

南越駅周辺まちづくり計画（案）

地域特性を活かした未来都市の創造

—フォレストシティ & 越前市版スマートシティの実現に向けて—



令和2年 月 福井県越前市

目次

1	越前市と南越駅（仮称）について	- 1 -
2	まちづくりの軸となる要素と目指すべき方向性について	- 2 -
3	計画対象エリアと地域住民・学生の思い	- 3 -
4	越前市の課題について（人口減少の抑制）	- 4 -
5	越前市の課題について（持続可能な地域経済）	- 5 -
6	まちづくりを実現するための方策	- 6 -
7	開発ルールとプログラムによる適切な誘導	- 7 -
8	公共と民間の役割分担と公民連携・公民協働	- 8 -
9	越前らしさを実現する土地利用ゾーニング	- 9 -
10	計画の実現に向けて（開発スケジュール）	- 10 -
11	計画の実現に向けて（実行体制）	- 11 -

参考資料

- A 策定委員名簿
- B 策定委員会開催履歴
- C 越前市現況分析
- D 地元協議会との意見交換
- E 仁愛大学アンケート結果
- F 市場調査（企業アンケート）結果

令和5年春、私たちが待ち望んでいた北陸新幹線が金沢から敦賀まで延伸されます。そして、私たちのまちに新幹線の駅ができます。

この新幹線の駅が立地する計画対象エリアは、長い歴史の中で水田として耕作され、私たちに多くの恩恵をもたらしてきました。この土地で私たちは、次世代の越前市や丹南地域の特性を活かした未来都市を創造し、新たな恩恵をもたらすまちにしていきたいと思えます。

この計画書をお読みになった皆さんには、この新しいまちづくりに参画し、共に未来を創っていただけたらと思えます。

1 越前市と南越駅（仮称）について

《越前市と南越駅（仮称）の位置》



空中写真：越前市

地図出典：国土地理院

福井県越前市では、北陸新幹線の新駅である南越駅（仮称）の開業が令和5年の春に予定されています。越前市では公共と民間が分担・連携・協働するまちづくりを目指しており、そのまちづくりの方向性を示すものが、この「南越駅周辺まちづくり計画」です。

福井県内唯一の新駅である南越駅（仮称）建設予定地は、現在の JR 武生駅から直線で約 2.7km 離れたところにあります。周囲には約 100ha の広大な農地が広がっているため、新たなまちづくりの舞台としての可能性を秘めています。また、東に岩内山、西に村国山、南に越前富士とも呼ばれる日野山が広がっており、豊かな自然を臨むことができます。

さらに、新幹線新駅に加え、北陸自動車道武生インターチェンジ、国道8号が近接しているなど、類まれなる交通結節点となる場所でもあります。

越前市は、福井県のほぼ中央に位置し、平成 17 年に武生市と今立町が合併して誕生した人口8万2千人程のまちです。古くから越前和紙、越前打刃物、越前筆筒の伝統産業のほか、現在では電子部品や自動車関連といった先端産業が進出・操業するなど、福井県随一のものづくりのまちと言えます。

また、産業の集積に伴い外国人市民が多数居住し、今では人口の約5%を占めるなど多文化共生も進んでいます。

歴史的には、1,300年前に越前国府が置かれたまちであり、1,000年余り前には源氏物語の作者である紫式部が生涯に渡り1度だけ京都を離れて暮らしたまちとしても知られています。また、現在では豊かな自然の象徴であるコウノトリが暮らしています。そのため、歴史・文化・自然のまちと言えます。

※令和元年12月1日現在 82,112人

※平成30年工業統計調査 製造品出荷額等 福井県構成比 29.1%（一位） 61,390,340万円

2 まちづくりの軸となる要素と目指すべき方向性について

南越駅周辺ではこれらの地域のポテンシャルを活かすとともに、これから新しくつくるまちであるため、未来的な挑戦も必要です。

そこで、まちづくりのテーマを次のように決めました。

「まちづくりのテーマ」

地域特性を活かした未来都市の創造

ここでいう地域特性とは、伝統と先端の共生、自然と都市の共生、多文化の共生のことであり、目指すべき方向性の一つは、人の手と自然を感じ、その背景にある歴史・文化を感じるまちです。具体的には、緑と建物がバランスよく配置され、緑の景観に溶け込んでいるまちです。整備された林のようなイメージであることから、方向性の一つを「フォレストシティ」としました。

また、未来都市の創造とは、地方都市だからこそ可能となる既成概念に捕らわれない自由な発想のもと、越前市版未来都市を目指すことです。それは、立地するあらゆる産業や施設、場面あるいは事業展開過程において、未来的なチャレンジを進めるまちのことです。具体的にはすべての産業のスマート化を目指し、越前市の拠点となるエリアの創造を目標とすることから、もう一つの方向性を「越前市版スマートシティ」としました。

「まち全体を包み込むメッセージ」

フォレストシティ & 越前市版スマートシティ

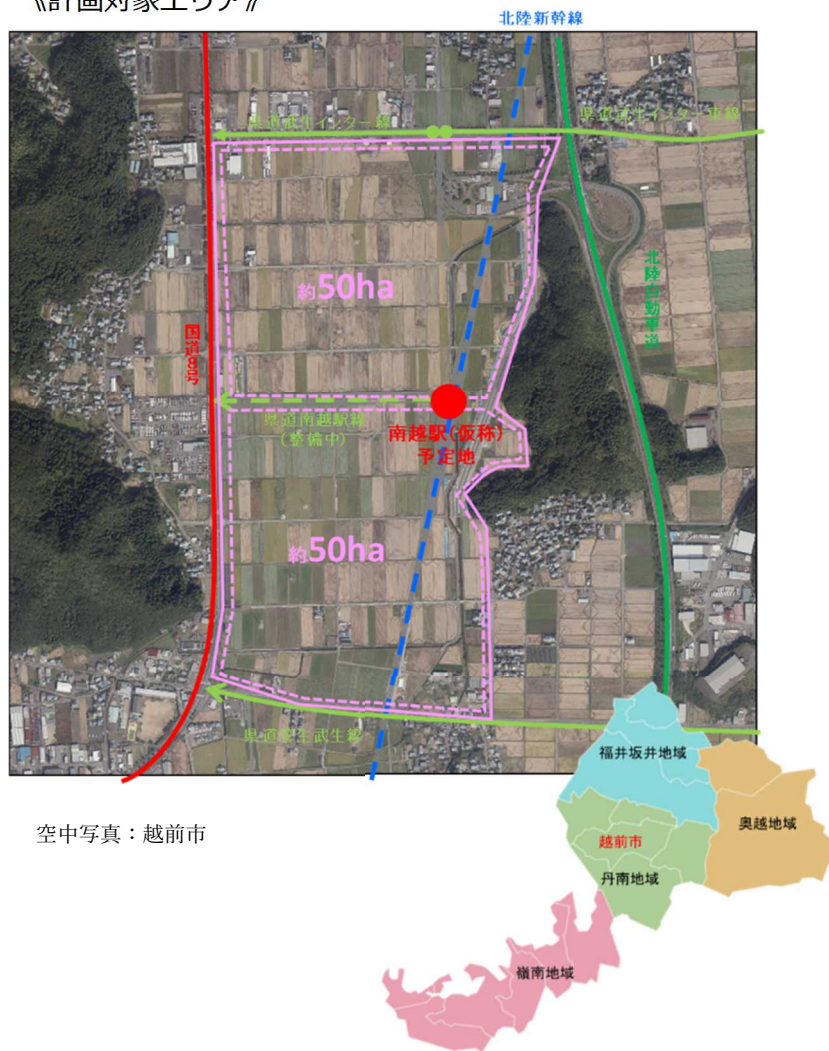
この二つの言葉を理念とし、まちづくりを進めていきます。



上空写真提供：福井県丹南土木事務所

3 計画対象エリアと地域住民・学生の思い

《計画対象エリア》



空中写真：越前市

画像提供：福井県 (<https://fukui2018.pref.fukui.lg.jp>)

計画の対象となる区域は、南越駅（仮称）から南北は県道まで、西は国道8号、東は岩内山とした100haとしました。この際、周囲の豊かな自然との連携や、旧武生市の中心市街地・旧今立町の地域拠点との連携、越前市内の各地や各伝統産業の産地との連携も視野に入れなければいけません。さらには、丹南地域の玄関口としての役割も必要となります。

当該地域は、前述したとおり広大な農地が広がっていますが、一時期における大規模開発は考えにくく、段階的な開発が進むものと想定されます。

そのため、地域住民からも「残る水田の営農に支障をきたさないよう、計画的で段階的な開発を進める」よう要望されています。具体的には、「虫食いの開発はしない」ように進めてもらいたいとの意向です。また、「適切なゾーニング設定と一定のルールを設ける」必要性についても、地域住民から提起されています。

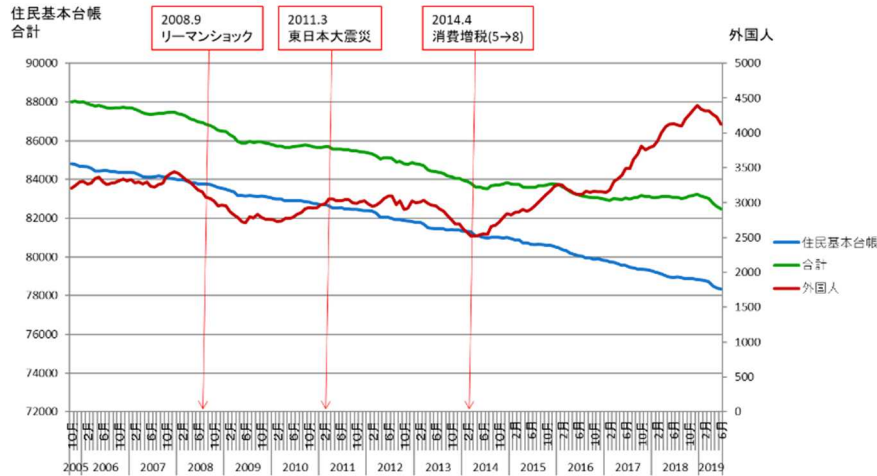
南越駅周辺地域の町内の方々の想いを聞くと、様々な意見がでています。伝統産業など現在ある資源を活かす提案や、商業施設など新たな機能を望む声が聴かれました。また、思い切った大きな開発を求める声がある一方で、農業と共存しながら身の丈に合った開発を段階的に進めてはどうかといった声もありました。

計画対象区域の近くには仁愛大学があり、この計画の策定委員にも仁愛大学生が参画しています。策定委員が学生にアンケートを行なうと、ショッピングセンターのような多様な店舗が集まる施設を求める学生が多くいました。一方で、越前市の将来像については、豊かな自然と共存する都市、働きやすい都市というイメージを求めています。

※住民意見や仁愛大学アンケートの詳細は参考資料を

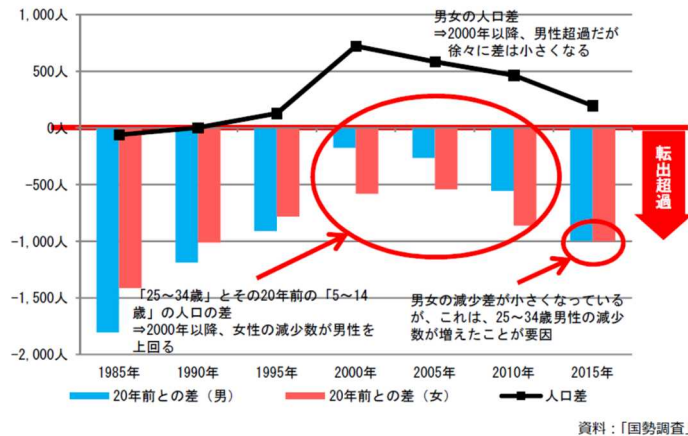
4 越前市の課題について (人口減少の抑制)

[越前市の人口推移]



越前市住民基本台帳人口より

[男女の人口差 / 20年前との人口差 (25~34歳)]



資料:「国勢調査」

越前市人口ビジョン (令和元年度改定) より

我が国全体が人口減少時代に突入した状況下であり、越前市も人口が減少しています。その原因の一つは若者のUターン率の低下にあると考えられ、若者女性のUターン率は低く、比較的高かった若者男性のUターン率も近年低下しています。その理由の一つは若者にとって魅力ある雇用の場・娯楽の場の不足と考えられ、これらの創出が必要となります。

一方で、現在の越前市の人口の約5%は外国人市民であり、外国人市民の転入により平成29・30年の2年間では人口が増加しました。そのため、外国人市民のさらなる定住に繋げるためにも、多文化共生を進める必要があります。

越前市はものづくりのまちであり、第2次産業に強みを持っていますが、多様な雇用の創出のためには第2次産業を伸ばすと共に第3次産業の誘致が必要となります。また、高齢化等により農業従事人口が減少している中、第1次産業のスマート化を目指す必要もあります。

そこで、これら様々な産業の誘致について優位性をもって進めていくためにも、全ての産業のスマート化を目指す越前市版未来都市である「スマートシティ」を目指す必要があります。また、南越駅周辺は段階的に開発が進むことが想定されるため、まちの統一感を生み出すためにもフォレストシティという理念が必要となるのです。

5 越前市の課題について (持続可能な地域経済)

福井県内の購買力が県外に流出していると言われており、地域経済に還元がなされているとは言えない状況です。持続可能で自立した地域経済のためには、幅広い生活サービス機能の強化が必要です。地域住民や若者からの要望が大きい、商業施設の実現可能な規模での誘導も求められます。

また、新たな産業の創出のためには本市に集積する先端産業の更なる誘致が必要です。そのためには、新しい技術に取り組むベンチャー企業への操業支援やビジネスマッチングの場となる官民のオープンイノベーションの推進、進出を希望する企業が立地するための環境基盤整備が求められます。

持続可能な地域経済のためにも、南越駅周辺への商業・サービス産業、飲食・宿泊、健康・スポーツ、観光・文化・交流、交通、物流、産業・研究開発、AI・IoTといった都市機能の誘導が必要になります。

さらに、地域の環境資産を活かすためにも現地の農業環境と共存が可能で、フォレストシティ&越前市版スマートシティの理念と合致する企業に進出してもらうことが重要です。



6 まちづくりを実現するための方策

《まちづくりを実現するための前提となる条件》

■前提となる条件

① 立地条件や越前らしさを活用した土地利用促進

- 北陸道武生IC、新幹線駅、国道8号近接の交通利便性を活用
- 歴史、文化、農地、自然、伝統産業、先端産業といった越前らしさの活用

■まちづくりの時間軸

② 駅開業にむけた事業促進（短期）

- 2023年南越駅開業時における基本的機能の誘導、確保
- 新たな産業拠点としての位置付け

③ 中・長期にわたる開発・立地への対応

- 中・長期にわたる開発を継続的かつ計画的に誘導
- 社会状況の変化や新たな土地利用ニーズに柔軟に対応
- 大阪開業に向けた土地の保全・活用

■開発と保全の適切な誘導

④ 虫食い開発の防止

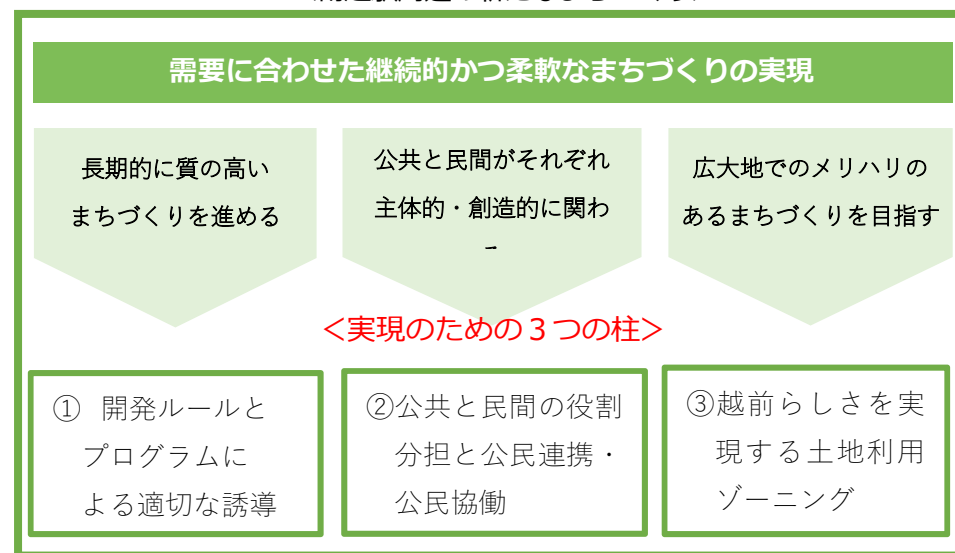
- 適切な開発単位と、開発誘導プロセスによる都市計画的なコントロール

計画策定区域は100haと広大であり、新幹線新駅による効果が実感できない現時点では一時期に大規模開発が進むとは考えにくく、段階的に開発が進んでいくものと考えられます。また、地域住民からの要望である「残る水田の営農に支障をきたさない計画的で段階的な開発」を実現するためには、一定のルールが必要です。

さらに、近年の急激に変わりつつある社会経済情勢に対し、柔軟かつ確に対応していく必要があります。従来型のまちづくりでは将来像を踏まえた土地利用計画を策定し、施設等の誘致に向けて先行的な基盤整備を行うため、社会経済情勢への柔軟な対応が困難でした。

そこで、需要に合わせた継続的かつ柔軟なまちづくりを実現するために、次の3つの柱を方策として設定しました。

＜南越駅周辺の新たなまちづくり＞



7 開発ルールとプログラムによる適切な誘導

中長期にわたるまちづくりを実現するためには、開発のルールと実際にまちづくりを進めるための開発プログラムが必要です。

A 開発ルールによる開発の適切な誘導

1) 土地開発ルール（開発規模や整備水準などまちの性能を担保）

○開発単位や都市施設などに関する規模や整備水準

例えば

- ・ 開発単位（規模（一定以上の開発面積）、条件（主要道路への接道）等）
- ・ インフラ整備基準（開発道路や公園、調整池など）
- ・ 既存の農地保全方策

2) 公共空間ルール（越前らしさを創る）

○公共空間のデザインコンセプト、景観ガイドライン

例えば

- ・ オープンスペース、緑化軸、ビューポイント等
- ・ 景観基準（建物高さ、色彩、緑化 等）
- ・ 歩行者の視線、宅地・建物の開放性への配慮 など

3) エリアマネジメントルール（まちを総合的に運営）

○街の成熟度に応じたエリアマネジメントの実施

- ・ 段階的、継続的な開発誘導、開発管理
- ・ 公共施設等の維持管理、環境維持、地域熱供給
- ・ 街のにぎわい創出、周辺地域（旧市街地等）との連携
- ・ まちづくりの方向性に合致した整備の展開

また、開発プログラムは虫食いの開発を避けるためのルールに基づき、需要に合わせて公共と民間による柔軟な取組みを行います。

なお、計画策定区域の多くは民有地であるため、開発ルールとプログラムについては、地権者と近隣住民で構成される「南越駅周辺まちづくり協議会」と話し合いながら策定していきます。

B ルールに基づく開発プログラム

1) 土地利用の発意

- ・ 民間提案により、主要な道路などを含む一定の範囲において、地権者合意の上、土地利用、施設用途等を確定
- ・ 開発に向けて具体的な関係機関協議、エリアマネジメント組織との調整を開始

2) 開発計画の確定

- ・ 公共による主要インフラの位置、規模等の確定及び事業化手続き開始
- ・ 民間による土地利用及び施設計画策定、必要な地区インフラの整備水準の確定
- ・ 農地転用、都市計画などの手続きの開始

3) 主要インフラ整備、土地の造成

- ・ 公共による主要インフラの整備
- ・ 民間による地区インフラ整備や土地の造成、施設の整備
- ・ 造成地、施設の供用開始



8 公共と民間の役割分担と公民連携・公民協働

賑わいのある持続的なまちづくりは、実際にまちに関わる市民、地権者、開発事業者や立地企業による積極的な参画が必要になります。

また、まちの開発や整備にあたって公共が大きな投資を行っていくことは、現在の厳しい財政状況の中では困難な状況にあります。

そこで、南越駅周辺において持続可能なまちづくりを進めるために、公的な都市基盤整備やサービス提供に責任をもつ公共と、まちづくりの主体となる地権者を含む地域住民や学生などの市民と、開発事業者や立地企業などの民間が、それぞれの役割を踏まえ創造的にまちづくりに関わり、相互に分担・連携・協働した取り組みを行っていく必要があります。

<公共と民間の役割分担・連携・協働の考え方>

公 共

民 間

地区全体の開発を誘導する
主要な道路等の整備

**都市インフラ整備
の進め方**

開発エリア内の土地利用に必要な
道路等の整備

民間開発事業者の意見を踏まえた開発ルールの検討
開発に関する許認可等の手続きのワンストップ化等
開発環境の整備、支援

**開発ルール
プログラム**

公共が整備する都市インフラに合わせ
土地利用に必要なインフラの計画、整備

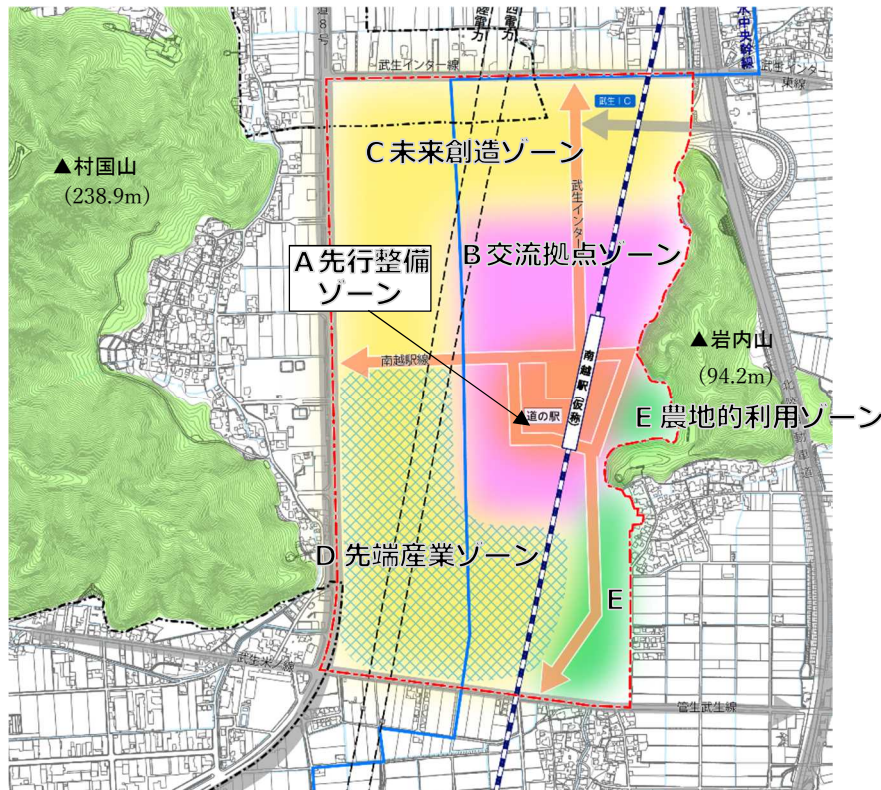
エリアマネジメント組織の準備
運営への支援

エリアマネジメント

まちの開発、維持管理、にぎわい創出を担う
エリアマネジメント組織の形成と運営

9 越前らしさを実現する土地利用ゾーニング

需要に応じた段階的な開発を進めるためには、そのための土地利用ゾーニングが必要となります。そこで、対象区域を下図のように5つのゾーンに分けるとともに、その位置づけを次のようにしました。なお、A 先行整備ゾーンはB 交流拠点ゾーンに含まれますが、Bゾーンの中でも先行して整備するという位置付けです。また、D 先端産業ゾーンはC 未来創造ゾーンに含まれますが、Cゾーンの中でも先端産業の集積を図っていくという位置付けです。本ゾーニングは、あくまでも現時点でのイメージであり、将来の需要動向に応じてゾーンの拡大・縮小を図ります。



① A 先行整備ゾーン

- ・ 駅開業時に「新幹線駅としての基本機能」の導入を積極的に図るゾーン
- ・ 道の駅、ホテル、コンビニ、レンタカー、P & R 駐車場などを想定

② B 交流拠点ゾーン

- ・ 市民と来街者が交流するゾーン
- ・ 市民生活を支える幅広い生活サービス施設や、丹南地域の伝統産業や観光拠点と連携した施設などの集積によるシナジー効果を期待

③ C 未来創造ゾーン

- ・ 優良な農地に配慮しつつ、段階的に整備を目指す「にぎわい」のゾーン
- ・ 雇用の創出や集客を図るための産業（商業、物流等）や集客施設（スポーツ施設等）などをイメージ

④ D 先端産業ゾーン

- ・ 先端産業を活用した AI や IoT の拠点
- ・ 優良な農地の保全と相まった、越前市の次世代を担う先端産業が立地するゾーンを想定

⑤ E 農地的利用ゾーン

- ・ 新たな農業環境の創出により、長期営農希望者が農業を継続しうるゾーン
- ・ スマート農業や 6 次産業施設の導入などをイメージ

10 計画の実現に向けて（開発スケジュール）

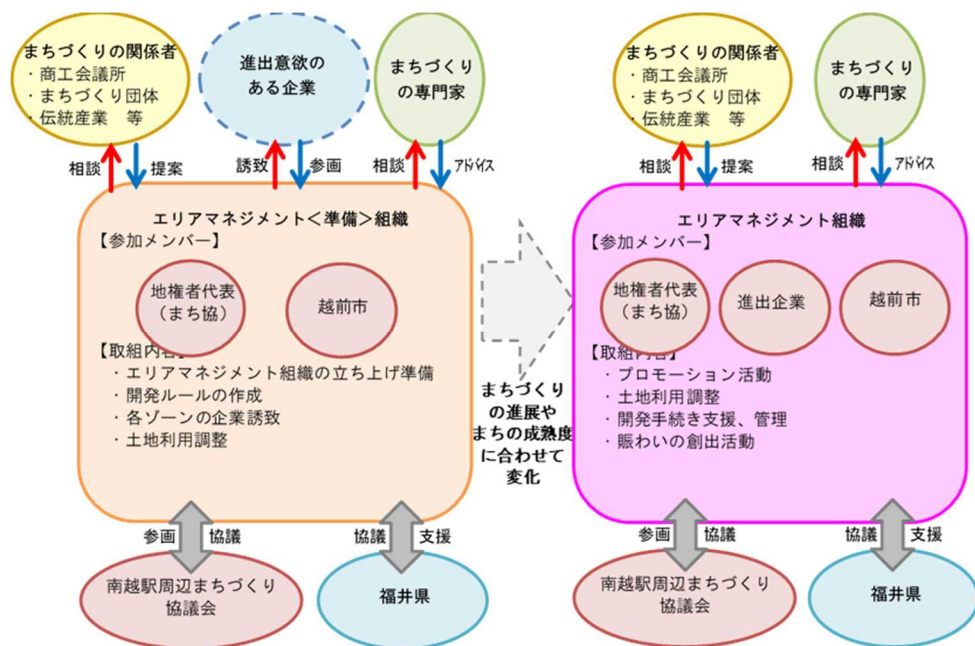
表 開発時期イメージ <需要に応じた柔軟な開発を行うためあくまでイメージ>

ゾーン	現在	南越駅開業 3年後	大阪万博 5年後	10年後	大阪延伸 20~30年後
	A 先行整備ゾーン		[Orange bar from 3 years to 5 years]		
B 交流拠点ゾーン		[Pink bar from 3 years to 20-30 years]			
C 未来創造ゾーン		[Yellow bar from 3 years to 20-30 years]			
D 先端産業ゾーン		[Blue bar from 3 years to 20-30 years]			
E 農地的利用ゾーン		[Light green bar from 3 years to 20-30 years]			

A 先行整備ゾーンでは、公共が整備する駅前広場等は、開業時に完成していることが必要です。宿泊施設等の民間活力を誘導する基本的機能についても開業時を目指していますが、民間企業の準備期間も考慮し推進を図ってまいります。

その他のゾーンについても、5年後10年後を目指した取り組みが必要であり、直ちに取り組みを始めます。しかしながら対象区域が100haと広大なため、一時期における大規模開発は考えにくく、段階的な開発が進むものと想定されます。そこで、無理な開発をするのではなく、社会経済情勢等を踏まえ、需要に応じた開発を段階的に続けていきます。

1.1 計画の実現に向けて（実行体制）



まちの賑わいを創出するためには、そのエリアを運営するためのマネジメントが必要です。現在、建築物の建造を規制している特定用途制限地域は令和3年3月に効力を失うため、新たなルールを令和2年度内に策定する必要があります。当該エリアは民有地であるため、地権者と近隣住民で構成される「南越駅周辺まちづくり協議会」と話し合いながら、必要に応じて専門家の意見を聴き、新たなルールを策定していきます。

まちの賑わいのためには民間企業の進出が必要であり、進出を希望する企業にはエリアマネジメントに参画してもらいます。併せて、地権者との土地利用のマッチングを行います。

将来的には進出企業を中心としたエリアマネジメント組織が立ち上がり、賑わいを創出していくことが望ましいのですが、当面は市とまちづくり協議会の代表で協議する形とします。

また、民間企業に進出を促すため、民間企業への引き続きのアプローチが必要です。市場調査の結果からもまだまだ南越駅（仮称）の知名度は低く、周辺の状況も認知されていません。市民の期待に応えるためにも、民間企業にまずこの計画を知ってもらわなければなりません。

※ 市場調査の結果については参考資料を

この計画は、南越駅周辺のまちづくりの方向性と、土地利用の方針を示すものです。計画策定後の切れ目ない行動で計画の実現可能性を高め、まちづくりの実現に繋げていきます。