

# 平成29年度 重要要望一覧

## ◇重点要望事項

番号	要 望 項 目	市 担 当 部 課	備 考
1	北陸新幹線の整備推進について	都市整備部駅周辺整備課 都市整備部新幹線まちづくり室	総合政策部 土木部
2	笙の川水系の整備促進について	建設水道部道路河川課	土木部
3	国道8号バイパスの整備促進について	建設水道部道路河川課	土木部
4	岡山松陵線の整備促進について	建設水道部道路河川課	土木部
5	金ヶ崎周辺整備構想の実現に向けた支援について	産業経済部商工貿易振興課	総合政策部 産業労働部 観光営業部 土木部
6	原子力政策と原子力発電所立地地域の安全確保及び地域振興について	企画政策部政策推進課 企画政策部原子力安全対策課	総務部 総合政策部 安全環境部
7	原子力災害における防災体制の確立について	市民生活部危機管理対策課 建設水道部道路河川課	安全環境部 健康福祉部 土木部
8	敦賀港の利用拡大及び整備促進について	産業経済部商工貿易振興課	総合政策部 産業労働部 土木部
9	県道津内櫛林線と県道山櫛林線のミッシングリンク解消について	建設水道部道路河川課	土木部
10	土地改良事業の推進について	産業経済部農林水産振興課	農林水産部
11	医師確保の支援について	敦賀病院総務企画課	健康福祉部

## ◇重要要望事項

番号	要 望 項 目	市 担 当 部 課	備 考
1	鳥獣害のない里づくり推進事業の拡充等について	産業経済部農林水産振興課	農林水産部
2	森林公園の整備について	産業経済部農林水産振興課	農林水産部
3	鞠山・田結・赤崎海浜緑地公園の早期整備について	産業経済部商工・貿易振興課	土木部
4	松原海岸の保全について	産業経済部商工・貿易振興課	土木部
5	海岸保全事業の促進について	産業経済部商工・貿易振興課	土木部
6	国道・県道等整備事業の促進について	建設水道部道路河川課	土木部
7	井の口川の整備促進について	建設水道部道路河川課	土木部
8	中池見自然環境の保全活用について	市民生活部環境廃棄物対策課	安全環境部
9	生活交通維持支援事業補助金の見直しについて	市民生活部生活安全課	総合政策部
10	氣比神宮を中心とした中心市街地活性化への支援について	建設水道部道路河川課	土木部

※重点要望事項1～7を知事に対して直接要望

## 平成29年度重点要望事項（知事分）

（総合政策部新幹線建設推進課、交通まちづくり課、  
土木部道路建設課、河川課）

- ・北陸新幹線の整備促進について…………… 1

（土木部河川課）

- ・笙の川水系の整備促進について…………… 4

（土木部道路建設課）

- ・国道8号バイパスの整備促進について…………… 6

（土木部道路建設課）

- ・岡山松陵線の整備促進について…………… 8

（総合政策部交通まちづくり課、産業労働部企業誘致課、観光営業部観光振興課、  
土木部港湾空港課）

- ・金ヶ崎周辺整備構想の実現に向けた支援について…………… 10

（総合政策部電源地域振興課、安全環境部原子力安全対策課）

- ・原子力政策と原子力発電所立地地域の安全確保及び  
地域振興について…………… 12

（安全環境部危機対策・防災課、原子力安全対策課、健康福祉部地域医療課、  
土木部道路建設課、道路保全課）

- ・原子力災害における防災体制の確立について…………… 15

総合政策部新幹線建設推進課、交通まちづくり課、

土木部道路建設課、河川課

## 北陸新幹線の整備促進について

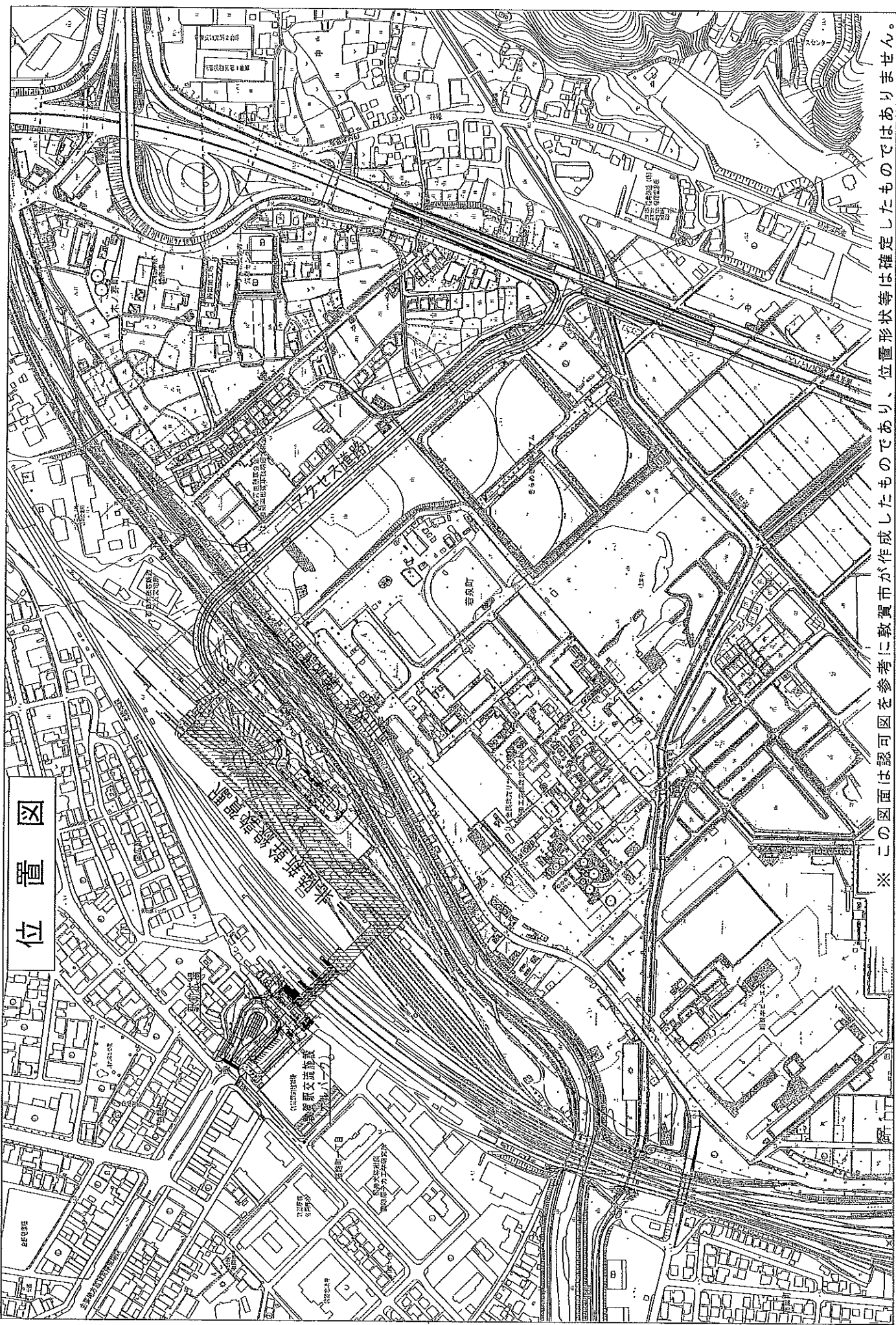
北陸新幹線は、沿線地域の飛躍的な発展が期待でき、国土の均衡ある形成に不可欠なものであり、東海道新幹線と直結することで新幹線ネットワークを環状化させ、大規模災害時の国土軸の複軸化を強力に進める国土政策上における重要な高速交通体系であります。

北陸新幹線の敦賀開業は、持続可能な地域発展に向けた地方創生に大きく寄与するものでありますが、開業に向けては、各関係機関が連携を強化して整備を進めていくことが重要と認識いたしております。

つきましては、次の事項について要望いたします。

- 1 平成34年度の金沢・敦賀間開業に向け、新幹線駅等の整備に必要な予算の確保も含め、着実に整備を進めるとともに、敦賀以西の小浜・京都ルートとの早期決定とフル規格による整備を国や関係機関に要望すること。
- 2 与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームが検討している敦賀駅における乗換利便性については、特に賑わいづくりの拠点となる駅西地区への乗り降りの利便性に十分配慮し、維持管理も含め地元自治体に負担が生じない方法で動く歩道等を含めた便利で快適な連絡通路の整備をするよう、国や関係機関に要望すること。
- 3 敦賀開業時における新幹線の運行本数は、金沢駅までの運行本数と同数が確保されるよう、国や関係機関に強く働きかけること。

- 4 敦賀開業時における在来特急列車の運行については、特に中京圏への利便性維持を考慮し、敦賀・米原、名古屋間の特急「しらさぎ」を確実に存続できるよう、鉄道事業者に強く働きかけること。
- 5 関西圏等からの敦賀駅利用者の利便性の向上を目的に、ICOCA（イコカ）等のICカード乗車券が利用可能な自動改札機を、一日でも早く敦賀駅に設置するよう、鉄道事業者に強く働きかけること。
- 6 北陸新幹線大阪開業まで敦賀駅が終着駅となり、嶺南地域の公共交通結節点の機能を有することから、新幹線敦賀駅への重要なアクセス道路となる国道8号バイパスと新幹線駅前広場を結ぶ骨格幹線道路について、新幹線開業に間に合うよう事業を着実に推進すること。
- 7 二級河川木ノ芽川の新幹線駅前広場に隣接する区間について、新幹線事業に伴う河川の付替え工事やアクセス道路橋梁工事に合わせ、親水護岸等景観形成に配慮した整備を図ること。
- 8 北陸新幹線敦賀駅における広域的な二次交通体系の充実については、福井県が中心となり、嶺南各市町はもとより隣接県とも連携し、広域観光にも利用可能な交通ネットワークの構築を図ること。
- 9 並行在来線の経営分離後の経営等について、沿線市町の財政的負担を極力抑制するとともに、福井県独自の財政支援を含めた支援施策の充実を図り、県民が利用しやすい質の高い運行形態を確立すること。



位置図

※ この図面は認可図を参考に敦賀市が作成したものであり、位置形状等は確定したものではありません。

## 笙の川水系の整備促進について

本市の市街地を貫流する笙の川水系の整備は、市民の生命、財産を守るものであり、「災害に強いまちづくり」に欠かせないものがあります。

平成25年9月の台風第18号の影響により、県内全域において大雨特別警報が発表され、本市においては、笙の川が氾濫危険水位に達し、避難勧告を発令したのち、あと少しで越水する所まで水位が上昇し、周辺住民は極めて危険な状況に直面しました。

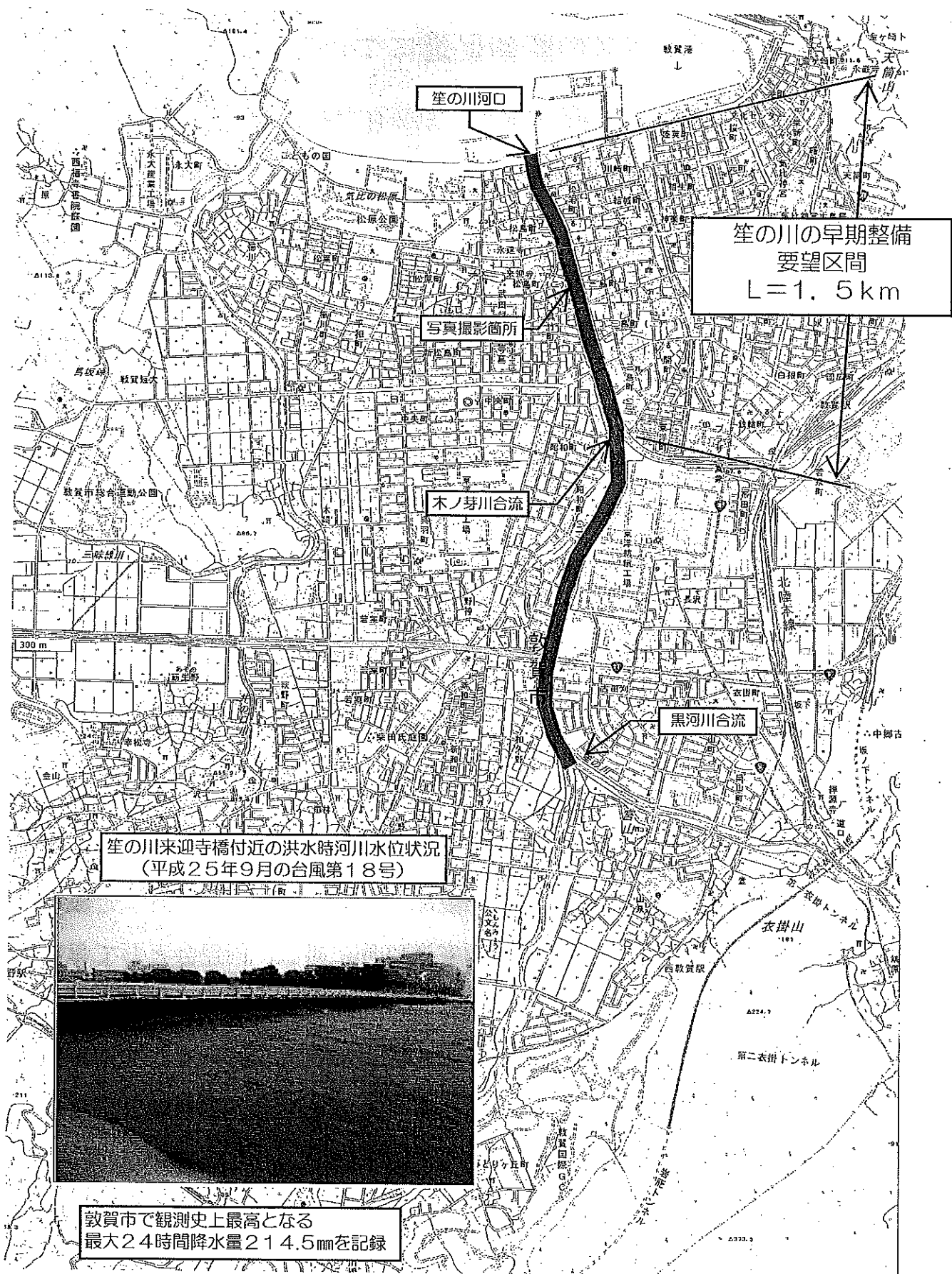
本市では、河川水位を遠隔監視する監視カメラを設置するなど、水害に対する緊急時の初動体制の充実・強化を図ってまいりました。

また、「二級河川笙の川整備促進協議会」を設立し、市民と行政が一体となり早期に整備が図られるよう活動を行っております。

笙の川水系の河川整備については、平成27年度から事業に着手され、河川測量（横断）や土砂動態解析調査、魚類生態系影響調査が実施されましたので、次の事項について要望いたします。

- 1 調査結果に基づき、早期着手、早期完成を図ること。
- 2 整備事業が完了するまでの間、流下能力確保のための浚渫工事を行うこと。
- 3 工事着手に当たっては、治水上緊急性が最も高い来迎寺橋から行うこと。

# 笙の川水系の整備 要望箇所図



## 国道8号バイパスの整備促進について

本市を南北に縦断する国道8号は、京阪神地域と北陸地域を結ぶ重要幹線道路として物資輸送及び産業経済の発展に貢献し、近年敦賀バイパスが整備されたことにより、市内の渋滞緩和や北陸自動車道とのアクセス向上など安全で円滑な交通路の確保が図られております。

しかし、国道8号バイパス4車線未整備区間（坂ノ下～小河口、田結～余座）の田結地係では、本年度より、第2産業団地の整備が本格化することから、物流のルート確保、効率化や利便性を向上し、本市の産業発展を図るため、4車線化の整備が必要であります。

一方、本市北部に位置する敦賀市田結から南越前町大谷間（約15.5km）については、海岸沿いの急峻な地形であるため、幅員が狭く、急カーブや急勾配が連続する区間であり、平成23年1月及び平成27年2月の豪雪時には、10時間を超える通行止めが発生し、物資輸送及び市民生活等に甚大な被害を及ぼしました。

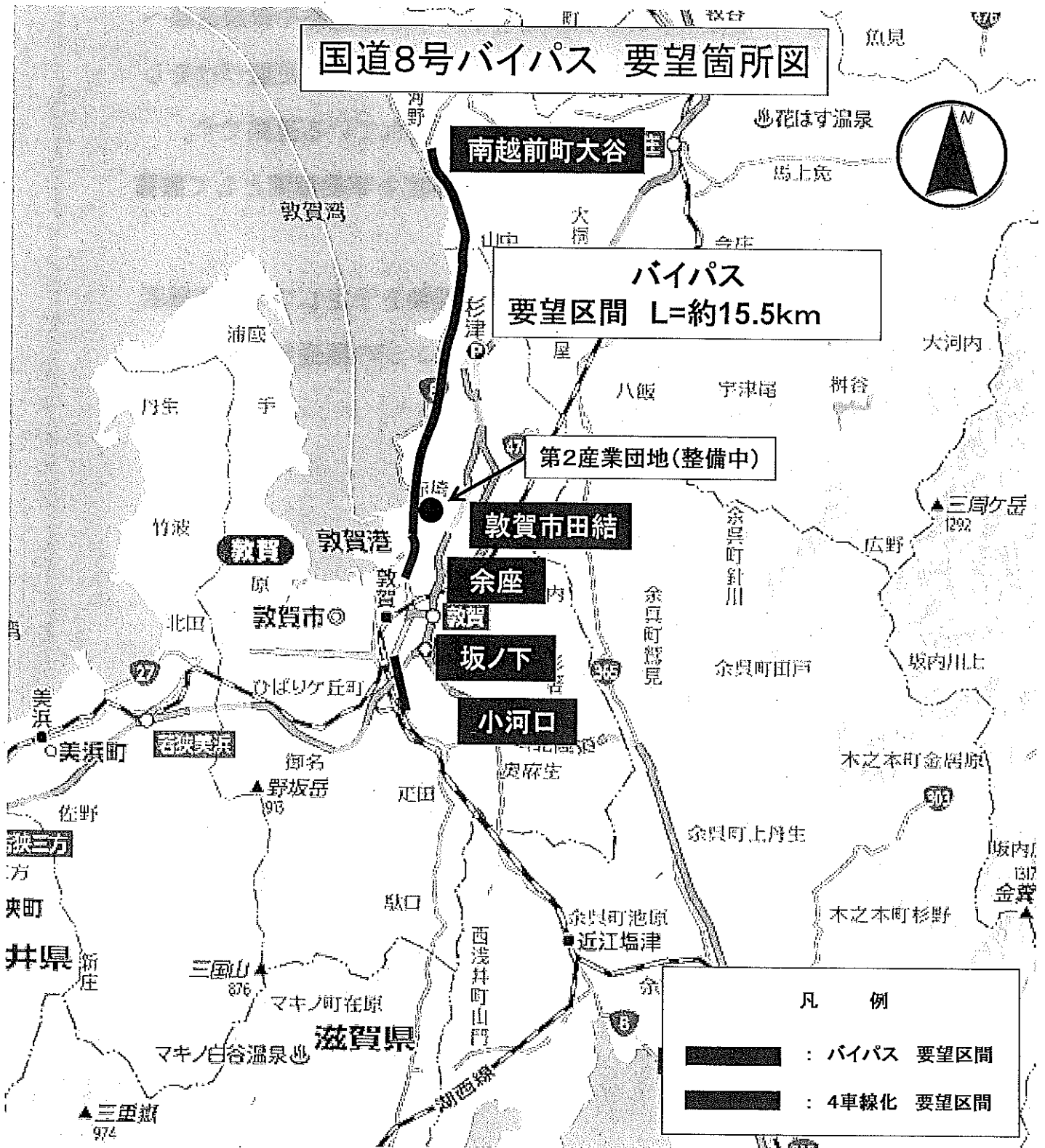
このことから、昨年12月に南越前町と共同で「国道8号敦賀・南越前バイパス建設促進期成同盟会」を設立し、今年の1月27日に近畿地方整備局、2月15日には国土交通省道路局に対し、同盟会として早期に整備が図られるよう要望活動を行っております。

このような中、本年3月には福井河川国道事務所において、嶺南地域道路概略設計他業務が発注され、国道8号南越前町大谷から敦賀市田結間の検討をいただいているところであります。



つきましては、次の事項について国に求めること。

- 1 国道8号バイパス4車線未整備区間（坂ノ下～小河口、田結～余座）の早期着手
- 2 国道8号バイパス（敦賀市田結～南越前町大谷）の早期事業化



## 岡山松陵線の整備促進について

当該道路は、敦賀市都市計画マスタープランにおいて、環状道路の役割を果たす道路で、原子力災害における避難道路や幹線道路へのアクセス道路として、道路網計画においても重要な位置づけをしており、地域住民からも整備促進を強く望まれている道路です。

既に用地買収等に着手され、平成30年度を事業期間として整備を進めていただいております。

つきましては、平成29年3月に供用開始を予定している舞鶴若狭自動車道の敦賀南スマートインターチェンジの開通を見据えて、早期整備を要望いたします。

# 岡山松陵線の整備 要望箇所図

市道木崎線

県道松島若葉線

渋滞状況  
写真②



写真②

渋滞状況  
写真①



写真①

国道27号

渋滞状況  
写真③



写真③

岡山松陵線の早期整備  
要望区間  
L=620m

栗野中学校

市道木崎線

県道津内櫛林線

県道敦賀美浜線

県道山櫛林線

総合政策部交通まちづくり課、産業労働部企業誘致課、  
観光営業部観光振興課、土木部港湾空港課

## 金ヶ崎周辺整備構想の実現に向けた支援について

金ヶ崎周辺地区は、近代において本市の発展を支えた鉄道と港の遺構を有し、また「人道の港」のエピソードも伝え継がれているなど、市民の誇りや愛着を育んでおります。

本市では、「金ヶ崎周辺整備構想」を策定し、その先導プロジェクトに位置付けられている『赤レンガ倉庫』を新たな商業・観光の拠点として平成27年10月にオープンいたしました。

また、金ヶ崎周辺整備構想においては、福井県が策定された「敦賀港港湾計画」に示されている方針に基づき、歴史的資源や港湾施設等との連携及び回遊性を向上させるため、赤レンガ倉庫と金ヶ崎緑地を結ぶ連絡用跨道の整備についても盛り込んでおります。

平成30年に福井しあわせ元気国体が開催され、また、平成34年度末には北陸新幹線敦賀開業を控えるなか、一層の誘客効果を図るためにも、金ヶ崎周辺整備構想の一日も早い実現に向けて、次の事項について要望いたします。

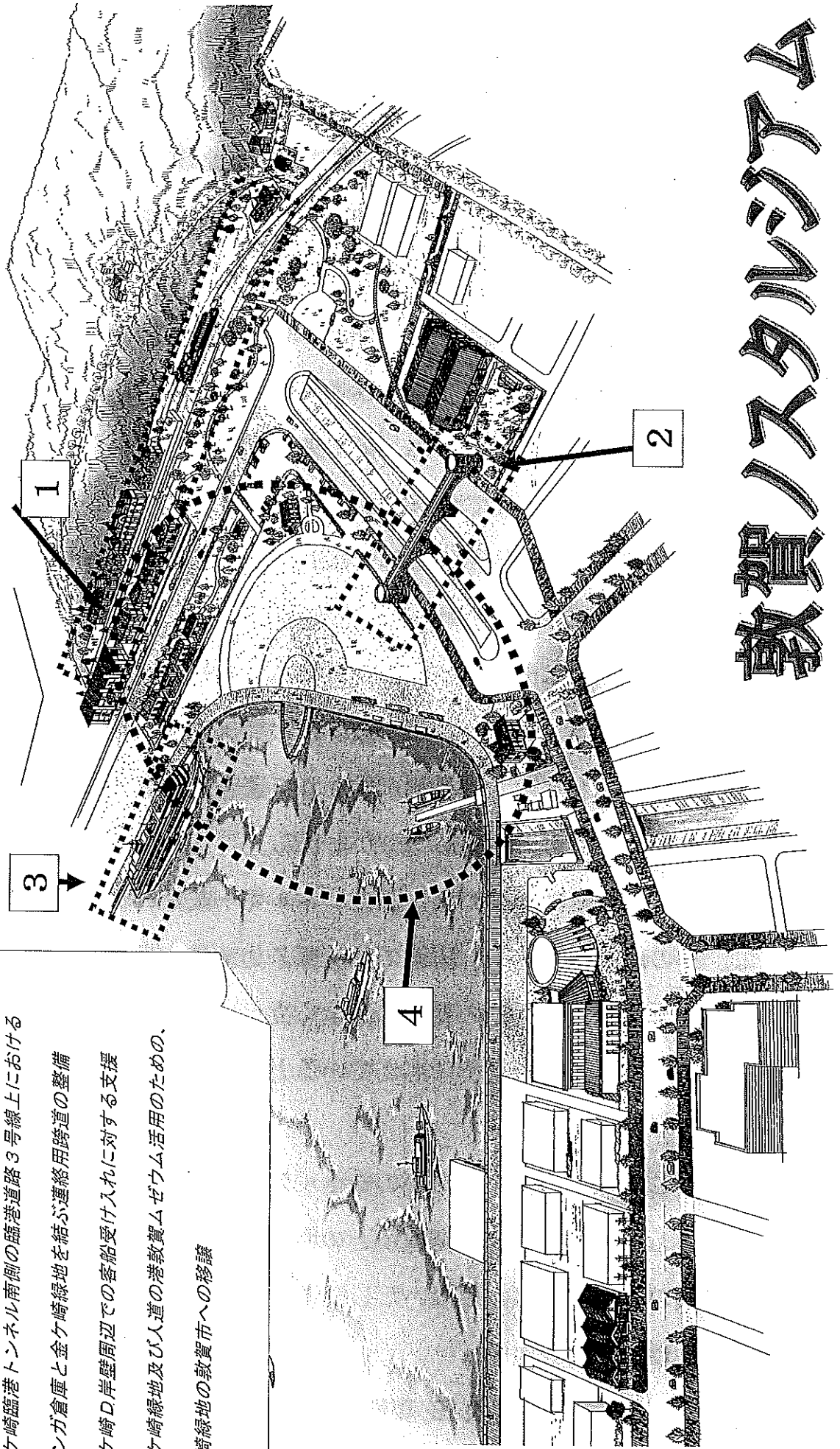
- 1 金ヶ崎周辺整備構想、敦賀港線の利活用及び用地取得に対する支援
- 2 金ヶ崎臨港トンネル南側の臨港道路3号線上における赤レンガ倉庫と金ヶ崎緑地を結ぶ連絡用跨道の整備
- 3 金ヶ崎D岸壁周辺での客船受け入れに対する支援
- 4 金ヶ崎緑地及び人道の港敦賀ムゼウム活用のための、金ヶ崎緑地の敦賀市への移譲

【重点要望事項】

金ヶ崎周辺整備構想の実現に向けた支援について

- 1 敦賀港線の利活用及び用地取得に対する支援
- 2 金ヶ崎臨港トンネル南側の臨港道路3号線上における赤レンガ倉庫と金ヶ崎緑地を結ぶ連絡用跨道の整備
- 3 金ヶ崎D岸壁周辺での客船受け入れに対する支援
- 4 金ヶ崎緑地及び人道の港敦賀ムゼウム活用のための、

金ヶ崎緑地の敦賀市への移譲



# 敦賀ノスタルジアム

金ヶ崎周辺整備構想 将来イメージ図

## 原子力政策と原子力発電所立地地域の安全確保 及び地域振興について

国の長期エネルギー需給見通しでは2030年度の電源構成における原子力の比率を20～22%とする方針が示されておりますが、全国の原子力発電所で廃炉が進められていく中、新增設・リプレースを含めた具体的な計画は未だ明らかにされておられません。

放射性廃棄物や使用済燃料の処理処分といった大きな廃炉に伴い生じる課題に対しても、適切な対応が迫られております。

このような中、本市においては敦賀発電所1号機が運転終了し、敦賀発電所2号機については、敷地内破砕帯の評価を巡って原子力規制委員会の有識者会合と事業者の見解が異なり、適合性審査の申請がされているにもかかわらず審議は進んでおりません。

また、もんじゅについては、国のエネルギー政策の根幹を担う施設として、その成果を期待し、国策である原子力政策に協力してきたところでありますが、研究開発の見通しが全く立っていない現状はもんじゅを受け入れてきた市民の期待に応えているとは到底言える状況にはありません。

つきましては、これまで市民の安全・安心の確保を大前提に原子力政策に協力し、今後も原子力発電所との共存が必要となる本市といたしまして、次の事項について要望いたします。

(原子力政策と安全確保)

- 1 原子力発電の重要性・必要性や、新規制基準への適合を確認した原

原子力発電所の安全性について、立地地域をはじめ国民に丁寧に説明し、原子力利用に対する国民理解を得るための取組を積極的に行うよう、国に求めること。

- 2 将来のエネルギー需給見通しで示したエネルギーミックスを実現するため、原子力発電所の新增設・リプレースを含めた具体的な計画を示すよう、国に求めること。
- 3 原子力発電所の廃炉について、市民の安全・安心が確保された上で円滑に進められるよう、厳格な指導・監督を国に求めること。
- 4 原子力発電所の廃炉に伴い発生する放射性廃棄物や使用済燃料について、発電所敷地外に速やかに搬出できるよう、処理・処分等に係る諸課題の解決に向けた取組の強化を国及び事業者に求めること。
- 5 もんじゅについて、エネルギー基本計画に示した役割を全うするために政府全体で、責任を持って取り組み、安全を最優先とする体制を構築し、研究開発が早期に再開されるよう、国に求めること。
- 6 敷地内破碎帯の評価にあたっては、多様な知見を取り入れた公平・公正な議論を尽くした上で、科学的・技術的根拠に立脚した結論を導き出すよう、規制当局に求めること。
- 7 原子力の安全規制に携わる人材の更なる増強と育成を行うとともに、現場重視の活動原則に則り、原子力規制事務所の人員や機能、役割を強化するよう、規制当局に求めること。

(地域振興)

- 1 核燃料税交付金の配分については、最低でも県と嶺南地域の配分割合6：4を堅持すると共に、配分の内訳については、施設の運転停止



の長期化や廃止措置等による立地市町の財政事情の悪化等に鑑み、周辺市町・嶺南広域行政組合・嶺南連携事業枠分を県6割に含み、4割は純粋に立地市町への配分とすること。

- 2 廃炉などによる地域経済への影響に配慮し、立地地域において企業や人材の流出を防ぎ、新規企業の進出を促進するため、設備投資にかかる借入金の利子補給や電気料金補助制度の拡大、地元雇用に係る交付金制度の創設など、立地地域企業への特別な措置を講じるよう国に求めること。
- 3 廃止措置に向けた人材を確保するため、本市において廃止措置基盤研究、人材育成のための拠点形成に取り組み、技術研究や情報の蓄積・活用ができる環境整備を進めるよう、国及び事業者に求めること。
- 4 「原子力発電施設等立地地域基盤整備支援事業」及び「エネルギー構造転換理解促進事業」について、立地地域が持続的に発展できるよう、立地市町村が対応を余儀なくされる施設の解体撤去完了までを交付対象期間とし、恒久的な制度にするとともに、地域の実情に即した幅広い用途に活用できるよう、柔軟な運用とするよう国に求めること。
- 5 使用済核燃料貯蔵に係る電源三法交付金（長期発展対策交付金使用済み燃料貯蔵分）について、貯蔵能力に係る算定対象期間を一定期間で打ち切ることなく、貯蔵する使用済燃料の撤去完了までを交付対象期間とするよう国に求めること。
- 6 原子力発電所の廃炉等、立地地域の環境の変化に伴う財政事情を最大限勘案し、電源三法交付金により造成した施設の財産処分に対して柔軟に対応し、財政負担の軽減を図るよう国に求めること。



安全環境部危機対策・防災課、原子力安全対策課、

健康福祉部地域医療課、土木部道路建設課、道路保全課

## 原子力災害における防災体制の確立について

東京電力福島第一原子力発電所の事故後、広域避難先やスクリーニング候補地の決定など、原子力防災対策が講じられているが、対策範囲が広域化し、一市町では対応できない課題等が生じており、原子力災害における防災体制の強化を進める上で、次の事項を要望します。

(確固たる原子力防災体制の確立)

- 1 原子力災害時の広域避難における渋滞対策や避難車両の確保など、国等と協議を進めるとともに、地域原子力防災協議会では、立地市町の意見を十分反映し、協議を行うこと。
- 2 避難先自治体における、備蓄品や資機材の整備、避難者受け入れに係る研修旅費等、広域避難体制の強化を図るための事業については、各自治体の状況に合わせて、柔軟に対応すること。また、広域避難先の自治体住民との総合理解の醸成を図るために行う研修・教育・観光等の人的交流事業に対して支援すること。さらに、国が示した避難者の受入れに係る指針に基づき受入先自治体を実施するマニュアル等の策定について県からも支援すること。
- 3 安定ヨウ素剤については、5キロ圏内の事前配布地域における未配布者への対策を講じるとともに、転入者、年齢到達者及び更新に係る手続き等についても、県が責任をもって対応すること。また、5キロ圏外の住民への緊急配布についても、迅速かつ確実に配布、服用でき

る方法及び基準を明確にするため、国と十分協議を行うとともに緊急配布については県が責任をもって対応すること。

4 複合災害時においても、発電所の状況や緊急時モニタリング結果などの原子力災害に関する情報が、迅速かつ確実に伝わるよう情報伝達体制を構築するとともに通信網の多重化等による強化を図ること。

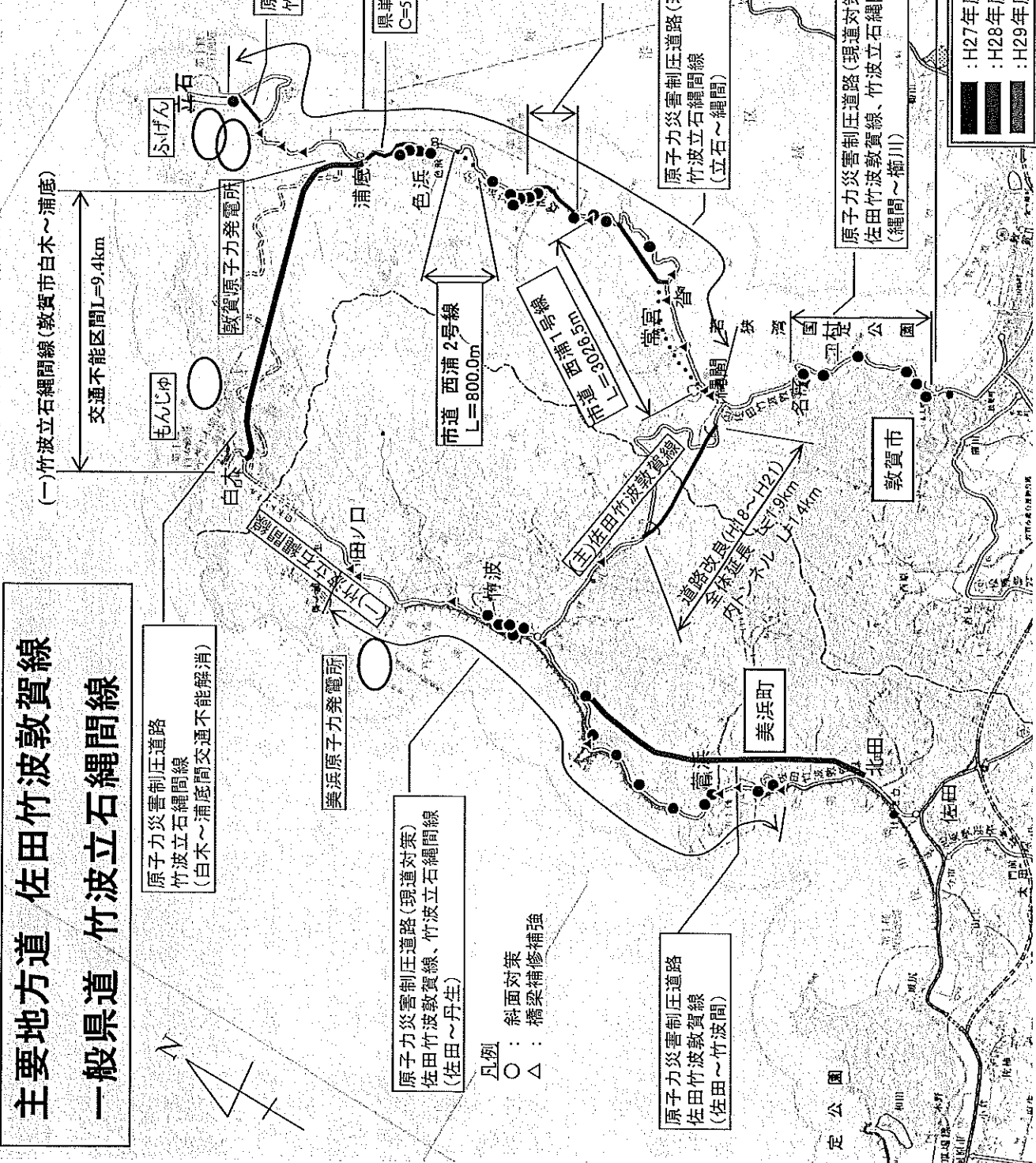
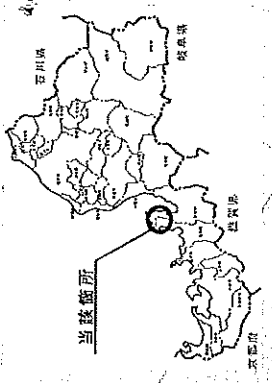
5 原子力災害時に役立つリーダーを養成するため、原子力防災に携わる職員・住民の対応能力向上のための研修・教育施設の整備を国に強く要請すること。

(原子力災害制圧道路、避難道路の整備)

#### 1 西浦県道整備事業の推進

(1) 交通不能区間（浦底～白木間）及びバイパス整備（浦底～立石間）は事業に着手されておりますが、迅速な災害制圧及び住民避難を図るため、早期完成に向け事業推進を図ること。

(2) 地域住民の安全確保のため、現道対策（防災対策）の推進を図ること。



**主要地方道 佐田竹波敦賀線**  
**一般県道 竹波立石縄間線**

原子力災害制圧道路  
 竹波立石縄間線  
 (白木～浦底間交通不能解消)

原子力災害制圧道路(現道対策)  
 佐田竹波敦賀線、竹波立石縄間線  
 (佐田～丹生)

凡例  
 ○：斜面对策  
 △：橋梁補修補強

原子力災害制圧道路  
 佐田竹波敦賀線  
 (佐田～竹波間)

■：H27年度まで完了箇所  
 ▨：H28年度実施箇所  
 ▩：H29年度以降計画箇所

(一)竹波立石縄間線(敦賀市白木～浦底)  
 交通不能区間L=9.4km

原子力災害制圧道路  
 竹波立石縄間線(立石～敦賀原巻)

県単 全体延長L=820m  
 C=550 H9～H16完

西浦県道

敦賀市手L=600.0m  
 (県単)道路改良工事  
 H22～H27.4

原子力災害制圧道路(現道対策)  
 竹波立石縄間線  
 (立石～縄間)

市道 西浦2号線  
 L=800.0m

市道 西浦1号線  
 L=3026.5m

道路改良(H18～H21)  
 全体延長L=9km  
 内：パネルL=1.4km

原子力災害制圧道路(現道対策)  
 佐田竹波敦賀線、竹波立石縄間線  
 (縄間～榎川)

定公園