

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 24.5 km、南北約 19.2 km、面積は 209.57 km²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。

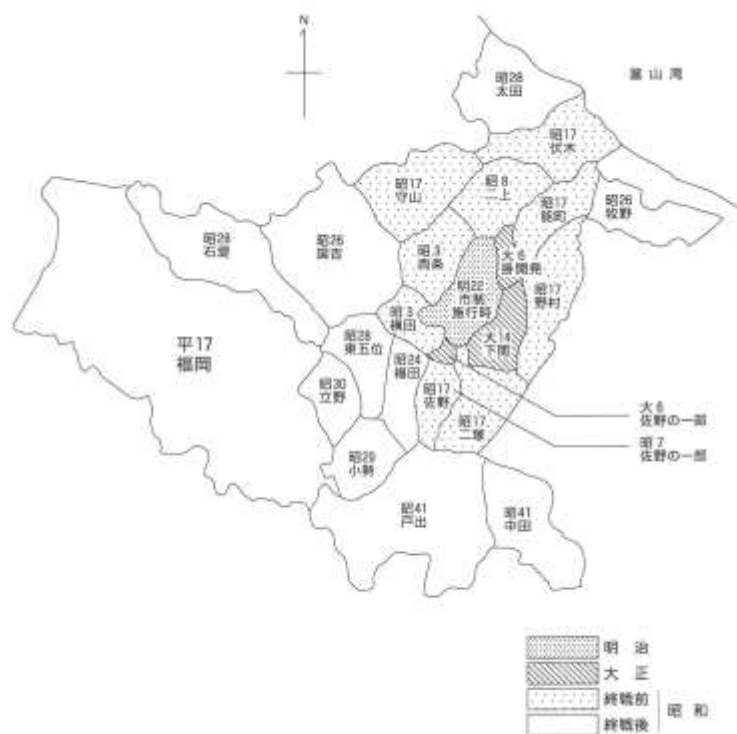
平安時代後期には、守護所の位置が伏木から放生津、守山へと移され、西山丘陵を中心に山城や平城が築かれ、越中守護、戦国大名の居城となりました。

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・貿易が更に活発化しました。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年)には伏木町、戦後には周辺村部、昭和41年(1966年)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：高岡の都市計画)

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維持・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

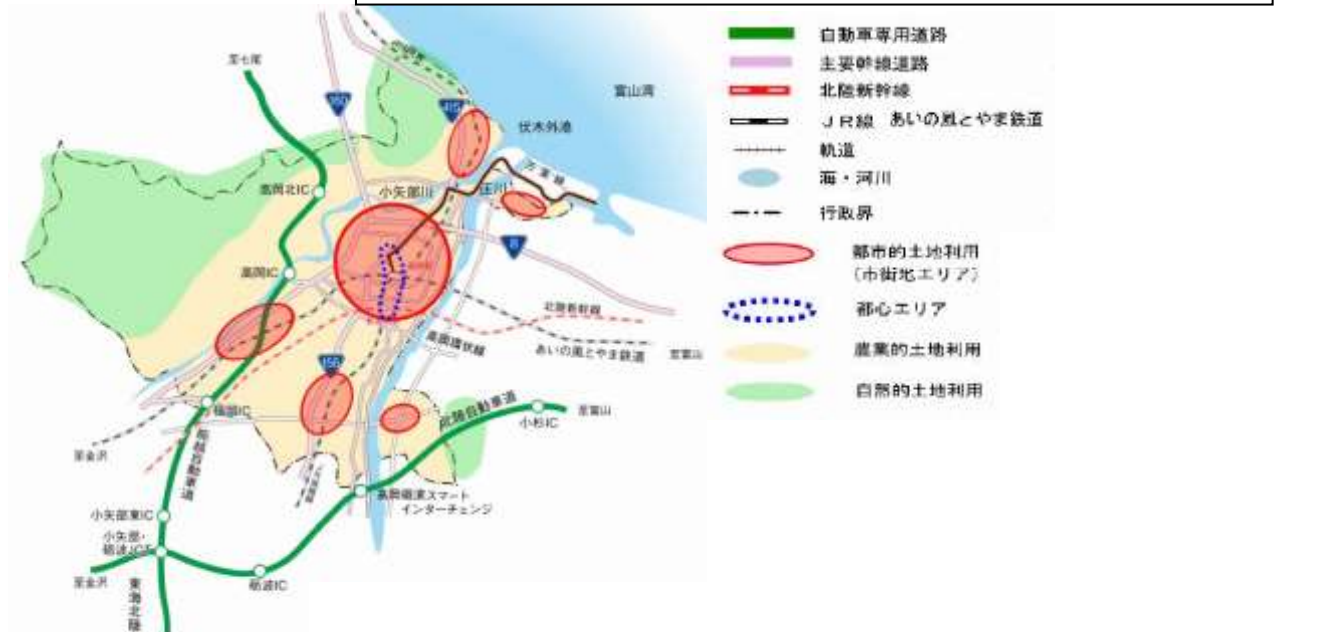


図 基本構想における土地利用概念図

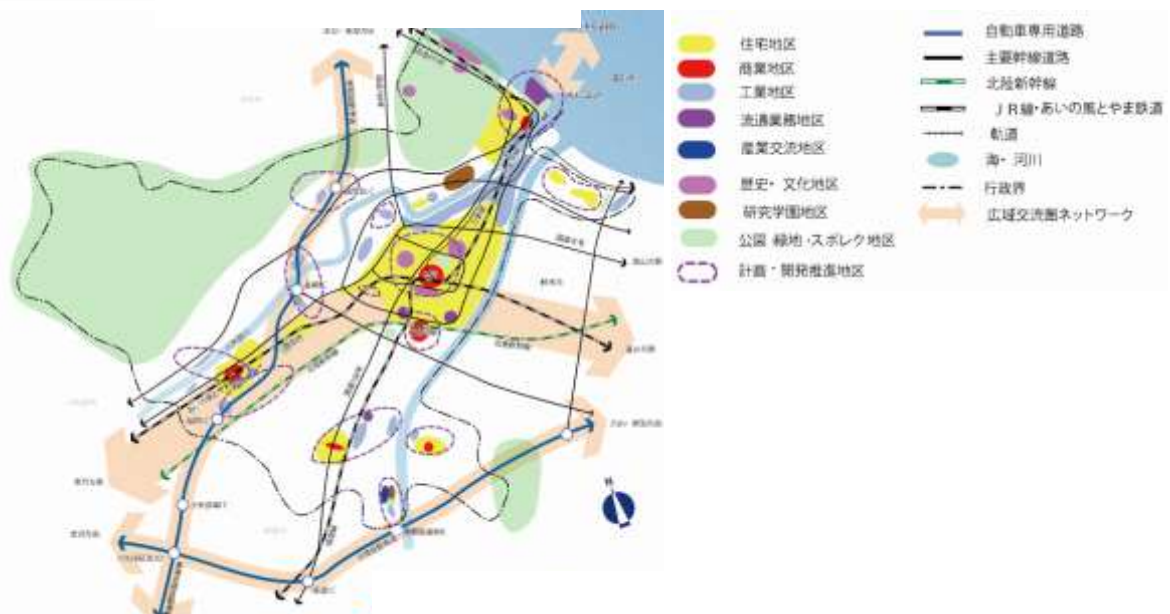


図 基本計画における土地利用概念図

(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。

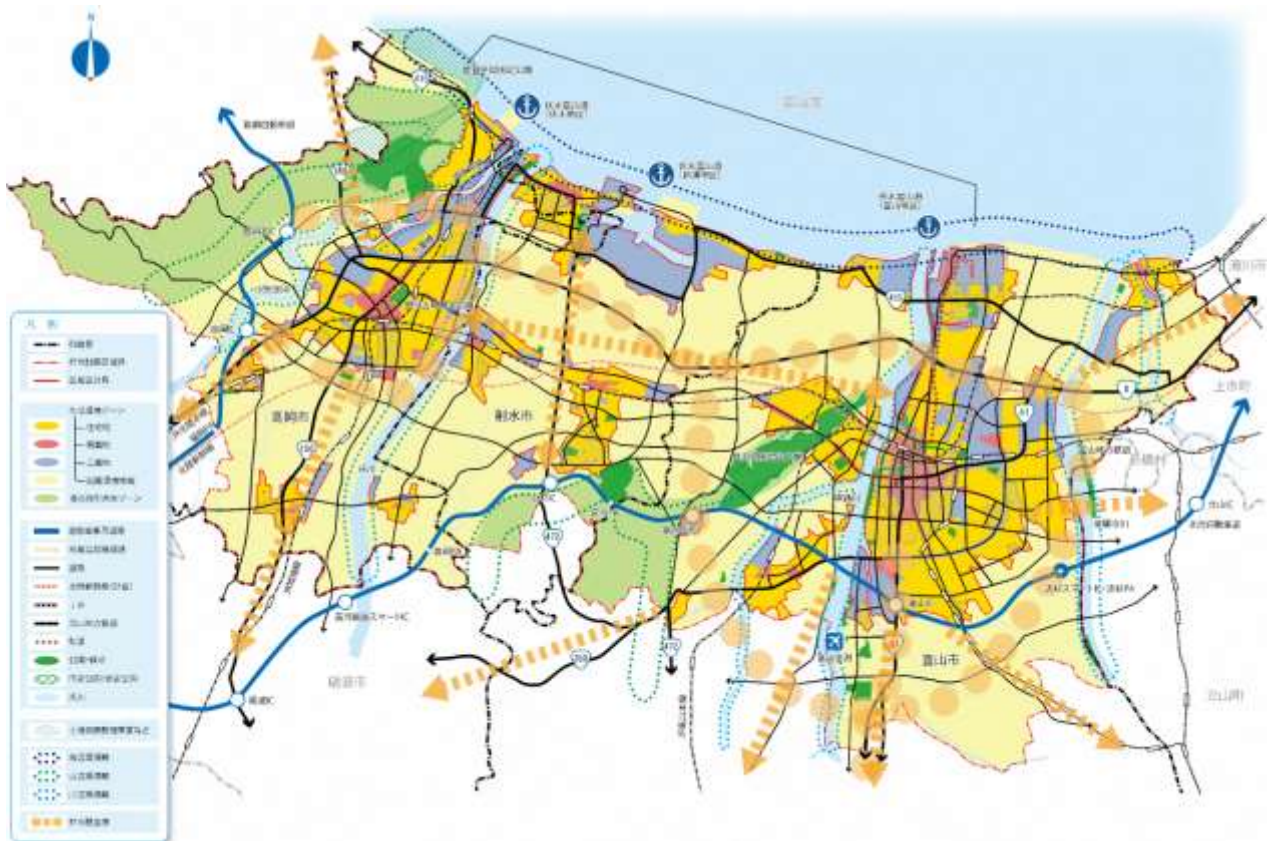


図 整備、開発及び保全の方針概要図（富山高岡広域）

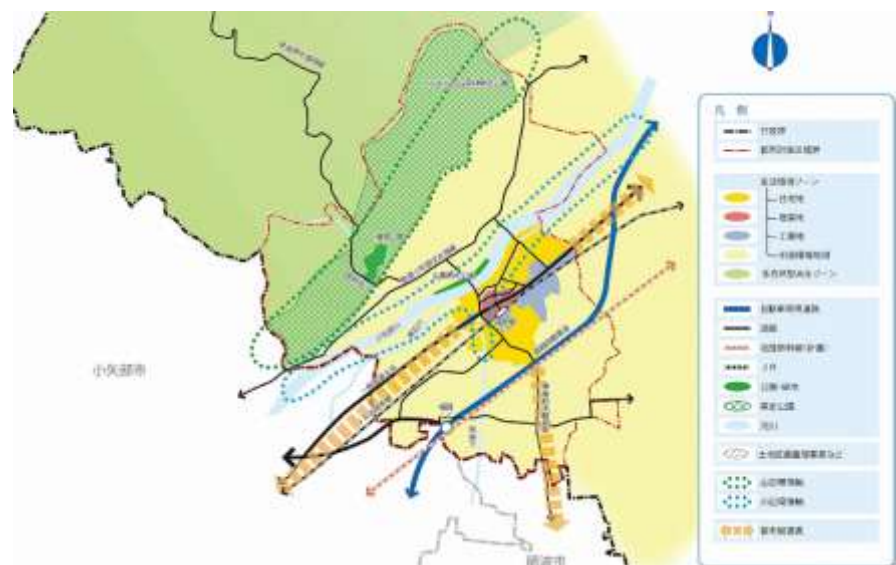


図 整備、開発及び保全の方針概要図（福岡）

(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き高岡市公共施設再編計画を策定し、公共施設等の統合・再配置を進めることとしています。

(4) 高岡市住生活基本計画

住生活基本計画は、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。

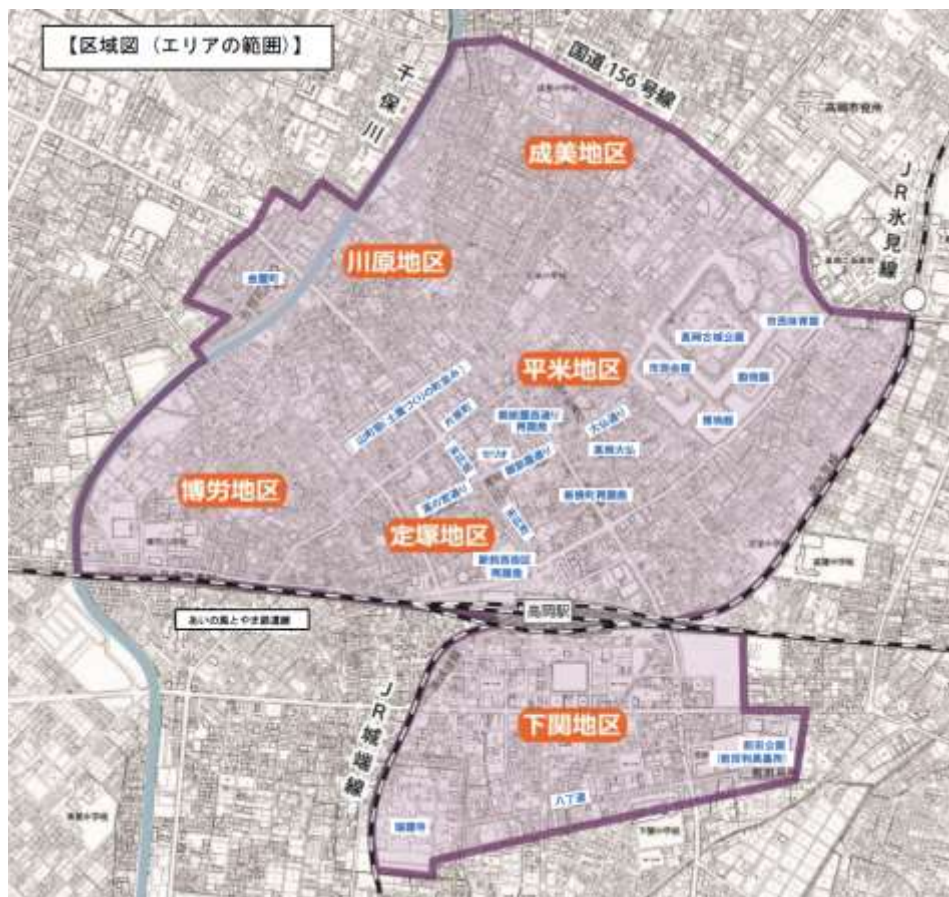


図 中心市街地の範囲

(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 |

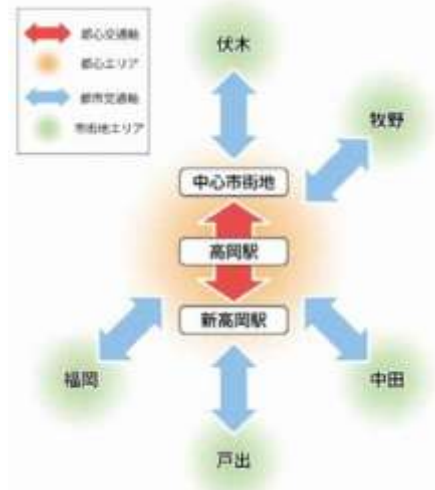


図 都心交通軸・都市交通軸のイメージ

(7) 高岡市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。

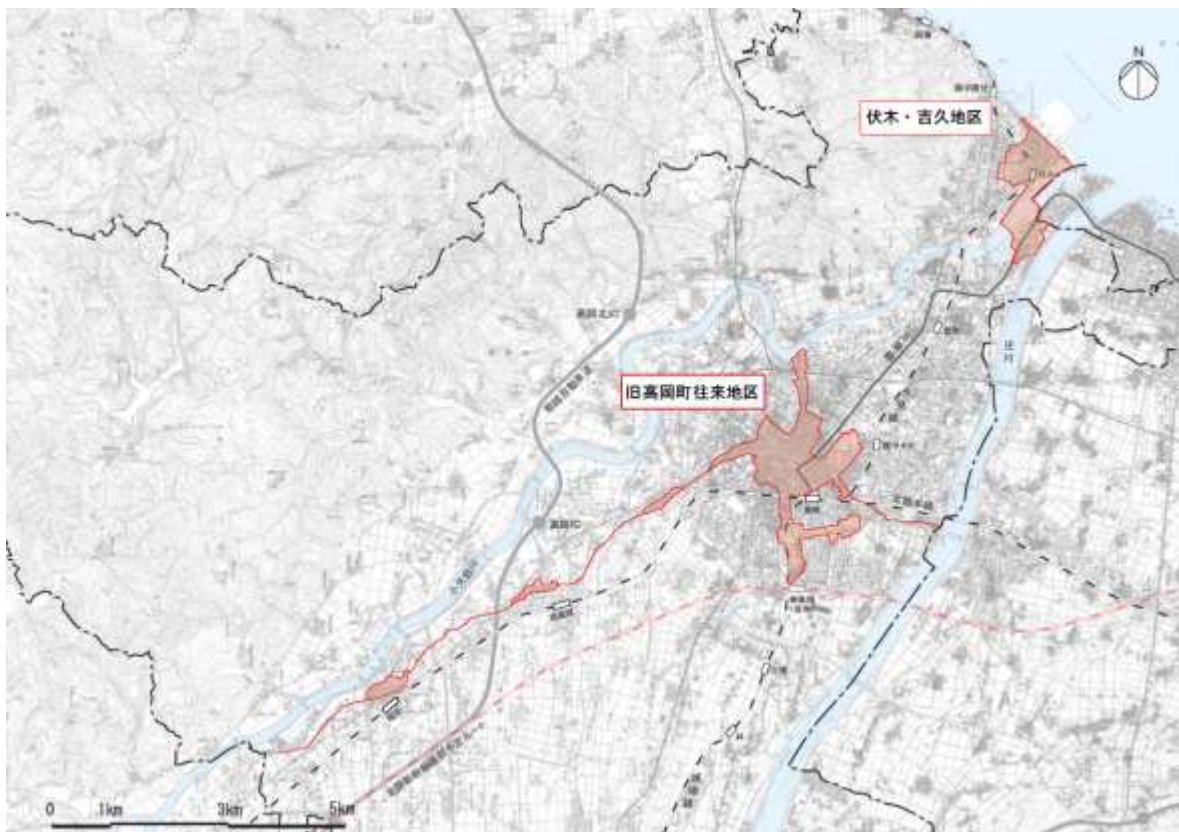


図 歴史まちづくり計画における重点区域

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。

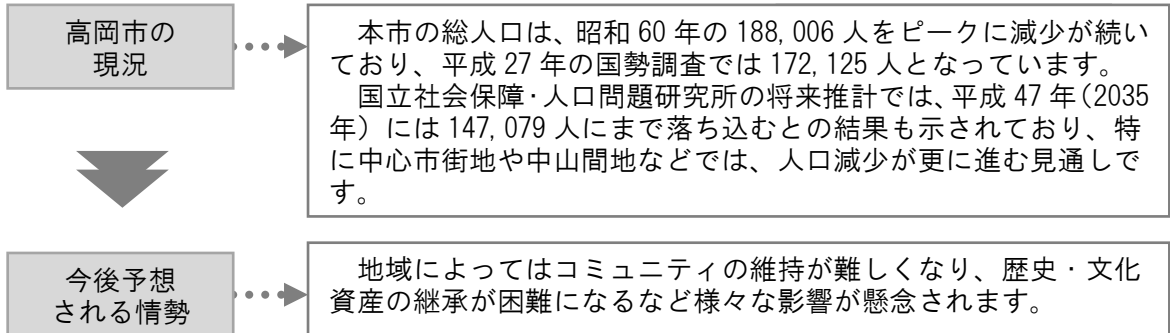


図 現在の都市計画の指定状況

4 高岡市の現況と今後の情勢

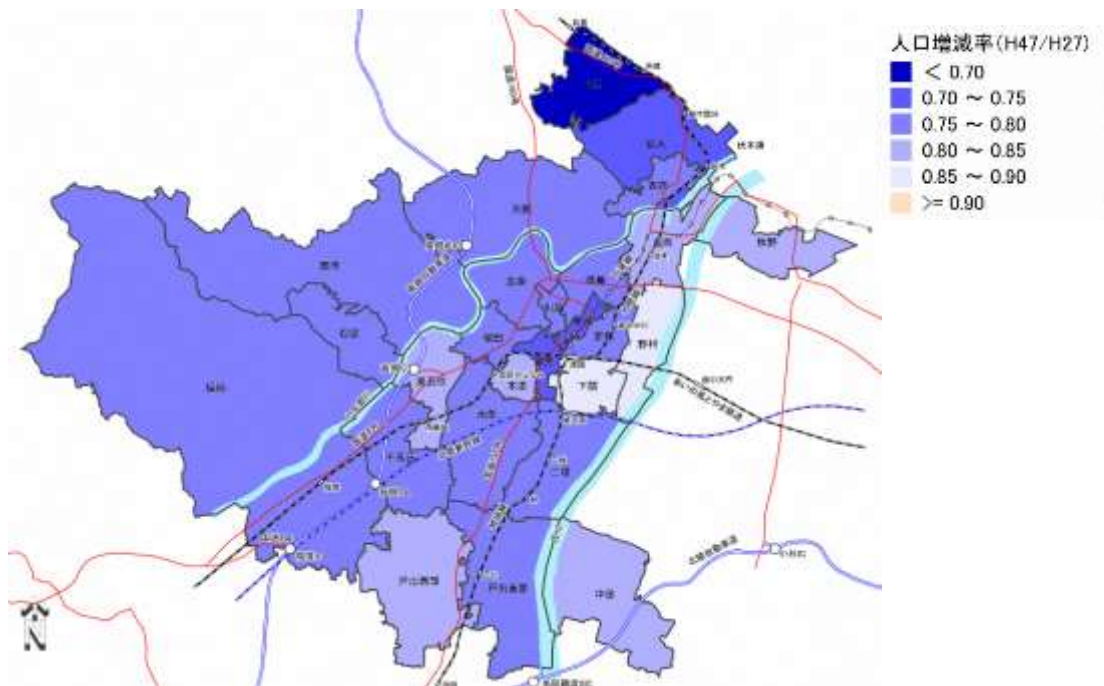
(1) 人口減少が進む中で拡大が続く市街地

① 今後 20 年間でマイナス 20%の人口減少



(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 将来人口の増減 (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11.9km²でしたが、平成27年には23.6km²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)が混在するほか、空き家が増加するなど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。

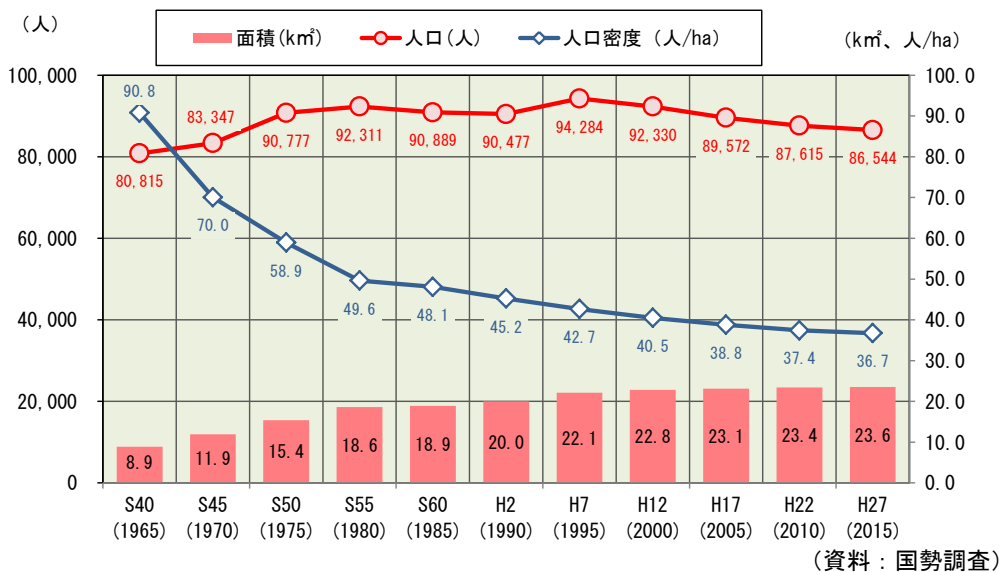


図 DID面積及びDID面積の変遷

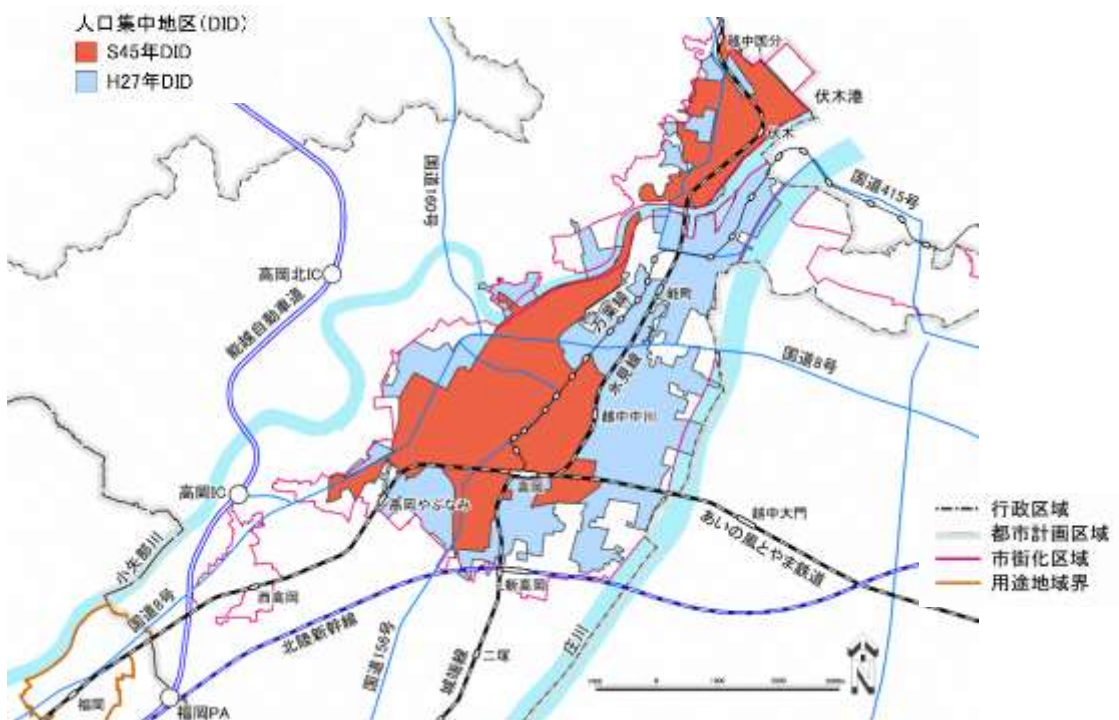
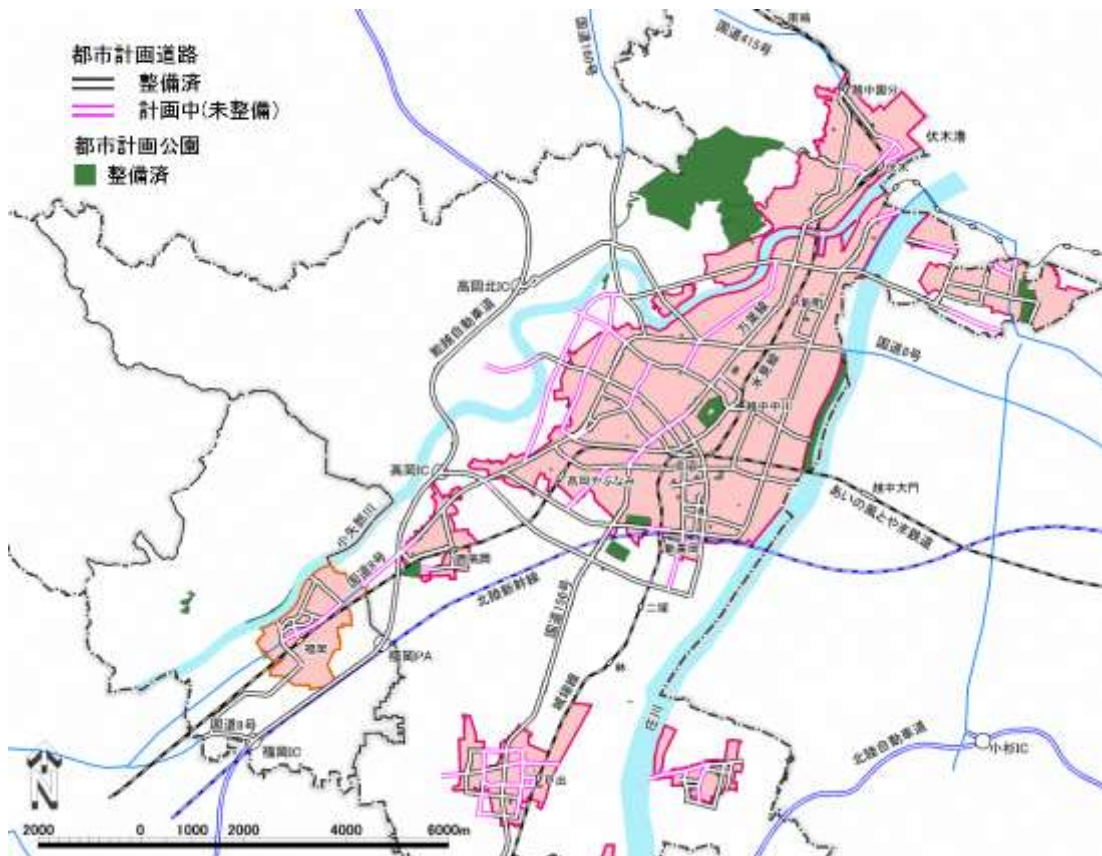
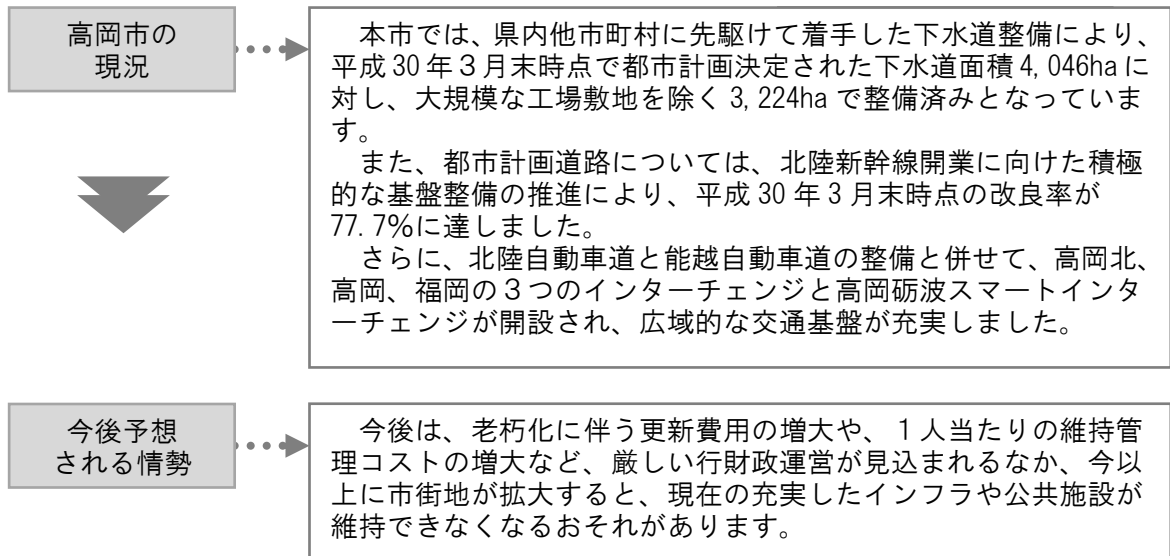


図 DIDの変遷

(2) 効率的な維持・活用が必要な都市基盤

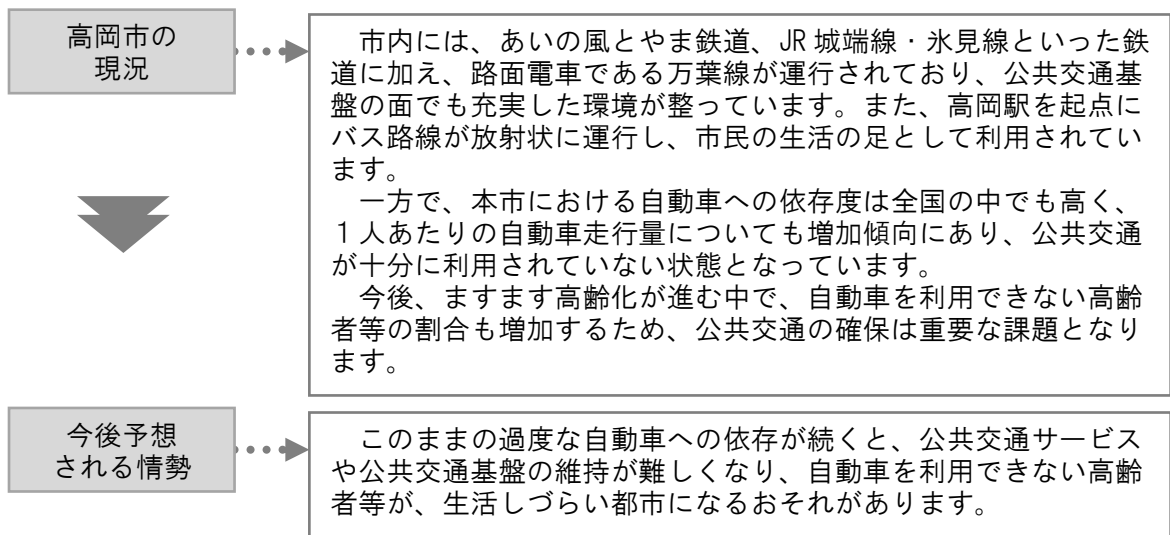
① 積極的に進めてきた基盤整備



注：図面は平成25年現在の整備状況

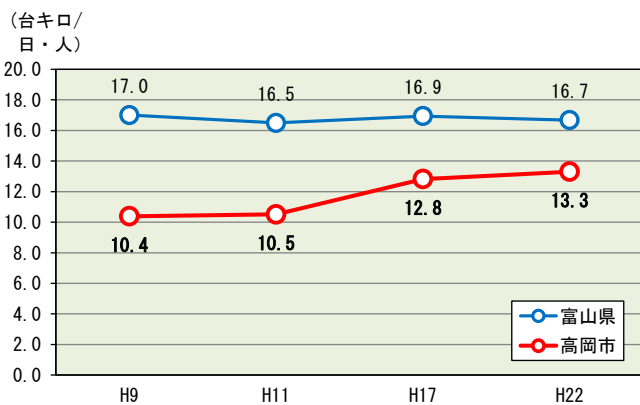
図 都市計画道路・都市計画公園の整備状況

② 自動車への過度な依存の進展



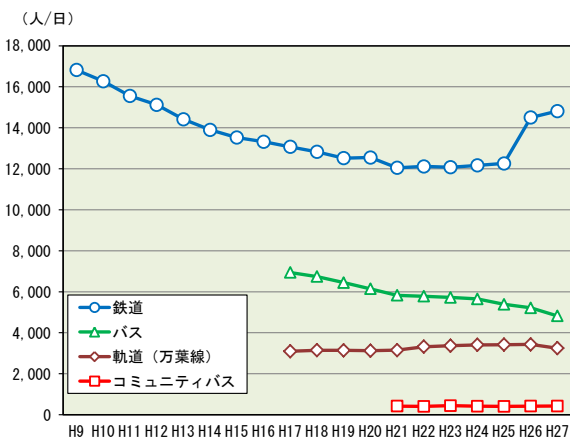
(資料：国勢調査)

図 通勤・通学の交通手段



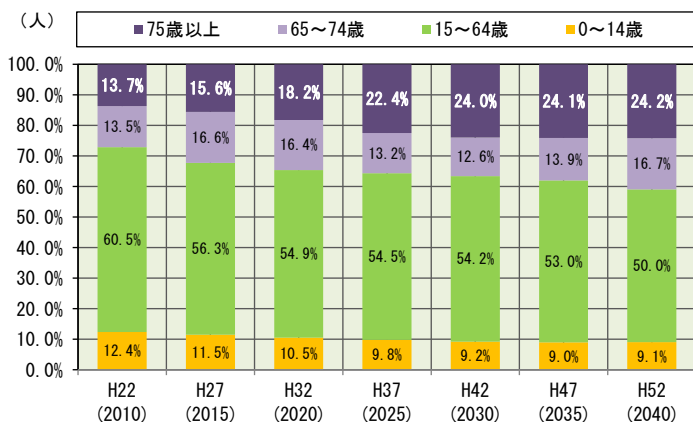
(資料：道路交通センサス)

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) 市の都市活力をけん引してきた産業の低迷

① 産業面での競争力低下のおそれ

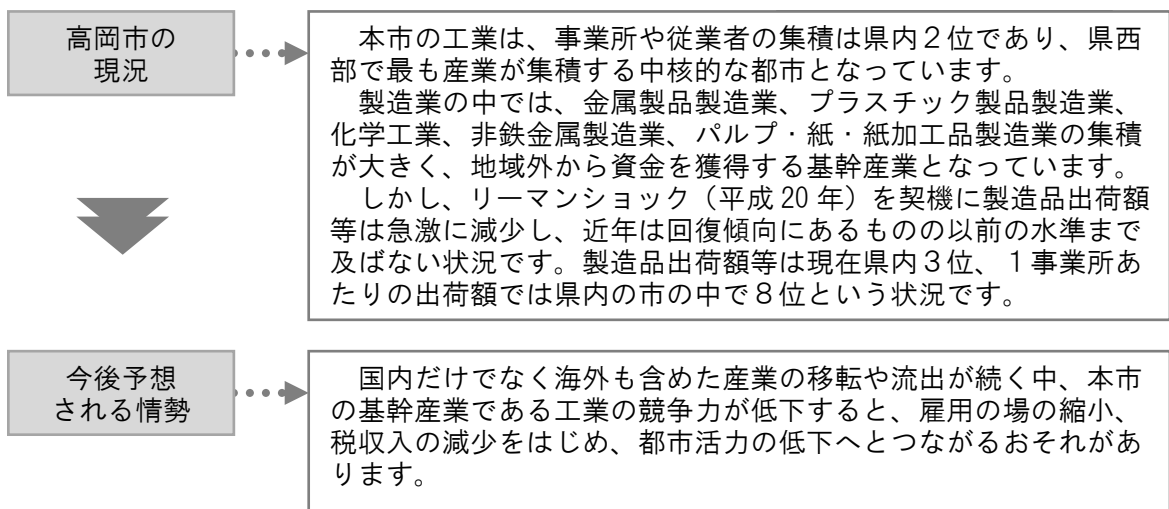
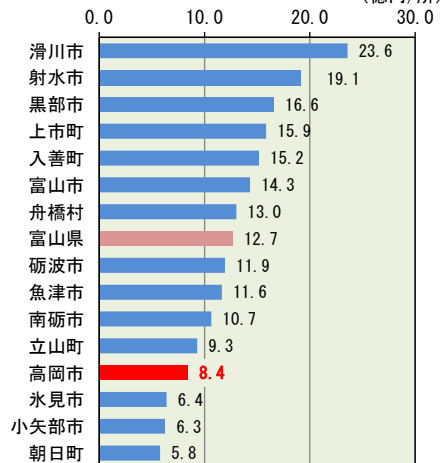


表 県内工業集積の比較

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%

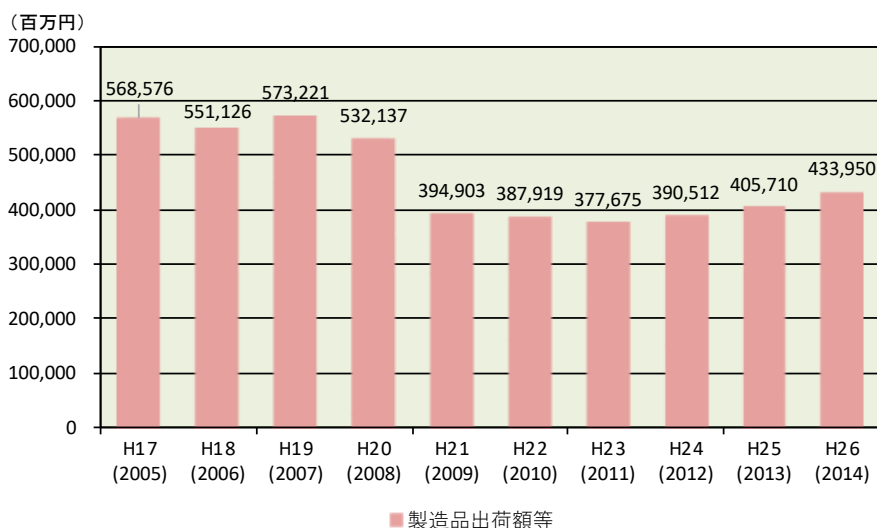
(資料：H26 工業統計、H26 経済センサス)

【1事業所あたり製造品出荷額等】(億円/所)



(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

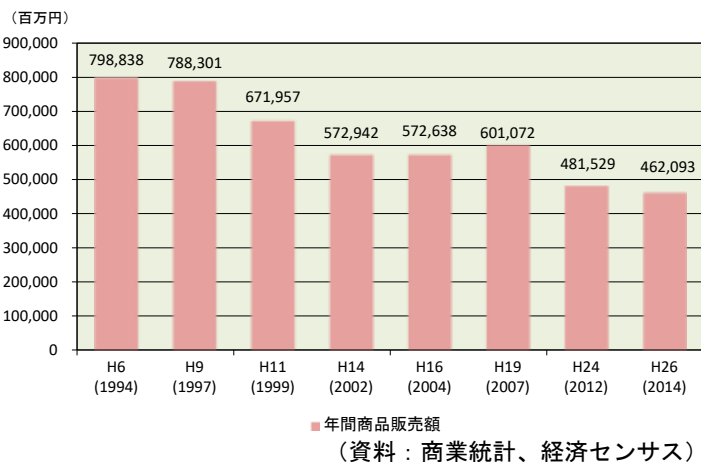
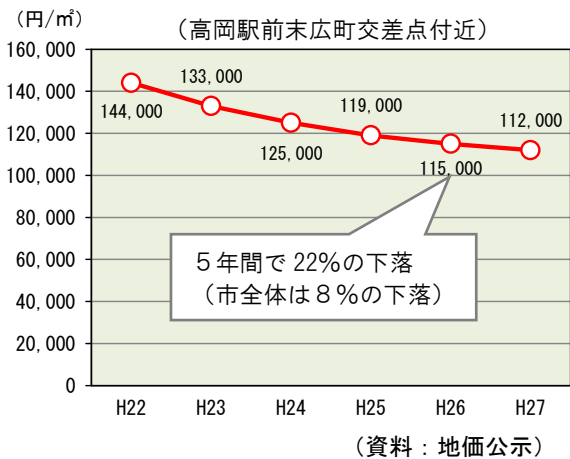
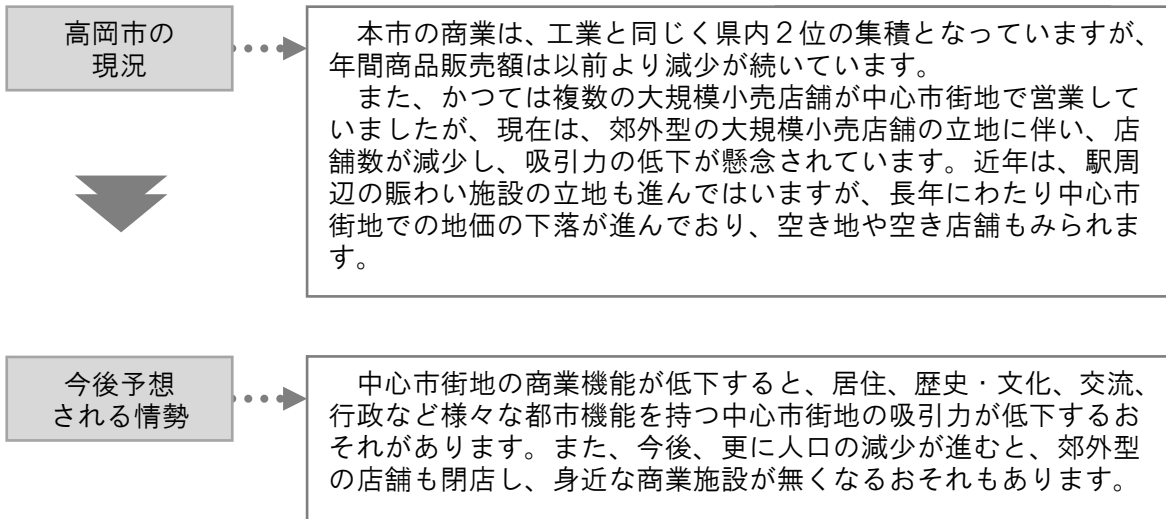
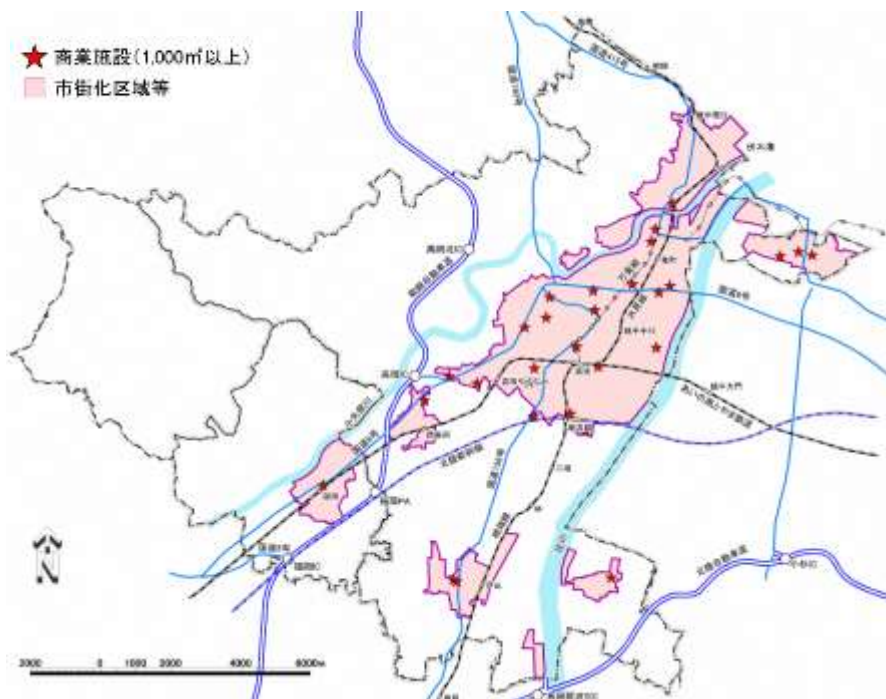


図 中心市街地の地価動向

図 年間商品販売額の推移



(4) 豊かな自然環境がもたらす魅力と危険性

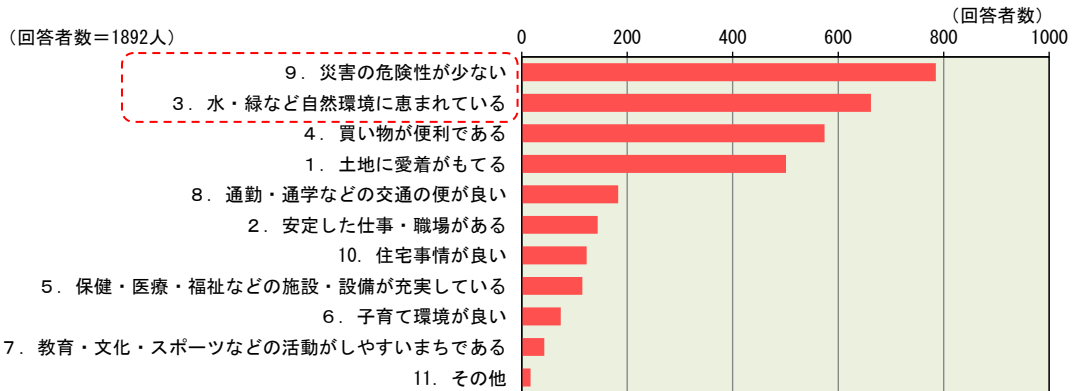
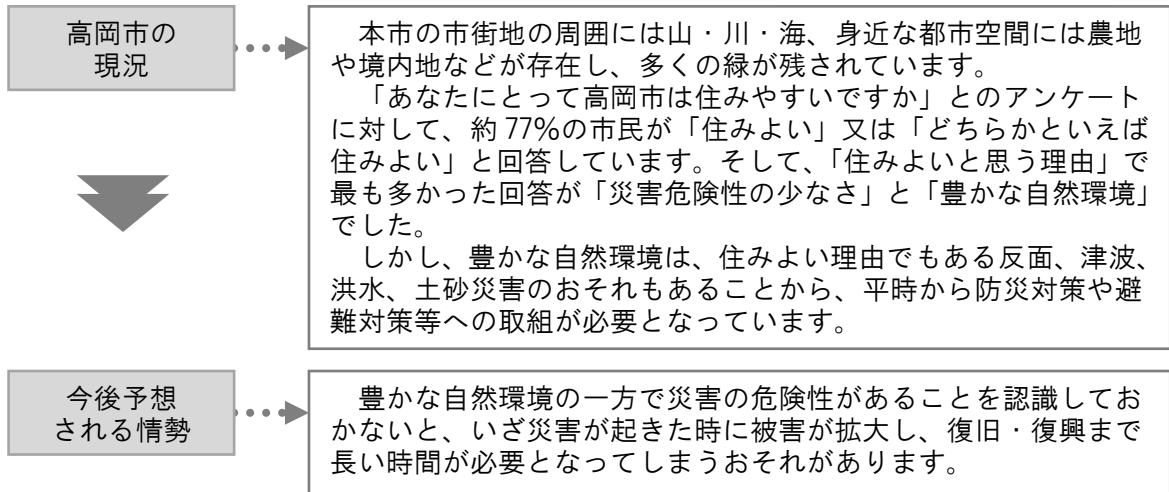


図 高岡市が「住みよい」と思う理由

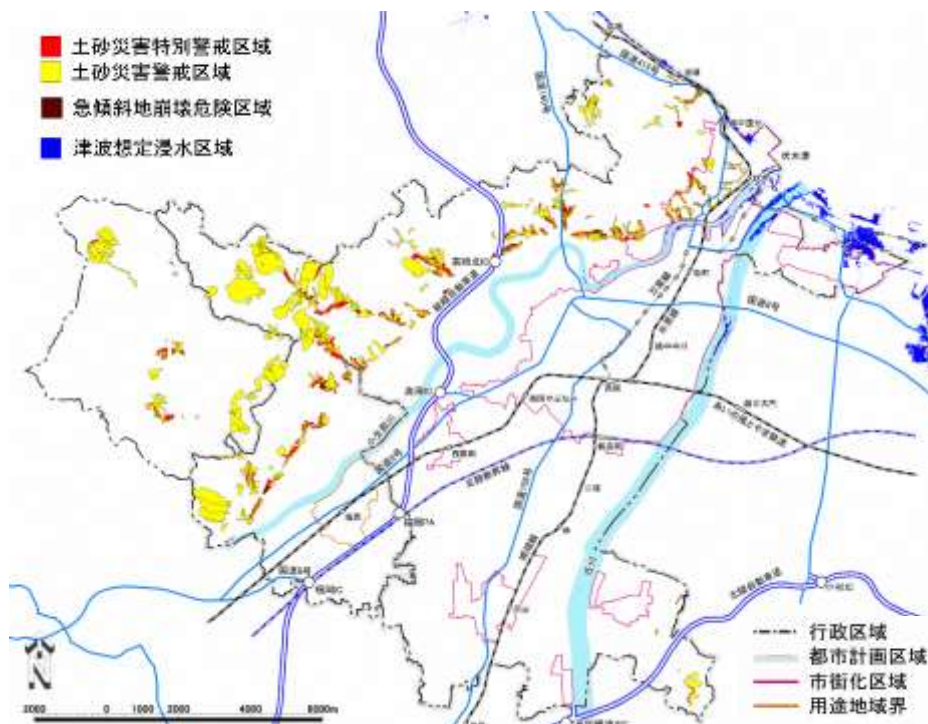


図 災害危険性のある区域

5

都市計画上の課題

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
- 市の都市活力をけん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、まちなか居住を更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周辺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、拠点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、更には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（高速道路）という広域交通基盤を活かし、広域間、都市間及び拠点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、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。
- ・ 拠点間連携を図るため、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のとれた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促進することが必要となります。