

魚津市幹線道路網計画

報 告 書

平成23年3月

魚 津 市

第1章	調査・計画の目的と流れ	2
第2章	魚津市の現況	
2-1	自然特性	6
2-2	歴史的背景	7
2-3	社会特性	8
2-4	道路・交通特性	28
第3章	魚津市の将来像	48
第4章	問題点及び課題の整理	
4-1	魚津市が抱える問題点	56
4-2	道路整備上の課題	57
第5章	基本構想	
5-1	将来的な道路網の配置	60
5-2	今後の道路整備を推進する上での基本方針	62
5-2-1	問題点、課題と基本方針の体系	64
5-3	新たな構想路線の提案	
5-3-1	道路整備状況の検証	65
5-3-2	魚津市幹線道路網構想路線の見直し	67
5-3-3	将来魚津市幹線道路網構想路線	69
第6章	基本計画	
6-1	路線の機能分類	74
6-2	整備内容の整理	76

調査・計画の目的と流れ

■ 第1章 調査・計画の目的と流れ

魚津市幹線道路網計画（以下「本計画」という。）は平成10年3月に策定され、これに基づき地域間を結ぶ幹線道路、生活関連道路などの整備が進められています。

しかしながら、道路網計画策定後10数年が経過するなかで、国内経済の大きな変革、急速な少子高齢化や人口減少社会の到来など社会情勢は大きく変化しています。

本市においても、本計画により想定していた人口やインフラ整備、地域のあり方などに乖離が生じています。また、多様化する市民の価値観やニーズへの対応が求められています。

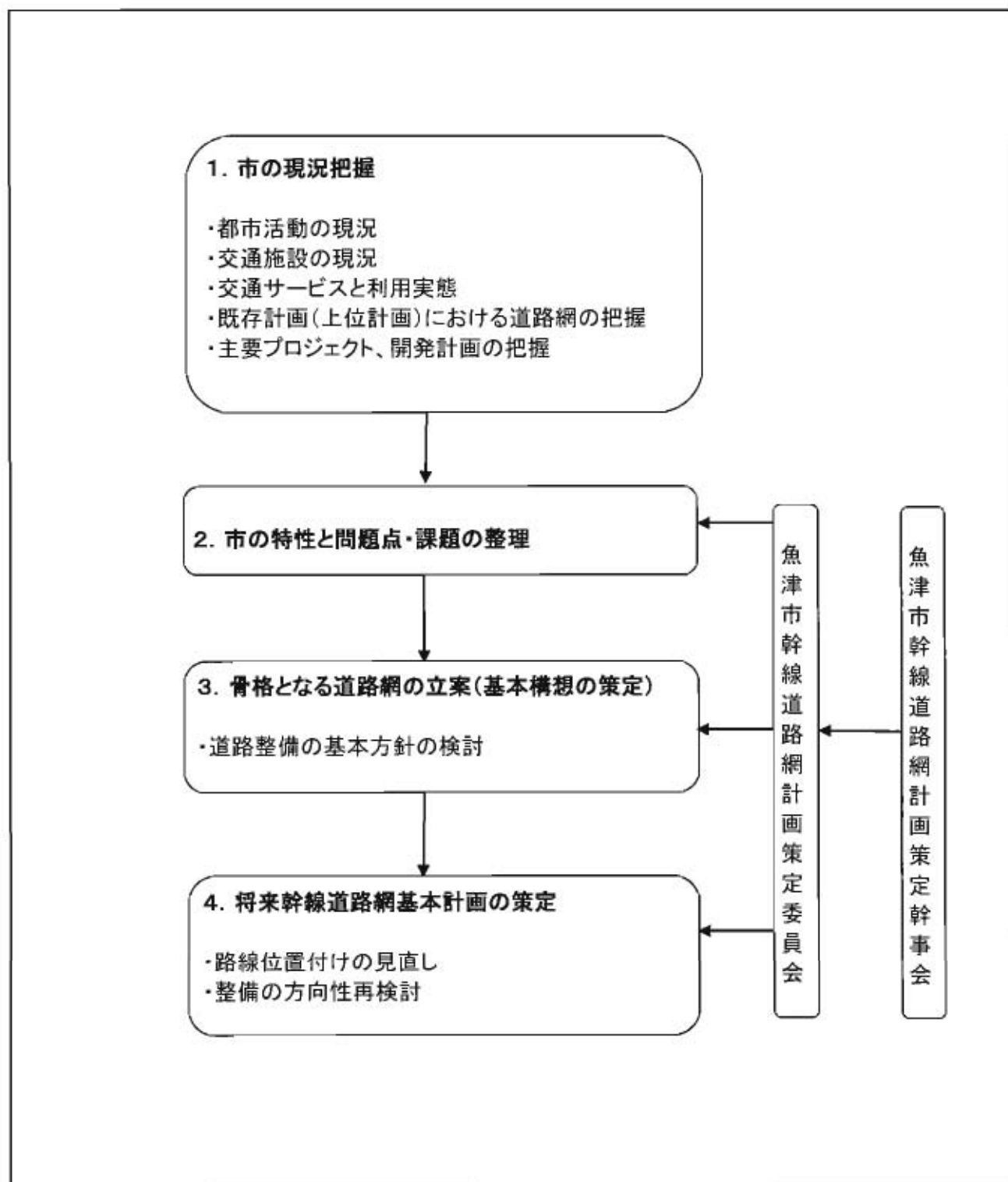
本計画は、既存計画策定後の本市を取り巻く道路環境の変化に対応すべく、既存計画における人口基礎データ、交通量調査データ及び国、県、市道路整備状況等を見直し、さらに上位計画である魚津市総合計画や他の計画とも整合を図りながら、効率的な交通処理が可能な将来道路網配置と効果的道路整備を検討し、市民ニーズを反映させた、実効性と実現性のある道路網計画として見直しを行いました。

本計画の策定にあたっては、国土交通省や富山県などの関係機関に加え、市民の代表の方々も交えた中で委員会を開催し、委員からの様々なご意見やご指摘を踏まえながらとりまとめたものであります。

なお、本計画は、本市における将来的に望ましい幹線道路網の姿を示したものであり、個々の路線ごとのさらに具体的な整備内容及び整備時期については、今後、関係機関や地域住民との協議調整を図るとともに、必要に応じて見直しを行うこととします。

計画策定のフローチャート

本計画の策定の流れ



魚津市の現況

2-1 自然特性

(1) 位置・地勢

本市は、総面積 200.63km²で富山県のやや東寄りに位置し、北東は黒部市、南は上市町、西は滑川市の3市町に接しています。市域は南東から北西に広がり、南東部は最大標高 2,415mに達する山岳地帯で立山連峰に連なっています。ここから流れ出す早月川、片貝川などの幾筋もの河川が富山湾に注いでいます。

図 2-1 位置図



台地から平坦地、海岸へと緩やかな緩斜面を形成し、地質は主として砂壤土・植壊土で、米を主に果実や球根類を中心とした農業が盛んです。

海岸線の延長は、約8kmで比較的屈曲に乏しく平坦であるが、海は急傾斜して一大深層をつくり、昔から良港として船の出入りが多く、魚津の名の如く県下屈指の漁場として広く知られています。

(2) 気象

本市の気象状況は、年間平均気温は 13.4℃で、月別の最高は8月で 25.5℃、最低は2月の 2.4℃となっています。降水量については7月が 265.8 mmと最も多く、年間でも 2,522.1 mmと全国的に見ても降水量の多い地域となっています。

図 2-2 魚津市の気象状況(1979 年～2000 年の平年値)

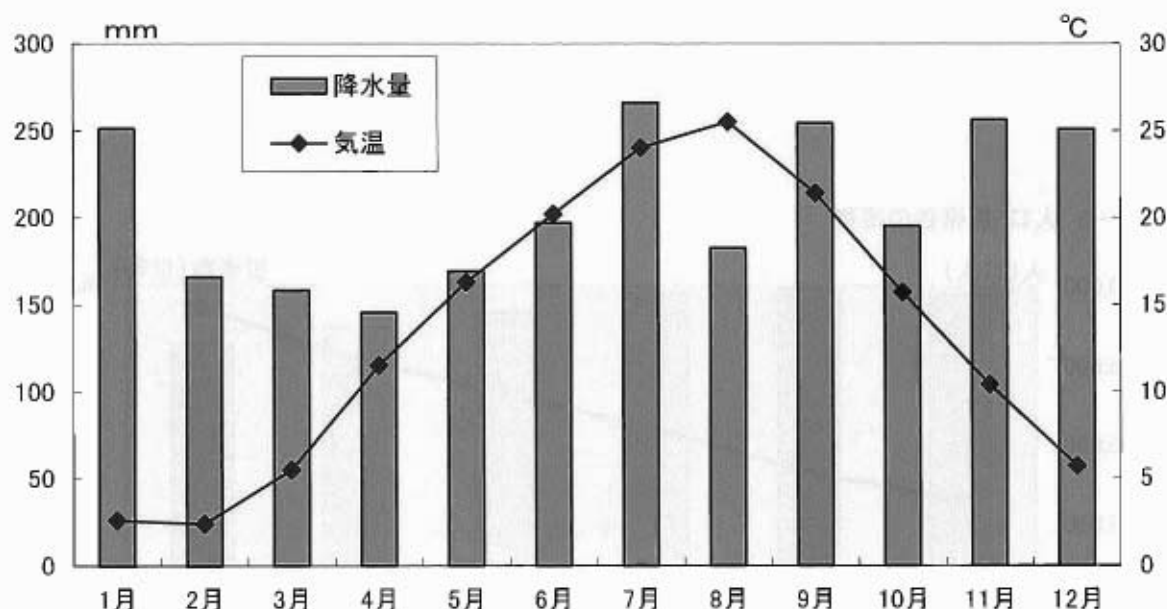


表 2-1 魚津市の気象状況(1979 年～2000 年の平年値)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	全年
気温(℃)	2.6	2.4	5.5	11.5	16.3	20.2	24.0	25.5	21.4	15.7	10.4	5.7	13.4
降水量(mm)	251.3	166.1	158.4	145.5	169.2	197.0	265.8	182.5	254.4	195.3	256.2	250.6	2,522.1
風速(m/s)	2.3	2.3	2.2	2.2	1.9	1.6	1.6	1.7	1.7	1.9	2.1	2.4	2.0

資料: 富山地方気象台 魚津観測所

2-2 歴史的背景

南北朝時代には、松倉城を中心に舩方、金山、天神、魚津などの各城が築かれ、豊臣秀吉による天下統一後は前田利家の領地として、約 300 年にわたって加賀藩政にあり、魚津在住(郡代)と後にそれから分離した魚津町奉行が新川一円を統治していました。

明治期を迎え、廃藩置県の後には短期間ではあったものの新川県の県庁が魚津町に置かれたこともあり、その後石川県に吸収合併され、さらに分離して富山県となった後も下新川郡役所が置かれていました。

昭和 27 年の市制施行の後、同年の大水害、昭和 31 年の大火などの被害を受けながらも、市街地の再開発や住環境の整備が進められ、富山県東部の行政、経済、教育文化の諸機能が集積された新川地方の中核都市として発展し現在に至っています。

2-3 社会特性

(1) 人口

本市の人口は、昭和60年の49,825人をピークに年々減少傾向にあり、平成17年で46,331人となっています。

一方、世帯数は人口の減少に関わらず年々増加傾向を示しており、平成17年で15,641世帯となっています。平均世帯人員に注目すれば、平成17年では3.0人と昭和55年に比べて0.9人減少しており、核家族化の進展が伺えます。

図2-3 人口・世帯数の推移

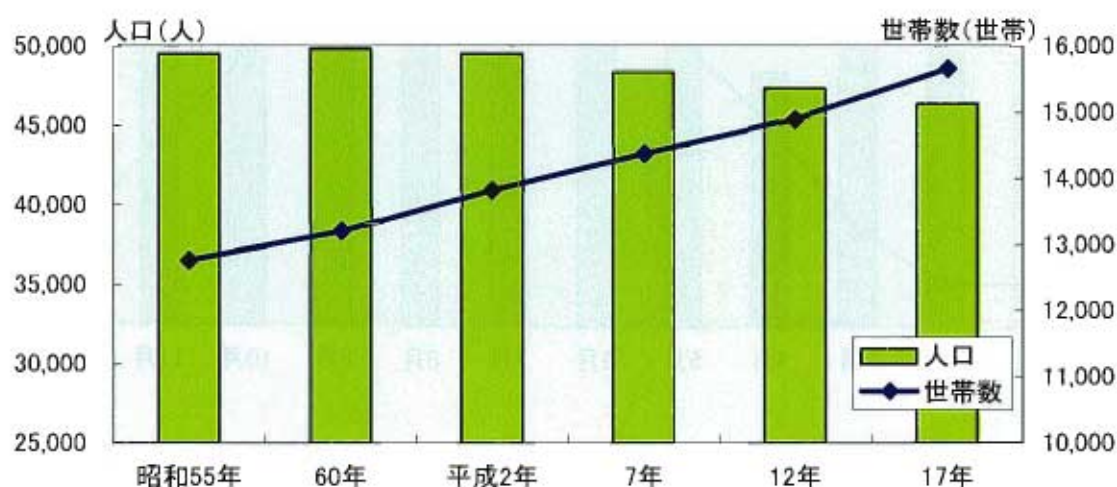


表2-2 人口・世帯数の推移

	人 口				世帯数 (世帯)	平 均 世帯人員	km ² 当たり 人口密度
	男	女	総人口	伸び率(%)			
昭和55年	23,602	25,910	49,512 (1,103,459)	— (—)	12,764	3.9	247
昭和60年	23,842	25,983	49,825 (1,118,369)	0.6 (1.4)	13,194	3.8	248
平成2年	23,687	25,827	49,514 (1,120,161)	△0.6 (0.2)	13,822	3.6	247
平成7年	23,085	25,231	48,316 (1,123,125)	△2.4 (0.3)	14,371	3.4	241
平成12年	22,668	24,468	47,136 (1,120,851)	△2.4 (△0.2)	14,891	3.2	235
平成17年	22,486	23,845	46,331 (1,111,729)	△1.7 (△0.1)	15,641	3.0	231

()内は富山県

資料:国勢調査

人口動態をみると、自然動態では、近年死亡が出生を上回る状況にあり、平成 21 年で 178 人の自然減となっています。一方、社会動態では、平成 17 年以外、転出が転入を上回る状況が続いており、平成 21 年で 243 人の社会減となっています。

したがって、人口動態全体としては、自然減と他都市への流出が主な原因となって毎年減少傾向が続いています。

図 2-4 自然動態の推移

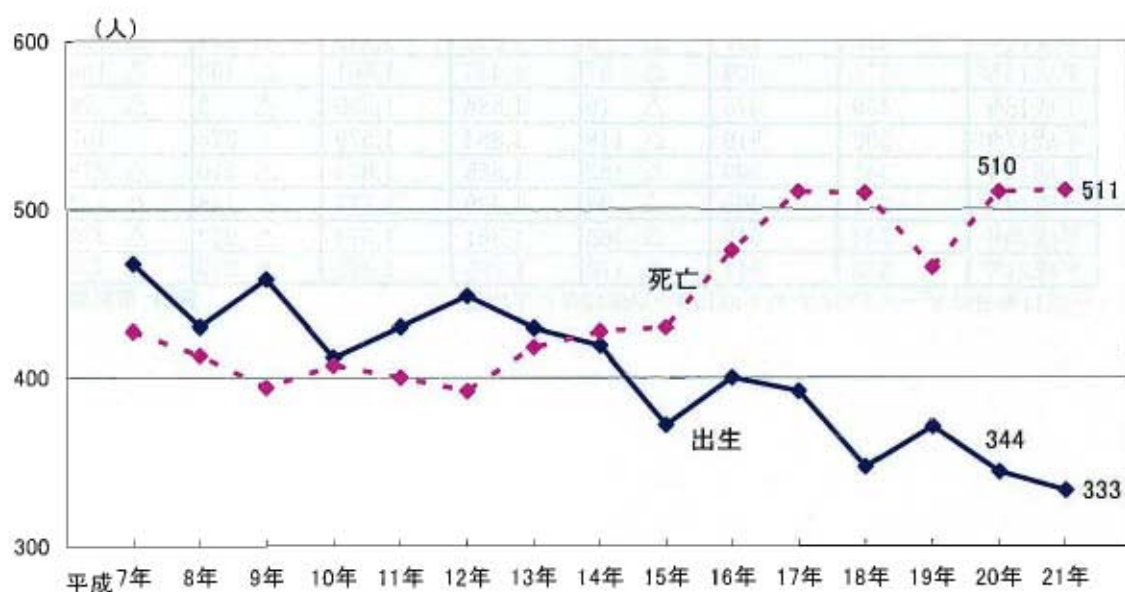


図 2-5 社会動態の推移

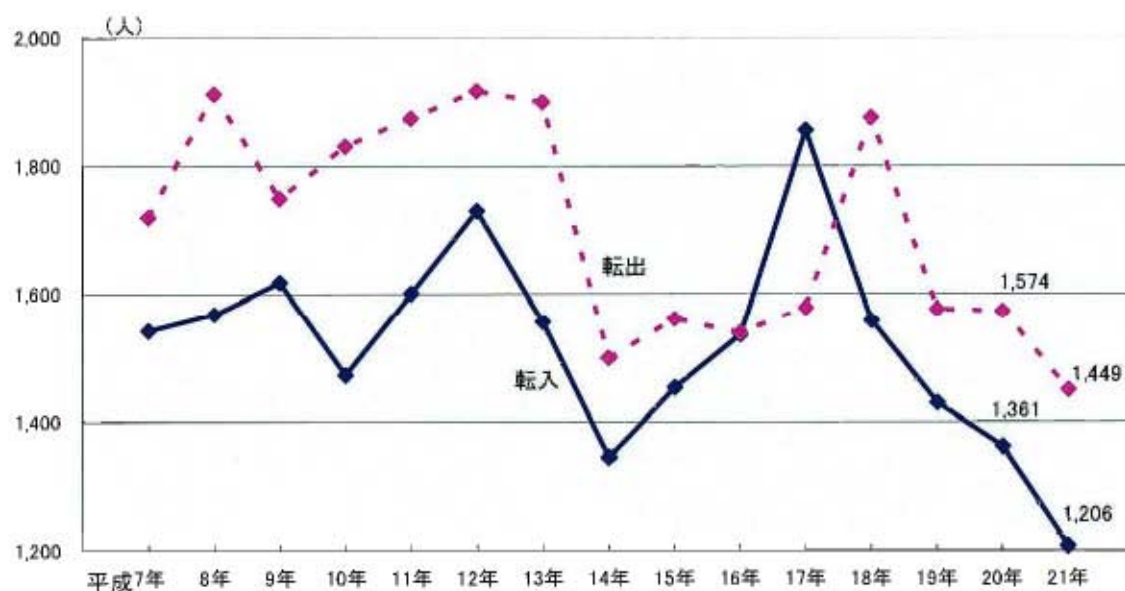


表 2-3 人口動態

単位:人

	自然動態			社会動態			差 引 増減数
	出生	死亡	増減数	転入	転出	増減数	
平成 7年	467	427	40	1,542	1,720	△ 178	△ 138
平成 8年	430	413	17	1,568	1,910	△ 342	△ 325
平成 9年	458	394	64	1,618	1,749	△ 131	△ 67
平成10年	412	407	5	1,472	1,829	△ 357	△ 352
平成11年	430	400	30	1,601	1,872	△ 271	△ 241
平成12年	448	392	56	1,730	1,915	△ 185	△ 129
平成13年	429	418	11	1,556	1,898	△ 342	△ 331
平成14年	419	427	△ 8	1,345	1,499	△ 154	△ 162
平成15年	372	429	△ 57	1,453	1,561	△ 108	△ 165
平成16年	400	475	△ 75	1,536	1,539	△ 3	△ 78
平成17年	392	510	△ 118	1,854	1,579	275	157
平成18年	347	509	△ 162	1,558	1,874	△ 316	△ 478
平成19年	371	465	△ 94	1,429	1,577	△ 148	△ 242
平成20年	344	510	△ 166	1,361	1,574	△ 213	△ 379
平成21年	333	511	△ 178	1,206	1,449	△ 243	△ 421

平成11年分はデータ不明のため平成10年と平成12年の平均値

資料:市民課

地区別人口をみると、市街地を形成する大町・村木地区が平成7年では全体の17.9%を占めて最も多いが、その推移に注目すれば、5年間に約1,000人の割合で減少を続けています。これは、地価が高い上に過密な宅地条件であることが敬遠された結果と考えられ、中心市街地の空洞化が進展しています。

これに対して、上野方、加積、道下、天神といった郊外の地区では人口が伸びており、市街地から郊外へ人口が拡散している状況が伺えます。

一方、松倉、片貝、西布施などの山間部の地区では、人口流出により過疎化が進展しています。

図2-6 地区区分図

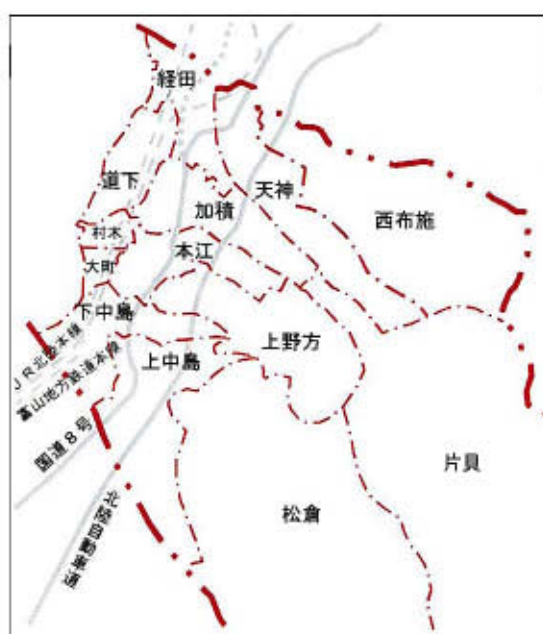


表2-4 地区別人口の推移

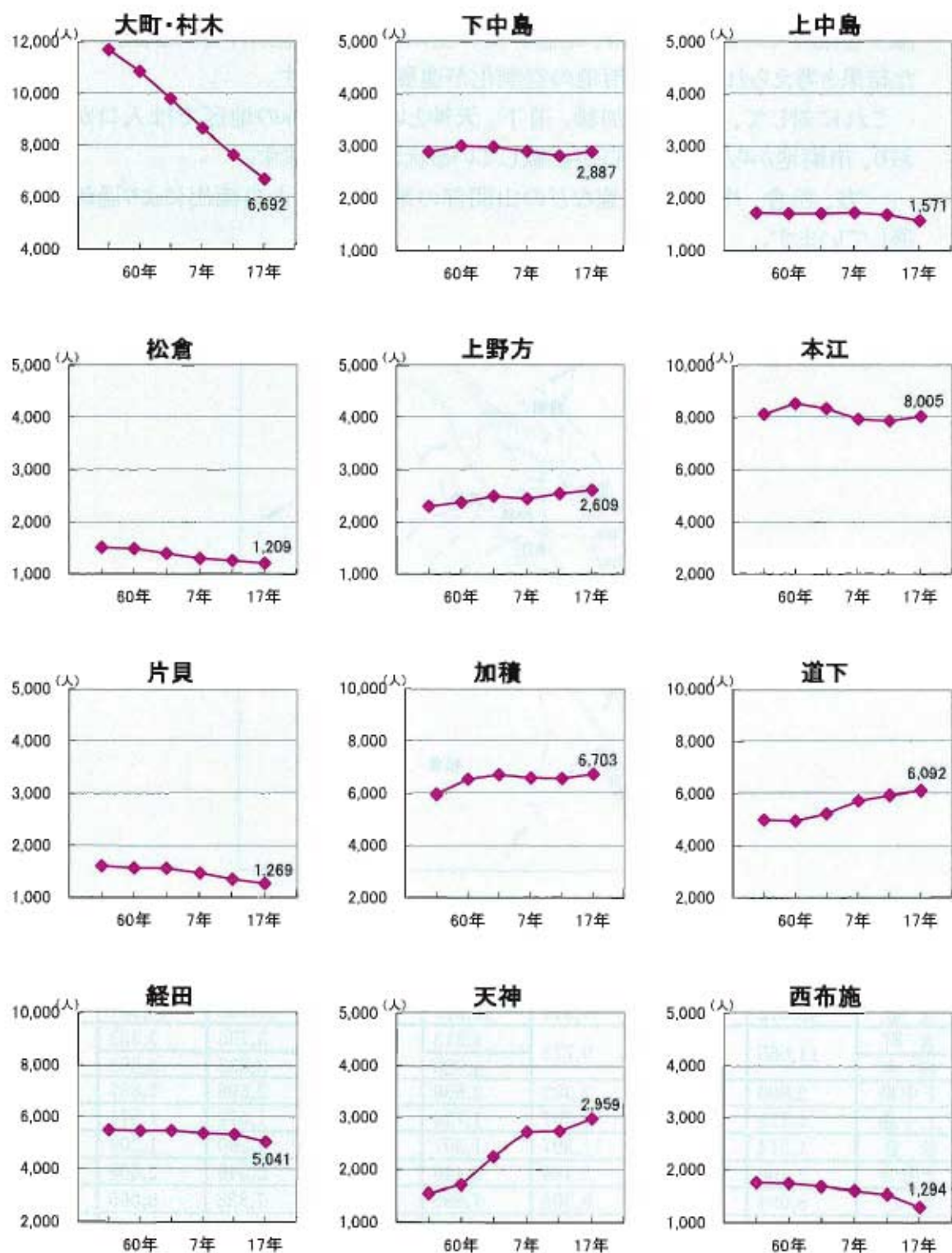
	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成7年 構成比(%)	平成12年	平成17年	平成17年 構成比(%)
総数	49,512	49,825	49,514	48,316	100.0	47,136	46,331	100.0
大町	11,665	10,821	9,773	4,313	17.9	3,795	3,333	14.4
村木				4,320		3,823	3,359	
下中島	2,890	2,999	2,982	2,898	6.0	2,808	2,887	6.2
上中島	1,721	1,704	1,707	1,720	3.6	1,679	1,571	3.4
松倉	1,514	1,485	1,397	1,301	2.7	1,260	1,209	2.6
上野方	2,300	2,376	2,489	2,446	5.1	2,540	2,609	5.6
本江	8,094	8,496	8,306	7,896	16.3	7,828	8,005	17.3
片貝	1,604	1,561	1,556	1,467	3.0	1,352	1,269	2.7
加積	5,943	6,514	6,678	6,563	13.6	6,546	6,703	14.5
道下	4,987	4,949	5,221	5,715	11.8	5,914	6,092	13.1
経田	5,488	5,465	5,473	5,366	11.1	5,333	5,041	10.9
天神	1,549	1,712	2,245	2,706	5.6	2,723	2,959	6.4
西布施	1,757	1,743	1,687	1,605	3.3	1,535	1,294	2.8

平成7年より大町、村木地区へと調査区が分かれる

資料：国勢調査

※構成比の計は四捨五入により100%とならない場合がある

図2-7 地区別人口の推移



(2) 産業別就業人口

産業別就業人口の推移については、ごく一般的な傾向ではあるが、第三次産業の占める割合が年々高くなってきている一方で、第一次産業、第二次産業の占める割合は年々減少傾向を示しています。

平成 17 年の産業分類別就業人口をみると、サービス業が 7,354 人と最も多く、全体の 30.0%を占めており、本市の基幹産業となっている。次いで、製造業の 6,700 人(全体の 27.4%)、卸売・小売業の 3,916 人(全体の 16.0%)の順となっています。

図 2-8 産業別就業人口の推移(分類不能の産業を除く)

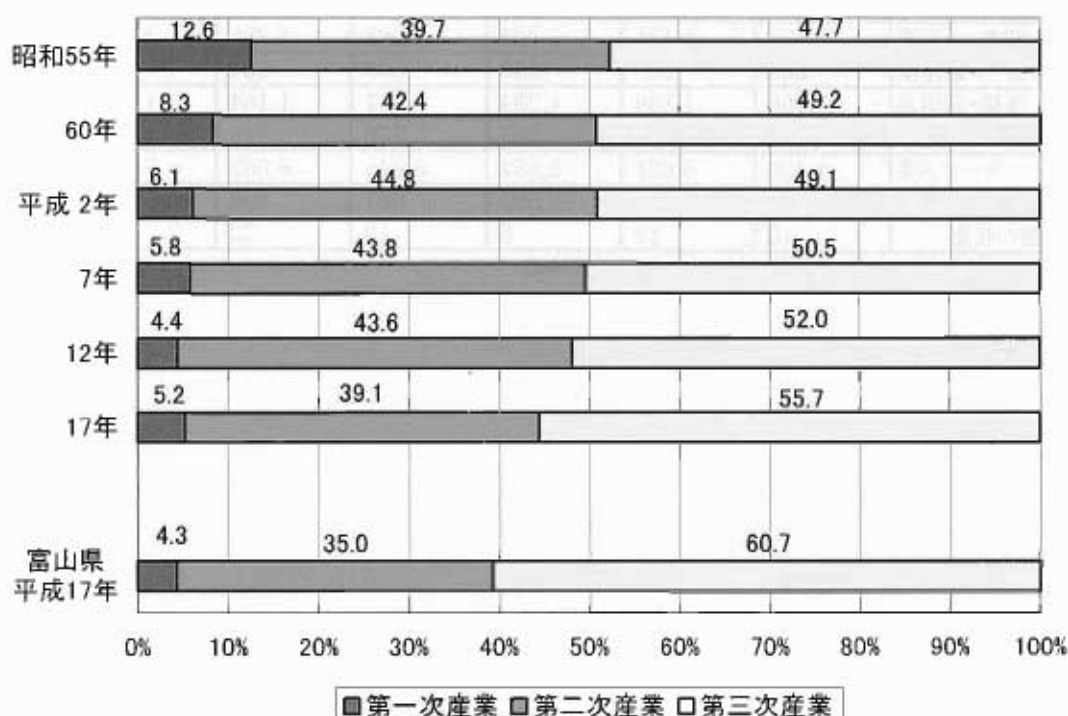


表 2-5 産業別就業人口の推移(分類不能の産業を除く)

単位: 人

	総数	第一次産業		第二次産業		第三次産業	
		就業人口	構成比(%)	就業人口	構成比(%)	就業人口	構成比(%)
昭和55年	25,615	3,220	12.6	10,176	39.7	12,219	47.7
昭和60年	26,132	2,171	8.3	11,093	42.4	12,868	49.2
平成2年	26,984	1,649	6.1	12,083	44.8	13,252	49.1
平成7年	27,277	1,575	5.8	11,936	43.8	13,766	50.5
平成12年	25,745	1,133	4.4	11,222	43.6	13,390	52.0
平成17年	24,395	1,275	5.2	9,534	39.1	13,586	55.7
富山県平成17年	574,519	24,576	4.3	201,001	35.0	348,942	60.7

※構成比の計は四捨五入により100%とならない場合がある

資料: 国勢調査

表 2-6 産業分類別就業人口の推移

単位:人

	昭和55年	昭和60年	平成 2年	平成 7年	平成12年	平成17年	
						就業人口	構成比(%)
総 計	25,625	26,150	26,992	27,287	25,777	24,497	100.0
第一次産業 小計	3,220	2,171	1,649	1,575	1,133	1,275	5.2
農 業	2,411	1,565	1,186	1,228	870	1,069	4.4
林業・狩猟業	30	7	0	2	1	3	0.0
漁業・水産養殖	779	599	463	345	262	203	0.8
第二次産業 小計	10,176	11,093	12,083	11,936	11,222	9,534	38.9
鉱 業	37	42	38	27	31	9	0.0
建設業	3,060	3,053	3,108	3,461	3,310	2,825	11.5
製造業	7,079	7,998	8,937	8,448	7,881	6,700	27.4
第三次産業 小計	12,219	12,868	13,252	13,766	13,390	13,586	55.5
卸売・小売業	5,193	5,131	5,027	5,088	4,886	3,916	16.0
金融・保険・不動産業	546	606	656	609	534	499	2.0
運輸・通信業	1,166	1,186	1,234	1,241	1,164	1,108	4.5
電気・ガス・水道業	180	177	185	176	146	112	0.5
サービス業	4,420	5,081	5,557	6,045	6,062	7,354	30.0
公 務	714	687	593	607	598	597	2.4
分類不能の産業	10	18	8	10	32	102	0.4

※構成比の計は四捨五入により100%とならない場合がある

資料:国勢調査

(3) 産業

● 農業

総農家数の推移をみると、年々減少傾向にあり、専兼別農家数では、専業農家が近年微増傾向を示しているのに対し、兼業農家は年々減少しています。

専兼別の構成比では、平成 17 年で兼業農家が全体の 71.0%を占めています。

経営耕地・地目別面積の推移をみると、経営耕地総面積は年々減少し、平成 17 年で 1,739ha となっています。内訳は、田が最も多く 1,634ha (全体の 94.0%)、次いで樹園地 61 ha (全体の 3.5%)、畑 44 ha (全体の 2.5%) の順となっています。

図 2-9 農家総数の推移



図 2-10 専兼別農家数の推移

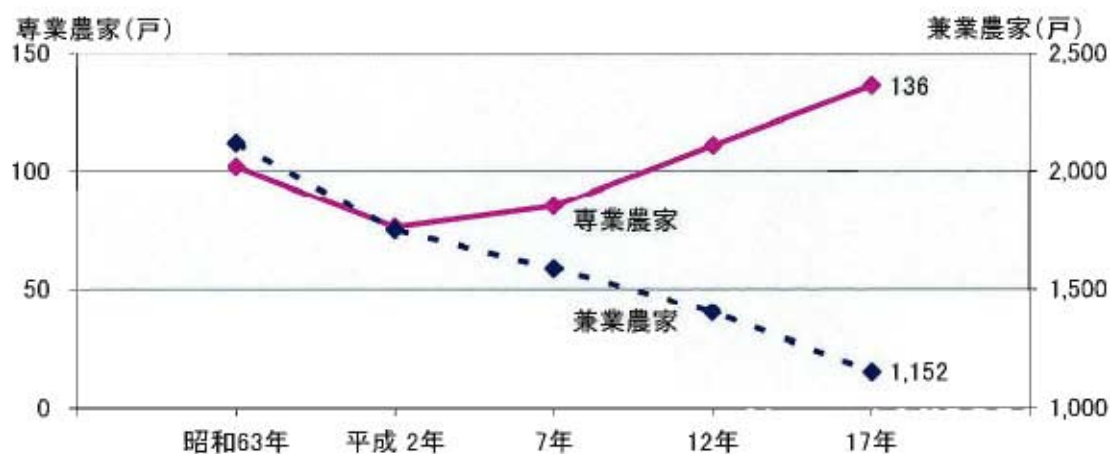


表 2-7 専兼別農家数の推移

単位:戸

	農 家 数						
	總 数	自給的	販 売 農 家				
			總 数	専 業	兼 業		
					總 数	第1種	第2種
昭和63年	2,222	-	-	102	2,120	151	1,969
平成 2年	2,125	302	1,823	76	1,747	116	1,631
平成 7年	1,950	278	1,672	85	1,587	83	1,504
平成12年	1,808	295	1,513	111	1,402	112	1,290
平成17年	1,622	334	1,288	136	1,152	135	1,017

平成2年以降は販売農家で専兼業別とする

資料:農業基本調査・農林業センサス

※経営耕地面積が30a以上又は年間農産物販売価格が50万円以上の農家を販売農家、それ以外の農家を自給的農家という

表 2-8 経営耕地・地目別面積の推移

単位:ha

	経営耕地 総面積	田	畑	樹園地	一戸当たりの 経営耕地面積
昭和63年	2,140	2,013	69	58	0.96
平成 2年	2,168	2,034	71	63	1.02
平成 7年	1,992	1,828	94	70	1.02
平成12年	1,864	1,720	76	68	1.03
平成17年	1,739	1,634	44	61	1.07

資料:農業基本調査・農林業センサス

●工業

工業統計によると、平成20年では、事業所数161、従業者数5,671人、製造品出荷額等約1,169億9千万円となっており、分類別では、事業所数で食料品製造業が38と最も多く、次いで一般(はん用・生産用・業務用)機械器具製造業、金属製品製造業の順となっています。

従業者数では電子部品・デバイス・電子回路製造業が1,929人と最も多く、次いで一般(はん用・生産用・業務用)機械器具製造業、食料品製造業の順であり、製造品出荷額等についても電子部品・デバイス・電子回路製造業が457億360万円で、続くその他の製造業、一般(はん用・生産用・業務用)機械器具製造業を大きく引き離し、本市の基幹的な産業となっています。

その推移に注目すれば、事業所数は減少傾向にあり、従業者数も近年は減少傾向を示しています。

製造品出荷額等については、平成12年までは減少傾向にあったが、それ以降の平成15年まで増加した後、再び減少傾向を示しています。

表2-9 工業分類別内訳(平成20年)

	事業所数 (事業所)	従業者数 (人)	製造品出荷額等 (万円)
総 数	161	5,671	11,698,755
食料品製造業	38	620	596,466
飲料・たばこ・飼料製造業	1	11	-
繊維工業	5	335	420,847
木材、木製品製造業(家具除く)	3	16	21,716
家具、装備品製造業	9	57	50,470
パルプ、紙、紙加工品製造業	-	-	-
印刷、同関連業	6	53	37,687
化学工業	4	148	330,825
石油製品、石炭製品製造業	1	9	-
プラスチック製品製造業	11	368	821,774
ゴム製品製造業	-	-	-
なめし革、同製品、毛皮製造業	1	8	-
窯業、土石製品製造業	6	145	264,492
鉄鋼業	2	18	-
非鉄金属製造業	-	-	-
金属製品製造業	20	434	745,292
一般(はん用・生産用・業務用)機械器具製造業	37	884	1,354,492
電子部品・デバイス・電子回路製造業	4	1,929	4,570,360
電気機械器具製造業	3	257	269,431
情報通信機械器具製造業	1	46	-
輸送用機械器具製造業	-	-	-
その他の製造業	9	333	2,129,555

従業者数4人以上の事業所の数値とする

資料:工業統計調査

図2-11 事業所数及び従業者数の推移

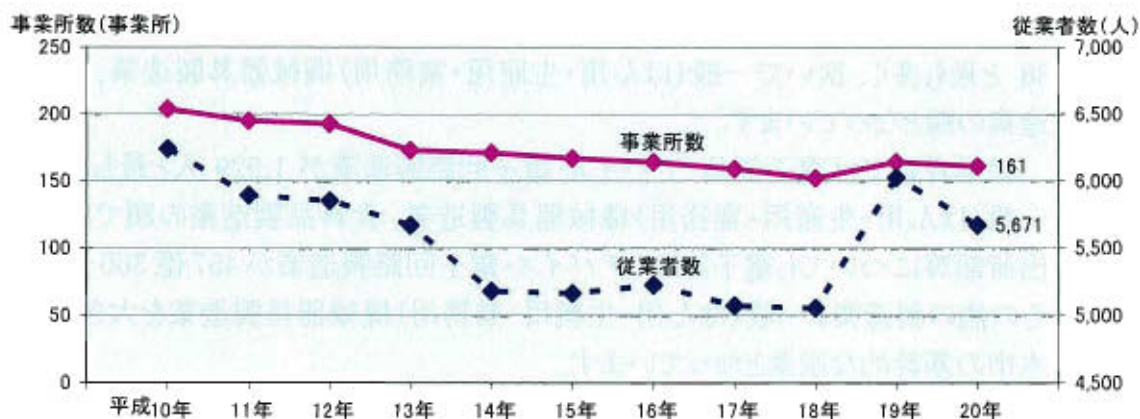


図2-12 製造品出荷額等の推移

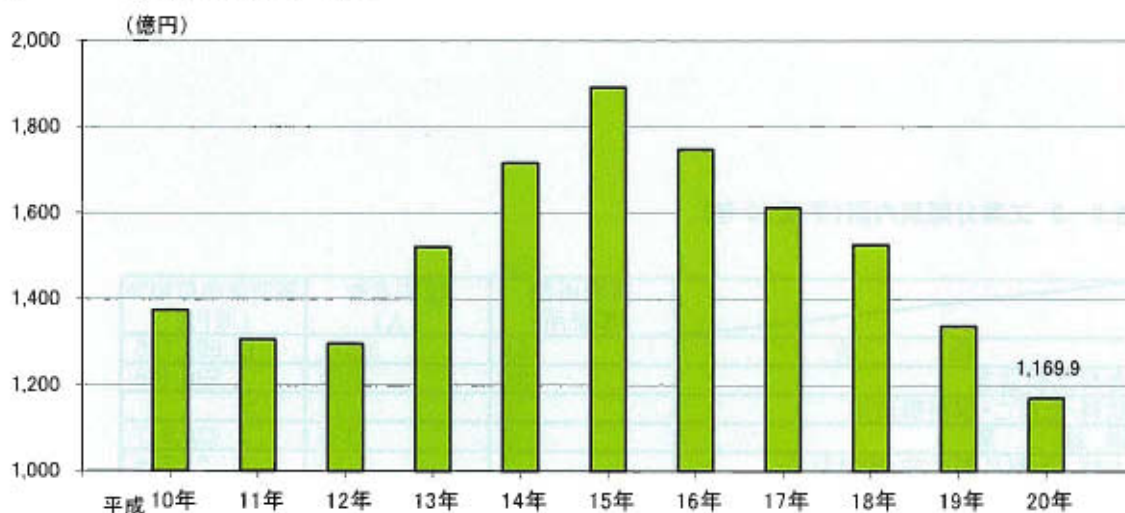


表2-10 工業の推移

	事業所数 (事業所)	従業者数 (人)	製造品出荷額等 (万円)	従業者一人当たりの 製造品出荷額等(万円)
平成10年	204	6,242	13,744,586	2,202
平成11年	195	5,894	13,064,070	2,217
平成12年	193	5,852	12,955,272	2,214
平成13年	173	5,671	15,209,198	2,682
平成14年	171	5,182	17,155,936	3,311
平成15年	167	5,164	18,905,989	3,661
平成16年	164	5,226	17,466,124	3,342
平成17年	159	5,073	16,117,210	3,177
平成18年	152	5,054	15,254,156	3,018
平成19年	164	6,026	13,369,057	2,219
平成20年	161	5,671	11,698,755	2,063

従業者数4人以上の事業所の数値とする

資料:工業統計調査

●商業

本市の商業は、各種商品小売業が中心ですが、近年の周辺市町への大型店舗の進出やモータリゼーションの進展等により市内での消費購買力は低下しています。

平成 19 年の商業統計をみると、商店数 787 件、従業者数 4,485 人、年間商品販売額約 1,074 億 8,200 万円となっており、その推移をみると、商店数、従業者数ともに減少しており、年間商品販売額においても近年の不況のあおりを受け減少傾向となっています。

表 2-11 商業分類別内訳(平成 19 年)

	商店数 (件)	従業者数 (人)	年間商品販売額 (万円)
卸売業・小売業計	787	4,485	10,748,237
一般卸売業	137	727	4,654,597
各種商品小売業	4	6	379,234
織物・衣服・身の回り品小売業	122	360	528,648
飲食料品小売業	202	4	1,579,445
自動車・自転車小売業	56	50	1,156,247
家具・じゅう器・機械器具小売業	64	50	607,707
その他の小売業	202	62	1,842,359

飲食店を含まず

資料：商業統計調査

図2-13 商店数及び従業者数の推移(飲食店を含まず)

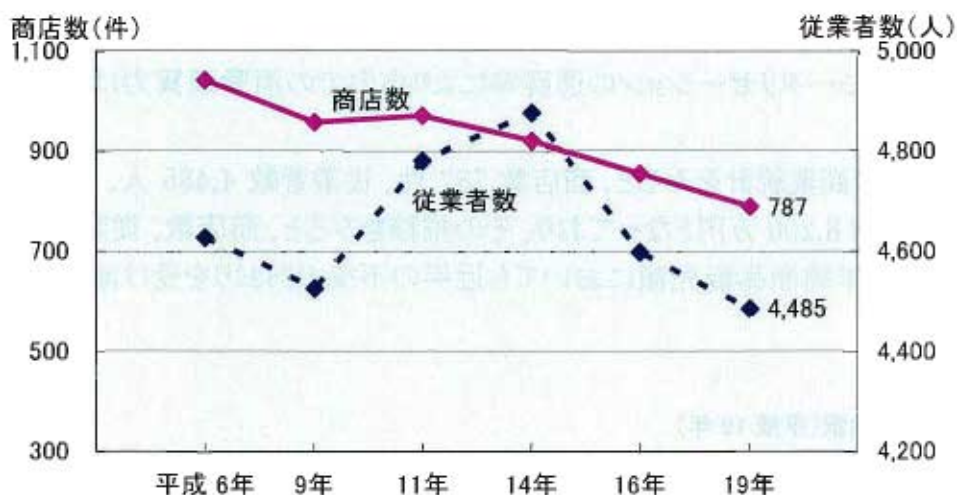


図2-14 年間商品販売額の推移(飲食店を含まず)

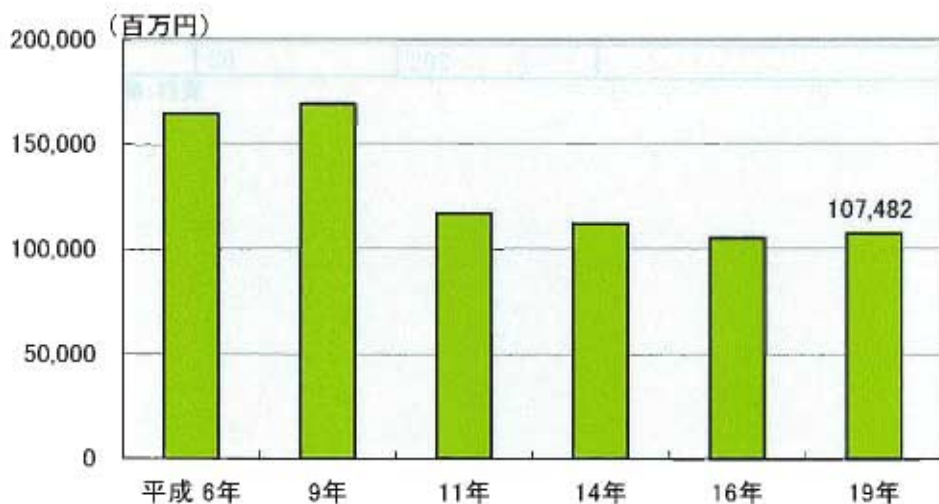


表2-12 商業の推移(飲食店を含まず)

	商店数 (件)	従業者数 (人)	年間商品販売額 (万円)	従業者一人当たりの 年間商品販売額(万円)
平成6年	1,040	4,627	16,461,734	3,558
平成9年	956	4,526	16,949,031	3,745
平成11年	969	4,781	11,699,697	2,447
平成14年	919	4,875	11,208,111	2,299
平成16年	853	4,598	10,534,630	2,291
平成19年	787	4,485	10,748,237	2,396

資料: 商業統計調査

(4) 土地利用

片貝川の三角州に発達した市街地は、JR魚津駅及び電鉄魚津駅を中心に国道8号以西に広がり海岸まで商業地や人口の密集した既成市街地が形成されています。また、魚津港北部の沿岸、国道8号沿い及び、早月川下流の沿岸部に工業立地が進み、まとまった面積の工業地を形成しています。市北部の布施川沿いには整然と区画された農地が整備され、水田または果樹園として利用されています。南東部はほとんどが山林となっており、その占める面積は非常に大きいです。

地目別土地面積をみると、雑種地・その他(公有地)を除き、大半を山林・原野と田が占めており、その推移では、宅地が年々増加している反面、田の面積が減少しています。

本市では、市街地の大部分が土地区画整理事業によって整理され、街路、公園等の都市施設は比較的良く整備されているが、一部の市街地では住工混在の生活環境上好ましくない地区が残っています。また、現在、経田地区において、土地区画整理事業が施行されています。

本市の用途地域指定状況は、次頁の図に示すとおりであり、都市計画区域4,436haに対し、431haが指定されています。

表2-13 地目別土地面積

単位:ha

		総数	田	畑	宅地	山林・原野	池沼	雑種地・その他
平成 8年		20,060	2,328	315	860	1,991	5	14,561
平成 9年		20,060	2,304	315	876	1,990	5	14,570
平成10年		20,060	2,285	314	887	1,981	5	14,588
平成11年		20,060	2,242	312	899	1,980	5	14,622
平成12年		20,060	2,212	313	907	1,978	5	14,645
平成13年		20,060	2,204	312	914	1,978	5	14,647
平成14年		20,060	2,192	311	923	1,981	5	14,648
平成15年		20,060	2,187	308	923	1,984	5	14,653
平成16年		20,063	2,187	308	926	1,985	4	14,653
平成17年		20,063	2,168	307	935	1,984	5	14,664
平成18年		20,063	2,153	306	962	1,982	5	14,655
平成19年		20,063	2,146	306	967	1,983	4	14,657
平成20年		20,063	2,138	307	965	1,988	4	14,661
平成21年	面積(ha)	20,063	2,131	307	971	1,991	4	14,659
	構成比(%)	100.0	10.6	1.5	4.9	9.9	0.0	73.1

※構成比の計は四捨五入により100%とならない場合がある

資料:税務課

表2-14 都市計画区域面積及び用途地域面積

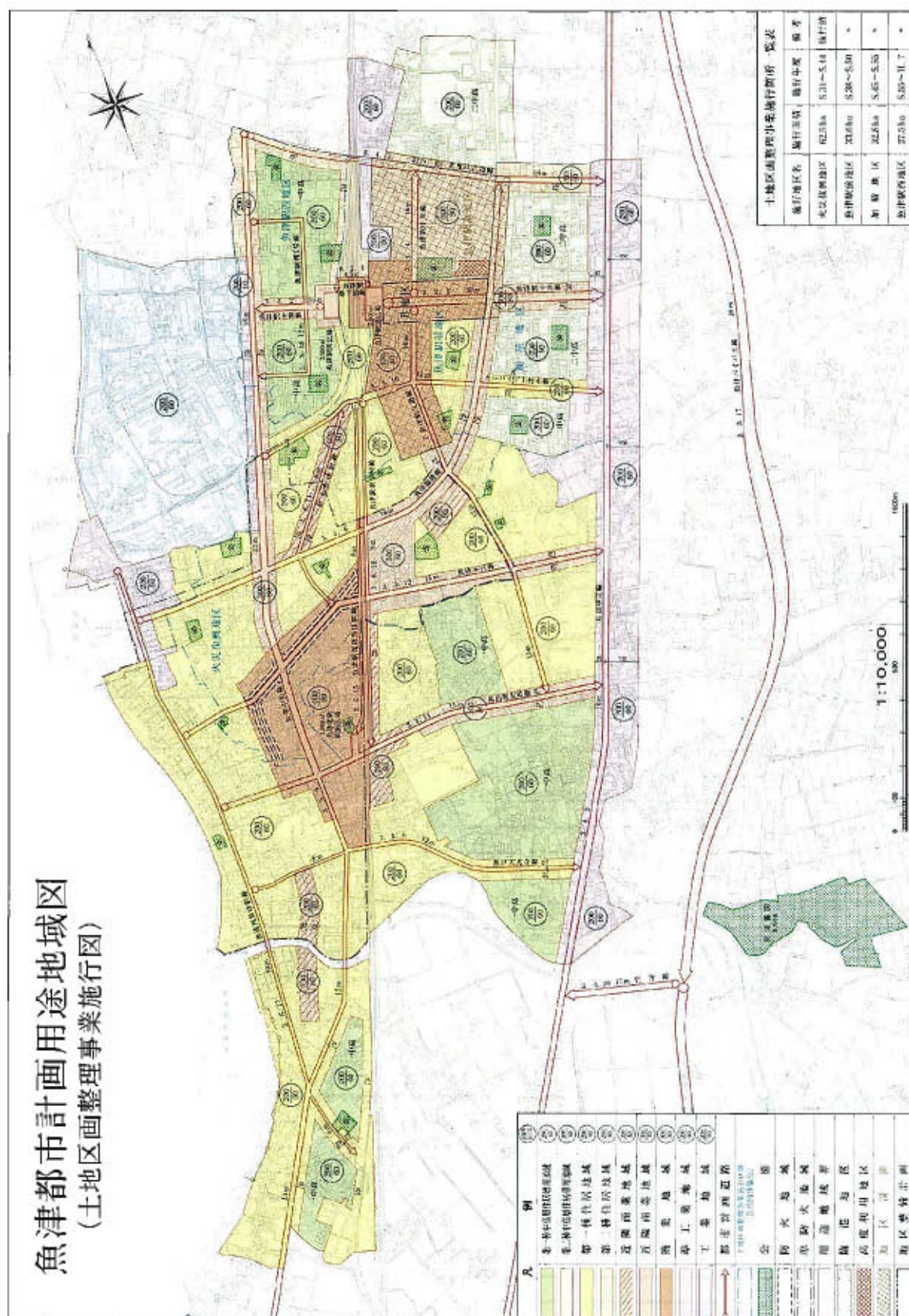
都市計画区域			4,436 ha		
用途地域			431 ha		
種類	面積(ha)	構成比(%)	種類	面積(ha)	構成比(%)
第一種低層住居専用地域	-	-	近隣商業地域(200/80)	9	2.1
第一種中高層住居専用地域	54	12.5	近隣商業地域(300/80)	46	10.7
第二種中高層住居専用地域	37	8.6	商業地域	32	7.4
第一種住居地域	142	32.9	準工業地域	54	12.5
第二種住居地域	11	2.6	工業地域	46	10.7

平成20年12月10日最終決定

資料:都市計画課

※構成比の計は四捨五入により100%とならない場合がある

図2-15 都市計画用途地域図(縮小版)



(5) 開発状況

本市の近年の開発状況をみると、住宅地を中心とした大規模な開発が郊外部を中心に数多く行われています。しかし、それら開発地から市街地及び主要幹線道路へ連絡するアクセス道路の整備が遅れている状況にあります。

表 2-15 開発状況(平成 10 年度～平成 21 年度)

図番	開発許可年月日	開発区域名称	地区名	開発面積(m ²)	建築物の用途
1	H10.5.13	諏訪町	村 木	6,935	一戸建て住宅
2	H10.8.26	住吉	下中島	35,530	ショッピングセンター
3	H10.11.2	三田	本 江	3,897	一戸建て住宅
4	H11.5.20	大海寺野	上野方	4,741	一戸建て住宅
5	H11.6.17	住吉	下中島	6,254	小売店舗
6	H11.9.1	石垣	上野方	11,573	老人保健施設
7	H12.5.18	本江	本 江	5,978	一戸建て住宅
8	H12.11.7	大海寺野	上野方	4,893	一戸建て住宅
9	H13.3.26	大光寺字大割	本 江	5,574	一戸建て住宅
10	H13.6.5	本江字中ノ坪	本 江	4,614	一戸建て住宅
11	H13.8.27	本江	本 江	4,082	一戸建て住宅
12	H14.2.14	大海寺野	上野方	3,014	一戸建て住宅
13	H14.3.7	本江字五反田割	本 江	11,594	一戸建て住宅、店舗併用住宅
14	H14.6.18	吉島2丁目	加 積	4,458	一戸建て住宅
15	H14.6.3	仏田	道 下	6,798	一戸建て住宅
16	H14.7.1	吉島	加 積	7,583	一戸建て住宅
17	H14.9.30	大字石垣新字下大平	上野方	19,753	木材加工流通施設
18	H14.12.24	吉島	加 積	17,503	一戸建て住宅
19	H15.9.24	三田字藤木	本 江	6,171	一戸建て住宅
20	H16.3.31	東山	天 神	121,097	生産工場
21	H16.12.7	宮津	下中島	26,903	店舗
22	H17.2.28	友道字附鷹之道	本 江	8,133	一戸建て住宅
23	H17.7.6	本江	本 江	8,655	一戸建て住宅
24	H17.7.29	本江字雲雀作	本 江	6,792	注文住宅
25	H17.11.1	住吉	下中島	4,631	店舗、事務所
26	H18.5.16	仏田字下道	道 下	7,203	一戸建て住宅
27	H18.8.9	慶野	下中島	3,847	店舗
28	H18.12.25	江口	道 下	3,393	一戸建て住宅
29	H19.3.26	住吉字西川原	下中島	3,567	共同住宅
30	H19.6.19	本江	本 江	4,729	一戸建て住宅
31	H19.10.24	本江字窪畑	本 江	3,680	一戸建て住宅
32	H19.10.26	住吉	下中島	9,624	その他の公衆浴場
33	H20.10.27	本江	本 江	5,234	住宅
34	H21.3.19	住吉	下中島	3,281	一戸建て住宅
35	H21.12.3	川縁	下中島	6,794	分譲住宅地(独立住宅)
	施行認可年月日				
A	H12.3.17	吉島外	加 積	19,666	一戸建て住宅
B	H15.1.31	友道字砂田外	本 江	22,121	一戸建て住宅
C	H17.3.9	浜経田字上西光寺外	経 田	12,089	一戸建て住宅
D	H20.6.27	三ヶ字東川原田外	下中島	17,130	一戸建て住宅

※図番 1～35 は 3,000 m²以上の開発行為、図番 A～D は個人施行の土地区画整理事業

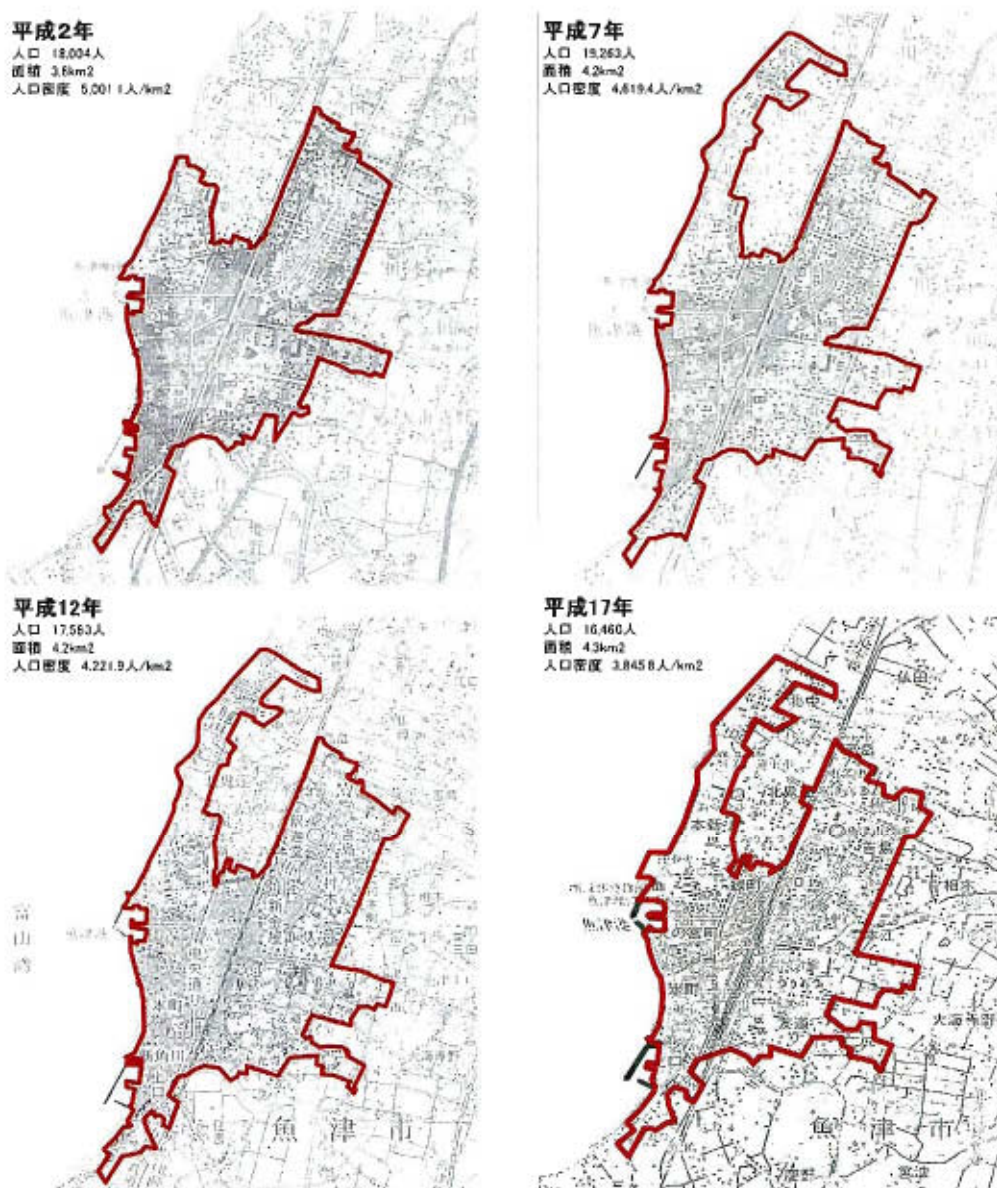


(6)人口集中地区(DID)の変遷

本市の人口集中地区は、平成17年で4.3km²、その人口密度は3,845.8人/km²となっています。その推移をみると、面積では近年著しく増えているものの、人口密度においては、年々減少しています。

変遷をみると、電鉄魚津駅及び魚津駅を中心とした既成市街地ではほとんど変化はみられませんが、平成2年以降に魚津港北側の海岸線沿いの北鬼江、北中地区において区域を拡大した後、平成7年以降からは近年大きく変化のない状況にあります。

図2-17 人口集中地区の変遷



※人口集中地区(DID)とは人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区が互いに隣接し人口が5,000人以上となる地区

(7) 観光レクリエーション

本市の観光資源としては、全国的に知られている蟹気楼海岸をはじめとして、海の駅、水族館、ミラージュランド、埋没林博物館、歴史民俗博物館、新川文化ホール等の観光文化施設の他、天神山城跡、松倉城跡等の史跡、桃山運動公園、ありそドーム、総合体育館、魚津国際カントリークラブ等のスポーツ施設、金太郎温泉、北山鉦泉等の保養施設などが数多く分布しています。祭事としても、「じゃんとこい魚津祭り」(国の重要無形民俗文化財に指定されている諏訪神社のたてもん祭り、せりこみ蝶六街ながし、海上花火大会)等があり、県内はもとより県外からも多くの観光客を集めています。

平成21年の観光客入込数は約160万人となっており、近年は増加傾向にあります。

表2-16 観光客入込数の推移

単位:人

	イベント			資源・観光施設			総数
	県内	県外	合計	県内	県外	合計	
平成17年	215,153	16,963	232,116	680,521	381,328	1,061,849	1,293,965
平成18年	219,734	17,063	236,797	656,980	375,170	1,032,150	1,268,947
平成19年	170,630	13,070	183,700	755,374	404,125	1,159,499	1,343,199
平成20年	188,025	19,230	207,255	902,979	370,950	1,273,929	1,481,184
平成21年	188,837	16,495	205,332	1,100,455	308,386	1,408,841	1,614,173

資料: 商工観光課

図2-18 観光拠点位置図



2-4 道路・交通特性

(1) 幹線道路網

本市の幹線道路網体系は、下図に示すように市域を南北方向（滑川、黒部方面）に横断する形で、海側より県道富山魚津線、県道魚津生地入善線、県道富山滑川魚津線、国道8号、北陸自動車道、新川広域農道が走っています。東西方向には、市街地より魚津 I.C を経て新川広域農道に連絡する県道石垣魚津インター線が走っている他、角川沿いに県道金山谷田方町線、布施川沿いに県道福平経田線が走っており、これらの道路を補完する形でその他の県道、幹線市道網が形成されています。

図 2-19 道路パターン概念図

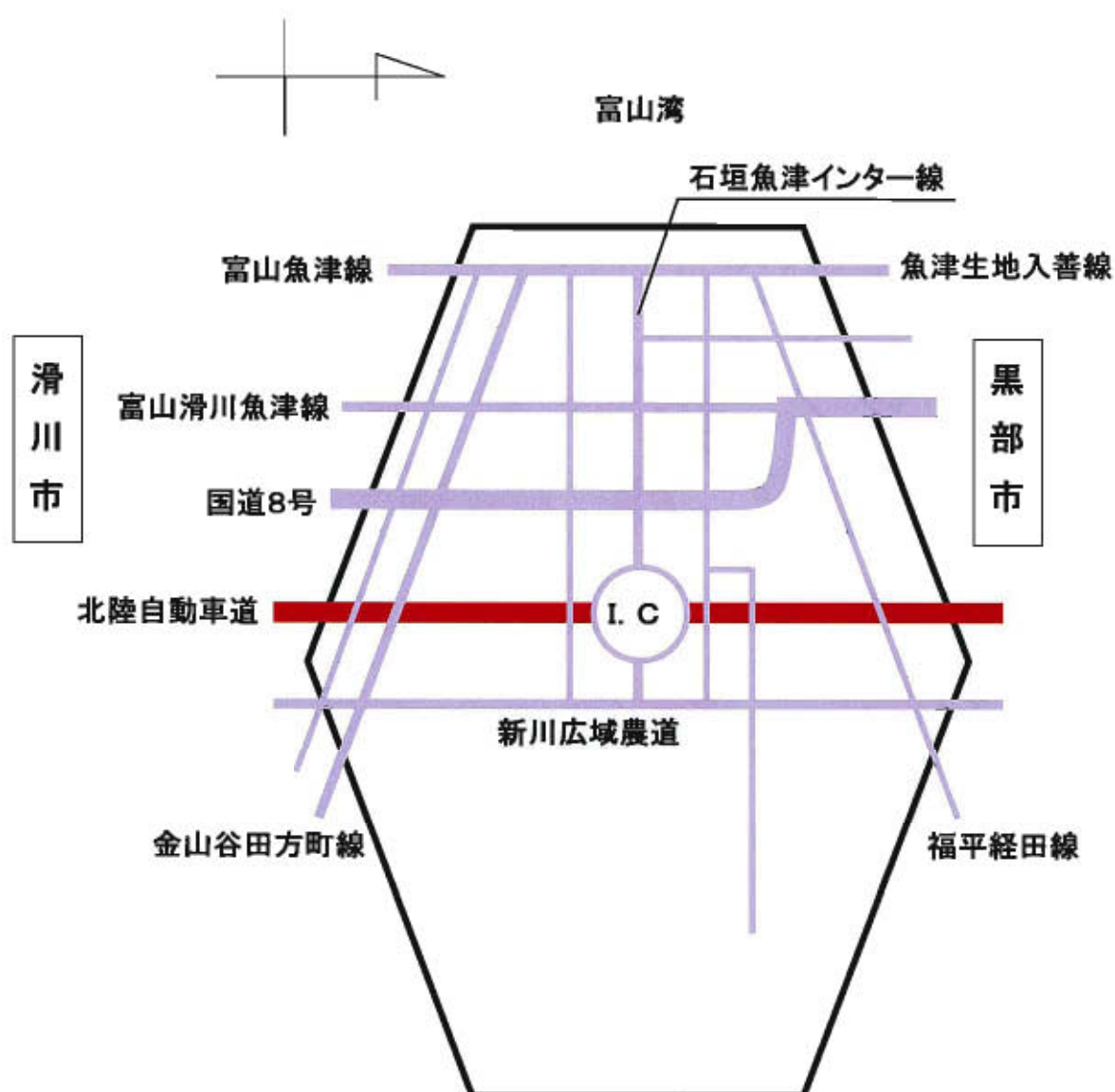


表 2-17 魚津市の幹線道路網(国道及び県道等)

種別	路線名	概要
国道	国道8号	上越、黒部方向から、市街地を抜け、滑川、富山方面へ連絡する。
主要地方道	富山魚津線 魚津生地入善線 金山谷田方町線 石垣魚津インター線 宇奈月大沢野線	市中心部より、海岸に沿い、富山市へ連絡する。 市中心部より、海岸に沿い、入善町まで連絡する。 市中心部より、角川に沿い、金山谷へ連絡する。 市中心部より、市域を縦断する形で北陸自動車道魚津I.Cを経て石垣へ連絡する。 黒部市宇奈月町より、市山間集落地間を経由しながら大沢野町まで連絡する。
一般県道	福平経田線 経田停車場線 阿弥陀堂魚津停車場線 魚津停車場線 三箇吉島線 富山滑川魚津線 坪野湯上線 堀江魚津線 虎谷大榎線 沓掛魚津線 古鹿熊滑川線 小川寺木下新線 黒谷上村木線 大海寺新本町線	黒部市福平を起点に布施川に沿い、経田付近で県道魚津生地入善線に連絡する。 県道魚津生地入善線より、富山地方鉄道経田駅に連絡する。 黒部市阿弥陀堂より、布施川、片貝川を横断して、JR 魚津駅に連絡する。 JR 魚津駅を起点に、村木付近の県道魚津生地入善線に連絡する。 片貝第四発電所より、片貝川左岸に沿って吉島に連絡する。 旧国道8号であり、富山、滑川方面より市街地を通過し、江口付近で国道8号に連絡する。 坪野を起点として、湯上付近で県道金山谷田方町線に連絡する。 市中心部より、慶野、吉野を経て滑川市に連絡する。 滑川市より、小早月川に沿い虎谷の集落に連絡する。 黒部市沓掛より、片貝川を横断し、市中心部に連絡する。 古鹿熊より、角川に沿い滑川市に連絡する。 小川寺、天神野新地内を通過し、木下新に連絡する。 黒谷より、片貝川右岸に沿い東山付近で県道宇奈月大沢野線に連絡する。 大海寺新より、県道石垣魚津インター線と平行する形で市街地に連絡する。
農道	新川広域農道	市東部の丘陵地帯を南北方向に滑川市方面と黒部市方面とを連絡する。



幹線道路の総延長は、203,696mで、その整備状況をみると、国道は改良率100.0%、主要地方道では改良率94.1%、一般県道は改良率87.9%となっており、県道計では改良率90.4%です。幹線市道では、総延長91,122mで改良率83.0%となっています。

路線別にみると、幹線道路の軸となる国道8号は全線改良済区間となっている他、南北方向の路線は比較的高い改良率となっていますが、東西方向を連絡する路線については、特に市街地内において海岸部へ連絡する路線が少ない上に未改良区間が多く、また、山間部においても未改良区間が多く見受けられます。

なお、国道8号については、現在100%改良済であるが、交通量の増大に対応して現在バイパス整備が進められています。

※改良済は道路構造令(昭和45年10月29日政令第320号)、旧道路構造令(昭和33年8月1日政令第244号)、道路構造令細則案(内務省土木局昭和10年6月土木会議決定)の規格に適合するものをいう。

表2-18 幹線道路の整備状況

道 路 種 別		単位:m		
		実延長	未改良延長	改良率(%)
国道8号		8,926	0	100.0
主 要 地 方 道	富山魚津線	2,520	265	89.5
	魚津生地入善線	5,406	137	97.5
	金山谷田方町線	6,145	695	88.7
	石垣魚津インター線	5,077	0	100.0
	宇奈月大沢野線	21,816	1,323	93.9
	小 計(5路線)	40,964	2,420	94.1
一 般 県 道	福平経田線	8,118	1,386	82.9
	経田停車場線	247	0	100.0
	阿弥陀堂魚津停車場線	5,116	0	100.0
	魚津停車場線	1,326	21	98.4
	三箇吉島線	13,456	2,619	80.5
	富山滑川魚津線	5,333	0	100.0
	坪野湯上線	2,964	0	100.0
	堀江魚津線	3,599	0	100.0
	虎谷大榎線	1,793	736	59.0
	沓掛魚津線	4,215	0	100.0
	古鹿熊滑川線	3,075	1,974	35.8
	小川寺木下新線	3,655	106	97.1
	黒谷上村木線	5,491	722	86.9
	大海寺新本町線	4,296	0	100.0
	小 計(14路線)	62,684	7,564	87.9
県 道 計(19路線)		103,648	9,984	90.4
1級市道(29路線)		45,852	2,000	95.6
2級市道(34路線)		45,270	13,518	70.1
市 道 計(63路線)		91,122	15,518	83.0
幹線道路 合計(全83路線)		203,696	25,502	87.5

平成21年4月1日現在

資料:道路現況調査資料・富山県新川土木センター・魚津市市道路線認定調査

(2) 都市計画道路網

本市の都市計画道路は、現在 22 路線、総延長 35,420m となっています。その整備状況については、改良済区間 29,880m、未改良済区間 5,540m となっており、改良率は 84.4% を示していますが、国道 8 号バイパスの整備や市街地を東西方向に連絡する路線に未改良区間が残されており、体系的なネットワークが十分に形成されていない状況にあります。

路線別にみると、南北方向の路線としては漁港西魚津駅線の 1 路線が、東西方向の路線としては魚津大光寺線、馬出町友道線、カーバイド上村木線の 3 路線が一部の区間で未整備となっています。

魚津バイパス線、魚津滑川 8 号バイパス線は供用開始済みですが、入善黒部魚津 8 号バイパス線は全区間が整備中であります。

表 2-19 都市計画道路網の整備状況

単位: m

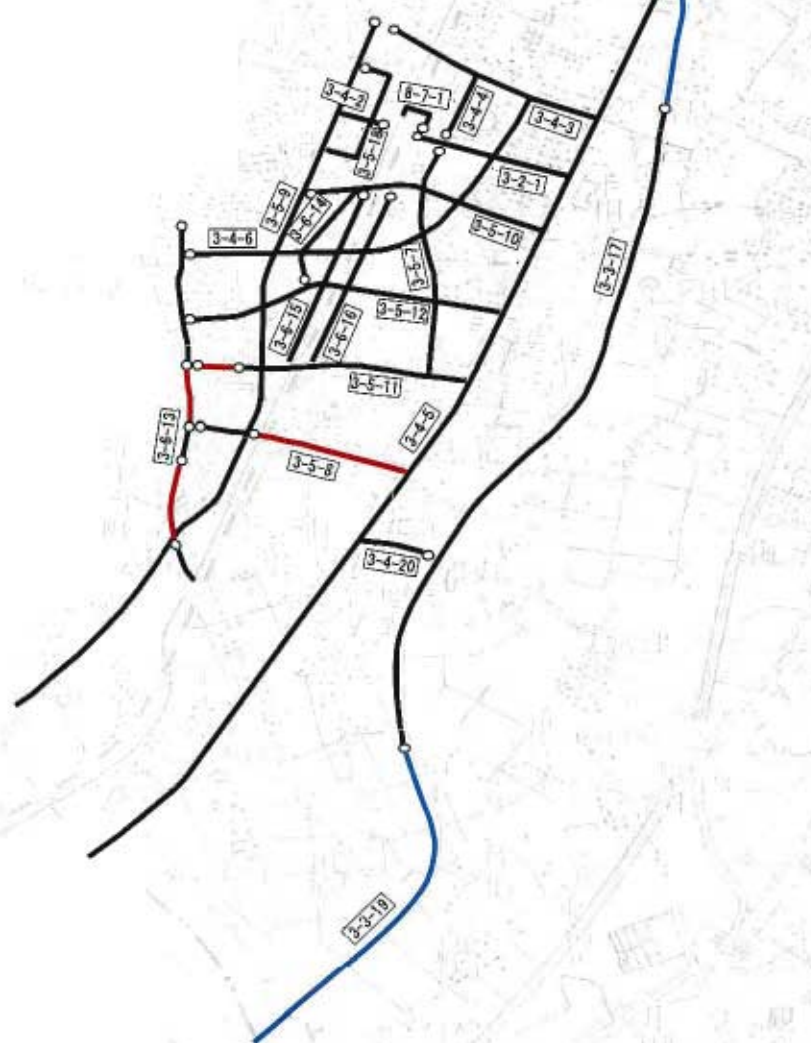
路線番号	都市計画道路名	幅員	延長	改良済延長	未改良延長	改良率(%)
3・2・1	魚津駅中央線	30.0	690	690		100.0
3・4・2	魚津駅本新線	16.0	210	210		100.0
3・4・3	北鬼江吉島線	12.0～22.0	1,070	1,070		100.0
3・4・4	魚津駅中川線	16.0	380	380		100.0
3・4・5	片貝早月線	16.0	6,330	6,330		100.0
3・4・6	魚津臨港線	18.0～22.0	1,880	1,880		100.0
3・5・7	魚津駅友道線	12.0～16.0	1,280	1,280		100.0
3・5・8	魚津大光寺線	8.0～12.0	1,060	300	760	28.3
3・5・9	魚津中央線	12.0～44.0	4,080	4,080		100.0
3・5・10	カーバイド上村木線	12.0～22.0	1,150	1,120	30	97.4
3・5・11	馬出町友道線	15.0	1,290	1,030	260	79.8
3・5・12	魚津本江線	15.0	1,500	1,500		100.0
3・6・13	漁港西魚津駅線	8.0～10.0	1,930	1,090	840	56.5
3・6・14	村木魚津駅線	8.0	640	640		100.0
3・6・15	魚津駅電鉄魚津駅線	8.0	970	970		100.0
3・6・16	魚津駅新金屋線	8.0	1,040	1,040		100.0
3・3・17	魚津バイパス線	28.0	3,500	2,650	850	75.7
3・5・18	魚津駅西 1 号線	12.0	770	770		100.0
3・3・19	魚津滑川 8 号バイパス線	28.0	3,010	2,350	660	78.1
3・4・20	住吉線	17.0	350	350		100.0
3・3・21	入善黒部魚津 8 号バイパス線	28.0	2,140	0	2,140	0.0
8・7・1	魚津駅地下道線	4.5	150	150		100.0
計	22 路線		35,420	29,880	5,540	84.4

平成 22 年 3 月 31 日現在

資料: 都市計画課

図2-21 都市計画道路網の整備状況

凡	例
—	改良済区間
—	未改良区間
—	暫定2車線供用区間



路線番号	路線名称	路線番号	路線名称
3-2-1	魚津駅中央線	3-5-8	魚津大光寺線
3-3-17	魚津バイパス線	3-5-9	魚津中央線
3-3-19	魚津滑川8号バイパス線	3-5-10	カーバード上村木線
3-3-21	入善黒部魚津8号バイパス線	3-5-11	馬出町友道線
3-4-2	魚津駅本新線	3-5-12	魚津本江線
3-4-3	北鬼江吉島線	3-5-18	魚津駅西1号線
3-4-4	魚津駅中川線	3-6-13	漁港西魚津駅線
3-4-5	片貝早月線	3-6-14	村木魚津駅線
3-4-6	魚津臨港線	3-6-15	魚津駅電鉄魚津駅線
3-4-20	住吉線	3-6-16	魚津駅新金屋線
3-5-7	魚津駅友道線	8-7-1	魚津駅地下道線

(3) 道路交通量

平成17年度の道路交通センサスの結果によると、高速道路を除いて平日に最も交通量が多い路線は国道8号バイパスの相木付近で 19,113 台/12hであり、次いで、国道8号の黒部市寄り 18,752 台/12h、同じく国道8号の滑川市寄り 18,337 台/12h、県道富山滑川魚津線の大光寺付近で 13,917 台/12h、県道富山魚津線 11,406 台/12hの順となっています。

混雑度(交通量/道路交通容量)をみると、国道8号の黒部市寄り◎地点が 1.66、国道8号の滑川市寄り⑩地点が 1.60、国道8号バイパスの相木付近⑨地点が 1.49 と著しく高い値を示しており、次いで県道杵掛魚津線⑧地点が 1.31、県道魚津生地入善線⑥地点が 1.19、県道富山滑川魚津線①地点が 1.12 と混雑度の高い地点が市内の随所に見受けられます。

交通量の推移をみると、国道8号、国道8号バイパス、県道杵掛魚津線が著しい増加傾向を示している他、県道富山滑川魚津線が増加しており、その他の路線については、微増又は減少傾向にあります。

図 2-22 主な混雑箇所

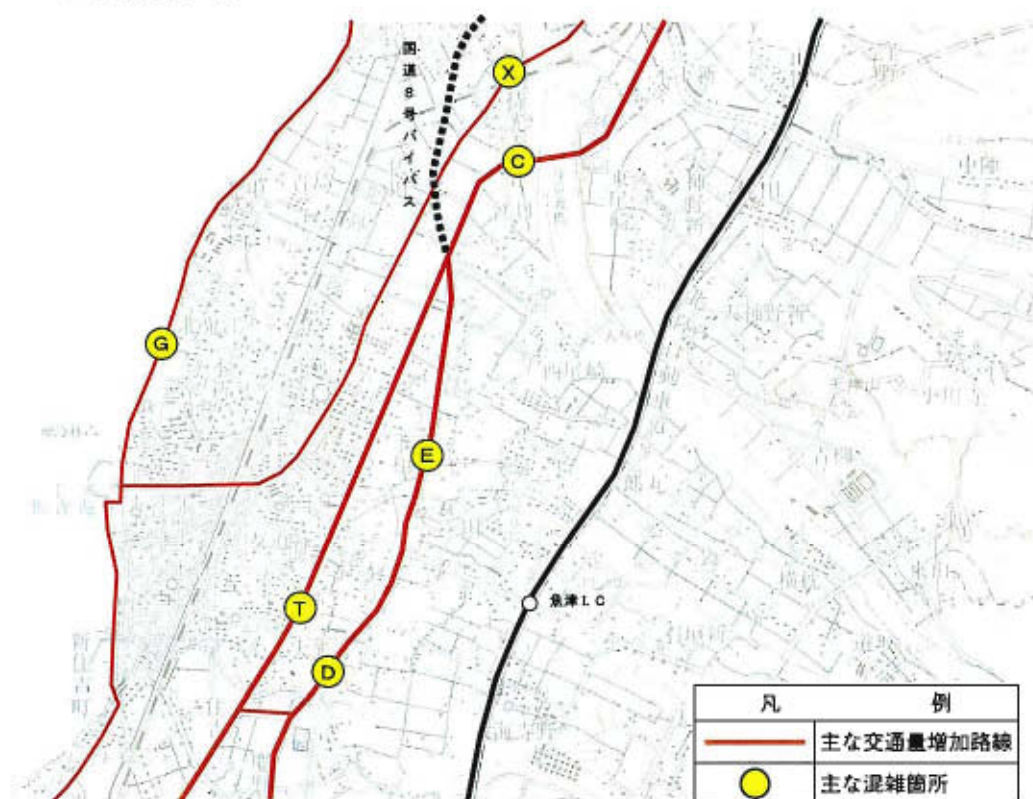


图2-23 道路交通量区



表 2-20 道路交通量の推移(平日)

単位: 台/12h

	図番	路線名(観測地点名)	平成6年度	平成9年度	平成11年度	平成17年度	12時間混雑度	摘要
国 道 等	A	北陸自動車道(黒部I.C～魚津I.C)	10,923	11,546	11,115	11,414	0.24	実測値
	B	北陸自動車道(魚津I.C～滑川I.C)	12,887	14,100	13,744	13,525	0.29	実測値
	C	国道8号(木下新)	19,440	18,340	18,974	18,752	1.66	実測値
	D	国道8号(大光寺)	6,723	11,526	12,845	18,337	1.60	実測値
	E	国道8号バイパス(相木)	6,723	13,301	15,008	19,113	1.49	実測値
主 要 地 方 道	F	富山魚津線	10,387	13,109	13,410	11,406	0.86	実測値
	G	魚津生地入善線	6,366	8,354	7,817	7,605	1.19	実測値
	H	金山谷田方町線	1,727	2,191	2,293	2,265	0.37	推定値
	I	石垣魚津インター線(本江)	7,835	5,905	6,174	5,996	0.53	実測値
	J	石垣魚津インター線(石垣新)	819	1,048	8,599	2,069	0.68	推定値
一 般 県 道	K	宇奈月大沢野線	2,235	2,744	2,693	2,609	0.45	推定値
	L	福平経田線(蛇田)	1,892	1,099	997	950	0.24	推定値
	M	福平経田線(浜経田)	2,235	2,744	2,693	1,761	0.27	推定値
	N	経田停車場線	739	1,048	677	398	0.36	推定値
	O	阿弥陀堂魚津停車場線(東尾崎)	4,261	4,473	4,418	4,370	1.10	実測値
	P	阿弥陀堂魚津停車場線(上村木)	7,128	7,729	7,033	7,628	0.62	実測値
	Q	阿弥陀堂魚津停車場線(布施爪)	2,235	2,744	2,693	398	0.10	推定値
	R	魚津停車場線	4,203	5,817	3,510	1,761	0.52	推定値
	S	三箇吉島線	6,559	7,282	7,316	6,445	0.82	実測値
	T	富山滑川魚津線	—	—	13,752	13,917	1.12	実測値
	U	坪野湯上線	639	2,119	1,518	398	0.09	推定値
	V	堀江魚津線	1,282	2,143	2,131	2,024	0.57	推定値
	W	虎谷大榎線	1,783	276	2,693	398	0.41	推定値
	X	沓掛魚津線	7,480	8,344	9,674	9,991	1.31	実測値
	Y	古鹿熊滑川線	667	1,048	677	398	0.09	推定値
	Z	小川寺木下新線	819	1,048	677	398	0.09	推定値
	a	黒谷上村木線	819	1,048	677	398	0.09	推定値
	b	大海寺新本町線	2,744	3,456	3,700	3,514	0.81	推定値

資料: 平成17年度 全国道路交通情勢調査

※12時間混雑度とは昼間12時間の道路交通容量に対する交通量の比 (混雑度 = 交通量 / 道路交通容量)

図2-24 道路交通量の推移 No.1

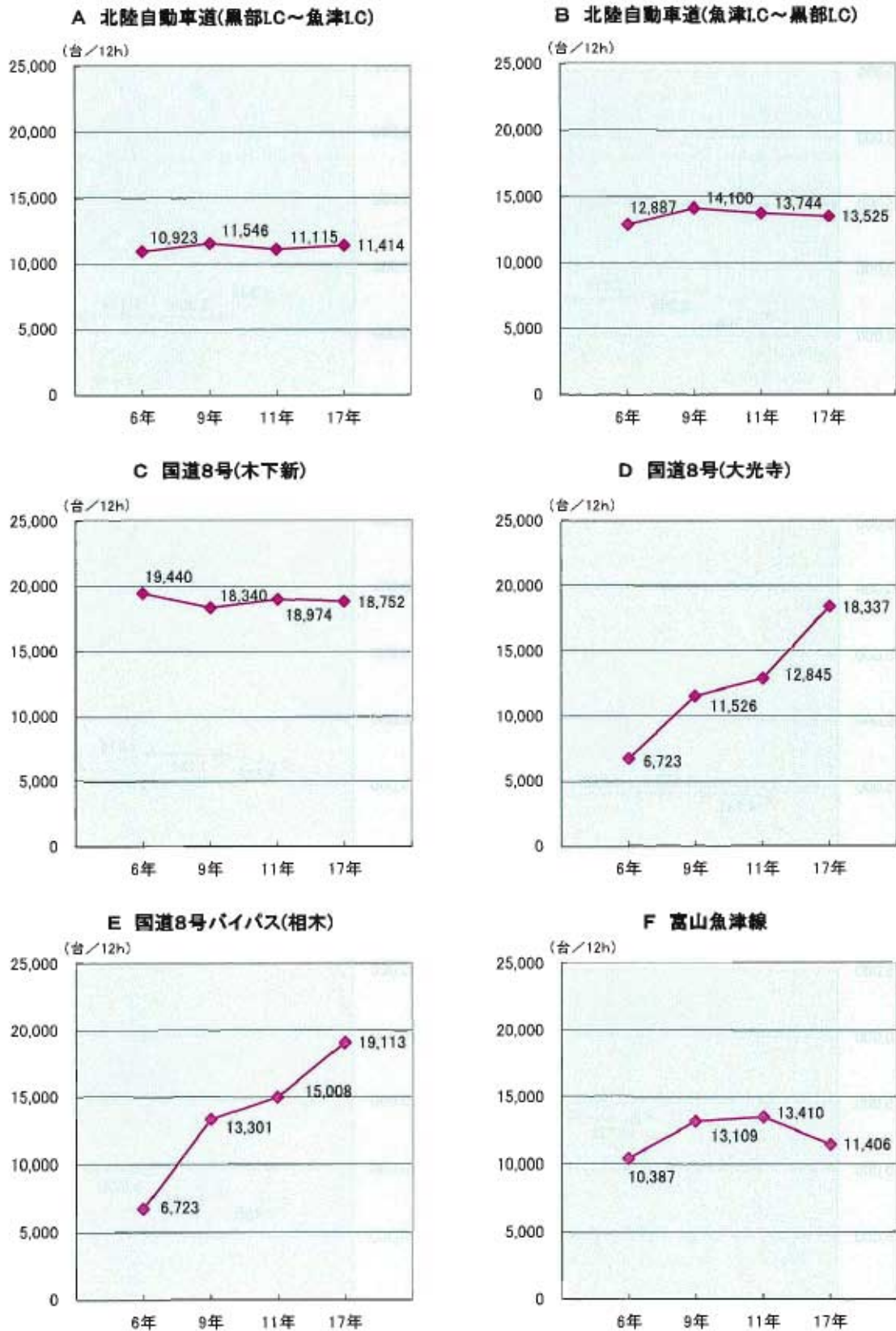
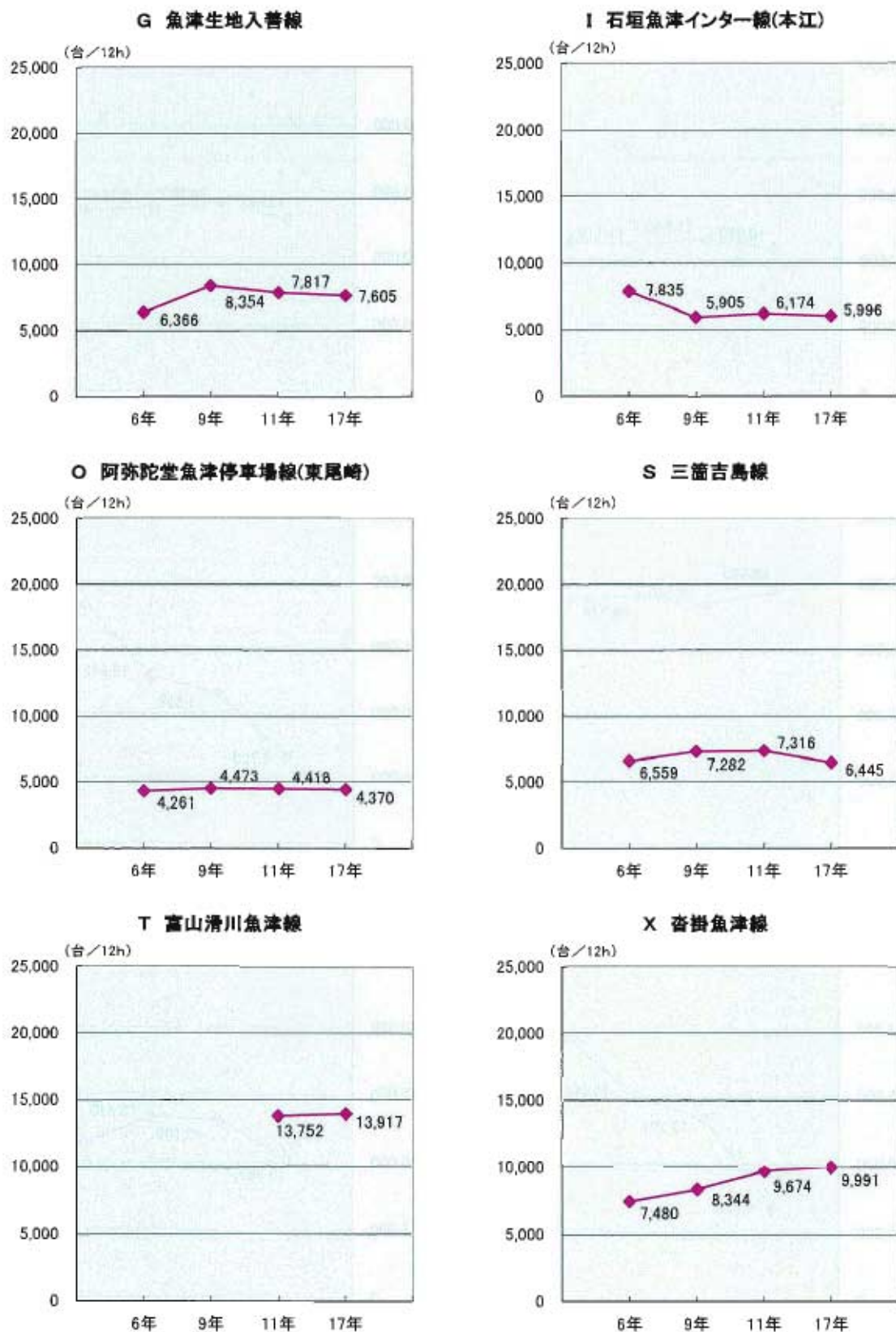


図2-24 道路交通量の推移 No.2



(4) 交通流動

本市を南北方向に横断する幹線道路の平成 17 年度道路交通センサスにおける交通流動(平日 12 時間交通量)に注目すれば、本市とその他の市町村との交通量は、富山・石川方面が 19,320 台/12h、次いで黒部・新潟方面の 18,871 台/12h となっており、これら南北方向の交通が国道8号に集中し、混雑を招いていると考えられます。

また、通過交通としては、南北方向の交通で 33,226 台/12h と推定されます。

図 2-25 発生交通量及び推定通過交通量

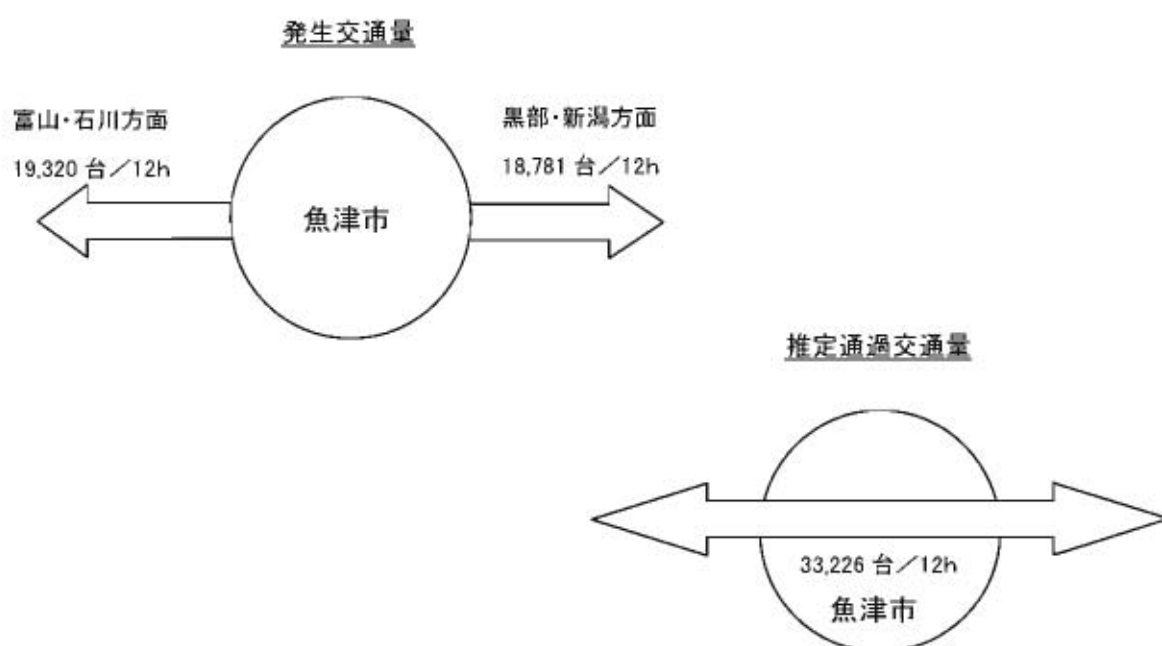


表 2-21 発生交通量及び推定通過交通流動状況(平成 17 年度)

単位: 台/12h

	路線名	富山・石川方面交通量	黒部・新潟方面交通量	推定通過交通量
国 道	北陸自動車道	6,766	5,656	11,414
	国道8号	7,076	9,283	14,407
主要地方道	富山魚津線・魚津生地入善線	5,478	3,932	7,405
合 計		19,320	18,871	33,226

資料:平成17年度 全国道路交通情勢調査

(5) 北陸自動車道魚津 I.C 利用状況

魚津 I.C の利用状況をみると、平成 20 年度で入出車台数 1,858,345 台となり、1 日平均約 5,100 台の利用となっており、年々増加しています。

表 2-22 北陸自動車道魚津 I.C 入出自動車台数の推移

単位：台

	入 車					出 車					入出車 合 計
	軽自動車	普通車	中型車	大型車	特大車	軽自動車	普通車	中型車	大型車	特大車	
平成16年度	78,960	663,902	68,156	37,053	5,953	80,677	683,313	73,529	32,460	5,804	1,729,807
平成17年度	78,031	661,023	68,958	41,914	7,106	80,668	676,654	73,856	35,814	6,940	1,730,964
平成18年度	86,182	685,338	70,813	45,383	6,909	89,140	695,090	72,419	40,985	7,169	1,799,428
平成19年度	平成19年度から入出車数合計のみ公開										1,837,913
平成20年度											1,858,345

資料：中日本高速道路株式会社富山保全・サービスセンター

(6) 自動車所有台数

モータリゼーションの進展とともに、市内の自動車所有台数は増加の一途をたどっていましたが、平成 19 年以降は減少に転じています。

表 2-23 自動車所有台数の推移

単位：台

	総 数	乗 用 車			貨 物 車				乗合車	特殊車	二輪車
		普通車	小型車	軽四輪車	普通車	小型車	被牽引車	軽四輪車			
平成17年	37,543	6,124	12,593	8,529	1,238	2,377	36	4,692	81	890	983
平成18年	38,020	6,311	12,411	8,972	1,252	2,338	39	4,713	87	885	1,012
平成19年	38,361	6,438	12,118	9,635	1,240	2,286	40	4,668	79	864	993
平成20年	37,816	6,384	11,813	9,728	1,165	2,215	34	4,537	82	862	996
平成21年	37,527	6,346	11,492	9,966	1,120	2,132	57	4,454	87	861	1,012

資料：税務課

(7) 通勤・通学状況

平成17年における本市の通勤・通学状況をみると、通勤では流入8,661人、流出8,317人と流入超過であります。通学では流入1,237人、流出963人と流入超過であり、全体としても流入が流出を上回っている状況にあります。

その推移をみると、平成7年と比べて流出はわずかに伸びを示しているのに対し、流入は若干減少しています。しかしながら両者の差はほぼ一定となっています。

流出先では黒部市が2,936人と全体の約31.6%を占めて最も多く、次いで富山市2,694人、滑川市2,058人の順となっており、流入元では黒部市が2,897人と全体の29.3%を占めて最も多く、次いで滑川市2,062人、富山市1,644人の順となっています。

図2-26 流出入者の推移

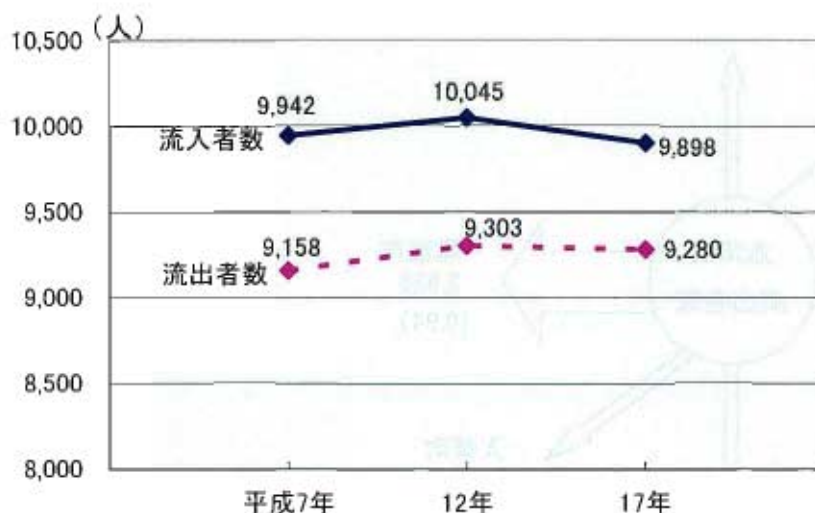
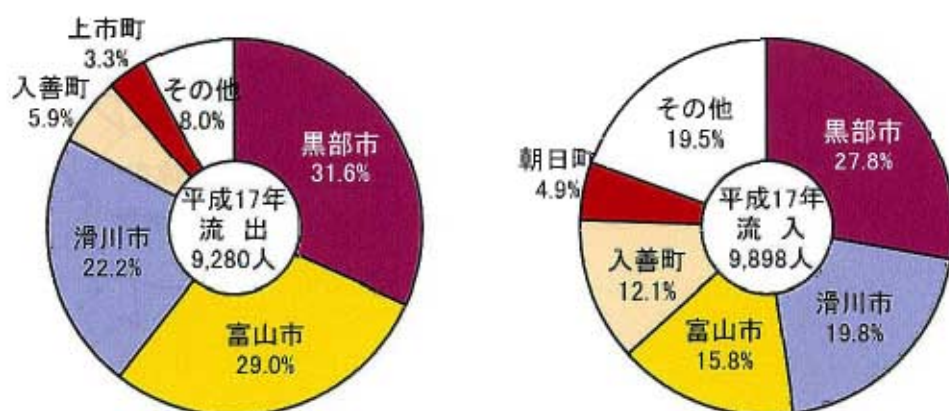


図2-27 流出入先の比率

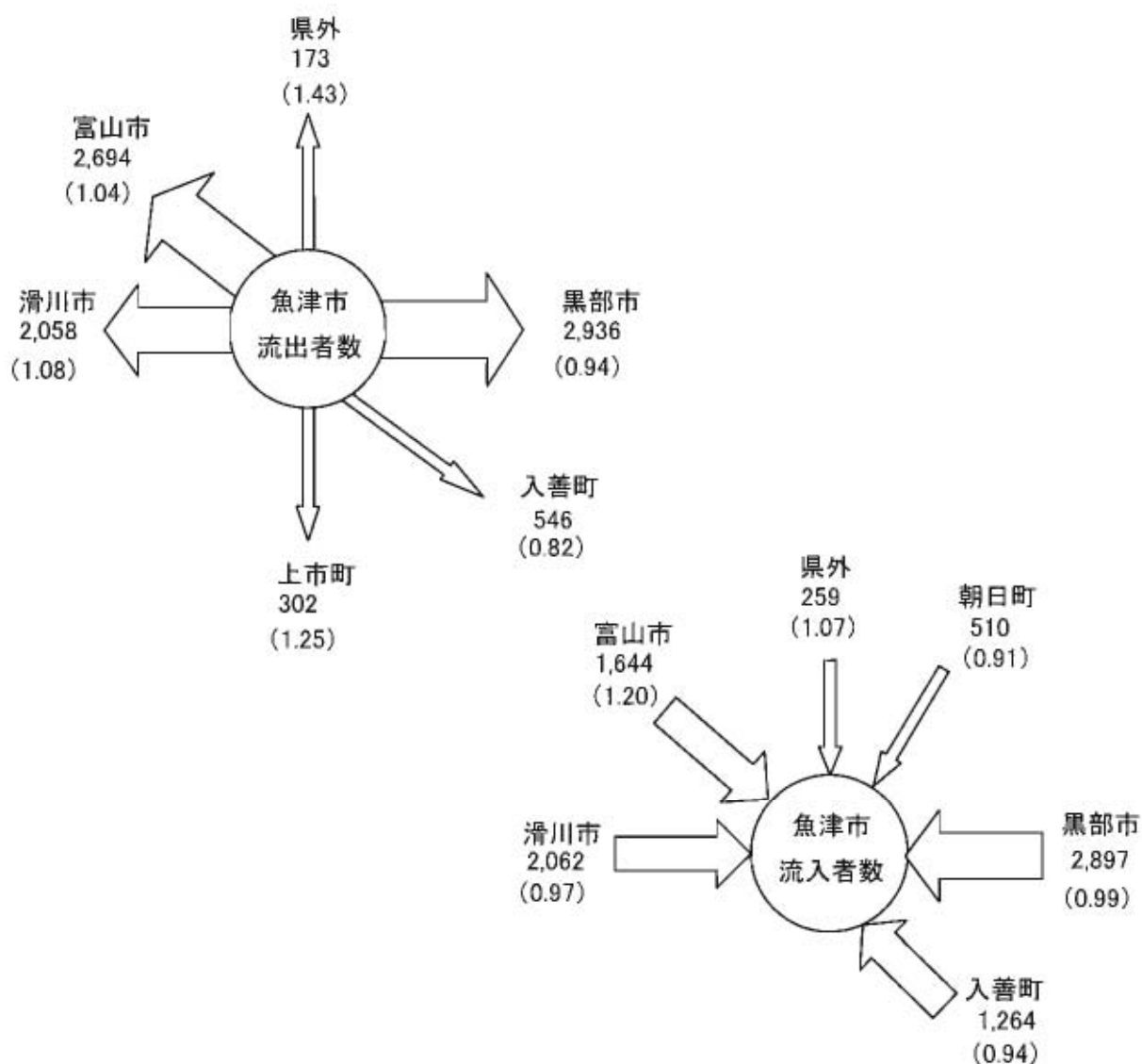


上位5市町村及び県外からの流出入者の伸びを平成12年と比較してみると、流出については、概ね1.04～1.43倍に増加しており、特に県外への流出が1.43倍と高い伸びを示している一方、入善町への流出者は0.82倍と減少しています。

流入については、概ね0.91～0.99倍に減少していますが、富山市からの流入は1.20倍と伸びています。

市内には、新川広域圏の中心都市として、官公庁や企業の出先機関、従業員を多数抱える大規模な工場等が立地しており、朝夕の通勤時間帯を中心に交通集中による混雑を招いています。

図2-28 流出入者数及び伸び率



※()内は平成17年／平成12年の伸び率

表 2-24 通勤・通学状況(流出)

単位:人

		市内常住者の就業・通学地								
		平成7年			平成12年			平成17年		
		総数	就業者	通学者	総数	就業者	通学者	総数	就業者	通学者
総数		9,158	7,986	1,172	9,303	8,278	1,025	9,280	8,317	963
魚津市	富山市	2,681	2,258	423	2,582	2,221	361	2,694	2,307	387
	高岡市	70	42	28	58	37	21	73	47	26
	新湊市	25	25	0	30	26	4	35	29	6
	滑川市	2,093	1,857	236	1,913	1,691	222	2,058	1,884	174
	黒部市	2,910	2,666	244	3,113	2,926	187	2,936	2,791	145
	砺波市							21	21	0
	舟橋村							10	10	0
	上市町	247	172	75	241	187	54	302	243	59
	立山町	119	116	3	99	99	0	118	117	1
	大山町	39	22	17	38	19	19			
	宇奈月町	133	133	0	143	143	0	112	112	0
	入善町	432	392	40	668	601	67	546	467	79
	朝日町	125	85	40	123	82	41	135	107	28
	小杉町	60	29	31	52	25	27	50	30	20
	大沢野町	16	16	0	23	22	1			
	その他の市町村	93	87	6	99	96	3	17	17	0
計		9,043	7,900	1,143	9,182	8,175	1,007	9,107	8,182	925
外	新潟県	18	17	1	22	21	1	37	36	1
	石川県	56	34	22	59	44	15	67	50	17
	その他の県	41	35	6	40	38	2	69	49	20
	計	115	86	29	121	103	18	173	135	38

資料: 国勢調査

表 2-25 通勤・通学状況(流入)

単位:人

		市内就業・通学者の常住地								
		平成7年			平成12年			平成17年		
		総数	就業者	通学者	総数	就業者	通学者	総数	就業者	通学者
総数		9,942	7,873	2,069	10,045	8,484	1,561	9,898	8,661	1,237
魚津市	富山市	1,364	1,149	215	1,368	1,255	113	1,644	1,535	109
	高岡市	84	48	36	75	56	19	66	54	12
	新湊市	24	18	6	37	29	8	35	32	3
	滑川市	1,939	1,638	301	2,123	1,873	250	2,062	1,851	211
	黒部市	2,999	2,428	571	2,922	2,486	436	2,897	2,556	341
	砺波市							15	10	5
	舟橋村							28	27	1
	上市町	435	316	119	465	373	92	455	360	95
	立山町	238	153	85	239	184	55	235	208	27
	大山町	28	25	3	37	32	5			
	宇奈月町	398	296	102	375	283	92	327	258	69
	入善町	1,335	985	350	1,348	1,064	284	1,264	1,040	224
	朝日町	604	467	137	562	450	112	510	415	95
	小杉町	32	22	10	47	40	7	39	34	5
	大沢野町	32	28	4	26	23	3			
	その他の市町村	142	105	37	178	141	37	62	48	14
	計	9,654	7,678	1,976	9,802	8,289	1,513	9,639	8,428	1,211
	新潟県	121	43	78	90	50	40	95	70	25
	石川県	37	25	12	38	31	7	50	49	1
	その他の県	130	127	3	115	114	1	114	114	0
	計	288	195	93	243	195	48	259	233	26

資料:国勢調査

(8) 公共交通機関の利用状況

● 鉄道

市内にはJR北陸本線と富山地方鉄道本線の2本の鉄道が走っており、JRは魚津駅、富山地方鉄道は西魚津、電鉄魚津、新魚津、経田の4駅を有しています。その平成21年度の利用状況をみると、JR北陸本線魚津駅では924千人、地方鉄道西魚津駅53千人、電鉄魚津駅296千人、新魚津駅498千人、経田駅330千人と、近年大幅な変化のない状況が続いています。

表2-26 JR北陸本線魚津駅乗車客数の推移

単位：人

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
乗車客数	965,318	953,962	948,120	960,532	965,425	924,565
1日平均乗車客数	2,645	2,614	2,598	2,624	2,645	2,533

資料：西日本旅客鉄道株式会社

表2-27 地方鉄道乗降客数の推移

単位：千人

	西魚津駅	電鉄魚津駅	新魚津駅	経田駅	総数
平成16年度	58	300	484	323	1,165
平成17年度	60	307	500	333	1,200
平成18年度	61	313	513	340	1,227
平成19年度	59	311	512	336	1,218
平成20年度	58	312	514	332	1,216
平成21年度	53	296	498	330	1,177

資料：富山地方鉄道株式会社

● 路線バス

路線バスの運行状況をみると、保有台数及び路線数ともに年々減少し、平成21年度で保有台数5台、路線数14(うち市内は路線数4)となっています。輸送人員においては、122,264人となっており、近年大幅な変化のない状況が続いています。

表2-28 地鉄バス輸送人員の推移

単位：人

	保有台数	路線数	輸送延人員	1日平均輸送人員
平成16年度	6	16	155,369	426
平成17年度	5	17	121,350	332
平成18年度	5	14	122,495	336
平成19年度	5	14	129,563	355
平成20年度	6	(4)14	138,603	380
平成21年度	5	(4)14	122,264	335

黒部営業所管内【魚津以東】

()内は魚津市内

資料：富山地方鉄道株式会社

●市民バス

民間バス路線の減少に伴い、その対応として市街地巡回ルートを本格運行開始した平成16年度から、乗車人員は年々増加傾向を示しており、平成21年度で173,060人となっています。

表2-29 市民バス乗車人員の推移

単位:人

	乗 車 人 員	1日平均乗車人員
平成16年度	63,608	174
平成17年度	68,484	188
平成18年度	98,028	269
平成19年度	133,044	365
平成20年度	171,966	471
平成21年度	173,060	474

資料:商工観光課

魚津市の将来像

■ 第3章 魚津市の将来像

3-1 上位計画

(1) 富山県総合計画「元気とやま創造計画」

策定年次	(平成19年10月策定、目標年次 平成27年度)
基本目標	“みんなで創ろう！人が輝く元気とやま”
目指すべき将来像	活力とやま 北陸新幹線の開業によって、多くの県民が首都圏へ出かけ、首都圏からは、多くの人たちが観光やビジネスで来県している。 未来とやま 大都市圏からの人々の定住・半定住が進み、地域の風習や文化に触れながら、地域住民とともに新しい魅力や文化を創造している。 安心とやま 地域が一体となった安全なまちづくりの取組みにより、幼児から高齢者まで誰もが安心して暮らしている。
地域別の方向 (新川地域)	地域の特性と課題 少子高齢化の進行による地域活力の減退が懸念されていますが、一方で、北陸新幹線の整備により県内で最も首都圏に近いエリアとなるほか、自然環境、伝統文化などの地域資源に恵まれており、このような優位性を地域全体の発展につなげていくことが期待されています。 取組みの方向 活力とやま 県東部の新たな玄関口である北陸新幹線新黒部駅（仮称）及び周辺地域の整備充実、県内各都市や交通・観光拠点をつなぐアクセスの向上、各地の賑わいのある中心市街地の形成により、地域全体の活性化を図ります。 ・北陸新幹線を含めた公共交通網（並行在来線、富山地方鉄道、バス等）の充実と、自動車交通との連携・補完による地域交通ネットワークの構築 ・新駅へのアクセス（道路、鉄道、バス等）の整備 ・国道8号バイパス、県道、都市計画道路等の道路ネットワークの整備

(2) 第4次魚津市総合計画基本構想

策定年次	(平成23年3月策定、計画期間：平成23年度～平成32年度)
計画策定の趣旨	市民とともに取組む計画として、また、「まちづくりの基本理念」や「めざすべき将来都市像」といった「まちづくりの目標」を明らかにします。
基本理念	ふるさとを活かし、誰もが主役のまちづくり
将来都市像	まちづくりを進めるにあたってめざすべき市の10年後の姿 心躍る うるおいの舞台 魚津 笑顔で絆つなぐまち
施策体系	2 安全で快適な暮らしやすいまち 魅力ある都市基盤の充実 計画的な土地利用・整備を推進し、美しい都市景観の保全に努めるとともに、住宅対策を推進し、定住人口や交流人口の増加につなげ、まちの活性化を図ります。 また、健康的で快適な生活環境を形成するため、上下水道の整備や、道路機能の強化、公共交通体系の整備・構築を推進しています。 (施策) 快適な道路機能の強化

(3) 第4次魚津市総合計画第9次基本計画 前期計画

策定年次	(平成23年3月策定、計画期間：平成23年度～平成27年度)
基本目標	安全で快適な暮らしやすいまち
政 策	魅力ある都市基盤の充実
施 策	快適な道路機能の強化 【施策が目指すすがた】 ・幹線道路が整備され、朝夕の交通渋滞が解消されています。 【現状・課題】 国道8号バイパスは、滑川、富山方面へのアクセスは向上しましたが、今後、さらなる利便性の向上や黒部、入善方面への渋滞の早期解消が課題です。市内を結ぶ主要な県道、市道は、歩道の整備された道路が少なく、安全な交通の確保が必要です。

(4) 魚津市都市計画に関する基本的な方針

策定年次	(平成 18 年 3 月策定、計画期間：概ね 20 年間)
将来都市像	次代につなぐ人・自然・文化が共生する元気都市“魚津”
基本理念	・ 中心市街地の活性化と市域全体におけるバランスの良いまちづくり ・ 安全で快適な道路づくりと全ての人にやさしいまちづくり ・ 次世代を担う若者に魅力的なまちづくり ・ 自然環境との共生と地域コミュニティによる美しいまちづくり ・ 住環境の整備による災害に強いまちづくり ・ 広域的な視点からみたまちづくり
基本方針	都市計画における課題 ・ 市域全体をネットワーク化する交通システムの構築が必要です。 ・ 高齢者等が安心して暮らせるよう地域環境（交通施設や住宅のバリアフリー化等）が必要です。 ・ 未整備の道路及び都市計画道路の整備と近年における都市構造の変化を踏まえた都市計画道路の見直しが必要です。 ・ 交通弱者等の利便性を考慮した公共交通の整備充実とネットワーク化の促進が必要です。 ・ 生活道路網の整備や交通安全対策の充実が必要です。 ○基本方針 安全で快適な道路づくりと全ての人にやさしいまちづくり 国道 8 号をはじめとする幹線道路から生活道路に至るまで、安全性と快適性に配慮した全ての人にやさしい道路づくりや中心市街地と山間地等の交通ネットワークを強化。 ○都市計画の方針 ・ バリアフリーに配慮しながら、求心力向上のための主要幹線道路の整備、市内間の連絡を強化する都市幹線道路の整備等、段階的な道路網の整備を目指す ・ 都市防災性を高めるために、密集市街地の解消を図る避難路となる道路網の整備

将来都市構造	魚津市の将来都市構造は、地形地物や幹線道路軸によって4つのゾーンから形成される。 《自然とのふれあいゾーン》 緑豊かな山地が連なる一帯を位置づけ、自然に触れ、学び、憩える場となる空間の創出を図る。 《田園環境共生ゾーン》 国道8号バイパス以東の丘陵地を位置づけ、自然との共生の中で柔軟な土地利用を図る。 《都市的生活ゾーン》 中心市街地を含む国道8号バイパス以西の住宅地を形成する一帯を位置づけ、良好な住宅地の形成を図る。 《高次都市機能コアゾーン》 用途地域及びその周辺を位置付け、拠点の形成を図る。
土地利用の方針	《既成市街地ゾーン》 用途地域及び住宅が密集する地域は、歩いて暮らすことができるコンパクトなまちづくりを推進する。4つに細分化する。 ・既成住宅地区 ・商業、業務集積地区 ・産業交流地区 ・都市内工業地区
整備方針	○交通施設整備方針 《南北を結ぶ広域連絡道》 北陸自動車道、国道8号バイパス、しんきろうロード、広域農道等を広域連絡軸として位置づけする。都市間連携を強化する道路であるとともに、市街地中心部への通過交通を処理する道路、産業交通を円滑に誘導する道路として整備を推進する。 《東西を結ぶ都市内連絡軸》 広域連絡軸を東西に連絡する幹線道路として位置づけする。中心市街地と市内の各方面とを結ぶ東西方向の交通軸として整備を推進する。 《市街地連絡軸》 中心市街地東西方向の交通軸として位置づけする。市街地環状ルートを兼ねる幹線道路網として整備を推進する。 《幹線道路の整備》 都市的生活ゾーンに都市計画道路を含む幹線道路を配置し、市街地交通の分散を目的とした円滑な道路ネットワークの構築をめざす。

(5) 魚津市都市環境計画

策定年次	(平成8年3月策定、計画期間：概ね20年間)
策定の目的	環境共生型の都市づくりを進める上で、都市整備の観点からどのような取り組みをしていくかを明らかにするために策定する。
計画の理念	富山湾に開かれた環境共生実践都市ー魚津
目指すべき都市環境像	環境共生都市の理念を展開する上での魚津市が目指すべき都市像として「水と緑」に親しむ都市・「環境産業」を育む都市・「環境共生」の見える都市の3つを設定する。
基本方針	○海に開かれた幹線道路の整備と緑のネットワークの整備 魚津市において、南北の垂直方向の道路に比べ、東西方向、特に富山湾側へのアクセスするための街路網の整備が遅れている。そこで、都市交通の円滑化と貴重な自然へのアクセスの確保の観点から、今後中心市街地を通過する海側へ開かれた街路の整備を進めていくことが必要となっている。 さらに、日常生活で市民が行き交う道路の緑化を推進し、その際、沿道の緑化や遊歩道整備といった線的な緑と空地を利用したポケットパークのような点的な緑を組み合わせしていく。
重点整備地区	富山湾に開かれ、かつ、魚津市へ訪れやすい場所である地区において、「環境産業」という新たな産業基盤や研究施設を核として、その周辺の緑・水をうまく取り込みながら集約的かつ一体的に都市環境計画を展開していくことが、魚津市の将来のまちづくりにおいて重要である。 以上の背景から、都市環境計画策定の6つの重点整備地区を選定した。

3-1 関連計画

(6) 経田中央土地区画整理事業

施行期間	平成19年度～平成28年度
事業の目的	地区内の東西・南北の生活軸となる道路の整備や地区中央部に公園を配置してオープンスペースの拡充を図り、避難路ネットワークの形成と沿線の木造老朽建築物の更新等を誘導し、ちくの防災環境の改善とともに居住環境のレベルアップを図り、多世代がコミュニティ豊かに住み続けられるまちづくりを推進する。
設計の方針	○道路計画 幹線道路である（主）魚津生地入善線の拡幅（幅員6→10m）を行うとともに、東西・南北の生活軸を確立するために幅員8mの主要区画道路を配置する。また、換地割り込みとの調整を図りながら、その他の区画道路を幅員6m又は4mで配置する。

(7) 魚津市地域防災計画

策定年次	平成21年3月
計画の目的	災害対策基本法第42条に基づき、災害予防、災害応急対策及び災害復旧について定め、市、防災関係機関、市民等が相互に連携し、総力を結集することにより、総合的かつ計画的な防災対策の推進を図り、市民の誰もが安全で安心して暮らせる防災都市づくりの推進に資することを目的とする。
計画の内容	第2編 震災対策 第1章 災害予防計画 第1節 地震に強いまちづくり 防災空間の整備拡大 ○道路の整備 道路は、都市活動を支える根幹的な都市施設であり、震災時に救援、消防等に係る輸送活動に重要な役割を果たすのみならず、オープンスペースとして、火災の延焼を防止する等火災に強いまちづくりに資するところが大きい。 市は、道路の整備にあたって、国、県等の関係機関と連携し、幅員の確保、電線類の地中化、円滑なアクセスが可能なネットワーク化された道路網等防災面にも十分配慮した整備を進める。

上位計画に示される将来ビジョンの整理

	策定年次	計画期間	対象地域	計画概要
富山県総合計画 「元気とやま創造計画」	平成19年10月	目標年次 平成27年度	富山県全域	富山県総合計画に示す新川地域の取組みの方向 県内各都市や交通・観光拠点をつなぐアクセスの向上 ・新黒部駅（仮称）へのアクセス道路の整備 ・国道8号バイパス、県道、都市計画道路等の道路ネットワークの整備
第4次魚津市総合計画 ／基本構想	平成23年3月	平成23年度 ～ 平成32年度	魚津市全域	〈将来都市像〉心躍る うるおいの舞台魚津 笑顔で絆つなぐまち 共通目標 ①だれもが主役のまちづくり ②自立する自治体経営 基本目標 ①にぎわい、活力あるまち ②安全で快適な暮らしやすいまち ③健やかで笑顔あふれるまち ④人と文化を育むまち ⑤豊かな自然と共生したまち
第4次魚津市総合計画 ／第9次基本計画	平成23年3月	平成23年度 ～ 平成27年度	魚津市全域	○安全で快適な暮らしやすいまち 【快適な道路機能の強化】 施策が指すすがた ・幹線道路が整備され、朝夕の交通渋滞が解消されています
魚津市都市計画に関する基 本的な方針	平成18年3月	平成18年度か ら概ね20年間	魚津市都市 計画区域	魚津市における都市づくりの将来像と基本理念 「次代につなぐ人・自然・文化・共生する元気都市“魚津”」 ・中心市街地の活性化と市域全体におけるバランスのよいまちづくり ・安全で快適な道路づくりと全ての人の人にやさしいまちづくり ・次世代を担う若者に魅力的なまちづくり ・自然環境の整備による災害に強いまちづくり ・広域的な視点からみたまちづくり
魚津市都市環境計画	平成8年3月	平成8年度か ら概ね20年間	魚津市全域	魚津市都市環境の理念 「富山湾に開かれた環境共生実践都市—魚津」 魚津市が目指すべき都市像 ・「水と緑」に親しむ都市 ・「環境産業」を育む都市 ・「環境共生」の見える都市

問題点及び課題の整理

4-1 魚津市が抱える問題点

○人口の減少、高齢化

出生率の低下に加え、若年層を中心に他都市への転出などにより、高齢化が進行しています。

○中心市街地部の空洞化

大型店や郊外型店舗の進出、核家族化、高齢化や若年層の転出などにより中心商店街の衰退が起きています。また、市街地を中心に空き家が増加していることから、中心市街地部が空洞化しています。

○産業の低迷

近年、近隣都市への企業・工場の移転などが起きており、都市としての活力の低下が懸念されています。

○観光拠点への交通アクセス道路の不備

観光入込客数が増加していますが、観光拠点に至る交通アクセス道路や市内に点在する観光拠点相互間の有機的な連絡性の不備が指摘されています。

○北陸新幹線開業に伴う公共交通体系

平成26年度に完成、開業予定の新幹線新駅へのアクセス性が求められています。

○国道8号への交通集中による混雑

南北方向の交通の流れの増加に対して、国道8号バイパス等の整備が追いつかず、国道8号や海岸道路に交通が集中し、朝夕を中心として混雑を招いています。

○国道8号と主要幹線道路を連絡する道路の欠如

国道8号バイパスの整備が進められていますが、湾岸道路や主要幹線道路との連絡道路が欠如しており、これらの道路の整備効果が活かされていません。

○郊外部から市街地部へ向かう交通の市街地内一極集中による混雑

郊外部から市街地部へ連絡する道路が市街地内部において一極集中する形態となっており、これらの道路の結節点において混雑を招いています。

○災害の危険性

本市には、魚津断層帯が走っており、また、土砂災害警戒区域なども多くあることから、地震や台風、大雨など自然災害による被害を減少させる対策が求められています。

4-2 道路整備上の課題

①南北を結ぶ広域幹線道路の連携強化

本市の広域幹線道路となる北陸自動車道や国道8号、県道の富山滑川魚津線、魚津生地入善線、宇奈月大沢野線等は、南北幹線軸として都市間連携を強化する道路であるとともに、市街地中心部への通過交通を処理する道路として、また、産業交通を円滑に誘導する道路として整備が進められていますが、交通混雑が十分解消されていないため、国道8号バイパスなどの南北幹線道路の整備促進とこれらの幹線道路相互間の円滑な連絡が課題です。

②市街地に向かう交通の分散化

郊外部において住宅地を中心とした大規模開発が多く行われていることなどにより、郊外部から市街地へ向かう交通量が増加する中で、市内の随所で渋滞が見受けられ、また、交通事故の危険性が高まることから、市街地に向かう交通の市街地外郭での分散が課題です。

③北陸新幹線新駅への交通アクセス整備

平成26年度末までに北陸新幹線が開業することに伴い、新幹線新駅への交通アクセス道路の整備が課題です。

④観光拠点間の連絡強化

広域的な観点からは、高速自動車道や国道8号バイパスの整備により交流人口の増加が見込まれることから、主要幹線道路と観光拠点を結ぶ道路や市内に点在する観光拠点間の連絡強化が課題です。

⑤公共交通機関利用促進の支援

高齢者の増加などにより、市民バスなどの公共交通機関の利用者が増加していることから、公共交通機関のより一層の利便性の向上を図ることが必要です。

⑥歩行者、自転車などの安全・安心を支援

幅員狭小な未改良区間においての歩行者や自転車、高齢者や障がい者などの交通事故の防止を図ることが必要です。

⑦土地利用の変化に即した道路整備

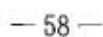
新たな都市施設や大規模開発などの土地利用の変化や施設配置等に即した道路整備が課題です。

⑧コンパクトなまちづくりに対応した道路整備

中心商店街の活性化や中心市街地への定住化、都市機能を集中させるなどにより街なか居住の利便性向上を図っていくコンパクトなまちづくりに対応した道路整備が必要です。

⑨災害に対応した道路整備

震災時などの緊急輸送道路の確保など災害に強い道路基盤を構築することが必要です。



基本構想

5-1 将来的な道路網の配置

(1) 都市部における道路網配置の考え方

本市は、地形的な条件から黒部市、滑川市方面を結ぶ南北方向の交通の流れが圧倒的に多く、道路網形態も国道8号、県道富山滑川魚津線を軸とした南北方向路線が主となっています。

国道8号は、魚津滑川バイパスの4車線化工事や入善黒部バイパスの整備が着々と進められており、全線が開通した場合、北陸自動車道、国道8号、県道富山滑川魚津線、県道宇奈月大沢野線（新川広域農道）、湾岸道路の5本の路線が本市の南北方向の交通を受け持つ極めて重要な路線として機能することとなります。

このような既存道路の形態や将来的な展望を考慮すれば、北陸自動車道、国道8号、県道富山滑川魚津線、県道宇奈月大沢野線（新川広域農道）、湾岸道路の5路線を南北軸とし、これらを格子状に連結する道路網配置を目指すことが将来の本市の発展を考える上で望ましいと考えられます。

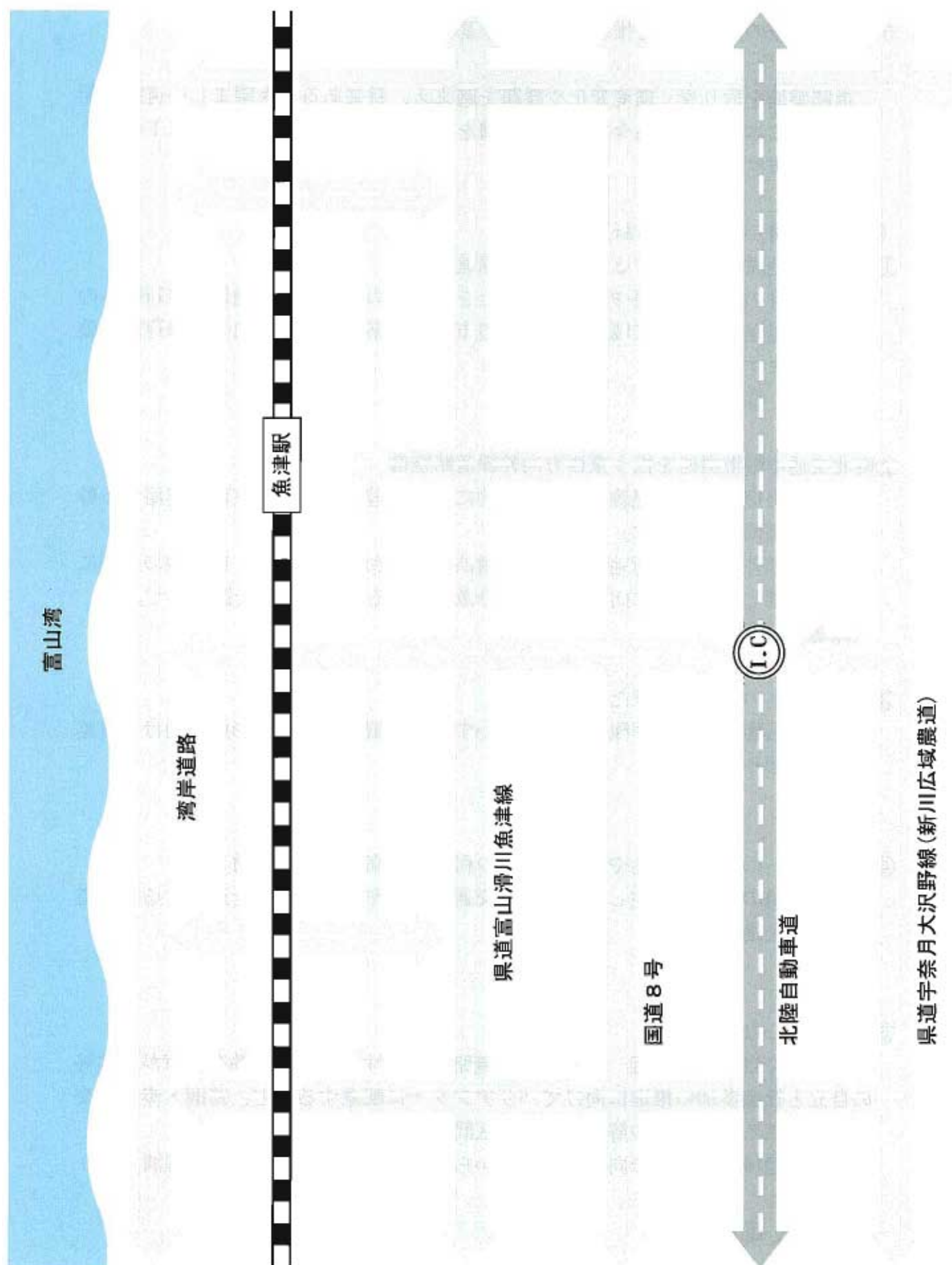
したがって、格子の南北軸が形成されつつある現在、この5本の軸を連結する道路の整備を重点的に考えていく必要があります。特に、魚津I.Cから市街地内を貫通し、海岸部にまで直結する道路や、市街地の南側と北側において市街地の外郭を形成する東西軸の整備に積極的に取り組んでいく必要があります。

(2) 郊外及び中山間地域における道路網の配置の考え方

郊外及び中山間地域における道路網については、都市部における格子型の道路網との結びつきを念頭に、東西方向には片貝川、角川などの川筋に沿って集落間を連絡する既存県道のネットワークを活かしながら未改良区間の解消、都市部との連絡強化を図る必要があります。

(3) 地域道路網の配置の考え方

新幹線新駅などの交通拠点及び主要幹線道路と観光施設を相互に結ぶ地域道路網の整備が遅れているため、観光施設の魅力を活かし切れていない現状となっています。多くの観光施設の連携を図ることで交流人口の増加につなぐことから、広域交通基盤とあわせて地域の道路網を整備する必要があります。



5-2 今後の道路整備を推進する上での基本方針

道路整備を取り巻く環境変化や課題を踏まえ、将来あるべき望ましい道路の配置を念頭に本市における今後の道路整備を推進する上での基本方針を以下のように設定します。

《課題から導かれる基本方針》

①広域的な地域間を連携する南北方向幹線道路整備

国道8号の混雑の解消や利便性の向上を図るため、また、北陸新幹線新駅へのアクセス道路として、広域的連携や周辺市町と連絡する南北方向の幹線道路の整備を進めます。

(課題①、③)

②南北交通の分散機能を担う東西方向幹線道路整備

南北幹線道路の交通混雑の解消を目的に、幹線道路相互間を東西に連絡する幹線道路の整備を図ります。

また、郊外部から市街地へ向かう交通渋滞を緩和させるため、市街地の外郭に道路を整備し、市街地に向かう交通を分散誘導する道路の整備を図ります。

(課題①、②)

③観光ルートの形成に向けた道路整備

観光入込客数の増加や観光資源を活かすため、観光ルートの形成に向けた道路の整備を図ります。

(課題④)

④幹線道路へのアクセス性や地域間移動の利便性を高める道路整備

幹線道路の機能を補完し、地域内の交通の集散や市内各地域を連絡する幹線道路の整備を進めます。

(課題②)

⑤安全、安心な道路整備

歩行者や自転車の通行、通勤・通学道路の安全性の向上や高齢者や障がい者等の自立と社会参加の推進に向けてバリアフリーに配慮するなど、路面・歩道・交差点等に係る課題箇所の解消、未整備区間の整備を進めます。

また、地域の防災性の向上等の観点から、幅員狭小な未改良区間の解消を図ります。

(課題⑥、⑨)

⑥土地利用の変化に即した道路整備

都市施設や大規模宅地開発などの土地利用・施設配置等を踏まえた道路整備を図ります。

(課題⑦)

⑦コンパクトなまちづくりを考慮した道路整備

用途地域が指定されている地域及びその周辺住宅地域において、コンパクトな市街地形成や円滑な交通が確保されたまちづくりを推進するための道路整備を図ります。

(課題⑧)

⑧公共交通機関利用促進に向けた道路整備

市民バス等公共交通機関の利便性や各拠点施設間の連絡性の向上、環境負荷の低減を図るため、市民バスルートである道路整備を進めます。

(課題⑤)

⑨まちづくりの観点からソフト的な面にも配慮した道路整備

ネットワークの構築といったハード的な面だけでなく、地域のまちづくりの一环とし交通案内サインや街路樹などのソフト的な面にも配慮しながら、都市としての個性と魅力を創出する道づくりに努めます。

(課題②、③、④、⑥、⑨)

魚津市が抱える問題点

- 人口の減少、高齢化
- 中心市街地の衰退
- 産業の低迷
- 観光拠点への交通アクセス道路の不備
- 北陸新幹線開業に伴う公共交通体系
- 国道8号への交通集中による混雑
- 国道8号と主要幹線道路を連絡する道路の欠如
- 郊外部から市街地部へ向かう交通の市街地内一極集中による混雑
- 災害の危険性

道路整備上の課題

- ①南北を結ぶ広域幹線道路の連携強化
本市の南北幹線道路の整備を進めているが、交通混雑が十分解消されていないため、これらの幹線道路相互間の円滑な連絡が課題です。
- ②市街地に向かう交通の分散化
市街地に向かう交通の市街地外郭での分散が課題です。
- ③北陸新幹線新駅への交通アクセスの整備
北陸新幹線へのアクセス道路の整備が課題です。
- ④観光拠点間の連携強化
主要幹線道路と観光拠点を結ぶ道路や観光拠点間の連絡強化が課題です。
- ⑤公共交通機関利用促進の支援
公共交通機関のより一層の利便性の向上を図ることが必要です。
- ⑥歩行者・自転車の安全・安心を支援
歩行者や自転車、障がい者等の事故防止を図ることが必要です。
- ⑦土地利用の変化に即した道路整備
土地利用の変化に即した道路整備が課題です。
- ⑧コンパクトなまちづくりに対応した道路整備
中心商店街の活性化などコンパクトなまちづくりに対応した道路整備が必要です。
- ⑨災害に対応した道路整備
災害に強い道路基盤を構築することが必要です。

今後の道路整備を推進する上での基本方針

- ①広域的な地域間を連携する南北方向幹線道路整備
広域的連携や新幹線新駅へのアクセス道路として、幹線道路の整備を進めます。
(課題①、③)
- ②南北交通の分散機能を担う東西方向幹線道路整備
南北幹線道路の連絡、市街地に向かう交通を分散誘導する道路整備を図ります
(課題①、②)
- ③観光ルートの形成に向けた道路整備
観光資源を活かす観光ルートの形成に向けた道路整備を図ります。
(課題④)
- ④幹線道路へのアクセス性や地域間移動の利便性を高める道路整備
幹線道路の機能補完する道路の整備を進めます。
(課題②)
- ⑤安全・安心な道路整備
歩行者等の安全性や地域防災から、未整備区間の整備を進めます。
(課題⑥、⑨)
- ⑥土地利用に即した道路整備
土地利用に即した道路整備を図ります。
(課題⑦)
- ⑦コンパクトなまちづくりを考慮した道路整備
コンパクトなまちづくりを推進するための道路整備を図ります。
(課題⑧)
- ⑧公共交通機関利用促進に向けた道路整備
市民バスルートである道路整備を進めます。
(課題⑤)
- ⑨まちづくりの観点からソフト的な面にも配慮した道路整備
交通安全などのソフト面にも配慮した道づくりに努めます。
(課題②、④、⑥、⑨)

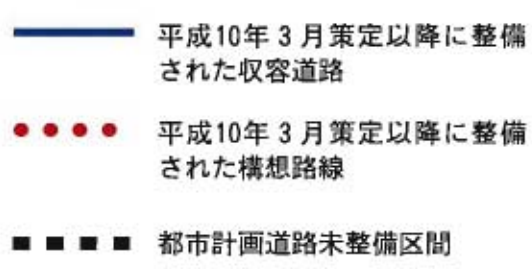
5-3 新たな構想路線の提案

5-3-1 道路整備状況の検証

平成10年3月に策定した魚津市幹線道路網計画策定以降に整備された主要道路を整理しました。

No.	道路名称	区間等	整備状況
①	市域南部における国道8号バイパスとの連絡強化	川縁地内	魚津西部企業団地を通過する市道吉野川縁線と国道8号バイパスとの連絡について整備されました。
②	新川広域農道とこれに続く県道宇奈月大沢野線の北陸新幹線新駅へのアクセス道路の整備	六郎丸地内 ～ 袋地内	六郎丸、袋地内は一部整備されました。
③	県道堀江魚津線	有山地内 ～ 吉野地内	新川広域農道有山交差点から国道8号吉野交差点までの区間が一部整備されました。
④	都市計画道路 魚津駅友道線	本江新町地内 ～ 友道地内	本江新町交差点から友道西交差点までの未整備区間が整備されました。
⑤	都市計画道路 魚津本江線	諏訪町地内	県道魚津生地入善線交差点から150mの未整備区間が整備されました。

道路整備状況の検証

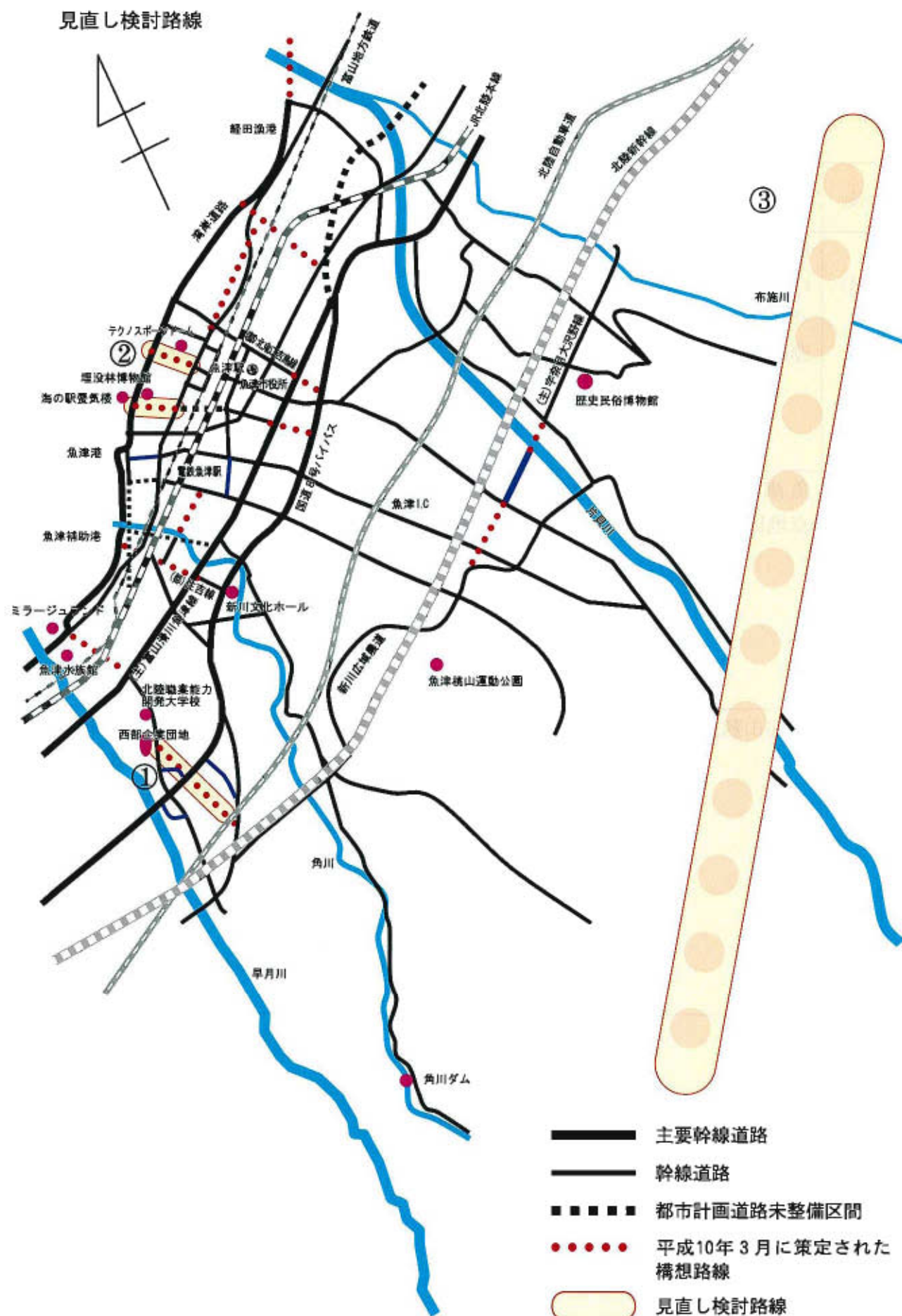


5-3-2 魚津市幹線道路網計画の構想路線の見直し

平成10年3月に策定した魚津市幹線道路網計画で提案された構想路線について、5-3-1で掲げた主要道路の整備状況等から見直しを行いました。

No.	前回計画の 道路名称	区間等	見直し 内容	整備状況
①	市域南部における国道8号バイパスとの連絡強化	川縁地内 ～ 吉野地内	廃止	国道8号バイパスへの連絡機能を担う路線として提案されていましたが、既存市道と国道8号バイパスは、ランプにより接続済みであり、事業化の必要性は薄れました。
②	魚津港周辺拠点地区内道路	本新地内	廃止	新川地方拠点都市地域基本計画に関連して整備が計画されていましたが、現在も民間の工場用地として土地利用が継続中です。
③	東部山麓道路	朝日町 ～ 富山市 (大沢野)	道路機能 の変更	当初の概略ルートは、富山県東部の山麓地域の観光拠点間を広域的に連携強化を図るために提案されましたが、その後、県道宇奈月大沢野線として整備するなど、いくつかの工区に分け、調査・工事が進められています。 そこで、当初のルートについて、見直しました。

見直し検討路線



5-3-3 将来魚津市幹線道路網構想路線

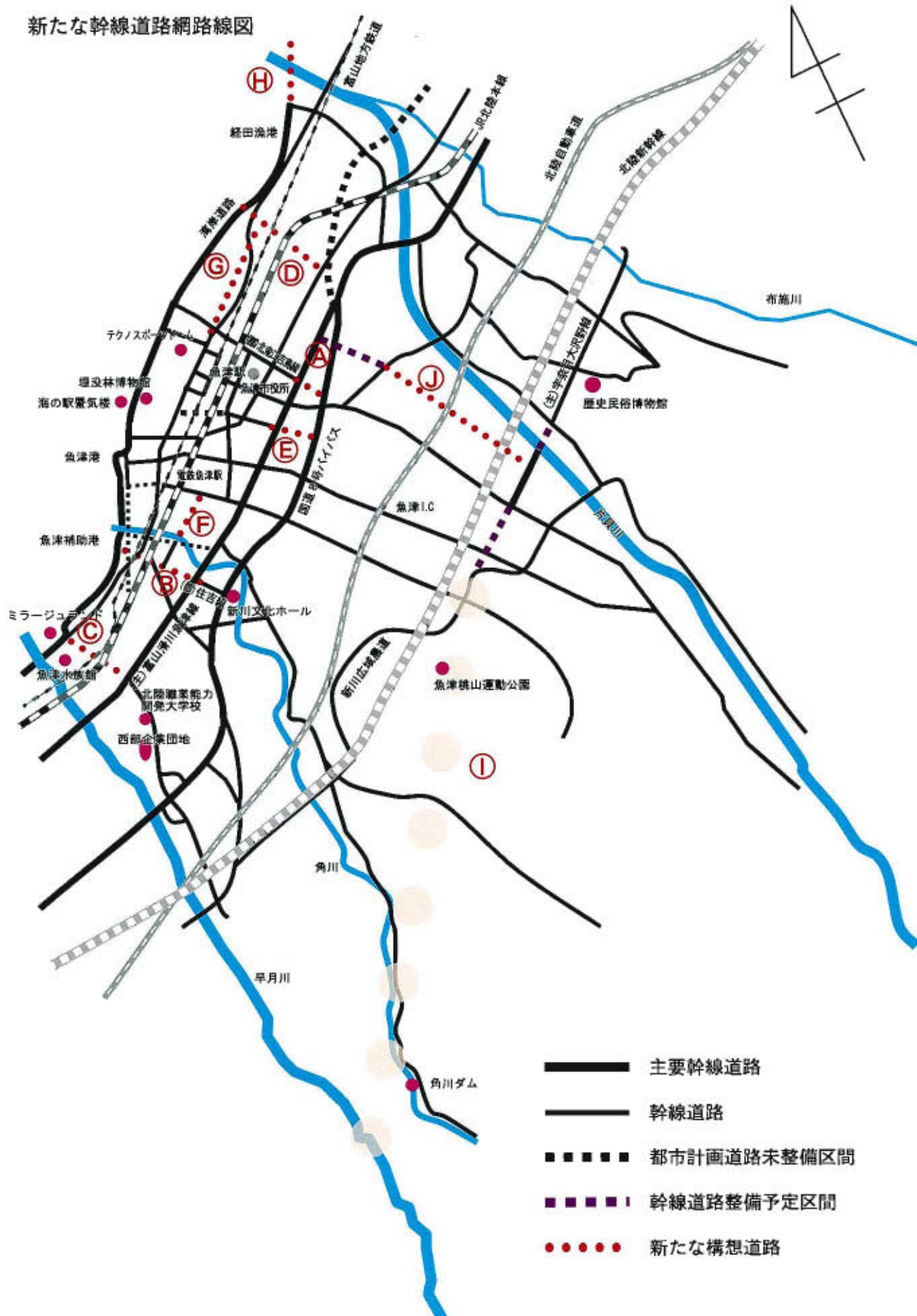
平成10年3月に策定した魚津市幹線道路網計画で提案された構想路線について、道路整備を推進する上での基本方針を受け、本市の将来的な道路配置パターンの実現に向けて検討するとともに、新たな構想路線を追加するなど、将来的に望ましい幹線道路網構想路線として整理しました。

No.	道路名称	区間等	内容	理 由	方針 との 対応
A	都市計画道路 北鬼江吉島線 の国道8号への 延伸	吉島地内	継続	・国道8号と湾岸道路とを連絡しつつ市街地北側の外郭を形成する道路機能として位置付けます。 ・北部から市街地内に流入する交通を市街地外郭で分散誘導させ、市街地内交通の円滑化を図ります。	② ③ ⑦
B	都市計画道路 住吉線を活用 した国道8号と 湾岸道路との 連絡	都市計画道 路住吉線交 差点 ～ 湾岸道路	継続	・都市計画道路魚津大光寺線は、計画幅員8～12mであり、外郭幹線道路としての機能性が劣ります。 ・国道8号の接続路線である都市計画道路住吉線の周辺には、文教施設があり、これを活用するため、湾岸道路との連絡道路が必要です。 ・南部から市街地に流入する交通を分散誘導させ、市街地内の交通処理の円滑化を図ります。	② ③ ⑥ ⑦ ⑧
C	市域南部にお ける主要幹線 道路と湾岸道 路との連絡	三ヶ交差点 ～ 湾岸道路	継続	・市域南部は、主要幹線道路からのアクセス性に難がありますが、整備することにより、優れた観光資源を活かす機能を担います。 ・北陸職業能力開発大学校を中心としたエリアの今後の発展を考える上でも重要な路線です。	② ③ ⑥ ⑧ ⑨
D	経田地区南部 における国道 8号バイパス と湾岸道路と の連絡	仏田地内	継続	・経田地区南部で国道8号バイパスと湾岸道路を連絡することにより、交通を分散誘導させ、交通処理の円滑化を図ります。 ・経田漁港のアクセス性の向上にも効果を発揮します。	② ③

No.	道路名称	区間等	内容	理 由	方針 との 対応
E	都市計画道路 カーバイド上 村木線の国道 8号への延伸	相木交差点 ～ 国道8号	継続	・将来的な市街地の拡大を考慮したとき、国道8号との重要なアクセス道路となります。 ・市街地内に流入する交通の分散誘導を図ります。	③ ④ ⑦ ⑨
F	構想路線（B） と都市計画道 路馬出町友道 線との連絡	住吉地内 ～ 友道地内	継続	・構想路線（B）を考える場合、都市計画道路馬出町友道線との間で南北方向の路線を整備することにより、交通の分散化が図れます。	④ ⑤ ⑥ ⑦
G	都市計画道路 魚津中央線の 延伸	北鬼江地内 ～ 仏田地内	継続	・市街地北西部の北中、青島地区は、人口集中地区に編入されるなど、将来的に市街地が拡大する地域と考えられます。 ・地区内に軸となる道路がないことから、都市計画道路魚津中央線を延伸整備する必要があります。	③ ⑤ ⑥ ⑧
H	落合橋下流に おける湾岸道 路の延伸整備	経田地区 ～ 黒部市	継続	・富山湾沿いにおける広域的な観光ルートの形成、隣接都市との連携強化を図ります。 ・落合橋の下流において新たに架橋の検討を行い、走行性の円滑化に努め、観光拠点とのアクセス性の向上を図ります。	① ③ ⑧

No.	道路名称	区間等	内容	理 由	方針 との 対応
I	東部山麓道路 (県道宇奈月 大沢野線)	朝日町 ～ 富山市 (大沢野)	道路機能 の変更	・北陸新幹線新駅へのアクセス道路としての機能を担っています。 ・魚津市の中山間地にあるレクリエーション施設や観光施設を連絡する道路です。 ・産業経済を支援する道路として、魚津I.Cをはじめ交通拠点へのアクセス性の向上や円滑な走行性を確保します。	① ③
J	市域北部における主要幹線道路間の連携強化	吉島地内 ～ 六郎丸地内	新規	・市域北部には、歴史的文化財施設やレクリエーション施設があり、これら施設へのアクセス性の向上を図ります。 ・市街地内に流入する交通の分散誘導を図ります。	③ ④ ⑤ ⑧

新たな幹線道路網路線図



基本計画

6-1 路線の機能分類

基本構想において提案を行った路線を含め、市内の主な道路を以下に示す4つの機能に分類すれば、機能分類図のとおりとなります。

①高規格幹線道路

道路交通の広域化に対応し、高速性と定時性の確保を目的とした自動車専用道路であり、市内では北陸自動車道が該当します。

②主要幹線道路

周辺都市間を連絡する交通や通過交通等の比較的長い移動交通を処理することを目的とした道路であり、市内では国道8号、県道富山滑川魚津線、県道宇奈月大沢野線(新川広域農道)、湾岸道路とこれと一体的に機能する路線区間を位置づけます。

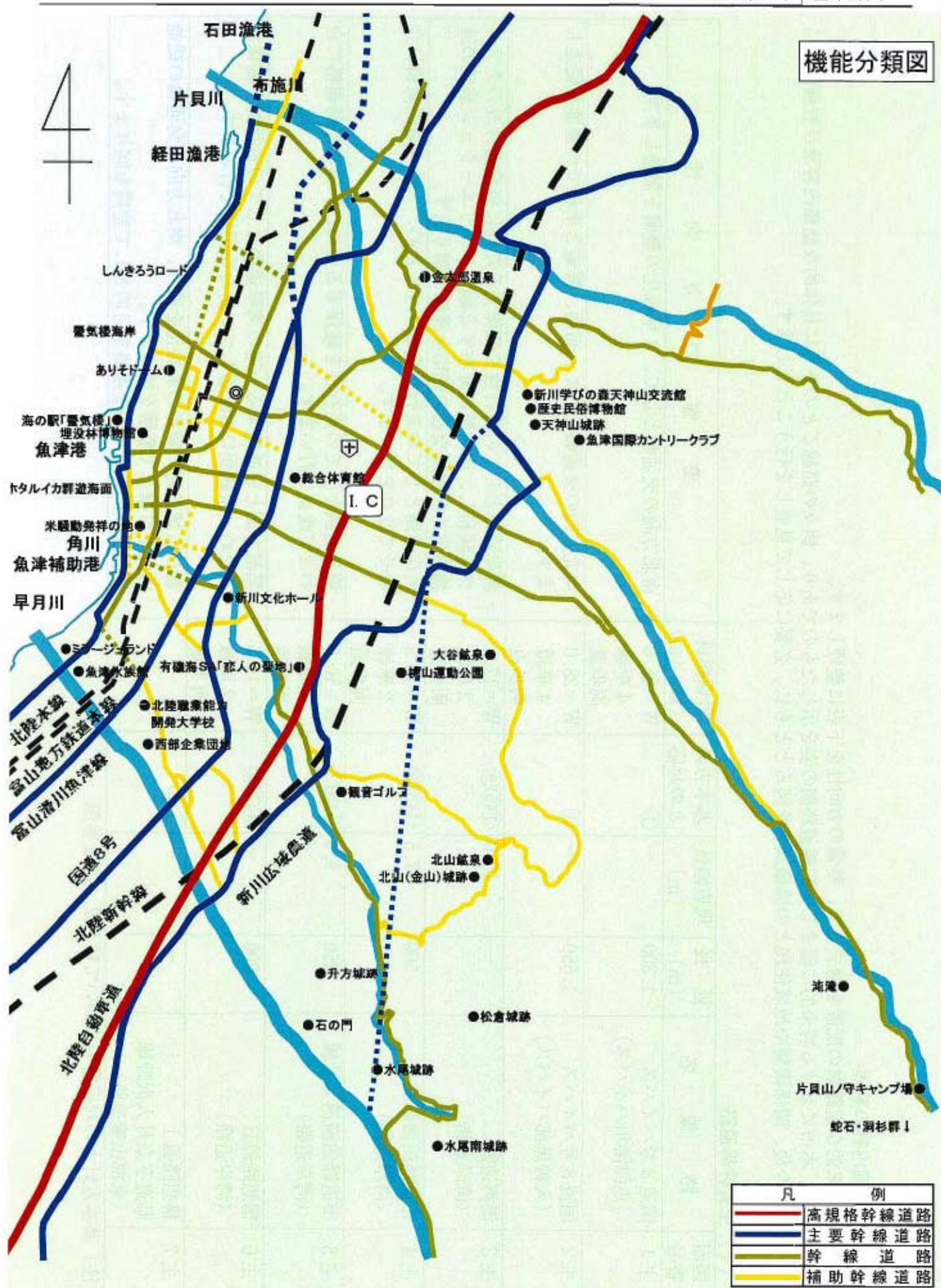
③幹線道路

高速道路I・C及び主要幹線道路や鉄道駅、港湾施設等の主要交通発生源等を有機的に連絡するとともに、都市全体に網目状に配置されて都市の骨格を形成し、都市内道路交通を円滑に処理することを目的とした道路です。

④補助幹線道路

主要幹線道路と幹線道路で囲まれた地区内において幹線道路を補完し、地区内に発生する交通量を効率よく集散させることを目的とした道路です。

機能分類図



6-2 整備内容の整理

本市の将来的な道路網の配置を踏まえて、整備の方向性を下表に整理します。

本計画は、本市における将来的に望ましい幹線道路網の姿を示したものであり、個々の路線ごとのさらに具体的な整備内容及び整備時期については、今後、関係機関や地域住民との協議調整を図るとともに、必要に応じて見直しを行うこととします。

(1) 主要幹線道路

図面 番号	路 線 名	延 長 (m)	現道幅員 (m)	基本方針 との対応	計画幅員 (案) (m)	整 備 の 方 向 性
主1	国道8号バイパス (魚津滑川バイパス)	1,300	—	①	W=28.0 4車線 両歩道	・南北方向の交通軸として、4車線化の整備を促進します。
主2	国道8号バイパス (入善黒部バイパス)	1,650	—	①	W=28.0 4車線 両歩道	・南北方向の交通軸として、当面、暫定2車線での整備を促進します。
主3	港湾道路 (湾岸道路)	—	10.0	①⑤⑨	W=17.5 2車線 両歩道	・湾岸道路としての走行性を確保するために魚津港付近のクラックを緩和し、湾岸部に分布する観光レクリエーション施設の連携強化及び物流交通の適切な誘導を図ります。
主4	市道経田海岸線 (湾岸道路)	500	7.5	①⑤⑨	W=16.5 2車線 両歩道	・湾岸道路としての走行性を確保するため、一連の道路規格に合わせて改良を行います。
主5	市道経田漁港4号線 (湾岸道路)	250	9.0	①⑤⑨	W=16.5 2車線 両歩道	・湾岸道路としての走行性を確保するため、一連の道路規格に合わせて改良を行います。
主6	構想路線H (湾岸道路)	300	—	①③⑧	W=16.5 2車線 両歩道	・黒部方面とを連絡する一連の湾岸道路としての走行性を確保するため、景観面にも配慮しつつ新たな架橋を行います。
主7	構想路線I 県道宇奈月大沢野線 (東部山麓道路)	—	—	①③	—	・新川広域農道の線形の直線化を図り、南北方向の交通軸の機能強化を目指して整備を図ります。 ・観光拠点間の広域的な連絡を目的として整備を図ります。

注) 基本方針との対応番号についてはP62, 63を参照

(2) 幹線道路

図面 番号	路 線 名	延 長 (m)	現道幅員 (m)	基本方針 との対応	計画幅員 (案)(m)	整 備 の 方 向 性
幹1	構想路線：B	950	—	②③⑥⑦⑧	W=18.5 2車線 両歩道	・国道8号バイパスと湾岸道路とを連絡し、市街地の南側の外郭を形成する道路として新たに都市計画決定を行います。 ・新川文化ホールと海岸部を連絡する道路であることから、並木を配置するなど特色ある街路空間の創出に努めます。 ・鉄道とは立体交差とします。
幹2	市道馬出大町線 (都市計画道路馬出町 友道線)	300	3.0	②⑤⑦	W=15.0 2車線 両歩道	・都市計画道路馬出町友道線の未改良区間の整備促進を図るとともに、湾岸道路までの接続を図ります。
幹3	市道鳴川側線	80	4.0	②⑤⑦⑨	W=15.0 2車線 両歩道	・都市計画道路魚津本江線区間については整備済であるが、湾岸道路までの接続を図ります。
幹4	構想路線：A	250	—	②③⑦	W=18.0 2車線 両歩道	・市道吉島中川側線としての一連の走行性を確保するとともに市街地の北側の外郭を形成する道路として国道8号バイパスまでの区間の延伸整備を図ります。
幹5	構想路線：G	1,050	—	③⑤⑥⑧	W=18.0 2車線 両歩道	・都市計画道路魚津中央線の延伸位置において整備を図り、良好な住宅地内の道路軸として景観的にも配慮を行います。
幹6	構想路線：C	800	—	②③⑥⑧⑨	W=17.5 2車線 両歩道	・国道8号バイパスと湾岸道路とを接続し、ミラージュランドや水族館、北陸職業能力開発高等学校へのアクセス道路として整備を行います。 ・観光道路の性格性が強いことから、景観的に配慮を行います。 ・鉄道とは立体交差とします。
幹7	構想路線：D	1,150	—	②③	W=15.5 2車線 両歩道	・県道と湾岸道路とを連絡し、地域の北側の外郭を形成する路線として整備を行います。 ・鉄道とは立体交差とします。

注) 基本方針との対応番号についてはP62, 63を参照

図面 番号	路 線 名	延 長 (m)	現道幅員 (m)	基本方針 との対応	計画幅員 (案)(m)	整 備 の 方 向 性
幹 8	県道石垣魚津インター線～ 県道宇奈月大沢野線	1,150	6.0	②⑤⑥	W=13.0 2車線 片歩道	・県道石垣魚津インター線と県道宇奈月大沢野線の歩道未整備区 間を解消し、県道三箇吉島線との連絡強化及び歩行者の安全確 保を目的として整備推進を図ります。
幹 9	県道三箇吉島線	4,350	7.5	②⑤⑥	W=11.0 (13.5) 2車線 (2車線) 片歩道 (両歩道)	・自転車、歩行者また通学路としての安全性を確保するための歩 道の整備を図ります。 ・都市施設の配置等を踏まえた道路整備を図ります。 ・自然資源、観光資源の魅力を活かすための道路として整備を図 ります。
幹 10	県道金山谷田方町線～ 県道宇奈月大沢野線	3,600	5.5	②⑤⑥	W=11.0 2車線 片歩道	・自転車、歩行者また通学路としての安全性を確保するための歩 道の整備を図ります。
幹 11	県道宇奈月大沢野線	400	4.0	①	—	・車道幅員5.5m未満の狭小幅員区間であるが、本路線の整備機能 は東部山麓道路の整備に委ねることとします。
幹 12	県道福平経田線	450	6.0	②⑤⑥	W=10.0 2車線 片歩道	・県道福平経田線の歩道未整備区間を解消し、西布施地区への連 絡強化及び歩行者の安全確保を目的として整備促進を図りま す。

注) 基本方針との対応番号についてはP62, 63を参照

(3) 補助幹線道路

図面 番号	路 線 名	延 長 (m)	現道幅員 (m)	基本方針 との対応	計画幅員 (案) (m)	整 備 の 方 向 性
補1	県道金山谷田方町線 (都市計画道路魚津大 光寺線)	760	3.7	③④⑦	W=16.0 2車線 両歩道	・都市計画道路魚津大光寺線の未整備区間の解消を図り、市街地 内への円滑な交通の誘導に努めます。
補2	構想路線：F	450	—	④⑤⑥⑦	W=16.0 2車線 両歩道	・友道地区における面的整備の気運の高まりに応じて、市街地へ の円滑な交通の誘導を図るための整備を行います。
補3	構想路線：E	400	—	③④⑦⑨	W=16.0 2車線 両歩道	・国道8号バイパスから市街地内への交通の円滑な誘導を図るた め、都市計画道路カーバード上村木線を国道8号バイパスまで 延伸する形で新たに整備を図ります。
補4	市道上村木カーバード線 (都市計画道路カーバ ード上村木線)	30	5.0	③④	W=16.0 2車線 両歩道	・中心市街地の交通の円滑化として、鉄道横断箇所の改善を中心 に未改良区間の整備を図ります。
補5	県道沓掛魚津線	100	4.5	③④⑥	W=11.0 2車線 片歩道	・鉄道とは立体交差とします。 ・持光寺付近における県道沓掛魚津線のJ R横断箇所のポトルネ ックの解消に努めます。
補6	県道黒谷上村木線	300	4.5	③④	W=7.0 2車線	・東山付近における県道黒谷上村木線の未改良区間の解消を図り、 片貝川左岸を走る県道三箇吉島線の代替機能を持つ路線として の整備を図ります。
補7	市道吉島10号線	750	5.0	③④	W=9.0 2車線 片歩道	・郊外部から市街地に向かう交通の分散誘導を図るため整備を行 います。
補8	構想路線：J	2,000	—	③④⑤⑧	W=9.0 2車線 片歩道	・歩行者の安全性確保に向けた歩道を設置します。 ・市道吉島10号線の延伸位置において郊外部から市街地に向かう 交通の分散誘導を図ることと、市域北部の観光ルートの形成に 向けた道路として整備を行います。
補9	市道黒谷東蔵線	1,510	5.0	③④	W=7.0 2車線	・県道三箇吉島線のバイパス機能を持ち、片貝川上流域の観光ル ートの形成に向けた道路として整備を行います。

注) 基本方針との対応番号についてはP62, 63を参照



整備検討区間図



魚津市幹線道路網計画策定委員会名簿

委員（○印：委員長）

国土交通省富山河川国道事務所 調査第二課長	杉 浩 行
富山県土木部道路課長	加 藤 昭 悦
富山県土木部都市計画課長	林 正 之
富山県新川土木センター所長	御器谷 正 人
○北陸職業能力開発大学校 能力開発統括部長	松 田 一 明
うおづ女性の会連絡会 グループ波代表	浦 田 孝 子
社団法人新川青年会議所 理事長	大 江 功一郎
魚津市副市長	谷 口 雅 広
魚津市産業建設部長	金 山 良 然
魚津市産業建設部次長都市計画課長	森 田 敏 之
魚津市企画総務部企画政策課長	川 岸 勇 一

幹事（○：幹事長）

富山県土木部道路課副主幹計画係長	長谷川 徹
富山県土木部都市計画課課長補佐計画係長	江 幡 光 博
富山県新川土木センター工務第一課長	和 田 正 一
○魚津市産業建設部次長都市計画課長	森 田 敏 之
魚津市産業建設部商工観光課長	関 口 斎
魚津市産業建設部農林水産課長	新 濱 義 弦
魚津市産業建設部建設課長	宮 崎 信 一

事務局

魚津市産業建設部建設課長（事務局長）	宮 崎 信 一
魚津市産業建設部建設課長代理	江 幡 遂 守
魚津市産業建設部建設課副主幹道路河川係長	牧 英 治
魚津市産業建設部建設課主査	浅 井 真太郎
魚津市産業建設部建設課主任	小 黒 健太郎