土や自然環境を活かし、緑あふれるまちづくりを進める。

b レクリエーションシステムの配置の方針

多様なレクリエーション需要に対応するため、大規模な緑地である早月川緑地などを緑とふれあう拠点として位置づけるとともに、魚津総合公園をレクリエーションや学習などの多様な機能を有する公園として整備する。また、魚津桃山運動公園を総合的なスポーツ拠点に位置づけ、利用促進を図る。

更に、これら拠点を連絡し、ネットワークを形成する道路や河川の緑化、緑道の活用・整備を促進する。

c 防災システムの配置の方針

魚津総合公園や早月川緑地など大規模な都市公園・緑地を広域的な避難地として活用するとともに、市街地部においては、街区公園等を適正に配置する。

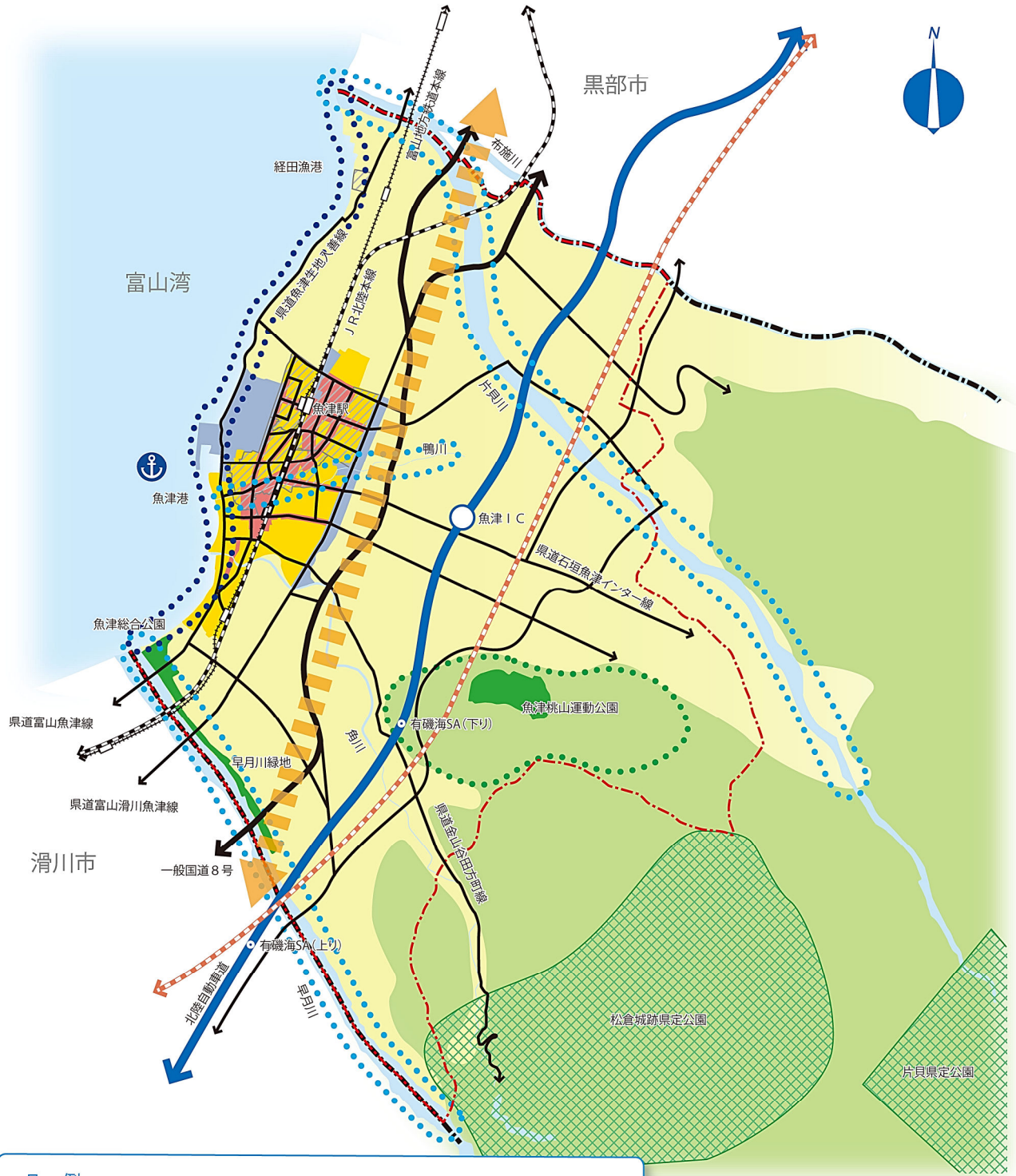
また、豪雨時に土砂流出、崩壊が懸念される段丘斜面は、樹林を保存し、更に緑化を進める。

d 景観構成システムの配置の方針

本区域には、幻想的な景観として全国的に有名な蜷気楼が見える海岸線があり、地域独自の眺望の場として、調和ある景観形成に努める。

また、市街地においては、緑化等により、良好な都市景観の形成を図る。

魚津都市計画 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(計画)
- J R
- 富山地方鉄道
- 公園・緑地
- 県定公園
- 河川

- 土地区画整理事業など

- 海辺環境軸
- 山辺環境軸
- 川辺環境軸

- 都市間連携