

## 序 章

### 1. 魚津市における立地適正化計画策定の背景と目的

魚津市は恵まれた自然環境のもと、古くから県東部の中心都市として発展してきましたが、近年、市街地を中心に空家が増加し、加えて、中心市街地では防火建築帯内の家屋の老朽化が進んでいます。また、その一方で、国道8号沿線などにおいては、宅地や大型商業施設などの開発が進められています。こうした中、本市でも人口減少や少子高齢化の進行が見込まれており、一定の人口密度に支えられてきた生活サービスの提供が将来困難になりかねない状況にあります。さらに、市街地等の拡大に合わせて整備し、維持してきた道路等の社会基盤施設や公共施設の老朽化が進行しており、厳しい財政状況のもと、その対応も求められています。

このような中で、国においては、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方に基づく持続可能なまちづくりを推進していくことが重要との認識のもと、平成26年度（2014年度）に都市再生特別措置法を改正し、市町村は「立地適正化計画」を作成することができることとなりました。この計画は、生活サービス機能の維持や持続可能な都市経営の実現を図るため、都市全体の観点から居住機能や医療・福祉等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランとして作成するものとされています。この立地適正化計画においては、市町村それぞれに、都市の将来像を検討し、客観的な状況把握に基づく計画を作成することによって、国が進める「都市再生」を実現することをねらいとしています。

本市においては、平成29年（2017年）8月に都市マスタープランを策定していますが、立地適正化計画という、「都市再生」をねらいとする計画ではありませんでした。

そこで今回、本市の都市再生とコンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方を基にした持続可能なまちづくりを目的として、「立地適正化計画」を新たに立案することとしたものです。

### 2. 本計画における考え方

本市においては、平成29年度（2017年度）に都市マスタープラン、平成28年度（2016年度）に公共交通網形成計画を策定したところですが、これらの計画は、課題全てへの対応策を検討した計画となっています。このため、本計画においては、本市の魅力を引き出すために必要な攻めの施策に絞り込んで注力し、結果として長期的に課題が解消することを目指し、検討しました。このため出口となる都市計画制度についても、守りの規制については細やかな運用（用途地域指定外区域の管理）で対応する一方、攻めの誘導については、対象とする施設種類は柔軟に設定するなど、守りより攻めの使い方を念頭において検討しました。

また、本市においては平成25年度（2013年度）に電鉄魚津駅（富山地方鉄道）の再整備が実施されたことに続き、魚津駅（あいの風とやま鉄道）・新魚津駅（富山地方鉄

道)の周辺まちづくりを検討していますが、都市の将来像において、魚津駅・新魚津駅  
周辺地区がどのような位置づけとなるのか、本計画において再検証することとします。

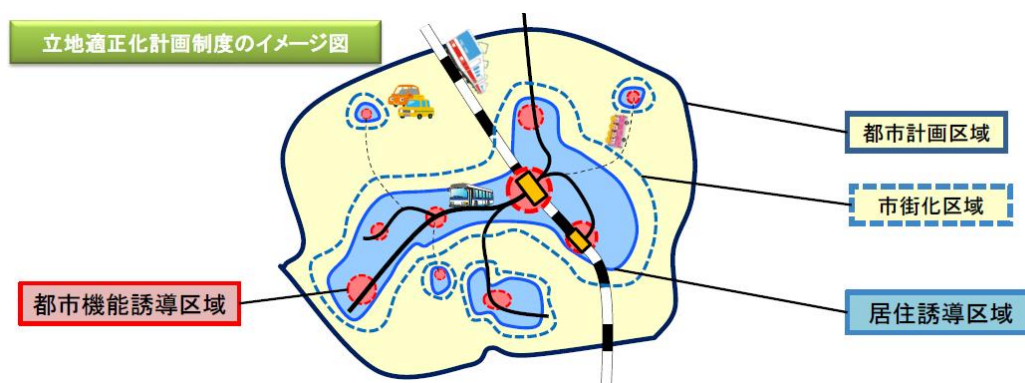
【参考】立地適正化計画について(出典:「立地適正化計画作成の手引き」(国土交通省))

## (1) 立地適正化計画制度の創設

市町村マスタープランにコンパクトシティを位置づけている都市が増えています。一方で、多くの都市ではコンパクトシティという目標のみが示されるにとどまっているのが一般的で、何をどう取り組むのかという具体的な施策まで作成している都市は少ないのが現状です。

また、コンパクトシティ形成に向けた取組については、都市全体の観点から、居住機能や都市機能の立地、公共交通の充実等に関し、公共施設の再編、国公有財産の最適利用、医療・福祉、中心市街地活性化、空き家対策の推進等のまちづくりに関わる様々な関係施策と連携を図り、それらの関係施策との整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的に検討することが必要です。

そこで、より具体的な施策を推進するため、平成26年8月に「立地適正化計画」が制度化されました。これは、都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、居住機能や都市機能の誘導によりコンパクトシティ形成に向けた取組を推進しようとしているものです。



出典:「立地適正化計画作成の手引き」(国土交通省都市局)

図-0.1 立地適正化計画制度のイメージ

## (2) 従来の枠組みとは異なる新たなしくみ

立地適正化計画制度を有効活用するためには、この制度(特に都市機能誘導区域制度)が、これまでの都市計画法に基づく市町村マスタープランや土地利用規制等とは異なる全く新しいしくみであることを認識して検討を進めることが重要です。

これまでは人口の増加や成長・拡大が前提となる中で、将来の都市像がある程度予測可能な状態の中で土地利用規制やインフラの整備で都市をコントロールしてきました。しかしながら、今後人口を維持または減少する可能性が大きい中で、持続可能で安全・安心して暮らせる都市づくりを進めるためには、これまでの土地利用規制等で都市をコントロールするだけではなく、都市の住民・企業の活動等にこれまで以上に着目し、量ではなく質の向上を図るために都市を「マネジメント」という新たな視点をもって取り組んでいく必要があります。

このような背景のもと、①これまでの都市計画制度のツールについても、調整区域の規制、都市計画施設の見直し、民間活力を活用した開発など、取り組みの高度化を図るとともに、②立地適正化計画制度においては、これまで都市計画の中で明確には位置づけられてこなかった各種の都市機能に着目し、これらを都市計画の中に位置づけ、その「魅力」を活かすことによって、居住を含めた都市の活動を「誘導」することで都市をコントロールする新たなしくみを構築していることに留意し、視野を広げて取り組むことが必要です。

また、「コンパクトシティ」については、これまで人口減少、財政事情の悪化等への対応として「守り」の側面を強調して説明されてきたが、「賢い」土地利用により人口密度を維持することで生産性向上など「稼ぐ力」の引き出しや「健康寿命延伸」など都市の課題解決に対して「攻め」の対応で貢献する施策であることに着目することが重要です。

### (3) 立地適正化計画の検討のポイント

立地適正化計画は、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等の様々な都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置づけられる「市町村マスタープランの高度化版」であるとともに将来の目指すべき都市像を実現する「戦略」としての意味合いをもつものとして位置づけられます。

立地適正化計画の内容としては、

#### ①まちづくりの方針（ターゲット）の検討

- ・どのようなまちづくりを目指すのか。

#### ②目指すべき都市の骨格構造、課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）の検討

- ・どこを都市の骨格にするのか。都市が抱える課題をどのように解決するのか。
- ・どこにどのような機能を誘導するのか。

#### ③誘導施設、誘導区域等及び誘導施策の検討

- ・具体的な施設、区域をどう設定するのか。施設を誘導するため、どのような施策を講じるのか。

の3つの検討が重要です。

ただし、多くの都市においては、「まちづくりの方針（ターゲット）」「目指すべき都市の骨格構造、課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）」の検討がなされないままに、「誘導区域等の検討」に囚われがちです。

したがって、まずは、関連する計画や他部局の関係施策等の整理を行った上で都市の現状と将来を展望し、

#### ①市民の生活や経済活動を支える上で都市がどのような課題を抱えているのか

#### ②20年後にも持続可能な都市としてどのような姿を目指すのか

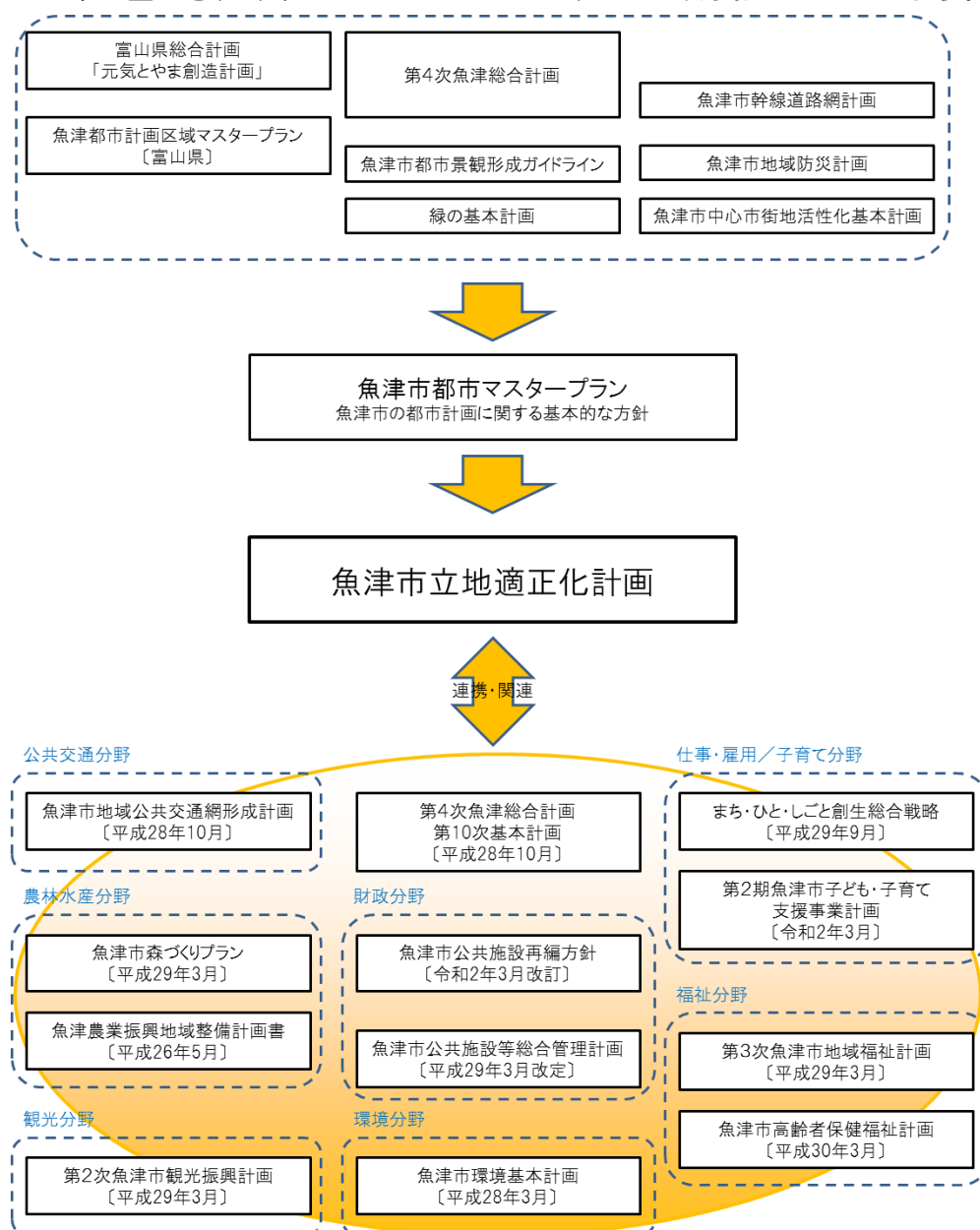
を分析し、解決すべき課題を抽出すれば、自ずと誘導すべき土地利用や施設が見えてきます。

### 3. 立地適正化計画の位置づけ及び関連する市の計画

図－0.2 は、立地適正化計画と本市の上位・関連計画の位置づけについて示したものです。

立地適正化計画によるコンパクトシティの形成に向けた取り組みは、公共交通の充実をはじめ、公共施設の再編、医療・福祉、中心市街地活性化等のまちづくりに関わる様々な関係施策と連携を図り、それらの関係施策・計画との整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的に検討することが必要とされます。

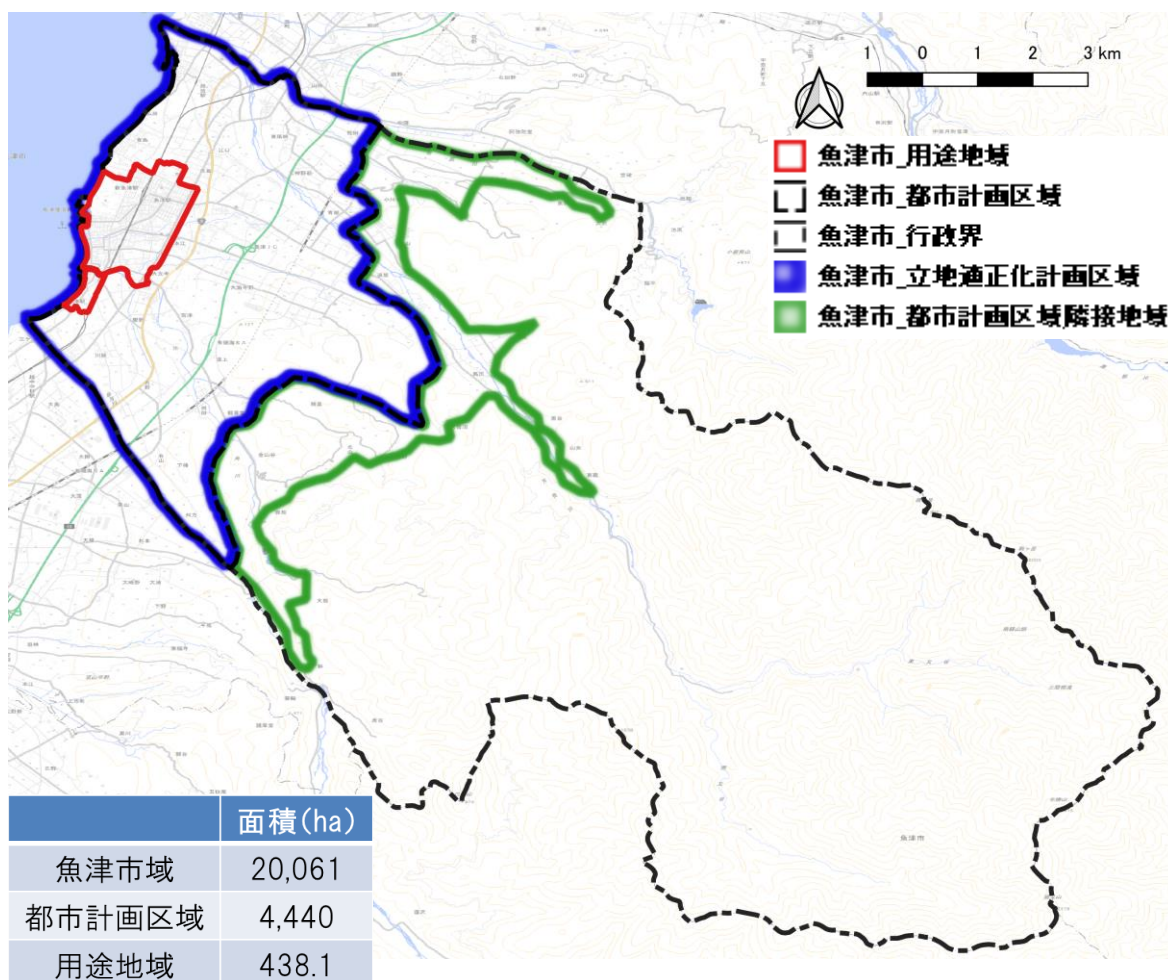
魚津市立地適正化計画は、上位計画や関連計画との整合を図りつつ、本市の都市計画に関する基本的な方針をまとめた「魚津市都市マスタープラン」における基本方針や将来の都市構造等に準拠して策定します。また、立地適正化計画は、都市再生特別措置法第82条に基づき、都市マスタープランの一部として取り扱うものとします。



図－0.2 魚津市における立地適正化計画と関連する計画

#### 4. 立地適正化計画の区域

立地適正化計画の区域について、都市計画運用指針では「都市計画区域内でなければならないが、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全体を立地適正化計画の区域とすることが基本となる」としています。本市の都市計画区域は、市域面積 20,061ha の約 20%に相当する 4,440ha で、居住地を網羅していることから、都市計画区域全域を立地適正化計画区域とします。また、都市計画区域外にも、すでに地域活動が確立している集落が存在することから、都市計画区域に隣接する地域も検討区域としながら、本市の都市再生とコンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方を基にした持続可能なまちづくりを目指します。



図ー0.3 立地適正化計画区域

#### 5. 立地適正化計画の計画期間

計画期間について、都市計画運用指針では「一つの将来像として、おおむね 20 年後の都市の姿を展望することが考えられるが、あわせてその先の将来も考慮することが必要である」としています。また、魚津市都市マスタープランでは、平成 28 年度（2016 年度）からおおむね 20 年後を見越した計画として、本市の都市計画に関する基本的な方針を定めています。

本計画では、目標年度を20年後の令和22年度（2040年度）とした上で、関連計画の計画期間や施策の進捗等を踏まえ、おおむね5年毎に評価を行い、必要に応じて計画の見直しを図ります。

## 第 1 章 立地適正化計画の作成に向けた現状分析等

第 1 章では、立地適正化計画の策定に向けた現状分析を行うとともに、現状を踏まえた課題について整理します。

### 1. 上位計画・関連計画の整理

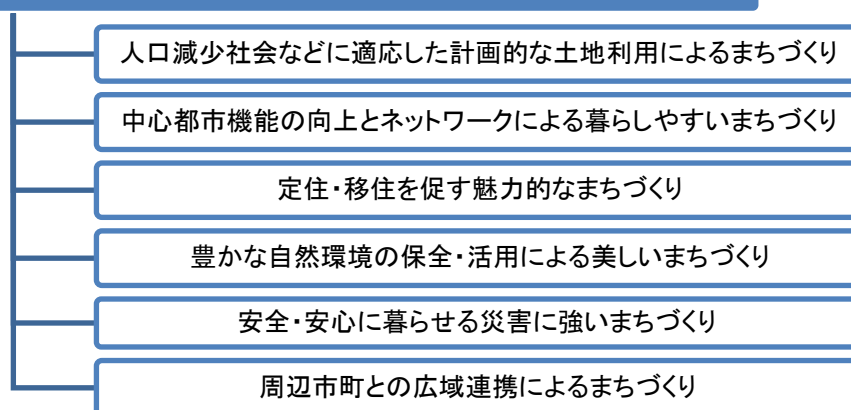
立地適正化計画の策定に必要な本市における上位計画及び関連計画として、本市の都市計画に関する基本的な方針をまとめた「魚津市都市マスタープラン」と、公共交通、農林水産、観光、財政、仕事・雇用、子育て、福祉、環境の各分野における関連計画について整理します。

#### (1) 魚津市都市マスタープラン〔平成 29 年（2017 年）8 月〕

魚津市においては、国道 8 号入善黒部バイパスの開通、北陸新幹線の開業等、土地利用や交通体系が変遷し、新たな都市マスタープランの策定が必要となったため、時代の変遷における現状分析、「第 4 次魚津市総合計画」等の上位・関連計画を踏まえるとともに、住民の意見を十分に反映することで、魚津市における都市の将来像や土地利用の基本的な方針、都市施設（道路、公園等）の整備方針を明らかにすることにより、都市計画の総合的な指針としての役割を果たすことを目的に、平成 29 年（2017 年）8 月に「魚津市都市マスタープラン」を策定したところです。目標年次は、令和 18 年（2036 年）としています。

#### ■ 都市の将来像と基本方針

##### 人が輝き、笑顔の絆がつなぐ躍動都市”魚津”



#### ■ 将来人口の推計

- 本マスタープランでは、「魚津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」に掲げる目指すべき将来の方向を都市計画の観点から後押し、人口減少を鈍化させるものとし、将来人口については、令和 7 年（2025 年）で約 40,200 人、令和 17 年（2035 年）で約 37,000 人と設定しました。

## ■ 将来の都市構造

図－1.1 は、本市における将来都市構造について図示したものです。



出典：「魚津市都市マスタープラン」（平成 29 年（2017 年）8 月）

図－1.1.1 魚津市における将来都市構造図

#### ①高次都市機能コアゾーン

- ・現在用途地域が指定されている地域及びその周辺を“高次都市機能コアゾーン”として位置づけ、中心市街地における定住・移住を促進するため、都市機能を集約するとともに、低未利用地の有効活用、空き家・空き地の利活用などの計画的な土地利用を図ることとしています。

#### ②都市的生活ゾーン

- ・国道8号以西の住宅地を形成する一帯を“都市的生活ゾーン”として位置づけます。

#### ③田園環境共生ゾーン

- ・国道8号以东の丘陵地（扇状地）を“田園環境共生ゾーン”として位置づけます。

#### ④自然とのふれあいゾーン

- ・緑豊かな山地が連なる一帯を“自然とのふれあいゾーン”として位置づけます。

#### ⑤広域連絡軸

- ・北陸自動車道、国道8号、県道富山滑川魚津線、県道魚津入善線、しんきろうロード（県道魚津生地入善線）、旧スーパー農道（主要地方道宇奈月・大沢野線、市道横枕有山線、市道東山横枕線、市道布施川小川寺線）を広域連絡軸として位置づけます。

#### ⑥都市内連絡軸

- ・中心市街地と山間地間の道路を都市内連絡軸として位置づけます。

#### ⑦市街地連絡軸

- ・しんきろうロード（県道魚津生地入善線）と国道8号間の道路を市街地連絡軸として位置づけます。

### ■ 都市計画の方針

#### ①土地利用の方針

図ー1.2 は、本市における土地利用方針について図示したものです。

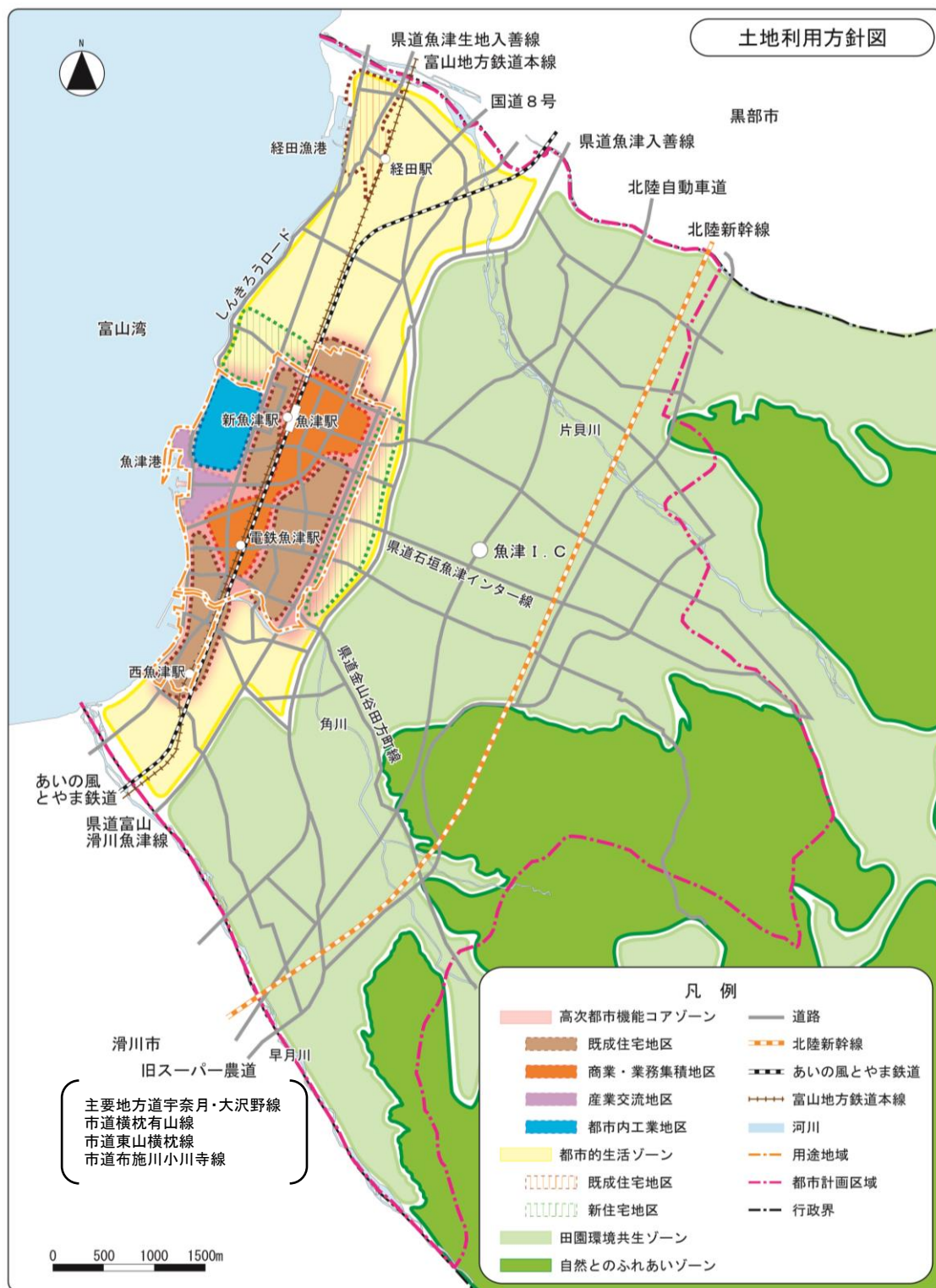
- ・人口減少社会や少子高齢化社会の進行などに対応するため、子どもや高齢者、障がい者等、市民全てが暮らしやすい都市機能集約型の中心市街地の形成を目指します。
- ・産業構造の変化や定住・移住の促進などに対応するため、用途地域の見直し、住環境や雇用の場の整備などを検討するとともに、低未利用地の有効活用、空き家・空き地の利活用、並びに企業誘致の促進による計画的な土地利用を目指します。
- ・都市を取り巻く豊かな自然環境との調和を保つため、用途地域外においては、バランスの良い土地利用の配分と特定用途制限地域や地区計画の指定等による規制・誘導により無秩序な開発を抑制するとともに、住み慣れた土地で快適に暮らせる住環境の維持・整備を目指します。

#### 1) 高次都市機能コアゾーン：用途地域が指定されている地域及びその周辺

- ・既成住宅地区：概ね住居系用途地域が指定された地区
- ・商業・業務集積地区：概ね商業系用途地域が指定されている地区
- ・産業交流地区：魚津港周辺の概ね工業系用途地域が指定されている地区
- ・都市内工業地区：概ね工業系地域が指定された日本カーバイド工業魚津工場周辺

#### 2) 都市的生活ゾーン：国道8号以西の住宅地を形成する一帯

- ・既成住宅地区：「特別基準地区」に指定された経田地区の一部
  - ・新住宅地区：県道富山滑川魚津線から国道 8 号までの一帯やありそドーム周辺
- 3) 田園環境共生ゾーン：国道 8 号以東の丘陵地（扇状地）
- 4) 自然とのふれあいゾーン：緑豊かな山地が連なる一帯



出典：「魚津市都市マスタープラン」（平成 29 年（2017 年）8 月）

図－1.1.2 魚津市における土地利用方針図

## ②都市施設の整備方針

本市における都市施設の整備方針については下記のとおりで、図－1.3 は、本市における交通施設整備方針について図示したものです。

- ・国道8号バイパスの全線開通に伴い、周辺市町との広域的なネットワークの強化を図るとともに、中心市街地と地域拠点間をつなぐ幹線道路等の整備を目指します。
- ・あいの風とやま鉄道や富山地方鉄道の利用促進を図るとともに、鉄道とバス等の連携による公共交通網の充実を目指します。
- ・豊かな緑に抱かれた潤いのある都市環境を身近に感じることができるよう、適正な公園配置を考慮した公園・緑地の整備を目指します。
- ・良好かつ快適な都市環境の形成を図るため、下水道（汚水・雨水）の未整備区域における整備促進を図るとともに、計画的かつ効率的な維持管理を図ります。
- ・河川については、浸水被害の実績及びその危険性に応じて、各河川や地域の特性を踏まえた治水対策を実施するとともに、より快適な河川空間を創出するため、河川環境の整備・保全を図ります。

### 1) 交通施設の整備方針

- ・南北を結ぶ広域連絡軸の形成
- ・東西を結ぶ都市内連絡軸の形成
- ・市街地の環状ルートを形成する市街地連絡軸の強化
- ・幹線道路の整備
- ・公共交通の充実

### 2) 公園緑地施設の整備方針

- ・都市の骨格を形成する緑地の保全
- ・都市公園の整備推進
- ・緑のネットワークの形成
- ・緑化重点地区の整備
- ・優れた田園の保全・育成
- ・住民・事業者参画による緑化の推進

### 3) 下水道及び河川施設の整備方針

- ・公共下水道事業の推進
- ・農業集落排水施設の維持管理
- ・雨水対策事業の推進
- ・河川施設整備の促進



出典：「魚津市都市マスタープラン」（平成 29 年（2017 年）8 月）

図-1.1.3 魚津市における交通施設整備方針図

## ■ 各地域の将来像

図－1.4 は、本マスタープランにおける本市の地域区分を示したものであり、図－1.5(1)～(6)は、各地域における将来像の基本方針について図示したものです。

### ●地域区分

- 大町・村木地域
- 下中島・上中島地域
- 上野方・本江地域
- 道下・経田地域
- 加積・天神地域
- 松倉・片貝・西布施地域



図－1.1.4 魚津市の地域区分図

①大町・村木地域

○基本理念：歩いて暮らせる魅力的な中心市街地の創出

○地域の将来像

- ・くらす：歩いて暮らせる市街地を形成します
- ・みがく：魅力的な商店街を中心とした商業・業務空間を形成します
- ・うけつぐ：魚津の歴史や文化を市内外に広く発信します

②下中島・上中島地域

○基本理念：田園環境の保全と文化・観光を活かしたみどりとふれあいの地域づくり

○地域の将来像

- ・くらす：早月川右岸の良好な田園環境と調和した住・交通環境を形成します
- ・ふれあう：文化・観光拠点として自然に触れ、学び、憩える場を形成します
- ・まもる：生産性の高い農用地による田園景観を保全します

③上野方・本江地域

○基本理念：地域の立地条件を活かした人と物の活動拠点の創出

○地域の将来像

- ・くらす：ゆとりと活気のある街並み、安全・安心な地域を形成します
- ・つなぐ：交通体系の要衝地域として利便性の高い道路網を形成します
- ・まもる：自然や土地の形状からなる良好な景観・環境を保全します

④道下・経田地域

○基本理念：賑わいのある商業・業務地の創出と美しい海岸に面した安全・快適な住環境の形成

○地域の将来像

- ・にぎわう：まちの顔として魚津駅周辺に商業・業務施設を集積します
- ・うけつぐ：美しい海岸と調和した街並みを形成します
- ・ふせぐ：災害に強いまちを形成します

⑤加積・天神地域

○基本理念：産業振興と快適な住環境の形成

○地域の将来像

- ・くらす：田園環境と調和する快適な住・交通環境を形成します
- ・つくる：産業集積と幹線道路の連携による産業拠点を育成します
- ・うけつぐ：魚津を代表する歴史・文化施設を保全します

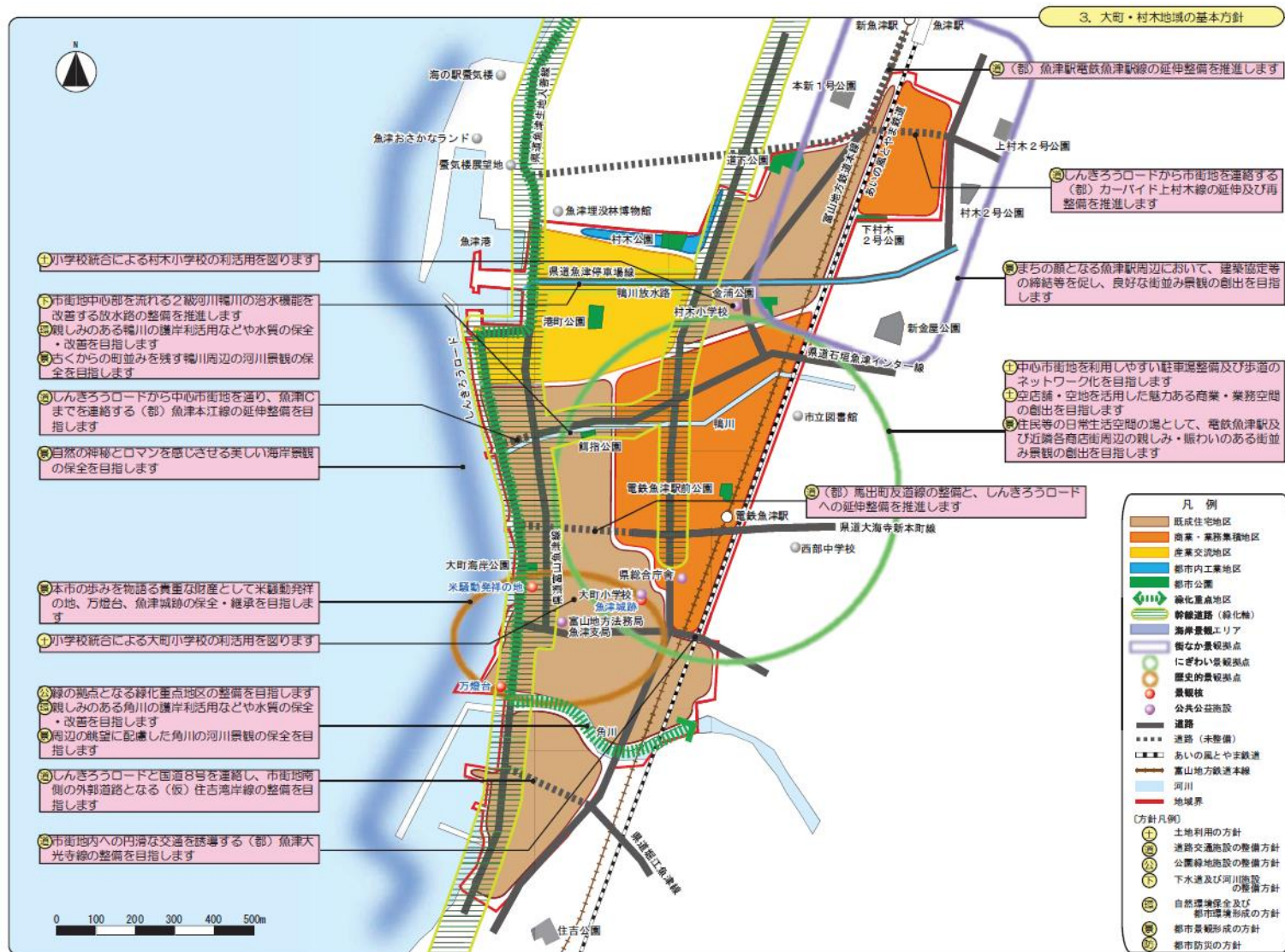
⑥松倉・片貝・西布施地域

○基本理念：歴史・自然を守るやすらぎ住空間の創出

○地域の将来像

- ・くらす：山あいに快適に暮らせる生活空間を形成します
- ・やすらぐ：豊かな自然に囲まれた活気あふれる農山村を形成します
- ・うけつぐ：魚津の歴史と豊かな自然環境を保全・継承します

## ●大町・村木地域の基本方針



出典：「魚津市都市マスタープラン」(平成 29 年(2017 年)8 月)

図-1.1.5(1) 大町・村木地域の基本方針

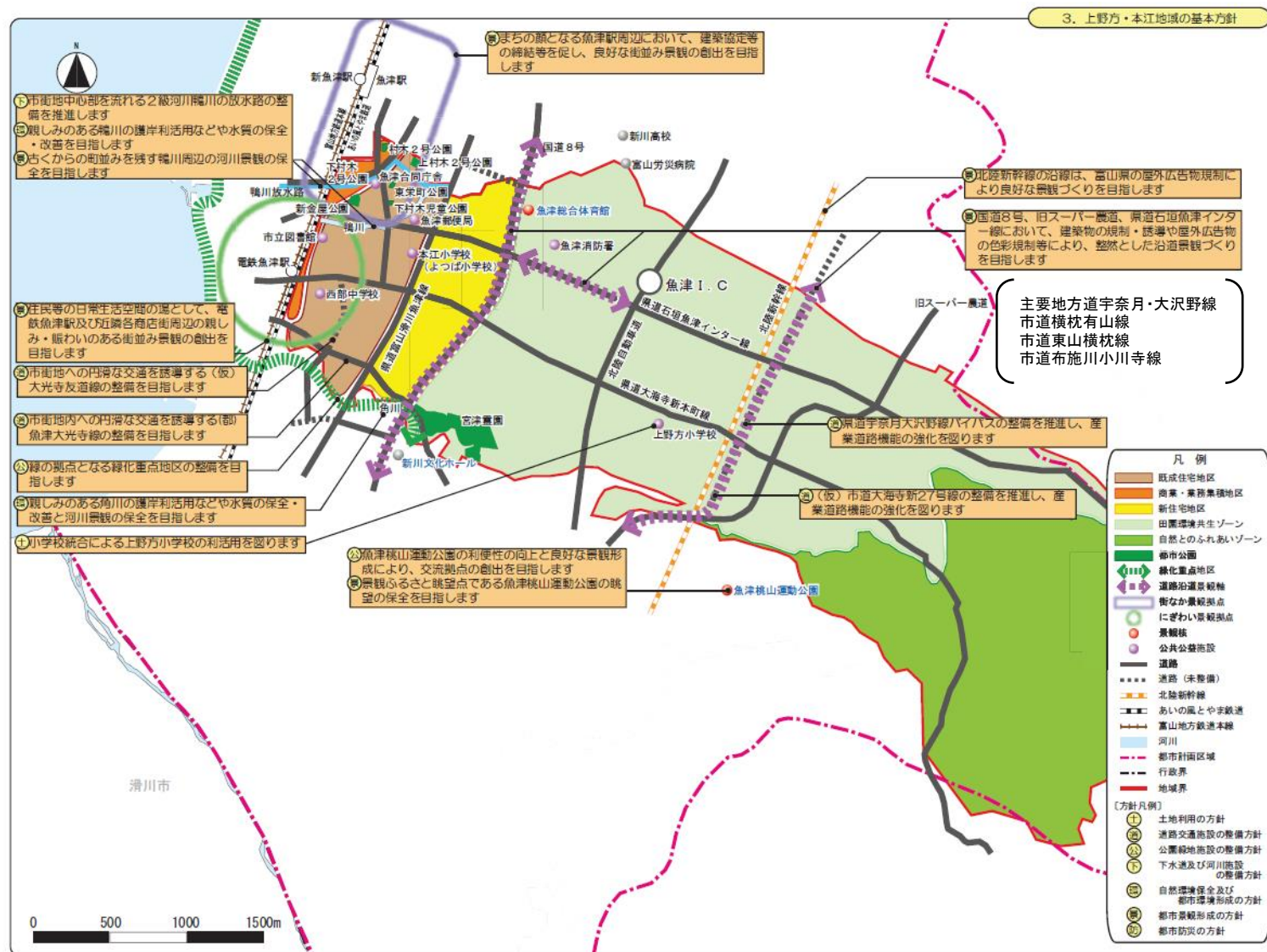
●下中島・上中島地域の基本方針



出典：「魚津市都市マスタープラン」（平成 29 年（2017 年）8 月）

図－1.1.5(2) 下中島・上中島地域の基本方針

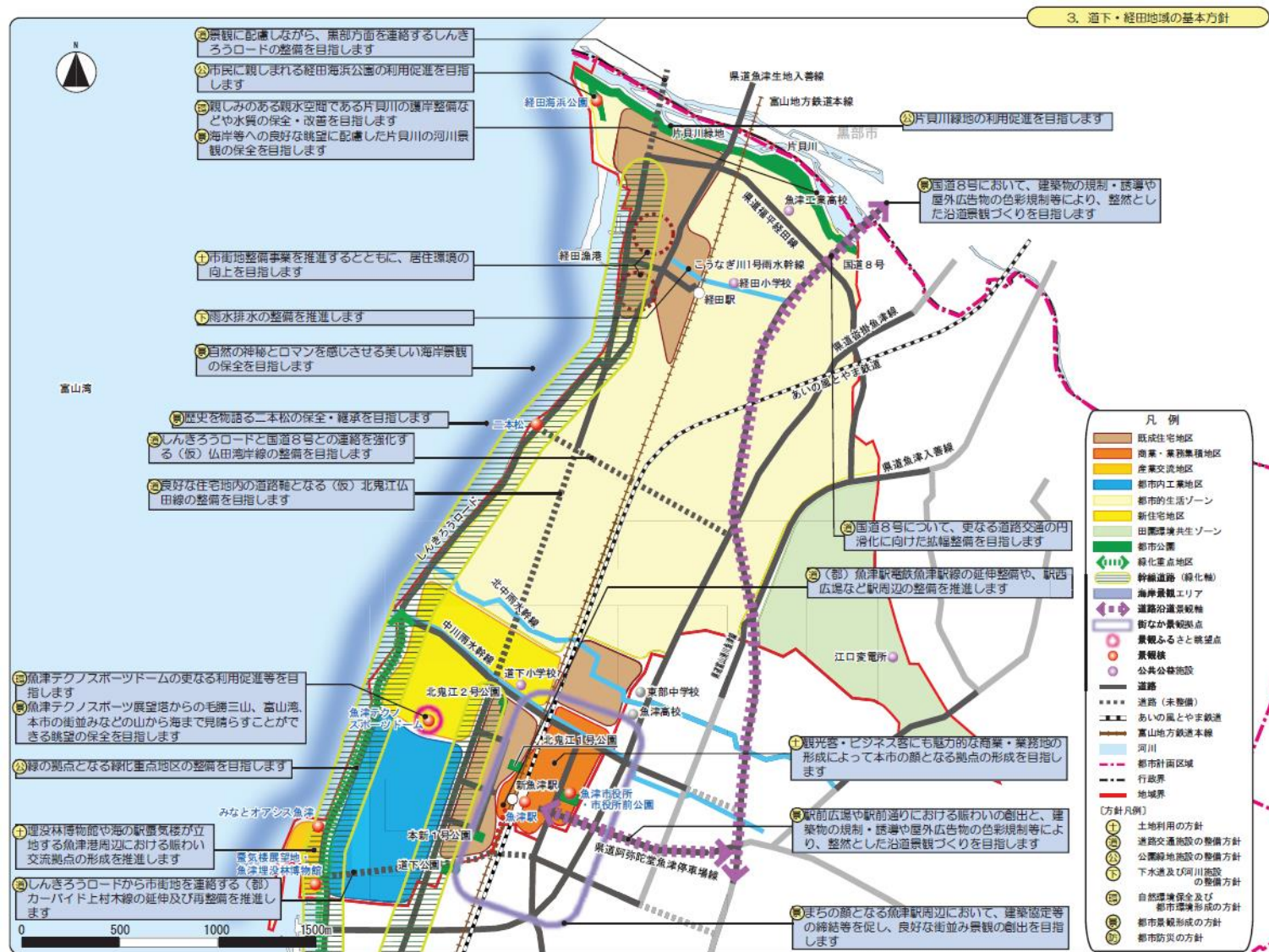
## ●上野方・本江地域の基本方針



出典：「魚津市都市マスタープラン」（平成 29 年（2017 年）8 月）

図－1.1.5(3) 上野方・本江地域の基本方針

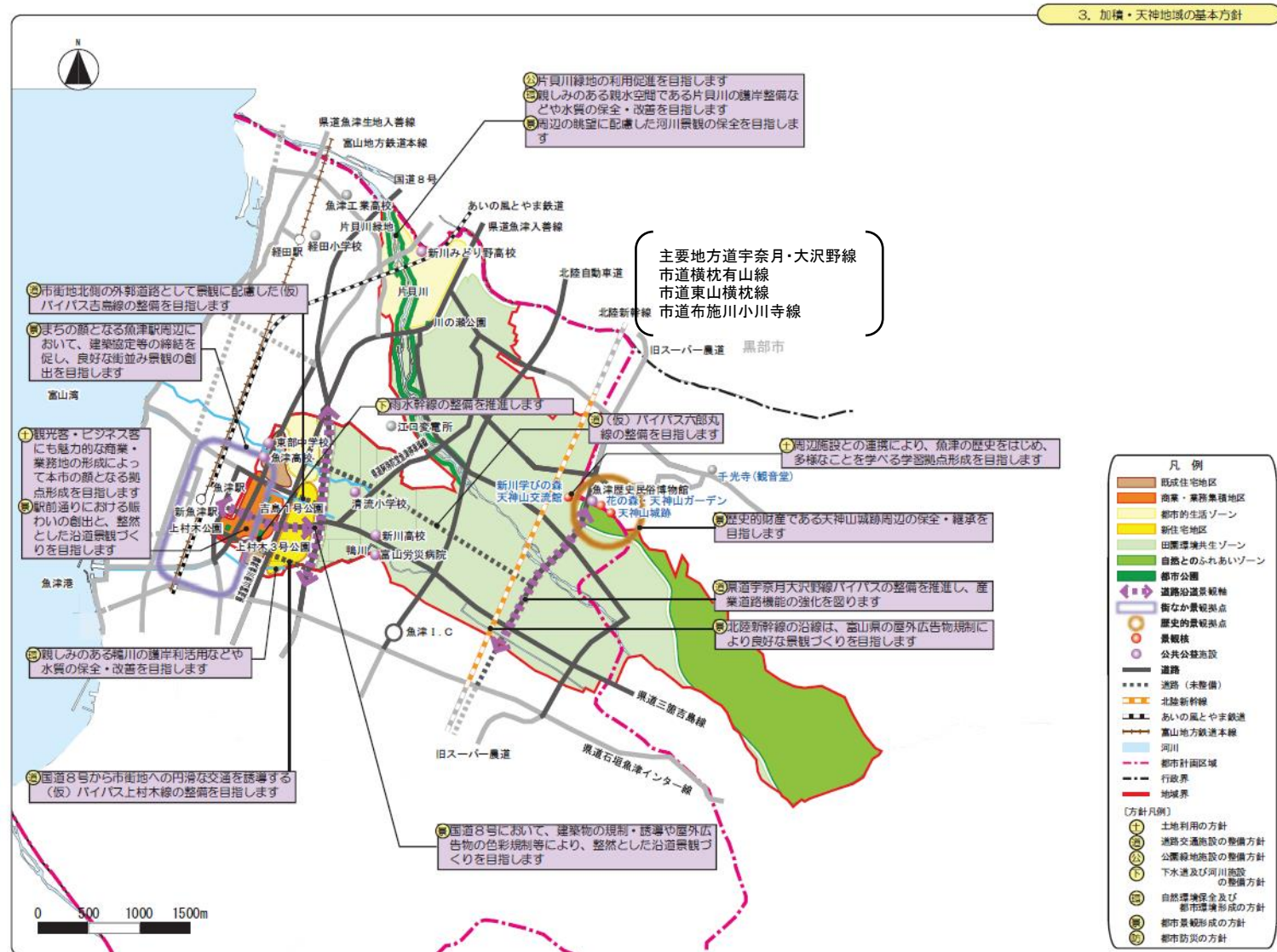
## ●道下・経田地域の基本方針



出典：「魚津市都市マスタープラン」（平成 29 年（2017 年）8 月）

図－1.1.5(4) 道下・経田地域の基本方針

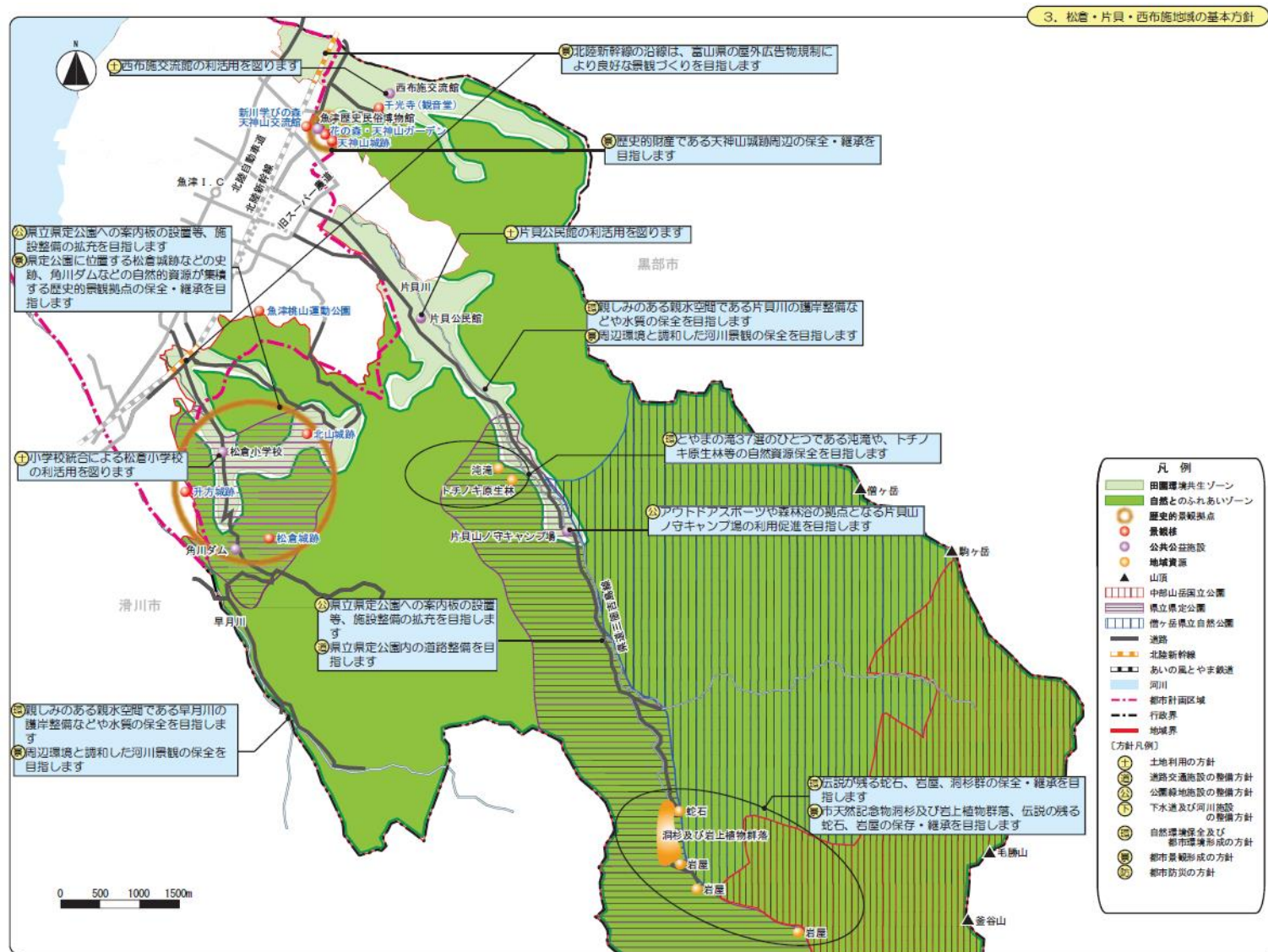
## ●加積・天神地域の基本方針



出典：「魚津市都市マスタープラン」（平成 29 年（2017 年）8 月）

図－1.1.5(5) 加積・天神地域の基本方針

## ●松倉・片貝・西布施地域の基本方針



出典：「魚津市都市マスタープラン」（平成 29 年（2017 年）8 月）

図－1.1.5(6) 松倉・片貝・西布施地域の基本方針

(2) 第4次魚津市総合計画 第10次基本計画〔平成28年（2016年）3月〕

本市の第10次基本計画では、今後、市民の誰もが幸せに暮らせるまちづくりを進める上で、基本となる考え方として「まちづくりの基本理念」を設定するとともに、市民と行政が長期的な視点でまちづくりを進める上で、共有するまちづくりのイメージとして「将来都市像」を設定しています。

■ まちづくりの目標

①まちづくりの基本理念

ふるさとを活かし、誰もが主役のまちづくり

②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誰もが主役のまちづくり

各地域の力を最大限に活用して、誰もがそれぞれの役割を持ったまちづくりを進めます。

②自立する自治体経営

持続可能な自立した自治体経営を進める必要があり、行政サービスの維持・向上に向け、行財政改革を引き続き進めます。また、改革に意欲的で、創造的な政策形成能力をもつ職員を育成していきます。

■ 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

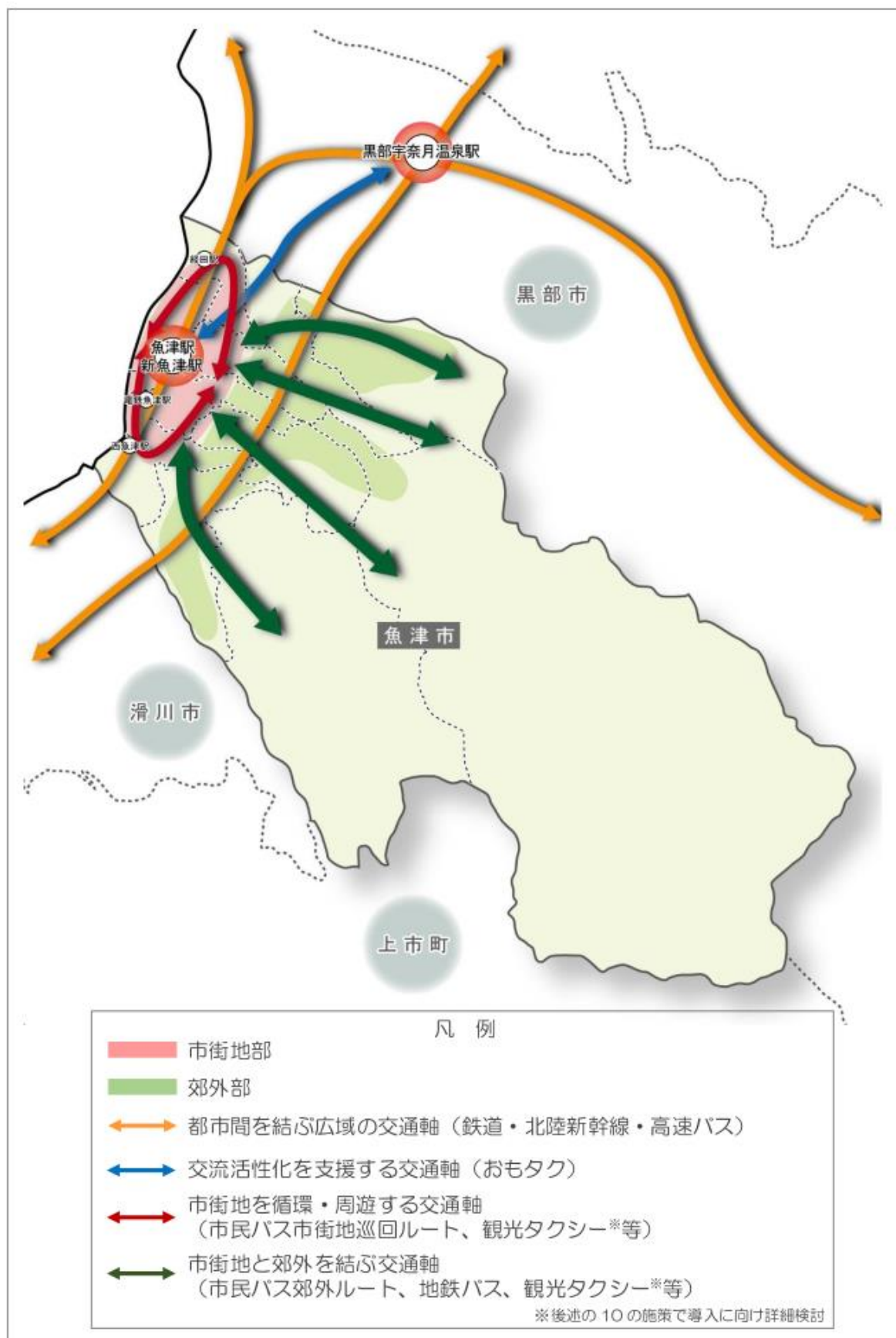
■ 魚津市における将来人口の目標

定住人口 43,000 人＋交流人口 15,000 人＝令和2年（2020年）のまちづくり人口 58,000 人の活力

(3) 魚津市地域公共交通網形成計画〔平成28年（2016年）10月〕

本市では、平成22年度（2010年度）に「魚津市地域公共交通総合連携計画」を策定し、様々な取り組みを実施してきましたが、急速な高齢化の進展、北陸新幹線（長野～金沢間）の開業など、当市を取り巻く社会状況の変化を捉え、①人口減少を見据えた公共交通のさらなる利用促進、②超高齢社会を見据えた、より利用しやすい交通体系の構築、③交通結節点の機能強化、④北陸新幹線（長野～金沢間）開業に伴う広域交通の変化への対応、という4つの地域公共交通の大きな課題をふまえ、平成28年（2016年）10月に新たに「魚津市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

図ー1.6 は、「魚津市地域公共交通網形成計画」において、本市が目指す公共交通網の姿について示したものです。



出典：「魚津市地域公共交通網形成計画」（平成 28 年（2016 年）10 月）

図－1.1.6 魚津市が目指す公共交通網の姿

## ■計画の基本方針

- ①これまでの良い取り組みを上げながら、公共交通をつくり・守り・育てる
- ②少子高齢化の進展や北陸新幹線の開業を捉えた、まちづくりへの貢献

## ■計画の目標

- ①もっと多くの人が利用してみたいと思える地域公共交通網の形成

～需要を掘り起こす・定着させる～

交通ネットワークの見直しや、公共交通の利用促進を図る取り組み等によって、もっと多くの人が利用してみたいと思える地域公共交通網を目指します。

- ②もっと満足してもらえる地域公共交通網の形成

～地域の声が届く～

公共交通に対する関心を市民ひとりひとりが持ち、意見や要望が確実に届く体制を活かしながら地域的心声を反映し、利便性の高い交通ネットワークを形成することで、もっと満足してもらえる地域公共交通網を目指します。

- ③もっと長く維持し続けることができる地域公共交通網の形成

～運行を持続する～

公共交通が、どんなに日常生活の一部として定着しても、運営面において効率的で10年、20年経っても持続できるものでなくては意味がないと考えます。そこで、安定した運営体制の下で利用促進や財源確保に取り組むとともに、市民が公共交通に関して理解を深め、みんなで支え育みながら、もっと長く維持し続けることかできる地域公共交通網を目指します。

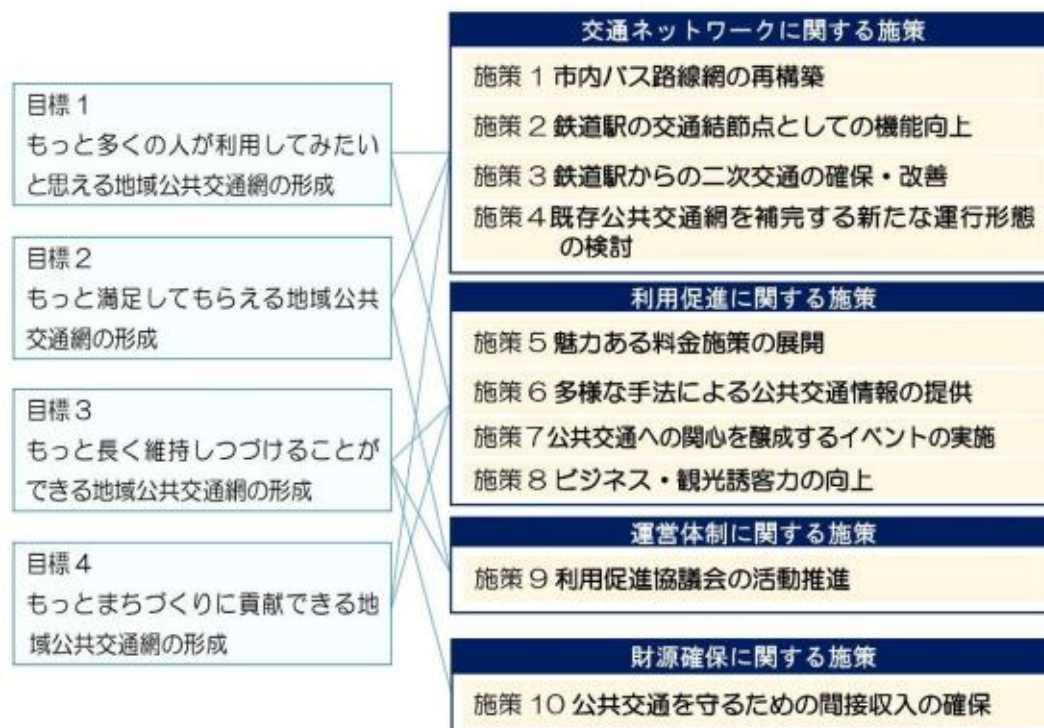
- ④もっとまちづくりに貢献できる地域公共交通網の形成

～賑わいを演出する～

魚津市において中心市街地活性化や観光振興は、まちづくりの重要課題であり、市内や広域の交流促進を支える公共交通が果たす役割は重要です。そこで、まちづくりと連携した交通ネットワークの形成と、市民のみならず来訪者にとっても利用しやすい交通サービスの提供により、地域活性化に貢献できる地域公共交通網を目指します。

## ■目標を達成するために行う施策

図－1.7 は、地域公共交通網形成計画の目標を達成するために行う施策について示したものです。



出典：「魚津市地域公共交通網形成計画 概要版」（平成 28 年（2016 年）10 月）

図－1.1.7 目標を達成するために行う施策

#### （4）まち・ひと・しごと創生総合戦略〔平成 29 年（2017 年）9 月〕

本市では、人口の現状と今後の展望を示した「魚津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」（平成 27 年（2015 年）10 月）を踏まえ、市の最上位計画である総合計画の将来都市像「心躍る うるおいの舞台 魚津 笑顔で絆つなぐまち」の実現に向け、長期的な視点に立ち、人口減少克服・地方創生の目的を達成するための具体的な目標、施策を位置づけた「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定しました。

#### ■ 人口ビジョンで導き出した 3 つの視点

- ①結婚・出産・子育ての希望の実現
- ②若い世代の人口流出の抑制と人口流入の促進
- ③安心して住み続けられる魅力ある地域づくり

**人口ビジョン（2060年まで）**

◆ 2060（令和 42）年に人口規模 **3万人** を維持します

◆人口構造の若返りを目指します

○合計特殊出生率  
…2030年に1.9程度、2040年以降は2.07程度を維持

○若い世代の転出抑制と転入促進  
…人口流出が段階的に減少し、2020年に均衡状態

本総合戦略は、4つの基本目標に基づき、11の施策を分野横断的な取り組みとして、戦略的・一体的に推進することとしています。

## ■ 基本目標

- ①しごとをつくり、若者・女性をはじめとする市民が、安心して働ける魚津にします
  - 地場産業の振興
  - 雇用促進と就労支援
  - 魅力ある仕事づくり
- ②魅力あるまち魚津への新しいひとの流れをつくります
  - 移住・定住のための環境づくり
  - 観光の振興、交流人口の拡大
  - シティプロモーションの推進
- ③子どもを産み、育てることに喜びを感じられるまち魚津を目指します
  - 結婚・妊娠・出産支援
  - 子ども・子育て支援
  - 子どもを産み育てたい環境づくり
- ④活力ある地域をつくり、安心な暮らしを守る、魚津ふるさとづくりを推進します
  - 快適で活力あるまちづくり
  - ふるさとと教育と地域を担う人づくり

### (5) 第2期魚津市子ども・子育て支援事業計画〔令和2年（2020年）3月〕

少子化や女性の社会進出に伴う待機児童問題など、子どもや子育てで家庭を取り巻く現状と課題に対応するため、平成27年（2015年）4月から「子ども・子育て支援新制度」が開始しました。魚津市でも、少子化による保育園やこども園の園児数の減少や、女性の社会進出や共働きの増加による低年齢児からの保育ニーズの増大など、子ども・子育てを取り巻く環境は大きく変化していることから、子どもの健やかな育ちと保護者の子育てを社会全体で支援する環境を整備することを目的に、令和2年度から令和6年度を計画期間とした第2期魚津市子ども・子育て支援事業計画を策定しました。

## ■ 基本理念

育てよう！次代を担う子どもたちの未来  
支えよう！楽しく安心して子育てできる未来  
高めよう！男女が協力して子育てする未来

## ■ 基本目標

- ①教育・保育環境を充実する
- ②子育てを支える地域をつくる
- ③母と子の健康を支える
- ④子どもの生きる力を育む
- ⑤子育てと仕事の両立を支える
- ⑥すべての親子の権利を守る

(6) 第3次魚津市地域福祉計画〔平成29年（2017年）3月〕

本市では、少子高齢化が想定よりも速いスピードで進み、一人暮らし高齢者や高齢者のみ世帯の増加、認知症高齢者の増加など問題を抱える人が増えている一方で、人口減少が進み、支える側の減少と支えられる側の増加という状況が一層厳しさを増すとともに、福祉サービスを提供する介護人材の不足も顕在化してきているうえに、ひとり親家庭も増えており、子どもの貧困、貧困の連鎖が大きく社会問題化しているため、団塊の世代が75歳以上となる平成37年を見据えながら、平成29年（2017年）3月に「第3次魚津市地域福祉計画」を策定しました。

■ 基本理念

みんなが安心して、暮らし続けることができる、地域づくりのために  
～ 地域共生社会の構築を目指して ～

■ 基本目標

- ①地域を元気にするひとづくり
- ②安心して暮らせる地域づくり
- ③地域で支え合うしくみづくり

(7) 魚津市公共施設再編方針〔令和2年（2020年）3月〕

本市では、市民サービスの基礎である公共施設の老朽化が徐々に進んできており、今後建替えなどに多額の費用が必要になるものと見込んでいる一方で、人口減少と少子高齢化の進展により、税収は減少するにもかかわらず扶助費などの社会保障経費が増加する傾向が続くものと見込まれることから、現行の公共施設をこれまでと同様に維持し続けることは困難であるなどの課題を解決するべく、平成25年（2013年）12月に提出された「公共施設のあり方に関する提言書」を踏まえ、対象とする公共施設の再編に向けた市としての基本的な方向性を示した「魚津市公共施設再編方針」を平成26年（2014年）7月に策定しました。

そこで、近年の一層の厳しい財政状況への対応に加え、現行方針の進捗状況等も踏まえた見直しを実施することで、今後の持続可能な行財政運営を確保しつつ、よりよい公共施設のあり方を目指すことを通じて市民サービスの実現を図るため、改訂版を策定しました。

■ 再編の方向性

- ①公共施設の総量抑制
- ②有効活用・適正管理
- ③民間活力の活用

## ■ 主な施設の再編方針

表－1.1.1 魚津市における公共施設再編方針

| 施設名            | 目標年度                  | 再編方針                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 市役所<br>本庁舎・分庁舎 | 令和 11 年度<br>(2029 年度) | <ul style="list-style-type: none"> <li>既存庁舎の耐震化は行わずに、令和 11 年度（2029 年度）までに整備。</li> <li>第 1、第 2 分庁舎は、市民の利便性向上、施設管理等の効率化を図るため本庁舎の整備に合わせて本庁舎へ移転統合。</li> <li>他の公共施設についても、機能集約や施設スペースの供用が可能なものは、本庁舎へ集約。</li> <li>整備場所については、現在地を基本。</li> </ul> |
| 小学校            | 令和 5 年度<br>(2023 年度)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>教育環境の充実を図るため、児童数の推移を見ながら、令和 5 年度（2023 年度）までに小学校を 4 校に統合。</li> <li>統合後の小学校は、長期的な視野に立って施設の整備・補修計画を策定し、施設の長寿命化を図りながら、引き続き維持。</li> <li>新設校に集約できる機能は集約。</li> </ul>                                    |
| 保育園            | 令和 6 年度<br>(2024 年度)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>令和 6 年度（2024 年度）までに保育園の統廃合を進めるとともに、民間へのシフトを図る。</li> <li>当面維持していく保育園については、長期的な視野に立って施設の整備・補修計画を策定し、施設の長寿命化を図りながら、引き続き維持。</li> </ul>                                                               |
| 公民館            | 令和 21 年度<br>(2039 年度) | <ul style="list-style-type: none"> <li>耐震性がない施設の移転、建替えを優先して進め、耐震性がある施設は、長期的な視野に立って施設の整備・補修計画を策定し、施設の長寿命化を図りながら、引き続き維持</li> <li>施設の老朽化を見据えて、既存施設への移転、建替えを計画的に実施するものとし、地域の公共施設を中心に機能を集約。</li> </ul>                                       |
| 総合体育館          | 令和 2 年度<br>(2020 年度)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>老朽化が進み耐震性もないことから、小中学校や他の施設にある体育館の活用などを視野に入れ、廃止。</li> </ul>                                                                                                                                       |
| 温水プール          | 令和 6 年度<br>(2024 年度)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>現在、国庫補助を受けて P F I 導入可能性調査を実施中のため、存廃は調査結果を受けて判断。</li> </ul>                                                                                                                                       |
| 市営住宅           | 令和 6 年度<br>(2024 年度)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>市営住宅全体について、民間賃貸住宅の建築状況や市で保有すべき適正な戸数を整理し、必要に応じて民間賃貸住宅を活用するなど、維持管理の効率化を図る。</li> </ul>                                                                                                              |

出典：「魚津市公共施設再編方針（令和元年度改訂版）」（令和 2 年（2020 年）3 月）

### (8) 魚津農業振興地域整備計画書〔平成 26 年（2014 年）5 月〕

本市では、平成 26 年（2014 年）5 月に「魚津農業振興地域整備計画書」を見直し改訂しました。

#### ■ 農業上の土地利用の方向

- 土地利用の方向については、農用地の効率的な利用と生産性の向上に努めるとともに、食料の長期的な需要動向を考慮し、農用地の確保と整備を一層推進する。また、集落介在農地については、農業生産活動と地域住民の生活環境が調和された適切な土地利用を図ります。

## ■ 用途区分の構想

### ①下中島地区

- ・国道8号魚津滑川バイパス及び県道富山滑川魚津線周辺及び同道路に挟まれた地域については、新川文化ホールの建設や郊外型店舗の進出等が相次ぎ、文化、商業地域としての開発が進んでいます。しかし、この地域内には、未だに多くの優良農地が残っており、就業機会の確保、産業振興等の経済活動の推進に配慮しながら、その優良農地の確保と水稻を中心とした水田利用の推進に努めます。

### ②加積地区

- ・用途区域に接する吉島、相木集落及び国道8号魚津バイパス、県道三ヶ吉島線、県道阿弥陀堂魚津停車場線の沿線は、市街地化が著しく進展し、今後もさらに開発が進むことが予想されますが、市の特産品の「りんご」の中心的な産地となっていることから、りんご栽培に利用されている農地にあっては特にその確保に努めます。

### ③天神地区

- ・国道8号及び県道福平経田線の沿線は、市街地化が進展し、今後もさらに開発が進むことが予想され、農業環境は一層厳しくなると考えられますが、その周辺には優良農地も多く残り、農業生産活動と生活環境の調和を図りながら、水稻を中心とした水田利用を推進します。

### ④道下地区

- ・あいの風とやま鉄道及び県道魚津生地入善線に挟まれた地域については、一部用途地域に接し都市化が進展しており、今後もさらに開発が進むことが見込まれ、農業環境は一層厳しさを増すと考えられますが、その周辺には優良農地も多く残り、農業生産活動と生活環境の調和を図りながら、水稻を中心とした水田利用を推進します。

### ⑤経田地区

- ・県道沓掛魚津線より海岸までの農地については、宅地化が著しく進展しており農用地設定は行いませんが、ほ場整備完了地区約36haについては、汎用田として用排水条件が整備されているため、引き続き農用地としての利用に努めます。

## (9) 第2次魚津市観光振興計画〔平成29年（2017年）3月〕

本市では、平成23年（2011年）3月に魚津市観光振興条例を制定以降、観光振興に対する基本的な考え方を定め、観光振興施策を総合的に推進することにより、豊かで活力に満ちた観光のまち魚津の実現を目指してきましたが、前回策定した魚津市観光振興計画を総合的に評価し、より戦略的に観光振興を推進すべく、平成29年度（2017年度～令和3年度（2021年度）を計画期間とした「第2次魚津市観光振興計画」を策定しました。

## ■ 基本方針

伝統文化と豊かで魅力ある資源を活用した『新観光都市うおづ』の創造

## ■ 基本方針の考え方（重点3項目）

- ・国の新観光戦略に基づくインバウンドの推進

- ・「魚津のタテモン行事」ユネスコ無形文化遺産登録の活用
- ・観光と他の産業分野等との連携強化

#### ■ 戦略と施策

- ①おもてなしの充実
  - ・観光案内の充実とおもてなし意識の向上
  - ・観光客受け入れ基盤の充実
- ②観光資源の活用
  - ・観光資源の有効活用
  - ・観光関係団体への支援の充実、連携強化
- ③魚津ブランドの創出
  - ・特産物のブランド化、魅力向上の推進
  - ・魚津の特性を活かした観光の推進
- ④インバウンド・広域観光・プロモーションの推進
  - ・インバウンドの推進
  - ・広域観光の推進
  - ・観光プロモーションの推進・情報発信の充実

#### (10) 魚津市環境基本計画〔平成 28 年（2016 年）3 月〕

本市では、環境の保全や創造に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、現在及び将来の市民の安全で健康で文化的な生活を確保することを目的に、平成 22 年（2010 年）3 月に「魚津市環境基本条例」を制定した。これを踏まえ、市、事業者、市民、滞在者がそれぞれの責務を果たしながら、環境の保全や創造に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な計画として「魚津市環境基本計画」を策定しました。

#### ■ 目標とする環境像

水が旅するまち うおづ

#### ■ 分野別目標

- ①水と緑の保全と活用（自然環境）
  - ・水循環の保全
  - ・生態系等の保全
- ②快適な生活環境の保全と工場（生活環境、快適環境）
  - ・公害防止対策の推進
  - ・快適な住環境の整備
- ③地球温暖化防止対策・循環型社会の構築（地球環境・循環型社会）
  - ・温室効果ガスの削減対策…公共交通の利用促進等
  - ・廃棄物の適正処理、3R活動の推進
- ④市民協働による環境保全・創造（市民協働）
  - ・市民主体の環境まちづくりの推進

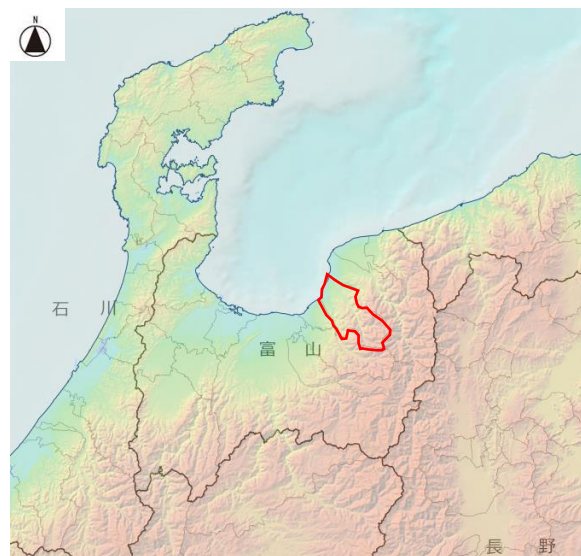
## 2. 都市の概況

### (1) 位置・地勢

本市は、富山県の北東部にあり、北と東は黒部市、南は上市町、西は滑川市に接しており、北西部は富山湾に面しています。片貝川、角川、早月川によって形成された扇状地に、南東から北西に向かって細長く展開する本市が位置しており、面積は 200.61k㎡です。

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り、市域の約 7 割が標高 200m 以上の山地となっています。

また、富山湾に面する海岸線の延長は約 8km あり、比較的平坦ですが、海底は急傾斜による一大深層を形成しています。



図－1.2.1 魚津市の位置図

### (2) 位置・地勢

近世までの当市域は、新川郡に所属しており、藩政期の魚津町と当市域の村々は加賀藩領として幕末に至ります。当初、魚津城には城代が置かれていましたが、のちに廃城となり、城代は郡代となっています。

近世以降は、明治4年7月、廃藩置県によって金沢県所属となり、同年11月には府県統廃合で新川県所属となり、明治5年に新川県庁が魚津に置かれました。その後、明治9年石川県所属となり、明治11年の郡区町村編制法公布を受けて新川郡は早月川を境として上・下二郡に分けられ、当市域は下新川郡所属となり、魚津町に下新川郡役所が置かれ、明治16年の富山県置県に伴い同県所属となり、現在に至ります。

富山県置県後は、明治22年の町村制施行によって、魚津町のほか11か村の境界が確定され、昭和27年の市制施行により、1町11か村の合併が実現し、「魚津市」が誕生します。

その後、昭和 27 年の大水害、昭和 31 年の大火等の災害を受けながらも、市街地の再開発や住環境の整備が推進されました。魚津市には富山県東部の行政、経済、教育文化の諸機能が集積されており、新川地域の中心都市としての役割を担っています。

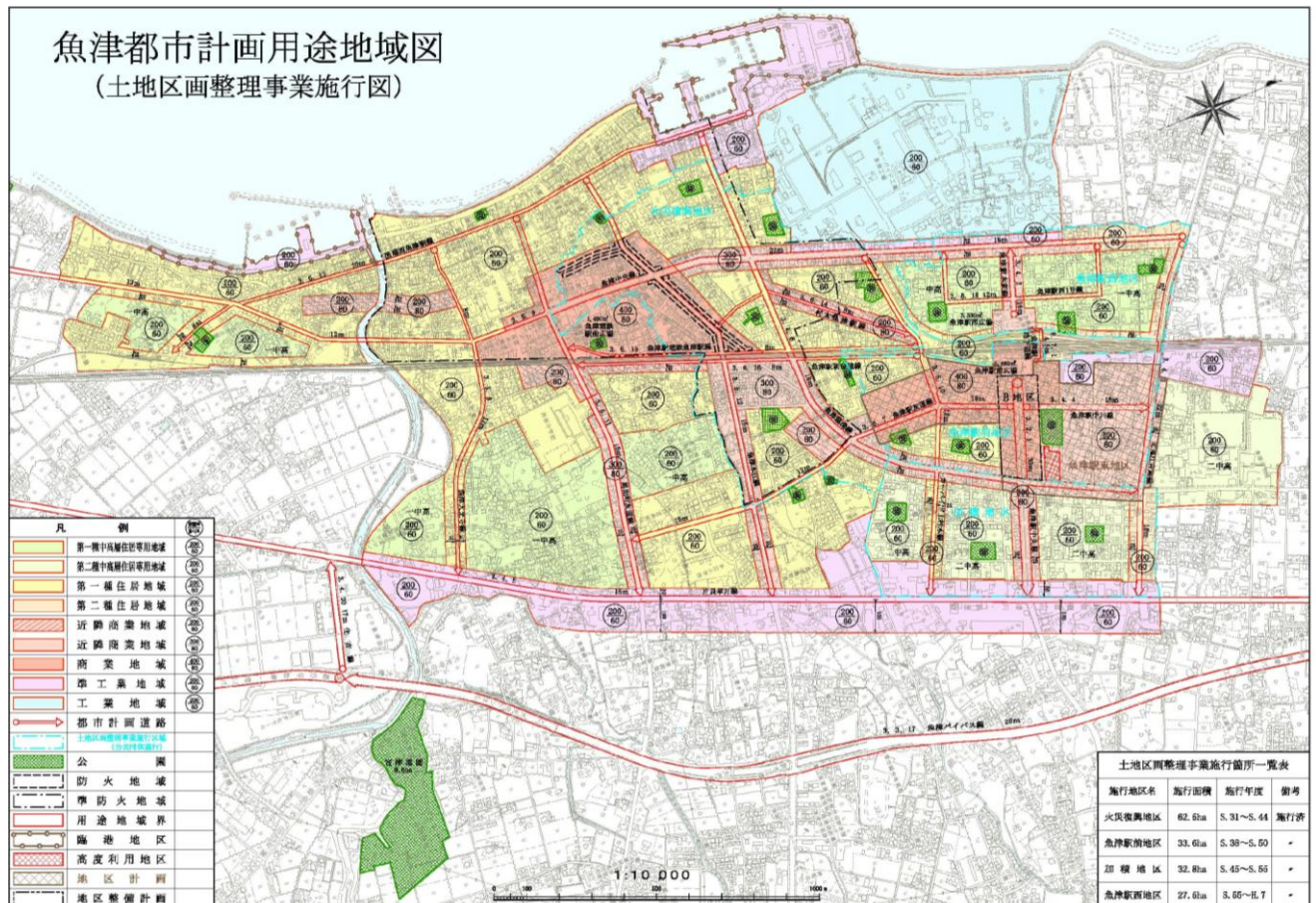
### (3) 都市計画区域・用途地域

本市における都市計画区域については、昭和 10 年に旧魚津町他 20,075ha が都市計画区域の指定を受けた後、昭和 43 年に区域が 3,063ha と縮小され、昭和 55 年、平成 25 年の見直しによって拡大され、現在の都市計画区域 4,440ha となっています。



図－1.2.2 都市計画区域図

用途地域は、昭和 45 年 8 月 15 日に当初都市計画が決定され、その後、昭和 48 年に細分化、昭和 51 年に変更、昭和 56 年に拡大、昭和 58 年、平成 2 年に変更を行った後、平成 4 年の都市計画法の改正を受けて平成 8 年 5 月に細分化が行われました。以降、平成 12 年に用途の見直しを行った後、平成 13 年 3 月、平成 18 年 11 月、平成 20 年 12 月、平成 26 年 12 月、令和元年 8 月に変更を行い、現在の 438.1ha に至ります。



※上記の用途地域図は平成 28 年（2016 年）6 月時点

図－1.2.3 用途地域図

### 3. 人口分布の状況と見通しの整理

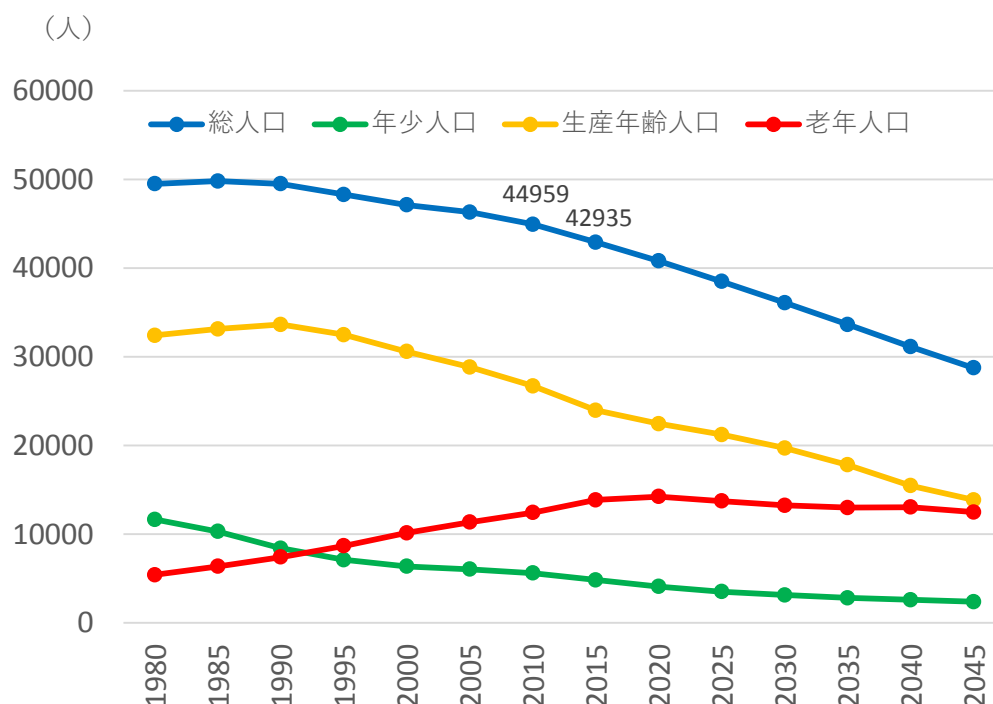
#### (1) 人口分布の状況（ミクロな分析）

人口分布について、市域全体、地区別、DID（人口集中地区）を対象に、現況と時系列での変化の動向把握を行いました。

##### ① 市域全体の人口構造の推移

人口は減少傾向で、今後も減少が続く予測です。年齢 3 区分別人口の推移をみると、老年人口の絶対数は過去から見れば頭打ちとなっていますが、年少人口、生産年齢人口の減少によって、高齢化率は今後も増加が継続する見込みです。また、若年（15 歳～49 歳）の人口を性別に見ると、女性は男性よりも低位に推移しており、このまま推移すると仮定すると、年少人口、生産年齢人口、若年女性人口の減少により、自治体の維持が困難になると予想されます。

このため、魚津市の人口ビジョン（平成 27 年（2015 年）10 月）では、合計特殊出生率を段階的に上昇させ、令和 22 年（2040 年）に人口置換水準 2.07 とすること、若い世代（特に大学進学時）の人口流出を段階的に抑制し、2020 年に均衡状態（社会減 0）とすることによって、令和 42 年（2060 年）時点での人口規模を 3 万人に維持する目標を掲げています。

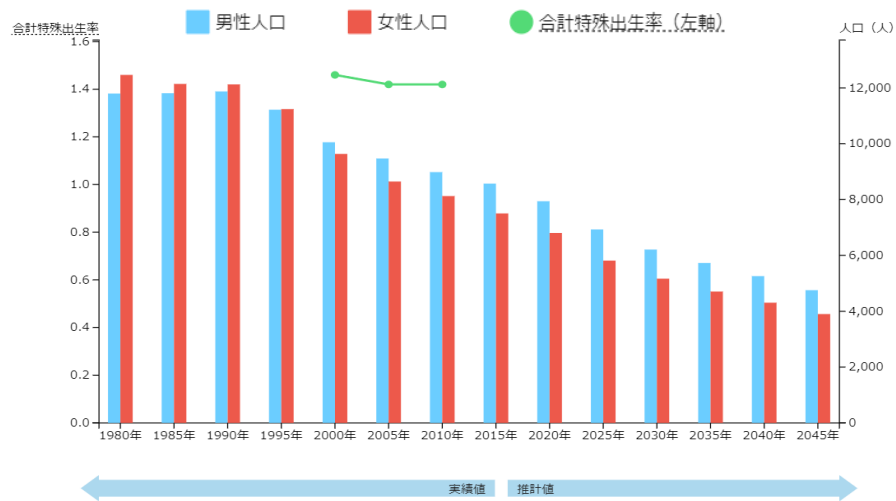


【出典】総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」  
2020年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ（平成30年（2018年）3月公表）に基づく推計値。

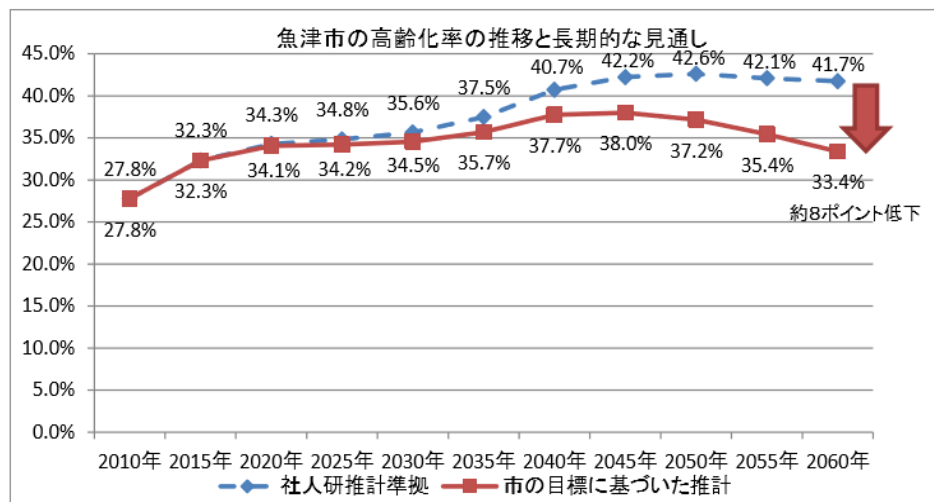
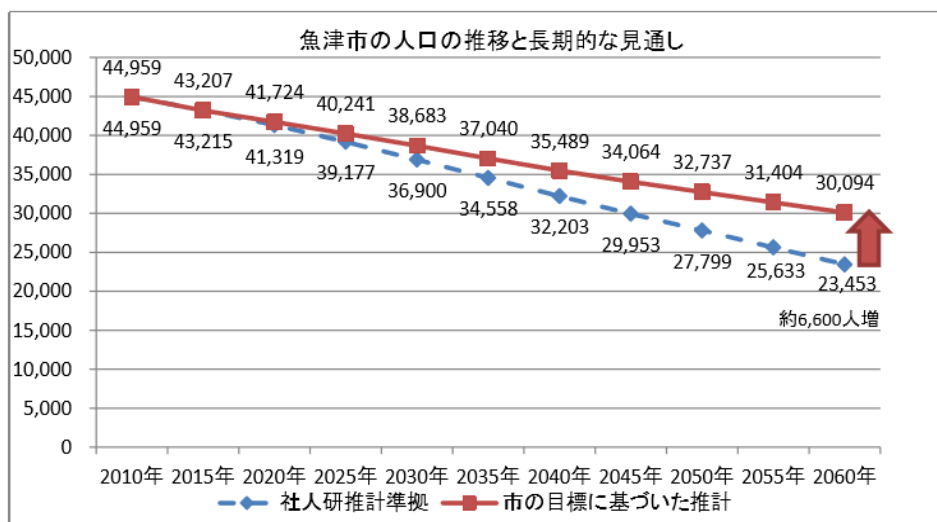
図－1.3.1 人口構造の推移

### 魚津市 合計特殊出生率と人口推移

下限：15歳 ～ 上限：49歳



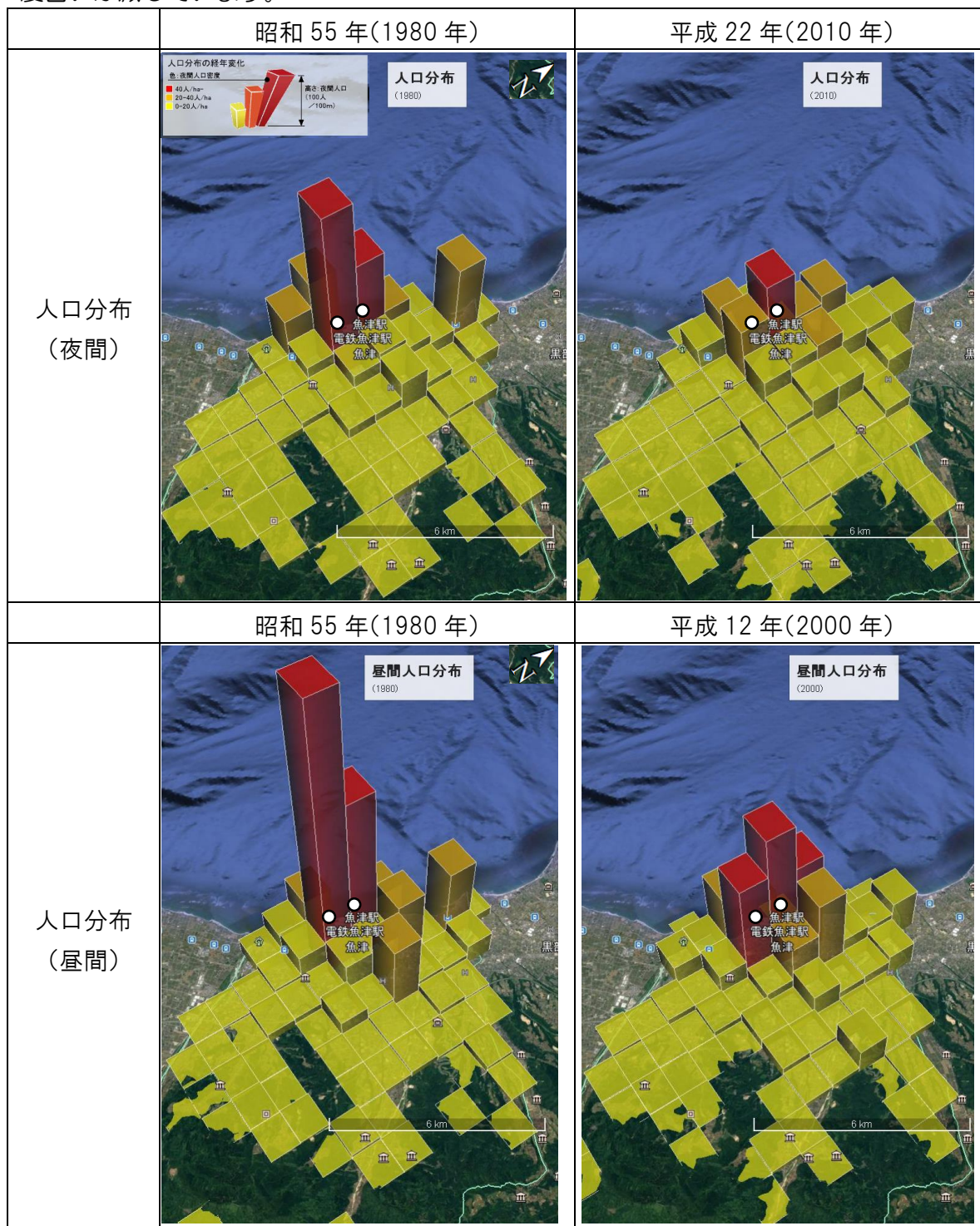
図ー1.3.2 合計特殊出生率と若年人口推移



図ー1.3.3 (参考)「魚津市人口ビジョン」に示された人口の推計値と目標値

## ② 人口の空間分布（メッシュ単位）

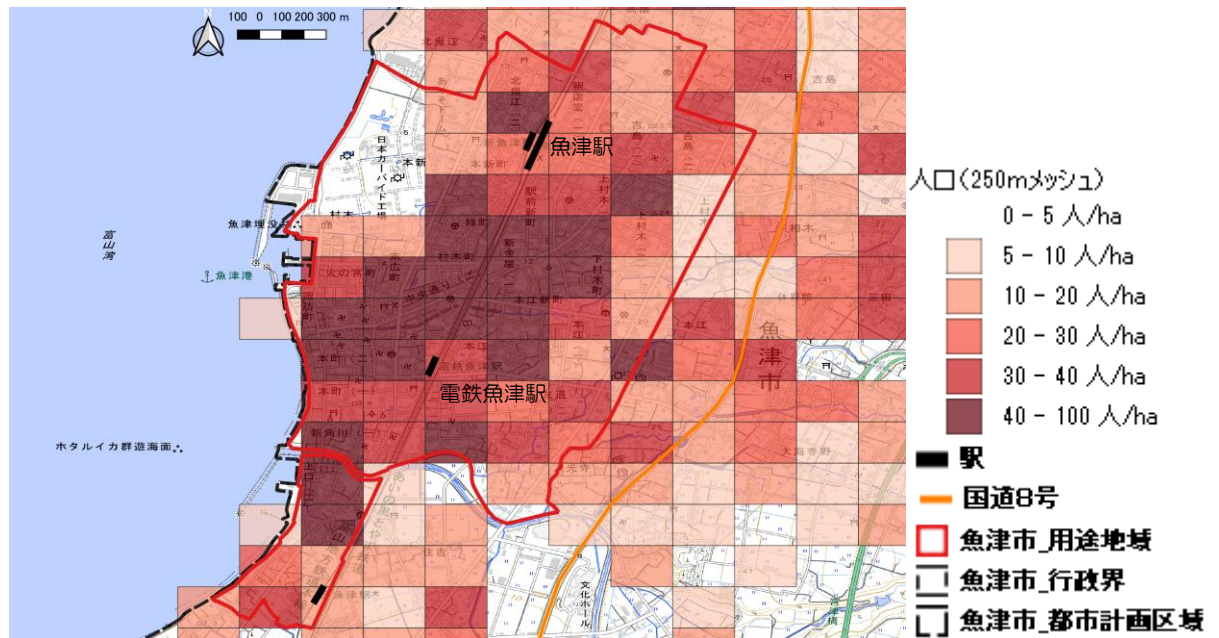
人口の空間的な分布の変化を見ると、昭和 55 年（1980 年）では電鉄魚津駅周辺で夜間人口、昼間人口の双方で高い人口分布です。このエリアは商店街等が存在して中心市街地を形成していました。平成 22 年（2010 年）では魚津駅周辺の人口が最も多くなり、新しい市街地を形成しています。また人口が電鉄魚津駅周辺から分散し、集中の度合いが減じています。



補注：都市構造可視化計画、地図は©2019 ZENRIN、Data Japan Hydrographic Association、Google Earth を使用

図－1.3.4 人口の空間分布の比較

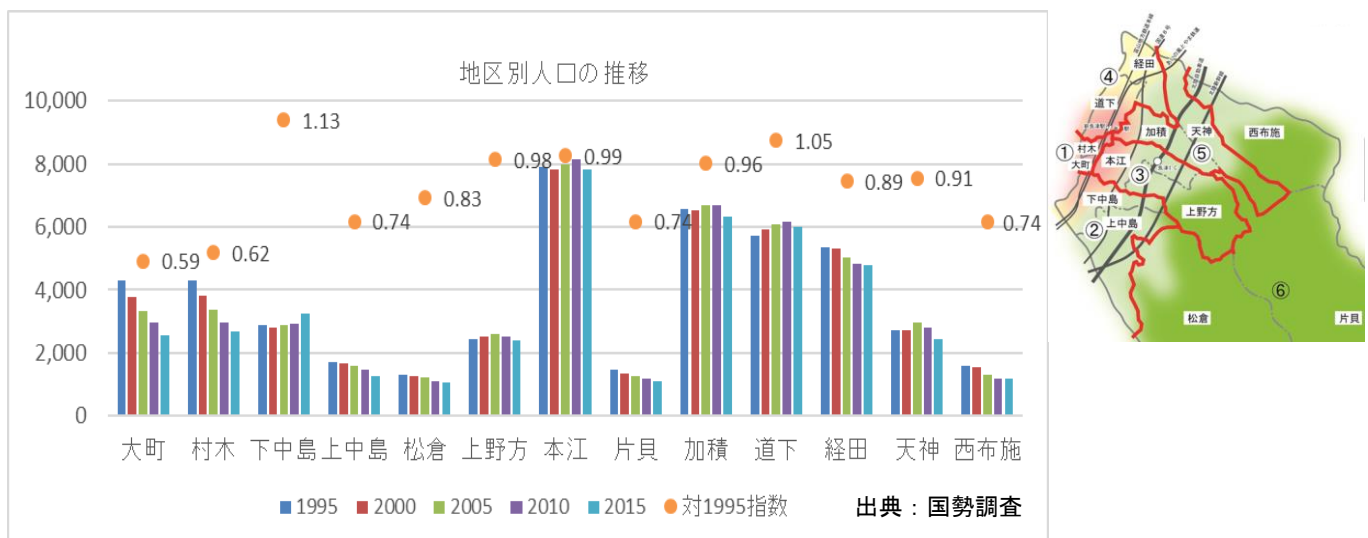
また、平成 27 年（2015 年）の用途地域内の人口の密度（250m メッシュ単位）を見ると、電鉄魚津駅と魚津駅の高いエリアが存在する一方、用途地域外にも人口密度の高いエリア分布しています。



図ー1.3.5 電鉄魚津駅周辺及び魚津駅周辺の人口密度

### ③ 地区別の人口の推移

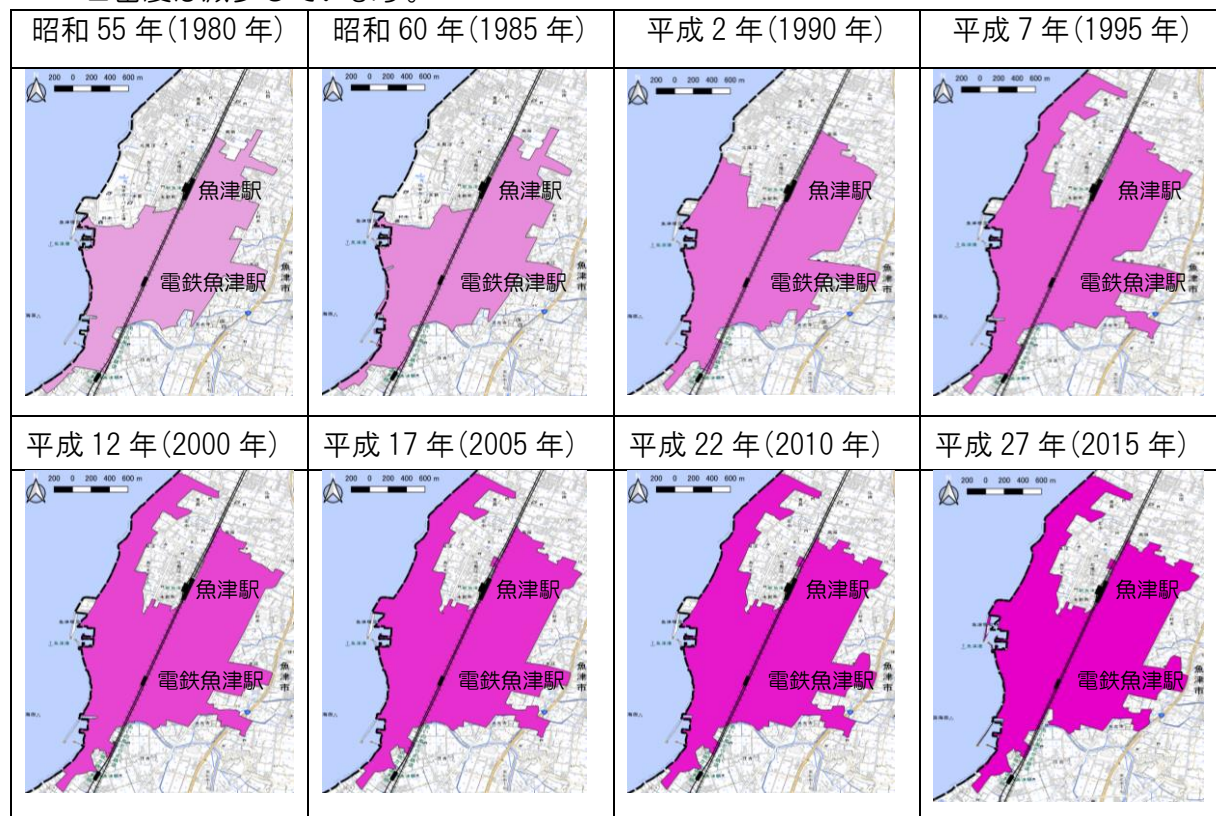
地区別にみると、平成 7 年（1995 年）人口を 1 とするとき、平成 29 年（2015 年）人口が 1 を超えるのは、魚津駅を含む道下地区（1.05）と、西魚津駅を含む下中島地区（1.13）の 2 地区のみです。他の地区は横ばいしないしは減少傾向であり、中でも電鉄魚津駅を含む旧市街地（大町地区及び村木地区）では人口の減少傾向が続き、約 0.6 にまで落ち込んでいます。



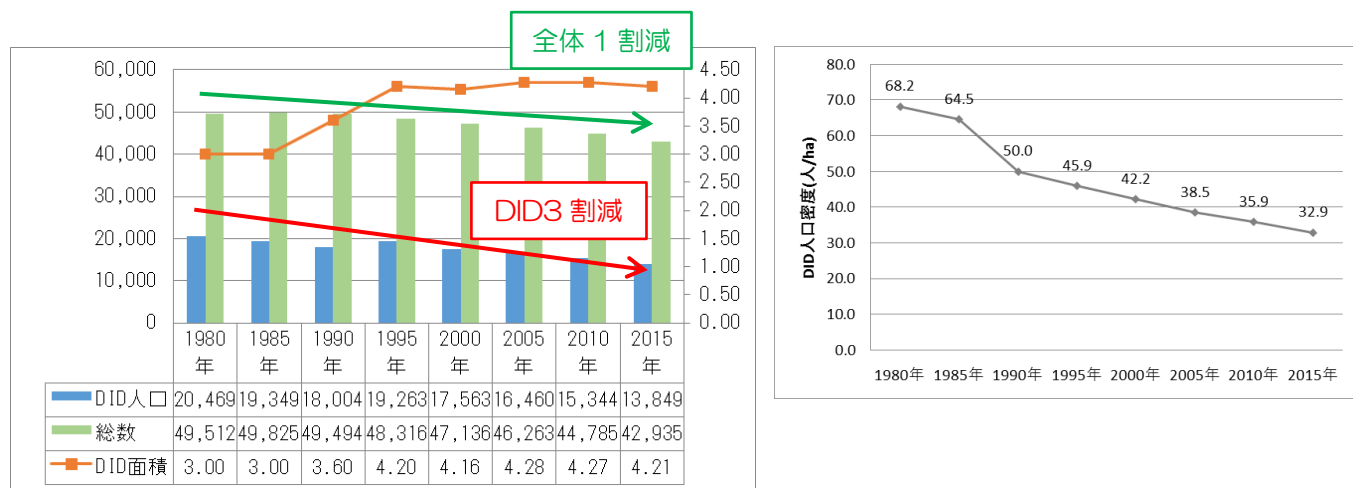
図ー1.3.6 地区別人口の推移

#### ④ DID 人口及び面積の動向

DID 面積は、昭和 55 年（1980 年）から平成 17 年（2005 年）までに拡大したものの、その後は減少傾向にあります。一方、DID 人口は減少を続けていることから、人口密度は減少しています。



図－1.3.7 DIDの推移状況

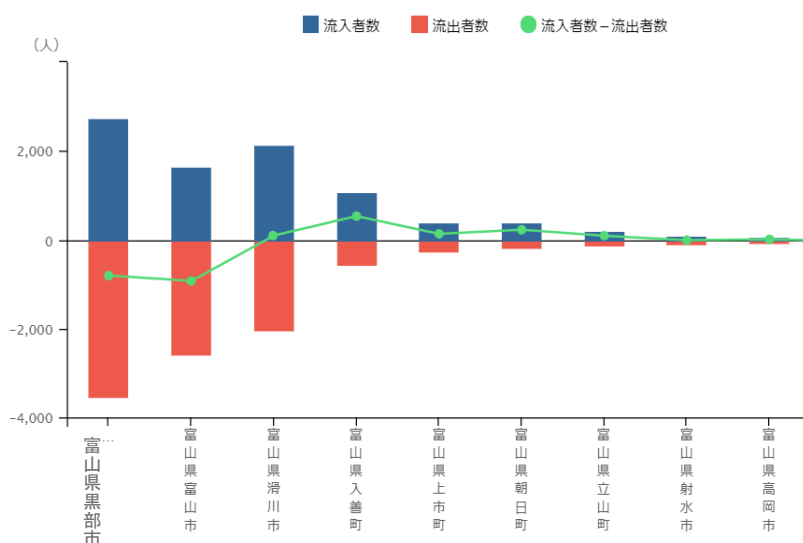
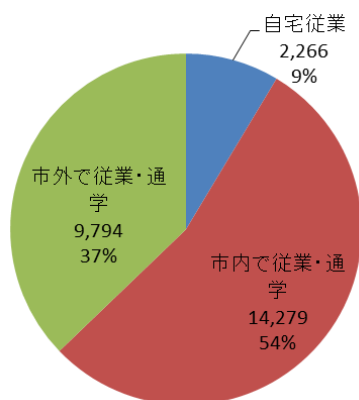


図－1.3.8 DID人口と面積及び密度の推移

昭和 55 年（1980 年）と平成 27 年（2015 年）の人口を比較すると、市全体の人口が 1 割減に対して、DID 人口は 3 割減と減少率が上回っていることから、D I D エリア外へ人口が流出しています。

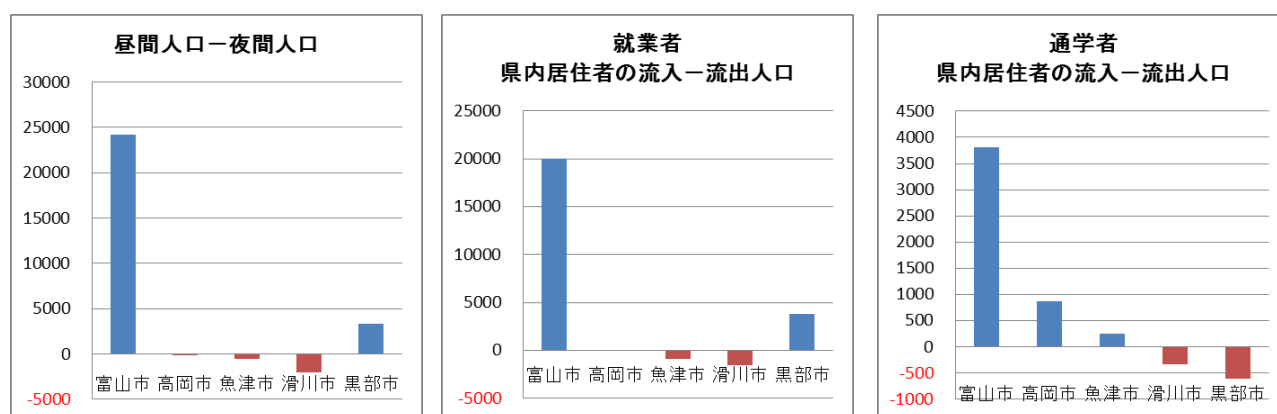
## (2) 人口流動の状況（マクロな分析）

本市と、隣接する黒部市、滑川市とは、定住自立圏などの広域連携の枠組みは現時点で構築していませんが、市民は通勤や通学のために相互に乗り入れています。魚津市在住で市外に従業・通学を行っている者は、魚津市在住の従業・通学者全体の 4 割です。また、地域間流動では、特に富山市、黒部市、滑川市との間で流出入者数が多い状況です。



図一. 3. 9 市内居住者の従業・通学地別割合

図一. 3. 10 市内居住者の地域間流動状況

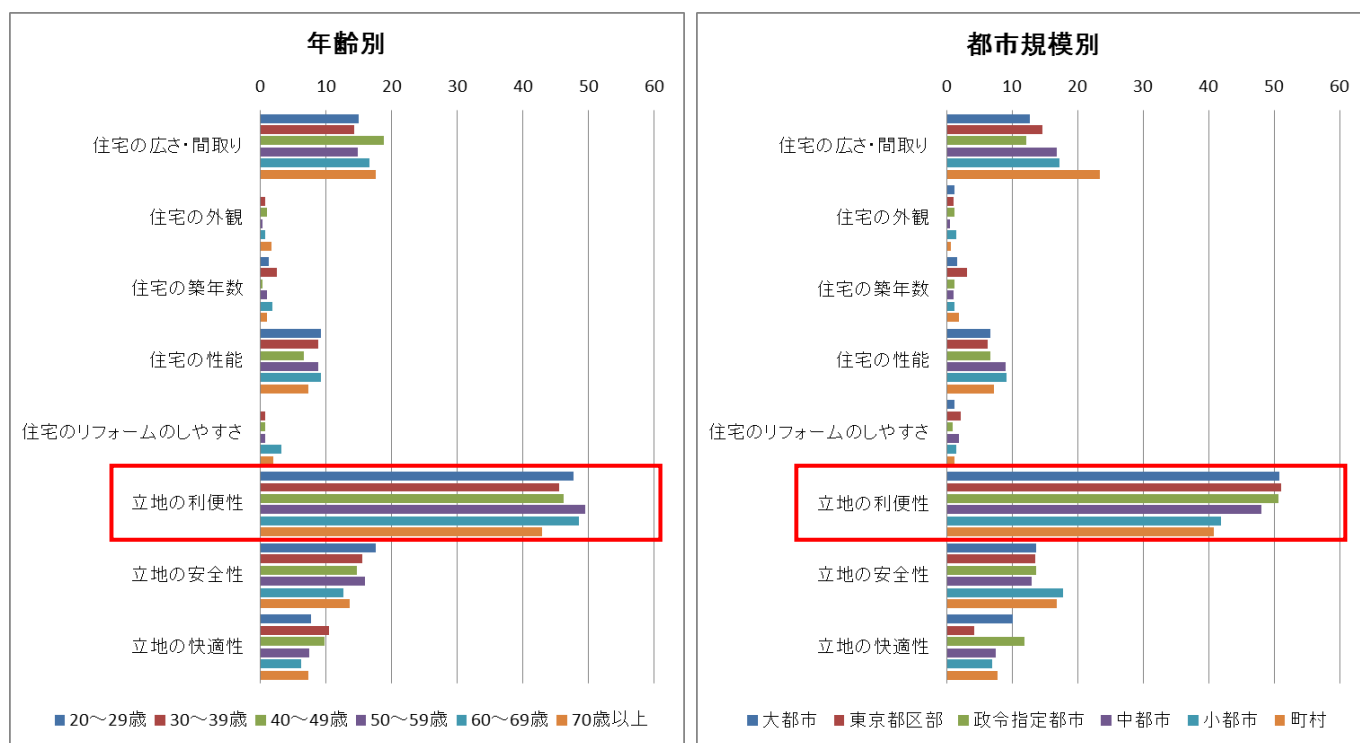


図一. 3. 11 各市における昼間人口と夜間人口の差

各市の昼間人口と夜間人口の差を見ると、本市では、就業者数で流出超過となっているものの、通学者数では流入超過となっており、市内学校に通う市外からの通学者が多い状況です。これは、市内に 4 つの高校（県立魚津高等学校/県立魚津工業高等学校/県立新川みどり野高等学校/私立新川高等学校）が立地していることが要因の一つと考えられ、県内において通学者に関して流入超過となっている市町村は富山市、高岡市、魚津市の 3 市のみです。

### (3) 人口分布に関する考察

魚津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョンでは、令和42年（2060年）に人口規模3万人を維持することを長期的展望として定めていますが、目標達成時の人口分布、居住地のエリアについては定めていません。一般的に、人々が住宅及び立地・周辺環境で重視する事柄について、全国を対象に調査した結果を見ると、年代や都市の人口規模を問わず、住宅選択において最も重視することは、通勤・通学に便利な立地や、公共交通機関、医療・介護・福祉施設、日常的な買い物施設等へのアクセスの良さに関する「立地の利便性」となっています。



出典：平成27年度（2015年度）調査 住生活に関する世論調査（内閣府）

図－1.3.12 住宅及び立地・周辺環境で重視すること

また、魚津市都市マスタープラン策定時の市民を対象としたアンケート調査において、現在の居住地から「転居したい」と答えた方の理由を見ても、上位3位までに、立地（交通）の利便性に関することが2つ挙げられています。

表－1.3.1 魚津市から転居したいと答えた住民が回答した「転居したい理由」

| No | 回答               | 回答数 | 割合    |
|----|------------------|-----|-------|
| 1  | 現在の場所に対する愛着がない   | 48  | 22.0% |
| 2  | 通勤・通学などの交通の便が悪い  | 45  | 20.6% |
| 3  | 周辺の自然環境や景観が悪い    | 14  | 6.4%  |
| 4  | 公園等憩いの空間が近くにない   | 18  | 8.3%  |
| 5  | 医療・福祉施設が不足している   | 27  | 12.4% |
| 6  | 学校・保育教育施設が整っていない | 6   | 2.8%  |
| 7  | 生涯学習・文化施設が整っていない | 14  | 6.4%  |

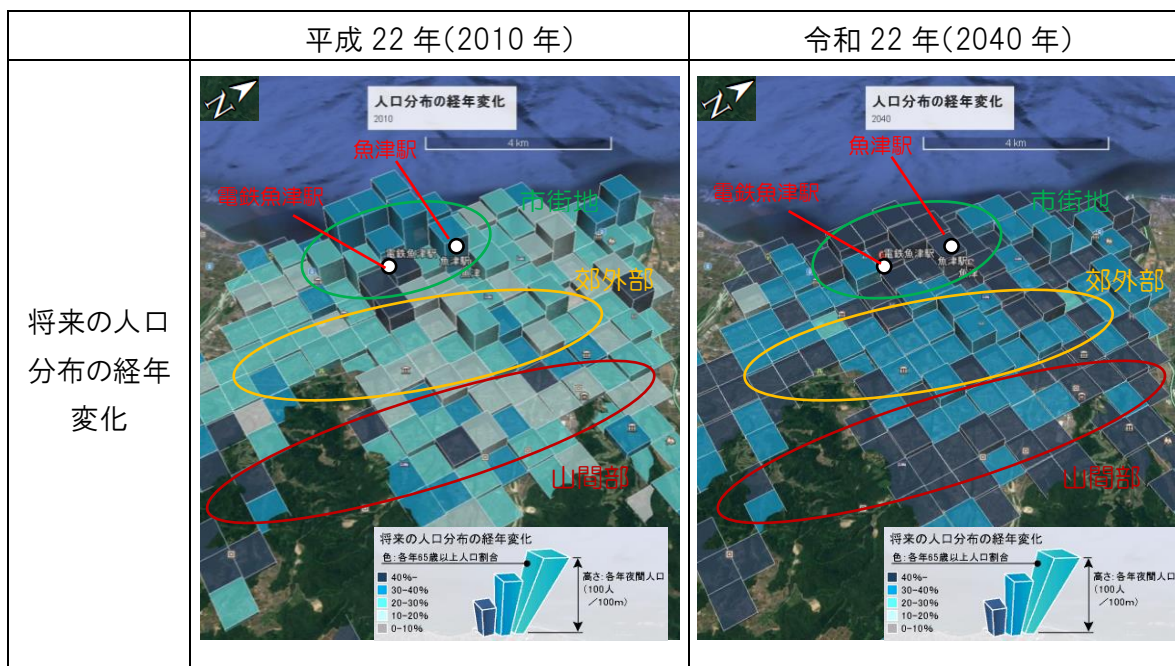
| No | 回答             | 回答数 | 割合    |
|----|----------------|-----|-------|
| 8  | スポーツ施設が整っていない  | 8   | 3.7%  |
| 9  | 観光・娯楽施設が不足している | 23  | 10.6% |
| 10 | 買物などの日常生活の便が悪い | 75  | 34.4% |
| 11 | 魅力ある職場が不足している  | 25  | 11.5% |
| 12 | 人間関係がわずらわしい    | 44  | 20.2% |
| 13 | その他            | 69  | 31.7% |
|    | 無回答            | 0   | 0.0%  |
|    | 回答者数           | 218 |       |

出典：魚津市都市マスタープラン

#### (4) 将来の人口予想

高齢化率については、令和 22 年（2040 年）には魚津駅、電鉄魚津駅周辺の市街地の多くで高齢化率が 40%以上になると見込まれています。一方、郊外部では比較的高齢化率は低いですが、山間部の多くで 40%以上になると見込まれています。

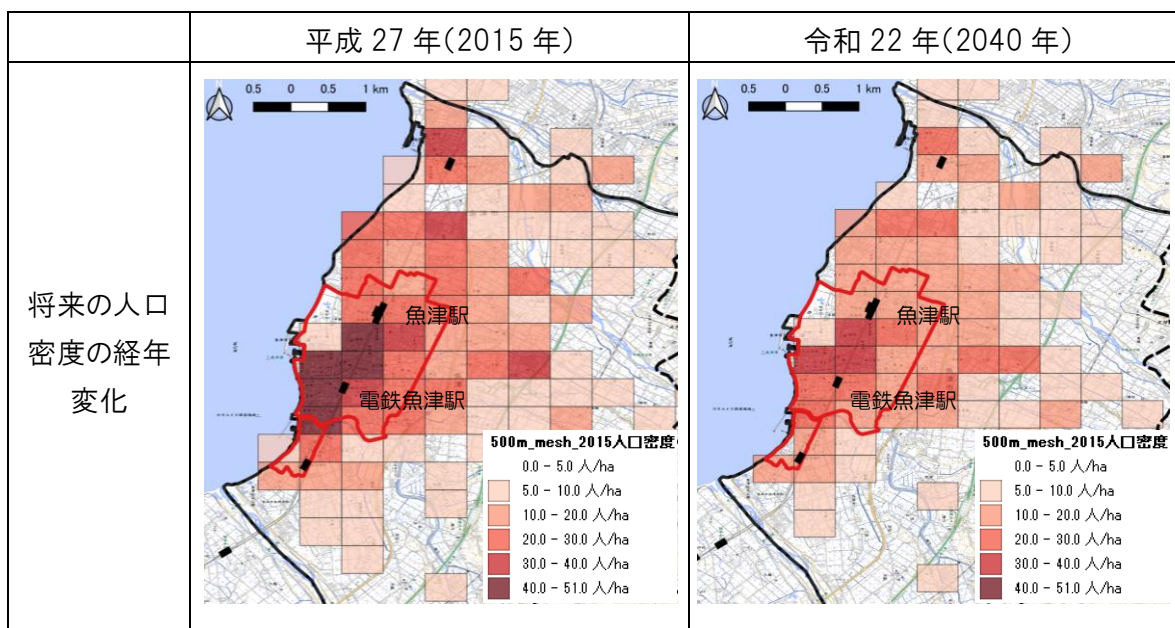
人口分布については、平成 22 年（2010 年）と比較すると薄く広がっており、人口が突出して集中している箇所は見込まれていません。



補注：都市構造可視化計画、地図は©2019 ZENRIN、Data Japan Hydrographic Association、Google Earth を使用

図－1. 3. 13 将来の人口分布と高齢者割合の経年変化

人口密度については、魚津駅、電鉄魚津駅周辺に見られた 40 人/ha の分布が 20～30 人/ha に減少し、ほとんどが 10～20 人/ha と見込まれています。



図－1. 3. 14 将来の人口密度の経年変化

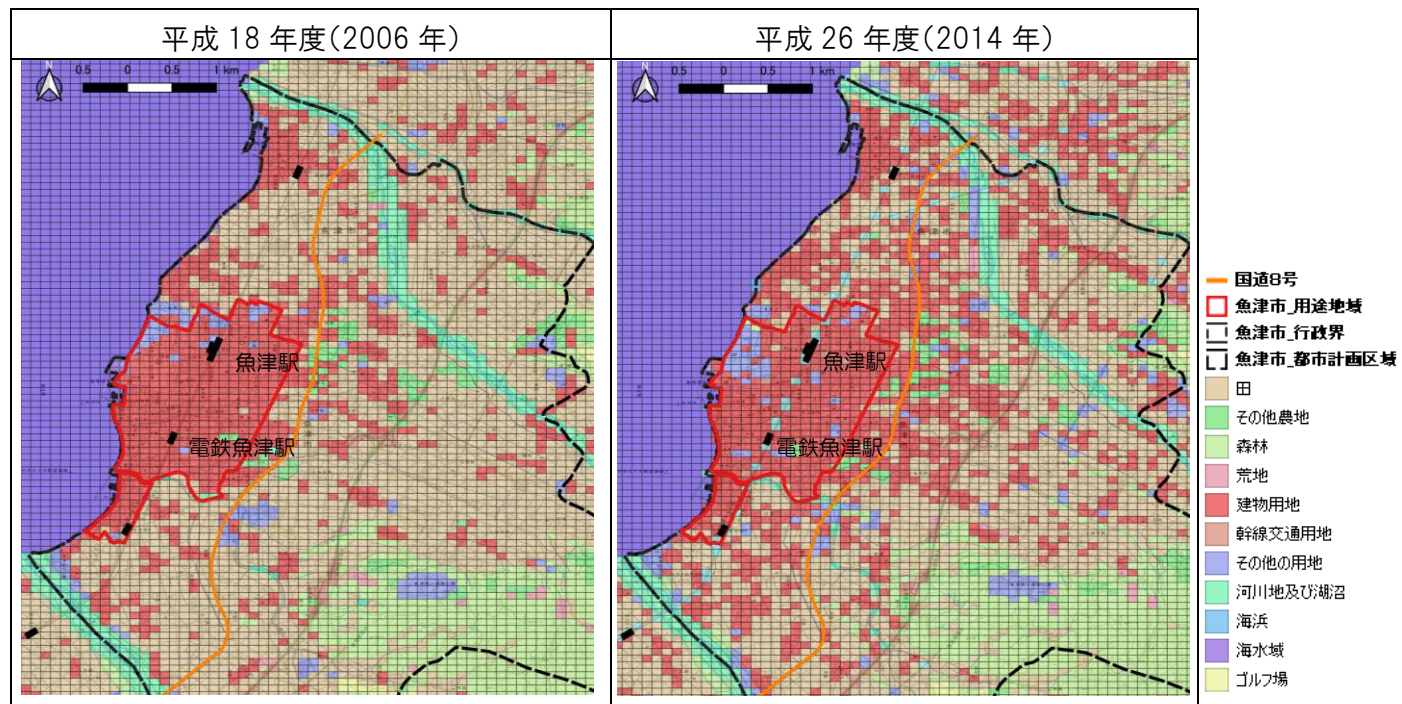
## 4. 都市機能の現状に関する整理・分析

### (1) 土地利用

「国土数値情報の土地利用細分メッシュ」を用いて、土地利用変化の動向を把握しました。

また、都市計画基礎調査の結果から、宅地開発状況及び新築動向と、平成 26 年度（2014 年）空家調査結果から空家の位置を把握しました。

平成 18 年（2006 年）から平成 26 年（2014 年）までの変化を見ると、建物用地が田を侵食する形で国道 8 号より東側へと広がり、森林を除く全域に建物用地が広がってきています。



図－1.4.1 土地利用細分

都市計画基礎調査によると、用途地域指定外区域における土地利用割合を平成 19 年（2007 年）と平成 30 年（2018 年）を比較すると、農地は 55%から 39%に減少し、宅地が 14%から 16%に増加しています。

表－1.4.1 都市計画基礎調査による土地利用面積比較表

| 市街地区分         |     | 自然的土地利用割合（単位：％） |      |       |      |      |                |       |          | 都市的土地利用割合（単位：％） |          |      |             |      |     |  | 合 |
|---------------|-----|-----------------|------|-------|------|------|----------------|-------|----------|-----------------|----------|------|-------------|------|-----|--|---|
|               |     | 農地              |      | 小     | 山    | 水    | その他<br>自然<br>地 | 小     | 宅地       |                 |          | 小    | そ<br>の<br>他 | 小    |     |  |   |
|               |     | 田               | 畑    |       |      |      |                |       | 住宅<br>用地 | 商業<br>用地        | 工業<br>用地 |      |             |      |     |  |   |
|               |     |                 |      | 計     | 林    | 面    |                | 計     |          |                 |          | 計    |             | 計    | 計   |  |   |
| 用途地域<br>指定区域  | H19 | 20.1            | 6.4  | 26.5  | 0.0  | 1.4  | 0.9            | 28.8  | 33.9     | 10.8            | 10.6     | 55.3 | 15.9        | 71.2 | 100 |  |   |
|               | H30 | 3.7             | 2.9  | 6.6   | 0.3  | 0.5  | 1.3            | 8.7   | 31.3     | 11.4            | 12.0     | 54.6 | 36.7        | 91.3 | 100 |  |   |
|               | 増減  | -16.4           | -3.5 | -19.9 | 0.3  | -0.9 | 0.4            | -20.1 | -2.6     | 0.6             | 1.4      | -0.7 | 20.8        | 20.1 | 0.0 |  |   |
| 用途地域<br>指定外区域 | H19 | 49.9            | 5.3  | 55.2  | 21.6 | 0.5  | 1.4            | 78.7  | 9.7      | 1.6             | 2.3      | 13.6 | 7.7         | 21.3 | 100 |  |   |
|               | H30 | 33.4            | 5.7  | 39.1  | 19.4 | 1.4  | 7.5            | 67.4  | 11.8     | 2.5             | 1.7      | 16.0 | 16.6        | 32.6 | 100 |  |   |
|               | 増減  | -16.5           | 0.4  | -16.1 | -2.2 | 0.9  | 6.1            | -11.3 | 2.1      | 0.9             | -0.6     | 2.4  | 8.9         | 11.3 | 0.0 |  |   |
| 都市計画<br>区域    | H19 | 47.0            | 5.4  | 52.4  | 19.5 | 0.6  | 1.4            | 73.9  | 12.0     | 2.5             | 3.1      | 17.6 | 8.5         | 26.1 | 100 |  |   |
|               | H30 | 30.5            | 5.4  | 35.9  | 17.5 | 1.3  | 6.9            | 61.6  | 13.7     | 3.4             | 2.7      | 19.8 | 18.6        | 38.4 | 100 |  |   |
|               | 増減  | -16.5           | 0.0  | -16.5 | -2.0 | 0.7  | 5.5            | -12.3 | 1.7      | 0.9             | -0.4     | 2.2  | 10.1        | 12.3 | 0.0 |  |   |

魚津駅西側及び経田駅西側の区画整理事業区域内においては、新築が多く分布しています。一方、それぞれの南側に位置する電鉄魚津駅西側及び経田駅西側には、空き家が多く分布しています。

開発許可を伴う大規模開発や大規模小売店舗等の多くは、国道8号沿線に分布しています。

都市計画区域内においては、用途地域指定区域の外にも道路沿いに新築箇所が散見されます。都市計画区域外においては、新築は見られませんが、空家が点在しています。

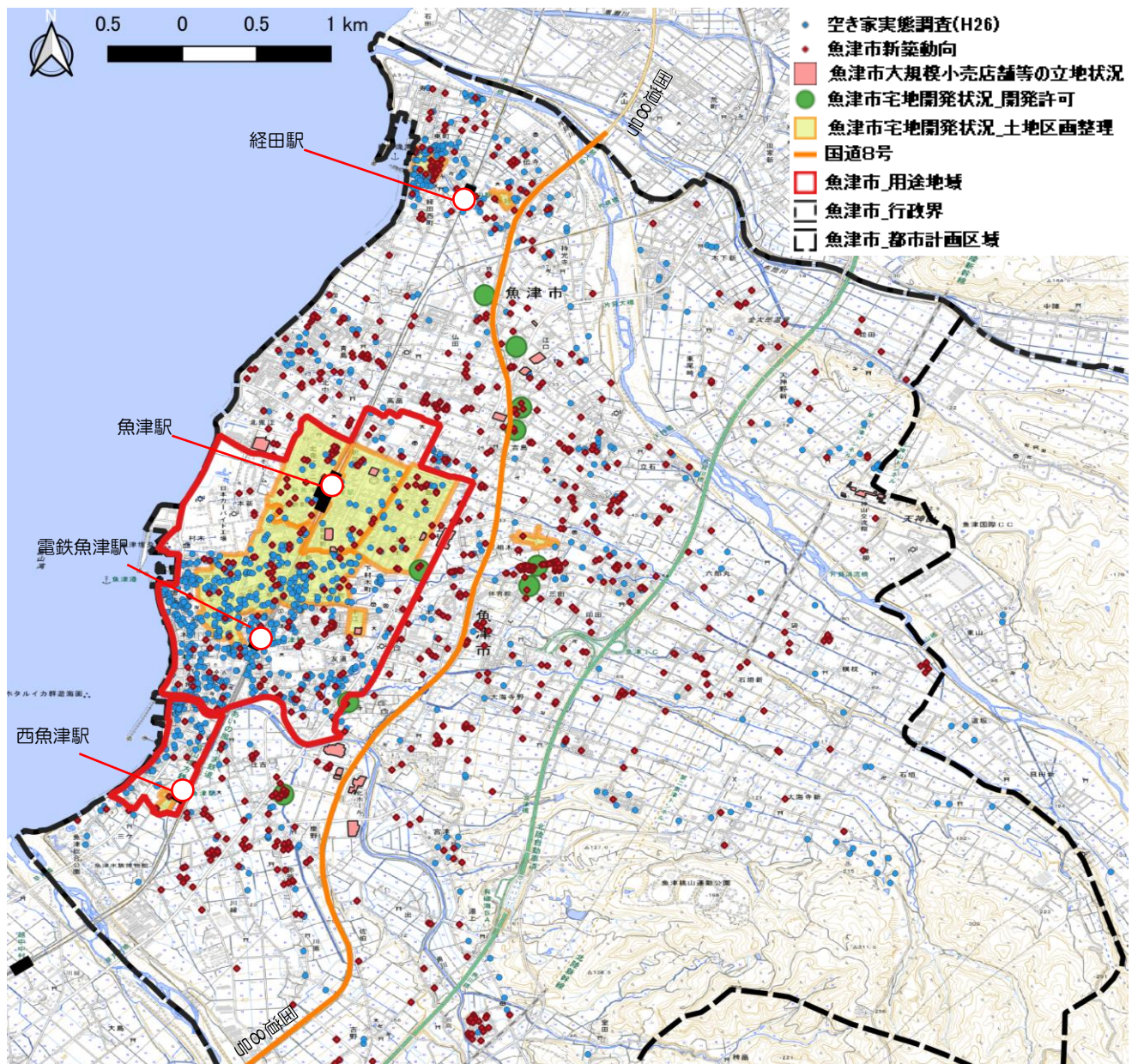
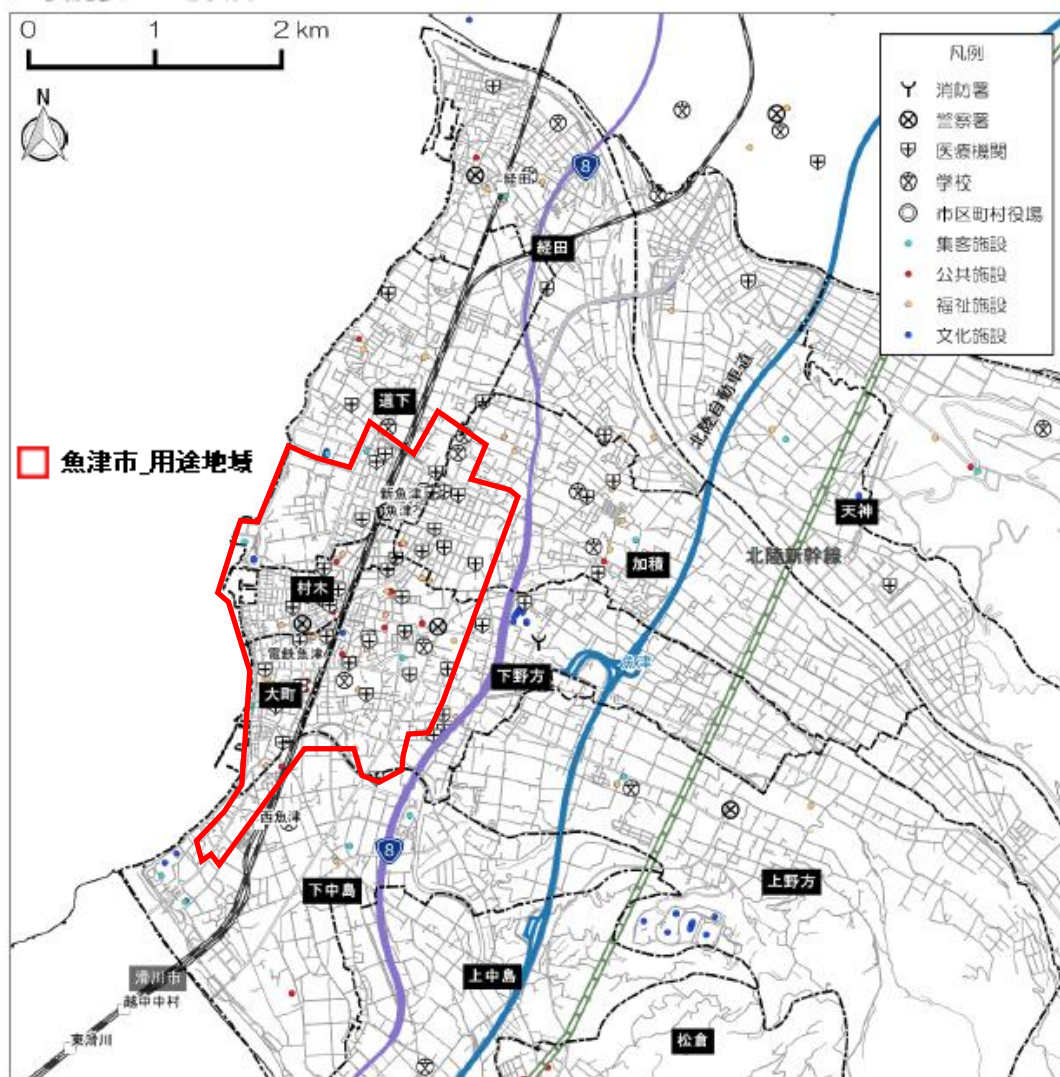


図-1.4.2 土地利用状況

## (2) 都市機能

公共施設については、これまで統廃合や再編が進められた結果、主要な都市機能（公共施設、福祉施設、文化施設）については概ね用途地域指定区域内に立地しています。

都市機能の内、日常生活に関連する施設は「5. 地区別のインフラ施設」の項目で検討します。



資料 | 国土数値情報 施設データ

- ・市区町村役場(平成 26 年度)
- ・医療機関(平成 26 年度)
- ・集客施設(平成 26 年度) ※映画館、公民館、その他レジャー施設
- ・文化施設(平成 25 年度) ※美術館、図書館、その他レクリエーション施設
- ・学校(平成 25 年度)
- ・消防署(平成 24 年度)
- ・警察署(平成 24 年度)
- ・福祉施設(平成 23 年度) ※高齢者福祉、障がい者福祉、児童福祉に関する施設
- ・公共施設(平成 18 年度) ※郵便局、国や地方公共団体の機関

出典：魚津市公共交通網形成計画

図－1.4.3 魚津市における主要な都市機能（公共施設、福祉施設、文化施設）

### (3) 防災

#### ① 浸水想定区域

図－1.4.4 に示すように浸水想定区域は、河口部から河川に沿って内陸部まで広がっています。衛星写真上に示した図－1.4.5 からわかるように、一部は山間部の谷筋近くにもみられます。

多くは 0.5m 以下の浸水が想定される区域ですが、一部には 2.0mを超える区域もあります。

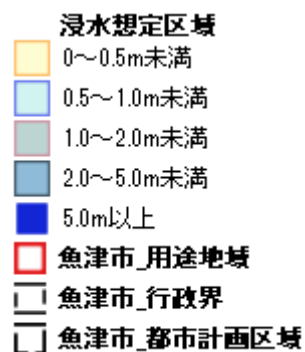
人口分布との関係については、居住誘導区域の設定と密接に関係するため、第3章において分析します。



図－1.4.4 浸水想定区域（浸水深）

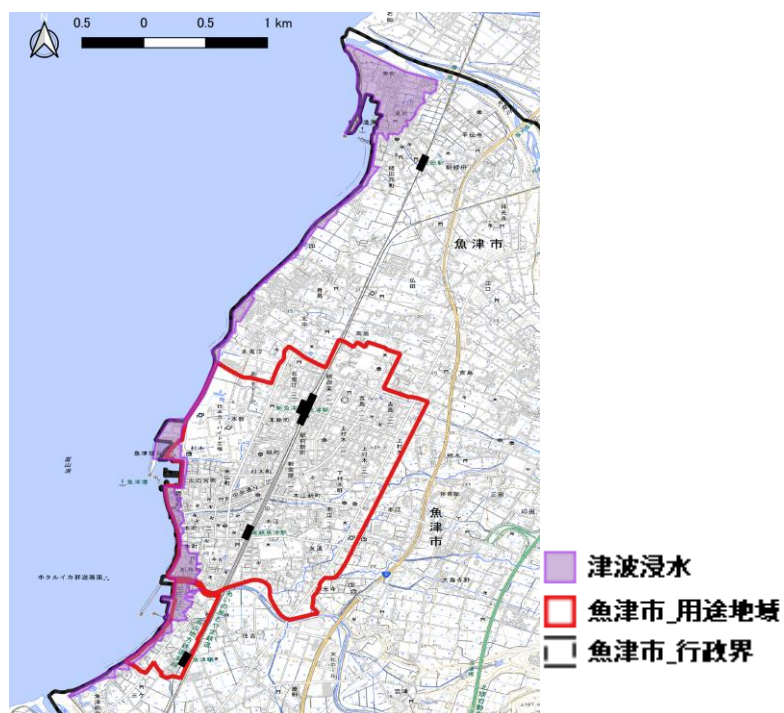


図－1.4.5 浸水想定区域（浸水深）衛星写真上



## ② 津波浸水想定区域

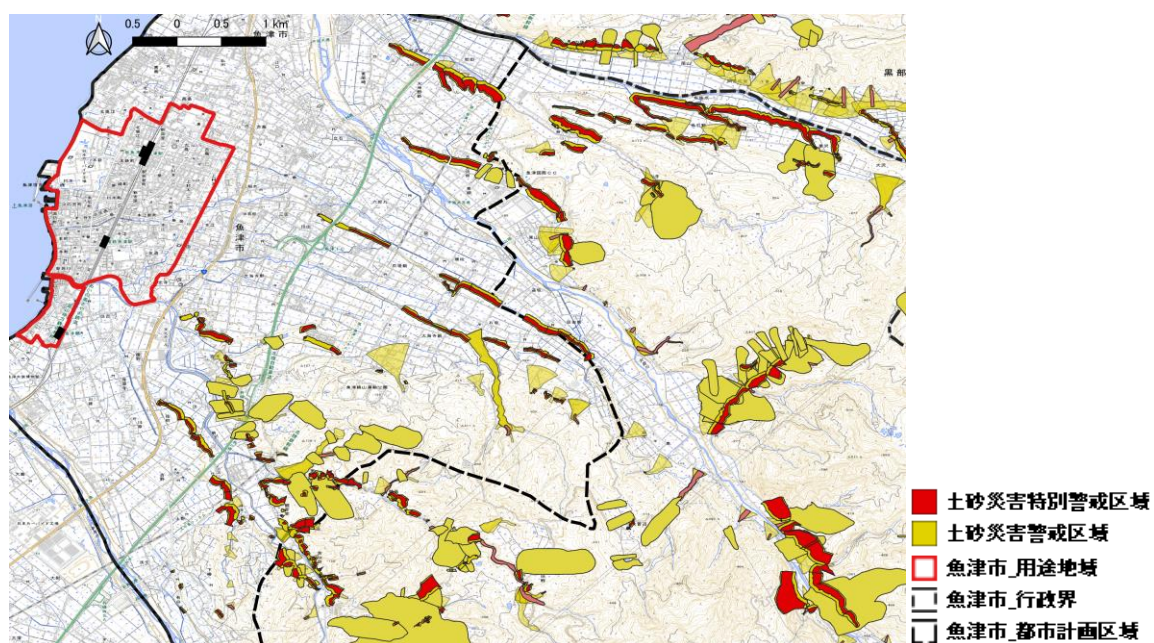
津波浸水想定区域は、図－1.4.6 に示すように沿岸部に分布しています。ただし、市街地中心部など人口が集積する地域にはみられません。



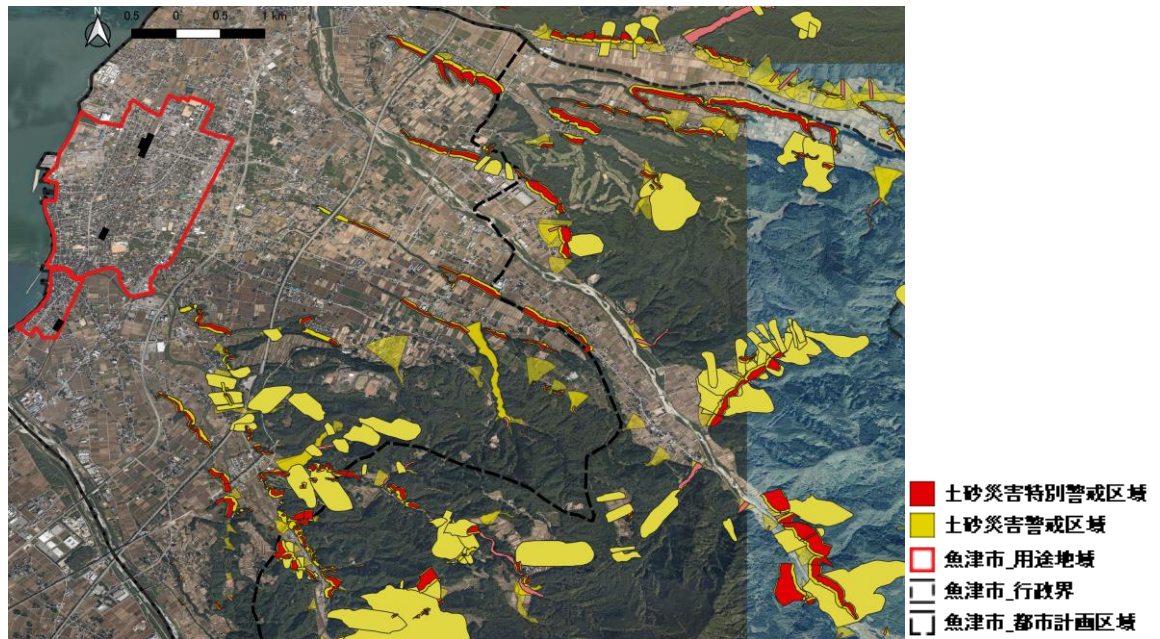
図－1.4.6 津波浸水想定区域

## ③ 土砂災害警戒区域

土砂災害警戒区域は、図－1.4.7、図－1.4.8 に示すように山すそから谷筋にかけて広く分布しています。ただし、市街地中心部など人口が集積する地域にはみられません。



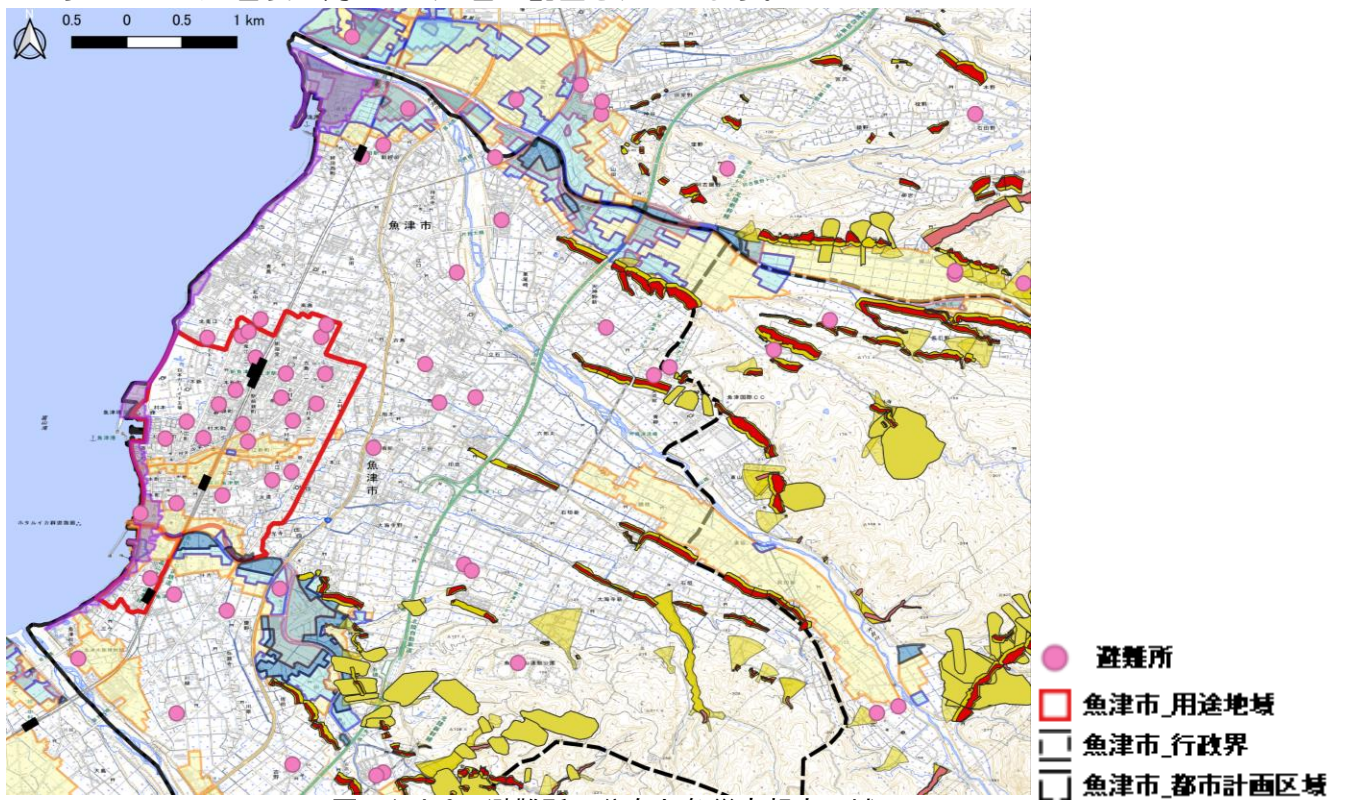
図－1.4.7 土砂災害警戒区域



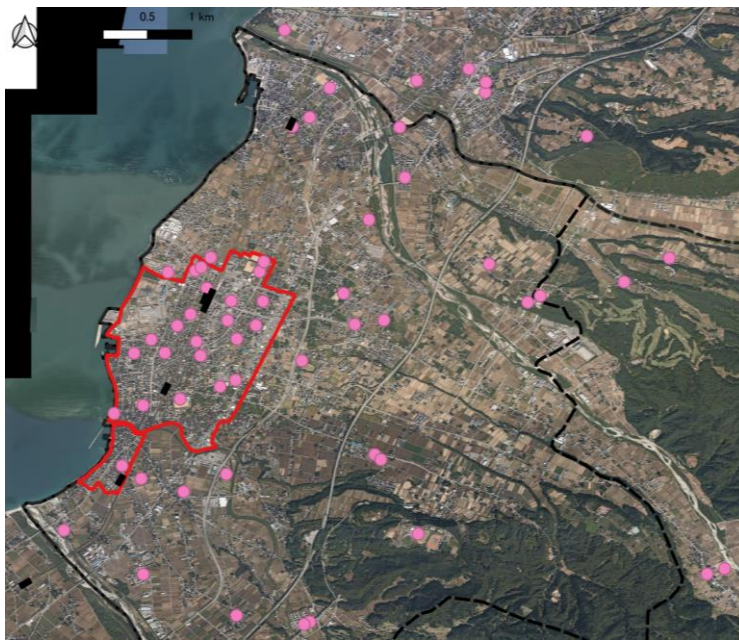
図－1.4.8 土砂災害警戒区域（衛星写真上）

#### ④ 避難所の分布

避難所の分布を、浸水想定区域（河川、津波）と土砂災害警戒区域とともに図－1.4.9に示します。避難所は市内に広く分布しており、衛星写真上に示した図－1.4.10、図－1.4.11からもわかるように居住区域全体に配置されています。また、図－1.4.12に示すように人口密度の高い区域に密に配置されています。



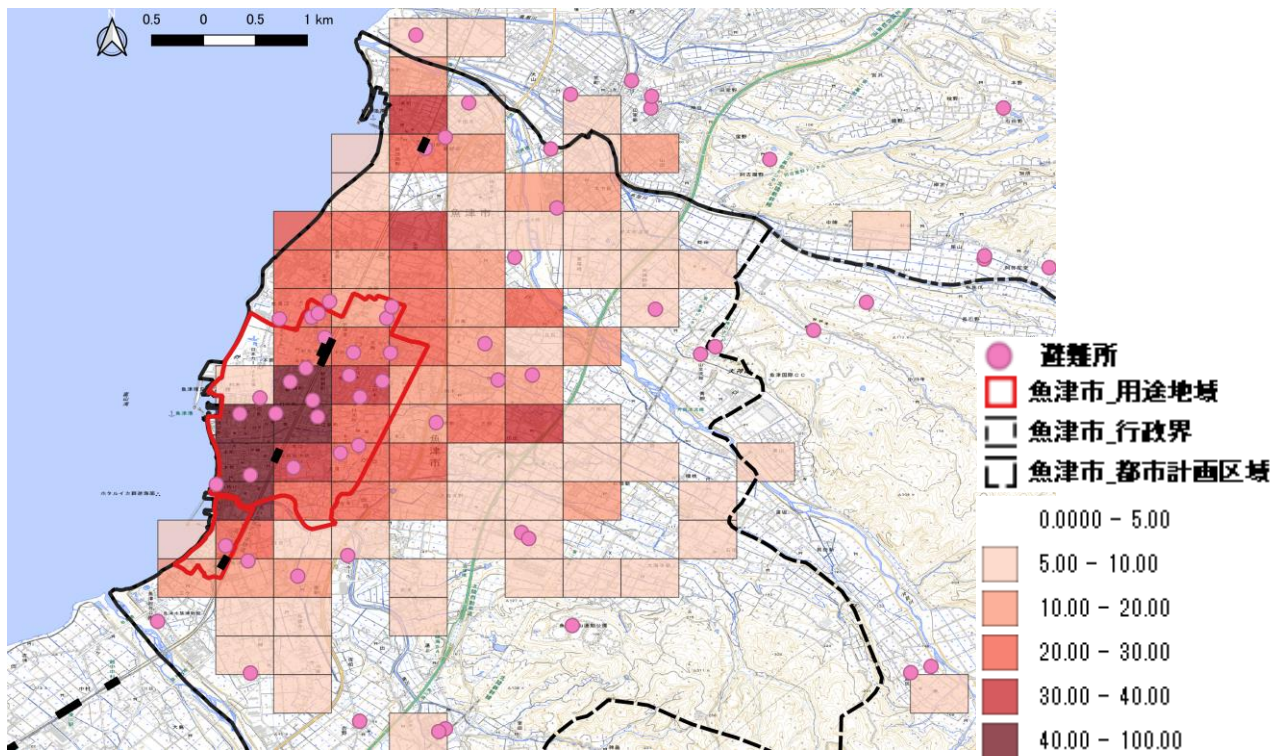
図－1.4.9 避難所の分布と各災害想定区域



図ー1.4.10 避難所の分布（衛星写真上）



図ー1.4.11 避難所の分布（市街地部拡大）



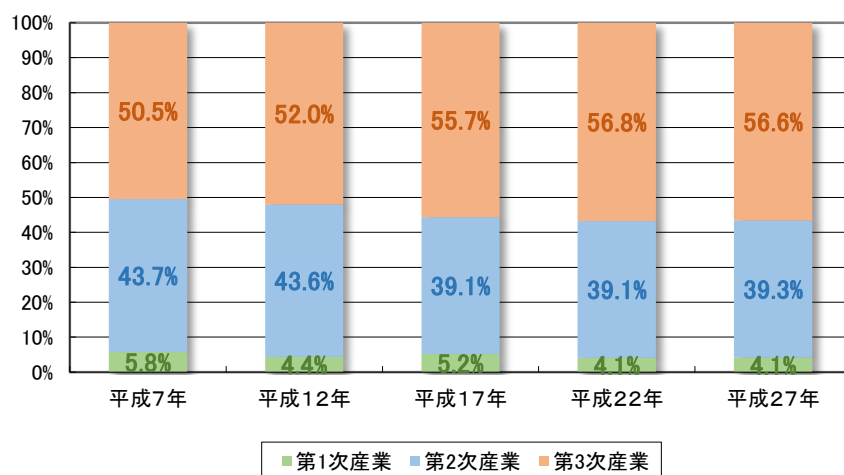
図ー1.4.12 避難所の分布（メッシュ別人口との重ね合せ）

#### (4) 経済活動

##### ① 産業別就業人口

本市の産業構造について、構成比を見ると、第1次産業、第2次産業が減少傾向、第3次産業が増加傾向を示しています。

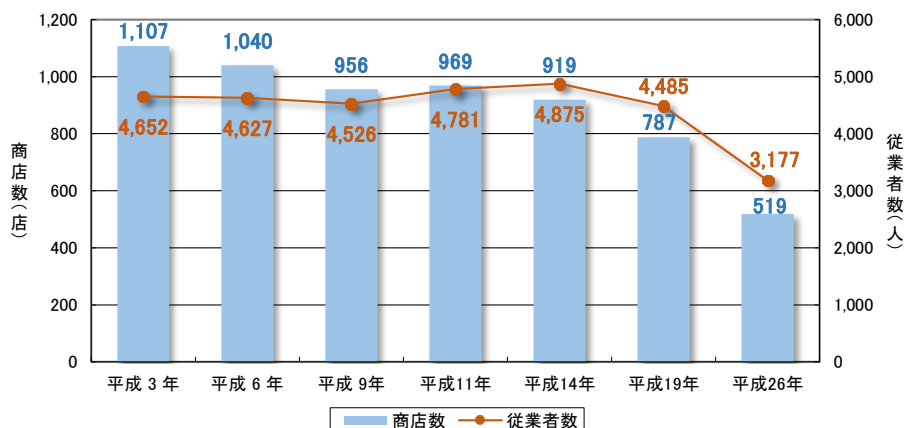
平成27年（2015年）では、第1次産業が900人（4.1%）、第2次産業が8,521人（39.3%）、第3次産業が12,286人（56.6%）となっています。



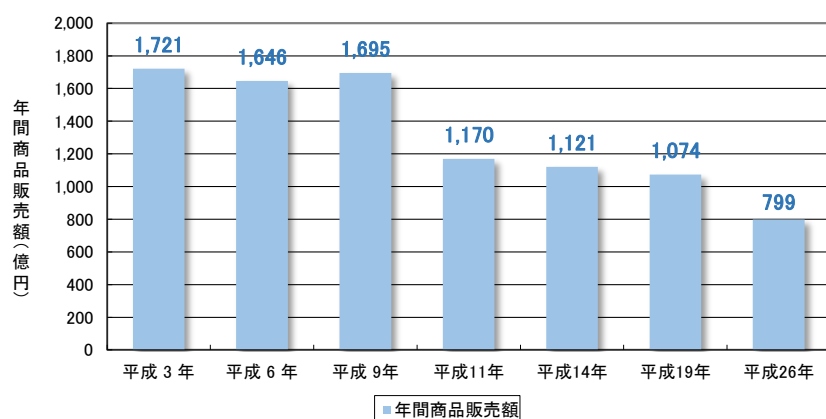
図－1.4.13 産業別人口の推移

##### ② 商業

平成26年（2014年）における商店数は519店、従業者数は3,177人、年間販売額は799億円です。商店数及び従業者数は平成3年（1991年）から平成9年（1997年）にかけて減少し、平成11年（1999年）では増加に転じましたが、その後、商店数は再び減少に転じ、従業者数も平成19年（2007年）には減少しています。年間販売額については、平成9年（1997年）まで1,600億円を上回っていましたが、その後、約800億円～約1,200億円までに減少しています。

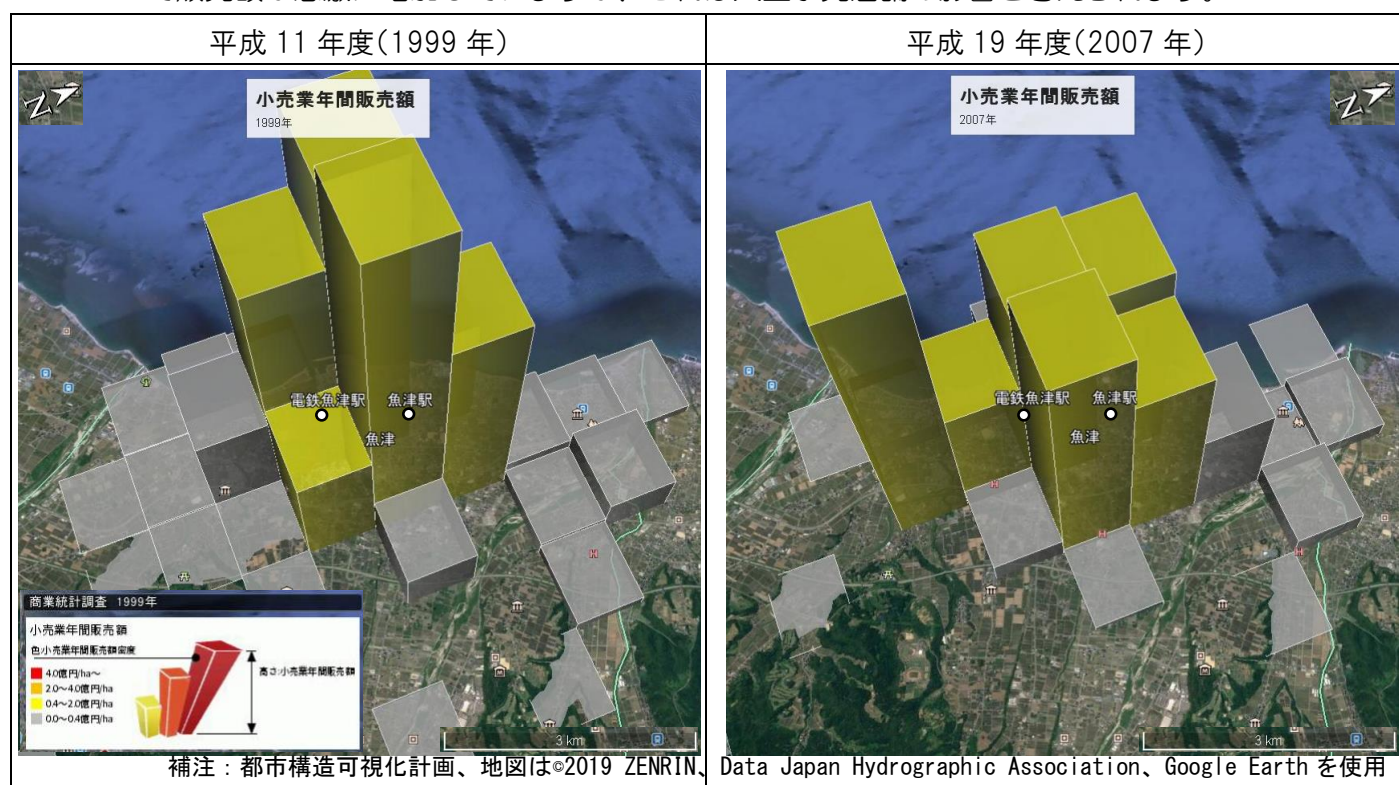


図－1.4.14 商店数と従業員数の推移



図－1.4.15 年間商品販売額の推移

小売業年間販売額を比較すると、駅周辺の中心部での販売額が減少し、郊外部の一部で販売額が急激に増加していますが、これは大型小売店舗の影響と考えられます。



図－1.4.16 小売業年間販売額

本市の商店街は4箇所ありますが、年々商店街店舗数が減少しています。



表-1.2.2 商店街店舗数

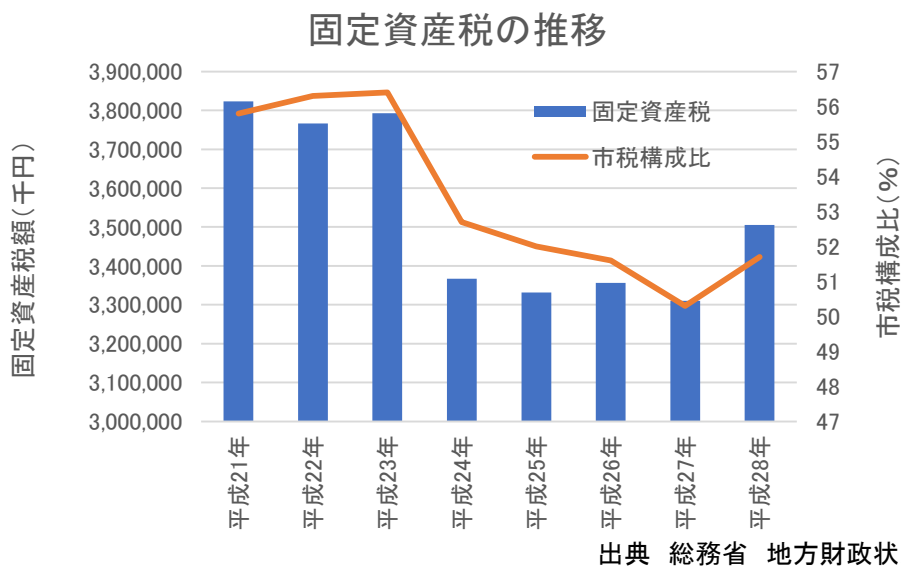
| 商店街名  | 平成 19        | 平成 28 | 平成 29 | 平成 30 |
|-------|--------------|-------|-------|-------|
| 中央通り  |              |       | 35    | 29    |
| 銀座通り  |              |       | 15    | 15    |
| 新宿通り  |              |       | 39    | 37    |
| 文化町通り | (平成 26 から不明) |       |       |       |
| 合計    | 164          | 97    | 89    | 81    |

図－1.4.17 商店街位置図

## (5) 固定資産税及び地価

### ① 固定資産税

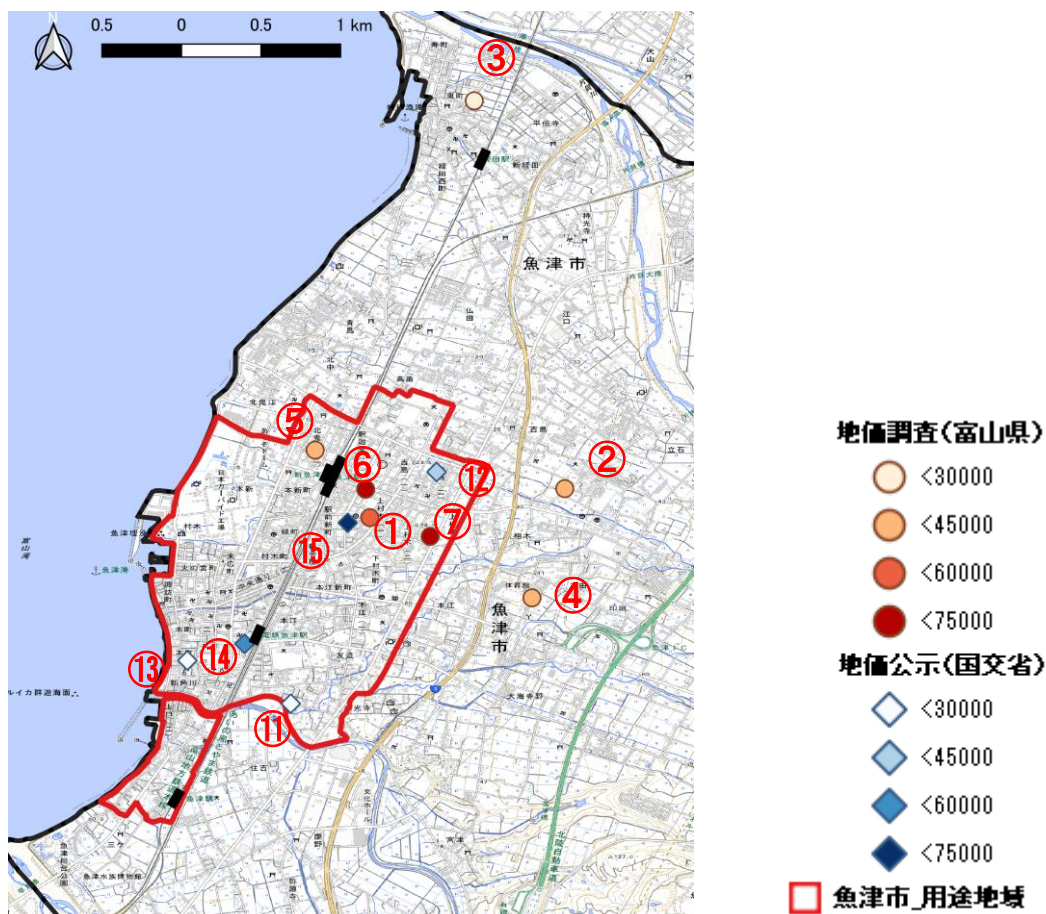
「総務省地方財政状況調査」の市税および固定資産税により、平成 21 年（2009 年）からの固定資産税の変化の動向をみると、市税に占める固定資産税の構成比、固定資産税額ともに下落基調にあります。



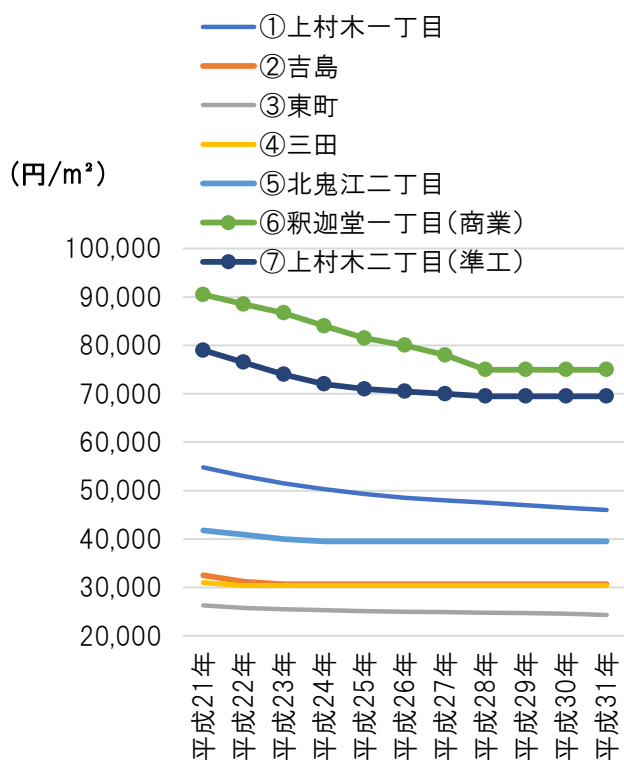
図－1.4.18 固定資産税の推移

### ② 地価

国土交通省及び都道府県地価調査の結果を用いて、平成 21 年（2009 年）からの公示地価の動向をそれぞれ把握しました。地価は全調査ポイントで下がっていますが、中でも、電鉄魚津駅近くの⑭新宿（商業）の調査地点は平成 21 年（2009 年）の約 7 割にまで落ち込んでおり、下落率が大きい状況です。



## 都道府県 地価調査



## 国土交通省 地価公示

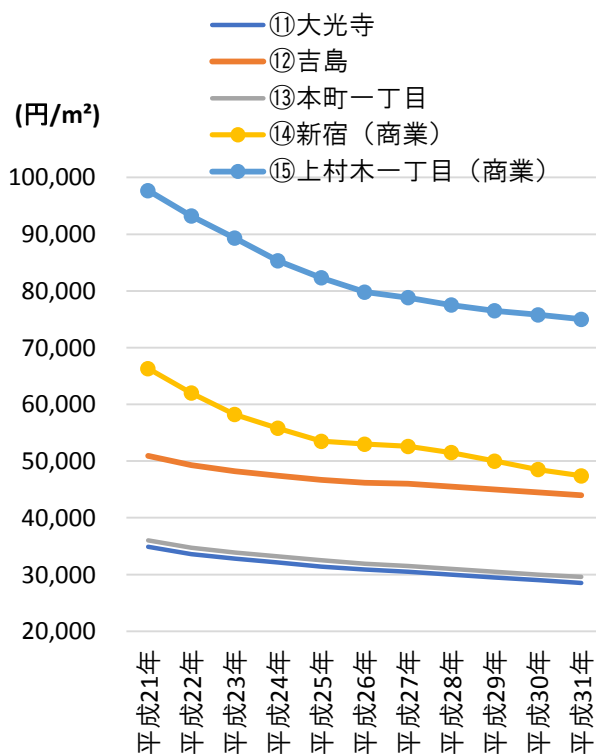


図-1.4.19 地価の推移

## 5. 地区別のインフラ分析

### (1) 公共施設・インフラと人口分布

下水道、上水道、市道の整備台帳データと、平成 27 年（2015 年）の国勢調査における 250mメッシュ単位人口データを用いて、メッシュ毎に、1 人当たりインフラの延長（m/人）を把握しました。

図 1.5.1 は市内のインフラの整備状況と人口密度です。各台帳からインフラの整備延長（下水道：423km、上水道：365km、市道：414km）を市人口（42,935 人）で割ると各インフラとも約 10m/人となります。

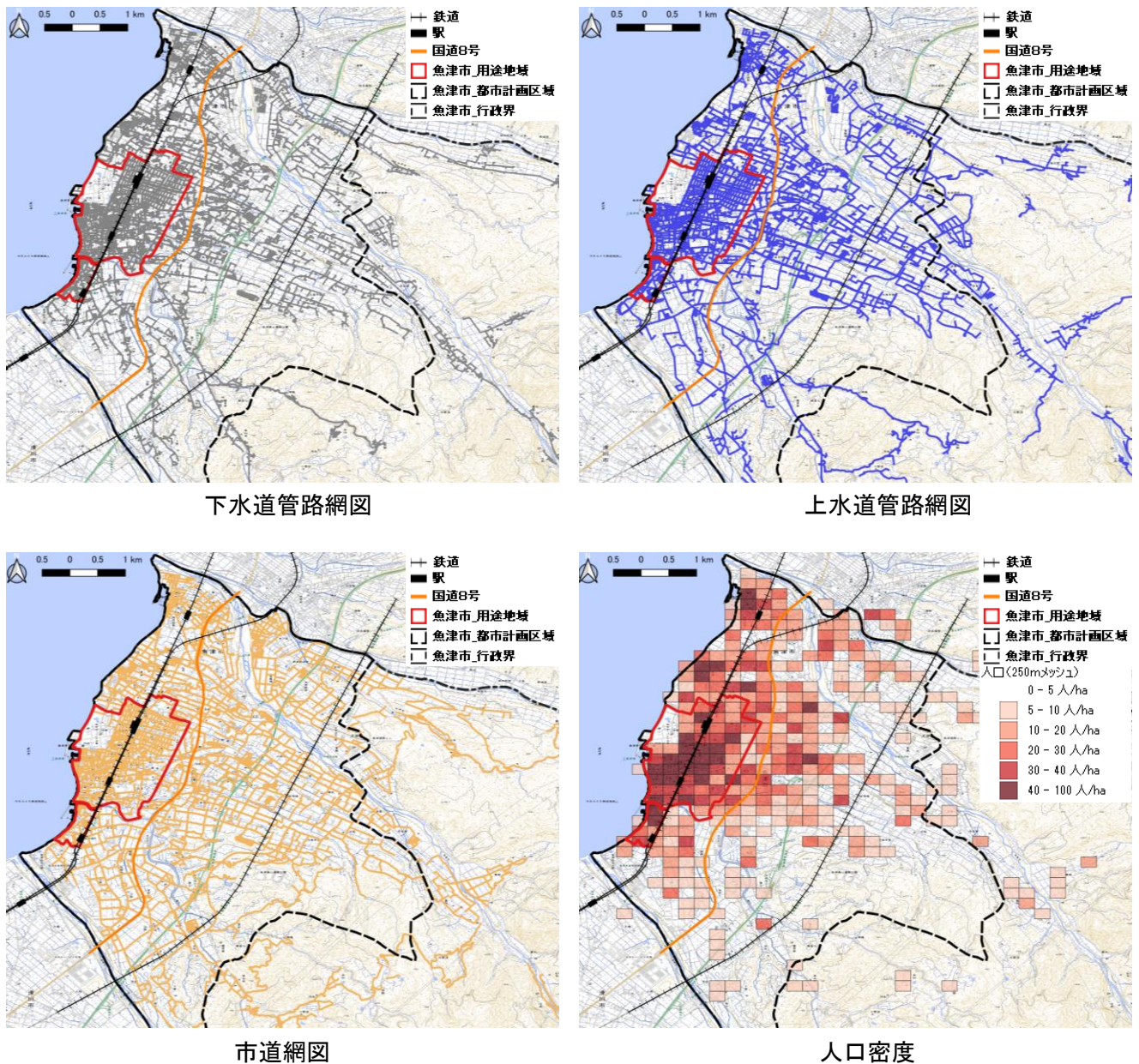


図-1.5.1 インフラ（下水道、上水道、市道）整備状況と人口密度

図-1.5.2 は、250mメッシュ毎に各インフラの1人当たり延長を示したものです。これを見ると、用途地域指定区域内のインフラ整備密度は高く、1人当たりに換算すると、いずれも市平均の10m/人を下回っている箇所が多いことから、1人当たりのインフラ維持管理コストは低く抑えられています。

一方で、用途地域指定区域外については、インフラ整備密度は低く、1人当たりに換算すると、市平均の10m/人を上回っている箇所が多いことから、インフラ維持管理コストは相対的に高くなります。また、谷筋に沿ってインフラと人家が分布している山間集落地に一人当たり延長の長い箇所が存在することに加えて、郊外部に相当する国道8号沿線にも一人当たり延長の長い箇所が分散的に存在しています。

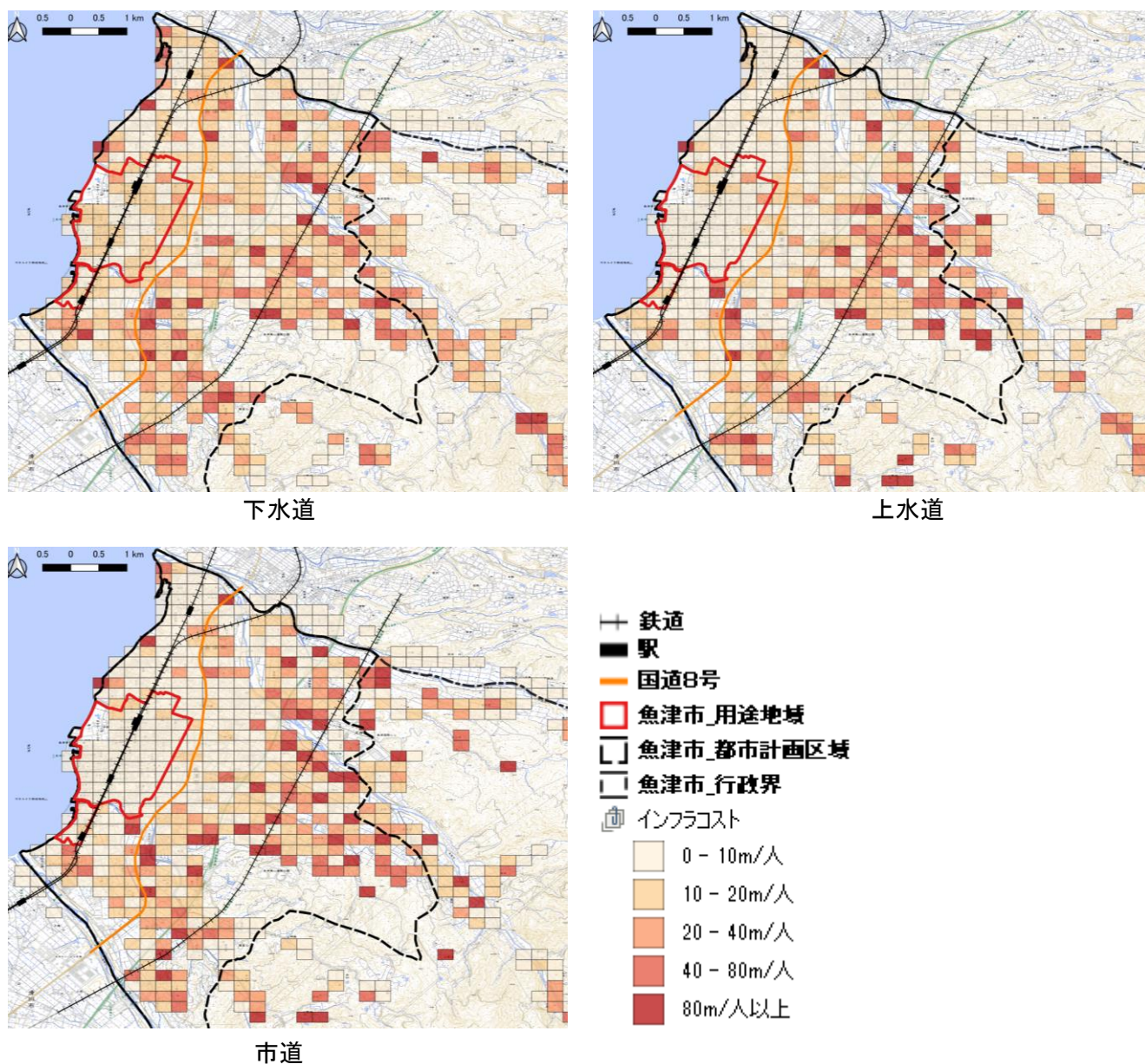
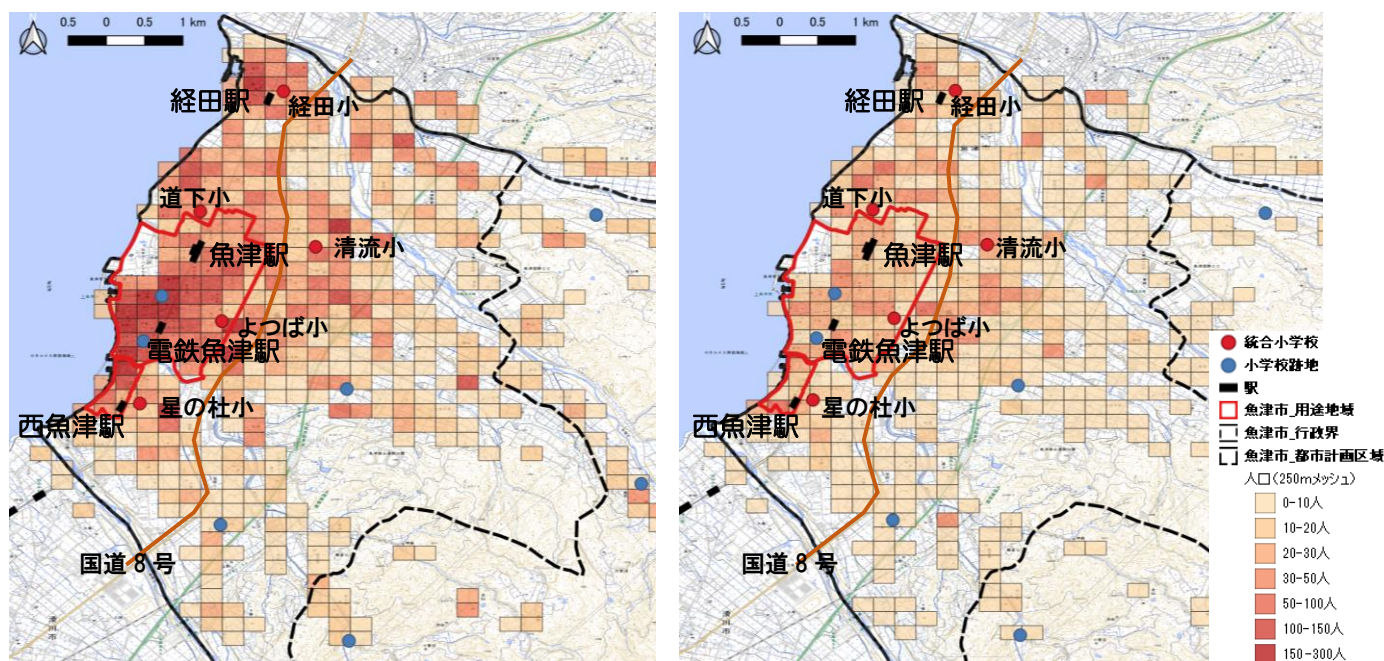


図-1.5.2 インフラ（下水道、上水道、市道）の1人当たり延長

## (2) 生活関連施設の立地と人口分布

250m メッシュ平成 27 年（2015 年）国勢調査での高齢者の総数を見ると、電鉄魚津駅西側を中心に、魚津駅南側と経田駅西側にも高齢者の絶対数は高くなっています。



図一.5.3 小学校と人口密度（左：65 歳以上の人口分布 右：15 歳未満の人口分布）

一方で、15 才未満の人口分布は平野部に広く薄く存在し、国道 8 号の東側にも存在しています。統合後の小学校で、用途地域指定区域外に立地している「清流小学校」、「経田小学校」、「星の杜小学校」及び用途地域の縁辺部に立地している「よつば小学校」については、用途地域指定区域外への子育て世代の立地を誘導する施設配置となっていることから、小学校近隣エリアへの新規居住をどのように考えるのか、方向性を定める必要があります。

市東部の山間部では、谷筋に沿って集落が存在しています。これらは、小学校が廃止となる前から基礎集落を形成しており、生活の基本となっています。また、公民館は小学校跡地を活用して集約移転するなどの形で小さな拠点として維持されています。

市内バスが小さな拠点を中心として居住地を網羅しているため、中心部に立地する生活に必要な施設まで、市内バスでの移動は可能です。

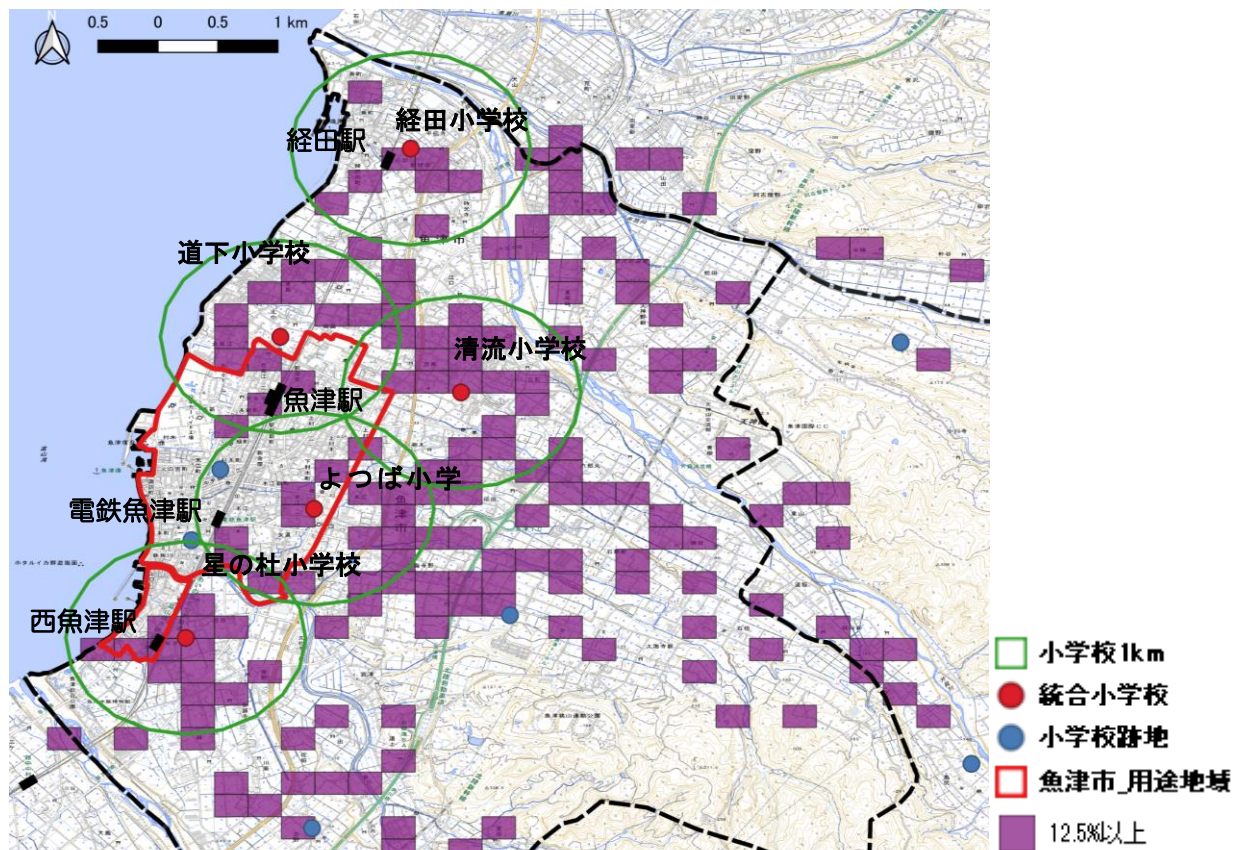


図-1.5.4 年少(15歳未満)人口割合市平均(12.5%)以上箇所と小学校統廃合の位置関係

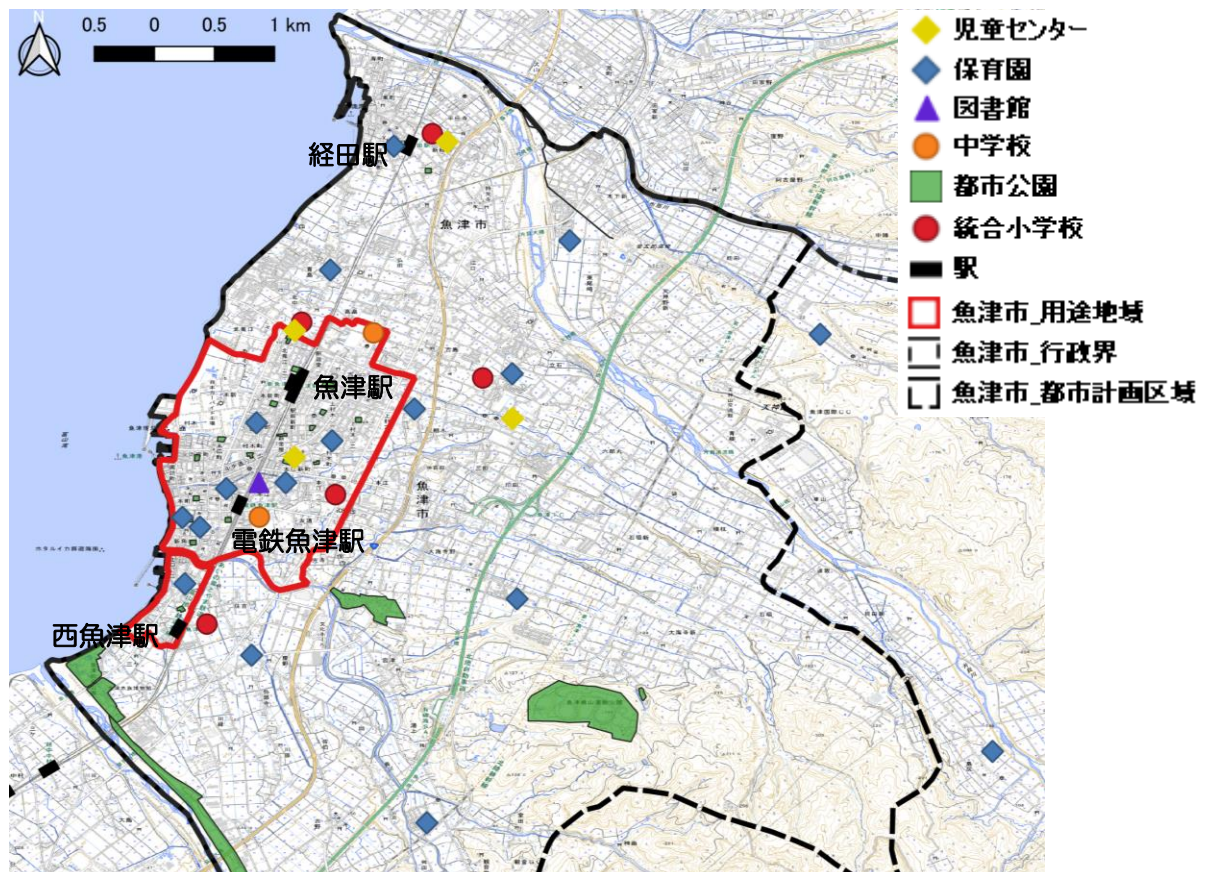


図-1.5.5 教育関連施設の位置図

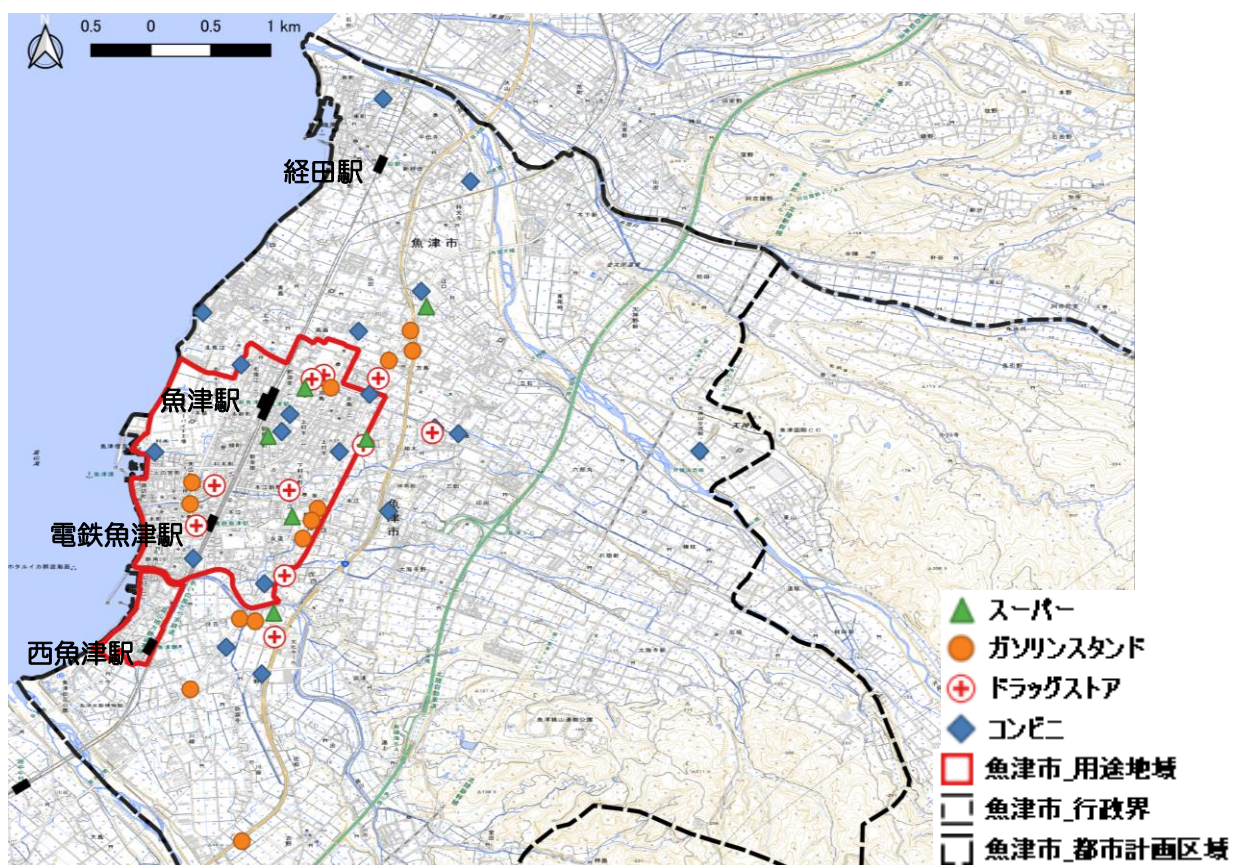


図-1.5.6 日用品を調達可能な生活関連施設(店舗)位置図  
(コンビニ、ドラッグストア、ガソリンスタンド、スーパー)

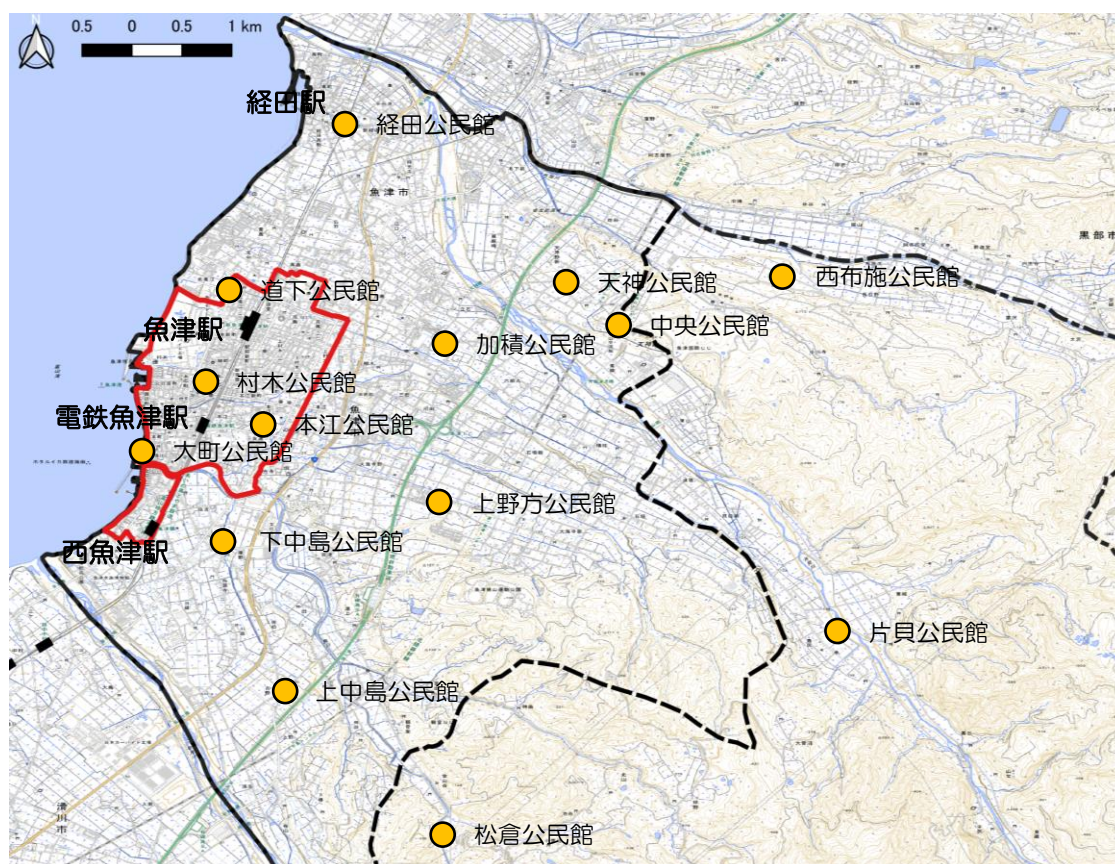


図-1.5.7 地域コミュニティ、集落の拠点としての公民館位置図

### (3) 公共施設等の再編

本市では、これまでに多くの公共施設を整備していますが、施設の老朽化が徐々に進んできており、今後、次々と耐用年数を迎えていくことから、建替えなどに多額の費用が必要になると見込まれます。この課題を解決するべく、より良い市民サービスや持続可能な行政経営の実現に向けて速やかに公共施設の再編を進めていく必要があります。

現在の施設は、昭和 40 年代から 60 年代にかけて建設されたものが多く、全体の 58.1%がこの期間に建設されています。

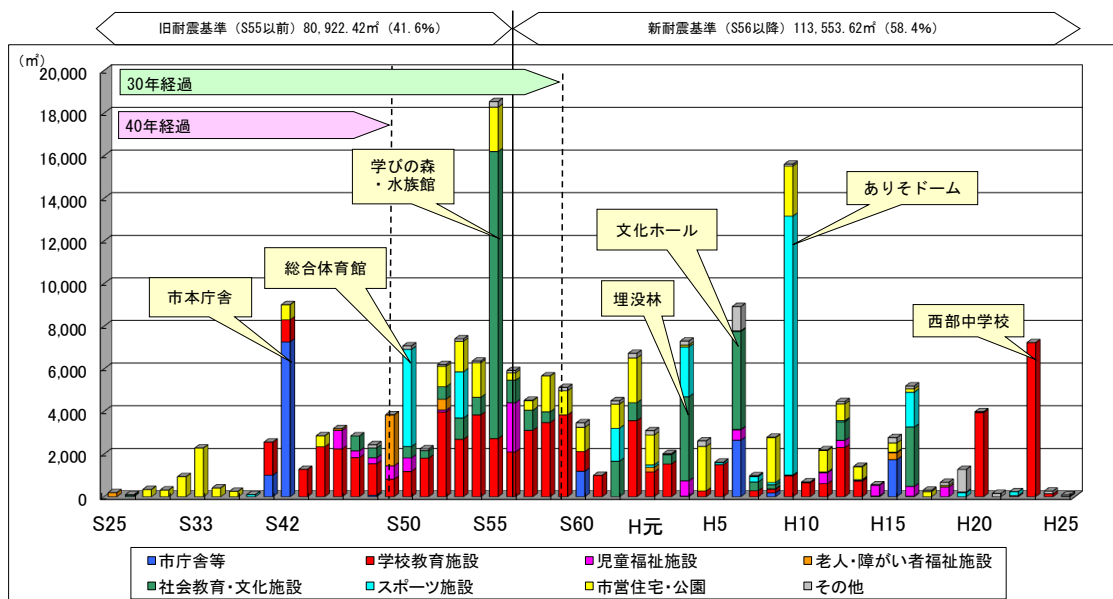


図-1.5.8 公共施設整備状況図

現在の施設数及び面積を維持し続けた場合、その更新等経費は年間約 12.9 億円となり、過去 10 年間の平均約 5.4 億円と比較すると毎年2倍以上の経費が必要です。

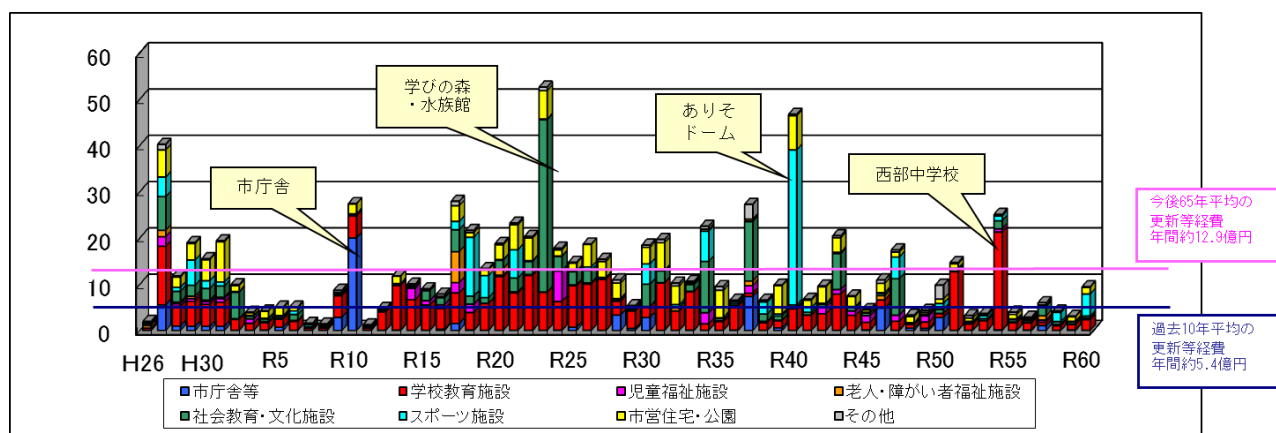


図-1.5.9 公共施更新等経費の試算

平成 26 年度（2014 年度）に作成した「公共施設再編方針」では、公共施設の総量抑制、有効活用・適正管理、民間活力の活用という再編の方向性に基づき進めてきましたが、令和元年度（2019 年度）に当方針を見直し、今後は改訂版の方針に従い、進めていくことになります。

## 6. 公共交通

### (1) 公共交通全般の状況

#### ・鉄道

あいの風とやま鉄道と富山地方鉄道の2路線で、あいの風とやま鉄道1駅および富山地方鉄道4駅が運営されています。

あいの風とやま鉄道 魚津駅

富山地方鉄道 西魚津駅、電鉄魚津駅、新魚津駅、経田駅

広域交通においては、北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅が最寄りであるほか、富山駅へも23分前後で到達できるため利便性は比較的高いと言えます。

#### ・バス

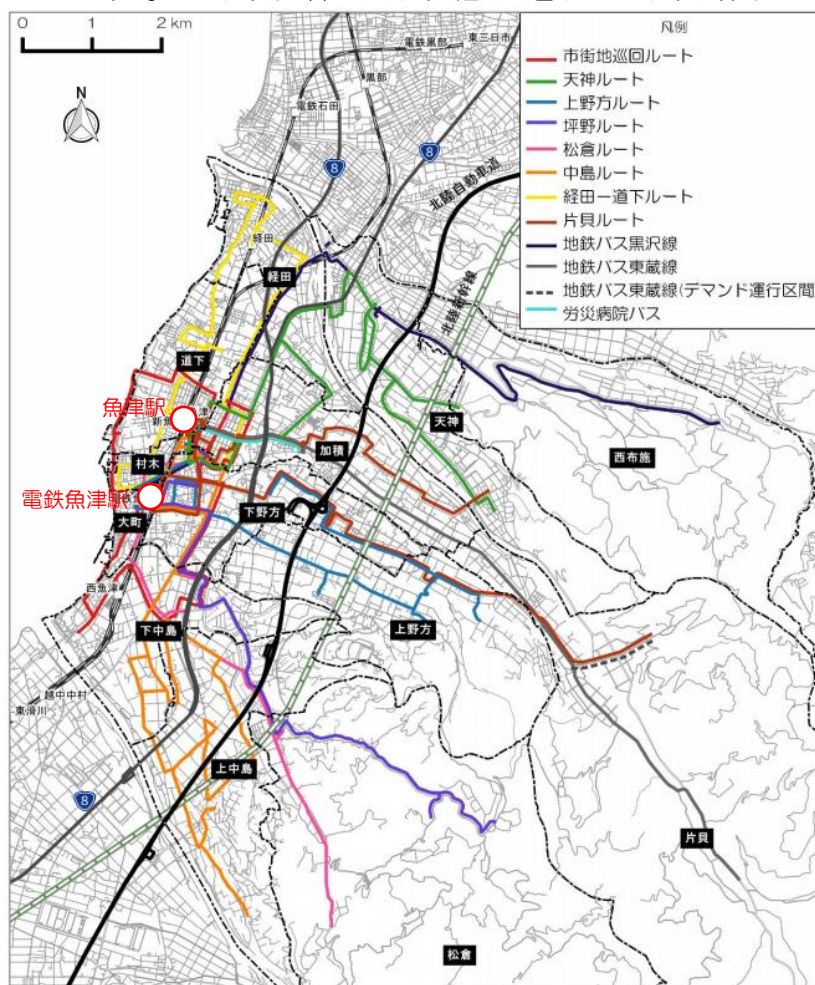
図-1.6.1 に示すように、富山地方鉄道バス2路線及び魚津市民バス8路線が運行されています。さらに、東京・新潟等へ向かう高速バスも発着しています。

(魚津市内のバス路線)

路線バス 富山地方鉄道バス黒沢・大沢線、富山地方鉄道バス東蔵線

市民バス 市街地巡回ルート、上野方ルート、松倉ルート、坪野ルート

中島ルート、天神ルート、経田-道下ルート、片貝ルート



出典：魚津市地域公共交通網形成計画

図-1.6.1 魚津市のバス路線



- ・ タクシー

通常営業のほか、「おもてなし魚津直行便」が北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅とあいの風とやま鉄道魚津駅間で運行されています。

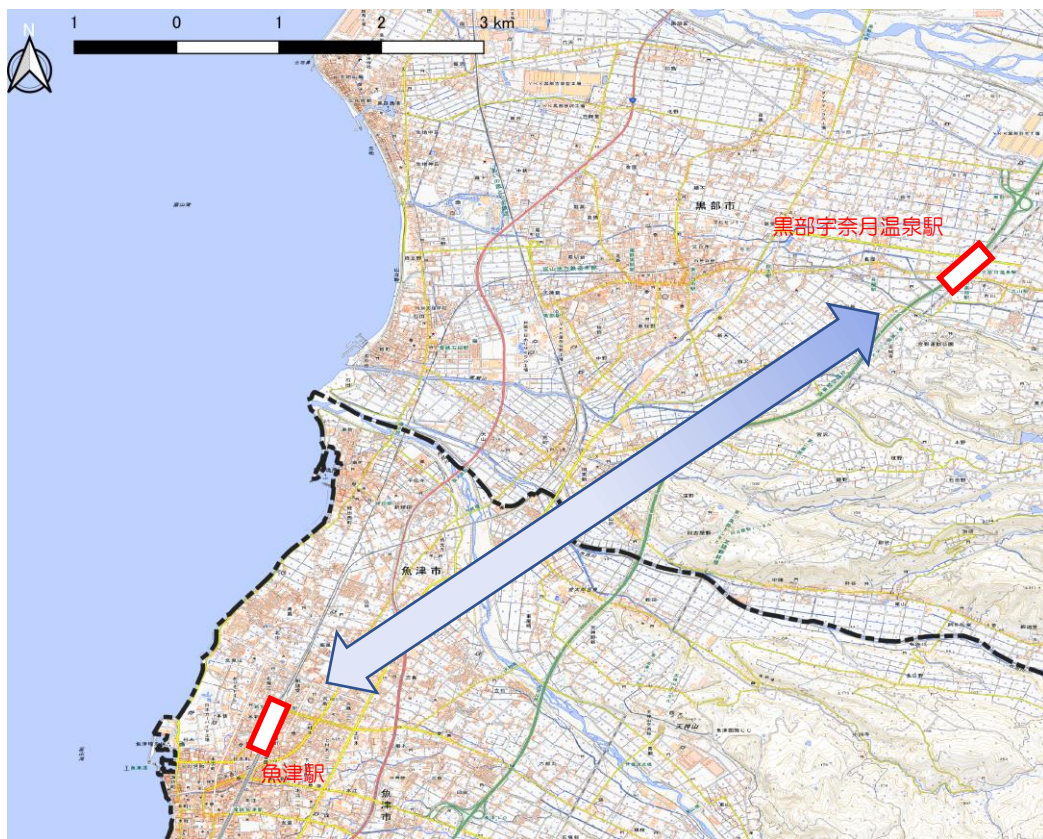
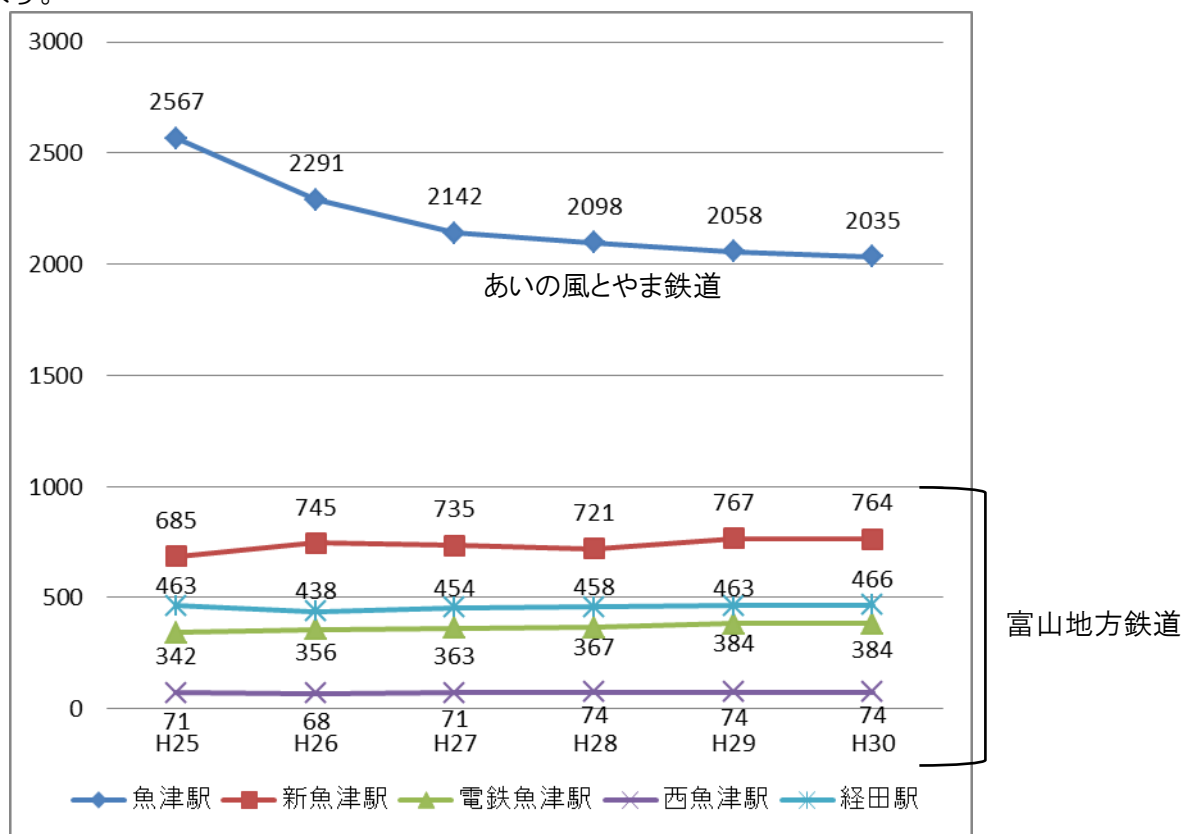


図-1.6.3 おもてなし魚津直行便図

## (2) 鉄道の現況

鉄道駅の利用者数の推移を図－1.6.4 に示します。あいの風とやま鉄道魚津駅は減少傾向ですが、富山地方鉄道の各駅は維持傾向にあります。

魚津駅の利用者数減少は、平成 27 年（2015 年）3 月の北陸新幹線の開通により、特急列車の運行が無くなり、広域移動の需要が新幹線駅に移ったことが主な要因と考えられます。

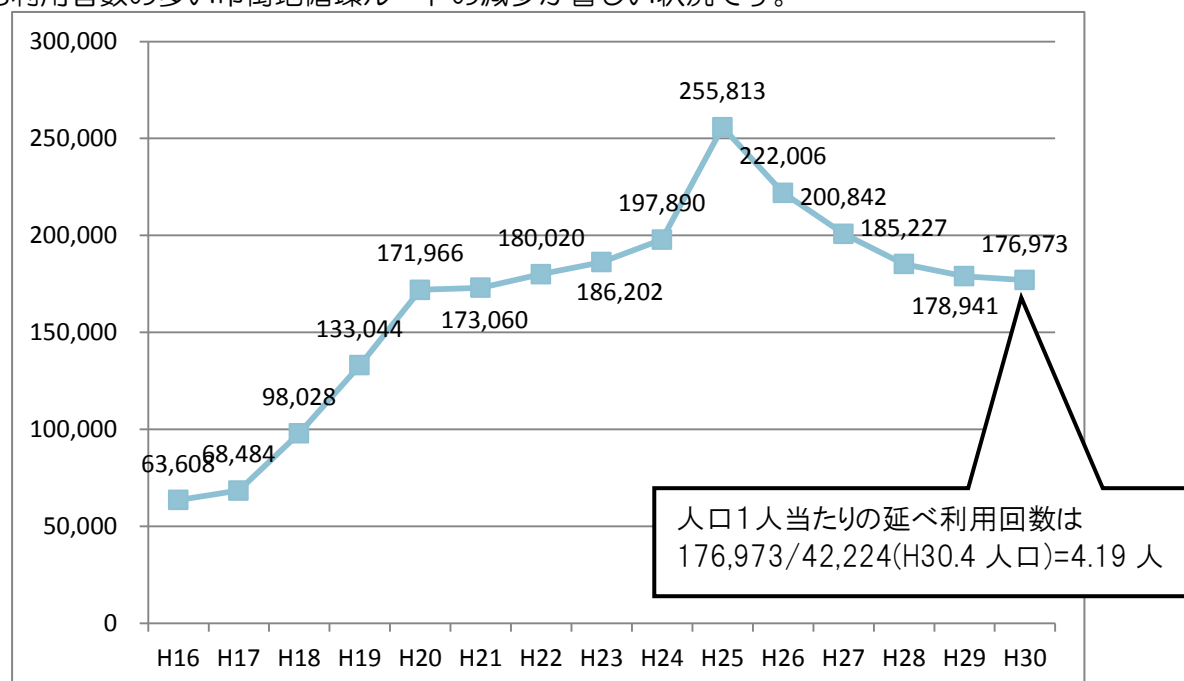


図－1.6.4 鉄道駅の利用者数（乗車人数）の推移（人／日）

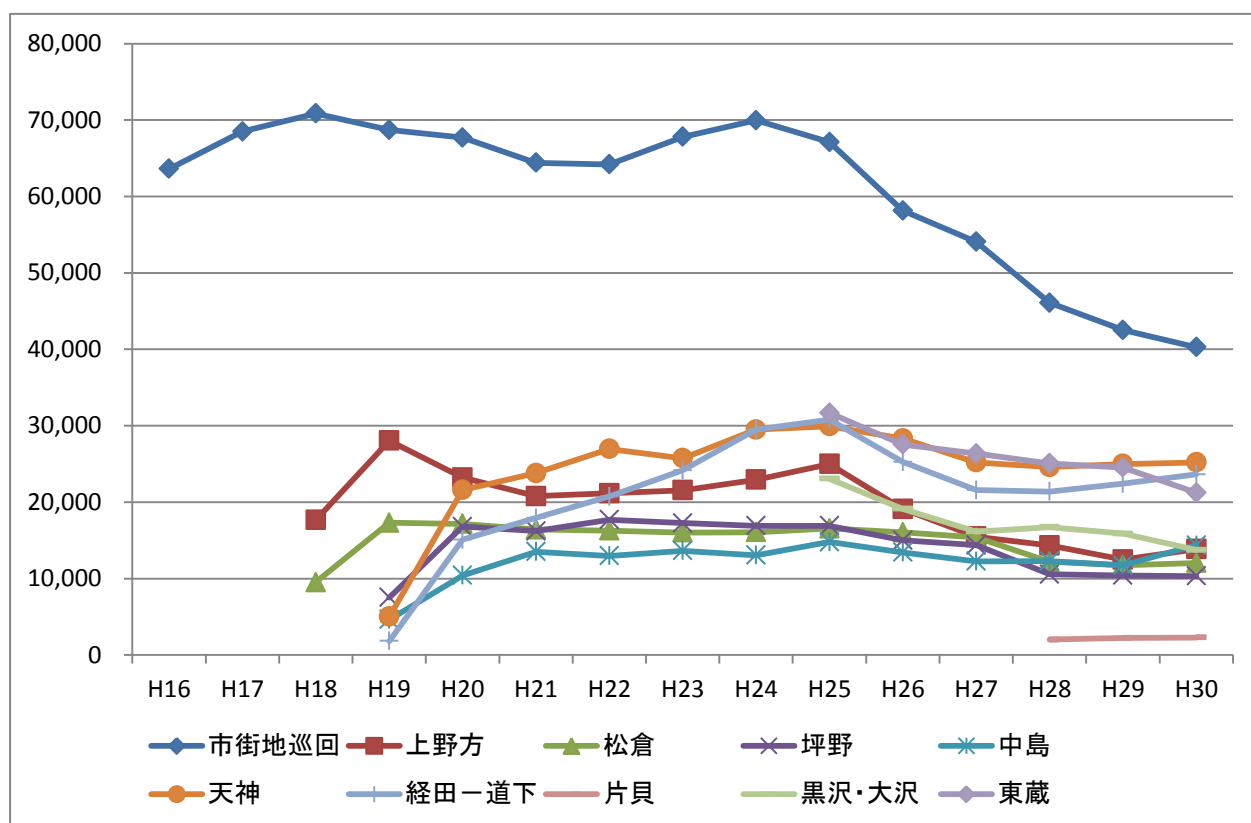
### (3) バスの現況

市内バスの利用者数の推移を図－1.6.5 に示します。運行開始当初から平成 25 年頃までは増加が続きましたが、その後減少に転じ、近年は大きく減少しています。

また、図－1.6.6 に示すように路線別にみてもほとんどの路線で減少しており、特に、最も利用者数の多い市街地循環ルートの減少が著しい状況です。



図－1.6.5 市内バス利用者数の推移（全路線合計）（人/年）



図－1.6.6 市内バス利用者数の推移（路線別）（人/年）

バス停の分布みると図-1.6.7 に示すように、市域全体に広く分布しています。航空写真上にプロットした図からもわかるように、平地部や谷筋など、居住されているエリアはほぼ網羅されています。

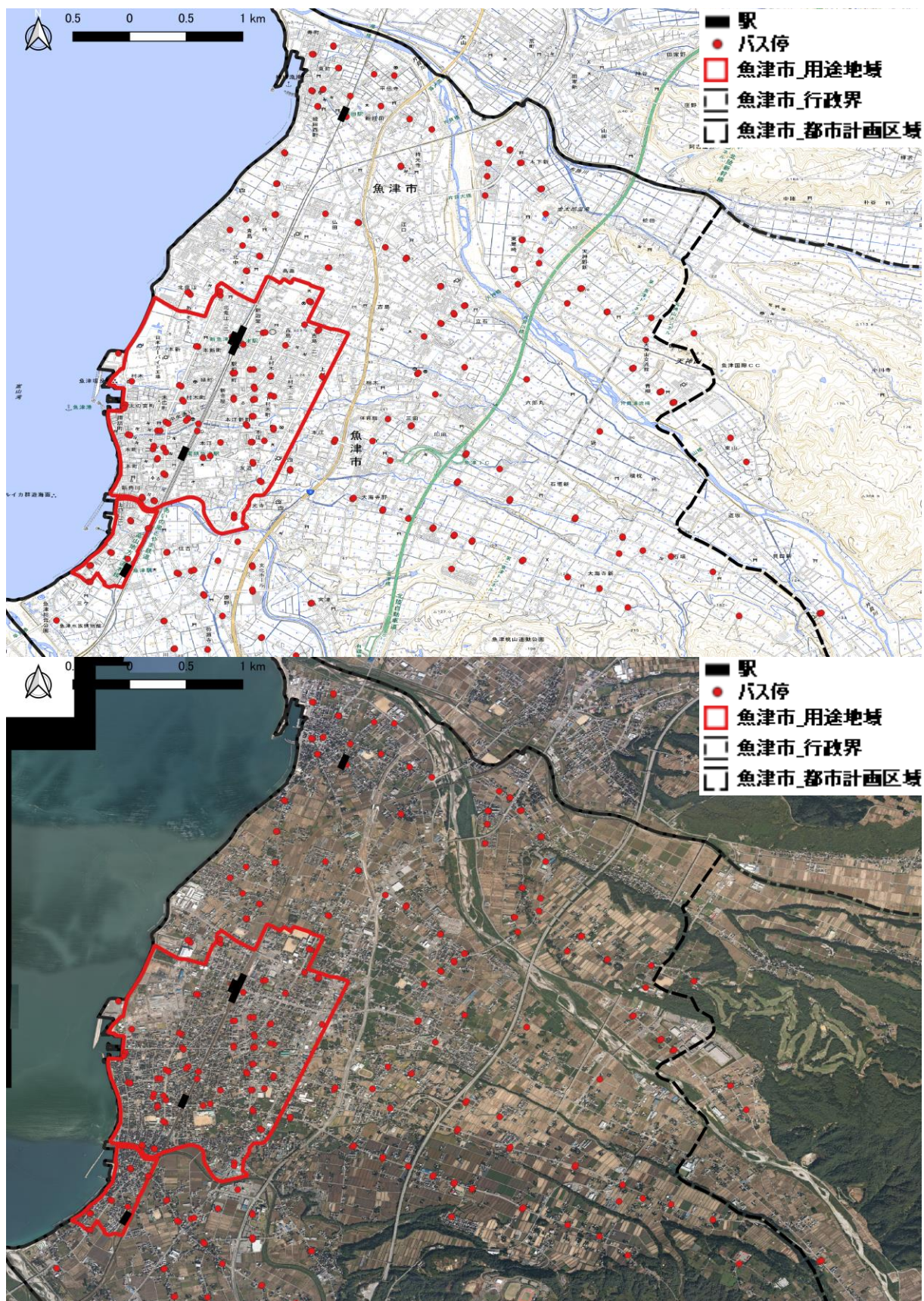


図-1.6.7 魚津市におけるバス停の分布

## 7. 現状分析と課題の整理

### (1) 現状の分析

都市モニタリングシートを用いて、都市構造の現状について人口 10 万人以下都市の平均値を偏差値 50 として、本市がどのような都市構造をもつか分析しました。

- 本市は比較的偏差値が高い傾向にありますが、自動車の使用が多く、依存度が高くなっています。また、各施設の人口カバー率や人口密度の偏差値が高く、公共交通の人口カバー率や人口密度も高くなっていることから、生活利便性や健康福祉においては、比較的充実したコンパクトな都市構造が形成されていると考えられます。
- 安全安心については、偏差値 50 付近にありますが、自動車の依存が高く、また、歩道整備率も比較的低いことから、歩行者の安全確保を図っていく必要があります。
- 地域経済や行政運営においては、今後も続く公共施設等の維持管理費が高く推移することが予想されることから、商業の売上高や地価の低下を抑えることで、安定した税収の確保を図る必要があります。

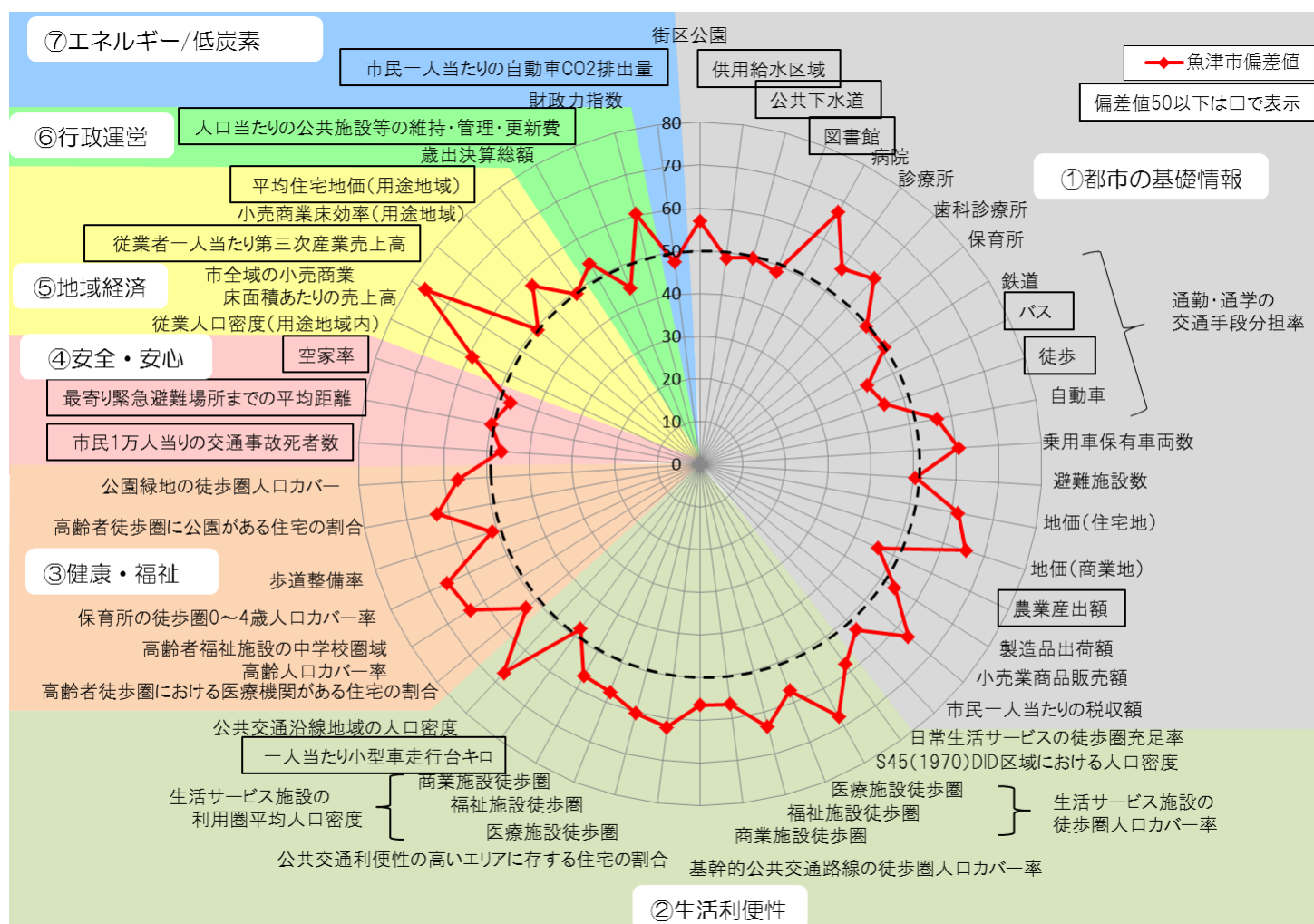


図-1.7.1 魚津市の都市構造評価

| 生活利便性について     |                                                         |      |
|---------------|---------------------------------------------------------|------|
| 評価軸           | 評価指標                                                    | 偏差値  |
| 都市の基礎情報       | 水道供給水区域                                                 | 48.6 |
|               | 下水道排水区域                                                 | 49.8 |
|               | 図書館数                                                    | 48.4 |
|               | 病院数                                                     | 67.3 |
|               | 診療所数                                                    | 56.5 |
|               | 歯科診療所数                                                  | 59.6 |
|               | 保育所数                                                    | 50.6 |
|               | 通勤・通学の交通手段分担率（鉄道）                                       | 51.2 |
|               | 通勤・通学の交通手段分担率（バス）<br>（偏差値が低いほど、バス以外の交通手段を利用している）        | 43.3 |
|               | 通勤・通学の交通手段分担率（徒歩、その他）<br>（偏差値が低いほど、徒歩以外の交通手段を利用している）    | 45.5 |
|               | 通勤・通学の交通手段分担率（自動車）<br>（自動車の依存度が高い）                      | 56.5 |
|               | 自動車保有車両数<br>（自動車の依存度が高い）                                | 60.7 |
| 居住機能の適切な誘導    | 日常生活サービスの徒歩圏充足率                                         | 57.9 |
|               | S45（1970）DID区域における人口密度                                  | 67.5 |
|               | 生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率<br>医療施設徒歩圏（800m）                     | 57.0 |
|               | 生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率<br>福祉施設徒歩圏（800m）                     | 63.6 |
|               | 生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率<br>商業施設徒歩圏（800m）                     | 56.7 |
|               | 基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率<br>駅またはバス停留所徒歩圏（800m、300m）          | 56.4 |
|               | 公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合<br>鉄道駅もしくはバス停から徒歩圏内（1,000m、200m） | 62.1 |
| 都市機能の適正配置     | 生活サービス施設の利用圏平均人口密度<br>医療施設徒歩圏（800m）                     | 60.3 |
|               | 生活サービス施設の利用圏平均人口密度<br>福祉施設徒歩圏（800m）                     | 57.4 |
|               | 生活サービス施設の利用圏平均人口密度<br>商業施設徒歩圏（800m）                     | 56.5 |
|               | 市民一人当たりの自動車総走行台キロ（Km）<br>（偏差値が低いほど、走行距離が長い）             | 47.7 |
|               | 公共交通沿線地域の人口密度                                           | 67.1 |
| 運輸部門の省エネ・低炭素化 | 市民一人当たりの自動車CO2排出量<br>（偏差値が低いほど、走行距離が長い）                 | 47.7 |

| 行政運営について    |                                             |      |
|-------------|---------------------------------------------|------|
| 評価軸         | 評価指標                                        | 偏差値  |
| 都市の基礎情報     | 市民1人当たり税収額                                  | 53.3 |
| 都市経営の効率化    | 市民1人当たりの歳出額                                 | 53.6 |
|             | 人口当たりの公共施設等の維持・管理・更新費<br>（偏差値が低いほど、維持費等が高い） | 44.3 |
|             | 財政力指数                                       | 60.5 |
| サービス産業の活性化  | 従業者一人当たり第三次産業売上高                            | 58.9 |
|             | 都市全域の小売商業床面積あたりの売上高                         | 49.3 |
| 健全な不動産市場の形成 | 用途地域内における小売商業床効率                            | 57.3 |
|             | 平均住宅地価（用途地域内）                               | 49.3 |

| 健康福祉について   |                        |      |
|------------|------------------------|------|
| 評価軸        | 評価指標                   | 偏差値  |
| 都市の基礎情報    | 病院数                    | 67.3 |
|            | 診療所数                   | 56.5 |
|            | 歯科診療所数                 | 59.6 |
|            | 保育所数                   | 50.6 |
| 都市生活の利便性向上 | 高齢者徒歩圏における医療機関がある住宅の割合 | 52.9 |
|            | 高齢者福祉施設の中学校園域高齢人口カバー率  | 63.8 |
|            | 保育所の徒歩圏0～4歳人口カバー率      | 65.5 |
| 歩きやすい環境の形成 | 歩道整備率                  | 51.2 |
|            | 高齢者徒歩圏に公園がある住宅の割合      | 62.7 |
|            | 公園緑地の徒歩圏人口カバー率         | 56.8 |

| 安全安心について    |                                             |      |
|-------------|---------------------------------------------|------|
| 評価軸         | 評価指標                                        | 偏差値  |
| 都市の基礎情報     | 避難施設数                                       | 50.6 |
| 歩きやすい環境の形成  | 歩道整備率                                       | 51.2 |
|             | 高齢者徒歩圏に公園がある住宅の割合                           | 62.7 |
|             | 公園緑地の徒歩圏人口カバー率                              | 56.8 |
| 市街地の安全性の確保  | 市民1万人当たりの交通事故死者数<br>（偏差値が低いほど、交通事故死者数が多い）   | 46.7 |
|             | 最寄り緊急避難場所までの平均距離<br>（偏差値が低いほど、平均距離が長い）      | 49.8 |
| 市街地荒廃化の抑制   | 空家率<br>（偏差値が低いほど、空家率が高い）                    | 46.7 |
| 都市機能の適正配置   | 市民一人当たりの自動車総走行台キロ（Km）<br>（偏差値が低いほど、走行距離が長い） | 47.7 |
| 運輸部門の省エネ・低炭 | 市民一人当たりの自動車CO2排出量<br>（偏差値が低いほど、走行距離が長い）     | 47.7 |

| 地域経済について    |                     |      |
|-------------|---------------------|------|
| 評価軸         | 評価指標                | 偏差値  |
| 都市の基礎情報     | 地価平均（住宅地）           | 61.5 |
|             | 地価平均（商業地）           | 65.4 |
|             | 農業産出額               | 46.1 |
|             | 製造品出荷額              | 53.9 |
|             | 商品販売額（小売業）          | 63.3 |
| サービス産業の活性化  | 従業者一人当たり第三次産業売上高    | 58.9 |
|             | 従業人口密度（用途地域内）       | 76.3 |
|             | 都市全域の小売商業床面積あたりの売上高 | 49.3 |
| 健全な不動産市場の形成 | 用途地域内における小売商業床効率    | 57.3 |
|             | 平均住宅地価（用途地域内）       | 49.3 |

## (2) 現状のまとめ

ここまでに現状データ等で整理を行った事項についての概要を改めて以下に整理します。

| 項目    |           | 現況の整理                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 人口動向  |           | <ul style="list-style-type: none"> <li>●人口減少、高齢化が進行しており、特に電鉄魚津駅周辺を含む旧市街地周辺の人口減少が顕著です。</li> <li>●旧市街地では、人口が流出しており、用途地域指定区域の外側へと人口密度が広がっていることから、低密度化が進行しています。</li> <li>●地域間流動においては黒部市、富山市との間で流出超過となっています。</li> </ul>                                                                               |
| 土地利用  |           | <ul style="list-style-type: none"> <li>●魚津駅・新魚津駅周辺及び電鉄魚津駅周辺は、生活サービス機能や公共施設が集積し、利便性の高い環境が形成されています</li> <li>●空家が点在し、年々増加傾向にあります。特に電鉄魚津駅周辺での空家数が顕著です。</li> <li>●中心市街地よりも安価な土地を求めて郊外に宅地が広がっており、用途地域指定区域の外側へと開発が進行しています。</li> <li>●国道 8 号沿線での大規模小売店舗の開発が集中しています。</li> </ul>                           |
| 都市機能  |           | <ul style="list-style-type: none"> <li>●主要な都市機能は概ね用途地域指定区域内に立地しています。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                  |
| 防災    |           | <ul style="list-style-type: none"> <li>●避難所は人口密度の高い用途地域指定区域内に密に配置されています。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                              |
| 地域経済  | 経済活動      | <ul style="list-style-type: none"> <li>●商店数、年間販売額ともに近年減少しています。</li> <li>●駅周辺の中心部での販売額が減少し、郊外部で増加していることから、大規模小売店舗が一つの要因と考えられます。</li> </ul>                                                                                                                                                        |
|       | 固定資産税及び地価 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●市税に占める固定資産税の構成比、固定資産税額ともに下落傾向にあります。</li> <li>●地価は下落率が大きい状況です。</li> </ul>                                                                                                                                                                                 |
|       | インフラの状況   | <ul style="list-style-type: none"> <li>●用途地域指定区域内のインフラ維持管理コストは低く抑えられていますが、郊外では相対的に高くなっています。</li> <li>●現在の公共施設数及び面積を維持し続けた場合、更新等経費はこれまでの 2 倍以上が必要となります。</li> </ul>                                                                                                                                |
| 交通利便性 |           | <ul style="list-style-type: none"> <li>●鉄道ではあいの風とやま鉄道と富山地方鉄道の 2 路線、バスでは富山地方鉄道バス 2 路線、市民バス 8 路線が運行されていますが、利用者数は減少しており、特にバス利用者数の減少が著しく、平成 30 年（2018）の市街地巡回バスにおいては、平成 24 年（2012）の 6 割程度に減少しています。</li> <li>●自動車への依存度が高い状況にあります。</li> <li>●市内交通網は魚津駅・新魚津駅と電鉄魚津駅を中心として、郊外部と結ぶ形で路線が形成されています。</li> </ul> |

### (3) 課題

各種分析結果を踏まえ、他分野と連携を図りながら解決すべき都市が抱える課題について、人口動向、土地利用、地域経済、交通利便性の視点で項目別に課題をとりまとめます。

| 項目    | 課題の整理                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 人口動向  | <ul style="list-style-type: none"><li>●人口減少、高齢化が進行しており、特に電鉄魚津駅周辺を含む旧市街地周辺の人口減少が顕著です。</li><li>●旧市街地では、人口が流出しており、用途地域指定区域の外側へと人口密度が広がっていることから、低密度化が進行しています。</li></ul>                                                                                                                                                                                                 |
| 土地利用  | <ul style="list-style-type: none"><li>●魚津駅・新魚津駅周辺及び電鉄魚津駅周辺は、生活サービス機能や公共施設が集積し、利便性の高い環境が形成されていますが、空家が点在し、年々増加傾向にあります。特に電鉄魚津駅周辺での空家数が多く、都市のスポンジ化が顕著です。</li><li>●中心市街地よりも安価な土地を求めて郊外に宅地が広がっており、用途地域指定区域の外側へと開発が進行しています。また、国道8号沿線での大規模小売店舗の開発が集中しており、スプロール化が進行しています。</li></ul>                                                                                          |
| 地域経済  | <ul style="list-style-type: none"><li>●魚津駅・新魚津駅周辺及び電鉄魚津駅周辺は、都市機能施設が集積しており、本市の経済の中心ですが、郊外の大規模小売店舗へと経済のスプロール化が進行しています。</li><li>●中心市街地では、空家が多く、都市のスポンジ化が進行していることから、まちなかの魅力が低下し、商業の衰退がみられます。</li><li>●地価の下落が著しく、特に中心市街地の商業地の下落が顕著です。これに伴い、固定資産税収の減少が大きくなっています。</li><li>●郊外でのインフラ維持管理コストは相対的に高くなっています。</li><li>●現在の公共施設数及び面積を維持し続けた場合、更新等経費はこれまでの2倍以上が必要となります。</li></ul> |
| 交通利便性 | <ul style="list-style-type: none"><li>●公共交通機関の利用者数が減少しており、特に市内バス利用者数の減少が著しく、市街地巡回バスにおいては平成24年（2012）の6割程度に減少していることから、今後の運営維持に支障をきたすことが予想されます。</li><li>●自動車への依存度が高く、高齢化率も進行していることから、交通弱者の増加が危惧されます。</li></ul>                                                                                                                                                         |