

# 素案

序章	はじめに
第1章	まちづくりの目標
第2章	全体構想
第4章	実現化方策

## < 目 次 >

### 序 章 はじめに

序-1	策定の背景	1
序-2	役割と位置づけ	2
	(1) 役割	
	(2) 位置づけ	
序-3	計画の基本的事項	4
	(1) 対象区域	
	(2) 目標年次	
	(3) 計画の構成	

### 第1章 まちづくりの目標

1-1	越前市の概要	6
	(1) 越前市の現況	
	(2) まちづくりを取り巻く全国的な潮流	
	(3) 越前市のまちづくりの主要課題	
1-2	都市の将来像	20
	(1) まちづくりのテーマ	
	(2) まちづくりの方向性	
1-3	まちづくりの目標	22
1-4	将来フレーム	23
	(1) 人口の推計	
	(2) 世帯の推計	
	(3) 将来市街地規模の推計	
1-5	将来都市構造	25
	(1) 3つの拠点	
	(2) その他の拠点	
	(3) 軸	
	(4) 地域	
	(5) 波及するまちの活力	

## 第2章 全体構想

- 2-1 土地利用の方針 . . . . . 32
  - (1) 基本方針
  - (2) 拠点及びゾーン別の方針
  - (3) 整備・誘導方針
- 2-2 交通体系整備の方針 . . . . . 45
  - (1) 基本方針
  - (2) 道路ネットワークの形成
  - (3) 公共交通ネットワークの形成
  - (4) 歩行者・自転車通行空間の整備方針
- 2-3 公園・緑地整備の方針 . . . . . 57
  - (1) 基本方針
  - (2) 緑の保全活用
- 2-4 その他の都市施設整備の方針 . . . . . 63
  - (1) 基本方針
  - (2) ライフライン
  - (3) 供給処理施設
- 2-5 景観形成の方針 . . . . . 69
  - (1) 基本方針
  - (2) 自然景観の方針
  - (3) 市街地景観の方針
  - (4) 道路景観の方針
- 2-6 安全で安心なまちづくりの方針 . . . . . 74
  - (1) 基本方針
  - (2) 自然災害等に対する取組み
- 2-7 環境負荷軽減の方針 . . . . . 77
  - (1) 基本方針
  - (2) 環境負荷軽減の方針

## 第4章 全体構想

- 4-1 将来都市像の実現に向けた  
都市計画制度の活用 . . . . . 79
  - (1) 地域地区等
  - (2) 都市計画道路
  - (3) 立地適正化計画の改定
  - (4) 各種制度の活用
- 4-2 アクションプログラム . . . . . 84
- 4-3 マスタープランの推進 . . . . . 86

# 序 章 はじめに

## 序－1. 策定の背景

都市計画マスタープランとは、都市計画法第18条の2に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、都市の将来像を明確にし、どのような方針のもとに実現しようとするのかを示すものです。

越前市では、2005年(平成17年)10月の旧武生市と旧今立町の合併を受けて、2008年(平成20年)3月に「越前市都市計画マスタープラン」(以下、「当初計画」)を策定しました。当初計画では、合併による相乗効果を図るとともに、少子高齢化や人口減少社会への突入等を背景に、拡大成長型のまちづくりからの方向転換等を基本的な視点としていました。

その後、2017年(平成29年)3月に、本市を取り巻く状況の変化や、北陸新幹線県内整備延伸の具体化をはじめとするまちづくりの根幹に関わるプロジェクトの進行を踏まえ、中間年次における検証・見直しを目的として当初計画の改定を行うとともに、住宅や医療・福祉・商業等の都市機能増進施設\*の立地の適正化を図るため、都市再生特別措置法\*に基づく「越前市立地適正化計画\*」を策定し、都市計画マスタープランと一体となって関連する事業や施策を進めてきました。

また、2023年(令和5年)3月には、2040年(令和22年)までの概ね20年間の中長期的な総合的かつ戦略的な市政運営の指針として、「幸せを実感できる ふるさと」を基本理念とする「越前市総合計画2023」を策定しました。総合計画では、都市計画マスタープラン策定の目的を「地域の特性を活かした安全で快適かつ機能的な都市構造\*を目指すとともに、次世代につながる良好な自然環境との調和のもと、健康で文化的かつ幸福実感できる都市生活及び機能的な都市活動の誘導を図ること」としています。

第2期越前市都市計画マスタープランにおいては、市総合計画との整合を図り、北陸新幹線越前たけふ駅の開業及びその周辺開発や国道417号冠山峠道路の開通など、都市構造の明確な変化に対応するとともに、下記に示す本市を取り巻く大きな社会情勢の変化を捉え、都市計画の考え方と方向性を示します。

### 【本市を取り巻く社会情勢の変化等】

- 少子高齢化及び進学・就職による若者世代の市外流出による地域活力の低下。
- 地球温暖化等に起因する気候変動により各地で発生している台風や局地的豪雨による浸水被害、土砂崩れ等の自然災害の頻発化及び激甚化。
- 国際社会の共通目標「SDGs\*」や温室効果ガス排出削減等の新たな枠組みである「パリ協定」の実現に向けた世界的な気運の高まり。
- 1970年代から1980年代に整備され老朽化した道路、上下水道、公園等の社会資本\*の維持管理及び更新。
- まちづくりの課題解決のための AI\* や IoT\*、ロボット技術等の新技術の活用。

## 序－2. 役割と位置づけ

### (1)役割

#### 実現すべき具体的な都市の将来像を明らかにする

本市が目指す都市づくりについて、将来のあるべき姿や都市づくりの方針、各地区におけるまちづくりの方針等を市民に分かりやすい表現で示すとともに、それらの実現に向けた道筋を明らかにします。

#### 市民、事業者、行政の共通の目標となる

都市のあるべき姿や各地区のまちづくりの将来像などについて、市民意見を反映させながら計画づくりを進め、共通の目標とすることにより、市民や事業者のまちづくりへの理解が深まり、協働による都市づくりや地域づくりを進めることが可能となります。

#### 具体的な都市計画の決定・変更の指針となる

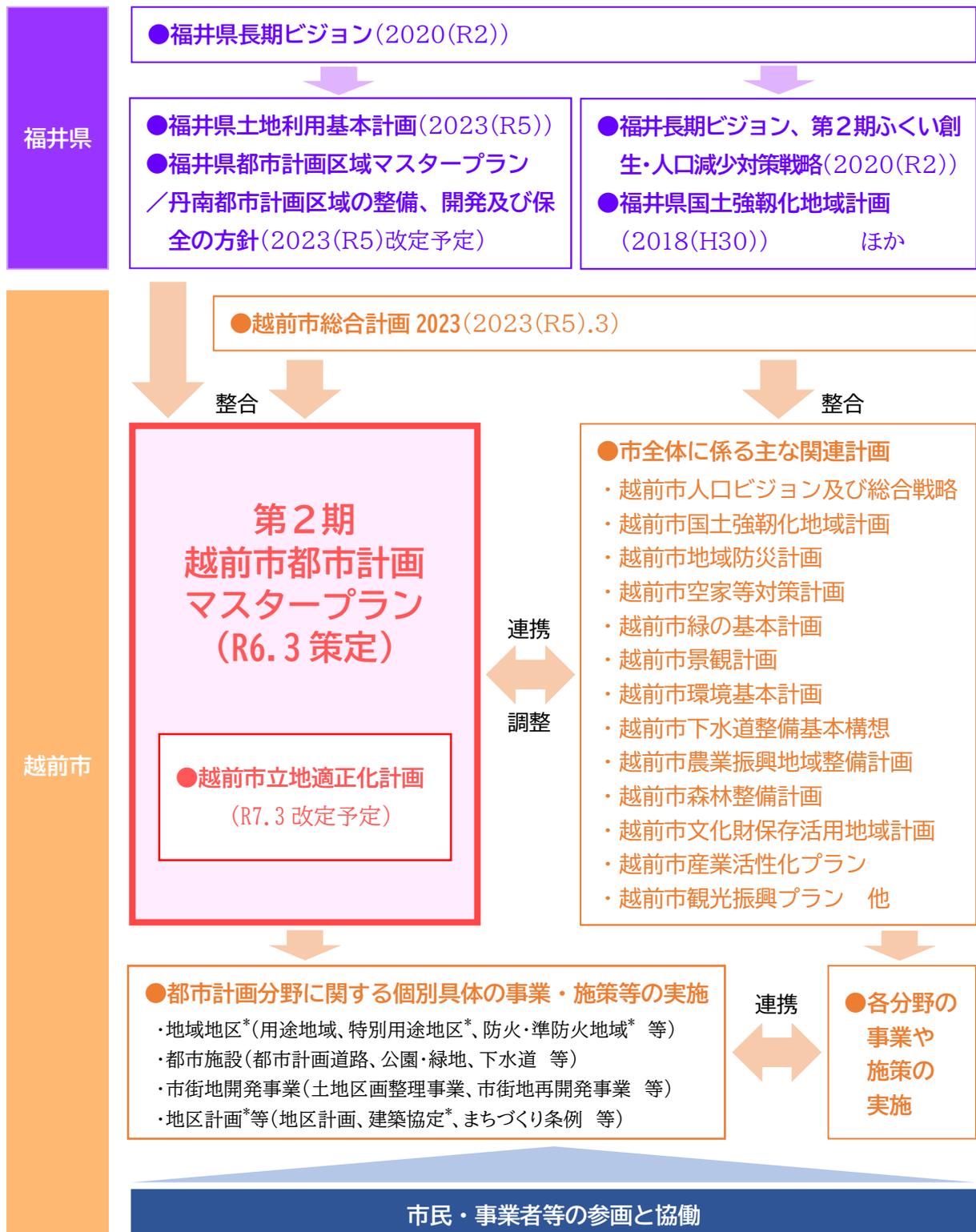
用途地域\*や特定用途制限地域\*などの土地利用の規制・誘導策、道路や公園などの都市施設など、本市が主体となって行う都市計画の決定・変更の際の指針となります。

#### 個別の都市計画や上位関連計画との整合・相互調整を図る

都市計画マスタープランの策定過程において、土地利用や都市施設、市街地開発事業などの個別の都市計画や、市総合計画や県都市計画区域マスタープラン\*等の上位関連計画との整合・相互調整を図ります。

## (2)位置づけ

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、本計画は、「越前市総合計画2023」や福井県が策定する「丹南都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」をはじめ、その他の関連計画と整合・連携・調整を図り定めています。



## 序－3. 計画の基本的事項

### (1)対象区域

本市は、鯖江市、越前町の一部とともに、丹南都市計画区域に指定されています。

都市計画マスタープランは、都市計画区域を対象とすることが基本とされていますが、市民が主体となったまちづくり、持続可能で魅力ある地域づくりを総合的に推進する観点から、本市の全域(行政区)を計画の対象とします。

なお、土地利用の規制・誘導や都市機能の配置、都市施設の整備など、主に都市計画分野に関する事項については、都市計画区域を対象とします。



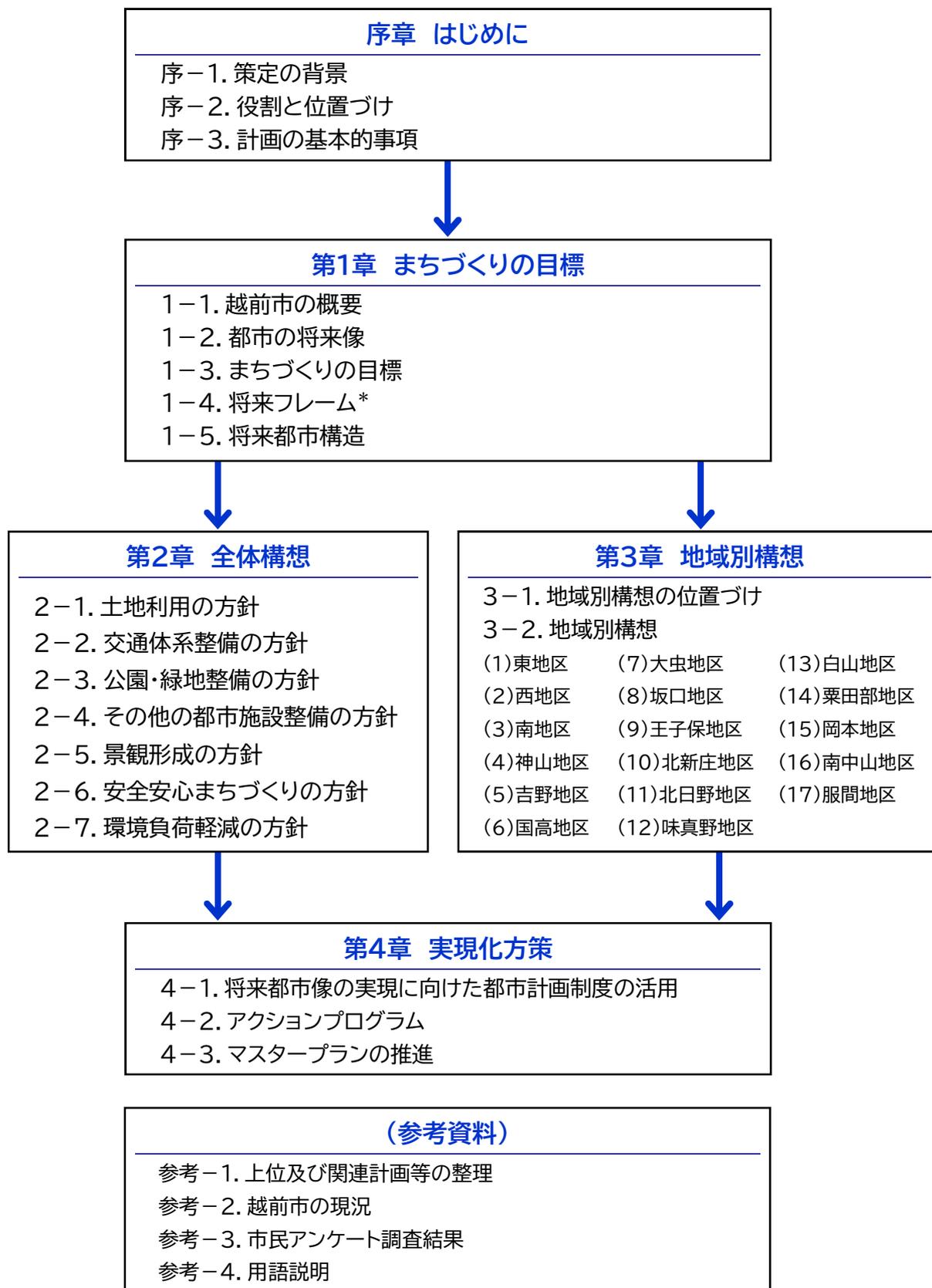
### (2)目標年次

本市の最上位計画である「越前市総合計画2023」では、2040年(令和22年)までの概ね20年間の総合的かつ戦略的な市政運営の指針として「基本構想」を、2023年度(令和5年度)から2027年度(令和9年度)までの5年間の具体的な施策として「基本計画」を定めています。

都市計画マスタープランは、概ね20年後の都市の姿を展望して定めるものでありますが、越前市総合計画との整合を図り、2040年度(令和22年度)を目標年次として定めます。

なお、目標年次までの間に、社会情勢の大きな変化や本市の都市構造に大きな影響を与えるプロジェクト等が実施される場合には、本計画の適切な見直しを行います。

### (3)計画の構成



# 第1章 まちづくりの目標

# 1-1. 越前市の概要

## (1)越前市の現況

### ①位置等

本市は、南北約 15.6km、東西約 28.5km におよぶ東西に長い市域であり、総面積は 230.70 km<sup>2</sup>で県面積の 5.5%を占めています。北は鯖江市と越前町、東は池田町、西から南にかけては南越前町に接しています。

道路網は、本市の中央を北陸自動車道と国道8号が南北に縦断し、関西・中京圏等の主要都市や福井市・敦賀市等の周辺都市を結ぶ交通の動脈となっています。これらに交差するように国道417号や国道365号、県道が東西に横断して道路網を形成しています。また、2023年(令和5年)11月の国道417号冠山峠道路開通や2026年(令和8年)の中部縦貫自動車道全線開通など主に中京方面の広域交通ネットワークの整備が進んでいます。

鉄道網は、北陸新幹線県内開業が実現し、2024年(令和6年)3月16日に越前たけふ駅が開設されました。このほかハピラインふくい(旧JR北陸本線)の武生駅及び王子保駅があり、現在、両駅の間には新駅設置が進められています。また、これらに並行して走る福井鉄道福武線には、たけふ新駅、北府駅、スポーツ公園駅、家久駅が設置され、通勤・通学等の足として利用されています。

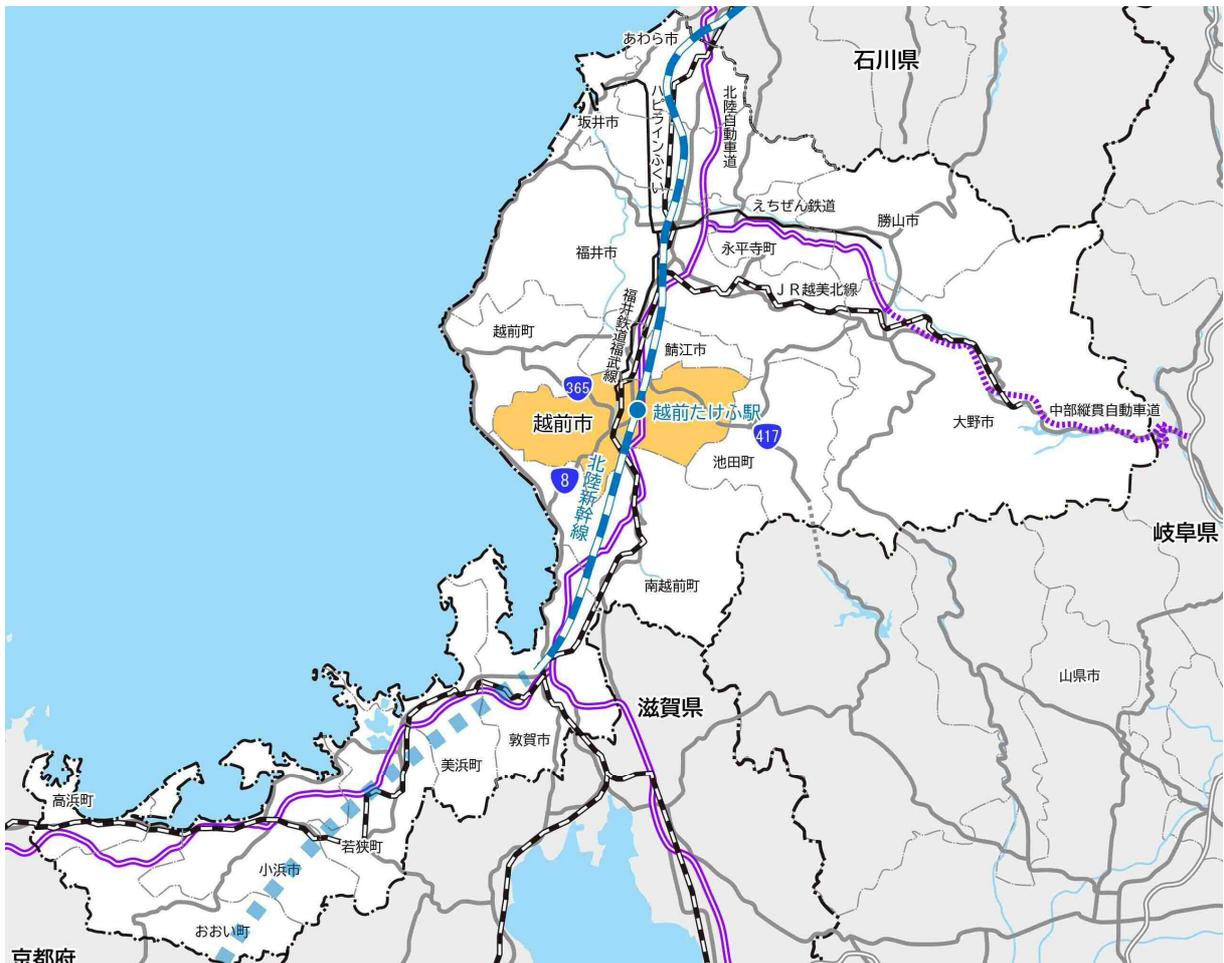


図 越前市の位置

## ②地勢

東部の越前中央山地や西部の丹生山地、南部の日野山など400～700m級の山々の中に「武生盆地」が形成されています。県内三大河川の一つである日野川が中央を南北に貫流するほか、旧今立町内を流れる5つの河川は鞍谷川に合流したあと福井市内で日野川に合流し、九頭竜川本川として日本海に注いでいます。

武生盆地には、各種都市機能が集積する市役所本庁舎周辺、あいぱーく今立周辺を中心とした市街地が形成され、その周辺及び山沿いには集落が点在しています。市街地や集落の周辺には、農地や里地里山があり、周囲の中山間地には森林が広がる都市と自然のバランスがよいまちです。

## ③土地利用

農地や山林等の自然的土地利用が7割近くを占めていますが、近年は宅地、雑種地その他が増加し、山林は横ばい、農地と原野が減少する傾向にあります。

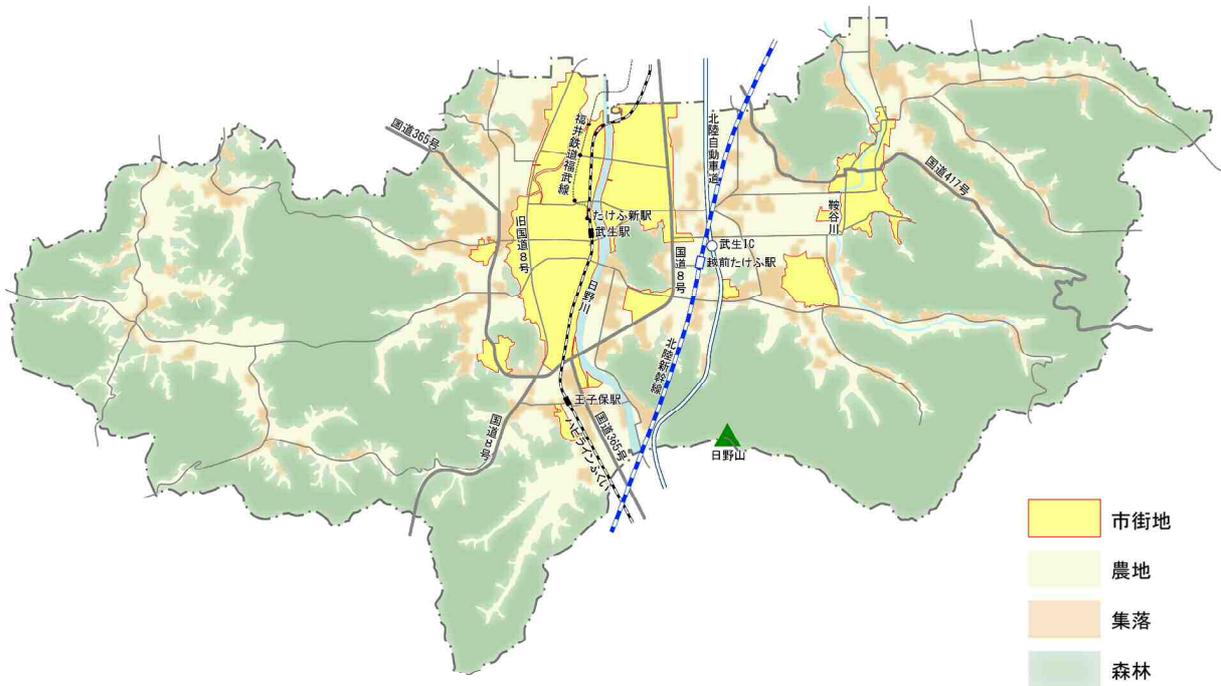


図 土地利用現況図

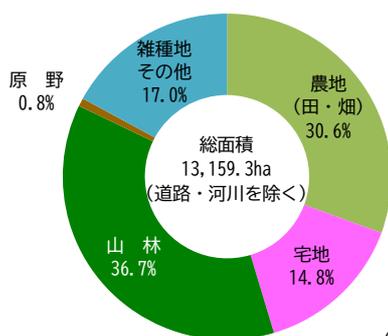


図 地目別土地利用別面積

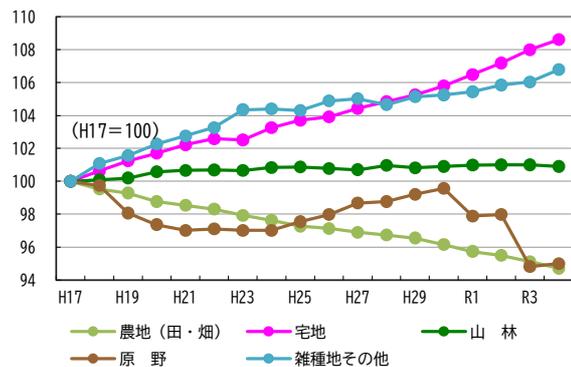


図 地目別土地利用面積の推移

(資料：福井県市町勢要覧)

#### ④人口

国勢調査による本市の人口は、合併時の2005年(平成17年)の87,742人をピークに減少に転じており、2020年(令和2年)では80,611人となっています。

一方で、世帯数は概ね増加傾向にあり、結果として、1世帯当たりの人員は減少し続けています。

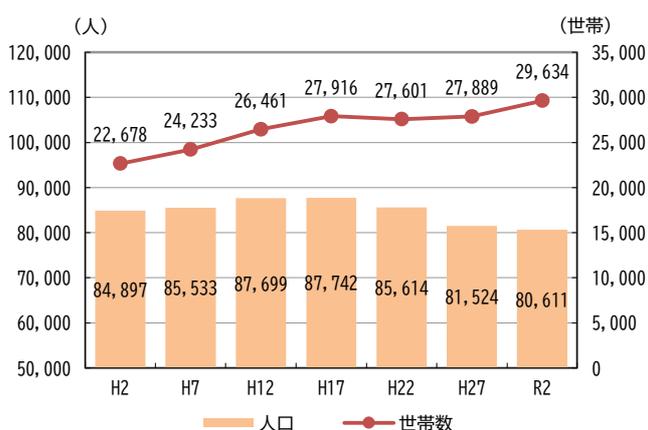


図 人口・世帯数の推移  
(資料：国勢調査)

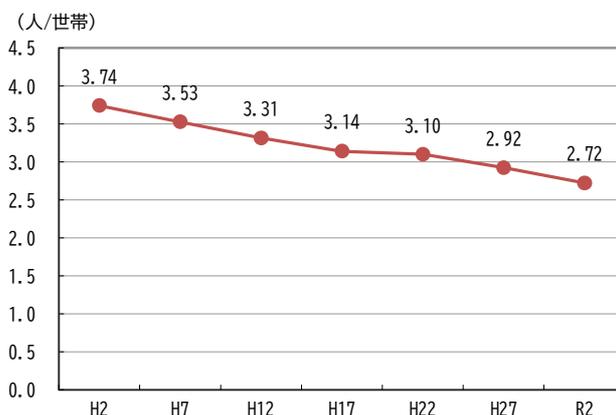


図 1世帯当たり人員の推移  
(資料：国勢調査)

2020年(令和2年)の国勢調査による年齢階層別人口の割合は、0～14歳の年少人口が12.7%、15～64歳の生産年齢人口が57.6%、65歳以上の老年人口が29.7%となっており、福井県平均とほぼ同じです。

経年変化で見ると、生産年齢人口割合が減少し、高齢化が更に進んでいます。

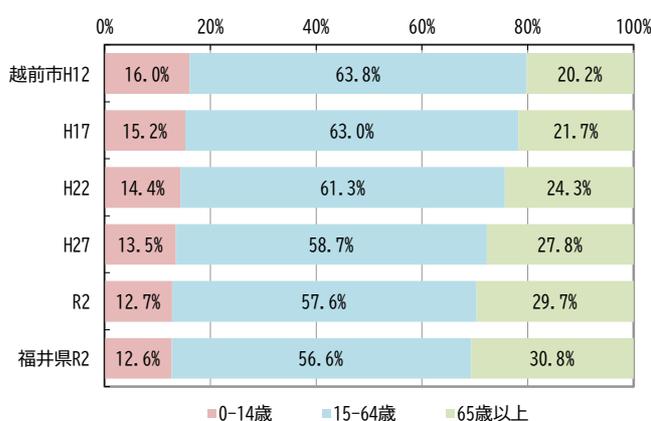


図 年齢階層別人口割合の推移  
(資料：国勢調査)

過去10年間の人口増減を地区別に見ると、国高地区と吉野地区で増加した以外は減少しています。特に中山間地域での減少が著しくなっているほか、中心市街地に位置する東地区でも10%以上の減少となっています。

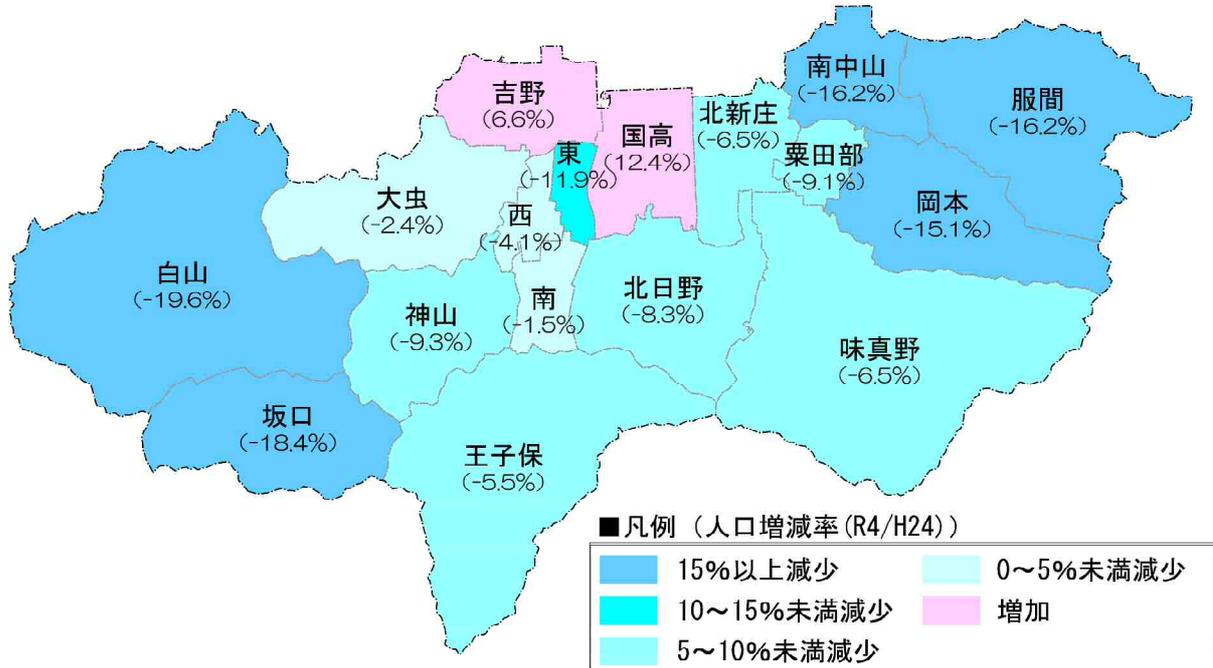


図 過去10年間の人口減少率(令和4年/平成24年)  
(資料：住民基本台帳)

市街地(用途地域)内の人口は2000年(平成12年)から2020年(令和2年)までの20年間で約6,000人減少しています。減少率は約12%で、市全体の減少率(約8%)よりも高くなっています。

人口集中地区\*(DID)は、人口がほぼ横ばいで推移しているのに対して面積は増加傾向にあり、人口密度は、43.9人/haから32.9人/haまで低下し、市街地の低密度化が進んでいます。

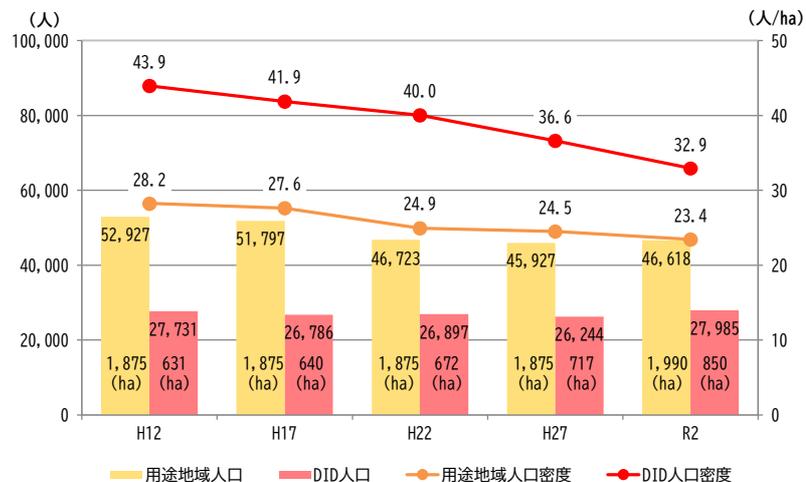


図 市街地の人口推移  
(資料：DIDは国勢調査、用途地域は都市計画基礎調査)

## ⑤産業

### ◎製造品出荷額等

2021年(令和3年)における製造品出荷額等は6,405億円であり、製造品出荷額等は県内全体の29.9%を占めて第1位となっています。

1991年(平成3年)以降、停滞または減少傾向を繰り返し、2009年(平成21年)にはリーマンショックの影響により1985年(昭和60年)の水準まで低下しましたが、その後は増加に転じ、2021年(令和3年)には、1985年(昭和60年)比で約1.8倍となっています。

表 製造品出荷額等の県内シェア、順位

		越前市	鯖江市	福井市	福井県
事業所数	(件)	250	304	596	2,013
	県内シェア	(12.4)	(15.1)	(29.6)	(100.0)
	県内順位	4位	3位	1位	—
従業者数	(人)	15,166	8,999	16,948	71,389
	県内シェア	(21.2)	(12.6)	(23.7)	(100.0)
	県内順位	2位	3位	1位	—
製造品出荷額等	(億円)	6,405	1,866	4,051	21,431
	県内シェア	(29.9)	(8.7)	(18.9)	(100.0)
	県内順位	1位	4位	2位	—

(資料：2021年(令和3年)福井県工業統計調査)

### ◎年間小売販売額

1994年(平成6年)にかけて堅調に増加しましたが、その後減少に転じ2012年(平成24年)には1985年(昭和60年)を下回りましたが、その後再び緩やかな増加に転じています。

### ◎農業産出額\*

ほぼ一貫して減少傾向にあり、2006年(平成18年)には、1985年(昭和60年)の約60%まで減少しています。2014年(平成26年)以降については、2018年(平成30年)までは緩やかな増加傾向にありましたが、その後減少に転じ、2021年(令和3年)には1985年(昭和60年)の40%となっています。

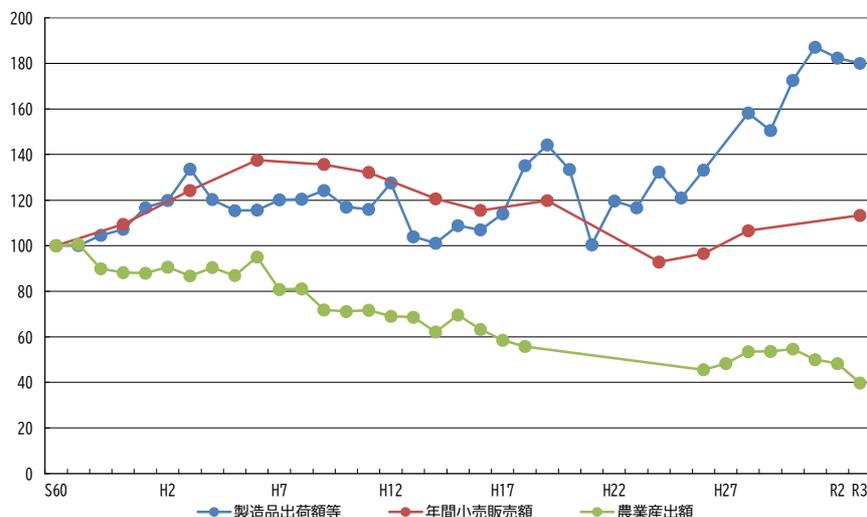


図 産業指標の推移(1985年(昭和60年)を100とした指数)  
(資料：北陸農政局、工業統計調査、商業統計調査、経済センサス)

※2006年(平成18年)までは実数、2014年(平成26年)以降は農林水産省による推計値

## ⑥環境

本市の二酸化炭素総排出量は、2010年度(平成22年度)の約1,061千t-CO<sub>2</sub>から増加し、2011年度(平成23年度)から2018年度にかけては1,200～1,300千t-CO<sub>2</sub>で推移していましたが、2019年度(令和元年度)以降減少しており、2020年度(令和2年度)には、10年前の水準となっています。

2020年度(令和2年度)について部門別にみると、産業部門が最も多く、次いで運輸部門、家庭部門、業務その他部門、廃棄物分野(一般廃棄物)の順となっています。



図 部門別二酸化炭素総排出量の推移  
(出典：環境省 自治体排出カルテ)

(参考) 各部門の業種等について

部門名	業種等
産業部門	第1次産業(農林漁業)及び第2次産業(鉱業、建設業、製造業)において、製造工程などで消費するエネルギーから排出される二酸化炭素が対象。ただし、移動や運送などに使用する自動車や鉄道に関するものは運輸部門に含める。
業務その他部門	第3次産業(小売業・卸売業、飲食業、宿泊業、娯楽業、病院、情報通信等)及び地方公共団体において、事業活動などで消費するエネルギーから排出される二酸化炭素が対象。ただし、移動や運送などに使用する自動車や鉄道に関するものは運輸部門に含める。
家庭部門	家庭生活において、生活の中で消費するエネルギーなどから排出される二酸化炭素が対象。ただし、移動などに使用する自動車や鉄道に関するものは運輸部門に含める。
運輸部門	移動や運送などに使用する自動車や鉄道のエネルギー消費により排出される二酸化炭素が対象。
廃棄物分野	家庭、産業、事業からの廃棄物を処理することにより排出される二酸化炭素が対象。

## ⑥市民意識

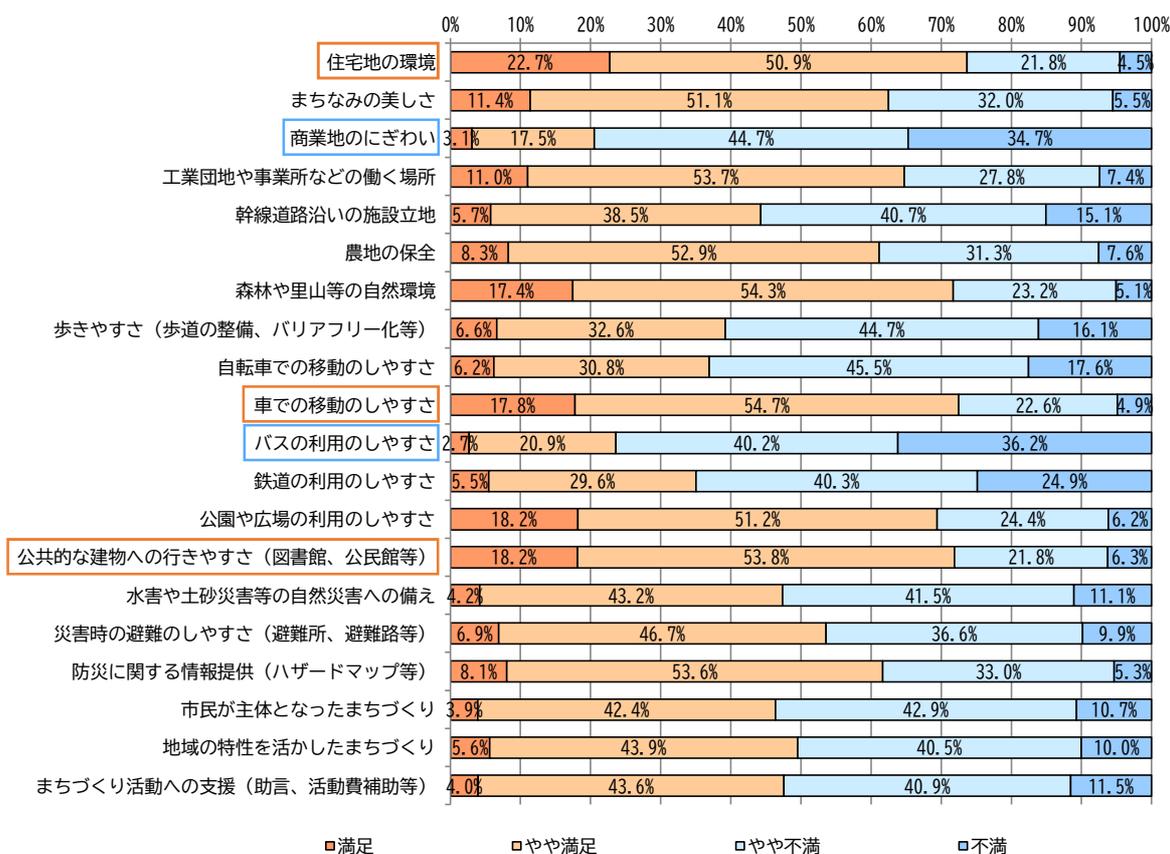
市民を対象に本市への満足度や課題、まちづくりに関する市民アンケートを実施しました。

調査の対象	市内在住の18歳以上の方から無作為に抽出した 2,000 人
実施方法	郵送による配布・回収(回収は web を併用)
調査期間	2022 年(令和4年)9月16日～9月30日
回収状況	有効回収票数:857 票(郵送:693 票、web:164 票) 回収率:42.9%

### 【市民アンケート結果の概要】

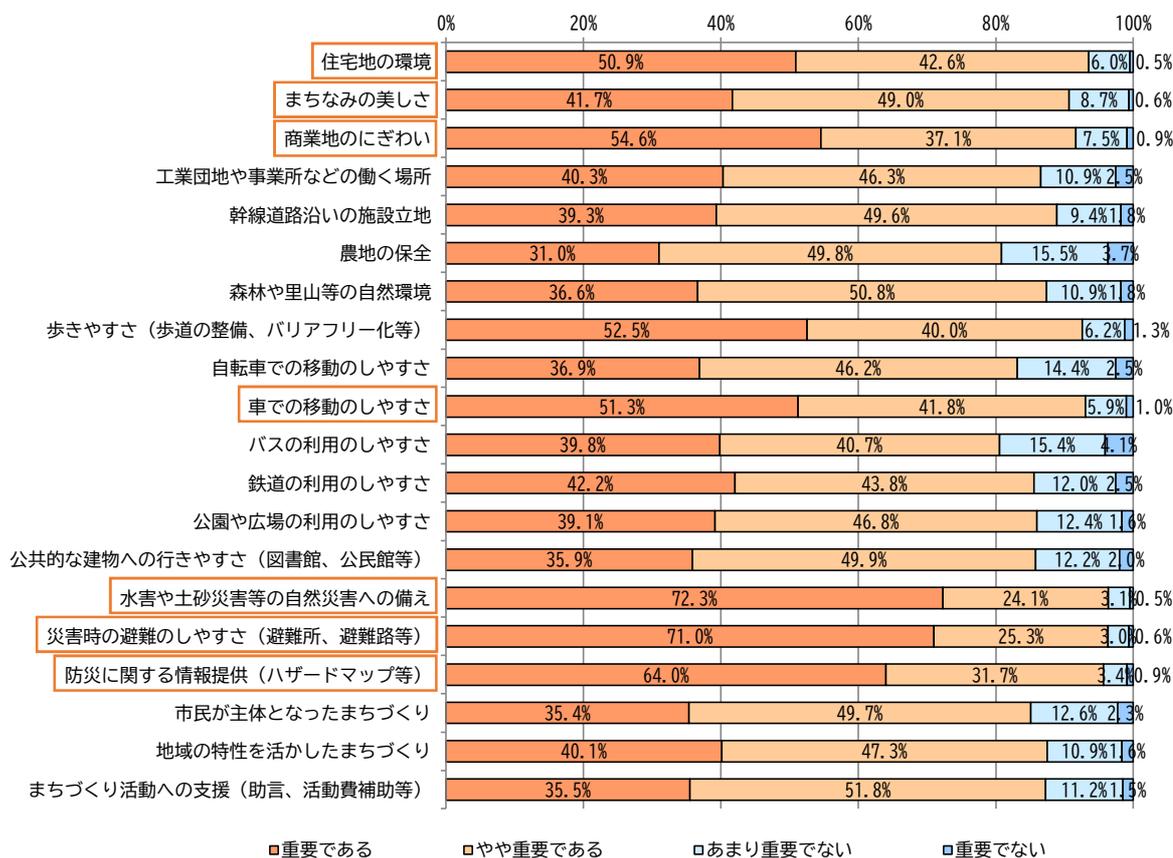
#### ●まちに対する満足度

全評価項目の平均値は、「満足」が9.4%、「やや満足」が43.3%、「やや不満」が34.8%、「不満」が12.5%でした。まちに対する満足度(「満足」「やや満足」の割合の合計)は、52.7%となり、半数を少し超える市民が本市に満足しているとの結果となりました。項目別では、「住宅地の環境」(73.6%)、「車での移動のしやすさ」(72.5%)、「公共的な建物への行きやすさ」(72.0%)、「森林や里山等の自然環境」(71.7%)で高い一方、「商業地のにぎわい」(20.6%)、「バスの利用のしやすさ」(23.6%)で低くなっています。



## ●今後の取組みの重要度

今後の取組みの重要度(「重要である」「やや重要である」の割合の合計)は、全ての項目で8割を超えています。特に「水害や土砂災害等の自然災害への備え」、「災害時の避難のしやすさ(避難所、避難路等)」、「防災に関する情報提供(ハザードマップ\*等)」は、「重要である」の割合が突出しており、自然災害への関心の高さがうかがわれます。



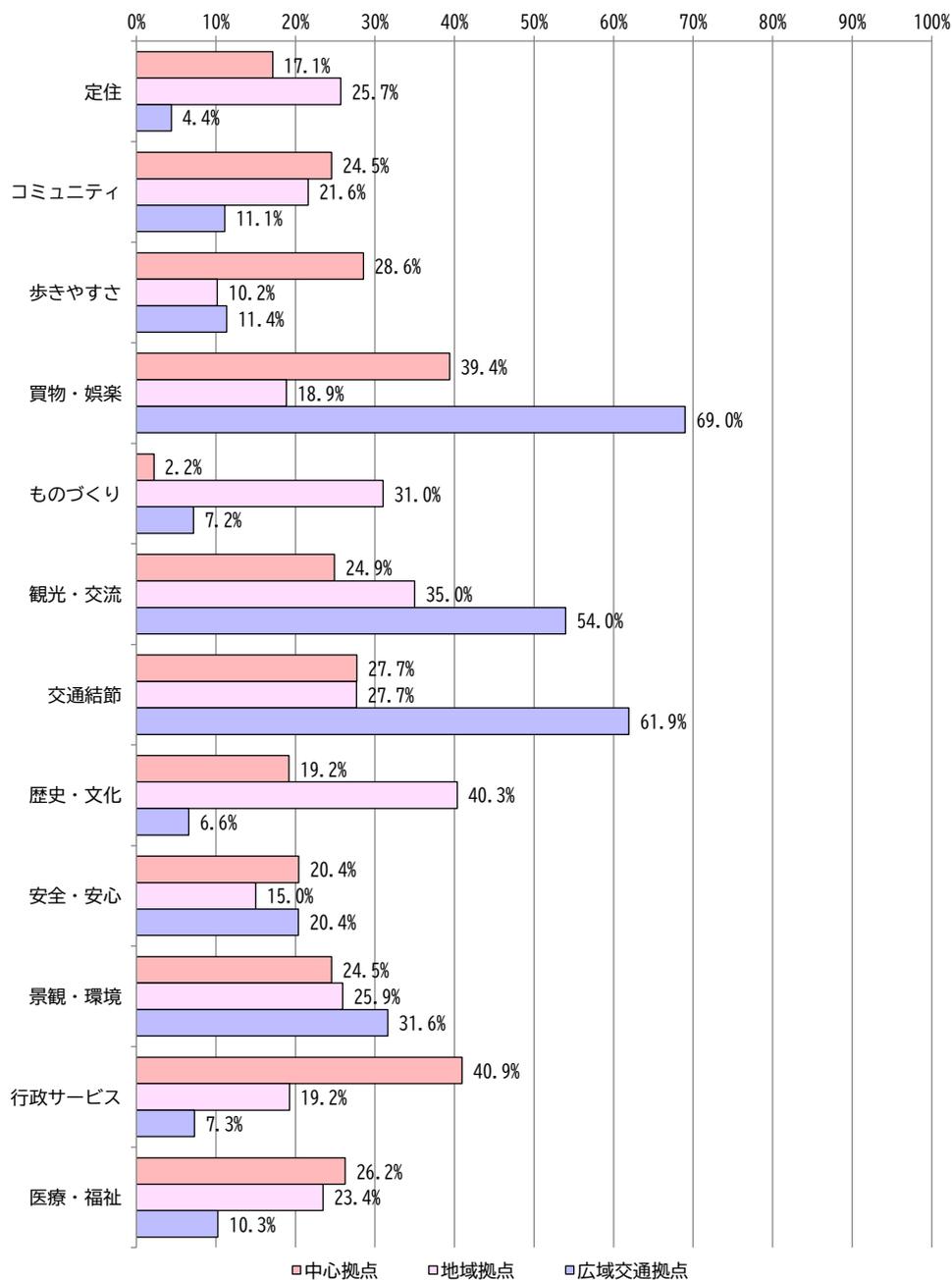
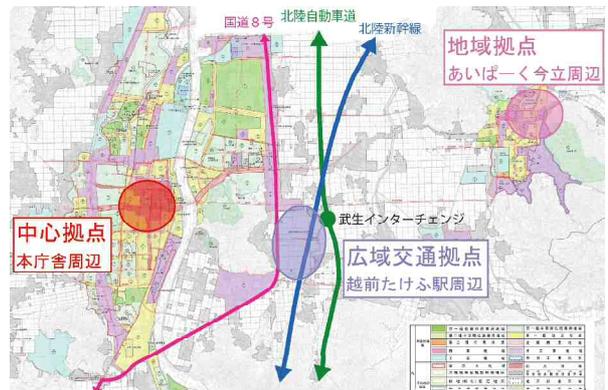


### ● 3拠点（中心拠点、地域拠点、広域交通拠点）のまちづくりで大事なこと

中心拠点については、「行政サービス」(40.9%)、「買物・娯楽」(39.4%)、「歩きやすさ」(28.6%)の順に高くなっています。

地域拠点については、「歴史・文化」(40.3%)、「観光・交流」(35.0%)、「ものづくり」(31.0%)の順に高くなっています。

広域交通拠点については、「買物・娯楽」(69.0%)、「交通結節」(61.9%)、「観光・交流」(54.0%)の3項目が突出して高くなっています。



## (2)まちづくりを取り巻く全国的な潮流

### 人口減少、少子高齢化

人口減少は全国共通の課題であり、住民基本台帳を基に総務省がまとめた日本人の人口は14年連続で減少し、2023年(令和5年)には初めて47都道府県全てで人口が減少しました。死亡数が出生数を上回る「自然減」も15年連続で拡大し続けている状況です。

2020年(令和2年)の国勢調査に基づいて国立社会保障・人口問題研究所が公表した「日本の将来推計人口」によると、日本の総人口は長期の人口減少過程に入り、2056年(令和38年)に1億人を割り込み、2070年(令和52年)には8,700万人にまで減少すると推計されています。

また、年少人口とされる0～14歳人口は、2053年に1,000万人を割り込み、2070年(令和52年)には797万人にまで減少する一方、65歳以上の高齢者の割合は増加を続け、2020年(令和2年)の3.5人に1人から、2070年(令和52年)には2.6人に1人が65歳以上となると推計されています。

人口減少や少子高齢化の進行は、消費の低下や労働力不足による経済活動の縮小、国や自治体の財政の悪化など、多方面に影響が及ぶことが懸念されますが、人口減少は避けられないという認識の下で、いかに社会・地域活力を維持していくかが求められています。

### 安全・安心なまちづくりへの意識の高まり

日本は、地形的条件から各種の災害が発生しやすい特性があり、地球温暖化等を背景とする気候変動と相まって、大規模自然災害の発生リスクが高まっています。

国では、甚大な被害が生じた東日本大震災などを踏まえ、2013年(平成25年)に国土強靱化基本法を制定し、2014年(平成26年)に国土強靱化基本計画を策定しました。また、これから必要な災害リスクへの備えとして、行政だけでなく一人一人が災害のリスクとどう向き合うかを考え、社会全体で災害リスクに備える「防災4.0」未来構想プロジェクト\*を推進しています。

いつ訪れるかわからない大規模災害に備え、必要な社会基盤の整備や適切な維持管理による防災・減災、市民や地域の連携による自助・共助の取組み等により、安全安心なまちづくりを進めていくことが求められています。

### 地球規模の環境・エネルギー問題の深刻化

「世界人口推計」(2022年改訂版)によると、世界の人口は2022年(令和4年)11月に80億人に到達し、2050年(令和32年)には97億人に達すると予測されており、人間活動に伴う地球環境への負荷はますます増大しています。

国では、こうした危機感の高まりやパリ協定等の国際的な取り決め等を背景として、地球温暖化や生物多様性の喪失・生態系の破壊などの地球規模の環境問題に対応するため、温室効果ガス排出の新たな削減目標を定めた「2050年カーボンニュートラル\*」や、複数の発電方法を効率的に組み合わせて社会に必要な電力を供給する「2030年エネルギーミックス」等の取組みを進めています。

まちづくりの分野においても、脱炭素型まちづくりの実現や自然との共生など、地球環境への負荷軽減につながる取組みが求められています。

### SDGs(持続可能な開発目標)の推進

SDGs(Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標)は、2015年(平成27年)の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された2030年(令和12年)までに達成すべき国際社会の共通目標です。「地球上の誰一人として取り残さない」を基本理念として、持続可能な世界を実現するための17のゴールと169のターゲットが掲げられています。

日本においても、2016年(平成28年)に内閣総理大臣を本部長として設置された「SDGs推進本部」において、「SDGs実施指針」や「SDGsアクションプラン」を策定し、SDGsの効果的な推進を図っており、この動きを受けて各自治体でもSDGsを意識した持続可能なまちづくりが進められています。

### 社会資本の老朽化とストック再編

都市機能を支えている社会資本の多くは、高度成長期以降の1970年代から1980年代にかけて整備されており、今後一斉に老朽化することが見込まれています。限られた財源の中で安全で安心な都市基盤を維持していくためには、今後これらの社会資本を計画的・効率的に維持管理・更新することが求められています。

### ICT\*技術等の進展と活用

ICT技術等が飛躍的に発展・普及したことにより、様々な分野で利便性が向上しており、国は、これらの技術を最大限に活用して人口減少や担い手不足等の社会的課題の克服と経済発展を両立する「Society5.0\*」の実現を目指しています。

まちづくりの分野においても、ICT技術等の新技術を活用して、社会課題を解決し新たな価値を創出するスマートシティ\*や移動ニーズに応じて一括した公共交通サービスを提供するMaaS\*等の取組みが進められています。

### 新型コロナウイルス感染症がもたらした社会変化への対応

2020年(令和2年)から感染が広まった新型コロナウイルスにより、人と人との接触が制限される中で、情報通信技術の発展と相まって、場所にとらわれないリモートワークや地方での起業などといった働き方の変化が加速したほか、地方への移住など人々の価値観やライフスタイルも大きく変化しました。

国は、新型コロナウイルスによる危機を踏まえ、今後の都市のあり方にどのような変化が起こるのか、今後の都市政策はどうあるべきかについて検討し、2020年(令和2年)8月に「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」をとりまとめました。この中でまちづくりの分野では、街路空間や公園、民間地などの様々なオープンスペースの柔軟な活用、まちづくりと一体となった総合的な交通戦略の推進、自転車を利用しやすい環境整備などが求められています。

### (3)越前市のまちづくりの主要課題

#### 広域交通ネットワークの整備進展による都市構造の変化への対応

2024年(令和6年)3月16日に北陸新幹線県内開業が実現しましたが、道路においても2023年(令和5年)11月の国道417号冠山峠道路開通や2026年(令和8年)の中部縦貫自動車全線開通等の広域的な交通ネットワークの整備が進められており、首都圏や関東圏、中京圏とのアクセスが向上し、新たな人の流れや交流の創出が見込まれます。

広域交通ネットワークの整備進展による都市構造の変化に的確に対応し、市全体における新たな賑わいや活力の創出につなげていくためには、各地区を結ぶ交通ネットワークを強化するとともに、豊かな自然とそれに育まれてきた歴史・文化、まちなみ、伝統産業と先端産業\*の共存といった地域資源を最大限に活用し、まちの魅力を高める必要があります。

#### 人口構造や社会情勢の変化への適応

市民アンケートの結果では、「住宅地の環境」、「車での移動のしやすさ」、「森林や里山等の自然環境」に対する満足度が高くなっていますが、一方で、本市の人口は減少し、少子高齢化がさらに進んでいます。また、世帯数は増加していますが、1世帯当たりの人員数が減少しているため、人口密度は低下する傾向にあります。

これにより、生活を支える医療や福祉、商業等のサービス提供が困難になり、都市機能が低下する恐れや、担い手や働き手の不足により森林、農地等の自然環境の保全が困難になることが危惧されます。

今後のまちづくりにおいては、人口減少・少子高齢化を前提として無秩序な開発を抑制し、人口密度を維持する必要があります。また、高齢化の進展や環境負荷軽減の面からも、車に頼らなくても安全で安心に移動できる交通ネットワークの形成やライフステージ\*やライフスタイル\*に応じて選択ができる多様な交通手段の導入等が必要となります。

## 地球温暖化と自然災害等への適応

地球温暖化の進行に伴う集中豪雨の多発や台風の大型化等により、全国的に気象災害が頻発化・激甚化しており、巨大地震発生の予測等と合わせて自然災害への備えが必要です。

また、本市は原子力事業所から概ね半径 30km圏が対象となる「緊急時防護措置を準備する区域」(UPZ)に含まれることから、原子力災害への備えも必要となります。

本市における近年の自然災害では、2022 年(令和4年)8月や 2018年(平成 30 年)7月に水害が、2021 年(令和3年)1月、2018 年(平成30年)2月には、雪害が発生しています。

市民アンケートの結果では、今後の取組みの重要度として「水害や土砂災害等の自然災害への備え」、「災害時の避難のしやすさ」、「防災に関する情報提供」が上位を占めており、安全安心に対する市民の関心の高さがうかがえます。

自然災害等から市民を守るために、災害に強い社会基盤整備によるハード対策\*と、防災教育や迅速かつ実効性のある情報伝達を確立する取組み、避難計画の策定等のソフト対策\*により、災害発生の未然防止と災害発生時の被害を最小限に止める取組みを総合的に推進するとともに、気候変動の原因となる地球温暖化に対して、環境負荷を軽減する都市づくりやライフスタイルに転換していく必要があります。

## 市民や事業者のまちづくりへの参画、行政との協働

少子高齢化に伴う人口減少や核家族化の進展、価値観の多様化や外国人市民の増加など、各地区のコミュニティ\*を取り巻く状況も変化しています。

各地区のコミュニティや個性を活かした特徴あるまちづくり、生活の基盤となる社会資本の適切な整備・維持管理をしていくためには、行政だけでなく市民や各種団体、事業者など多様な主体の参画や連携等のつながりが必要であり、それぞれが参画しやすい環境づくりが求められています。

今後とも、地域の将来像や地域活力の維持の方法等について市民が主体的に考え、これを行政がサポートしていく「市民主体のまちづくり」を推進していく必要があります。

## 1-2. 都市の将来像

### (1) まちづくりのテーマ

「越前市総合計画 2023」では、2040 年(令和22年)に向けたふるさとづくりの理念を「幸せを実感できる ふるさと ～ウェルビーイング\*の越前市～」としています。

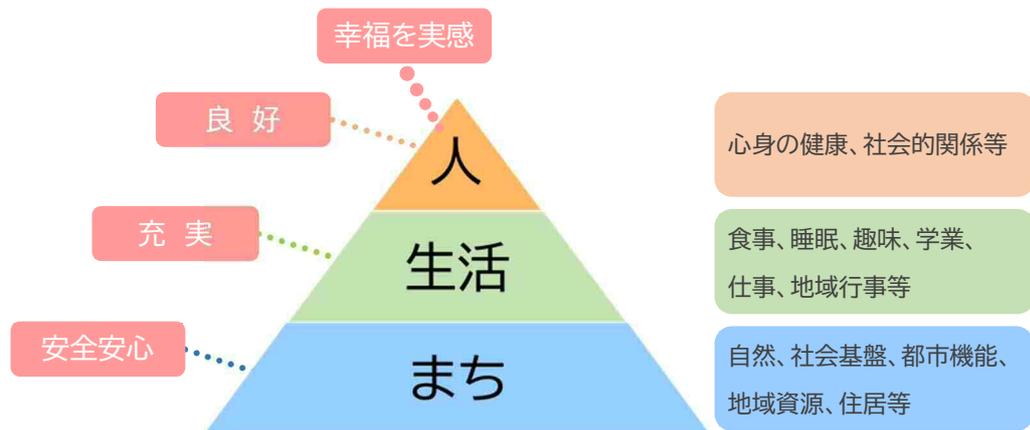


図 幸福実感と人、生活、まちの関係

幸せの実感は、生活や心身の健康状態、人間関係等の社会的な状態に左右され、理由やタイミングは人それぞれですが、その前提として生活するまちが、安定している必要があります。

そこで、人の生活の基盤となる「まち」を本計画の対象範囲とし、総合計画が定めるふるさとづくりの理念やテーマとの整合も図り、

### 「住み続けられるまち 越前 ～都市と自然の調和～」

をまちづくりのテーマに設定します。

本市の領域を定める山や川、その中で育まれてきた里地里山、そして近代の都市計画によって構成された市街地、これらは本市の都市と自然の調和によって成立しています。この都市と自然の調和を継承しながら、新しい時代においても豊かに住み続けることができる越前市をつくります。

この都市像は、市民の生命と財産をまもる安全で安心なまちづくりを前提として、継承すべき地域固有の文化に地域経済を活性化する新たな産業が融和することで、地域固有の人と人、物と物、人と物の相互交流が育まれる都市となることを意味します。

また、幸せの実感と、それにより生じる地域への愛着と誇りは、安全で安心な生活の上に形成され、まちづくりを推進する力となります。

生活の基盤となる「まち」を対象範囲とする本計画では、人口減少や地球温暖化等の本市をとりまく状況を踏まえ、土地利用、交通、都市施設、防災、景観、環境負荷軽減の観点から、「住み続けられるまち 越前 ～都市と自然の調和～」の実現に向けた方針と取組みを提示します。

## (2)まちづくりの方向性

### 「まちの新たな生成」

「住み続けられるまち 越前」を実現していくためには、本市を構成する17の地域それぞれに住み続けられるまちにしていく必要があります。

そのために必要なまちづくりの方向性を「まちの新たな生成」とします。

「生成（せいせい）」には、ものができること、ものを生じさせること、育つこと、成長すること、他の状態に変化する過程、転化等の意味がありますが、「まちの新たな生成」に次の意味を込めて、本市のまちづくりの方向性としました。

#### 「新たな価値の創出」

- ・ 地域固有の資源を磨き上げ、まちの新しい魅力や価値を創り出す
- ・ デジタル技術やSDGs等の新しい技術や考え方を取り入れ、まちを持続させるための新しい仕組みを構築する

#### 「継承」と「継続」

- ・ これまで受け継がれてきた地域固有の資源と新たに生み出された地域の魅力やまちを持続させるための新しい仕組みを将来に伝える
- ・ 時代に順応した方法でまちを持続するための活動に取り組み続ける

人口減少や自然災害の頻発化・激甚化等のまちをとりまく様々な課題に対して、新しい技術や考え方を取り入れながらまちの維持を図るとともに、各地域が育んできた自然や歴史文化等の地域資源を磨き上げ、次世代へ継承し、まちを維持するための活動を継続することで、住み続けられるまち、住み続けたいまちの実現を目指します。

## 1-3. まちづくりの目標

主要課題や社会情勢等を踏まえ、都市の将来像の実現に向けたまちづくりの目標を次の通り定めます。

### 地域資源の活用と連携により交流と活力を生み出すまち

これまで各地域が育み継承してきた自然、歴史文化、産業などの地域資源を積極的に活用するとともに、地域同士が連携し、高め合いながら、魅力をより深めます。

広域交通ネットワークの整備による効果を、新たなビジネスや観光等の交流人口\*・関係人口\*の拡大、定着人口の獲得につなげ、市全体への活力の波及を目指します。

### 自然と共生した快適で多様な暮らしができるまち

本市は、各種都市機能が集積する市役所本庁舎周辺、あいば一く今立周辺に市街地が形成され、その周辺及び山沿いには集落が点在しています。市街地や集落の周辺には、農地や里地里山があり、周囲の中山間地には緑豊かな森林が広がる都市と自然のバランスがよく、それにより多様な暮らし方ができるまちです。

生活や産業を支える都市機能の維持と、都市と自然の共生を図るため、無秩序な開発を抑制し、人口密度の維持と自然と調和した適正な土地利用の誘導を図ります。

少子高齢化や担い手不足等に対応するため、多様な交通手段を確保し、誰もが円滑に移動できるまちを目指します。

### 環境にやさしく安全で安心して暮らせるまち

水災害や土砂災害、震災などの自然災害から市民の生命と財産を守るため、被害を未然に防ぐ「防災」と被害をできるだけ抑える「減災」の視点に立ち、ハード整備による防災対策とソフト的な対策を併せた総合的な防災・減災対策を進め、全ての市民が住み慣れた地域で安全に安心して住み続けられるまちづくりを目指します。

また、自然災害や生態系に影響を与えている地球温暖化対策として、環境負荷の少ない脱炭素型まちづくりに向けた取組みを推進します。

### 地域への愛着と誇りを育むまち

町内会や自治振興会の活動を活性化し、子どもから大人まで様々な人が地域活動に参加することで、住み続けたいと思える地域になり、多様な市民活動のさらなる活性化により、元気と活力のあるふるさとづくりを目指します。

また、教育・文化やスポーツ活動、福祉活動、子育て活動などにおいても協働の関係をつくり、市民相互の交流ができる機会の創出を図ることで、地域への愛着と誇りを育むまちを目指します。

## 1-4. 将来フレーム

### (1)人口の推計

本市の人口は、合併時の2005年(平成17年)をピークに減少が続いており、2020年(令和2年)では80,611人となっています。

国立社会保障・人口問題研究所が2015年(平成27年)の国勢調査を基に2018年(平成30年)に行った将来人口推計によると、2030年(令和12年)に69,359人と7万人を下回り、目標年次とする2040年(令和22年)には60,663人にまで減少すると予測されています。

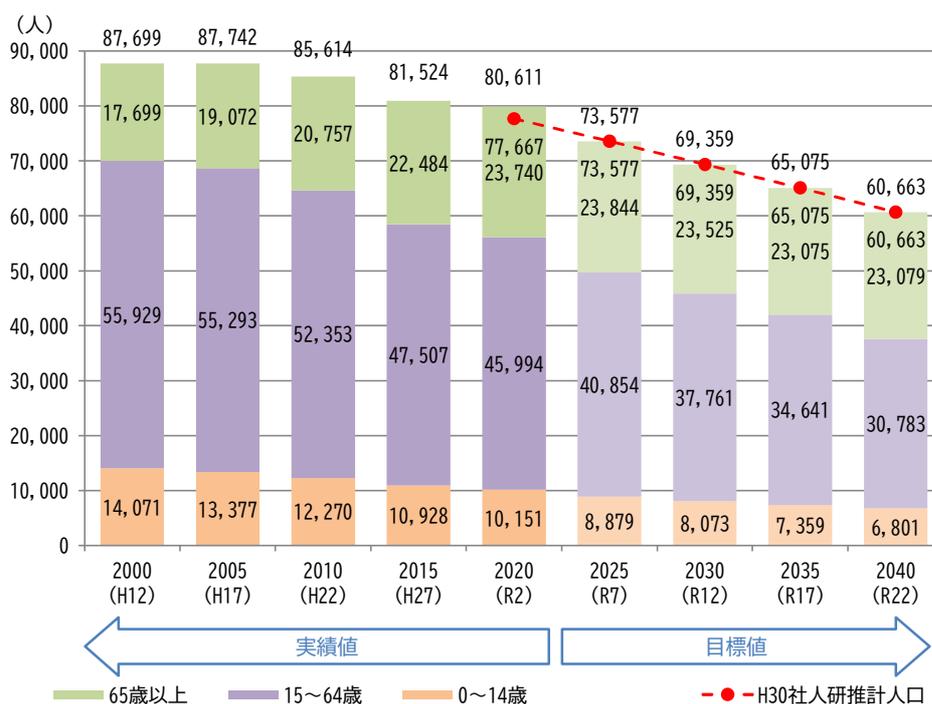


図 人口の推移と将来推計

## (2)世帯の推計

少子化の進展、世帯分離や単身世帯の増加などにより、世帯数は増加傾向、1世帯当たりの人員は減少傾向が続いており、2020年(令和2年)年では29,634世帯、1世帯当たり2.72人となっています。

世帯人員は今後とも減少が続くものとして、2000年(平成12年)から2020年(令和2年)までの実績値に基づく回帰式により将来の世帯人員を推計すると、中間年次の2030年(令和12年)で2.48人/世帯、目標年次の2040年(令和22年)で2.20人/世帯となります。

人口と世帯人員の推計から算出した将来の世帯数は、中間年次の2030年(令和12年)で27,998世帯、目標年次の2040年(令和22年)で27,628世帯となります。



図 世帯数、1世帯当たり人員の推移と将来推計

## (3)将来市街地規模の推計

現在の市街地(用途地域)内には農地が多く残っており、人口減少に伴って空き家・空き地も増加しています。今後も大幅な人口減少が予測され、世帯分離が進んだとしても世帯数が減少するため、新たな宅地需要に対しては市街地内の低未利用地へ適切に誘導し、住居系市街地の拡大は行わないこととします。

新たな産業用地(商業用地、工業用地)についても、現在の市街地への誘導を基本としますが、交通利便性を活かした一団の産業拠点の形成など、現在の市街地内での確保が困難と判断される場合には、既存の機能集積への影響や周辺環境との調和などに配慮しながら、計画的な立地誘導を図るものとします。

## 1-5. 将来都市構造

将来都市構造は、機能の集積や高度化を目指す「拠点」、交通ネットワーク等を示す「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」の要素から、都市の基本的な骨格を概念的に示すものです。

市役所本庁舎周辺を中心拠点、あいぱーく今立周辺を地域拠点とし、さらに北陸新幹線越前たけふ駅周辺を広域交通拠点と位置づけるとともに、各町内の地域コミュニティ等を単位とした生活圏を維持し、住み続けられるように分散ネットワークのまちづくりを目指します。

### (1)3つの拠点

#### 中心拠点（本庁舎周辺）

##### 【位置づけ】

越前国府の時代から本市の中心地として歴史文化が育まれ、近代には商業、医療、金融、教育、文化、行政等の都市機能や、ハピラインふくい、福井鉄道福武線、バス等の交通結節機能等の社会基盤が整備されている市役所本庁舎周辺を「中心拠点」に位置づけます。

##### 【基本方針】

- ①空き家・空き地の流通・活用促進等まちなかストックを有効に活用し、まちなかへの居住誘導を図ります。
- ②鉄道やバス等の公共交通と周辺施設や歴史的まちなみをつなぐウォーカブル\*なまちづくりを進めることで、回遊性の向上を図ります。
- ③交通結節機能\*を充実することで、市内外各地域との接続を強化し、中心拠点としての役割を明確にします。



武生駅



蔵の辻



武生中央公園



庁舎前広場

## 地域拠点(あいぱーく今立周辺)

### 【位置づけ】

継体天皇の伝承が残る花筐公園や重要文化財に指定されている大瀧神社、伝統工芸の越前和紙等の地域固有の歴史文化資源が豊富で、医療、金融、行政支所等の都市機能が集積するとともに、公共交通(バス)が円滑で、また、**国道 417 号冠山峠道路の開通により本市の東の玄関口としての性格を有する**あいぱーく今立周辺を「地域拠点」に位置づけます。

### 【基本方針】

- ①市東部地域の拠点として、行政サービスや医療、福祉、商業など、地域生活に関するサービスの充実により、生活環境の向上と地域コミュニティの維持を図ります。
- ②北陸新幹線越前たけふ駅開業や国道 417 号冠山峠道路開通を契機として、今立周辺エリアの豊富な歴史文化資源を活かし、広域的な交流人口の増大を図ります。
- ③継体天皇の伝承が残る花筐公園周辺や大瀧神社、紙の文化博物館、越前和紙の里美術館等の歴史文化を楽しめるウォークアブルな環境整備等により、まちなか今立の歴史文化の継承と観光まちづくりの推進を図ります。



花筐公園



大瀧神社



あいぱーく今立



和紙の里通り

## 広域交通拠点(越前たけふ駅周辺)

### 【位置づけ】

北陸新幹線越前たけふ駅や北陸自動車道武生インターチェンジ、国道8号、道の駅「越前たけふ」が近接し、広域的な交通の結節点となっている越前たけふ駅周辺を「広域交通拠点」に位置づけます。

### 【基本方針】

- ①産業の高度化や人材集積が期待できる先端研究施設の誘致をはじめ、来訪者の受け皿となる農園風景を取り入れた農と食の関連施設や商業施設、広域的な交通結節機能、次世代への継承の起点となる越前たけふ未来創造基地(仮称)等を段階的に誘致、整備し、都市活力の創出を図ります。
- ②開発においては、周囲の広大な農地や、岩内山や村国山、日野山などの豊かな自然環境及び景観との調和に配慮し、丹南地域の玄関口にふさわしい拠点の形成を図ります。



越前たけふ駅周辺



越前たけふ駅



道の駅「越前たけふ」



武生インターチェンジ

## (2)その他の拠点

地区、地域資源	位置づけ、基本方針
コミュニティ拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各地区のコミュニティ活動の中心となる公民館や小学校の周辺を位置づけます。</li> <li>・生活利便性を確保するため日常的なサービス機能の維持を図ります。</li> </ul>
産業拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業が集積している工業団地を位置づけます。</li> <li>・周辺の住環境や自然環境との調和に配慮しながら、既存の工業団地としての機能の維持・向上を図ります。</li> </ul>
緑の拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周囲の山の緑と一体となった公園や市街地の緑を形成している主要な公園を位置づけます。</li> <li>・緑地やスポーツ・レクリエーション等の機能の維持、向上を図ります。</li> </ul>
自然体験型 レクリエーション拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・森林がもつレクリエーションや学習・教育機能等を体験することができる施設を位置づけます。</li> <li>・周辺の自然環境を保全しながら、機能の維持・向上を図ります。</li> </ul>

## (3)軸

連携・交流軸	位置づけ、基本方針
広域連携軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県域を越えた地域や県内他市町と本市を結ぶ交通ネットワークを広域連携軸に位置づけます。</li> <li>・市外との交通、交流の機能の維持、向上を図ります。 北陸新幹線、ハピラインふくい、福井鉄道福武線、 北陸自動車道、国道8号 国道417号、国道365号、(県)福井今立線、(都)鯖江武生縦貫線、丹南広域農道、丹南西縦貫道路</li> </ul>
地域連携軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各拠点や各地区を結ぶ交通ネットワークを地域連携軸に位置づけます。</li> <li>・市内の交通の円滑化や地区間の交流と連携を促進するとともに、広域連携軸の人の流れを市内各地へ引き込むため、交通ネットワークの機能強化と利便性向上を図ります。</li> </ul>
その他主要道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域連携軸と地域連携軸を補完する主要道路を地域の状況に応じて配置することで、移動しやすい交通ネットワークの形成を図ります。</li> </ul>

## (4)地域

地 域	位置づけ、基本方針
市街地地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用途地域に指定されている範囲を市街地地域に位置づけます。</li> <li>・社会情勢や将来の宅地需要等に応じて、民間活力を導入し、計画的な市街地整備を図るとともに、道路や公園、下水道等のインフラの整備と適正な維持、更新を図ります。</li> <li>・商業・医療・福祉・子育てなどの多様な都市機能が集積していることを活かし、賑わいのあるまちづくりを進めます。</li> </ul>
田園・集落地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地の周囲や山間に広がる農地と集落等を田園・集落地域に位置づけます。</li> <li>・田園は、無秩序な市街化を抑制し、雨水貯留による洪水防止や土砂流出防止等の機能を維持するとともに、美しい田園景観を次世代へ継承します。</li> <li>・集落等については、生活環境の改善や地域コミュニティの維持を図ります。</li> </ul>
森林地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地や田園・集落地域を取り囲んでいる森林を森林地域に位置づけます。</li> <li>・環境保全や生物多様性*、防災、レクリエーション等の森林がもつ多面的機能の保全と活用を図ります。</li> </ul>

## (5)波及するまちの活力

3つの拠点(中心拠点、地域拠点、広域交通拠点)を中心に、広域交通ネットワークの整備効果を受け止めるための環境を整備し、各地区の地域資源の活用及び連携を図ることで、市内全域及び近隣市町にまちの活力を波及させます。

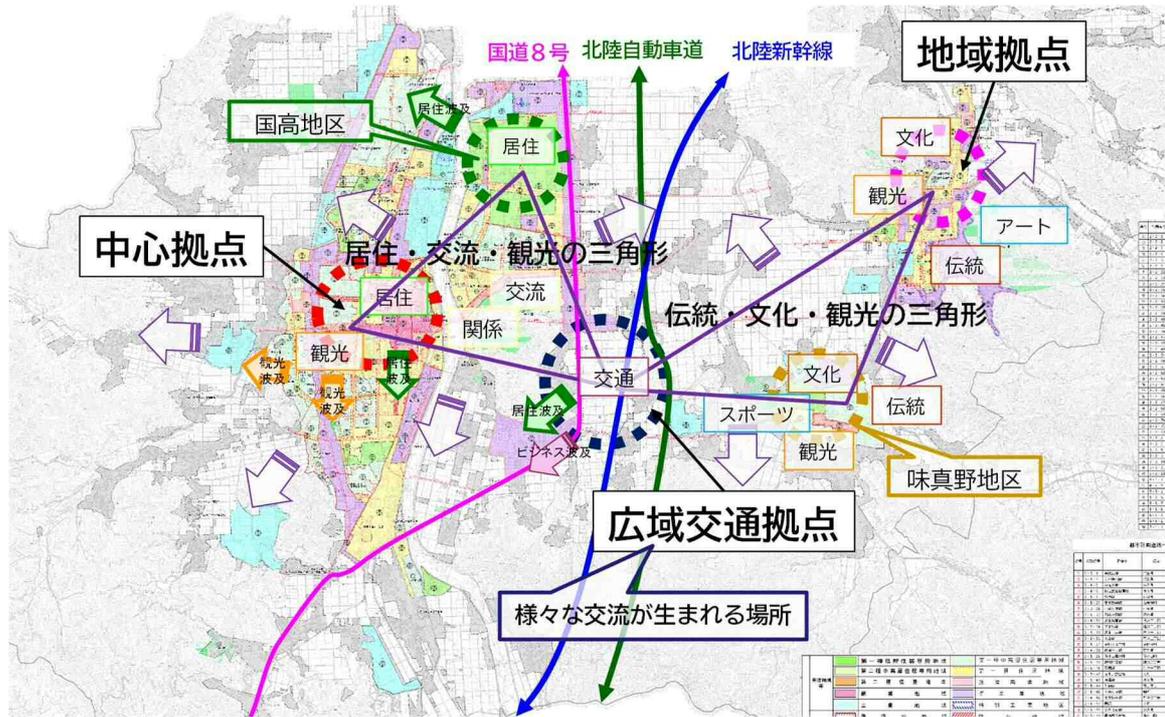
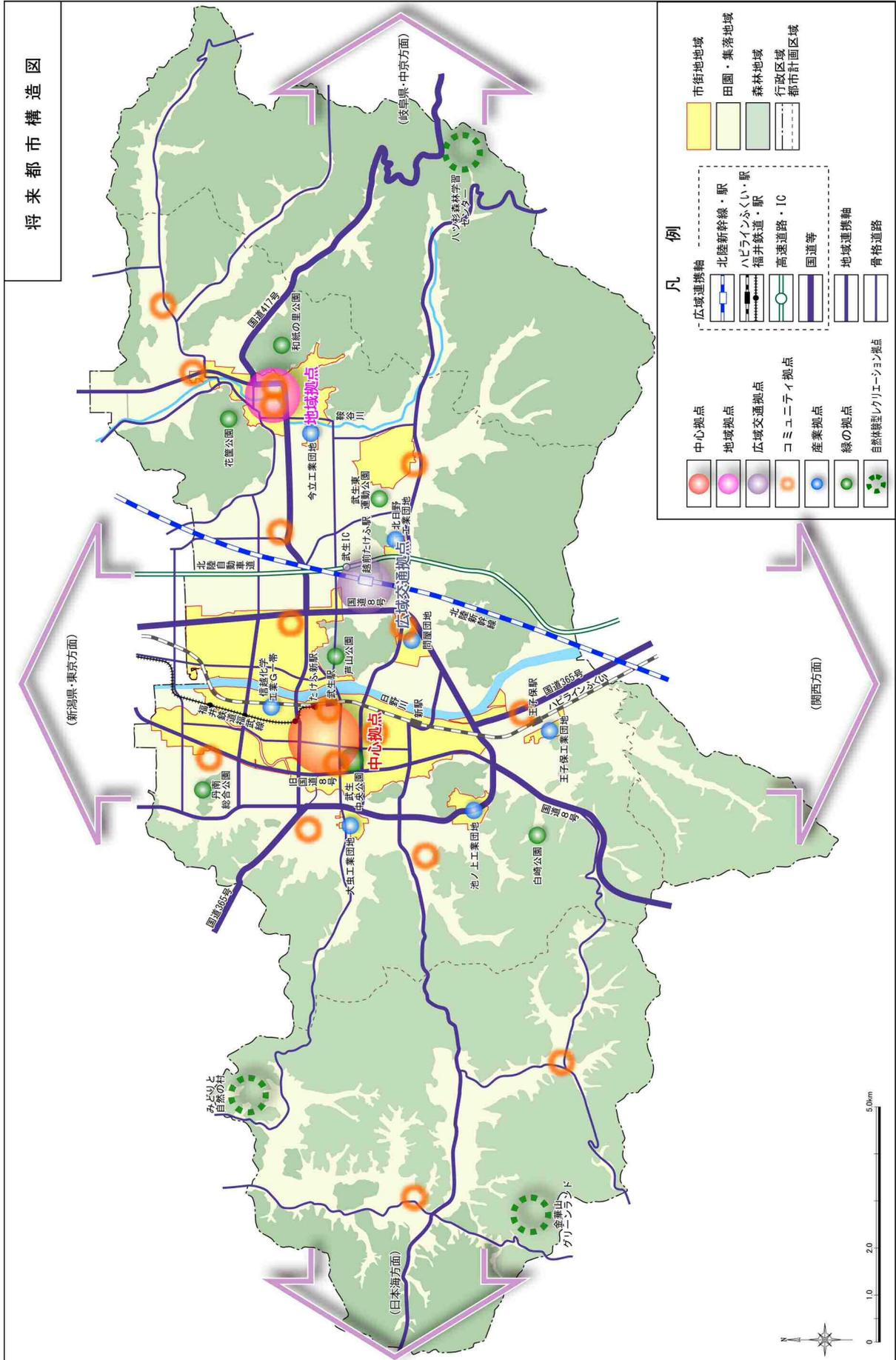


図 波及するまちの活力のイメージ

将来都市構造図





## 第2章 全体構想

## 2-1. 土地利用の方針

### (1) 基本方針

#### 調和した都市と自然のバランスの継承

- ・ 良好な自然環境や優良農地を保全し、将来の都市像に基づいた土地利用の規制・誘導により、調和のとれた都市と自然のバランスを継承していきます。
- ・ 都市地域における経済活動や市民生活を支える都市基盤\*と農地や樹林地、水辺地等との共存を図るため、無秩序な開発を抑制します。
- ・ 新たな用途地域の指定方針・指定基準により、変化する社会経済情勢に適応した用途地域の見直しを図ります。

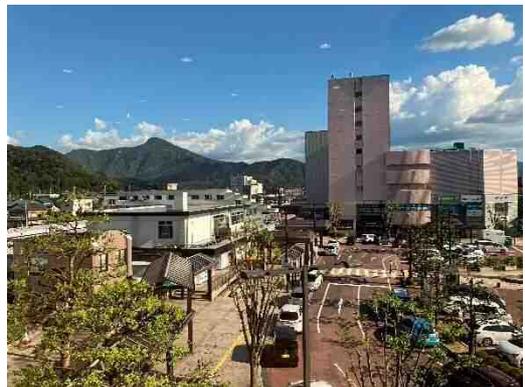
### (2) 拠点及びゾーン別の方針

#### ① 本庁舎周辺（中心拠点）

行政サービスや商業・医療・福祉・金融等の都市機能、鉄道駅やバスターミナル等の交通結節機能、豊富な歴史・文化資源が集積していることを活かして、まちなか居住や観光など交流の創出に繋がる土地利用を図ります。

#### ◎ まちなか居住の推進

- 「越前市立地適正化計画（都市機能誘導区域\*）」に基づき、都市機能や交通機能の拡充・誘導を図ることで、利便性を高めて、まちなか居住の推進を図ります。
- 日野川や村国山に近く、自然景観が良好な武生駅東エリアを居住エリアとして整備誘導し、まちなか居住を推進します。



武生駅

#### ◎ 空き地、空き家の活用と再編

- 暮らしや仕事を求める多様な人々が集う場として、空き家を活用するとともに、空き地・空き家の再編による密集市街地の改善等のまちなか再生を図ります。

#### ◎ まちなかへの誘客と回遊性\*向上

- 寺社仏閣や伝統的町家、伝統産業、越前三大グルメや料亭文化等の地域資源を活用し、まちなかへの誘客や回遊性を高めます。

## ②あいぱーく今立周辺（地域拠点）

あいぱーく今立及びその周辺に集積した商業・医療・福祉・金融等の都市機能や国道417号が通る立地特性、継体天皇の伝承が残る花筐公園や越前和紙の産地五箇地区のシンボルである大瀧神社等の歴史文化資源を活かして、居住や観光、交流の創出を図るための土地利用を推進します。

### ◎都市機能や生活サービス機能の維持

- 行政機能や地域防災、コミュニティの拠点等の複合的な機能があるあいぱーく今立及び周辺地域を中心に、「越前市立地適正化計画（都市機能誘導区域）」に基づき、市東部地域を対象とする都市機能や生活サービス機能の維持を図ります。



あいぱーく今立

### ◎東の玄関口にふさわしい沿道景観の創出

- 2023年(令和5年)11月の国道417号冠山峠道路の開通により、交流人口の増大が見込まれることから、本市の東の玄関口にふさわしい沿道の景観を創出するため、無秩序な開発の抑制を図ります。

### ◎歴史的なまちなみの継承

- 継体天皇にまつわる史跡等が含まれる国の登録文化財(記念物)にも指定されている花筐公園周辺や、越前和紙とともに発展してきた五箇地区に残る歴史的なまちなみの継承を図ります。

### ◎学び楽しめるウォーカブルなエリアの形成

- **地域のシンボルである花筐公園や岡太神社、大瀧神社、和紙工房、紙の文化博物館、和紙の里美術館などを活用して、地域の歴史や文化を**学び楽しめるウォーカブルなエリア形成を図ります。



越前市紙の文化博物館

### ③越前たけふ駅周辺（広域交通拠点）

北陸新幹線越前たけふ駅、北陸自動車道武生インターチェンジ、国道8号、道の駅等の広域的な交通機能が集積する地域特性を活かし、人や物の交流によって都市活力の創出を図り、北陸新幹線大阪延伸を見据えながら、官民協働で段階的に土地利用を行います。

#### ◎民間活力を活かした段階的な産業の集積

- 丹南地域の玄関口として来訪者の受け皿となるホテル・飲食施設、にぎわいを創出する商業施設、産業高度化や人材集積が期待できる先端研究施設、拠点内に広がる農地と共存する「食と農」の関連施設、交通結節機能を活かす物流施設等を需要動向に応じて段階的に誘致することで、産業の集積を図ります。
- 先端産業技術者、研究者、クリエイター\*等が協働し、ここに市民も参画する拠点として、官民協働\*による越前たけふ未来創造基地(仮称)の整備を図ります。



#### ◎農地と調和した開発

- 本市の特徴である調和した都市と自然を継承するために、「越前市新幹線駅周辺まちづくりガイドライン」に基づき、誘致施設と拠点内の農地のバランスを考慮した適切な開発指導を行います。



拠点内の農地

#### ④市街地居住ゾーン

用途地域内の住宅地等では、持続可能な住環境の維持・展開を図るため、無秩序な市街地の拡大を抑制し、地域特性を踏まえた土地利用を推進します。

##### ◎良好な住環境の創出

- 空き家、空き地の有効活用等による効率的な土地利用や、道路や公園等の都市基盤の整備、民間活力による住宅地整備等を図るとともに、地区計画や建築協定、地域街づくり協定\*等に基づいた良好な住環境を創出します



緑地協定\*を結んでいる住宅地（八幡）

##### ◎計画的な住環境の形成

- 低未利用地\*が多く残る国高地区においては、新たな居住ニーズの受け皿として、民間開発の適正誘導や都市計画道路等の基盤整備により、計画的な住環境の形成を図ります。



民間開発による住宅地（国高）

##### ◎持続可能な土地利用の推進

- 中心市街地や五箇地区をはじめとする歴史的なまちなみが残る地域については、特別用途地区等の都市計画手法により、居住、産業、歴史・文化が共存するエリアとして、持続可能な土地利用の推進を図ります。

## ⑤沿道環境保全ゾーン

都市の骨格となる幹線道路の沿道では、**交通の円滑化を前提とし、交通の利便性を高める土地利用を図ります。**

### ◎ロードサービス施設等の適正な誘導

- 国道8号、旧国道8号、国高地区の(都)戸谷片屋線の沿道では、大規模集客施設\*等の円滑な交通処理に影響を与える施設の立地を制限します。
- **円滑な交通を阻害せず、**幹線道路としての交通利便性を**高める**ロードサービス施設や商業施設等の立地を誘導します。



旧国道8号沿道

## ⑥地域生活サービスゾーン

大型店舗や買回り品\*等を扱う店舗が集積しているエリアでは、暮らしの利便性向上に資する身近な商業機能の充実を図ります。

### ◎近隣地域の生活利便性向上

- 市街地西部の新町地係、日野川東部の横市町地係、今立地区の(都)武生野岡線沿道を地域生活サービスゾーンに位置付け、近隣地域の居住者に対する最寄り品\*や買回り品等を提供する場として、生活利便性の向上を図ります。



横市町地係

## ⑦工業・流通ゾーン

産業都市越前を支える基幹産業が立地、集積する工業団地や大規模工業地、流通業務地は、機能拡充やアクセス性向上等によって、地域経済や雇用を向上する観点から土地利用を図ります。

### ◎機能拡充と利便性向上

- 工業団地に指定されている大虫、池ノ上、信越化学工業一帯、王子保、北日野、味真野、今立や、大規模工場が集積している家久北部等の地区は、交通の円滑性・安全性及び周辺の田園や集落環境との調和に配慮し、工業団地としての機能拡充や利便性の向上を図ります。
- 国道8号沿いに位置する武生問屋団地では、交通利便性を活かして引き続き流通・業務機能の向上を図ります。



大虫工業団地

## ⑧田園集落ゾーン

田園集落の存続を目指して、コミュニティ活動の場となる拠点機能の強化や身近な生活基盤の整備等を進め、調和のとれた美しい集落環境の維持を図ります。

### ◎田園集落風景の保全と暮らしやすさの維持

- 無秩序な宅地開発を抑制し、良好な田園集落風景を保全するための土地利用を図ります。
- 各地域の公民館・集落センター等、防災やコミュニティ活動の場となる施設の維持・機能強化を図るとともに、生活道路や下水道等の生活基盤の維持・更新等により、暮らしやすさの維持を図ります。



田園集落

## ⑨田園環境保全ゾーン

「都市と自然のバランスがよいまち」として、市街地を取り囲む優良な農地を保全し、農業を活かした土地利用を図ります。

### ◎田園環境の保全

- 良好な田園環境の保全を図るとともに、大規模・集団営農や ICT 技術を活用したスマート農業\*の推進等による農業生産・経営体制の強化、環境調和型農業\*による農産物の高付加価値化や、景観作物の栽培、有機農産物の6次産業化\*等を図るため、無秩序な宅地開発を抑制します。



緑豊かな田園（北新庄）

## ⑩森林環境保全ゾーン

水源や資源などを育む自然の循環機能と景観を維持するために、森林環境の適切な保全を図ります。

### ◎自然の循環機能の調査

- 自然の循環機能の調査に基づく適切な保全方法により、森林環境を保全します。

### ◎都市と自然の調和

- 緑の稜線\*がひろがり、まちの骨格を形成する日野山や鬼ヶ嶽、若須岳、矢良巢岳、ホノケ山、武衛山、三里山、大谷山、権現山等の山々、人と自然が共生する里地里山\*や村国山、茶臼山、妙法寺山等の独立丘陵地等の森林環境を適切に保全し、都市と自然のバランスを維持します。



三里山

- **動植物の生息・生育の場としての森林環境の保全を図ります。**

### ◎盛土・宅地造成等の規制と指導

- 森林環境への影響や土砂災害、崩落等の災害リスクを抱える盛土・宅地造成等については、県と連携し適切な規制、指導等を行い、災害防止や森林環境保全を図ります。



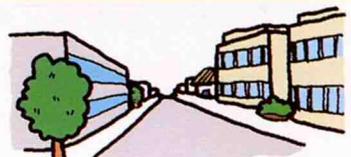
盛土・宅地造成等の規制区域のイメージ(国資料)

### (3)整備・誘導方針

#### ①用途地域における土地利用の誘導

建築物の用途、建て方のルールを定める用途地域を別途定める用途地域指定基準に基づき指定することで、拠点やゾーンの目的・方針に沿った土地利用の誘導を図ります。

➤用途地域については、次の考え方を基本とします。

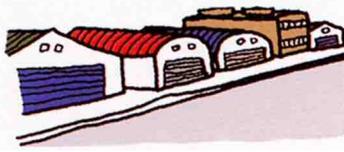
<p><b>第一種低層住居専用地域</b></p>  <p>良好な住環境を有する低層住宅地の形成を図る地域については、第一種低層住居専用地域を指定します。</p>	<p><b>第二種低層住居専用地域</b></p>  <p>良好な住環境を有する低層住宅地の形成を図る地域のうち、住民の日常生活の利便性に配慮し、小規模な日用品販売店舗等の立地を許容する地域については、第二種低層住居専用地域を指定します。</p>	<p><b>第一種中高層住居専用地域</b></p>  <p>良好な住環境を有する中高層住宅地の形成を図る地域については、第一種中高層住居専用地域を指定します。</p>
<p><b>第二種中高層住居専用地域</b></p>  <p>良好な住環境を有する中高層住宅地の形成を図る地域のうち、住民の日常生活の利便性に配慮し、中規模な店舗等の立地を許容する地域については、第二種中高層住居専用地域を指定します。</p>	<p><b>第一種住居地域</b></p>  <p>中規模程度の店舗、事務所等の共存立地を許容しながら、住環境を保護する地域については、第一種住居地域を指定します。</p>	<p><b>第二種住居地域</b></p>  <p>住環境を保護しつつ、比較的規模の大きな店舗、事務所、遊興施設等との共存立地を許容する地域については、第二種住居地域を指定します。</p>
<p><b>準住居地域</b></p>  <p>幹線道路沿道等の住宅地で、用途の広範な混在を防止しつつ、住居と併せ自動車関連施設等の道路の沿道にふさわしい商業、業務の用に供する地域については、準住居地域を指定します。</p>	<p><b>田園住居地域</b></p>  <p>農業の利便の増進を図りつつ、これと調和した低層住宅の環境の保護を図る地域については、田園住居地域を指定します。</p>	
<p><b>近隣商業地域</b></p>  <p>住宅地に近接し、近隣住民の日常の利便性を増進するため、店舗や事務所の立地を図る地域や、隣接する住宅地との環境の調和を図る必要がある地域については、近隣商業地域を指定します。</p>	<p><b>商業地域</b></p>  <p>商業・業務等の用途に純化した地域および都市の拠点としての位置づけがあり、都市基盤施設の整備の状況から商業・業務の集積を図り、利便性を増進すべき地域については、商業地域を指定します。</p>	

### 準工業地域



住宅等との混在を排除することが困難または不適当と認められる地域で、主として環境の悪化をもたらすおそれのない軽工業等の工業の利便の増進を図る地域については、準工業地域を指定します。

### 工業地域



工業の利便性の増進を図る地域であり、住宅や店舗等の混在を排除することが困難又は不適当な地域については、工業地域を指定します。

### 工業専用地域



住宅等の混在を排除、または防止し、工業に特化した工業の利便性の増進を図る地域、および新たに工業地として計画的に整備を図る地域については、工業専用地域を指定します。

## ◎幹線道路の沿道

- 幹線道路の沿道については、通常の利用用途地域の指定の考え方に加えて、当該地域の都市構造上の位置、土地利用の現況及び動向、当該道路の有する機能及び整備状況等を勘案して、用途地域の指定又は種類の変更を行います。
- 幹線道路の沿道にふさわしい商業・業務の利便の増進を図る地域については、近隣商業地域、商業地域、準工業地域または準住居地域のうちから適切な用途地域を指定します。
- 自動車交通量が多い幹線道路に面する地域で、道路交通騒音が著しい地域又は著しくなると予想される地域については、近隣商業地域、商業地域又は準工業地域を、また、その他の自動車交通量が比較的少ない道路に面する地域のうち、用途の混在等を防止しつつ、住居と併せて商業等の用に供する地域については準住居地域を指定します。



国道8号沿道

## ◎その他の地域

- 幹線道路の沿道のうち、既に工場、住宅等が混在している場合や幹線道路の沿道にふさわしい商業・業務の利便の増進を図る地域でないと判断された場合には、それぞれの地域特性に応じ、住宅地、商業地、工業地等における用途地域の選定の方針に従って適切な用途地域を指定します。

## ②その他の地域地区や地区計画等の併用

土地利用や建築物の規制・緩和、小規模な公共施設の配置指定等を行う地域地区や地区計画等を用途地域と併用することで、地区の特性に応じた良好な都市環境の形成を図ります。

### ◎防火・準防火地域

- 市街地の不燃化を促進し、耐火性を高めるため、「越前市防火・準防火地域指定基準」に基づいて、防火地域、準防火地域の指定・見直しを行います。



防火地域に指定されている住宅地

### ◎特別用途地区

- 用途地域のみでは地区環境の適切な形成・保全のための土地利用規制が困難な場合は、特別用途地区を指定し、特定用途の建物の保護や制限を行います。

### ◎高度利用地区\*

- 特に高度利用を図り、都市機能や都市環境を更新すべき地区については、市街地再開発事業と連携を図りながら高度利用地区を活用し、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ります。

### ◎地区計画

地区の特性にふさわしい良好な都市環境の維持・形成を図るため、地権者等の意見を反映しながら、きめ細やかなまちづくりを誘導することができる地区計画制度の活用を図ります。

- 不適格建築物\*が多く又は点在している場合等、面的な用途地域変更が困難な場合においては、用途地域の変更を段階的に進めていく手法として、地区計画制度の活用を図ります。



地区計画が定められている  
国高南部地区

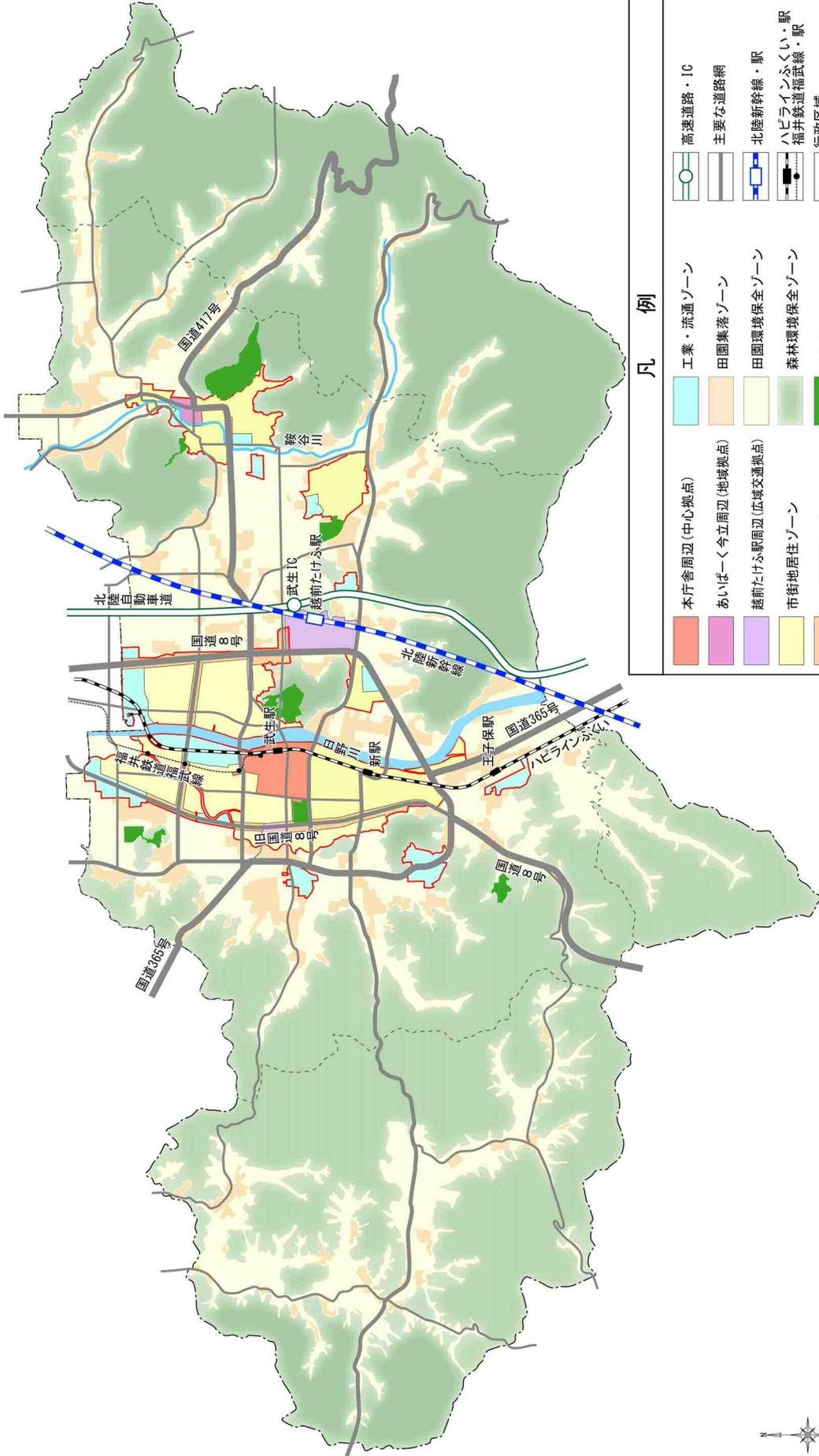
### ③用途地域等の見直しの基本的な考え方

用途地域等は、将来都市像の実現に向け、地域における住居環境の保護や業務の利便増進を図るため建築規制を行うものであるため、土地利用の動向や都市計画における課題の変化等に応じて、適宜見直しを図ります。

➤主に以下のようなことを契機として見直しを図ります。

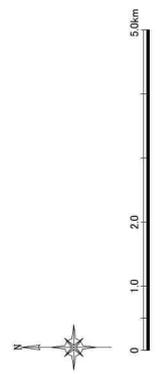
- ・県が策定する「丹南都市計画区域の整備、開発および保全の方針」や「越前市都市計画マスタープラン」等が見直され、目指すべき市街地像に変更が生じた場合
- ・用途地域等を指定したときに想定していた市街地像において主たる用途としていた建築物以外の建築物が、相当程度かつ広範囲に立地する動向にあり、土地利用の動向に対応した用途地域等に変更することが相当であり、かつ、都市全体の都市機能の配置および密度構成に支障がないと認められる場合
- ・越前市都市計画マスタープランに掲げる土地利用方針に基づいて、今後の土地利用、施設を計画的に誘導するうえで、用途地域等を変更することが相当であり、かつ、都市全体の都市機能の配置および密度構成に支障がないと認められる場合
- ・都市計画提案制度\*により、地域住民等から用途地域等の変更が提案され、周辺環境や土地利用動向等を踏まえた検討を行った結果、変更しても環境上、一体のまちづくりの推進上支障がなく、関係機関との調整が整った場合
- ・道路や河川等の各種都市基盤施設の整備や土地区画整理事業\*等の面的整備事業の進捗により、用途地域等の境界を定めた地形地物に変更が生じた場合

土地利用方針図（越前市全体）



凡例

	本庁舎周辺(中心拠点)		工業・流通ゾーン		高速道路・IC
	あいばーく今立周辺(地域拠点)		田園集落ゾーン		主要な道路網
	越前たけふ駅周辺(広域交通拠点)		田園環境保全ゾーン		北陸新幹線・駅
	市街地居住ゾーン		森林環境保全ゾーン		ハピラインふくい・駅 福井鉄道福武線・駅
	沿道環境保全ゾーン		骨格的な公園		行政区域
	地域生活サービスゾーン				都市計画区域





## 2-2. 交通体系整備の方針

### (1) 基本方針

#### 多様なニーズに順応した交通ネットワークの形成

- ・道路や鉄道・バスの交通網は、移動や物流の円滑化、災害時の安全な避難等、経済活動や日常生活等を支える上で最も基本となる社会基盤です。
- ・東西に長い市域に対して市内各地区の結びつきを強めるとともに、広域交通ネットワークの整備進展に伴う変化を各地区の交流や活力の創出につなげる新たな交通ネットワークの形成、さらには、新技術を活用した新たな地域交通導入等により、過度に自動車に依存せず、誰もが安全・快適に移動できる環境にやさしい交通体系の形成を目指します。

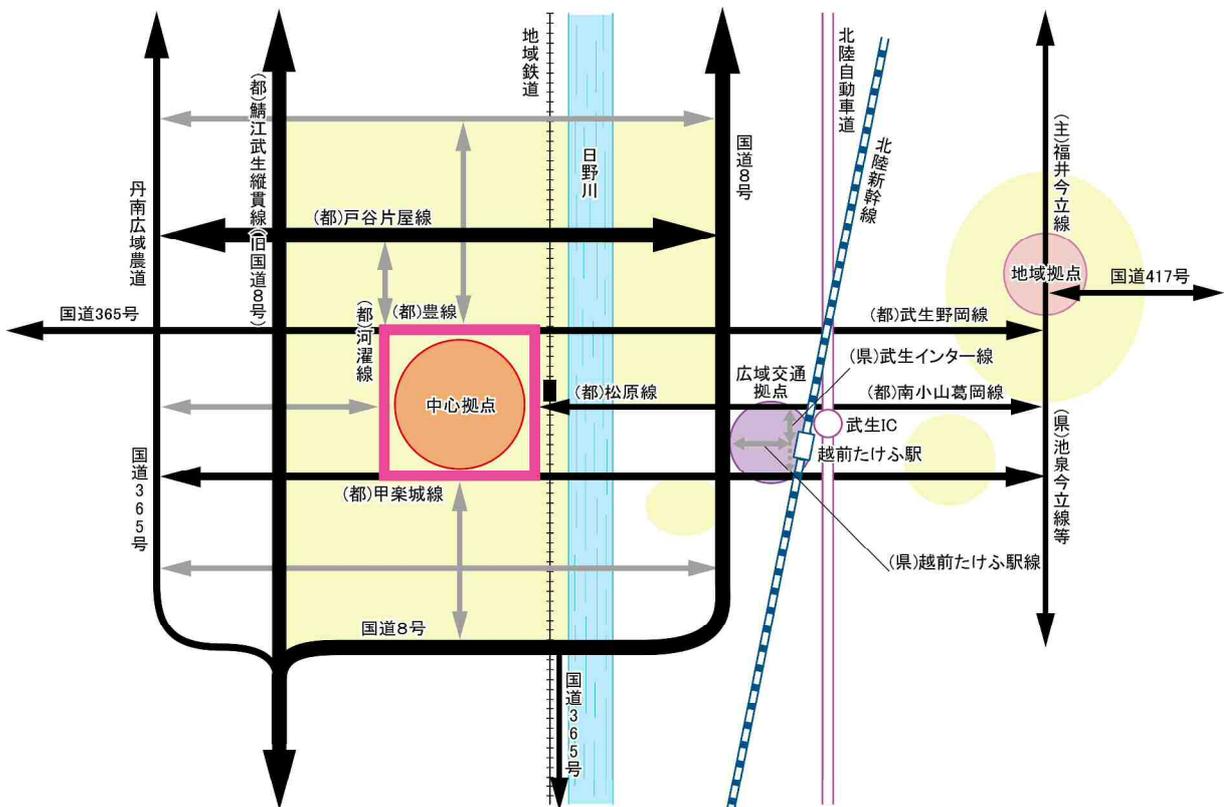
### (2) 道路ネットワークの形成

#### ① 道路ネットワークの配置パターン

本市の広域的な交通は主に南北方向を軸に形成されており、これを結びつける東西方向の軸を適正に配置し、ラダー（梯子）型の道路ネットワークを形成します。

#### ◎ 都市計画道路等の適正な配置

- 快適で円滑な交通を図るため、国道・県道を基本とする幹線道路を骨格として、都市計画道路やその他の市道を、地域の特性や各路線の機能等に応じて配置します。



## ◎中心拠点へのアクセス性と回遊性の向上

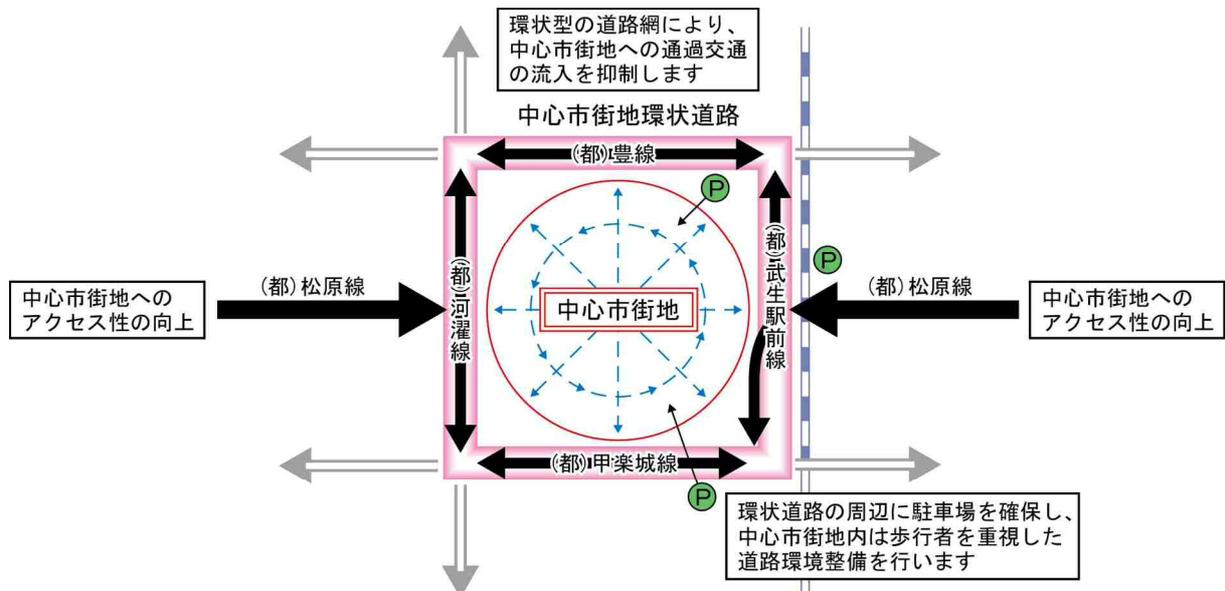
- 特に中心拠点においては、市民や来訪者のアクセス性向上を図るとともに、中心市街地を通過する交通を効率的に処理し、地域の歴史的なまちなみなどを楽しみながら回遊できる市街地環境とするため、中心拠点を取り囲む環状道路網を形成します。
- まちなかの回遊性や安全性の向上に向けて、民間駐車場を活用するとともに、公有地等を利用したフリッジ駐車場\*等の確保を図ります。



(都)武生駅前線



まちなか駐車場（公会堂記念館横）



## ②道路ネットワークの配置・整備方針

### ◎広域幹線道路

県外、県内周辺市町と本市を広域的につなぐ道路を広域幹線道路に位置付けます。北陸自動車道や国道を中心に骨格となる道路網を形成し、市民の生活をはじめ観光や産業を支える道路として、関係機関と連携しながら、歩道や自転車道の設置等により、安全で円滑に移動できるよう道路整備や適切な維持管理等を行い、広域的なネットワークの維持、強化を図ります。

	路線名	配置方針
南北方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸自動車道</li> <li>・国道 8 号</li> <li>・国道 365 号</li> <li>・(県)福井今立線</li> <li>・(都)鯖江武生縦貫線</li> <li>・丹南広域農道</li> <li>・丹南西縦貫道路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 北陸自動車道、国道 8 号は、北陸三県や関西圏、県内周辺市町を結ぶ道路として配置します。</li> <li>➢ 国道 365 号、(県)福井今立線、(都)鯖江武生縦貫線、丹南広域農道は、県内周辺市町を結ぶ道路として配置します。</li> <li>➢ 丹南西縦貫道路は、福井県地域高規格道路の一つとして、福井外環状道路を經由して福井港丸岡インター連絡道路につながり、物資の流通、交流の活性化を促進する道路として配置します。</li> </ul>
東西方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 365 号</li> <li>・国道 417 号</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 中京圏、越前海岸等と本市を結ぶ道路として配置します。</li> </ul>



国道 365 号



国道 417 号

## ◎幹線道路

骨格を形成する路線を幹線道路に位置づけ、広域幹線道路の補完と地区間の連携を強めるために、市民や来訪者が東西南北に移動しやすい道路ネットワークの形成を図ります。

	路線名	配置方針
南北方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(都)河濯線</li> <li>・(都)武生駅前線</li> <li>・(都)舟津芦山線</li> <li>・(都)村国中央線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ (都)河濯線は、武生市街地の中央を縦貫するとともに、中心拠点環状道路を構成する道路として配置します。</li> <li>➤ (都)武生駅前線は、中心拠点環状道路を構成する道路として配置します。</li> <li>➤ (都)舟津芦山線、(都)村国中央線は、宅地化の進展に伴い、交通を円滑に処理する道路として配置します。</li> </ul>



(都)河濯線



(都)武生駅前線

	路線名	配置方針
東西方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(都)白鬼女線</li> <li>・(都)戸谷片屋線</li> <li>・(都)暁広瀬線 ～(都)元町小野谷線</li> <li>・(都)松原線 ～(都)村国線</li> <li>・(県)武生インター東線</li> <li>・(県)武生米ノ線</li> <li>・(県)小曾原武生線</li> <li>・(県)菅生武生線</li> <li>・(県)武生美山線</li> <li>・(都)甲楽城線 ～(都)宮谷庄田線</li> <li>・(都)豊線 ～(都)武生野岡線</li> <li>・(県)武生インター線</li> <li>・(都)越前たけふ駅前線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ (都)白鬼女線、(都)戸谷片屋線、(都)武生米ノ線、(都)暁広瀬線～(都)元町小野谷線、(県)武生インター東線、(都)松原線～(都)村国線、(県)小曾原武生線、(都)甲楽城線～(都)宮谷庄田線、(県)菅生武生線、(県)武生美山線は、東西の移動を円滑にし、地区間の連携、交流を促す道路として配置します。</li> <li>➤ (都)豊線～(都)武生野岡線は、国道417号と国道365号をつなぎ、中京圏や日本海側から市内各地区へアクセスしやすい道路網を形成する道路として配置します。</li> <li>➤ (県)武生インター線、(都)越前たけふ駅前線、(都)松原線は、武生インターチェンジ、越前たけふ駅と中心拠点や地域拠点、各地区へ連絡する道路として配置します。</li> </ul>



(県)武生美山線



(都)戸谷片屋線

### ◎補助幹線道路・その他主要道路

広域幹線道路、市街地幹線道路を補完する道路網を配置し、市民や来訪者の移動のしやすさを高めます。

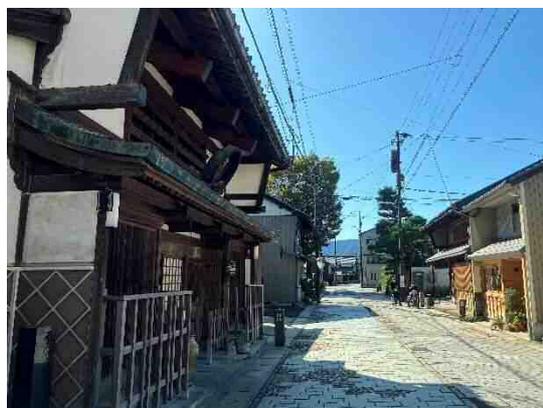
- 補助幹線道路は、広域幹線道路と市街地幹線道路を相互に連絡し、身近な生活交通を処理するための路線として、既存の都市計画道路を位置づけます。
- その他の主要道路として、本市と周辺都市及び、市街地と周辺地域を連絡する県道を位置づけ、関係機関と連携しながら移動の利便性を確保します。

### ③道路網の快適性・強靱性の向上

移動や物流の円滑化、災害時の安全な避難、経済活動や日常生活等を支える上で最も基本となる社会基盤として、道路空間の質の向上により快適性を高めるとともに、適切な維持管理・更新により強靱性を高めます。

#### ◎地域の特徴に応じた道路空間の形成

- 歴史・文化資源の集積地でもある中心拠点や地域拠点周辺、伝統的民家が集積している地区等では、建築物等の景観資源と調和した道路空間の形成を図ることにより、地区の魅力を相乗的に高め、歩行者の回遊性を高めます。
- 狭あい道路が多く残る市街地では、空き家・空き地を活用したまちなか再生と合わせて、狭あい道路の有効活用により、快適な道路空間と特色あるまちづくりに努めます。



京町通り

#### ◎持続可能な道路施設の実現

- 道路施設の老朽化対策については、長寿命化修繕計画に基づき計画的に維持、更新を図るとともに、事後保全\*から予防保全\*に転換することにより持続可能な道づくりに取り組みます。
- 道路施設の日常点検や災害時対応、個別具体の道路網計画策定などにおいては、ICT技術による道路管理システムや3次元データを活用したインフラ整備導入の検討など、新技術の活用により効率性や即応性を高めます。



和紙の里通り

### ④長期未着手都市計画道路の見直し

長期未着手の都市計画道路については、「福井県都市計画道路見直しガイドライン」に基づく評価を行い、都市計画の廃止、変更を含めた適正な見直しを検討します。

#### ◎都市計画道路の見直し

- 長期未着手都市計画道路の多くが、昭和20年代後半から昭和40年代半ばにかけての高度経済成長期に計画されていますが、整備に当たっては多くの家屋移転等を伴う路線が多く、財政負担だけでなく、歴史的なまちなみや地域コミュニティに与える影響等の課題を整理します。
- 人口減少や高齢化、過度な自動車依存からの脱却など、時代や市民ニーズの変化等に適応していくため、「福井県都市計画道路見直しガイドライン」に基づき各路線の必要性・代替性・実現可能性等を評価・検証し、都市計画道路網の見直しを行います。

### (3)公共交通ネットワークの形成

車を運転できない高齢者や中高生などの日々の交通手段として公共交通の重要性はますます高まっているため、既存の公共交通のストックを有効活用、機能拡充し、年齢や障害の有無などに関わらず全ての人が利用しやすい交通手段としての充実を図ります。

また、地球温暖化対策としての車に依存したライフスタイルからの転換や北陸新幹線県内開業等の社会情勢や市民ニーズの変化等に対応するため、交通事業者と連携するとともに、市地域公共交通計画\*の策定や MaaS、自動運転等の先端技術についての研究も進め、公共交通ネットワークの維持、強化を図ります。

#### ①鉄道の利便性向上

**持続可能な鉄道サービスの提供を前提としながら**各鉄道や他の交通手段と連携することで利便性を向上させ、各都市を広域的に結ぶ公共交通ネットワークとしての機能の維持を図ります。

##### ◎鉄道網の形成と機能強化

- ハピラインふくい、福井鉄道福武線は、北陸新幹線を含めた鉄道網を形成することで、利便性向上や利用促進を図ります。
- 鉄道等の機能強化のため、沿線市町や鉄道事業者との意思疎通を図りながら、新駅設置や既存駅の改修(駅舎改修、改札口の充実等)及び交通結節機能の向上、待合環境の改善等を図ります。



福井鉄道福武線 たけふ新駅

##### ◎持続可能な鉄道サービスの支援

- 福井鉄道福武線やハピラインふくいの持続可能な鉄道サービスの提供のため、県や沿線市町とともに利便性の向上や車に頼りすぎない住みやすいまちづくり等に取り組めます。

## ②バス交通の利便性向上

路線バス、コミュニティバス、新たな交通手段が連携することで利便性を向上させ、鉄道駅や主要施設、各地区等を結ぶ公共交通ネットワークとしての機能の維持、確保を図ります。

### ◎バス交通の利便性向上

- 既存の路線バスやコミュニティバスを中心に、学生や高齢者等に対する日常的な移動手段の確保、地球温暖化対策としての公共交通機関の利用促進などを図るため、ルートやダイヤの見直し、鉄道との乗継利便性を向上させ、全ての人が利用しやすいバス交通の実現を目指します。



市民バス のろっさ

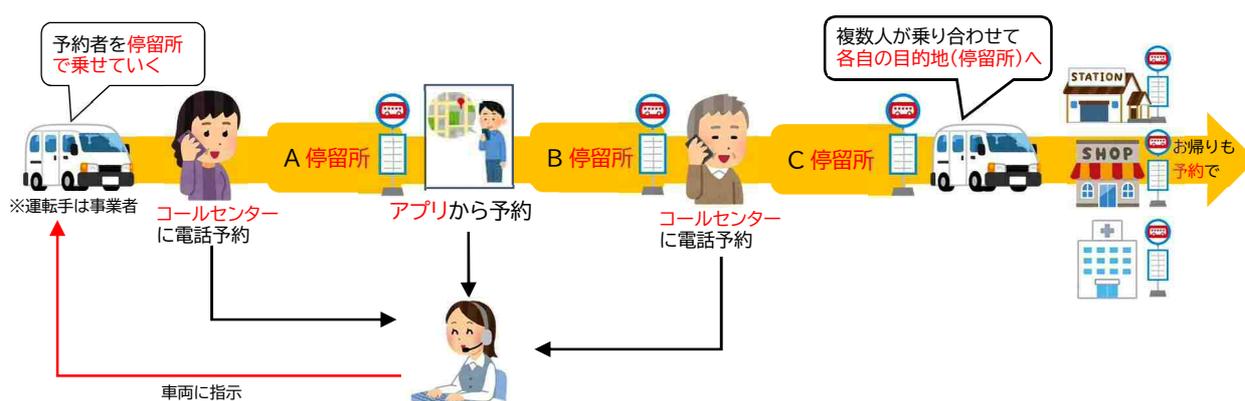
- バス交通の維持に対する負担が増加する中で、より多様な交通手段の組合せを生み出すため新たな交通手段として、デマンド交通\*や自家用有償旅客運送事業\*を検証しながら、将来にわたって持続可能な公共交通の維持・確保を図ります。

### ◎バス交通の安全性、円滑性の向上

- 主要な幹線道路を中心にバス専用レーン\*やバスベイ\*の設置を検討するとともに、中山間地域を中心に地区公民館や幹線道路の交差部にハブ\*機能の設置を検討するなど、バス交通の安全性・円滑性の向上を図ります。

### ◎新たな地域交通の導入等の検討

- 中心市街地のトランジットモール\*化、グリーンスローモビリティ\*や自動運転バス、BRT\*等の次世代バスシステム等、新たな地域交通の導入、再整備を検討します。



アプリ・電話予約を使った乗合交通のイメージ

### ③越前たけふ駅を中心とする二次交通\*の確保

来訪者のニーズに応じた交通手段を提供するとともに、各地区から訪れやすい交通ネットワークの形成を図ります。

#### ◎各地区とのネットワーク

➤ デマンド交通やバス等の乗り継ぎ拠点とすることで、地区間の移動を支えるとともに、各地区から越前たけふ駅へのアクセスの確保を図ります。

#### ◎二次交通への対応

➤ ハピラインふくい武生駅等と越前たけふ駅をシャトルバス等で結び、新幹線利用者や来訪者の乗継ぎの円滑化を図ります。

#### ◎多様な交通手段の提供

➤ バス、タクシー、デマンド運行、レンタカー、レンタサイクル等の多様な交通手段を提供することで、来訪者の円滑な移動を確保します。



越前たけふ駅西交通広場

## (4) 歩行者・自転車通行空間の整備方針

少子高齢化の進展や脱炭素社会の推進、健康まちづくりの推進等の社会情勢の変化を背景として、車に頼らず誰もが安全で安心して移動できる歩いて暮らせるまちを実現するため、歩行者・自転車を重視した道路空間の整備・利用を進めます。

### ◎安全で安心な歩行者・自転車空間の整備

- 交通量の多い幹線道路や通学路等を中心に、歩道の整備や交通安全施設の設置などを進めることで、子どもから高齢者、障がい者まで、誰もが安全安心・快適に通行できるよう、歩行者空間の整備を図ります。
- 自転車については、矢羽根表示や道路空間の再配分等により通行空間の明確化を図るとともに、電動キックボード等の新たなモビリティも含めて、安全な自転車通行空間の確保を図ります。



ふるさとを偲ぶ散歩道

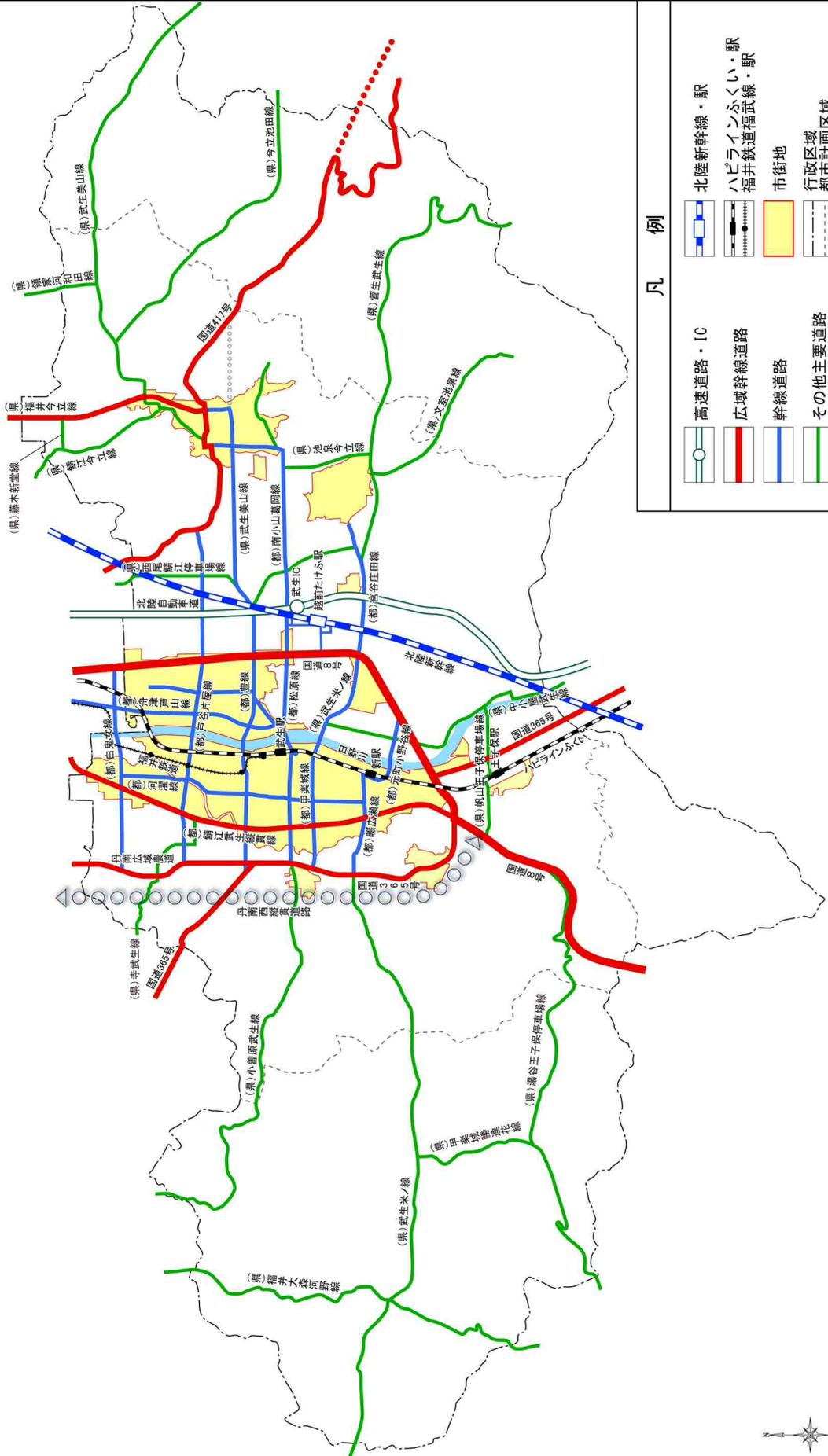
### ◎歩行者及び自転車通行ネットワークの形成

- 武生中央公園と紫式部公園を結ぶ「ふるさとを偲ぶ散歩道」や国高地区の「国高歩線」、日野川沿いに整備された「丹南ふれあいスポーツレクリエーションロード」を中心に、周辺道路網と連携しながら歩行者及び自転車の通行ネットワークの形成を図ります。



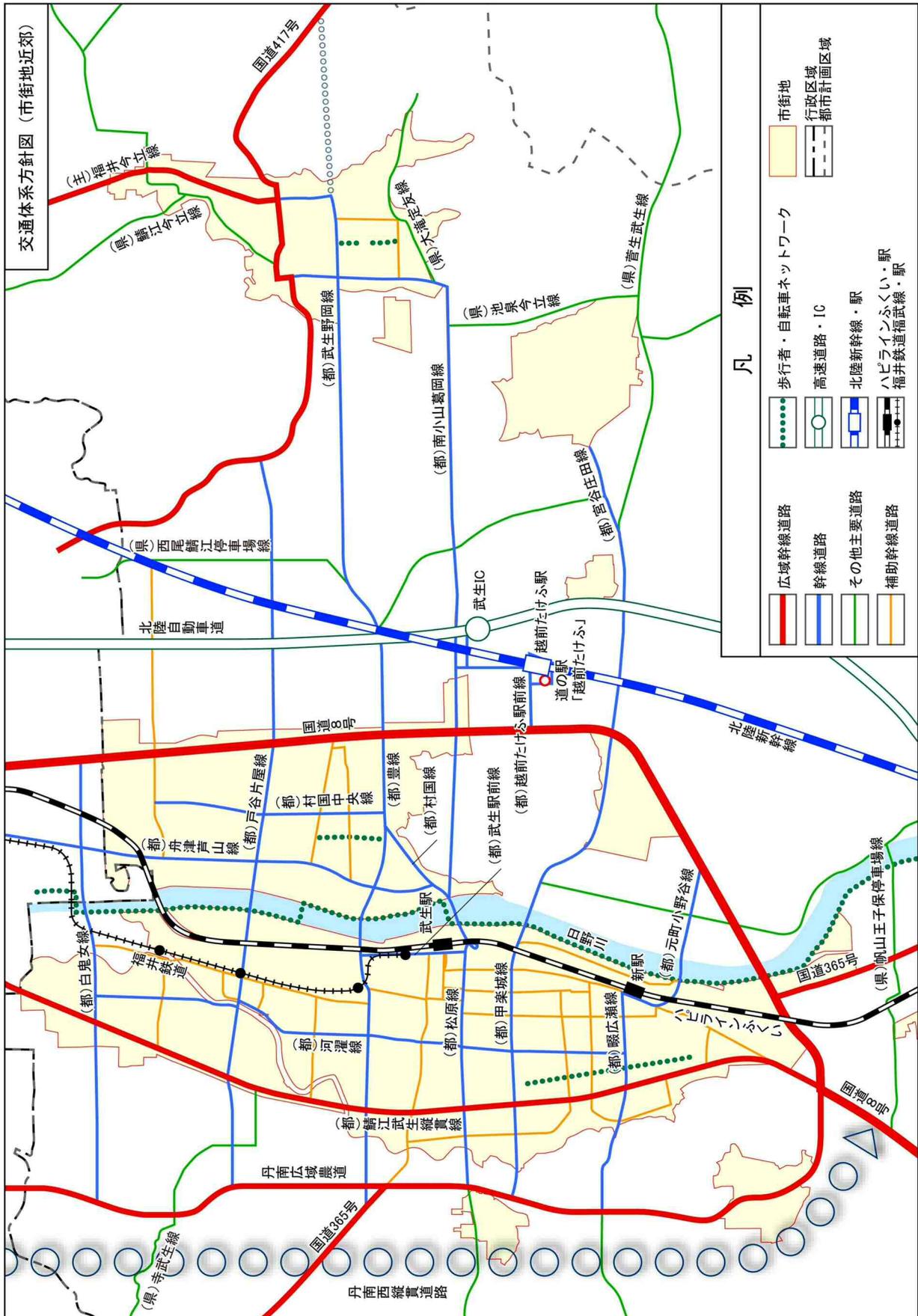
国高歩線

交通体系方針図（越前市全体）



凡例

- 高速道路・IC
- 広域幹線道路
- 幹線道路
- その他主要道路
- 北陸新幹線・駅
- ハピラインくい・駅  
福井鉄道福武線・駅
- 市街地
- 行政区域  
都市計画区域



## 2-3. 公園・緑地の方針

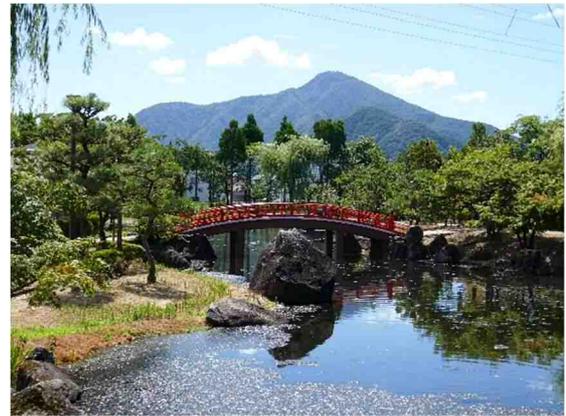
### (1) 基本方針

環境保全、レクリエーション、防災、景観形成、**交流等の機能を有する緑の継承**

- ・本市の都市公園・緑地は、施設ごとに様々な特色があります。かこさとしの絵本の世界を体現している武生中央公園や、様々な運動施設を有する武生東運動公園、平安時代の寝殿造庭園を再現した紫式部公園、「日本の公園の父」と呼ばれる本多静六の設計による芦山公園、継体天皇の伝承が残る花筐公園、水に親しむことができる日野川河川緑地など、それぞれの個性が市全体の魅力向上に寄与しています。
- ・これらの都市公園・緑地を、次世代へ継承するため施設の適正な維持更新を図り、**市民等の休養、健康増進、市内外からの交流等の場としての活用を促進します。**



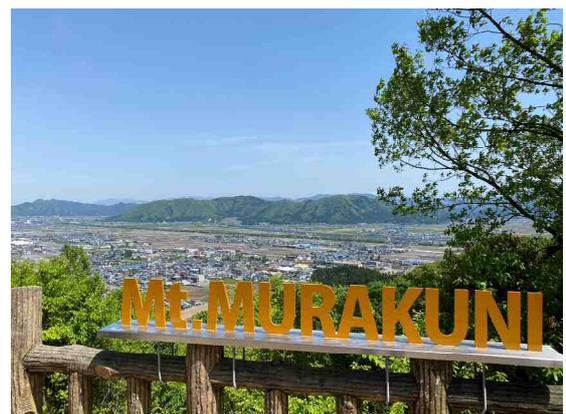
武生中央公園



紫式部公園



花筐公園



芦山公園

## (2) 保全と活用

### ① 都市公園\*

	種別・公園名	保全活用方針
住区基幹公園*	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 街区公園*               <ul style="list-style-type: none"> <li>・計 76 箇所</li> </ul> </li> <li>■ 近隣公園*               <ul style="list-style-type: none"> <li>・今立中央公園</li> <li>・帆山公園</li> <li>・紫式部公園</li> <li>・今立南部公園</li> <li>・村国公園</li> <li>・枚井手公園</li> <li>・佐山姫公園</li> <li>・小次郎公園</li> </ul> </li> <li>■ 地区公園*               <ul style="list-style-type: none"> <li>・家久スポーツ公園</li> <li>・瓜生水と緑公園</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 公園施設長寿命化計画*に基づき、計画的に施設の維持更新を図るとともに、社会情勢や利用者ニーズの変化等に適応した再整備を図ります。</li> <li>➤ 紫式部公園、小次郎公園は、本市の歴史文化を背景に整備された公園であり、修景の確保等を実施し、地域資源として魅力向上を図ります。</li> <li>➤ 街区公園等の身近な公園については、災害時の一時避難場所として位置づけ、防災空地として活用を図ります。また、草刈りや清掃など、地域や各種団体等との協働により適切な維持管理を図ります。</li> </ul>

	種別・公園名	保全活用方針
都市基幹公園*	<ul style="list-style-type: none"> <li>■運動公園* <ul style="list-style-type: none"> <li>・武生中央公園</li> <li>・東運動公園</li> </ul> </li> <li>■総合公園* <ul style="list-style-type: none"> <li>・芦山公園</li> <li>・和紙の里公園</li> <li>・白崎公園</li> <li>・丹南総合公園</li> </ul> </li> <li>■風致公園* <ul style="list-style-type: none"> <li>・花筐公園</li> </ul> </li> <li>■都市緑地* <ul style="list-style-type: none"> <li>・日野川河川緑地</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 公園施設長寿命化計画に基づき、計画的に施設の維持更新を図るとともに、社会情勢や利用者ニーズの変化等に適応した再整備を図ります。</li> <li>➤ 武生中央公園については、太陽光発電による再生可能エネルギーや水素などの未利用資源を活用した「ゼロカーボン・セントラルパーク」とし、公園へアクセスする交通のあり方を踏まえて、市の脱炭素化の推進を図ります。</li> <li>➤ 武生東運動公園については、生涯スポーツの拠点として、全年代対応型運動施設としての整備を図ります。</li> <li>➤ 芦山公園については、レクリエーションの場、自然と触れ合える場、散策や健康づくりの場として、市民が愛着をもって快適に利用できる居場所としての整備を図ります。</li> <li>➤ 和紙の里公園については、大滝神社の社叢林を含んでおり、適切な維持管理により、豊かな自然と触れ合える場としての活用を図ります。</li> <li>➤ 白崎公園については、総合的なレクリエーションエリアの核として屋内運動施設が整備された公園で、周囲を取り囲む自然や動物と触れ合える公園として魅力向上を図ります。</li> <li>➤ 花筐公園については、継体伝承等の歴史と天然記念物薄墨桜や孫桜をはじめとする自然環境が一体となって固有の魅力を発揮する公園として、環境の維持、充実を図ります。</li> <li>➤ 丹南総合公園については、広域避難場所に指定されており、防災機能の維持、充実を図ります。</li> <li>➤ 日野川河川緑地は、安全に利用できるよう適切な維持管理を行い、水辺空間と一体となった活用を図ります。</li> </ul>

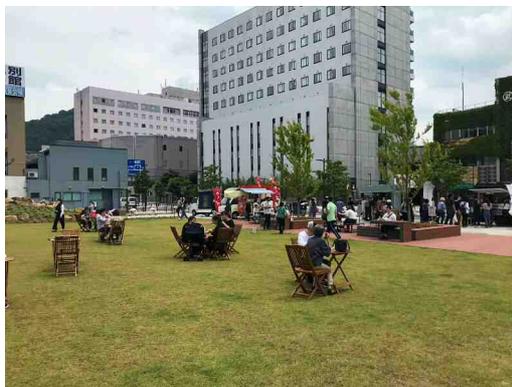
※都市計画区域人口1人あたりの都市公園面積は24.1m<sup>2</sup>で都市公園法施行令の10m<sup>2</sup>以上を達成しています。(2023年4月1日時点)

## ②公共空間の緑

全市的な緑のネットワークを形成し、都市と自然のつながりを創出するとともに、公共空間を中心に緑化を推進します。

### ◎公共施設における緑化の推進

- 市役所やあいぱーく今立、各地区公民館など、多くの市民が集まる公共施設を中心に、質の高い緑化空間を設け、市民に安らぎを与えるとともに、都市緑化に対する市民意識の高揚を図ります。



市役所前の芝生広場

### ◎緑豊かな学校づくり

- 小学校などの教育施設においては、緑のカーテン\*づくりやビオトープ\*の整備など、環境教育とも連携して緑豊かな学校づくりを目指します。

### ◎鉄道駅周辺の緑化推進

- 鉄道駅周辺の緑化を推進し、駅利用者に安らぎを与えるとともに、地域の玄関口としての魅力向上を図ります。特に、越前たけふ駅周辺は、緑と建物がバランスよく配置された空間を形成します。



(都)粟田部定友線の沿道

### ◎緑ある良好な沿道環境の確保

- 道路空間においては、老木化等に伴う倒木や信号機等の見通し阻害の防止など、安全な道路交通機能の確保を優先に、街路樹を適正に管理し、良好な沿道環境の確保を図ります。

### ③河川・水辺の緑

本市の水辺の骨格を形成する日野川をはじめ、吉野瀬川、浅水川、鞍谷川等の河川の水質環境を保全・改善するとともに、堤防や河川敷を利用した散策路、親水空間の整備を図ります。

#### ◎多自然川づくり\*

- 河川改修に合わせた親水護岸の整備、桜並木の保全と遊歩道の整備などにより、「多自然川づくり」を目指します。

#### ◎日野川の河川環境の維持と活用

- 日野川は、都市と自然のバランスを身近に感じることのできる空間として位置づけ、河川環境の維持と日野川河川緑地などの既存施設の有効活用を図るとともに、川を利用したイベントの開催などに対応した賑わいのある河川空間の創出を図ります。

#### ◎吉野瀬川ダムの活用

- 2025年度(令和7年度)に完成を予定している吉野瀬川ダムでは、周辺での散策路や広場空間の整備など、自然体験スポットとしての活用を図ります。

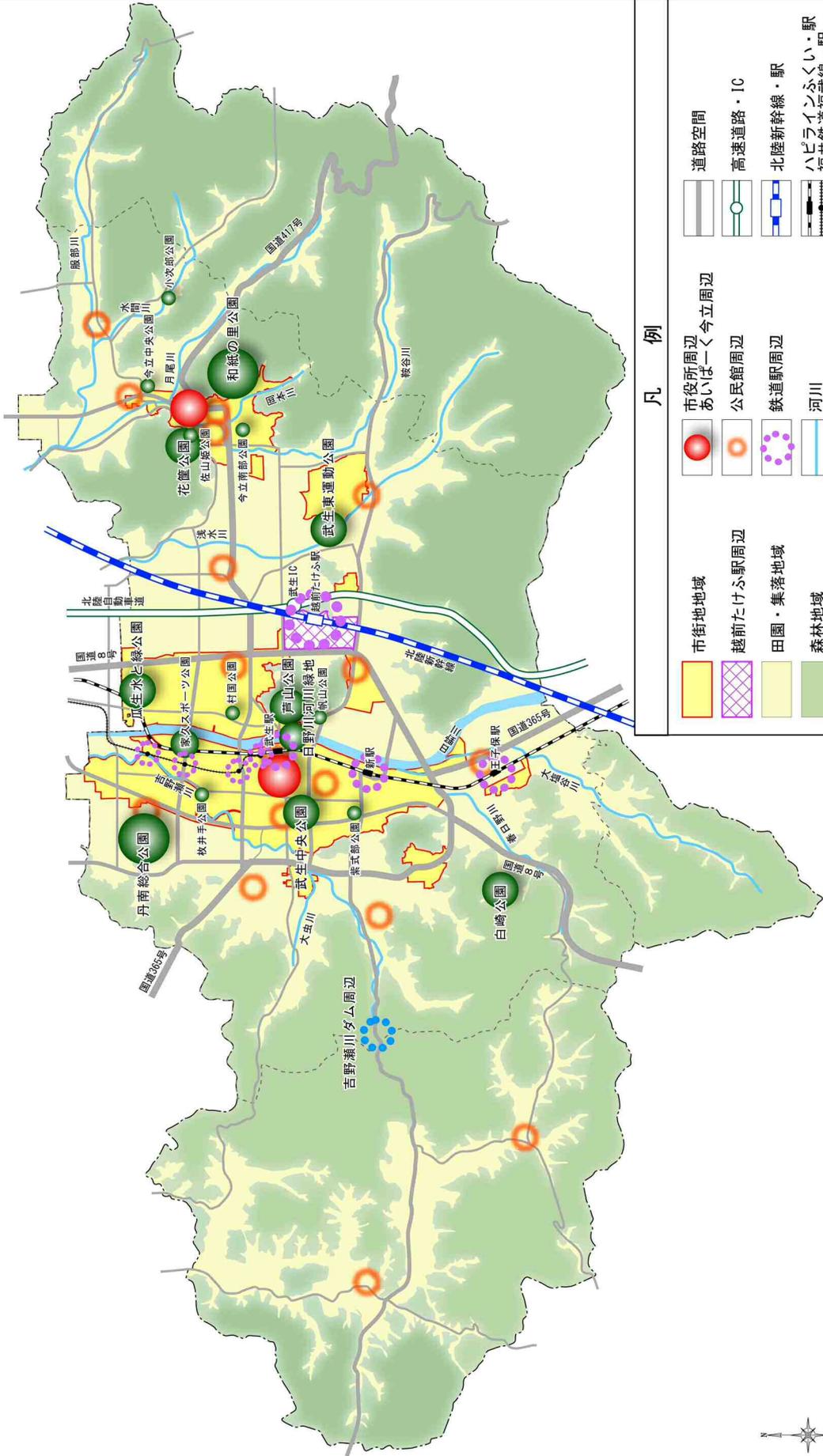


浅水川



日野川河川緑地

公園・緑地の方針図



凡 例

- |  |          |  |            |  |               |
|--|----------|--|------------|--|---------------|
|  | 市街地地域    |  | 市役所周辺      |  | 都市公園 (近隣公園以上) |
|  | 越前たけふ駅周辺 |  | あいば一く今立周辺  |  | 水辺の緑          |
|  | 田園・集落地域  |  | 公民館周辺      |  | 河川            |
|  | 森林地域     |  | 鉄道駅周辺      |  | 行政区域          |
|  |          |  | 市民センター・駅   |  | 都市計画区域        |
|  |          |  | 福井鉄道福武線・駅  |  |               |
|  |          |  | ハピラインふくい・駅 |  |               |
|  |          |  | 北陸新幹線・駅    |  |               |
|  |          |  | 高速道路・IC    |  |               |
|  |          |  | 道路空間       |  |               |



## 2-4. その他の都市施設の方針

### (1)基本方針

安心で快適な市民生活に欠かすことのできないライフラインや供給処理施設の継承

- ・ライフラインである上下水道や、ごみ焼却場、斎場等の供給処理施設は、安心で快適な生活に欠かすことのできない都市施設です。
- ・施設の老朽化や災害等による機能停止、事故等を未然に防ぎ、継続的にサービスを提供するため、適切な維持管理、更新を行います。
- ・北陸新幹線越前たけふ駅周辺の上下水道は、段階的な土地利用の推進に応じて、計画的な整備を図ります。

## (2) ライフライン

### ① 上水道

「越前市水道ビジョン」に基づき、健全かつ効率的な水道事業の運営に努めるとともに、「安全」・「強靱」・「持続」を柱に、市民の暮らしを支えるうえで必要不可欠な安全で安心な水の安定供給に取り組みます。

#### ◎いつでもどこでも水をおいしく飲める水道【安全】

- 水道原水の水質保全、適切な浄水処理、管路内及び給水装置といった一連の水道システムにおける水質保持や衛生対策を行い、水質の維持・向上に努めます。
- 水質管理の高度化への対応やリスクへの対応を目指して、包括的な水質管理体制の構築に県営水道と連携して取り組みます。
- 簡易水道の統合を計画的に行います。

#### ◎災害から迅速に復旧できるしなやかな水道【強靱】

- 老朽化した施設や管路を適切に更新することで平常時の信頼性の向上に努め、施設の耐震化を計画的に進めます。
- 大規模災害時においても、被災を最小限にとどめ、被災した場合でも迅速に復旧できるしなやかな水道の構築を目指します。



水道管応急復旧訓練

#### ◎健全かつ安定的な事業運営が可能な水道【持続】

- 水道事業の現有資産を適切に管理し、持続可能で健全な経営の維持を図るため、アセットマネジメント\*（資産管理）手法の結果を踏まえ中長期的視点に立ち計画的、効率的な財政運営に努めます。
- 水道施設の更新が本格化する中で、越前たけふ駅周辺の開発等の土地利用計画に対応できる施設・管路の増強や水需要の減少によるダウンサイジング\*（施設能力の最適化）などを検討し、効率的・効果的な更新に取り組みます。

水道施設位置図



## ②下水道

「越前市下水道整備基本構想」に基づき、快適な生活環境を形成するとともに、河川や用水路等の公共用水域の水質汚濁の防止、都市災害の防止等に資する重要なライフラインである下水道施設の計画的・効率的な維持管理、更新、整備を図ります。

### ◎計画的な老朽化対策と適切な維持管理

- 公共下水道の施設整備は概ね完了しており、今後は管路・処理場施設の計画的な老朽化対策が必要となるため、ストックマネジメント\*計画等に基づいた改築更新を実施するなど、適切な維持管理に努めます。



家久浄化センター

### ◎農業集落排水施設の公共下水道への統合

- 農・林業集落排水施設は老朽化が進行しているため、施設の計画的な更新を図るとともに、公共下水道への接続が施設更新と比べて経済的に有利と判断される区域については、公共下水道への統合を検討します。



塚地区農業集落排水処理施設

### ◎経営の効率化・健全化

- 人口減少や節水機器の普及による汚水量の減少などを注視し、下水道接続の推進や維持管理費等のコストの削減を図るとともに、適正な下水道使用料を検討するなど、経営の効率化・健全化に向けた取り組みを進めます。

### ◎共同処理による施設稼働率の向上

- 南越清掃組合が収集したし尿・浄化槽汚泥を家久浄化センターで下水汚泥と共同処理することによって、建設費及び維持管理費の削減と、施設稼働率の向上を図ります。

### ◎越前たけふ駅周辺の計画的な整備

- 越前たけふ駅周辺において、段階的な土地利用の進展に応じて、計画的な整備を図ります。

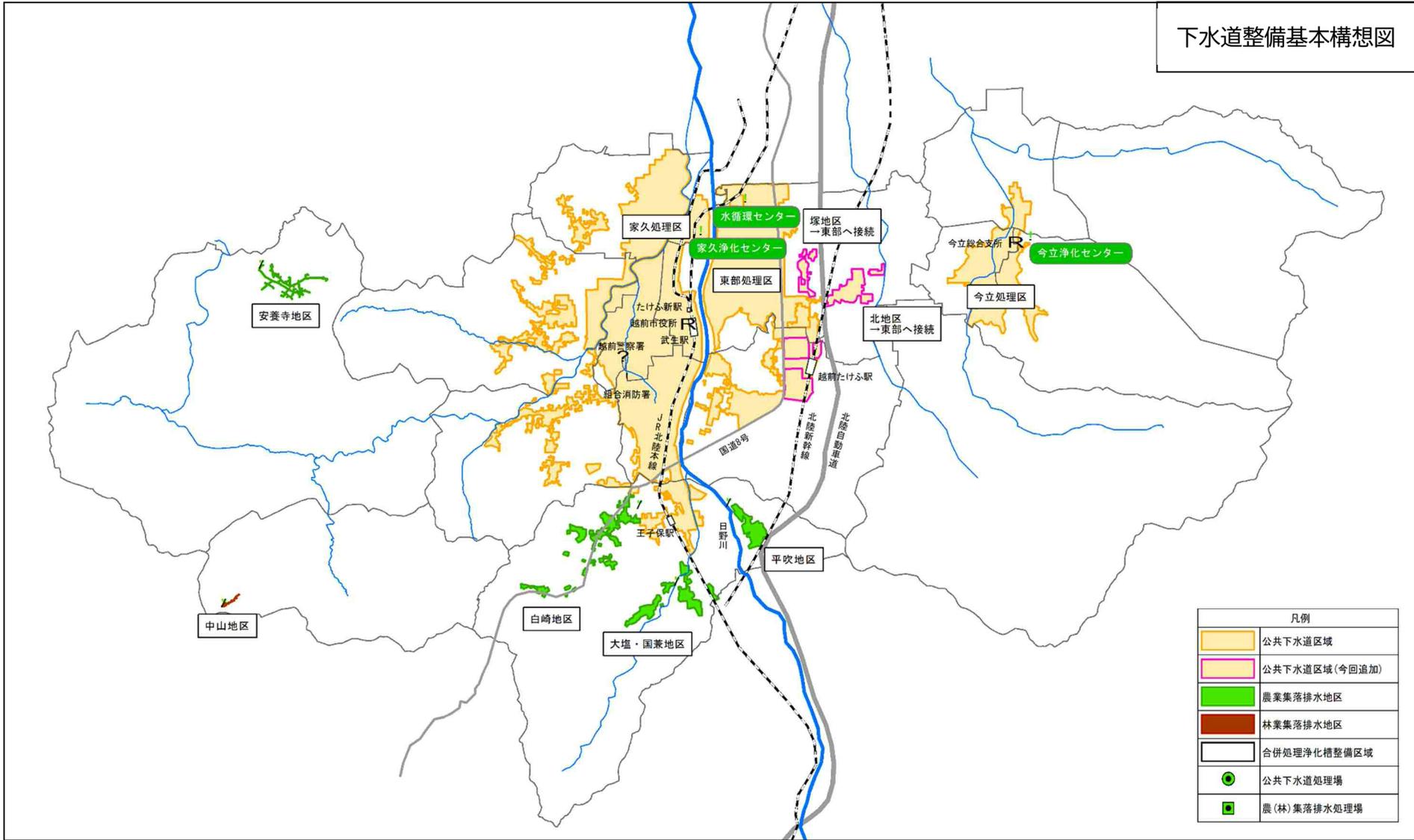
### ◎下水道による内水浸水対策

- 公共下水道(雨水)の区域において雨水管理総合計画を作成し、内水\*による浸水頻度の高い箇所において、計画的な雨水幹線等の整備を行い、道路冠水や建物浸水等の防止を図ります。



雨水幹線等の整備イメージ

下水道整備基本構想図



凡例	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:yellow; border:1px solid black;"></span>	公共下水道区域
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightpink; border:1px solid black;"></span>	公共下水道区域(今回追加)
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightgreen; border:1px solid black;"></span>	農業集落排水地区
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightbrown; border:1px solid black;"></span>	林業集落排水地区
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:white; border:1px solid black;"></span>	合併処理浄化槽整備区域
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:lightgreen; border-radius:50%; border:1px solid black; position:relative; top:-5px; left:-5px;"><span style="position:absolute; top:50%; left:50%; transform:translate(-50%, -50%); font-size:8px;">●</span></span>	公共下水道処理場
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:lightgreen; border:1px solid black; position:relative; top:-5px; left:-5px;"><span style="position:absolute; top:50%; left:50%; transform:translate(-50%, -50%); font-size:8px;">■</span></span>	農(林)集落排水処理場

### (3)供給処理施設

施設の老朽化や健全度等に応じて計画的に維持管理・更新を図り、良好な都市環境を維持します。

#### ①ストックヤード\*

◎再資源化の推進と災害時の仮置場

- 旧第1清掃センターのごみ焼却施設の跡地にて、金属類等の資源化率向上を図るため資源物の回収及び一時保管を行うとともに、災害時における災害廃棄物の二次仮置場となるストックヤードとして活用を図ります。



金属類・電気製品の拠点回収

#### ②斎場

◎老朽化に伴う建て替え

- 施設の老朽化及び将来的な火葬需要に対応するため、斎場の建て替えと火葬炉の更新を行います。



越前市斎場

## 2-5. 景観形成の方針

### (1)基本方針

#### 美しい自然風景の保全と越前市らしい景観の形成

- ・山並みや河川、田園等の美しい自然風景と歴史的なまちなみを良好に保全し、越前市らしい個性ある景観づくりを進めます。
- ・中心市街地及び粟田部地区や五箇地区等の歴史的なまちなみが残る市街地、そして新たな開発を誘導する北陸新幹線越前たけふ駅周辺においては、地域資源を活かした個性ある美しい景観づくりを進めます。

### (2)自然景観の方針

無秩序な開発の抑制や緑地の保全により、山並みや河川、田園等の美しい自然風景を保全するとともに、宅地開発や建築等の適正誘導により自然風景と調和した景観の形成を図ります。

#### ①山地景観

##### ◎遠景となる山並み、身近な里山の保全と視点場の整備

- 越前富士と呼ばれる日野山をはじめ、鬼ヶ嶽、若須岳、矢良巢岳、武衛山、権現山、唐木岳等、本市の景観の遠景となる美しい山並みを保全します。
- 村国山、三里山、愛宕山、茶白山、妙法寺山、大徳山(権現山)、岩内山等、景観的ランドマーク\*にもなっている身近な里山は、地域と連携しながら保全を図ります。
- 市街地や田園集落、美しい山並みの景観を保全しながら、それらを眺望する視点場の整備を行います。



日野山



愛宕山

## ②河川景観

### ◎身近な活動と連携した美しい河川景観の保全と活用

- 日野川や吉野瀬川、鞍谷川等、まちのシンボルとなる河川を中心に、環境保全活動や川に親しむ活動等と連携し、美しい河川景観の保全・形成を図ります。
- 親水護岸の整備等により多自然川づくりを推進し、自然観察や安全な川遊びができる環境の創出を図るとともに、堤防の桜並木の散策やサイクリング等、健康・レクリエーションの場としての活用を図ります。



吉野瀬川

## ③田園集落景観

### ◎美しい田園集落景観の保全と継承

- 無秩序な宅地開発を抑制し、良好な田園集落景観の保全を図ります。
- 白山地区や坂口地区、服間地区等、伝統的な民家や生け垣、屋敷林、鎮守の森、小川等が田園や里山の中にまとまりよく配置された日本の原風景ともいえる中山間地域では、里山里山保全活動やグリーンツーリズム\*活動と連携し、美しい集落景観を継承します。

## (3)市街地景観の方針

- ・ 伝統的建造物やシンボルとなる樹木、水辺等の地域固有の景観資源の保全を図るとともに、公園や寺社、通り、住宅、事務所、駐車場、空き地等における積極的な緑化や用水等の水辺を活かすことにより、潤いと安らぎが感じられる景観づくりを図ります。
- ・ 建築物、工作物、屋外広告物、道路標識等の付属施設、電柱、建築物や道路の照明等が周辺環境と調和した、統一感のあるまちなみ形成を図ります。

### ①歴史的なまちなみ景観

#### ◎民間活力の導入による歴史的なまちなみの保全・活用

- 民間活力の導入により、伝統的建造物を保存・活用し、歴史的なまちなみ景観の保全を図ります。
  - ・ 蔵の辻
  - ・ 四町地区(元町、本町、若松町、平和町)
  - ・ 京町地区
  - ・ 味真野地区
  - ・ 花筐公園周辺



四町地区タンス町通り

- ・五箇地区(大滝町、岩本町、新在家町、定友町の一部、不老町) など



五箇地区 [越前市景観百選より]

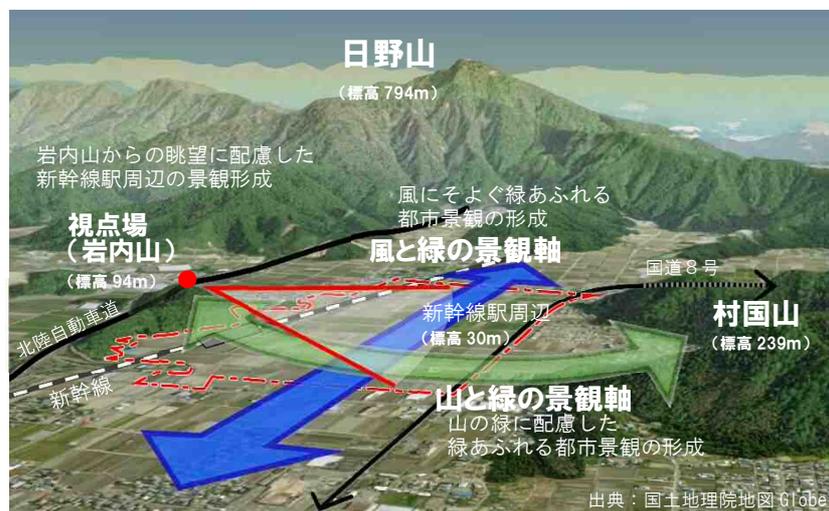
### ◎伝統的建造物の保存

- 居住者の世代交代が進む中で、地域と連携しながら景観を保全するとともに、建築物の修景整備や空き家・空き店舗等のリフォームに対する支援制度の周知・啓発を行い、伝統的建造物の保存を図ります。
- まちなみ景観の継承に向け、歴史的なまちなみが残る地域を対象に、その価値を明らかにするために伝統的建造物群調査を実施します。

## ②越前たけふ駅周辺

### ◎丹南地域の新たな玄関口にふさわしい景観の創出

- 緑と建築物がバランスよく配置された、丹南地域の新たな玄関口にふさわしい景観の創出を図ります。
- 「越前市新幹線駅周辺まちづくりガイドライン」に基づき、風と緑の景観軸(南北)、山と緑の景観軸(東西)の設定のもと、岩内山からの眺望景観を阻害しないように、建築物の配置、高さ、緑化を誘導し、自然を感じるまちなみ景観の創出を図ります。



視点場と景観軸の設定イメージ  
(市新幹線駅周辺まちづくりガイドライン)

## (4)道路景観の方針

都市の骨格を形成する幹線道路、歴史的まちなみ地区の道路、地域生活に密着した道路は重要な景観資源であるため、地域特性に応じた道路景観の創出・保全を図ります。

### ◎見通しの良い幹線道路景観の創出

- 都市の骨格となる幹線道路では、街路樹の適正な管理を行い、交通安全施設や標識等は統一感のある意匠、配置とし、沿道の建築物や屋外広告物の景観誘導等により、見通しの良い道路景観の創出を図ります。



(都)戸谷片屋線

### ◎歴史的なまちなみとの調和

- 四町地区や京町地区、五箇地区等の歴史的なまちなみが残る地区では、地域特性と調和した道路景観の創出を図ります。

### ◎地域との協働による道路景観づくり

- 住宅地や集落等において、地域が主体となって沿道やまちかどを利用した花植え、清掃活動等の景観美化活動に取り組みやすい環境を整え、地域との協働による良好な道路景観づくりに努めます。



京町地区



## 2-6. 安全で安心なまちづくりの方針

### (1) 基本方針

#### 頻発化・激甚化する自然災害等に対応した安全で安心なまちづくり

- ・ 事前防災及び減災その他迅速な復旧復興等に資するため、**地域防災計画に基づき**、社会資本の整備と適切な維持、更新を行い、安全で安心して生活できるまちの実現を目指します。
- ・ 災害リスクの高い地域に住居等が広く分布している場合、立地誘導だけでは災害リスクを回避することは困難であるため、避難地や避難経路の整備、避難体制の強化、地区計画の活用等のハード・ソフト両面の対策により災害リスクの低減を図ります。

### (2) 自然災害等に対する取組み

自然が本来持つ災害防止機能の保全・強化とともに、災害に強い社会資本の整備や体制を構築し、強くしなやかなまちを目指します。

#### ① 水害

##### ◎ 河川機能の維持と監視機能の強化

- 洪水を防止するため、県と連携して吉野瀬川ダムの整備と日野川や吉野瀬川、服部川等の河川改修を促進するとともに、河川の堆積土砂の撤去や雑木の伐採等により流下能力\*の確保を図ります。
- 短時間での局所的な集中豪雨による急激な水位の上昇を遅滞なく把握し迅速に対応するため、リアルタイムでの監視が可能な河川監視カメラや水位計の設置を進めます。



整備が進む吉野瀬川ダム

##### ◎ 宅地開発の指導や水路改修による浸水対策

- 雨水流出を抑制する田園の貯留機能を保全するため、無秩序な宅地開発の抑制を図ります。また、宅地開発を行うにあたっては、田園の貯留機能にかわる調整池\*設置等の雨水浸水対策に関する適切な指導を行います。
- 洪水時に特に著しい浸水や家屋流出等の恐れがある区域では、新たな居住や宅地開発の適切な指導を図ります。



雨水貯留機能を有する田園

- 浸水懸念箇所の状況確認や被害情報を蓄積し、浸水被害の危険性が高い地域において、計画的に用排水路改修等の浸水対策に取り組みます。

### ◎水防倉庫の整備

- 水害に備え、水防倉庫の老朽化対策や集約、更新に取り組みます。

## ②土砂災害等

### ◎森林が有する防災機能の保全と強化

- 森林の土砂災害防止機能(表層崩壊\*防止機能、土砂流出防止機能等)、水源かん養機能\*(水量調節機能、洪水緩和機能等)の保全と強化に向けて、市森林・林業マスタープランに基づき適地適木、適正管理による森づくりを推進します。



土砂災害防止機能を有する森林

### ◎砂防事業等の実施と適切な開発指導

- 県と連携して砂防事業の実施や大規模盛土造成地等への必要な対策を進めるとともに、土砂災害のリスクの高い区域からの移転や改修の支援、新たな開発行為に対する適切な指導を図ります。

### ◎鳥獣被害の防止

- 里地里山の適正管理、豊かな森づくり等により、動植物の生息・生育環境の保全を図ります。

## ③雪害

### ◎消雪施設の整備と計画的な維持・更新

- 県と連携し、交通量が多い道路や緊急輸送道路、避難路等に消雪施設を整備することで、冬季間における交通確保や防災対策を図ります。
- 老朽化による機能低下を防ぐため、消雪設備の計画的な維持、更新に取り組みます。



除雪の様子

### ◎除雪体制の強化

- 除雪の基本となる機械除雪について、国・県・民間事業者と連携して円滑な機械除雪の実施を図るとともに、老朽化した除雪機械の更新やオペレーターの担い手育成など除雪体制の強化を図ります。

#### ④住宅地災害

##### ◎防火対策の取組み

- 木造家屋が密集する地域では、防火地域・準防火地域の適正見直しと合わせて、歴史的なまちなみを継承するための防火対策に取り組めます。
- 狭隘道路の拡幅、空き地の利用、空き家・空き地の再編等により、安全な避難路や延焼防止機能をもつオープンスペースの確保等を図ります。



木造家屋が密集する地域

##### ◎空き家の適正な管理と活用

- 本市空家等の適切な管理に関する条例、空家等対策計画に基づき、空き家の適正な管理を図るとともに、本市の歴史・文化、各地域の特性に応じた有効活用を図ります。

##### ◎耐震化の促進

- 旧耐震基準の建築物等に対して、耐震改修の必要性や支援体制の周知を行い、耐震化の促進を図ります。

##### ◎安全な避難路、避難拠点等の確保と防災機能の充実

- 避難拠点となる学校や公民館等については、計画的な耐震改修を図ります。
- 橋りょうや舗装等の道路施設について、定期点検により安全性を確認しながら計画的な維持管理や更新を実施し、緊急輸送路並びに避難経路の確保を図ります。
- 交通結節点としての立地特性を持つ広域交通拠点の防災機能の充実を図るため、備蓄倉庫等の整備とあわせ、緊急時のヘリコプターの離着陸場としての活用を検討します。
- **地域防災計画に基づき、災害等の発生時に、安全かつ円滑な避難の誘導、応急活動が行える体制の確保を図ります。**



万代橋歩道橋の橋梁点検

## 2-7. 環境負荷軽減の方針

### (1)基本方針

#### 環境に配慮した脱炭素型まちづくりの実現

- ・本市は、2050年(令和32年)の二酸化炭素排出量実質ゼロを目指した「ゼロカーボンシティ宣言」を2021年(令和3年)に表明しており、環境に配慮した脱炭素型まちづくりの実現に向けた取組みを推進します。
- ・脱炭素型まちづくりには土地利用、社会資本、産業・交通等のインフラを適切に維持管理する必要があり、そのため客観的データに基づく計画的な取組みを行います。

### (2)環境負荷軽減の方針

これまで継承されてきた豊かな自然が持つ温室効果ガス\*の吸収機能を保全するとともに、グリーンインフラ\*の考え方や新しい技術を取入れる等、環境負荷の少ない都市の形成を目指します。

#### ①土地利用

##### ◎都市の拡散防止

- 無秩序な開発の抑制、適正な指導により、都市の拡散、低密度化を防ぎ、森林、農地等の自然と調和した土地利用を図ります。

#### ②社会資本

##### ◎環境に配慮した社会資本整備

- 都市の基盤である社会資本について、環境性能の高い設備の導入、自然の持つ多様な機能を取り入れる等、環境負荷を考慮した整備、維持、更新に努めます。
- 市内の卒FIT\*電力を市の観光施設や公園などで積極的に活用します。
- 太陽光発電による再生可能エネルギーや水素などの未利用資源を活用した武生中央公園の「ゼロカーボン・セントラルパーク化」を図り、脱炭素化を象徴する公園の実現に取り組めます。



ゼロカーボンパークのイメージ (出典：環境省)

### ③産業・交通

#### ◎越前たけふ駅周辺での「RE100エリア\*」の構築

- 越前たけふ駅周辺においては、エネルギー供給事業者やRE100 エリア進出企業と連携し、エリア全体で「RE100 エリア」の構築を目指します。

#### ◎環境負荷の少ない交通手段の利用

- 日常生活において、自動車だけでなく誰もがいつでも安心して便利に移動できる交通環境づくりに取組み、環境負荷の少ない公共交通機関や自転車、徒歩等の利用促進を図ります。
- 運輸部門において、二酸化炭素排出量の大部分を占める自動車については、エネルギー効率に優れる電気自動車や燃料電池自動車等の次世代自動車の普及を図ります。



電気自動車の急速充電設備

#### ◎建築物・住宅の脱炭素化

- 公共施設や事業所、住宅等において、再生可能エネルギー設備及び蓄電池の導入やZEH\*、ZEB\*、LCCM 住宅\*等の環境性能の高い建築物の普及を図ります。



エコビレッジ交流センター

### ④自然環境

#### ◎森林の保全と健全化

- 二酸化炭素吸収源、化石燃料代替エネルギーとしての機能を有する森林について、森林整備計画及び森林・林業マスタープランに基づく適正な森林施業の実施により、保全、健全化に努めます。

#### ◎森林や農地における脱炭素に向けた取り組み

- 環境調和型農業の推進や農業副産物の堆肥利用による温室効果ガス排出削減、間伐材の再資源化や中山間地域での小水力発電等の再生可能エネルギーの導入等により、自然環境においても脱炭素に向けて取組みます。
- 自然散策や農業体験等を通じた自然環境学習の推進や環境保全に取り組んでいる団体への活動支援、連携強化などにより、官民が連携して自然環境の保全を図ります。



コウノトリ呼び戻す農法米

## 第4章 実現化方策

## 4-1. 将来都市像の実現に向けた都市計画制度の活用

### (1) 地域地区等

#### ① 地域地区等の指定及び変更

##### ◎ 用途地域の指定方針及び指定基準の作成

- 将来都市像の実現に向け、計画的に土地利用の形成を図るため、土地利用計画の基本となる用途地域の指定方針及び具体的な指定基準を作成します。

##### ◎ 土地利用の動向や今後の見通し等を勘案した用途地域の適正見直し

- 土地利用の方針や動向、今後の見通し、農地等の低未利用地の状況等を勘案しながら用途地域の適正見直しを行います。
- (都)戸谷片屋線沿道において、整備後の交通量や土地利用状況等を勘案し、円滑な交通の維持を前提として、幹線道路沿道にふさわしい用途地域への見直しを行います。合わせて、周辺環境の適切な形成・保全のため、特別用途地区や地区計画等の活用を図ります。

##### ◎ 新たな用途地域の指定や地区計画の変更等

- 越前たけふ駅周辺(広域交通拠点)は、拠点内に広がる農地や周辺の里山と調和した土地利用を図るため、企業や施設等の需要動向に応じて、新たな用途地域の指定や地区計画の変更等を行います。

#### ② 防火地域・準防火地域

##### ◎ 指定方針及び基準の作成と指定区域の見直し

- 市街地の不燃化を促進し、耐火性を高める区域として指定している防火地域・準防火地域について、建築物の用途、木造率、建ぺい率等を分析検証し、指定の方針及び基準を定め、指定区域の見直しを行います。

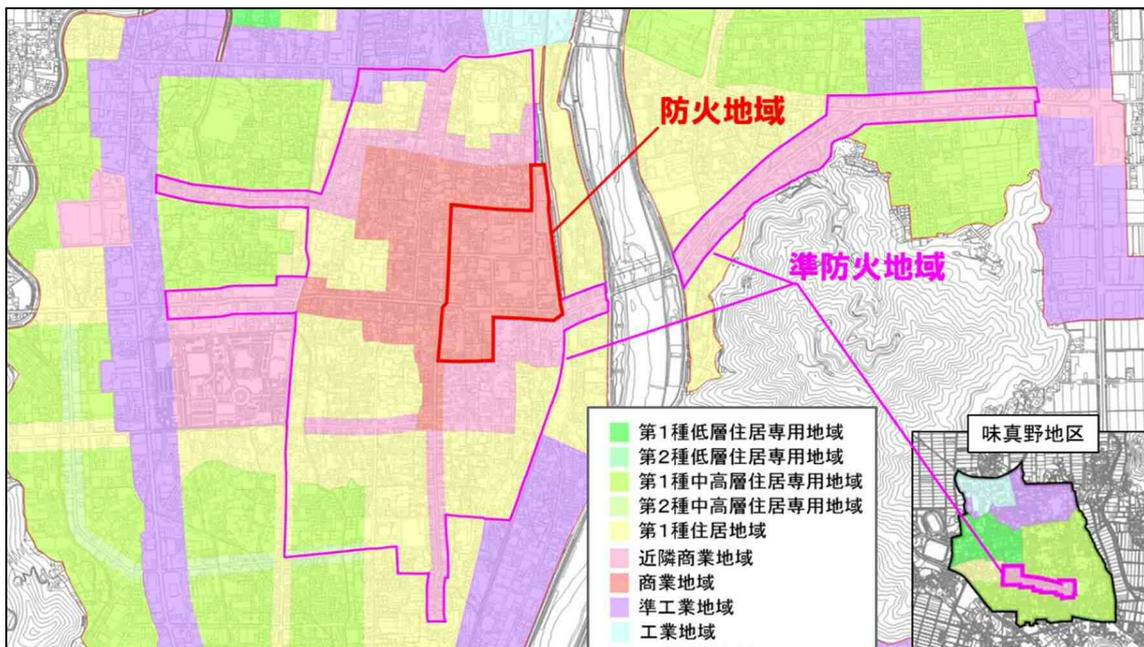


図 防火地域・準防火地域の指定状況

## (2)都市計画道路

### ◎長期未着手の都市計画道路の適正な見直し

- 長期未着手の都市計画道路については、路線ごとの役割や代替路線の有無、費用と整備効果、地域の状況等を踏まえ、福井県都市計画道路見直しガイドラインに基づき評価を行い、都市計画の廃止、変更を含めた適正な見直しを進めます。

表 都市計画道路の整備状況

路線番号	路線名	計画幅員(m)	計画延長(km)	改良済(km)	改良率(%)	決定権者
3・3・1	東縦貫線	26	8.40	8.40	100.0	県
3・4・4	舟津芦山線	16	3.22	3.14	97.5	市
3・4・5	白鬼女線	12	1.08	1.08	100.0	県
3・4・6	鯖江武生縦貫線	18	7.56	2.37	31.3	県
3・5・7	松原線	15	3.98	2.83	71.1	県
3・5・29	武生野岡線	12~16	4.10	3.77	92.0	県
3・3・31	戸谷片屋線	27	5.60	5.60	100.0	県(一部、市)
3・5・32	宮谷庄田線	15	2.64	1.63	61.7	県(一部、市)
3・6・33	武生縦貫線	11	2.08	1.63	78.4	市
3・5・34	甲楽城線	12	2.34	2.02	86.3	県
3・5・35	武生中央線	15	0.40	0.40	100.0	県
3・6・36	大正線	11	1.82	0.00	0.0	市
3・5・37	中新庄瓜生線	12	2.66	1.87	70.3	市
3・4・38	村国中央線	18	2.03	0.57	28.1	市
3・5・39	南小山葛岡線	12	4.06	4.06	100.0	県
3・5・40	姫川松森線	12	1.44	1.44	100.0	市
3・5・41	馬場線	12	3.02	0.90	29.8	市
3・5・42	元町小野谷線	12	3.48	1.45	41.7	市
3・5・43	河濯線	12	4.80	3.54	73.8	市
3・5・44	千福線	14	2.16	1.74	80.6	市
3・5・45	上市片屋線	12	3.63	2.11	58.1	市
3・4・46	武生駅前線	16	1.29	0.53	41.1	市
3・4・47	豊線	16	6.03	3.44	57.0	県(一部、市)
3・5・48	家久北府線	12	1.78	1.78	100.0	市

表 都市計画道路の整備状況

路線 番号	路線名	計画幅員 (m)	計画延長 (km)	改良済 (km)	改良率 (%)	決定 権者
3・5・49	粟田部定友線	12~16	2.87	2.73	95.1	県
3・5・53	粟田部岩本線	12	0.72	0.72	100.0	市
3・5・54	不老新在家線	12	0.50	0.50	100.0	市
3・4・55	巖広瀬線	16	1.36	1.13	83.1	市
3・5・58	鯖江瓜生線	12	0.24	0.00	0.0	市
3・5・59	平出線	14	0.93	0.78	83.9	市
3・5・60	塚町八幡線	14	1.12	1.12	100.0	市
3・5・61	横市村国線	14	1.30	1.30	100.0	市
3・4・63	家久1号線	16	0.32	0.32	100.0	市
3・5・64	北府1号線	14	0.14	0.14	100.0	市
3・4・65	北府2号線	16	0.23	0.23	100.0	市
3・5・66	神山南部線	12	0.32	0.32	100.0	市
3・3・68	えちぜん武生駅前線	24	0.57	0.45	78.9	県
7・6・5	本田線	8	0.81	0.10	12.3	市
7・6・7	村国線	15	0.69	0.69	100.0	県
8・7・1	ふるさとを偲ぶ散歩道	6	1.48	1.48	100.0	市
8・7・3	桜通り1号線	6	0.22	0.22	100.0	市
8・7・4	桜通り2号線	6	0.22	0.22	100.0	市
8・7・5	国高歩専	12	0.59	0.59	100.0	市
合計			94.23	69.34	73.6	

### (3)立地適正化計画の改定

- 第2期都市計画マスタープランの策定に伴い、居住誘導区域及び都市機能誘導区域や誘導施設等の見直し、地域公共交通計画との連携、各誘導区域内における災害リスクを踏まえた防災指針の検討等を行い、立地適正化計画を改定します。

## (4)各種制度の活用

➤ 市と市民の協働による地域の個性を活かしたまちづくりを進めるため、次のような制度の活用を図ります。

制度(根拠法)	制度の概要、越前市での活用状況
<p>地区計画 (都市計画法)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民の生活に身近な「地区」を単位として、道路・公園等の都市施設の配置や建築物の建て方等についてきめ細かなルールを定める等、地区の特性に応じたまちづくりを進めるための手法</li> <li>・2023年(令和5年)8月現在、蓬萊地区、国高南部地区、瓜生東部・高木地区、家久96字等地区、新幹線新駅周辺地区の5地区について決定</li> </ul> <div data-bbox="986 465 1394 786" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="995 797 1366 860" data-label="Caption"> <p>地区計画を指定している蓬萊地区 (風営法関連施設の規制、建築物意匠の制限)</p> </div>
<p>特別用途地区 (都市計画法)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用途地域内において、地域の特性を活かした土地利用の増進や環境の保護等を図るため、基本となる用途地域を補完し、建築物の用途の制限を強化又は緩和する制度</li> <li>・2023年度(令和5年度)末現在、岡本地区において和紙製造業の立地を緩和する特別工業地区を指定しているほか、準工業地域の全て及び近隣商業地域の一部で大規模集客施設の立地を制限する大規模集客施設制限地区を指定</li> </ul> <div data-bbox="986 958 1394 1263" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="995 1274 1366 1337" data-label="Caption"> <p>特別工業地区を指定している岡本地区 (住宅地において和紙製造業の立地を緩和)</p> </div>
<p>景観計画 景観条例 (景観法)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な景観の保全・形成を図るため、建築物等の建築や土地の開墾、木材の伐採などの行為に対して、景観上の基準を設けたり、配慮を求めたりする制度</li> <li>・越前市の全域を景観計画区域に指定し、一定規模以上の建築物の建築等に対して届出行為により景観を誘導</li> <li>・古い町屋や蔵、路地等の歴史的文化的資源が多い四町地区を景観形成地区に指定し、地区の特性を踏まえたきめ細かな景観を誘導</li> </ul> <div data-bbox="986 1541 1394 1845" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="995 1845 1382 1908" data-label="Caption"> <p>景観形成地区に指定されている四町地区 (タンス町通り)</p> </div>

制度(根拠法)	制度の概要、越前市での活用状況
市民提案制度 (都市計画法) (景観法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民(団体)が一定の条件を満たした場合に、地域のまちづくりや良好な景観の形成に関して、市に対して内容の決定・変更を提案することができる制度</li> </ul>
建築協定 (建築基準法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅地としての環境や商店街としての利便性等を高めることを目的として、一定の区域を定め、その区域内の土地所有者等が互いに建築物の基準に関する協定を結ぶ制度</li> <li>・建築協定として締結できる基準の内容は、建築物の敷地、位置、用途、形態、意匠、建築設備等</li> <li>・2023年度(令和5年度)末現在、日野見台自治会が締結</li> </ul> <div data-bbox="981 443 1385 745" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="981 750 1401 806" data-label="Caption"> <p>建築協定を締結している日野見台自治会地区            (住宅地としての環境を高度に維持増進することを目的)</p> </div>
緑地協定 (都市緑地法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地の良好な環境を確保するために、一団の土地の所有者等の全員の合意により、その区域における樹木等の種類、垣又は柵の構造等、緑化に関する基準等を定め、協定を締結する制度</li> <li>・2023年度(令和5年度)末現在、八幡地区、北府地区の2地区について締結</li> </ul> <div data-bbox="970 958 1375 1261" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="997 1272 1340 1332" data-label="Caption"> <p>緑地協定を締結している八幡地区            (協定に基づき地域の良好な環境を確保)</p> </div>

## 4-2. アクションプログラム

➤ 全体構想で位置づけたまちづくりの計画的・戦略的な推進を図るため、主要な施策の概ねの実施時期をアクションプログラムとして示します。

	短期(概ね5年)	中長期(概ね20年)
土地利用	<b>まちなか再生(中心拠点)</b> ・武生東エリアの活性化・居住促進 ・回遊性向上・ウォーカーエリア形成	
	<b>まちなか再生(地域拠点)</b> ・和紙の里美術館、鳥の子紙研修場 整備 ・ウォーカーエリア形成・まちなみの継承 ・居住促進 等	
	<b>越前たけふ駅周辺の段階的な土地利用の形成(広域交通拠点)</b> ・新たな成長領域の企業や宿泊、商業等の誘導・自然と調和した開発の指導 等	
	<b>立地適正化計画の改定</b>	<b>居住機能、都市機能の誘導</b> ・届出制度の運用・誘導施策の推進 等
	<b>用途地域指定方針の作成、指定基準の見直し</b>	<b>用途地域の変更、追加指定</b>
交通体系	<b>道路ネットワークの整備促進(道路改良、バイパス整備、4車線化、歩道整備 等)</b> ・国道417号板垣坂バイパス ・国道365号 ・(県)武生美山線 ・(県)武生米ノ線 等	
	<b>長期未着手都市計画道路の見直し</b>	<b>都市計画道路の整備</b> ・豊線 ・松原線 ・村国中央線 等
	<b>デマンド交通実証実験 自家用有償旅客運送実証実験</b>	<b>北陸新幹線、既存鉄道、バス等との連携</b>
	<b>立地適正化計画の改定</b>	<b>地域公共交通計画との連携</b>
	<b>新たな地域交通の導入</b> ・中心拠点でのトランジットモール化・次世代バスシステム、MaaSの導入 等	
公園・緑地	<b>都市公園の再整備</b> ・芦山公園・花筐公園 ・武生東運動公園・小次郎公園 ・和紙の里公園 等	<b>都市公園の維持管理・長寿命化</b>
	<b>公共空間の緑化の推進、河川・水辺の緑の保全</b>	
上下水道、 その他の 都市施設	<b>上下水道施設の計画的・効率的な維持・更新</b> ・施設の耐震化・し尿・浄化槽汚泥と下水汚泥の共同処理 等	
	<b>斎場の建替え</b>	

	短期(概ね5年)	中長期(概ね20年)
景観形成		<p>美しい自然景観の保全 ・無秩序な開発の抑制 ・視点場からの眺望景観の保全 ・地域固有の田園景観の継承 等</p>
		<p>市街地の特性に応じた魅力ある景観の創出 ・歴史的なまちなみの保全・活用 ・伝統的建造物の保存 ・伝統的建造物群調査 等</p>
		<p>越前たけふ駅周辺の自然と調和した景観の形成 ・「越前市新幹線駅周辺まちづくりガイドライン」に基づく指導 等</p>
安全安心		<p>地域防災計画・国土強靱化地域計画に基づく施策・事業の推進 ・吉野瀬川ダム整備 ・河川改修等の治水対策 ・消雪施設の整備 ・住宅・建築物等の耐震化 等</p>
		<p>森林の保全 ・森林・林業マスタープランとの連携</p>
	立地適正化計画の改定	<p>防災まちづくりの推進 ・災害リスクを回避・低減させるための取組み 等</p>
		<p>防火・準防火地域の見直し ・指定方針及び基準の作成 ・指定区域の見直し</p>
環境負荷軽減	武生中央公園ゼロカーボン・セントラルパーク化	環境に配慮した社会資本整備
		<p>再生可能エネルギーの活用 ・越前たけふ駅周辺での RE100エリアの構築 ・卒 FIT 電力の観光施設、公園での活用 ・小水力発電 等</p>

### 4-3. マスタープランの推進

#### ◎個別・関連計画への反映

- 将来都市像の実現に向けて、まちづくりの方向性や全体構想、地域別構想を、個別・関連計画へ反映するため、道路、公園、上下水道等の各都市施設や公共交通、防災等の各分野と連携・調整を行います。

#### ◎進行状況の管理

- 今後の個別計画に基づく各種事業や施策は、社会情勢や経済状況等を踏まえつつ段階的に取組むことになるため、それらの進行状況の把握・調整を行います。また、その検証・評価結果を個別・関連計画の見直しや都市計画マスタープラン改定での活用を図ります。

#### ◎マスタープランの見直し

- 本計画の策定後、上位計画が見直された場合や大幅な事業計画の見直し、都市の構造やまちづくりの方向性に大きな影響を及ぼすような社会情勢の変化等が生じた場合には、適宜見直しを行います。

