

福岡都市計画区域マスタープラン

(福岡都市計画 整備、開発及び保全の方針)

平成25年3月

富 山 県

福岡都市計画 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 福岡都市計画区域

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	12
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	13
1)	区域区分の決定の有無	13
3	主要な都市計画の決定の方針	14
1)	土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	14
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	17
2-1)	交通施設の都市計画の決定の方針	17
2-2)	下水道及び河川の都市計画の決定の方針	18
2-3)	その他の都市施設の都市計画の決定の方針	18
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	20
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	21

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 福岡都市計画区域

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

本区域は富山県の北西部に位置し、区域内には小矢部川をはじめ大小の河川や水路が流れているほか、地下水が豊富であることから、古くから菅栽培や養鯉業の盛んなまちとして知られている。市街地はJR福岡駅を中心として形成されており、その周囲には住宅や工場が混在する農地が広がっている。

本区域の人口は、高岡市中心部に近接する立地条件から増加を続けてきたが、近年は用途地域内において人口が減少しており、全体的に低密度な土地利用となっている。このため都市基盤の整備を進め、都市機能を集約配置した健全な市街地を形成することが課題となっている。

交通基盤については、能越自動車道福岡インターチェンジの設置及び市街地からのアクセス道路の整備によって、これまで比較的未利用地の多かった駅南側において開発需要が高まっている。そのため、駅南側において適正な土地利用を誘導するための幹線道路の整備など、都市構造の再構築も含めた総合的な交通対策が必要となっている。

② 都市計画の基本理念

住民一人ひとりにとって住みやすく、住み続けたいと感じるまちを創るため、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。

～魅力と活力を備えた ゆとりとうるおいのあるまち～

- 美しい環境とゆとりのある住み良い都市づくり
- 健やかで活力にあふれた豊かな都市づくり
- 文化の薫り高くふれあいのある都市づくり

- 美しい環境とゆとりのある住み良い都市づくり
都市基盤、自然環境、生活環境の調和ある整備を進める。
- 健やかで活力にあふれた豊かな都市づくり
調和・均衡のとれた地域産業振興により地域の発展を図る。
- 文化の薫り高くふれあいのある都市づくり
貴重な文化遺産などを伝承し文化の薫り高い地域社会を創る。

2) 地域毎の市街地像

本区域では、土地利用上の特性を踏まえ、区域内を3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 市街地地域（福岡地区）

福岡駅前の市街地では、一般国道8号を軸として、道路配置や街区構成の見直しと商業の活性化を図り、本区域の核にふさわしい拠点形成を目指す。また、駅北側の市街地については、歴史的な街並みの保全を図り、風格あるまちづくりを推進する。駅南側については、住宅、工場が混在する低密度な市街地となっているが、都市基盤の整備及び適正な土地利用の誘導を進めることによって、駅北側と一体となった拠点づくりを目指す。

その他の低密度な住宅地については、土地区画整理事業等による整備により、本区域への転入者などに対する受け皿を計画的に確保するとともに、ゆとりある都市型居住環境の創出を目指す。

② 小矢部川南東部農村地域（山王地区、大滝地区）

この地域では、水田を中心に集落、住宅団地及び工場などが混在しており、今後は都市と農村の共生を目指しながら、優良農地の保全を図る。また、能越自動車道福岡インターチェンジ周辺部においては、周辺環境に配慮しながら、その立地条件を活かした工業地の形成を図るなど、活力ある地域づくりを目指す。

③ 小矢部川北西部農村地域（西五位地区、赤丸地区、五位山地区の一部）

この地域では、大規模な水田地帯の中に工業地や集落が形成されており、優良農地と工業地の調和を図るとともに、良好な田園景観と自然環境の保全を図る。また山裾に広がる集落については、道路整備により、市街地及び周辺都市との連絡性向上を図り、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 13,118 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応により、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

豊かな水と緑に恵まれた自然環境と都市的土地利用との調和のとれた、美しい自然とゆとりのある住みよい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

駅前通りから旧北陸道沿いの市街地、一般国道8号沿道など、交通利便性の高い地域に商業地を配置し、既存商業施設の活性化とあわせ、地区住民が暮らしやすい商業地の形成を図る。

このうち市街地の商業地については、空店舗の増加が目立つことから、一体的に道路配置や街区構成の見直しを進め、賑わいあふれる商業空間の創出を目指す。

また、沿道型の大型商業施設の立地がみられる一般国道8号沿道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ものとする。

b 工業地

郊外部の工業団地のほか、一般国道8号沿道やJR北陸本線南側など、交通利便性に優れ、かつ居住環境への影響の少ない地域に工業地を配置し、既存工場などの振興と新たな企業の誘致を図る。また、福岡インターチェンジへのアクセスの利便性を活かして整備された工業団地については、企業の立地状況を踏まえながら拡張の検討を進める。

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。

c 住宅地

市街地の活性化と商業地を支える人口の定住を促進するため、市街地の商業地の周辺及び幹線道路沿道の商業地の背後地に住宅地を配置し、居住人口の増加を図る。このうち、駅周辺など都市基盤の不十分な市街地については、土地区画整理事業等を活用し、計画的な市街地形成及び宅地供給を図る。

また、郊外部における無秩序な宅地開発によって、貴重な自然環境及び優良農地が喪失されることのないよう配慮する。

② 土地利用の方針

a 土地の高度利用に関する方針

福岡駅前の市街地については、本区域の玄関口として新たな活力となる拠点の創出が求められていることから、都市基盤の整備と併せて中高層住宅の建設を促

進するなど、土地の高度利用の推進を図る。

b 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

福岡駅前の商業系用途地域については、市街地の活性化と商業地を支える居住人口の増加を図るため、商業・業務施設と住宅との用途の複合化を図る。

福岡駅南地区については、現在、大規模工場が立地しているが、未利用地が多く残ったままスプロールの市街化が進んでいる。このため、公共施設及び住宅地の整備を図り、人々の賑わいと活気にあふれた拠点形成を目指す。

c 居住環境の改善又は維持に関する方針

旧北陸道沿いについては、明治期から昭和初期に建てられた旧菅笠問屋の遺構が数多く残されており、高岡市景観計画において景観形成重点地区にも指定されていることから、歴史的街並みの保全に配慮しながら計画的な居住環境の改善を図る。

また、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、市街地内を流れる岸渡川などの河川・水路を活かして公園や散策路の整備を図る。また、福岡公園から土屋親水公園を結ぶ一帯については、小矢部川の水辺環境を活かした水と緑のネットワークとして位置づけ整備・充実を図る。

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優良農地の保全を図るとともに、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、営農環境の維持・保全を図る。特に、小矢部川左岸部には、生産性の高い優良農地があるため、その維持・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

小矢部川左岸の丘陵地の一部には、地すべり危険箇所や土石流危険渓流があり、また急傾斜地崩壊危険箇所もある。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

本区域の中央を流れる小矢部川については、市街地に隣接する身近な自然環境

であり、貴重な動植物の生息・生育地にもなっていることから、今後とも自然環境の保全を図る。

小矢部川左岸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、森林の保全・育成など自然環境の保全を図る。また、古墳などの貴重な歴史資源があることから、その活用を図る。

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、今後も用途地域への住宅、商業地の立地誘導を図るものとし、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。

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8号が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東西に通過し、県道福光福岡線等の幹線道路が南北方向に都市間を連絡しており、これらを中心とした道路網が整備されている。

JR北陸本線北側の市街地においては、都市計画道路三日市大野線、都市計画道路岸渡川線、都市計画道路上蓑土屋線により市街地の骨格が形成されている。

しかしながら、JR北陸本線南側の市街地においては、都市計画道路福岡インター上蓑線以外に都市計画道路が配置されていないことから、通過交通の処理と都市内交通の円滑化が課題となっている。

今後は、市街地の骨格を形成する幹線・補助幹線道路を配置し、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構築を図る。

なお、都市景観の向上を図るため、一般国道8号や都市計画道路駅前線などの整備において、電線類の地中化の検討を進める。

更に、能越自動車道福岡インターチェンジへのアクセス機能の強化を図るとともに、福岡パーキングエリアを利用したインターチェンジの検討を進める。

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北陸本線の福岡駅がある。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

JR北陸本線北側の市街地の骨格を形成する幹線道路の内側において、都市計画道路中央線、都市計画道路駅前線などの補助幹線道路を配置し、通過交通と都市内交通の分離を図るとともに歩行者・自転車の安全に配慮した道路網の構築に努める。JR北陸本線南側については、計画的な市街地形成を誘導するため、新たな幹線道路の配置を検討する。

また、公共交通については、福岡駅において、自由通路のほか、駅前広場、駐車場及び自転車駐車場の配置について検討するなど、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・2 駅前線（駅前広場を含む）
	3・5・1 国道線

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。

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	福岡公共下水道

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、狭隘な道路の改善及び商店街の活性化を目的として、福岡駅前土地
区画整理事業を実施し、都市基盤整備が進められている一方で、中心部以外の用途
地域では未利用地が介在し、都市基盤も不十分な状況となっている。今後も住宅需
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、都市基盤、自然環境、生活環境が調和した住みよい都市づくりの実
現を目指す。

なお、駅南地区についても、自由通路の整備などとの調整を図りながら、事業化
に向けた取り組みを進める。

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
福岡駅前	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

親水公園や桜並木が整備され、住民にとって身近な憩いの場ともなっている小矢部川をはじめとする河川や水路については、川辺環境軸として位置づけ、その整備・保全を図る。

本区域の自然環境の骨格を形成する北西部の丘陵地については、多くの古墳や神社仏閣があるなど、古くから人々の生活と密接に関係しており、住民のレクリエーションの場としても機能していることから、山辺環境軸と位置づけ、自然環境の保全を図る。

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

区域北西部の丘陵地、そして小矢部川及び岸渡川については、貴重な動植物の生息・生育地となっていることから、優れた自然環境の保全を図る。

b レクリエーションシステムの配置の方針

都市内の住民にとって身近なレクリエーション地である土屋親水公園については、市街地からのアクセスの向上を図る。また、福岡公園については、広域的なレクリエーション拠点として位置づけ、公園の整備・充実とともに、ハイキングコースなどの整備を図る。

c 防災システムの配置の方針

福岡グラウンドや小学校グラウンドについては、災害時の避難地として重要な機能を果たすことから、これらへの避難路となる広幅員の幹線道路及び緑道の整備を図る。

d 景観構成システムの配置の方針

本区域のシンボリックな景観である岸渡川と河川沿いの桜並木の整備・保全に努めるほか、旧北陸道沿いの社寺林などについても、歴史的な緑地景観として保全を図る。

福岡都市計画 整備、開発及び保全の方針 概要図

石川県

小矢部市

砺波市



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)
 - JR
 - 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

