資料№.１－２

都市計画マスタープラン－全体構想

（素 案）

＜ 目 次 ＞

序 はじめに

第１章 都市計画マスタープランとは 1

1 計画策定の背景と目的 1

2 計画の位置づけ 1

3 目標年次・対象区域・計画の構成について 2

第２章 高岡市の現況と課題 3

1 地勢と歴史 3

2 上位計画・関連計画の概要 5

3 高岡市の都市計画の特徴 9

4 高岡市の現況と今後の情勢 10

5 都市計画上の課題のまとめ 17

第１編 全体構想

第１章 都市づくりの目標 19

1 市が目指す将来像 19

2 都市づくりの基本方針 23

第２章 将来都市構造 25

1 拠点の設定 … 都市機能の集約を行う 25

2 連携軸の設定 … 都市や拠点間を結ぶ 25

3 骨格的エリア区分 … 土地利用の大きな区分 25

4 都心エリアのゾーン区分 27

第３章 都市整備方針 28

1 都市整備方針の構成について 28

2 都市整備方針 29

序 はじめに

第1章　都市計画マスタープランとは

1 計画策定の背景と目的

平成 17 年 11 月の旧高岡市と旧福岡町の合併以降、本市では、旧市町で策定した２つの都市計画マスタープランにより都市づくりを進めてきました。またその間、県の都市計画区域マスタープランや市の総合計画の策定、さらに人口減少、少子高齢化や北陸新幹線開業など、本市の都市計画を取り巻く情勢が大きく変化しています。

こうした背景を受け、総合計画では、持続可能なまちづくり（コンパクト・アンド・ネットワークなまちづくり）の推進を掲げており、そのまちづくりを具体化し実現するため、一体の都市にふさわしい新たな都市計画マスタープランを策定するものです。

なお、その実現にあたっては、平成 26 年に創設された「立地適正化計画制度」を活用し、医療、福祉、商業などの都市機能や居住を誘導する区域と、その区域内へ誘導するための施策などを定める「高岡市立地適正化計画」を合わせて策定します。

■　都市計画マスタープランの役割

●都市や地域の将来像を明らかにする

・都市や地域の将来像を明らかにし、市民、事業者、行政がそのビジョンを共有し、理解を深めることで、都市計画に基づく様々な施策への合意形成や事業への参画を容易にします。

●具体的な都市計画の決定・変更の指針とする

・具体的な都市計画の決定・変更や、県もしくは関係自治体との協議・調整を行う際の指針とします。

●都市計画の総合性や一体性を確保する

・土地利用や都市施設の配置など、個々の都市計画の相互関係を調整し、総合性や一体性を確保します。

2 計画の位置づけ

都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の２に定められた「市町村の都市計画に関する基本方針」であり、上位計画である「高岡市総合計画」や県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」に即しながら、長期的な都市づくりの方針を総合的・体系的に示す計画です。

土地利用、道路・公園等の都市施設の配置、市街地開発事業など個々の都市計画は、関連する計画と連携・整合を図りながら、都市計画マスタープランに即して定めます。

なお、立地適正化計画は、都市全体を見渡しながら都市計画マスタープランの中で掲げた将来都市構造の実現へ向けた考え方（誘導区域・施設）や取り組み（施策）を具体化する計画であり、都市計画法に基づく市の都市計画マスタープランの一部としての位置づけとなります。

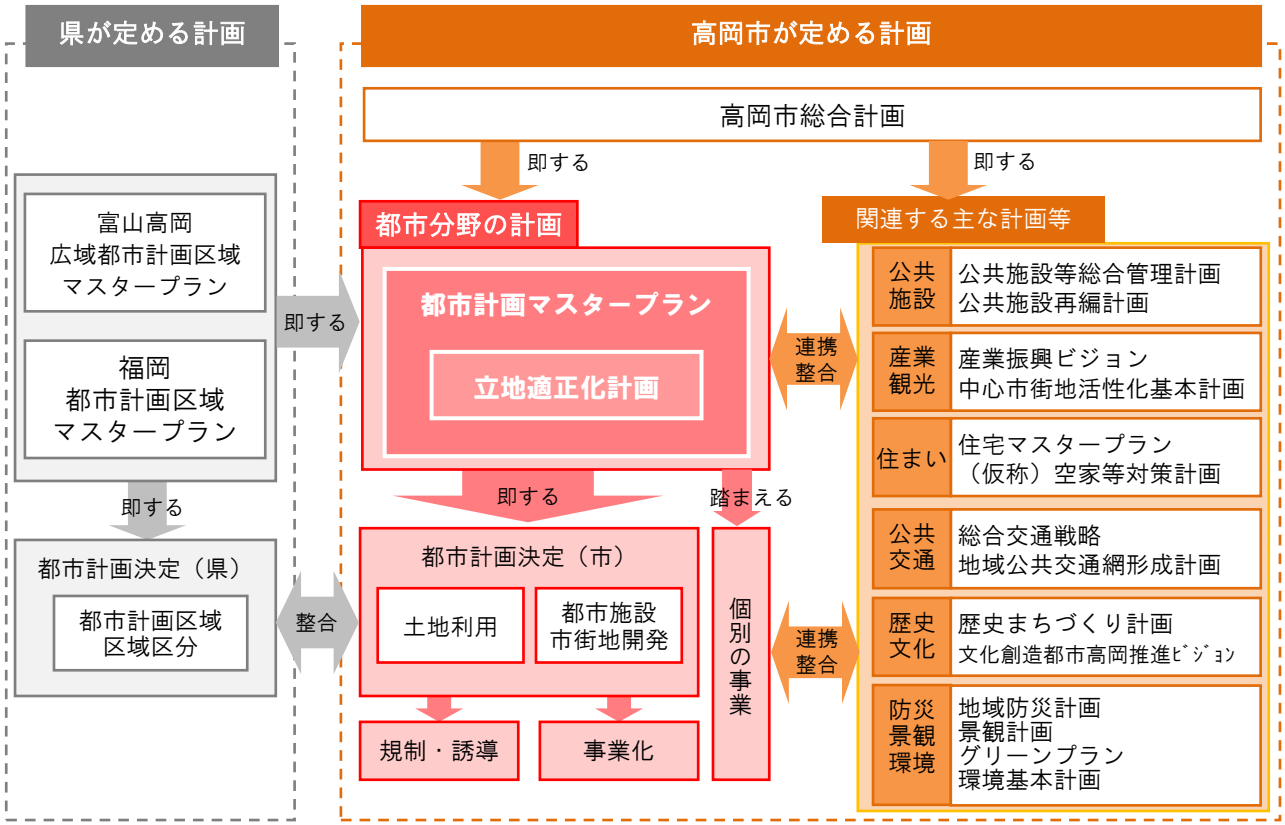


図　計画の位置づけ

3　目標年次・対象区域・計画の構成について

3-1．目標年次

おおむね 20 年後の都市の姿を展望した将来像や将来都市構造を示すものであり、目標年次を**平成 47 年**（2035 年）とします。

3-2．対象区域

市全体を見渡した都市づくりの方向性を住民や事業者と共有するため、計画の対象区域は都市計画区域外も含めた**市全域**とします。

3-3．都市計画マスタープランの構成

「はじめに」、「全体構想」、「地域別構想」、「実現化方策」の４編で構成します。

都市計画マスタープラン

序　はじめに では	計画の位置づけや役割、計画の目標年次や対象区域など、計画の前提となる考え方を示します
第１編　全体構想 では	都市全体の将来都市構造と都市づくりの基本方針、それらを踏まえた都市整備方針を示します
第２編　地域別構想 では	市内を５つの地域に区分し、各地域の特性や課題に応じた将来像や詳細な整備方針を示します
第３編　実現化方策 では	計画で掲げた方針や施策の実現に向けた取組を示します

第2章　高岡市の現況と課題

1　地勢と歴史

（１）位置・地勢

本市は、富山県西部に位置する県内第２の都市であり、東京、大阪、名古屋といった３大都市圏からほぼ等距離に位置するとともに、東西方向を結ぶ北陸新幹線と北陸自動車道、南北方向を結ぶ東海北陸自動車道と能越自動車道が交差する広域交通ネットワークの十字路に位置しています。

また、本市から放射状に伸びる鉄道によって県西部の全市と連絡しており、交通面だけでなく、経済、文化、観光等の面でも、県西部の中核的都市としての役割のほか、本市は日本の中央部に位置し、日本海側有数の良港である伏木富山港を擁し、「総合的拠点港」として環日本海交流の役割も担っています。

市域は、東西約 24.5ｋｍ、南北約 19.2ｋｍ、面積は 209.57ｋ㎡で、市内の西側は山間地域で二上山とこれに連なる西山丘陵があり、東側の平野部は庄川・小矢部川によって形成された扇状地が広がっています。また北東側は富山湾に面しており、これらの山・川・海により深緑と清らかな水に包まれた四季折々に変化する豊かな自然を享受しています。

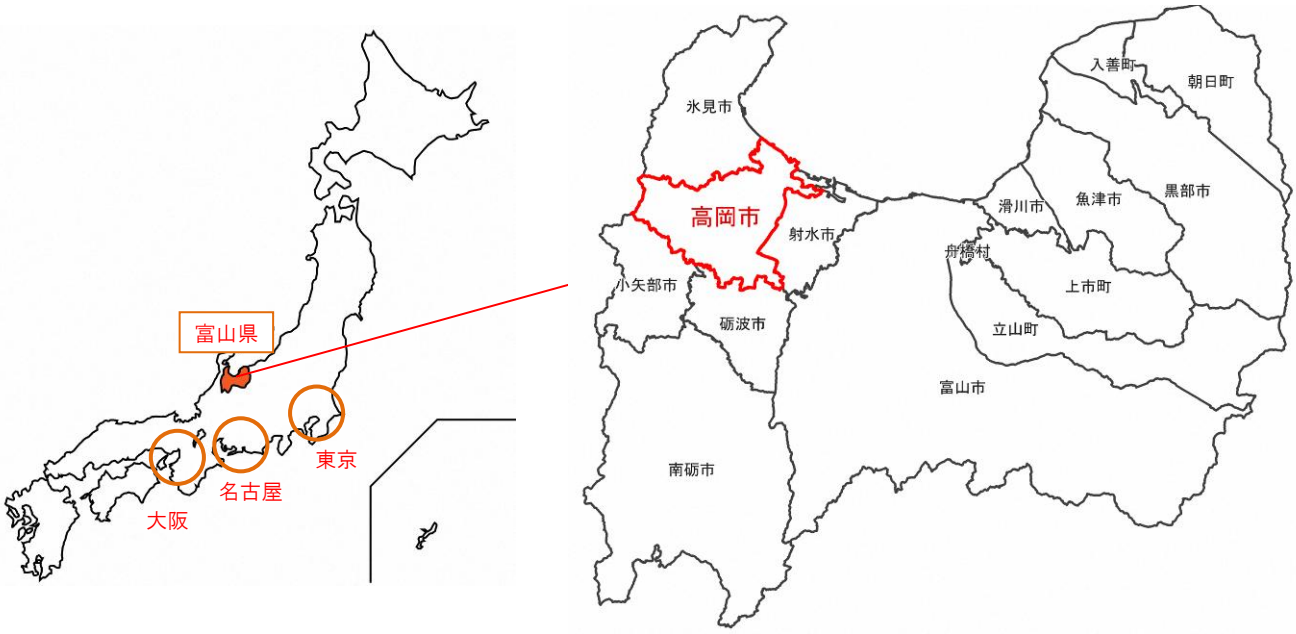


図　高岡市の位置

（２）歴史

高岡市の歴史は古く、旧石器時代から人々の営みがみられ、縄文時代には、二上丘陵から西山丘陵の縁辺、平野部では佐野台地や高岡台地において既にムラが形成されています。

奈良時代には、伏木の地に越中国府が置かれ、越中における政治・文化の中心地として発展し、国守として赴任した大伴家持は、二上山や雨晴海岸などを詠んだ秀歌を万葉集に残しました。

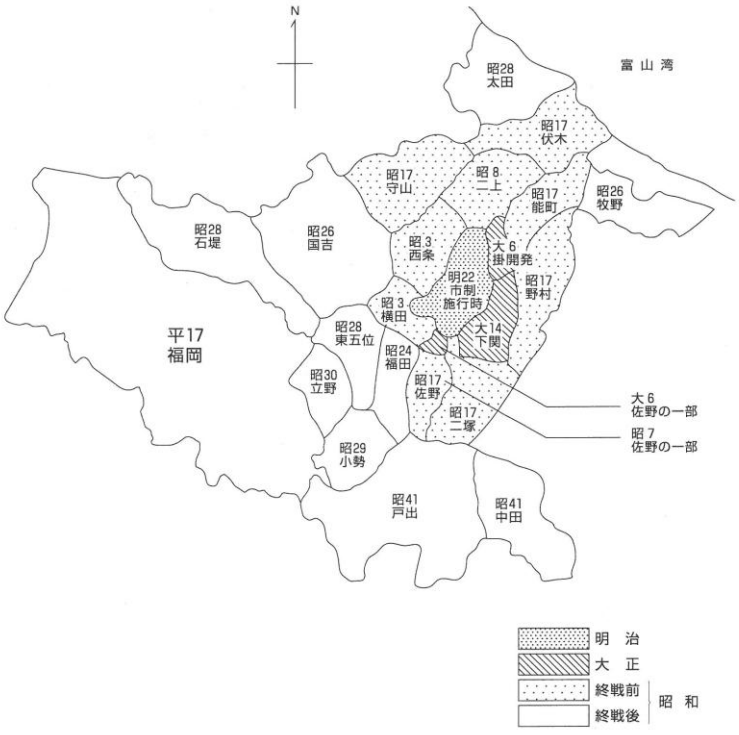
平安時代後期には、守護所の位置が伏木から放生津、守山へと移され、西山丘陵を中心に山城や平城が築かれ、越中守護、戦国大名の居城となりました。

慶長 14 年（1609 年）には、前田利長が当時関野と呼ばれていた地に高岡城を築き、城下町が開かれました。その後、一国一城令によって廃城となりましたが、３代利常の政策によって、高岡は城下町から商工業のまちへと転換が図られ、町民の努力もあって、高岡は米や綿、麻布などの物資集散の拠点、鋳物などの生産地として発展しました。

明治維新後、高岡は商工業都市として更なる発展を遂げ、明治 30 年代の前半には、民営の中越鉄道、官営の北陸鉄道の開通、伏木港の開港場指定など社会資本の整備が進められ、流通・貿易がさらに活発化しました。明治時代の末から大正時代の半ばにかけては、伏木港に臨む沿岸部に続々と工場が進出して一大工業地帯が形成されました。

近年は、工業団地の造成や伏木富山港の整備など工業基盤の整備を進める一方で、道路、公園、下水道などの都市基盤の整備を進め、平成 27 年には北陸新幹線の開業によって新高岡駅が飛越能の玄関口としての役割を果たしています。

市域については、昭和 17 年（1942）には伏木町、戦後には周辺村部、昭和 41 年（1966）には戸出町及び中田町、平成 17 年には福岡町と合併し、現在の市域となっています。



（出典：たかおかの都市計画）

図　市域の変遷

2 上位計画・関連計画の概要

（１）高岡市総合計画（基本構想・基本計画）

高岡市総合計画は、本市の全ての計画の基本となる上位計画です。

総合計画では、まちの将来像を「豊かな自然と歴史・文化につつまれ　人と人がつながる　市民創造都市　高岡」と掲げ、2060 年の将来人口の展望を 125, 000 人としています。

また、今後本市が目指す都市構造の考え方を「コンパクト・アンド・ネットワーク」と設定し、骨格となる土地利用の概念を以下のように示しています。

コンパクト・アンド・ネットワーク

人口減少や少子高齢化が進行していく中、本市の成り立ちや都市基盤整備状況等を踏まえつつ、各地域の特性に応じた都市機能や居住機能をそれぞれの市街地内に誘導するとともに、それらを公共交通等で結ぶまちづくり

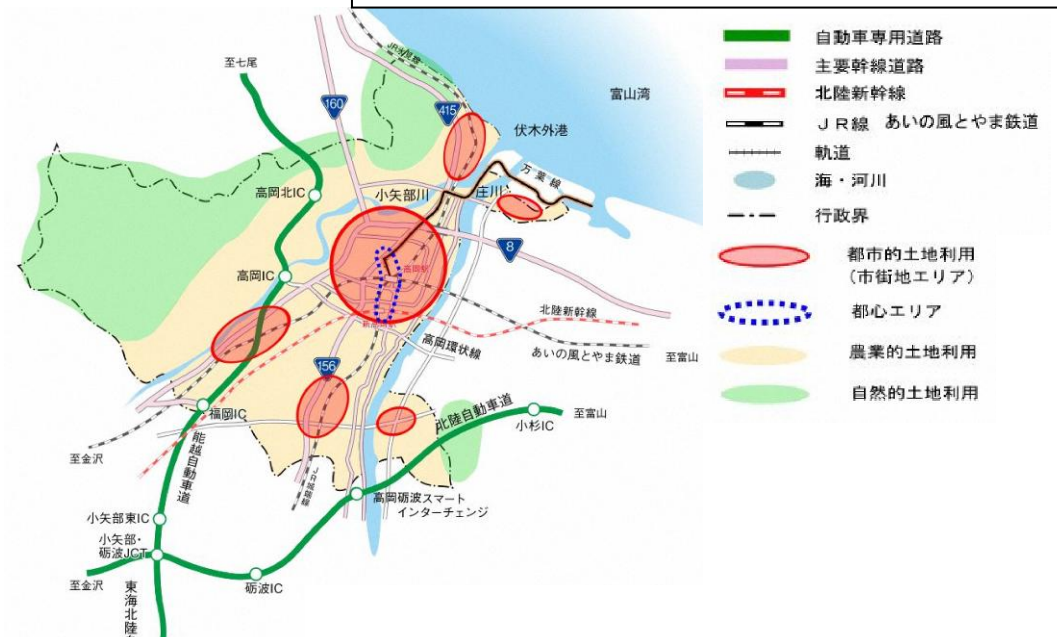


図　基本構想における土地利用概念図

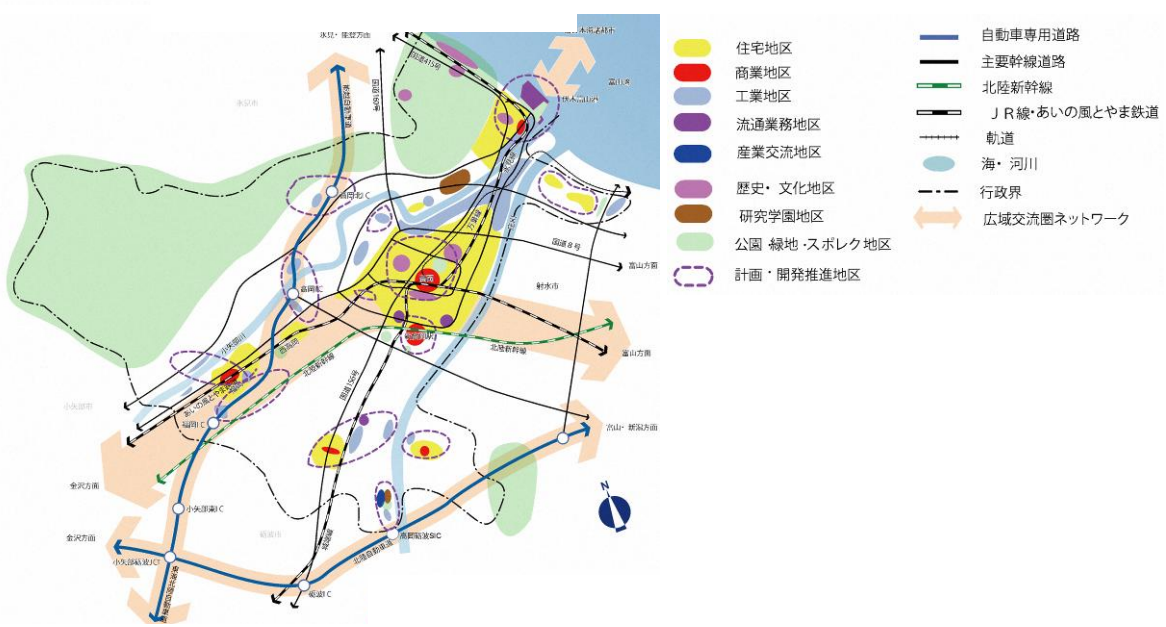


図　基本計画における土地利用概念図

（２）都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（富山高岡広域・福岡）

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）は、県が広域的な見地から都市計画の基本的な方針を定めるもので、本市の場合は、富山高岡広域都市計画区域と福岡都市計画区域の２つのマスタープランが定められています。

都市計画区域マスタープランでは、骨格的な土地利用や都市施設の配置及び整備等に関する考え方が以下のように示されています。

図　整備、開発及び保全の方針概要図（富山高岡広域：高岡市部分のみ抜粋）

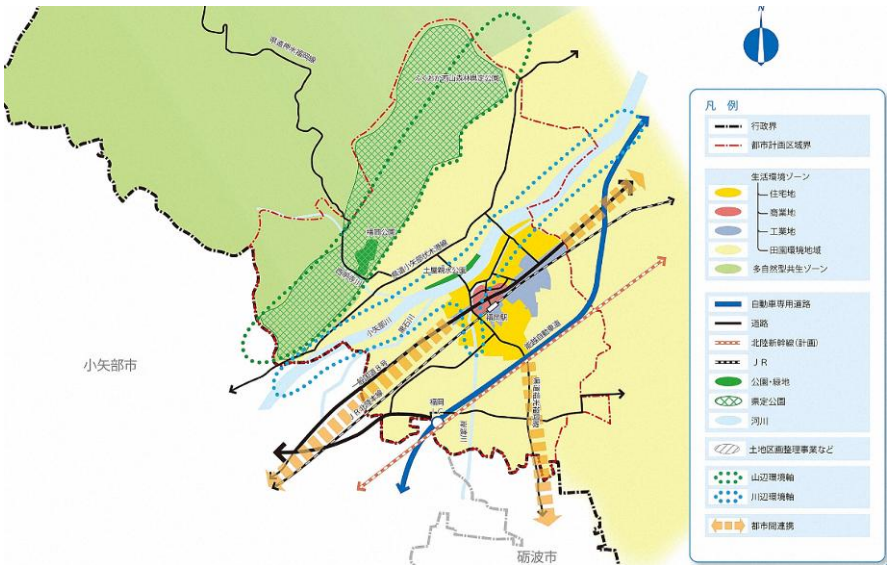


図　整備、開発及び保全の方針概要図（福岡）

（３）高岡市公共施設等総合管理計画

公共施設等総合管理計画は、公共施設等の維持管理、長寿命化や機能統合などを計画的に行うことで、財政負担の軽減・平準化と、公共施設等の最適な配置を目指すための計画です。

本計画では、現在の公共施設等の総量を維持したまま、安定的な行政サービスを提供し続けることは財政的に不可能であるとし、「施設総量の適正化」、「長寿命化の推進」、「施設の有効活用」という３つの基本方針に基づいて公共施設等の統合・再配置を進めることとしています。

（４）高岡市住宅マスタープラン

住宅マスタープランは、だれもが安心して住み続けられるよう、体系的・総合的に住宅施策を推進するための計画です。

本計画では、良質な住宅ストックの形成や安全で安心して住み続けられる住環境づくりを目指し、その具体的な取組としてまちなか居住等を重視した定住促進や空き家等の有効活用促進などを位置付けています。

（５）高岡市中心市街地活性化基本計画

中心市街地活性化基本計画は、高岡駅を中心とする中心市街地の活性化を図るための市街地整備や施設整備、様々な取組に対する支援措置などを定めた計画です。

本計画では、中心商店街における賑わいの創出に加えて、歴史・文化資産を活用したまちなか交流人口の拡大やまちなか居住の推進を図ることを位置付けています。

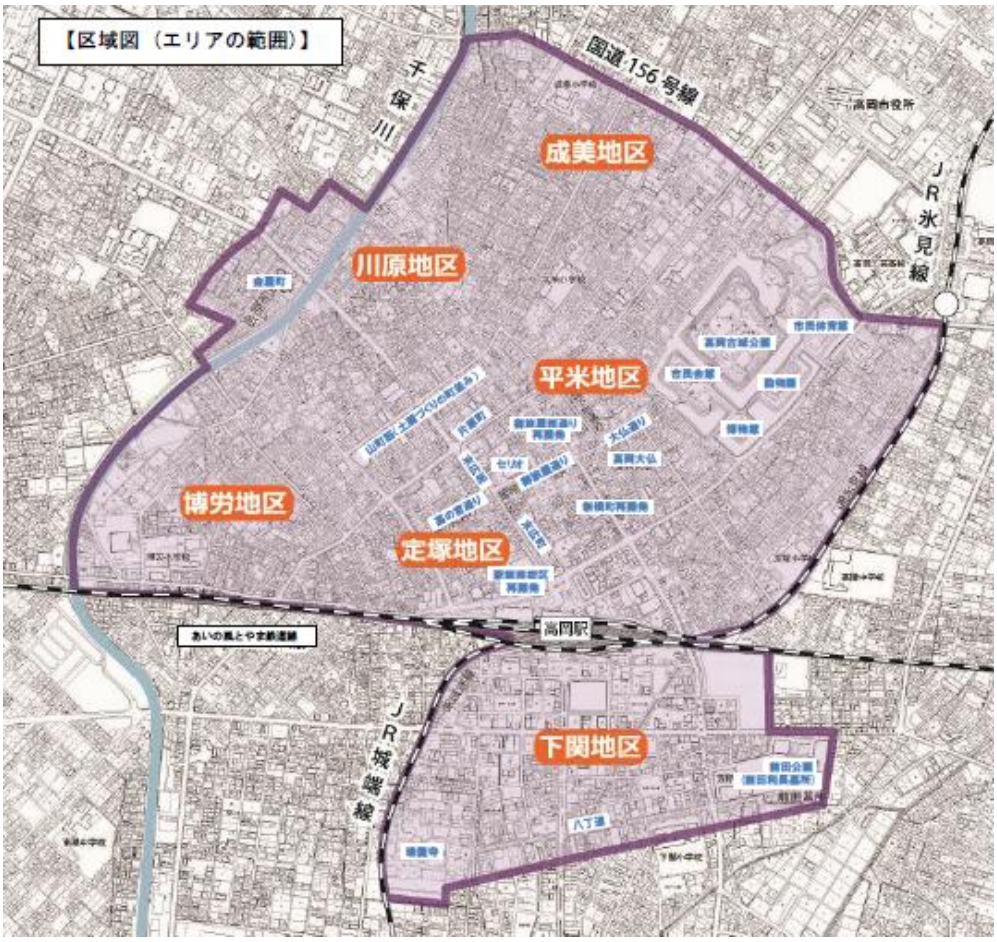


図　中心市街地の範囲

（６）高岡市総合交通戦略

総合交通戦略は、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を示すための計画です。本市の総合交通戦略では、次の４つの戦略に基づいて具体的な施策を展開することとしており、特に、都心交通軸と都市交通軸における公共交通の強化を図ることを位置付けています。

戦略１：都市の成長を高める広域交通体系の構築
戦略２　市内を円滑に移動できる交通体系の構築
戦略３　安全・安心な交通環境とサービス水準の向上
戦略４　公共交通を利活用するライフスタイルへの転換

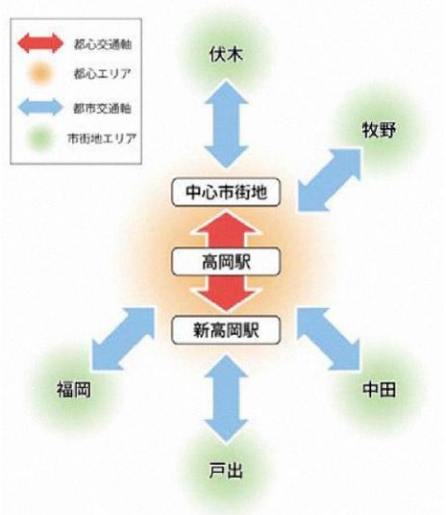


図　都心交通軸・都市交通軸のイメージ

（７）歴史まちづくり計画

歴史まちづくり計画は、高岡の個性を磨き、魅力を高め、広く市民が高岡の歴史と伝統を再認識し、誇りと愛着を持てるような『歴史都市』を実現するための計画です。

本計画では、市全体の歴史的風致の維持及び向上に関する方針を定めているほか、特に重点的かつ一体的な施策を推進する区域を「重点区域」として設定しています。

3 高岡市の都市計画の特徴

平成 17 年の旧高岡市・旧福岡町の合併により、本市では、富山高岡広域都市計画区域と福岡都市計画区域の２つの都市計画区域が併存しています。

富山高岡広域都市計画区域は、区域区分を導入している（線引き区域）一方、福岡都市計画区域は、区域区分を導入していない（非線引き区域）ほか、旧福岡町の一部は都市計画区域外となっています。

一つの市の中に、線引き区域と非線引き区域、更には都市計画区域外が存在し、異なる土地利用規制が存在しています。

一つの市として一体的な都市づくりを進める上で、異なる土地利用規制が存在することは望ましくないと考えられますが、都市計画区域の再編や区域区分の見直しについては、決定権者である県や、関係市との調整・連携のもと、土地利用の動向などを勘案しながら検討を進める必要があります。

このため、当面は、それぞれ平成 26 年、平成 25 年に策定された富山高岡広域、福岡都市計画区域マスタープランに基づき、土地利用の規制・誘導に関わる様々な制度や手法を活用しながら、都市計画マスタープランで掲げる将来都市構造及び将来土地利用の実現を目指します。

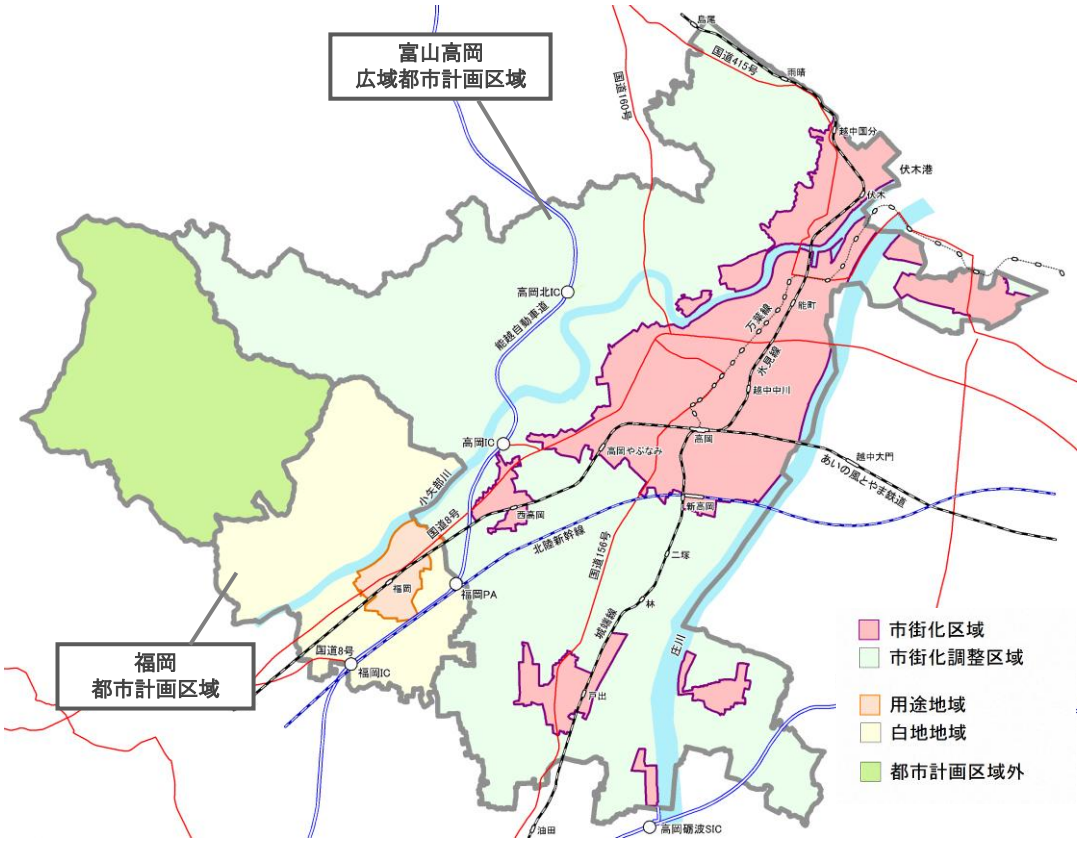


図　現在の都市計画の指定状況

4 高岡市の現況と今後の情勢

（１）人口減少が進む中で拡大が続く市街地

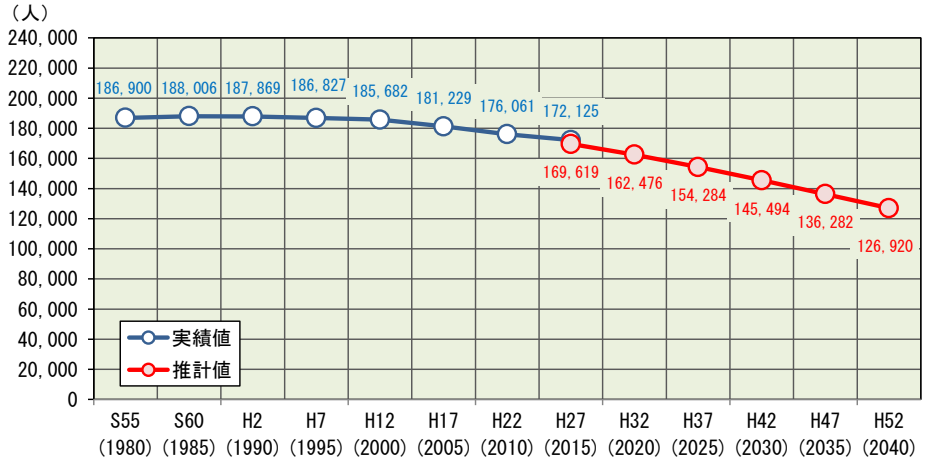
①　今後 20 年間でマイナス 20%の人口減少

高岡市の現況

本市の総人口は、昭和 60 年の 188,006 人をピークに減少が続いており、平成 27 年の国勢調査では 172,125 人となっています。
国立社会保障・人口問題研究所の将来推計では、平成 47 年には 136,282 人にまで落ち込むとの結果も示されており、特に中心市街地や中山間地などでは、人口減少がさらに進む見通しです。

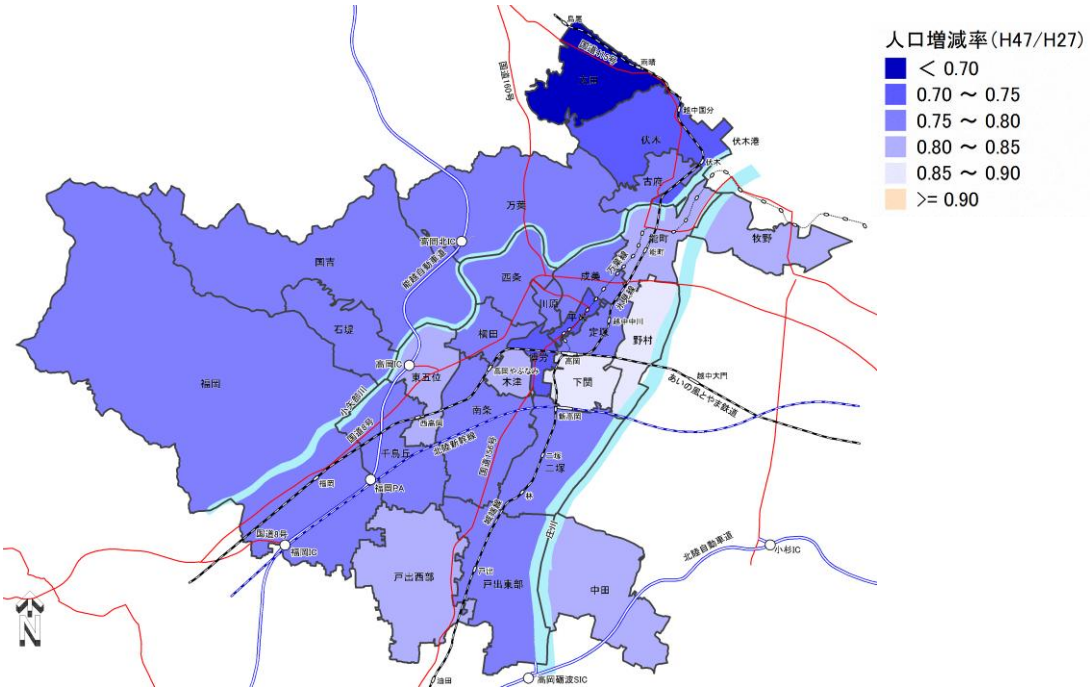
今後予想される情勢

地域によってはコミュニティの維持が難しくなり、歴史・文化資産の継承が困難になるなど様々な影響が懸念されます。



（資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所）

図　総人口の推移



（資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所）

図　人口増減（H27～47）

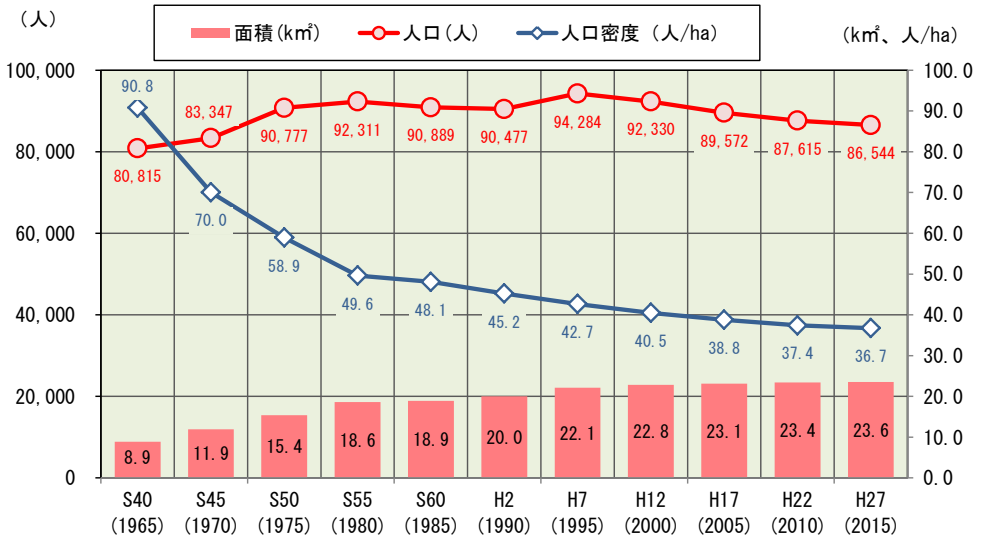
② 拡大した市街地で進む低密度化

高岡市の現況

本市の DID（人口集中地区）は、線引き当初（昭和 45 年）には 11.9k ㎡でしたが、平成 27 年には 23.55k ㎡と約 2 倍に拡大しています。
一方、DID 内に住む人口総数はほとんど変化がないことから、DID 人口密度は、昭和 45 年の 70.0 人/ha から、平成 27 年には 36.7 人/ha まで低下しています。特に、周辺市街地では、大規模なものも含めて多くの低未利用地（農地、山林、その他の空地）が混在し、低密度な市街地が形成されています。

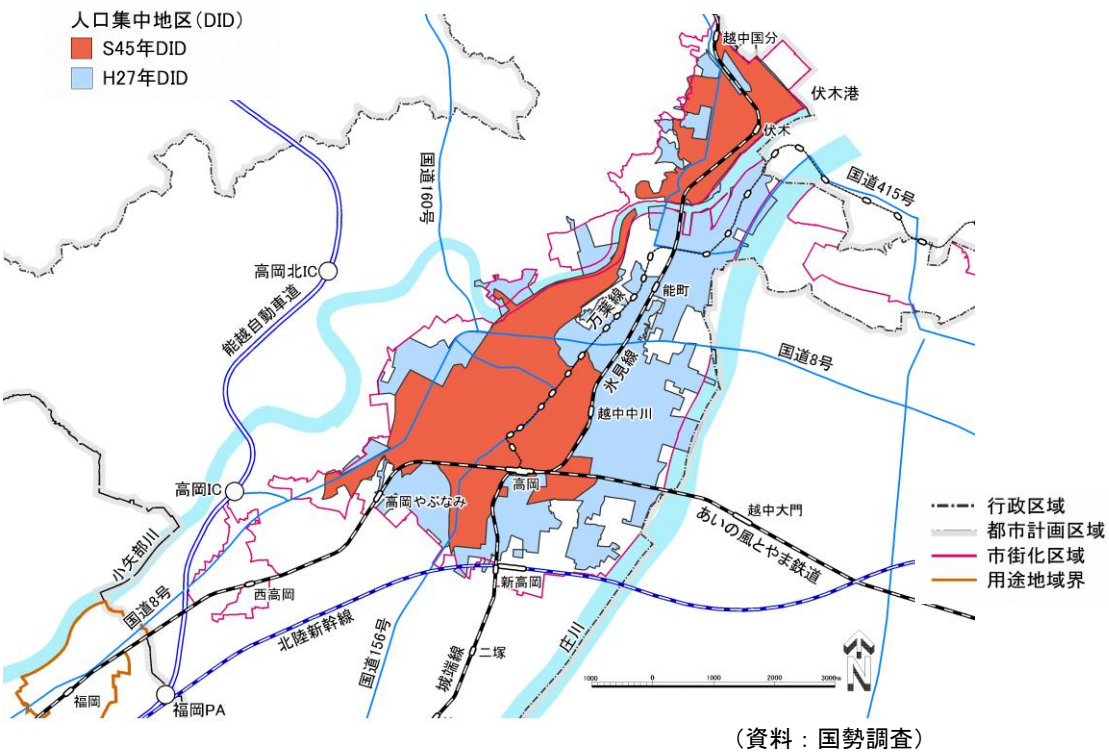
今後予想される情勢

これまで拡大してきた市街地では急激に人口が減少し、公共サービスをはじめとする生活サービスが、地域によっては成り立たなくなるおそれがあります。



（資料：国勢調査）

図　DID 面積及び DID 面積の変遷



（資料：国勢調査）

図　DID の変遷

（２）効率的な維持・活用が必要な都市基盤

①　積極的に進めてきた基盤整備

高岡市の現況

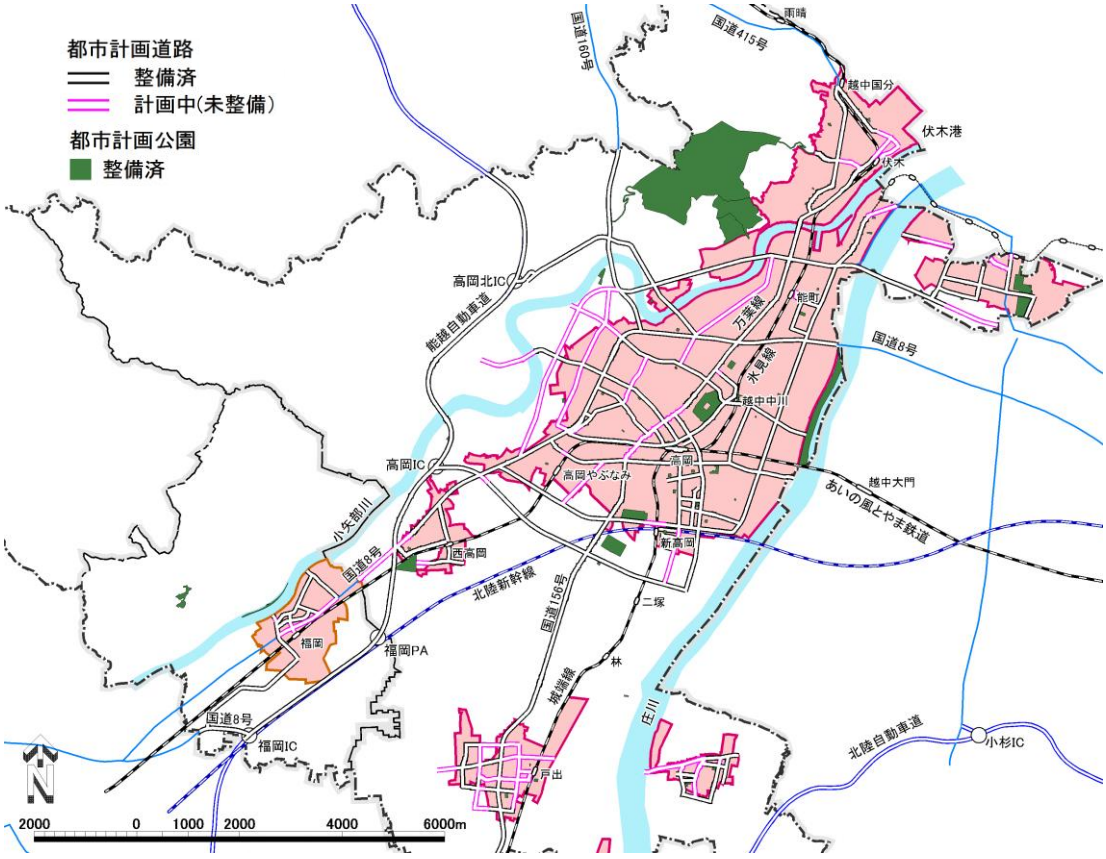
本市では、県内他市に先駆けて着手した下水道整備により、都市計画決定された下水道面積 4,048ha に対し、大規模な工場敷地を除く 3,209ha で整備済みとなっています。

また、都市計画道路については、北陸新幹線開業に向けた積極的な基盤整備の推進により、H28 年 3 月末時点の改良率が 77.1%に達しました。

さらに、北陸自動車道と能越自動車道の整備と併せて、高岡北、高岡、福岡の３つのインターチェンジと高岡砺波スマートインターチェンジが開設され、広域的な交通基盤が充実しました。

今後予想される情勢

今後は、老朽化に伴う更新費用の増大や、１人当たりの維持管理コストの増大など、厳しい行財政運営が見込まれるなか、今以上に市街地が拡大すると、現在の充実したインフラや公共施設が維持できなくなるおそれがあります。



注：図面は平成 25 年現在の整備状況）

図　都市計画道路・都市計画公園の整備状況

② 自動車への過度な依存の進展

高岡市の現況

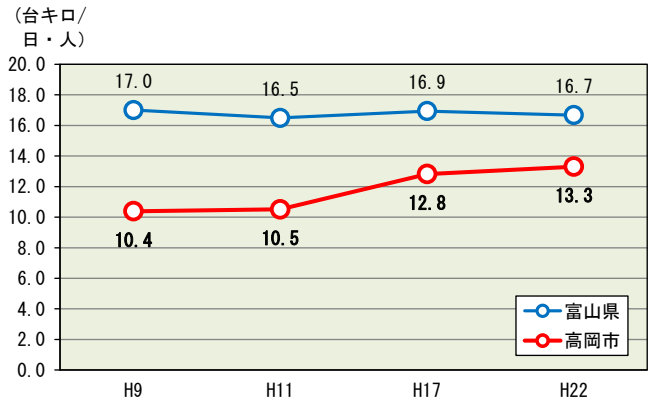
市内には、あいの風とやま鉄道、JR 城端線・氷見線といった鉄道に加え、路面電車である万葉線が運行されており、公共交通基盤の面でも充実した環境が整っています。また、高岡駅を起点にバス路線が放射状に運行し、市民の生活の足として利用されています。

一方で、本市における自動車への依存度は全国の中でも高く、１人あたりの自動車走行量についても増加傾向にあり、公共交通が十分に利用されていない状態となっています。

今後、ますます高齢化が進む中で、自動車を利用できない高齢者等の割合も増加するため、公共交通の確保は重要な課題となります。

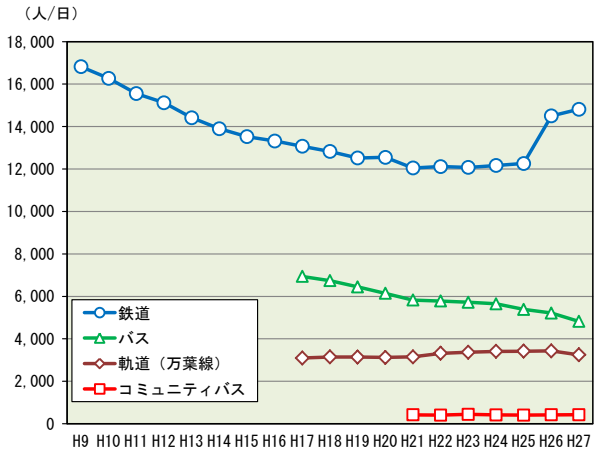
今後予想される情勢

このままの過度な自動車への依存が続くと、公共交通サービスや公共交通基盤の維持が難しくなり、自動車を利用できない高齢者等が、生活しづらい都市になるおそれがあります。



（資料：道路交通センサス、高岡市統計書(H27)）

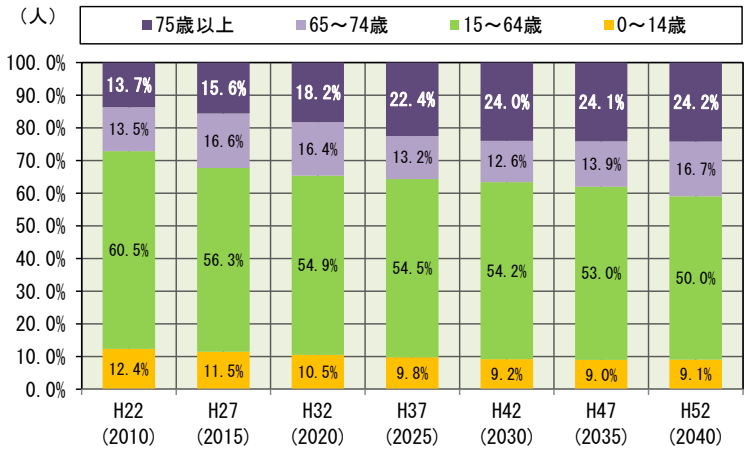
図　１人１日当たり走行台キロの推移



注：H26 年以降の鉄道には新幹線利用客が含まれる

（資料：富山県統計年鑑、高岡市統計書）

図　公共交通利用者数の推移



（資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所）

図　年齢別の人口増減の見通し

（３）市の都市活力を牽引してきた産業の低迷

①　産業面での競争力低下の恐れ

高岡市の現況

本市の工業は、事業所や従業者の集積は県内２位であり、県西部で最も産業が集積する中核的な都市となっています。

製造業の中では、金属製品製造業、プラスチック製品製造業、化学工業、非鉄金属製造業、パルプ・紙・紙加工品製造業の集積が大きく、地域外から資金を獲得する基幹産業となっています。

しかし、リーマンショック（H20 年）を契機に製造品出荷額等は急激に減少し、近年は回復傾向にあるものの以前の水準まで及ばない状況です。製造品出荷額等は現在県内３位、１事業所あたりの出荷額では県内の市の中で８位という状況です。

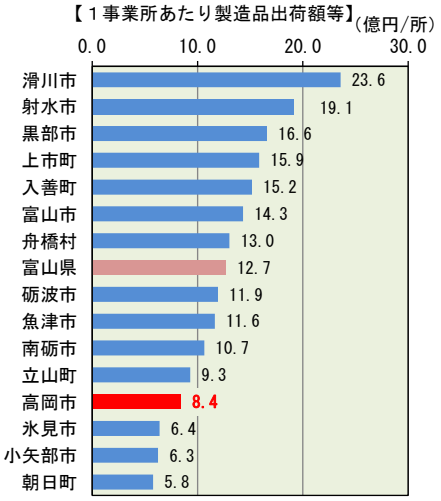
今後予想される情勢

国内だけでなく海外も含めた産業の移転や流出が続く中、本市の基幹産業である工業の競争力が低下すると、雇用の場の縮小、税収入の減少をはじめ、都市活力の低下へとつながるおそれがあります。

表　県内工業集積の比較

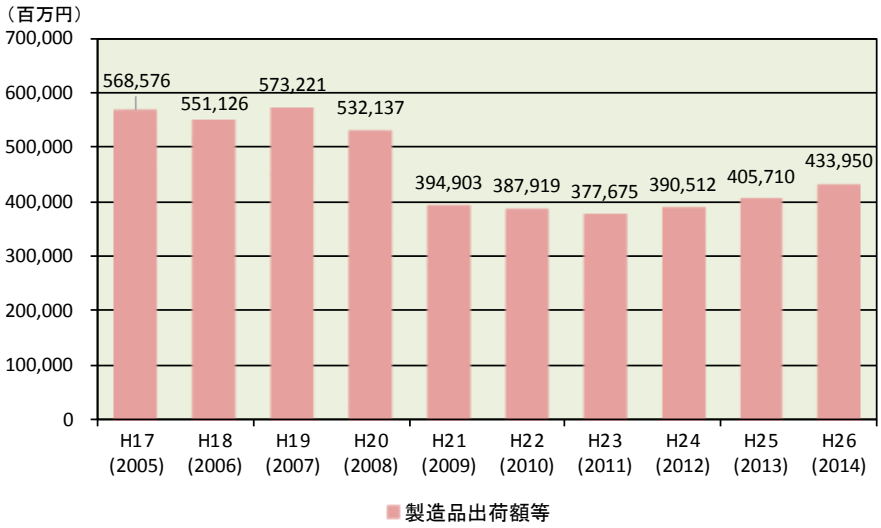
都市名	事業所数		従業者数		製造品出荷額等	
	実数（所）	構成比	実数（人）	構成比	実数（億円）	構成比
富山県	2,812	100.0%	119,663	100.0%	35,672	100.0%
高岡市	**515**	**18.3%**	**15,251**	**12.7%**	**4,339**	**12.2%**
富山市	814	28.9%	39,652	33.1%	11,661	32.7%
魚津市	115	4.1%	4,150	3.5%	1,339	3.8%
氷見市	140	5.0%	4,189	3.5%	896	2.5%
滑川市	119	4.2%	6,568	5.5%	2,806	7.9%
黒部市	112	4.0%	9,839	8.2%	1,858	5.2%
砺波市	158	5.6%	5,023	4.2%	1,886	5.3%
小矢部市	135	4.8%	4,644	3.9%	844	2.4%
南砺市	228	8.1%	8,051	6.7%	2,429	6.8%
射水市	253	9.0%	12,141	10.1%	4,837	13.6%
その他町村部	223	7.9%	10,155	8.5%	2,777	7.8%

（資料：H26 工業統計、H26 経済センサス）



（資料：H26 工業統計）

図　事業所あたり出荷額の比較



（資料：工業統計）

図　製造品出荷額等の推移

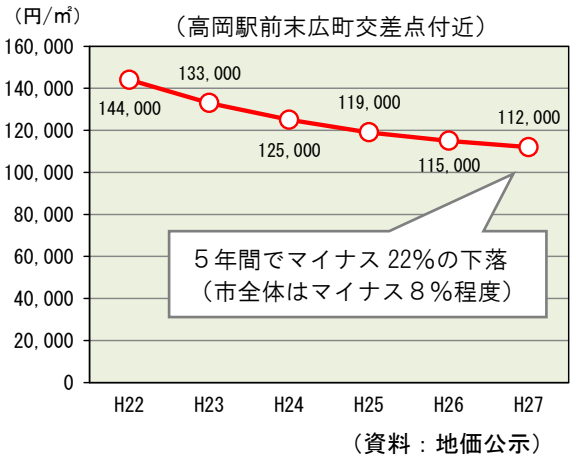
② 中心市街地における商業集積の衰退

高岡市の現況

本市の商業は、工業と同じく県内２位の集積となっていますが、年間商品販売額は以前より減少が続いています。
また、かつては複数の大規模小売店舗が中心市街地で営業していたが、現在は、郊外型の大規模小売店舗の立地に伴い、店舗数が減少し、吸引力の低下が懸念されている。近年は、駅周辺の賑わい施設の立地も進んではいるが、長年にわたり中心市街地での地価の下落が進んでおり、空き地や空き店舗もみられます。

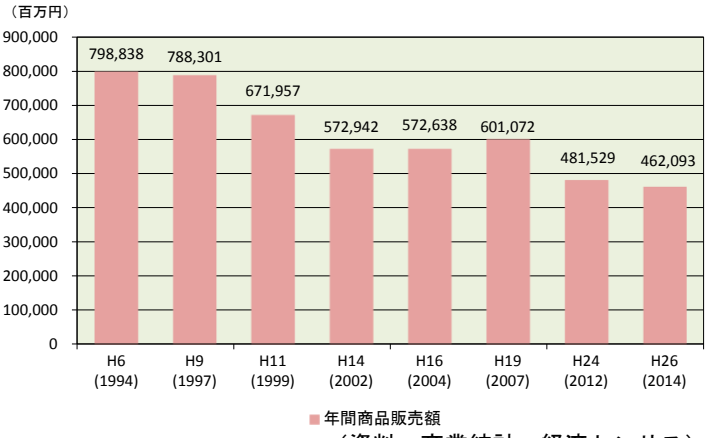
今後予想される情勢

中心市街地の商業機能が低下すると、居住、歴史・文化、交流、行政など様々な都市機能を持つ中心市街地の吸引力が低下するおそれがあります。また、今後、更に人口の減少が進むと、郊外型の店舗も閉店し、身近な商業施設が無くなるおそれもあります。



（資料：地価公示）

図　中心市街地の地価動向



（資料：商業統計、経済センサス）

図　年間商品販売額の推移

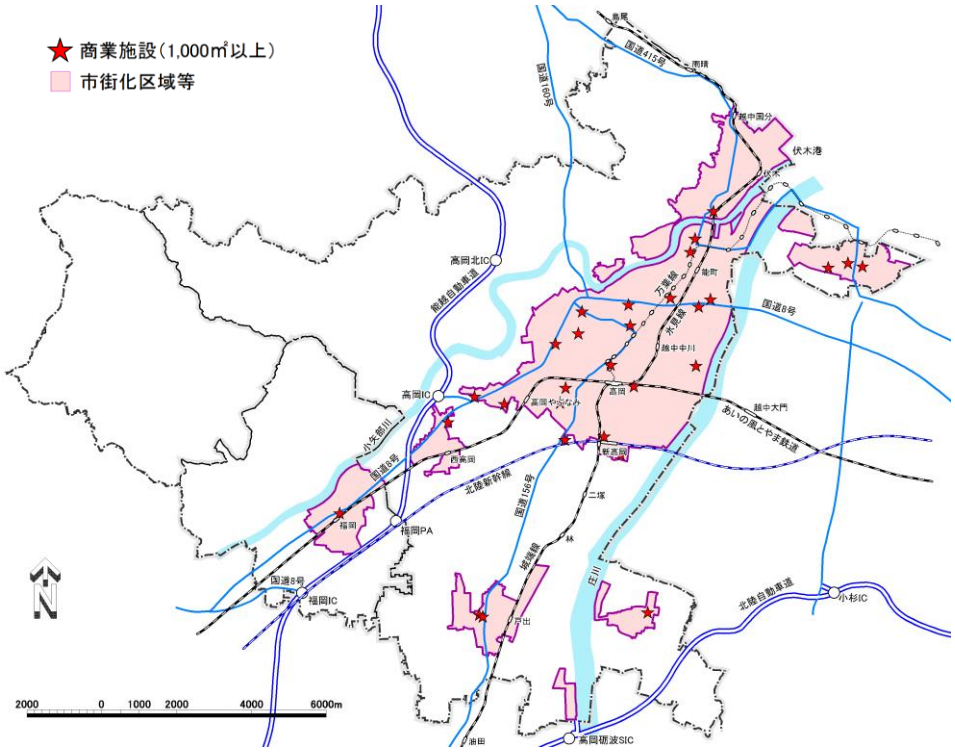


図　商業施設の分布状況

（４）豊かな自然環境がもたらす魅力と危険性

高岡市の現況

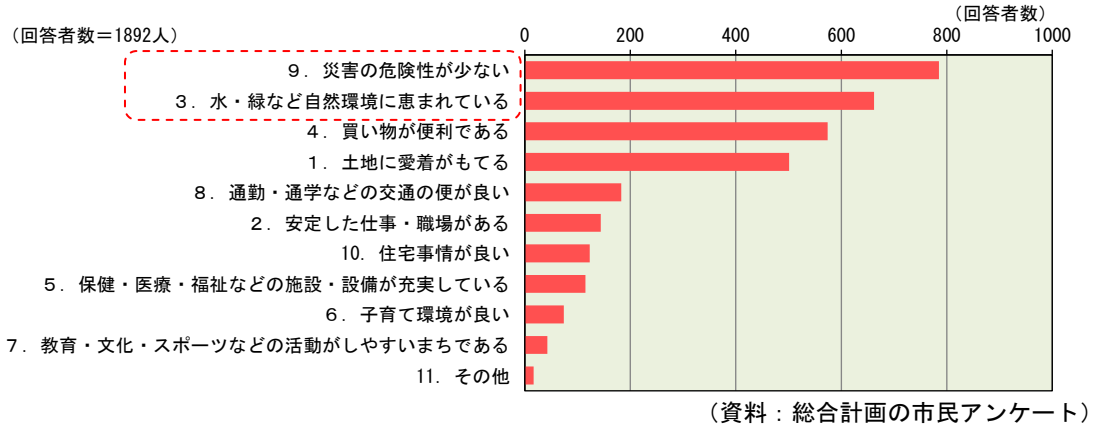
本市の市街地の周囲には山・川・海、身近な都市空間には農地や境内地などが存在し、多くの緑が残されています。

「あなたにとって高岡市は住みやすいですか」とのアンケートに対して、約 77%の市民が「住みよい」又は「どちらかといえば住みよい」と回答しています。そして、「住みよいと思う理由」で最も多かった回答が「災害危険性の少なさ」と「豊かな自然環境」でした。

しかし、豊かな自然環境は、住みよい理由でもある反面、津波、洪水、土砂災害のおそれもあることから、平時から防災対策や避難対策等への取り組みが必要となっています。

今後予想される情勢

豊かな自然環境の一方で災害の危険性があることを認識しておかないと、いざ災害が起きた時に被害が拡大し、復旧・復興まで長い時間が必要となってしまうおそれがあります。



（資料：総合計画の市民アンケート）

図　高岡市が「住みよい」と思う理由

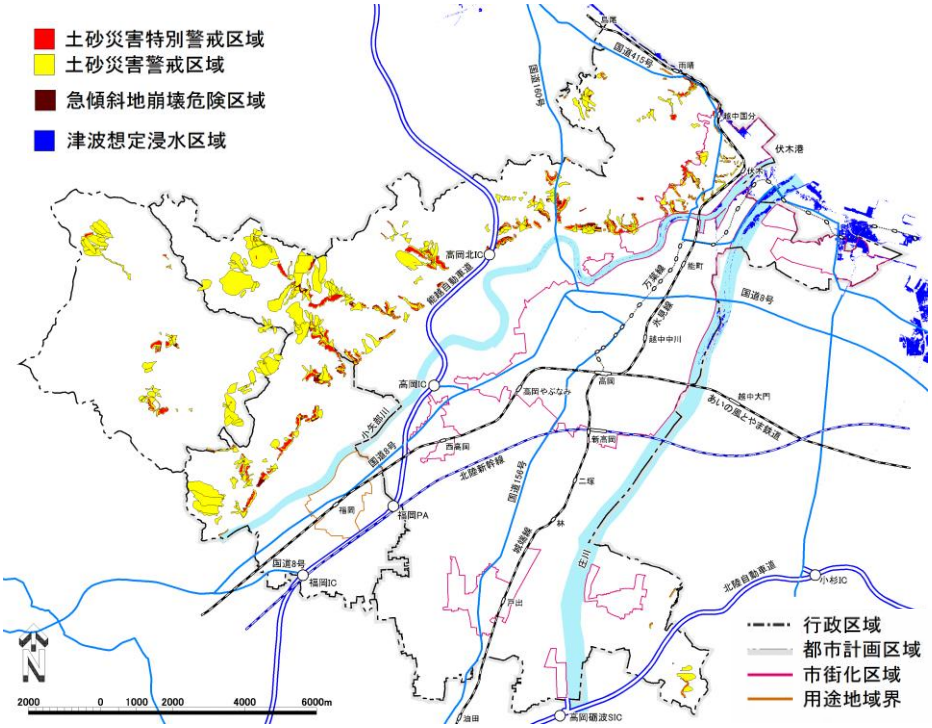


図　災害危険性のある区域

5 都市計画上の課題のまとめ

本市の現況と今後の情勢のほか、上位・関連計画の方向性、市民アンケート、都市構造の分析などから、本市の「強み」と「弱み」を整理し、「強み」の部分を伸ばし、「弱み」の部分を改善していく観点から、本市の都市計画上の課題は以下のように整理することができます。

高岡市の現況と今後の情勢

○人口減少が進む中で拡大が続く市街地
○効率的な維持・活用が必要な都市基盤
○市の都市活力を牽引してきた産業の低迷
○豊かな自然環境がもたらす魅力と危険性

●高岡市の「強み」

○多くの歴史・文化資産
○都市基盤（公共施設、インフラ）の充実
○高い交通利便性（広域交通・公共交通）
○県西部中核都市としての産業や機能の集積
○市街地を取り巻く豊かな自然環境
○災害の少なさに対する住民からの評価

●高岡市の「弱み」

○郊外部における低密度な市街地の拡大
○十分に活用されていない交通基盤
○広域的な拠点性や産業の競争力の低下
○中心市街地の衰退（人口減少、賑わいの低下）
○日常生活圏での生活サービス施設の不足
○市街地の一部に含まれる災害危険性

都市計画上の課題

- **基盤施設や生活サービス施設が整備された既成市街地の維持**
- **中心市街地の活性化や分散した各市街地における生活利便性の確保**
- **地域産業の競争力低下や働く場の拡大**
- **広域交通基盤の整備や交通需要の変化への対応**
- **豊かな自然環境や歴史・文化資産の保全と継承**
- **防災施設の整備や災害リスクを考慮した市街地形成**

○ 基盤施設や生活サービス施設が整備された既成市街地の維持

・様々な都市機能が集積し、利便性の高い既成市街地において人口が減少しているため、これまで整備してきた既存ストック（公共施設、インフラ）を最大限に活かして歳出を抑制するとともに、まちなか居住をさらに推進することが必要となります。

○ 中心市街地の活性化や分散した各市街地における生活利便性の確保

・長い年月の間、人々の交流の場であった中心市街地における賑わいが低下しているため、中心市街地が持つ拠点性を活かすとともに、新幹線開業効果や日本遺産認定等を最大限に活用して、人々の新たな交流を創出することが必要となります。

・本市の都市の特徴として、中心市街地のほかに、それぞれの歴史や特性を有する複数の飛び市街地が形成されていることから、日常生活を送る上での利便性や快適性の向上など、地域間のバランスの取れた都市づくりが必要となります。

○ 地域産業の競争力低下や働く場の拡大

・本市の基幹産業であるものづくり産業（製造業）や商業等における競争力低下が懸念されており、新たな企業や店舗、さらに従業者や購買客を市内に呼び込むことが必要となります。

・労働力人口の減少を見据えて、魅力のある雇用の場の創出を図るとともに、多くの人にとって働きやすい環境を維持することが必要となります。

○ 広域交通基盤の整備や交通需要の変化への対応

・北陸新幹線と２本の高規格幹線道路という広域交通基盤を活かし、広域間及び地域間を効果的にネットワークする交通網の再編・強化が必要となります。

・交流人口の拡大、さらに自動車を利用できない高齢者の増加を見据えて、徒歩や公共交通によって移動可能な環境を維持することが必要となります。

・地域間連携を図るため、既存の公共交通基盤を効果的に活用することが必要となります。

○ 豊かな自然環境や歴史・文化資産の保全と継承

・住宅取得が比較的容易な郊外部において低密度な市街地が拡散していることから、都市的土地利用と自然的土地利用の調和とメリハリのある土地利用を展開することが必要となります。

・市内に分布する多くの歴史・文化資産を保全・継承するため、これらの活用を図るとともに、高岡の文化力を活かした取組みを展開することが必要となります。

○ 防災施設の整備や災害リスクを考慮した市街地形成

・災害が少ないという住民意識がある一方で、身近な豊かな自然環境は災害の危険性を多く含んでおり、想定される様々な災害リスクに対して、被害を軽減するための防災施設の整備や防災まちづくりを進めるとともに、災害に対する安全性を重視した土地利用を推進することが必要となります。

第1編 全体構想

第1章　都市づくりの目標

1　市が目指す将来像

1-1．本市が目指す将来像と将来人口

本市では、総合計画において「まちの将来像」を以下のとおり掲げており、都市計画を含む各施策は、この将来像の実現に向けて展開しています。

このため、本計画においても、この「まちの将来像」を目指すべき将来像として設定します。

また、「まちの将来像」の実現へ向けての「目標とする人口」と「都市構造の考え方」については以下のとおりです。

本市が目指す将来像

豊かな自然と歴史・文化につつまれ

人と人がつながる　**市民創造都市　高岡**

私たち高岡市民は、「ものづくりの技と心」を礎とし、その英知とたゆまぬ努力によって町民文化の花を咲かせ時代の要請に応えて挑戦と創造を積み重ねてきた先人の志を受け継ぎ、創造的で活力にあふれる高岡らしいまちづくりを実現しなければなりません。

市民一人ひとりが、それぞれの能力を活かして日々活動し、その営みの中で、次代を担う創造性豊かな市民が育ち、新たなまちを創っていくという好循環にある都市を目指します

目標とする人口

平成47年（2035年）の目標人口　**約150千人**

この目標人口は、総合計画で掲げる「H72年：125,000人（政策目標値）」を基本として、H47時点の中間人口として設定した人口です。

都市構造の考え方

「コンパクト・アンド・ネットワーク」

人口減少や少子高齢社会が進行していく中、本市の成り立ちや都市基盤整備状況等を踏まえつつ、各地域の特性に応じた都市機能や居住機能をそれぞれの市街地内に誘導するとともに、それらを公共交通等で結ぶというまちづくりの考え方です。

1-2．本市が目指す都市構造のイメージ

（１）「コンパクト・アンド・ネットワーク」の都市構造

先人が長い歴史の中で築き上げてきた市街地を基本としながら、原則、市街地をこれ以上拡大することなく、市街地の外側に広がる農地や自然地の保全を図りながら、人口減少・少子高齢社会の中でも、機能性・安全性・利便性の高い持続可能な都市構造を目指します。

このため、高岡の強みである固有の歴史や文化を持つ各地域の特性に応じて、都心エリアには高次都市機能と居住を、周辺市街地エリアには生活サービス施設などの都市機能や居住を、各市街地に緩やかに誘導し、道路や公園などの都市施設や公共施設などの既存ストックを最大限に活用しながら、コンパクトなまちづくりに取り組みます。

これと合わせて、少子高齢社会の中において、過度に車に依存することなく、車を利用できない高齢者等にとっても、徒歩や公共交通を利用し市内を円滑に移動できるよう、それぞれの都市間、拠点間の公共交通等をネットワークで結ぶ交通体系を構築することで、安心・快適に暮らし続けられる都市づくりを進めます。

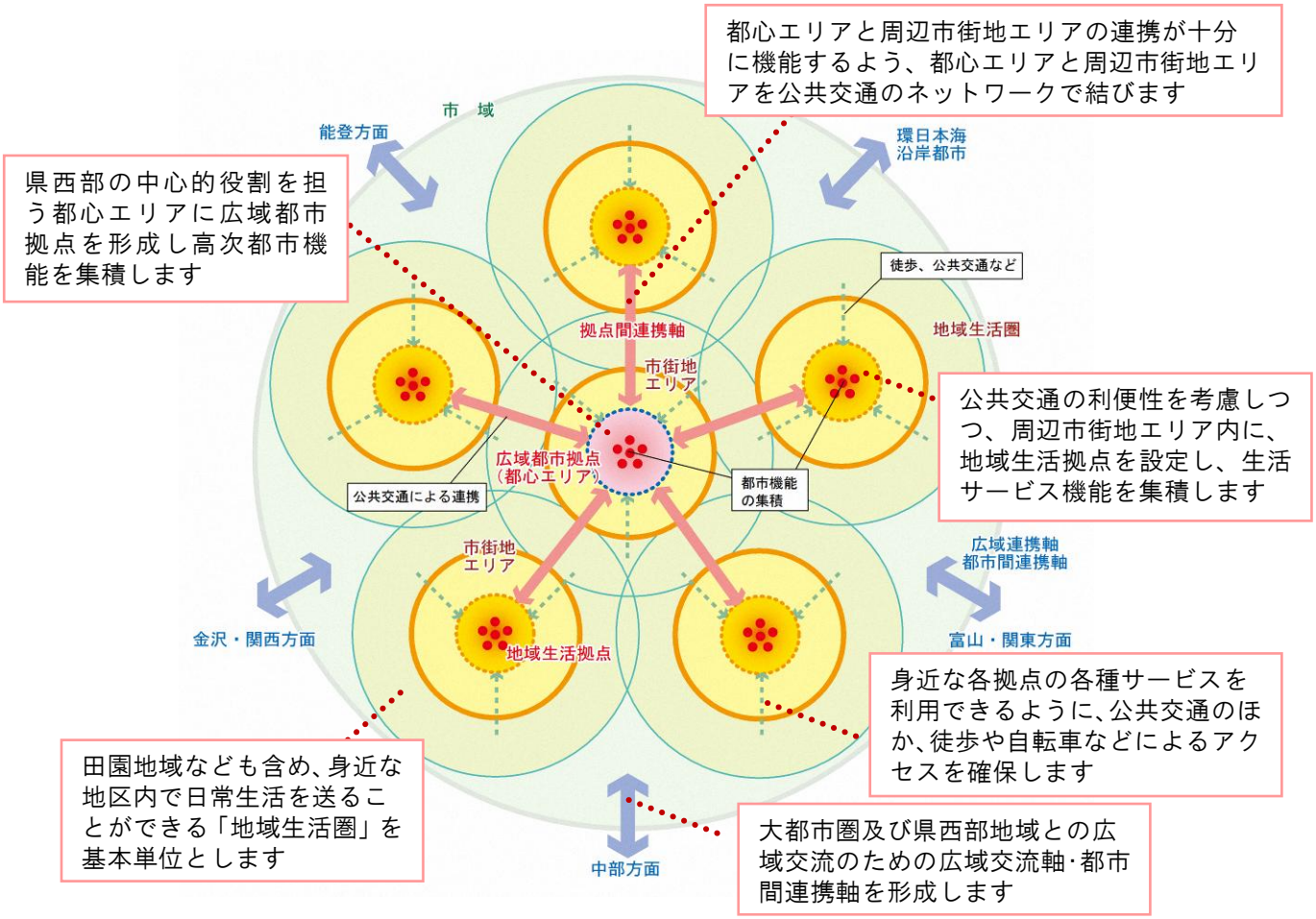


図　「コンパクト・アンド・ネットワーク」の都市構造イメージ

（２）地域生活圏の設定

地域生活圏は、全体構想の将来都市構造で定めたコンパクト・アンド・ネットワークのまちづくりを推進するため、「都心エリア」と「周辺市街地」を結ぶ公共交通、生活利便性、幹線道路や地形・土地利用などの繋がりを踏まえ、以下のとおり５つの地域を設定します。

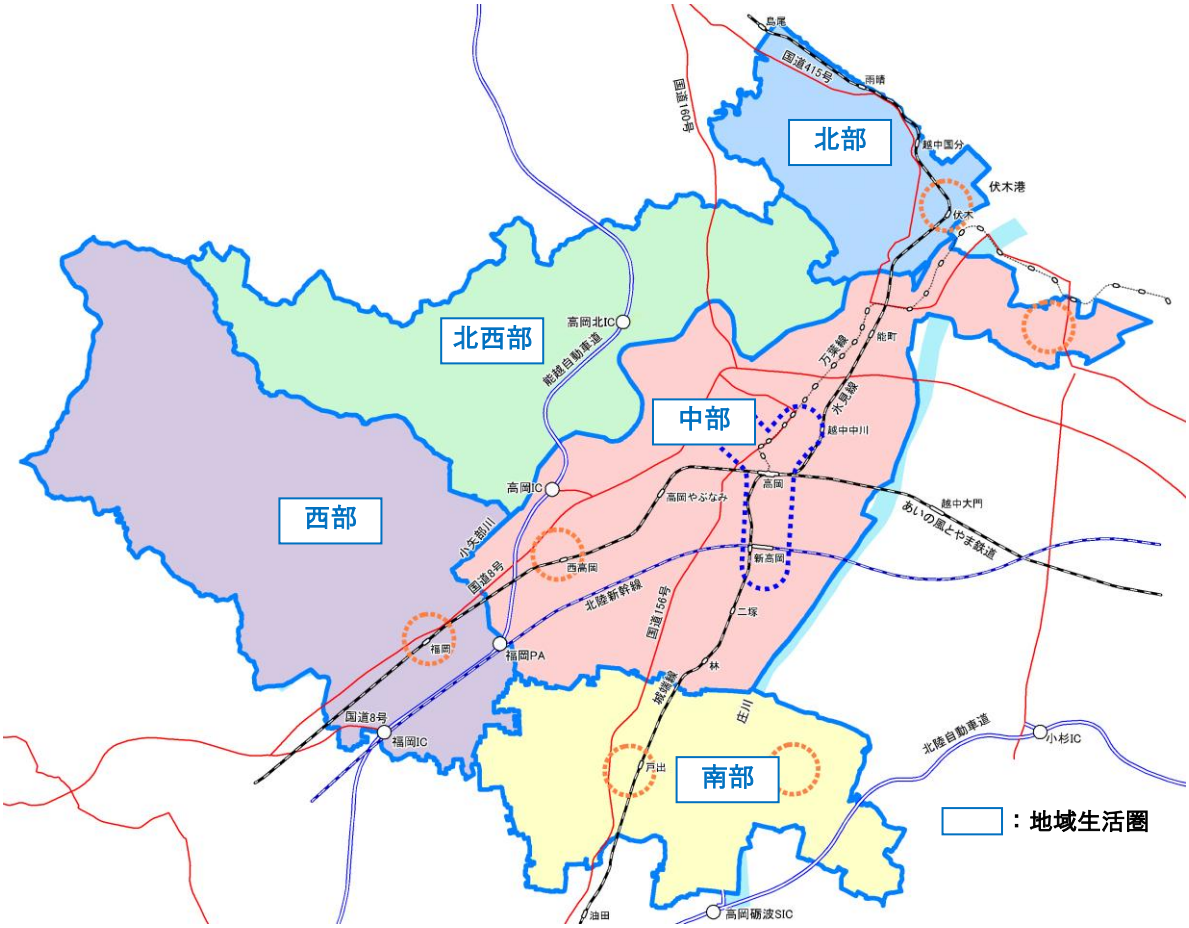


図　地域生活圏の設定

（３）「コンパクト・アンド・ネットワーク」の実現イメージ

コンパクト・アンド・ネットワークの都市構造を実現するため、多くの人々が日常的に利用する都市機能は、徒歩や公共交通でアクセス可能な拠点エリアへの立地を誘導します。ただし、既存の都市機能を短期間で強制的に集約するものではなく、都市の魅力や利便性の向上や居住人口の増加に併せて、少しずつ再編や集約化を進めていきます。

居住人口についても、都市機能と同じく、拠点をはじめとする市街地内への強制的な転居を進めるものではありません。自動車の利用を中心とした郊外でのゆとりある生活を尊重しつつも、徒歩や公共交通を利用して生活できるライフスタイルを提案するため、新たに本市に移り住む人を含めて、ライフスタイルに合わせて住み替えを検討する人が、徒歩や公共交通で利便性の高い生活を享受できるような環境を提供することで、緩やかに居住の誘導を進めます。

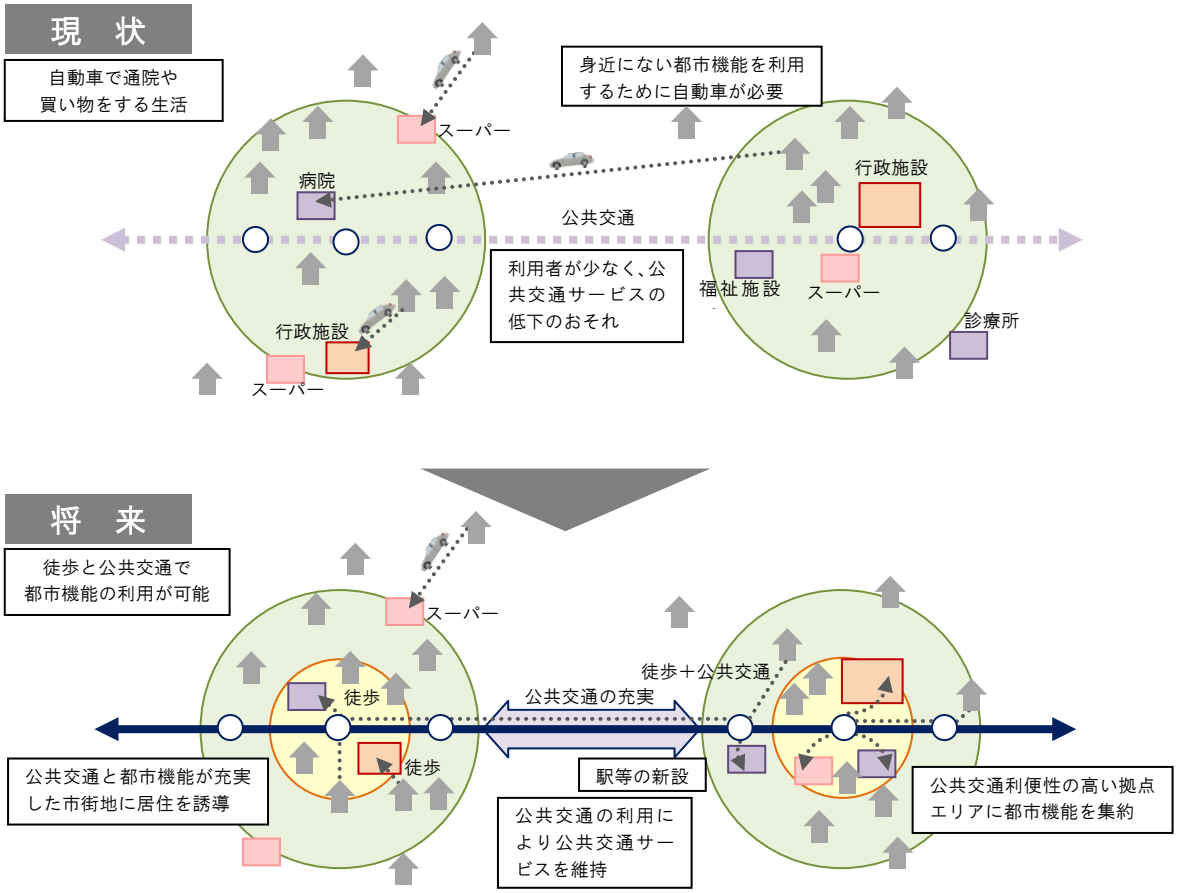


図　「コンパクト・アンド・ネットワーク」の実現イメージ

2 都市づくりの基本方針

2-1．これまでの基本方針

旧高岡市と旧福岡町の都市計画マスタープランでは、それぞれ次のような都市づくりの基本方針を定めていました。

これまで、これらの基本方針に基づき、北陸新幹線や高規格幹線道路をはじめとする広域交通基盤の整備、高岡駅・新高岡駅周辺の整備や工業団地の整備など、都市の骨格的な基盤整備を進めてきたほか、道路、公園や上下水道などの都市施設の整備や土地利用規制と合わせた民間開発を中心とした宅地の造成などの都市づくりが進められてきました。

■ これまでの都市づくりの基本方針

【高岡市都市計画マスタープラン　H17.3 策定】
- ○ にぎわいと活気のある都市づくり
- ○ 交通利便性の高い交流の都市づくり
- ○ 自然・歴史・文化を活かした都市づくり
- ○ 安全で安心して快適に暮らせる都市づくり

【福岡町都市計画マスタープラン（都市づくりのテーマ）H15.3 策定】
- ○ 活力がある快適な空間に　人びとが集い交流があるまち
- ○ 誰もが快適で安心に暮らせ　ゆとりとふれあいがあるまち
- ○ 心に残る景観があり　良好な景観を創り出すまち
- ○ 魅力ある便利な空間で　うるおいとやすらぎがあるまち

市の新たな将来像である「豊かな自然と歴史・文化につつまれ　人と人がつながる　市民創造都市　高岡」に向けて、「コンパクト・アンド・ネットワーク」の都市構造を実現するため、前計画の考えも引き継ぎつつ、新たに以下に示す、これからの都市づくりを考える上でのキーワードを勘案し、基本方針を設定することとします。

■ これからの都市づくりを考える上でのキーワード

- ○ 公共施設の統廃合・再編、インフラの維持
- ○ 中心市街地活性化、都市機能集約、拠点形成
- ○ 基盤整備、競争力強化、魅力のある働く場の拡大
- ○ 県西部の中核都市、広域交流、地域間連携
- ○ 文化創造都市、歴史まちづくり、自然・農業との調和
- ○ 災害に強いまちづくり、安全・安心な生活環境

2-2．新たな都市づくりの基本方針

■　都市の活力を生み出すための基本方針

○　人口減少・少子高齢社会の中で持続的に発展する都市づくり

・民間の活力や資金も積極的に活用しながら、計画的かつ効率的に公共施設の統廃合・再編を図るとともに、これまで積極的に整備を進めてきたインフラの維持に重点を置いた都市づくりへの転換を図ることで、人口減少・少子高齢社会の中でも持続的に発展する都市づくりを進めます。

○　中心市街地と周辺市街地が連携して躍動する都市づくり

・中心市街地の活性化によって本市全体の賑わいを創り出すと同時に、固有の歴史・文化を持つ周辺市街地においても都市機能が集約した拠点を形成することで、中心市街地と周辺市街地が連携して躍動する都市づくりを進めます。

○　「ものづくり」を中心に活気ある産業を育む都市づくり

・新たな企業や店舗等の立地に向けた基盤整備と既存産業の活性化を通じて産業の競争力強化を図るとともに、身近な生活圏において魅力のある働く場の拡大を図ることで、ものづくりを中心として活気ある産業を育む都市づくりを進めます。

■　ネットワークを強化するための基本方針

○　広域間と地域間の交通ネットワークが充実した都市づくり

・本市の強みである広域交通基盤を活かして県西部の中核都市にふさわしい広域連携を強化するとともに、市内で暮らすあらゆる人々が自由に移動できるための地域間連携のネットワークを強化することで、広域間と地域間の交通ネットワークが充実した都市づくりを進めます。

■　高岡市のまちづくりの基礎となる基本方針

○　歴史・文化と自然を活かした都市づくり

・他の都市にはない高岡らしさを発揮した文化創造都市の取組、市内各地の歴史・文化資産を回遊できる歴史まちづくりを推進するとともに、自然・農業と調和した緑豊かな都市空間を形成することで、歴史・文化と自然を活かした都市づくりを進めます。

○　安全・安心で快適に暮らせる都市づくり

・たとえ災害が起きても被害を最小限に食い止めるために、土地利用や基盤整備の面からも災害に強いまちづくりに取り組むほか、犯罪や交通事故のない安全・安心な生活環境を創りあげていくことで、安全・安心で快適に暮らせる都市づくりを進めます。

第2章　将来都市構造

「コンパクト・アンド・ネットワーク」の考え方に基づき、都市づくりの基本方針を具体的に実現していくため、都市機能等の集約を目指す「拠点」、都市や拠点間を結ぶ「連携軸」を設定するほか、土地利用の大きな区分を示す「骨格的エリア」を以下のように設定します。

1　拠点の設定　…　都市機能の集約を行う

市街地や施設の特性に応じて４種類の拠点を設定し、それぞれの役割に応じた都市機能の集積を図ります。

広域都市拠点	都心エリア（中心市街地～高岡駅～新高岡駅）において、県西部の中核都市にふさわしい高次都市機能の集積を図る「広域都市拠点」を設定します。
地域生活拠点	周辺市街地エリア（伏木、戸出、中田、牧野、立野、福岡）内の広域都市拠点との連携の中心となる駅等の周辺において、身近な生活サービス機能の集積を図る「地域生活拠点」を設定します。
産業拠点	今後積極的に産業の集積を図るべき企業団地等（県企業立地促進計画の重点地域）を中心に「産業拠点」を設定します。
広域交通結節点	高速道路 IC や新高岡駅など、本市と大都市圏等との連携を図るための結節点に「広域交通結節点」を設定します。

2　連携軸の設定　…　都市や拠点間を結ぶ

大都市圏等との広域連携、拠点間の地域間連携を効果的に行うために、４つの連携軸を設定し、道路及び公共交通の強化・充実を図ります。

広域交流軸	本市と大都市圏等を結ぶ高速交通網（北陸新幹線と高速道路）を「広域交流軸」と位置づけ、大都市圏等との交流や連携をさらに拡大するための強化・充実を図ります。
都市間連携軸	本市と隣接都市を結ぶ鉄軌道や国道を「都市間連携軸」と位置づけ、隣接都市との交流や連携をさらに拡大するための強化・充実を図ります。
拠点間連携軸	広域都市拠点（都心エリア）と地域生活拠点（周辺市街地エリア）を結ぶ鉄軌道や道路を「拠点間連携軸」と位置づけ、分散する拠点間を連携するための強化・充実を図ります。
都心軸	中心市街地と高岡駅や新高岡駅を結ぶ鉄軌道や道路を「都心軸」と位置づけ、都心エリア内の各ゾーンの一体性を向上するため、公共交通の強化・充実を図ります。

3　骨格的エリア区分　…　土地利用の大きな区分

今後は、これまで都市基盤整備を進めてきた既存ストックの維持・更新に重点を置き、市街地を取り巻く豊かな田園環境や自然環境の保全・活用を図ることとします。このため、都市の骨格的な土地利用区分を以下のように設定します。

都心エリア	県西部地域の中核的都市にふさわしい、にぎわいと魅力ある空間の創出を図るエリアであり、都心軸を中心に「まちの顔」を一体的に創り上げていく空間とします。
市街地エリア	住居、商業、工業等土地利用を計画的に行うエリアであり、現在の市街化区域及び用途地域に設定します。
田園環境エリア	無秩序な開発の抑制とともに田園環境の保全を図るエリアであり、市街化調整区域及び非線引き白地地域の集落地や農地に設定します。
自然環境エリア	良好な自然環境の保全を図るエリアであり、西山丘陵や庄川、小矢部川などの河川に設定します。

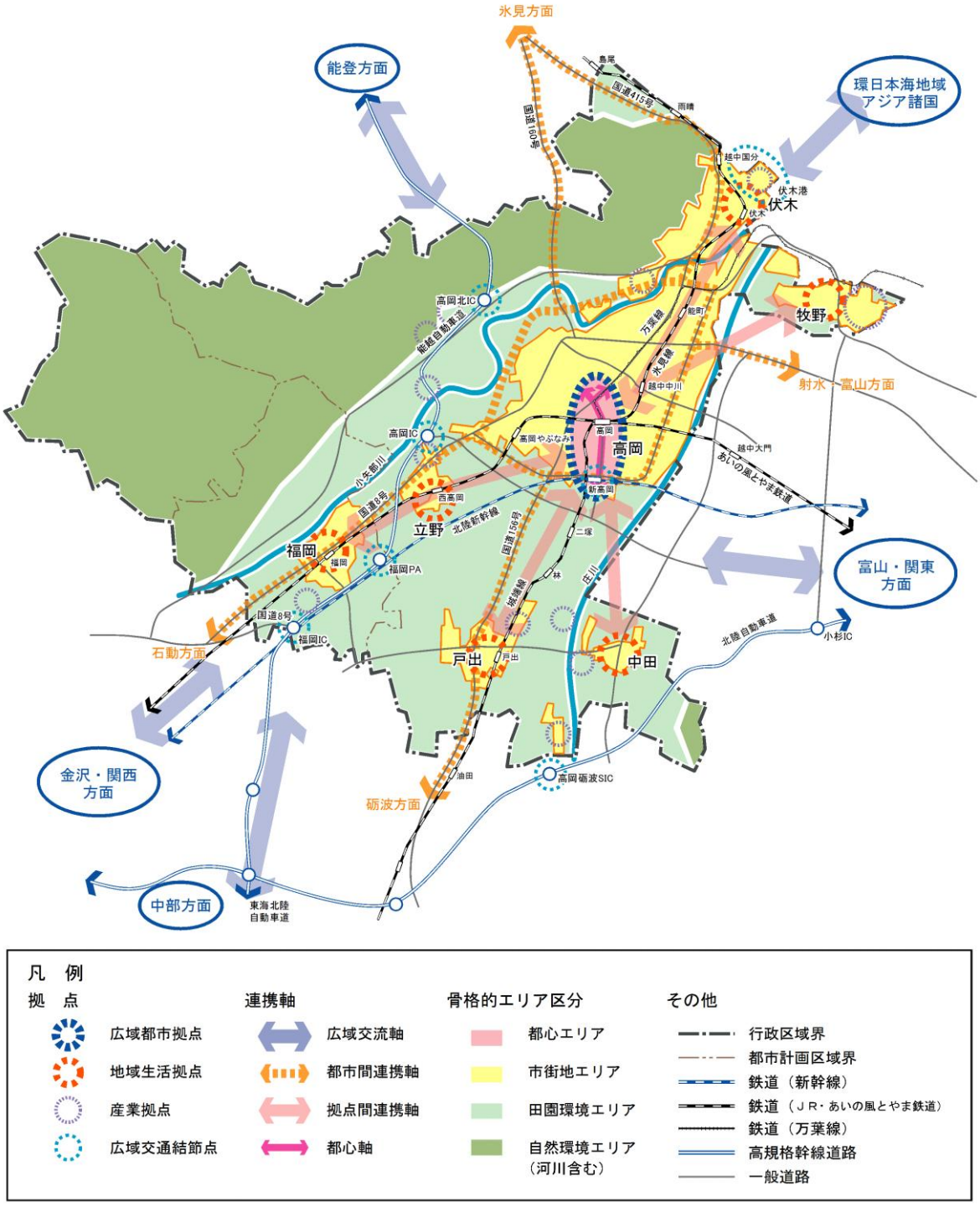


図　市全体の将来都市構造図

4 都心エリアのゾーン区分

都心エリアでは、歴史的な経緯や都市機能集積などの特性に応じて、次のように５つのゾーンを設定します。

古城公園ゾーン	古城公園、美術館や博物館などの文化交流施設をはじめ、既存に立地する施設を中心に、高次都市機能を集約するゾーンとします。
歴史の町並みゾーン	山町筋や金屋町を中心に歴史・文化を活かした観光交流の拠点となるゾーンとします。
高岡駅周辺ゾーン	県西部地域の交通結節点としての立地特性を活かし、高次都市機能や観光交流に資する多様な都市機能を集約するとともに、商業・業務機能の充実を図るゾーンとします。
駅南ゾーン	住宅と商業施設が混在しており、周辺環境と調和のとれた良好な居住環境の形成を図るゾーンとします。
新高岡駅周辺ゾーン	大都市圏と飛越能地域との広域的な交通結節点としての立地条件を活かし、高次都市機能や交流・観光機能等の誘導を図るゾーンとします。

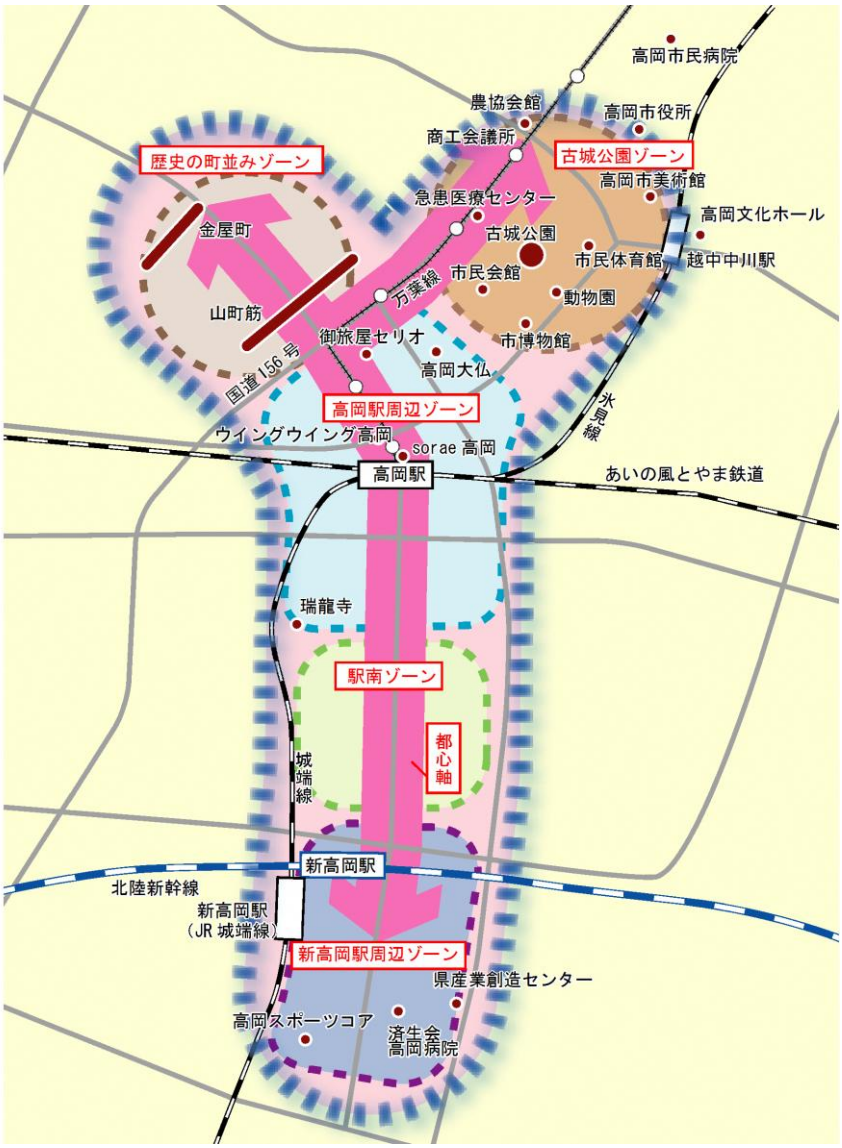


図　都心エリアのゾーン区分

第3章　都市整備方針

1　都市整備方針の構成について

これまでの都市計画マスタープランでは、「土地利用」、「都市施設」、「市街地整備」、「景観・都市環境」、「都市防災」という５つの分野に区分して都市の整備方針を設定していました。

しかし、こうした分野別の方針では、都市の将来像や都市づくりの基本方針との関連性が分かりにくく、どのような方策によって将来像を実現していくかが分かりにくい点が課題でした。

このため、新たな都市計画マスタープランでは、従来のような縦割りの分野別方針ではなく、「都市づくりの基本方針」で掲げた６つの方針に即して、分野横断的に施策を展開するため、都市整備方針を掲げることとしました。

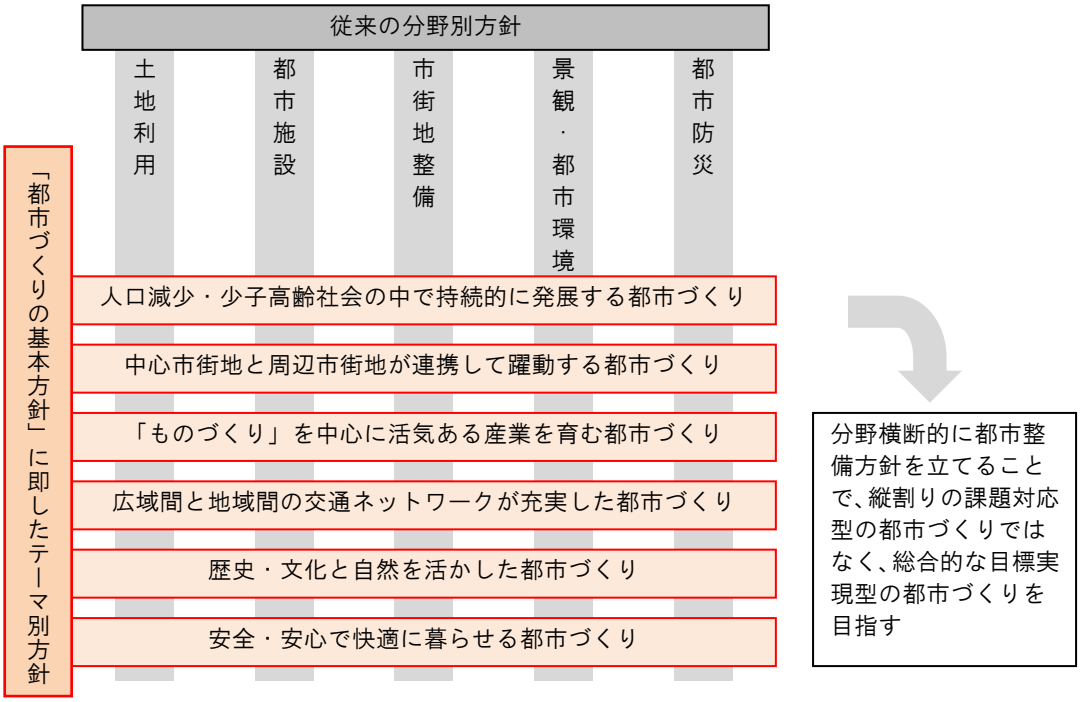


図　テーマ別方針設定のイメージ

2 都市整備方針

2-1 人口減少・少子高齢社会の中で持続的に発展する都市づくり

【基本的な考え方】

●既存ストックを利活用したコンパクトな都市づくりの推進

・中心市街地をはじめとする既成市街地は、過去から築き上げてきた歴史や文化が集積する場所であり、様々な都市機能の集積や都市基盤の整備を積極的に進めてきた場所であることを再認識し、本市の強みの一つである充実した、これらの既存ストックを効果的に利活用して、人口減少・少子高齢社会に対応できるコンパクトな都市づくりを進めます。

●低未利用地や空き家を活用した土地の有効利用や高度利用の促進

・既成市街地内の低未利用地や空き家を活用するなど、土地の有効利用や高度利用を促進し、世代交代の中でも住み続けることができ、新たに移り住む人も呼び込めるような快適で安全な居住環境づくりを進めます。

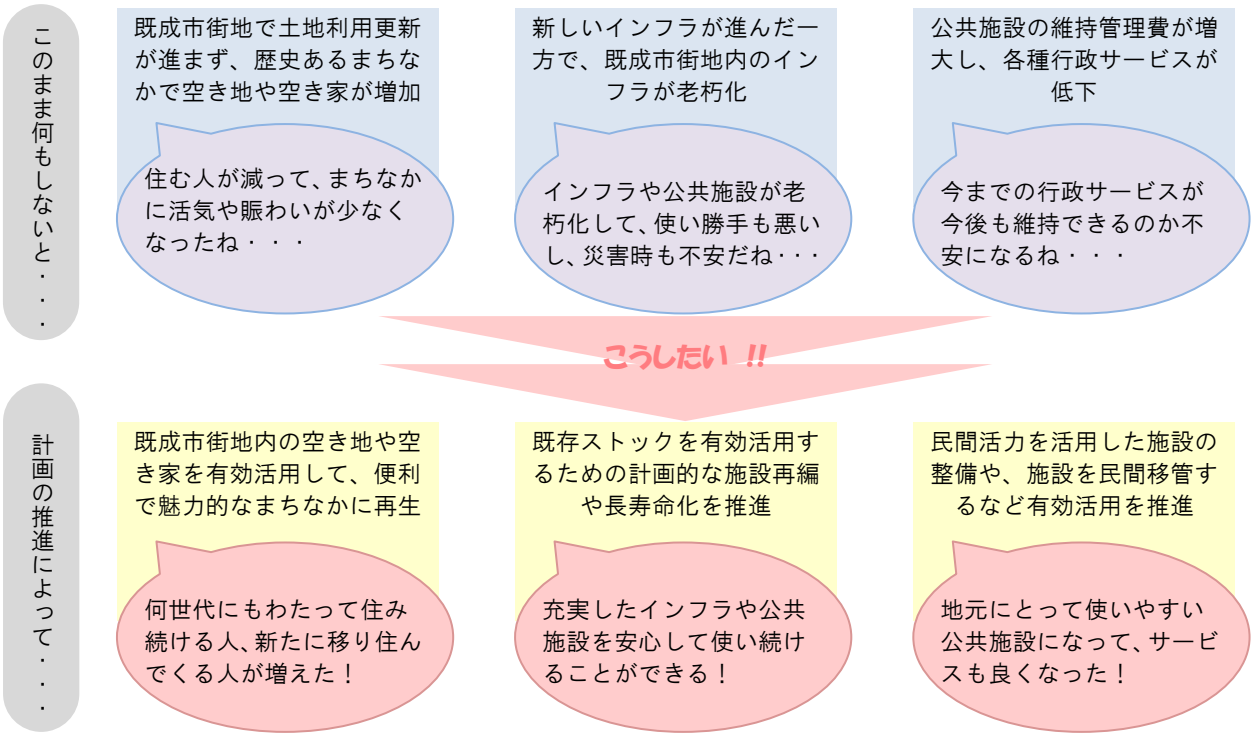
●既成市街地のインフラの計画的な維持更新

・道路や上下水道などのインフラに関しては、都市の持続的発展を図る観点から、新規整備から維持更新へと重点を移し、既成市街地内における計画的な維持更新を進めます。

●公共施設の計画的な再編と有効活用

・公共施設に関しては、地域バランスを考慮しながら計画的な再編を進めるとともに、多様化する住民ニーズへの対応とサービス効率化を図る観点から、民間活力の導入や民間への移管を積極的に進めます。

【目指すイメージ】



（１）既存ストックの有効活用

①　既成市街地の維持・再生

既成市街地については、これまで整備してきた既存ストック（インフラ・公共施設）を活かして、便利で魅力的な空間を形成します。また、こうした既存ストックが集積し、公共交通の利便性の高い地域に居住を誘導することで、既成市街地の維持・再生を図ります。

さらに、市街地の発展に伴って土地利用も変化していることから、適切な土地利用規制へと見直しつつ、良好な居住環境の保全を図ります。

②　密集市街地の改善

中心市街地の一部に見られる密集市街地については、居住環境向上と安全性確保を図る観点から改善に向けた取組を進めます。なお、改善にあたっては、民間活力を導入した再開発や共同建て替えをはじめ、地域特性や地元意向を踏まえて柔軟な事業手法を検討することとします。

また、歴史的な町並みや建造物の保全などにも配慮し、居住環境の改善とにぎわいの創出の両立を目指します。

③　低未利用地の有効活用

市街地内のまとまった低未利用地については、土地区画整理事業の実施や民間主導による開発を促進するとともに、地区計画等を活用して計画的な住宅や生活利便施設などの整備を誘導します。

また、低未利用地の土地取引が円滑に行われるよう、市街地内の地籍調査を推進するほか、必要に応じて道路整備を図ります。

④　空き家対策の推進

人口減少に伴い今後さらに増加が予想される空き家については、空き家入居者への支援制度やリフォーム支援制など、新たな活用策を検討していきます。また、空き家除却跡地の流通促進を図るとともに、地域コミュニティの場としての活用も検討します。

狭小間口の町屋が多く残るまちなかでは、隣接土地の購入や隣接建築物の除去に対する支援を行い、ゆとりある居住環境づくりに取り組みます。

⑤　無秩序な市街化の抑制

市街地周辺において無秩序な市街化が進まないよう、幹線道路沿道や市街地隣接エリアなど、新たに住宅や店舗等の立地が予想される市街化調整区域では、開発と保全の調和のとれた土地利用を推進することで、無秩序な市街化を抑制します。

また、現在土地利用規制が緩やかな白地地域においては、適正な土地利用が行われるよう、新たな規制誘導の必要性について検討します。

（２）持続可能な基盤整備

①　道路

道路に関しては、今後、新規整備から維持更新へと重心を移し、安全性や快適性を向上させるための道路改修を重視することとします。

このため、道路及び道路付属物については、既存ストックの実態を把握した上で維持管理計画の策定を進めます。また、橋梁についても、橋梁長寿命化修繕計画に基づき計画的な維持更新を進めます。

②　上水道

上水道施設に関しては、老朽管の更新及び鉛給水管の解消を図りつつ、災害時でも安定供給を確保するため、病院や避難所などの重要給水施設等も考慮して計画的な耐震化を推進します。

また、上水道の未普及地域においては、下水道整備と歩調を合わせるなど、建設コスト縮減図りながら計画的な整備及び維持更新を進めます。

③　下水道

下水道に関しては、老朽化した基幹施設や管路の更新を進め、下水道施設の長寿命化、耐震化を推進します。

また、市街化調整区域等の特定環境保全公共下水道地区（小矢部川処理区）の整備を進めるほか、下水道認可区域外においては、合併処理浄化槽設置への支援を行います。

④　その他公共施設

その他公共施設については、公共施設再編計画に基づく計画的な再編を推進し、特に公共建築物に関しては、地域のバランス等も考慮しながら、人口や財政の規模に応じた施設総量の適正化を目指します。

（３）民間活力・資金を活用した公共施設の整備・管理

公共施設の整備や管理については、これまでのように行政が主体となって行うだけでなく、民間の意向や市場の動向も踏まえつつ、民間事業者等の資金やノウハウを活用した効果的な整備・管理手法も積極的に取り入れていきます。地域性が高い公共建築物については、地元団体や市民団体等への移管を進めます。

遊休・未利用となっている施設については、売却等の処分を進めるとともに、跡地の賃貸も含めて有効活用を検討します。

2-2　中心市街地と周辺市街地が連携して躍動する都市づくり

【基本的な考え方】

●中心市街地を含む都心エリアにおける高次都市機能の集積

・高岡駅周辺の市街地は、古くから行政、産業など様々な面で中心的役割を担ってきた、本市のみならず県西部の中心市街地ですが、近年は空洞化や機能の低下が進みつつあります。このため、飛越能の玄関口であり、交流・観光の拠点である新高岡駅と相乗的利活用を図りつつ、居住人口と高次都市機能（総合病院や文化施設等）が集積した高密度な土地利用の維持・誘導を進めます。

●周辺市街地における身近な生活サービス機能の集積

・中心市街地と同じように、固有の歴史や特性を持つ周辺市街地においても、身近な生活サービスの維持が課題となっていることから、中心市街地との連携強化に努めつつ、買い物の場や働く場など住居以外の機能が複合的に集積した生活圏づくりを進めます。

●徒歩と公共交通で暮らせる都市構造への転換

・自家用車に過度に依存した都市構造のままでは、車を利用できない高齢者等にとって移動しづらく、結果的に不便で暮らしにくくなることを考慮し、鉄道駅等を中心とする拠点エリアに高密度で複合的な土地利用を誘導することで、徒歩や公共交通を利活用するライフスタイルへのシフトを目指します。

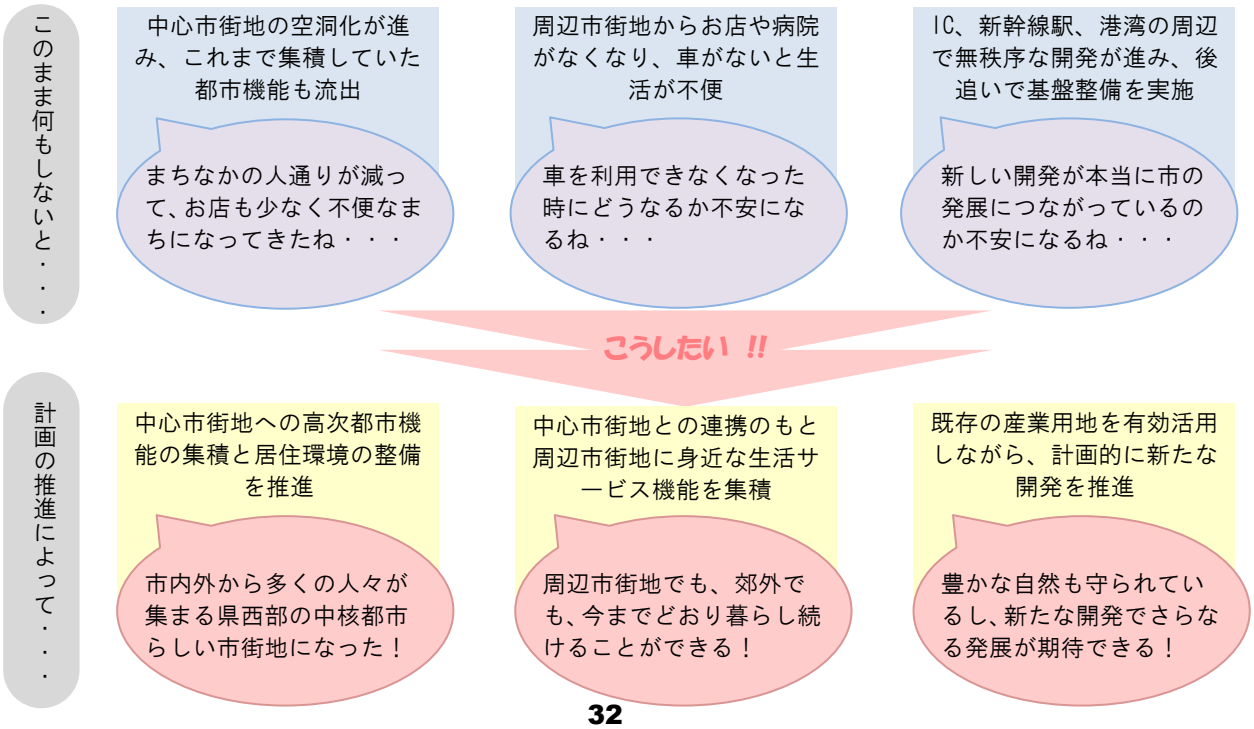
●市街地縁辺部や集落地における生活利便性の維持

・市街地縁辺部や集落地では、自家用車の利用を中心としたライフスタイルを尊重しつつ、身近な地域生活圏内の生活サービス機能を確保することで生活利便性の維持を図るとともに、緑豊かでゆとりある土地利用の維持を目指します。

●市街地を取り巻く優良農地や自然環境の保全・活用

・原則、市街地をこれ以上拡大することなく、市街地を取り巻く優良農地や豊かな自然環境を保全・活用するほか、これら自然環境と調和する活力ある産業地形成を誘導することにより、自然の豊かさと都市の活力が両立した都市づくりを目指します。

【目指すイメージ】



（１）中心市街地と周辺市街地の連携

①　中心市街地を含む都心エリアの活性化

中心市街地を含む都心エリアでは、中心市街地～高岡駅～新高岡駅と連続するゾーンが相乗的に利活用されるよう、機能分担と連携を図ります。このうち、高岡駅周辺では、商業・業務機能の活性化と併せて、総合病院や文化施設といった高次都市機能の集約を進め、市の新たな玄関口となった新高岡駅周辺では、交流・観光機能等の立地を誘導します。

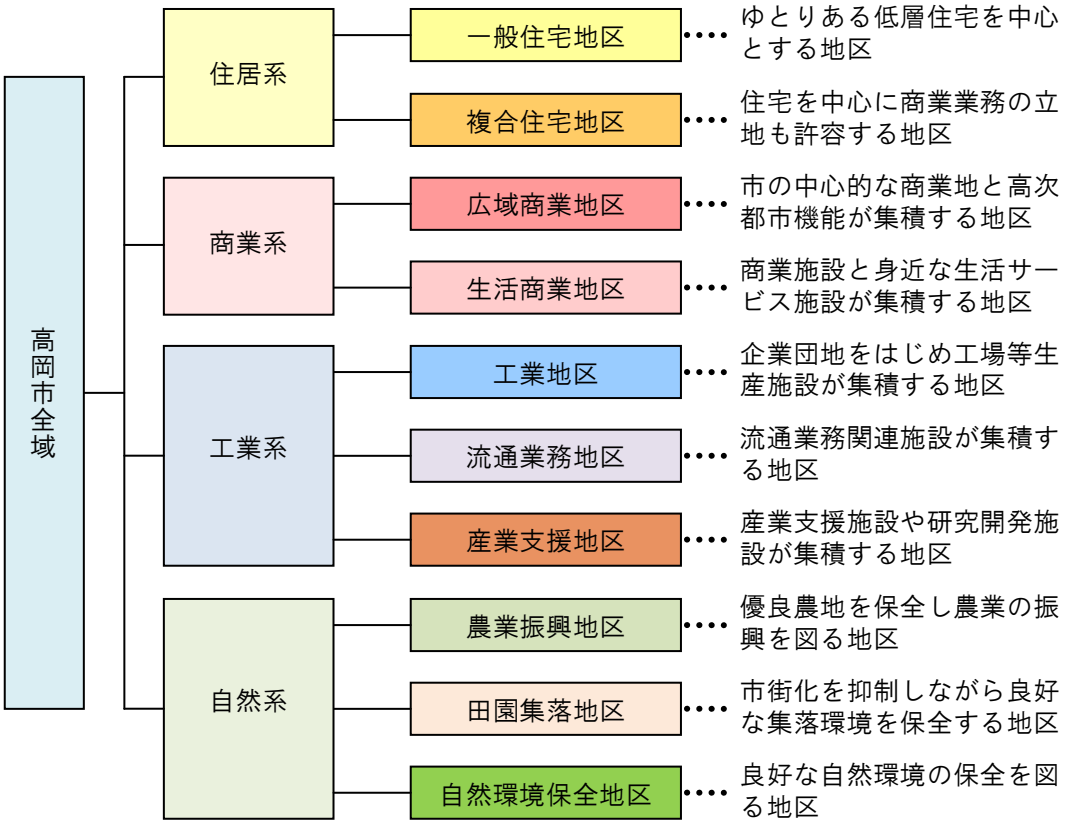
都心エリアでは、国宝瑞龍寺、山町筋、金屋町、高岡古城公園などの歴史・文化資産や商店街を回遊する仕組みをつくり、歩いて楽しいまちづくりを推進します。また、土地や住宅の取得支援を通じてまちなか居住を推進するほか、土地利用高度化に向けた都市基盤整備を促進することで、まちなかに居住する人口の増加を目指します。

②　周辺市街地における拠点形成

周辺市街地（伏木、戸出、中田、牧野、立野、福岡）では、良好な居住環境の維持と併せて日常生活を支えるサービス機能が集積する地域生活拠点の形成を誘導します。また、各地域の歴史や自然などの特色を活かしたまちづくりを進めます。

（２）計画的な土地利用の設定及び誘導

将来都市構造の実現に向け、計画的に土地利用の誘導を進めていくため、本市の土地利用を次のように区分します。



１）住居系土地利用

①　一般住宅地区

「一般住宅地区」は、農地、河川、山林などの自然的土地利用に接する市街地外縁部の住宅地に設定します。一般住宅地区では、低層の戸建住宅・共同住宅を中心とする低密度な土地利用を基本とし、地区計画や各種協定なども積極的に活用しながら、ゆとりある良好な居住環境の維持・保全を図ります。

②　複合住宅地区

「複合住宅地区」は、商業系土地利用の周辺や幹線道路の沿道などの住宅地に設定します。複合住宅地区では、低層及び中高層の住宅を中心としつつ、商業業務施設や工業施設等の立地も許容する中・高密度で複合的な土地利用を誘導します。また、低未利用地や空き家等も活用しながら、居住人口の増加に努めます。

２）商業系土地利用

①　広域商業地区

「広域商業地区」は、都心エリア（中心市街地～高岡駅周辺・新高岡駅周辺）内の商業業務地に設定します。広域商業地区では、商業業務施設、各種公共施設、中高層の都市型住宅等が集積する高密度な土地利用を誘導するとともに、県西部の中核的都市にふさわしい高次都市機能（総合病院、広域的な歴史・文化施設、スポーツ施設、主要観光施設、大規模商業施設等）の集積を促進します。また、広域商業地区内では、賑わいと交流の核づくり、回遊性の向上、まちなか居住の推進などの取組を総合的に展開し、歩いて楽しいまちづくり、歩いて暮らせるまちづくりを推進します。

②　生活商業地区

「生活商業地区」は、周辺市街地の地域生活拠点を中心として、鉄道駅周辺や幹線道路沿道等の商業業務地に設定します。生活商業地区では、商業業務施設、各種公共施設、中高層の住宅等が集積する中密度な土地利用を誘導するとともに、周辺市街地の生活に必要な生活サービス機能の集積を促進します。

３）工業系土地利用

①　工業地区

「工業地区」は、小矢部川沿い及び河口部、庄川河口部、伏木港・富山新港の背後地、インターチェンジ周辺に形成された工業地と、各地区で計画的に開発してきた企業団地に設定します。工業地区では、周辺の自然環境や居住環境との調和を図りながら、既存の工業集積を維持するとともに、未分譲地や撤退跡地への新たな企業立地の誘導を進めます。

②　流通業務地区

「流通業務地区」は、伏木港周辺、地方卸売市場周辺、問屋町周辺に設定します。流通業務地区のうち、伏木港周辺については、国際交流及び物流の拠点としての機能集積を促進し、その他の地区については、既存施設の維持・活用を図ります。

③ 産業支援地区

「産業支援地区」は、富山県ものづくり研究開発センター等が立地する二上地区と、オフィスパーク地区に設定します。産業支援地区では、既存工業の高度化、新産業の創出に向けた大学や県・市の産業支援施設、研究開発施設などの集積を促進します。

４）自然系土地利用

① 農業振興地区

「農業振興地区」は、市街地周辺の優良農地（農用地区域）を中心に設定します。農業振興地区では、優良農地の保全と有効活用を図るとともに、農地、農道、農業用排水路などの生産基盤の整備を図ります。

② 田園集落地区

「田園集落地区」は、用途地域外に形成された大規模な既存集落を中心に設定します。田園集落地区では、良好な農村景観及び農村環境を保全するため、無秩序な市街化の抑制を図るとともに、地区計画等も活用しながら、生活環境の向上とコミュニティの維持を図ります。

③ 自然環境保全地区

「自然環境保全地区」は、市域西側の丘陵地及び山地、市域南東部（御坊山）の丘陵地、小矢部川・庄川などの河川に設定します。自然環境保全地区では、森林、里山、河川などの自然環境の保全と併せて適正な維持管理を図ります。また、中山間地域の振興に向けて、都市農山村交流等の促進を図ります。

（３）計画・開発促進地区における整備の推進

「計画・開発促進地区」は、主に都市計画（土地区画整理事業、地区計画等）によって計画的に開発を推進・促進する地区を位置づけたものです。計画・開発促進地区では、求められる機能区分や開発需要、そして周辺地域の状況等を総合的に勘案しながら、具体の開発内容について検討していきます。

区分	位置づけ	計画・開発促進地区
住宅系	駅周辺の住宅地 （都市機能（生活サービス機能）を誘導する周辺市街地を含む）	・高岡やぶなみ駅・木津周辺 ・伏木地区 ・牧野地区 ・戸出駅周辺 ・中田地区 ・西高岡駅周辺
	区画整理事業の区域	・志貴野地区 ・福岡地区
商業系	都心エリア	・中心市街地 ・新高岡駅周辺
工業系	新規の造成、もしくは既存の工業団地	・万葉埠頭地区 ・戸出西部金屋地区 ・池田地区 ・大滝工業団地 ・長慶寺地区
その他	その他開発事業	・高岡北 IC 周辺 ・福岡ＰＡ周辺

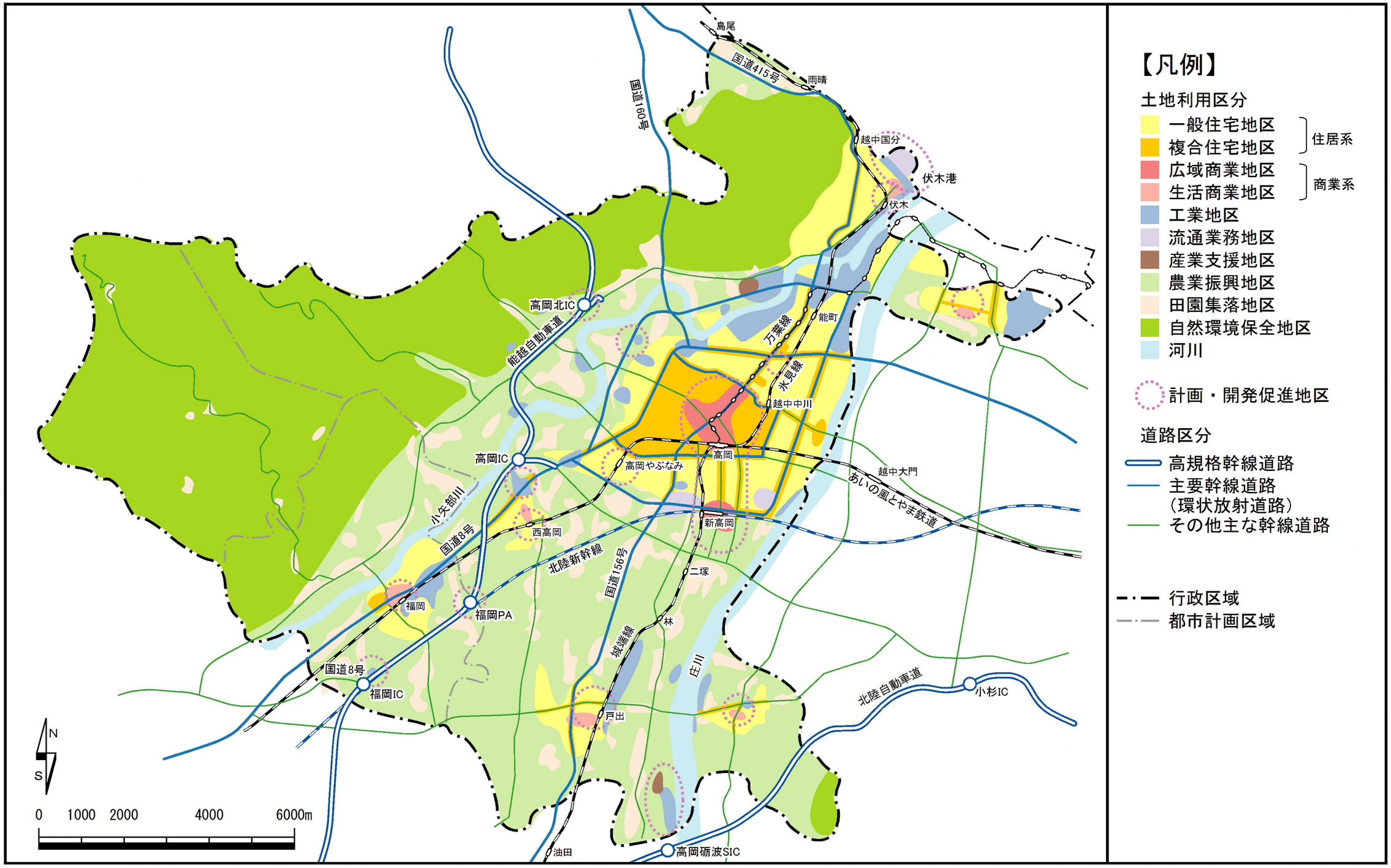

【凡例】
土地利用区分
一般住宅地区
複合住宅地区
住居系
広域商業地区
生活商業地区
商業系
工業地区
流通業務地区
産業支援地区
農業振興地区
田園集落地区
自然環境保全地区
河川
計画・開発促進地区
道路区分
高規格幹線道路
主要幹線道路
（環状放射道路）
その他主な幹線道路
行政区域
都市計画区域
島尾
国道415号
雨晴
国道160号
越中国分
伏木港
伏木
高岡北IC
能越自動車道
万葉線
能町
氷見線
越中中川
高岡IC
高岡
高岡やぶなみ
越中大門
あいの風とやま鉄道
小矢部川
国道8号
西高岡
新高岡
北陸新幹線
国道156号
二塚
福岡
福岡PA
林
城端線
庄川
国道8号
福岡IC
戸出
北陸自動車道
小杉IC
油田
高岡砺波SIC
N
S
0
1000
2000
4000
6000m

図　土地利用方針図

2-3　「ものづくり」を中心に活気ある産業を育む都市づくり

【基本的な考え方】

●県西部の都市活力を牽引する産業の集積と育成

・商工業都市として長い歴史を有する本市では、高い技術力に支えられたものづくり産業が中心となって県西部全体の都市活力を牽引してきました。我が国全体として製造業を取り巻く状況が厳しい中、今後は、港湾や新幹線、IC 等の広域交通基盤を活かした産業基盤の整備と、担い手の確保や新たな技術の開発といった産業活動への支援を一体的に進めることで、競争力の高い産業の集積及び育成を図ります。

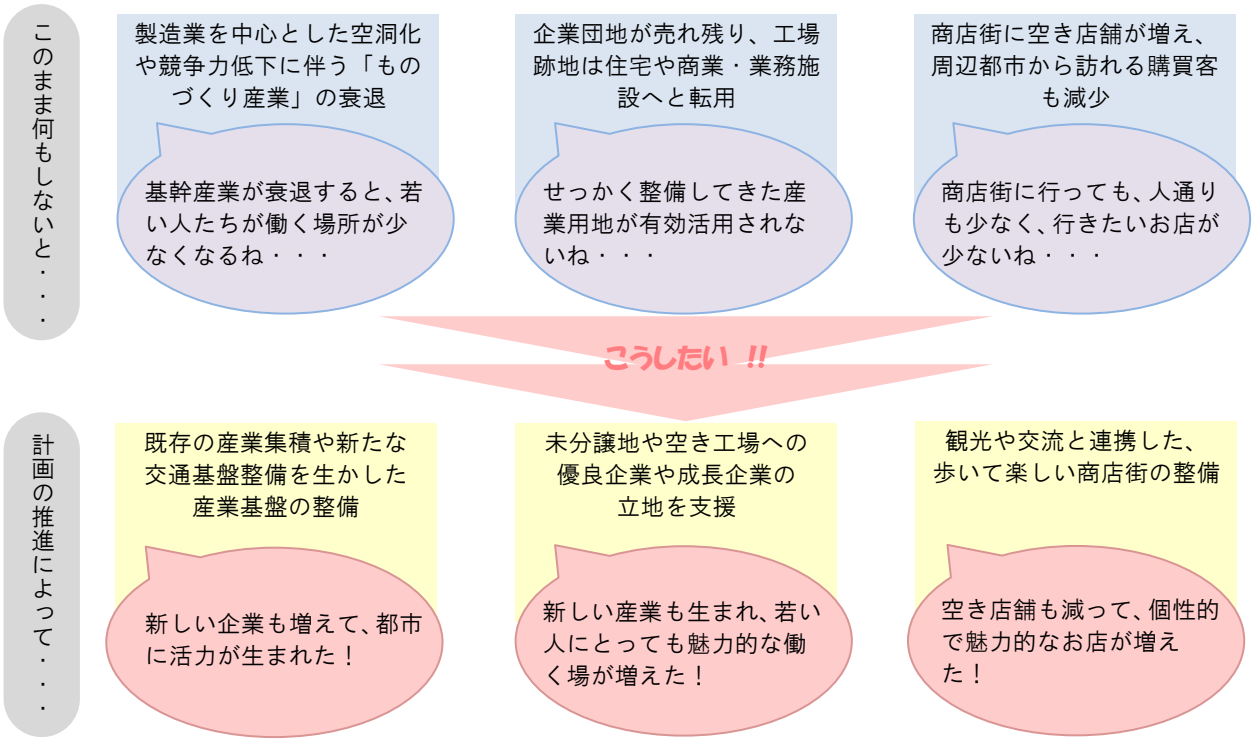
●新たな産業活動を育むための基盤整備

・既存企業団地への優良企業の誘致とも連携しながら新たな企業団地の整備を検討するほか、既存商店街等の活性化と連携しながら新たな商業店舗の立地を誘導するなど、活気ある産業活動を育むための土地利用及び基盤整備を進めます。

●身近な生活圏における多様な働く場の確保

・若い世代の流出抑制、ＵＪＩターン就職の拡大を図るため、地場産業・伝統産業から新産業まで、身近な生活圏において多様で幅広い働く場を確保するとともに、これら企業周辺の環境改善や通勤環境の改善を通じて、暮らしやすさと働きやすさが両立できる都市づくりを進めます。

【目指すイメージ】



（１）産業基盤の整備

①　既存企業団地及びその周辺の環境整備

市内企業の新たな事業活動を促進するため、既存企業団地及びその周辺の基盤整備を進めます。また、企業の立地状況や企業のニーズ等を踏まえながら、既存企業団地の拡張整備を検討するほか、さらなる企業集積を促進するために既存企業団地のリノベーションを推進します。

②　受け皿となる新たな企業団地の整備

新規企業誘致や既存企業拡張の受け皿として、計画・開発促進地区を中心に新たな企業団地の開発について検討します。

特に、北陸自動車道及び能越自動車道の IC を有効に活用する観点から、IC 周辺においては、工業施設・流通業務施設の集積を中心に計画的な土地利用を検討します。

（２）産業施設立地の支援

①　市街地内の工業用地の確保

身近な働く場を確保する観点から、市街地内の工業系用途地域の継続を図り、住環境にも配慮した緑化やデザインなどの操業環境の維持・改善に努めます。また、市街地内の準工業地域や工業地域において住居系・商業系への転用が見られることから、必要に応じて特別用途地区や地区計画を活用した住宅や店舗等の立地抑制を検討します。

②　未分譲地や空き工場への立地支援

本市の交通利便性や既存産業集積を活かして、企業団地内の未分譲地を中心に優良企業の誘致を進めます。また、未分譲地や工業系用途地域内の空き工場や工場跡地に関する情報提供を行うほか、新分野進出や新事業展開を図る意欲を持つ企業に対する支援･相談体制の充実を図ります。

③　郊外部等における産業施設の立地抑制

効果的な基盤整備及び維持、そして、優良農地や自然環境の保全を図るために、産業適地ではない農地・集落地等において無秩序に産業施設の立地が進まないよう、必要に応じて土地利用の規制誘導を検討します。

（３）商店街の活性化

①　地域商店街における新たな賑わいの創出

中心市街地の商店街においては、観光地と商店街を結ぶ回遊性向上によって、観光振興と連携した商店街活性化を目指します。また、商業・公益施設と共同住宅が一体となった複合ビルの整備や、まちなかの雇用創出を通じた昼間人口の増大等を通じて、消費人口の増加を図ります。

その他各地域の商店街においても、買回り品を中心とした商業施設の立地誘導を図るとともに、地域コミュニティや観光等の交流機能の向上を通じて活性化を図ります。

②　空き店舗の活用

商店街の空き店舗を活用した新規開業や改修等に対する支援を図るとともに、賃貸が可能な空き店舗の確保を図ります。

2-4　広域間と地域間の交通ネットワークが充実した都市づくり

【基本的な考え方】

●大都市圏に連絡する広域交通ネットワークの強化・充実

・県西部の中核都市としての役割や都市機能の集積を活かし、大都市圏及び周辺都市との人や物の交流や連携をさらに拡大させるため、大都市圏に連絡する北陸新幹線や高規格幹線道路（高速道路）である北陸自動車道、東海北陸自動車道、能越自動車道、及びこれら高規格幹線道路と連携し高速交通網を形成する地域高規格道路である富山高岡連絡道路及び高岡環状道路により、広域交通ネットワークの強化・充実を図ります。

●地域間連携の骨格を担う道路ネットワークの形成

・高岡駅・新高岡駅、伏木外港、インターチェンジといった広域交通結節点の機能強化と併せて、中心市街地及び周辺市街地から人や物がこれら結節点に円滑にアクセスできるよう、隣接都市や拠点間などの地域間連携の骨格となる「環状放射道路」の整備促進を図るほか、駅、港、ICと市街地の間をおおむね 10 分で結ぶための「戦略的道路」の具体化を図ります。

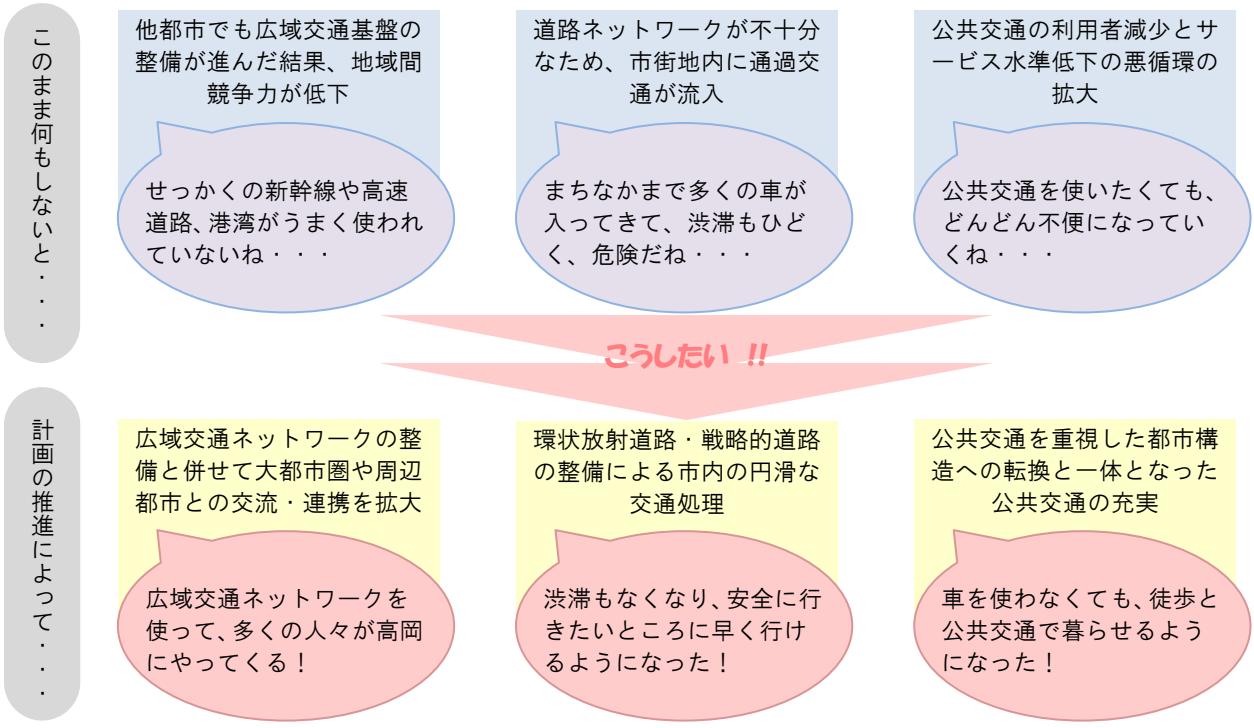
●公共交通による都心・都市交通軸の充実・強化

・中心市街地～高岡駅～新高岡駅を結ぶ都心軸と、中心市街地と周辺市街地を結ぶ拠点間連携軸については、鉄道、路面電車及びバスなどの公共交通で結ばれた都心・都市交通軸として充実・強化を図り、誰もが市内を円滑に移動できる交通体系を構築します。

●地域特性に応じた公共交通サービスの充実

・少子高齢化社会の進行や低炭素型社会への移行に伴い、徒歩や公共交通による移動の必要性が高まることを視野に入れ、地域特性に応じた公共交通サービスの充実と併せて、公共交通利便性の高い地域への居住誘導を図るとともに、公共交通不便地域の改善に向けた取組に対する支援を行います。

【目指すイメージ】



（１）道路ネットワークの整備

道路ネットワークの整備については、将来都市構造で示した「連携軸」を形成し、人や物の交流や連携を確保するため、以下のとおりとします。

①　広域間連携を担う高速交通網の整備促進

広域交通ネットワークの強化を図るため、高規格幹線道路については、東海北陸自動車道（全線４車化）や能越自動車道（事業化区間の早期完成と全線４車化）の整備促進に努めます。さらに、利便性向上を図るため、福岡パーキングエリアを利用したインターチェンジの設置を目指します。

また、地域相互の交流や港湾への連絡等を強化し、高規格幹線道路と一体に広域交通ネットワークを支える道路として、地域高規格道路の整備促進に努めます。

②　地域間連携の骨格を担う道路ネットワークの整備

市内交通の円滑な処理と地域間（都市間、拠点間）連携の骨格形成に向けて、環状放射型を基本として計画される主要幹線道路（「環状放射道路」）の整備を推進します。

さらに、市街地内から広域交通結節点（IC、駅、港）をおおむね 10 分で結ぶ「10 分圏域」の形成に向け、既存ストックを有効に活用しつつ高規格道路（高規格幹線道路、地域高規格道路）と「環状放射道路」を円滑に繋ぐ「戦略的道路」の整備を推進します。

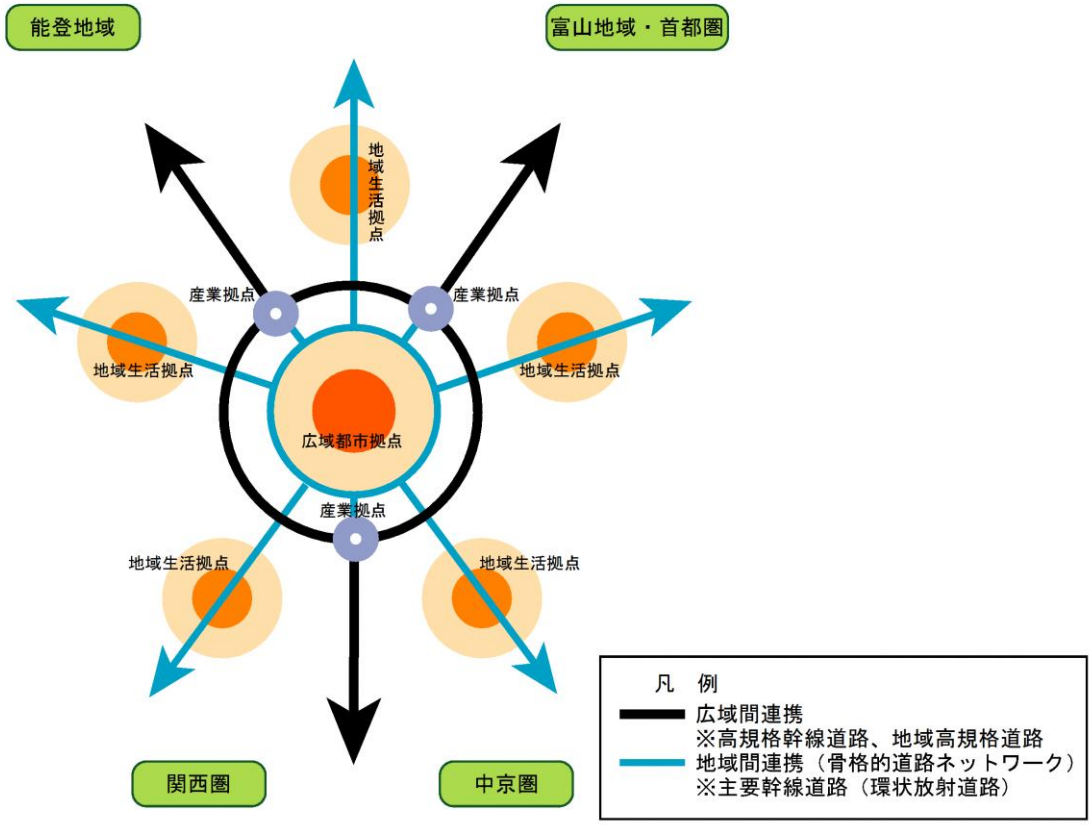
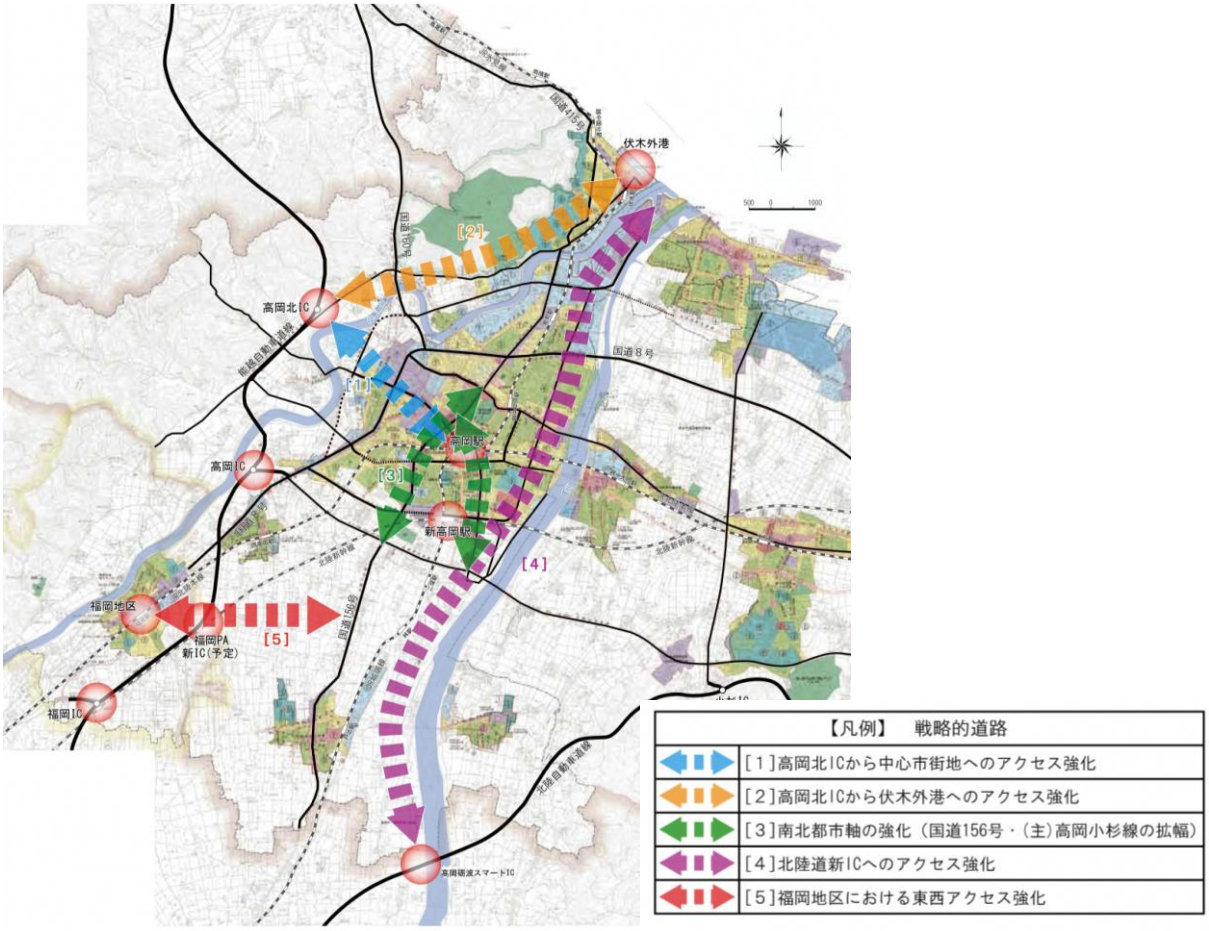


図　広域間連携・地域間連携のイメージ図

（「とやまの道」より抜粋）

図　高規格幹線道路・地域高規格道路網図



（「高岡市都市計画道路網の再構築に関す検討 報告書」より抜粋）

図　戦略的道路イメージ図（構想）

③ その他の幹線道路の整備

交通処理の円滑化、防災性の向上、安全で快適な歩行者ネットワーク形成などの観点から、環状放射道路を補完する幹線道路の整備を図ります。

また、都市計画道路については、整備の必要性や地域の実態を踏まえながら、計画的な整備と見直し検討を進めます。

表　概ね 10 年以内に着手、もしくは整備完了することを予定する都市計画道路

区分	名称
○広域間連携	３・１・４４６　高岡環状南線
○地域間連携	３・４・１２２　北島牧野作道線 ３・４・４１３　下伏間江福田線 ３・４・４０９　中川和田線 ３・３・４０５　立野四屋線 ３・５・１　　国道線
○その他の幹線道路	３・３・４０６　下関京田二塚線 ３・４・１１９　中新湊姫野線 ３・４・４１８　木津佐野線 ３・４・４２６　戸出東西中央線 ３・５・４２３　羽広内免線 ３・４・２　　駅前線（駅前広場を含む）

【凡例】

●広域交通ネットワーク
- 高規格幹線道路
- 地域高規格道路

●骨格道路ネットワーク
- 主要幹線道路

●その他の幹線道路
- 幹線道路

●戦略的道路
- 戦略的道路

アクセス強化を図る拠点間は以下の通り。
①高岡北 IC ～高岡駅
②高岡北 IC ～伏木外港
③高岡駅～新高岡駅
④高岡 SIC ～新高岡駅～高岡北部
⑤福岡地区～国道 156 号～新高岡駅

※図に示す戦略的道路①、②、⑤は、各拠点間のアクセス強化を図るイメージであり、ルートを示すものではありません。

※破線部は、暫定供用中・未整備区間であり、現在整備中もしくは今後整備を予定するものです。

- 行政区域
- 都市計画区域
- 市街化区域
- 用途地域界

図　道路整備方針図

（２）公共交通ネットワークの形成

①　大都市圏・周辺都市を結ぶネットワークの形成

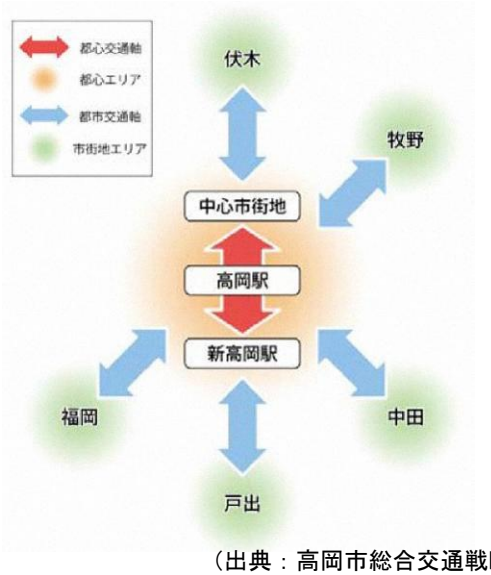
北陸新幹線については、県や関係自治体と連携し、未整備区間（金沢～大阪間）の早期整備を働きかけます。

また、関西・飛騨・能登等の各方面との連携強化に向けて、交通事業者と連携して高速バス路線の整備推進に努めます。

②　都心交通軸・都市交通軸の強化

都心エリア内の交通を担う都心交通軸、周辺市街地に向かう交通を担う都市交通軸では、交通事業者と連携して公共交通の維持・充実を図ります。

特に、県西部の重要な交通軸でもある JR 城端線・氷見線については、直通化に向けた取組を推進します。また、都心エリア内の移動を支える万葉線については、昭和町、新高岡駅方面への延伸に向けた課題解決に努めるとともに、実現に向けた取組を支援します。



（出典：高岡市総合交通戦略）

図　都心交通軸・都市交通軸のイメージ

③　公共交通不便地域の改善

公共交通不便地域の改善を図るため、あいの風とやま鉄道の高岡駅～西高岡駅間における新駅（高岡やぶなみ駅）の設置を推進します。

また、郊外部や中山間地域を含め、都心交通軸・都市交通軸を補完するために民間事業者や地域によって運行される地域バス・地域タクシー等への支援など、多様な公共交通サービスの提供により、中心市街地や周辺市街地へのアクセシビリティの向上に努めます。

④　公共交通の利便性向上

公共交通利用者の利便性を向上するため、鉄道駅・電停におけるバリアフリー化、シームレス化、駐車場・駐輪場の整備・確保などによって、乗換の利便性向上を図ります。特に、あいの風とやま鉄道の福岡駅では、駅前広場、駐車場、駐輪場等の整備を進めます。

また、交通事業者と連携し、利用者ニーズを踏まえた運行本数やダイヤの見直しに努めます。

その他、パークアンドライドの促進、レンタサイクルの導入、相互利用可能な交通系 IC カードの導入などの取組を通じて、公共交通を利用しやすい環境づくりを進めます。

（３）港湾の整備・活用

港湾は、環日本海交流の玄関口であり、海上物流・人流の拠点でもあることから、港湾機能の拡充を図るため、伏木外港のさらなる整備や内港地区の再整備、魅力あるウォーターフロント（快適で親しまれる港湾空間）の形成などを促進します。

また、みなとまち伏木にふさわしい国際化に対応した機能充実を図るとともに、伏木外港の土地利用の促進や、クルーズ船等の誘致により、日本海側の「総合的拠点港」の形成に向けて更なる振興に努めます。

2-5　歴史・文化と自然を活かした都市づくり

【基本的な考え方】

●高岡の歴史を感じながら回遊できる都市づくりの推進

・本市で暮らす市民の誇りと愛着の源泉となっているのが、世代を超えて受け継がれてきた多くの歴史・文化資産です。これら建築物や史跡そのものを保全し、周辺と一体的に歴史的風致の維持、向上を図り、その風情や情緒を感じながら市内を回遊する仕組みをつくることで、市民だけでなく多くの観光客が高岡の歴史に触れられる都市づくりを進めます。

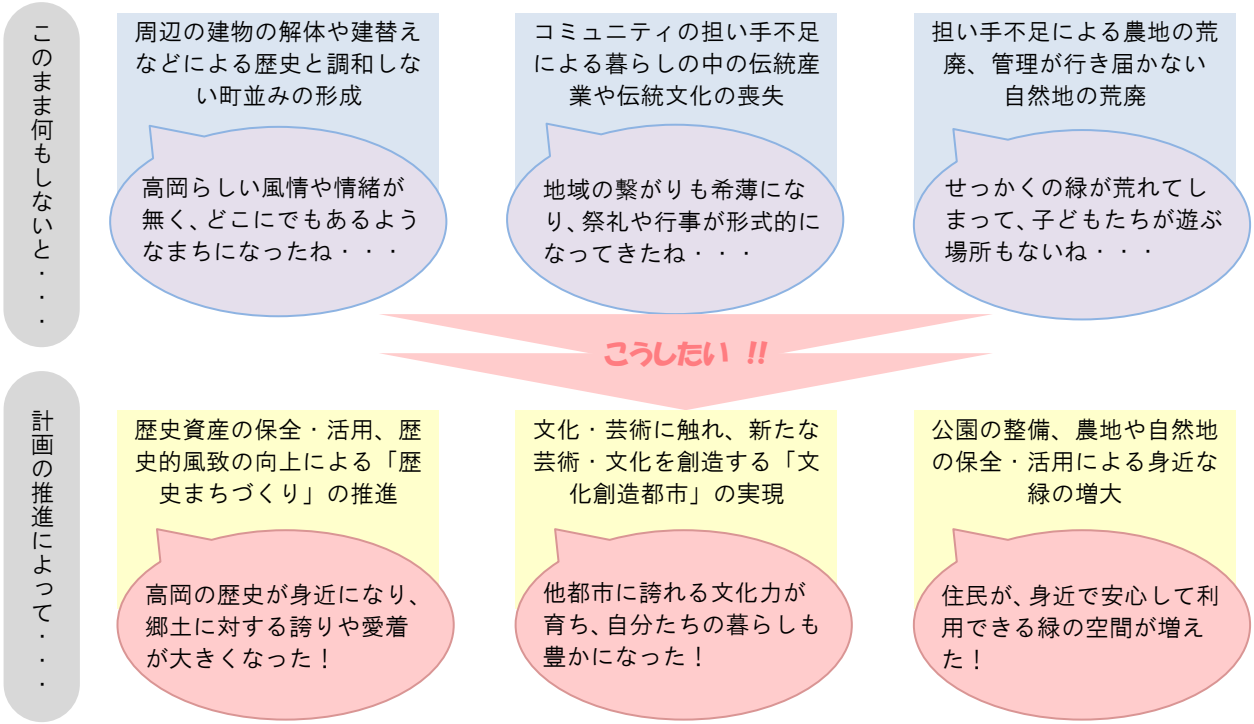
●文化的要素を取り入れた高岡らしい都市づくりの推進

・銅器や漆器をはじめとする伝統産業や、多様な祭礼行事などの伝統文化は、高岡市の個性や魅力を市内外に広く発信する重要な要素であることから、中心市街地活性化をはじめとする様々なまちづくりにおいても、これら文化的要素を取り入れた取組を進めることで、観光等文化に深く根差した産業などの活性化へつなげます。

●身近な緑を活かした緑豊かな都市づくりの推進

・本市の市街地の中には寺社境内地や河川等の身近な緑があり、市街地のすぐそばには農地や丘陵地に豊かな緑が広がる強みもあることから、身近な都市公園の整備・充実、市街地内の緑化促進と併せて、これら身近な自然の保全・活用を図ることで緑豊かな都市づくりを進めます。

【目指すイメージ】



（１）歴史まちづくりの推進

①　歴史・文化資産の保存・活用

国宝の「瑞龍寺」、重要文化財の「勝興寺」、「菅野家住宅」、「武田家住宅」、「佐伯家住宅」、「氣多神社」等、国指定史跡の「加賀藩主前田家墓所（前田利長墓所）」、「高岡城跡」、国指定名勝の「おくのほそ道の風景地－有磯海－」など、市内各地に分布する文化財については、今後もその保存と活用を図ります。

また、既に重要伝統的建造物群保存地区に選定されている「山町筋」と「金屋町」に加え、新たな伝統的建造物群保存地区選定を目指す吉久地区に対しても、歴史的建造物の保存と活用に関する支援を行っていきます。

②　歴史的な町並みの誘導

「歴史まちづくり計画」において重点区域に位置付けられた、山町筋、金屋町、吉久・伏木みなと町、勝興寺寺内町、瑞龍寺周辺、旧北陸街道沿いの町並みについては、歴史的風致の維持・向上を図ります。

また、歴史都市・高岡を歩いて楽しむことができるよう、「ストリート構想」（たかおか・伏木地区）に基づき、ハード・ソフトの両面から整備や魅力づくりに取り組んでいきます。

さらに、これら歴史的町並みの周辺地域も含めて一体的な環境整備を進めるほか、歴史・文化を活かした観光施設等の立地誘導や周辺商店街の活性化により、観光客と市民が高岡市の歴史・文化を回遊する仕組みづくりを進めます。

（２）高岡らしい文化創造都市の実現

①　高岡の文化に触れる空間の創出

市内の様々な文化活動やイベントを通じて、誰もが優れた文化芸術に気軽に触れ親しむことができる機会の充実を図ります。特に、本市には、歴史・文化に根ざした祭りやイベントが多数存在することから、これら地域文化に触れる機会の拡大を図ります。

また、歴史・文化を巡るウォーキングルートの設定・活用により、高岡の文化に触れられる空間づくりを進めます。

②　新たな創造空間の創出

山町筋・金屋町をはじめ歴史的風致が残る地域において、人が集まり新たな創造活動を生み出すクラフト創造の場の創出を図ります。

また、市民、アーティストなど多様な人が交流し、新しいアートを生み出す創造の場の充実を図ります。

（３）市街地内の緑の保全・活用

①　都市計画公園等の整備

現在及び将来の人口減少を考慮し、公園に対する様々な需要や動向も把握しながら、その利活用について検討し、市街地内の公園緑地の確保・整備を進めます。また、既存の公園に関しては、利用促進に向けた施設の充実、防災機能の向上に向けた施設の充実を図るほか、住民や企業と連携した適正な維持管理についても検討します。

なお、未整備の都市計画公園については、整備の必要性や地域の実態を踏まえながら、計画的な整備と見直し検討を進めます。

表　概ね 10 年以内に着手、もしくは整備完了することを予定する都市計画公園

区分	名称
総合公園	５・５・４０５ 牧野河川公園

②　身近な自然環境の保全

市街地を取り巻く二上山・西山地区・御坊山地区等の丘陵地や、市街地を流れる庄川・小矢部川については、身近な自然環境として保全・活用を図ります。また、良好な海岸景観と、海と人がふれあう場を確保するため、雨晴海岸や国分海岸の環境整備を国･県に働きかけていきます。

その他、桜谷古墳や加賀藩主前田家墓所などの歴史資源における緑や、散居村集落を含む屋敷林についても保全を図ります。

③　市街地内の農地の保全・活用

市街化区域内の農地は、環境共生型の都市を形成するうえで重要な役割を果たす一面があり、今後、都市内の農地の持つ、農産物を供給する機能、防災機能、良好な景観の形成機能等の多様な機能も発揮できるような保全・活用策を検討します。

④　市街地内の緑化の推進

道路や河川等の緑化によって個性的な緑の回廊を創出するほか､鉄道駅や IC 周辺などのもてなし空間や、多くの人が目にする中心市街地の主要幹線道路における緑化によって、緑豊かな美しいまちづくりを推進します。

また、公共施設敷地における緑化推進と併せて、花と緑の協定地区の拡大を図るなど、民有地における緑化も推進します。

2-6　安全・安心で快適に暮らせる都市づくり

【基本的な考え方】

●安全・安心な都市づくりの推進

・大規模な地震・津波、集中豪雨等による洪水や土砂災害などから市民の生命と財産を守るため、防災意識の向上や防災体制の強化とあわせて、防災施設の整備や、災害リスクを踏まえた土地利用の誘導などにより、安全で安心して暮らせる都市づくりを進めます。

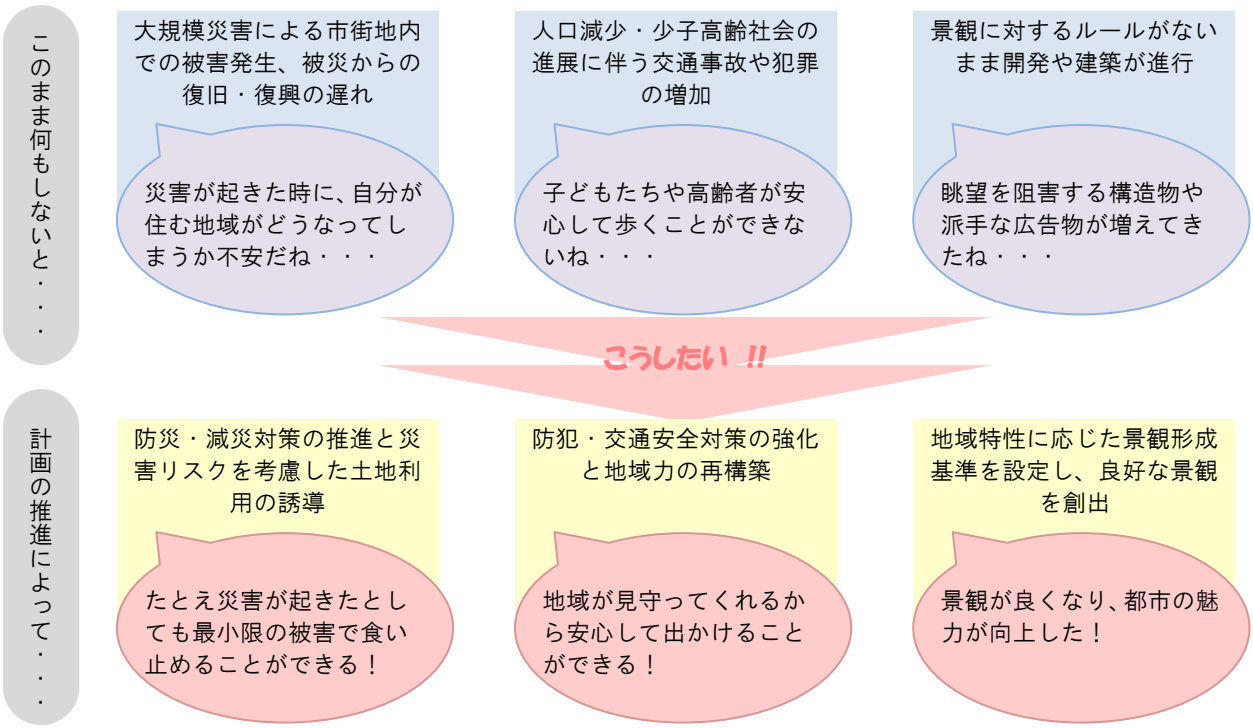
●日常生活における安全と安心の確保

・防犯・交通安全対策の充実とともに、住民が主体となったまちづくりを進める中で、地域の自治力向上を図り、見守り活動や支えあいなど、交通事故や犯罪の起こりにくい環境をつくり、子どもから高齢者まで市民が安全・安心な日常生活を送ることができる都市づくりを進めます。

●環境と共生した快適な都市づくりの推進

・市街地を取り巻く美しい自然景観と歴史、文化、風土によって育まれた魅力的な都市景観を保全するとともに、環境への負荷の少ない低炭素型社会に向けた取組を各方面で展開することで、環境と共生した快適な生活を送ることができる都市づくりを進めます。

【目指すイメージ】



（１）災害に強いまちづくりの推進

①　震災・火災への対応

大規模地震が発生した際に被害を最小限に食い止めるため、平時からライフラインの耐震化を推進するとともに、建築物の耐震化及び不燃化を促進します。特に、木造の住宅が密集し、大規模な延焼の危険性がある市街地においては、道路、公園、河川等の延焼遮断帯を配置するほか、防火地域・準防火地域の指定による不燃化を促進します。

また、震災・火災が発生した際に安全かつ迅速に避難できるよう、避難地、避難路の確保を図るとともに、避難、救助、物資供給等の応急活動が円滑に行われるよう、緊急通行確保路線（緊急車両の通行を確保すべき重要な路線）の確保を図ります。

②　津波・水害への対応

地震に伴う津波被害が想定される海岸や河川においては、防波堤や護岸堤、消波工等の整備を促進します。また、津波による浸水危険性の高い地域では、避難ビルや避難経路等の確保に努めます。

洪水等による浸水被害を軽減するため、流下能力向上のための河川改修を促進するほか、市街地内の雨水幹線の整備を促進します。また、浸水危険性を配慮した土地利用を検討するとともに、新たな開発地においては遊水地や調整池の設置を促進します。

③　土砂災害への対応

がけ崩れや地すべりなどの土砂災害が想定される地域では、土砂災害防止対策事業の実施促進を働きかけるとともに、小規模急傾斜地崩壊防止対策を計画的に実施します。

また、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、危険エリアでの開発の抑制に努めます。

④　雪害への対応

冬期間も安全かつ円滑な道路交通を確保し、地域住民の生活安定や産業活動を確保するため、道路の除雪対策に努めるほか、消雪施設や流雪溝の設置を促進します。

（２）安全・安心な都市環境の形成

①　防犯・交通安全対策の推進

街灯の設置を推進するほか、地域が主体となった防犯・交通安全等の見守り活動を促進することで、犯罪や交通事故の起こりにくい生活環境へと改善を進めます。

また、交通安全施設の整備･改善、歩行者通行量の多い道路における交通規制の実施検討など、総合的な交通安全対策の推進を図ります。

②　歩行者・自転車にとって安全な空間整備

市街地内の歩行環境整備、自転車通行帯の整備及び自転車ネットワークの整備によって、徒歩や自転車で暮らせるまちづくりを推進します。

また、公共交通の利用促進のため、駅・電停・バス停周辺における駐輪場の整備を図ります。

（３）景観まちづくりの推進

①　恵まれた自然景観の保全

雨晴海岸、二上山、西山丘陵、庄川、小矢部川などの良好な自然景観については、今後もその保全・活用を図ります。

また、良好な眺望点及びその周辺の改善と併せて、眺望を阻害する建築物等に対する規制誘導や、市街地からの眺望を考慮した建築物の高さ規制についても検討します。

②　魅力的な都市景観の誘導

高岡らしい美しい都市景観の維持・向上を目指すため、積極的な景観誘導を行う地区に対しては、景観形成重点地区の指定を検討し、地域の特性を活かした景観まちづくりを推進します。また、景観づくり住民協定の締結を通じて、地域特性に応じた景観形成基準の設定を促進します。

その他、主要な道路における電線類の地中化を促進するほか、屋外広告物規制の強化や一定以上の建築物に対する景観誘導についても検討します。

（４）環境共生まちづくりの推進

地球環境にも配慮した持続可能なまちを目指し、公共施設や住宅における太陽光発電などの自然エネルギー活用の促進を図るほか、高岡広域エコ・クリーンセンターにおける廃熱エネルギーの有効利用に努めます。

また、里山交流センターなどを活用した市民参加の森づくりや、グリーン･ツーリズムの推進、資源リサイクルの推進など、環境と共生したまちづくりを推進します。