

# 敦賀市都市計画 マスタープラン



敦賀市

令和3年7月

<b>序章. 都市計画マスタープランとは</b> .....	1
1 都市計画マスタープラン策定の目的.....	1
2 都市計画マスタープランの位置づけ.....	4
3 都市計画マスタープランの構成.....	5
4 都市計画マスタープランの策定体制.....	6
<b>第1章. 都市の現況と課題</b> .....	7
1 時代の潮流.....	7
2 広域的にみた敦賀市の位置づけ.....	9
3 現況の把握.....	12
4 上位関連計画の把握.....	55
5 市民意向の把握.....	66
6 都市づくりにおける課題の整理.....	69
<b>第2章. 都市の将来像</b> .....	72
1 都市の将来目標.....	72
2 将来都市構造.....	74
3 将来フレームの設定.....	79
<b>第3章. 都市整備の方針</b> .....	80
1 土地利用の方針.....	80
2 市街地の整備方針.....	84
3 交通体系の方針.....	87
4 公園緑地の方針.....	91
5 都市景観の方針.....	95
6 自然環境保全・都市環境形成の方針.....	99
7 都市防災の方針.....	101

## 第4章. 地域別構想..... 104

---

1	地域区分.....	104
2	東浦地域.....	105
3	東郷地域.....	110
4	北地域.....	115
5	南地域.....	121
6	西地域.....	127
7	松原地域.....	132
8	中郷地域.....	138
9	栗野地域.....	143
10	西浦地域.....	150
11	愛発地域.....	155

## 第5章. 計画の推進に向けて..... 160

---

1	市民・事業者・行政の協働によるまちづくり.....	160
2	都市計画マスタープランの適正な運用・管理.....	162

## 【参考】 用語の解説..... 163

---

## 序章. 都市計画マスタープランとは

### 序一 都市計画マスタープラン策定の目的

#### (1) 都市計画マスタープラン策定の目的

都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として定めるものです。

上位計画となる「第 7 次敦賀市総合計画」と、県が定める「敦賀都市計画区域マスタープラン」などに即し、おおむね 20 年後を見据えた都市及び地域の将来像や土地利用の基本方針、都市施設の整備方針など、都市計画に関する基本的な方針を示すものです。

また、策定にあたっては市民の意向を反映させることが原則であり、都市及び地域づくりに向けた問題点や課題を市民と行政が共有し、将来像の実現に向けて協働で取り組むことが求められています。

敦賀市では、平成 21 年に敦賀市都市計画マスタープランを改訂してから約 10 年が経過し、改訂当時と比べて敦賀市を取り巻く社会経済環境は、北陸新幹線の整備、国際化や I o T の進展などかつてない急速な変化が訪れており、一方で人口減少、少子高齢化、労働力不足などにも対応した持続可能なまちづくりの必要性が高まっています。

そうした中、次世代へ繋ぐ新たなまちづくりの観点から、市民に分かりやすく都市及び地域づくりのあり方を示していかなければなりません。

今般、策定する敦賀市都市計画マスタープランは、市民と行政がともに敦賀市の将来像を共有し、都市及び地域づくりを実践するための「指針」になるものです。

また、敦賀市都市計画マスタープランは、今後の敦賀市の土地利用や市街地整備などの方向性を示すものであり、北陸新幹線の敦賀開業後における敦賀駅周辺などへの誘客・賑わい創出や産業団地への企業誘致、港湾機能の強化による物流の活発化など、人やモノの移動に大きく関与するため、多方面への影響に留意しながら策定します。

#### 【都市計画法第 18 条の 2 より抜粋（市町村の都市計画に関する基本的な方針）】

第十八条の二 市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下この条において「基本方針」という。）を定めるものとする。

- 2 市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。
- 3 市町村は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。
- 4 市町村が定める都市計画は、基本方針に即したものでなければならない。

## (2) 都市計画マスタープランの対象範囲

敦賀市都市計画マスタープランの対象範囲は、敦賀都市計画区域を中心としながら、計画的で秩序ある土地利用の方向性や市域全体における交通体系の構築など、総合的なまちづくりを推進するため、「行政区域全域」を対象とします。

## (3) 都市計画マスタープランの目標年次

都市計画マスタープランは、おおむね 20 年後の都市及び地域の将来像を展望しつつ、今後 10 年間の具体的な土地利用や都市施設の整備などについての基本的な方向を示すものです。

よって、敦賀市都市計画マスタープランでは令和 2（2020）年を基準年次、おおむね 20 年後の令和 22（2040）年を目標年次とし、中間見直しをおおむね 10 年後の令和 12（2030）年に行うものとします。



ただし、社会経済環境に著しい変動が生じる場合は、必要に応じて柔軟に見直しを行うものとします。

## (4) 都市計画マスタープランと立地適正化計画との関連性

立地適正化計画（平成 31 年 3 月策定・公表済み）は、コンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指すものです。

立地適正化計画では、計画の対象区域となる「立地適正化区域」を設定するとともに、下図に示す居住誘導区域、都市機能誘導区域、誘導施設などを設定します。

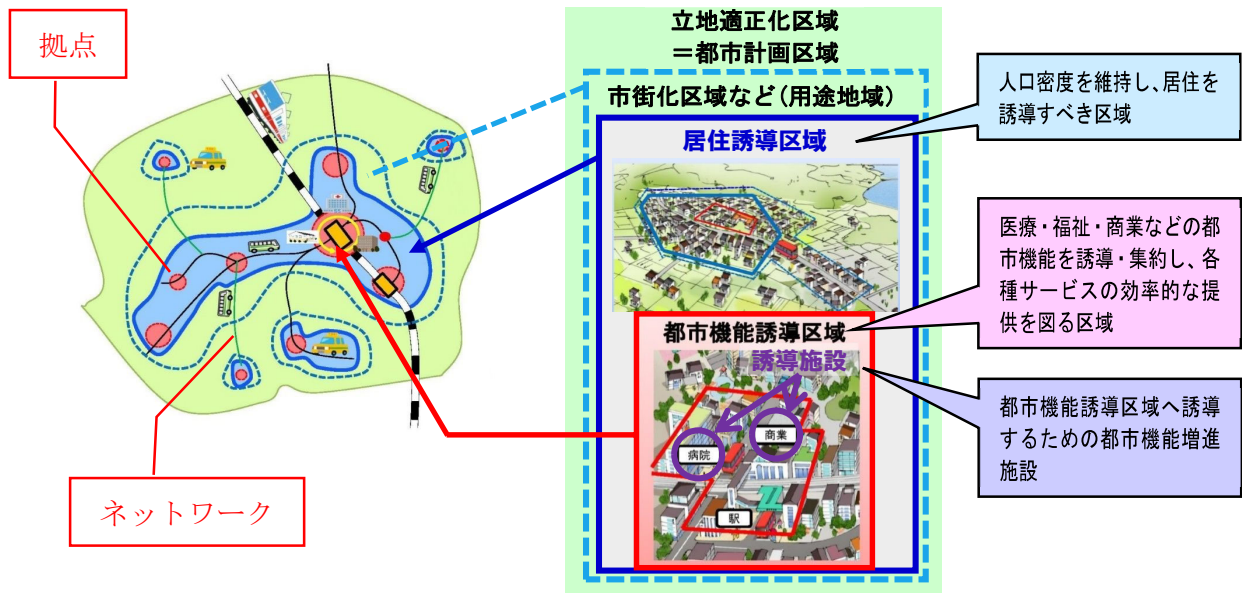
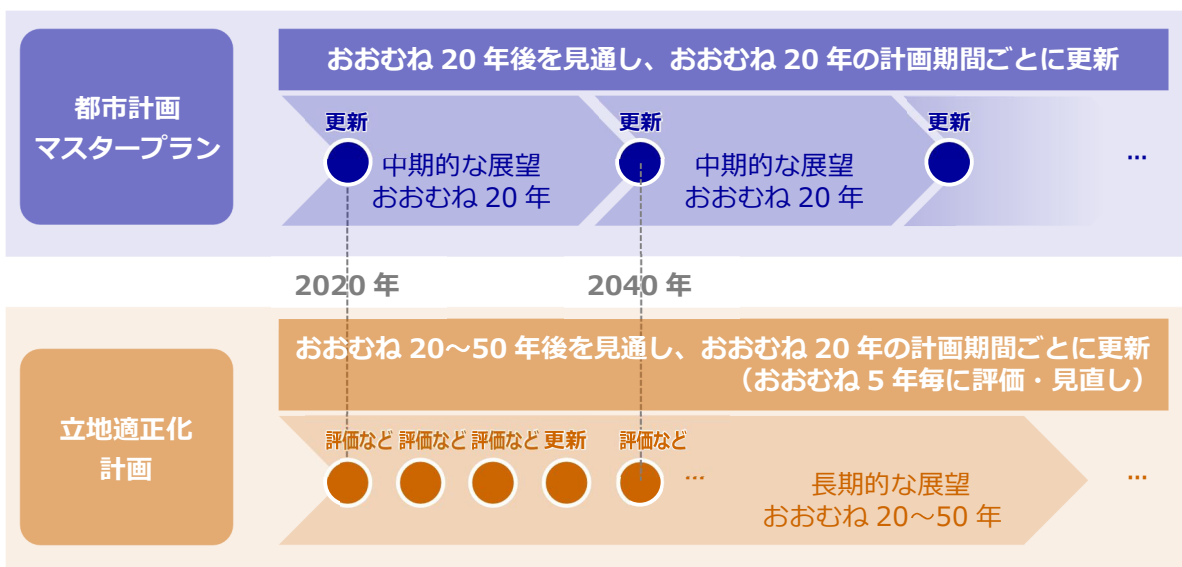


図. 立地適正化計画のイメージ

また、立地適正化計画は、市町村の総合計画や都道府県の都市計画区域マスタープランに即するとともに、市町村の都市計画マスタープランとの調和が保たれ、かつ、都市の防災に関する機能の確保が図られるように配慮されたものでなければなりません。(都市再生特別措置法第81条第10項)

立地適正化計画が法定の手続きにより公表された時は、市町村の都市計画マスタープランの一部とみなされます。(都市再生特別措置法第82条)

このため、今後策定する都市計画マスタープランは、長期的な都市像を示した立地適正化計画との調和を保ちながら、敦賀市全域における中期的な都市像を示した計画とします。(敦賀市立地適正化計画の概要については P60 参照)



序-2 都市計画マスタープランの位置づけ

敦賀市都市計画マスタープランは、敦賀市の最上位に位置する「第7次敦賀市総合計画」に即し、おおむね20年後における都市及び地域の将来像、実現するための方策を明らかにします。

また、敦賀市では、「敦賀市国土強靱化地域計画」を策定しており、これら計画をはじめとする関連計画と整合を図ります。

一方、県が策定した「敦賀都市計画区域マスタープラン」に即するとともに、アンケート調査などによる市民意向を十分に反映しながら、本計画の一部である「敦賀市立地適正化計画」のほか、交通や景観、防災などの関連する各種計画との整合を図り、個別具体の都市計画の方針を示すものです。

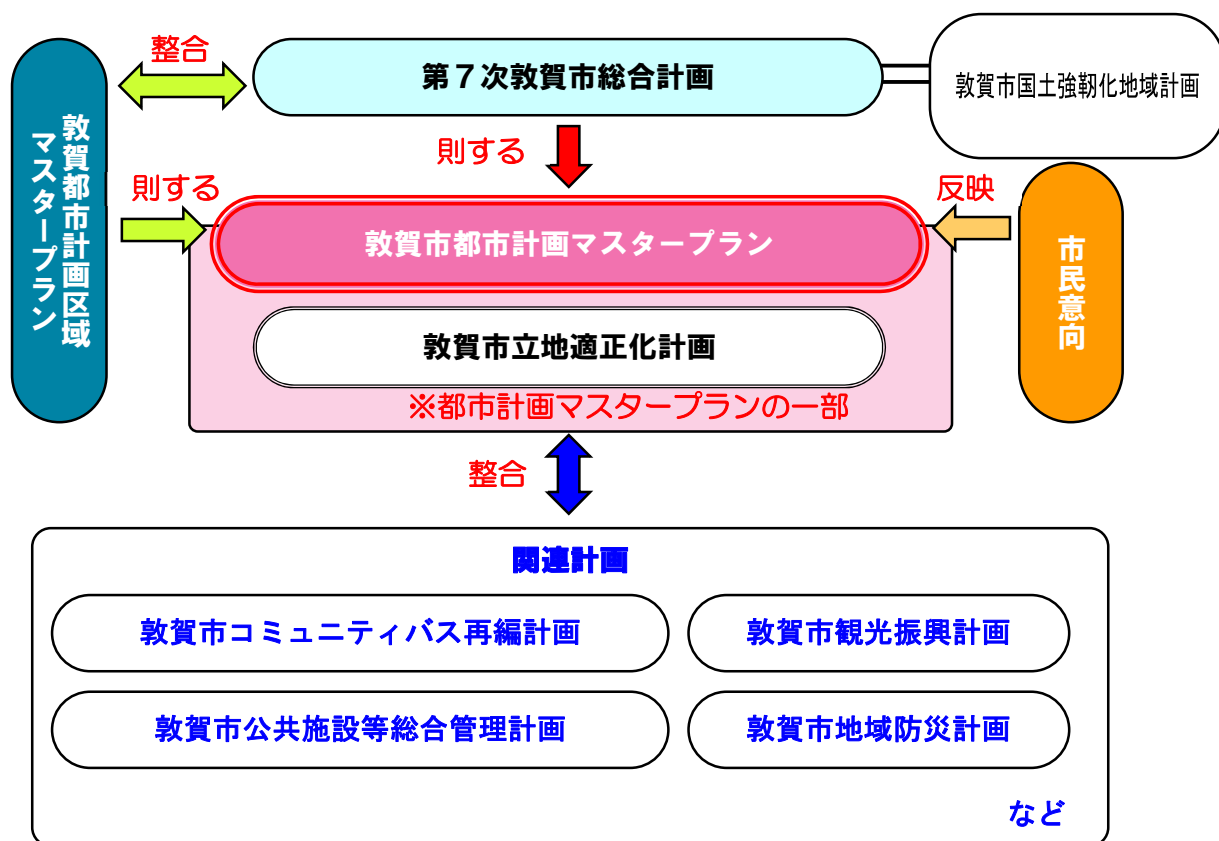


図. 都市計画マスタープランの位置づけ

序-3 都市計画マスタープランの構成

(1) 都市計画マスタープランの構成

都市計画マスタープランは、「全体構想」と「地域別構想」で構成します。このほか、計画の推進に向けた方策を示します。

【全体構想】

全体構想では、敦賀市全域を対象に過去からの経年変化を含めた現況を整理するとともに、上位関連計画、市民意向を把握したうえで、敦賀都市計画区域を中心とした都市づくりにおける課題、都市の将来像を示すほか、土地利用、市街地、交通体系のあり方など、分野別の方針を示します。

【地域別構想】

地域別構想では、古くからコミュニティが既に形成されている状況を鑑みて、地域特性に応じた地域区分を設定し、地域別の将来目標、土地利用の方針などを示します。

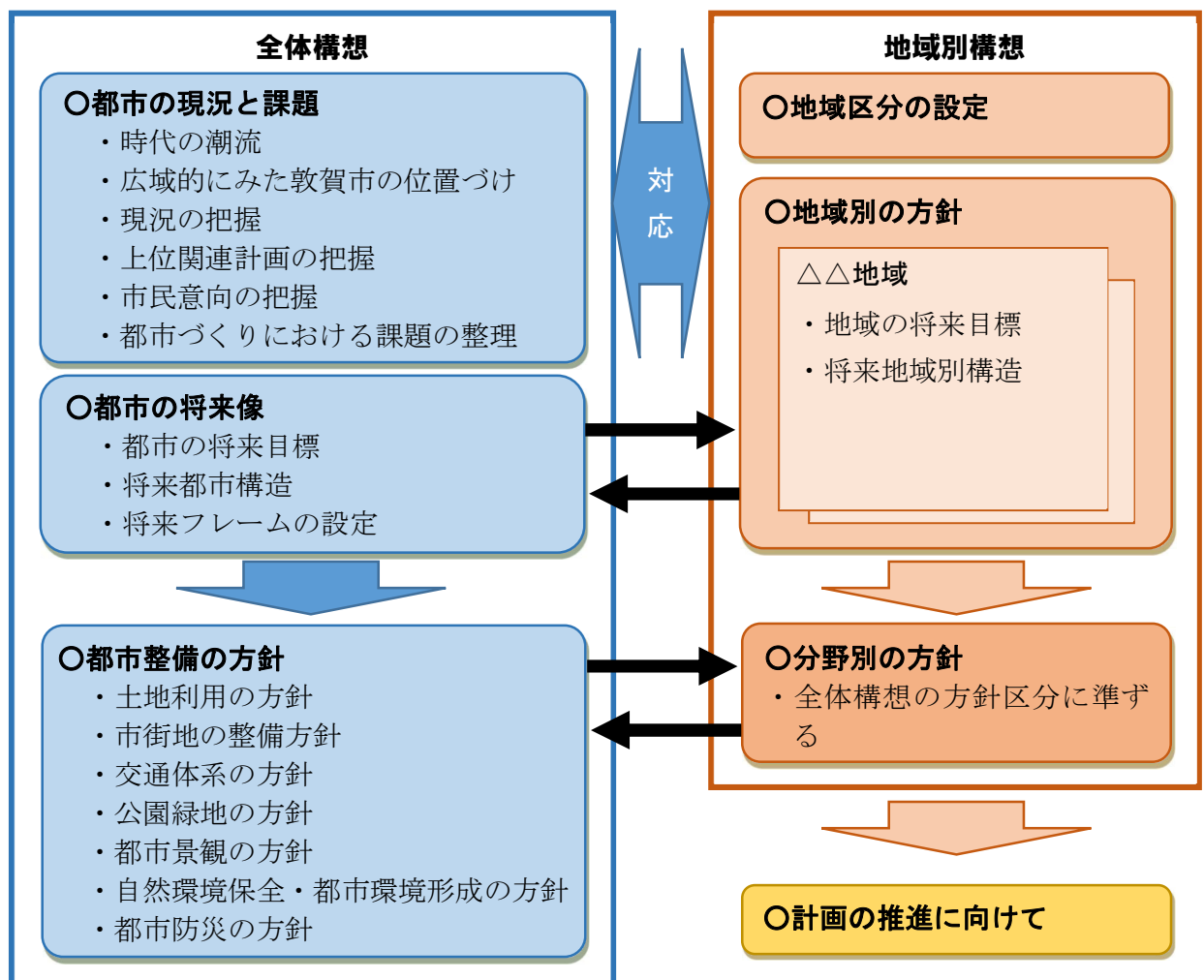


図. 都市計画マスタープランの構成



序-4 都市計画マスタープランの策定体制

都市計画マスタープランは、市内での横断的な検討を行うため、市関係各課の職員から構成される「敦賀市都市計画マスタープラン作業部会」を立ち上げるとともに、学識経験者、各種団体、市民代表者などから構成される「敦賀市都市計画マスタープラン策定委員会」を設置し、計画内容の審議を行います。

また、本計画については、都市計画審議会に諮り、意見聴取を行うほか、市民に対する計画内容の周知・意見聴取を行うための調査、地域別説明会、パブリックコメントなどを実施します。

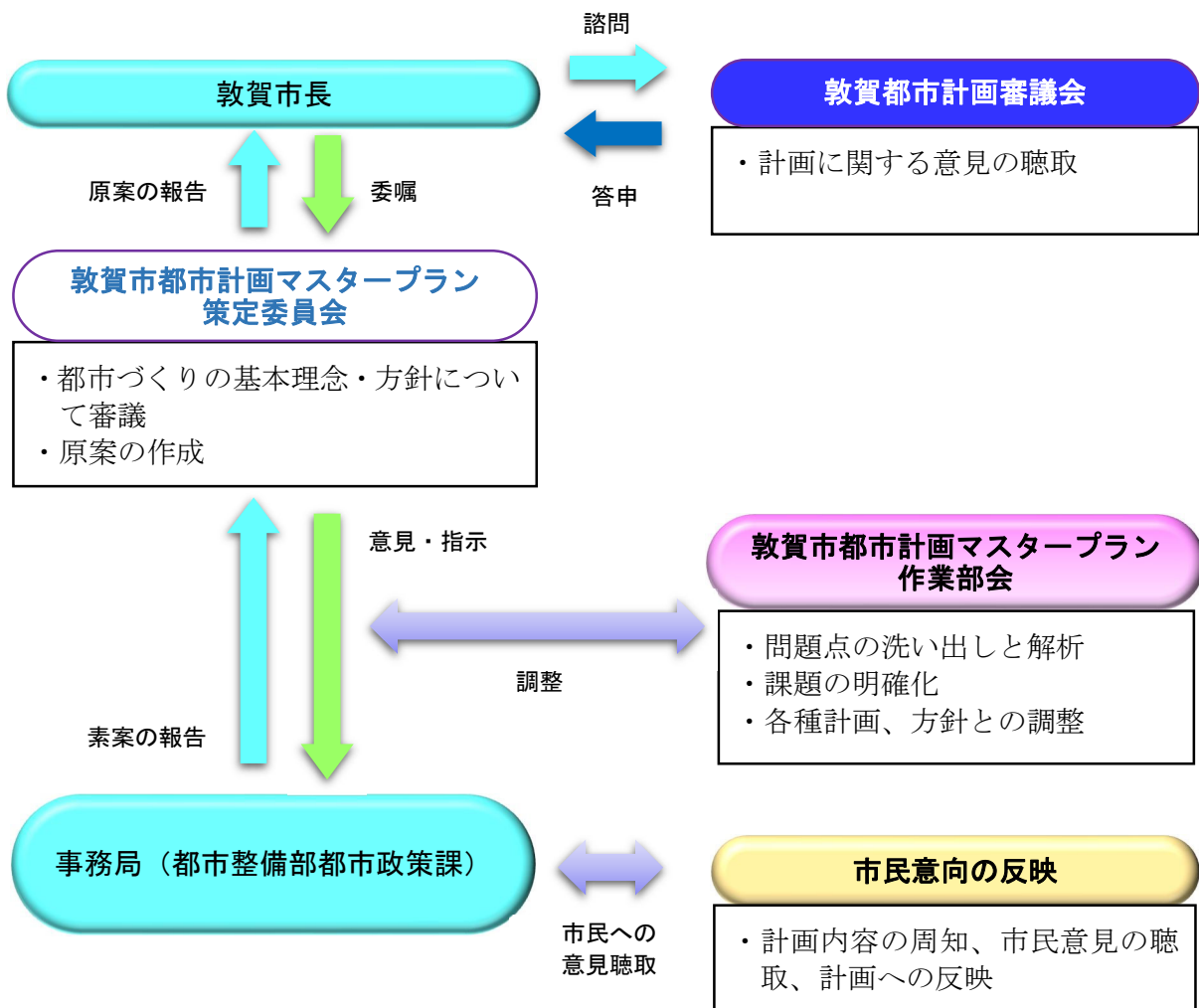


図. 都市計画マスタープランの策定体制

## 第1章 都市の現況と課題

### 1-1 時代の潮流

#### (1) 人口減少・少子高齢社会の進展とその対応

全国的な人口減少・少子高齢社会の到来と同様に、敦賀市でも出生数の低下を主な要因とした人口の自然減少が進んでいます。また、平成23年に発生した東日本大震災に影響を受け市内の原子力発電所が稼働停止となったことを主な要因として、人口の社会減少も拡大傾向にあります。このため、将来の人口規模に応じた集約型のまちづくりや高齢社会に対応した都市づくりが求められています。

わが国では、人口減少の克服を最も重要な課題と位置づけ、平成26年11月に「まち・ひと・しごと創生法」を制定するとともに、同年12月には、今後50年間のわが国の将来展望を示す「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」及び5年間の施策の方向性を示す「まち・ひと・しごと創生総合戦略（総合戦略）」を策定しています。

敦賀市では、平成27年8月に「敦賀市人口ビジョン」、平成27年10月に「敦賀市人口減少対策計画」を策定しており、計画の主旨に基づき、国と地方が一体となり、人口減少の克服や地方創生に向けた具体的な施策を推進していくことが必要です。

さらに、今後は、各種計画策定や事業実施段階での市民参画をはじめ、市民・NPO・事業者などと行政の協働によるまちづくりを円滑に進めることが必要です。

#### (2) 災害に強いまちづくりへの対応

近年では、全国的に記録的な豪雨・台風被害が増加しており、国民の災害に対する意識はより高まっています。

敦賀市においても、様々な災害に対応し、安全・安心な生活環境の実現ができるまちづくりが求められています。

#### (3) 持続可能な都市経営への転換

地方公共団体の財政状況が厳しさを増すなか、高度経済成長期以降に集中して整備された公共施設などは、老朽化が進み、多くが大規模改修・建替え時期を迎えています。

敦賀市では、平成29(2017)年1月に「敦賀市公共施設等総合管理計画」を策定し、今後、公共施設などを未来の世代まで安全に利用できるよう、限られた財源の中で選択と集中による維持管理・更新に努めることが必要です。

また、空き店舗・空き家の活用を行うことで、「敦賀市立地適正化計画」に基づく適正な誘導施策を実施し、持続可能な都市経営の確保が求められます。

#### (4) 新しい道路・交通体系への対応

国は、人口減少などを踏まえ、集約型まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部を改正し、平成26年11月に施行しています。

敦賀市においては、北陸新幹線の敦賀開業効果により、観光客などの増加などによる交流人口の拡大が見込まれ、持続可能な公共交通ネットワークの形成による都市内交通網の強化・充実が求められます。

また、コミュニティバスの再編(平成29年2月計画策定)を実施したことから、再編後の利用者の確保も重要となります。

#### (5) 産業構造の複軸化とエネルギーの多元化

国では、2050年のエネルギー転換・脱炭素化に向け、長期的に安定した持続的・自立的なエネルギー供給による、日本の経済社会の更なる発展、国民生活の向上などを目指しています。

敦賀市では、国のエネルギー政策などを踏まえ、原子力産業のほか、既存産業の技術を活かした新産業の創出や、エネルギー研究開発などを通じて地場産業を強化・産業構造の複軸化を図り、原子力に加えて、再生可能エネルギーや水素エネルギーなどのエネルギーの多元化を図ることが求められます。

#### (6) 高度情報技術社会の進展

I C T (情報通信技術) の急速な発達是人々の暮らしに大きな影響を与えています。

国では、I C Tを活用した新たな街づくりを実現するため、I C T利活用の促進に向けた政策を検討しています。

敦賀市では、将来その技術を活用できる人材を育成することを目的に、教育現場においてI C T環境の整備が進められています。近年では、A I (人工知能) 技術の発展も目覚しく、今後一層の高度情報技術社会が進展することが予測され、自動運転による公共交通の高度化、防災や防犯・治安維持の向上など、都市づくりにおいても有効に活用していくことが求められます。

1-2 広域的にみた敦賀市の位置づけ

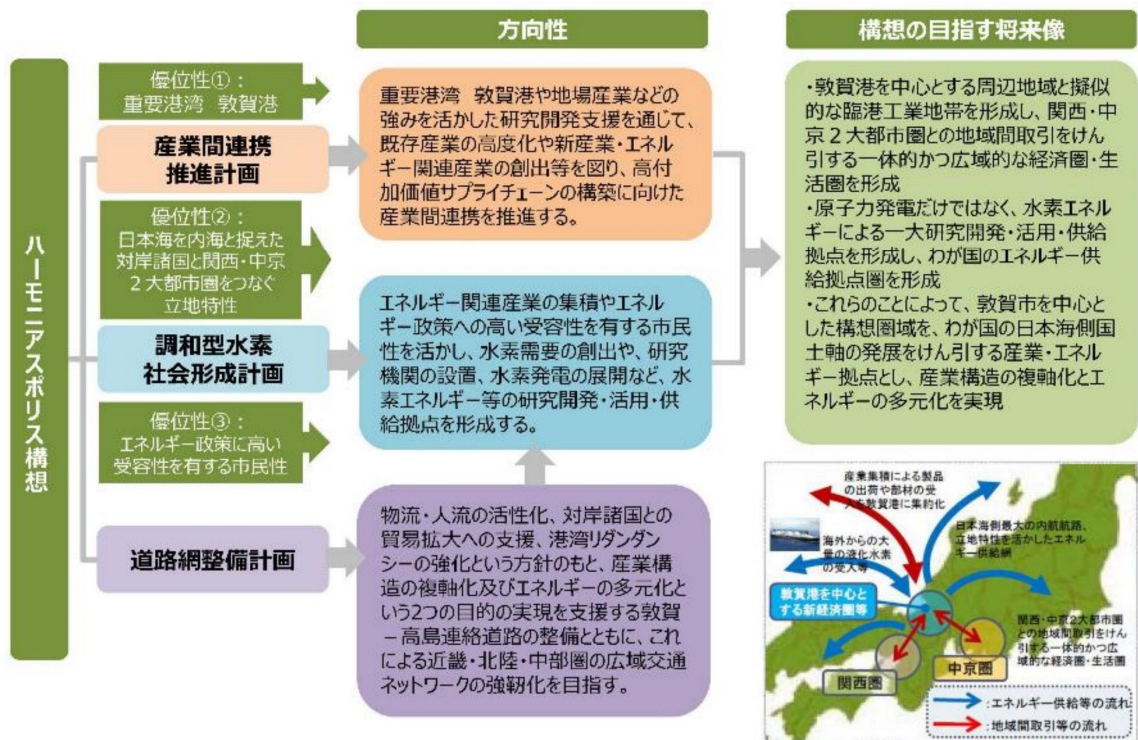
(1) ハーモニアスポリス構想の体系と概要

敦賀市は、天然の良港・敦賀港を有することで古来より海陸交通の要衝として栄えてきました。しかし、戦後は日本海側の貿易が低調となり、また、三方を山々に囲まれ隔絶性が高く平地に限られた敦賀市では、高度経済成長時においても工業地帯の形成などによる新たな産業の展開には至りませんでした。

その一方で、国のエネルギー政策を受けた原子力発電との共存共栄により地域経済を維持・発展させてきましたが、東日本大震災による原子力発電所の長期停止により地域経済は大きな影響を受けています。

このような地政学上、エネルギー政策上などの問題から地域経済の停滞が懸念される敦賀市においては、敦賀市のみではなく、周辺地域とともに各地域の特性や優位性を活かしながら連携し、共に発展していくことを目指す「ハーモニアスポリス構想」を策定し、広域的な都市及び産業づくりに取り組もうとしています。

ハーモニアスポリス構想は、敦賀市の固有の優位性を活かした長期的かつ安定的な発展に向け、地域間協調を理念とし、「産業構造の複軸化」及び「エネルギー多元化」の2つの目的の実現に向け、「産業間連携推進計画」、「調和型水素社会形成計画」及び「道路網整備計画」の3つの計画により構成されています。



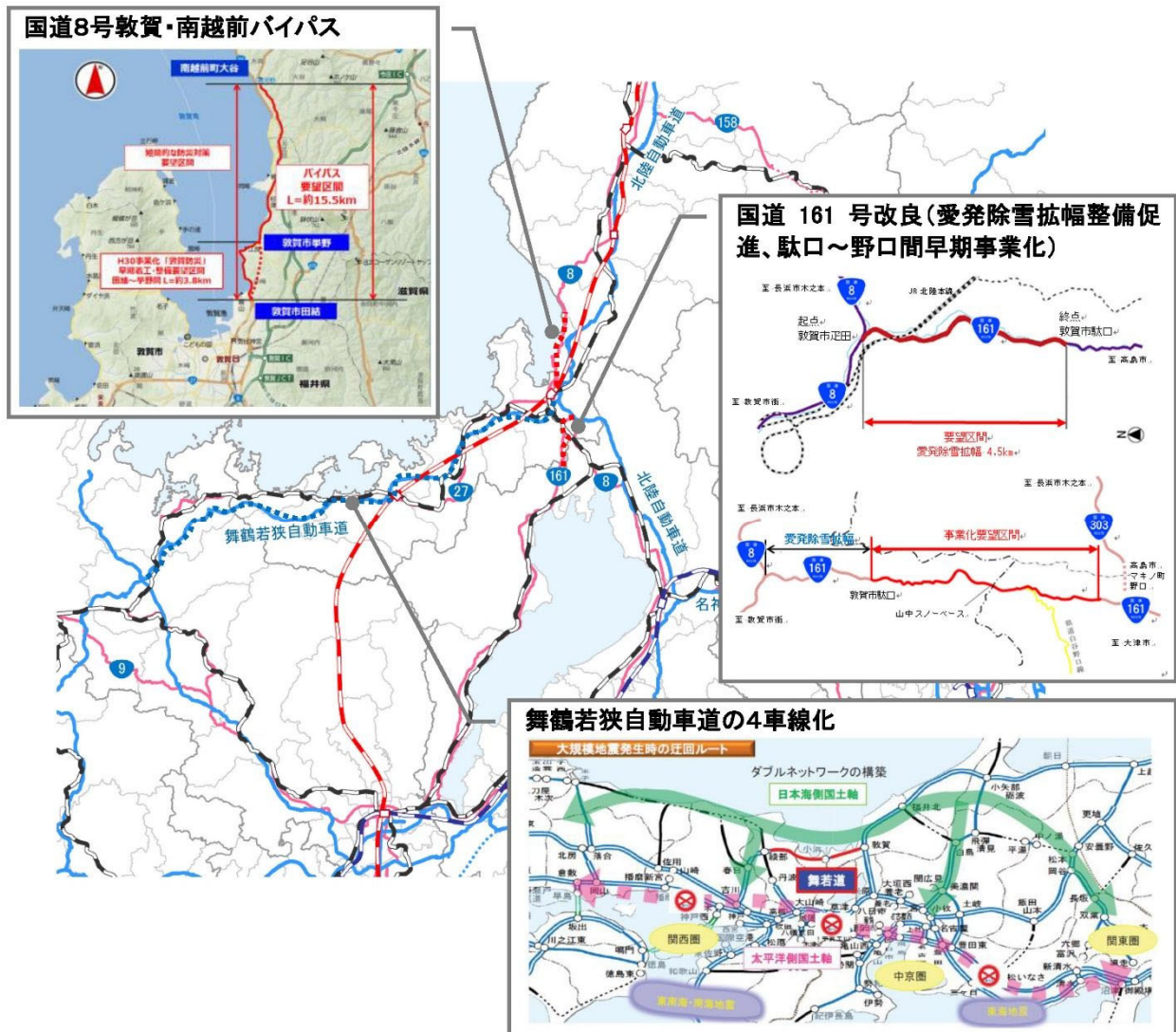
※ リダグダンシー：必要最低限に加えて余裕を持たせた状態／冗長性

資料) ハーモニアスポリス構想

図. ハーモニアスポリス構想の体系と概要

今後、周辺地域と連携した都市及び産業づくりを進める上で、都市分野の観点においては、広域的な道路・交通ネットワークの構築を早急に進めることが特に重要と考えられます。

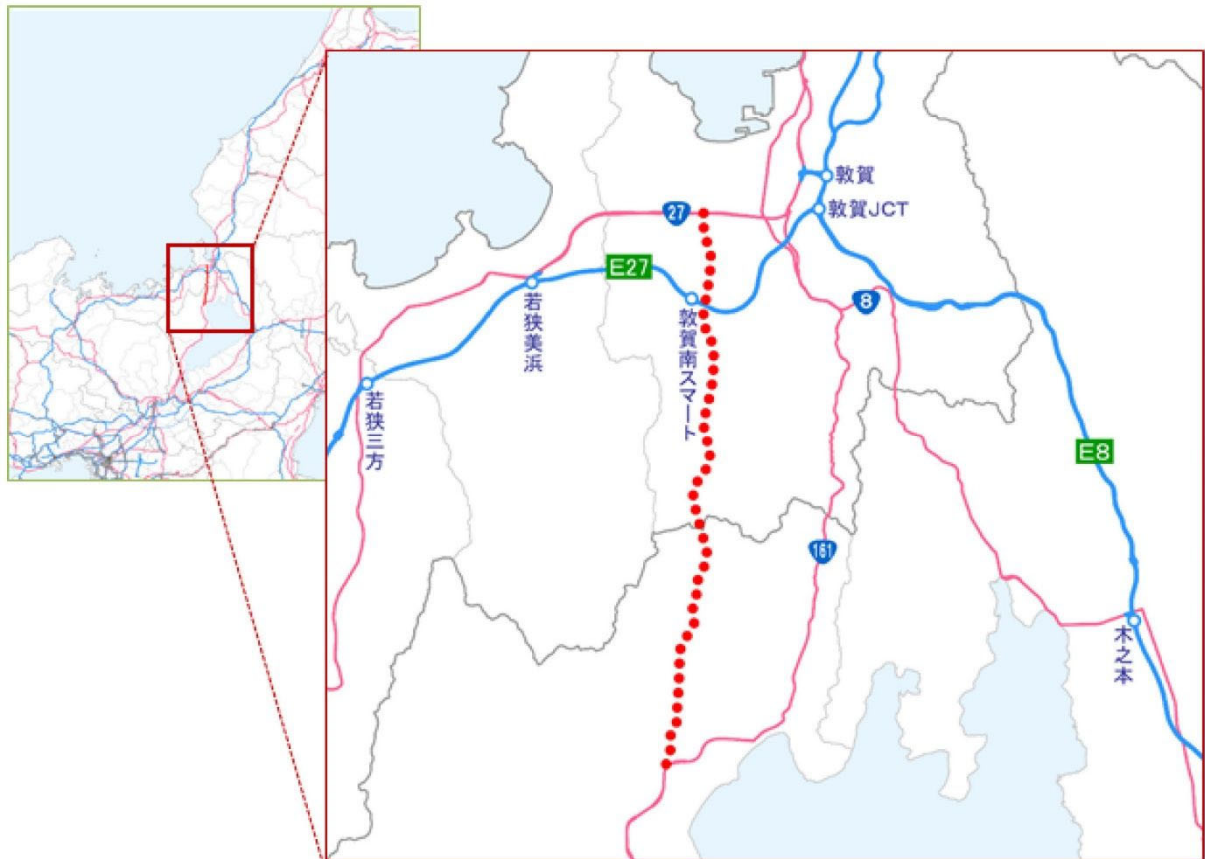
この点において、ハーモニアスポリス構想の「道路網整備計画」では、広域交通ネットワークの強化に向け、国道8号敦賀・南越前バイパスや国道161号改良、舞鶴若狭自動車道の4車線化の実現に向けた取組を進めていることが示されています。



資料) ハーモニアスポリス構想

図. 敦賀市を取り巻く広域交通ネットワーク

また、国道161号のうち敦賀―高島間の未整備区間を敦賀―高島連絡道路とし、近畿・北陸・中部圏の広域交通ネットワークを強靱化道路と位置付けるとともに、当該道路の整備にあつては、既に取り組を進めている国道8号敦賀・南越前バイパスや国道161号改良の進捗状況を勘案しながら、関係機関との連携の中で実現を目指すことが示されていることから、これら道路整備を着実に進め、広域交通ネットワークの強化実現による敦賀市の発展を目指していくことが重要です。



資料) ハーモニアスポリス構想

図. 敦賀―高島連絡道路

### 1-3 現況の把握

#### (1) 位置・地勢

敦賀市は、東経 136 度 3 分 30 秒、北緯 35 度 38 分 32 秒、面積 251.41km<sup>2</sup>（平成 29（2017）年 10 月 1 日現在）で、県のほぼ中央、嶺北地方と嶺南地方の境に位置しており、北は日本海を臨み、東は南越前町、西は美浜町、南は滋賀県の長浜市・高島市と接します。

さらに、本州の日本海側沿岸のほぼ中央に位置しており、京阪神・中京の 2 大都市圏から、対岸諸国に開かれた日本海側の結節点となっています。

一方、北は日本海を臨み、その他の三方を野坂岳、西方ヶ岳、岩籠山の敦賀三山をはじめとする峰々が、平野部を囲むように連なり、隔絶性の高い地勢となっています。

また、日本海に面する敦賀湾は、東西約 8 km、南北約 12 km で、その海岸線は約 54 km に及び、天然の良港である敦賀港を形成しています。



資料) 敦賀市資料

図. 敦賀市の位置

(2) 市のなりたち

**古代**

敦賀の地名の由来は、日本書紀によると、崇神天皇の時代に朝鮮から「都怒我阿羅斯等（ツヌガアラシト）」が渡来したことにちなみ「角鹿」と呼ばれるようになったとあります。和銅6（713）年に「敦賀」という字に改められました。

天然の良港を擁していることから、古代から朝鮮半島や中国大陸との交流が盛んな海陸交通の要地であり、中世から近世にかけては、都と北国を結ぶ物資の中継点となっていました。

**近代**

東京～横浜間、大津～神戸間に続いて、全国3番目となる鉄道が長浜～敦賀間に開通し、鉄道の要衝としても重要な役割を担うようになりました。

**昭和時代～近年**

昭和の初期においては、工業化政策の推進により、東洋紡績人絹工場が誘致され、続いてセメント・化学・木材関連の大規模工場が各地に立地し、住宅地が敦賀駅付近から西側に広がり、松原地区への住宅の集積が進みました。

昭和12（1937）年には「敦賀町」と「松原村」が合併して市制を施行、昭和30（1955）年に「愛発村」「栗野村」「東郷村」「中郷村」「東浦村」を編入合併し、現在の「敦賀市」になりました。

近年では、モータリゼーションの普及や核家族化の進行、基盤整備の進展により、市街地が南側に広がり、現在の市街地を形作っています。





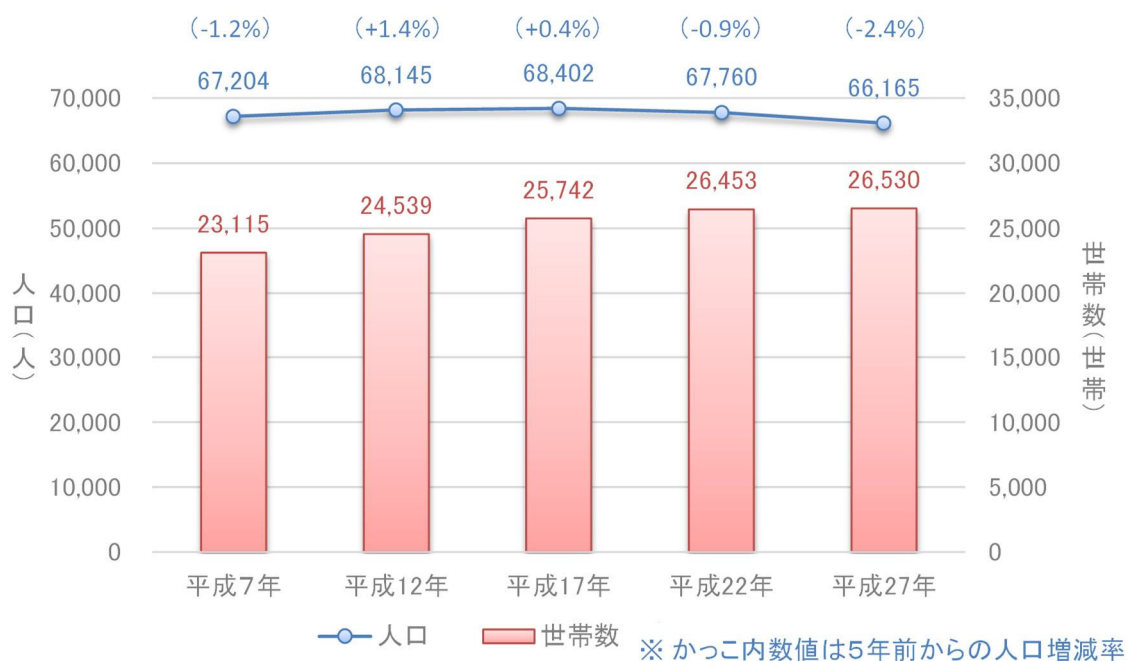
(3) 人口等

1) 人口・世帯数の推移

敦賀市の総人口は、平成17(2005)年の68,402人をピークに減少に転じています。

また、平成17(2005)年から平成22(2010)年までの増減率が-0.9%であるのに対し、平成22(2010)年から平成27(2015)年までの増減率は-2.4%であり、人口減少は加速傾向を示しています。

一方、世帯数は増加傾向にあり、平成7(1995)年から平成27(2015)年までの増減率は14.8%ですが、平成22(2010)年から平成27(2015)年までの増減率は0.3%であり、近年は鈍化傾向を示しています。



資料) 国勢調査

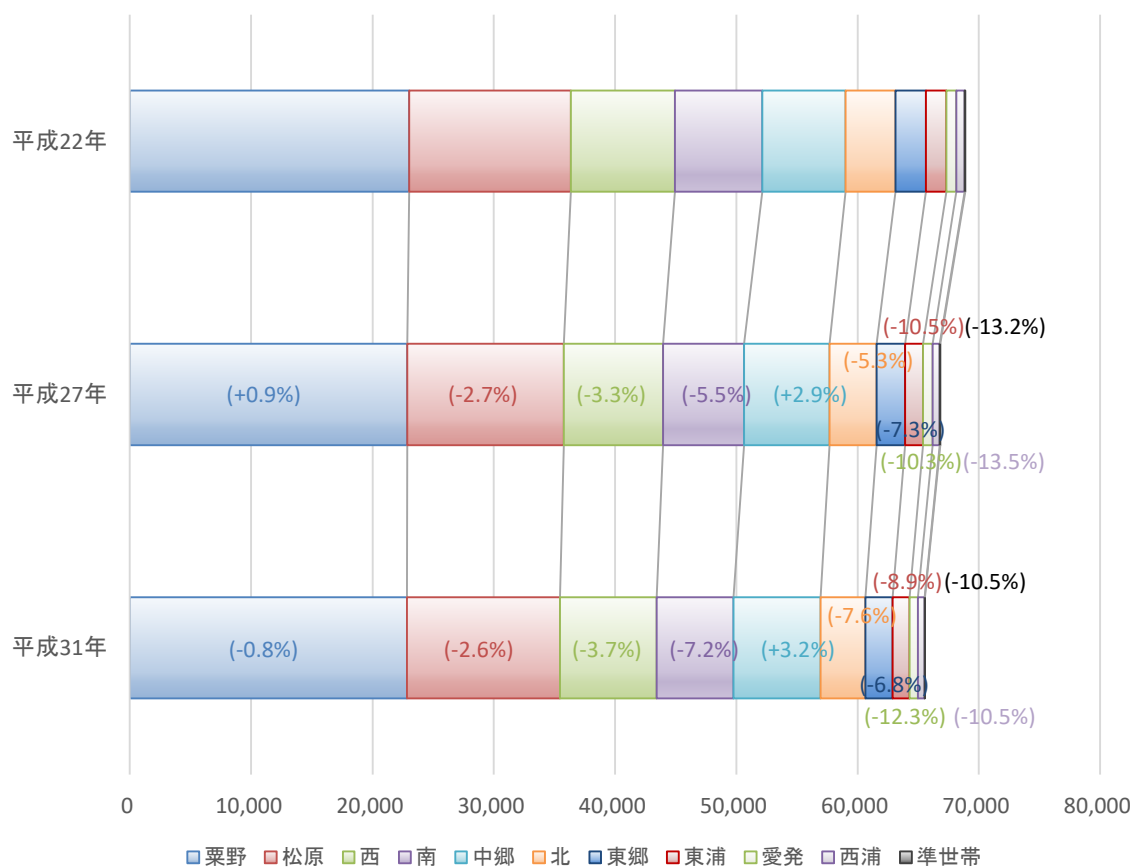
図. 敦賀市の総人口と世帯数の推移

## 2) 地区別人口の推移

平成22(2010)年と平成31(2019)年の地区別人口では、中郷地区、栗野地区では、人口増加がみられますが、その他の地区では、減少傾向を示しています。

平成22(2010)年と平成31(2019)年までの増減率では、特に、西浦地区(-21.16%)、愛発地区(-20.46%)の2地区が20%を超えて減少しているほか、東浦地区(-17.58%)、東郷地区(-13.12%)、北地区(-12.27%)、南地区(-12.11%)の4地区も10%を超えて減少しています。

さらに人口減少が続けば、良好な居住環境を維持することが困難となるおそれがあります。



※( )内は、平成22年以降、5年ごとの増減率を地区別に記載

資料) 地区別人口実態表(住基人口)、各年度3月末日現在

図. 地区別人口

人口や事業所、販売額をはじめとする統計データやその他の様々なデータを、地図上で高さとして色を使って三次元で表現するツール「都市構造可視化計画」による平成 27 (2015) 年の人口分布を見ると、国道 27 号を境界とし、市街地の北側と南側に分かれて人口密度の高いエリアが見られ、北側では中心市街地や松原地区で、南側では栗野地区で 40 人/ha 以上エリアが分布しています。

南側では、40 人/ha 以上エリア周辺に 20~40 人/ha エリアが広範囲に分布しています。

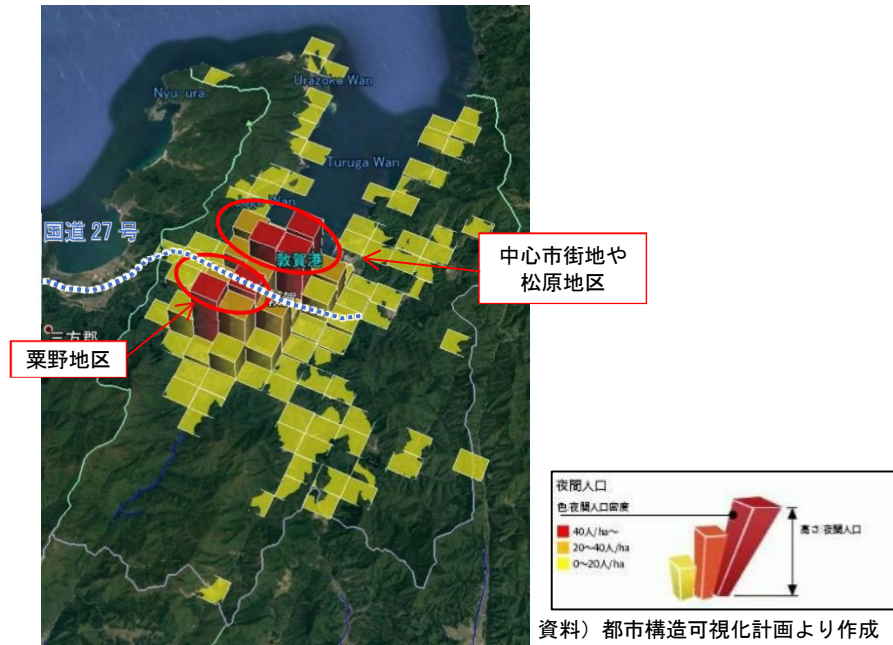


図. 人口分布 (2015 年)

また、人口分布の経年変化を見ると、昭和 50 (1975) 年では、市街地北側の中心市街地や松原地区に人口密度の高いエリアが集中していましたが、平成 27 (2015) 年では、市街地南側の栗野地区へと人口分布が広範囲に広がるとともに、人口密度も平準化しています。

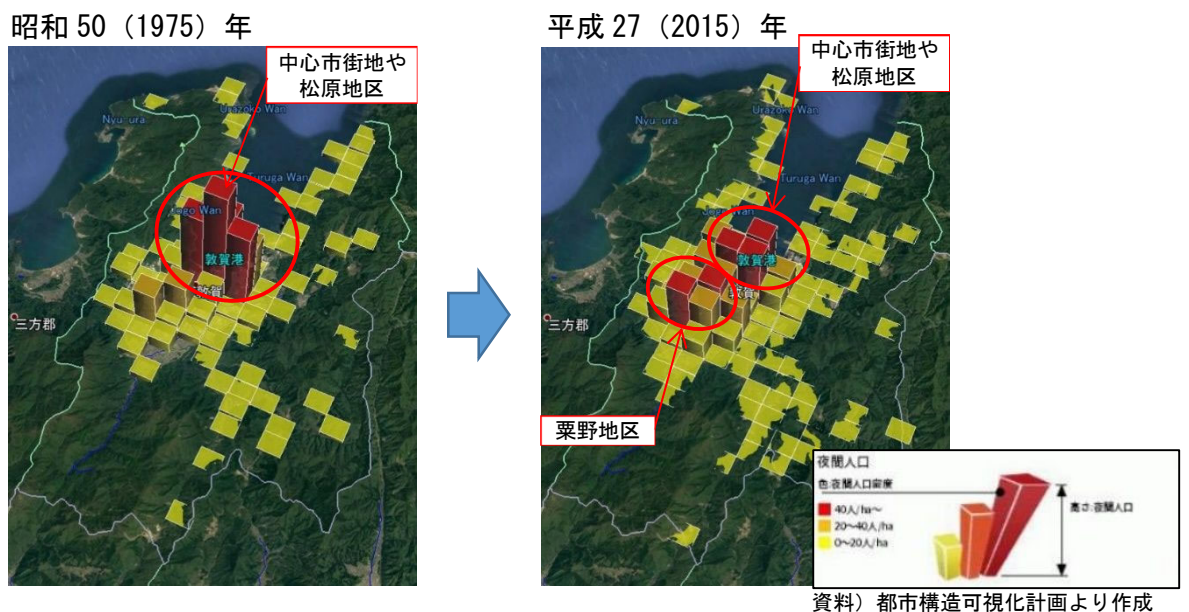
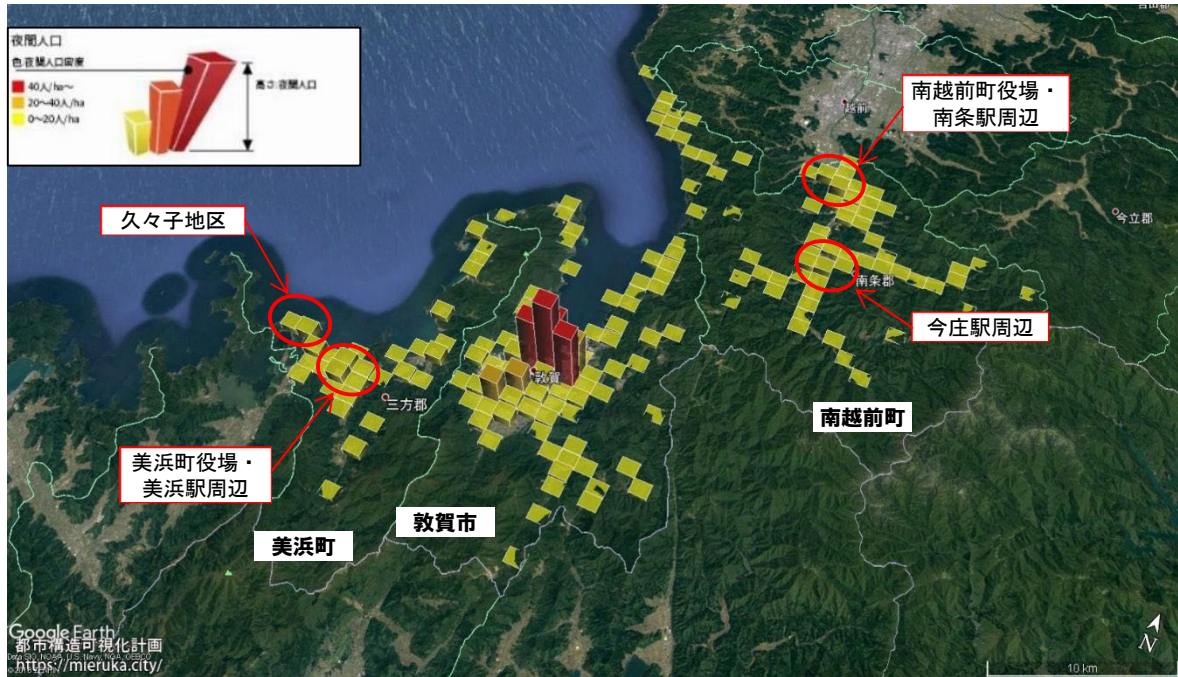


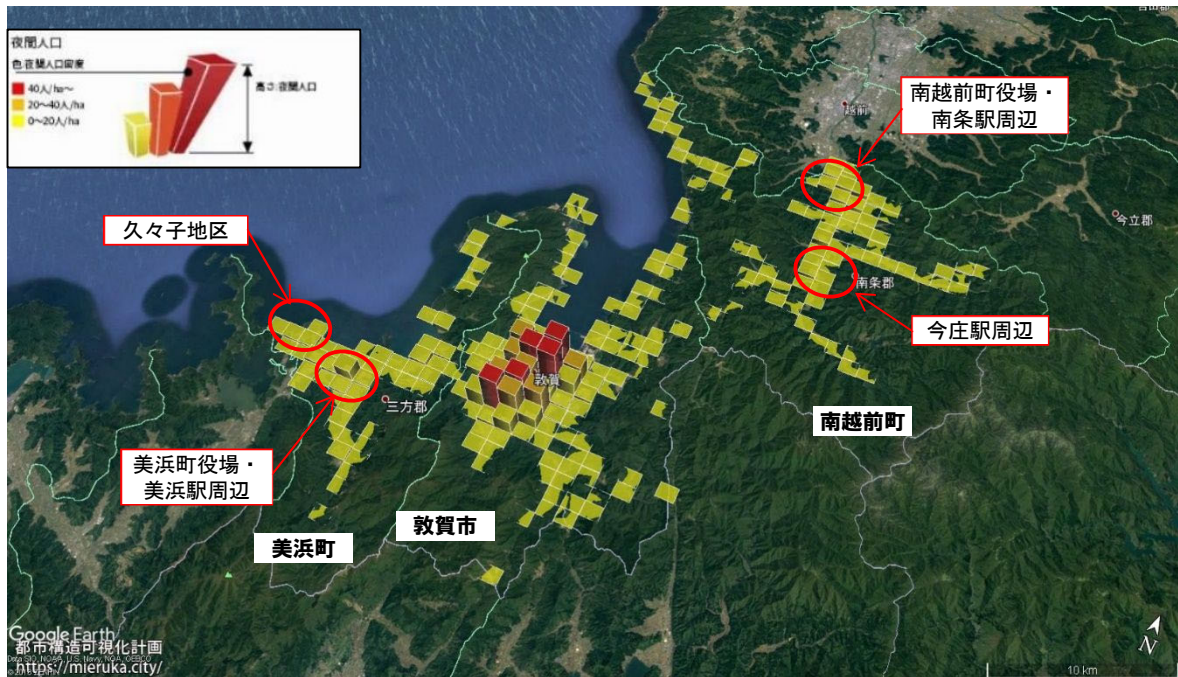
図. 人口分布の経年変化 (1975 年、2015 年)

一方、人口分布の経年変化について、隣接都市である南越前町、美浜町を見ると、昭和50（1975）年では、南越前町の南越前町役場・南条駅周辺や今庄駅周辺、美浜町の美浜町役場・美浜駅周辺や久々子地区に人口密度の高いエリアが集中していましたが、平成27（2015）年では、敦賀市同様に他地区へと人口分布が広範囲に広がり、人口密度も平準化しています。

昭和50（1975）年



平成27（2015）年



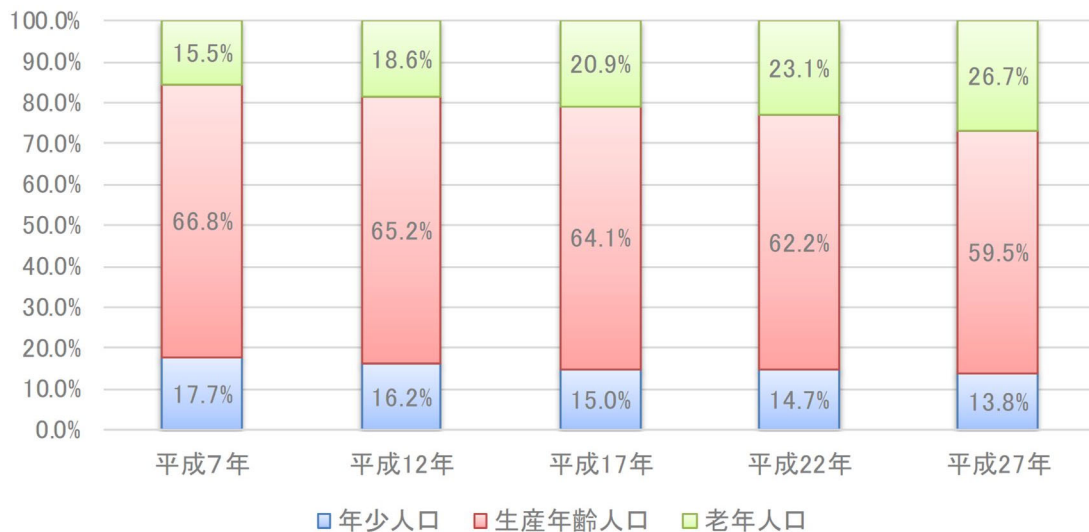
資料) 都市構造可視化計画より作成

図. 人口分布の経年変化（1975年、2015年）

### 3) 年齢別人口の推移

平成7（1995）年の年齢3区分別人口は、15歳未満の年少人口11,906人（17.7%）、15歳から64歳の生産年齢人口44,844人（66.8%）、65歳以上の老年人口10,447人（15.5%）でしたが、平成27（2015）年では、年少人口が9,038人（13.8%）、生産年齢人口が39,093人（59.5%）、老年人口が17,572人（26.7%）と高齢化が進み、ほぼ4人に1人が65歳以上になっています。

また、年少人口、生産年齢人口は減少し、子どもや働き手である若者の減少が顕著となっています。



資料) 国勢調査（年齢不詳は含まず）

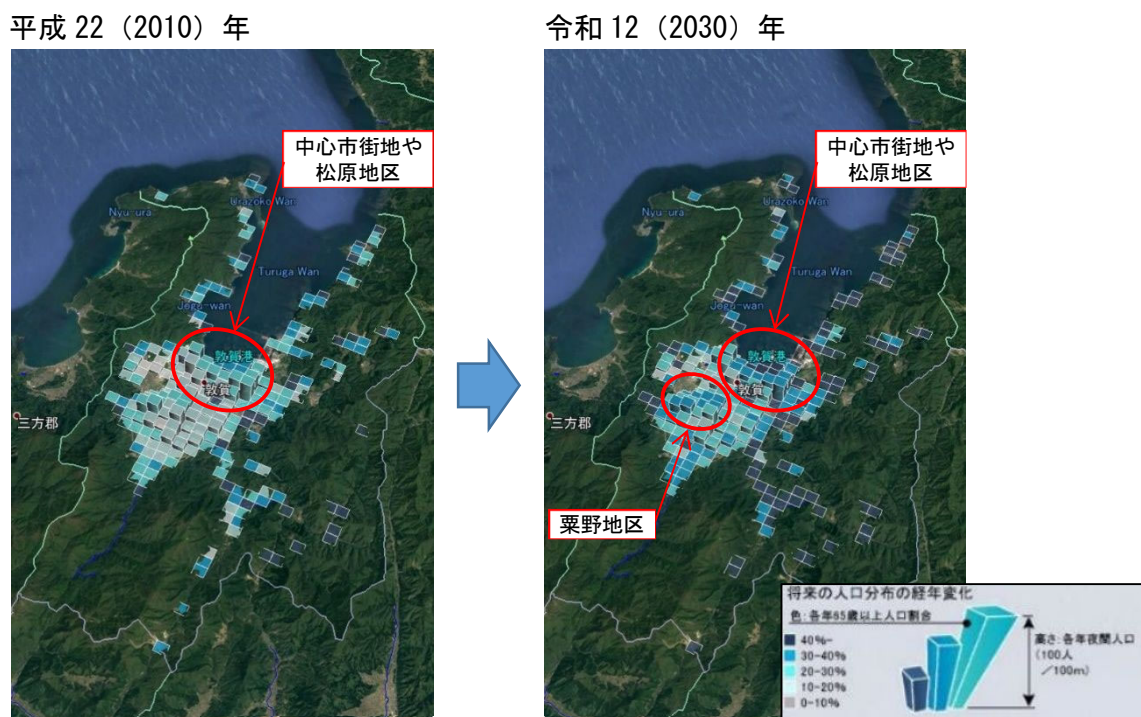
図. 年齢別人口（構成比）の推移

表. 年齢別人口の推移

区 分		平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
年少人口 (15歳未満)	人口(人)	11,906	11,032	10,236	9,832	9,038
	率(%)	17.7	16.2	15.0	14.7	13.8
生産年齢人口 (15~64歳)	人口(人)	44,844	44,421	43,771	41,760	39,093
	率(%)	66.8	65.2	64.1	62.2	59.5
老年人口 (65歳以上)	人口(人)	10,447	12,681	14,260	15,500	17,572
	率(%)	15.5	18.6	20.9	23.1	26.7
総数	人口(人)	67,197	68,134	68,267	67,092	65,703
	率(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料) 国勢調査（年齢不詳は含まず）

一方、都市構造可視化計画による将来の人口分布（65歳以上人口割合）の経年変化を見ると、平成22年（2010）年では、中心市街地や松原地区で65歳以上人口割合が「30～40%」、「20～30%」の人口密度の高いエリアが集中して分布していることが特徴的でした。さらに、都市計画マスタープランの中間見直し年次である令和12（2030）年では、中心市街地や松原地区の65歳以上人口割合が「40%～」と高くなるとともに、栗野地区でも65歳以上人口割合が「30～40%」の人口密度の高いエリアが分布しています。また、市街地全体に65歳以上人口割合の高いエリアが広がるとともに、郊外部の地区では、65歳以上人口割合が「40%～」のエリアが多く分布しています。



資料）都市構造可視化計画より作成

図. 将来の人口分布（65歳以上人口割合）の経年変化（2010年、2030年）

#### 4) 夜間・昼間人口、流出・流入別人口の推移

昼夜間人口比率を見ると、平成7（1995）年以降、100%を上回っており流入超過ではあるものの、その比率は減少傾向を示しており、平成27（2015）年では103.6%となっています。

表. 夜間・昼間人口、流出・流入別人口の推移

年次	常住地による 就業者数 〔夜間人口〕 (人)	流出		従業地による 就業者数 〔昼間人口〕 (人)	流入		従/常 就業者数比率 〔昼夜間人口比率〕 (%)
		就業者数 (人)	流出率 (%)		就業者数 (人)	流入率 (%)	
平成7年	35,772	2,852	8.0%	37,355	4,435	11.9%	104.4%
平成12年	34,856	2,986	8.6%	36,478	4,608	12.6%	104.7%
平成17年	34,159	3,345	9.8%	35,637	4,823	13.5%	104.3%
平成22年	33,377	3,650	10.9%	34,806	4,979	14.3%	104.3%
平成27年	32,820	3,854	11.7%	33,998	5,009	14.7%	103.6%

資料) 国勢調査

また、流出・流入の上位2市町村を確認すると平成7（1995）年の流出は美浜町と福井市、流入は美浜町と若狭町となっていますが、平成27（2015）年においては、流出・流入ともに、美浜町、若狭町との関係性が強いことがうかがえます。



資料) 国勢調査

図. 流出・流入別人口（平成7年）

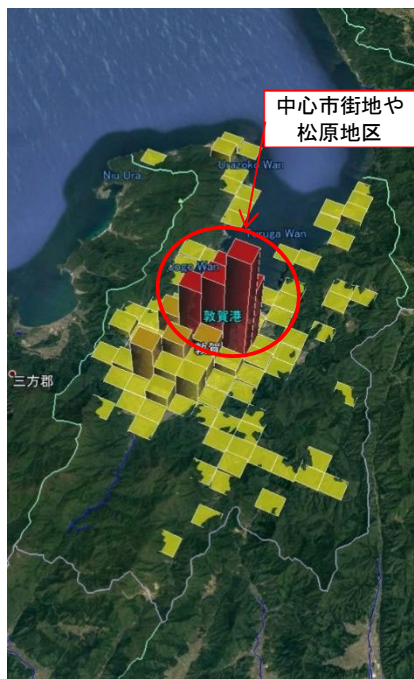


資料) 国勢調査

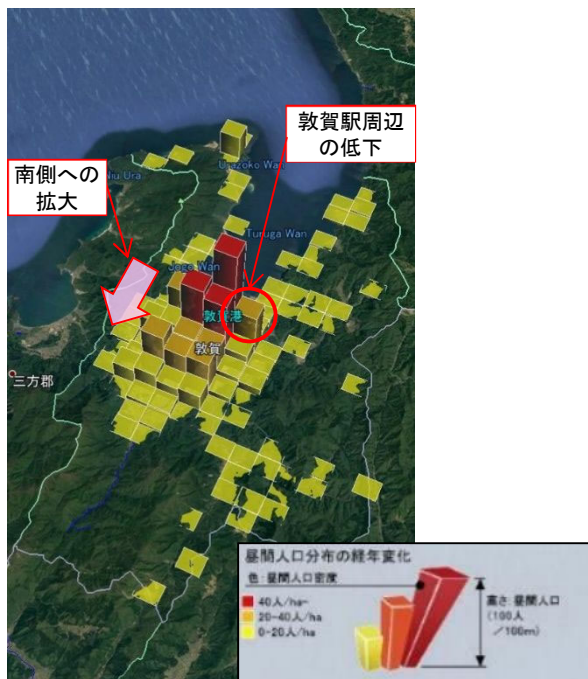
図. 流出・流入別人口（平成27年）

一方、都市構造可視化計画による昼間人口分布の経年変化を見ると、昭和 55 (1980) 年では、市街地北側の敦賀駅周辺をはじめとする中心市街地や松原地区に人口密度の高いエリアが集中していましたが、平成 12 (2000) 年では、敦賀駅周辺の人口密度は低下するとともに、市街地南側へと人口分布が広範囲に広がっています。

昭和 55 (1980) 年



平成 12 (2000) 年



資料) 都市構造可視化計画より作成

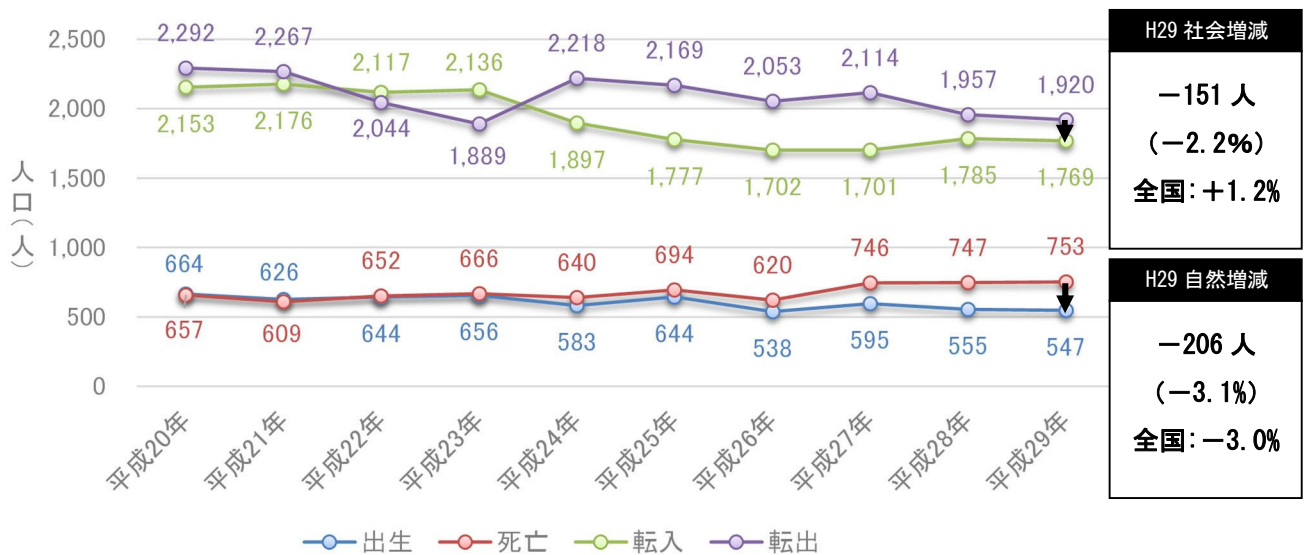
図. 昼間人口分布の経年変化 (1980 年、2000 年)



### 5) 人口動態の推移

平成20(2008)年から平成29(2017)年の10年間における人口動態を見ると、社会動態は、平成24(2012)年以降、転出数が転入数を常に上回っており、平成29(2017)年では151人の社会減少(増減率：-2.2%)となっています。これは、全国(増減率：+1.2%)と比べ減少傾向です。

また、自然動態は、平成22(2010)年以降、死亡数が出生数を常に上回っており、平成29(2017)年では206人の自然減少(増減率：-3.1%)となっています。これは、全国(増減率：-3.0%)とほぼ同様の傾向です。



資料) 敦賀市調べ

図. 人口動態の推移

(4) 産業

1) 産業分類別就業人口の推移

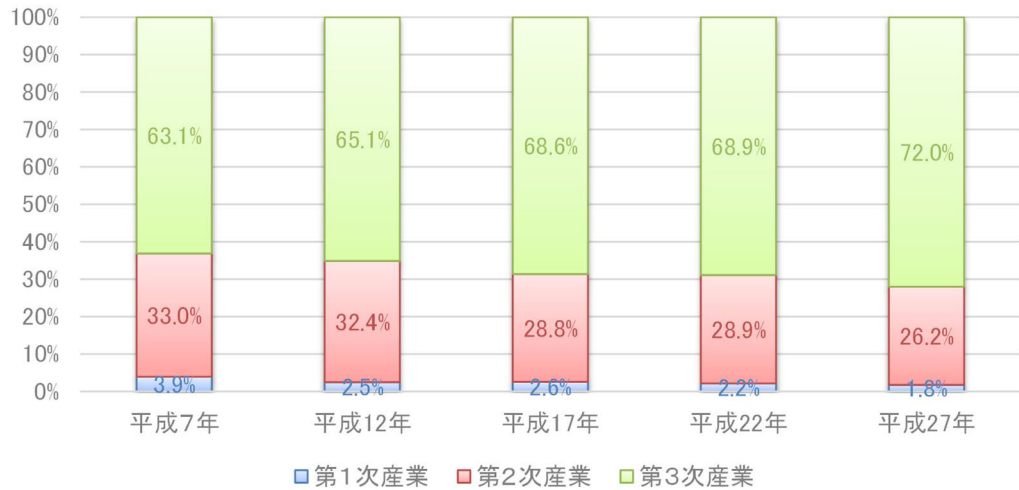
平成27(2015)年の産業分類別就業者人口は、農業などに従事する第1次産業就業者人口は612人(1.8%)、鉱業、建設業などに従事する第2次産業就業者人口は8,798人(26.2%)、宿泊、卸売・小売業・飲食店などに従事する第3次産業就業者人口は24,093人(72.0%)であり、第3次産業に従事する人が7割以上を占めています。

平成7(1995)年から平成27(2015)年にかけて、構成比率では第3次産業は増加しており、産業構造の高度化が進んでいます。

表. 産業分類別就業人口の推移

区分	平成7年		平成12年		平成17年		平成22年		平成27年	
	就業人口(人)	構成比(%)	就業人口(人)	構成比(%)	就業人口(人)	構成比(%)	就業人口(人)	構成比(%)	就業人口(人)	構成比(%)
農業	1,178	3.3	692	2.0	738	2.2	619	1.9	520	1.6
林業	24	0.1	28	0.1	4	0.0	13	0.0	12	0.0
漁業	177	0.5	135	0.4	127	0.4	95	0.3	80	0.2
<b>第1次産業合計</b>	<b>1,379</b>	<b>3.9</b>	<b>855</b>	<b>2.5</b>	<b>869</b>	<b>2.6</b>	<b>727</b>	<b>2.2</b>	<b>612</b>	<b>1.8</b>
鉱業	60	0.2	13	0.0	13	0.0	6	0.0	8	0.0
建設業	5,162	14.4	5,924	17.0	5,104	15.0	5,209	15.7	4,287	12.8
製造業	6,562	18.4	5,352	15.4	4,699	13.8	4,380	13.2	4,503	13.4
<b>第2次産業合計</b>	<b>11,784</b>	<b>33.0</b>	<b>11,289</b>	<b>32.4</b>	<b>9,816</b>	<b>28.8</b>	<b>9,595</b>	<b>28.9</b>	<b>8,798</b>	<b>26.2</b>
宿泊・卸・小売業・飲食	7,934	22.2	7,561	21.7	7,623	22.4	7,185	21.6	7,311	21.8
金融・保険・不動産業	933	2.6	898	2.6	839	2.5	949	2.9	1,006	3.0
運輸・通信業	2,262	6.3	2,265	6.5	2,331	6.8	2,322	7.0	2,547	7.6
電気・ガス・熱供給・水道業	1,086	3.0	1,259	3.6	1,017	3.0	1,120	3.4	893	2.7
サービス業	9,417	26.3	9,687	27.7	10,460	30.6	10,222	30.7	11,259	33.7
公務	951	2.7	1,033	3.0	1,109	3.3	1,095	3.3	1,077	3.2
<b>第3次産業合計</b>	<b>22,583</b>	<b>63.1</b>	<b>22,703</b>	<b>65.1</b>	<b>23,379</b>	<b>68.6</b>	<b>22,893</b>	<b>68.9</b>	<b>24,093</b>	<b>72.0</b>
合計	35,746	100.0	34,847	100.0	34,064	100.0	33,215	100.0	33,503	100.0

資料) 国勢調査(分類不能を含まず)



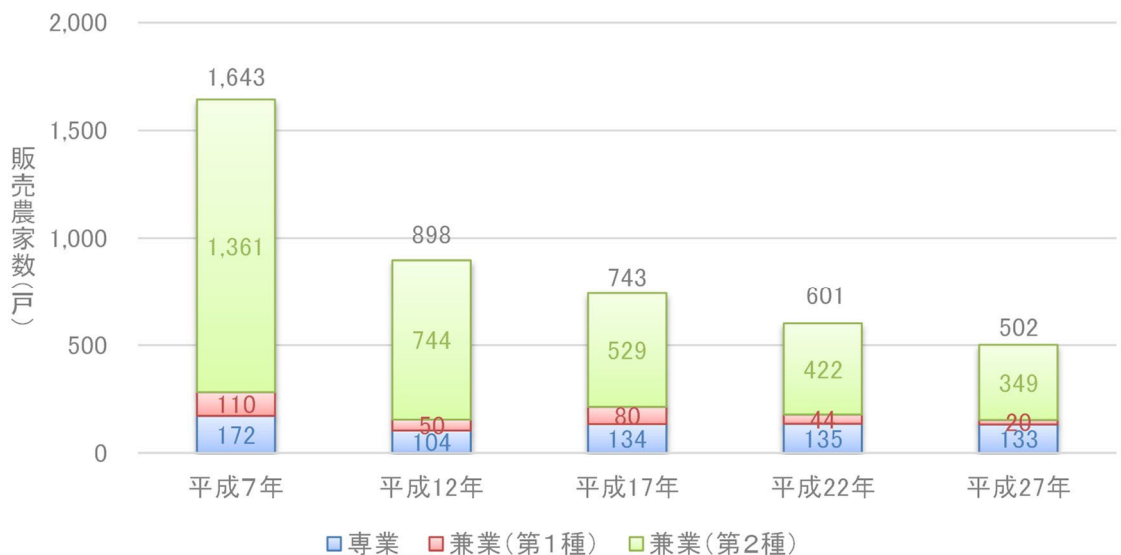
資料) 国勢調査 (分類不能を含まず)

図. 産業分類別就業人口 (構成比) の推移

## 2) 農業

平成7 (1995) 年から平成27 (2015) 年にかけて、販売農家数は1,141 戸減少しており、特に第2種兼業農家は、平成7 (1995) 年の1,361 戸から平成27 (2015) 年の349 戸と20年間で約4分の1にまで減少しています。

一方、専業農家は、近年横ばい傾向にあります。



資料) 平成7年敦賀市HP「敦賀市の農業事情」、平成12年～平成27年農業センサス

図. 農業の推移

3) 工業

事業所数・従業者数は、減少傾向を示しています。

製造品出荷額等は、平成12(2000)年には持ち直しましたが、平成22(2010)年以降は減少傾向にあります。



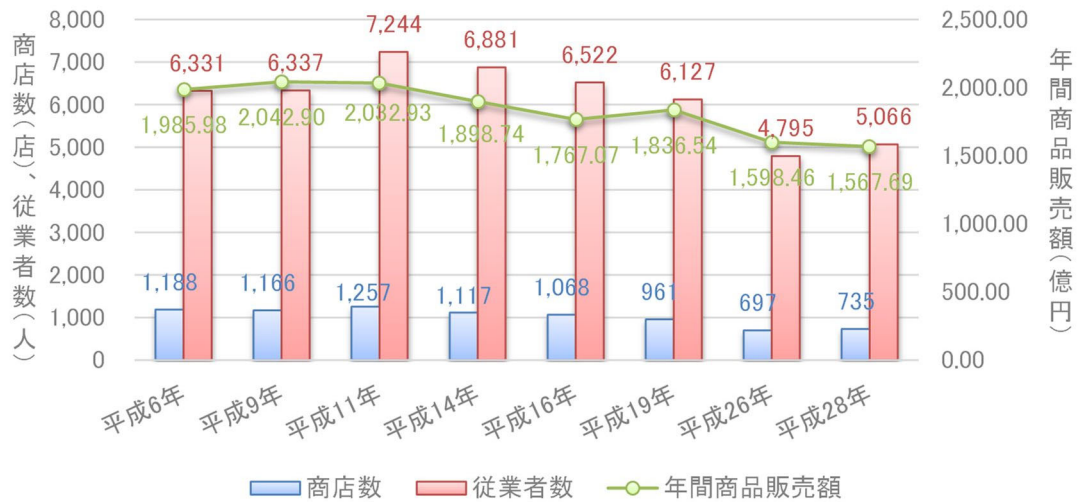
資料) 工業統計調査、経済センサス-活動調査

図. 工業の推移

4) 商業

商店数・従業員数は、平成11(1999)年に一時的に増加し、平成11(1999)年以降は、減少傾向にあり、平成26(2014)年には大きく減少していますが、平成28(2016)年は持ち直しています。

年間商品販売額は、平成11(1999)年以降、緩やかな減少傾向を示しています。



※平成9年・14年・16年・19年・28年は6月1日現在、平成6年・11年・26年は7月1日現在

資料) 商業統計調査

図. 商業の推移

一方、都市構造可視化計画による小売業の販売額分布の経年変化を見ると、平成6(1994)年では、敦賀駅周辺や若葉町・市野々町周辺の販売額が突出して多くなっていましたが、平成26(2014)年では、市役所周辺の販売額が最も多くなるとともに、全体的に販売額の低下がうかがえます。

平成6(1994)年



平成26(2014)年

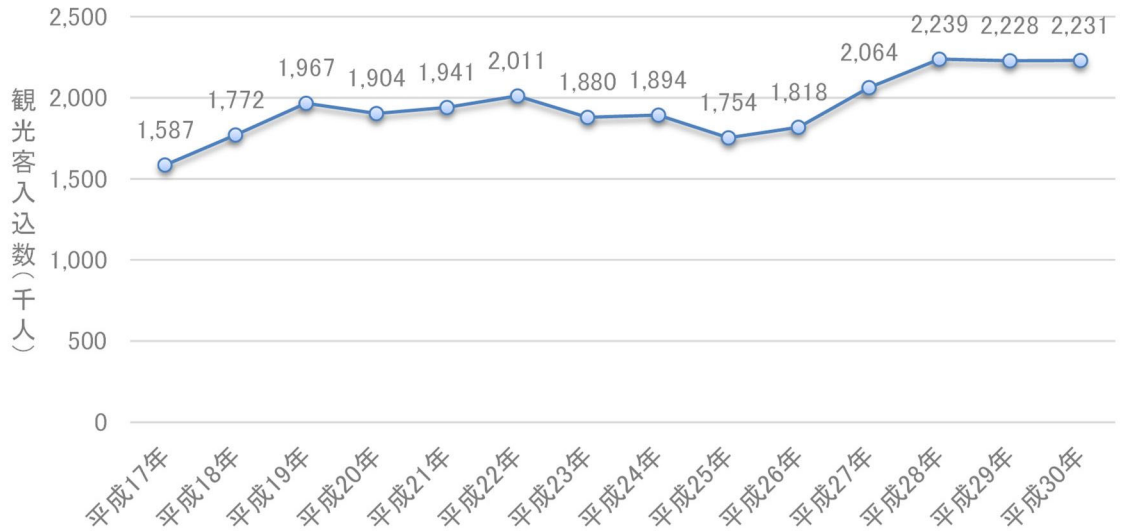


資料) 都市構造可視化計画より作成

図. 小売業の販売額分布の経年変化 (1994年、2014年)

5) 観光

敦賀市の観光客入込数は、平成19(2007)年から横ばい状態が続き、平成25(2013)年には減少傾向を示していましたが、平成26(2014)年に舞鶴若狭自動車道が全線開通したことなどから、それ以降は増加に転じており、平成30(2018)年では約223万人となっています。



資料) 福井県観光客入込数(推計)

図. 観光客入込数の推移

一方、文化庁では、地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリーを「日本遺産」として認定し、ストーリーを語る上で不可欠な魅力ある有形・無形の様々な文化財群を総合的に活用する取組を支援しています。

敦賀市では、この日本遺産として、平成29年に「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間」、令和2年に「海を越えた鉄道～世界へつながる 鉄道のキセキ～」が認定されており、観光誘客や地域の活性化を図ることが求められています。

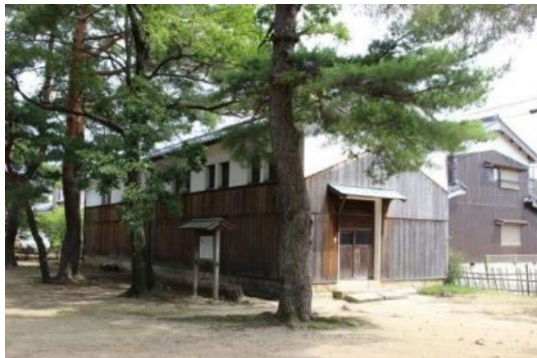


図. 荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間の文化財群の一つ「緋蔵」



図. 海を越えた鉄道の文化財群の一つ「小刀根トンネル」

(5) 都市計画の状況

敦賀市では、敦賀都市計画区域が指定されており、現在、その区域面積は 6,499ha（行政区域面積 25,141ha の 25.9%）となっています。また、住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めるものである用途地域を指定しており、現在、その区域面積は約 1,672ha（都市計画区域面積の 25.7%）となっています。その内訳は、住居系用途地域が 3 地域（第 1 種低層住居専用地域、第 1 種中高層住居専用地域、第 1 種住居地域）で 861ha（用途地域面積の 51.5%、以下同様）、商業系用途地域が 2 地域（近隣商業地域、商業地域）で 155ha（9.3%）、工業系用途地域が 3 地域（準工業地域、工業地域、工業専用地域）で 656ha（39.2%）です。

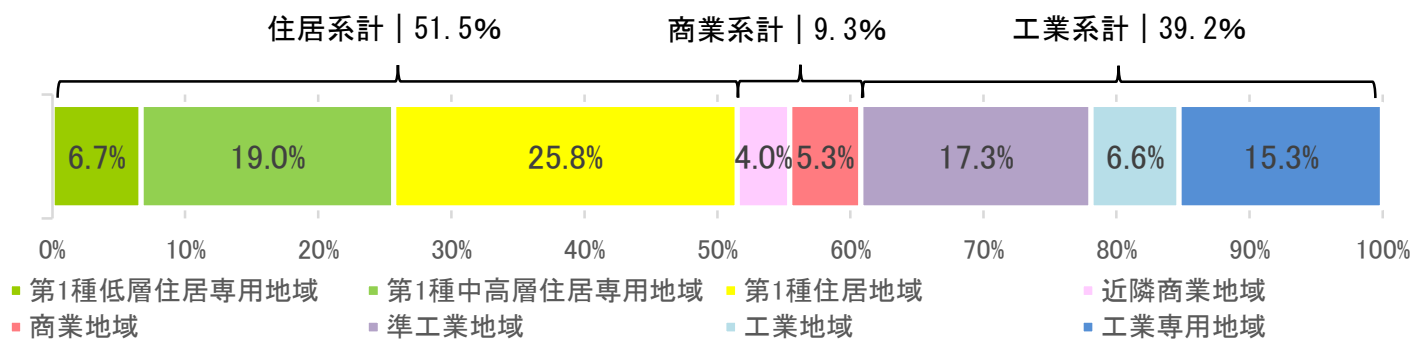
このほか、準工業地域全域 289.4ha が大規模集客施設の立地を規制するための特別用途地区に指定されているとともに、防火地域 13.0ha 及び準防火地域 121.8 ha、臨港地区（敦賀港地区）130 ha が指定されています。

なお、用途地域外については、敦賀市土地利用調整条例に基づく敦賀市土地利用調整計画により、「自然環境を有する地域」、「優良な農地を有する地域」、「農村集落及び既成開発地域（一般基準区域）」に区分し、それぞれ適切な土地利用の規制・誘導を図っています。

表. 都市計画の指定状況

地域・地区	面積 (ha)	構成比 (%)	建ぺい率 (%)	容積率 (%)
<b>都市計画区域</b>	<b>6,499</b>	—	—	—
第 1 種低層住居専用地域	111.9	6.7	40	60
			50	80
			60	100
第 2 種低層住居専用地域	—	—	—	—
第 1 種中高層住居専用地域	317.1	19.0	60	200
第 2 種中高層住居専用地域	—	—	—	—
第 1 種住居地域	431.7	25.8	60	200
第 2 種住居地域	—	—	—	—
準住居地域	—	—	—	—
<b>(住居系計)</b>	<b>860.7</b>	<b>51.5</b>	—	—
近隣商業地域	66.3	4.0	80	200
			80	300
商業地域	89.3	5.3	80	400
			80	500
<b>(商業系計)</b>	<b>155.6</b>	<b>9.3</b>	—	—
準工業地域	289.4	17.3	60	200
工業地域	110.8	6.6	60	200
工業専用地域	255.6	15.3	60	200
<b>(工業系計)</b>	<b>655.8</b>	<b>39.2</b>	—	—
<b>用途地域</b>	<b>1,672.1</b>	<b>100.0</b>	—	—

資料) 都市計画現況調査 (令和 3 年 3 月 31 日現在)



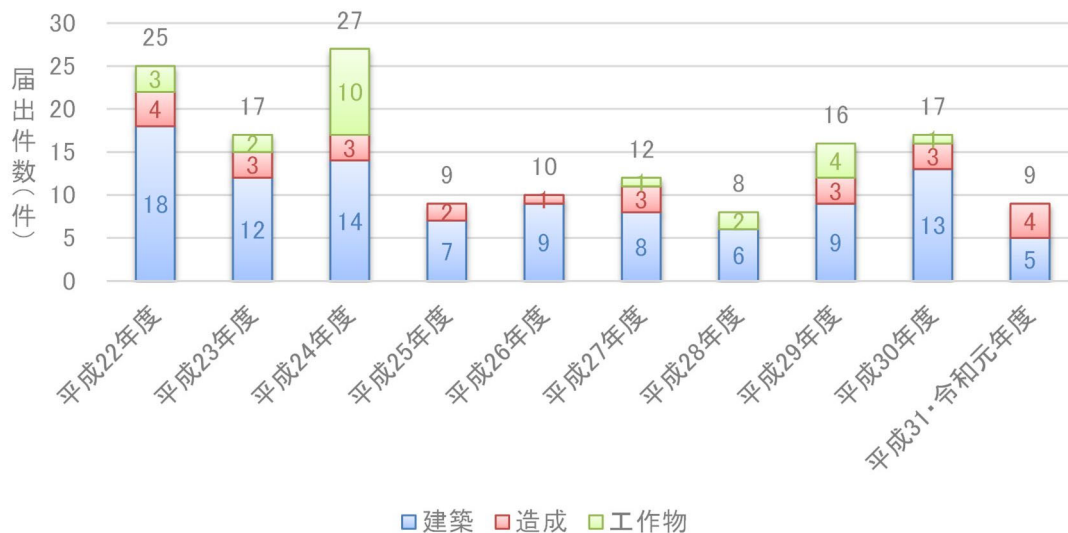
資料) 都市計画現況調査 (令和3年3月31日現在)

図. 用途地域の面積割合





敦賀市土地利用調整条例に基づく届出件数の推移を見ると、届出総件数について、平成24（2012）年度までは17～27件と多いものの、平成25（2013）年度から平成28（2016）年度までは12件以下と減少し、平成29（2017）年度以降、再び件数は増えていますが17件以下となっています。内訳については、各年度とも建築が大半を占めています。

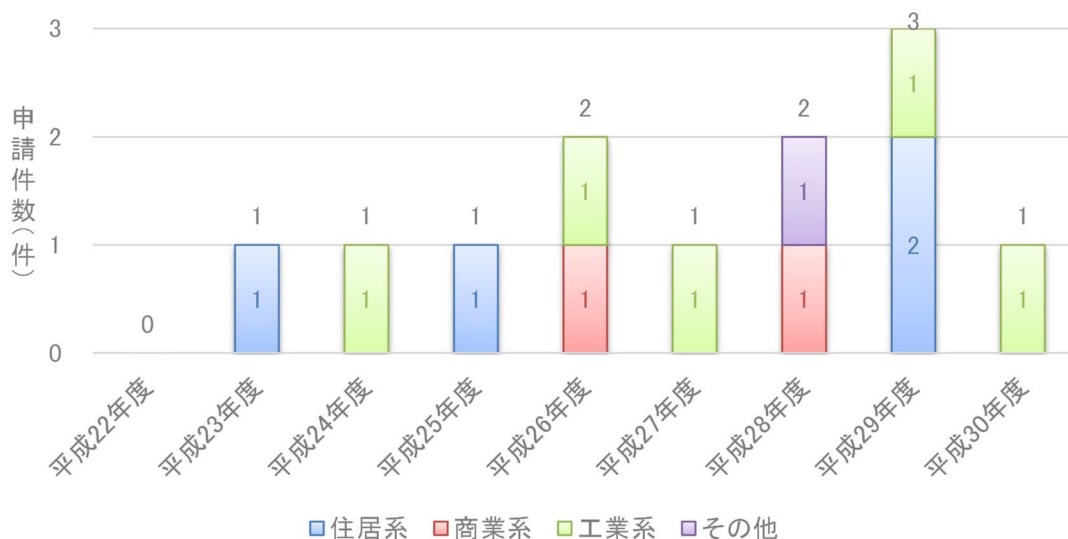


※平成31・令和元年度は9月30日まで

資料) 敦賀市調べ

図. 敦賀市土地利用調整条例に基づく届出件数の推移

このほか、開発行為（都市計画法第4条第12項）による申請件数の推移を見ると、平成23（2011）年度以降、各年1～3件の申請件数となっており、平成29（2017）年度が3件と多くなっています。

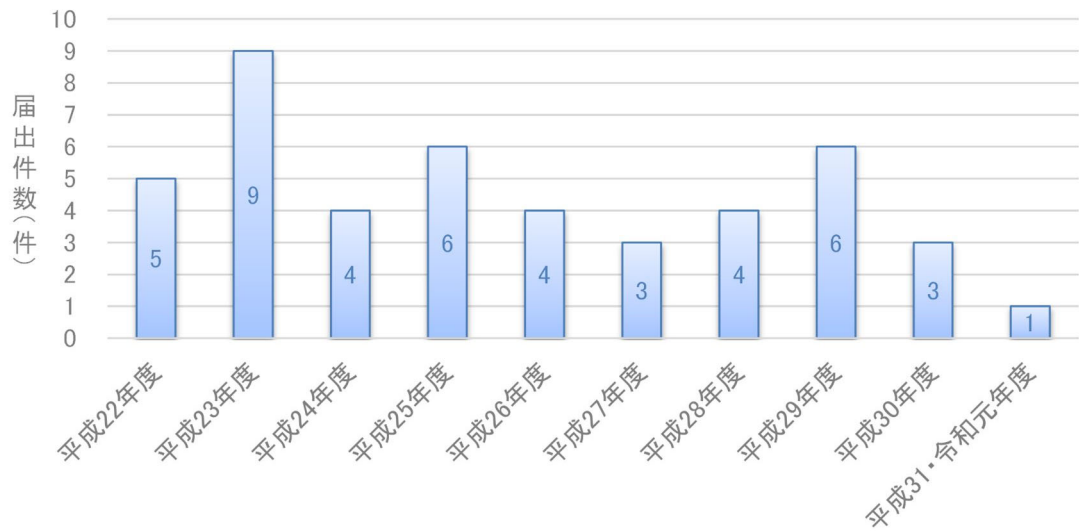


※平成31・令和元年度は9月30日まで

資料) 敦賀市調べ

図. 開発行為（都市計画法第4条第12項）による申請件数の推移

また、中規模開発事業に係る指導要綱に基づく届出件数の推移を見ると、平成 22 (2010) 年度以降では、平成 23 (2011) 年度の 9 件が最も多く、それ以降は 3～6 件で推移しています。



※平成 31・令和元年度は 9 月 30 日まで

資料) 敦賀市調べ

図. 中規模開発事業に係る指導要綱に基づく届出件数の推移

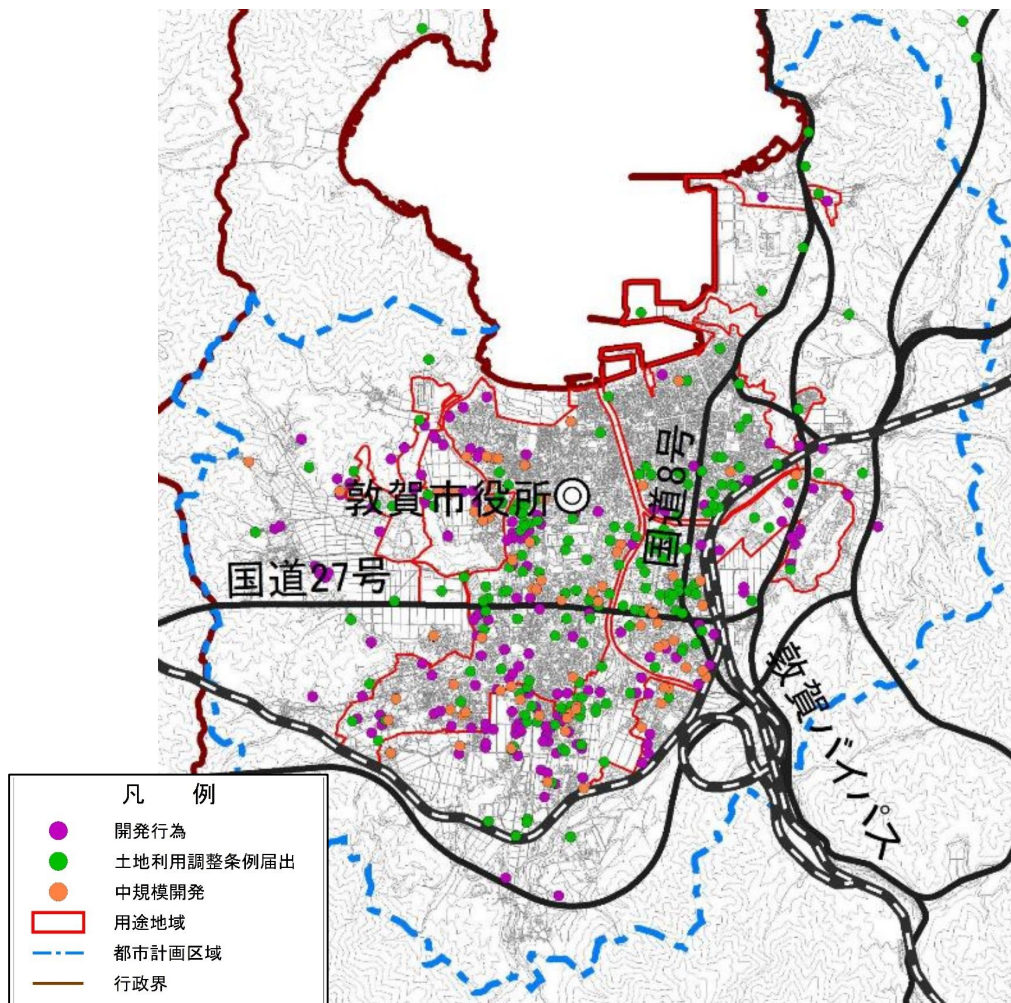


図. 届出・申請箇所

資料) 敦賀市作成資料

(6) 土地利用・都市施設状況

1) 土地利用状況

敦賀市全体における土地利用状況については、山林の面積が 2,959.8ha (46.2%) と最も多く、次いで農地が 845.6 ha (13.2%) となっています。

用途地域指定区域における土地利用状況については、住宅地の面積が 456.8ha と最も多く、次いで道路用地が 280.5ha、工業用地が 256.8ha と多くなっています。

また、自然的土地利用は 4,034.2ha (63.0%)、都市的土地利用は 2,366.1ha (37.0%) と自然的土地利用が多くなっています。

表. 土地利用別面積

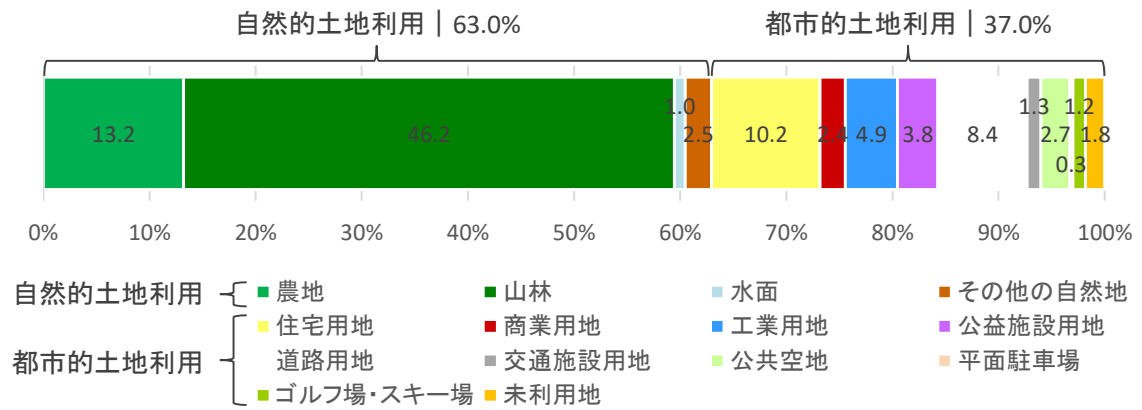
市 街 地 区 分		用途地域 指定区域 (ha)	用途地域 指定外区域 (ha)	合計 (ha)	合計 (%)	
自然的 土地利用	農 地	108.3	737.3	845.6	13.2	
	山 林	48.8	2911.1	2,959.8	46.2	
	水 面	15.5	50.7	66.2	1.0	
	その他の自然地	45.9	116.8	162.6	2.5	
	小 計	218.4	3,815.8	4,034.2	63.0	
都市的 土地利用	宅 地	住宅用地	456.8	195.3	652.0	10.2
		商業用地	122.3	31.1	153.4	2.4
		工業用地	256.8	55.8	312.6	4.9
		小 計	835.8	282.1	1,117.9	17.5
	公益施設用地	172.7	69.6	242.3	3.8	
	道路用地	280.5	258.1	538.6	8.4	
	交通施設用地	57.4	23.6	81.0	1.3	
	公共空地	65.8	107.6	173.3	2.7	
	平面駐車場	19.1	1.4	20.5	0.3	
	ゴルフ場・スキー場	0.1	79.3	79.4	1.2	
	未利用地	70.4	42.8	113.2	1.8	
小 計	1,501.6	864.5	2,366.1	37.0		
合 計		1,720.1	4,680.3	6,400.4	100.0	
可 住 地		676.6	3,887.9	4,564.4	71.3	
非 可 住 地		1,043.5	792.4	1,835.9	28.7	

※土地利用現況図からのポイントサンプリング手法による集計値

※非可住地は、「水面」、「その他自然地」、「商業用地」、「工業用地」、「公共施設用地」、「道路用地」、「交通施設用地」、「公共空地」、「ゴルフ場・スキー場」及び「土地利用に関係なく工業専用地域の全て」とする。

※調査時期：平成 28 年 10 月～平成 28 年 12 月

資料) 平成 28 年度都市計画基礎調査及びデータ分析 (敦賀都市計画区域) 報告書



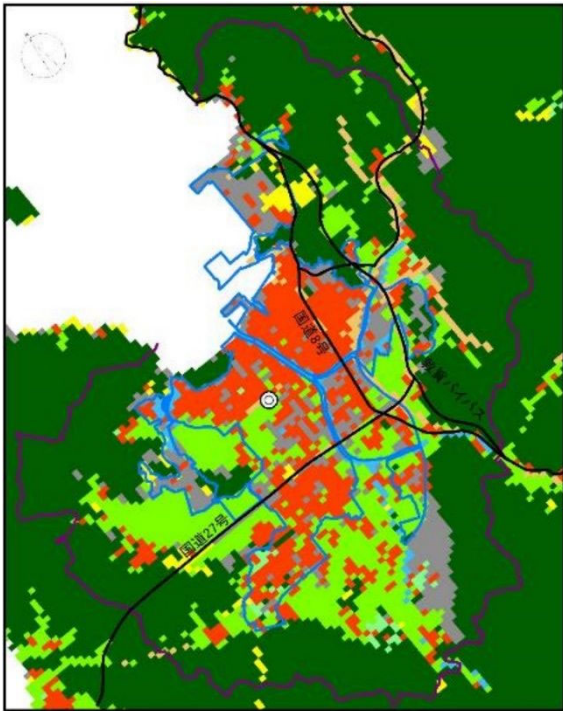
資料) 平成 28 年度都市計画基礎調査及びデータ分析 (敦賀都市計画区域) 報告書

図. 土地利用別面積

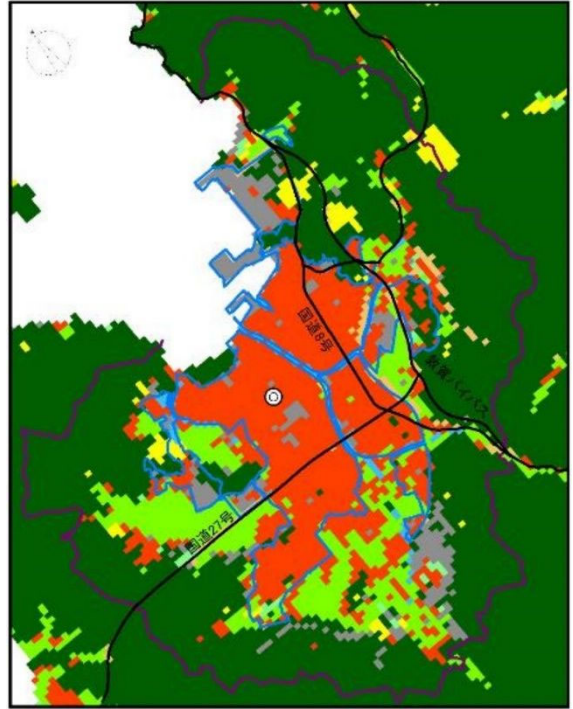
土地利用の変遷を見ると、平成9（1997）年から平成21（2009）年にかけて、市街地南側の栗野地区などに建物用地が広がっている様子がうかがえ、用途地域内で建物用途の占める割合が非常に高くなっていることがわかります。

平成21（2009）年から平成28（2016）年にかけて、土地利用に大きな変化は見られません。

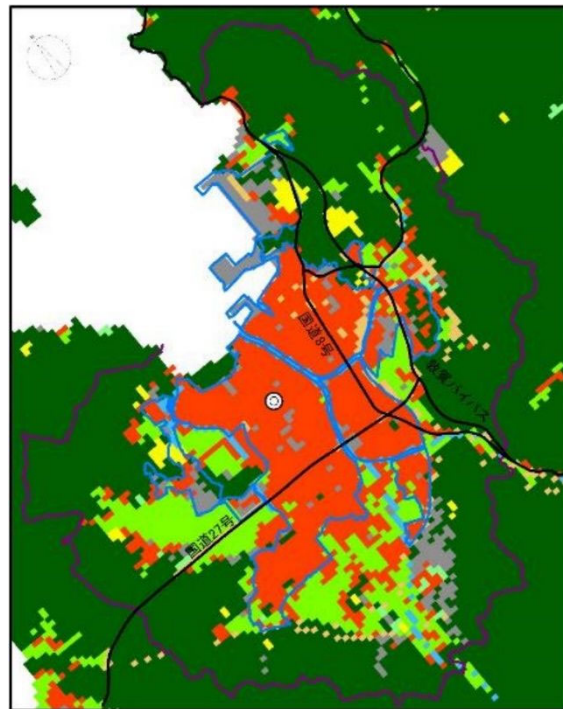
平成9年（1997年）



平成21年（2009年）



平成28年（2016年）



凡 例	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#90EE90;"></span>	田
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#90EE90;"></span>	その他の農用地
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#008000;"></span>	森林
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#FFFF00;"></span>	荒地
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#FF4500;"></span>	建物用地
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#FFD700;"></span>	幹線交通用地
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#808080;"></span>	その他の用地
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#ADD8E6;"></span>	河川地及び湖沼
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; border:1px solid blue;"></span>	用途地域
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; border:1px solid purple;"></span>	都市計画区域界
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; border:1px solid red;"></span>	行政界

図. 土地利用の変遷

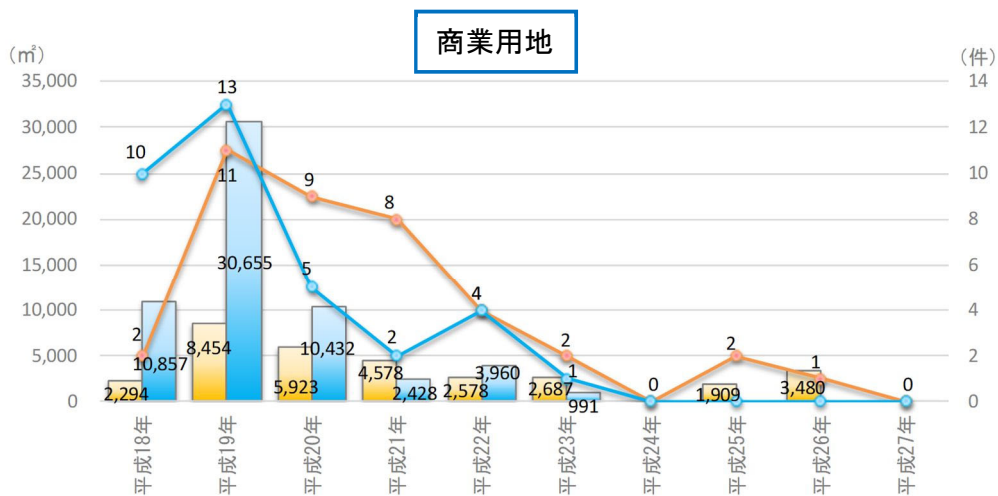
## 2) 農地転用状況

農地転用状況については、用途地域内外ともに、住宅用地や商業用地への転用が多くなっているとともに、用途地域外では、工業用地への転用も多くなっています。



資料) 敦賀市調べ

図. 農地転用状況 (住宅用地)



資料) 敦賀市調べ

図. 農地転用状況 (商業用地)



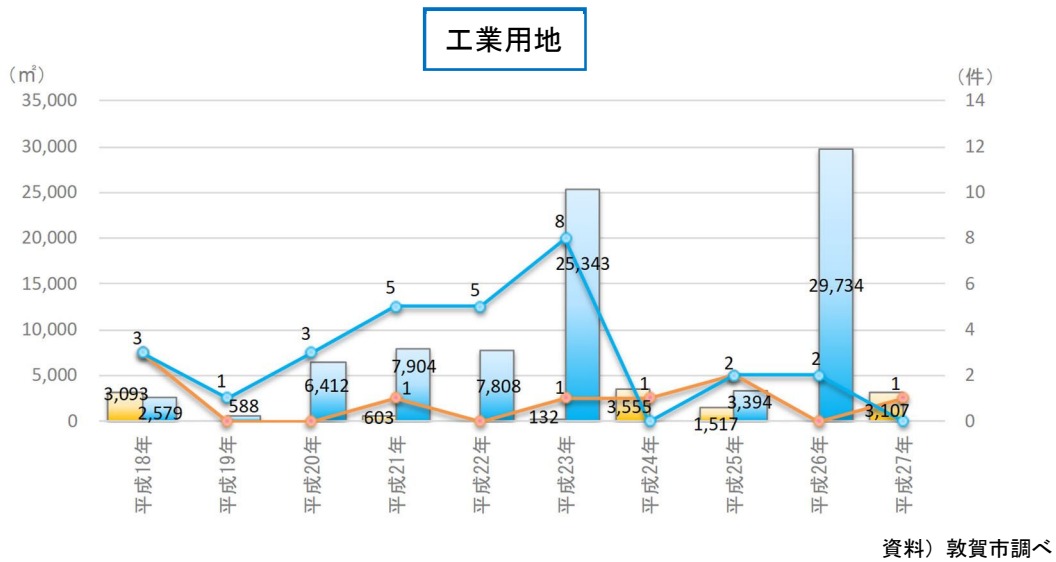


図. 農地転用状況 (工業用地)

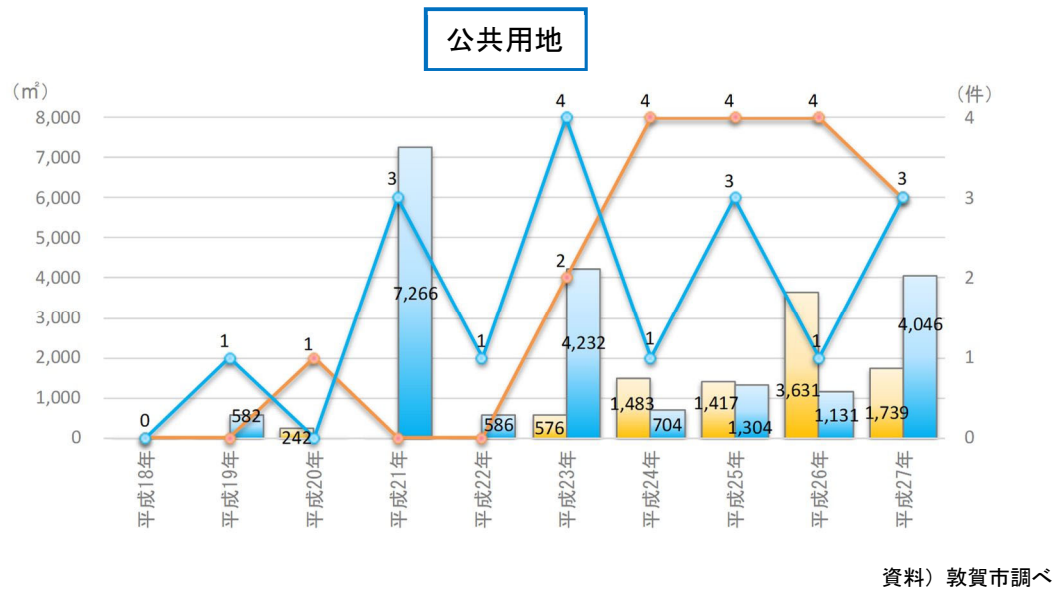


図. 農地転用状況 (公共用地)

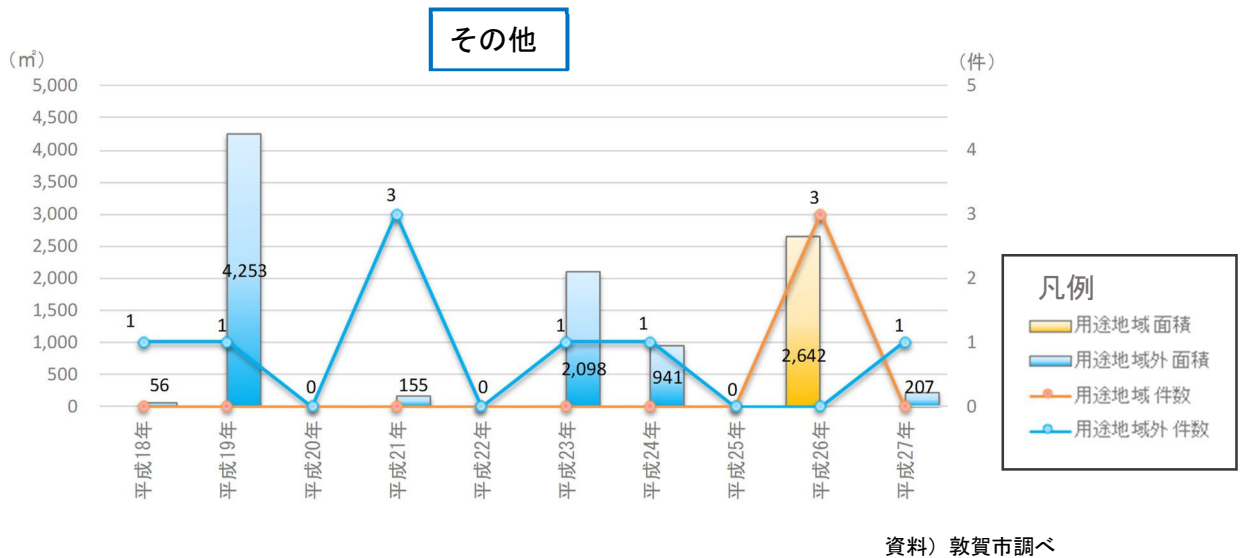


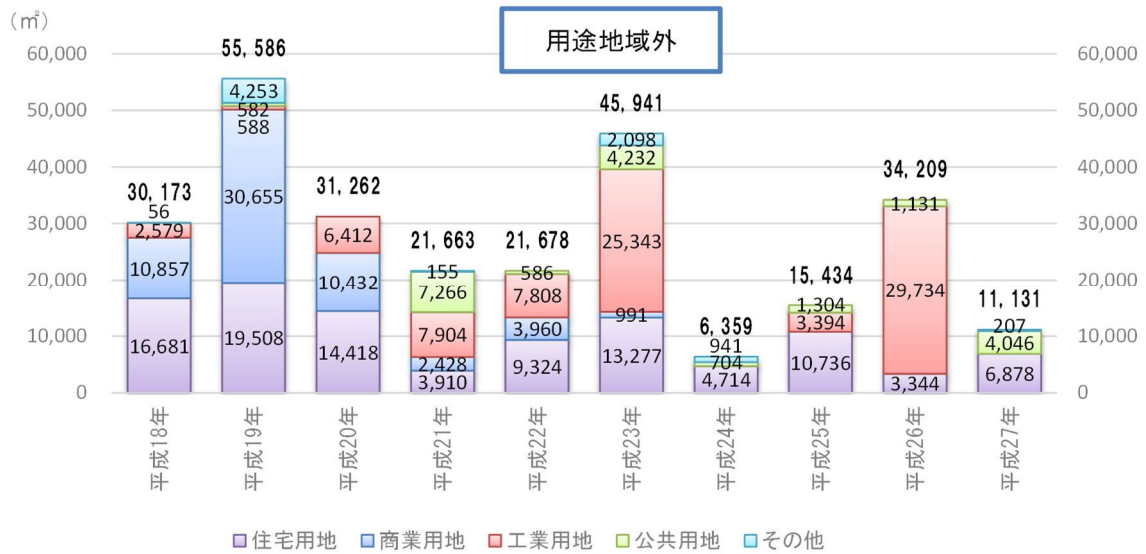
図. 農地転用状況 (その他)





資料) 敦賀市調べ

図. 農地転用状況 (用途地域)



資料) 敦賀市調べ

図. 農地転用状況 (用途地域外)

3) 空き家の状況

敦賀市の空き家は 1,038 件あり、地区別の分布状況を見ると、栗野地区が 182 件 (17.5%) と最も多く、次いで松原地区が 167 件 (16.1%)、西地区が 161 件 (15.5%) と続きます。

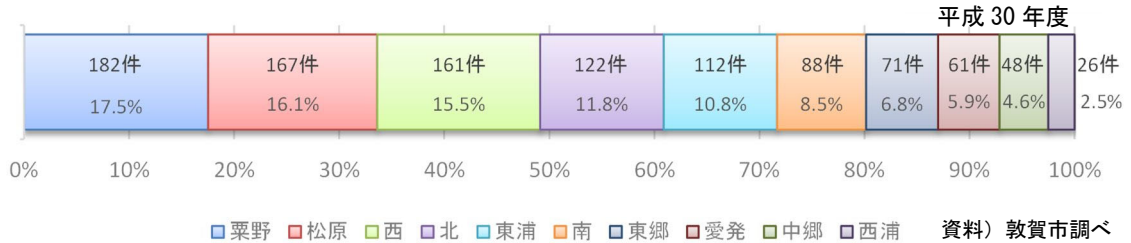


図. 空き家の分布状況 (各地区の空き家数、割合)

建物数に占める空き家数の割合では、愛発地区が 8.3% と最も高く、次いで、東浦地区が 8.0%、東郷地区が 4.6% と続きます。

また、空き家の構成について、空き家数に占める危険空き家数の割合を見ると、東浦地区が 28.6% と最も高く、次いで、西浦地区が 7.7%、北地区が 7.4% と続きます。

一方、空き家数に占める活用可能な空き家数の割合を見ると、栗野地区が 66.5%、北地区が 66.4%、南地区が 62.5%、東郷地区が 60.6% と 6 割を超えています。

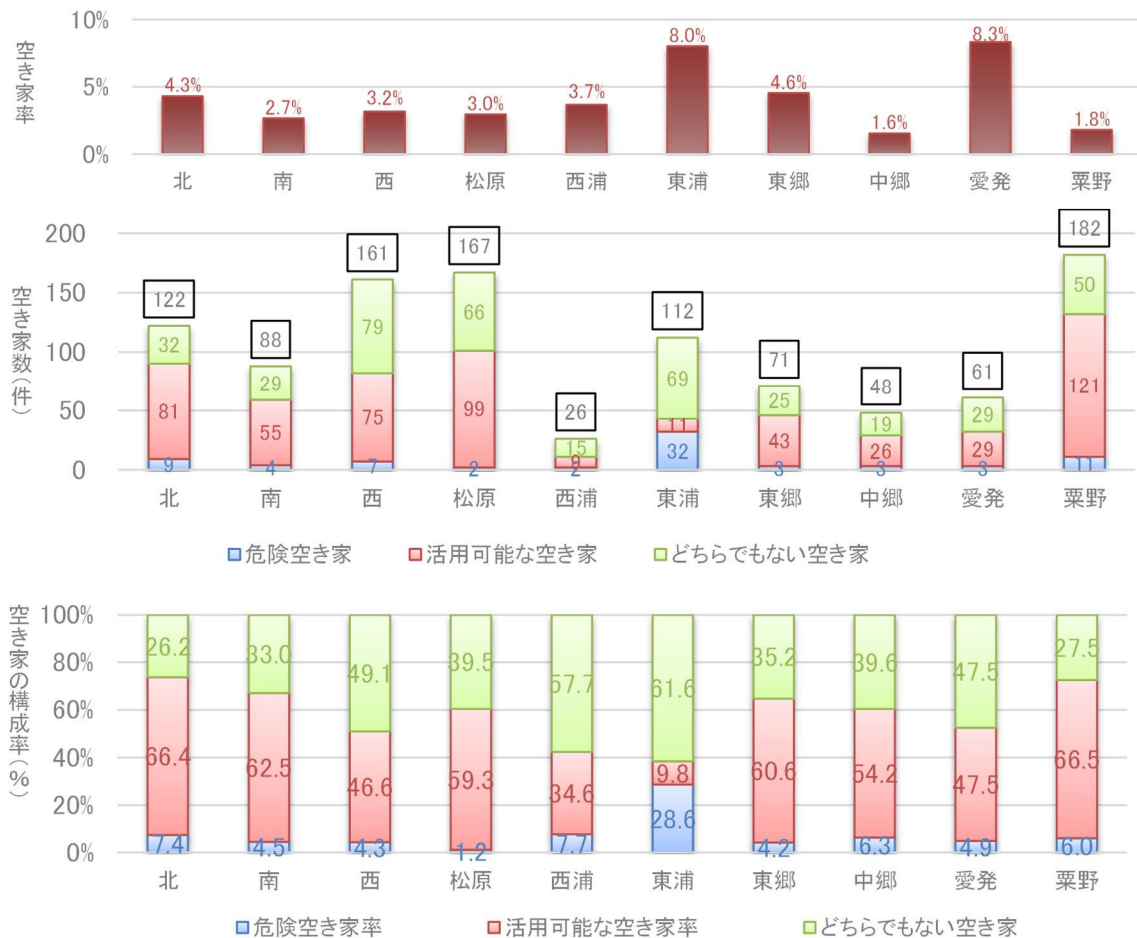


図. 空き家の分布状況 (各地区の空き家の構成)

資料) 敦賀市調べ

#### 4) 道路

敦賀市では、南北方向に縦断する北陸自動車道、国道8号などや、東西方向に横断する舞鶴若狭自動車道、国道27号などが走り、北は福井や金沢方面、南は滋賀県(米原・大津方面)、また西は小浜・舞鶴方面との広域的な連携を担う幹線道路となっています。また、これら幹線道路と連絡する県道、市道などにより敦賀市の道路網が構築されています。

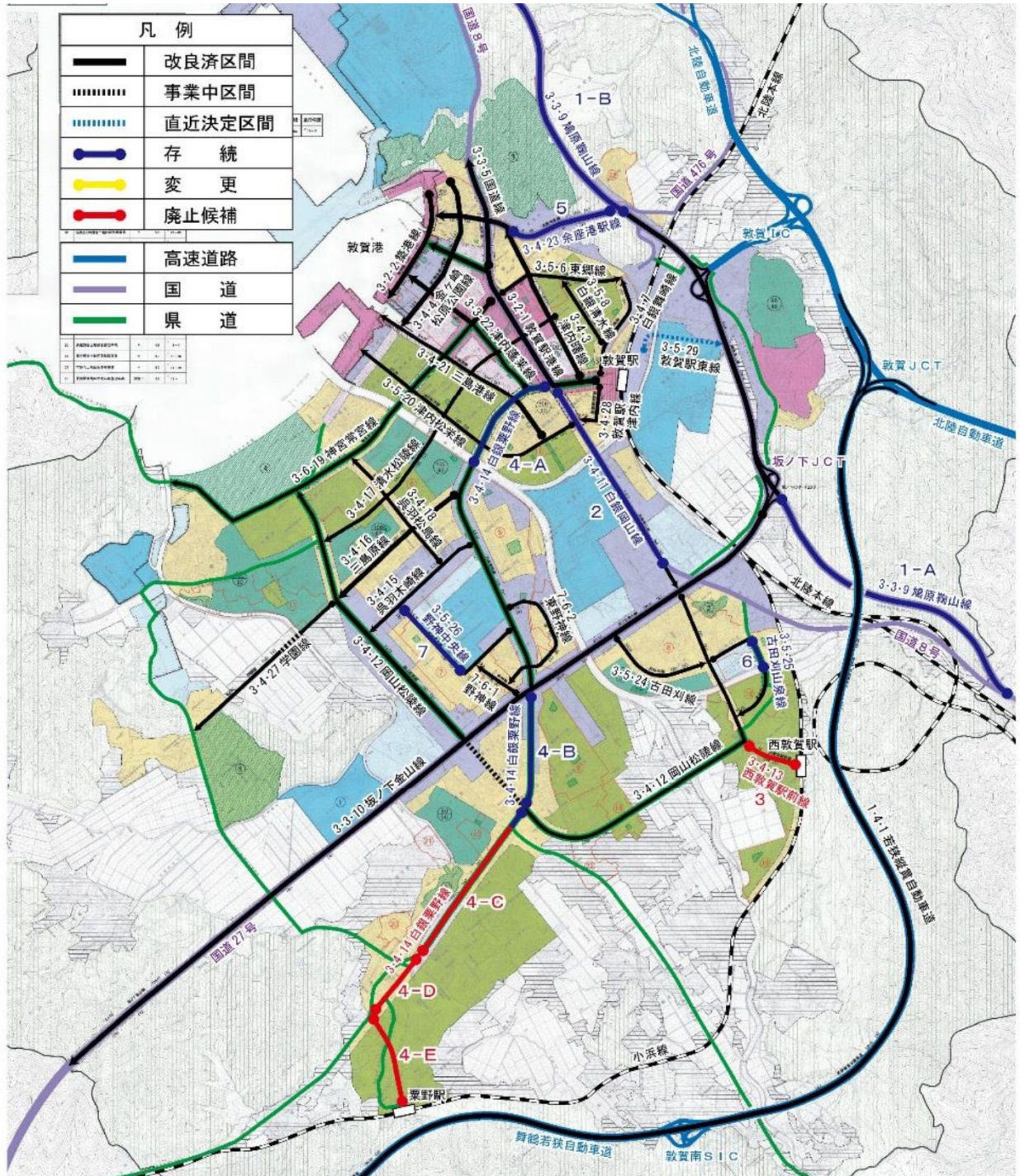
一方、敦賀市の都市計画道路については、平成30(2018)年3月現在、32路線、68,170mが計画決定されています。このうち改良済は52,960m(77.7%)で、事業中が800m(1.2%)、概成済が3,240m(4.7%)、未整備が11,170m(16.4%)となっており、整備率は77.7%と県全体の74.6%をやや上回っています。

表. 都市計画道路の現況

No	路線番号	路線名	幅員(m)	計画延長(m)	改良済延長(m)	事業中延長(m)	概成済延長(m)	未整備延長(m)	当初決定年月日
1	1.4.1	若狭縦貫自動車道	20.5	10,380	10,380	0	0	0	H8.11.26
2	3.2.1	敦賀駅港線	36	1,730	1,730	0	0	0	S21.5.3
3	3.2.2	築港線	36	1,060	1,060	0	0	0	S21.5.3
4	3.4.3	津内曙線	20	1,190	1,190	0	0	0	S21.5.3
5	3.4.4	金ヶ崎松原公園線	20	1,170	1,170	0	0	0	S21.5.3
6	3.3.5	国道線	25	860	860	0	0	0	S21.5.3
7	3.5.6	東郷線	15	950	950	0	0	0	S26.5.31
8	3.4.7	白銀舞崎線	16	750	750	0	0	0	S31.9.24
9	3.5.8	白銀清水線	12	590	590	0	0	0	S31.9.24
10	3.3.9	鳩原鞠山線	25.5	8,080	2,100	0	0	5,980	S39.12.21
11	3.3.10	坂ノ下金山線	25.5	6,440	6,440	0	0	0	S39.12.21
12	3.4.11	白銀岡山線	20	1,690	250	0	1,440	0	S21.5.3
13	3.4.12	岡山松陵線	16	5,790	5,170	620	0	0	S39.12.21
14	3.4.13	西敦賀駅前線	16	460	0	0	0	460	S39.12.21
15	3.4.14	白銀栗野線	16	5,950	1,800	0	1,600	2,550	S31.9.24
16	3.4.15	呉羽木崎線	16	980	980	0	0	0	S45.6.19
17	3.3.16	三島原線	25	1,130	1,130	0	0	0	S39.12.21
18	3.4.17	清水松陵線	16	2,290	2,290	0	0	0	S45.6.19
19	3.4.18	呉羽松島線	16	990	990	0	0	0	S45.6.19
20	3.6.19	神楽常宮線	11	3,000	3,000	0	0	0	S21.5.3
21	3.5.20	津内松栄線	12	1,870	1,870	0	0	0	S31.9.24
22	3.4.21	三島港線	16	1,470	1,470	0	0	0	S21.5.3
23	3.3.22	津内蓬萊線	25	1,170	1,170	0	0	0	S21.5.3
24	3.4.23	余座港駅線	20	1,370	550	0	0	820	S52.4.12
25	3.5.24	古田刈線	12	800	800	0	0	0	S56.6.22
26	3.5.25	古田刈山泉線	12	1,010	810	0	200	0	S59.2.23
27	3.5.26	野神中央線	12	1,140	470	0	0	670	H1.3.6
28	3.4.27	学園線	18	1,390	1,210	180	0	0	H13.3.22
29	3.4.28	敦賀駅津内線	16	410	410	0	0	0	H9.10.19
30	7.6.1	野神線	10	370	370	0	0	0	H13.3.22
31	7.6.2	東野神線	9	1,000	1,000	0	0	0	H1.8.29
32	3.5.29	敦賀駅東線	13	690	0	0	0	690	H29.3.29
合計	路線数 32		—	68,170	52,960	800	3,240	11,170	—

資料) 都市計画現況調査(平成30年3月現在)

しかしながら、概成済区間を含めると約15km近くの整備延長が残っており、特に市街地縁辺部には未整備区間が存在しており、社会情勢の変化などにより都市計画決定当初の必要性が変化し計画を存続させることに対する妥当性を示すことが難しく、また都市計画道路区域内において沿道住民への建築制限の長期化などの弊害が生じるといえることが懸念されます。



資料) 敦賀市作成資料 (平成30年3月現在)

図. 都市計画道路の見直し評価

### 5) 公共交通

敦賀市の鉄道は、JR 北陸本線や小浜線が JR 敦賀駅に乗り入れており、また、北陸新幹線金沢・敦賀間の開業が予定されています。駅別の1日平均乗車人数をみると、敦賀駅が最も多く、3,500人前後で推移しています。次いで、西敦賀駅が多くなっています。西敦賀駅・栗野駅の乗車人数は、1日あたり100人前後となっています。

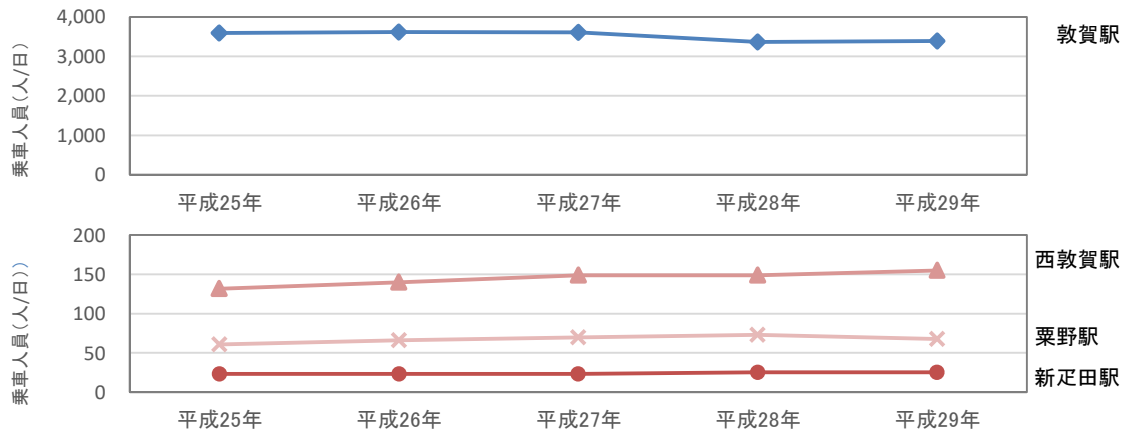
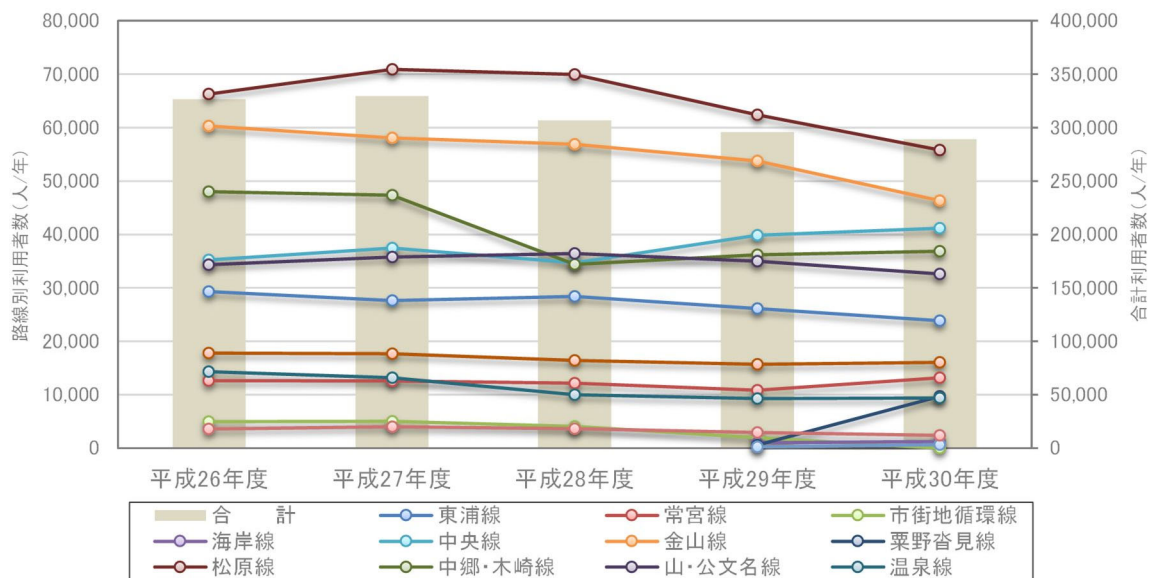


図. 各駅の1日平均乗車人数の推移

資料) 福井県統計年鑑

また、敦賀市の主要な公共交通であるコミュニティバスの利用者数については、平成27（2015）年度の約33万人をピークに減少しており、平成30（2018）年度では約29万人と、ピーク時より約4万人減少しています。

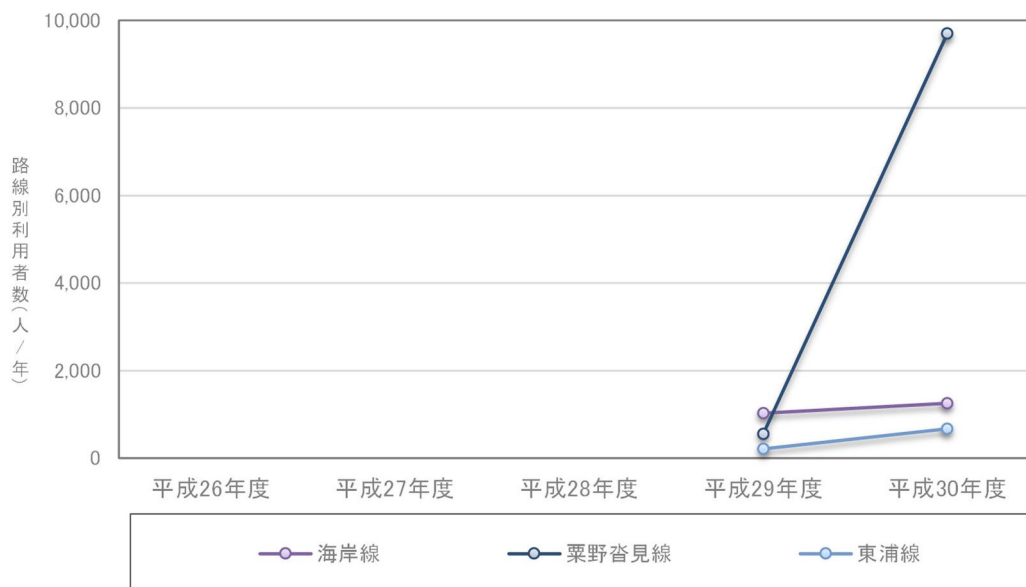
路線別に見ると、松原線や金山線の利用者数が多く、平成30（2018）年度では松原線が55,822人、金山線が46,304人と全体の約35%を占めています。



※市街地循環線：平成29年度上期まで運行／海岸線：平成29年度下期から運行／金山線：平成26年度～平成29年度上期に金山（野坂）線として運行／粟野沓見線：平成29年度下期から運行（平成29年度は西粟野線）／松原線は平成26年度～平成29年度上期まで松原（西福寺）・海岸線として運行／愛発線は平成29年度下期からはデマンドバスの運行を含む／東浦線は平成29年度下期からデマンドバスとして運行／東郷線は平成29年度下期からデマンドバスとして運行

図. コミュニティバス利用者数の推移（全路線）

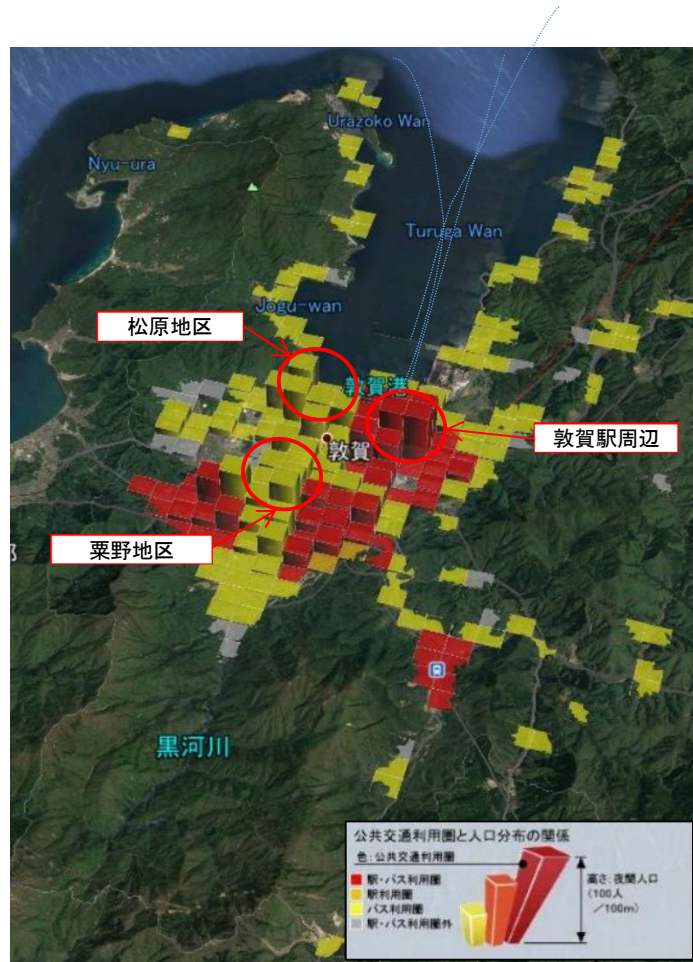
資料）敦賀市調べ



資料）敦賀市調べ

図. コミュニティバス利用者数の推移（路線利用者数10,000（人/年）以下のみ再掲）

一方、都市構造可視化計画による公共交通利用圏と人口分布の関係を見ると、敦賀駅周辺の駅・バス利用圏の人口が多いほか、松原地区や栗野地区のバス利用圏の人口が多くなっています。



資料) 都市構造可視化計画より作成

※公共交通利用圏の年次について、駅は2015年、バスは2010年

図. 公共交通利用圏と人口分布の関係 (2010年)

また、公共交通利用圏と小売業販売額の関係を見ると、白銀町周辺の駅・バス利用圏の小売業販売額が多いほか、中央町周辺や木崎・若葉町周辺のバス利用圏の小売業販売額が多くなっています。



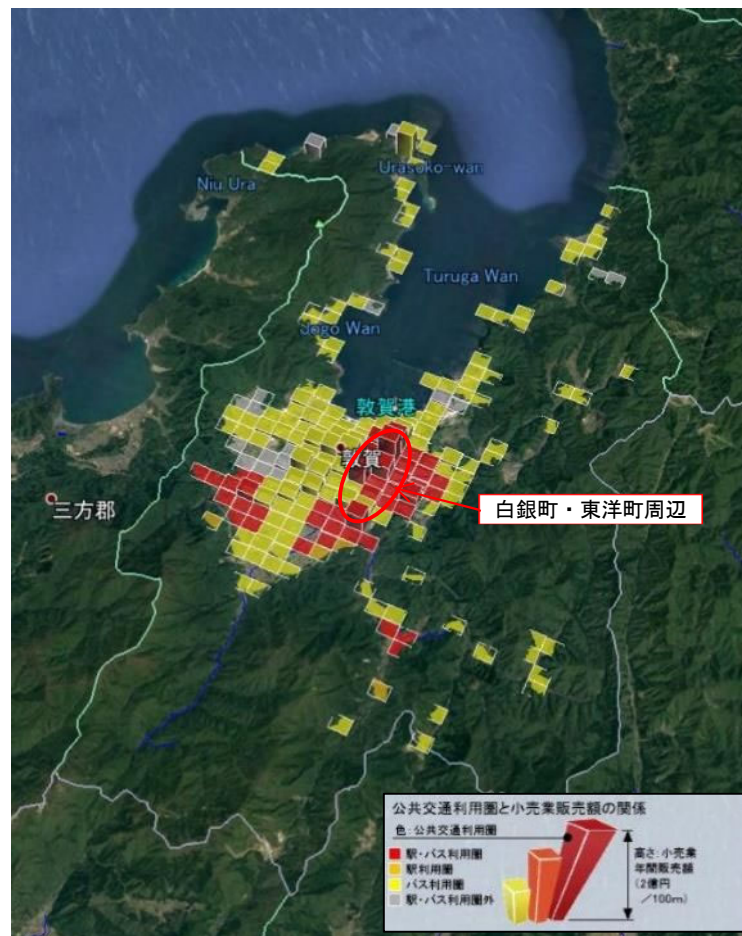
資料) 都市構造可視化計画より作成

※公共交通利用圏の年次について、駅は2015年、バスは2010年

図. 公共交通利用圏と小売業販売額の関係 (2007年)



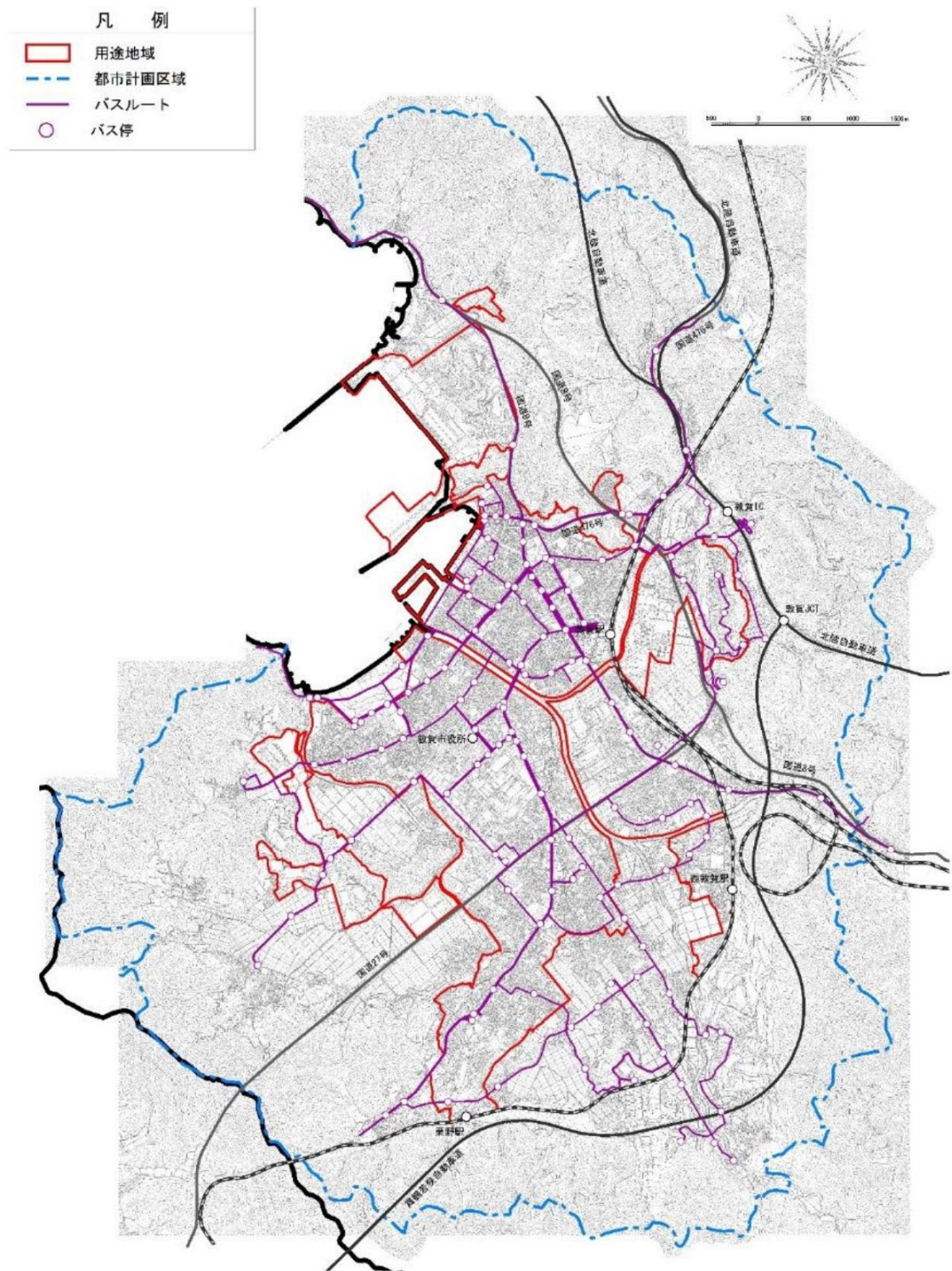
公共交通利用圏と働く場所との関係を見ると、白銀町周辺や東洋町周辺の駅・バス利用圏の従業者数が多くなっています。



資料) 都市構造可視化計画より作成

※公共交通利用圏の年次について、駅は2015年、バスは2010年

図. 公共交通利用圏と働く場所との関係 (2012年)

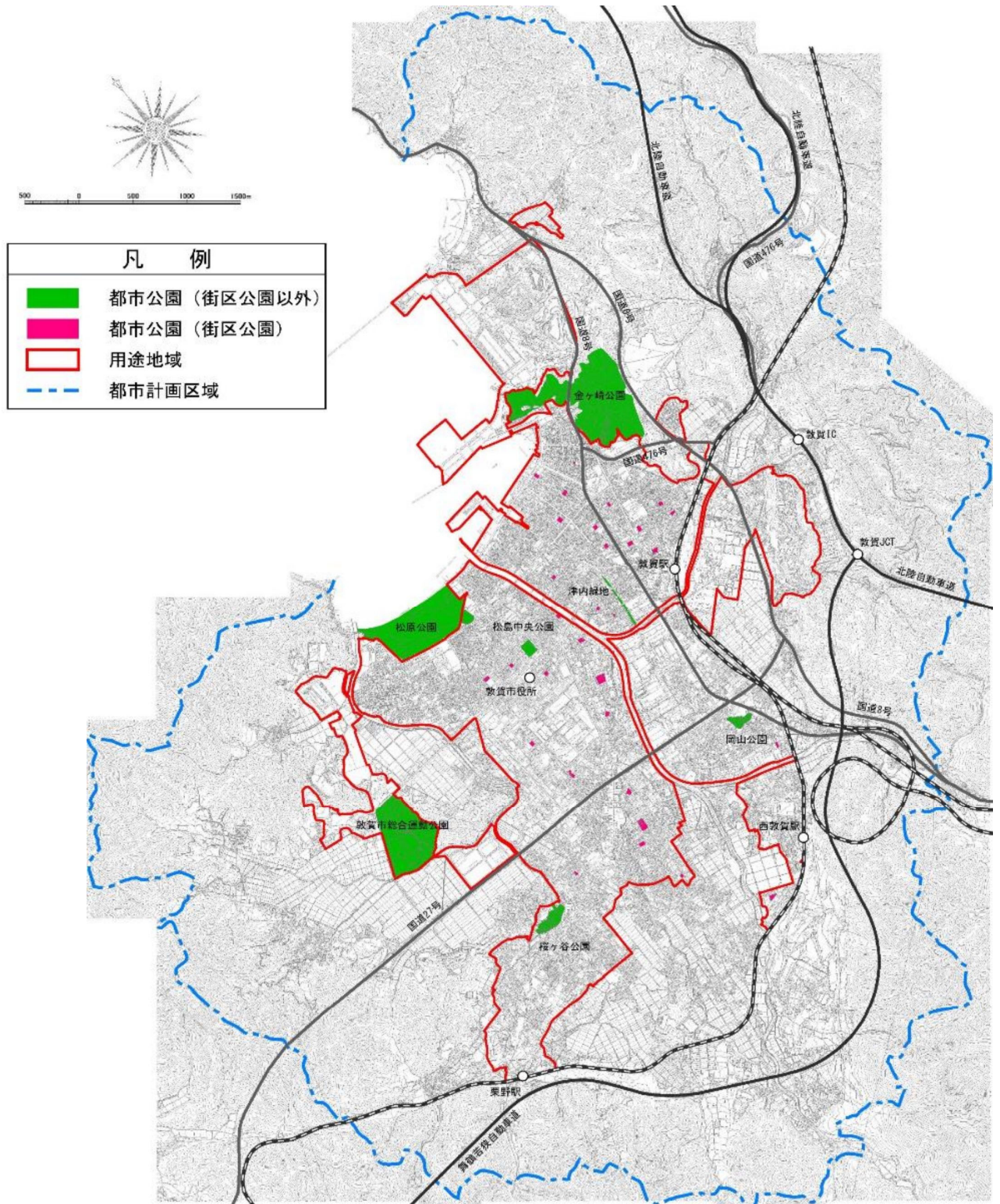


資料) 敦賀市作成資料 (平成 28 年 10 月現在)

図. 公共交通利用圏域図

6) 公園

平成 31 年 3 月 31 日現在において、敦賀市には、街区公園 32 箇所、近隣公園 3 箇所、総合公園 2 箇所、運動公園 1 箇所、都市緑地 1 箇所、合計 39 箇所が供用されています。



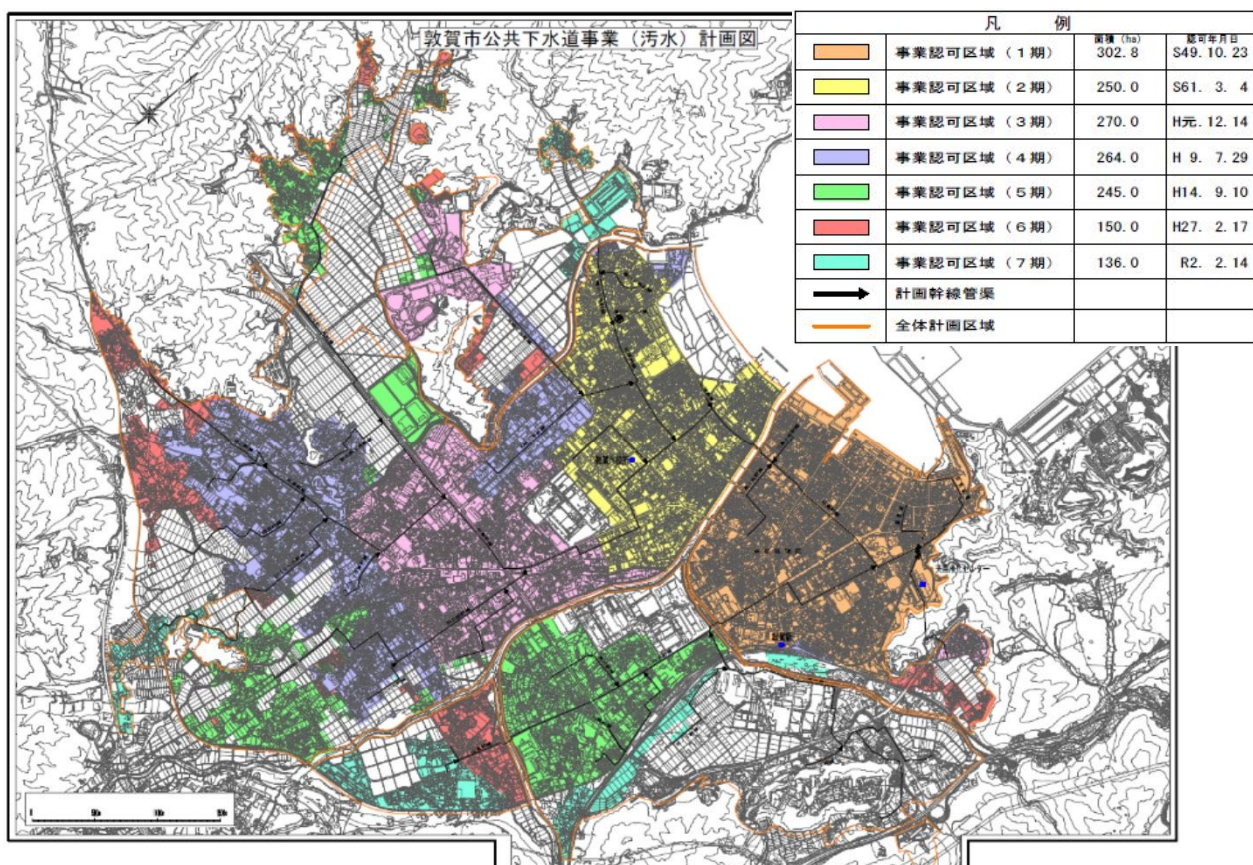
資料) 敦賀市作成資料（平成 31 年 3 月 31 日現在）

図. 都市公園の現況図

7) 公共下水道

敦賀市の公共下水道は、都市計画区域内において整備を進めており、令和2年2月に第7期の事業計画の承認を受けました。

令和3年3月31日現在における公共下水道の整備状況は、事業計画区域1,618haに対し、供用開始区域が1,275haとなり、整備率は78.8%となっています。



資料) 敦賀市作成資料

図. 公共下水道計画区域図

## 8) 災害

これまで敦賀市に影響が及んだ大規模な地震として東南海地震(昭和19(1944)年)、福井地震(昭和23(1948)年)、越前岬沖地震(昭和38(1963)年)などが挙げられますが、市域における地震の被害は少なく、また、近年における台風など以外に大きな被害をもたらした土砂災害・風水害は特段ありません。

しかしながら、平成23(2011)年3月11日に発生した東日本大震災は、大規模な地震・津波によって甚大な被害をもたらし、また、原子力災害を伴ったことから、わが国の防災体制及び原子力行政の根幹を揺るがすこととなりました。

そのため、沿岸自治体であり、国内有数の原子力発電所の立地自治体である敦賀市においては、原子力防災をはじめ、災害に強いまちづくりの推進が喫緊の課題となっています。

敦賀市は、敦賀湾の最深部に平地が広がり、その背後に丘陵地が迫った地形であることから、市街地に近接した位置に急傾斜地などがあります。このため、用途地域の外縁部に土砂災害特別警戒区域が設定されており、特に住宅地に近接している北地区や木崎の一部、泉ヶ丘町に土砂災害特別警戒区域が分布しています。

このほか、都市計画区域外において、中郷地区や愛発地区の山間部の谷間や、東浦地区や西浦地区の海岸部にも土砂災害特別警戒区域が分布しています。

また、敦賀市の市街地中央を流れる筧の川一帯は、洪水時の浸水が想定されているエリアとなっています。敦賀駅周辺の中心市街地や左岸側の新市街地(都市機能誘導区域とする市役所周辺)も含め、市街地の中心部で1.0~2.0mの浸水が想定されているところがあります。

一方、敦賀湾の最深部に市街地が形成されている敦賀市において、津波の浸水が想定されている範囲は、市街地や鞠山・田結・赤崎の沿岸部で1.0~2.0mの浸水が想定されている区域があるものの、市街地の内地の方までは想定されていません。

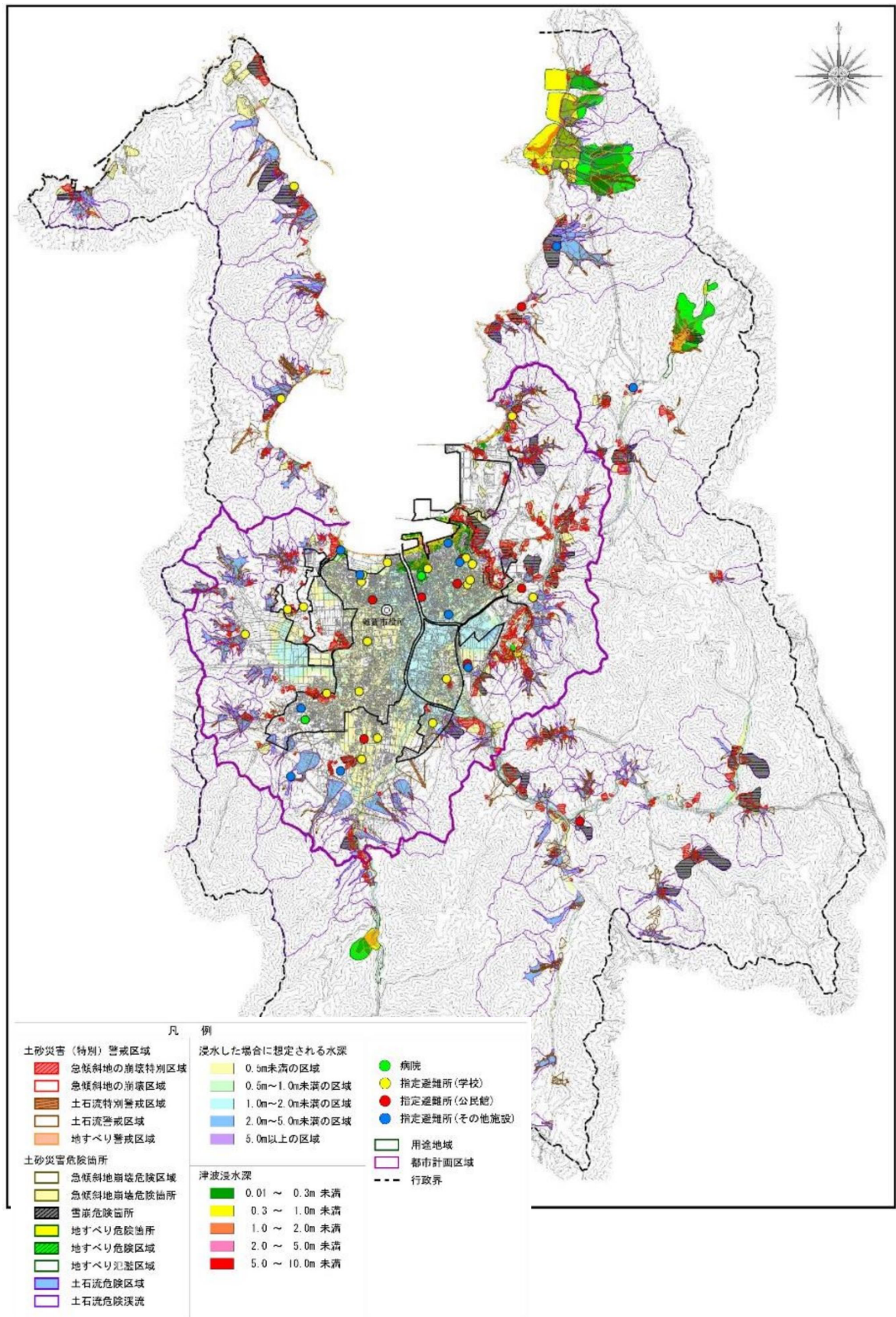


図. 災害危険区域図（土砂、浸水・計画規模、津波）

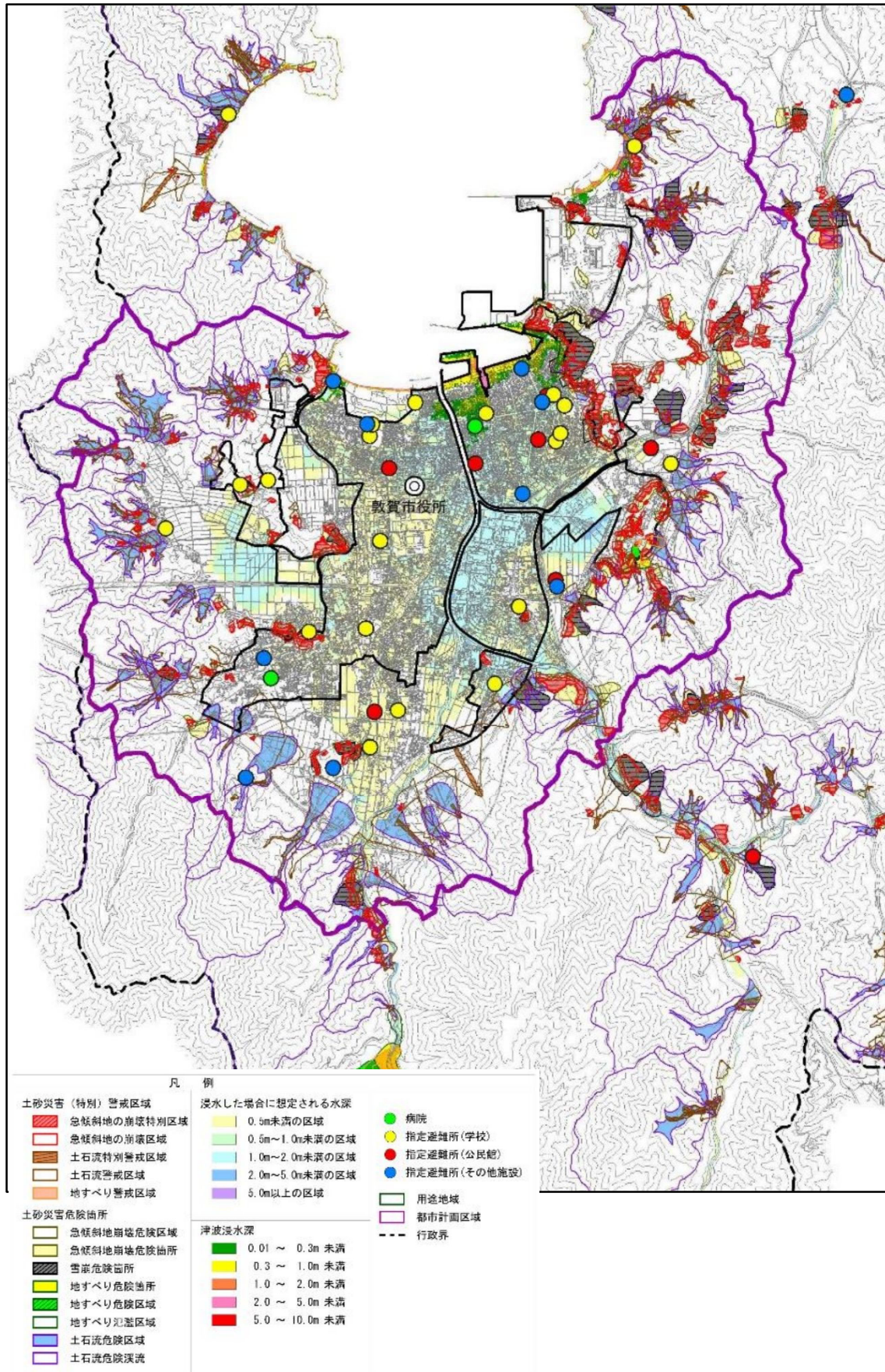
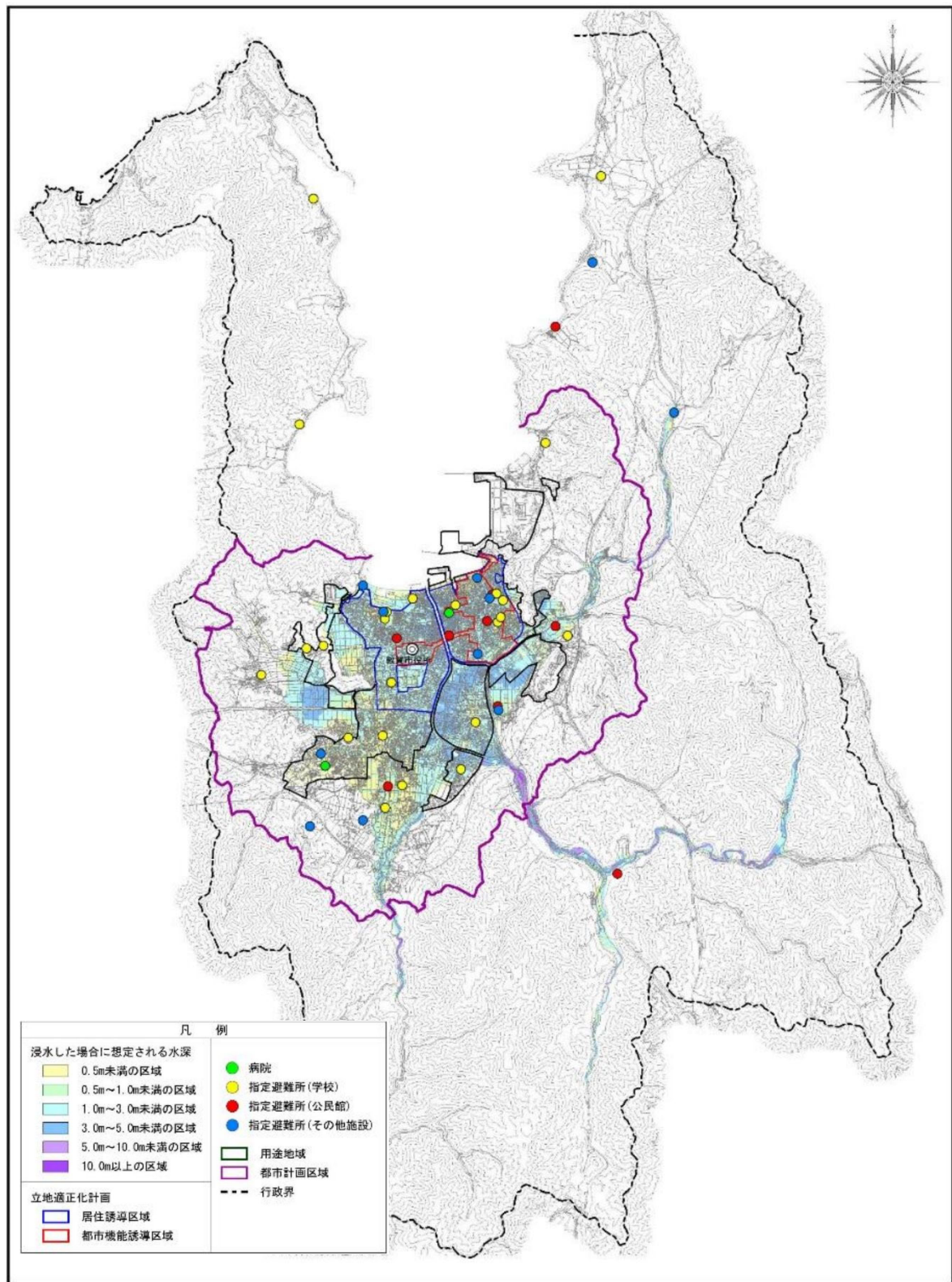


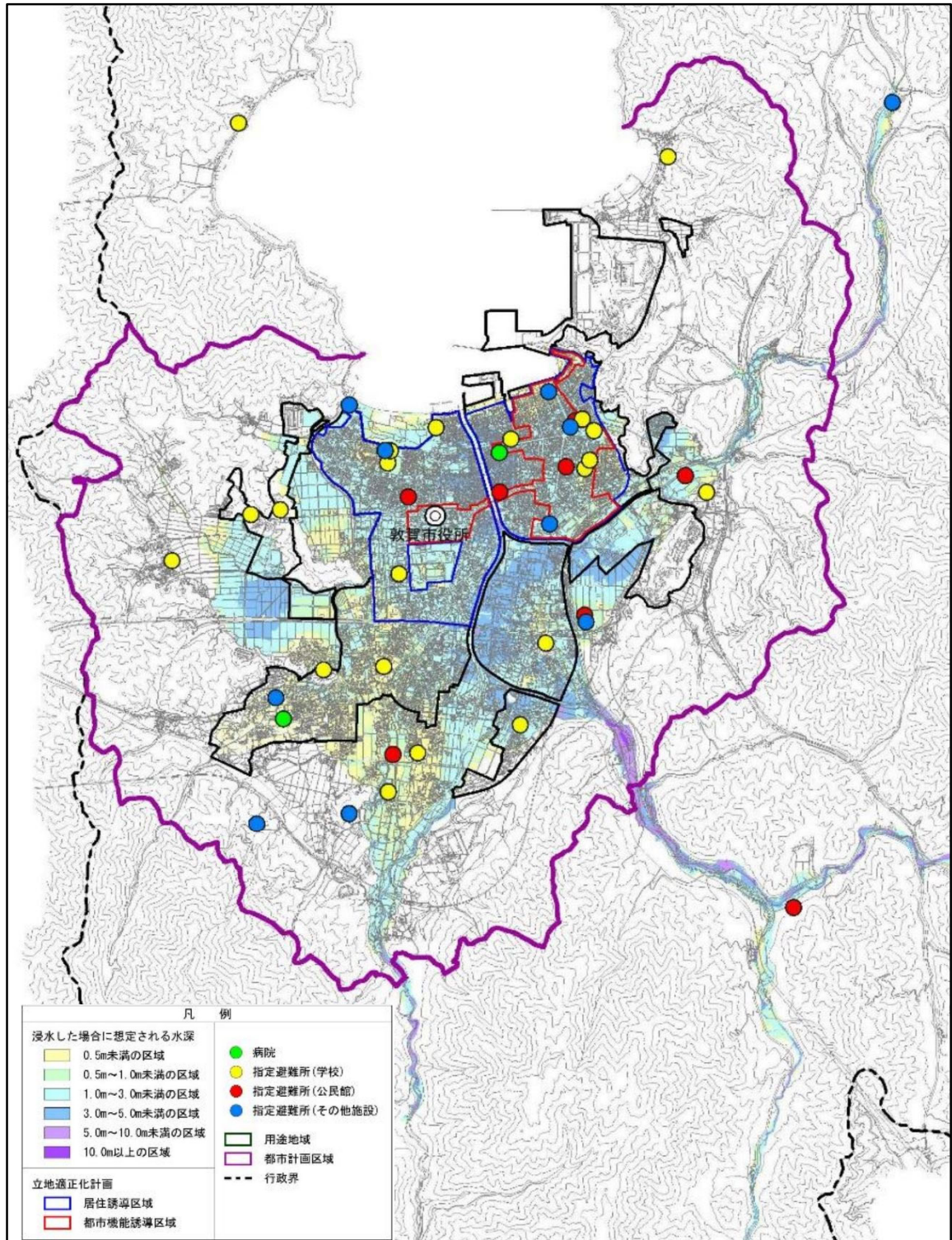
図. 災害危険区域図（土砂、浸水・計画規模、津波）都市計画区域抜粋



資料) 敦賀市洪水ハザードマップ(令和3年6月現在)

図. 災害危険区域図(浸水・想定最大規模)





資料) 敦賀市洪水ハザードマップ (令和3年6月現在)

図. 災害危険区域図 (浸水・想定最大規模) 都市計画区域抜粋

1-4 上位関連計画の把握

(1) 上位・関連計画の位置づけ

本計画は、敦賀市が策定した「第7次敦賀市総合計画」や県が策定した「敦賀都市計画区域マスタープラン」などの上位・関連計画の基本的な考え方などを踏まえ、連携・整合を図っていきます。本計画と上位・関連計画との関係は以下の図に示すとおりです。

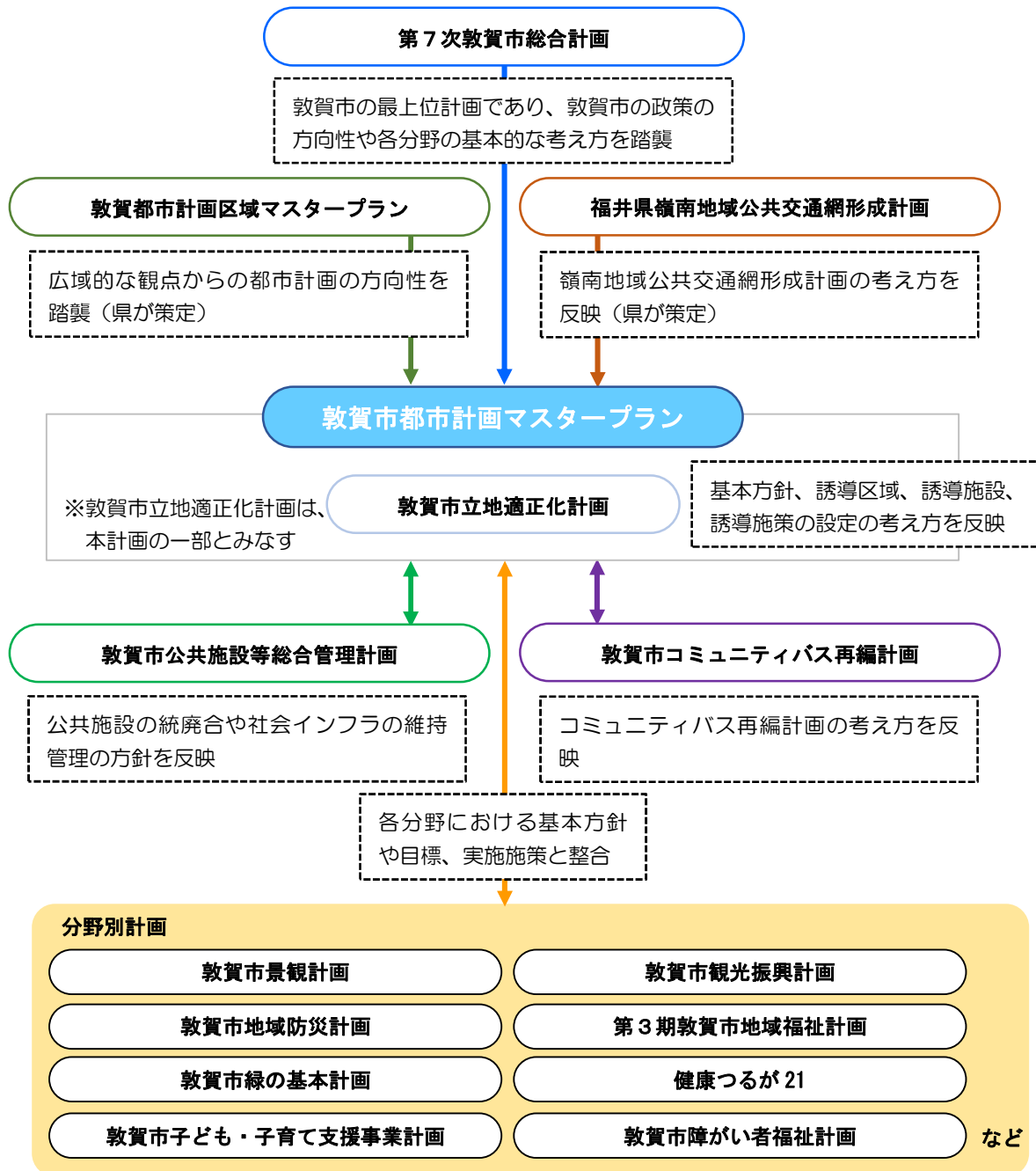


図. 敦賀市都市計画マスタープランと上位・関連計画の関係

## (2) 第7次敦賀市総合計画・敦賀市人口ビジョン[令和3年3月策定]

敦賀市では、これまでの取組みの検証を踏まえ、定住に移住・帰住の視点を加えるとともに、あらゆる政策分野を総合的に取り組むことを目指しています。

これにより、敦賀の潜在力を発揮させ、人口減少、東京一極集中及び原子力発電所の長期運転停止の影響を克服し、夢と希望に満ちた住みたくなるまち敦賀を創生すべく、第7次敦賀市総合計画を策定しています。

また、本計画は、これまでの総合計画と総合戦略を統合（一本化）し、長期的な人口推計などを示す「敦賀市人口ビジョン」を踏まえながら、全ての政策分野ごとの戦略と中期的かつ具体的な事業計画を示すものです。

### ■基本理念

次世代につなげる 夢と希望に満ちた 住みたくなるまち敦賀

### ■各政策分野の戦略

#### (1) 世代をつなぎ暮らしやすい環境づくり

子育てに関する不安や悩みを解消し、安心して子育てができる環境を整備・発信するとともに、農福連携や障がい者の緊急時における対応拠点の整備、地域包括ケアシステムや健康寿命の延伸への取り組み等を推進することで、「誰もが安心してずっと住み続けたくなる敦賀」を目指し、一生涯安心福祉や地域医療の充実に取り組みます。

#### (2) 次世代につなげる人づくり

県内公立初となる施設一体型小中一貫校「角鹿小中学校」の開校をはじめとした、全市的な小中一貫教育を進めるなど、全国に誇り得る、特色ある教育環境を整えるとともに、「人道の港」のエピソードや地域の特性を活かした「学び」を充実することで、敦賀を次世代につなげ、支える人づくりに取り組みます。

#### (3) 地域と人をつなぐ厚みのある産業づくり

素材・加工産業やエネルギー産業といった敦賀の強みを活かした地場産業の強化、周辺地域の産業との連携の深化により、関連企業の誘致等を推進することで、モノとエネルギーをつなぐ広域的な経済圏の形成に取り組むとともに、多様な産業を呼び込む企業誘致制度を構築するなど、「つながり」と「多様性」を重視した産業政策を展開します。

また、昨今の感染症拡大を踏まえた新たな生活様式への対応や北陸新幹線敦賀開業に向け、本市の主要産業である商業の活性化、稼ぐ産業化を推進するとともに、人道の港をはじめとした地域資源を活かした受け皿づくりを推進し、広域的な観光圏の形成に取り組みます。

(4) 未来につなげる都市づくり

北陸新幹線敦賀開業に向け、その受け皿づくりの総仕上げを行い、広域的な観光圏・経済圏を実現する周辺地域とのネットワークの強靱化に取り組み、生活道路や上下水道等の生活基盤の充実を図ることで、交通の要衝、交流拠点にふさわしい都市づくりとともに、暮らしやすい都市づくりに取り組みます。

(5) 絆でつなぐ安全安心なまちづくり

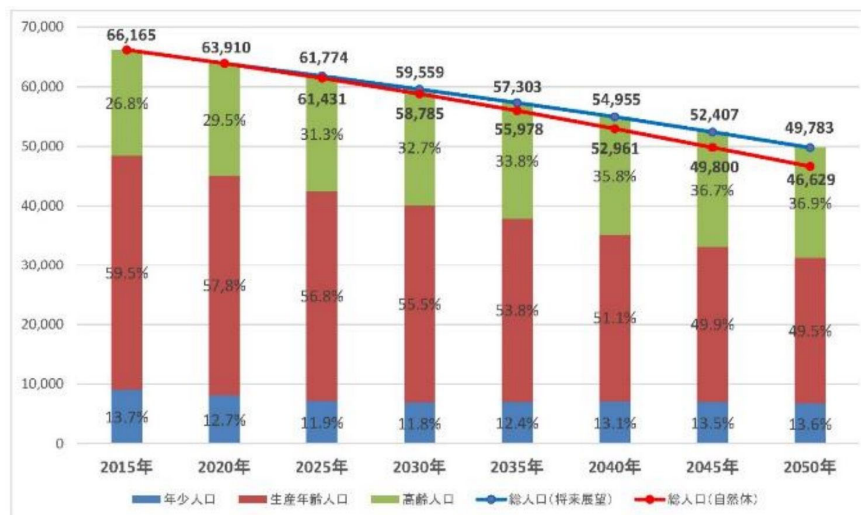
東日本大震災や近年頻発する局地的大雨の発生を教訓に、笙の川の整備促進等の抜本的な防災対策や公共施設の耐震補強等の減災対策に取り組むとともに、国内有数の原子力発電所立地自治体であることや昨今の感染症拡大に関する知見等を踏まえ、原子力安全対策とともに、万が一の防災体制等を整え、安全安心なまちづくりに取り組みます。

戦略の推進に向けて ー市民とともに進めるまちづくりの深化ー

「次世代につなげる 夢と希望に満ちた 住みたくなるまち敦賀」を実現していく上で、敦賀市再興プランにて基本方針とした、「市民とともに進めるまちづくり」をさらに深化させ、様々な文化や人を受け入れ、発展してきた交流都市敦賀の特性を活かし、全ての市民の皆様とともに、まちへの誇りを育み、それぞれの持つ多様性を重視する中で、各戦略とこれに基づく各種取組みを推進していきます。

■人口の将来展望

目指すべき将来の方向性が実現した場合の人口の将来展望は次の図表のとおりであり、2050年時点で約50,000人の人口規模を維持することを展望します。



資料) 第7次敦賀市総合計画

図. 人口の将来展望

(3) 敦賀都市計画区域の整備、開発および保全の方針(敦賀都市計画区域マスタープラン)

[平成26年2月策定]

都市計画区域マスタープランは、平成12(2000)年の都市計画法の改正により創設され、都道府県が全ての都市計画区域について定めることが義務付けられています。

福井県では、長期的な視点に立って都市の将来像とその実現のための大きな道筋を示すものとして、県内の基本理念などの方針を定めています。

■都市づくりの基本理念

- (1) 港を活かした産業、歴史、文化を育む都市づくり
- (2) 持続可能な都市づくり
- (3) 都市間の交流・連携を促進する都市づくり
- (4) 安全・安心に住み続けられる都市づくり

■区域区分の設定の判断

区域区分の設定の有無：無し

区域区分で一律に土地利用をコントロールするのではなく、県と敦賀市との適切な調整・役割分担のもとに、農業振興地域制度等都市計画以外の手法との連携も図りながら以下の方策を活用し、地域の実態・望ましい将来像に合ったきめ細やかな土地利用コントロールを図っていく。

- ・「開発行為の規制規模の引き下げ」により、良好な都市基盤整備を促す。
- ・「特定用途制限地域」により、主要な幹線道路沿道やIC周辺等において、郊外での開発を促進するような大規模小売店舗等の立地を規制する。

■方針の設定項目

土地利用に関する主要な都市計画決定等の方針

- (1) 主要な用途の配置
- (2) 用途の転換、純化または複合化
- (3) 市街地における建築物の密度構成および高度利用
- (4) 用途地域外の土地利用
- (5) 土地利用の規制・誘導方策の活用
- (6) 景観の保全等
- (7) 自然災害等への対策

都市施設の整備に関する主要な都市計画決定等の方針

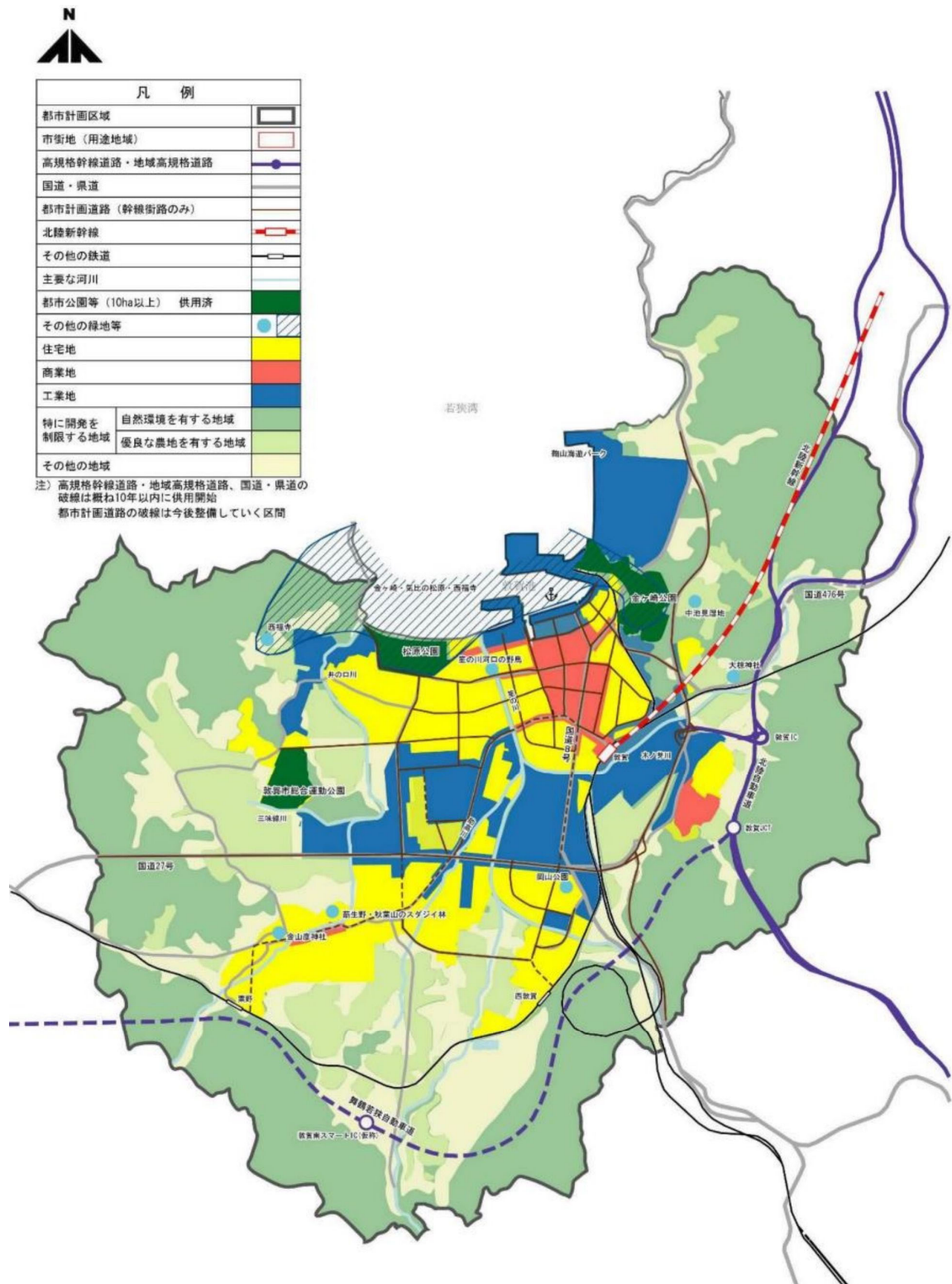
- (1) 交通施設
- (2) 下水道
- (3) 河川
- (4) その他都市施設

(4) その他都市施設

○子どもから高齢者までが安心して活動できる公共空間・移動空間づくり、全ての住民の生活利便性の向上や中心市街地の活性化等のために、交通の利便性が高い敦賀駅等の交通結節点で、教育文化施設、医療施設および社会福祉施設等の公益的施設の集積を図る。

市街地開発事業に関する主要な都市計画決定等の方針

自然的環境の保全または整備に関する主要な都市計画決定等の方針



資料) 敦賀都市計画区域マスタープラン (県策定)

図. 敦賀都市計画区域の整備、開発および保全の方針

#### (4) 敦賀市立地適正化計画 [平成31年3月策定]

敦賀市では、少子高齢化を背景に人口減少や中心市街地の空洞化が進行しており、地域の活力・賑わいの低下や、居住の拡散によって市街地が拡大し、中心市街地での空き家の増加や地域コミュニティの活力低下が懸念されています。

このような中、子育て世代などをまちなかに呼び戻し、公共交通網などの確保、また既存の都市機能などを活用しながら、将来において持続可能な都市構造を構築し集約型のまちづくりを進めていくため、平成47(2035)年を目標年次とした「敦賀市立地適正化計画」を策定しています。

##### ■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 ～

##### ■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

##### ■まちづくりの基本方針

###### 基本方針1：視点① 生産年齢人口（子育て世代）

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 子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。

###### 基本方針2：視点② 老年人口、交通弱者

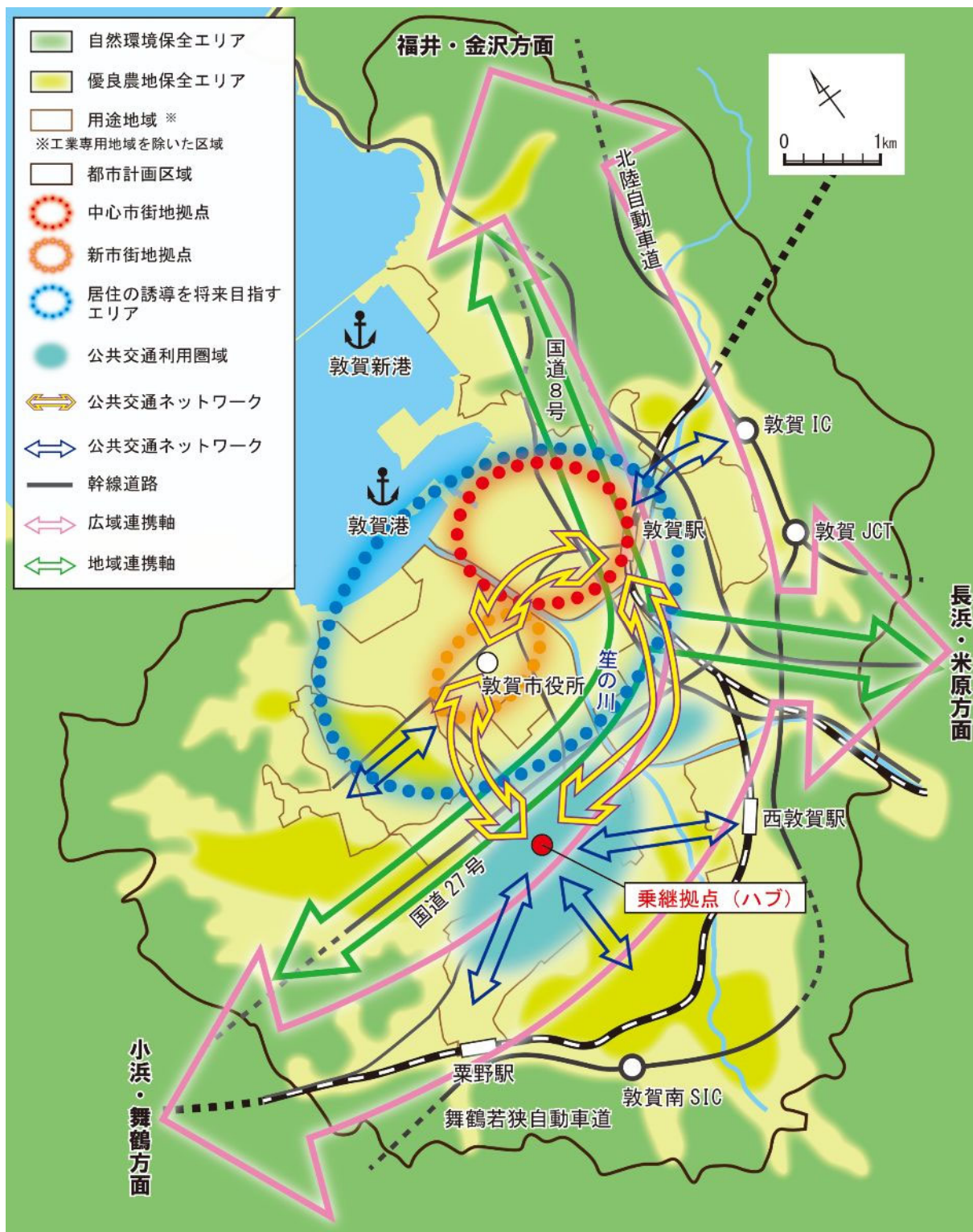
本市のコミュニティバス交通網を維持することや、さらなる利便性の向上を図ることで、交通網を活かした生活環境の創出を図り、老年人口や交通弱者を含めた市民が安心して利用できる将来に渡り持続可能な交通網の構築を目指します。そのため、

- 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。

###### 基本方針3：視点③ 都市機能増進施設

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。



資料) 敦賀市立地適正化計画

図. 敦賀市の目指すべき将来都市構造



(5) 敦賀市コミュニティバス再編計画 [平成 29 年 2 月策定]

敦賀市では、原子力発電所の長期運転停止などに伴う歳入減少により、より効率的な行政運営が求められており、コミュニティバス事業においても例外ではなく、将来にわたって持続性のある公共交通の利用環境実現を図るため、敦賀市の財政規模に適合したより効率的で利便性の高いバス運行を目的とし、第6次敦賀市総合計画に示されている公共交通及びバス交通に関連する施策に基づくとともに、敦賀市都市計画マスタープランの都市交通の基本方針を踏まえ、平成 33 (2021) 年度を目標年次とした「敦賀市コミュニティバス再編計画」を策定しています。

■ 基本理念

将来のまちの姿を見据えた効率的で利便性の高いバス交通  
 ~敦賀市は将来にわたってバス交通を維持します~

■ 基本方針

基本方針 1 バス利用状況を考慮した効率的で利便性の高いバス運行の実現

施策① 利用状況を考慮した便数の集約

施策② 将来の公共交通ネットワークに向けた実証路線の運行 (ハブ&スポークス)

現在、市では「立地適正化計画」の策定を進めており、まちづくりと連動した公共交通ネットワークのあり方について議論しています。そのため、本計画ではそれに向けたバス交通の可能性を検討していきます。

市内路線をより効率的に運行するためには、市街地の路線を「幹線」、山間部路線を「支線」として位置付け、支線を幹線の乗継拠点 (ハブ) まで運行する「ハブ&スポークス」の考え方があります。

ハブ&スポークスは、バスの頻度を確保しつつカバーエリアを広げることができるため、利便性の向上につながります。しかしながら、ハブ&スポークスでは乗継拠点での乗継抵抗が問題となりますので、乗継拠点を店舗や病院等に配置するなど、その抵抗を緩和する施策が必要になってきます。拠点整備には多額の経費も必要になりますので、その導入によって効果が認められるかどうかを見極めながら、また、まちづくりと関連づけ、その施策とも連携しながら検討していく必要があります。

今回の計画では、現段階で乗継拠点として活用できる停留所を中心に、路線の一部を変更し、ハブ&スポークスの実証路線として運行することで、将来的に他地区へ波及できるかを検討します。

施策③ 看護大学・敦賀気比高校通学者のコミュニティバス利用促進

基本方針 2 山間部路線における新しい運行の導入

施策④ デマンド運行の試験導入、公民館経由、集落内乗入数の増加

基本方針 3 誰もが気軽に利用できるバス利用の促進

施策⑤ ホームページの改善

施策⑥ バス停・時刻表冊子の改善

施策⑦ 私の時刻表のPR

施策⑧ バス交通への意識啓発と利用促進

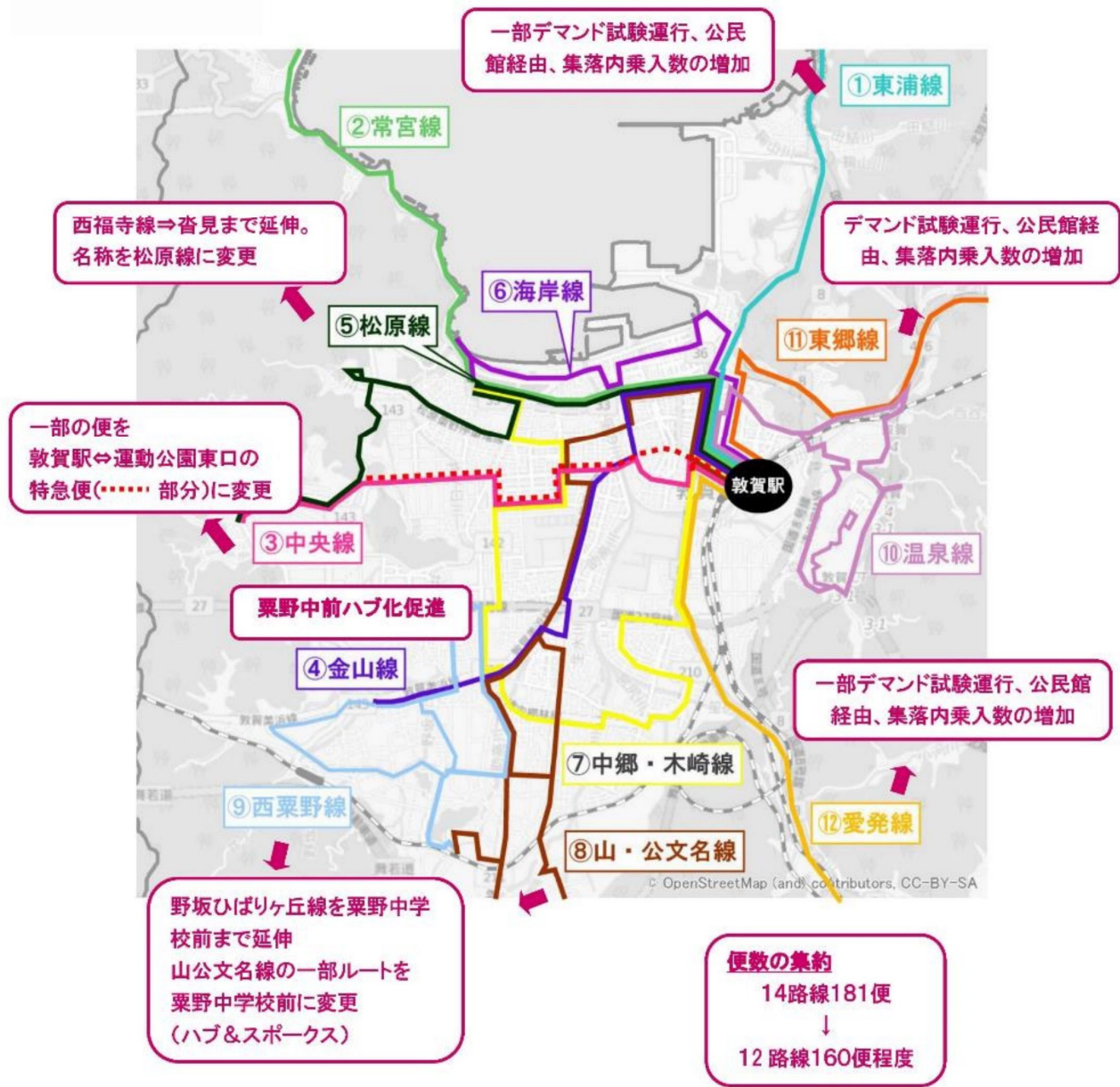
■ 基本理念と基本方針の考え方

子どもや高齢者、障がい者などの交通弱者にとって、バス交通は日常生活に欠かせない重要な交通手段です。本市の財政状況は年々厳しくなっていますが、バス交通を将来にわたって維持していくために、限られた財源の中、より効率的で利便性の高い運行経路やダイヤ編成を目指します。

また、山間部路線においては、今後も人口減少・高齢化が進むと予想される中で、利用者の減少はやむを得ませんが、市街地のような代替交通手段も少なく、バス交通は日常生活を支える足として重要であります。利用率が低いことを理由に減便するのではなく、その実態を捉え利便性や地域活性等を考慮しながら運行方法を検討していきます。

また、バス交通は市全体で守っていかなければならない必要不可欠な資産でありますので、交通弱者のみでなく誰もがバス交通について考え、積極的に利用いただけるようさらなる促進を目指します。

社会情勢の変化や地域ニーズ、財政面等様々な要素を考慮しながら、将来にわたって持続可能なバス交通を目指していきます。



資料) 敦賀市コミュニティバス再編計画

図. 変更後路線

**(6) 敦賀市公共施設等総合管理計画 [平成 29 年 1 月策定]**

敦賀市では、公共施設を取り巻く環境の変化を踏まえ、将来を見据えた公共施設など全体のあり方を検討し、今後目指すべき方針を定めることを目的とした「敦賀市公共施設等総合管理計画」を策定しています。本計画は、「敦賀市再興プラン（第6次敦賀市総合計画（後期基本計画）」）に基づく行財政改革を実現するための計画として位置づけられ、敦賀市の公共施設やインフラの更新ピークが今後 20 年間から 40 年間にわたって集中することを想定し、計画期間を平成 29（2017）年度から平成 68（2056）年度としています。

**■ 基本理念**

次世代の市民のために、いま取り組む公共施設等マネジメント

**■ 取組方針（実施方針）****方針 1 長寿命化と予防保全（品質管理）：公共施設&インフラ**

- ・点検診断による実態把握と修繕計画への利活用
- ・対症療法型の維持管理から予防保全への移行
- ・安全安心な利用に向けた耐震や施設性能の確保
- ・目標耐用年数への長寿命化によるライフサイクルコストの適正化

**方針 2 公共施設の総量縮減（総量管理）：主に公共施設**

- ・機能（サービス）の維持による統廃合の実施
- ・大きすぎず、使いやすさに配慮した施設整備
- ・多様な主体との連携による広域化や運営主体の変更

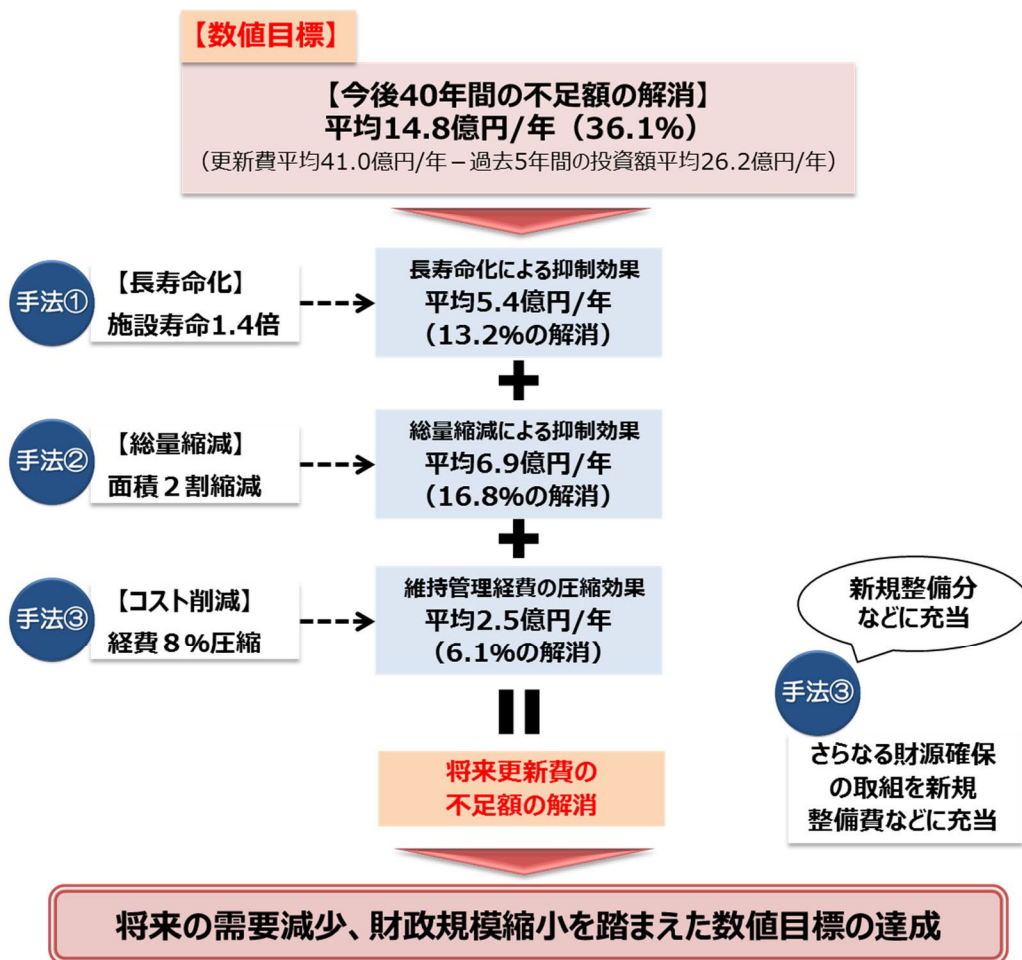
**方針 3 更新財源の確保（コスト管理）：主に公共施設**

- ・総量縮減による維持管理経費の圧縮分を更新財源として確保
- ・資産の有効活用による財源確保
- ・民間活用による運営効率化や施設整備財源の確保
- ・使用料の見直しによる受益者負担の適正化

**■ 数値目標**

取組方針に基づく取組を実施した場合、平成 68（2056）年度までの今後 40 年間の将来更新費の不足額平均 14.8 億円/年を解消できることが想定されます。

これに加え、新たな財源の確保に向けた取組によって、過去 5 年間の投資額と同規模の平均 26.2 億円/年の範囲内で将来更新費の不足額を解消することを目指します。



資料) 敦賀市公共施設等総合管理計画

図. 数値目標の達成に向けた取組効果の全体像

## 1-5 市民意向の把握

### (1) アンケート調査の概要

#### 1) 調査の目的

本調査は、新たな「敦賀市都市計画マスタープラン」の策定にあたり、居住地域や市全体のまちづくりに対する市民の意向を調査し、本計画策定に係る基礎資料とすることを目的に実施しています。

#### 2) アンケート調査の概要

##### ① 調査方法

- ・調査対象者：市内に居住する18歳以上の男女
- ・抽出方法：無作為に抽出
- ・配布・回収方法：郵送による配布、返信用封筒による回収
- ・調査期間：令和元年8月13日～8月30日

##### ② 配布・回収状況

- ・配付数：3,000票／回収数：1,190票／回収率：39.7%

### (2) アンケート調査結果の概要

#### 1) あなたご自身のことについて

(性別・年齢・職業・世帯構成・居住地区・居住年数・通勤地・通学地・交通手段)

- ・世帯構成については、高齢者(65歳以上)のいる世帯が約5割と多くなっています。
- ・居住年数については、30年以上居住している方が約6割であり、また、10年以上居住している方が約9割と長く居住しているとの回答が多くなっています。

#### 2) 居住地域における生活環境について

- ・お住まいの地域における生活環境(満足度)については、日照・通風、悪臭、ごみ・し尿処理といった環境衛生面に関する満足度は高いものの、公共交通機関(鉄道・バスなど)の便利さ、歩行者・自転車に対する道路の安全性といった公共交通・交通安全や、河川の整備状況に関する満足度が低くなっています。
- ・お住まいの地域における生活環境(重要度)については、満足度が低い公共交通・交通安全のほか、医療施設の整備が重要と考えられています。
- ・お住まいの地域における現在の土地や建物の状況については、空き家や管理されていない空き地の増加、集合住宅の増加が増えてきたという回答が多くなっています。

- ・生活行動の主な「行き先」については、毎日の食料品などの買い物は、自宅・自宅周辺で済ませるものの、それ以外の生活行動の大半は、その他の地区で済ませていることがうかがえます。
- ・生活行動の主な「交通手段」については、大半の行き先への交通手段は車・バイクとなっています。

### 3) 敦賀市の将来像について

- ・中心市街地に必要な施設（機能）については、賑わい創出に寄与する「大型の商業施設」や「観光・集客施設」のほか、「病院等医療施設」の回答が多くなっています。
- ・今後の防災対策については、「河川浸水対策」、「原子力安全対策」、「地震対策」といった、近年における大規模な地震・津波などの影響を意識した対策の回答が多くなっています。
- ・今後の防災安全性については、避難所の施設・設備が不十分（耐震化やバリアフリー化など）であることや、避難場所までの距離・行きにくさに不満を感じている回答が見られる一方で、特に防災安全性に問題はないとの回答も多くなっています。
- ・今後の景観づくりについては、「中心市街地のメインストリート」、「JR 敦賀駅周辺」、「敦賀湾一帯」との回答が多く、敦賀市の顔となるエリアでの景観づくりの回答が多くなっています。
- ・今後の農地と宅地開発については、「市民農園や観光農園の整備で農地を守るべき」との回答が最も多いものの、「わからない」や「宅地開発によって農地がなくなるのは仕方がない」との回答も多く、農地と宅地開発の考え方の意見は分かれています。
- ・今後の道路・交通については、「ユニバーサルデザインへの配慮（歩道の設置・拡幅、バリアフリー化、ベンチの設置など）」、「日常生活で利用する生活道路の整備」、「バス交通の増便」との回答が多く、身近な生活道路などの安全性・快適性の向上や公共交通の利便性の向上が求められています。

### 4) 今後のまちづくりの方針について

- ・敦賀市の今後のまちづくりの方針については、「雪や災害に強いまちづくりを進める」、「若者が多く住む、活気あるまちづくりを進める」、「コミュニティバスなどの公共交通網の利便性を高め、なるべくマイカーを使わないまちづくりを進める」との回答が多く、雪や災害に強いまち、若者が多く住む活気あるまち、公共交通の利便性が高いまちづくりの回答が多くなっています。
- ・今後、重点的に整備すべきと考える地区については、中心市街地、駅東（新幹線敦賀駅側）周辺地区、駅西（敦賀駅側）地区での整備が求められています。

- ・今後、敦賀市において特に推進すべきと考える取組みについては、商店街等の再整備、医療施設の充実、産業の振興に関する取組みが求められています。
- ・“コンパクトなまちづくり”に必要な施策については、中心市街地や商店街の活性化をはじめ、医療・福祉環境の向上、コミュニティバス交通網の維持・向上が必要と考えられています。
- ・今後の敦賀駅周辺（駅東側）の土地利用については、商業地区、観光・交流・レクリエーション地区、流通業務地区としての利用の回答が多くなっています。

#### 5) 住民参加のまちづくりについて

- ・今後の「まちづくり」への参加意思については、「場合によっては参加を検討したい」が約5割となっています。
- ・「住民参加型のまちづくり」を進めるために大切なことについては、住民のアイデアや意見募集のほか、アンケートなどによる住民意向の把握、まちづくりに関する説明会や広報活動（広報誌など）の充実が必要と考えられています。

1-6 都市づくりにおける課題の整理

都市の現況を踏まえ、都市づくりにおける課題を以下に整理します。

見直しのポイント	広域的にみた敦賀市の位置づけ
<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少・少子高齢社会の進展</li> <li>・新しい道路・交通体系への対応</li> <li>・災害に強いまちづくりへの対応</li> <li>・持続可能な都市経営への転換</li> <li>・産業構造の複軸化とエネルギーの多元化</li> <li>・高度情報技術社会の進展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敦賀市が周辺地域とともに、各地域の特性や優位性を活かし、連携して発展を目指す「<b>ハーモニアスポリス構想</b>」の策定</li> </ul> <div style="background-color: #FFDAB9; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 「産業構造の複軸化」及び「エネルギー多元化」の2つの目的の実現に向け、産業間連携推進計画、調和型水素社会形成計画、道路網整備計画の3つの計画から構成</li> </ul> </div>

敦賀市の現状
<p>●<b>位置・地勢</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京阪神・中京の2大都市圏から、対岸諸国に開かれた日本海側の結節点</li> <li>・三方を山々に囲まれた隔絶性の高い地勢</li> <li>・天然の良港である敦賀港を形成</li> </ul> <p>●<b>市のなりたち</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・古代から朝鮮半島や中国大陸との交流が盛んな海陸交通の要地</li> <li>・中世から近世では都と北国を結ぶ物資の中継点</li> <li>・近代では全国3番目となる鉄道開通による鉄道の要衝</li> </ul> <p>●<b>人口等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総人口は、平成17(2005)年をピークに減少し、減少は加速傾向</li> <li>・世帯数は増加傾向にあるが、近年は鈍化</li> <li>・年齢別人口は、高齢化が進み、子どもや働き手である若者の減少が顕著</li> <li>・今後、老年人口の密度が高いエリアは、市街地北側だけでなく、市街地南側や郊外部のエリアに拡大の恐れ</li> </ul> <p>●<b>産業</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・販売農業数は減少、工業の事業所・従業者や商業の商店数・従業者数は近年持ち直している</li> <li>・小売業の販売額分布では、敦賀駅周辺や若葉町・市野々町周辺から市役所周辺への変化や、全体的な販売額の低下がうかがえる</li> <li>・観光客入込数は、平成26(2014)年以降、増加に転じる</li> </ul> <p>●<b>都市計画の状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・敦賀都市計画区域は6,499ha(行政区域面積の25.9%)、用途地域は1,672ha(都市計画区域面積の25.7%)</li> <li>・特別用途地区(大規模集客施設制限地区)、防火地域及び準防火地域、臨港地区(敦賀港地区)が指定</li> </ul> <p>●<b>土地利用・都市施設状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土地利用は、山林が約5割と最も多く、宅地は約2割</li> <li>・農地転用は、用途地域内外ともに住宅や商業用地が多く、用途地域外では工業用地も多い</li> <li>・空き家数は、粟野地区などで多いが、危険空き家数の割合では、東浦・西浦・北地区が高い</li> <li>・都市計画道路は32路線、整備率は約8割と高いが、市街地縁辺部に未整備区間が多い</li> <li>・鉄道では、敦賀駅の利用が最も多く、北陸新幹線の金沢・敦賀間開業が予定</li> <li>・コミュニティバスの利用者数は、平成27(2015)年度をピークに減少</li> <li>・都市公園は39箇所ある</li> <li>・公共下水道の整備率は約8割と高い</li> <li>・災害について、用途地域の外縁部に土砂災害特別警戒区域が設定、笹の川一帯は洪水時の浸水が想定されているエリア</li> </ul>



市民意向 | アンケート

●回答者の属性

- ・高齢者（65歳以上）のいる世帯が約5割
- ・10年以上居住している方が約9割

●居住地における生活環境について

- ・環境衛生面に関して満足度が高い一方、公共交通・交通安全、河川の整備状況に関して満足度が低い
- ・公共交通・交通安全、医療施設整備の重要性を意識
- ・食料品などの買い物は自宅・自宅周辺、それ以外の生活行動の大半はその他の地区
- ・外出時の交通手段の大半は車・バイク

●敦賀市の将来像について

・中心市街地に必要な施設（機能）

- ▶大型の商業施設、観光・集客施設、病院等医療施設

・防災対策

- ▶大規模な地震・津波などの影響を意識した河川浸水対策・原子力安全対策・地震対策
- ▶避難所施設等の不十分（耐震化やバリアフリー化など）、避難場所までのアクセスに不満

・景観づくり

- ▶敦賀市の顔となる中心市街地のメインストリート、JR敦賀駅周辺、敦賀湾一帯

・農地と宅地開発

- ▶「市民農園や観光農園の整備で農地を守るべき」が最も多い

・道路・交通

- ▶生活道路の安全性・快適性の向上、公共交通の利便性向上

●今後のまちづくりの方針について

・敦賀市の今後のまちづくりの方針

- ▶雪や災害に強いまち、若者が多く住む活気あるまち、公共交通の利便性が高いまちづくり

・今後、重点的に整備すべきと考える地区

- ▶中心市街地、駅東周辺地区、駅西地区

・今後、敦賀市において特に推進すべきと考える取組み

- ▶商店街等の再整備、医療施設充実、産業の振興への取組み

・“コンパクトなまちづくり”に必要な施策

- ▶中心市街地や商店街の活性化、医療・福祉環境の向上、コミュニティバス交通網の維持・向上

・今後の敦賀駅周辺（駅東側）の土地利用

- ▶商業地区、観光・交流・レクリエーション地区、流通業務地区としての利用

●住民参加のまちづくりについて

・今後の「まちづくり」への参加意思

- ▶「場合によっては参加を検討したい」が約5割

・「住民参加型のまちづくり」を進めるために大切なこと

- ▶住民のアイデアや意見募集のほか、アンケートなどによる住民意向の把握、まちづくりに関する説明会や広報活動（広報誌など）の充実

現況から見える問題点

●中心市街地の衰退と郊外部へのスプロール化（無秩序な都市開発）

- ・市街地北側の中心市街地などでは人口が減少しており、都市のスポンジ化（空洞化）の進行やまちなかの衰退が懸念されます。

市民アンケート ▶ 中心市街地に必要な施設（機能）として「大型の商業施設」などが多い  
 “コンパクトなまちづくり”に必要な施策について「中心市街地、商店街の活性化」などが多い  
 今後重点的に整備すべきと考える地区について「中心市街地」などが多い

- ・市街地南側の粟野地区などでは人口が増加しており、宅地などのスプロール化が懸念されます。
- ・人口減少、少子高齢化が進行しており、地域コミュニティの衰退が懸念されます。

●都市の安全性や安心感の低下

- ・近年、大規模な自然災害が頻発しており、敦賀市においても土砂災害特別警戒区域や浸水が想定されているエリアを踏まえた十分な防災機能・対策が求められます。

市民アンケート ▶ 今後のまちづくりについて「雪や災害に強いまちづくり」などが多い

- ・長期未着手の都市計画道路の改善を含めた将来的な道路交通体系の再考が求められます。

市民アンケート ▶ 今後の道路・交通について「ユニバーサルデザインへの配慮」などが多い

- ・公共施設などの老朽化が進行しており、「敦賀市公共施設等総合管理計画」に基づく対策が求められます。

市民アンケート ▶ 今後の防災安全性について「避難所の施設・設備が不十分（耐震化やバリアフリー化など）」などが多い

- ・コミュニティバスの利用者数が減少しており、更なる利便性の向上が求められます。

市民アンケート ▶ 公共交通に関する満足度が低い

●都市の魅力や活力の低下

- ・敦賀市の将来を担う子どもや働き手である若者の減少が著しく、今後の社会活動の低下などが懸念されます。
- ・産業構造の高度化が進む中、第1次産業、第2次産業の衰退が懸念されます。
- ・小売業の販売額の低下から、経済活動の縮小が懸念されます。
- ・舞鶴若狭自動車道の全線開通などにより観光客入込数は増加していますが、北陸新幹線の敦賀開業などを控え、今後も交流人口の維持・向上が求められます。

市民アンケート ▶ 今後の景観づくりについて「中心市街地のメインストリート」、「JR敦賀駅周辺」などが多い

- ・人口減少などにより、空き家の増加が懸念されるとともに、良好な景観の阻害や住環境の悪化が懸念されます。

都市づくりにおける課題

● まちなかを核としたコンパクトで持続可能なまちづくり

① まちなかにおける都市機能の集約と良好な居住環境の形成

・ まちなかへの居住誘導を促すため、まちなかにおいて都市機能の集約を図るとともに、誰もが魅力を感じる良好な居住環境の形成が必要です。

② 都市間や市内を連携する道路・公共交通ネットワークなどの充実

・ 交通利便性の高い暮らしを支えるため、周辺地域と連絡する道路や身近な生活道路、都市計画道路などの道路整備、鉄道やバスなどの公共交通ネットワークの充実が必要です。また、国内外における交流の拡大に向けた航路の充実が必要です。

③ 老朽化が進行する公共施設などの総合的管理や官民連携活用の推奨

・ 公共施設などの老朽化に対応し、持続可能なまちを実現するため、長寿命化や予防保全だけでなく、施設の統廃合、再編などの公共施設などの総合的管理が必要です。

④ 居住誘導区域外における公共交通などのセーフティネットの確保

・ 居住誘導区域内だけでなく、区域外においても住環境を維持するため、公共交通などのセーフティネットの確保が必要です。

● 市民誰もが安全で安心して暮らせるまちづくり

① 自然災害などに備えた防災機能・対策の強化

・ 市民の安全な暮らしを確保するため、大規模な地震や津波、豪雨、猛暑などの自然災害などに備えた十分な防災機能・対策の強化が必要です。

② 少子高齢社会に対応した子育て、医療・福祉機能などの充実

・ 子どもから高齢者までが安心して暮らせる環境を確保するため、子育て機能、医療・福祉機能の充実、都市や施設のバリアフリー化などが必要です。

③ 人口減少などに対応した地域コミュニティの維持

・ 人口減少などによる地域コミュニティの衰退に対応するため、市民と行政などの協働による地域コミュニティの維持が必要です。

● 広域的な連携・交流による活力と賑わいのあるまちづくり

① 賑わいと雇用の拡大につながる多様な産業の活性化

・ まちに賑わいを創出するとともに、誰もが元気に働ける場を拡大するため、農・工・商業、観光などの多様な産業の活性化が必要です。

② 周辺地域との連携による新たな産業の創出

・ 人口減少などによる地域経済の衰退に対応するため、敦賀市の特性を活かし、周辺地域と連携しながら、新たな産業を創出することが必要です。

③ 北陸新幹線の敦賀開業を活かした交流の拡大

・ まちに賑わいを創出するため、北陸新幹線の敦賀開業を活かした土地利用や観光振興などによる交流の拡大が必要で

● 豊かな自然、景観・歴史・文化に育まれた魅力的なまちづくり

① 都市を取り巻く豊かな自然環境の保全

・ 環境と共生した魅力的なまちを形成するため、敦賀湾、河川、山々などの都市を取り巻く豊かな自然環境の保全が必要です。

② 受け継がれてきた歴史・文化遺産の保全

・ 歴史あるまちの特色を受け継ぐため、敦賀市の歴史・文化遺産の保全が必要です。

③ 良好な景観を活かした都市の魅力向上

・ 誰もが暮らしたいと感じる魅力的なまちを形成するため、自然、歴史・文化、都市などの良好な景観を活かした都市の魅力向上が必要です。

## 第2章. 都市の将来像

### 2-1 都市の将来目標

#### (1) 都市づくりの将来像

本計画では、敦賀市の都市づくりにおける課題を踏まえるとともに、上位計画である「第7次敦賀市総合計画」に示される基本理念・戦略などとの整合を図り、都市づくりの将来像を次のように設定します。

#### 【都市づくりの将来像】

**賑わいと温もりあふれる持続可能な都市として、  
産業、歴史・文化を育む 住みたくなるまち敦賀**

敦賀市は、天然の良港として古代から栄えた敦賀港や北陸新幹線の金沢・敦賀間開業が迫った敦賀駅、北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道に代表される海陸交通の要衝という立地特性を活かし、国内外の都市をつなぐ結節点として過去・現在にわたり様々な出会いから交流が生まれ発展してきました。

この敦賀市の立地特性を活かしながら、今後も国内外の各地域を強く結びつけるとともに、市民・事業者・行政の協働のもと、産業、歴史・文化を育みながら敦賀市らしい個性と魅力あるまちづくりを推進することにより、誰もが夢と希望を感じ、住みたくなるまちとしての発展を目指します。

さらに、人口減少や少子高齢化の進行、劇的な自然環境の変化などに対応しながら、敦賀市の個性と魅力ある都市と豊かな自然・景観が調和した環境を次世代に継承するため、「持続可能な開発目標（SDGs）」の理念などを踏まえ、コンパクトシティ・アンド・ネットワークの考え方により、賑わいあふれるまちなかを核とした都市の構築を図るとともに、市民誰もが安全で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目指します。

## (2) 都市づくりの基本方針

都市づくりの将来像を受けて、都市づくりの基本方針を次のように設定します。

### まちなかを核とした便利で快適なまちをつくる

敦賀市の核となる中心市街地、新市街地（都市機能誘導区域とする市役所周辺）に都市機能や日常生活サービス機能を集約するとともに、さらなる生活基盤の充実などを図ることにより、暮らしやすく利便性の高い都市環境を創出し居住誘導区域への居住を誘導しながら、人口減少や少子高齢化などに対応した集約型都市の形成を推進します。

また、広域的な観光圏・経済圏の実現と市民の交通利便性の維持・向上に資する道路整備や鉄道、バスなどの公共交通ネットワークの充実を図るとともに、老朽化が進む公共施設やインフラ施設の総合的な管理のもと、長寿命化、予防保全、施設の統廃合・再編などに努め、持続可能なまちづくりを推進します。

### 誰もが安全で安心して暮らせるまちをつくる

大規模な地震や津波、豪雨、猛暑などの自然災害に備えた防災対策や減災対策、また、原子力安全対策などに取り組むことにより、市民誰もが安全で安心して暮らし続けることができるまちづくりを推進します。また、保健、医療、子育て環境、福祉機能の充実と相互ネットワークの強化、都市や施設のバリアフリー化などにより、子ども、高齢者、子育て世代、障がい者などが安心して暮らすことができるまちづくりを推進します。

これら防災・減災対策や福祉機能などの充実・強化においては、自助・共助・公助の理念をもって取り組むとともに、特に「共助」による地域コミュニティの活性化を推進します。

### 賑わいと活気にあふれた住みたくなるまちをつくる

海陸交通の要衝として発展してきた敦賀市のさらなる産業振興に向けて、農林漁業、工業、商業、観光などの多様な産業の活性化に寄与するまちづくりを進めるとともに、雇用や交流の拡大による若者などの移住・定住を促進し、賑わいあふれたまちづくりを推進します。

また、敦賀市の地理、歴史・文化資源及び産業の特性を最大限に活かすとともに、周辺地域と連携しながらモノとエネルギーをつなぐ広域的な経済圏を形成し、新たな産業の創出を目指すことにより、長期的かつ安定的に発展するまちづくりを推進します。

### 敦賀市らしいロマン漂う魅力的なまちをつくる

敦賀湾、河川、山々などの都市を取り巻く豊かな自然環境と、これまで受け継がれてきた敦賀市の歴史・文化遺産を保全するとともに、これらの自然環境、歴史・文化遺産を活かしながら都市と調和した良好な景観を創出することにより、敦賀市らしいロマン漂う魅力的なまちづくりを推進します。

2-2 将来都市構造

敦賀市においては、広範な市域の中で、港や駅を中心としたコンパクトな市街地が形成されるとともに、適正な土地利用の誘導に向けた用途地域が指定されています。また、用途地域指定エリアには、市域全体の約7割の市民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、行政などの都市機能が集積していますが、現在、都市のスポンジ化（空洞化）の進行や宅地などのスプロール化（無秩序な都市開発）、商業機能のスプロール化によるまちなかの衰退が懸念されています。

このことから、敦賀市では、急速な人口減少、少子高齢化の進行を踏まえるとともに、市街地における諸問題に対応し、将来にわたる持続可能な都市を目指すため、都市機能が集約する中心市街地や新市街地（市役所周辺）を敦賀市の拠点とし、その周辺に居住を誘導することで、利便性が高く、歩いて暮らせる安全・安心な都市構造を形成していきます。

また、市街化エリア・都市計画区域外の郊外や集落に暮らす市民の生活利便性を確保するため、コミュニティバスなどの公共交通ネットワークの維持・確保などにより中心市街地と郊外部や集落地との連携を保ち、郊外部や集落地に暮らす市民が市街地へとアクセスしやすい環境を形成していきます。

一方、敦賀市の産業や観光振興、国内外における交流の拡大に向け、良好な自然・都市環境や景観形成の推進によって敦賀市の魅力を高めるとともに、周辺地域と連携した新産業の構築などに資する陸路や航路を通じた多方面との広域的な連携を強化していきます。

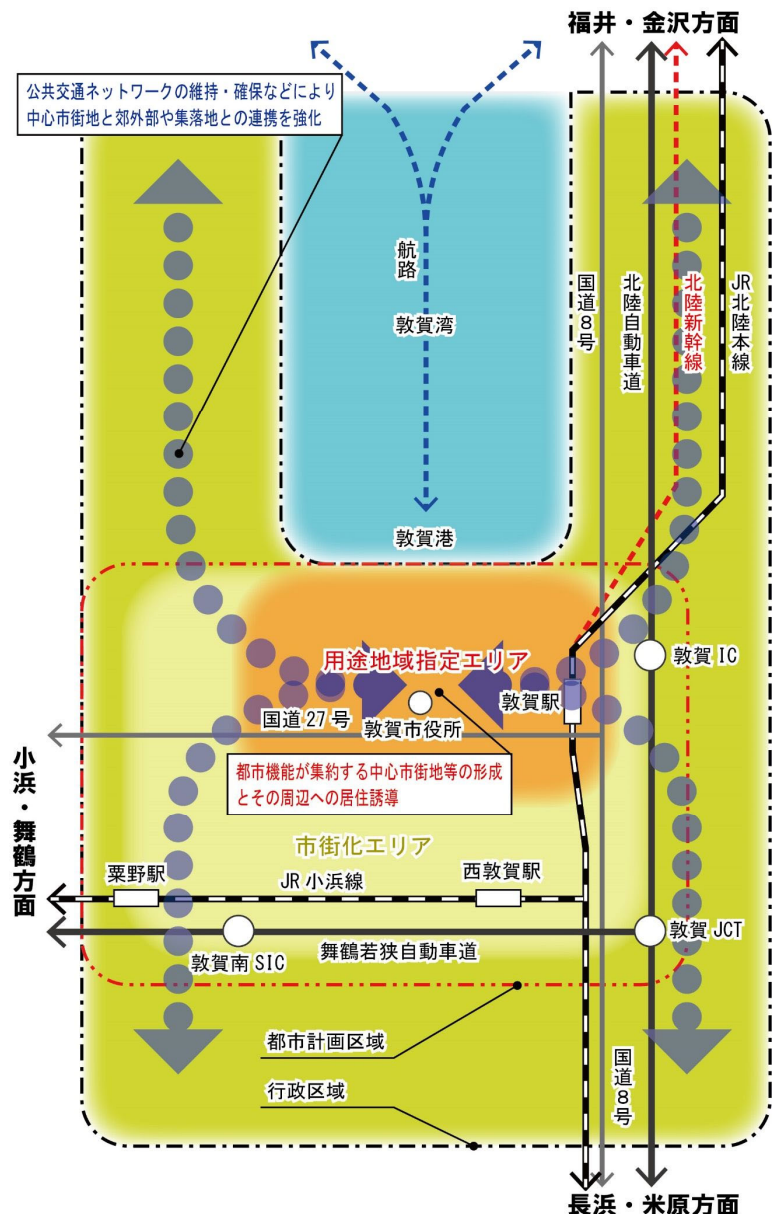


図. 将来都市構造イメージ

敦賀市の地形や都市の成り立ちなどの特徴を踏まえ、都市構造を構成する「エリア」、「軸」、「拠点・地区」について、機能や配置を示し、都市の基本的な方向性を整理します。

## (1) エリア

土地利用の方針を示す「エリア」は、3つに区分します。

### 1) 自然環境保全エリア

市街化エリアを取り囲む緑豊かな山間部や、山間部に点在する集落地を「自然環境保全エリア」として位置付け、山間部の緑豊かな自然環境を保全し、市街地の拡大を抑制するとともに、住み慣れた集落地での居住環境を維持していきます。

### 2) 田園集落・優良農地保全エリア

敦賀湾沿岸部などのまとまりのある集落地や、市街地郊外部の集落地及び優良農地を「田園集落・優良農地保全エリア」として位置付け、優良農地を保全し、市街地の拡大を抑制するとともに、田園と調和する中で住み慣れた集落地での居住環境を維持していきます。

### 3) 市街化エリア

敦賀市の平坦地において、市街化された地域及び今後市街化になることが展望される地域を「市街化エリア」として位置付け、適正な土地利用の規制・誘導のもと、良好な市街地の環境や景観を維持・向上していくとともに、将来的には中心市街地や新市街地（市役所周辺）での都市機能の誘導、その周辺への居住誘導を目指し、必要な誘導方策を講じていきます。

## (2) 軸

人やモノの移動や交流を支える機能を示す「軸」は、大きく5つに区分し、さらに、連携や交通に関する軸と環境保全・整備に関する軸に分けます。

### 1) 広域連携軸

福井・金沢方面、長浜・米原方面、小浜・舞鶴方面の様々な都市との広域的な連携を担う北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道、北陸新幹線を「広域連携軸」として位置付け、敦賀市の産業や観光振興、交流の拡大に向けた広域的な道路・公共交通ネットワークの強化を進めます。

## 2) 地域連携軸

福井県美浜町・南越前町、滋賀県長浜市・高島市の隣接市町をはじめとする都市との連携を担う国道8号、国道27号、国道161号、国道476号、JR北陸本線、JR小浜線を「地域連携軸」として位置付け、広域連携軸を補完しながら、隣接市町などとの連携強化や、敦賀市の中心市街地と郊外部や集落地との連携強化を進めます。

## 3) 公共交通軸

敦賀駅や市役所などが立地する居住誘導区域内と、乗継拠点（ハブ）間を連絡し、さらに各地域へと連絡する公共交通ネットワークを「公共交通軸」として位置付け、公共交通ネットワークのさらなる強化により、市民の交通利便性の向上を図ります。

## 4) 臨海環境保全・整備軸

敦賀湾に面する湾岸地域を「臨海環境保全・整備軸」として位置付け、海陸交通の要衝として発展してきた敦賀市の特性を活かした産業や観光振興のほか、気比の松原などと調和した敦賀湾沿岸の美しい海辺の景観を保全します。

## 5) 河川環境保全・整備軸

井の口川及びび笙の川水系などの河川空間を「河川環境保全・整備軸」として位置付け、都市の中の親水空間として保全・整備し、市民に憩いの場を提供するとともに、質の高い都市環境の形成を進めます。

## (3) 拠点・地区

賑わいの創出や生活利便性の向上、産業の活性化を図っていく場所を示す「拠点・地区」は、大きく8つに区分します。

### 1) 中心市街地拠点

敦賀駅西側において、これまで敦賀市の中心市街地を形成してきた地域を「中心市街地拠点」として位置付け、日常生活に必要な大規模商業施設や高次医療施設、子育て支援施設、学校教育施設などに加え、多くの市民が利用する文化施設や交流施設の立地誘導を図り、市街地における生活利便性を高めます。

### 2) 新市街地拠点

市役所周辺を「新市街地拠点」として位置付け、日常生活に必要な大規模商業施設や子育て支援施設、学校教育施設などの立地誘導を図るとともに、市役所の建て替えに伴うコミュニティバスの交通結節点としての機能強化を図り、市街地における生活利便性を高めます。

**3) 敦賀駅周辺拠点**

敦賀駅東側周辺を「敦賀駅周辺拠点」として位置付け、北陸新幹線の敦賀開業に伴った有効な土地利用や必要な整備を進めます。

**4) 臨港工業形成拠点**

敦賀港一帯及び背後の工業地を「臨港工業形成拠点」として位置付け、国内外の各地域との交流、産業の発展に寄与する土地利用や必要な整備を進めます。

**5) 文化交流拠点**

金ヶ崎緑地一帯を「文化交流拠点」として位置づけ、ノスタルジックな景観の中で、様々な人々同士が交流し合うとともに、敦賀市の文化や歴史を学び、体験などができる空間を創出します。

**6) 文教拠点**

総合運動公園、敦賀市立看護大学、敦賀気比高等学校・附属中学校一帯を「文教拠点」として位置づけ、敦賀市の将来を担う若者が積極的に文化・教育を学ぶことができる空間を保全していきます。

**7) 海岸緑地保全地区**

気比の松原を「海岸緑地保全地区」として位置付け、今後も敦賀湾と調和した白砂青松の良好な景観や自然環境を保全していきます。

**8) 湿地周辺保全地区**

貴重な生態系を残す中池見湿地を「湿地周辺保全地区」として位置付け、今後も自然や多様な生物と触れ合える空間として保全していきます。



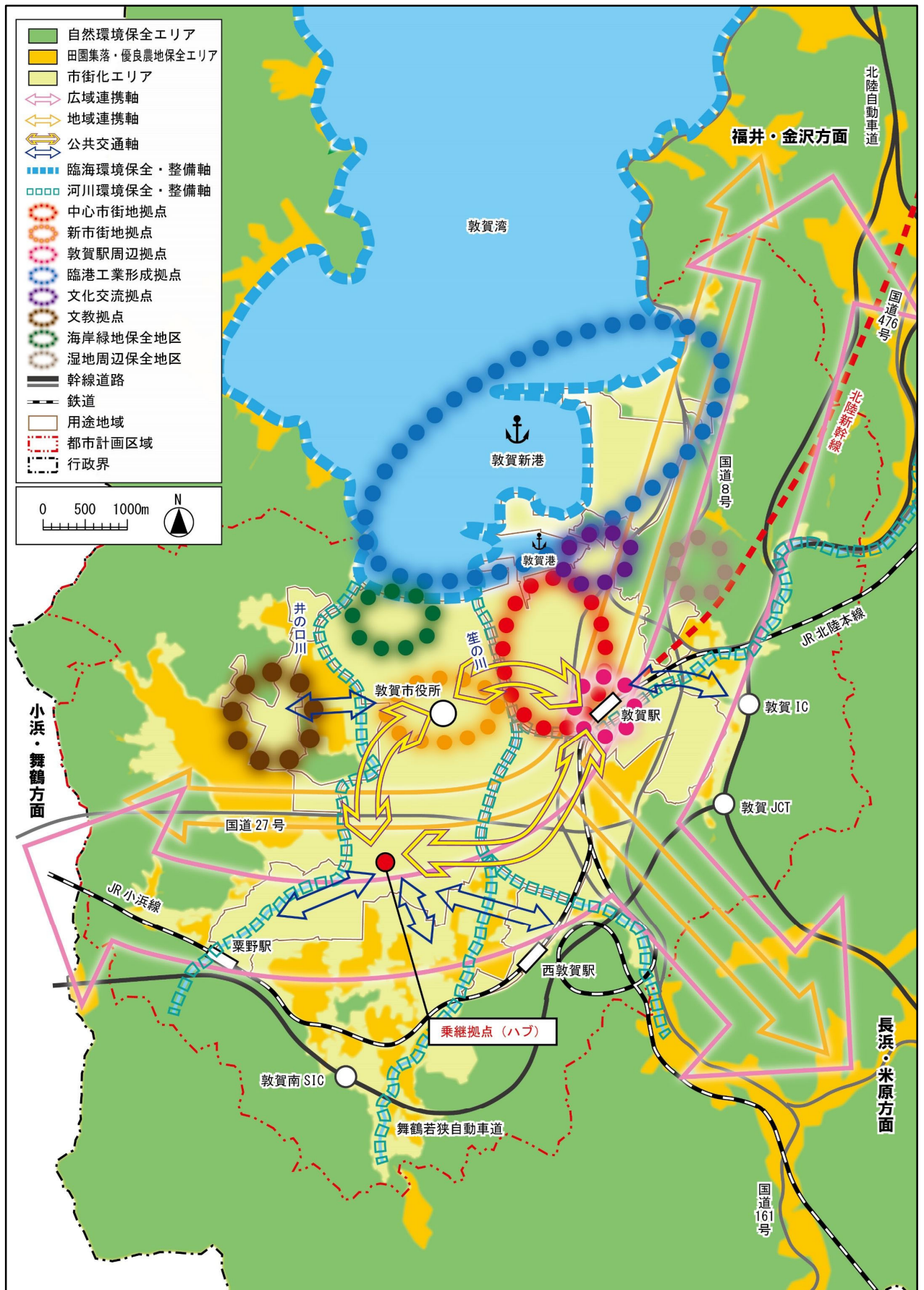


図. 将来都市構造図

## 2-3 将来フレームの設定

### (1) 人口フレーム

本計画では、今後の人口減少社会の到来を見据えた敦賀市の人口を予測し、都市づくりのあり方を検討するため、目標年次であるおおむね20年後の令和22(2040)年の将来人口を設定します。

敦賀市の総人口については、平成17(2005)年の約68,400人をピークに減少に転じており、人口減少は加速傾向を示しています。

加えて、国立社会保障・人口問題研究所の人口推計結果においても、今後、総人口は減少することが予測されています。

このように人口減少が予測される中、「第7次敦賀市総合計画」では、「誰もが住みたくなるまち」を目指し、令和32(2050)年で約50,000人の人口を維持することを展望しています。

また、この人口推計では令和22(2040)年の人口を54,955人と推計しており、本計画においても「第7次敦賀市総合計画」で示す取組みを都市計画の観点から後押しするものとし、**令和22(2040)年の将来人口を約55,000人と設定**します。

### (2) 用途地域フレーム

現在、敦賀市の用途地域面積は、約1,673haです。

今後、敦賀市の総人口の減少に伴い、用途地域内の人口も減少することが予測されますが、敦賀市においては、将来的に市街地北側での居住誘導を目指していることから、用途地域面積については原則、拡大しないものとします。

一方、敦賀港国際物流ターミナル拡張事業が進む「鞠山南地区」については、土地利用の誘導を図る観点から、新たに用途地域の指定を検討します。

また、上位計画や土地利用の現況などを踏まえ、適切な用途地域の変更などを検討します。

## 第3章. 都市整備の方針

### 3-1 土地利用の方針

#### (1) 基本的な考え方

人口減少・少子高齢社会の進展に対応するとともに、敦賀市の豊かな自然環境や田園と調和したコンパクトな市街地の形成を図ります。

市街地においては、用途地域に応じた適正な土地利用の規制・誘導を行うとともに、将来の社会情勢の変化に適した用途地域や土地利用調整条例による用途規制の見直しを行いながら、市民が快適で安全・安心に暮らすことのできる住環境、産業基盤などを形成し、移住・定住を促進します。

また、中心市街地や新市街地（都市機能誘導区域とする市役所周辺）において商業・業務機能の維持・充実を図るとともに、敦賀港の港湾機能や、北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道などの高速交通網を活かした産業の維持・向上、北陸新幹線の敦賀開業による産業の誘致・実現を図ります。

このほか、敦賀市の発展に寄与する有効な土地利用に向けて、空き地・空き家といった低未利用土地のほか、遊休農地や耕作放棄地についても有効活用を図ります。

一方、郊外部や里山、山間地においては、豊かな自然環境や優良農地を保全するとともに、良好な集落環境の形成を図ります。

#### (2) 土地利用の方針

##### 1) 住居系地域 …住居系の用途地域が指定されている地域

- 若い世代を中心とした多様な世代のまちなか居住を推進するため、まちなか定住の支援を行い、居住の安定化を図ります。
- 多世代居住など多様な居住ニーズに対応するとともに、安心して暮らすことのできる住環境の創出や移住・定住を促進するため、多世帯同居・近居をするための住宅支援や、子育て世帯や移住者への住まい支援の実施、市内の空き地・空き家といった低未利用土地の有効活用を図ります。

##### 2) 工業系地域 …工業系の用途地域が指定されている地域

- 第2産業団地などにおいて、敦賀市産業の活性化に寄与する立地企業の誘致を推進します。
- 敦賀市の強みである港湾機能や高速交通網を活かし、敦賀港及び敦賀新港周辺の工業地と産業団地、第2産業団地の連携強化を図るとともに、広域的な連携によるモノ・エネルギーのサプライチェーンの構築を図ります。

- 社会経済情勢や都市構造の変化などを踏まえ土地利用調整条例の定期的な検証・見直しにより、遊休農地や耕作放棄地の有効活用として工業振興を支援する土地利用を図ります。

3) 商業系地域 …商業系の用途地域が指定されている地域

- 市街地の活性化を図るため、敦賀駅から敦賀港まで伸びる中心市街地拠点や市役所周辺の新市街地拠点において、商業機能の集積立地に向けた土地利用を推進します。
- 敦賀駅周辺や金ヶ崎周辺、港湾地区においては、新たな観光商業系の拠点としての土地利用を推進するとともに、魅力的なルートの開拓を図ります。

4) その他地域 …用途地域などが指定されていない市街化エリアに含まれる地域

- 中心市街地の活性化を促進するため、市街地における建替誘導など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。
- 用途地域指定については、今後も新たな土地利用の動向による都市のスプロール化（無秩序な開発）などに注視しながら、都市の実情や将来像を踏まえた上で、必要に応じた見直しを行います。
- 用途地域が指定されていない区域においては、その良好な環境の形成や保持のため、必要に応じて地区計画制度や特定用途制限地域の指定など、様々な土地利用制度の導入を検討します。
- 住工混在地域については、住工共存の環境維持を図りながら、地域の特性に応じた土地利用が確保できるよう、土地利用の規制や誘導を図ります。

5) 自然環境保全地域 …主として自然環境保全区域が指定されている地域

- 市街地を取り巻く緑豊かな森林などの自然環境を保全するとともに、市民などが自然環境と触れ合いながら、憩い、学び、レクリエーションを楽しめる空間維持を図ります。
- 山間部の集落地については、住民の生活を支えるインフラ施設や公共交通といったセーフティネットの維持により、住環境の維持を図ります。

## 6) 集落・優良農地保全地域 …主として農用地区域が指定されている地域

- 市関係各課や開発事業者との調整を進め、涵養域における開発行為を抑制するとともに、優良農地の保全に努め、荒廃を防ぎます。
- 市街地郊外部の優良農地を保全するため、土地利用調整条例などにより土地利用・建物の規制誘導を行います。
- 農業の担い手不足を解消し、次世代の農業経営者を育むため、まとまった農地の確保を図ります。
- 敦賀湾沿岸部などのまとまりのある集落地や、市街地郊外部の集落地については、住民の生活を支えるインフラ施設や公共交通といったセーフティネットの維持により、住環境の維持を図ります。

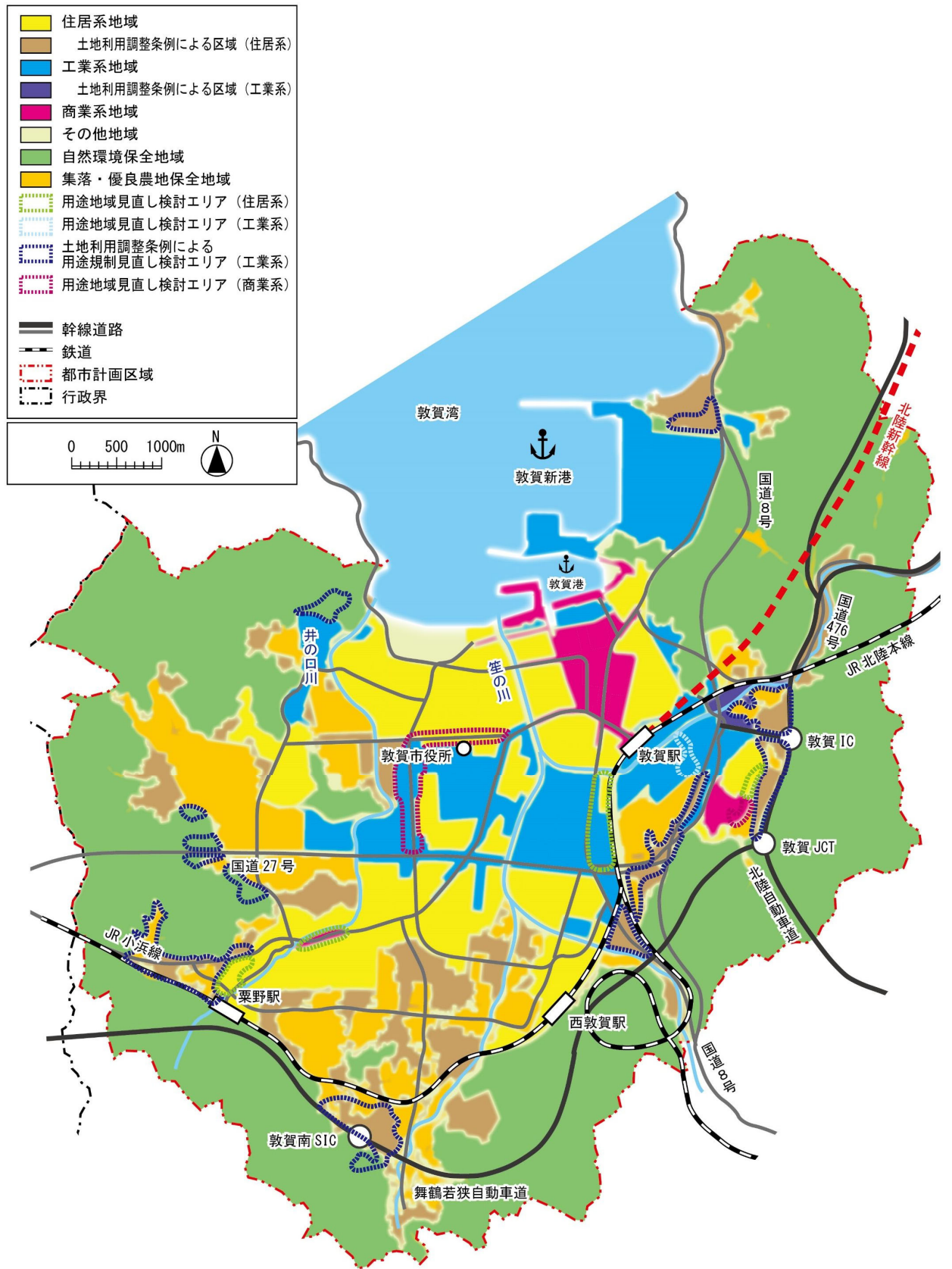


図. 土地利用方針図

## 3-2 市街地の整備方針

### (1) 基本的な考え方

「敦賀市立地適正化計画」に基づき、都市機能誘導区域となる中心市街地拠点や新市街地拠点への都市機能の集約を図るとともに、誰もが魅力を感じ、安全で安心して暮らせる良好な居住環境の形成を推進します。

また、市民・事業者・行政の協働のもと、敦賀市の玄関口となる敦賀駅周辺、氣比神宮周辺、敦賀港周辺の拠点性を高めるとともに、拠点間を結ぶ商店街の活力向上を支援し、市街地における交流や賑わいの創出を図ります。

加えて、行政機能の中核である市役所の周辺は、市民の日常生活の向上のため、コミュニティバスの交通結節点としての機能強化を図ります。

### (2) 市街地の整備方針

#### 1) 敦賀駅周辺エリア

- 北陸新幹線の敦賀開業に向けて、駅西地区土地活用事業などにより、敦賀市の玄関口にふさわしい交流と賑わいを創出するとともに、敦賀市を訪れた来訪者に対する観光情報の発信拠点としての機能の充実を図ります。
- 駅西地区は、来訪者と市民双方の利用を想定した宿泊、飲食・物販、子育て支援、交流・サービス、知育・啓発機能など、目的に応じた機能を持った、玄関口にふさわしい街のシンボル地区を形成するとともに、商店街など周辺地域との連携による相乗効果を生み出し、賑わいの創出を図ります。
- 敦賀駅東側は、敦賀駅と国道8号バイパスを連絡する都市計画道路3・5・29号敦賀駅東線の整備を促進するとともに、敦賀IC周辺では、交通の要衝という立地特性を活かして産業・物流系の土地利用を検討していきます。

#### 2) 氣比神宮周辺エリア・商店街

- 敦賀駅周辺～氣比神宮周辺～敦賀港周辺を連絡する商店街の活性化や観光促進に向けた取り組みと連携しながら、今後も商店街におけるイベントの開催、空き店舗の新規開業支援など、商店街の活力向上を支援します。
- 国道8号道路空間整備事業により創出された公共空間の利活用を推進するとともに来訪者や歩行者の増加を図るため、新たなプレーヤーとなる人材の発掘・育成や情報発信など、憩いと賑わいのあるスポットの形成に取り組みます。

### 3) 敦賀港周辺エリア

- 「金ヶ崎周辺施設整備基本計画」に基づき、人道の港敦賀ミュージアム、敦賀赤レンガ倉庫などの貴重な歴史・文化資源を活用した金ヶ崎周辺一帯での魅力的な街並み景観の創出に取り組むとともに、民間活力による施設整備を促進し、市立博物館、みなとつるが山車会館、水産卸売市場などの文化・観光資源との連携強化を図ります。
- 周辺商店街などの活性化に向けた取り組みと連携しながら、今後も商店街におけるイベントの開催、空き店舗の新規開業支援など、商店街の活力向上を支援します。
- 歴史的・文化的資源や景観資源など既存ストックに磨きをかけつつ、地震や火災から資源の消失を防ぐために防災・環境保全を推進します。
- クルーズ客船の寄港を誘致し、今以上の人々の交流を生み出す賑わいある観光拠点の形成に向けて、港湾管理者と連携しながら敦賀港の基盤整備及び維持を図るとともに、各種イベントの開催や敦賀港クルーズボランティアの募集など、ハード・ソフト両面からの施策を実施します。

### 4) 中心市街地全体

- 「敦賀市立地適正化計画」に基づき、都市機能の集積、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などに取り組むことにより、中心市街地の活性化を目指します。
- 周遊バスやシェアサイクルの利用状況を見極めながら、今以上の周遊性向上策を検討するとともに、居心地がよく歩きたくなるまちなかの形成を推進します。
- 北陸新幹線の敦賀開業に向けて、関係団体や市民と行政が連携しながら、賑わいと交流を促進する観光振興を推進します。

### 5) 既成市街地（用途地域に指定されている地域）内の低未利用地

- 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、用途地域が指定されている既成市街地内の低未利用地については、地域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。
- 低未利用土地権利設定等促進計画制度の活用などを通じて、低未利用土地の適切な利用・管理を促進するとともに、良好な市街地環境を確保し交流と賑わいの創出を図ります。

#### 【市街地周辺の新興住宅地区】

- 既成市街地内の農地では、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、地区計画などの活用を通じて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おける大型商業施設の立地については、大規模小売店舗立地法や都市計画法、敦賀市特別用途地区建築条例に基づき、良好な環境形成に向けた規制・誘導を進めるとともに、土地利用の現況などを踏まえ、必要に応じて用途地域の見直しなどを検討します。

**6) 産業拠点の充実**

- 敦賀新港などに近接し、交通利便性が高い第2産業団地については、製造業や物流関連産業など、敦賀市の産業活性化に寄与する立地企業の誘致を推進します。

**7) 文教拠点の保全**

- 総合運動公園、敦賀市立看護大学、敦賀気比高等学校・附属中学校などが集積する文教拠点の良好な環境を維持・保全します。
- 若年交通弱者である学生の通学に配慮し、コミュニティバスといった公共交通の利便性を維持・確保します。

### 3-3 交通体系の方針

#### (1) 基本的な考え方

都市間や市内を連絡する北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道、国道8号、国道27号などによる幹線道路ネットワークと、それら幹線道路と連絡する身近な生活道路による道路ネットワークの構築を図るとともに、長期未着手となっている都市計画道路の見直しを含めた検討を行います。

また、周辺地域との連携による新産業の構築実現に向けた道路網の整備や、敦賀市の観光振興、防災面に寄与する道路の整備を促進し、また敦賀市と滋賀県高島市とを結ぶ広域的な交通網整備に向けた課題の検討を進めます。

このほか、歩行者、自転車、自動車の全てが安全・安心に道路を利用することができるように、道路の適切な維持管理を進めるとともに、ユニバーサルデザインによる歩行空間の整備を進めます。

一方、公共交通については、北陸新幹線の整備促進をはじめ、鉄道、バスなどの公共交通ネットワークの充実や、誰もが快適に利用できるコミュニティバスの推進、MaaSの概念に基づくICTを活用したモビリティ（移動性）のシームレス化などにより、市民の交通利便性の向上を図ります。

#### (2) 公共交通網の方針

##### 1) 鉄道

###### ①北陸新幹線

- 北陸新幹線については、敦賀開業に向けた整備を促進するとともに、北陸と関西方面との連携強化を図るため、敦賀以西についても切れ目のない整備により一日も早い全線開業を目指し、関係機関に働きかけていきます。

###### ②JR北陸本線など

- JR北陸本線については、北陸新幹線の金沢・敦賀間開業後、並行在来線に切り替わった後も、継続して産業・経済・観光などにおける地域間交流の活性化と利用促進を図ります。

###### ③JR小浜線

- JR小浜線については、小浜線利用促進協議会の活動を通じた連携強化により、利便性の高いダイヤの設定や情報提供を充実し、利用促進を図ります。

## 2) 国内外定期航路の拡充、新規航路の開設

- 韓国・中国などの国外や国内各地との円滑な交流・連携を図るため、敦賀港を拠点に既存定期航路の拡充や新規航路の開設を推進します。

## 3) コミュニティバス

- ダイヤ及び路線の改正、乗換検索・バスロケーションシステムの導入などによる利便性を維持するとともに、今後も必要に応じた効率的なバスのダイヤ調整などを検討し、バスの利用促進を図ります。
- 栗野地域での公共交通の乗継拠点（ハブ）の形成により、公共交通利用圏域と居住誘導区域とを結ぶ公共交通ネットワークの充実を図ります。
- 低床バスの導入については、今後も買替時における各事業者への導入などを促し、高齢者・障がい者が安全かつ容易に利用できるバス輸送体制を維持していきます。
- 市街地外の集落地については、日常生活を支えるコミュニティバスの確保・維持を図るとともに、無人自動運転移動サービスの導入を検討します。

## 4) その他

- 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、徒歩など）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形成するため、徒歩や自転車の利用環境の向上を図ります。

# (3) 道路網の方針

## 1) 道路網のあり方

- 舞鶴若狭自動車道については、敦賀南スマート IC の活用も視野に入れた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に向けた利用促進を図るとともに、4車線化を促進します。
- 県と連携しながら、国道 27 号から舞鶴若狭自動車道へのアクセス道路（県道余座若葉線から県道山櫛林線間）の整備を促進します。
- 北陸自動車道敦賀 IC～国道 8 号～敦賀駅～敦賀港を連絡する道路（都心軸）及び、都心軸から市役所前の道路（新都心軸）を強化します。
- 都市計画道路については、未整備区間の早期事業化の推進もしくは計画の見直しを図り、都市の円滑な交通アクセスの強化を促進します。
- 周辺市町との安全な道路交通を確保するため、国道 8 号敦賀市・南越前町バイパス、国道 161 号（愛発除雪拡幅）の整備を促進します。

- 新たなモノ・エネルギーのサプライチェーンの構築に向けて、関係機関や関係市町との連携強化などを図りながら、敦賀市と滋賀県高島市とを結ぶ広域的な交通網の整備を促進します。
- 安全・安心な道路交通の強化に向けて、市道西浦2号線の整備を推進します。

## 2) ネットワークの形成

### ① 4つの環状道路

都市の発展方向に合わせ、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中心市街地の商業・業務地を取り囲む道路であり、商業活動などの都市活動を支える路線を位置づけます。

#### 【第2環状道路】

- 中心市街地全体を取り囲む道路であり、中心市街地内部に流入する通過交通を排除する役割を担う路線を位置づけます。

#### 【第3環状道路】

- 中心市街地、新市街地、市街地南側を連絡する役割を担う路線を位置づけます。

#### 【第4環状道路】

- 市街地の外縁部をネットワークする道路であり、市域の山裾から海岸部を連絡する役割を担う路線を位置づけます。

### ② 4つの放射状道路

中心市街地から周辺市町や市街地郊外部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、周辺市町や市街地郊外部との連絡を強化します。

#### 【放射1号道路】

- 国道8号福井方面、滋賀県大津・米原方面への路線を位置づけます。

#### 【放射2号道路】

- 敦賀駅から市役所前を通り、文教拠点に至る路線を位置づけます。

#### 【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を位置づけます。

#### 【放射4号道路】

- 滋賀県高島市方面へのアクセス強化を図る路線を位置づけます。



図. 交通体系方針図

### 3-4 公園緑地の方針

#### (1) 基本的な考え方

敦賀市の緑豊かな都市づくりに向けて、レクリエーション、防災、環境保全、景観形成など、公園の多様な機能を活かした公園緑地の維持・充実や、周辺環境との調和や防災などに資する工業地の緑化などを図るとともに、市民・事業者・行政の協働による緑化を推進します。

また、管理の行き届いた道路や河川の緑化などにより、秩序ある緑のネットワークを形成します。

このほか、災害時の避難場所となる都市公園の防災機能を強化するほか、防犯面などにも配慮した公園施設の適切な維持管理・更新により、公園の長寿命化を図ります。

#### (2) 緑地の配置方針

##### 1) 都市公園

- 都市公園については、住区基幹公園と都市基幹公園のそれぞれの誘致圏域や規模を基本としながら、地域の人口や年齢構成を勘案し、適正な場所に配置します。
- 国道 27 号沿道から黒河川左岸の都市公園再編エリアでは、既存の小規模公園を再編し、防災機能も備えた地域の拠点となる近隣公園相当の都市公園の新たな整備を検討します。
- 中心市街地の都市公園再編エリアでは、将来的な人口動向や公園利用状況などを踏まえ、街区公園の統廃合やリニューアル、適正配置を検討します。

##### 2) 都市公園以外の公園・緑地

- 土地区画整理事業や宅地開発によって整備された公園・緑地については、郊外部などにおいて都市公園の誘致圏域がカバーされていない地区を補完する緑地として位置付けます。
- 誘致圏域（利用者が対象となる公園を利用しやすい範囲）が重複する都市公園以外の公園・緑地については、地域住民の身近な緑地であり、地域住民のニーズに合った利用ができるよう地域への維持管理などの移管を検討します。

#### (3) 緑地の保全方針

##### 1) 生産緑地地区

- 生産緑地地区については、都市部周辺の優良農地を保全し、農地の持つ生態系を継承するため、敦賀市独自の緑地政策として適宜指定を検討します。

## 2) 条例などに基づく緑地保全

- 各種法令や条例などに基づき、今後も緑地の保全を図ります。

## (4) 都市緑化の方針

### 1) 都市公園の緑化・再編

- 都市公園の緑化は、以下の事項に配慮し、地域・地区の中心的な緑地として整備を推進します。
  - ・公園への県木や市木などシンボル樹の導入
  - ・水辺の特性や歴史的な背景への配慮
  - ・延焼の遮断機能を有する樹林地の形成
  - ・自然生態系に配慮した池などの緑化
  - ・港湾地区の公園整備
  - ・住区基幹公園などの適切な維持管理
  - ・防犯面への配慮

### 2) 道路の緑化

- 道路の街路樹は、安全で快適な道路空間の確保、良好な沿道景観に配慮し、定期的な維持管理を行います。

### 3) 河川の緑化

- 市街地を流れる河川・水路は、都市内の貴重な水辺環境として位置づけ、水害などへの配慮を施した上で、抽水域における植生環境の維持保全を図ります。

### 4) 官公庁施設の緑化

- 官公庁施設は、良好な市街地環境に寄与し、市街地内の緑化を誘導する積極的な緑化を図るとともに、花木などを活かした視覚的にも楽しむことができる緑化を推進します。

### 5) その他の公共公益施設

- 公共公益施設は、敦賀市における中心的な役割を担う施設であり、市民の様々な日常生活を支え、安全・安心で快適な生活を送る上で必要な施設として積極的な緑化を推進します。

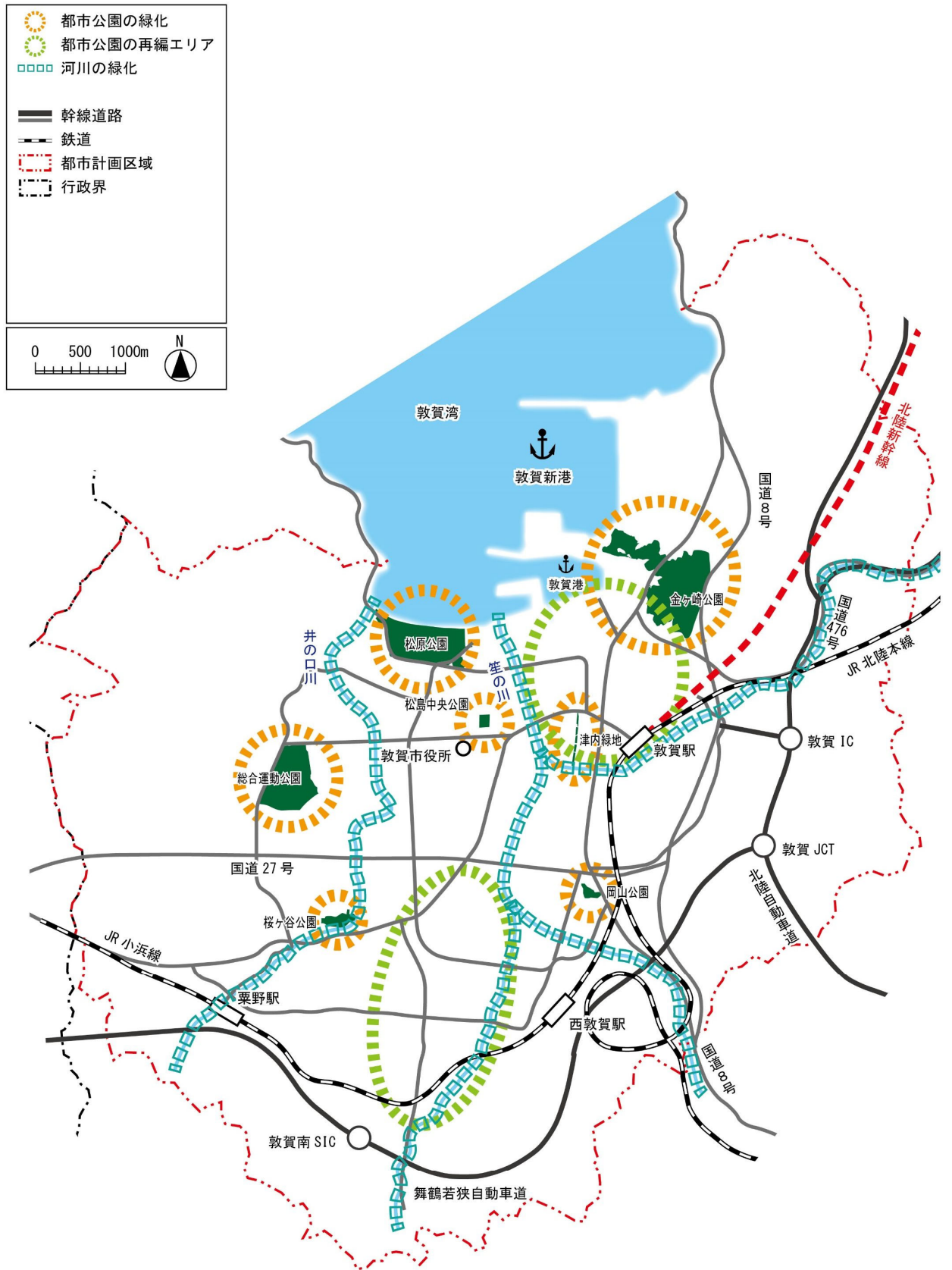
### 6) 民有地の緑化

- 民有地の緑化は、都市計画法による地区計画、都市緑地法による緑地協定、市民緑地、工場立地法による緑地整備など各種法制度を活用した緑化誘導を積極的に推進します。

7) 民間の参加、協力などの促進

- 公園などの自主管理協定制度や顕彰制度などを活用し、地域の住民団体におけるみどりに対する意識の高揚を図ります。
- 地域住民の参画を主体する緑地管理を通じて、官民連携による公園の良好な環境の保全や地域コミュニティの向上を図り、公共空間の防犯性強化を推進します。





※都市公園については、敦賀市の緑の中核となる近隣・総合・運動公園、緑地のみを表示しており、街区公園は表示していない。

図. 公園緑地方針図

### 3-5 都市景観の方針

#### (1) 基本的な考え方

「敦賀市景観条例」に基づき、地域の景観特性に応じて景観を守り育てるとともに、建築物・工作物の規制・誘導を図るほか、空き家対策などを推進し、市民はもとより、敦賀市への来訪者にとっても魅力的な景観形成を推進します。

また、敦賀市の顔となる景観拠点や沿道景観づくりなどにより、魅力的な市街地景観を形成するとともに、気比の松原をはじめとする敦賀湾周辺の特色ある港湾景観の創出を図ります。

このほか、良好な田園景観、中池見湿地や池河内湿原など里山特有の景観、敦賀市の三方を取り囲む緑豊かな山間景観を保全するとともに、これら景観と調和する良好な集落地景観を保全します。

一方、敦賀市に受け継がれてきた特色ある歴史・文化景観の保全・活用を図ります。また、今後も適正な景観誘導を図るため、「敦賀市景観計画」の改定を検討します。

#### (2) 重点的に景観に配慮する地区

敦賀市の市街地の景観形成に向け、以下に掲げる4つの地区を設定し、重点的な景観整備を図ります。

##### 1) 景観形成推進地区

- 敦賀市景観条例において景観形成推進地区に指定されている「お魚通り（蓬萊町地区）」、「博物館通り（相生町地区）」、「神楽町1丁目商店街（門前町地区）」については、各地区の景観特性を踏まえながら、官民連携による積極的な景観形成を推進します。

##### 2) 都心軸及び新都心軸沿道地区

- 都心軸（北陸自動車道敦賀IC～国道8号～敦賀駅～敦賀港を連絡する道路）及び新都心軸（都心軸から市役所前の道路）沿道地区では、都市の顔となる景観づくりを図り、都市の賑わい創出と魅力の向上を図ります。
- 都心軸及び新都心軸沿道地区では、良好な沿道景観を創出するため、建築物の形態・意匠などの景観誘導を図るとともに、街路樹の定期的な維持管理や公有地・民有地周辺の緑化による沿道緑化を推進します。

### 3) 金ヶ崎周辺地区

- 人道の港敦賀ミュージウム、敦賀赤レンガ倉庫、鉄道遺産などの景観資源を活かしたノスタルジック（郷愁的）な景観形成を推進するとともに、様々な人々が敦賀市の歴史や文化を学び、体験しながら観光・交流を楽しむことができる空間を整備します。

### 4) 敦賀駅周辺地区

- 都市の玄関口となる敦賀駅周辺地区では、駅周辺整備構想などに基づき景観整備を推進するとともに、県との連携強化を図りながら、緑化空間や木の芽川の護岸整備などを促進します。

## (3) 景観づくりのエリア分け

敦賀市の景観形成に向け、以下に掲げる5つのエリアを設定し、景観資源を守り、育てながら、良好な景観を形成していきます。

### 1) 敦賀湾エリア

- 氣比の松原などの自然や歴史・文化的景観を保全するとともに、敦賀港などと調和した都市景観の創出を図ります。
- 敦賀港を中心とした港湾部は、国、県との連携強化を図りながら、ロケーション（立地）を活かした景観整備を検討します。
- 敦賀湾沿線に点在する集落景観を保全します。

### 2) 市街地エリア

- 氣比神宮や敦賀駅などの歴史的・都市的景観拠点の景観形成を推進するとともに、それらを連絡する良好な沿道景観の創出を図ります。
- 住宅地、商業地、工業地などの土地利用に応じた都市景観を形成します。
- 笙の川水系、井の口川水系の河川並びに市街地内の用水路周辺については、十分な安全対策を実施した上で良好な河川景観を形成します。
- 柴田氏庭園から望む野坂岳の眺望景観を保全します。

### 3) 田園エリア

- 良好な田園景観を保全するとともに、借景となる野坂岳などの山並みへの眺望景観を保全します。

4) 里山エリア

- 都市景観と自然景観との調和に配慮するとともに、緑豊かな里山に抱かれた良好な集落景観を保全します。
- 市民に親しまれる天筒山などの森林景観、里山特有の生物が生息する中池見湿地、池河内湿原などの自然景観を保全します。

5) 山間エリア

- 緑豊かな山間景観の保全、市街地や敦賀湾を望むことができる眺望景観を保全します。
- 山間地に点在する集落景観や自然景観を保全します。

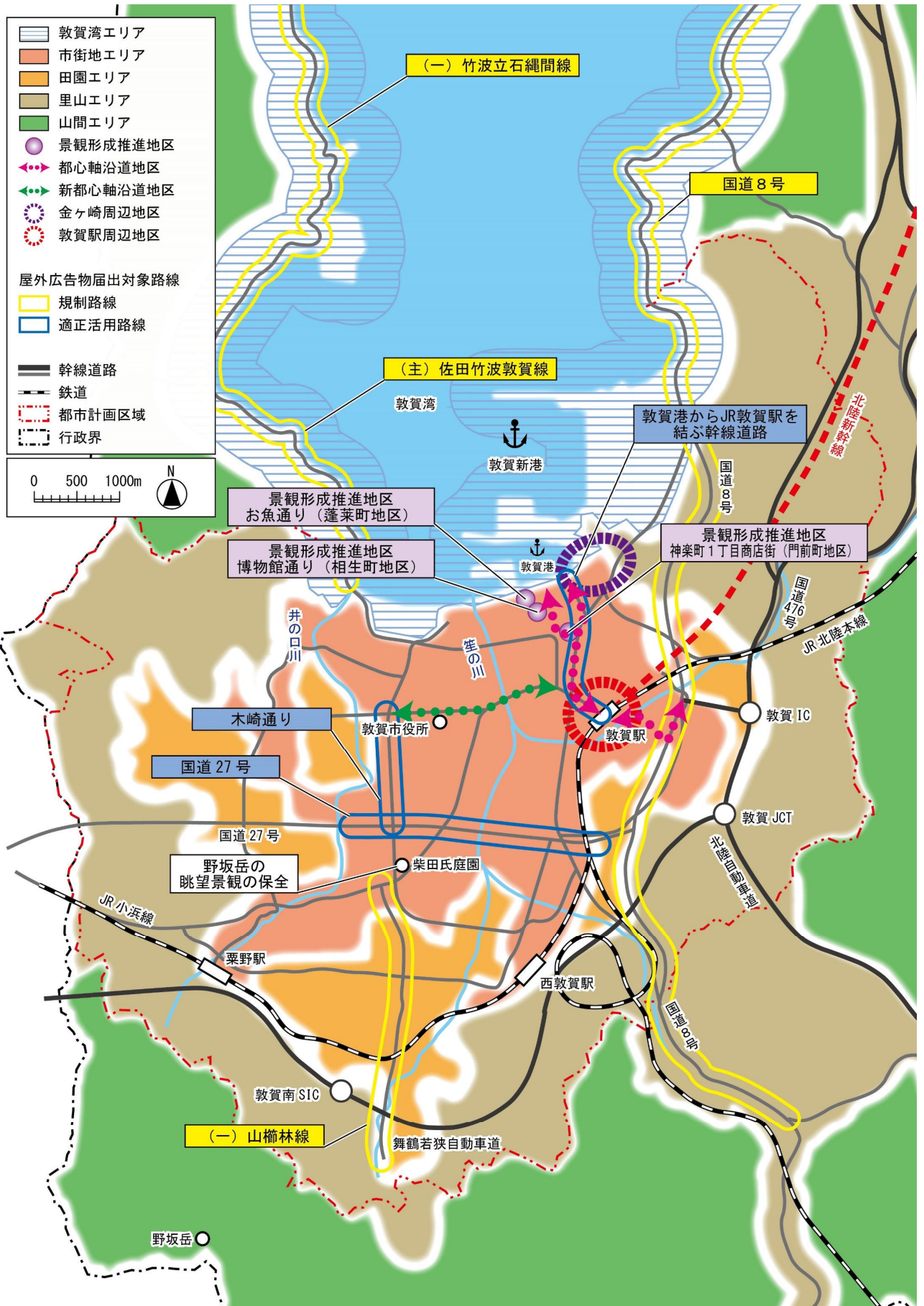


図. 都市景観方針図

### 3-6 自然環境保全・都市環境形成の方針

#### (1) 基本的な考え方

環境と共生した魅力的なまちを形成するため、敦賀湾、笙の川及び井の口川水系の河川、田園、里山、山間の緑地など、豊かな自然環境を保全します。

また、環境負荷の少ない循環型社会の構築を目指すとともに、敦賀湾や河川の水質保全、公共下水道の未普及地域の早期解消、環境衛生に関する施設の機能向上などを進め、都市環境の向上を図ります。

さらに、市民の快適な生活を確保し、将来にわたり一般廃棄物を安定的に処理するとともに、老朽化が進む施設の更新を目的として、最終処分場やごみ焼却場といった都市施設の整備を推進します。

#### (2) 自然環境保全の方針

##### 1) 臨海環境の保全

- 気比の松原などの臨海環境を保全するため、海洋汚染やゴミの投棄を防ぎ、景観整備や防災環境に配慮した環境保全を促進します。
- 敦賀湾沿岸の臨海環境においても、国・県との連携強化を図りながら海岸漂着物の対策に取り組みます。

##### 2) 市街地内河川水質の浄化

- 市街地内を貫流する河川や水路の水質浄化を目指し、関係機関と連携しながら、排水環境の改善、河川に堆積した土砂の浚渫及び河川敷の除草などによる適切な維持管理を推進し、清流の維持を図ります。

##### 3) 優良農地環境の保全

- 農地の持つ多面的な機能が発揮されるよう、優良農地の荒廃を未然に防ぎます。

##### 4) 里山・山間の森林保全

- 市街地を取り囲む里山や山間の緑豊かな森林を保全します。
- 里山特有の生物が生息する中池見湿地、池河内湿原などの自然環境を保全します。

### (3) 都市環境形成の方針

#### 1) 良好な市街地環境の整備

- 市民・事業者・行政が協働しながら、温室効果ガスを減らす取り組みを実践し、地球温暖化対策を推進するとともに、環境負荷の少ない循環型社会の構築を図ります。
- 敦賀駅から敦賀港に至る中心市街地を対象に、快適な都市活動を推進するための市街地環境整備を促進します。
- 空き家・空き地などの低未利用土地については、空き家・空き地情報バンク、老朽危険空き家除却支援事業などにより、低未利用土地の活用を促進するとともに、防犯やバリアフリーなどにも配慮し、安全・安心で快適な市街地環境を整備します。
- 美浜町と共同で、一般廃棄物最終処分場を新設するとともに、老朽化が進む清掃センターについても新たな施設の整備を進めます。

#### 2) 市街地内及び隣接地区における住工混在の対策

- 市街地内及び隣接地区における住工混在地域については、工業系地域への住宅開発の抑制や集団的な移転の受け皿となる工場用地を確保することにより、住工混在問題を解消し、快適な居住環境の確保を図ります。
- 大気及び河川水におけるダイオキシン類の測定調査を実施し、安全・安心な都市環境の維持を図ります。
- 公害防止協定を締結している事業所への環境パトロールなど、監視体制の充実を図ります。
- 既存の大規模工場周辺では、工場周囲の緑地化などにより、周辺との緩衝帯を設け、騒音や振動などの緩和を図ります。

#### 3) 下水道整備の促進

- 快適な都市環境を創出するため、公共下水道の未普及地域の早期解消に向けた事業を継続して実施するとともに、集落排水施設の継続した維持管理を行います。
- 浸水対策の強化を図るために、松島ポンプ場の計画的な改修・修繕を行います。

#### 4) 地下水の保全

- 都市の資源としての地下水の重要性は高く、地下水位並びに水質の保全を図るため、水環境整備懇談会による適正利用のあり方の検討、地下水質調査などより総合的な地下水保全対策を推進します。

### 3-7 都市防災の方針

#### (1) 基本的な考え方

「敦賀市地域防災計画」などにに基づき、大規模な地震、土砂災害、風水害、大雪などの自然災害に備え、市関係各課や関係機関と情報共有・連携を図りながら、ハード・ソフト両面からの施策を実施し、市民が安全・安心に暮らせる都市づくりを推進します。

また、中心市街地の安全性の向上に向けて、空き家対策などの推進や建築物の不燃化・難燃化を促進するとともに、市民の防災意識の向上に向けた啓発活動などを推進します。

一方、公共施設などの老朽化に対応し、長寿命化や予防保全などの総合的管理を推進します。

このほか、国において作成された「水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン」や県において設置された「福井県二級水系流域治水協議会」など、国・県の動向に注視しながら、防災まちづくりを推進していきます。

#### (2) 都市防災の方針

##### 1) 災害に強いまちづくりの推進

- 近年の想定を上回る大規模な災害に備え、市関係各課や関係機関との情報共有・連携を図りながら、都市の基盤整備をはじめ、防災備蓄機能の充実、災害用マンホールトイレの整備、指定避難所などの更新、市民への啓発活動などを実施し、災害に強いまちづくりを促進します。
- 敦賀市と滋賀県高島市間の広域的な交通網整備に向けた課題の検討を行い、災害時においても通行可能な幹線道路の確保を目指します。

##### ①都市の不燃化推進

- 市街地において木造住宅が密集した地区については、地区の不燃化を図るために、建築物の不燃化・難燃化の促進を図ります。

##### ②治水対策の推進

- 笙の川及び井の口川水系の河川においては、県と連携しながら、ハザードマップにより水害リスク情報を周知し、長期的かつ計画的な都市河川対策を推進します。
- 市の管理河川についても、河川改修、河川維持修繕事業及び河川管理施設の巡視を実施し対策を推進します。



- 国において作成された「水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン」に基づき、関係機関などと連携し、水災害に関するハザード情報の収集・分析、水災害リスクの評価を行いながら、水災害に対する防災まちづくりの目標設定及び防災・減災対策に向けた方策を検討します。
- 県が公表した洪水浸水想定区域図及び水害リスク図を基に、居住誘導区域内で行う防災・減災対策や安全確保などに関する防災指針を作成します。

### ③海岸保全

- 高潮や波浪、津波による被害から海岸一帯を守るために、県と連携しながら、海岸保全施設整備事業を促進します。

### ④急傾斜地対策

- 住民の同意を得ながら、土砂災害警戒区域など危険な急傾斜地での崩壊防止対策などを強化するとともに、ハード・ソフト両面からの対策を検討します。
- 国の支援制度などを活用し、災害ハザードエリアから安全な地域への住宅・施設の移転に関する検討も念頭に置きながら、「敦賀市立地適正化計画」の指定区域や施策と連動した防災対策に取り組みます。

### ⑤住宅・建築物の安全性向上

- 「敦賀市木造住宅耐震化促進事業」により、木造住宅の耐震診断実施と補強を促進し、市街地の耐震性向上対策を図るとともに、耐震性に優れた住宅・建築物の整備を推進し、住宅・建築物の安全性向上に努めます。

### ⑥ライフラインの耐震性強化

- 電気・ガス・上下水道・通信などの都市のライフライン確保に向け、市関係各課や関係機関との情報共有・連携を図りながら、耐震性、耐火性の強化を図るとともに、災害時における早期復旧対策や体制の構築を検討します。

## 2) 災害時の対応強化

- 災害時においては、市防災センターを活動拠点とし、情報の収集・伝達などを行うとともに、災害に対し迅速・確実に対応します。
- 災害時に円滑な対応ができるよう、職員研修・訓練や各種防災関連マニュアルの更新などを行い、組織体制の強化に努めるほか、市関係各課や関係機関との情報共有・連携体制の維持・強化を図ります。
- 建替えや耐震補強工事などにより、公共施設の耐震性向上を図ります。
- 避難場所や防災活動拠点として活用できる防災公園の整備を検討します。

### 3) 防災情報ネットワークの充実

- 市民などに防災情報が行き届くよう、CATVによる防災放送チャンネル、防災メールやCATVネットワーク及び地域BWAシステムなどによる防災情報伝達システム、コミュニティFM放送による防災ラジオ、全国瞬時警報システム（Jアラート）など、多様な情報伝達手段を活用した防災情報の提供を徹底します。
- SNS・アプリの利用、多言語配信など技術の向上を踏まえ、防災情報の提供に関する新たな取り組みを推進します。

### 4) 自主防災活動の促進

- 自主防災活動については、自主防災組織の設立・運営補助や敦賀市地域防災連絡協議会の活動を通して、活動支援や連携体制の構築を図ります。
- 敦賀市防災士会など防災団体の活動に対する協力や連携を行います。
- 高齢化や人口減少などにより自主防災組織の設立・活動が困難な区や、自主防災組織が形骸化している区への支援を検討します。
- 自主避難所としての区の会館開放や、避難行動要支援者への対応など、共助の観点からの地域協力体制の構築を推進します。

### 5) 市民防災意識の啓発

- 出前講座や地域防災マップ作成支援事業など市民防災意識の啓発に資する取り組みを推進します。
- 住民参加型の防災訓練の実施や、避難情報の意義や段階的な避難行動など防災に関する知識の普及・啓発を図るとともに、住民に分かりやすい防災情報の提供を推進します。

### 6) 原子力発電所に対する安全な施策及び原子力防災の展開

- 原子力発電施設の運転管理の監視を強化するとともに、「オフサイトセンター」（緊急事態応急対策拠点施設）と必要な情報を迅速かつ確実に共有できる体制の構築や放射線防護対策施設の運用及び維持管理などの強化を図ります。

## 第4章. 地域別構想

### 4-1 地域区分

#### (1) 地域区分の考え方

地域区分については、総合的なまちづくりを推進していくため、「行政区域全域」(都市計画区域外を含む)を対象区域とします。

また、地域区分の境界については、古くから既にコミュニティが形成されている10地区を基に、以下の10地域に区分します。

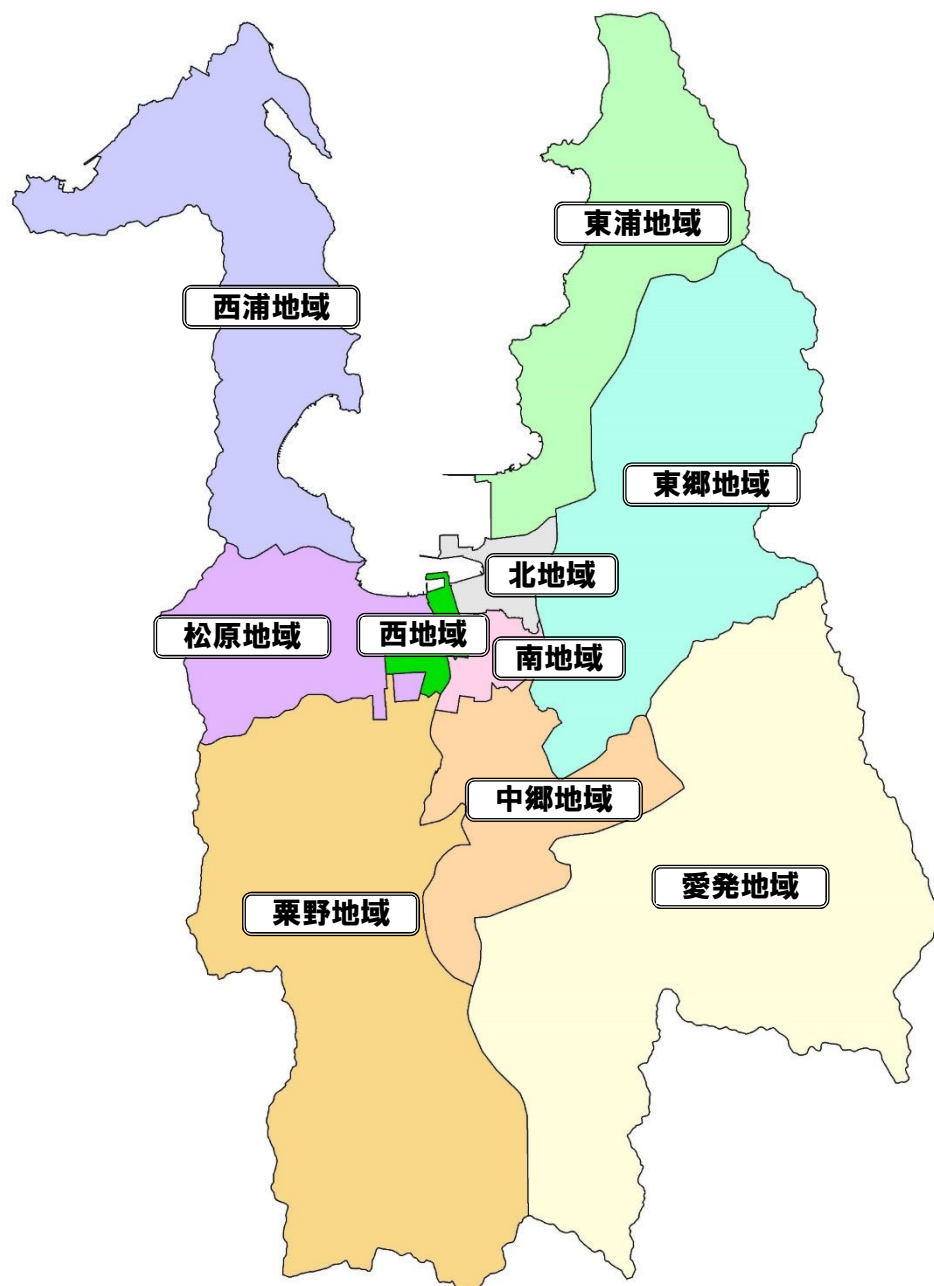


図. 地域区分

4-2 東浦地域

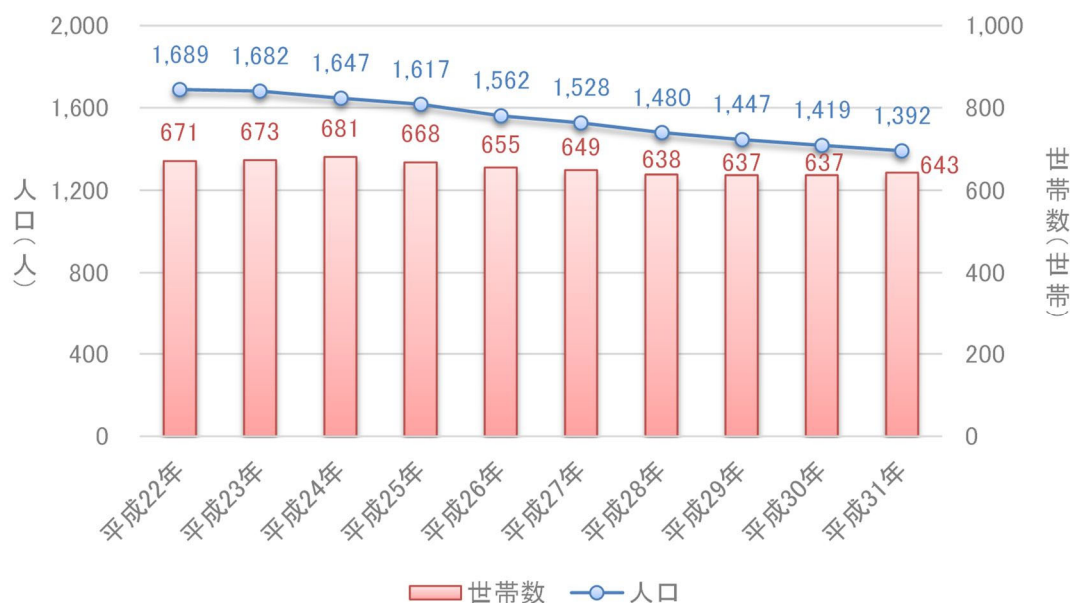
(1) 地域の概況

1) 人口・世帯数の推移

本地域の総人口は、平成22(2010)年以降減少しています。

また、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が-17.6%であり、敦賀市平均の-4.6%と比較し、減少率が大きくなっています。

一方、本地域の世帯数は、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が-4.2%であり、敦賀市平均が3.2%と増加しているのに対し、本地域は減少しています。

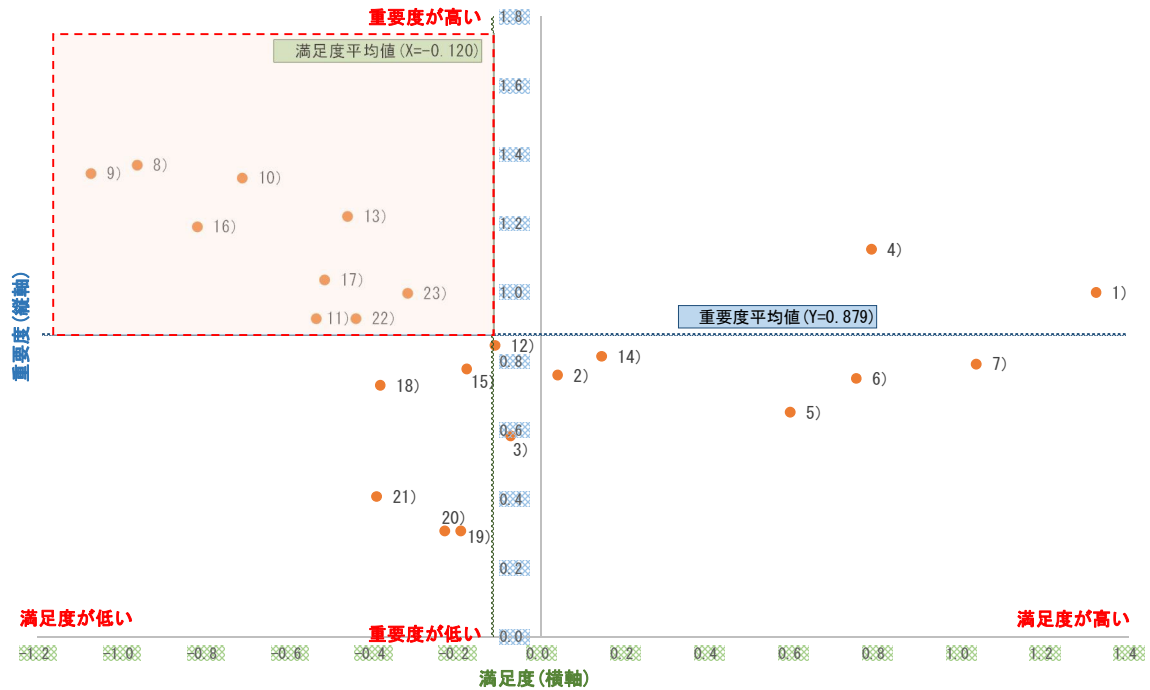


資料) 敦賀市調べ

図. 東浦地域の総人口と世帯数の推移

2) 住民意向（市民アンケート結果）

本地域では、平均より重要度は高いが満足度が低い項目として、「9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ」、「8) 買い物の便利さ」などの9項目があがっています。



項 目	
1) 自然・緑とのふれあい	13) 避難場所や避難路
2) まちなみやまちなみ景観の整備	14) 防犯上の安全性、治安
3) 歴史文化・観光資源の充実	15) 河川の整備
4) ごみ・し尿処理	16) 医療施設の整備
5) 悪臭	17) 福祉施設の整備
6) 騒音・振動	18) 子育て支援施設の整備
7) 日照・通風	19) 文化・教養施設の整備
8) 買い物の便利さ	20) スポーツ施設の整備
9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ	21) 公園の整備
10) 道路の整備	22) 高齢者などに配慮したバリアフリーの推進
11) 歩行者・自転車に対する道路の安全性	23) 総合的に見た生活環境
12) 防災上の安全性	

図. 地域別の満足度と重要度の相関（東浦地域）

## (2) 地域別将来像

### 1) まちづくりのテーマ

#### 豊かな自然の継承と活気ある産業のまち

### 2) 将来に担うべき都市機能

#### ○新港埠頭を中心とする市北部の玄関口

敦賀新港は、市北部における海路の玄関口であり、国外や国内各地との物流・交流の拠点づくりを推進します。

#### ○臨海部の活気ある産業拠点づくり

第2産業団地の整備を踏まえ、産業振興、雇用の創出に向けた産業拠点づくりを推進します。

#### ○優れた海浜環境や貴重な緑地の保全

敦賀湾の優れた海浜環境、国道8号東側に広がる森林など、豊かな自然環境を保全します。

## (3) 土地利用の方針

### 1) 都市的土地利用

#### ①住居系地域

- ・角鹿中学校区内における4つの小・中学校の統合を受けて、旧赤崎小学校の利用を検討します。
- ・新港に近い臨海部周辺における耕作放棄地については、工業用地も視野に入れた活用を図ります。

#### ②工業系地域

- ・敦賀新港周辺については、周辺環境に配慮した臨海工業地としての土地利用を誘導します。
- ・第2産業団地において、必要に応じて支援制度の弾力的な見直しなどを行いながら、企業の誘致を推進します。



第2産業団地

## 2) 非都市的土地利用

### ①自然環境保全地域

- ・国道8号東側に広がる森林については、今後も適正な保全を図ります。
- ・地域の特産物を生産している果樹園（農用地）の保全を図ります。



東浦みかん

### ②集落・優良農地保全地域

- ・集落地の住環境を維持するため、住民の生活を支えるインフラ施設や公共交通などのセーフティネットを確保します。

## (4) 環境等整備方針

### 1) 交通体系の方針

- 安全・安心な道路交通の強化に向けて、一般国道8号敦賀市・南越前町バイパス（敦賀市挙野～南越前町大谷）の整備を促進します。

### 2) 都市景観の方針

- 敦賀新港については、港湾管理者と連携しながら、良好な港湾景観の形成を図ります。
- 敦賀湾周辺の自然景観や、それら自然と調和した良好な集落地の景観を保全します。



敦賀新港

### 3) 自然・都市環境の方針

- 敦賀新港については、港湾管理者と連携しながら、港湾施設の適切な維持や海岸漂着物の対策に取り組み、臨海環境を保全します。
- 環境美化に取り組み、集落地と調和した海浜環境を維持、保全します。



図. まちづくり方針図 (東浦地域)



4-3 東郷地域

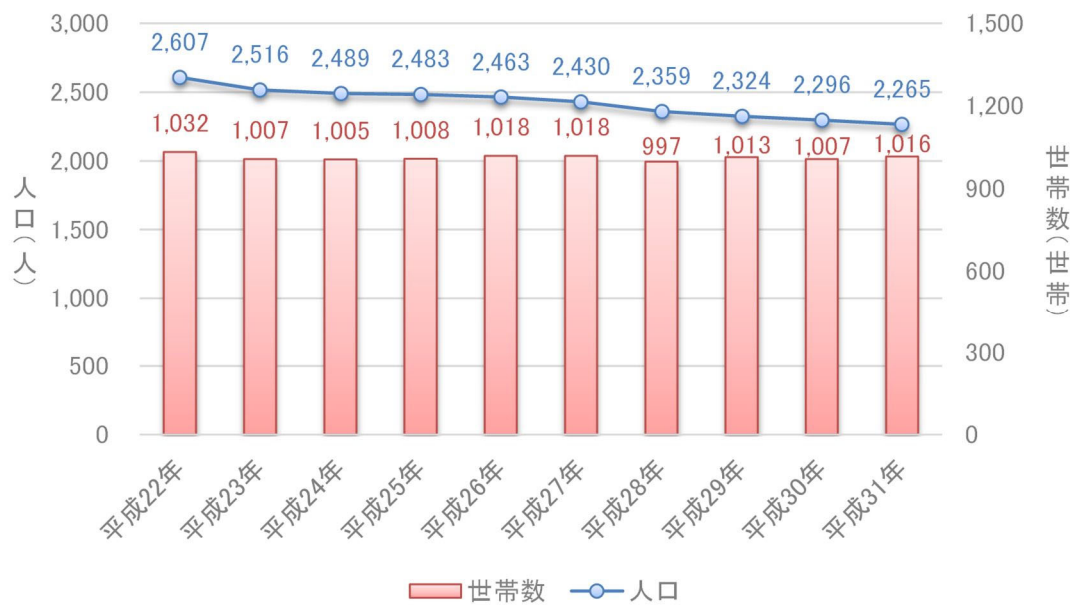
(1) 地域の概況

1) 人口・世帯数の推移

本地域の総人口は、平成22(2010)年以降、減少傾向が続いています。

また、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が-13.1%であり、敦賀市平均の-4.6%と比較し、減少率が大きくなっています。

一方、本地域の世帯数は、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が-1.6%であり、敦賀市平均が3.2%と増加しているのに対し、本地域は減少しています。

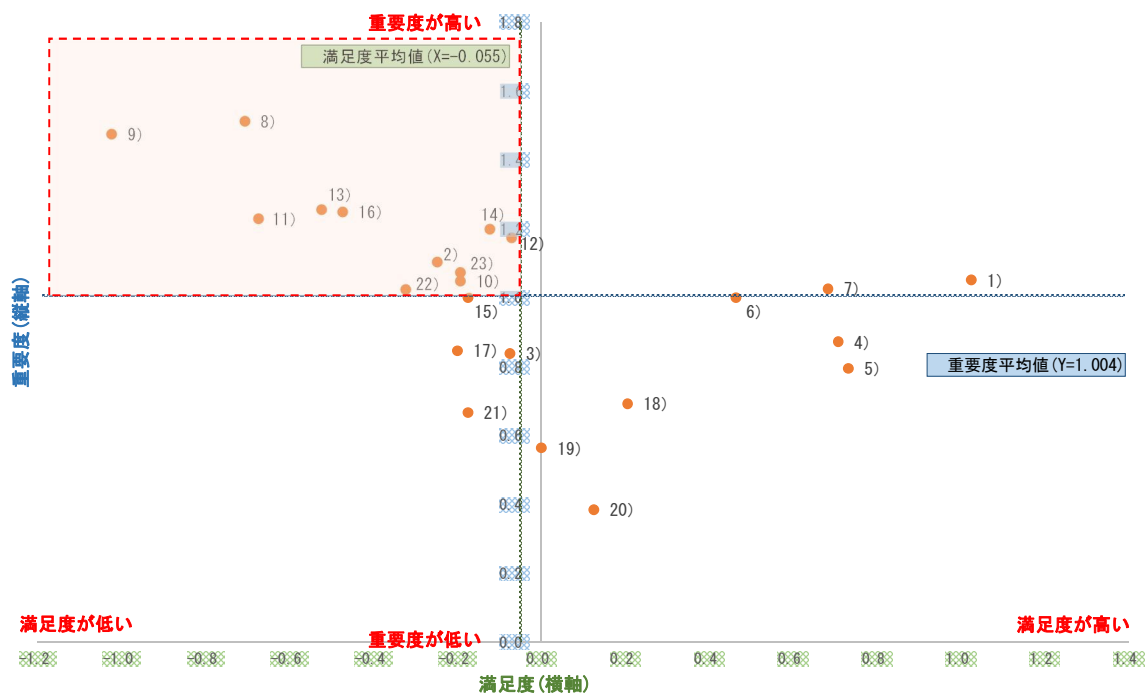


資料) 敦賀市調べ

図. 東郷地域の総人口と世帯数の推移

2) 住民意向（市民アンケート結果）

本地域では、平均より重要度は高いが満足度が低い項目として、「9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ」、「8) 買い物の便利さ」などの11項目があがっています。



項 目	
1) 自然・緑とのふれあい	13) 避難場所や避難路
2) まちなみやまちなみ景観の整備	14) 防犯上の安全性、治安
3) 歴史文化・観光資源の充実	15) 河川の整備
4) ごみ・し尿処理	16) 医療施設の整備
5) 悪臭	17) 福祉施設の整備
6) 騒音・振動	18) 子育て支援施設の整備
7) 日照・通風	19) 文化・教養施設の整備
8) 買い物の便利さ	20) スポーツ施設の整備
9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ	21) 公園の整備
10) 道路の整備	22) 高齢者などに配慮したバリアフリーの推進
11) 歩行者・自転車に対する道路の安全性	23) 総合的に見た生活環境
12) 防災上の安全性	

図. 地域別の満足度と重要度の相関（東郷地域）

## (2) 地域別将来像

### 1) まちづくりのテーマ

#### 自然と調和し、交通結節機能を活かしたまち

### 2) 将来に担うべき都市機能

#### ○敦賀市及び嶺南地域における高速交通の玄関口としての機能強化

敦賀 IC や敦賀 JCT が位置する交通利便性を最大限に活かし、物流の効率化による新産業の誘致及び地域の観光振興の活性化を図ります。

#### ○豊かで貴重な自然資源の保全・活用

貴重な生態系を残す中池見湿地や森林など、豊かな自然環境を保全・活用します。

#### ○保養施設を活かした安全・安心な住環境の形成

緑に包まれた泉ヶ丘などの住宅地は、保養施設との近接性を活かしながら、安全・安心に暮らせる住環境を維持します。

## (3) 土地利用の方針

### 1) 都市的土地利用

#### ①住居系地域

- ・藤ヶ丘町などの住宅地は、空き家などの対策を推進しながら、利便性と快適性のある住環境を維持します。
- ・土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）の指定箇所は、廃止を含む用途地域の見直しを検討します。
- ・角鹿中学校区内における4つの小・中学校の統合を受けて、旧咸新小学校の利用を検討します。



#### ②工業系地域

- ・敦賀 IC 周辺は、交通の要衝としての立地特性を活かし、周辺環境に配慮しながら、流通・産業業務用地の維持・拡大を図ります。



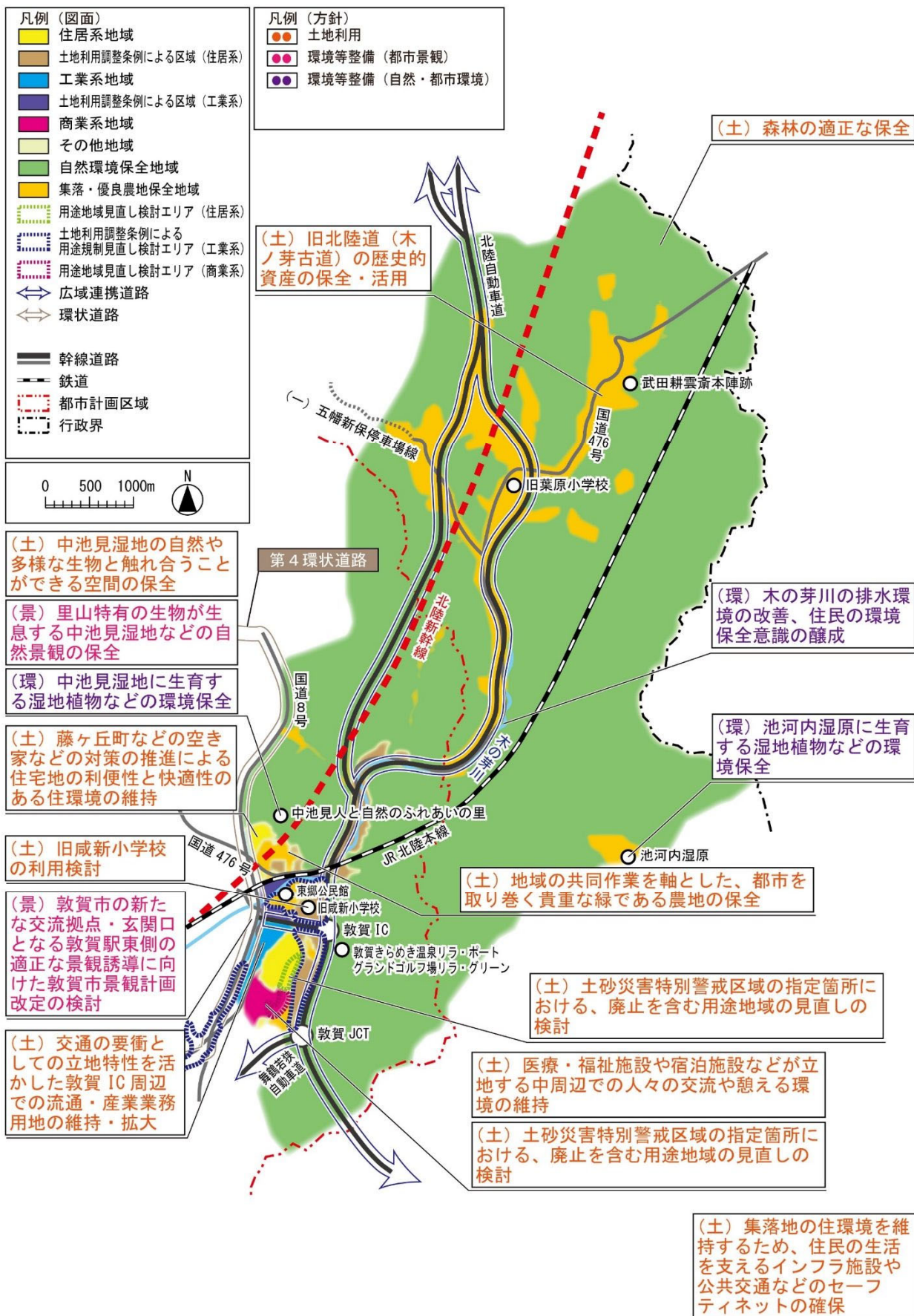


図. まちづくり方針図 (東郷地域)

4-4 北地域

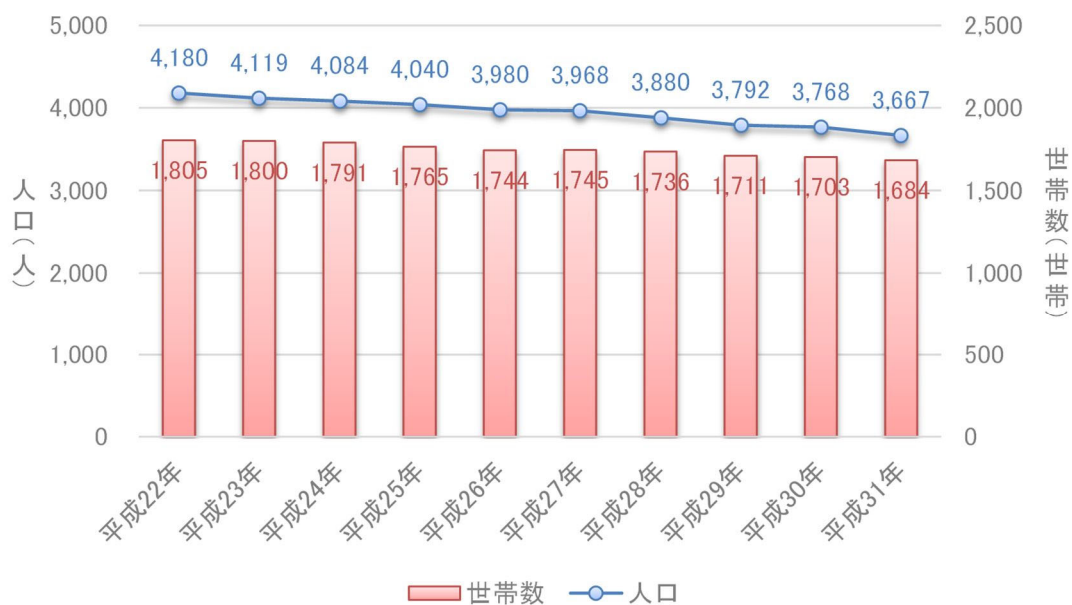
(1) 地域の概況

1) 人口・世帯数の推移

本地域の総人口は、平成22(2010)年以降、減少傾向が続いています。

また、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が-12.3%であり、敦賀市平均の-4.6%と比較し、減少率が大きくなっています。

一方、本地域の世帯数も、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が-6.7%であり、敦賀市平均が3.2%と増加しているのに対し、本地域は減少しています。

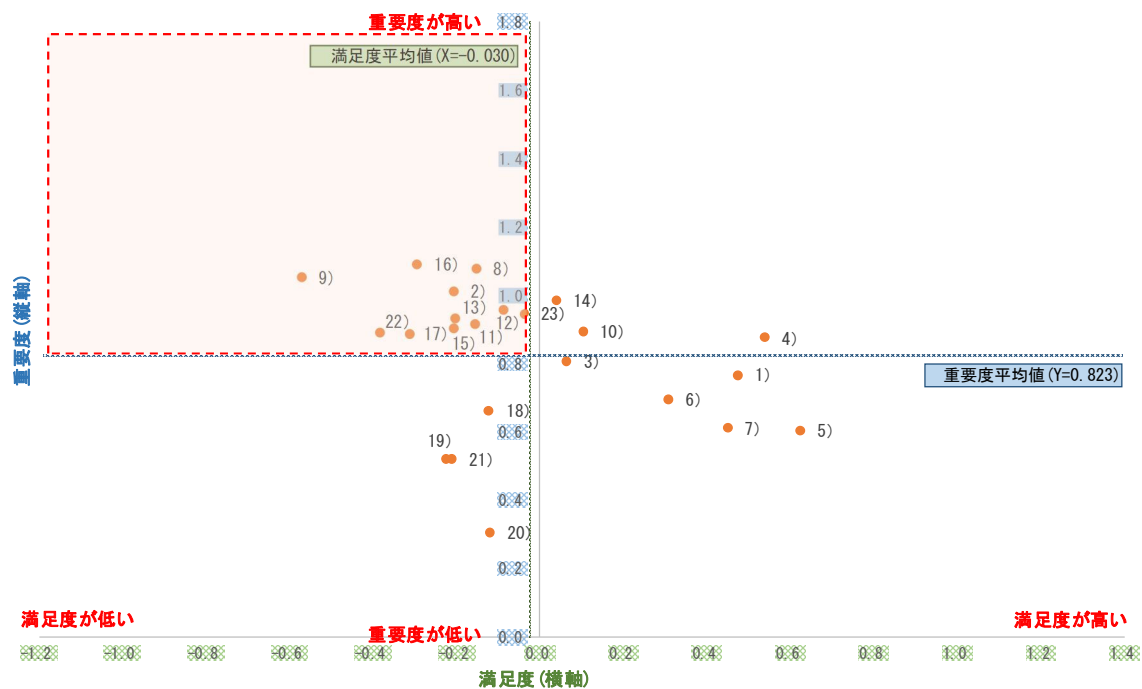


資料) 敦賀市調べ

図. 北地域の総人口と世帯数の推移

## 2) 住民意向（市民アンケート結果）

本地域では、平均より重要度は高いが満足度が低い項目として、「9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ」、「22) 高齢者などに配慮したバリアフリーの推進」などの11項目があがっています。



項 目	
1) 自然・緑とのふれあい	13) 避難場所や避難路
2) まちなみやまちなみ景観の整備	14) 防犯上の安全性、治安
3) 歴史文化・観光資源の充実	15) 河川の整備
4) ごみ・し尿処理	16) 医療施設の整備
5) 悪臭	17) 福祉施設の整備
6) 騒音・振動	18) 子育て支援施設の整備
7) 日照・通風	19) 文化・教養施設の整備
8) 買い物の便利さ	20) スポーツ施設の整備
9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ	21) 公園の整備
10) 道路の整備	22) 高齢者などに配慮したバリアフリーの推進
11) 歩行者・自転車に対する道路の安全性	23) 総合的に見た生活環境
12) 防災上の安全性	

図. 地域別の満足度と重要度の相関（北地域）

## (2) 地域別将来像

### 1) まちづくりのテーマ

**港町の文化を受け継ぎ、交流や触れ合いのある暮らしやすいまち**

### 2) 将来に担うべき都市機能

#### ○多様な都市の資源を活かした交流や触れ合いのあるまちづくり

氣比神宮、市立博物館、みなとつるが山車会館、人道の港敦賀ミュージウムなど、地域が有する多様な資源を活かし回遊性を高めながら、交流や触れ合いの場を創出します。

#### ○誰もが住みやすい集約型の居住環境づくり

商業施設、文化施設などの都市機能の集積性を維持・確保しながら、誰もが安全・安心に暮らせる住環境を形成します。

#### ○市民や事業者が担い手として積極的に参加する賑わいと連携の取れたまちづくり

市民や事業者がまちづくりに参加しやすい環境を形成し、空き家、空き店舗の活用などに取り組むとともに、強い絆で結ばれた地域を創出します。

#### ○環日本海交流などを睨んだ中枢的業務機能立地が活発化するまちづくり

敦賀港周辺における業務機能の強化を進め、環日本海交流などを積極的に後押しする工業地域の形成を推進します。

## (3) 土地利用の方針

### 1) 都市的土地利用

#### ①住居系地域

- ・「敦賀市立地適正化計画」に基づき、市街地では誰もが住みやすく、歩いて暮らせる基盤整備や都市機能の集積などにより、定住の促進を図るとともに、地域住民主体によるルールづくりなどを検討し、より良い居住環境づくりを進めます。
- ・各種支援事業や空き家などの対策により、市街地への移住・定住を促進します。





- ・角鹿中学校区内における4つの小・中学校の統合を受けて、旧北小学校の利用を検討します。

### ②工業系地域

- ・敦賀港周辺については、周辺環境に配慮しながら、港湾管理者と連携して港湾拠点としての整備を進めます。

### ③商業系地域

- ・氣比神宮と敦賀港を連絡する主要地方道敦賀港線沿道などや歴史的商家の街並みが残る相生町周辺は、市民と行政が協働し、まちのプレイヤーを発掘及び育成しながら、魅力的で賑わいのある商業地の形成を図ります。
- ・「金ヶ崎周辺施設整備基本計画」に基づき、貴重な歴史文化資源を活用した金ヶ崎周辺一帯での魅力的な街並みの創出を図ります。
- ・市街地の活性化を図るため、商業機能の集積に向けた土地利用を推進します。



氣比神宮

## (4) 環境等整備方針

### 1) 公園緑地の方針

- 金ヶ崎緑地については、金ヶ崎周辺一帯の整備にあわせ、活用を図ります。
- 金ヶ崎公園や天筒山については、市街地を取り巻くレクリエーション緑地として保全を図ります。
- 既設の公園施設の長寿命化対策を継続的に実施するとともに、指定緊急避難場所として防災機能の維持を図ります。
- 都心軸沿道における緑で覆われた街路樹などを保全し、居心地の良い空間の形成を図ります。
- 氣比神宮周辺の商業活性化とあわせて、氣比神宮境内の豊かな緑を保全するとともに、神宮前広場など憩いの空間づくりを図ります。
- 市街地内の都市公園の利用状況を鑑み、公園の再編を検討し、より有効な利活用を図ります。

## 2) 都市景観の方針

○金ヶ崎周辺では、多様な景観資源を活かしたノスタルジック（郷愁的）な景観形成を推進するとともに、様々な人々が観光・交流を楽しむことができる空間を整備します。

○都心軸沿道については、官民協働による憩いと賑わいのある空間づくりを図ります。

○国の名勝「おくのほそ道の風景地」に指定された氣比神宮境内は、敦賀市を代表する歴史的景観として保全するとともに、観光地としての活用を図ります。

○博物館通り（相生町地区）については、「敦賀市景観計画」に基づき、近代建築と木造和風建築が共存する街並みを保全・整備するため、官民連携による積極的な景観形成を推進します。

○お魚通り（蓬萊町地区）については、「敦賀市景観計画」に基づき、魚まちとしてのイメージを継承し、賑わいを創出するため、官民連携による積極的な景観形成を推進します。

○神楽町1丁目商店街（門前町地区）については、「敦賀市景観計画」に基づき、氣比神宮の門前町として趣と賑わいのある商店街を形成するため、官民連携による積極的な景観形成を推進します。



人道の港敦賀ムゼウム



博物館通り

## 3) 自然・都市環境の方針

○天筒浄化センターについては、快適な都市環境を創出するため、既存施設による高度処理化や水処理施設の増設を検討するとともに、老朽化した処理施設の改築を行います。

○各種支援事業などにより、危険な空き家などの改善や、空き家や空き地の効率的な活用を進めます。

○市街地内の空き店舗については、まちの賑わい創出及び都市のスポンジ化（空洞化）対策として、民間主体のリノベーション（建物の改修）を推進します。

○日本遺産の構成文化財として認定された旧敦賀港駅ランプ小屋、旧大和田銀行本店社屋を地域の歴史文化を伝える観光資源として活用し、観光誘客の促進や地域の活性化を図ります。



旧敦賀港駅ランプ小屋

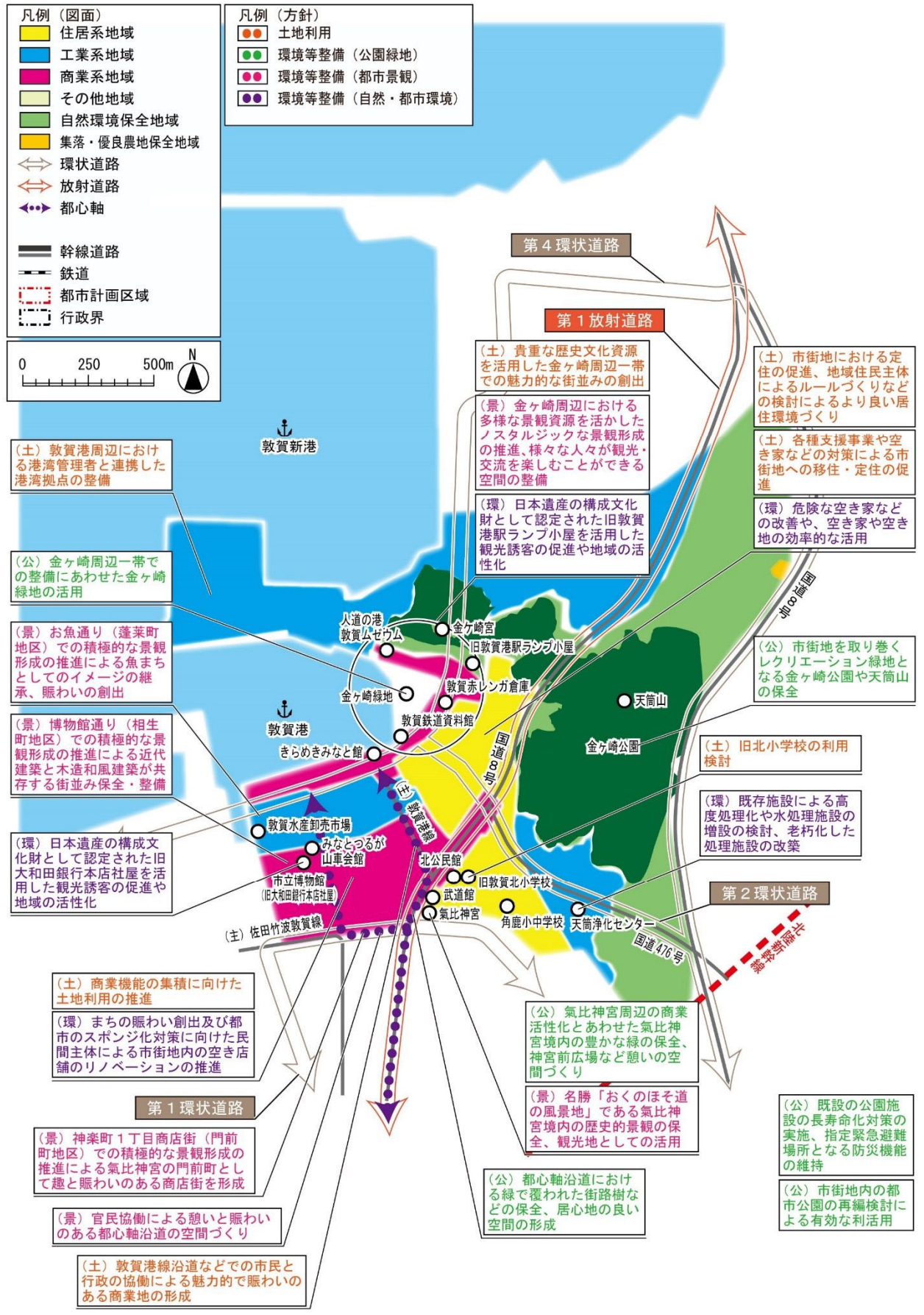


図. まちづくり方針図(北地域)

4-5 南地域

(1) 地域の概況

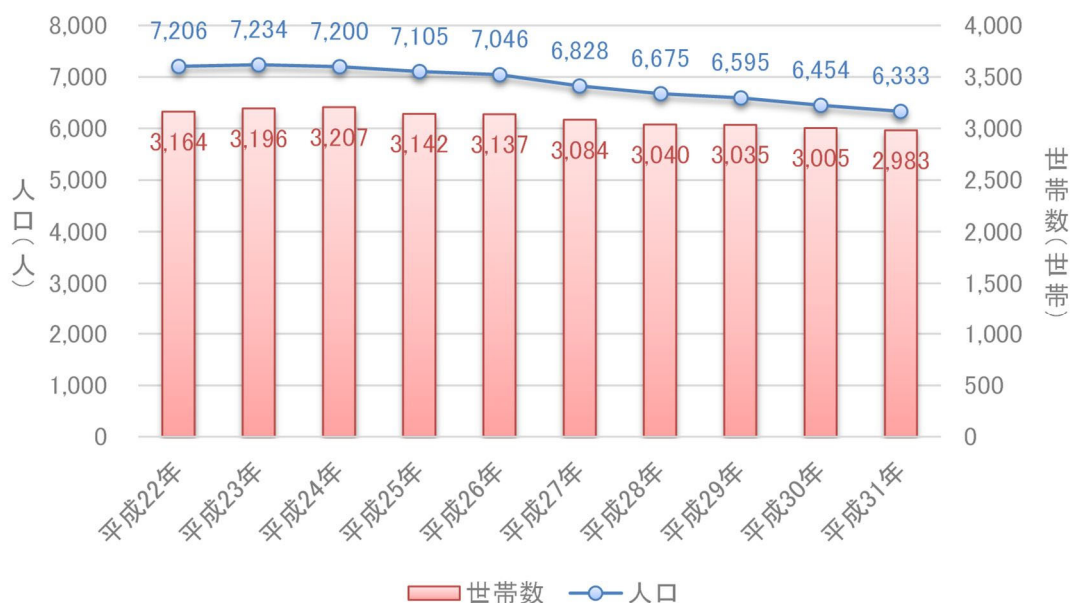
1) 人口・世帯数の推移

本地域の総人口は、平成23(2011)年を境に減少へと転じ、その後は減少傾向が続いています。

また、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が-12.1%であり、敦賀市平均の-4.6%と比較し、減少率が大きくなっています。

一方、本地域の世帯数は、平成24(2012)年を境に減少へと転じ、その後は減少傾向が続いています。

また、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が-5.7%であり、敦賀市平均が3.2%と増加しているのに対し、本地域は減少しています。

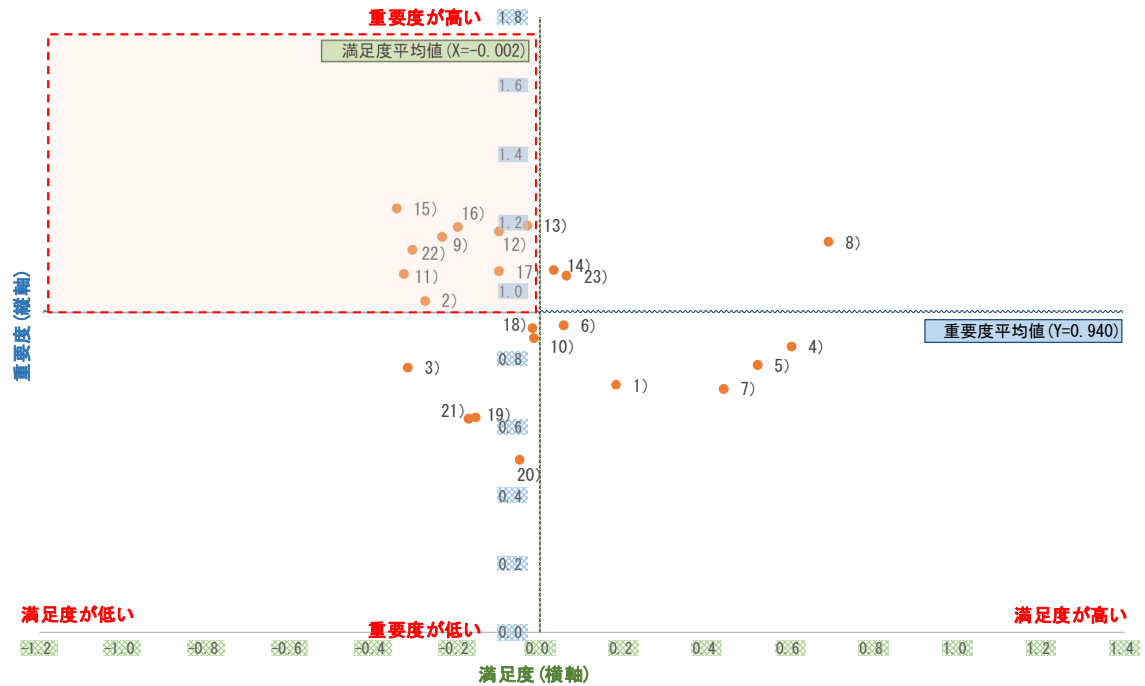


資料) 敦賀市調べ

図. 南地域の総人口と世帯数の推移

2) 住民意向（市民アンケート結果）

本地域では、平均より重要度は高いが満足度が低い項目として、「15) 河川の整備」、  
「11) 歩行者・自転車に対する道路の安全性」などの9項目があがっています。



項 目	
1) 自然・緑とのふれあい	13) 避難場所や避難路
2) まちなみやまちなみ景観の整備	14) 防犯上の安全性、治安
3) 歴史文化・観光資源の充実	15) 河川の整備
4) ごみ・し尿処理	16) 医療施設の整備
5) 悪臭	17) 福祉施設の整備
6) 騒音・振動	18) 子育て支援施設の整備
7) 日照・通風	19) 文化・教養施設の整備
8) 買い物の便利さ	20) スポーツ施設の整備
9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ	21) 公園の整備
10) 道路の整備	22) 高齢者などに配慮したバリアフリーの推進
11) 歩行者・自転車に対する道路の安全性	23) 総合的に見た生活環境
12) 防災上の安全性	

図. 地域別の満足度と重要度の相関（南地域）

## (2) 地域別将来像

### 1) まちづくりのテーマ

#### 敦賀駅を中心とした賑わいと憩いの共存するまち

### 2) 将来に担うべき都市機能

#### ○新たな敦賀駅周辺の都市機能の強化

北陸新幹線が発着する敦賀駅東側では、広域交通の強化を図ります。

#### ○敦賀駅周辺への施設誘導や歩行空間の整備による賑わいのある中心市街地の再構築

敦賀駅周辺における都市機能の集積、空き家、空き店舗の活用などにより、中心市街地の賑わい創出を図るとともに、歩行空間の整備による周遊性などの向上を図ります。

#### ○子育てや教育、在宅介護機能の備わった多世代共存型の住環境の形成

子育てや教育、在宅介護機能など、子どもから高齢者まで誰もが安全・安心に暮らせる多世代共存型の住環境を形成します。

## (3) 土地利用の方針

### 1) 都市的土地利用

#### ①住居系地域

- ・「敦賀市立地適正化計画」に基づき、市街地では、誰もが住みやすく、歩いて暮らせる基盤整備や都市機能の集積などにより、定住の促進を図るとともに、地域住民主体によるルールづくりなどを検討し、より良い居住環境づくりを進めます。
- ・敦賀駅周辺では、公園・広場を整備するとともに、防災機能の向上により、安全で安心して暮らせる住環境の形成を図ります。
- ・市街地への移住・定住を促進するため、各種支援事業を推進します。



新幹線駅前広場イメージ

## ②工業系地域

- ・木の芽川南側に広がる工業地については、周辺の居住環境に配慮しながら、適正な土地利用を誘導します。
- ・都市計画道路3・5・29号敦賀駅東線の整備に伴い、沿道周辺の用途地域の変更を検討します。

## ③商業系地域

- ・敦賀駅西周辺では、民間活力を活用しながら官民連携により、中心市街地の活性化とともに、商店街などの振興を図ります。
- ・市街地を活性化するため、敦賀駅西周辺での商業機能の集積に向けた土地利用を推進します。
- ・市街地内の空き地、空き家などの低未利用土地の利活用に向けた施策を検討します。
- ・市街地の活性化のため、市営駐車場の新設を含めた整備を検討します。

## (4) 環境等整備方針

### 1) 交通体系の方針

- 中心市街地拠点を取り囲む第2環状道路の実現に向けて、都市計画道路の計画決定を検討します。

### 2) 公園緑地の方針

- 国道8号歩行空間の整備における、沿道の緑化を維持・形成します。
- 敦賀駅東側については、新幹線駅前広場の整備に合わせて、緑化空間を整備します。

### 3) 都市景観の方針

- 駅西地区については、都市の玄関口にふさわしい景観づくりを推進するため、駅周辺整備構想や敦賀駅周辺デザインガイドラインに基づき景観整備を推進します。
- 北陸新幹線の敦賀開業に向けて、敦賀市の新たな交流拠点・玄関口となる敦賀駅東側の適正な景観誘導を図るため、敦賀市景観計画の改定を検討します。
- 国道8号歩行空間における、良好な沿道景観を維持・形成します。
- 中心市街地において活躍するまちのプレイヤーの発掘・育成や情報発信などに取り組みながら、官民協働による賑わいのある空間づくりを図ります。



国道8号歩行空間利活用社会実験（R2）

#### 4) 自然・都市環境の方針

- 老朽危険空き家等除却支援事業、空き家・空き地情報バンクなどにより、危険な空き家などの改善や、空き家や空き地の効率的な活用を進めます。
- 市街地内の空き店舗については、まちの賑わい創出及び都市のスポンジ化（空洞化）対策として、民間主体のリノベーション（建物の改修）を推進します。
- 敦賀駅周辺（新幹線駅前広場など）については、ユニバーサルデザインに基づいた交通施設などの整備を推進します。
- 日本遺産の構成文化財として認定された眼鏡橋を地域の歴史文化を伝える観光資源として活用し、観光誘客の促進や地域の活性化を図ります。



眼鏡橋





4-6 西地域

(1) 地域の概況

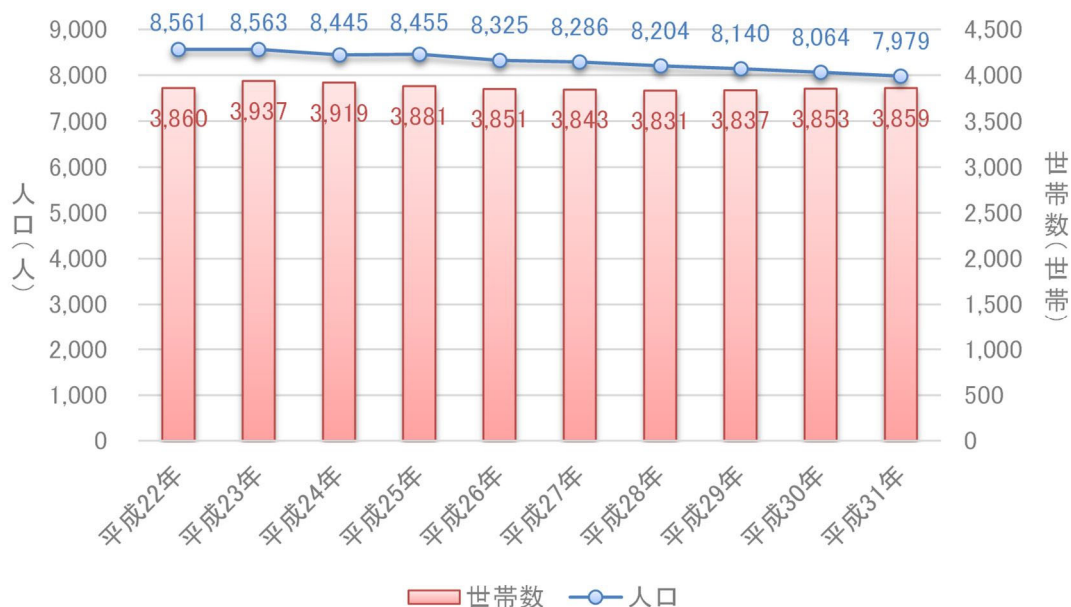
1) 人口・世帯数の推移

本地域の総人口は、平成25(2013)年までは増減を繰り返していましたが、その後は減少傾向が続いています。

また、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が-6.8%であり、敦賀市平均の-4.6%と比較し、減少率がやや大きくなっています。

一方、本地域の世帯数は、平成23(2011)年を境に減少へと転じ、その後は減少傾向を示していましたが、平成28(2016)年以降は再び増加傾向を示しています。

また、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が-0.03%であり、敦賀市平均が3.2%と増加しているのに対し、本地域は僅かながら減少しています。

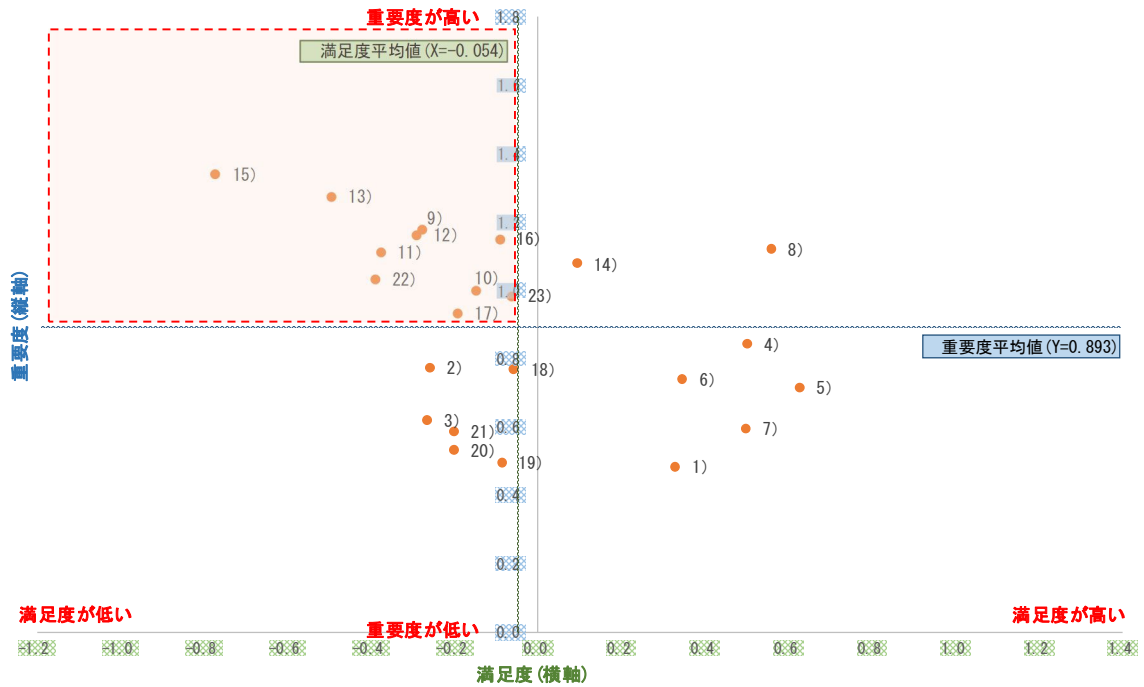


資料) 敦賀市調べ

図. 西地域の総人口と世帯数の推移

## 2) 住民意向（市民アンケート結果）

本地域では、平均より重要度は高いが満足度が低い項目として、「15) 河川の整備」、  
「13) 避難場所や避難路」などの10項目があがっています。



項 目	
1) 自然・緑とのふれあい	13) 避難場所や避難路
2) まちなみやまちなみ景観の整備	14) 防犯上の安全性、治安
3) 歴史文化・観光資源の充実	15) 河川の整備
4) ごみ・し尿処理	16) 医療施設の整備
5) 悪臭	17) 福祉施設の整備
6) 騒音・振動	18) 子育て支援施設の整備
7) 日照・通風	19) 文化・教養施設の整備
8) 買い物の便利さ	20) スポーツ施設の整備
9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ	21) 公園の整備
10) 道路の整備	22) 高齢者などに配慮したバリアフリーの推進
11) 歩行者・自転車に対する道路の安全性	23) 総合的に見た生活環境
12) 防災上の安全性	

図. 地域別の満足度と重要度の相関（西地域）

## (2) 地域別将来像

### 1) まちづくりのテーマ

**災害に強い快適な暮らしと、賑わいや交流を生み出す魅力的なまち**

### 2) 将来に担うべき都市機能

#### ○市役所を中心とした新市街地拠点の形成

商業施設、教育施設などの都市機能の立地を誘導し、新市街地拠点（都市機能誘導区域とする市役所周辺）を形成します。

#### ○密集市街地における安全・安心のまちづくり

密集市街地における防災対策の向上、水害リスクに対する防災対策の強化を進め、誰もが安全・安心に暮らせる災害に強いまちづくりを推進します。

#### ○魅力ある道路と良好な河川環境づくり

沿道緑化などによる魅力ある道路づくりを推進するとともに、笹の川の整備により良好な河川環境づくりを推進します。

## (3) 土地利用の方針

### 1) 都市的土地利用

#### ①住居系地域

- ・「敦賀市立地適正化計画」に基づき、市街地では誰もが住みやすく、歩いて暮らせる基盤整備や都市機能の集積などにより、定住の促進を図るとともに、地域住民主体によるルールづくりなどを検討し、より良い居住環境づくりを進めます。
- ・市街地への移住・定住を促進するため、各種支援事業を推進します。
- ・老朽化した木造住宅などが密集している市街地では、防災対策の向上を図ります。
- ・防災及び減災対策を推進するとともに、共助による地域コミュニティを形成します。
- ・市役所前通り沿道については、新都心軸に適した用途地域の見直しを検討します。



敦賀市役所の新庁舎イメージ

## ②商業系地域

- ・敦賀港と中心市街地との近接性を活かしながら、フェリーやクルーズ客船の誘致などにより賑わいの創出を図ります。
- ・市街地を活性化するため、商業機能の集積に向けた土地利用を推進します。

## (4) 環境等整備方針

### 1) 交通体系の方針

- 中心市街地拠点を取り囲む第2環状道路の実現に向けて、都市計画道路の計画決定を検討します。

### 2) 公園緑地の方針

- 笹の川緑道、新しい顔づくりの道などの河川・道路については、河川・道路の改修時などにあわせ緑化を検討します。
- 松島中央公園、津内緑地については、レクリエーション緑地として保全・活用を図ります。

### 3) 都市景観の方針

- 敦賀港を中心とした港湾部は、港湾管理者との連携強化を図りながら、ロケーション（立地）を活かした景観整備を検討するとともに、笹の川沿いで良好な河川景観を形成します。



敦賀港・舟溜り

### 4) 自然・都市環境の方針

- 敦賀港及び周辺施設については、港湾管理者や民間事業者と連携しながら、適切な維持管理や更新を行い、臨海環境を保全・整備します。
- 水害からの安全確保を図るため、笹の川の河川改修を推進するとともに、総合的な治水対策に取り組みます。
- 市役所・消防庁舎の整備による防災機能の向上に合わせ、災害に強い防災拠点を形成します。
- 日本遺産の構成文化財として認定された洲崎の高燈籠を地域の歴史文化を伝える観光資源として活用し、観光誘客の促進や地域の活性化を図ります。



洲崎の高燈籠

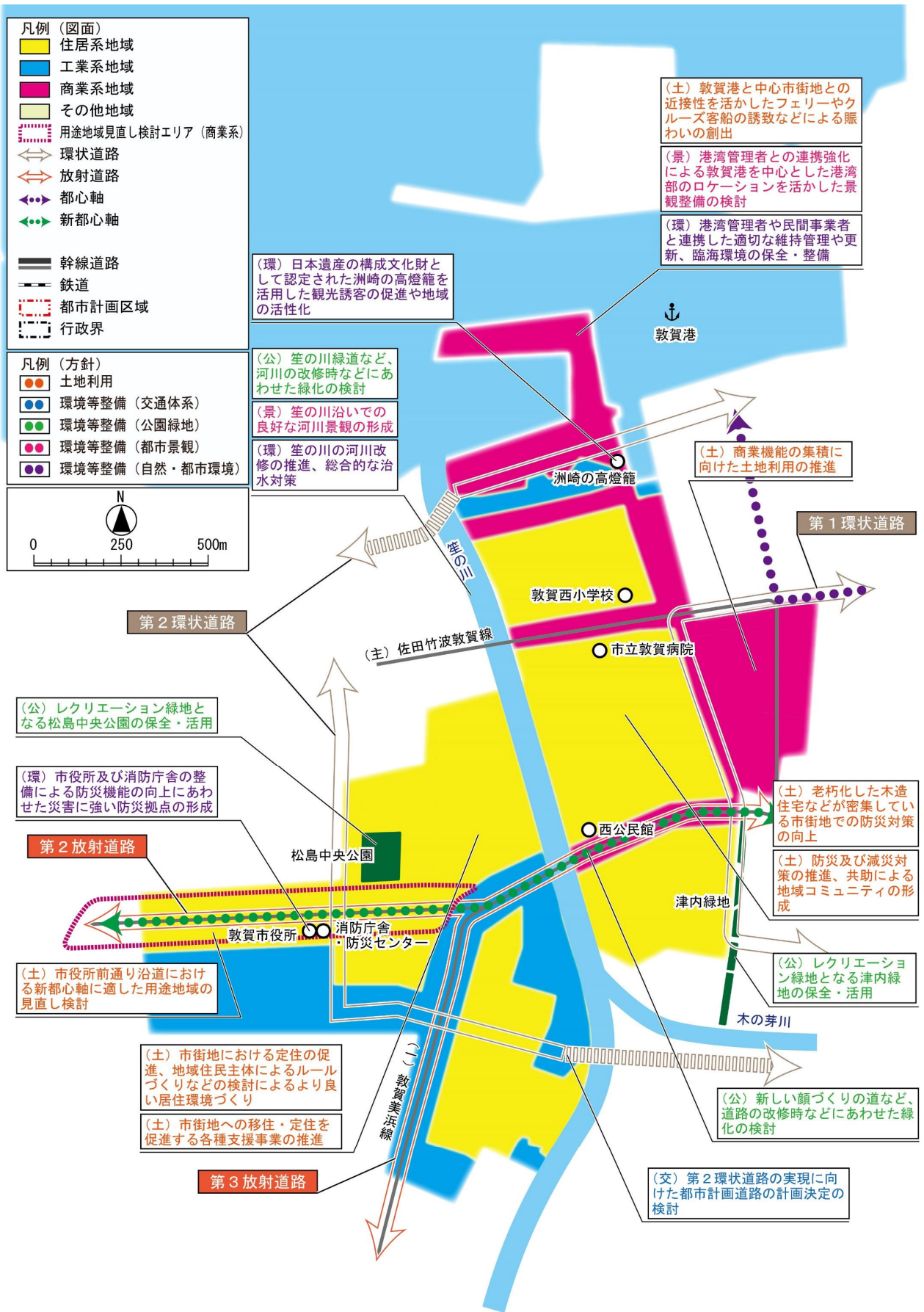


図. まちづくり方針図 (西地域)

4-7 松原地域

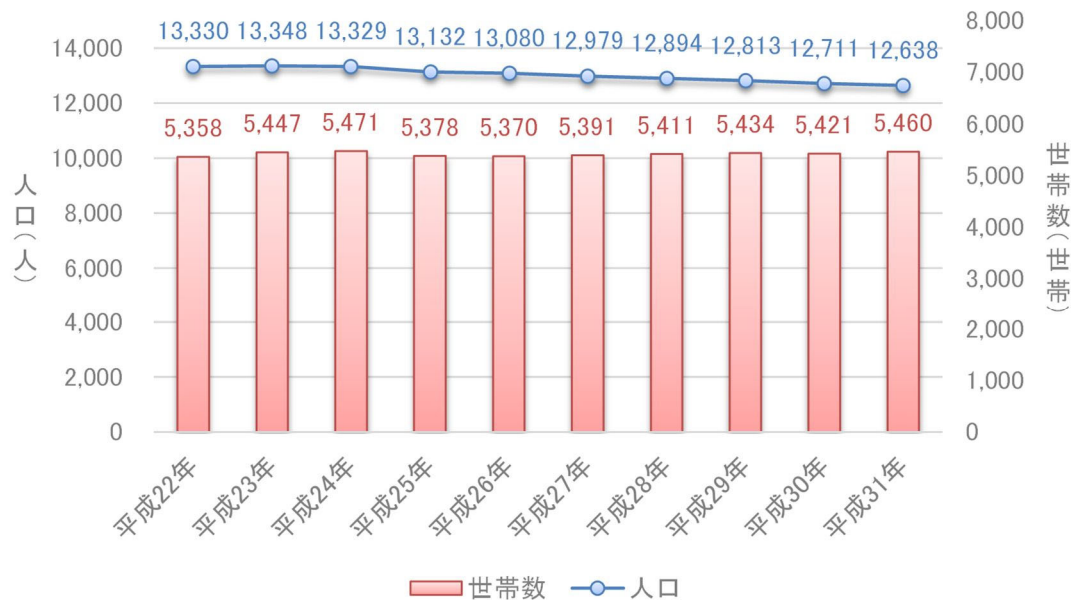
(1) 地域の概況

1) 人口・世帯数の推移

本地域の総人口は、平成23(2011)年を境に減少へと転じ、その後は減少傾向が続いています。

また、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が-5.2%であり、敦賀市平均の-4.6%と比較し、減少率がやや大きくなっています。

一方、本地域の世帯数は、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が1.9%であり、敦賀市平均の3.2%と比較し、増加率がやや小さくなっています。

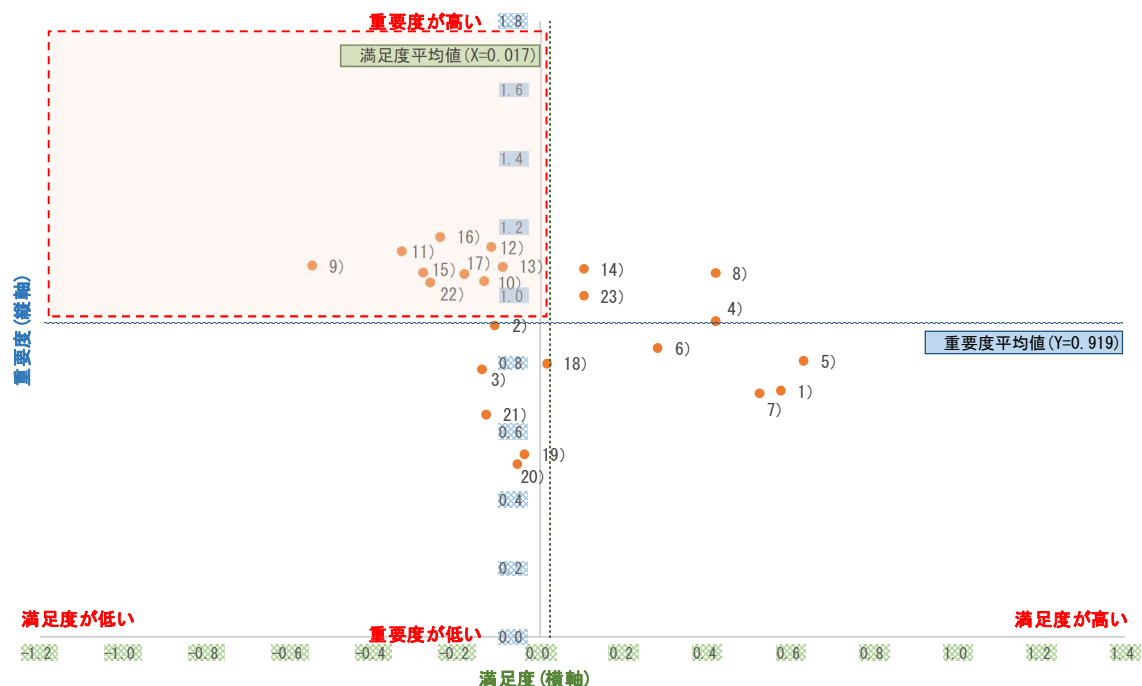


資料) 敦賀市調べ

図. 松原地域の総人口と世帯数の推移

2) 住民意向（市民アンケート結果）

本地域では、平均より重要度は高いが満足度が低い項目として、「9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ」、「11) 歩行者・自転車に対する道路の安全性」などの9項目があがっています。



項目	
1) 自然・緑とのふれあい	13) 避難場所や避難路
2) まちなみやまちなみ景観の整備	14) 防犯上の安全性、治安
3) 歴史文化・観光資源の充実	15) 河川の整備
4) ごみ・し尿処理	16) 医療施設の整備
5) 悪臭	17) 福祉施設の整備
6) 騒音・振動	18) 子育て支援施設の整備
7) 日照・通風	19) 文化・教養施設の整備
8) 買い物の便利さ	20) スポーツ施設の整備
9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ	21) 公園の整備
10) 道路の整備	22) 高齢者などに配慮したバリアフリーの推進
11) 歩行者・自転車に対する道路の安全性	23) 総合的に見た生活環境
12) 防災上の安全性	

図. 地域別の満足度と重要度の相関（松原地域）



## (2) 地域別将来像

### 1) まちづくりのテーマ

#### 緑や田園と調和した魅力ある文化・教育のまち

### 2) 将来に担うべき都市機能

#### ○文教・研究機能の集積と魅力づくり

市立看護大学、私立中高一貫校及び総合運動公園などが集積する魅力的な文教拠点を形成します。

#### ○貴重な自然環境の保全と活用

風光明媚な気比の松原、井の口川など、豊かな自然環境を保全・活用します。

#### ○優良農地の積極的な保全

地域に広がる優良農地については、今後も積極的に保全します。

#### ○市役所周辺の賑わいあるまちづくり

都市計画道路岡山松陵線沿道などの飲食・商業施設の立地を活かし、居住環境の利便性や賑わいのあるまちづくりを推進します。

## (3) 土地利用の方針

### 1) 都市的土地利用

#### ①住居系地域

- ・「敦賀市立地適正化計画」に基づき、市街地では、誰もが住みやすく、歩いて暮らせる基盤整備や都市機能の集積などにより、定住の促進を図るとともに、地域住民主体によるルールづくりなどを検討し、より良い居住環境づくりを進めます。
- ・市街地への移住・定住を促進するため、各種支援事業を推進します。
- ・市営住宅の現状・課題を整理した上で、改修や再編を行うなど、効率的かつ効果的な市営住宅の再生を検討します。
- ・市役所前通り沿道については、商業系用途地域への変更を検討します。

#### ②工業系地域

- ・既存の工業地については、今後も施設周辺の緑化などにより、周辺環境に配慮した工業地を維持します。

- ・港湾背後の用地不足を解消するため、倉庫や運送業の営業所用地などとして、遊休化している水面貯木場の埋立による用地造成を図ります。

### ③商業系地域

- ・都市計画道路岡山松陵線及び三島原線沿道は、既に飲食・商業施設の立地が顕著に見られることから、用途地域の見直しなどを検討しながら、適正な規制・誘導を図ります。

### ④その他地域：

- ・市立看護大学、私立中高一貫校及び総合運動公園などが集積する文教拠点の良好な環境を維持・保全します。



市立看護大学

## 2) 非都市的土地利用

### ①自然環境保全地域

- ・森林については、今後も適正な保全を図ります。
- ・建築物などの立地や都市開発が行われている地域については、自然環境の保全が必要な区域の見直しを検討し、適切な土地利用の誘導・規制を図ります。

### ②集落・優良農地保全地域

- ・既存の優良農地については、国の各種制度などを活用しながら、積極的な保全を図ります。
- ・井の口川付近の集落地や地域西部の集落地の住環境を維持するため、住民の生活を支えるインフラ施設や公共交通などのセーフティネットを確保します。
- ・農地の保全や生産性の向上及び担い手不足の解消を目的に、地域西部における大区画化圃場整備に取り組みます。

## (4) 環境等整備方針

### 1) 公園緑地の方針

- 井の口川緑道、新しい顔づくりの道などの河川・道路については、河川・道路の改修時などにあわせ緑化を検討します。
- 総合運動公園、松原公園などについては、レクリエーション緑地として整備充実を図ります。
- 木崎山の緑地などについては、今後も適正な保全・育成を図ります。



総合運動公園

## 2) 都市景観の方針

- 豊かな交流空間の創出を図るため、総合運動公園とその背後に並ぶ木崎山を含む一帯の景観を保全します。
- 気比の松原周辺では、港湾・海岸景観との調和を重点においた土地利用の規制・誘導などを図ります。

## 3) 自然・都市環境の方針

- 快適な海浜環境を維持・保全していくため、海洋汚染やゴミ投棄などに考慮した環境整備、漂着ごみの処理などを推進します。
- 気比の松原における自然環境を維持・保全していくため、関係機関との連携を強化しながら、国有林の保全・育成を図ります。
- 水害からの安全確保を図るため、笙の川、井の口川の河川改修を推進するとともに、総合的な治水対策に取り組みます。
- 浸水対策を目的として、松島ポンプ場の計画的な改修・修繕を行います。
- 日本遺産の構成文化財として認定された鯉蔵を解体修理及び移築し、武田耕雲斎等墓と一体的に整備することにより、地域の歴史文化を伝える観光資源として活用し、観光誘客の促進や地域の活性化を図ります。
- 市民の生活環境の維持向上を図るため、老朽化が進む清掃センターに代わる新たな施設の整備を検討します。



気比の松原



図. まちづくり方針図 (松原地域)

4-8 中郷地域

(1) 地域の概況

1) 人口・世帯数の推移

本地域の総人口は、平成22(2010)年以降、増加傾向が続いています。

また、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が6.3%であり、敦賀市平均が-4.6%と減少しているのに対し、本地域は増加しています。

一方、本地域の世帯数も、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が18.5%であり、敦賀市平均の3.2%と比較し、増加率が大きくなっています。

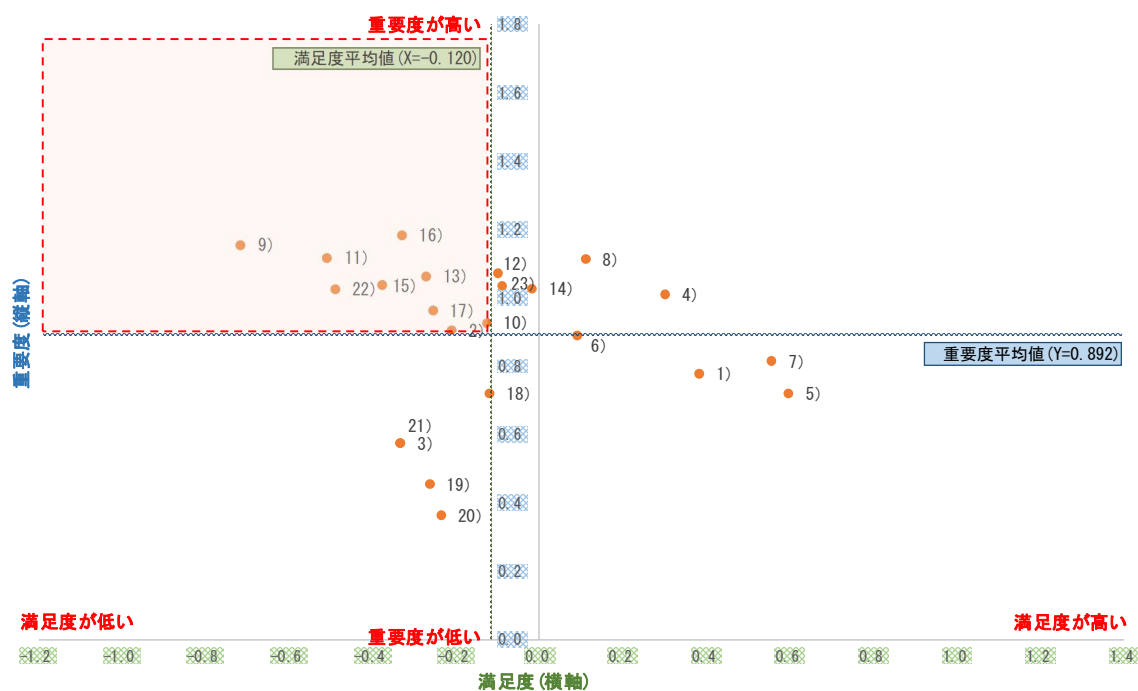


資料) 敦賀市調べ

図. 中郷地域の総人口と世帯数の推移

2) 住民意向（市民アンケート結果）

本地域では、平均より重要度は高いが満足度が低い項目として、「9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ」、「11) 歩行者・自転車に対する道路の安全性」などの9項目があがっています。



項 目	
1) 自然・緑とのふれあい	13) 避難場所や避難路
2) まちなみやまちなみ景観の整備	14) 防犯上の安全性、治安
3) 歴史文化・観光資源の充実	15) 河川の整備
4) ごみ・し尿処理	16) 医療施設の整備
5) 悪臭	17) 福祉施設の整備
6) 騒音・振動	18) 子育て支援施設の整備
7) 日照・通風	19) 文化・教養施設の整備
8) 買い物の便利さ	20) スポーツ施設の整備
9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ	21) 公園の整備
10) 道路の整備	22) 高齢者などに配慮したバリアフリーの推進
11) 歩行者・自転車に対する道路の安全性	23) 総合的に見た生活環境
12) 防災上の安全性	

図. 地域別の満足度と重要度の相関（中郷地域）

## (2) 地域別将来像

### 1) まちづくりのテーマ

#### 交通の要所を活かした交流のあるまち

### 2) 将来に担うべき都市機能

#### ○敦賀駅東側の新しいまちづくり

敦賀 IC との近接性を活かしながら、敦賀駅東側における新しいまちづくりを推進します。

#### ○交通利便性を活かした住環境の維持

西敦賀駅周辺については、交通利便性を活かしながら、住環境の維持を図ります。

#### ○優良農地の積極的な保全

地域に広がる優良農地については、今後も積極的に保全します。

#### ○商工集積による人々の交流が育まれるまちづくり

国道 8 号・27 号沿道については住工混在を改善するとともに、工業施設や商業施設の集積性を活かし、人々の交流が育まれるまちづくりを推進します。

## (3) 土地利用の方針

### 1) 都市的土地利用

#### ①住居系地域

- ・古田刈などの住宅地は、国道 27 号と近接した交通利便性の向上や緑化の推進により、快適な住環境を維持します。
- ・新幹線を含む鉄道沿線においては、交通公害の影響を受けやすい住宅などの建築や宅地開発を抑制・制限し、計画的な土地利用を誘導・配置します。
- ・国道 8 号バイパス沿道周辺は、沿道にふさわしい業務の利便性の増進を図るため、物流・倉庫などの業務用地として活用します。
- ・長期未着手となっている都市計画道路の検証・見直しを行い、適正な土地利用を図りながら、住みよい環境整備を推進します。

## ②工業系地域

- ・住宅地の隣接地や混在地については、周辺環境に配慮しながら、工業地としての良好な環境の維持を図ります。
- ・長沢及び布田町内の住工混在の改善を図るため、用途地域の見直しを検討します。
- ・幹線道路沿道では、ロードサイド型施設の立地といった土地利用の現況を考慮した上で、良好な環境形成に努めます。

## 2) 非都市的土地利用

### ①自然環境保全地域

- ・森林については、今後も適正な保全を図ります。

### ②集落・優良農地保全地域

- ・農地については、国の各種制度などを活用しながら、都市を取り巻く貴重な緑として保全します。
- ・新幹線車両基地周辺については、土地利用調整条例により適切な用途規制を行います。
- ・集落地の住環境を維持するため、住民の生活を支えるインフラ施設や公共交通などのセーフティネットを確保します。



敦賀車両基地イメージ

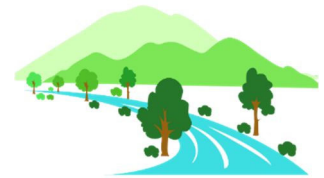
## (4) 環境等整備方針

### 1) 公園緑地の方針

- 岡山公園の緑地については、生活空間に潤いを与える緑として、今後も保全を図ります。

### 2) 都市景観の方針

- 笙の川、黒河川沿いでは、良好な河川景観を形成します。



### 3) 自然・都市環境の方針

- 笙の川、黒河川の水質浄化のため、汚水による排水環境の改善、住民の環境保全意識の醸成を図るなど、清流の維持を図ります。



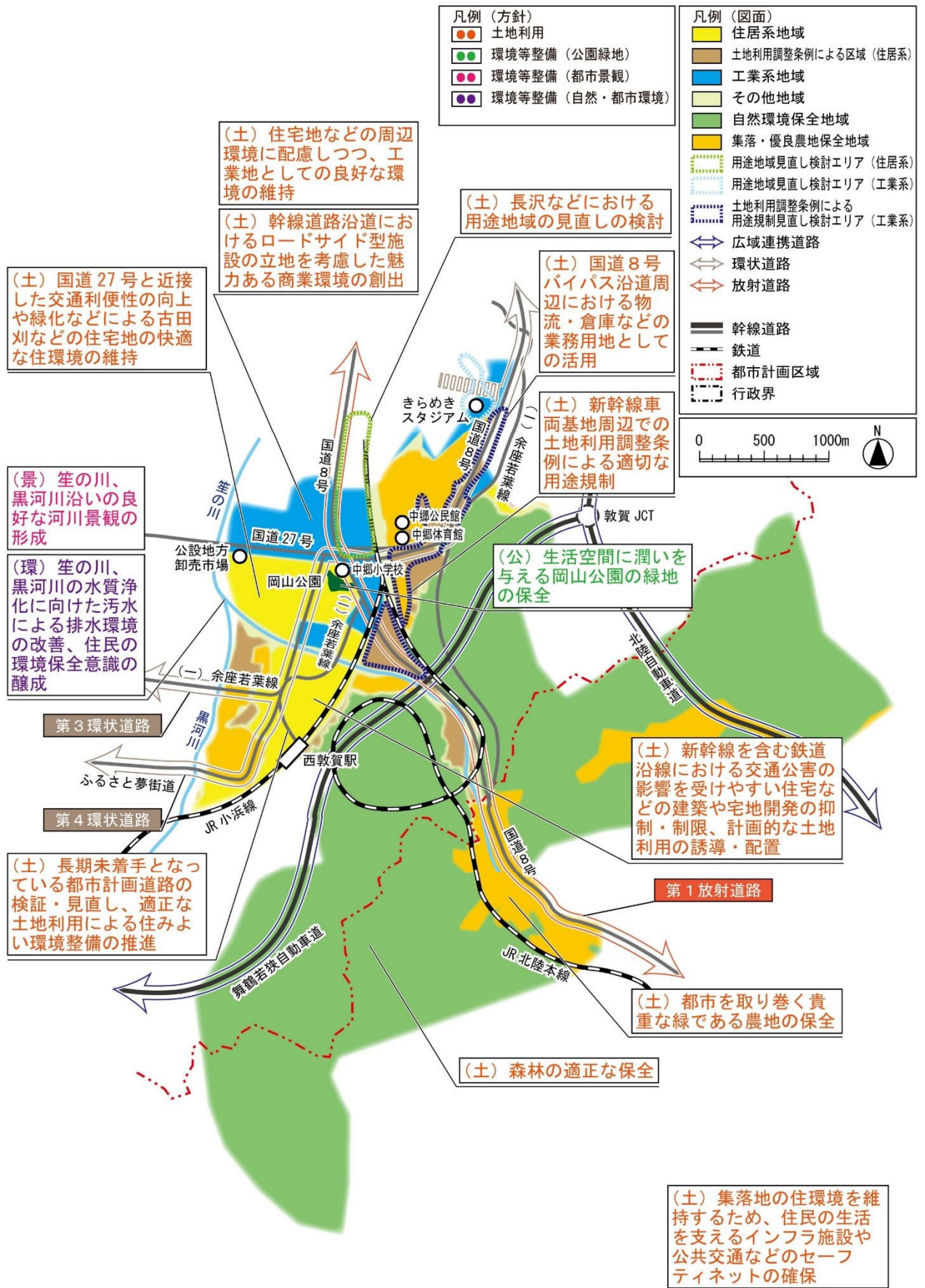


図. まちづくり方針図 (中郷地域)

4-9 栗野地域

(1) 地域の概況

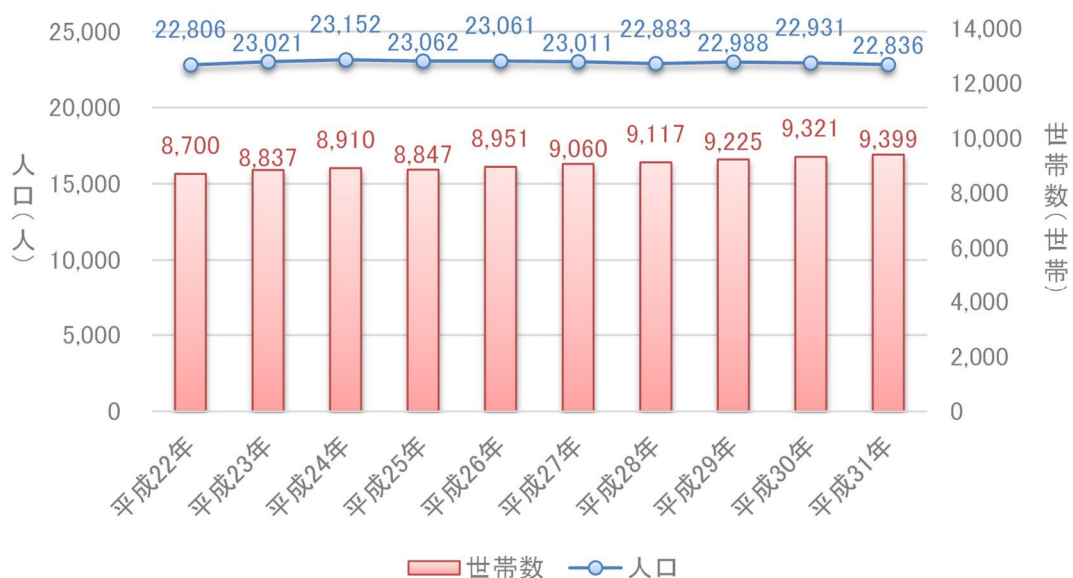
1) 人口・世帯数の推移

本地域の総人口は、平成24(2012)年を境に減少へと転じ、その後は減少傾向を示していましたが、平成28(2016)年以降は増減を繰り返しています。

また、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が0.1%であり、敦賀市平均が-4.6%と減少しているのに対し、本地域は増加しています。

一方、本地域の世帯数は、平成25(2013)年に減少していますが、その後は増加傾向が続いています。

また、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が8.0%であり、敦賀市平均の3.2%と比較し、増加率が大きくなっています。

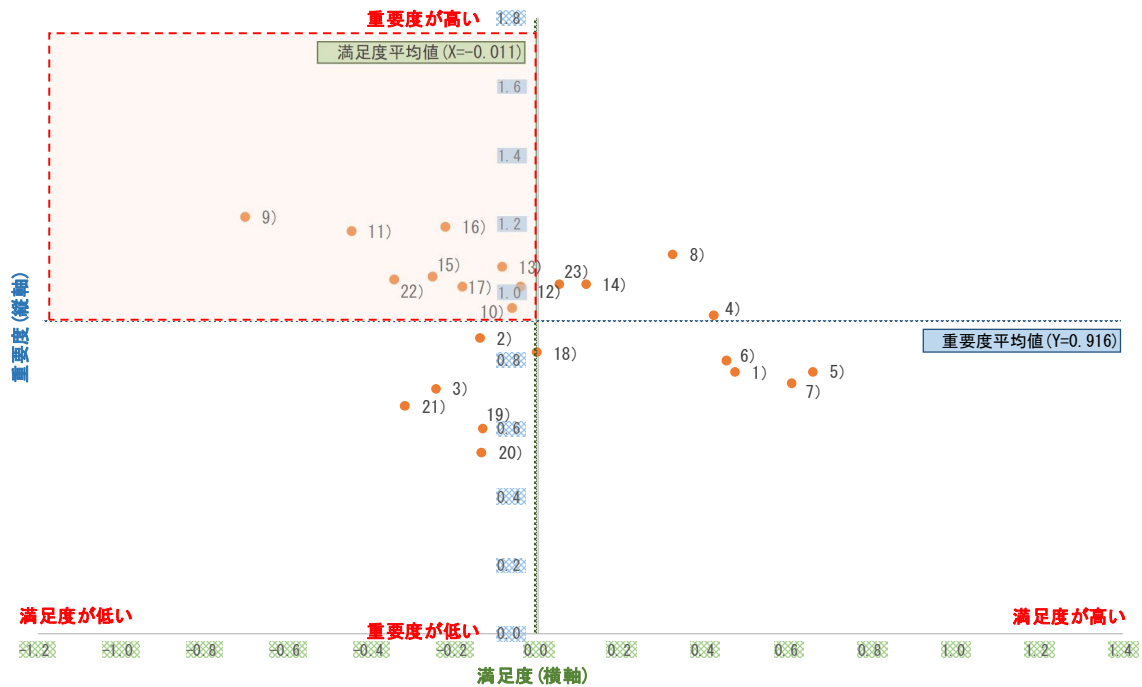


資料) 敦賀市調べ

図. 栗野地域の総人口と世帯数の推移

2) 住民意向（市民アンケート結果）

本地域では、平均より重要度は高いが満足度が低い項目として、「9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ」、「11) 歩行者・自転車に対する道路の安全性」などの9項目があがっています。



項 目	
1) 自然・緑とのふれあい	13) 避難場所や避難路
2) まちなみやまちなみ景観の整備	14) 防犯上の安全性、治安
3) 歴史文化・観光資源の充実	15) 河川の整備
4) ごみ・し尿処理	16) 医療施設の整備
5) 悪臭	17) 福祉施設の整備
6) 騒音・振動	18) 子育て支援施設の整備
7) 日照・通風	19) 文化・教養施設の整備
8) 買い物の便利さ	20) スポーツ施設の整備
9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ	21) 公園の整備
10) 道路の整備	22) 高齢者などに配慮したバリアフリーの推進
11) 歩行者・自転車に対する道路の安全性	23) 総合的に見た生活環境
12) 防災上の安全性	

図. 地域別の満足度と重要度の相関（粟野地域）

## (2) 地域別将来像

### 1) まちづくりのテーマ

#### 豊かな自然環境と調和した活力ある産業・物流のまち

### 2) 将来に担うべき都市機能

#### ○高速交通機能を活かした産業・物流拠点の形成

敦賀南スマート IC が位置する交通利便性を活かし、産業・物流拠点の形成を図ります。

#### ○公共交通の乗継拠点（ハブ）を活用した住環境の維持

中心市街地や新市街地（都市機能誘導区域とする市役所周辺）と連絡する公共交通の乗継拠点（ハブ）を活用しながら、交通の利便性確保や良好な住環境を維持します。

#### ○優良農地や貴重な自然資源の保全

地域に広がる優良農地や野坂山など、豊かな自然環境を保全します。

#### ○災害に強い安全・安心なまちづくり

水害リスクや避難場所などに対する防災対策の強化を進め、誰もが安全・安心に暮らせる災害に強いまちづくりを推進します。

## (3) 土地利用の方針

### 1) 都市的土地利用

#### ①住居系地域

- ・宅地などのスプロール化（無秩序な開発）を抑制し、居住誘導区域内への誘導を図るための施策を検討します。
- ・中心市街地への公共交通乗継拠点（ハブ）により、交通利便性を保ちながら、快適に暮らせる住宅地を維持します。
- ・長期未着手となっている都市計画道路の検証・見直しを行い、適正な土地利用を図りながら、住みよい環境整備を推進します。
- ・関や野坂については、宅地の立地状況を踏まえ、用途地域の廃止も含めた検討を行います。

## ②商業系地域

- ・旧国道沿いなどの商業地については、地域の魅力を向上するため、生活に必要な商業施設を適正に配置するとともに、必要に応じて用途地域の見直しなどを検討します。

## ③工業系地域

- ・産業団地などの工業地については、今後も施設周辺の緑化などにより、周辺環境に配慮した工業地を維持します。
- ・敦賀南スマート IC に近接するといった立地特性を活かし、産業・物流拠点の形成を図ります。



敦賀南スマート IC

## 2) 非都市的土地利用

### ①自然環境保全地域

- ・森林については、今後も適正な保全を図ります。
- ・建築物などの立地や都市開発が行われている地域については、自然環境の保全が必要な区域の見直しを検討し、適切な土地利用の誘導・規制を図ります。

### ②集落・優良農地保全地域

- ・既存の優良農地については、国の各種制度などを活用しながら、積極的な保全を図ります。
- ・集落地の住環境を維持するため、住民の生活を支えるインフラ施設や公共交通などのセーフティネットを確保します。
- ・関峠や栗野駅周辺における空き地、耕作放棄地については、工業用地も視野に入れた活用を図ります。
- ・農地の保全や生産性の向上及び担い手不足の解消を目的に、地域西部における大区画化圃場整備に取り組みます。

## (4) 環境等整備方針

### 1) 交通体系の方針

- 人口増加が進む栗野地域では、将来を見据え、中心市街地などへのアクセスが容易な交通体系を構築するため、乗継拠点（ハブ）の形成、それとあわせたバスなどの公共交通の路線見直しを検討します。
- 高島市を結ぶ広域的な交通網整備に向けた地質リスクや交通量などの課題検討を進めます。
- 県道余座若葉線と県道山櫛林線のミッシングリンクを解消する道路の早期整備を推進します。

## 2) 公園緑地の方針

- 桜ヶ谷公園については、防災緑地として整備を検討します。
- 市街地南側に立地するスポーツ施設に広がる緑地の保全を促します。
- 地域住民の安全を守る避難場所や防災活動拠点として活用できる防災公園の整備の検討に合わせて、小規模な公園の統廃合についても検討します。
- 野坂いこいの森については、施設の適切な維持管理や緑地の保全を図ります。



野坂いこいの森

## 3) 都市景観の方針

- 助高川、井の口川、黒河川沿いでは、良好な河川景観を形成します。
- 柴田氏庭園から野坂山への眺望景観を保全するため、建築物の高さ規制や広告規制などを検討します。



柴田氏庭園

## 4) 自然・都市環境の方針

- 井の口川の水質浄化のため、汚水による排水環境の改善、住民の環境保全意識の醸成を図るなど、清流の維持を図ります。
- 水害からの安全確保を図るため、井の口川の河川改修を推進するとともに総合的な治水対策に取り組みます。
- 市民の生活環境の維持向上を図るため、赤崎最終処分場に代わる新たな施設を整備します。

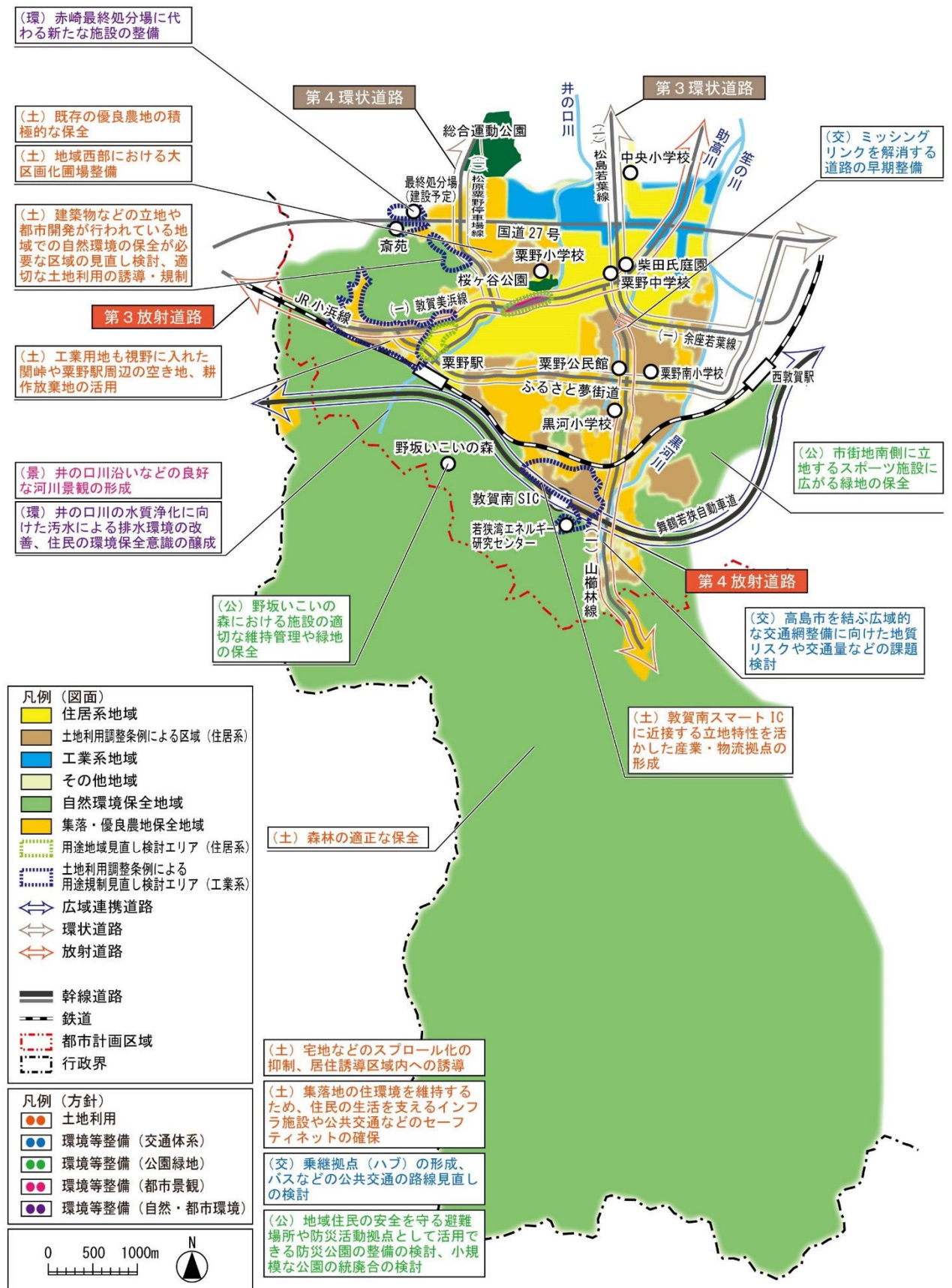


図. まちづくり方針図 (粟野地域)

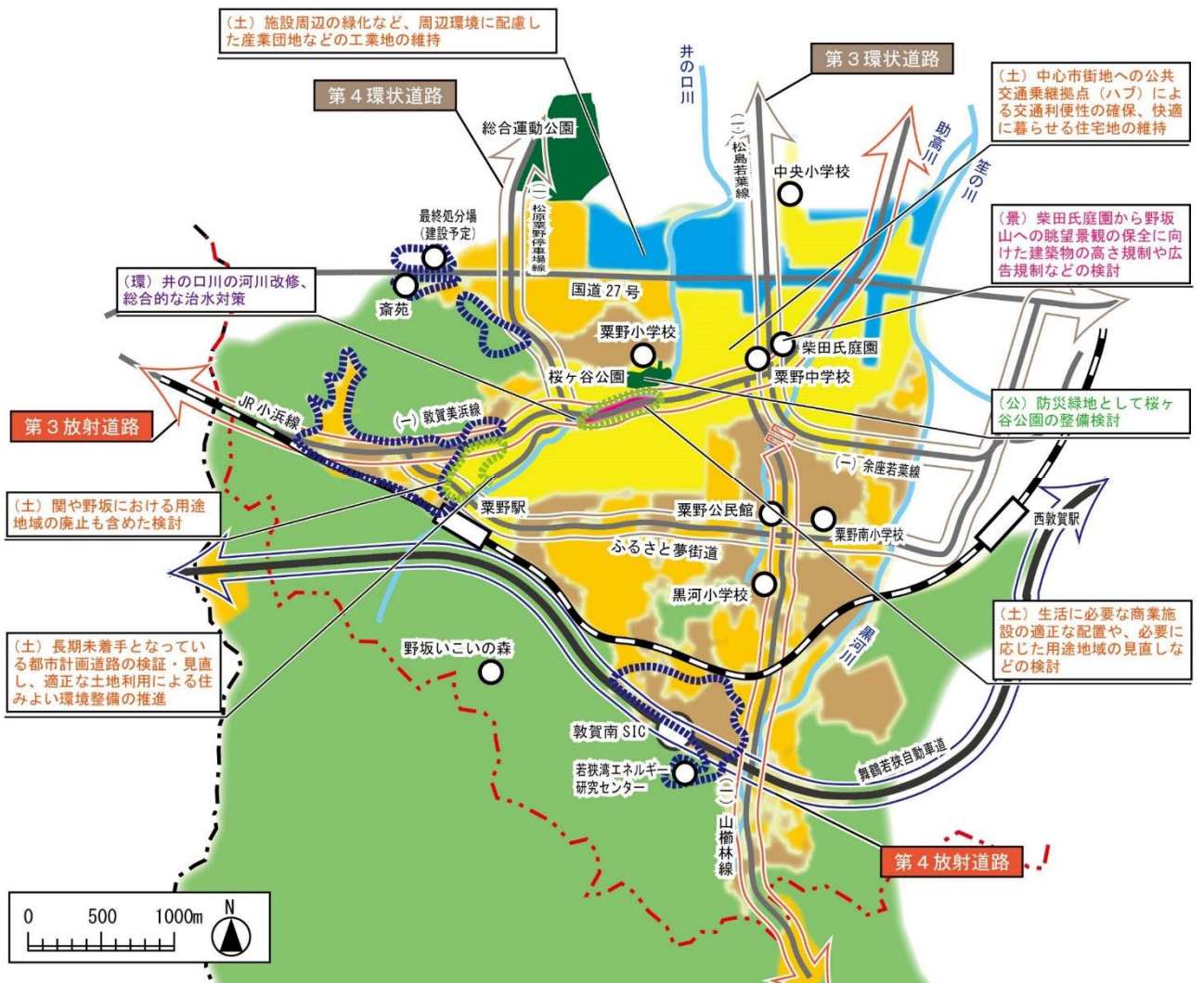


図. まちづくり方針図(栗野地域)【地域北部拡大】

凡例(図面)	
<span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	住居系地域
<span style="background-color: #d2b48c; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	土地利用調整条例による区域(住居系)
<span style="background-color: #add8e6; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	工業系地域
<span style="background-color: #90ee90; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	その他地域
<span style="background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	自然環境保全地域
<span style="background-color: #fff9c4; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	集落・優良農地保全地域
<span style="border: 1px dashed green; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	用途地域見直し検討エリア(住居系)
<span style="border: 1px dashed blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	土地利用調整条例による用途規制見直し検討エリア(工業系)
<span style="border-bottom: 1px dashed gray; display: inline-block; width: 10px;"></span>	広域連携道路
<span style="border-bottom: 1px dashed gray; display: inline-block; width: 10px;"></span>	環状道路
<span style="border-bottom: 1px dashed gray; display: inline-block; width: 10px;"></span>	放射道路
<span style="border-bottom: 2px solid black; display: inline-block; width: 10px;"></span>	幹線道路
<span style="border-bottom: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px;"></span>	鉄道
<span style="border-bottom: 1px dashed red; display: inline-block; width: 10px;"></span>	都市計画区域
<span style="border-bottom: 1px dashed black; display: inline-block; width: 10px;"></span>	行政界

凡例(方針)	
<span style="color: red;">●</span>	土地利用
<span style="color: blue;">●</span>	環境等整備(交通体系)
<span style="color: green;">●</span>	環境等整備(公園緑地)
<span style="color: magenta;">●</span>	環境等整備(都市景観)
<span style="color: purple;">●</span>	環境等整備(自然・都市環境)



4-10 西浦地域

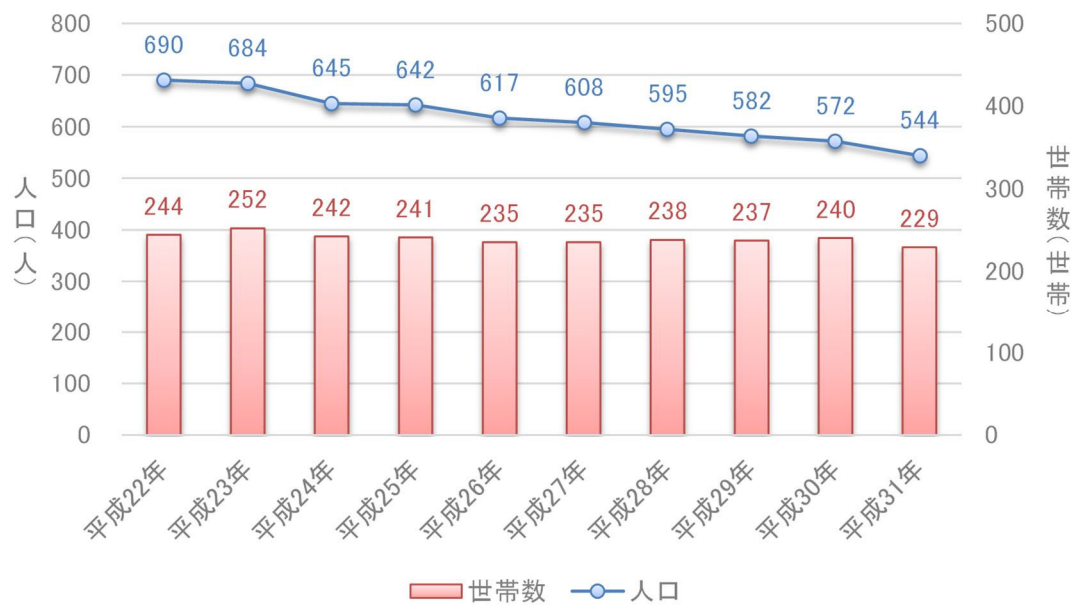
(1) 地域の概況

1) 人口・世帯数の推移

本地域の総人口は、平成22(2010)年以降、減少傾向が続いています。

また、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が-21.2%であり、敦賀市平均の-4.6%と比較し、減少率が大きくなっています。

一方、本地域の世帯数は、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が-6.1%であり、敦賀市平均が3.2%と増加しているのに対し、本地域は減少しています。

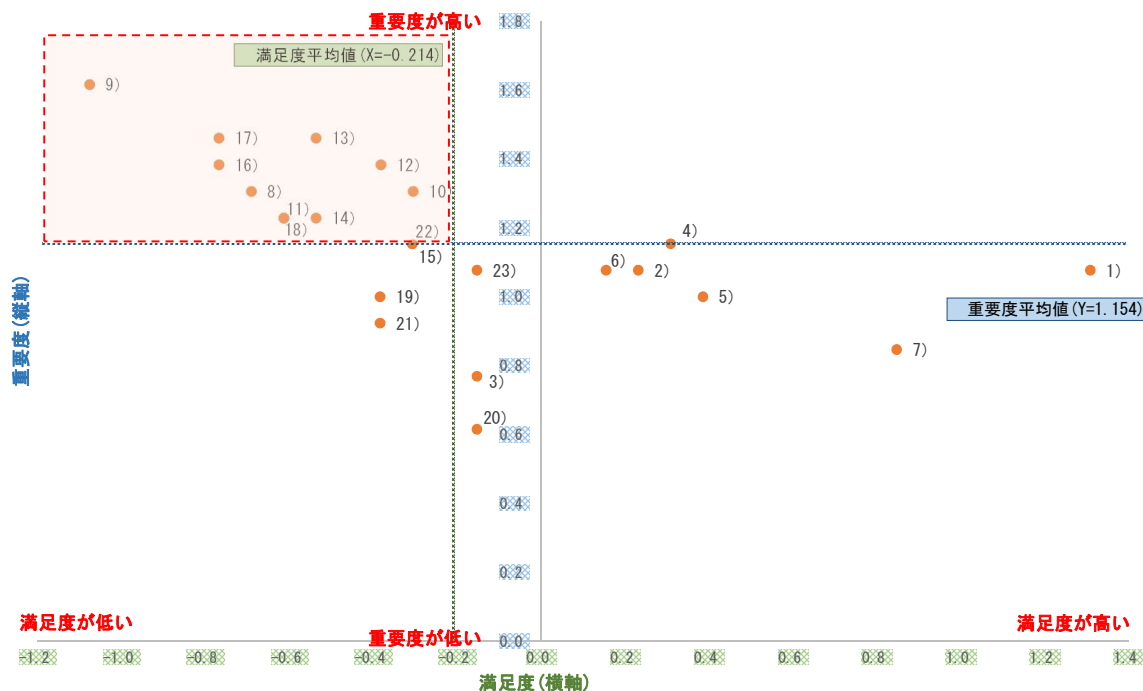


資料) 敦賀市調べ

図. 西浦地域の総人口と世帯数の推移

2) 住民意向（市民アンケート結果）

本地域では、平均より重要度は高いが満足度が低い項目として、「9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ」、「16) 医療施設の整備」、「17) 福祉施設の整備」などの10項目があがっています。



項 目	
1) 自然・緑とのふれあい	13) 避難場所や避難路
2) まちなみやまちなみ景観の整備	14) 防犯上の安全性、治安
3) 歴史文化・観光資源の充実	15) 河川の整備
4) ごみ・し尿処理	16) 医療施設の整備
5) 悪臭	17) 福祉施設の整備
6) 騒音・振動	18) 子育て支援施設の整備
7) 日照・通風	19) 文化・教養施設の整備
8) 買い物の便利さ	20) スポーツ施設の整備
9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ	21) 公園の整備
10) 道路の整備	22) 高齢者などに配慮したバリアフリーの推進
11) 歩行者・自転車に対する道路の安全性	23) 総合的に見た生活環境
12) 防災上の安全性	

図. 地域別の満足度と重要度の相関（西浦地域）

## (2) 地域別将来像

### 1) まちづくりのテーマ

**豊かな地域産業を活かしながら安全・安心に暮らせるまち**

### 2) 将来に担うべき都市機能

#### ○安全・安心な環境の保全

原子力発電所の立地や急傾斜地崩壊危険区域の存在などに留意しながら、安全・安心に暮らせる住環境を形成します。

#### ○海辺資源の活用とコミュニティの維持

水島や西方ヶ岳などの自然景観・景勝地の観光や水産業などの地域産業の強化を図るとともに、地域コミュニティの維持を図ります。

#### ○自然環境の維持・保全

急傾斜地の崩壊防止や鳥獣被害などの対策を考慮しながら、防災上支障のない自然環境を保全し、森林・農地が有する多面的機能を維持します。

## (3) 土地利用の方針

### 1) 非都市的土地利用

#### ①自然環境保全地域

- ・隣接町との境界に広がる森林については、今後も適正な保全を図ります。

#### ②集落・優良農地保全地域

- ・既存の優良農地については、国の各種制度などを活用しながら、積極的な保全を図ります。
- ・集落地の住環境を維持するため、住民の生活を支えるインフラ施設や公共交通などのセーフティネットを確保します。
- ・用途地域が指定されていない地域については、適切な土地利用の誘導・規制を図るため、土地利用調整条例の用途規制などにより適正な建築指導を行います。
- ・西浦小中学校（休校中）や常宮小学校（休校中）の活用を検討します。



#### (4) 環境等整備方針

##### 1) 交通体系の方針

○安全・安心な道路交通の強化に向けて、市道西浦2号線の整備を推進します。

##### 2) 都市景観の方針

○水島をはじめとする敦賀湾の自然景観や、それら自然と調和した良好な集落地の景観を保全します。

○歴史ある立石岬灯台の保全と、灯台からの望む敦賀湾の眺望の保全に取り組みます。



水島



立石岬灯台

##### 3) 自然・都市環境の方針

○集落地と調和した海浜環境を維持、保全するため、環境美化に取り組みます。

○津波災害や土砂災害などに備え、ハード・ソフト両面からの対策を検討します。



図. まちづくり方針図 (西浦地域)

4-11 愛発地域

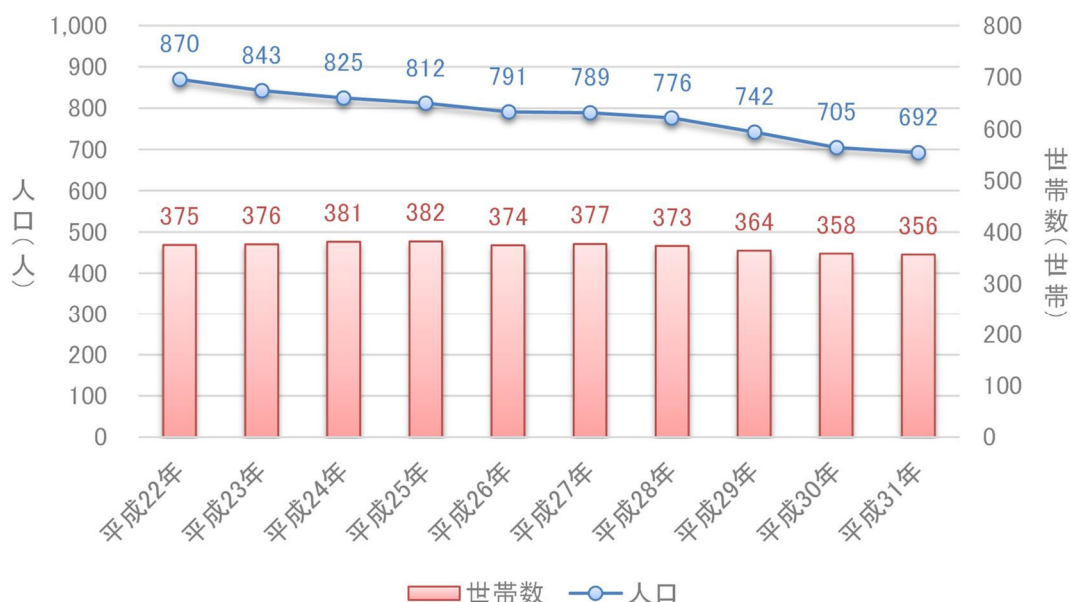
(1) 地域の概況

1) 人口・世帯数の推移

本地域の総人口は、平成22(2010)年以降、減少傾向が続いています。

また、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が-20.5%であり、敦賀市平均の-4.6%と比較し、減少率が大きくなっています。

一方、本地域の世帯数は、平成22(2010)年から平成31(2019)年までの増減率が-5.1%であり、敦賀市平均が3.2%と増加しているのに対し、本地域は減少しています。

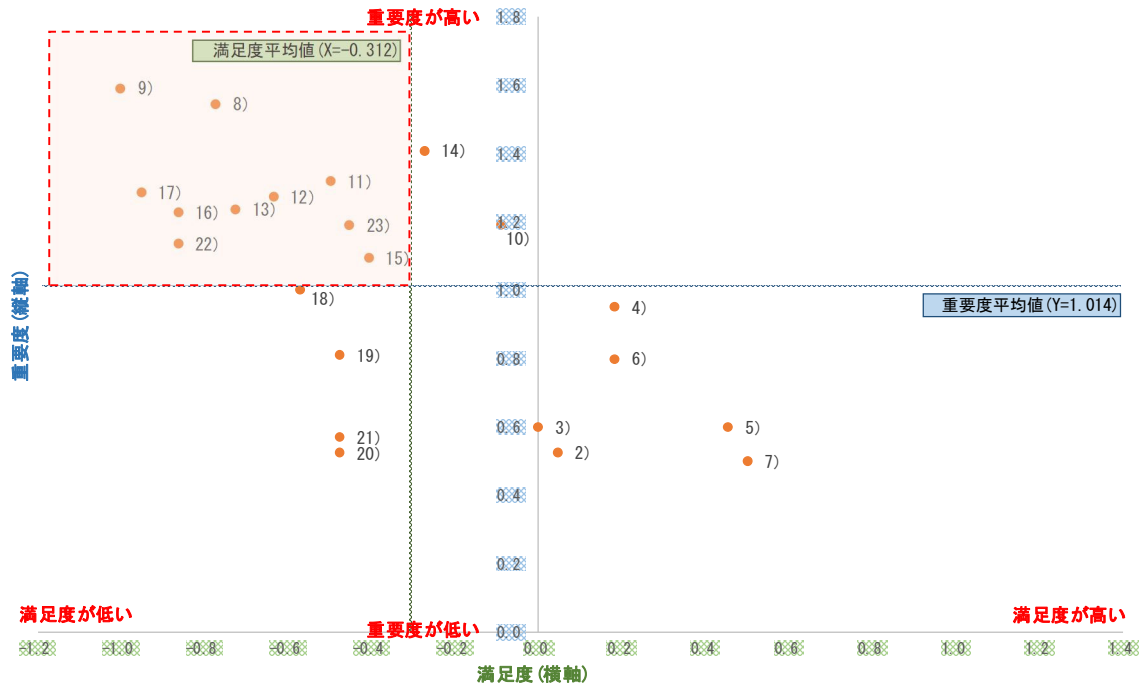


資料) 敦賀市調べ

図. 愛発地域の総人口と世帯数の推移

## 2) 住民意向（市民アンケート結果）

本地域では、平均より重要度は高いが満足度が低い項目として、「9）公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ」、「17）福祉施設の整備」などの10項目があがっています。



項 目	
1) 自然・緑とのふれあい	13) 避難場所や避難路
2) まちなみやまちなみ景観の整備	14) 防犯上の安全性、治安
3) 歴史文化・観光資源の充実	15) 河川の整備
4) ごみ・し尿処理	16) 医療施設の整備
5) 悪臭	17) 福祉施設の整備
6) 騒音・振動	18) 子育て支援施設の整備
7) 日照・通風	19) 文化・教養施設の整備
8) 買い物の便利さ	20) スポーツ施設の整備
9) 公共交通機関（鉄道・バスなど）の便利さ	21) 公園の整備
10) 道路の整備	22) 高齢者などに配慮したバリアフリーの推進
11) 歩行者・自転車に対する道路の安全性	23) 総合的に見た生活環境
12) 防災上の安全性	

図. 地域別の満足度と重要度の相関（愛発地域）

## (2) 地域別将来像

### 1) まちづくりのテーマ

#### 緑豊かな自然環境と歴史・文化を受け継ぐまち

### 2) 将来に担うべき都市機能

#### ○歴史漂う街道集落文化の継承

地域コミュニティを維持し、愛発舟川の里など舟川にまつわる歴史の継承を図ります。

#### ○自然環境の維持・保全

急傾斜地の崩壊防止や鳥獣被害などの対策を考慮しながら、自然環境を保全し、森林・農地が有する多面的機能を維持します。

#### ○幹線道路沿いの土地活用

国道8号や国道161号沿いの空き家・空き地や遊休農地の活用などにより、幹線道路沿道の賑わいづくりとともに、雇用の促進を図ります。

## (3) 土地利用の方針

### 1) 非都市的土地利用

#### ①自然環境保全地域

- ・隣接県との境界に広がる森林については、今後も適正な保全を図ります。

#### ②集落・優良農地保全地域

- ・既存の優良農地については、国の各種制度などを活用しながら、積極的な保全を図ります。
- ・集落地の住環境を維持するため、住民の生活を支えるインフラ施設や公共交通などのセーフティネットを確保します。
- ・愛発地域の玄関口となる新疋田駅を中心とし、人々の往来や交流を促進しながら、地域の活性化を図ります。
- ・積極的な保全、かつ工業用地も視野に入れた耕作放棄地の活用を検討します。



新疋田駅



#### (4) 環境等整備方針

##### 1) 都市景観の方針

- 緑豊かな森林の自然景観や、それら自然と調和した良好な集落地の景観を保全します。
- 旧北陸線の鉄道トンネルや深坂古道、玄蕃尾城などの歴史的遺産の景観を保全します。



深坂古道

##### 2) 自然・都市環境の方針

- 五位川の水質浄化のため、汚水による排水環境の改善、住民の環境保全意識の醸成を図るなど、清流の維持を図ります。
- 土砂災害や雪害などに備え、ハード・ソフト両面からの対策を検討します。
- 日本遺産の構成文化財として認定された疋田舟川、柳ヶ瀬トンネルや小刀根トンネルを地域の歴史文化を伝える観光資源として活用し、観光誘客の促進や地域の活性化を図ります。



小刀根トンネル

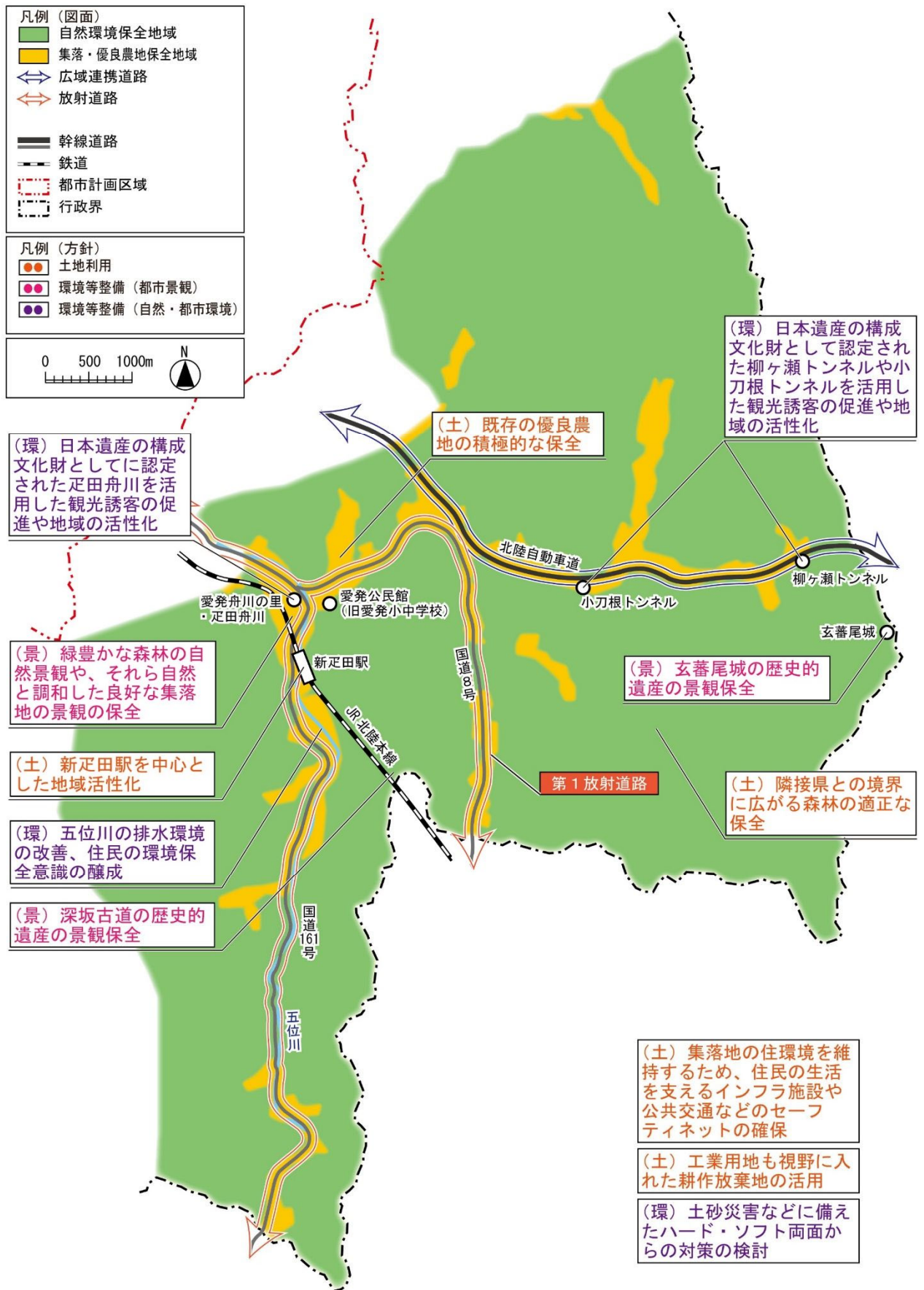


図. まちづくり方針図 (愛発地域)

## 第5章. 計画の推進に向けて

### 5-1 市民・事業者・行政の協働によるまちづくり

#### (1) 役割分担や推進体制の構築

「敦賀市都市計画マスタープラン」は、都市の将来像、土地利用や市街地、交通体系などの都市整備の方針を示すとともに、各地域におけるまちづくりのテーマや方針を設定したものであり、今後、これらの将来像、テーマ及び方針に沿って、敦賀市が目指すまちづくりの実現を図っていくものです。

今後、敦賀市が目指すまちづくりの実現には、市民、事業者、行政が都市の将来像を共有し、それぞれの立場に応じて役割を分担するとともに、お互いに協力しながらまちづくりを推進することが必要不可欠であることから、その推進体制の構築を目指します。

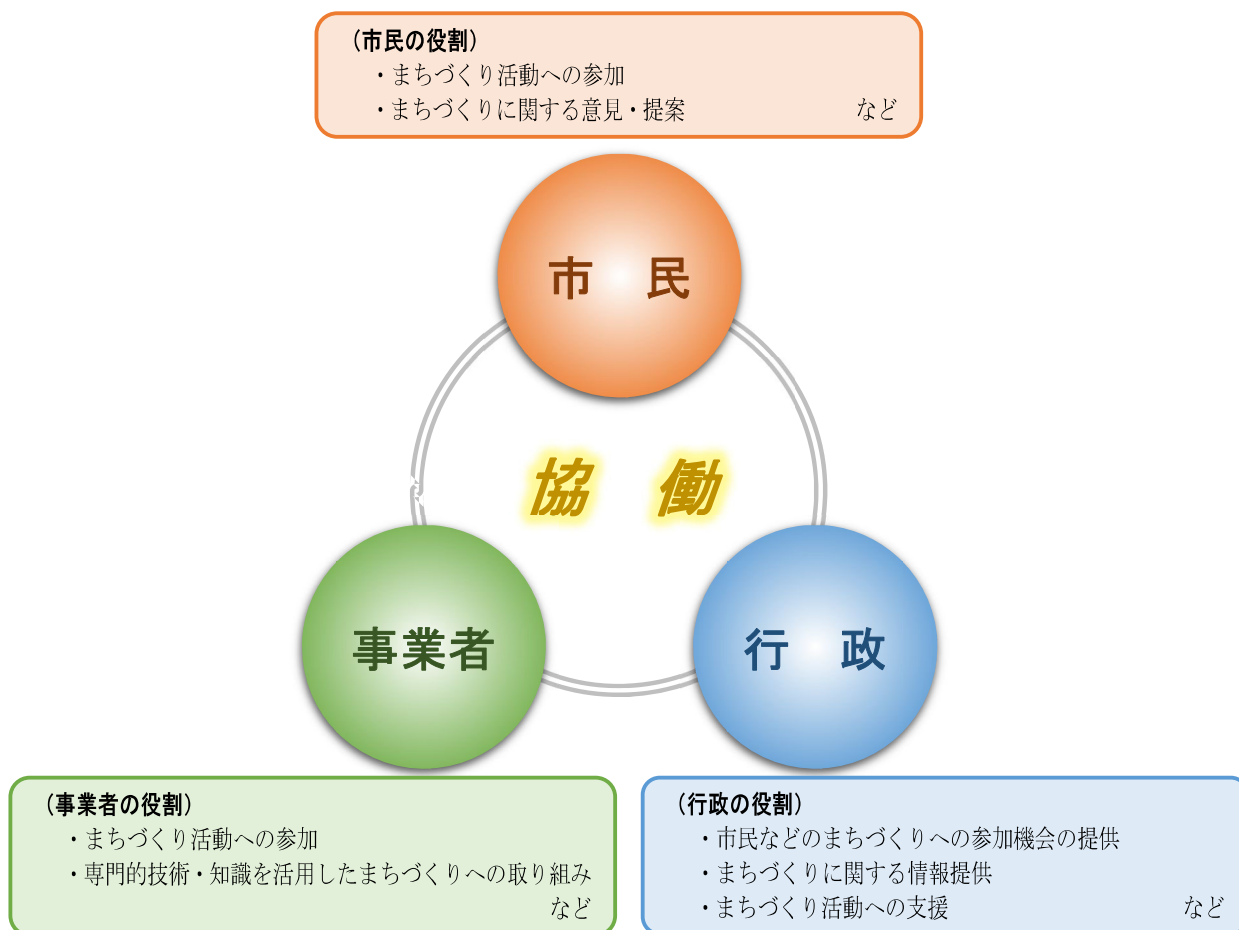


図. 市民・事業者・行政の協働によるまちづくりイメージ

## (2) 庁内組織体制の強化

---

まちづくりの推進にあたっては、都市整備部のみならず、建設部、産業経済部、観光部などの庁内部局が連携した総合的な展開が必要です。

今後は、庁内関係部局間のさらなる連携の強化を図り、効率的・効果的なまちづくり行政を進めながら、計画の実現を目指します。

## (3) まちづくりへの参加機会の拡大

---

都市計画に関する各事業を実施する際には、市民などの意見を十分に把握し、事業に反映していくため、市民などが計画策定に参加できる機会を増やすとともに、適宜、アンケート調査、パブリックコメントなどを行います。

このほか、まちづくりに対する市民などの参加意識の向上を図るため、今後も「出前講座」の開催を行うとともに、「市民のみなさんとのざぶとん会」や「まちづくりに関するシンポジウム」などの開催を検討します。

## (4) まちづくりに関する人材育成・活動支援

---

敦賀市が抱えるまちづくりに関する課題に対応していくため、行政職員の資質・能力の向上のほか、各地域のまちづくり活動を支えるリーダーの育成など、敦賀市の将来を担う新たな人材育成を図ります。

また、地域のまちづくり活動を盛り上げていくため、敦賀市が推進するまちづくりの方向性と整合した活動に取り組む団体、地域住民団体などの積極的な活動支援を行っていきます。

## (5) 市民・事業者に対する情報提供

---

敦賀市ホームページなどにおいて、「敦賀市都市計画マスタープラン」の概要などを分かりやすく掲載し、市民・事業者への周知徹底を図ります。

また、敦賀市が取り組んでいるまちづくり施策、都市計画に関する各事業などについては、進捗状況などを定期的に情報開示することにより、まちづくりに関する情報を住民・事業者と共有していきます。

5-2 都市計画マスタープランの適正な運用・管理

「敦賀市都市計画マスタープラン」は、おおむね 20 年後の都市及び地域の将来像を展望しつつ、今後 10 年間の具体的な都市施設の整備などについての基本的な方向を示すものであり、計画は長期にわたることから、本計画に関する事業の進捗については、定期的な点検・確認などによって評価することが求められます。

そのため、本計画においては、『Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）』のサイクルの考え方にに基づき、長期的な計画の運用・管理のもと、各事業の段階的な分析・評価を行うとともに、将来的な社会経済情勢の変化や上位・関連計画の更新などを踏まえながら、適宜、計画の見直しを行うものとします。

また、本計画の一部とみなされる「敦賀市立地適正化計画」が概ね 5 年ごとに評価・見直しされることを踏まえ、本計画の評価・検証などをあわせて実施するものとします。

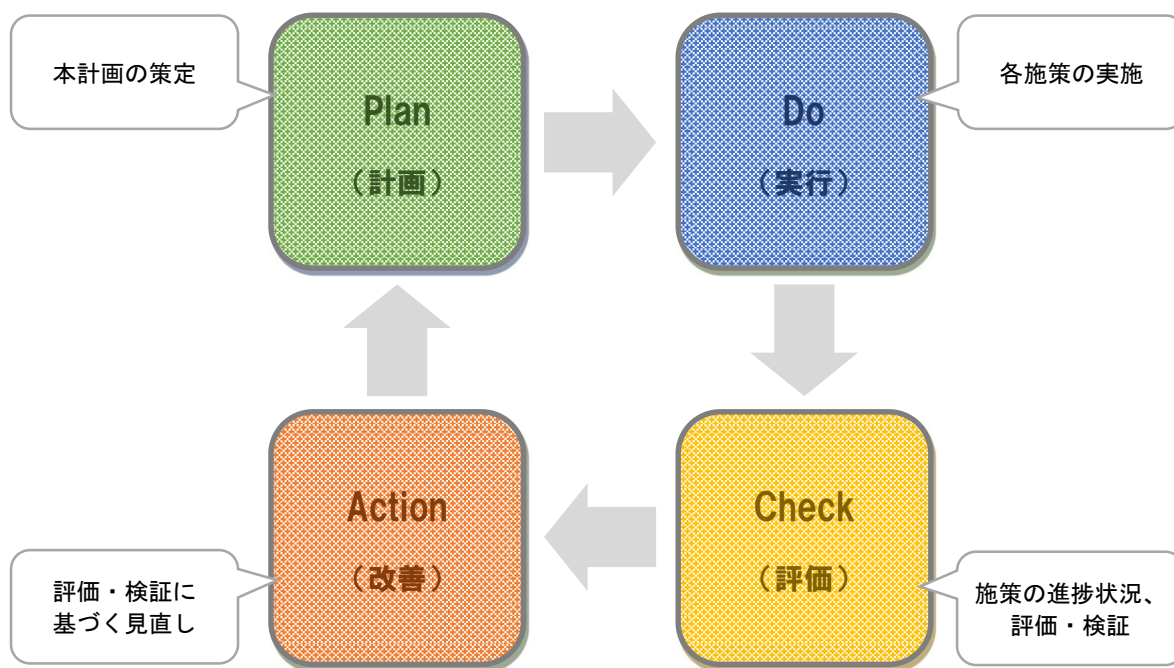


図. PDCA サイクルによる計画の適正な運用・管理

## 【参考】用語の解説

### あ行

#### ICT

Information and Communication Technology（情報通信技術）の略で、通信技術を活用したコミュニケーションのこと。情報処理だけではなく、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどの総称。

#### IoT

Internet of Things の略で、モノがインターネットでつながり情報交換できる新たなサービス。

#### インフラ

Infrastructure（インフラストラクチャ）の略で、道路、通信、公共施設など、生活や産業の基盤となる施設のこと。

#### AI

Artificial Intelligence の略で、人間の知的能力をコンピュータ上で実現する様々な技術。

#### NPO

NonProfit Organization の略で、民間非営利組織を意味する。営利を目的とせず公益的な市民活動を行う民間団体の総称。

#### SNS

Social Networking Service の略で、登録された利用者同士が交流できるウェブサイトの会員制サービスのこと。

#### オフサイトセンター

原子力災害に対応する緊急事態応急対策拠点施設。

#### 温室効果ガス

大気中であって、地表から放射された赤外線の一部を吸収することにより、温室効果をもたらす気体のこと。

**か行****開発行為**

主として建築物の建築、または、特定工作物の建築の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更のこと。

< 敦賀市における開発行為届出区分（概要） >

根拠法令	都市計画区域内	都市計画区域外
都市計画法 (許可)	3,000 m <sup>2</sup> 以上	10,000 m <sup>2</sup> 以上
敦賀市土地利用調整条例 (協議)	2,000 m <sup>2</sup> 以上	3,000 m <sup>2</sup> 以上
敦賀市中規模開発事業に係る指導要綱 (届出)	1,000 m <sup>2</sup> 以上	2,000 m <sup>2</sup> 以上

**概成済**

都市計画道路の区間において、改良済以外の区間のうち、都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路）を有する区間のこと。

**涵養域**

地表から降水の浸透が起こり、地下水が涵養されている地域。

**居住誘導区域**

人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域。

**景観形成推進地区**

敦賀市景観条例に基づく住民などが独自に景観形成を推進する地区であり、特に重点的に景観形成を図る必要がある地区。

**公害防止協定**

地方公共団体と企業の間で、公害の防止などを目的として締結される協定。

**公共交通利用圏**

都市構造可視化計画において、駅利用圏（駅から半径1kmの範囲）やバス利用圏（バス停から半径300mの範囲）をメッシュで表示したもの。

### コミュニティバス

地域住民の利便性向上などのために運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫した地域密着型のバス。

### コンパクトシティ

郊外への都市的土地利用の拡散の抑制、中心市街地の活性化などを図るため、暮らしに必要な諸機能が近接し、効率的で持続可能な都市構造を目指すもの。

## さ行

### サプライチェーン

製品の原材料・部品の調達から、製造、在庫管理、配送、販売、消費までの全体の一連の流れのこと。

### シームレス化

公共交通分野において、乗継ぎなどの交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

### シェアサイクル

他の人と自転車をシェア（共有）し、好きなタイミング・場所・時間に利用するための仕組みのこと。

### 市民緑地

都市内に緑とオープンスペースを確保し、良好な生活環境の形成を図るため、土地所有者と地方公共団体又は緑地管理機構が契約を締結し、一定期間住民の利用に供するために設置・管理する緑地。

### 自助・共助・公助

災害の備えにおいて、「自助」とは、自分自身や家族の身の安全を守ること、「共助」とは、地域やコミュニティなどで協力して助け合うこと、「公助」とは、県・市町村、消防、警察などの公的機関による救助・援助のこと。

### 住区基幹公園

歩いて行ける範囲の住民の安全や健康的な生活環境、レクリエーション、休養のための場として設けられる基幹的な公園で、街区公園（街区に居住する者の利用を目的とする公園）、近隣公園（主に近隣に居住する者の利用を目的とする公園）、地区公園（主に徒歩圏内に居住する者の利用を目的とする公園）が該当する。



## 循環型社会

エネルギーの消費を抑制しながら、ごみ・水・排熱などを資源として地域内で循環して有効利用する、環境にやさしい社会。

## スプロール化

都市の急速な発展により、市街地が無秩序、無計画に広がっていく現象。

## セーフティネット

あらかじめ予想される危険や損害の発生に備えて、被害の回避や最小限化を図る目的で準備される制度。

## 生産緑地地区

市街化区域内において、農林漁業との調整を図りながら良好な都市環境を形成するため、公害又は災害の防止などに相当の効用があり、かつ公共施設に供する土地として適し、農林漁業の継続が可能な条件を備えていると認められる一定規模以上の区域。

## た行

### 地域BWAシステム

2. 5GHz 帯の周波数の電波を使用し、地域の公共サービスの向上やデジタル・ディバイド（条件不利地域）の解消など、地域の公共の福祉の増進に寄与することを目的とした電気通信業務用の無線システム。

### 地区計画

都市計画法に基づく都市計画制度の一つで、住民の生活に身近な地区を単位として、道路・公園などの施設の配置や建築物の建て方などについて、住民の合意に基づき、地区の特性にふさわしいまちづくりを誘導するための計画。

### 抽水域

根が水中に茎や葉が空中にある植物などが生息する水際の部分。

### 昼夜間人口比率

ある1つの地域における夜間人口（夜間の常住人口）100人あたりの昼間人口（ある地域の昼間の人口）の比率。

### **敦賀市特別用途地区建築条例**

特別用途地区（大規模集客施設制限地区）内における建築物の建築の制限及び制限の緩和について必要な事項を定めることを目的として制定された条例。敦賀市では、用途地域の準工業地域全域を都市計画法に基づき指定。

### **敦賀市土地利用調整条例**

敦賀市のまちづくりに関する施策の策定、開発事業の手続及びまちづくりに関して必要な事項を定めることにより、秩序ある土地利用の調整と住民主体による地区の土地利用調整を推進することを目的として制定された条例。

### **都市のスポンジ化**

急激な人口減少に伴い、都市部で空き家や空き地が不規則に発生し、使われない空間が小さい穴があくように生じ、密度が下がっていくこと。

### **都市基幹公園**

都市全域の住民が利用すること想定した公園で、総合公園（休息、観賞、散歩、遊戯、運動など総合的な利用を目的とする公園）、運動公園（主に運動に利用することを目的とする公園）が該当する。

### **都市機能誘導区域**

医療・福祉・商業などの都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導・集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定めるべき区域。

### **都市計画区域**

都市計画法に基づく都市の範囲で、中心的な市街地とその周辺地域を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区域。

### **都市計画道路**

都市の骨格を形成し、安心して安全な生活と機能的な都市活動を確保するため、都市計画法に基づいて都市計画決定された道路。

### **都市構造可視化**

人口や事業所、販売額をはじめとする統計データやその他の様々なデータを、地図上で高さや色を使って三次元で表現するもの。

### **土砂災害警戒区域**

土砂災害が発生した場合、住民の生命または身体に危害が生ずるおそれがあると認められる土地の区域で、警戒避難体制を特に整備すべき土地の区域。

### 土砂災害特別警戒区域

土砂災害警戒区域のうち土砂災害が発生した場合、建築物に損壊が生じ住民の生命または身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる土地の区域で、一定の開発行為の制限や居室を有する建築物の構造が規制される土地の区域。

### 特定用途制限地域

用途地域が定められていない非線引き都市計画区域や準都市計画区域内において、良好な住環境の形成と保持を目的とし、各地域の特性に応じた土地利用が行われるよう、建築物の用途を規制できる地域。

## な行

### 日本遺産

地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリーとして、文化庁が認定するもの。ストーリーを語る上で不可欠な魅力ある有形・無形の様々な文化財群を総合的に活用する取組を支援する。

## は行

### ハザードマップ

一般的に、自然災害による被害の軽減や防災対策に使用する目的で、被災想定区域や避難場所・避難経路などの防災関係施設の位置などを表示した地図。

### バスロケーションシステム

無線通信やGPSなどを利用し、バスの位置情報を収集することにより、バスの定時運行の調整などに役立てる仕組み。

### パブリックコメント

市の基本的な計画などの立案過程において、案の段階で公表し、市民からの意見を広く求めて政策決定に反映させることを目的とした制度。

### 避難行動要支援者

災害対策基本法において定義づけられた、要配慮者（高齢者、障害者、乳幼児その他の特に配慮を要する者）のうち、「災害が発生し、又は災害が発生するおそれがある場合に自ら避難することが困難な者であって、その円滑かつ迅速な避難の確保を図るため特に支援を要するもの」のこと。

**ま行****M a a S**

I C Tを活用し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動性）を1つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念のこと。

**ミッシングリンク**

道路網において、未整備区間により途中で途切れている区間のこと。

**モータリゼーション**

自動車が普及し、人々の生活の中で広範に利用されるようになる状態。

**や行****ユニバーサルデザイン**

国籍・年齢・性別・能力などの違いにかかわらず、出来るだけ多くの人が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

**用途地域**

都市計画法に基づく地域地区の一つで、土地の合理的利用を図り、市街地の環境の整備、都市機能の向上を目的として、建築物の建築を用途や容積などにより規制する制度。住居系・商業系・工業系の13種類の用途地域に分類される。

**ら行****ライフサイクルコスト**

製品や構造物などがつくられてから、その役割を終えるまでにかかる費用をトータルでとらえたもの。

**リノベーション**

既存の建物に大規模な改修工事を行い、用途や機能を変更し、住まいの性能を新築の状態よりも向上させたり、価値を高めたりすること。

**緑地協定**

都市緑地法に基づき、市街地の良好な環境を確保するため、土地の所有者などの合意によって締結される緑地の保全や緑化に関する協定。

# 敦賀市都市計画マスタープラン

令和3年7月

敦賀市都市整備部都市政策課

〒914-8501 福井県敦賀市中央町二丁目1番1号

TEL : 0770-21-1111 (代表) Fax : 0770-23-4127

E-mail : toshisei@ton21.ne.jp