

IMIZU CITY

射水市立地適正化計画



目次

第1章 射水市立地適正化計画の概要 -----	1
1. 計画の目的、位置づけ等-----	1
2. 立地適正化計画策定の必要性-----	4
第2章 現状調査と課題の整理 -----	5
1. 都市の成り立ち-----	5
2. 現状整理-----	6
3. 都市構造上の問題点と課題の整理-----	21
第3章 基本方針 -----	24
1. まちづくり方針-----	24
2. 目指すべき都市の骨格構造-----	28
第4章 誘導区域 -----	32
1. 居住誘導区域-----	32
2. 都市機能誘導区域-----	36
3. 誘導施設-----	43
4. 届出制度-----	46
第5章 誘導施策 -----	48
1. 居住誘導に係る施策-----	48
2. 都市機能誘導に係る施策-----	52
3. 公共交通（ネットワーク）に係る施策-----	56
第6章 防災指針 -----	60
1. 防災指針の基本的な考え方-----	60
2. 災害ハザード情報等の収集・整理-----	61
3. 災害リスクの分析-----	63
4. 防災に関する課題の整理-----	70
5. 防災に関する取組の方針-----	72
6. 具体的な取組とスケジュールの設定-----	74
第7章 目標の設定と進行管理 -----	76
1. 目標指標の設定-----	76
2. 計画の進捗管理と見直しについて-----	78



1. 計画の目的、位置づけ等

(1) 計画策定の背景と目的

現在、多くの地方都市で、人口減少や少子高齢化が急速に進展しています。現在の都市構造のまま、人口減少や少子高齢化がさらに進むと、一定の人口集積に支えられた医療、福祉、商業などの生活サービス施設や公共交通の維持が困難になることや、都市経営に係るコスト面からも非効率となることが懸念されています。このため、国ではこれらの現状を踏まえ、平成 26 年 8 月に都市再生特別措置法の一部改正を行い、「立地適正化計画制度」を創設し、市町村のコンパクトなまちづくりを推進しています。

さらには頻発・激甚化する自然災害を受けて災害ハザードエリアにおける新規立地の抑制、移転の促進、防災まちづくりの推進など、総合的な防災対策の強化を図るため、令和 2 年 6 月に都市再生特別措置法の一部改正が行われ、立地適正化計画に防災指針を盛り込むことが位置づけられました。

本市においても、国の法改正を踏まえ、これまで以上に人口減少・少子高齢化社会に対応した、安全・安心のまちづくりを行う必要があるという認識から、「射水市都市計画マスタープラン」(令和 2 年 6 月改定)(以下、市マスタープランという。)においては、今後の都市のあり方や都市構造の基本的な方向性として、「多核連携型のまちづくりの推進」を掲げて、各種まちづくりの取組を進めているところです。射水市立地適正化計画(以下、本計画という。)は、市マスタープランが目指す都市の実現に向けて、安全性や暮らしやすさが確保される生活環境を整え、行政サービスの提供や財政面においても「持続可能なまちづくり」を目指して、居住及び都市機能の誘導に係わる取組を推進するものです。

【立地適正化計画とは】 (出典：国土交通省資料)

- 立地適正化計画は、コンパクト プラス ネットワーク形成を推進するために、都市再生特別措置法の一部改正(平成 26 年 8 月施行)により新たに制度化された、市町村が定めることができる計画である。
- 立地適正化計画は、都市計画区域を対象とし、住宅および都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本方針や、都市機能誘導および居住誘導に向けた区域の設定、誘導するための施策等を定める。
- 災害リスクを考慮した区域設定を行い、居住区域の安全性を強化する防災指針を定める。

(2) 計画の位置づけと構成

本計画は、市全域の目指すべき土地利用や都市空間、防災等の整備方針を定めた市マスタープランの一部であり、主に市街地を中心とした土地利用等の方針を具体的に定める計画となります。

上位計画である「射水市総合計画」のまちの将来像やまちづくりの方向性を踏まえ、地域公共交通、公共施設のほか、住宅、医療・福祉、防災、環境等の各分野の計画・施策との整合・連携に留意し、市マスタープランの都市づくりの方針と整合を図ります。

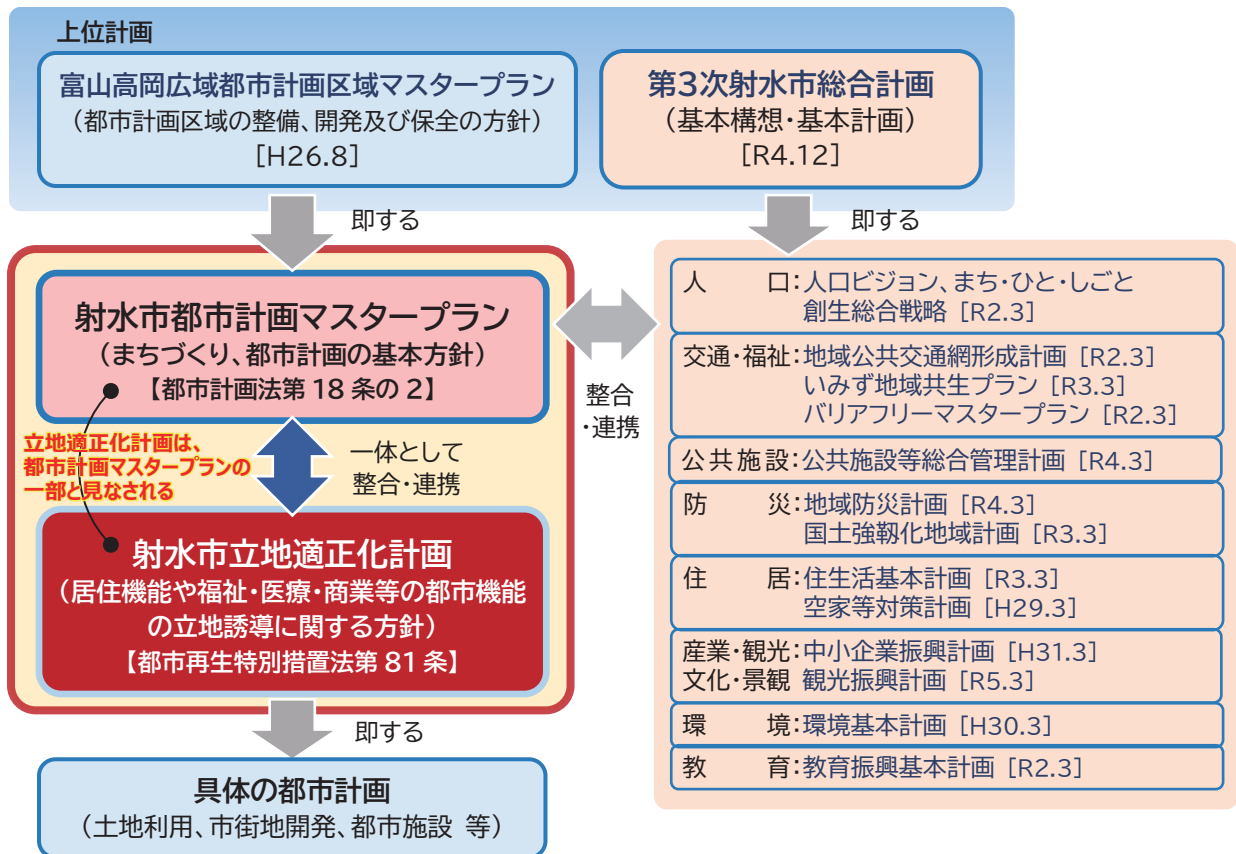


図1 立地適正化計画の位置づけ

(3) 計画期間

本計画の期間は、長期的な見通しをもって定める必要があることから、市マスタープランと同様に、概ね20年後の令和21年度（2039年度）を目標年次として設定します。

(4) 計画区域

計画区域は、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全域として設定し、都市機能誘導区域及び居住誘導区域は、市街化区域内に定めます。

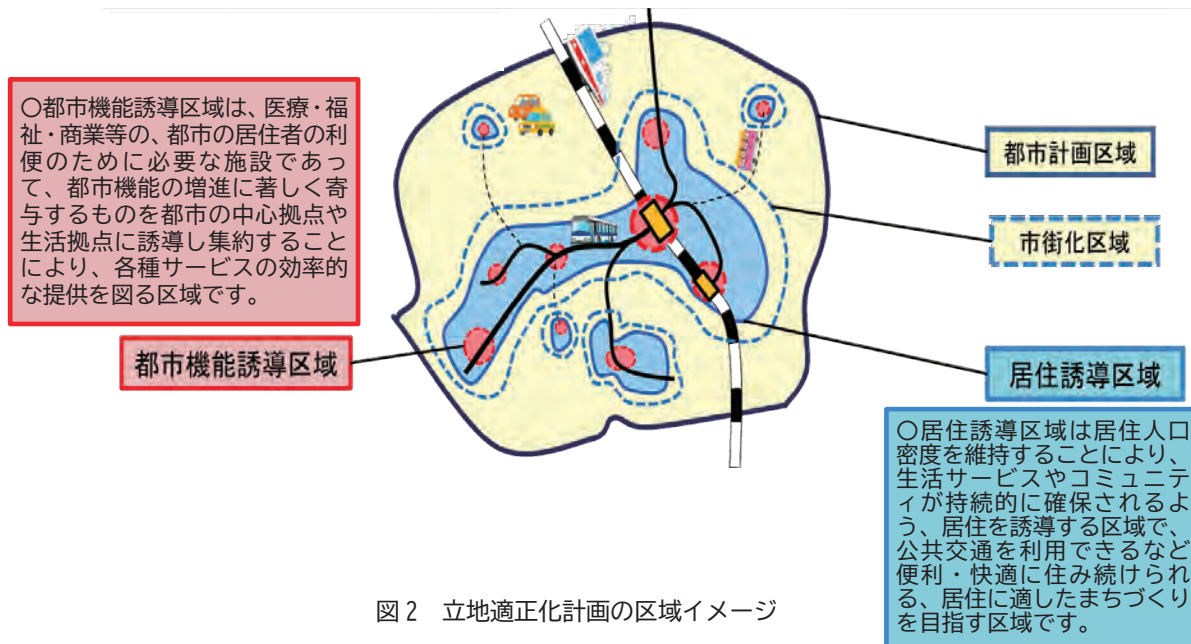


図2 立地適正化計画の区域イメージ

(5) 立地適正化計画に定める事項

- ①立地適正化計画の区域
- ②立地の適正化に関する基本的な方針
- ③居住誘導区域（居住を誘導すべき区域）
- ④居住誘導区域への居住を図るための施策
- ⑤都市機能誘導区域（都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域）と誘導施設
（誘導施設の例：医療施設、社会福祉施設、子育て支援施設、文化施設、商業施設、行政施設 等）
- ⑥都市機能誘導区域に誘導施設の立地を図るための施策
- ⑦都市の防災に関する機能の確保に関する指針（「防災指針」）
- ⑧施策または事業等の推進に関連して必要となる事項

2. 立地適正化計画策定の必要性

① 市街地の生活サービスの維持・増進

人口減少が続く中で、これまでと同じように市街地の拡大・拡散が続くと、市街地の人口密度が低下し、施設の利用者の減少及び利便性の低下、施設の移転・撤退、その結果さらに人口が減少し、都市の空洞化が懸念されます。そのような状況に陥らないためにも、様々な生活サービス施設と住居がまとまって立地し、一定の人口密度を維持・確保するまちづくりが求められています。

② 行政サービスの維持・増進

人口減少に伴い、都市における人口密度が低下すると、生活サービスにかかる住民一人当たりの行政コストは増大する傾向にあります。そして財政的にも厳しい状況が予想される中、各種行政サービスを維持するためには、拠点やその周辺に人口を集積することで市街地の維持・充実を図り、事業の効率化を図っていくことが求められています。

③ 頻発・激甚化する自然災害への対応

気候変動の影響により、近年、全国において頻発・激甚化する、洪水や土砂災害等の自然災害に、適切に対応していくことが喫緊の課題となっています。堤防、遊水池、下水道等のハード整備とともに、土地利用や都市構造の観点を含めて、まちづくり全般において、ハード対策とソフト対策を適切に組み合わせながら、総合的に防災・減災の対策を講じていくことが重要となっています。

2. 現状整理

(1) 人口

○今後も少子高齢化の傾向は続き、人口減少・高齢化が更に進展することが予想され、それにより都市及び地域の活力の低下が懸念されます。

2020年(R2)の人口は9.1万人であり、2005年(H17)の9.4万人をピークに減少傾向にあります。年齢別では、高齢者人口(65歳以上)が30.6%、年少人口(14歳以下)は12.4%となっており、少子高齢化が顕著となっています。国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口(2018年(H30)推計)によると、約20年後の2040年には7.7万人ほどまで減少し、少子高齢化はさらに進むことが見込まれていますが、市マスタープランでは目標人口を8.2万人としています。

また、年齢別では、現在、団塊世代(65~74歳)とその子供世代の団塊Jrと呼ばれる世代(40~50歳)が、ピラミッドの2つの山を構成していますが、20年後の2040年頃には団塊Jr世代が前期高齢者(65歳以上)となり、この団塊Jr前後の年代が山となる逆ピラミッド型の人口構成になると予想されています。

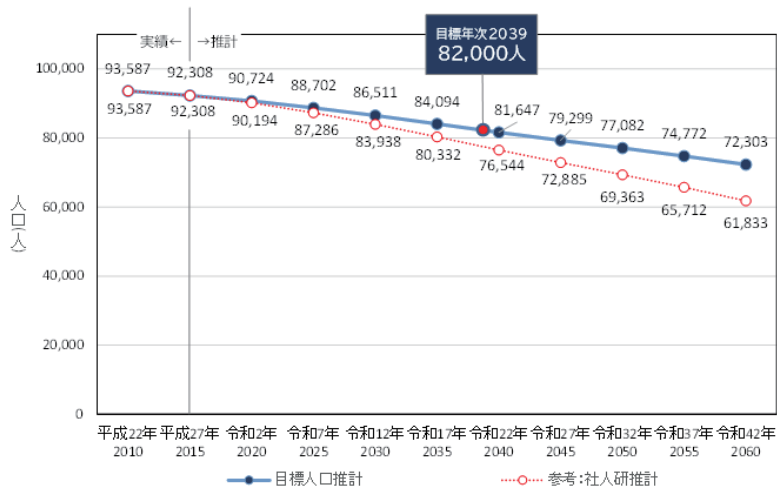
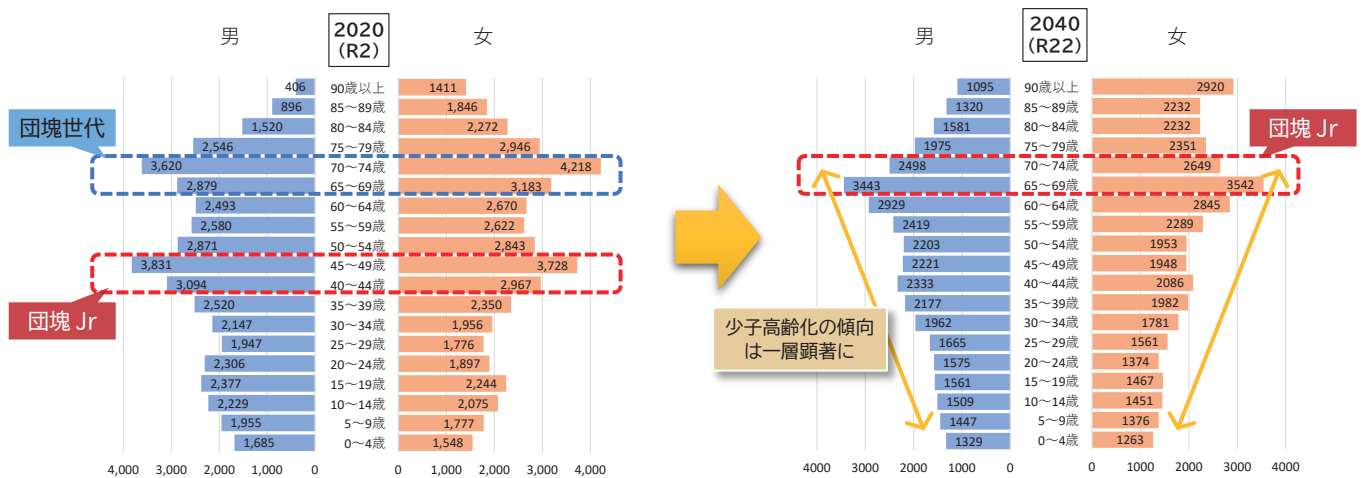


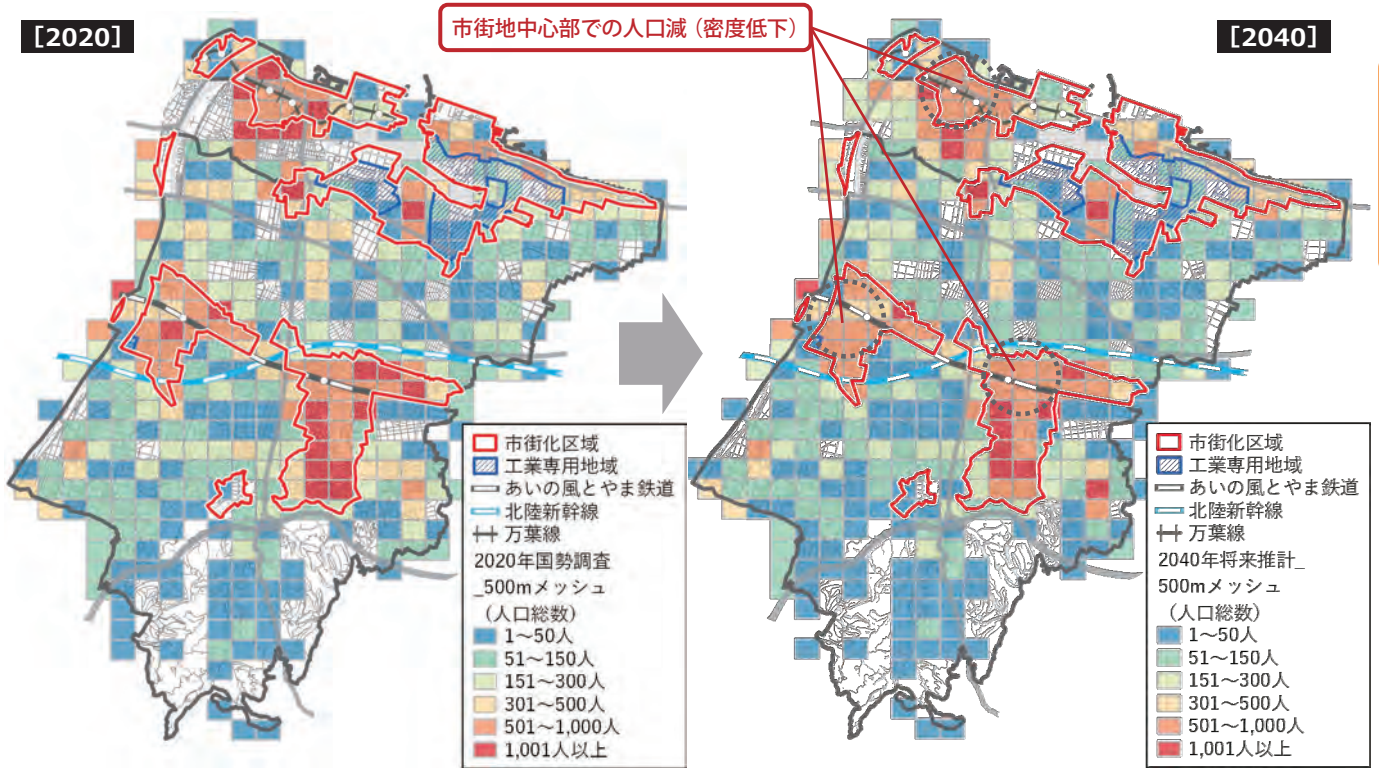
図5 国勢調査、射水市人口ビジョン (R2.3)



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」

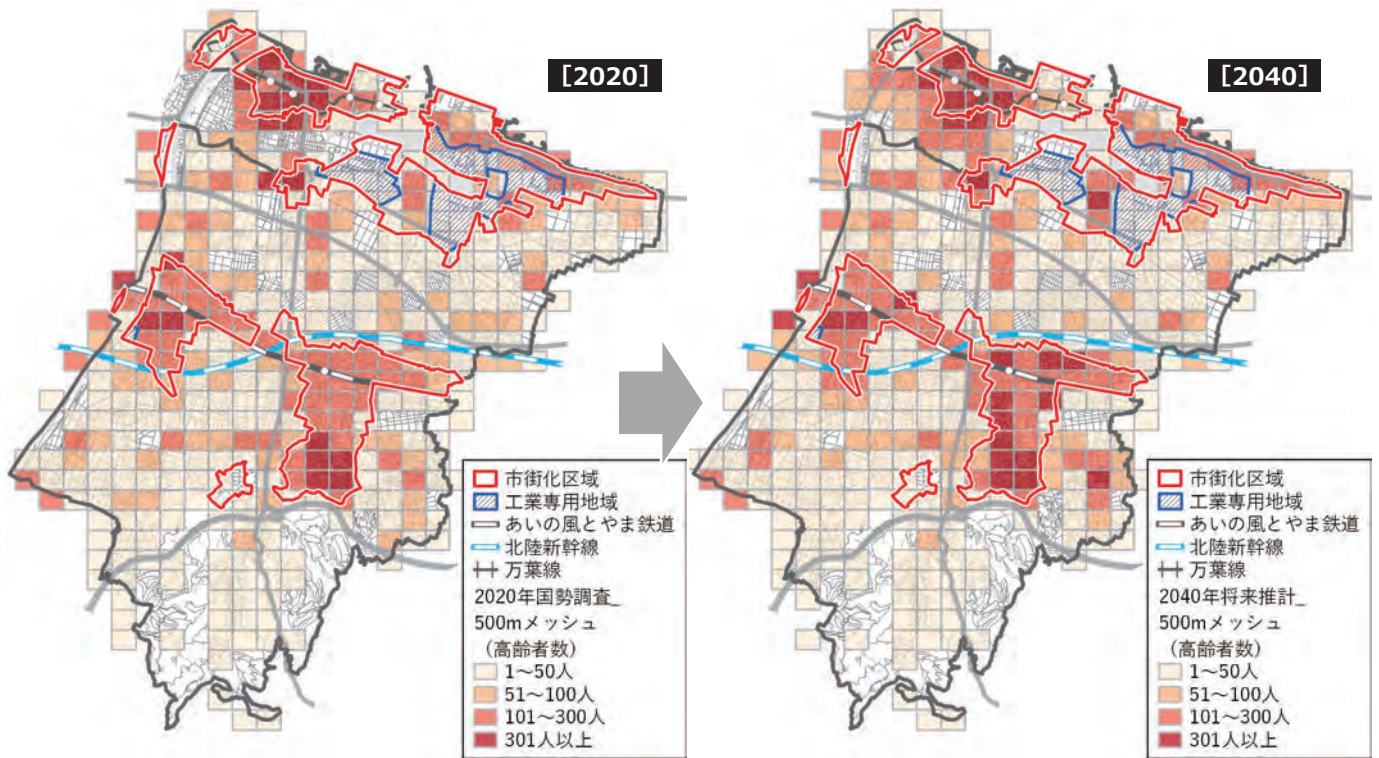
図6 5歳階級別人口の現状と見通し

地域別では、新湊は減少、小杉は増加の傾向にあるなど、地域によって動向が異なります。
市街化区域の総人口に対する割合は、70% (63,371人) *となっています。 *国勢調査 (R2)



資料：国勢調査、国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口データ (H30 国政局推計)

図7 500mメッシュ人口 (2020実績→2040推計)



資料：国勢調査、国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口データ (H30 国政局推計)

図8 500mメッシュ高齢人口 (2020実績→2040推計)

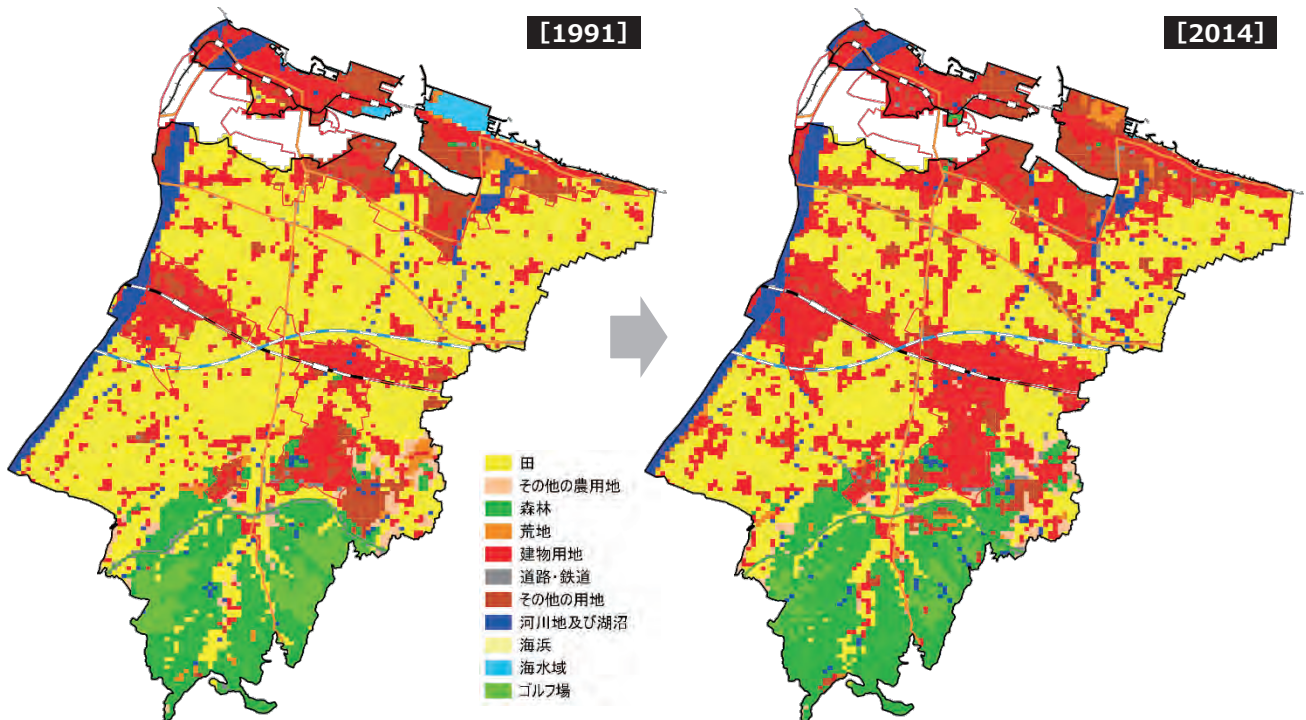
(2) 土地利用

○人口減少が進む中で、これまでのような市街地の拡散の傾向が続いた場合、既成市街地の都市機能の集積度が低下し、効率的な都市構造の形成が難しくなることが懸念されます。

過去約 20 年間（1991～2014）に、鉄道駅周辺や沿岸部、及び既成市街地周辺の幹線道路沿道等を中心に建物用地（宅地）が大幅に増加してきました。

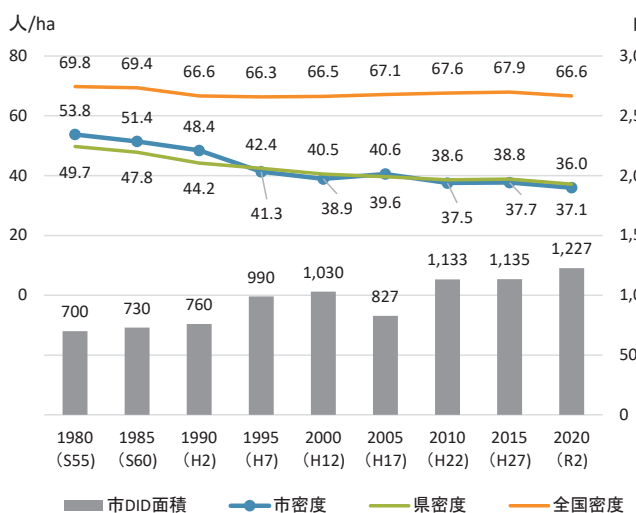
2020 年(R2)における市街化区域の人口密度は 24.2 人/ha*であり、既成市街地の中心部や太閤山等で 40 人/ha の人口集積が見られますが、市街地全体としては低密度化の傾向にあります。

人口集中地区（DID 区域）については、面積は拡大、人口密度は低下の傾向にあり、密度の薄い市街地が増大する傾向となっています。 *「富山県の都市計画（資料編）」(R3.3.31 現在)より



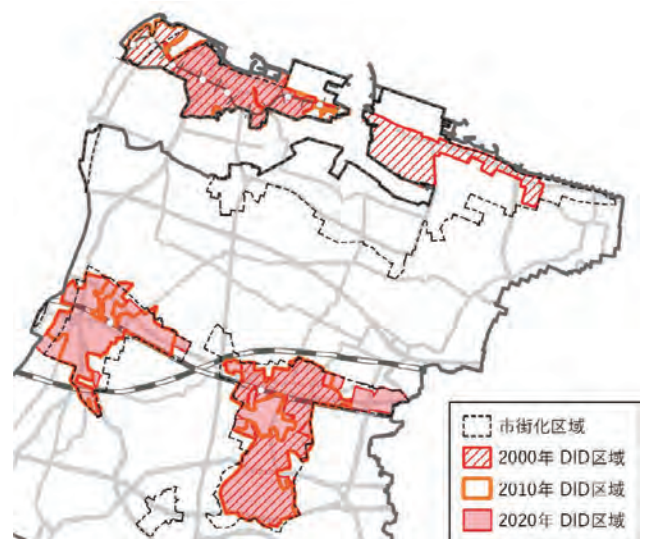
資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ

図9 100mメッシュ土地利用細分（1991実績→2014実績）



資料：国勢調査

図10 人口集中地区（DID区域）の面積、人口密度の推移



資料：国勢調査

図11 人口集中地区（DID区域）の変遷

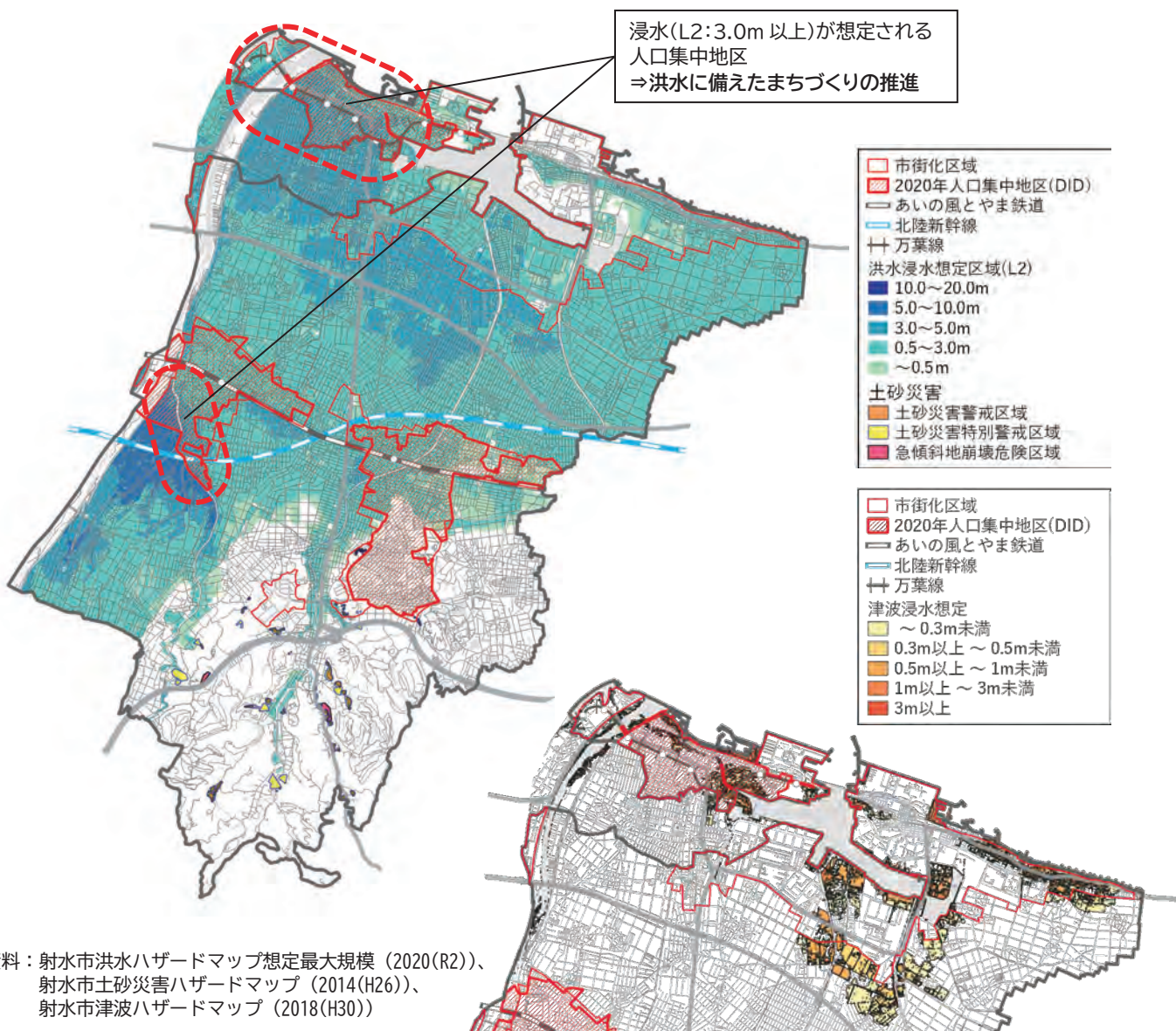
(3) 災害

○市域の広い範囲が洪水の浸水想定区域に含まれており、近年、全国各地で局地的大雨等の発生が見られる中、水害に対する備えがこれまで以上に重要となっています。また、地震・津波に関しては、沿岸部の一部区域に津波による浸水が想定されており、その備えの必要性が高まっています。

洪水については、市域の広範囲が浸水想定区域内にあり、特に新湊及び大門地域の市街地の広い範囲が、3.0m以上の浸水想定区域に含まれています。津波については、沿岸部の一部区域で、浸水が想定されています。

また、土砂災害（急傾斜地の崩壊、土石流、地滑り）については、警戒区域が市内に36箇所が指定されています。地盤の液状化の危険度については、海岸付近をはじめ、内陸部においても液状化の可能性が高い*と予想されています。 *射水市地域防災計画総則の呉羽山断層地震液状化判定結果図から

建物の耐震化率については、一般住宅で72%*、多くの市民が利用する公共施設の施設で90%*となっています。災害復旧活動等に影響を及ぼす可能性のある、緊急輸送路沿道等の建物の耐震化を促進する必要があります。 *射水市耐震改修促進計画 H29.6改訂



資料：射水市洪水ハザードマップ想定最大規模（2020(R2)）、
射水市土砂災害ハザードマップ（2014(H26)）、
射水市津波ハザードマップ（2018(H30)）

図12 洪水浸水想定区域及び土砂災害警戒区域、津波浸水想定区域

(4) 交通

- 高速道路、国道、主要地方道等により広域及び都市間を連絡する道路交通網が形成されており、市民生活や都市活動の広域化が進む中、これら主要な道路交通軸の重要性はさらに増していくことが予想されます。
- 利用交通手段は自家用車が占める割合が高い状態です。自動車の利用が前提の（自動車を利用せざるを得ない）まちの構造から脱却し、高齢者など車を利用できない市民の生活利便性を高めていくことが必要となります。

高速道路の北陸自動車道のほか、国道8号、国道415号、(主)富山高岡線、(主)高岡小杉線が東西方向、国道472号が南北方向の都市間および都市内を結ぶ幹線軸となっています。また、富山新港はロシア・韓国・中国への定期コンテナ航路が就航する工業港湾であり、国際的な海路の拠点となっています。

2010年(H22)における市民の日常的な移動手段については、自家用車が81.5%を占め、公共交通は8.3%、徒歩・自転車は13.3%にとどまります。

〔広域道路交通網ネットワーク〕

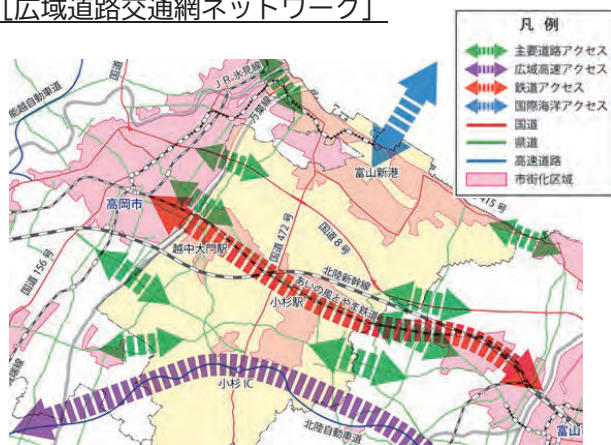


図13 広域道路交通網ネットワーク

〔利用交通手段の推移〕

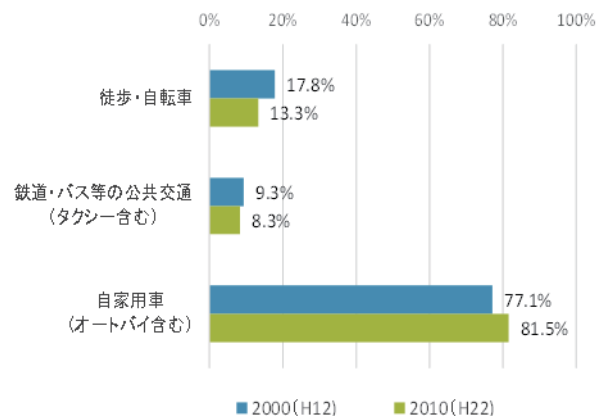


図14 利用交通手段の推移

- コミュニティバスを始めとする公共交通の運行経費は増加傾向にあり、将来にわたり持続可能な路線網としていくためには、運行の効率化を図っていくことが求められています。

コミュニティバスは、17路線 往復合計 289 便（うち冬季のみの運行は 3 路線 10 便）(R4.12.1 現在) が運行しており、市内主要施設や鉄道駅等の交通結節点を連絡し、居住地域の大半を網羅する運行ルートが設定されています。また、大門・大島地区では、予約制の乗合タクシー（デマンドタクシー）が運行されています。バス停から 300m 圏外については、人口割合で 7% と低く、概ね市内全域を公共交通がカバーしており、利用者数については、令和 2 年度以外は横ばいとなっています。

移動のマイカー依存度が高い状態が続く中、将来にわたる運行継続が可能となるよう、ニーズ変化等に対応した持続可能な公共交通網の構築が課題となっています。

鉄道については、あいの風とやま鉄道は小杉駅、越中大門駅の 2 駅があり、万葉線については 9 駅があり、これら鉄道の駅・停留所を主な交通結節点として、利便性及び持続可能性の高い公共交通体系を構築していくことが課題となっています。

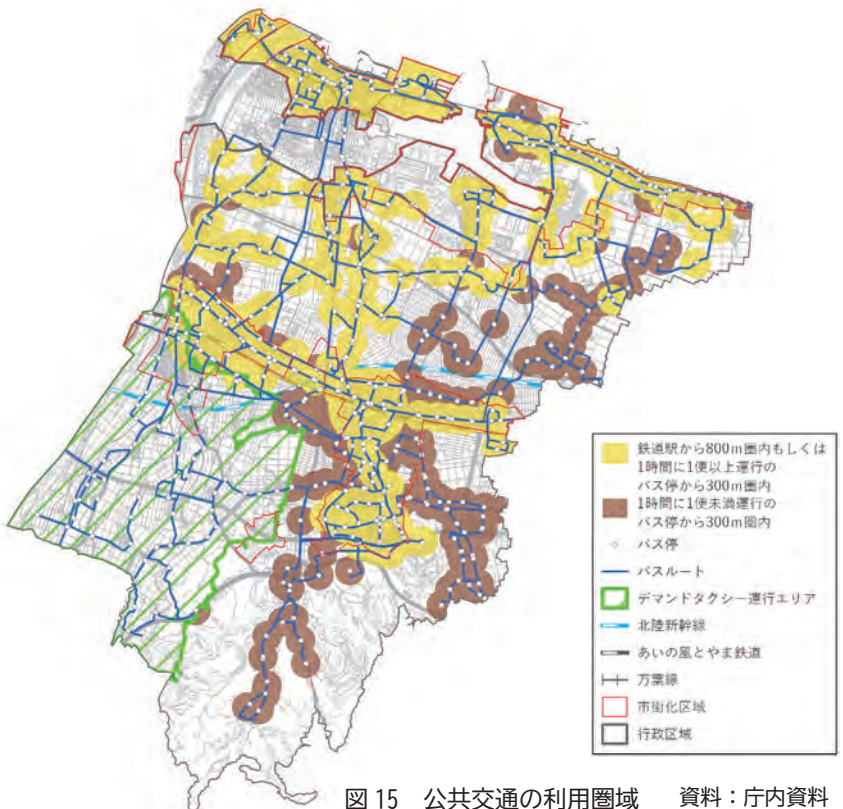


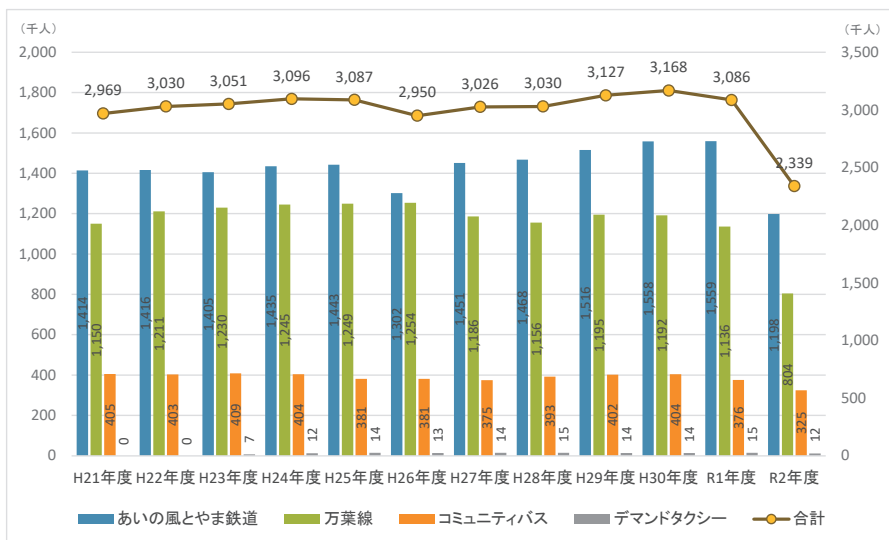
図 15 公共交通の利用圏域 資料：庁内資料

表 1 公共交通の利用圏域別の人口割合

	鉄道駅から800m圏内もしくは1時間に1便以上運行のバス停から300m圏内	デマンドタクシー運行エリア (1時間に1便以上)	1時間に1便未満運行のバス停から300m圏内	バス停から300m圏外	合計	
市全域	65.7%	13.1%	14.1%	7.1%	100.0%	
市街化区域	小杉	79.6%	0.0%	18.4%	2.0%	100.0%
	新湊	90.2%	0.0%	1.1%	8.7%	100.0%
	大門・大島	68.2%	31.8%	0.0%	0.0%	100.0%
市街化調整区域	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	
都市計画区域外	35.8%	28.6%	25.6%	10.1%	100.0%	

資料：2015年国勢調査 250mメッシュ人口に基づき算定。
 注意：各駅・バス停（圏域中心）を基準に、それが含まれるメッシュ人口を割り当て
 デマンドタクシー運行エリアの人口割合は、「鉄道駅から800m圏内もしくは1時間に1便以上運行のバス停から300m圏内」との重なりを除いた値。

公共交通の利用者数については、2020年(R2)はコロナ禍の影響で大幅な減少となりましたが、前年の2019年(R1)までの過去10年間に於いては、概ね300万人前後で推移してきました。あいの風とやま鉄道については、2015年(H27)の開業以降、2019年(R1)まで増加傾向が続いていました。



資料：射水市統計書

図 16 射水市の鉄道、バス等の利用者数の推移

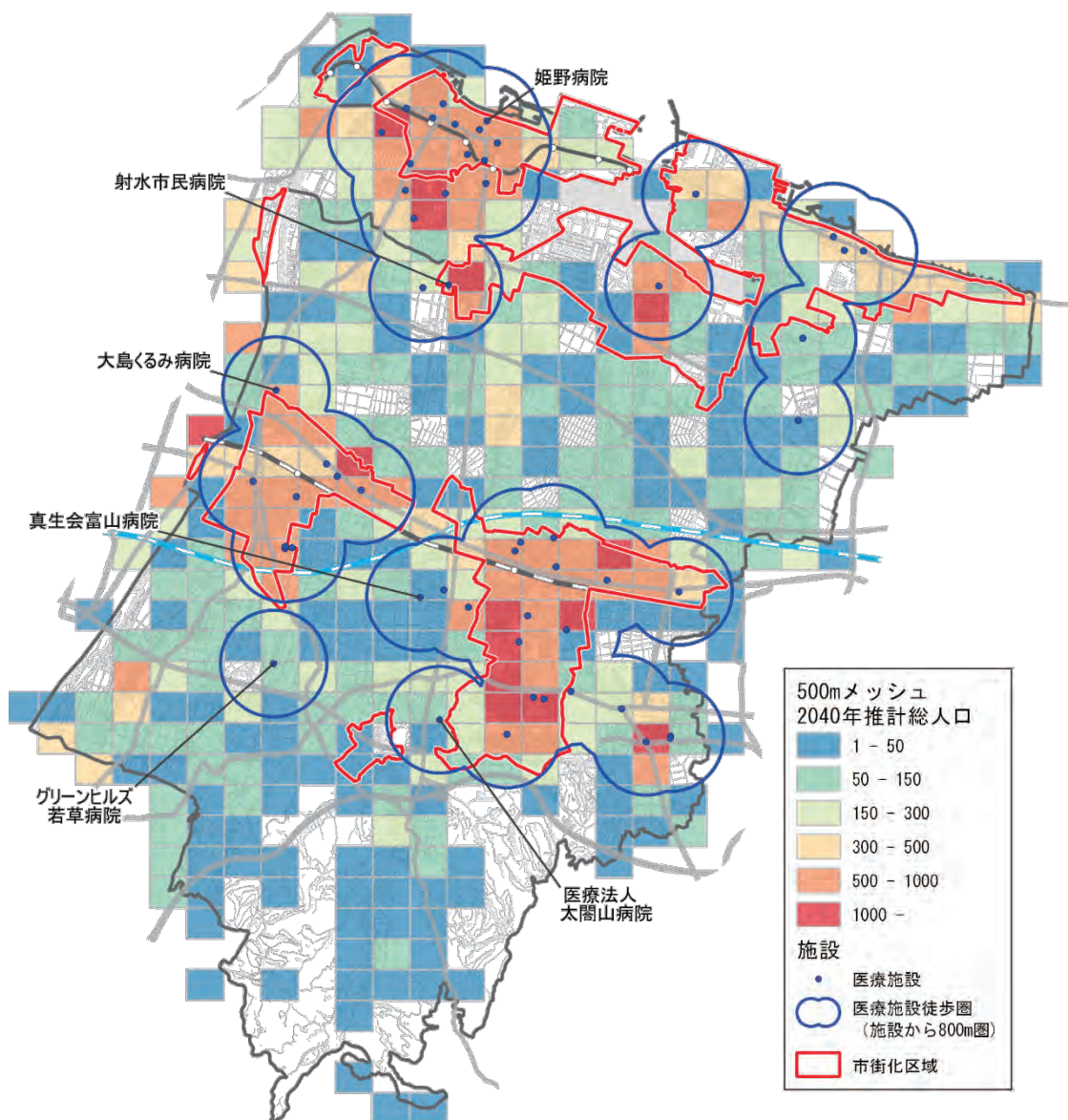
(5) 生活サービス施設

○市街地及びその周辺を中心に、様々なサービス施設の立地が進んできましたが、今後、人口減少が進むことが予想される中、サービス提供の継続が困難となることが懸念されます。

本市では、市街化区域及び幹線道路沿道等の市街地周辺を中心に、様々なサービス施設が立地しており、一定のサービス水準は保たれていますが、今後、人口減少が進むことが予想される中、人口の低密度化が進み、周辺の人口に支えられてきた医療、福祉、子育て、商業などのサービス施設の維持が困難となる恐れがあります。生活を支えるサービス施設を確保していくために、地域における一定の人口密度を保つ必要があります。

①医療施設

医療施設については、多くが市街化区域及び周辺に立地し、それらの徒歩圏は市街地（市街化区域内の居住地）を概ねカバーしています。

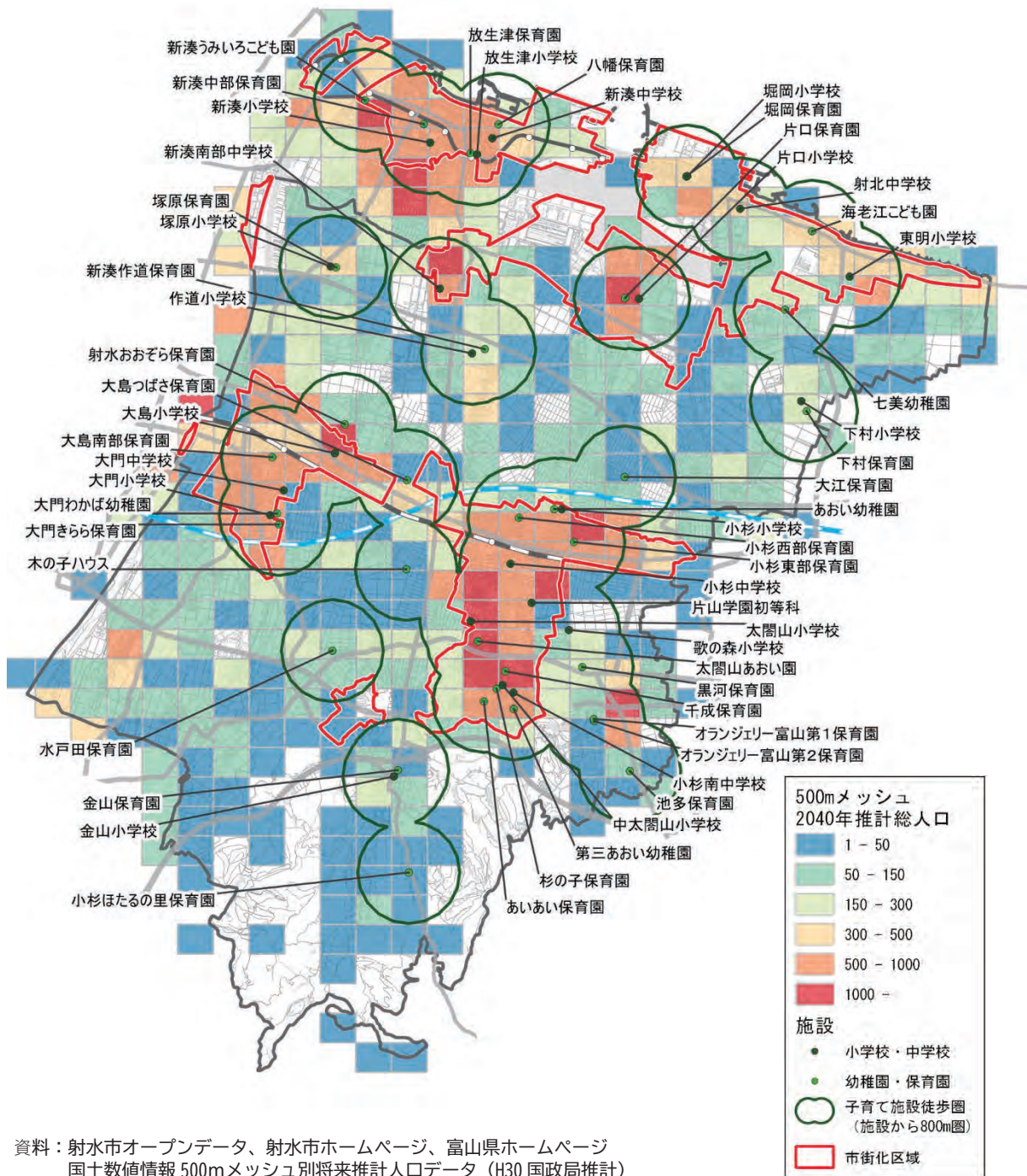


資料：とやま医療情報ガイド (H31.3)、射水市医師会「医療機関一覧
国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口データ (H30 国政局推計)」

図 17 医療施設と将来人口分布 (2040 年)

②子育て施設

子育て支援施設については、広く市全域に立地しており、それらの徒歩圏は居住地（市街化調整区域を含めた）の多くをカバーしています。

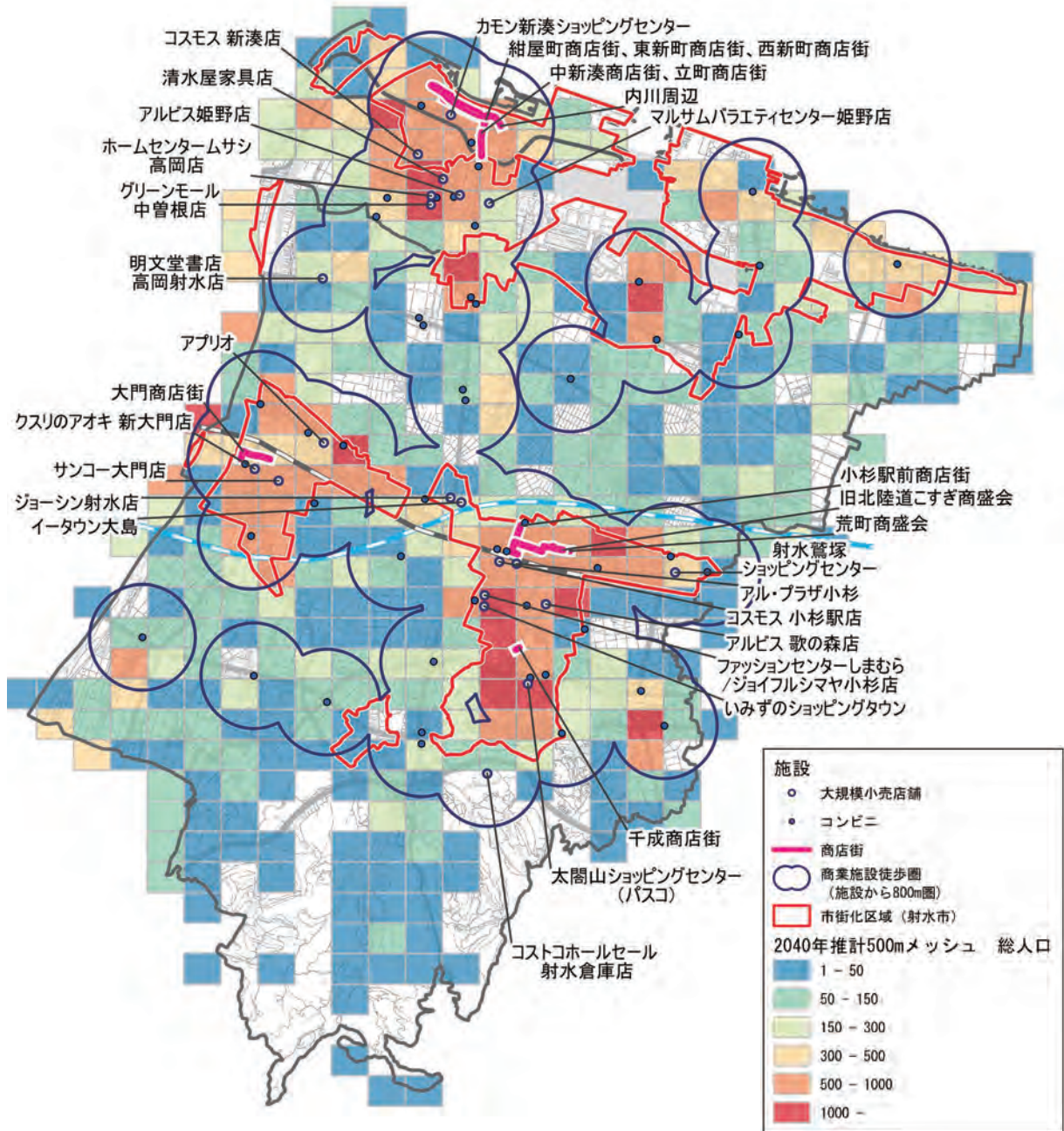


資料：射水市オープンデータ、射水市ホームページ、富山県ホームページ
国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口データ (H30 国政局推計)

図 18 子育て施設と将来人口分布 (2040 年)

③商業施設

商業施設については、市街化区域及び周辺の人口が集積するエリアや幹線道路沿道を中心に立地し、それらの徒歩圏は市街地及び周辺の居住地の多くをカバーしています。また、商店街についても、人口が集積しているエリアを中心に立地しています。

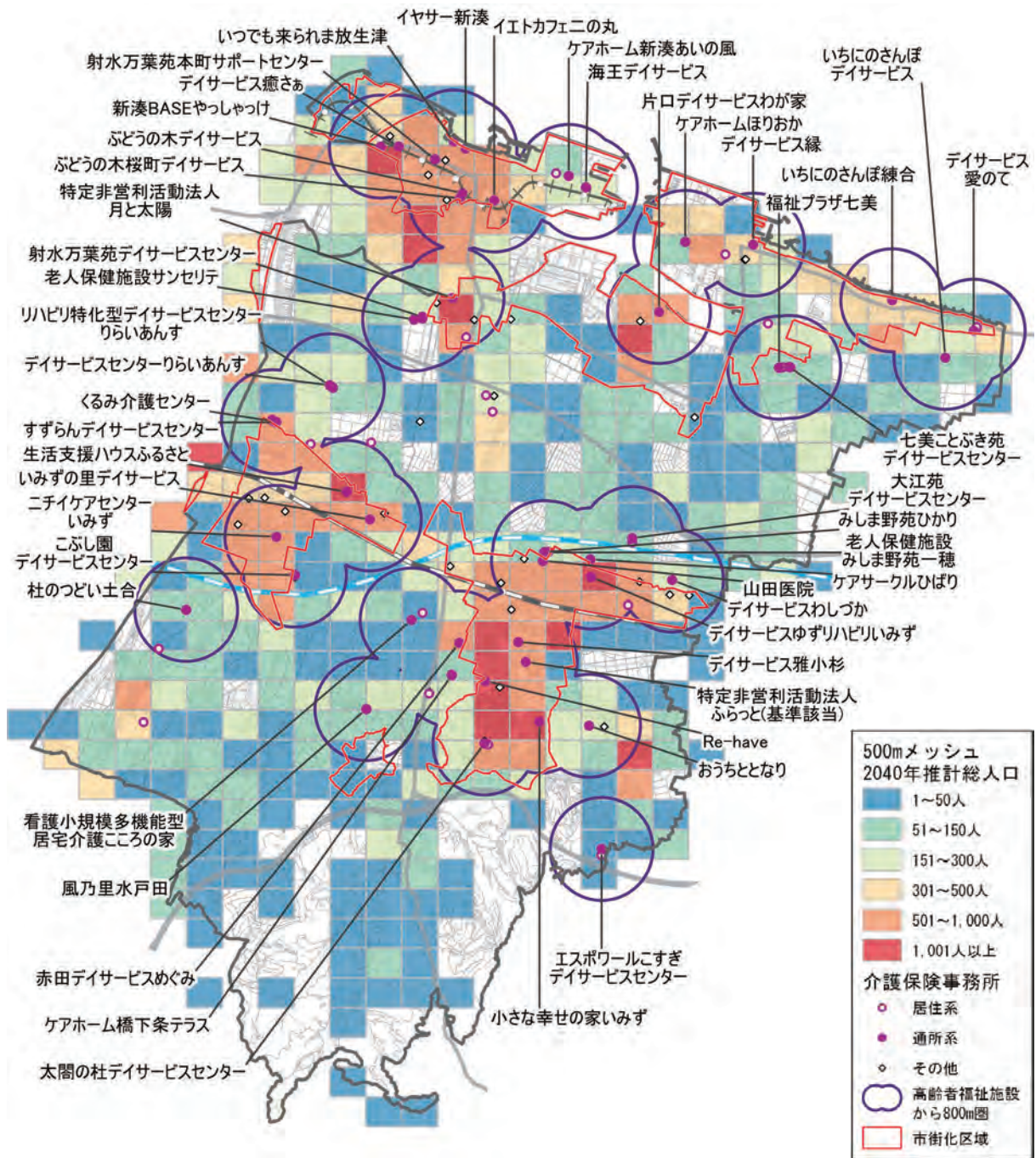


資料：大規模小売店舗の概要 (R3. 4.1 富山県)、コンビニは各店舗ホームページ
国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口データ (H30 国政局推計)

図 19 商業施設と将来人口分布 (2040 年)

④福祉施設

福祉施設の主に通所系施設については、市街化区域及び周辺の人口が集積するエリアを中心に立地し、市街地及び周辺の居住地の広い範囲をカバーしています。



資料：庁内資料_射水市の介護保険事業所一覧 (R4.11.1)
国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口データ (H30 国政局推計)

図20 福祉施設と将来人口分布(2040年)

(6) 財政（公共施設）

○今後の高齢化の進展により、扶助費等の義務的経費の増大は避けられない状況にあり、公共施設やインフラの整備・維持管理等に充てられる経費はさらに限られていくことが予想されます。

2021年度(R3)の歳出総額は456.2億円であり、2020～21年度は新型コロナウイルス感染症対策として国庫支出金等を活用した事業費の増加がありました。それまでは約400～440億円で推移してきました。内訳では、人件費、扶助費、公債費等の義務的経費が40～45%、投資的経費が13～20%で推移しています。高齢化が進む中、義務的経費は増加の傾向にあり、投資的経費は減少の傾向にあります。

今後においては、歳入は、生産年齢人口の減少に伴う住民税収の伸び悩みが見込まれ、一方、歳出は、扶助費等の増大により、厳しい財政運営が予想されます。投資的経費に関しては、老朽化が進む公共施設やインフラの維持・更新に多大な費用を要するとされ、現在の公共施設やインフラの全てを耐用年数経過時に単純更新した場合の費用試算では、2022～2054年(R4～R36)の33年間に、年平均で約37億円/年の負担増になると見込まれています。

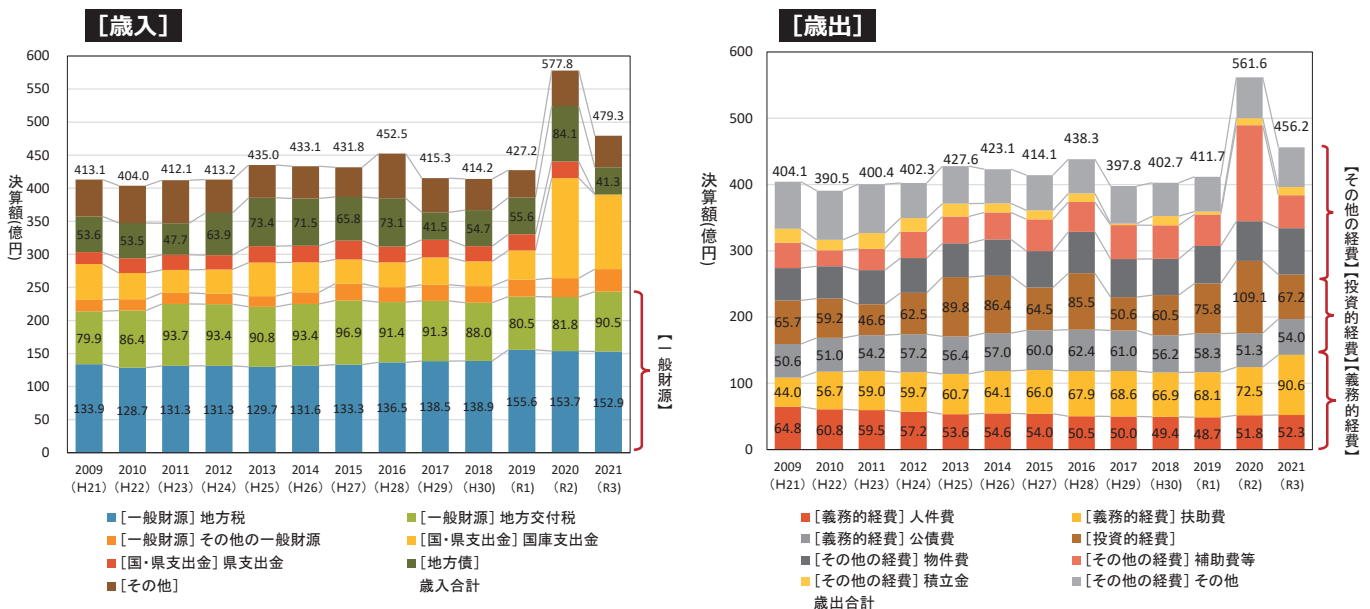
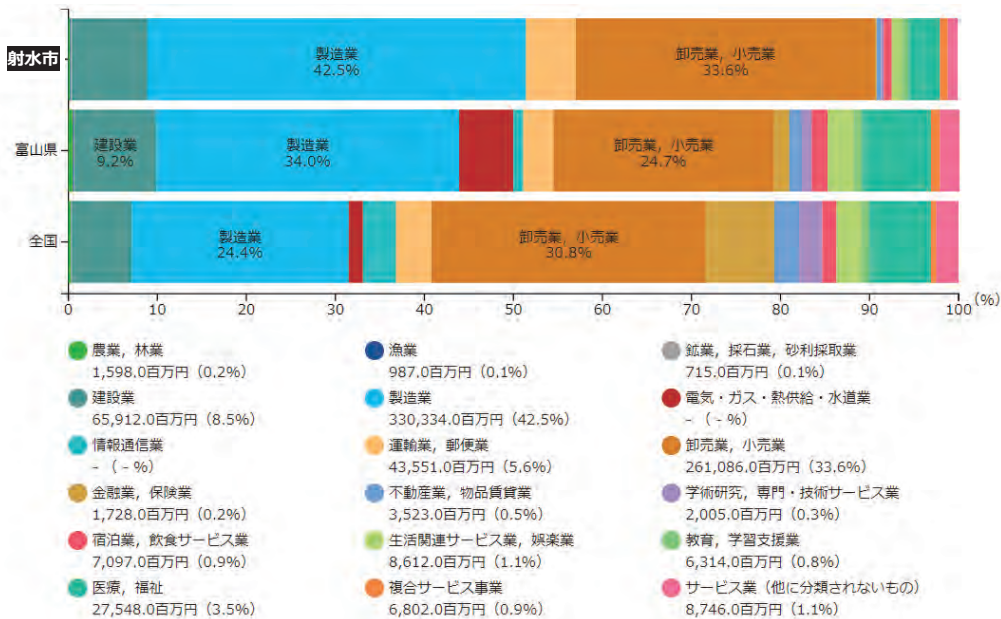


図 21 射水市の歳入・歳出の推移

(7) 産業

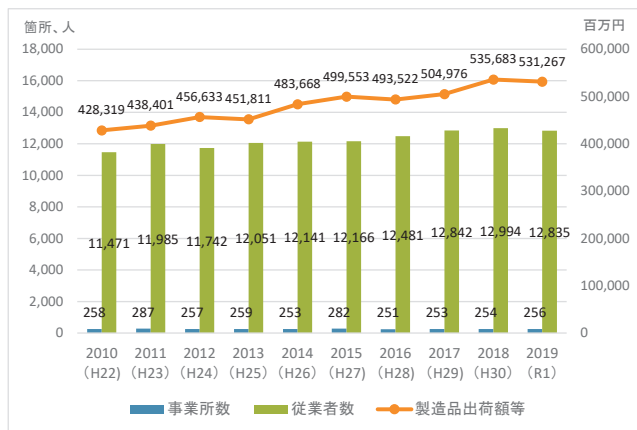
○本市の産業構造については、売上高では、製造業、卸売業・小売業が中心となっており、製造品出荷額等は順調に伸びています。引き続き、優良企業の誘致に努める必要があります。

2016年(H28)の産業分類別の売上高では、製造業3,303.3億円(42.5%)が最も多く、次いで卸売業・小売業が2,610.9億円(33.6%)であり、この上位2業で全体の3/4を占め、県及び全国平均よりも大きな割合となっています。また、2019年(R1)の製造品出荷額等は5,312.7億円であり、富山県内で第2位の規模で、富山県全体の14%を占めています。



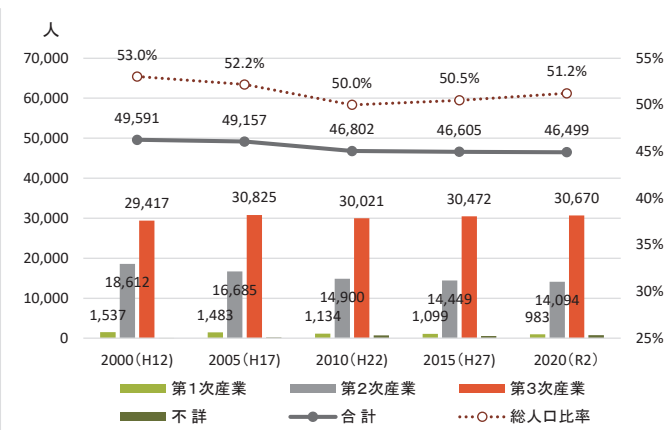
出典：地域経済分析システム RESAS (「経済センサス-活動調査」総務省・経済産業省)

図 22 産業分類別の売上高 (2016年)



資料：射水市統計書 (R2 年度版) (「工業統計調査」、H27は「経済センサス-活動調査」総務省・経済産業省)

図 23 製造品出荷額等の推移



資料：国勢調査

図 24 射水市の産業分類別就業人口の推移

(8) 空き家と住宅新築

○空き家数は一般世帯数に対して 4.8%を占め、増加の傾向にあります。適切な管理が行われていない空き家は、防災、衛生、景観等、地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼす懸念があり、対策を講じていく必要があります。

市の空き家等実態調査 (R3) による空き家数は 1,632 戸 (一般世帯数*の 4.8%) であり、2016 年度 (H28) から 2021 年度 (R3) にかけて 6.1%増加しています。地域別では、北部臨海地域 (新湊、放生津、庄西、海老江、片口、七美、堀岡、本江) が 985 戸であり、全体の約 6 割を占めています。

「射水市空家等対策計画」における空家対策の基本姿勢に基づき、総合的かつ計画的に空家等の適正な管理と利活用を促進する必要があります。

*世帯数は 2020 年度 (R2) 国勢調査による一般世帯数 33,752 世帯

表 2 地域別空き家数と推移

(単位：戸)

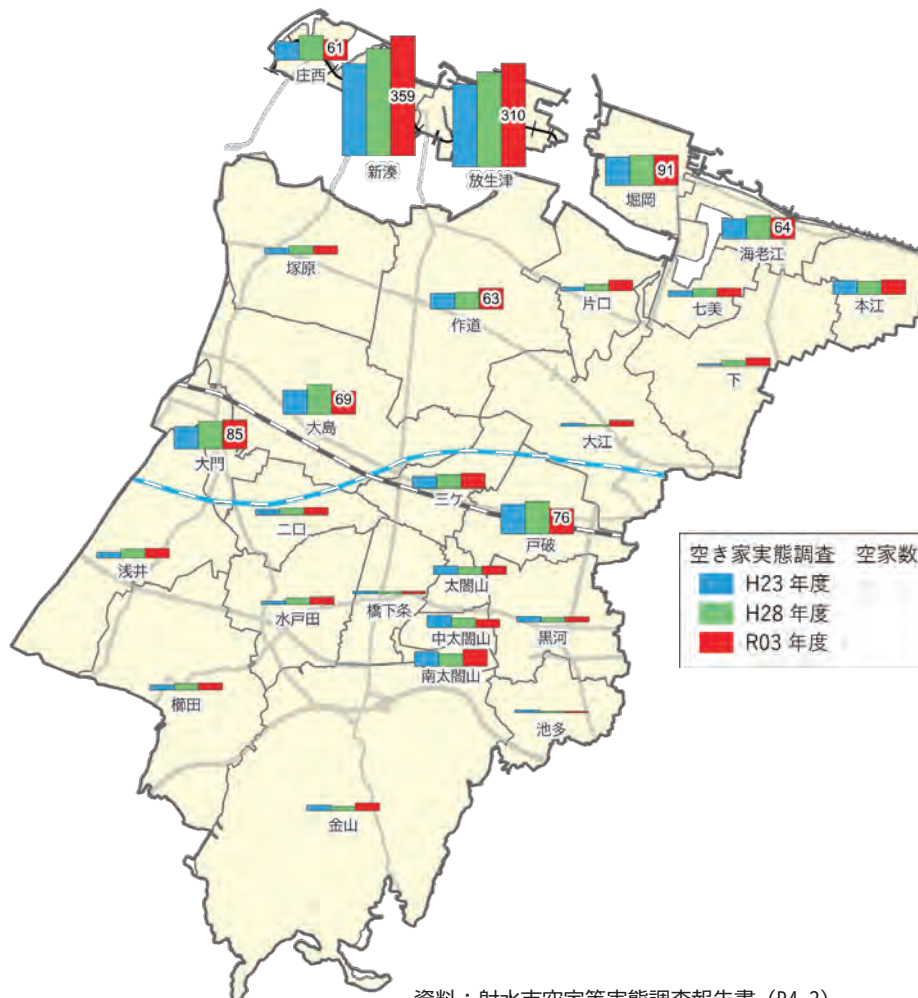
	北部臨海	北部内陸	南部内陸	南部丘陵	合計
R3空き家数	985	131	400	116	1,632
H28-R3増減数	64	33	-22	19	94
H28-R3増減率	6.9%	33.7%	-5.2%	19.6%	6.1%

北部臨海：1 新湊、2 放生津、3 庄西、4 海老江、5 片口、6 七美、7 堀岡、8 本江

北部内陸：9 塚原、10 作道、11 大江、12 下

南部内陸：14 三ヶ、13 戸破、15 橋下条、16 太閤山、17 中太閤山、18 南太閤山、19 大門、20 二口、21 大島

南部丘陵：22 黒河、23 金山、24 池多、25 浅井、26 柳田、27 水戸田

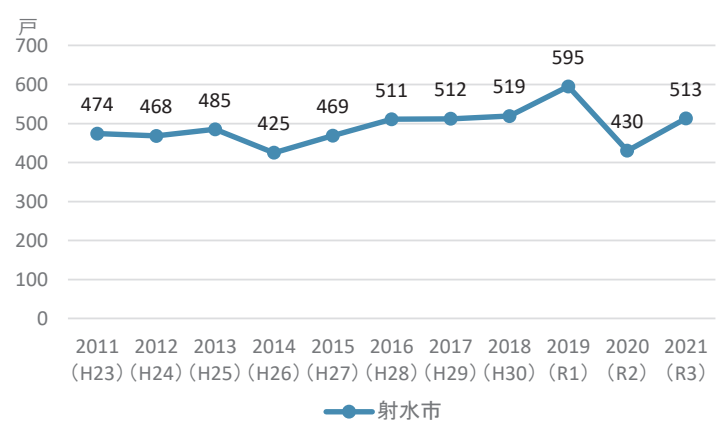


資料：射水市空家等実態調査報告書 (R4.3)

図 25 地域振興会別空き家数の推移

○新設住宅着工戸数については、2021年度(R3)は513戸であり、近年は概ね年間500戸程度で推移しています。

2021年度(R3)の新設住宅着工戸数は513戸であり、県内では、富山市、高岡市に次ぐ戸数となっています。近年は、2020年度に大幅な減少が見られましたが、概ね年間500戸程度で推移しています。



資料：県内新設住宅着工戸数（富山県）

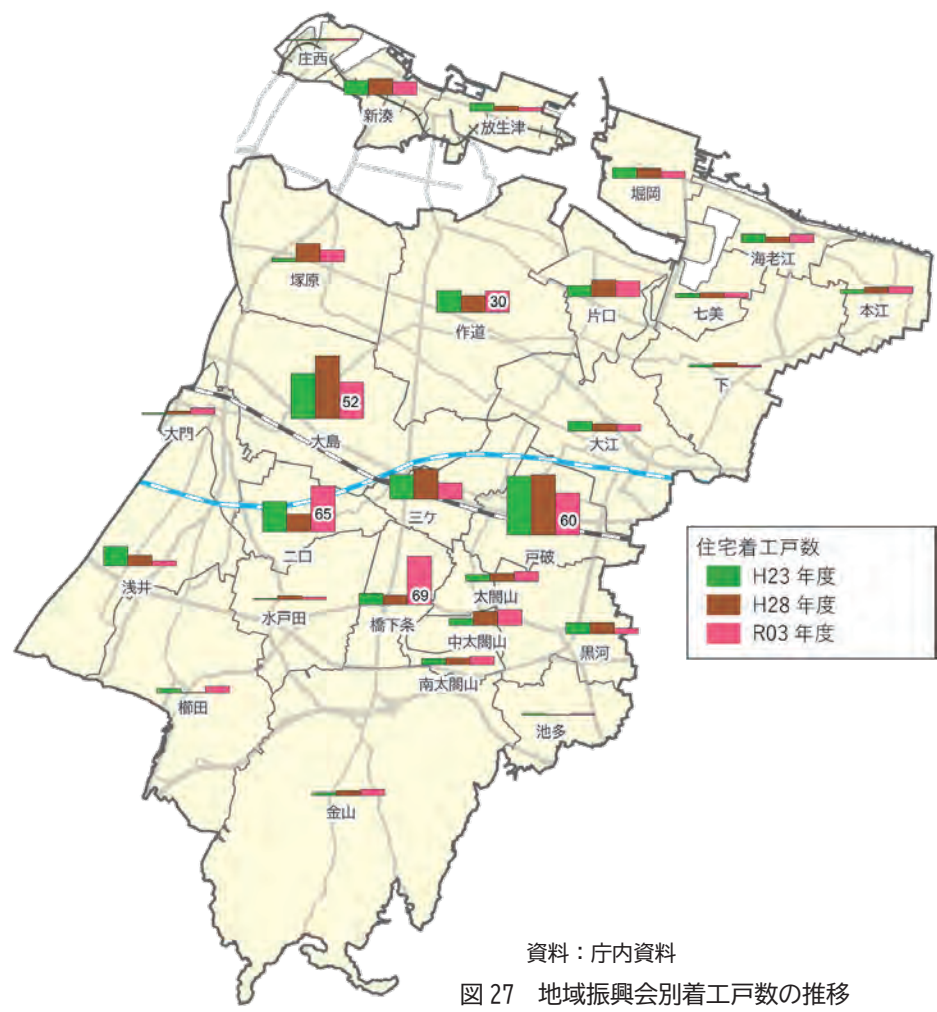
図 26 新設住宅着工戸数の推移

表 3 地域別着工戸数と推移

(単位：戸)

	北部臨海	北部内陸	南部内陸	南部丘陵	合計
R3住宅着工戸数	88	59	326	40	513
H28-R3増減数	-7	-8	23	-6	2
H28-R3増減率	-8.0%	-13.6%	7.1%	-15.0%	0.4%

注意：地域区分については「表2 地域別空き家数と推移」と同じ



資料：庁内資料
図 27 地域振興会別着工戸数の推移

3. 都市構造上の問題点と課題の整理

現状分析から、本市の都市構造上の現況特性・課題と求められる対応の方向性について整理します。

(1) 人口に関する課題と対応

現況特性・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ・総人口は2005年をピークに減少傾向に転じ、2040年には約7.7万人（2015年9.2万人の84%）まで減少すると予想されている。 ・少子高齢化の傾向が一層進展することが予想されている。（2040年の高齢化率36%） ・地域によって人口動向が異なる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○人口減少、少子高齢化を前提としたまちづくりの推進 ○人口減少を抑制する定住促進 ○世代バランスの取れた地域づくりの推進 ○人口減少下での居住環境及び地域コミュニティの維持 ○人口増加地域での地域コミュニティの充実

(2) 土地利用に関する課題と対応

現況特性・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅周辺、市街地周辺部や幹線道路沿道等において市街地形成が進んできた。 ・人口集中地区（DID）の区域は拡大、人口密度は低下の傾向。市街化区域全域においても低密度化の傾向が続いている。 ・旧市街地等では空き家・空地等が増加。 	<ul style="list-style-type: none"> ○市街地人口の低密度化を抑制、郊外開発の抑制 ○空き家・空地等の既存ストックの有効活用 ○人口減少下で良好な住居系市街地の形成 ○区域区分、用途地域等に基づく計画的な土地利用の推進

(3) 災害に関する課題と対応

現況特性・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ・洪水の災害リスクが高い区域が、庄川沿いの低地部を中心に市域の広範囲にわたる。 ・津波の災害リスクが高い区域が、沿岸部を中心に広範囲にわたる。 ・土砂災害警戒区域の一部に建物が見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○災害リスクの高い区域での住宅開発の抑制、災害リスクの低い区域への居住誘導 ○地域の災害リスクに応じたきめ細かな防災・減災対策の推進 ○避難所等の指定促進による防災機能の向上 ○災害時の情報伝達体制の維持・強化 ○防災講演会、総合防災訓練、市政出前講座等による市民の防災意識の向上 ○地域防災力の強化のための防災士の育成の推進 ○自主防災組織地域防災計画作成への支援

(4) 交通に関する課題と対応

現況特性・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ・マイカーの依存度が高く高齢化に伴う免許返納に対応できなくなる。 ・長期的な公共交通の維持が難しい。 ・公共交通の持続性確保には運行の効率化と利用促進が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○マイカーに依存しすぎないライフスタイルの促進、都市構造の整備 ○免許返納による需要向上に備えた持続可能な交通体制の整備 ○人口減少下での公共交通網の維持 ○効率的で利便性の高い公共交通の仕組みづくり

(5) 生活サービス施設に関する課題と対応

現況特性・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ・医療、福祉、子育て、商業等の生活サービス施設は、市街地や幹線道路周辺等を中心に幅広く分布し、一定のサービス水準は保たれている。 ・生活サービス施設の利便性の高い区域（徒歩利用圏）でも人口の減少が予想されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○人口減少下での生活サービス施設の維持 ○不足している生活サービス施設の確保（立地誘導） ○公共交通網の維持に基づく地域間の連携による生活サービス機能の確保 ○駅周辺等の拠点地域への民間活力の活用等による効果的な都市機能の誘導

(6) 財政（公共施設）に関する課題と対応

現況特性・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ・歳入は生産年齢人口の減少による税収（自主財源）の減少、歳出は高齢化に伴う扶助費の増大が見込まれている。 ・老朽化する公共施設やインフラの更新費用の増大が予想されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○財政規模の縮小を前提としたまちづくり ○効率的な都市経営の推進及び効率的な都市構造の構築 ○民間活力導入による都市機能の維持 ○公民連携による公的サービスの充実

(7) 産業に関する課題と対応

現況特性・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ・地域経済の急激な変化に伴う、幅広い業種の企業の立地が必要となる。 ・技術の高度化に対応した雇用の創出を図る必要がある。 ・第1次、第2次産業の就業人口が減少傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○優良企業の誘致と産業集積（財政基盤の強化） ○雇用促進と就業者の定住促進 ○農林水産就業者の確保

(8) 空き家と住宅新築に関する課題と対応

現況特性・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ・空き家数は一般世帯数の4.8%を占め、増加の傾向。 ・適切な管理が行われていない空き家は、防災、衛生、景観等、地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼす懸念があり、対策が必要。 ・新設住宅着工戸数は、概ね年間500戸程度で推移。 	<ul style="list-style-type: none"> ○居住を誘導する区域の設定と連動した空き家・空き地の有効活用の推進 ○緊急を要する空き家に対する特定空家対策の推進

(9) 環境、公園・緑地等

現況特性・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ・公園緑地が多く整備されており、市民一人当たりの都市公園緑地面積が高い水準にある。 ・上下水道に関しては居住地のほぼ全域について整備済みとなっている。(水洗化・生活雑排水処理率は94.5%。) ・浸水リスクの高い排水区の浸水被害の解消・軽減に向けた対策が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○計画的に緑地の保全や緑化の推進と人口減少社会に対応した公園の再配置、統廃合を検討 ○良好な居住環境の形成(河川等の水質保全、良好な水循環の維持) ○雨水の排除(雨水の貯留・排水機能の強化等)



1. まちづくり方針

(1) 立地適正化に向けた検討の方向性

人口減少及び少子高齢化が本格化する中において、都市や地域の持続可能性を高めるには、生活利便性や地域活性化を支える居住、交通、産業、医療福祉、教育等の都市機能と、それらを維持するための一定の人口の集積が必要となります。また、市街地が分散しそれぞれ適度なまとまりを持つという本市の都市構造上の特性を踏まえた各市街地間の連携や隣接する富山市や高岡市に限らず、とやま圏域での取組を視野に入れ、都市機能の補完や相互活性化の可能性についても探りながら、本市あるいは地域が強みとする都市機能をさらに強化していく視点が重要となります。このような考え方にに基づき、市民が、都市及び地域の活性化や利便性の向上を確実に感じられる持続性のあるまちづくりを推進していきます。

また、ここ数年の間に国内における地震や豪雨などの災害の頻発化・激甚化が顕著に見られ、本市においては、洪水による浸水想定区域は市街地の広い範囲に想定されており、災害に強いまちづくりの総合的な推進が課題となっています。本計画においては、居住区域や都市機能をなるべく災害のリスクが低い箇所に誘導していくとともに、居住区域の災害リスクの回避・軽減に向けたさまざまな取組の充実を図っていきます。

上記のような本市の立地適正化に向けた基本的な考え方、ならびに上位関連計画での位置づけ等を踏まえた上で、立地の適正化に向けた取組の方向性、目指す目標、主な対策について、以下に整理します。

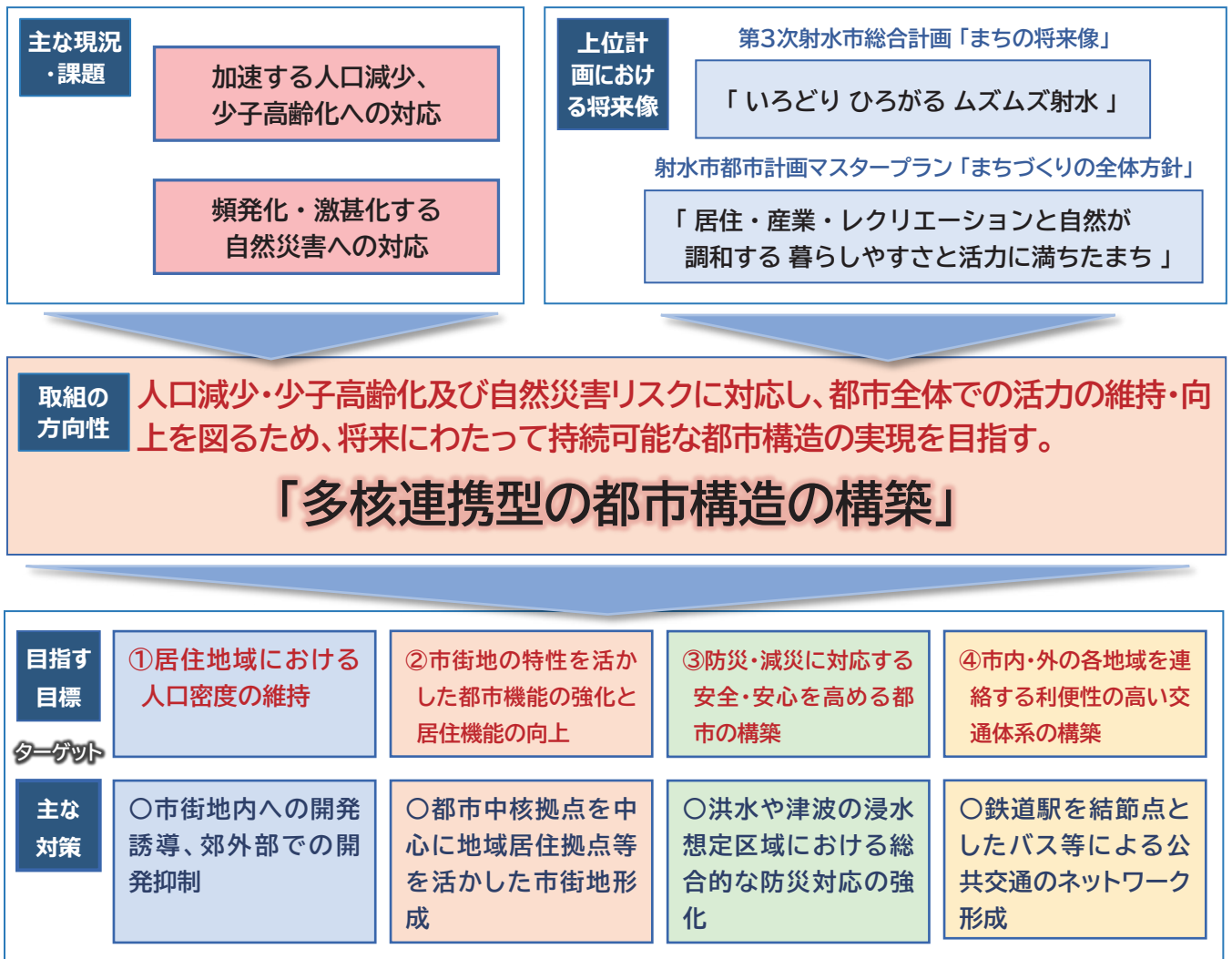


図 30 本市における立地の適正化に向けた基本方向

(2) 達成すべき目標と主な対策（ターゲット）

目指すまちづくりの実現に向けて、戦略誘導により達成すべき目標と主な対策（ターゲット）を設定します。

① 居住地域における人口密度の維持

人口減少下の中で、将来にわたって医療、福祉、商業等の身近な地域で必要な生活支援サービス機能を維持・確保していけるよう、居住地域において一定の人口密度の維持を目指します。そのために、地域特性に留意しながら、居住地の拡散抑制、集約化に向けた誘導を図ります。

② 市街地の特性を活かした都市機能の強化と居住機能の向上

本市の都市の成り立ちから、市街地が分散して立地し、地域拠点を形成する都市構造となっていることから、各市街地の特性を生かした都市機能の集積及び良好な居住環境の創出を図ることを基本とし、各市街地が特徴を持った拠点としての強みを発揮し、相互に補完を図りながら、都市全体で魅力を強化し利便性を高める都市構造の構築を目指します。

それぞれ拠点の公共施設を含む医療、福祉、商業等の既存の生活サービス機能の維持・充実とともに、必要となる機能の誘導を図りながら、施設周辺の利便性の高い地域への居住を誘導していきます。都市機能と居住の集約的な誘導と合わせて、公共交通網や歩行者空間等の充実を図ることで、車に依存しすぎずに便利に生活できる・歩いて暮らすことができる・歩いて楽しい市街地の形成を目指します。

③ 防災・減災に対応する安全・安心を高める都市の構築

洪水、土砂災害、津波等の災害リスクの高い区域における開発の抑制や居住の誘導を図るとともに、防災・避難施設の整備等の防災・減災対策の充実を図ることで、災害リスクに強い都市構造の構築を目指します。

④ 市内・外の各地域を連絡する利便性の高い交通体系の構築

公共交通は、高齢者をはじめとする交通弱者の移動を支える交通手段であり、市内・外の都市機能の集積地や居住地を連絡し、連携を促進していくための重要な基盤です。既存の鉄道やバス等の公共交通網の維持を図るとともに、デマンド型交通等のより柔軟性・利便性の高い交通手段の充実を図ります。

また、公共交通網沿線への都市機能や居住の誘導を図ることで、公共交通の利用者確保や利用しやすい環境の創出を図り、地域公共交通の持続性を高めていくことを目指します。

(3) 目指す将来都市構造の方向性

今後の都市のあり方としては、これまでの人口増加を前提とした分散・拡大が基本の対応から、人口減少・少子高齢化社会の進展及び災害発生によるリスクを見据え、一定の生活サービス機能と居住機能のまとまり、人口密度の維持・確保を目指していく、集積・連携による「多核連携型の都市構造」への転換を図っていきます。

多核連携型の都市構造とは、都市機能が集積した複数の拠点の形成と、それら拠点を結ぶ公共交通を基本としたネットワークの形成により、各拠点や地域の有機的な連携を促進する都市構造をいいます。

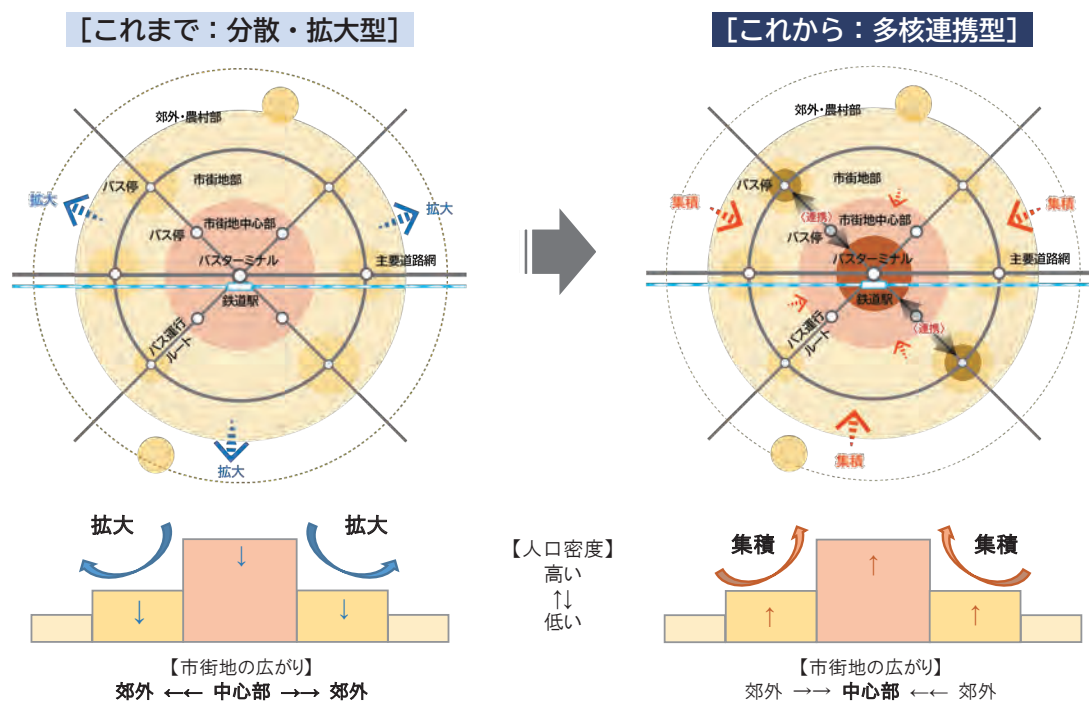


図 31 本市における「多核連携型」都市構造のイメージ

2. 目指すべき都市の骨格構造

市マスタープランでの将来都市構造の位置づけを踏まえながら、「多核連携型の都市構造の構築」の方向性について整理します。

(1) エリア・軸・拠点の設定

市マスタープランにおける、基本的な土地利用「エリア」、都市内や隣接都市との連携「軸」、主要な都市機能の配置「拠点」のあり方は以下のとおりです。

[エリア]

都市活動エリア	・居住機能や生活に必要な機能、活力やにぎわい・交流機能の集積を図る。
調和・活用エリア	・農業環境や自然環境のほか、既存集落による居住環境の保全を図る。
連携・発展エリア	・高い交通利便性を活かし、産業施設の集積やサービス施設の立地誘導を図る。
保全・共生エリア	・無秩序な開発や土地利用転換を抑制し、良好な自然環境の保全を図る。

[軸]

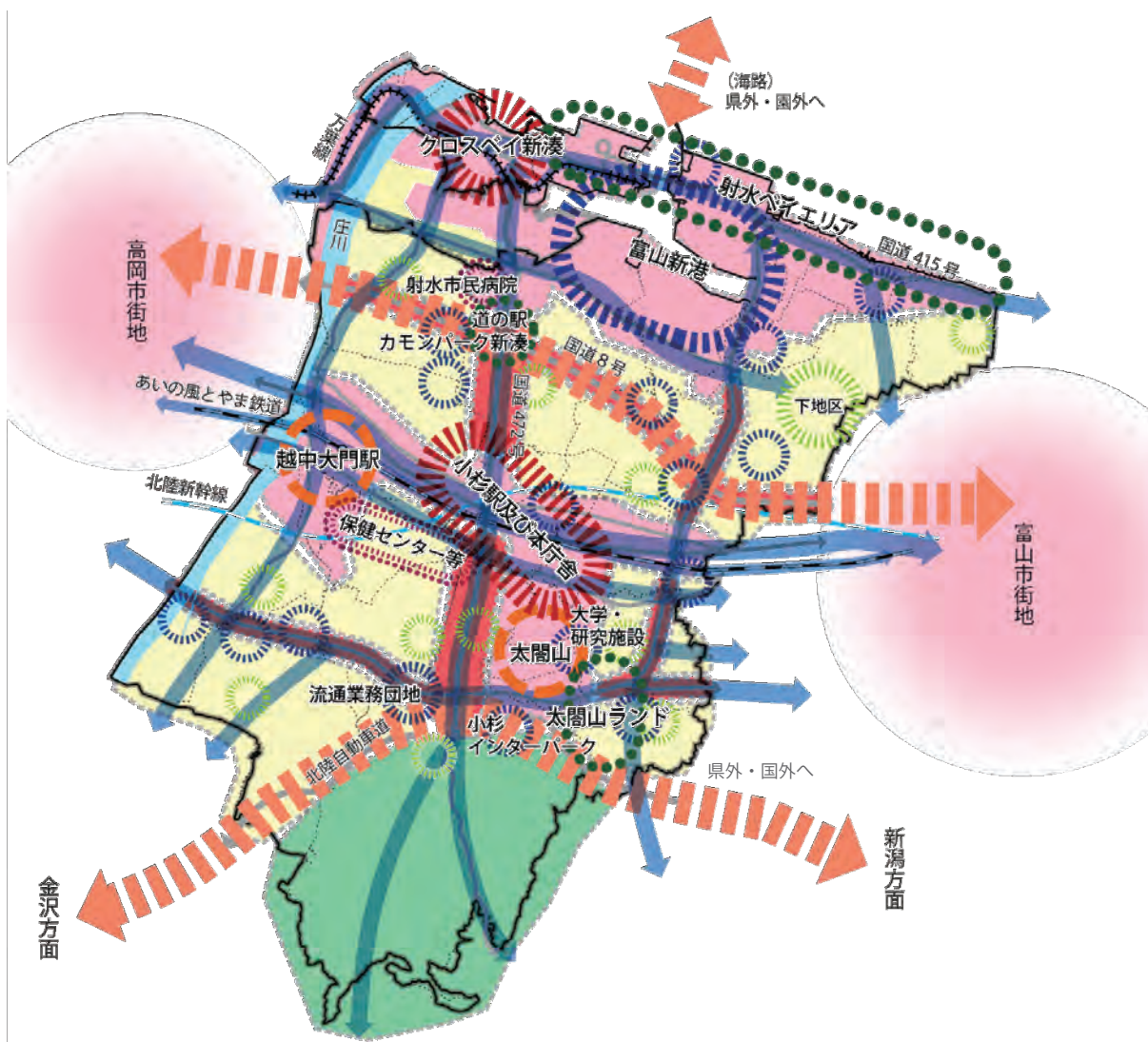
広域都市連携軸	・隣接都市をはじめ広域的な都市間の交流、連携、都市機能補完及び相互活性化の役割を担う道路、鉄道、海路の交通体系。
都市連携・交流軸	・都市内の各拠点間の連絡、周辺都市の市街地とも連絡し、都市・地域間の連携や交流を強化する道路、鉄道の交通体系。

[拠点]

都市中核拠点	・都市活動エリアにおける居住や交流の中心地として、にぎわいを創出する。 ・公共交通のターミナル機能等の都市の中核機能の集積を図り、都市全体として質の高い都市機能の確保・向上を図る。
地域居住拠点	・都市活動エリアにおける居住を中心とした拠点として生活利便サービス機能を確保・維持し、人口の集積を図る。 ・太閤山地区では、コミュニティの活性化など地区の再生に向けた取組を進める。 ・越中大門駅周辺においては、主に子育て・福祉等の機能集積を活かした、生活利便性の向上を図る。
交流拠点	・豊かな自然環境、景観、レクリエーション機能等を活かして、人と自然、人と人とのふれあいや交流を深める。 ・スポーツ関連施設を核とした各機能のハード・ソフト両面の有機的な融合を促進し、市民や来訪者が交流し、にぎわいが生まれる都市空間の形成を図る。
産業拠点	・本市の産業活動の中心として、雇用を創出する。 ・小杉流通業務団地周辺及び小杉インターパーク周辺では、広域的な交通利便性を有効に活用し、流通業や商業等の拠点として、産業集積を図る。 ・既存の企業団地周辺についても、周囲の環境との調和を図りながら、敷地内の緑化など、産業拠点としての土地利用を図る。
医療・保健拠点	・中核的な医療・保健施設が立地し、それらを中核とする都市機能の集積を図る。
コミュニティ拠点 (共生型居住拠点)	・居住機能やコミュニティ機能の他、生活サービス機能の立地誘導を図る。 ・地域の多様な主体の参画・連携に基づく地域共生のまちづくりを推進する。

(2) 将来都市構造

市マスタープランにおけるエリア・軸・拠点の設定に基づく将来都市構造は以下のとおりです。



■ エリア【土地利用の基本となる考え方】

	都市活動エリア	市街化区域及びその周辺
	調和・活用エリア	市街化調整区域
	連携・発展エリア	隣接都市間の連携の要となる主要な幹線道路の沿道
	保全・共生エリア	南部丘陵地域

■ 軸【都市間及び都市内の拠点・地域の連携の考え方】

	広域都市連携軸	北陸自動車道、国道8号、富山新港からの海路
	都市連携・交流軸	国道472号、国道415号、(主)高岡小杉線、(主)富山高岡線、臨港道路富山新港東西線、(主)小杉姉中線～臨港道路東線、(主)新湊庄川線等、(都)東老田高岡線、あいの風とやま鉄道、万葉線等

■ 拠点【都市機能配置の考え方】

	都市中核拠点	複合交流施設周辺、小杉駅及び本庁舎周辺
	地域居住拠点	太閤山地区、越中大門駅周辺
	交流拠点	射水ベイエリア周辺、太閤山ランド周辺、道の駅カモンパーク新湊周辺
	産業拠点	富山新港周辺、小杉流通業務団地周辺、小杉インターパーク周辺、その他の企業団地周辺、高等教育機関・研究施設周辺
	医療・保健拠点	射水市民病院周辺、保健センター等周辺
	コミュニティ拠点	市街化調整区域の住宅地及び集落地周辺

図 32 【将来都市構造図】(市マスタープランより)

(3) 立地適正化計画における都市の骨格構造の方向性

① 拠点設定と都市機能誘導の方向性

[都市機能誘導の基本的な考え方]

市マスタープランに位置づけられた拠点のうち、市街地における都市機能及び居住の集積を担う拠点となる、都市中核拠点、地域居住拠点、一部の交流拠点については、立地適正化計画において都市機能を誘導する区域として位置づけを図ります。

都市中核拠点（クロスベイ新湊周辺地区、小杉駅及び本庁舎周辺地区）、地域居住拠点（太閤山地区、越中大門駅周辺地区）の4つの都市拠点を中心として、賑わいと活力を高める都市機能の集積や生活利便性の高い居住環境の形成を図ります。また、これらの拠点間の円滑な移動を、利便性の高い公共交通網の構築により確保していきます。

都市機能の配置構成としては、海の玄関口にあるクロスベイ新湊周辺地区及び陸の玄関口である小杉駅及び本庁舎周辺地区が、都市全体の中核を担い、越中大門駅周辺地区、太閤山地区は、中核の補完的な役割を發揮しながら、各地域の特性を活かした都市機能強化を図ることが基本となります。

[クロスベイ新湊周辺地区の基本方向]

都市中核拠点のクロスベイ新湊周辺地区は、港町としての歴史・文化や自然の資産を活かした本市の観光交流の拠点として、多様な交流が生まれる賑わいのある拠点形成を進めます。また、防災・減災対策を強化し、安心して住み続けられる居住環境の充実を図ります。

[小杉駅及び本庁舎周辺地区の基本方向]

都市中核拠点の小杉駅及び本庁舎周辺地区は、都市の中心部として、都市の中核的な公共施設の集積を図るとともに、商業、文化・教育、交流等の多様な都市機能と居住の集積を図り、利便性が高く賑わいのある拠点形成を進めます。また、小杉駅の交通結節機能のアクセス性を活かし、周辺拠点との連携を促進します。

[越中大門駅周辺地区の基本方向]

地域居住拠点の越中大門駅周辺地区は、暮らしの充実に資する生活支援サービス機能が集積する居住拠点として環境整備を推進します。既存の福祉や子育て等の生活支援サービス機能の維持・充実を図りながら、公共交通の利便性を活かし、サービス施設周辺や公共交通沿線への居住の誘導を促進します。また、越中大門駅の交通結節機能のアクセス性を活かし、周辺拠点との連携を促進します。

[太閤山地区の基本方向]

地域居住拠点の太閤山地区は、都市中核拠点の小杉駅及び本庁舎周辺地区に隣接する立地から、都市拠点の多様な都市機能との連携による利便性の向上を図りながら、現在の良好な居住環境の保全に加えて、急速に進む高齢化への対応や子育て支援等の生活サービス機能の充実を図り、引き続き本市の居住拠点として維持・増進を図ります。

② 居住誘導の方向性

【居住誘導の基本的な考え方】

都市機能の誘導を図る都市拠点エリアの周辺地域を中心に、市マスタープランに位置づけられた都市活動エリアから、居住に適さない産業拠点や災害ハザードのレッドゾーン等を除く範囲を基本に、居住を誘導する区域として位置づけを図ります。

現状の居住区域の維持を基本とし、人口減少社会の進展を踏まえた集積を図るとともに、洪水等の災害リスクがある区域については、防災・減災対策の充実を図っていきます。



1. 居住誘導区域

(1) 居住誘導区域の設定

国の方針に基づく居住誘導区域の候補地の絞り込み結果（ステップ1）を踏まえ、以下の区域設定の検討フローに基づき、居住誘導区域の設定を行います。

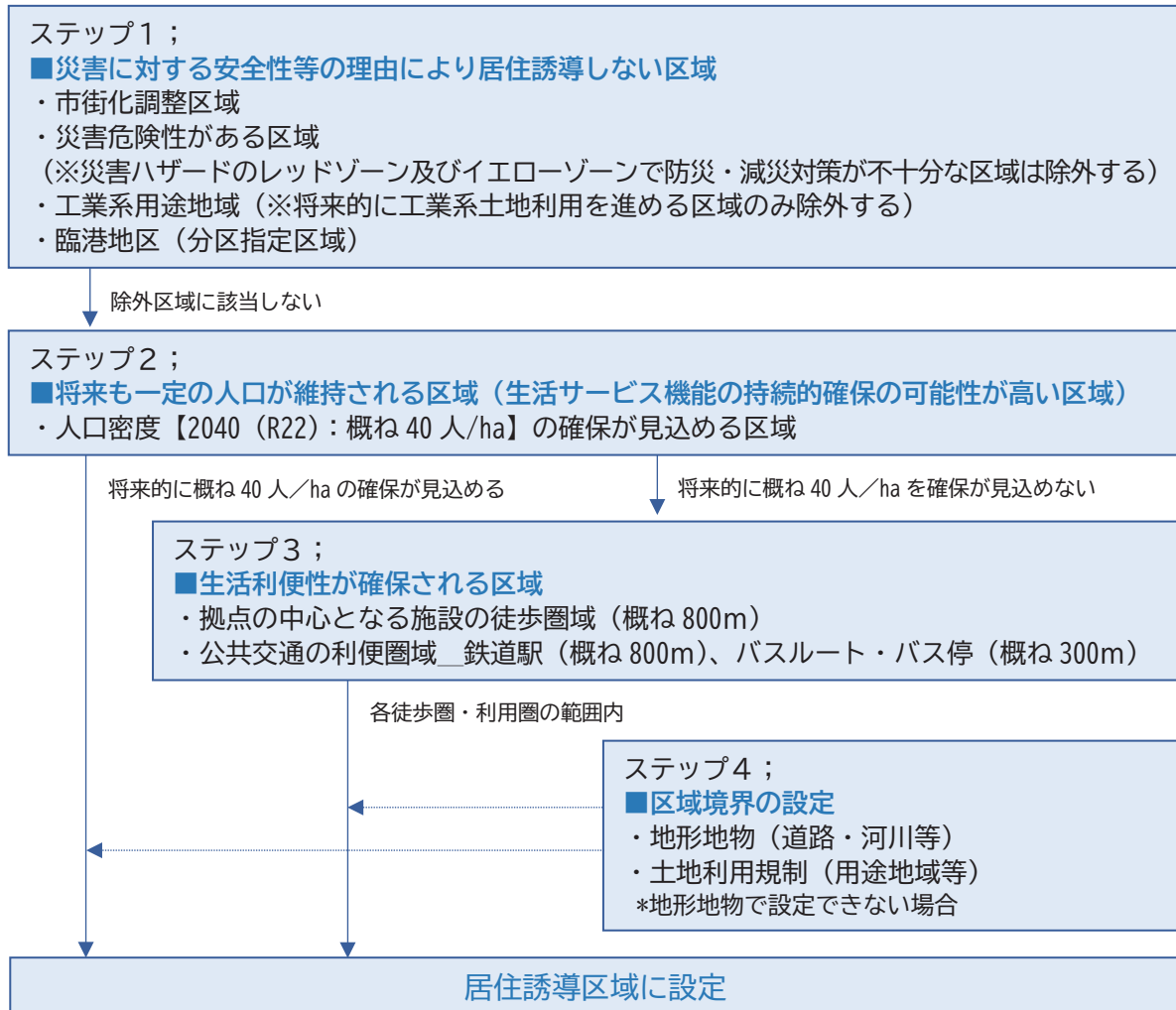
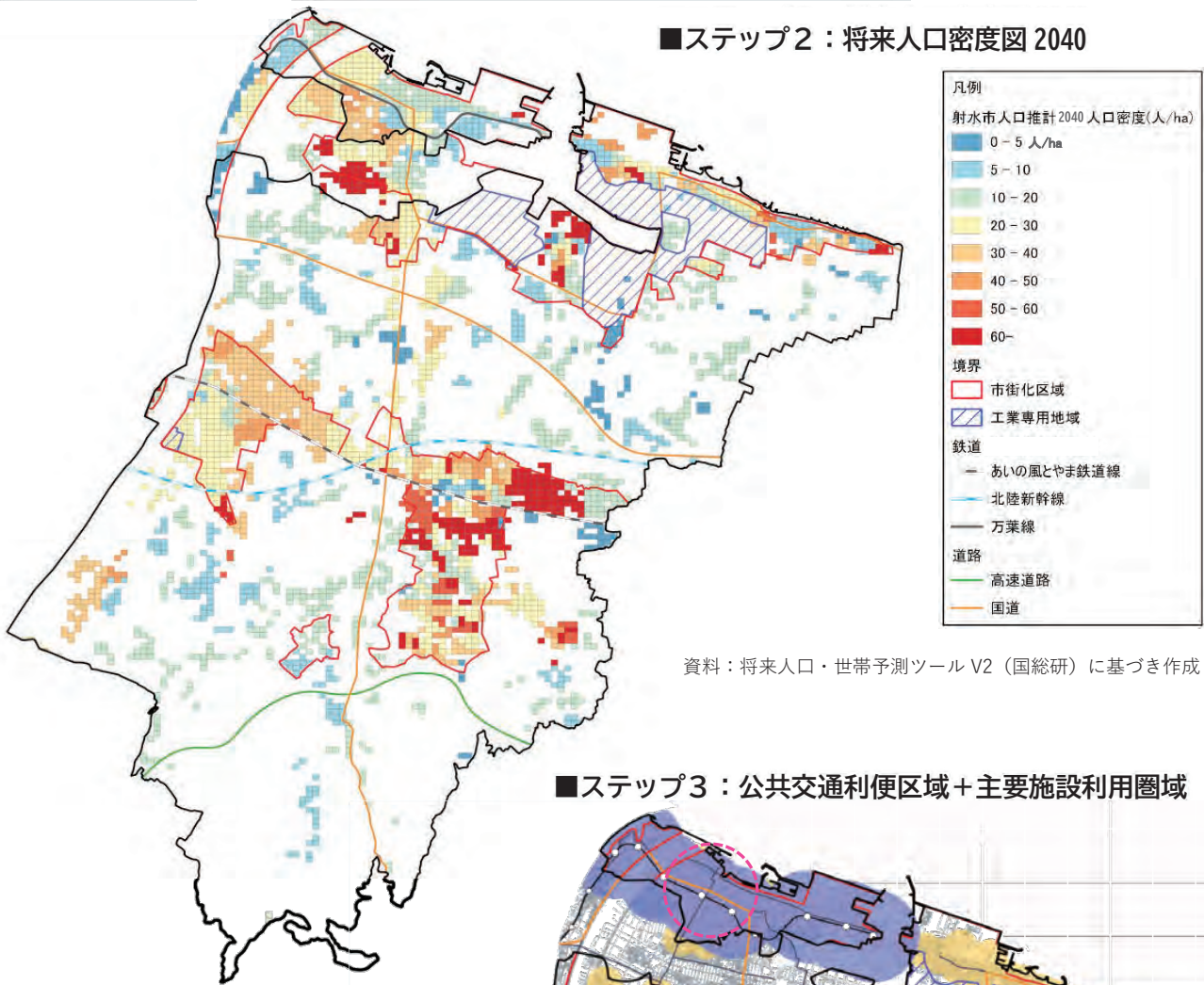


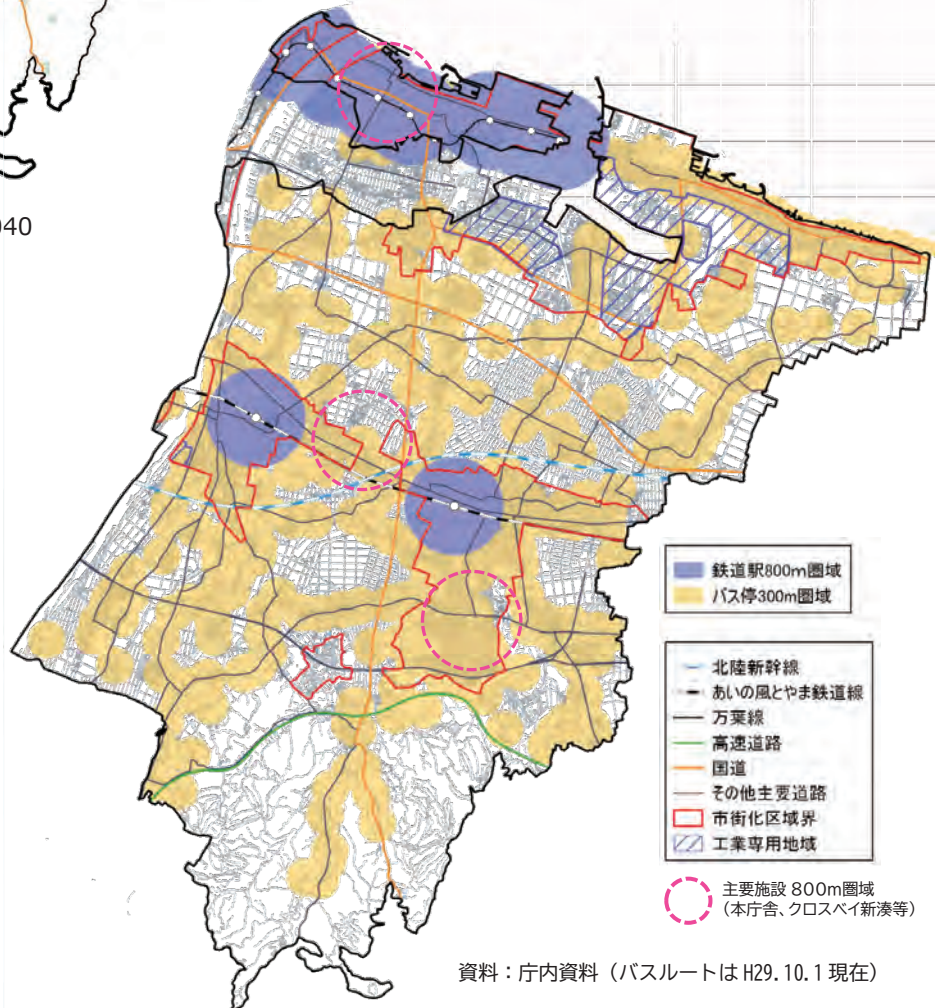
図 33 居住誘導区域設定の検討フロー

■ステップ2：将来人口密度図 2040



資料：将来人口・世帯予測ツールV2（国総研）に基づき作成

■ステップ3：公共交通利便区域+主要施設利用圏域



資料：庁内資料（バスルートはH29.10.1現在）

図 34 将来人口密度図 2040

図 35 公共交通利便区域+主要施設利用圏域

■ステップ4：区域界の設定_クロスバイ新湊周辺地区～放生津周辺地区、庄西周辺地区、市民病院周辺地区、海老江・片口・七美周辺地区

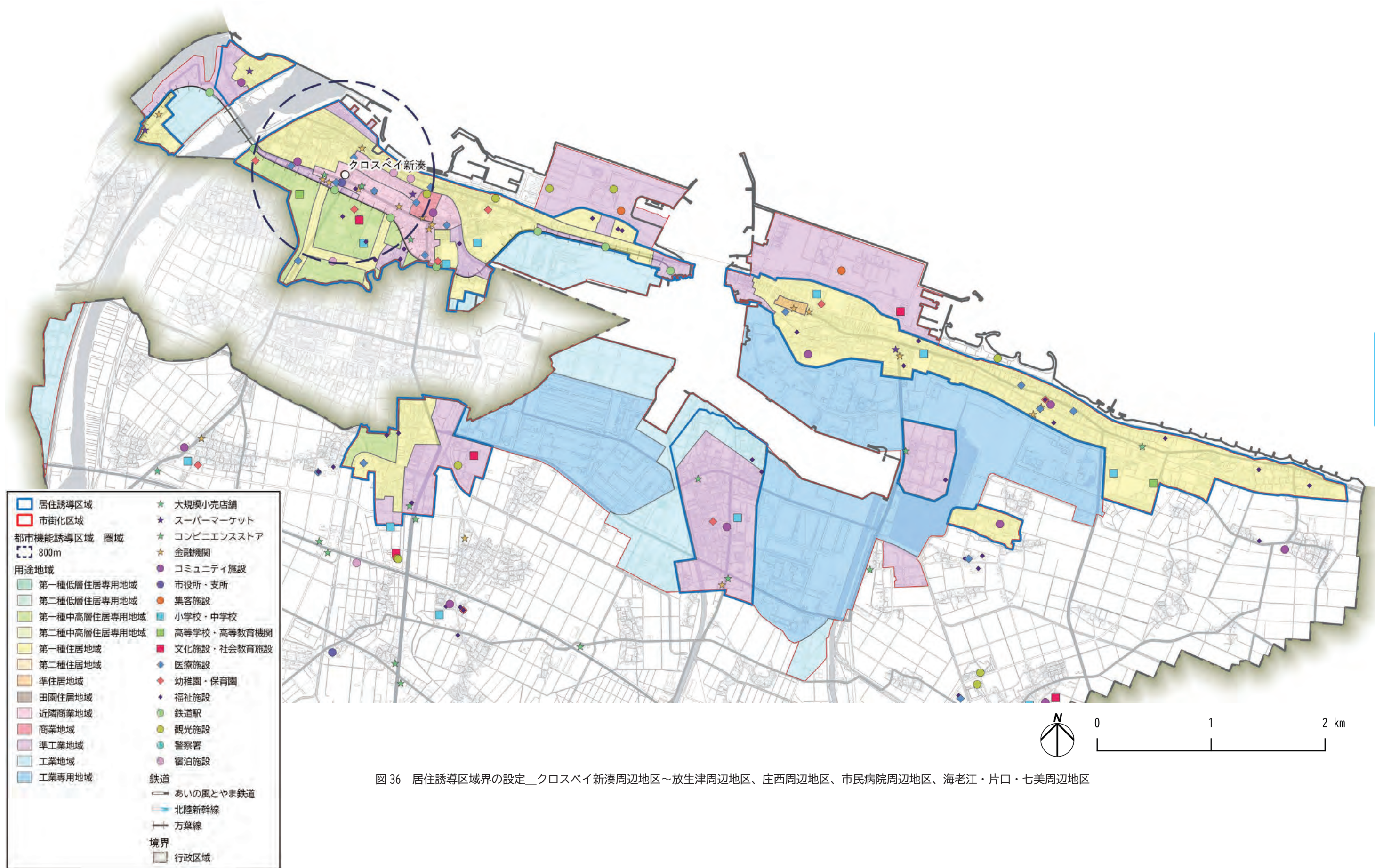


図 36 居住誘導区域界の設定_クロスバイ新湊周辺地区～放生津周辺地区、庄西周辺地区、市民病院周辺地区、海老江・片口・七美周辺地区

■ステップ4：区域界の設定_小杉駅周辺地区～太閤山地区、本庁舎周辺地区～越中大門駅周辺地区

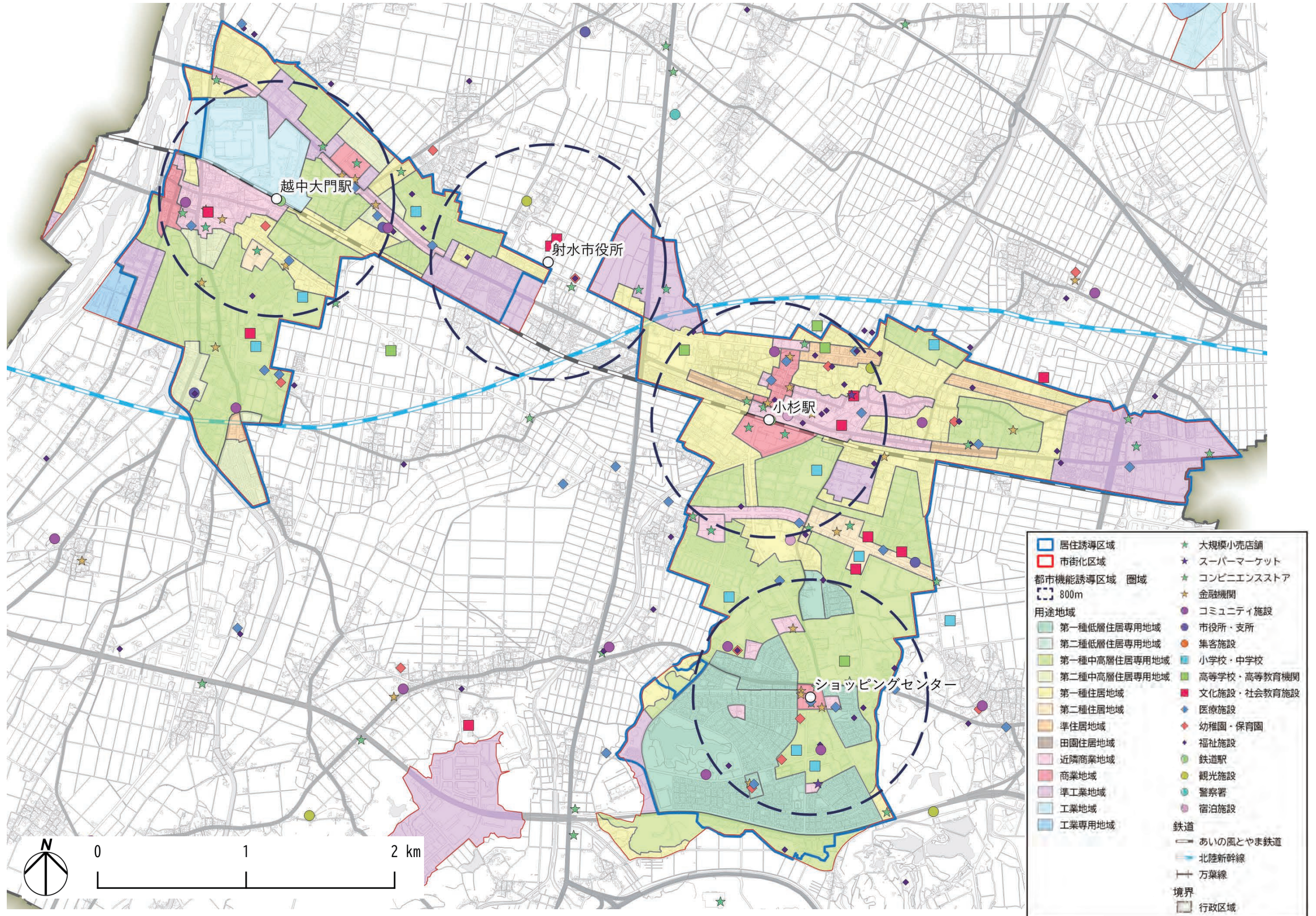


図 37 居住誘導区域界の設定_小杉駅周辺地区～太閤山地区、本庁舎周辺地区～越中大門駅周辺地区

2. 都市機能誘導区域

(1) 都市機能誘導区域設定の方向性

国の方針及び市マスタープランの都市拠点の位置づけ等を踏まえ、都市機能誘導区域を設定する拠点（エリア）を以下のように設定します。

表3 都市機能誘導区域となる拠点（エリア）の設定

区分の分類		位置づけ
市街化区域	都市機能誘導区域	都市中核拠点1 【クロスバイ新湊周辺地区】 港町としての豊かな歴史・文化や自然の資産を生かした本市の観光交流の拠点として、多様な交流が生まれる賑わいのある拠点形成を図る区域。また、防災・減災対策を強化し、住み続けられる居住環境の充実を図る区域。
		都市中核拠点2 【小杉駅及び本庁舎周辺地区】 都市の中核的な公共施設の集積を図るとともに、商業、文化・教育、交流等の多様な都市機能と居住の集積を図り、利便性が高く賑わいのある拠点形成を図る区域。また、小杉駅の交通結節機能のアクセス性を生かし、周辺拠点との連携を図る区域。
		地域居住拠点1 【越中大門駅周辺地区】 既存の福祉や子育て等の生活支援サービス機能が集積する居住拠点として環境整備を推進する区域。また、越中大門駅の交通結節機能のアクセス性を生かし、周辺拠点との連携を図る区域。
		地域居住拠点2 【太閤山地区】 現在の良好な住宅市街地の維持・充実を図りながら、人口集積に応じた生活サービス機能の充実を図る区域。また、周辺の文教施設等との連携を図りながら、コミュニティの活性化など地区の再生を推進する区域。
	居住誘導区域	日常の暮らしを支える生活支援サービス機能や公共交通が身近にあり、便利に暮らすことができるよう、居住の促進を図る区域。
誘導区域外市街地	工業専用地域や災害危険区域等の居住が制限されている区域。	

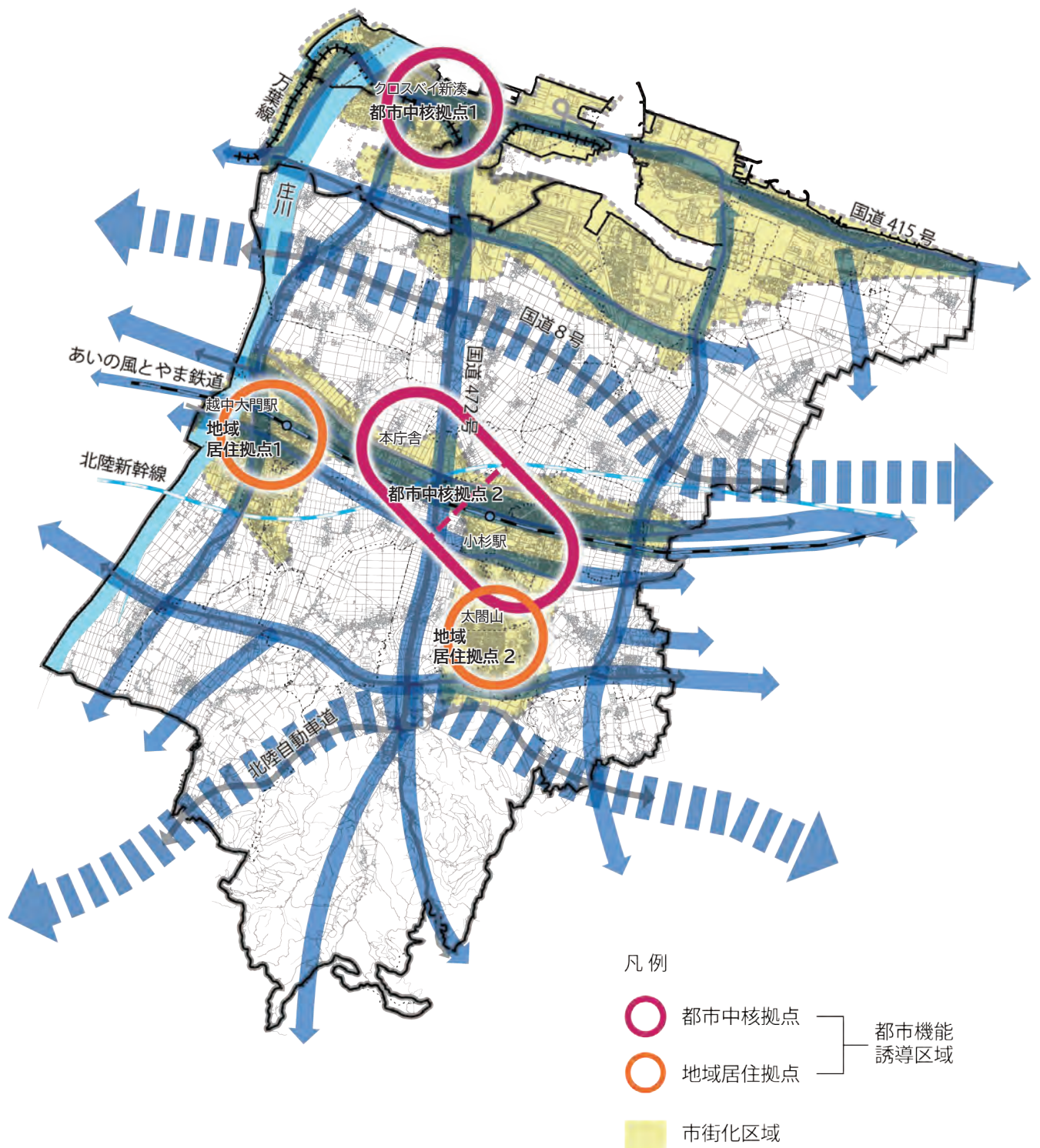


図 38 都市機能誘導区域配置の基本イメージ

(2) 都市機能誘導区域設定

国の区域に関する考え方、本市の立地適正化に関する基本方針及び目指すべき将来都市像（エリアや拠点の位置づけ）を踏まえ、都市機能誘導区域の設定を行います。具体的な区域の範囲設定においては、以下の点について留意しながら、区域設定を行います。

- ① 鉄道駅や主要公共施設等を中心に歩いて移動できる範囲を設定
- ② 店舗や医療施設等の生活利便施設の立地状況、主要な公共施設の分布状況を踏まえて設定
- ③ 現在取り組んでいる、または今後予定している施策・事業を推進する範囲を設定
- ④ 土地利用規制や道路・河川等の地形地物など、地域の実情を踏まえて区域を設定 など



◎基本的には、市マスタープランの「都市中核拠点」(クロスバイ新湊周辺、小杉駅及び本庁舎周辺)と「地域居住拠点」(越中大門駅周辺、太閤山地区)の2拠点4地区への区域設定を行う。

以下の区域設定の検討フローに基づき、都市機能誘導区域の設定を行います。

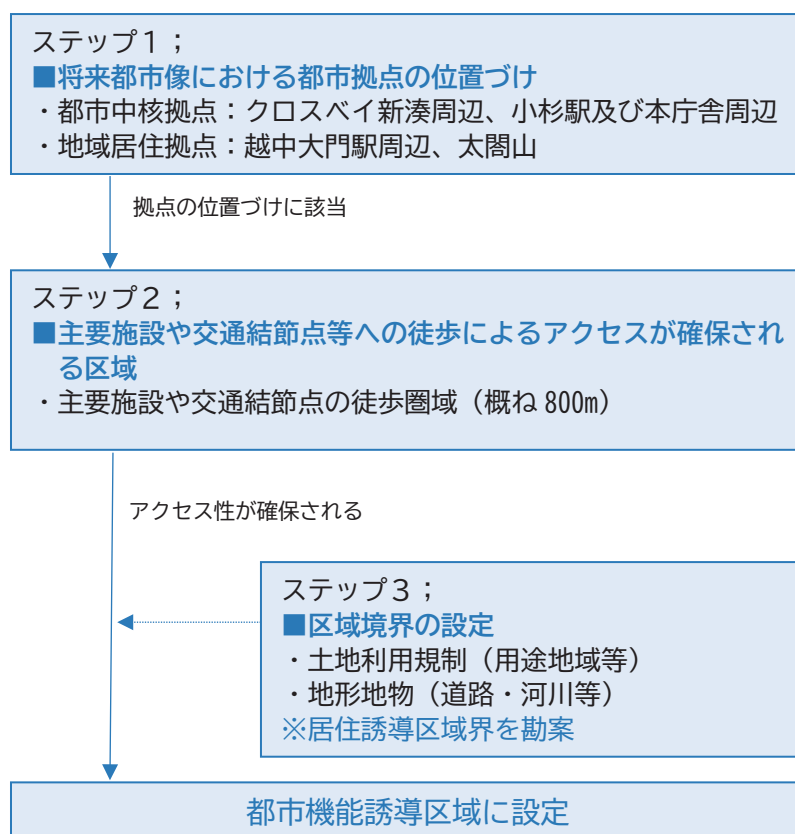


図 39 都市機能誘導区域設定の検討フロー

■ステップ2：公共交通利便区域+主要施設徒歩圏

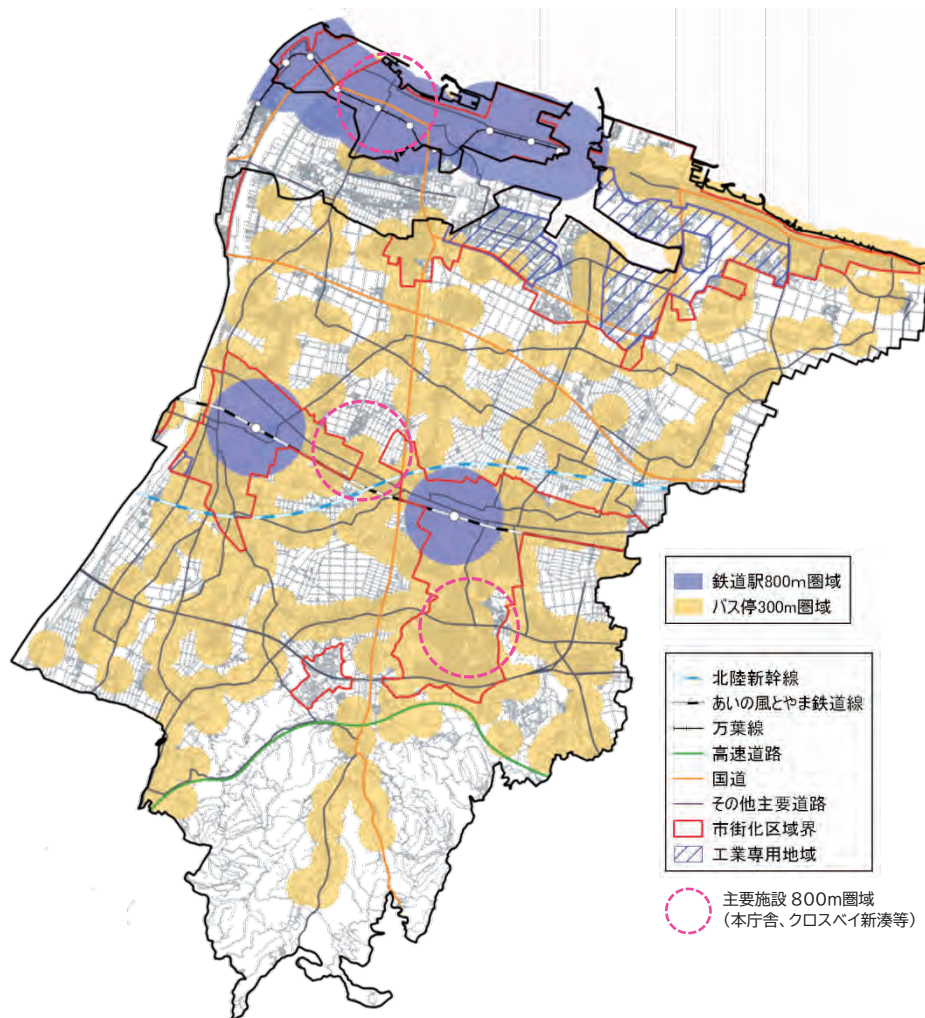


図 40 公共交通利便区域+主要施設徒歩圏

■ステップ3：区域界の設定_クロスバイ新湊周辺地区

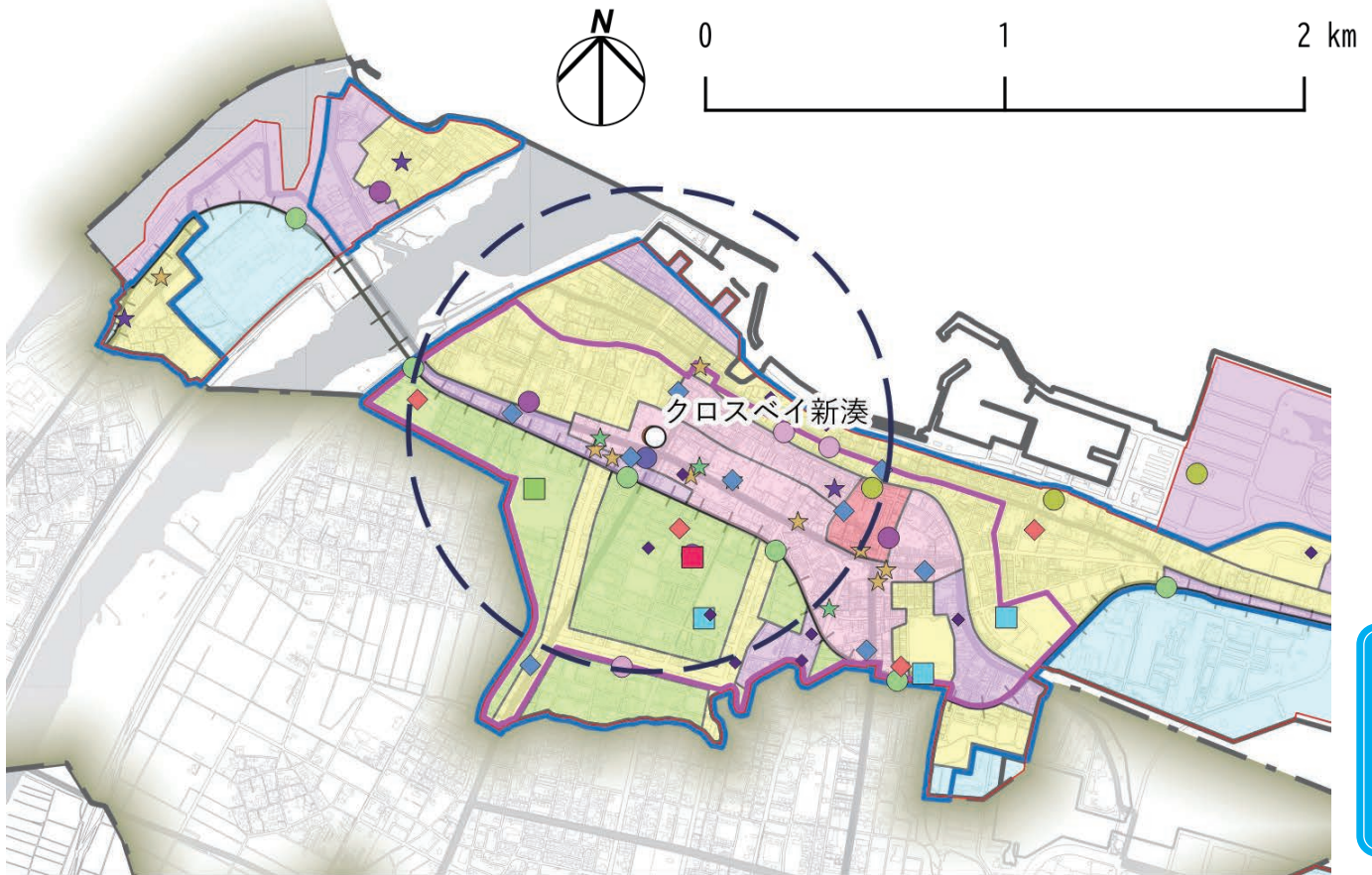


図 41 都市機能誘導区域界の設定_クロスバイ新湊周辺地区



■ステップ3：区域界の設定 小杉駅周辺地区～太閤山地区、本庁舎周辺地区、越中大門駅周辺地区

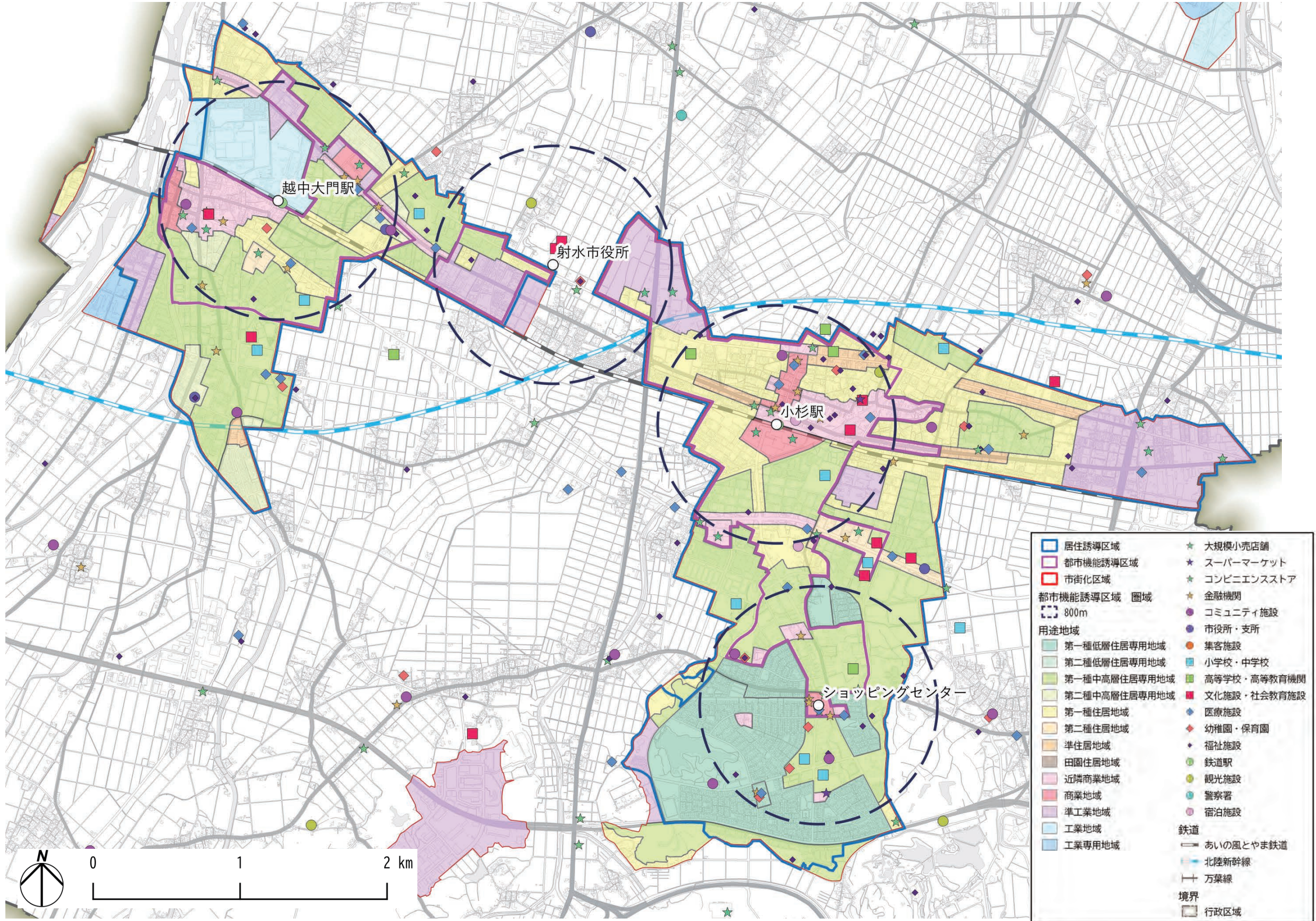
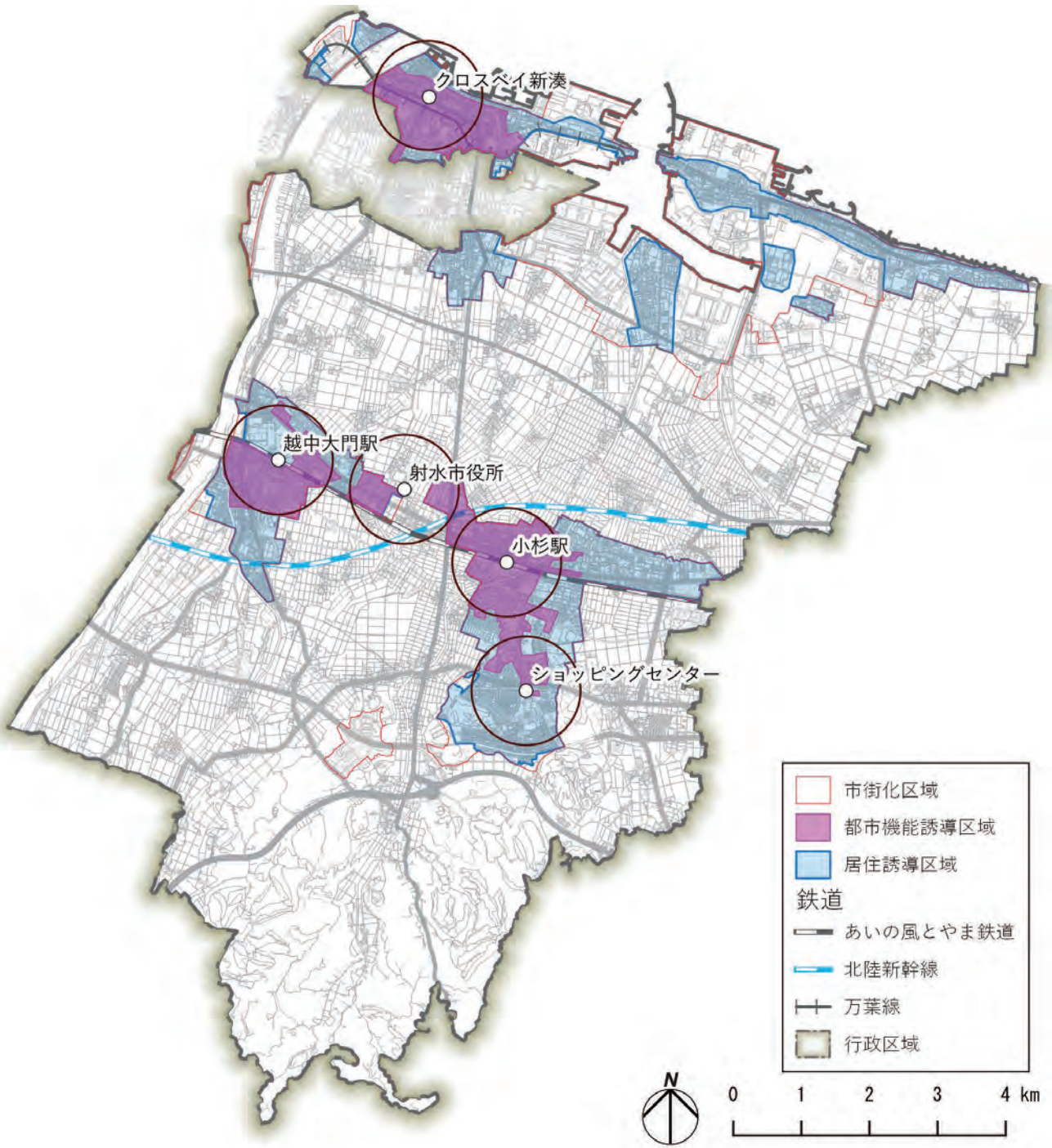


図 42 居住誘導区域界の設定_小杉駅周辺地区～太閤山地区、本庁舎周辺地区、越中大門駅周辺地区

(3) 居住誘導区域、都市機能誘導区域の設定図



〔居住誘導区域〕 の面積と人口
 ○面積：1,770.5ha (市街化区域の 65%)

〔都市機能誘導区域〕 の面積と人口
 ○面積：605.2ha (市街化区域の 22%)

図 43 居住誘導区域、都市機能誘導区域の設定図

3. 誘導施設

(1) 誘導施設設定の考え方

誘導施設設定に関する国の考え方を踏まえ、本市の都市機能誘導区域ならびに施設特性から、維持・誘導を図る施設の位置づけを行います。

① 施設特性による区分

誘導施設の位置づけにあたっては、「地域の特性を活かした魅力を増進する施設」及び「都市機能誘導区域及び周辺地域の暮らしの安心と利便を支える施設」の観点に基づき、誘導施設の位置づけを行います。

② 現状保全と機能強化

新たに誘導する（現状では立地していない）施設だけでなく、現状立地している施設についても、その維持・増進を図る観点から位置づけを行います。

また、既存施設の集約化、複合化、機能強化等の維持・改修も含みます。

(2) 誘導施設の設定

誘導施設設定の考え方、施設特性による区分、また施設の現状立地の状況等を踏まえながら誘導施設の設定を行います。

表3 誘導施設の設定方針

機能	施設	配置の考え方 【設定の方向性】	誘導区域位置付け	都市中核拠点1	都市中核拠点2 ・地域居住拠点2	都市中核拠点2	地域居住拠点1
				クロスバイ新湊周辺地区	小杉駅周辺地区 ～太閤山地区	市庁舎周辺地区	越中大門駅周辺地区
				現状立地	現状立地	現状立地	現状立地
行政機能	市役所本庁	現状の立地を踏まえ、誘導施設には位置づけない。	—	×	×	×	×
	市役所分庁舎、地区センター等	各地域への配置が必要な施設であり、現状の立地も踏まえ、誘導施設には位置づけない。	—	○	○	○	○
コミュニティ機能	公民館	主に地域住民が利用する施設し、各地域に配置されるべき施設であることから、誘導施設には位置づけない。	—	○	○	○	○
福祉機能	健康・福祉拠点施設 (保健センター、福祉センター等)	市全域及び広域がサービス提供区域であり、公共交通の利便性の高い拠点地区への配置が望まれる施設であるが、地域バランス等が考慮された現状の立地を踏まえ、誘導施設には位置づけない。	—	○	○	×	○
	高齢者福祉施設(地域包括支援センター、デイサービス等)	周辺地域を含めた生活の利便性を高め、拠点性の維持向上に資する施設として、誘導施設に位置づける。 【福祉の指導、相談など総合的な窓口や活動の拠点となる施設】	◎	○	○	×	○
	サービス付き高齢者向け住宅	公共交通の利便性の高い拠点地区への配置が望まれる施設であることから、誘導施設に位置づける。 【各拠点の介護等のサービスを増進する施設】	◎	×	○	×	×
子育て機能	保育所、幼稚園、認定こども園	主に近隣の地域住民が利用する施設であり、各地域への配置が望ましい施設であることから、誘導施設には位置づけない。	—	○	○	○	○
	子育て支援施設(子育て支援センター、児童館等)	拠点性の維持向上に資する施設として、現状の立地も踏まえ、誘導施設に位置づける。 【子育てに必要な活動の拠点となる施設】	◎	○	○	×	○
商業機能	大型小売店舗(店舗面積10,000㎡以上の施設)	大型の商業複合施設等は、現状立地を考慮し誘導施設には位置づけない。	—	×	○	×	×
	食品スーパー、ドラッグストア(店舗面積1,000㎡以上の施設)	生鮮三品を取り扱うスーパーマーケットは日常生活に欠かせない施設であり、各地域の生活利便性を維持する観点から、誘導施設には位置づけない。	—	○	○	○	○
	コンビニエンスストア	主要道路沿道等を中心に立地が図られる施設であることから、誘導施設には位置づけない。	—	○	○	○	○

機能	施設	配置の考え方 【設定の方向性】	誘導区域位置付け	都市中核拠点1	都市中核拠点2 ・地域居住拠点2	都市中核拠点2	地域居住拠点1
				クロスバイ新湊周辺地区	小杉駅周辺地区 ～太閤山地区	市庁舎周辺地区	越中大門駅周辺地区
				現状立地	現状立地	現状立地	現状立地
医療機能	総合病院	市全域及び広域がサービス提供区域であり、公共交通の利便性の高い拠点地区への配置が望まれる施設であるが、地域バランスや公共交通のアクセス性等が考慮された現状の立地を踏まえ、誘導施設には位置づけない。	—	×	×	×	×
	病院、診療所	周辺地域を含めた生活の利便性を高め、拠点性の維持向上に資する施設として、誘導施設に位置づける。 【日常的な診療を受ける拠点となる施設】	◎	○	○	×	○
金融機能	銀行、信用金庫	現状立地を踏まえ、今後もその拠点性を維持するための施設ではあるが、誘導施設には位置づけない。	—	○	○	×	○
	郵便局、JA、ATM等	サービス提供区域は主に地域となる施設であり、誘導施設には位置づけない。	—	○	○	○	○
教育文化機能	小学校、中学校	地域の人口動向等を踏まえ、市全域でのバランス等も考慮しながら、適切に配置を図る施設であることから、誘導施設には位置づけない。	—	○	○	×	○
	高等学校、高等教育機関	高等教育機関については、現状の立地を踏まえ、誘導施設には位置づけない。	—	○	○	×	×
	文化施設、社会教育施設等	市全域がサービス提供区域となり、公共交通の利便性の高い拠点地区への配置が望まれる施設であることから誘導施設に位置づける。 【地域の特性を活かした魅力を増進する施設】	◎	○	○	×	○

凡例：現状立地

「○」誘導区域内に立地している施設

「×」誘導区域内に立地していない施設

凡例：誘導施設

「◎」各拠点のターゲットや目標実現に向けて戦略的に誘導する施設（届出対象の対象として誘導）

「—」各地域に必要な機能として、誘導施設には位置づけない施設

4. 届出制度

届出制度は、都市機能誘導区域外における誘導施設の整備や居住誘導区域外における宅地開発等の動きを把握するための制度です。

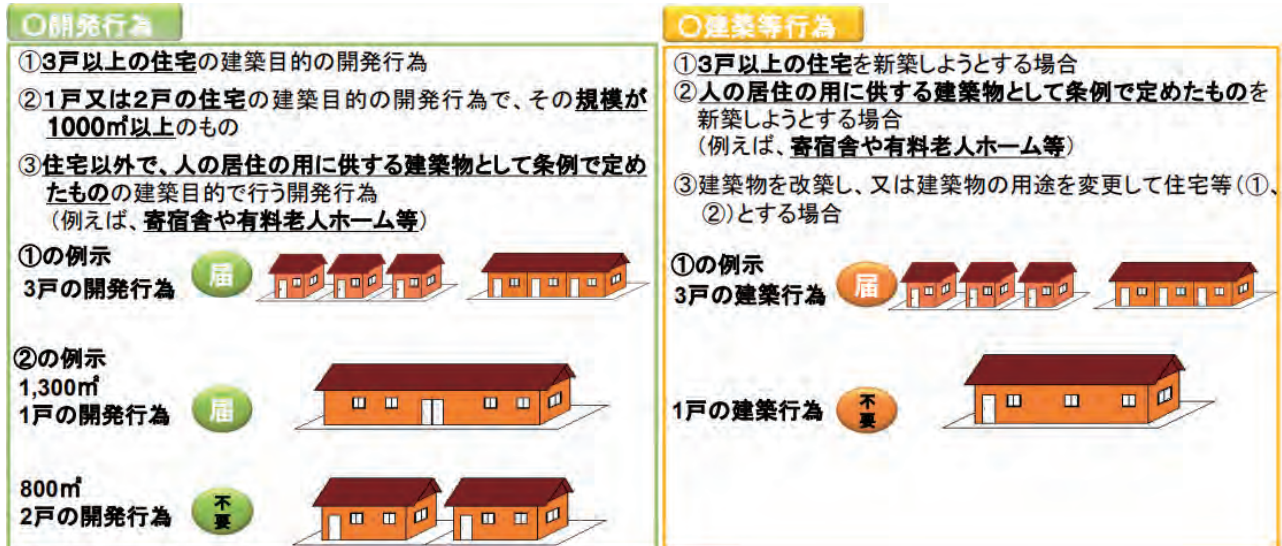
都市再生特別措置法の規定に基づき、居住誘導区域外、都市機能誘導区域外となる区域では、一定規模以上の住宅の建築行為又は開発行為、そして誘導施設を有する建築物の建築行為又は開発行為を行おうとする場合、着手する30日前までに市への届出が義務付けられています。

また、都市機能誘導区域内において誘導施設の休廃止をしようとする場合にも、休廃止しようとする日の30日前までに市への届出が義務付けられています。

① 居住誘導区域外で届出が必要となる行為

居住誘導区域外の区域で一定規模以上の住宅開発等を行おうとする場合には、原則として、市長への届出が義務付けられています。

開発行為	建築行為
① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為 ② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のも ③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為（寄宿舍や有料老人ホーム等）	① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合 ② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合（寄宿舍や有料老人ホーム等） ③ 建築物を改築し、または建築物の用途を変更して住宅等（①、②）とする場合



出典：国土交通省資料

図 44 居住誘導区域外で届出が必要となる行為

② 都市機能誘導区域外で届出が必要となる行為

都市機能誘導区域外の区域で、誘導施設を整備しようとする場合には、原則として、市長への届出が義務付けられています。

開発行為	建築行為
・ 誘導施設を有する建築物の開発行為を行おうとする場合	① 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合 ② 建築物を改築して誘導施設を有する建築物とする場合 ③ 建築物の用途を変更して誘導施設を有する建築物とする場合

③ 都市機能誘導区域内で届出が必要となる行為

都市機能誘導区域内で、誘導施設を休止又は廃止しようとする場合には、市長への届出が義務付けられています。

なお、都市再生特別措置法の規定では、区域外での建築又は開発（届出の行為）が、誘導区域内での立地誘導を図る上で支障があると認められるとき、市は協議・調整の上、勧告等の必要な措置を行うことができることとされ、都市計画運用指針では、その判断は市町村が適切に判断することとされていることから、市における助言・勧告の基準案の作成について検討を進めます。



1. 居住誘導に係る施策

(1) 施策展開の基本的な考え方

居住誘導区域は、人口減少が進むと予想される中、一定のエリアにおいて生活サービスやコミュニティが持続できるよう、人口密度の維持を図っていくために居住を誘導していく区域となることから、各居住地の立地の特性を踏まえ、良好な居住環境の保全・創出を図るとともに、様々なライフステージやライフスタイルに対応する居住地の整備、公共公益施設等による生活サービス機能の充実などにより、安心して住み続けることができる居住地づくりを推進します。

このような施策展開の基本的な考え方を踏まえ、居住誘導に係る施策の体系を以下のように設定します。

1 居住誘導区域における住環境の魅力向上

買物や交通などの暮らしを支える身近な日常生活サービス機能をはじめ、医療、介護、福祉、子育て、公園・緑地など様々な居住を支える機能の充実を図り、居住誘導区域における住環境の魅力を高めていきます。また、適正なインフラの整備と維持管理、バリアフリー化の推進等により、外国人、高齢者及び障がいのある人等、誰もが安心して住みやすい住環境の形成を図ります。

1-1 日常的な生活利便施設の立地促進

1-2 良質な緑や景観のある居住環境の整備

1-3 良好な地域コミュニティ形成の促進

2 安全性・利便性の高い居住地の整備と移転の促進

居住誘導区域における良好な居住地の整備を促進するとともに、災害リスクが高い区域における居住者に対して、安全性と利便性を確保していく居住誘導区域への移転に係る支援について総合的に検討を進めます。また、利便性の高い街なかへの居住・住み替えに係る支援についても検討を進めます。

2-1 若者・子育て世代が魅力を感じる住宅地の供給

2-2 災害リスクの高いエリアからの移転支援

3 良好な住宅ストックの形成と住み替えの円滑化の促進

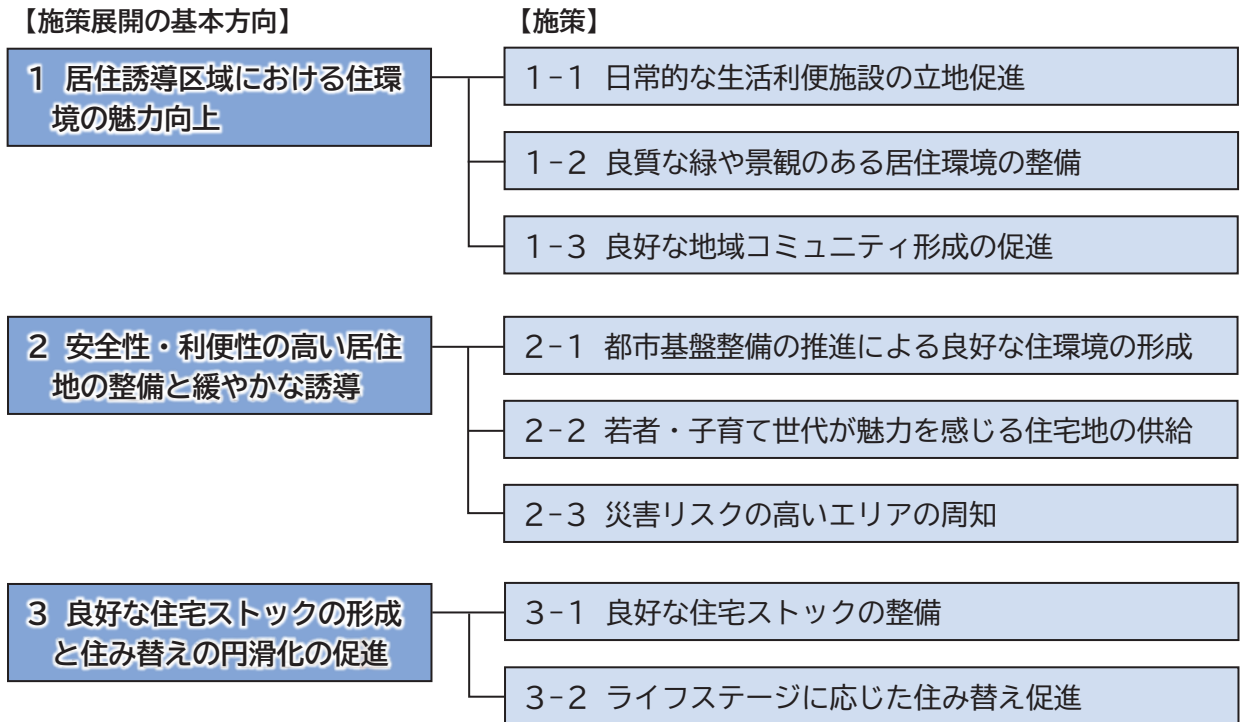
耐久性等に優れた住宅、環境共生や省エネに配慮した住宅、人にやさしい住宅など、人と環境が調和した良質な住宅ストックの形成を促進します。

また、既存住宅ストックの積極的な活用を促進しながら、子育て世代や高齢者など、それぞれのライフスタイルやライフステージに応じて、住宅や住宅地を選択しやすくなるよう、住み替え行動の円滑化を図るとともに、多様な世代が共生する居住地・コミュニティづくりを推進します。

3-1 良好な住宅ストックの整備

3-2 ライフステージに応じた住み替え促進

(2) 施策の体系



(3) 施策と主な取組

施策の概要と主な取組について、以下に整理します。

1. 居住誘導区域における住環境の魅力向上

施策1-1	日常的な生活利便施設の立地促進
主な実施地域	居住誘導区域（市全域）
施策の概要	○居住地域での生活利便施設の維持を図る。地域特性を踏まえつつ、地域の生活に必要な施設の立地誘導を図る。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・施設立地支援の検討 ・運営支援の検討

施策1-2	良質な緑や景観のある居住環境の整備
主な実施地域	居住誘導区域（市全域）
施策の概要	○居住地域における、身近な公園緑地の維持・改善を図る。地域の住民ニーズへの対応に留意しながら、利活用されやすい施設整備と利用促進を図る。居住地の特性を踏まえた住宅の緑化を推進し、緑豊かな居住環境の形成を図る。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・公園緑地再編事業 ・公園施設等長寿命化事業 ・民間提案制度を活用した公園緑地の賑わい創出 ・Park-PFI 事業 ・街並みの景観形成

施策1-3	良好な地域コミュニティ形成の促進
主な実施地域	居住誘導区域（市全域）
施策の概要	○人口減少、少子高齢化が進む中での、持続性のある地域コミュニティのあり方について検討を進める。多文化共生や福祉等の関係分野と連携しながら、地域コミュニティの維持や活性化に向けた取組の充実を図る。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・地域コミュニティ活性化支援事業 ・地域包括ケアシステム推進事業 ・コミュニティ内への大学生の居住促進（太閤山地区） ・多文化共生まちづくり交流会の実施

2 安全性・利便性の高い居住地の整備と緩やかな誘導

施策2-1	都市基盤整備の推進による良好な住環境の形成
主な実施地域	居住誘導区域（市全域）
施策の概要	○引き続き、街路整備、下水道整備、密集市街地整備等の都市基盤整備及び農業用基幹水利施設機能保全事業等を計画的に推進し、災害に強い安全で快適な住環境の形成を図る。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・街路整備事業 ・下水道整備事業 ・密集市街地整備事業 <ul style="list-style-type: none"> -狭隘道路整備事業 -共同建替え支援事業

施策2-2	若者・子育て世代が魅力を感じる住宅地の供給
主な実施地域	居住誘導区域（市全域）*特に災害リスクが低いエリア
施策の概要	○地域の人口の維持、年代構成のバランスの取れたコミュニティ形成等を目指し、若者・子育て世代を主なターゲットとした居住・定住の促進を図る。子育てがしやすい住宅地の供給、住環境の整備、地域における子育て支援機能の充実を推進する。また、住宅取得等に係る支援の充実を図る。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・若者住宅取得等支援事業 ・同居住宅リフォーム等支援事業 ・若者・子育て世帯向け住宅地開発の誘導（*低未利用地の計画的な開発） ・子育て支援施設・サービスの充実

施策2-3	災害リスクの高いエリアの周知
主な実施地域	居住誘導区域（市全域）*居住誘導区域外の災害リスクの高いエリア
施策の概要	○浸水域、河川崩壊危険区域等の災害リスクが高い区域に対する周知を行い将来的に移転支援の可能性も含めて検討を行う。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・開発許可制度の適切な運用 ・移転支援事業の検討（助成等） ・受け皿住宅地の整備の検討

3 良好な住宅ストックの形成と住み替えの円滑化の促進

施策3-1	良好な住宅ストックの整備
主な実施地域	居住誘導区域（市全域）
施策の概要	○耐久性の高い住宅、環境共生や省エネに配慮した住宅、人にやさしい住宅などの良質な住宅の普及、住宅ストックの形成を図る。居住の受け皿として、また居住環境の保全の観点から、戸建て住宅ストックの流通を促進するとともに、空き家の活用を促進する。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・良質住宅（高耐久、環境共生、バリアフリー等）整備支援事業（助成） ・空き家活用促進事業 （空き家バンク、リノベーション、移住体験、マッチング等） ・リフォーム支援事業（助成） ・貸出側に対する支援事業（意識啓発、助成）

施策3-2	ライフステージに応じた住み替え促進
主な実施地域	居住誘導区域（市全域）
施策の概要	○子育て世代や高齢者等のライフスタイルやライフステージに応じて、居住の選択が広がるよう、居住誘導区域内の既存住宅の活用と転居に関わる支援の充実を図り、住み替え行動の円滑化を促進する。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・住み替え支援事業 ・空き家活用促進事業 （空き家バンク、リノベーション、移住体験、マッチング等） ・高齢者対応型住宅の整備促進

2. 都市機能誘導に係る施策

(1) 施策展開の基本的な考え方

本市の都市活動の中心的な役割を担う、都市中核拠点のクロスベイ新湊周辺、小杉駅周辺、本庁舎周辺、ならびに地域居住拠点の越中大門駅周辺、太閤山の都市拠点においては、各拠点の方向性を踏まえた都市機能の維持・充実を図るとともに、都市拠点としての魅力と賑わいの向上を図ります。

このような施策展開の基本的な考え方を踏まえ、都市機能誘導に係る施策の体系を以下のように設定します。

1 都市拠点の魅力と賑わいの向上（新湊周辺地区、小杉駅周辺地区、市庁舎周辺地区を中心に）

新湊周辺地区、小杉駅周辺地区、市庁舎周辺地区においては、公共交通の結節機能や公共施設の集積等を活かし、各地区の特性を踏まえた一層の都市機能の充実を図り、本市の活性化を牽引する都市拠点としての強化を図ります。また、都市機能の集積を阻害する要因ともなる空き家・空き地の有効活用の促進を図ります。

1-1 鉄道駅を中心にした魅力向上

1-2 賑わいと交流を生み出す（多様な）施設の立地促進

1-3 居心地が良く歩きたくなるまちなか環境の整備

1-4 賑わい創出の担い手に対する環境整備

2 暮らしを支える都市機能の維持・充実（越中大門駅周辺地区、太閤山地区を中心に）

越中大門駅周辺地区、太閤山地区においては、周辺地域を含めて、主に暮らしの快適性や利便性を支える都市拠点として、主に商業・医療・高齢者福祉などの都市機能の維持・充実を図ります。

2-1 基幹的な生活サービス施設の立地促進

2-2 空き家・空き地対策の推進

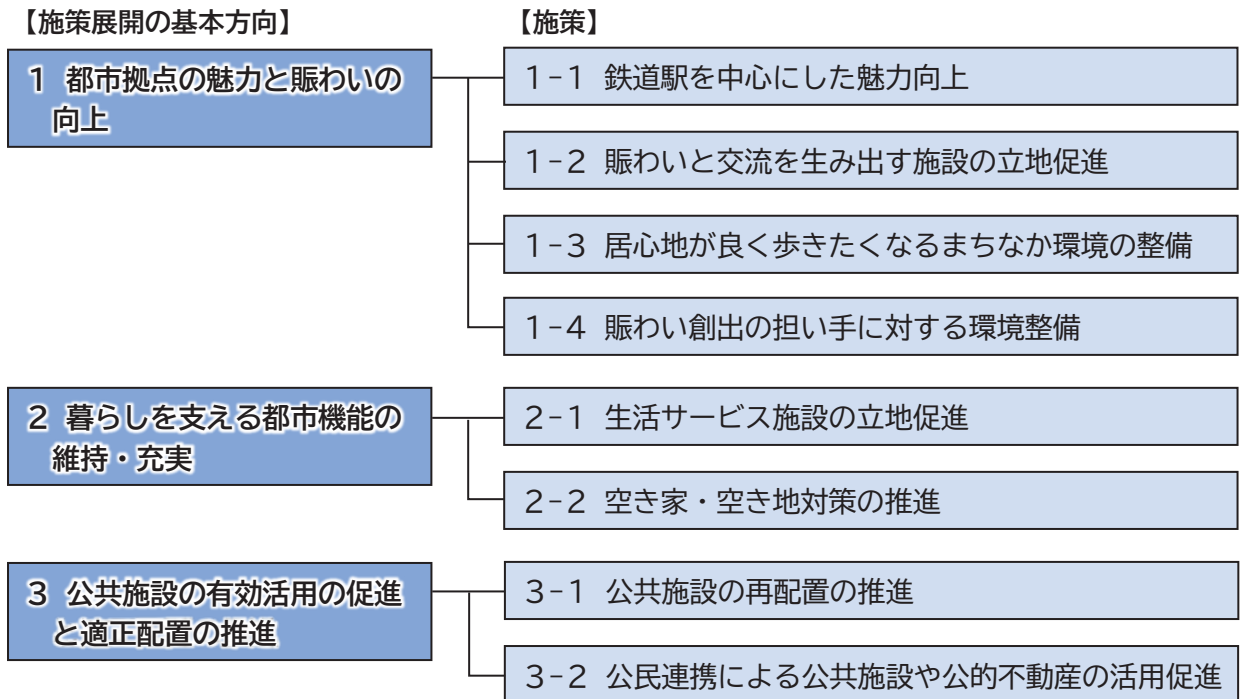
3 公共施設の有効活用の促進と適正配置の推進

民間事業者とも連携を図りながら、遊休化した公共施設や未利用の市有地などの有効活用を推進し、市民サービスの向上と地域経済の活性化を目指します。また、このような取組により、市の財政負担の軽減を図っていきます。

3-1 公共施設の再配置の推進

3-2 公民連携による公共施設や公的不動産の活用促進

(2) 施策の体系



(3) 施策と主な取組

施策の概要と主な取組について、以下に整理します。

1 都市拠点の魅力と賑わいの向上

施策1-1	鉄道駅を中心にした魅力向上
主な実施地域	小杉駅周辺、越中大門駅周辺、クロスベイ新湊周辺
施策の概要	○都市の中核拠点となる小杉駅周辺においては、駅を中心に、商業、文化・教育、子育て支援、交流、学習支援、交通等の多様な都市機能の集積と充実を図るとともに、周辺の商店街と連携し、駅を中心とした回遊性を高め、本市の賑わい拠点としての機能強化を促進する。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・小杉駅周辺整備事業（駅サービス機能強化、交通結節機能強化、駅前広場等） ・学生の学び、交流の場整備 ・バリアフリー化整備の推進 ・駅周辺の賑わいと回遊性を高める取組の推進

施策1-2	賑わいと交流を生み出す施設の立地促進
主な実施地域	小杉駅周辺～太閤山、市庁舎周辺、越中大門駅周辺、クロスベイ新湊周辺
施策の概要	○各都市拠点の性格に応じて、拠点エリアにおける賑わいと交流を促進し、エリア及び都市の価値と持続性を高めて施設の立地を促進していく。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・誘導施設の立地・整備に対する支援（国等の都市機能整備に関する支援制度の周知・活用）

施策1-3	居心地が良く歩きたくなるまちなか環境の整備
主な実施地域	小杉駅周辺～太閤山、クロスベイ新湊周辺
施策の概要	○都市拠点中心部の賑わいを面的に広げていくために、民間による賑わい施設の配置との連携を図りながら、各施設をつなぐ歩行者空間、サインやファニチャー等の整備により、居心地が良く歩きたくなるまちなか環境の形成を促進する。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者空間整備事業 ・サイン・ファニチャー等整備事業 ・歩きたくなるまちなか整備に向けた官民連携体制の構築 ・歩行者・自転車ネットワークの充実・整備改善

施策1-4	賑わい創出の担い手に対する環境整備
主な実施地域	小杉駅周辺～太閤山、市庁舎周辺、越中大門駅周辺、クロスベイ新湊周辺
施策の概要	○都市拠点で賑わい創出のために活動する地域、事業者、団体等に対する支援の充実を図るとともに、支援の体制や環境の整備を推進する。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点内の賑わい・交流の形成に向けた官民連携の体制づくり（プラットフォーム構築、賑わい活動支援（助成）、担い手育成等） ・商店街等新規出店支援事業

2 暮らしを支える都市機能の維持・充実

施策2-1	基幹的な生活サービス施設の立地促進
主な実施地域	小杉駅周辺～太閤山、市庁舎周辺、越中大門駅周辺、クロスベイ新湊周辺
施策の概要	○周辺の居住地域を含めた区域での暮らしを支える基幹的な生活サービス施設の立地を促進する。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・施設立地支援の検討 ・運営支援の検討

施策2-2	空き家・空き地対策の推進（*スポンジ化対策の推進）
主な実施地域	小杉駅周辺～太閤山、越中大門駅周辺、クロスベイ新湊周辺
施策の概要	○空き店舗の活用等を促す不動産の流動化を促進し、地域ニーズをとらえた多様な活用を図るなど、空き家・空き地などのスポンジ化対策の推進を図る。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・空き家活用促進事業（空き家バンク、リノベーション、移住体験、マッチング等） ・エリアリノベーションの推進 ・交流広場・駐車場等の整備 ・拠点内の低未利用施設を有効活用しやすい環境整備、体制づくりの推進

3 公共施設の有効活用の促進と適正配置の推進

施策3-1	公共施設の再配置の推進
主な実施地域	小杉駅周辺～太閤山、市庁舎周辺、越中大門駅周辺、クロスベイ新湊周辺
施策の概要	○公共施設等総合管理計画に基づき、民間事業者との連携も検討しながら、公共施設の再配置を図る。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設再配置推進事業（集約化・再配置の推進） ・公共施設の再配置にあたっての民間事業者との連携

施策3-2	公民連携による公共施設や公的不動産の活用促進
主な実施地域	小杉駅周辺～太閤山、市庁舎周辺、越中大門駅周辺、クロスベイ新湊周辺
施策の概要	○低未利用の公共施設等に対する民間提案制度の取組を進め、民間事業者との連携に基づく利活用を促進する。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・民間提案制度の推進（低未利用地の公共施設、市有地の有効活用、トライアル事業の実施等） ・地域主体のエリアマネジメントの推進

3. 公共交通（ネットワーク）に係る施策

(1) 施策展開の基本的な考え方

将来的な人口減少や高齢化等への対応を見据え、市民生活や交通安全、地域経済や観光、健康づくり等の様々なまちづくり分野との連携によるクロスセクター効果を図るほか、庁内関係課のみならず、国、県及び周辺市町並びに鉄道・バス・タクシー事業者等と緊密に連携しながら、将来のまちづくりを見据えた取組の展開を図ります。

また、地域と行政が協働して施策を推進するという観点に立ち、地域の住民や団体等からの支援や協力を得て、過度に自動車に依存せずに、地域の暮らし、賑わい、交流を育む、持続可能な公共交通網の形成を図ります。

このような施策展開の基本的な考え方を踏まえ、公共交通（ネットワーク）に係る施策の体系を以下のように設定します。

1 まちづくりと連携した公共交通網の整備

都市の在り方を踏まえて地域拠点を中心とした公共交通ネットワークの形成を図るとともに、様々な交通モードの接続性の強化や待合環境の充実などにより、誰もが円滑に利用できる交通体系の構築、公共交通利用環境の向上を図ります。

1-1 地域拠点を中心とした交通ネットワークの形成

1-2 複数交通モードの連携と広域移動の確保

1-3 円滑に利用できる交通ターミナル機能の強化

1-4 鉄道・バスの利便性を高める環境整備

2 持続可能な公共交通の仕組みづくり

公共交通の持続性とサービスレベルを確保するため、路線や運行内容、運賃等の見直しなど運行の効率化と併せ、利用者にとって分かりやすく、利用しやすい公共交通環境の整備を推進します。また、収支改善に向けた取組を推進します。

2-1 コミュニティバス・デマンドタクシー運行の最適化

2-2 分かりやすい公共交通案内の提供

3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実

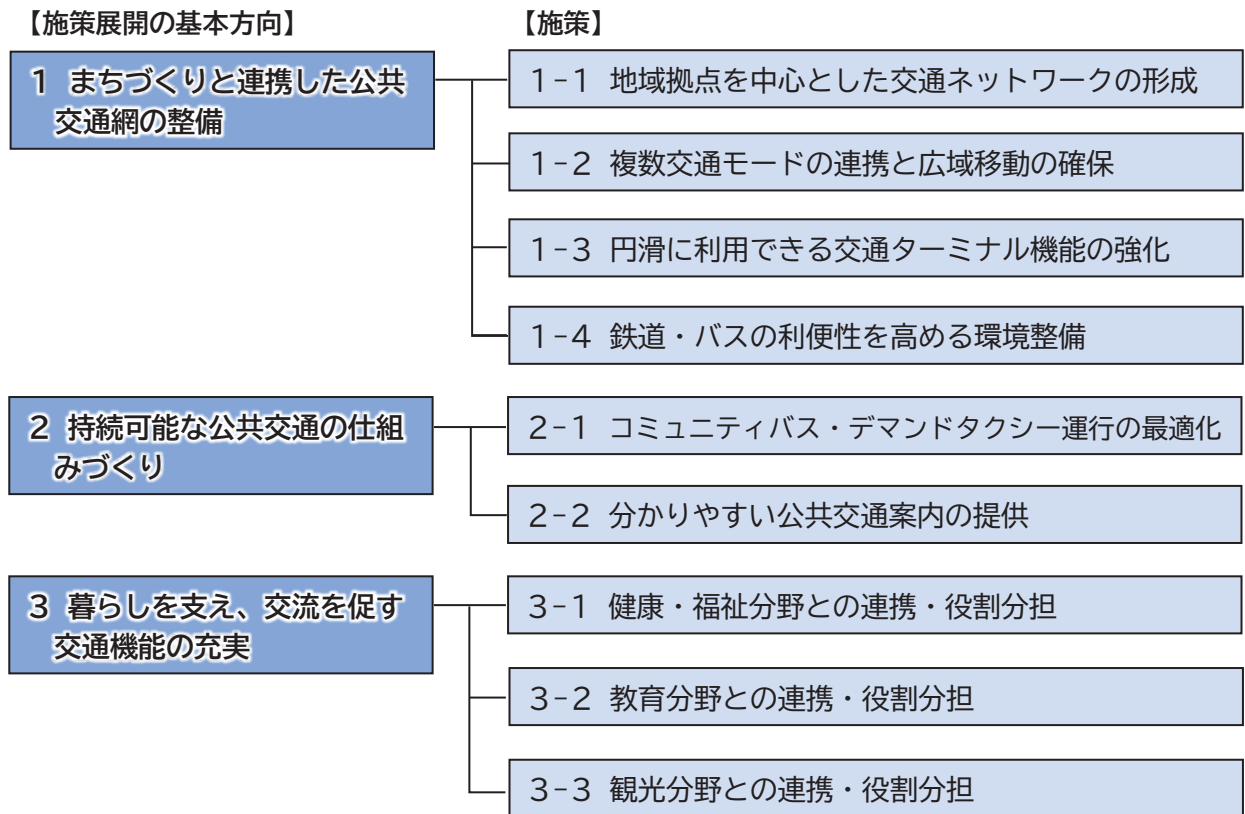
今後、人口減少や高齢化がさらに進んでいく中、健康・福祉や教育、観光など他の分野と連携しながら、様々な交通手段を活用して、通学・通勤、通院・買い物など日常生活の移動手段を確保するとともに、地域内外の交流を促進する施策の展開を図ります。

3-1 健康・福祉分野との連携・役割分担

3-2 教育分野との連携・役割分担

3-3 観光分野との連携・役割分担

(2) 施策の体系



(3) 施策と主な取組

施策の概要と主な取組について、以下に整理します。

1 まちづくりと連携した公共交通網の整備

施策 1-1	地域拠点を中心とした交通ネットワークの形成
主な実施地域	居住誘導区域（市全域）
施策の概要	○本市における移動の玄関口である鉄道駅を中心として、複数の地域拠点間を相互に結ぶ「幹線」と、地域拠点を中心に地域内を巡回する「支線」に機能を分けるとともに、複数の交通機関が容易に乗り継げるような利便性の向上を図る。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・ハブ拠点・乗継拠点の位置づけと幹線軸の形成 ・中央環状路線の検討

施策1-2	複数交通モードの連携と広域移動の確保
主な実施地域	居住誘導区域（市全域）
施策の概要	○複数の交通モードが相互に乗り換えられるよう、ダイヤの改善に継続的に取り組むとともに、乗り継ぎ情報の分かりやすい情報提供や、路線バス・コミュニティバスの役割分担を行い、それぞれの交通機関が有効に機能するような改善を図る。また、バス交通を補完する新たな交通手段の検討を進める。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とコミュニティバスとの連携強化 ・路線バスとコミュニティバスとの役割分担・連携強化 ・グリーンスローモビリティや電気自動車等の導入等の検討（小杉駅周辺～太閤山地区）

施策1-3	円滑に利用できる交通ターミナル機能の強化
主な実施地域	クロスベイ新湊周辺地区、小杉及び本庁舎周辺地区
施策の概要	<p>○ハブ拠点、乗継拠点となる鉄道駅、市民病院、クロスベイ新湊などにおいて、案内情報提供（乗り継ぎダイヤ、接近情報）の提供を行うほか、駅機能の強化策について検討を行う。</p> <p>○小杉駅南北駅前広場での多様な交通手段の乗り継ぎ利便性の向上を図るターミナル機能の整備を行う。</p>
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・ハブ拠点・乗継拠点における乗継・待合環境の充実 ・小杉駅と周辺エリアのシームレスな移動に関する調査研究

施策1-4	鉄道・バスの利便性を高めるための環境整備
主な実施地域	小杉駅及び本庁舎周辺地区、越中大門駅周辺地区
施策の概要	○あいの風とやま鉄道の小杉駅及び越中大門駅並びに万葉線の各駅においては、駐車及び駐輪環境の整備による鉄道利用者の利便性向上に努める。また、駅構内の誘導ブロックの整備・改善やエレベーターの設置などバリアフリー化を図る。また、バス停においては、高齢者、障がい者等がバスを利用しやすい環境づくりのために、バス停のバリアフリー化を検討する。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・パーク・アンド・ライド等を促進する駐車場や駐輪場の確保 ・鉄道線の老朽化対応・安全対策 ・駅・バス停における案内マップ（点字付き誘導看板）等の改善 ・バリアフリー化に関する調査研究

2 持続可能な公共交通の仕組みづくり

施策2-1	コミュニティバス・デマンドタクシー運行の最適化
主な実施地域	居住誘導区域（市全域）
施策の概要	○運転手不足の中においても、公共交通の持続性を確保するため、コミュニティバス及びデマンドタクシーの運行の効率化と利便性の向上のための再編を実施する。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス運行の効率化と利便性向上 ・デマンドタクシーの運行内容の見直しと乗合の促進

施策2-2	分かりやすい公共交通案内の提供
主な実施地域	居住誘導区域（市全域）
施策の概要	○公共交通の分かりやすさを向上させるため、紙媒体、デジタル媒体及び人的資源のそれぞれにおける情報提供の充実を図る。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・全体マップの作成やコミュニティバスのバス停時刻表の改善 ・バスロケーションシステムの活用 ・公共交通アテンダントの配置

3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実

施策3-1	健康・福祉分野との連携・役割分担
主な実施地域	居住誘導区域（市全域）
施策の概要	○高齢者の外出支援は長期的に健康増進、医療・介護費の削減につながることから、福祉施策と公共交通施策が連携して、福祉移送サービス及び公共交通サービスの提供に努める。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉施策と連携した公共交通利用の促進と高齢者の交通事故防止 ・福祉交通との役割分担

施策3-2	教育分野との連携・役割分担
主な実施地域	居住誘導区域（市全域）
施策の概要	○コミュニティバス、路線バス及びスクールバスの相互の役割分担により、効率的な輸送と相互利用による利便性の向上を図る。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの活用と路線バス等との役割分担 ・高等教育機関との連携

施策3-3	観光分野との連携・役割分担
主な実施地域	クロスバイ新湊周辺地区
施策の概要	○本市の観光資源と公共交通との連携を図り、観光客が公共交通で容易にアクセスできる環境を整える。
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・グリーンスローモビリティや電気自動車等の導入を検討 ・万葉線の活用促進、新幹線駅からの交通手段の検討 ・観光 MaaS 導入の検討



1. 防災指針の基本的な考え方

(1) 立地適正化計画と防災まちづくりの連携

我が国の都市における防災は、関東大震災、阪神・淡路大震災の被害を教訓とした建築物の耐火等を中心に、これまで様々な対策が進められてきましたが、さらに東日本大震災による津波被害や南海トラフ巨大地震の懸念等を踏まえ、様々な災害に対応したまちづくりが求められています。

このような中、平成30年7月の全国的に広い範囲で被害が及んだ豪雨災害をはじめ、全国各地で河川堤防の決壊等による浸水や土砂災害などが発生し、人命や家屋、社会経済に甚大な被害が生じており、今後も気候変動の影響から、更に降雨量の増加や海面水位の上昇により、水災害が頻発化・激甚化することが懸念されています。

本市においても、過去に内水浸水や高潮が発生しているほか、庄川沿いの区域では洪水発生時に大規模な浸水や家屋の倒壊が想定されています。

このため、立地適正化計画に基づきコンパクトなまちづくりを推進する上で、防災の観点も考慮したまちづくりを連携して進めていくことが重要となります。

(2) 防災指針の基本方針

市マスタープランにおける防災の基本方針を踏まえ、防災指針の基本方針を以下のように設定します。

① 防災対策と減災対策の充実

風水害、地震・津波、雪害等の自然災害や火災に対して、被害を未然に防ぐための取組（防災対策）及び被害の軽減を図る取組（減災対策）の充実を、ハード対策とソフト対策を適切に組み合わせながら、公民連携のもとに図ります。

② 防災意識の向上、市民・事業者・行政の意識共有

市民一人ひとりの防災意識の向上とともに、市民・事業者・行政が危機管理と災害後の復興イメージの共有を図りながら、災害に強いまちづくりを推進します。

2. 災害ハザード情報等の収集・整理

(1) 防災指針で対象とするハザード情報について

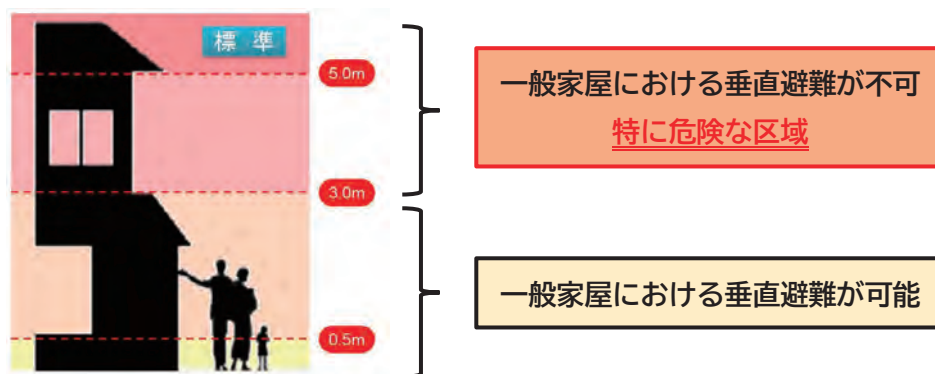
本市で被害が想定される災害としては、洪水、津波、高潮・内水浸水、土砂災害が想定されています。これらのハザード情報をもとに、課題の抽出・対策の検討を行います。なお、洪水については、浸水想定範囲が市街化区域の広範囲に及んでいることから、「計画規模」(L1)と「想定最大規模」(L2)の二段階で検証を行います。また、高潮・内水浸水被害については、過去に発生した実績に基づき検証を行います。

表5 本市で取り扱うハザード情報一覧

災害の種類	ハザード情報
洪水	洪水浸水想定区域 (L1: 計画規模)
	洪水浸水想定区域 (L2: 想定最大規模)
	家屋倒壊等氾濫想定区域
津波	津波浸水想定区域
高潮・内水	高潮・内水浸水の実績
土砂災害	土砂災害特別警戒区域
	急傾斜地崩壊危険区域

(2) 浸水深の考え方について

洪水、津波、高潮・内水における浸水深については、下図に示すように3.0m以上となると、一般的に2階以上の浸水が想定され、住宅等の一般家屋において垂直避難が困難と考えられるため、該当箇所については特に危険な区域として判断します。



出典：国土交通省資料

図45 浸水深の考え方

(3) 避難場所による対策について

災害ハザードに対する防災対策を評価するにあたり、今回は避難場所の有無に基づいて評価を行っています。「都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月）」では、高齢者の一般的な歩行圏が500mと設定されていること、また「縣市町村の津波避難対策調査結果報告書（平成30年7月）」では、「避難可能な距離は最長でも500mを目安とする」とあること等から、500m圏域に指定緊急避難場所が立地する区域については、ある程度の安全が確保されている（防災対策が図られている）ものとして評価を行っています。

3. 災害リスクの分析

(1) 洪水

ア. 洪水浸水想定区域（L1：計画規模）

洪水浸水想定区域（L1：計画規模）では、市街化区域のうち、新湊地区、片口地区、大門地区の一部が、3.0m以上の浸水想定区域に含まれています。

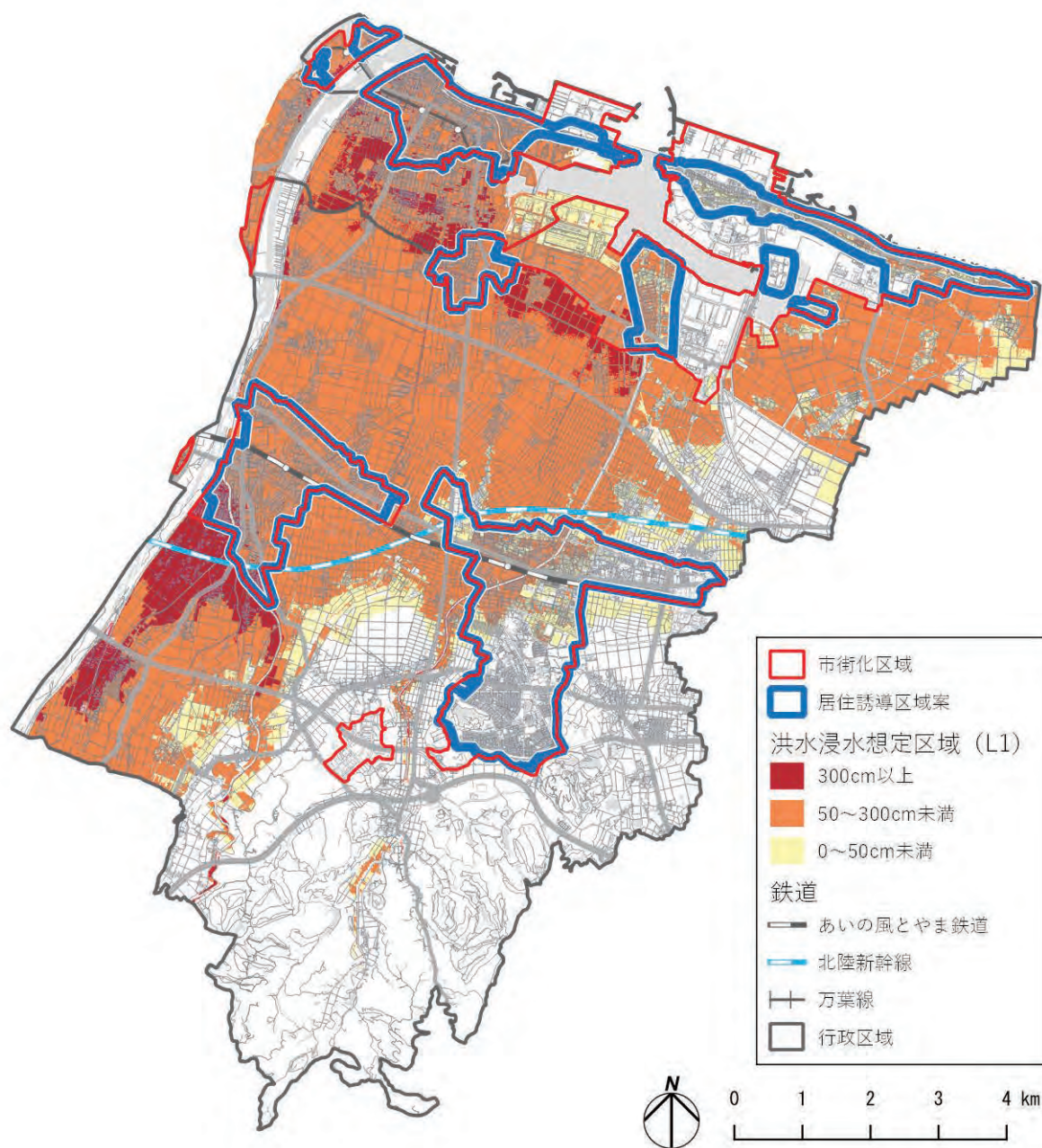


図 46 洪水浸水想定区域（L1：計画規模）

イ. 洪水浸水想定区域（L2：想定最大規模）

洪水浸水想定区域（L2：想定最大規模）では、市街化区域のうち新湊地区の広い範囲及び作道地区、片口地区、大門地区の一部で3.0m以上の浸水が想定されています。

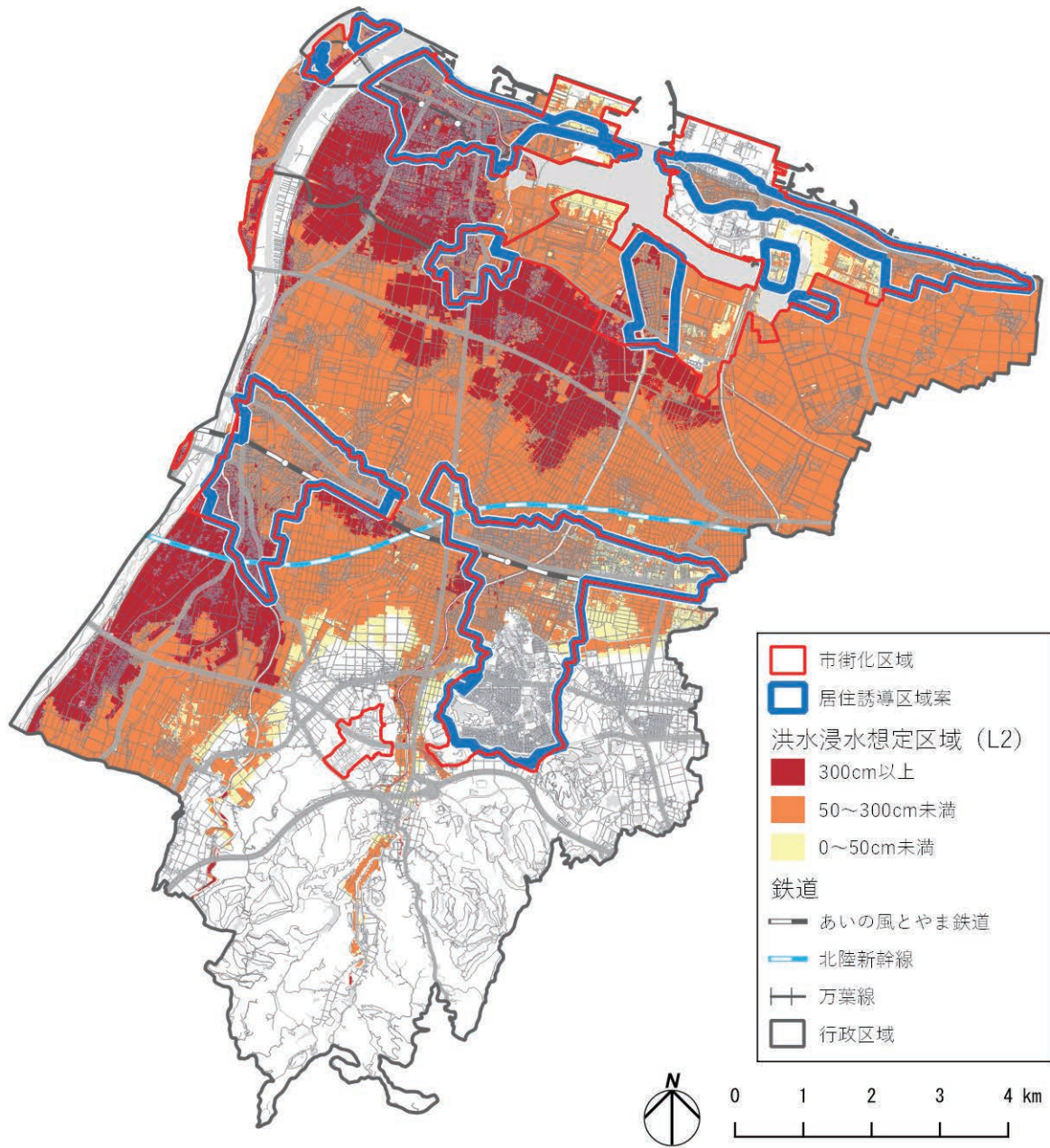


図 47 洪水浸水想定区域（L2：想定最大規模）

ウ. 家屋倒壊等氾濫想定区域

市街化区域のうち新湊地区、片口地区、大門地区の庄川沿い、小杉地区の下条川沿いが、家屋倒壊等氾濫想定区域に指定されています。

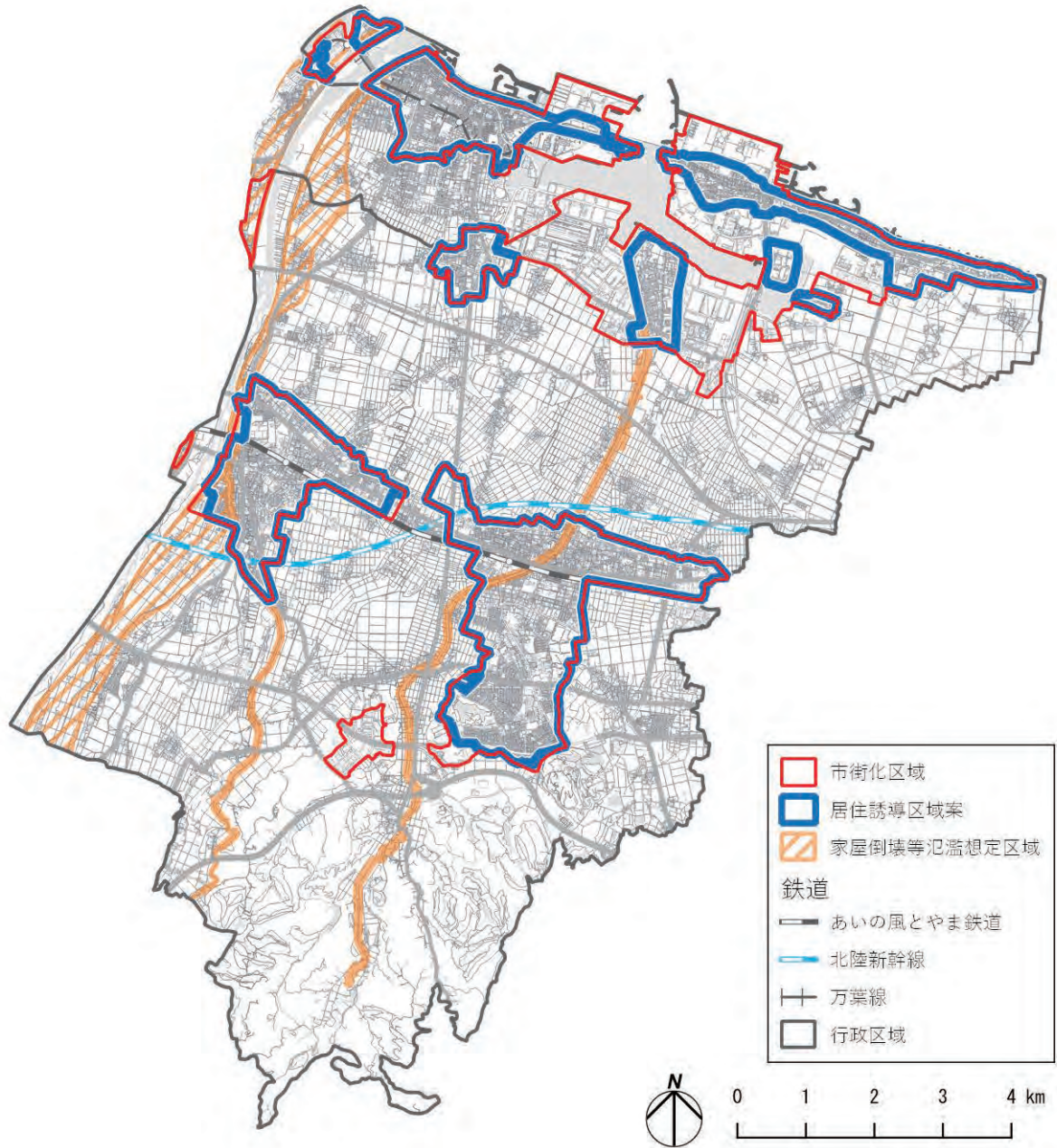


図 48 家屋倒壊等氾濫想定区域

(2) 津波

ア. 津波浸水想定区域

沿岸部の市街化区域の一部は津波浸水想定区域に含まれています。なお、浸水想定区域のほとんどにおいて、浸水深は1.0m未満となっています。

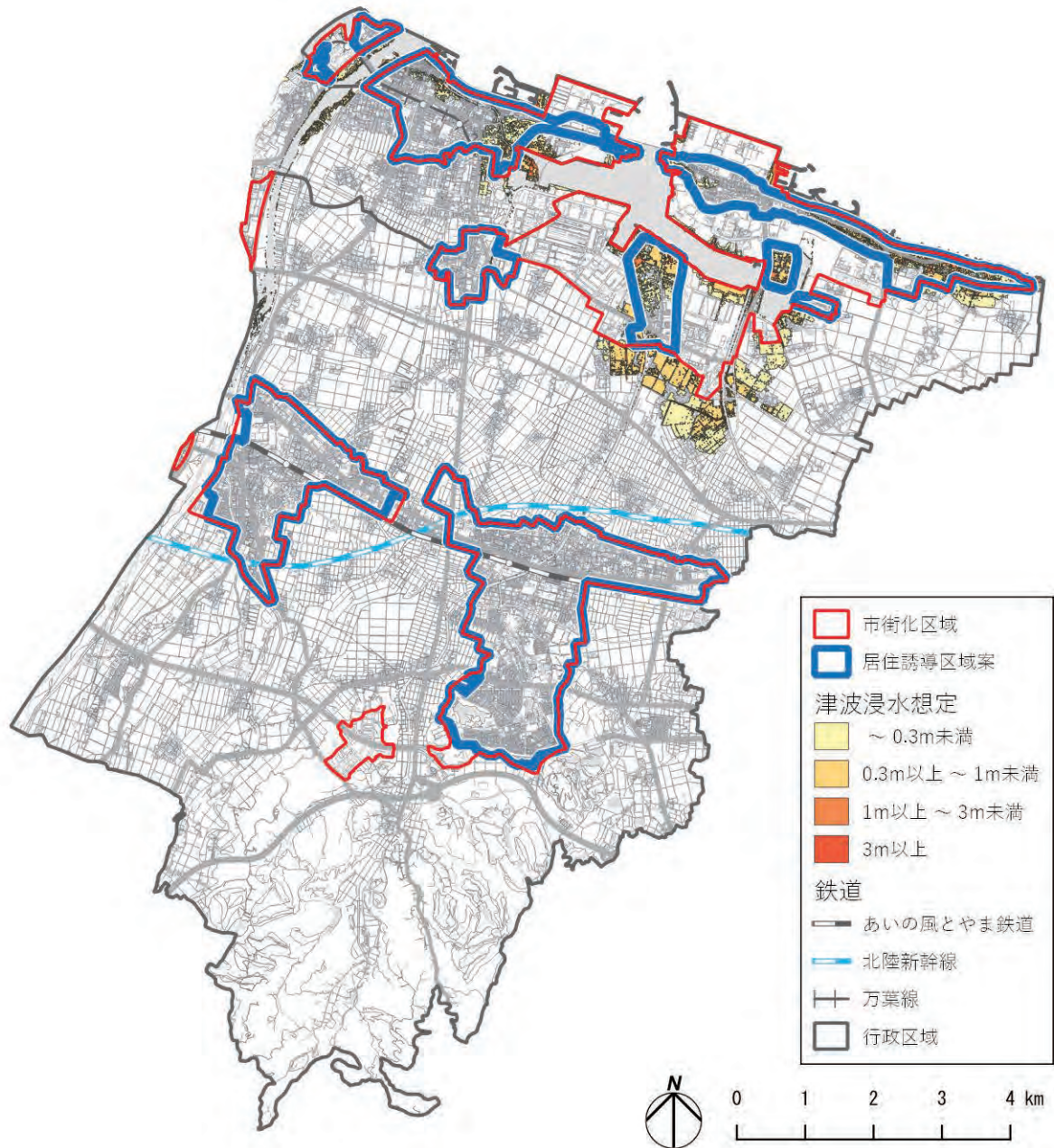


図 49 津波浸水想定区域

(3) 高潮・内水

ア. 高潮・内水浸水実績

主に新湊地区、大門地区、小杉地区の多数の箇所道路冠水が過去に発生しています。また、新湊地区の内川周辺で、高潮による被害が発生しています。

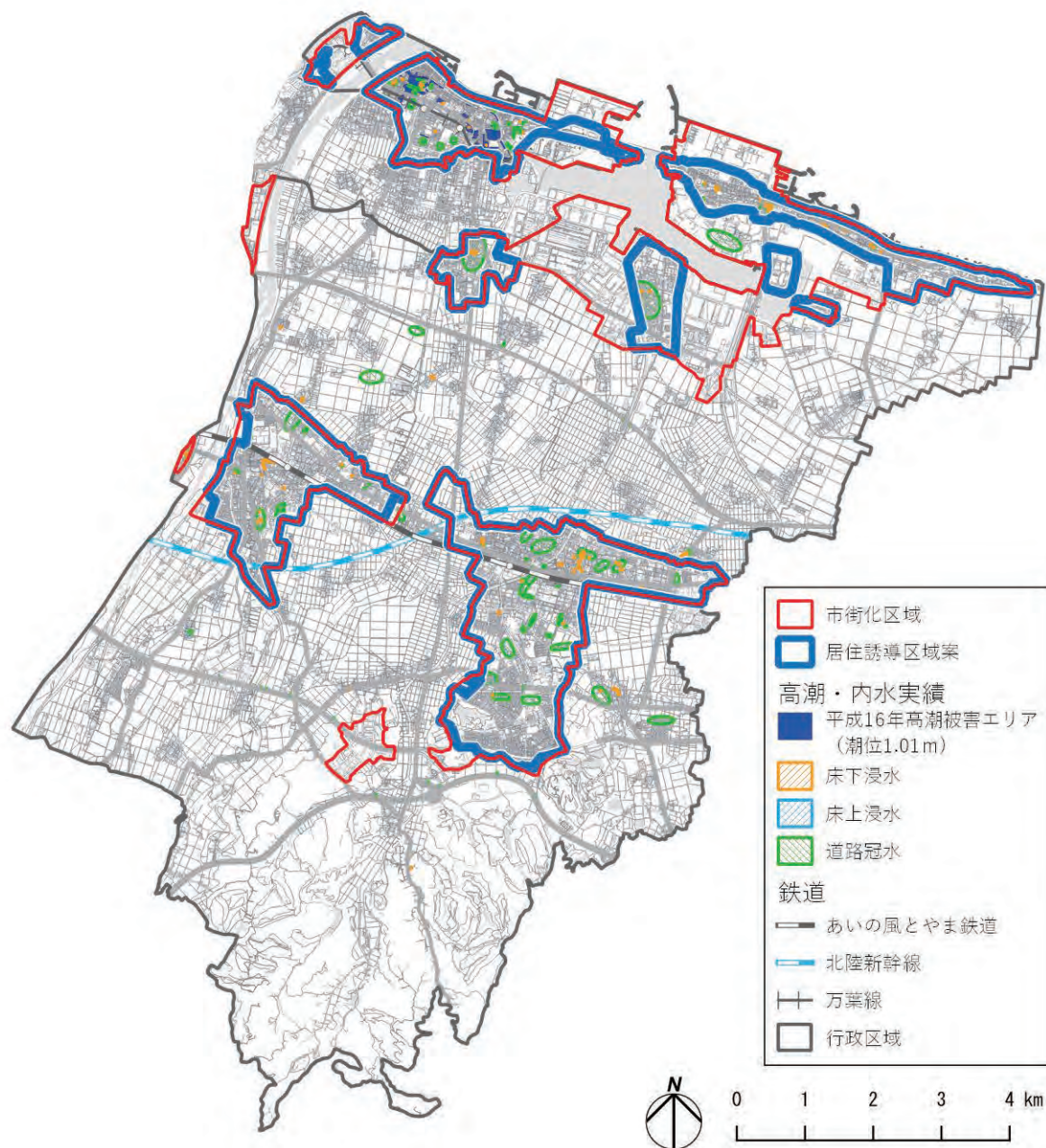


図 50 高潮・内水実績

(4) 土砂災害

ア. 土砂災害特別警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域

市街化区域内における土砂災害特別警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域については、小杉地区（太閤山）の周縁部に、小規模な区域が見られます。

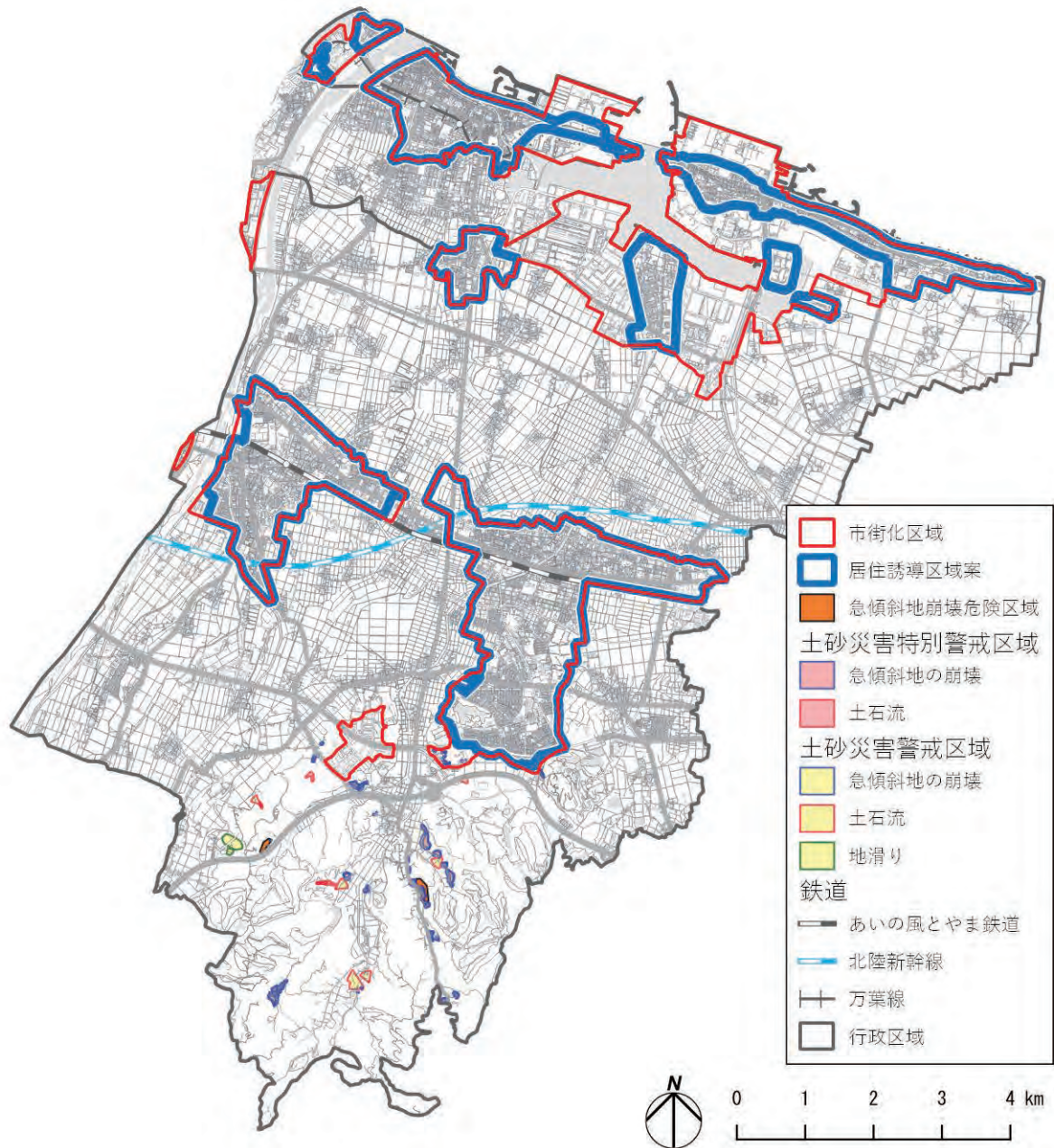


図 51 土砂災害特別警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域

リスク分析の結果について以下のように整理します。

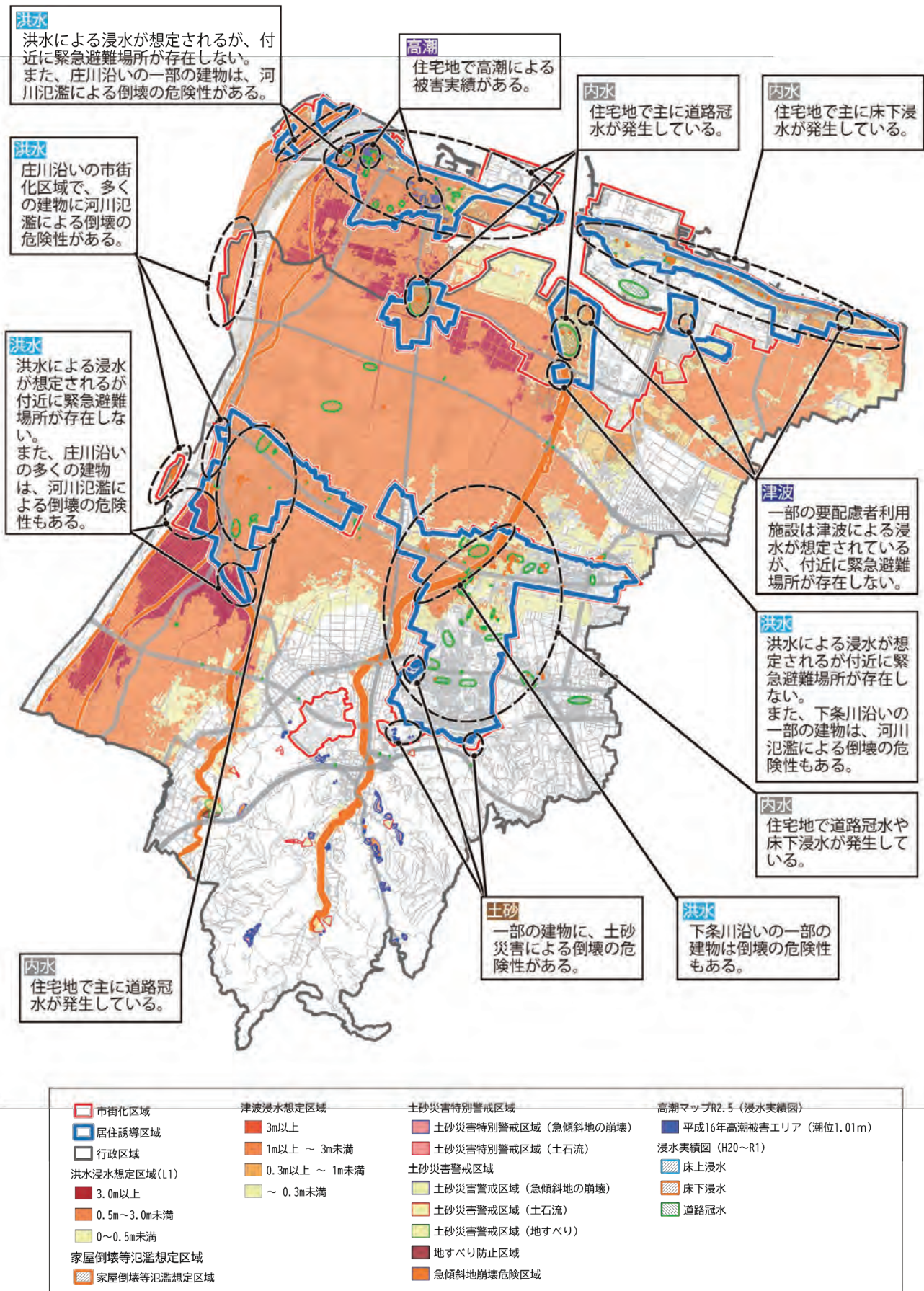


図 52 リスク分析結果整理図

4. 防災に関する課題の整理

防災に関する課題を災害ハザードごとに整理します。

表6 防災に関する課題の整理

ハザード	地区	課題
洪水	全体	<ul style="list-style-type: none"> 平野部の市街地の広い範囲が、洪水浸水想定区域に含まれており、防災対策の実施や避難の確保等による安全性の確保、地域防災力の向上が必要である。避難場所、避難路等の避難施設のハード対策に加え、住民の防災意識の高揚、警戒避難体制の強化等のソフト対策を組み合わせる必要がある。 また、居住誘導区域外の災害リスクの高いエリアについては、誘導区域への移住・移設の促進及び開発の抑制を行う必要がある。
	新湊地区	<ul style="list-style-type: none"> 庄川沿いでは、L1 規模で 3m 以上の浸水が想定されている箇所が見られ、その一部は指定緊急避難場所の 500m 圏外となっているため、新規の避難場所の指定や避難経路を確保する必要がある。 更に、庄川沿いの庄西町地区及び庄川本町地区では、一部の建物が家屋倒壊等氾濫想定区域内に存在しているため、注意喚起・情報共有による避難体制の強化や長期的な居住者の移住、施設の移転を促す必要がある。 また、新湊地区の庄川沿いには要配慮者利用施設が多数立地しているため、指定緊急避難場所までの避難ルートをあらかじめ設定しておく必要がある。 下条川沿いでは、L1 規模で 3m 以上の浸水が想定されている箇所が片口地区の居住誘導区域外のエリアで見られるため、誘導区域への施設の移転を促す必要がある。 また作道地区の要配慮者利用施設の周囲には指定緊急避難場所が存在しないため、新規の避難場所の指定や施設ごとの避難計画について見直す必要がある。
	小杉地区	<ul style="list-style-type: none"> L1 規模で 3m 以上の浸水が想定される箇所は見られないが、下条川沿いに家屋倒壊等氾濫想定区域が指定されており、建物の立地も見られる。このため、注意喚起・情報共有による避難体制の強化や長期的な居住者の移住、施設の移転を促す必要がある。
	大門地区	<ul style="list-style-type: none"> 庄川沿いでは、二口地区外に L1 規模で 3m 以上の浸水が想定されている箇所が見られ、その一部は指定緊急避難場所の 500m 圏外となっているため、新規の避難場所の指定や避難経路を確保する必要がある。特に二口地区では、家屋倒壊等氾濫想定区域内に建物が存在しているため、注意喚起・情報共有による避難体制の強化や長期的な居住者の移住、施設の移転を促す必要がある。

ハザード	地区	課題
津波	全体	<ul style="list-style-type: none"> 津波の浸水想定深は1m以上の区域はわずかであるが、住民の早期避難に向けた意識向上と体制整備が重要である。 また、民間施設の活用も視野に入れた、指定緊急避難場所の確保を図っていく必要がある。
	新湊地区	<ul style="list-style-type: none"> 津波の浸水が想定されている区域内の要配慮者利用施設の一部は周囲に指定緊急避難場所が存在しないため、新規の避難場所の指定や施設ごとの避難計画について見直す必要がある。
高潮・内水	新湊地区 (高潮)	<ul style="list-style-type: none"> 高潮被害の履歴のある内川周辺においては、発生履歴を踏まえ必要な防潮堤、水門、陸閘等の整備を計画的に進めていくとともに、住民による浸水対策（水防活動）と早期の避難対応を促していく必要がある。
	全体 (内水)	<ul style="list-style-type: none"> 内水氾濫への対応については、発生履歴を踏まえ点在的に履歴のある新湊地区、小杉地区および大門大島地区においては浸水リスクを評価し、雨水整備の優先度の高い地区からハード整備を進めていくとともに、災害履歴の周知により防災意識を高め住民自らや消防団、地域振興会等が自主的に行う浸水対策を促していく必要がある。
土砂災害	全体	<ul style="list-style-type: none"> 市街化区域内の一部の建物（住宅等）が土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域に立地しているが、ごく限られたエリアである。そのエリアにおいては安全確保対策が必要となっている。
	小杉地区	<ul style="list-style-type: none"> 一部の住宅地で、土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域に立地しているが、道路までは被害が及ばないと予測されており、立地している住民の安全性を確保するとともに、移住や建物の移設を誘導していくことが必要である。

5. 防災に関する取組の方針

(1) 取組（施策）の方針

本市における防災に関する取組の方針は以下のとおりとなります。災害リスクの回避と低減の観点に基づき、ハード・ソフトの両面から一体的に対策を推進していくための方針となります。

なお、本市において主な災害リスクとなる水害については、近年の気候変動の影響による頻発化・激甚化等を踏まえ、集水域（雨水が河川に流入する地域）から氾濫域（河川等の氾濫により浸水が想定される地域）にわたる流域の全体で、関係者が協働しながら、ハード・ソフトの両面から水災害対策を多層的に進めていくという「庄川水系流域治水プロジェクト」の考え方にも留意し、周辺都市との連携も視野に入れながらリスクの回避・低減の取組を進めていきます。

① 河川堤防、海岸護岸及び雨水対策等の基盤整備

市域の広い範囲において、洪水や津波、高潮及び内水による浸水リスクが高まっていることから、河川堤防や海岸護岸及び雨水対策等の防災基盤の整備を推進し、災害リスクの低減を図ります。

② 都市構造及び住宅等建築物の強化

災害リスクの高い地域での開発や居住の抑制による災害リスクの回避を図るとともに、浸水想定を踏まえ垂直避難を考慮した住宅の整備など、都市構造及び住宅等建築物の防災力の強化を促進し、災害リスクの低減を図ります。

③ 避難場所・避難体制の充実

発災した際に、より安全に確実に避難ができるよう、避難場所・避難体制の充実を図り、災害リスクの低減を図ります。

④ 地域防災力の向上

様々な災害リスクに対する備えを、自助、共助、公助の観点から進め、地域の防災力を高めることで、災害リスクの低減を図ります。

⑤ 災害リスクの周知・意識啓発

災害リスクについて正しく知り、判断できるよう、情報共有と意識啓発を促進し、災害リスクの低減につなげます。

表7 取組方針と災害リスクの回避・低減との対応

取組方針	リスク対応	リスクの回避	リスクの低減	
			ハード	ソフト
① 河川堤防、海岸護岸及び雨水対策等の基盤整備			●	
②都市構造及び住宅等建築物の強化		●	●	●
③避難場所・避難体制の充実			●	●
④地域防災力の向上				●
⑤災害リスクの周知・意識啓発				●

表8 災害リスクの回避・低減に関する取組例

取組方針と対策の分類		考えられる具体の取組の例
災害リスクの回避の対策	・災害時に被害が発生しないようにする(回避する)ための取組	・開発規制、立地誘導、移転促進 ・土地区画整理事業による宅地地盤の嵩上げ(一帯の浸水解消)
災害リスクの低減の対策(ハード)	市町村管理の河川や下水道の整備等による浸水対策や土砂災害防止のための砂防施設の整備等 *対策の程度によっては災害が防止される場合も想定される	・下水道の整備や田んぼ、ため池、公園等の既存施設の雨水貯留への活用 ・土地や家屋の嵩上げ、建物のピロティ化による浸水防止 ・(市町村管理河川)の堤防整備、河道掘削(引提)による流下能力向上 ・土砂災害防止のための法面対策、砂防施設の整備 ・住居・施設等の建築物の浸水対策(止水板の設置等) ・避難路・避難場所の整備 等
災害リスクの低減の対策(ソフト)	・氾濫の発生に際し、確実な避難や経済被害軽減、早期の復旧・復興のための対策	・浸水深が一定の深さ以下であり浸水時にも利用可能な避難路のネットワークの検討・設定や、交通ネットワーク、ライフラインの機能強化 ・早期に避難できる避難場所の一定の距離での配置や案内看板の設置 ・地域の防災まちづくり活動の支援、マイ・タイムライン作成の支援(リスクコミュニケーション) ・地区防災計画の検討・作成 等

資料：立地適正化作成の手引き

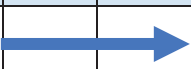






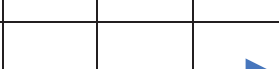





6. 具体的な取組とスケジュールの設定

(1) 具体的な取組とスケジュールの設定

取組方針を踏まえ、具体的なハード・ソフトの取組について、災害リスク対応、実施主体、実施地域、実施時期の整理を行います。

表9 具体的な取組とスケジュールの設定

(凡例  : 整備実施  : 継続的(随時)実施)

取組方針	災害リスク対応	取組内容	災害リスク				区分	実施主体	主な実施地域	実施時期の目標		
			洪水	津波	高潮内水	土砂				短期(5年)	中期(10年)	長期(20年)
① 河川堤防、海岸護の基盤整備 岸及び雨水対策等	低減	庄川の護岸整備	●	●			ハード	国、県	新湊、大門、大島			
	低減	雨水貯留施設、下水道等の排水施設の整備			●		ハード	市	新湊、小杉、大門、大島			
	低減	ポンプ施設の整備			●		ハード	市	新湊			
	低減	土砂災害対策の実施(急傾斜地対策工事等)				●	ハード	市	小杉			
② 都市構造及び住宅等建築物の強化	回避	災害リスクが高いエリアの開発・居住の抑制(届出勧告による住宅立地の誘導)	●	●		●	ソフト	市、事業者	新湊、小杉、大門			
	低減	洪水や津波の浸水リスクを考慮した住宅整備の促進(耐浪化、ピロティ化、垂直避難が可能な階数確保等)	●	●	●		ハード	市民、事業者	新湊、大門			
	低減	要配慮者施設の災害リスクが高いエリア外への立地誘導	●	●			ソフト	市、事業者	小杉			
	低減	浸水被害を受けにくい地区計画の検討	●	●			ソフト	市	新湊、小杉、大門			
③ 避難場所・避難体制の充実	低減	民間施設活用による緊急避難施設の確保(災害時緊急避難協定等)	●	●			ソフト	市、事業者	新湊、大門			
	低減	避難路の改善整備(側溝整備等)	●	●			ハード	市	市全域			
	低減	避難施設となっている公共施設の機能充実	●	●	●	●	ハード	市	市全域			
	低減	地域の防災機能を高める公園緑地の再編整備	●	●	●	●	ハード	市	新湊、小杉、大門			
	低減	要配慮者利用施設での避難確保計画の運用	●	●			ソフト	市、事業者	市全域			

取組方針	災害リスク対応	取組内容	災害リスク				区分	実施主体	主な実施地域	実施時期の目標		
			洪水	津波	高潮内水	土砂				短期(5年)	中期(10年)	長期(20年)
④地域防災力の向上	低減	防災訓練の実施、地区防災計画の作成	●	●	●	●	ソフト	市、市民	市全域	■	■	■
	低減	自主防災組織の体制強化、地域防災リーダーの育成	●	●	●	●	ソフト	市、市民	市全域	■	■	■
	低減	防災資機材の充実	●	●	●		ソフト	市、市民、事業者	市全域	■	■	■
	低減	事前復旧復興計画の検討	●	●			ソフト	市、市民	新湊、小杉、大門	■	■	
	低減	地域の民間事業者等との協働による地域防災力の向上（災害時応援協定等）	●	●	●		ソフト	市、市民、事業者	市全域	■	■	■
	低減	防災アセスメントの実施の検討	●	●	●	●	ソフト	市	市全域	■	■	
⑤災害リスクの周知・意識啓発	低減	各種ハザードマップの更新、情報提供強化	●	●	●	●	ソフト	市、市民	市全域	■	■	■
	低減	防災教育の充実（小中学校での授業等）	●	●	●	●	ソフト	市、市民	市全域	■	■	■
	低減	自身の避難行動計画の作成の促進（マイタイムライン等）	●	●	●	●	ソフト	市、市民	市全域	■	■	
	低減	緊急情報伝達方法の充実（アプリ等の複数媒体による伝達手段確保）	●	●	●	●	ソフト	市、市民、事業者	市全域	■	■	



1. 目標指標の設定

施策の達成状況を把握するため、及び施策の達成により期待される効果を把握するための指標及び目標値を設定します。

表10 施策の達成状況を把握するための指標と目標値

目標	指標	現況値	中間目標値 2027(R9)	目標値 2039(R21)	区域	備考
①居住地域における人口	居住誘導区域内人口 [総人口] ※1	59,000 人 [90,742 人] (2020)	57,000 人 [88,000 人]	53,000 人 [82,000 人]	居住誘導区域	
②防災・減災に対応する安全・安心を高める都市の構築	地区防災計画を策定済地区の人口 [地区数] ※2	3,178 人 [1 地区] (2022)	29,300 人 [9 地区]	82,000 人 [27 地区]	市全域	
③都市間・都市内を連絡する利便性の高い公共交通体系の構築	鉄道、コミュニティバス等公共交通の利用者数 ※3	3,085 千人/年 (2019)	3,250 千人/年	3,250 千人/年	市全域	市公共交通網形成計画

※1：現況値 59,000 人は 2020 国勢調査に基づく実績値。目標値は市人口ビジョン（R2.3）で掲げた目標人口に現況値の比率を乗じたもの。

※2：現況値 3,178 人は中太閤山地区の 2020 国勢調査に基づく実績値。目標年次 2039（R21）までに、全ての地域振興会（27 地区）での策定済を目指す。将来人口については、市人口ビジョン（R2.3）に基づき、地区数の想定から比例按分した値。

※3：あいの風とやま鉄道、万葉線、コミュニティバス、デマンドタクシーの合計値。現況値は市統計書（R2 版）から算定。目標値は市公共交通網形成計画（R2.3）の目標値（2024）を引用。市公共交通網形成計画の目標年次は 2024 であるので、以降はその水準を維持されることを想定。

表 11 施策による効果を把握するための指標と目標値

指標	現況値	中間目標値 2027(R9)	目標値 2039(R21)	備考
都市機能誘導区域内地価公示価格 平均の対前年度に対する変動率	△0.6% (2022)	△0.4%	0.0%	
コミュニティバス・デマンドタクシー の行政負担額（運行補助金）※1	267 百万円/年 (2018)	248 百万円/年	248 百万円/年	市公共交通網形成計 画

※1：現況値、目標値は、市公共交通網形成計画（R2.3）の現況値、目標値（2024）を引用。市公共交通網形成計画による「一人当たり運行負担金」637 円（2018）⇒550 円（2024）、「利用者数」419 千人/年（2018）⇒450 千人/年（2024）から算定。市公共交通網形成計画の目標年次が 2024 であり、それ以降は同水準を維持するものと仮定し、中間目標値と目標値は同じ値としている。

2. 計画の進行管理と見直しについて

今後、施策・事業の進捗状況の把握や届出等のモニタリング等を継続的に実施し、PDCAサイクルの考え方に基づき、概ね5年ごとに施策・事業の達成状況や効果の検証を行い、本計画の妥当性や有効性について評価を行います。その結果を踏まえ、必要に応じて、誘導区域、誘導施設、施策の変更など、計画の見直しを進めていきます。

なお、都市計画の変更や災害危険区域の見直し等が行われた場合は、随時計画の見直しを検討します。

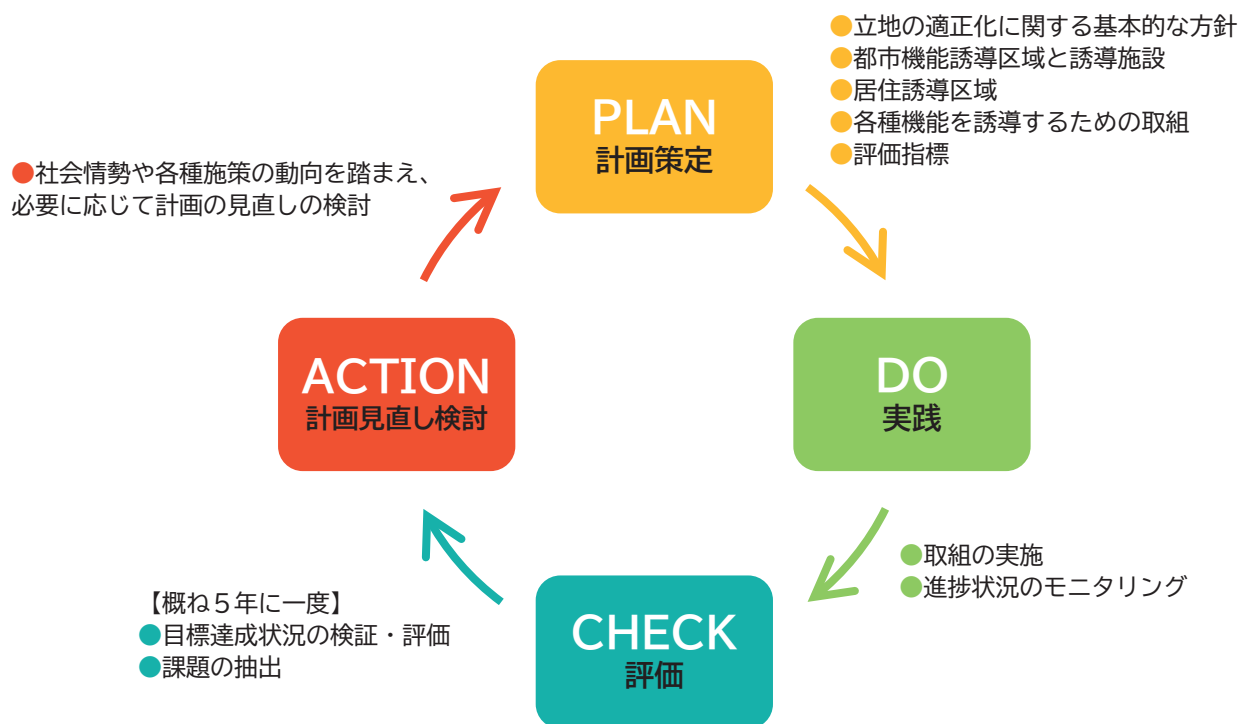


図 53 計画のPDCAによる進行管理イメージ

射水市立地適正化計画

策定 令和5(2023)年3月
射水市 都市整備部 都市計画課
〒939-0292
富山県射水市小島703番地
TEL : 0766-51-6680 FAX : 0766-51-6693
<http://www.city.imizu.toyama.jp/>



いみず
射水市

