

都市再生整備計画

ほくりくしんかんせんなんえつえき かしょう しゅうへん ちく
北陸新幹線南越駅(仮称)周辺地区

ふくい えちぜんし
福井県 越前市

平成28年12月

都市再生整備計画の目標及び計画期間

都道府県名	福井県	市町村名	エチゼン 越前市	地区名	ホクリクシヤクセンヤクナエツエキ カシワ ショウウチヤク 北陸新幹線南越駅(仮称)周辺地区	面積	4.1 ha
計画期間	平成	28	年度	～	平成	32	年度
交付期間	平成	28	年度	～	平成	32	年度

目標
 大目標：福井県中部丹南地域の玄関口に相応しい、「広域交通の拠点」と「広域交流の起点」づくり
 目標1：国道8号・武生インターチェンジ・新幹線駅に近接している立地を活かした広域交通の拠点づくり
 目標2：半径10km圏内に集積している5つの伝統産業や越前海岸などの地域資源へ誘導をはかり、地域の活性化を促す、広域交流の起点としてのまちづくり

目標設定の根拠

まちづくりの経緯及び現況

本市は奈良時代に越前国の中心として国府が置かれ、1300年近く越前地方の中心として栄えた歴史があり、古くから越前和紙や越前打ち刃物、越前筆筒を始めとするモノづくりの盛んなまちである。近年は先端産業の企業立地により地域産業に広がりが増し、県下第一位の製造品出荷額を誇る産業都市として発展してきた。

一方、南越駅が設置される北日野地区は、周辺の地区とともに、本市における水田農業の中心的地域として、各種土地改良事業を実施しながら農業の効率化を図ってきた。また、整備区域を含めた周辺地域は、本市で唯一の稲田として稲作が行われ、稲穀の供給にも一役買ってきた。

交通網としては、北陸自動車道福井-武生間が昭和51年に、武生-敦賀間が昭和52年に、国道8号バイパスが昭和56年に一部開通、平成2年に武生区間が全線開通し平成5年に4車線化され広域交流の時代が始まった。北陸新幹線は昭和48年の整備新幹線の整備計画により決定され、本市では、昭和53年に北陸新幹線「南越駅」設置促進期成同盟会を設立し、設置促進運動に取組み、鉄道建設公団が昭和57年に県内ルート・駅を発表した。平成24年6月金沢・敦賀間工事実施計画が認可され、南越駅の整備が確定した。

駅周辺整備計画については、平成15年4月に中心市街地との役割分担を明確にした上で、南越駅周辺地域の将来ビジョンを策定する目的で「南越駅周辺整備基本構想」を策定した。また、金沢・敦賀間の事業認可を受け、平成26年9月に各分野の代表16名で策定委員会を設置し、6回の会議と1回の視察、パブリックコメント、市民フォーラムを経て、昨年12月に「北陸新幹線南越駅周辺基本計画」を策定した。計画では駅周辺整備のコンセプトを『伝統・文化を未来につなぐ癒しと交流の空間』とし、集積する伝統産業（越前和紙・越前打ち刃物・越前筆筒・越前漆器・越前焼）や先端産業を活かすなど、丹南地域の伝統・文化を結び付け、地域資源を再発見し、新しい価値をもった情報を発信する起点として整備し、地域を活性化する場を創出していくこととしている。

課題

- ・周囲が農振農用地ということもあり、既存の公共交通機関が存在しないため、二次交通の確保と中心市街地への人の流れをつくることが求められる。
- ・広域交流の起点とすることから、周辺市町へのアクセス手段の確保が必要である。
- ・国道8号・北陸自動車道・北陸新幹線が結節するため、本市や周辺観光地などの情報発信が重要である。

将来ビジョン(中長期)

①北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画(平成27年12月策定)
【施設整備と土地利用】
 開業までに備えるべき施設(アクセス道路、駅前広場、パーク&ライド駐車場、道の駅としての施設、修景施設)を「先行的に整備する区域」、その他の区域を「社会情勢を見据えながら整備を検討する区域」として定める。
 「先行的に整備する区域」については公共が整備し、整備にあたっては公共の整備に見合い、かつ周辺地域に影響を与えないような手法を用いる。
 「社会情勢を見据えながら整備を検討する区域」については、民間活力の気運や熟度の高まりを見定めて、平成28年度に改定予定の都市計画マスタープランと整合させながら、進出施設に必要な用途や規模に応じた規制・誘導の手法を適用して、民間活力の誘導を行う。なお、アクセス道路の沿道については、先進団体の事例を参考に最小かつ限定的な区域において、規制・誘導の必要性や手法の検討を行う。
【二次交通】
 二次交通は、南越駅(仮称)と2つの「まちなか」や周辺市町とのアクセスに必要不可欠である。二次交通としての公共交通は、鉄道や路線バス、シャトルバスなどが考えられるが、南越駅(仮称)では、接続する鉄道がないためバスが主流になると考えられる。周辺市町とのアクセスについては、周辺市町が連携してバス路線を体系的に整備することが重要であり、いずれも観光地との接続も視野に入れて検討していく。
【道の駅】
 道の駅としての施設の整備運営方式については、新幹線開業に併せて整備可能かという点に留意して整備の主体を検討していく。管理・運営については、「最小限の投資で最大限の効果をあげる」という観点から、予算や法的な制約等に縛られない柔軟性・弾力性のある施設運営や、経営ノウハウを生かした来訪者ニーズに即応する事業の展開・廃止といった柔軟な事業運営が可能である民間が管理・運営の主体となることが望ましいと考える。
【防災機能】
 「震災やその他の災害時において、被災者支援や復興支援、避難者の受け入れ先としての役割」、「台風や大雨、冬季の暴風雪において、避難者の受け入れ先としての役割」が期待される。
 ②越前市都市計画マスタープラン(平成29年2月改訂予定)
【第4章 全体構想(土地利用) (3)土地利用の方針】の中で、「広域高次都市機能ゾーン」として設定し、「広域交通の結節点としての高い交通利便性を活かし、丹南地域の玄関口としてふさわしい、質の高いサービスが得られる広域高次都市機能の誘導を図る」とする。
 ③越前市総合戦略(平成27年11月策定)
【5. 越前市総合戦略の構成と具体的な取組み 基本目標Ⅰ 旺盛な求人背景に、生産年齢人口を確保します】の施策(1)立地企業への支援、既存産業の活性化等による働く場所の確保・充実において、「越前和紙、越前打ち刃物、越前筆筒といった市内の伝統工芸のさらなる活性化を図る」となっている。
 ④越前市工芸の里構想(平成26年度策定)
【4-2 伝統産業(全体)の共有・連携による振興策 振興策3クラフトツーリズムの強化】(5)南越駅(仮称)における伝統産業の情報発信の起点としての位置付けにおいて、「南越駅(仮称)に伝統工芸のギャラリーやショップ、クラフトツーリズムの受付窓口等を設置するとともに、各産地にアクセスできるための二次交通を整備する等、伝統産業の情報発信の起点として位置付ける。」となっている。
 ⑤越前市立地適正化計画(案)(平成29年2月策定予定)
 南越駅(仮称)を「高速・広域交通網が近接し、幅広い交通手段の来訪者が訪問しやすい立地特性を生かして、丹南地域の広域交通拠点、広域交流の起点として活用」及び「北陸新幹線南越駅と」R武生駅のアクセスを強化し、広域圏からの来訪者を中心拠点に誘引する拠点(広域交通拠点・広域交流起点)として位置づけ

目標を定量化する指標

指 標	単 位	定 義	目標と指標及び目標値の関連性		従前値	目標値	
					基準年度	目標年度	
越前市の観光者数	万人/年	越前市の年間の観光者数	目標2の実現にむけて、地域資源(観光)へ誘導する起点として整備することにより、観光者数の増加を見込む。	101.5	110.0	27年度 (過去3年平均)	32年度
高速道路を利用して越前市へ訪れる来訪者数	万台/年	武生インターチェンジの利用台数	目標1・2の実現にむけて、交通結節点という地理的特徴を生かし、駅利用者のみならず道路利用者も利用できる施設として整備することにより、武生ICの利用者増を見込む。	187.6	207.0	27年度 (26年度)	32年度
観光交流センター(仮称)の来場者数	万人/年	観光交流センター(仮称)の年間の来場者数	目標2の実現にむけた広域交流の起点となるとともに、あらたな観光・地域の交流拠点として、観光客および地域住民の利用を見込む。	0	5.0	27年度	32年度

都市再生整備計画の整備方針等

計画区域の整備方針	方針に合致する主要な事業
<p>【整備方針1】: 国道8号・武生インターチェンジ・新幹線駅に近接している立地を活かした広域交通の拠点づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 各交通機関利用者が快適に利用できる乗換え空間の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 東口広場整備事業(基幹事業、地域生活基盤施設) 東西連絡通路(基幹事業、高次都市施設) 市道南越駅周回線(仮称)整備事業(関連事業) P&R駐車場整備事業(関連事業) 道の駅(道路区域)整備事業(関連事業)
<p>【整備方針2】: 半径10km圏内に集積している5つの伝統産業や越前海岸などの地域資源へ誘導をはかり、地域の活性化を促す、広域交流の起点としてのまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 丹南地域の玄関口として、賑わいや安全・安心をもたらす場の創出 地域資源へ誘導する起点としての整備 	<ul style="list-style-type: none"> 多目的広場(基幹事業、地域生活基盤施設) 観光交流センター(仮称)整備事業(基幹事業、高次都市施設)
<p>・</p>	
その他	

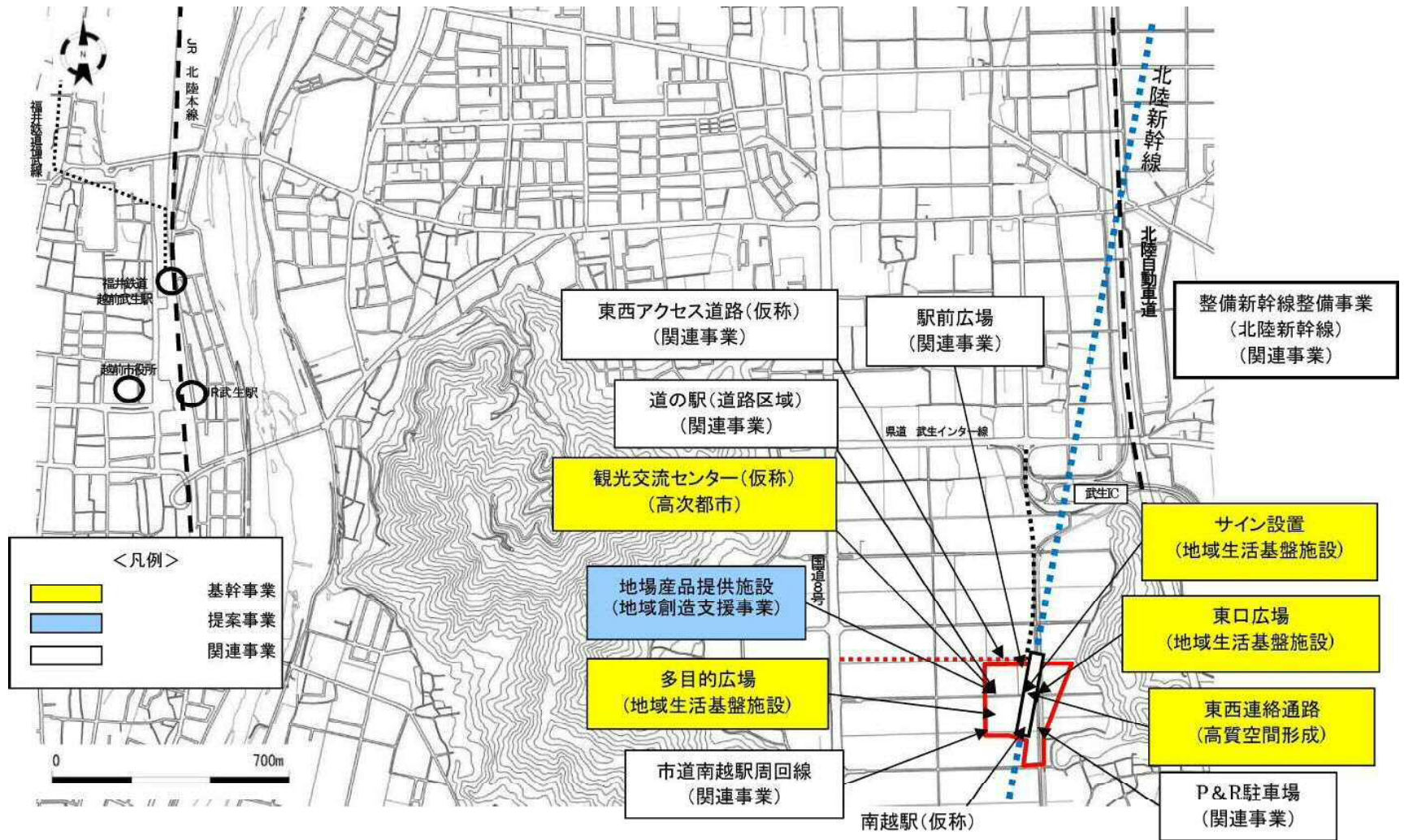
交付金の執行状況

(単位:百万円)

	H29	H30	R1 (H31)	R2	R3	R4
配分額 (a)	86	26	42	136		
計画別流用 増△減額 (b)	0	0	0	0		
交付額 (c=a+b)	86	26	42	136		
前年度からの繰越額 (d)	0	85	19	38		
支払済額 (e)	1	92	23	64		
翌年度繰越額 (f)	85	19	38	110		
うち未契約繰越額 (g)	85	19	31	54		
不用額 (h = c+d-e-f)	0	0	0	0		
未契約繰越+不用率 (h = (g+h)/(c+d))	98.8%	17.1%	50.7%	31.3%		
未契約繰越+不用率が10%を超えている 場合その理由	関係機関協議 に不測の日数 を要したため	関係機関協議 に不測の日数 を要したため	関係機関協議 に不測の日数 を要したため	関係機関協議 に不測の日数 を要したため		

北陸新幹線南越駅(仮称)周辺地区(福井県越前市) 整備方針概要図

目標	大目標: 福井県中央部丹南地域の玄関口に相応しい、「広域交通の拠点」と「広域交流の起点」づくり 目標1: 国道8号・武生インターチェンジ・新幹線駅に近接している立地を生かした広域交通の拠点づくり 目標2: 半径10km圏内に集積し5つの伝統産業や越前海岸などの地域資源への誘導をはかり、地域の活性化を促す、広域交流の起点としてのまちづくり	代表的な指標	越前市の観光者数 (万人/年)	101.5万人/年 (27年度) → 110.0万人/年 (32年度)
		高速道路を利用して越前市へ訪れる来訪者数 (万台/年)	187.6万台/年 (27年度) → 207.0万台/年 (32年度)	
		観光交流センター(仮称)の来場者数 (万人/年)	0万人/年 (27年度) → 5.0万人/年 (32年度)	



社会資本整備総合交付金チェックシート

(都市再生整備計画事業等タイプ)

計画の名称: 新幹線南越駅(仮称)周辺地区都市再生整備計画

事業主体名: 越前市

チェック欄

I. 目標の妥当性	
①都市再生基本方針との適合等	
1) まちづくりの目標が都市再生基本方針と適合している。	✓
2) 上位計画等と整合性が確保されている。	✓
②地域の課題への対応	
1) 地域の課題を踏まえてまちづくりの目標が設定されている。	✓
2) まちづくりの必要性という観点から地区の位置づけが高い	✓
II. 計画の効果・効率性	
③目標と事業内容の整合性等	
1) 目標と指標・数値目標の整合性が確保されている。	✓
2) 指標・数値目標と事業内容の整合性が確保されている。	✓
3) 目標及び事業内容と計画区域との整合性が確保されている。	✓
4) 指標・数値目標が市民にとって分かりやすいものとなっている。	✓
5) 地域資源の活用はハードとソフトの連携等を図る計画である。	✓
④事業の効果	
1) 十分な事業効果が確認されている。	✓
2) 事業連携等による相乗効果・波及効果が得られるものとなっている。	✓
III. 計画の実現可能性	
⑤地元の熱意	
1) まちづくりに向けた機運がある。	✓
2) 住民・民間事業者等と協力して計画を策定している。	✓
3) 継続的なまちづくりの展開が見込まれる。	✓
⑥円滑な事業執行の環境	
1) 計画の具体性など、事業の熟度が高い。	✓
2) 交付期間中の計画管理(モニタリング)を実施する予定である。	✓
3) 計画について住民等との間で合意が形成されている。	✓