

都市再生整備計画

敦賀市中心拠点地区

「第4回変更」

ふくいけん つるがし
福井県 敦賀市

令和5年10月

活用する交付金	確認
都市構造再編集集中支援事業	■
都市再生整備計画事業	
まちなかウォークアブル推進事業	

目標及び計画期間

様式(1)-②

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

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

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

目標設定の根拠

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

本市は、古くより「港まち」として発展し、特に明治期から大正期にかけては「欧亜国際連絡列車」の結節点として、人・情報・文化の交流拠点として賑わいを見せてきた。戦後に入ると、原子力発電所が建設され、原子力産業が本市の基幹産業として根付き、本市の発展や都市運営、財政運営にも大きく寄与してきた。こうした本市の順調な発展と人口増加により、都市部郊外へと開発が進むこととなった。しかし、本市の人口は、全国の自治体と同様、少子高齢化が進行し、平成17年をピークに減少に転じることとなった。これに加え、平成23年3月の東日本大震災に伴う福島第一原子力発電所事故により、日本原電1号機等の廃炉方針や敦賀3、4号機の建設時期が未定となるなど、本市の基幹産業である原子力発電事業が大きく後退・停滞し、人口減少に拍車がかかることとなった。

このような状況に対応するため、平成27年10月に「敦賀市人口減少対策計画(地方版総合戦略)」を策定し、「将来世代が豊かに暮らすことができる都市の実現」を掲げ、重点施策3本柱(産業振興の充実、子育て支援の充実、人材育成)をまちづくりの基本目標とした。

その後、これら基本目標を内包する形で、平成28年8月に「第6次敦賀市総合計画後期基本計画『敦賀市再興プラン』」を策定した。本計画では、「市民とともに進める魅力と活力あふれる港まち敦賀の再興」を目指し、5つの再興戦略(北陸新幹線敦賀開業に向けた受け皿づくり、地域経済の活性化、人口減少対策の推進、広域的かつ一体的な経済圏・生活圏の構築、行財政改革)を定めた。

これら2つの計画では、急激な人口減少に対応するため、産業振興や子育て支援を通じた若者世代の定住を目指すとともに、効率的な行政運営を通じた持続可能なまちづくりに取り組むこととしている。

その一方で、平成24年6月には北陸新幹線の金沢・敦賀間の着工認可が決定し、敦賀開業が令和6年3月16日にせまる中、受け皿づくりが急務となっている。

これらのことを踏まえ、平成30年度に策定した「敦賀市立地適正化計画」では、多くの都市機能を集約し、まちの活力を生み出し、交流と定住を促進する魅力あるエリアの構築を目指すこととしている。また、それとあわせて、持続可能な都市構造を目指し、効率的でコンパクトなまちづくりを目指すこととしている。

具体的には、すでに都市機能が集約されている中心市街地及び市役所周辺に「都市機能誘導区域」を設定し、その区域と周辺を「居住誘導区域」に設定する。さらに、区域内で、教育施設・子育て支援施設等の集約化や生活利便施設の誘導を図ることで、長期的にゆやかに区域内へ定住を促し、コンパクトな都市へと誘導していく方針となっている。

本市が設定した「都市機能誘導区域」には、玄関口となる「敦賀駅周辺エリア」や港町として栄えた「敦賀港周辺エリア」を内包しており、このエリア内には、数多くの歴史・文化資源が集積し、市民が利用する公共公益施設、「敦賀ムゼウム」や「赤レンガ倉庫」などの観光施設も多く立地しているエリアであることから、交流拠点としても位置付けられる。これら拠点の磨き上げを通じて、北陸新幹線の受け皿とするとともに、多くの来街者を呼び込み、区域の賑わい創出につなげていく方針である。

また、公的不動産については、敦賀市立地適正化計画や公共施設等総合管理計画の方針に基づきながら、官民連携による活用や都市施設の適正な配置計画を行うことにより、利便性の向上、既存ストックの有効活用を図っていく。また、廃校・休校となる学校施設については、各地区の避難所機能の維持を前提とし、施設の活用方法について地元と意向を十分踏まえながら検討を進める。

これらのことから、本市の都市構造を再編し、将来に渡り持続可能なまちとして、若者から老人までが安心して暮らし続けることができる市街地の形成を図る。

まちづくりの経緯及び現況

○本市のまちづくりの経緯

本市では、前計画である「鉄道と港のまち敦賀地区都市再生整備計画(平成25年度～平成29年度)」において、中心市街地を計画区域として各拠点における事業を実施した。敦賀駅周辺エリアにおいて「敦賀駅西土地区画整理事業」と「敦賀駅前広場」の整備、敦賀港周辺エリア(金ヶ崎緑地周辺・舟溜まり地区周辺)においては、赤レンガ倉庫やランプ小屋の改修、各拠点を結ぶ中心市街地内の(自転車歩行者)動線においては、歩道部のバリアフリー化等の道路改良や側溝新設等の基幹事業を実施するとともに、効果促進事業を実施したことにより、観光施設の入場者数の増加及び中心市街地での歩行者・自転車通行量の増加など、各拠点において賑わいが生まれ、中心市街地の活性化が図られた。

- 今後、少子高齢化社会が進行していく中で、持続可能な都市を目指す上で敦賀駅周辺エリアや敦賀港周辺エリアでの賑わいや活力の創出はさらに重要となってくる。
- 本市のまちづくりの現況とこれまでの主な取り組み
- 平成18年10月には、JR北陸本線の長浜～敦賀間とJR湖西線の永原～近江塩津間の直流化営業が開始され、京阪神から敦賀まで直通する新快速の運行が実現した。
 - 平成21年2月には、国による中心市街地活性化基本計画の認定を受け、当該計画に基づき、「市街地の整備改善」をはじめ、「都市福利施設の整備」「街なか居住の推進」「商業の活性化」「公共交通機関の利便性促進」など、当該地域の集客効果の発揮と回遊性の向上に向け、様々な施策に官民が一体となって取り組んできた。
 - 平成24年6月に、北陸新幹線の金沢・敦賀間の着工認可が決定し、平成27年1月には、敦賀開業が3年前倒しとなった。その後、工事遅延等もあり、最終的に令和6年3月16日の敦賀開業が決定した。そのための受け皿づくりに現在取り組んでいる。
 - 平成26年4月には、敦賀駅と直結した交流施設「オルパーク」が開業し、続いて平成27年10月に駅前広場が供用開始した。また、平成19年度から平成29年度にかけては、駅西地区の土地区画整理事業が施行されるなど、令和6年春の北陸新幹線敦賀開業に向けた駅周辺の基盤整備が行われている。
 - 平成29年3月には、国の「景観まちづくり刷新モデル地区」の10都市の1つに指定され、3年間で集中的に地域の景観資源を活かしたまちづくりの実現を目指すこととなっている。
 - 平成17年度より取り組んできた国道8号道路空間整備は、沿線住民と多くの議論・協議を実施し、平成29年度には活用を含めた整備素案を作成し、整備を実施する。
 - 平成28年9月策定「敦賀市教育振興基本計画」では、児童・生徒数や社会の変化に対応した学校整備を基本施策とし、学校再編や通学区域の適正化を目指すべき方向性を打ち出しており、平成29年1月策定「公共施設等総合管理計画」においても、学校教育系施設の基本的な方向性において、全市的な小中一貫教育を推進していく方向であり、学校教育系施設の統廃合や合築等を検討及び推進している状況である。とりわけ3小学校を校区とする角鹿中学校区においては、平成25年度に小中一貫校の設定について、地元から要望があり、施設一体型小中一貫校を令和3年4月に開校する。

課題

①中心市街地において低下する人口密度の維持

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

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

②北陸新幹線の敦賀開業に向けた受け皿づくり

令和6年3月16日の北陸新幹線敦賀開業を迎える上でのまちづくり、いわゆる受け皿づくりに早急に取り組んでいく必要がある。

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

都市構造再編集集中支援事業の計画 ※都市構造再編集集中支援事業の場合に記載すること。それ以外の場合は本欄を削除すること。

都市機能配置の考え方
 ・「都市機能誘導区域」を「中心市街地周辺」と「市役所周辺」に設定し、その区域を基本として事業区域を設定した。中心市街地周辺における「都市機能誘導区域」においては中心拠点誘導施設を整備する。
 ・敦賀駅周辺エリアにおいては、北陸新幹線の敦賀開業に合わせて、JR敦賀駅の利便性向上及び本市の玄関口にふさわしい交流拠点の形成に向け、駅東地区において新たに整備される新幹線駅の東口に駅前広場及び駅利用者のための駐車場を配置する。

都市再生整備計画の目標を達成するうえで必要な誘導施設の考え方
 ・中心拠点誘導施設として小中一貫校(教育文化施設)を整備する。
 ・小中一貫校は、人口減少・少子化を見据えた学校再編、公共施設の総量縮減及び「都市機能誘導区域」への公共施設の集約を図るため、事業区域外の小学校2校(赤崎小学校、咸新小学校)、事業区域内の小学校1校(敦賀北小学校)及び角鹿中学校を統合し、現在の角鹿中学校敷地に小中学校の校舎を施設一体型で整備する。
 ・なお、旧小学校3校の跡地の活用については、検討中である。

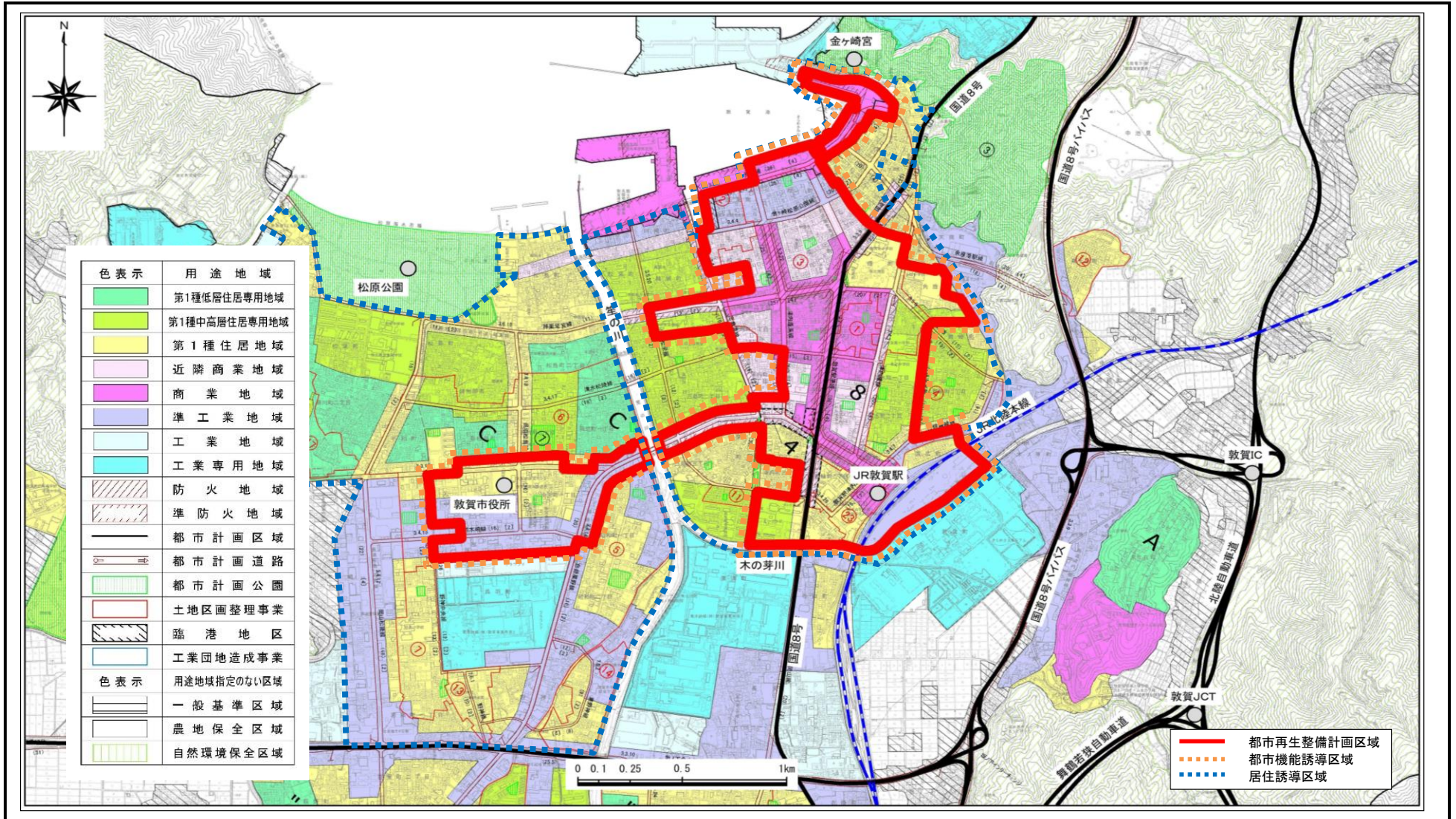
都市の再生のために必要となるその他の交付対象事業等
 都市再生土地区画整理事業や市街地再開発事業の特例を受ける場合は当該事業の概要、位置づけを記載。

目標を定量化する指標

指 標	単 位	定 義	目標と指標及び目標値の関連性	従前値	目標値	
				基準年度	目標年度	
都市機能誘導区域の人口密度	人/ha	立地適正化計画で設定された都市機能誘導区域の人口密度	事業区域内における中心拠点誘導施設整備等の施策により、都市機能誘導区域内の人口密度の維持を図る。(目標1に関連)	39.5人/ha	H29	39.5人/ha R5
JR敦賀駅の日平均乗車人員	人/日	事業区域内に位置するJR敦賀駅の日平均乗車人員	北陸新幹線の敦賀開業とそれに合わせた敦賀駅周辺の基盤整備により、敦賀駅の乗車人員を増加させる。(目標2に関連)	3,610人/日	H28	4,510人/日 R5
中心市街地の歩行者・自転車通行量	人	「北陸新幹線敦賀開業に向けた敦賀市行動計画」の目標値である中心市街地の歩行者・自転車通行量における氣比神宮交差点の歩行者・自転車通行量(平日・休日)	北陸新幹線敦賀開業の受け皿づくりに寄与する道路空間整備を行うことで、敦賀駅～商店街～氣比神宮～敦賀港へと来訪者を誘い、歩行者交通等の増加を図る。	2,331人	H30	2,686人 R5

計画区域の整備方針	方針に合致する主要な事業
<p>目標1: 中心市街地の活力を生み出すための子育て世代の定住促進を目指したまちづくり</p> <p>【整備方針】</p> <p>●都市機能が集約された中心市街地を区域の基本とする中心拠点区域内の生産年齢人口の回帰と、同エリアにおいて良好な教育環境を創出することによる子育て世代にとっての魅力的なまちなか定住環境の向上を目指し、中心拠点誘導施設である角鹿小中一貫校の整備を行う。</p>	<p>・中心拠点誘導施設: 角鹿小中一貫校</p> <p>・道路: 市道175号線</p>
<p>目標2: 敦賀駅周辺エリアの利便性向上と賑わい創出を目指したまちづくり</p> <p>【整備方針】</p> <p>●北陸新幹線で敦賀に訪れた観光客が観光地に向かうための二次交通へのスムーズな乗り換えが可能となる利便性の高い敦賀駅を目指して、東口においては新幹線駅前広場の整備及び駐車場の整備を行う。また、西地区においては敦賀駅に訪れる市民と来訪者の交流・賑わいの拠点の整備を行う。</p>	<p>・地域生活基盤施設: 新幹線駅前広場(東)</p> <p>・地域生活基盤施設: 新幹線駅駐車場(東)</p> <p>・地域生活基盤施設: 敦賀駅西地区土地活用事業地内広場</p> <p>・地域生活基盤施設: 敦賀駅西地区土地活用事業地内キャノピー付遊歩道</p> <p>・提案事業: 敦賀駅西地区社会実験</p>
<p>目標3: 敦賀駅から敦賀港までを繋ぐ魅力ある公共空間を目指したまちづくり</p> <p>【整備方針】</p> <p>●北陸新幹線敦賀開業(2024年春)の受け皿づくりに寄与する道路空間再編を行うことで、市民や観光客が楽しみながら歩ける魅力ある公共空間を創り出し、官民連携による空間活用により、まちなかに賑わいが生まれるような空間整備を行う。また、合わせて新幹線駅東口の広場整備を行う。</p>	<p>・高質空間形成施設: 国道8号空間</p> <p>・高質空間形成施設: 新幹線駅前広場(東)</p>
<p>事業実施における特記事項</p>	

敦賀市中心拠点地区(福井県敦賀市)	面積	213.5 ha	区域	元町、神楽町1丁目、神楽町2丁目、本町1丁目、津内町1丁目、本町2丁目、白銀町、鉄輪町1丁目、中央町1丁目、金ヶ崎町(一部)、港町(一部)、桜町(一部)、蓬萊町(一部)、曙町(一部)、相生町(一部)、角鹿町(一部)、結城町(一部)、清水町1丁目(一部)、三島町1丁目(一部)、舞崎町2丁目(一部)、津内町2丁目(一部)、奥竹町1丁目(一部)、三島町2丁目(一部)、奥竹町2丁目(一部)、清水町2丁目(一部)、木ノ芽町(一部)、新松島町(一部)、津内町3丁目(一部)、開町(一部)、三島町3丁目(一部)、国広町(一部)、昭和町1丁目(一部)、鉄輪町2丁目(一部)、中央町2丁目(一部)、東洋町(一部)
-------------------	----	----------	----	---



敦賀市中心拠点地区(福井県敦賀市)整備方針概要図(都市構造再編集中支援事業)

目標	『北陸新幹線敦賀開業を契機とした中心市街地の賑わい創出と活気にあふれた港まちつるがの再興』	代表的な指標	都市機能誘導区域の人口密度 (人/ha)	39.5人/ha (H29年度)	→	39.5人/ha (R5年度)
	目標1: 中心市街地の活力を生み出すための子育て世代の定住促進を目指したまちづくり		JR敦賀駅の日平均乗車人員 (人/日)	3,610人/日 (H28年度)	→	4,510人/日 (R5年度)
	目標2: 敦賀駅周辺エリアの利便性向上と賑わい創出を目指したまちづくり		中心市街地の歩行者・自転車通行量 (人)	2,331人 (H30年度)	→	2,686人 (R5年度)
	目標3: 敦賀駅から敦賀港までを繋ぐ魅力ある公共空間を目指したまちづくり					

