

概要版

越前市立地適正化計画(案)

～持続可能なネットワーク型コンパクトシティを目指して～

立地適正化計画は、都市計画マスタープランにおける将来都市像を基本としつつ、人口減少・少子高齢時代においても持続可能な、「コンパクトなまちづくり」に具体的に取り組んでいくための計画です。

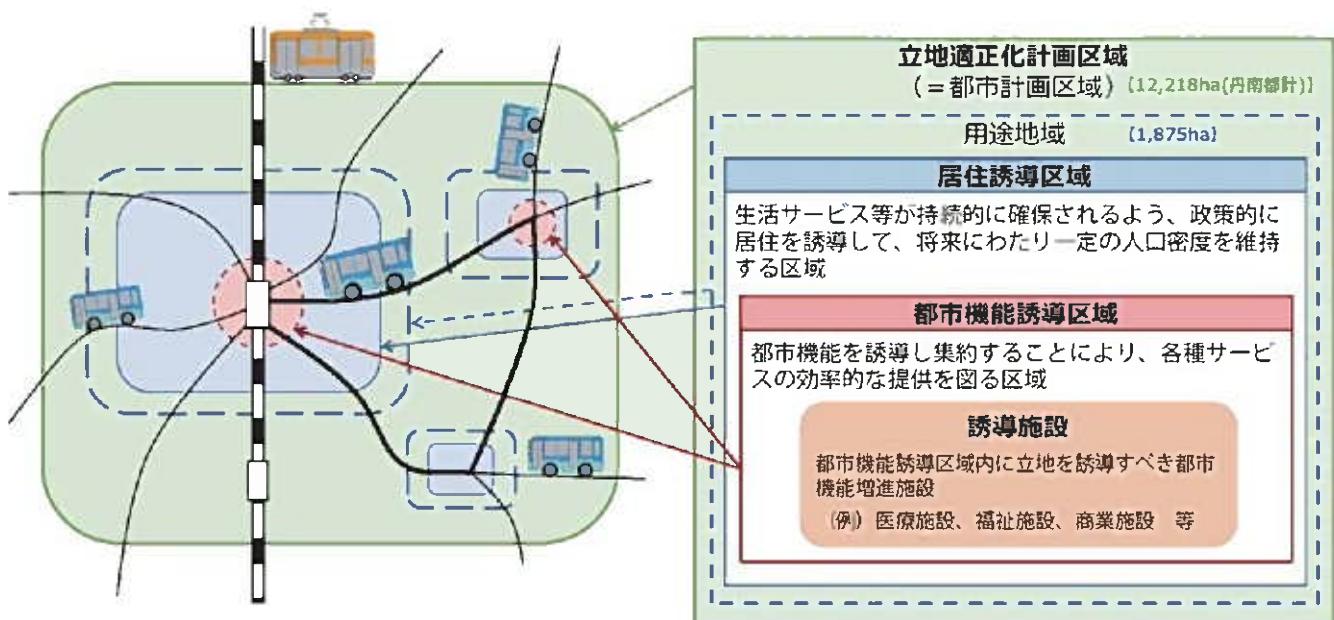
越前市では将来的な人口減少・少子高齢時代の到来が確実視されており、現在の市街地の規模のまま人口減少が続けば、今まで身近に利用できた医療・福祉・商業等の生活サービス機能や公共交通などの日常生活に必要不可欠な機能が低下し、現在の暮らしやすさが損なわれていくことが懸念されています。

このため、立地適正化計画を策定し、居住や都市機能の適正な誘導によりコンパクトなまちづくりを進めることで、現在の暮らしやすさの維持を図ります。

越前市立地適正化計画は、概ね20年後（平成52年度）の人口、高齢化の状況等を展望して策定します。

【立地適正化計画に必ず定める事項】

- ・立地適正化計画の区域（＝都市計画区域）
- ・立地の適正化に関する基本方針
- ・居住誘導区域の設定と実現化方策
- ・都市機能誘導区域の設定と実現化方策
- ・誘導施設の整備事業等



立地適正化計画のイメージ

1. 立地適正化計画のまちづくりの方針

まちづくりの基本目標

持続可能なネットワーク型コンパクトシティ

本市は、千数百年もの長い年月をかけて育み、継承されてきた地域固有の歴史や文化と、豊かな自然環境を背景として、丹南地域における中心都市として発展してきました。

しかし、モータリゼーションの進展に伴い工場や店舗、宅地は郊外部へと拡散し、生活や就業の場の広域化、郊外化が進んだ都市構造となり、中心市街地や農村部などでは、これまで築いてきた地域コミュニティの維持が課題となっています。

今後、更なる人口減少・少子高齢時代の進展が見込まれる中、これまでのような拡散型の都市構造では都市の持続性に大きな負荷を与えることが確実視されています。

このため、越前市都市計画マスタープランでは、土地利用や都市機能の配置等に関する適正な規制・誘導を行い、既存のストックを最大限に活用したコンパクトなまちを目指して、「持続可能な定住都市の形成」を基本理念として設定しています。

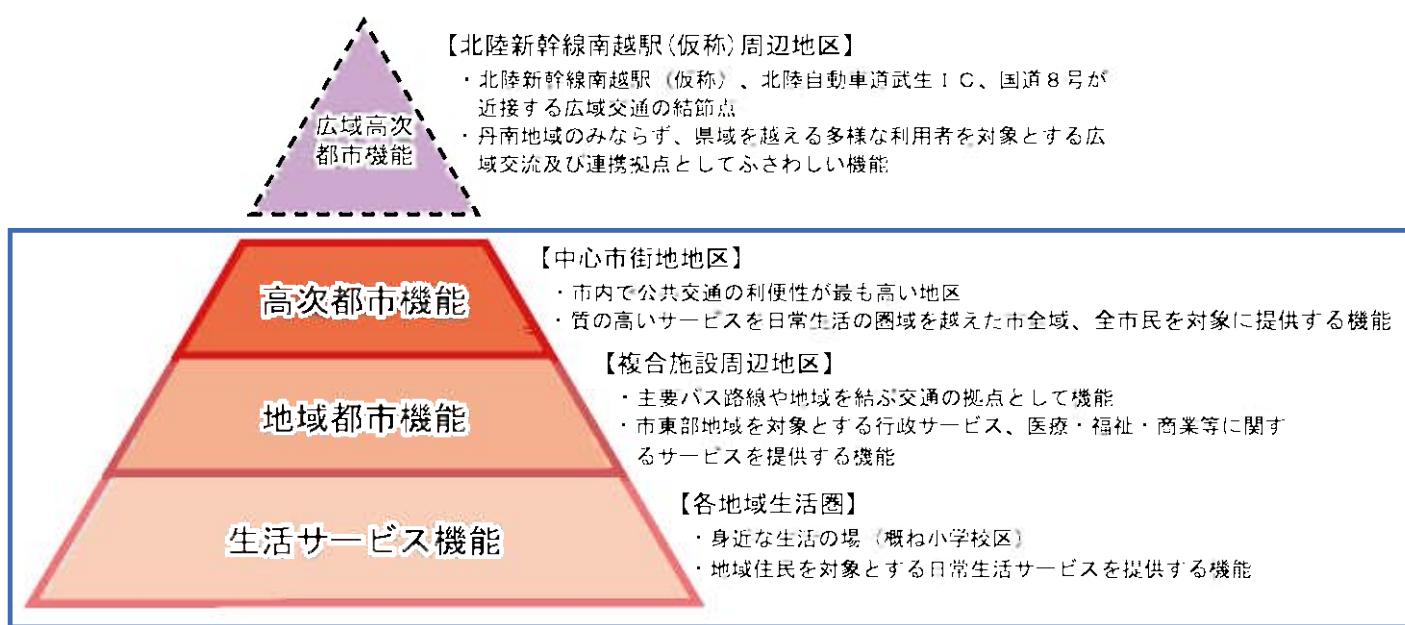
越前市立地適正化計画では、越前市都市計画マスタープランのまちづくりの基本理念を踏まえて、「まちの顔」となる中心市街地を中心として、市民生活を豊かにする高次都市機能や地域都市機能の充実、公共交通を中心とするネットワークの構築により、まちなか、その周辺部および農山村部がネットワーク化された、コンパクトで持続的に発展するまち、「持続可能なネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指します。

まちづくりの基本目標

越前市都市計画マスタープランでは、本市に求められる都市機能として、下図に示す4種類を位置付けています。

越前市立地適正化計画は、居住や都市機能の適正な誘導によりコンパクトなまちづくりを進める目的とする計画であることから、「高次都市機能」、「地域都市機能」、「生活サービス機能」を対象に検討を行います。

なお、「広域高次都市機能」の提供の場となる北陸新幹線南越駅（仮称）周辺地区は、その活力を誇り、まちの活性化を図るとともに、都市機能の維持、まちなか居住の促進につなげるため、「広域交通拠点（広域交流起点）」として位置付けを行いますが、住居系の土地利用の想定をしていないことから、立地適正化計画の居住誘導区域や都市機能誘導区域の検討を行う対象区域には含まれません。



まちづくりの方針

視点① 都市機能の誘導 多様かつ高次の都市機能を提供する中心拠点の形成

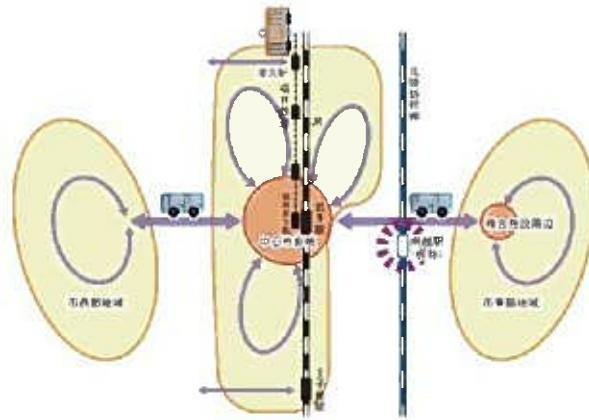
今後本市が、人口減少・少子高齢化、さらにはそれに伴う市の財政の縮小が進む中でも、市内外を問わず多くの人にとて魅力的な都市として持続し発展していくために、鉄道・バスを中心とする公共交通や、医療・福祉・商業等の都市機能と、集積されたインフラ機能を維持・活用しながらその継承と創造的再生に取組み、特に重要性・緊急性が高い施設については「誘導施設」に定め、既存機能の区域外への流出防止を図ります。

また、市内に分散立地している公共施設については、公共施設等総合管理計画に基づき、適正配置を図ります。

視点② 拠点間のネットワーク

生活の利便性を高める持続可能な公共交通ネットワークの維持、サービス水準の向上

今後大幅な増加が見込まれる高齢者を中心とする交通弱者の移動手段を確保し、拠点に集積する各種都市機能の利便性を高めるため、既存の公共交通サービスを中心として、中心市街地と市内各方面的アクセス向上、ネットワークの維持、サービス水準の向上を図ります。



公共交通ネットワークと拠点形成のイメージ

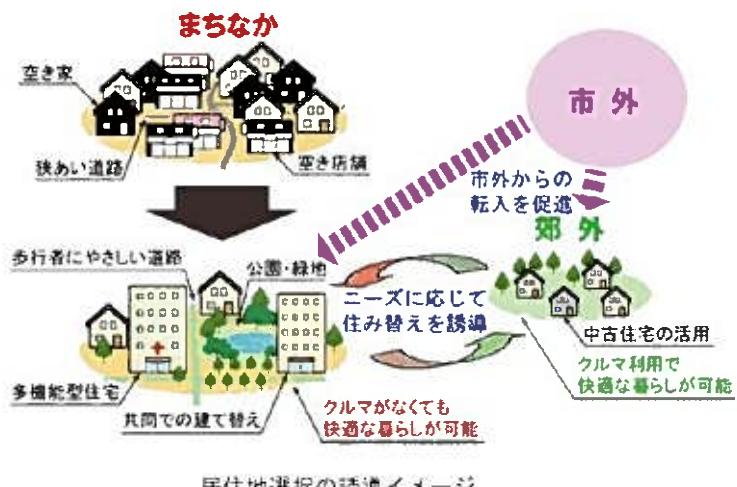
視点③ 居住機能の誘導

将来人口に見合った市街地規模の実現、市民による居住地選択の誘導

今後大幅な人口減少が見込まれる中で、現在の市街地規模を維持した場合、低密度な市街地が分散し、医療・福祉・商業等の日常生活に必要な生活サービス機能や公共交通サービスを維持できなくなることが懸念されます。

このため、市街地内を中心とする各地域での居住環境の維持・保全に加えて、人口減少・少子高齢社会でも安心して住めるエリアを居住誘導区域として設定し、新規・住み替えの住宅需要の誘導により、一定の人口密度が維持できる市街地規模への緩やかな誘導を図ります。

更に、市民の様々な住宅ニーズに対し、より自然な形での居住地選択を誘導するため、住宅の取得やリフォーム等に関する各種支援制度等との連携を図ります。



居住地選択の誘導イメージ

視点④ 地域コミュニティの維持

現在の居住地での暮らしやすさの維持

それぞれの地域生活圏における既存の日常的なサービス機能の維持、および日常生活を支える公共交通のネットワークの維持を図ることにより、立地適正化計画の中で誘導区域に設定しない地域においても居住者の利便性を確保し、地域コミュニティの維持を図ります。

2. 目指すべき都市の骨格構造

都市計画マスタープランの将来像における発展や連携の方向性を踏まえ、市民が将来にわたり安心して快適に暮らすことができる

拠点地区の考え方

中心拠点

○本庁舎周辺

- 市内各方面からのアクセスにも優れた市内で公共交通の利便性が最も高い地区であり、日常生活の區域を越えた、市全域、全市民を対象とする「高次都市機能」が集積する、市民の暮らしを守るために最も重要な拠点
- 越前武生駅は、平成28年2月に策定した福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画（以下、形成計画）における公共交通拠点地区、主要乗継拠点

地域拠点

○複合施設周辺

- 主要バス路線や地域を結ぶ交通の拠点として機能し、市東部地域を対象とする「東部地域都市機能」が集積する、伝統と文化、防災で結びつける拠点

コミュニティ拠点

○地域コミュニティ活動の中心となる公民館や小学校の周辺

- 地域生活圏における生活利便性を確保するため、既存の日常的な生活サービス機能を維持

広域交通拠点 (広域交流起点)

○北陸新幹線南越駅(仮称)周辺

- 北陸自動車道武生IC、国道8号といった高速・広域交通網が近接し幅広い交通手段の利用者が訪問しやすい立地特性を活かして、県域を越える多様な利用者を対象とする広域交流及び連携拠点としてふさわしい活用を検討
- ※広域交通拠点は、住居系の土地利用を想定していないことから、今回の立地適正化計画では誘導区域検討の対象区域には含まれません。

本市は、日常生活の圈域を越えた市とする都市機能が集積する地域拠点、ます。

今後、更なる人口減少・少子高齢化し、ひいてはサービスを維持できなくこのため、全市民が利用するようなりにより、サービスの維持を図ります。中心拠点は、周辺地域を含む市民の機能の集約・誘導を図ることで本市全地域拠点は、伝統と文化、防災で結ぶ地域生活圏毎にコミュニティ拠点を性を確保することで、地域生活圏での実現を目指します。

また、北陸新幹線南越駅(仮称)とともに、都市機能の維持、まちなか居住

公共交通軸の考え方

公共交通軸	対応する公共交通
<p>基幹的な公共交通軸</p> <ul style="list-style-type: none">右記の条件のいずれかを満たす路線について設定	<p>南北軸：JR北陸本線、福井鉄道福武線</p> <ul style="list-style-type: none">都市間を連絡する基幹交通軸であり、利便性の向上を目指す <p>東西軸：福井鉄道バス南越線、池田線、武生越前海岸線（八田経由）、王子保河野海岸線</p> <ul style="list-style-type: none">主に拠点間を連絡する持続的な基幹交通手段として、ネットワークの維持、サービス水準の向上を図る
<p>補助的な公共交通軸</p> <ul style="list-style-type: none">基幹的な公共交通軸を補完する公共交通について設定	<p>その他の路線バス、コミュニティバス（市民バスのろっさ）</p> <ul style="list-style-type: none">市民の日常生活を支える交通手段として、将来的にも公共交通ネットワークの維持を図る



き、丹南地域の中心都市として持続的に発展するために必要となる「拠点」と「公共交通軸」について以下の通り設定します。

全域、全市民を対象とする高次都市機能が集積し、基幹的な公共交通のターミナルでもある中心拠点と、市東部地域を対象とした中心拠点及び地域拠点と鉄道や道路によって結ばれた身近な生活の場となる地域生活圏（御ね小学校区）から成り立っています。

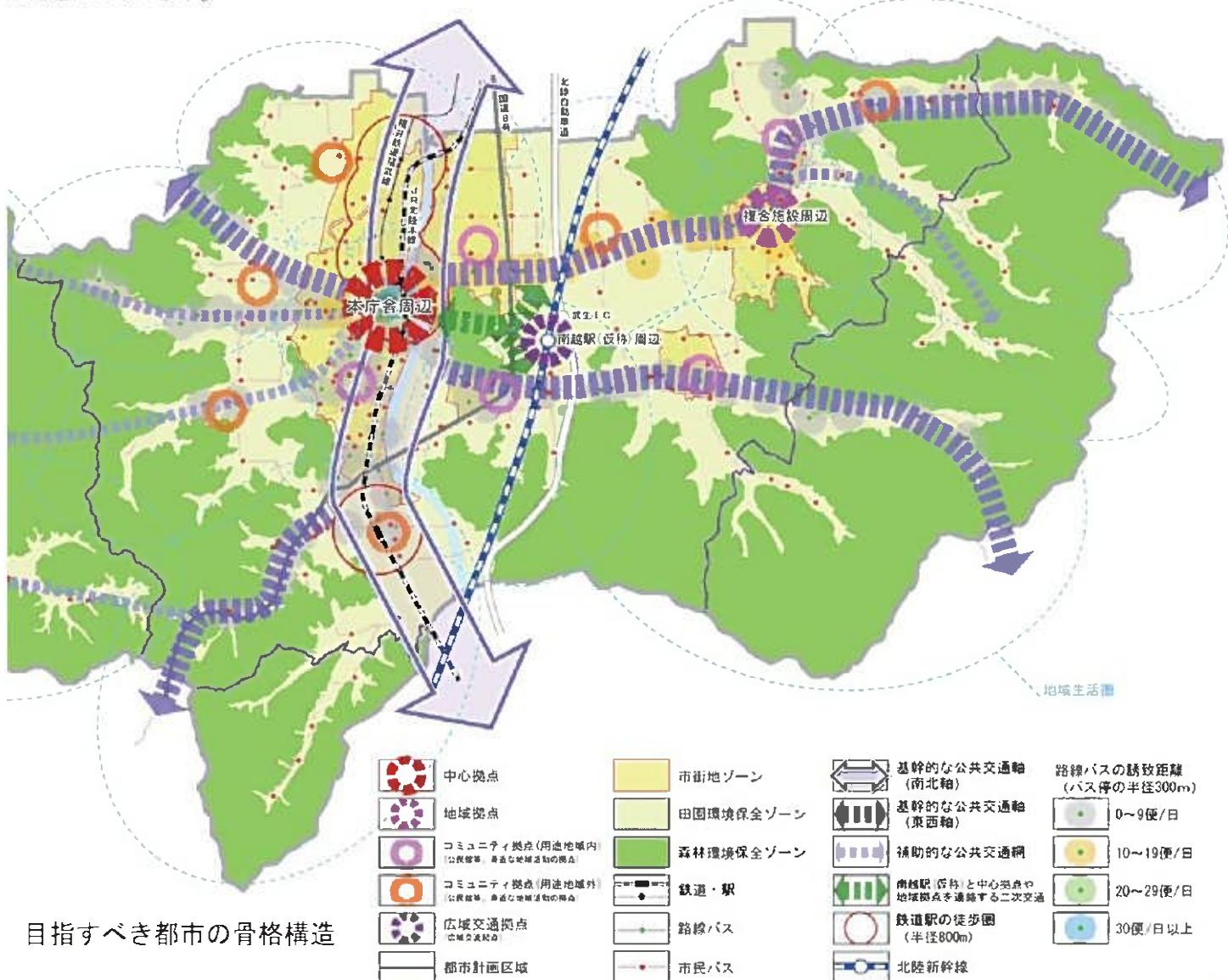
時代の進展が見込まれる中、地域生活圏で必要な施設の規模の縮小・撤退等により、住民の生活を支えるサービス水準が低下することが懸念されます。

高次都市機能は周囲からのアクセスが便利な中心拠点に集約して提供し、公共交通を中心とするネットワークを確保すること

暮らしを守るために最も重要な拠点として位置づけ、既存の都市機能の維持に加えて、市民生活をより豊かにする高次都市体の中での拠点性を高めます。

びつける拠点として位置づけ、市東部地域を対象とする都市機能の充実を図ることで暮らしやすさの維持・向上を図ります。設定し、既存の日常的な生活サービス機能を維持するとともに、公共交通軸により中心拠点や地域拠点へのアクセスの利便性・コミュニティの維持、本市全体としての暮らしやすさの維持・向上を図り、「持続可能なネットワーク型コンパクトシティ」

心拠点や地域拠点を連絡する三次交通により、北陸新幹線南越駅（仮称）開業による活力を誘引し、まちの活性化を図るととの促進につなげます。



目指すべき都市の骨格構造

3. 誘導区域、誘導施設の設定

居住誘導区域の設定方針

人口減少の中にあっても人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティの持続的な確保を図ります。本市における居住誘導区域は、用途地域から居住誘導区域に含むべきでないエリアを除いて設定します。

○区域に含むべきでないエリアの考え方

区域に含むべきでないエリアは、法令や都市計画運用指針を参考に以下のように定めます。

分類	名称	区域に含めない理由
災害リスクが高いエリア	急傾斜地崩壊危険区域	都市計画運用指針における原則として含まない区域
	土砂災害特別警戒区域	
	土砂災害警戒区域	土砂災害は一旦発生すると被害が甚大であり、事前の予測・避難が困難で十分な対策を行いにくい（都市計画運用指針では、「適当でないと判断される場合は原則として含まない区域」）
工業系用途地域	工業地域	「主として工業の利便の増進を図る区域」であり、将来的に居住を誘導する区域としては不適切

準工業地域については、ブロック単位で検証することとし、以下の判断基準に全て該当する場合は居住誘導区域に含めないものとします。

判断基準
都市計画マスタープランの土地利用方針において、居住を誘導する区域としては不適切な工業系のゾーンとして位置付けられている。
※商業系のゾーンについては、良好な居住環境、生活の利便性が確保されるかの視点を加えて判断する。
現況土地利用（H28 都市計画基礎調査）において、住居系の土地利用が主体となっていない。または、市街化が見込めないままとなった農地が残存している。
※まとまった住宅地が形成されていない地区では、区域内の住宅地の割合が 20%未満を居住誘導区域に含めない目安とする。
居住誘導区域としての一体性において、当該区域を居住誘導区域に含めない場合でも、居住を誘導すべき区域としての一体性が確保できる。
鉄道の利便性において、日常生活に便利とされる駅周辺（半径 800m）に含まれない。

設定された居住誘導区域に対して、以下の視点から妥当性の検証を行います。

- 視点1. 人口の集積状況（生活サービス機能やコミュニティの持続可能性）
- 視点2. アクセス性（公共交通の利便性）
- 視点3. 身近な生活サービス施設の利便性（施設毎の利用圏域との整合）

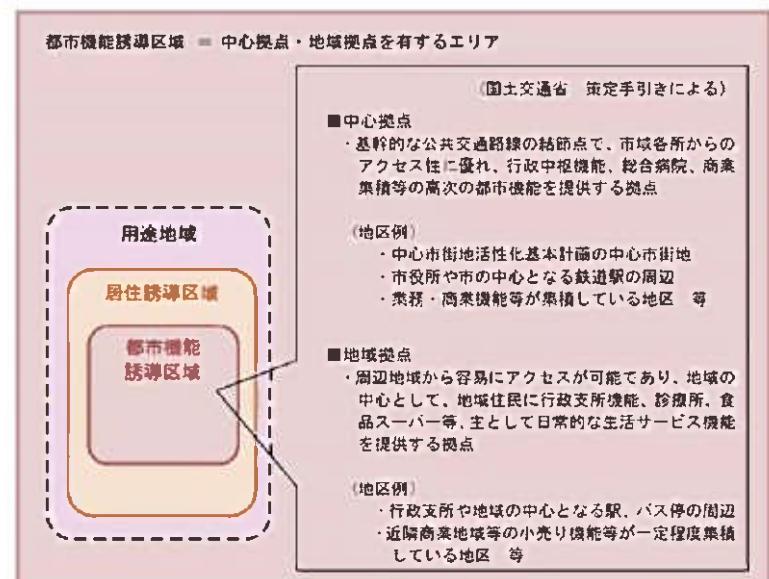
都市機能誘導区域の設定方針

本市に求められる都市機能を、中心拠点・地域拠点を有するエリアに設定します。

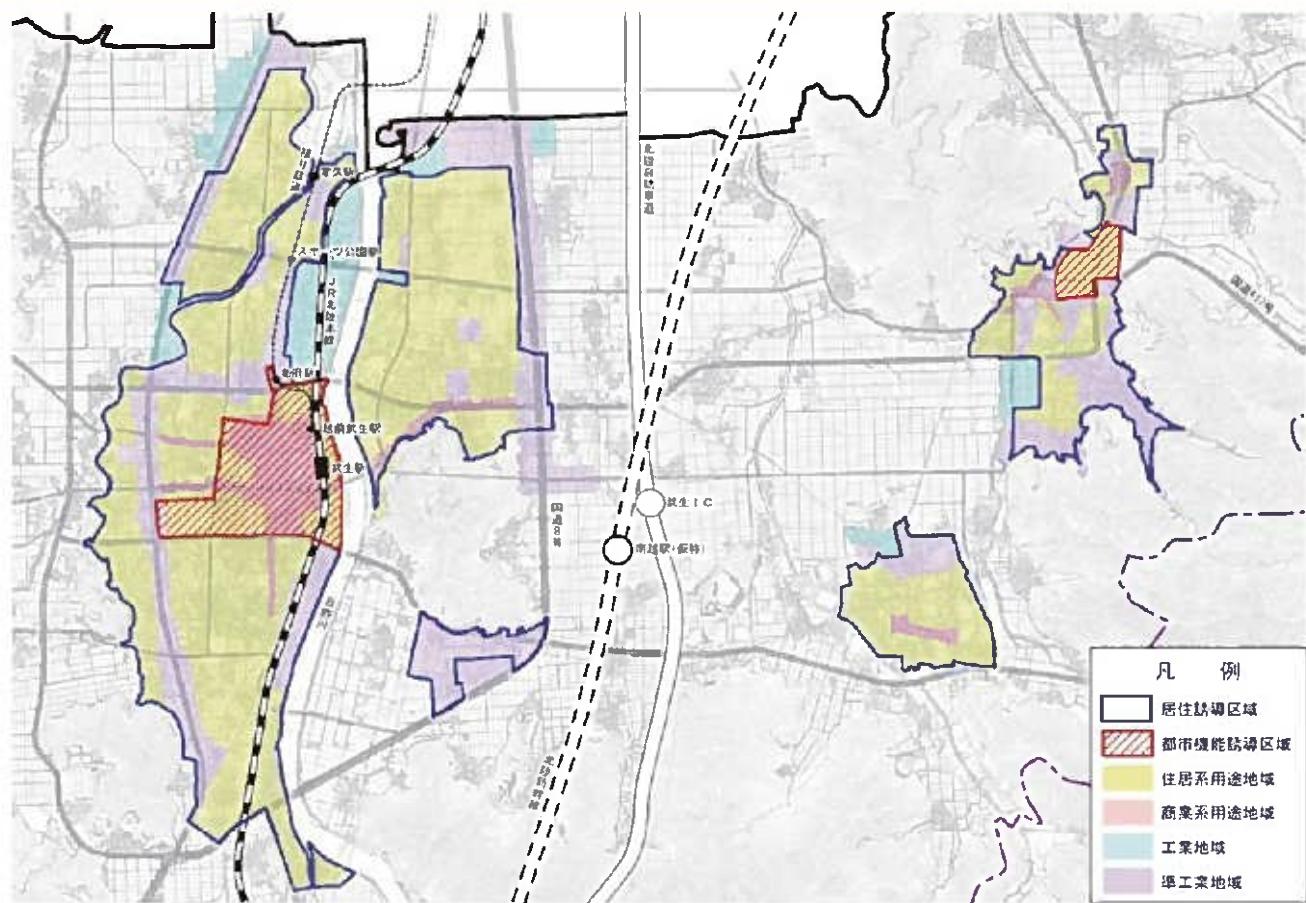
本市における都市機能誘導区域は、目指すべき都市の骨格構造で中心拠点、地域拠点として位置づけている本庁舎周辺地区、複合施設周辺地区に設定します。

本庁舎周辺地区については、第3期中心市街地活性化基本計画における中心市街地とします。

複合施設周辺地区については、医療・福祉・商業等の都市機能の立地状況、主要バス路線や地域を結ぶ交通結節点となるバスターミナルを中心とするバス停の誘致距離（300m）に加えて、高齢者の一般的な歩行圏（500m）を勘案して設定します。

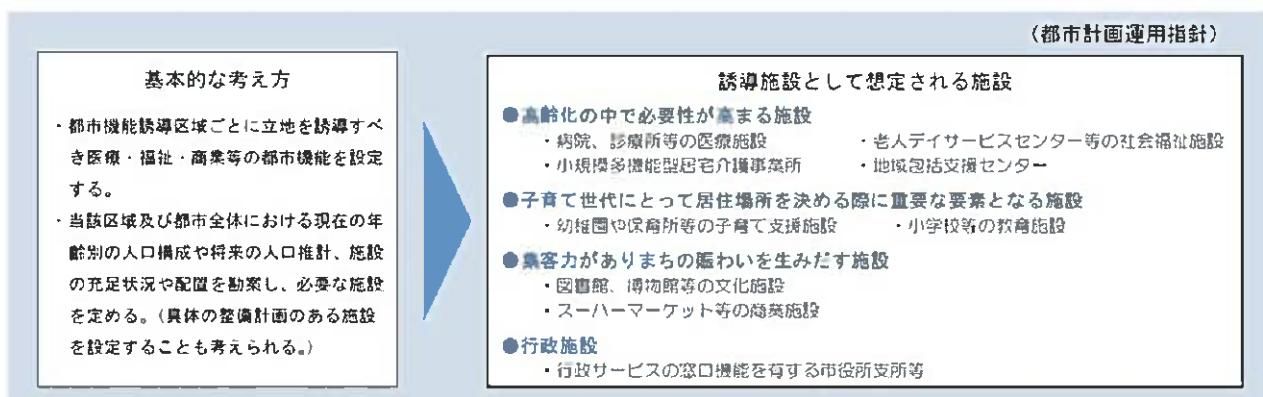


誘導区域のまとめ



誘導施設の設定

誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るために必要な施設であり、都市計画運用指針では以下のように整理されています。



都市計画運用指針に基づいて、本市に求められる施設を以下のように設定します。

都市機能	誘導施設 () は根拠法等
行政機能	・本庁舎、支所
介護福祉機能	・地域包括支援センター (介護保険法第115条46に基づく地域包括支援センター)
子育て機能	・子育て支援センター (子育て支援のための地域の総合的拠点で、子育てに関する無料相談や関連機関の紹介、子育てサークルの活動支援等を行う施設)
商業機能	・大規模小売店舗 (大規模小売店舗立地法に基づく、店舗面積の合計が1,000 m ² 以上の小売店舗)
医療機能	・病院 (医療法第1条の5 (20床以上の入院施設を持つ医療機関))
文化機能	・文化ホール、図書館 (図書館法第2条第1項)

4. 実現化方策

居住誘導区域内に居住を誘導するための施策

○届出制度の運用

●居住誘導区域外で一定規模以上の住宅開発を行う場合の届出制度の運用

居住誘導区域外で下記の一定規模以上の住宅開発を行う場合、原則として市への届出が必要となります。

【開発行為】

①3戸以上の住宅の建築

②1戸又は2戸の住宅でその規模が1,000m²以上

③住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたもの

【建築等行為】

①3戸以上の住宅の建築

②人の居住の用に供する建築物として条例で定めたもの

③建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等(①、②)とする場合

①の例示

3戸の開発行為



②の例示

1,300m²

1戸の開発行為



800m²

2戸の開発行為



○越前市が独自に行う施策

緩やかな居住の誘導	住宅の取得、リフォーム、空家の解体等に対する補助金の交付や家賃補助
公共交通の利便性向上	利用者のニーズに応じたルートやダイヤの見直し、停留所の移設・新設
災害に強い市街地環境の整備	浸水対策の推進による災害リスクの軽減、ハザードマップの活用による災害リスクの周知
U I Jターンや定住の促進	空家や空室の情報や、住まいに関する支援制度等の情報提供
高齢者の居住環境の向上	基幹型地域包括支援センターの機能維持、地域包括支援センター・地域包括サブセンターとの役割分担の明確化
子ども子育て環境の充実	認定こども園の普及、相談体制の強化

都市機能誘導区域内に都市機能を誘導するための施策

○届出制度の運用

●都市機能誘導区域外で誘導施設の整備を行う場合の届出制度の運用

都市機能誘導区域外に誘導施設と同じ機能を持つ施設を整備する場合、原則として市への届出が必要となります。

【開発行為】

・誘導施設を有する建築物

【開発行為以外】

①誘導施設を有する建築物を新築する場合

②建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合

③建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合



○越前市が独自に行う施策

公共施設の適正配置及び公的不動産の管理・活用	越前市公共施設等総合管理計画に基づく健全で持続可能な地域づくり 減築、集約、複合、廃止等、あらゆる方法の比較検討による施設保有量の削減
交通結節機能の強化・向上	鉄道駅やターミナル機能を有するバス停の環境整備
北陸新幹線南越駅(仮称)周辺の活力誘引によるまちの活性化	南越駅(仮称)と、中心拠点や地域拠点を連絡する二次交通の確保

評価方法の設定

5年後を目安として計画の達成状況の把握、目標値の評価・検証を行い、必要に応じて、居住誘導区域や都市機誘導区域、誘導施設や誘導施策等の見直しを検討していきます。

問い合わせ先

越前市建設部都市計画課

〒915-8530 福井県越前市府中1丁目13-7

電話 0778-22-3012(直通)

メール kokaku@city.ochizen.lg.jp

ホームページ <http://www.city.ochizen.lg.jp/index.jsp>

このパンフレットは、「越前市立地適正化計画」の概要をとりまとめたものです。
詳しい内容につきましては、ホームページ、市役所にある計画書をご覧下さい。

越前市立地適正化計画

(案)

平成29年 月

越前市

目 次

序章. 越前市立地適正化計画とは	1
第1章. 関連する計画や他部局の施策等に関する整理	5
1－1. 上位計画の整理	5
1－2. 関連計画の整理	9
第2章. 現状及び将来見通しにおける都市構造上の課題の分析	19
2－1. 各種基礎的データに基づく都市の現状把握	19
2－2. 人口の将来見通しに関する分析	52
2－3. 現状および将来見通しにおける都市構造上の課題の分析	58
2－4. 課題の整理	71
第3章. 立地適正化計画のまちづくりの方針	73
3－1. まちづくりの基本目標	73
3－2. 越前市に求められる都市機能	74
3－3. まちづくりの方針	76
第4章. 目指すべき都市の骨格構造	79
4－1. 場点地区の考え方	79
4－2. 公共交通軸の考え方	87
4－3. 目指すべき都市の骨格構造	88
第5章. 居住誘導区域の設定	91
5－1. 居住誘導区域の設定方針	91
5－2. 法令、運用指針における除外区域、除外を検討すべき区域	93
5－3. 「適当でないと判断される場合は原則として含まない区域」の検討	94
5－4. 「慎重に判断を行うことが望ましい区域」の検討	96
5－5. 居住誘導区域の設定	107
5－6. 居住誘導区域の検証	108
第6章. 都市機能誘導区域の設定	115
6－1. 都市機能誘導区域の設定方針	115
6－2. 本庁舎周辺	116
6－3. 複合施設周辺	118
6－4. 誘導区域のまとめ	121
第7章. 誘導施設	123
7－1. 都市計画運用指針における誘導施設の考え方	123
7－2. 誘導施設の設定	124
第8章. 誘導施策	125
8－1. 居住誘導区域内に居住を誘導するための施策	125
8－2. 都市機能誘導区域内に都市機能を誘導するための施策	127
第9章. 目標値の設定	129
第10章. 評価方法の設定	130

序章. 越前市立地適正化計画とは

(1) 策定の背景と目的

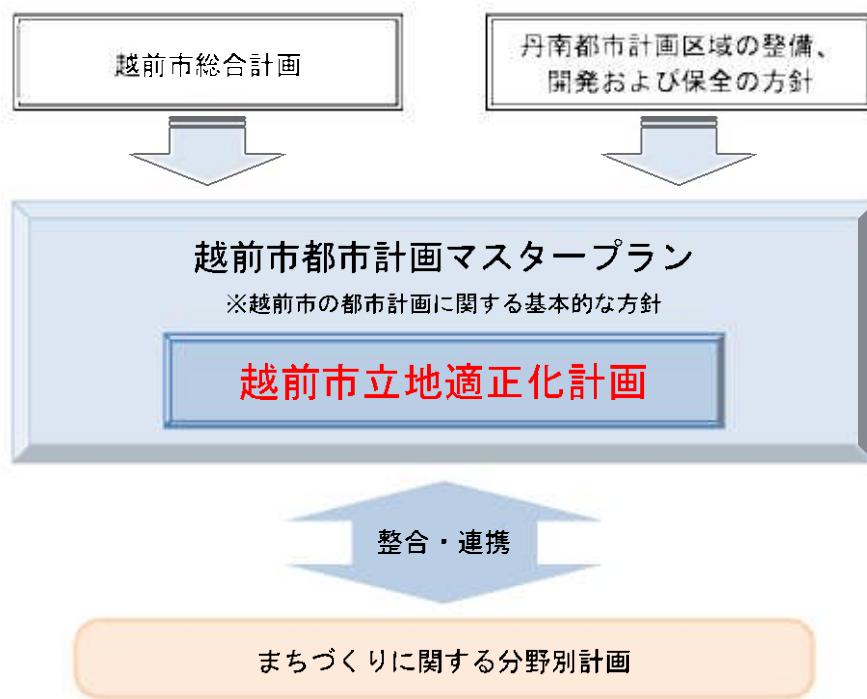
- ・本市では、目指すべきまちの将来像を実現していくための具体的な方策をハード・ソフトの両面から捉えた、まちづくりに関する総合的な指針として、平成20年3月に都市計画マスタープランを策定しました。
- ・その後、人口減少・少子高齢化の進行、中心市街地活性化や北陸新幹線南極駅(仮称)周辺整備の具体化等のまちづくりの根幹に関するプロジェクトの進行等、本市を取り巻く状況は大きく変化しつつあります。
- ・こうした中、人口減少・少子高齢時代の進展を踏まえたまちづくりを進めるとため、都市再生特別措置法が改正され、都市のコンパクト化を図る手段として、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能¹の立地、公共交通の充実等に関する計画として「立地適正化計画」の策定が可能となりました。
- ・本市においても将来的な人口減少・少子高齢時代の到来が確実視されており、現在の市街地規模のままでは人口減少が続けば、今まで身近に利用できた医療・福祉・商業等の生活サービス機能²や公共交通等の日常生活に必要不可欠な機能が低下し、現在の暮らしやすさが損なわれていくことが懸念されています。
- ・このため、都市計画マスタープランの改定に併せて立地適正化計画を策定し、居住や都市機能の適正な誘導により、人口減少・少子高齢時代においても持続可能なコンパクトなまちづくりを進めることで、現在の暮らしやすさの維持を図ります。

¹都市機能。機能とは、ものはたらきのこと。相互に連関し合って全体を構成しているものの各要素や部分が、それぞれが持っている固有の役割・作用。また、そうした役割を果たすこと。都市機能とは、市民や企業など、都市において活動する主体の多様なニーズに対応する機能。

²生活サービス機能。地域住民を対象とする日常生活サービスを提供する機能。

(2) 計画の位置付け

- ・越前市立地適正化計画は、都市再生特別措置法第82条に基づき、越前市都市計画マスター プランの一部とみなされます。このたび、越前市都市計画マスター プランと同様に、越前市総合計画を上位計画とし、まちづくりに関する分野別計画等とも整合性を保しながら定めます。
- ・また、福井県の策定した「丹南都市計画区域の整備、開発および保全の方針（都市計画区域マスター プラン³）」とも整合を図りつつ定めます。



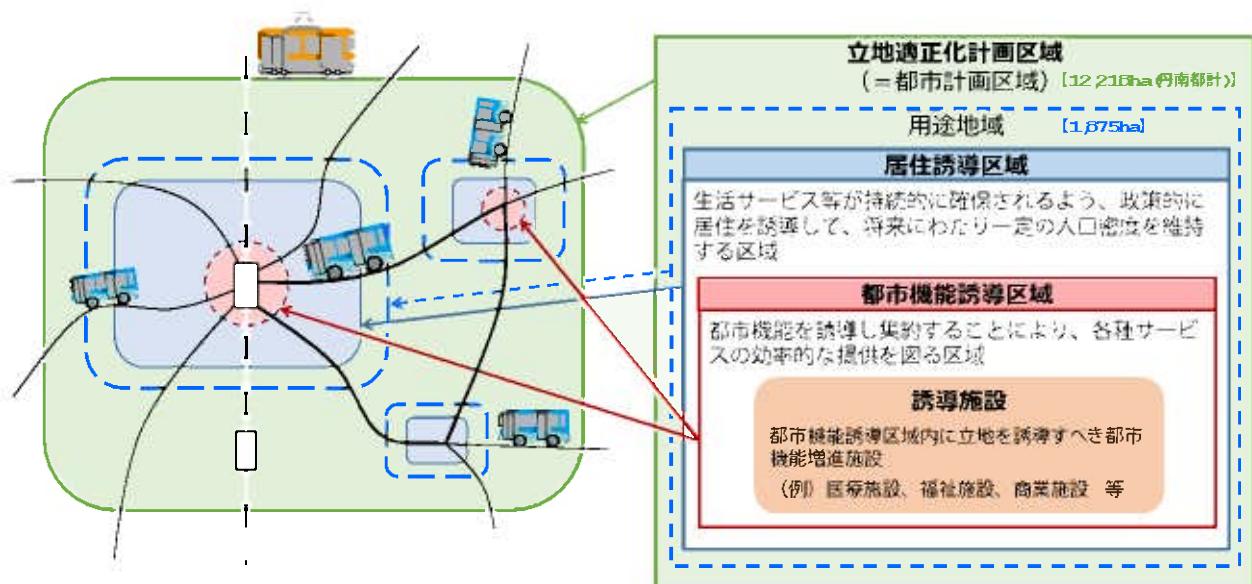
³都市計画区域マスター プラン：都市計画法に基づき、都道府県が都市計画区域を対象に広域的見地から定める都市計画の基本的な方針。

(3) 計画の記載事項

- 立地適正化計画では、必ず定める事項を以下のように設定しています。

【立地適正化計画に必ず定める事項】

- 立地適正化計画の区域（＝都市計画区域）
- 立地の適正化に関する基本方針
- 居住誘導区域の設定と実現化方策
- 都市機能誘導区域の設定と実現化方策
- 誘導施設の整備事業等



■立地適正化計画のイメージ

(4) 目標年次

- 越前市立地適正化計画は、概ね 20 年後（平成 52 年度）の人口、高齢化の状況等を展望した上で、概ね 10 年後に必要となる都市機能、居住を誘導すべき区域等について検討します。都市計画マスタープランの見直しに併せて見直すことを基本としますが、必要に応じて専門見直しを行います。

第1章. 関連する計画や他部局の施策等に関する整理

1-1. 上位計画の整理

(1) 越前市総合計画

策定年度	平成19年3月（平成23年4月基本計画改定（平成26年7月基本計画見直し））
計画期間	平成19年度から平成28年度までの10年間
重点目標	定住化の促進
将来像	国府の文化と匠の技、日野の山川に育まれ ひとつくり、ものづくり、まちづくりの活力みなぎる 「元気な自立都市 越前」
まちづくりの5本柱	・元気な産業づくり ・元気な人づくり ・快適で住みよいまちづくり ・安全で安心なまちづくり ・市民が主役のまちづくり
計画人口	平成28年度：88,000人

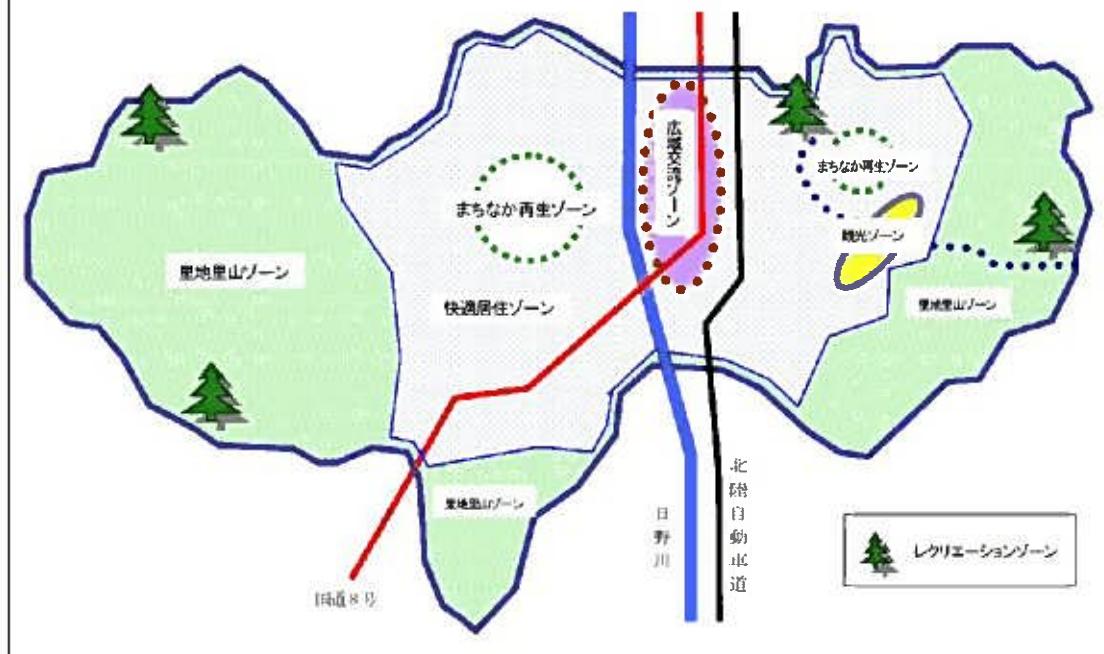
計画の体系



(2) 新市建設計画

策定年度	平成 16 年 12 月（平成 26 年 3 月変更）
目標年次	平成 17 年度（2005 年）～平成 32 年度（2020 年）
将来都市像	“北陸の新都”を目指す越前市 ～21 世紀に人・地域が輝く住民主体の自立都市～
まちづくりの目標	1. 交流拠点都市 ～にぎわいのある交流拠点機能と自立機能の向上～ 2. 生活快適都市 ～環境と共生した快適で安全安心な生活環境の整備～ 3. 伝統文化都市 ～豊かな心・郷土の心を育む生涯学習環境の充実～
目標人口	基準年（平成 22 年）：85,614 人 ⇒2020 年（平成 32 年）：80,449 人 ⇒2040 年（平成 52 年）：66,651 人 (国立社会保障・人口問題研究所による推計値（平成 25 年 3 月推計）)

地区別整備方針イメージ図



(3) 越前市総合戦略

策定年度	平成 27 年 12 月
対象期間	平成 27 年度（2015 年）～平成 31 年度（2019 年）
目指す姿	「女性が輝くモノづくりのまち」 ～子育て・教育環境日本一～
基本目標	I. 旺盛な求人を背景に、生産年齢人口を確保します II. I-JUターンする人を支援します III. 非婚・晚婚化を改善します IV. 子ども条例による子ども・子育て支援と教育の充実を図ります V. イメージアップ（情報発信）に取り組みます
将来展望人口 (越前市人口 ビジョン)	基準年（平成 22 年）：85,614 人 ⇒2040 年（平成 52 年）：72,000 人程度 ⇒2060 年（平成 72 年）：62,000 人程度
数値目標	■ 生産年齢人口における社会増減 5 年間で +350 人（70 人/年） ■ I-JUターン者数 5 年間で +100 人（20 人/年）
目標実現に向けて取り組む 施策（都市計画 マスタープラン、 立地適正化計画 と特に関連が強 い施策を抜粋）	<ul style="list-style-type: none"> ■ 立地企業への支援 <ul style="list-style-type: none"> ・企業の設備投資や市内進出等を支援 ■ 民間活力を活用した住宅の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者が行う住宅用地の整備を支援 ・民間事業者が行う共同住宅の整備を支援 ・絶対をリフォームして売買・賃出しする人を支援 ■ 不動産の流動化・建替えの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・まちなかでの空家の解体による流動化を支援 ■ 市内企業と連携した職住近接支援 <ul style="list-style-type: none"> ・企業の事業所近くでの従業員用住宅の整備を支援 ・企業に対して、市内不動産情報を積極的に提供 ■ 市内定住の奨励 <ul style="list-style-type: none"> ・賃貸住宅を借りる新婚夫婦に家賃の一部を支援 ・住宅を取得する人を支援 ・土地を購入し、住宅を新築する人を支援 ■ 働く世代の生活の安定の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・金融機関と連携し、労働者に生活の安定のための資金を支援 ・家庭への支援による働く世代のワークライフバランスの充実を支援 ■ I-JUターンの奨励 <ul style="list-style-type: none"> ・行政と民間企業の連携による I-JUターン就職の奨励 ・I-JUターンで就職や起業した人を支援 ・農村への I-JU を支援
重要業績評価 指標 (KPI)	<ul style="list-style-type: none"> ・企業立地促進補助金利用による雇用増加数：1,000 人増/ 5 年間 ・共同住宅供給戸数：300 戸/ 5 年間 ・市内企業の新設又は増設による雇用増加数に占める市内居住者割合：60% 以上 ・従業員用住宅整備戸数：150 戸/ 5 年間 ・新婚夫婦家賃補助での市外からの転入者数：600 人/ 5 年間 ・空家リフォーム件数：10 件/ 5 年間 ・まちなか開業支援件数：20 件/ 5 年間 ・I-JUターン就職奨励金利用者数：75 人/ 5 年間

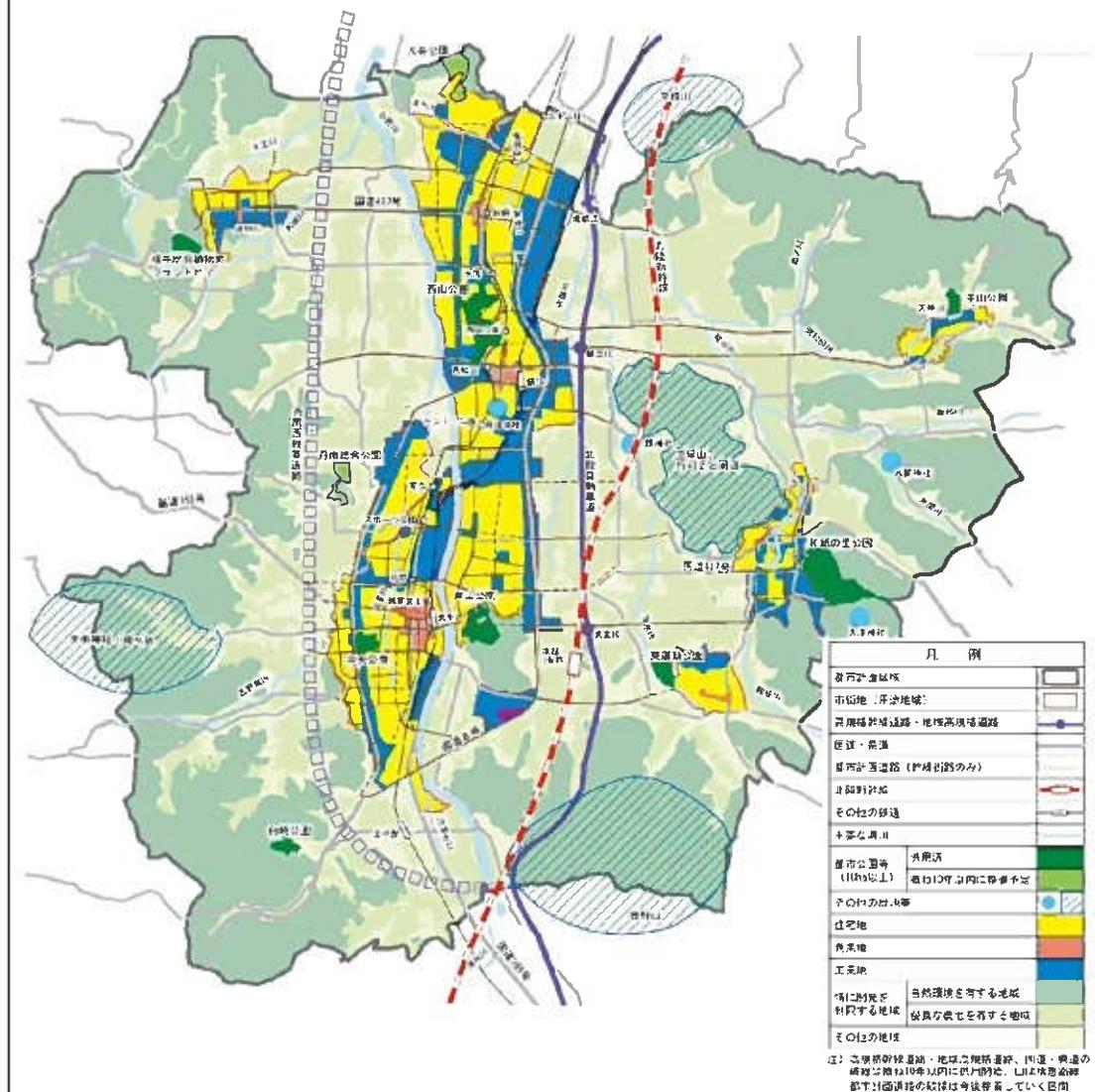
※数値目標について、都市計画マスタープラン、立地適正化計画と特に関連が強い施策を抜粋

* I-JUターン＝ターン：福井県外から越前市へ移住すること。Jターン：越前市から福井県外へ移住して再び越前市へ移住すること。Jターン：越前市以外から福井県外へ移住した者が越前市へ移住すること。

(4) 丹南都市計画の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスター・プラン）

策定年度	平成 23 年 2 月
目標年次	平成 32 年
都市づくりの 基本理念	1. 伝統産業を活かし歴史や文化を育む都市づくり 2. 持続可能な都市づくり 3. 都市間の交流・連携を促進する都市づくり 4. 安全・安心に住み続けられる都市づくり
市街地に配置 するおおむね の人口	越前市 基準年（平成 22 年）：46,700 人 ⇒ 目標年次（平成 32 年）：44,300 人 ⇒ （平成 37 年）：42,700 人

整備、開発及び保全の方針図

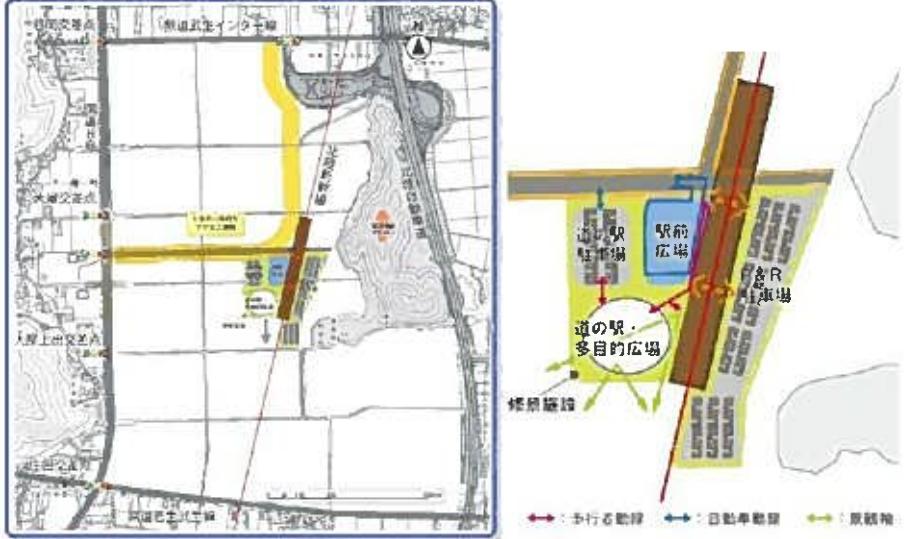


1-2. 関連計画の整理

(1) 第3期越前市中心市街地活性化基本計画

策定年度	平成28年11月	
対象期間	平成28年12月～平成34年3月（5年4ヵ月）	
中心市街地活性化の課題	1-1 都市施設の機能減退に伴う中心市街地の求心力低下 1-2 歴史文化を活かした“まちの顔”としての美しい街への再生 2-1若い世代等を中心とした定住促進 2-2 誰もが健康で安心して暮らせるまちづくり 3-1 にぎわいの創出と商業の再生 3-2 広域からの来訪者を誘引するまちなか観光の推進	
中心市街地活性化の将来像	越前国府1300年の歴史と文化が薫る安らぎのまち「武生」 ～全ての世代が共に支え合い、住み・働き・交流するまち～	
3つのテーマと6つの基本方針、数値目標	 <p>The diagram illustrates the relationship between three main themes and six basic policies, each with a numerical target. The themes are:</p> <ul style="list-style-type: none"> テーマ1 まちの顔づくり (Theme 1: Face of the City) <ul style="list-style-type: none"> 1-1 新庁舎建設等を契機とした市民との協働による“まちの顔づくり”的推進 (Policy 1-1: Promotion through citizen participation based on new building construction) 1-2 歴史、水、緑を大切にした“美しい景観”的形成 (Policy 1-2: Formation of beautiful landscape by respecting history, water, and greenery) Numerical target: 市民交流施設の利用者数 (Citizen exchange facility users) - 基準値(H27年度) 64,541人 → 目標値(H33年度) 77,420人 テーマ2 安らぎの再生 (Theme 2: Revitalization of Safety and Comfort) <ul style="list-style-type: none"> 2-1 育い世代等の定住を促進する総合的な“まちなか居住”的推進 (Policy 2-1: Comprehensive promotion of "midtown residence" for young families) 2-2 誰もが健康で安心して“いきいきと暮らせるまちづくり”的推進 (Policy 2-2: Promotion of "lively and comfortable living environment" for everyone) Numerical target: 施策による移住者数 (Number of movers due to policy) - 基準値(H27年度) 54人 → 目標値(H33年度) 400人増 (H28~33年度) 667人／年 テーマ3 にぎわいの再生 (Theme 3: Revitalization of Activity) <ul style="list-style-type: none"> 3-1 多様な主体の活動と交流による“にぎわい”的創出と“魅力ある商業”的振興 (Policy 3-1: Creation of "activity" and promotion of "attractive commerce" through various主体 activities) 3-2 越前の歴史・文化やモノづくり、食を発信する“まちなか観光”的推進 (Policy 3-2: Promotion of "midtown tourism" by showcasing Echizen's history, culture, crafts, and food) Numerical target: 活性化に寄与する市民等の活動回数 (Number of市民等 activities contributing to revitalization) - 基準値(H27年度) 56回 → 目標値(H33年度) 92回 Numerical target: 施策によるまちなか開業件数 (Number of midtown business openings due to policy) - 基準値(H27年度) 5件 → 目標値(H33年度) 24件 	

(2) 北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画

策定年度	平成 27 年 12 月
基本理念	交流促進の起点 南越駅周辺地域 ～丹南地域の人・自然・伝統・文化とのふれあいによる新たな出会いへ～
4 つの展開	①「交流の起点」～交通結節点と地産資源への誘導の場の創出～ ②「伝統・文化とのふれあい」～伝統・文化、匠の技との出会いの場の創出～ ③「人ととのふれあい」～来訪者と地域住民の交流の場の創出～ ④「自然とのふれあい」～豊かな自然を感じる、癒しの場の創出～
駅周辺整備コンセプト	『伝統・文化を未来につなぐ極しと交流の空間』
駅舎デザインコンセプト	『伝統・文化を未来につなぐシンボルとしての駅』
駅前広場整備コンセプト	交流促進の起点にふさわしい、駅周辺と一体となった交通結節空間
駅周辺整備	
土地利用計画	<p>（時間軸）（民間の気運・熱度）</p> <p>低 → 高</p> <p>平成27年度 北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画の策定</p> <p>平成28年度 市都市計画マスタープランの改定</p> <p>（期間）（平成35年春） 開業までに備えるべき施設の整備</p> <p>南越駅周辺整備基本計画と市都市計画マスタープランに整合させたうえで、民間活力を生かして整備</p> <p>規制・説明手法 ○公共による整備 ○農用地区域の維持 ○適時建設の促進・規制緩和を踏まえた規制・説明手法を適用し、民間活力を诱发 【適用手法】 ●用途地域の指定 ●特定用途制限 ●地区計画 ●認定(建築許可/陳述会) ●まちづくり委員会 等</p>

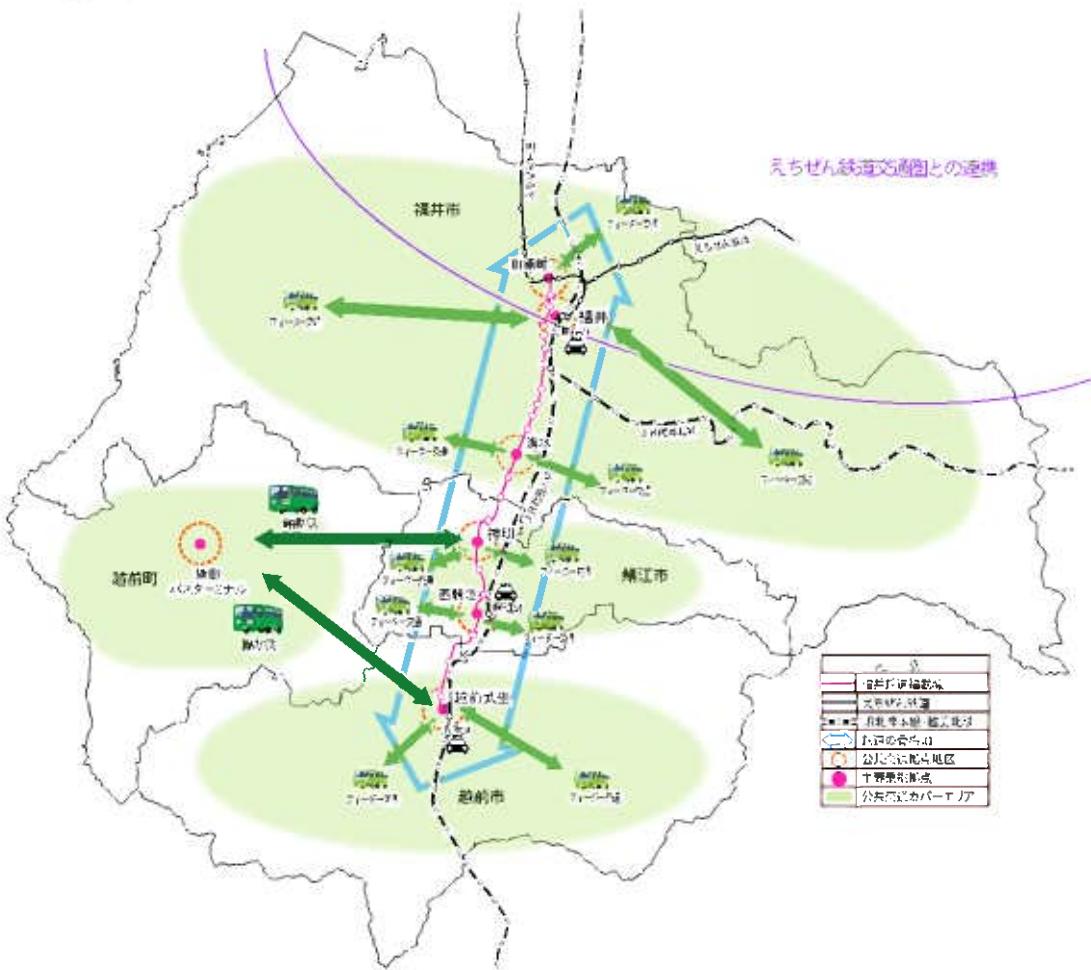
(3) 本庁舎建設基本構想・基本計画

策定年度	平成27年9月
基本理念	『まちの活性化とまち空間再生の大きな契機とする』
基本的な整備方針	I. まちの顔となる庁舎 II. 市民に愛され、多様な市民の参画・協働の場となる庁舎 III. すべての人と地球環境にやさしい庁舎 IV. 効率的・機能的な庁舎 V. リスク管理機能を備えた庁舎
本庁舎のイメージコンセプト	『人をつなぎ歴史をつむぐ 賑わい・交流の場』
<p>■本庁舎とまちづくりの方向性</p>	

(4) 今立総合支所建設基本構想・基本計画

策定年度	平成 27 年 9 月
基本理念	『まちの活性化とまち空間再生の大きな契機とする』
基本的な整備方針	I. まちの顔となる複合施設 II. 市民に愛され、多様な市民の参画・協働の場となる複合施設 III. すべての人と地球環境にやさしい複合施設 IV. 効率的・機能的な複合施設 V. リスク管理機能を備えた複合施設
複合施設周辺のイメージコンセプト	『人が集まる公園のような想いの場』
<p>現ふれあいプラザ (解体を想定)</p> <p>バス ターミナル 観光起点・交通接点</p> <p>伝統・文化の連携軸</p> <p>回遊動線の創出</p> <p>交流（防災）広場</p> <p>今立図書館 今立歴史民俗資料館</p> <p>いまだて玉作館</p> <p>北陸道・国道8号・(仮称)南越駅からの車の引き込み</p> <p>J.R北陸本線武生駅等へのバス路</p> <p>交通結節点</p> <p>越前和紙の里 越前竹刀物 万葉の里へ</p> <p>現もくせい会館 (解体を想定)</p> <p>中京方面からの人の流れを取り込む</p> <p>0 25 50 100m N</p>	
<p>将来の目指すべき姿を実現するためには、隣接する街区を含めた「地区計画」や「まちづくり協定」の締結などの行政手続きと共に、中長期的な時間を掛けて住民と一緒に取り組みが必要であると考えます。</p> <p>■複合施設周辺のイメージ（例）</p>	

(5) 福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画

策定年度	平成28年2月
計画期間	平成27年度～平成29年度
基本方針	
<ul style="list-style-type: none"> 福井鉄道福武線を主軸に路線バス、コミュニティバス²等によって公共交通ネットワークを形成 	
 <p>■公共交通ネットワーク方針図</p> <p>The map illustrates the proposed public transport network in the Fukui Railway Area. It shows the main axis of the Fukui Railway (福井鉄道福武線) with various bus routes (bus symbols) connecting towns and cities like Fukui City, Fukui Station, Fukui, Oyama, and Oyama Station. A green shaded area represents the 'Public Transport Coverage Area' (公共交通網カバー圏). Key points include 'Tenri Station' (丹生駅), 'Tenri City' (丹生市), 'Oyama Station' (越前大山駅), 'Oyama City' (越前市), 'Fukui Station' (福井駅), and 'Fukui City' (福井市). Arrows indicate the direction of bus routes. A legend on the right defines symbols: 緑の矢印 (Green arrow) for 路線バス (Route Bus), 紫の矢印 (Purple arrow) for 駅連絡バス (Station Transfer Bus), 黒い点 (Black dot) for 有料乗車駅 (Paid Transfer Station), 青い矢印 (Blue arrow) for 有料乗車駅・駅連絡バス (Paid Transfer Station and Station Transfer Bus), 橙色の円 (Orange circle) for 公共バス起點地区 (Public Bus Starting Area), and ピンクの点 (Pink dot) for 乗降点 (Transfer Point).</p>	
計画目標	<p>目指すべき公共交通の将来像 「地域に親しまれ共に育む公共交通」</p> <p>目標 1 地域の交通として利用したくなる公共交通の実現 目標 2 安全・安心に利用できる公共交通の実現 目標 3 車に頼り過ぎない住みやすいまちづくりや広域観光と連携した公共交通の実現 目標 4 住民・行政・事業者が協働で利用促進する公共交通の実現</p>
都市機能に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> 越前武生駅周辺を、公共交通拠点地区（公共交通の利便性の高い地区に、住民の日常生活に必要な商業、医療、行政サービス等の生活関連施設を集積し、便利で快適な生活の場を形成）に設定 越前武生駅を主要乗継拠点に設定 フィーダー交通³としての路線バス、コミュニティバスの充実

² コミュニティバス：過疎地区に規定された乗合バスの一種。地方自治体や地域の住民団体等が主体となり、交通空白地域の解消、高齢者の外出促進、公共施設や市街地の活性化を図ること等を目的として運行される。

³ フィーダー交通：交通網において、幹線交通と接続して支線の役割をもって運行される交通をいう。

(6) 越前市障がい者計画及び越前市障がい福祉計画（第4期）

策定年度	平成27年3月
計画期間	平成27年度～平成32年度

計画の体系

基本理念	基本目標	施策の分類	基本施策	施策の課題	
障がいのある人が笑顔で生きがいの持てる越前市	地域で暮らす 暮らされる まちづくり	1. 生活支援	(1) 相談支援体制の充実 (2) 生活支援（福祉）サービスの充実 (3) 手帳交付方に「障がい」のある人への支援	(1) 相談支援・介護支援システム体制の整備 (2) 在宅生活支援の充実 (3) 日中活動の場の充実 (4) 生活支援の確保 (5) 手帳交付方に「障がい」のある人への支援	
		施設・医療	(1) 疾病の早期発見・早期発見	(1) 病院・診療所の充実	(1) 在宅精神疾患の早期発見 (2) 在宅精神疾患の早期発見
			(2) 在籍・医療の充実	(1) 在籍・医療の充実	(1) 在籍者の多様な医療 (2) 地域医療体制の充実
			(3) 先端・技術の充実	(1) 先端・技術の充実	(1) 医療機器の充実化 (2) 医療機器の充実化
			(4) 精神健康の普及・啓発と施策の充実	(1) 精神健康の普及・啓発と施策の充実	(1) 精神保健知識の普及・啓発及び相談事業の充実 (2) 精神保健施設施設の充実
			日常生活支援や 支援する まちづくり	(1) 健全な食生活・营养のみ充実	(1) 健全な食生活・营养のみ充実
		(2) 特別支援教育の充実		(1) 特別支援教育の充実	(1) 特別支援教育の充実
		(3) 障がいのある人の就業・就労の促進		(1) 障がいのある人の就業・就労の促進	(1) 就労に向けたあらゆる支援・就労・定着支援
		(4) 防災的就労制度の充実		(1) 防災的就労制度の充実	(1) 防災的就労の場の充実
		(5) ライフ・リソリューションの振興		(1) ライフ・リソリューションの振興	(1) ライフ・リソリューションの振興
社会理解、 安心して暮らせる まちづくり	(1) ニットワークデザインの整備	(1) ニットワークデザインの整備	(1) ニットワークデザインの整備		
	(2) 在宅の整備	(1) 在宅の整備	(1) 自らも手助けするまちづくりの創出		
	(3) 交通・移動手段の整備	(1) 交通・移動手段の整備	(1) 交通・外出手段の充実		
	(4) 搭乗支援アシスター・エレベーター等の手助けの整備	(1) 搭乗支援アシスター・エレベーター等の手助けの整備	(1) 四滑などルートマーキングの充実 (2) 陰がいのある人は対応する止上・移動の促進		
	(5) 住免・初期扶助の整備	(1) 住免・初期扶助の整備	(1) 住免・初期扶助の整備 (2) 陰がいのある人のへき地課題		
5. 安全・安心、 利用の幅広さ及び 便利性	(6) 障害者待機の整備	(1) 障害者待機の整備	(1) 介護・施設における障害者の整備		
	(7) ボランティア活動への接受け体制の整備	(1) ボランティア活動への接受け体制の整備	(1) ボランティア活動への接受け体制の整備		
	(8) お助け隊員及び津波訓練の整備	(1) お助け隊員及び津波訓練の整備	(1) お助け隊員 (2) 津波訓練の徹底		

都市機能に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ・グループホーム[†]等、居住の場の計画的整備 ・緊急時や一時的な休息、医療ケアに対応できる預かりサービス等の充実 ・施設入所による支援が最ももい障がいのある人に対する必要な入所先の確保や入所の継続 ・地域で自立した生活を営む支援拠点として、居住支援機能と地域支援機能の一体的な整備の推進 ・広く情報提供を行うこと等による事業者の参入の促進
------------	---

[†]「グループホーム」：高齢者や障害者が少人数（5～10人程度）で共同生活を営む住居、およびその形態。

(7) あい安心 生きがい プラン21 [第6期越前市高齢者福祉保健計画・介護保険事業計画]

策定年度	平成27年3月
計画期間	平成27年度～平成29年度（平成27年の高齢者介護の姿を見据えて目標設定）
計画の体系	
基本理念	安心して暮らせる長寿社会の実現
基本政策	<p>○は重点項目</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 健康でいきいきと暮らすまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ○(1) 介護予防の推進 (2) 健康づくりの推進 (3) 多様な社会参加の推進 (4) 高齢者の生きがい対策の推進 (5) 住まいの促進 2 住み慣れた地域で暮らせるまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ○(1) 生活支援サービスの推進 (2) 介護看護サービスの充実 (3) 家族介護の支援 (4) 見守りネットワークの推進 (5) 高齢者の安全・安心の確保 (6) お出しがい・まちづくり (7) 高齢者にやさしい居住環境などの整備促進 3 支え合い、安心して暮らせるまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ○(1) 在宅医療と介護の連携強化 (2) 記録連携の推進 (3) 高齢者の権利擁護の推進 (4) 地域包括ケアシステムの構築
都市機能に関する事項	<p>地域包括ケアシステムの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹型地域包括支援センター⁶の機能の維持 ・役割分担の明確化、地域型地域包括支援センター・地域包括サブセンターの機能強化 <p>越前市の目指す地域包括ケアシステム</p> <p>★ 高齢者が元気な越前市 ★ 誰にでもや温かくなってしまっても安心して生活できる越前市</p>

*地域包括支援センター——高齢者への総合的な生活支援の窓口となる地域機関。介護予防の拠点として、高齢者本人や家族からの相談に対応し、介護、福祉、医療、虐待防止等の必要な支援が総合的に提供されるように調整する。

(8) 越前市子ども・子育て支援事業計画

策定年度	平成27年3月																																				
計画期間	平成27年度～平成31年度																																				
基本方針	<p>基本方針1 就学前教育・保育の一体的な提供の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 一人ひとりの子どもが、その子の発達に応じた切れ日のない支援を受けるよう、教育・保育の質の向上を図り、就学前教育・保育施設相互の連携並びに小学校との連携を深めます。 <p>基本方針2 就学前教育・保育と地域の子育て支援を一体的に行う施設「認定こども園」の普及</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域にある現在の幼稚園保育園を基準とし、今後の教育・保育需要を見込み、一定集団を確保した施設に見直しを行います。3歳以上の教育活動の充実のための集団規模の目安は、概ね同一年齢10人とします。 <p>基本方針3 親や地域子育て力の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 保護者や地域の子育て力が高まるよう、身近な地域で様々な子育てに関する相談ができる場所を設ける等、切れ日のない子育て支援を強化し、地域に開かれた子育て支援の機能の充実を図ります。 																																				
都市機能に関する事項	<p>認定こども園の普及</p> <ul style="list-style-type: none"> 市全域での幼保一体化による認定こども園の整備推進、地域の子育て支援の充実 <p style="text-align: center;">計画期間内の認定こども園の普及目標数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>27年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> <th>31年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>エリア1</td> <td>1箇所</td> <td>5箇所</td> <td>5箇所</td> <td>5箇所</td> <td>6箇所</td> </tr> <tr> <td>エリア2</td> <td>0箇所</td> <td>1箇所</td> <td>2箇所</td> <td>2箇所</td> <td>3箇所</td> </tr> <tr> <td>エリア3</td> <td>2箇所</td> <td>3箇所</td> <td>5箇所</td> <td>5箇所</td> <td>5箇所</td> </tr> <tr> <td>エリア4</td> <td>4箇所</td> <td>4箇所</td> <td>4箇所</td> <td>4箇所</td> <td>4箇所</td> </tr> <tr> <td>全 域</td> <td>7箇所</td> <td>13箇所</td> <td>16箇所</td> <td>16箇所</td> <td>18箇所</td> </tr> </tbody> </table>		27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	エリア1	1箇所	5箇所	5箇所	5箇所	6箇所	エリア2	0箇所	1箇所	2箇所	2箇所	3箇所	エリア3	2箇所	3箇所	5箇所	5箇所	5箇所	エリア4	4箇所	4箇所	4箇所	4箇所	4箇所	全 域	7箇所	13箇所	16箇所	16箇所	18箇所
	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度																																
エリア1	1箇所	5箇所	5箇所	5箇所	6箇所																																
エリア2	0箇所	1箇所	2箇所	2箇所	3箇所																																
エリア3	2箇所	3箇所	5箇所	5箇所	5箇所																																
エリア4	4箇所	4箇所	4箇所	4箇所	4箇所																																
全 域	7箇所	13箇所	16箇所	16箇所	18箇所																																

(9) 越前市工芸の里構想

策定年度	平成 27 年 3 月
推進期間	平成 27 年度～平成 36 年度 (平成 27 年度～平成 31 年度は重点期間)
重点期間における振興策	<p>クラフトマン（職人）が 活き活き仕事するまち</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">振興策 1 伝統産業の技術継承支援</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">振興策 2 伝統産業の連携による産業振興の推進</div> <p>クラフトツーリスト（旅行者）が滞在するまち</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">振興策 3 クラフトツーリズムの強化</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">振興策 4 無料 Wi-Fi エリアの拡充 多言語対応案内の整備</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">振興策 5 各産地をつなぐ魅力的な拠点づくり</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">振興策 6 各産地をつなぐイベントの開催</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">振興策 7 伝統工芸と歴史資源の組合せ</div> <p>クラフトシティ（市民） が豊かに暮らすまち</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">振興策 8 学校教育における工芸の取り入れ</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">振興策 9 市民の日常生活における工芸の浸透</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">振興策 10 庁舎建設における伝統工芸の活用</div>
都市機能に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ・南越駅（仮称）における伝統産業の拠点機能強化 ・南越駅（仮称）からの二次交通*整備や観光動線の魅力向上
<p>■ [例示] 伝統工芸を中心とする越前市の観光ゾーン・観光動線</p>	

*二次交通…一例的には、複数の交通機関等を使用する場合の、2種類目の交通機関。本計画では、南越駅（仮称）と、干心拠点や地域拠点を連絡する交通機関のこと。

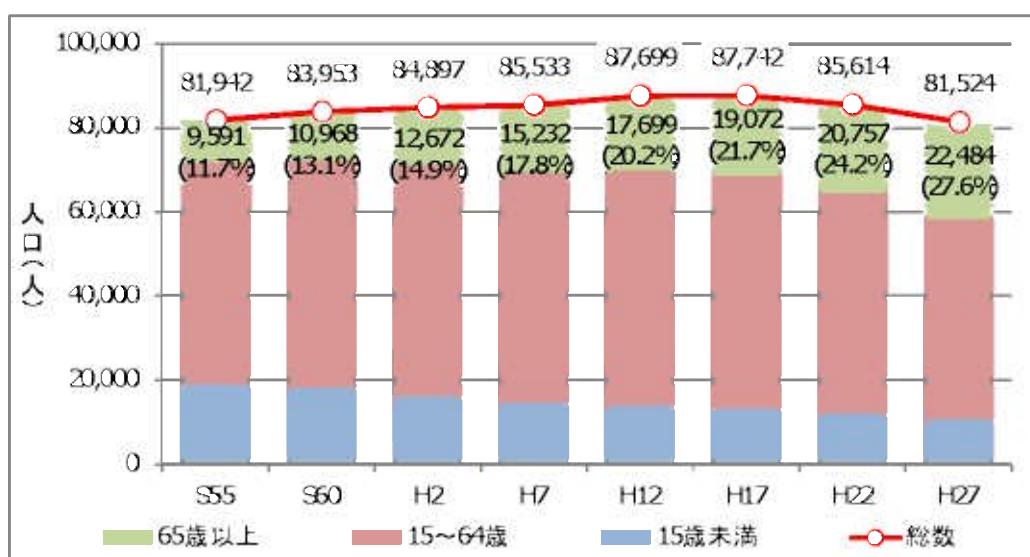
第2章. 現状および将来見通しにおける都市構造上の課題の分析

2-1. 各種基礎的データに基づく都市の現状把握

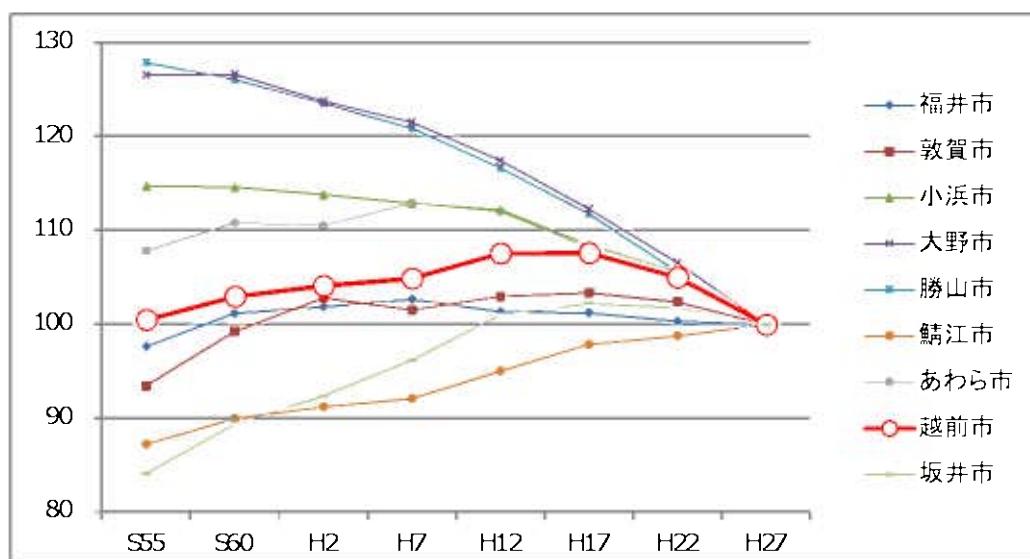
(1) 人口

① 市全体の人口・高齢化の動向

- 本市の人口は増加傾向が続いていましたが、平成17年から平成22年にかけて減少に転じております。平成27年は81,524人となっています。
- 65歳以上の人口は昭和55年から平成27年までの35年間で約2.3倍に増加しており、高齢化率（総人口に占める65歳以上人口の割合）は、平成12年からは20%を超えております。
- 人口の推移を県内他都市と比べると、人口の変動の幅は、福井市と並んで小さいグループに属しております。



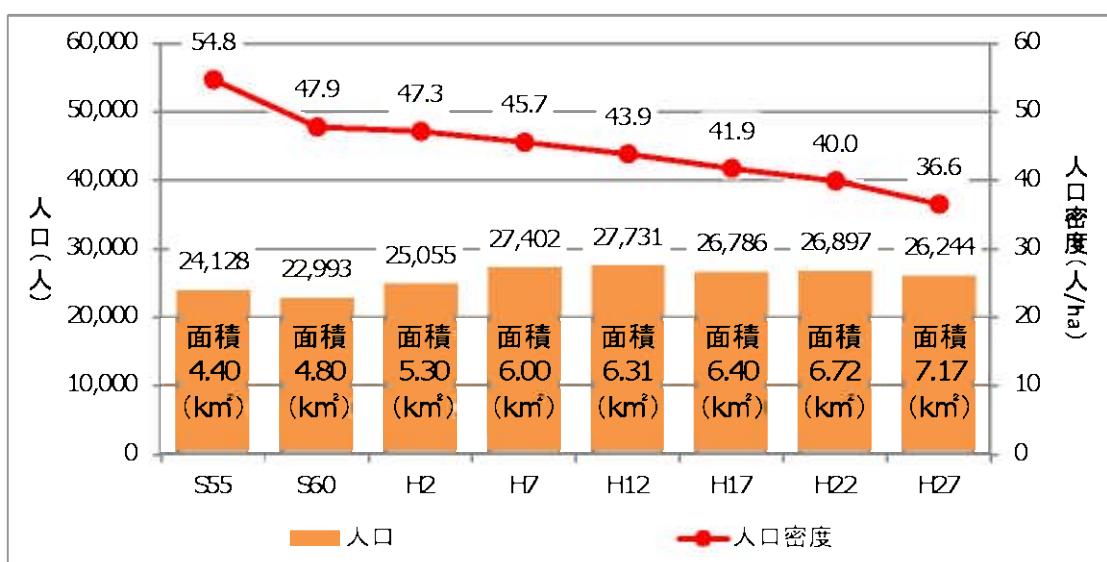
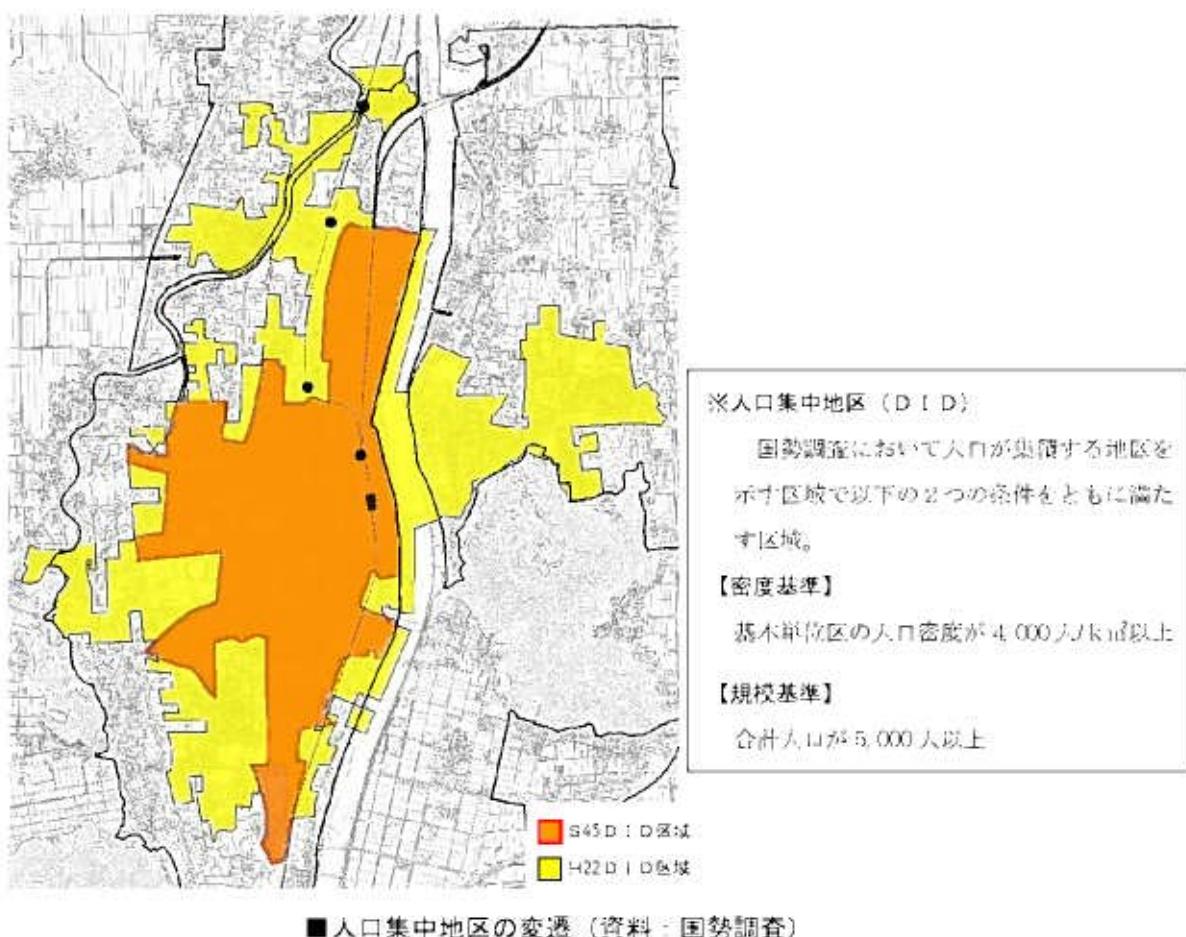
■総人口・年齢階層別人口の推移（資料：国勢調査）



■県内9市の人口推移の比較（平成27年を100とした指數）（資料：国勢調査）

② 人口集中地区の人口・区域

- 昭和45年の人口集中地区（D1D区域）は、武生駅周辺を中心に旧国道8号～日野川間に形成されていましたが、平成22年には、南北方向及び日野川以東に拡大しています。
- 人口集中地区的面積は増加傾向が続いていますが、人口は近年ほぼ横ばいの状況にあり、人口密度は一貫して低下する傾向にあります。

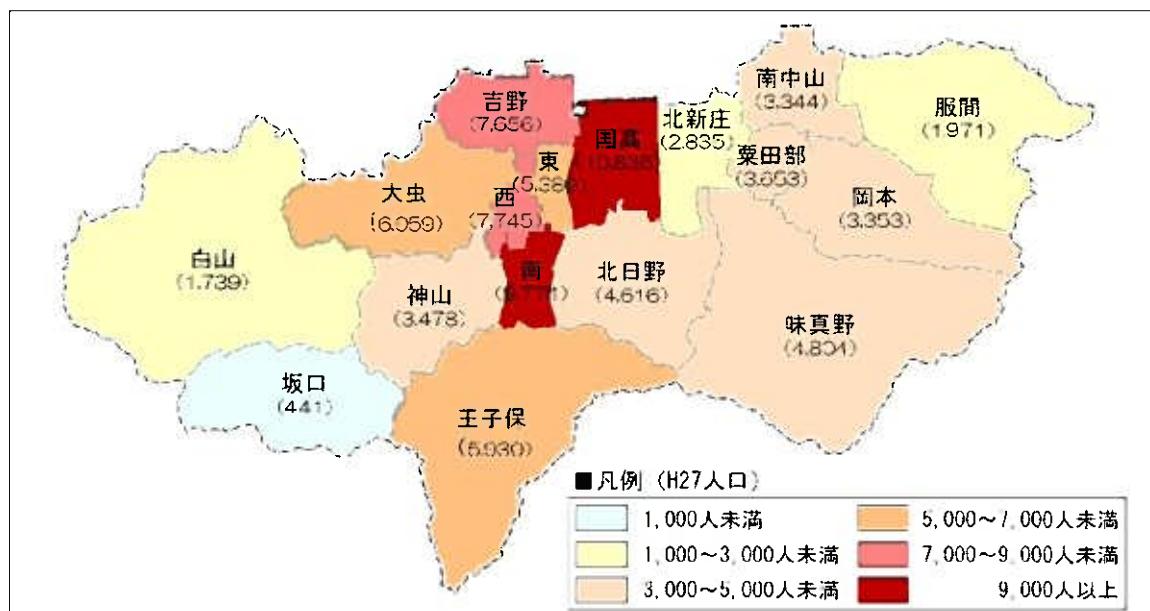


■ 人口集中地区の人口・人口密度の推移（資料：国勢調査）

③ 地区別人口・高齢化の動向

ア) 地区別人口・人口増減

- ・中心部（東、西）や山間部（白山、坂口、服間）の地区で人口が大きく減少しています。
- ・その一方で、郊外部（国高、神山、大虫、北日野、吉野）の地区では人口が増加しています。



(資料：住民基本台帳登録人口+外国人登録原票人口)

■地区別人口（平成 27 年）

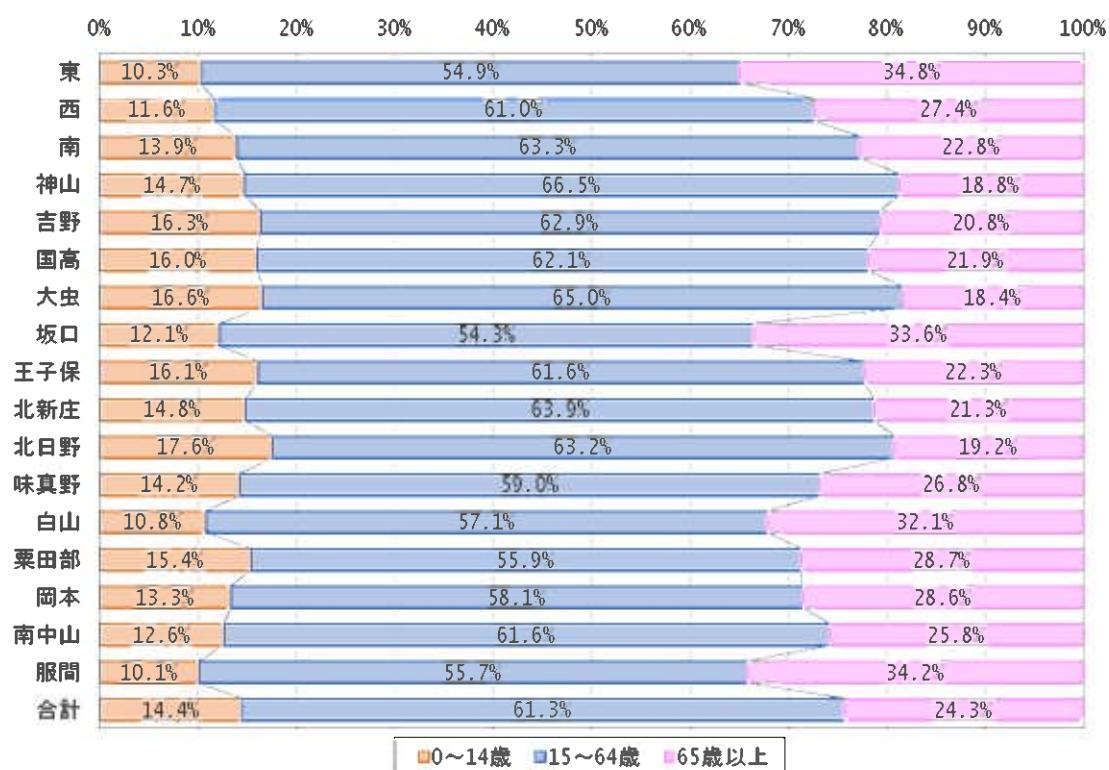


(資料：住民基本台帳登録人口+外国人登録原票人口)

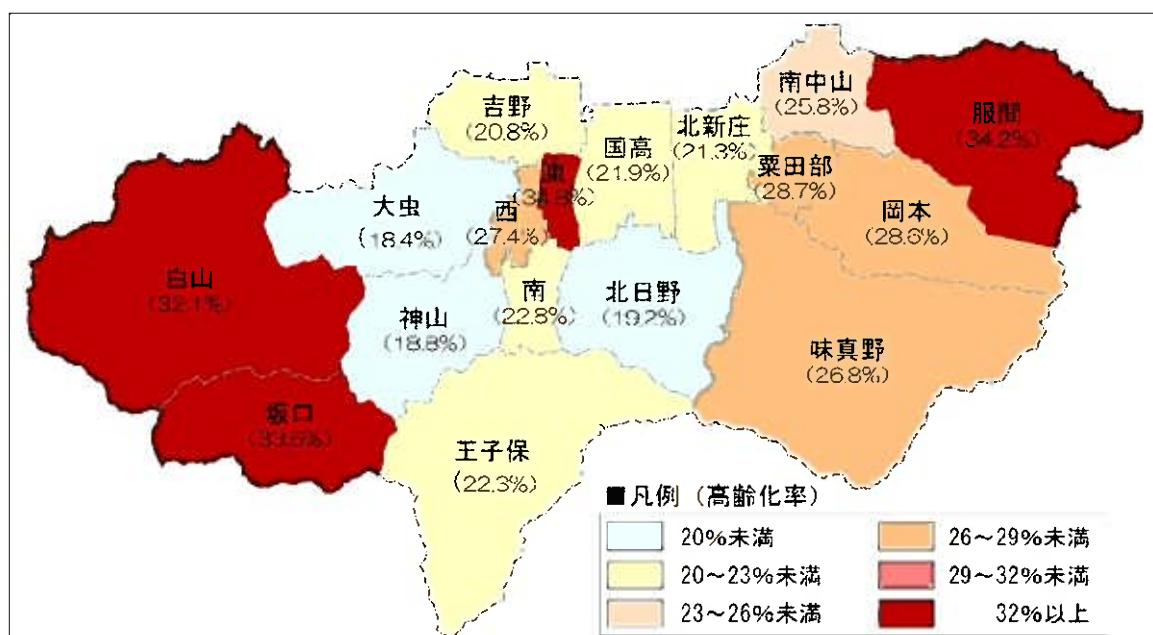
■過去 10 年間の人口増減率（平成 28 年/平成 18 年）

イ) 地区別高齢化率

- ・中心部（東、西）や山間部（白山、坂口、服間）の地区で高齢化率が高くなっています。



■ 地区別の年齢階層別人口の割合（資料：平成 22 年国勢調査）

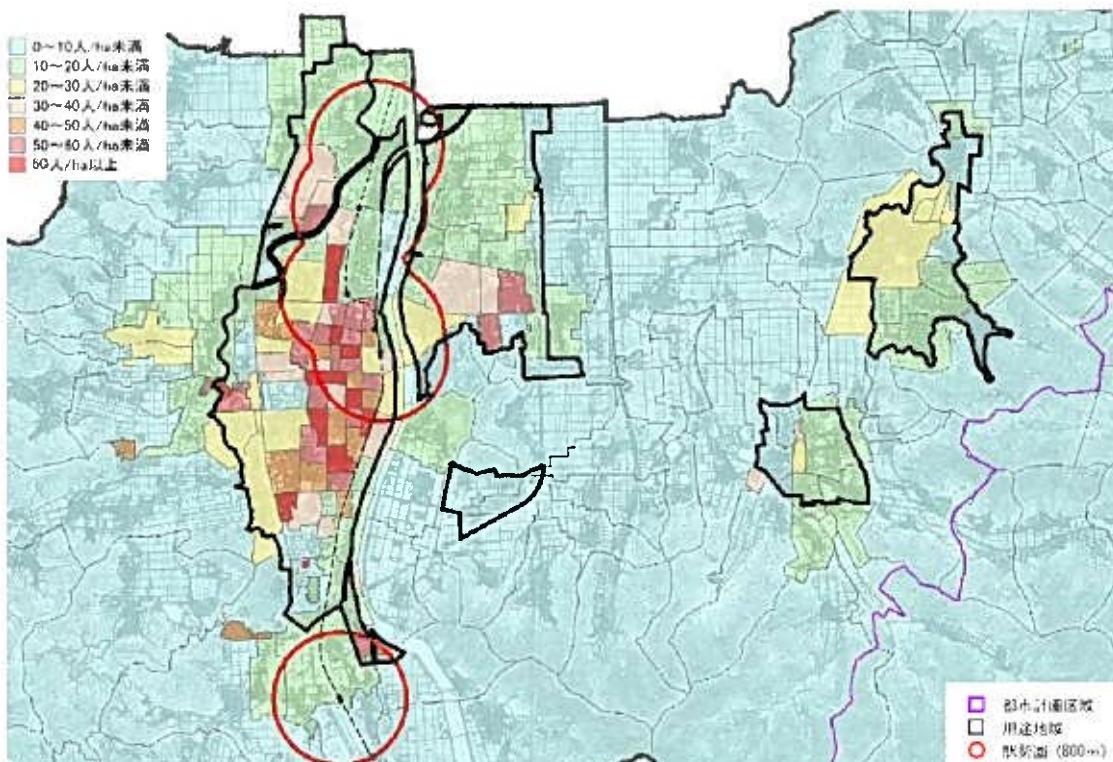


■ 地区別の高齢化率（資料：平成 22 年国勢調査）

④ 小地域¹別人口・高齢化の動向

ア) 小地域別人口密度

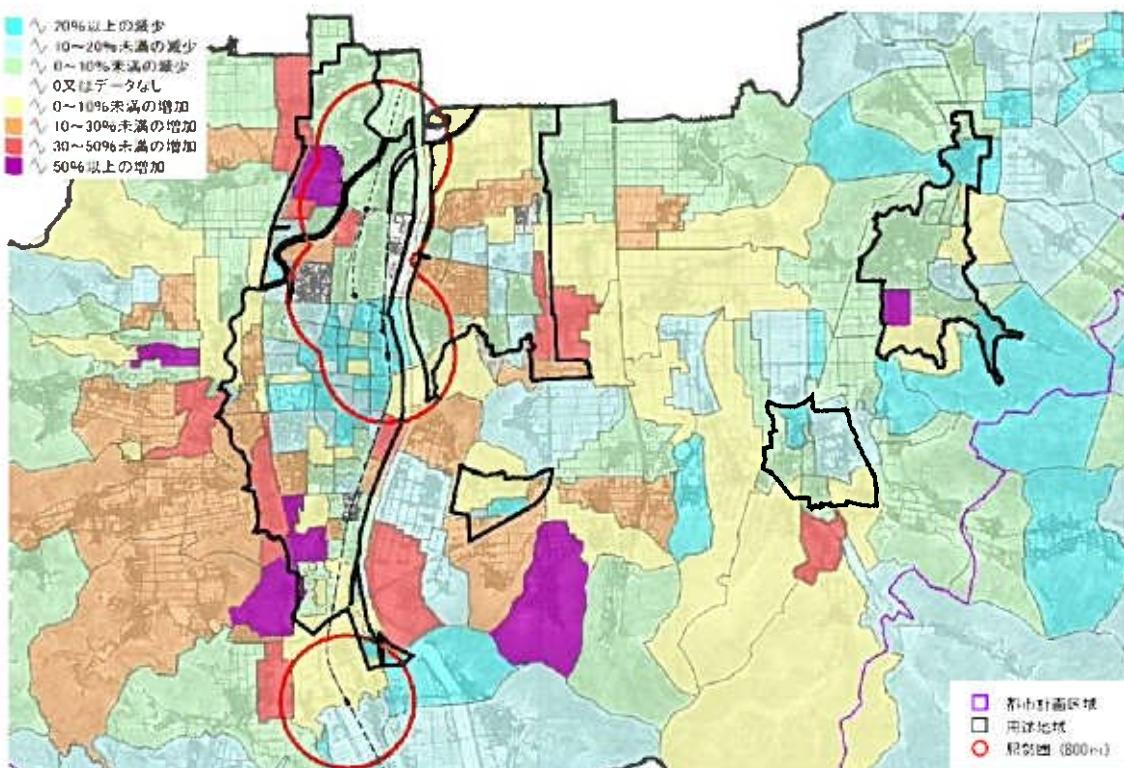
- 市街地の人口密度は、武生駅周辺の中心部で 50 人/ha を超える地域がみられる一方、日野川～印旛河道 8 号線や国高市街地の北部では 20 人/ha 未満となっています。
- 今立市街地や味真野市街地、北口野市街地では、中心部以外は 20 人/ha 未満となっています。



¹ 小地域…国勢調査の統計単位。市区町村よりも小さい町丁・字等。

イ) 小地域別人口増減(平成12~平成22年)

- ・武生駅周辺の中心部では、ほとんどの地域で人口が減少しており、20%以上減少している地域も多くみられます。
 - ・旧国道8号沿道や国高市街地、用途地域²外の用途地域との隣接部では人口が増加している地域が多く、低密度な市街地が拡大している様子がうかがえます。

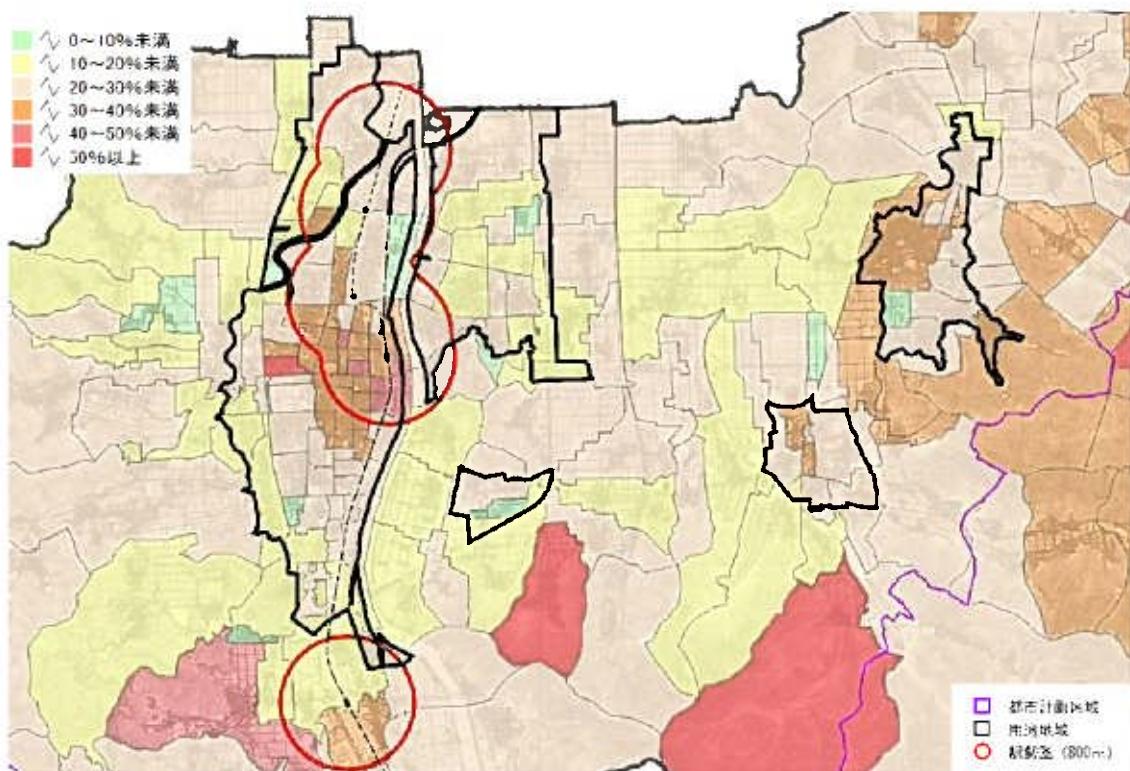


■小地域別の人口増減率（平成12～平成22年）（資料：各年国勢調査）

¹用途地域：都市計画法に基づく地域区分の一つで、住居系7地域、商業系2地域、工業系3地域の計12種類の地域の総称。それぞれの地域内で建てられる建築物又は建てられない建築物の用途は、建築基準法により規定。本市は、1~7.5haの市街地について、12種類の用途地域を指定。

ウ) 小地域別高齢化率

・市全体で高齢化が進展していますが、幹線道路の沿道や国高市街地、神山地区や大虫地区等においては、高齢化率は20%未満に留まっている地域も多くみられます。

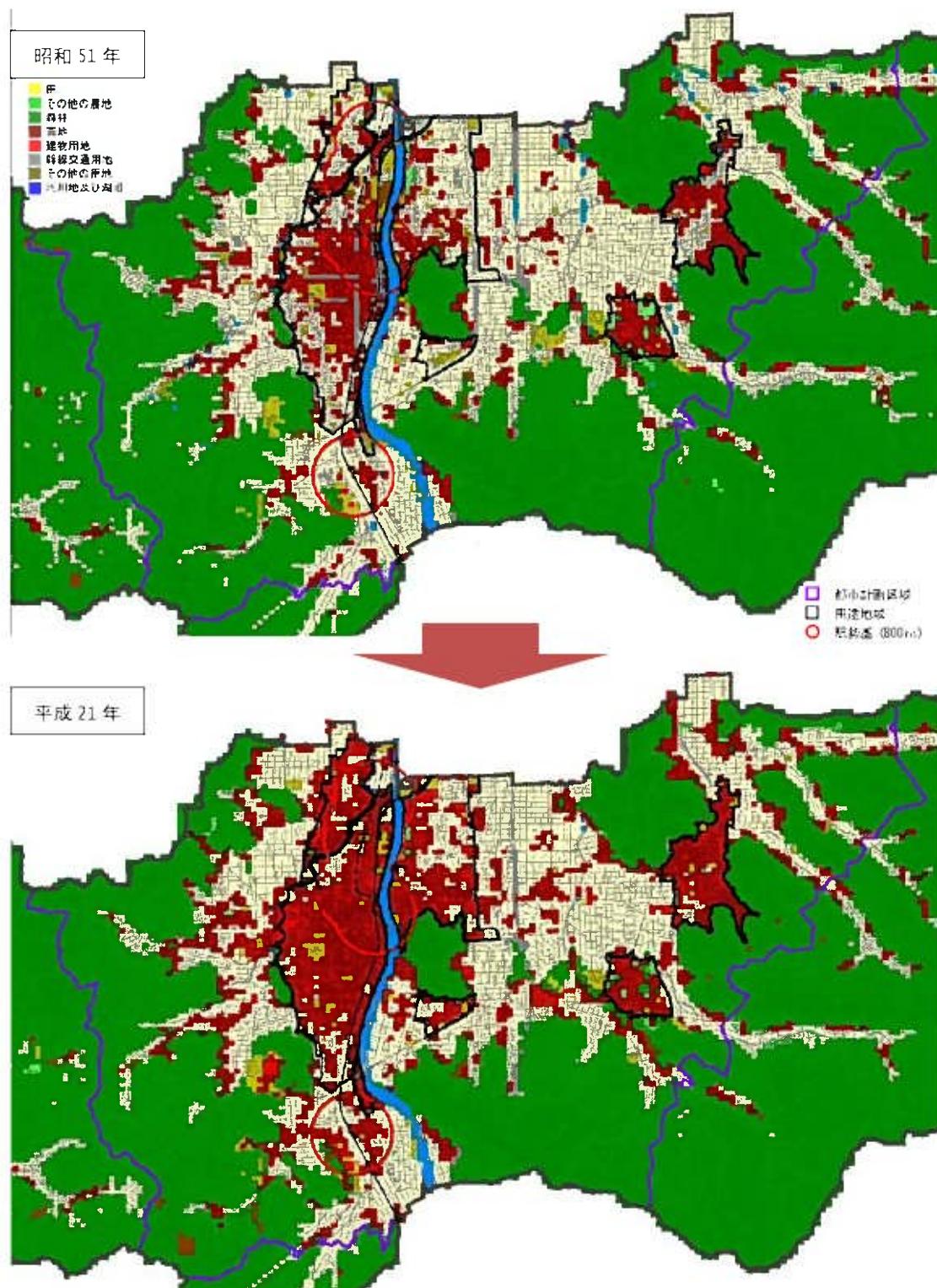


(2) 土地利用

① 土地利用状況の動向

ア) 市全体の土地利用の動向

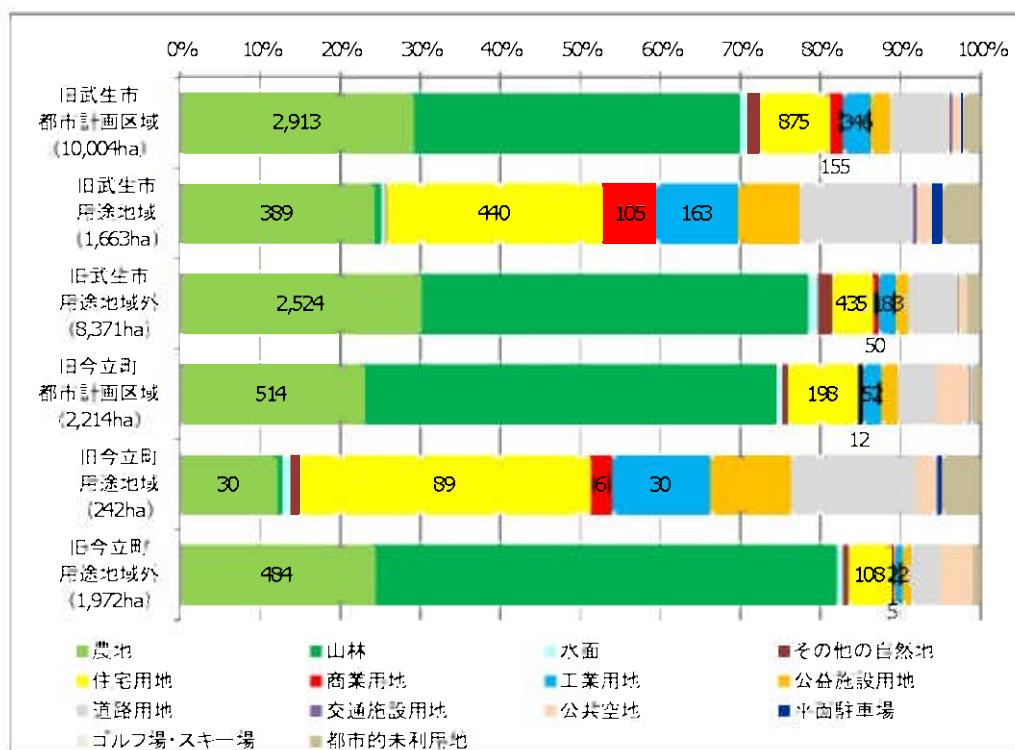
- ・昭和 51 年から平成 21 年の 30 年間にかけて、今立市街地南部や国高市街地南部等で農地の多くが建物用地に転用されており、市街地が拡大している様子がうかがえます。
- ・用途地域外でも農地の転用が進行しています。



■土地利用の状況（出典：国土数値情報）

イ) 都市計画区域内の土地利用の現況

- ・都市計画区域全体では、農地や山林等の自然的土地利用が約70%を占め、市街地（用途地域）でみると旧武生市内では約75%、旧今立町内では約85%を都市的土地区域（住宅地、商業地、工業地、その他の都市的土地区域）が占めています。
- ・市街地内の土地利用の内訳では、旧武生では商業用地、旧今立町では住宅用地の割合が高くなっています。

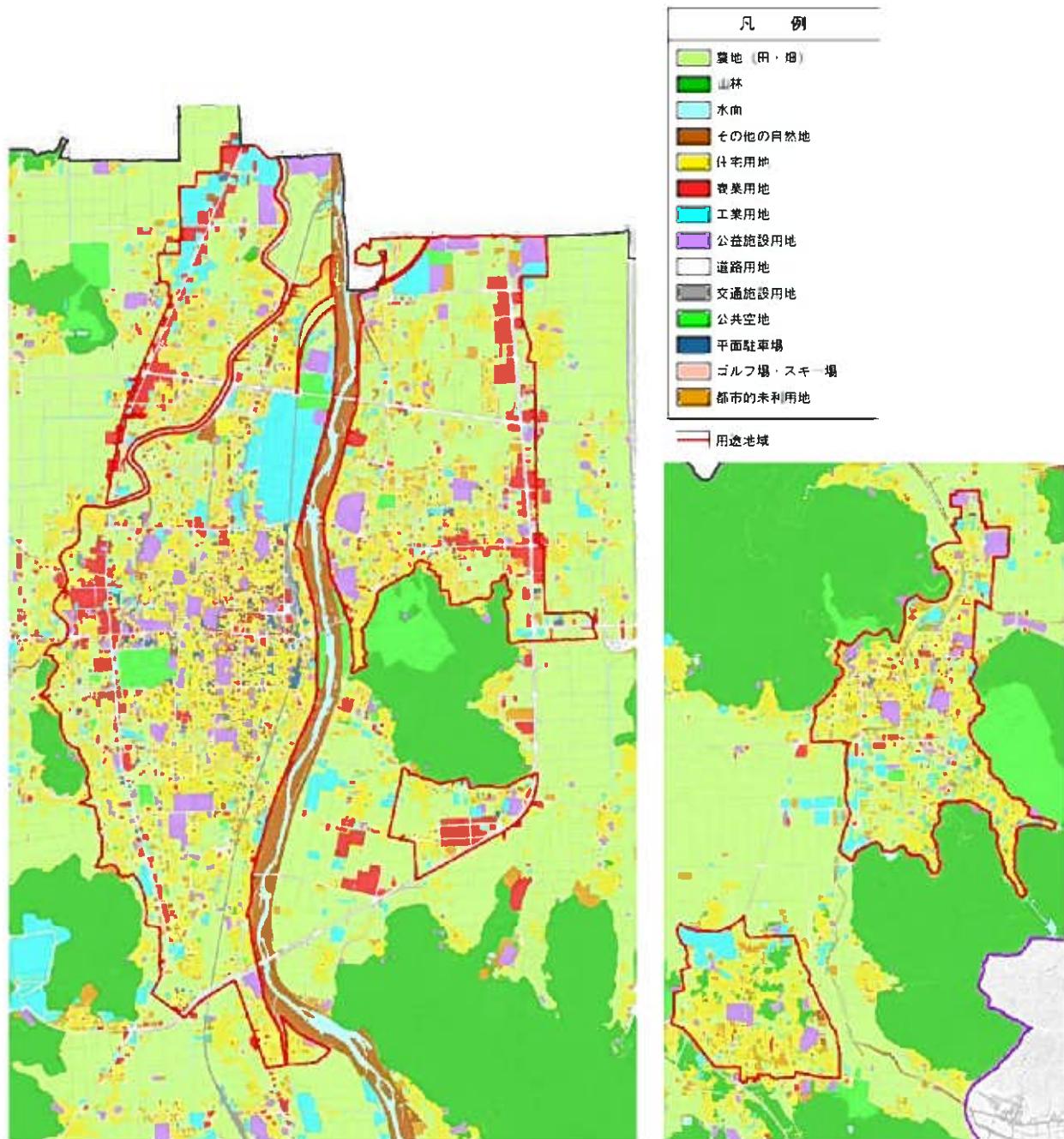


■ 土地利用の現状 (資料：平成 22 年度丹南都市計画基礎調査^⑨)

^⑨都市計画基礎調査：都道府県が都市計画区域に関して毎年5年ごとに実施する調査で、都市計画区域における人口、市街地面積、土地利用、建蔽率現況などを調査対象とする。

ウ) 一団の未利用地の分布状況

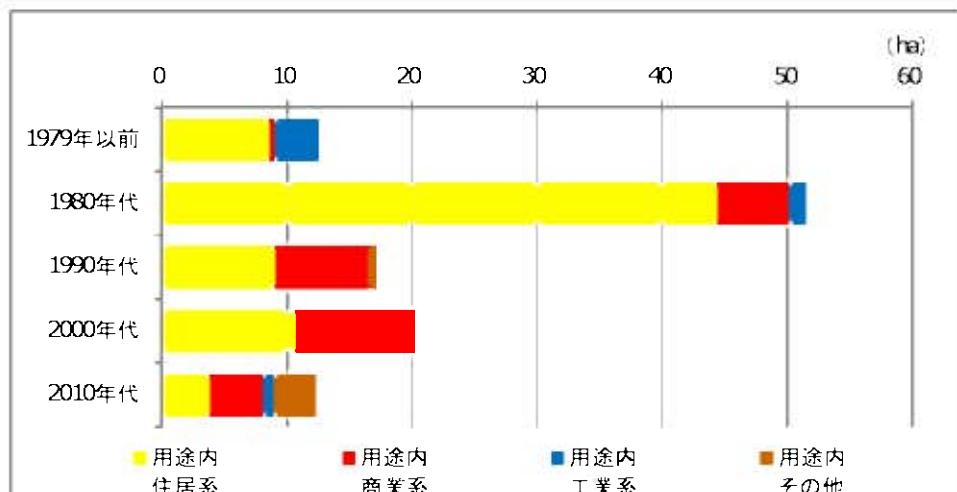
- ・旧国道8号～国道8号間では、主に市街地郊外に一団の未利用地が分布しています。
- ・今立市街地や味真野市街地では、主に市街地外延部に一団の未利用地が分布しています。



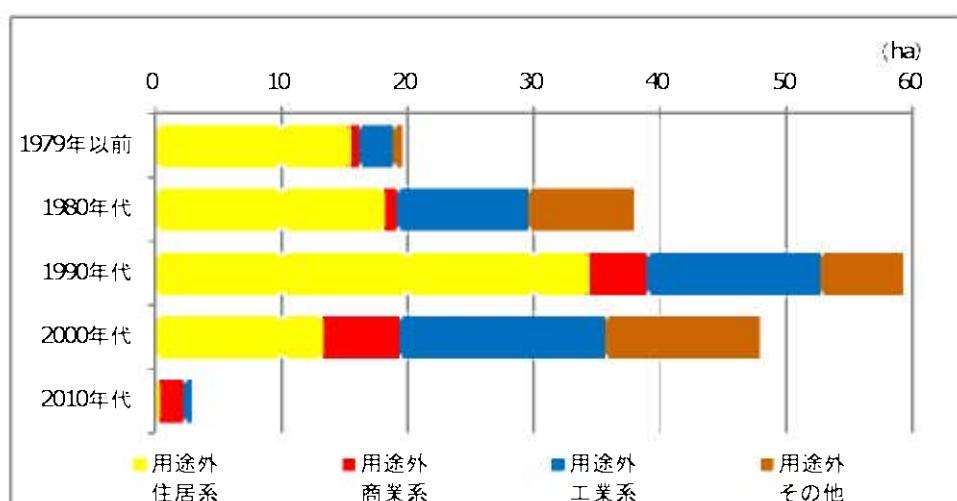
■用途地域内および周辺の土地利用の状況（資料：平成28年度丹南都市計画基礎調査）

②開発許可の動向

- ・1980年代を除く各年代で、用途地域外の開発面積が用途地域内を上回っています。特に、1990年代、2000年代には用途地域外での開発が多く行われています。
- ・2010年代に入り、用途地域外での開発は沈静化しつつあります。



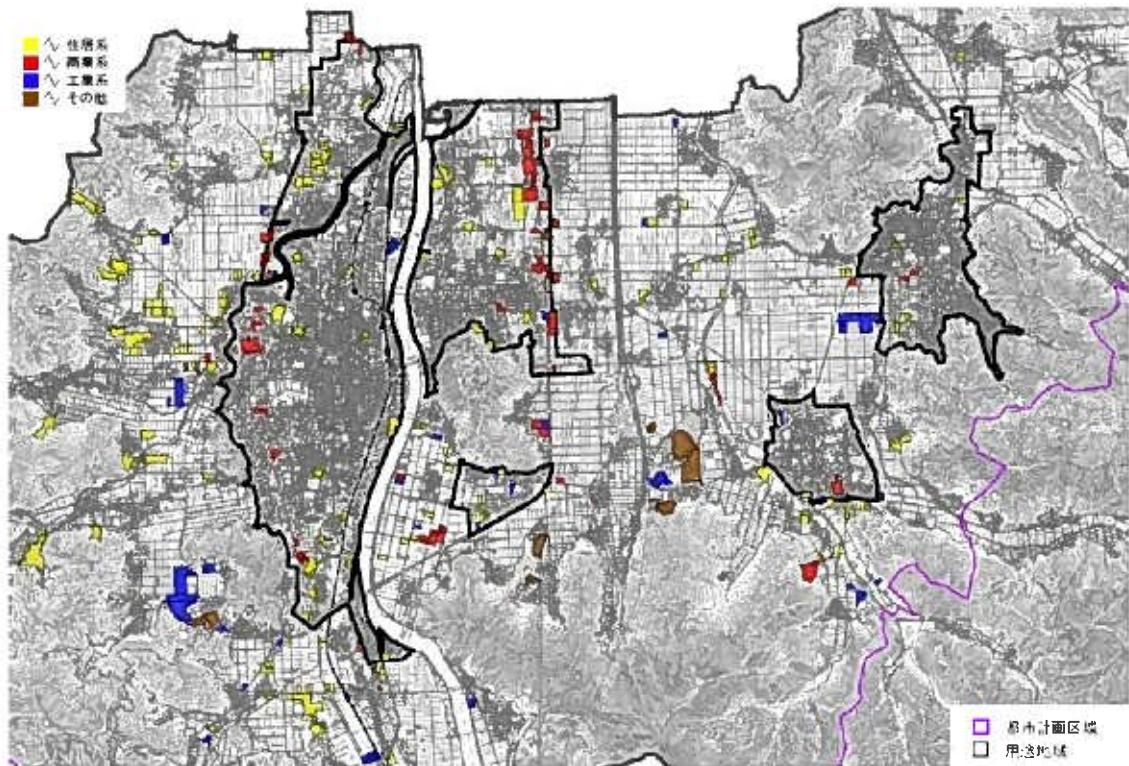
■用途地域内の開発行為⁴⁾の面積（資料：府内資料）



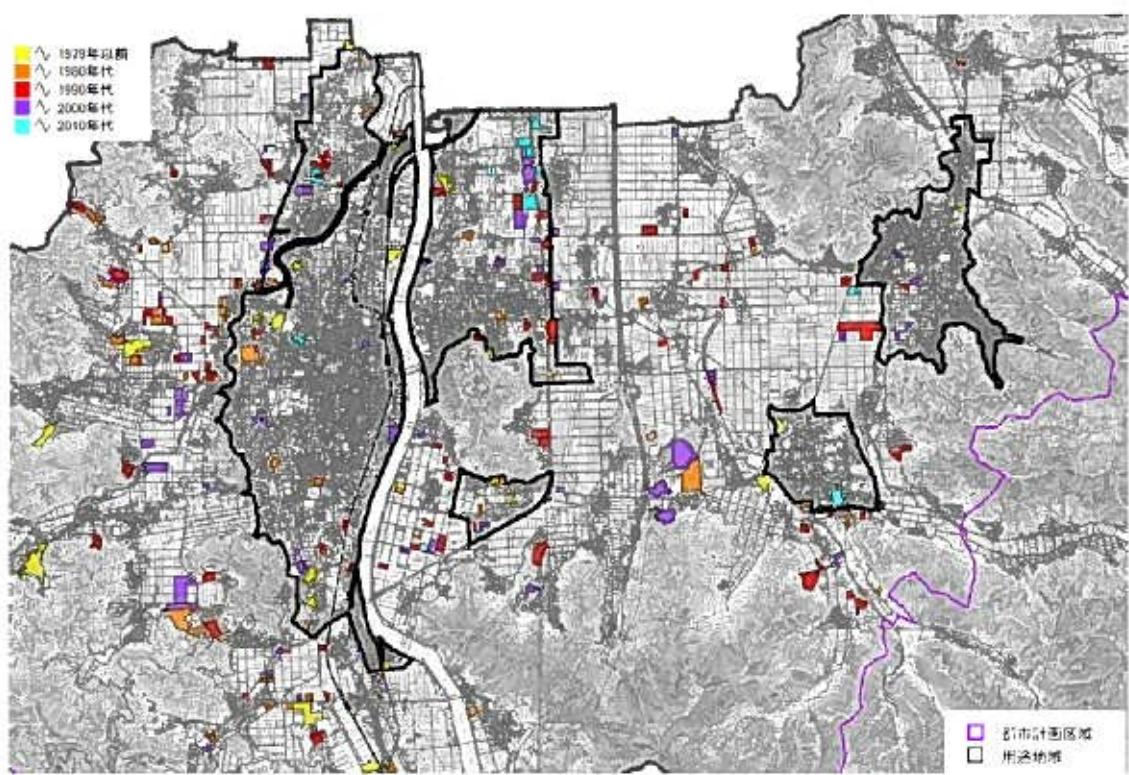
■用途地域外の開発行為の面積（資料：府内資料）

⁴⁾開発行為＝建物を建てるために、土地に新たな切土・盛土等を行ったり、土地の区画を道路・水路・よう庭等で分けたりすること。

・住居系の開発は、用途地域外の大虫地区、神山地区等で多く、商業系の開発は国道8号、旧国道8号等の幹線道路の沿道で多く行われています。

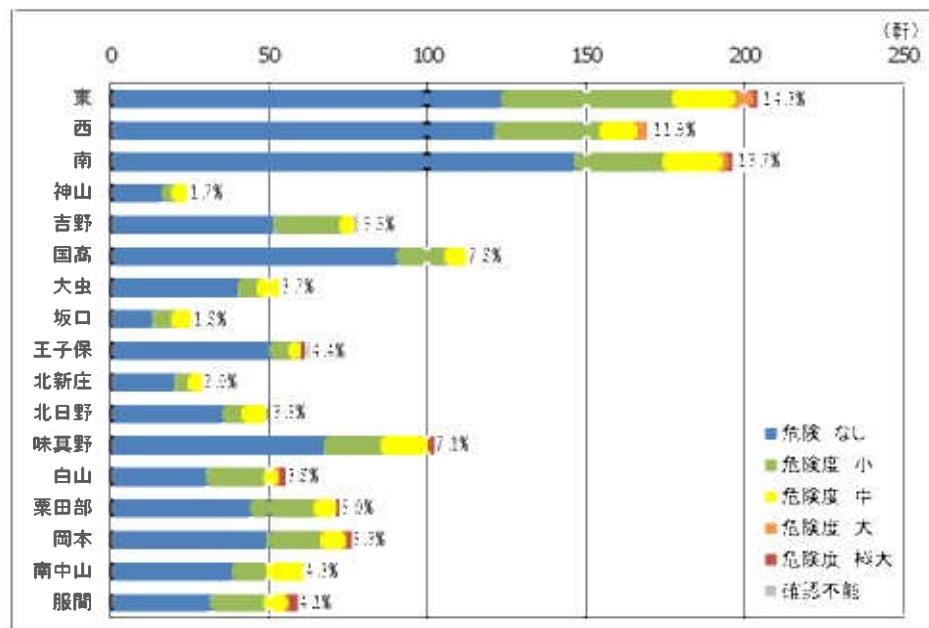


・1980年代までは、用途地域外の大虫地区、神山地区等での開発が多く、1990年代以降は国道8号沿道への集積がみられます。

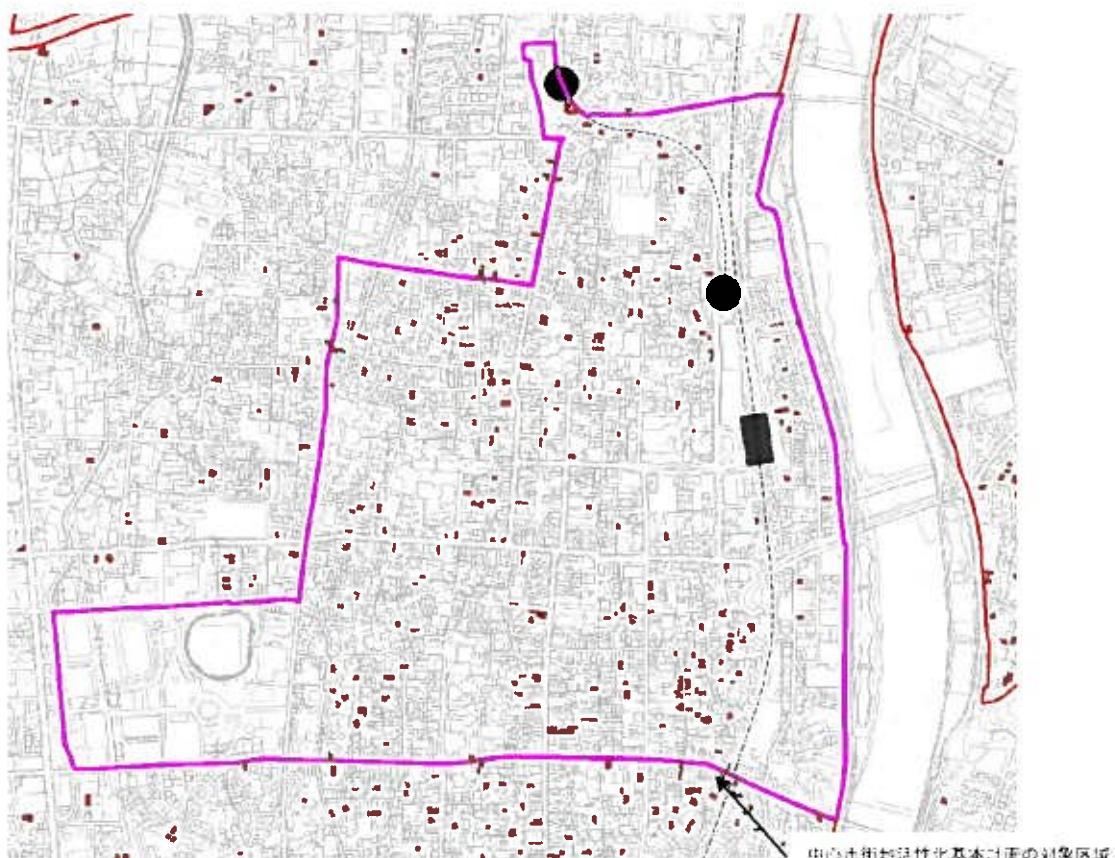


③ 空家の動向

- ・越前市空き家等実態調査（平成26年3月）では、市内に約1,400軒の空家が確認されており、このうち東・西・南の3地区に約40%が集中しています。
- ・空家の構造上の危険度については、「危険なし」、「危険度 小」が約87%を占めています。



■地区別の空家件数（資料：越前市空き家等実態調査）



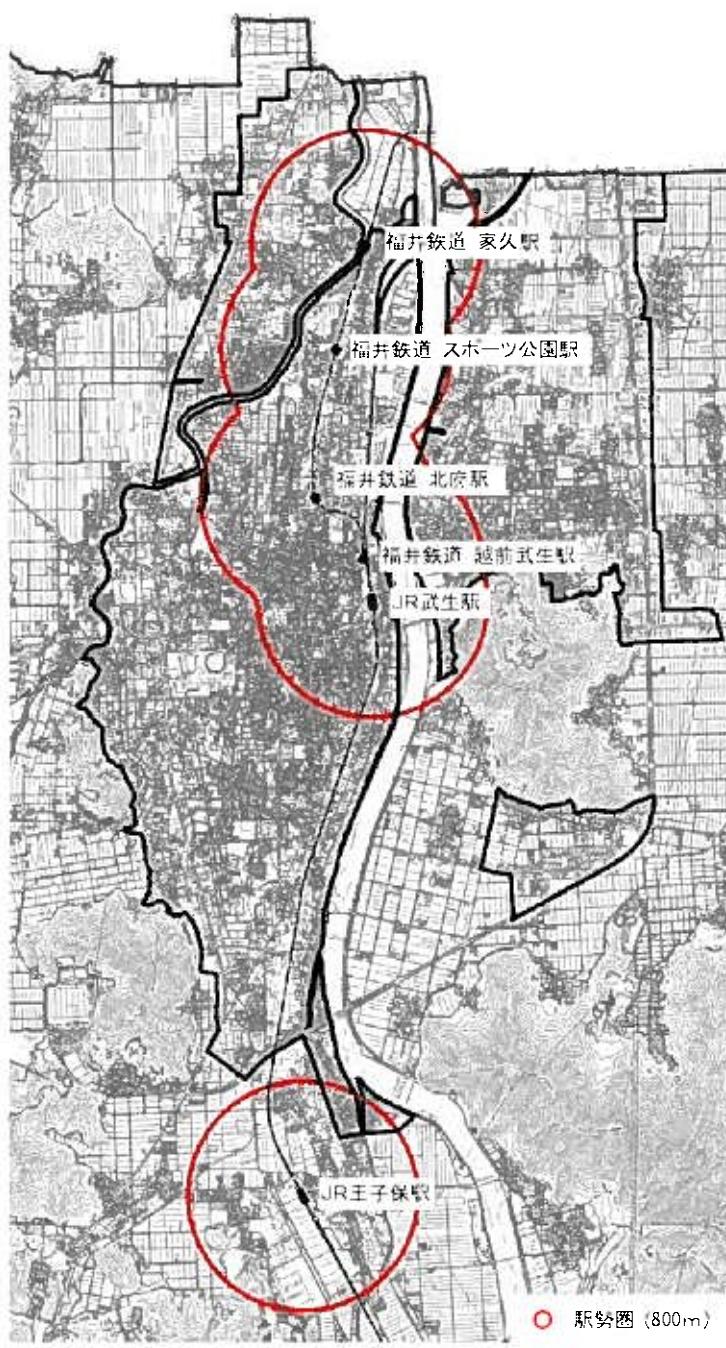
■中心市街地の空家の分布状況（資料：府内資料）

(3) 都市交通

① 公共交通の動向

ア) 鉄道

- ・市内を走る幹線鉄道として、JR北陸本線と福井鉄道福武線が運行しており、JR北陸本線は武生駅と王子保駅の2駅、福井鉄道福武線は越前武生、北府、スポーツ公園駅、家久駅の4駅が開設されています。
- ・このうち、武生駅と福井鉄道福武線の各駅の運行本数（停車本数）は1日30本以上あり、南北方向の基幹的公共交通路線としての役割を果たしています。

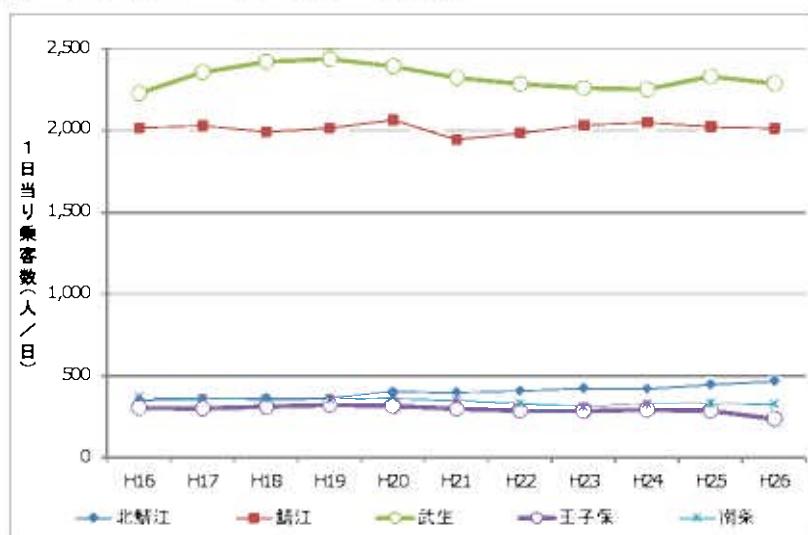


■鉄道駅と駅勢圏

■駅別の運行本数（H28.10現在）

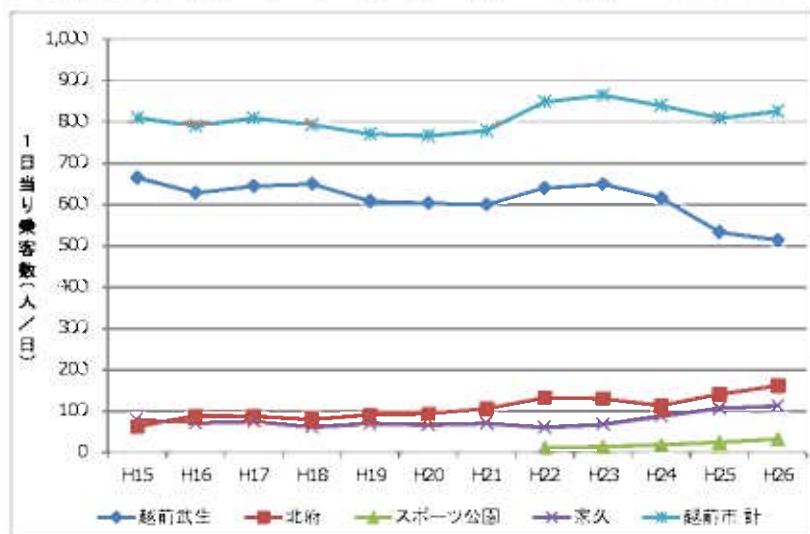
路線名	駅名	運行本数
JR北陸本線	武生	福井方面：58本/日（うち、特急31本/日） 敦賀方面：56本/日（うち、特急31本/日）
	王子保	福井方面：24本/日（全て普通列車） 敦賀方面：24本/日（全て普通列車）
福井鉄道福武線	越前武生	福井方面：58本/日（うち、急行23本/日）
	家久	福井方面：58本/日（うち、急行23本/日） 越前武生方面：58本/日（うち、急行23本/日）
	スポーツ公園、北府	福井方面：35本/日（全て普通列車） 越前武生方面：35本/日（全て普通列車）

- ・JR武生駅の乗客数は、平成20年以降減少が続いていましたが、近年は概ね2,300人/日で推移しています。
- ・王子保駅は、概ね300人/日で推移しています。



■JR北陸本線の乗客数の推移（近隣駅を含む）（資料：福井県統計年鑑）

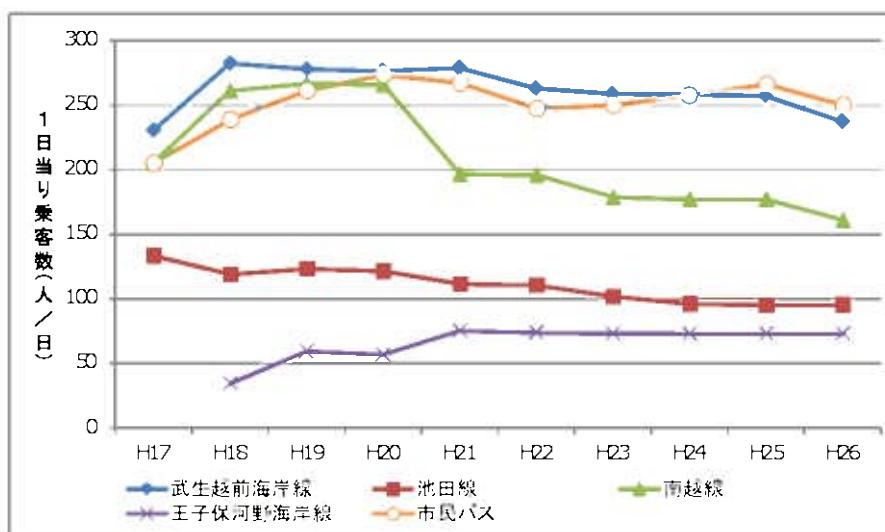
- ・福井鉄道福武線の乗客数は、市内4駅の合計では近年は800～900人/日で推移しています。
- ・駅別では、越前武生駅が減少し、その他の駅が増加する傾向にあります。



■福井鉄道福武線の乗客数の推移（資料：越前市統計年鑑）

イ) バス

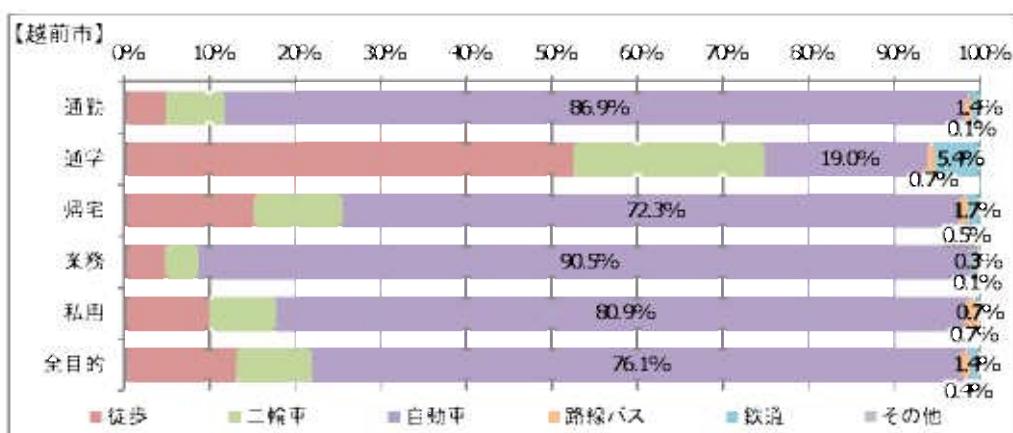
- ・路線バスとしては福井鉄道バスが運行されており、JR武生駅と市内の主要な地域または周辺市町を連絡しています。
- ・各地域内を循環するコミュニティバスとして市民バスが11ルート運行されています。
- ・乗客数は、路線バス、市民バスとも近年はほぼ横ばいで推移しています。



■バスの乗客数の推移（資料：越前市統計年鑑）

② 市民の交通行動の動向

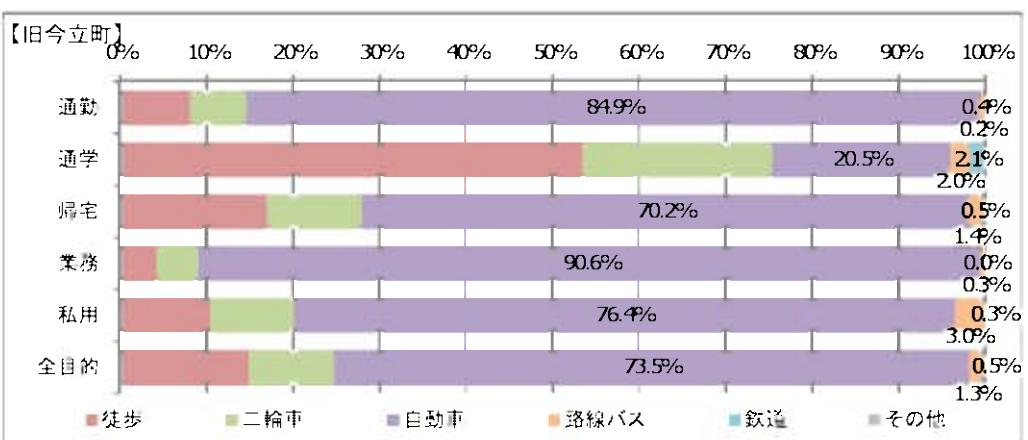
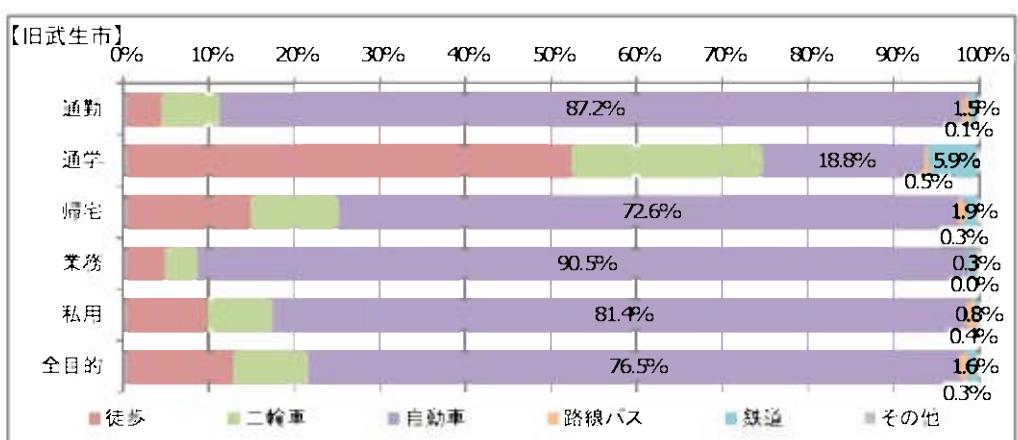
- ・日常の市民の移動手段としては、「自動車」が76.1%と最も高く、鉄道やバスの利用はそれぞれ1.4%、0.4%に留まっています。
- ・鉄道の利用は、通学目的で5.4%となっていますが、路線バスの利用はいずれの目的でも1%未満に留まっています。



■平日の目的別、代表交通手段別発生集中量

(資料：平成17年 第3回福井都市圏パーソントリップ調査⁵⁾)

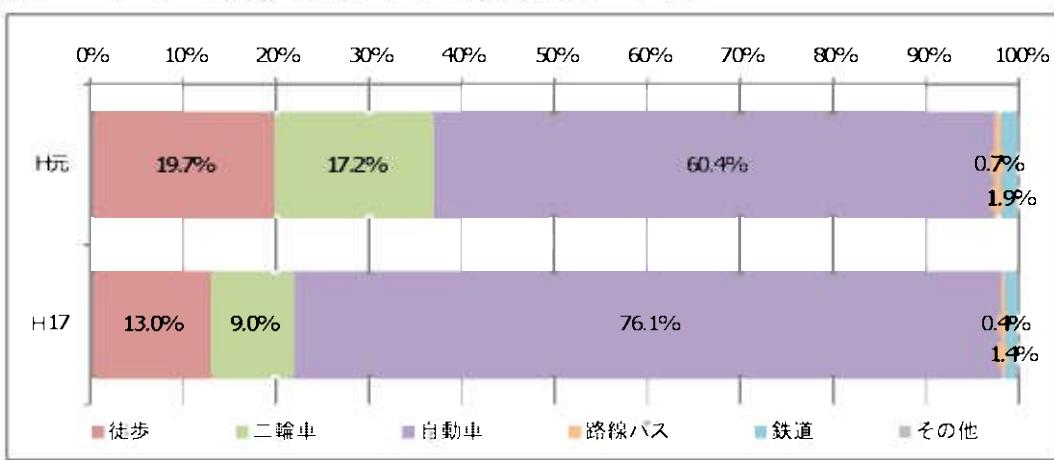
⁵⁾パーソントリップ調査一都市圏、あるいは都市において、一人ひとりの人がどこからどこへ移動しているかを、交通目的、利用交通手段等とともに把握する調査。



■平日の目的別、代表交通手段別発生集中量

(資料：平成 17 年 第 3 回福井都市圏パーソントリップ調査)

・経年的には、自動車の分担率の上昇が顕著となっています。



■代表交通手段の経年変化 (資料：各年福井都市圏パーソントリップ調査)

③自動車交通の動向

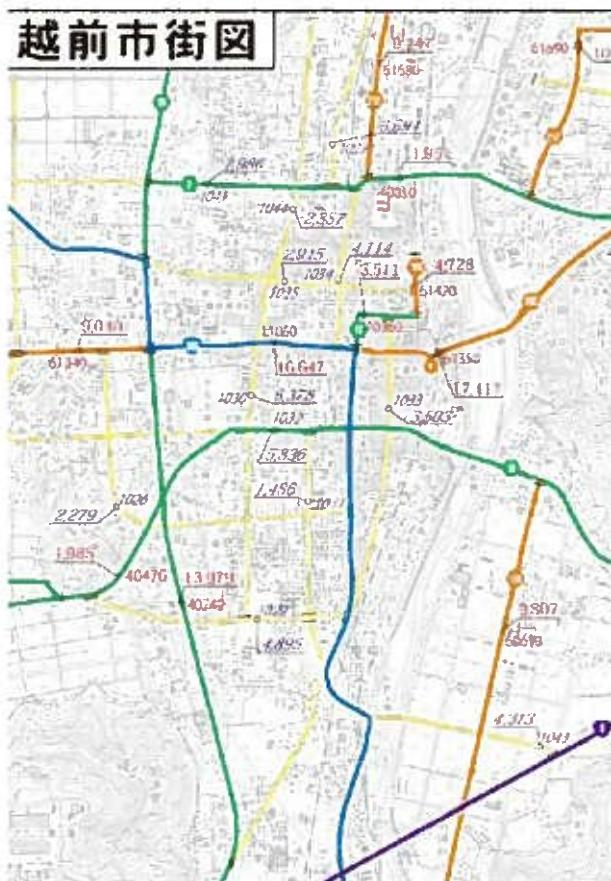
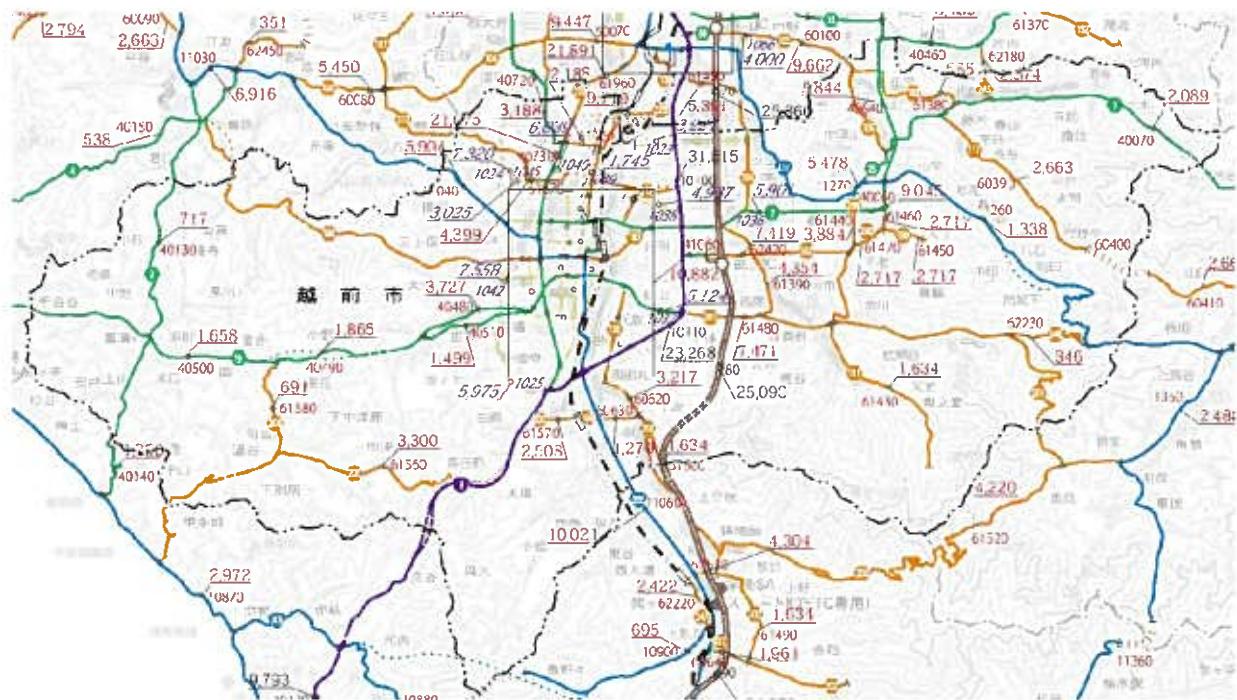
- ・幹線道路（国道・県道）における交通量は、交通量総数（市内30地点での交通量の合計）は、平成17年から22年にかけて5%程度の減少がみられます。
- ・30地点のうち、昼間12時間では9地点で増加しています。
- ・全調査箇所30地点のうち、混雑度1.0を超える箇所は5地点となっています。

■幹線道路における交通量の推移（資料：平成22年道路交通センサス⁶⁾）

道路種別 番号	地籍名 番号	交差点観測地点名	平成17年		平成22年		増減率(H22/H17)		混雑度 (H22年)
			延べ12時間 (台)	24時間 (台)	延べ12時間 (台)	24時間 (台)	延べ12時間 (台)	24時間 (台)	
一般国道 81	一般国道と馬	越前市高木	23,497	24,198	23,519	23,515	1,00	0,92	0.68
一般国道 81	一般国道と馬		18,491	26,997	17,364	23,268	0,94	0,86	0.78
一般国道 365	一般国道と山骨	越前市北山町	5,289	6,188	4,577	5,904	0,87	0,95	0.74
一般国道 265	一般国道と山骨	越前市京町2丁目	12,611	17,546	13,423	16,467	0,83	0,89	1.14
一般国道 417	一般国道と山骨	越前市大字的	1,503	1,759	1,037	1,328	0,69	0,76	0.18
一般国道 417	一般国道と山骨	越前市南三郎町	4,193	4,906	4,214	5,478	1,01	1,12	0.57
主要地方道 2	武生美山線	越前市北府本町	10,978	12,940	9,904	11,903	0,86	0,90	1.28
主要地方道 2	武生美山線	越前市東三郎町	7,806	10,070	6,958	9,045	0,89	0,90	0.90
主要地方道 2	武生美山線	越前市西河内町	1,118	1,442	1,607	2,089	1,44	1,45	0.31
主要地方道 3	福井北森河野線	越前市小杉町	580	748	556	717	0,96	0,96	0.12
主要地方道 19	武生深ノ津(北側)	越前市庄幡町	2,686	3,465	2,889	3,727	1,08	1,08	0.24
主要地方道 19	武生深ノ津		1,524	1,966	1,446	1,865	0,95	0,95	0.15
主要地方道 19	武生深ノ津	越前市津口町	1,280	1,677	1,285	1,658	1,00	0,99	0.26
主要地方道 19	武生深ノ津(南側)	越前市庄幡町	1,524	1,966	1,153	1,499	0,76	0.76	0.16
主要地方道 28	福井朝日武生線	越前市本保町	17,097	22,006	17,775	21,675	1,01	0,95	1.40
主要地方道 28	福井朝日武生線	越前市東千福町	11,506	14,341	16,793	13,809	0,92	0,94	1.09
主要地方道 40	武生インター線	越前市横浜町	8,781	11,327	8,436	10,882	0,96	0,96	0.67
一般県道 136	帆山王子飯守塩場線	越前市			2,494	3,217			0.38
一般県道 136	帆山王子飯守塩場線	越前市下平次町	2,293	3,073	977	1,270	0,43	0,41	0.23
一般県道 190	小川原武生線	越前市上本町	7,844	10,511	7,008	9,040	0,89	0,86	0.95
一般県道 190	小川原武生線	越前市錦町	15,066	18,861	14,254	17,437	0,84	0,91	1.45
一般県道 193	越山新井越根線	越前市稻葉町	4,751	6,371	4,301	5,551	0,91	0,87	0.09
一般県道 201	武生武生線	越前市大字町	6,193	8,299	5,747	7,471	0,93	0,90	0.89
一般県道 205	福谷王子化深中津線	越前市白峰町	2,650	3,101	1,929	2,508	0,73	0,81	0.58
一般県道 206	平瀬越溝莊花線	越前市鶴見町	689	806	536	691	0.78	0.86	0.40
一般県道 212	寺武庄線	越前市片屋町	2,969	3,978	3,410	4,399	1,15	1,11	0.53
一般県道 212	寺武庄線		7,102	9,091	6,901	9,247	0,97	1,02	0.88
一般県道 212	寺武庄線	越前市六郎之丁目	7,102	9,091	7,873	10,235	1,11	1,13	0.81
一般県道 262	武生インター線	越前市佐治町	5,431	7,276	5,751	7,419	1,06	1,07	0.78
一般県道 764	越前庄幡線	越前市庄幡町	7,491	7,847	7,166	7,704	0,89	0.98	0.37
合計(調査行数)			190,799	251,692	183,343	236,283	0,95	0,94	

*赤文字：混雑度が1.0を上回る地点

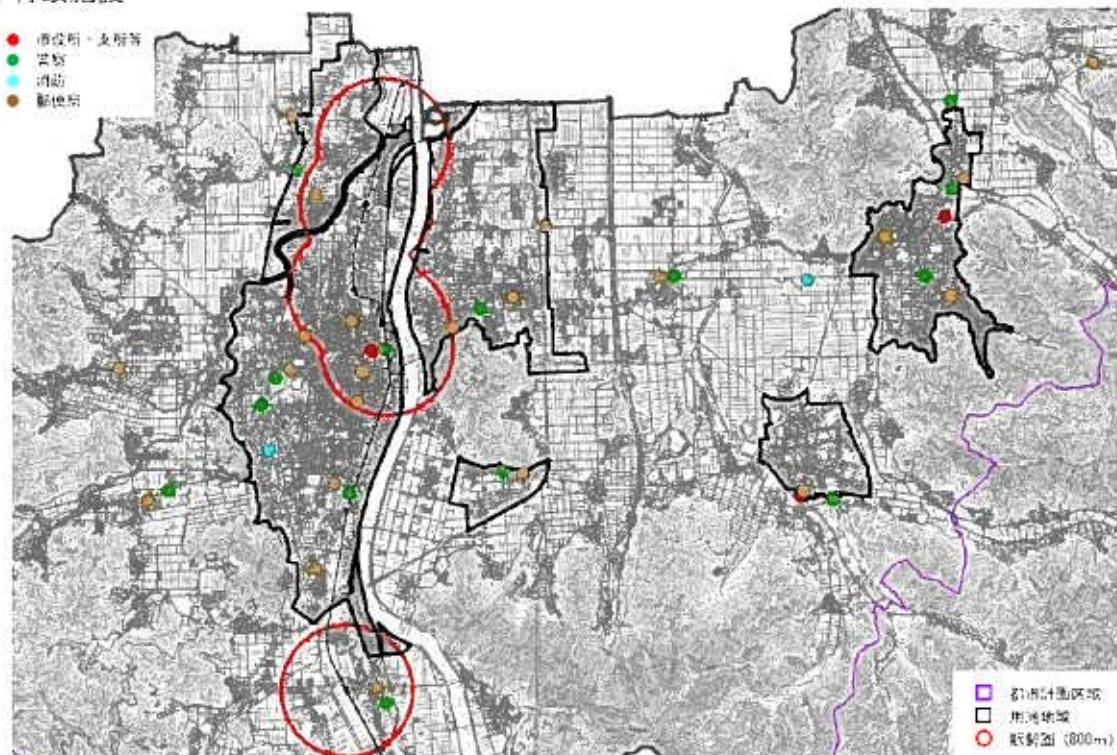
⁶⁾道路交通センサス：正式名称を「全国道路・街路交通渋滞調査」といい、日本全国の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画や、建設、管理等についての基礎資料を得ることを目的として、全国的に実施している統計調査。



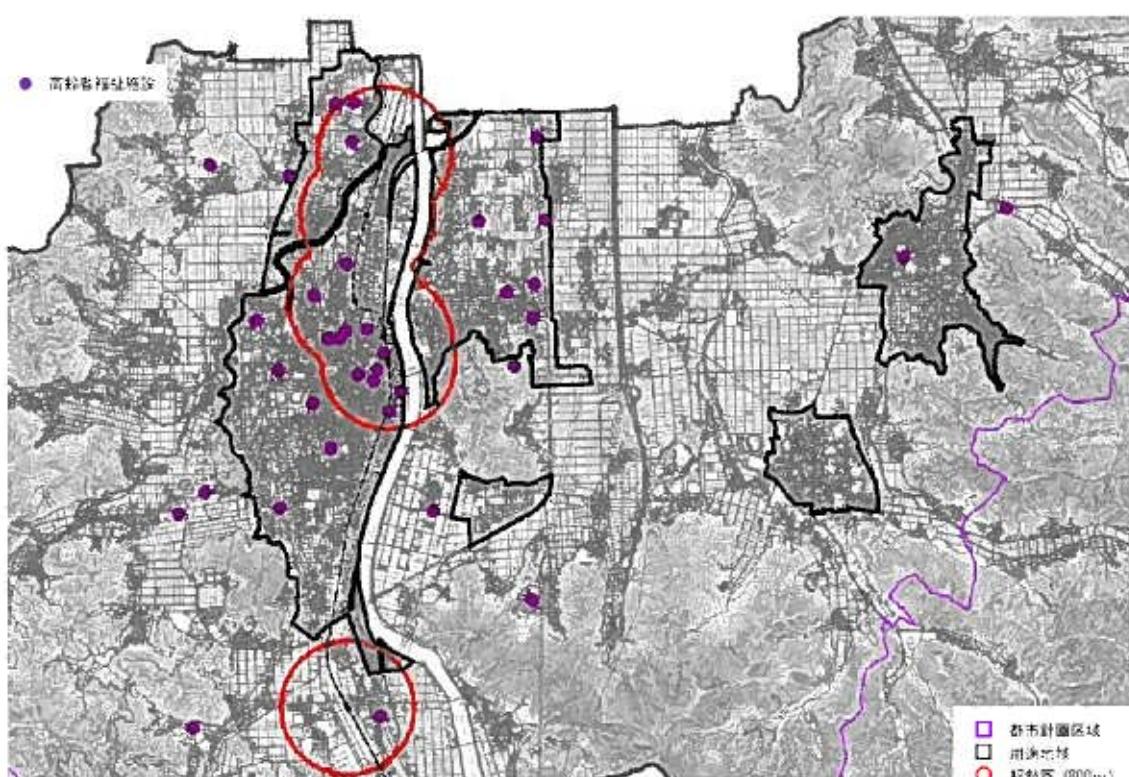
■幹線道路における交通量（資料：平成 22 年道路交通センサス）

(4) 都市機能

① 行政施設



② 高齢者福祉施設（通所系施設⁷、訪問系施設⁸、小規模多機能施設⁹）

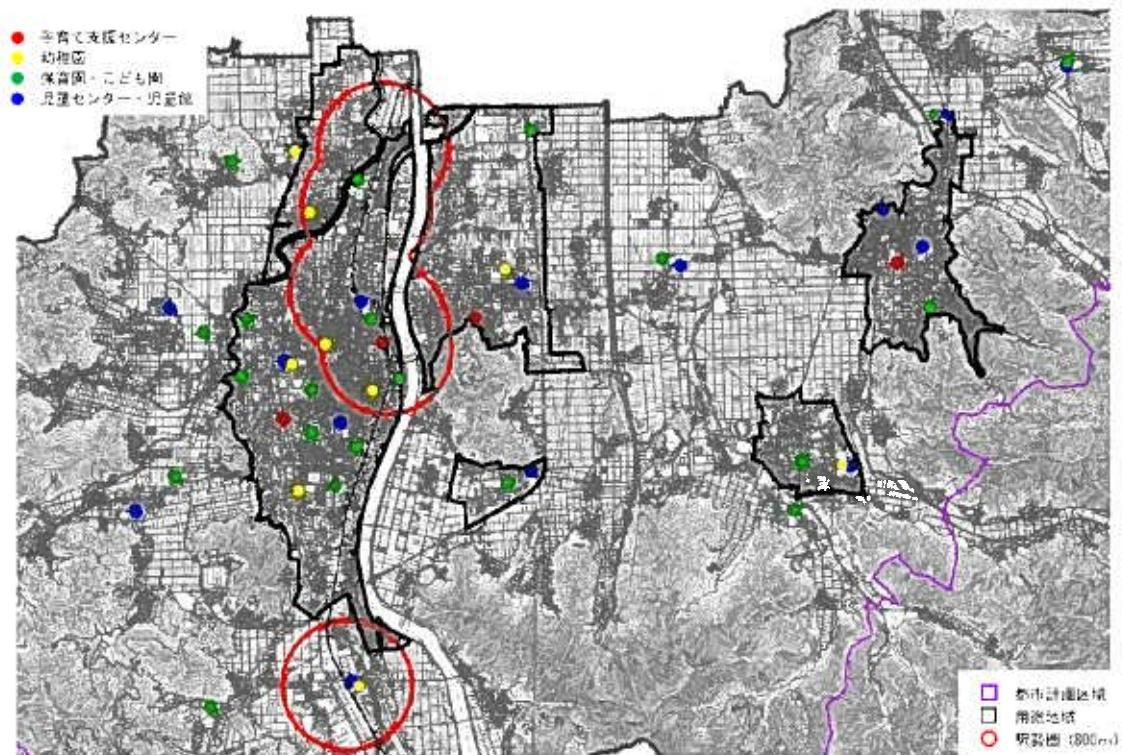


⁷通所系施設：利用者が施設に通い、食事、入浴などの日常生活上の支援や生活行為向上のためのサービスを自擇りで受ける施設。

⁸訪問系施設：介護費が利用者の自宅を訪問し、食事・排泄・入浴などの介護や、掃除・洗濯・買い物等の生活援助を行う施設。

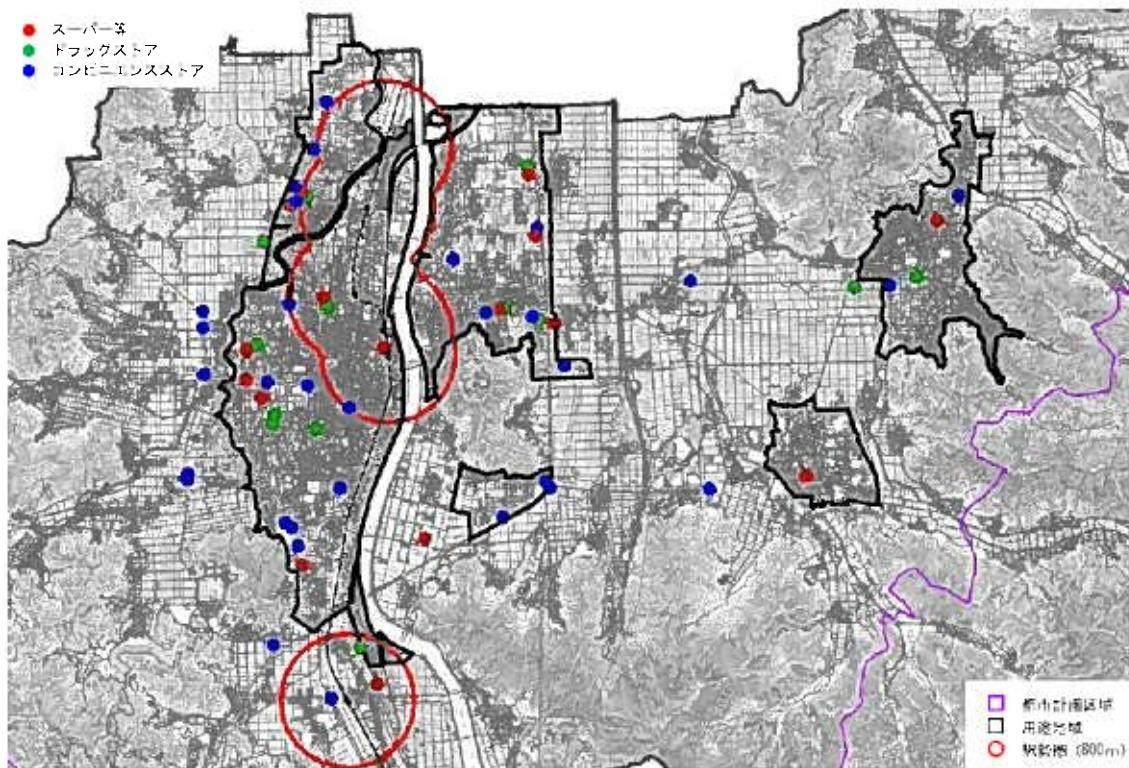
⁹小規模多機能施設：通所を中心とし、利用者の選択に応じて訪問や泊まりのサービスを組み合わせて提供する施設。

③ 子育て関連施設



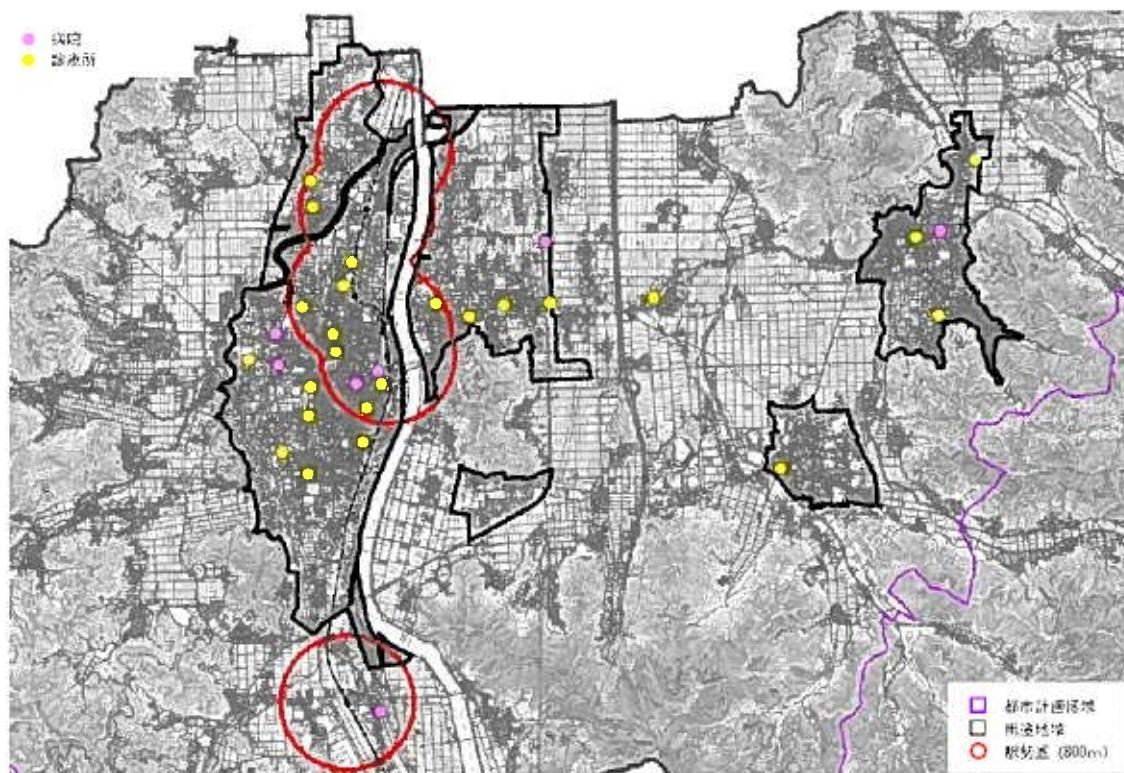
■子育て関連施設の分布図（資料：越前市 HP、国土数値情報）

④ 商業施設



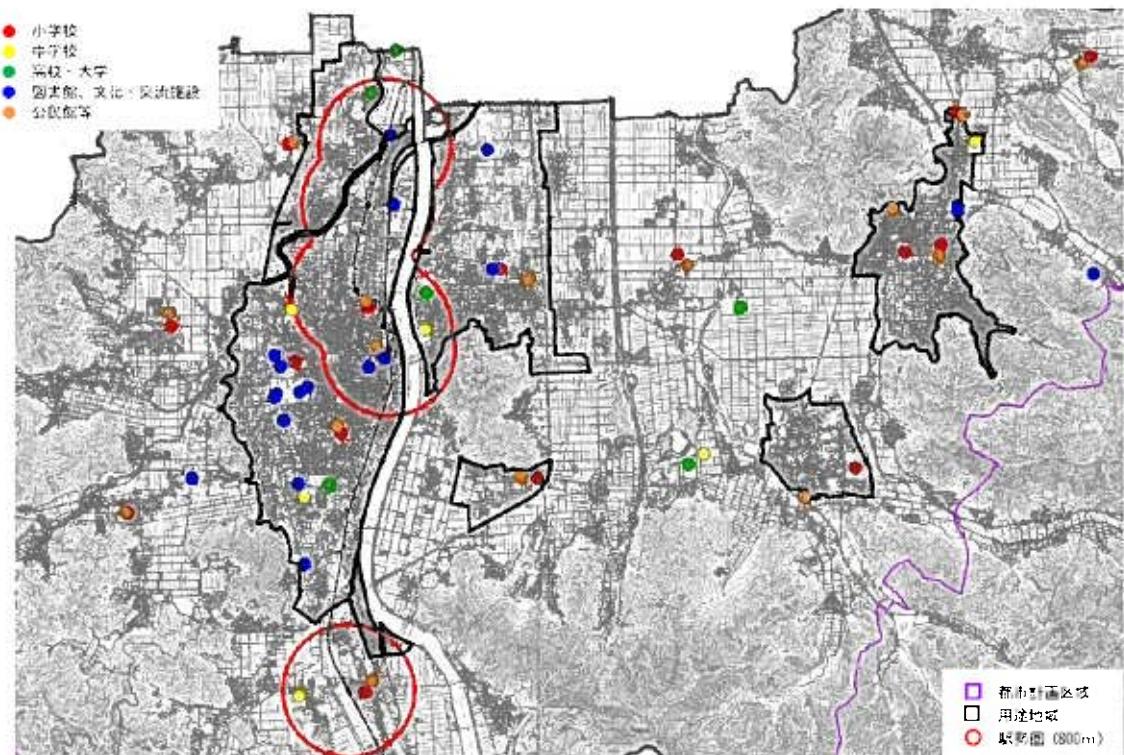
■商業施設の分布図（資料：iタウンページ）

⑤ 医療施設（病院及び診療所（内科又は外科））



■医療施設の分布図（資料：越前市 HP、国土数値情報）

⑥ 教育・文化施設



■教育・文化施設の分布図（資料：越前市 HP、国土数値情報）

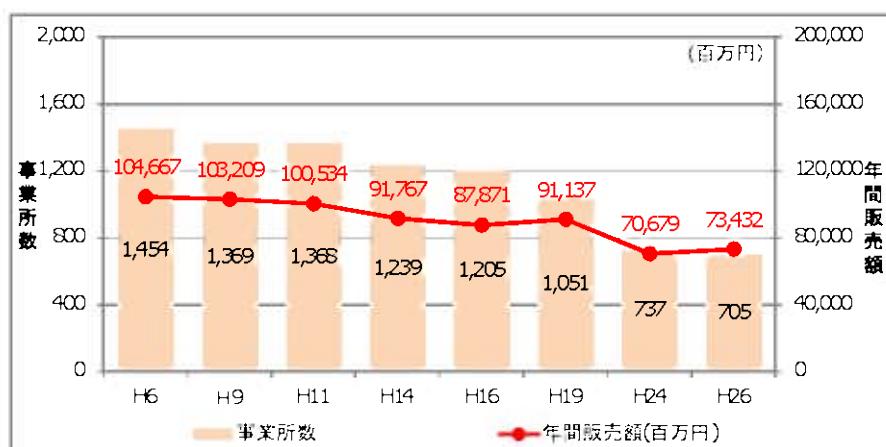
(5) 経済活動

① 小売業の状況

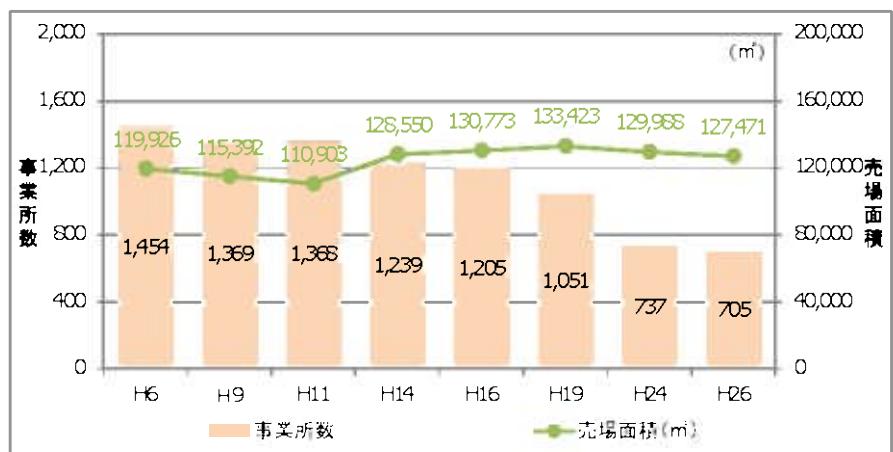
- ・事業所数や、従業者数、年間販売額は減少傾向にあります。
- ・郊外型の大型店舗の進出を背景に売場面積は増加傾向にありました。平成19年をピークに緩やかな減少に転じています。
- ・店舗の大型化が進んだ結果、売場効率（売場面積当たりの年間販売額）は低下しています。



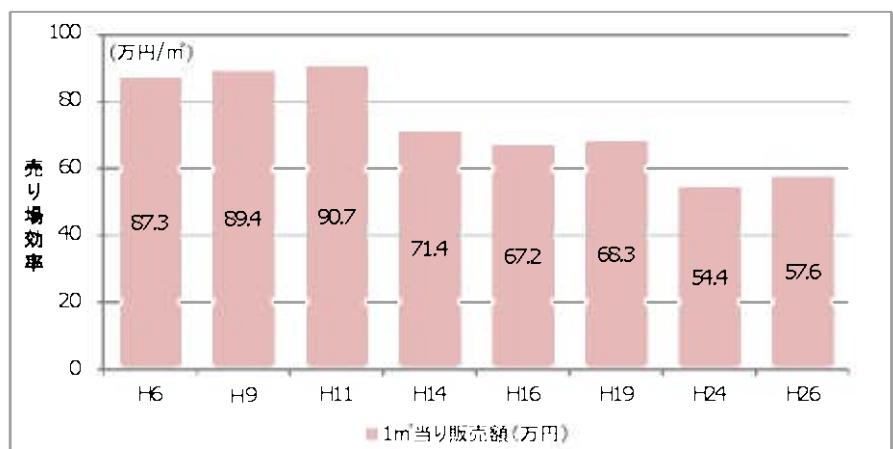
■事業所数と従業者数の推移（資料：商業統計調査（H24は経済センサス））



■事業所数と年間販売額の推移（資料：商業統計調査（H24は経済センサス））



■事業所数と売場面積の推移（資料：商業統計調査（H24は経済センサス））



■単位当たりの販売額の推移（資料：商業統計調査（H24は経済センサス））

(6) 地価

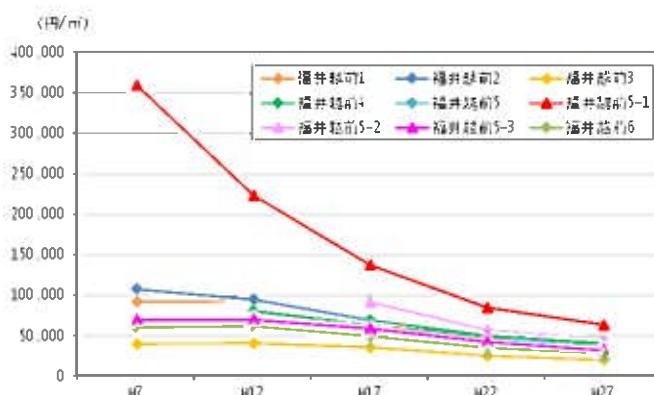
- 本市の地価公示¹⁰価格は、過去20年間概ね下落傾向が続いています。
- 特に中心部であるJR武生駅周辺の商業地域（福井越前5-1, 5-2）の下落幅が大きく、10年前（H17）の約1/2まで下落しています。また、「福井越前5-1」は、20年前（H7）との比較では約1/5まで下落しています。
- その他の住居系用途地域は、10年前の約2／3程度まで下落しています。



■地価公示価格の調査地点（資料：国土交通省地価公示）

■地価公示価格の推移（資料：国土交通省地価公示）

標準地番号	公示価格					用途地域	住需表示
	H7	H12	H17	H22	H27		
福井越前1	92,600	93,200	69,300	50,700	41,500	一棟中高層住居専用地域	文京2-15-2
福井越前2	103,000	95,400	69,600	50,700	40,000	一棟中高層住居専用地域	深草1-13-29
福井越前3	40,500	41,500	36,200	25,900	20,600	一棟住居地域	野添町5字中絆21番2外
福井越前4		31,000	63,700	49,600	41,300	一棟中高層住居専用地域	平出2-32-31
福井越前5		75,000	59,400	45,300	38,400	一棟中高層住居専用地域	越前市北千福町112番2
福井越前5-1	360,000	224,000	138,000	85,300	64,100	商業地域	近中1-12-2
福井越前5-2			92,000	57,500	46,600	商業地域	近中1-3-16
福井越前5-3	70,500	70,500	59,300	42,900	32,400	商業地域	農田町27字白木根17番1
福井越前6	60,700	61,900	49,600	35,400	28,700	一棟住居地域	吉本町7字八ヶ町58番2



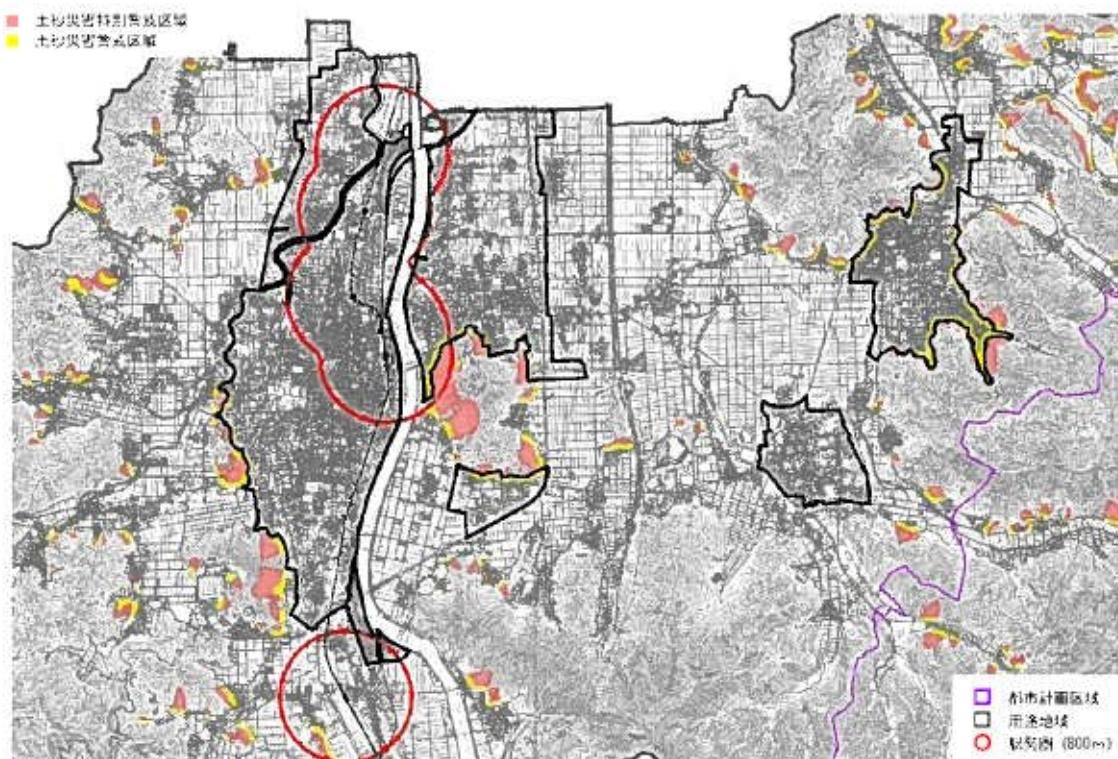
■地価公示価格の推移（資料：国土交通省地価公示）

¹⁰地価公示・世帯公示法に基づいて、適正な地価の形成に貢献するために、毎年1月1日時点における標準地の正常な価格を3月に公示するもの。

(7) 災害

① 土砂災害

- ・村国山、茶臼山、妙法寺山の周辺部、また、栗田部地区及び同本地区の山際等、用途地域内またはその隣接部において土砂災害警戒区域¹¹及び土砂災害特別警戒区域¹²が指定されています。



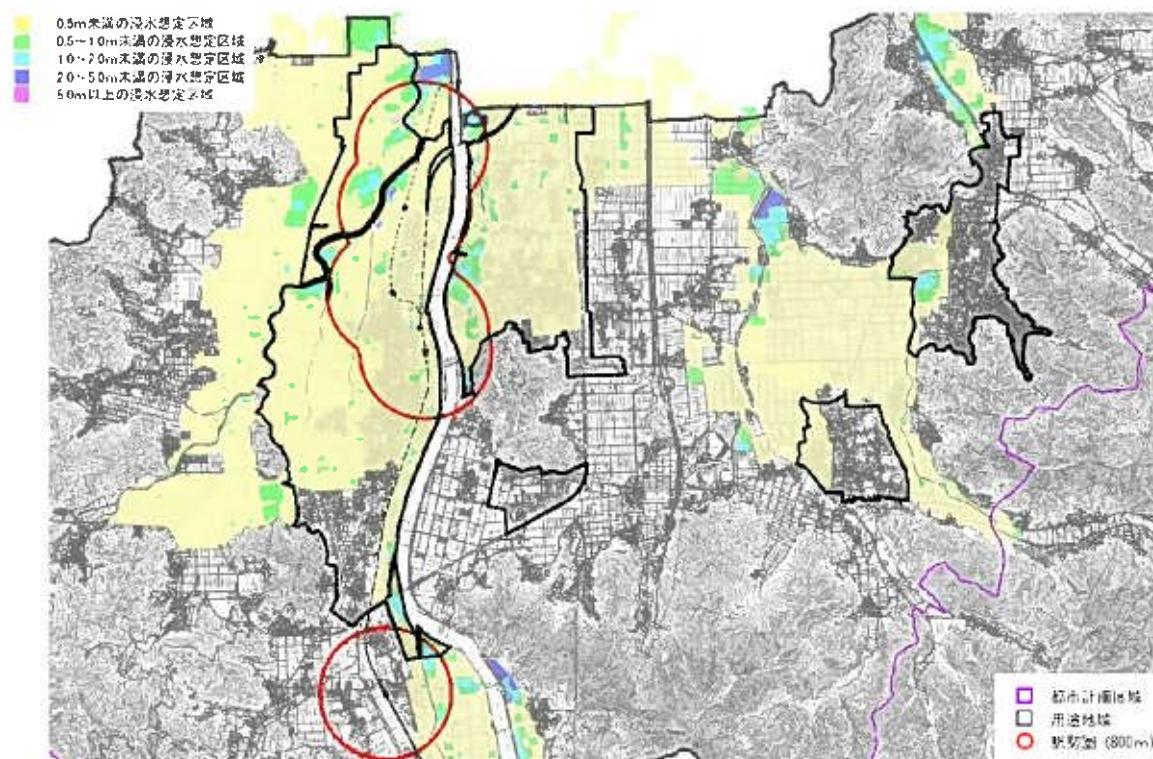
■土砂災害警戒区域の状況（資料：福井県HP、国土数値情報）

¹¹土砂災害警戒区域…土砂災害防止法に基づくもので、急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命又は財産に危害が生じるおそれがあると認められる区域であり、危険の度合い、警戒避難体制の整備が行われる。

¹²土砂災害特別警戒区域…土砂災害警戒区域のうち、急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建物に損壊が生じ住民等の生命又は財産に甚しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域で、特定の開発行為に対する許可制、建物の構造規制等が行われる。

② 浸水被害

- ・口野川沿いは広域にわたって浸水想定区域¹⁸に指定されており、JR 武生駅周辺においても概ね 0.5m未満の浸水が想定されています。
- ・また、味真野市街地、今立市街地の一部も浸水想定区域に指定されています。



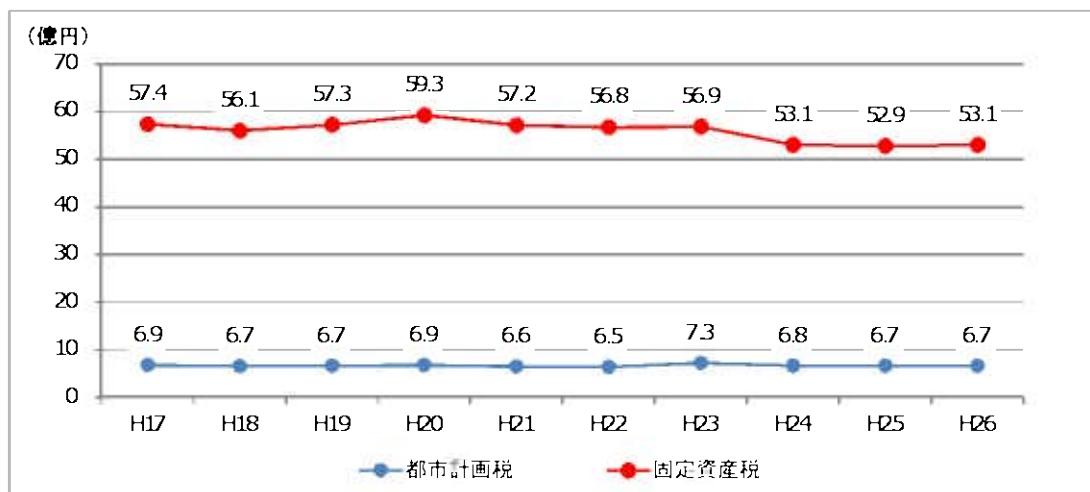
■ 浸水想定区域の状況（資料：越前市 HP、国土数値情報）

¹⁸ 浸水想定区域…水防法に基づき、都道府県が指定する区域で、想定し得る最大規模の降雨により河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域。

(8) 財政

① 固定資産税・都市計画税収の状況

- ・固定資産税¹⁴は、平成21年度以降減少に転じており、平成26年度時点で約53.1億円となっています。
- ・都市計画税¹⁵は、平成23年度から今立市街地における都市計画税の徵収開始に伴う増加があつたため、経年的には現状維持の傾向となっており、平成26年度時点で約6.7億円となっています。



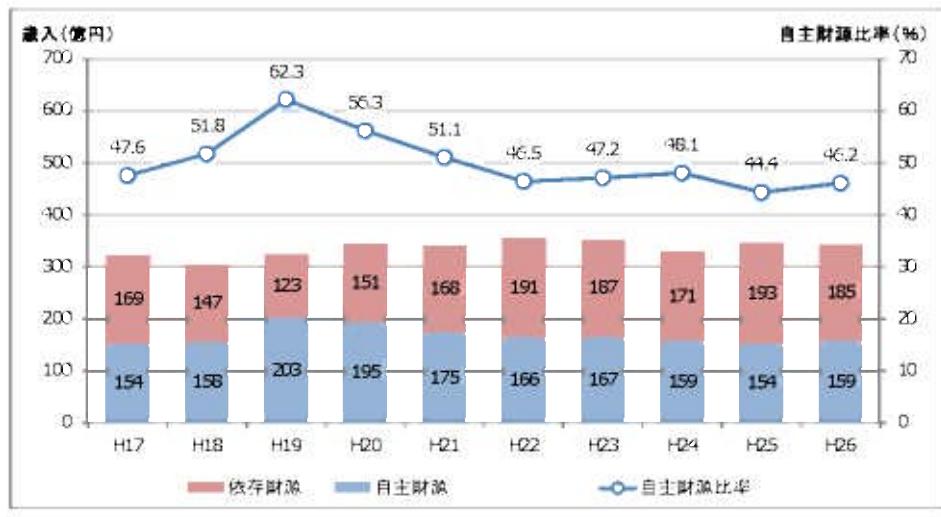
■固定資産税、都市計画税の推移（資料：決算カード）

¹⁴ 固定資産税…固定資産、すなわち土地・家屋・蔵却資産（土地及び家屋以外の事業の用に供することができる資産）に対して課される地方税。

¹⁵ 都市計画税…都市計画事業等に要する費用に充てるために、目的税として課税されるもので、都市計画法による都市計画区域に所在する土地及び家屋を課税の対象とする。

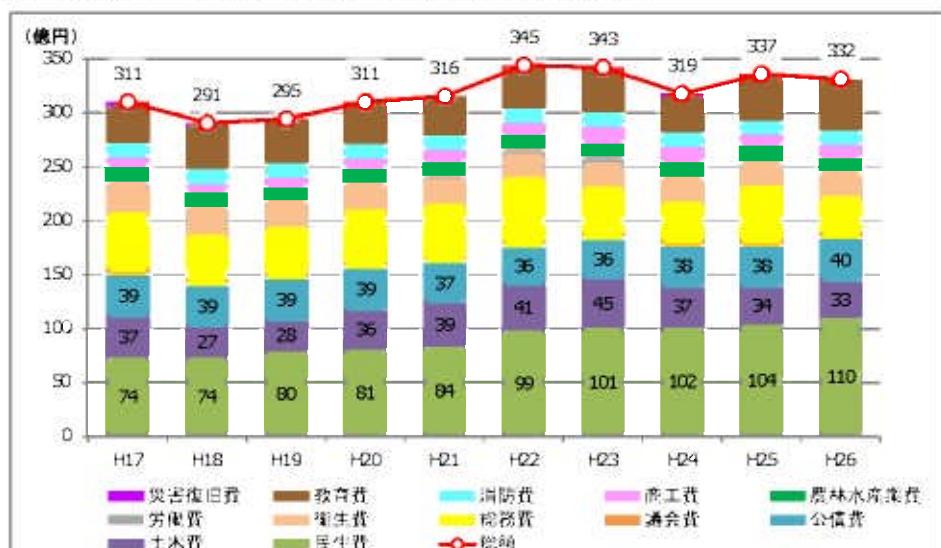
②歳入・歳出構造

- ・財政規模（歳入総額）はほぼ横ばいで推移していますが、自主財源¹⁶比率は緩やかに低下する傾向にあります。



■財源別の歳入の推移（資料：府内資料）

- ・高齢者の増加等に伴い、民生費¹⁷、および歳出に占めるその割合は一貫して増加傾向にあります。
- ・一方で、土木費¹⁸、およびその割合は減少傾向にあります。



■目的別の歳出の推移（資料：府内資料）

¹⁶自主財源…地方公共団体の財源のうち、中央政府に依存しないで独自に調達できるもの。地方税のほか、手数料・使用料・賃付金等。

¹⁷民生費…福祉等に利用される費用。（児童福祉、高齢者福祉、障害者福祉等）

¹⁸土木費…公共事業・土木事業等に利用される費用。（公共施設の整備、道路・港湾・橋・公園等の整備・管理等）

③ 建築系公共施設の整備状況

・建築系公共施設（屋根及び柱もしくは壁を有する公共建築物）の多くは、1970年～1980年代に建設されています。一般的に鉄筋コンクリート造の建築物は築後30年程度で大規模改修が、60年程度で建替えが必要になるといわれており、大規模改修の集中時期は2000年～2010年代であり既に改修時期を迎えていました。また、建替えの時期は2030年～2040年に集中します。

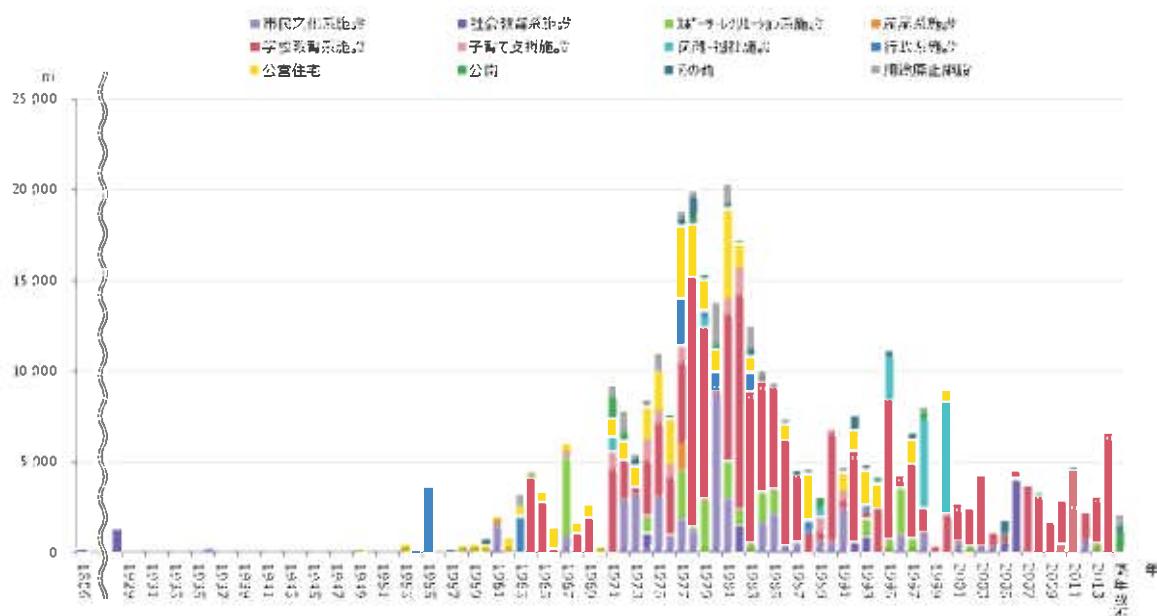
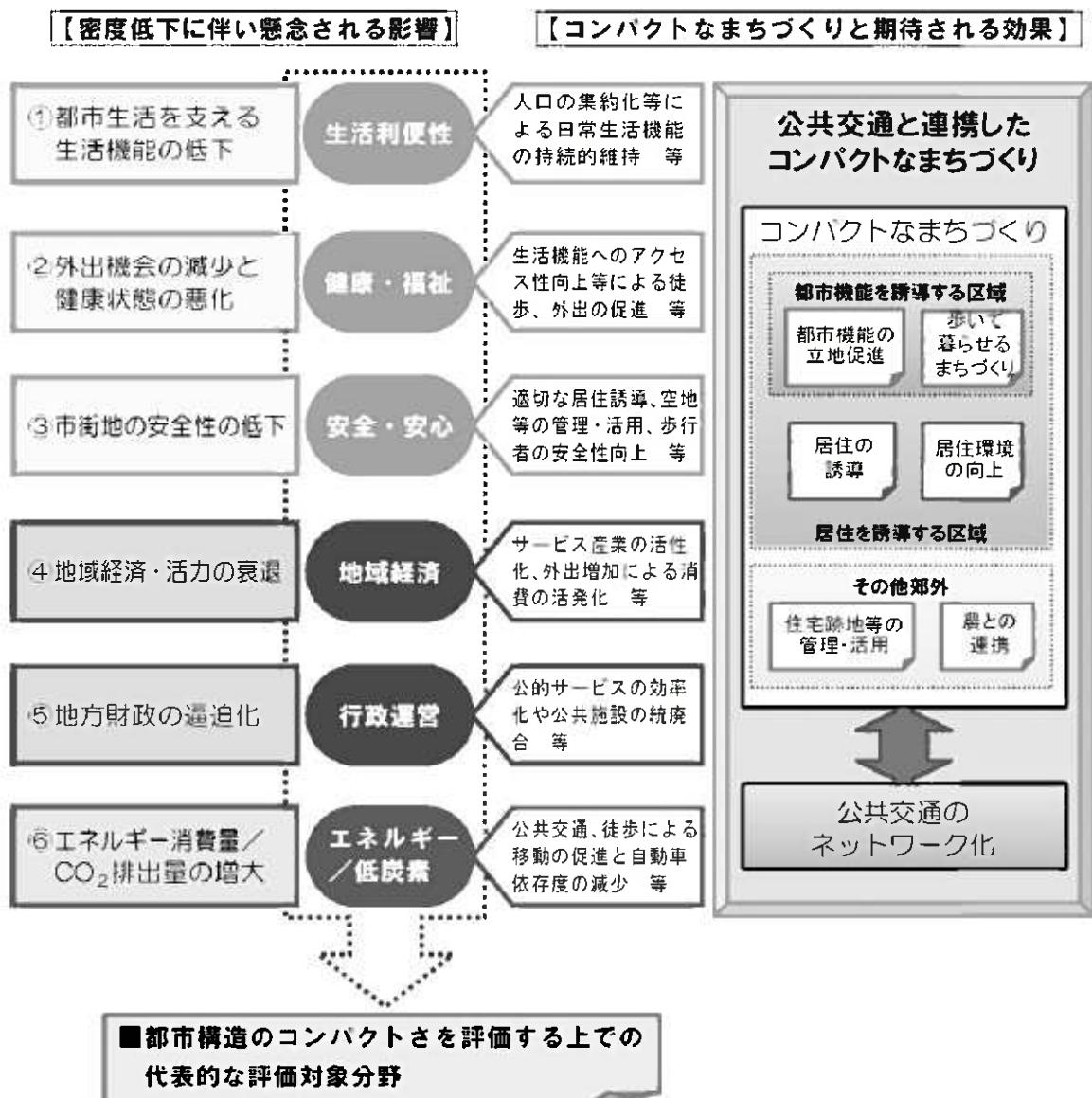


図 建築年別の建築系公共施設（出典：越前市公共施設等総合管理計画）

(9) 都市構造¹⁹の評価

- ・都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課 H26.8）に基づき評価対象分野ごとの評価を行います。



(出典：都市構造の評価に関するハンドブック 国土交通省都市局都市計画課 H26.8)

¹⁹ 都市構造…人や産業や都市機能が集積する拠点の位置と、主要な人や物の流れによって形成されるネットワークなどから捉えた都市の骨格のこと。

・評価指標は、10万人以下の都市の平均値が示され、本市の実態と比較することで評価が可能な以下の指標とします。

■越前市の都市構造に係る評価項目

評価対象分野	評価指標	利用データ	算出方法
生活利便性	□公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合	住宅・土地統計調査（H20） 都道府県編「最寄交通機関までの距離別住宅数」	市町村別の最寄交通機関までの距離別住宅数の総数に占める、斯まで1km圏内、もしくはバス停まで200m圏内の住宅数の割合
	□市民一人当たりの自動車総走行台平均	道路交通センサス（H22）	乗用車の市区町村別自動車走行台キロ（台キロ/日）を都市の総人口で除して算出
健康・福祉	■高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	住宅・土地統計調査（H20） 都道府県編「最寄医療機関までの距離別住宅数」	市町村別の最寄医療機関までの距離別住宅数の総数に占める500m以上の住宅数の割合
	□歩道整備率	道路交通センサス（H22）	歩道が設置された道路延長を一般道路実延長で除して算出
	■高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合	住宅・土地統計調査（H20） 都道府県編「最寄公園までの距離別住宅数」	市町村別の最寄公園までの距離別住宅数の総数に占める500m以上の住宅数の割合
安全・安心	■市民一人あたりの交通事故死者数	（県）交通事故総合分析センター 全国市区町村別交通事故死者数（H22）	1万人あたり死者数
	■最寄り緊急避難場所までの平均距離	住宅・土地統計調査（H20） 都道府県編「最寄の緊急避難場所までの距離別住宅数」	最寄の緊急避難場所までの距離別住宅数に、距離帯の中間値を重じた値を合計し、住宅総数で除して算出
	■空家率	住宅・土地統計調査（H20）	空家数（その他住宅）を住宅総数で除して算出
地域経済	■従業者一人当たり第三次産業売上高	経済センサス（H24） 第3次産業（電気・ガス、情報通信業、運輸業、金融業等の業務分類（F～R））の売上金額合計	第三次産業売上高を第三次産業従業者人口で除して算出
行政運営	□市民一人当たりの歳出額	統計で見る市区町村のすがた（H24） 総務省 地方公共団体の主要財政指標一覧 「財政規模」	歳出決算額を都市の総人口で除して算出
	□財政力指数 ²⁰	統計で見る市区町村のすがた（H24） 総務省 地方公共団体の主要財政指標一覧 「財政力指数」	財政力指数
	■市民一人当たり税収額（個人市民税・固定資産税）	統計で見る市区町村のすがた（H22） 「市町村民税」、「固定資産税」	市町村民税及び固定資産税の総額を都市の総人口で除して算出
エネルギー/低炭素	■市民一人当たりの自動車CO ₂ 排出量	（自動車走行台キロ） H22 道路交通センサス（台キロあたりガソリン消費量）国土交通白書	小型車の自動車交通量（走行台キロ/日）に、実走行燃費を除して燃料消費量を求め、燃料別CO ₂ 排出係数（ガソリン）を乗じて、年換算してCO ₂ 排出量を算出

※ ■：項目の代表的な指標

□：■の指標を代替、または補完する参考資料

²⁰財政力指數：地方公共団体の財政力を示す指標として用いられる指數であり、基準財政収入額を基準財政需要額で除した数値である。通常は過去3カ年の平均値を指す。

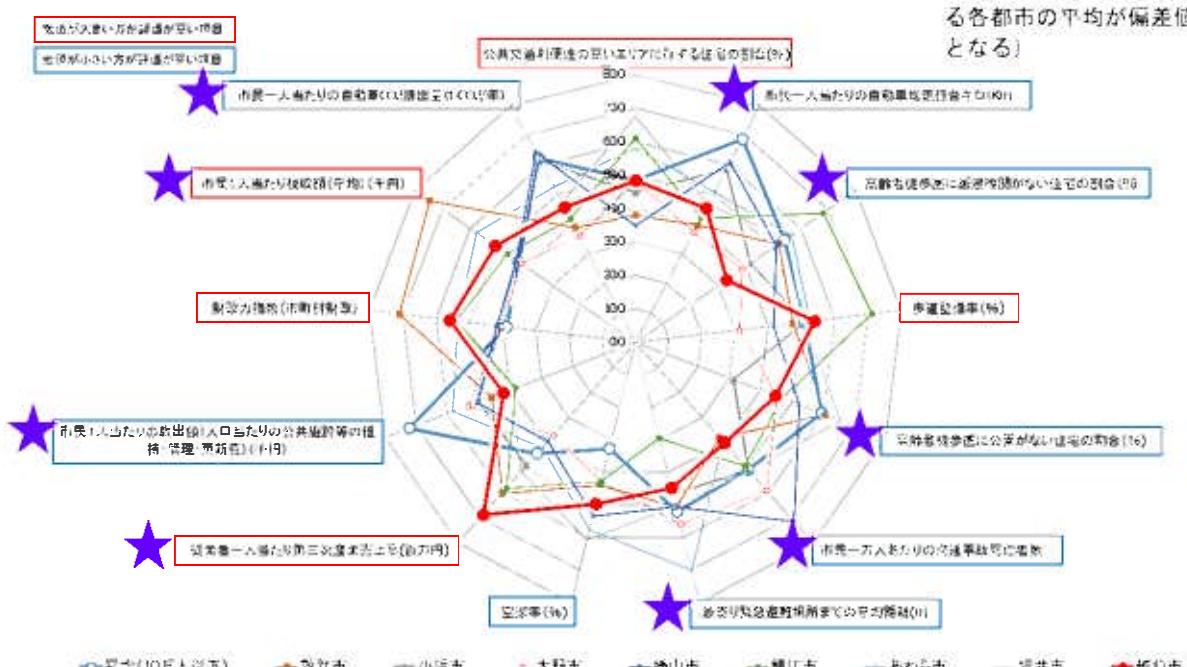
- ・本市では、行政運営や高齢者の生活利便性で評価が高くなっています。
- ・市民一人当たりの自動車総走行台キロは10万人以下の都市の平均よりも短く、自動車交通に依存しつつも、移動距離がコンパクトとなっていることがうかがえます。

■本市の都市構造に係る評価結果

	生活利便性		健 康・福祉		安全・安心		社会経済		行政運営		上位10位に及ぶ		
	公共交通利便性の高いエリアに住する住宅の割合 (%)	市民一人当たりの自動車総走行台キロ (km)	高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合 (%)	歩道整備率 (%)	高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合 (%)	市民一人万あたりの交通事故死亡者数	最寄り緊急避難場所までの平均距離 (m)	空家率 (%)	従業者一人当たり第三次産業売上高 (百万円)	市民一人当たりの歳出額 (人口当たりの公共施設等の維持・管理費・賃料等) (千円)	財政力指数 (市町村財政)	市民一人当たり税収額 (平均) (千円)	市民一人当たりの自動車総走行台キロ (km)
越前市	45.85	12.23	47.15	45.11	25.92	0.85	821.67	6.73	51.98	402.82	0.70	128.88	1.03
敦賀市	37.46	10.99	64.03	39.23	59.96	0.30	703.30	5.90	10.74	443.04	0.95	193.43	0.93
小浜市	42.73	14.99	54.92	44.38	3.13	0.54	650.30	9.21	9.12	433.07	0.42	104.35	1.27
大野市	45.44	10.43	52.23	17.17	29.95	0.55	774.46	5.73	7.34	523.73	0.61	100.36	0.89
鯖山市	35.01	15.43	63.22	31.25	43.50	1.13	701.53	7.29	7.71	492.77	0.44	105.97	1.31
鯖江市	55.51	11.49	78.56	71.92	33.27	0.59	411.20	5.73	10.45	360.13	0.56	114.27	0.97
あわら市	53.09	13.36	68.32	46.34	27.72	0.33	970.92	7.92	3.08	574.14	0.55	144.56	1.13
坂井市	60.59	12.47	66.76	43.75	69.83	0.65	700.03	3.38	9.46	365.59	0.57	123.25	1.96
10万人以下	45.69	17.16	65.92	43.99	57.74	0.63	722.99	4.23	8.42	728.21	0.38	102.30	1.26

赤文字：良い方が評価が高い項目
青文字：良い方が小さい方が評価が高い項目

※各都市の数値を偏差値として表したもの（ここに掲げる各都市の平均が偏差値50となる）



★ 10万人以下の市の平均値よりも評価が高い項目

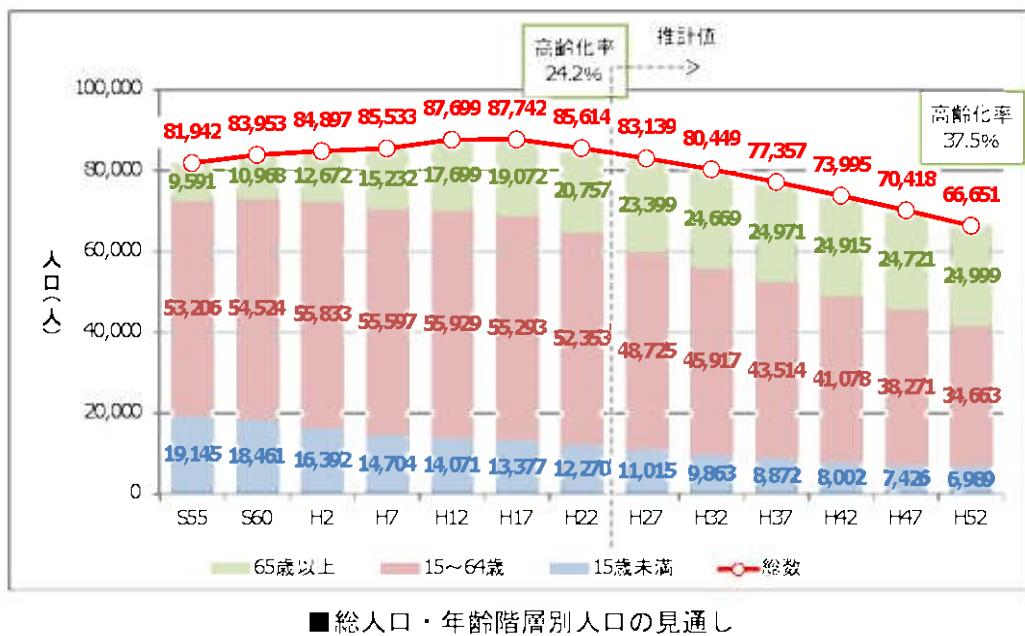
■本市の都市構造に係る評価結果（偏差値をグラフ表示）

2. 人口の将来見通しに関する分析

(1) 都市全体の人口動向の把握

① 国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口

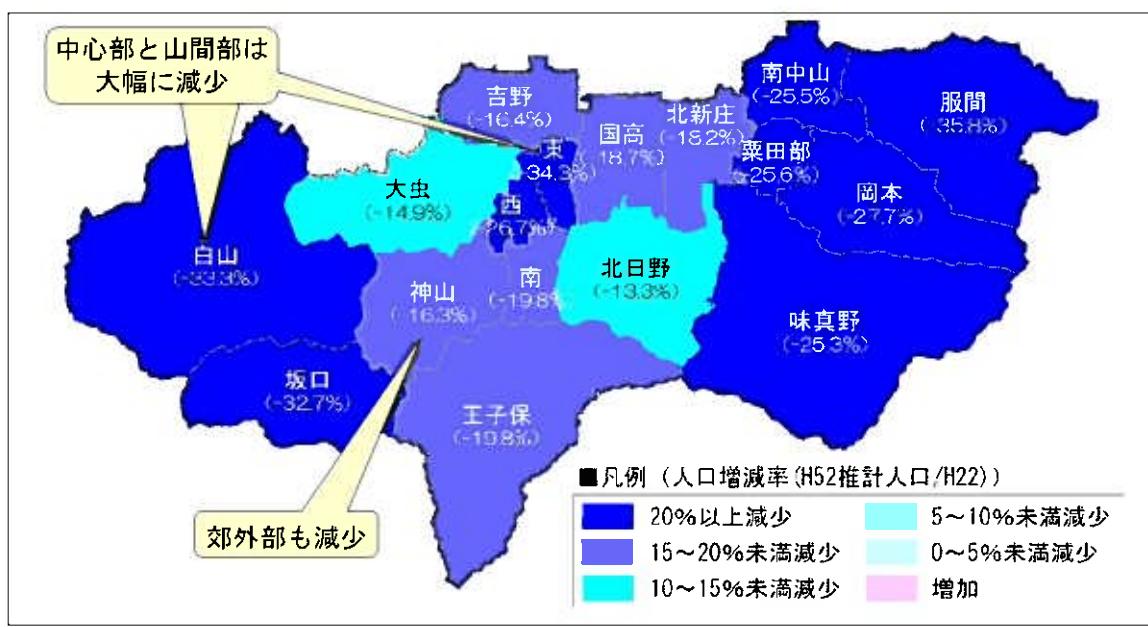
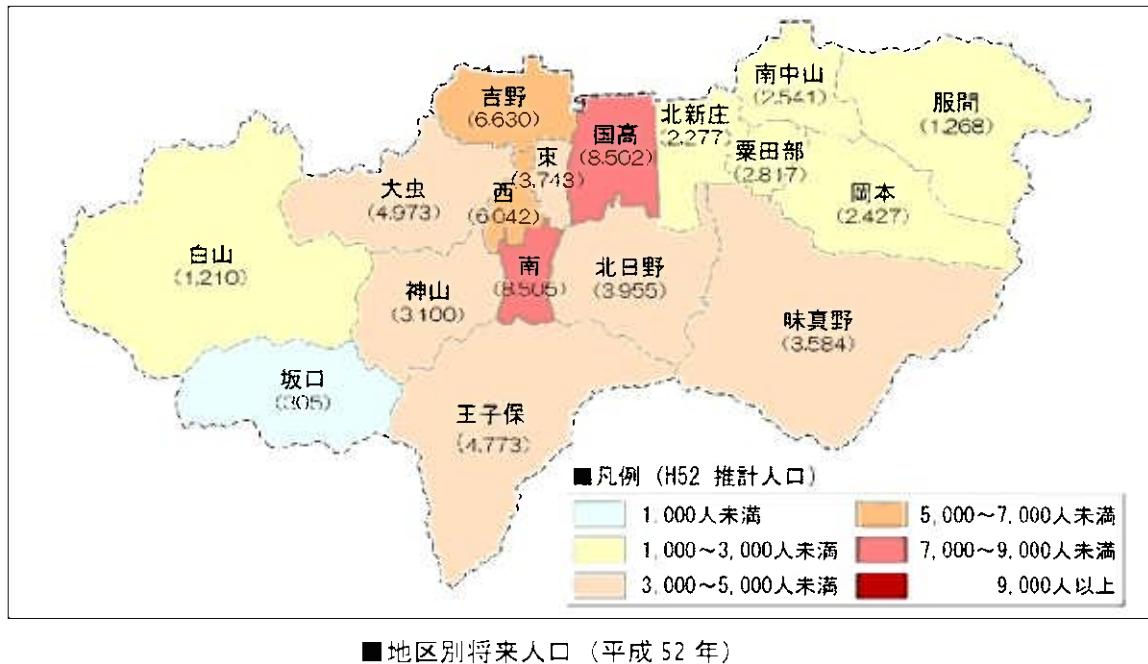
- 今後も人口減少が続き、市全体の人口は平成52年には約67,000人（約19,000人減）になると見込まれています。
- 高齢化率は今後30年間で約13%増加し、平成52年には37.5%に達すると見込まれています。



(2) 地区別人口・高齢化の見通し（国立社会保障・人口問題研究所による推計人口）

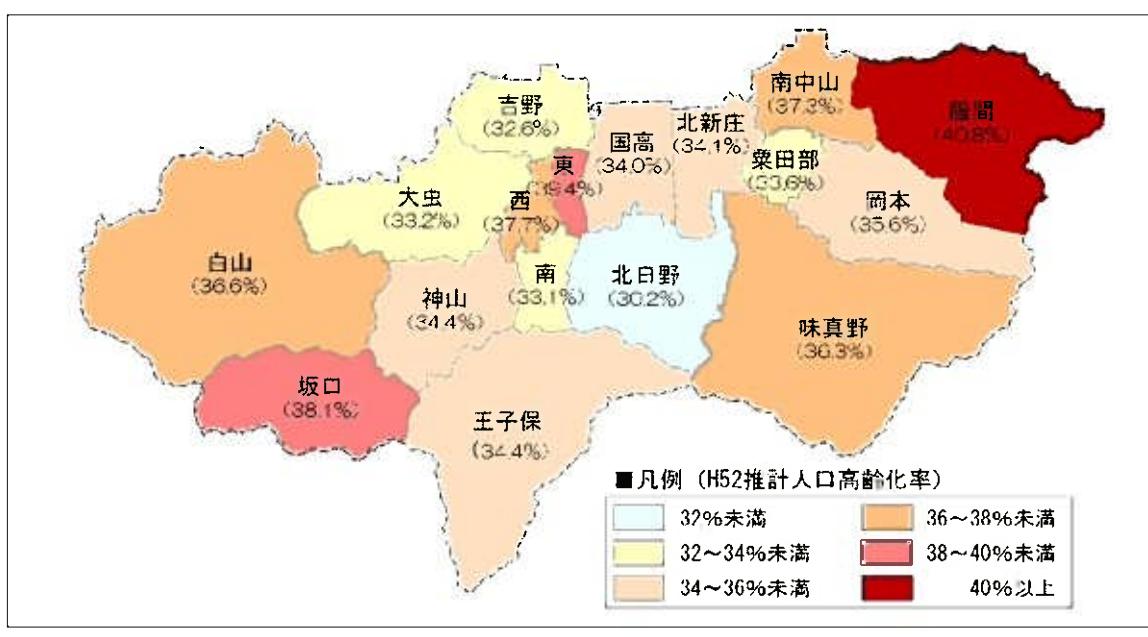
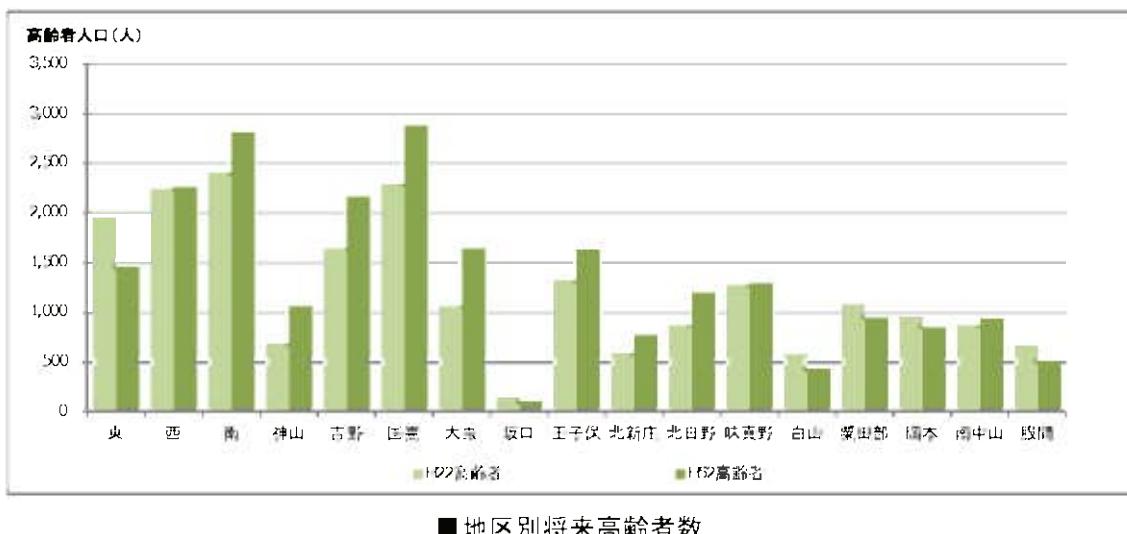
① 地区別人口の見通し

- 全ての地区で人口が減少する見込まれています。
- 特に、中心部（東、西）や山間部（白山、坂口、服間）では大幅に減少が見込まれています。



② 地区別高齢化の見通し

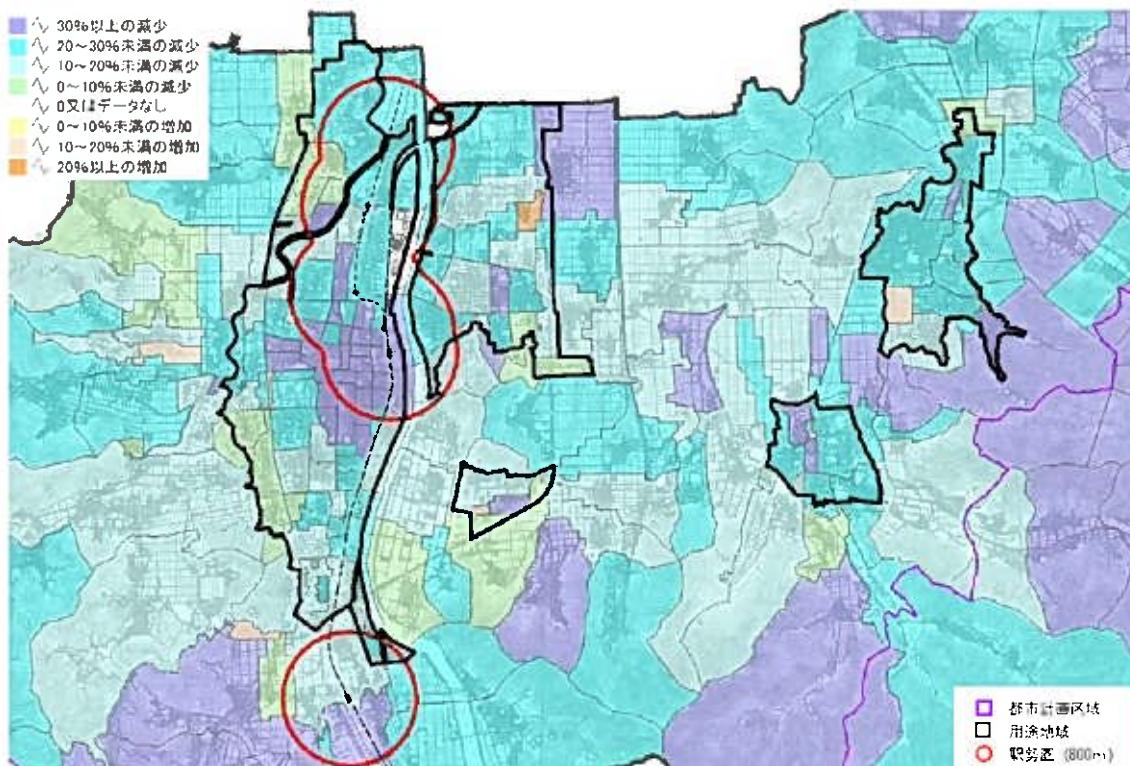
- ・地区別の高齢者数は、東、坂口、白山、栗田部、岡本、脇間の6地区で減少し、その他の11地区では増加すると見込まれています。特に神山と大虫では約1.5倍に増加する見通しです。
- ・平成52年における高齢化率は、30%未満の地区ではなく、最も高い脇間では40%を超えており、東も40%弱となる見通しです。



(3) 小地域別人口密度・高齢化の見通し（国立社会保障・人口問題研究所による推計人口）

① 小地域別人口の見通し

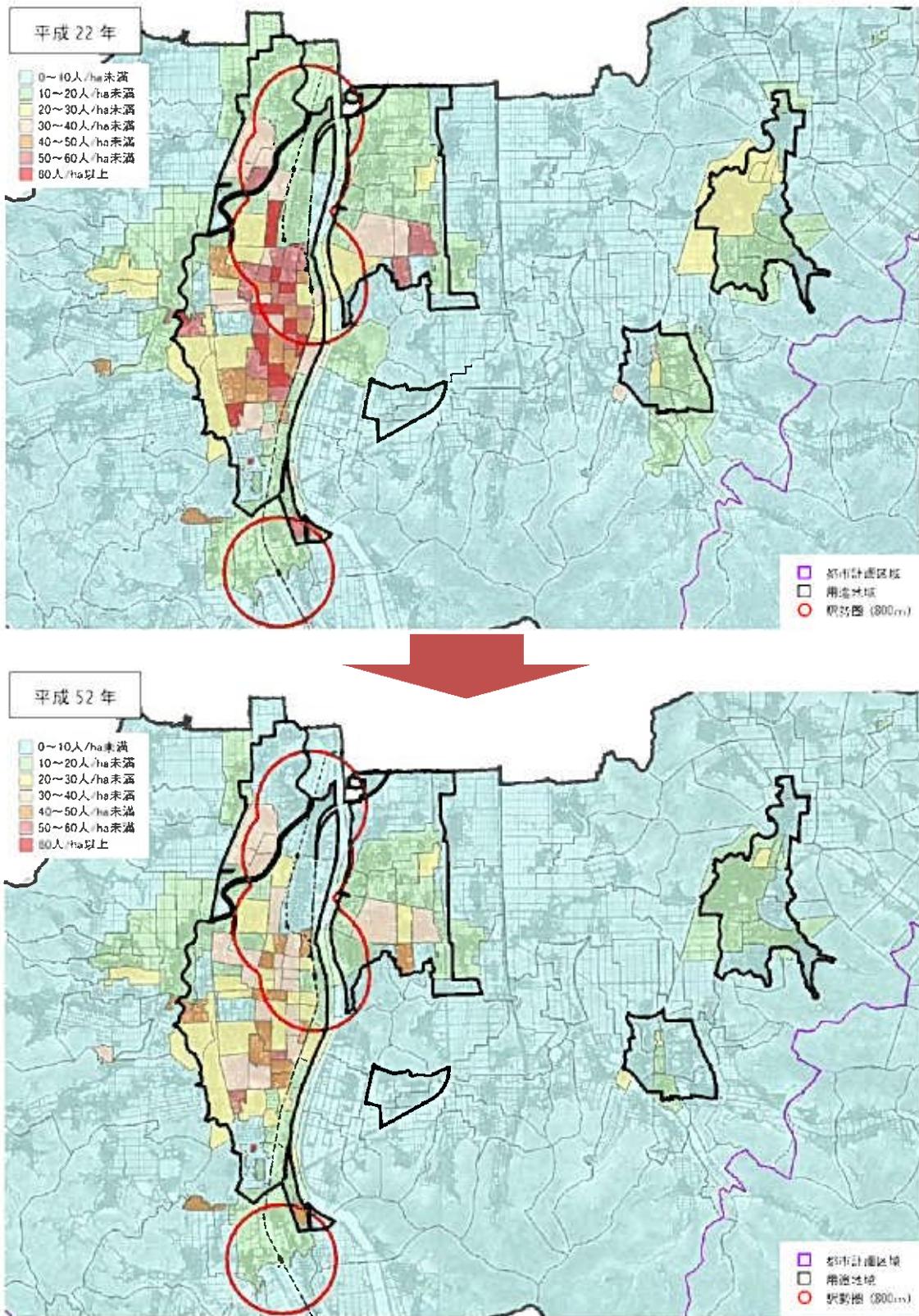
- ・武生市街地の人口は、ほとんどの地域で減少が見込まれており、特に中心部では 30%以上の減少が見込まれる地域が多くなっています。
- ・今立市街地や味真野市街地でも 20%以上の減少が見込まれる地域が多くなっています。



■小地域別将来人口増減率（平成 52 年推計人口/平成 22 年）

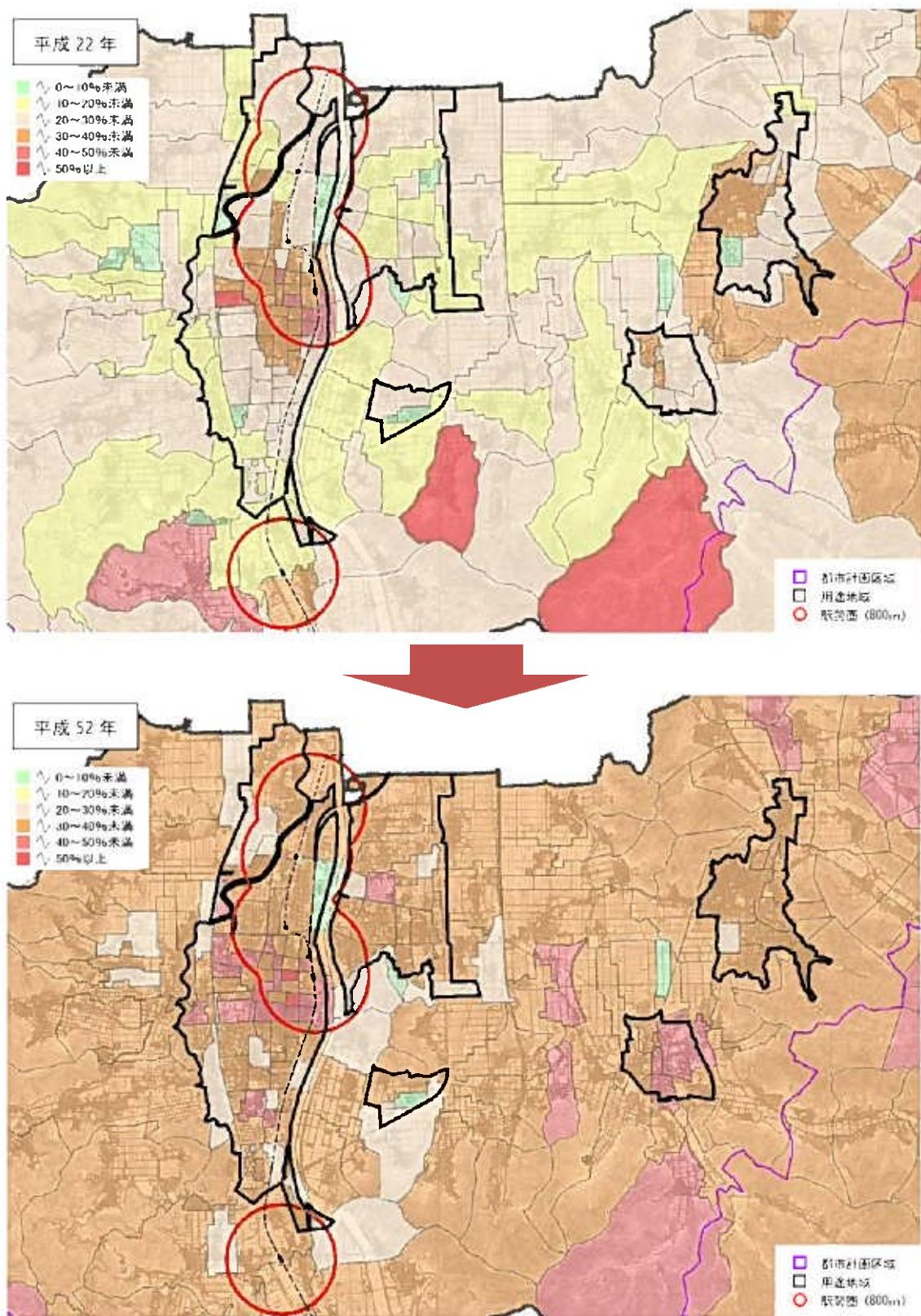
② 小地域別人口密度の見通し

- ・平成 52 年には市街地のほとんどの地域で人口密度の低下がみられ、武生市街地の中心部でも 40 人 / ha 以上の密度を維持している地域は、平成 22 年の半数以下となる見通しです。



③ 小地域別高齢化率の見通し

- ・市街地のほとんどの地域が30%以上の高齢化率になるを見込まれており、中心部では40%以上の地域も多くなる見通しです。
- ・用途地域外でも同様に高齢化が進行すると見込まれています。



■ 小地域別将来高齢化率

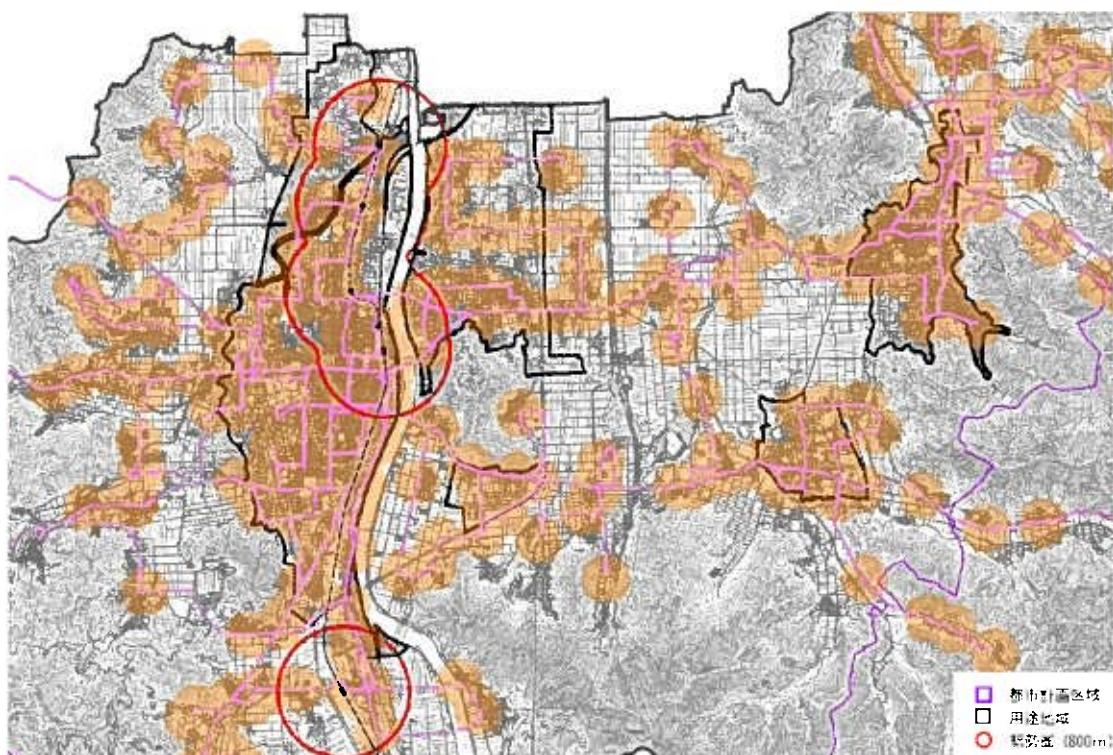
2-3. 現状および将来見通しにおける都市構造上の課題の分析

(1) 公共交通の利便性、持続可能性

① 公共交通の利便性

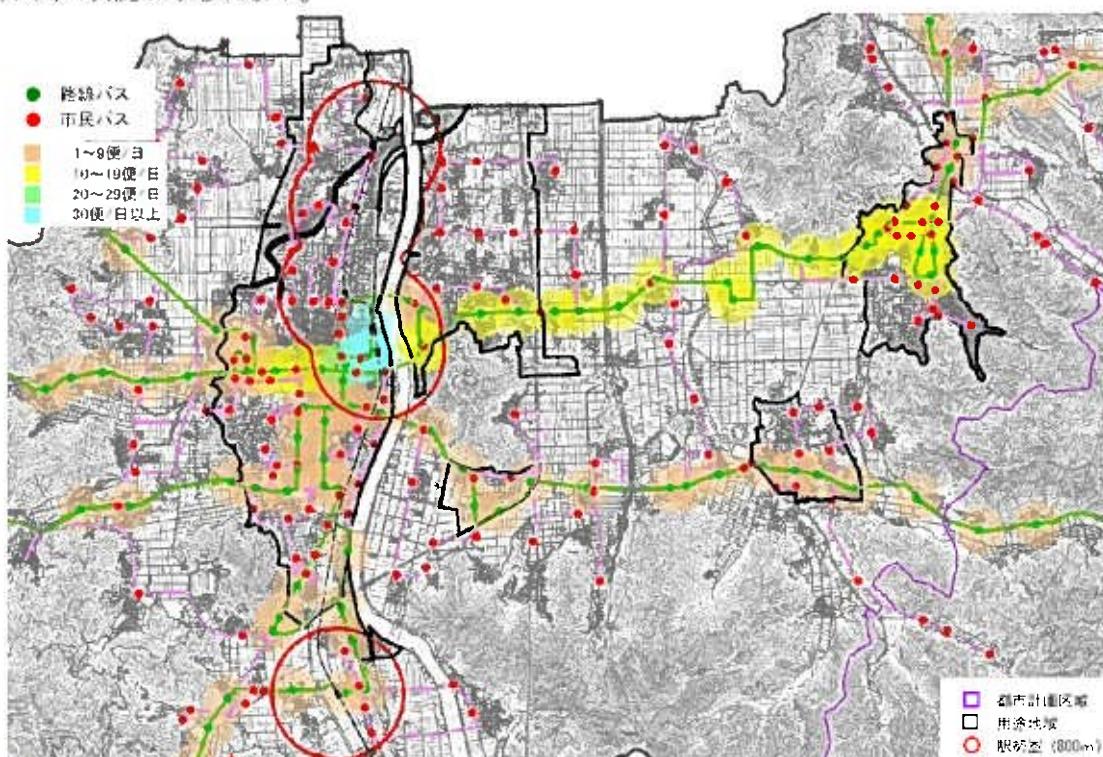
ア) 公共交通の空白地域

- ・JR北陸本線は市街地を南北に縦貫していますが、本市内の駅数は2駅と少なく、福井鉄道福武線は越前武生駅がターミナルとなっているため、駅勢圏（800mで設定）に含まれる市街地は中心部以北と王子保駅周辺に限定されています。
- ・市民バスは、武生駅周辺または今立総合支所周辺と市内各方面を結ぶ形で運行されており、市内のほぼ全ての地域をカバーしています。



イ) 公共交通の利便性

- ・JR 武生駅、および福井鉄道福武線の各駅の運行本数は1日30便以上となっており、南北方向の基幹的公共交通路線としての役割を果たしています。
- ・路線バスは福井鉄道バスが運行しており、JR 武生駅と市内の主要な地域または周辺市町を結んでいますが、各路線の運行本数は1日9便以下となっています。
- ・バス停別にみると、越前武生、JR 武生駅前、越前市役所前で30便以上となっています。一方、周辺部で10便以上は、中心市街地と今立総合支所方面とを連絡する区間のみとなっています。
- ・各地域内と中心市街地を連絡するコミュニティバスとして市民バスが運行されていますが、運行本数は最も多い路線でも1日8本となっており、平日でも運行日が限定される路線がある等、利便性が低い状況がみられます。



■公共交通の利便性（バスの便数は路線バスのみを表示）

ウ) 公共交通の利便性による地域区分

- ・公共交通のサービスレベルを踏まえて、①鉄道駅やバス停の利用閑域に含まれるか、②1日あたりのバスの運行便数は何便か を指標として公共交通の利便性による地域区分を設定します。

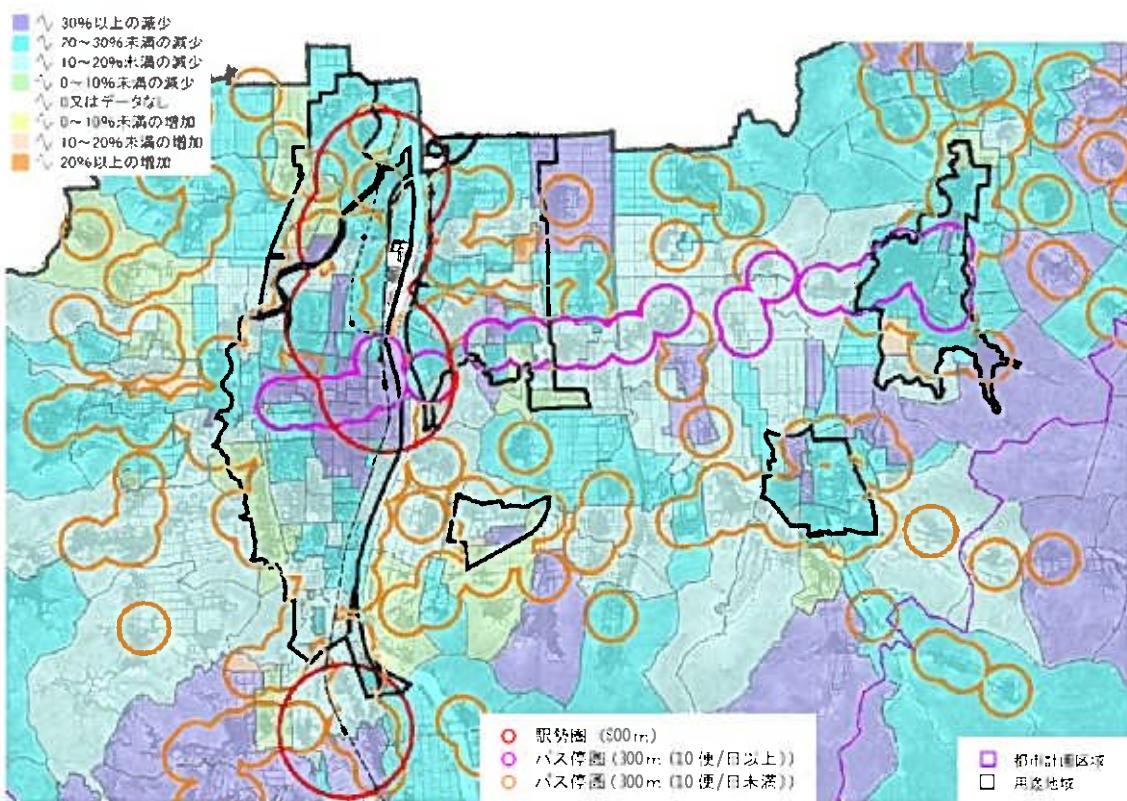
■公共交通の利便性による地域区分

		バス		
		バス停から 300m圏内		バス停から 300m圏外
鉄道	駅から 800m圏内	運行便数 10回/日 (往復) 以上	運行便数 10回/日 (往復) 未満	
		公共交通便利地域		
駅から 800m圏外		公共交通不便地域		公共交通空白地域

② 公共交通の持続可能性

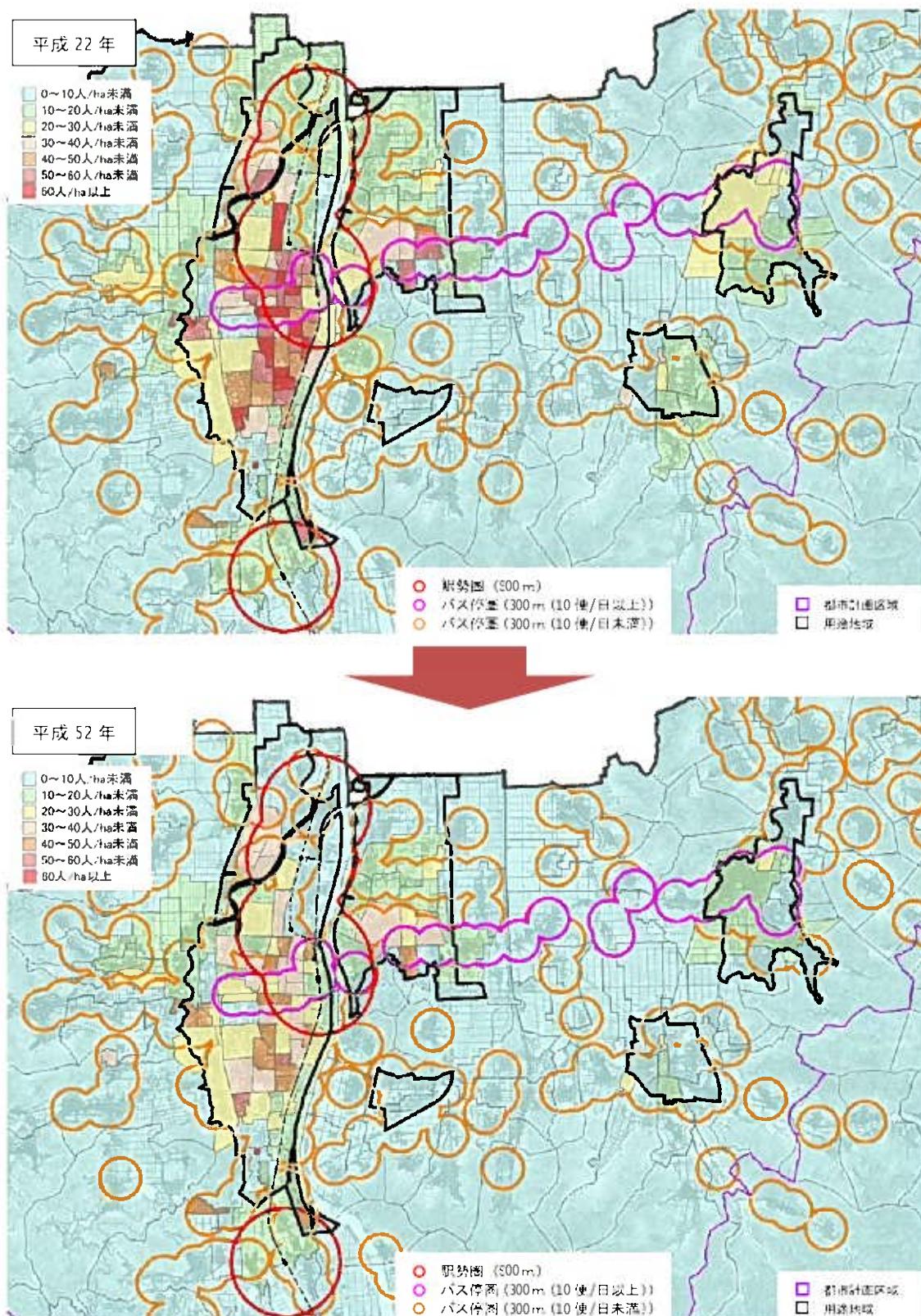
ア) 公共交通の利便性と地域別人口減少率

・武生市街地の公共交通の利便性の高い地域でも人口が大きく減少すると見込まれています。



イ) 公共交通と地域別人口密度

- ・公共交通の利便性の高い地域でも人口密度の低下が見込まれています。

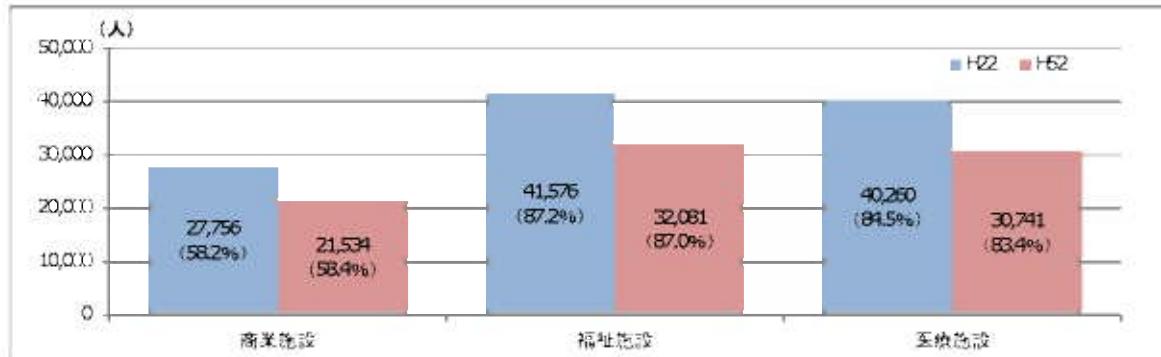


■公共交通の利便性と将来人口密度

(2) 生活サービス施設の利便性、持続可能性

① 生活サービス施設の圏域人口

- 用途地域内の生活サービス施設の徒歩圏人口はいずれも減少し、福祉施設と医療施設ではカバー率(800m圏内人口／用途内人口)も低下することが見込まれています。



■生活サービス施設の徒歩圏人口とカバー率の現況と見通し（用途地域内を対象）

(徒歩圏 : 800m、商業施設：建ぺい面積1,500 m²以上、福祉施設：通所系・訪問系・小規模多機能施設、医療施設：病院・診療所（内科又は外科）)

- 国立社会保障・人口問題研究所による推計通りに、今後30年間で総人口が約2万人減少した場合(H22: 約8.6万人 ⇒ H52: 約6.7万人)、必要とされる圏域人口から試算すると、以下のように多くの生活サービス施設の流出・撤退が懸念されます。

■必要とされる圏域人口から試算される余剰施設数

施設分類	必要とされる圏域人口 (国土交通省資料を参照)	余剰施設数
コンビニエンスストア	約3,000人	6～7施設
地区診療所 高齢者向け住宅 訪問系サービス	約5,000人	各4施設
デイサービスセンター 食品スーパー	約10,000人	各2施設

(参考) 利用人口と都市機能

国土交通省

- 商業・医療・福祉等の機能が立地し、持続的に維持されるためには、機能の種類に応じて、以下のようないくつかの圏域人口が求められる。



商業施設の商圈と施設規模

- 商品の在庫や陳列の組み合わせ等で、商店や立地施設は様々
- コンビニエンスストア
大都市住宅地=商圈：半径500メートル、周辺人口：3,000人、流動客
その他=商圈：半径2～3キロメートル（幹線道路沿いに立地）、周辺人口：3,000人～4,000人、流動客
- 食品スーパー（2,000～3,000m規模）⇒周辺人口1～3万人
- ドラッグストア（1,000～1,500m規模）⇒周辺人口1～3万人

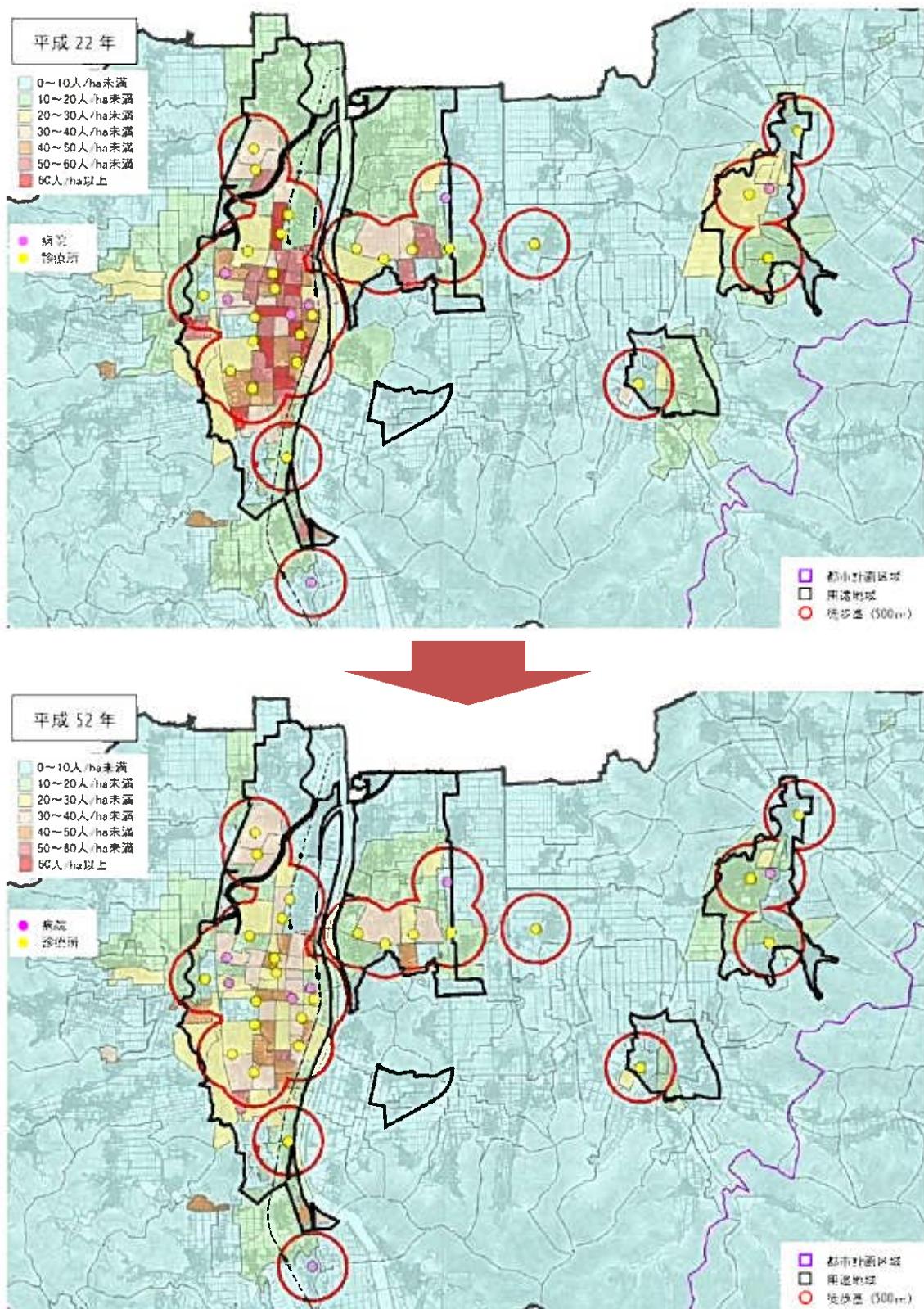
国土交通省 都市局 第2回都市再生特別指針検討会員会
有限会社 リティルウォーク 大曾 田舎牛乳 式 プレゼン資料より抜粋

■利用人口と都市機能（資料：改正都市再生特別指針法等について（国土交通省））

② 生活サービス施設の利便性

ア) 医療施設

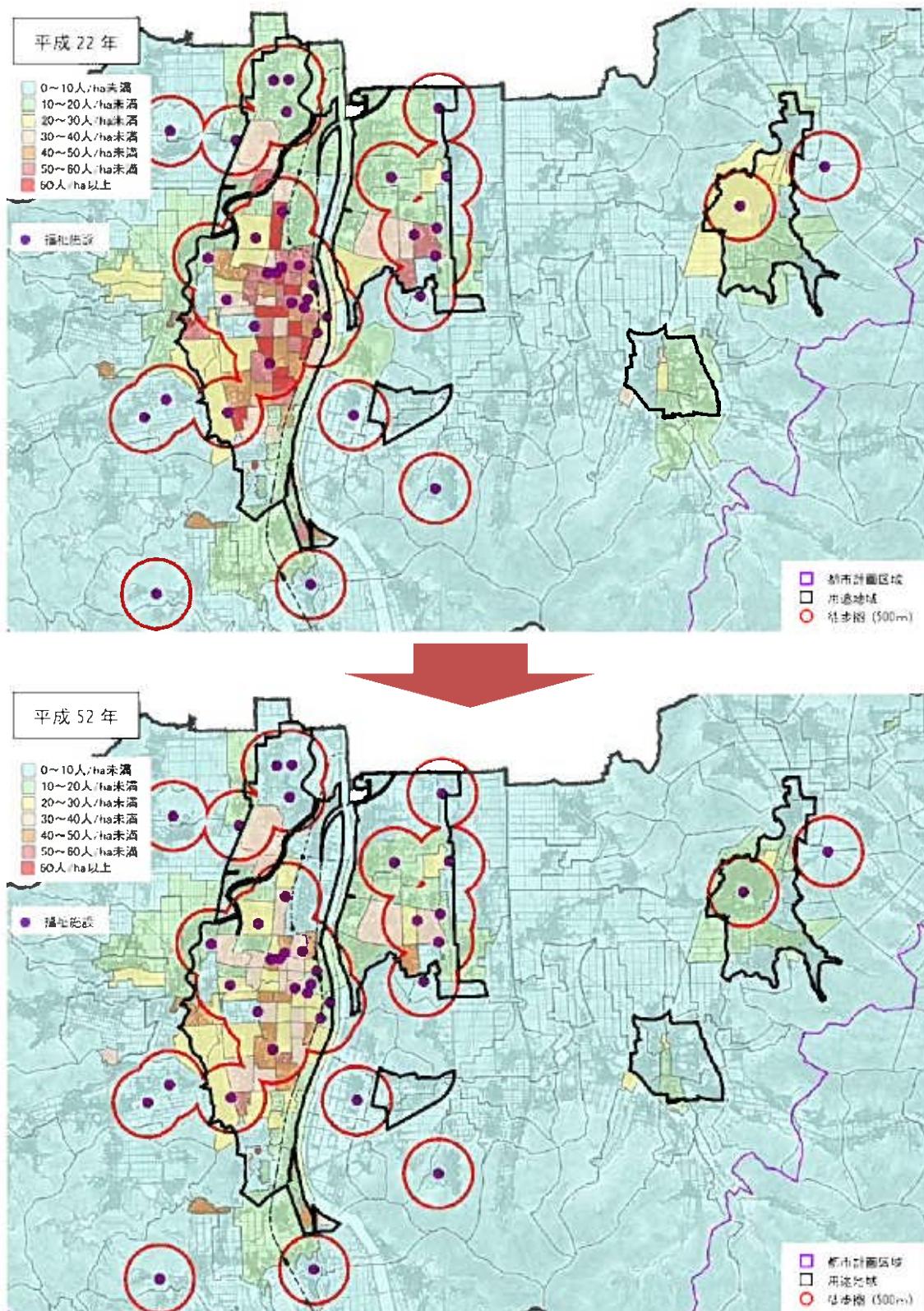
- ・医療施設の多くは人口の集積している市街地に集中していますが、施設周辺においても人口密度の低下が見込まれています。



■ 医療施設の利便性

イ) 福祉施設

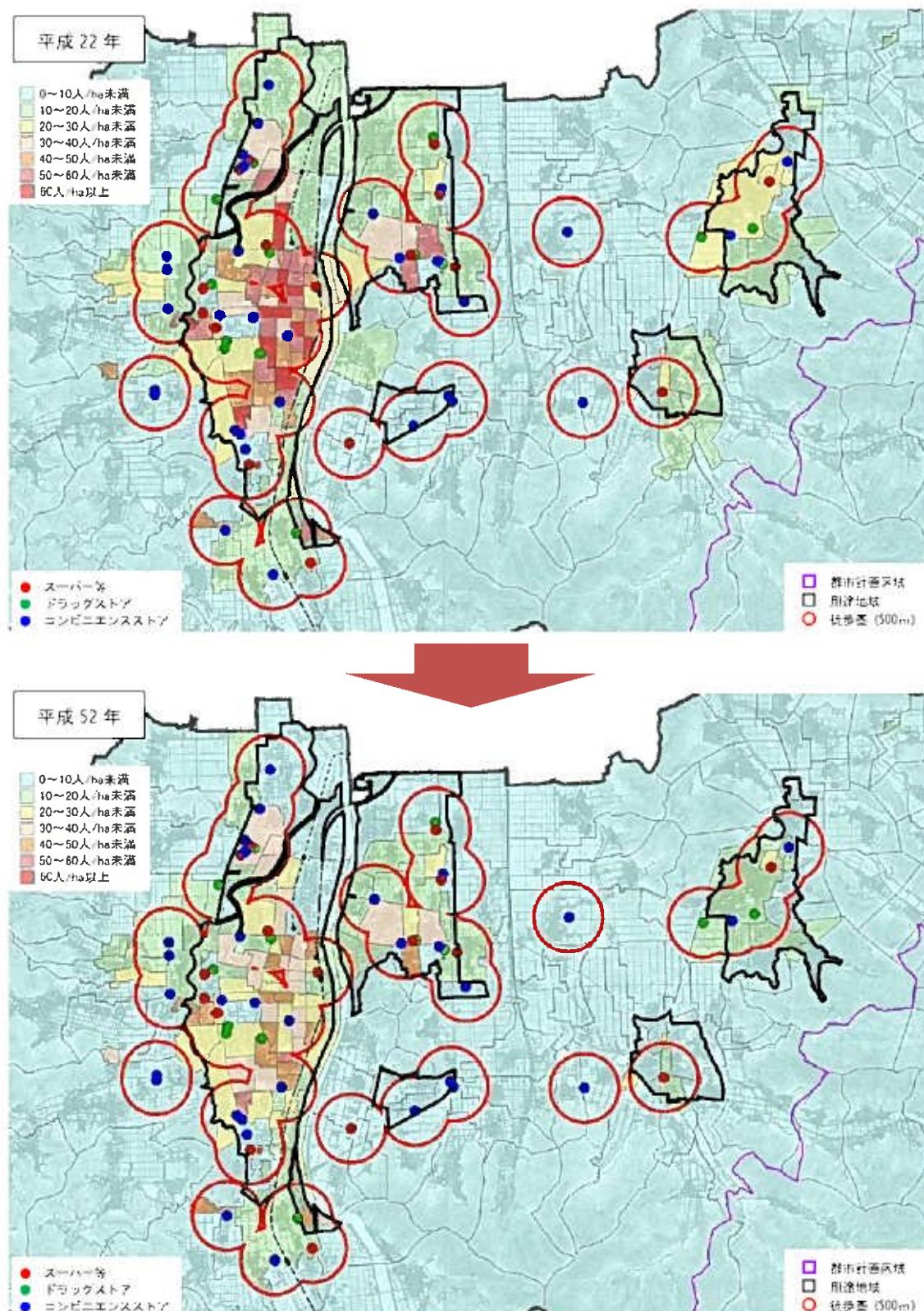
- ・福祉施設は武生市街地と今立市街地の南部、味真野市街地を除く市街地を概ねカバーしていますが、施設周辺では人口密度の低下が見込まれています。



■福祉施設の利便性

ウ) 商業施設

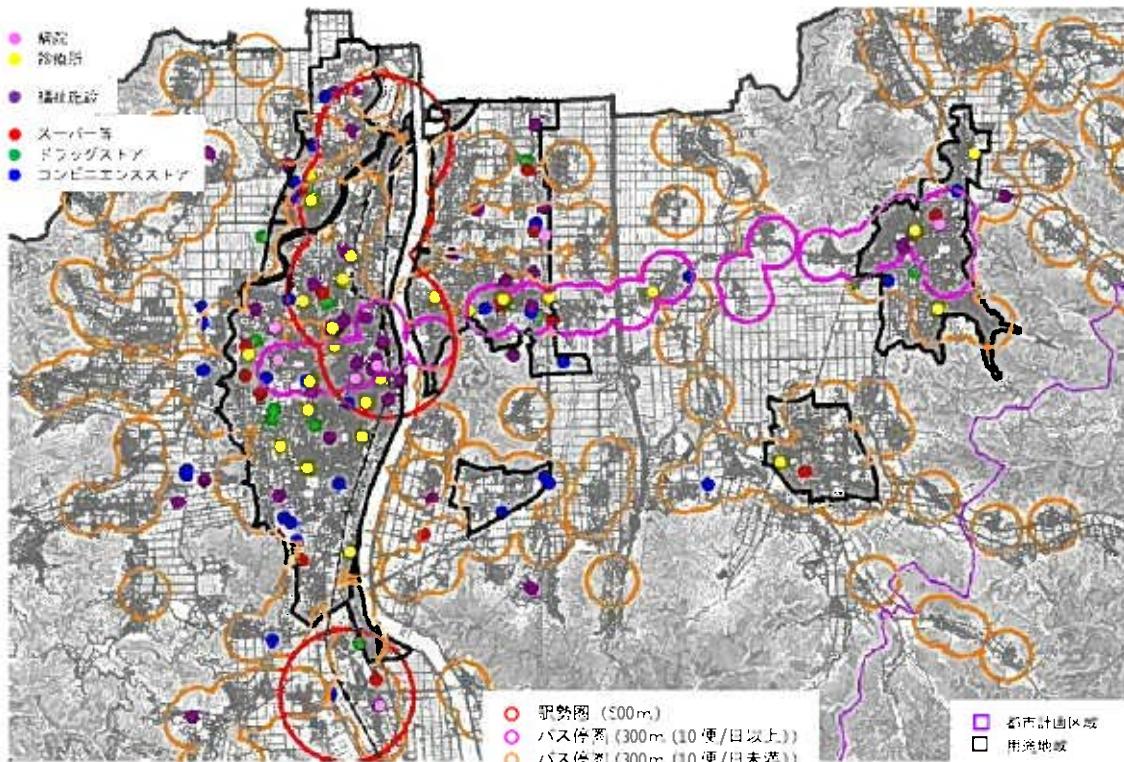
- ・商業施設は市街地を概ねカバーしており、用途地域外においても幹線道路沿道等で立地がみられます。
- ・医療施設、福祉施設と同様に施設周辺での人口密度の低下が見込まれています。



■商業施設の利便性

③ 生活サービス施設の持続可能性

- ・診療所やスーパー等は市街地の公共交通の利便性の高い場所への立地が多くなっていますが、福祉施設やコンビニエンスストアの一部については、用途地域外や公共交通空白地域への立地もみられます。



■公共交通の利便性と生活サービス施設の立地状況

■公共交通の利便性別の生活サービス施設数

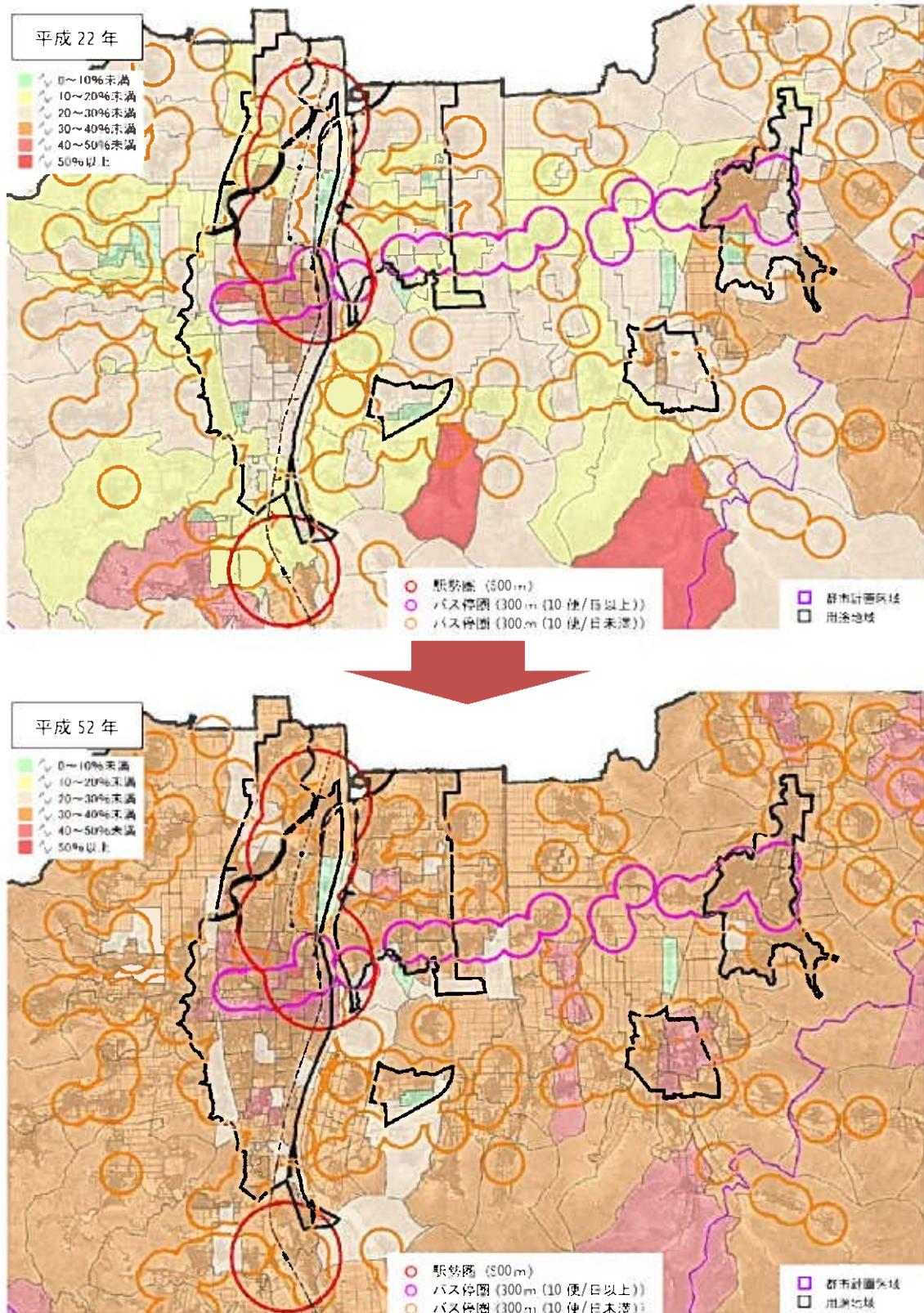
施設区分	圏域	公共交通の利便性			合計
		便利地域	不便地域	空白地域	
診療所	用途地域内	15	9	0	24
	用途地域外	1	0	0	1
福祉施設	用途地域内	18	6	3	27
	用途地域外	1	5	5	11
スーパー等	用途地域内	6	7	1	14
	用途地域外	1	1	0	2
コンビニエンスストア	用途地域内	7	10	4	21
	用途地域外	2	5	3	10
合計	用途地域内	46	32	8	86
	用途地域外	5	11	8	24

※都市計画区域内を対象

(3) 高齢者の福祉、健康

① 高齢者の公共交通の利便性

- ・平成 52 年の高齢化率は、公共交通の利便性の高い区域のほぼ全域で 30% 以上になると見込まれています。



■公共交通の利便性と高齢化率

② 高齢者の福祉施設の利便性

・平成 52 年の高齢化率は、福祉施設の利用圏域のほぼ全域で 30% 以上になると見込まれています。

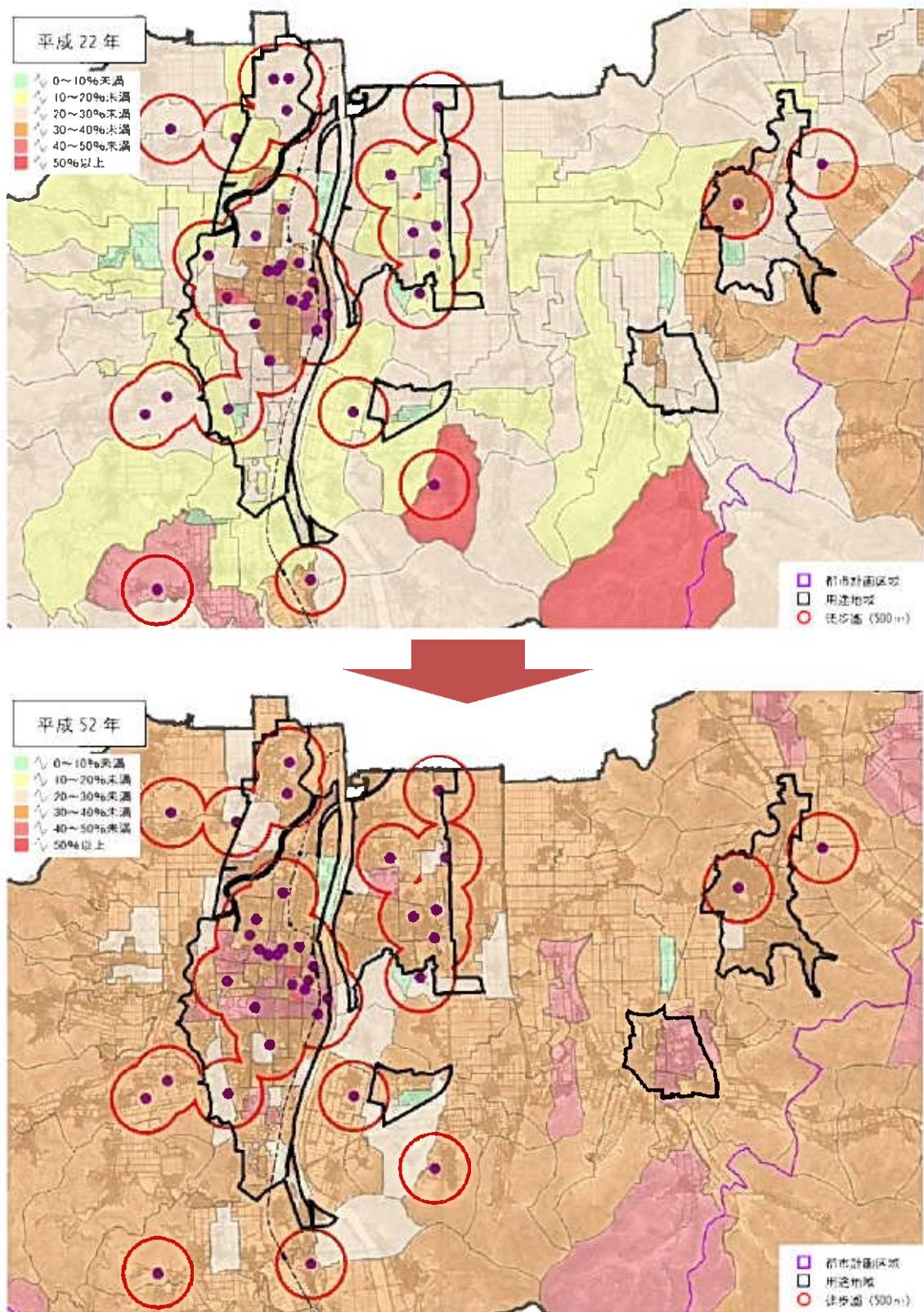
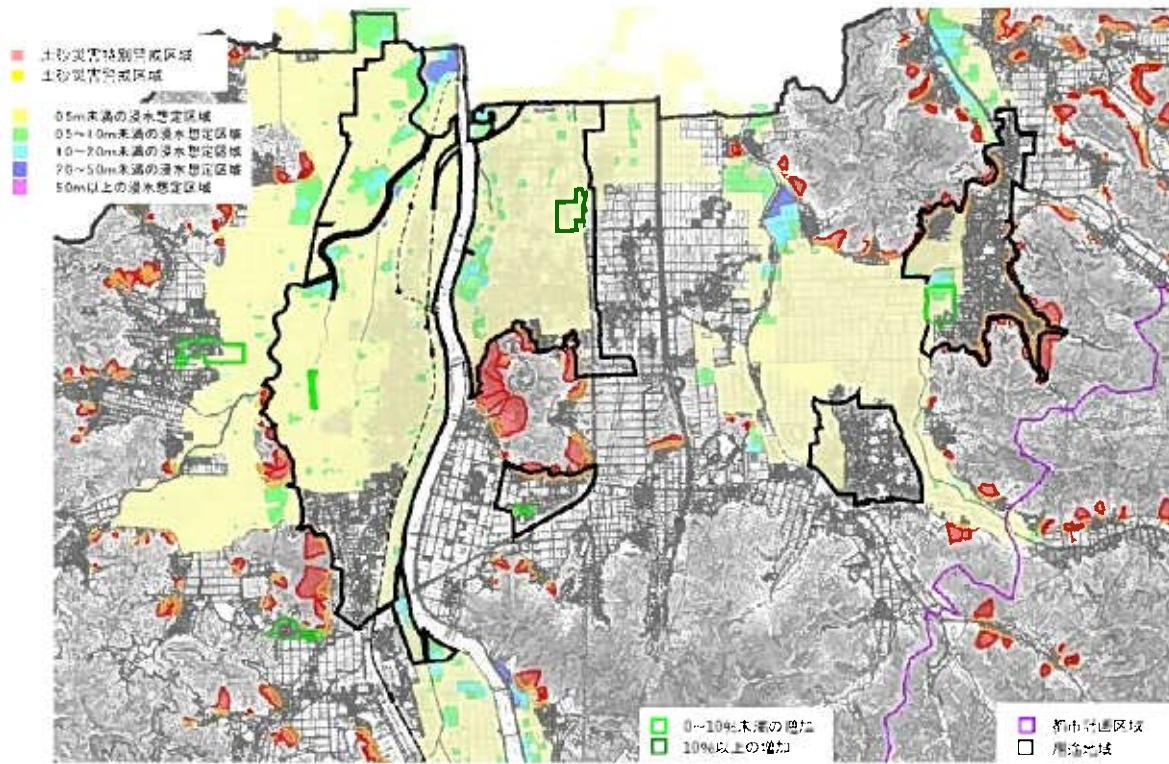


図 福祉施設の利用圏域と高齢化率

(4) 災害等に対する安全性

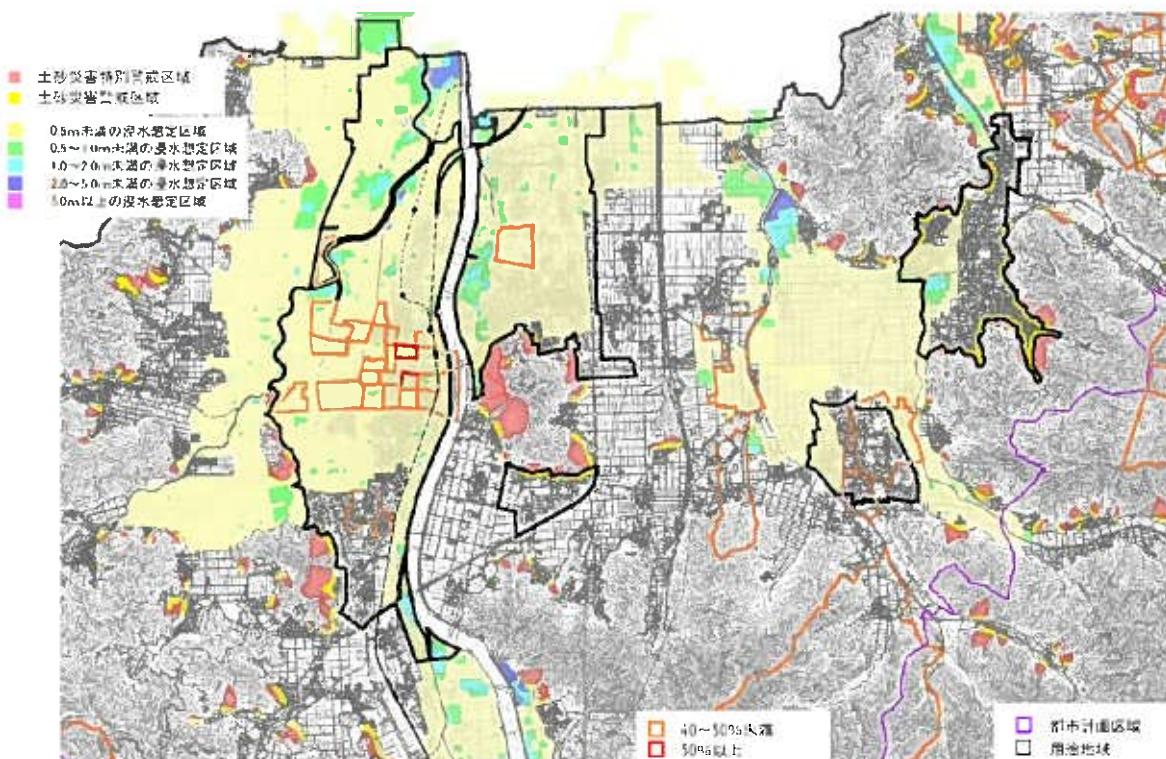
① 災害危険箇所と人口増減

- ・人口増加が見込まれる地域は限定されますが、その多くが浸水想定区域に指定されています。



② 災害危険箇所と高齢化率

- ・高齢化率が40%以上に達すると見込まれている地域の多くが土砂災害警戒区域や浸水想定区域に指定されています。



■ 災害危険箇所と高齢化率

2-4. 課題の整理

- ・国土交通省の「立地適正化計画作成の手引書」(平成27年4月)における課題分析の視点別に都市構造上の課題を設定します。

視点1 人口の将来見通し

- ・今後30年間に約2万人の減少が見込まれ、地域経済活動を維持するための活力の減退が懸念
- ・65歳以上の高齢者数は平成52年までに4000人以上増加し、市街地中心部でも用途地域外以上に高齢化が進む見通し
- ・山間部では、人口減少・超高齢化により地域コミュニティ¹⁸の維持が困難になることが懸念

 **都市活力を維持するため、都市機能の計画的な誘導、市街地と周辺部のネットワークの強化が必要**

視点2 公共交通の利便性、持続可能性

- ・公共交通の利便性の高い地域での人口減少により、公共交通の利用者が更に減少し、利用者の減少がサービス水準の低下や路線の廃止につながる負のスパイラルが懸念
- ・交通手段として、自動車の分担率が高い

 **過度な自動車への依存から脱却し、公共交通を中心とする交通体系への転換が必要**

視点3 生活サービス施設の利便性、持続可能性

- ・生活サービス施設周辺でも人口減少が進むことが見込まれるため、生活サービス施設の流出・撤退が懸念
- ・生活サービス施設の徒歩圏人口は、本来高いサービス水準が望まれる用途地域内の減少率が用途地域外よりも大きくなる見通し

 **生活サービス施設周辺への居住の誘導や施設更新に併せた集約化が必要**

視点4 高齢者の福祉、健康

- ・市のほぼ全域で著しい高齢化が見込まれるが、高齢者数でみると、生活サービス施設数が少ない用途地域外で増加
- ・自動車の運転が困難な高齢者の外出機会の減少が懸念

 **高齢者の居住誘導による外出機会の確保、健康増進支援が必要**

¹⁸ コミュニティ…人々が共同体意識を持って共同生活を営む一定の地域及びその人々の集合。地域社会、共同体。

視点 5 災害等に対する安全性

- ・市内の広い範囲が浸水想定区域に指定されており、将来人口増加が見込まれる地域や特に高齢化率が高くなると見込まれる地域の多くも包含

 **災害危険区域への居住誘導は居住者の安全確保を優先した慎重な検討が必要**

視点 6 財政の健全性

- ・生産年齢人口の減少に伴う、市税収の減少が懸念
- ・自主財源比率の低下に加えて、高齢者の増加に伴う民生費の増加、公共施設の更新に伴う投資的経費の増大により、経営が悪化することが懸念

 **コンパクトなまちづくりによる行政コストの低減が必要**

第3章 立地適正化計画のまちづくりの方針

3-1. まちづくりの基本目標

- 本市は、千数百年もの長い年月をかけて育み、継承されてきた地域固有の歴史や文化と、豊かな自然環境を背景として、丹南地域における中心都市として発展してきました。
- しかし、モータリゼーション¹の進展に伴い工場や店舗、宅地は郊外部へと拡散し、生活や就業の場の広域化、郊外化が進んだ都市構造となり、中心市街地や農村部等では、これまで築いてきた地域コミュニティの維持が課題となっています。
- 今後、更なる人口減少・少子高齢時代の進展が見込まれる中、これまでのような拡散型の都市構造では都市の持続性に大きな負荷を与えることが確実視されています。
- このため、越前市都市計画マスターplanでは、土地利用や都市機能の配置等に関する適正な規制・誘導を行い、既存のストックを最大限に活用したコンパクトなまちを目指して、「持続可能な定住都市の形成」を基本理念として設定しています。
- 越前市立地適正化計画では、都市計画マスターplanの基本理念を踏まえて、「まちの顔」となる中心市街地を中心として、市民生活を豊かにする高次都市機能や地域都市機能の充実、公共交通を中心とするネットワークの構築により、まちなか、その周辺部および農山村部がネットワーク化された、コンパクトで持続的に発展するまち、「持続可能なネットワーク型コンパクトシティ²」の実現を目指します。

【まちづくりの基本目標】

持続可能なネットワーク型コンパクトシティ



■都市の基本的構成の概念図
(出典: 越前市都市計画マスターplan)

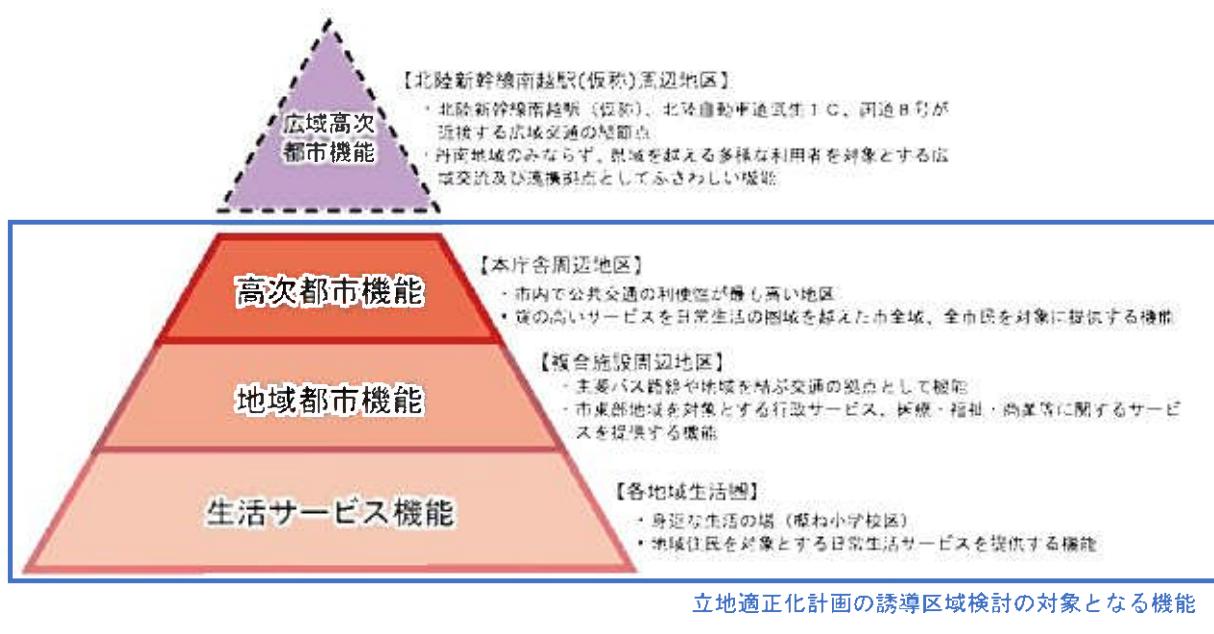
¹モータリゼーション：人々の利用する交通機関の中で、自動車利用が普及する状態。

²ネットワーク型コンパクトシティ：従来のコンパクトシティの考え方方に「ネットワーク化」という概念をプラスしたものであり、無秩序な市街地の拡大を抑制するとともに、地域コミュニティを単位と捉えた生活圏を保持し、公共交通を中心としてそれらのネットワーク化することにより、持続的に発展するまちの形成を目指す考え方。

3－2. 越前市に求められる都市機能

- ・本市の将来都市構造に大きな影響を与えるプロジェクトとして、高速交通体系の変化、交流人口の拡大に大きな効果をもたらす、平成35年春に開業予定の北陸新幹線南越駅(仮称)周辺整備があります。北陸新幹線南越駅(仮称)周辺は、北陸自動車道武生ICや国道8号が近接する広域交通の結節点であり、丹南地域の広域交通の玄関口として、丹南地域のみならず、県域を越える多様な利用者を対象とする広域交流及び連携拠点としてふさわしい広域高次都市機能の誘導を図ることが期待される地区です。
- ・本庁舎周辺は、既存の都市機能を維持・活用しながら、その継承と創造的再生に向けた取組みを進めています。市内各方面からのアクセス性にも優れた公共交通の利便性が最も高い地区であり、日常生活の圏域を越えた、市全城、全市民を対象とする高次都市機能が集積する、市民の暮らしを守るための最も重要な拠点として位置付けられる地区です。
- ・複合施設周辺は、主要バス路線や地域を結ぶ交通の拠点として機能する等、公共交通の利便性が高い地区であり、市東部地域を対象とする都市機能が集積し、伝統と文化、防災で結びつける拠点として位置付けられる地区です。
- ・市街地外の各地区は、小学校や公民館等を中心として地域コミュニティが形成されており、地元住民を対象とする日常生活に必要な「生活サービス機能」を提供していることも本市の特徴としてあげられます。

- ・これらのことから、本市に求められる都市機能を、それぞれの位置と対象圏域により、下図のように位置付けます。
- ・立地適正化計画は、居住や都市機能の適正な誘導によりコンパクトなまちづくりを進めることを目的とする計画であることから、質の高いサービスを日常生活の圈域を越えた市全城、全市民を対象に提供する「高次都市機能」、市東部地域を対象とする行政サービス、医療・福祉・商業等に関するサービスを提供する「地域都市機能」、地域生活圏における生活利便性を確保するための「生活サービス機能」を対象に検討を行います。
- ・なお、「広域高次都市機能」の提供の場となる北陸新幹線南越駅(仮称)周辺地区は、その活力を誇りし、まちの活性化を図るとともに、都市機能の維持、まちなか居住の促進につなげるため、「広域交通拠点（広域交流起点）」として位置付けを行いますが、住居系の土地利用の想定をしていないことから、立地適正化計画の居住誘導区域や都市機能誘導区域の検討を行う対象区域には含まれません。



3-3. まちづくりの方針

視点① 都市機能の誘導

多様かつ高次の都市機能を提供する中心拠点の形成

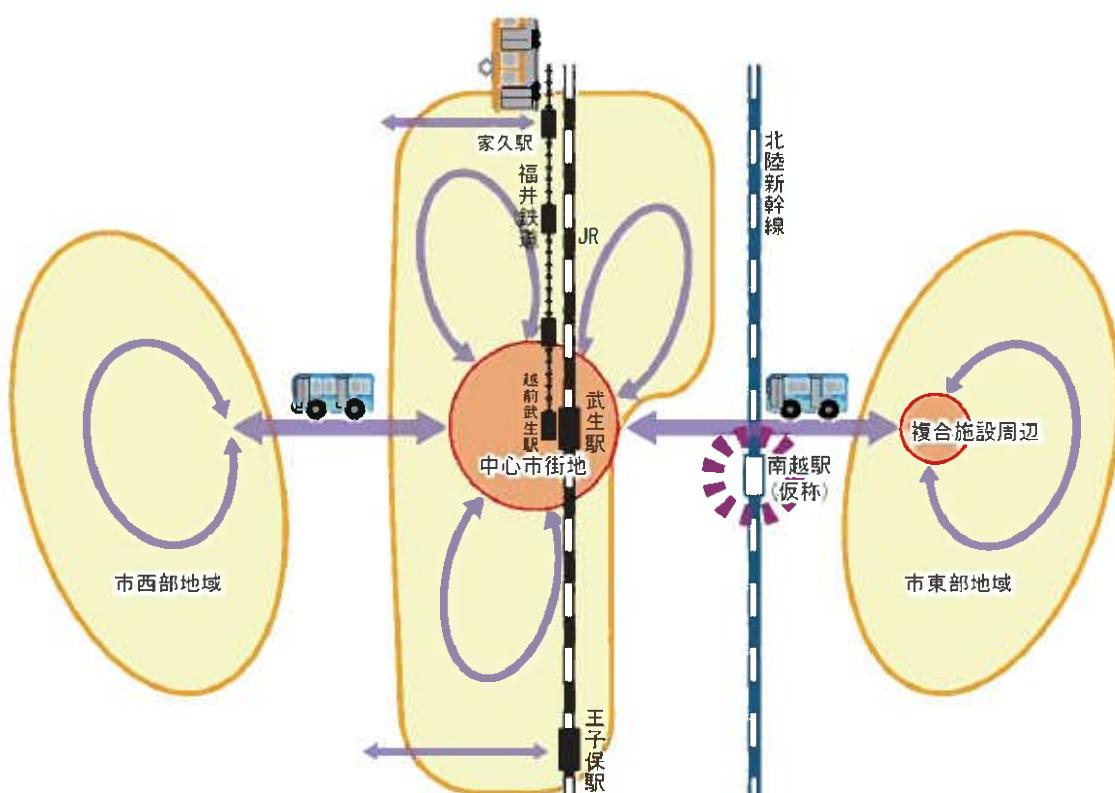
今後本市が、人口減少・少子高齢化、さらにはそれに伴う市の財政の縮小が進む中でも、市内外を問わず多くの人にとって魅力的な都市として持続し発展していくために、鉄道・バスを中心とする公共交通や、医療・福祉・商業等の都市機能と、集積されたインフラ³機能を維持・活用しながらその継承と創造的再生に取り組み、特に重要性・緊急性が高い施設については「誘導施設」に定め、既存機能の区域外への流出防止を図ります。

また、市内に分散立地している公共施設については、公共施設総合管理計画に基づき、適正配置を図ります。

視点② 拠点間のネットワーク

生活の利便性を高める持続可能な公共交通ネットワークの維持、サービス水準の向上

今後大幅な増加が見込まれる高齢者を中心とする交通弱者の移動手段を確保し、拠点に集積する各種都市機能の利便性を高めるため、既存の公共交通サービスを中心として、中心市街地と市内各方面的アクセス向上、ネットワークの維持、サービス水準の向上を図ります。



■公共交通ネットワークと拠点形成のイメージ

³インフラ。インフラストラクチャー（infrastructure）の略で、産業や生活の基盤として整備される施設。

視点③ 居住機能の誘導

将来人口に見合った市街地規模の実現、市民による居住地選択の誘導

今後大幅な人口減少が見込まれる中で、現在の市街地規模を維持した場合、低密度な市街地が分散し、医療・福祉・商業等の日常生活に必要な生活サービス機能や公共交通サービスを維持できなくなることが懸念されます。

このため、用途地域内を中心とする各地域での居住環境の維持・保全に加えて、人口減少・少子高齢社会でも安心して住めるエリアを居住誘導区域として設定し、新規・住み替えの住宅需要の誘導により、一定の人口密度が維持できる市街地規模への緩やかな誘導を図ります。

更に、市民の様々な住宅ニーズに対し、より自然な形での居住地選択を誘導するため、住宅の取得やリフォーム等に関する各種支援制度等との連携を図ります。



視点④ 地域コミュニティの維持

現在の居住地での暮らしやすさの維持

本市は、まちなかを中心とする用途地域内だけでなく、用途地域外や都市計画区域外においても、小学校や公民館等を中心として地域コミュニティが形成されており、一定の人口や生活サービス機能の集積がみられることが特徴となっています。

このため、それぞれの地域生活圏における既存の日常的なサービス機能の維持、および日常生活を支える公共交通のネットワークの維持を図ります。

このことにより、立地適正化計画の中で誘導区域に設定しない地域においても居住者の利便性を確保し、地域コミュニティの維持を図ります。

第4章. 目指すべき都市の骨格構造

- ・都市計画マスタープランの将来像における発展や連携の方向性を踏まえ、市民が将来にわたり安心して快適に暮らすことができ、丹南地域の中心都市として持続的に発展するためには必要となる「拠点」と「公共交通軸」について以下の通り設定します。

4-1. 拠点地区の考え方

(1) 立地適正化計画作成の手引きによる拠点地区の考え方

- ・国土交通省が作成した「立地適正化計画作成の手引き」では、各拠点の考え方は以下のように整理されています。

■各拠点地区のイメージ

拠点類型	地区の特性	設定すべき場所の考え方	地区例
中心拠点	・市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に高次の都市機能を提供する拠点	・特に人口が集積する地区 ・各種の都市機能が集積する地区 ・市内各所から基幹的公共交通等を介して容易にアクセス可能な地区	・中心市街地活性化基本計画の中心市街地 ・市役所や市の中心となる鉄道駅の周辺 ・業務・商業機能等が集積している地区等
地域／生活拠点	・地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパー等、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点	・周辺地域に比して人口の集積度合いが高い地区 ・日常的な生活サービス施設等が集積する地区 ・徒歩、自転車又は端末公共交通手段を介して、周辺地域から容易にアクセス可能な地区	・行政支所や地域の中心となる駅、バス等の周辺 ・近隣商業地域等小売機能等が一定程度集積している地区 ・合併町村の旧庄舎周辺地区等

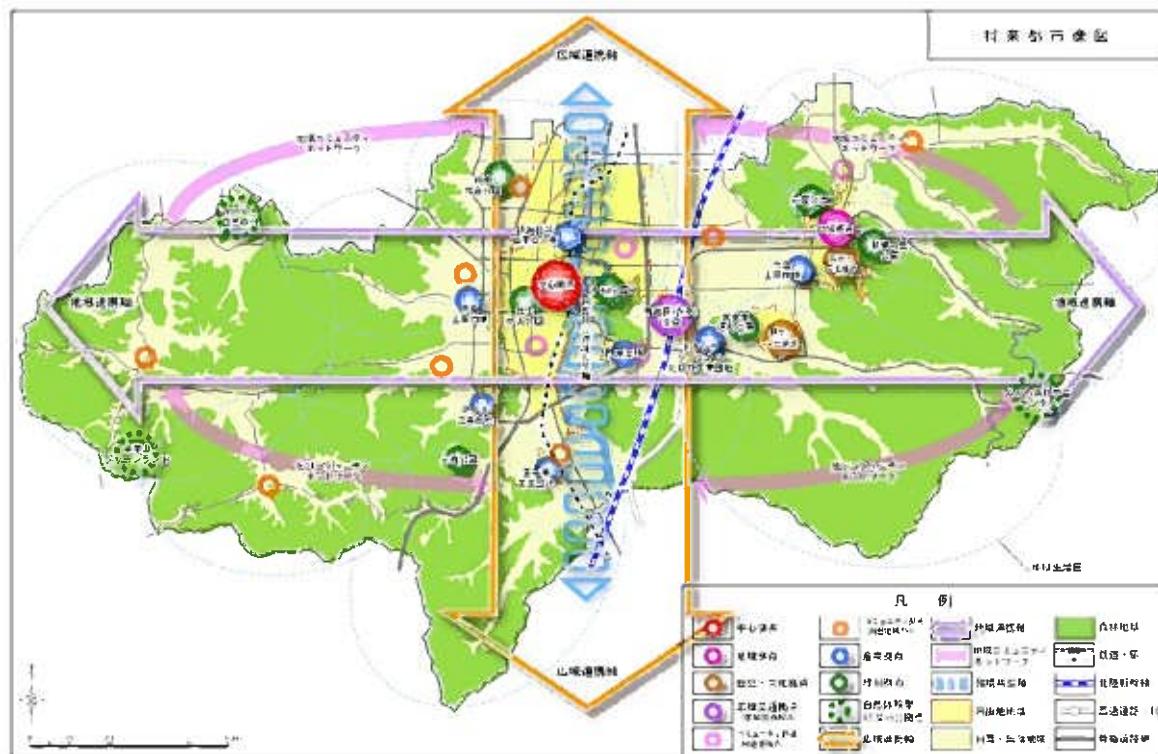
(出典：立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）)

■各拠点地区において想定される機能のイメージ

	中心拠点	地域／生活拠点
行政機能	中枢的な行政機能 (例) 本庁舎	日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 (例) 支所、福祉事務所等各地域事務所
介護福祉機能	市町村全域の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 (例) 総合福祉センター	高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 (例) 地域包括支援センター 在宅系介護施設 コミュニティサロン 等
子育て機能	市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 (例) 子育て総合支援センター	子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 (例) 保育所、こども園 子育て支援センター 放課後児童クラブ、児童館 等
商業機能	時間消費型のショッピングニーズ等、様々なニーズに対応した買物、食事を提供する機能 (例) 相当規模の商業集積	日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い物ができる機能 (例) 食品スーパー、コンビニ
医療機能	総合的な医療サービス（二次医療）を受けることができる機能 (例) 病院	日常的な診療を受けることができる機能 (例) 診療所
金融機能	決済や融資等の金融機能を提供する機能 (例) 銀行、信用金庫	日々の引き出し、預け入れ等ができる機能 (例) 郵便局、ATM
教育・文化機能	市民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能 (例) 文化ホール 中央図書館	地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 (例) 図書館支所 社会教育センター

(2) 越前市における拠点の考え方

- ・越前市都市計画マスタープランでは、越前市に求められる都市機能を踏まえ、機能の集積や高度化を目指す「拠点」、発展や連携の方向を示す「軸」、まちづくりのベースとなる土地利用の区分を示す「地域」に分け、それぞれが目指すべき基本方針を設定しています。



■越前市都市計画マスター・プランの将来都市像図

- ・国土交通省の手引きにおける考え方を基本としつつ、都市計画マスタープランの将来都市像において設定されている観点との整合を図るものとします。

① 中心拠点

- ・都市計画マスターPLANの将来都市像において、中心拠点として位置づけられている「本庁舎周辺」を位置づけます。

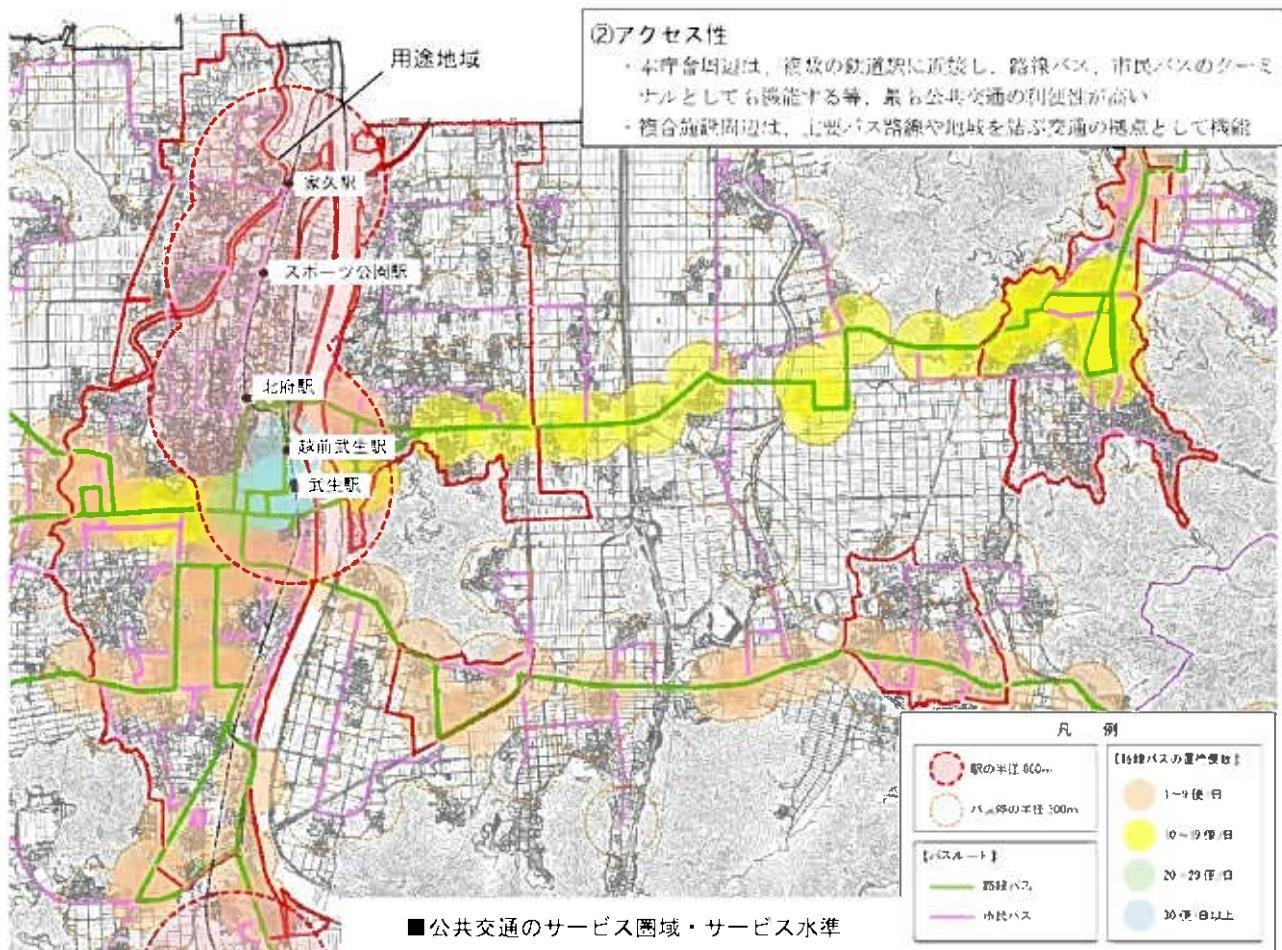
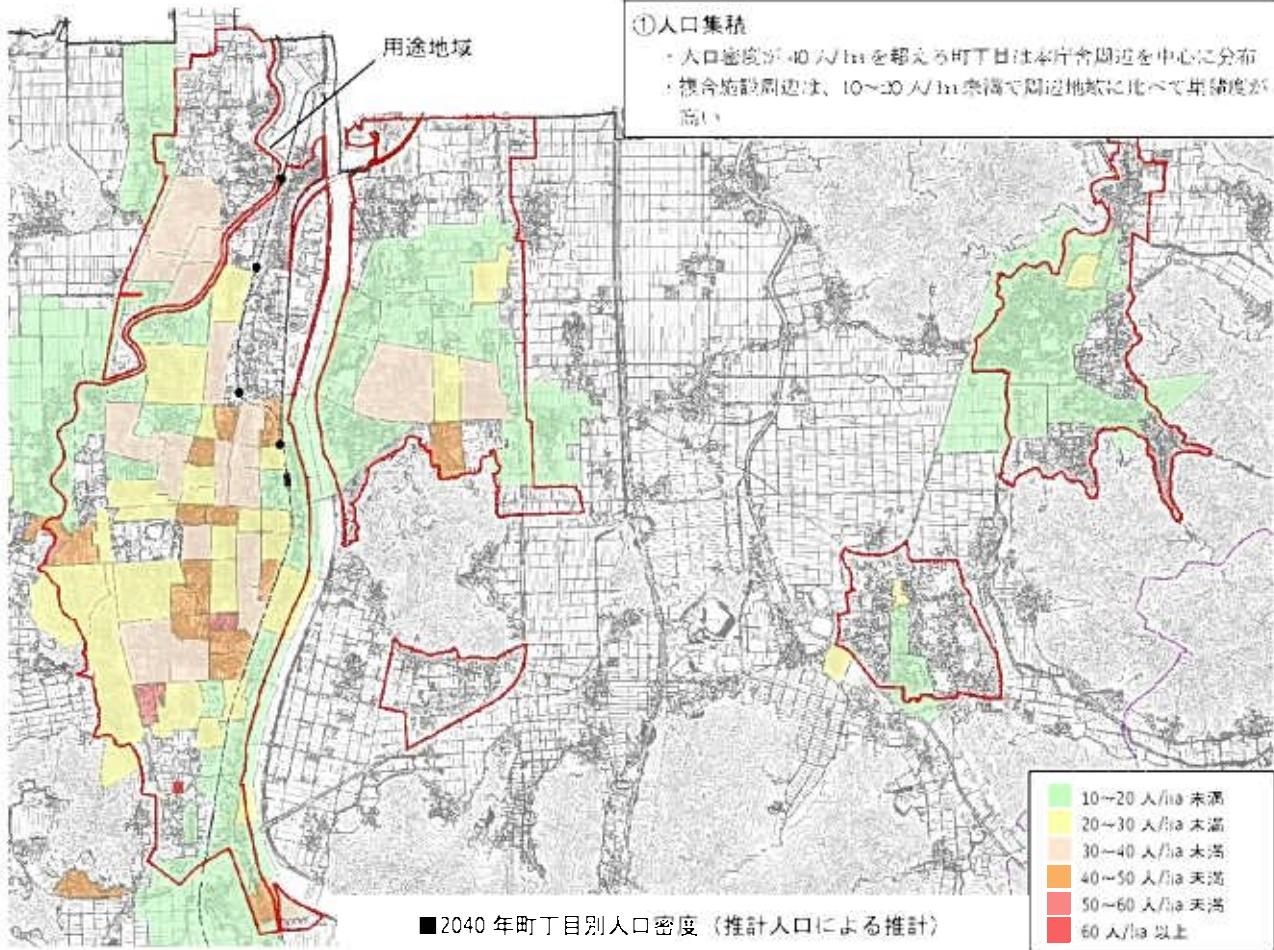
中心拠点	<p>○本庁舎周辺</p> <ul style="list-style-type: none">・市内各方面からのアクセスにも優れた市内で公共交通の利便性が最も高い地区であり、日常生活の圏域を越えた、市全域、全市民を対象とする「高次都市機能」が集積する、市民の暮らしを守るために最も重要な拠点・越前武生駅は、平成28年2月に策定した福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画（以下、形成計画）における公共交通拠点地区、主要乗継拠点
------	---

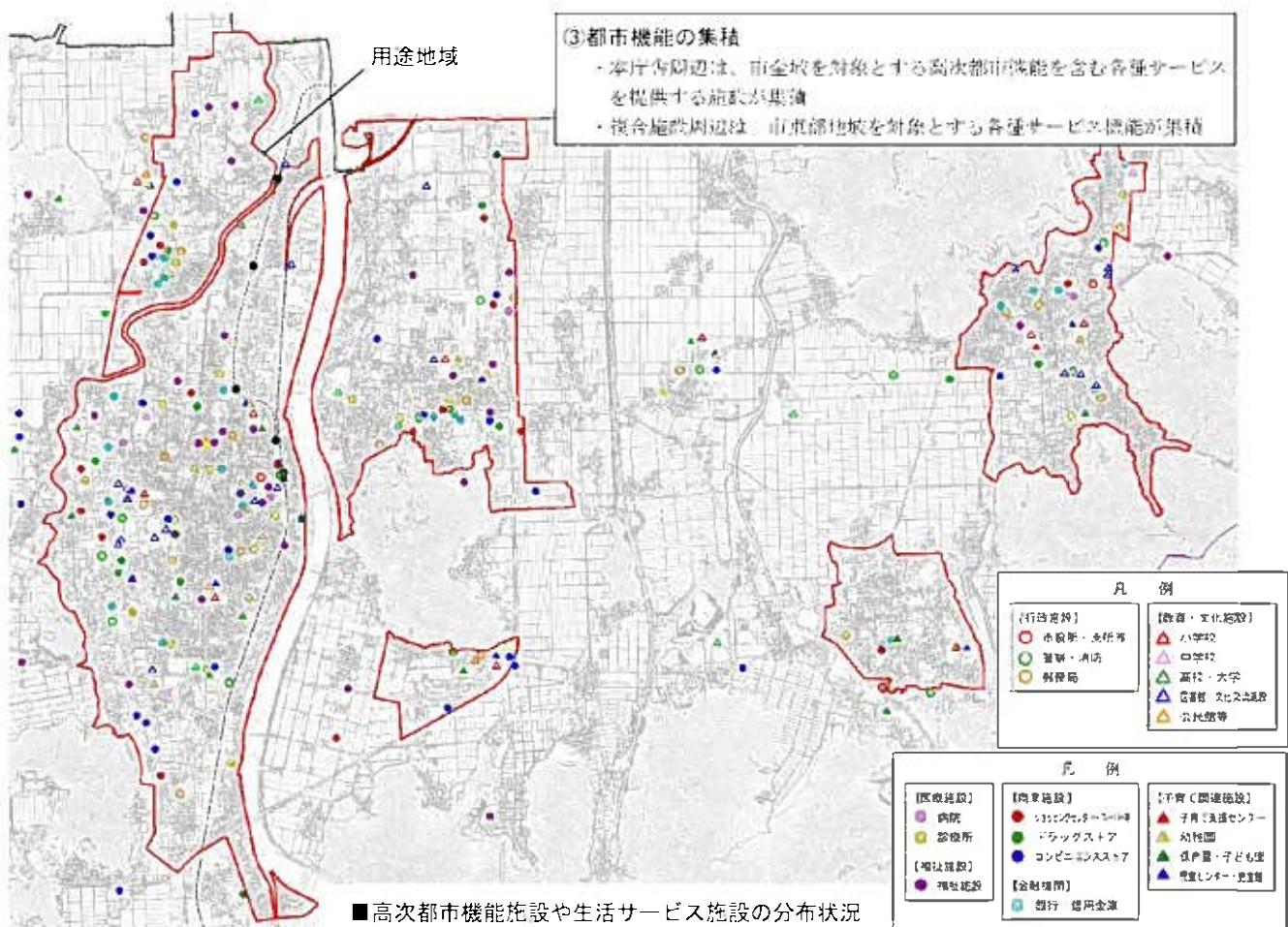
② 地域拠点

- ・都市計画マスターPLANの将来都市像において、地域拠点として位置づけられている「複合施設周辺」を位置づけます。

地域拠点	<p>○複合施設周辺</p> <ul style="list-style-type: none">・主要バス路線や地域を結ぶ交通の拠点として機能し、市東部地域を対象とする「東部地域都市機能」が集積する、伝統と文化、防災で結びつける拠点
------	---

- ・中心拠点と地域拠点として位置づけた本庁舎周辺と複合施設周辺について、国土交通省の手引きにおける「設定すべき場所の考え方」で示されている、①人口集積、②アクセス性、③都市機能の集積についての観点から検証を行います。





■中心拠点に想定される機能と本庁舎周辺に立地する主な施設

想定される機能	手引きにおける施設の例	本庁舎周辺に立地する主な施設
行政	本庁舎	本庁舎
介護福祉	総合福祉センター	越前市地域包括支援センター基幹型（本庁舎内・長寿福祉課）
子育て	子育て総合支援センター	越前市福祉健康センター（子ども子育て相談室、越前市児童発達支援センターなどいろ） 地域子育て支援センター NPO法人「子どもセンターヒノキオ」
商業	相当規模の商業集積	アルプラザ武生
医療	病院	林病院、中村病院
金融	銀行、信用金庫	福井銀行、北陸銀行、福邦銀行、福井信用金庫
教育・文化	文化ホール、中央図書館	越前市文化センター、中央図書館、武生公会堂記念館

■地域／生活拠点に想定される機能と複合施設周辺に立地する主な施設

想定される機能	手引きにおける施設の例	本庁舎周辺に立地する主な施設
行政	支所、福祉事務所等各地域事務所	今立総合支所
介護福祉	地域包括支援センター、在宅系介護施設、コミュニティティサロン 等	おいで家 社会福祉センター・老人福祉センター今立苑（用途地域外）
子育て	保育所、こども園、子育て支援センター、放課後児童クラブ、児童館 等	地域子育て支援センターいまだて（認定こども園あわただべ内） 認定こども園あわただべ、花篠児童館、岡本児童館
商業	食品スーパー、コンビニ	パロー今立店、ファミリーマート栗田郡店
医療	診療所	佐々木医院、林医院
金融	郵便局、ATM	今立郵便局、南中山簡易郵便局
教育・文化	図書館支所、社会教育センター	今立図書館、今立芸術館

③ コミュニティ拠点

- ・本市の地域特性を踏まえた独自の拠点として、地域生活圏毎にコミュニティ拠点を設定します。

コミュニティ拠点	○地域コミュニティ活動の中心となる公民館や小学校の周辺
	<ul style="list-style-type: none">・地域生活圏における生活利便性を確保するため、既存の日常的な生活サービス機能を維持

④ 広域交通拠点

- ・都市計画マスクープランの将来都市像において、「広域交通拠点」として位置づけられている「北陸新幹線南越駅(仮称)周辺」を位置づけます。
- ・広域交通拠点と中心拠点や地域拠点を連絡する二次交通により、北陸新幹線南越駅(仮称)周辺の活力を誘引し、まちの活性化を図るとともに、都市機能の維持、まちなか居住の促進につなげます。

広域交通拠点 (広域交流起点)	○北陸新幹線南越駅(仮称)周辺
	<ul style="list-style-type: none">・北陸自動車道武生 IC、国道8号といった高速・広域交通網が近接し、幅広い交通手段の利用者が訪問しやすい立地特性を活かして、県域を越える多様な利用者を対象とする広域交流及び連携拠点としてふさわしい活用を検討 <p>※広域交通拠点は、住居系の土地利用を想定していないことから、今回の立地適正化計画では誘導区域検討の対象区域には含まれません。</p>

4-2. 公共交通軸の考え方

(1) 立地適正化計画作成の手引きによる基幹的な公共交通軸の考え方

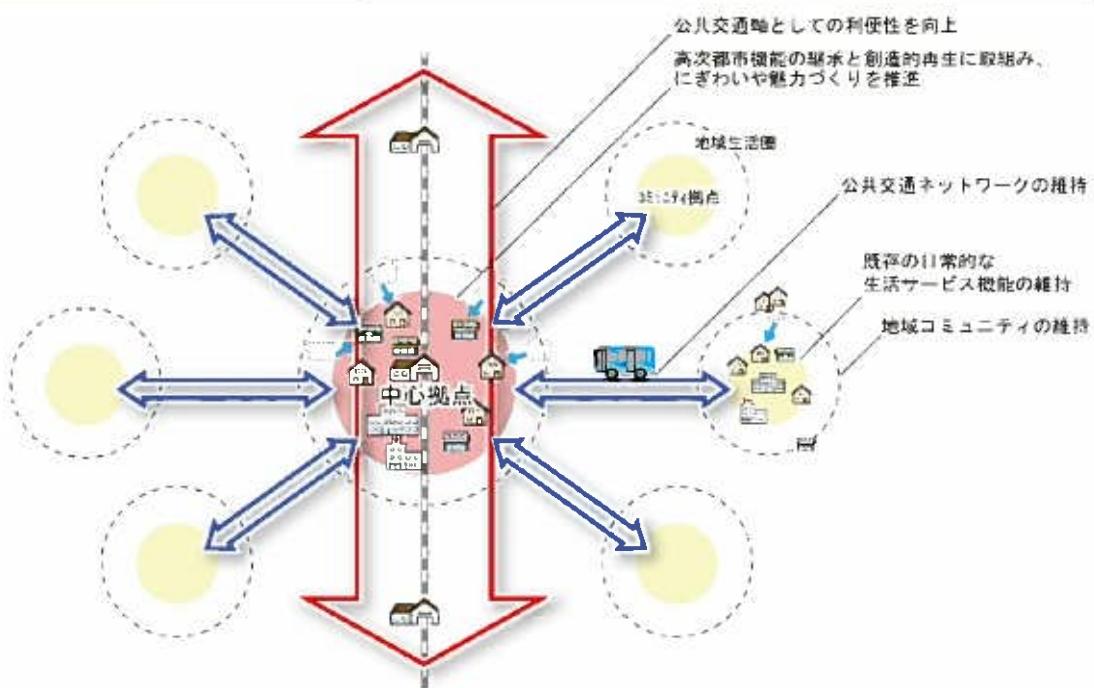
- ・国土交通省が作成した「立地適正化計画作成の手引き」では、基幹的な公共交通軸の考え方は以下のように整理されています。

公共交通軸の特性	・将来にわたり一定以上のサービス水準が確保される見通しの公共交通が運行する軸
対象となる公共交通路線の考え方	・一定以上のサービス水準を有する路線であり、一定の沿線人口密度があり、かつ公共交通政策でも主要路線として位置付けられる等、サービス水準の持続性が確保されると見込まれる路線

(2) 越前市における基幹的な公共交通軸の考え方

- ・国土交通省が作成した「立地適正化計画作成の手引き」及び、形成計画の考え方に基づき、基幹的な公共交通軸として「南北軸」、「東西軸」を設定します。
- ・基幹的な公共交通軸に加えて、補助的な公共交通網を設定します。

公 共 交 通 軸	対応する公共交通
基幹的な公共交通軸 ・右記の条件のいずれかを満たす路線について設定	南北軸：JR北陸本線、福井鉄道福武線 ・立地適正化計画作成の手引きにおける一定以上（30本/日以上）のサービス水準を有する路線 ・都市間を連絡する基幹交通軸であり、利便性の向上を目指す
	東西軸：福井鉄道バス南越線、池田線、武生越前海岸線（八田経由）、王子保河野海岸線 ・形成計画における地域間幹線 ・主に拠点間を連絡する持続的な基幹交通手段として、ネットワークの維持、サービス水準の向上を図る
補助的な公共交通網 ・基幹的な公共交通軸を補完する公共交通について設定	その他の路線バス、コミュニティバス（市民バスのろっさ） ・市民の日常生活を支える交通手段として、将来的にも公共交通ネットワークの維持を図る

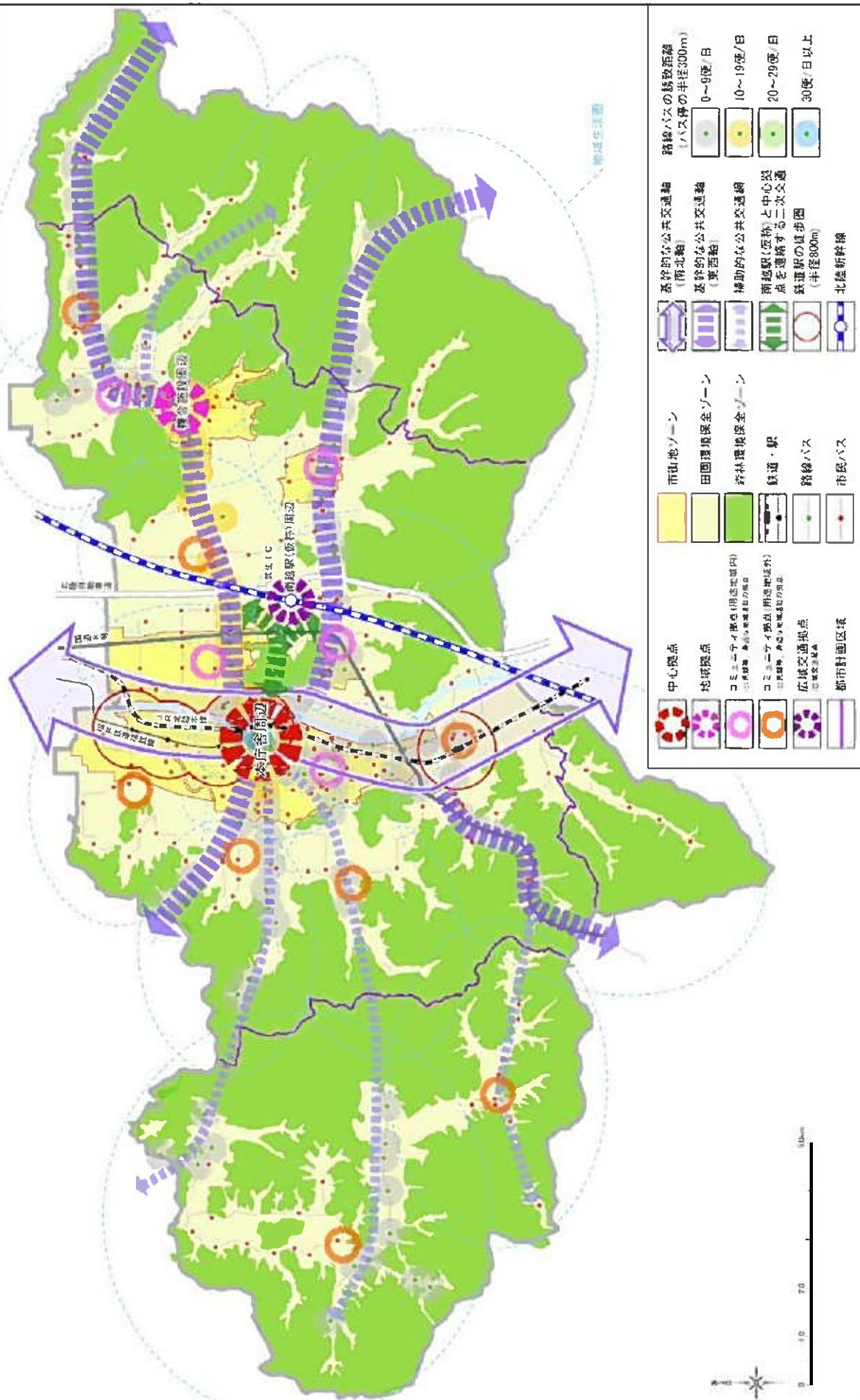


■中心拠点と交通軸、周辺とのネットワークのイメージ

4－3. 目指すべき都市の骨格構造

- ・本市は、日常生活の圏域を越えた市全域、全市民を対象とする高次都市機能が集積し、基幹的な公共交通のターミナルでもある中心拠点と、市東部地域を対象とする都市機能が集積する地域拠点、中心拠点及び地域拠点と鉄道や道路によって結ばれた身近な生活の場となる地域生活圏（概ね小学校区）から成り立っています。
- ・今後、更なる人口減少・少子高齢時代の進展が見込まれる中、地域生活圏で必要な施設の規模の縮小・撤退等により、住民の生活を支えるサービス水準が低下し、ひいてはサービスを維持できなくなることが懸念されます。
- ・このため、全市民が利用するような高次都市機能は周辺からのアクセスが便利な中心拠点に集約して提供し、公共交通を中心とするネットワークを確保することにより、サービスの維持を図ります。
- ・中心拠点は、周辺地域を含む市民の暮らしを守るための最も重要な拠点として位置づけ、既存の都市機能の維持に加えて、市民生活をより豊かにする高次都市機能の集約・誘導を図ることで本市全体の中での拠点性を高めます。
- ・地域拠点は、伝統と文化、防災で結びつける拠点として位置づけ、市東部地域を対象とする都市機能の充実を図ることで暮らしやすさの維持・向上を図ります。
- ・地域生活圏毎にコミュニティ拠点を設定し、既存の日常的な生活サービス機能を維持するとともに、公共交通軸により中心拠点や地域拠点へのアクセスの利便性を確保することで、地域生活圏でのコミュニティの維持、本市全体としての暮らしやすさの維持・向上を図り、「持続可能なネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指します。
- ・また、北陸新幹線南越駅(仮称)と中心拠点や地域拠点を連絡する二次交通により、北陸新幹線南越駅(仮称)開業による活力を誇りし、まちの活性化を図るとともに、都市機能の維持、まちなか居住の促進につなげます。

目指すべき都市の骨格構造



第5章. 居住誘導区域の設定

5-1. 居住誘導区域の設定方針

- ・人口減少の中にあっても人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティの持続的な確保を図ります。
- ・本市における居住誘導区域は、用途地域から居住誘導区域に含むべきでないエリアを除いて設定します。

(1) 区域に含むべきでないエリアの考え方

- ・区域に含むべきでないエリアは、法令や都市計画運用指針を参考に以下のように定めます。

分類	名称	区域に含めない理由
災害リスクが高いエリア	急傾斜地崩壊危険区域	都市計画運用指針における原則として含まない区域
	土砂災害特別警戒区域	土砂災害は一旦発生すると被害が甚大であり、事前の予測・避難が困難で十分な対策を行いにくい（都市計画運用指針では、「適当でないと判断される場合は原則として含まない区域」）
	土砂災害警戒区域	
工業系用途地域	工業地域	「主として工業の利便の増進を図る区域」であり、将来的に居住を誘導する区域としては不適切

- ・準工業地域は、「主として軽工業等、環境悪化のおそれのない工業の利便を図る地域」であり、風営法に係る施設や、危険性の大きい、または著しく環境を悪化させるおそれがある工場を除く施設の建築が可能となっています。
- ・準工業地域の土地利用は、幹線道路沿道での商業系の土地利用や、住居系・商業系・工業系が混在した土地利用等の多岐にわたるため、居住誘導区域に含めるかについては、ブロック単位で検証することとし、以下の判断基準に全て該当する場合は居住誘導区域に含めないものとします。

	判断基準
①	都市計画マスタープランの土地利用方針において、居住を誘導する区域としては不適切な工業系のゾーンとして位置付けられている。 ※商業系のゾーンについては、良好な居住環境、生活の利便性が確保されるかの観点を加えて判断する。
②	現況土地利用（平成28年都市計画基礎調査）において、住居系の土地利用が主体となっていない。または、市街化が見込めないまとまった農地が残存している。 ※まとまった住宅地が形成されていない地区では、区域内の住宅地の割合が20%未満を居住誘導区域に含めない目安とする。
③	居住誘導区域としての一体性において、当該区域を居住誘導区域に含めない場合でも、居住を誘導すべき区域としての一体性が確保できる。
④	鉄道の利便性において、日常生活に便利とされる駅周辺（半径800m）に含まれない。

(2) 居住誘導区域の妥当性の検証

- ・設定された居住誘導区域に対して、以下の視点から妥当性の検証を行います。

視点1. 人口の集積状況（生活サービス機能やコミュニティの持続可能性）

視点2. アクセス性（公共交通の利便性）

視点3. 身近な生活サービス施設の利便性（施設毎の利用圏域との整合）

5-2. 法令、運用指針における除外区域、除外を検討すべき区域

- ・現在の用途地域を基本として、法令や都市計画運用指針により、「居住誘導区域に含めない」、「慎重に判断を行うことが望ましい」とされている区域について、越前市での指定状況等を検証し、将来的に居住を誘導しない区域を除外します。

■除外区域、除外を検討すべき区域

区分	都市計画運用指針での考え方	対象地域（ゴシック：越前市が該当）	区域の設定
法令の規定により含まない区域	都市再生法第8.1条第1項、同法施行令第22条により、次に掲げる区域については居住誘導区域に含まないこととされていることに留意すべきである。	ア. 法第7条第1項に規定する市街化調整区域 イ. 建築基準法（昭和15年法律第201号）第119条第1項に規定する災害危険区域のうち、同条第2項の規定に基づく条例により住居の用に供する建物の建築が禁止されている区域 ウ. 農業振興地帳の整備に関する法律（昭和44年法律第58号）第8条第2項第1号に規定する農業地区或は農地法（昭和27年法律第129号）第5条第2項第1号に掲げる農地等しくは放草放牧地の区域 エ. 自然公園法（昭和12年法律第191号）第27条第1項に規定する特別地域、森林法（昭和26年法律第241号）第25条第1号は第25条の2の規定により指定された保育林の区域、自然環境保全法（昭和47年法律第56号）第14条第1項に規定する原生自然環境保全地域若しくは同法第25条第1項に規定する特別地区又は森林法第30条若しくは第30条の2の規定により告示された保育林子定森林の区域、同法第41条の規定により指定された保育施設等若しくは同法第44条において適用する同法第30条の規定により告示された保育施設地区に指定された地区	（該当なし）
原則として含まない区域	次に掲げる区域については、原則として、居住誘導区域に含まないことをすべきである。	ア. 土砂災害特別警戒区域 イ. 津波災害特別警戒区域 ウ. 伝染危険区域（2）イに掲げる区域を除く。） エ. 地すべり等防止法（昭和33年法律第30号）第3条第1項に規定する地すべり防止区域 オ. 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律（昭和44年法律第57号）第3条第1項に規定する急傾斜地崩壊危険区域	除外
適当でないと判断される場合は原則として含まない区域	次に掲げる区域については、それぞれの区域の災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘査し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合、原則として、居住誘導区域に含まないことをすべきである。	ア. 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第6条第1項に規定する土砂災害警戒区域 イ. 津波防災地域づくりに関する法律第5.3条第1項に規定する津波災害警戒区域 ウ. 水防法（昭和24年法律第193号）第14条第1項に規定する浸水想定区域 エ. 特定都市河川浸水被害対策法（平成15年法律第77号）第7.2条第1項に規定する都市洪水想定区域及び同条第2項に規定する都市浸水想定区域 オ. 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の総述に関する法律第4条第1項に規定する基礎調査、津波防災地域づくりに関する法律第8条第1項に規定する津波浸水想定における浸水の区域及びその他の調査結果等により判断した災害の発生のおそれのある区域	指定状況を検証した上で判断
慎重に判断を行うことが望ましい区域	次に掲げる区域を居住誘導区域に含めることについては慎重に判断を行うことが望ましい。	ア. 法第8条第1項第1号に規定する用途地域のうち工業専用地域、同項第13号に規定する流通業務地区等、法令により住宅の建築が制限されている区域 イ. 法第8条第1項第2号に規定する特別用途地区、同法第1.2条の4第1項第1号に規定する地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域 ウ. 過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘査して今後は居住の誘導を区るべきではないと市町村が判断する区域 エ. 工業系用途地域が定められているものの工業の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き住居の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	越前市の地域特性を踏まえた独自の検討を行う

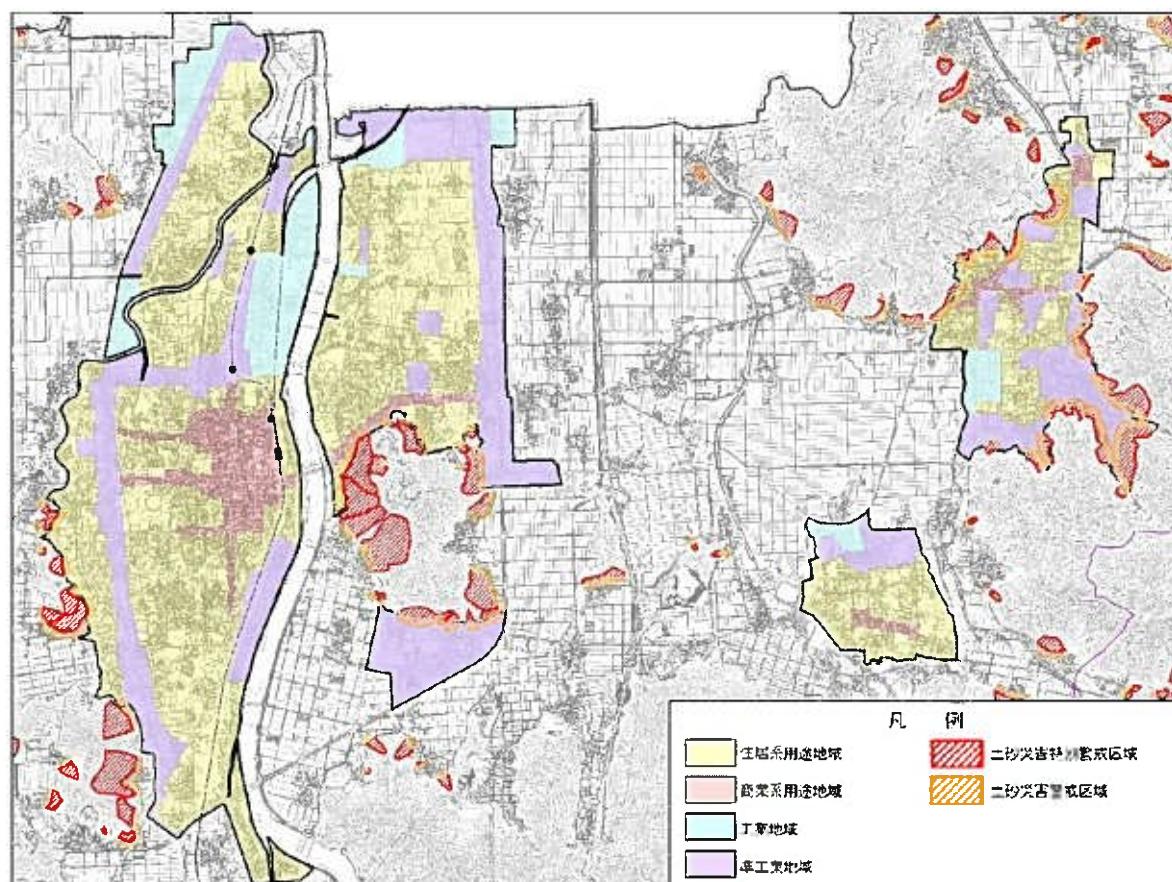
5-3. 「適当でないと判断される場合は原則として含まない区域」の検討

(1) 土砂災害警戒区域

- ・土砂災害警戒区域は、「急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域」であり、越前市の用途地域内またはその隣接部では、柄岡山、茶臼山、妙法寺山の周辺部、また、栗田部地区及び岡本地区の山際等が、「原則として含まない区域」である土砂災害特別警戒区域と連続して指定されています。
- ・こうした指定状況に加えて、以下の判断理由に基づき、将来的に居住誘導を図る区域としては適當でないと判断し、「居住誘導区域には含めない」ものとします。

【越前市における判断理由】

- ・県内、および県外他都市の土地適正化計画においても土砂災害警戒区域は居住誘導区域には含めていない。
- ・土砂災害は、平成26年の広島市の例にもみられるように、一旦発生すると被害が甚大となる。
- ・土砂災害は、事前の予測・避難が困難で十分な災害対策を行いにくい。（天候の急変により災害が急に発生するため、避難が間に合わない）



■用途地域の指定状況と土砂災害警戒区域

(2) 浸水想定区域

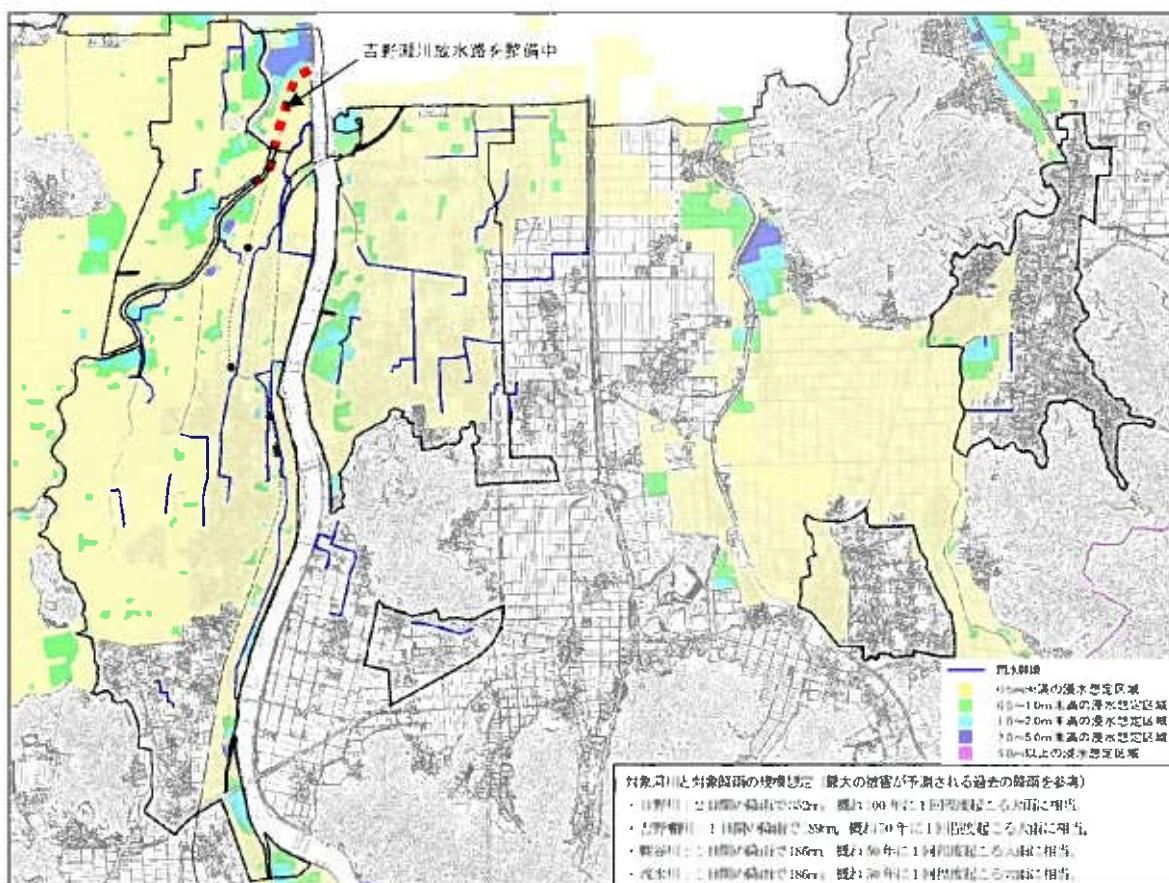
- ・浸水想定区域は、河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域であり、越前市では日野川沿いが広域にわたって指定されているほか、JR 武生駅周辺、味真野市街地や今立市街地の一部でも指定されています。
- ・吉野瀬川については、用途地域内的一部分で2.0~5.0m未満の浸水が想定されている区域もあり、これまでにも何箇か浸水被害に見舞われています。ただし、平成29年度内の完成を目指として放水路を整備中であり、今後治水安全度の向上が見込まれています。
- ・今後とも、下表に示すハード・ソフトの両面からの計画的な浸水対策に加えて、事前の避難の可能性を考慮して、「居住誘導区域に含める」ものとします。

【ハード面】

- ・内水浸水¹対策事業計画に基づく整備推進
- ・雨水幹線の計画的な整備推進

【ソフト面】

- ・洪水ハザードマップ²のHPでの公開、対象町内への配布
- ・一斉電話配信システムによる情報伝達体制の整備
- ・屋外扩声器及びサイレン等を用いた浸水・土砂災害警戒情報、避難情報、気象情報の発信
- ・浸水・土砂災害を想定した市総合防災訓練の実施



¹内水浸水：洪水（又は外水）に対し、堤防の内側、すなわち市街地にある水、たとえば下水管などが溢れることによる浸水。

²洪水ハザードマップ：洪水浸水想定区域図に洪水予報等の伝達方法、避難場所その他洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保を図るために必要な事項等を記載した地図。

5-4. 「慎重に判断を行うことが望ましい区域」の検討

- ・「樹種に判断を行うことが望ましい区域」については、「幹線道路沿道等に準工業地域の指定が多い（全用途地域の28%）」という越前市の地域特性を考慮し、「工業地域、準工業地域」について検討を行うこととします。

(1) 工業地域

- ・本市の工業地域は、武生市街地の旧国道8号の沿道や日野川とJR北陸本線に挟まれた区域に指定されているほか、国高市街地、今立市街地、味真野市街地の一部にも指定されています。
 - ・工業地域は、「主として工業の利便の増進を図る地域」であり、住宅や店舗は建てられますが、危険性が大きいとかまたは著しく環境を悪化させるおそれがある工場を含む全ての工場の建築が可能であり、病院や小中学校等の日常生活に不可欠な施設の建築が不可能なため、将来的に居住を誘導する区域としては不適切な地域です。
 - ・また、現況の土地利用からも工業系の土地利用が顕著であるため、「居住誘導区域には含まれない」ものとします。

第一種既存 居住地域	第二種既存 居住地域	第一種中 高層居住 用地地区	第二種中 高層居住 用地地区	第一種住 宅地区	第二種住 宅地区	居住用地 區域	非居住用 地区域	第一種住 宅区域	第二種住 宅区域	第三種住 宅区域
商業施設						500 m以下 100 m以上				
公共施設						500 m以下 100 m以上				
住宅						500 m以下 100 m以上				
工場倉庫等						500 m以下 100 m以上				

（二十九）農業地政課長、農業課、農業化策課、土壤農業課、農業試驗站、農業技術推廣站、農業技術推廣站、農業技術推廣站

利用者登録制度、販売店、運送会社等のオーナー登録制度の導入を検討する。

卷之三

故始稱王門體。鄭玄注此書卷第

前田は自分を助けて、一歩前に進む。所詮自分は自分だ。いつもの思惑が、また胸の内に蠢いてくる。

上場入院の属性や発症を変化させるとそれが非常に少ない生地

下場外 # 少ない上場

丁 墓 仁
x
空手道道场

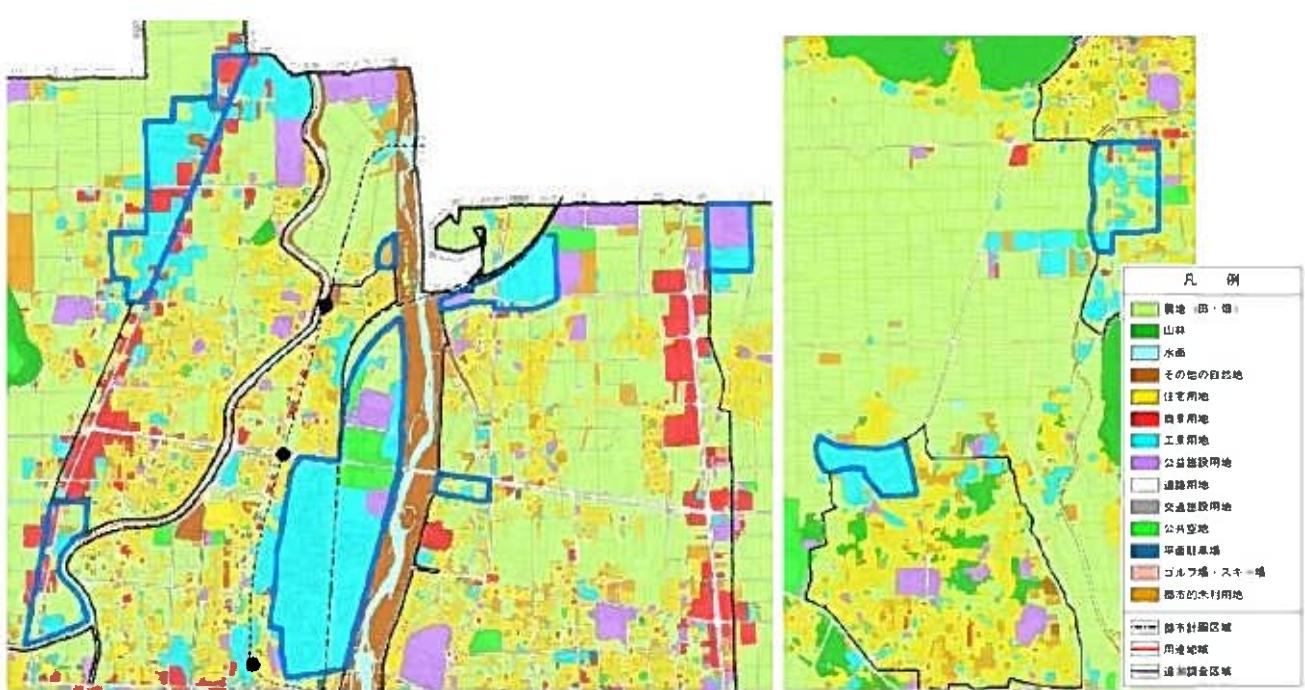
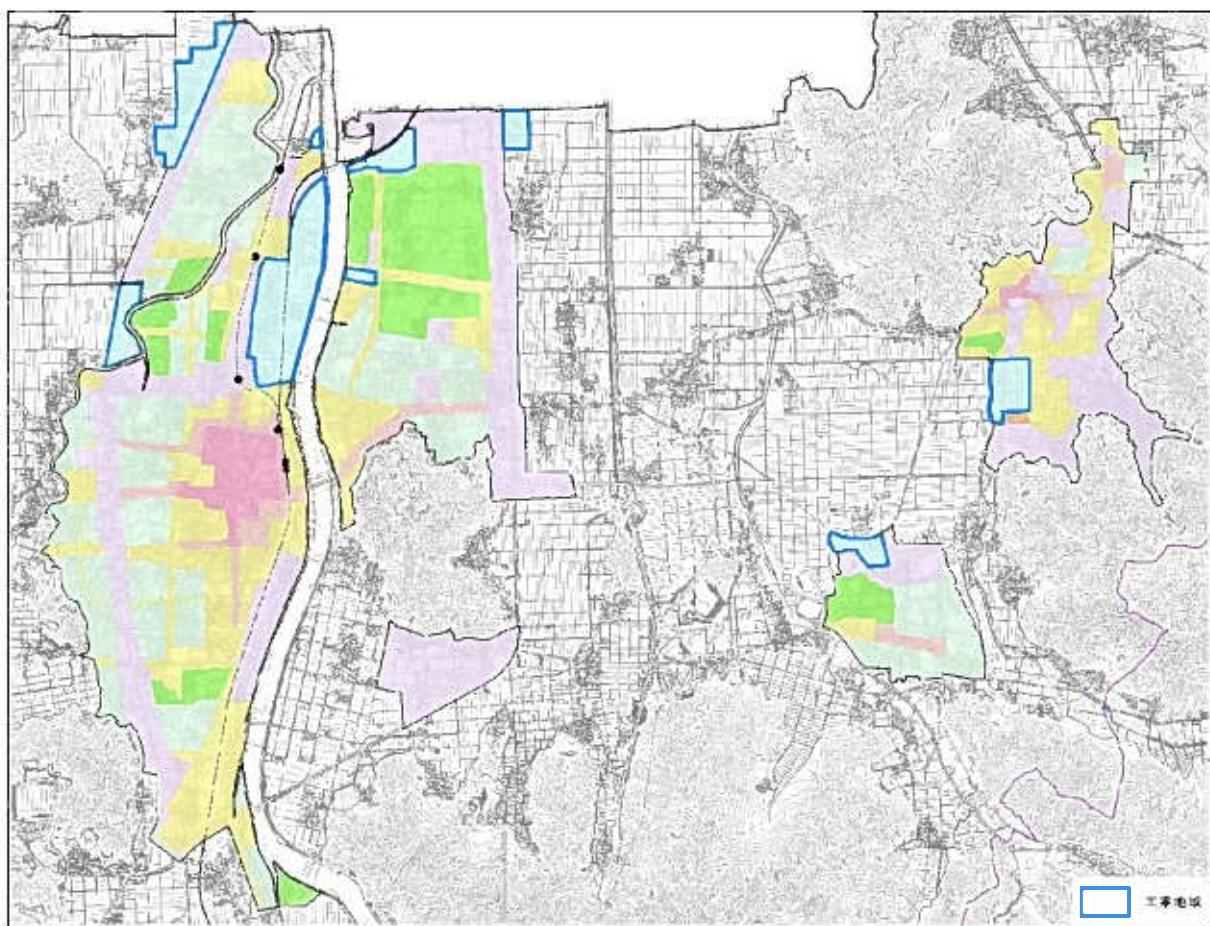
工場18 危険性が大きいひとたまご置しく煙草を吸はせぬおそれがある工場

■ 用途地域内の建築物の主な制限（出典）

■用途地域内の建築物の主な制限（出典）

- 96 -

■ 用途地域内の建築物の主な制限（出典：福井県の都市計画）



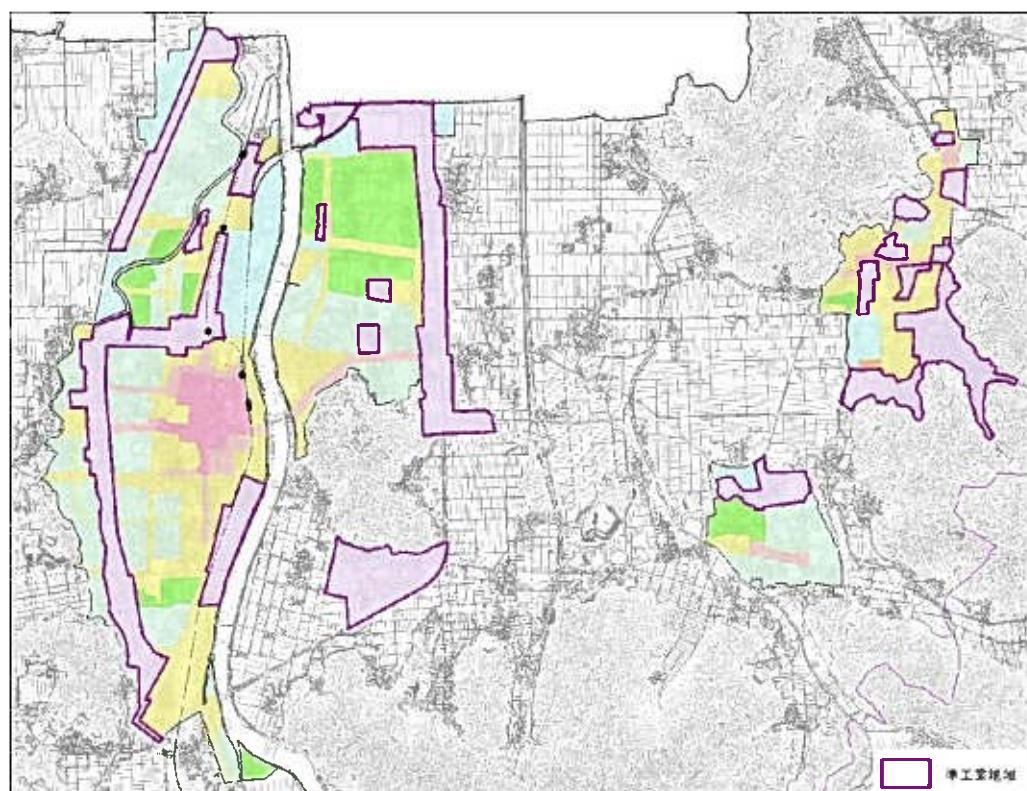
■ 工業地域の土地利用現況（出典：平成 28 年度都市計画基礎調査）

(2) 準工業地域

- 本市の準工業地域は、武生市街地の国道8号や旧国道8号の沿道、北日野の開拓所周辺、福井鉄道の家久駅や北辰駅周辺等に指定されているほか、今立市街地の南部、味真野市街地の北部にも指定されています。
- 準工業地域は、「主として軽工業等、環境悪化のおそれのない工業の利便を図る地域」であり、風営法に係る施設や、危険性の大きい、または著しく環境を悪化させるおそれがある工場を除く施設の建築が可能となっています。
- 現況の土地利用は、幹線道路沿道での商業系の土地利用や、住居系・商業系・工業系が混在した土地利用等の多岐にわたるため、居住誘導区域に含めるかについては、ブロック単位で検証することとし、以下の判断基準に全て該当する場合は居住誘導区域に含めないものとします。

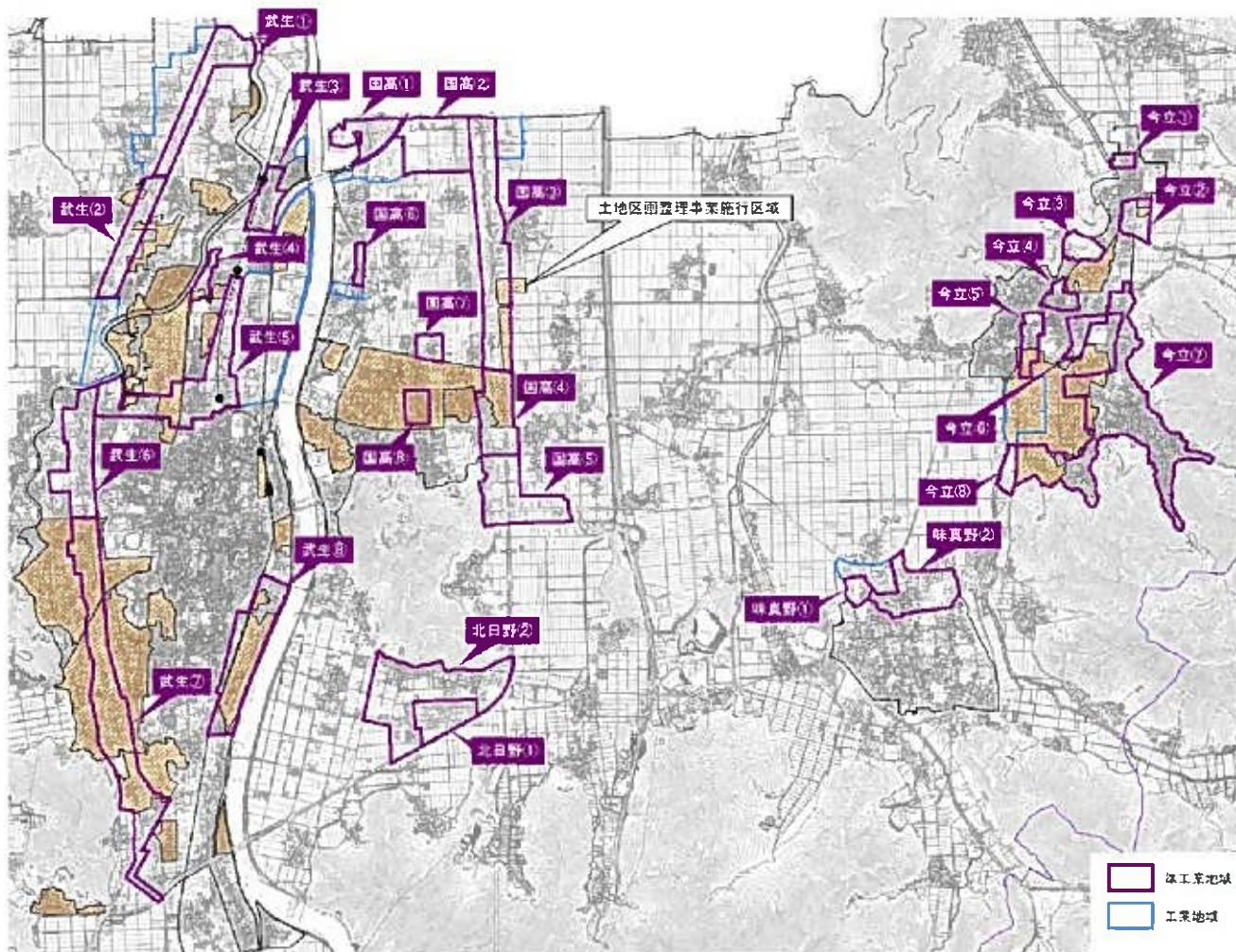
■準工業地域を居住誘導区域に含めるかどうかの判断基準

	判 斷 基 準
①	都市計画マスタープランの土地利用方針において、居住を誘導する区域としては不適切な工業系のゾーンとして位置付けられている。 ※商業系のゾーンについては、良好な居住環境、生活の利便性が確保されるかの観点を加えて判断する。
②	現況土地利用（平成28年都市計画基礎調査）において、住居系の土地利用が主体となっていない。または、市街化が見込めないまとまった農地が残存している。 ※まとまった住宅地が形成されていない地区では、区域内の住宅地の割合が20%未満を居住誘導区域に含めない目安とする。
③	居住誘導区域としての一体性において、当該区域を居住誘導区域に含めない場合でも、居住を誘導すべき区域としての一体性が確保できる。
④	鉄道の利便性において、日常生活に便利とされる駅勢圏（半径800m）に含まれない。



■準工業地域の指定状況

■ 準工業地域をブロック単位で設定

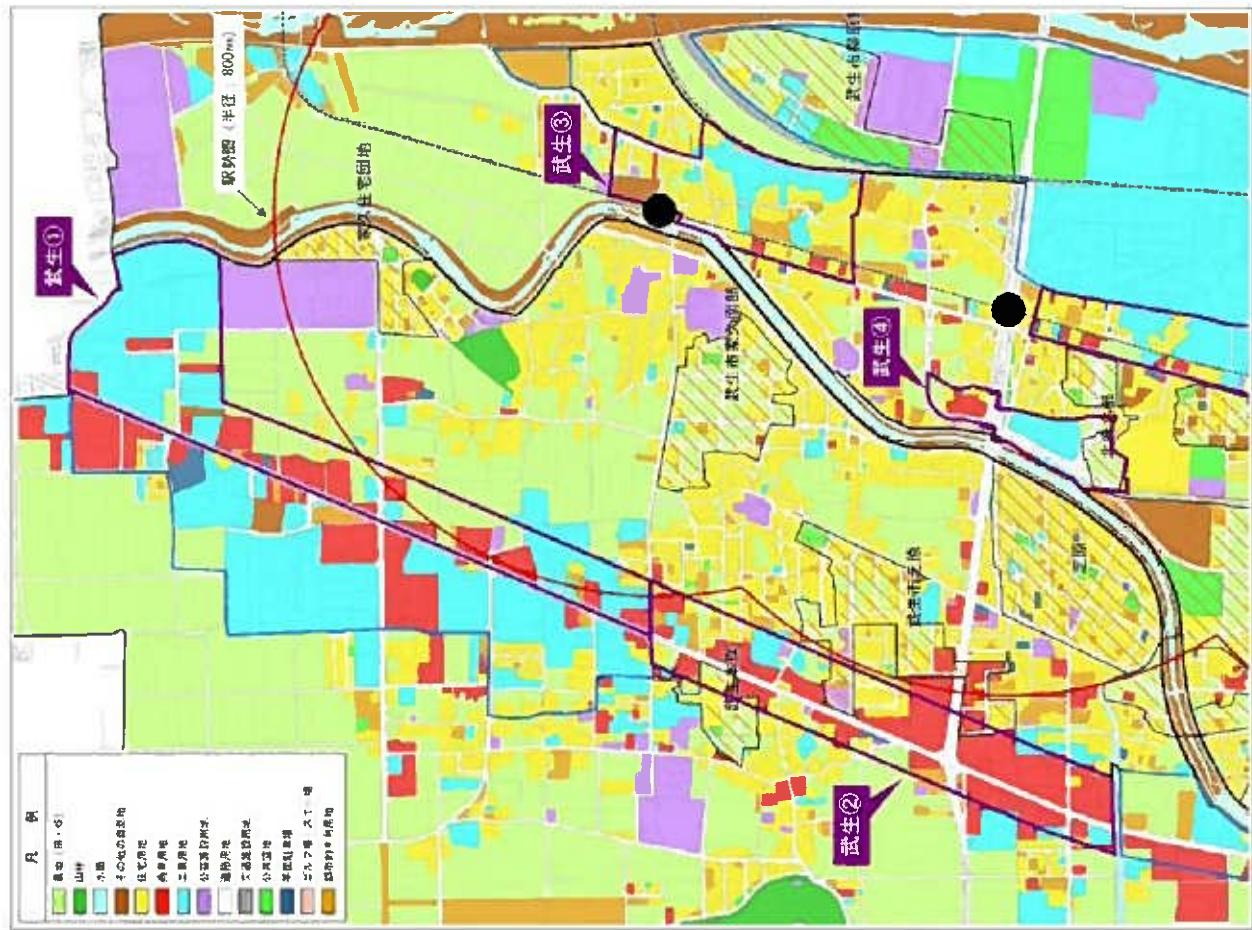


■ 準工業地域についての検証結果のまとめ

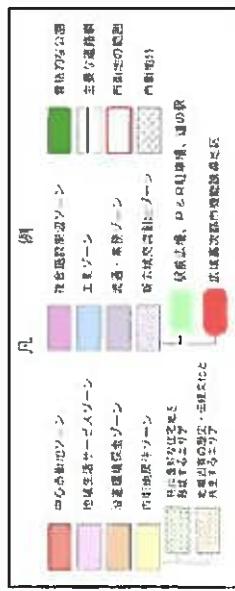
ブロック	武生(1)	武生(2)	武生(3)	武生(4)	武生(5)	武生(6)	武生(7)	武生(8)	国高(1)	国高(2)	国高(3)	国高(4)	国高(5)	国高(6)	国高(7)	国高(8)	北日野(1)	北日野(2)	味真野(1)	味真野(2)	今立(1)	今立(2)	今立(3)	今立(4)	今立(5)	今立(6)	今立(7)	今立(8)
判断基準																												
判断基準1 MPでの方針	●	●	-	-	-	△	△	-	●	●	●	●	△	●	-	-	-	-	●	-	●	-	-	-	-	-	●	
判断基準2 現況土地利用	●	△	△	●	△	●	-	△	●	●	●	●	-	●	△	-	-	-	●	△	●	-	-	△	-	●		
判断基準3 区域の一体性	●	●	-	△	●	△	△	●	●	●	●	●	●	●	△	-	-	●	●	●	●	●	-	△	-	△		
判断基準4 鉄道の利便性	●	●	-	-	-	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
検証結果	設定しない	設定する	設定しない	設定する	設定する	設定する	設定する	設定する	設定する	設定する	設定する	設定する	設定しない															

● は当、△一部該当、- 非該当

■準工業地域についての検証（その1）

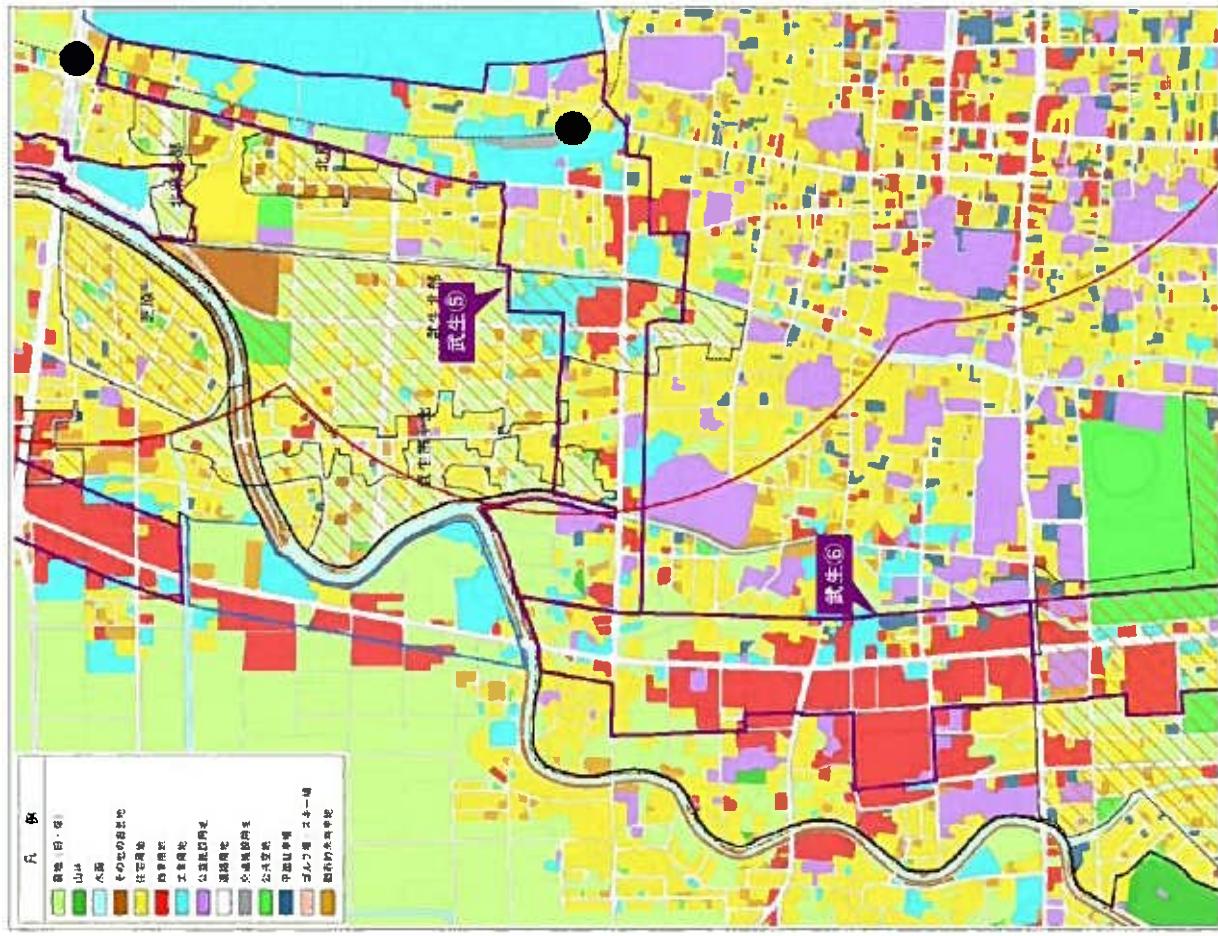


番号	区域の現況、位置付け	居住機能 区域の設定	判断基準 (●：該当、△： 一概該当、ー：非該当)	MIP MIP での 方針	MIP 現況 における 上位 方針	MIP 現況 における 上位 方針
					建設する 工場地 と一 体とな った 工业地 域の 利用 性を 有す る地 域	建設する 工場地 と併 せて工 業地と しての 利用は 極めて少 ない
武生①	MIF道8号(〔畠〕鶴江活性鋼製株)の沿道に位置し、都計付近に位置する マスクープラン(以下、MIP)では工業ゾーンに位置付けられて いる。 隣接する工業地帯と一緒にしての利用、前述した サービス点の商業地としての利用が中心となっており、住宅地と しての利用は極めて少ない。 隣接する工業地帯と併せて工場地帯に含めないと可能。 新入駅の駅勢圏に一部が含まれるが、区域のほとんどは駅勢圏 外に位置する。 MIPでは沿道機能区合ゾーンに位置付けられている。	建設する 工場地 と併 せて工 業地と しての 利用は 少な い	●	●	●	●
武生②	前面の土地利用が混在しているが、商業地としての利用は少な く沿道サービス点の商業地としての利用が中心になつてている。 隣接する工業地帯と併せて工場地帯に含めないと可能。 区域外に位置する。 MIPでは市街地居住ゾーンに位置付けられている。 JRに伴水線の駅跡地に工業地としての利用がなされているが、 その地はまとまった住宅地が形成されている。 また該導区域に含まれない場合は、既往説明文帳が分断されている。 MIPでは市街地居住ゾーンに位置付けられている。	建設する 工場地 と併 せて工 業地と しての 利用は 少な い	●	△	—	—
武生③	駅跡地 (半径 800m) 市街地居住 区域 新規開発 区域 公共施設 区域 港湾・空港 付近 河川・湖沼 ごん・ダム・貯 水池 防護林・保育 林	建設する 工場地 と併 せて工 業地と しての 利用は 少な い	●	—	△	—
武生④	(畠)戸谷片原駅を挟んで前原地、市街地として利用されてお り、南部には宅地化されていない農地が残存している。 新潟港区域に含めないと想定、区域としての一体性の確保に影 響がある。 スポーツ公園跡の西側に位置し、区域が全体外縁に含まれて いる。	建設する 工場地 と併 せて工 業地と しての 利用は 少な い	●	—	△	—



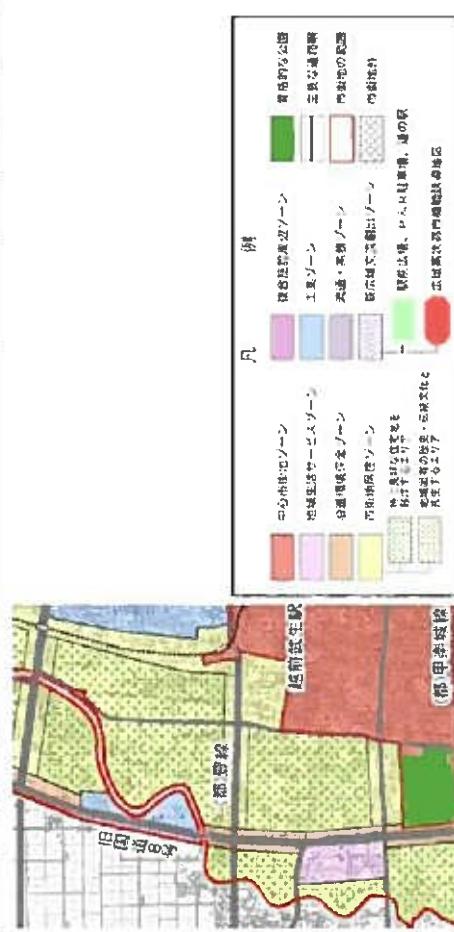
■土地利用方針図 (資料: 平成28年度丹南都市計画基本構造)

■準工業地域についての検証（その2）



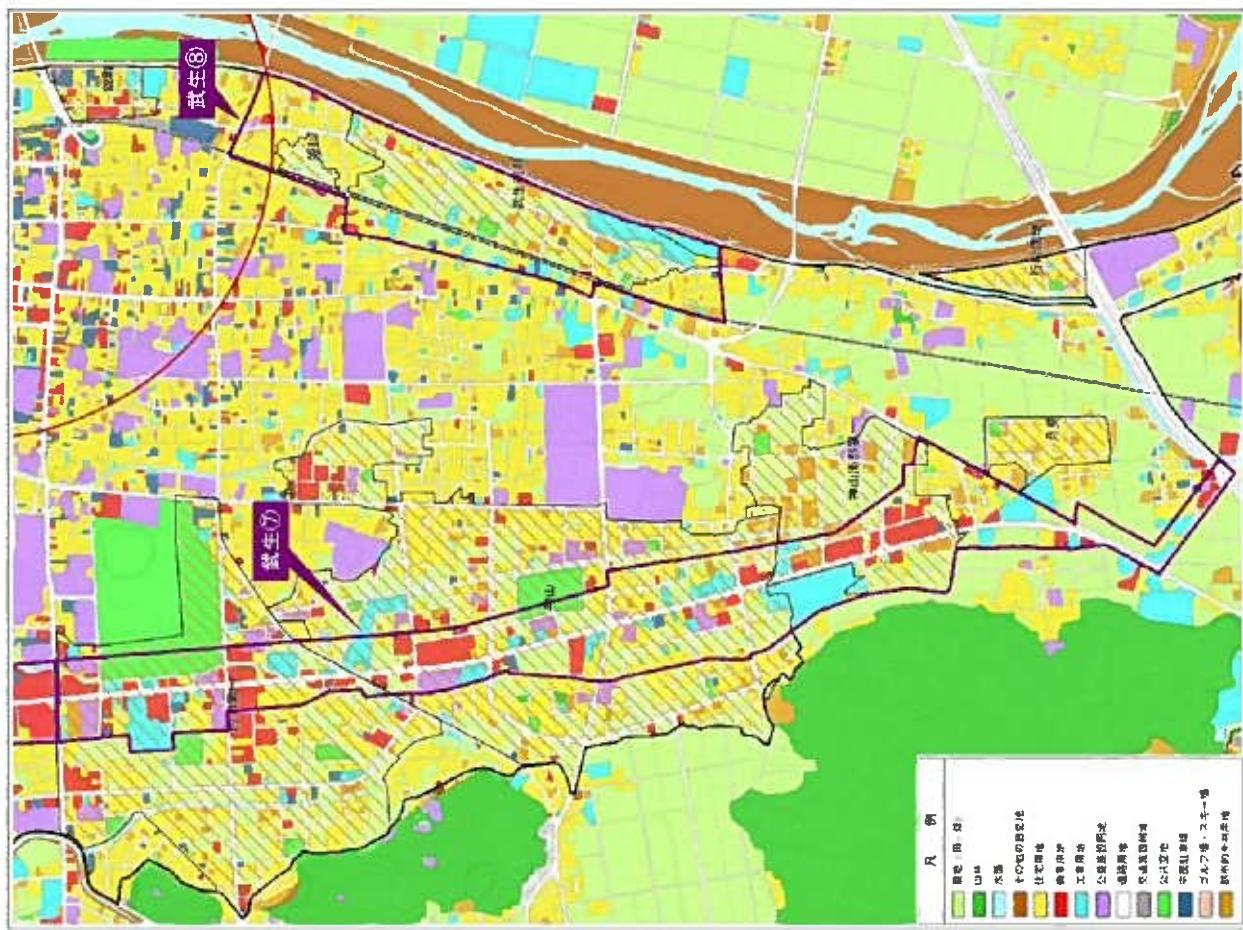
■土地利用現況図（資料：平成28年度丹南都市計画基盤調査）

番号	区域の現況、位置付け	居住敷地 区画の設定	判断基準（●：該当、△：非該当）	
			一般該当、一 般状況 での 上地 利用	一般該当、一 般状況 での 上地 利用
武生(5)	MIPでは、その他は軽微地居住ゾーンに位置付けられている。 横井賀道高架線の東側は工業地としての利用がみられ、そび地 では、既存的土地利用が現在しているが、住宅地としての集積が みられる。 隣接する丁寧地域と併せて区域に含めないことが可能。 区域内に北野駅が含まれており、区域合併が実勢圖に含まれて いる。	設定する	●	△
武生(6)	MIPでは、地域生活サービスゾーン、沿道サービス型の商業地としての利用が中心 に行われている。 大規模商業施設、沿道サービス型の商業地としての利用が中心 となってしまっており、まとまった住宅地は形成されていない。 ①は区域外に含めない場合、区域としての一体性の確保に影 響がある。	設定する	△	●

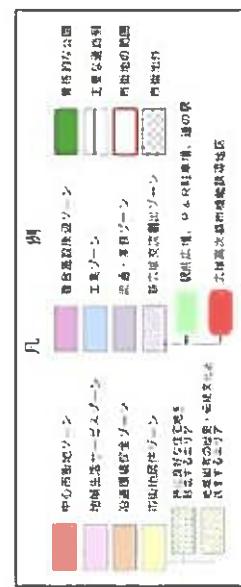


■土地利用方針図（資料：越前市都市計画マスタープラン）

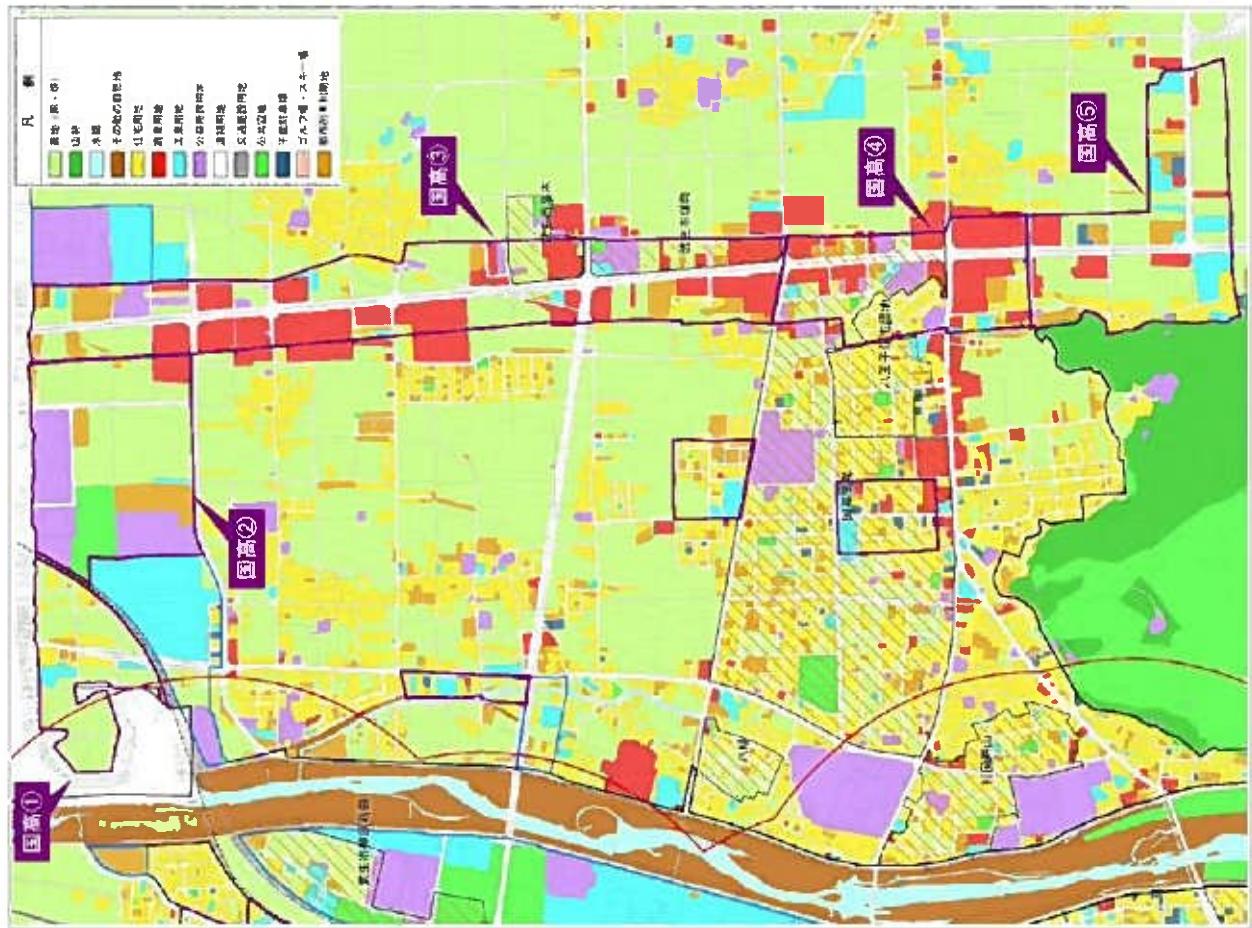
■準工業地域についての検証（その3）



番号	区域の現況、位置付け	居住誘導区域の設定	判断基準 (●:該当、△:該当、一:非該当)	
			市街地の利活用	区域の利活用
武生(7)	N14では、国道8号（都）鶴江駅生駒幹線の沿道に位置付かれています。 区域はほとんどが上地区調整理事會の区域に含まれております、都 市街地が形成しているが、工業地は少ない。 居住誘導区域に含めない場合、区域としての一体性の確保に影響 がある。	設定する	△	△ ●
武生(8)	N14では、市街地居住ゾーンに位置付かれられています。 一部農地が残存しているが、区域の北端、南端ではまとまった住 宅地が形成されています。 日野川に隣接しているため、居住誘導区域に含めない場合でも、 区域としての一体性の確保への影響は小さい。 区域の駆動圈に一部が含まれるが、区域のほとんどは駆動圏 外に位置する。	設定する	一	△ △ ●



■準工業地域についての検証（その4）



番号	区域の現況、位置付け	属性試験 区域の設定	判断基準（●：該当、△： 一般的な可能性がある、—：該当しない）
			M1P 現段 地域 での利用 方針
国高①	M1Pでは、上位ゾーンに位置付けられており、住宅用地としての利用はしない。 隣接する「未地化」と併せて区域に含めないことが可能。	設定しない	●
国高②	M1Pでは、上位ゾーンに位置付けられており、住宅用地としての利用はしない。 隣接する工業地帯、河川地と併せて区域に含めないことが可能。	設定しない	●
国高③	M1Pでは、上位ゾーンに位置付けられており、住宅用地としての利用はしない。 隣接する工業地帯、河川地と併せて区域に含めないことが可能。	設定しない	●
国高④	M1Pでは、前述構成条件ゾーンに位置するが、一部の住宅地が形成されている。 隣接する田舎地と併せて区域に含めないことが可能。	設定する	△
国高⑤	M1Pでは、前述構成条件ゾーンに位置する。 河川8号、新道誕生インター側の道路に接続し、M1Pでは直道で接続する。 専業地としており、住宅地としての利用は少ない。 用途地帯の隣接地に併置するため、区域に含めない影響はない。	設定しない	●



■ 土地利用方針図 (資料: 平成 28 年度丹南都市計画マスター プラン)



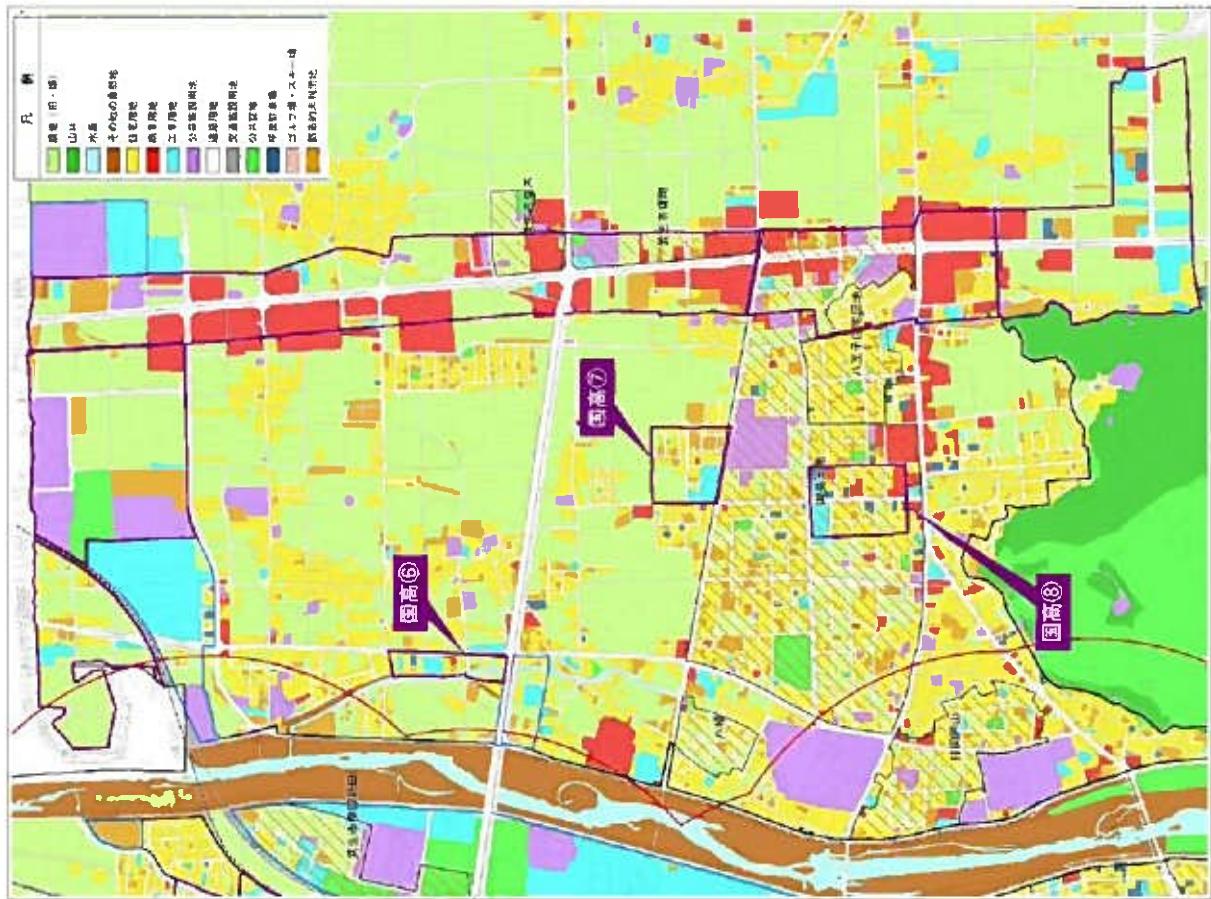
■ 土地利用現況図 (資料: 平成 28 年度丹南都市計画マスター プラン)

■準工業地域についての検証（その5）

番号	区域の現況、位置付け	居住候補 区域の設定	判断基準 (●：該当、△：一概認当、-：非該当)		結果
			MIP 利用 力強 化計 画	児童 発達 支援 計画	
国高6	MIPでは、市街地待合ゾーン（特に良好な仕立てを形成するエリアイ）に位置付けられている。 市街地一角、一辯用施設が混在しており、施設は残存している。 駅構内も上系施設と併せて区域に含めたいことだけ可能だが、駅構造等（区域に含めない場合、区域としてこの一括作の確保に影響がある。）	設定する	△	△	●
国高7	MIPでは、山田地区待合ゾーン（特に良好な仕立てを形成するエリアイ）に位置付けられている。 市街地としての利用が少ないので、その他の市とまったく同じで、そこが形成されていない。 駅構内に含めない場合、[区域としての一括性の確保に影響がある。（駅構内待合区間が穴吹きとなる）]	設定する	-	-	●
国高8	駅構内待合が駅構園内に位置する。 都山計画マスタープランでは市街地待合ゾーン（特に良好な仕立てを形成するエリアイ）に位置付けられている。 一部、市街地としての利用がみられるが、その他の市とまったく同じで、そこが形成されている。 駅構内に含めない場合、[区域としての一括性の確保に影響がある。（駅構内待合区間が穴吹きとなる）]	設定する	-	-	●

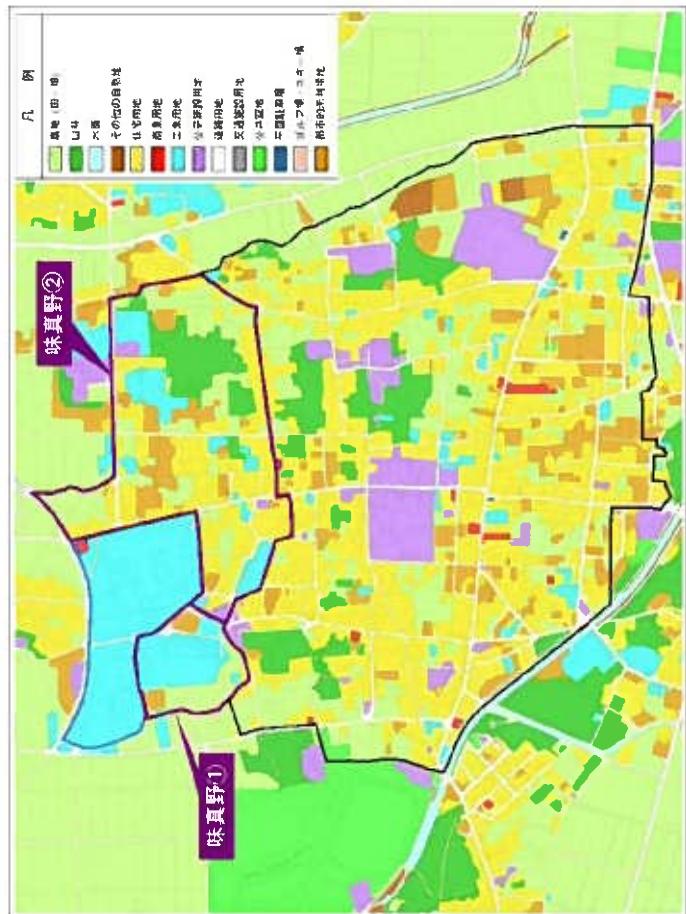


土地利用分布図(資料) 横浜市都市計画マスタークリーン



土地利用現況区（資料：平成28年度丹南都市計画基準地図）

■ 準工業地域についての検証（その6）



番号	区域の現況、位置付け	居住該事業の認定状況	判断基準（●：該当、△：一部該当、○：不該当）	
			M1P での方針 の実施 率	既存 区域 における 既存 の土地 利用 条件
北日野 (1)	M1Pでは、流域・省道ゾーンに位置付けられている。 飛び山街地として準工業地域のみの指定となっており、居住該事業には含めない場合でも区域としての「準工業地域への影響」はない。	認定しない	●	●
北日野 (2)	M1Pでは、市街地誕生ゾーンに位置付けられている。 区域内には、比較的まとまった農地が残存しているが、住宅のみはなく、小学校や公民館、保育園・幼稚園など生活利便施設が立地している。 飛び山街地として準工業地域のみの指定となっており、居住該事業には含めない場合でも区域としての「準工業地域への影響」はない。	未定する	●	●
味真野 (1)	M1Pでは、工業ゾーンに位置付けられている。 隣接する工業地帯と一体的に工業地として利用されており、居住該事業には形成されていない。	認定しない	●	●
味真野 (2)	M1Pでは、市街地誕生ゾーンに位置付けられている。 区域内には、雑地、山林（樹木地）が残存しているが、住宅地としての利用が中心となっている。 隣接する工業地帯と併せて区域に含めないことが可能。	未定する	●	●

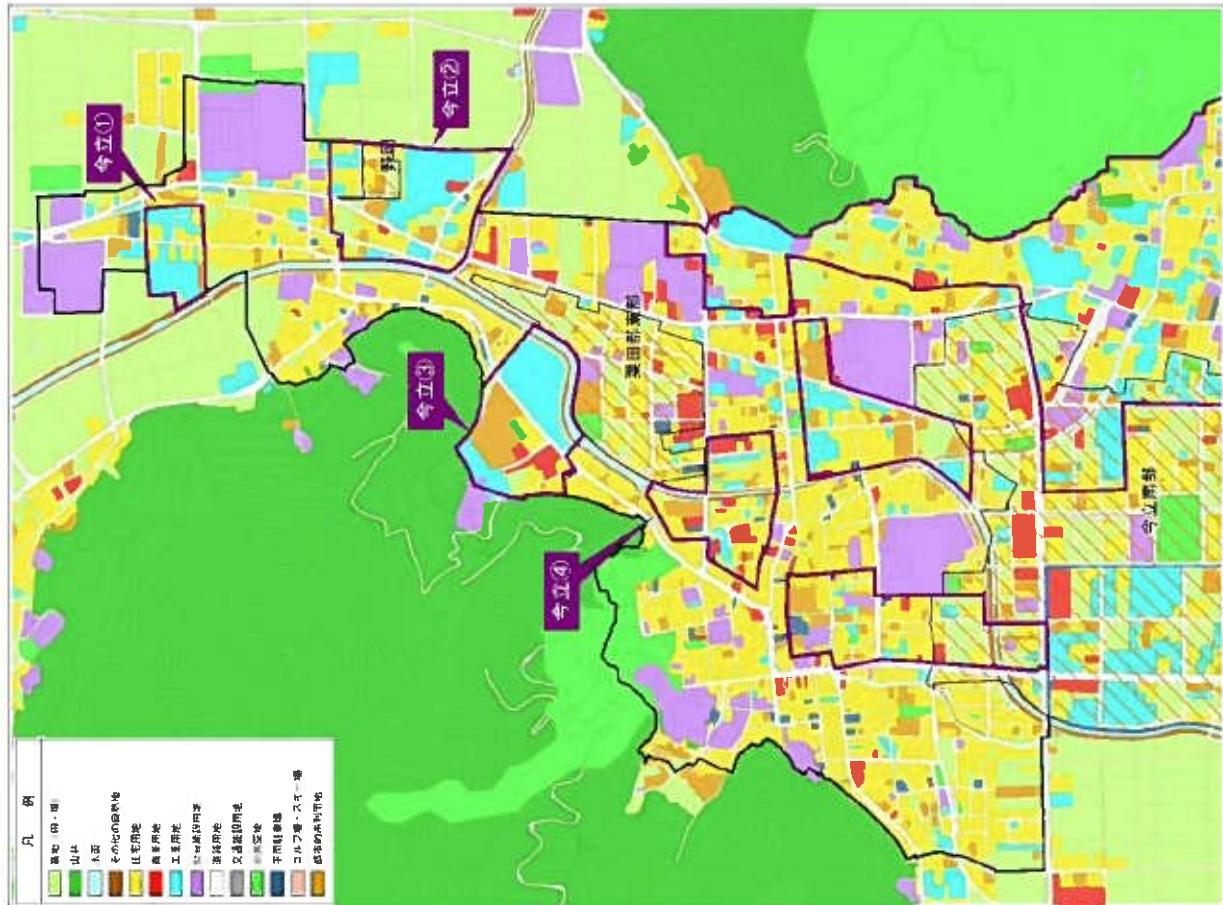


■ 土地利用方針図（資料：越前市都市計画基盤調査）

■ 土地利用現況図（資料：平成28年度丹南都市計画基盤調査）

■ 準工業地域についての検証(その7)

番号	区域の概況、位置付け	区域の特徴	判断基準（●：該当、△：該当しない）			
			M/P やその他の 方針	現況 の土地 利用	既存 の土地 利用	既存 の利 用条件
今立1)	M/Pでは、市街地駅仔ゾーンに位置付けられている。 住宅地と工業地が混在しているが、住宅地の割合が約90%以上(約25%)となっている。 用途地域の林道部に位置するため、区域に含まれないことによる影響はない。	住宅地と工業地に位置付けられている。 住宅地と商業地が混在しているが、午後の宅地地盤が見込まれる 豊山町は自由地持ちを認めると、住宅地に位置するため、午後25%以上(約25%) となる。	既定する	△	●	●
今立2)	M/Pでは、市街地駅仔ゾーンに位置付けられている。 住宅地と商業地が混在しているが、午後の宅地地盤が見込まれる 豊山町は自由地持ちを認めると、住宅地に位置するため、午後20%以上(約25%) となる。	既定する	△	●	●	●
今立3)	M/Pでは、工業ゾーンに位置付けられている。 工業系の土地利用（貸付置き場を含む）が中心となっていており、住 宅地の割合は、20%未満（約11%）となっている。 区域内外に大規模な駅や歩行圏が位置しており、良好な公共交通網 が確保ににくい。また、区域の一部が「原則として計画開発区域 に含まれない」とされる土砂災害特別警戒区域に含まれる。 用途地域の林道部に位置するため、区域に含まれないことによる 影響はない。	既定しない	●	●	●	●
今立4)	M/Pでは、市街地駅仔ゾーンに用途地域の特徴、伝統文化と共生 するエリア、複合施設開発ゾーンに位置付けられている。 一般、上記地としての利用がみられるが、その趣をとどめた住 宅地が形成されている。 既往作成区段に含まれる場合、区域として、一体性の確保に影 響がある。	既定する	—	—	—	●



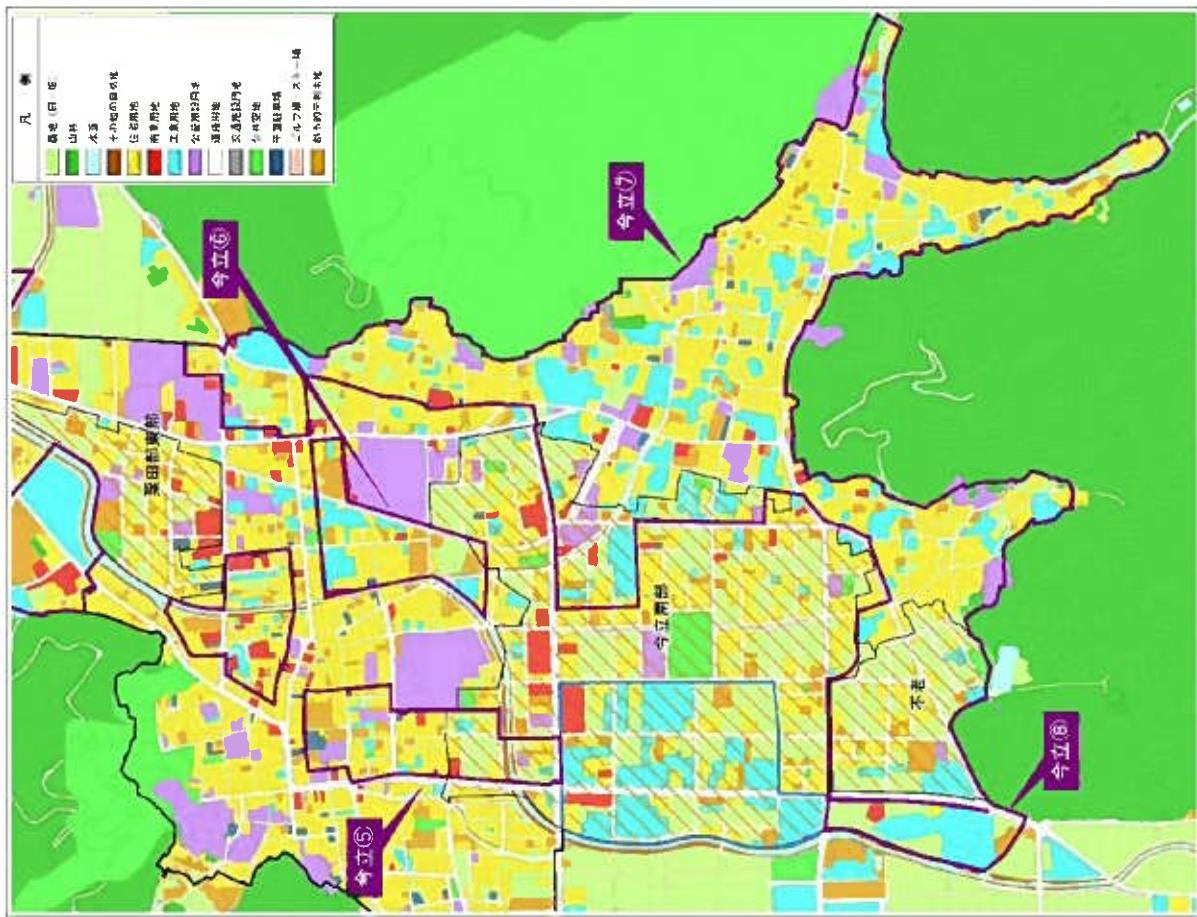
平成28年度 東京都計画基礎調査
土地利用現況図

■ 準工業地域についての検証（その8）

番号	区域の概要、位置付け	居住供給区域の設定	MTR規則での土地利用方針	判断基準(●：該当、△：非該当)	
				MTR規則の一部の「土地利用条件」	該当する区域
今立5	MTRでは、市街地駅付ゾーン、他属性満サ、ビスゾーンに位置づけられている。 住宅地としての利用が中心となっている。 住居供給に含めない場合、区域としての「一体性の確保」に影響がちろん。	設定する	—	△	●
今立6	MTRでは、市街地駅付ゾーンに位置づけられている。 住宅地と工業地が混在しているが、住宅地の割合が20%以上(半) 34%となる。 丘陵地帯区域に位置する丘陵地帯、区域としての「一体性の確保」に影 響がある。(駆け込み駅付ゾーンに接ぎきとなる)	設定する	—	△	●
今立7	MTRでは、直当地駅付ゾーン(一部の区域を除いて、地域課員の 監修、監査されると共生するエリア)に位置づけられている。 駆け込み地帯の実態、直当、駆け込みの認可目的とした特別利用金制度 が定められており、駆け込み地帯の住宅地が形成されている。 但し地盤の特徴等に位置するため、区域に含めないとすることによる 影響はない。	設定する	—	△	●
今立8	MTRでは、T字ゾーンに位置づけられている。 E上位しての利用が主であるが、地盤が複雑しており、直当駆 け込み地帯の利用は少ない。 隣接する工業地帯と併せて区域には含まれないことが可能。	設定しない	—	●	●

例	複合体質型マーカー	工具マーク	初期がんマーカー	市街地
中性脂肪やビーンズ	■	■	■	■
卵白質やゼリー、ソーセージ	■	■	■	■
台頭調理芋やマーブル	■	■	■	■
市街地宿泊マーブル	■	■	■	■
市街地宿泊マーブル	■	■	■	■
市街地宿泊マーブル	■	■	■	■
市街地宿泊マーブル	■	■	■	■

土地利用方針図（資料 越前市都市計画マスタープラン）



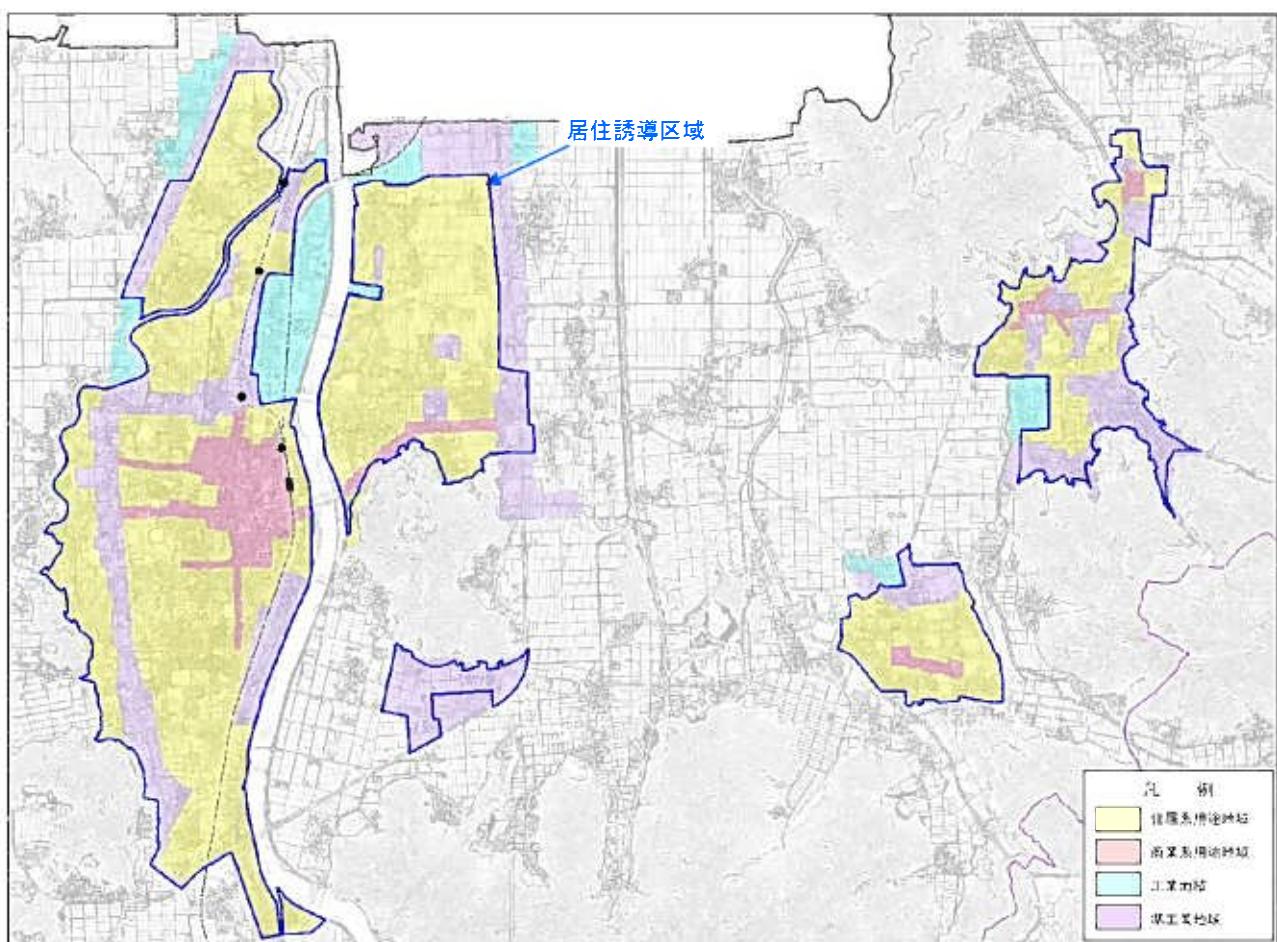
土地利用現況（資料 平成26年度丹南都市計画基礎調査）

5-5. 居住誘導区域の設定

- 用途地域のうち、居住誘導区域から除外されるのは、工業地域の全て、準工業地域の一部、および災害危険区域となり、用途地域面積に対し、約8割が居住誘導区域の面積となります。

■居住誘導区域の面積

	A. 用途地域面積 (ha)	B. 居住誘導区域 (ha)	B/A
武生	990	862	87%
国高	460	328	71%
今立	242	196	81%
味真野	124	112	90%
北日野	60	42	71%
合計	1,875	1,539	82%



5-6. 居住誘導区域の検証

(1) 人口の集積状況（2040年人口密度）による検証

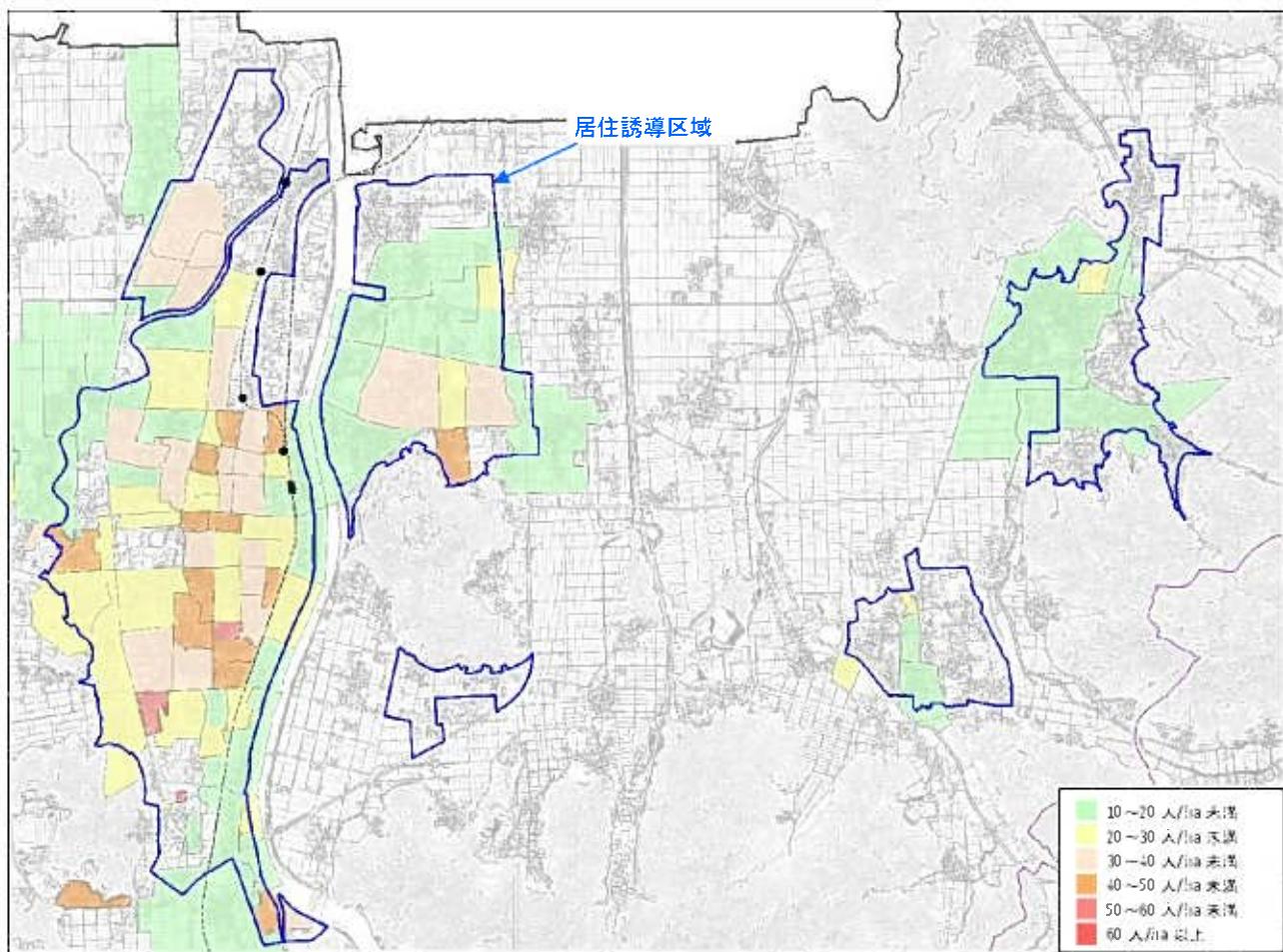
- 今回の居住誘導区域で、2040年における現在の用途地域に配分される人口を全て収容するとした場合、居住誘導区域の人口密度は24.0人/haとなり、現在の用途地域全体の人口密度（25.6人/ha）よりも約6%低下することとなります。

■居住誘導区域の人口密度

	2010年		2040年		(2040年) - (2010年)	
	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)
武生	30,235	30.6	23,015	26.7	-7,220	-3.9
国高	8,564	18.6	7,002	21.4	-1,562	2.8
今立	6,558	27.1	4,836	24.7	-1,722	-2.4
味真野	1,665	13.5	1,227	11.0	-438	-2.5
北日野	947	15.9	919	21.8	-28	5.9
合計	47,969	25.6	36,999	24.0	-10,970	-1.5

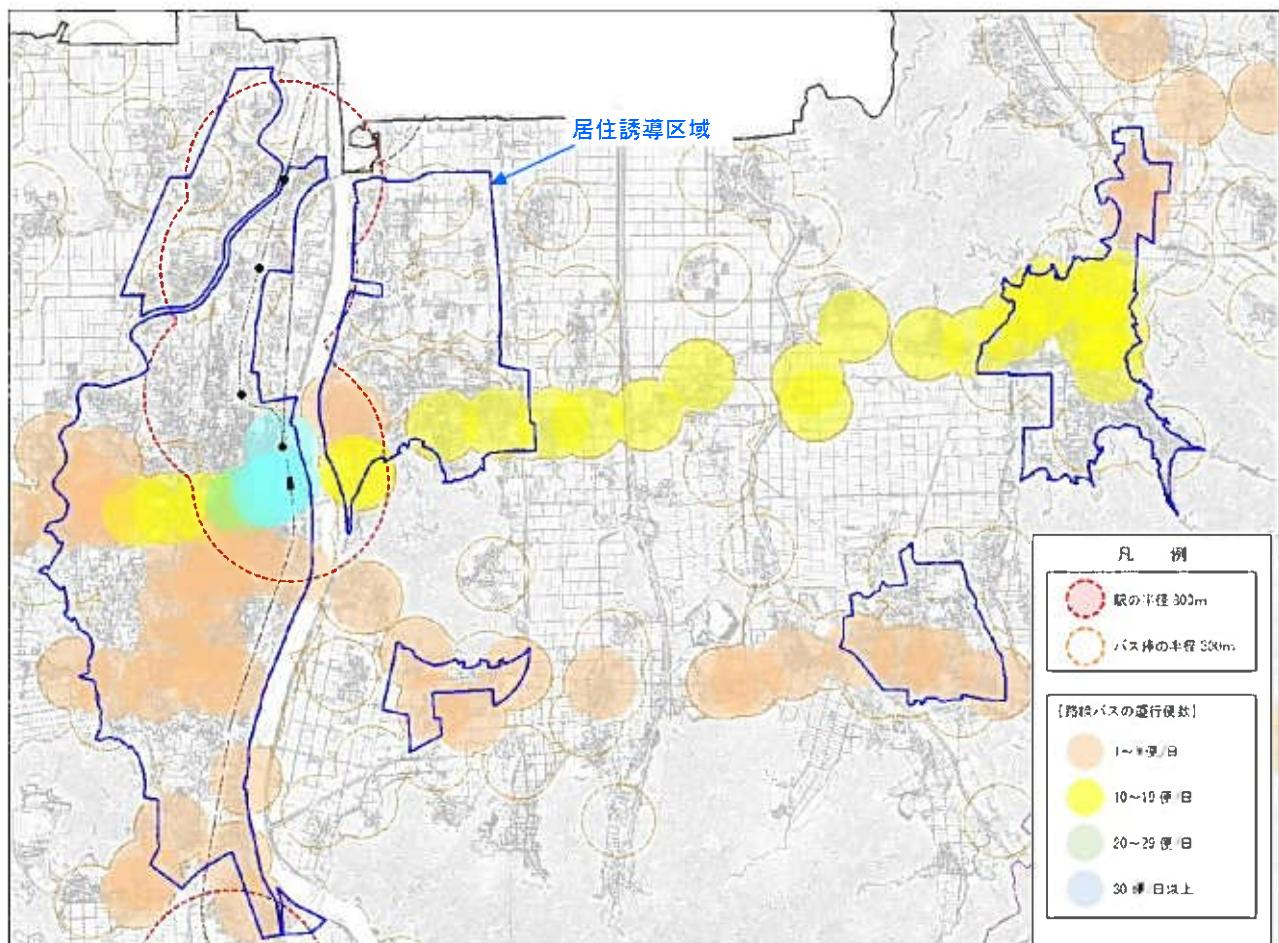
・人口はいずれも現在の用途地域内を対象（2040年は人口問題研究所による推計値）

・人口密度は、2010年は現在の用途地域、2040年は居住誘導区域により算出



(2) アクセス性（公共交通の利便性）による検証

- ・公共交通の利便性の高い区域は、鉄道駅の周辺と、拠点間を連絡する路線バスの沿線に限定されていますが、居住誘導区域内は、市民バスによるネットワークが確保されています。
- ・今後とも、主に拠点間を連絡する基幹的な公共交通軸のネットワークの維持、サービス水準の向上を図るとともに、基幹的な公共交通軸を補完するバスについてもネットワークの維持を図ることが重要となります。

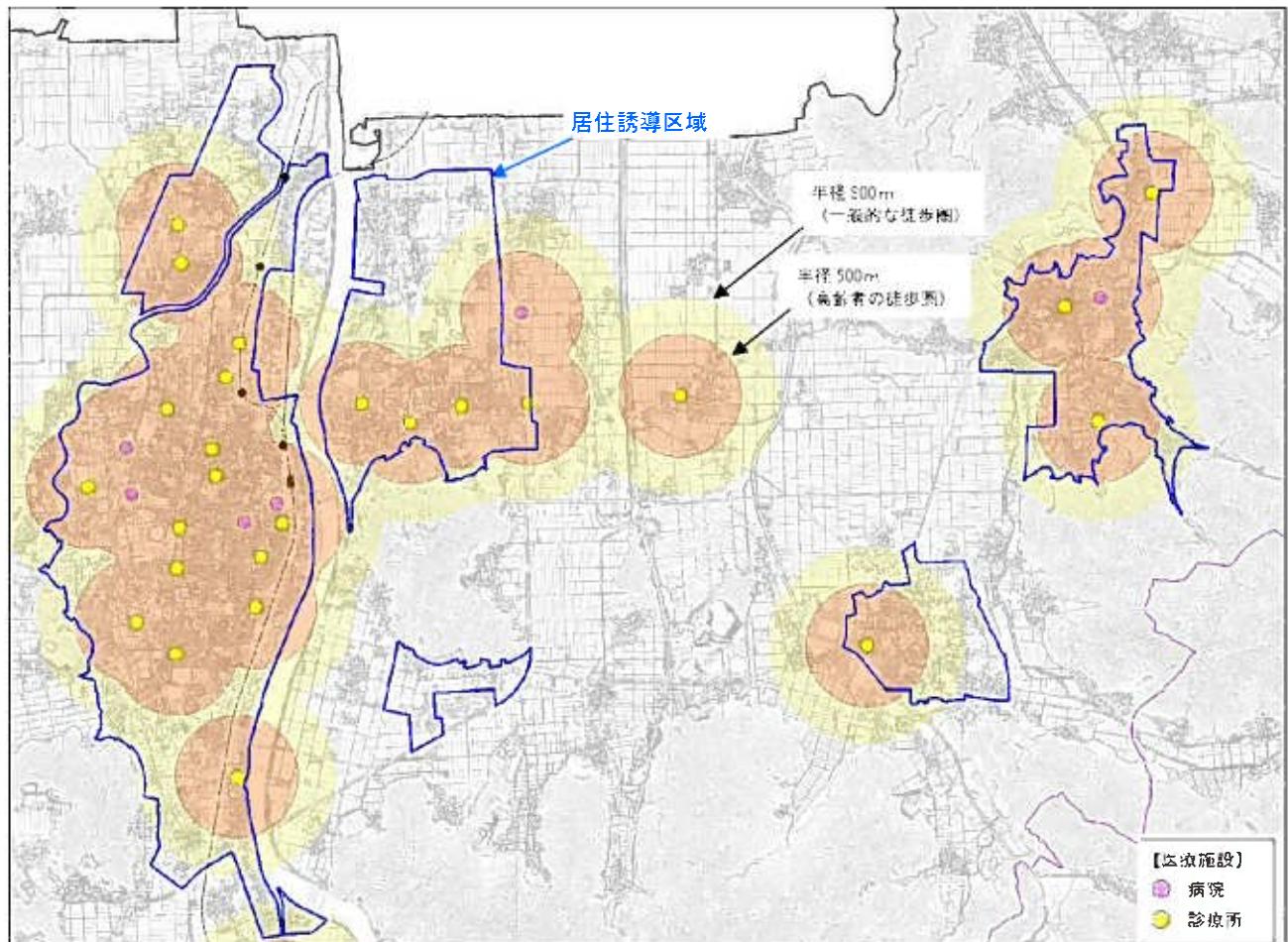


■ アクセス性（公共交通の利便性）による検証

(3) 身近な生活サービス施設の利便性（施設ごとの利用圏域との整合）による検証

① 医療施設

- ・医療施設については、岡高市街地北部や味美野市街地東部、北日野市街地以外は概ね利用圏域に含まれています。

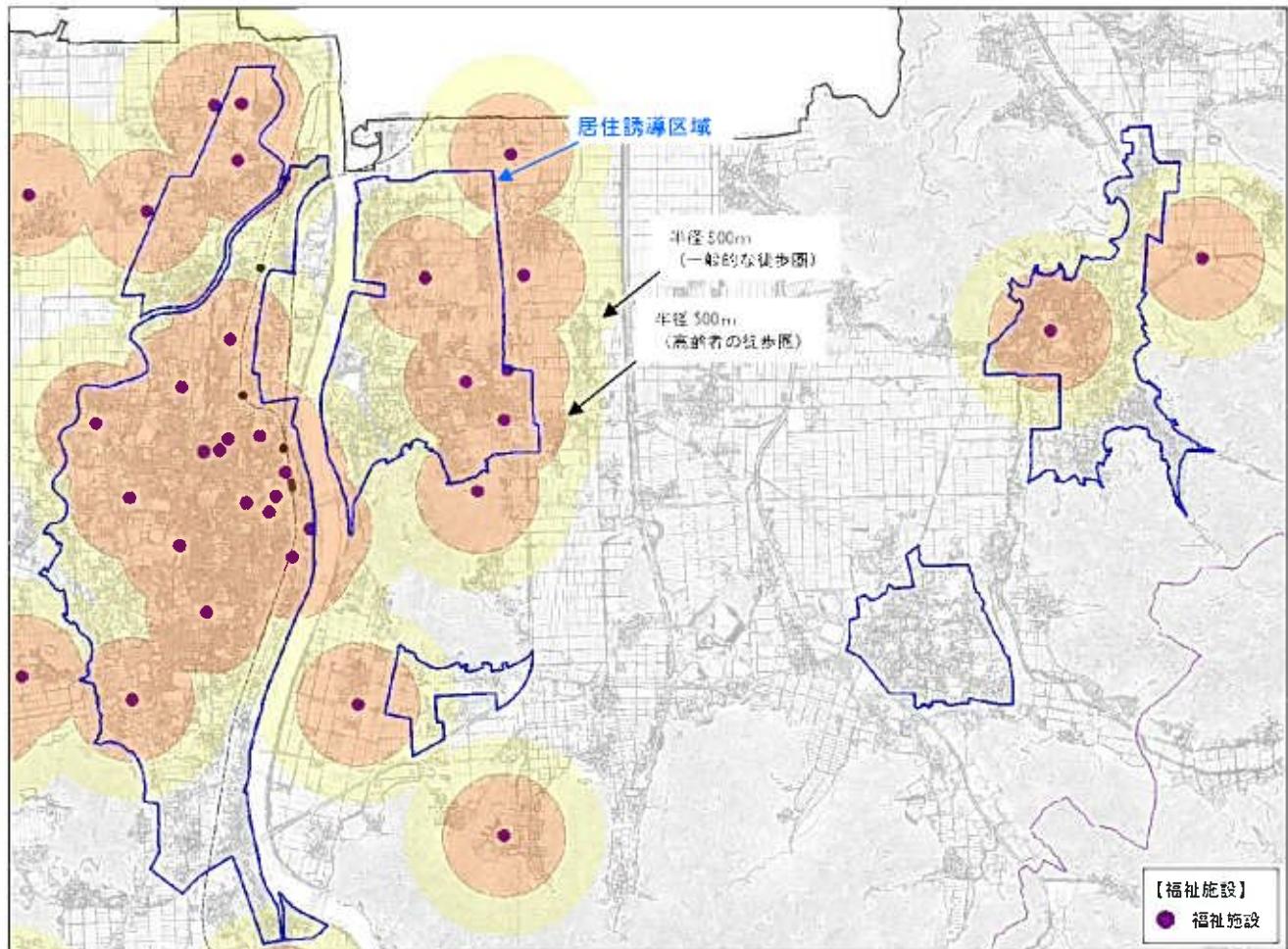


※診療所は、診療科目に内科または外科を含む施設を対象

■ 医療施設の利便性による検証

② 高齢者福祉施設（通所系施設、訪問系施設、小規模多機能施設）

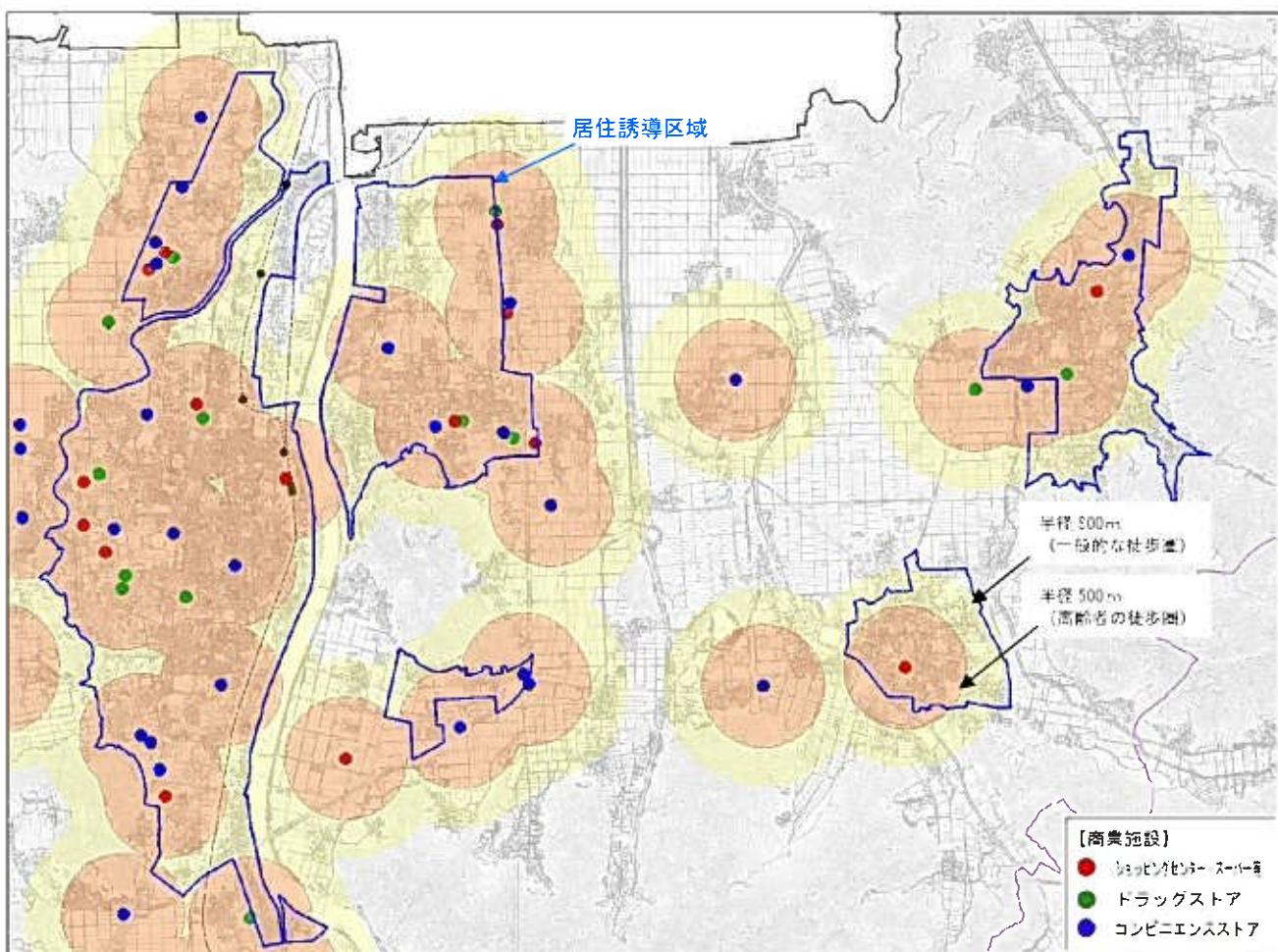
- ・高齢者福祉施設については、武生市街地の中心部に集積しており、武生市街地南部、今立市街地南部、味真野市街地、北日野市街地の一部が利川園域に含まれていません。



■高齢者福祉施設の利便性による検証

③ 商業施設

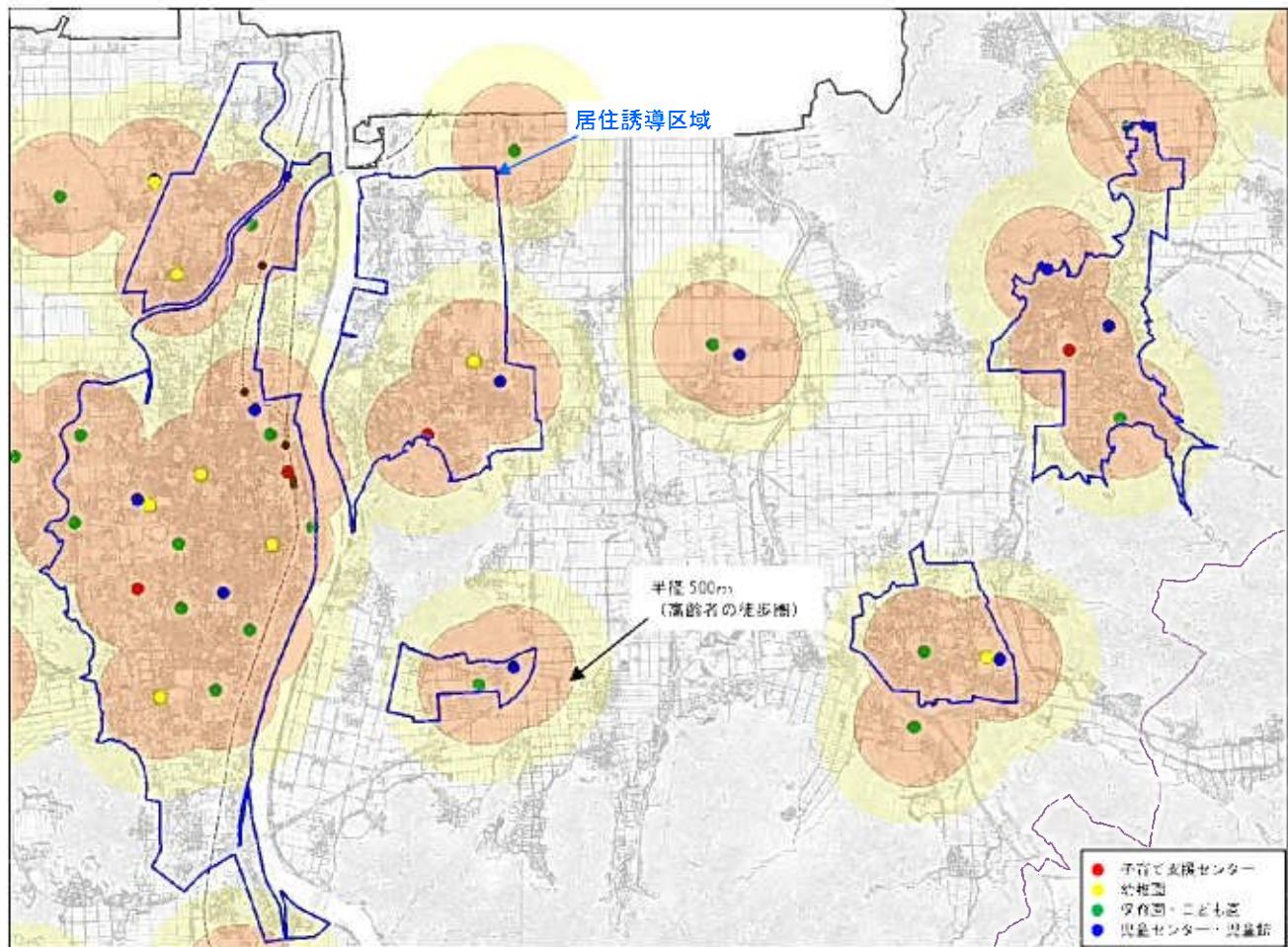
- ・商業施設については、利用圏域に含まれない区域はほとんどなく、利用圏域とほぼ整合がされた指定となっています。



■商業施設の利便性による検証

④ 子育て関連施設

- ・子育て関連施設については、武生市街地南部や国高市街地北部以外は概ね利用圏域に含まれています。



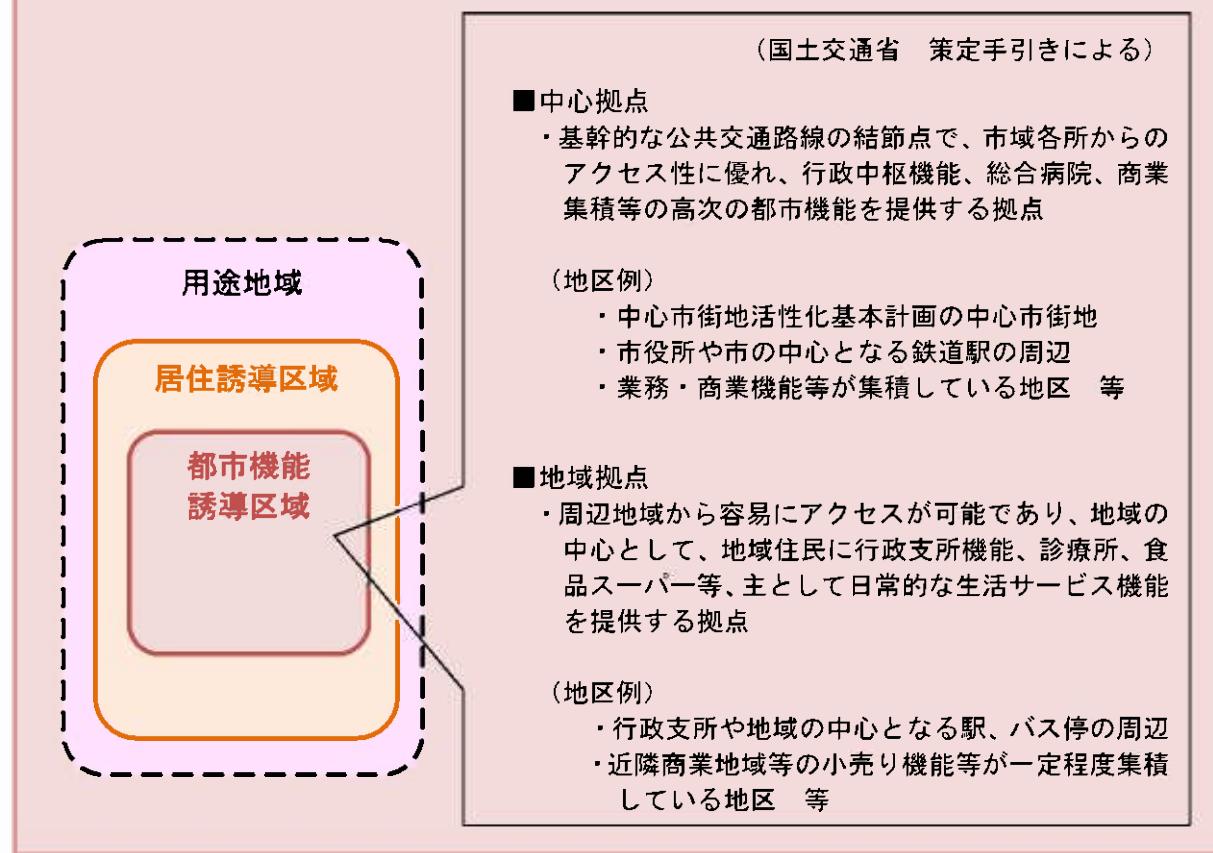
■子育て関連施設の利便性による検証

第6章. 都市機能誘導区域の設定

6-1. 都市機能誘導区域の設定方針

- 本市に求められる都市機能を、中心拠点・地域拠点を有するエリアに設定します。
- 本市における都市機能誘導区域は、目指すべき都市の骨格構造で中心拠点、地域拠点として位置づけている木戸香間辺地区、複合施設周辺地区に設定します。

都市機能誘導区域 = 中心拠点・地域拠点を有するエリア



都市計画運用指針における都市機能誘導区域、対象エリアの考え方

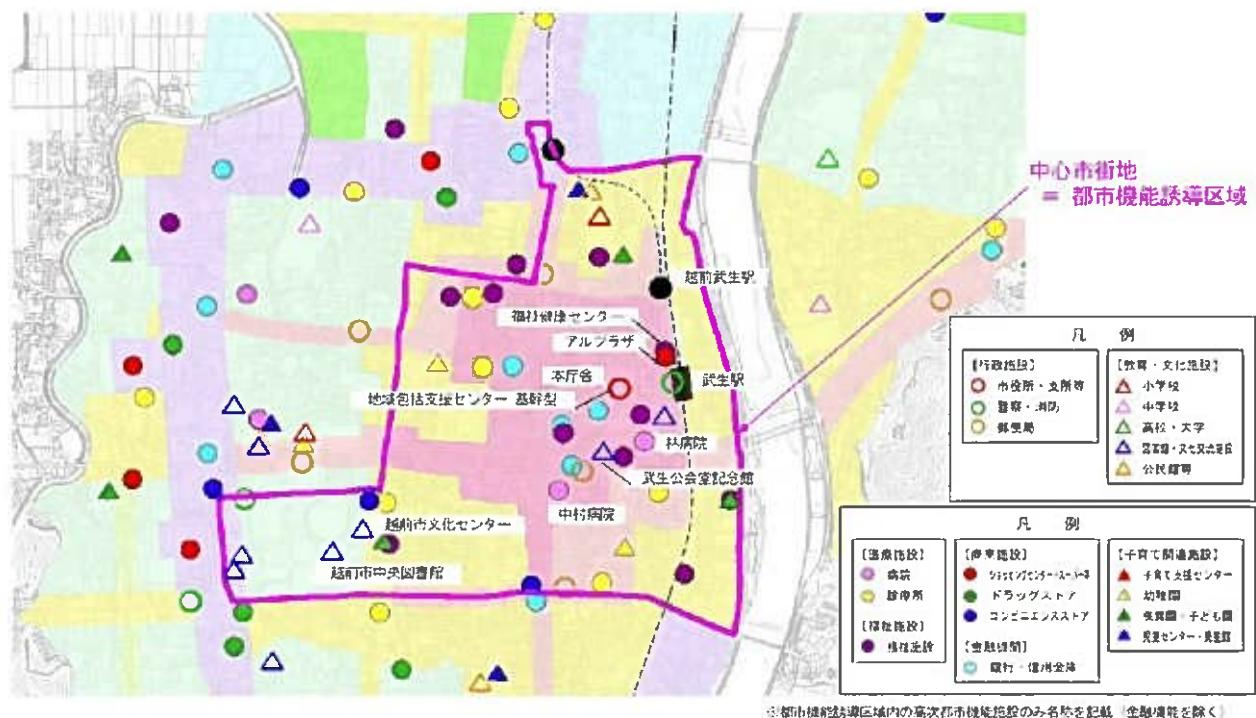
【都市機能誘導区域】

医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や地域拠点に誘導・集約することで、効率的なサービスの提供を図る

【対象エリア】 居住誘導区域内

6-2. 本庁舎周辺

- ・第3期中心市街地活性化基本計画では、居住又は都市機能の集積を図る区域として、約140.8haを中心市街地として設定しています。
- ・中心市街地は、市内各方面からのアクセスにも優れた市内で公共交通の利便性が最も高い地区であり、日常生活の圏域を越えた、市全域、全市民を対象とする「高次都市機能」が集積する、市民の暮らしを守るために最も重要な拠点と位置づけます。



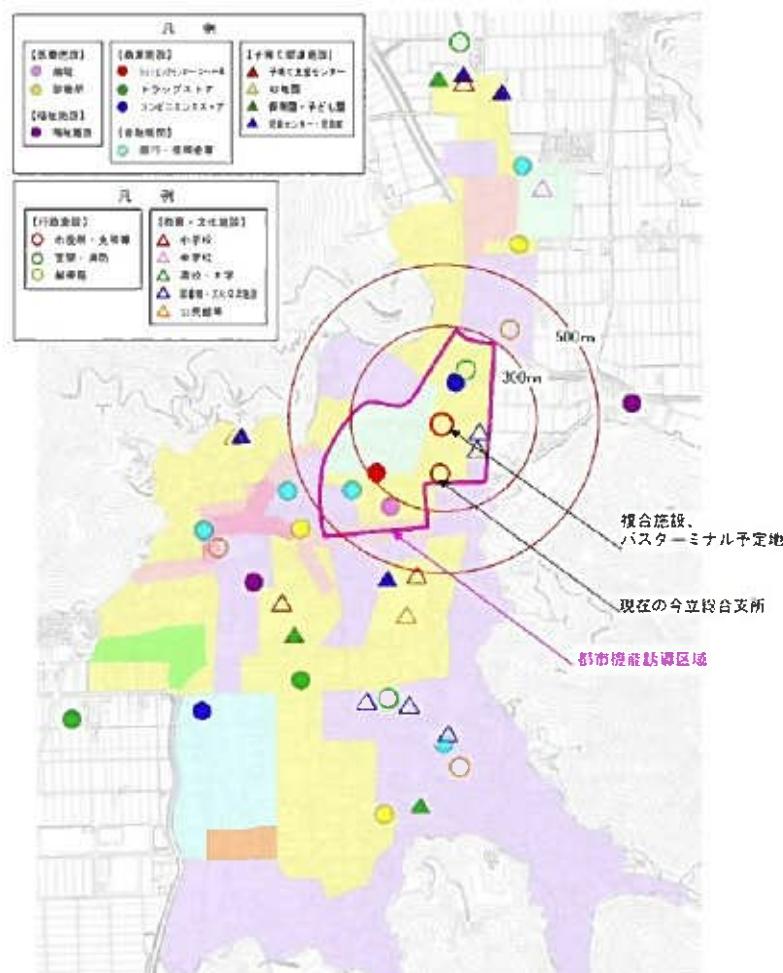
■本庁舎周辺の都市機能誘導区域

(参考) 都市機能の種類と本庁舎周辺の都市機能誘導区域における集積状況

	想定される都市機能のイメージ (立地適正化計画作成の手引き(国土交通省))		本庁舎周辺の都市機能誘導区域において 現在立地している施設	
	高次都市機能	日常的な生活サービス機能	高次都市機能	日常的な 生活サービス機能
行政機能	中枢的な行政機能 (例) 本庁舎	日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 (例) 支所、福祉事務所等各地区事務所	・本庁舎	・越前交番 ・育児交番
介護福祉機能	市町村全域の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 (例) 総合福祉センター	高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 (例) 地域包括支援センター、住宅系介護施設、コミュニティサロン等	・越前市地域包括支援センター - 嵩軒型（本庁舎内、長岡橋掛川） - 越前市社会福祉協議会 ・訪問介護ステーション府中、レッツ銀河部越前、春の里 ・デイサービスセンター・オアシス、いきいきデイサービス、デイサービスひかり、サンライフ小野谷、えらはかかたけ、デイサービスパワーリハビリアイ	・越前市地域包括支援センター - 地域型（越前市社会福祉協議会） ・訪問介護ステーション府中、レッツ銀河部越前、春の里 ・デイサービスセンター・オアシス、いきいきデイサービス、デイサービスひかり、サンライフ小野谷、えらはかかたけ、デイサービスパワーリハビリアイ
子育て機能	市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 (例) 子育て総合支援センター	子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 (例) 保育所、こども園、子育て支援センター、放課後児童クラブ、児童館、等	・越前市福祉健康センター（子ども子育て相談室、越前市児童発達支援センターなど） ・地域子育て支援センターNPO法人「子どもセンター」 - びのやわ	・恩恵幼稚園 ・大生幼稚園 ・浪花認定こども園 ・認定こども園 ・なかよし保育園 ・武生東児童センター
商業機能	時間消費型のショッピングニーズ等、様々なニーズに対応した販売、食事を提供する機能 (例) 相当規模の商業施設	日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い物ができる機能 (例) 女品スーパー、コンビニ	・アルプラザ武生	・ファミリーマート武生中央公園前店 ・サークルK越前本町店
医療機能	総合的な医療サービス(二次医療)を受けることができる機能 (例) 病院	日常的な診療を受けることができる機能 (例) 歯科医院	・医病院 - 中村病院	・マルカ整形外科内科 ・開院 ・月向病院 ・信濃メディカルクリニック ・山内医院
金融機能	決済や融資等の金融機能を提供する機能 (例) 銀行、信用金庫	日々の引き出し、預け入れ等ができる機能 (例) 郵便局、ATM	・構井銀行武生支店 ・北陸銀行武生支店 ・富邦銀行武生支店 ・三井住友銀行武生支店	・武生天王郵便局 ・武生津郵便局 ・武生大山郵便局
教育・文化機能	市民全般を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能 (例) 文化ホール、中央図書館	地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 (例) 図書館支所、社会教育センター	・越前市文化センター ・越前市中央図書館 ・武生公会堂記念館	・センチュリープラザ ・武生勵秀青少年ホーム ・武生東公民館 ・武生東小学校

6-3. 複合施設周辺

- 複合施設周辺は、周辺地域から容易にアクセスが可能であり、地域の中心として、地域住民に主として日常的な生活サービス機能を提供する地域拠点と位置づけます。
- 都市機能誘導区域の範囲は、都市計画運用指針における区域の規模の考え方を踏まえ、医療・福祉・商業等の都市機能の立地状況、主要バス路線や地域を結ぶ交通結節点となるバスターミナルを中心とするバス停の誘致距離（300m）に加えて、高齢者の一般的な徒歩圏（500m）を勘案して設定します。
- 都市計画運用指針では、区域設定にあたってはその境界を明確にする必要があるとされており、ため、都市機能誘導区域の具体的な境界は、河川、道路等の地形・地物を勘案して設定します。



■複合施設周辺の都市機能誘導区域

■都市機能誘導区域の規模の考え方

(都市計画運用指針)

一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めることが考えられる。

■図域の考え方と根拠（再掲）

図域	図域の考え方	根 拠
300m	バス停の誘致距離	都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）
500m	高齢者の一般的な徒歩圏	都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）



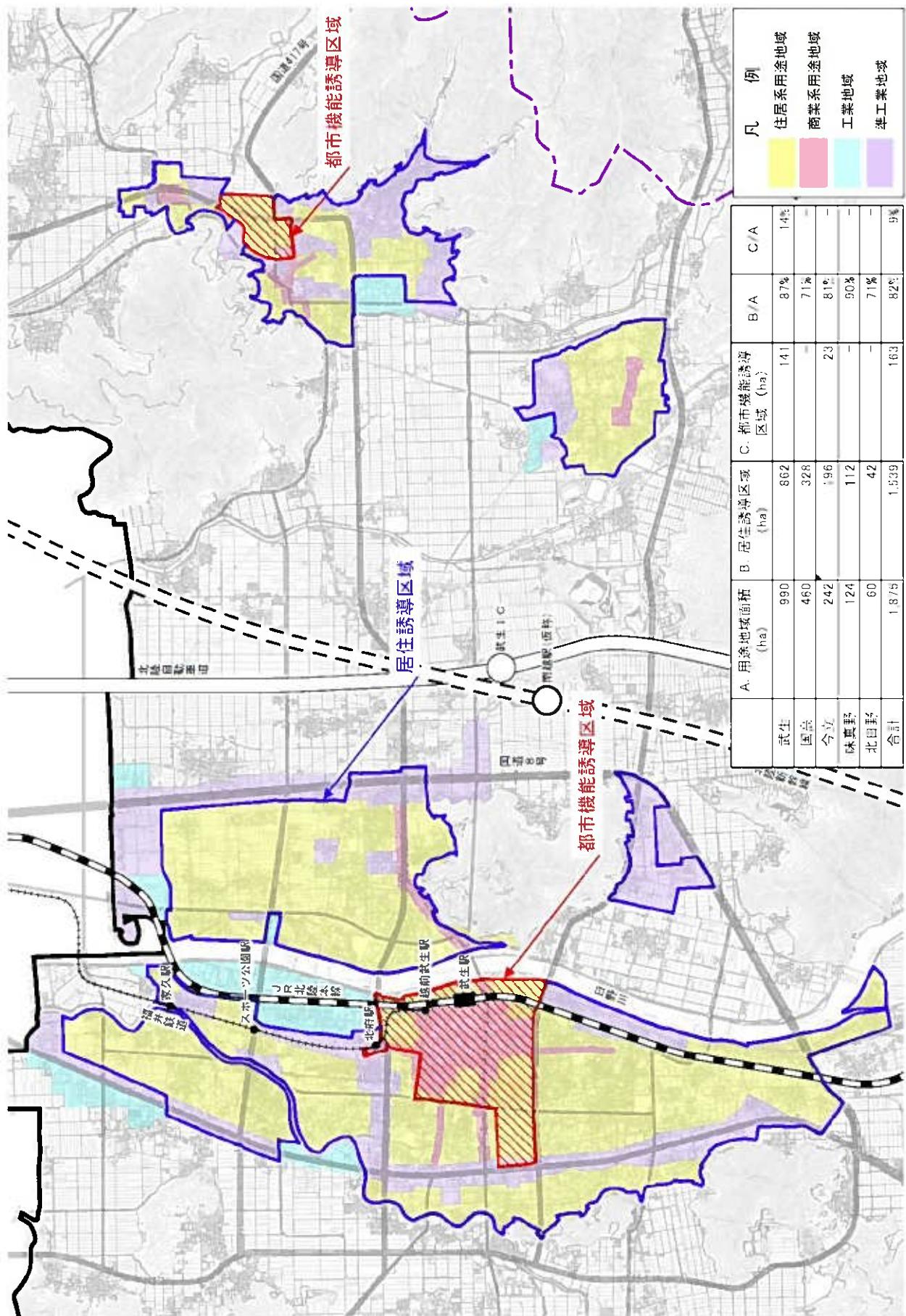
(参考) 都市機能の種類と複合施設周辺の都市機能誘導区域における集積状況

	想定される都市機能のイメージ (立地適正化計画作成の手引き(国土交通省))		複合施設周辺の都市機能誘導区域において 現在立地している施設	
	高次都市機能	日常的な生活サービス機能	地域都市機能	日常的な 生活サービス機能
行政機能	中核的な行政機能 (例) 本庁舎	日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 (例) 文所、福祉事務所等各地区事務所	・今立総合支所 ・越前警察署今立分署	
介護福祉機能	市町村全域の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 (例) 総合福祉センター	高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 (例) 地域包括支援センター、住宅系介護施設、コミュニティセンター等	・デイサービスセンターいまだて* (越前市社会福祉協議会内) ・老人福祉センター今寿苑*	・訪問看護ステーションいまだて (今立中央病院内) ・デイケアはながたみ (今立中央病院内)
子育て機能	市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 (例) 子育て総合支援センター	子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 (例) 保育所、こども園、子育て支援センター、放課後児童クラブ、児童館等	・地域子育て支援センターいまだて* (認定こども園あわらべ内)	
商業機能	時間消費型のショッピングニーズ等、様々なニーズに対応した販売、食事を提供する機能 (例) 相当規模の商業施設	日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い物ができる機能 (例) 食品スーパー、コンビニ		・パヨー今立店 ・スマートマート奥田店
医療機能	総合的な医療サービス(二次医療)を受けることができる機能 (例) 病院	日常的な診療を受けることができる機能 (例) 診療所	・今立中央病院	
金融機能	決済や融資等の金融機能を提供する機能 (例) 銀行、信用金庫	日々の引き出し、預け入れ等ができる機能 (例) 郵便局、ATM		・福井信用金庫今立支店
教育・文化機能	市民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能 (例) 文化ホール、中央図書館	地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 (例) 図書館支所、社会教育センター	・いまだて芸術館 ・越前市今立図書館	

*デイサービスセンターいまだて、老人福祉センター今寿苑は都市機能誘導区域外(用途地域外)に立地しますが、高齢者の一般的な徒歩圏である500m圏域にほぼ含まれ、バスターミナルと公共交通により結ばれているため、対象に含めています。

*地域子育て支援センターいまだては都市機能誘導区域外に立地しますが、子育て世代にとって重要な施設であり、バスターミナルと公共交通により結ばれているため、対象に含めています。

6-4. 誘導区域のまとめ



第7章. 誘導施設

7-1. 都市計画運用指針における誘導施設の考え方

- ・誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るため必要な施設であり、都市計画運用指針では以下のように整理されています。

(都市計画運用指針)

基本的な考え方

- ・都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき医療・福祉・商業等の都市機能を設定する。
- ・当該区域及び都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定める。(具体的な整備計画のある施設を設定することも考えられる。)

誘導施設として想定される施設

○高齢化の中で必要性が高まる施設

- ・病院、診療所等の医療施設
- ・老人デイサービスセンター等の社会福祉施設
- ・小規模多機能型店舗・介護事業所
- ・地域包括支援センター

○子育て世代にとって居住場所を決める際に重要な要素となる施設

- ・幼稚園や保育所等の子育て支援施設
- ・小学校等の教育施設

○集客力がありまちの賑わいを生みだす施設

- ・図書館、博物館等の文化施設
- ・スーパーマーケット等の商業施設

○行政施設

- ・行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等

7-2. 誘導施設の設定

- ・都市計画適用指針に基づいて、本市に求められる都市機能別に誘導施設を以下のように設定します。

都市機能	本庁舎周辺	複合施設周辺	生活サービス機能 (地域住民を対象とする日常生活サービスを提供する機能)
	高次都市機能 (質の高いサービスを日常生活の圈域を越えた市全域、全民を対象に提供する機能)	地域都市機能 (市東部地域を対象とする行政サービス、医療・福祉・商業等に関するサービスを提供する機能)	
行政機能	<ul style="list-style-type: none"> ●中枢的な行政機能 <p>・本庁舎、支所</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●市東部地域を対象とする行政窓口機能 	<ul style="list-style-type: none"> ●日常生活を営む上で必要となる行政サービス機能 ・出張所
介護福祉機能	<ul style="list-style-type: none"> ●市全域を対象とする高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 <p>・地域包括支援センター（介護保険法第115条第46項に基づく地域包括支援センター）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●主に市東部地域を対象とする高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 ・在宅系介護施設、コミュニティサロン
子育て機能	<ul style="list-style-type: none"> ●市全域を対象とする児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 <p>・子育て支援センター（子育て支援のための地域の総合的拠点で、子育てに関する無料相談や関連機関の紹介、子育てサークルの活動支援等を行う施設）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●主に市東部地域を対象とする児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 	<ul style="list-style-type: none"> ●子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 ・保育所・認定こども園・放課後児童クラブ・子育て支援センター・児童館
商業機能	<ul style="list-style-type: none"> ●時間消費型のショッピングニーズ等、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能 <p>・大規模小売店舗（大規模小売店舗立地法に基づく、店舗面積の合計が1,000 m²以上の小売店舗）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●主に市東部地域を対象とする買い物、食事を提供する機能 	<ul style="list-style-type: none"> ●日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 ・スーパー・コンビニ等
医療機能	<ul style="list-style-type: none"> ●市全域を対象とする総合的な医療サービス（二次医療）を受けることができる機能 <p>・病院（医療法第1条の3「20床以上の入院施設を持つ医療機関」）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●主に市東部地域を対象とする総合的な医療サービス（二次医療）を受けることができる機能 	<ul style="list-style-type: none"> ●日常的な診療を受けることができる機能 ・診療所
文化機能	<ul style="list-style-type: none"> ●市全域を対象とする教育文化サービスの拠点となる機能 <p>・文化ホール、図書館（図書館法第2条第1項）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●主に市東部地域を対象とする教育文化サービスの拠点となる機能 	<ul style="list-style-type: none"> ●地域における社会教育活動を支える拠点となる機能 ・社会教育センター

赤文字：誘導施設　（ ）は根拠法等

第8章. 誘導施策

8-1. 居住誘導区域内に居住を誘導するための施策

(1) 届出制度の運用（都市再生特別措置法による）

- ・居住誘導区域外における住宅開発の動きを把握し、居住誘導区域内へ緩やかな居住誘導を図るため、居住誘導区域外で一定規模以上の開発行為、建築等行為を行う場合は、都市再生特別措置法に基づき、原則として市長への届出が義務付けられ。居住誘導区域内への居住の誘導に対して何らかの支障が生じると判断された場合は、市長が勧告をする場合があります。

●居住誘導区域外で一定規模以上の住宅開発を行う場合の届出制度の運用

居住誘導区域外で下記の一定規模以上の住宅開発を行う場合、原則として市への届出が必要となります。

【開発行為】

- ①3戸以上の住宅の建築
- ②1戸又は2戸の住宅でその規模が $1,000\text{m}^2$ 以上
- ③住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたもの



【建築等行為】

- ①3戸以上の住宅の建築
- ②人の居住の用に供する建築物として条例で定めたもの
- ③建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等（①、②）とする場合



(2) 国の支援を受けて越前市が行う施策（都市計画運用指針による）

- ・本市では、社会資本整備総合交付金¹を活用し、道路や公園等の生活基盤施設²整備等の事業を予定しています。

■居住誘導区域内の利便性の向上

- ・都市機能誘導区域へのアクセス道路の整備や歩行者空間の整備等、居住者の利便の用に供する施設の整備を行います。

¹社会資本整備総合交付金：国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括したもので、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を活かせる総合的な交付金。地方公共団体が社会資本整備総合交付金により事業を実施しようとする場合には、「社会資本総合整備計画」を策定する必要がある。

²生活基盤施設：学校、病院、公園等、生活の最も基礎的な部分に位置づけられる施設。

(3) 越前市が独自に行う施策

■ 緩やかな居住の誘導

- ・住宅の取得、リフォーム、空家の解体等に対する補助金の交付や家賃補助により、まちなか居住の推進、居住誘導区域への緩やかな誘導を図ります。

■ 公共交通の利便性向上

- ・福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画において、地域間幹線として位置づけられている福井鉄道バス南越線、池田線、武生越前海岸線、王子保河野海岸線については、主に拠点間を連絡する持続的な基幹交通手段として、ネットワークの維持、サービス水準の向上を図るとともに、都市機能誘導区域へのアクセス性を高めます。
- ・路線バス、市民バスとも、現行の運行内容を基本としつつ、利用者のニーズに応じて適宜ルートやダイヤの見直し、停留所の新設・移設等を行い、利便性の向上を図ります。
- ・循環ルートの運行本数の見直し等、利便性の向上を図ります。
- ・自主的に運転免許を返納する65歳以上の市民を対象として、市民バスの無料乗車券を最長10年間交付し、返納者の外出支援、公共交通の利用促進を図ります。

■ 災害に強い市街地環境の整備

- ・武生市街地、国高市街地の居住誘導区域の大部分が浸水想定区域に指定されているため、浸水対策の推進により災害リスクを軽減するとともに、ハザードマップ等を活用し災害リスクの周知を図ります。

■ U・I・Jターンや定住の促進

- ・越前市住まい情報バンク等を通じて、空家や空室の情報や、住まいに関する支援制度等、U・I・Jターンや定住を促進するための情報提供を積極的に行います。

■ 高齢者の居住環境の向上

- ・越前市高齢者福祉保健計画・介護保険事業計画（あいプラン）に基づき、高齢者が住み慣れた地域で安心して住めるように、基幹型地域包括支援センターの機能を維持しつつ、役割分担の明確化を図り、地域包括支援センター・地域包括サブセンターとの機能強化を図ります。

■ 子ども子育て環境の充実

- ・越前市子ども・子育て支援事業計画に基づき、就学前教育・保育と地域の子育て支援を一體的に行う施設として、認定こども園の普及を図り、地域の子育て支援を充実します。また、認定こども園の実施にあたっては、相談体制を強化し、子育てへの積極的な支援を行います。
- ・多様化する就労形態や家庭の状況、地域の実情に応じた子育てニーズに対応し、安心して子育てができるよう、子育て支援の充実と環境整備を図ります。

8-2. 都市機能誘導区域内に都市機能を誘導するための施策

(1) 届出制度の運用（都市再生特別措置法による）

- ・都市機能誘導区域内の誘導施設の区域外流出を抑制するため、都市機能誘導区域外で誘導施設を有する建築物の新築や改築等を行う場合は、都市再生特別措置法に基づき、原則として市長への届出が義務付けられ、都市機能誘導区域内への誘導施設の立地に対して何らかの支障が生じると判断された場合は、市長が勧告をする場合があります。

●都市機能誘導区域外で誘導施設の整備を行う場合の届出制度の運用

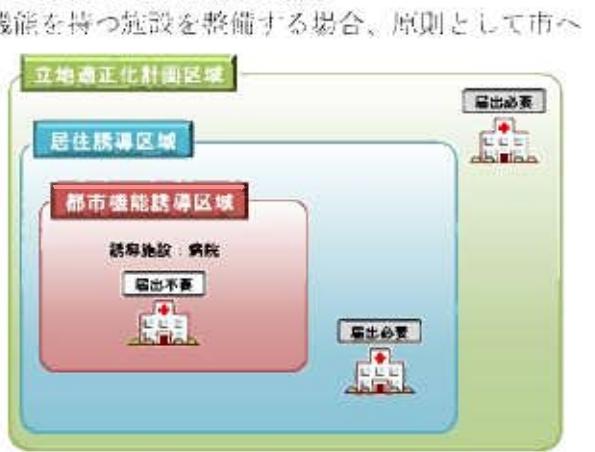
都市機能誘導区域外に誘導施設と同じ機能を持つ施設を整備する場合、原則として市への届出が必要となります。

【開発行為】

- ・誘導施設を有する建築物

【開発行為以外】

- ①誘導施設を有する建築物を新築する場合
- ②建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合
- ③建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合



(2) 国等が直接行う施策（都市計画運用指針による）

■誘導施設に対する税制上の特例措置、金融上の支援措置

- ・都市機能誘導区域への都市機能の立地を促進するため、誘導施設に対する税制上の特例措置、都市再生法において規定されている民間都市開発推進機構による金融上の支援措置が設けられています。

(3) 国の支援を受けて越前市が行う施策（都市計画運用指針による）

■誘導施設や歩行空間の整備

- ・誘導施設や歩行空間の整備等を行います。

■民間事業者による誘導施設の整備に対する支援施策

- ・都市機能誘導区域内での民間事業者による誘導施設の整備に対する支援施策を行います。

(4) 越前市が独自に行う施策

■公共施設の適正配置及び公的不動産の管理・活用

- ・本市の建築物公共施設（屋根及び柱もしくは壁を有する公共建築物）は、既に大規模改修の集中時期を迎えており、建替えの時期は2030年～2040年に集中する見通しです。
- ・今後は、越前市公共施設等総合管理計画に基づいて、公共施設等に対する合理的な総合管理手法であるファシリティマネジメント³（FM）の手法を導入し、健全で持続可能な地域づくりを目指していきます。
- ・減築、集約、複合、廃止等、あらゆる方法を比較検討し、将来的な人口減少割合に見合った施設保有率の削減（越前市公共施設等総合管理計画の計画期間である平成68年度までに施設延床面積の3割削減）を目指します。

■交通結節機能の強化・向上

- ・交通結節機能の強化・向上を図るため、鉄道駅やターミナル機能を有するバス停の環境整備等を行います。

■北陸新幹線南越駅(仮称)周辺の活力の誘引によるまちの活性化

- ・北陸新幹線南越駅(仮称)と、中心拠点や地域拠点を連絡する二次交通により、北陸新幹線南越駅(仮称)周辺の活力を誘引し、まちの活性化を図るとともに、都市機能の維持、まちなか居住の促進につなげます。
- ・北陸新幹線南越駅(仮称)と、中心拠点や地域拠点を連絡する二次交通としての公共交通は、バスやタクシーを中心とし、バスでの連絡については、北陸新幹線や並行在来線の運行ダイヤに合わせて、拠点間をスムーズに移動できるよう検討します。

³ ファシリティマネジメント：業務用不動産（土地、建物、構造物、設備等）すべてを経営にとって最適な状態（コスト最小、効率最大）で保有し、賃借し、使用し、運用し、維持するための戦略的な経営管理活動。

第9章 目標値の設定

- 立地適正化計画の進捗状況や妥当性を継続的に評価する際の尺度として、第3章で設定したまちづくりの方針のうち、立地適正化計画で設定する誘導区域に直接関連する下記の3つの方針に対応する評価指標を設定します。
- 指標の設定にあたっては、第3期中心市街地活性化基本計画（平成28年12月～33年度）、福井鉄道交番園地城公共交通網形成計画（平成27年度～30年度）での評価指標を参考とします。

	評価指標1	評価指標2	評価指標3
対応する まちづくり の方針	多様かつ高次の都市機能を提供する中心拠点の形成	生活の利便性を高める持続可能な公共交通ネットワークの維持、サービス水準の向上	将来人口に見合った市街地の規模、市民による居住地選択の誘導
評価指標の 考え方	日常生活の圏域を超えた、市全域、全市民を対象とする「高次都市機能」が集積する中心市街地の魅力や拠点性を高めることにより、持続可能でコンパクトなまちをつくることができます。	主に拠点間を連絡する基幹的な公共交通軸に位置づけられる路線を中心として、公共交通の利用者数を維持することにより、公共交通ネットワークの維持、サービス水準の向上が可能となります。	安心して住むことができる居住誘導区域内の人口密度を維持することにより、既存の日常的なサービス機能及び地域コミュニティの維持が可能となります。
評価指標	中心市街地での施策による移住者数（人/年）	福井鉄道福武線の市内駅の利用者数 市民バスの利用者数	居住誘導区域内の人口密度（基準値は現況用途地域面積により算出）
基準値 (基準年度)	64人/年 (平成27年度)	303,325人/年 (平成27年度)	25.6人/ha (平成22年度)
目標値 (目標年度)	66.7人/年 (平成33年度)	315,600人/年 (平成33年度)	25.9人/ha (平成32年度)
基準値、 目標値の 考え方	<p>・第3期中心市街地活性化基本計画では、「平成28年度から33年度までの6年間で中心市街地での施策による移住者数400人増(66.7人/年)」を目指値としています。</p> <p>・本計画では、平成27年度の最新値を基準値とし、第3期中心市街地活性化基本計画での目標値を踏みの目安として設定します。</p>	<p>・福井鉄道交番園地城公共交通網形成計画では、「公共交通の利用者数の2%増(平成27年～平成30年までの3年間)」を目指値として設定しています。</p> <p>・本計画では、平成27年度の最新値を基準値とし、福井鉄道交番園地城公共交通網形成計画での目標値(3年間で2%増)から、伸び率を0.66%/年(2%÷3年)と設定します。</p> <p>福武線の市内駅の利用者数 $303,325 \text{人} \times 1.0006^6 = 315,570 \text{人}$ 市民バスの利用者数 $92,151 \text{人} \times 1.0006^6 = 95,874 \text{人}$</p>	<p>・「5-6. 居住誘導区域の検討」に示した通り、今回設定する居住誘導区域で、平成32年度における現在の用途地域に分配される人口を収容すると設定した場合の人口密度は24.0人/haと推計され、基準値を下回ります。</p> <p>一方、越前市人口ビジョンでは、平成32年の人口を71,989人と設定しており、本計画策定の前提とした人口問題研究所による推計人口(66,651人)とは、約5,000人の差がありますが、現在の市街地環境を維持するためには、越前市人口ビジョンに掲げる目標人口程度の確保を目指すべきであり、評価の目安としてこれから算出される人口密度(24.0人/ha × (71,989人 / 66,651人) = 25.9人/ha)を目標値として設定します。</p> <p>公共交通の利用により車がなくとも快適な暮らしが可能なエリア、車利用で快適な暮らしが可能なエリア等、居住誘導区域内での役割分担により、市民による居住地選択の幅やかな誘導を図ります。</p>

第10章 評価方法の設定

- ・本計画は、おおむね20年後（平成32年度）を展望する長期的な計画ですが、都市計画運用指針では、おおむね5年ごとに施策の実施状況について調査、分析及び評価を行い、計画の進捗状況や妥当性等を精査、検討し、必要に応じて立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を行うことが望ましいとされているため、5年後を目安として計画の達成状況の把握、目標値の検証・評価を行います。
- ・評価の際には、設定した定量的目標値に限らず、都市のコンパクト化を表す指標について、国勢調査や都市計画基礎調査、交通センサス等の最新データを活用した評価も併せて行います。
- ・これらの結果を踏まえ、必要に応じて、居住誘導区域や都市機能誘導区域、誘導施設や誘導施策、目標値等の見直しを検討していきます。

