

都市再生整備計画

てっどう みなと つるが
鉄道と港のまち敦賀地区
(地方都市リノベーション事業)

ふくい つるが
福井県 敦賀市

平成26年3月

・様式は、A4長辺側を、2箇所ホチキス留めすること。

リノベーション事業の計画

都市機能配置の考え方

・舞鶴若狭自動車道の開通（およびそれに伴うスマートインターチェンジの設置）や、北陸新幹線の敦賀までの延伸等、街づくりへ大きな影響を及ぼす外部要因が見込まれており、今後より広域的な視点をもった街づくりを進める必要がある。
 ・物流拠点等の広域的な機能をもつ施設については郊外部への設置を検討するが、その他の大規模施設の郊外（用途地域外）への立地については、平成18年度より施行している「敦賀市土地利用調整条例」（および土地利用基本計画）に基づき、規制を図っていく。
 ・港と鉄道駅の結節点であり、また、北陸道総鎮守である氣比神宮を有する市の特性から、駅～氣比神宮～港にかけて中心市街地が発展してきた。中心市街地内には、商店街を中心とした経済機能、図書館・ホール・学校等の教育文化機能が集積しているが、郊外での宅地開発の進展に伴い衰退が激しい。しかし、今後高齢化が進むにつれ、公共交通機関のターミナルとなる敦賀駅周辺が重要な役割を担うと考えられ、それに伴い中心市街地の重要性が増してくると見込まれるため、中心市街地への公共公益機能の集積やバリアフリー化の推進を図っていく。

目標を達成する上で必要な「地方都市リノベーション推進施設」「生活拠点施設」の考え方（民間事業者による事業継続の見込みや民間事業に対する行政の支援等を含む）

・中心市街地に「中心拠点区域」を設定し、区域内にありこれまで十分な活用がなされてこなかった「赤レンガ倉庫」（2棟）を整備し、敦賀港周辺における集客拠点とするため、1棟を敦賀の歴史・文化をジオラマ等で再現した「歴史体感交流施設」とし、もう1棟を敦賀の旬の味覚を楽しめるレストラン等商業機能を有する施設とする。当該施設の整備は、「金ヶ崎周辺整備構想」において先頭プロジェクトとして位置付けられているため、今後の周辺整備に与える波及効果大きい。
 ・当該施設の目の金ヶ崎緑地においては、行政（及び関係団体等）が主体となるイベントが多数開催されているが、周辺には大規模な飲食施設が存在しておらず、これらイベントとのタイアップにより毎年一定の来場者数を確実に確保できる。さらに金ヶ崎緑地には、観光客が市内の観光施設をめぐるための「ぐるっと敦賀周遊バス（市補助事業）」のバス停を設置しており、敦賀駅や他の施設からのアクセス性を確保している。

地方都市リノベーションに必要なその他の交付対象事業等

目標を定量化する指標

| 指 標 | 単 位 | 定 義 | 目標と指標及び目標値の関連性 | 従前値 | 目標値 | |
|---------------|-----|--|--|-----------|------|------------------|
| | | | | 基準年度 | 目標年度 | |
| JR敦賀駅乗降客数 | 人/年 | 地区内に位置するJR敦賀駅の年間乗降客数 | 賑わい交流拠点等の整備や各種ソフト事業への取り組みにより、公共交通機関を利用し訪れる観光客の増加を目指し、中心市街地の賑わいを創出する。 | 2,827,000 | H22 | 3,109,000 H29 |
| 観光施設（公共）の入場者数 | 人/年 | 地区内（港周辺）に位置する観光施設（敦賀ムゼウム、市立博物館、山車会館）の年間入場者数（平均値） | 賑わい交流拠点や動線等の整備により、港周辺での集客力向上を目指し、交流拠点の賑わいを創出する。 | 10,567 | H23 | 11,600 H29 |
| 景観整備実施件数 | 件 | 景観形成推進地区内において景観整備（建築物等の外観整備・改修）が行われた件数（総数） | 風情ある建築物や統一感のある街なみ整備を通じ、地域の魅力を向上させる。 | 14 | H24 | 34 H29 |
| 歩行者・自転車通行量 | 人/年 | 地区内の国道8号の歩行者・自転車通行量 | 動線等の整備を行うことにより、拠点間を行き来する歩行者・自転車通行量の増加を目指し、中心市街地の賑わいを創出する。 | 813 | H24 | 980 H29 |

様式1 目標及び計画期間

| | | | | | | | |
|-------|---------------------|------|---------------------|-----|----------------------------|----|----------|
| 都道府県名 | 福井県 | 市町村名 | つるがし 敦賀市 | 地区名 | 鉄道と港のまち敦賀地区(地方都市リノベーション事業) | 面積 | 178.6 ha |
| 計画期間 | 平成 25 年度 ~ 平成 29 年度 | 交付期間 | 平成 25 年度 ~ 平成 29 年度 | | | | |

目標

- ・敦賀駅周辺、敦賀港周辺(金ヶ崎緑地周辺、船溜まり地区周辺)の賑わい交流拠点整備による賑わいの創出
- ・歴史的建造物の活用や統一感のある街なみ形成を通じた地域の魅力の向上
- ・3つの交流拠点の結節点となる中心市街地において、安全性・快適性の高い道路空間整備による回遊性向上と賑わいの再生

目標設定の根拠

都市全体のリノベーション方針(都市構造再編を図るため、都市機能の拡散を防止する等の公的不動産のマネジメントも取り組みを含む)

- ・当地区は、港と鉄道駅の交通結節点を中心に形成されてきた旧市街地(中心市街地)を含む、木の芽川、及びJR北陸本線・小浜線・敦賀港線以北の区域である。
- ・当地区は、古くより「港まち」として発展し、特に明治期から大正期にかけては「欧亜国際連絡列車」の結節起点として、他の港湾都市にはない広域的な役割を果たし、人・情報・文化の交流拠点として賑わいを見せてきた。しかし現在では、郊外での開発が進み、中心市街地が空洞化しており、まちの賑わいが薄れ、商業・業務活動も停滞している。
- ・このような状況を踏まえ、「敦賀市都市計画マスタープラン(平成21年7月)」など上位計画では、駅舎等の改築や土地区画整理事業等に取り組む敦賀駅周辺と歴史的資源が多く残された敦賀港周辺(金ヶ崎緑地周辺及び舟溜まり地区周辺)を賑わい拠点とし、またこれらの賑わい拠点をつなぐまち歩き回遊動線として中心市街地を位置づけ、既存の自然・歴史・文化資源等を活かしながら「味わい楽しみながら歩けるまちづくり」、「市民が住んでよかったと思えるまちづくり」を促進することが方針として示されている。
- ・これら敦賀駅周辺・敦賀港周辺を含む中心市街地をリノベーション事業における「中心拠点区域」に位置付ける。
- ・敦賀港周辺(金ヶ崎緑地周辺、舟溜まり地区周辺)においては、港の風情や歴史的資源を活用し、来訪者を迎えるための施設整備を進める。
- ・具体的に、金ヶ崎緑地周辺では、平成15年度に民間より寄贈されたが耐震性に問題があったため十分な活用がなされてこなかった「赤レンガ倉庫」を当該エリアの中心施設(商業施設)として整備し(リノベーション施設)、平成24年度に策定された「金ヶ崎周辺整備構想」に基づいて、明治時代より現存する「ランプ小屋」等とともにノスタルジックな空間創出を図っていく。
- ・また、舟溜まり地区周辺では、地区で定めた「景観形成推進計画」に基づき、これまでも歴史的な街なみを活かした統一的な景観づくりに取り組んできたが、エリア中央部では福井県ふるさと創造プロジェクト事業(県補助事業)による町家改修を進めており、平成25年度にはTMOが募集した民間事業者による店舗開業が予定されているため、これを中心施設として風情と趣きのある街なみ形成をさらに推進していく。
- ・各公共交通機関のターミナルとなる敦賀駅周辺においては、平成25年度に完成予定の敦賀駅交流施設を中心施設として公共公益機能の集積を図り、市民の利便性向上と観光客を市内(特に港周辺)へ誘導するための仕組みを構築する。具体的には、耐震性に問題がある男女共同参画センターを廃止し、その機能(男女共同参画支援、市民活動支援等)を駅周辺へ移転すること(区画整理区域内に予定される官民複合施設の建設または交流施設(プラザ萬象)の改修)を検討する。
- ・また、交流施設内での敦賀の歴史・文化に関する情報発信を強め、港周辺への関心を高める。

まちづくりの経緯及び現況

本市は、国により中心市街地活性化基本計画の認定を受けており(H21.12.7)、前期の都市再生整備計画事業(交付期間:平成20年度～24年度)等により、中心市街地の活性化に取り組んできた。これにより、JR敦賀駅周辺、敦賀港周辺(金ヶ崎緑地周辺、舟溜まり地区周辺)の各賑わい交流拠点を中心としたハード整備が進み、またそれに伴い各エリアにおいてさらなる活性化に向けた機運が高まり、市民を巻き込んだ独自の協議会等の設置や、整備計画等の策定といった動きもみられた。さらに、中心市街地の基幹道である国道8号においては、4年間にわたる委員会・ワークショップを通じた議論と2度にわたる社会実験を経て、4車線を2車線化する空間利用策が提言されたため、市は国土交通省に要望を行ってきたが、平成24年に国との協議が整った。

これらのことにより、各拠点のさらなる活性化に向けた取り組み方針として、各拠点を特徴付けるいくつかの施設について、具体的な整備が求められている。

また、前計画における一部未解決の課題や、北陸新幹線の敦賀までの工事着工に伴う観光客の受け皿づくりなど、新たな課題への対応も求められている。

課題

- ①JR敦賀駅周辺における賑わい拠点整備 : 敦賀駅西地区土地区画整理事業、駅前広場の拡張整備、駅西地区全体における質の高い景観形成
- ②敦賀港周辺(金ヶ崎緑地周辺・舟溜まり地区周辺)における賑わい拠点整備 : 金ヶ崎緑地周辺や舟溜まり地区周辺に点在する歴史的建造物を活かした交流の場づくり、統一感のある質の高い景観形成
- ③各拠点を結ぶ動線の安全・快適性の向上 : 3つの拠点を結ぶ中心市街地内における歩行者や自転車等がより安全で快適に通行できる空間整備、回遊性の向上、バリアフリー化等の道路改良

将来ビジョン(中長期)

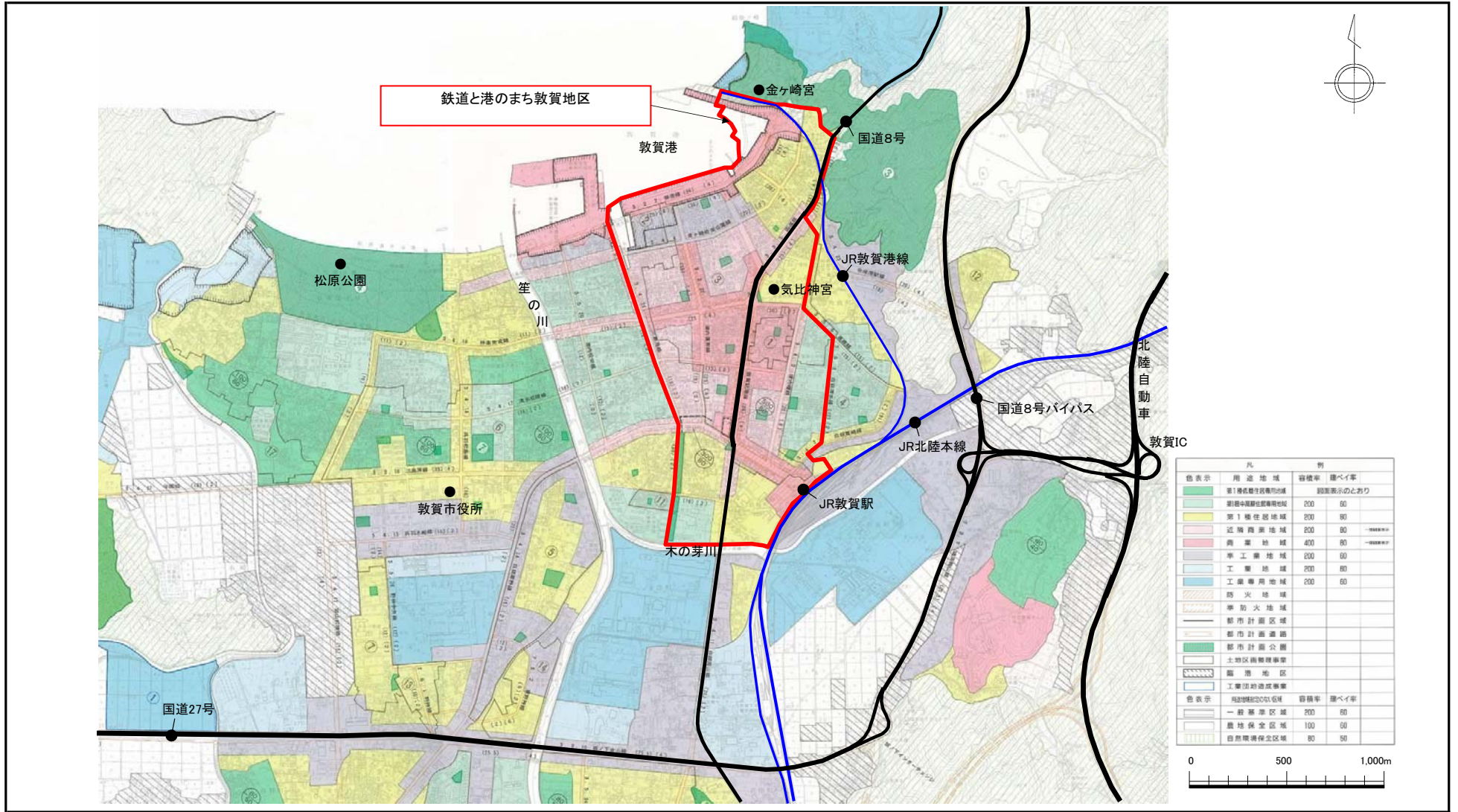
- ・第6次敦賀市総合計画では、都市機能の充実や魅力ある商業振興の促進、観光の促進を図り、活力とにぎわいにあふれた風格ある都市づくりを推進すると共に、生活基盤の整備を図り、景観に配慮した美しい都市づくりを推進することを掲げている。
- ・敦賀市都市計画マスタープランでは、敦賀港周辺(金ヶ崎緑地地区と舟溜まり地区周辺)、敦賀駅東西地区を都市づくりの拠点として位置づけ、インターから敦賀駅、敦賀港等を都市軸により結び、交流都市拠点の形成を図ることを掲げている。また、ヒューマンスケールの歩ける街づくりを進め、活力と魅力ある中心市街地の形成を図ると共に、住民が主体となり地区の特性や個性に応じた公共施設の整備や街並み景観の形成など快適で魅力ある生活空間を創出し、住みよいまちづくりを進めることを掲げている。
- ・敦賀市中心市街地活性化基本計画では、敦賀らしい資源を活かした「集客拠点」・「魅力的な景観」の創出と、気比神宮と各賑わい拠点を結ぶ「商店街を軸とした回遊ルート」の創出により、市街地全体の賑わい再生につなげていくことを方針として掲げている。

様式2 整備方針等

| 計画区域の整備方針 | 方針に合致する主要な事業 |
|---|--|
| <p>【敦賀駅周辺、敦賀港周辺(金ヶ崎緑地周辺、船溜まり地区周辺)の賑わい交流拠点整備による賑わいの創出】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・敦賀港周辺においては、人々が近代化の歴史に触れながら交流できる場づくりを行う。 ・JR敦賀駅周辺においては、民活による新たな都市機能導入に向けて土地区画整理事業により基盤施設整備を行う。また、駅前広場と土地区画整理事業地区内道路は質の高いデザイン・整備を行い、駅西地区はもとより敦賀市全体の景観形成の先導的な役割を果たしていく。 ・これらの拠点において、鉄道と港に関するメモリアルイヤーを契機として民間団体が主体的に行うソフト事業(賑わい創出を図るイベント開催等まちづくり活動)を支援する。 | <p>地域生活基盤施設(地方都市リノベーション事業):駅前広場 高質空間形成施設(地方都市リノベーション事業):敦賀駅津内線外1、市道59号線 土地区画整理事業(地方都市リノベーション事業):敦賀駅西地区 土地区画整理事業(関連事業:効果促進事業) 駅前広場整備事業(関連事業:効果促進事業) 鉄道開通等記念事業(関連事業:効果促進事業/民間)</p> |
| <p>【歴史的建造物の活用や統一感のある街なみ形成を通じた地域の魅力の向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・赤レンガ倉庫等、金ヶ崎周辺に点在する歴史的建造物の保存・活用を図り、各交流拠点のエリア内で策定されている整備計画に基づき、統一的で魅力ある地域づくりを行う。 | <p>既存建造物活用事業(地方都市リノベーション施設):赤レンガ倉庫整備 既存建造物活用事業(地方都市リノベーション事業):ランプ小屋整備 景観形成整備事業(関連事業:効果促進事業) 敦賀港レトロ浪漫ARアプリ開発事業(関連事業:効果促進事業) 赤レンガ倉庫周辺誘客促進事業(関連事業:効果促進事業) 赤レンガ倉庫等民間活力導入促進事業(関連事業:効果促進事業)</p> |
| <p>【3つの交流拠点の結節点となる中心市街地において、安全性・快適性の高い道路空間整備による回遊性向上と賑わいの再生】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・賑わい交流拠点を結ぶ主要な道路である国道8号において、歩行者通行と自転車通行を分離し、それぞれが安全・快適に通行できる空間整備を行う。 ・また、その他主要な道路における歩道のバリアフリー化、生活道路の側溝整備等の整備を行い、中心市街地内の安全性・快適性の向上を図る。 | <p>道路(地方都市リノベーション事業):市道清水松陵線、市道48号線他14路線 高質空間形成施設(地方都市リノベーション事業):国道8号空間整備 土地区画整理事業(地方都市リノベーション事業):敦賀駅西地区</p> |
| <p>事業実施における特記事項</p> | |
| <p>【まちづくりの住民参加】</p> <p>《敦賀駅周辺》駅西地区での質の高い一体的な景観形成に向けて、学識経験者らで構成される「敦賀駅周辺デザインガイドライン策定専門部会」において『敦賀駅周辺デザインガイドライン』及び『敦賀駅前広場デザイン計画』が策定された。本エリア内で、先導的に公共施設を当該ガイドラインに沿って整備することにより、当エリア外の民間施設への波及効果が期待されている。また、平成25年度に完成予定の敦賀駅交流施設において、住民が主体となった各種交流イベントを開催する。</p> <p>《金ヶ崎緑地周辺》学識経験者、各種団体代表、市民代表で構成される「金ヶ崎周辺整備構想策定委員会」が設置され、当委員会において『金ヶ崎周辺整備構想』が策定された。本構想では、金ヶ崎周辺では明治後期～昭和初期の敦賀港と鉄道の歴史を後世に残し、市民や観光客が近代化の歴史に触れ、交流する場づくりを目指していくこととなっており、ハード整備・イベント開催等、官民協働での取り組みが行われている。また、統一的なコンセプトに基づき整備が進められるよう、金ヶ崎周辺デザインガイドラインを策定する。</p> <p>《船溜まり地区周辺》歴史的・文化的資源を数多く有した本エリアでは、これらを活かしながら統一的な街なみ整備が行えるよう、地区住民により「景観形成推進計画」が策定されており、敦賀市景観条例による認定を受けている。また、建築物等の外観整備や景観に配慮したプランタの設置、イベントの開催等、住民自らが美しい景観の形成・維持管理に積極的に取り組んでいる(福井県が認定する「福井ふるさと百景活動団体」にも1団体が認定を受けている)。</p> | |

都市再生整備計画の区域

| | | |
|---------------------|----------------|--|
| 鉄道と港のまち敦賀地区(福井県敦賀市) | 面積 178.6 ha | 区域 相生町、曙町の一部、神楽町1・2丁目、金ヶ崎町の一部、鉄輪町1・2丁目、国広町の一部、清水町1・2丁目の一部、栄新町、桜町、白銀町、津内町1・2・3丁目、東洋町の一部、開町の一部分、蓬萊町、本町1・2丁目、三島町2丁目の一部、港町、元町 |
|---------------------|----------------|--|



| 色表示 | 用途地域 | 容積率 | 建ぺい率 |
|----------------|--------------|-----|--------|
| (Green) | 第1種低層住居専用地域 | | 200 80 |
| (Light Green) | 第1種中高層住居専用地域 | 200 | 80 |
| (Yellow) | 第1種住居地域 | 200 | 80 |
| (Light Yellow) | 近隣商業地域 | 200 | 80 |
| (Pink) | 商業地域 | 400 | 80 |
| (Light Blue) | 準工業地域 | 200 | 80 |
| (Blue) | 工業地域 | 200 | 80 |
| (Light Blue) | 工業専用地域 | 200 | 80 |
| (Hatched) | 路火地域 | | |
| (Hatched) | 準防火地域 | | |
| (Dotted) | 都市計画区域 | | |
| (Dotted) | 都市計画道路 | | |
| (Green) | 都市計画公園 | | |
| (Light Green) | 土地区画整理事業 | | |
| (Light Blue) | 臨港地区 | | |
| (Light Blue) | 工業団地造成事業 | | |
| 色表示 | 用途地域 | 容積率 | 建ぺい率 |
| (Light Blue) | 一般商業地域 | 200 | 80 |
| (Light Blue) | 居住保全地域 | 100 | 80 |
| (Light Blue) | 自然環境保全地域 | 80 | 80 |



鉄道と港のまち敦賀地区(福井県敦賀市) 整備方針概要図

| | | | | |
|----|---|--------|---------------------|-------------------------------------|
| 目標 | 敦賀駅周辺、敦賀港周辺(金ヶ崎緑地周辺、船溜まり地区周辺)の賑わい交流拠点整備による賑わいの創出 | 代表的な指標 | JR敦賀駅乗降客数 (人/年) | 2,827,000 (22年度) → 3,109,000 (29年度) |
| | 歴史的建造物の活用や統一感のある街なみ形成を通じた地域の魅力の向上 | | 観光施設(公共)の入場者数 (人/年) | 10,567 (23年度) → 11,600 (29年度) |
| | 3つの交流拠点の結節点となる中心市街地において、安全性・快適性の高い道路空間整備による回遊性向上と賑わいの再生 | | 歩行者・自転車通行量 (人/年) | 813 (24年度) → 980 (29年度) |

