第３章．立地適正化計画の基本方針

３－１　まちづくりの理念

（１）まちづくりの理念

本市は、敦賀港や敦賀駅を通じて、過去・現在にわたり様々な出会いから交流がうまれ発展してきました。

また、令和６（2024）年３月 16 日に北陸新幹線敦賀開業を迎えたことにより、更なる交流の促進が期待されます。

この本市の特徴を生かし、将来も多様な交流によって賑わいがあふれる都市を目指すとともに、都市機能や日常生活サービス機能を集約し、暮らしやすく利便性の高い都市環境を創出することで、子育て世代を中心に都市の活力を生み出し、こどもから高齢者までが笑顔にあふれ安心して暮らし続けることができる持続可能なまちづくりを進めていくため、まちづくりの理念を以下のとおり定めます。

また、この理念を実現するために、「住みたくなる空間、安全で安心なまち、便利なまちを目指して」をサブテーマとして、コンパクトシティ・アンド・ネットワークのまちづくりを推進します。

まちづくりの理念

多様な世代との交流から、

様々なめぐりあいが生まれる『港まち敦賀』

～ 住みたくなる空間、安全で安心なまち、便利なまちを目指して ～

３－２　まちづくりの方針

（１）まちづくりの方針

本市の行政区域面積は、25,141ha であり、そのうち、一体の都市として総合的に整備・開発・保全する必要がある都市計画区域面積は 6,499ha（市域全体の 25.9%）に限られ、都市計画区域内に 61,402 人（市域全体の 96.2%：基準年次令和４（2022）年）が居住しています。

また、港や駅を中心とした市街地に指定された用途地域面積は 1,672.1ha（市域全体の 6.7%）とわずかですが、用途地域内には 42,561 人（市域全体の 66.7%）が居住するとともに、市街地北側を中心に商業、医療、福祉、教育、行政等の都市機能が集積しており、周囲を丘陵地に囲まれた平地部にまとまった都市構造を形成しています。

しかしながら、課題で整理したとおり、本市の中央部には工業地帯が形成されており、国道 27 号バイパスを境に北側と南側で２分化されたような人口構造、都市構造を形成しています。北側では、人口減少が進み、都市の空洞化の進行が予測されており、その一方で、南側では宅地のスプロール化が進展し、宅地の郊外化が進行していることから、限られた財源での効率的な都市経営に向けて、都市の拡大を防ぐことが必要です。そのためには、既存施設を活用しながら都市機能を集約し、その周辺に歩いて暮らせる居住圏を形成していくことが重要と考えられます。

将来、高齢化の進展に伴って、自動車の運転が困難な高齢者の移動手段として公共交通ネットワークの需要がさらに高まっていくことも考えられます。

よって、本市では、将来にわたって持続可能な都市を実現していくため、都市機能が既に整備されている市街地の北側（中心市街地、川西地域）へと居住を誘導し、各種サービスの効率的な提供が図られるよう、従来からの都市構造をさらにコンパクトな形とする集約型の都市構造を構築していきます。

また、南側のエリアについては、良好な居住環境が存在していることから、その保全に努めるとともに、粟野地区に設定した乗継拠点（ハブ）を活用し、北側と南側を公共交通（ネットワーク）で繋ぐことによって各地域間を連携し、将来にわたり持続可能な敦賀市を目指していきます。

まちづくりの方針

都市機能が整備されている市街地の北側へ居住を誘導

（２）目指すべき将来都市構造

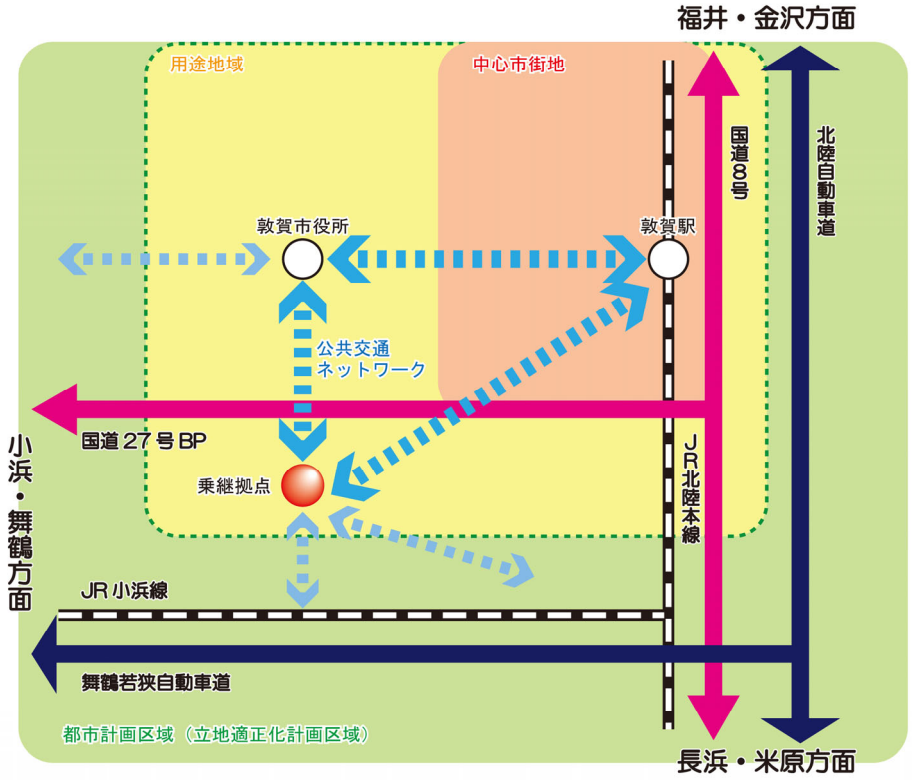
本市は、日本海側の重要な交通結節の拠点として位置し、北は福井や金沢方面、南は滋賀県（長浜・米原方面）、また西は小浜・舞鶴方面を結ぶ広域軸を有しています。

この軸は将来においても重要な連携軸となることから、この広域軸を考慮し将来の都市構造を考えていく必要があります。

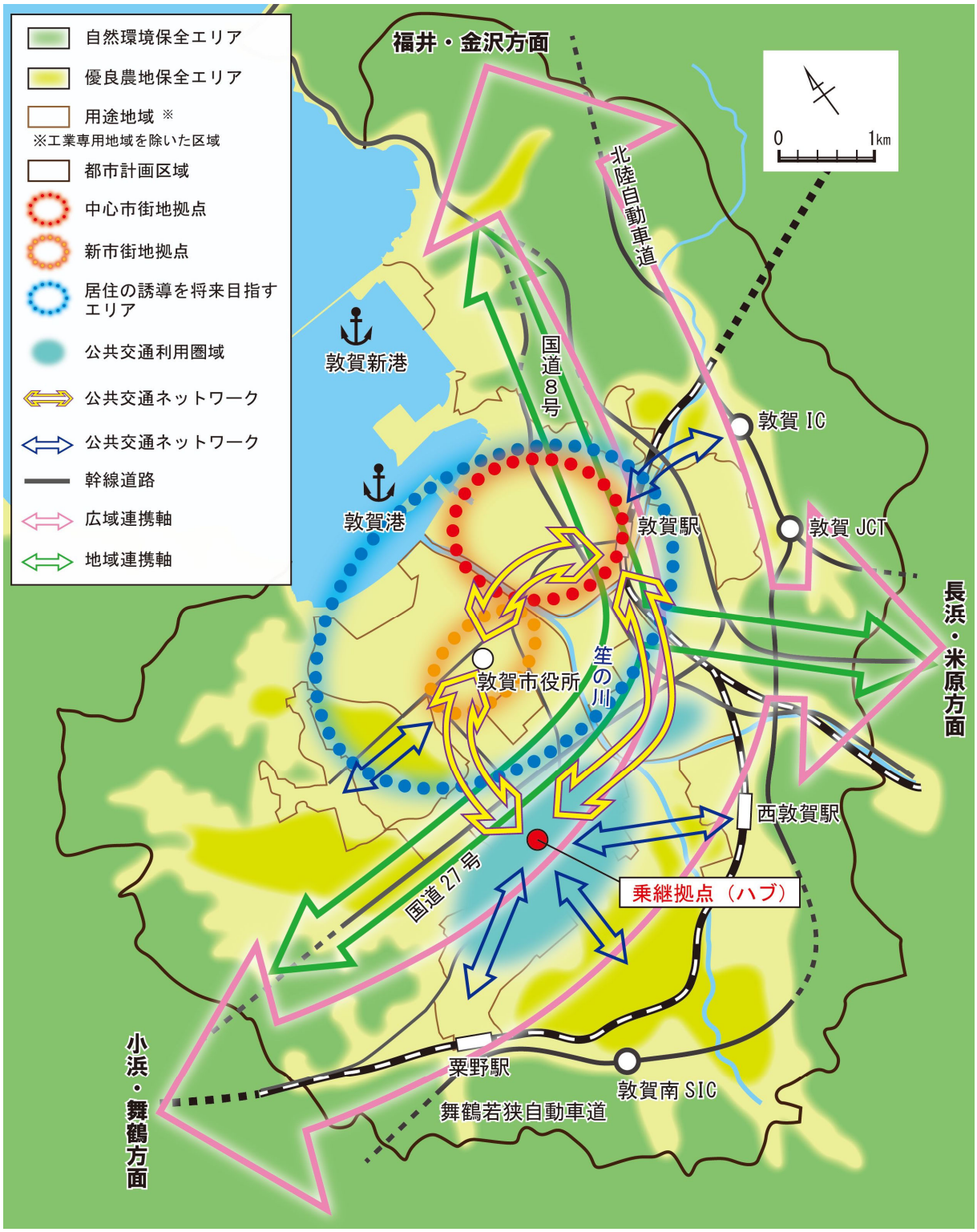
また、本市は北側に様々な都市機能が集約されており、古くからこのエリアを中心に発展してきました。将来、持続可能な都市を目指すうえで、都市機能が集約する中心市街地を本市の拠点とし、その周辺に居住を誘導することで、利便性が高く、歩いて暮らせる安心・安全な都市構造を形成していきます。

本市の南側については、現在も多くの市民が居住しており、良好な居住環境が存在していることから、粟野地区の乗継拠点（ハブ）における公共交通利用圏域と中心拠点や新市街地拠点がある市の北側とをネットワークで結ぶことで、これまでどおりの居住環境を維持し、本市の健全な都市経営を行っていきます。

将来における持続可能な都市構造を目指す上で、北と南に形成された都市構造をゆるやかに改善していき、以下に示す都市構造を目指していきます。



図．都市の骨格構造イメージ



図．敦賀市の目指すべき将来都市構造

（３）まちづくりを実現していくための視点（ターゲット）

まちづくりの方針及び将来都市構造を実現するため、以下の点を重視し、本計画のまちづくりのターゲットを設定します。

実現に向けた視点①

- 市街地の北側では、人口減少や少子高齢化に伴う人口密度の低下が大きな課題となっています。
- その中でも生産年齢人口（特に子育て世代）の減少が見込まれ、活力あるまちづくりに向けてこの世代に対応していく必要があります。
- このため、**生産年齢人口の中心市街地への誘導（回帰）を促すためのまちづくりを行うことが求められます**。

以上の点から、**生産年齢人口（特に子育て世代）**を視点（ターゲット）とします。

実現に向けた視点②

- 市街地の北側には、徒歩や自転車で移動できる範囲に多くの都市機能増進施設が揃っています。
- 一方で、高齢者や交通弱者にとっては公共交通を利用することでより多くの都市機能増進施設にアクセスすることができ、外出機会の増加や生活の利便性向上につながると考えられます。
- このため、本市では、高齢者や交通弱者にとって**便利で暮らしやすいまちづくりを行うことが求められます**。

以上の点から、**老年人口や交通弱者等**を視点（ターゲット）とします。

実現に向けた視点③

- 市街地の北側には都市機能増進施設が多く立地していますが、中心市街地から郊外へ商業施設等の進出が懸念されます。
- 郊外への進出は新たな宅地化を伴うケースが多く、効率的な都市経営や新たな資本投資の抑制のため、適正な都市施設の立地等が必要となります。
- このため、**既存の都市機能増進施設の郊外進出の抑制や集約化を図ることが求められます**。

以上の点から、**都市機能増進施設**を視点（ターゲット）とします。

（４）まちづくりの基本方針（ストーリー）

前述した実現に向けた３つの視点（ターゲット）に対して、以下の３つの基本方針（ストーリー）を設定します。

【視点①：生産年齢人口（子育て世代）】

基本方針１：生産年齢人口のまちなかへの誘導（回帰）

視点に基づき、中心市街地への定住を推進し、人口密度の維持を図ることで、多様な世代が交流でき、子育て世代を中心とした生産年齢人口が魅力を感じる住みたくなる空間づくりを目指します。そのため、

① 居住を誘導する施策を講じることにより、生産年齢人口のまちなかへの回帰を目指します。

② こどもから高齢者までの多様な世代が交流でき、地域コミュニティが継続して形成される環境を創出します。

【視点②：老年人口、交通弱者】

基本方針２：コミュニティバス交通網の維持やさらなる利便性の向上

視点に基づき、本市のコミュニティバス交通網を維持することや、さらなる利便性の向上を図ることで、交通網を活かした生活環境の創出を図り、老年人口や交通弱者を含めた市民が安心して利用できる将来に渡り持続可能な交通網の構築を目指します。そのため、

③ 公共交通利用圏域における居住環境の整備等により公共交通を利用しやすい環境を創出し、本市の主要な公共交通であるコミュニティバス交通網の維持・向上を図ります。

④ 若年層や高齢者が便利に暮らせる環境を創出するため、公共交通の基盤を整備します。

【視点③：都市機能増進施設】

基本方針３：都市機能増進施設の集約立地、既存施設の活用

視点に基づき、都市機能増進施設の集約立地、既存の施設・社会インフラを効率的・効果的に活用していくことで、持続可能な都市構造を目指します。そのため、

⑤ 適切な誘導施設の設定や誘導施策により、既存の都市機能増進施設の郊外への進出を抑制し、生活サービス水準の維持を図ることで、都市の魅力を確保します。

⑥ 新たな都市機能増進施設の集約立地を図ることで、将来にわたり持続可能な都市の魅力を創出します。

以上の方針により、市民が安心して暮らしやすく、持続可能な都市を目指して、便利で魅力ある市街地の形成に向けた立地誘導を図るものとします。