

## 1-4 将来都市構造

### ■骨格的都市構造

敦賀市の骨格的構造は、敦賀本港からJR敦賀駅に至り、さらに駅東地区から国道8号に連絡する軸を都心軸<sup>※81ページ参照</sup>とし、その軸から笙の川を渡り、市役所前を通過して、文教・研究機能集積エリアに至る軸を都市の発展軸<sup>※81ページ参照</sup>と位置づけます。

この都心軸は、交流都市を目指す本市において、最も重要な機能であり、これらが中心となって、先で整理した拠点・エリア・帯が位置づけられるものです。

### ■3つの環境帯

#### ○臨海環境整備帯

敦賀湾に面する湾岸地域は、本地区の特性であるウォーターフロント<sup>※80ページ参照</sup>環境を活かし、活力と快適性の高い都市環境を醸し出すことができます。

#### ○親水環境整備帯

井の口川や笙の川等の河川空間を都市の中の親水空間として保全整備し、住民に憩いの場を提供するとともに、質の高い都市環境を持つ地域として位置づけます。

#### ○環状緑地保全帯

市街地郊外の山間部における緑地は、市街地の進展に歯止めをかける役割を担うとともに、都市景観や都市の環境醸成にも重要な緑地帯として位置づけます。

### ■2つの都市拠点形成

#### ○港湾拠点地区

敦賀本港周辺地区は、港湾環境を活かしたポートサイド<sup>※81ページ参照</sup>の都市アメニティ<sup>※80ページ参照</sup>性の拡充を図る地区として位置づけます。

本地区は、環日本海沿岸地域へのアクセスポイント<sup>※80ページ参照</sup>ともなることから、市民が誇れる美しい港づくりと、人々が集い、楽しむことのできる街区形成を図ります。

#### ○新都市拠点地区

新都市拠点地区は、北陸新幹線整備計画と合わせて、JR敦賀駅東地区における各種都市機能の集積拠点化を図る地区として位置づけ、広域圏を意識した交流都市にふさわしい都市整備を図る地区とします。

### ■新たに形成する12のエリア

#### ○中心市街地の活性化エリア

中心市街地の整備改善及び商業等の活性化を両輪として各種事業を面的かつ一体的に推進し、敦賀らしい中心市街地の再生・創造を図る地区

#### ○流通・産業拠点エリア

交通結節点を活かした流通・産業業務集積地区

#### ○工業集積エリア

新規企業の誘致を図りつつ、新たな工業集積地の形成を目指す地区

○**臨海工業形成エリア**

新港に付帯する臨海工業地域整備地区

○**エネルギー研究施設エリア**

エネルギー研究施設及びエコビジネス<sup>※80 ページ参照</sup>関連施設の集積地区

○**新市街地の基盤整備エリア**

新市街地の居住環境の向上を図る地区

○**健康・福祉機能集積エリア**

温泉と福祉保養施設を中心とする地区

○**文教・研究機能集積エリア**

文教施設・研究施設集積を目指す地区

○**集落環境保全エリア**

用途地域に隣接する集落地区において無秩序な開発を抑制し、良好な集落環境を保全する地区

○**海岸緑地保全エリア**

気比の松原を中心とした、自然環境保全地区

○**優良農地保全<sup>※81 ページ参照</sup>エリア**

郊外部における優良な農地を保全する地区

○**自然環境保全エリア**

貴重な生態系を残す中池見湿地を保全する地区

将来都市構造図



## 1-5 土地利用構想

### 1. 土地利用の基本方針

#### 《 都市的土地利用 》

##### (1) 目的

交流拠点としての特性を活かし、活力ある都市活動を促すとともに、環境に与える負荷を最小限にとどめながら、快適に都市機能が発揮できる土地利用を促進します。

##### (2) 土地利用の方針

###### ● 住居系土地利用の方針

中心市街地においては、今後増加する高齢者が安心してまちなかを歩いて暮らせるように、高齢者向け住宅の供給を進めます。利便性を求める若い世代についても、まちなか定住の支援を行い、居住の安定化を図ります。また、新たな市街地においてはゆとりある居住環境の需要に対応し、多世代居住等多様な居住ニーズに対応します。

###### ● 工業系土地利用の方針

住環境との混在を避けた、広範囲な用地を確保できる地区を検討します。

また、港湾機能や高速交通体系とのリンクを考慮し、国道 27 号バイパス周辺における産業団地や新港と一体化した臨港工場地区や物流拠点、広域圏を考慮に入れたエネルギー供給機能等、敦賀市の立地特性を活かした工業振興を支援する土地利用を図ります。

###### ● 商業系土地利用の方針

既成市街地から国道 27 号や（都）岡山松陵線沿線に商業の軸が移りつつある現状を考慮し、中心市街地の活性化を図るため、駅周辺地区、港湾地区を拠点とした新たな商業地の再整備や創出を念頭においた土地利用を推進します。

また、国道 27 号や（都）岡山松陵線沿線等においては、沿道立地型サービス施設の立地に対応する基盤整備を促進します。

###### ● その他

中心市街地の活性化を促進するために、市街地における建替誘導等による街並みの更新を念頭においた土地利用を促進します。

また、現行の用途地域指定について、都市の実情や将来像を踏まえて必要な箇所について見直しを行うとともに、特別用途地区の導入等も検討していきます。

## 《 非都市的土地利用 》

### (1) 目的

土地利用調整条例を適切に運用し、優良農地を保全するとともに、集落環境の整備を促進し、良好な営農環境、生活環境を確保します。

また、市街地背後の良好な環境や景観を維持するために、必要な山林緑地を保全します。

この非都市的土地利用の検討は、次世代においても、土地利用の選択余地を残すことにもつながるものです。

### (2) 整備方針

#### ● 自然環境保全エリア

以下の区域の自然環境保全を目的とした土地利用を図ります。

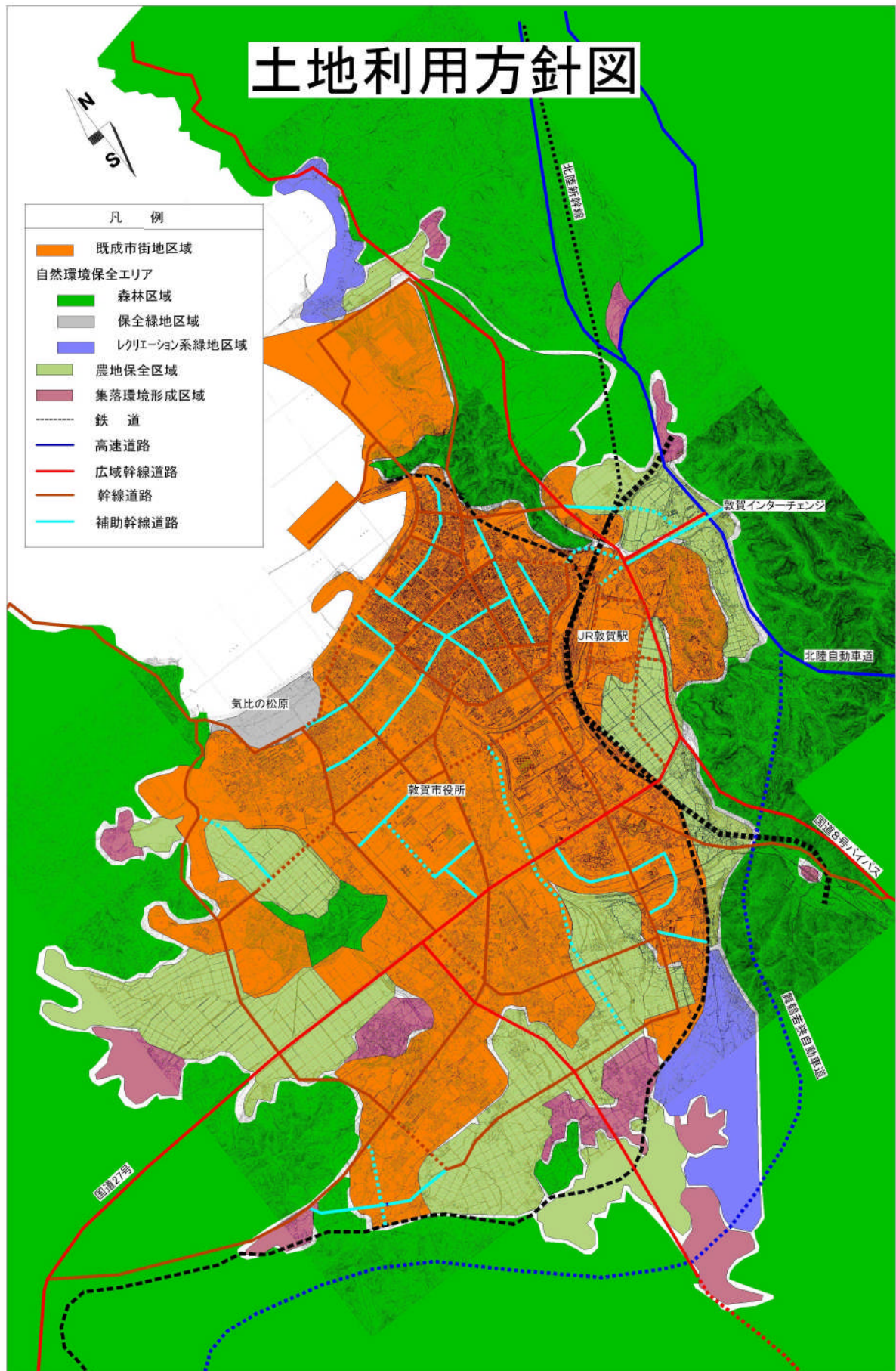
- ・ 森林区域
- ・ 保全緑地区域
- ・ レクリエーション系緑地区域

#### ● 農地保全区域

農用地の保全に努め、荒廃を防ぎます。また、市街地周辺の農地を保全するため、土地利用・建物の規制誘導策（土地利用調整条例等）を行います。

#### ● 集落環境形成区域

生活基盤整備を進め、集落地内の特色ある空間構成に配慮した土地利用を誘導します。



## 2. フレーム

近年の人口動向を踏まえ、人口フレームと用途地域フレームを次のとおり設定します。

### (1) 人口フレーム

#### 【将来の用途地域、都市計画区域内の人口】 (単位：人)

概ねの人口	H12	H22	H32
敦賀市	52,200 (64,100)	53,000 (64,900)	53,000 (64,900)

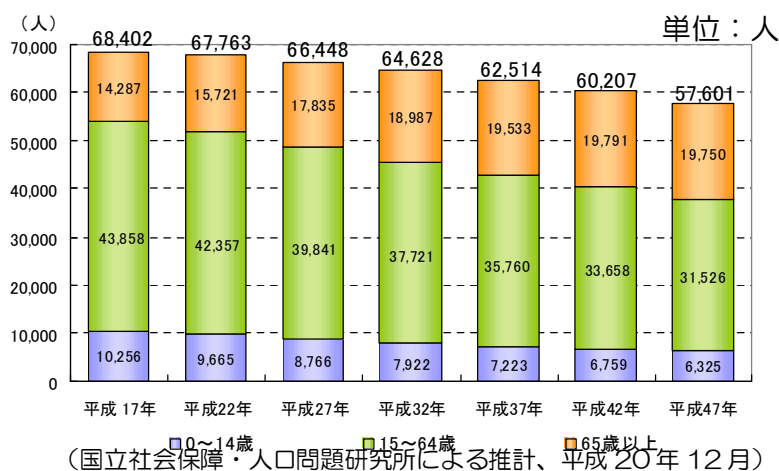
※H22、32年における総人口を68,400人と設定、( )内は都市計画区域人口

敦賀市の人口は、1990年代に若干減少したものの、近年はゆるやかな増加傾向にあります。しかし、コーホート要因法<sup>※80ページ参照</sup>により、将来の人口を推計すると大幅に減少する結果となります。

平成16年に福井県が策定した「敦賀都市計画区域マスタープラン」では、コーホート推計から、平成22年の総人口を68,400人としています。

本計画においては、平成22年の総人口を68,400人と定め、平成32年の総人口についても産業政策だけでなく、住みよい都市環境づくりなどを総合的に進めることにより、68,400人を維持するものとして設定します。

#### 【コーホート要因法による敦賀市人口の推計結果】



### (2) 用途地域フレーム

#### 【将来の用途地域の規模】 (単位：ha)

概ねの用途地域の規模	H12	H22	H32
敦賀市	1,606 以内	1,664.9 以内	1,664.9 以内

現在の敦賀市の用途地域面積は、1,606haです。

平成22年、平成32年の設定用途地域内人口は53,000人であり、木崎地区(30.7ha)及び現在埋立中の敦賀新港地区等(28.2ha)については、土地利用の誘導を図る観点から、新たに用途地域を設定します。

### 3. 市街地整備基本方針

#### ■基本的な考え方

#### (1) 交流都市拠点の形成 — 都市づくりの目標との関連性— (躍動する交流都市)

敦賀の歴史は交流の歴史であったといっても過言ではありません。近年では、環日本海諸国間の経済交流の本格化等、新たな物流ニーズに対応するため、新港地区の整備が進められている他、本港地区においては、賑やかで魅力的なウォーターフロントとしての再開発計画等が進められています。

一方、都市の現状をみると、中心市街地の空洞化により町の賑わいが薄れ、商業・業務活動も停滞していることは否めない状況です。また、歴史的な港町としての資源の再評価や整備が充分とはいえない状況にあります。

このため、中心市街地活性化基本計画に基づき港町敦賀の持つ自然、歴史、文化的な資源豊かな本港周辺地区や今後の複合交通ターミナルとしての機能を担う敦賀駅周辺地区を都市づくりの拠点として位置づけ、ICから敦賀駅、本港地区を都市軸により連結し、交流都市拠点を形成します。

#### (2) 新産業の立地支援 (活力みなぎる産業都市)

港湾都市の特性を活かした製造業や物流機能を強化するため、産業団地を拠点として、産業の活性化を図ります。

また、エネルギー研究センターやエネルギー産業の立地特性を活かした試験研究施設や新産業の立地支援を積極的に進め、敦賀型新産業の立地を促進します。

このため、産業立地計画に合わせた土地利用の誘導や道路網の整備を、優先的に進めていきます。



(3) 賑わいのある中心市街地の形成

(魅力あふれる快適都市)

本格的な高齢社会の到来や環境保護、社会の成熟化、歴史文化の再認識等の社会潮流に対応した、中心市街地の整備を重視し、人が住みやすい歩けるまちづくりを進めます。

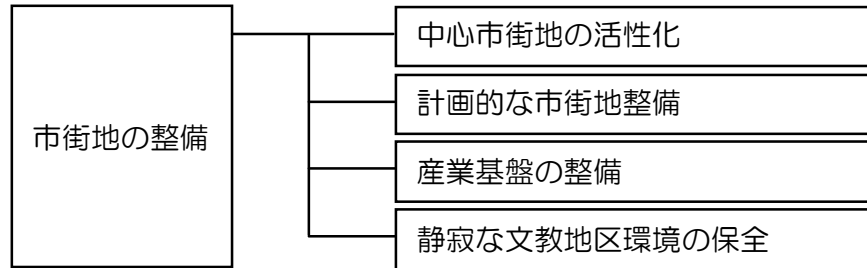
敦賀の歴史や文化に根ざしつつ、既成市街地・新市街地の整備を行い、情報基盤や交流機能の充実、商業・サービス業務機能、快適な都市型居住機能等、様々な都市機能の集積と向上を図ることで、活力と魅力のある中心市街地を形成します。

(4) 住民主体でつくるコンパクトで住みよいまちづくり

(自然にやさしい環境共生都市)

本市には、敦賀本港と敦賀駅との間に展開される既成市街地や、市街地外縁部に展開される新しい住宅地等、地域における様々な居住環境がある。そこに住む住民が主体となって、人と人との連帯ネットワークを広げながら地区計画、建築協定等、きめ細かなまちづくりの計画に基づき、地区の特性や個性に応じた公共施設の整備を行います。まちなみ景観の形成、緑のデザインに配慮した特色のある緑化計画等により、自然と調和した快適で魅力ある生活空間を創出し、コンパクトで質の高い住みよいまちづくりを進めます。

## ■整備方針



### (1) 中心市街地活性化主要施策

敦賀市は、港を中心に市街地が形成され、現在も港まちとしての特色を有するまちです。また、関西や中京の大都市圏が最も近い日本海側の都市として、近年は、港の機能を活かしながら工業都市として発展しました。

このような中、平成 18 年に JR 線の直流化に伴い、大都市圏への交通条件が向上した中で、今後、交流人口の拡大によるまちの発展が期待されています。

そこで、敦賀市中心市街地活性化基本計画では、港まちとしての特色を活かし交流文化を高めることをテーマとします。

中心市街地の空洞化に歯止めがかからない状況下において、これまでの取り組みの反省や現状分析、そこから導き出された課題を整理し、さらに活性化を促進するため、「これまで築いてきた港まちの歴史・文化を活かした、人が訪れやすい、人が暮らしやすい都市づくり」を基本方針として設定し、これを実現するための考え方を以下のとおりとします。

#### ①敦賀駅周辺エリア

- ・重要な交通結節拠点であると同時に、敦賀市の玄関口として位置付けられる JR 敦賀駅は、近年では新快速電車の直接乗り入れに伴い利用者が増加傾向にあるなど、その位置づけは益々重要なものとなっている。
- ・これらの状況を踏まえながら、駅西土地区画整理事業や JR 敦賀駅舎改築事業などにより、敦賀市の玄関口にふさわしい都市基盤を整えるとともに、敦賀市を訪れた観光客に対する観光情報の発信拠点としての機能を JR 敦賀駅に付加することによって、「多様な都市機能が集積するエントランスエリア」の形成を目指します。

#### ②氣比神宮周辺エリア

- ・中心市街地の中心に位置し、敦賀市民の誇り・愛着の源ともなっている氣比神宮の周辺では、門前町や兎屋川周辺における景観形成啓発活動事業や氣比神宮のライトアップ事業による魅力的な都市景観の創出、道路改良事業や街あかり創出事業による歩きやすい環境整備を実施するとともに、周辺商店街の活性化に向けた取り組みと連携しながら、「氣比神宮を中心としたまちなか回遊エリア」の形成を目指します。

#### ③敦賀港周辺エリア

- ・敦賀市の長い歴史を物語る資源が数多く集積している敦賀港周辺では、博物館や赤レンガ倉庫などの貴重な歴史文化資源を活用した施設整備、地元住民と連携した魅力的な街並み景観の創出に取り組むとともに、水産卸売市場周辺における「食」を

テーマにした新たな観光拠点の創出に向けた取り組みと連携しながら、「港町敦賀の風情や魚、食を楽しめる親水エリア」の形成を目指します。

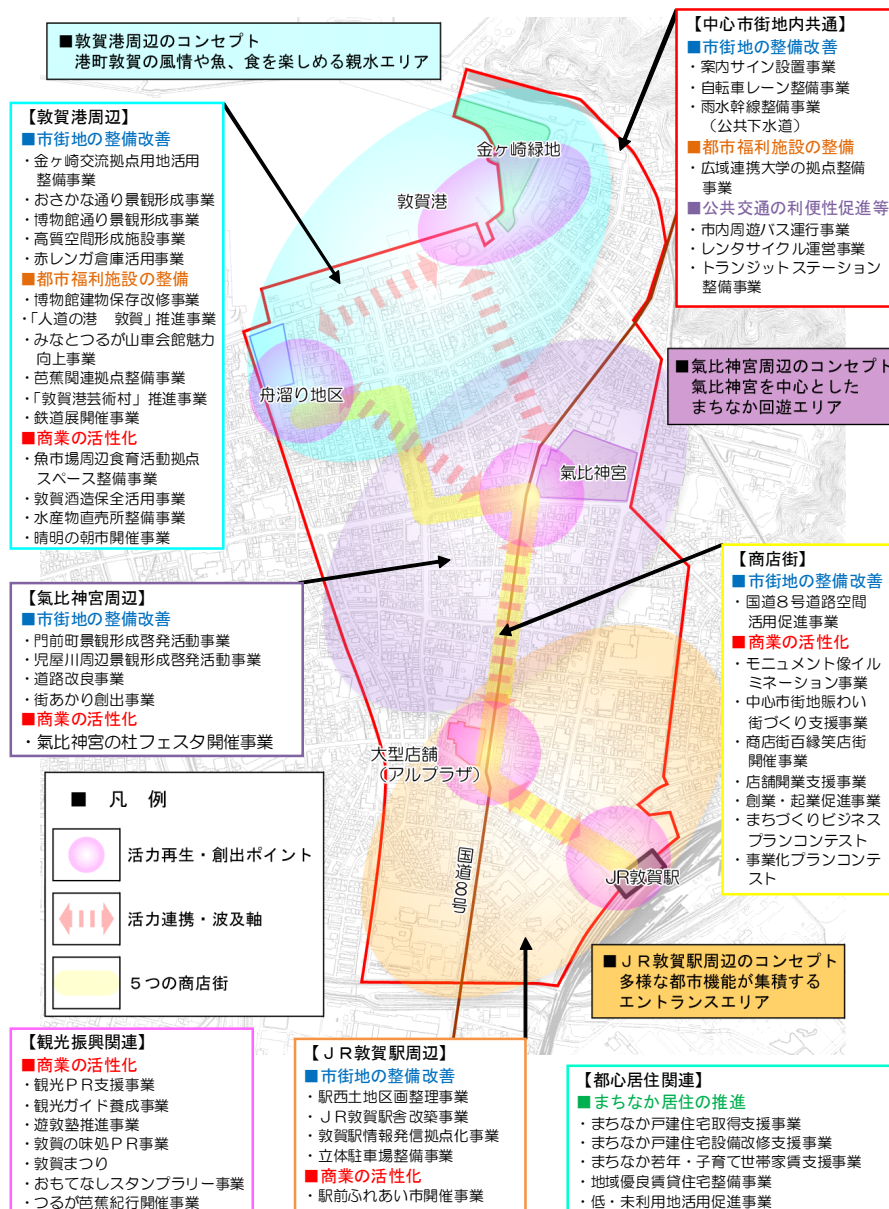
④商店街

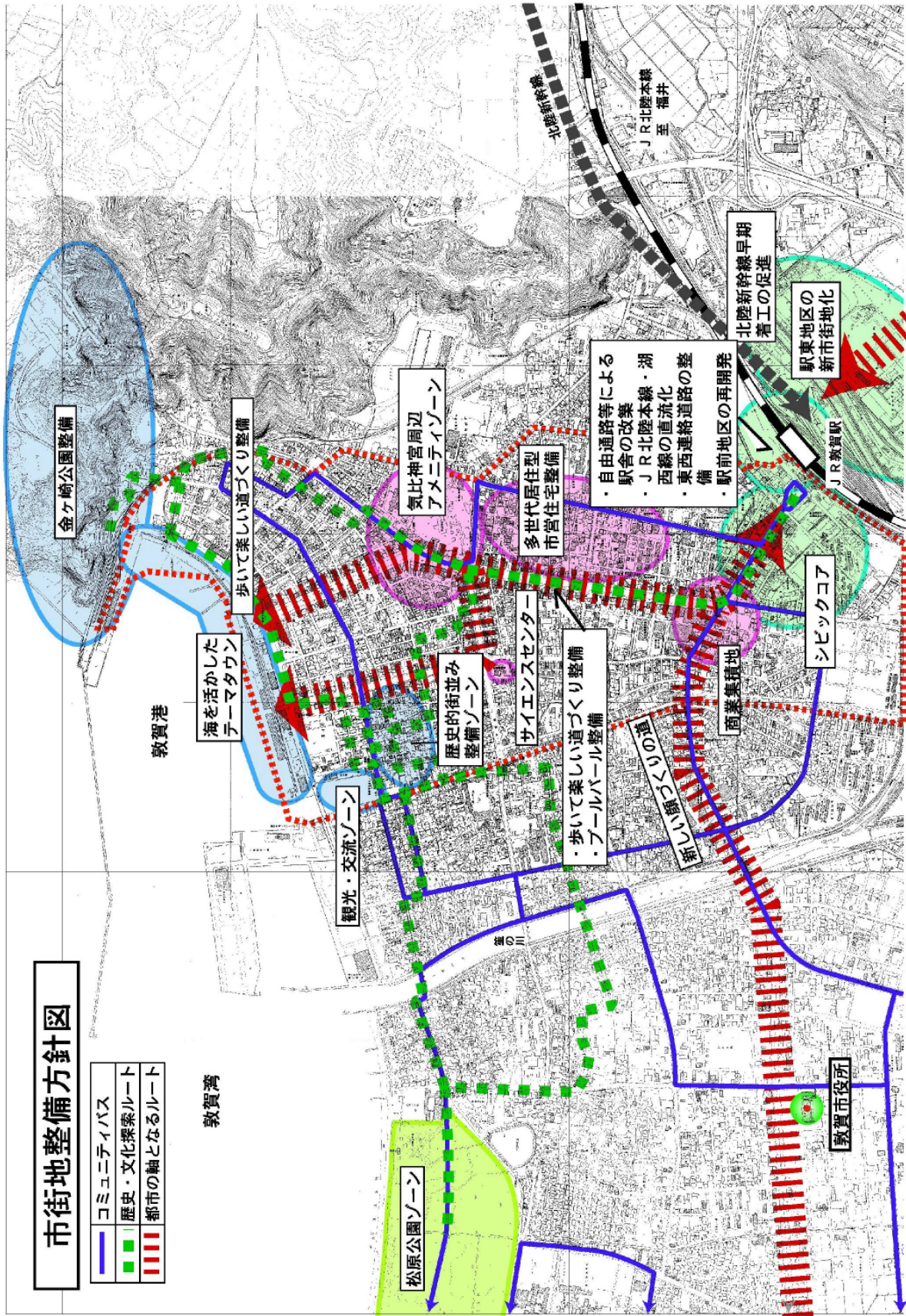
- ・上記の3つのエリアを連絡するようにアーケードで結ばれた5つの商店街では、国道8号の道路空間の活用促進に向けた取り組み、既存のアニメモニュメントのライトアップなど、歩いて楽しめる魅力の創出、空き店舗解消に向けた開業・起業に対する支援などに取り組むとともに、JR敦賀駅や大型店舗、氣比神宮や舟溜り地区などの「活力再生・創出ポイント」との連携による商店街への集客促進に取り組むことによって、賑わいと活気があふれる商店街の再生を目指します。

⑤中心市街地全体

- ・上記の取り組みに加え、観光振興、都心居住の推進、生活環境の利便性・快適性の向上、公共交通機関の充実等に取り組むことによって、中心市街地全体の活性化を目指します。

目指すべき将来都市像とエリア別事業展開の方向性





中心市街地活性化区域(178.6ha)

市街地整備方針図

- コミュニティバス
- 歴史・文化探索ルート
- 都市の軸となるルート

## (2) 計画的な市街地整備

将来の市街地として位置づけられる市街地周辺地域や幹線道路沿道では、商業施設や住宅地の開発が進みつつあり、無秩序な市街化が懸念される状況にあります。

このため、都市計画法や土地利用調整条例の適切な運用により、市街地の拡大を規制するとともに、既成市街地内の未利用地については、地区の特性に応じて次の方針のもとに計画的な土地利用を図ることで、秩序ある良好な市街地の整備を進めます。

### 【市街地周辺の新興住宅地区】

既存の市街地内農地では、農地の無秩序な開発を防止し、良好な市街化形成を図るため、住民参加による面的・計画的な市街地整備を進めます。

### 【ロードサービス型商業地区】

郊外の幹線道路沿道に大型商業施設の立地が進行しており、速やかな用途地域指定とあわせて、環境形成に向けた規制・誘導策を進めます。

現在、準工業地域全域を特別用途区域とし、大規模集客施設の立地を制限しています。

### 【駅周辺地区】

駅周辺地区については、駅前地区と駅東地区との都市機能の分担を図りながら、均衡ある発展を図ります。

- ・駅前地区→敦賀駅前や駅周辺の潜在的用地を再開発事業等の手法を活用して、情報通信拠点機能、観光案内機能、宿泊機能等の複合機能を持った、玄関口にふさわしい街のシンボル地区を形成します。

- ・駅東地区→将来の広域拠点として位置付け、敦賀駅や国道8号バイパス等の立地特性を踏まえて、産業物流としての拠点機能を高めたまちづくりを計画していきます。

## (3) 産業基盤の整備

地域経済の自立性の向上を図るとともに、地域の資源を最大限に活かした都市づくりを推進するため、新港やエネルギー研究センター等との連携による新しいタイプの産業団地等を整備します。

また、新たに創出される物流団地、整備された産業団地は国や県との連携の下に、周辺の自然や集落の生活環境との調和に配慮しつつ、地域振興に寄与する特色ある企業誘致に努めます。

## (4) 静寂な文教地区の環境づくり

総合運動公園や短大、高校、研究施設等が集積する文教地区の良好な環境を維持・保全するため、緑道等の水辺を活かした緑のネットワークを整備することによって静寂さを向上させ、文教地区にふさわしい環境づくりを推進します。

## 1-6 交通体系の整備方針

### (1) 公共交通網の方針

#### 【公共交通網の基本的な考え方及び目的】

本計画における将来都市像「歴史と文化と交流の港まち つるが」を実現するため、公共交通網の果たす役割は大きくなっています。また、高齢社会への対応や、まちづくりによる地域の活性化、環境負荷の小さいコンパクトシティ※80ページ参照の創造においても重要です。今後、新幹線をはじめとする、JR、バス、高速交通等の公共交通システムの内容を明確化するとともに、これらの早期整備を促進していきます。

#### 広域的公共交通

##### 1. 鉄道

###### ●北陸新幹線

北陸新幹線は、日本海国土軸の形成や国土の均衡ある発展に欠くことのできない高速鉄道であると同時に、北陸と関西方面との結びつけを更に強くする高速交通機関です。これを踏まえて北陸新幹線整備の早期実現により、沿線地域の飛躍的発展、また、地域間交流の活性化を促進します。

###### ●JR北陸本線・湖西線の直流化

JR北陸本線及び湖西線の直流化により、快速列車の運行が開始され、京阪神方面への時間が短縮された結果、通勤・通学圏が拡大されました。今後、一層の産業・経済・レジャー等における地域間交流の活性化を図ります。

###### ●JR小浜線の電化

JR小浜線の電化完了に伴い、他の路線や若狭方面とも連携を強化することで、通勤・通学圏の拡大及び地域の活性化を図ります。

##### 2. 国内外定期航路の拡充、新規航路の開設

成長目覚しい東アジアや国内各地との円滑な交流・連携を図るため、敦賀新港を拠点に既存定期航路の拡充や新規航路の開設に努めます。

**日常的公共交通****3. バス**

バスの運行経路の検討及び運行本数の増発を促進するとともにコミュニティバス<sup>※80</sup> ページ参照、周遊バスとの連結を強化することによって利用を促進し、市街地における公共交通網の更なる充実を図ることによって、中心市街地活性化を支援します。

コミュニティバスに関しては、生活の利便性を向上させる重要な手段として、その充実を図ります。

また、低床バスの導入等により、高齢者・障害者が安全かつ容易に利用できるバス輸送体制の整備に努めます。

**【JR敦賀駅の機能充実】**

JR敦賀駅の交通拠点性を高め、中心市街地活性化を促すため、既存のバス交通の他、コミュニティバスや駅東地区でのパーク＆ライドシステム<sup>※81</sup> ページ参照、広域観光拠点等を含めた、複合交通ターミナルとしての機能を強化します。

**【質の高い歩道・自転車道路ネットワークの整備】**

自家用自動車だけに依存しない様々な交通手段（鉄道、バス、自転車、徒歩等）を活用し、あらゆる人々にとって利用しやすい交通環境をつくる必要があります。特に日常的な交通手段として、徒歩や自転車が見直されており、その利用環境の向上を図ります。

**(2) 道路網の方針****【道路網構想の目的】**

本市の道路網整備を検討していく上で、重視していくべき方向としては、「環境負荷の小さい交通体系」と「交流都市つるがを支援するための道路網」が挙げられます。これらの方向づけに沿って、道路網整備構想を立案するものです。

**【交流都市つるがを支援するための道路網のあり方】**

- 舞鶴若狭自動車道の早期実現により、自動車交通における物流の円滑化、京阪神大都市圏との地域間交流の活性化を図るとともに、本市における新規ICの設置にむけて、まちづくりを進めていきます。
- 北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道との円滑な連絡を考慮した道路網整備を図ります。
- 交流都市つるがを支援するため、高速道路IC～国道8号バイパス～JR敦賀駅～敦賀港を連絡する道路（都心軸）及び、その路線から、市役所前を通り文教地区に至る道路（発展軸）を強化します。
- 敦賀市の道路網は、中心となる都市軸や骨格となる主要道路の構成が明瞭でなく、市街地に散在する魅力的な資源や開発、整備が望まれる地区を十分ネットワークしていないことから、骨格的な道路網の形成を念頭において整備を進めます。
- 主な都市計画道路の整備を進めるとともに、都市内道路網整備を促進します。
- 交通渋滞の緩和を促進します。

- 公共施設へのアクセス性を高めるとともに、今後のプロジェクト※81 ページ参照を支援する路線を整備します。
- 観光ルート等産業振興に関連する路線の整備を促進します。
- 美しいまちづくりに寄与するとともに人にやさしい道路整備を促進します。
- 滋賀方面へのアクセス道路機能の強化等により、地域間の結びつきを強めることに努めます。

## 【ネットワークの形成】

### (1) 4つの環状道路

都市の発展方向にあわせ、それぞれ異なる機能を持つ4つの環状道路を整備します。

#### ●第1環状道路

古い歴史を持ち、既存の都市施設が集積する旧市街地の中央業務地区※81 ページ参照を取り囲む道路であり、商業活動等の都市活動を支える都心環状路線として位置づけます。

#### ●第2環状道路

旧市街地全体を取り囲む道路で、郊外と既存市街地をリンクするとともに市街地内部に流入する通過交通を排除する役割を持つ旧市街地環状道路として位置づけます。

#### ●第3環状道路

新たな市街地をネットワークする道路で、新市街地と都心部を結ぶ機能を持つ新市街地環状道路として位置づけます。

#### ●第4環状道路

敦賀市の外郭部をネットワークする道路であり、将来の発展に備える山裾とをつなぐ市街地周辺開発道路、また市の発展の鍵を握るウォーターフロントと市街地を結ぶ臨海開発道路として位置づけます。



(2) 4つの放射状道路

中心市街地から周辺域に伸びる既存道路の整備を進め、放射状道路としての機能を高め、周辺域との連絡を強化します。

●放射1号道路

国道8号福井方面への路線

●放射2号道路

敦賀駅から市役所前を通り、文教地区に至る路線

●放射3号道路

白銀栗野線において、市街地南西部に伸びる路線

●放射4号道路

滋賀方面へのアクセス強化を図る路線

道路網構想図

