第2章

豊かさに満ちたまちづくり

第1節 ― 計画的な土地利用と調和のとれたまちづくり

第2節 ― 市街地の活性化

第3節 ― 地域活力の基盤となる交通網の整備

第4節 ― 基礎的な居住環境の整備

第5節 ― 港の活性化

第6節 ― 環境の保全と持続可能な開発

第１節　計画的な土地利用と調和のとれたまちづくり

現況と課題

行政区域内の土地利用をどのように設計するかということは、まちづくりにおいて、最も基礎的でかつ重要な政策分野であると言えます。

－コンパクトなまちづくりの必要性－

近年、わが国全体で進行している急速な少子化及び高齢化によって、経済成長の停滞や年金制度をはじめとする社会保障政策の持続可能性だけでなく、今まで整備してきた公共施設等の社会資本をこれまでのように維持運営できないといった問題が生じることが懸念されています。本市では、このことに加えて、核家族化が進み、その受け皿として郊外においてスプロール化が進行している状況にあります。

このような中で、歩いていける範囲に基礎的な生活支援機能を集約するとともに、都市の顔である市街地においては多様な都市機能を集約することによって、都市の持続可能性と利便性を高めるコンパクトシティという考え方が、まちづくりの方策として注目を集めています。

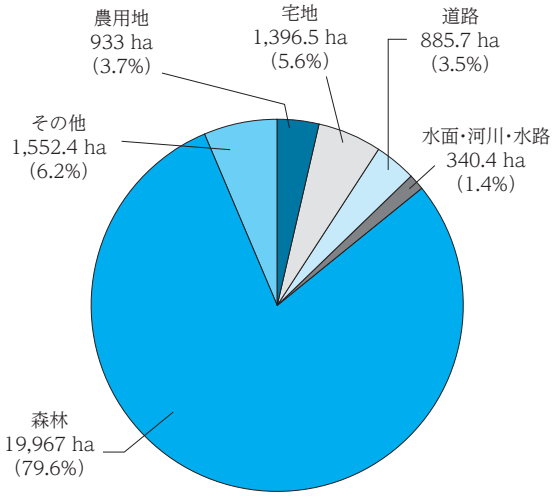
そこで、本市のまちづくりにおいても、単なる郊外の切捨てとならないようなコンパクトシティの形成に取組むことで、既存の社会資本の適切な維持や地域の活力を高めることを可能にするとともに、自然環境との共生や減災等に配慮した計画的な土地利用のもとで、生活道路をはじめとした生活基盤を整備することによって、格差のない居住環境の創出といった調和のとれたまちづくりが求められています。

－人々を魅了する都市の美しさの創出－

魅力ある都市は、格差のない居住環境の創出といった都市の調和だけでなく、本市に住む人々や訪れる人々の情緒に訴える都市としての美しさを創出することが重要になります。

そこで、本市が、市民をはじめとした様々な人々を魅了する一体的な美しさを形成するために、都市としての景観に一層配慮するとともに、地域の歴史や風土を継承していく観点から、地域住民と協働していくことが求められています。

● 図表１　本市の土地利用の状況



※出典：福井県「福井県土地利用現況調査」

基本的な方向性

(1) 計画的な土地利用の推進

人口減少・超高齢社会や郊外におけるスプロール化、そして大規模災害等に対応したまちづくりを進めていくために、コンパクトシティの形成を前提として、敦賀市土地利用調整条例等の規制誘導策を活用するとともに、新しい敦賀市都市計画マスタープランやハザードマップ等の作成・見直しを通じて、計画的で秩序ある、安心･安全な土地利用を推進していきます。

(2) 調和のとれたまちづくりの推進

都市としての重要な要件である調和のとれたまちづくりを進めるために、各地域の個性や役割分担に配慮し、郊外の生活基盤の整備を確実に行うことで、市内の居住環境に極端な格差が生じないようにします。

(3) 都市としての美しさの創出

都市の魅力の重要な要素である都市としての一体的かつまとまりのある美しさを創出するために、敦賀市景観条例等を推進するとともに、地域住民が自らの手で作成する景観形成推進計画に基づき、地域住民との協働により魅力ある景観の維持・形成に取組んでいきます。

第2節 市街地の活性化

現況と課題

本市は、これまで経済成長を背景とした開発により、市街地を拡大化してきましたが、ライフスタイルの多様化や商業機能の郊外化等によって、中心市街地をはじめとする市街地の活力の低下が問題となっています。

－市街地のにぎわいの喪失－

本市の市街地は、特に商業機能の側面において大規模集客施設等をはじめとした商業施設の郊外への立地が顕著で、それに伴い商業機能の低下や空き店舗の増加、そして歩行者通行量の減少といったにぎわいの喪失に直面しています。

このことは、次の図表２－１に示すとおり、商店数や従業者数が中心市街地で減少している一方で、郊外をはじめとする中心市街地以外の地域において大きく増加していることからもうかがえます。

そして、人口減少と急速な高齢化の中で、市内における購買力の減少が予測されることから、既成市街地と郊外の市街地は、ともに活力を失うことがないように市街地の活性化に取組むことが求められています。

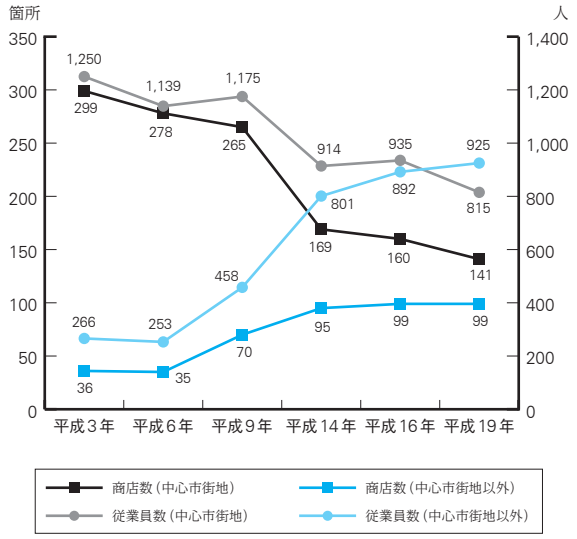
－市街地の活性化の意義と必要性－

市街地は、市民の主たる居住地域、商業地域であるだけでなく、都市の顔としての役割を担っていることから、市街地のにぎわいの喪失は商業をはじめとした本市産業の活力の低下だけでなく、本市全体の魅力の減少につながることが危惧されます。

そのため、中心市街地を核とした既成市街地の再整備は、本市のまちづくりの基盤整備において中核を担うとともに、喫緊の課題であると言えます。

また、都市は、その時代に応じた価値観や社会経済環境を背景として、刻々と変化していくものであるため、市街地の区域やその整備方針等については、不変的なものとするのではなく、時代の要請に応じて対応していく柔軟性が求められます。

● 図表2-1　本市の商店数・従業員数の推移



※出典：商業統計調査

基本的な方向性

市街地のにぎわいの創出という課題に対処するために、市街地の活性化として次の基本的な方向性を定めます。

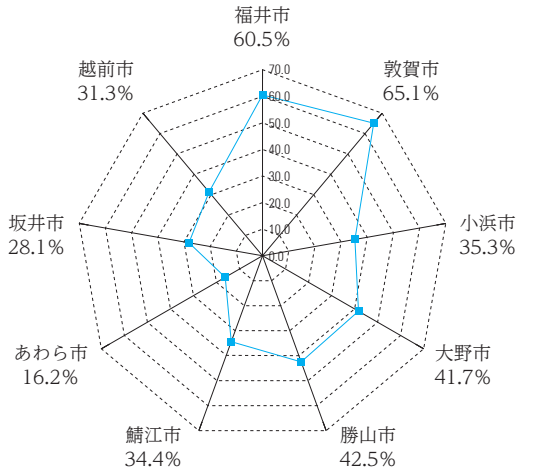
(1) 市街地の区域と整備方針等の設定

社会経済環境の変化に的確に対応するよう、重点的に整備を進めていく市街地の区域やその整備方針等については、駅西地区土地区画整理事業や駅西地区交流拠点施設の整備といった具体的な取組を見据えた上で、新しい敦賀市都市計画マスタープランや敦賀市中心市街地活性化基本計画の見直しを通じて設定していきます。

(2) 中心市街地の一体的整備

敦賀市中心市街地活性化基本計画において設定する中心市街地を本市のまちづくりの中核となる地域とし、敦賀駅舎交流施設や駅西地区交流拠点施設の整備、景観形成推進計画に基づく景観形成整備事業、そして敦賀港周辺における交流拠点の形成によって中心市街地の一体的整備を行います。

● 図表2-2　県内市の人口集中地区の人口の割合



※出典：福井県「福井県の都市計画」

(3) 中心市街地の活性化

中心市街地の活性化のためには、基礎的な居住環境の向上や定住の促進だけでなく、拠点となる施設の整備をはじめとした多様な都市機能の充実とともに、にぎわいの創出を図ることで、商業機能の活性化につなげていく必要があります。

そのため、民間と協働した優良賃貸住宅の整備等により人口回帰と定住を促進するとともに、敦賀駅周辺や敦賀港周辺等での多極的な交流拠点の形成と各拠点間における来街者の回遊による人が行き交うにぎわいを創出します。

そして、これらの取組を通じて、商業機能の側面においても、中心市街地における購買力の拡大と安定を図るとともに、地元商店街によるイベント等の開催の支援や空き店舗対策を実施し、魅力ある商業地域としての再生を目指します。

● 図表2-3　「中心市街地」の区域と主な事業計画

○中心市街地の美しさを創出する景観形成への取組

相生町や蓬莱町等で、地域住民の自主的な計画に基づく、景観整備を実施。

博物館通り修景イメージ

○港まちらしいにぎわいを創出する港湾空間形成への取組

赤レンガ倉庫や旧敦賀港駅舎等の港の趣が残る既存施設の利活用を図ることをはじめとして、人が行き交う交流拠点としての整備を図り、港まちとしての魅力を創出。

赤レンガ倉庫

旧敦賀港駅舎

○中心市街地のにぎわい創出への取組

中心市街地の再生とにぎわい創出を図るため、空き店舗解消に向けた開業支援やイベントの開催等の支援に取組むことで、魅力ある商業地域を形成し、誘客を促進。

神楽町一丁目商店街の風景

○中心市街地への人口回帰を図る取組

公営住宅の再整備や、家賃等の助成による中心市街地への定住を促進。

新津内公営住宅

○交流拠点都市にふさわしい本市の玄関口の創出

新しい敦賀駅舎（交流施設）や駅前広場の再整備等を行うことで、交流拠点都市にふさわしい本市の玄関口を創出。

新しい敦賀駅前広場イメージ

新しい敦賀駅舎（交流施設）イメージ

福井大学附属国際原子力工学研究所

第3節 地域活力の基盤となる交通網の整備

現況と課題

都市の発展においては、他の都市との交流と連携の基盤となる交通体系の整備と進展が非常に重要な要素となります。とりわけ本市は、港と山岳に囲まれた隔絶性の高い地勢にあることから、特に工業、商業をはじめとする各種産業の流通網として機能する陸上交通網の発達は、本市の発展を決定的に左右するものであると言えます。

－広域交通網の変革－

現在、本市は、平成18年のJR直流化開業をはじめとして、舞鶴若狭自動車道の開通が目前に迫るなど、大きな広域交通網の変革期にあると言えます。これは、本市の居住地域や生活行動等の広域化・高次化の契機となるもので、本市の今後の発展を担う非常に重要な変革であると言えます。

そのため、産業振興をはじめとした各分野の交流と発展、そして交流・流入人口の拡大の基盤となる広域交通網の整備を着実に進めていく必要があります。

－コンパクトなまちづくりと公共交通サービスの重要性－

本市とそれ以外の地域を結ぶ広域交通網の整備促進と並んで重要となるのが、市内における地域間アクセスの利便性向上です。特に、公共交通サービスは、各地域を結ぶ役割を担うことから、都市機能等を集約するコンパクトなまちづくりを実現する上で、重要な要件となります。

さらに、急速な高齢化を背景として、自分で運転することができない人々の増加が予測されることから、公共交通サービスの充実化が喫緊の課題となっています。

－市内道路網ネットワークの構築の重要性－

市内の地域間のアクセス向上は、渋滞解消や市内の移動時間・費用の縮減による物流の円滑化といった生活環境の向上や産業の振興といった側面において、非常に重要な要素となります。

そのため、幹線道路等を整備し、市内の道路網ネットワークを充実化していくことが重要となります。

コミュニティバス

基本的な方向性

市内外のアクセス向上は、広域的な交流と連携の促進、そして物流コストの低減等の効果をもたらすことから、地域の発展を展望する上で決定的に重要な要素となります。

そこで、地域活力の基盤となる交通網の発展における基本的な方向性として次のことを定めます。

（1）広域交通網の整備促進

鉄道においては北陸新幹線の早期実現や運行本数の増加をはじめとしたJR在来線の利便性向上について関係機関への要請を行うとともに、道路においては舞鶴若狭自動車道の早期開通等について関係機関への要望を行うことにより、本市の発展のきっかけとなる広域交通網の基盤整備を促進します。

また、特に舞鶴若狭自動車道においては、粟野地区におけるスマートインターの実現に向けて取組み、一層の利便性向上と交流機会の増大を目指します。

（2）市内の公共交通サービスの充実と利用促進

地域間のアクセスの向上だけでなく、急速な高齢化を背景とした自ら交通手段を持たない方々の増加に対処する上で、コミュニティバスをはじめとして、誰でも利用しやすい公共交通サービスを提供していきます。

また、その安定的な運営を担保するため、一層の利用促進を行います。

（3）市内幹線道路の整備

市民生活や産業活動における安全性の向上や、移動時間の短縮等による効率性を高めるために、中央沓見線、白銀岡山線、西浦１、２号線をはじめとした市内の主要幹線道路の整備を推進します。

また、これらの主要幹線道路の整備については、本市の道路網構想における位置づけやその効果の検討に基づいて行っていきます。

市道西浦１・２号線等

● 図表３　交通網の主な事業計画

第4節 基礎的な居住環境の整備

現況と課題

全ての市民が快適で豊かな生活を送るためには、まず生活の中心、基礎となる住宅の安全性や快適性が求められるとともに、それを取り巻く周辺環境が整っている必要があります。

－質の高い住宅の整備－

これまで、わが国は、経済的発展と人口増加を背景として、就業者をはじめとした流入人口の増加等に対応するため、量的な供給を前提とした公的な住宅の整備が重要な行政サービスであったと言えます。本市においても、市民が豊かな住環境を享受できるよう、市営住宅の整備・供給を行ってきました。

しかし、人口減少・超高齢社会の中で、新たに公的な住宅を整備・供給することで、量的な拡大を図るというよりは、入居者の高齢化等に対応するバリアフリー化といった安全性の確保をはじめとした質的な向上が求められています。

また、都市の活性化に視点を移すと、市街地のにぎわいを創出するために、中心市街地への人口回帰を支援する取組を行政と民間が協働して行うことが重要な課題となっています。

－周辺環境の整備－

市街化が進展する中で、緑地をはじめとする公共的な空間は、身近に自然と触れ合い、住生活に癒しと潤いを与える場として、重視されてきました。

その中でも、とりわけ公園の整備等は行政が主体となって、その中心的役割を担うものであると言えます。また、核家族化が進行し、地域コミュニティのつながりが希薄化する中で、公園はこれまでのように都市と自然環境が融合する場としてだけでなく、地域のコミュニティのつながりを再生する活動の場としての役割が期待されています。

さらに、質の高い居住環境を支える上で、個々の住宅とその周辺の都市機能とのアクセスをいかに高めるかといった視点が重要となります。そのため、様々な都市機能につながる幹線道路と個々の住宅を結ぶ生活道路等を整備・充実していくとともに、安全性の確保等に向けて、適切な維持管理を行っていく必要があります。

● 図表4-1　本市の市営住宅等の状況

・市営住宅の状況

（平成22年4月1日現在）

住宅の種類	公営住宅	改良住宅他	特定公共賃貸住宅	合　計
戸数	1,194	482	8	1,684

・優良賃貸住宅の状況

（平成22年4月1日現在）

住宅の種類	一般向	高齢者向	合　計
棟　数	7	2	9
戸　数	54	25	79

※優良賃貸住宅は、市等が補助し民間が建設した住宅のこと

※住宅政策課

● 図表4-2　本市の公園の種類と公園数

（平成22年4月1日現在）

公園の種類	公園数	面　積
都市公園	40カ所	138.6ha
総合公園	2	99.5
運動公園	1	23.1
近隣公園	3	8.2
街区公園	31	6.6
都市緑地	1	1.0
広場公園	2	0.2
児童遊園地	10カ所	0.5ha
開発行為による緑地	83カ所	2.7ha
合　計	133カ所	141.8ha

※都市整備課

基本的な方向性

質の高い居住環境を実現するためには、個々のライフスタイルに応じた住生活の安全性や快適性はもちろんのこと、個人と地域とのつながり、地域と都市のつながりという地域生活の要素が満たされる必要があります。

そこで、これらの要素を満たすための基盤整備として、次のことを基本的な方向性とします。

(1) 質の高い住宅の整備と定住促進

住宅の整備については、人口減少・超高齢社会の中で、これまでの人口増加等を背景とした公的な住宅の量的拡大から、入居者の高齢化やライフスタイルの多様化等に対応するバリアフリー化といった質的向上に転換するとともに、中心市街地への人口回帰を支援する家賃補助をはじめとしたまちなか居住の推進に取組みます。

(2) 公園の整備と利活用等

市街化の進展等に伴い、公園に人と都市そして自然を結ぶ多面的な役割を果たすことが求められている中で、都市公園等の整備を行うだけでなく、「自分達の公園」として愛着のもてる存在となるよう、地域住民との協働による利活用や維持管理を検討していきます。

(3) 生活道路等の整備と適正な維持管理

生活道路や歩道等は、住宅と様々な都市機能を結び、人と都市をつなぐ最も基礎的な基盤であると言えます。

そのため、生活道路等については、高齢者や障がい者をはじめとした交通弱者に配慮した整備・改良を行うとともに、消雪施設の整備や迅速な除雪体制の充実・強化をはじめとした質の高い維持管理を行うことで、市民が利用しやすい環境整備を行っていきます。

第5節 港の活性化

現況と課題

敦賀港は、本市の地域経済を支えるだけでなく、本市の文化そのものを創造してきました。その中で、本市の発展は、敦賀港の発展とともにあったと言えます。

－敦賀港に期待される役割とその重要性－

近年、東アジア地域は、世界各国からの直接投資を梃子に生産ネットワークが構築され、世界の工場となりつつあるとともに、高成長により市場としての魅力も高まり、さらなる投資を呼ぶといった好循環が形成されています。

このような東アジア地域の目覚しい発展を背景として、平成20年7月に国土交通省より発表された「国土形成計画」において、その戦略目標の一つとして「東アジアとの円滑な交流・連携」が定められることとなりました。

敦賀港は、後背地に京阪神と中京といった2大都市圏を有する国際港であり、その存在価値は非常に高まっていることから、本市が属する北陸圏だけでなく、ひいてはわが国全体の発展を牽引するグローバルな物流拠点都市（ロジスティックセンター）となることが期待されています。

そして、現在、敦賀港は鞠山南地区多目的国際ターミナルの完成・供用開始といった港自体の高度化だけでなく、国道8号・27号バイパスをはじめとした港を取り巻くアクセス網の整備によって、ハード面における取組が順調に進んでいます。

－本市の独自性を発揮した利用促進の重要性－

敦賀港の課題は、ハード面の進捗と相応した利用促進活動をはじめとするソフト面の取組であると言えます。敦賀港の利用促進においては、他の地域との広域的な連携の中で、本市がその独自性を発揮することで、いかに日本海側における港湾都市としての存在感を増大させていくかということが重要となります。

このことから、新たな広域交通網の整備によって後背に控える京阪神・中京大都市圏との一層のアクセス向上が期待される中で、本市の地理的優位性といった独自性を最大限発揮するような利用促進策を実施していくことが求められています。

－にぎわいを創出する空間としての敦賀港－

敦賀港は、港まちとしての本市の歴史・文化を象徴するものであると言えます。そして、敦賀港周辺には、旧大和田銀行である博物館、赤レンガ倉庫、ランプ小屋といった建造物をはじめとして、港まちとしての往時の趣が残されていることから、敦賀港の活性化策として、観光やレジャー機能を重視した整備を行うことに、市民から高い期待が寄せられています。

このことから、敦賀港とその周辺地域においては、市民の憩いの場としてだけでなく、観光振興の一翼を担うような、にぎわいを創出する港湾空間として整備することが求められています。

基本的な方向性

現在、敦賀港は、鞠山南地区多目的国際ターミナルの完成と供用開始、そして舞鶴若狭自動車道をはじめとした交通網の発展によるアクセス強化から、高度化の一つの節目を迎えると考えられます。

このことから、港の活性化として、次のことを基本的な方向性とします。

(1) 港の利用促進

後背に控える京阪神・中京大都市圏と高い近接性を有し、経済成長著しい東アジア地域と接する日本海側の重点港湾といった敦賀港の独自性を一層発揮するように、関係機関との連携を図りながら、戦略的なポートセールス活動を積極的に展開するとともに、新規航路開拓や、敦賀港を利用する荷主及び船会社に対する助成等といった利用促進に取組んでいきます。

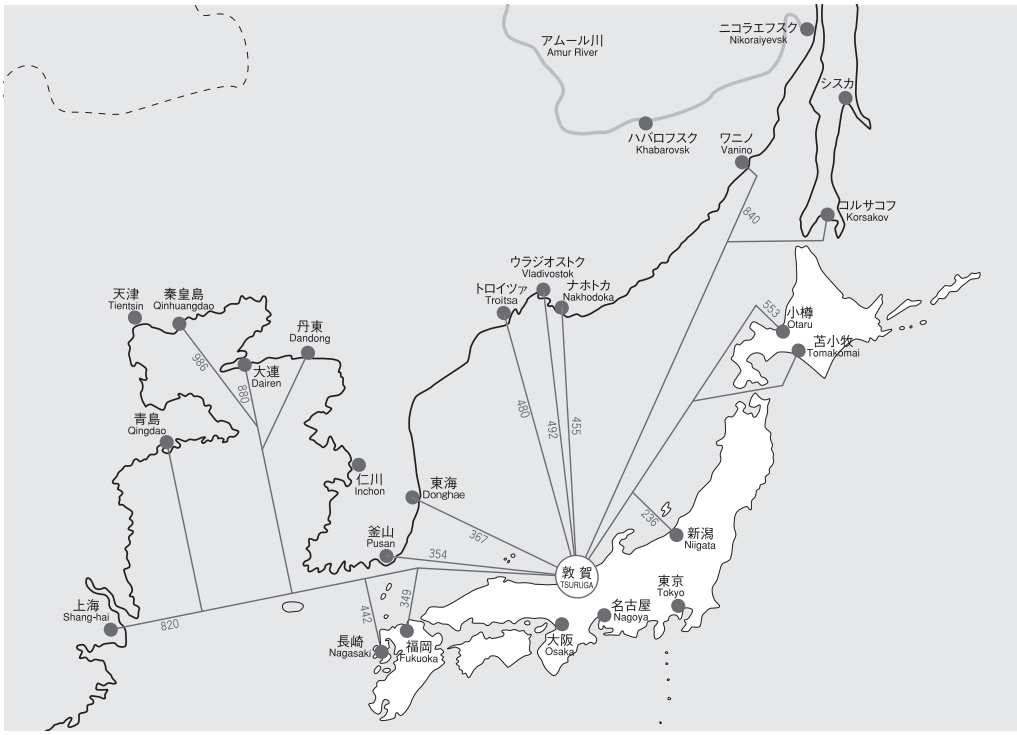
(2) 港の整備促進

敦賀港を活用した産業振興といった本市の潜在能力を一層発揮するために、鞠山南地区多目的国際ターミナルの整備や港内の安全性等を確保するための防波堤等の外郭施設整備をはじめとする敦賀港港湾計画の実現化に向けた整備を促進することで、敦賀港の一層の利便性向上を実現します。

(3) 港まちとしての魅力の創出

赤レンガ倉庫や人道の港 敦賀ムゼウムをはじめとした港まちとしての趣が残る施設を、交流拠点都市としてふさわしい人的交流を促進する資源として捉え、これらを活かしながら、敦賀港とその周辺地域を人が行き交うにぎわいの交流拠点として整備することで、港まちとしての魅力の創出を目指します。

● 図表5-1　敦賀と国内及び対岸諸国との航路のイメージ図



● 図表5-2　敦賀港及びその周辺地域の主な事業計画

○鞠山北地区

フェリー及びRORO船貨物（内貿貨物）に対応したふ頭用地の拡充を図る。

［出典：敦賀港港湾計画］

フェリーターミナル

北陸電力・敦賀セメント共同岸壁

○鞠山南地区

外貿の大型船対応貨物及びコンテナ貨物に対応したふ頭用地を整備し、既存港湾施設が立地する鞠山北地区や川崎・松栄地区から外貿貨物のシフトを図る。［出典：敦賀港港湾計画］

鞠山南地区多目的国際ターミナル

ガントリークレーン

○蓬莱・桜地区、金ヶ崎地区（交流拠点用地）

金ヶ崎緑地や人道の港 敦賀ムゼウムといった港の趣がある既存施設の利活用を図るとともに、敦賀港港湾計画に定める緑地整備の方向性等を検討することで、人が行き交う交流拠点としての整備を図り、港まちとしての魅力の創出を目指す。

きらめきみなと館

人道の港 敦賀ムゼウム

金ヶ崎緑地

○本港地区（川崎・松栄岸壁）

観光の国際化に対応するとともに、中部、関東圏域の貨物を見込んだ外貿フェリーや国際RORO船需要の対応を図ることから、現況施設を利用転換する。

［出典：敦賀港港湾計画］

国際RORO船

コンテナヤード

● 図表 5-3　敦賀港港湾計画図

第6節 環境の保全と持続可能な開発

現況と課題

戦後におけるめざましい経済成長の結果、私たちは物質的な豊かさを享受することとなった反面、その発展の副産物として、自然環境に対する負荷等の環境問題が表面化してきました。

－現代の環境問題－

わが国で、環境問題が注目されることとなったのは、産業活動が直接環境を阻害する公害問題がきっかけでしたが、現代においては、あらゆる経済社会の主体が物質的な豊かさを追及する過程で形成された大量生産・大量消費・大量廃棄型の経済社会活動等によって、自然の物質循環の許容量を超え、それを阻害することから生じる環境問題がクローズアップされています。

この結果、現代の環境問題は、天然資源の枯渇や温室効果ガスの排出による地球温暖化問題等の地球環境問題や、都市・生活型公害等に多様化、複雑化しています。

－持続可能な開発への転換－

このようなことから、経済的な発展と自然環境の保全との両立を目指す「持続可能な開発」という考えが注目されています。「持続可能な開発」とは、環境と開発は互いに反するものではなく共存し得るものとして捉え、様々な分野で環境と経済活動等が互いに助け合う形に変えることで、持続的な発展への転換を促すもので、これからの環境保全の取組の重要な道しるべとなるものです。

こうした考え方に基づき、本市においても持続可能な生産･消費形態への転換が求められる中で、自然の恵みを将来にわたって享受できる「自然共生社会」を形成していく必要があります。

そして、これを実現する上で、本市の豊かな自然環境の保全に取組むことはもちろんのこと、地球温暖化問題に対応し、温室効果ガスの排出量を削減する「低炭素社会」の形成とあわせて、資源の採取や廃棄に伴う環境への負荷を最小にする「循環型社会」の形成を図るなど、環境の保全を前提とした総合的な取組により、「持続可能な社会」を構築していく必要があります。

－環境に配慮した開発－

本市が行う生活基盤を支える開発のうち、公衆衛生や生活環境の改善、水資源の保護等の多岐にわたる環境面との両立を図る必要がある代表的なものとして、上下水道の整備が挙げられます。

そのため、上下水道の整備は都市のライフラインを支え、快適で豊かな生活を送る上で、不可欠なものである一方で、その整備にあたっては水循環をはじめとした環境に与える影響と得られる効果に配慮しながら取組んでいく必要があります。

基本的な方向性

現在、大量生産・大量消費・大量廃棄型の経済社会活動等による物質循環の阻害といった現代の環境問題に対処する上で、環境と開発は互いに共存し得るものとして捉える「持続可能な開発」が重要な考え方となります。

そこで、環境の保全と開発とのバランスに配慮し、経済社会活動等を自然と調和したものとするため、「自然共生社会」の形成に向けて、次の基本的な方向性を定めます。

(1) 自然環境保全の推進

本市は、三方を山林に囲まれ、前面は日本海を臨む豊かな自然環境を保有しています。この自然環境は、現在世代の財産というだけでなく、次代を担う将来世代の財産でもあります。

そこで、次世代に本市の豊かな自然を継承するため、中池見に代表される生物多様性の保全等といった自然環境の保全を推進していきます。

(2) 低炭素社会の形成

地球温暖化問題は、その予想される影響の大きさや深刻さから見て重要な環境問題であり、その原因は日常生活や経済活動から排出される温室効果ガスの増加であるとされています。

そこで、市民、事業者、行政が一体となって地球環境への配慮を徹底し、生活の豊かさを実感しながら温室効果ガスの排出量を削減する低炭素社会の形成を推進します。

(3) 循環型社会の形成

現在の大量生産・大量消費型の社会から発生する廃棄物による、処理施設への負担や最終処分場残余容量の逼迫、不法投棄等の不適正処理は本市にとって喫緊の課題となっています。

そこで、清掃センター施設の延命化や廃棄物の不法投棄の監視強化を行うことで、廃棄物の適正処理を推進するとともに、地域の自発的な分別や資源回収を奨励することによって、地域、市民と協働した3R活動（リデュース：排出抑制、リユース：再使用、リサイクル：再生利用）の取組を具体化し、循環型社会の実現を目指します。

(4) 生活環境保全の推進

本市は、平野部が狭小であることから、そこに居住地域、商業地域、工業地域が集中するという特性があります。その結果、多様な用途をもった施設が混在しやすく、生活環境が阻害される危険性があります。

そこで、きれいな空気、清らかな水といった生活環境の基礎的な要素を保全する活動として、環境汚染に関する監視等を継続していきます。

中池見

(5) 良質な水の安定供給の確保

本市は地下水に恵まれ、その良質な水を水源とし上水道を整備しています。この豊かな地下水の水質・水量を監視し、安定した供給に努めるとともに、市立敦賀病院をはじめとした重要給水施設への管路の耐震化といった災害に強い施設の整備を図ります。

清掃センター

(6) 下水道等の整備

公共用水域の水質を保全し快適な生活環境を維持するため、周辺環境との調和に配慮しつつ、公共下水道、農業・漁業集落排水及び合併処理浄化槽の未普及地域の整備を図るとともに、既存施設の適正管理に努めます。

また、近年の異常降雨に対応し、市民の生命と財産を守るため、浸水対策を図ります。

天筒浄化センター

● 図表6-1　本市のごみ排出量の推移

（単位：t）

区分		平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
分別ごみの種類	もやせるごみ	21,509	21,605	21,846	21,939	20,947	21,284	21,350	21,525	20,623	19,956
	資源ごみ	2,840	2,969	2,877	2,642	2,485	2,423	2,400	2,265	2,126	1,905
	ペットボトル	—	—	—	165	179	180	216	233	243	256
	粗大ごみ	2,452	2,213	2,183	2,577	3,353	3,443	3,442	2,622	2,698	2,614
	小型複合ごみ	187	172	179	182	185	170	130	120	81	80
	埋め立てごみ	317	309	275	395	451	415	341	225	210	168
	水銀含有ごみ	46	46	52	43	43	43	43	45	39	39
	軒下側溝汚泥	356	266	267	283	295	280	274	251	230	325
	魚腸骨	1,275	1,221	1,206	1,240	1,256	1,111	1,618	343	295	270
	古紙（ステーション収集）	33	63	194	427	494	541	532	516	478	799
収集量合計		29,015	28,864	29,079	29,893	29,688	29,890	30,346	28,145	27,023	26,412
処理方法	焼却量	25,811	27,396	27,325	27,297	27,083	27,778	28,590	28,325	26,844	25,147
	資源ごみ選別処理量	2,840	2,969	2,877	2,642	2,485	2,423	2,400	2,265	2,126	1,905
	粗大ごみ等処理量	2,777	2,511	2,512	2,951	3,698	3,747	3,704	2,894	2,935	2,846
	ペットボトル処理量	—	—	—	165	179	180	216	233	243	256
	資源回収量	2,495	2,246	2,372	2,505	2,473	2,411	2,409	2,185	2,202	2,441
	埋立量	4,691	4,673	4,271	4,407	4,662	4,427	4,620	4,351	4,342	6,049
	魚腸骨	1,275	1,221	1,206	1,240	1,256	1,111	1,618	343	295	270
	古紙（ステーション収集）	33	63	194	427	494	541	532	516	478	799
処理量合計		39,922	41,079	40,757	41,634	42,330	42,618	44,089	41,112	39,465	39,713

※清掃センター

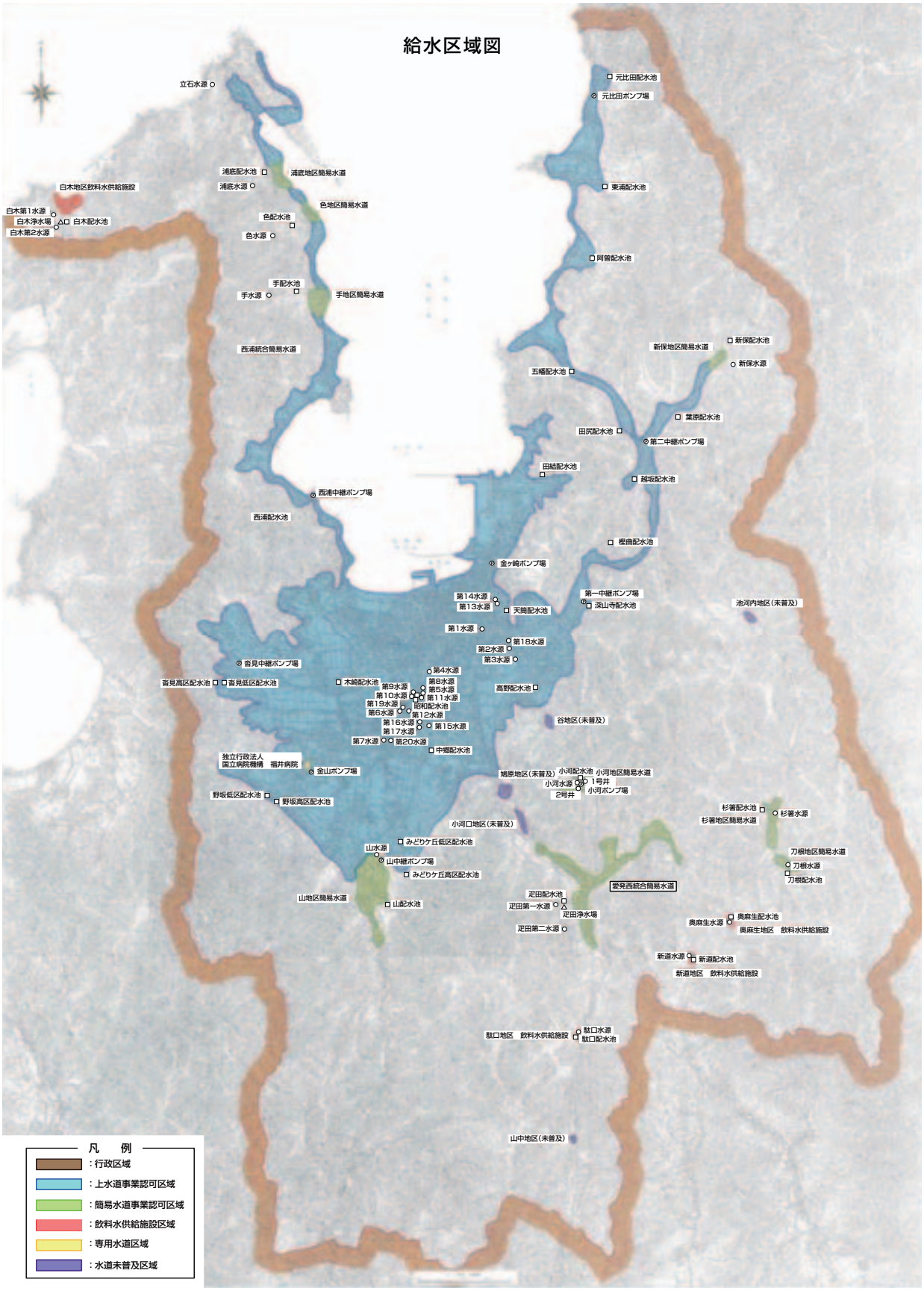
● 図表6-2　本市の水道、下水道、合併処理浄化槽の状況

（平成21年度末現在）

区分		普及率（%）	導送配水管、排水管延長（km）	年間総配水量、総処理水量（千㎥）	浄化槽設置基数（基）
水道	上水道事業	97.5	395	11,260	—
	簡易水道事業	2.4	34	232	—
下水道	公共下水道事業	73.9	276	7,887	—
	農業集落排水事業	2.7	27	196	—
	漁業集落環境整備事業	0.3	3	30	—
合併処理浄化槽設置事業		4.8	—	—	1,127

※普及率は、行政区域内現在人口に占める割合によって算出
※上水道課、下水道課

● 図表6-3　敦賀市水道給水区域図



● 図表6-4　敦賀市公共下水道事業（汚水）計画図