
鯖江市立地適正化計画

平成 29 年 3 月

鯖江市都市計画課

《 目 次 》

序章 立地適正化計画とは	1	4章 まちづくりの方針	69
(1) 計画策定の背景と目的	1	(1) まちづくりの理念・基本方針	69
(2) 立地適正化計画の位置づけと内容	2	(2) 目指す将来の都市構造	70
(3) 計画の前提	3	(3) まちづくりの方針(ターゲットとストーリー)	72
1章 基礎調査	4	5章 区域の設定	73
(1) 市勢の概要	4	(1) 居住誘導区域の考え方	73
(2) 地区別人口、人口密度	20	(2) 都市機能誘導区域の考え方	74
(3) 都市基盤の整備状況等	25	(3) 居住誘導区域・都市機能誘導区域の設定	74
(4) 主要な都市機能の分布状況、利用圏の整理	29	(4) 都市機能誘導施設	77
(5) 経済活動	36	6章 誘導施策	78
(6) 地価	37	7章 誘導に向けた各種事業等	79
(7) 財政	40	8章 目標値の設定	80
(8) 都市構造の評価	42	(1) 目標値の設定	80
(9) 将来人口の見通し	46	(2) 評価方法の検討(計画の進行管理)	81
2章 上位計画・関連計画	51	9章 その他関連する事項	82
(1) 上位計画	51		
(2) 関連計画	54		
(3) 財政の見通し	58		
3章 現状及び将来見通しにおける都市構造上の課題	59		
(1) 居住誘導における課題	59		
(2) 都市機能における課題	63		
(3) 鯖江市の都市づくりにおける課題	68		

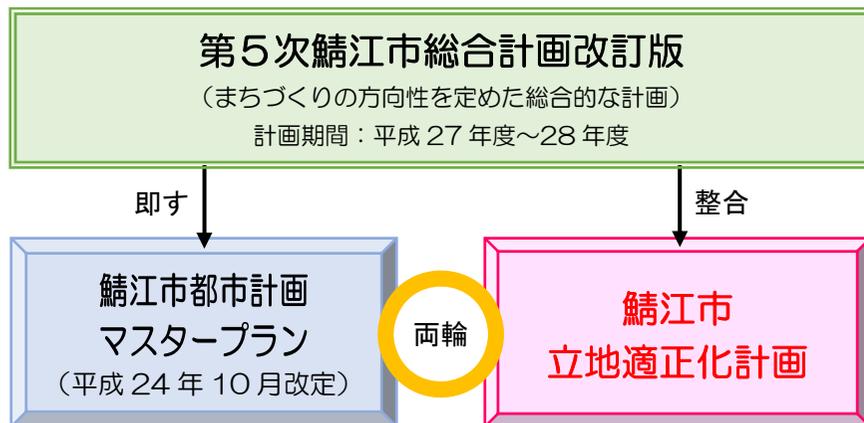
序章 立地適正化計画とは

(1) 計画策定の背景と目的

- 鯖江市は、県庁所在地である福井市の南に位置し、国道8号や北陸自動車道・鯖江IC、JR北陸本線や福武線などの広域的な交通網が南北に縦断する交通利便性の高い都市です。
- 地場産業である眼鏡、漆器、繊維を中心に、古くから工業都市として栄えてきた一方、国道8号や鯖江西縦貫線などの幹線道路沿道には大規模な商業施設等が立地し、また、史跡などの歴史資源、西山公園などの観光資源にも恵まれています。
- こうした利便性や魅力に加え、近隣都市（特に福井市）と比較した地価の安さなどを背景に、周辺都市からの人口流入が進み、市の人口は一貫した増加傾向にあります。特に平成27年の国勢調査の結果では、福井県内で唯一、人口が増加した都市です。
- 鯖江市では、人口増加に対応するため、市街地内を中心に土地区画整理事業を実施し、居住の受け皿づくりを行ってきました。一方で、市街地西部の農業地域において民間による小規模な宅地開発が虫食い・拡散的に行われ、鯖江・神明の市街地中心部からの若者世代の郊外流出も進んだことから、市街地の低密度化や中心市街地の空洞化が顕著になっています。
- このような状況から、鯖江市では、効果的で効率的なコンパクトなまちづくりを目指すため、平成24年10月に鯖江市のまちづくりの指針となる「鯖江市都市計画マスタープラン」を改定し、市民、事業者と行政の協働によるまちづくりを推進してきました。
- こうした中、全国的な人口の急激な減少と高齢化等を背景として、平成26年8月に「都市再生特別措置法」が改正され、居住や福祉、商業、交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考えでまちづくりを進めるべく、「立地適正化計画」の策定が可能となりました。
- 鯖江市においても、今後、人口減少や高齢化の進展が予測されるとともに、これまで大量に整備してきた道路や上下水道などのライフライン、公共施設等の維持管理費の増大に伴う財政悪化も懸念されるため、これまで以上に持続可能な都市経営を目指すことが大きな課題となっています。
- そのため、宅地開発や都市機能の立地を適切な場所に誘導し、今まで以上にコンパクトなまちづくりを進めることで、市民の暮らしやすさを高めることを目的に、立地適正化計画を策定しました。

(2) 立地適正化計画の位置づけと内容

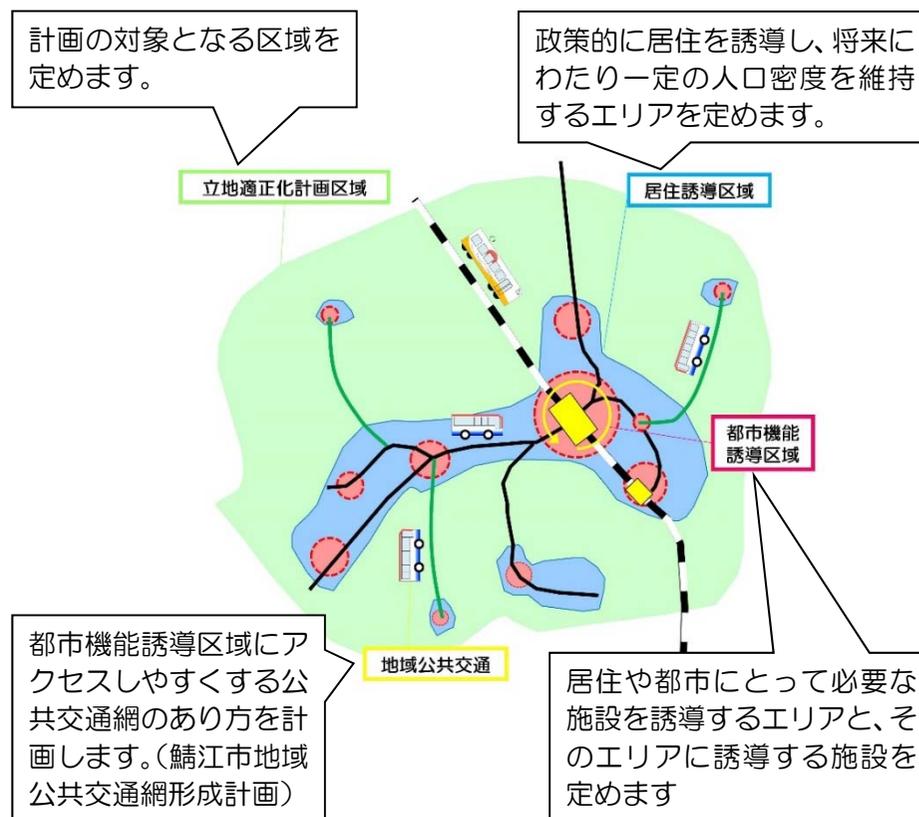
- 立地適正化計画は、上位計画となる「第5次鯖江市総合計画」との整合を図りつつ、鯖江市都市計画マスタープランと両輪となって、将来都市像の実現を目指します。



- 都市再生特別措置法では、立地適正化計画には次の事項を記載することとされています。

■必ず定める事項

- 立地適正化計画の区域
- 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

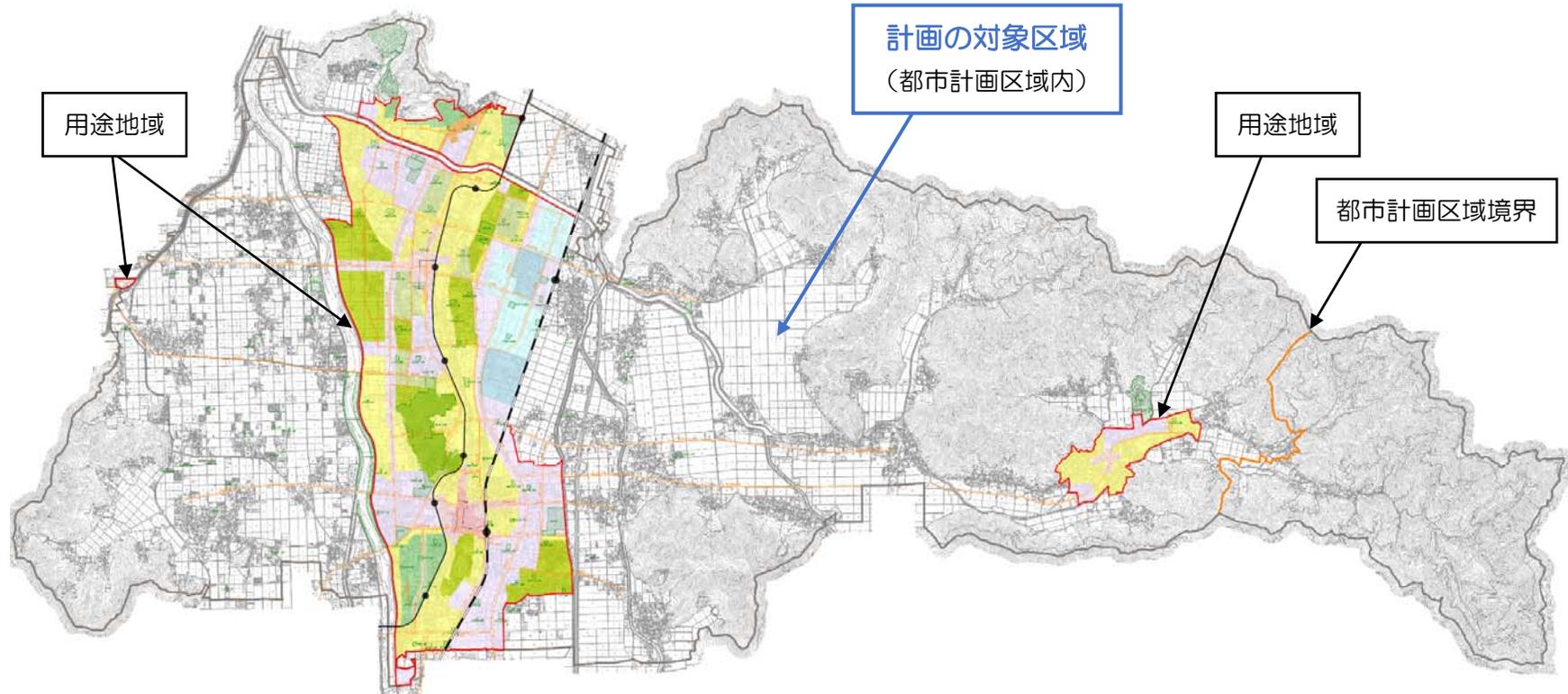


- このほか、居住や都市機能を誘導するための施策（実現方策）や達成目標、達成状況の評価方法等を記載します。

(3) 計画の前提

①計画の対象区域

- 国の方針では、立地適正化計画の区域は、都市全体を見渡す観点から、原則として都市計画区域全域とすることを基本としています。
- 鯖江市立地適正化計画においても、現に人が居住し、都市・生活サービス施設が立地している地域のほとんどが都市計画区域内であることから、都市計画区域を計画の対象区域とします。



②計画の期間

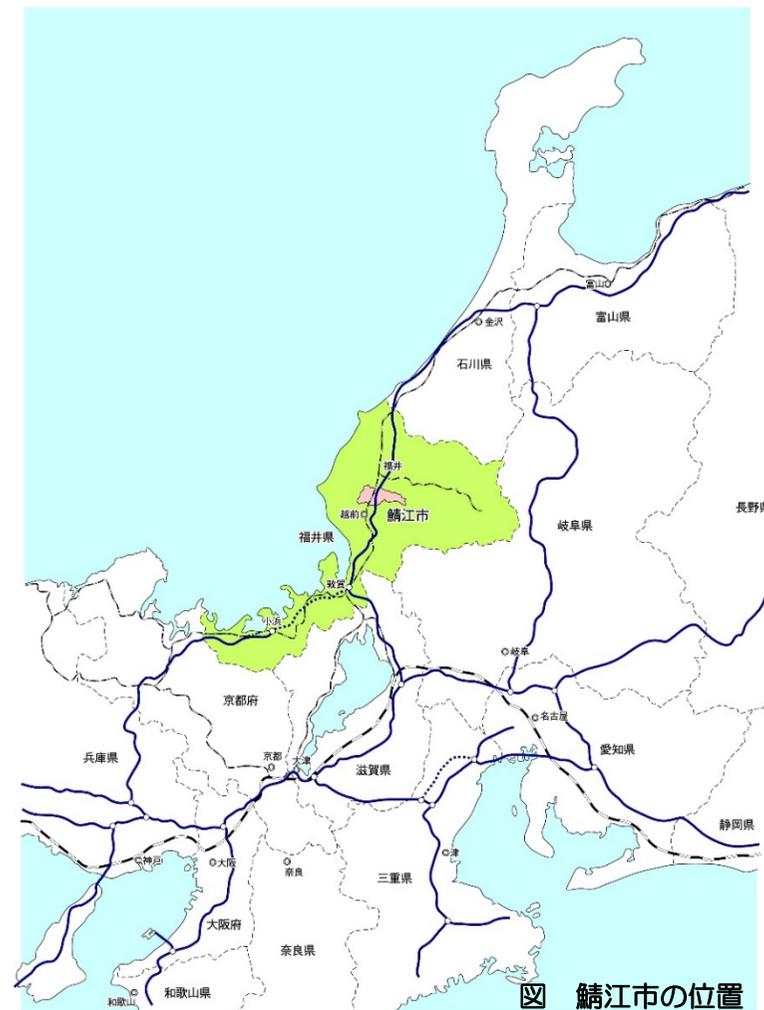
- 立地適正化計画は、都市計画マスタープランと同様、都市構造の再構築や居住の誘導など、長期的な視点に立ってあるべき都市の姿を定める計画であることから、平成52年(2040年)を計画期間とします。
- また、上位・関連計画の改訂や国勢調査の実施時期等に合わせて、概ね5年ごとを目処に計画の達成状況を評価・検証し、必要に応じて計画の見直しを行います。

1章 基礎調査

(1) 市勢の概要

①市域の地理

- 鯖江市は福井県の中央に位置し、北は福井市、南は越前市と隣接しています。東西 19.2km、南北 8.3km にわたり、市域面積は 84.59k m²です。
- 市のやや西側に日野川が南北に流れており、東方から西に流れる河和田川が、南方から流れる鞍谷川と合流して浅水川となり、日野川に合流しています。
- 東部は三方が山地に囲まれた盆地、中央部は西山を中心とした丘陵地、西部は平野となっており、越前平野の一部を形成しています。山地のふもとに集落があり、中央部の丘陵地から西は日野川、東は国道 8 号線沿線にかけ南北に市街地を形成しています。
- 関西圏・中部圏と北陸圏を結ぶ J R 北陸本線沿いにあり、国道 8 号と国道 417 号が縦断・横断し、大阪から 197 km、名古屋から 166 km、金沢から 90 km の地点にあります。



②人口動態

- 鯖江市の人口は、昭和 55 年（1980）以降、増加を続けています。
- 特に平成 7 年（1995）から平成 17 年（2005）の 10 年間にかけては、約 4,000 人が増加しました。
- それ以降の人口の伸び率は鈍化していますが、一貫して増加を続けており、平成 27 年（2015）の国勢調査では 68,284 人、平成 22 年比+1.24%で、福井県内では本市だけが人口が増加した結果となっています。
- 一方、高齢化率（総人口に占める 65 歳以上人口の割合）は低い状況ですが、一貫して増加傾向にあり、平成 17 年（2005）には 20%を超えました。

- 人口変動の幅を県内他市と比べると、坂井市とともに県内トップの伸び率を示しています。

人口は一貫して増加傾向
ただし、伸び率は鈍化

高齢化率は県平均より
低いが一貫して増加傾向

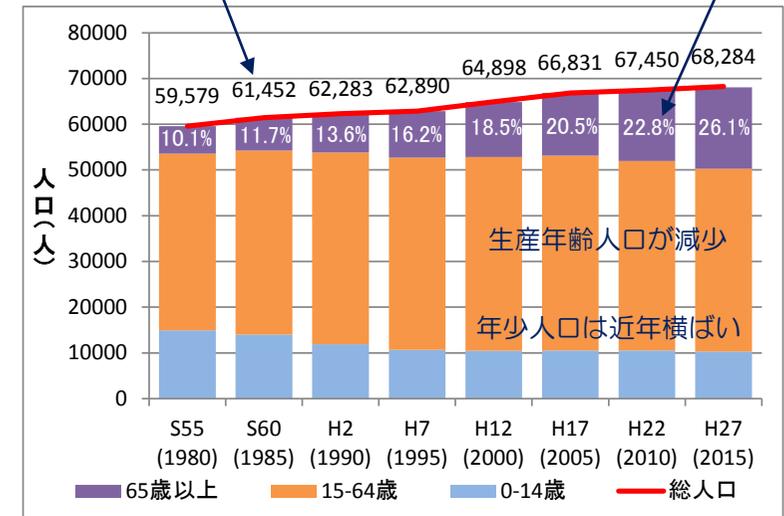


図 総人口・年齢階層別人口の推移（資料：国勢調査）

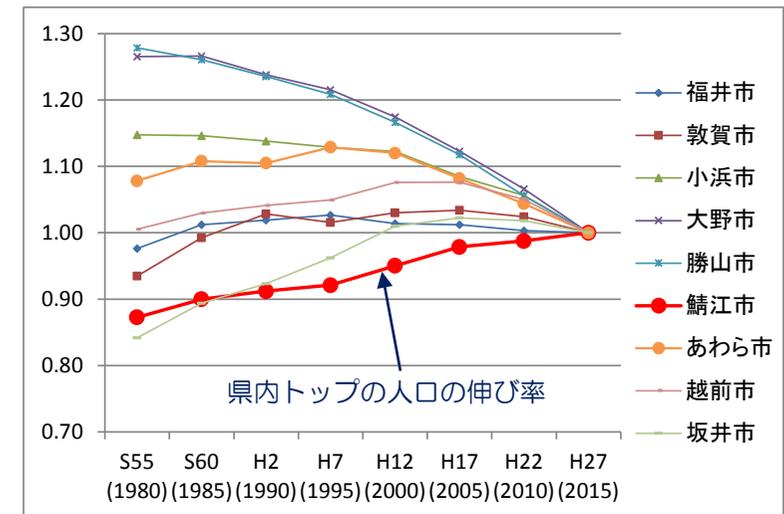


図 県内他市との人口変動の比較

H27 年（2015）を 1.0 とした指数（資料：国勢調査）

③土地利用

ア) 土地利用の動向

- 昭和 51 年（1976）では、福武線（鯖江台地）に沿って南北に細長く宅地が形成されていましたが、平成 21 年（2009）では、市街地（用途地域）内の全般にわたって宅地化が進展しています。
- また、日野川以西の農地部（農業振興地域）において、広範囲で宅地開発が行われた状況が分かります。

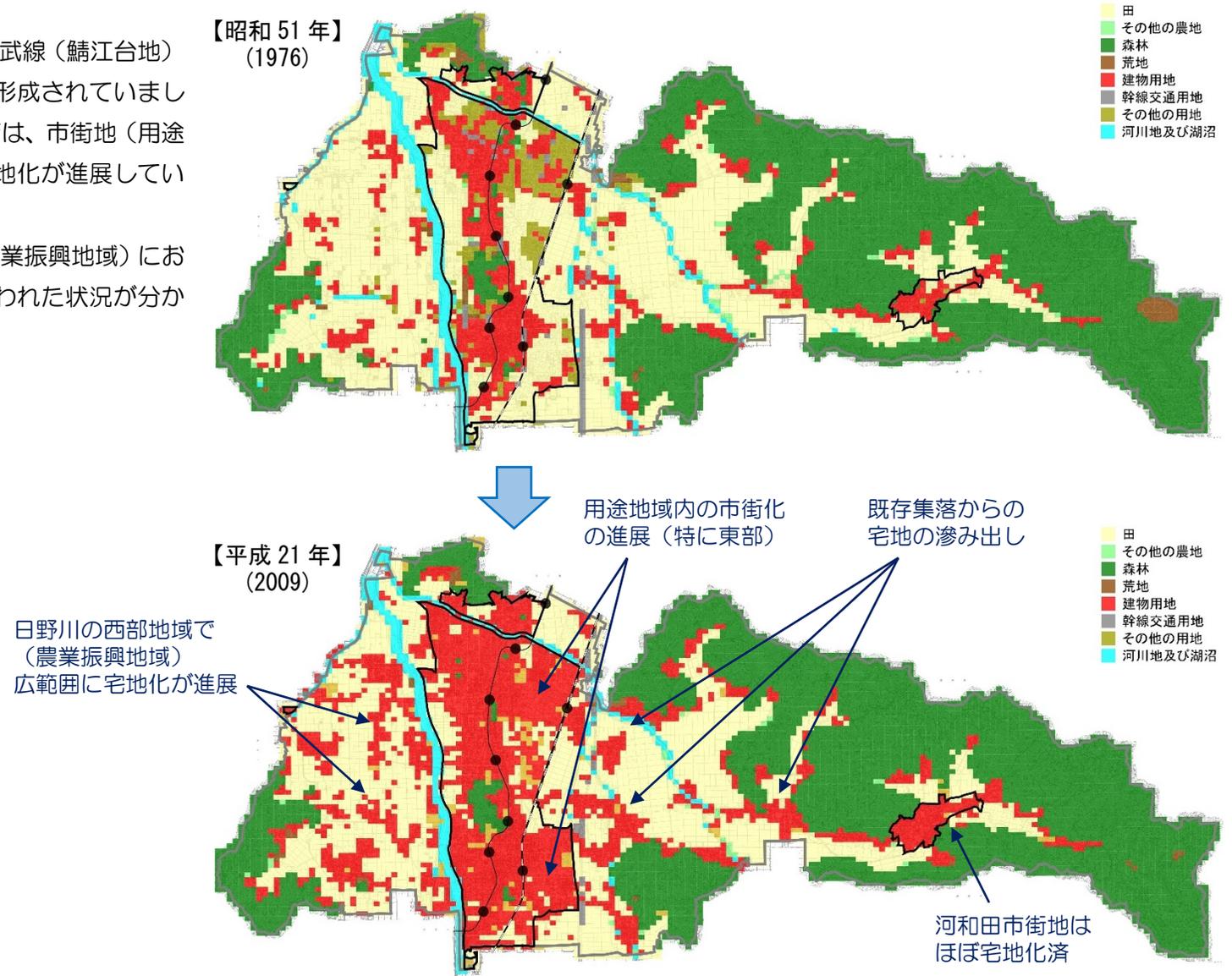


図 土地利用状況の変化（資料：国土数値情報）

イ) 都市計画区域内の土地利用現況

- 都市計画区域全体では、農地や山林などの自然的土地利用が全体の約 70%を占めています。
- 市街地（用途地域）内では、都市的土地利用（住宅地、商業地、工業地、その他の都市的土地利用）が約 80%を占める一方で、約 15%が農地として残っています（次ページ参照）。
- 市街地内の土地利用の内訳では、住宅地が約 30%を占め、商業地は7%、工業地は 11%となっています。

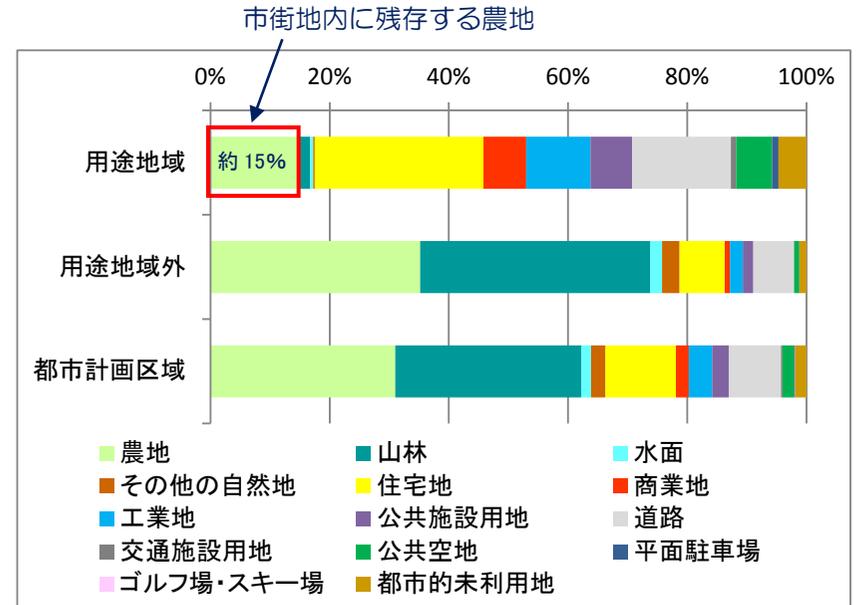


図 都市計画区域内の土地利用面積割合

(資料：平成 21・22 年度丹南都市計画基礎調査)

- 商業用地は、JR 鯖江駅周辺、福鉄神明駅周辺に小規模に集積している一方、国道8号及び鯖江西縦貫線沿い、鯖江IC周辺でロードサイド型の中規模・大規模な店舗、事務所が立地しています。
- 工業用地は、国道8号沿いの工業団地（御幸、神中、水落）に集積しているほか、河和田地区を含む市街地内の各地に点在しています。
- 公益施設用地は、鯖江武生縦貫線（旧国道8号）に沿って、南北に長く分布しています。
- 日野川沿いの糺～小黒町3丁目にかけてなど、一部の地区ではまとまった農地が残されています。

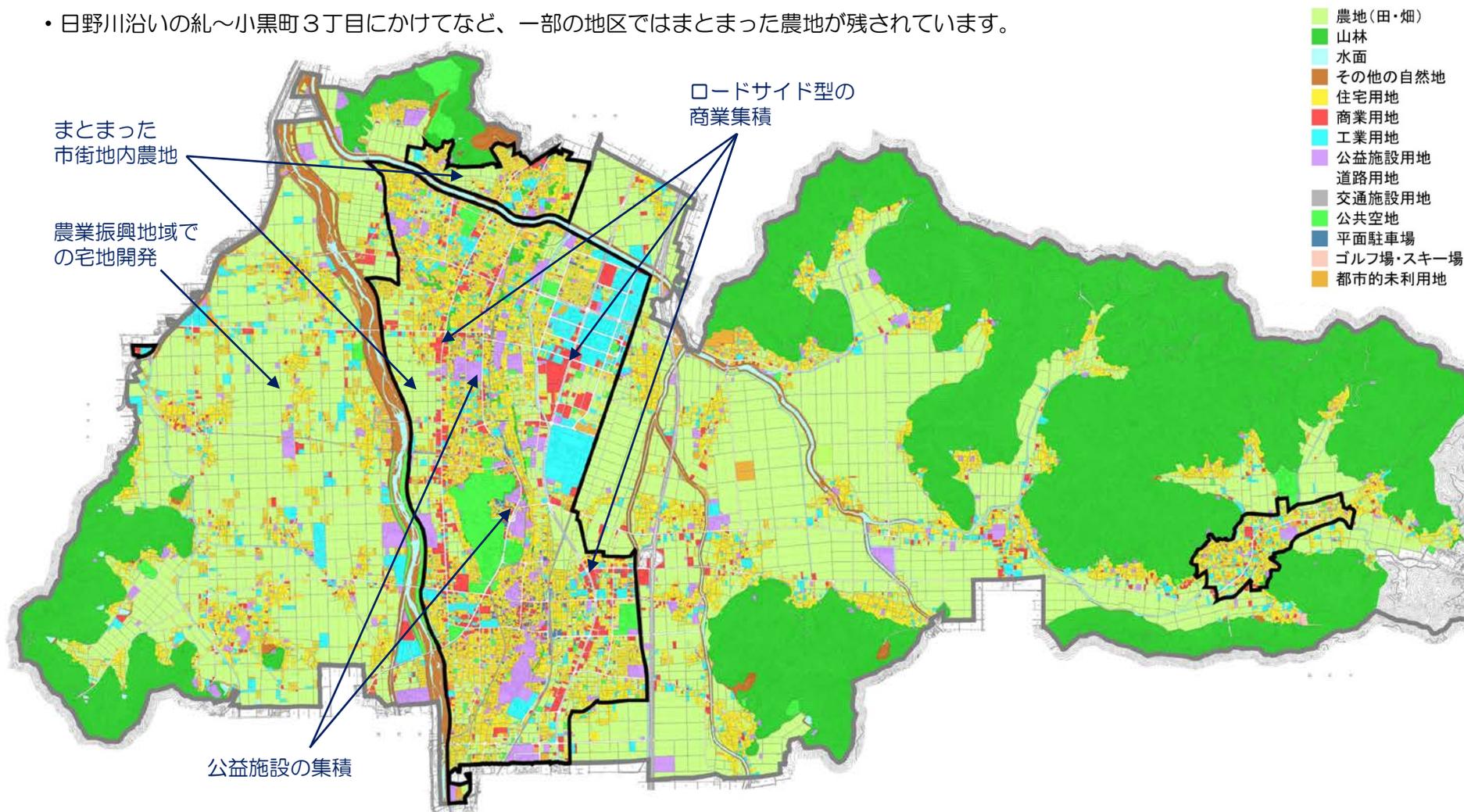


図 都市計画区域内の土地利用現況図 (出典：平成 21・22 年度丹南都市計画基礎調査)

ウ) 開発許可、農地転用の動向

- 住居系の開発（開発行為、優良宅地）は市街地内及び日野川西部に集中しています。鯖江市街地より東側では既存集落隣接地での開発が多く、河和田地域では住居系の開発は行われていません。
- 商業系、業務系、娯楽・遊技系の開発行為は市街地内が中心で、国道8号や鯖江西縦貫線などの幹線道路沿いに集中しています。
- 一方、宅地開発の状況を農地転用の件数からみると、平成12年（2000）をピークに減少傾向にあります。また、ピーク以前は市街地外での転用件数が過半を占めていましたが、近年では市街地外での転用件数は減少しています。

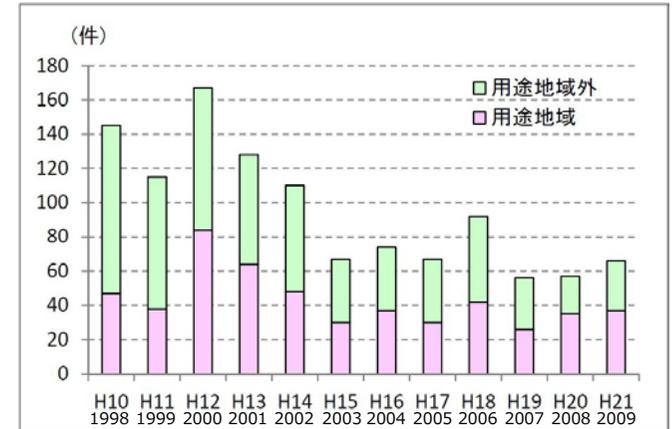


図 農地転用件数（住居系）の推移
 (出典：平成21・22年度丹南都市計画基礎調査)

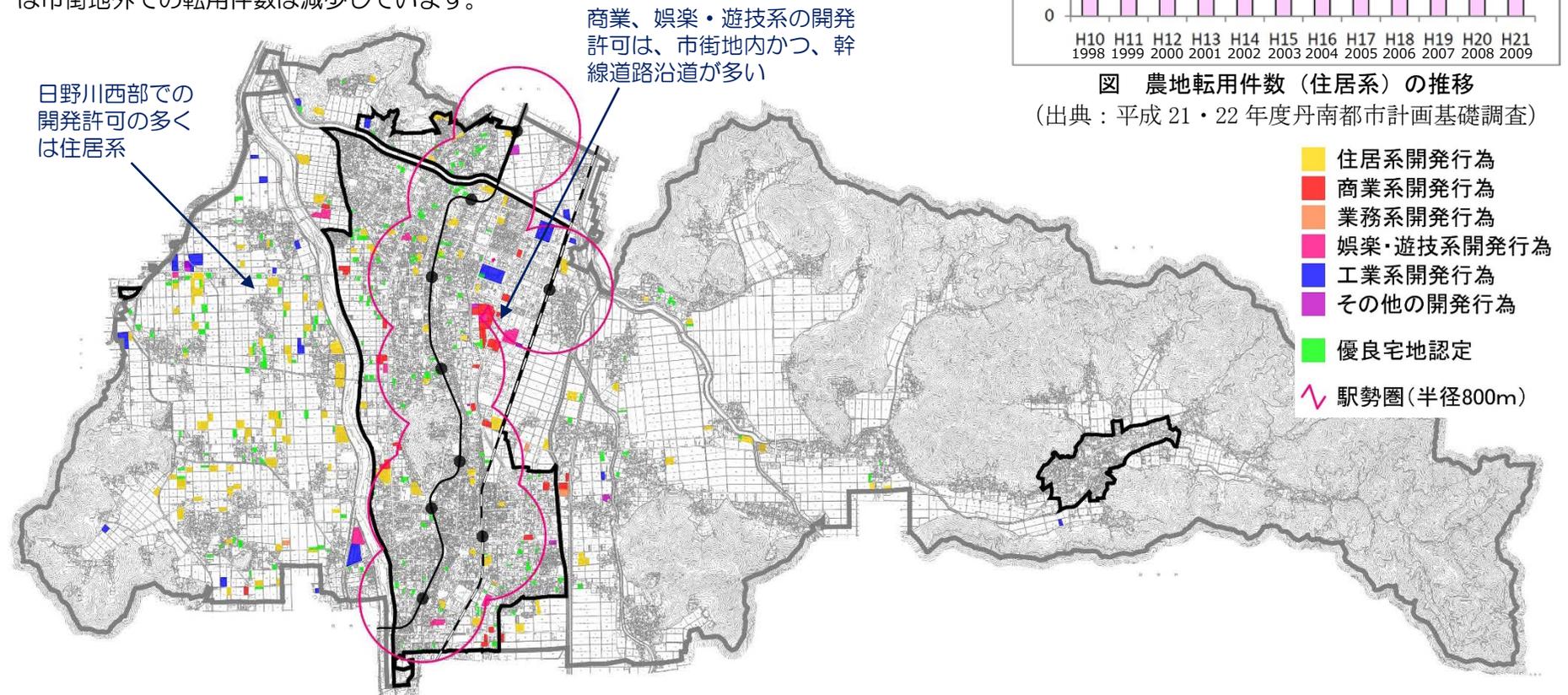


図 開発状況図 (資料：庁内資料)

④交通

ア) 市民の交通行動

- 全目的に占める移動手段の割合は、「自動車」が79.1%と最も高く、徒歩が11.4%、自転車が7.6%で、路線バスは0.3%、鉄道は1.5%に留まっています。
- 利用割合を目的別に見ても、通学で鉄道が8%を占める以外は、路線バス、鉄道の割合は少なく、特に、帰宅、業務、私用で鉄道を利用する割合は1%に満たない状況です。

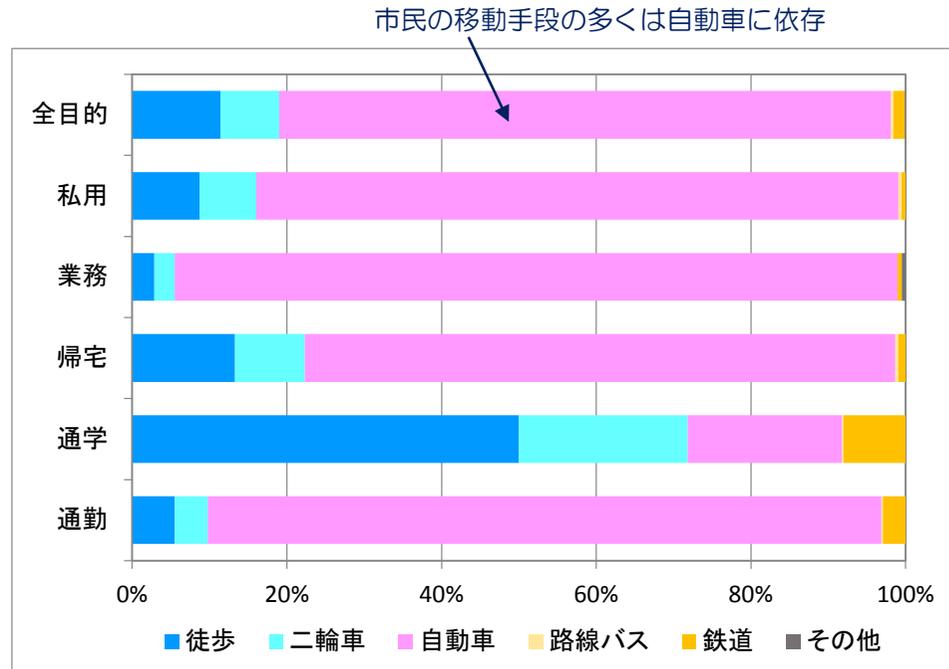


図 目的別代表交通手段発生量 (資料：第3回福井都市圏PT調査)

イ) 鉄道

- 鉄道は、JR北陸本線と福武線が市内を運行しており、JR北陸本線は2駅（北鯖江駅、鯖江駅）、福武線は6駅（サンドーム西、西鯖江、西山公園口、水落、神明、鳥羽中）が開設されています。
- JR北陸本線の運行本数は、普通列車は朝夕に上下とも2～3本/hr運行されていますが、日中は1本/hrとなっています。特急列車は上下ともほぼ2本/hrで運行されています。
- 福武線は、各駅に停車する普通列車が3本/hrで運行されており、朝夕には急行列車（停車駅は神明、水落、西鯖江）が上下線とも概ね2本/hrで運行されています。
- JR北陸本線、福武線ともに市街地を南北に縦貫し、合わせて8駅があることから、市街地の大部分が鉄道駅の利用圏（800m）に含まれています。

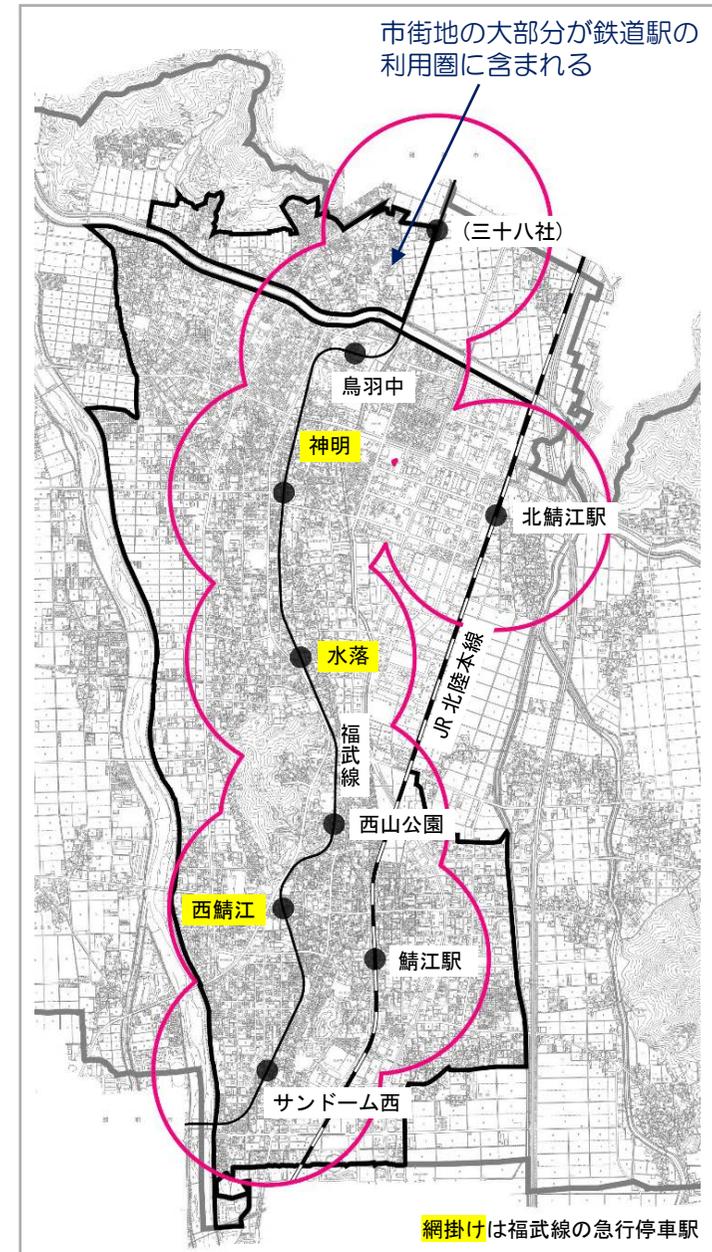


図 鉄道・駅と駅勢圏（半径800m）の状況

- JR鯖江駅の利用者数は、概ね 4,000 人／日で推移しています。
- 定期券利用者は概ね横ばいで推移していますが、普通乗車券利用者はわずかに増加する傾向にあります。

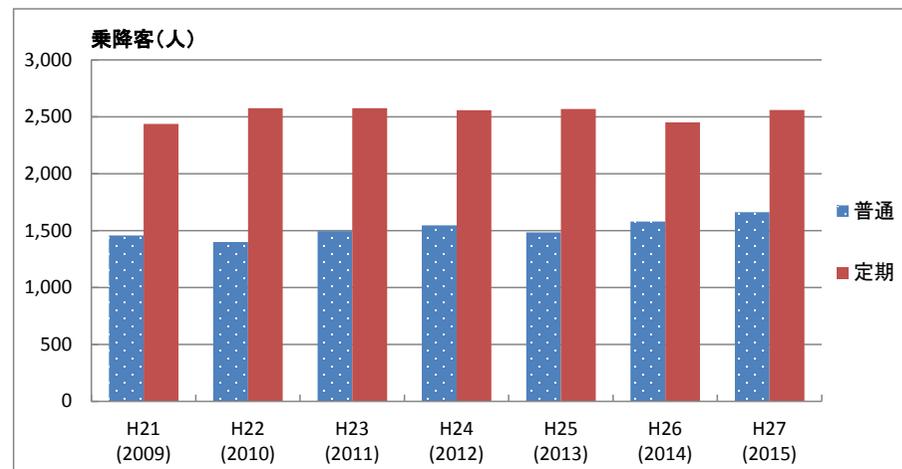


図 JR鯖江駅の1日平均乗降客数の推移 (資料：鯖江市統計書)

- 福武線の利用者数は、近年では増加傾向にあります。
- 駅別では、神明駅が約 47 万人と最も多く、次いで西鯖江駅の約 25 万人となっています。
- 駅別の利用者数の推移で見ると、サンドーム西駅での伸び率が高く、平成 21 年／平成 26 年比で約 3 割増となっています。一方、西山公園駅では、3 割減となっています。

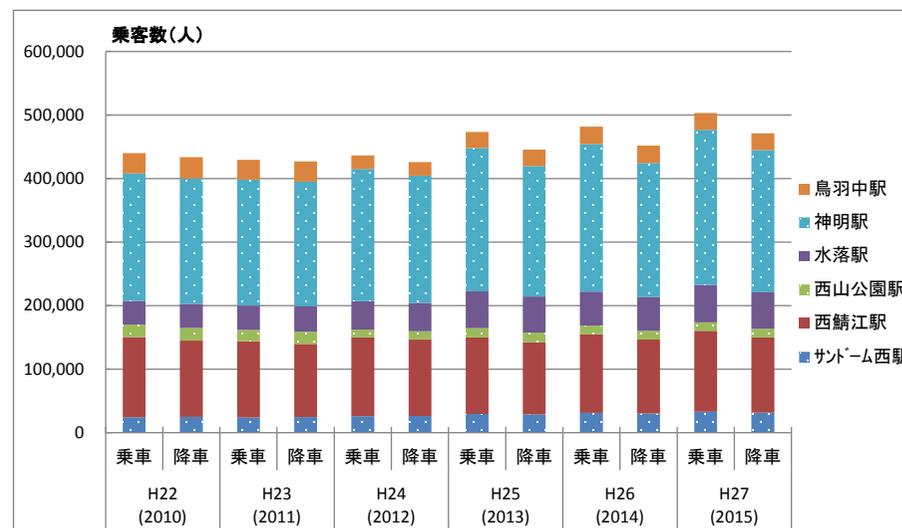


図 福武線の乗降客数の推移 (資料：鯖江市統計書)

ウ) バス

- バスは、コミュニティバス（つつじバス）が 12 系統、路線バス（福鉄バス）が 2 系統運行されています。
- つつじバスについては、市内各地域をきめ細かく運行しており、利用圏（半径 300m）は、市内の居住地域のほぼ全域をカバーしています。
- また、JR 鯖江駅と福鉄神明駅をつなぐ路線については、他の路線よりも運行本数が多くなっています（20 本/日以上）。

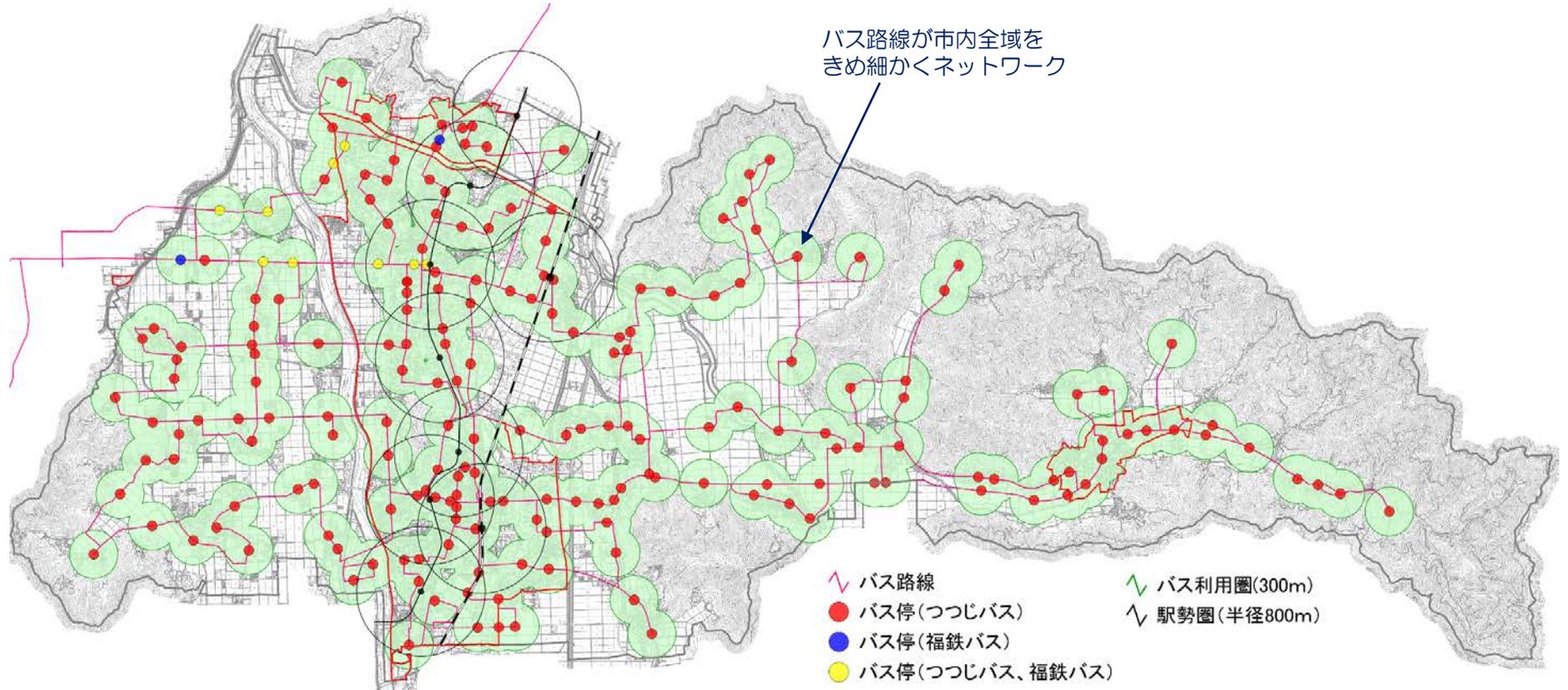


図 バス路線網とバス利用圏（半径 300m）の状況（資料：国土数値情報）

- コミュニティバス（つつじバス）の利用者数は、平成 22 年（2010）から平成 25 年（2013）にかけて微増傾向にありましたが、それ以降は微減で推移しています。
- 路線別に見ると、最も利用者数が多いのは中央線の約 5.2 万人で、次いで河和田線の約 4.7 万人となっています。
- 神明線、片上・北中山線、立待線、吉川線、豊線は 1 万人台で推移し、残りの路線は 1 万人に満たない状況です。

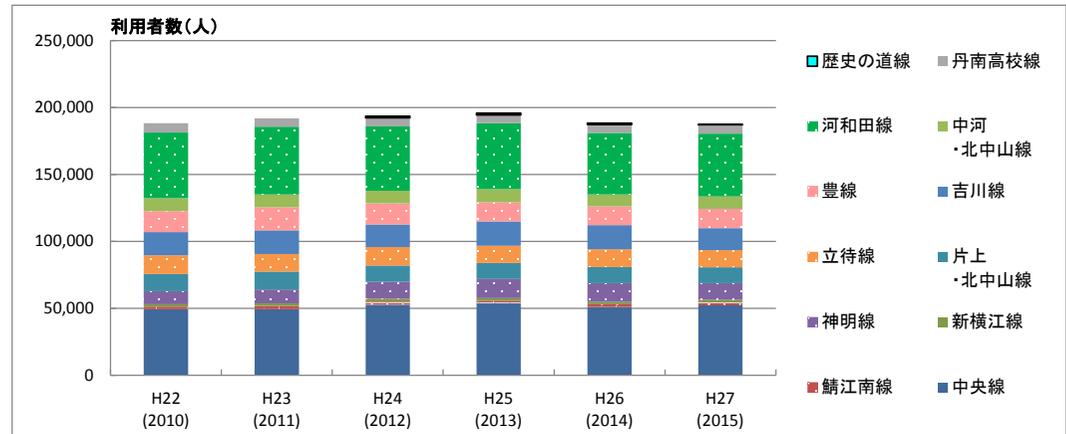


図 コミュニティバスの利用者数の推移 (資料：鯖江市統計書)

- 路線バスは福浦線と鯖浦線の 2 系統がありますが、利用者数は平成 22 年（2010）以降、両路線とも横ばい～微減で推移しています。

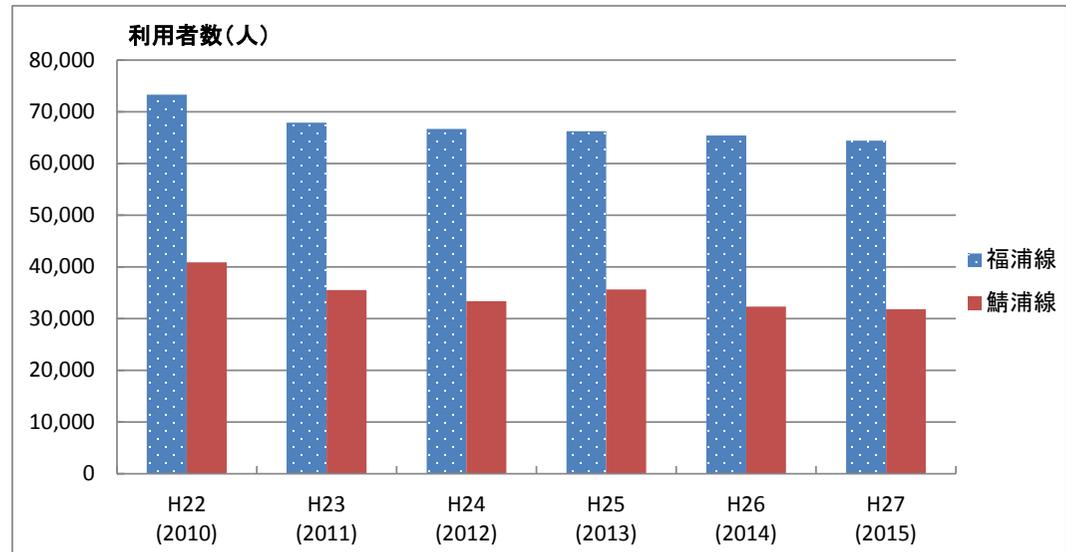


図 路線バスの利用者数の推移 (資料：鯖江市統計書)

工) 交通量

- 自動車交通量を平成 17 年度と平成 22 年度で比較すると、多くの路線（観測地点）で減少しており、北陸自動車道を除いて交通量が増加しているのは6地点となっています。
- 鯖江美山線（別司町）、青野鯖江線（平井町）、西尾鯖江停車場線（定次町）では1割以上の増加となっており、いずれも東西方向の交通量となっています。

表 自動車交通量の推移（資料：平成 22 年度道路交通センサス）

道路種別	区間番号	路線名	交通量観測地点地名	自動車交通量					増減率		
				平成17年度		平成22年度			混雑度	12時間 (%)	24時間 (%)
				昼間12時間 (台)	24時間 (台)	昼間12時間 (台)	24時間 (台)	混雑度			
高速自動車国道	60	北陸自動車道	福井～鯖江	18,788	26,746	19,195	27,347	0.39	2.2%	2.2%	
高速自動車国道	70	北陸自動車道	鯖江～武生	18,788	26,746	17,600	25,860	0.35	-6.3%	-3.3%	
一般国道	10070	一般国道8号	鯖江市御幸	33,629	47,396	28,905	41,050	0.88	-14.0%	-13.4%	
一般国道	10080	一般国道8号		31,964	45,069	30,017	40,223	0.74	-6.1%	-10.8%	
一般国道	10090	一般国道8号		28,114	39,641	26,401	35,377	0.86	-6.1%	-10.8%	
一般国道	11280	一般国道4 1 7号	鯖江市柳町3丁目	8,062	10,400	7,265	9,735	0.93	-9.9%	-6.4%	
一般国道	11290	一般国道4 1 7号	鯖江市三六町1丁目	10,647	13,735	9,946	13,328	1.03	-6.6%	-3.0%	
主要地方道	40450	鯖江美山線	鯖江市落井町	4,751	6,129	4,439	5,726	0.66	-6.6%	-6.6%	
主要地方道	40460	鯖江美山線	鯖江市別司町	5,913	7,628	6,554	8,455	0.75	10.8%	10.8%	
主要地方道	40630	福井今立線	鯖江市戸口町	4,601	6,027	3,907	5,040	0.79	-15.1%	-16.4%	
主要地方道	40710	福井朝日武生線	鯖江市川去町	9,327	12,032	8,845	11,410	1.09	-5.2%	-5.2%	
主要地方道	40720	福井朝日武生線	鯖江市上野田町	2,410	3,109	2,471	3,188	0.56	2.5%	2.5%	
主要地方道	41050	鯖江インター線	鯖江市東鯖江4丁目	9,474	12,221	9,575	12,448	0.42	1.1%	1.9%	
一般県道	60070	鯖江織田線	鯖江市熊田町	7,463	10,000	7,323	9,447	0.89	-1.9%	-5.5%	
一般県道	60100	鯖江今立線	鯖江市中野町	7,240	9,702	7,490	9,662	0.97	3.5%	-0.4%	
一般県道	60590	鯖江停車場線		3,631	4,793	3,528	4,728	0.41	-2.8%	-1.4%	
一般県道	61270	鯖江清水線	鯖江市神中町3丁目	14,031	18,521	14,073	18,154	1.33	0.3%	-2.0%	
一般県道	61280	鯖江清水線	鯖江市杉本町	7,675	10,285	7,551	9,741	0.78	-1.6%	-5.3%	
一般県道	61290	神明停車場線		3,631	4,793	3,528	4,728	0.34	-2.8%	-1.4%	
一般県道	61310	石田家久停車場線		1,681	2,253	1,622	2,092	0.24	-3.5%	-7.1%	
一般県道	61330	青野鯖江線	鯖江市平井町	5,251	7,036	6,249	8,061	0.92	19.0%	14.6%	
一般県道	61360	鯖江浅水線		2,139	2,866	2,064	2,663	0.36	-3.5%	-7.1%	
一般県道	61370	上河内北中線		1,313	1,759	1,267	1,634	0.18	-3.5%	-7.1%	
一般県道	61400	西尾鯖江停車場線	鯖江市定次町	3,497	4,476	4,023	5,391	0.55	15.0%	20.4%	
一般県道	61600	徳光鯖江線	鯖江市吉谷町	4,929	6,605	4,689	6,049	0.72	-4.9%	-8.4%	
一般県道	61610	徳光鯖江線		4,929	6,605	4,757	6,137	0.75	-3.5%	-7.1%	
一般県道	61960	福井鯖江線	鯖江市下司町	16,580	21,222	16,970	21,891	1.66	2.4%	3.2%	
一般県道	61970	福井鯖江線	鯖江市舟津町4丁目	7,575	10,151	7,253	9,719	0.80	-4.3%	-4.3%	
一般県道	62180	領家河和田線		1,907	2,555	1,840	2,374	0.29	-3.5%	-7.1%	
一般県道	62270	三尾野鯖江線	鯖江市西番町	5,242	7,024	4,663	6,015	0.67	-11.0%	-14.4%	
一般県道	62280	三尾野鯖江線		14,227	18,780	13,823	18,523	1.35	-2.8%	-1.4%	

(斜体は推定値)

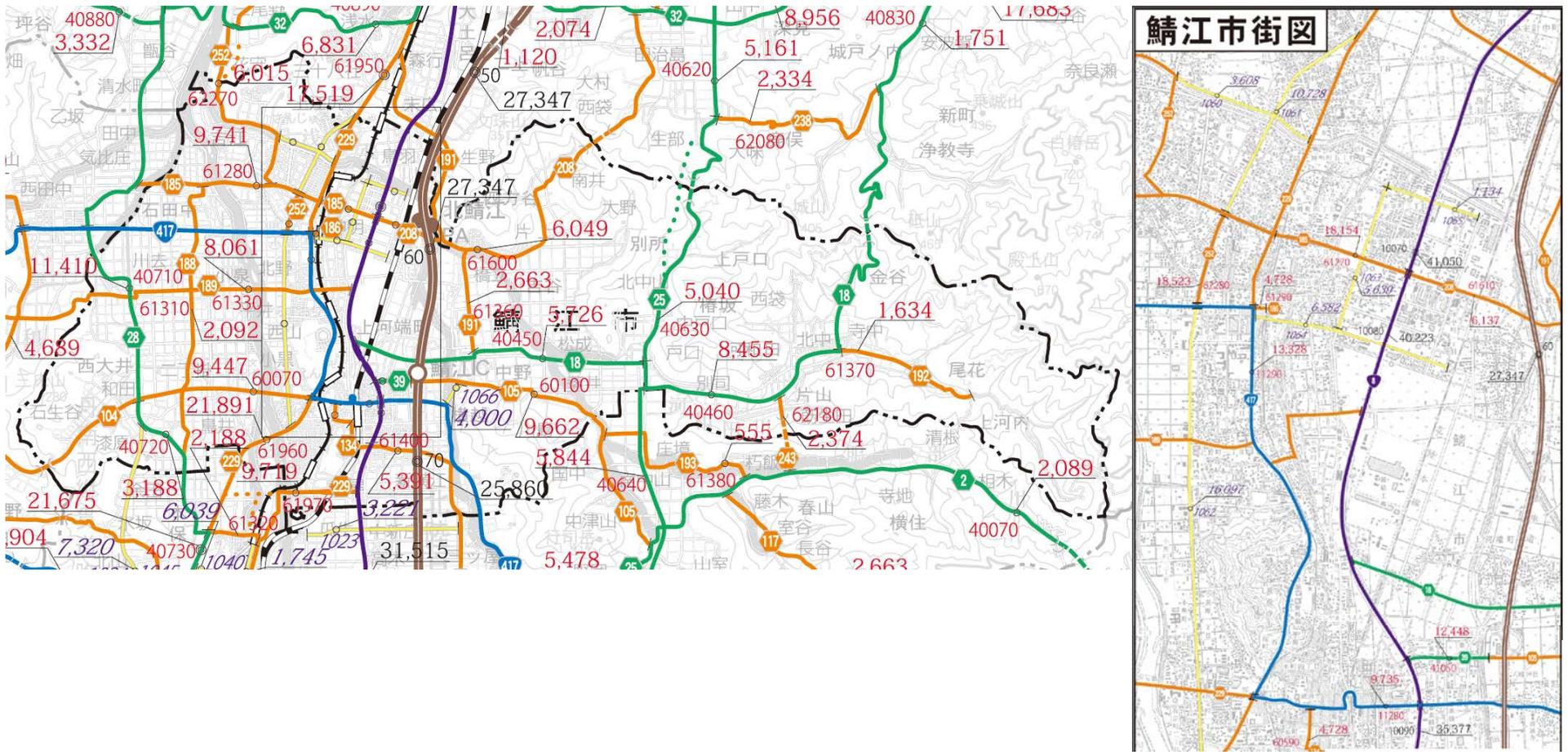


図 自動車交通量の観測地点 (出典：平成 22 年度道路交通センサス)

⑥災害危険区域

ア) 洪水浸水

- 市内には、日野川、浅水川、鞍谷川、吉野瀬川の4つの主要な河川が流れており、広い範囲で大雨による堤防越流または堤防決壊に伴う浸水被害が予測されています（※1）。
- 市街地内（鯖江市街地）では、鯖江台地を挟み込むように浸水予測区域が指定されています。市街地南部よりも、浅水川に近い市街地北部の方で深い浸水深が予測されており、2m以上（※2）の浸水が予測されている地区もあります。
- また、平成16年7月の福井豪雨では、河和田地区、片上地区、北中山地区を中心に、広い範囲で甚大な浸水被害を受けました。

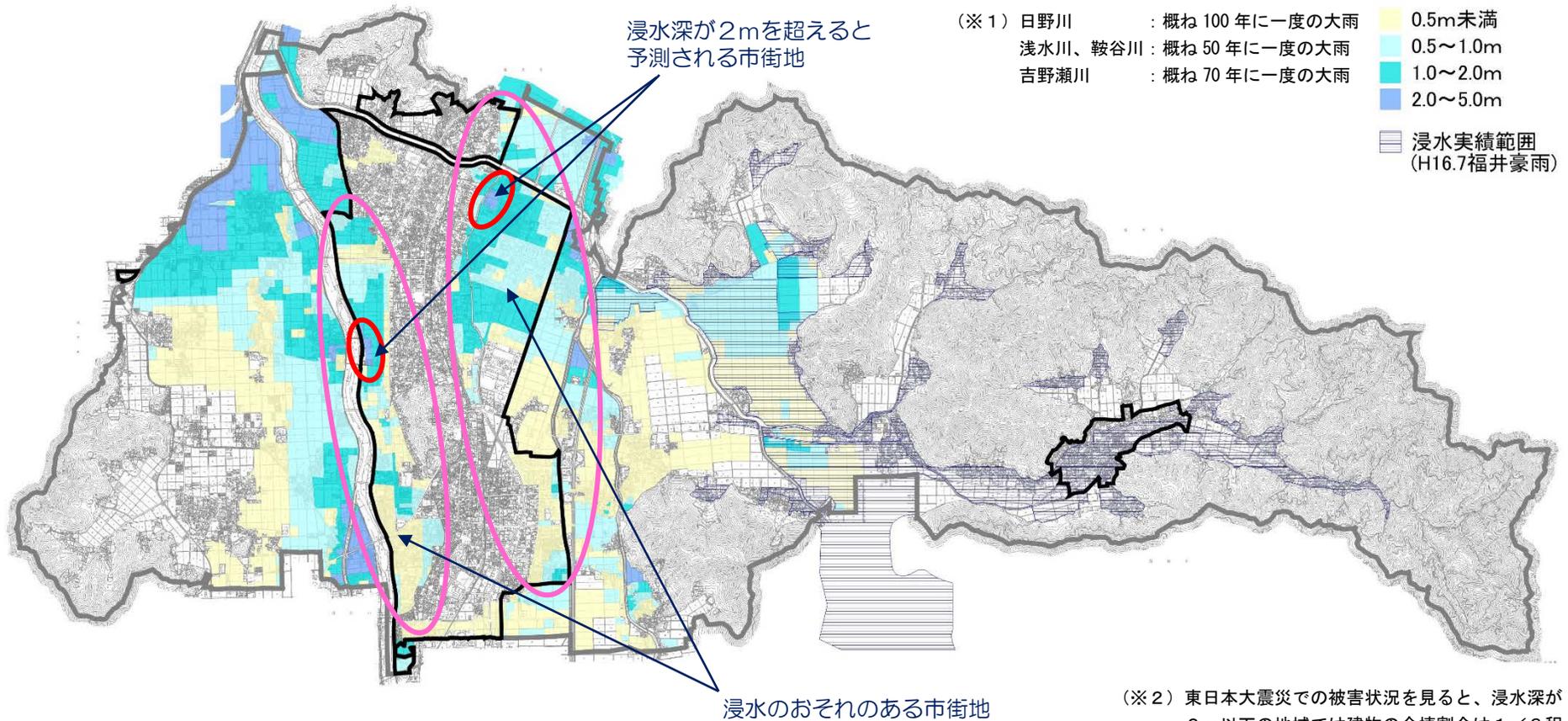


図 想定される洪水浸水深 (資料: 鯖江市洪水ハザードマップ)

イ) 土砂災害警戒区域

- 周囲を山々に囲まれることから、自然災害の影響を受けやすい地形的条件にあり、山すその多くが土砂災害警戒区域・特別警戒区域の指定を受けています。
- 鯖江市街地内では、西山公園及び王山古墳群の裾野に位置する地区で土砂災害警戒区域・特別警戒区域の指定を受けています。
- 河和田市街地においても、山すそに位置する地区で土砂災害警戒区域・特別警戒区域の指定を受けています。

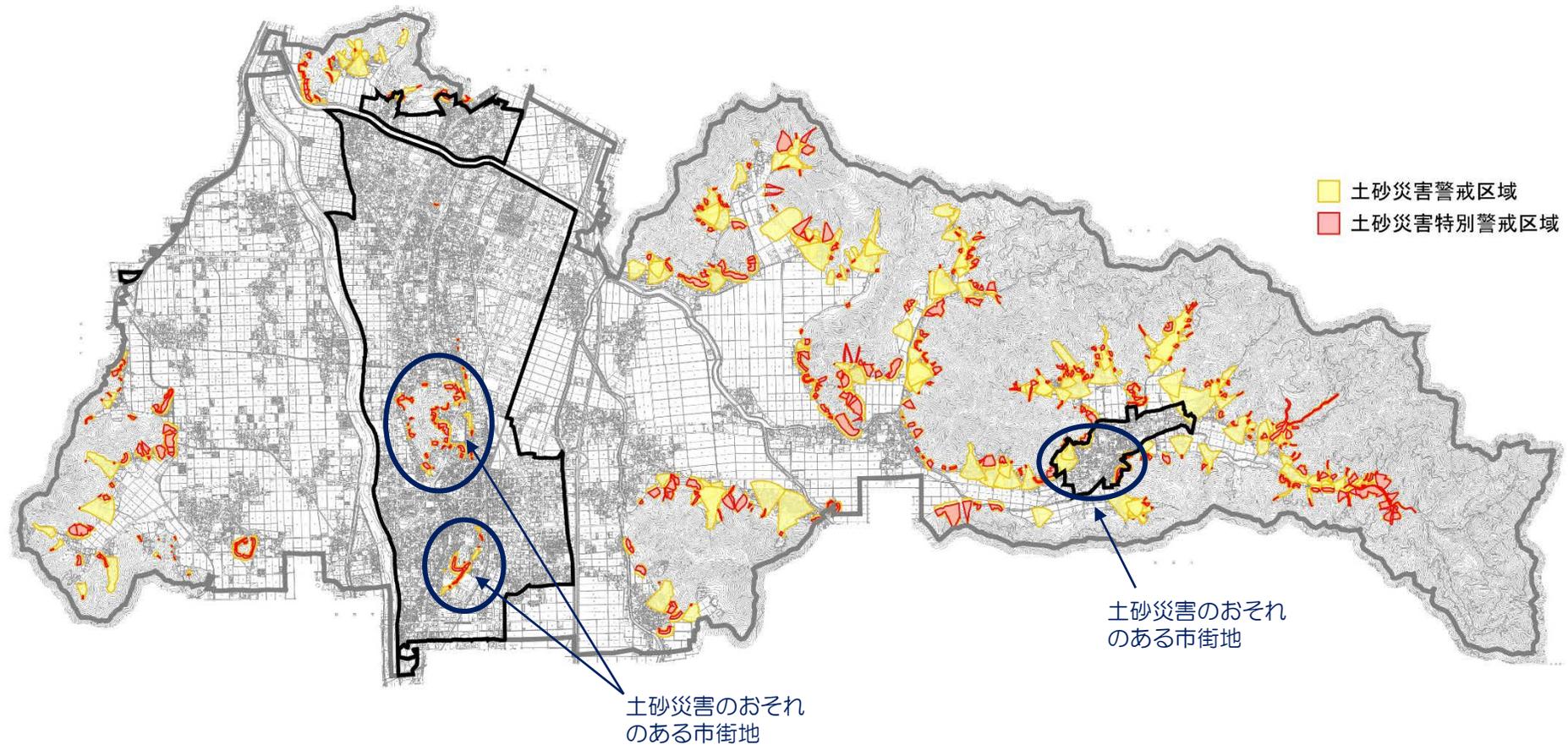


図 土砂災害の危険区域 (資料：鯖江市土砂災害ハザードマップ)

ウ) 急傾斜地崩壊危険区域

- 周囲を山々に囲まれることから、自然災害の影響を受けやすい地形的条件にあり、土砂災害と同様に、山すその多くが急傾斜地崩壊危険箇所・急傾斜地崩壊危険区域の指定を受けています。
- 鯖江市街地内では西山公園及び王山古墳群の裾野に位置する地区、河和田市街地では山すそに位置する地区で急傾斜地崩壊危険区域の指定を受けています。

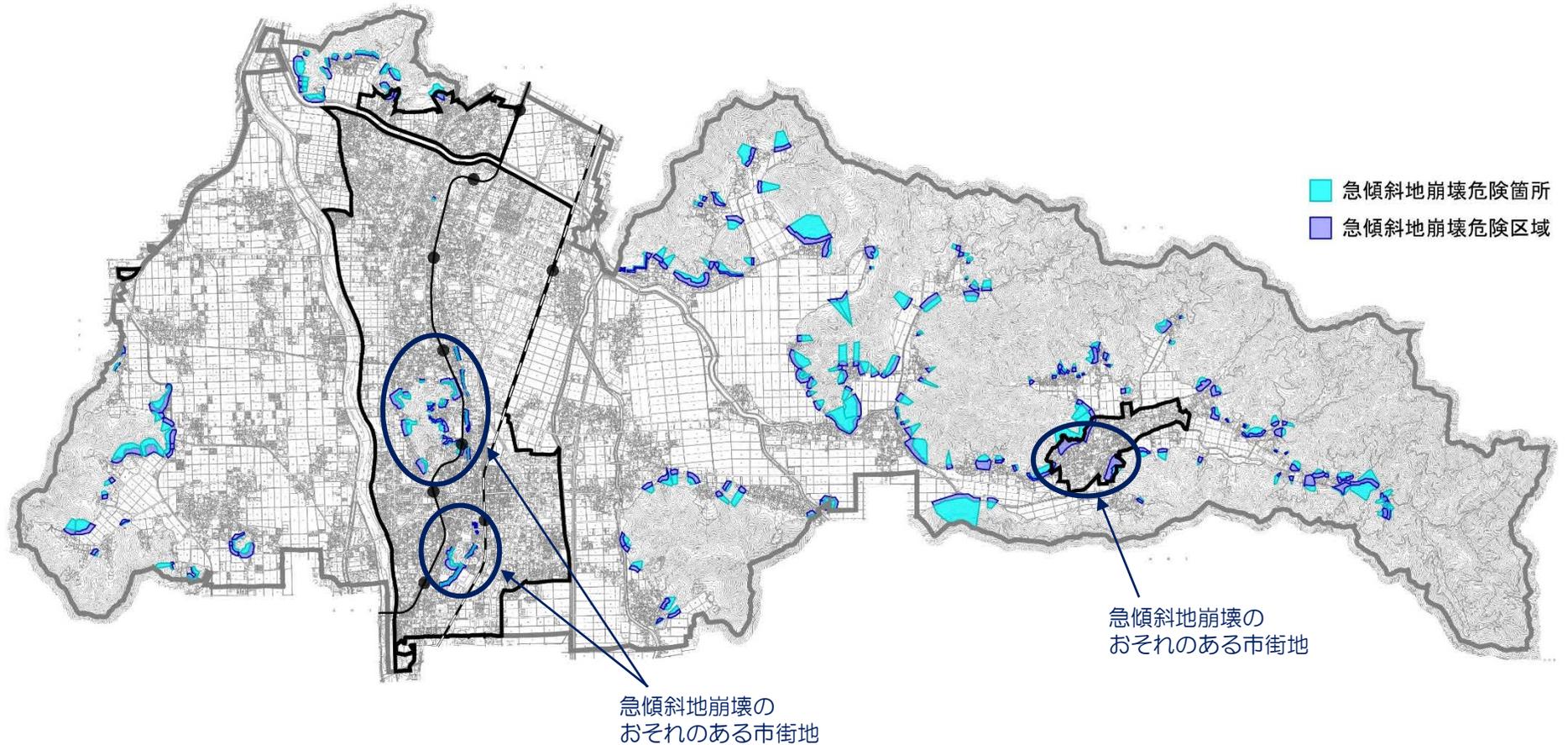


図 急傾斜地崩壊危険区域 (資料：国土数値情報)

(2) 地区別人口、人口密度

①コミュニティ単位（小地域別）の人口動向

ア) 人口増減

- 小地域別の平成 12 年（2000）から平成 22 年（2010）までの 10 年間の人口動態を見ると、旧市街地にあたる JR 鯖江駅周辺（本町地係一帯）のほか、福鉄神明駅周辺において、人口が大きく減少しています。
- 一方、国道 8 号や鯖江西縦貫線の沿道に位置する地区、日野川西部の地区では人口が増加しており、10 年間の増加率が 50% を超えている地区も見られます。
- また、東部～河和田地域では、多くの地区で人口減少が進んでいます。

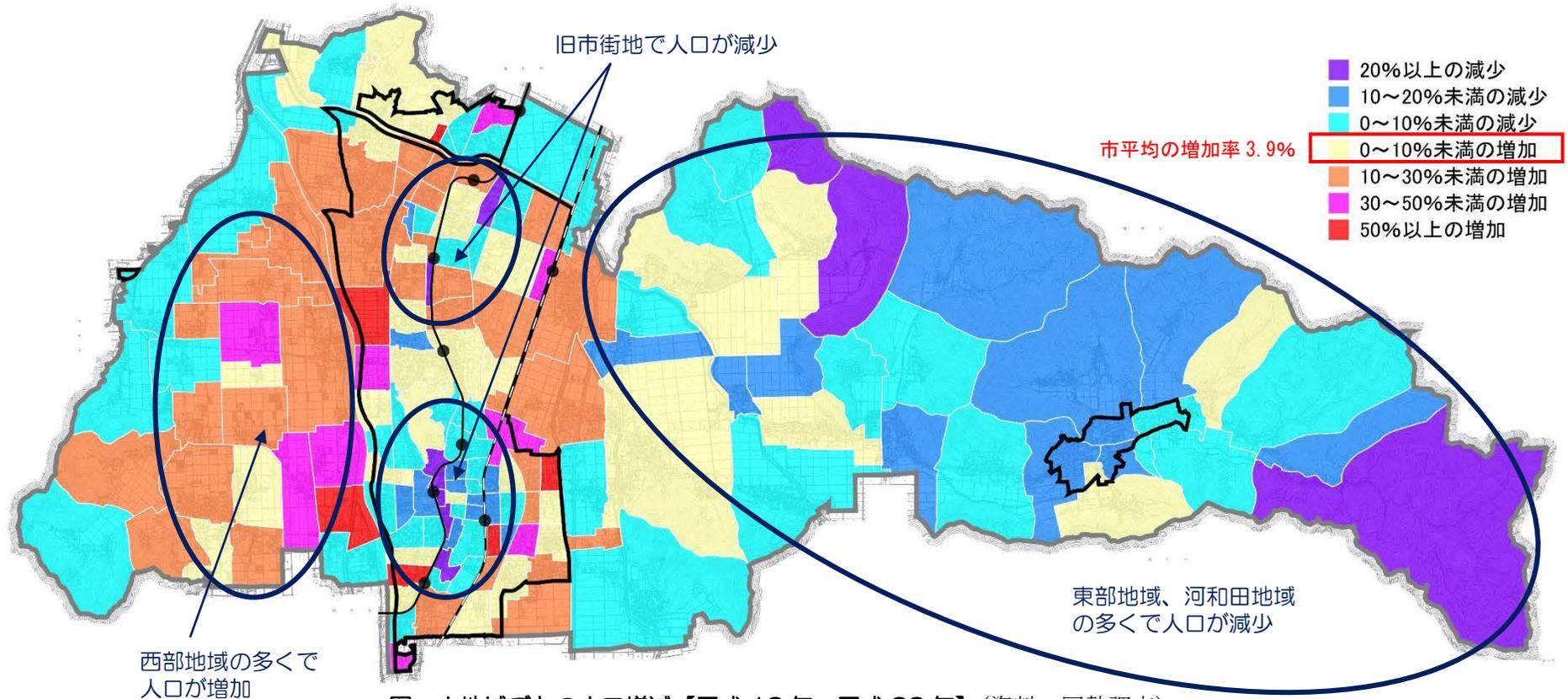


図 小地域ごとの人口増減【平成 12 年～平成 22 年】（資料：国勢調査）

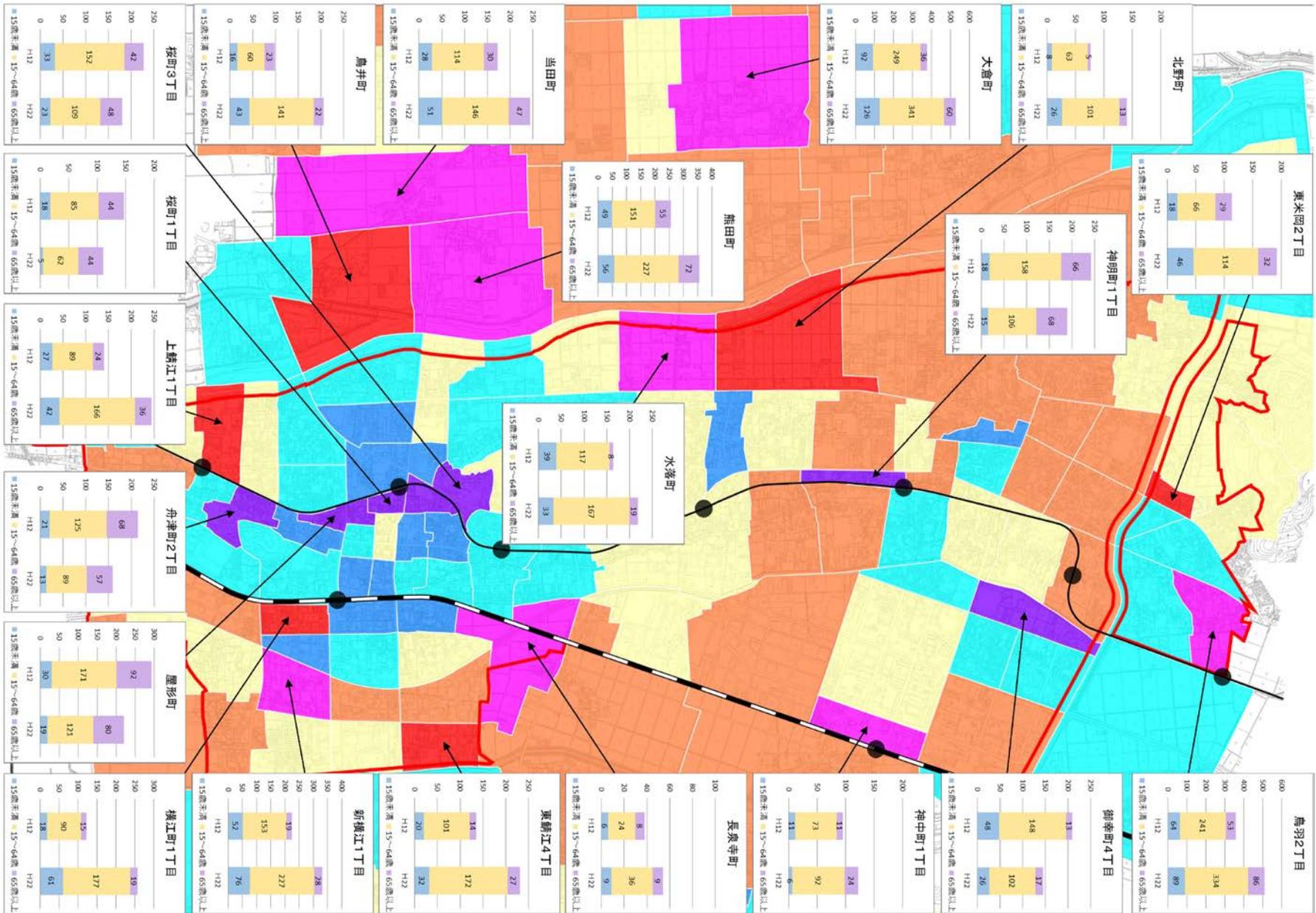


図 人口増減の著しい地区の詳細【平成12年～平成22年】(資料: 国勢調査)

イ) 人口密度

- 平成 22 年 (2010) の小地域ごとの人口密度を見ると、最も人口密度が高いのは旭町 4 丁目の 80.8 人/ha で、御幸町 2 丁目・3 丁目、幸町 1 丁目、本町 2 丁目、舟津町 3 丁目でも 60 人/ha を超えています。
- このほか、福武線の沿線に位置する地区で 20 人/ha を上回る地域が連担しており、JR 鯖江駅周辺では 40/ha を上回る地区が集中しています。
- その他の地区では、いずれも 20 人/ha を下回る低い人口密度となっています。

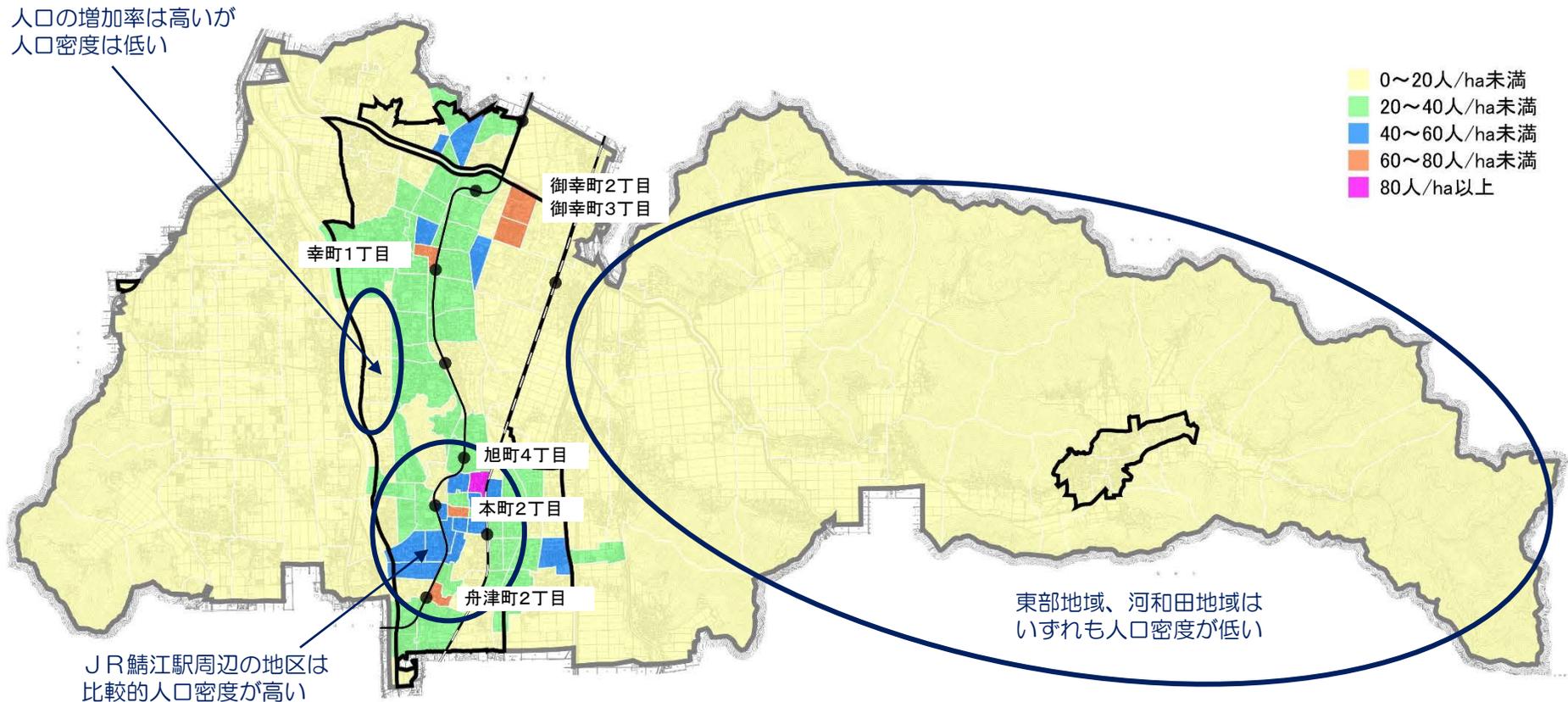


図 小地域ごとの人口密度【平成 22 年】(資料：国勢調査)

ウ) 高齢化率

- 平成 22 年 (2010) の小地域ごとの高齢化率を見ると、旧市街地にあたる JR 鯖江駅周辺及び福鉄神明駅周辺での高齢化率が高く、特に、旭町 4 丁目、旭町 1 丁目では 50% を超えており、その周辺でも高齢化率 40~50% の地域が多くなっています。
- 一方、北野町や水落町、横江町 1 丁目、新横江 1 丁目など人口が増加している地区では、高齢化率が 10% を下回っています。
- また、市街地東部~河和田地域においては、一様に高齢化率が高くなっています。

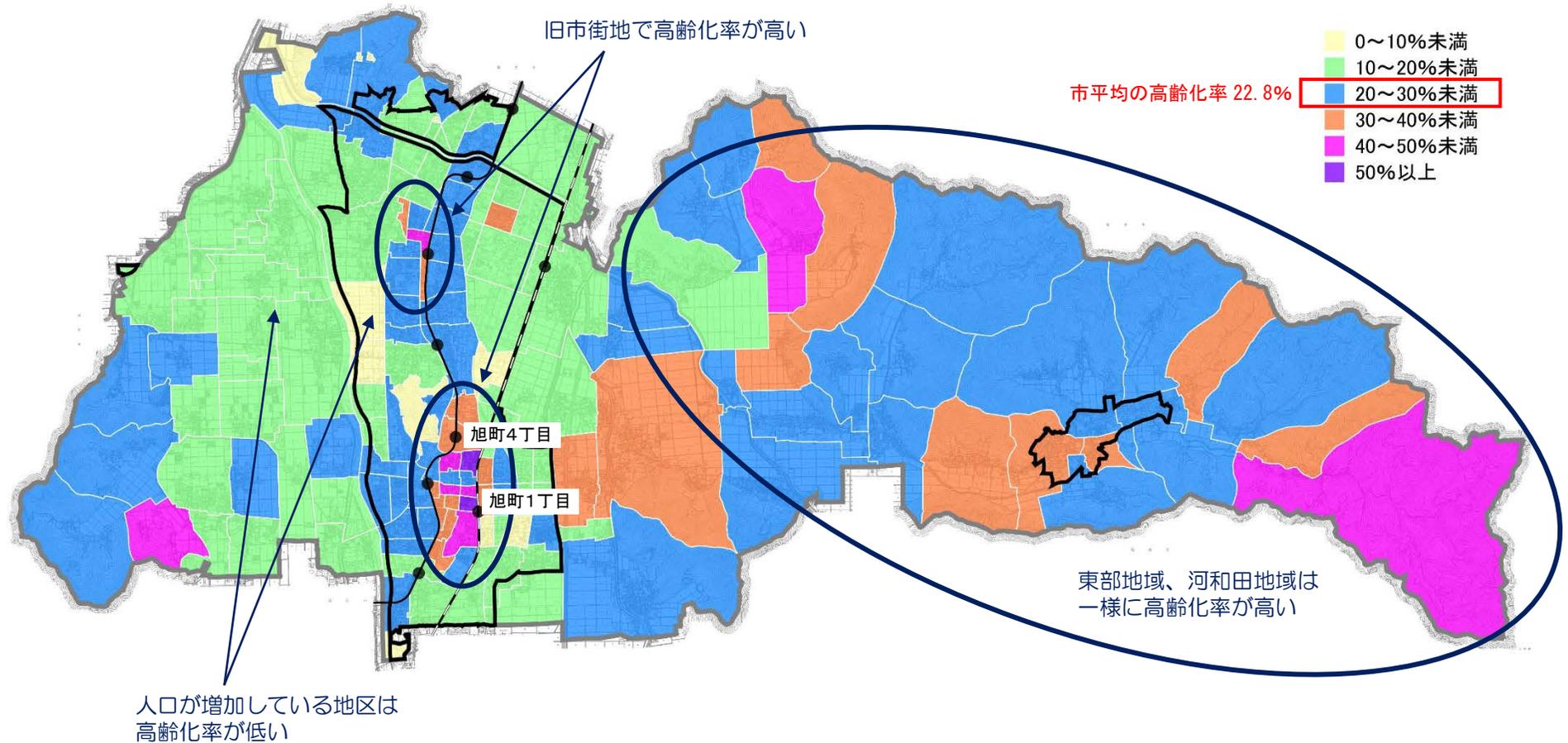


図 小地域ごとの高齢化率【平成 22 年】(資料：国勢調査)

②人口集中地区（DID）の人口・区域

- 昭和 45 年（1970）では、JR 鯖江駅周辺及び福鉄神明駅を中心とする旧市街地の周辺に人口集中地区が2分して形成されていましたが、平成 22 年（2010）では、市街地北部及び中部を中心に南北に拡大しているとともに、日野川西部の農業振興地域にまで広がっています。
- 人口集中地区内の人口は、特に昭和 60 年（1985）から平成 2 年（1990）にかけて大きく増加し、それ以降は横ばい～微増で推移しています。
- 一方、人口集中地区の面積は拡大を続け、昭和 45 年（1970）では 54.4 人/ha あった人口密度は、平成 22 年（2010）では 31.8 人/ha にまで低下しています。
- 河和田市街地では人口集中地区は形成されていません。

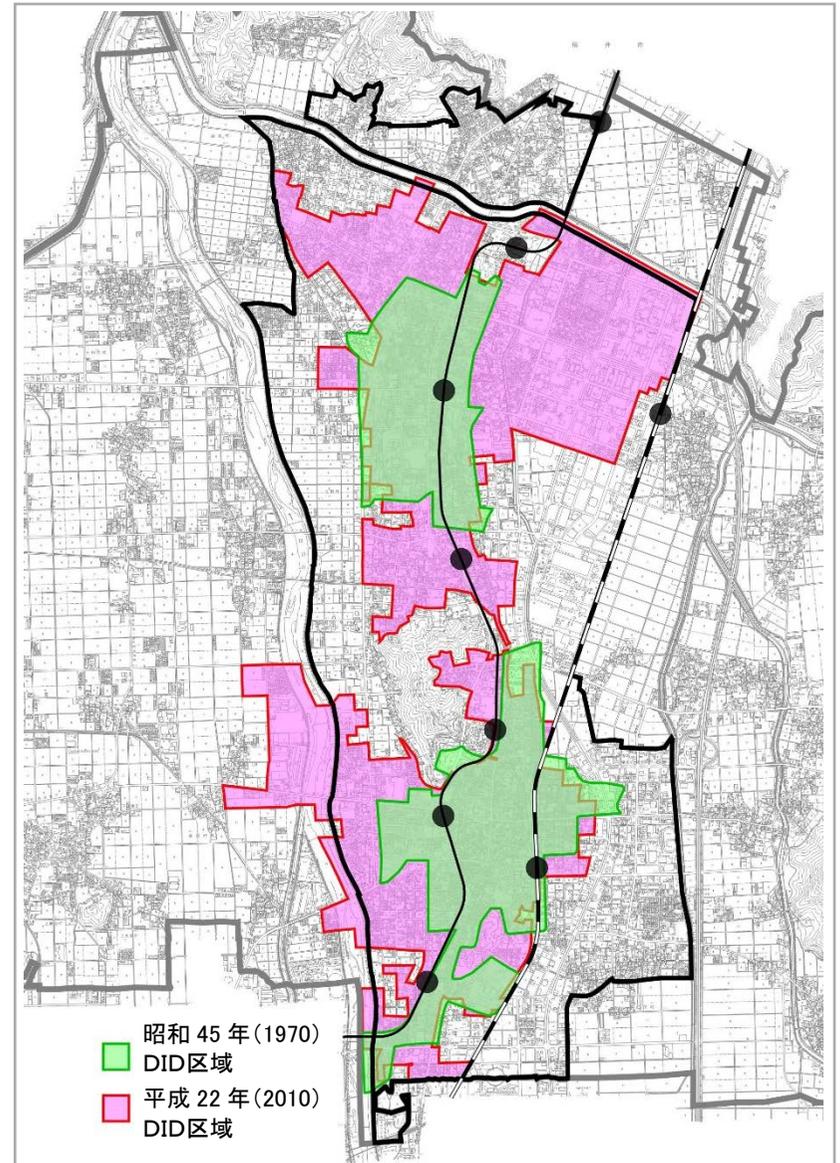
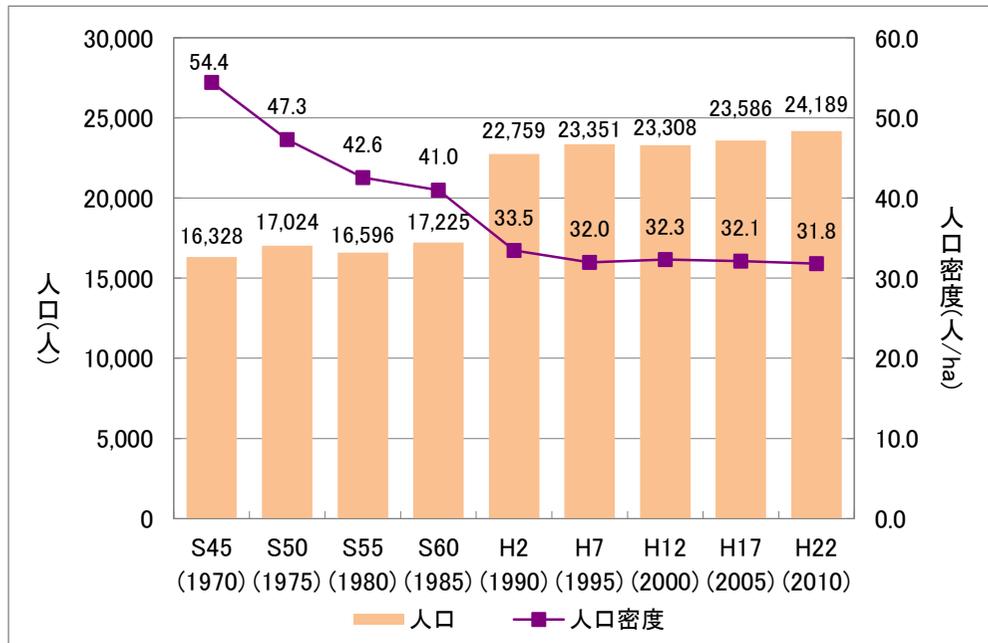


図 人口集中地区の変遷（資料：国勢調査）

(3) 都市基盤の整備状況等

①土地区画整理事業等

- 土地区画整理事業は 30 地区、697.5ha で施行しています。この内、市街地（用途地域）内では 25 地区、669.9ha で施行しており、用途地域面積の約 44%に当たります。
- 土地区画整理事業は、市街地外縁部を中心とした新市街地整備が中心となっており、JR 鯖江駅前では市街地再開発事業が行われています。

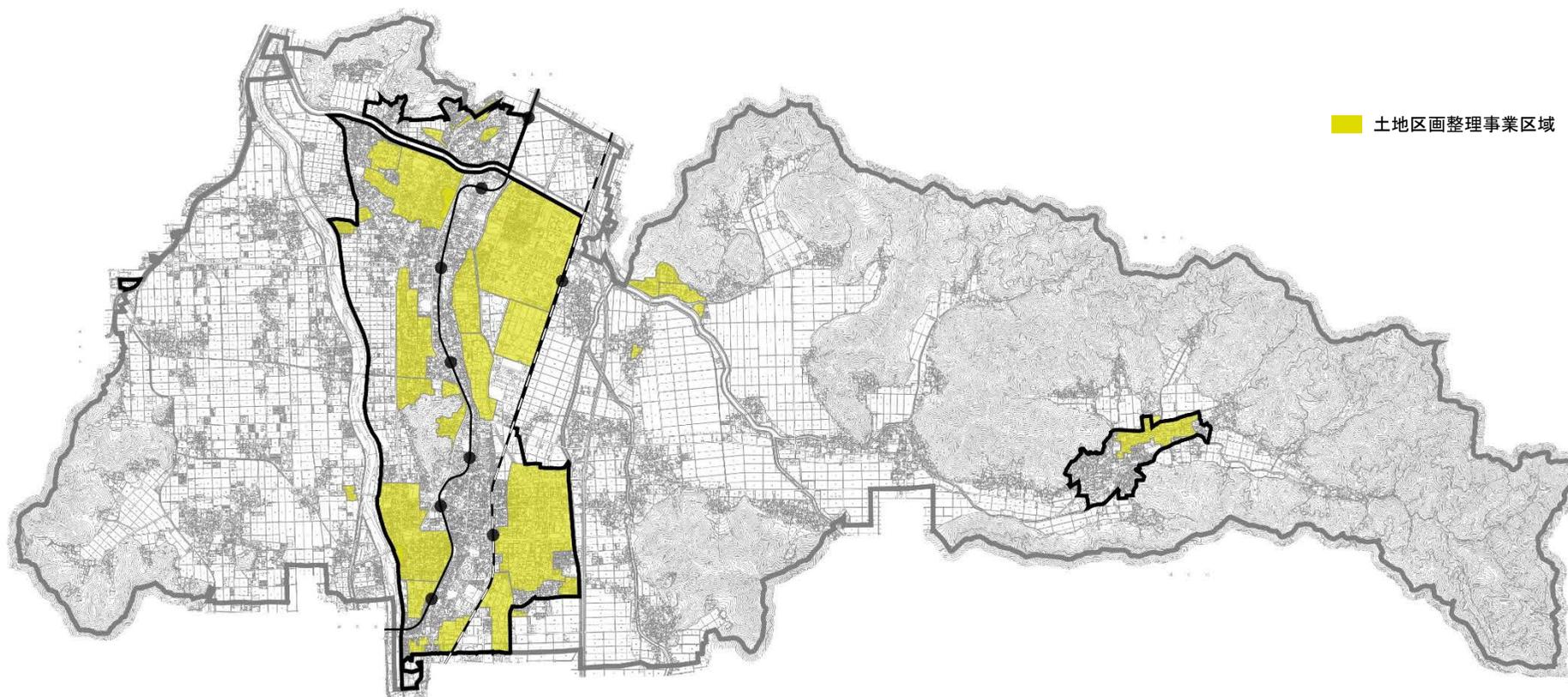


図 土地区画整理事業等の実施状況（資料：庁内資料 H28.3.31 現在）

②都市計画道路

- 都市計画道路は、32 路線（幹線街路 26 路線、区画街路 4 路線、特殊街路 2 路線）を計画決定しており、総延長は 83.95km に及びます。
- このうち、24 路線が改良済であり、市街地の骨格を形成する都市計画道路は概ね整備が完了しています。
- 全路線の改良率は 92% で、県内の他市町と比べて高い整備水準となっています。

表 都市計画道路の整備状況（資料：庁内資料 H28.3.31 現在）

	用途地域内	用途地域外	都市計画区域計
計画決定延長 (km)	58.24	25.71	83.95
改良済延長 (km)	53.63	23.54	77.17
概成済延長 (km)	0.71	2.14	2.85
改良率 (%)	92.0	91.5	91.9

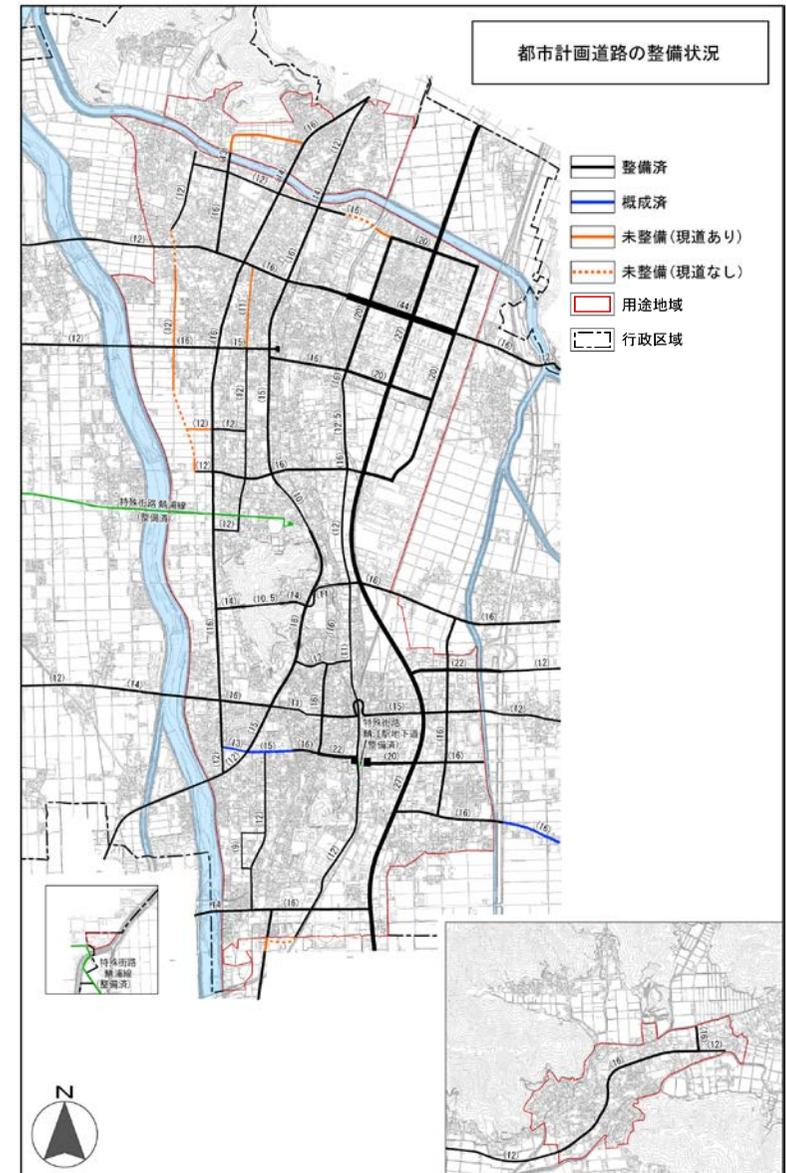


図 都市計画道路網の整備状況

③都市公園

- 都市公園として、街区公園 169ヶ所、近隣公園5ヶ所、総合公園3ヶ所、運動公園1ヶ所、都市緑地2ヶ所を供用しており、供用面積は86.86haとなっています。
- そのほか、地係公園が12ヶ所、0.60haが整備されています。
- 住区基幹公園（街区公園、近隣公園、地区公園）は土地区画整理事業に合わせて整備されたものが多く、JR鯖江駅周辺では、都市公園が整備されていません。

表 都市計画公園の整備状況（資料：庁内資料 H28.3.31 現在）

種 別		供用面積 (ha)	都市計画区域内 人口1人当たり面積 (m ² /人)
住区基幹 公園	街区公園	17.70	2.6
	近隣公園	13.10	1.9
	地区公園	—	—
都市基幹 公園	総合公園	43.93	6.4
	運動公園	6.80	1.0
公園 計		81.53	11.9
都市緑地		5.33	0.8
公園・緑地 計		86.86	12.7

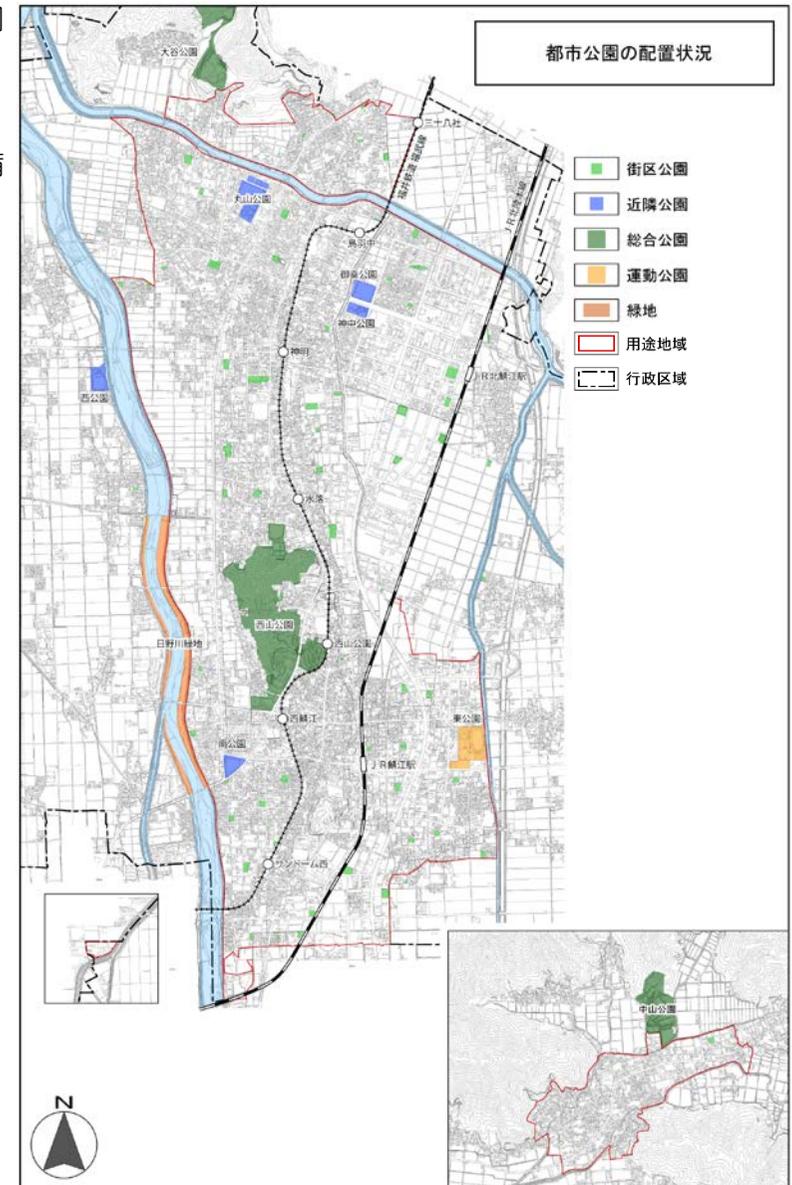


図 都市公園の配置状況

④用途地域

- 鯖江市では、1,513ha を用途地域に指定しており、都市計画区域面積（7,541ha）の約 20%に当たります。
- 商業系用途地域は、JR鯖江駅周辺、福鉄神明駅周辺、河和田市街地の中心部に指定されており、その周囲に住居系用途地域が指定されています。
- 工業系用途地域は、市街地縁辺部の工業団地（国道8号沿い）に指定されており、また、幹線道路沿道の多くは準工業地域に指定されています。

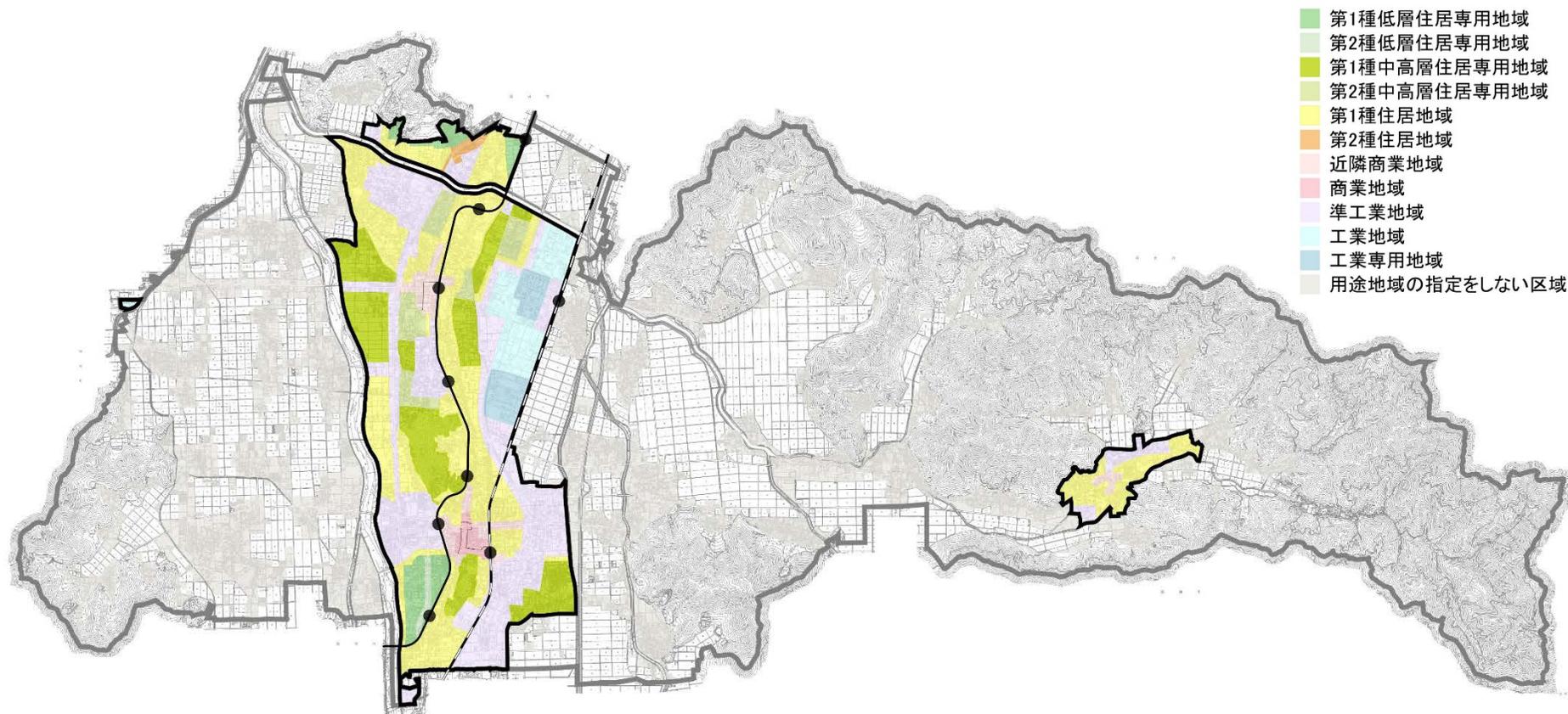


図 用途地域の指定状況

(4) 主要な都市機能の分布状況、利用圏の整理

①医療施設

ア) 医療施設（病院、医院・診療所／眼科、歯科を除く）

- ・医療施設の多くは市街地内に立地しており、特に、JR 鯖江駅、福鉄西鯖江駅、福鉄西山公園駅、福鉄神明駅の周辺に集積しています。

病 院	医院・診療所
9ヶ所（高村病院、公立丹南病院、みどりヶ丘病院、高野病院、谷川病院、鯖江リハビリテーション病院、木村病院、広瀬病院、斎藤病院）	34ヶ所

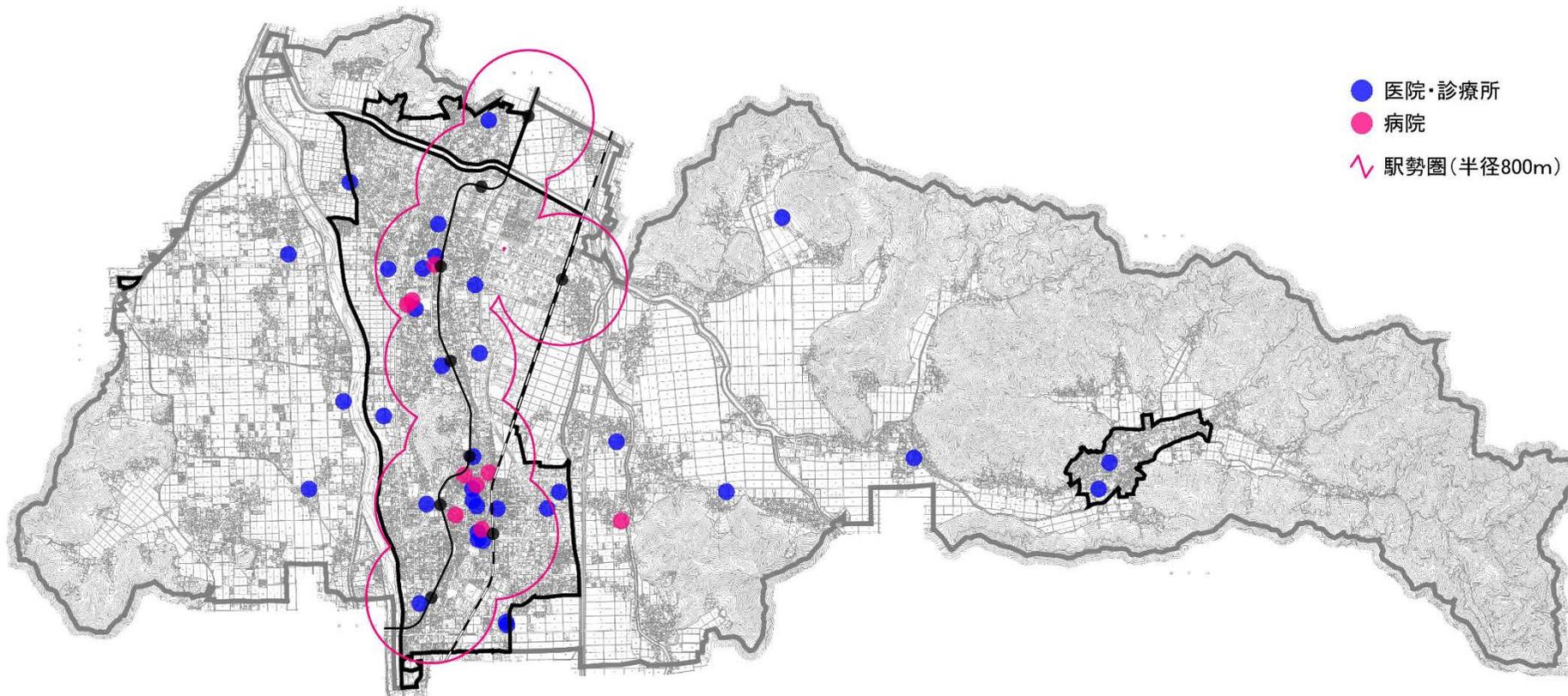


図 医療施設の分布状況（資料：鯖江市医師会）

②福祉施設

ア) 高齢者福祉施設（訪問介護系施設、通所系施設、小規模多機能型施設）

- 高齢者福祉施設の多くは市街地内に立地しており、特に、JR鯖江駅、福鉄西鯖江駅、福鉄西山公園駅、福鉄神明駅の周辺に集積していますが、郊外部での立地も見られます。

訪問介護系施設	通所系施設	小規模多機能施設
25ヶ所	25ヶ所	5ヶ所

※同一の施設系内、施設系相互で重複あり。

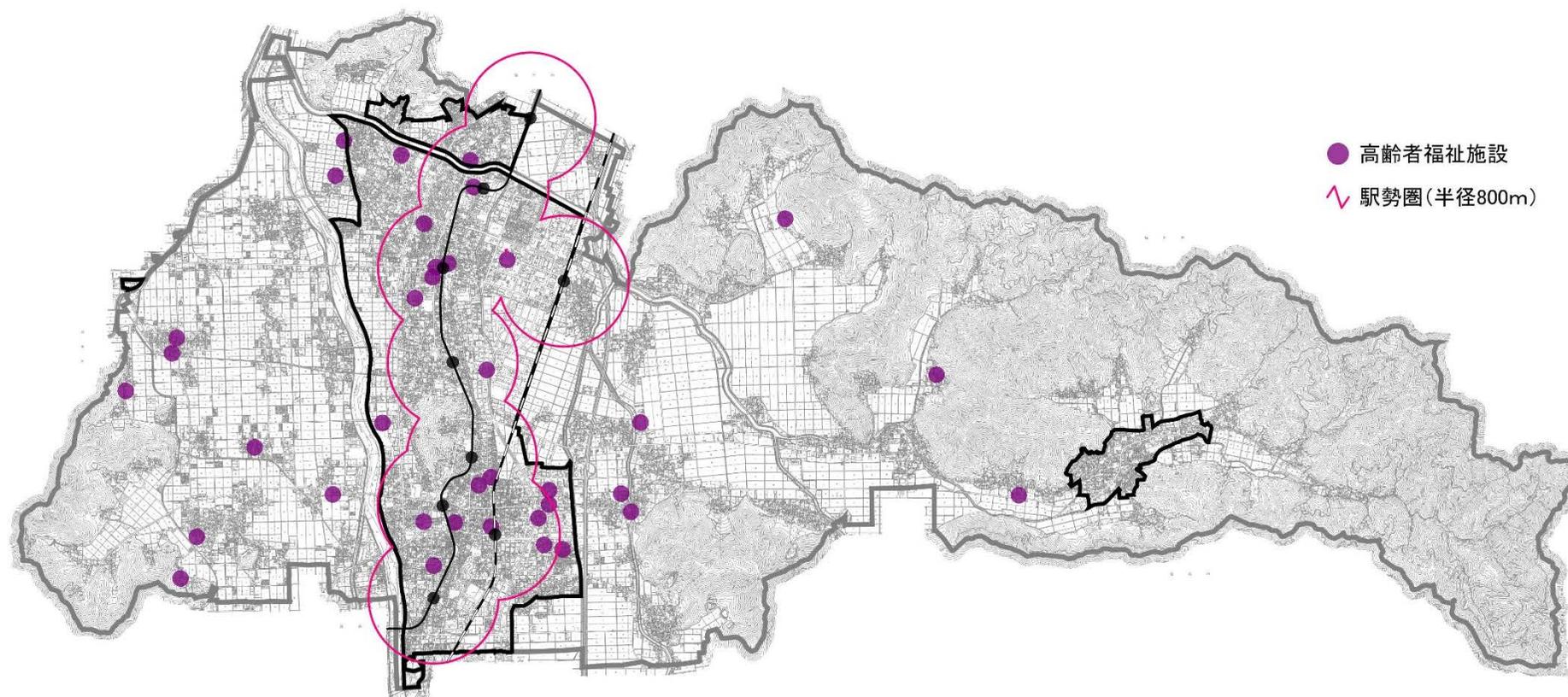


図 高齢者福祉施設の分布状況（資料：鯖江市ホームページ）

イ) 子育て支援施設（保育所、幼稚園、その他の施設、児童館等）

- 子育て支援施設の多くは市街地内に立地しており、かつ、その多くが鉄道駅の利用圏（半径 800m）の中に集積していますが、郊外部においても小学校付近等での立地も見られます。

保育所・保育園	幼稚園	その他の保育施設	児童館等
22ヶ所	6ヶ所	4ヶ所	17ヶ所

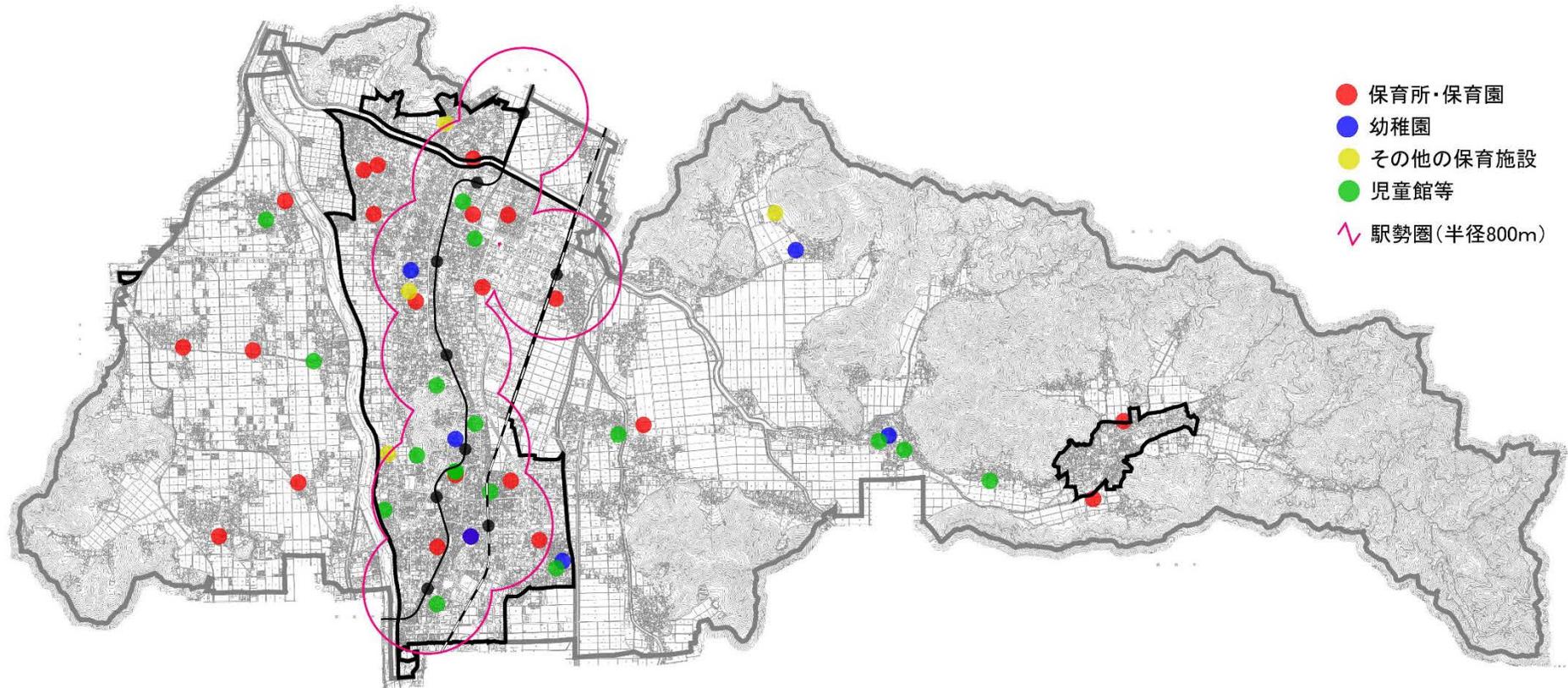


図 子育て支援施設の分布状況（資料：国土数値情報、鯖江市ホームページ）

③公共施設

ア) 教育・文化施設（小学校、中学校、図書館、文化・交流施設、公民館等）

- ・小学校と公民館は各地域に立地しており、中学校は市街地内に2ヶ所、市街地外の1ヶ所が立地しています。
- ・文化施設（公民館を除く）の多くは市街地内に立地し、主に福武線の沿線に集積しています。

小学校	中学校	生涯学習施設、文化センター、スポーツ施設等		図書館	公民館
惜陰小学校	鯖江中学校	嚮陽会館	総合体育館	文化の館（図書館）	鯖江公民館
進徳小学校	中央中学校	ラポーゼかわだ	スポーツ交流館		新横江公民館
鯖江東小学校	東陽中学校	うるしの里会館	神明健康スポーツセンター		神明公民館
神明小学校		文化センター	立待体育館		中河公民館
鳥羽小学校		健康福祉センター	サンドーム福井		片上公民館
中河小学校		夢みらい館・さばえ			立待公民館
片上小学校		まなべの館			吉川公民館
立待小学校		ユーカールさばえ			豊公民館
吉川小学校		（勤労青少年ホーム）			北中山公民館
豊小学校		ふれあいみんなの館・さばえ			河和田公民館
北中山小学校		高年大学			
河和田小学校		いきいき未来館			
		鯖江市高齢者憩の家			
		エコネットさばえ			
		市民活動交流センター			
		河和田コミュニティセンター			
		市民ホールつつじ			
		神明苑			

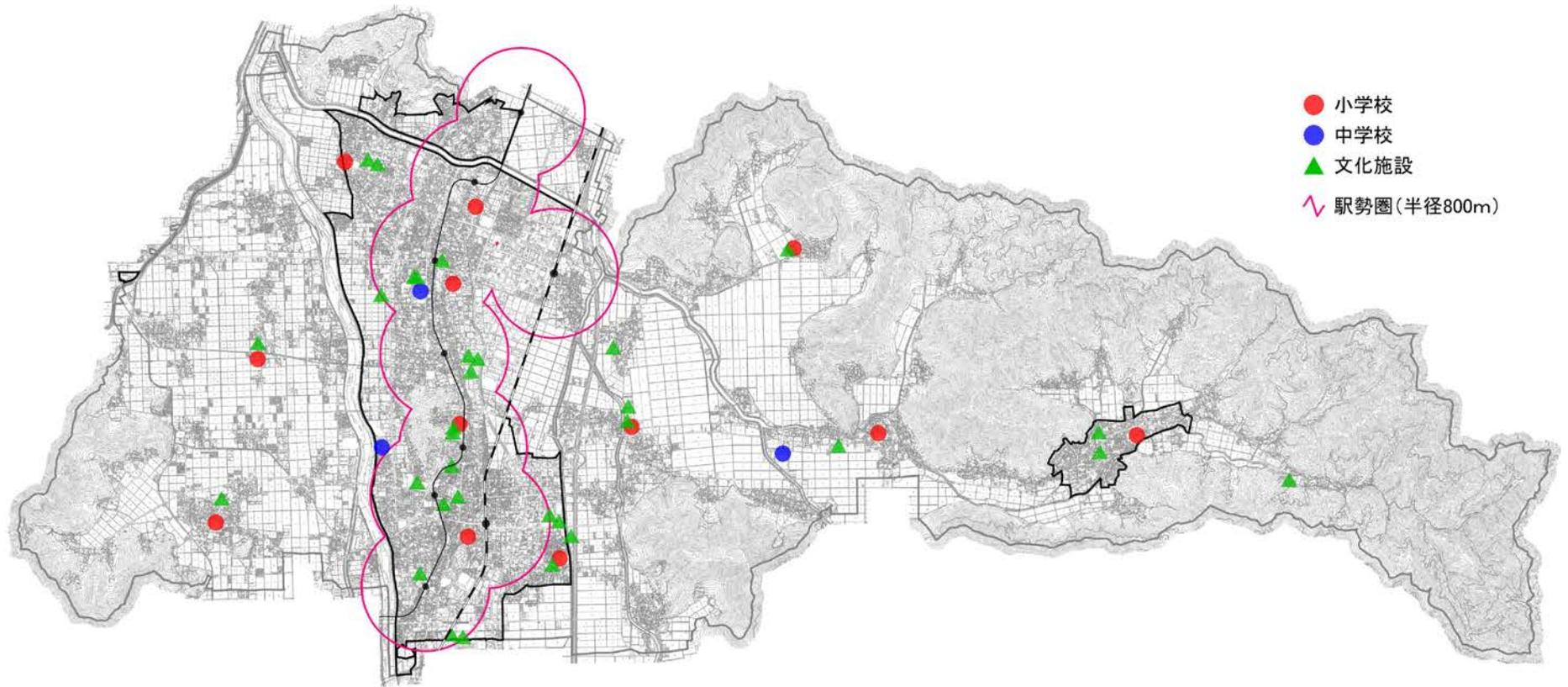


図 教育・文化施設の分布状況 (資料：国土数値情報、鯖江市ホームページ)

イ) 行政施設（市役所、警察、消防等）

- 市役所、丹南健康福祉センター、消防署は、鯖江市街地の中心部に集積しています。
- 警察（交番、駐在所を含む）は、市内の各地域に分散しています。

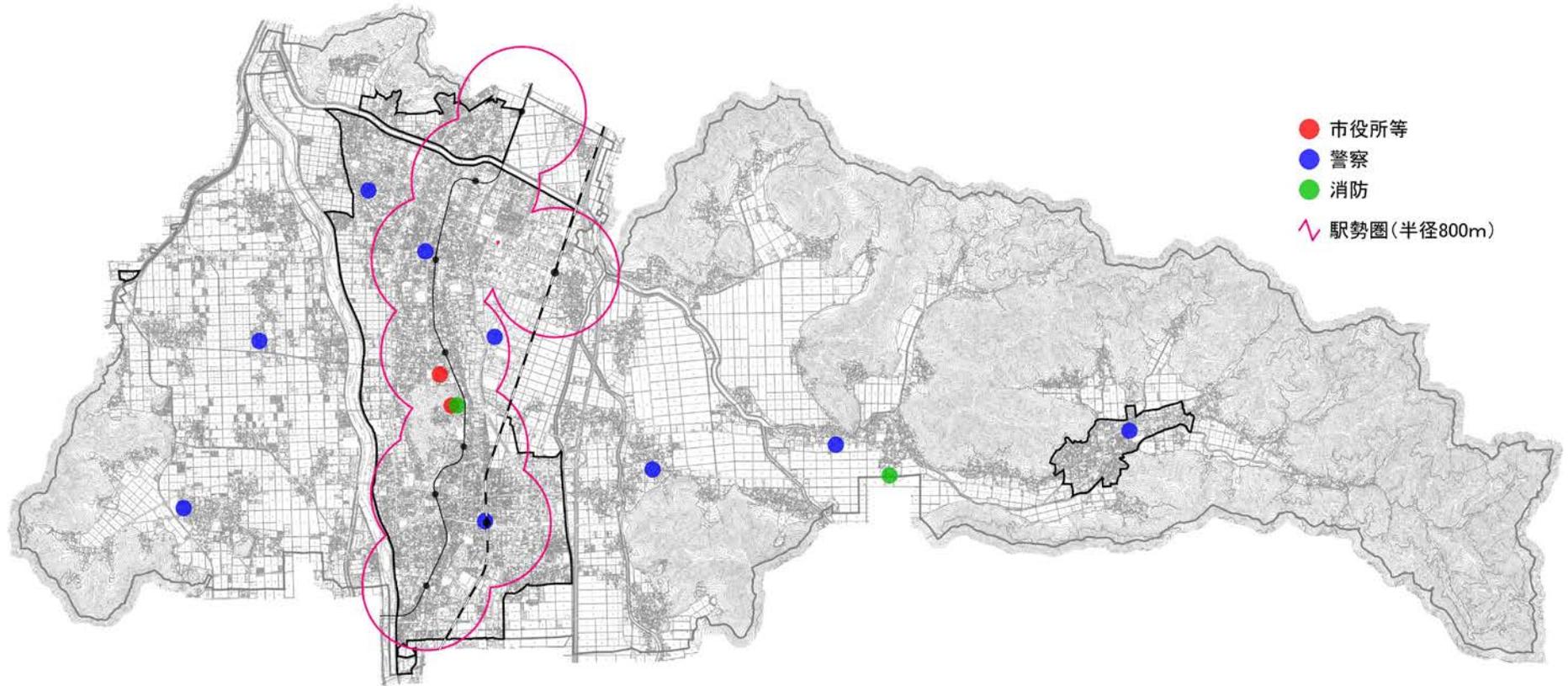


図 行政施設の分布状況（資料：国土数値情報、鯖江市ホームページ）

③商業施設

ア) 商業施設（スーパーマーケット、コンビニエンスストア、ドラッグストア）

- 商業施設の多くは市街地内に立地しており、主に国道8号や鯖江西縦貫線などの幹線道路沿道に集積しています。
- 河和田市街地では、スーパーがなくなり、コンビニエンスストア1件のみとなっています。

スーパー	ドラッグストア	コンビニエンスストア
14ヶ所	9ヶ所	30ヶ所

(平成28年8月時点)

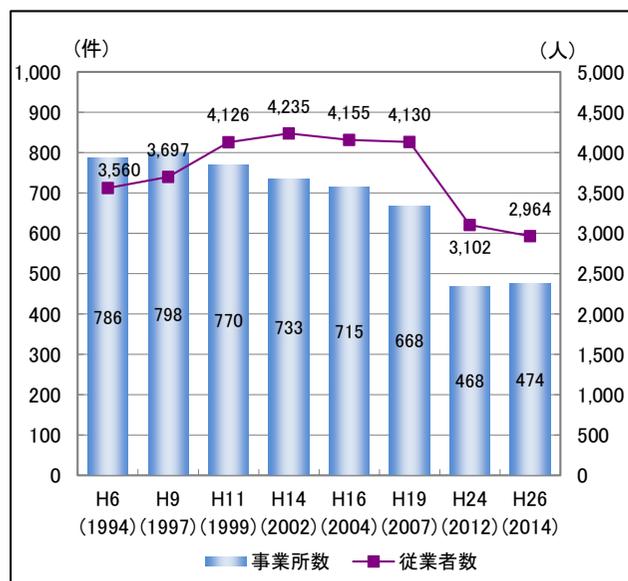


図 商業施設の分布状況 (資料：iタウンページ、Google マップ)

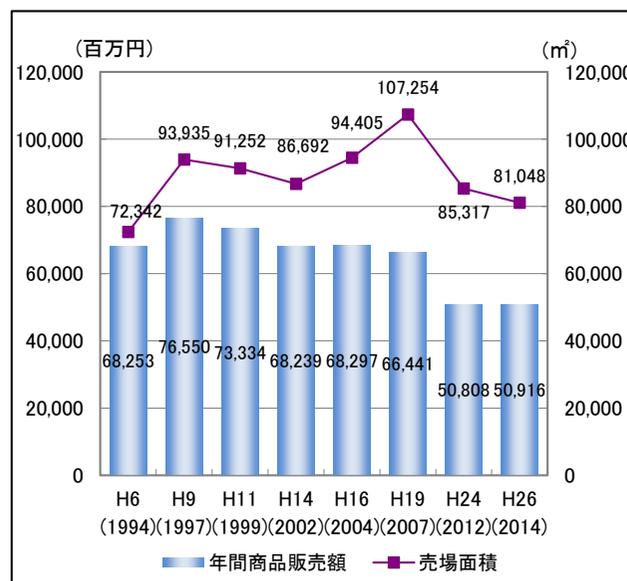
(5) 経済活動

①小売業の動向

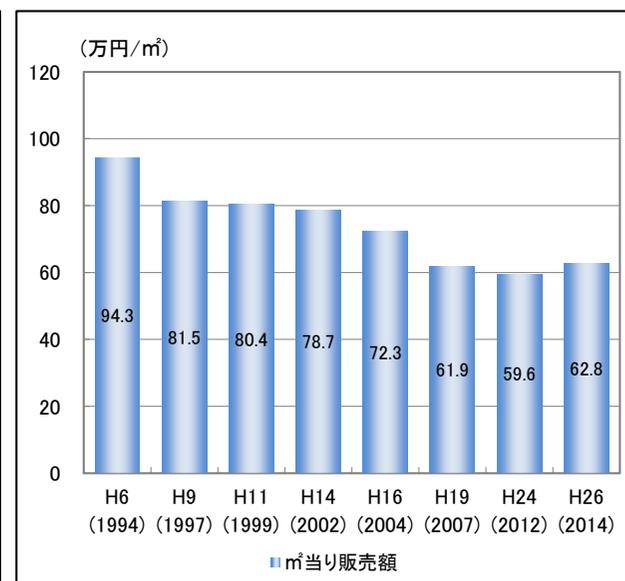
- 事業所数は、平成9年(1997)から平成19年(2007)にかけて緩やかに減少、平成19年(2007)から平成24年(2012)にかけて大きく減少(-200件)し、その後は横ばいとなっています。
- 従業者数、年間商品販売額も同様の推移を示しているのに対し、売場面積は平成14年(2002)から平成19年(2007)にかけて大きく増加し、その後減少に転じています。



【商店数、従業者数の推移】



【年間商品販売額、売場面積の推移】



【売場効率の推移】

図 小売業の状況 (資料：商業統計調査)

(6) 地価

- ・鯖江市における地価公示価格の平均は、平成3年（1991）から平成8年（1996）頃をピークに下落傾向が続いており、平成27年（2015）では昭和49年（1974）頃と同じ水準にまで低下しています。
- ・福井県平均と比較すると総じて低くなっています。ただし、平成4年（1992）には最大1.8倍の差がありましたが、近年では1.1～1.3倍程度にまで縮まっています。

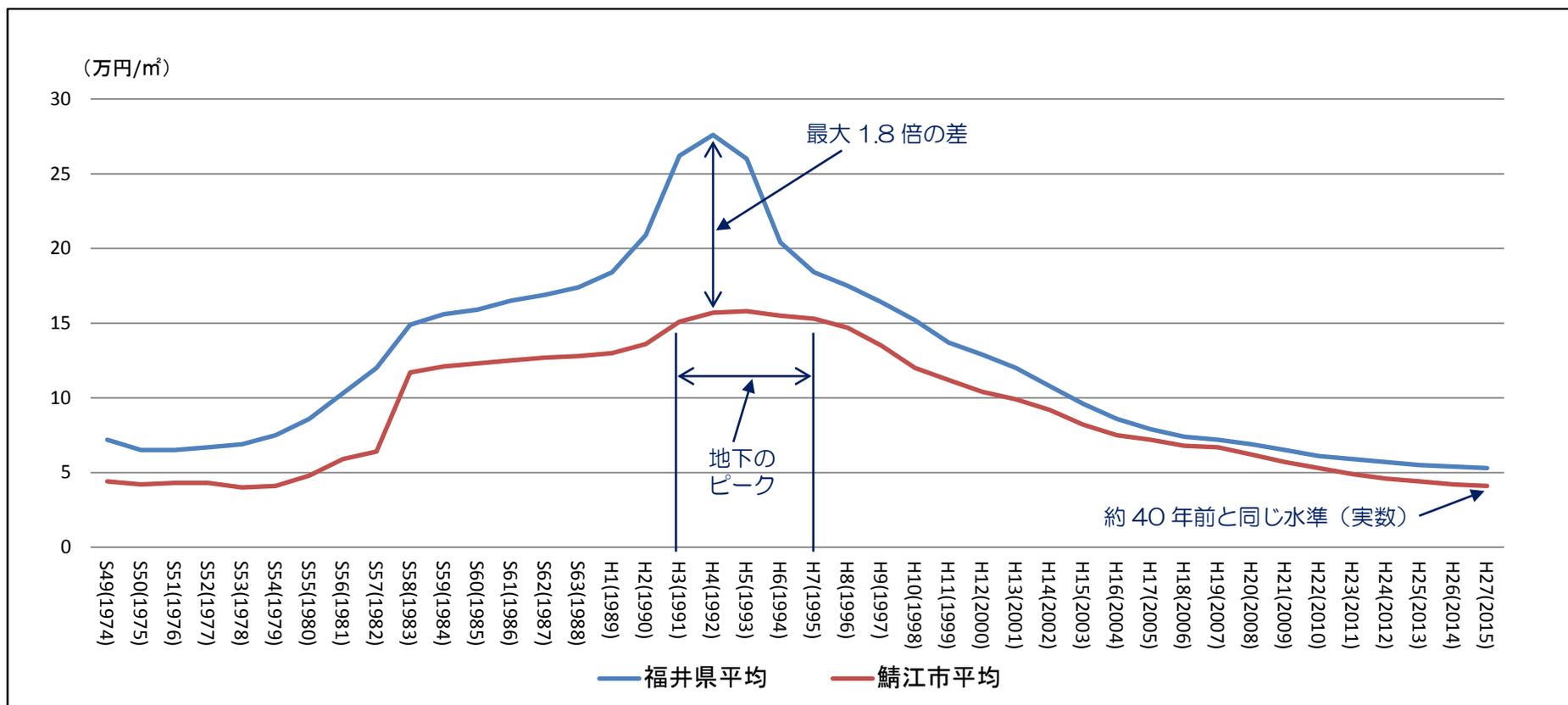


図 平均地価公示価格（実数）の推移（資料：国土交通省地価公示）

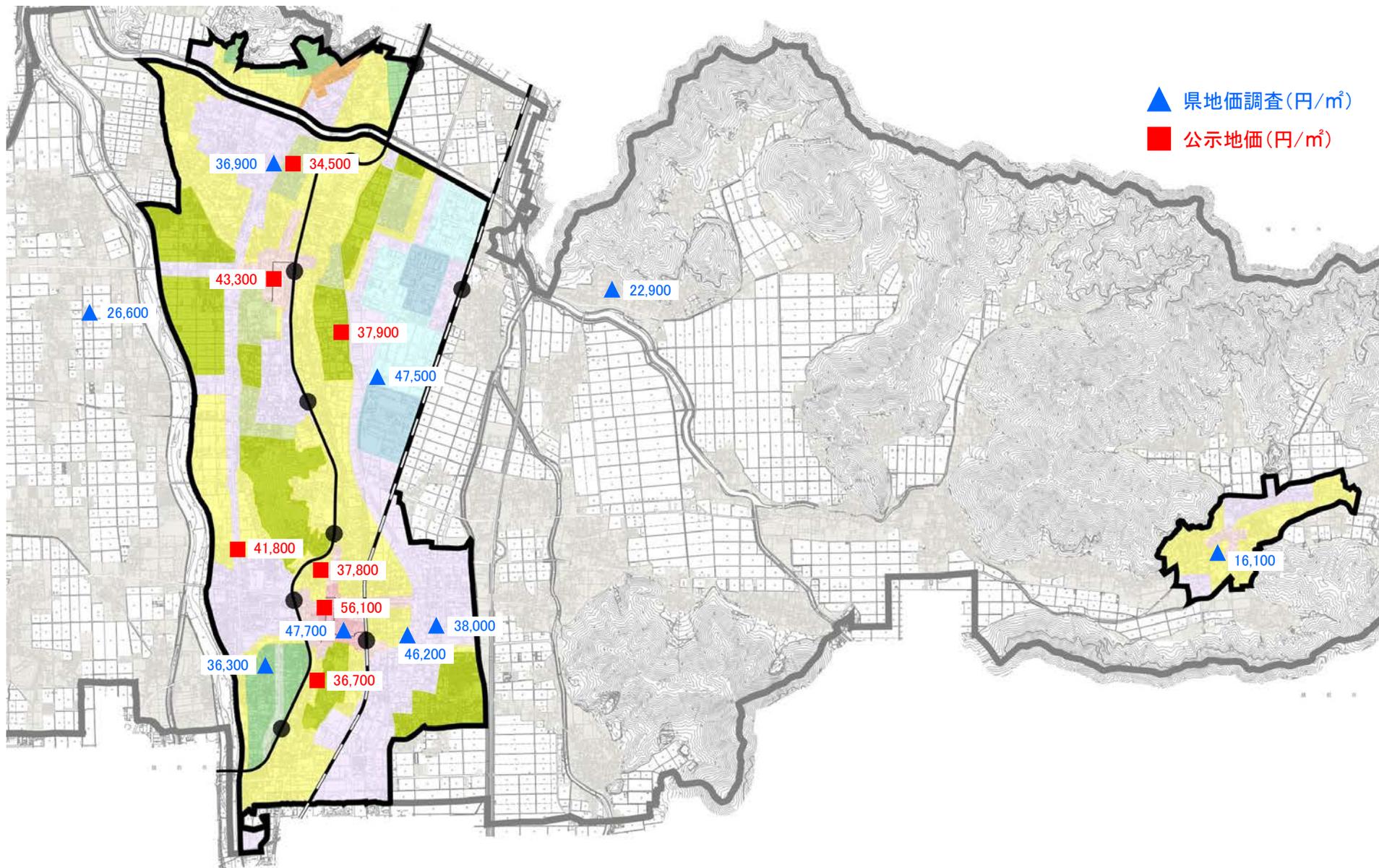


図 地価分布図 (資料：平成 27 年地価公示、県地価調査)

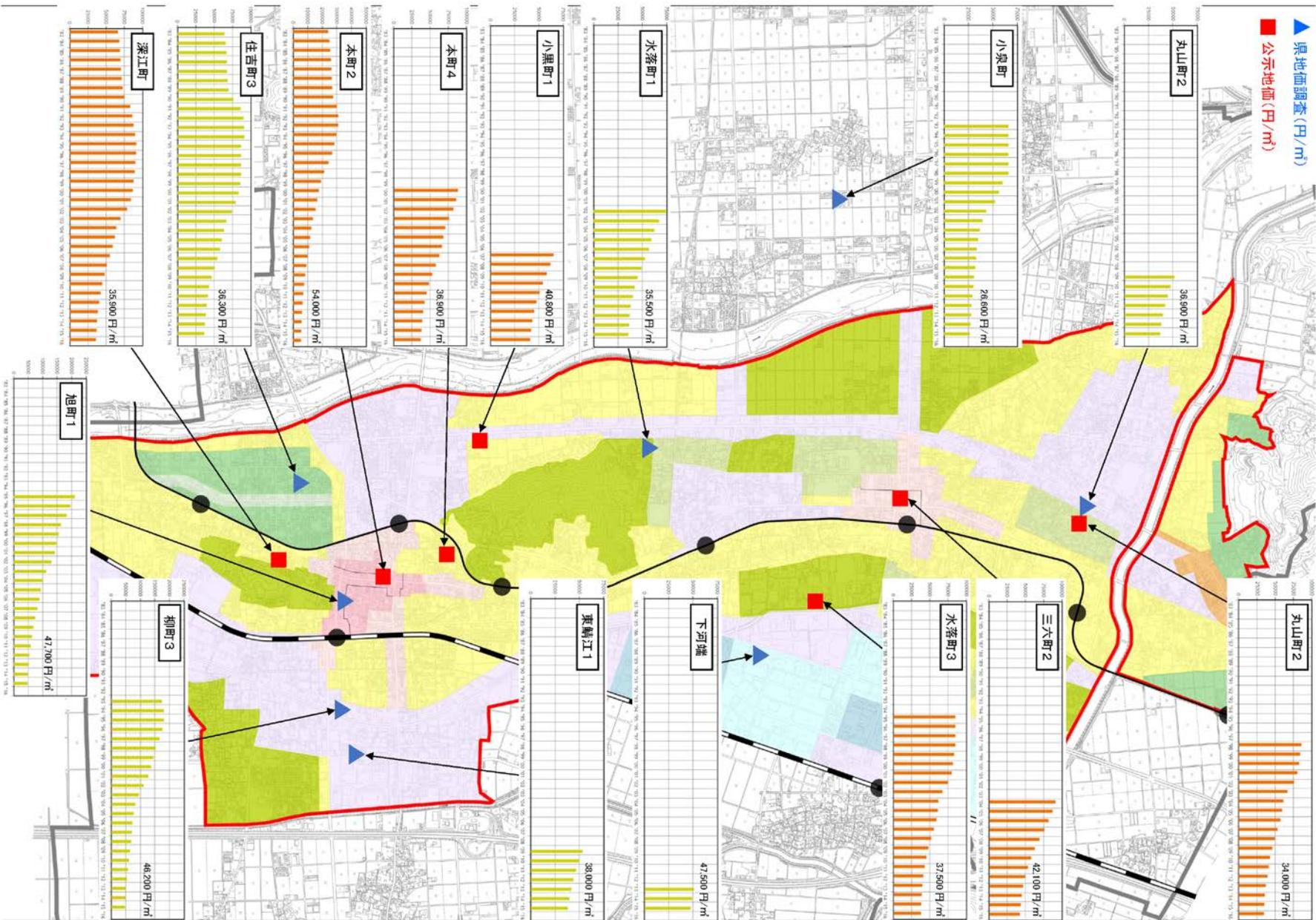


図 地価の推移 (資料：地価公示、県地価調査)

(7) 財政

①固定資産税・都市計画税の状況

- 固定資産税は、平成 23 年（2011）までは 41～44 億円で推移していましたが、平成 24 年（2012）以降は 40 億円を下回っており、平成 25 年（2013）では 38.5 億円となっています。
- 都市計画税は、ほぼ横ばいで推移しています。

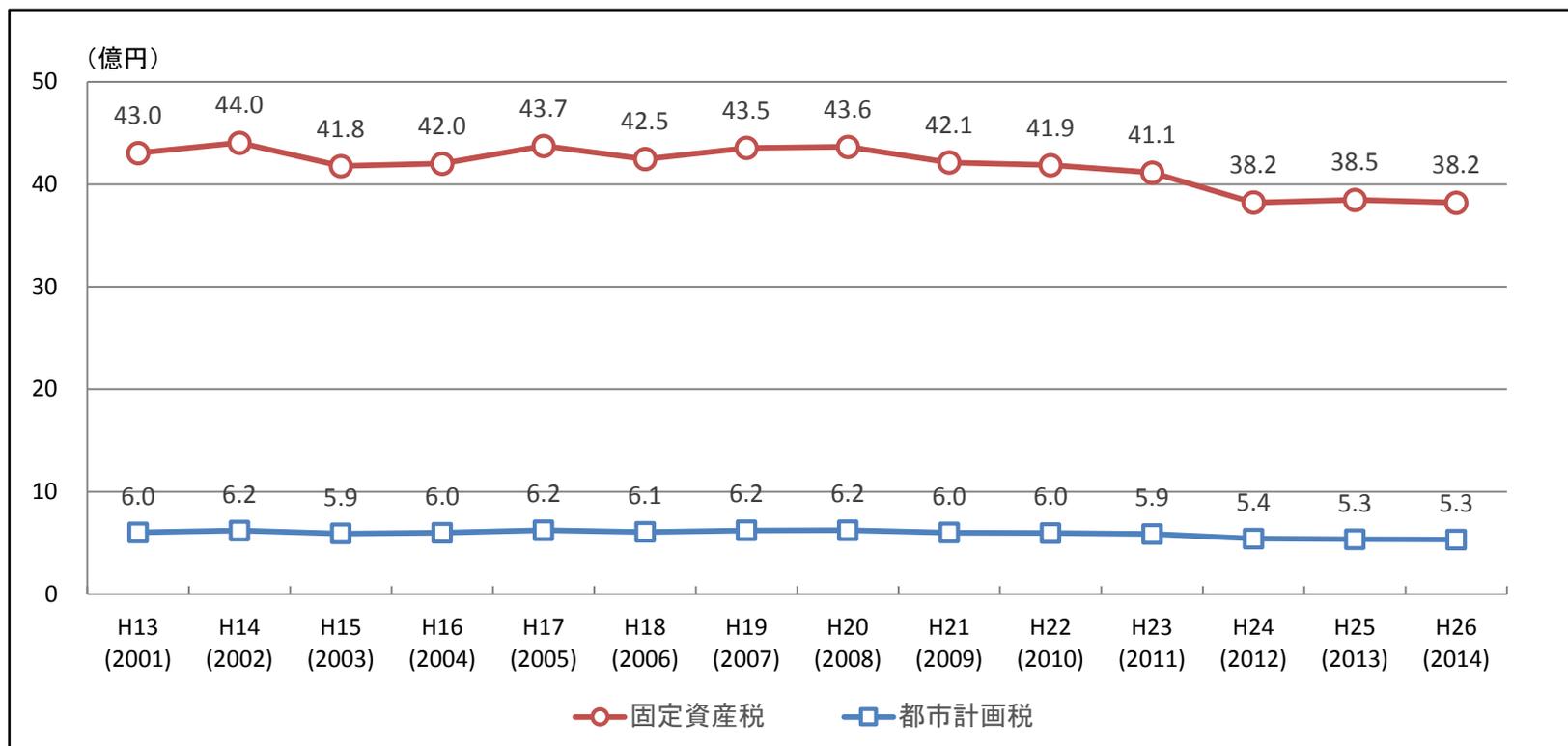


図 固定資産税・都市計画税の推移 (資料：庁内資料)

②歳入・歳出の状況

- 自主財源に大きな変動は見られませんが、依存財源がやや増加する傾向にあります。
- 自主財源比率は、平成 16 年(2004)まで低下し、その後、平成 20 年(2008)まで上昇を続けていましたが、その後は低下・上昇を繰り返しています。

※自主財源比率

国に依存せず、「自治体が自主的に徴収できる財源」が歳入に占める割合で、行政活動の自立性、安定性を図る尺度として用いられます。

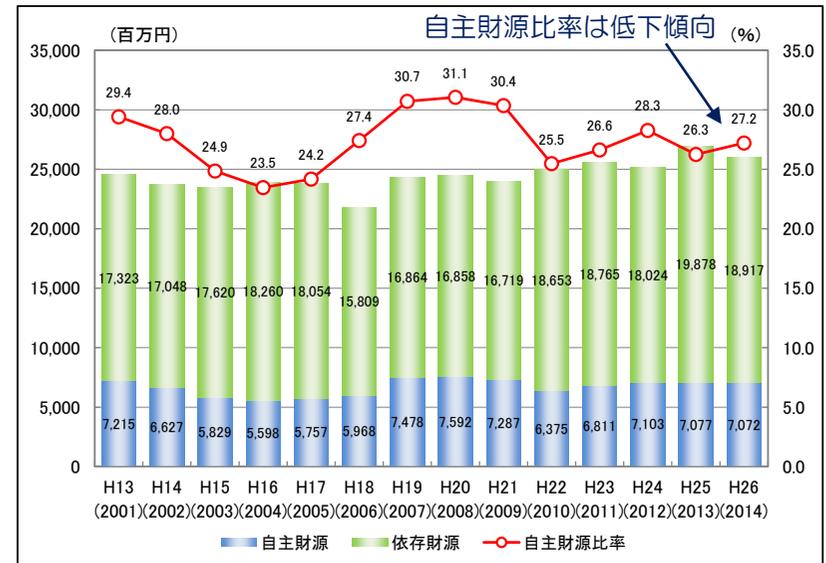


図 財源別の歳入の推移 (資料：庁内資料)

- 目的別歳出の状況を見ると、土木費は、平成 13 年(2001)では最も高い割合を占めていましたが、その後は減少し、平成 18 年(2006)頃からは、ほぼ同じ割合で推移しています。
- 一方、民生費は一貫して増加する傾向にあり、歳出総額に占める割合は、平成 13 年(2001)では 19.4%であったのに対し、平成 26 年(2014)では 34.6%にまで増加しています。

土木費は減少傾向

民生費は増加傾向

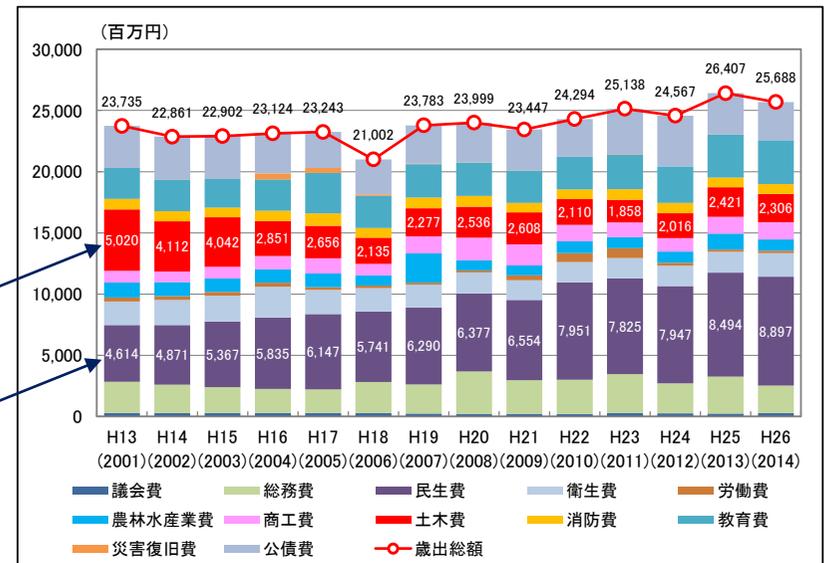
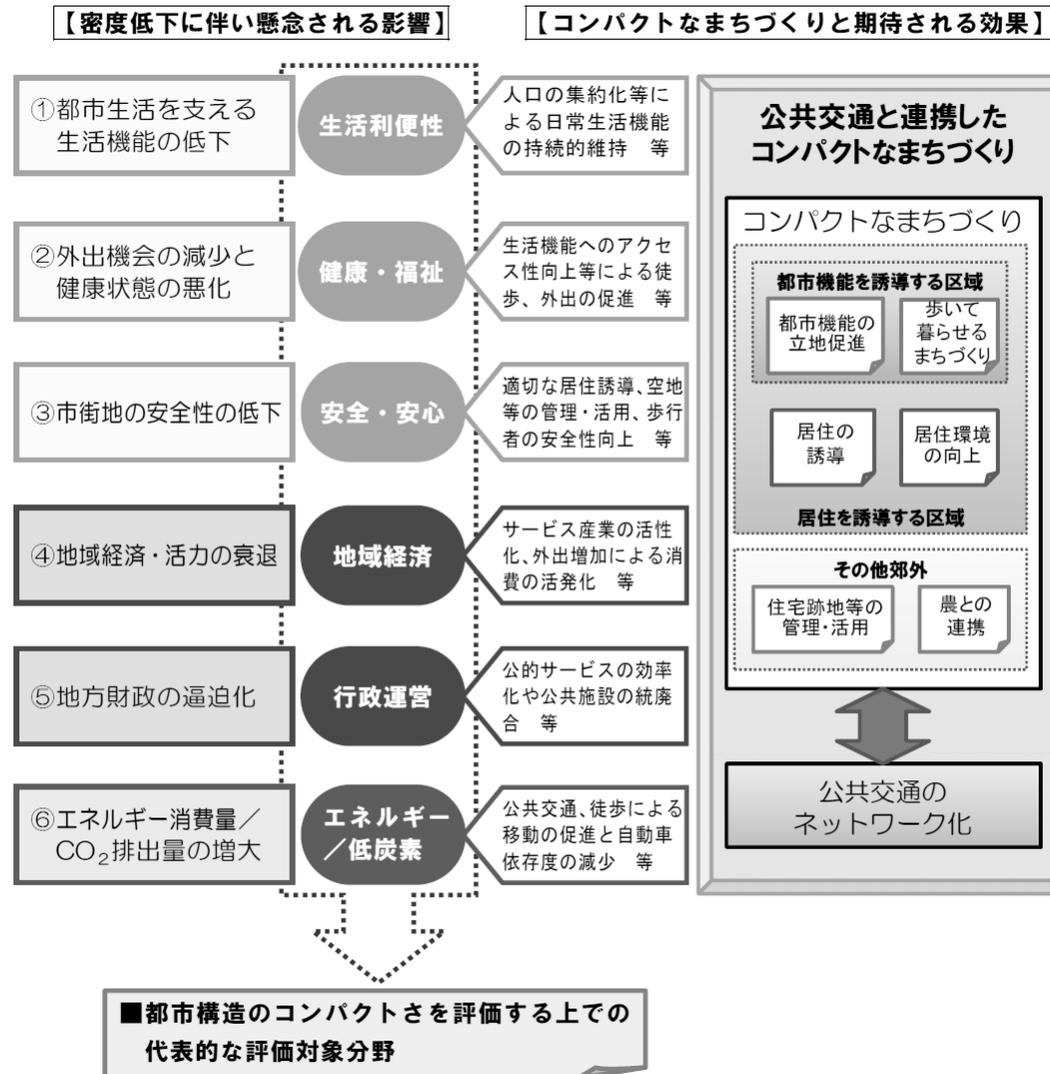


図 目的別の歳出の推移 (資料：庁内資料)

(8) 都市構造の評価

- 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した。



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）

- ・評価指標は、10万人以下の都市の平均値が示され、鯖江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した。

表 鯖江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	<input type="checkbox"/> 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、駅まで1km圏内、もしくはバス停まで200m圏内の住宅数の割合
	<input type="checkbox"/> 市民一人当たりの自動車総走行台キロ	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	<input checked="" type="checkbox"/> 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
	<input type="checkbox"/> 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
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 市民一人あたりの交通事故死者数	(財)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
	<input checked="" type="checkbox"/> 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帯別住宅数に、距離帯の中間値を乗じた値を合計し、住宅総数で除して算出
	<input checked="" type="checkbox"/> 空き家率	住宅・土地統計調査（H20）	空き家数（その他住宅）を住宅総数で除して算出
地域経済	<input checked="" type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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」	歳出決算総額を都市の総人口で除して算出
	<input type="checkbox"/> 財政力指数	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
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 市民一人当たりの自動車CO2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、実走行燃費を除いて燃料消費量を求め、燃料別CO2排出係数（ガソリン）を乗じて、年換算してCO2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

- ・鯖江市では、生活利便性、健康・福祉、安心安全、地域経済、行政運営、エネルギー/低炭素の全ての大項目で高い評価となっています。
- ・特に、公共交通の利便性、歩道整備率、緊急避難所までの距離に対する評価が高くなっています。
- ・一方、高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合、空家率に対する評価は、10万人以下の都市の平均と比較して、やや評価が低くなっています。

表 鯖江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			地域経済	行政運営			エネルギー/低炭素
	公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合(%)	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(%)	市民一人あたりの交通事故死者数	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1人当たりの歳出額(人口当たりの公共施設等の維持・管理・更新費)(千円)	財政力指数(市町村財政)	市民1人当たり税収額(平均)(千円)	市民一人当たりの自動車CO2排出量(t-CO2/年)
鯖江市	55.51	11.49	78.56	71.92	33.27	0.59	411.20	5.73	10.45	360.18	0.66	114.27	0.97
敦賀市	37.46	10.99	64.03	39.23	59.96	0.30	703.80	5.90	10.74	443.04	0.98	193.43	0.93
小浜市	42.78	14.99	54.92	44.38	3.13	0.64	650.30	9.21	9.12	488.07	0.42	104.35	1.27
大野市	45.44	10.48	52.23	17.17	29.98	0.85	774.46	5.73	7.34	523.78	0.41	100.36	0.89
勝山市	35.01	15.48	63.22	31.25	43.60	1.18	701.63	7.29	7.71	492.77	0.44	105.07	1.31
あわら市	53.09	13.36	68.12	46.34	27.72	0.33	970.02	7.92	8.08	574.14	0.65	144.56	1.13
越前市	45.65	12.20	47.15	48.11	28.92	0.35	621.67	6.73	11.98	402.86	0.70	126.68	1.03
坂井市	60.59	12.47	66.76	43.75	69.38	0.65	700.03	8.38	9.46	368.69	0.67	123.28	1.06
10万人以下平均	45.69	17.16	65.92	43.99	57.74	0.63	722.99	4.23	8.42	728.21	0.38	102.30	1.28

赤文字 : 数値が大きい方が評価が高い項目

青文字 : 数値が小さい方が評価が高い項目

数値が大きい方が評価が高い項目
 数値が小さい方が評価が高い項目

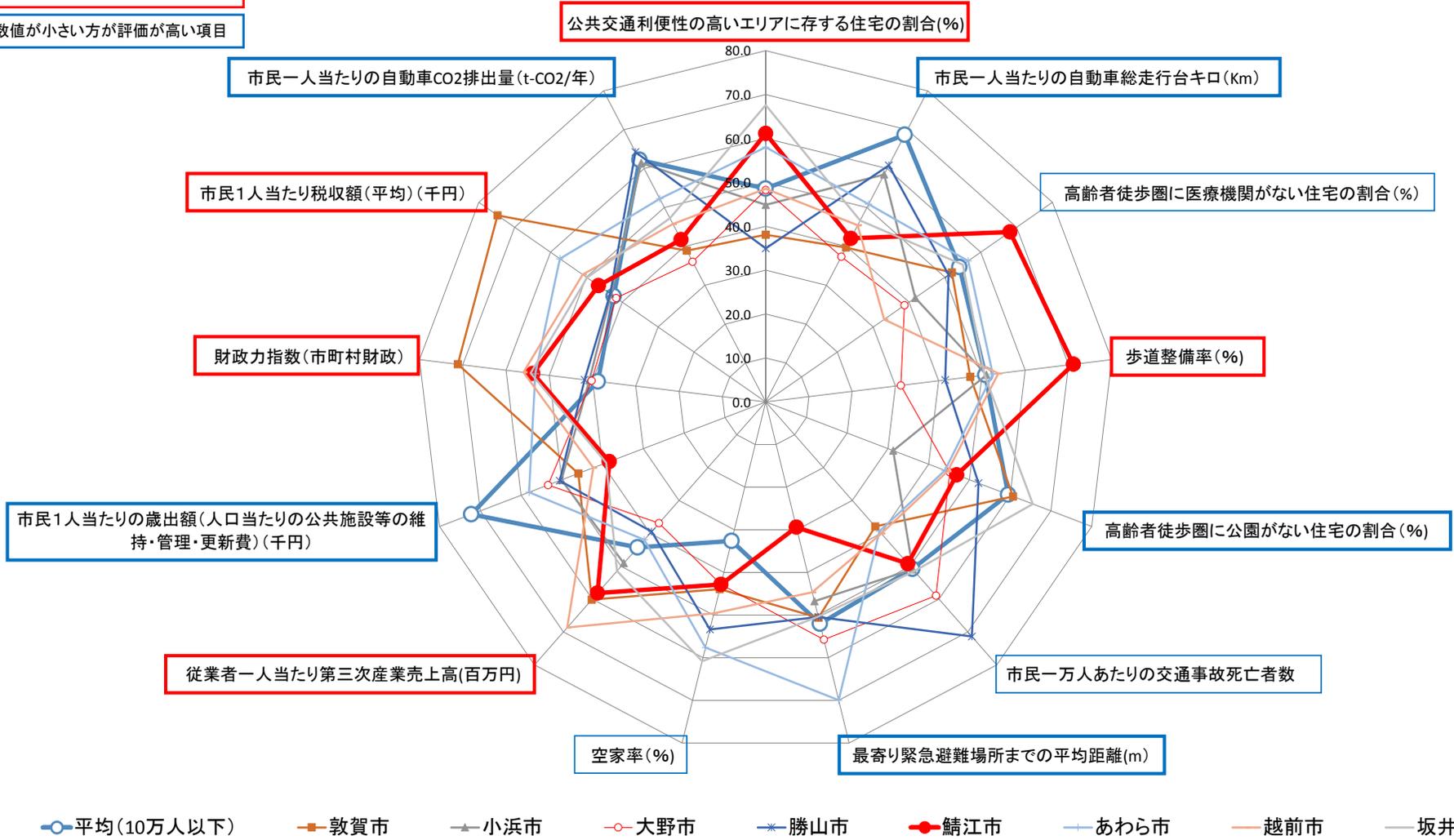


表 鯖江市の都市構造に係る評価結果

※各都市の数値を偏差値として表したもの (グラフに示した都市の平均が偏差値 50 となる)

(9) 将来人口の見通し

① 現行都市計画マスタープランの目標人口

- 現行の鯖江市都市計画マスタープラン（平成 24 年 10 月改定）では、第 5 次鯖江市総合計画が重点施策として掲げる「子育て環境の充実」、「定住環境の充実」、「健康と長寿の推進」等の方針を受けて、目標年次の平成 42 年（2030）における目標人口を平成 22 年（2010）の人口を維持するとして 67,500 人に設定しています。

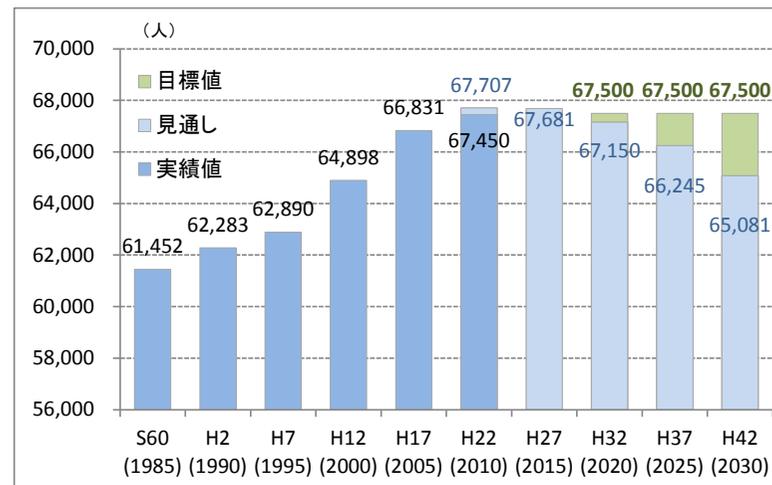


図 将来目標人口の設定（出典：都市計画MP）

② 国立社会保障・人口問題研究所の推計人口

- 国立社会保障・人口問題研究所の推計（平成 25 年 3 月推計）では、鯖江市の人口は今後、緩やかに減少し、平成 52 年（2040）では 60,293 人（平成 22 年（2010）比-10.6%）になると見込まれています。
- また、65 歳以上の高齢者の割合は、平成 22 年（2010）の 22.8%から、平成 52 年（2040）では 33.4%にまで高まると見込まれています。
- なお、封鎖（社会移動がない場合＝自然動態のみ）により将来人口を推計すると、社会移動がある場合と比較して人口減少は緩やかであり、平成 52 年（2040）で 61,067 人となっています。

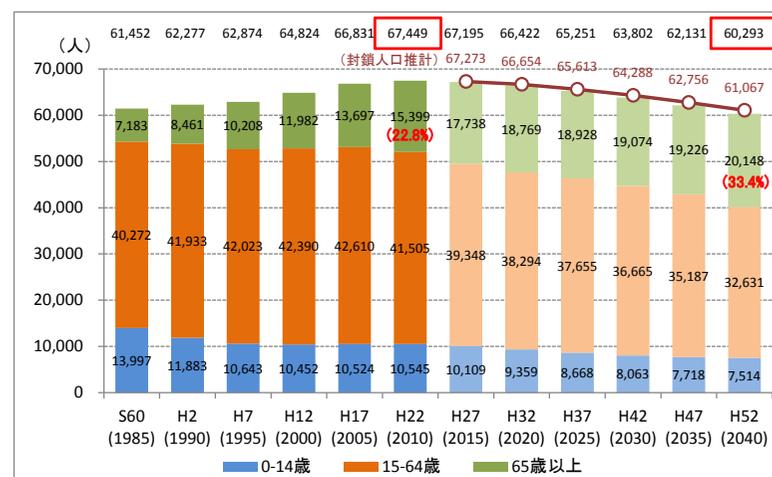


図 将来人口の見通し

（資料：国立社会保障・人口問題研究所 H25.3 予測）

③鯖江市人口ビジョンでの人口の将来展望

- 平成 27 年 10 月に策定した「鯖江市人口ビジョン」「鯖江市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、「世界への挑戦と創造」、「市民主役のまち」、「ふるさと愛」を重点施策に掲げ、①合計特殊出生率を引き上げて出生数を増加させる、②若者世代、特に母親世代人口の社会増を図ることにより、平成 72 年（2060）における人口は約 6 万人を維持することを展望しています。

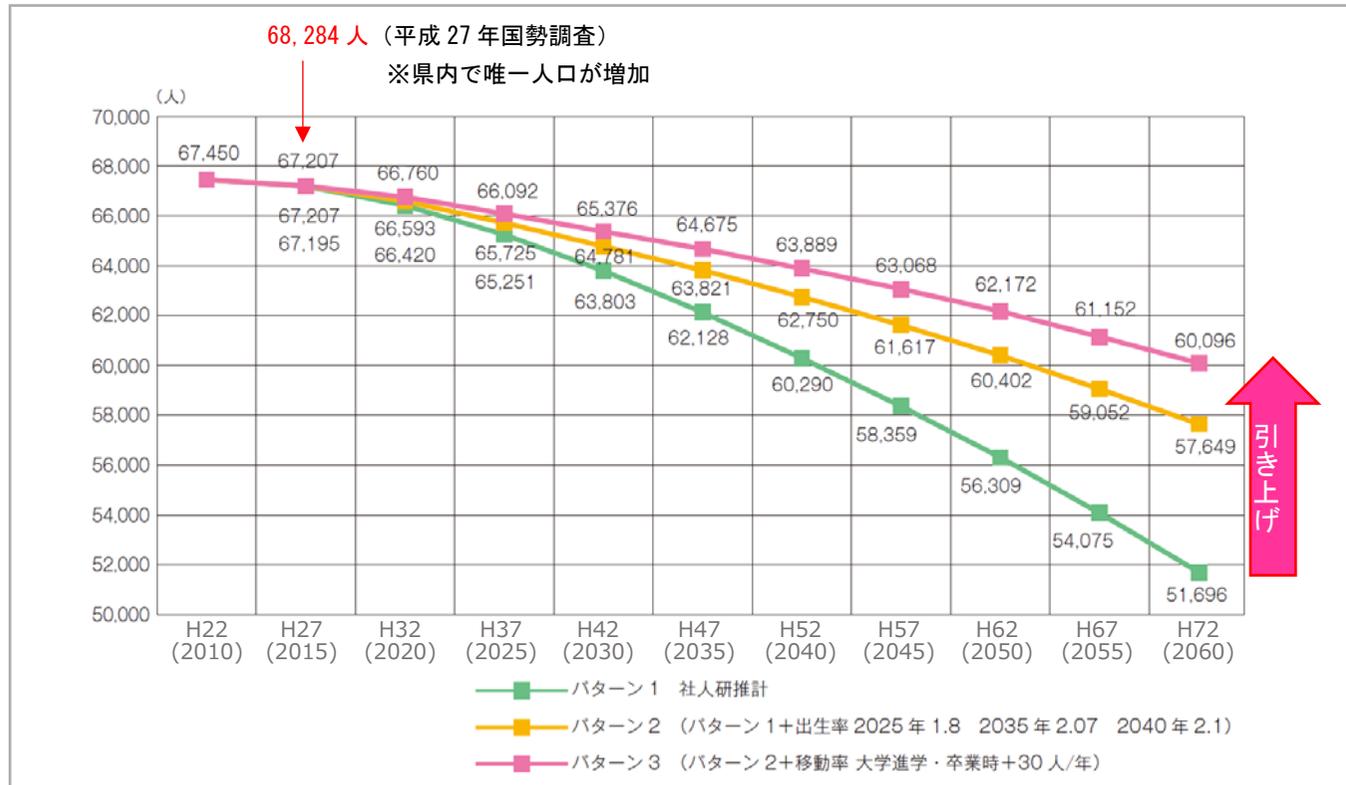


図 鯖江市人口ビジョンでの人口の将来展望

④小地域別の人口・高齢化の見通し（封鎖人口による将来推計）

ア) 小地域別の人口増減の見通し

- 平成 22 年（2010）から平成 52 年（2040）の 30 年間で、市街地の多くの地区で人口が減少する推計結果となり、10%以上の増加となるのは、市街地外縁部に位置する6地区のみとなっています。
- 特に、JR 鯖江駅周辺～福鉄西鯖江駅・西山公園駅周辺の一帯、福鉄神明駅周辺、河和田市街地では、20%以上減少する地域が広がっています。
- また、人口が増加していた日野川西部においても、微増または微減に転じるという結果となっており、市街地より東側では、全ての地区で人口が減少する結果となります。

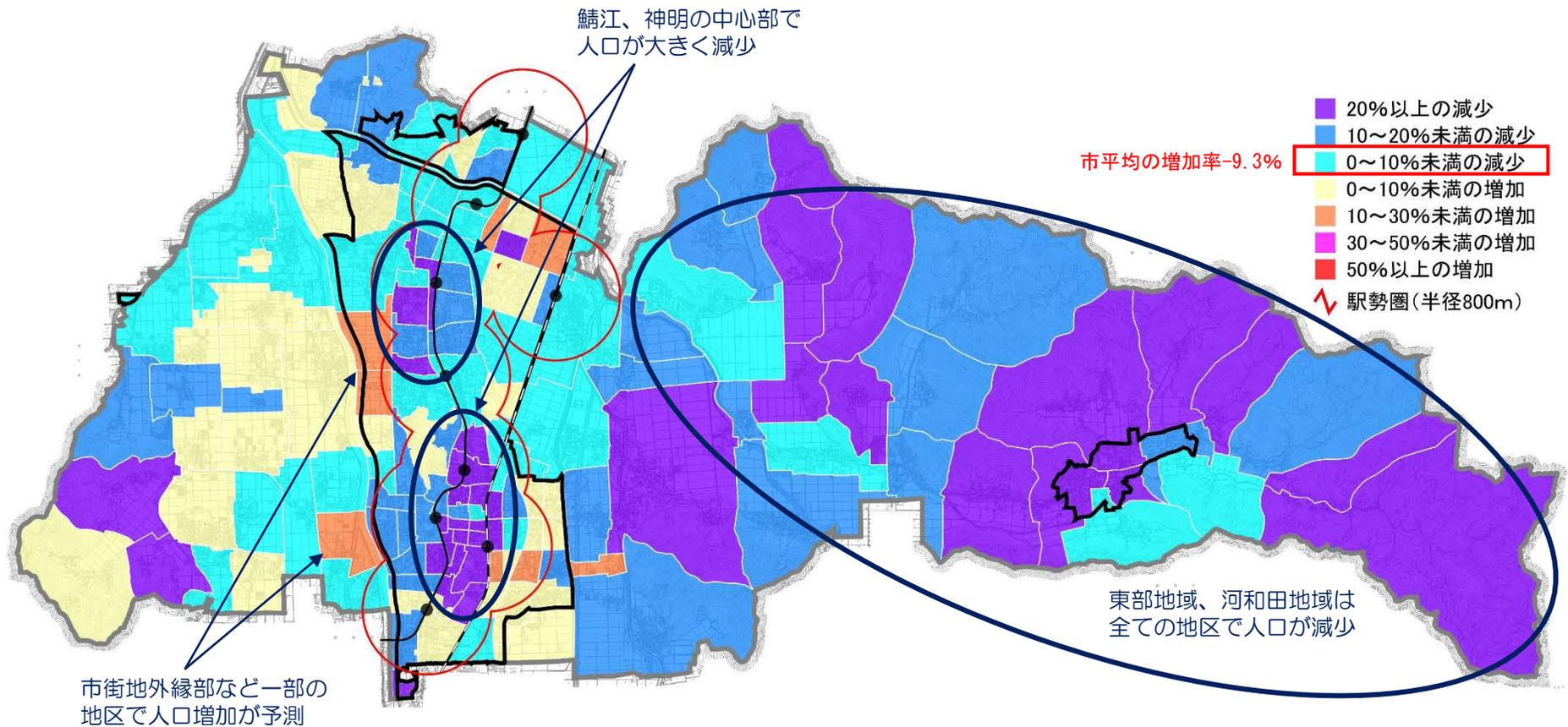
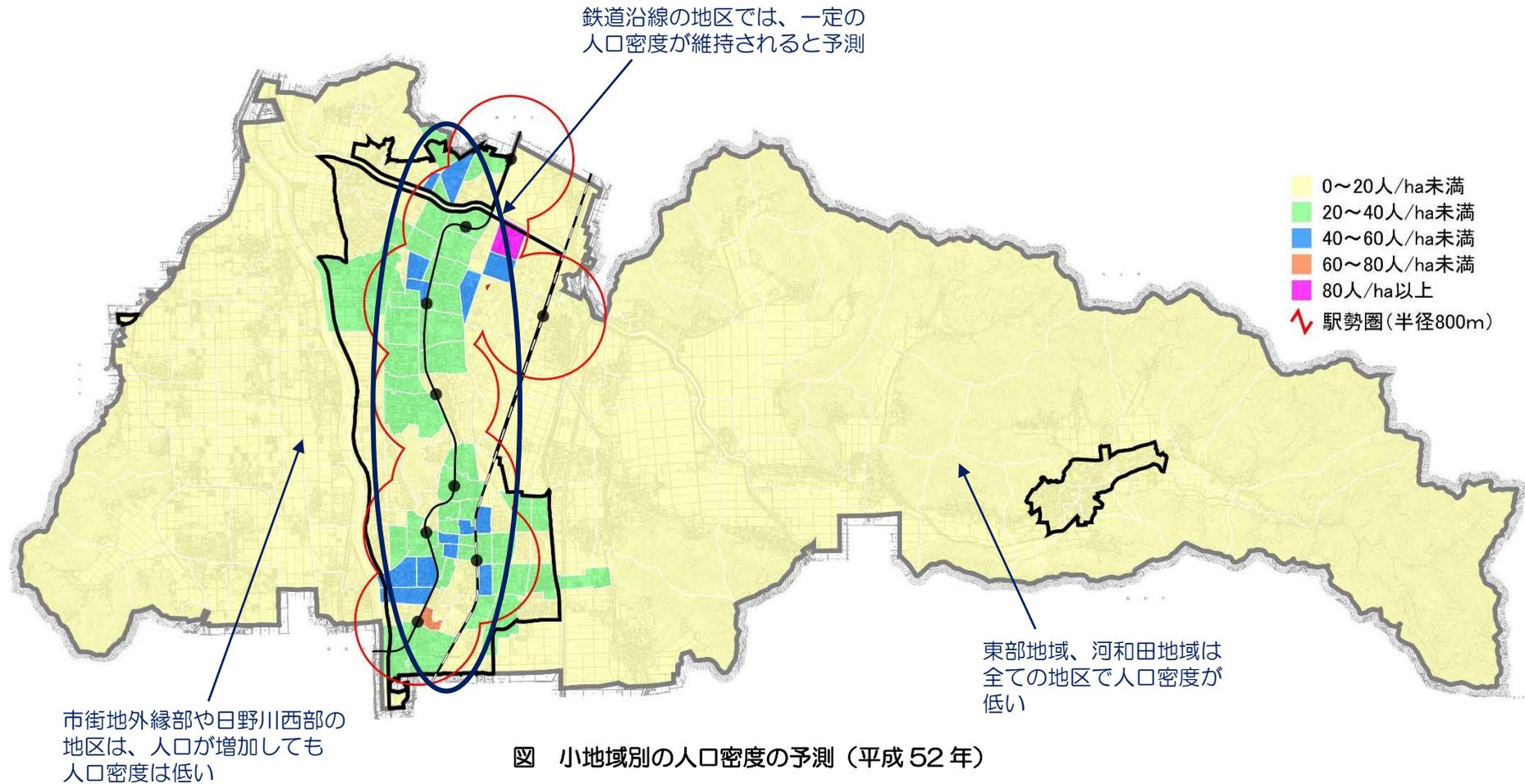


図 小地域別の人口増減率の予測（平成 22 年～平成 52 年年）

イ) 小地域別の人口密度の見通し

- 人口減少に伴って、市街地全体で人口密度が低下する結果となり、40人/haを超える地区は、平成22年(2010)の22地区から、平成52年(2040)では16地区に減少しています。
- 40人/haを超える地区は、鉄道の沿線に集中しています。



ウ) 小地域別の高齢化率の見通し

- 平成 22 年 (2010) から平成 52 年 (2040) の 30 年間で、市全体で高齢化が進む結果となります。
(平成 22 年 : 22.8% → 平成 52 年 : 33.1%)
- 特に、JR 鯖江駅周辺で高齢化率が 40%を超える地区が多く、福鉄神明駅周辺の神明町 1 丁目では、高齢化率が 50%を超える結果となっています。

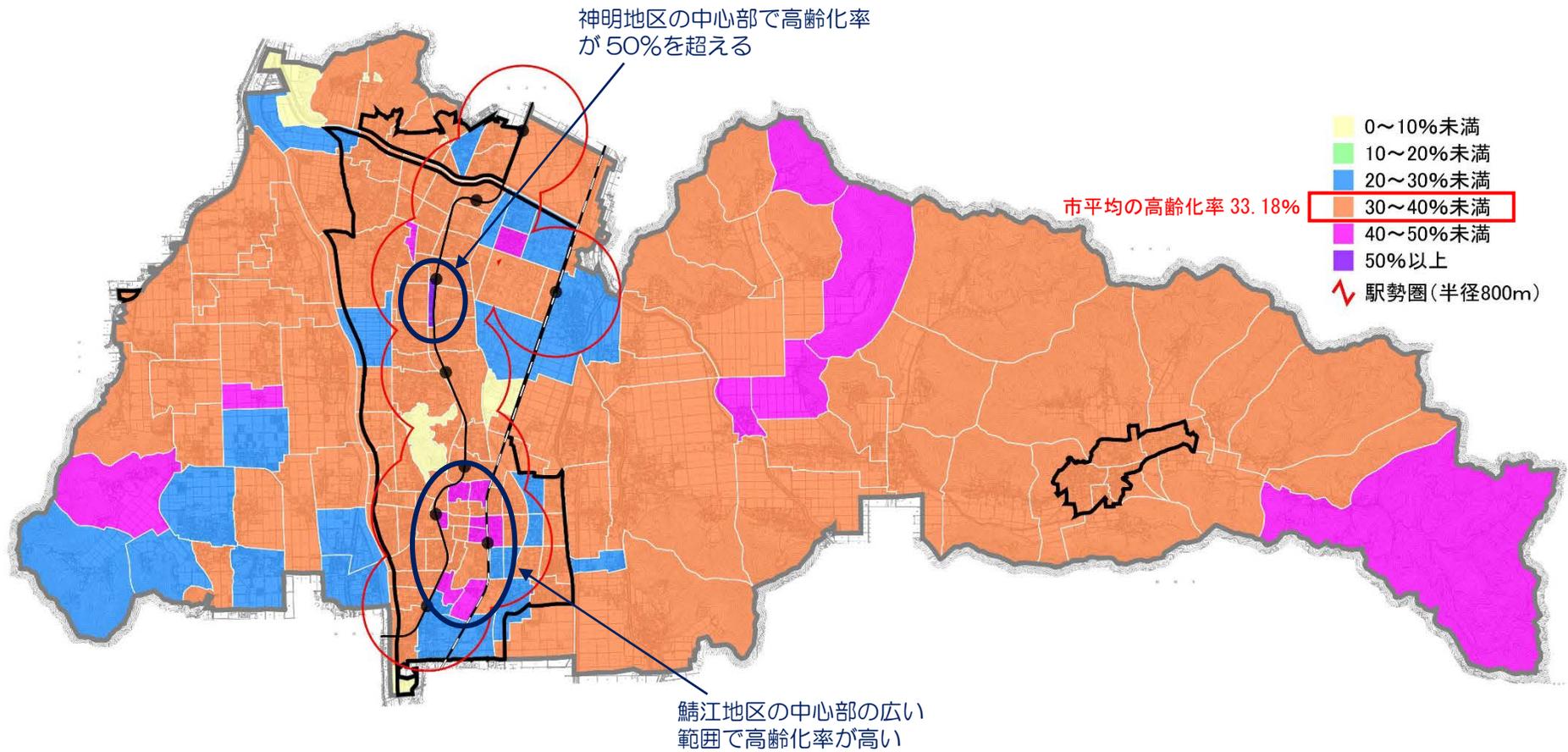


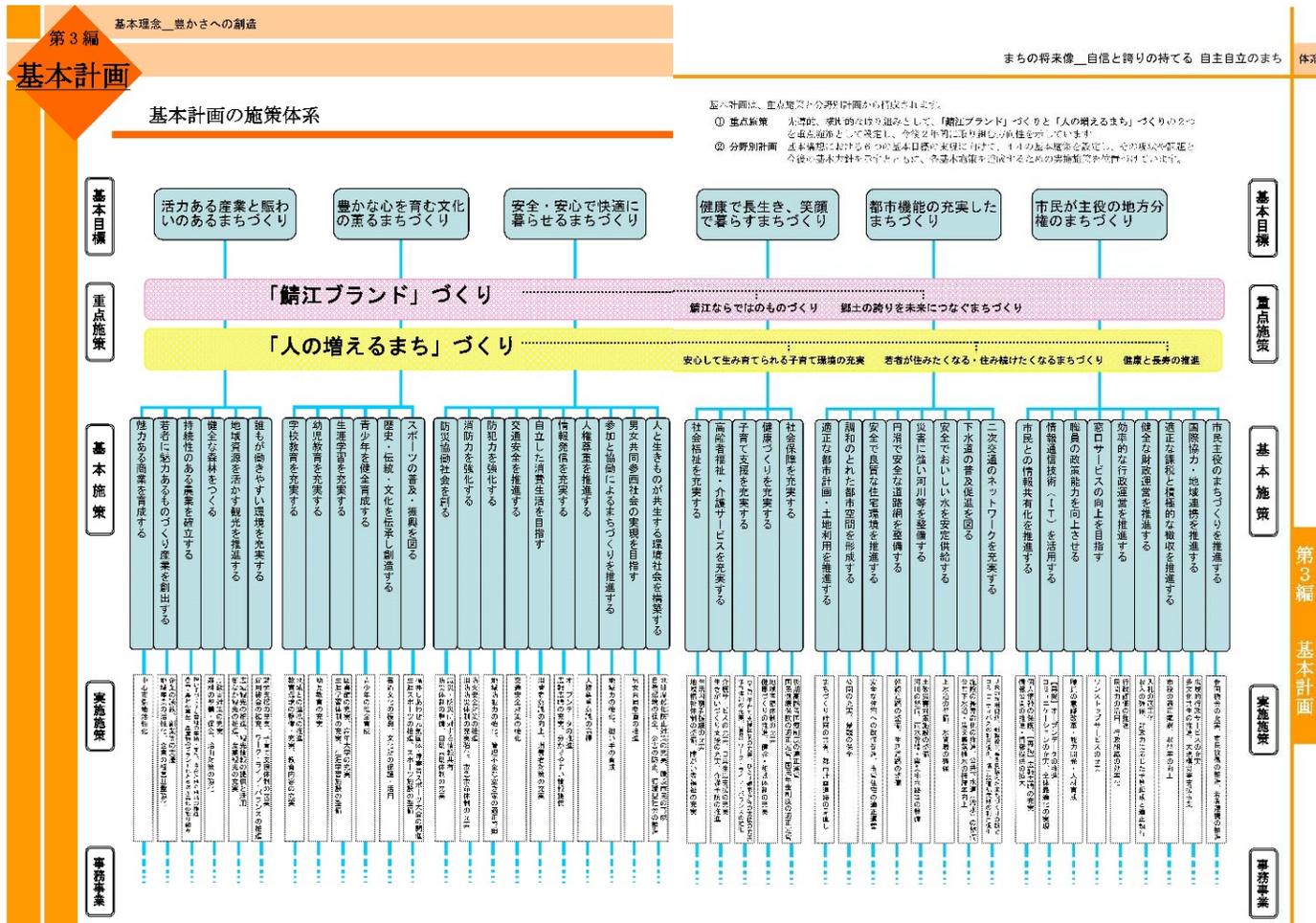
図 小地域別の高齢化率の予測 (平成 52 年)

2章 上位計画・関連計画

(1) 上位計画

①第5次鯖江市総合計画改訂版（平成27年3月）

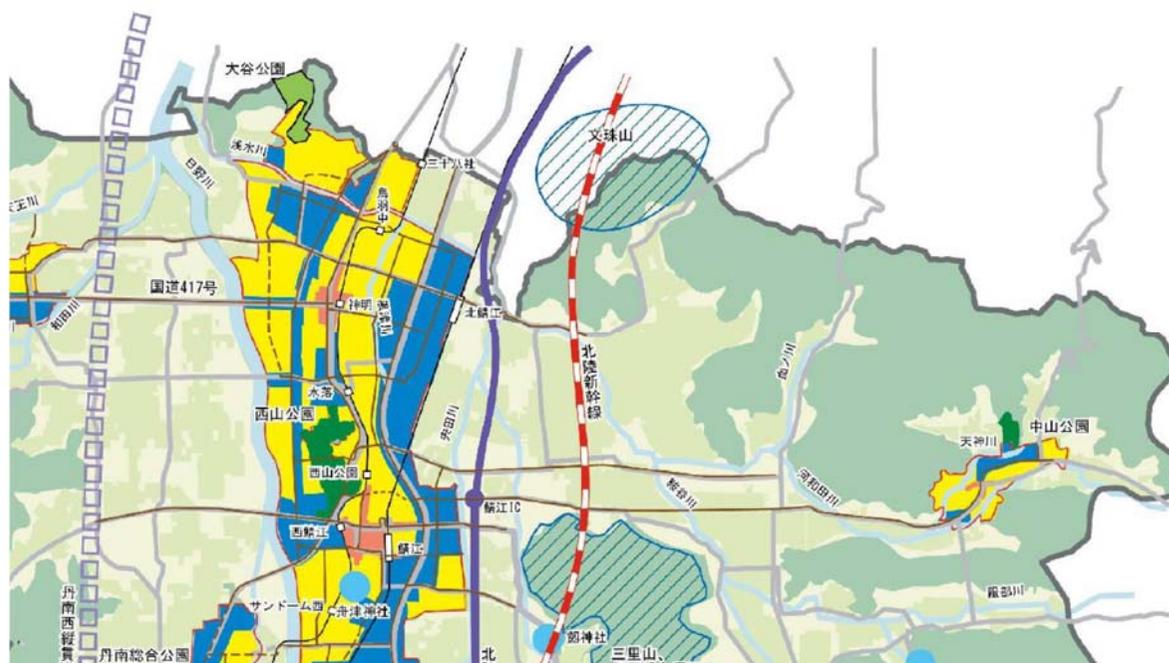
- 基本理念を「豊かさへの創造」、まちの将来像を「自身と誇りの持てる自主自立のまち」に掲げ、「鯖江ブランド」づくりと「人の増えるまち」づくりを重点施策として継続的に取り組み、「若者が住みたくなる・住み続けたいまちづくり」に向け、市民が主役となり共に支え助け合い市民と行政が一体となったまちづくりを推進することを目指しています。



②丹南都市計画区域マスタープラン（平成26年2月）

- 都市づくりの基本理念に「伝統産業を活かし歴史や文化を育む都市づくり」、「持続可能な都市づくり」、「都市間の交流・連携を促進する都市づくり」、「安全・安心に住み続けられる都市づくり」の4つを掲げています。
- 鯖江市に関する市街地の規模、土地利用に関する方針は以下のとおりです。

市街地の規模と配置	<p>・既に10年後のおおむねの人口規模に応じた住宅用地としての用途地域は確保されており、また、産業に要する計画的かつ具体的な市街化の見通しがないため、10年後のおおむねの市街地の規模は現在の用途地域の規模の範囲内とし、その配置は現在の用途地域の配置を基本とする。</p>	
土地利用の方針	住宅地	<p>・JR鯖江駅の周辺を中心市街地等では、商業施設や公共施設等が集積しており、生活利便性が高い地域であるが、人口の減少や空き建物の増加等空洞化が進行している。このため、中心市街地の活性化のために、積極的に居住空間の配置を図る。</p> <p>・住吉町、つつじヶ丘町等の良好な低層住宅地の居住環境を維持する。</p> <p>・地場産業の工場が分散している地区では、地区内の活力の維持や居住環境の保全のために、複合的な土地利用を維持する。</p>
	商業地	<p>・JR鯖江駅および福鉄神明駅の周辺は、北陸本線と福武線の鉄道、バス路線および幹線道路からなる丹南地域での広域的な交通結節点であり、丹南圏域での中心的な商業地として商業施設や業務施設等の集積を図る。</p> <p>・河和田地区および市街地内の幹線道路沿道等に配置された地域の拠点となる商業地を維持する。</p>
	工業地	<p>・東部工業団地にある工業地を維持する。</p>



凡 例					
都市計画区域					
市街地（用途地域）					
高規格幹線道路・地域高規格道路					
国道・県道					
都市計画道路（幹線街路のみ）					
北陸新幹線					
その他の鉄道					
主要な河川					
都市公園等（10ha以上）	<table border="1"> <tr> <td>供用済</td> <td></td> </tr> <tr> <td>概ね10年以内に整備予定</td> <td></td> </tr> </table>	供用済		概ね10年以内に整備予定	
供用済					
概ね10年以内に整備予定					
その他の緑地等					
住宅地					
商業地					
工業地					
特に開発を制限する地域	<table border="1"> <tr> <td>自然環境を有する地域</td> <td></td> </tr> <tr> <td>優良な農地を有する地域</td> <td></td> </tr> </table>	自然環境を有する地域		優良な農地を有する地域	
自然環境を有する地域					
優良な農地を有する地域					
その他の地域					

③鯖江市都市計画マスタープラン（平成24年10月）

- 「豊かな生活を支える 安心して住み続ける ふるさと鯖江」を将来都市像に掲げ、これを実現するための具体の目標として、4つのまちづくりの目標、目指すべき将来の都市の構造を定めています。

<将来都市像>

豊かな生活を支える 安心して住み続ける ふるさと鯖江

●安心して住み続ける 歩いて暮らすまちづくり

既存の鉄道やコミュニティバス等による公共交通のストックを活用するとともに、空き家、空き地を活用して、公共交通の利便性の高い地区への居住を推進することで、過度に自動車に依存することなく、すべての市民が安心して住み続けることのできる生活環境を確保します。
駅を中心として歩いて暮らすまちづくりによって、今の鯖江市を見つめながら、次代に継承するまちづくりを進めます。



●地域の宝を活かした交流・連携によるにぎわいあるまちづくり

鯖江市には、つつしまつりに象徴される西山公園をはじめとする観光資源や、眼鏡、織機、漆器に代表されるものづくりなど豊富な地域の資源やストックがあります。
これらを地域の宝として交流・連携に活かし、都市の活力を高め、地域のにぎわいづくりを目指します。



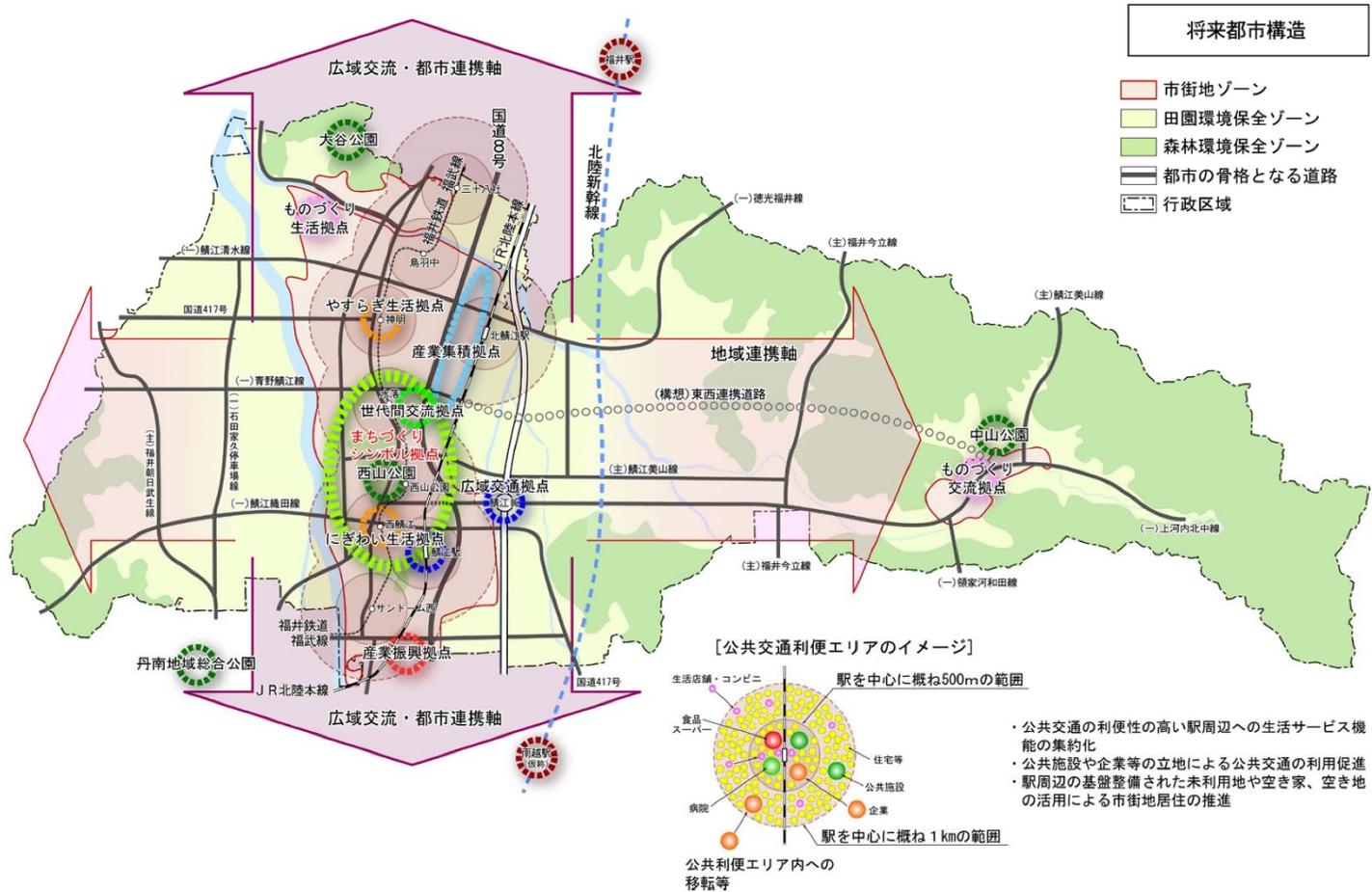
●豊かな自然や歴史、伝統、文化を感じる美しいまちづくり

鯖江市の各地域には、豊かな自然や歴史、伝統、文化など今まで積み重ねてきた地域固有の資源やストックがあり、そこで営まれてきた生活はまちづくりの基本となっています。
この生活をより身近に感じ、自信と誇りをもって次代に継承する意識を高める美しいまちづくりを目指します。



●市民がともに支え合い、行政と一体となった市民主役のまちづくり

これからのまちづくりには、既存の社会基盤のストックを活用する都市運営が求められています。これには、地域の状況を一番知っている市民の皆さんの知恵と工夫が不可欠です。
市民や事業者の皆さんと行政の協働によるまちづくりを推進し、それぞれの役割と責任をもって、自助、共助、公助による市民と行政が一体となった市民主役のまちづくりを目指します。

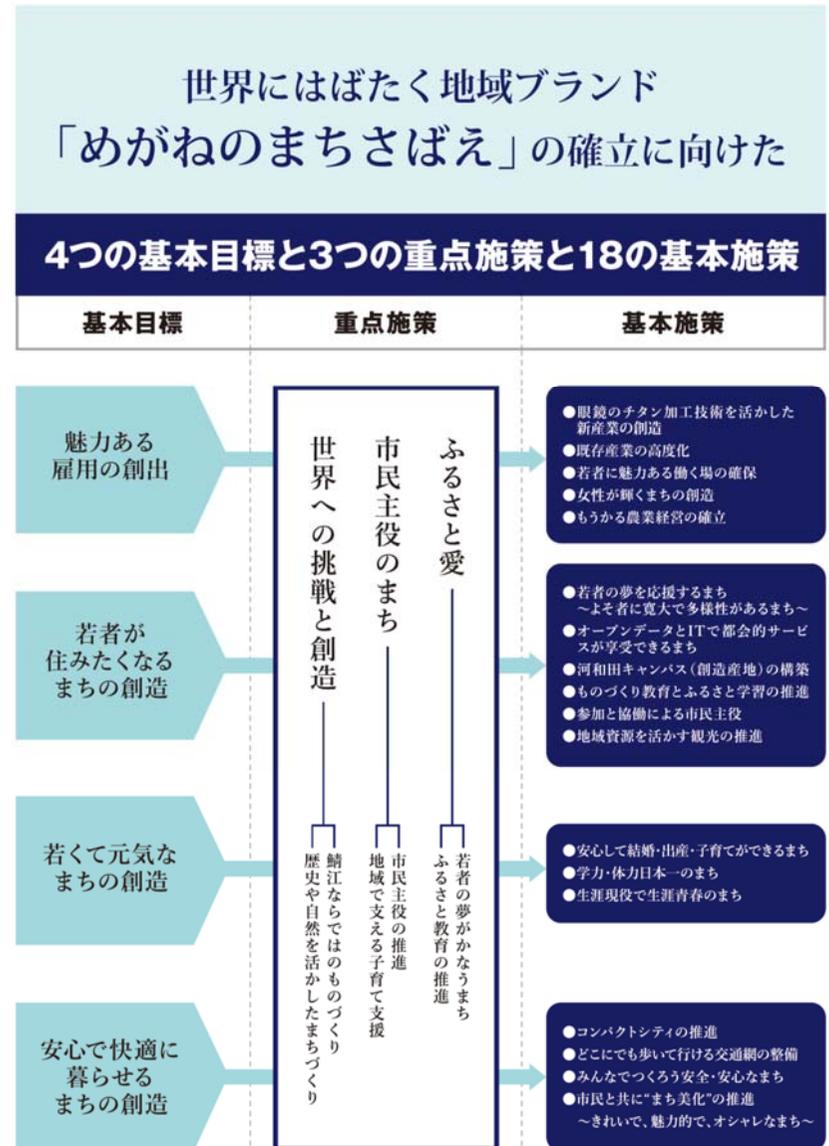


(2) 関連計画 (※) 都市機能の立地、居住誘導に関する計画を対象

① 鯖江市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27 年 10 月）

- 『世界にはばたく地域ブランド「めがねのまちさばえ」』をコンセプトに掲げ、眼鏡産業だけではなく、繊維や漆器、農業などの「ものづくり」はもとより、歴史、伝統、文化、自然、環境、市民性など鯖江市固有の地域資源を最大限に活用することにより、地域のブランド力を高め、魅力ある雇用を生み出し、若者が住みたくなる・住み続けたくなるまちづくりを目指しています。
- 若年層の地元企業への興味・関心の喚起を図り、Uターン・Iターン等を促すことにより、若者を呼び込むような取組みや、子どもを安心して産み、育てることができるような子育て支援の充実を図るため、次の4つの基本目標を掲げ、その実現に向けた18の基本施策を定めています。

基本目標Ⅰ	魅力ある雇用の創出
基本目標Ⅱ	若者が住みたくなるまちの創出
基本目標Ⅲ	若くて元気なまちの創出
基本目標Ⅳ	安心して快適に暮らせるまちの創出



②鯖江市地域公共交通網形成計画（平成 28 年 3 月）

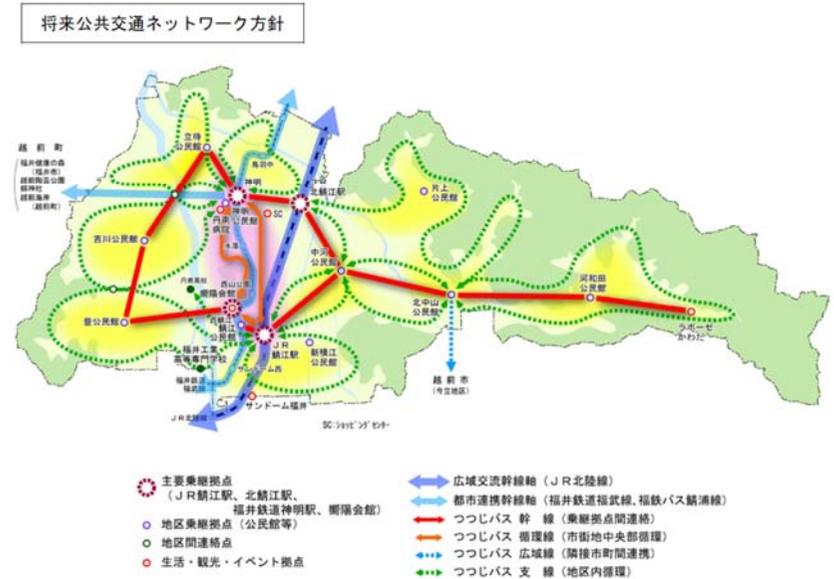
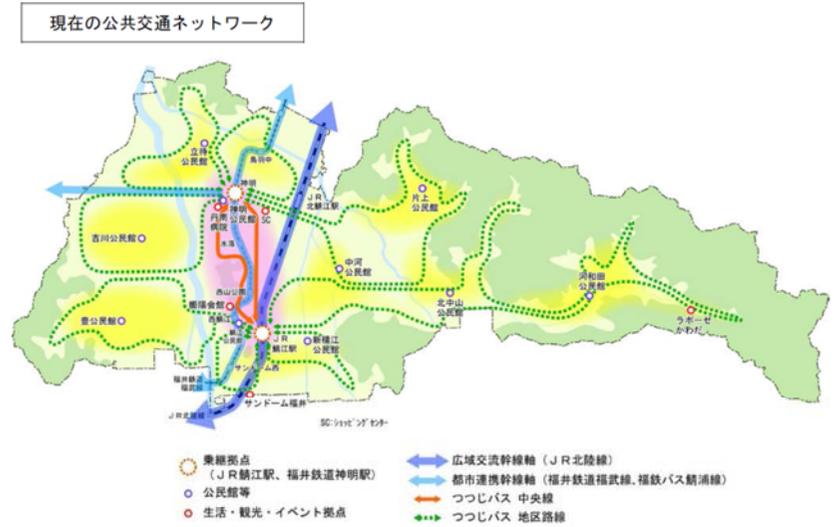
- 市民をはじめ本市への来訪者が、日常生活や観光、ビジネスにおいて、公共交通を利用することで必要な移動を行うことができ、「歩いてどこにでも行ける」交通環境の実現に向けて、地域公共交通の基本方針、目指すべき公共交通網の将来像を示すとともに、その実現のための施策、事業等に関する内容と実施主体を定め、さらに、計画の達成状況の評価に関する事項を定めています。

【地域公共交通網の将来像】

地域公共交通網の将来像	どこにでも歩いて行ける 豊かさや安心のある暮らしを支える交通環境
-------------	-------------------------------------

【地域公共交通網の計画目標】

目標 1	多様な移動ニーズに対応する公共交通の実現
目標 2	まちづくりと連携し、暮らしやすさを高める公共交通の実現
目標 3	観光・ビジネスで訪れた人にもやさしく、 鯖江の魅力を高める公共交通の実現
目標 4	市民との協働により、使いやすさを高め、 にぎわいを支える公共交通の実現



③第2次鯖江市地域福祉計画（平成24年4月）

- 誰もが住み慣れた地域で個人の尊厳を保ちながら安心して暮らせるよう、行政をはじめ社会福祉協議会、社会福祉法人、地域住民、地域団体、NPO、ボランティア団体、企業など、地域社会を構成するさまざまな活動主体がそれぞれの役割と責任を分担しながら、地域住民の持つ生活課題を解決し、住みよい福祉のまちをつくりあげる取り組みを推進することを目的としています。
- 「みんなが主役 つながり 支えあう 福祉のまちづくり」を基本理念に掲げ、市民一人ひとりが主役として、個人の尊厳を認めあいながら、どの人も孤立することなく、つながりを持ち、そして支えあうまちづくりを積極的に推進することを目指しています。

地域福祉計画の体系

基本理念

みんなが主役
つながり
支えあう
福祉のまちづくり

基本目標

1 地域福祉の人づくり

地域福祉の推進には、多様な人の参加が必要です。地域で活動される方、テーマ別・課題別にボランティア活動やNPO活動をされる方、いずれも貴重な地域福祉の担い手です。つながりのある地域をつくり、福祉の意識を広げ、多様な人の参加を促すことが必要です。

2 情報提供・相談体制の充実と問題発見の仕組みづくり

地域で安心して生活するためには、まず情報提供や相談体制の充実が重要です。
しかし、地域には自分で相談に行けない人やどこで相談したらいいかわからない人もいるため、このような人を発見する体制の整備が必要です。
また、虐待等についても、早期発見し、専門機関へ通報することが必要です。

3 地域で支える仕組みづくり

問題を抱える人を発見したら、次は、いかに地域で支えていくかが課題です。近隣の人や地域福祉に携わる人が連携し、ネットワークを組んで、いろいろな支援を行うことが求められます。地域の中で介護予防や子育て支援も充実が求められています。

4 権利擁護と安全なまちづくり

これからの社会福祉は、個人の尊厳が尊重されたものでなければなりません。サービスの質の向上とともに日常生活自立支援事業や成年後見制度などの普及も必要です。
災害時の支援や屋根の雪おろしについても、地域での支えあい求められています。

施策の方向

- 1 つながりのある地域づくり
- 2 福祉意識の高揚
- 3 ボランティア活動の推進
- 4 多様な地域福祉の担い手づくり

→ 4 ページへ

- 1 情報提供の充実
- 2 相談体制の充実
- 3 地域の問題発見体制の整備

→ 6 ページへ

- 1 地域で支えるネットワークづくり
- 2 地域福祉を促進する仕組みづくり
- 3 地域保健医療の充実
- 4 地域における介護予防、子育て支援等の推進

→ 7 ページへ

- 1 人権尊重と福祉サービスの質の確保
- 2 地域福祉権利擁護の推進
- 3 災害時の支援体制の充実
- 4 ユニバーサルデザインのまちづくり

→ 9 ページへ

【重点事業】鯖江市地域福祉支えあいネット推進事業

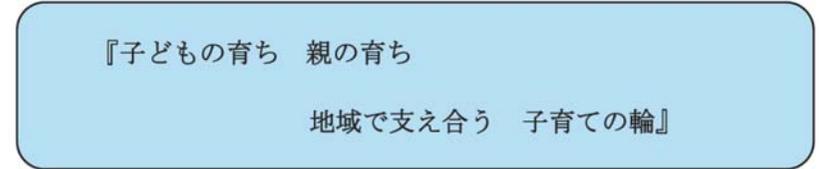
地域団体や近隣住民等により支援を必要としている人を発見し、小地域において見守りなどの支援を行う体制を整備する。

④鯖江市子ども・子育て支援事業計画（平成27年9月）

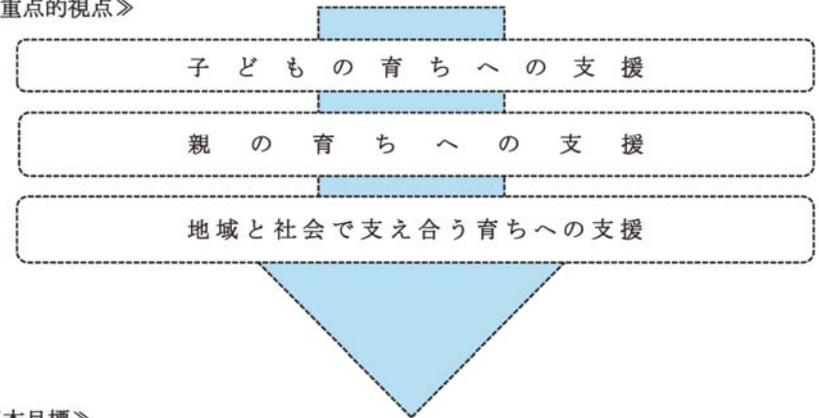
・『子どもの育ち 親の育ち 地域で支え合う 子育ての輪』を基本理念に掲げ、本市に住むあるいは生まれてくるすべての子どもの健やかな育ち、また親としての育ちへの支援を社会全体で支え合う社会の実現を目指して、鯖江の魅力ある資源を活かしながら、子育てを通して人と人のつながりを広げ、市民、企業、団体および行政が一体となって、子どもの育ち、親の育ちを支え合うまちづくりを進めることとしています。

《基本理念》

～ふるさとに 自信と誇りを！～



《重点的視点》



《基本目標》



(3) 財政の見通し

①整備年度別公共施設の状況

- 昭和 53 年（1978）から昭和 57 年（1982）頃にかけて多くの施設整備が行われており、延床面積別では学校教育系の施設が大部分を占めています。
- また、保健・福祉系の施設の多くは、昭和 57 年（1982）に建てられています。
- 全施設の延床面積約 329 千㎡のうち、約 53%に当たる約 176 千㎡が昭和 60 年度（1985）以前に建てられたものであり、建設後 30 年以上が経過しており、今後、これらの施設が一斉に更新時期を迎えます。

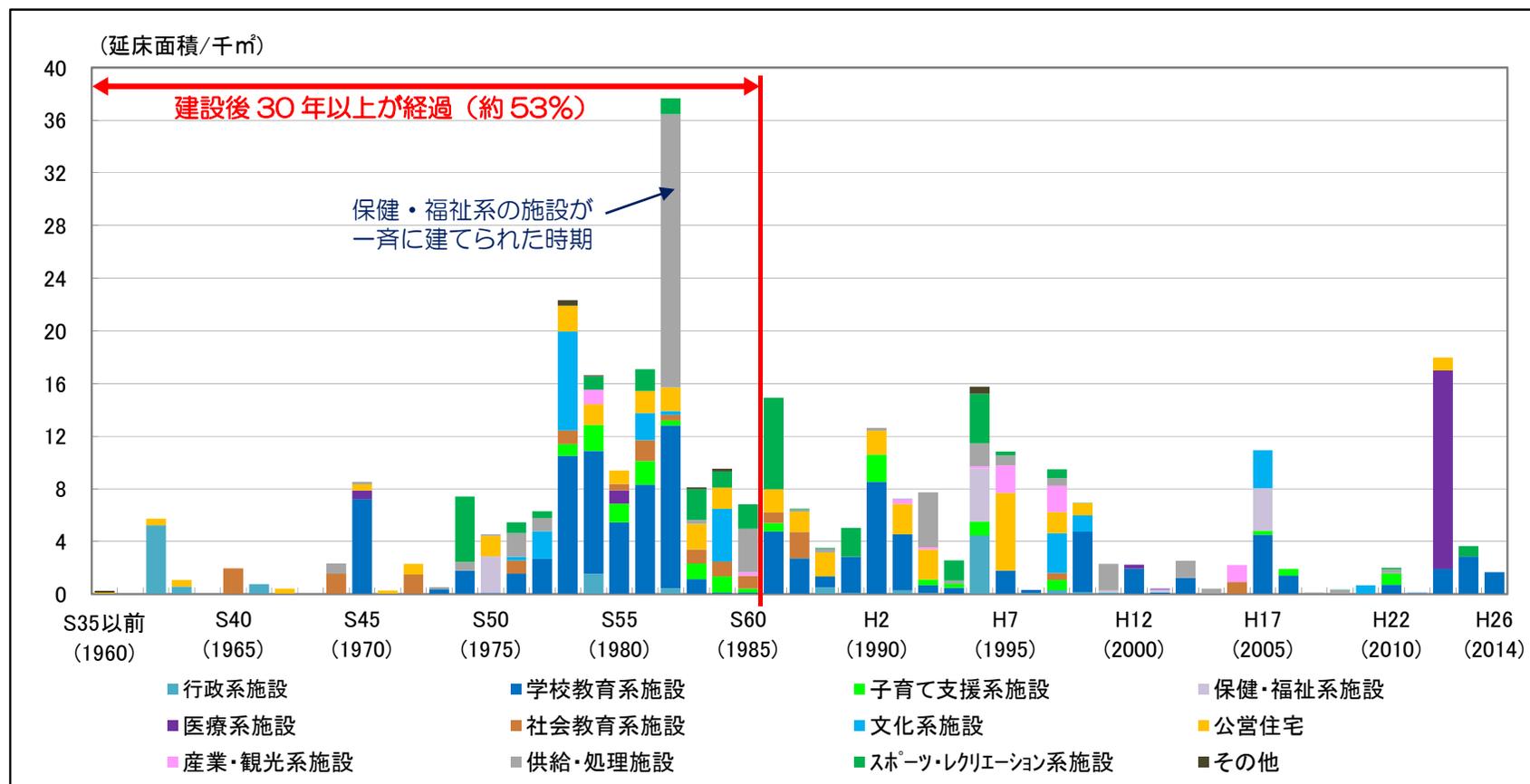


図 建設年度別・施設分類別の延床面積の状況 (資料：庁内資料)

3章 現状及び将来見通しにおける都市構造上の課題

(1) 居住誘導における課題

① 居住機能の利便性、持続可能性

ア) 居住機能の利便性の状況

- 生活サービス施設（医療施設、高齢者福祉施設、商業施設）の多くは市街地内に集積しており、また、そのほとんどが公共交通（鉄道、バス）の利用圏（鉄道駅：半径800m、バス停：半径300m）に含まれています。

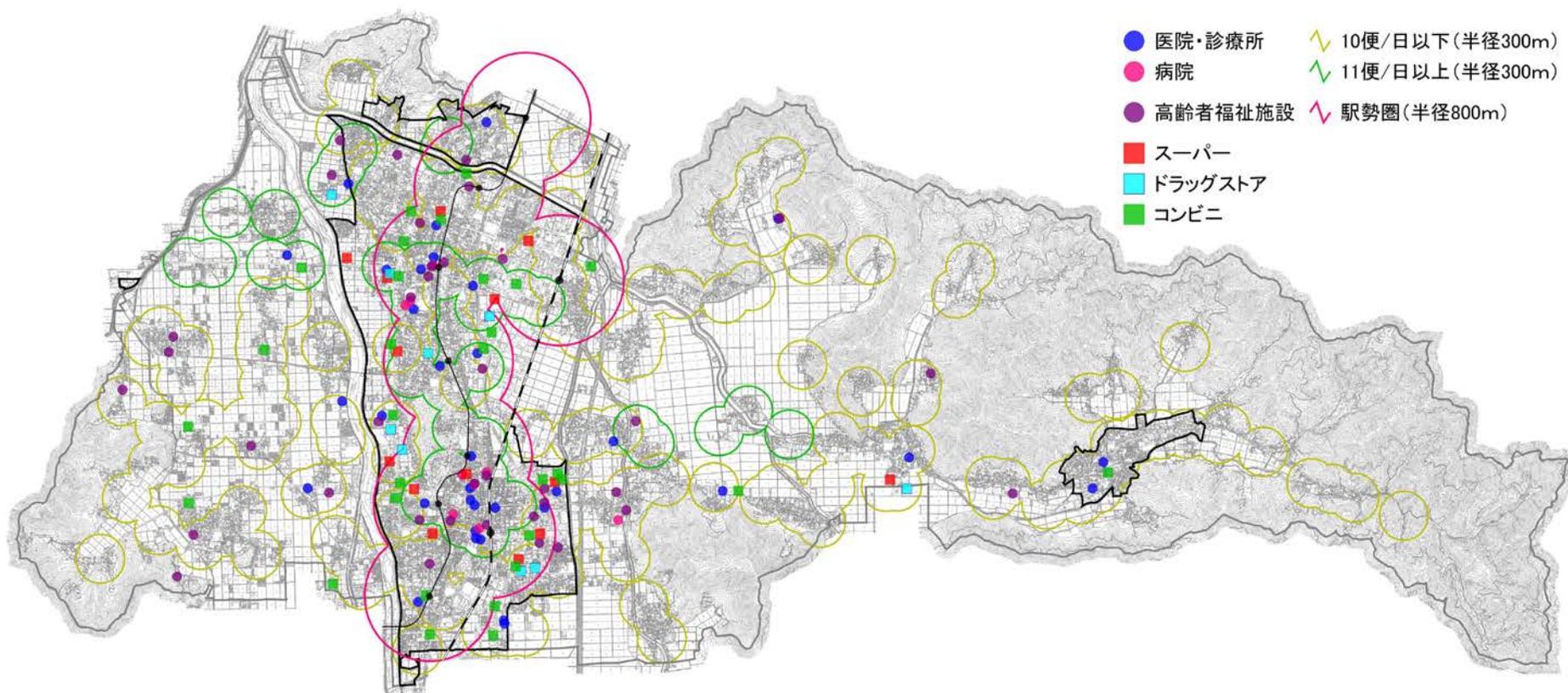


図 生活サービス施設の立地状況と公共交通の利便性

イ) 公共交通の利便性と小地域別高齢化率の見通し

・市街地内における高齢化率の高い地区は、公共交通（鉄道、バス）の利用圏（鉄道駅：半径800m、バス停：半径300m）に含まれています。

課題

・自動車の運転が出来ない・困難な高齢者にとって、公共交通は重要な移動手段であり、そのサービス水準の維持・充実を図ることが必要です。

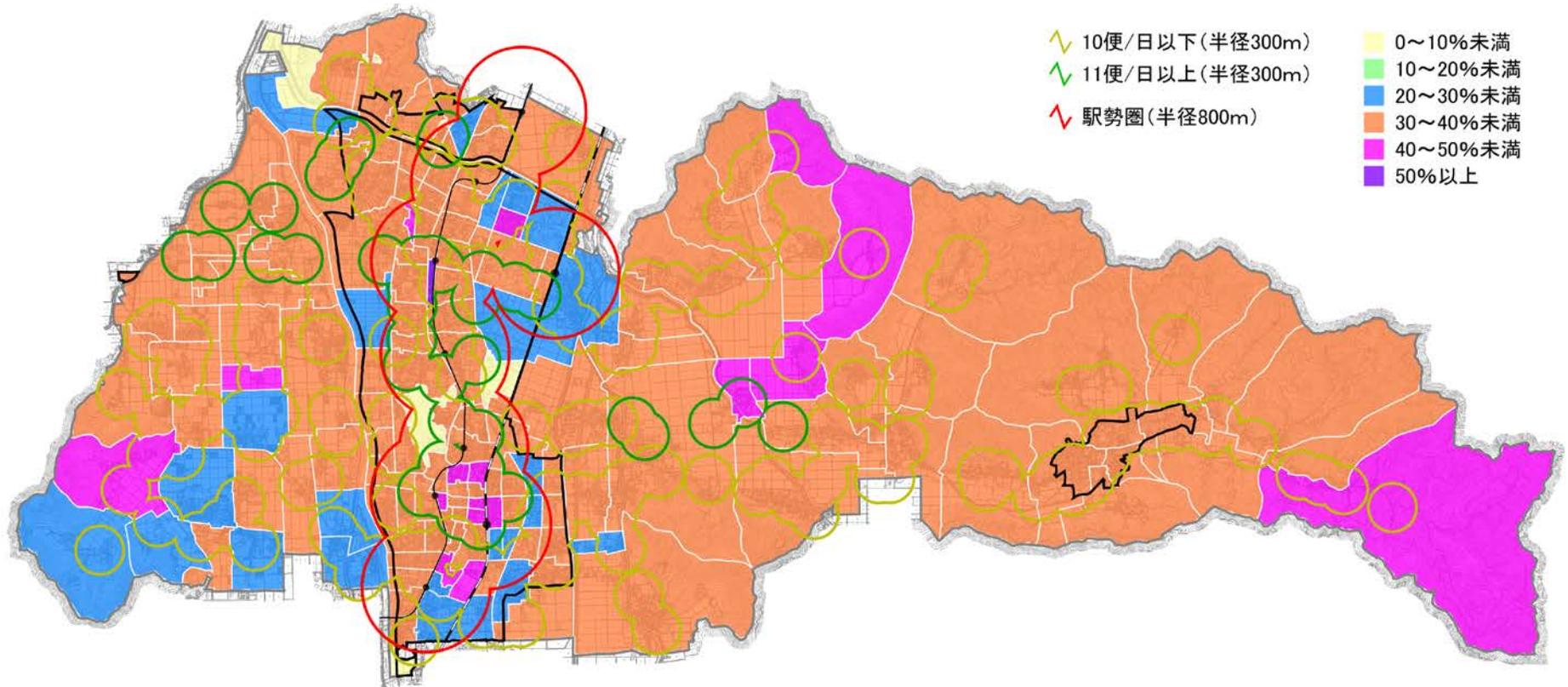


図 公共交通の利便性と将来の高齢化率

ウ) 高齢者の福祉施設の利便性と小地域別高齢化率の見通し

・高齢化率の特に高い（高齢化率 40%以上）地区は、医療施設、高齢者福祉施設の利用圏（徒歩圏：半径 500m）に含まれています。

課題

・自動車の運転が出来ない・困難な高齢者にとって、身近に医療施設や福祉施設がある環境は重要であり、施設周辺への適切な居住の誘導が必要です。

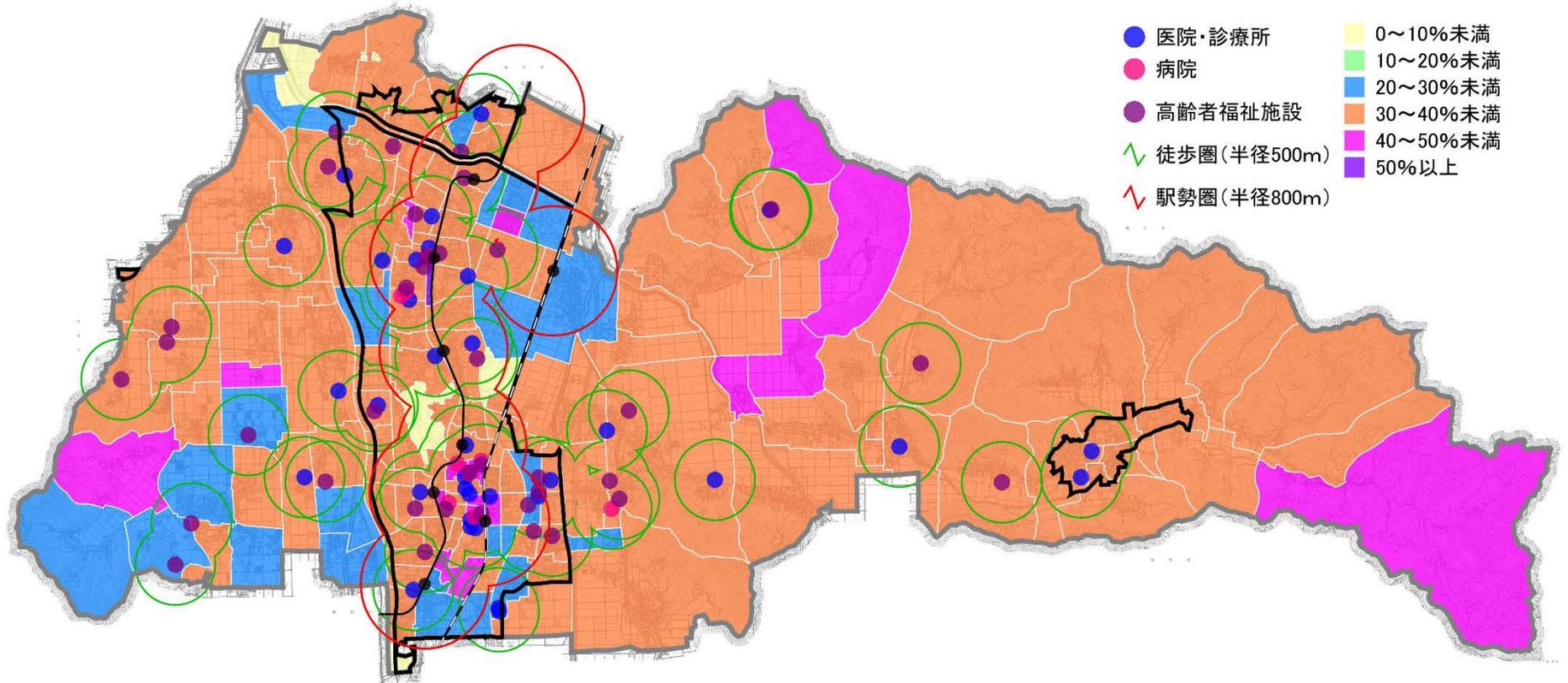


図 医療施設・高齢者福祉施設の利便性と将来の高齢化率

エ) 災害の危険性と小地域別高齢化率の見通し

• 高齢化率が40%を超える王山古墳群周辺で、災害リスクの高い（土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域の指定）地区が見られます。

課題

• 特に高齢者は、災害時の対応（避難誘導等）が困難であり、居住誘導の検討に際しては特に注意が必要です。

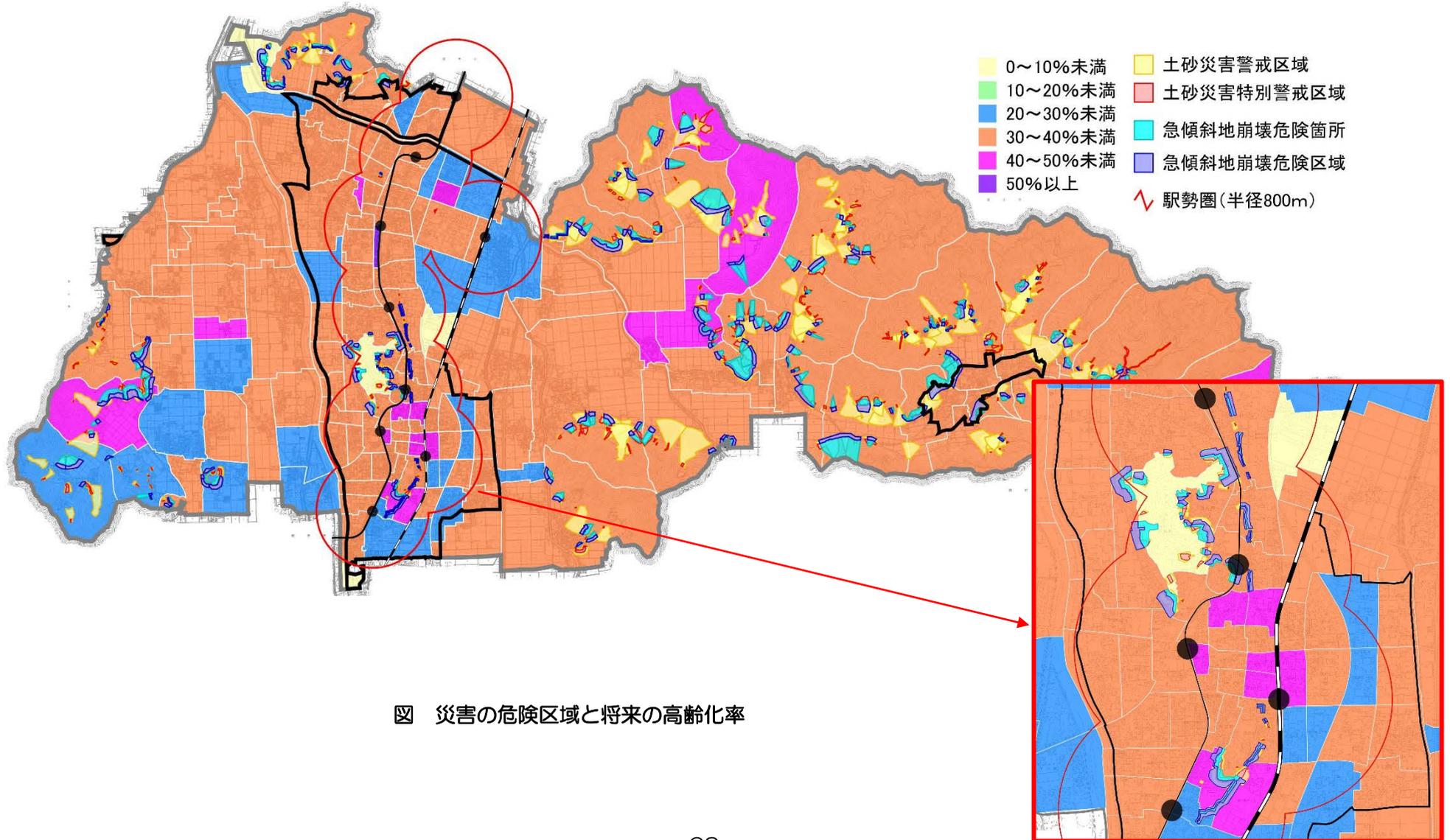


図 災害の危険区域と将来の高齢化率

(2) 都市機能における課題

①公共交通の利便性、持続可能性

ア) 公共交通の利便性の状況

- ・鯖江市では、つつじバス（コミュニティバス）が市内の各地域をきめ細かく運行していることから、公共交通の空白地域は少ない状況です。
- ・運行密度は、JR 鯖江駅と福鉄神明駅を結ぶ中央線が 19 便/日と最も高く、JR 北鯖江駅と福鉄神明駅を結ぶ路線などを含め、市街地の中心部での公共交通の利便性が高くなっています。

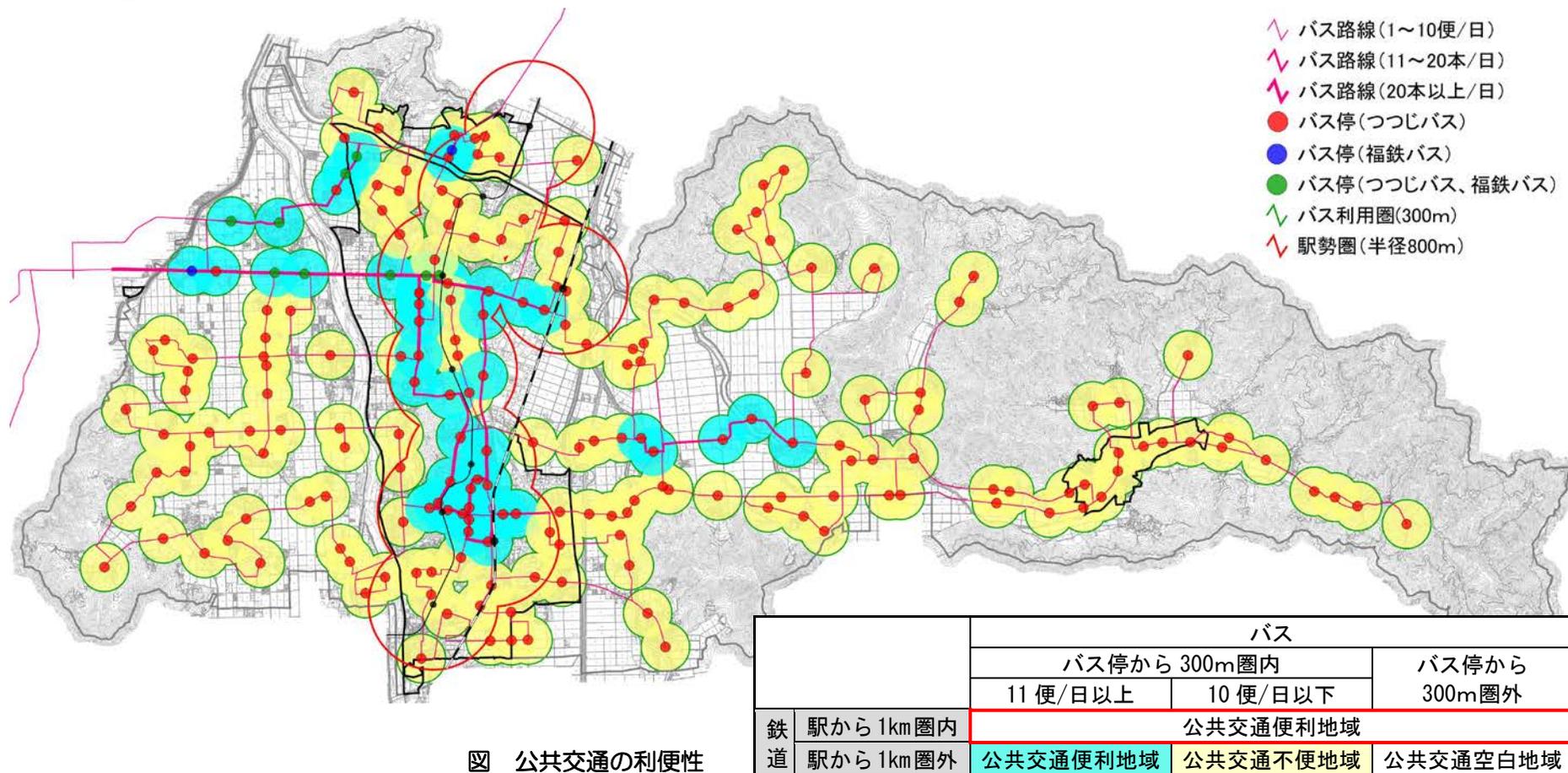


図 公共交通の利便性

イ) 公共交通の利便性と小地域別人口の見通し

<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性の高いエリアの多くは人口減少が予測されており、市街地内で人口が20%以上減少すると予測される地区の全ては、公共交通の利便地域に含まれています。 	<p style="text-align: center;">課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口減少により公共交通の利用者も減少し、現在のサービス水準を維持できなくなるおそれがあり、公共交通利便地域への適切な居住誘導が必要です。
---	---

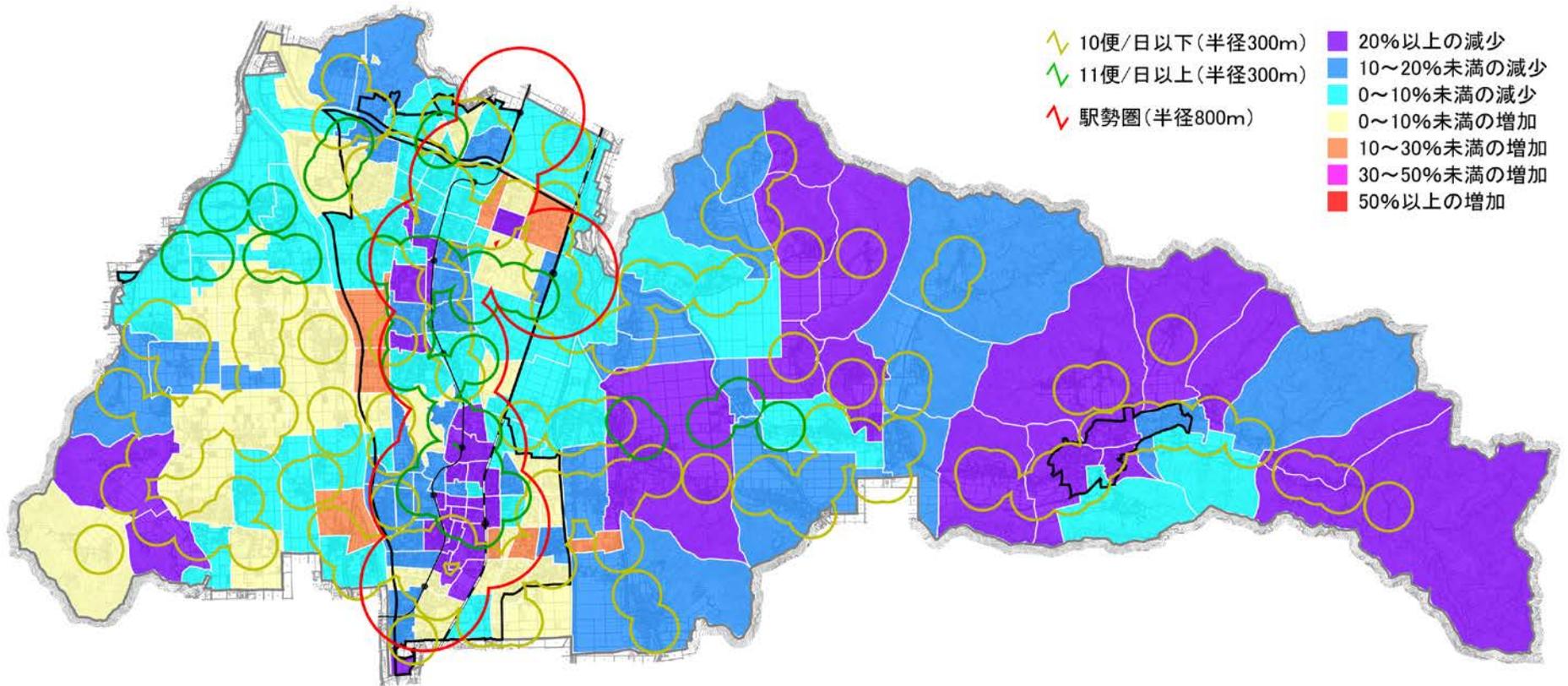


図 公共交通の利便性と将来の人口増減の予測（平成22年→平成52年）

②都市機能施設の利便性、持続可能性

ア) 医療施設の利用圏と小地域別人口密度の見通し

- ・医療施設が集積するエリアの多くは、人口減少率の高い地域となっています。
- ・一方、人口が増加している地区は、医療施設の徒歩圏（半径 500m）に含まれない地区が多くなっています。

課題

- ・人口減少により医療施設の利用者も減少し、現在のサービス水準を維持できなくなるおそれがあり、施設周辺への適切な居住誘導が必要です。
- ・人口増加地区で身近に医療施設を利用できない地区については、居住誘導のあり方の検討が必要です。

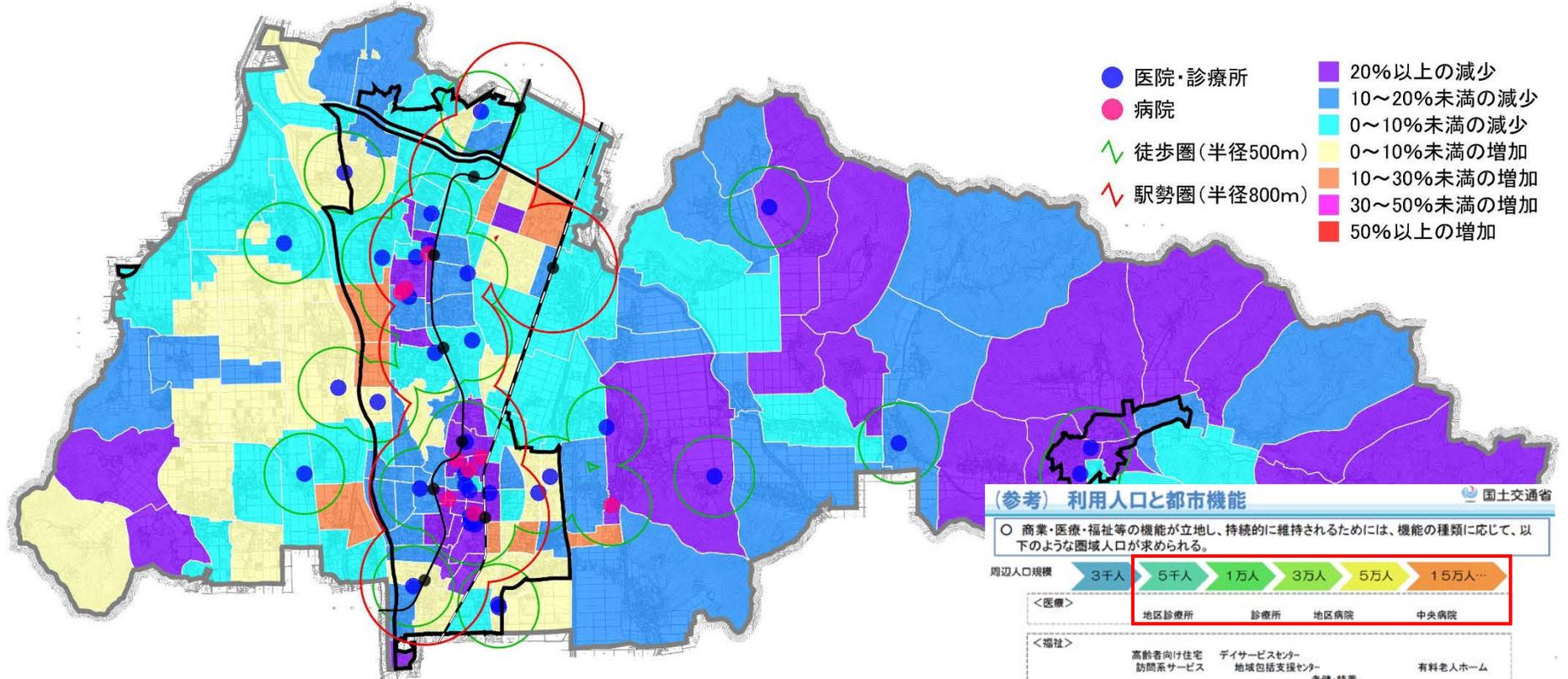


図 医療施設の利便性と将来の人口増減の予測（平成 22 年→平成 52 年）

イ) 高齢者福祉施設の利用圏と小地域別人口密度の見通し

- 高齢者福祉施設が集積するエリアの多くは、人口減少率の高い地区となっています。
- 高齢者福祉施設については、人口が増加している地域においても徒歩圏（半径500m）に含まれる地域が見られます。

課題

- 人口減少により高齢者福祉施設の利用者も減少し、現在のサービス水準を維持できなくなるおそれがあり、施設周辺への適切な居住誘導が必要です。

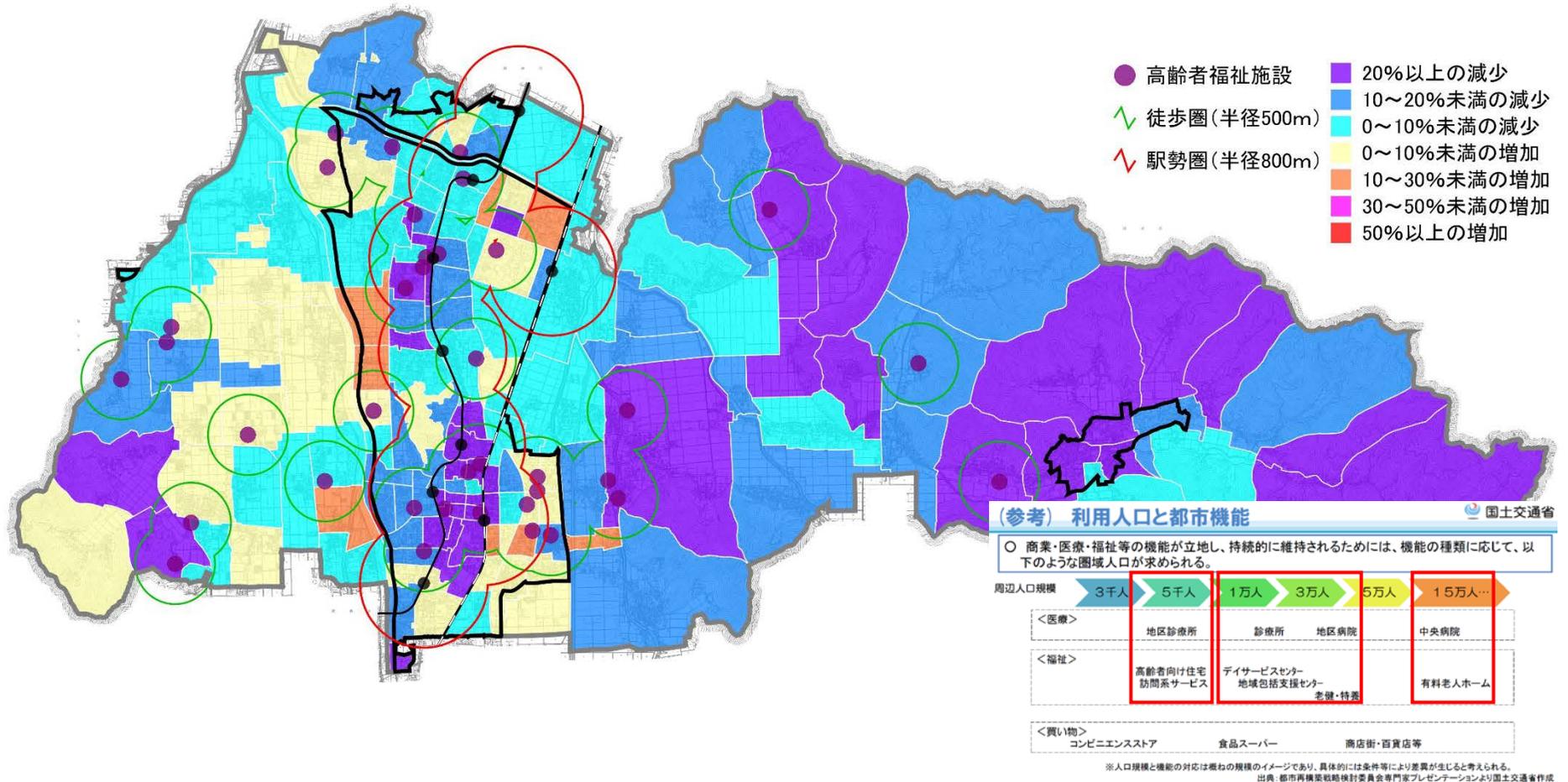


図 高齢者福祉施設の利便性と将来の人口増減の予測（平成22年→平成52年）

ウ) 商業施設の利用圏と小地域別人口密度の見通し

- まちなかに立地するスーパーの徒歩圏（半径 500m）に含まれる地区の多くは、人口減少率が高くなっています。
- 国道8号や鯖江西縦貫線沿道、鯖江IC周辺に立地する商業施設の徒歩圏に含まれる地区では、人口が横ばい～微増する結果となっています。

課題

- 特にまちなかに立地する商業施設については、利用者の減少により現在のサービス水準を維持できなくなるおそれがあり、施設周辺への適切な居住誘導が必要です。
- 市街地の外縁部に位置するものは自動車利用が前提であり、高齢化の進展を見据えた適切な立地誘導が必要です。

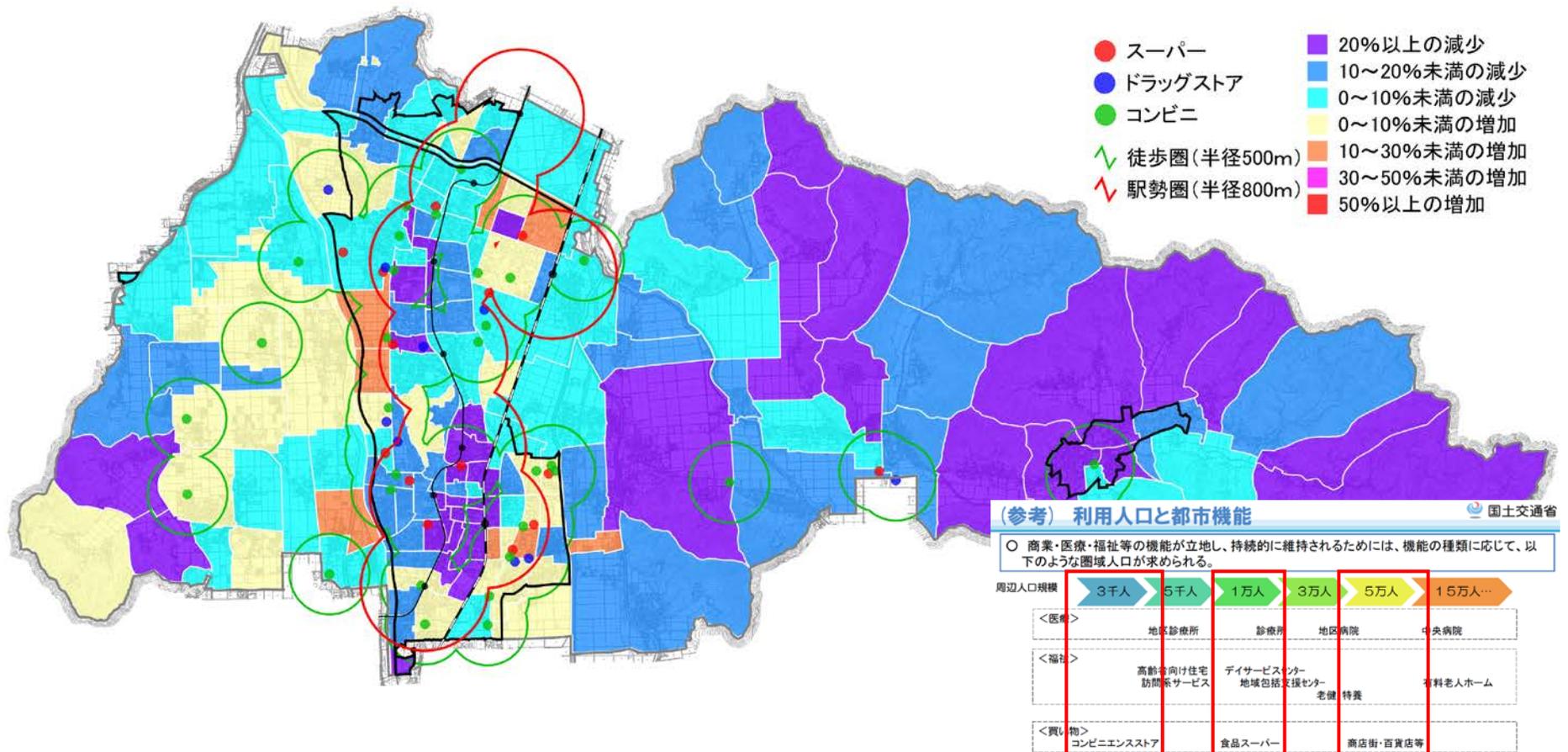


図 商業施設の利便性と将来の人口増減の予測（平成22年→平成52年）

商業施設の圏域と施設規模

商品の性質や業態の組み合わせ等で、圏域や立地戦略は様々

- *コンビニエンスストア
大都市住宅地→圏域：半径500メートル、周辺人口：3,000人、流動客
その他の地域→圏域：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（2,000~3,000㎡規模） ⇒ 周辺人口1~3万人
- *ドラッグストア（1,000~1,500㎡規模） ⇒ 周辺人口1~3万人

(3) 鯖江市の都市づくりにおける課題

・鯖江市の現状及び将来の見通し等を勘案すると、都市づくりにおける課題は、次のように整理されます。

【人口の将来見通しに関する課題】

現状・将来の見通し	課題
<ul style="list-style-type: none"> ・今後 30 年間で約 1 割の人口減少が予測され、地域経済活動を維持する活力の低下が懸念されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ■人口減少抑制の取り組みが必要(人口ビジョン) ■居住推進のための機能の計画的な誘導が必要
<ul style="list-style-type: none"> ・鯖江、神明、河和田の中心部での人口減少率が高く、都市の顔としての魅力や賑わいの喪失につながる事が懸念されます。 ・また、中心市街地での空き家の増加が予測されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ■都市の中心的役割を担ってきた地域への適切な居住誘導が必要 ■空き家対策が必要
<ul style="list-style-type: none"> ・市街地外縁部や日野川西部地域などでは人口増加が予測され、自動車依存型の都市構造・生活スタイルが続くことが懸念されます。 ・また、都市基盤の後追いの整備や維持管理費の増大などが懸念されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ■過度な自動車依存から脱却し、公共交通利用への転換が必要
<ul style="list-style-type: none"> ・東部地域や河和田地域では、ほぼ全域で人口減少が予測され、地域コミュニティの崩壊が懸念されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ■各地域での生活拠点づくり、郊外部と市街地とのネットワーク強化が必要
<ul style="list-style-type: none"> ・市街地全体で人口密度が低下し、生活サービス施設の維持が困難となり、都市の空洞化を招くことが懸念されます。 ・また、地域コミュニティの希薄化が懸念されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ■都市機能や生活サービス施設周辺への適切な居住誘導が必要
<ul style="list-style-type: none"> ・市全体で高齢化が進み、中心市街地や山間部などでは、特に高齢化率が高くなると予測されています。 ・自動車を運転できない交通弱者の増加、また、医療・福祉関連サービスの需要増大が懸念されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通サービス水準の維持・向上が必要 ■高齢者については特に公共交通の利便地域への居住誘導が必要

【都市構造上の課題】

現状・将来の見通し	課題
<ul style="list-style-type: none"> ・市街地のほとんどが鉄道駅・バス停の徒歩圏に含まれていますが、人口減少が予測されている地域も多く、利用者の減少に伴うサービス水準の低下が懸念されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通の利便地域への居住誘導、公共交通と都市機能立地のマッチングが必要
<ul style="list-style-type: none"> ・生活サービス機能の多くは市街地内かつ公共交通の徒歩圏内に立地していますが、人口減少や郊外への人口流出等に伴い利用者が減少し、施設の郊外流出や撤退等が懸念されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ■施設利用圏への居住誘導が必要 ■機能更新に合わせた施設の再配置、公共交通との連携が必要
<ul style="list-style-type: none"> ・日野川、浅水川などの流域にあたる市街地の広い範囲で大雨に伴う浸水被害が予測されており、西山公園の周辺では土砂災害や崖崩れの発生も予測されています。 	<ul style="list-style-type: none"> ■災害のおそれのある区域への居住誘導には慎重な検討が必要
<ul style="list-style-type: none"> ・生産年齢人口の減少に伴う市税収の減少が懸念されます。 ・高齢化の進展に伴う社会保障費の増加、公共施設の老朽化に伴う維持管理費の増大等により、財政の逼迫が懸念されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ■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

4章 まちづくりの方針

(1) まちづくりの理念・基本方針

- ・まちづくりの理念、基本方針は、立地適正化計画と両輪をなす鯖江市都市計画マスタープランと整合を図りつつ、立地適正化計画が目指す意味を加味して、以下の通り設定します。

豊かな生活を支える 安心して住み続ける ふるさと鯖江

安易に便利さや快適さを求めるのではなく、まちづくりの原点に帰り、市民の皆さんが安心して生活を営むことができ、「住む」ことに価値があって豊かさを実感できるまちを目指します。

また、都市や居住にとって必要な機能を集約することで、そこに交流やコミュニティが育まれ、暮らしやすさが高まります。そのため、これまで以上に効果的で効率的なコンパクトなまちづくりを目指します。

基本方針1 安心して住み続ける 歩いて暮らすまちづくり

- ・既存の鉄道やコミュニティバス等による公共交通のストックを活用するとともに、空き家・空き地を活用して、公共交通の利便性の高い地区への居住を推進することで、過度に自動車に依存することなく、すべての市民が安心して住み続けることのできる生活環境を確保します。
- ・また、行政、医療、福祉、文化、商業などの既存の都市機能の維持・機能向上を図るとともに、公共交通の利便性の高い地区への機能の集約化を図ることで、市民の暮らしやすさを高めます。
- ・駅を中心として歩いて暮らすまちづくりによって、今の鯖江市を見つめながら、次代に継承するまちづくりを進めます。

基本方針2 地域の宝を活かした交流・連携による にぎわいのあるまちづくり

- ・つつじまつりに象徴される西山公園をはじめとする観光資源や、眼鏡、繊維、漆器に代表されるものづくりなど、鯖江市が有する豊富な資源を地域の宝として交流・連携に活かし、公共交通網を基軸とした全市的な地域間のネットワークを強化することで、都市の活力を高め、地域のにぎわいづくりを目指します。

基本方針3 市民がともに支え合い、行政と一体となった市民主役のまちづくり

- ・これからのまちづくりには、既存の社会基盤のストックを活用する都市運営が求められており、市民や事業者と行政の協働によるまちづくりを推進し、それぞれの役割と責任をもって、自助、共助、公助による市民と行政が一体となった市民主役のまちづくりを目指すとともに、市民の暮らしやすさを高め、効率的な都市運営を行うため、民間活力の適切な導入・誘導を図ります。

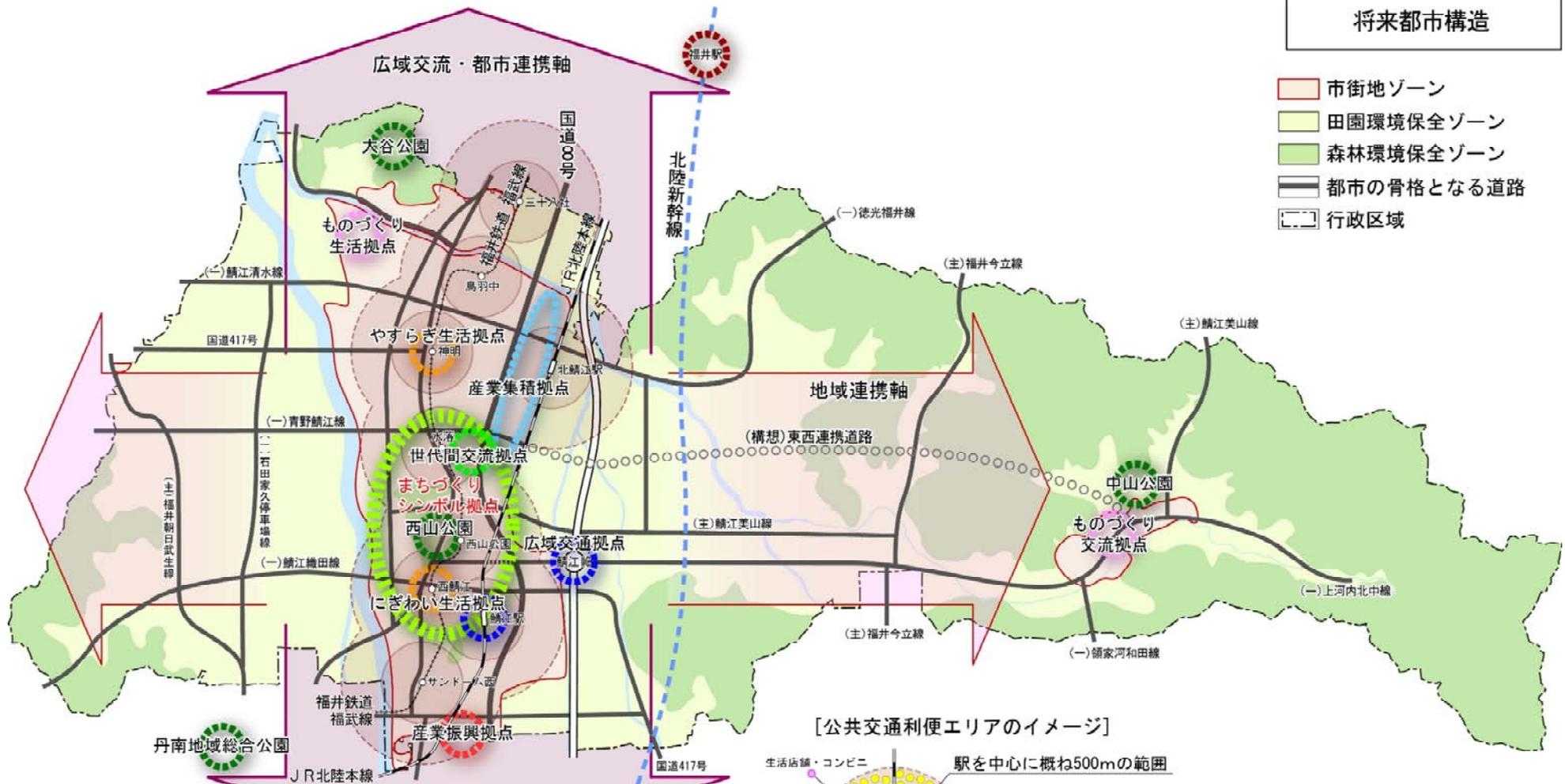
(2) 目指す将来の都市構造

- ・ 鯖江市都市計画マスタープランでは、市街地、特に駅周辺への都市機能の誘導と居住の推進、市街地各地域の特性に応じた拠点づくりと、これらを道路網や公共交通ネットワークでつなぐ考えを示しており、都市計画マスタープランにおける将来の都市構造を踏襲するものとします。

土地利用区分	市街地ゾーン		<ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地は、公共交通の利便性の高い駅周辺に、店舗をはじめ文化施設や医療・福祉施設など日常の市民生活に必要な施設を集約化することにより、過度に自動車に依存することなく、安心して住み続けられる居住環境を提供します。 ・ また、駅周辺に公共施設や企業等の立地を推進することにより、公共交通の利用を促進し、公共交通サービスの維持・向上を図ります。
都市の拠点	まちづくりシンボル拠点	西山公園周辺	・ 西山公園を中心とする周辺地区を鯖江市のまちづくりのシンボル拠点として位置づけ、歩行空間の連続性を確保し、多様な都市サービスを歩いて享受できる環境づくりを推進します。
	にぎわい生活拠点	鯖江地区	・ 鯖江地区の中心部を市民生活のにぎわいづくりの拠点として位置づけ、生活サービス機能、公共交通サービス機能の利便性を高めます。
	やすらぎ生活拠点	神明地区	・ 公立丹南病院のある神明地区の中心部を市民生活のやすらぎづくりの拠点として位置づけ、生活サービス機能、公共交通サービス機能の利便性を高めます。
	ものづくり交流拠点	河和田地区	・ 漆器等の伝統産業と交流や観光の連携を図り、生活環境と一体となったものづくりの拠点として位置づけ、既存施設の維持・向上や産業を支える市民の生活利便施設の誘導を図ります。
	ものづくり生活拠点	立待地区	・ 眼鏡等の産業と生活環境が一体となったものづくりの生活拠点として位置づけ、地域特性を活かした景観づくりを推進するとともに、伝統産業を支える市民の居住誘導を図ります。
	世代間交流拠点	文化の館（図書館）・健康福祉センター周辺	・ 健康・福祉・文化などを通じて、あらゆる世代が集い憩うことができる都市空間の創出を推進します。
公共交通利便エリア	各鉄道駅周辺		<ul style="list-style-type: none"> ・ 各鉄道駅を中心とする概ね半径1kmの範囲を公共交通利便エリアとして位置づけ、徒歩による基礎生活圏として、都市機能の集積を図るとともに、市街地居住を推進します。 ・ 市街地ゾーンを概ねカバーする公共利便エリアでは、鉄道の他、つつしバスや自転車を利用することによって、市街地ゾーン内を移動することができ、日常の多様な生活サービスを利用することができる環境づくりを推進します。
広域交流・都市連携軸、地域連携軸	国道8号、西縦貫線 等		・ 南北方向の広域的な交流や都市連携、東西方向の地域連携を支える交通軸として、主要な幹線道路を位置づけます。

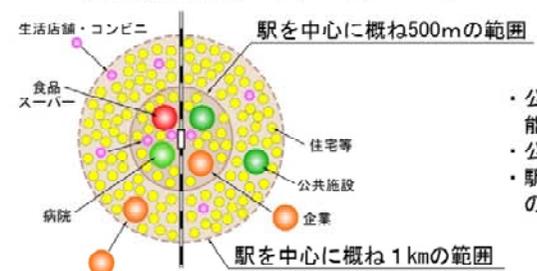
(鯖江市都市計画マスタープランから、都市機能誘導、居住誘導に関する部分を抜粋・一部加筆)

将来都市構造



- 市街地ゾーン
- 田園環境保全ゾーン
- 森林環境保全ゾーン
- 都市の骨格となる道路
- 行政区域

[公共交通利便エリアのイメージ]



- ・公共交通の利便性の高い駅周辺への生活サービス機能の集約化
- ・公共施設や企業等の立地による公共交通の利用促進
- ・駅周辺の基盤整備された未利用地や空き家、空き地の活用による市街地居住の推進

公共利便エリア内への
移転等

(3) まちづくりの方針（ターゲットとストーリー）

鯖江市の強み

- 福井県内で唯一人口が増加（H22→H27）
- 鉄道（JR 2 駅、福武線 6 駅）が市街地を南北に縦断し、つつじバスが市内全域をきめ細かく運行
- 公共施設や高齢者福祉、子育て支援、商業、医療施設等の生活サービス施設が市街地全体に広く分布し、特に鉄道駅からの利用圏内に多く集積
- 都市構造の評価では、県内他市と比べて多くの項目で評価が高く、特に、「公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合」、「歩道整備率」の評価が高い

鯖江市が抱える課題

- ・少子化や若者世代の転出等に伴い、今後、人口減少が予測される。特に、鯖江地区・神明地区の中心部や東部地域・河和田地域での減少率が高く、これらの地域・地区では、コミュニティや既存インフラ・サービス機能の維持が困難になると予測
- ・高齢化が進展しており、特に、鯖江地区・神明地区の中心部や東部地域・河和田地域での高齢化率が高い
- ・子育て世代や働き盛りの世代が都市の中心部から郊外部へと流出
- ・高齢化に伴い民生費が増加し、公共施設の老朽化に伴い維持管理費の増大が予測
- ・公共交通は充足しているが、市民の移動手段の約 8 割は自動車
- ・都市構造の評価では、「高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合」、「空き家率」が高い

まちづくりの理念

豊かな生活を支える 安心して住み続ける ふるさと鯖江

まちづくりの方針（ターゲット）

①健康寿命の延伸

- ・公共交通の利便性地区への高齢者の居住誘導

②子育て世代の居住誘導

- ・公共交通の利便地区への子育て世代の居住誘導

③地域間の移動性の確保

- ・公共交通の利用を促進し、自動車依存からの脱却

④安全で持続可能な地域づくり

- ・公共施設の適正管理、災害の未然防止

必要な施策・誘導方針（ストーリー）

- ・駅を中心とする範囲への商業、医療、福祉施設等の集約化
- ・歩きやすい歩道空間の整備
- ・生涯学習、健康教室等の開催

- ・駅を中心とする範囲への商業、医療、子育て支援施設等の集約化
- ・子育て相談教室等の開催
- ・交流空間、交流機会の創出

- ・運行間隔の短縮など、つつじバスの利便性の向上
- ・通勤通学や買い物等への公共交通の利用促進
- ・パーク&ライド等の環境整備

- ・公共施設の耐震化
- ・ライフラインの機能更新
- ・土砂災害・洪水対策
- ・公民館等の機能強化（コミュニティ、乗り継ぎ拠点等）

期待される効果

- ・社会保障費の軽減
- ・高齢者の社会参画、生きがい
- ・世代間の交流 等

- ・出生率の増加
- ・空き家の利活用
- ・中心市街地の活性化 等

- ・高齢者の外出機会の増大
- ・公共交通の存続
- ・CO₂の排出削減 等

- ・行政コストの軽減
- ・安心・安全の向上
- ・地域コミュニティの維持 等

5章 区域の設定

(1) 居住誘導区域の考え方

- 立地適正化計画では、居住を誘導し、将来において一定程度の人口密度を維持するエリアを「居住誘導区域」として設定することとされています。
- 鯖江市においては、現状・課題を踏まえつつ、目指す将来の都市構造やまちづくりの方針を実現するために、今後、政策的に居住を誘導していくべきエリアとして、右表の考えに基づいて居住誘導区域を設定します。
- 居住誘導区域は、望ましい都市の姿を実現するために緩やかに居住を誘導する制度であり、居住誘導区域以外への建築物の建築や住宅地の開発等を規制するものではありません。
- ただし、居住誘導区域外において次の行為を行おうとする場合には、あらかじめ鯖江市への届出が必要となります。

【開発行為】

- ① 3戸以上の住宅の建築
- ② 1戸又は2戸の住宅でその規模が 1,000㎡以上
- ③ 住宅以外で居住の用に供する建築物（条例で指定）

【建築等行為】

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

①の例示
3戸の開発行為

②の例示
1,300㎡
1戸の開発行為

800㎡
2戸の開発行為

届

届

不届



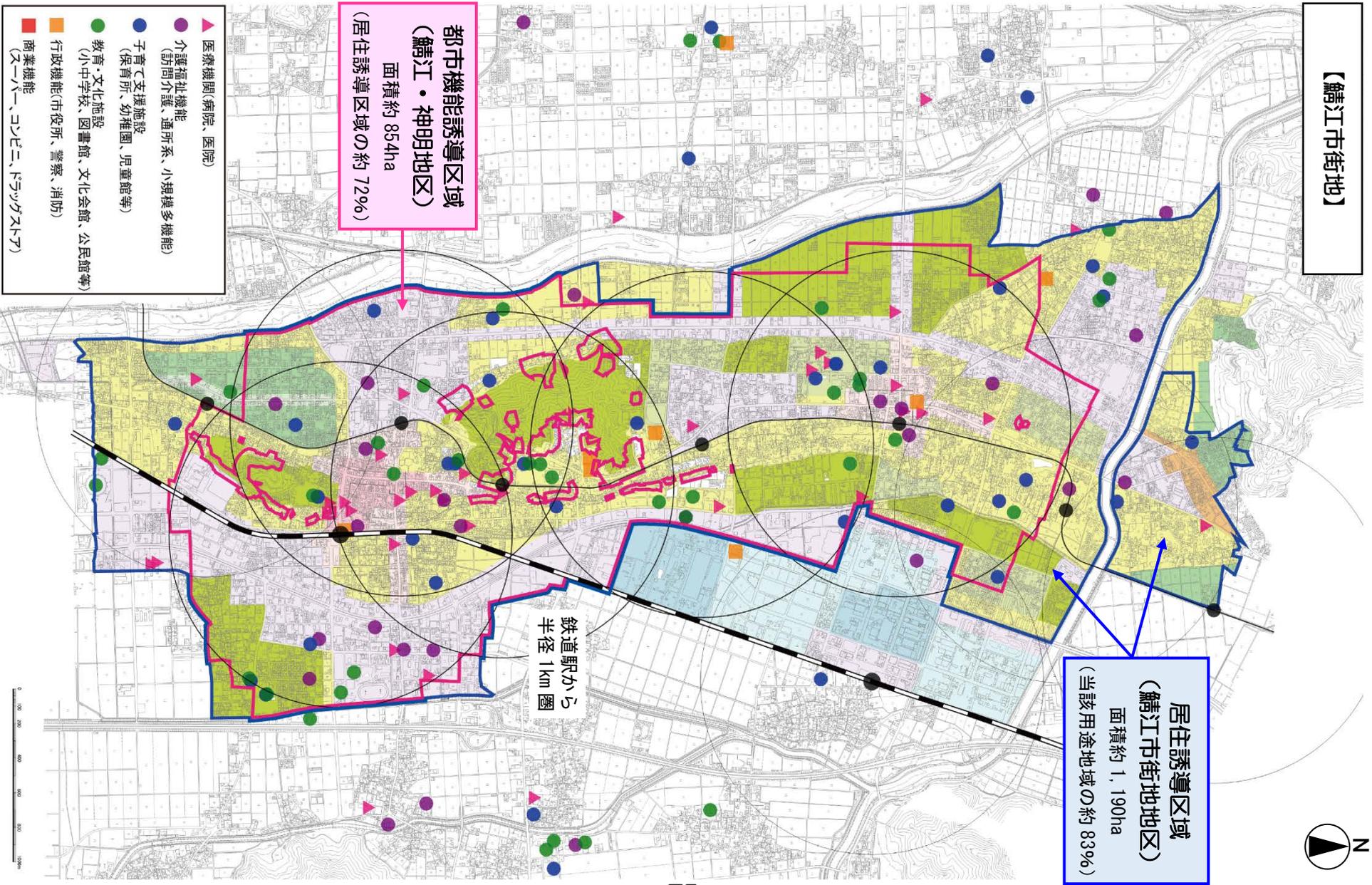
	鯖江市の考え方
区域設定の基本的考え	<ul style="list-style-type: none"> ①人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう設定する。 ②都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを勘案しつつ設定する。 ③居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境の確保、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営の効率的に配慮し設定する。
区域を定めることが考えられる区域	<ul style="list-style-type: none"> ○現在の用途地域を基本とする区域 ○鉄道・バスの利用圏に含まれる地域 ○主要な幹線道路の沿道地域 ○既存の生活サービス施設の利用圏に含まれる地域 ○住宅用地として区画整理された区域 等
居住誘導区域に含まない区域（該当するもの）	<ul style="list-style-type: none"> ・急傾斜地崩壊危険箇所、急傾斜地崩壊危険区域 ・土砂災害警戒区域、特別警戒区域 ・地すべり防止区域 ・保安林の区域等 ・用途地域外の区域 ・工業専用地域 ・将来の人口密度予測が 20 人/ha を下回る一団の区域 ・長年にわたり宅地化が進んでいない市街地内農地で、かつ、都市機能や公共交通の利便地域に含まれていない区域 ・工業地域、準工業地域のうち、工業専用地域に隣接して一体的な土地利用がなされている区域又は、一団として住居系用途以外の土地利用がなされている区域 ・鯖江市洪水ハザードマップにより、浸水深が 2m を超えると予測される区域

(2) 都市機能誘導区域の考え方

- 立地適正化計画では、生活サービス施設を誘導・集約し、各種サービスの効率的な提供を図るエリアを「都市機能誘導区域」として設定することとされています。
- 鯖江市においては、既存の都市機能（生活サービス施設）の立地状況を踏まえつつ、目指す将来の都市構造やまちづくりの方針を実現するために、今後、政策的に都市機能の立地を誘導していくべきエリアとして、右表の考えに基づいて都市機能誘導区域を設定します。
- 居住誘導区域と同様に、都市機能の集約を緩やかに誘導する制度であり、都市機能誘導区域以外への施設立地を規制するものではありません。
- ただし、都市機能誘導区域外において、都市機能誘導施設として定めたものと同じ機能を有する施設を整備しようとする場合には、あらかじめ鯖江市への届出が必要となります。

	鯖江市の考え方
区域設定の基本的考え	①居住誘導区域内において、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう設定する。
区域を定めることが考えられる区域	○鯖江市都市計画マスタープランにおいて都市の拠点に位置づけられている区域（鉄道駅を中心に概ね半径 1km の範囲の区域） ○現に都市機能が相当数集積し、過去・現在及び将来において、都市の中心的役割を担うべき区域 ○地形地物で分断されず、徒歩や自転車で回遊できる区域
都市機能誘導区域に含まない区域	・都市機能誘導区域は居住誘導区域の中に定めるものであり、居住誘導区域に含まないとする区域は都市機能誘導区域にも含まない。

(3) 居住誘導区域・都市機能誘導区域の設定



【河和田市街地】

居住誘導区域
(河和田地区)
面積約 67ha
(当該用途地域の約 79%)

都市機能誘導区域
(河和田地区)
面積約 44ha
(居住誘導区域の約 66%)

- ▲ 医療機関(病院、医院)
- 介護福祉機能
(訪問介護、通所系、小規模多機能)
- 子育て支援施設
(保育所、幼稚園、児童館等)
- 教育・文化施設
(小中学校、図書館、文化会館、公民館等)
- 行政機能(市役所、警察、消防)
- 商業機能
(スーパー、コンビニ、ドラッグストア)

(4) 都市機能誘導施設

- 誘導施設は、都市機能誘導区域内において、まちづくりの方針（①健康寿命の延伸、②子育て世代の居住誘導）を実現するために必要となる施設で中核的な役割を有するもの、また、鯖江市民全体の利用を対象とする施設、都市の賑わいづくりに資する施設を中心に設定します。

大分類	小分類	鯖江・神明地区	河和田地区
介護福祉施設	老人福祉センター（老人福祉法第5条の3／老人福祉に関する各種の相談に応じ、高齢者の健康増進や教養の向上、また、レクリエーションなどの機会を総合的に提供することを目的として設置される老人福祉施設）	○	○
	老人デイサービスセンター（老人福祉法第5条の3／介護や支援が必要な方を対象とし、入浴や食事の提供、機能訓練、介護方法の指導など、日帰りのサービスを受けることができる施設）	○	○
	地域包括支援センター（介護保険法第115条の39／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、虐待防止など必要な支援が継続的に提供されるように調整する施設）	○	○
	小規模多機能型居宅介護施設（老人福祉法第5条の2第5号／小規模な住宅型の施設で、通所を中心としながら、訪問や宿泊を組み合わせたサービスが受けられる施設）	○	○
子育て支援施設	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などを行う施設）	○	○
	保育所・保育園（児童福祉法第39条／保護者が労働・疾病などの理由で保育できない0歳から小学校入学前までの乳幼児を保育するための施設）	○	○
	幼稚園（学校教育法第22条／満3歳から小学校に就学するまでの幼児を教育するための施設）	○	○
	認定こども園（就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第2条第6号／就学前の子供に幼児教育と保育の両方を提供し、また、地域における子育て支援事業を行う施設として、都道府県知事の認定を受けた施設）	定員100人以上	定員100人以上
教育文化施設	図書館（図書館法第2条第1項）、博物館（博物館法第2条第1項）、美術館（美術品の美術館における公開の促進に関する法律第2条第2号）、文化会館、体育館（学校を除く）、産業会館、市民ホール、青少年ホーム 等	○	○
医療施設	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）	○	—
商業施設	大規模集客施設（劇場、店舗、飲食店、遊技場等に供する床面積の合計が10,000㎡を超える建築物）	○	—
	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㎡以上の小売店舗）	○	○
行政施設	市役所（本庁舎）	○	—
	保健センター	○	—

6章 誘導施策

- ・今後、人口減少と少子・高齢化の進展が予測される中、特に居住誘導区域、都市機能誘導区域においては、高齢者や子育て世代をはじめとして、誰もが「安心して住み続けられる」ことが必要となります。
- ・今後の財政状況なども勘案しつつ、関係部局との連携を図りながら、以下の視点で具体的誘導施策を検討していきます。

区 域	誘導施策の視点（例）
居住誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の都市基盤の適正な維持管理・更新 ・高齢者や子育て世代（ベビーカー等）が歩きやすい歩行者空間の整備、休憩ができる広場空間の確保 ・住み心地のよい町並み景観づくり、身近な緑化の推進 ・UJターン推進 ・住宅の新規取得や既存住宅の改修等に対する支援 ・空き家の利活用等に対する支援 ・木造住宅が密集する地域での防災対策 ・地域コミュニティの活性化に向けた各種団体等への支援 <div style="border: 1px dashed blue; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【国の支援を受けて鯖江市が行う施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・居住者の利便の用に供する施設の整備 ・公共交通の確保を図るための交通結節機能の強化等 </div>
都市機能誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> ・既存施設の維持・耐震化・機能更新、公有地の有効活用 ・土地の取得や新規起業等に対する支援 ・土地の組み換えなどによる機能立地の用地確保 ・土地利用制限（用途地域等の都市計画）の見直し・緩和 <div style="border: 1px dashed magenta; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【国等が直接行う施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・誘導施設に対する税制上の特例措置 ・民間都市開発推進機構による金融上の支援措置 <p>【国の支援を受けて鯖江市が行う施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・誘導施設の整備 ・歩行空間の整備 ・民間事業者による誘導施設の整備に対する支援施策 </div>
立地適正化区域共通	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、バスの利用促進 ・つつじバスの利便性向上 ・鉄道駅や都市機能誘導施設へのアクセス道路など、主要な道路の整備 ・土砂災害、洪水等の未然防止、速やかな避難誘導体制の確立
田園・山間地域への対応について	<ul style="list-style-type: none"> ・地区公民館、集会所等の機能の維持 ・つつじバスの利便性向上

7章 誘導に向けた各種事業等

- 鯖江市では、社会資本整備総合交付金を活用し、道路や生活基盤施設整備等の事業を予定しています。
- 立地適正化計画では、居住や都市機能を誘導するための事業として、当面（概ね今後5年間）の間に実施する事業については、「鯖江市都市再生整備計画」との整合を図りながら実施することとします。

事業の分類	事業の内容
道路改良に関する事業	舗装改良、歩道の設置、バリアフリー化 等
既存施設に関する事業	多目的利用への対応 等
防災機能の強化に資する事業	耐震改修 等
子育て支援に関する事業	認定こども園の整備 等

8章 目標値の設定

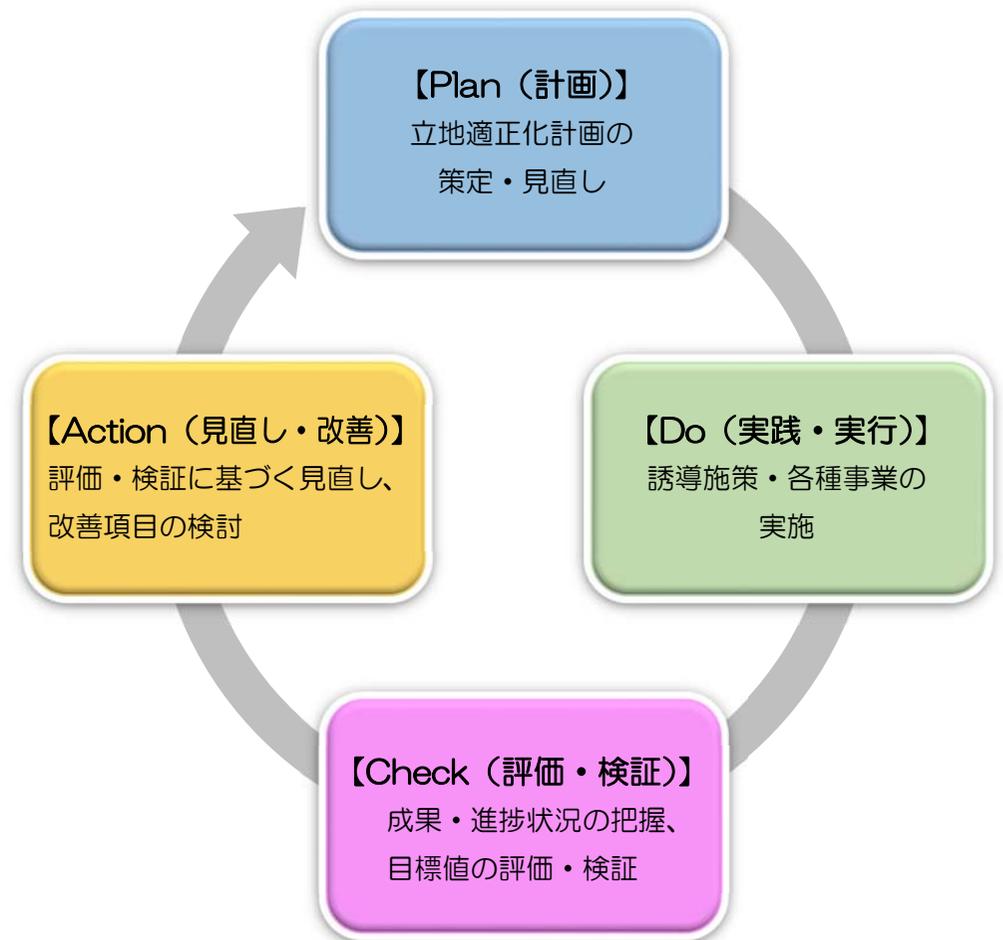
(1) 目標値の設定

- ・鯖江市立地適正化計画の達成状況を判断するため、「まちづくりの方針（ターゲット）」で定めた4つの視点で目標となる指標を設定します。
- ・鯖江市では、平成27年度（2015）を初年度とする今後5か年の政策目標や施策の基本的方向、具体的な施策をまとめた「鯖江市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を作成しており、当面の目標は総合戦略での重要業績評価指標（KPI）との整合を図ります。
- ・その後の目標値については、達成状況の検証・課題の分析等を行った上で、改めて設定することとします。

まちづくりの方針 (ターゲット)	成果指標	現 状 値	目 標 値 (H31年(2019))
①健康寿命の延伸	元気生活率（高齢者に占める介護認定を受けていない人の割合）	83.1%（平成27年）	81%
②子育て世代の居住誘導	若者の社会減の抑制	—	30人
	新規若者移住・就業者数	25人（平成21～26年）	45人
	出生数	590人（平成26年）	610人（期間平均）
	中心市街地周辺の人口	2,044人（平成26年）	2,000人以上
③地域間の移動性の確保	つつじバス年間利用者数	18.8万人（平成26年）	20万人
	福武線市内駅年間利用者数	48.2万人（平成26年）	52万人
④安全で持続可能な地域 づくり	河川施設の整備率	59.5%（平成26年）	62.1%
	雨水幹線等の整備率	44.6%（平成26年）	45.6%
	上水道耐震管路の整備率	55.0%（平成26年）	61.9%
	橋梁長寿命化に伴う修繕箇所数	2ヶ所（平成26年）	2ヶ所

(2) 評価方法の検討（計画の進行管理）

- ・鯖江市立地適正化計画は、平成52年（2040）を目標とし、長期的な視野に立って継続的に取り組むものですが、その間に、施策の進捗状況や社会経済状況の変化も予想されます。
- ・このため、上位計画や関連計画などの見直しとの整合を図りつつ、市民や企業の主体的な参加の下にまちづくりの進捗状況を明らかにするとともに、必要に応じて計画の見直し・充実を図っていきます。
- ・進行管理をPDCAサイクルとして捉えると、本計画が「プラン（Plan）」になり、計画に基づく施策や事業の実施が「ドゥ（Do）」になります。
- ・「チェック（Check）」では、概ね5年後を目安として、目標値の達成状況を評価し、施策・事業の効果等について検証します。
- ・「アクション（Action）」では、この評価・検証結果に基づいて見直し・改善を行い、次の計画（プラン）へとつなげていきます。



9章 その他関連する事項

①公的不動産の管理方針の作成

- 鯖江市では、昭和 53 年から昭和 57 年頃にかけて数多くの公共施設整備が行われました。
- 今後、これらの施設が一斉に老朽化を迎えることとなりますが、人口減少や財政の逼迫等が予測されることから、全ての施設を維持していくことは困難となります。
- そのため、公的不動産の管理方針を作成し、類似施設や地域の人口等の状況を勘案しながら、施設の再編、集約化、跡地活用、民間への払い下げ等について検討していきます。

②鉄道沿線自治体との広域協議

- 鯖江市にとって、鉄道（JR、福武線）は重要な都市基盤であり、立地適正化計画においても「駅を中心に歩いて暮らすまちづくり」を基本方針に掲げています。
- しかし、今後の人口減少により鉄道利用者の減少が予測されるとともに、北陸新幹線の開業に伴う JR 北陸本線の第3セクター化など、在来鉄道を取り巻く環境は厳しさを増していきます。
- これらの課題に鯖江市だけで取り組むことは困難であり、鉄道の存続・利便性向上に向けて、沿線自治体と連携して広域的に検討していきます。