

都市再生整備計画 事後評価原案

敦賀市中心拠点地区
(都市構造再編集中支援事業)

令和6年3月

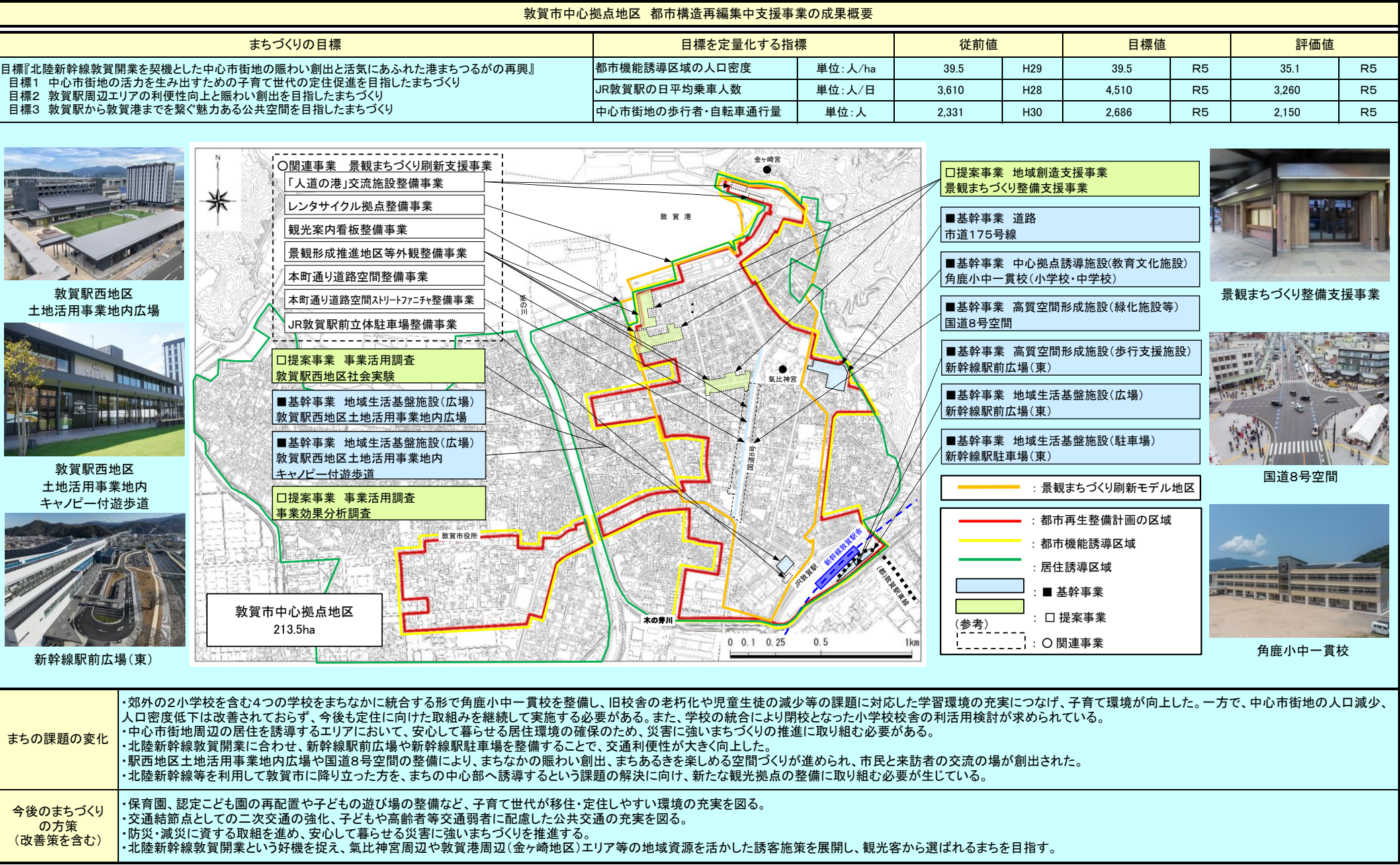
福井県 敦賀市

様式2－1 評価結果のまとめ

都道府県名	福井県		市町村名	敦賀市		地区名	敦賀市中心拠点地区			面積	213.5ha			
交付期間	令和元年度～令和5年度		事後評価実施時期	令和6年度		交付対象事業費	3,196.9百万円		国費率	0.5				
1)事業の実施状況	当初計画に位置づけ、実施した事業		事業名											
		基幹事業	【道路】市道175号線／【地域生活基盤施設(広場)】新幹線駅前広場(東)／【地域生活基盤施設(駐車場)】新幹線駅駐車場(東)／【高質空間形成施設(緑化施設等)】国道8号空間／【誘導施設】角鹿小中一貫校(小学校・中学校)											
		提案事業	【地域創造支援事業】景観まちづくり整備支援事業／【事業活用調査】事業効果分析調査、敦賀駅西地区社会実験											
	当初計画から削除した事業		事業名	削除/追加の理由					削除/追加による目標、指標、数値目標への影響					
		基幹事業	【地域生活基盤施設(広場)】交流拠点用地広場	計画期間内での事業開始の見通しが立たないため、令和5年に計画変更して削除					当該事業に係る目標及び指標を削除					
			【地域生活基盤施設(駐車場)】赤レンガ倉庫横駐車場	計画期間内での事業開始の見通しが立たないため、令和4年に計画変更して削除					当該事業に係る目標及び指標を削除					
			【誘導施設】角鹿児童クラブ	厚生労働省の補助事業との併用により施設整備を行う計画であったが、補助事業の採択にあたり厚生労働省と協議した結果、他(省庁)の補助事業との併用が認められないことが判明したため、令和4年に計画変更して削除					都市機能誘導区域の人口密度に影響するが、他の事業の影響も大きいため、数値目標は据え置く					
		提案事業	【地域創造支援事業】交流拠点広場等整備事業	計画期間内での事業開始の見通しが立たないため、令和4年に計画変更して削除					当該事業に係る目標及び指標を削除					
		新たに追加した事業	基幹事業	【地域生活基盤施設(広場)】敦賀駅西地区土地活用事業地内広場	市民の憩いと交流の場として、令和2年に計画変更して追加					中心市街地の歩行者・自転車通行量等に影響するが、他の要因で変動する可能性もあるため、数値目標は据え置く				
	【地域生活基盤施設(広場)】敦賀駅西地区土地活用事業地内キャノピー付遊歩道			市民の憩いと交流の場として、令和2年に計画変更して追加					中心市街地の歩行者・自転車通行量等に影響するが、他の要因で変動する可能性もあるため、数値目標は据え置く					
	【高質空間形成施設(歩行支援施設)】新幹線駅前広場(東)			新幹線駅前広場の快適性、利便性、景観性を向上させるため、令和3年に計画変更して追加					JR敦賀駅の日平均乗車人員等に影響するが、他の要因で変動する可能性もあるため、数値目標は据え置く					
	提案事業	-	-					-						
交付期間の変更	当初	令和元年度～令和5年度	交付期間の変更による事業、指標、数値目標への影響		-									
変更	変更なし													
2)都市再生整備計画に記載した目標を定量化する指標の達成状況	指 標		単位	従前値		目標値		数 値		目標達成度	1年以内の達成見込み	効果発現要因(総合所見)	フォローアップ 予定時期	
				基準年度		目標年度	モニタリング	評価値						
	指標1	都市機能誘導区域の人口密度	人/ha	39.5	H29	39.5	R5	-	35.1	×	あり		角鹿小中一貫校の整備等、子育て環境が整備されたが、市全体の人口減少が進む中、都市機能誘導区域内においても人口が減少傾向にあり、区域内人口密度の維持には至らなかった。	令和7年3月
										なし	●			
	指標2	JR敦賀駅の日平均乗車人員	人/日	3,610	H28	4,510	R5	-	3,260	×	あり		計画策定時から北陸新幹線金沢～敦賀間の開業時期が延期となり、新幹線敦賀駅の供用開始が交付期間の期末(R6.3)となったことや、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛の影響により、乗車人員の増加には至らなかった。	令和7年3月
										なし	●			
	指標3	中心市街地の歩行者・自転車通行量	人	2,331	H30	2,686	R5	-	2,150	×	あり		計画策定時から北陸新幹線金沢～敦賀間の開業時期が延期となり、新幹線敦賀駅の供用開始が交付期間の期末(R6.3)となったことや、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛の影響により、歩行者・自転車通行量の増加には至らなかった。	-
										なし	●			

3)その他の数値指標 (当初設定した数値 目標以外の指標)に よる効果発現状況	指 標		従前値	目 標 値		モニタリング	評 価 値	目標 達成度※1	1年以内の 達成見込み	効果発現要因 (総合所見)	フォローアップ 予定時期	
		単位	基準年度	目標年度								
	その他の 数値指標1	敦賀市移住支援補助金の 利用者数	人/年	2	R1		60			角鹿小中一貫校の整備による子育て環境 の充実や、新幹線駅前広場等の整備による 交通便利性の向上、敦賀駅西地区土地 活用事業による中心市街地の賑わい創出 により、本市の居住地としての魅力向上に 繋げることができた。これにより、本市への 移住定住者数の指標となる本補助事業の 利用者数増加に寄与したと考える。	令和7年3月	
	その他の 数値指標2	TSURUGA POLT SQUARE 「otta」の来場者数	人/年	0	H30		655,900			交付期間中の令和4年9月に新たに供用 開始となったエリアであるが、敦賀駅西地 区社会実験の実施により施設整備の方向 性を検討した上で、市民や来訪者の憩いの 場となる広場や、エリア内の回遊性を高め るキャノピーを整備することで、魅力あるエ リアの整備に繋げることができた。その結 果、当初の想定を超える方に当該エリアに 来場いただき、中心市街地の賑わい創出 に寄与したと考える。	令和7年3月	
	その他の 数値指標3	つるがシェアサイクルの 利用者数	人/年	2,992	R2		7,800			国道8号道路空間の整備や、つるがシェア サイクルのサイクルポート整備により、市民 だけでなく、来訪者も、まち並みを楽しみ ながらシェアサイクルで市内を回遊すること が可能となり、本市における二次交通のひと つとして定着しつつある。これにより、つる がシェアサイクルの利用者数増加に寄与し たと考える。	令和7年3月	
4)定性的な効果 発現状況	・敦賀駅西地区土地活用事業地内広場の整備にあたっては、社会実験を行うことで市民や事業者の意見を積極的に取り入れ、利用者の憩いの場となる広場として整備できた。広場に隣接する公共機能部分「知育・啓発施設ちえなみき」は、全国初の公設民営書店として、令和4年9月のオープンから3か月余りで来場者が10万人を超えるなど、大盛況を博している。また、敦賀駅西地区土地活用事業は、令和5年度土地活用モデル大賞にて国土交通大臣賞を受賞した。 ・国道8号敦賀空間再整備事業により新たに生み出された歩行空間を中心とする区間が、近畿地方整備局管内の直轄国道で初めて歩行者利便増進道路(ほこみち)に指定された。これにより、今後はより賑わいのある道路空間創出が期待される。 ・令和2年4月、つるがシェアサイクルのサービスを開始した。現在、観光要所を主とする市内15か所(うち、都市再生整備計画区域内10か所)にサイクルポートが設けられ、利用者は年々増加しており、市内の新たな移動手段として期待される。 ・整備された国道8号空間やotta内において、キッチンカーによる出店が展開され、賑わい創出に寄与している。											
5)実施過程の評価		実施内容				実施状況			今後の対応方針等			
	モニタリング		-				都市再生整備計画に記載し、実施できた 都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した 都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった			-		
	住民参加 プロセス	・角鹿中学校区小中一貫校の設置に向けた施設整備部会の設立 ・敦賀駅西地区社会実験の実施					都市再生整備計画に記載し、実施できた 都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した 都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった			● 今後も市民の意見を取り入れながら施設の利用促進を図っていく。		
	持続的なまちづくり 体制の構築	・敦賀まちづくり協議会の設立					都市再生整備計画に記載し、実施できた 都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した 都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった			● 敦賀市における新幹線開業効果の最大化と持続的な賑わいを創生するとともに、その賑わいを嶺南地域全体に波及させることを目的に、取組を継続して実施する。		

様式2-2 地区の概要



都市構造再編集中支援事業 事後評価シート (添付書類)

(1) 成果の評価

- 添付様式1-① 都市再生整備計画に記載した目標の変更の有無
- 添付様式1-② 都市再生整備計画に記載した事業の実施状況(完成状況)
- 添付様式2-① 都市再生整備計画に記載した数値目標の達成状況
- 添付様式2-② その他の数値指標(当初設定した数値目標以外の指標)により計測される効果発現の計測
- 添付様式2-参考記述 定量的に表現できない定性的な効果発現状況

(2) 実施過程の評価

- 添付様式3-① モニタリングの実施状況
- 添付様式3-② 住民参加プロセスの実施状況
- 添付様式3-③ 持続的なまちづくり体制の構築状況

(3) 効果発現要因の整理

- 添付様式4-① 効果発現要因の整理にかかる検討体制
- 添付様式4-② 数値目標を達成した指標にかかる効果発現要因の整理
- 添付様式4-③ 数値目標を達成できなかった指標にかかる効果発現要因の整理

(4) 今後のまちづくり方策の作成

- 添付様式5-① 今後のまちづくり方策にかかる検討体制
- 添付様式5-② まちの課題の変化
- 添付様式5-③ 今後のまちづくり方策
- 添付様式5-参考記述 今後のまちづくり方策に関するその他の意見
- 添付様式5-④ 目標を定量化する指標にかかるフォローアップ計画
- 添付様式6 当該地区のまちづくり経験の次期計画や他地区への活かし方
- 添付様式6-参考記述 今後、都市再生整備計画事業の活用予定、又は事後評価を予定している地区の名称(当該地区の次期計画も含む)

(5) 事後評価原案の公表

- 添付様式7 事後評価原案の公表

(6) 評価委員会の審議

- 添付様式8 評価委員会の審議

(1) 成果の評価

添付様式1－① 都市再生整備計画に記載した目標の変更の有無

	変更		変更前	変更後	変更理由
	あり	なし			
A. まちづくりの目標	●		目標3 敦賀港周辺エリアの交流人口増加による商業の活性化を目指したまちづくり	削除	交付対象事業の一部削除に伴い、敦賀港周辺エリアで行う基幹事業がなくなったため
B. 目標を定量化する指標	●		金ヶ崎緑地の利用者数	削除	交付対象事業の一部削除に伴い、敦賀港周辺エリアで行う基幹事業がなくなったため
C. 目標値		●	-	-	-
D. その他(計画区域)		●	-	-	-

添付様式1－② 都市再生整備計画に記載した事業の実施状況(事業の追加・削除を含む)

基幹事業									
事業	事業箇所名	当初計画		最終変更計画		当初計画からの 変更の概要 ※1 (事業の削除・追加を含む)	都市再生整備計画に記載した まちづくり目標、目標を定量化する指標、数値目標等への影響	事後評価時の完成状況	
		事業費	事業内容	事業費	事業内容			完成	完成見込み
道路	市道175号線	11.0	L=80.8m	8.0	L=80.8m	工事完了に伴う精査による事業費減	影響なし	●	
地域生活 基盤施設	新幹線駅前広場(東)	250.0	A=2,300㎡	180.0	A=2,300㎡	工事完了見込みに伴う精査による事業費減	影響なし	●	
	交流拠点用地広場	170.0	A=7,500㎡	-	-	計画期間内での事業開始の見通しが立たないため、令和5年に計画変更して削除	当該事業に係る目標及び指標を削除	-	-
	敦賀駅西地区土地活用事業地内広場	-	-	94.5	A=2,400㎡	市民の憩いと交流の場として、令和2年に計画変更して追加	中心市街地の歩行者・自転車通行量等に影響するが、他の要因で変動する可能性もあるため、数値目標は据え置く	●	
	敦賀駅西地区土地活用事業地内キャンपीー付遊歩道	-	-	126.9	A=747㎡	市民の憩いと交流の場として、令和2年に計画変更して追加	中心市街地の歩行者・自転車通行量等に影響するが、他の要因で変動する可能性もあるため、数値目標は据え置く	●	
	新幹線駅駐車場(東)	300.0	A=3,900㎡	393.4	A=3,900㎡	詳細設計の結果を踏まえた事業費増	影響なし	●	
	赤レンガ倉庫横駐車場	29.0	A=1,500㎡	-	-	計画期間内での事業開始の見通しが立たないため、令和4年に計画変更して削除	当該事業に係る目標及び指標を削除	-	-
高質空間 形成施設	国道8号空間	110.0	A=5,500㎡	59.7	A=5,500㎡	工事完了に伴う精査による事業費減	影響なし	●	
	新幹線駅前広場(東) (歩行支援施設)	-	-	807.0	A=1,450㎡	駅前広場の快適性、利便性、景観性を向上させるため、令和3年に計画変更して追加	JR敦賀駅の日平均乗車人員等に影響するが、他の要因で変動する可能性もあるため、数値目標は据え置く	●	
誘導施設	角鹿児童クラブ	180.3	A=680㎡	-	-	他の補助事業との併用が認められなかったため、令和4年に計画変更して削除	都市機能誘導区域の人口密度に影響するが、他の事業の影響も大きいため、数値目標は据え置く(他の補助事業で実施)	-	-
	角鹿小中一貫校(小学校・中学校)	1,890.0	A=18,000㎡	1,845.3	A=18,000㎡	工事完了に伴う精査による事業費減	影響なし	●	

※1:事業費の大幅変更、新規追加がある場合は理由を明記のこと

添付様式1－② 都市再生整備計画に記載した事業の実施状況(事業の追加・削除を含む)

提案事業									
事業	細項目	当初計画		最終変更計画		当初計画からの 変更の概要 ※1 (事業の削除・追加を含む)	都市再生整備計画に記載した まちづくり目標、目標を定量化する指標、数値目標等への影響	事後評価時の完成状況	
		事業費	事業内容	事業費	事業内容			完成	完成見込み
地域創造 支援事業	交流拠点広場等整備事業	429.0	A=32,200㎡	-	-	計画期間内での事業開始の見通しが立たないため、令和4年に計画変更して削除	当該事業に係る目標及び指標を削除	-	-
	景観まちづくり整備支援事業	81.0	N=一式	31.6	N=一式	事業完了見込みに伴う精査による事業費減	影響なし	●	
事業活用調査	事業効果分析調査	3.4	N=一式	3.0	N=一式	事業完了見込みに伴う精査による事業費減	影響なし	●	
事業活用調査	敦賀駅西地区社会実験	1.6	N=一式	2.0	N=一式	事業完了に伴う精査による事業費減	影響なし	●	

※1:事業費の大幅変更、新規追加がある場合は理由を明記のこと

(参考)関連事業								
事業	細項目	事業箇所名	事業費		事業期間		進捗状況及び所見	備考
			当初計画	最終変更計画	当初計画	最終変更計画		
景観まちづくり刷新支援事業		お魚通り、博物館通り、門前町	2,463.0	2,463.0	平成29年度～令和2年度	平成29年度～令和2年度	事業は完了しており、賑わい拠点として多くの人々が集う場所となっている。	-

添付様式2－① 都市再生整備計画に記載した数値目標の達成状況

指 標			データの計測手法と 評価値の求め方 (時期、場所、実施主体、 対象、具体手法等)	(参考)※1 計画以前の値 (ア)		従前値 (イ)		目標値 (ウ)		数値(エ)			目標達成度※2		1年以内の 達成見込みの 有無	
					基準 年度		基準 年度		目標 年度						あり	なし
指標1	都市機能誘導区域の人口密度	人/ha	計測時期:令和5年7月 実施主体:都市政策課 対象:都市機能誘導区域内の人口 具体手法等:住民基本台帳による 都市機能誘導区域内の近年の人口 動向から、令和5年度末の同区域 内人口を推計し、都市機能誘導 区域面積で割り返して評価値(見込 値)とする。	-	-	39.5	H29	39.5	R5	モニタリング		-	モニタリング	-		●
										事後評価	確定	35.1	事後評価	×		
										見込み	●					
指標2	JR敦賀駅の日平均乗車人員	人/日	計測時期:令和5年7月 実施主体:都市政策課 対象:JR敦賀駅利用者 具体手法等:JR西日本金沢支社が 公表するJR敦賀駅の近年の利用 動向から、令和5年度の日平均乗 車人員を推計し、評価値(見込値) とする。	-	-	3,610	H28	4,510	R5	モニタリング		-	モニタリング	-		●
										事後評価	確定	3,260	事後評価	×		
										見込み	●					
指標3	中心市街地の歩行者・ 自転車通行量	人	計測時期:令和5年9月～11月 実施主体:港都つるが株式会社 対象:氣比神宮前交差点における 歩行者・自転車の通行量 具体手法等:氣比神宮前交差点に おいて観測された歩行者・自転車 の通行量実績値(平日及び休日の 合計)を評価値(実績値)とする。	-	-	2,331	H30	2,686	R5	モニタリング		-	モニタリング	-		●
										事後評価	確定	2,150	事後評価	×		
										見込み						

指 標	目標達成度○△×の理由 (達成見込み「あり」とした場合、その理由も含む)	その他特記事項 (指標計測上の問題点、課題等)
指標1	都市機能誘導区域内を含めて市全体の人口が減少傾向にあり、少子高齢化の進展による人口減少の流れに歯止めをかけるには至らず、数値目標の達成は困難であると判断した。	-
指標2	北陸新幹線「金沢～敦賀」区間の開業が1年遅れて令和6年3月16日となり、JR敦賀駅は新幹線駅としての供用がまだ開始されておらず、コロナ禍からの鉄道利用者の回復傾向もまだ途上にあることから、目標値の達成は困難と判断した。	-
指標3	北陸新幹線「金沢～敦賀」区間の開業が1年遅れて令和6年3月16日となり、JR敦賀駅は新幹線駅としての供用がまだ開始されておらず、コロナ禍からの歩行者・自転車通行量の回復傾向もまだ途上にあることから、目標値の達成は困難と判断した。	-

※1 計画以前の値 とは、都市再生整備計画の作成より以前(概ね10年程度前)の値のことをいう。

※2 目標達成度の記入方法

○:評価値が目標値を上回った場合

△:評価値が目標値には達していないものの、近年の傾向よりは改善していると認められる場合

×:評価値が目標値に達しておらず、かつ近年の傾向よりも改善がみられない場合

添付様式2ー② その他の数値指標(当初設定した数値目標以外の指標)による効果発現の計測

指 標			データの計測手法と 評価値の求め方 (時期、場所、実施主体、 対象、具体手法等)	(参考)※1 計画以前の値 (ア)		従前値 (イ)		数値(ウ)			本指標を取り上げる理由	その他特記事項 (指標計測上の問題点、課題 等)
		単位			基準 年度		基準 年度					
その他の 数値指標1	敦賀市移住支援 補助金の利用者数	人/年	計測時期:令和6年2月 実施主体:敦賀市 対象:敦賀市内 具体手法等:令和6年1月までの実 績値に令和6年2～3月の利用者 数見込み(令和5年4月～令和6年 1月の利用者数が50人であるこ とから、令和6年2～3月の利用者 数見込みは10人とした)を加えて評価 値(見込値)とする。	-	-	2	R1	モニタリング			都市機能誘導区域内の人口密 度は数値目標を達成できない見 込みであるが、移住支援制度利 用者数は年々増加傾向を続けて いる。	-
								事後評価	確定			
								見込み	●			
その他の 数値指標2	「otta」の来場者数	人/年	計測時期:令和5年12月 実施主体:敦賀市 対象:「otta」来場者 具体手法等:令和5年2～3月まで の来場者数を、令和4年2～3月の 来場者数の傾向により推計し、令 和5年4月～令和6年1月の実績値 を合計して、評価値(見込値)とす る。	-	-	0	H30	モニタリング			JR敦賀駅の日平均乗車人員は 数値目標を達成できない見込み ではあるが、敦賀駅西地区土地 活用事業「otta」の来場者数は 年々増加傾向を続けている。	-
								事後評価	確定			
								見込み	●			
その他の 数値指標3	つるがシェアサイクルの 利用者数	人/年	計測時期:令和5年12月 実施主体:敦賀市 対象:つるがシェアサイクルの利用 者 具体手法等:令和6年1～3月の利 用者数を令和3～5年の1～3月 における利用者数の傾向により推計 し、令和5年4～12月までの実績値 を合計して、評価値(見込値)とす る。	-	-	2,992	R2	モニタリング			氣比神宮前交差点の歩行者・自 転車通行量は数値目標を達成 できなかったものの、つるがシェ アサイクルの利用者数は年々増 加傾向を続けている。	-
								事後評価	確定			
								見込み	●			

※1 計画以前の値 とは、都市再生整備計画の作成より以前(概ね10年程度前)の値のことをいう。

添付様式2ー参考記述 定量的に表現できない定性的な効果発現状況

- ・敦賀駅西地区土地活用事業地内広場の整備にあたっては、社会実験を行うことで市民や事業者の意見を積極的に取り入れ、公園利用者に使いやすい広場となった。広場内にある公共機能部分を担う「ちえなみき」は、2022年9月のオープンから3か月余りで来場者が10万人を超えた。また、本事業は令和5年度土地活用モデル大賞にて国土交通大臣賞を受賞した。
- ・国道8号敦賀空間再整備事業により新たに生み出された歩行空間を中心とする区間が、近畿地方整備局管内の直轄国道で初めて歩行者利便増進道路(ほこみち)に指定された。これにより、今後はより賑わいのある道路空間創出が期待される。
- ・2020年4月、つるがシェアサイクルのサービスが開始した。観光要所を主とする市内11か所(現在は15か所へ増設)にサイクルポートが設けられ、市内の新たな移動手段として期待される。
- ・整備された国道8号空間や「otta」においてイベントやキッチンカーの利用が増加し、にぎわい創出に繋がっている。

(2) 実施過程の評価

・本様式は、都市再生整備計画への記載の有無に関わらず、実施した事実がある場合には必ず記載すること。

添付様式3－① モニタリングの実施状況

都市再生整備計画に記載した内容 又は、実際に実施した内容	実施状況	実施頻度・実施時期・実施結果	今後の対応方針等
なし	予定どおり実施した	—	—
	予定はなかったが実施した		
	予定したが実施できなかった (理由)		

添付様式3－② 住民参加プロセスの実施状況

都市再生整備計画に記載した内容 又は、実際に実施した内容	実施状況	実施頻度・実施時期・実施結果	今後の対応方針等
角鹿中学校区小中一貫校の設置に向けた施設整備部会の設立	予定どおり実施した	● 【実施頻度】計12回 【実施時期】平成29年10月～平成30年9月 【実施結果】新しい小中一貫校の校舎や体育館、グラウンドなどの設計や備品・図書の移転計画等について、地域住民・保護者・教職員・専門家で検討を行った。	今後も良好な学習環境の確保のため、意見聴取の場を設ける。
	予定はなかったが実施した		
	予定したが実施できなかった (理由)		
敦賀駅西地区社会実験の実施	予定どおり実施した	● 【実施頻度】1回 【実施時期】令和2年10月 【実施結果】敦賀駅西地区の中央に配置される「公園・広場」の整備後の活用を検討するため、参加市民を対象にアンケートを実施し、敦賀駅西地区土地活用事業への意見を聴取した。	今後も市民の意見を聴取し、利用促進を図る。
	予定はなかったが実施した		
	予定したが実施できなかった (理由)		

添付様式3－③ 持続的なまちづくり体制の構築状況

都市再生整備計画に記載した内容 又は、実際に実施した内容	構築状況		実施頻度・実施時期・実施結果		今後の対応方針等
			i. 体制構築に向けた取組内容	ii. まちづくり組織名:組織の概要	
敦賀まちづくり協議会の設立	予定どおり実施した		敦賀市における新幹線開業効果の最大化と持続的な賑わいを創生するとともに、その賑わいを嶺南地域全体に波及させることを目的に、令和6年1月に敦賀商工会議所・敦賀市・福井県で構成する協議会として設立。	敦賀まちづくり協議会	敦賀市における新幹線開業効果の最大化と持続的な賑わいを創生するとともに、その賑わいを嶺南地域全体に波及させることを目的に、取組を継続して実施する。
	予定はなかったが実施した	●			
	予定したが実施できなかった (理由)				

(3) 効果発現要因の整理

添付様式4－① 効果発現要因の整理にかかる検討体制

名称等	検討メンバー	実施時期	担当部署
都市再生整備計画庁内事後評価(意見照会)	都市政策課、新幹線整備課、道路河川課、教育総務課	令和6年8月	都市政策課 (都市構造再編集集中支援事業主管課)

添付様式4－② 数値目標を達成した指標にかかる効果発現要因の整理

指標の種別		その他の数値指標1		その他の数値指標2		その他の数値指標3			
指 標 名		敦賀市移住支援補助金の利用者数		「otta」の来場者数		つるがシェアサイクルの利用者数			
種別	事業名・箇所名	指標改善への貢献度	総合所見	指標改善への貢献度	総合所見	指標改善への貢献度	総合所見	指標改善への貢献度	総合所見
基幹事業	市道175号線	○	角鹿小中一貫校の整備による子育て環境の充実や駅前広場等の整備によるまちの魅力向上により、利用者数の増加に繋がった。	-	敦賀駅西地区土地活用事業実施や敦賀駅西地区社会実験による利用者ニーズの把握等により、駅前の魅力が向上し、多くの来場者に繋がった。	-	国道8号空間の整備や駅前広場等の整備、更には景観まちづくり刷新支援事業の実施等により回遊性が向上したことで、利用者数の増加に繋がった。		
	新幹線駅前広場(東)	○		○		○			
	敦賀駅西地区土地活用事業地内広場	○		◎		◎			
	敦賀駅西地区土地活用事業地内キャノピー付遊歩道	○		◎		◎			
	新幹線駅前駐車場(東)	○		○		○			
	国道8号空間	○		○		◎			
	新幹線駅前広場(東)(歩行支援施設)	○		○		○			
提案事業	角鹿小中一貫校(小学校・中学校)	◎		-		-			
	景観まちづくり整備支援事業	○		-		○			
	事業効果分析調査	-		-		-			
関連事業	敦賀駅西地区社会実験	○		◎		◎			
	景観まちづくり刷新支援事業	○		○		◎			

※指標改善への貢献度
◎：事業が効果を発揮し、指標の改善に直接的に貢献した。
○：事業が効果を発揮し、指標の改善に間接的に貢献した。
△：事業が効果を発揮することを期待したが、指標の改善に貢献しなかった。
-：事業と指標の間には、もともと関係がないことが明確なので、評価できない。

今後の活用	今後もまちなか暮らしの利便性等の向上につながる機能の維持、充実に努めていく。	今後も駅前空間の更なる魅力向上のため、利用者ニーズの把握等に努めていく。	今後も市内の更なる回遊性向上のため、つるがシェアサイクルの拠点整備や観光地の魅力向上に努めていく。	
-------	--	--------------------------------------	---	--

添付様式4－③ 数値目標を達成できなかった指標にかかる効果発現要因の整理

指標の種別		指標1			指標2			指標3					
指 標 名		都市機能誘導区域の人口密度			JR敦賀駅の日平均乗車人員			中心市街地の歩行者・自転車通行量					
種別	事業名・箇所名	目標未達成への影響度	総合所見	要因の分類	目標未達成への影響度	総合所見	要因の分類	目標未達成への影響度	総合所見	要因の分類	目標未達成への影響度	総合所見	要因の分類
基幹事業	市道175号線	△	角鹿小中一貫校の整備等、子育て環境が整備されたが、都市機能誘導区域内の人口が減少傾向にあり、区域内人口密度の維持には至らなかった。	Ⅰ	－	北陸新幹線「金沢～敦賀」区間の開業が延期され、JR敦賀駅は新幹線駅としての供用が開始されていないことや、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛の影響により、乗車人員の目標達成には至らなかった。	Ⅲ	△	北陸新幹線「金沢～敦賀」区間の開業が延期され、JR敦賀駅は新幹線駅としての供用が開始されていないことや、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛の影響により、歩行者・自転車通行量の目標達成には至らなかった。	Ⅲ			
	新幹線駅前広場(東)(広場)	△			△			△					
	敦賀駅西地区土地活用事業地内広場	△			△			△					
	敦賀駅西地区土地活用事業地内キャノピー付遊歩道	△			△			△					
	新幹線駅前駐車場(東)	△			△			△					
	国道8号空間	△			△			△					
	新幹線駅前広場(東)(歩行支援施設・障害者誘導施設等)	△			△			△					
提案事業	角鹿小中一貫校(小学校・中学校)	△			－			△					
	景観まちづくり整備支援事業	△			△			△					
	事業効果分析調査	－			－			－					
関連事業	敦賀駅西地区社会実験	△			△			△					
	景観まちづくり刷新支援事業	△			△			△					

※目標未達成への影響度

- ××：事業が効果を発揮せず、指標の目標未達成の直接的な原因となった。
×：事業が効果を発揮せず、指標の目標未達成の間接的な原因となった。
△：数値目標が達成できなかった中でも、ある程度の効果をあげたと思われる。
－：事業と指標の間には、もともと関係がないことが明確なので、評価できない。

※要因の分類

- 分類Ⅰ：内的な要因で、予見が可能な要因。
分類Ⅱ：外的な要因で、予見が可能な要因。
分類Ⅲ：外的な要因で、予見が不可能な要因。
分類Ⅳ：内的な要因で、予見が不可能な要因。

改善の方針 (記入は必須)	良好な子育て環境の整備に取り組むほか、空き家の活用など検討を行う。	北陸新幹線「金沢～敦賀」区間の開業後の駅利用動向を踏まえながら、駅利用者の利便性向上に繋がる施策を検討していく。	北陸新幹線「金沢～敦賀」区間の開業後の駅利用動向を踏まえながら、まちなかの回遊性向上に繋がる施策を検討していく。	

(4) 今後のまちづくり方策の作成

添付様式5ー① 今後のまちづくり方策にかかる検討体制

名称等	検討メンバー	実施時期	担当部署
都市再生整備計画庁内事後評価(意見照会)	都市政策課、新幹線整備課、道路河川課、教育総務課	令和6年8月	都市政策課 (都市構造再編集集中支援事業主管課)

添付様式5ー② まちの課題の変化

事業前の課題 都市再生整備計画に記載 したまちの課題	達成されたこと(課題の改善状況)	残された未解決の課題	事業によって発生した 新たな課題
中心市街地において低下する 人口密度の維持	角鹿小中一貫校が整備され、市民の子育て環境が向上した。	中心市街地における人口密度の低下に歯止めをかけていく必要がある。	-
北陸新幹線の敦賀開業に 向けた受け皿づくり	新幹線駅前広場や駅西地区土地活用事業地内広場等の整備により、北陸新幹線敦賀開業に向けた都市基盤が整備された。	北陸新幹線敦賀開業後の状況を踏まえつつ、駅利用者の増加に努めていく必要がある。	-
観光拠点となる 敦賀港周辺エリアの活性化	-	あらためて、観光拠点となる敦賀港周辺エリアの活性化に努めていく必要がある。	-

これを受けて、成果の持続にかかる今後のまちづくり
方策を添付様式5-③A欄に記入します。

これを受けて、改善策にかかる今後のまちづくり方策を
添付様式5-③B欄に記入します。

添付様式5ー③ 今後のまちづくり方策

A欄 効果を持続させるため に行う方策	効果の持続を図る事項	効果を持続させるための基本的な考え方	想定される事業
	子育て環境の充実	親子のふれあいや交流を育む集いの場づくり、良質な住宅地や生活利便施設の整備誘導等により、子育て世代が移住・定住しやすい環境の充実に努めていく。	・ファミリー向けの住宅地の整備 ・商業・業務等の生活利便施設の整備誘導 等
	敦賀駅周辺都市基盤の利活用	敦賀駅西地区社会実験の結果を踏まえ、地域住民と観光客等の交流する場・機会の創出を図っていく。	・イベントの企画 ・空き店舗の活用 等

B欄 改 善 策	改善する事項	改善策の基本的な考え方	想定される事業
	中心市街地への居住誘導の推進	移住・定住の促進や市民の生活利便性向上等、魅力あるまちづくりを促進していく。	・定住促進支援制度の拡充 ・地域交流拠点の整備 ・商業施設の誘致 等
	敦賀駅の利用促進	交通結節点としての敦賀駅を中心とした公共交通機関の利便性向上及び駅前通りの魅力向上に努めていく。	・観光客向けのバスの運行 ・ウォーカブル空間の形成 ・レンタサイクル事業の強化 ・駅前通りの景観整備 等
	敦賀港周辺エリアの活性化	金ヶ崎を中心とする敦賀港周辺エリアを交流拠点として再生を図り、敦賀駅から敦賀港に繋がる人の流れを生み出していく。	・金ヶ崎周辺交流拠点施設広場の整備 ・赤レンガ倉庫横駐車場の整備 等

フォローアップ又は次期計画等
において実施する改善策
を記入します。

なるべく具体的に記入して下さい。

■様式5ー③の記入にあたっては、下記の事項を再確認して、これらの検討結果を踏まえて記載して下さい。（チェック欄）

●	交付金を活用するきっかけとなったまちづくりの課題（都市再生整備計画）を再確認した。
●	事業の実施過程の評価（添付様式3）を再確認した。
●	数値目標を達成した指標にかかる効果の持続・活用（添付様式4ー②）を再確認した。
●	数値目標を達成できなかった指標にかかる改善の方針（添付様式4ー③）を再確認した。
●	残された課題や新たな課題（添付様式5ー②）を再確認した。

添付様式5－参考記述 今後のまちづくり方策に関するその他の意見

－

添付様式5－④ 目標を定量化する指標にかかるフォローアップ計画

・フォローアップの要否に関わらず、添付様式2－①、2－②に記載した全ての指標について記入して下さい。
・従前値、目標値、評価値、達成度、1年以内の達成見込みは添付様式2－①、2－②から転記して下さい。

・評価値が「見込み」の全ての指標、目標達成度が△又は×の指標、1年以内の達成見込み「あり」の指標について、確定値を求めるためのフォローアップ計画を記入して下さい。

指 標		単位	従前値		目標値		評価値			目標達成度	1年以内の達成見込みの有無		フォローアップ計画			
			年度		年度								予定時期	計測方法	その他特記事項	
指標1	都市機能誘導区域の人口密度	人/ha	39.5	H29	39.5	R5	確定		35.1	×	あり		→	令和7年3月	令和5年度における都市機能誘導区域の人口密度を算出し、確定値とする。	-
							見込み	●			なし	●				
指標2	JR敦賀駅の日平均乗車人員	人/日	3,610	H28	4,510	R5	確定		3,260	×	あり		→	令和7年3月	令和5年度におけるJR敦賀駅の日平均乗車人員を確認し、確定値とする。	-
							見込み	●			なし	●				
指標3	中心市街地の歩行者・自転車通行量	人	2,331	H30	2,686	R5	確定	●	2,150	×	あり		→	-	-	-
							見込み				なし	●				
その他の数値指標1	敦賀市移住支援補助金の利用者数	人/年	2	R1			確定		60				→	令和7年3月	令和5年度における敦賀市移住支援補助金利用者数を確認し、確定値とする。	-
							見込み	●								
その他の数値指標2	「otta」の来場者数	人/年	0	H30			確定		655,900				→	令和7年3月	令和5年度における「otta」の来場者数を確認し、確定値とする。	-
							見込み	●								
その他の数値指標3	つるがシェアサイクルの利用者数	人/年	2,992	R2			確定		7,800				→	令和7年3月	令和5年度におけるつるがシェアサイクルの利用者数を確認し、確定値とする。	-
							見込み	●								

添付様式6 当該地区のまちづくり経験の次期計画や他地区への活かし方

・下表の点について、特筆すべき事項を記入します。

項目		要因分析	次期計画や他地区への活かし方
数値目標 ・成果の達成	うまくいった点	—	目標値の設定にあたっては、過去の実績を十分に確認し、慎重に設定する必要がある。
	うまくいかなかった点	新型コロナウイルス流行による活動の自粛や、北陸新幹線敦賀開業延期にともない、本来予測していた数値目標を得られなかった。	
数値目標と 目標・事業との 整合性等	うまくいった点	—	人口に係る指標は、事業実施による効果が短期的には現れにくいものであり、採用にあたって注意が求められる。
	うまくいかなかった点	事業内容に対し、居住誘導区域内の人口密度の維持を数値目標としたことにやや無理があった。	
住民参加 ・情報公開	うまくいった点	社会実験を実施したことで、駅西地区土地活用事業への意見抽出及び関心の高まりを図ることができた。	地域と連携した社会実験の実施は利用者ニーズの把握に有効である。
	うまくいかなかった点	—	
PDCAによる事業 ・評価の進め方	うまくいった点	事後評価を実施したことにより、一連の事業効果が数値として明らかになり、残された課題や効果の持続を図るべき事項が明確となった。	一連の事業実施にあたって、目標及びこれを数値化する適切な指標を設定し、事業の実施過程及び実施後にこれをチェックしながら今後のまちづくりに活かすことは、まちづくりを計画的、継続的に進める上で有効なシステムである。
	うまくいかなかった点	—	
その他	うまくいった点	—	—
	うまくいかなかった点	—	

添付様式6－参考記述 今後、都市構造再編集中支援事業の活用予定、又は事後評価を予定している地区の名称(当該地区の次期計画も含む)

【今後の都市再生整備計画事業の活用予定】

本事業に引き続き、敦賀市中心拠点地区(第2期)都市再生整備計画を策定の上、都市構造再編集中支援事業の実施を予定している。

【事後評価を予定している地区】

なし

(5) 事後評価原案の公表

添付様式7 事後評価原案の公表

公表方法	具体的方法	公表期間・公表日	意見受付期間	意見の受付方法	担当部署
インターネット	ホームページに掲載	令和6年9月	令和6年9月	担当部署への 電話、FAX、電子メール	都市政策課
広報掲載・回覧・個別配布	-	-	-		
説明会・ワークショップ	-	-	-		
その他	都市政策課窓口での閲覧	令和6年9月	令和6年9月		
住民の意見	公表結果を踏まえて記入				

(6) 評価委員会の審議

添付様式8 評価委員会の審議

委員構成		実施時期	担当部署	委員会の設置根拠	委員会の母体組織
学識経験のある委員		令和6年10月	都市政策課		
その他の委員					

審議事項※1		委員会の意見
事後評価手続き等にかかる審議	方法書	評価委員会の結果を踏まえて記入
	成果の評価	
	実施過程の評価	
	効果発現要因の整理	
	事後評価原案の公表の妥当性	
	その他	
	事後評価の手続きは妥当に進められたか、委員会の確認	
今後のまちづくりについて審議	今後のまちづくり方策の作成	
	フォローアップ	
	その他	
	今後のまちづくり方策は妥当か、委員会の確認	
その他		

※1 審議事項の詳細は「都市再生整備計画事業評価委員会チェックシート」を参考にしてください。

都市再生整備計画

つるがしちゅうしんきよてんちく
敦賀市中心拠点地区
「第4回変更」

ふくいけん つるがし
福井県 敦賀市

令和5年2月

事業名	確認
都市構造再編集集中支援事業	☒
都市再生整備計画事業	☐
まちなかウォークアブル推進事業	☐

目標及び計画期間

様式(1)－②

都道府県名	福井県	市町村名	敦賀市	地区名	敦賀市中心拠点地区	面積	213.5	ha
計画期間	令和 元 年度 ～ 令和 5 年度	交付期間	令和 2 年度 ～ 令和 5 年度					

目標『北陸新幹線敦賀開業を契機とした中心市街地の賑わい創出と活気にあふれた港まち敦賀の再興』

- 目標1： 中心市街地の活力を生み出すための子育て世代の定住促進を目指したまちづくり
目標2： 敦賀駅周辺エリアの利便性向上と賑わい創出を目指したまちづくり
目標3： 敦賀駅から敦賀港までを繋ぐ魅力ある公共空間を目指したまちづくり

目標設定の根拠

都市全体の再編方針(都市機能の拡散防止のための公的不動産の活用の考え方を含む、当該都市全体の都市構造の再編を図るための方針) ※都市構造再編集中支援事業の場合に記載すること。それ以外の場合は本欄を削除すること。

本市は、古くより「港まち」として発展し、特に明治期から大正期にかけては「東亜国際連絡列車」の結節起点として、人・情報・文化の交流拠点として賑わいを見せてきた。戦後に入ると、原子力発電所が建設され、原子力産業が本市の基幹産業として根付き、本市の発展や都市運営、財政運営にも大きく寄与してきた。こうした本市の順調な発展と人口増加により、都市郊外部へと開発が進むこととなった。しかし、本市の人口は、全国の自治体と同様、少子高齢化が進行し、平成17年をピークに減少に転じることとなった。これに加え、平成23年3月の東日本大震災に伴う福島第一原子力発電所事故により、日本原電1号機等の廃炉方針や敦賀3、4号機の建設時期が未定となるなど、本市の基幹産業である原子力発電事業が大きく後退・停滞し、人口減少に拍車がかかることとなった。このような状況に対応するため、平成27年10月に「敦賀市人口減少対策計画(地方版総合戦略)」を策定し、「将来世代が豊かに暮らすことができる都市の実現」を掲げ、重点施策3本柱(産業振興の充実、子育て支援の充実、人材育成)をまちづくりの基本目標とした。

その後、これら基本目標を内包する形で、平成28年8月に「第6次敦賀市総合計画後期基本計画『敦賀市再興プラン』」を策定した。本計画では、「市民とともに進める魅力と活力あふれる港町敦賀の再興」を目指し、5つの再興戦略(北陸新幹線開業に向けた受け皿づくり、地域経済の活性化、人口減少対策の推進、広域のかつー体的な経済圏・生活圏の構築、行財政改革)を定めた。これら2つの計画では、急激な人口減少に対応するため、産業振興や子育て支援を通じた若者世代の定住を目指すとともに、効率的な行政運営を通じた持続可能なまちづくりに取り組むこととしている。その一方で、平成24年6月には北陸新幹線の金沢・敦賀間の着工認可が決定し、令和6年春の敦賀開業がせまる中、受け皿づくりが急務となっている。これらのことを踏まえ、平成30年度に策定した「敦賀市立地適正化計画」では、多くの都市機能を集約し、まちの活力を生み出し、交流と定住を促進する魅力あるエリアの構築を目指すこととしている。また、それとあわせて、持続可能な都市構造を目指し、効率的でコンパクトなまちづくりを目指すこととしている。

具体的には、既に都市機能が集約されている中心市街地及び市役所周辺に「都市機能誘導区域」を設定し、その区域と周辺の歩行圏域を「居住誘導区域」に設定する。さらに、区域内で、教育施設・子育て支援施設等の集約化や生活利便施設の誘導を図ることで、長期的にゆるやかに区域内へ定住を促し、コンパクトな都市へと誘導していく方針となっている。本市が設定した「都市機能誘導区域」には、玄関口となる「敦賀駅周辺エリア」や港町として栄えた「敦賀港周辺エリア」を内包しており、このエリア内には、数多くの歴史・文化資源が集積し、市民が利用する公共公益施設「敦賀ムゼウム」や「赤レンガ倉庫」などの観光施設も多く立地しているエリアであることから、交流拠点としても位置付けられる。これら拠点の磨き上げを通じて、北陸新幹線の受け皿とともに、多くの来街者を呼び込み、区域の賑わい創出につなげていく方針である。また、公的不動産については、敦賀市立地適正化計画や公共施設等総合管理計画の方針に基づきながら、官民連携による活用や都市施設の適正な配置計画を行うことによって、利便性の向上、既存ストックの有効活用を図っていく。また、廃校・休校となる学校施設については、各地区の避難所機能の維持を前提とし、施設の活用方法について地元と意向を十分踏まえながら検討を進める。これらのことから、本市の都市構造を再編し、将来に渡り持続可能なまちとして、若者から老人までが安心して暮らし続けることができる市街地の形成を図る。

まちづくりの経緯及び現況

○本市のまちづくりの経緯

本市では、前計画である「鉄道と港のまち敦賀地区都市再生整備計画(平成25年度～平成29年度)」において、中心市街地を計画区域として各拠点における事業を実施した。敦賀駅周辺エリアにおいて「敦賀駅西土地区画整理事業」と「敦賀駅前広場」の整備、敦賀港周辺エリア(金ヶ崎緑地周辺・舟溜まり地区周辺)においては、赤レンガ倉庫やランプ小屋の改修、各拠点を結ぶ中心市街地内の(自転車歩行者)動線においては、歩道部のバリアフリー化等の道路改良や側溝新設等の基幹事業を実施するとともに、効果促進事業を実施したことにより、観光施設の入場者数の増加及び中心市街地での歩行者・自転車通行量の増加など、各拠点において賑わいが生まれ、中心市街地の活性化が図られた。今後、少子高齢化社会が進行していく中で、持続可能な都市を目指すうえでも敦賀駅周辺エリアや敦賀港周辺エリアでの賑わいや活力の創出はさらに重要となってくる。

○本市のまちづくりの現況とこれまでの主な取り組み

- 平成18年10月には、JR北陸本線の長浜－敦賀間とJR湖西線の永原－近江塩津間の直流化事業が開始され、京阪神から敦賀まで直通する新快速の運行が実現した。
- 平成21年2月には、国による中心市街地活性化基本計画の認定を受け、当該計画に基づき、「市街地の整備改善」をはじめ、「都市福利施設の整備」「街なか居住の推進」「商業の活性化」「公共交通機関の利便性促進」など、当該地域の集客効果の発揮と回遊性の向上に向け、様々な施策に官民が一体となって取り組んできた。
- 平成24年6月に、北陸新幹線の金沢・敦賀間の着工認可が決定し、平成27年1月には、敦賀開業が3年前倒しとなり、令和4年度末の敦賀開業が決定した。そのための受け皿づくりに現在取り組んでいる。
- 平成26年4月には、敦賀駅と直結した交流施設「オルパーク」が開業し、続いて平成27年10月に駅前広場が供用開始した。また、平成19年度から平成29年度に書けては、駅西地区の土地区画整理事業が施行されるなど、令和6年春の北陸新幹線敦賀開業に向けた駅周辺の基盤整備が行われている。
- 平成29年3月には、国の「景観まちづくり刷新モデル地区」の10都市の1つに指定され、3年間で集中的に地域の景観資源を生かしたまちづくりの実現を目指すこととなっている。
- 平成17年度より取り組んできた国道8号道路空間整備は、沿線住民と多くの議論・協議を実施し、平成29年度には活用を含めた整備素案を作成し、整備を実施する。
- 平成28年9月策定「敦賀市教育振興基本計画」では、児童・生徒数や社会の変化に対応した学校整備を基本施策とし、学校再編や通学区域の適正化を目指すべき方向性を打ち出しており、平成29年1月策定「公共施設等総合管理計画」においても、学校教育系施設の基本的な方向性において、全市的な小中一貫教育を推進して行く方向であり、学校教育系施設の統廃合や合築等を検討及び推進している状況である。とりわけ3小中学校を校区とする角鹿中学校区においては、平成25年度に小中一貫校の設定について、地元から要望があり、施設一体型小中一貫校を令和3年4月に開校する。

課題

①中心市街地において低下する人口密度の維持

中心市街地では、行政施設や交流施設といった都市機能利便施設が多く立地している一方で、商店街の衰退による賑わいの喪失や、少子高齢化及び市街地の郊外化による人口流出等によって空洞化が生じている。しかし、既存の施設を活用しながら持続可能な都市を目指すうえで、若者から高齢者までの人口を維持、確保することが重要であり、そのための対策が今後の大きな課題である。

中心市街地での、人口減少、少子化を見据えた学校再編、公共施設の総量縮減等を図る必要があり、学校の再編後に廃校となる施設の理活用策を含め、取り組んでいく必要がある。

②北陸新幹線の敦賀開業に向けた受け皿づくり

令和6年春の北陸新幹線敦賀開業を迎える上での街づくり、いわゆる受け皿づくりに早急に取り組んでいく必要がある。

将来ビジョン（中長期）
①第6次敦賀市総合計画後期基本計画（敦賀市再興プラン）（平成28年8月） 「市民とともに進める 魅力と活力あふれる 港まち敦賀の再興」を基本方針とし、当該再興プランを実現する上での具体的な戦略（再興戦略）として、5つの再興戦略を掲げている。なお、当地区に含まれる中心市街地に係る基本計画を示した「市街地の活性化」の節においては、以下の再興戦略1～3が位置づけられている。 ・再興戦略1「北陸新幹線敦賀開業に向けた受け皿づくり」 本市の地域資源を生かした観光資源の開発を進め、敦賀のブランドイメージの構築と発信を行うなど敦賀開業に向けたまちづくりに取り組んでいくことを掲げている。 ・再興戦略2「地域経済の活性化」 地域経済の維持と将来における発展に向け、短期・中期k的には、北陸新幹線敦賀開業に向けた受け皿づくりの中で、観光振興による交流人口の拡大に取り組んでいくことを掲げている。 ・再興戦略3「人口減少対策の推進」 産業振興・子育て支援・人材育成の充実に総合的に取り組むことに加えて、健康づくりを推進して「健康都市」を実現することにより、定住志向の向上等を促し、人口規模を可能な限り維持・増加することに努めることを掲げている。 ②敦賀市都市計画マスタープラン（改正：平成21年7月） 「歴史と文化と交流の港まち つるが」を将来都市像とし、将来都市構造の基本的な考え方として、市街地及びその周辺地域を2つの拠点及び12のエリア（面）に区分するとともに、それを囲み、つなぐ役割を担う3つの環境帯（線）により、構築していくものとしている。2つの拠点として、敦賀駅周辺を中心とした「新都市拠点地区」及び敦賀本港を中心とした「港湾拠点地区」の2地区を位置づけている。 新都市拠点地区は、広域圏を意識した交流都市にふさわしい都市整備を図る地区、港湾拠点地区は、市民が誇れる美しい港づくりと、人々が集い、楽しむことのできる街区形成を図る地区としている。 ③敦賀市立地適正化計画（平成31年3月） 「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』をまちづくりの理念とし、敦賀駅や敦賀港を通じて、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た特徴を生かし、未来も多様な交流によって賑わいがあふれる都市を目指すとともに、都市機能や日常サービス機能を集約し、暮らしやすく利便性の高い、都市環境を創出することで、子育て世代を中心に都市の活力を生み出し、子供から高齢者までが笑顔にあふれ安心して暮らし続けることができる持続可能なまちづくりを進めることとしている。

都市構造再編集・中支援事業の計画 ※都市構造再編集・中支援事業の場合に記載すること。それ以外の場合は本欄を削除すること。
都市機能配置の考え方 ・「都市機能誘導区域」を「中心市街地周辺」と「市役所周辺」に設定し、その区域を基本として事業区域を設定した。中心市街地周辺における「都市機能誘導区域」においては中心拠点誘導施設を整備する。 ・敦賀駅周辺エリアにおいては、北陸新幹線との敦賀開業に合わせて、JR敦賀駅の利便性向上及び本誌の玄関口にふさわしい交流拠点の形成に向け、駅東地区において新たに整備される新幹線駅の東口に駅前広場及び駅利用者のための駐車場を配置する。
都市再生整備計画の目標を達成するうえで必要な誘導施設の考え方 ※誘導施設を整備する場合に記載すること。それ以外の場合は本欄を削除すること。 ・中心拠点誘導施設として小中一可能（教育文化施設）を整備する。 ・小中一貫校は、人口減少・少子化を見据えた学校再編、公共施設の総量縮減及び「都市機能誘導区域」への公共施設の集約を図るため、事業区域外の小学校2校（赤崎小学校、咸新（かんしん）小学校）、事業区域内の小学校1校（敦賀北小学校）及び角鹿中学校を統合し、現在の角鹿中学校跡地の小中学校の校舎を施設一体型で整備する。 ・なお、旧小学校3校の跡地の活用については、検討中である。
都市の再生のために必要となるその他の交付対象事業等 都市再生土地地区画整理事業や都市・地域交通戦略事業の特例を受ける場合は当該事業の概要、位置づけを記載。

目標を定量化する指標							
指 標	単 位	定 義	目標と指標及び目標値の関連性	従前値	基準年度	目標値	目標年度
都市機能誘導区域の人口密度	人/ha	立地適正化計画で設定された都市機能誘導区域の人口密度	事業区域内における中心拠点誘導施設整備等の施策により、都市機能誘導区域内の人口密度の維持を図る。（目標1に関連）	39.5人/ha	H29	39.5人/ha	R5
JR敦賀駅の日平均乗車人員	人/日	事業区域内に位置するJR敦賀駅の日平均乗車人員	北陸新幹線の敦賀開業とそれに合わせた敦賀駅周辺の基盤整備により、敦賀駅の乗車人員を増加させる。（目標2に関連）	3,610人/日	H29	4,510人/日	R5
中心市街地の歩行者・自転車通行量	人	「北陸新幹線敦賀開業に向けた敦賀市行動計画」の目標値である中心市街地の歩行者・自転車通行量における氣比神宮交差点の歩行者・自転車通行量（平日・休日）	北陸新幹線敦賀開業の受け皿づくりに寄与する道路空間整備を行うことで、敦賀駅～商店街～氣比神宮～敦賀港へと来訪者を誘い、歩行者交通等の増加を図る。	2,331人	H29	2,686人	R5

計画区域の整備方針		方針に合致する主要な事業
目標1： 中心市街地の活力を生み出すための子育て世代の定住促進を目指したまちづくり 【整備方針】 ●都市機能が集約された中心市街地を区域の基本とする中心拠点区域内の生産年齢人口の回帰と、同エリアにおいて良好な教育環境を創出することによる子育て世代にとつての魅力的なまちなか定住環境の向上を目指し、中心拠点誘導施設である角鹿小中一貫校の整備を行う。		・中心拠点誘導施設：角鹿小中一貫校 ・道路：市道175号線
目標2： 敦賀駅周辺エリアの利便性向上と賑わい創出を目指したまちづくり 【整備方針】 ●北陸新幹線で敦賀に訪れた観光客が観光地に向かうための二次交通へのスムーズな乗り換えが可能となる利便性の高い敦賀駅を目指して、東口においては新幹線駅前広場の整備及び駐車場の整備を行う。また、西地区においては敦賀駅に訪れる市民と来訪者の交流・賑わいの拠点の整備を行う。		・地域生活基盤施設：新幹線駅前広場（東） ・地域生活基盤施設：新幹線駅駐車場（東） ・地域生活基盤施設：敦賀駅西地区土地活用事業地内広場 ・地域生活基盤施設：敦賀駅西地区土地活用事業地内キャノピー付遊歩道 ・提案事業：敦賀駅西地区社会実験
目標3： 敦賀駅から敦賀港までを繋ぐ魅力ある公共空間を目指したまちづくり 【整備方針】 ●北陸新幹線敦賀開業（2023年春）の受け皿づくりに寄与する道路空間再編を行うことで、市民や観光客が楽しみながら歩ける魅力ある公共空間を作り出し、官民連携における空間活用により、街中に賑わいが生まれるような空間整備を行う。また、併せて新幹線駅東口の広場整備を行う。		・高質空間形成施設：国道8号空間 ・高質空間形成施設：新幹線駅前広場（東）
その他		

様式(1)-④-1

(金額の単位は百万円)

...A

...B

--	--
