

敦賀都市計画区域の整備、開発および保全の方針

平成26年2月28日

1 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

少子高齢化が進行し（平成42年には3人に1人が高齢者）人口が平成22年をピークに減少に転じており、また、財政は硬直化する傾向にある。これらのことに加え、全国的にインフラの整備が進み居住地の選択の幅が広がってきており、また、余暇生活や心の豊かさを大切にする人が増加する等価値観が多様化している中、都市間の競争が激化していくと予測できる。

また、敦賀駅と敦賀港の間の中心市街地では、人口の減少や未利用地の増加等の空洞化が進んでいる。

これらに対応していくためには、都市の住民が地域への誇りや愛着を深め安心して住み続けていきたくなるように、また、他の都市の人が訪れ住みたくなるように、魅力あふれる都市を創造していかなければならない。

そこで、本都市計画区域では、「敦賀港での貿易や流通を背景とした工業や嶺南地域の中心的な役割を担う商業等の産業」、「環日本海交流の要衝であるという恵まれた交通条件」、「港の歴史を伝える赤煉瓦倉庫等の近代的な洋風の建築物等の歴史的・文化的な遺産」および「松原海岸や中池見湿地等の優れた自然環境」等の魅力的な都市の個性を守り・育てながら、適切な土地利用や市街地の整備を行っていく。

その結果、都市の快適性、利便性および防災性が向上し、人口や産業の流出の抑制や都心居住の回帰により都市が賑わい、また安心して暮らしていける魅力ある都市空間の創出が期待できる。

(2) 持続可能な都市づくり

本都市計画区域の用途地域外では、都市西部の木崎地区や都市南部の公文名地区等で開発が拡散している。今後も、大規模小売店舗の増加等による商業用地需要が発生する可能性があり、加えて、舞鶴若狭自動車道の整備等にもなう宅地需要により、用途地域外に開発が拡散していく可能性があり、都市の西部や南部等にひろがる田園等の自然的環境が損なわれるおそれがある。

また、この開発の拡散により公共施設の整備や維持管理の負担が増大していくと予想されるが、長期に及ぶ景気低迷、人口の減少および少子高齢化の進行等の社会経済情勢を考慮すると、今後、投資目的で使うことができる財源が乏しくなっていく可能性があり、更にこの傾向が進行するおそれがある。

一方、長期的には、人口の減少や産業の空洞化が進行し、空き地や空き建物が増加することで、地域社会の衰退や既存の都市施設の遊休化等の問題が深刻になる地域が発生するおそれもある。

これらに対応していくためには、積極的に低炭素まちづくり計画等を活用し、環境や財政等の面で持続可能な都市を目指して、公共交通と土地利用が一体となったコンパクトな市街地に誘導していかなければならない。

そこで、用途地域外では、都市計画に加え環境・農林・防災に係る土地利用の規制・誘導方策も活用しながら、地域の実情や望ましい地域像を考慮して、都市的土地利用をきめ細やかに抑制または制限していくとともに、中心市街地では、本都市計画区域だけでなく嶺南地域全体が活性化していくように土地を有効に利用し、また適切に市街地を整備していくことで、まとまりとメリハリのある市街地を形成していく。また低炭素まちづくり計画等を策定することでまちづくりと公共交通等を一体的に計画し、民間活力も活かしながら低炭素化に関する施策を総合的に推進する。

その結果、公共投資の効率性の向上、農地等の里地や里山の自然的環境の保全、地域社会の維持および防犯性の向上等の効果が期待できる。また、公共サービスに対する住民の負担の軽減、効率的な公共交通の運営、高齢者等の日常生活や社会活動の利便性の向上および既存の都市施設の遊休化の防止等人口の減少や高齢化に対応した都市構造に誘導できると考える。

(3) 都市間の交流・連携を促進する都市づくり

少子高齢社会による交通弱者の増加および今後も増大する都市施設の維持費等、取り組むべき課題がある。

また、製造品の出荷額や第2次産業就業者が減少していることから、産業の空洞化が進んでいるおそれがある。

一方で、本都市計画区域は、古くから環日本海、関西圏および中京圏を連絡する陸上・海上の交通の要衝に位置しており、恵まれた地理的立地条件を活かした都市づくりを進め、広域的な交流を促進していくことが求められている。

これらに対応していくためには、都市基盤施設の整備・維持を適切に行い、県内の地域間の連携を促進し、県域だけでなく更に広域的な圏域での活発な交流を促進する北陸新幹線や舞鶴若狭自動車道の整備によるインパクトをまちづくりに活かしていかなければならない。また、公共交通の利便性向上によりその利用促進を図っていく必要がある。

そこで、本都市計画区域では、北陸新幹線や舞鶴若狭自動車道を中心として、北陸圏、関西圏、中京圏、首都圏との交流および県内の各都市との連携を促進する交通網の整備を推進していく。また、小浜線や北陸本線の利用を促進する。

その結果、交流人口が増大し都市が賑わうこと、産業が活性化すること、必要な都市施設が効率的に整備され財政の負担が軽減することの効果が期待できる。

(4) 安全・安心に住み続けられる都市づくり

老朽化した木造建築物が密集した危険な地域、水害や土砂災害の対策が十分にされていない地域では、防災性の向上が求められている。

また、東日本大震災をはじめとする自然災害を契機として、単に利便性の高い都市的な住まい方を求めるだけでなく、これまで以上に安全・安心に関する意識、地域コミュニティに関する意識が高まりつつある。

これらに対応していくためには、必要な都市施設の整備を進めながら、全ての県民が住み慣れた地域で安全に安心して住み続けられる都市づくりが必要である。

そこで、河川改修や砂防施設の整備、市街地再開発事業等のハード対策、適切な土地利用の誘導や地域コミュニティのつながりを活かした避難方法の確立などのソフト対策をあわせて防災対策を進め、安全・安心に住み続けられる都市づくりを目指す。

その結果、地域住民の生命・財産を守り、安全・安心が確保される事が期待される。

2 区域区分の設定の判断

(1) 区域区分の設定の有無

無し

(2) 区域区分の設定の判断理由

本都市計画区域では、今後も、商業用地需要が発生する可能性があるが、人口は減少傾向にあり、上記による開発圧力は大きくはないため、用途地域内に適切に誘導していくことで、無秩序な市街化（用途地域外への開発の分散）は防ぐことができる。しかし、用途地域外での規制が弱く、無秩序な市街化が進行するおそれがある。

この無秩序な市街化は、公共サービスの効率性の低下、地球温暖化の進行、生物多様性の減少、災害の危険性の増大および営農環境の悪化等の問題を引き起こすおそれがあるため、適切な方法でコントロールしていかなければならない。

区域区分を設定した場合、無秩序な市街化の抑制、市街地内の低未利用地の有効利用および公共交通の効率性の向上の効果が見込める。

しかし、区域区分は、土地に関する権利制限を伴う制度であることから、区域区分設定の際には慎重な判断が必要となる。現在の圧力の規模から考えると、区域区分の設定の適用性が高いとは言えず、適切な用途地域外での規制を行えば、無秩序な市街化の抑制は可能であると考ええる。

このため、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。

3 市街地の規模と配置

(1) 10年後の市街地のおおむねの規模と配置

既に10年後のおおむねの人口規模に応じた住宅用地としての用途地域は確保されており、また産業の規模が縮小していく傾向にある中、産業に要する計画的かつ具体的な市街化の見通しが無いため、10年後のおおむねの市街地の規模は以下に示す現在の用途地域の規模の範囲内とし、その配置は現在の用途地域の配置を基本とする。

ただし、敦賀市は、北陸本線、北陸自動車道および敦賀港を活用した環日本海交流の要所であり、今後、北陸新幹線の開業および舞鶴若狭自動車道の整備により広域的な交通結節機能が更に高まっていくことが予測できるため、北陸自動車道敦賀IC周辺等、流通や観光等の産業用地の需要が高くなる地域では、周辺環境に配慮しながら、新たな用途地域の指定を検討する。

また、用途地域内の土地を有効に利用するため、人口減少や産業の空洞化により、空き地、空き建物が点在する地区では、土地の再編・集約化を検討する。

なお、現在の用途地域内で、将来的に市街化の見込みがなく自然的環境を維持することが望ましい地域については、自然的環境を保全するための土地利用規制を図った上で、用途地域の指定廃止を検討する。

(単位：ha)

| おおむねの市街地の規模 | H22 | H32 | H37 |
|-------------|-------|----------|----------|
| 敦賀市 | 1,664 | 1,664 以内 | 1,664 以内 |

(2) 10年後の市街地に配置するおおむねの人口、世帯数

(単位：人)

| おおむねの人口 | H22 | H32 | H37 |
|---------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 敦賀市 | 52,400 (65,400) | 50,700 (63,200) | 49,300 (61,400) |

※ () 内は都市計画区域人口

(単位：世帯)

| おおむねの世帯数 | H22 | H32 | H37 |
|----------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 敦賀市 | 20,500 (25,500) | 21,500 (26,800) | 21,900 (27,300) |

※ () 内は都市計画区域世帯数

(3) 10年後の都市のおおむねの産業規模 (過去のトレンドによる将来の見通し)

(単位：百万円)

| おおむねの商業年間販売額 | H19 | H32 | H37 |
|--------------|---------|---------|---------|
| 敦賀市 | 183,700 | 175,500 | 171,900 |

※行政区域全体の商業年間販売額

(単位：百万円)

| おおむねの製造品出荷額等 | H22 | H32 | H37 |
|--------------|---------|---------|--------|
| 敦賀市 | 111,700 | 103,700 | 98,600 |

※行政区域全体の製造品出荷額等

4 土地利用に関する主要な都市計画決定等の方針

(1) 主要な用途の配置の方針

土地の自然的条件および土地利用の動向を考慮して、各用途を適正に配分することにより、都市機能を維持・増進し、かつ、居住環境の保護、産業の利便の増進、公害の防止等適正な都市環境を保持するように配置する。特に以下の事項に配慮して配置する。

① 既成市街地

イ) 住宅地

○敦賀駅と敦賀港の間の中心市街地では、商業施設、業務施設および公共施設が集積しており、生活利便性が高い地域であるが、人口の減少や空き建物の増加等空洞化が進行している。このため、中心市街地の活性化のために、積極的に居住空間の配置を図る。

○松原海岸周辺、萩野町および泉ヶ丘町等の良好な低層住宅地の居住環境を維持する。

ロ) 商業地

○敦賀駅と敦賀港の間の中心市街地は、北陸本線と小浜線の鉄道や、バス路線および幹線道路からなる嶺南地域での広域的な交通結節点であり、嶺南圏域での中心的な商業地として商業施設や業務施設等の集積を図る。

○県道敦賀美浜線沿道の沢地区に配置された地域の拠点となる商業地を維持する。

ハ) 工業地

○呉羽町、東洋町、若泉町、敦賀港の北部および市街地の西部等の工業地を維持する。

② 新たな用途地域の指定を検討する地域

○敦賀市は、北陸本線、北陸自動車道および敦賀港を活用した環日本海交流の要所であり、今後、北陸新幹線の開業および舞鶴若狭自動車道の整備により、広域的な交通結節機能が更に高まっていく都市である。このため、流通業務地の需要が高くなる場合には、周辺環境に配慮しながら、北陸自動車道敦賀 IC 等の交通の結節点で用途地域の指定を検討する。

(2) 用途の転換、純化または複合化に関する方針

① 用途の転換

○工業地域や準工業地域に指定されているが、工業ではない他の用途の土地利用が進んでおり、今後も工業の土地利用の需要が低く住宅や商業等他の土地利用の需要が高くなる場合は、地区内や周辺の土地利用状況および都市基盤の整備状況を考慮して、住宅地や商業地等への転換を図る。また、敦賀駅東側の工業地については、北陸新幹線開業に伴い、商業地の需要が高まるなど必要が生じた場合は、用途の転換を検討する。なお、商業地に転換する際には、敦賀駅と敦賀港の間の都市の中心的な商業地や県道敦賀美浜線沿道の沢地区に配置された地域の拠点となる商業地の維持・活性化に配慮する。

② 用途の純化

○松原海岸周辺、萩野町および泉ヶ丘町等の低層住宅地では、良好な居住環境を維持する。

③ 用途の複合化

○敦賀駅と敦賀港の間の中心市街地では、地域経済の維持・活性化や都心居住の推進のために、商業施設、業務施設および公共施設等の誘導すべき用途を明確にし、適切な土地利用調整を行った上で、複合的な土地利用を図る。

(3) 市街地における建築物の密度構成および高度利用に関する方針

① 市街地における建築物の密度構成に関する方針

イ) 住宅地

- 敦賀駅周辺の中心市街地では、家族世帯や高齢者世帯等の都心居住を推進するため、土地利用の動向や都市施設の整備状況を考慮して、歩いて暮らすことができる高密度な土地利用を図る。
- 松原海岸周辺、萩野町および泉ヶ丘町等の良好な低層住宅地では、戸建て住宅でゆとりある居住環境を保つため、比較的低密度な土地利用を図る。また、必要に応じて最低敷地規模の設定や容積率・建ぺい率の引き下げを行う。

ロ) 商業地

- 敦賀駅と敦賀港の間の中心市街地は、鉄道路線や、バス路線および幹線道路からなる広域的な交通結節点であり、嶺南圏域の中心的な商業地として、土地利用の動向を考慮して、既存の都市施設が有する機能を有効に活用でき、商業施設や業務施設等の集積を可能にする高密度な土地利用を図る。
- 県道敦賀美浜線沿道の沢地区に配置された商業地は、地域の拠点となる商業地であるため、比較的高密度な土地利用を図る。

ハ) 工業地

- 工業地・流通業務地は、従来の景観や環境を維持するため、比較的低密度な土地利用を図る。

② 高度利用に関する方針

敦賀駅周辺は、北陸本線と小浜線の鉄道、北陸自動車道および敦賀港からなる環日本海交流の要所で、今後、北陸新幹線の開業および舞鶴若狭自動車道の整備により、広域的な交通結節機能が更に高まっていく地区であり、都市の生活利便性を向上させるため、買回り品を扱う商業施設や業務施設等の集積を図るのにふさわしい地区である。

このため、敦賀駅周辺で、都市における人口や商業等の産業の見通しおよび望ましい中心市街地の将来像をふまえ、土地利用の動向や都市施設の整備状況を考慮して、高度利用地区等を活用し土地の高度利用を図ることで、国際または県際の交流も視野に入れた嶺南地域での広域的な都市機能の集積を推進し、県内外の人々が活発に交流する、嶺南地域の拠点にふさわしい賑わいのある中心市街地を形成する。

(4) 用途地域外の土地利用の方針

まとまりのある市街地の形成や自然的環境の保全のために、以下に示す地域毎の土地利用の方針をふまえ、農林漁業に係る土地利用との調整や農業振興地域制度の適正な運用を図りながら、用途地域外の開発は抑制していくことを基本とする。

① 特に開発を抑制または制限すべき地域

イ) 自然環境を有する地域

国定公園指定地域の敦賀湾の海岸や中池見湿地、山地、里山および笙の川等の自然地は、生物多様性の確保、地球温暖化の防止、水源のかん養等のために、開発の抑制を図る。

ロ) 優良な農地を有する地域

一団となった農地や土地改良事業等が施行された優良な農地は、基礎的な農業の生産基盤であり、良好な状態で維持・保全するとともに、農地が持つ保水機能の維持、生物多様性の確保および田園風景の維持のために、開発の抑制を図る。

ハ) 良好な景観を有する地域

歴史的街並みや自然景観等、良好な景観を有する地域は、地域の個性として次世代へと継承していくために、開発の制限を図る。

ニ) 自然災害の危険性が高い地域

土砂災害・津波の危険性の高い地域では、開発の抑制を図る。

河川氾濫により甚大な浸水被害の可能性が高い地域は、浸水想定区域や浸水実績マップ等の防災情報の公表などにより開発の抑制を図る。

ホ) 無秩序な開発が予想される地域

幹線道路沿線など無秩序な開発が進行するおそれのある地域については、特定用途制限地域を設定するなど、適切な方法により、開発の制限を図る。特に新たな幹線道路を整備する場合は、特定用途制限地域等の開発制限を事業着手までに設定する。

② その他の地域

○農村集落は、昔ながらの良好な集落環境を維持し、田園風景に調和した土地利用を図る。また、農村集落の隣接部で、農家の世帯分離による宅地需要がある場合は、良好な生産基盤を確保し、自然環境、集落環境、営農環境、雨水の流出増加の防止、および災害の危険性に配慮した上で、適切な規模の開発を許容し、集落の地域社会を維持する。

○新興住宅地等の都市的な土地利用を行っている地域は、自然環境や田園風景に調和した土地利用を図る。

○優良な農地以外の農地等の自然的環境を有する地域も、保全することを基本とする。

(5) 土地利用の規制・誘導方策の活用方針

- 主要な幹線道路沿道の中で、「通勤等に係る道路交通」、「土地利用の現況や規制」および「地価」の状況や今後の見通し等の実態を踏まえて、郊外での開発を促進するような大規模小売店舗等が立地するおそれがある地域については、特定用途制限地域の適用を検討する。
- 良好な都市基盤が整備されない不良な市街地の形成を防止し、コンパクトで持続可能なまちづくりを進めるため、土地利用調整条例による開発行為の規制規模の引き下げを維持する。
- 「土地利用の現況や規制」および「地価」の状況や今後の見通し等の実態を踏まえて、良好な居住環境や景観を損なうような施設が立地する恐れがある農村集落等については、地区計画による建築物の用途・形態等の制限の適用を検討する。
- 地域の環境を損なうような中高層の建築物の建築を抑制し、宅地開発を地域環境に調和するように「建築形態コントロール（建ぺい率、容積率等）」を必要に応じて再検討する。
- 農業振興地域制度の適正な運用により、優良農地等の保全を図る。

(6) 景観の保全等の方針

- 歴史的街並みや自然景観等、良好な景観を有する地域は、景観計画等、景観法に基づく手法によりその景観の保全を図る。
- 相生町や蓬萊町では、近代的な洋風の建築物と木造和風建築物が共存しているが、老朽化した建築物が密集し防災性の低い地域もあることから、防災性の向上に配慮した上で、この良好な歴史的遺産を活かした街並みの形成を図る。
- 幹線道路の沿道等に設置される屋外広告物については、福井県屋外広告物条例等を活用し、周辺の良い景観と調和するよう誘導を図る。

(7) 自然災害等への対策の方針

- 土砂災害の危険性の高い地域では、危険を周知し警戒避難体制の整備を図る。特に危険性の高い地域では、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等を行う。
- 河川氾濫による水害の危険性が高い地域では、浸水想定区域や浸水実績マップ等の防災情報の公表などにより新たな開発を抑制するとともに、水害に強い地区への誘導を図る。
- 農地等の貯水機能（流出抑制機能）低下の抑制のために、開発を行う場合の調整池の設置基準強化などにより、浸水被害の防止を図る。
- 防火地域と準防火地域は中心的な商業地を中心に既に指定されているが、結城町周辺地区で、防火系の地域地区が指定されておらず、老朽木造住宅等が密集した地域がある。これらの地域では、防災性を高めるために、準防火地域の指定等を行う。
- 地震・津波等の災害時に避難地や防災拠点等となる都市公園の機能の見直しを図る。

5 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) 交通施設について

① 交通体系の整備の方針

北陸新幹線の整備に伴い、バス路線や鉄道路線の維持、活性化を図り、過度に自動車に依存する交通体系から自動車と公共交通が共存できる、誰もが利用しやすく環境にもやさしい交通体系へ転換する。

新たに道路を配置する際には、計画的な市街地形成を害するような無秩序な開発を誘発しないように、道路交通処理機能が低下しないように、更に自然的環境が損なわれないように、道路の位置や構造の調整および沿道の土地利用規制を図る。

② 整備水準の目標

県域を越えた広域的な交流、県内地域間の連携に寄与する道路整備により、2時間行動圏域（日帰り圏）、30分で到達できる周辺市町の増加を図る。

都市計画道路については、今後の社会情勢の変化と広域交通網の整備の動向から計画を見直し、必要な道路の整備を図る。

③ 主要な施設の配置の方針

イ) 公共交通関連施設の配置

○交通結節機能を向上させ、また広域交通網を強化するために、鉄道駅等の交通結節点で、公共交通の利用の需要を考慮して駐車場や駐輪場の整備を図る。

ロ) 道路の配置

○舞鶴若狭自動車道および関連アクセス道路の整備を促進することで、敦賀港へのアクセスを一段と強化し、関西、中京、北陸の物流ネットワークを充実させるとともに、災害時における東西方向の代替連絡機能や緊急避難道路を確保する。

○国道8号敦賀バイパスや国道27号金山バイパス等の地域間の交流と連携を支援する道路の整備を促進する。

○市街地内の道路は、道路が有する公共空間の質的な向上を図るために、快適な歩行者空間の確保や歴史的な街並み等の景観等に配慮して整備する。

○道路の構造は、自転車および高齢者・障がい者を含む全ての歩行者が安全かつ円滑に移動できるように配慮する。

④ 交通施設の整備目標

おおむね10年以内に整備する予定の交通施設を以下に示す。

| 路線名 | 供用予定区間 |
|---------------|--------------|
| 舞鶴若狭自動車道 | 小浜市～敦賀市 |
| 敦賀南スマートIC（仮称） | 敦賀市長谷 |
| 国道8号 敦賀バイパス | 敦賀市田結～小河口 |
| 国道27号 金山バイパス | 敦賀市坂下～美浜町佐田 |
| 都市計画道路 岡山松陵線 | 敦賀市金山～若葉町1丁目 |

(2) 下水道について

① 下水道の整備の方針

- 汚水処理施設は、「新・福井県汚水処理施設整備構想」に基づいて、公共下水道、農業集落排水処理施設および合併処理浄化槽等の適切な役割分担のもと、長寿命化計画の策定や汚水処理施設の統合など持続可能な経営への質的転換を図りながら、汚水処理施設の整備を促進する。
- 未普及地域の早期解消を図り、良好な水環境の保全を目指す。
- 都市化の進展により、雨水の地下浸透や貯留能力が減少し、雨水流出量が増大する地域では、雨水対策を推進する。

② 整備水準の目標（市の行政区域の整備水準）

(単位：%)

| 普及率 ^{※1} | H22 | H32 |
|-------------------|---------|---------|
| 敦賀市 | 88 (75) | 96 (82) |

※1 普及率（＝汚水処理人口普及率）：汚水処理施設（公共下水道、農業集落排水施設等、合併処理浄化槽、その他の汚水処理施設）の供用人口^{※3}／行政人口×100

※2（ ）は公共下水道の普及率：公共下水道の供用人口／行政人口×100

※3 供用人口：汚水処理施設を使用することができる状況にある人口

③ 下水道の整備目標

おおむね10年以内に下水道を整備する地区を以下に示す。

| 市町名 | おおむね10年以内に整備する地区 | |
|-----|------------------|---------|
| | 用途地域内 | 用途地域外 |
| 敦賀市 | 中郷、栗野地区の各一部 | 松原地区の一部 |

(3) 河川について

① 河川の整備の方針

イ) 治水機能の確保

- 「人口や資産が集積している市街地を流下する県民生活上特に重要な河川」、「浸水被害が頻発している河川」、「土地区画整理事業との連携など地域開発に関連して緊急を要する河川」等について重点的、効率的な治水対策を推進する。
- 河川改修に当たっては、良好な水辺空間を形成するため河川のもつ多様な自然環境や生態系に配慮した川づくりを推進する。
- 開発により、その土地が従来有していた浸透・貯留機能や遊水機能が失われ河川に負担がかかることのないように、土地利用規制や開発事業個別の調整池の設置など流域全体として総合的な治水対策を推進する。
- 井の口川や笙の川などにおいて、必要に応じて津波遡上対策を検討する。

ロ) 水と緑豊かな水辺空間の保全と整備

- 河川が有する多様な自然環境の保全を前提に、都市の潤いのある憩い空間、身近に自然とふれあえる空間として整備する。
- 市町と連携して地域住民や河川愛護団体による草刈清掃、花壇整備等の自主的な河川美化活動を支援し良好な河川環境を保全・整備する。

② 河川の整備目標

おおむね 10 年以内に整備する予定の河川等を以下に示す。

| 整備方針 | 河川名 | 全体計画延長 (km) ※ ¹ | 整備内容 | おおむね 10 年以内に整備する区間 (km) ※ ² |
|---------|------|----------------------------|------|--|
| 治水機能の確保 | 井ノ口川 | 4.7 (河口～大瀬川合流点) | 河道拡幅 | 0.5 (豊橋～三味線川合流点) |

※1 () 内は全体計画区間を示す。

※2 () 内はおおむね 10 年以内に整備する区間を示す。但し、おおむね 10 年以内に完成する河川等は、「完成」する旨を示す。

(4) その他の都市施設について

- その他の都市施設を配置する場合は、住民の生活や産業活動の利便性、居住環境や自然的環境の保全および土地利用や都市基盤整備の動向等を考慮し、また都市機能を維持・増進し、安全で安心して生活できる良好な都市環境が形成されるように配慮する。
- 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。

6 市街地開発事業に関する主要な都市計画決定等の方針

(1) 基本方針

都市における核家族化の進行等による新たな宅地の需要に対応し、また、既成市街地内の居住環境の改善や防災性の向上のために、市街地内の公共施設整備が不十分な地区において計画的な市街地整備を図る。

また、既成市街地内で、交通結節点にあり、商業施設や業務施設等を集積させるべき地区でありながら有効な土地利用がなされていない地区については、土地区画整理事業や市街地再開発事業等の推進を図る。

(2) 市街地開発事業の決定の方針

- 老朽木造住宅等が密集し道路等の都市施設の整備が不十分なため、防災上・居住環境上問題がある可能性のある地区においては、防災性の向上と居住環境の改善のために、実態を十分調査した上で、歴史的街並みの維持や調和に配慮しながら土地区画整理事業等の推進を図る。
- 敦賀駅周辺において、低未利用地の集約により土地を有効利用するため、土地区画整理事業の推進を図る。
- 商業施設や業務施設等の集積地であるにもかかわらず土地の有効利用が不十分で、また、防災上も問題がある地区において、市街地再開発事業等の推進を図る。
- 一定の基盤整備がなされている既成市街地内で、敷地が細分化され、低未利用地が点在している地区においては、公共施設の整備とあわせ、敷地の再編・集約化を目的とした土地区画整理事業の推進を図る。
- 防災上危険な密集地域においては、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公共施設空間の確保等、防災性の向上を目的として、市街地再開発事業等の推進を図る。
- 市街地再開発事業等を実施する場合には、地域の床需要に合わせて保留床の規模を決定するなど、まちの実情にあった計画とする。

(3) 市街地整備の目標

おおむね10年以内に整備する予定の主な事業を以下に示す。

○土地区画整理事業

| 事業実施地区 | 施行地区面積 ha |
|--------|-----------|
| 敦賀駅西地区 | 4.7 |

7 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

(1) 基本方針

本都市計画区域は、松原海岸や中池見湿地、および笙の川等の主要河川が優れた自然的環境を形成している。

また、都市内では、市街地が、田園や里山に取り囲まれており、多くの小河川が流れている。

このような都市の自然的環境をふまえ、生態系やレクリエーションのネットワーク機能を強化していくために、放射環状型の緑地を基本構造として、自然的環境の保全または整備を図る。

※自然的環境を保全または整備する際には、自然環境データ等に記載されている優れた風致や景観および貴重な動植物の生息地や生育地等の地域を十分に考慮する。

(2) 都市の緑の目標

① 緑地の確保目標水準

都市の緑の特色は、市街地の周辺地域(用途地域外)に良好な緑地が豊かに分布し、公共的なレクリエーションの場も多く整備されていることにある。これら周辺の緑地は、市街地内の住民に供される緑地として非常に重要な役割をもっている。

このような都市の緑の特色を考慮し、市街地周辺の緑地を含めた緑地面積を市街地(用途地域)面積の30%以上確保することを目標水準とする。

② 都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標

敦賀市緑の基本計画に基づいて計画的な施設緑地等の整備進捗を図り、確保目標水準の達成を目指す。

(3) 主要な緑地の配置の方針

○環境保全機能、レクリエーション機能、防災機能および景観構成機能をもつ緑地を確保する観点から都市公園の整備を進め、特に市街地内で、まとまった田園、里山および河川等に近接せず、緑地が少ない地区に、緑地の整備や道路の緑化等を促進する。

○市街地内の緑地や、その周辺に分布する田園、天筒山、木崎山等の里山、屋敷林や鎮守の森および笙の川や井ノ口川等の河川等の緑地は、都市の良好な環境を保全するために重要な役割を果たしているため、身近な緑地として親しめるように保全や整備を図る。

○里山から市街地への緑地の連続性を確保するために、環境に配慮した河川の整備や幹線道路の緑化等による緑のネットワーク化を図る。

(4) 実現のために必要な具体的な都市計画決定の方針

① 施設緑地（都市公園等）

環境保全機能、レクリエーション機能、防災機能、景観構成機能および防犯機能の確保や放射環状型緑地の形成を考慮し、用途地域内の未利用地や歴史・文化的資源を活用しながら都市公園等を整備する。

② 地域制緑地（風致地区、緑地保全地区等）

都市内の自然的環境を保全するために、優れた風致や景観および貴重な動植物の生息地や生育地を有する緑地において、開発の動向や建築物の立地状況を考慮して、風致地区や緑地保全地区の活用を図る。



| 凡 例 | | |
|-------------------|-------------|--|
| 都市計画区域 | | |
| 市街地（用途地域） | | |
| 高規格幹線道路・地域高規格道路 | | |
| 国道・県道 | | |
| 都市計画道路（幹線街路のみ） | | |
| 北陸新幹線 | | |
| その他の鉄道 | | |
| 主要な河川 | | |
| 都市公園等（10ha以上） 供用済 | | |
| その他の緑地等 | | |
| 住宅地 | | |
| 商業地 | | |
| 工業地 | | |
| 特に開発を制限する地域 | 自然環境を有する地域 | |
| | 優良な農地を有する地域 | |
| その他の地域 | | |

注) 高規格幹線道路・地域高規格道路、国道・県道の破線は概ね10年以内に供用開始
都市計画道路の破線は今後整備していく区間

