



# 敦賀市立地適正化計画



平成31年3月





<b>序章. 立地適正化計画の概要</b>	<b>1</b>
序-1 立地適正化計画とは	1
(1) 背景	1
(2) 計画の位置付け	2
(3) 計画に定めるべき事項	3
(4) 計画の策定手続	4
序-2 敦賀市立地適正化計画の策定方針	5
(1) 策定の目的	5
(2) 策定体制	6
(3) 対象区域	7
(4) 目標年次・見直しの考え方	8
<b>第1章. 敦賀市のまちづくりの変遷</b>	<b>9</b>
1-1 敦賀市の概況	9
(1) 位置・地勢	9
(2) 市のなりたち	10
1-2 まちづくりの状況	11
(1) 市街地の変遷	11
(2) 都市計画の状況	12
<b>第2章. 敦賀市の現状及び課題</b>	<b>13</b>
2-1 上位・関連計画の整理	13
(1) 上位・関連計画の位置付け	13
(2) 敦賀市再興プラン（第6次敦賀市総合計画（後期基本計画））	14
(3) 敦賀市人口ビジョン・敦賀市人口減少対策計画	15
(4) 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）	17
(5) 敦賀市都市計画マスタープラン	19
(6) 敦賀市コミュニティバス再編計画	22
(7) 敦賀市公共施設等総合管理計画	24
2-2 現状把握	26
(1) 人口等	26
(2) 土地利用	35
(3) 都市交通	39
(4) 都市機能	43
(5) 経済活動	57
(6) 地価	60
(7) 災害	61
(8) 財政	65
2-3 市民意向の把握	67
(1) 市民意向の把握	67
2-4 課題の整理	77
(1) 都市の成り立ちからみた課題	77
(2) 都市構造上の課題	78

<b>第3章. 立地適正化計画の基本方針</b>	<b>80</b>
3-1 まちづくりの理念	80
(1) まちづくりの理念	80
3-2 まちづくりの方針	81
(1) まちづくりの方針	81
(2) 目指すべき将来都市構造	82
(3) まちづくりを実現していくための視点（ターゲット）	84
(4) まちづくりの基本方針（ストーリー）	85
<b>第4章. 都市機能誘導区域の設定</b>	<b>86</b>
4-1 都市機能誘導区域の設定	86
(1) 都市機能誘導区域とは	86
(2) 都市計画運用指針における区域設定の考え方	87
(3) 都市機能誘導区域に設定すべきエリアの検討	88
(4) 都市機能誘導区域の設定	91
4-2 誘導施設の設定	94
(1) 誘導施設とは	94
(2) 誘導施設の設定の考え方	95
(3) 誘導施設の設定	101
<b>第5章. 居住誘導区域の設定</b>	<b>102</b>
5-1 居住誘導区域の設定	102
(1) 居住誘導区域とは	102
(2) 都市計画運用指針における区域設定の考え方	103
(3) 居住誘導区域に設定すべきエリアの検討	106
(4) 居住誘導区域の設定	116
5-2 居住環境を保全していく区域の方針	120
(1) 居住環境を保全していく区域の方針	120
<b>第6章. 誘導施策の考え方</b>	<b>123</b>
6-1 誘導施策	123
(1) 誘導施策	123
(2) その他立地適正化計画を推進するための施策	126
<b>第7章. 目標の設定</b>	<b>128</b>
7-1 目標の設定	128
(1) 目標設定の考え方	128
(2) 目標指標の設定	129
(3) 評価方法の検討	131
<b>第8章. 届出制度</b>	<b>132</b>
8-1 届出制度	132
(1) 住宅に関する届出	132
(2) 誘導施設に関する届出	134
<b>用語集</b>	<b>137</b>



# 序章. 立地適正化計画の概要

## 序一 立地適正化計画とは

### (1) 背景

わが国では、急速な少子高齢化を背景に、今後加速度的に人口減少が進むことが予測され、高齢者や子育て世代が安心できる健康で快適な生活環境の実現や、財政面及び経済面における持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっています。

こうした背景から、住民や民間事業者と行政が一体となってコンパクトなまちづくりに取り組んでいくため、都市再生特別措置法（以下「法」という。）が一部改正され（平成26年8月施行）、市町村は立地適正化計画を策定することが可能になりました。（法第81条第1項）

この計画は、都市全体の観点から居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の配置や公共交通の充実に関する包括的なマスタープランであり、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る「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指すための計画です。

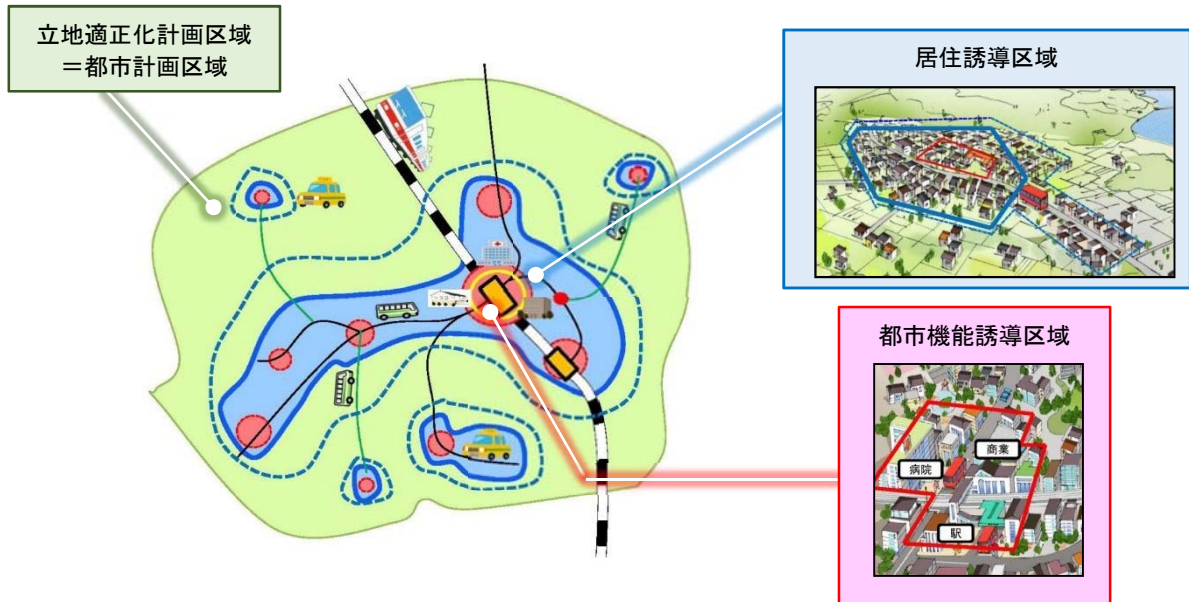


図. 立地適正化計画のイメージ

(2) 計画の位置付け

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。

(法第 81 条第 12・13 項)

また、本計画は持続可能な都市づくりを目指すための計画であり、交通や公共施設管理、商業振興や観光振興、教育、医療・福祉など様々な分野の計画と連携を図りながら、集約型の都市構造の構築に向けて適正な誘導施策を実施していきます。

なお、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。(法第 82 条)

本市における立地適正化計画の位置付けは以下のとおりです。

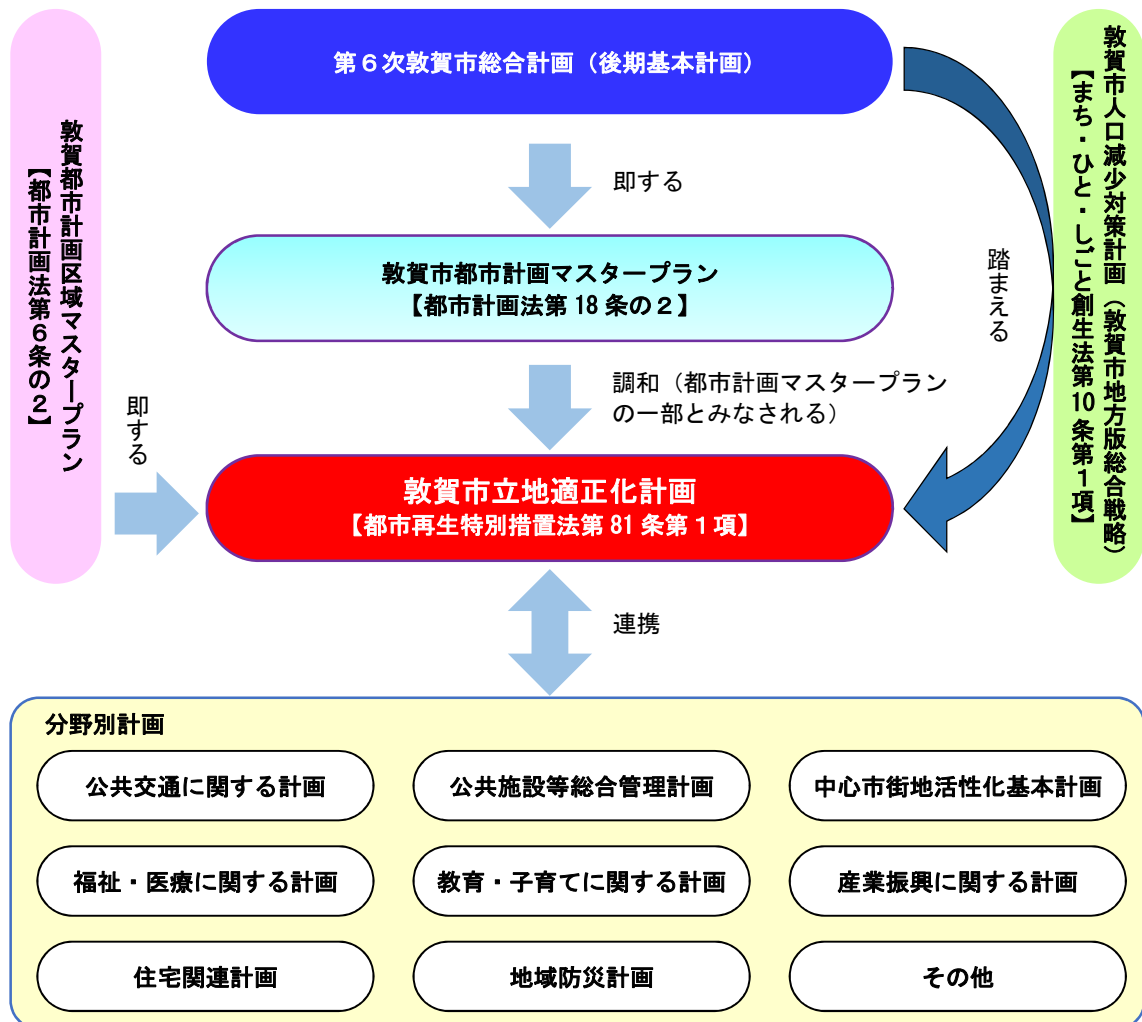


図. 敦賀市立地適正化計画の位置付け

(3) 計画に定めるべき事項

立地適正化計画には、その区域を記載するほか、おおむね以下に掲げる必須事項（法第81条第2項）を記載するものとされています。また、必要に応じ以下に掲げる任意事項（法第81条第2～11項）について記載することができます。

(必須事項)

記載事項	基本的な考え方
立地適正化計画の区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>●区域は都市計画区域内でなければなりません が、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域 全体を立地適正化計画の区域とすることが基 本となります。</li> </ul>
立地の適正化に関する基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>●中長期的に都市の生活を支えることが可能と なるようなまちづくりの理念や目標、目指すべ き都市像の設定とその実現のための主要課題 を整理するほか、一定の人口密度の維持や生活 サービス機能の計画的配置及び公共交通の充 実のための施策を実現するうえでの基本的な 方向性を記載します。</li> </ul>
居住誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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です。</li> <li>●都市の人口や土地利用、交通、財政の現状と将 来見通しを勘案しつつ、区域内外にわたる良好 な居住環境を確保し、公共投資や公共公益施設 の維持運営などの都市経営が効率的に行われ るよう定める必要があります。</li> </ul>
都市機能誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>●医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を 誘導する区域です。</li> <li>●原則として、居住誘導区域内において設定され るもので、都市機能を都市の中心拠点や生活拠 点に誘導し集約することにより各種サービスの 効率的な提供が図られるよう定める必要が あります。</li> </ul>
誘導施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>●都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都 市機能増進施設を設定するもので、当該区域及 び都市全体の人口構成や将来の人口推計、施設 の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定め るものです。</li> </ul>

(任意事項)

記載事項	基本的な考え方
駐車場配置適正化区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>●都市機能誘導区域内で、都市機能の誘導・集積に伴い、自動車流入の集中とともに、歩行者の往来が予想され、駐車場へ向かう自動車と歩行者の交錯を生じるおそれが高いエリアにおいて、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上を図るため、駐車場の配置の適正化を図る区域です。</li> </ul>
跡地等管理区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>●居住誘導区域外の既存集落や住宅団地等において、跡地等の適正な管理をするために設定する区域です。</li> <li>●良好な生活環境の確保や美観風致の維持を図ることを目指し、当該区域内の跡地等の管理に係る指針を定めます。</li> </ul>
公共交通等に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>●居住誘導区域及び都市機能誘導区域の設定と併せて、居住誘導区域内に居住する人々の都市機能への交通アクセスを確保する必要があります。</li> <li>●このため、交通事業者等の関係者と連携のもと、公共交通、徒歩、自転車等に関する交通施設の整備等について総合的に検討し、居住の誘導のために講ずべき公共交通の確保等の施策を記載します。</li> </ul>

(4) 計画の策定手続

市町村は、立地適正化計画を策定しようとする時は、あらかじめ住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるとともに、市町村都市計画審議会の意見を聴かなければならないとされています。(法第81条第17項)

また、立地適正化計画を策定した時は、遅滞なく公表するとともに、都道府県に立地適正化計画の写しを送付しなければならないとされています。(法第81条第18項)

## 序一 2 敦賀市立地適正化計画の策定方針

### (1) 策定の目的

#### 1) 計画策定の効果

人口減少・少子高齢化の進展に伴って、市街地における人口密度の低下が続くと、日常生活を支える様々なサービスが行き届かなくなり、生活利便性が低下することが考えられます。

さらに、郊外・市外への人口流出により、市街地の空き家・空き地が増加するなど、市街地の居住環境が悪化する恐れもあります。

また、人口減少、市民の郊外・市外への人口流出は、利用者の減少などから公共交通のサービス水準まで影響を及ぼすことも考えられ、様々な日常生活サービス機能の維持が困難になることが懸念されます。

立地適正化計画を策定することで、このような問題を解消し、コンパクトシティを形成することで、日常生活サービス機能や公共交通の利便性が持続・向上し、都市全体の活性化が期待されます。

#### 2) 敦賀市における策定の目的

本市において、少子高齢化を背景に人口減少や中心市街地部の空洞化が進行しており、地域の活力・賑わいが低下しています。また、栗野地区等への居住拡散により、市街地は拡大し、中心市街地の空洞化に拍車がかかり、中心市街地での空き家が増加し、地域コミュニティの活力低下が進行していくと懸念されます。

その結果、市街地の拡散による社会インフラの維持管理の負担が増大することや、まちなかの人口密度の低下、商業施設の閉店や撤退など都市の活力の低下・市民の生活利便性の悪化、利用者の減少に伴う公共交通の維持負担の増大が懸念されます。

こうした諸問題に対応するには、将来にわたり持続可能な都市構造を構築することが求められており、本市においても集約型のまちづくりを目指し、立地適正化計画を策定するものです。

(2) 策定体制

立地適正化計画の策定にあたり、市内での横断的な検討を行うため「敦賀市立地適正化計画策定市内検討会」を立ち上げるとともに、市内外の学識経験者・有識者から構成される「敦賀市立地適正化計画策定委員会」において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説明会の開催やパブリックコメントを実施します。

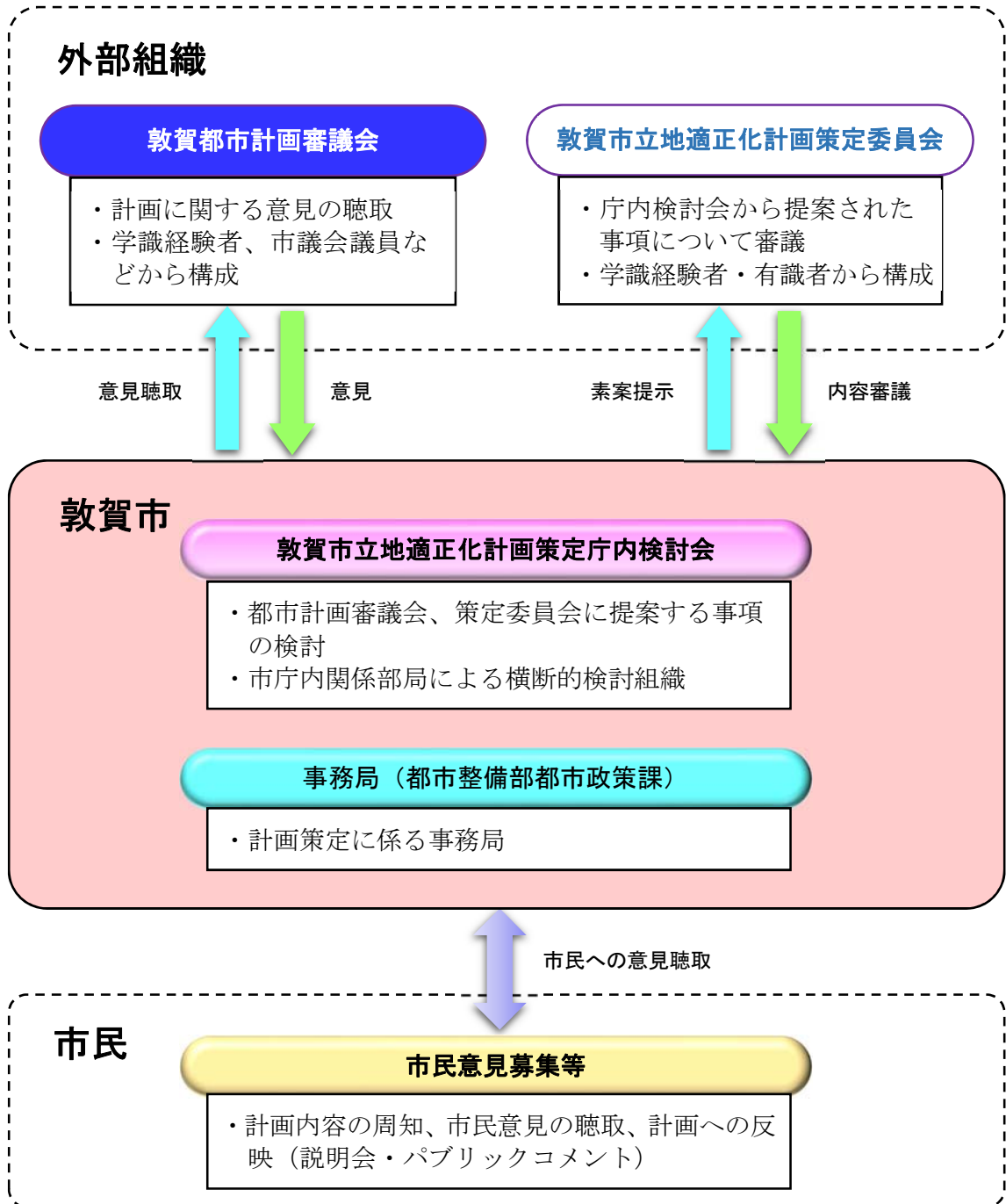


図. 策定体制



(3) 対象区域

立地適正化計画の区域は都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全体を立地適正化計画の区域とすることが基本とされています。(都市計画運用指針)

このため、本計画の対象区域は下図に示すとおり、敦賀都市計画区域全域(約6,499ha)とします。

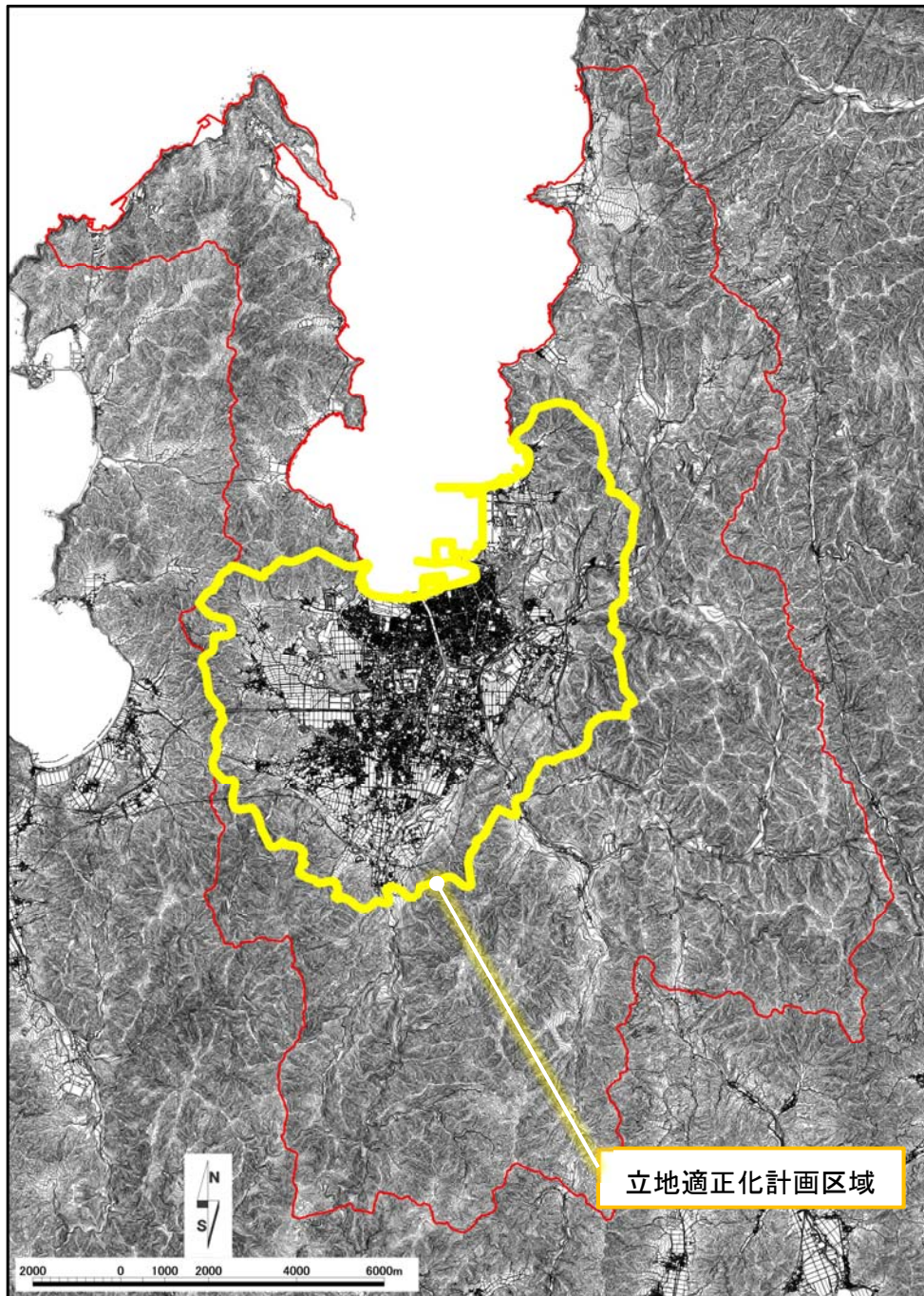


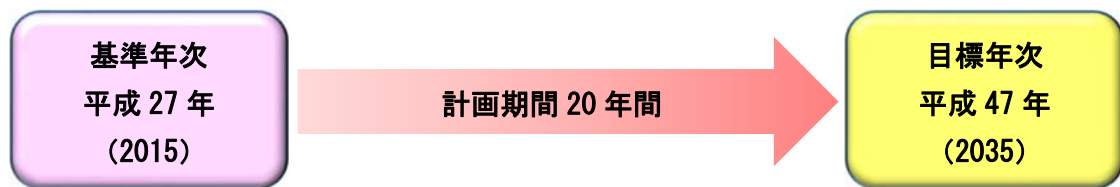
図. 敦賀市立地適正化計画区域

#### (4) 目標年次・見直しの考え方

立地適正化計画の検討にあたっては、将来像として概ね 20 年後の都市の姿を展望しながら考えることが必要とされています。

また、概ね 5 年ごとに評価を行い、必要に応じて立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を行うことが望ましく、動的な計画として運用すべきであるとされています。(都市計画運用指針)

本計画では、平成 27 (2015) 年を基準年とし、20 年後の平成 47 (2035) 年を目標年次としますが、将来にわたり持続可能な都市を構築するためには、それ以上の長期的な視点も必要であり、20 年以上先を想定しながら検討していきます。



また、計画の見直しにあたっては、概ね 5 年ごとに評価を行い、将来の人口見通しや財政見通しを踏まえ、柔軟に見直しを行うものとします。



# 第1章. 敦賀市のまちづくりの変遷

## 1-1 敦賀市の概況

### (1) 位置・地勢

本市は、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 日時点）で、福井県のほぼ中央、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。

本州の日本海側沿岸のほぼ中央に位置する本市は、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。

本市は、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 8km、南北約 12km で、その海岸線は約 54km に及び、天然の良港である敦賀港を形成しています。



資料：敦賀市再興プラン

図. 敦賀市の位置

## (2) 市のなりたち

敦賀の地名の由来は、日本書記によると、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陆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。

近代になると、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。

1-2 まちづくりの状況

(1) 市街地の変遷

天然の良港を抱える本市は、交易の拠点である敦賀港と、古くから越前国一之宮として栄えた氣比神宮とその門前町を中心に市街地が発展してきました。

その後、戦災復興を経て、本市の市街地は、昭和38(1963)年頃は北側(現在の中心市街地)に形成されてきました。昭和60(1985)年頃には、市街地の中央部にあった東洋紡(株)の工場を挟むように北側と南側に形成され、その後平成2(1990)年頃までに一気に市街地が拡大し、現在の市街地が形成されました。

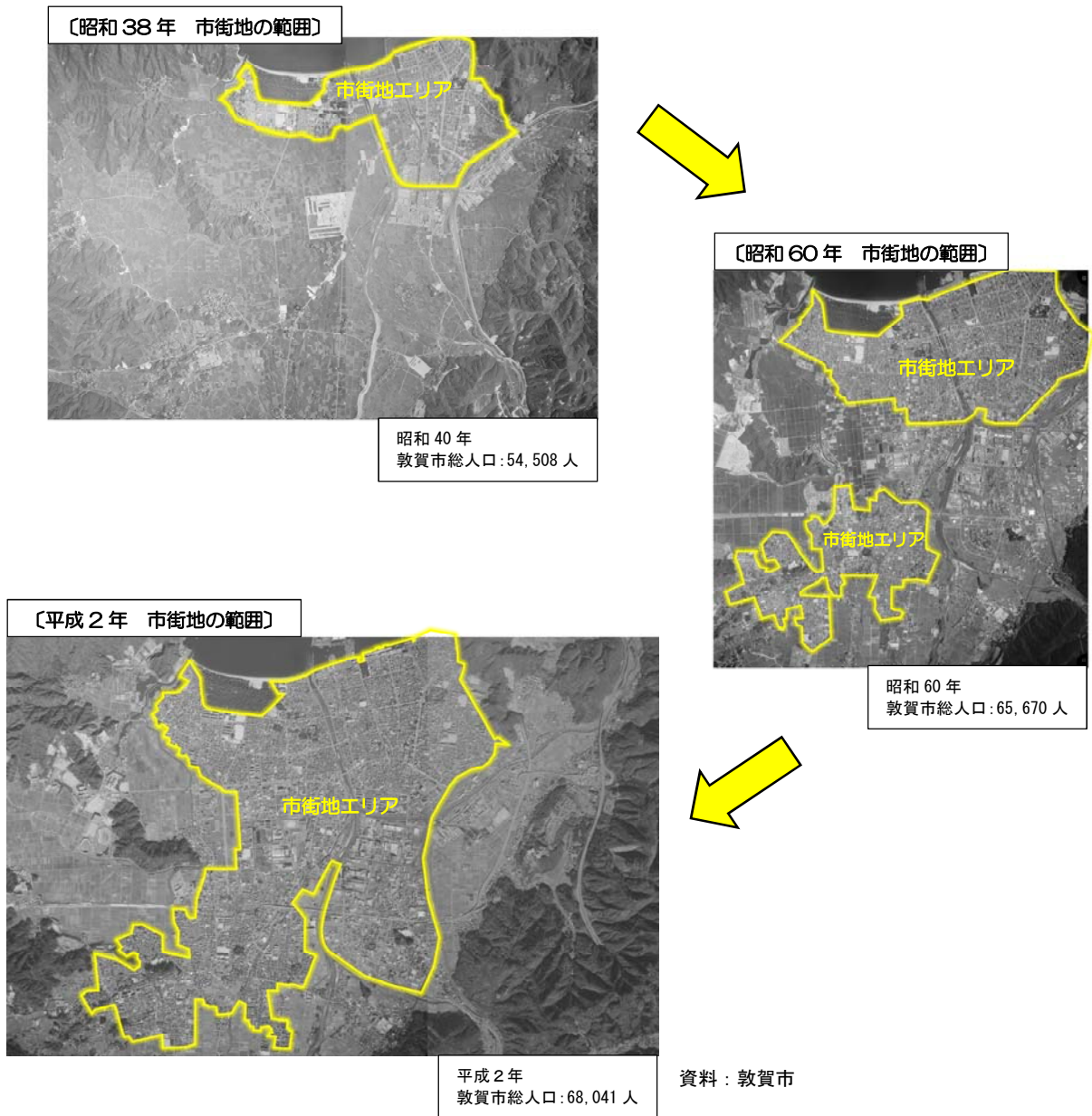


図. 市街地の変遷



(2) 都市計画の状況

本市の都市計画区域は6,499haであり、都市計画区域内における用途地域の総面積は1,664.1haとなっています。商業系用途地域は敦賀駅周辺及び敦賀港周辺に、工業系用途地域は市街地外縁部及び臨海部、中心部に指定されており、住宅系用途地域はこれらを取り巻くように指定されています。

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。

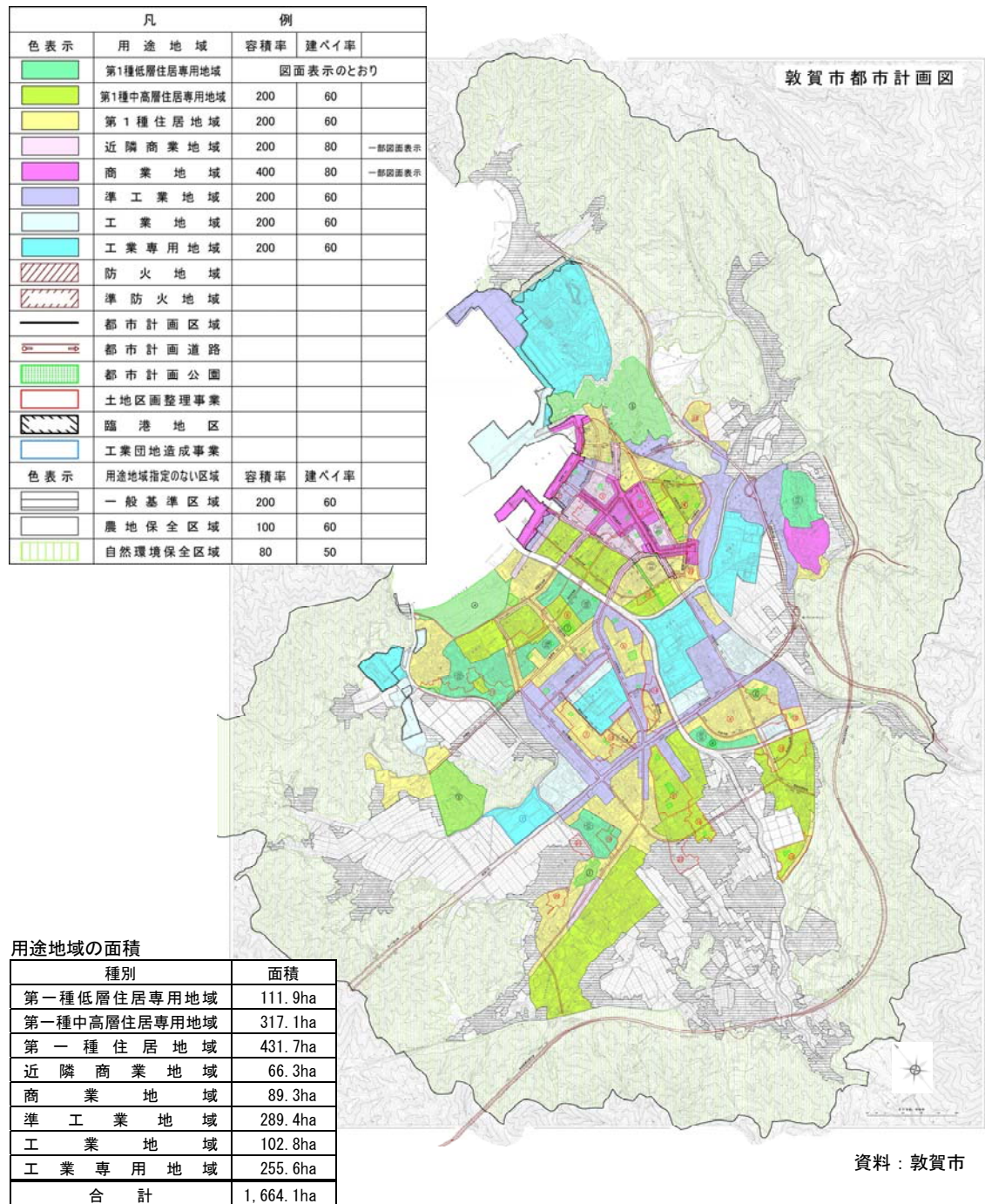


図. 敦賀市都市計画区域

## 第2章. 敦賀市の現状及び課題

### 2-1 上位・関連計画の整理

#### (1) 上位・関連計画の位置づけ

本計画は、「第6次敦賀市総合計画」や「敦賀市都市計画マスタープラン」などの本市が策定した上位・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。

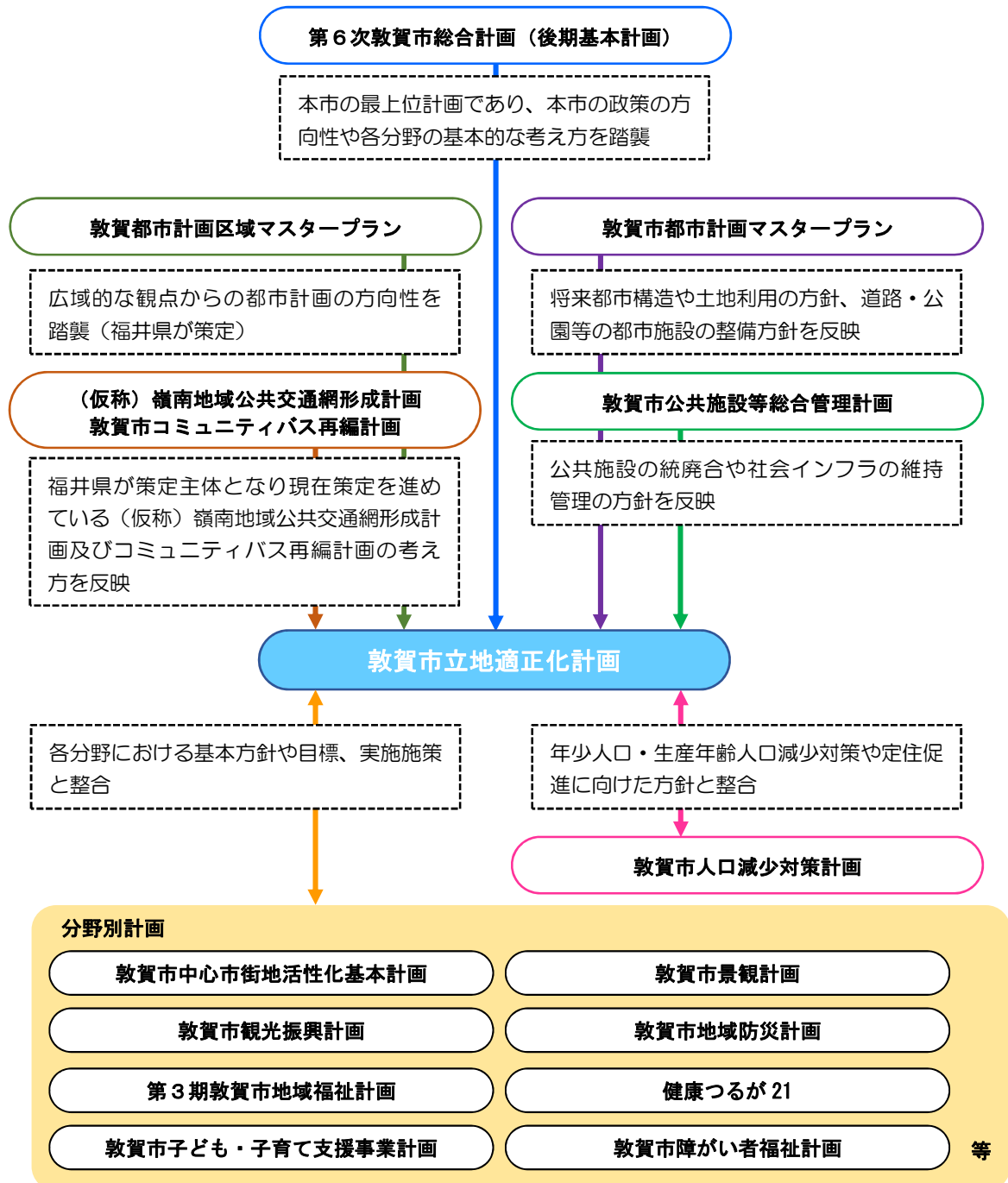


図. 敦賀市立地適正化計画と上位・関連計画の関係

(2) 敦賀市再興プラン（第6次敦賀市総合計画（後期基本計画））[平成28年8月策定]

本市では、平成23（2011）年4月に第6次敦賀市総合計画基本構想及び前期基本計画を策定し、県内自治体で、はじめて人口減少社会を見据えた将来人口の見通しを示すとともに、県内自治体に先駆けて、東日本大震災を踏まえた大規模災害への対応と原子力行政のあり方を盛り込み、現実に即応しました。その後、前期基本計画中に生じた社会経済環境の変化に的確に対応するとともに、活力と魅力ある敦賀の再興を実現することを目的として平成28（2016）年度から平成32（2020）年度までの5年間に取り組む「敦賀市再興プラン（第6次敦賀市総合計画後期基本計画）」を策定しています。

■再興プラン（第6次総合計画後期基本計画）の基本方針

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

■再興プラン（第6次総合計画後期基本計画）の5つの再興戦略

(1) 北陸新幹線敦賀開業に向けた受け皿づくり

北陸新幹線敦賀開業に向けた受け皿づくりについて、新たな生活圏の形成を検討するとともに、本市の地域資源を活かした本市ならではの魅力を体感してもらうことができる観光資源の開発を進め、開業効果の向上と継続を図る上で、敦賀のブランドイメージの構築と発信に取り組んでいきます。

(2) 地域経済の活性化

短期・中期的には、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より、現下に生じている影響の緩和に取り組めます。また、長期的には、原子力発電を基幹産業に据えつつも、これに並ぶ産業の形成を目指すなど、将来の本市の産業構造の転換も見すえた取組を実施していきます。

(3) 人口減少対策の推進

「敦賀市人口減少対策計画」に定める産業振興・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、ずっと住み続けたいくなる「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、本市の人口規模を可能な限り維持・増加することに努めます。

(4) 広域的かつ一体的な経済圏・生活圏の構築

大局的かつ長期的、そして「地域間協調」の視点を重視し、本市を中心とする一体的な経済圏・生活圏の構築に向けた長期構想（ハーモニアスポリス構想）を策定します。

(5) 行財政改革：人口減少社会に対応した行財政への転換

人口減少社会の中で、行政サービスの需給均衡を図ることが求められるため、行政サービスの過剰供給体制を是正するとともに、人口規模やその構成に見合った水準や質とすることで、財政の健全性を維持します。

: 本計画との関連箇所

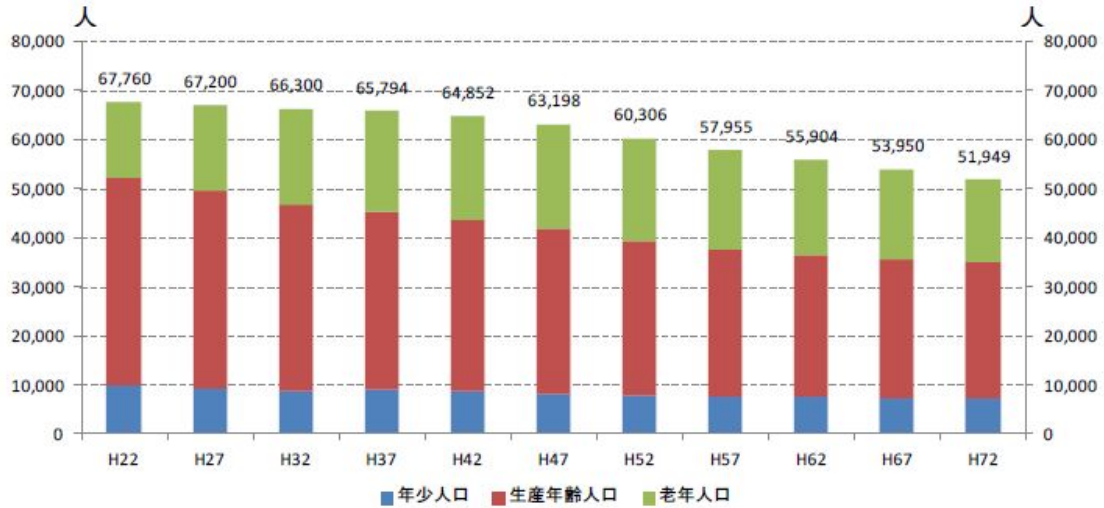


(3) 敦賀市人口ビジョン[平成27年8月策定]・敦賀市人口減少対策計画 [平成27年10月策定]

本市では、平成26(2014)年10月から地方版総合戦略となりうる「敦賀市人口減少対策基本計画」による人口減少対策に取り組んできましたが、国の「まち・ひと・しごと創生法」制定を受け、本市の人口の将来展望を示した「敦賀市人口ビジョン」を策定するとともに、平成27(2015)年度から平成31(2019)年度までの5年間に取り組む施策等を取りまとめた「敦賀市人口減少対策計画(敦賀市地方版総合戦略)」を策定しています。

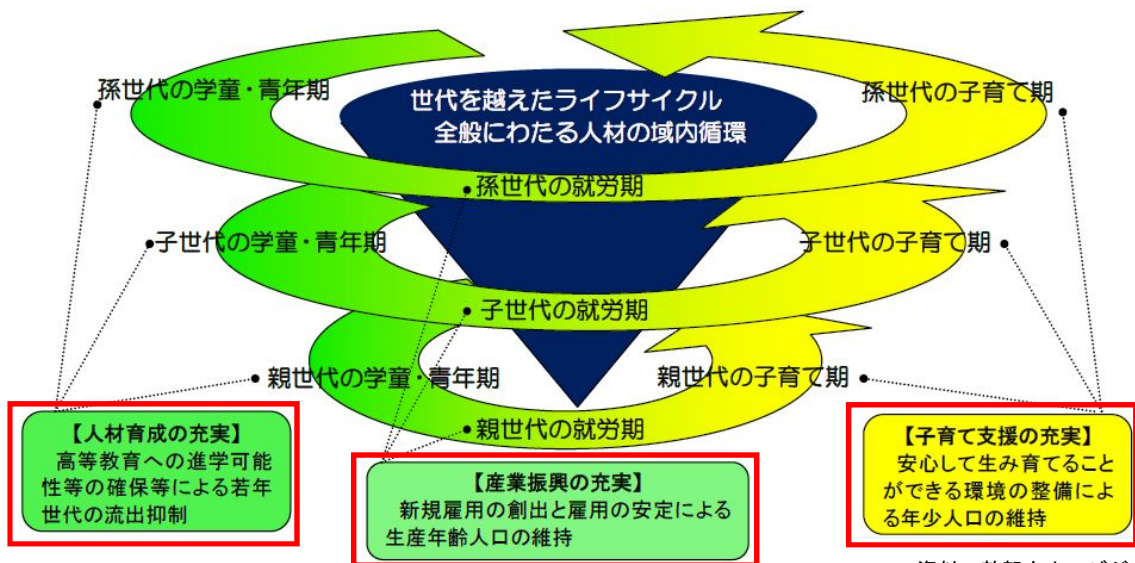
■敦賀市の人口の将来展望

世代を越えたライフサイクル全般にわたる人材の域内循環の構築により、平成72(2060)年における目標人口は、50,000人超えを展望する。



資料：敦賀市人口ビジョン(平成27年)

図. 敦賀市が目指す人口の将来展望



資料：敦賀市人口ビジョン

図. 人口の将来展望「世代を越えたライフサイクル全般にわたる人材の域内循環」の概念図

: 本計画との関連箇所

■基本理念

「将来世代が豊かに暮らすことができる都市の実現」  
 ～ 現役世代から将来世代への贈り物～

■基本目標・数値目標・基本的方向

【重点施策3本柱】

①産業振興の充実による生産年齢人口の維持

数値目標 : 新規雇用の創出等による人口増加及び人口減少抑止  
 ⇒5年間で200人増加・維持

基本的方向: 第2産業団地の造成等による新たな雇用創出や、既存産業の活性化による市民の雇用確保に取り組むことで、**生産年齢人口を可能な限り維持する。**

②子育て支援の充実による年少人口の維持

数値目標 : 子育て世帯の移住等による人口増加及び人口減少抑止  
 ⇒5年間で30人増加・維持

基本的方向: 子育て支援として、ハード面の取組だけでなく、保育園や支援拠点施設の運営といったソフト面の取組の充実化を図り、**子育て世帯の移住を促すことで、年少人口を可能な限り維持するとともに、将来における人口減少問題の拡大・再生産を防止する。**

③人材育成の充実による若年世代の流出抑制

数値目標 : 大学等への支援による人口増加及び人口減少抑止  
 ⇒5年間で270人増加・維持

基本的方向: 市立看護大学の安定的な運営を支援することによって、市内での高等教育への進学を確保するとともに、若年世代の就職口を確保するだけでなく、民間部門が求めるような特色ある人材の育成や起業を支援し、産業振興へ循環するサイクルを構築することで、**若年世代の流出を可能な限り抑制する。**

: 本計画との関連箇所



(4) 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。本計画は、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定められています。

■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**

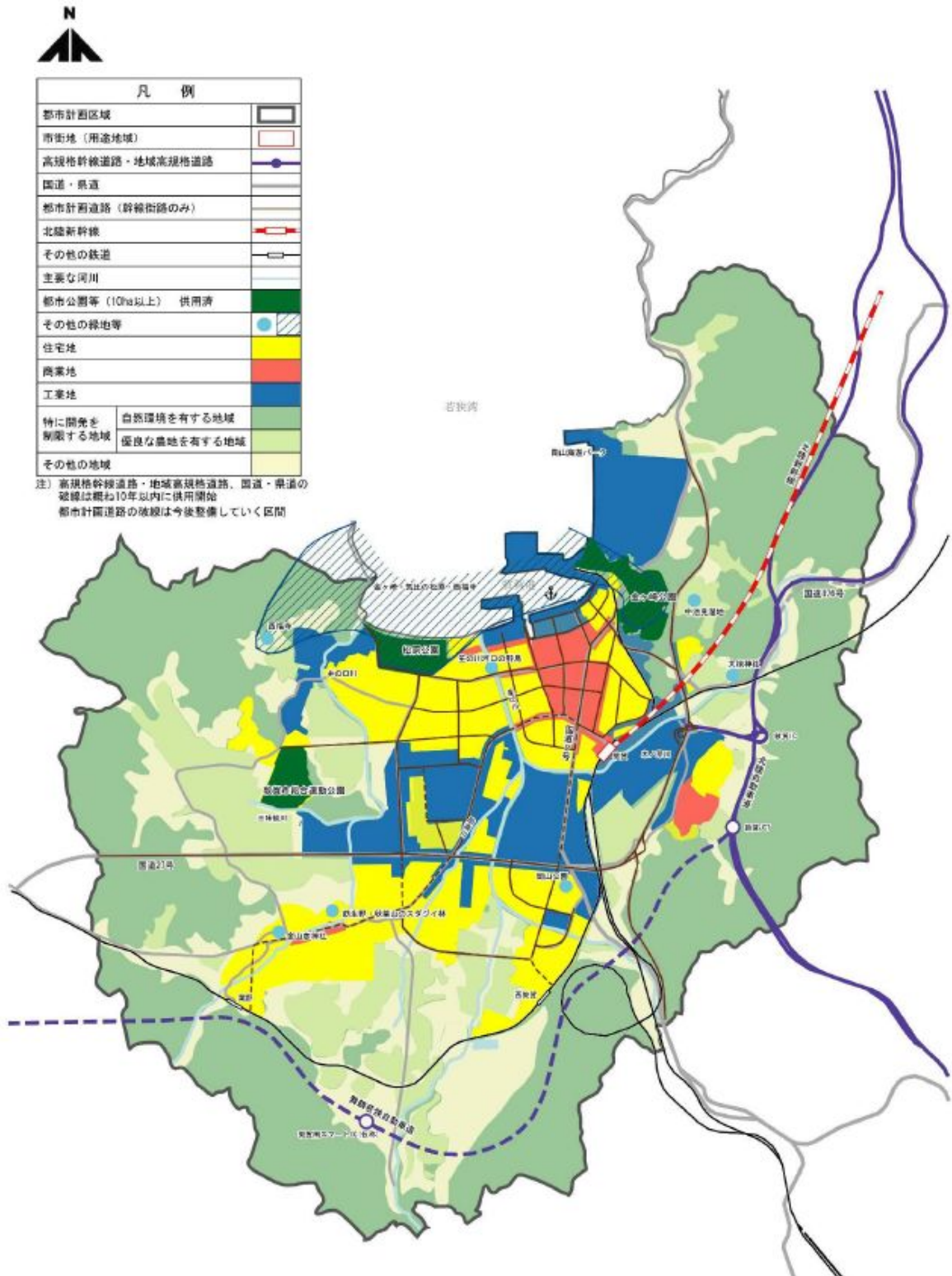
(4) その他都市施設

- 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

: 本計画との関連箇所



資料：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）

図. 敦賀都市計画区域の整備、開発および保全の方針

(5) 敦賀市都市計画マスタープラン [平成21年7月改訂]

本市では、少子高齢化社会や国際化社会、情報化社会の進展や人々の価値観・ライフスタイルの多様化等、社会変化に的確に対応するとともに、子どもから高齢者まで安心して暮らせる、誰もが楽しく歩けるまちづくりを目指し、総合計画を基に、将来のまちづくりに関する長期的な指針として、平成32(2020)年度を目標年次とした「敦賀市都市計画マスタープラン」を策定しています。

■基本理念 (1-1 都市の将来像)

敦賀市は、豊かな自然と日本の文化・産業を支えた『港』を中心に歴史を築いてきたまちです。この『港』が創り出してきた歴史を引き継ぎ、古事記で用いられているように本市の魅力が各地に「百伝う」情報発信機能及び物流拠点機能の向上を図り、今後の国際化、情報化に対応した都市づくりに努めます。また、住民参加を基本として、豊かな自然環境の保全と環境負荷の低減に努め、**活力と希望に満ち、安全で安心して快適に暮らせるまちづくりの推進**により、すべての市民が誇りと愛着の持てる敦賀市を創造します。

■将来都市像 (1-1 都市の将来像)

歴史と文化と交流の港まち つるが

■都市づくりの目標 (1-3 将来都市構造の基本的な考え方)

計画的な整備を推進するために、市街地及びその周辺地域を拠点及びエリア(面)に区分するとともに、それを囲み、つなぐ役割を担う環境帯(線)により構築していくものとします。

- |                   |                      |               |
|-------------------|----------------------|---------------|
| (1) 躍動する交流都市      | ○港湾拠点地区              | ○新都市拠点地区      |
| (2) 活力みなぎる産業都市    | <b>○中心市街地の活性化エリア</b> | ○流通・産業拠点エリア   |
|                   | ○工業集積エリア             | ○臨海工業形成エリア    |
|                   | ○エネルギー研究施設エリア        |               |
| (3) 魅力あふれる快適都市    | ○新市街地の基盤整備エリア        | ○健康・福祉機能集積エリア |
|                   | ○文教・研究機能集積エリア        | ○集落環境保全エリア    |
|                   | ○海岸緑地保全エリア           | ○優良農地保全エリア    |
| (4) 自然にやさしい環境共生都市 | ○自然環境保全エリア           | ○臨海環境整備帯      |
|                   | ○親水環境整備帯             | ○環状緑地保全帯      |

: 本計画との関連箇所



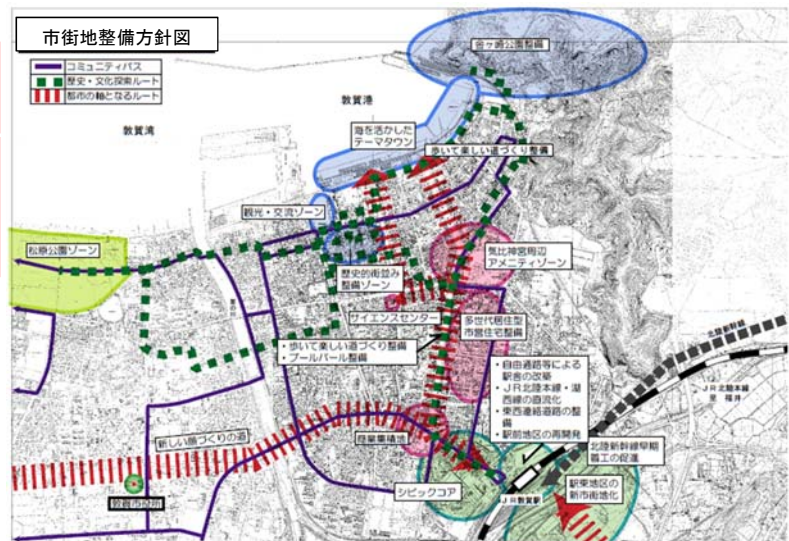


資料：敦賀市都市計画マスタープラン

図. 将来都市構造

■市街地整備の基本的な考え方（1-5 土地利用構想 3. 市街地整備基本方針）

- (1) 交流都市拠点の形成 - 都市づくりの目標との関連性 -
- (2) 新産業の立地支援
- (3) 賑わいのある  
中心市街地の形成
- (4) 住民主体でつくるコ  
ンパクトで住みよい  
まちづくり



: 本計画との関連箇所

(4) 住民主体でつくるコンパクトで住みよいまちづくり

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

■公共交通網の基本的な考え方（1-6 交通体系の整備方針）

新幹線をはじめとする、JR、バス、高速交通等の公共交通システムの内容を明確化するとともに、これらの早期整備を促進していきます。

【広域的公共交通】

1. 鉄道

北陸新幹線整備の早期実現、JR北陸本線・湖西線の直流化、JR小浜線の電化など地域間交流や地域の活性化を図ります。

2. 国内外定期航路の拡充、新規航路の開設

敦賀新港を拠点に既存定期航路の拡充や新規航路の開設に努めます。

【日常的公共交通】

3. バス

コミュニティバス、周遊バスとの連結を強化することによって、中心市街地活性化を支援します。

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

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

■都市景観形成の目的（2-2 都市景観）

敦賀市の歴史や立地特性を活かし、市街地を中心とした個性的なまちづくりを進めるにあたり、河川や都市軸等に対応した景観整備を行うことで、都市の魅力向上と市民が誇りを持てる市街地の形成を図ることを目的とします。

また、景観条例等に基づき、市民参加の中で共通のルールづくりに努めます。

■集約型都市構造への転換（2-3 都市環境）

敦賀市においては、商業機能のスプロール化（郊外への無秩序な拡大）によって、中心市街地への消費者の流れは減少し、衰退が進行しています。

少子高齢化など近年の社会経済情勢の変化や中心市街地の再活性化に対応するため、集約型の都市構造へ転換し、都市環境への負荷の軽減を図ります。

■都市防災整備の目的（2-4 都市防災）

自然災害とそれに起因する人為的な災害の発生を最小限に食い止め、住民の安心と安らぎを得ることのできる都市づくりを図ることを目的とします。

: 本計画との関連箇所

(6) 敦賀市コミュニティバス再編計画 [平成 29 年 2 月策定]

本市では、原子力発電所の長期運転停止等に伴う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、本市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

: 本計画との関連箇所



■ 基本理念と基本方針の考え方

子どもや高齢者、障がい者などといった交通弱者にとって、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。

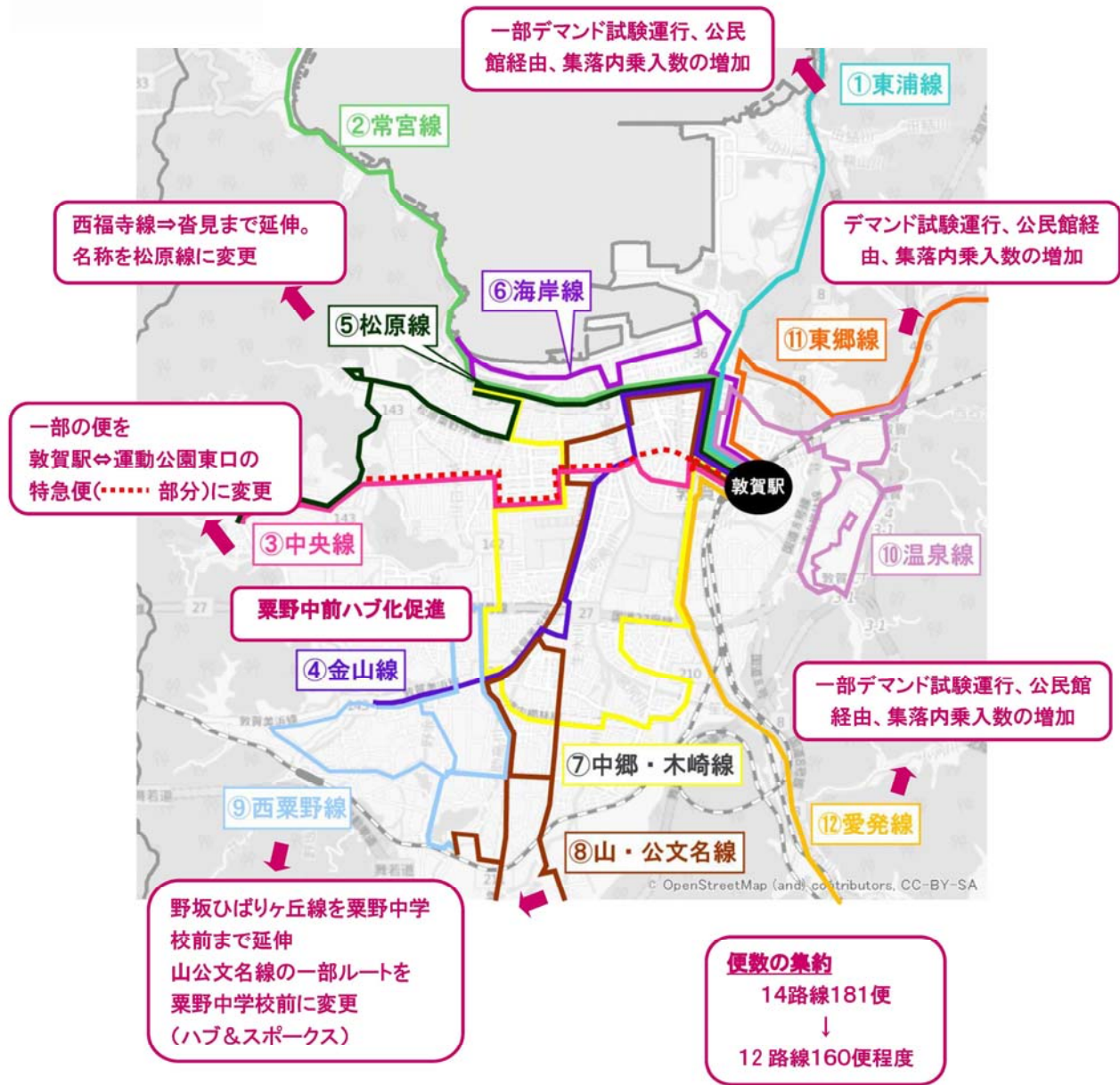


図. 変更後路線

□ : 本計画との関連箇所

(7) 敦賀市公共施設等総合管理計画 [平成 29 年 1 月策定]

本市では、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等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、本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。

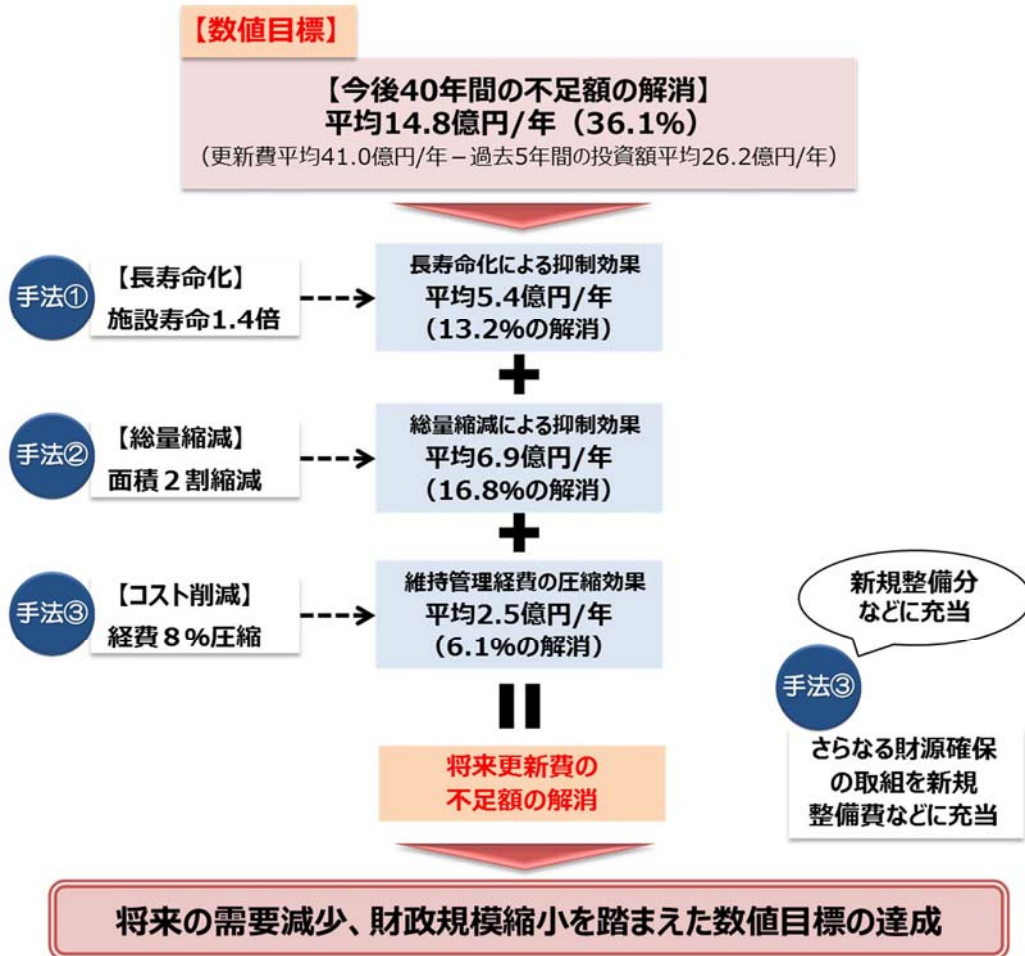
これに加え、新たな財源の確保に向けた取組によって、過去 5 年間の投資額と同規模の平均 26.2 億円/年の範囲内で将来更新費の不足額を解消することを目指します。

: 本計画との関連箇所



■ 公共施設の管理に関する基本方針（学校教育系施設）

角鹿中学校と敦賀北小学校・赤崎小学校・咸新小学校の3小学校を統合する小中一貫校の設置に向け、同校区における地域の実情を踏まえた検討を行うため、角鹿中学校校区統合検討委員会を設置し、平成28（2016）年度中に方針を決定する予定です。同校区も含めて、全市的に小中一貫教育を引き続き推進していきます。



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

: 本計画との関連箇所

2-2 現状把握

(1) 人口等

1) 総人口の推移・将来人口の見通し

総人口は、平成2(1990)年から平成12(2000)年まで概ね横ばいに推移していましたが、平成17(2005)年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2(1990)年から平成27(2015)年までの増減率は15.4%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。

将来人口の見通しについては、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、平成47(2035)年には57,703人と予測されており、平成27(2015)年から約8,500人減少することが予測されています。

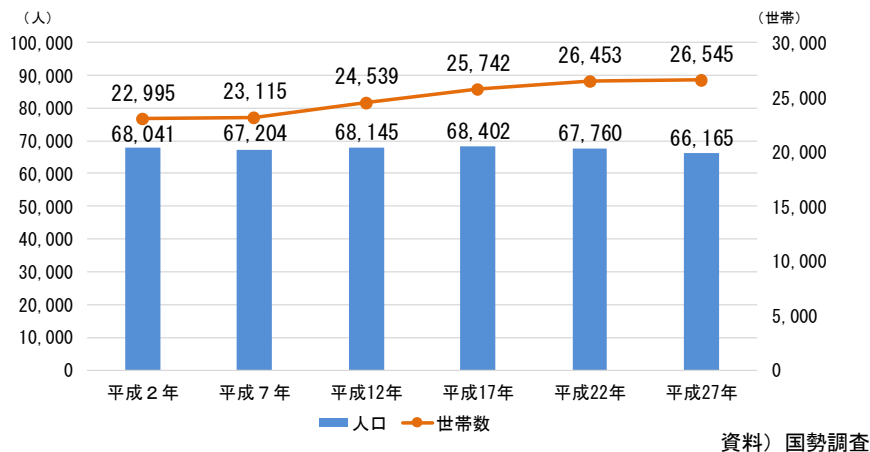


図. 敦賀市の総人口と世帯数の推移

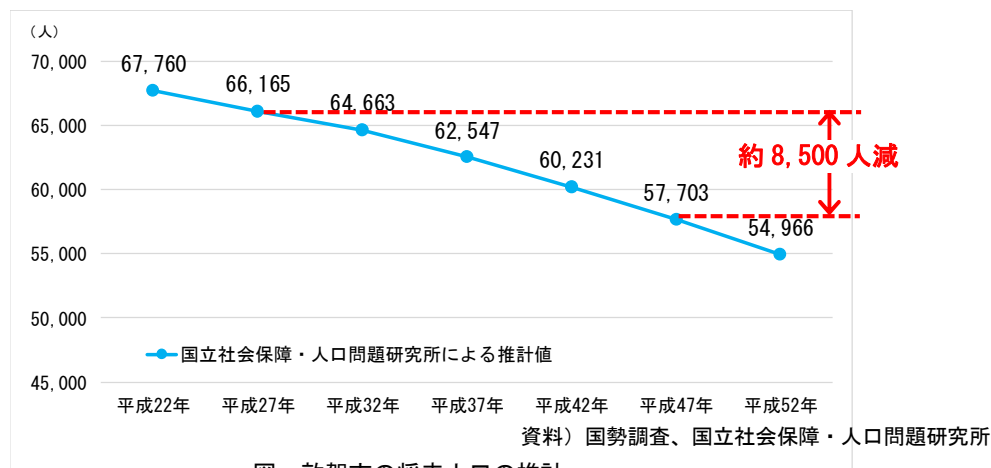


図. 敦賀市の将来人口の推計

【現状から捉えた問題点・課題】

◆今後、さらに人口減少が進行すれば、人口密度が低下し、地域コミュニティの低下や様々な施設が撤退するなど都市の活力の低下が懸念されます。

平成12(2000)年と平成22(2010)年の間の100mメッシュの人口増減数をみると、市街地北側の中心市街地部などにおいて1~30人の幅での減少が多くを占めており、中心市街地の低密度化が進行しています。

一方、用途地域外の木崎や市街地南側の粟野地区においては、50人以上の増加を示すエリアがあるなど増加を示しています。

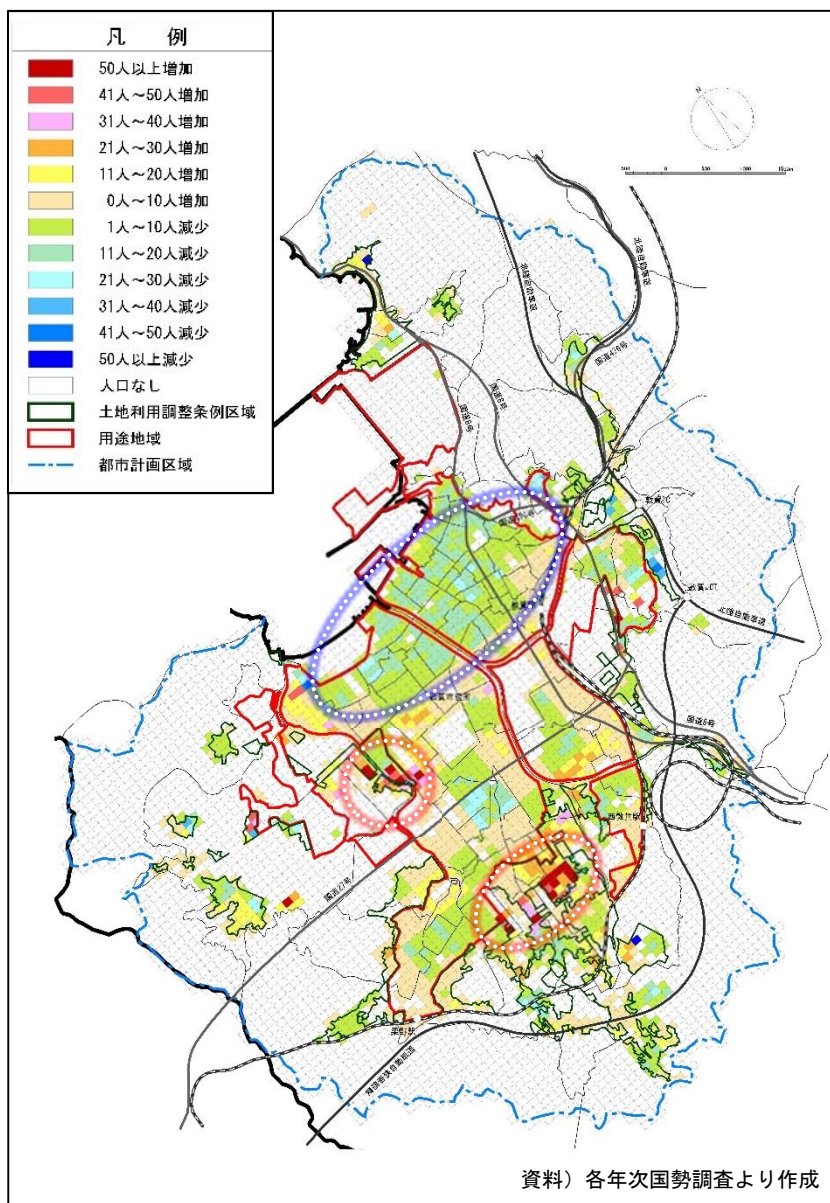


図. 人口増減の状況 (H22/H12)

※100mメッシュ人口の算出方法について

100mメッシュの人口については、500mメッシュ(国データ)を基本とし、都市計画基礎調査における土地利用現況から、100mメッシュにおける住居系土地利用面積比を算出し、500mメッシュの人口データに乗じて算出しています。

平成12(2000)年と平成22(2010)年の間の100mメッシュの人口増減率をみると、市街地北側の中心市街地部などにおいて10~20%の幅での減少が多くを占めており、中心市街地の低密度化が進行しています。

一方、用途地域外の木崎や市街地南側の栗野地区においては、50%以上の増加を示すエリアがあるなど増加を示しています。

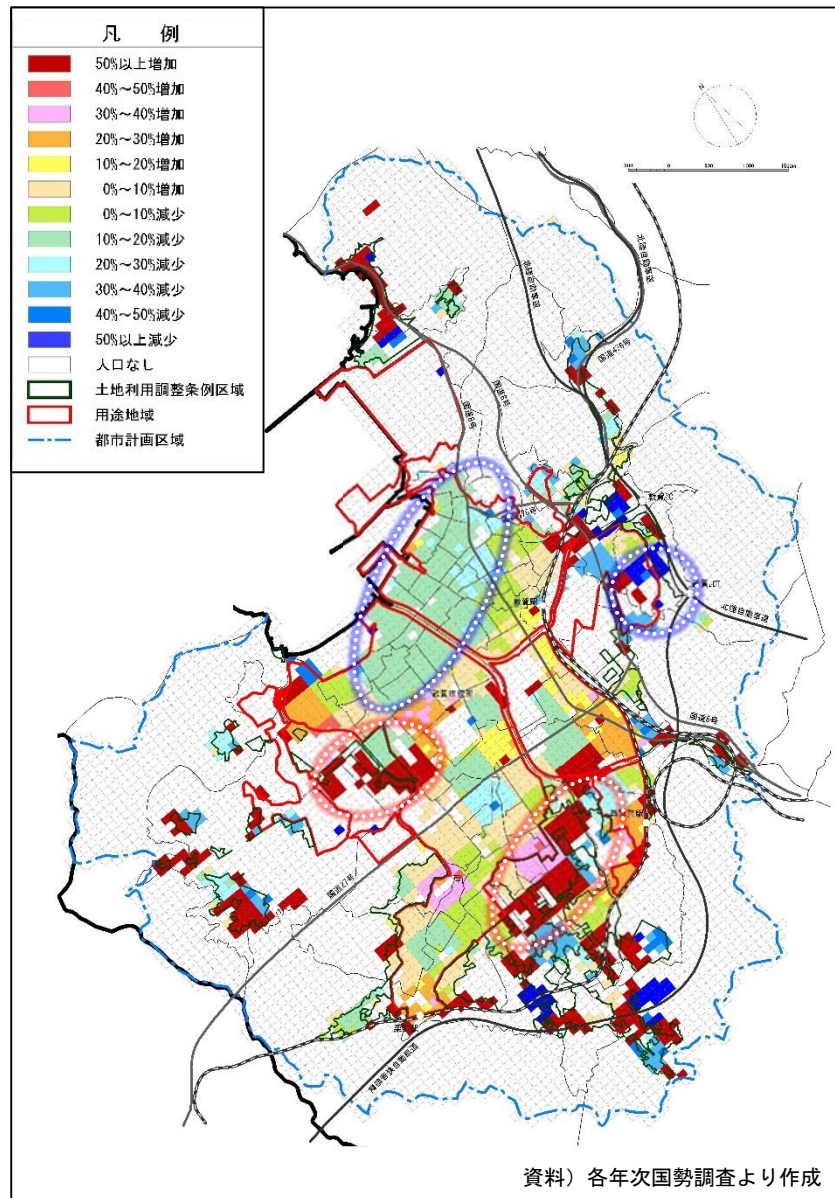


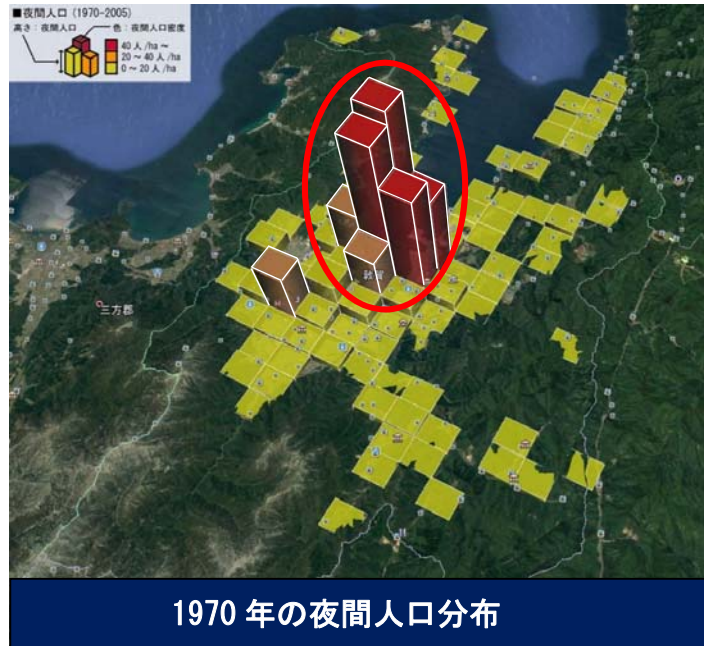
図. 人口増減率の状況 (H22/H12)

【現状から捉えた問題点・課題】

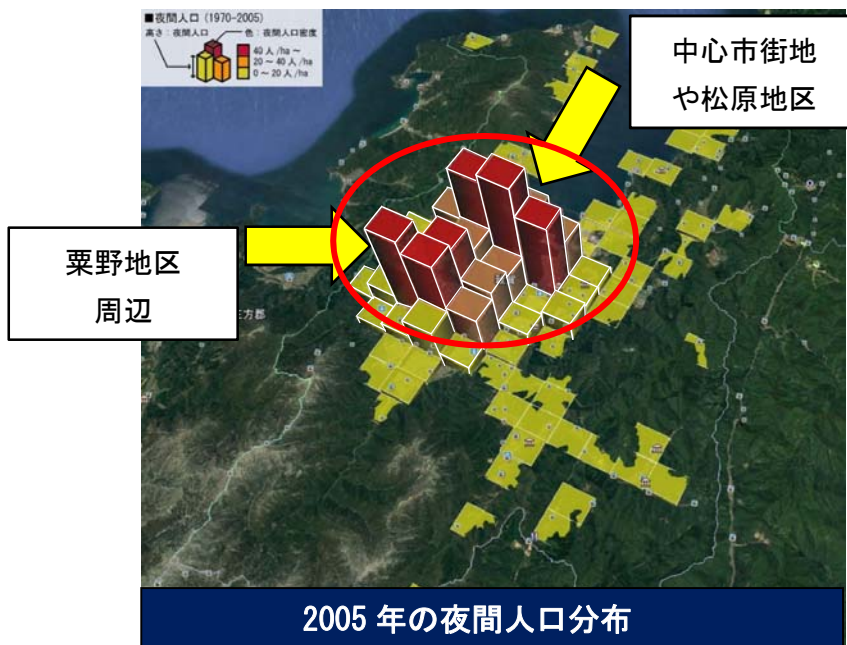
- ◆市街地北側の人口減少が顕著であり、中心市街地の低密度化が進む一方で、用途地域外である市街地南側で人口が増加しています。



■人口分布の変化



35年間で人口分布が南北で多くなっています



資料) 都市構造可視化計画より作成

## 2) 年齢3区分別の将来人口の見通し

国立社会保障・人口問題研究所の推計では、本市の将来人口は平成27(2015)年から平成47(2035)年までに総人口が約8,500人減少するとされています。

このうち、年齢区分別にみると、年少人口が約2,600人減少し、生産年齢人口が約7,400人減少すると見込まれています。その一方、老年人口は増加し、約1,500人の増加が見込まれており、少子高齢化の進行が予測されます。

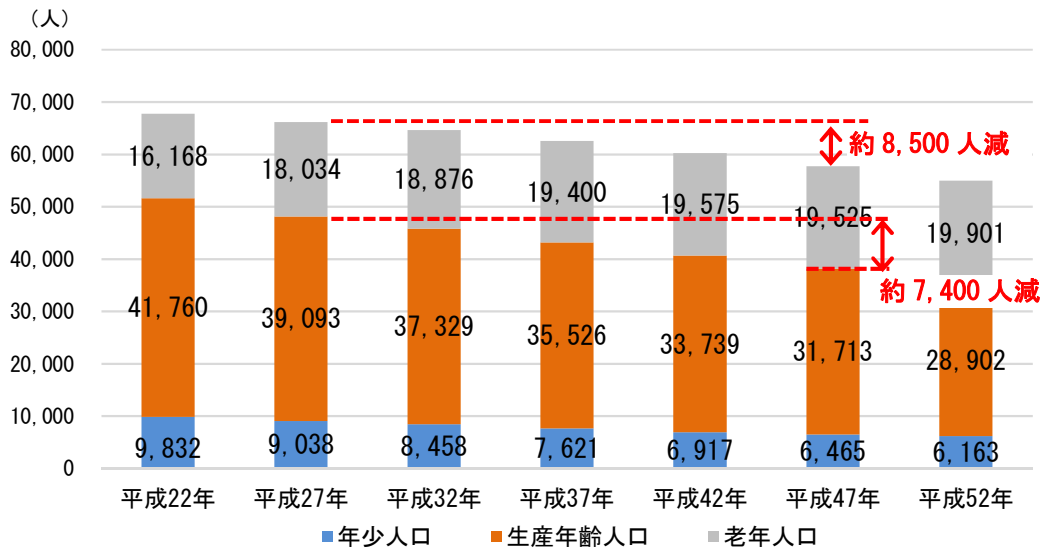


図. 年齢3区分別の将来人口の推計

### 【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆ 今後、本市を支えていく生産年齢人口の減少が予測されており、地域コミュニティ活動や経済活動といった社会活動の低下が懸念されます。

### 3) 人口集中地区 (DID)

本市の人口集中地区 (DID) は、昭和 35 (1960) 年は笙の川東側の地区が中心となっていました。その後 50 年間で DID は倍以上に拡大し、主に笙の川西側の地区で拡大しています。なお、用途地域は DID を包含する形で指定されています。

DID 内の人口は過去増加傾向にあります。これに合わせて面積も拡大しており、人口密度は下がり続け、低密度な市街地が拡大してきたといえます。

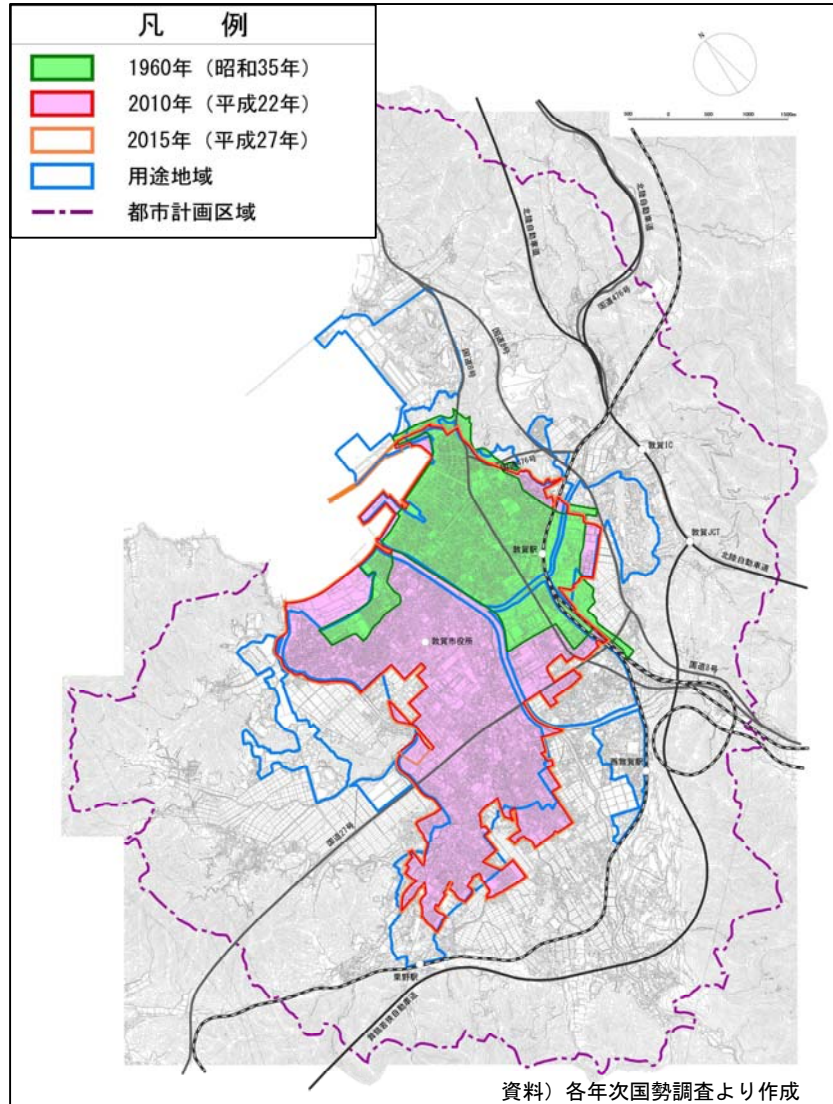


表. 人口集中地区の変遷

	S35	S40	S45	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27
人口 (人)	31,502	32,343	32,440	33,036	32,390	32,385	39,796	42,908	43,118	44,729	46,164	44,689
面積 (ha)	470	460	510	590	650	650	860	980	1,038	1,124	1,212	1,204
人口密度 (人/ha)	67.0	70.3	63.6	56.0	49.8	49.8	46.3	43.8	41.5	39.8	38.1	37.1

図. 人口集中地区の変遷

資料) 各年次国勢調査より作成

※人口集中地区 (D I D) の指定要件は、人口密度が 40 人/ha 以上の国勢調査区で、互いに隣接して人口が 5,000 人以上となる地区。

#### 【現状から捉えた問題点・課題】

◆これまで人口集中地区 (DID) の拡大とともに、人口密度の低下が進んできましたが、このままでは、さらに低密度化が進行することが懸念されます。

#### 4) 地区別の将来人口の見通し

社人研推計結果に基づき地区別に将来人口を推計すると、全ての地区で減少する結果となっており、人口が集積している栗野地区や松原地区、西地区においては平成 47 (2035) 年で 1,000 人近く減少する結果となっています。

表. 地区別の将来人口の推計 (社人研推計準拠)

	平成27年	平成32年	平成37年	平成42年	平成47年	平成52年	平成57年	平成62年	平成67年	平成72年
北地区	4,030	3,854	3,768	3,643	3,486	3,268	3,088	2,930	2,782	2,636
南地区	6,886	6,655	6,566	6,400	6,171	5,824	5,537	5,284	5,046	4,806
西地区	8,248	7,906	7,745	7,502	7,192	6,752	6,389	6,070	5,772	5,476
松原地区	13,049	12,809	12,807	12,632	12,305	11,723	11,241	10,811	10,397	9,969
西浦地区	641	609	592	569	542	505	476	449	425	401
東浦地区	1,600	1,505	1,449	1,382	1,306	1,210	1,131	1,061	998	937
東郷地区	2,547	2,439	2,387	2,310	2,213	2,077	1,964	1,864	1,772	1,680
中郷地区	6,821	6,815	6,914	6,904	6,799	6,539	6,324	6,128	5,935	5,727
愛発地区	800	739	700	657	612	559	515	478	443	411
栗野地区	22,535	22,228	22,313	22,082	21,576	20,610	19,810	19,094	18,399	17,674

資料) 敦賀市人口ビジョン

次ページ以降に示すように、都市計画区域内の人口密度の将来見通しを 100mメッシュでみると、基準年を平成 22 (2010) 年とした場合、平成 22 (2010) 年は用途地域内において人口密度が 50 人/ha の部分が多くみられますが、20 年後の平成 42 (2030) 年には、用途地域内においても人口密度が 40 人/ha を下回るエリアが目立ちはじめます。この人口の低密度化は用途地域内においてスポンジ状に見受けられます。

年少人口の密度をみると、平成 22 (2010) 年では用途地域の北側と南側の栗野地区で高くなっています。しかし 20 年後の平成 42 (2030) 年には、ほとんどの地域で 6~8 人/ha となり、市全体で少子化が進行すると予想されます。

生産年齢人口の密度をみると、平成 22 (2010) 年では、中心市街地部や松原地区、栗野地区で多くなっていますが、20 年後の平成 42 (2030) 年には、市全体的にみても 40 人/ha に満たないエリアが増加し、市街地である用途地域の北側と南側のエリアにおいて低密度化が顕著となっています。

一方、老年人口の密度をみると、平成 22 (2010) 年に対して人口密度は高まっており、中心市街地部や栗野地区において、その傾向は顕著となっています。

#### ※100mメッシュ人口の算出方法について

100mメッシュの将来人口については、先の 100mメッシュデータを用いて、「敦賀市将来推計人口等調査報告書」における 10 地区のエリアと 100mメッシュを重ね合わせ、10 地区それぞれの人口減少率を各メッシュに乗じて算出しています。(H22 を基準年として H32、H42 の減少率) 人口減少率の算出にあたっては国立社会保障・人口問題研究所の推計に用いられている合計特殊出生率、生残率、純移動率、こども女性比などのパラメーターを用いています。

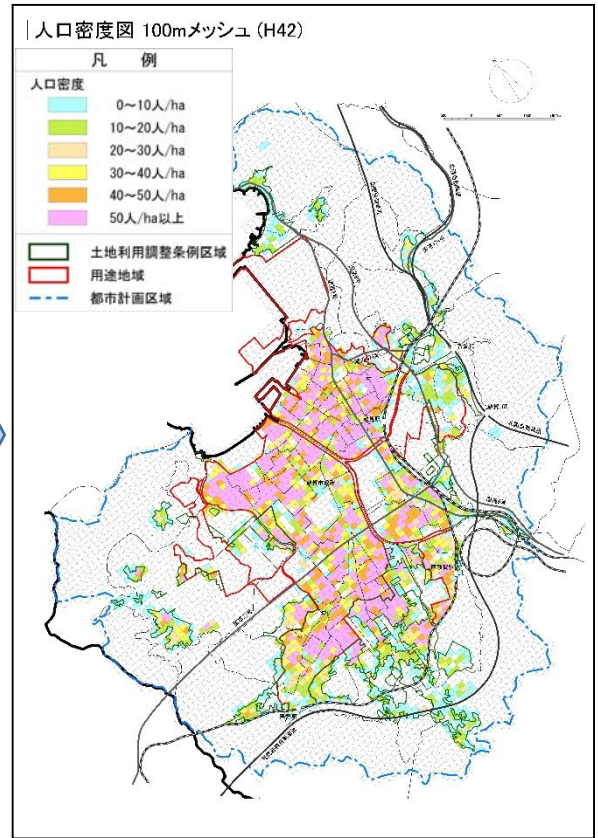
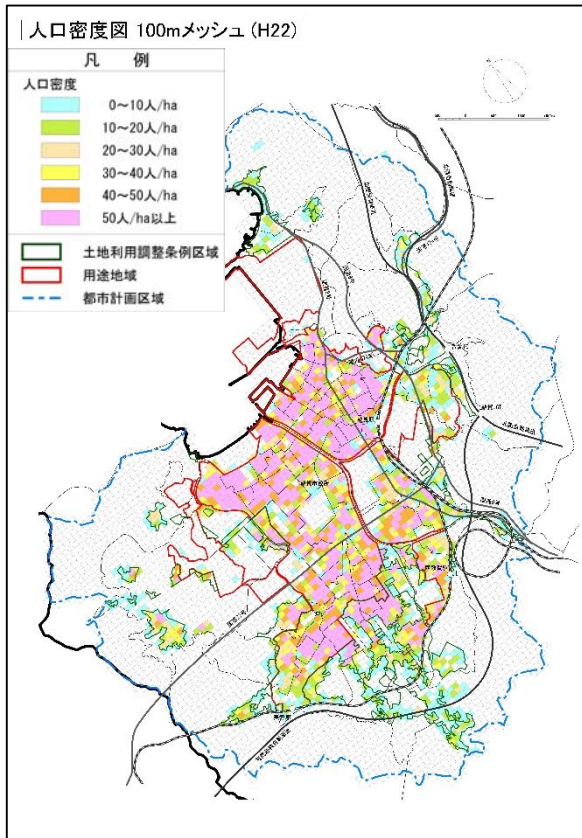
なお、地区の境界がメッシュをまたぐ場合は、住居系土地利用面積が最も多い地区の減少率を採用しています。

年齢 3 区分の比率については、上記の推計結果における各年次の年齢 3 区分の構成比を乗じて算出しています。

#### 【現状から捉えた問題点・課題】

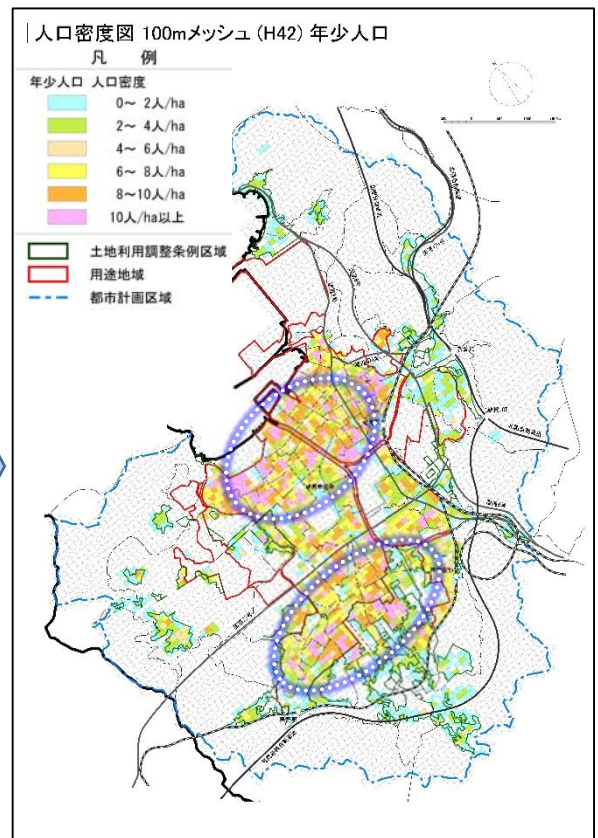
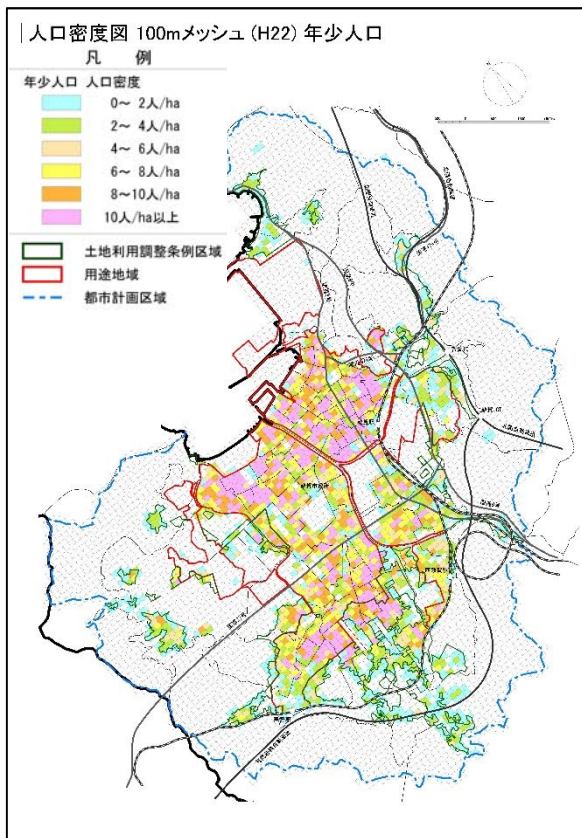
◆今後、市全体においてスポンジ状に人口減少や少子高齢化が進行し、人口の低密度化などが懸念されます。





資料) 国勢調査、敦賀市将来推計人口等調査報告書より作成

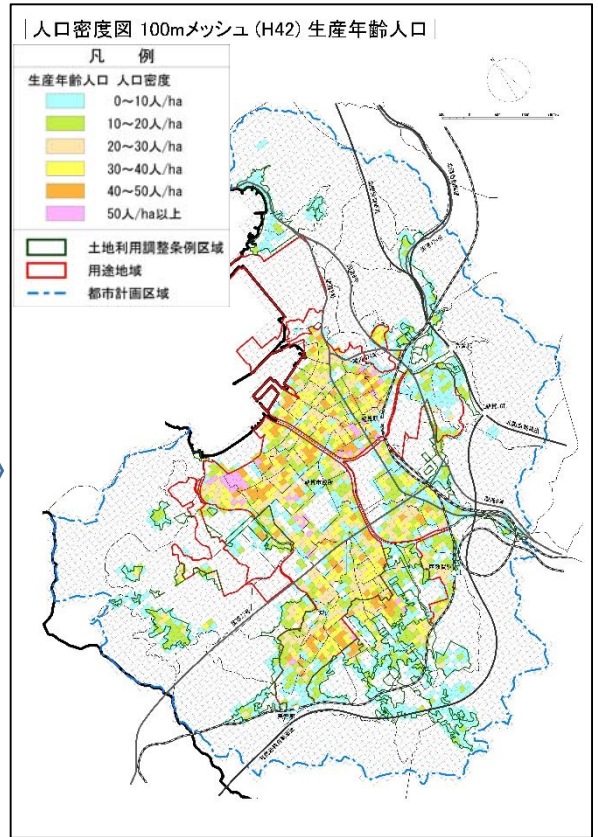
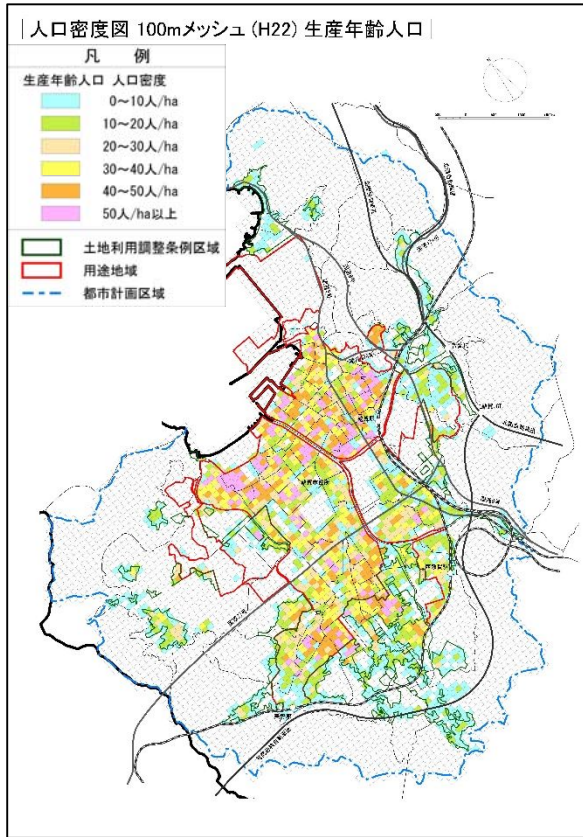
図. 将来人口動向予測 (総人口)



資料) 国勢調査、敦賀市将来推計人口等調査報告書より作成

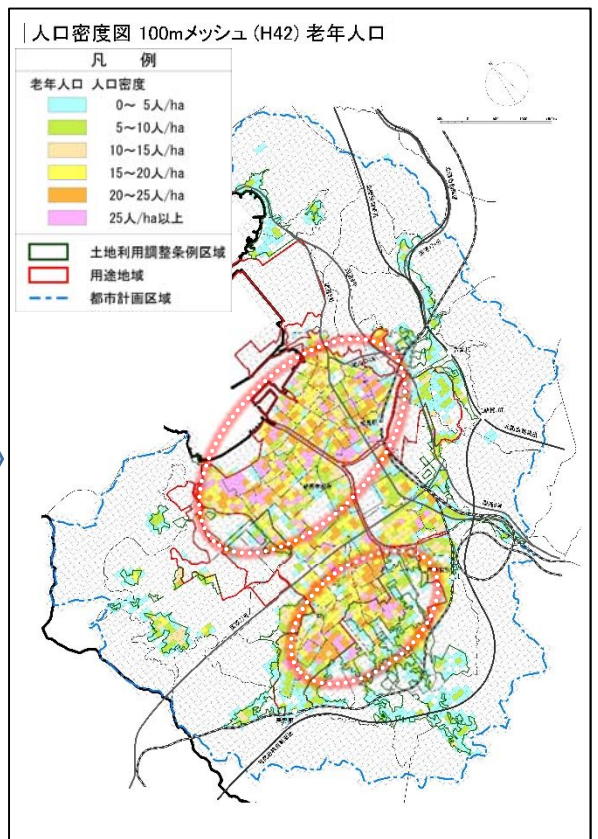
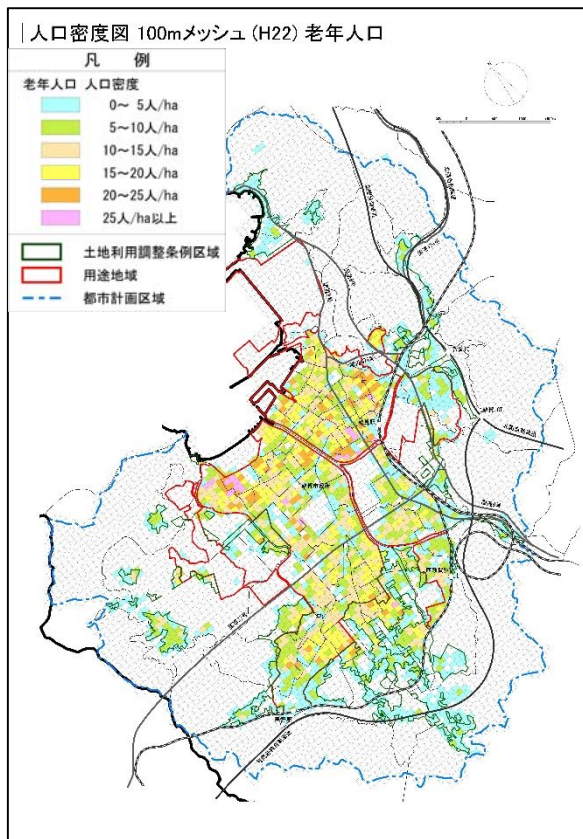
図. 将来人口動向予測 (年少人口)





資料) 国勢調査、敦賀市将来推計人口等調査報告書より作成

図. 将来人口動向予測 (生産年齢人口)



資料) 国勢調査、敦賀市将来推計人口等調査報告書より作成

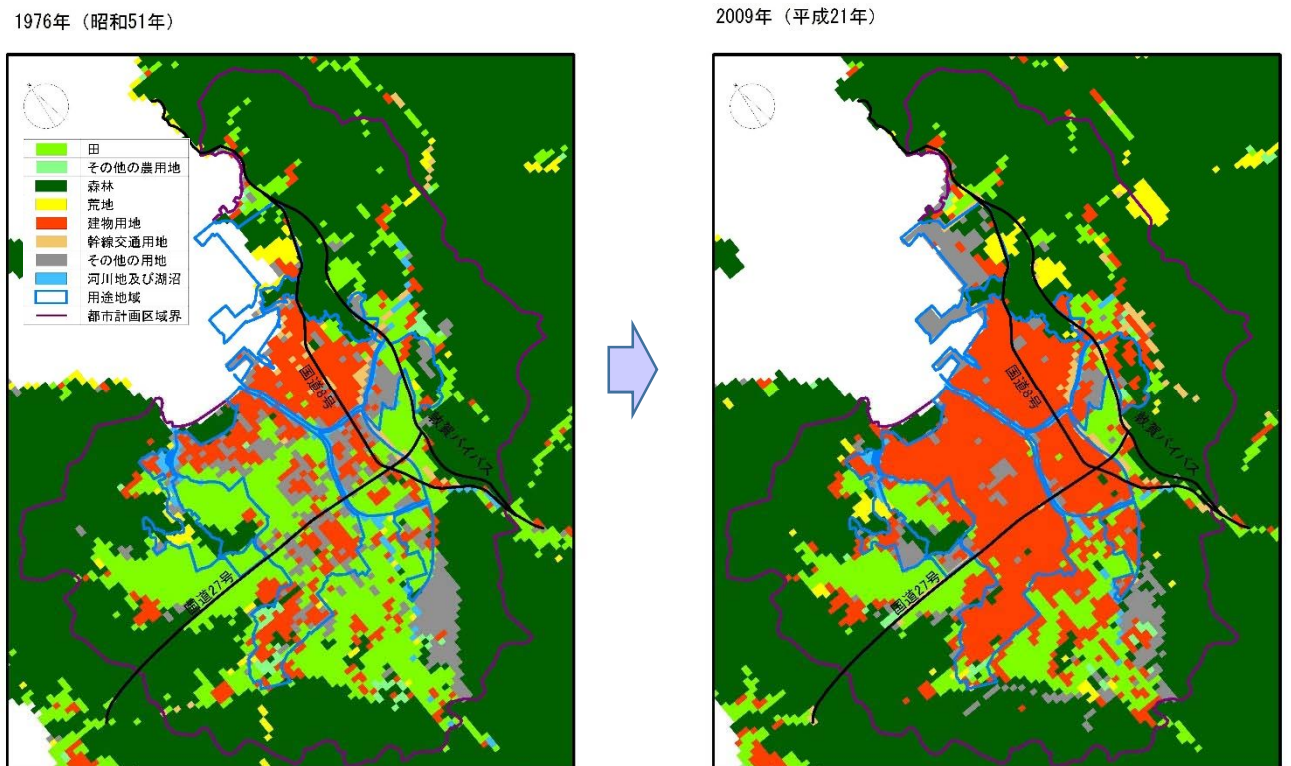
図. 将来人口動向予測 (老年人口)

## (2) 土地利用

### 1) 市街地の状況

昭和 51 (1976) 年の土地利用をみると、中心市街地及び松原地区、野坂、桜ヶ丘町、筋生野に宅地（建物用地）が集中しており、現在の市街地内には田園風景が広がっています。

平成 21 (2009) 年になると、敦賀新港の整備が行われたほか、宅地面積が増大しており、33 年間で大きく市街化が進行しています。現行の用途地域内のほとんどが宅地化されており、開発圧力の高まりにより用途地域外にも宅地化が進んでいます。



資料) 国土数値情報より作成

図. 土地利用動向の推移

#### 【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆市全体において、今後も宅地（建物用地）などの都市的土地利用への転換が増加すれば、市街地の低密度化（人口密度の低下）の進行が懸念されます。

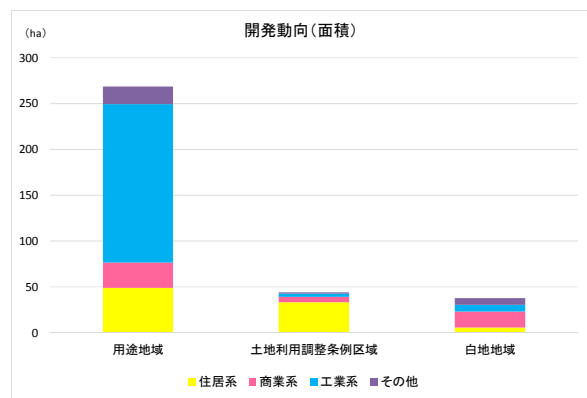
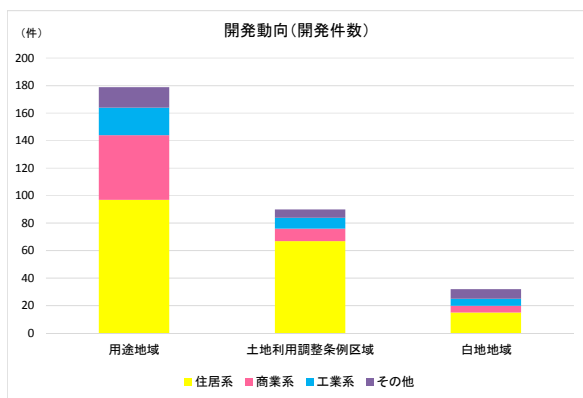
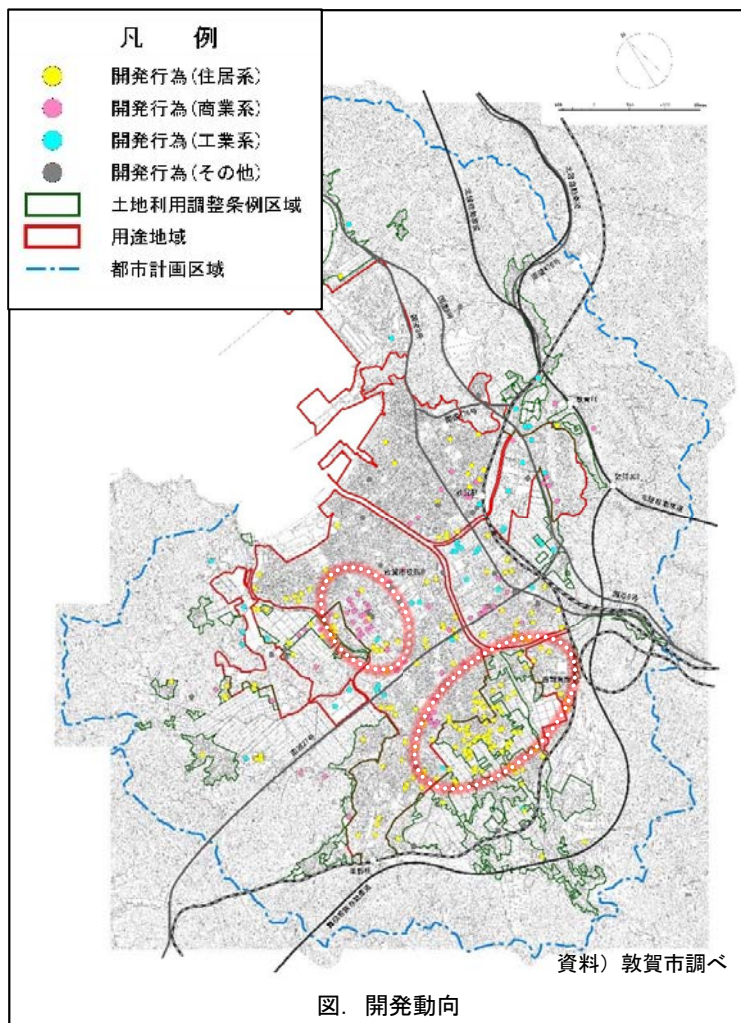


## 2) 開発動向

本市の過去20年間での開発件数をみると、用途地域内に集中しており、特に新市街地が形成されている木崎や国道27号沿道において商業系の開発動向が多くなっています。

用途地域外では、特に栗野地区において住居系の開発動向が多くみられ、用途地域内での住居系開発が域内に点在しているのに対して、集中していることが伺えます。

また、郊外部での商業系施設関係の開発について、1件あたりの開発面積が大きい傾向が見られます。



	住居系	商業系	工業系	その他
用途地域	97	47	20	15
土地利用調整条例区域	67	9	8	6
白地地域	15	5	5	7
合計	179	61	33	28

	住居系	商業系	工業系	その他
用途地域	48.9	27.6	172.7	19.4
土地利用調整条例区域	33.2	5.8	3.8	1.2
白地地域	5.8	17.5	7.1	7.4
合計	87.9	50.9	183.6	28.0

図. 開発動向(開発件数及び面積)

資料) 敦賀市調べ

### 【現状から捉えた問題点・課題】

◆新市街地や用途地域外での開発動向が多く、中心市街地部での開発動向が少ないことから、郊外への進出がみられ、中心市街地での活力の低下が懸念されます。



### 3) 低未利用地

本市の用途地域内の低未利用地は190.1haであり、用途地域内における低未利用地の占める割合は約1割程度となっています。

一方、土地利用調整条例区域内には、農地転用により開発が可能となる土地が多く、その割合は当該区域の約3割程度となっています。

用途地域内と土地利用調整条例区域内には同程度の低未利用地が分布しており、土地利用調整条例区域内には開発が可能な農地の割合が高いといえます。

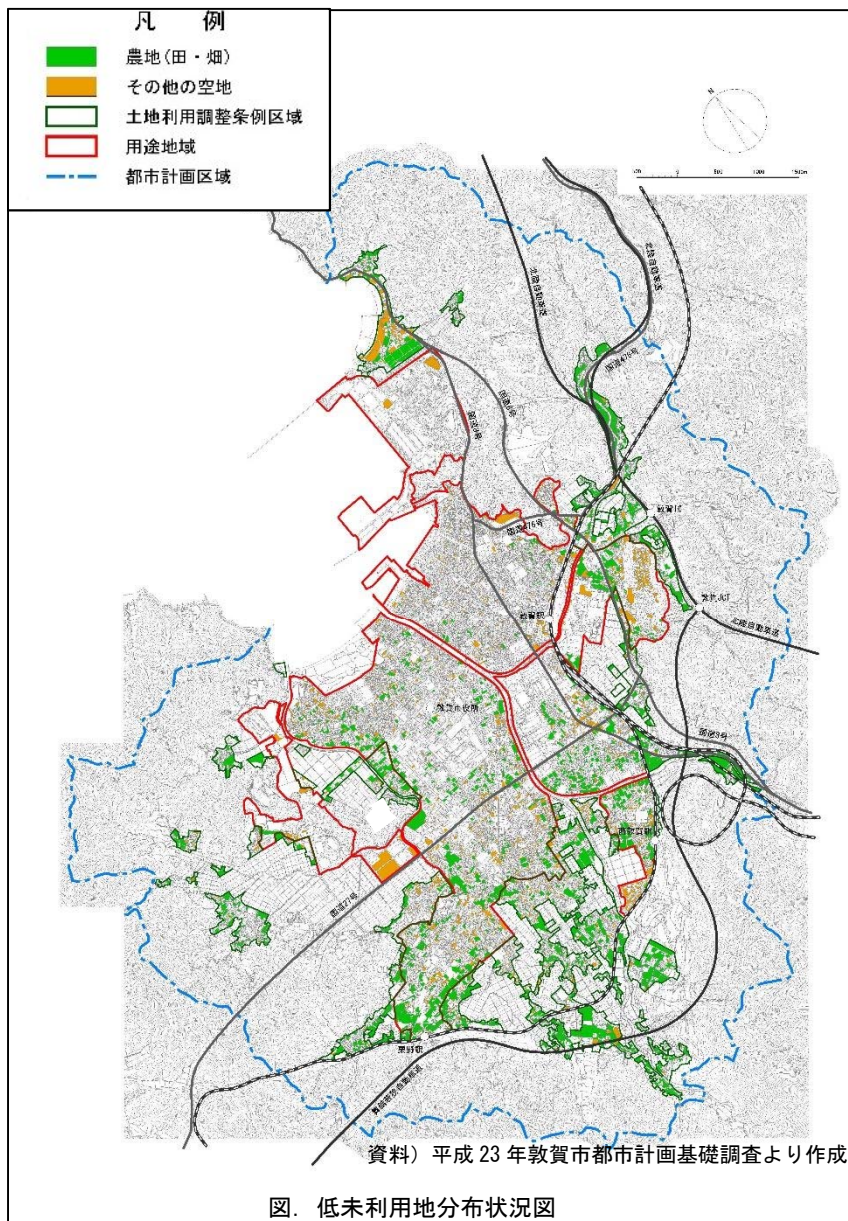


表. 低未利用地分布状況

	用途地域内		土地利用調整条例区域内	
	面積 (ha)	割合 (%)	面積 (ha)	割合 (%)
農地 (田、畑)	115.9	7.0	170.2	27.6
その他の 空地	74.2	4.5	31.2	5.1
合計	190.1	11.5	201.4	32.7

※低未利用地とは、適正な利用が図られるべきであるにもかかわらず利用されていない「未利用地」と周辺地域の利用状況に比べて利用の程度が低い「低利用地」を含めた総称です。用途地域内には農用地区域は指定されないことから、農地は低未利用地とされません。

#### 【現状から捉えた問題点・課題】

◆開発可能な土地が多い用途地域に隣接した郊外での開発が進むことにより、市街地南側への開発拡大が懸念されます。

4) 空家の状況

本市の空家の分布状況は、用途地域内に717件、用途地域外（土地利用調整条例区域、白地地域）に112件となっており、都市計画区域内の空家の約8割以上が用途地域内に集中しています。

用途地域内における分布状況をみると、特に用途地域北側（中心市街地、松原地区等）に集中しており、中心市街地部における人口減少に伴い、空洞化に拍車をかける要因となっています。

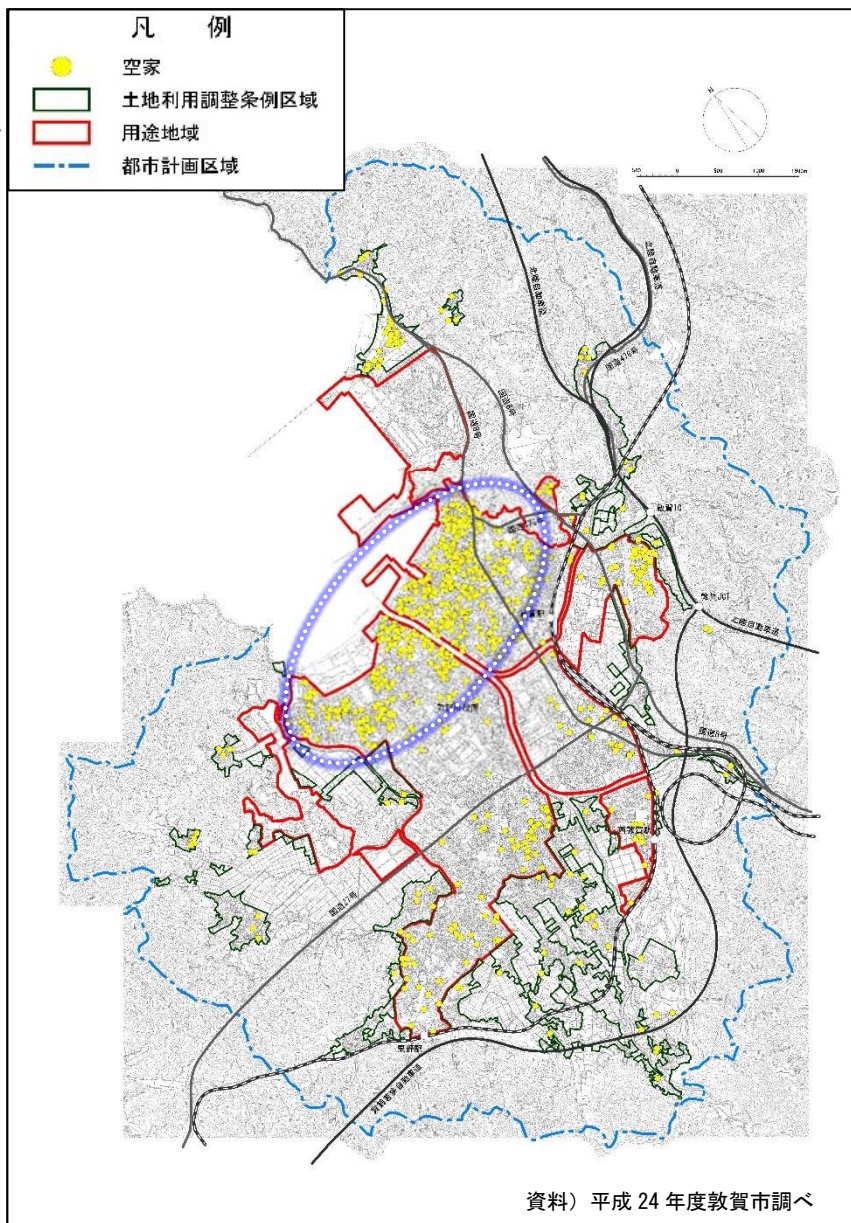


図. 空家分布状況図

【現状から捉えた問題点・課題】

◆本市の空家は、中心市街地や松原地区などの用途地域北側に特に集中しており、市街地の空洞化の要因となっていることが考えられます。

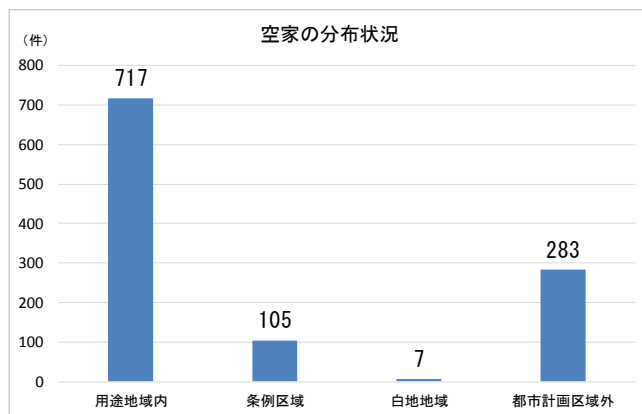


図. 空家分布状況



(3) 都市交通

1) 公共交通網の状況

本市の公共交通機関は、JR、路線バス、コミュニティバスが中心となっています。

JRは、北陸本線と小浜線の2路線がありますが、市街地の外縁部を通っており、敦賀駅以外の鉄道駅は市街地の外側に立地しています。また、路線バスは、広域路線バスの若狭線（敦賀駅～白木）、菅浜線（敦賀駅～美浜駅）が運行されています。

一方、コミュニティバス路線は、市街地内各地を網羅するように設定されており、本市の市街地における公共交通機関としての役割は、コミュニティバスが中心的な役割を担っています。

公共交通の利用圏域を駅から半径 1,000mの範囲、バス停から半径 500mの範囲として設定すると、その利用圏域は用途地域全域をほぼ網羅しています。

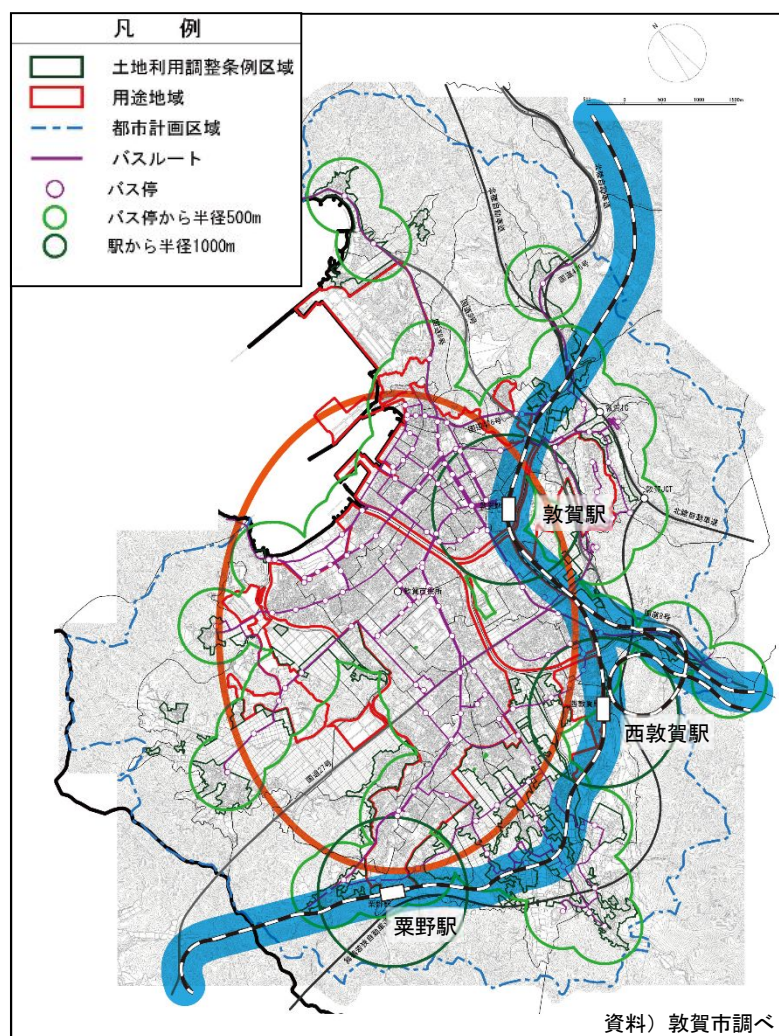


図. 公共交通網の状況と利用圏域 (H28. 10 時点)

【現状から捉えた問題点・課題】

◆コミュニティバスを中心とした公共交通網によって、その利用圏域は、市街地をおおむねカバーしていますが、今後、人口減少が進行すれば、公共交通の利用減少などから、公共交通のサービス水準の低下や利用圏域の縮小が懸念されます。

## 2) コミュニティバスの利用状況

本市の主要な公共交通手段であるコミュニティバスは、敦賀駅を中心とした中心市街地と栗野地区(乗継拠点)においてピーク時の運行頻度が6本以上のエリアがあり、用途地域内を基本とした市街地部においてピーク時の運行頻度が3~5本以上となるエリアが多くなっています。

※「都市構造の評価に関するハンドブック」(国土交通省)では、基幹的な公共交通路線はおおむねピーク時の運行本数が片道3本以上の鉄道路線及びバス路線としており、この水準は一定の公共交通の利便性を示すものと考えられます。

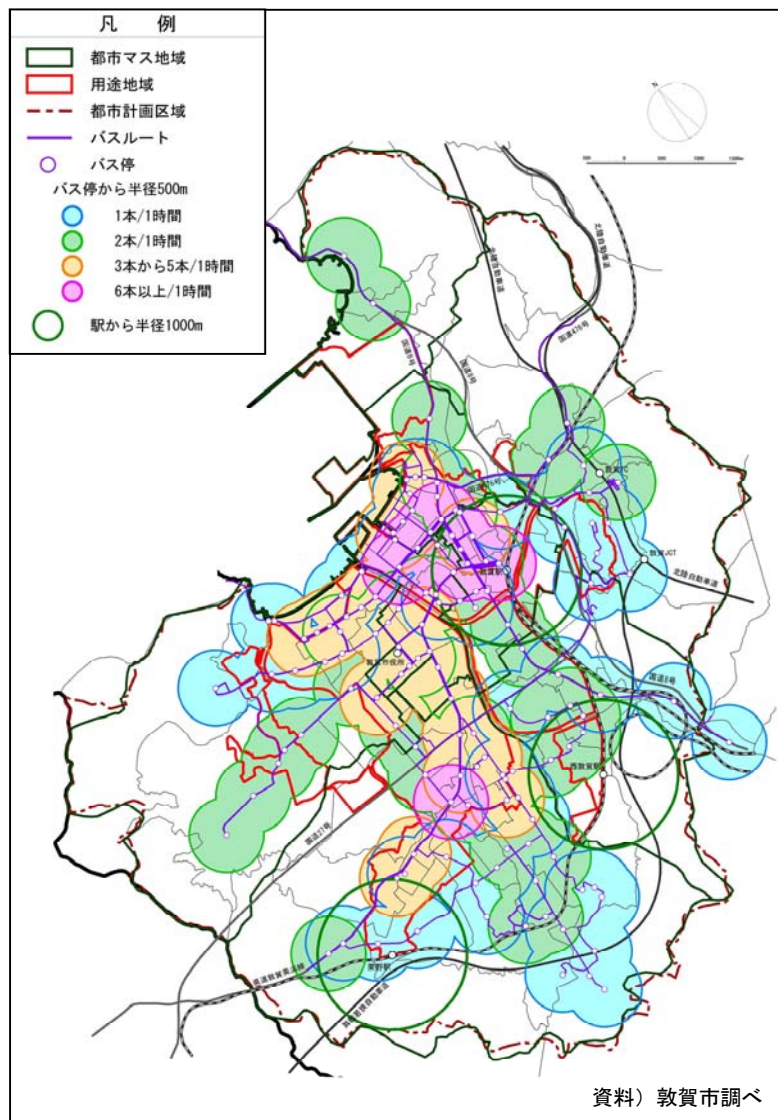


図. コミュニティバス利用圏域

### 【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆ 中心市街地及び幹線道路沿道の市街地の交通の運行水準の確保は、将来においても重要であると考えられます。



### 3) 鉄道の利用状況

本市の鉄道は、JR 北陸本線や小浜線が JR 敦賀駅に乗り入れており、平成 34 (2022) 年度末には北陸新幹線の敦賀までの延伸が予定されています。

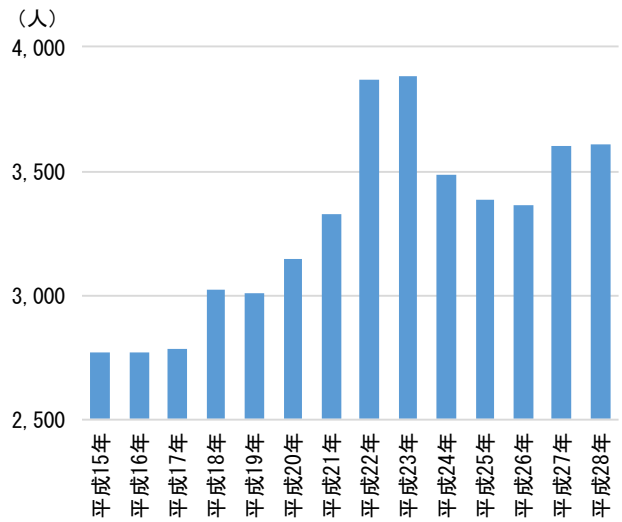
駅別の 1 日あたり平均乗車人員をみると、敦賀駅が圧倒的に多くなっています。平成 18 (2006) 年の直流化を機に増加傾向を示したのち、減少傾向に転じていましたが、北陸新幹線金沢開業後の平成 27 (2015) 年以降は増加傾向にあります。

敦賀駅の次に乗車人員が多い西敦賀駅は、平成 23 (2011) 年まで増加傾向にあり、その後はほぼ横ばいとなっています。また、西敦賀駅・栗野駅の乗車人数は、1 日あたり 100 人前後となっており、車中心の地域社会では、今後、乗車人数の増加は見込めないと考えられます。

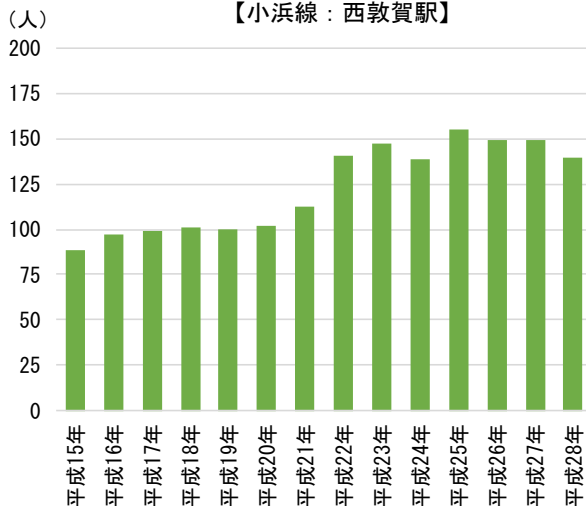


図. 鉄道路線

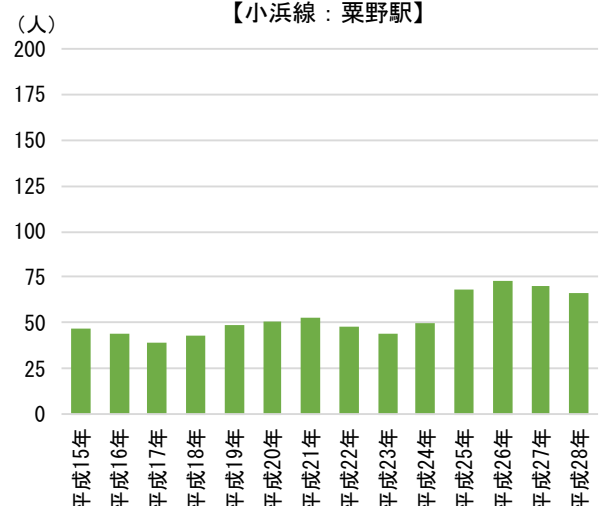
【北陸本線：敦賀駅】



【小浜線：西敦賀駅】



【小浜線：栗野駅】



資料：西日本旅客鉄道(株)・日本貨物鉄道(株)

図. 駅別乗車人員の推移 (1日平均)

#### 【現状から捉えた問題点・課題】

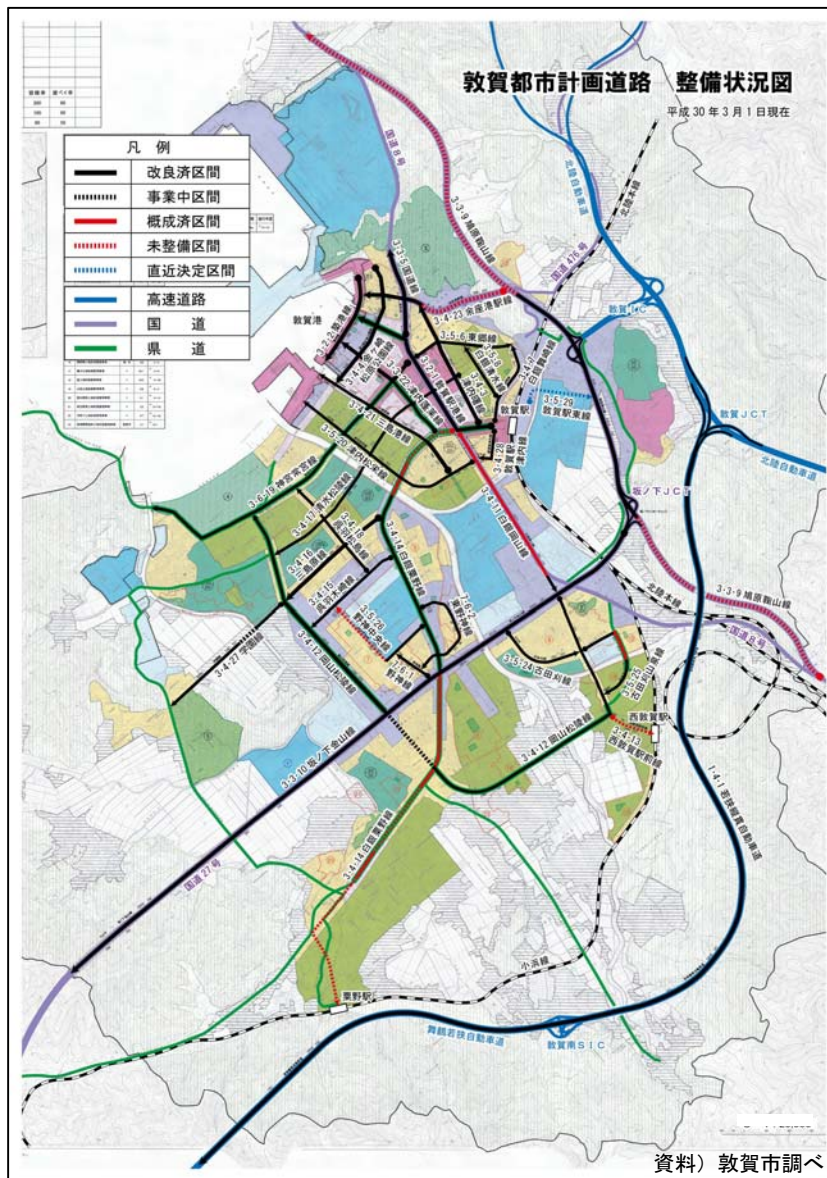
◆北陸新幹線の敦賀までの延伸、今後の人口減少などを踏まえながら、鉄道及び市街地部での利便性が高いコミュニティバス交通網の充実とあわせて連携を図ることが重要です。

4) 都市計画道路の整備状況

敦賀市の都市計画道路は、平成 30 (2018) 年 3 月 1 日現在、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% と福井県全体の 74.6% をやや上回っています。

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おいて未整備区間が多くなっています。

本市では、平成 30 (2018) 年度において、都市計画道路の検証を実施しています。



改良済：都市計画決定どおりに整備された道路  
 概成済：計画道路と同程度の機能を果たしうる道路（概ね計画幅員の 2/3 以上又は 4 車線以上の幅員がある道路）

図. 都市計画道路整備状況

【現状から捉えた問題点・課題】

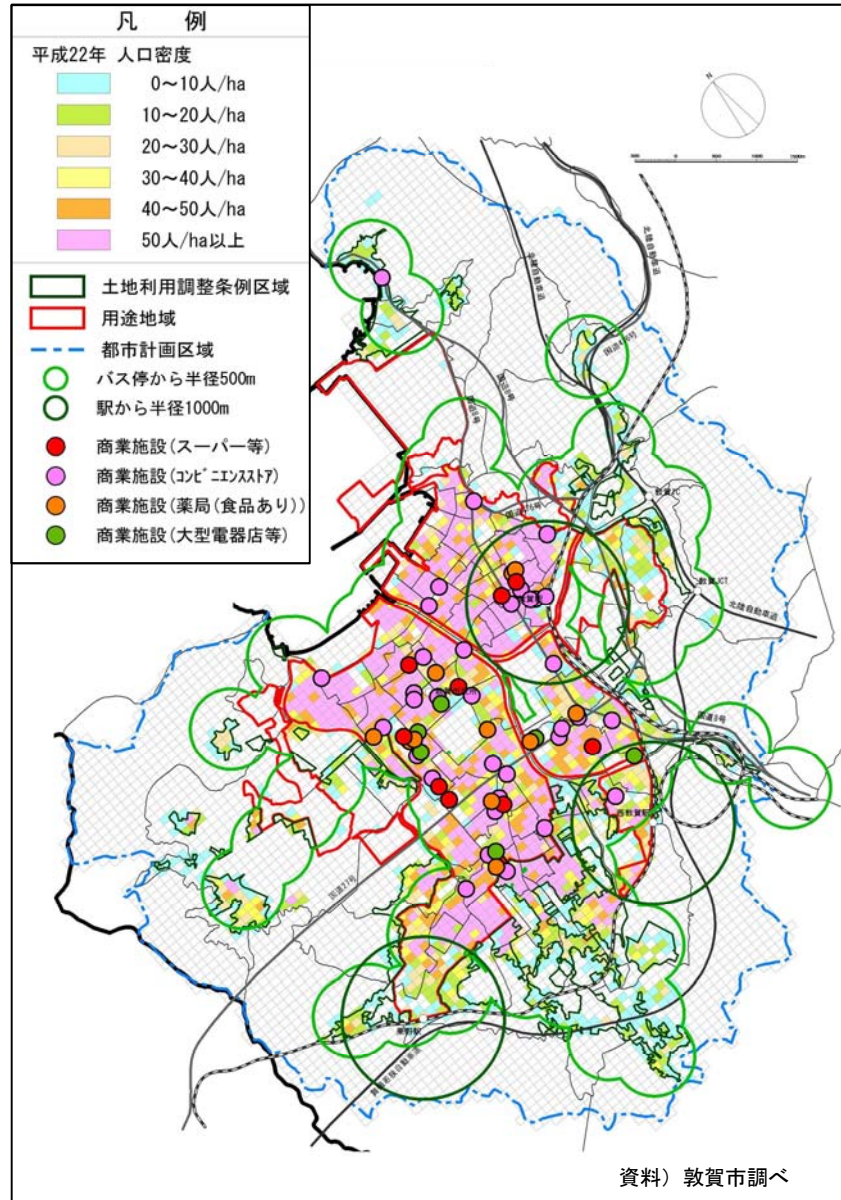
◆平成 30 (2018) 年度に実施された都市計画道路の検証を踏まえ、今後も都市計画道路の必要性等を検討していく必要があります。

(4) 都市機能

※都市機能の立地状況は平成28(2016)年に基づき現状に合わせて分析しています。

1) 商業施設

商業施設は61箇所あり、概ね用途地域内に立地しています。いずれも公共交通の利用圏域内に立地し、平成22(2010)年の人口密度の高い地域に立地しており、利便性が高いといえます。



※対象とした商業施設：スーパー（アル・プラザ、アピタ、バロー、生協等）、コンビニエンスストア、薬局（クスリのアオキ、V-Drug、ゲンキー等）、電気店（ヤマダ電機等）など

図. 商業施設の立地状況

【現状から捉えた問題点・課題】

◆商業施設は、概ね用途地域内、公共交通の利用圏域内に立地していますが、特に市街地北側に集中しており、商業施設の利便性は北側が高いといえます。



■産業構造（商業）の変化



約 30 年間で中心市街地の商業が  
衰退し、商業機能が木崎や中央  
町周辺へ推移



資料) 都市構造可視化計画より作成



## 2) 金融機関

金融機関は 15 箇所あり、用途地域内に立地しています。いずれも公共交通の利用圏域内に立地していますが、主要公共交通結節点である敦賀駅、市役所周辺など施設利用が多く見込まれる地区に集中しています。

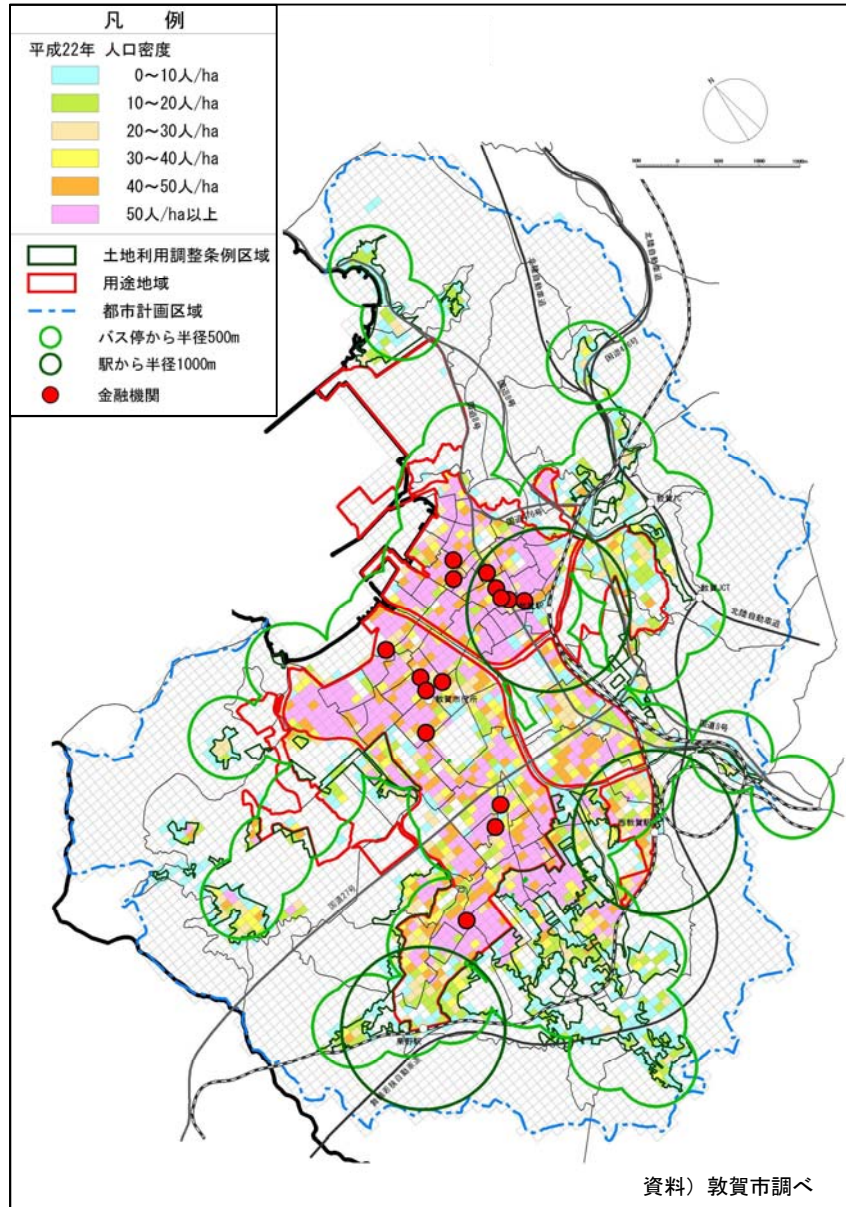


図. 金融機関の立地状況

### 【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆金融機関は、敦賀駅や市役所周辺など施設利用が多く見込まれる地区に集中していますが、人口減少に伴い、店舗の移転や廃止などが懸念されます。

### 3) 農業協同組合

農業協同組合は農業事業者への様々な支援を行う組織であり、農産品の売買等も行う施設ですが、それ以外にも金融や共済等の事業も行っており、市民の日常生活に関わる施設といえます。

農業協同組合は4箇所あり、農業従事者に配慮された立地となっており、郊外部にも立地しています。

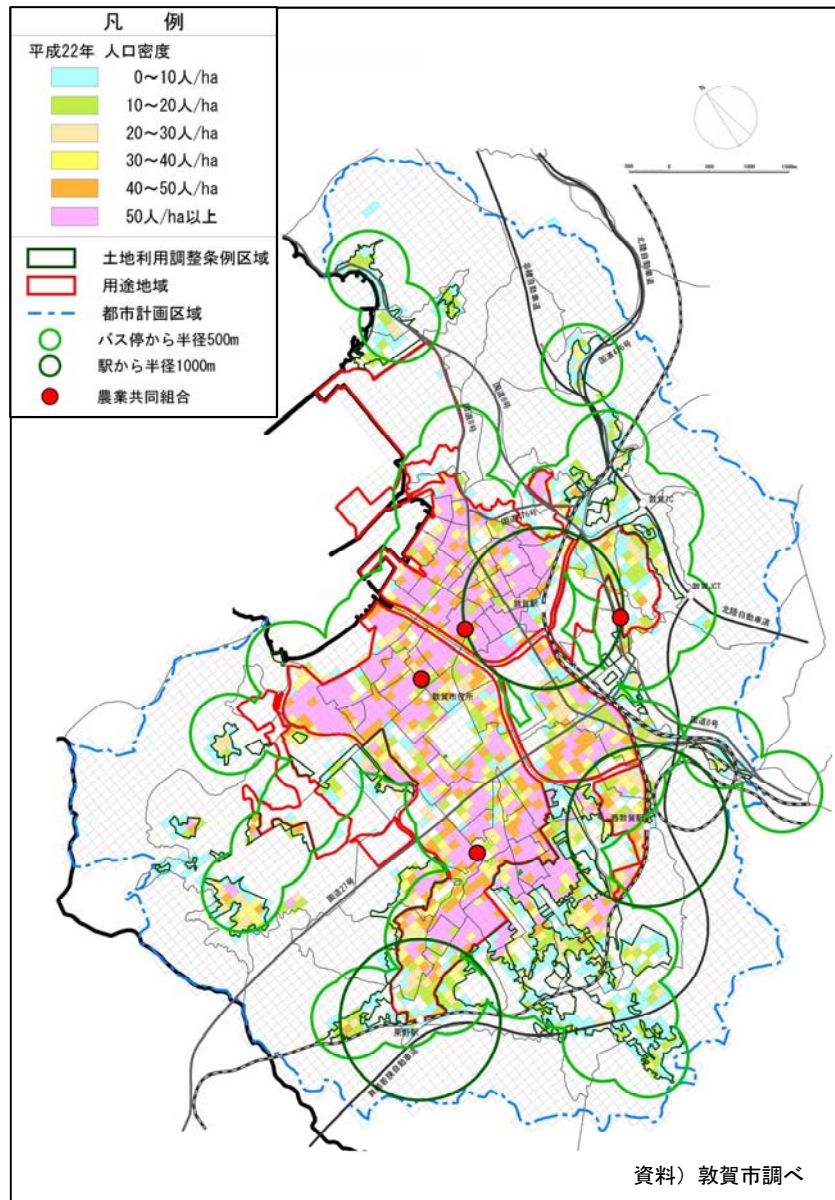


図. 農業協同組合の立地状況

#### 【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆農業協同組合は、市街地部のみではなく、郊外にも立地しています。事業の性質上、人口動向に直接影響を受ける施設ではないと考えられますが、将来的に人口減少が進行した場合、事業展開の再編などが懸念されます。

#### 4) 郵便局

郵便局は用途地域内に9箇所あり、いずれも公共交通の利用圏域内に立地し、平成22(2010)年の人口密度の高い地域に立地しています。このうち、4箇所は中心市街地部に集中しています。

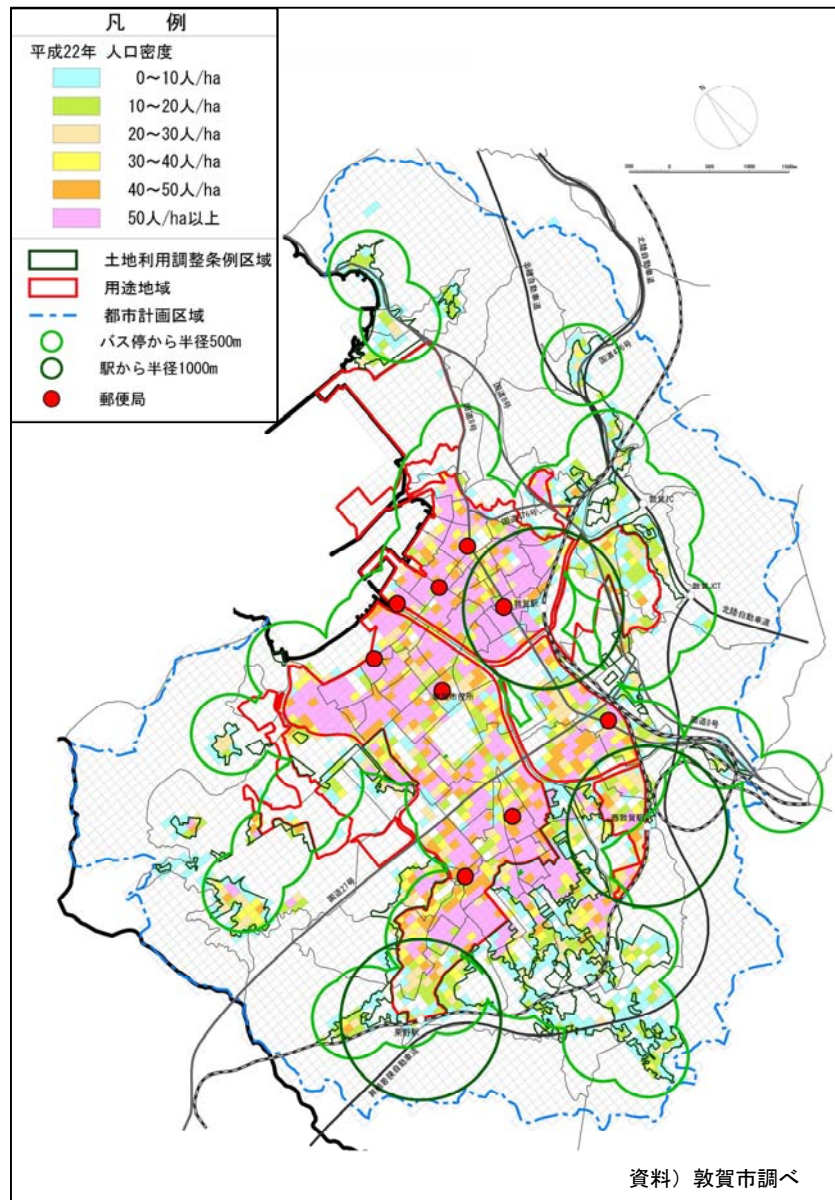


図. 郵便局の立地状況

#### 【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆郵便局は、人口密度の高い地域に立地していますが、今後、人口減少が進行することで利用者が減少し、店舗の移転などが懸念されます。



5) 医療機関

医療機関は 36 箇所あり、概ね用途地域内に立地し、いずれも公共交通の利用圏域内に立地しています。

病院は、中心市街地部と郊外部にそれぞれ立地し、診療所などの医療施設は中心市街地部や市役所周辺等の市街地北側や栗野地区等の市街地南側など全市的に立地しており、利便性は高いといえます。

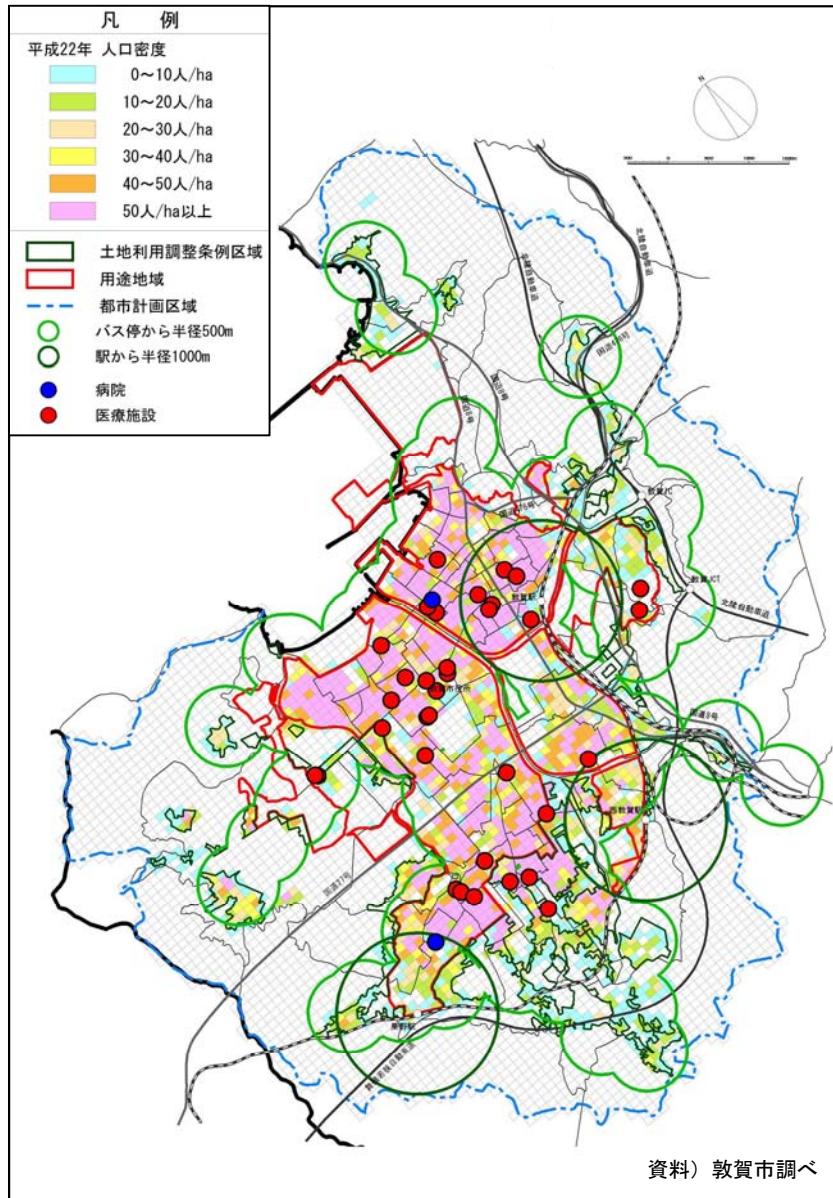


図. 医療機関の立地状況

【現状から捉えた問題点・課題】

◆医療機関は、市街地北側や南側など全市的に立地し、利用者の利便性は高いといえますが、今後、さらに人口減少が進行することで、利用者の減少等により、施設の移転等による利便性の低下等が懸念されます。



6) 歯科医院

歯科医院は 22 箇所あり、概ね用途地域内に立地し、いずれも公共交通の利用圏域内に立地しており、利便性は高いといえます。

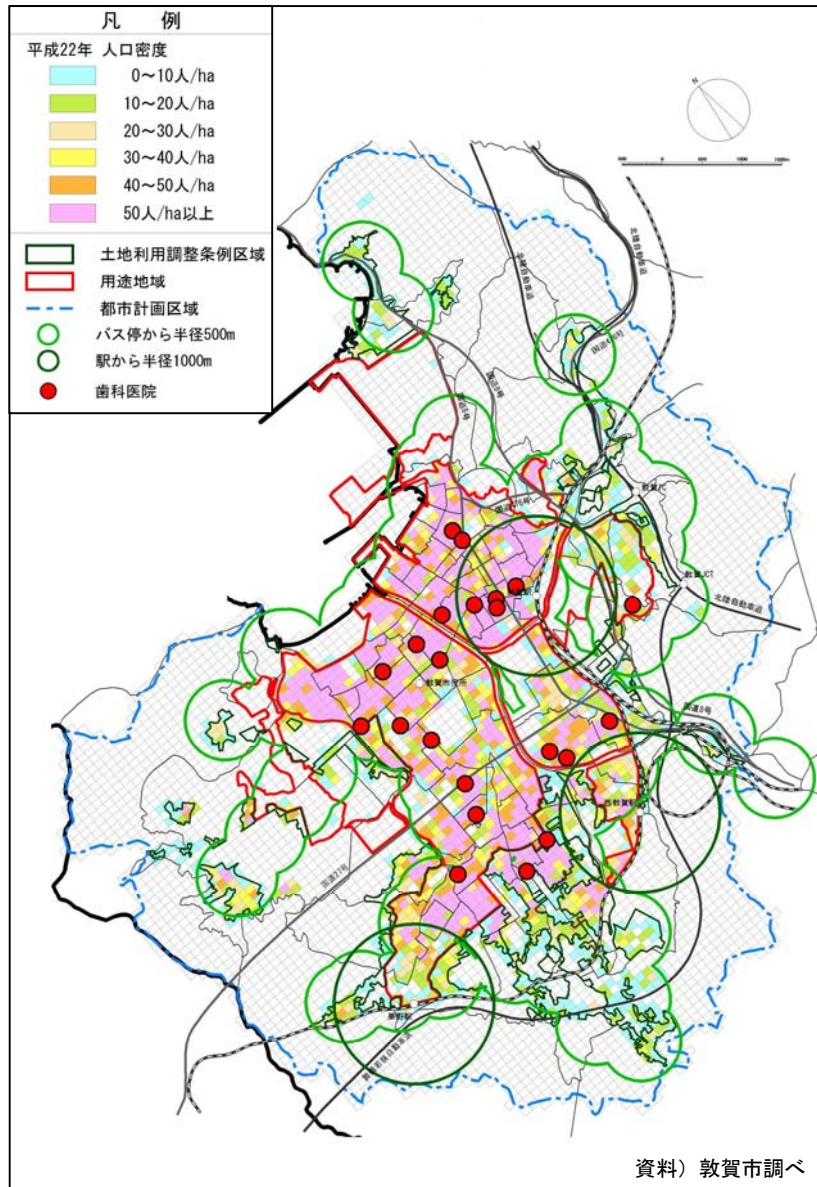


図. 歯科医院の立地状況

【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆ 歯科医院は、人口密度の高い地域に立地し、利用者の利便性は確保されているといえますが、今後、さらに人口減少が進行することで、利用者の減少等により、施設の移転等による利便性の低下等が懸念されます。

7) 保育所・幼稚園・認定こども園

保育所・幼稚園・認定こども園は25箇所あり、人口密度に関わらず、中心市街地部等の市街地北側や栗野地区等の市街地南側など用途地域内を中心に立地しています。

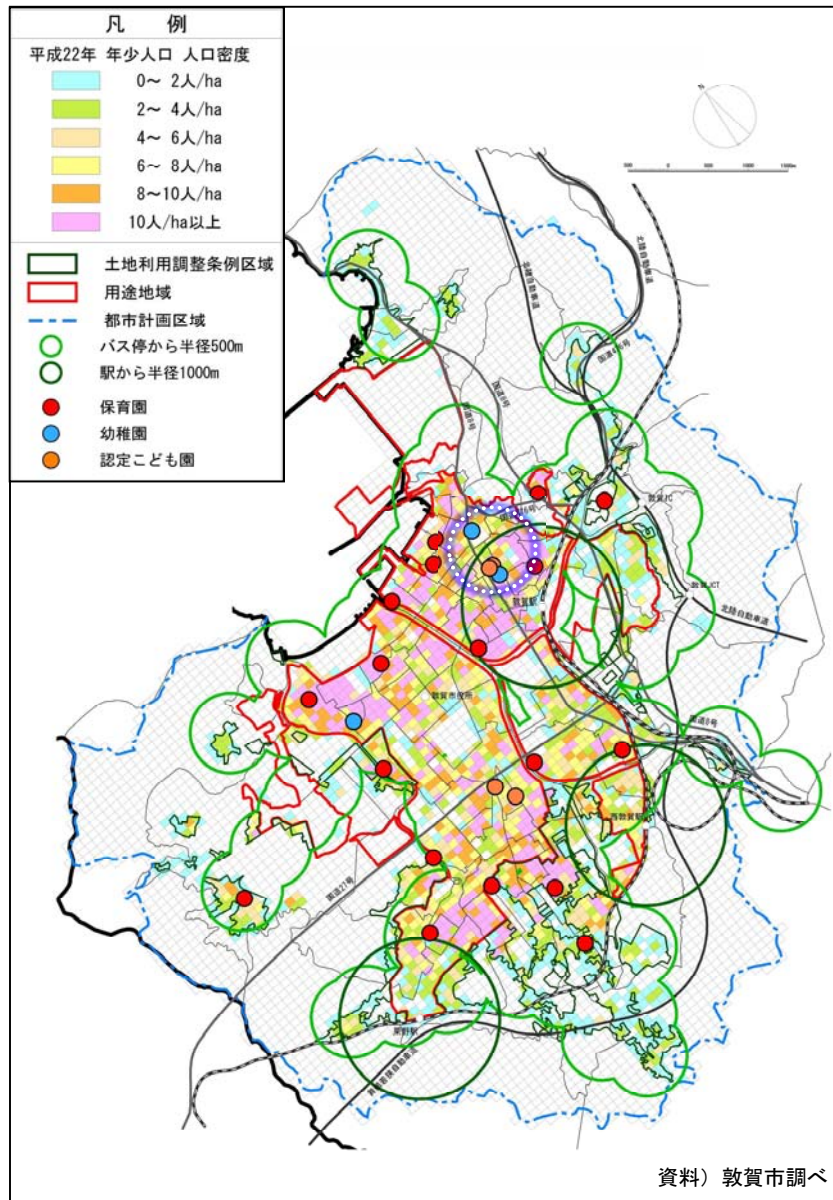


図. 保育所・幼稚園・認定こども園の立地状況

【現状から捉えた問題点・課題】

◆保育所・幼稚園・認定こども園は、人口密度などに関わらず、市街地北側や南側など用途地域内に立地していますが、市街地においてスポンジ状に人口減少や少子化の進行が予測されており、今後、施設の統合や廃止によって子育て環境への影響が懸念されます。

8) 学校教育施設（小学校・中学校・高校）

学校教育施設は 20 箇所あり、用途地域内外や人口密度に関わらず、中心市街地部等の市街地北側や栗野地区等の市街地南側に立地がみられます。

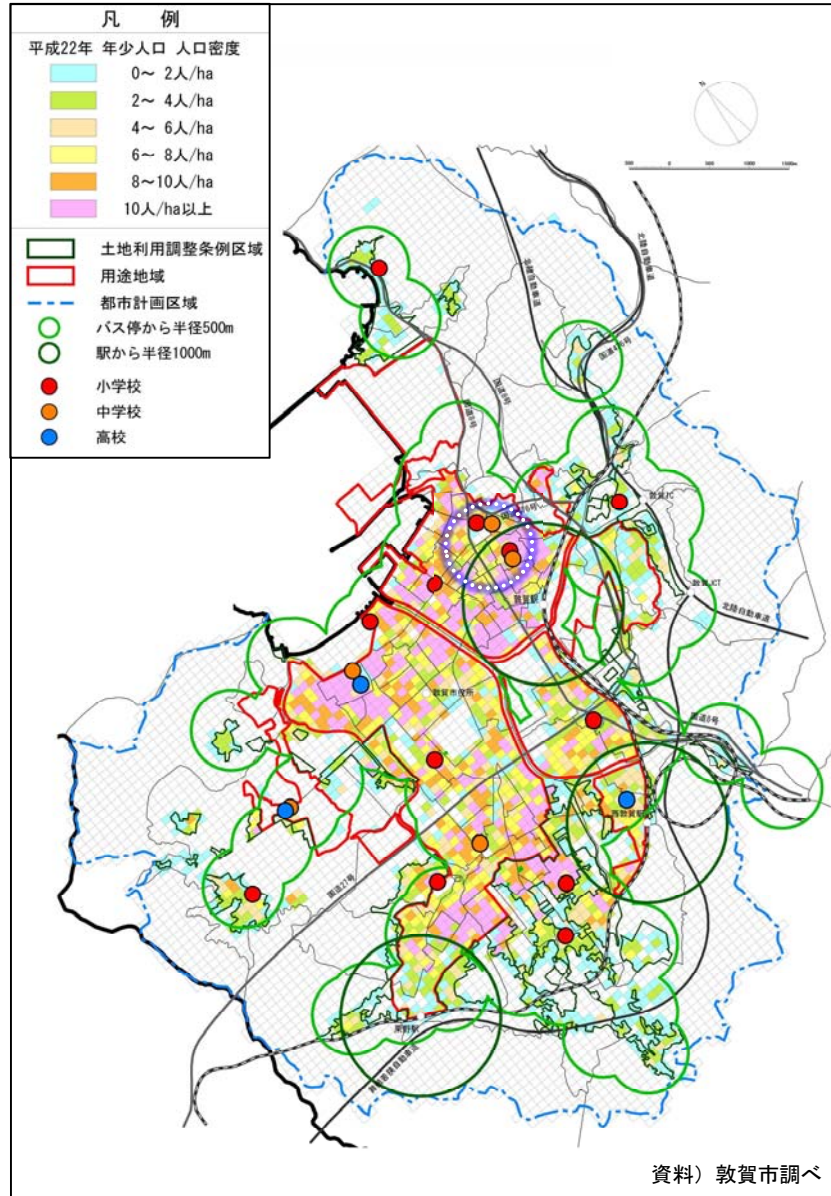


図. 学校教育施設（小学校・中学校・高校）の立地状況

【現状から捉えた問題点・課題】

◆学校教育施設は、市内の各地に立地していますが、特に市街地北側の中心市街地に集約した立地がみられます。今後、少子化の進行が予測されており、施設の老朽化もあいまって、施設の統合や廃止によって地域外に移転するなど教育環境に影響を及ぼすことが懸念されます。



9) 高齢者福祉施設

本市に高齢者福祉施設は39箇所あり、公共交通の利用圏域内に立地していますが、多くが中心市街地部と栗野地区周辺に集積しています。

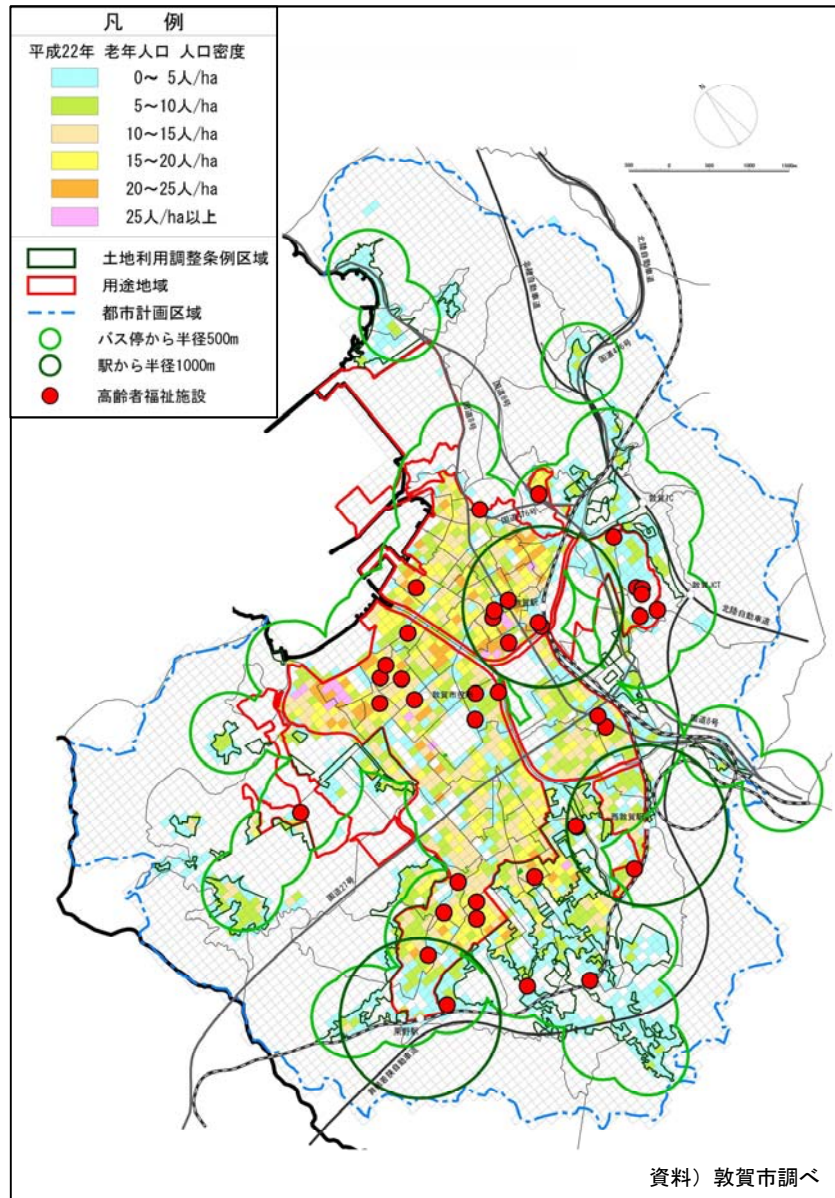


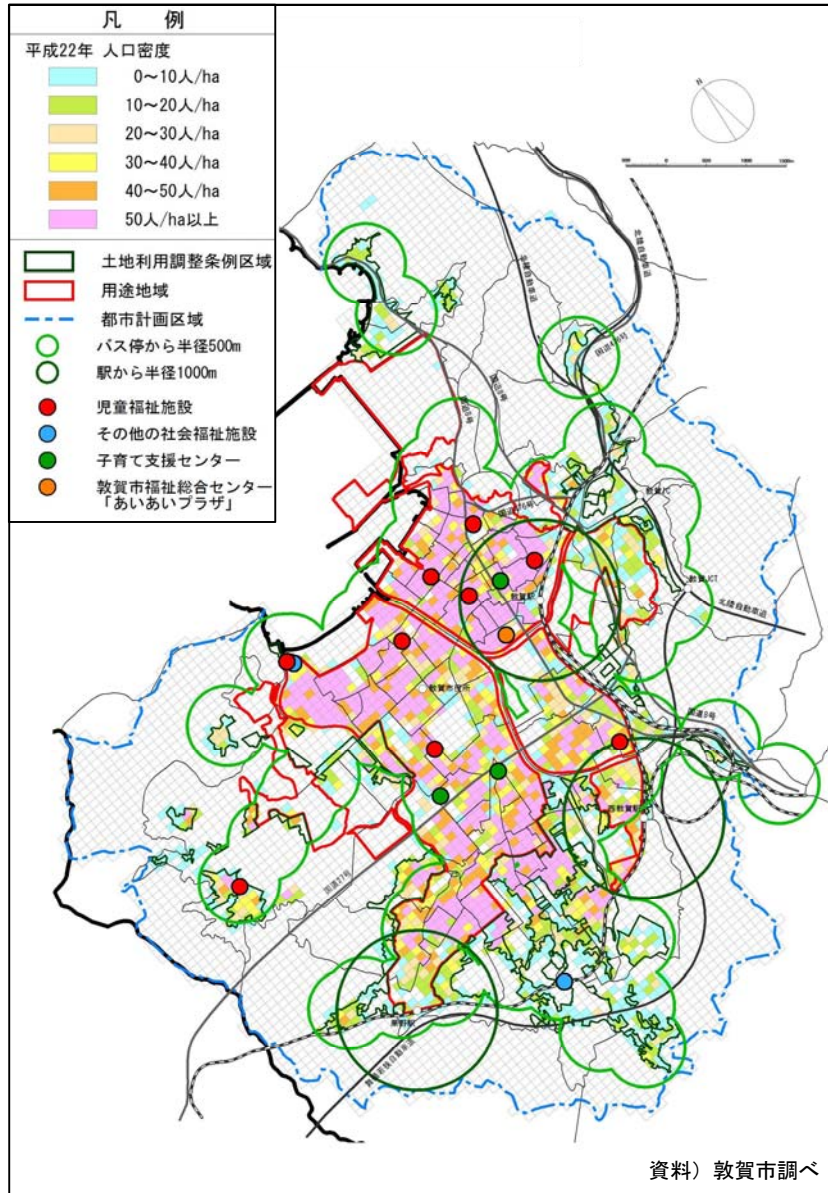
図. 高齢者福祉施設の立地状況

【現状から捉えた問題点・課題】

◆ 高齢者福祉施設は、おおむね公共交通の利用圏域内に立地し、また、中心市街地部と栗野地区周辺など市街地の北側と南側で高齢者が多い地域に立地しています。将来的に高齢者の増加が見込まれる地域もこれらの地域であり、今後も施設の利便性の維持が求められます。

10) その他の福祉施設

その他の福祉施設は 15 箇所あり、いずれも公共交通の利用圏域内に立地し、市街地北側に多く立地しています。



※対象とした施設：児童福祉施設、知的障がい者援護施設、子育て支援施設、その他の社会福祉施設

図. その他の福祉施設の立地状況

【現状から捉えた問題点・課題】

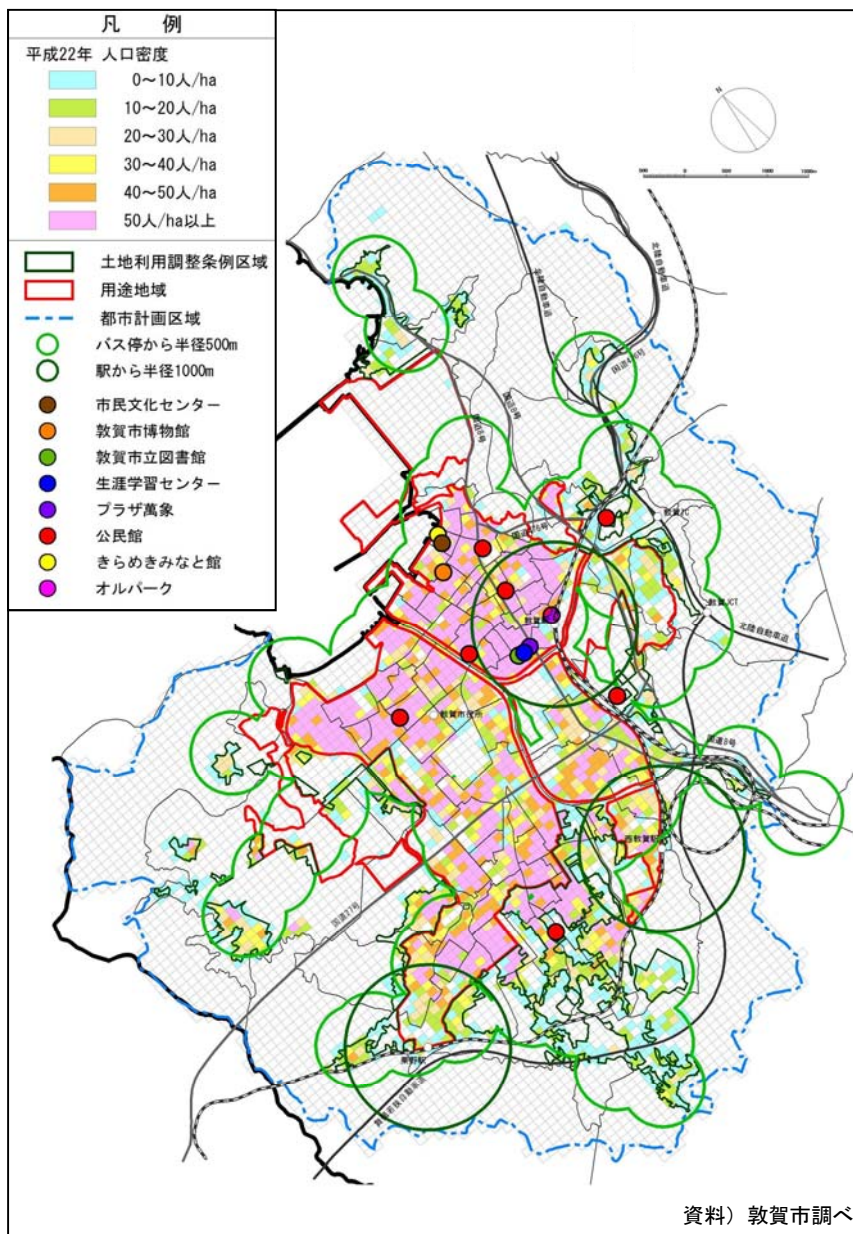
◆その他の福祉施設は、市街地北側に多く立地しており、公共交通の利用圏域に立地しています。市街地南側からは公共交通を利用することで施設の利用が可能となっていますが、市街地北側において少子化が進行すると、施設の統合や廃止などが進み、子育て環境に影響を及ぼすことが懸念されます。



11) コミュニティセンター等

コミュニティセンター等は 14 箇所あり、いずれも公共交通の利用圏内に立地しています。

市民文化センターや博物館など多くの市民が利用する施設は中心市街地に集まっています。



※対象とした施設：市民文化センター、博物館、図書館、プラザ萬象、児童文化センター、公民館等

図. コミュニティセンター等の立地状況

【現状から捉えた問題点・課題】

◆多くの市民が利用する市民文化センターや博物館などは、中心市街地に立地しています。市街地南側からは公共交通を利用することで施設の利用が可能となっていますが、市街地北側において人口減少が進行すると、施設の統合や廃止などが進み、市民の利便性に影響を及ぼすことが懸念されます。



12) 警察署・交番

警察署・交番は都市計画区域内に6箇所立地しています。用途地域内には5箇所あり、中心市街地には2箇所立地しています。

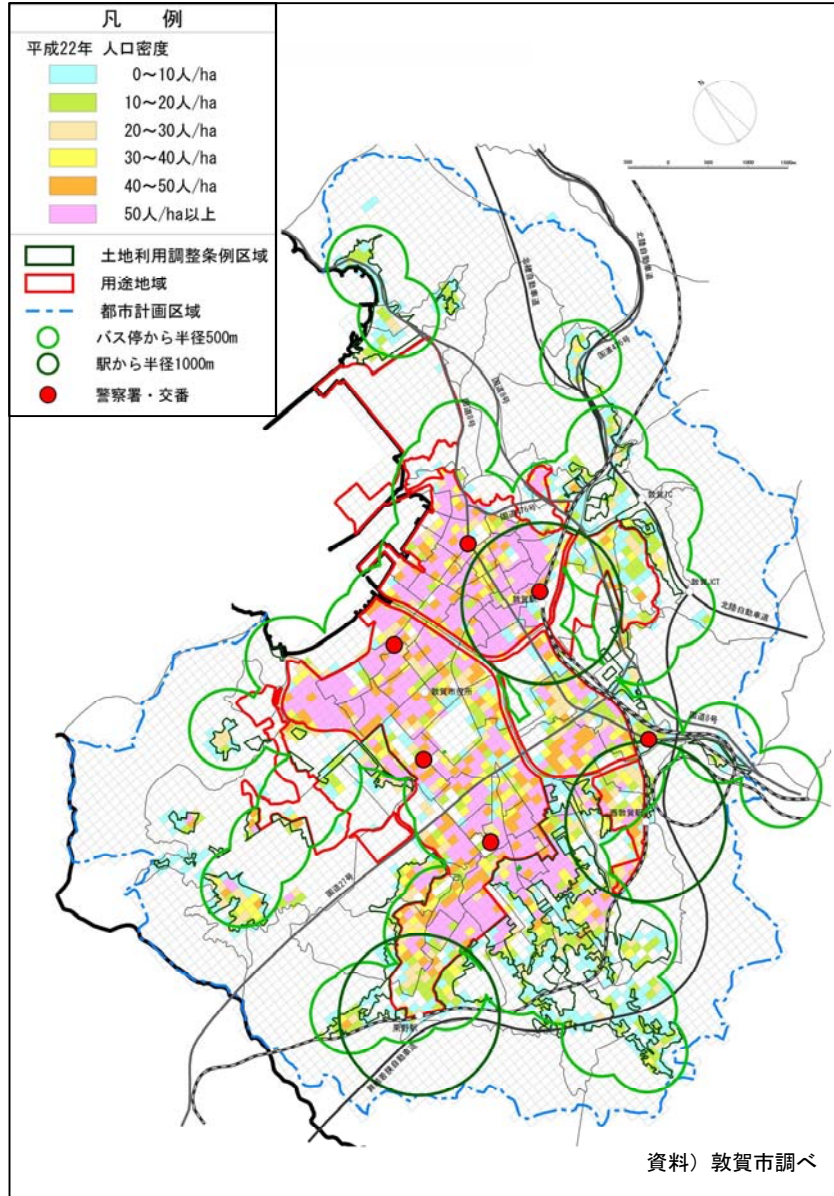


図. 警察・交番の立地状況

【現状から捉えた問題点・課題】

◆警察署・交番については、市民生活に安心を与える施設であることから、将来においても現状の立地水準が必要です。

13) 官公庁

官公庁は9箇所あり、その機能上、交通の利便性の高い場所に立地しています。

多くの市民が利用する市役所については、公共交通の利用圏内（バス停から半径500mの範囲のみに該当）に含まれていますが、敦賀駅からは離れており、公共交通を利用したアクセスが必要になります。

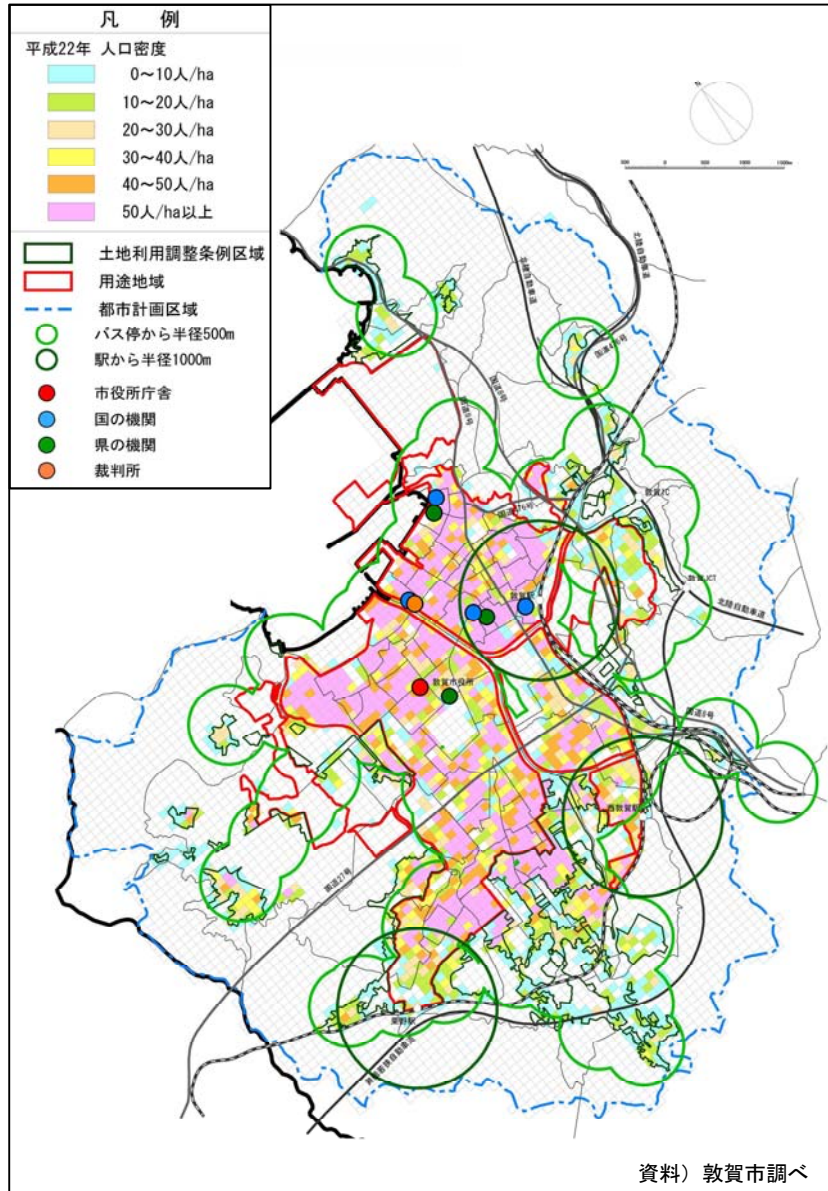


図. 官公庁の立地状況

【現状から捉えた問題点・課題】

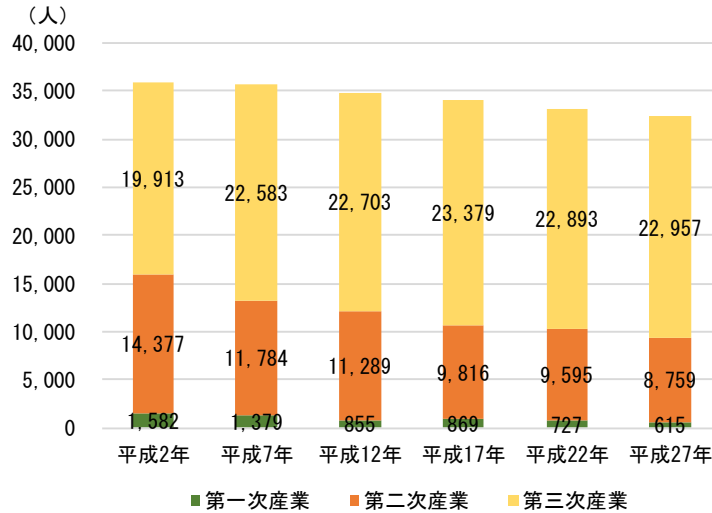
- ◆官公庁のうち特に市役所は、市民の生活に重要な機能であることから、将来においても利用圏域における利便性を確保することが必要です。

(5) 経済活動

1) 産業別就業人口

本市の産業別就業人口は、第一次産業は極めて少なく、平成 27 (2015) 年では第三次産業の就業人口は全体の 7 割近くを占めています。

第一次産業や第二次産業は減少傾向にあり、第三次産業はほぼ横ばいとなっています。



資料: 国勢調査

図. 産業別就業人口の推移

2) 事業所・従業者数

事業所・従業者数はサービス業や卸・小売業が多くなっています。その推移をみると卸・小売業が平成 8 (1996) 年から平成 24 (2012) 年にかけて大幅に減少しているものの、平成 26 (2014) 年は平成 24 (2012) 年の 1.5 倍以上になっています。平成 8 (1996) 年から平成 28 (2016) 年の事業所数の推移をみると、製造業とサービス業で大きく減少しており、製造業は減少傾向が続いています。

表. 敦賀市の事業所・従業者数の推移

		平成8年	平成13年	平成18年	平成21年	平成24年	平成26年	平成28年
農林漁業	事業所数	6	4	3	7	5	5	4
	従業者数	64	31	18	97	22	15	23
鉱業	事業所数	2	5	2	—	1	—	—
	従業者数	23	91	30	—	3	—	—
建設業	事業所数	534	547	513	534	493	500	464
	従業者数	5,371	4,990	4,666	4,304	4,155	4,192	4,004
製造業	事業所数	277	251	197	192	189	183	169
	従業者数	6,246	5,271	4,496	3,852	4,604	4,366	3,806
卸・小売業	事業所数	1,944	1,828	1,034	990	885	1,535	1,455
	従業者数	10,180	10,291	6,695	6,475	6,093	9,981	9,610
電気・ガス・水道	事業所数	13	12	12	13	7	12	9
	従業者数	848	854	655	698	678	618	525
運輸・通信業	事業所数	99	114	107	136	126	121	117
	従業者数	2,712	2,526	2,204	2,698	2,723	2,566	2,439
金融・保険業	事業所数	72	71	60	64	60	55	55
	従業者数	786	724	631	763	636	667	629
不動産業	事業所数	73	73	77	122	119	112	111
	従業者数	211	234	235	432	566	499	560
サービス業	事業所数	1,241	1,282	1,111	1,122	967	1,089	963
	従業者数	9,104	10,638	10,908	12,341	10,401	12,241	10,423
公務	事業所数	33	31	30	32	—	40	—
	従業者数	848	871	852	1,073	—	927	—

注) 平成 18 年から「卸・小売業」に「宿泊」を追加

資料: 事業所・企業統計調査、経済センサス-基礎調査・経済センサス-活動調査



### 3) 農業

平成12(2000)年から平成27(2015)年にかけて、販売農家数は396戸減少しております。特に第2種兼業農家は、平成12(2000)年の744戸から平成27(2015)年の349戸と15年間で約半数に減少しています。一方、専業農家は、近年横ばい傾向にあります。

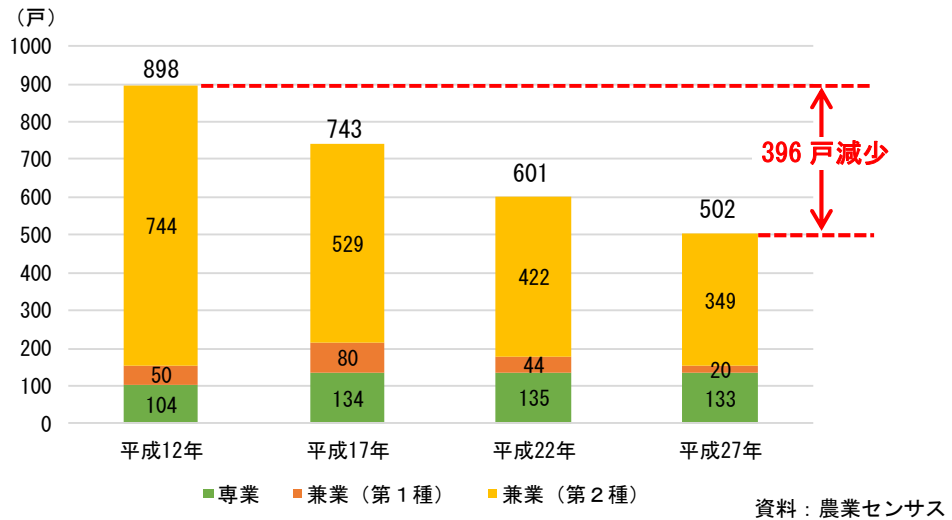


図. 販売農家数の推移

### 4) 工業

事業所数・従業者数は、平成20(2008)年に一時的に増加し、平成21(2009)年以降は、やや減少傾向にありますが、平成28(2016)年は持ち直しています。

製造品出荷額等は、平成21(2009)年に落ち込みましたが平成23(2011)年には回復しています。

その後、平成23(2011)年から減少傾向に転じましたが、平成28(2016)年では125,518百万円と大きく増加しています。

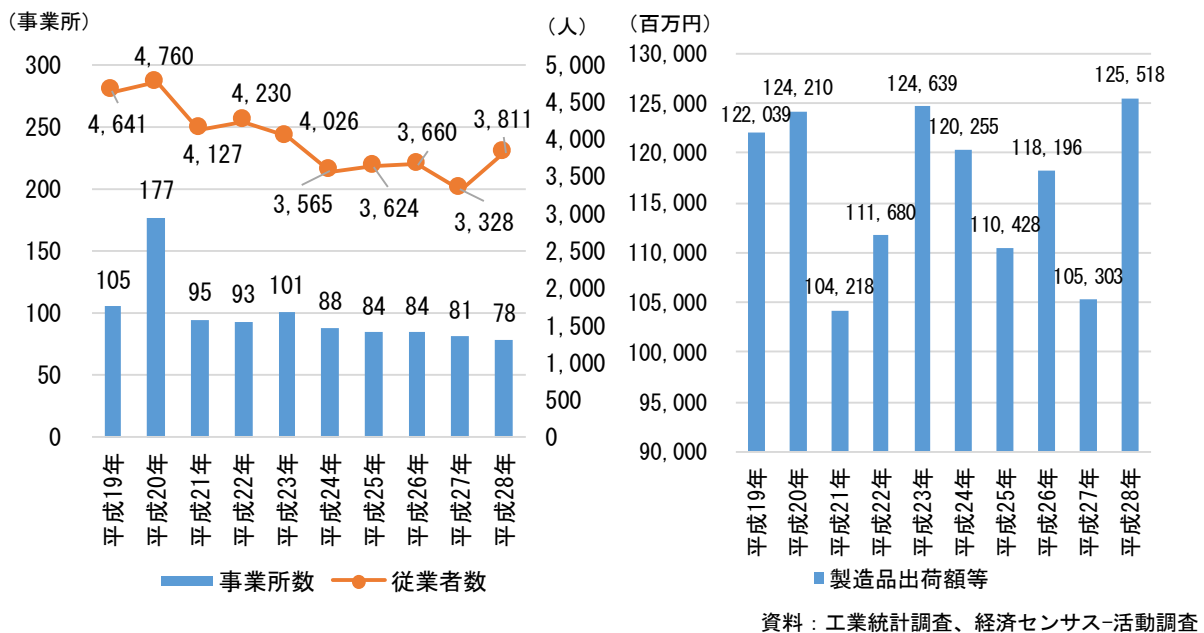
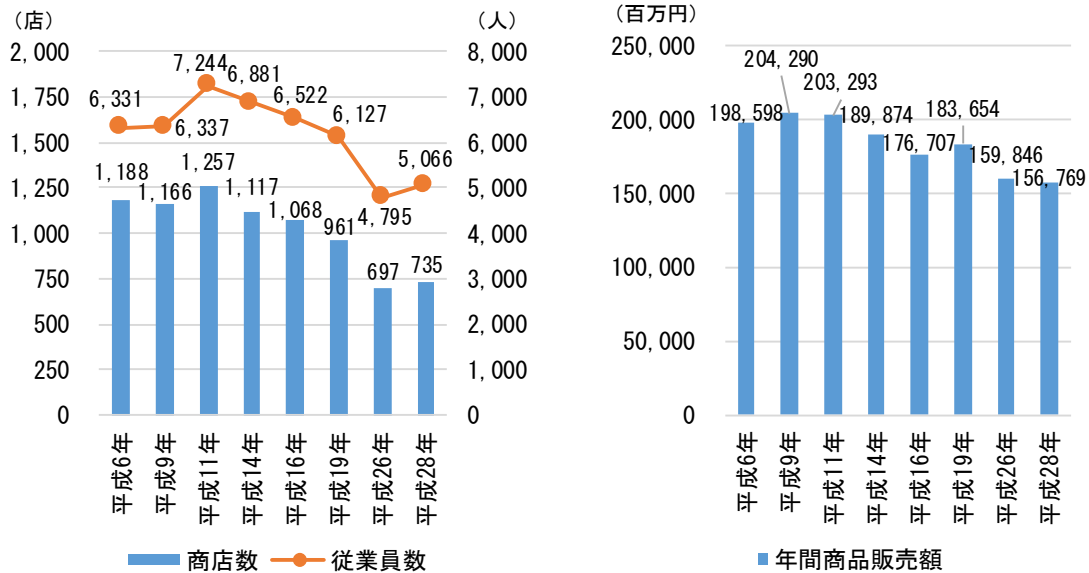


図. 製造業事業所、従業者数、及び製造品出荷額等の推移

5) 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。



注：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、経済センサス-活動調査

図. 商店数、従業員数、及び年間商品販売額の推移

【現状から捉えた問題点・課題】

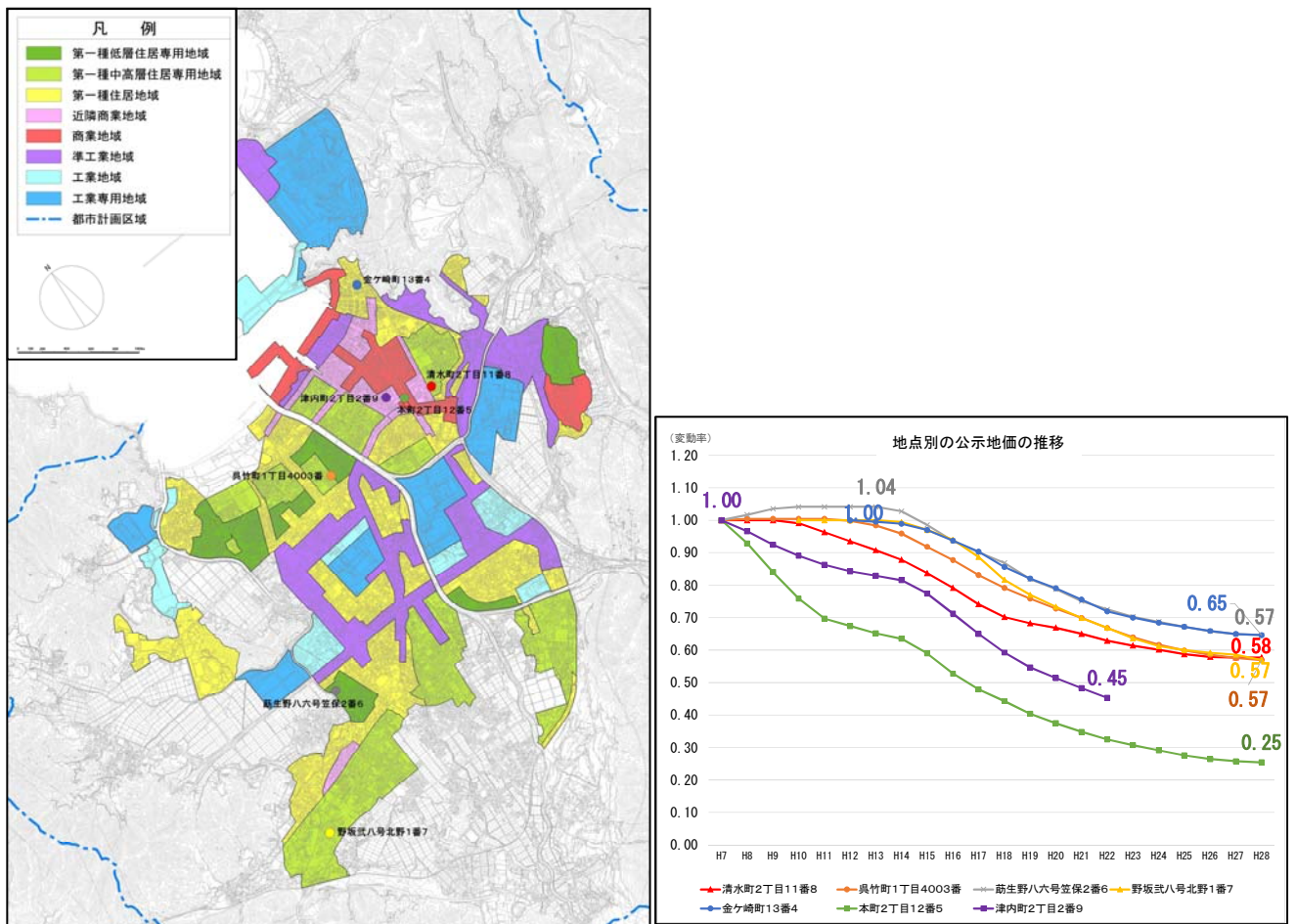
◆本市の産業構造は、サービス業などを主体とした都市型の産業構造への移行が続き、第一次産業や第二次産業の従業者の減少が顕著となっています。また、産業別では、農業、工業、商業ともに、従事者や出荷額・販売額などが減少傾向にあり、直近では持ち直してはいるものの、都市の活力の低下が懸念されます。そのため、今後働く場の創出等が重要となります。

(6) 地価

本市の地価の動向をみると、社会経済情勢の影響もあり、筋生野以外の6地点で過去20年間下落傾向を続けています。

特に、市内の7地点のうち、中心市街地であり商業が集中している本町2丁目や津内町2丁目の下落率が非常に大きくなっており、平成7(1995)年に比べ本町2丁目では25%、津内町2丁目では45%まで落ち込んでいます。

この状況は、平成3(1991)年のバブル崩壊後の長引く全国的な経済不況を背景とした地価の下落に加え、本市においても中心市街地以外での開発が進行したことで、中心市街地部の求心力が弱まり、活力低下を招いていることが推測されます。



資料：国土交通省地価公示より作成

図. 敦賀市内における公示地価の推移

【現状から捉えた問題点・課題】

◆ 中心市街地等の商業施設が集積している地区の地価の下落が顕著であり、中心市街地の魅力の低下、商店街の活力の低下を表していると考えられます。地価の下落は税収減の一因となることから、魅力向上や土地流動の促進により、中心市街地の価値を高めていくことが重要です。



## (7) 災害

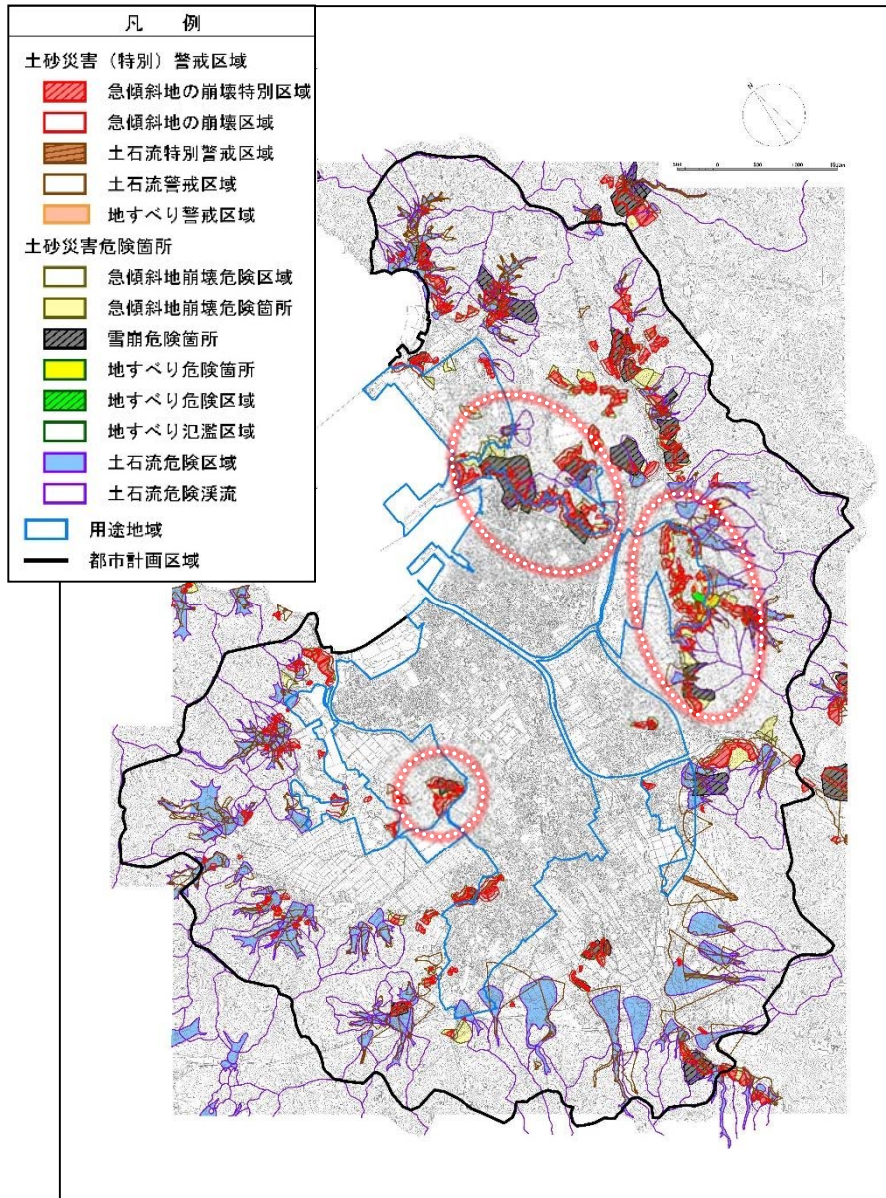
これまで本市に影響が及んだ大規模な地震として東南海地震(昭和19(1944)年)、福井地震(昭和23(1948)年)、越前岬沖地震(昭和38(1963)年)等が挙げられますが、市域における地震の被害は少なく、また、近年における台風等以外に大きな被害をもたらした土砂災害・風水害は特段ありません。

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本市においては、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。

1) 土砂災害

本市は、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。



資料：国土数値情報より作成

図. 土砂災害（特別）警戒区域・土砂災害危険箇所の分布状況

※「土砂災害特別警戒区域」は、土砂災害防止対策の推進に関する法律第8条第1項の規定により、居住誘導区域に含めることに慎重に判断を行うことが望ましい区域と定義されています。

※土砂災害特別警戒区域（通称：レッドゾーン）とは、急傾斜の崩壊や土石流、地滑り等により建築物に作用する力の大きさが、通常の建築物が土石等の移動に対して住民の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれのある崩壊等を生ずることなく耐えることができる力を上回る区域を指します。

※土砂災害特別警戒区域には、急傾斜の崩壊による災害のほか、土石流による災害、地滑りによる災害があり、本市では、現在、急傾斜地の崩壊、土石流による土砂災害特別警戒区域が指定されています。

2) 浸水被害

本市の市街地中央を流れる筥の川一帯は、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。

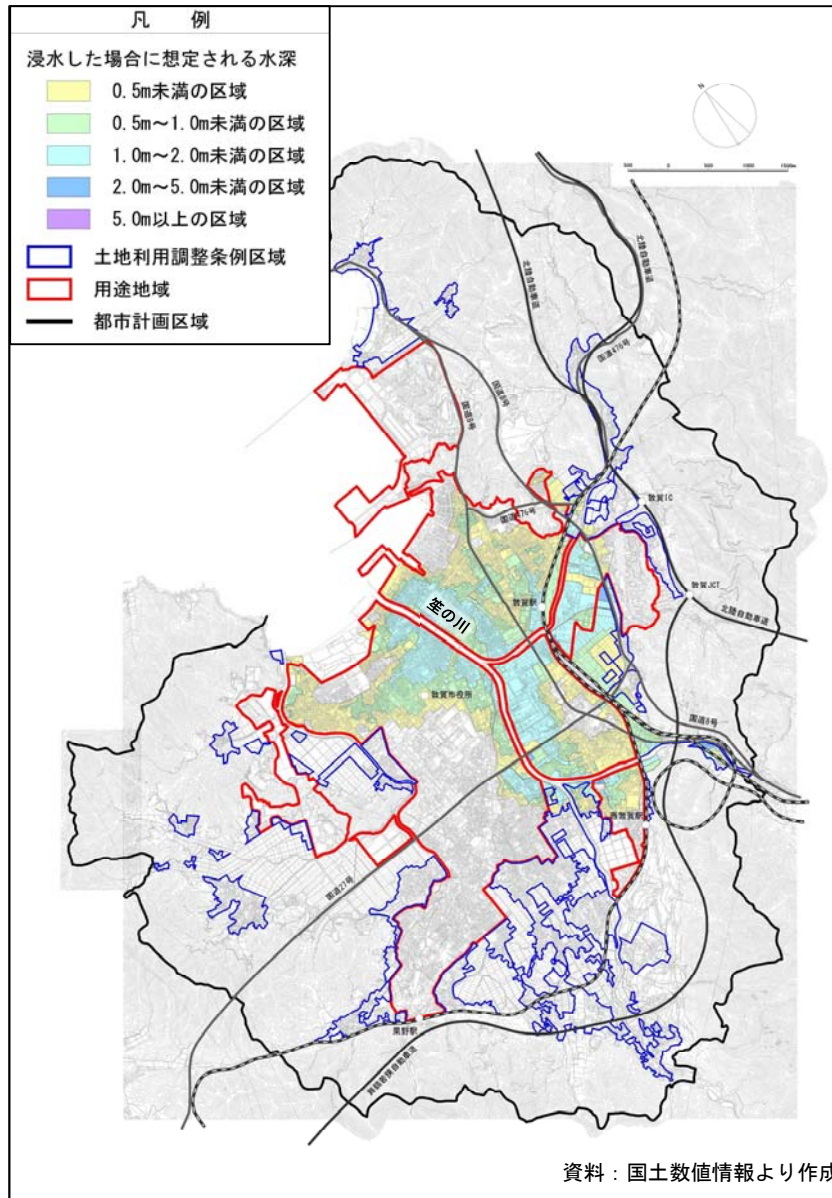


図. 筥の川浸水想定区域



### 3) 津波被害

敦賀湾の最深部に市街地が形成されている本市において、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。

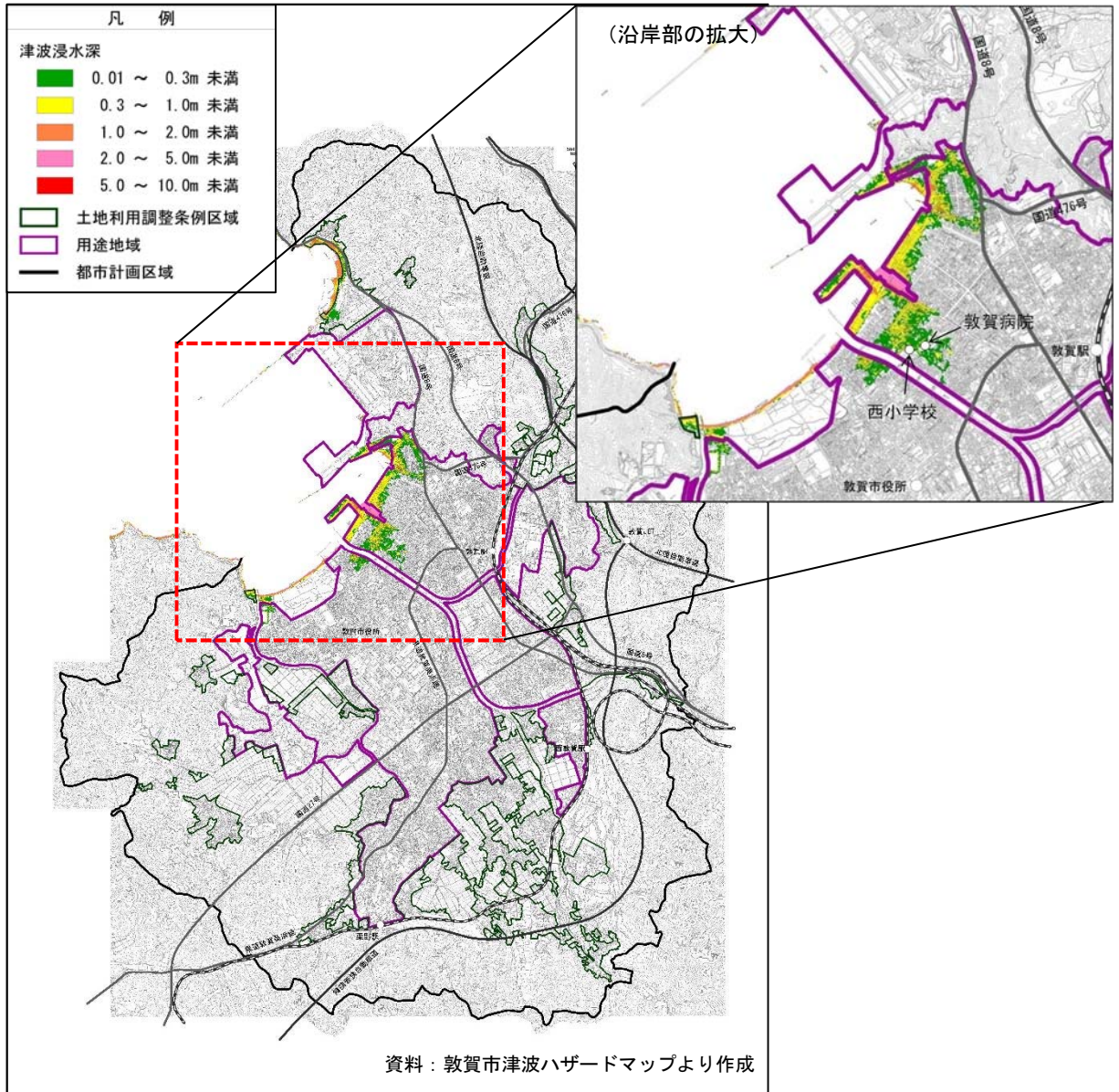
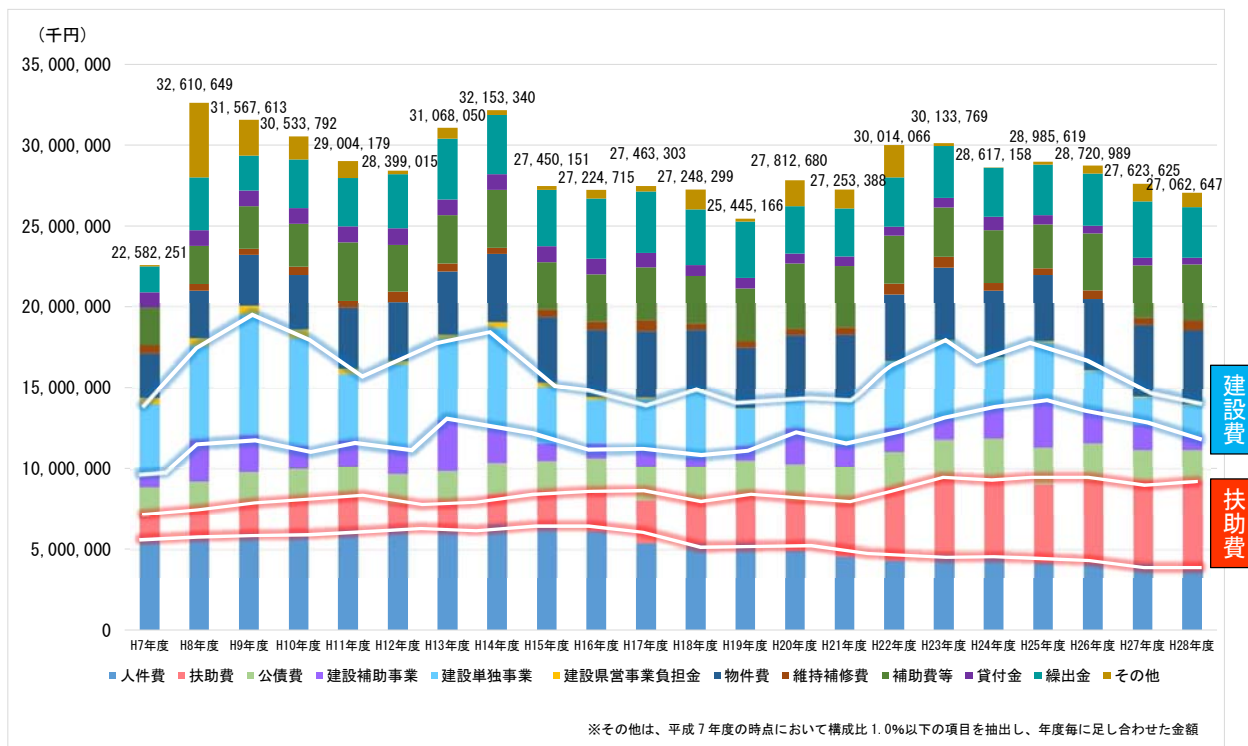


図. 津波浸水想定区域

(8) 財政

本市の年間予算（一般会計）は、約 300 億円前後で推移しています。歳出額の内訳をみると、近年では土木工事費等の割合が減少する一方で、高齢化の進展に伴い、社会保障費（扶助費）の割合は増加傾向を示しています。

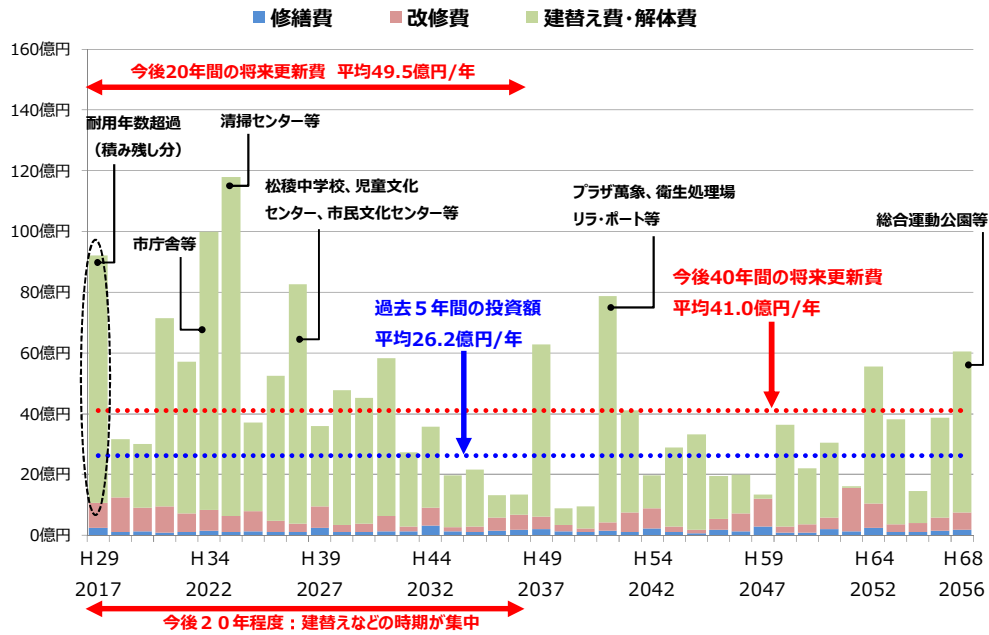


資料：敦賀市調べ

図. 敦賀市歳出額の推移

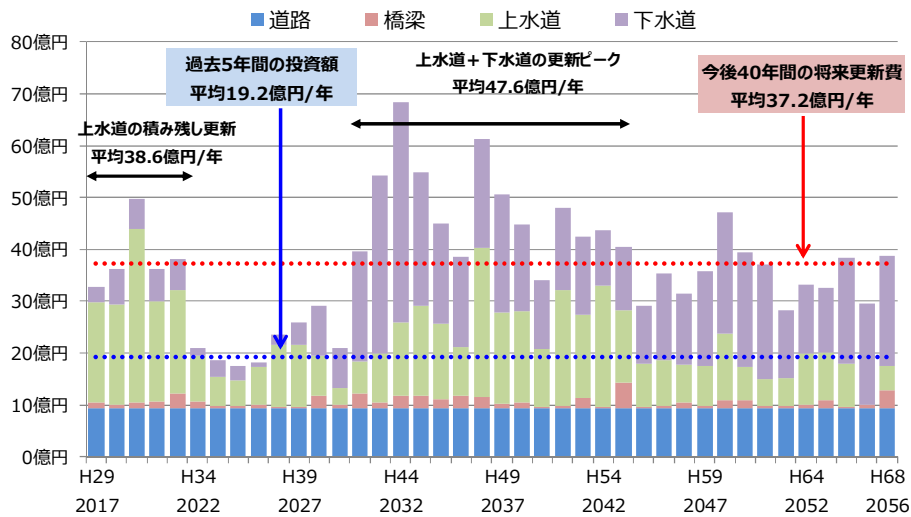
本市の公共施設の将来更新費の見込みをみると、今後20年間に様々な施設の建て替えなどの時期が集中し、現在ある施設を維持したとすると、平均49.5億円/年の費用がかかると想定され、過去5年間の平均投資額を大きく上回ります。

また、道路や橋梁、上下水道の社会インフラの将来更新費の見込みをみると、公共施設の更新のピーク期間(今後20年間)が終わる頃からピークを迎えることになり、平均47.6億円/年の費用がかかると想定され、過去5年間の平均投資額を大きく上回ります。



資料：敦賀市公共施設等総合管理計画

図. 公共施設の将来更新費と過去5年間の投資額(公共施設投資費)の比較



資料：敦賀市公共施設等総合管理計画

図. インフラ施設の将来更新費と不足額の想定

【現状から捉えた問題点・課題】

◆本市では、高齢化の進展に伴う社会保障費(扶助費)の増加が懸念されるとともに、今後、公共施設や社会インフラの老朽化などによる更新が必要となることから、財政的な負担が大きくなると考えられます。



## 2-3 市民意向の把握

### (1) 市民意向の把握

計画策定にあたり、「第6次敦賀市総合計画策定にかかる市民アンケート調査」での調査結果から、市民の居留意向やまちづくりに関するニーズを把握します。

#### ●調査方法・条件

- ・住民基本台帳より無作為抽出した18歳以上の市民（市内在住）3,000人にアンケート調査を実施。
- ・調査期間 H27.12.9～H27.12.22
- ・回収票 1,162票
- ・回収率 38.7%

#### 1) 一般的概要

##### ①居住地について

回答者の属性としては、本市の居住状況は、栗野地区に3割、旧市街地（北地区、南地区、西地区）に3割、松原地区に2割の方が居住となっています。

上記以外の地区については、1割を切る結果となっています。

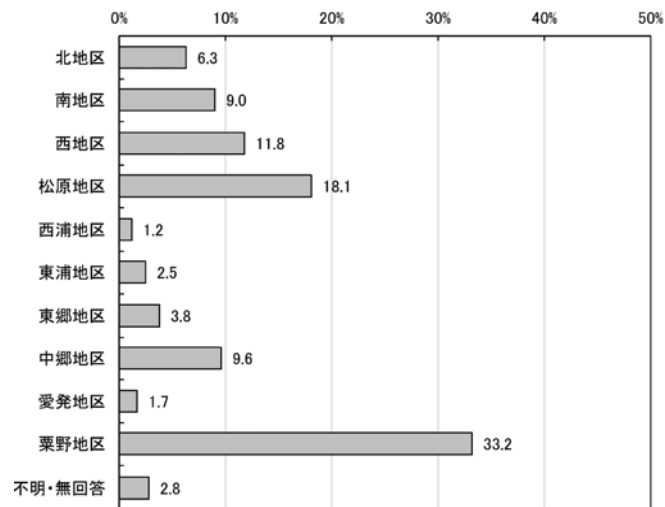


図. 居住地区

## 2) 居住に関する意向

### ① 居住の理由について

居住の理由として「親の代からずっと住んでいるため」が半数を超えており、次いで「仕事の関係上便利のため」となっています。

地区別にみると、南地区で「仕事の関係上便利のため」が約2割と他地区と比べて多くなっています。居住年数別にみると、5年未満において「仕事の関係上便利のため」が約4割と最も多い回答となっています。

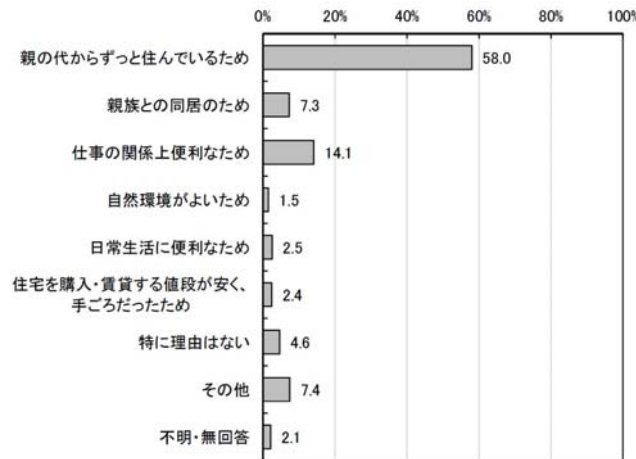


図. 居住理由

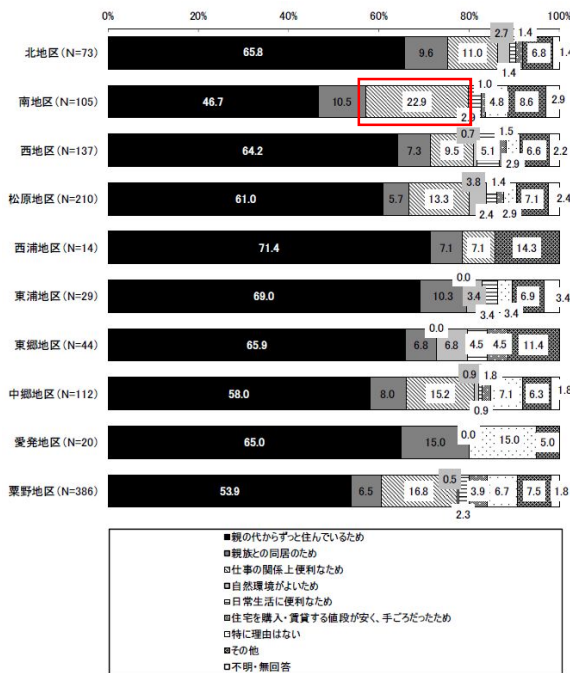


図. 居住理由 (地区別)

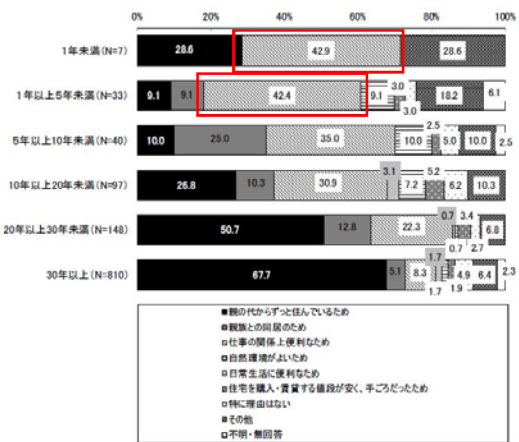


図. 居住理由 (年数別)

②居住の意向について

居住意向をみると、約7割が「ずっと住み続けたい」と回答しており、高い居住意向を示していることが分かります。年齢別にみると20歳代～70歳代以上において5割以上が「ずっと住み続けたい」と回答しています。

一方で、10歳代では「ずっと住み続けたい」は約3割にとどまっています。

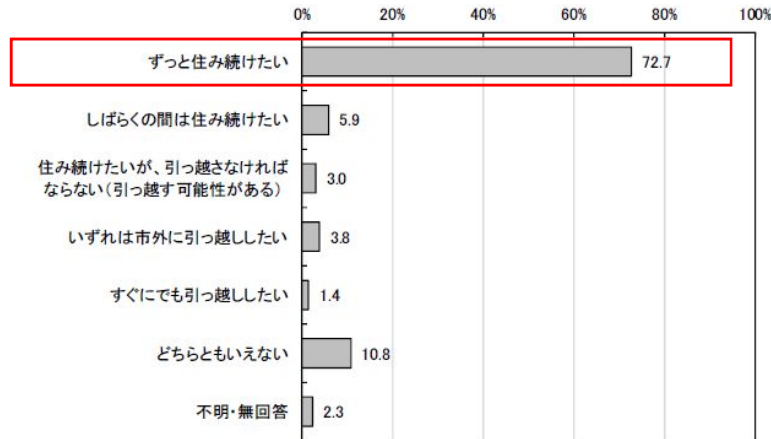


図. 居住意向

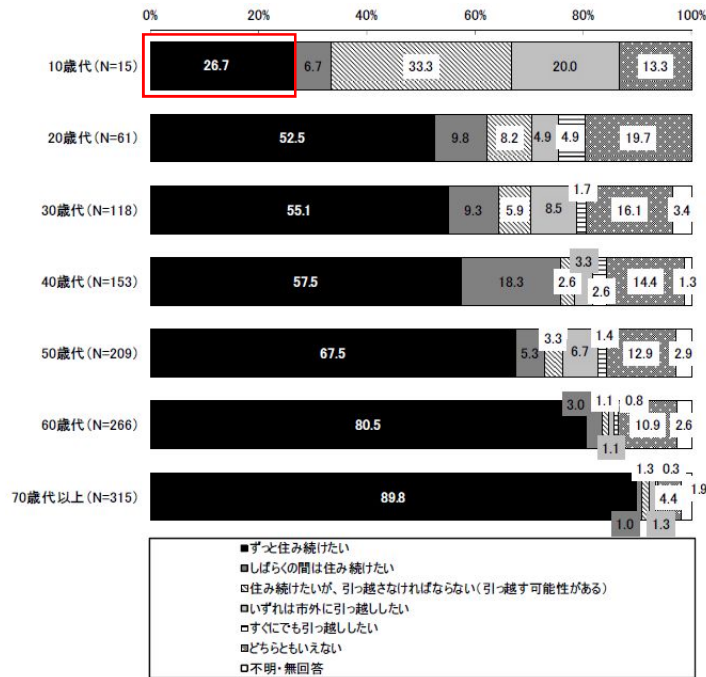


図. 居住意向（年齢別）



### ③居住地の変更について

居住地の変更の理由として「仕事の都合」が半数を占め、「親族の都合」、「学業の都合」が共に約2割となっています。

居住地の変更をする可能性が高い年代としては、10代では学生が多いことから「学業の都合」、社会人が多い20代、30代では「仕事の都合」が理由であると考えられます。

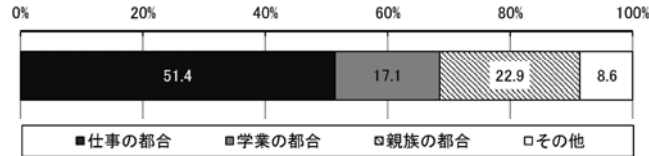


図. 居住地の変更

### ④市外への居住地の変更意向について

市外への居住地の変更意向については、「自然の豊かさや生活利便性の高さなど住環境に魅力を感じたため (36.7%)」、「(転勤先が) 高齢期にも住みやすい住宅・環境であるため (18.3%)」、「災害の少ない安全な地域で暮らすため (16.7%)」といった、より良い住環境を求めて、市外への居住地の変更を検討している方がいます。

その他 (38.3%) の中には、積雪のないところに住みたい、物価が高い、田舎は住みにくい、原発のないところに住みたい、利便の悪さ、若者の仕事場がないこと等の意見が挙げられています。

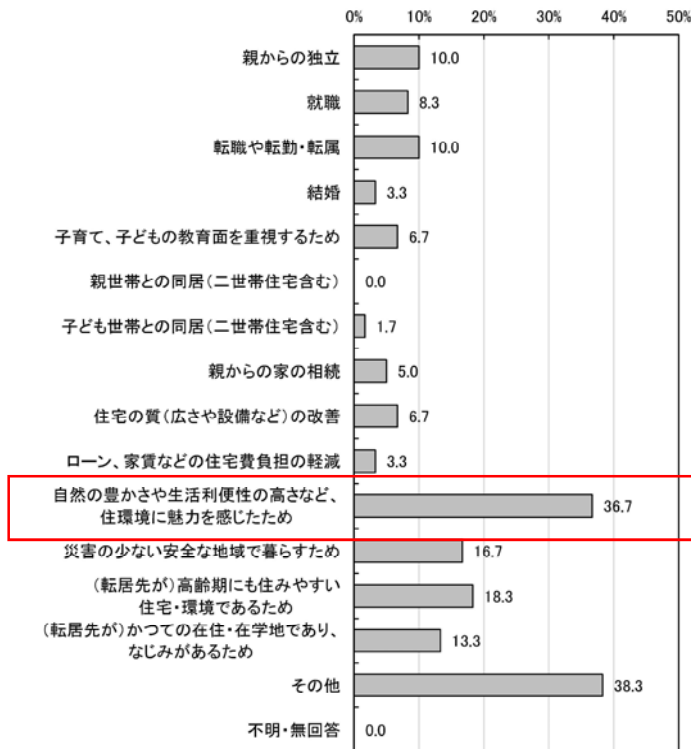


図. 市外への居住地の変更

⑤転居地の重視項目について

転居する際に住まいや周囲の環境で重視することの中で、交通・通勤・通学の利便性のよさ、日頃の買い物などの便利さが共に3割と、日常生活に重きを置いた回答となっています。

近年は災害が多いこともあり、転居地の重視項目として災害が少ないことや気候の良さなどの自然環境に対する回答も多く見受けられます。

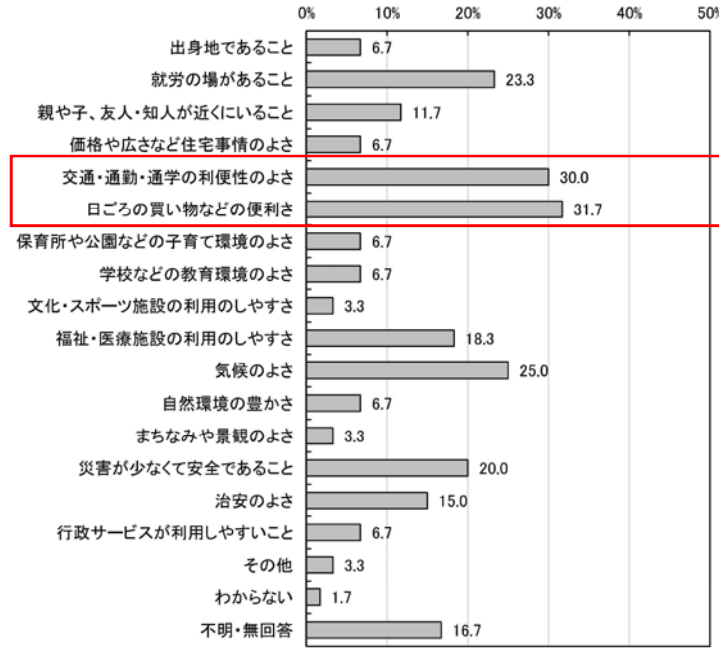


図. 転居の際の重視項目

⑥将来の居住動向について

②で居住意向を示している回答が7割近くとなっている一方で、居住地の変更を希望する回答者のうち、6割以上が「敦賀市に戻ってきたいとは思わない」と回答しており、敦賀市へ戻ってくる人は少ないと考えられます。

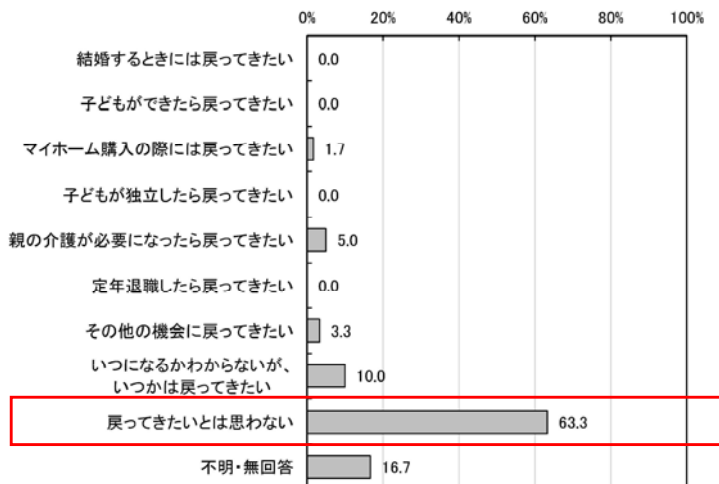


図. 将来の居住動向

⑦住みよさについて

市の住みよさについて、7割を超える市民が住みよい（住みよいまちである26.9%、どちらかといえば住みよいまちである49.1%）と回答しています。

年代別で見ると、どの年代でも住みよいが7割を切ることはなく、地区別で見ると、西浦地区では住みやすいが4割と少数ですが、他の地区では7割が住みよいと考えています。

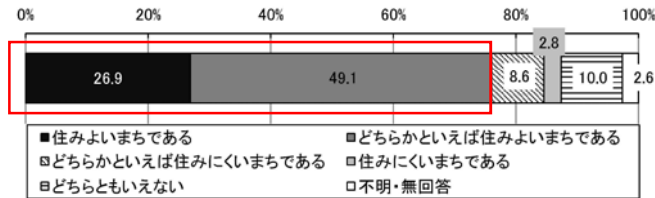


図. 住みよさ

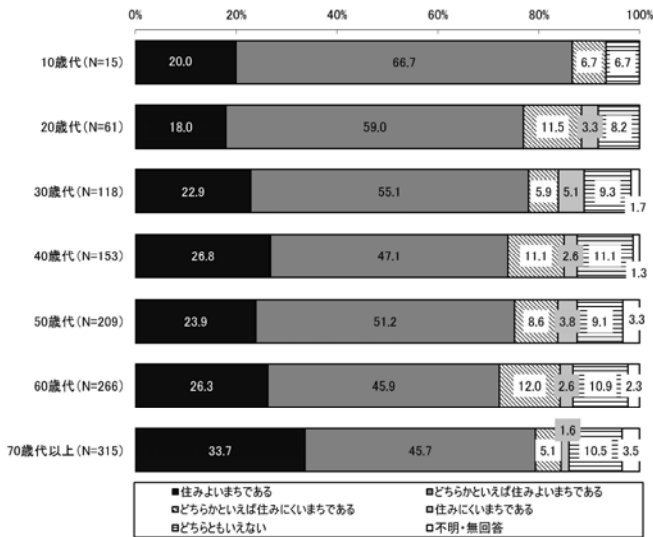


図. 住みよさ（年齢別）

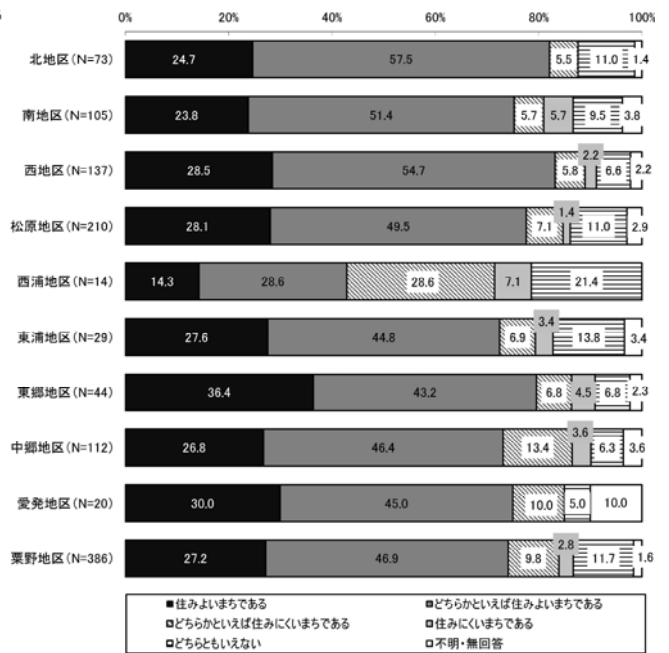


図. 住みよさ（地区別）



3) 行政サービスについて

①サービス（ソフト）の充実等（現状満足度）について

本市のサービス（ソフト）の現状満足度としては、福祉、観光、中心市街地・商店街の活性化、防災対策、公共交通の分野などにおいて満足度が5割以下となっています。

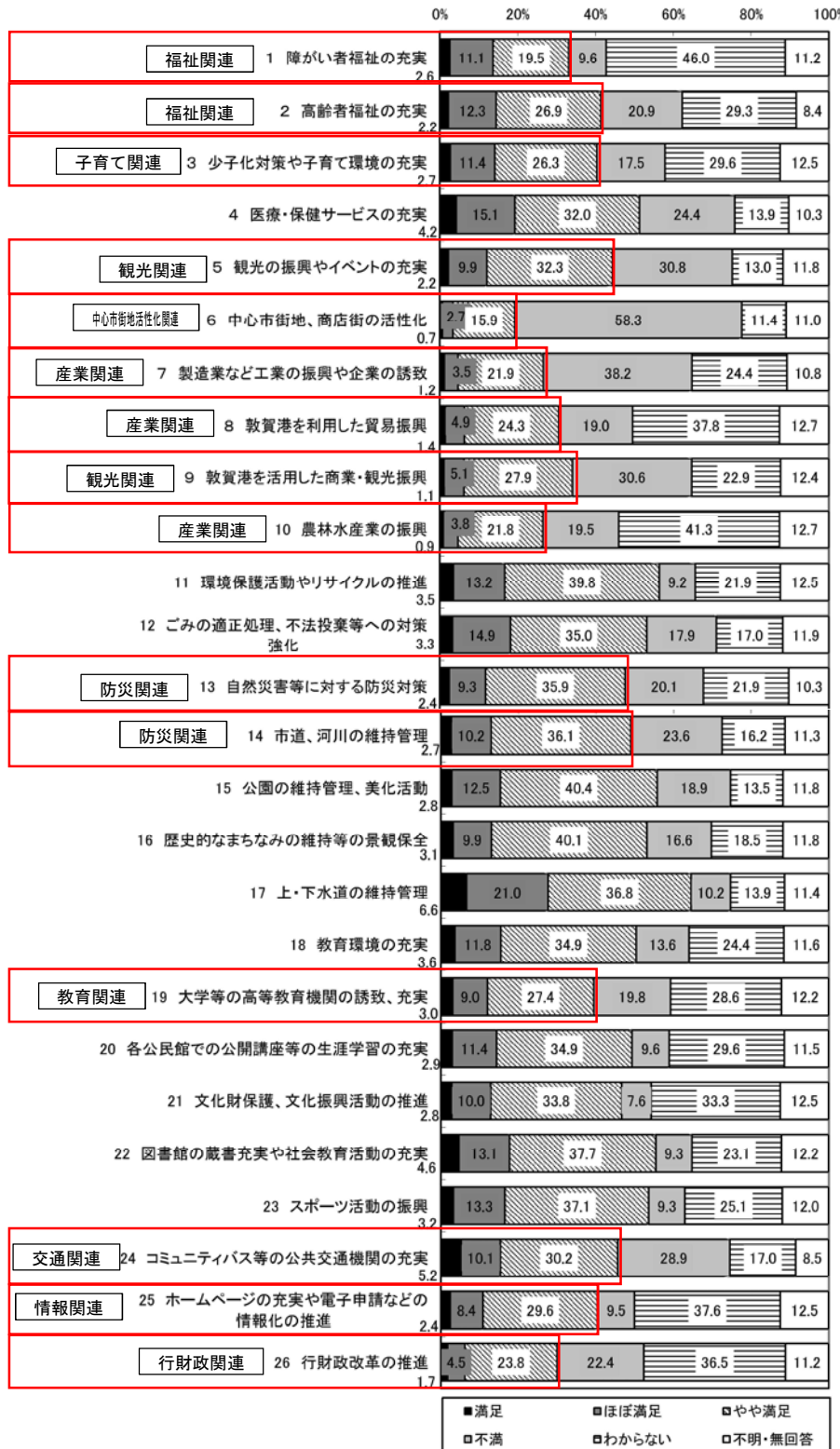


図. サービス（ソフト）の充実等（現状満足度）

②サービス（ソフト）の充実等（今後の重要度）について

本市のサービス（ソフト）の今後の重要度としては、福祉、少子化対策や子育て環境、医療・保健サービス、中心市街地・商店街の活性化、防災対策等が重要と感じている市民は6割～7割と非常に高くなっています。

また、コミュニティバス等の公共交通機関や教育環境の充実、行財政改革の推進についても、半数以上の方が重要と考えています。

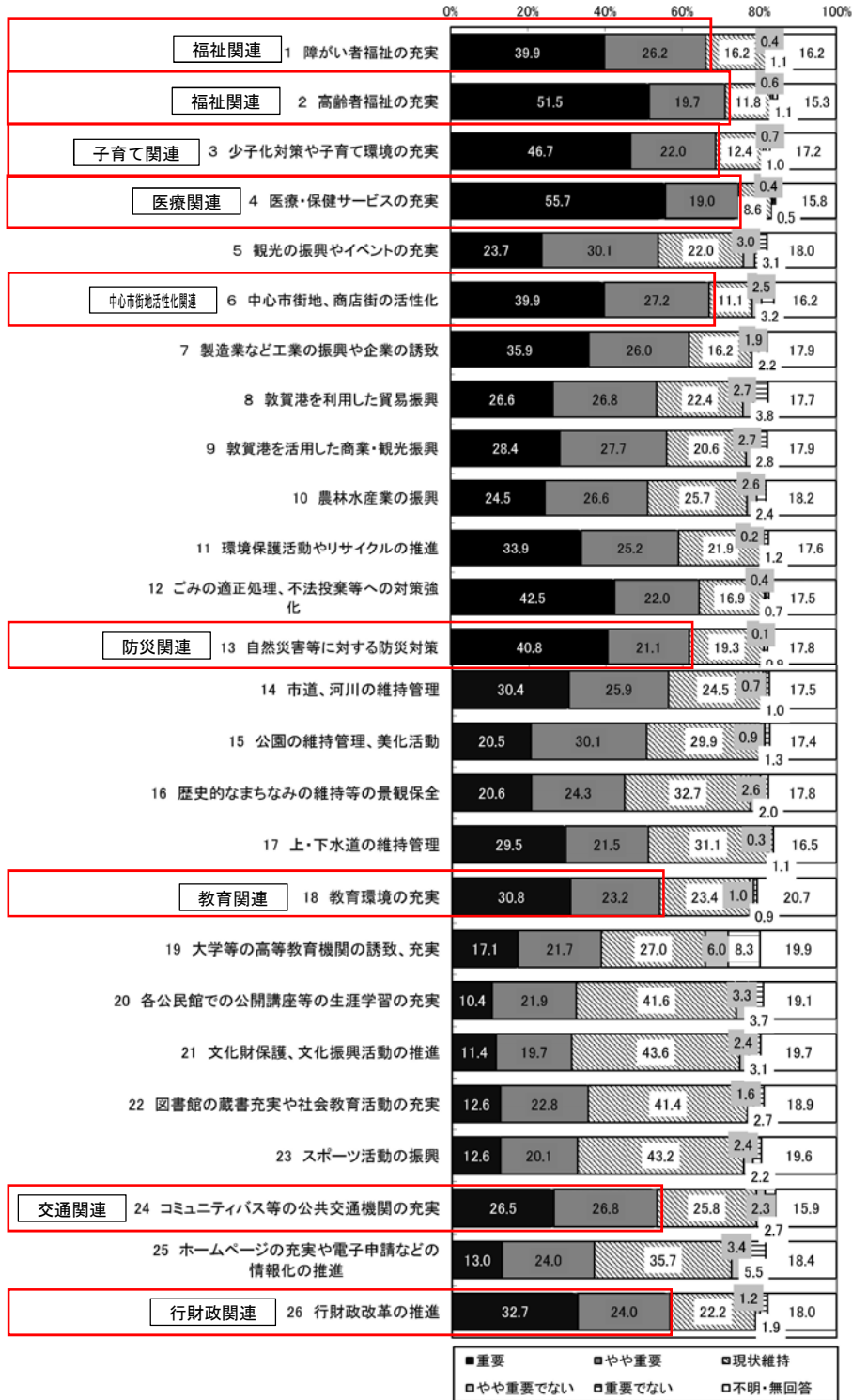


図. サービス（ソフト）の充実等（今後の重要度）

③サービス（ハード）の充実度（現状満足度）について

本市のサービス（ハード）の現状満足度として、高齢者福祉施設等、医療・保健施設、観光資源の開発や観光施設の整備、市街地の再整備、観光やレジャー機能を重視した港の整備、自然災害を防ぐ施設の整備、市道や河川の整備、バスターミナルの整備や新しい公共交通の導入等については、「不満」が2～3割となっています。

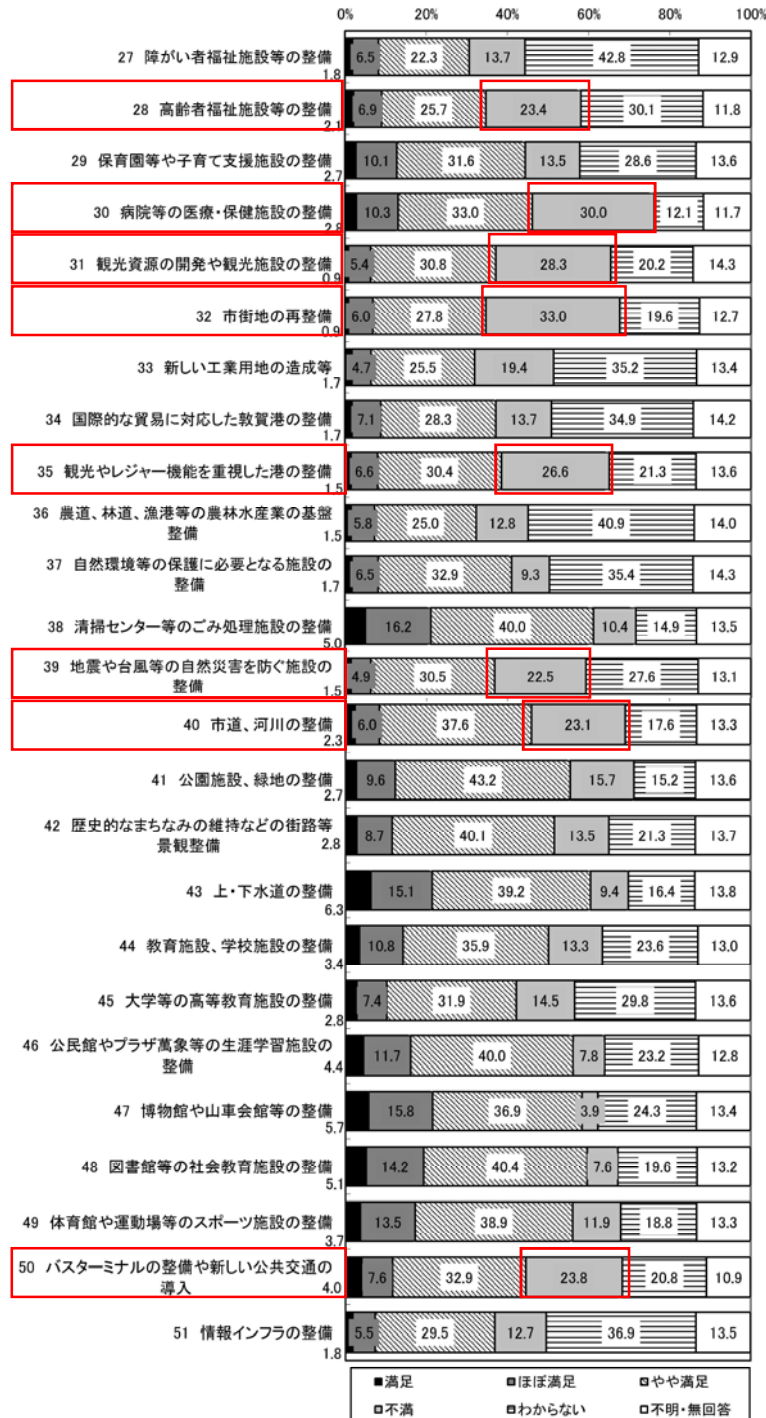


図. サービス（ハード）の充実等（現状満足度）



4) 人口減少対策などについて

①人口減少対策について

本市の人口減少対策として、雇用の創出などの商工業振興政策と子育て環境を充実する子育て支援政策が約3割となっています。

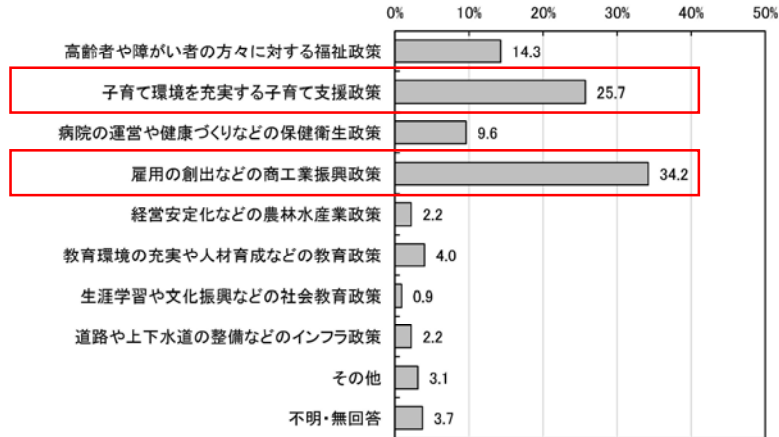


図. 人口減少対策

②今後の公共施設数について

本市の公共施設数について、学校や生涯学習施設、文化施設、社会教育施設、スポーツ施設等は5割近くが現状の施設数で十分であると考えています。

一方、医療・保健施設、高齢者や障がい者等の福祉施設等については、5割近くが十分ではないと感じており、児童福祉施設も、3割近くが十分ではないと考えています。

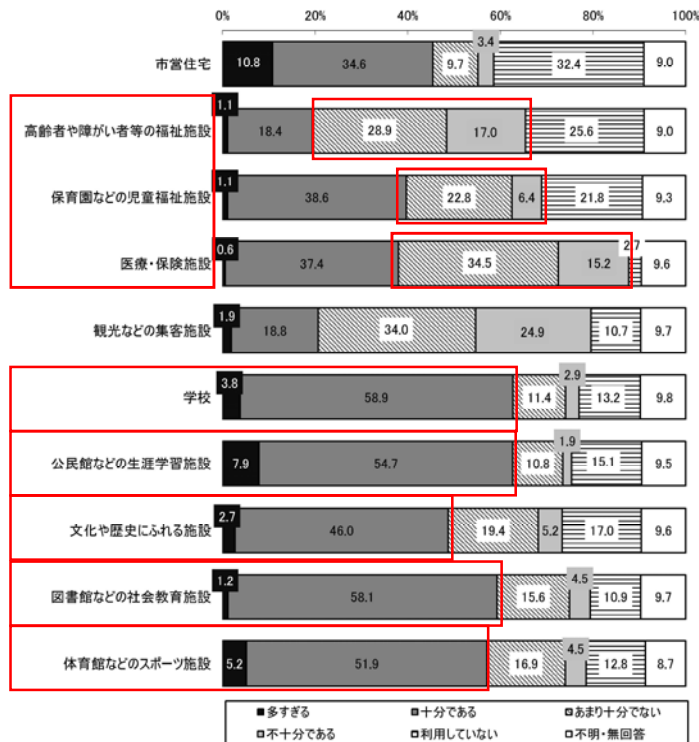


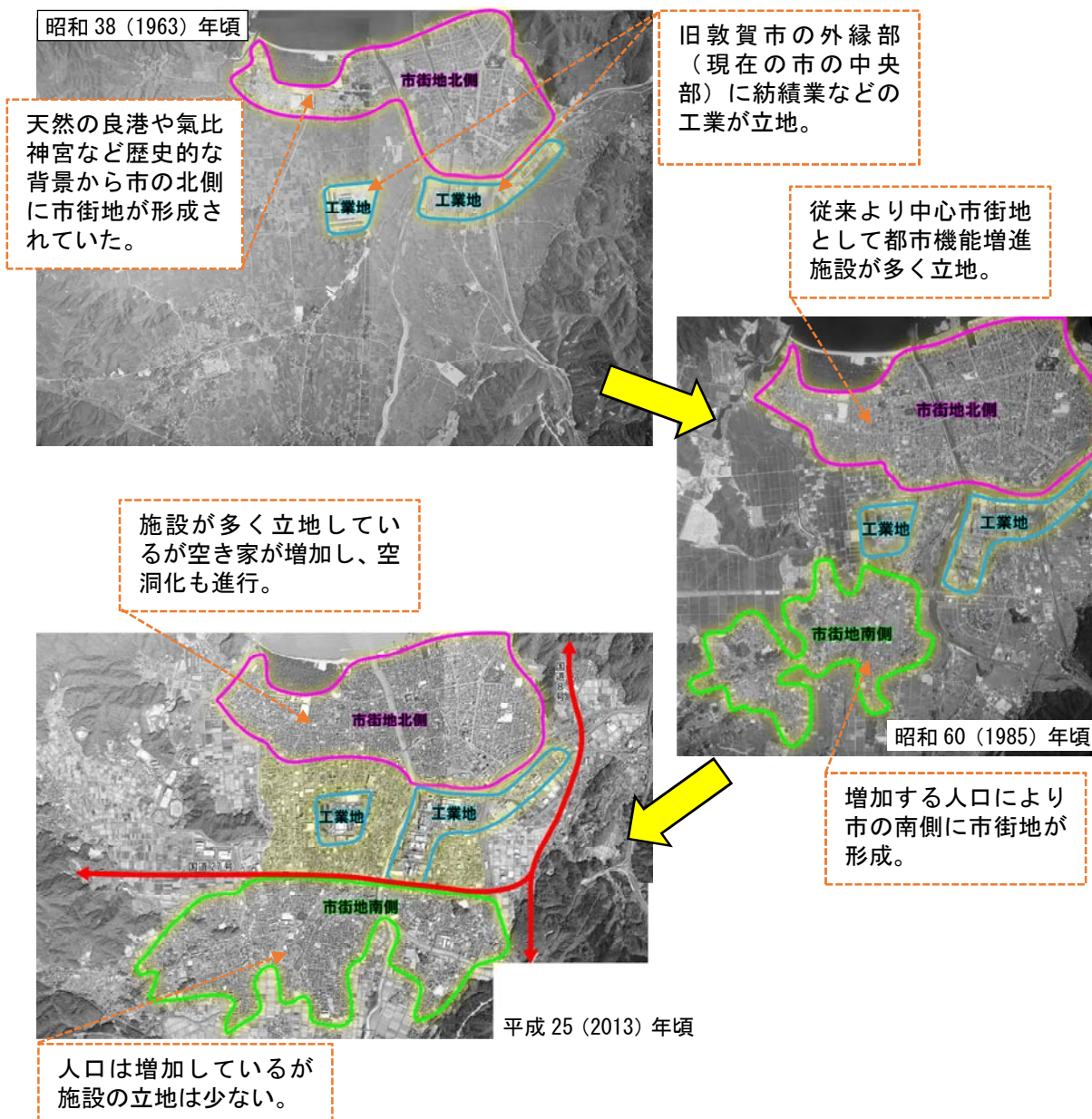
図. 今後の公共施設数

2-4 課題の整理

(1) 都市の成り立ちからみた課題

本市は、その成り立ちから市街地を北と南で分けて考えることができます。市街地の北側は旧来より市街地として形成されてきたこともあり、住宅も多く、様々な都市機能増進施設が多く立地しています。また、市の中央部に紡績業などの工場が立地し、工業地帯が形成され、その後高度経済成長期以降の急速な人口増加に伴い、住宅地が新たに市街地の南側に形成されてきました。

平成5(1993)年に、市域のほぼ中央部を横断するように国道27号金山バイパスが開通し、都市の構造が2分化されたような特徴が生まれたと考えられます。こうした都市の成り立ちから、以下に示すように市街地の北側と南側で都市の課題も異なり、それぞれで整理する必要があります。



## (2) 都市構造上の課題

前項に示したように、本市の有する都市構造上の特徴を踏まえ、「市街地北側」、「市街地南側」で課題をそれぞれ整理します。

### 「市街地北側」の課題

- 生産年齢人口を中心とした人口減少、高齢化の進展により、社会活動の低下、地域コミュニティ活動の低下等が懸念されます。
- 市街地北側では、空き地、空き家等の低利用の空間が小さな敷地単位で発生する都市のスポンジ化が進むことが懸念されます。
- 空き家や商店街の空き店舗が増加しており、今後も中心市街地の活力の低下、地価の下落の進行が懸念されます。
- 人口密度の低下により、日常生活サービス施設をはじめとする都市機能増進施設の撤退が生じ、生活利便性が低下する恐れがあります。
- 主要な公共交通であるコミュニティバス交通網が、利用者の減少によって維持していくことが難しくなると考えられます。
- 都市機能増進施設が多く立地していますが、多くの施設で更新時期を迎えており、財政負担が大きくなると考えられます。





「市街地南側」の課題

- 市街地南側では市の総人口の約 1/3 の市民が居住しており、宅地のスプロール化が進展しています。
- 公共の都市機能増進施設の立地が少ないが、新たな施設の建設は財政的に困難であると考えられます。
- 日常生活に自動車が必要不可欠な地域であり、市民が将来的に運転することができなくなった場合における交通手段の確保が重要となります。
- 公共交通等の移動手段がなくなると、高齢者などの交通弱者の外出機会の低下が懸念されます。



このように本市では、都市構造が北側と南側でそれぞれ特徴を持っており、将来の人口動向や市の財政状況を勘案した場合に、現在の市街地を維持していくことは財政面等において負担が懸念されることから、この課題を解決し、持続可能な都市構造を目指していく必要があります。



## 第3章. 立地適正化計画の基本方針

### 3-1 まちづくりの理念

#### (1) まちづくりの理念

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

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

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

#### まちづくりの理念

**多様な世代との交流から、  
様々なめぐりあいが生まれる『港まち敦賀』**  
～ 住みたくなる空間、安全で安心なまち、便利なまちを目指して ～

## 3-2 まちづくりの方針

### (1) まちづくりの方針

本市の行政区域面積は、25,134ha であり、そのうち、一体の都市として総合的に整備・開発・保全する必要がある都市計画区域面積は 6,499ha（市域全体の 25.9%）に限られ、都市計画区域内に 65,355 人（市域全体の 96.5%：基準年次平成 22（2010）年）が居住しています。

また、港や駅を中心とした市街地に指定された用途地域面積は 1,664.1ha（市域全体の 6.6%）とわずかですが、用途地域内には 52,418 人（市域全体の 77.4%）が居住するとともに、市街地北側を中心に商業、医療、福祉、教育、行政等の都市機能が集積しており、周囲を丘陵地に囲まれた平地部にまとまった都市構造を形成しています。

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

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

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

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

#### まちづくりの方針

### 都市機能が整備されている市街地の北側へ居住を誘導

(2) 目指すべき将来都市構造

本市は、日本海側の重要な交通結節の拠点として位置し、北は福井や金沢方面、南は滋賀県（長浜・米原方面）、また西は小浜・舞鶴方面を結ぶ広域軸を有しています。この軸は将来においても重要な連携軸となることから、この広域軸を考慮し将来の都市構造を考えていく必要があります。

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

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

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

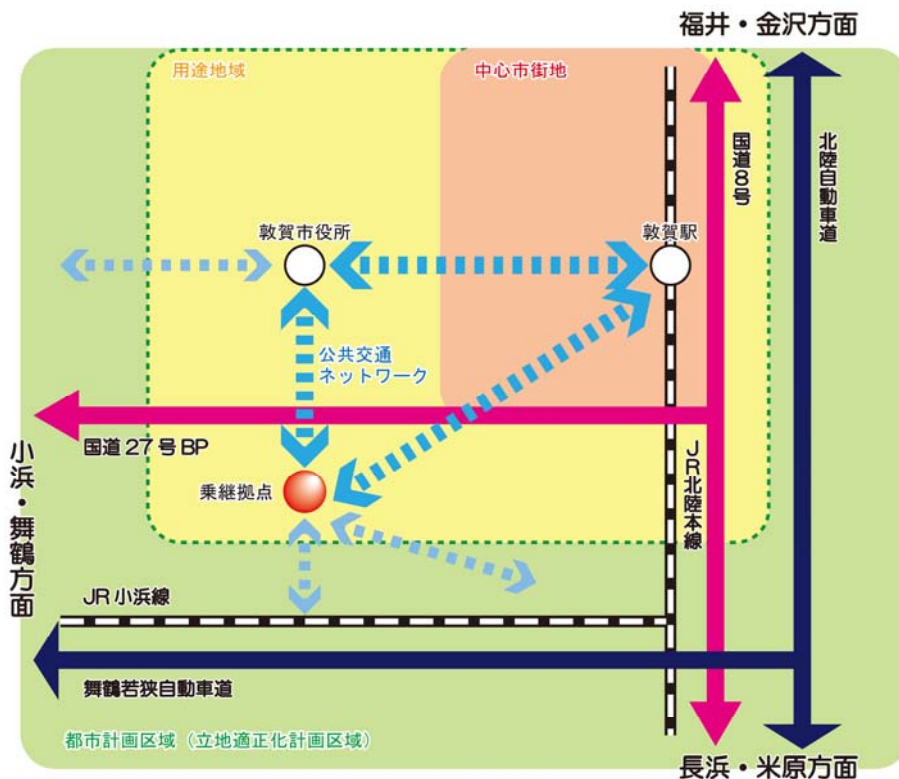


図. 都市の骨格構造イメージ

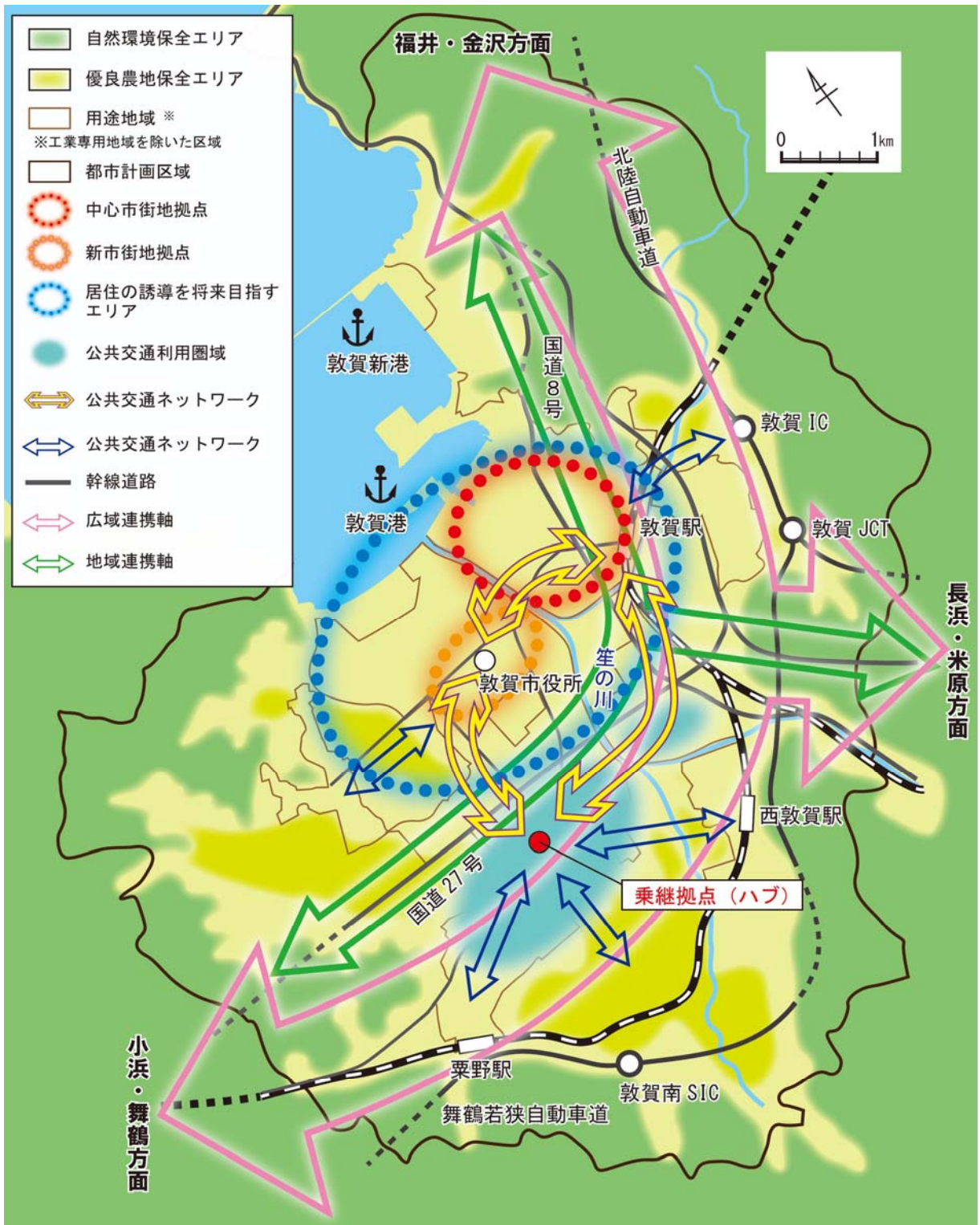


図. 敦賀市の目指すべき将来都市構造

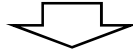


(3) まちづくりを実現していくための視点（ターゲット）

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

実現に向けた視点①

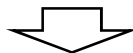
- 市街地の北側では、人口減少や少子高齢化に伴う人口密度の低下が大きな課題となっています。
- その中でも生産年齢人口（特に子育て世代）の減少が見込まれ、活力あるまちづくりに向けてこの世代に対応していく必要があります。
- このため、生産年齢人口の中心市街地への誘導（回帰）を促すためのまちづくりを行うことが求められます。



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

実現に向けた視点②

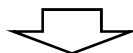
- 市街地の北側には、徒歩や自転車で移動できる範囲に多くの都市機能増進施設が揃っています。
- 一方で、高齢者や交通弱者にとっては公共交通を利用することでより多くの都市機能増進施設にアクセスすることができ、外出機会の増加や生活の利便性向上につながると考えられます。
- このため、本市では、高齢者や交通弱者にとって便利で暮らしやすいまちづくりを行うことが求められます。



以上の点から、**老年人口や交通弱者等**について視点（ターゲット）とします。

実現に向けた視点③

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



以上の点から、**都市機能増進施設**について視点（ターゲット）とします。

#### (4) まちづくりの基本方針（ストーリー）

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

##### 基本方針1：視点① 生産年齢人口（子育て世代）

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

- ① 居住を誘導する施策を講じることにより、生産年齢人口のまちなかへの回帰を目指します。
- ② 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

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

- ③ 公共交通利用圏域における居住環境の整備等により公共交通を利用しやすい環境を創出し、本市の主要な公共交通であるコミュニティバス交通網の維持・向上を図ります。
- ④ 若年層や高齢者が便利に暮らせる環境を創出するため、公共交通の基盤を整備します。

##### 基本方針3：視点③ 都市機能増進施設

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

- ⑤ 適切な誘導施設の設定や誘導施策により、既存の都市機能増進施設の郊外への進出を抑制し生活サービス水準の維持を図ることで、都市の魅力を確保します。
- ⑥ 新たな都市機能増進施設の集約立地を図ることで、将来にわたり持続可能な都市の魅力を創出します。

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

## 第4章. 都市機能誘導区域の設定

### 4-1 都市機能誘導区域の設定

#### (1) 都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域は、都市再生特別措置法第81条第15項で「立地適正化計画の区域における人口、土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して、適切な都市機能増進施設の立地を必要な区域に誘導することにより、住宅の立地の適正化が効果的に図られるように定めるものとする」と規定されています。

また、都市計画運用指針では、「原則として、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において設定されるものであり、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し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である。」とされています。

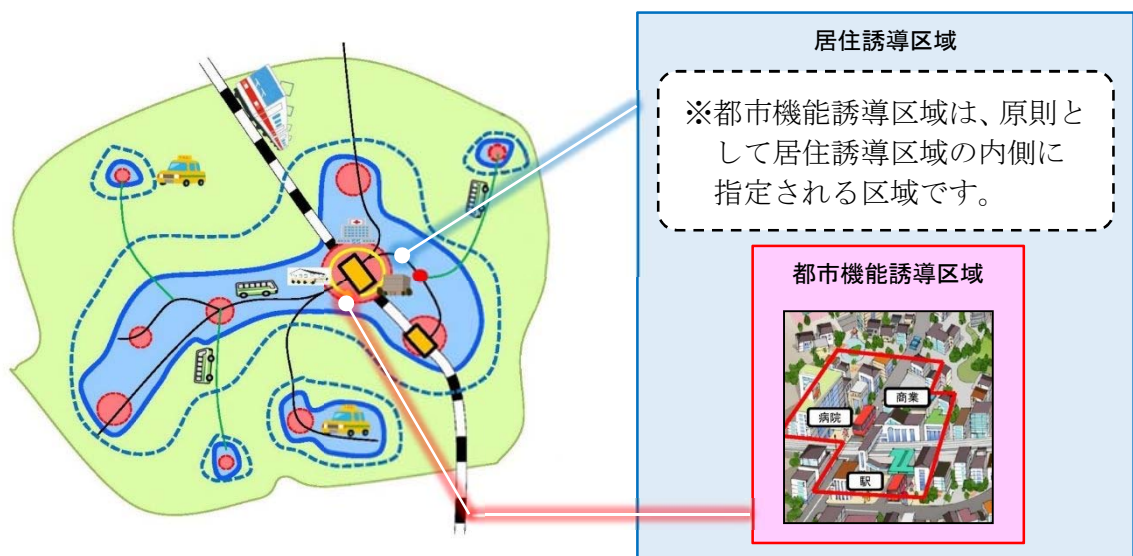


図. 都市機能誘導区域のイメージ

## (2) 都市計画運用指針における区域設定の考え方

都市計画運用指針では、都市機能誘導区域の設定の考え方として、以下のよう示されています。

### ■ 留意すべき事項

- ア 都市機能誘導区域は、区域内の人口や経済活動のほか、公共交通へのアクセス等を勘案して、市町村の主要な中心部のみならず、例えば合併前旧町村の中心部や歴史的に集落の拠点としての役割を担ってきた生活拠点等、地域の実情や市街地形成の成り立ちに応じて必要な数を定め、それぞれの都市機能誘導区域に必要な誘導施設を定めることが望ましいとされています。
- イ 都市機能の充足による居住誘導区域への居住の誘導、人口密度の維持による都市機能の持続性の向上等、住宅及び都市機能の立地の適正化を効果的に図るという観点から、居住誘導区域と都市機能誘導区域の双方を定めることとされています。
- ウ 都市機能誘導区域は居住誘導区域内に重複して設定されるものであり、都市機能と併せて居住を誘導することが基本となります。ただし、都市の中心拠点等において、特に商業等の都市機能の集積を図る必要から住宅の立地を制限している場合等には、居住誘導区域を設定しないことも考えられるとされています。
- エ 居住誘導区域と都市機能誘導区域は、同時に設定することが基本となるが、都市機能誘導区域の法律上の効果を早期に発揮させる必要性が高く、かつ、住民への丁寧な説明等のために居住誘導区域の設定に時間を要する場合等には、都市機能誘導区域の設定が居住誘導区域の設定に先行することも例外的に認められます。

本計画では、まちづくりの方針として「都市機能が整備されている市街地の北側へ居住を誘導する」ことを掲げています。また、これを実現するため、中心市街地への定住を促し、生産年齢人口のまちなか回帰を目指すことや利便性の高い都市構造・持続可能な都市構造を目指すことを基本方針として示しています。

都市機能の誘導は、都市機能誘導区域外の日常生活の利便性を低下させるものではなく、既存ストックの有効活用や居住地としての中心市街地の魅力を高めるとともに、公共交通による周辺地域とのアクセス性を確保することで、日常生活に必要な都市サービス機能を維持・集約し、区域内外を含めた市民の生活利便性の水準を確保するものです。

都市機能の誘導を図るべきエリアの検討にあたっては、上位計画である敦賀市都市計画マスタープランの位置付けや公共交通の利便性、今後の施設の立地の可能性なども視野に入れながら、既存の都市機能増進施設が多く立地する市街地北側を基本とします。



(3) 都市機能誘導区域に設定すべきエリアの検討

前項に示す留意すべき事項に基づき都市機能誘導区域を検討します。都市機能誘導区域は、「公共交通の拠点性」「公共交通の利便性」「上位計画の位置付け」「都市機能増進施設の立地」の観点から、以下の視点に基づいて設定します。

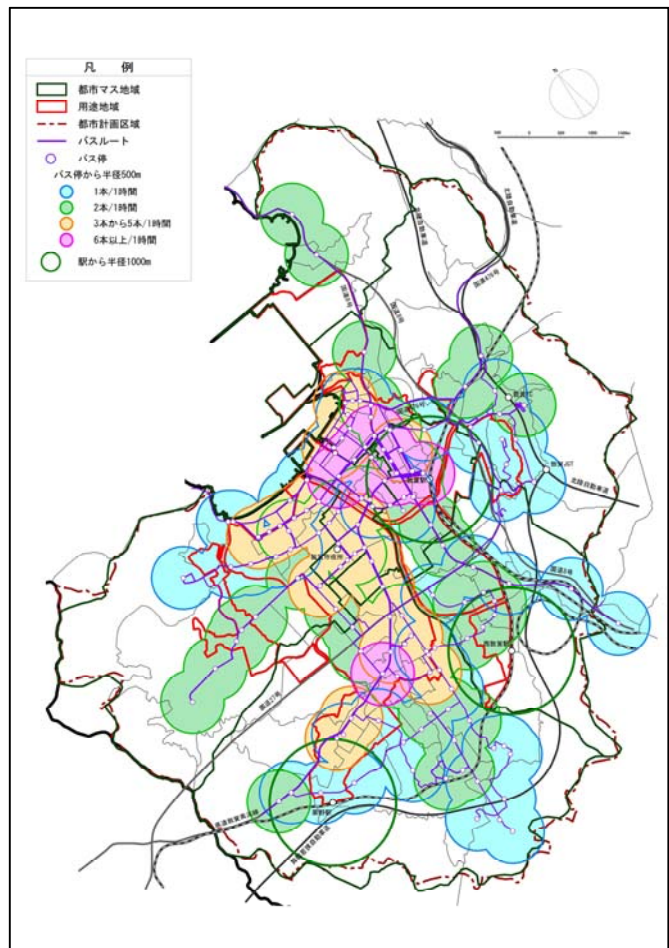
1) 公共交通の拠点性

本市の公共交通の核となる交通結節点は敦賀駅であり、ここを起点として多くの公共交通が集散しています。また、その拠点性からも周辺に商店街などが多く立地しています。

以上を踏まえ、敦賀駅から1kmの範囲を基本としながらエリアを設定します。

2) 公共交通の利便性

本市の主要な公共交通はコミュニティバスです。移動の利便性を有する観点から、ピーク時に1時間あたり3本以上の運行頻度があるバス停を幹線コミュニティバス路線のバス停として位置付け、その周辺地域を公共交通の利便性の高いエリアとして考え、そのバス停から500m圏内の範囲を基本にエリアを設定します。



資料) 敦賀市調べ  
図. 公共交通機関の利便性

※本市では、『アクセシビリティ指標活用の手引き(案)』(平成26年、国土技術政策総合研究所)に示される徒歩の限界距離である鉄道駅から徒歩20分(直線距離で1km)、バス停から徒歩10分(直線距離で500m)の定義を基に、鉄道駅利用圏域を駅から1km圏内、バス利用圏域をバス停から500mとして設定します。

### 3) 上位計画の位置付け

本市の上位計画である「敦賀市都市計画マスタープラン」では、都心機能の集積地における骨格となる道路で JR 敦賀駅から敦賀本港に至る軸を「都心軸」として、今後の発展が見込まれる地域の中心を走る骨格道路で都心軸から笙の川を渡り、市役所前を通過して西側へと延びる軸を「発展軸」として位置付けています。これらは交流都市を目指す本市において、最も重要な機能であり、都市機能の集約を図る観点からも重要な要素です。

以上を踏まえ、「都心軸」と「発展軸」を基本としながらエリアを設定します。

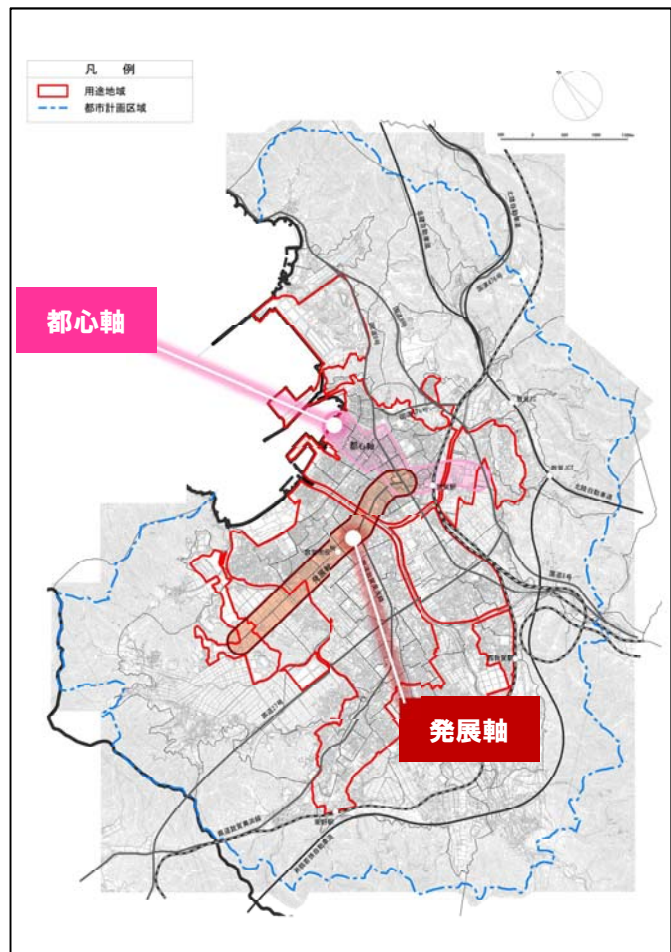


図. 上位計画の位置付け

### 4) 都市機能増進施設の立地

都市機能の誘導を図るエリアは、商業施設や医療施設、文化交流施設、学校教育施設等の都市機能増進施設の立地を誘導していくエリアです。基本方針を踏まえ、このエリアは既存の施設が多く立地する中心市街地や市役所周辺が考えられます。

中心市街地や市役所周辺はこれまで市街地が形成されてきたエリアであり、周辺には住宅地が形成されています。そこで、将来的な宅地化の余地の有無や誘導施設の立地の可能性を検討し、エリアを設定します。

前述の考え方に基づく、都市機能誘導区域として指定するエリアは市街地北側になりますが、このエリアは笙の川を挟んで中心市街地と新市街地に分かれており、立地する施設に違いがあり、都市機能の特徴が異なります。

中心市街地は、旧来より本市の中心として発展しており、敦賀駅を中心として商業機能等が集積され、広域的な利用に供する施設（図書館、文化センター、博物館等）が立地するエリアです。一方、笙の川より西側の新市街地では、市役所や福井県の行政施設や規模の大きな商業施設等が立地し、居住環境の利便性向上に関する施設が多く立地しているエリアとなっています。

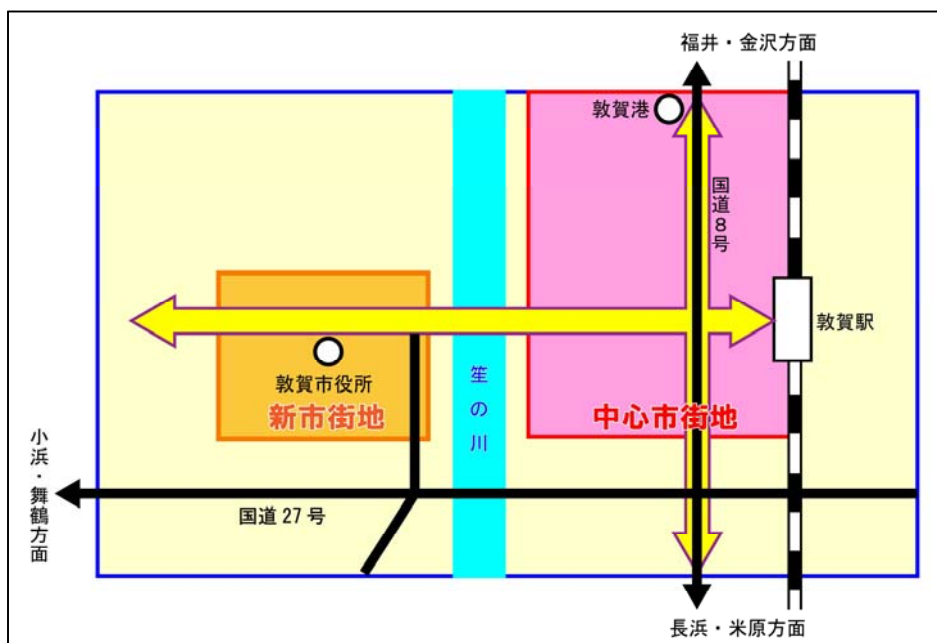


図. 市街地北側の都市構造

このため、本市では誘導すべき機能に応じて都市機能誘導区域を2つ設定するものとし、中心市街地は本市の中心となる都市機能誘導区域である「**中心市街地拠点区域**」、市役所周辺の新市街地は日常生活を支える都市機能誘導区域である「**新市街地拠点区域**」として設定を行うものとします。

■ **中心市街地拠点区域**

本市の中心市街地として、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、学校教育施設等に加え、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っていくエリアとします。

■ **新市街地拠点区域**

市役所を中心に日常生活に必要な大規模商業施設や子育て支援施設、学校教育施設等の立地誘導を図っていくエリアとします。また、市役所の建て替えに伴い、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。

(4) 都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域の設定は、徒歩圏域を踏まえ、鉄道駅から1km、幹線コミュニティバス路線の利用圏域（バス停から500m圏内）の範囲を基本とし、以下の観点から具体的に設定します。

- ①区域境界が明確に判断できるよう、地形地物（道路、河川、構造物等の線）に基づいた区域とします。
- ②現時点で位置が大きく変わらず、多くの市民等が利用する永久建築物（市役所、敦賀駅、観光資源等）を含む区域とします。
- ③将来のまちづくりを勘案した際に、区域に含むべきと判断される場所を含みます。
- ④将来の土地利用を踏まえ、用途地域の区域や都市計画道路など都市施設の境界に準拠します。
- ⑤現地を目視で調査し、居住街区や土地利用の状況から区域設定を判断します。

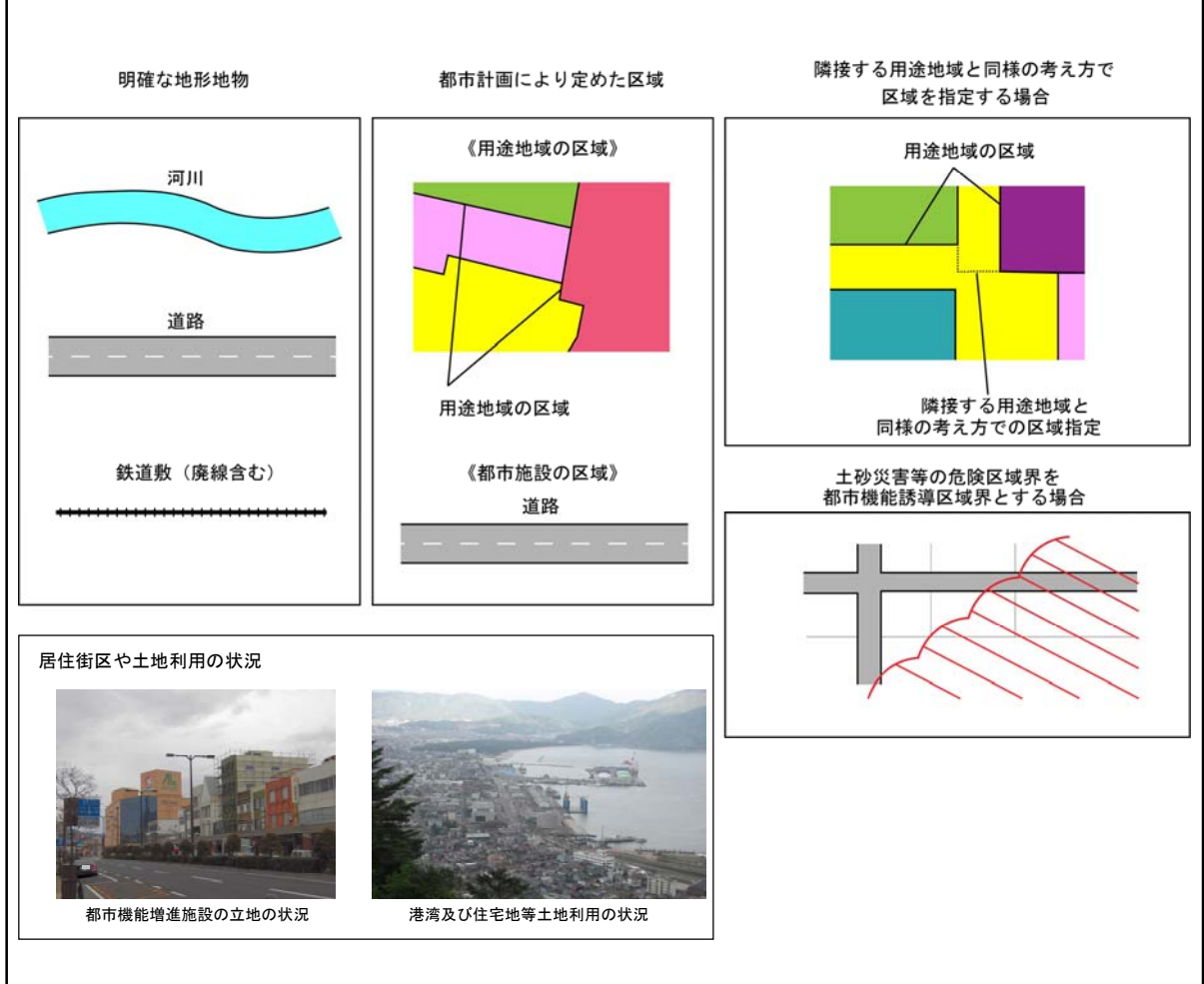


図. 区域線の考え方



本市の都市機能誘導区域に設定すべきエリアは以下のように考えられます。

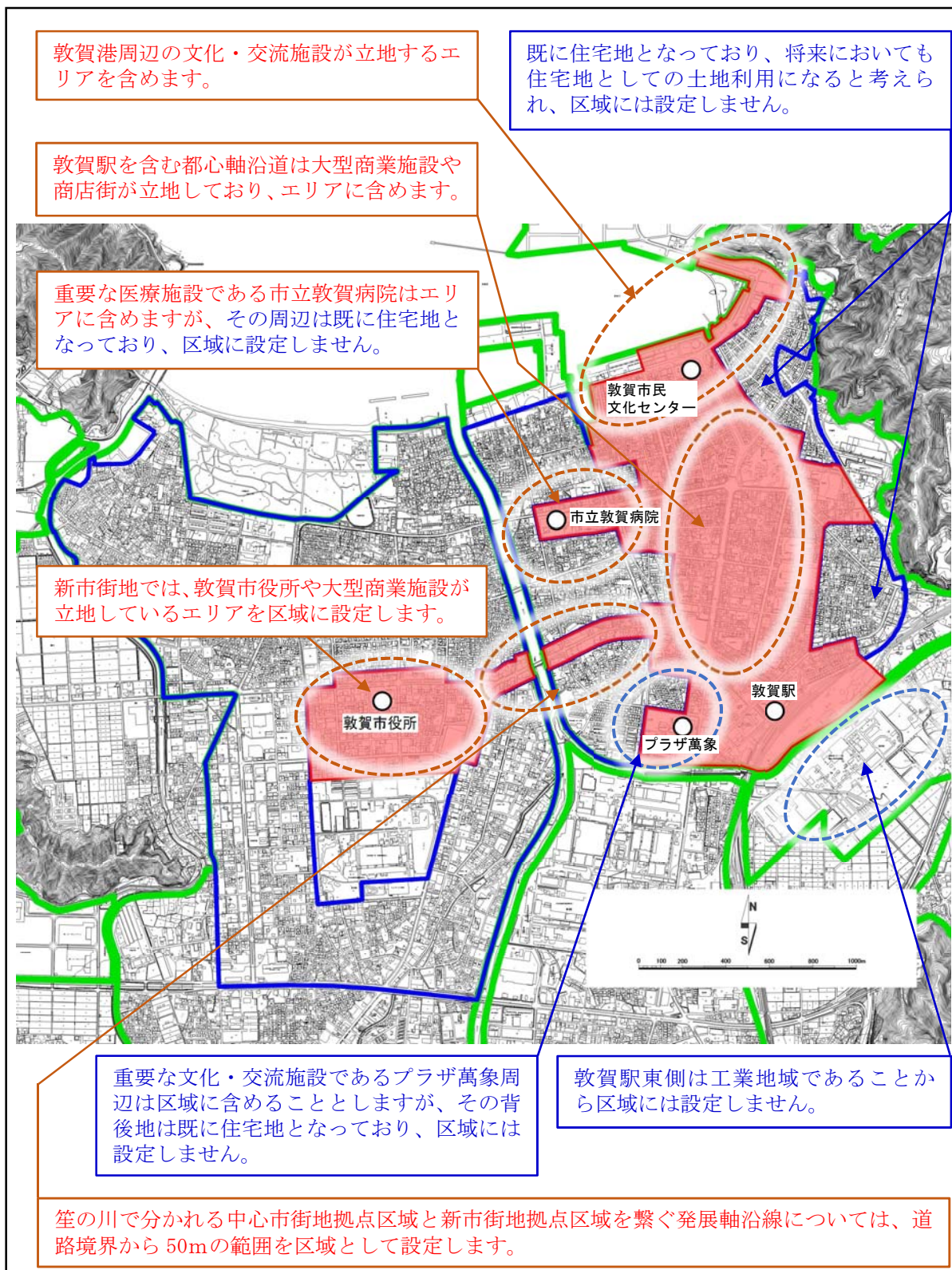


図. 都市機能誘導区域に設定すべきエリアの検討

本市の都市機能誘導区域は、以下のとおりです。

都市機能誘導区域（約 214.9ha）  
 うち、中心市街地拠点区域（約 175.3ha）  
 うち、新市街地拠点区域（約 39.6ha）

用途地域面積（1,664.1ha）に占める割合：12.9%

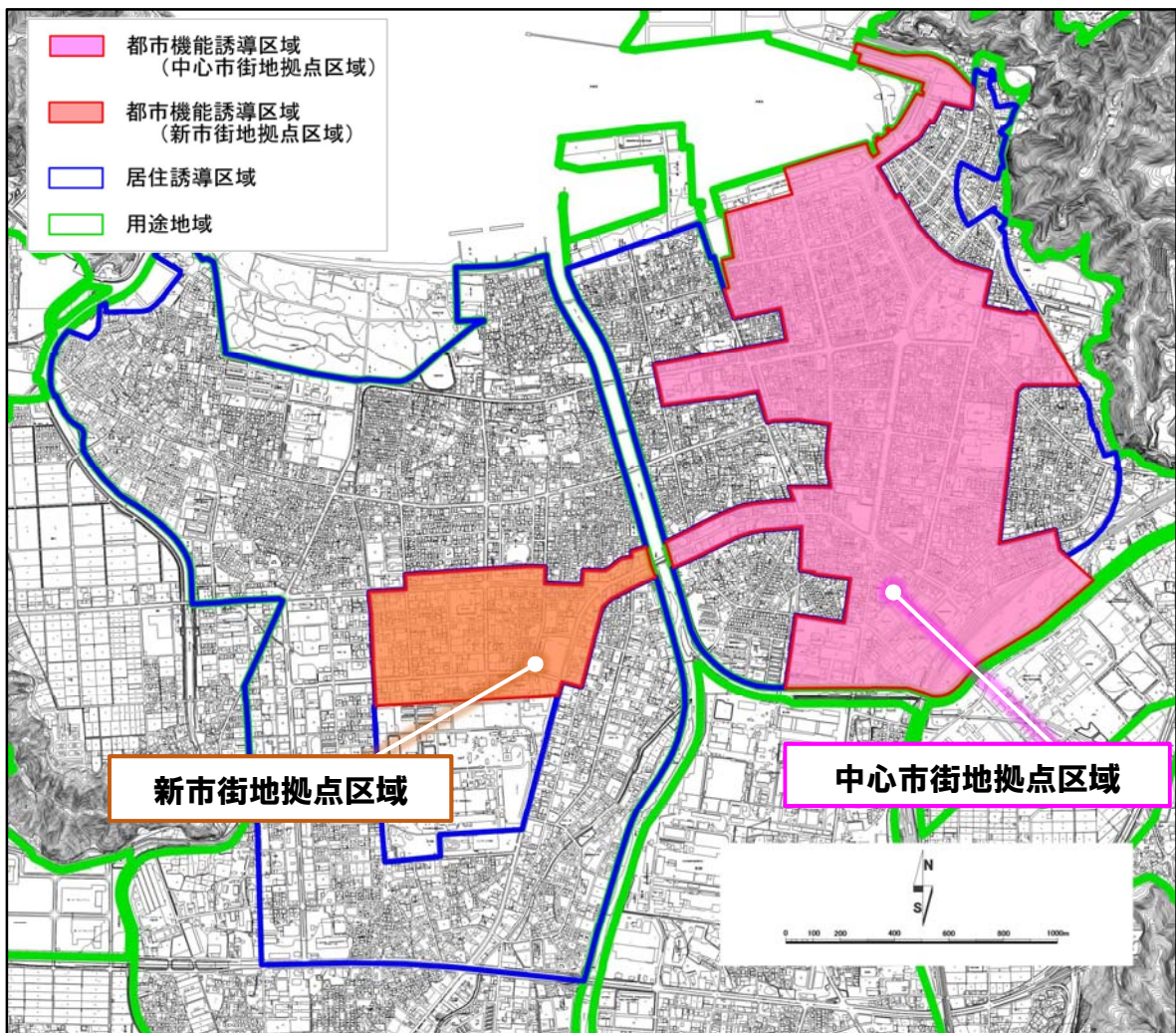


図. 都市機能誘導区域



## 4-2 誘導施設の設定

### (1) 誘導施設とは

誘導施設とは、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、都市計画運用指針において、以下の施設などを定められるとされています。

#### ■誘導施設として考えられる施設

- ・病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他の高齢化の中で必要性の高まる施設
- ・子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
- ・集客力がありまちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設やスーパーマーケット等の商業施設
- ・行政サービスの窓口機能を有する市役所、支所等の行政施設

また、都市計画運用指針によると、誘導施設は都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するものであり、当該区域に必要な施設を設定することとなりますが、具体の整備計画のある施設を設定することも考えられる、とされています。この際、当該区域及び都市全体における現在の年齢別人口構成や将来の人口推計、施設の充足度や配置を勘案し、必要な施設を定めることが望ましいとされています。

本計画では、誘導施設を設定するにあたり、まちづくりの方針を実現し、コンパクトなまちへと誘導していくため、以下に示す3つの基本方針を踏まえるものとします。

#### 基本方針1

- 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

- 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

- 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。

(2) 誘導施設の設定の考え方

1) 都市機能誘導区域への誘導の考え方

前項に示した誘導方針を踏まえると、生産年齢人口の回帰を図るためには、子育て世代を中心としてまちなか居住に必要な機能を誘導することが必要であり、子育て支援機能や福祉機能、学校教育機能などが重要となります。また、多様な世代の交流を実現するためには、医療機能や商業機能などの日常生活に必要な機能に加え、文化機能や交流機能も重要となり、市民生活に様々な面において重要な市役所等の行政機能も重要です。

本市の中心部は公共交通の利便性が高く、大規模な商業施設をはじめ、駅前から敦賀港に至る幹線道路沿いに商店街が形成されており、多くの人々が集まり多世代が便利に暮らすことができるエリアであると考えられます。都市機能誘導区域にこれらの機能が集約立地することで、多くの人々の往来を促進し、賑わいを創出することに繋がり都市の魅力向上が期待されます。また、プラザ萬象や市立図書館、博物館など多くの市民が集まり、交流の場となる施設も多く立地しており、多様な交流を生む基盤を有しているエリアであると考えられます。

また、保育所や小学校・中学校などの子育て世代にとって重要な子育て支援機能や学校教育機能に加え、本市の基幹的医療機関である市立敦賀病院が立地し、まちなか居住を進めるうえで、魅力を有するエリアであると考えられます。

こうした既存の都市機能増進施設を誘導施設に位置付け、「敦賀市公共施設等総合管理計画」と整合を図りながら様々な誘導施策を講じることで、郊外への進出が抑制されるとともに、都市機能誘導区域への立地誘導が図られ、区域内における都市サービス水準の向上に繋がります。

こうした考え方にに基づき、本市において都市機能誘導区域に必要と考えられる都市機能は以下のとおりです。

■都市機能として誘導するために必要と考えられる機能

必要な機能	具体的な施設
子育て支援機能	子育て支援施設（子育て支援センター、保育所等）
医療機能	病院、診療所
福祉機能	高齢者福祉施設、児童福祉施設、障がい者（児）福祉施設
学校教育機能	小学校、中学校、高等学校、大学等
商業機能	大規模小売店、スーパーマーケット、コンビニエンスストア
行政機能	市役所、支所
文化機能	図書館、博物館、美術館、その他文化施設
交流機能	公民館、地域コミュニティセンター、その他交流施設



## 2) 都市機能誘導区域ごとの誘導施設の設定方針

前項に示したように、中心市街地拠点区域と新市街地拠点区域では、区域の特性から施設の立地状況も異なっており、誘導すべき機能もその性格が異なっていることを踏まえ、それぞれの区域における誘導施設の方針を以下のように定めます。

### ■中心市街地拠点区域における誘導方針

- 本区域には、市内外の交流の玄関口となる敦賀駅、敦賀港があり、まちづくりの理念に示す“多様な世代との交流から、様々なめぐりあい生まれる『港まち敦賀』”の実現に向けた都市の魅力向上が求められます。
- 子育て支援機能やこれに関連する福祉機能など、まちなか居住に必要な機能を誘導することに加え、多くの人々の往来を促進し、賑わいを創出することで都市の魅力を高めるため、特に高次医療機能や買回り品\*を扱う商業施設、文化機能、交流機能の立地誘導を図ります。

※買回り品：価格・品質・色・デザインなどを比較検討した上で購入する商品。婦人服や呉服、靴、鞆など。

### ■新市街地拠点区域における誘導方針

- 本区域には、市役所や大規模な商業施設などが立地しており、市民の日常生活向上のため、特に行政機能や買回り品を扱う商業施設などの立地誘導を図ります。

上記の方針に基づき、必要と考えられる機能ごとに、誘導施設としての設定の判断を行います。

### ■子育て支援機能

都市機能 増進施設	設定の考え方	区域別の整理	
		中心市街地 拠点区域	新市街地 拠点区域
子育て支援 施設	<p>子育て支援センターや保育所、幼稚園、認定こども園等は、人口減少が進む中でまちなかへ子育て世代の居住を誘導していくために機能を維持、誘導することが求められる施設です。</p> <p>本市においては、<b>誘導施設に設定する</b>ことで、子育て世代が安心してまちなかで暮らせる居住環境を整備していきます。</p>	○	○

■医療機能

都市機能 増進施設	設定の考え方	区域別の整理	
		中心市街地 拠点区域	新市街地 拠点区域
病院	<p>医療機能は、今後高齢化が進む中、誰もがアクセスできるように公共交通の利便性が高い都市機能誘導区域内に立地することが求められます。</p> <p>本市では、特に救急医療を担う公的医療機関を、<b>誘導施設に設定します。</b></p>	○ (高次医療)	—
診療所	<p>診療所は、各々の地域で日常生活に必要な施設であり、今後も必要とされる地域に立地していくと考えられることから、<b>誘導施設には設定しません。</b></p>	—	—

■福祉機能

都市機能 増進施設	設定の考え方	区域別の整理	
		中心市街地 拠点区域	新市街地 拠点区域
高齢者福祉施設	<p>高齢者福祉施設（通所型施設、入所・入居型施設）は、高齢化が進む中、機能の維持が求められる施設です。</p> <p>高齢者福祉施設は、市内各地域において必要な施設であり、<b>誘導施設には設定しません</b>が、計画を見直す際、その時点での施設の立地状況等を考慮し、誘導施設への検討を行うこととします。</p>	—	—
児童福祉施設	<p>児童館や児童センター、放課後児童クラブなどの児童福祉施設は子育て世帯にとって重要な施設です。</p> <p>また、子育て支援施設や学校教育機能と連携を図る必要があることから、<b>誘導施設に設定します。</b></p>	○	○
障がい者（児）福祉施設	<p>障がい者（児）福祉施設は、障がいのある方が住み慣れた地域で生活を送るために支援する施設であり、必要とされる地域に立地していくと考えられることから、<b>誘導施設には設定しません。</b></p>	—	—

■学校教育機能

都市機能 増進施設	設定の考え方	区域別の整理	
		中心市街地 拠点区域	新市街地 拠点区域
小学校、 中学校	<p>小学校、中学校は、地域コミュニティの拠点や災害時の避難場所としての機能を有しており、重要な施設です。</p> <p>少子化により、学校の規模や配置については、公共施設等総合管理計画においても統廃合を含め検討されているところです。</p> <p>小学校、中学校については、まちなかでの子育て環境の確保の観点から施設の再編や統廃合による立地集約が重要であり、<b>誘導施設に設定します。</b></p>	○	○
高等学校	<p>本市では、高校は3校ありますが、1校が市街地北側にあり、それ以外は郊外部に立地しております。立地場所が、現在地から移動する可能性も低いと考えられることから、<b>誘導施設には設定しません。</b></p>	—	—
大学等	<p>大学等は若者が集まり、都市の活気を生み出す施設ですが、本市にある看護大学、福井大学敦賀キャンパスは、将来的にも現在地から移転するとは考えられないことから、<b>誘導施設には設定しません。</b></p>	—	—

■商業機能

都市機能 増進施設	設定の考え方	区域別の整理	
		中心市街地 拠点区域	新市街地 拠点区域
大規模小売店	<p>本市にある大規模小売店は、都市機能誘導区域内に立地しており、今後とも市民の利便性を確保するとともに区域内の賑わい創出に繋がる誘導施設として重要な店舗となります。</p> <p>これらが都市機能誘導区域外へ立地することは、都市構造や公共交通の維持、市民の生活の利便性等に影響があることから、店舗面積10,000㎡以上の店舗については<b>誘導施設に設定します。</b></p>	○	○

■商業機能（続き）

都市機能 増進施設	設定の考え方	区域別の整理	
		中心市街地 拠点区域	新市街地 拠点区域
中規模小売店 （食料品、ス ーパー等）	中規模小売店（店舗面積 10,000 m <sup>2</sup> 未満の店舗）は、 居住者の生活を支える日用品等を取り扱う店舗です。 特に食料品を多く扱うスーパーなどは市内各地で立地 が求められる日常生活に必要な機能であり、誘導施設 に設定すべきではないと考えられるため、 <b>誘導施設に は設定しません。</b>	—	—
コンビニエン ストア	コンビニエンスストアは、用途地域内に万遍なく立 地しており、将来もそれぞれ商圈を考慮して立地して いくことが考えられることから、 <b>誘導施設には設定し ません。</b>	—	—

■行政機能

都市機能 増進施設	設定の考え方	区域別の整理	
		中心市街地 拠点区域	新市街地 拠点区域
行政施設 （市役所等）	中枢的な行政機能である市役所等の行政施設は、多 くの市民が利用する施設であり、公共交通の利便性が 高いエリアでの立地が求められます。市民生活におい て、今後も重要な施設であることから <b>誘導施設に設定 します。</b>	○	○

■文化機能

都市機能 増進施設	設定の考え方	区域別の整理	
		中心市街地 拠点区域	新市街地 拠点区域
文化施設	図書館については、多くの市民が利用する施設であ り、集客機能を有することから地域の賑わい創出に寄 与する施設です。本市では、中心市街地拠点区域にお いて、立地誘導を目指し <b>誘導施設に設定します。</b>	○	—



■文化機能（続き）

都市機能 増進施設	設定の考え方	区域別の整理	
		中心市街地 拠点区域	新市街地 拠点区域
文化施設	博物館や美術館については、多くの市民が利用する施設であり、集客機能を有することから地域の賑わい創出に寄与する施設です。本市では、中心市街地拠点区域において、立地誘導を目指し <u>誘導施設に設定しません</u> 。	○	—
	博物館相当施設については、公共交通の利便性の高い中心市街地拠点区域において、立地誘導を目指し <u>誘導施設に設定します</u> 。	○	—

■交流機能

都市機能 増進施設	設定の考え方	区域別の整理	
		中心市街地 拠点区域	新市街地 拠点区域
交流施設	公民館や地域コミュニティセンターは、各地域の社会教育の活動に必要な施設です。市内各地域において必要な施設であり、 <u>誘導施設には設定しません</u> 。	—	—
	その他市民の交流に供する施設等については、多様な市民の相互交流を目的とし、地域活性化の拠点として文化・交流等の都市活動・コミュニティ活動を支える中核的な施設であり、集会機能、会議機能、子育て支援機能、防災拠点機能等が集約された複合施設です。そのため、多くの市民が利用し、地域の賑わい創出に寄与する施設です。本市では、中心市街地拠点区域において、立地誘導を目指して <u>誘導施設に設定します</u> 。	○	—

(3) 誘導施設の設定

前項の設定方針に基づき、本市の誘導施設を以下のように設定します。

■ 誘導施設一覧

機能	都市機能増進施設	区域別の整理		根拠法等
		中心市街地 拠点区域	新市街地 拠点区域	
子育て支援機能	子育て支援センター	○	○	子育てについての相談、情報の提供その他援助を行うとともに、乳幼児又はその保護者が相互に交流を行う場所を提供する施設。
	保育所	○	○	児童福祉法第39条。
	認定こども園	○	○	就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第2条第6項。
	幼稚園	○	○	学校教育法第1条及び第22条。
医療機能	病院	○ (高次医療)	—	医療法第1条の5及び第31条。 医師又は歯科医師が、公衆又は特定多数人のため医業又は歯科医業を行う場所であって、20人以上の患者を入院させるための施設を有するもので公的医療機関をいう。
福祉機能	児童館、児童センター	○	○	児童福祉法第40条。
	放課後児童クラブ	○	○	児童福祉法第6条の3に規定する放課後児童健全育成事業に供する施設。
学校教育機能	小学校	○	○	学校教育法第1条及び第29条。
	中学校	○	○	学校教育法第1条及び第45条。
商業機能	大規模小売店	○	○	大規模小売店舗立地法第2条第2項に規定する店舗のうち店舗面積10,000㎡以上の商業施設。 小売業（飲食店業を除くものとし、物品加工修理業を含む。）を行うための店舗であって、建物内の店舗面積の合計が10,000㎡を超えるもの。
行政機能	行政施設（市役所等）	○	○	地方自治法第4条第1項及び第155条。
文化機能	図書館	○	—	図書館法第2条第1項及び第29条第1項。
	博物館、美術館	○	—	博物館法第2条第1項。
	博物館相当施設	○	—	博物館法第29条。
交流機能	交流施設	○	—	市民の相互交流を目的とし、地域活性化の拠点として文化・交流等の都市活動・コミュニティ活動を支える中核的な施設であり、集会機能、会議機能、子育て支援機能、防災拠点機能などが集約された複合施設。

## 第5章. 居住誘導区域の設定

### 5-1 居住誘導区域の設定

#### (1) 居住誘導区域とは

居住誘導区域は、都市再生特別措置法第81条第14項で「立地適正化計画の区域における人口、土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して、良好な居住環境が確保され、公共投資その他の行政運営が効率的に行われるように定めるもの」と規定されています。

また、都市計画運用指針では、「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である。このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきである。」とされています。

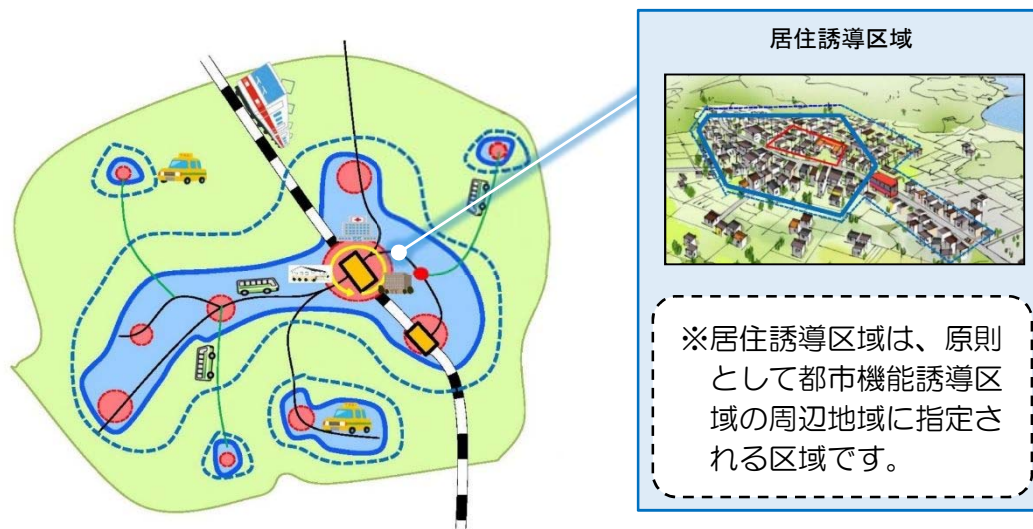


図. 居住誘導区域のイメージ

## (2) 都市計画運用指針における区域設定の考え方

都市計画運用指針では、居住誘導区域の設定の考え方として、以下のように示されています。

### ①-1 居住誘導区域を定めることが考えられる区域

- ア 都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
- イ 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- ウ 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

### ①-2 都市再生法第81条第14項、同法施行令第24条により、居住誘導区域に含まないこととされていることに留意すべき区域

- ア 都市計画法第7条第1項に規定する市街化調整区域
- イ 建築基準法（昭和25年法律第201号）第39条第1項に規定する災害危険区域のうち、同条第2項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域
- ウ 農業振興地域の整備に関する法律（昭和44年法律第58号）第8条第2項第1号に規定する農用地区域又は農地法（昭和27年法律第229号）第5条第2項第1号ロに掲げる農地若しくは採草放牧地の区域
- エ 自然公園法（昭和32年法律第161号）第20条第1項に規定する特別地域、森林法（昭和26年法律第249号）第25条若しくは第25条の2の規定により指定された保安林の区域、自然環境保全法（昭和47年法律第85号）第14条第1項に規定する原生自然環境保全地域若しくは同法第25条第1項に規定する特別地区又は森林法第30条若しくは第30条の2の規定により告示された保安林予定森林の区域、同法第41条の規定により指定された保安施設地区若しくは同法第44条において準用する同法第30条の規定により告示された保安施設地区に予定された地区

### ①-3 原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域

- ア 土砂災害特別警戒区域
- イ 津波災害特別警戒区域
- ウ 災害危険区域（①-2 イに掲げる区域を除く。）
- エ 地すべり等防止法（昭和33年法律第30号）第3条第1項に規定する地すべり防止区域
- オ 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律（昭和44年法律第57号）第3条第1項に規定する急傾斜地崩壊危険区域



①-4 それぞれの区域の災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域

- ア 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第7条第1項に規定する土砂災害警戒区域
- イ 津波防災地域づくりに関する法律第53条第1項に規定する津波災害警戒区域
- ウ 水防法（昭和24年法律第193号）第15条第1項第4号に規定する浸水想定区域
- エ 特定都市河川浸水被害対策法（平成15年法律第77号）第32条第1項に規定する都市洪水想定区域及び同条第2項に規定する都市浸水想定区域
- オ 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第4条第1項に規定する基礎調査、津波防災地域づくりに関する法律第8条第1項に規定する津波浸水想定における浸水の区域及びその他の調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域

①-5 居住誘導区域に含めることについては慎重に判断を行うことが望ましい区域

- ア 都市計画法第8条第1項第1号に規定する用途地域のうち工業専用地域、同項第13号に規定する流通業務地区等、法令により住宅の建築が制限されている区域
- イ 都市計画法第8条第1項第2号に規定する特別用途地区、同法第12条の4第1項第1号に規定する地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域
- ウ 過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域
- エ 工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域

### ①-6 留意すべき事項

居住誘導区域は、将来の人口等の見通しを踏まえた適切な範囲に設定されるべきことは言うまでもなく、例えば、今後、人口減少が見込まれる都市においては、現在の市街化区域全域をそのまま居住誘導区域として設定するべきではなく、また、原則として新たな開発予定地を居住誘導区域として設定すべきではない、とされています。なお、人口等の将来の見通しは、立地適正化計画の内容に大きな影響を及ぼすことから、国立社会保障・人口問題研究所が公表をしている将来推計人口の値を採用すべきであり、仮に市町村が独自の推計を行うとしても国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口の値を参酌すべきであるとされています。

また、都市機能誘導区域へ誘導することが求められる医療、福祉、商業等の身近な生活に必要な都市機能は、各機能の特性に応じた一定の利用圏人口によってそれらが持続的に維持されることを踏まえ、当該人口を勘案しつつ居住誘導区域を定めることが望ましいとされています。

一方で、居住誘導区域の設定にあたっては、市町村の主要な中心部のみをその区域とするのではなく、地域の歴史や合併の経緯等にも十分留意して定めることが望ましいとされています。

なお、市街地の周辺の農地のうち、田園住居地域内のまとまりのある農地や生産緑地地区など将来にわたり保全することが適当な農地については、居住誘導区域に含めず、市民農園その他の都市農業振興施策等との連携等により、その保全を図ることが望ましいとされています。

本計画では、まちづくりの方針として「都市機能が整備されている市街地の北側へ居住を誘導する」ことを掲げています。そのために必要となる誘導施設を設定し、都市機能誘導区域の設定を行いました。本市では、既存の施設の立地状況や公共交通の利便性等の観点から、都市機能誘導区域は市街地の北側で、中心市街地拠点区域と新市街地拠点区域の2つの区域を設定しました。居住の誘導を図るべきエリアはこれら都市機能の誘導を図るエリアに立地する都市機能増進施設が今後も立地し続けられるよう、これらを支える範囲に設定する必要があります。

本市において、居住の誘導を図るべきエリアの検討にあたっては、都市機能誘導区域での施設立地を支えるとともに公共交通の利便性が高く、本市が目指す将来の都市構造の実現に繋げる観点で行うものとします。

なお、将来的に居住の誘導を図る観点から、前述したように都市計画運用指針において居住を誘導するべきではないと考えられる災害の危険性があるエリアや工業系の土地利用を優先すべきエリアについては除外することを基本とします。

(3) 居住誘導区域に設定すべきエリアの検討

1) 居住誘導区域に含めない要件

都市計画運用指針において、原則として居住誘導区域に含まないこととされている以下の区域については、居住誘導区域から除外することとします。

要件		敦賀市における状況等
①	土砂災害特別警戒区域 (レッドゾーン)	市街地外縁部の丘陵地において指定されており、区域から除外します。
②	津波災害特別警戒区域	指定無し。
③	災害危険区域	指定無し。
④	地すべり防止区域	市街地外縁部の丘陵地において指定されており、区域から除外します。
⑤	急傾斜地崩壊危険区域	市街地外縁部の丘陵地において指定されており、区域から除外します。

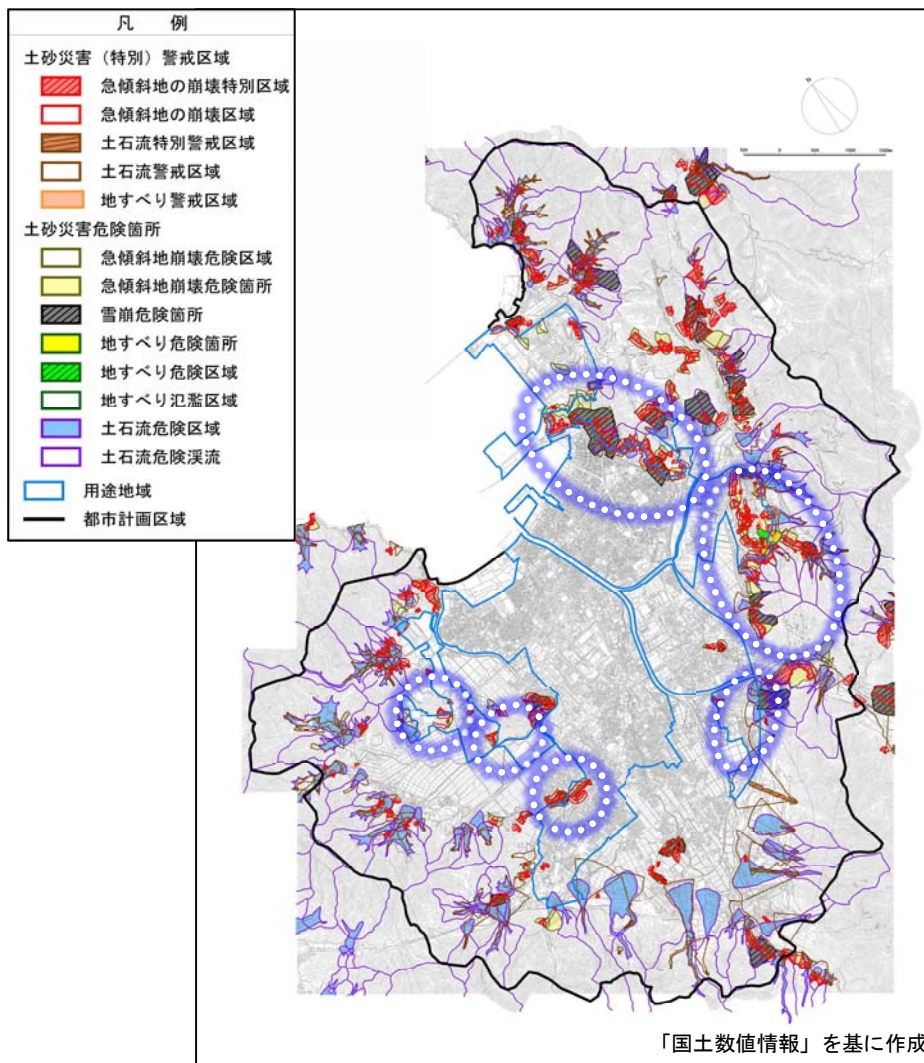


図. 要件①・④・⑤土砂災害特別警戒区域等の指定状況

2) 災害リスクや対策等を総合的に勘案し判断する要件

都市計画運用指針において、災害リスク等への対応方策を総合的に勘案し、暮らしの安全性が確保されているかどうかを判断するとされている以下の区域については、災害防止対策や避難誘導の方策などの検討を進めることを踏まえ、総合的な見地から居住誘導区域を設定することとします。

また、居住誘導区域に含めることを慎重に判断を行うことが望ましいとされている条件のうち、工業専用地域については、その土地利用規制上の観点から居住誘導区域に含めないものとします。

要件		敦賀市における状況等
①	土砂災害警戒区域 (イエローゾーン)	土砂災害の発生による被害発生を防ぐ観点から、居住誘導区域に含めないものとします。また、市街地東側の一部に指定されている土石流警戒区域についても居住誘導区域に含めないものとします。
②	津波災害警戒区域	指定無し。
③	浸水想定区域	家屋の軒下が浸水し、市民と個人資産の安全性が著しく低下すると想定される浸水深2.0m以上のエリアについては居住誘導区域に含めないものとします。浸水深0.5～2.0mのエリアについては、河川改修や避難誘導の方策など総合的な見地を踏まえた判断から、居住誘導区域に含めるものとします。
④	都市洪水想定区域及び都市浸水想定区域	指定無し。
⑤	土砂災害警戒区域等における基礎調査や津波浸水想定区域及びその他の調査結果等により判明した災害のおそれのある区域	指定無し。
⑥	工業専用地域及び工業地域	工業専用地域は土地利用法規制上、居住を誘導する区域ではないため、居住誘導区域に含めないものとします。工業地域については、土地利用の現状を勘案し、居住誘導区域に含めないものとします。



以下に、本市において指定のある要件①③⑥について、居住誘導区域へ含めるべきかどうかの検討を行います。

**要件① 土砂災害警戒区域の状況**

- 急傾斜地の崩壊区域や土石流警戒区域、地すべり警戒区域などの土砂災害警戒区域は、土砂災害特別警戒区域と同様に、市街地の外縁部に多く指定されています。
- 区域の中には、既に宅地化されている範囲まで指定されているものもあります。
- 近年全国で発生している土砂災害の状況を勘案すると、土砂災害警戒区域については、今後居住を誘導することは適当でない判断されることから、居住誘導区域に含まないものとします。
- なお、既に土砂災害警戒区域に指定されているエリアの住宅地については、災害防止対策を促進するとともに、避難誘導體制の徹底を進めます。

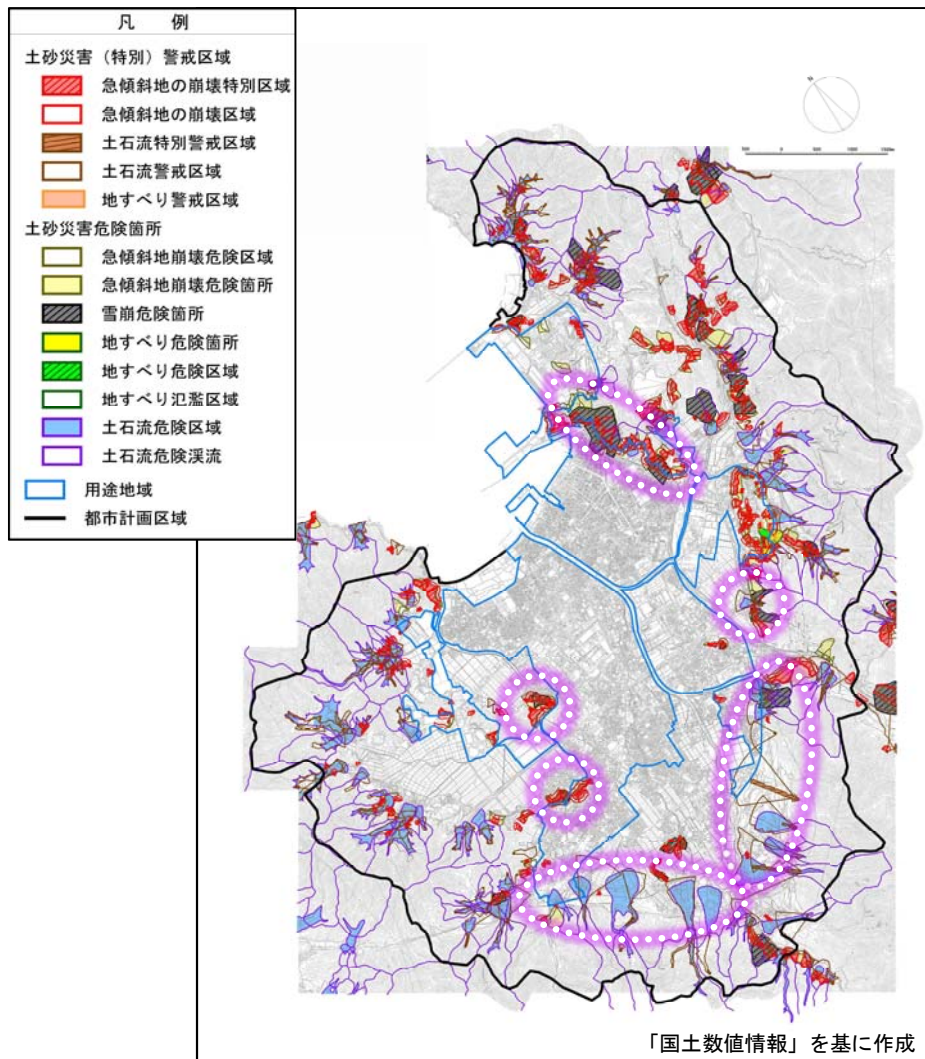


図. 要件①土砂災害警戒区域の指定状況

要件③ 浸水想定区域の状況

- 笹の川一帯は洪水時の浸水が懸念されるエリアであり、右岸・左岸ともに既成市街地の多くにおいて1.0～2.0mの浸水が想定されています。
- 笹の川の河川改修については、現在も福井県が事業を進めているところです。
- このエリアには住宅地が多く立地し、多くの市民が生活しているエリアであることから、今後、笹の川の河川改修や避難誘導標識・案内板の整備などによる避難路の確保、防災情報伝達システム・TonBメールなど情報伝達体制の活用など浸水対策を総合的に行うことで安全性を確保し、居住誘導区域に含めるものとします。

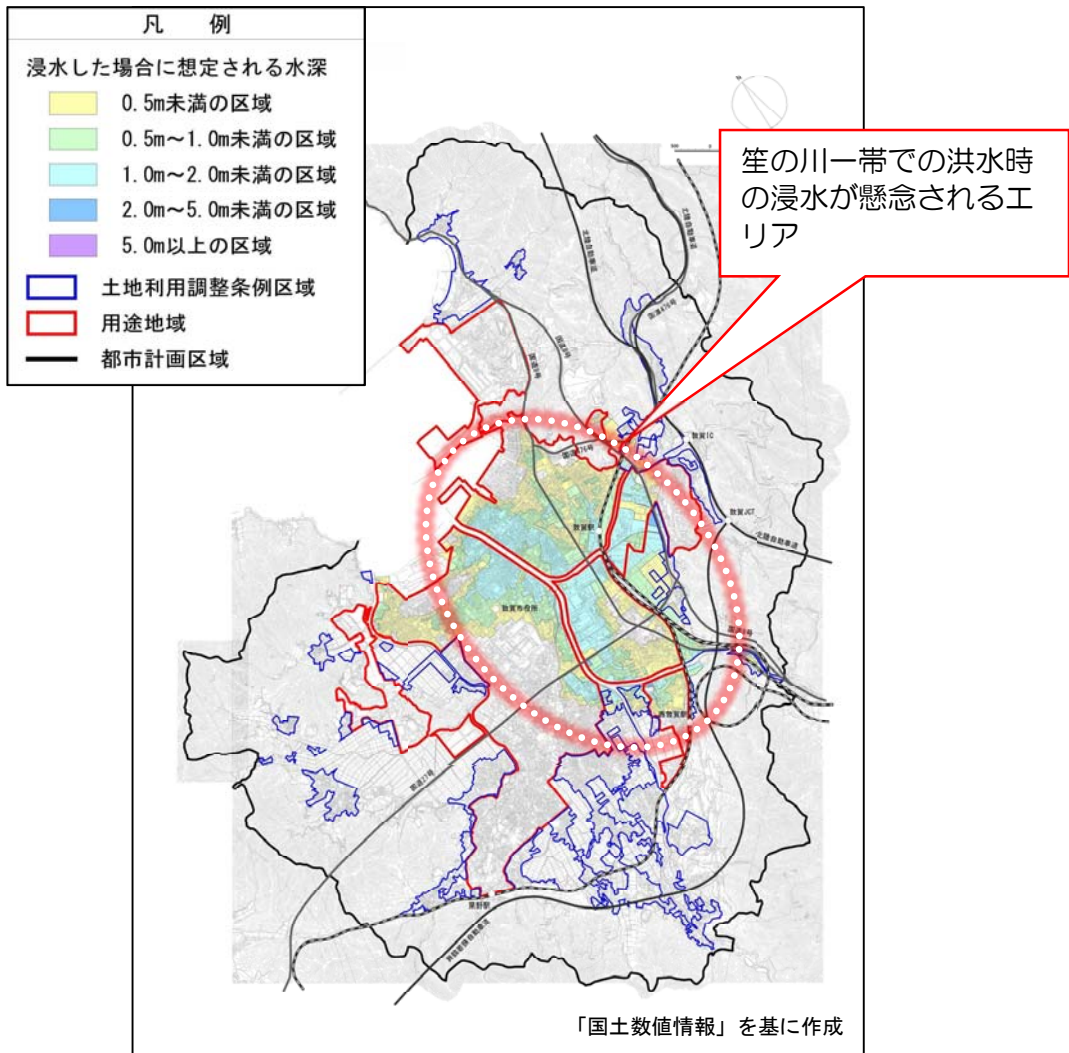


図. 要件③笹の川浸水想定状況

要件③ 浸水想定区域の状況

- 敦賀湾の最深部にあたる港周辺では、0.3～1.0m、1.0～2.0mの津波浸水が想定されています。
- 津波警報よりも高い波高となる3.0m以上の津波の浸水被害が想定されていないことから、今後、避難誘導方策などの津波対策を総合的に行うことで、居住誘導区域に含めるものとします。

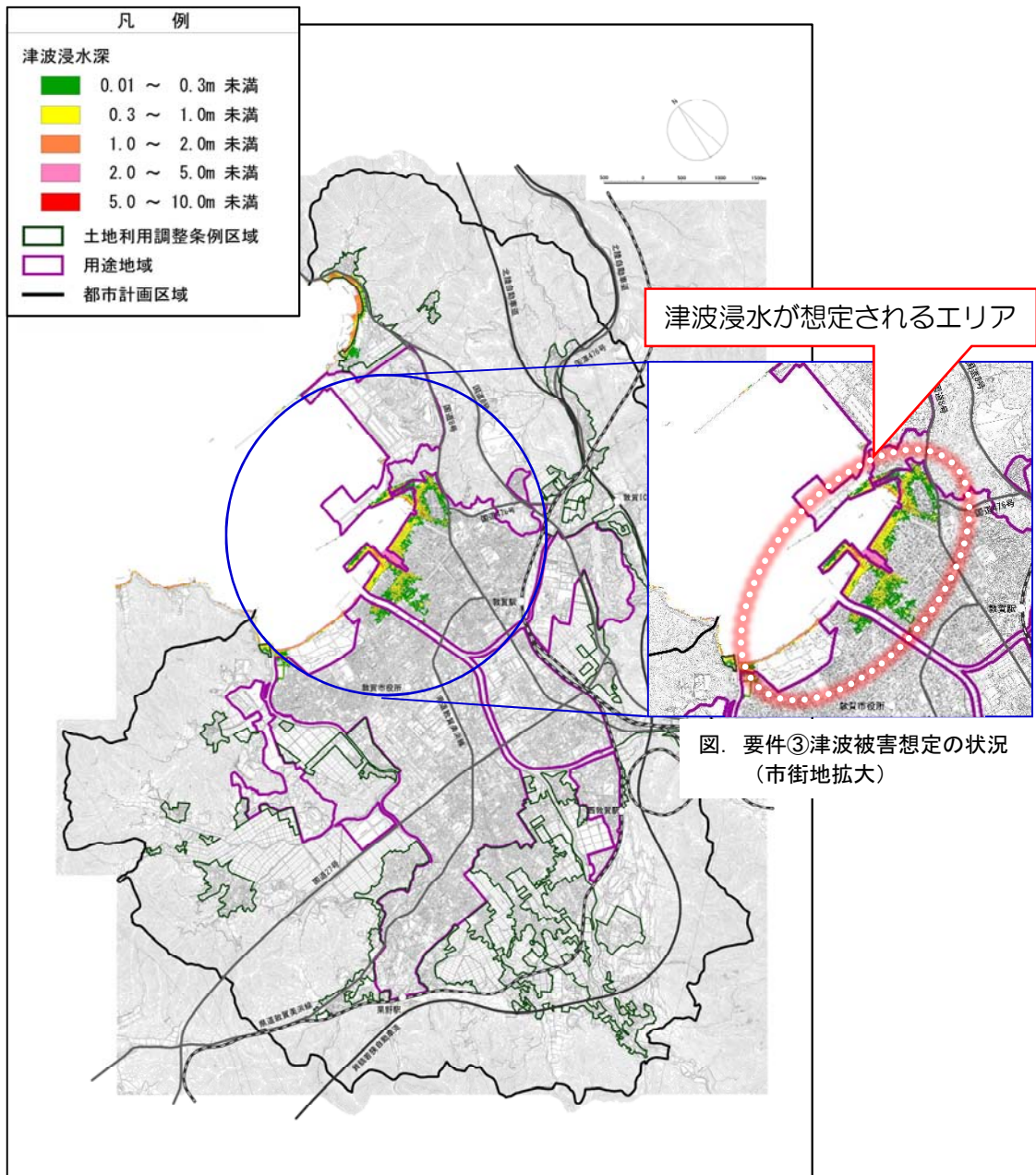


図. 要件③津波被害想定 of 状況



要件⑥ 用途地域（工業専用地域及び工業地域）の指定状況

- 住宅や店舗、病院、学校等の立地が認められない工業専用地域については、居住を誘導する区域ではないため、居住誘導区域には含めません。
- 市街地内及び周辺の工業地域については、土地利用の現状を勘案し、今後とも工業系土地利用を進めるものとし、居住誘導区域には含めないものとします。

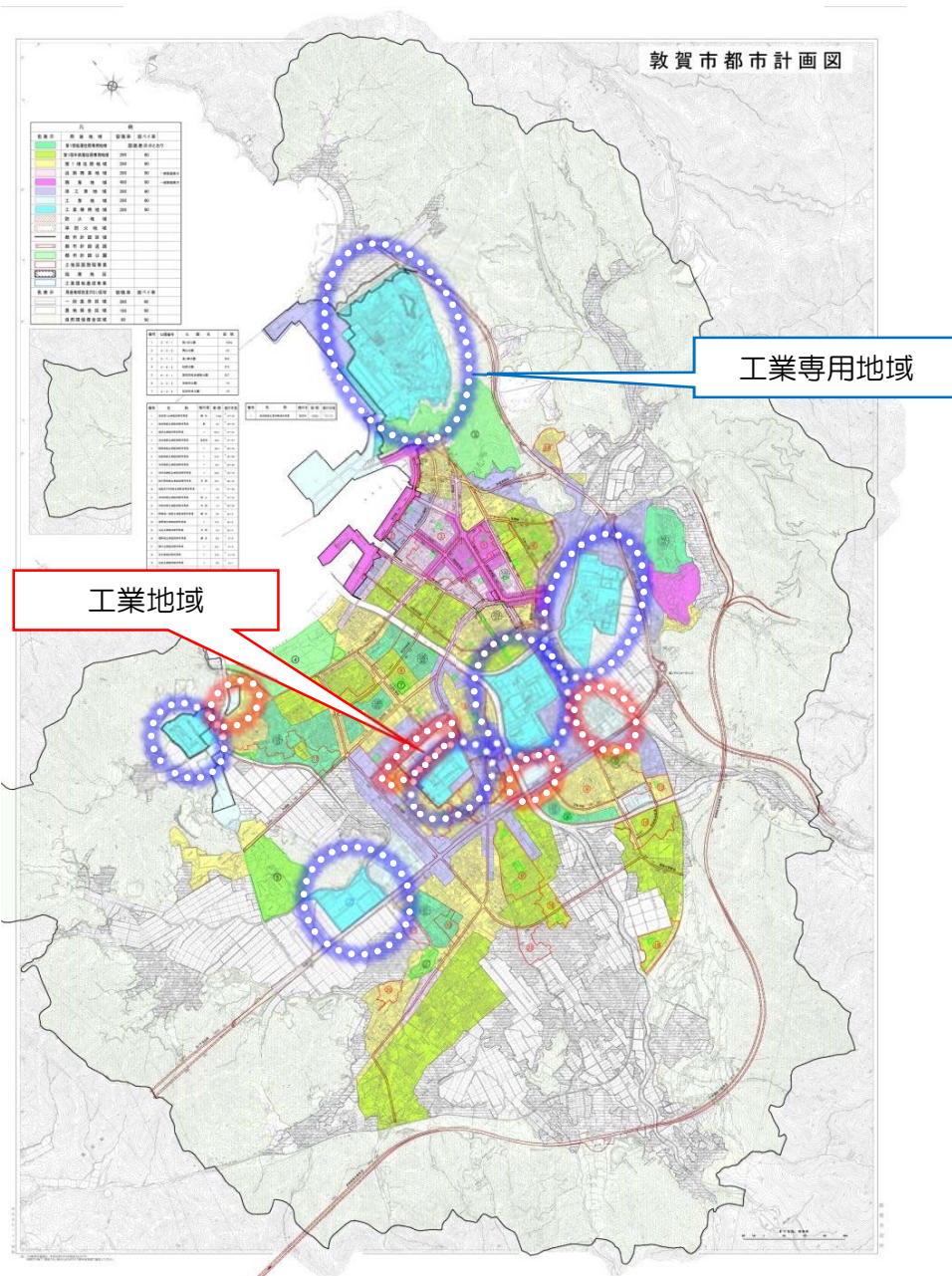


図. 要件⑥用途地域の指定状況



### 3) 居住を誘導するエリアの検討

居住誘導区域は、「用途地域内及び市街地の北側のエリア」において設定することを基本とします。また、このエリアのうち、下記の視点に基づいて範囲を検討します。

視点		敦賀市における状況等
①	国道27号バイパスより北側の市街地エリア	本市の2分化している市街地構造をゆるやかに解消し、基本方針及び将来都市構造の実現を図るため、国道27号バイパスより北側の市街地を居住誘導区域に含めます。
②	都市機能誘導区域から500m圏内のエリア	都市機能の立地を維持・促進し、都市サービス水準の確保を図る観点から、都市機能誘導区域から徒歩圏内(500m圏内)のエリアを居住誘導区域に含めます。また、目安として1km圏内も検討に含めます。
③	公共交通の利便性が高いエリア	都市機能誘導区域への公共交通アクセスが確保されるエリアへの定住を図ると同時に、公共交通の利用増進を図り、運営維持を図る観点から、公共交通の利便性の高いエリアを居住誘導区域に含めます。

前項までの、除外する要件と上記の視点を総合的に勘案し、将来本市における人口減少が進んでいくなかで、持続可能な都市経営が可能な範囲を想定し設定するとともに、地形地物や用途地域等の一団のまとまりある土地利用の範囲を考慮して、居住誘導区域の設定を行います。

**視点① 将来目指すべき都市構造**

- 将来の人口動向や都市機能増進施設の立地状況を踏まえ、2分化している本市の市街地構造を解消していくためには、様々な都市基盤が整っている国道27号バイパスから北側の市街地へゆるやかに居住を誘導していくことが必要です。
- 居住を誘導していく範囲は、下図の「居住の誘導を将来目指すエリア」を基本とします。

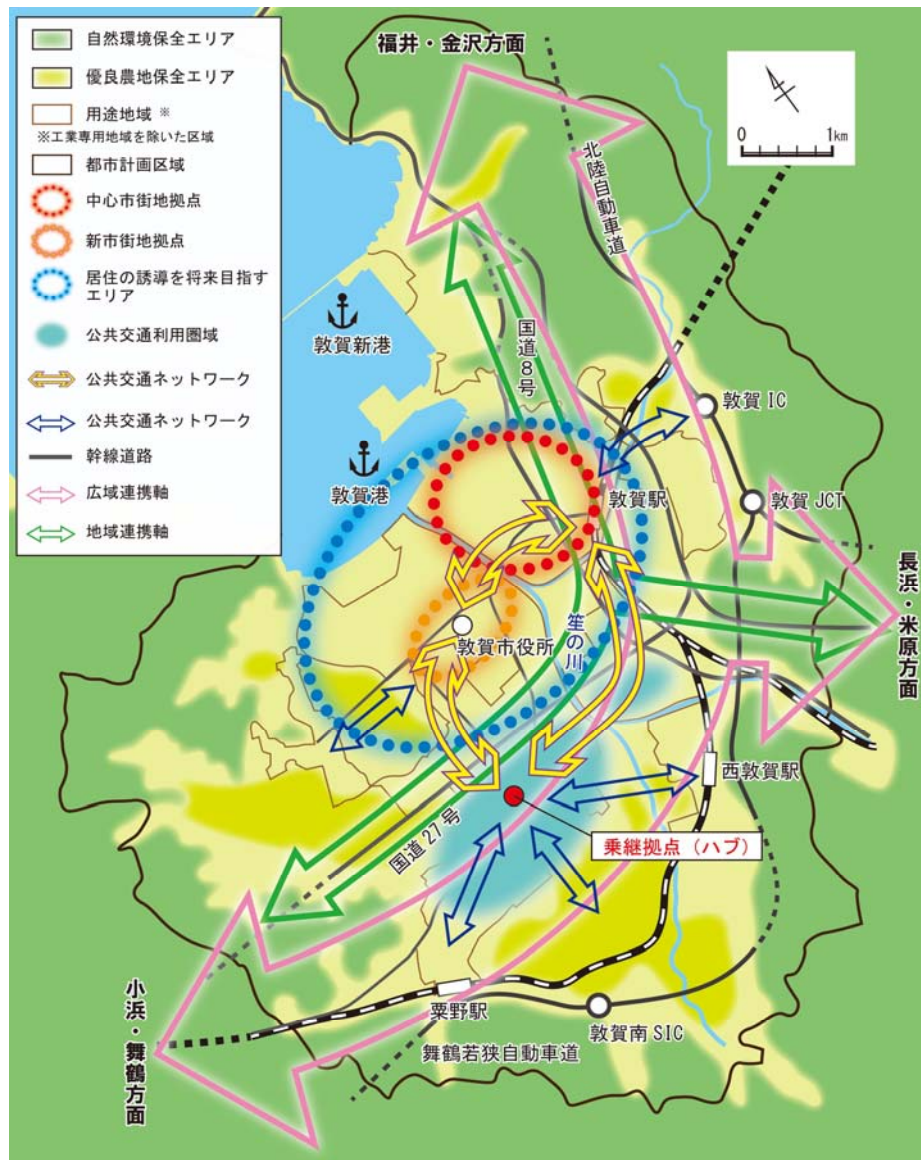


図. 視点①敦賀市の目指すべき将来都市構造

**視点② 都市機能誘導区域から 500m及び 1 km 圏域**

- 既存ストックの有効活用と居住地としての魅力向上を目指し、都市機能誘導区域での都市機能の立地を維持・促進するとともに、その都市サービス水準を確保するためには、区域内及びその周辺に一定の人口密度を確保していく必要があります。
- まちなか定住を促進するとともに、誰もが歩いて暮らせるまちづくりを推進していくためにも、都市機能誘導区域から徒歩圏内（500m圏内）のエリアを居住誘導区域の基本として考えるとともに、周辺の居住地の立地状況も勘案し、居住誘導区域に含める目安として都市機能誘導区域から 1km 圏域についても考慮するものとします。

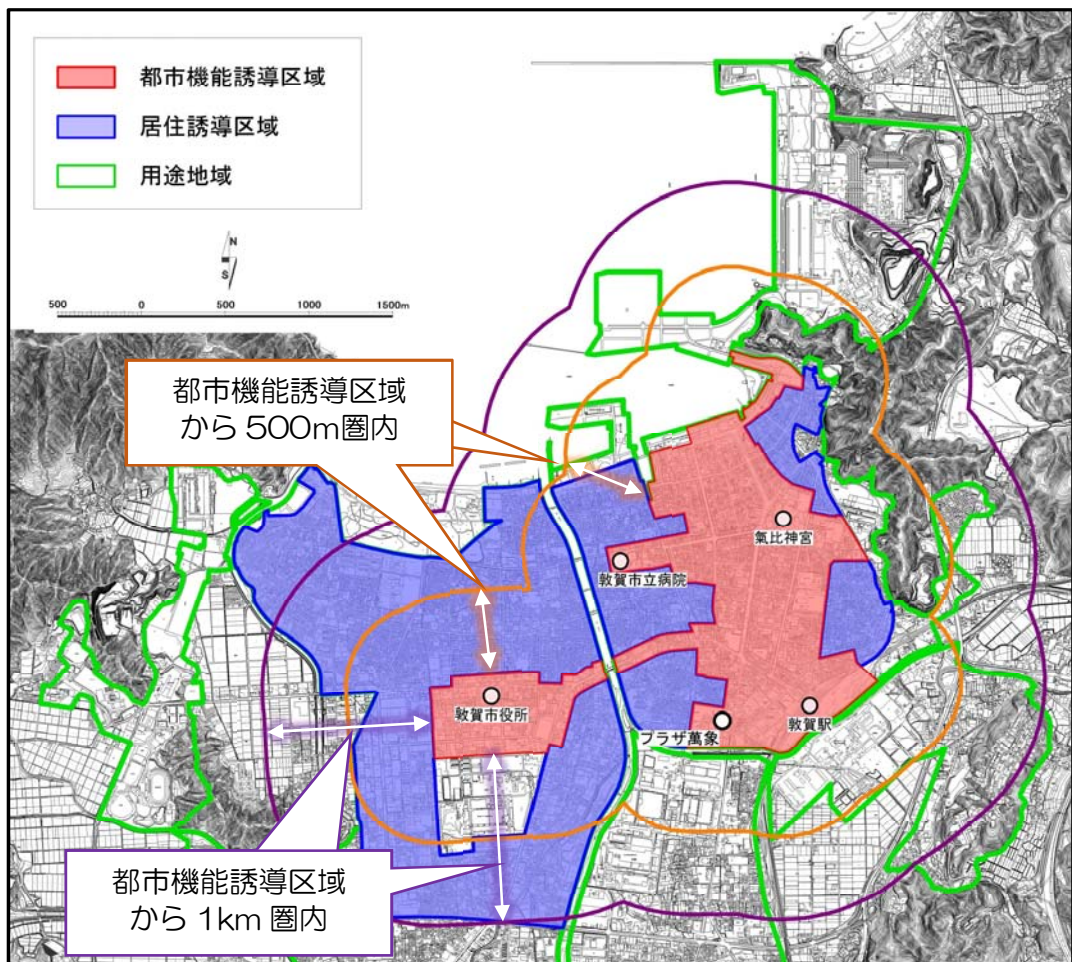


図. 視点②都市機能誘導区域から 500m及び 1km 圏内エリア



**視点③ 公共交通の利用圏域**

- 多くの都市機能増進施設が立地する都市機能誘導区域へ公共交通を利用してアクセスできることで、誰もが便利な居住環境が確保されます。
- 適度な人口密度を保つことにより、コミュニティバス等の公共交通の効果的な配置、利用者増加等良好な運営に繋がることから、公共交通の利用圏域へ居住を誘導することが重要です。
- 居住を誘導していく範囲は、下図の「ピーク時3本以上の運行頻度があるバス停から500m圏内のエリア」を基本とします。

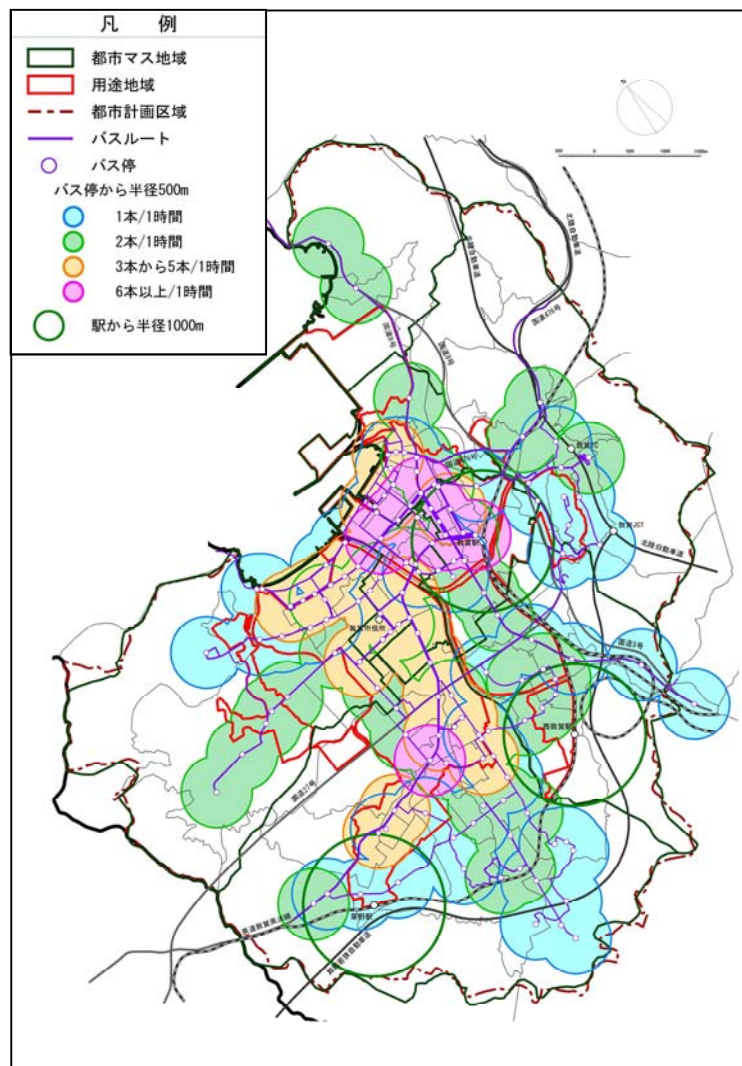


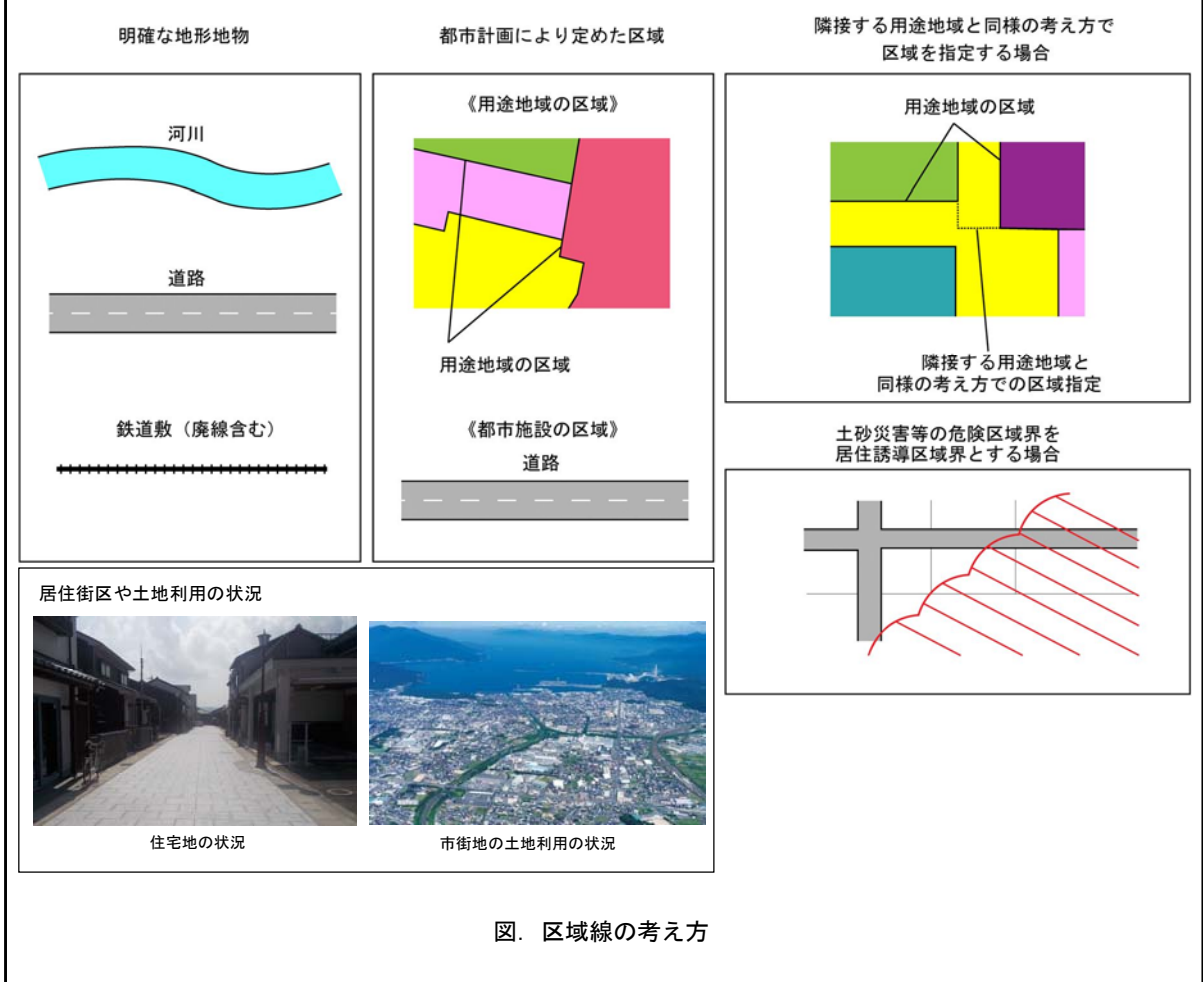
図. 視点③公共交通機関の利便性



(4) 居住誘導区域の設定

居住誘導区域の設定は、国道 27 号バイパスより北側の用途地域内を基本として、公共交通利用圏域など徒歩圏域を踏まえ、以下の観点から設定します。

- ①区域境界が明確に判断できるよう、地形地物（道路、河川、構造物等の線）に基づいた区域とします。
- ②用途地域の境界など明確な境界が判断できる区域とします。
- ③災害の恐れがある等居住誘導区域から除外するエリア（レッドゾーン、イエローゾーン）の境界とします。
- ④その他、土地境界線等に基づいて設定します。
- ⑤現地を目視で調査し、居住街区や土地利用の状況から区域設定を判断します。



本市の居住誘導区域に設定すべきエリアは以下のように考えられます。

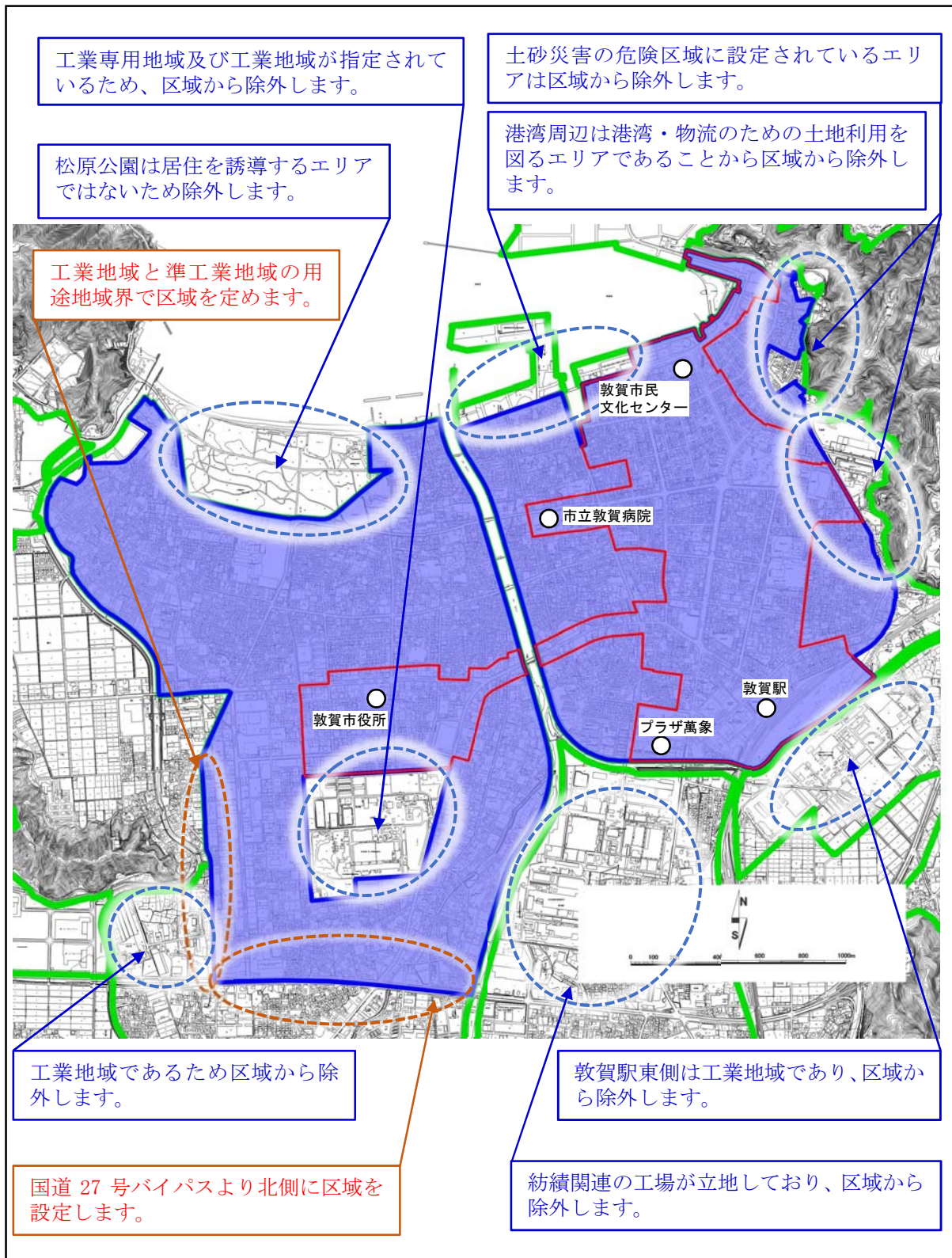


図. 居住誘導区域に設定すべきエリアの検討



本市の居住誘導区域は以下のとおりです。

居住誘導区域（約 646.1ha）

用途地域面積（1,664.1ha）に占める割合：38.8%

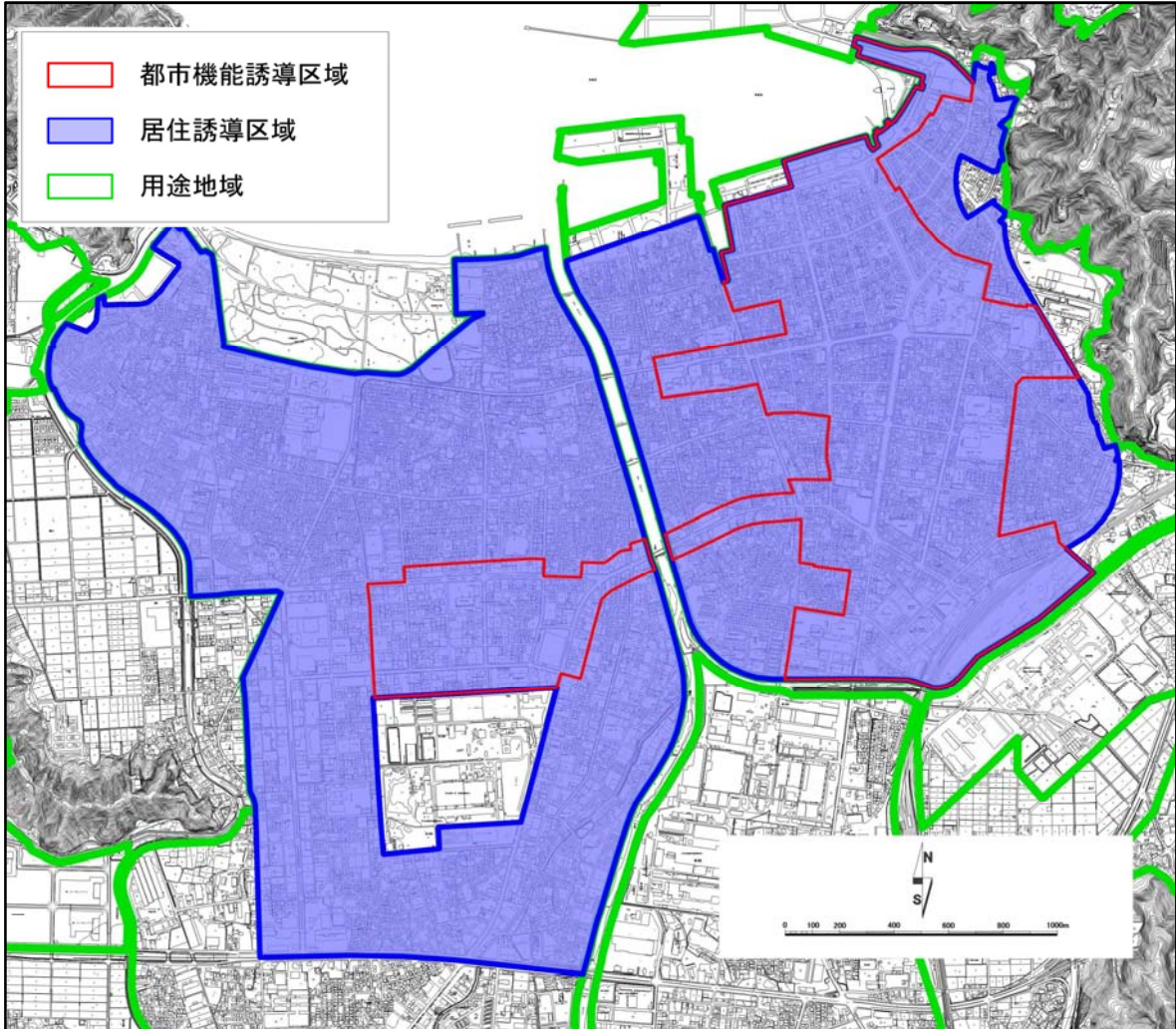


図. 居住誘導区域及び都市機能誘導区域

**居住誘導区域**

本市の人口減少にあつて、持続可能な都市構造を目指す上で、人口密度が将来40人/ha以上を確保していくためのエリアとします。

都市機能誘導区域へのアクセス性もよく、都市機能増進施設のサービス水準維持を支えるエリアとします。

本区域では、長期的（20～50年）に、緩やかに居住の誘導を図っていきます。



本計画では、持続可能な都市の構築のため、都市機能を市街地の北側に集約するとともに、その機能を支えまちなかの賑わい創出をめざし、緩やかに居住を市街地の北側に誘導していくものとします。一方で、南側の市街地には、多くの市民が居住しており、その居住環境を維持していくことが必要です。

居住環境を保全していくエリアについては、これまでとおりの生活環境の保全に努めるとともに、乗継拠点を核とした公共交通網を活かし、以下に示すような市全体でのコンパクトシティ・アンド・ネットワークの実現を目指すものとします。

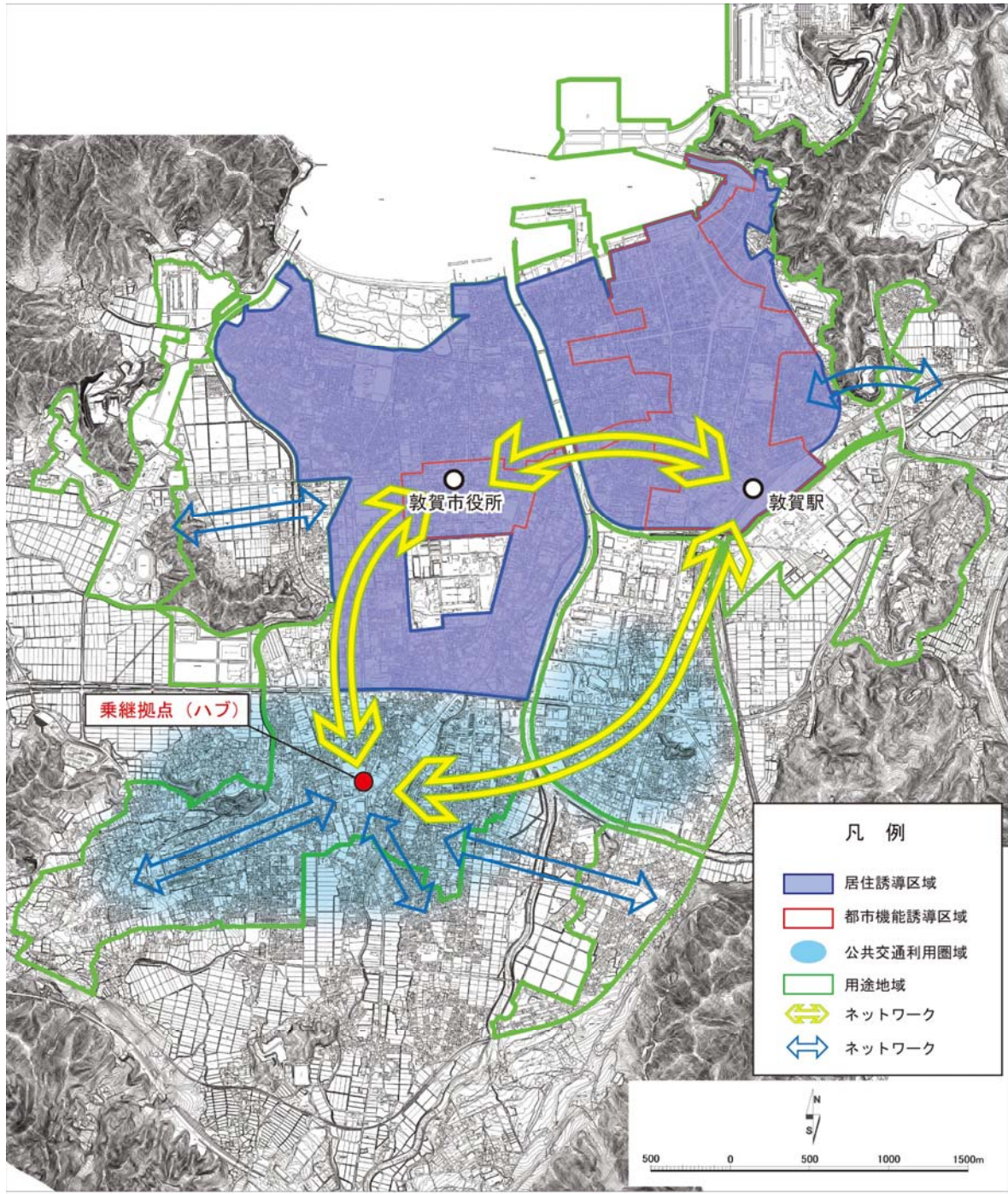


図. 敦賀市の目指すコンパクトシティ・アンド・ネットワーク



5-2 居住環境を保全していく区域の方針

(1) 居住環境を保全していく区域の方針

居住誘導区域外は、現在も多く多くの市民が居住しているエリアであり、今後もこれまでどおり暮らし続けることができるよう、居住環境を保全していく必要があります。

このエリアについては、都市計画マスタープランの整備方針などに基づき、市独自の取組として、今後も良好な住環境の維持・保全を図るとともに、交通網等の居住に関するセーフティネットの維持・確保に努めていきます。

居住誘導区域及び都市機能誘導区域と公共交通網で繋げ、社会情勢の変化や地域ニーズ等を考慮し、当該地域の利便性を確保していくものとします。

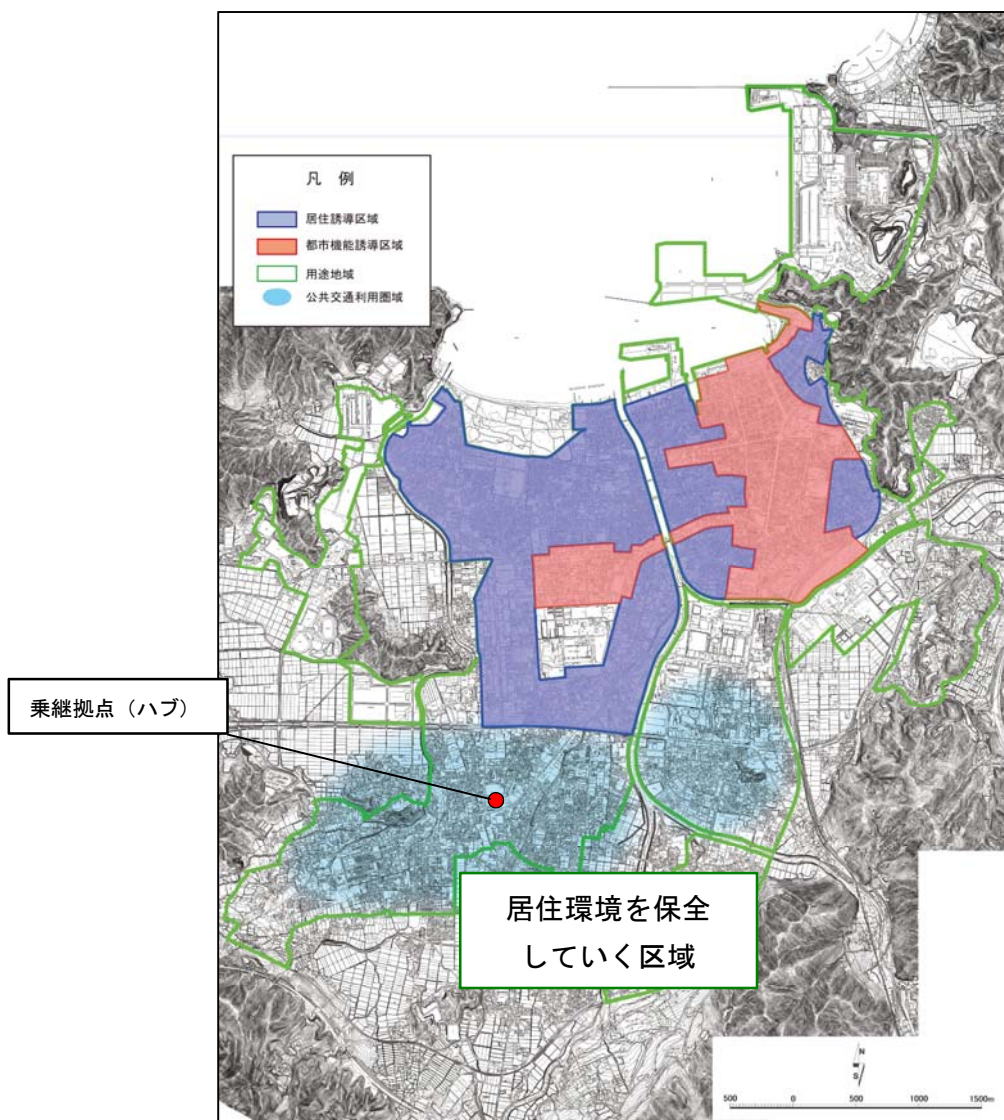


図. 居住環境を保全していく区域

居住環境を保全していく区域は、東浦、東郷、松原地区のエリアと中郷、栗野地区のエリアに分けて考えることができます。

### 1) 東浦、東郷、松原地区のエリア

東浦、東郷、松原地区のエリアは、農村・漁村集落が点在しており、生活サービスを支える施設の立地も少ない地域です。一方で、敦賀新港や敦賀インターチェンジなど広域的な物流拠点を持つなど産業拠点としての特性を有するほか、敦賀市立看護大学や敦賀気比高校、運動公園、松原公園などが立地し、文化・教育機能を有する地域です。

今後とも、優れた海浜環境や貴重な自然環境、農村・漁村集落における生活環境の保全や丘陵地と田園に囲まれた環境を保全し、当地域の文教ゾーンとしての落ち着いた環境を今後も維持していくとともに、温泉施設など保養施設が立地する近郊型住宅地として、自然と調和した快適で利便性の高い居住環境の維持を図ります。

また、新港を中心とした工業ゾーンや国道8号沿道では、臨海部における拠点形成や流通業務拠点の拡充、既成市街地において工業を誘致するための用地がないため、東浦地区に第2産業団地を整備するなど新たな時代の産業拠点の形成に努めるとともに、さらに、敦賀インターチェンジを有する特性を活かし、流通業務機能の拡充や魅力あふれるゲートエリアとしての機能拡充を図りながら、これらの需要が高まる地域等については、周辺環境に配慮しながら、用途地域の変更等について検討を行っていきます。併せて、土砂災害特別警戒区域等の周辺エリアについては、用途指定の必要性を検討し、廃止等を含め、見直しを行っていきます。

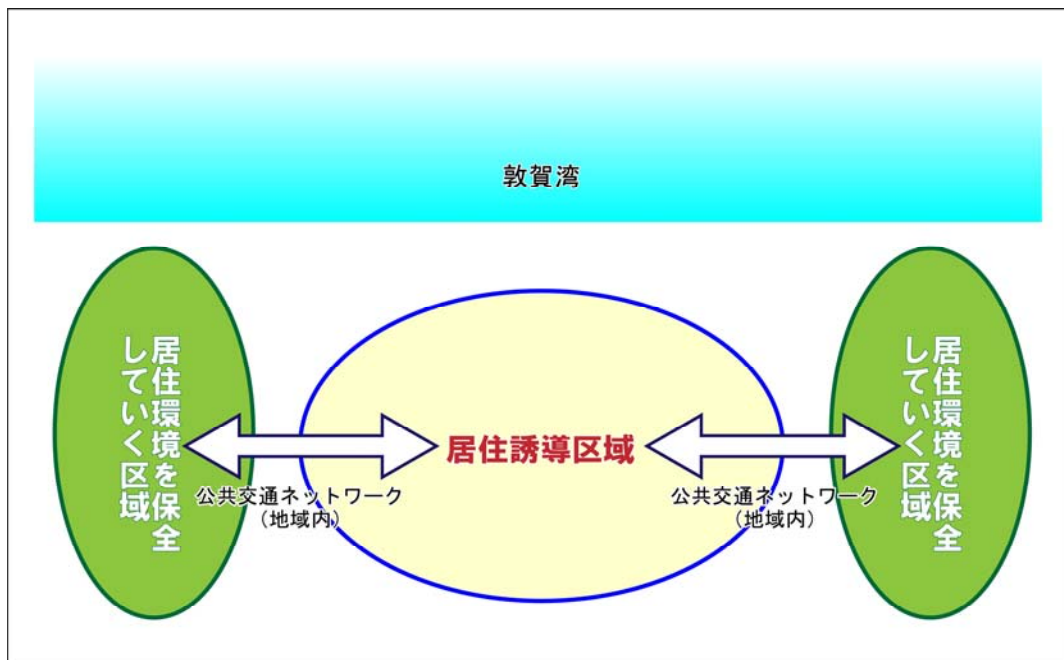


図. 居住環境を保全していく区域北側のイメージ

## 2) 中郷、栗野地区のエリア

中郷、栗野地区のエリアは、近年宅地化された住宅地と田園集落が多く、医療や商業施設など生活サービスを支える施設の立地もみられます。市街地北側よりも公共施設の立地が少なく、財政状況からも将来的に新たな施設整備は困難ですが、市民の約1/3が居住しており、今後も周辺の環境と調和した良好な居住環境を維持していくことが求められる地域です。

今後は、農地の保全と開発の狭間にある土地活用環境を勘案し、市街地周辺部における無秩序な市街化を抑制するとともに、農地の保全を図りながら、これまでどおりの暮らしが続けられるよう、乗継拠点（ハブ）の整備など公共交通の利便性確保や良好な居住環境の維持に努めます。

また、将来的な市街地規模を想定し、長期未着手となっている都市計画道路については、その必要性の検証、見直しを行うとともに、用途地域についてもその必要性（特に土砂災害特別警戒区域等に指定されている用途地域等）を検証し、廃止等を含め見直しを検討していきます。

市街地の外郭を構成する森林については、重要な環状緑地帯として良好な森林環境の保全を図るとともに、市土保全に資する防災対策と合わせて、安全・安心なまちづくりを進めます。

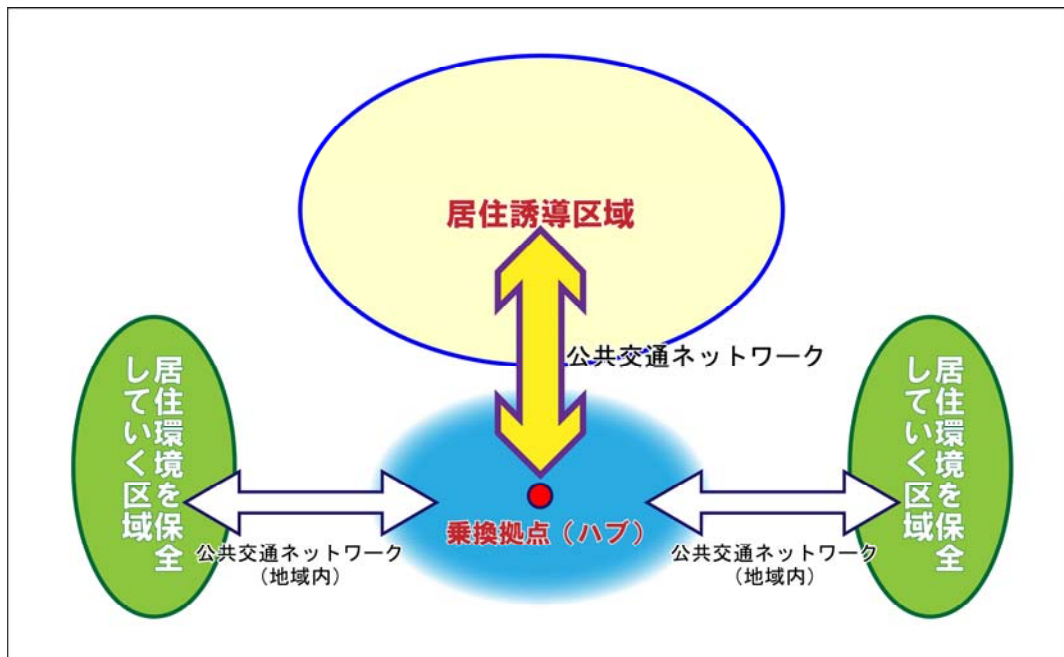


図. 居住環境を保全していく区域南側のイメージ

## 第6章. 誘導施策の考え方

### 6-1 誘導施策

#### (1) 誘導施策

都市機能誘導区域への誘導施設の立地や居住誘導区域への居住誘導に向けて、基本方針に基づき誘導施策を下記のとおり整理します。

#### ①居住を誘導する施策による生産年齢人口のまちなかへの回帰

##### ○まちなか居住の推進

- ア 生産年齢人口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、居住誘導区域内に限定して、三世帯同居の促進に向けた住宅補助の取組を推進します。
- イ 区域外及び市外からの定住移住促進及び子育て世代の住環境の向上を図るため、空き家購入支援や空き家リフォーム支援などの住まい支援事業の利用を促進するほか、空き家体験イベント等を通じて、まちなかへのUIJターンの促進を図ります。

##### ○子育て環境の向上

- ア まちなかにおける子育て環境の向上を図るため、統廃合も含め、保育所や幼稚園、認定こども園などの整備を推進します。また、子育て世代が安心して子育てができ、働きやすい環境を整えるため、企業内保育所の開設に向けた取組を推進します。  
また、校舎の老朽化への対応やまちなかにおける児童生徒のより良い教育環境の向上を図るため、角鹿小中一貫校の整備を行うほか、子育て環境の向上を図るため、児童クラブを整備します。
- イ まちなかの屋内施設であるキッズパーク等の利便性をさらに高めることで、子どもから高齢者までが楽しく過ごせる環境を創出していきます。

#### ②子どもから高齢者まで多様な世代が交流でき、コミュニティが継続して形成される環境を創出

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。

##### ○多様な世代の交流機会の創出

- ア 子どもから高齢者まで多様な市民が交流できる機会を創出するため、民間企業との連携によりキッズパークや敦賀駅前広場でのイベント開催を行います。
- イ 多様な交流が可能となる環境を整備するため、複合機能を持った地域コミュニティセンターの活動支援や新たな整備を行うほか、まちなかにおける地域交流ス



ペースを確保するため、民間団体や企業などによる空き家を活用した整備が可能となる支援制度創設を検討します。

**③公共交通利用圏域における居住環境の整備等により、公共交通利用者を確保することで、コミュニティバス交通網の維持を実現**

ア まちなかの低未利用地の活用、居住環境の整備に向け、民間との連携による低未利用地における住宅等の整備を進めます。また、これら低未利用地の集約による街区等の再整理に向けた検討を進めます。

イ 既存ストックの有効活用、防犯・防災性の向上に向けて、空き家・空き地情報バンクの周知のほか、空き家解体支援や空き家利用の補助支援制度の拡充を図ります。

ウ コミュニティバスの利便性を確保するため、乗換案内やバス運行の状況確認システムの向上・普及に努めるほか、学生や高齢者への優遇乗車等を検討します。

エ 交通の利便性が高いまちなかにおいて、各種福祉サービスを受けやすく、高齢者が在宅で暮らし続けられるよう居住環境の整備を進めます。

**④若年層や高齢者が便利に暮らせる環境を支えるため、公共交通の基盤を整備**

現在福井県が主体となり策定を進めている（仮称）嶺南地域公共交通網形成計画と連携を図ることとし、平成 29（2017）年 2 月に本市で改定したコミュニティバス再編計画に基づきコミュニティバス路線の充実を図るとともに、市内の公共交通ネットワークの強化に向けて、市内の交通結節点においてコミュニティバス乗継拠点の整備を検討していきます。

**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維持を図ることで、都市の魅力を確保**

**○既存ストックの利活用**

ア 公共施設や民間施設の統廃合、移転により生じた施設跡地については、民間への情報配信やマッチングなど積極的に活用を進め、都市機能誘導区域内の土地活用を推進します。

イ 空き店舗情報や仲介サービスを行う出店サポートセンターの設置、まちなかの空きビルや空き店舗における出店支援など、まちなかの既存ストックの利活用を推進します。

ウ 敦賀駅前の土地区画整理事業により生じた駅西地区土地活用エリアにおいて民間資本を活用した整備を進めます。また、交流促進やまちなかの賑わいづくりに資するため、敦賀駅や敦賀港周辺において交流施設の整備を行います。

### ○安全で安心な都市環境の形成

居住誘導区域において、居住環境の向上のため、区域内の下水道施設の適切な更新、雨水幹線の整備を進めます。また、道路交通の利便性・安全性を確保するため、道路網の整備を進めます。

また、災害時における避難場所の整備、案内板整備などによる避難路の確保、災害情報システムの構築を検討していきます。

さらに、誰もが安全に安心して交通機関や都市施設を利用できるよう、ユニバーサルデザインに基づいた交通施設等の整備を進めます。

### ⑥新たな都市機能増進施設を集約立地することで、将来にわたり持続可能な都市の魅力を創出

ア 居住地としてのまちなかの魅力向上を図るため、誘導施設の立地、事業展開に対する税制優遇制度創設を検討します。

イ 市民の利便性向上のため、現在地での市庁舎の建て替えを行うほか、敦賀市公共施設等総合管理計画と連動した公共施設の整備、更新、統廃合を推進していきます。

## (2) その他立地適正化計画を推進するための施策

両誘導区域への誘導施策以外に、本計画を推進するための方針を示します。

### 1) 公的不動産の活用

都市機能誘導区域に誘導施設の立地を促すためには当該施設用地の確保が必要であり、居住誘導区域内に居住を誘導するためには、居住の受け皿となる住宅地の確保が必要となります。

このため、両誘導区域内の既存の公的不動産や事業により新たに生み出される公的不動産については、「敦賀市公共施設等総合管理計画」とも連携・整合を図り、民間活力を活かした施設用地・住宅用地等として活用することを基本とします。

### 2) 低未利用土地の活用等に関する方針

将来、人口推計の結果からスポンジ状に人口減少が進展していくものと予測されており、それに伴い、空き地・空き家等の低未利用土地が時間的・空間的にランダムに発生していくことが懸念されます。

そのため、低未利用土地に対しては、適切な管理を促すだけでなく、有効利用を促すことが必要であり、複数の土地の利用権等の交換・集約、区画再編等の取組が重要と考えられることから、下記の点について検討を行います。

#### ① 低未利用土地利用等の利用・管理指針

低未利用土地の活用等は、居住誘導区域内において、オープンカフェの広場利用やガーデン、農園、イベント広場等の賑わい創出や地域住民のコミュニティ活動の場となるような利活用を促します。

また、空き家や空き地等の管理については、定期的な空気の入れ換えや清掃等の実施、雑草の繁茂及び害虫の発生を予防するための定期的な除草や不法投棄等の予防といった適切な管理に努めていきます。

#### ② 低未利用土地権利設定等促進計画制度

居住誘導区域内において、低未利用土地等の利用が図られるよう行政側が能動的に働きかけを行うことは重要であり、居住誘導区域内において、低未利用土地権利設定等促進計画制度の活用を検討していきます。その中で、権利設定等においては、地上権、借地権、所有権等が考えられ、立地を誘導すべき誘導施設としては、P101に定める誘導施設や居住誘導区域内の住宅等が考えられます。

### 3) 立地誘導促進施設協定に関する事項

居住誘導区域において、居住者等の利便を増進し、良好な市街地環境を確保するため、空き地や空き家を活用し、交流と賑わいの創出を図ることは、まちなかの魅力を高める上で重要な要素と考えられます。

そのため、区域内の土地の所有者及び借地権等を有する者は、交流広場やコミュニティ施設等に関して一体的な整備又は適切な管理に努めていきます。

#### 4) 跡地の有効活用

居住誘導区域外の既存集落や住宅団地等において、転出などによって生じた空き地を適正に管理し、地域の良い居住環境の確保や美観風致の維持を図るため、今後、跡地等管理区域の指定に向けた検討を進めます。



## 第7章. 目標の設定

### 7-1 目標の設定

#### (1) 目標設定の考え方

本市では、既存の都市機能が整備された市街地の北側に、ゆっくりと時間をかけて居住を誘導していき、その区域内に都市機能を集約することで、利便性の高い、安全で安心な都市構造を構築していくことを目標としています。

そのため、3つのまちづくりの基本方針に基づく様々な施策を展開していくことで、将来において持続可能な都市構造を構築することを目指しています。

#### 【まちづくりの基本方針】

##### 基本方針1

- 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

- 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

- 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、都市の魅力を確認します。
- 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。

本市は、過去から人々との交流やつながりによって都市を形成してきたといえます。そのため、今後も人々との交流を通して、様々な地域コミュニティを創出し、健康で生きがいに満ちた都市構造を構築していきたいと考えております。

本計画で示すように、都市機能や日常生活サービス機能を集約するとともに、公共交通での移動が確保されたまちを構築することにより、暮らしやすく利便性の高い都市環境を創出することができ、子育て世代を中心に都市の活力を生み出し、子どもから高齢者までが笑顔にあふれ安心して暮らし続けることができる持続可能なまちづくりに繋がるものと考えております。

## (2) 目標指標の設定

前項の考え方にに基づき、立地適正化計画の目標としては、下記に示す項目を掲げます。

### 1) 居住誘導区域の人口密度の維持

基本方針1に掲げる生産年齢人口の誘導に向けては、利便性の高い市街地環境が重要であり、その実現が必要です。そのためには、居住誘導施策を講じることでまちなか定住を進め、住民の利用ニーズ確保に基づく都市機能誘導区域内に立地する生活利便施設の郊外流出の抑制や区域内での新規立地が図られることが重要であると考えられます。このため、誘導施策の実効性や都市機能の誘導の効果を確認する必要があることから、居住誘導区域内の人口密度を確認することで、その効果を把握していきます。

また、今後人口減少が進展していく本市においては、居住誘導区域内の人口密度を維持していくことで、区域内の都市環境や利便性を守るとともに、持続可能な都市構造の構築を目指していきたいと考えております。

### 2) 公共交通利用者数の確保

基本方針2に掲げる高齢者や交通弱者を含めた市民が安心して生活できる都市環境の創出に向けては、市民の足となる公共交通機関は将来的に重要となります。

そのためには、公共交通網（コミュニティバス）の持続的な運営が重要であり、本市が実施していく施策等の効果を把握していく必要があります。

そこで本市では、公共交通（コミュニティバス）の利用者数を目標とし、平成29（2017）年2月にコミュニティバスの再編を実施したことから、将来において再編後の利用者数の確保を目指していきます。

### 3) 都市機能誘導区域における生活利便施設のカバー率

基本方針3に掲げる将来にわたり持続可能な都市の魅力創出に向けては、都市機能誘導区域内における生活利便施設の郊外流出の抑制や既存施設の活用、新たな都市機能の誘導及び立地により、居住誘導区域内の生活の利便性や環境が向上し、居住の誘導に繋がっていくものと考えられます。

そのため、都市機能誘導区域内における都市機能の状況や施策等の効果を把握するため、生活利便施設（子育て支援施設、児童福祉施設、大規模小売店、文化施設、交流施設）のカバー率を目標に設定します。

また、目標値については、都市機能誘導区域内におけるカバー率について100%を目指していきます。

以上の目標について、まちづくりの効果を客観的に評価する定量的指標（目標指標）を次のように設定します。

表. 目標指標

方針	目 標		
	項 目	現 況	目 標
基本方針 1	居住誘導区域の人口密度	39.5 人/ha (H29)	39.5 人/ha (H47)
基本方針 2	公共交通利用者数 (コミュニティバス)	295,724 人 (H29)	300,000 人 (H47)
基本方針 3	都市機能誘導区域における 生活利便施設のカバー率	94.3% (H28)	100.0% (H47)

※目標値に設定する生活利便施設は、「子育て支援施設」、「児童福祉施設」、「大規模小売店」、「文化施設」、「交流施設」とします。

※生活利便施設のカバー率は、施設から 500m の利用圏域（徒歩圏域）を表したものです。

本計画に掲げる施策や目標が実現されることで、将来的な市のまちづくりにおいては以下のような効果が期待されます。

#### 期待される効果 1

- ▶ 生産年齢人口（子育て世代）を中心としたまちなかへの定住が促進されることで、住宅取得の動きが活発になり、居住誘導区域における空き家の活用が促進することが期待されます。

⇒ **平成 30(2018)年度の空き家数のうち 5%活用**

#### 期待される効果 2

- ▶ 都市の魅力向上や公共交通のアクセス性確保により外出機会が増加し、まちなかで往来する人が増え、賑わいが再生することで、商業集積地\*の小売業 1 店舗あたりの売上が増加することが期待されます。

⇒ **1.2 億円/店舗・年(平成 26(2014)年度)から 1.3 億円/店舗・年(平成 47(2035)年)**

※商業集積地：商業統計において定義されている地区を指します。

#### 期待される効果 3

- ▶ 誘導施設の郊外進出の抑制や緩やかな居住の誘導により、市街地の郊外化が抑制され、まちなかに人や施設が集まってくることで効率的な都市経営が図られ、公共施設の維持管理費の削減が期待されます。

⇒ **平成 28(2016)年度より年間約 2 億円削減**

(3) 評価方法の検討

都市計画運用指針では、「立地適正化計画を策定した場合においては、おおむね5年毎に計画に記載された施策・事業の実施状況について調査、分析及び評価を行い、立地適正化計画の進捗状況や妥当性等を精査、検討するべきである。また、その結果や市町村都市計画審議会における意見を踏まえ、施策の充実、強化等について検討を行うとともに、必要に応じて、適切に立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を行うべきである」とされています。

本計画の評価・検証にあたっては、5年毎にモニタリングを実施して進捗状況を確認するとともに、計画の評価・検証等を実施します。

また、敦賀都市計画審議会にも評価結果を報告し、意見聴取を行うとともに、必要に応じて、策定委員会を立ち上げ、計画の見直しを行います。

なお、各施策・事業については、PDCA サイクルの考え方にに基づき、時代の潮流や様々な状況変化に対応しながら、長期的な計画の運用・管理を行います。



図. PDCA サイクルの考え方



## 第8章. 届出制度

### 8-1 届出制度

#### (1) 住宅に関する届出

居住誘導区域は一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスや公共交通サービス等が持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域です。

都市再生特別措置法第88条第1項の規定に基づき、居住誘導区域外において、一定規模以上の住宅開発を行う場合には、これらの行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所などについて、市長への届出が必要となります。

届出の対象となる行為は以下のとおりです。

#### ①開発行為

- 3戸以上の住宅の建築を目的とした開発行為
- 1戸又は2戸の住宅の建築を目的とした開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの

#### ②建築行為

- 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
- 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合

#### ①開発行為の例

- 3戸の開発行為  
⇒届出が必要です。



- 1,300㎡で1戸の開発行為  
⇒届出が必要です。



- 800㎡で2戸の開発行為  
⇒届出は必要ありません。



#### ②建築行為の例

- 3戸の建築行為  
⇒届出が必要です。



- 1戸の建築行為  
⇒届出は必要ありません。



届出に必要な書類や添付図書は以下のとおりです。

①届出書

- ◆開発行為の場合・・・・・・・・・・・・・・・・（資料）様式1
- ◆建築行為の場合・・・・・・・・・・・・・・・・（資料）様式2
- ◆上記2つの届出内容を変更する場合・・・・・・・・（資料）様式3

②添付図書

- ◆開発行為の場合
  - ◎当該行為を行う土地の区域並びに当該区域内及び当該区域の周辺の公共施設を表示する図面（縮尺1,000分の1以上）
  - ◎設計図（縮尺100分の1以上）
  - ◎その他参考となるべき事項を記載した図書
- ◆建築行為の場合
  - ◎敷地内における住宅等の位置を表示する図面（縮尺100分の1以上）
  - ◎住宅等の2面以上の立面図及び各階平面図（縮尺50分の1）
  - ◎その他参考となるべき事項を記載した図書
- ◆上記の2つの届出内容を変更する場合
  - ◎上記と同じ

届出内容等が居住誘導区域外への影響が生じる可能性がある場合において、必要がある時は、都市再生特別措置法第88条第3項の規定に基づき、市が届出者に対して開発規模の縮小や居住誘導区域外への施設立地等について勧告することがあります。

また、その場合において、都市再生特別措置法第88条第4項の規定に基づき、居住誘導区域内の土地の取得等についてあっせん等を行うことがあります。

届出を怠った場合や、虚偽の届出を行った場合には、都市再生特別措置法第130条第2号の規定に基づき、30万円以下の罰金に処する罰則が設けられています。

(2) 誘導施設に関する届出

都市機能誘導区域は医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心部に誘導し集約することで、各種サービスの効率的な提供を図ることが可能となる区域です。

都市再生特別措置法第108条第1項の規定に基づき、都市機能誘導区域外において、誘導施設の整備を行う場合には、これらの行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所などについて、市長への届出が必要となります。

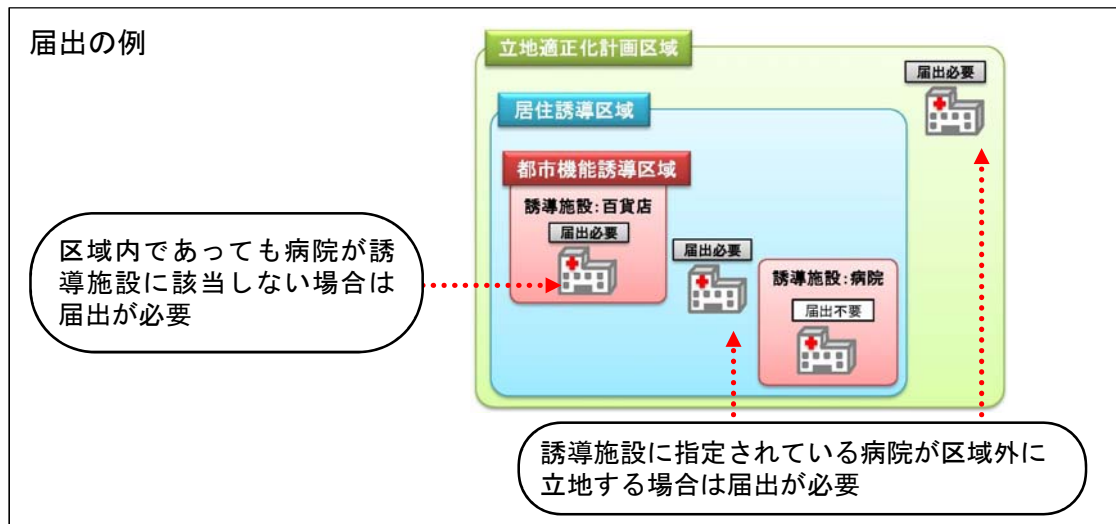
届出の対象となる行為は以下のとおりです。

① 開発行為

- 誘導施設を有する建築物の建築を目的とした開発行為を行おうとする場合

② 建築行為

- 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して誘導施設を有する建築物とする場合



③ 誘導施設の休止・廃止に係る届出

- 都市機能誘導区域内において、誘導施設を休止または廃止しようとする場合

■対象となる施設

誘導施設	根拠法等
子育て支援センター	子育てについての相談、情報の提供その他援助を行うとともに、乳幼児又はその保護者が相互に交流を行う場所を提供する施設。
保育所	児童福祉法第 39 条。
認定こども園	就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第 2 条第 6 項。
幼稚園	学校教育法第 1 条及び第 22 条。
病院	医療法第 1 条の 5 及び第 31 条。 医師又は歯科医師が、公衆又は特定多数人のため医業又は歯科医業を行う場所であって、20 人以上の患者を入院させるための施設を有するもので公的医療機関をいう。
児童館、児童センター	児童福祉法第 40 条。
放課後児童クラブ	児童福祉法第 6 条の 3 に規定する放課後児童健全育成事業に供する施設。
小学校	学校教育法第 1 条及び第 29 条。
中学校	学校教育法第 1 条及び第 45 条。
大規模小売店	大規模小売店舗立地法第 2 条第 2 項に規定する店舗のうち店舗面積 10,000 m <sup>2</sup> 以上の商業施設。 小売業（飲食店業を除くものとし、物品加工修理業を含む。）を行うための店舗であって、建物内の店舗面積の合計が 10,000 m <sup>2</sup> 以上のもの。
行政施設（市役所等）	地方自治法第 4 条第 1 項及び第 155 条。
図書館	図書館法第 2 条第 1 項及び第 29 条第 1 項。
博物館、美術館	博物館法第 2 条第 1 項。
博物館相当施設	博物館法第 29 条。
交流施設	市民の相互交流を目的とし、地域活性化の拠点として文化・交流等の都市活動・コミュニティ活動を支える中核的な施設であり、集会機能、会議機能、子育て支援機能、防災拠点機能などが集約された複合施設。



届出に必要な書類や添付図書は以下のとおりです。

①届出書

- ◆開発行為の場合・・・・・・・・・・・・・・・・（資料）様式4
- ◆建築行為の場合・・・・・・・・・・・・・・・・（資料）様式5
- ◆上記2つの届出内容を変更する場合・・・・・・・・（資料）様式6
- ◆休止・廃止の場合・・・・・・・・・・・・・・・・（資料）様式7

②添付図書

- ◆開発行為の場合
  - ◎当該行為を行う土地の区域並びに当該区域内及び当該区域の周辺の公共施設を表示する図面（縮尺1,000分の1以上）
  - ◎設計図（縮尺100分の1以上）
  - ◎その他参考となるべき事項を記載した図書
- ◆建築行為の場合
  - ◎敷地内における建築物の位置を表示する図面（縮尺100分の1以上）
  - ◎建築物の2面以上の立面図及び各階平面図（縮尺50分の1）
  - ◎その他参考となるべき事項を記載した図書
- ◆上記の2つの届出内容を変更する場合
  - ◎上記と同じ
- ◆誘導施設を休止または廃止する場合
  - ◎付近見取図

届出内容等が当該区域外への影響が生じる可能性がある場合において、必要がある時は、都市再生特別措置法第108条第3項の規定に基づき、市が届出者に対して開発規模の縮小や誘導区域外への施設立地等について勧告することがあります。

また、その場合において、都市再生特別措置法第108条第4項の規定に基づき、誘導区域内の土地の取得等についてあっせん等を行うことがあります。

届出を怠った場合や、虚偽の届出を行った場合には、都市再生特別措置法第130条第3号の規定に基づき、30万円以下の罰金に処する罰則が設けられています。

## 用語集

### あ行

#### 空き家・空き地情報バンク

敦賀市内の空き家や空き地を有効活用するため、市内の空き家・空き地情報の提供を行い有効利用の促進および定住促進を図ることを目的として設置しているシステム。

#### 医療法

医療を受ける者の利益の保護及び良質かつ適切な医療を効率的に提供する体制の確保を図り、もって国民の健康の保持に寄与することを目的とした法律。

### 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設の用に供する目的で行う、土地の区画形質の変更を行う行為のこと。

#### 学校教育法

現行の教育制度のうち、学校に関する制度の基本を規定した法律。

#### 急傾斜地崩壊危険区域

がけ崩れ（急傾斜地の）による災害から住民の生命を保護するため、がけ崩れを誘発助長するような行為を制限する必要がある土地や、急傾斜地崩壊防止工事を行う必要がある土地で、県が指定した区域のこと。

#### 居住誘導区域

人口減少下においても、商業・医療等の日常生活サービス機能や公共交通の持続的な維持・向上を図るため、都市の居住者の居住を誘導すべき区域。

#### 建築行為

建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とした法律である建築基準法に基づく建築物を建築する行為。

### 交通結節点

鉄道の乗継駅やバスの乗り換えが行われるバス停、道路のインターチェンジ、自動車から徒歩やその他の交通機関に乗り換えるための停車・駐車施設など、交通動線が集中的に結束する箇所。

### 公的不動産

地方公共団体が所有する不動産。

### 国立社会保障・人口問題研究所

厚生労働省に所属する国立の研究機関で、人口や世帯の動向を捉えるとともに、内外の社会保障政策や制度についての研究を行う機関。

### コミュニティバス

地域住民の利便性向上等のために運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等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等を図るため、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

### 人口集中地区

統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたもの。国勢調査基本単位区等を基本単位として、人口密度が40人/ha以上の基本単位区が隣接し、人口5,000人以上を有する地域。

### 浸水想定区域

水防法に基づき、洪水予報河川及び洪水特別警戒水位への水位の到達情報を通知及び周知する河川（水位周知河川）において、洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保を図るため、想定し得る最大規模の降雨により河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域。

### スプロール化

都市の急激な発展や中心市街地の地価高騰により、地価の安い郊外で無秩序に住宅化が進み、虫食い状態になる現象。

## 生産年齢人口

人口統計で、生産活動の中心となる 15 歳以上 65 歳未満の人口。

## た行

### 大規模小売店

大規模小売店舗立地法に基づき位置付けられる大規模小売店舗のことで建物内の小売業を行うための店舗床面積の合計が 1,000 m<sup>2</sup>を超えるもの。

### 地域包括支援センター

地域の高齢者の総合相談、介護予防の必要な援助などを行い、高齢者の保健医療の向上及び福祉の増進を包括的に支援することを目的とし、地域包括ケアシステムの実現に向けた中核的な機関。

### 中心市街地活性化基本計画

中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進するための計画。

### 都市基盤

道路、鉄道、河川、公園、その他の公共施設など都市施設のこと。

### 都市機能

医療・福祉・商業など、都市における居住や生産活動等を支えるための各種サービスを提供する都市自体が持つ機能の総称。

### 都市機能増進施設

商業施設、医療施設、福祉施設その他の都市の居住者の共同の福祉または利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの。

### 都市機能誘導区域

都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域。

### 都市計画運用指針

都市計画制度の運用にあたっての基本的な考え方や、都市計画制度、手続きの運用のあり方、個別政策課題への対応について、国が地方公共団体に対して示した指針。



## 都市計画区域

都市計画法その他の関連法令の適用を受けるべき土地の区域。具体的には市町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件・人口・土地利用・交通量などの現状・推移を勘案して、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を指定する。

## 都市計画決定

都市施設や用途地域をはじめとする地域地区などに関する都市計画を、都市計画法に基づく手続きにより決定すること。

## 都市計画法

都市における土地利用と都市整備に関する各種制度の基本となる法律。都市計画区域の指定、都市計画マスタープランの策定、区域区分や地域地区の設定、都市施設の計画など都市計画の内容及び決定手続き、各種制限及び事業等について定めている。

## 都市構造

土地利用、交通体系等の状況を踏まえ、市域全体の特徴や骨格を空間的かつ概念的に表し、都市の姿を分かりやすく描いたもの。都市機能が集積する「拠点」と、これらをつなぐ「軸」などにより構成される。

## 都市再生特別措置法

急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上等を図るため、都市再生の推進に関する基本方針等について平成14年に制定された法律。その後、平成26年の改正により、立地適正化計画の策定が可能となっている。

## 土地区画整理事業

道路、公園、河川等の公共施設を整備、改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。地権者から土地を提供（減歩）してもらい、この土地を公共用地に充てるほか、その一部を売却し事業資金の一部に充てる事業。

## 土砂災害警戒区域

急傾斜地の崩壊等（崩壊・土石流・地滑り）が発生した場合に、住民等の生命または身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域。

### 土砂災害特別警戒区域

土砂災害特別警戒区域のうち、急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ、住民等の生命または身体に著しい危害が生じるおそれがあると認められる区域で、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等が行われる区域。

### 土地利用調整条例区域

「敦賀市土地利用調整条例」に基づき、土地利用の現況と動向等を総合的に勘案の上、土地利用調整を実施している区域。

## な行

### 認定こども園

就学前の子どもを対象とした保育・教育施設のうち、一定の基準を満たすとして認定を受けたもので、保育所と幼稚園の機能や特長が一体化した施設。

## は行

### 扶助費

社会保障制度の一環として、児童・高齢者・障がい者・生活困窮者等に対して国や地方公共団体が行う支援に要する経費。一般的には、生活保護費・児童手当等。

### PDCA サイクル

行政や企業等が行う一連の活動を、それぞれ Plan（計画）-Do（行動）-Check（確認）-Action（修正）（=PDCA）という観点から管理するフレームワーク。

## ま行

### 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

あらかじめ、障がいの有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々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1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。

### 誘導施設

都市の居住者の共同の福祉や利便のため必要な施設。

## 敦賀市立地適正化計画

平成 31 年 3 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