

1 地域の概況

(1) 地域の位置付け

本地域は、J R 高岡駅周辺や東部地区などを含む本市の中心部に位置し、県西部の中心地区である。

J R 高岡駅や新幹線新高岡駅（仮称）を中心として、土地利用の高度化、商業・業務機能や都心居住の充実、文化・交流、情報機能など高次都市機能の集積や、能越自動車道高岡 I C の交通条件の優位性を活かした拠点形成を図る地区である。

また、国宝瑞龍寺や山町筋、金屋町などの歴史的建築物などの文化遺産を保全・活用し、高岡らしい風格のある景観の形成を図る地区である。

(2) 地域の人口・世帯数の推移

本地域は、市の人口の半数以上が居住しているが、他の地域と比較すると、1世帯あたり人員が最も低く、3人を割っており、核家族化の進んでいる地域といえる。

市街地中心部においては近年人口が減少し、高齢化、空洞化が進んでいるが、野村地区など周辺市街地においては、宅地化が進み、人口が増加傾向にある。

| 地域の概況 | | |
|-------|--------------|-------------|
| 種別 | 項目 | データ |
| 面積 | 高岡市の面積 | 15,055.0 ha |
| | 地域の面積 | 3,399.1 ha |
| | 市に占める地域面積の割合 | 22.6 % |
| 人口 | 高岡市の人口 | 172,184 人 |
| | 地域の人口 | 93,672 人 |
| | 市に占める人口の割合 | 54.4 % |
| 世帯数 | 高岡市の世帯数 | 55,302 世帯 |
| | 地域の世帯数 | 31,972 世帯 |
| | 市に占める世帯数の割合 | 57.8 % |
| | 1世帯人員 | 2.9 人 |

平成 12 年国勢調査を参考

(3) 地域の現況と都市構造

① 自然条件

一級河川小矢部川と庄川に挟まれた地域であり、両河川によって形成された平坦な平野部であり、市街地中央部を流れる千保川は、親水空間として整備されている。

② 土地利用

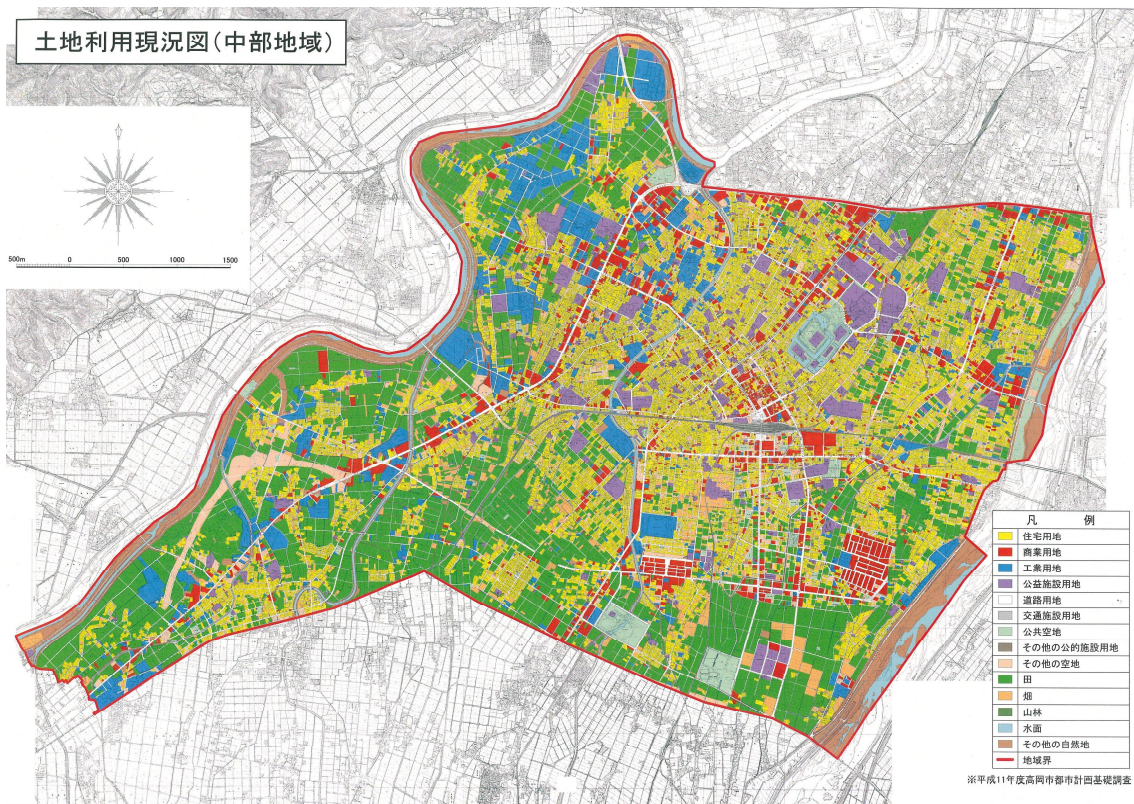
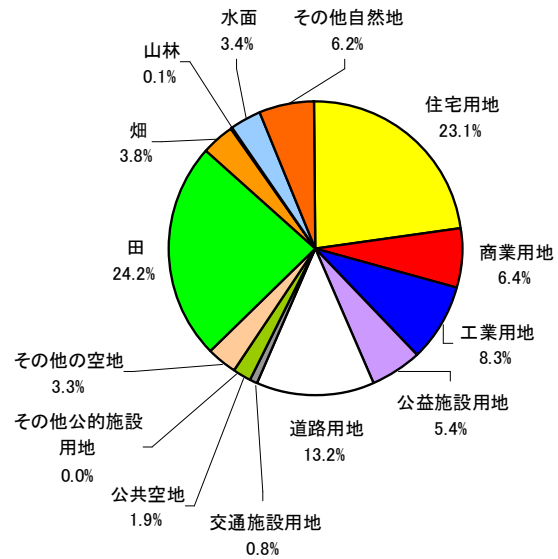
J R 高岡駅を中心に商業地が形成され、その周辺に住宅地が形成されており、主要幹線道路沿いに商業施設が分布している。

水田は地域の西部及び南部に多く、地域面積の約 4 分の 1 を占めており、大規模工業地が西側に多く分布している。

本地域は本市の中心的な地域であり、市の半数以上の人口が居住しており、多くの公益施設が集中している。住宅用地の占める割合は約 23% で、4 地域中最も高くなっている。

また、中心商店街や大規模商業施設を抱えていることから、商業用地の占める割合は約 6% で、4 地域中最も高くなっている。

| 土地利用別面積 | | |
|------------|---------|--------|
| 種別 | 面積(ha) | 比率(%) |
| 住宅用地 | 784.6 | 23.1% |
| 商業用地 | 219.1 | 6.4% |
| 工業用地 | 282.2 | 8.3% |
| 公益施設用地 | 183.9 | 5.4% |
| 道路用地 | 448.5 | 13.2% |
| 交通施設用地 | 25.6 | 0.8% |
| 公共空地 | 66.1 | 1.9% |
| その他の公的施設用地 | 0.0 | 0.0% |
| その他の空地 | 112.4 | 3.3% |
| 田 | 820.9 | 24.2% |
| 畑 | 128.1 | 3.8% |
| 山林 | 3.2 | 0.1% |
| 水面 | 115.2 | 3.4% |
| その他自然地 | 209.3 | 6.2% |
| 合計 | 3,399.1 | 100.0% |



平成 11 年度都市計画基礎調査

③ 交通施設等

本地域は、J R 高岡駅を中心に、J R 北陸本線、城端線、氷見線及び路面電車万葉線、路線バスが放射状に伸びている。地域の南側では北陸新幹線の建設が予定されている。

本地域の南西側には能越自動車道高岡 I C があり、地域の西側から北側を国道 8 号が通り、中心市街地を通る国道 156 号が地域中央部を縦断している。

中心市街地から(主)伏木港線などの主要地方道が放射状に延びており、2本の環状線が中心市街地を囲んでいる。

2 地域づくりの課題

(1) 土地利用

本地域は、狭隘な道路網と住工混在地区や木造密集市街地が広がっていることから、良好な居住環境の創出と防災対策が必要である。

また、本地域は本市の商業・業務の中心地であるが、近年中心市街地の空洞化が進んでおり、歴史を活かした高岡らしい中心市街地の活性化、賑わいと魅力ある商業空間の形成が課題である。

J R 高岡駅周辺から新幹線新高岡駅（仮称）周辺の都心拠点については、県西部の中心核としての基盤整備と魅力ある都市空間の形成が必要である。

能越自動車道高岡 I C 周辺は、新たな産業拠点として計画的な整備が求められている。

(2) 道 路

本地域を通る環状道路に未整備区間が多く、この整備が課題となっている。

中心市街地においては、幅員の狭小な道路が多く、防災の観点からみた道路整備と、歩行者や自転車の安全に配慮した道路整備が必要である。

J R 高岡駅周辺では、南北市街地の一体化を進めるため、駅の西側に計画されている南北軸幹線道路の実現が課題である。

(3) 公共交通

本地域は J R 北陸本線、城端線、氷見線、路面電車万葉線、路線バスが運行しており公共交通は比較的整備されている。今後は更なる利便性向上のため、J R 高岡駅周辺整備による公共交通結節機能の強化が課題となっている。

(4) 公園緑地

本地域には、本市を代表する高岡古城公園や高岡おとぎの森公園等があるが、中心市街地には身近な公園が少ないうえ配置に偏りがみられるため、公園間のネットワーク化、防災機能も備えたまとまりのある公園緑地の確保と適正配置、既存公園の機能更新などが必要である。

(5) 上下水道、河川

本地域の下水道は、一部を除いて概ね整備を終えている。このため、今後は、未整備地区の整備・充実を図ることが必要である。

本地域を流れる小矢部川、庄川、千保川は親水空間として親しまれているが、今後、より一層市民に親しまれる親水空間としての整備が必要である。

本地域南側は今後も開発が進むと予想されるので、開発に伴う雨水排水の整備が必要である。

(6) 市街地整備

J R 高岡駅周辺から新幹線新高岡駅（仮称）周辺は都心拠点として、商業・業務、文化、情報等の高次都市機能の集積を図る必要がある。

中心市街地は近年衰退しており、幹線道路等の都市基盤整備、市街地の再整備等により、多様な都市機能の配置、再配置及び土地利用の高度化が必要である。中でも、J R 高岡駅周辺は、南北自由通路、橋上駅化する等により、市街地の南北一体化が緊急の課題となっている。

宅地のスプロール化がみられる周辺市街地においては、地区計画制度等を活用した計画的な市街地整備が必要である。

また、木造密集市街地については、道路等の都市基盤整備と併せた市街地整備により安全で快適な居住環境の形成が課題となっている。

(7) 都市景観・都市環境形成

本地域には、歴史的な街並み等の重要な都市景観があり、今後ともこれらの歴史的景観の保全・活用を図るとともに新しい都市景観の創出が必要である。

幹線道路沿線などでは屋外広告物の規制等秩序ある沿道景観の形成誘導が必要である。

また、工業地については、周辺環境に配慮した環境整備と緑化が必要である。

(8) 都市防災

中心市街地は防火地域・準防火地域となっているが、木造密集市街地が多いことから都市防災機能の強化が必要となっている。



3 地域づくりの目標

(1) 地域づくりのテーマ

中部地域では、北陸新幹線、能越自動車道等の整備による都市基盤の充実、多様な都市機能が集積したにぎわいと伝統の調和により県西部の中心都市としてふさわしい地域づくりを推進するものとし、地域づくりのテーマを以下のように定める。

**「高速交通体系を活かし、
にぎわいと伝統が調和したまちづくり」**

(2) 地域づくりの目標

◇ 交通結節機能を活かした地域づくり

- ・ JR高岡駅及び新幹線新高岡駅（仮称）は、交通結節点として公共交通の一層の利便性向上を図るとともに、駅周辺と一体的なまちづくりを行い、交流結節点としてのさらなる機能の向上に努め、人にやさしい交通体系を構築する。

◇ 道路ネットワークの形成と強化を図る地域づくり

- ・ 能越自動車道高岡 I C へのアクセス道路や環状放射道路、南北市街地の一体化を図る道路整備等を推進し、都市活動の効率化や快適性の向上を図る。

◇ 活力とにぎわいのある地域づくり

- ・ 高岡市の中心部にふさわしい、商業、業務、文化、教育、住宅等の都市機能の強化を図り、活力とにぎわいのある強い求心力を備えた市街地を形成する。

◇ 歴史的・伝統的な街並みを活かした地域づくり

- ・ 山町筋、金屋町等の歴史的風致を残す地区は、歴史と伝統を活かした環境整備を進め、落ち着きと風格のある歴史的景観の創出を図る。



4 地域の整備方針

(1) 土地利用の方針

○住宅地

- ・既成市街地は、都心居住の推進を図るとともに、道路の整備やオープンスペースの確保などにより防災性の向上を図る。
- ・新市街地は、周辺地区との土地利用と整合を図るため、地区計画制度等の活用により快適で良好な市街地形成を図る。
- ・J R 高岡駅から新幹線新高岡駅（仮称）までの幹線道路沿線の後背地の住宅地については、周辺の土地利用と調和した良好な住宅地として今後も維持・保全を図る。
- ・住宅と工場などの混在する地域は、住環境の保全と産業の活性化に配慮しながら適正な土地利用に誘導する。

○商業・業務地

- ・J R 高岡駅周辺は、商業機能の充実、文化交流機能等の強化を図り、賑わいと活力ある中心市街地の再生を図る。
- ・新幹線新高岡駅（仮称）周辺は、J R 高岡駅周辺と一体的となった新たな都市の顔として、交通条件の優位性などを活かし、魅力ある拠点形成を図る。
- ・国道 8 号や国道 156 号等の幹線道路沿線は、利便性の高い商業・業務地として、周辺環境と調和した沿道空間の形成を図る。
- ・地区内の住宅地と調和した商業業務空間の創出や瑞龍寺、八丁道、前田公園、古城公園などの歴史的ゾーンとの調和を図る。

○工業地

- ・地域内に点在する工業地は、工業生産の向上や効率化、円滑化等を図るとともに、周辺環境と調和した土地利用を図る。
- ・能越自動車道高岡 I C 周辺は、高岡市の広域高速道路網の玄関口として、新たな都市活力を創出するエリアとして、流通業務や工業機能の導入を検討し、計画的な市街地形成を図る。

○農業用地

- ・農地と集落が共存する地区は、農業環境の保全を図るとともに、周辺地域と調和のとれた計画的な土地利用を図る。

(2) 都市施設整備の方針

○道路・交通

- ・都心部の交通混雑の解消、中心市街地や能越自動車道高岡 I C 等へのアクセス強化を図るため、環状放射道路の整備を促進し交通機能の強化を図る。(国道 8 号、(主)高岡環状線など)
- ・ J R 高岡駅及び新幹線新高岡駅(仮称)とのアクセス向上と中心市街地の南北一体化を図るため、南北軸幹線道路の整備を図る。
- ・ J R 高岡駅周辺は、交通結節点としての整備を推進するとともに、公共交通の機能強化と利便性向上のため、万葉線の延伸や城端線と氷見線の直通化について検討する。
- ・自動車利用者が安心して利用できる、休憩施設や地域振興施設、情報提供施設等を備えた道の駅の整備し、地域の文化、名所、特産物などを活用して多様なサービスの充実に努める。
- ・歴史的資源の活用や魅力ある歩行者空間の整備により、滞留性、回遊性の向上と賑わい創出を図る。

○公園緑地

- ・高岡古城公園や高岡おとぎの森公園は、水と緑豊かな憩いの場として親しまれる総合公園として活用を図る。
- ・身近な公園緑地等の整備を推進し、生活環境の改善や災害に対する安全性を確保する。
- ・高岡古城公園や高岡おとぎの森公園、瑞龍寺、八丁道等のネットワーク化、道路や公共施設等の緑化の推進により、緑豊かなまちづくりを推進する。

○河川

- ・地久子川、千保和田川等の河川の改修整備を促進するとともに雨水の適切な排除を進めるため、都市内下水路や雨水管の整備を図る。



【道の駅整備イメージ】

(3) 都市景観・都市環境形成の方針

- ・瑞龍寺、八丁道、山町筋、金屋町等の歴史的な街並み地区は、建築物の保存や街並みの修景整備等により、落ち着きと風格のある歴史的景観の形成を図る。
- ・池の端通りの都市景観形成地区は、緑豊かであるおおいに満ちた景観形成を推進する。
- ・パブリックアートを活用したまちづくりを推進し、市民が誇りと愛着を持てる景観形成を図る。
- ・小矢部川や庄川、千保川などは、親水機能の整備や緑地の保全や街並みと一体となった水辺景観の形成を図る。

(4) 都市防災の方針

- ・中心市街地の木造家屋が密集する市街地の防災機能の向上と安全性を高めるため、道路や公園の整備等により防災空間の確保を図る。
- ・浸水被害防止のため、地久子川、千保和田川等の河川の改修整備を促進し、都市内下水路や雨水管の整備を図る。
- ・市街地西側の中小工場と住宅等が混在する地区については、市街地の防災機能向上を推進する。

地域整備方針図
(中部地域)

