

～港町の歴史と文化を活かした、人が訪れやすく回遊しやすいまちづくり～

# 敦賀市中心市街地活性化基本計画

(平成21年12月～平成27年3月)

福井県 敦賀市

平成21年12月

(平成21年12月7日 認定)

(平成22年3月23日 変更)

(平成23年3月31日 変更)

(平成23年7月7日 変更)

(平成25年3月29日 変更)



## 目 次

○基本計画の名称	1
○作成主体	1
○計画期間	1
1. 中心市街地の活性化に関する基本的な方針	1
[1] 敦賀市の概要	1
[2] 中心市街地の概況	3
[3] 旧中心市街地活性化基本計画の検証	30
[4] 敦賀市中心市街地の課題整理	38
[5] 中心市街地の活性化に関する基本的な方針	40
2. 中心市街地の位置及び区域	44
[1] 位置	44
[2] 区域	45
[3] 中心市街地要件に適合していることの説明	46
3. 中心市街地の活性化の目標	51
[1] 中心市街地活性化の目標	51
[2] 計画期間の考え方	51
[3] 目標達成に向けた事業展開の方向性	52
[4] 数値目標	55
4. 土地区画整理事業、市街地再開発事業、道路、公園、駐車場等の公共の用 に供する施設の整備その他の市街地の整備改善のための事業に関する事項	78
[1] 市街地の整備改善の必要性	78
[2] 具体的事業の内容	80
5. 都市福利施設を整備する事業に関する事項	92
[1] 都市福利施設を整備の必要性	92
[2] 具体的事業の内容	93
6. 公営住宅等を整備する事業、中心市街地共同住宅供給事業その他の住宅の 供給のための事業及び当該事業と一体として行う居住環境の向上のための 事業等に関する事項	96
[1] 街なか居住の推進の必要性	96
[2] 具体的事業の内容	97

7. 中小小売商業高度化事業、特定商業施設等整備事業その他の商業の活性化 のための事業及び措置に関する事項	99
[1] 商業の活性化の必要性	99
[2] 具体的事業の内容	100
8. 4から7までに掲げる事業及び措置と一体的に推進する事業に関する事項	112
[1] 公共交通機関の利便性の増進及び特定事業の推進の必要性	112
[2] 具体的事業の内容	113
◇4から8までに掲げる事業及び措置の実施箇所	115
9. 4から8までに掲げる事業及び措置の総合的かつ一体的推進に関する事項	116
[1] 市町村の推進体制の整備等	116
[2] 中心市街地活性化協議会に関する事項	120
[3] 基本計画に基づく事業及び措置の一体的推進	123
10. 中心市街地における都市機能の集積の促進を図るための措置に関する事項	124
[1] 都市機能の集積の促進の考え方	124
[2] 都市計画手法の活用	125
[3] 都市機能の適正立地、既存ストックの有効活用等	126
[4] 都市機能の集積のための事業等	127
11. その他中心市街地の活性化のために必要な事項	128
[1] 基本計画に掲げる事業等の推進上の留意事項	128
[2] 都市計画との調和等	130
[3] その他の事項	130
12. 認定基準に適合していることの説明	131

- 基本計画の名称：敦賀市中心市街地活性化基本計画
- 作成主体：福井県敦賀市
- 計画期間：平成 21 年 12 月から平成 27 年 3 月まで

## 1. 中心市街地の活性化に関する基本的な方針

### [1] 敦賀市の概要

#### (1) 位置・気候

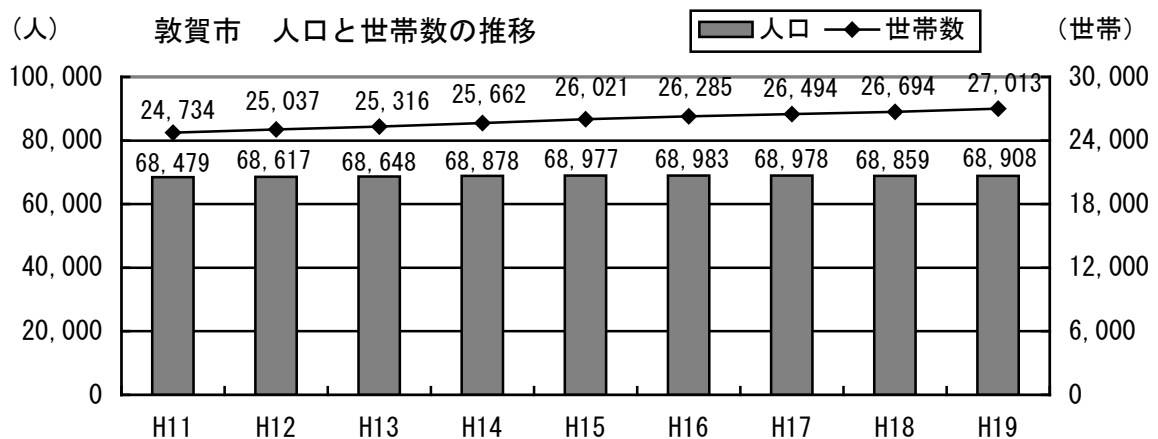
敦賀市は、福井県の中央部に位置する都市であり、その市域は東西約 14km、南北約 26km、面積約 250.75 平方 km である。市域の北部は日本海に面し、若狭湾に張り出た敦賀半島とその東側の海岸線によって敦賀湾を形成している。

中心的な市街地は、深く湾入した敦賀湾の最奥部に形成されており、その背後には緑豊かな山林が市街地を囲むように連なっている。



#### (2) 人口

人口、世帯数ともに増加傾向が続いており、平成 19 年時点で人口が約 68,900 人、世帯数が約 27,000 世帯となっている。



資料：各年住民基本台帳

#### (3) 産業

天然の良港により、古くから大陸との交流や北前船の寄港地として栄えてきたことから、明治期には第一種重要港湾である国営 4 港の一つに位置付けられ、ウラジオストクへの定期航路や欧亜国際連絡列車（東京から敦賀を経由し、シベリア鉄道を経由して欧州へと連絡する国際列車）が走るなど、交通の要衝として発展してきている。

現在も、重要港湾である敦賀港には定期コンテナ船をはじめとする外国船が出入りしており、セメント、木材加工などの港湾を活用した産業が発展を続けている。

また、その立地条件を活かして工業誘致に取り組んだ結果、東洋紡績敦賀工場や原子力発電所等が立地する工業地域としても発展している。

#### (4) 観光

敦賀市は、特急列車で大阪と名古屋から概ね1時間30分、京都からは約1時間で連絡されており、太平洋側の大都市地域に最も近い日本海側の都市となっている。このことから、京阪神及び中京からの観光客にとって、日本海の自然に触れることのできる身近な存在となっている。また海の幸を求める多くの観光客の訪れる都市として、今後も大きな役割が期待されている。

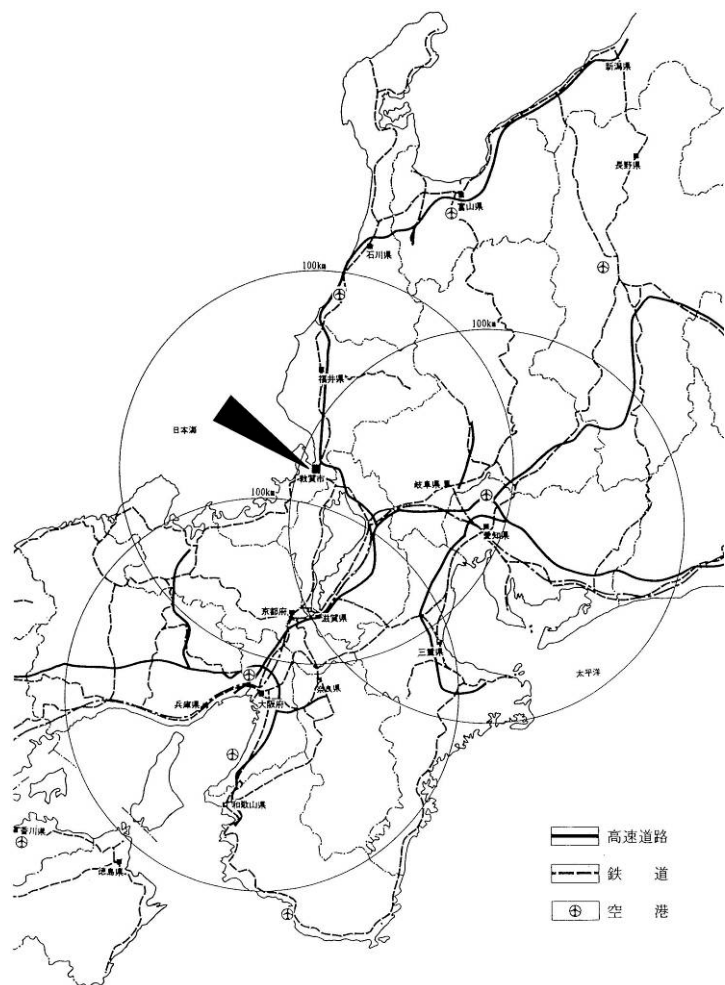
さらに、北陸道総鎮守・越前国一宮である氣比神宮、日本三大木造大鳥居のひとつである氣比神宮大鳥居、日本三大松原のひとつである氣比の松原といった数々の観光資源も有している。

#### (5) 交通

古くから大陸との交易港や北前船の寄港地として栄えるとともに、畿内と北陸を結ぶ北陸街道が通る交通の要衝として栄えた。現在も、敦賀港にはフェリー定期航路やコンテナ船航路が開設されているなど、重要港湾として位置付けられている。

鉄道の面では、JR北陸本線、湖西線、小浜線がJR敦賀駅に乗り入れており、京阪神及び中京の大都市地域や丹後・山陰地域と北陸地域を結ぶ交通結節拠点となっている。また、平成18年10月には大阪・京都方面から敦賀までのJR北陸本線・湖西線直流化に伴い、新快速電車の直接乗り入れが可能になり、京阪神大都市地域とのつながりが一段と強化された。

道路の面においても、北陸自動車道や国道8号といった大阪・京都方面や名古屋方面と北陸方面を連絡する広域道路網が整備されているほか、舞鶴若狭自動車道の整備が現在進行中であるなど、日本海側の交通の要衝として発展している。

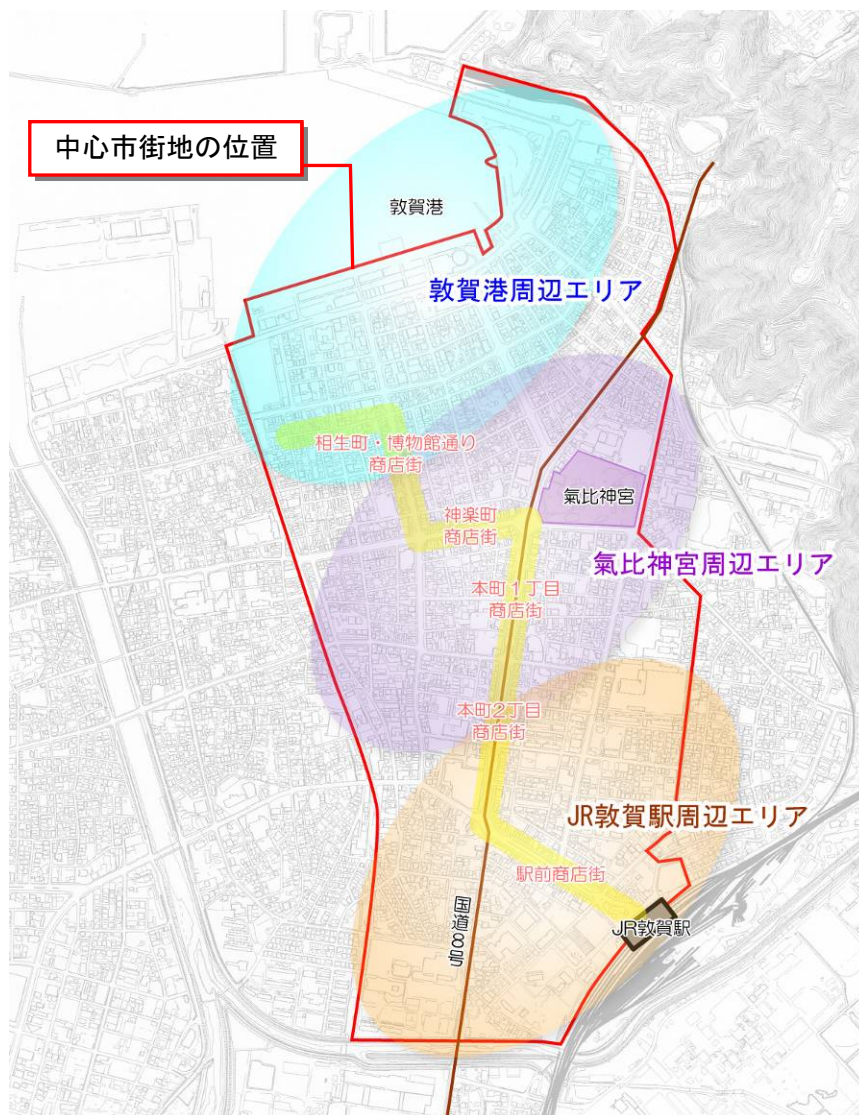


## [2] 中心市街地の概況

### (1) 位置

敦賀市の中心市街地は、都市構造的な特徴として、敦賀市の玄関であると同時に公共施設や商業施設が集積する「JR敦賀駅周辺」、門前町として栄えた「氣比神宮周辺」、港町として栄えた「敦賀港周辺」という「3つのエリア」がある。それらを結ぶように戦災復興計画で拡幅された道路が中心市街地を背骨のように延びている。

さらに、3つのエリアを連絡するようにアーケードで結ばれた5つの商店街（駅前通り、本町1丁目、本町2丁目、神楽町、相生町・博物館通り）が連続して形成されている。市街地の各所には、史跡・旧跡が分布しているとともに、様々な都市機能が集積しており、古くから「敦賀の顔」として発展してきた地域である。



### (2) 歴史的背景

敦賀市は、天然の入り江を持った良港を中心として古くから栄えており、奈良・平安時代には渤海国の賓客を迎える迎賓館「松原客館」が置かれるなど、国際的な交流拠点としての役割を果たしていた。また、702年に建立された北陸道総鎮守・越前国一宮である氣比神宮の「門前町」としても栄えてきた。

中世以降は、江戸時代に北前船が寄港する「港町」として発展し、人・物・情報・文化の交流拠点として賑わいを見せた。さらに明治期に入ると、港町としての重要性はますます高まり、横浜・神戸・関門とともに「国営4港の一つ」に位置付けられ、全国的にも重要な港湾都市としての役割を担った。

また、明治期末から大正期にかけては、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～敦賀間に開通した。さらに、ウラジオストクとの定期航路が開設されるとともに、欧亜国際連絡列車が運行されるようになったことから、「鉄道の要衝」としても重要な役割を担うようになり、他の港湾都市にはない複層的かつ国際的な役割を果たしながら大きく発展した。

戦後、戦災のあった中心市街地の復興計画（戦災復興計画）を実施し、土地区画整理事業によって都市基盤の整備を行い、現在の中心市街地の基盤が整えられた。

近代以降は、太平洋側の港湾都市の発展、陸上交通や航空網の発達等の急速な進展に伴い、敦賀市の港町としての位置付けや機能は縮小したが、日本海側に開けた港湾都市としての立地条件を活かした工業誘致に取り組み、東洋紡績敦賀工場や原子力発電所等が立地する、工業都市並びにエネルギー都市としての一面も併せ持っている。



敦賀市戦災復興計画

資料：都市計画課調

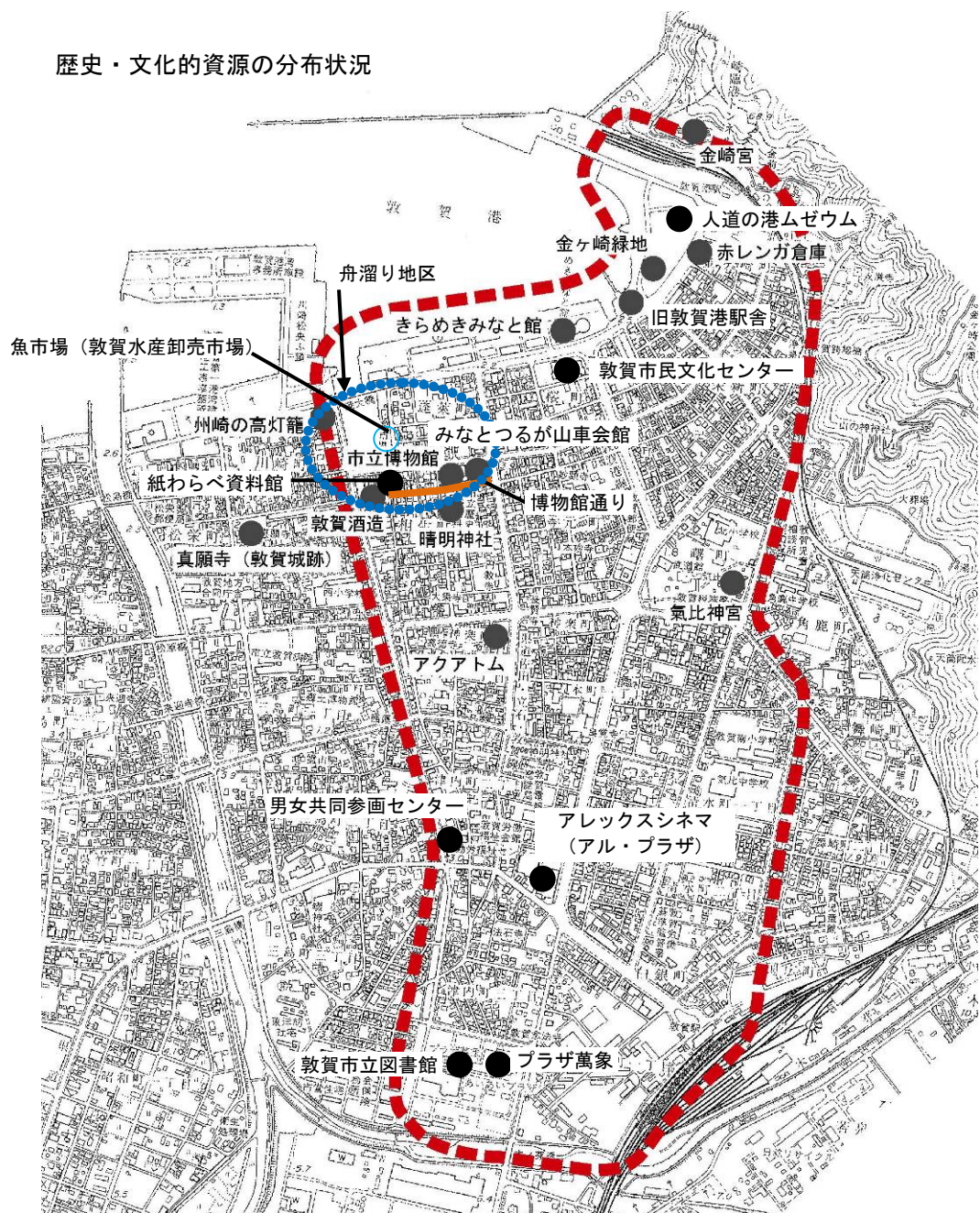


### (3) 地域資源のストック状況

#### 1) 歴史・文化的資源

古くから発展してきた市街地は、氣比神宮から敦賀港にかけて形成されていたことから、金崎宮、旧敦賀港駅舎、赤レンガ倉庫、旧大和田銀行（現市立博物館）、町屋を改修した紙わらべ資料館といった歴史・文化的資源が、中心市街地の北西部に集積している。特に、朝市が開かれている「博物館通り」から「魚市場（敦賀水産卸売市場）」にかけて広がる「舟溜り地区」には、創業 400 年の歴史を誇る歴史的町家建築物「敦賀酒造」や昭和初期の貴重な近代的建築物、高灯籠等、港町として栄えたことを今に伝える資源が数多く残されている。また、「舟溜り地区」では、住民が主体となった景観まちづくり活動が進められているとともに、まちづくりの拠点となる「敦賀酒造」の酒蔵の活用が検討されており、新たなまちづくりの進展が期待されている。

歴史・文化的資源の分布状況





### 3) 伝統行事

#### ① 敦賀まつり（けいさんまつり）

敦賀まつりは、毎年9月2日から氣比神宮を中心に行われており、古くから市民に「けいさんまつり」の愛称で親しまれている。

本来は、氣比神宮境内で行われる「氣比神宮例祭」がけいさんまつりであり、9月2日から15日まで行われ、氣比の長祭として有名である。



また、中心市街地内の各商店街で開催される商工祭が「つるがまつり」と区別されて行われていたが、現在では、市民総出で行われるひとつの大きなまつりとして認識されてきている。戦国絵巻を表現した6基の山車が市内を練り歩くほか、境内周辺には露天商が軒を列ね、祭りの期間中は北陸一帯はもとより京都、大阪、滋賀、愛知等、各府県からの参拝者も多く、北陸の歴史的年中行事として有名である。

#### ② 花換えまつり（金崎宮・金ヶ崎城跡）

金ヶ崎へ桜見物に訪れた男女が「花換えましょう」と声を掛け合い、互いの桜の小枝を交換して思いを伝えあったという言い伝えを今に届けるロマンチックな祭りであり、「花換え」をしたカップルは将来幸せに恵まれると言われていたことから、毎年大勢の若者が訪れている。



この祭りが行われている金崎宮がある金ヶ崎城跡は、南北朝時代には、後醍醐天皇の2人の皇子である恒良、尊良親王を守護した新田義貞が足利軍と戦った古戦場であり、戦国時代には、織田信長の越前朝倉攻めの折、窮地を救った豊臣秀吉の殿の地としても知られ、国の史跡に指定されている。

#### ③ 敦賀西町の綱引き

400年以上前から伝承されてきた冬の敦賀の民俗行事で、国の重要無形民俗文化財に指定されている。

老若男女が「夷子（えびす）」「大黒」二つの組に分かれて繰り広げる大綱引き大会であり、夷子側が勝てばその年は豊漁、大黒側に軍配が上がれば豊作という予祝行事である。



#### 4) 観光資源

##### ① 氣比神宮

中心市街地の中央に位置し、市民に「けいさん」の愛称で親しまれる氣比神宮は、大宝2(702)年の建立と伝えられており、7柱のご祭神をまつる北陸道総鎮守である。明治時代に官幣大社となった日本有数の名神大社である。

高さ11mの大鳥居は、春日大社(奈良県)・厳島神社(広島県)と並ぶ「日本三大木造大鳥居」の一つとして数えられており、国の重要文化財に指定されている。

元禄2年8月には松尾芭蕉が訪れ、境内には松尾芭蕉の像と句碑があり、芭蕉のゆかりの地でもある。

また、前項でも記載した市民総出の敦賀まつりがこの氣比神宮の門前を中心に行われ、祭りの舞台として、あるいは市民の心の拠り所として大きな存在となっている。



##### ② 旧敦賀港駅舎

旧敦賀港駅舎は、かつて金ヶ崎の鉄道栈橋にあった駅を模して平成11年(1999年)に敦賀港開港100周年を記念して再現されたものである。

明治45年6月から欧亜国際連絡列車が発着し、敦賀港とウラジオストクとの定期航路を介し、シベリア鉄道を経由して、ベルリンやパリ、ロンドンなどとの間に多くの人々や文化を運ぶ役割を担っていた。

平成21年3月には、市民から寄せられた資料や模型、パネル等を展示し、敦賀の歴史や港についての歴史を学べる鉄道資料館が開館した。



##### ③ 敦賀市立博物館

昭和2年に完成した旧大和田銀行を活用した、敦賀の歴史や民俗、美術に関する資料が展示された博物館である。建物は郷土の偉人である大和田荘七が建てたもので、港町の風情が残る舟溜り地区に立地している。当時の敦賀港の繁栄を象徴する豪華なつくりで、北陸最初のエレベーターも設けられていた。地下には、当時レストランとして機能していた名残が残っており、現在国の重要文化財の指定を目指している。



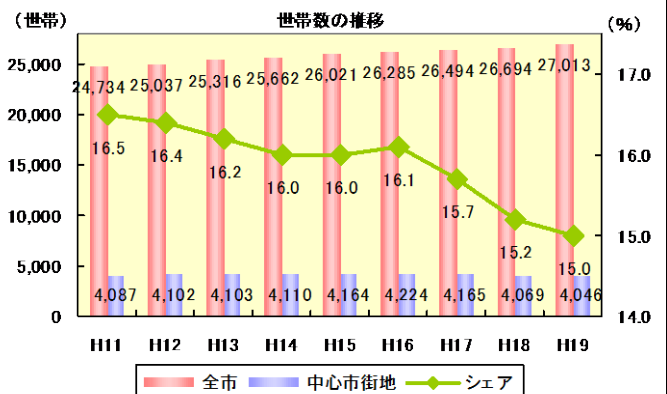
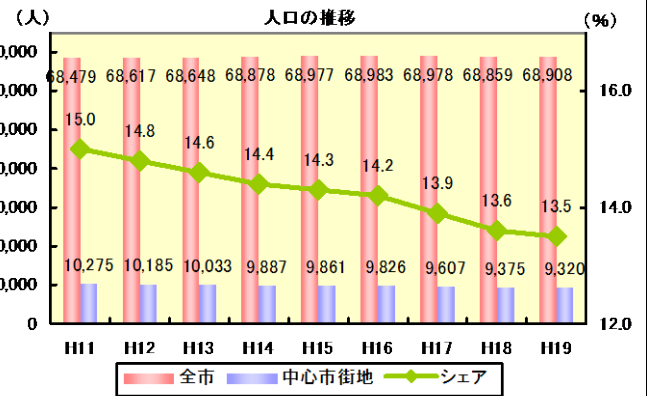
#### (4) データから見た中心市街地の現状

##### 1) 人口・世帯数の状況

人口は、市全体では平成 16 年の 68,983 人をピークに頭打ち傾向にある中で、中心市街地では減少傾向が続いている。平成 17～18 年の老朽化した市営住宅の取り壊しなどによる人口減少もあり、平成 19 年時点の中心市街地人口は 9,320 人となっている。また、市全体に占める割合も 13.5%まで落ち込んでいる。

世帯数は、市全体では増加傾向が続いているが、中心市街地では平成 16 年をピークに微減傾向に転じており、平成 19 年時点で 4,046 世帯となっている。

世帯人員（平成 19 年時点）は、市全体では 2.6 人、中心市街地では 2.3 人であり、中心市街地で核家族化が比較的進んでいる状況がみられる。



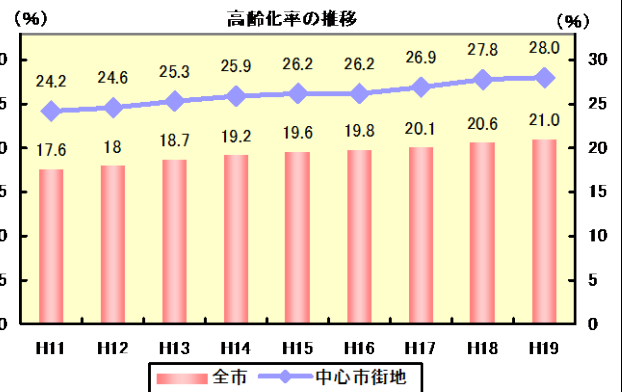
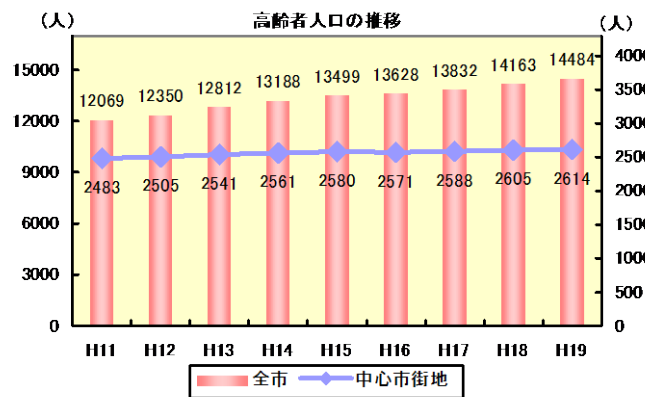
資料：各年住民基本台帳調（各年3月末現在）

##### 2) 高齢者人口の状況

高齢者人口は、市全体では年々増加傾向にあるが、中心市街地では、ほぼ横ばいの状況である。

高齢化率は、市全体、中心市街地ともに増加傾向となっているが、平成 19 年時点では市全体の 21.0%と比較して中心市街地は 28.0%と高齢化率が高い。

先の人口・世帯数の状況を踏まえると、世帯分離が進み、中心市街地から郊外の新市街地へ若年世帯の転出が進んだ結果、小規模な高齢世帯の割合が増加している様子がうかがえる。



資料：各年住民基本台帳調（各年3月末現在）

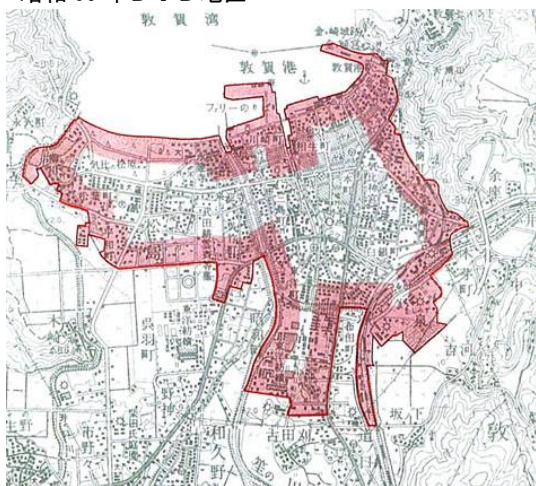
### 3) 人口密度の状況

昭和 60 年と平成 17 年の人口集中地区（D I D 地区）を比べてみると、宅地開発やロードサイド型商業施設等の立地が進む市城南西部に大きく拡大している一方で、人口密度が低下していることから、中心市街地の空洞化が進行している様子がうかがえる。

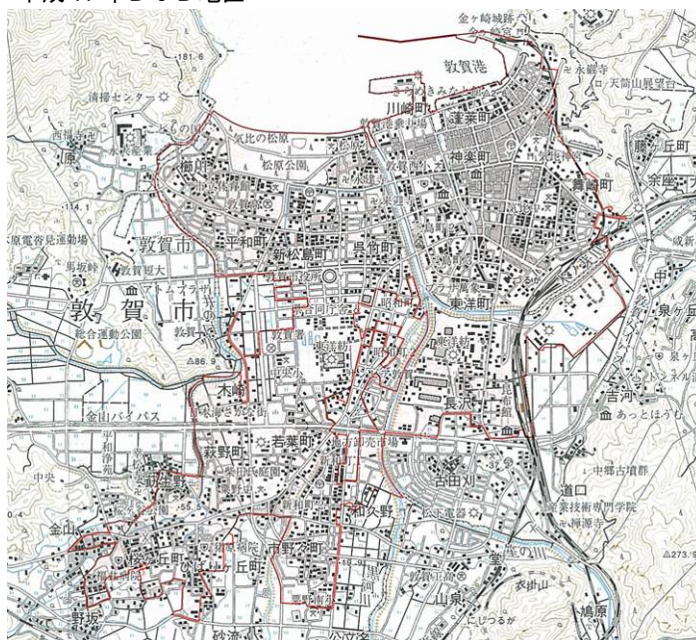
	人口（人）	面積（k m <sup>2</sup> ）	人口密度（人/Km <sup>2</sup> ）	全市人口（人）	DID 人口/全市人口
昭和 60 年	32,385	6.5	4,982.3	65,670	0.493
平成 2 年	39,796	8.6	4,627.4	68,041	0.585
平成 7 年	42,908	9.8	4,378.4	67,204	0.638
平成 12 年	43,118	10.4	4,146.0	68,145	0.633
平成 17 年	44,729	11.2	3,993.7	68,402	0.654

資料：各年国勢調査

昭和 60 年 D I D 地区



平成 17 年 D I D 地区



■ D I D 地区（人口集中地区）

市区町村で、人口密度が高い地区（原則として人口密度が 4,000 人/k m<sup>2</sup>以上）が隣接し、その人口が 5,000 人以上となる地域

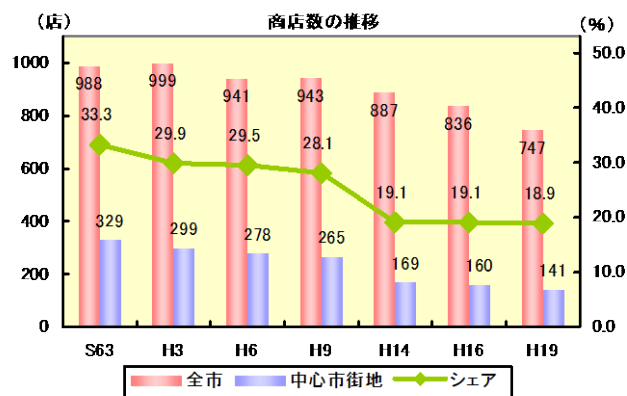
#### 4) 商業活動の状況

中心市街地には、駅から港周辺にかけて整備されたアーケード沿いに5つの商店街（駅前通り、本町1丁目、本町2丁目、神楽町、相生町・博物館通り）が連続して形成されている。しかし、近年では市城南西部の国道27号や木崎通りの沿道においてロードサイド型の商業施設の立地が進んだことから、既存の商店街の衰退がみられる。



##### ① 商店数

市全体では、平成19年時点で747件となっており、昭和63年の商店数の約4分の3に減少している。また、中心市街地の商店数は、平成19年時点で141件となっており、昭和63年の商店数の約4割に減少している。これに伴い、市全体に占める割合も平成19年時点で18.9%と、昭和63年の33.3%から大幅に減少している。



資料：各年商業統計調査調

平成2年には、敦賀市役所近くに10,000㎡を超える大型店舗の「ポー・トン」が、平成6年には、国道27号沿いに、観光客向けの大型集客施設「日本海さかな街」がオープンし、さらに平成10年頃から、市の西部にある木崎通りや国道27号の沿道にロードサイド型商業施設の立地が顕著にみられるようになり、これと時期を合わせるように、中心市街地の商店数の減少が顕著になっている。

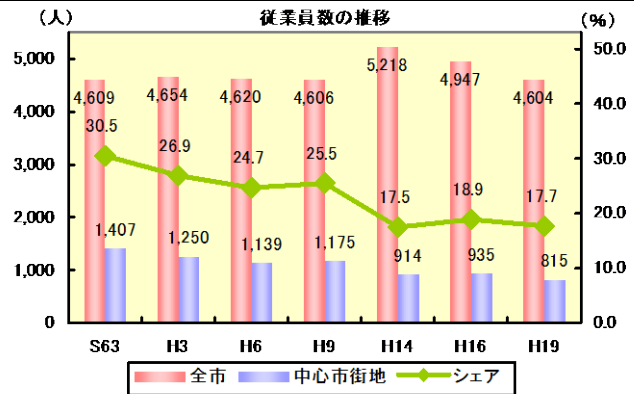
(件)

		S63	H3	H6	H9	H14	H16	H19
中心市街地内	相生町商店街	48	41	45	36	16	14	11
	神楽町1丁目商店街	49	47	45	47	36	32	33
	神楽町2丁目商店街	31	26	24	24	13	13	10
	本町1丁目商店街	58	56	49	39	29	27	21
	本町2丁目商店街	38	33	32	33	22	21	19
	白銀町平和堂付近	52	50	42	37	17	18	19
	駅前商店街	53	46	41	49	36	35	28
	合計	329	299	278	265	169	160	141
その他	ポー・トン		36	35	38	38	30	25
	日本海さかな街				32	28	29	32
	木崎周辺					29	40	42
	合計	0	36	35	70	95	99	99

## ② 従業員数

市全体では、平成14年の5,218人をピークに減少に転じており、平成19年時点で4,604人となっている。

中心市街地では、減少傾向が続いており、平成19年時点で815人となっている。また、市全体に占める割合も平成19年時点で17.7%と、昭和63年の30.5%から大幅に減少している。



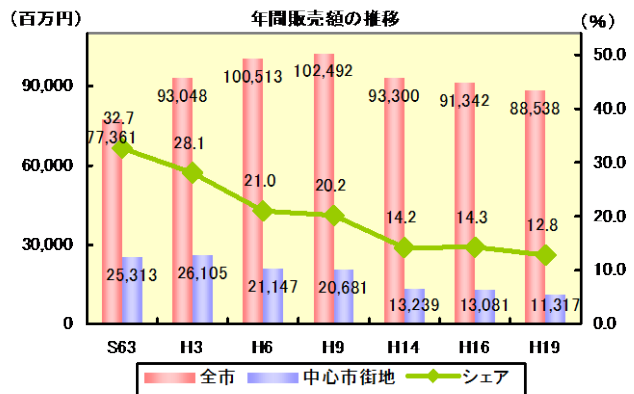
資料：各年商業統計調査調

		S63	H3	H6	H9	H14	H16	H19
中心市街地内	相生町商店街	199	163	161	141	51	46	40
	神楽町1丁目商店街	161	154	149	130	101	131	101
	神楽町2丁目商店街	104	89	87	71	37	39	25
	本町1丁目商店街	247	207	172	130	113	83	76
	本町2丁目商店街	108	87	76	171	100	114	67
	白銀町平和堂付近	335	333	313	314	378	399	436
	駅前商店街	253	217	181	218	134	123	70
	合計	1,407	1,250	1,139	1,175	914	935	815
その他	ポー・トン		266	253	249	262	227	192
	日本海さかな街				209	217	184	176
	木崎周辺					322	481	557
	合計		266	253	458	801	892	925

## ③ 年間販売額

市全体では、平成9年をピークに減少に転じており、平成19年時点で88,538百万円となっている。

中心市街地では、減少傾向が続いており、平成19年時点で11,317百万円となっている。また、市全体に占める割合も平成19年時点で12.8%と、昭和63年の32.7%から大幅に減少している。



資料：各年商業統計調査調

		S63	H3	H6	H9	H14	H16	H19
中心市街地内	相生町商店街	2,324	2,222	2,491	2,108	499	377	271
	神楽町1丁目商店街	2,105	2,771	2,338	1,751	898	1,126	742
	神楽町2丁目商店街	1,193	1,124	1,088	791	254	316	135
	本町1丁目商店街	5,359	4,192	2,305	1,797	1,209	961	726
	本町2丁目商店街	1,318	1,503	949	2,961	824	654	517
	白銀町平和堂付近	8,723	9,730	8,435	7,689	7,376	7,574	7,761
	駅前商店街	4,291	4,563	3,541	3,584	2,179	2,073	1,165
	合計	25,313	26,105	21,147	20,681	13,239	13,081	11,317
その他	ポー・トン		3,236	7,668	7,511	5,180	3,834	3,066
	日本海さかな街				3,751	3,387	3,033	2,545
	木崎周辺					9,633	12,238	13,679
	合計		3,236	7,668	11,262	18,200	19,105	19,290

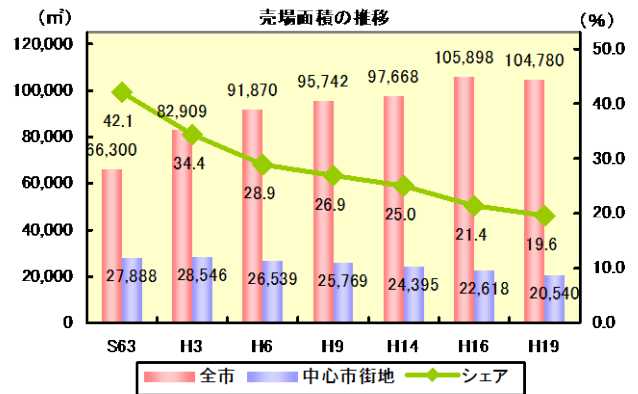


#### ④ 売場面積

市全体では、平成 16 年をピークに頭打ち傾向となっているが、平成 19 年時点で 104,780 m<sup>2</sup>、昭和 63 年の約 1.6 倍の売場面積に増加している。

中心市街地では、平成 12 年に平和堂が改築・増床し、映画館等も併せ持った大型店に生まれ変わり、売場面積を伸ばしたが、全体では平成 3 年をピークに減少傾向にあり、平成 19 年時点で 20,540 m<sup>2</sup>となっている。市全体に占める割合も平成 19 年時点で 19.6%と、昭和 63 年の 42.1%から大幅に減少している。

以上のことから、中心市街地以外での商業施設の出店が活発に行われている様子が見えてくる。

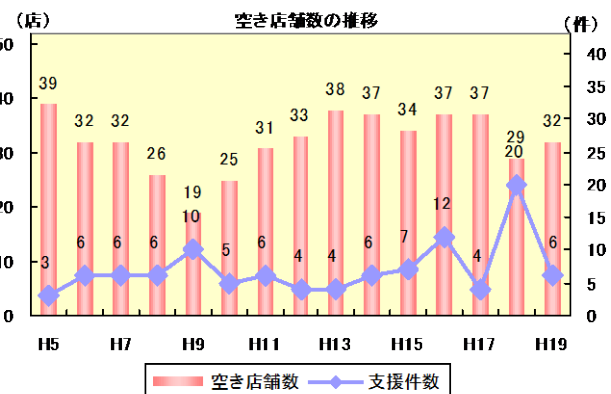


資料：各年商業統計調査調

	S63	H3	H6	H9	H14	H16	H19
中心市街地内	相生町商店街	3,919	3,178	3,013	3,090	2,184	1,386
	神楽町 1 丁目商店街	3,423	3,492	4,349	3,234	2,022	1,955
	神楽町 2 丁目商店街	1,216	1,653	1,141	1,395	557	390
	本町 1 丁目商店街	3,327	3,451	3,106	2,555	2,341	1,618
	本町 2 丁目商店街	1,598	1,611	1,527	2,387	1,043	794
	白銀町平和堂付近	9,368	9,961	9,039	8,784	12,998	12,702
	駅前商店街	5,037	5,200	4,364	4,324	3,250	2,994
合計	27,888	28,546	26,539	25,769	24,395	22,618	20,540
その他	ポー・トン		9,242	8,542	10,442	10,208	10,262
	日本海さかな街				3,748	2,447	2,822
	木崎周辺					9,714	13,449
	合計		9,242	8,542	14,190	22,369	26,888

#### ⑤ 空き店舗数

中心市街地商店街の空き店舗解消に向けて、空き店舗を活用した創業・起業に対する支援（家賃や出店経費等に対する補助）を行っている。支援件数は年間 10 件以下の年が多いが、平成 18 年は J R 北陸本線・湖西線直流化開業にあわせた新規出店が多かったことから、支援件数は 20 件と急増し、空き店舗数も 29 件にまで減少した。



資料：港都つるが株

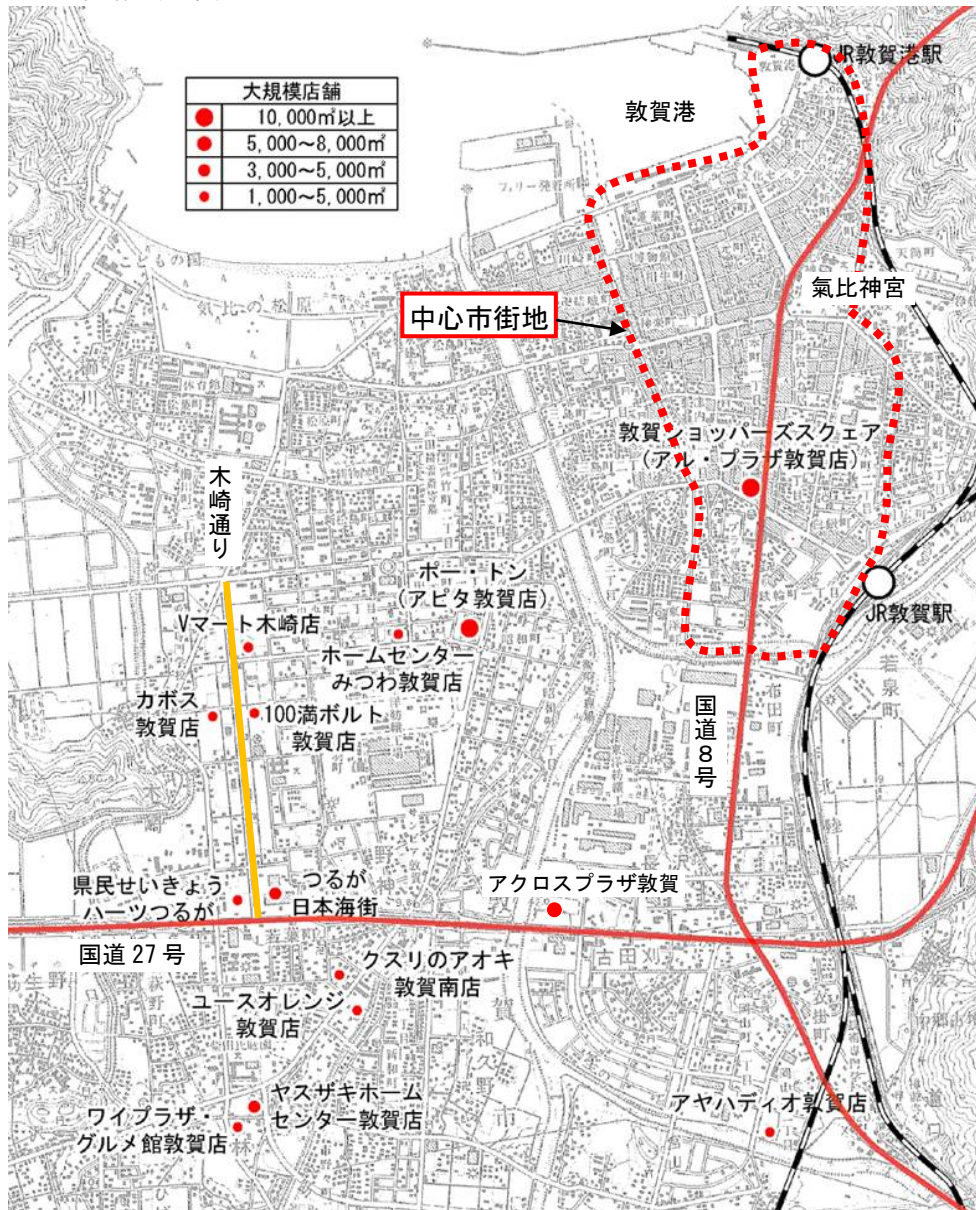
近年の空き店舗数はおおむね 30 件台で推移しているが、未だに空き店舗の解消には至っていない。この原因としては、所有者の意向により賃貸不可としている空き店舗があることや、店主の高齢化による空き店舗化が増加していることなどが考えられる。また、家賃等の補助がなくなると廃業してしまい、再び空き店舗になってしまうケースも見受けられる。

## ⑥ 大型店舗

敦賀市内には、現在 14 の大型店舗が立地している。そのうち売場面積が 10,000 m<sup>2</sup> 以上ある大規模な店舗は、中心市街地内に立地する「アル・プラザ敦賀店」(旧平和堂) と中心市街地の縁辺部に立地する「ポー・トン」の 2 店となっている。

その他の店舗は、いずれも売場面積が 5,000 m<sup>2</sup> 未満となっているが、その多くが平成 10 年頃から急速に増加しているロードサイド型の店舗形態であり、木崎通りや国道 27 号の沿道など、市の南西部に拡大した新市街地に集積している。

大型店舗の分布状況



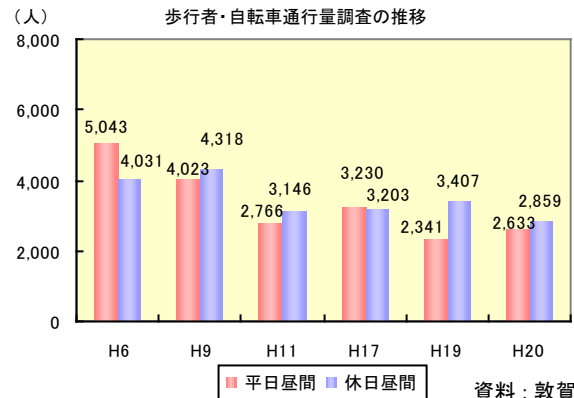
## 5) 歩行者・自転車通行量

下図に示した3箇所の歩行者・自転車通行量合計の推移は、平日は回復傾向がみられるが、休日は減少傾向となっている。

調査地点別にみると、調査地点①の歩行者数は、平成12年のアル・プラザ敦賀店の改装・増床による買物客の増加、平成18年のJR北陸本線・湖西線直流化に伴う観光客の増加により回復傾向がみられていたが、平成20年には再び減少に転じている。

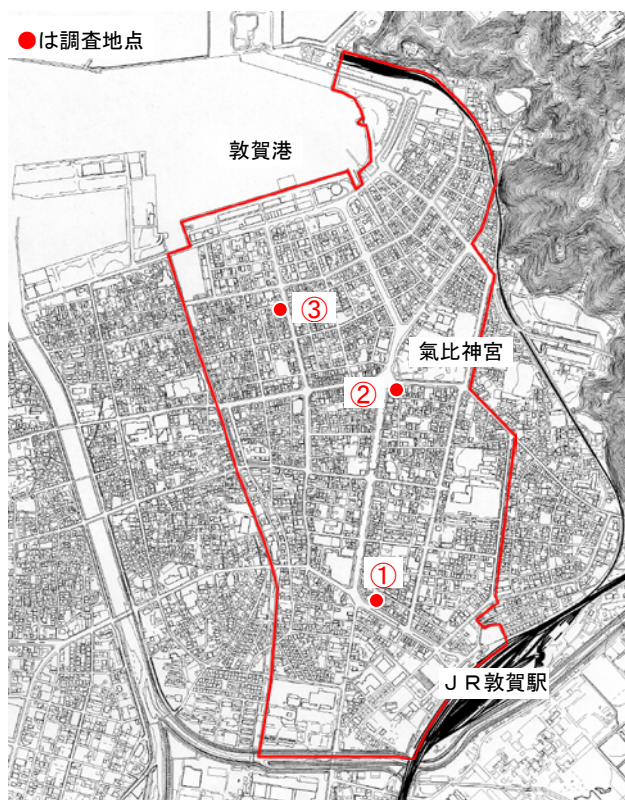
調査地点②は、増減を繰り返しながら緩やかに減少しており、駅や大型店の利用者増の効果が波及していない様子が見えがえる。

平成19年から調査を始めた調査地点③は、港町として栄えた面影が残る博物館通りの周辺であり、通行量は増加傾向となっている。



### ■ 歩行者・自転車通行量の推移

		H6	H9	H11	H17	H19	H20
平日	①白銀交差点	2,383	2,068	1,530	1,536	1,475	1,335
	②氣比神宮交差点	2,181	1,573	973	1,387	782	1,048
	③博物館付近交差点(東西)	(479)	(382)	(263)	(307)	84	250
	計	5,043	4,023	2,766	3,230	2,341	2,633
休日	①白銀交差点	2,543	2,493	1,648	(2,000)	2,352	1,610
	②氣比神宮交差点	1,281	1,603	1,336	1,038	973	1,102
	③博物館付近交差点(東西)	(207)	(222)	(162)	(165)	82	147
	計	4,031	4,318	3,146	3,203	3,407	2,859



※平成6年～平成17年については道路交通センサスを参照しており、調査時間が12時間となっているため、平成19年～平成20年の調査時間である10時間に換算し記載。

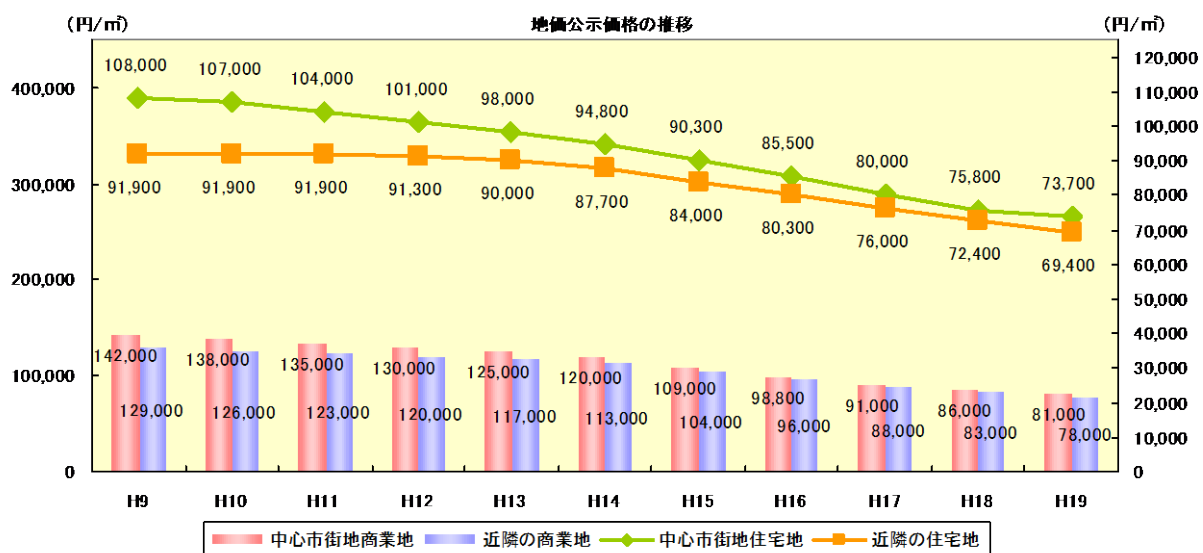
※調査地点③は平成19年調査開始

※調査地点①のH17データは、前後のデータから按分により推計した。

※( )のデータは、平成20年の実績を踏まえた比率

## 6) 地価公示価格

中心市街地及びその近隣地区の地価公示価格は、いずれの調査地点も下落傾向となっている。中心市街地とその近隣地区の地価の下落率（平成9～19年）を比較すると、住宅地では中心市街地31.7%、近隣地区で24.4%、商業地では中心市街地42.9%、近隣地区39.5%の減少となっており、いずれも中心市街地の方が大きく下落している。



資料：国土交通省地価公示価格、都道府県地価調査調

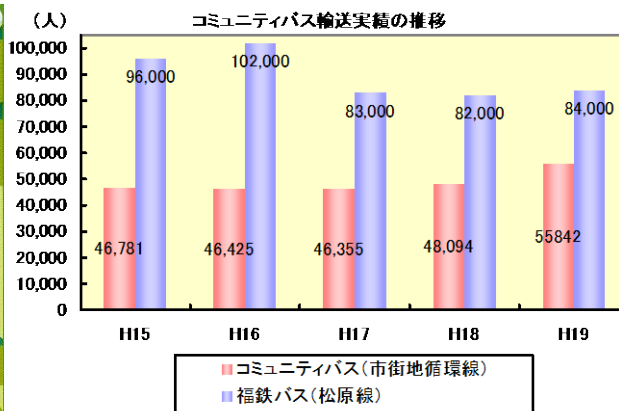
## 7) 公共交通機関

### ① コミュニティバス及び路線バス

本市では、敦賀駅を発着として5路線のコミュニティバスの運行を行っている。

路線バスは民間が運行しており、このうち松原線は敦賀駅から国道8号を通り、氣比神宮、神楽町商店街を結ぶ中心市街地の大動脈を通る路線となっている。

コミュニティバスは、わずかながら利用者が増加してきており、民間のバス路線は年によってバラつきはあるものの、80,000人以上の利用がある。



資料：敦賀市政策推進課調

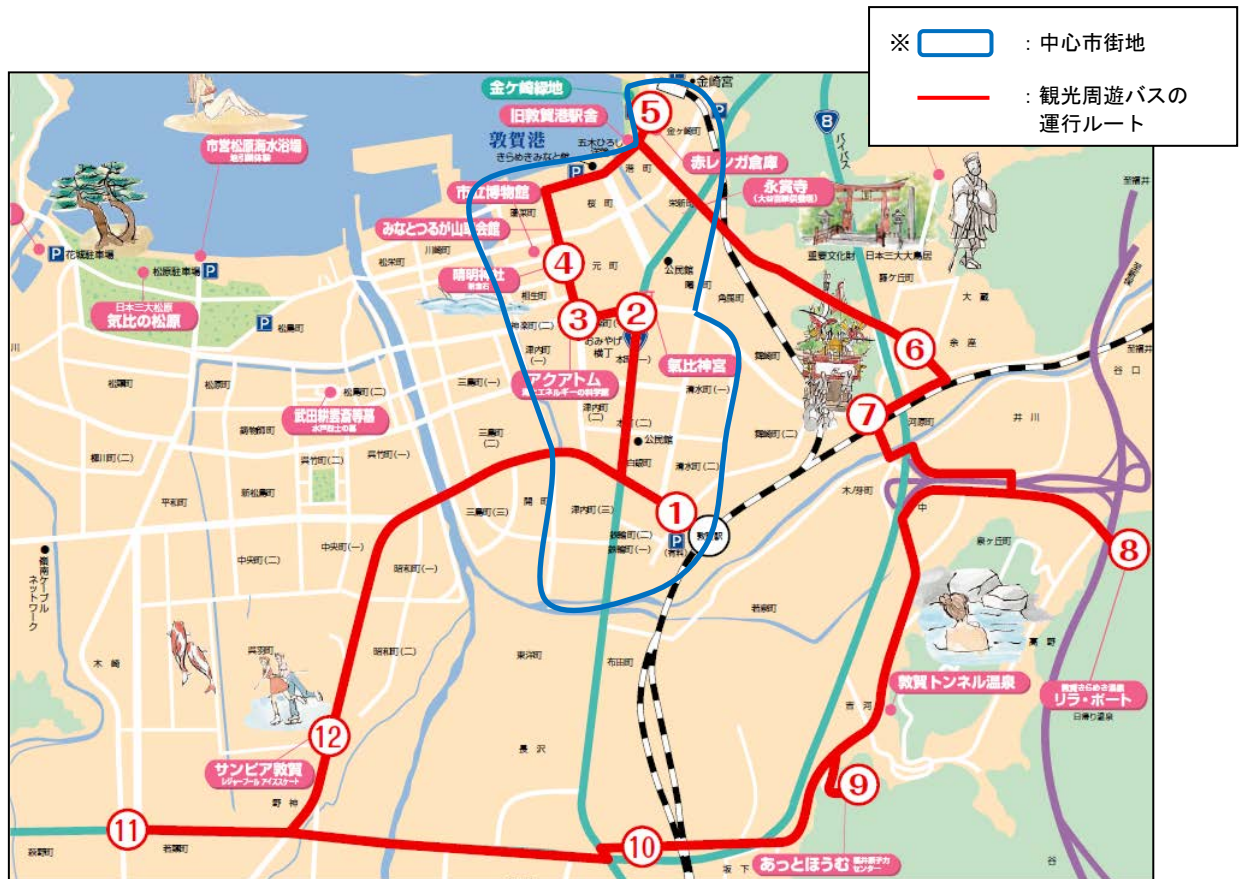
※ : 中心市街地  
 : 福鉄バスの運行ルート

## ② 観光周遊バス（ぐるっと敦賀周遊バス）

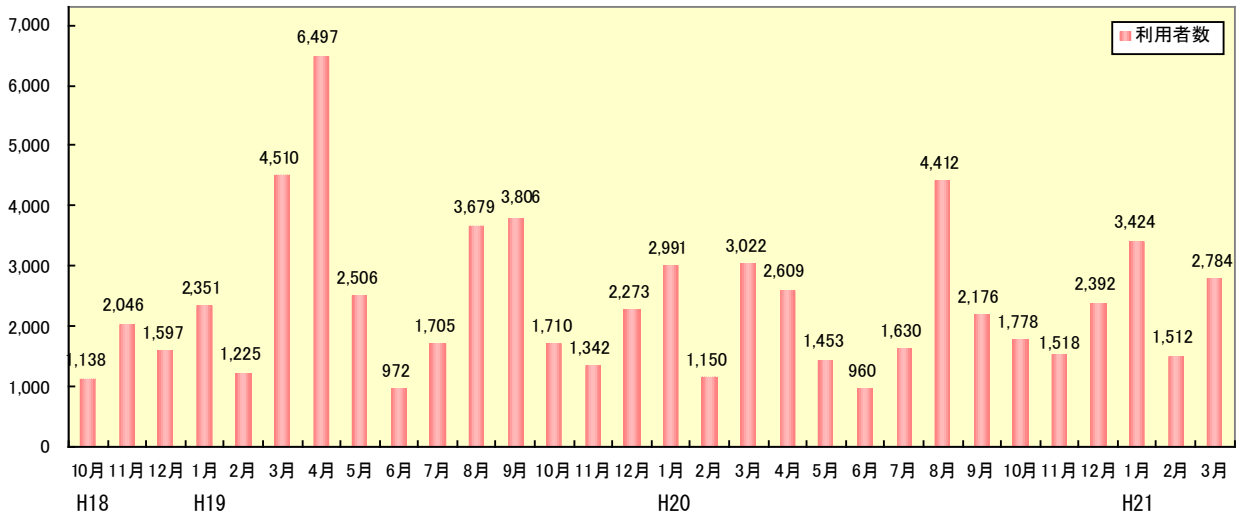
本市では、平成 18 年 10 月の J R 北陸本線・湖西線直流化以降、市内の観光地をまわる周遊バスの運行を始めている。J R 敦賀駅前を発着場として、全 12 箇所の観光地や施設をまわっており、そのうち 5 箇所が中心市街地内の観光スポットである。

平日は 7 便、土・日・祝日は 10 便、毎日運行している。（平成 19 年下半期のみ、利用者の少ない平日（青春 18 切符の利用期間を除く）は運休）

利用者は、3～4 月、8～9 月が多くなっている。その要因としては、桜の開花時期であること、夏休み期間中であること、青春 18 切符の利用期間であること等が挙げられる。



(人) ぐるっと敦賀周遊バス利用者数の推移

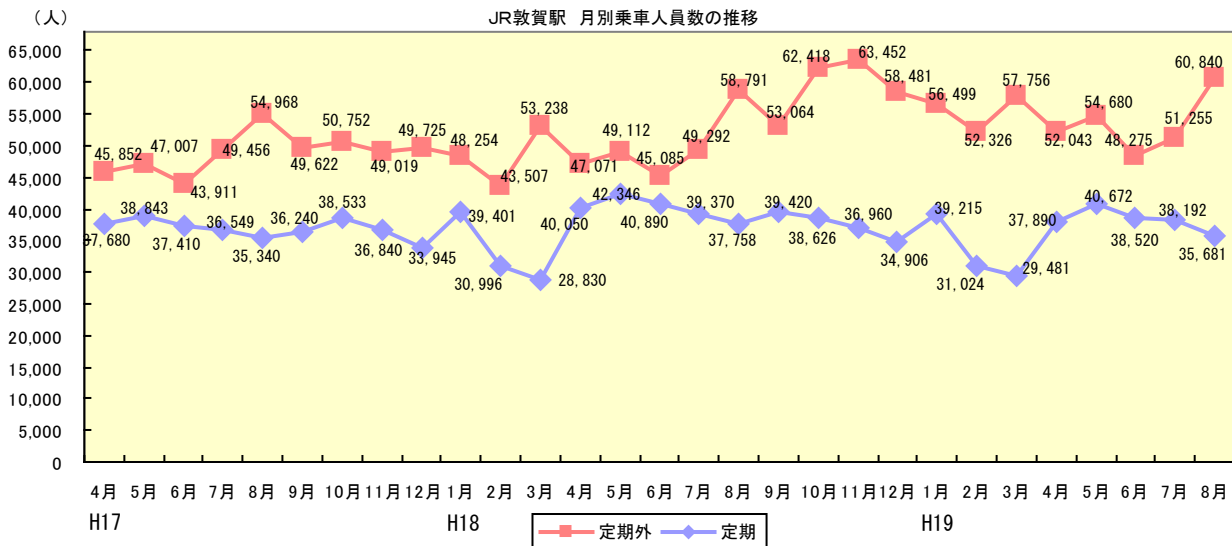
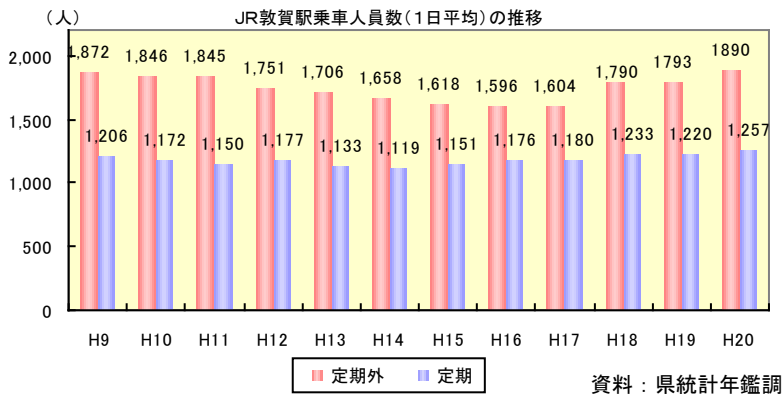


資料：敦賀市観光まちづくり課調

### ③ JR敦賀駅

JR敦賀駅の乗車人員数の推移について、定期利用は平成14年まで減少していたが、15年以降はわずかながら増加に転じている。また、定期外利用は平成18年から大幅な増加に転じている。

これは、JR北陸本線・湖西線直流化によって新快速電車の敦賀への直接乗り入れが可能になり、関西圏からのアクセス時間の短縮、乗り換えがなくなったことによる利便性の向上等の他に、関西圏での観光PR及びモニターツアーの実施や、市内での関連イベントの開催等、特別な要因によるところが大きい。しかし、その後もJR北陸本線・湖西線直流化開業以前に比べて増加傾向が続いており、新快速電車が直接乗り入れ可能となったことによる利用者の増加傾向が継続していることがうかがえる。



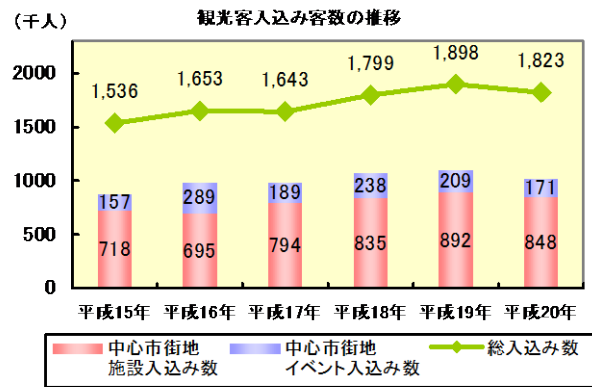
## 8) 観光入込み客数

敦賀市には、年間約180万人の観光客が訪れており、JR北陸本線・湖西線直流化及び観光PR活動等の効果により、観光客数は増加傾向となっていたが、平成20年は減少に転じた。

敦賀市の観光スポットやイベント開催場所は、中心市街地内に集積しており、市内の主要観光スポットの中で最も観光客の多い氣比神宮をはじめ、金ヶ崎周辺～舟溜り地区にかけて数多くの観光施設が集積している。

観光スポットやイベント開催場所が中心市街地に集積している特徴を表すように、中心市街地を訪れる入込客数の割合は、全体の約56%と高くなっている。

※中心市街地施設入込み数は下表のNo.1～5、イベントの入込み数はNo.14,15の合計

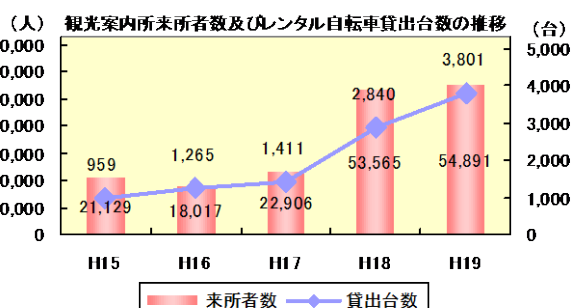


資料：敦賀市観光まちづくり課調

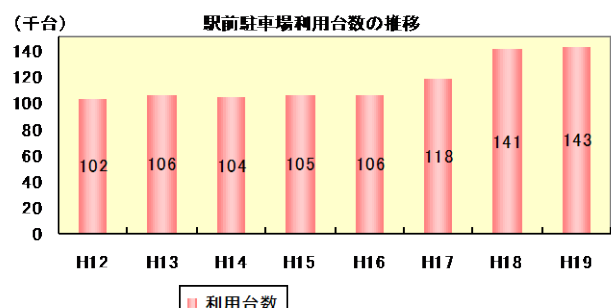
### ■ 主な観光施設及びイベントの入込み客数 (中心市街地内の施設、イベント)

NO.		平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年
1	氣比神宮	556,000	499,000	593,000	581,000	636,000	632,000
2	市立博物館・山車会館※	6,700	7,150	9,200	10,250	10,450	7,650
3	旧敦賀駅舎	13,500	15,600	15,700	18,800	28,600	16,100
4	アクアトム	90,500	89,900	85,400	85,400	89,600	68,000
5	金崎宮	51,600	83,600	91,000	139,100	127,200	123,800
		718,300	695,250	794,300	834,550	891,850	847,550
6	氣比の松原	34,200	34,200	59,100	63,400	79,600	63,300
7	西福寺	3,900	2,400	6,100	7,700	8,300	7,000
8	あっとほうむ	71,700	97,400	73,200	111,200	154,500	163,000
9	敦賀原子力館	27,800	10,700	9,900	12,200	16,700	16,000
10	海水浴場	214,800	234,400	216,800	215,400	213,200	234,400
11	リラ・ポート	116,400	95,300	96,500	103,700	105,900	97,700
12	敦賀トンネル温泉	22,300	14,500	13,700	18,100	13,500	13,000
13	とうろう流しと花火大会	170,000	180,000	185,000	195,000	205,000	210,000
14	敦賀まつり	121,000	178,000	151,500	153,000	164,000	123,000
15	つるが観光物産フェア	36,000	111,000	37,000	85,000	45,000	48,000
		157,000	289,000	188,500	238,000	209,000	171,000
	計	1,536,400	1,653,150	1,643,100	1,799,250	1,897,550	1,822,950

※) 市立博物館・山車会館は、それぞれの入場者数を合算し、平均した値を記載 資料：敦賀市観光まちづくり課調



資料：敦賀観光協会調



資料：敦賀市都市整備課調

(5) 市民から見た中心市街地の現状・評価

1) 市民アンケート

① 実施期間

(A) 平成11年 旧基本計画策定時

(B) 平成20年2月28日～3月13日

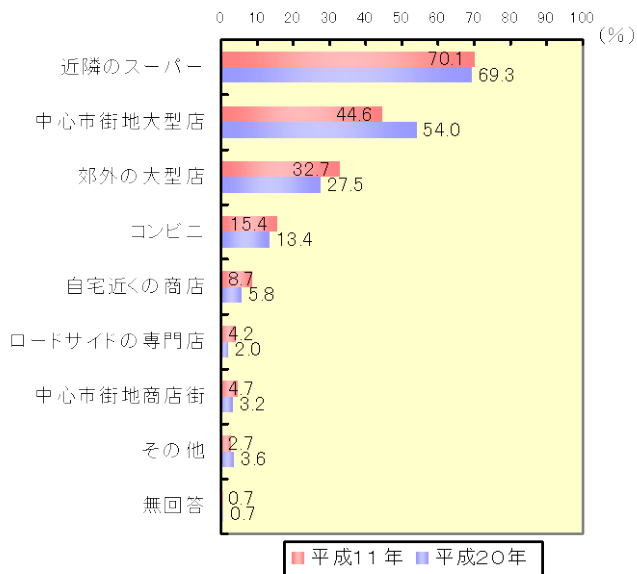
② 対象・方法

	配布数	回収数	回収率	調査対象	配布地域
平成11年	3,000人	1,604人	53.4%	20～70代、80才以上	全市対象
平成20年	3,000人	1,005人	33.5%	10～70代、80才以上	全市対象

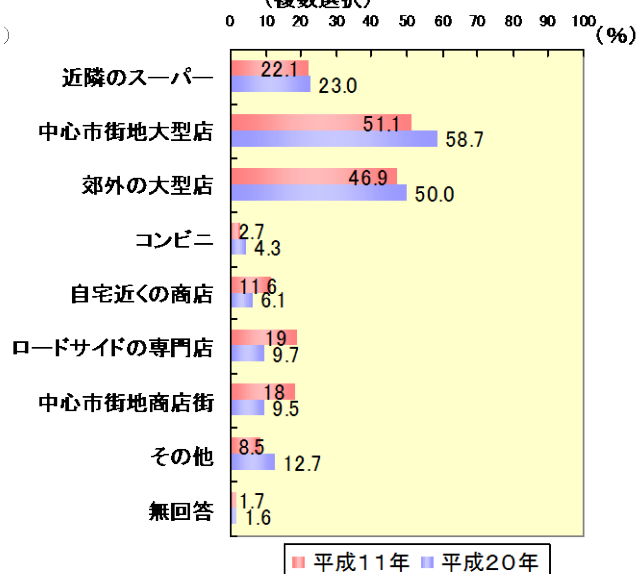
③ アンケート調査の結果・分析・比較

(a) 日常の買い物行動

最寄品【食料品、日用品】の場合の主な買物先  
(複数選択)

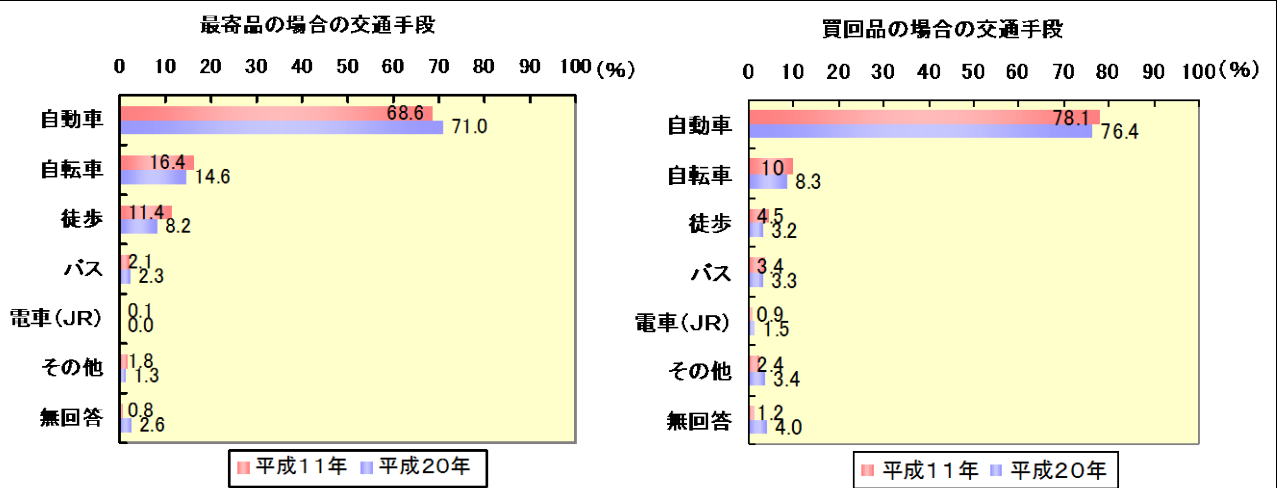


買回品【洋服、電化製品など】の場合の主な買物先  
(複数選択)



主な回答	最寄品の場合		買回品の場合	
	平成11年	平成20年	平成11年	平成20年
品揃えが豊富だから	55.4%	50.8%	58.7%	62.8%
自宅が近くだから	36.3%	42.7%	11.0%	15.7%
価格が安いから	19.9%	21.5%	28.0%	30.1%
商品が新鮮だから	16.6%	12.1%	4.5%	3.1%
夜遅くまで店が開いているから	15.6%	11.3%	4.8%	5.2%
商品が安心・安全だから	7.3%	11.4%	11.7%	9.2%
自動車で行けるから(駐車場があるから)	23.3%	20.6%	19.7%	19.8%
車に乗れない(運転できないから)	5.4%	6.0%	3.3%	3.9%
お店の人とつきあいがあるから	3.9%	1.8%	12.8%	8.2%
専門的な商品があるから	3.5%	2.8%	21.7%	14.4%
店の中を見ていて楽しいから	2.2%	3.7%	8.5%	8.8%





### ■「日常の買い物行動」のまとめ

全体的な傾向として、最寄り品は自宅近隣のスーパー、買回品は大型店を利用する市民が多い。また、最寄り品、買回品ともに「中心市街地大型店」を利用する市民が多く、平成12年の改装・増床の効果から、経年的にみても利用者が増加している。

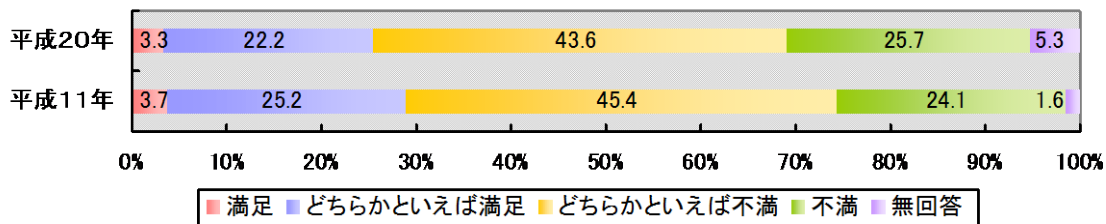
その一方で、中心市街地商店街の利用者は少なく、買回品では利用者数が半減（平成11～20年）しているなど、商店街離れが進んでいる様子が見えてくる。

買い物のための交通手段では、最寄り品、買回品ともに車利用が圧倒的に多く、続いて自転車、徒歩という順になっている。

中心市街地商店街に出掛ける頻度については、高い頻度で商店街に出掛けるという人の割合が増加しているが、これは中心市街地大型店の利用頻度の高さであると考えられる。

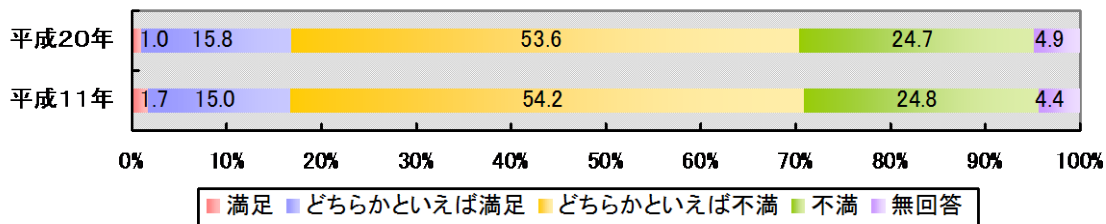
(b) 中心市街地の評価

買物の場として見た時の中心市街地の評価について



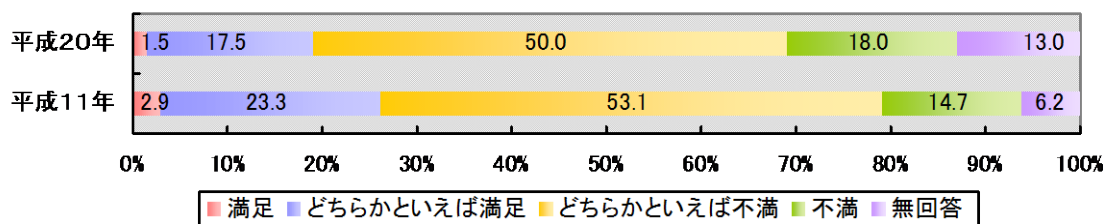
主な回答	H11年	H20年
駐車スペースがたりない	47.5%	39.6%
行ってみたいお店がない(少ない)	45.3%	57.3%
名物店がない(少ない)	18.9%	25.9%
新製品がない(少ない)	10.9%	14.9%
シャッターを下ろした店が多い	38.2%	49.7%
閉店時間が早い	38.2%	30.5%
お店に入りにくい雰囲気がある	37.2%	34.9%
1ヶ所で用事が足りない	32.8%	24.0%
品揃えが不足している	28.1%	26.8%
核となる大型店舗が不足(弱い)	21.4%	15.0%
イベント活動が少ない	10.6%	8.5%
お店に活気がない	40.3%	39.8%
休憩する場所がない(少ない)	14.3%	12.8%
長い距離を歩くのが面倒	8.3%	18.4%
価格が高い	40.5%	20.2%
子どもが遊ぶ場所がない	7.4%	8.4%

市民の交流、賑わい、文化、情報などの拠点として見た時の中心市街地の評価について



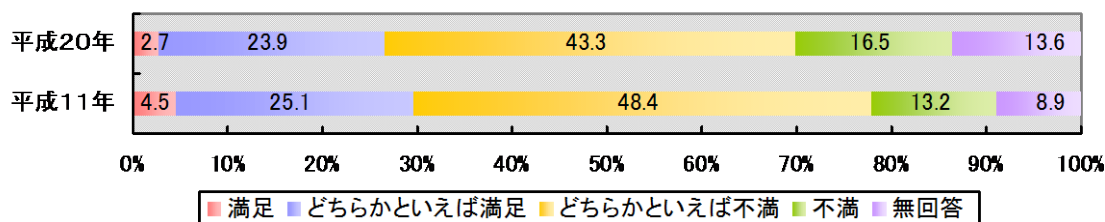
主な回答	H11年	H20年
商店の閉店時間が早い	51.5%	43.8%
文化施設がない(少ない)	27.6%	22.6%
ベンチ、ポケットパークなどの休憩する場所が少ない	35.7%	22.3%
歩道や空き店舗を十分に活用していない(ワゴンセール等)	33.4%	36.9%
おしゃべりの出来る店が不足(喫茶店、ファーストフード等)	28.7%	32.5%
イベントや文化活動等が少ない	27.2%	23.0%
シティホールなど高感度な都市施設がない	19.9%	11.6%
音楽(CD等)、映像、書籍などを扱う情報店舗がない少ない	22.1%	23.2%
歴史的建築物を活かした空間演出などが不足	19.4%	16.0%
夜の店が少ない(居酒屋、バー、パブ等)	4.8%	4.4%
遊べる施設が少ない(ゲーム、カラオケ等)	13.4%	14.1%
市民活動のできる施設が少ない	13.8%	10.0%

街並み、生活・居住環境などの中心市街地の評価について



主な回答	H11年	H20年
シャッターを閉めた店舗が目立ち活気がない	63.4%	75.0%
お店の閉店時間が早いため、夜は寂しく不便	53.0%	48.4%
休憩する場所がない	38.9%	25.7%
通りに緑がない（街路樹、緑地空間等）	29.9%	15.4%
食品や日用品の買い物が不便	24.3%	25.9%
高齢者や身障者が歩くのに優しい設計になってない	21.8%	18.3%
案内板やまちの地図などが不足（わかりにくい）	21.4%	15.1%
車両交通が多く、安心して生活できない	7.2%	4.9%
居住施設（住宅、マンション等）が不足	5.9%	5.6%

交通アクセス等の評価について



主な回答	H11年	H20年
駐車場が不足	62.8%	48.2%
バスの便数が不足	32.7%	36.3%
バスの路線の種類が不足	21.2%	21.2%
バスの営業時間が短い	17.8%	17.9%
高齢者等に配慮した公共交通手段のデザインが不足	19.5%	13.3%
駐車料金が低い	17.7%	17.1%
歩道橋や地下道等の道路横断手段が不足	12.5%	7.3%
鉄道の便数が不足	9.9%	13.8%
中心市街地における道路の交通混雑	12.1%	5.4%

## ■「中心市街地の評価」のまとめ

全体的な傾向として、中心市街地の状況に不満を抱いている市民が多いことがうかがえる。

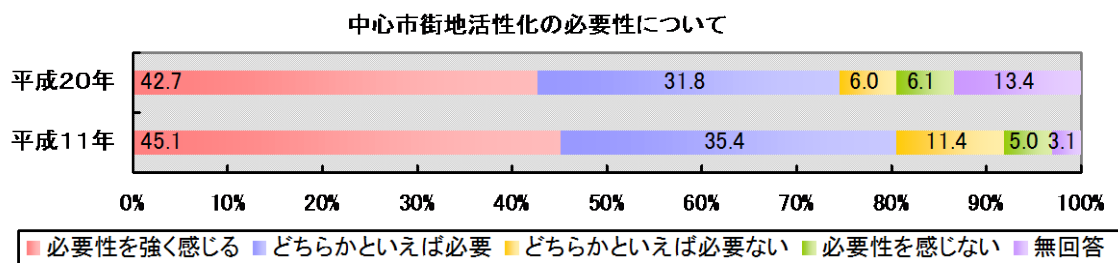
「市民の買い物の場」としての評価では、「行ってみたいお店がない（少ない）」、「お店に活気がない」、「シャッターを下ろした店が多い」といった商店街の各店舗に対しての意見が多い。その他に「長い距離を歩くのが面倒」という意見が増加している。

「市民の交流、賑わい、文化、情報の拠点」としての評価では、「商店の閉店時間が早い」、「文化施設がない（少ない）」、「おしゃべりの出来る店が不足している」といった意見が多い。また、休憩スペースや歴史的建築物を活かした空間演出の不足といった意見が根強く、「歩道、空き店舗の有効活用が不十分」といった意見が増加しており、空間利用に対するニーズの高まりがうかがえる。

「街並み、生活・居住環境など」についての評価では、「シャッターを閉めた店舗が目立ち活気がない」、「お店の閉店時間が早いため、夜は寂しく不便」等の意見が多い。一方で、「通りに緑がない」、「バリアフリーや案内板の設置」といった意見は減少しており、都市の環境整備については一定の改善傾向がみられる。

「交通アクセス等」の評価については、駐車場不足に関する意見は減少しているが、「バスの便数の不足」といった公共交通機関に対する意見が多く、今後改善の必要性がみられる。

### (c) 今後の中心市街地の方向性



### ■「必要」と考える理由（複数選択可）

主な回答	H11年	H20年
中心市街地が衰退すると街の活力が失われるから	67.1%	68.9%
中心市街地は敦賀市の顔であるから	61.2%	57.0%
外部の商業資本ではなく地元の商店街を支援すべきだから	34.8%	26.0%
中心市街地が衰退すると賑わいや交流の場所がなくなるから	26.7%	29.0%
中心市街地には敦賀市の歴史や文化が蓄積されているから	23.4%	23.6%
既存の都市基盤や資産を活かした市の活性化が必要であるから	23.4%	16.2%
高齢化により都市中心部における居住、商業再整備が必要になるから	21.6%	17.0%
これ以上商業の無秩序な郊外化が進むと、都市構造が崩れるから	19.7%	18.2%
中心市街地が衰退すると買い物が困るから	11.7%	15.2%
中心市街地が衰退すると非行や犯罪等の温床となるから	8.6%	10.1%

■「必要ない」と考える理由（複数選択可）

主な回答	H11年	H20年
買い物や文化・情報活動は、他の場所で行っているから	51.5%	33.9%
敦賀市の中心は既に別な地区であるから	47.7%	37.2%
中心市街地に出かけることは少ないから	47.7%	40.5%
中心市街地に投資しても活性化は無理だと思うから	45.5%	47.1%
中心市街地ではなく新しい地区へ投資をした方が効果的だから	37.9%	29.8%

■今後、中心市街地に必要と考える施設や機能整備について（3つまで選択）

主な回答	H11年	H20年
駅ビル（駅空間の機能強化）	47.4%	40.8%
喫茶店、オープンカフェ、ファーストフード店など一息つける店	24.9%	34.1%
大規模商業施設（改装を含む）	24.6%	17.4%
病院、福祉施設	15.1%	16.4%
大型専門店（家電製品等）	13.9%	9.5%
公園	13.2%	10.1%
文化ホール（演劇、音楽会等が開催できる施設）	13.5%	9.2%
スポーツ施設	9.5%	10.2%
市民の創作活動、生涯学習等に利用できる施設	13.3%	9.9%
図書館	2.1%	2.3%
シティホール（宿泊、迎賓、会議等が可能な施設）	13.2%	7.2%
福祉や環境などのボランティア活動に利用できる施設	13.1%	8.6%
行政サービス施設（各種行政手続きが可能な施設、郵便局等）	12.2%	9.9%
音楽、映像、出版物等を扱う情報店舗（CD、ビデオ、本等）	11.8%	12.0%
高齢者向け住宅、マンション	9.5%	10.9%
オフィスビル	3.4%	1.4%
若年者向け低家賃住宅（アパート、マンション等）		10.1%
住宅、マンション、アパート等の居住機能全般	4.7%	4.1%
実験店舗（新しいビジネスにチャレンジする店舗）	8.3%	9.3%
コンビニエンスストアなど24時間、深夜営業店	6.4%	7.2%
ゲームセンター、カラオケ店、パチンコ店等の娯楽施設	2.6%	4.1%

■今後、中心市街地において推進すべき事業について（3つまで選択）

主な回答	H11年	H20年
空き店舗（廃業して店を閉めたままの店舗）の積極的活用	47.4%	54.7%
中心市街地への定住に向けた支援（家賃、税制面等）		12.4%
子育てのしやすい環境づくり		17.4%
大型店の改装等と連携した大規模なまちづくり	27.4%	19.9%
再開発ビルなど商業の高度化事業	7.4%	7.2%
学生など若い人たちの意見、アイデアの採用	23.7%	20.9%
ワゴンセール、フリーマーケット、オープンカフェ等路上型活動の強化	19.1%	12.6%
高齢者や身障者にやさしい空間整備（バリアフリー）	16.1%	16.8%
海を活かした空間整備	18.0%	13.8%
歴史的建築物、街並みを活かしたテーマ空間の整備	13.7%	13.0%
新しい店の導入・育成支援（インキュベーション）	13.0%	10.3%
コミュニティバス（循環バス）など公共交通機関の充実	12.8%	22.0%
一店逸品運動（最低1つ他にない独自商品・サービスを持つ運動）	12.1%	7.9%
中核施設の誘致・導入（ホテル、商業施設、公共施設等）	10.8%	6.7%
街や店の紹介・案内機能の強化（案内板、案内所）	9.9%	7.5%
福祉・環境分野等におけるボランティア活動の拠点づくり	6.4%	4.6%
市民による文化活動、創作発表等の拠点づくり	6.4%	4.1%
自転車利用の促進（貸し自転車等）	2.7%	4.4%

■「今後の中心市街地の方向性」のまとめ

中心市街地の活性化については、7割を超える人が必要と考えており、その主な理由は、「街の活力が失われるから」、「敦賀市の顔だから」というものである。

逆に、約1割の人は必要ないと考えており、その主な理由は、「投資しても活性化は無理」、「出かけることが少ない」、「市の中心は既に別の地区（市役所周辺～木崎通り周辺）であるから」というものである。しかし、必要ないと考える人の割合は、経年的にみて減少しており、旧基本計画における取組によって一定の成果が現れているものと考えられる。

中心市街地に必要な機能整備や施設については、駅ビル、喫茶店・オープンカフェ等の一息つける店を求める意見が圧倒的に多い。

今後、中心市街地において推進すべき事業としては、「空き店舗の積極的活用」が最も多い。その他は「学生などの若い人の意見、アイデアの採用」、「公共交通機関の充実」といった意見が多くなっている。

## 2) 「中心市街地活性化の取組に対する診断・助言事業」来街者アンケート

### ① 実施期間

平成 20 年 7 月 4 日（金）～5 日（土）

### ② 調査対象

高校生以上の男女で敦賀市民（県外者・帰省者・観光客は対象外）  
来街者 215 名、郊外施設利用者 117 名

### ③ 調査方法

歩行者に対する直接面接調査（中心市街地 2 箇所、郊外拠点 1 箇所）

### ④ アンケート調査の結果・分析

#### （a）中心市街地の来街目的、交通手段、来街頻度

全体の傾向としては、「食品の買い物」が 38%と最も多く、次いで「日用品の買い物（12%）」、「通勤・通学（12%）」、「郵便局や銀行の利用（12%）」となっている。

交通手段としては、「自転車（34%）」、「徒歩（28%）」となっており、徒歩・自転車で全体の 6 割以上を占めている。

来街頻度は週 1 回以上が 8 割を上回り、「ほとんど毎日」が半数近くを占めている。

以上のことから、中心市街地の来街者は、主に中心市街地内及び近隣地区の住民が多く、買い物等の目的で日常的に利用している様子がうかがえる。

#### （b）中心市街地の印象・評価

中心市街地の印象・評価として「そう思う」との回答が 50%を超えた項目は「生活に便利な施設が充実」、「治安が良くて安全に暮らせる」、「歴史や文化がある」、「このまちに住んでみたい、住み続けたい」、「車を利用しやすい」、「ゴミなどが少なく、きれい」となっている。

反対に「そう思わない」との回答が 40%を超えた項目は、「夜の賑わいがある」、「広域から人が訪れる魅力がある」、「歩いて楽しいまち」となっている。

#### （c）取組計画の需要

取組計画の需要として「必要である」と「まあ必要である」と回答した人の約 6～7 割が「舟溜り地区の観光資源整備」、「8 号線賑わい空間整備活用」、「アクセス性を高めるための分散化した駐車場の整備」となっている。

また、「新規定住者への補助（居住支援）」、「赤レンガ倉庫の集客施設整備」についても、概ね 5 割以上の人々が「必要である」、「まあ必要である」と回答するなど、中心市街地の活性化に向けた各種取組が、市民から求められていることがうかがえる。

### 3) 「JR直流通まちづくり対策調査」来街者ヒアリング

#### ① 調査日及び調査場所

調査日	調査場所	主なイベント	調査数
H19.7.8	・氣比神宮前 ・JR敦賀駅前	・海開き	20
H19.7.22	・氣比神宮前 ・金ヶ崎緑地	・きらめきフェスティバル(金ヶ崎緑地) ・ウォーキングラリー ・総参祭(氣比神宮) ・晴明の朝市	73
H19.8.26	・氣比神宮前	・松本零士アニメユメント絵画コンクール(駅前商店街他)	41
H19.10.21	・博物館前	・つるが観光物産フェア(きらめきみなと館)	34
	・氣比神宮前 ・きらめきみなと館	・第28回敦賀マラソン大会 ・FMウォークin敦賀 ・国道8号みちづくり実証実験 ・晴明の朝市	
H19.11.11	・氣比神宮前	・松尾芭蕉歴史散策(遊敦塾)	21
H19.12.16	・博物館前 ・氣比神宮前 ・JR敦賀駅前	・アイススケート体験(遊敦塾) ・ヨット体験(遊敦塾)	28
H20.1.12	・氣比神宮前 ・JR敦賀駅前 ・博物館前		47
H20.1.20	・氣比神宮前 ・JR敦賀駅前	・晴明の朝市	40
	合計		304

#### ② 調査対象

敦賀市への来街者約 300 名（男性 51%、女性 49%）

#### ③ 調査方法

街頭やイベント会場での聞き取り調査

#### ④ アンケート調査の結果・分析

##### (a) 来街者の属性

年齢構成は、「50代(29.9%)」、「20代(21.1%)」が20%を超えており、次いで「60代(17.8%)」、「40代(16.4%)」の順となっている。

居住地は、「大阪府(17.1%)」をはじめ、関西圏からの来街者が51.0%と半数を超えており、次いで県内(22.4%)が多くなっている。中京圏では愛知県(9.5%)が比較的多くなっている。

同行者は、「家族・親類(48.0%)」が多く、次いで「友人や知人(34.2%)」となっている。

交通手段は、「家族・親類」と訪れた人は「自家用車(66.9%)」が最も多く、「友人・知人」と訪れた人は「バス(56.3%)」が最も多く、新快速の利用も35%を超えるなど、多くなっている。



### (b) 来訪の目的

最も多かったのは、「歴史や文化施設の見学 (60.2%)」であるが、今回のヒアリングでは、氣比神宮前がメインのポイントとなっていたため、特にこの項目の回答率が高くなったと考えられる。それ以外では、「飲食 (味覚)」や、「祭・イベント」といった項目が全体で30%を超えている。

また、JRの利用者は「海や山などの自然鑑賞」、「遊教塾イベント」の割合が多く、自家用車の利用者は「祭・イベント」、バス利用者は「歴史や文化施設の見学」、「温泉」の割合が多い傾向がみられた。

### (c) 滞在時間や予算

滞在時間について、日帰り客が80%を超えており、特に新快速電車を利用して来た人は、90%近くが日帰りとなっている。また、日帰り客の中でも、滞在時間が半日程度という人が半数程度と最も多くなっていることから、全体的に滞在時間が短い傾向がみられる。なお、宿泊が多いのは、中京・関東からの来街者で、交通手段としては、自家用車やバスの利用者が多い。

予算は、10,000円～20,000円が最も多く、全体の平均は8,000円程度となっている。自家用車利用の人は、3,000円未満が多くなっているが、これは敦賀市近郊から訪れる滞在時間の短い人が多いことが関係していると考えられる。

### (d) 来訪の満足度

市外からのアクセス手段の面では、新快速電車の利用者満足度が70%近くと高く、交通費の安さの面で評価が高い一方、「便数の少なさ」、「待ち時間の長さ」に不満を感じる意見がみられた。

敦賀市内の移動手段の面では、「ぐるっと敦賀周遊バス」の利用者満足度が高い一方で、「本数の少なさ」や「運行時間や乗り場の分かりにくさ」に不満を感じる意見がみられた。一方、「レンタサイクル」の利用者は、全員が満足と回答している。

食べ物の面では、海産物を食べる人が多く、他にも名物のソースカツ丼やそば、ラーメンを挙げる人もいた。味に関して不満という回答はなかったが、「飲食店の少なさ」、「飲食店の情報の少なさ」、「値段の高さ」に不満を感じる意見がみられた。

土産物の面では、海産物が圧倒的に多く、中心市街地内の商店や日本海さかな街での購入が多いと考えられるが、朝市で購入した人もみられ、満足度も高くなっている。

### (e) 来訪歴や来訪意向

来訪歴をみると、県内からの来訪者の7割、京阪神からの来訪者の半数以上が「2回以上来たことがあるリピーター」であり、全体でも半数以上がリピーターとなっている。交通手段別では、自家用車の利用者の6割以上、新快速電車の利用者の半数がリピーターとなっており、早くも新快速電車がリピーターのアクセス手段として機能している状況がうかがえる。

また、今後の来訪意向は、8割以上が再訪を希望していることから、今後もしリピーターが増加していくことが期待される結果となっている。

### [3] 旧中心市街地活性化基本計画の検証

#### (1) 旧基本計画の概要

敦賀市では、平成11年3月に中心市街地活性化計画を策定している。  
以下にその概要を示す。

■テーマ：「<sup>みなと</sup>港都 つるが交流文化の再生と創造」

#### ■中心市街地の目標像

- ①都市のストックを活かして個性的に情報発信するまち
- ②市民や外来者が賑わい、交流やふれあいのあるまち
- ③高齢化や若者など多世代の暮らしのあるまち
- ④市民が担い手として積極的に参加するまち
- ⑤環日本海交流等を睨んだ中枢的業務機能立地が活発化するまち
- ⑥一体的協力連携の風土・人・組織づくり

#### (2) 旧基本計画の進捗状況

旧基本計画では、「市街地の整備改善事業」として17事業、「商業等の活性化事業」として14事業、「市街地整備改善と商業活性化事業と一体的に推進すべき事業」として3事業を掲げている。これら34事業のうち、25事業が実施済、あるいは一部実施となっており、事業の実施率は7割を超えている。

#### ■旧基本計画の進捗状況

	事業数	実施済	一部実施	未実施	実施率
市街地の整備改善	17	8	4	5	70.6%
商業等の活性化	14	10	1	3	78.6%
その他	3	2	0	1	66.7%
計	34	20	5	9	73.5%

■旧基本計画の各事業の進捗状況

(実施済、一部実施、未実施)

分類	事業名	事業内容	実施時期	備考	
中心市街地の整備改善事業	1	人にやさしい道づくり事業	バリアフリー化	H9~12	
	2	電線共同溝事業	電線共同溝	H10~14	
	3	大型ビジョン整備事業	駅前大型ビジョン(きらめきビジョン)の設置	H11	
	4	敦賀第2合同庁舎建設事業	駅前に第2合同庁舎を建設	H10~11	
	5	敦賀市優良賃貸住宅整備支援事業	特優賃事業者への建設費、家賃補助	H13~	実施中
	6	敦賀サイエンスセンター(科学館)整備事業	「アクアトム」の整備	H11	
	7	松本零士モニュメント通り整備事業	彫刻像設置 N=28基	H11	
	8	多世代居住型市営住宅再整備事業	老朽化した公営住宅の建て替え、型別住戸の供給など	H19~20	PFI手法は中止、直接供給方式に変更
	9	シンボルロード化整備事業	バリアフリー化、公園整備	H10~14	一部未実施
	10	敦賀駅舎改築・複合開発事業及び駅周辺整備事業	駅舎改築、複合的な都市機能の導入に向けた基盤整備	H17~24	区画整理促進調査実施中
	11	博物館通りの歴史的街並み整備事業	街並み保全に向けた調査、歴史的町家建築物の保存・修復(1件)	H15~17	一部未実施
	12	観光サイン整備事業	市街地周辺案内、歩行者誘導サイン設置	H18~	一部未実施
	13	スノーピア道路整備(消雪)	消雪設備	未定	
	14	癒しと賑わいのプールパール整備事業	未定	未定	国道8号道路空間利用方策検討中
	15	大型店と連携したまちづくり事業	未定	未定	調整中
	16	市民行政サービス機能整備事業	未定	未定	
	17	海を生かしたテーマタウン整備事業	未定(敦賀本港地区の一体的整備)	未定	
商業・都市型新産業の活性化事業	18	TMOコンセンサス形成事業	TMO組織の設立	H11~14	
	19	都市マスタープラン策定事業	都市計画マスタープランの見直し	H9~12	
	20	空き店舗活用による敦賀版市民ビジネスの社会実験事業	空き店舗で新規開業するものへの家賃助成等	H13~	空き店舗対策事業等(実施中)
	21	市民自由市場(フリーマーケット)整備事業	賑い街づくり支援事業において、フリーマーケット受入れを要項に記載	H12~	実施中
	22	アニメーションビジネス展開事業	アニメーション関連のビジネス展開	H18~	実施中
	23	街なか観光インフォメーション拠点整備事業	空き店舗を活用した街なか観光拠点の設置	H11~	実施中
	24	地元大学出張学園祭支援事業	空き店舗を活用した出張学園祭の開催支援	H12	
	25	イルミネーション充実事業	イルミネーションの設置、ライトアップ	H15~17	
	26	“港都つるが”資源発掘・情報発信・市民共有事業	賑わい創出に向けたイベント開催、情報発信等	H12~	実施中
	27	街角ひとやすみ空間創出事業	ベンチの設置等	H18	
	28	地元大学、地域密着系放送局等によるまちづくりラボ整備事業	まちづくりラボとは別の形で放送局や地元商店街との連携を実施	H18	
	29	音楽、芸術、文化の溜まり場整備事業	未定	未定	
	30	商店街協力連携風土醸成事業	未定	未定	
	31	中心市街地商業活性化基金	未定	未定	
その他	32	JRの直流化事業	敦賀駅前広場改修、開業記念イベント他		
	33	街巡りバス推進事業(コミュニティバス事業の拡充)	5路線		
	34	敦賀駅舎改築事業	未定	未定	調整中

### (3) 旧基本計画の達成状況と今後の課題

旧基本計画の達成状況と今後の課題について、まちづくりの基本方針別に検証する。

#### 1) 市街地の整備改善事業

##### ■まちづくりの基本方針

- ①各商店街区の特徴を活かしたまちづくりの個性化
- ②残された歴史的環境資源を活かした外部に情報発信する界限づくり
- ③海や港の雰囲気を活かした“港都つるが”を象徴する界限づくり
- ④公共用地の戦略的活用
- ⑤敦賀駅周辺の都市機能高度化
- ⑥癒しのブルーパール（大街道）の創出
- ⑦大規模商業施設の活力を活かしたまちの集客力強化
- ⑧通年型都市観光機能の充実
- ⑨移動が大変な高齢者が「街なか」において居住が可能な環境整備
- ⑩若者の地域回帰その他のまちづくり・人口定着に資する住宅政策の推進
- ⑪高齢者や身障者にやさしいバリアフリーなまちづくり

#### ① 各商店街区の特徴を活かしたまちづくりの個性化

JR敦賀駅前から本町商店街までの通りの沿道において、敦賀市の特色である「港」や「鉄道」を連想させる「銀河鉄道999」や「宇宙戦艦ヤマト」のモニュメントを設置し、モニュメント通りの整備を行うことにより、「中心市街地の都市軸」となるシンボルロードを形成している。また、マスコミなどを通じ、広く情報発信を実施した結果、見学などに訪れる観光客の増加が見られる。

以上のことから、さらなる賑わい創出に向けて、アニメモニュメントライトアップ事業など、これらの資源を活かした新たな取組を積極的に進めていく必要がある。

#### ② 残された歴史的環境資源を活かした外部に情報発信する界限づくり

港町として栄えた面影が残る博物館通りは、現在博物館として活用している「旧大和田銀行」など、歴史的建造物が数多く見られる通りである。このような歴史的な資源を活かした界限づくりに向けて、これまで伝統的な町家の再生に取り組んできたが、実績としては「紙わらべ資料館」の1件のみと、極めて点的な整備に留まっている。

このため、「港町として栄えた歴史」を活かした個性あるまちづくりを進めるために、歴史的建造物の保存・再生を図るとともに、景観条例の活用も視野に入れながら、点から線、線から面へと魅力的な界限づくりを発展させていく必要がある。

さらに、これらの整備効果を周辺地区にも波及させるために、新たに整備された「魚市場（敦賀水産卸売市場）」や、歴史的町家建築物である「敦賀酒造」がある「舟溜り地区」など、隣接地区の魅力的なまちづくり資源との連携を図りながら、歩いて楽しめる回遊性のあるエリア形成にも積極的に取り組んでいく必要がある。

### ③ 海や港の雰囲気を活かした“<sup>みなと</sup>港都 つるが”を象徴する界限づくり

港町敦賀のロマンを感じることができる歴史的建造物「赤レンガ倉庫」は、建物の耐震性に問題があることから現在活用されていないが、これまでライトアップ事業に取り組んできており、さらに平成 21 年度には敷地内の前庭を整備するなど、市民や観光客の憩いの場を創出するための事業を着実に進めている。

これらの取組をさらに発展させていくために、建物本体も含めた観光スポットの創出に向けて、検討委員会の報告や地元住民とのワークショップなどを通じて市民の意見を十分に踏まえながら、建物本体の耐震性確保及び有効活用を図っていく必要がある。

また、敦賀港に隣接する金ヶ崎緑地周辺には、旧敦賀港駅舎や大和田別荘等、敦賀の歴史に関わる建築物を再現したものなど「港都つるが」を象徴する資源が数多くあるものの、現在は点的な整備に留まっている。

このため、今後はこれら建築物の連携強化や統一感のある景観づくりなど、既存ストックを積極的に活用しながら「港都つるが」を象徴する界限づくりに向けた取組を一体的に進める必要がある。

### ④ 公共用地の戦略的活用

警察署跡地を活用して整備された体験型学習施設「アクアトム」は、敦賀の人と風土を育んできた「海」と「エネルギー」をテーマに、子供から大人まで最先端の科学について楽しく「見る、触れる、感じる」ことができる参加・体験型の科学館であり、中心市街地における観光施設としても機能している。

今後は、こういった集客施設の整備効果を周辺に波及させるため、施設を訪れた後、中心市街地を回遊したくなるような仕掛けづくりが必要となっている。

### ⑤ 敦賀駅周辺の都市機能高度化

平成 18 年 10 月、J R 北陸本線・湖西線の直流化により、関西圏からの新快速電車の直接乗り入れが可能になった結果、減少傾向にあった J R 敦賀駅の乗降客数は増加に転じ、大きな整備効果が現われている。こうした整備効果を最大限活かすためには、観光客のさらなる増加や敦賀市を訪れた観光客のリピーター化に向けた P R 事業やイベント事業などの観光促進策を、今後も積極的に展開していく必要がある。

また、敦賀市の玄関口であり、中心市街地の特色のひとつである J R 敦賀駅周辺の都市機能の再編に向けて、既に着手している敦賀駅西地区土地区画整理事業についても、着実に推進していく必要がある。同時に、その整備効果を最大化するため、関係機関との連携の下、既存の駅周辺整備構想に基づいた施設配置を早期に具体化することが重要である。

さらに、J R 北陸本線・湖西線直流化の効果を最大限活用していくためには、北陸新幹線の整備動向などを踏まえながらも、駅舎改築事業や観光案内所の併設などの取組を着実に進めていく必要がある。

## ⑥ 癒しのブルーパール（大街道）の創出

片側2車線の広幅員を有し、中心市街地の骨格軸を成している国道8号本町区間（氣比神宮交差点から白銀交差点）は、平成20年11月の国道8号敦賀バイパスの全線供用に伴い、交通量が減少することが予想されていたことから、旧計画において「ブルーパール（大街道）」として整備する方針が位置付けられていた。

これを受けて、平成17年度より、地元住民等が参加する「国道8号道路空間方策検討委員会」において、当該区間の将来的な位置付け及び担うべき役割についての議論が重ねられてきたところである。

今後も引き続き議論を深めるためのワークショップやみちづくりフォーラム、社会実験などを実施するとともに、沿道の商業機能との一体的な賑わい空間の創出に向けた整備方針の具体化が進展しつつあることも踏まえて、そのコンセンサスの醸成、事業化に向けた具体的な調査・計画づくりに取り組む必要がある。

## ⑦ 大規模商業施設の活力を活かしたまちの集客力強化

旧計画では、中心市街地内の賑わい創出に向けて、中心市街地内の大型店舗である「アル・プラザ敦賀店」に訪れる買い物客をまちなかに誘客するため、大型店舗と地元商店街の連携の下で新たなまちづくりを進めることを目指したが、これまで十分な連携を図るまでには至らず、具体的な動きがない状況となっている。

しかし、中心市街地の賑わい創出を図るためには、有力な集客拠点の一つである大型店舗を活かした取組が重要な要素と考えられることから、関係者間の連携を図りつつ、大型店舗利用者のまちなかへの回遊を促す施策の実現に向けて、今後も引き続き検討を重ねる必要がある。

## ⑧ 通年型都市観光機能の充実

敦賀市では、JR北陸本線・湖西線の直流化による関西圏からの新快速電車の敦賀乗り入れを機に、市内及び中心市街地の観光拠点を巡る「ぐるっと敦賀周遊バス」の運行を開始した。この新たな観光周遊バスは、敦賀市を訪れた観光客が、その観光拠点を快適に周遊する交通手段として好評を博しており、現在、毎日運行されている。

また、中心市街地内における観光案内板、歩行者用誘導サイン等の設置も積極的に進めており、来街者に対する正確な情報提供や、統一感のあるデザインの採用による景観の向上など、「観光都市」としての敦賀市のイメージアップに貢献しているところである。

今後も、こうした取組を着実に進めるとともに、各観光拠点や観光資源、商店街等を繋ぐ施策を推進することにより、来街者がまちなかをより回遊しやすくするためのまちづくりを進めることが重要である。

### ⑨ 移動が大変な高齢者が「街なか」において居住が可能な環境整備

高齢者が安心して暮らせる環境を整える上で、都市福利施設が充実していることは重要な要素となる。

敦賀市の場合は、市の福祉総合センターである「あいあいプラザ」や「子育て総合支援センター」、「市立病院」、「市立図書館」、その他小中学校等が、中心市街地及びその周辺に整備されていることから、新たな施設整備の必要性は低いと考えられる。

このため、今後はこれらの既存ストックを活用しながら、施設をより快適に利用できるような移動環境の整備（歩行者空間のバリアフリー化など）や、まちなかの暮らしの魅力をさらに高める取組の充実などを図っていく必要がある。

### ⑩ 若者の地域回帰その他のまちづくり・人口定着に資する住宅政策の推進

中心市街地の活性化に資する「まちなか居住の促進」に向けて、旧計画で位置付けられていた「多世代居住型市営住宅」の整備を図るため、市営住宅の建替え事業を実施し、型別住戸の供給やバリアフリー化などを実施した。また、中心市街地内では地域優良賃貸住宅（一般型）の建設をはじめ、民間事業者によるマンション建設が進むなど、まちなか居住の促進に向けた住宅供給が進んでいる。

さらに、中心市街地内の居住者を対象に、戸建て住宅の取得や改修に対する支援、賃貸住宅の家賃補助といった市独自の支援策にも取り組んでいる。

今後もまちなか居住を積極的に推進していくために、地域優良賃貸住宅等の整備や中心市街地内の居住者に対する市独自の支援策を継続して実施していく必要がある。

### ⑪ 高齢者や身障者にやさしいバリアフリーなまちづくり

バリアフリーなまちづくりの実現に向けては、交通弱者の通行の妨げとなっている歩道部分の段差解消など、歩行者空間のバリアフリー化に取り組んでいる。

今後も、道路改良と合わせた歩行者空間のバリアフリー化に取り組むとともに、バリアフリー化やユニバーサルデザインの観点に配慮しながら、JR敦賀駅周辺などで予定されているハード整備事業に取り組む必要がある。

## 2) 商業等の活性化事業

### ■まちづくりの基本方針

- ① 空き店舗の発生をまちの再生・創造への資源と捉えた多面的活用の促進
- ② 中心部へのビジネスの誘導
- ③ 商店街振興組合の一体的連携の促進

### ① 空き店舗の発生をまちの再生・創造への資源と捉えた多面的活用の促進

これまで、空き店舗を活用し新規に出店する事業者に対する家賃補助を実施しているが、平成11～17年度までの空き店舗数は、31件から37件に増えるなど、増加に歯止めがかかるまでには至っていなかった。

しかし、平成18年度は、平成18年10月のJR北陸本線・湖西線直流化による観光客の増加が見込まれたことや、これに合わせて支援措置を強化したことなどによって新規出店者が増加し、空き店舗数は37件から29件にまで減少した。

その結果、地元短期大学のカレッジショップや、松本零士氏のアニメモニュメントの関連グッズを取り扱う店など、これまで見られなかった多様な主体・業種の出店が相次いでおり、商店街の業種構成の多様化、若年層の新規起業の促進といった面で大きな成果がみられ、今後の商店街への波及効果も期待されることである。

しかし、未だ空き店舗が解消するまでには至っていないことから、平成18年度以降の新たな状況も踏まえ、今後も新規起業・出店の促進に向けて、積極的な支援を継続していくことが重要である。

### ② 中心部へのビジネスの誘導

現在、敦賀市においては、13の大型店舗が立地しているが、その大半がロードサイド型の商業施設であり、これら施設が中心市街地から南西方面に広がる新市街地の幹線道路（国道27号および木崎通り）沿いに集積していることが、中心市街地の衰退の一因ともなっている。

このため、郊外の準工業地域における大規模集客施設の立地制限に向けた特別用途地区の活用によって、商業機能を中心市街地へ適切に規制・誘導していくための方策を講じる必要がある。

### ③ 商店街振興組合の一体的連携の促進

中心市街地の活性化に向けて、平成14年に「港都つるが株（TMO）」が設立され、空き店舗対策事業や各種イベントの開催、歴史的建築物である町家の再生、タウンマップの作成等、中心市街地の活性化に向けた各種の取組を主体的に推進している。こうした取組の効果をより高めていくためには、商店街振興組合をはじめ、中心市街地のまちづくりに関わる様々な主体間の「連携・協働」が重要な要素になると考えられる。

確かに現時点においては、こうした連携・協働の成果が明確に現れるまでには至っていない。しかし、平成19年3月に行われた「敦賀港芸術村構想社会実験イベント」などでは、様々な団体、個人の参画がみられるなど、一部では連携・協働の兆しが現れ始めているのも事実である。

このため、今後は「港都つるが株」だけでなく、商店街振興組合、各種団体、市民、行政が連携・協力して、中心市街地を盛り上げて行けるようなイベントなどの取組を進めることが重要である。



#### (4) 旧基本計画における反省点（まとめ）

旧基本計画は、計画全体の進捗率の面では約 7 割の事業が実施もしくは着手されており、施設整備の完了やまちづくり会社の設立、アニメモニュメントによる街の個性化等、個々の事業についても一定の成果があったと評価できる。また一部では、JR 北陸本線・湖西線直流化による観光客の増加など、事業効果が具体的に発現している事業もみられる状況である。

しかし、実施された事業は、主に道路整備や公共施設の整備など、行政主体のハード事業を中心に個別的・点的な対応に留まり、面的な展開に至っていないことから、中心市街地全体への波及効果は必ずしも明確ではない。

また、「敦賀駅周辺の基盤整備」や「国道 8 号の道路空間の活用」、「港周辺に残った歴史的資産等の活用」などの事業は、事業実施に向けた関係者間のコンセンサスを得るために多大な労力と時間を要し、ようやく実を結びつつあるものの、現時点では実現に至っていない。このことは、事業実施に向けたコンセンサスの醸成の重要性を改めて示唆している。

さらに、行政主導で計画が進んだ結果、商店街や各種団体など、民間の多様なまちづくり主体との連携・協働の機運が十分に高まらなかったことや、事業間の連携や一体的な取組が不十分であったため、相乗的な事業効果を生み出すことができず、魅力的な中心市街地の形成に結び付いていないことも、反省点として挙げられる。

今後は、JR 北陸本線・湖西線直流化による観光客の増加など、旧基本計画の成果の活用はもとより、実を結びつつある取組の継続的な推進を図っていくとともに、旧計画で得た反省点を十分に反映して、より効果の高い取組を進めていくことが重要である。

#### [4] 敦賀市中心市街地の課題整理

「中心市街地の概況」や「旧中心市街地活性化基本計画の検証」を踏まえて、中心市街地活性化に向けた課題を整理する。

##### (1) 中心市街地の集客力の強化

敦賀市の中心市街地の衰退は、商業機能や居住機能の郊外部への移転などに伴い、中心市街地を訪れる人が減少し、賑わいを喪失したことが大きな要因となっている。したがって、中心市街地を活性化していくためには、中心市街地に新たに人を呼び込む施策、すなわち集客性の高い施策を講じる必要がある。

平成18年10月のJR北陸本線・湖西線の直流化による関西圏からのアクセス性の向上や、観光PR活動等の展開により、市内の観光施設やイベントなどへの観光入込客数は、直近では減少に転じたが概ね増加傾向にある。また、市全体の入込客数に占める中心市街地の入込客数の割合は約5割に及ぶなど、中心市街地の活性化を目指す上で、こうした観光客の動向は着目すべき要素である。

元来、敦賀市において、中心市街地は氣比神宮を中心とした「敦賀の顔」として発展してきた地域であり、様々な歴史・文化的資源を有しているなど、観光客に街の魅力をアピールする点においてポテンシャルの高い地域である。しかしながら、旧基本計画の反省点にもあるように、例えば、こうした資源の活用が点的な整備に留まり、面的な拡がりのある展開になっていない点や、魅力ある都市空間の整備が十分に進んでいないといった状況がみられるところであり、敦賀の魅力はその真価を十分に発揮しきれていないと言えない。

ゆえに、中心市街地固有のポテンシャルを磨きあげ、郊外部にはない魅力を創出することにより、さらなる観光客の来街を掘り起こすことは、中心市街地の「賑わいの再生」に向けて、極めて有効なアプローチになり得ると考えられる。

よって氣比神宮周辺だけでなく、「JR敦賀駅周辺地区」、「舟溜り地区」、「金ヶ崎周辺地区」の“賑わい拠点”において、各々が駅や港といったエリアが持つ特色を活かした魅力を向上させ、氣比神宮を中心とした「敦賀の顔」の新たな魅力を創出することを課題として掲げることとする。

具体的には、「敦賀の玄関口としてふさわしい都市機能の高度化・集約化」（主にJR敦賀駅周辺地区）、「敦賀の歴史・文化的資源を活用した新たな観光集客施設の整備」（主に舟溜り地区）、「“港町らしさ”が感じられる魅力的な空間整備」（主に金ヶ崎周辺地区）などが各拠点における主要課題と考える。

##### (2) 整備効果を中心市街地全体に波及させる仕掛けづくり

敦賀市の中心市街地の特徴の一つは、上述の(1)における“氣比神宮”と“賑わい拠点”を結ぶように連続する「5つの商店街」にある。しかし、近年中心市街地の商業に係る商店数や年間小売販売額といった指標は軒並み低下の一途を辿っており、こうした商店街の衰退が中心市街地の賑わいの喪失を象徴的に示している。

したがって、中心市街地の活性化を進めていく上では、“氣比神宮”と“賑わい拠点”に訪れた来街者を、商店街を含めた中心市街地全体に回遊させることによって、拠点

の整備効果を中心市街地全体に波及させることが大きな課題となる。

具体的には、JR敦賀駅をはじめとする市内各所から中心市街地へのアクセス性の向上、“氣比神宮”と“賑わい拠点”を有機的にネットワークする回遊ルートの創出、中心市街地内の各拠点間を移動する際の交通手段の利便性向上などとあわせ、中心市街地内を便利に楽しく回遊できる環境を創出していく必要がある。

また、個々の商店や各商店街などが連携しながら魅力的な商業空間の創出に向けた取組を進めていくとともに、市民アンケートにおける意向を踏まえ、中心市街地にゆっくり滞在できるような場の創出、空き店舗の活用といった取組も、中心市街地における回遊性の創出とあわせて検討すべき課題となっている。

## ■敦賀市中心市街地の課題のまとめ

### 【中心市街地の概況】

- ・「敦賀の顔」として発展してきた地域。
- ・様々な都市機能とともに、港町として栄えたため歴史的資源が集積。
- ・人口、世帯は減少傾向。高齢化率が市平均より高い。
- ・郊外の発展に伴い、中心部の商業機能が衰退。
- ・JR北陸本線・湖西線直流化により、敦賀駅の乗車人員数、観光入込客数は増加傾向である一方で、中心市街地内の歩行者・自転車通行量は減少傾向。

### 【市民・来街者アンケート】

- ・買い物で中心市街地を利用する市民は多いものの、その多くが大型店を利用。また、中心市街地の状況に不満を持つ市民も多く7割を超える人が活性化が必要と回答。
- ・市民、来街者とも、中心市街地において推進すべき事業では、「空き店舗活用」「若い人の意見の重視」「公共交通機関の充実」を求める意見が多い。
- ・市外からの来街手段は自動車に次いで新快速電車の利用も多く、満足度も高い。一方で、滞在時間は半日程度が最多。

### 【旧中心市街地活性化基本計画の検証】（反省点）

- 1) 行政主導で、個別的・点的な対応に留まり、面的な展開に至っておらず、中心市街地全体への波及効果が不十分。
- 2) 主要事業において、その実現に向けたコンセンサスが不足。
- 3) 多様なまちづくり主体の連携・協働、事業間の連携や一体的な取組が不十分であり、相乗的な事業効果を生み出せていない。

### 【敦賀市中心市街地の課題】

- 1) 中心市街地の集客力の強化
  - 「JR敦賀駅周辺地区」、「舟溜り地区」、「金ヶ崎周辺地区」における魅力ある拠点の整備
- 2) 整備効果を中心市街地全体に波及させる仕掛けづくり
  - 回遊しやすい移動環境の整備や中心市街地のアクセス性の改善、商店街の集客力向上

## [5] 中心市街地の活性化に関する基本的な方針

### (1) 中心市街地活性化の基本理念

中心市街地の活性化を実現させるためには、港と鉄道のまちとして発展してきた敦賀の歴史や文化を肌で感じることができる魅力あふれるまちづくりに取り組むとともに、商店街の再生やまちなか居住の促進、活発な都市活動を育む仕掛けづくりなど、多様な取組を複合的に展開することが必要である。

しかし、昨今の厳しさを増す社会経済情勢の下で、敦賀市中心市街地の活性化を実現していくためには、限られた資源を効果の高い施策に重点的に配分し、それを踏まえたさらなる取組を展開していくことが求められている。

敦賀市は、古くから大陸との交易港や北前船の寄港地として栄えるとともに、畿内と北陸地方を結ぶ北陸街道が通る交通の要衝として重要な役割を担うなど、他都市との「交流」によって発展してきた固有の歴史や文化を有している。それは交通体系が大きく変化した今日においても変わらず、鉄道をはじめ、道路、海運といった陸海の交通において、敦賀市は依然その要衝としての役割を担い続けており、関西方面をはじめ、様々な方面からのアクセス性に優れた広域的ネットワークを形成している。

こうした敦賀市の持つポテンシャルを考慮すれば、その特性を活かした中心市街地活性化の方向性として、観光振興策を中心とした取組を軸にすることにより、中心市街地を訪れる「交流人口」を増やすことが、極めて効果的であると考えられる。

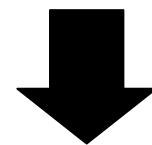
したがって、本計画においては、観光による「交流人口の増加」を活性化のメインテーマに据えて、「新たな交流文化」を創造していくことにより、中心市街地の活性化を目指す。

以上のことを踏まえ、敦賀市の中心市街地の基本理念を以下の通り定める。

【活性化のメインテーマ】

**観光による「交流人口の増加」**

広域的な交通利便性の高さを活かした新たな交流文化の創造



【基本理念】

みなと  
**「港都つるが交流文化の再生と創造」**

～港町の歴史と文化を活かした、人が訪れやすく回遊しやすいまちづくり～

## (2) 中心市街地活性化の基本的な方針

前述の「課題整理」と「基本理念」を踏まえ、中心市街地活性化を実現していくためには、魅力的な集客拠点や景観整備などをはじめとする「賑わい拠点」の整備を推進するとともに、商店街において観光客や市民を誘客する取組や市街地内の回遊性の向上などにより、個々の整備効果を相乗的に高め、中心市街地全体に波及させていくことが重要となる。

さらに、市民の地域に対する誇りや愛着を醸成するまちづくりとともに、誰もが暮らしやすい便利で快適な居住環境の整備も、中心市街地の活性化を支える要素として必要である。

以下、こうした観点から、中心市街地の活性化に向けた基本方針を以下に示す。

### 1) 敦賀らしい資源を活かした「集客拠点」・「魅力的な景観」の創出

課題を踏まえ、中心となる氣比神宮周辺の魅力の向上を図るほか、「JR敦賀駅周辺地区」、「舟溜り地区」、「金ヶ崎周辺地区」の“賑わい拠点”において、駅と港のエリアが持つそれぞれの特性を活かした交流人口の増加に向けた取組を展開する。

「JR敦賀駅周辺地区」では、「敦賀の玄関口」としてふさわしい都市機能の充実を図るため、計画されている土地区画整理事業による面的な整備とあわせて、都市機能の再編を進めるとともに、観光案内機能の強化や新たな教育機関の立地などにより、人々が集うエントランスエリアとしての空間整備を推進する。

「舟溜り地区」では、住民主体の景観まちづくりと連携した街並み景観の整備、集客拠点となる新たな施設整備など、「昔ながらの港町」が感じられる核となる観光スポットの一つとして「舟溜り地区」全体の集客力の向上を推進する。

「金ヶ崎周辺地区」では、赤レンガ倉庫や旧敦賀港駅舎など、金ヶ崎緑地周辺に点在する港町敦賀を象徴する建造物を有効活用した空間整備による「港町らしさ」が感じられる憩いの空間として魅力向上に取り組む。

なお、景観まちづくりについては、中心市街地の新たな魅力を創出するだけでなく、住む人の“まちに対する愛着や誇りの醸成”といった効果が期待される。敦賀市では、これまでも港や鉄道をテーマとしたアニメモニュメントの設置、旧敦賀港駅舎等の再生など、敦賀ならではの都市景観の形成に取り組んでいる。一方で、港町敦賀の景観要素が残る「舟溜り地区」では、住民主体の景観まちづくり活動が展開し、これまでの取組を一層具体化させていくための要素が生まれている。今後は、行政と民間が連携しながら、住民主体の景観まちづくりの全市的な展開を促進し、「敦賀らしさ」が感じられる魅力的な街並み景観や都市景観を保全・育成することによって、中心市街地全体の魅力向上に取り組む。

### 2) 氣比神宮と賑わい拠点を結ぶ「商店街を軸とした回遊ルート」の創出

課題整理と基本方針1)を踏まえ、年間60万人を超える参拝客がある氣比神宮を中心に、中心市街地内を回遊する新たなルートを創出する。そのために、前述の賑わい拠点がある駅と港の2つのエリアと、氣比神宮との間を連絡している商店街を軸とした回遊ルートを想定し、歩く人を増やすための取組を展開する。

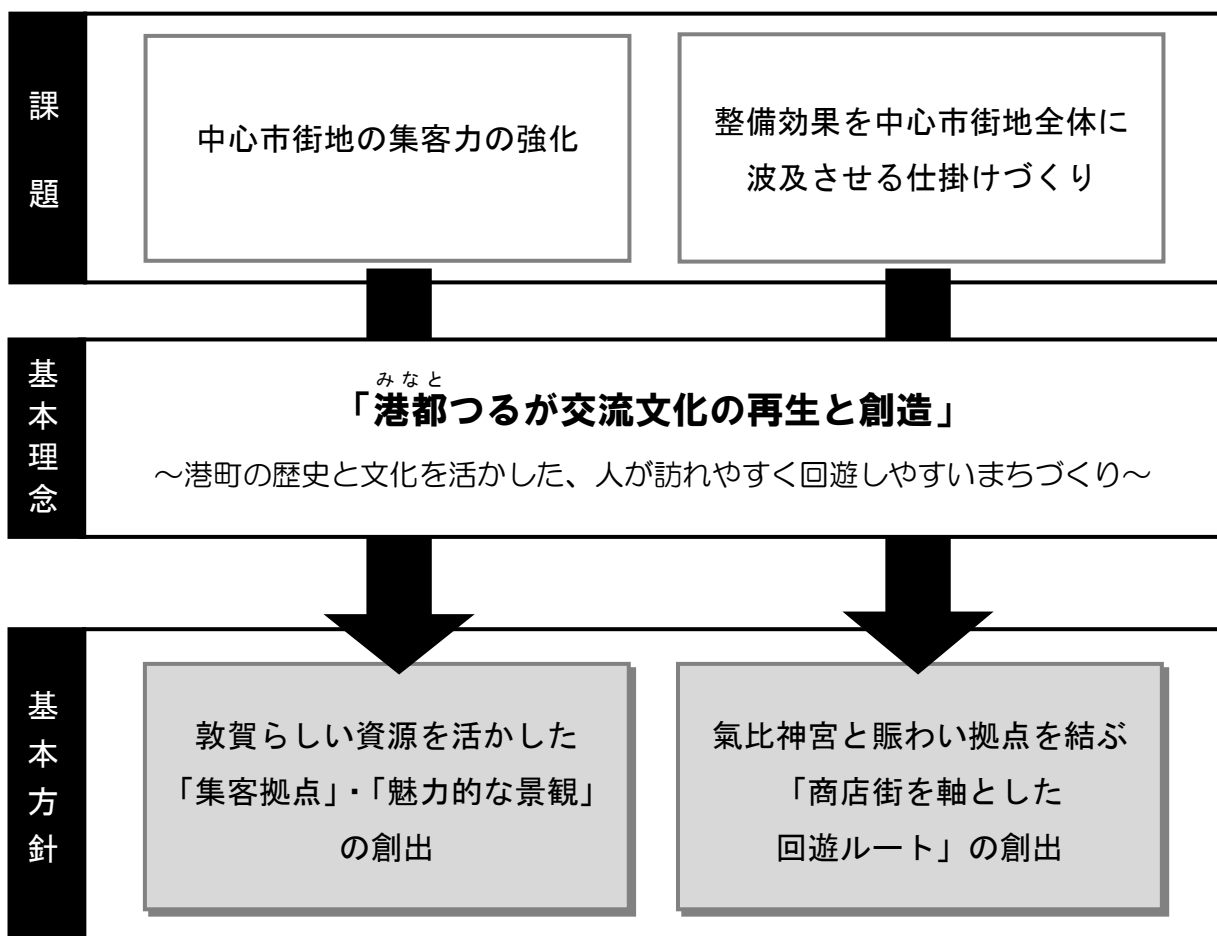
具体的には、多くの人が集まる集客拠点から中心市街地へと誘客することが重要となることから、エリア間を結ぶ商店街の魅力向上に重点的に取り組むとともに、移動環境の整備に取り組む。

商店街の魅力向上に向けては、個々の店舗や商店街の自主的な取組を基本としつつ、中心市街地やその周辺地域及び郊外の住民はもとより、JR敦賀駅の利用客、氣比神宮に訪れた参拝客、敦賀港周辺の観光施設の利用者、お祭りなどに訪れた観光客等を商店街へと誘客する仕組みづくりを進めていく。また、「観光PR支援事業」と連携した情報発信や商店街におけるイベントの開催、空き店舗の新規開業支援など、商店街の活力向上を支援していく。

また、中心市街地内を回遊しやすくする移動環境の整備に向けては、レンタサイクルを含む自転車利用の促進、バスの利便性向上、自家用車や徒歩、安全・快適に目的地にアクセスできる案内機能の強化など、市民アンケート等を踏まえつつ、人々の活発な回遊を誘引するための取組を進める。また、国道8号における歩行者空間の創出に向けた地元住民と一体となった計画づくりについても、継続的に取り組んでいく。

なお、「舟溜り地区」における賑わい拠点の整備は、これまでの直線的であった中心市街地内の移動軸に加え、新たに面的な移動軸を展開するものであり、中心市街地におけるさらなる回遊性の向上を目指す取組である。(次項「事業展開の考え方」参照)

#### ■敦賀市中心市街地の基本的な方針のまとめ



### (3) 事業展開の考え方（活性化のストーリー）

中心市街地の活性化を実現していくための方策としては、「交流人口の増加による賑わいの創出」や「中心市街地全体への賑わいの波及」に加え、「定住人口の拡大」にも取り組むことが求められる。

しかし、今日の住宅投資や敦賀市における住宅開発の動向を踏まえると、定住人口の拡大は、ある程度の長期的な視点に立った息の長い取組の継続によらざるを得ないと勘案される。したがって、本計画においてはあくまで長期的な目標と見据えた上で定住促進策に取り組むこととし、本計画の計画期間である当初5年間については、“敦賀らしい資源を活かした「集客拠点」・「魅力的な景観」の創出”や、その整備効果を市街地全体に波及させるために“氣比神宮と賑わい拠点を結ぶ「商店街を軸とした回遊ルート」の創出”に重点的に取り組み、「交流人口」を増加させることによって賑わいの創出・波及を図っていくことを目指す。

各種取組の整備効果を市街地全体へと波及させていくための具体的な対策として、これまで「敦賀駅～氣比神宮～金ヶ崎周辺地区」で構成されていた直線的な回遊ルートを、市街地全体を周遊できる回遊ルートへと拡充していくことを視野に入れて、「舟溜り地区」における新たな観光拠点の創出（「敦賀酒造保全活用事業」等）に重点的に取り組む。

その結果、「氣比神宮～舟溜り地区～金ヶ崎周辺地区」を結ぶ三角形の面的な回遊ルートが新たに創出されることとなる。

このことにより、それぞれの拠点間に形成されている商店街を回遊する来街者が増加し、それが商店街の再生、ひいては市街地全体の賑わい再生へと繋がること期待される。

また、上記の取組と同時に、拠点間を移動する際の交通利便性の向上（レンタサイクル、観光周遊バス、コミュニティバスの利便性向上）、商店街における各種イベントや空き店舗の開業支援等の各種支援策を重点的に展開することにより、賑わい創出における相乗的な効果の発現を目指す。

