

平成18年度県庁内ベンチャー事業

『楽しみのある街づくり』 に関する提言

～ 住み続けたい街 彩・食・健・美の楽縁港街 敦賀 ～



平成18年9月

目 次

I はじめに

『楽しみのある街』とは？	…	1
--------------	---	---

II 現 状

1 居住人口の推移	…	2
2 モータリゼーションの進展と公共交通の衰退	…	4
3 施設の郊外移転・出店	…	5
4 中心市街地商店街の店舗状況	…	6
5 中心市街地商店街の人の流れ	…	8

III 課 題

1 『住みたくなる街』としての魅力	…	10
(住むための環境)	…	10
(生活を支える商店街)	…	10
(生活に潤いを与える場)	…	11
(日常の食材)	…	11
(街なかの日常的な移動)	…	12
2 『訪れたくなる街』としての魅力	…	13
(玄関口としての駅前)	…	13
(歴史的な街並み)	…	14
(食文化)	…	16
(街なかのアクセス)	…	16

IV 『多世代が交流し、楽しく暮らせる街づくり』の提案

1	住むことを楽しむ	…	18
	(多世代が安心して住む)	…	18
2	見ること・魅せることを楽しむ	…	20
	(潤いと安らぎを感じる空間)	…	20
	(歴史と水辺と緑を活かした街並み)	…	22
3	つながることを楽しむ	…	25
	(ウォーブ都市)	…	25
	(ウォーブ都市を実現するための道路空間の利活用)	…	26
	(自転車タクシー)	…	27
4	商いの心を楽しむ	…	29
	(魅力ある店舗づくりとオフィス誘致)	…	29
	(商店街を活用した職業体験)	…	29
5	にぎやかさを楽しむ	…	31
	(ルミナリエ)	…	31
	(敦賀の魚が買える街)	…	31
	(多様な店舗形態による多彩な食体験)	…	31

V まとめ

1	提 言	…	33
2	支援プログラムの例示	…	35
	(1) 住むことを楽しむ	…	35
	(2) 見ること・魅せることを楽しむ	…	36
	(3) つながることを楽しむ	…	37
	(4) 商いの心を楽しむ	…	38
	(5) にぎやかさを楽しむ	…	39

VI 参 考

滋賀県版「経済振興特別区域」制度について	…	40
国の「地域再生計画認定制度」について	…	41
平成18年度県庁内ベンチャー事業メンバー・活動記録	…	42

I はじめに

『楽しみのある街』とは？

「楽しい街」にするために最も大切なこと、それは人—それも多世代の人々—が多く集えるようにすることではないだろうか。人が集まれば、それを見ているだけでもワクワクするし、にぎわいもでてくる。

そのためには、観光客や買い物客といった、いわゆる交流人口を増やす手段を考えていくことはもちろん必要であるが、それ以上に、そこに住んでいる人たちが「楽しめる街」であり、「住み続けたいと思える街」であることこそが最も重要であると私たちメンバーは考える。

そこでこれらのことを踏まえ、「楽しみのある街」について敦賀市の中心市街地をモデルに考えることとした。

幸い敦賀市中心部は、保育園、幼稚園、小中学校などの教育環境は十分整っており、道路やアーケード、公園なども充実しており、ハード面もかなり整備されている。そして、新しい住宅地も整備されている地区もあるなど、他市の中心市街地と比較して、まだまだ多くの住宅が存在し、人々が生活している。

また、敦賀駅は、JR北陸線の主要駅であり、かつJR小浜線と北陸線との結節点である。

さらに、天然の良港として古くから栄え、明治から昭和の初期にかけては東京・パリ間を結ぶ「欧亜国際連絡列車」の発着駅としてもにぎわった敦賀港界隈は、歴史的にも重要な地域である。

しかし、同市の中心市街地は、市内の他地域に比べ高齢化は進んできており、商店街も活力を失い、空き店舗が目立ってきている。

子供からお年寄りまで、老若男女が生活し易く、暮らし易くしていくためには、生活必需品をできるだけ身近なところで確保できるようにすることや、防犯上の観点からも、出歩くきっかけをつくり、中心市街地に活力を取り戻すことが必要である。

住んでいる人たちが、身近な商店街を歩きたくなるような街、近くで食事を楽しみたい、遊びたいと思えるような街というのが私たちが考える「楽しみのある街」であり、敦賀港界隈の歴史性を活かしつつ、そこに住む人々自身が快適に住める、楽しめる、美しい街であれば、住む人にとってその街が誇りとなり、その誇りこそがその街のもつ魅力そのものになると思う。

こうして街の魅力が高まれば、郊外からの回帰や観光客などの交流人口の増加にもつなげていけるものと考ええる。

Ⅱ 現 状

1 居住人口の推移

敦賀市の人口は、国勢調査によると、過去30年で8,200人、約13.6%増加している。平成12年から平成17年にかけては、県全域では減少傾向にある中、鈍化傾向しているものの、0.4%増加している。また、世帯数は引き続き増加傾向にあり、世帯数当たり人員が低下し、核家族化が進んでいることが伺える。世帯当たり人員は、県下9市で最も少ない状況にある。

■敦賀市の人口(国勢調査)

	総数	男	女
昭和50年	60,205	29,386	30,819
昭和55年	61,844	30,083	31,761
昭和60年	65,670	32,808	32,862
平成2年	68,041	34,091	33,950
平成7年	67,204	33,047	34,157
平成12年	68,145	33,504	34,641
平成17年	68,401	33,473	34,928

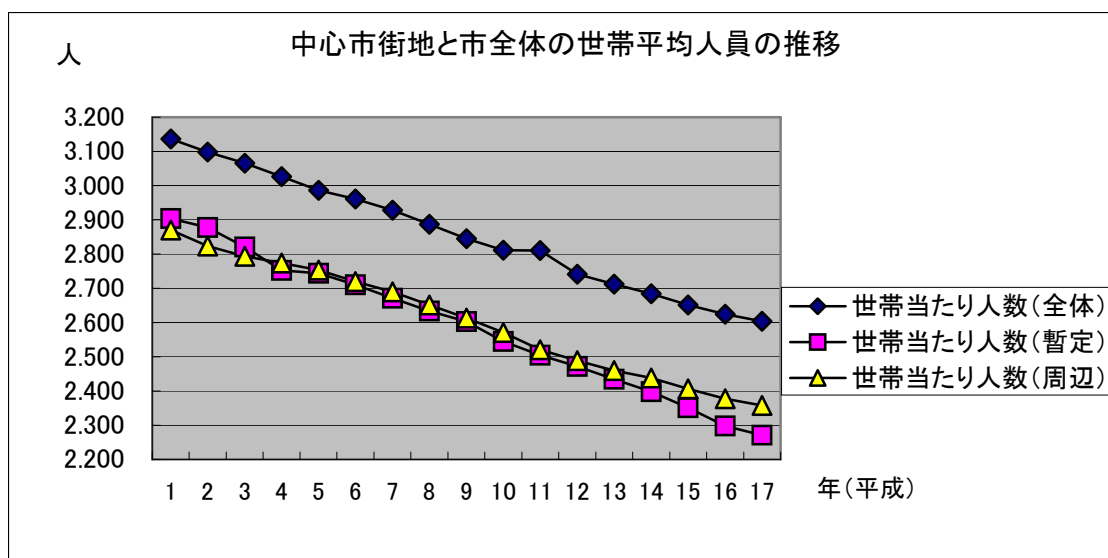
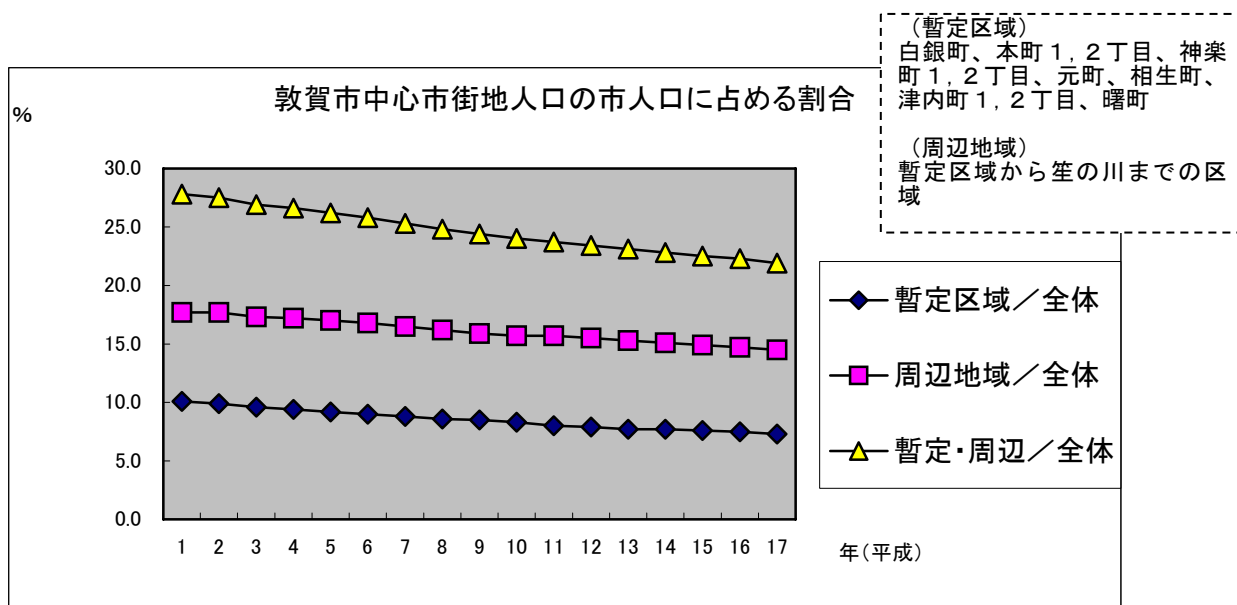
■県下9市の世帯の状況

	世帯		世帯当たり人員	
	H12	H17	H12	H17
福井市	89,946	93,615	3.00	2.88
敦賀市	24,539	25,726	2.78	2.66
小浜市	10,962	11,180	3.04	2.88
大野市	11,151	11,229	3.55	3.37
勝山市	7,942	7,992	3.54	3.37
鯖江市	18,598	20,181	3.49	3.31
あわら市	9,562	9,647	3.37	3.22
越前市	26,461	27,909	3.31	3.14
坂井市	26,278	28,019	3.47	3.29

敦賀市の中心市街地の人口については、敦賀市人口に占める割合の比重低下が続いている。また、世帯当たり人員も敦賀市全体の平均より低く、低下傾向が続いている状況にある。

高齢化については、平成17年9月末現在の高齢化率が、全市で20.2%であるのに対し、中心市街地に位置づけられる南地区で20.9%、北地区で28.7%、西地区で25.2%と、いずれも平均を上回っており、高齢化率が高くなっている。

このことから、中心市街地には特に高齢人口の核家族が多く残され、若年層の人口流出が起きているのではないかと推測される。



2 モータリゼーションの進展と公共交通の衰退

敦賀市内の車の保有台数については、大きな増加は見られなくなっているが、増加傾向に歯止めはかかっていない。一方、バスの保有は減少傾向ではあるが急激なものではない。敦賀市民の自動車保有は、県内他市と比較して若干少ない状況にある。

また、鉄道利用については、敦賀駅の利用者数が減少傾向にある。原因は定期外の利用者数の減少であり、不定期に往来する人の鉄道利用が減少していることが伺える。

■敦賀市の自動車台数の状況

(台)

	総数	うちバス	うち乗用車
平成 12 年度	49,105	217	25,102
平成 13 年度	49,680	225	25,120
平成 14 年度	50,185	215	25,300
平成 15 年度	50,584	212	25,182
平成 16 年度	51,142	204	25,290

※資料:中部運輸局福井運輸支局

■県下9市の自動車保有に関する比較データ

	自動車		
	保有台数	台／千人	順位
福井市	212,378	788	3
敦賀市	51,142	750	6
小浜市	24,051	722	9
大野市	31,990	807	1
勝山市	20,558	730	8
鯖江市	49,216	758	5
あわら市	25,038	783	4
越前市	65,367	745	7
坂井市	72,540	796	2

■敦賀駅における1日あたりの乗車人数

年 度	乗車人数 ／日	定期外乗車 人数／日
1 3 年度	2,839	1,706
1 4 年度	2,776	1,658
1 5 年度	2,769	1,618
1 6 年度	2,797	1,596
1 7 年度	2,783	—

3 施設の郊外移転・出店

公共公益施設の郊外移転については、栗野公民館、東郷公民館といった地区公民館の規模拡大に伴う移転が見られる。しかし、市の拠点となる公共施設、例えば図書館や福祉センターは中心市街地に隣接している。また、他の拠点施設、例えば市役所や、運動公園、こどもの国などは、中心部からは離れているものの宅地化が進んだため郊外に立地したというものではなく、建設より相当の年数が経過していることから、公共公益施設の郊外移転はそれほど進んでいるとは言えない状況である。

また、大規模商業施設で中心市街地に位置するものは、敦賀ショッピングスクエア（アル・プラザ敦賀店）のみである。他の店舗は、市役所～木崎通り近辺、郊外の宅地化が急速に進んでいる栗野地区への出店が大半を占めている。

■大規模商業施設一覧

	店舗名	店舗面積	開設	業態
1	敦賀ショッピングスクエア （アル・プラザ敦賀店）	14,958㎡	1973.10	スーパー
2	ポー・トン（アピタ敦賀店）	13,241㎡	1990.11	スーパー
3	つるが日本海さかな街	4,033㎡	1994.07	寄合百貨店
4	ヤスサキホームセンター敦賀店	3,029㎡	1994.03	ホームセンター
5	Vマート木崎店	2,593㎡	1995.10	食品スーパー
6	ホームセンターみつわ敦賀店	2,518㎡	1990.04	ホームセンター
7	ボブクラブ敦賀店	2,100㎡	1997.10	専門店
8	アヤハディオ敦賀店	1,693㎡	1991.04	ホームセンター
9	ユースオレンジ敦賀店	1,511㎡	1977.07	食品スーパー
10	100満ボルト敦賀店	1,471㎡	2000.03	専門店
11	県民せいきょう ハーツつるが	1,459㎡	2003.03	食品スーパー
12	敦賀家具センター	1,440㎡	1970.05	専門店
13	ヤスサキグルメ館敦賀店	1,309㎡	2001.01	食品スーパー

出典：東洋経済新報社「全国大型小売店総覧2004」

4 敦賀市の中心市街地商店街の店舗状況

中心市街地に位置する駅前、本町1丁目、本町2丁目、神楽町1丁目、神楽町2丁目、相生町の6商店街の商店数は、敦賀市全体の商店数の23%に当たるが、売上げは約10%でしかない。本町2丁目商店街には大型店舗（アル・プラザ）も出店し、従業員数および年間売上額は大幅な伸びを示しているが、中心市街地商店街全体は減少傾向にある。

また、敦賀市における飲食料品小売店数は横ばい傾向にあるものの、中心市街地における飲食店の多くは撤退しているが、郊外型有名飲食店舗の進出が増加傾向にあることから、全体としては大幅な減少には繋がっていないと考えられる。

さらに、全国的には、中心市街地では商業施設が減少して業務施設の集積が増加するパターンが多いが、本市においては、業務機能である事務所・営業所においても著しく減少している。これは、駐車場敷地がないこと、地価・家賃が高いことなどが要因として考えられる。

■ 敦賀市全体の商店街等の基礎データ

	商 店 数	従業員数	年間商品販売額 (万円)	中心市街地 空き店舗数
6年	1,188	6,331	19,859,839	39
9年	1,165	6,305	20,412,852	26
11年	1,148	6,736	14,014,870	25
14年	1,117	6,881	18,987,407	38
16年	1,068	6,522	17,670,656	34

■ 敦賀市中心市街地内の商業集積地区別データ(平成6年・9年)

	商店数		従業員数		年間販売額(万円)	
	6年	9年	6年	9年	6年	9年
相生商店街	45	36	161	141	249,126	210,804
神楽1丁目商店街	45	47	149	130	233,777	175,083
神楽2丁目商店街	24	24	87	71	108,810	79,077
本町1丁目商店街	49	39	172	130	230,522	179,686
本町2丁目商店街	32	33	76	171	94,945	296,080
駅前商店街	83	86	494	532	1,197,546	1,127,214
合 計	278	265	1,139	1,175	2,114,726	2,067,944

■敦賀市中心市街地の産業小分類別の商店数(小売業)

構 成 業 種	店 舗 数			備 考
	6年	11年	16年	
各種商品小売業	5	11	7	→
身の回り品小売業	131	153	132	→
飲食料品小売業	289	298	268	→
家具・什器小売業	96	95	75	↘
その他の小売業	428	342	276	↘

5 敦賀市中心市街地内の商店街における人の流れ

大型店舗（アル・プラザ）周辺（駅前商店街）では人の流れも多少あるが、その他の商店街では買物客はほとんど歩いていないのが現状である。向い合う商店街が4車線の道路で寸断されていることや商店街が2 kmにわたって長く続く特殊な商業構造であることが集客力の低迷に拍車をかけている。

その結果、空き店舗が増え、シャッター通り化を加速している状況となっている。

また、市民の中心市街地の商店街に対する評価は、不満度が80%を占めている。その理由としては、おしゃべりできる店がないこと、休憩する場所がないこと、音楽・映像・書籍など情報店舗がないこと、閉店時間が早いことなどが多く挙げられている。

■ 通行人調査(平成18年5月)

時間帯	調査地	～19歳	20～39歳	40～59歳	60歳～	合計
10時～11時	駅前	24	52	80	45	201
	アル・プラザ前	26	33	94	57	210
	気比神宮前	3	22	50	39	114
13時～14時	駅前	32	55	194	82	363
	アル・プラザ前	67	90	118	65	340
	気比神宮前	24	18	35	33	110
16時～17時	駅前	123	148	127	46	444
	アル・プラザ前	95	47	64	54	260
	気比神宮前	59	23	51	42	175
合計		453	488	813	463	2,217

駅前:駅出入口 アル・プラザ前:アル・プラザ平和堂正面

気比神宮前:神宮前交差点丸山靴店前

※ 次頁地図中の○の地点



● ————— ● 500m

Ⅲ 課 題

1 『住みたくなる街』としての魅力

中心市街地とは、一般的に、道路などの基盤施設、公共交通手段、公共・公益施設、教育・文化、福祉・医療、居住機能などの多様な機能が集積された場所であると考えられている。

住むことを基本に考えた場合、中心市街地は、高齢者や若者・子育て世代にとって快適な居住空間となり得る可能性を有しているといえる。

敦賀市の場合、中心市街地における既存のストックあるいは今後整備される予定のストックを含め、中心市街地に求められる機能を備えているか、また、十分機能しているか、『住む』といった視点から現状を再度見直す必要がある。

（住むための環境）

中心市街地に住んでいる人たちが、住みやすいかという点から見ると、子育て総合支援センターや幼稚園、小中学校など、子育てをしていく上での環境は整っている。

また、高齢社会を支える上で必要となる介護保険施設についても駅前に立地予定であると聞いている。

しかしながら、住民が気軽に利用できる医療施設に関しては、駅周辺にほとんどない。近隣にある市立敦賀病院は、総合病院として高度医療を提供することを主としており、中心市街地に住む住民のかかりつけ医院的な役割は担っていない。

今後、ますます高齢社会が進展していくことや多世代が安心して暮らせるという観点からとらえると、医療施設の不足の解消は重要な課題であり、中心市街地において医師が開業しやすい環境を整え、住民へ多様な医療サービスが提供できるよう支援していく必要がある。

さらに、商店街には店舗併用住宅に居住している方も多く、必ずしも良好な居住環境にあるとはいえない。職住近接が可能な多様な居住空間を確保し、多世代が一緒に暮らせる環境を整えていくことも求められている。

（生活を支える商店街）

敦賀市中心市街地の商店街には、以前から商売を営んでいた地元の店舗がほとんどで、店舗間の競争意識が乏しく、若者が行ってみたいと思えるような全国規模のテナントが少ない。また、集客力のある核となるような店舗も少ないうえ、ぶらりと入りづらい雰囲気がある。

さらに、店主の中には、高齢化が進み、自分の代限りで店をたたむ決意をしている方が少なからずいると聞いており、現に廃業してシャッターを降ろし、

居住のみしている方もいる。

多くは昭和30年代の建物で、構造上店舗兼住居のところ（トイレや玄関口が1つしかない）が多く、出店を希望するテナントが要求する機能を満たしていない。

さらに、改装してまで貸そうとする意欲のある店主も少ないと聞いている。

まずは、市内に住んでいる人たちの生活を支える商店街として、日常の買回り品を充実させる。そして、気軽に立ち寄れるような店づくりを進め、行ってみたい、人にこのお店を紹介したいと思えるような店舗を一つでも多く作って、各店舗が連携・補完しながら商店街としての魅力を高めていく必要がある。

また、空き店舗などを活用し、低額で各種団体が工芸やスポーツなどの文化活動などができるような施設の提供や、観光客などがトイレ休憩に気軽に立ち寄れるような場所を整備するなど、街なかに住む人の利便を高める工夫も必要である。

さらに、駅前近くに小、中学校などが多いにもかかわらず、子供やその親が地元商店街を利用せず、関心を持っていないように見受けられる。こうした小さい頃からの無関心が、大人になっても地元商店街を利用しないことの一因となっているのではないかと考えられる。

そのためには、小、中学生などの職業観を育てることと併せ、社会勉強も兼ねて、地元の商店街に関わり、商店街の方々とふれあうことで、地域の一員として小さい頃から商店街に親しみを持ってもらい、日頃から気軽に足を運んでもらえるようにすることが必要である。

（生活に潤いを与える場）

日常生活において、潤いを与えてくれる場として、街路樹の果たす役割は大きい。

敦賀駅前から本町ゾーンの街路空間は、街路樹の緑量が少なく、統一感のない建物が建ち並んでおり、アーケードにより若干の統一性を持たせているが、殺伐として潤いが感じられない。

また、敦賀駅前のクスノキ、ハナミズキは貧弱であり緑量に乏しく、街路樹に求められる緑陰機能を満たしていない。本町通りのヒマラヤスギやハナミズキも同様である。

さらに、神楽商店街に植栽されている街路樹（アキニレ）も、アーケードの構造とマッチしておらず、緑陰機能が発揮されていない。相生商店街には、街路樹（クスノキ）が所々植栽されているが、常緑樹であるため道路空間を暗くしている。

（日常の食材）

敦賀の海の幸は、高く売れる関西方面の市場に多く流通し、地元への流通が少ないと聞いている。魚市場関係者と連携を図り、地元への流通を増やし、ま

ず、地元の人が、低額でかつ新鮮なものを日々購入できるようにすることが必要である。

（街なかの日常的な移動）

敦賀駅前から金ヶ崎周辺までの移動手段については、自動車を中心であるが、コミュニティバスや路線バスといった公共交通は残っている。

また、電力会社や学校、企業など外部からの単身赴任者で自動車を持たない住民も多い地域である。

さらに、自動車での移動中心の生活は、年齢を重ねるとともに事故の可能性が高くなるとともに、運動能力の低下を招くことにもなる。

また、車での移動は、商店街での触れ合いやウィンドウショッピングといった楽しみ方を減少させていく。通信販売やインターネットショッピングといった販売形態も一般的になってきたが、食料品や衣料など自分の目で確かめて売買する販売形態は今後もなくならないと思われる。

国道8号の敦賀バイパスが整備され、国道8号をはじめ中心市街地の道路交通量も減少し、道路空間にも余裕が生じてきた今、自動車で移動しない・出来ない住民の方に対し、道路空間の有効活用による自動車と同等またはそれ以上の移動利便性を提供していくことが可能である。

クルマから自転車&バスに切り替えることで、安全にかつ健康的に、街のにぎわいを感じ・楽しむことができる。

環境にも優しい日本で最初のノーマイカーシステムの街『敦賀』としてPRしていくことも可能と思われる。

敦賀の中心市街地を徒歩で移動するにはかなりの距離がある（敦賀駅⇒相生地区⇒金ヶ崎周辺まで約3km）。

そこで、気軽に移動する手段として福井県の世帯当たり保有台数全国4位の自転車の活用が有効であると考ええる。自転車に乗れない子供や体力的に厳しい高齢者には、自転車タクシーやアシスト付自転車の活用も考えられる。

現在の道路空間は、道路全体の幅員は広いが、自動車中心のため、自転車、自転車タクシー、バスが快適に走行できる空間とはなっていない。広い歩道では自転車走行は可能だが、交差点毎に段差があり、歩行者との分離も徹底していないため、自転車で風を感じられるようなスピードを出そうとすると危険である。

それらを解消するために、自動車中心の道路空間の段階的な再構築が必要である。

自転車とバスを利用し、いろいろな店舗を行き来できるようにするとともに、環境に優しく、観光資源にもなり得る自転車タクシーの活用も検討し、街なかの移動手段の選択肢を増やしていく必要がある。

2 『訪れたくなる街』としての魅力

敦賀を訪れる観光客の大半は、「関西・中京に近い日本海」のキャッチコピーで、季節の味覚やイベントに合わせた旅行代理店によるツアー客である。

JRの新快速直通化開業により、物理的に往来しやすい環境となるが、往来がしやすいというだけでは訪れるための動機付けとしては弱い。

敦賀を訪れた人が、半日程度滞在し、市街地を回遊しながら体験や買い物ができる街なか観光の魅力が必要である。

そのためには、中心市街地のエリアごとに明確なコンセプトをつくり、エリアを連結させる仕組みが必要である。

（玄関口としての駅前）

玄関口となる敦賀駅前は、交通利便性が高い場所にもかかわらず、空き店舗が目につく。花火大会や敦賀まつりなど、敦賀でイベントを行うと街なかは大勢の人で賑わうが、普段は、歩いている人も少なく、薄暗いイメージさえ漂う。

また、夜間は、駅前広場や駅前商店街の街路樹に季節を通してイルミネーションを施してはいるが、規模が小さく、また季節感に乏しい。

さらに、電車で敦賀駅を降りた人が、電車の待ち時間の間でも、少し街なかを歩いてみたいと思えるような明るい雰囲気を作りだすとともに、一過性であっても、一度中心市街地へ行ってみたいと思えるようなおもしろいイベントを行う必要がある。

駅前のにぎわいを創出するためには、若者や商売をしている人が気軽に出店し、PRできるような場を提供するとともに、電車の待ち時間などに駅前に人が出たくなるような雰囲気づくりのほか、目的地への案内サインを充実させる必要がある。

（敦賀まつりの様子）



（歴史的な街並み）

敦賀は天然の良港として古くから栄えてきた。江戸時代には北前船の日本海側有数の寄港地、そして近代にはロシア・満州などの海の窓口としての役割を果たしていた。港には土蔵や煉瓦造りの倉庫、そして西洋建築様式による各施設が建ち並んでおり、一方町の中心部には気比神宮をはじめとする寺院や伝統的町屋が軒を連ねており、日本と西洋が混在する国際港湾都市独特の景観を形成していた。

しかし、第二次世界大戦により街の大部分が被災、さらにその後の急速な開発により、これらの建物の多くが失われてしまい、港町として栄えたかつての面影はほとんど残されていない。

その中でも、相生、蓬萊、金ヶ崎地区は、戦災を免れた数少ない地域であり、旧大和田銀行（現敦賀市立博物館）をはじめ歴史的価値のある建築物が比較的残っている。これらを有効に保存・活用することは、楽しめる街づくりを考える上で非常に重要である。

特に、相生地区の博物館通り界隈は、前述の旧大和田銀行や敦賀基督教会の近代洋風建築、敦賀酒造、安田文栄堂、紙わらべ資料館といった伝統的な町屋建築、そして清明神社など歴史的建造物や名所が残っており、歴史的雰囲気が比較的漂う場所である。

ただ、歴史的建造物の残存状況は必ずしも多くはなく、かつ、いずれも民間所有であるため、保護措置のとられていない現状を放置すればさらに減少していく可能性が高い。

敦賀市立博物館は、豊富な展示資料があるにもかかわらず、本来博物館として設計された施設ではないので、展示施設として十分機能しておらず、本来の銀行建物としてもその魅力を発揮できていない。

相生・蓬萊・川崎町に接する舟溜は、旧笙ノ川の一部で、港から東洋紡を結ぶ運河の役割を果たしていた。敦賀酒造の裏手に当たり、水辺に沿って建つ土蔵群や石造の高燈籠などが、往時の面影を色濃く伝えている。しかし戦後の埋め立てにより川幅は極端に狭くなり、しかも護岸は鉄の矢板とコンクリートで改修されてしまったため、水辺に近づくことはおろか、その風情を味わうにはほど遠い状況にある。

（敦賀市立博物館）



（舟溜の様子）



（博物館通りの様子）



また、隣接して魚市場があるにもかかわらず、地元住民や観光客が地物を購入できる場とはなっていない。さらに、せっかくの親水空間である舟溜が、魚市場の整備拡充のためさらに埋め立てられようとしているのは、非常に残念である。

一方、蓬萊地区の倉庫群は、港大橋を結ぶ道路に面する土蔵4棟、コンクリート倉庫1棟、計5棟の倉庫群で、ともに敦賀倉庫（株）の所有で現在も使用されている。土蔵の建築年代は不明だが、コンクリート倉庫は昭和8年の建築で、デザインや細部意匠など、県内でも貴重な近代建築物として県史にも採録されている。ただ両者とも老朽化が著しく、民間の所有物であるため、今後の保存や維持が問題となってくる。また、倉庫に面した歩道とおぼしき場所もほとんど整備されていない状態にある。

金ヶ崎緑地は、海に面する絶好の観光スポットではあるが、立ち止まれる日陰や休憩する場所が少ない。さらに、お茶を飲んだり、軽く食事をする事ができるような施設がないため、結果として滞在時間が短くなりがちである。

また、金ヶ崎緑地に隣接する赤レンガ倉庫は、明治29年の建築で、建築的にも見応えがあり、緑地と一体となった活用が望まれるが、見学者の動線が臨港道路3号線により完全に遮断されている。また、倉庫の北側は空き地ないしは工場が接し、倉庫自体も現在は外観のみの見学となっており、貴重な観光資源が十分に活かされていない。

（蓬萊地区の倉庫群）



（金ヶ崎緑地）



(赤レンガ倉庫)



(赤レンガ倉庫付近の様子)



(食文化)

敦賀ラーメンについては、さまざまなラーメンが楽しめるようラーメンマップを作成し PR に努めているが、かつて「ラーメン街道」といわれたほどの勢いがなくなっている感がある。過去には、店や屋台に出来た長蛇の列や人の評判を聞きながら旨い店を選んでいたが、今は広範囲に店や屋台が点在しているため、予備知識がないと敷居が高く入り難いと感じる人もいるようである。

今後、独自の味の開発や土産物などの開発と並行して、敦賀ラーメン初心者が気軽に食べることができる環境にしていけることが必要である。

(街なかのアクセス)

敦賀駅から金ヶ崎緑地までの移動手段としては、JR 敦賀港線の活用も考えられるが、柔軟性のある交通アクセスの整備といった点で、既存公共交通として確立されているバスと自転車をうまく組み合わせて活用していくことが望まれる。

駅前から白銀公園までの約300m、白銀公園から気比神宮までの約700m、金ヶ崎緑地→蓬萊地区の倉庫群→魚市場→博物館通りといった動線の形成、気比神宮周辺との連動など、中心市街地に回遊性を持たせるための仕掛けづくりとして交通アクセスのあり方を検討していく必要がある。

Ⅳ 『多世代が交流し、楽しく暮らせる街づくり』の提案

～ 住み続けたい街 彩・食・健・美の楽縁港街 敦賀 ～

■ 多世代が交流し、楽しく暮らせる街づくり

港町の雰囲気を楽しみながら街なかを散策し、朝市でとれたてのおいしい食材を手に入れる。

また、晴れた日には、自転車や市内周遊バスを使って海に見える金ヶ崎緑地、さらには天筒山まで足を伸ばしてみる。

時には、観光客相手にボランティアガイドを試み、今まで知らなかった新しい魅力の発見に驚く。

街なかに住む人同士がつながり、積み重ねられた歴史を誇りに思い、豊かな水と緑に囲まれ潤いと安らぎを感じる、そのようなまちづくりを提案したい。

1 住むことを楽しむ

（多世代が安心して住む）

街なかに安心して住めるよう、クリニックモールと居住空間の複合施設の整備を提案したい。

これは、低層階にクリニックモールを、中層階に賃貸住宅を、高層階に分譲住宅を備えた複合施設を整備するものである。

クリニックモールとは、個人の専門医院の集合体であり、かかりつけの医院のような感覚で、総合病院的な医療サービスを一箇所で受けられるというメリットがある。

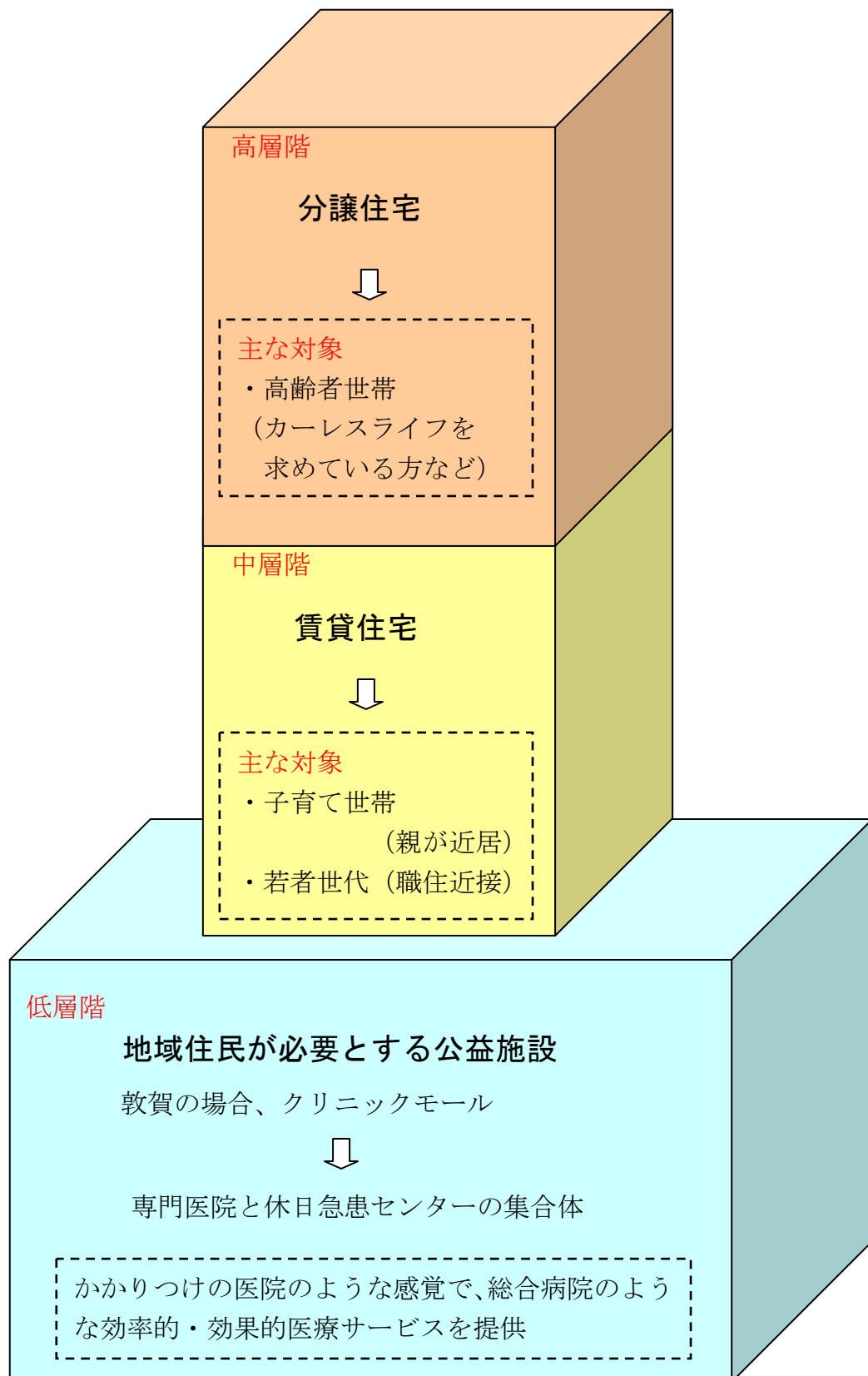
また、敦賀市役所に隣接する休日急患センターの機能も併せ持つことにより、地域住民だけでなく、交通結節点における立地といった利点も生かし、郊外に住む住民や市外の住民の休日の医療施設としての役割も果たすことができる。

次に、中層階に賃貸住宅を、高層階に分譲住宅を整備することにより、多様な世代が居住できる場を提供することを提案する。

賃貸住宅は近隣に親が住んでいるような子育て世代や職場が近くにあるような若者世代などを対象に、分譲住宅は自動車を利用しなくても生活が可能な住まい方を求める高齢者などを対象にするといった多様なニーズに対応できる住宅を提供することにより、多様な世代が居住する空間が形成できると思われる。

どの世代も、医療施設が同じ建物内にあることにより、大きな安心感を持つことができる。

クリニックモールと居住空間の複合施設のイメージ



2 見ること・魅せることを楽しむ

（潤いと安らぎを感じる空間）

殺伐とした街路景観に「潤いと安らぎ」を創出するため、アーケードの空きスペースに花と緑を植栽できる「間伐材プランターの設置」を提案したい。

まず、間伐材プランターに植栽する花と緑の植え付け作業と維持管理を、地元の小・中学生の環境教育の一貫として行う。また、これらの水やりや落ち葉の清掃などの維持管理は、地元商店街の方と協働で行い、世代を超えたふれあいの場として活用するとともに、プランターに名前を入れるなど、自分の街・商店街に誇りと愛着を感じるような工夫を行うことも提案したい。

街路樹を活かした街路景観の形成について、将来的には、全体として統一感のある街の景観の骨格となるよう下記のような提案をしたい。

なお、オーナープランター制度など継続する仕組みづくりも考えていきたい。

地 区	街路樹を活かした街路景観の提案
敦賀駅前～本町ゾーン	①駅前広場のクスノキは、生育が悪く樹形が不十分でシンボルツリーの役割を果たしていない。 →クスノキ本来の横張りの強い重厚感のある樹形となるように施肥により育成 ②敦賀駅前～本町ゾーン ・敦賀駅前の街路樹（ハナミズキ）は、幹が直立しない特性のため、樹形が不揃いで、緑量も少なく街並み景観に統一感を与える役割を果たしていない。 ・本町ゾーンの街路樹（ハナミズキ、モミ、ヒマラヤスギ、ドイツトウヒ）は、スポット的に植栽されており樹種も不統一、緑量も不十分で、街並み景観に統一感を与えていない。 →美しく風格のある樹形で黄葉の美しいケヤキやイチョウなどに変更し、統一美を演出
神楽商店街	①神楽商店街の街路樹（アキニシ）は、アーケードにより生育空間が不十分で、緑量も少なく、街並み景観に統一感を与える役割を果たしていない。 →アーケードを撤去し、十分な生育空間を確保するか、気比神宮の表通りで歴史上も由緒があることから、市木で芭蕉の句にも読まれているマツなどの樹種に変更
相生商店街	①相生商店街の街路樹（クスノキ）は、所々植栽されているが、常緑樹であるため、道路空間を暗くしている。また、緑量も少なく、街並み景観に統一感を与えていない。 →通行人の目を楽しませるサルスベリなどの花木に変更し、緑量の確保と統一美を演出
博物館通り	①電線の地中化が未整備で、緑もほとんどなく殺伐としている。 →道路も狭く街路スペースが確保できないため、壁面緑化や低木・地被植物を用いた間伐材プランターを設置
金ヶ崎周辺	①金ヶ崎周辺 →街路樹が植栽されていない区間は、潤いと親しみのある街路空間を創出するため、街路樹を整備 →赤レンガ倉庫と一体化した緑地空間を整備 ・金ヶ崎城跡に通じる市道の街路樹（ソメイヨシノ）はオオシマザクラとエドヒガンの交雑種で寿命が短く、腐朽菌が入っているものが多く、植え替えの時期を迎えている。→金ヶ崎城跡の歴史的な由緒を活かすヤマザクラなどに変更（平安時代にサクラといえばヤマザクラを指す）



街路樹を活かした街路景観の事例
【仙台市：青葉通り】 新緑時



街路樹を活かした街路景観の事例
【仙台市：青葉通り】 紅葉時

(間伐材プランター等の設置事例)



地元小学生が商店街のプランター植栽の維持管理を行っている事例【東京都江戸川区】



街路樹観察会開催状況
【福井市】



街路樹と花を用いた植栽事例【茨城県つくば市】



間伐材プランター設置事例
【茨城県つくば市】



間伐材プランター設置事例
【名古屋市】



間伐材を用いた休憩施設の事例
【名古屋市】

（歴史と水辺と緑を活かした街並み）

歴史的価値のある建造物や舟溜のような親水空間を活かし、歴史的な積み重ねが感じられる、歩いて楽しい街並みの演出を提案したい。

まず、旧大和田銀行を博物館としてではなく、建物そのものを魅せる存在として活用するため、元の状態に復元し、現在の展示は新たな施設で行う。これらの地域には景観と調和した街灯や街路樹の設置、電線の地中化ないしレトロ化、さらには石畳といった道路の舗装替えを行う。

また、将来的には通り沿いの空き地に、旧農務省獣類検疫所敦賀出張所（敦賀市縄間）や旧天屋家住宅（現在は解体保存）など、現在も市内に残りその存続が懸念されている近代洋風建築を移築ないしは再建し、集会所や飲食店、休憩所として活用し、歴史的空間を形成出来れば歩いて楽しい街並みとなる。

一方、通り沿いには洋菓子店や酒店、精肉店などが現在も営業しており、その周囲には紅屋（和菓子）やヨーロッパ軒もある。毎月第3日曜日に開催されている「晴明の朝市」を毎週開催し、利き酒や酒蔵見学、テイクアウト食品の提供など、これらの商店と連携した催しを行い、隣接する舟溜と一体化してそぞろ歩きのできるにぎわい路地を創出する。

金ヶ崎地区の赤レンガ倉庫は、現状の外部公開のみではなく、金ヶ崎緑地および金崎宮を結ぶ中継基地として空間的に活用していく。用途としてはレストランや喫茶店、あるいは隣接の土地を含め、市立博物館の移転候補先として1棟を展示室や各種展示場、もう1棟をステージ付オープンスペースやホールとして活用する方法も考えられ、山車会館、文化センター、きらめきみなと館（将来的には図書館）などとともに文化ゾーンを形成することが望ましい。

蓬萊地区の倉庫群は、本港整備完了後、倉庫機能が移転する際に、これらの倉庫群を歴史遺産として保存し、飲食店、休憩所、レンタサイクル基地などとして活用する。

舟溜については、護岸の改修工事を施し親水空間を新設し、街路樹や街灯も併せて整備する。

また、魚市場周辺には、体験・買物・食事に即応する機能の集積（お魚食堂・新鮮な地物が易く買える市民対象の小売店・せりの見学）（例：小浜市、金沢市近江町市場）を図るとともに、舟溜、敦賀酒造裏、金ヶ崎緑地手前の運河、金ヶ崎緑地を発着場とする釣り船や観光船（水島など）の運行に利活用する。

これらの取り組みの結果、建造物と公共空間が雰囲気のある街並みとして一体化し、住民のみならず観光客も惹きつけるような魅力的な演出が可能であると考ええる。

なお、歴史的建造物や景観については、建物個々あるいは景観保存地区として、地域を限定した保存などが考えられるが、いずれも、住民の理解と協力が

必要である。

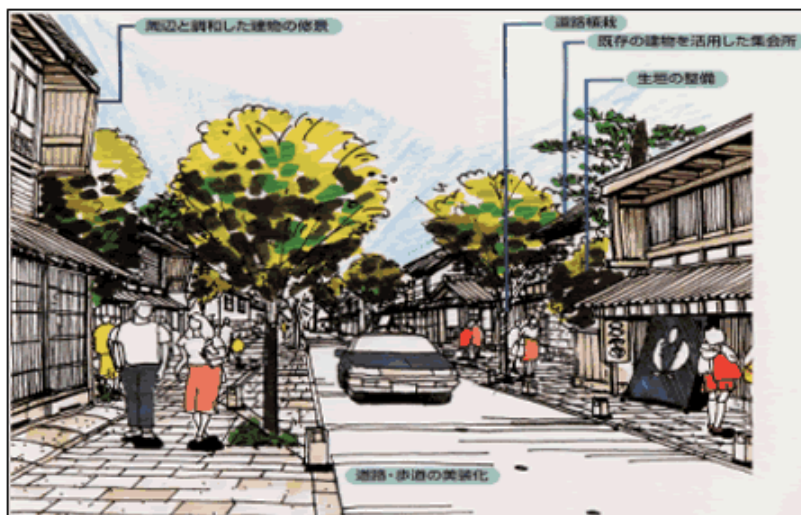
金ヶ崎緑地内には、観光客や散歩にきた人が海を見ながら食事ができるオープンカフェ的なレストランを整備することを提案したい。ここでは、歴史的にロシアなどとの関係が深いことから、この港に来ないと食べられない食事を提供したい。

「海に見えるレストラン」については、敦賀港の雰囲気になさわしい施設を、誰がどのようなデザインで建設し、管理・運営していくか、公園管理者との調整やレストランの収支が見込めるか十分検討する必要がある。

(海に見えるレストランのイメージ)



歴史的な積み重ねが感じられる街並みの演出のイメージ



緑が映える道路・歩道の美装化のイメージ (『相生石畳通り』)



舟溜を活かした小公園の整備のイメージ (『潮騒薫る水辺広場』)

3 つながることを楽しむ

(ウォーブ都市)

2030年には、福井県の人口の約3割が65歳以上との推計もある。

このため、日常の生活を歩くことを基本に楽しめるよう、中心市街地におけるウォーブ都市の構築を提案したい。

エリア内での自転車利用者に対する快適自転車長期レンタルモニター制度を導入することにより、自動車から自転車への乗り換えが容易となり、楽しい街なか移動が可能となる。

エリア内のバスと観光客向け自転車を一日100円で乗り降り・乗り換え自由にするチケット（『エコ・らくだ』チケット）を導入する。街なかを歩き疲れたら、このチケットを活用することにより、約3kmにわたるアーケード商店街や点在する施設間の移動を抵抗なく、また、天候に左右されることなく楽しむことができる。

上記の自転車&バス乗り降り・乗り換えの拠点であるトランジットステーション（バス停兼用貸自転車のステーション）を空き店舗などの一階部分を利用して展開（P.28参照）し、ここにトイレ、休憩所を整備することにより、歩行者の利便性が大幅に向上するものと思われる。このトランジットステーションの管理を各種団体（学生、音楽スタジオ仲間、ボランティア団体、女性会、老人クラブ、スポーツクラブなど）に委託し、その委託費用と空き店舗の家賃を相殺することで、各種団体の活動拠点が無償で提供する。交通利便性に優れたトランジットステーションに各種団体が集結して、文化活動や各種団体活動を展開していくことにより、新たなにぎわいが創出される。

また、金ヶ崎緑地は、屋外イベント会場に供することが多いことから、ラジオブースなどを併設したトランジットステーションを設置し、将来的な敦賀港線の活用も見据え、観光目的地行きのバス乗降口や、周辺案内のための常設ブースを設置していくことも提案したい。

（ウォーブ都市を実現するための道路空間の利活用）

将来的には、段階的に広い歩道空間、停車帯空間、車道空間を再編し、自転車&バス専用レーンを構築する。そのレーンに自転車タクシーを走行させる。

具体例：県管理道路の主要地方道敦賀停車場線を考えた段階整備

・第1段階

間伐材プランターを利用した歩行者と自転車空間の分離

・第2段階

間伐材プランターと大型プランターボックスによる車道と停車帯部の分離

停車帯部を自転車タクシー&バス専用レーンとする社会実験の実施

・第3段階

片側2車線を1.5車線とし、高木植樹帯を2m設置し、植樹帯から外側を自転車タクシー&バスレーン（BBレーン）、自転車レーン（Bレーン）、歩道に道路空間を再構築

⇒ 『けやきストリート敦賀』の実現

・県道敦賀停車場線（敦賀駅前⇒白銀交差点間）における段階整備の例

【現 状】



【第1段階】



自転車レーン（Bレーン）

【第3段階】



高木植樹帯（けやき）

【第2段階】



自転車タクシー&バス専用レーン（BBレーン）

蓬莱地区倉庫群を経由した金ヶ崎緑地までのアクセスルートを想定した場合、国道8号、市道との一体的整備が必要となるため、その整備も段階的に検討する。

構造空間的には、県道敦賀停車場線（敦賀駅⇒白銀交差点）は第2段階までは容易に可能であると思われる。

また、国道8号の場合（白銀交差点⇒気比神宮交差点）は、縦停車帯とバリアフリーバス停、植樹帯があるため、第1段階も困難である。地元で縦停車帯の撤去に理解が得られない場合は、片側2車線を1車線として、自転車&バスレーンを確保する第1段階とすることも検討する必要がある。

さらに、市道は全体的な幅員はないが、国道8号のように固い構造物はないため、停車帯をなくして第2段階の変形として自転車&バスレーンの確保を検討する。

（国道8号の整備イメージ【第3段階】）

いずれも場合も、構造空間の検討と併せて地元住民や商店街の理解を得ることが必要となる。



（自転車タクシー『エコタク』）

自転車タクシー『エコタク』については、中心市街地を循環させることを提案したい。

自転車タクシーの運行に当たっては、地元の広告を掲載するなど、自立した運営ができるよう工夫が求められる。

（敦賀市に配備される自転車タクシー）





自転車&バス専用レーンの設置によるルートモデル図

4 商いの心を楽しむ

（魅力ある店舗づくりとオフィス誘致）

敦賀市に住む人が、駅を降りて行って見たい、人にこのお店を紹介したいと思えるような魅力のある店舗を一つでも作っていく必要がある。

具体的には、中高校生や大学生を含めた若者があつたらいいと思えるような全国的に有名な店舗（例えば、GAP、スターバックス、ミスタードーナツなど）や、敦賀に住む人も気軽に行け楽しめる店舗（例えば、スポーツジムや軽音楽の練習場）など街の活性化を図れるような核となる店舗を誘致することによって、駅前に活気を生み出すことを提案したい。

これにより、地元商店街関係者の競争意識が高まるとともに、その有名店などの持つ集客力の恩恵（マグネット効果）も期待でき、地元商店街の独自の魅力を磨くことにもつながっていく。

魅力ある店舗づくりを進めていくためには、やる気のある事業者に積極的に参画してもらうことのほか、商店を廃業するが引き続き居住を希望する店主のための居住空間を、前述「1 住むことを楽しむ」で提案した複合施設に確保していくなどの対応が不可欠である。

地元商店街が新陳代謝しながら、商店街としての魅力を高めていかなければならない。

また、敦賀市は、国道、高速道路、JR、港と多種の交通機能が結節しており、事務所を設置する魅力も大きいはずである。

駅前に昼のにぎわいを創出するため、おもて通りに面した店舗の2、3階をオフィスとして開放していくなど、オフィス誘致も提案したい。

（商店街を活用した職業体験）

小学生や中学生、高校生が総合的な学習の時間などを活用して職業体験をし、職業観を養うとともに、地元商店街の方々とふれあい、地元商店街に親しみを持てるような機会を提供することを提案したい。

また、空き店舗を活用した子供たちのチャレンジショップ経営により、自分たちの商店街として、街の活性化を考える機会の提供についても提案したい。

こうした小さい頃からの意識付けが、大人になってからも商店街を利用することにつながっていくと考えられる。

また、子供たちを通して、親が商店街を再認識する機会ともなり得ると考える。

なお、「商店街を活用した職業体験」について、商店街の中で受け入れ先があ

るか、授業の中にどのように組み込むことができるかなど、地元商店街はもちろんのこと、教育関係者も巻き込みながら十分協議していく必要がある。

(チャレンジショップのイメージ)



5 にぎやかさを楽しむ

(ルミナリエ)

街のにぎやかさを演出するため、敦賀駅からアル・プラザまでの通り沿いのアーケードを活用し、大きなイベントの少ないクリスマスシーズンの一定期間、盛大にライトアップする「敦賀版ルミナリエ」を提案したい。

これにより、敦賀の新たな魅力を創出することができる考える。

(敦賀の魚が買える街)

近々改築される魚市場の直売所や食堂のアンテナショップを駅前に展開することを提案したい。

これにより、魚市場と駅前とのネットワーク効果で地元住民、観光客に安価で新鮮な海の幸を提供できるとともに、港町敦賀を強烈に観光客へPRすることができる。なお、既存店舗との調整が必要である。

なお、このような商店街でのテナントミックスを実現するため、商業活性化施設整備事業の県版の制度創設についても期待したい。

(多様な店舗形態による多彩な食体験)

イベントの時期などに合わせもしくは月一回など、定期的にJR敦賀駅前に歩行者天国のような場所を設け、若者によるチャレンジショップやオープンカフェ、ラーメン屋台などを一箇所に設置することを提案したい。

これにより、若者が集う場が提供でき、新たなにぎわいが生まれる。また、敦賀のラーメン屋台などが一箇所に集中することにより、更に敦賀のラーメンをPRできる。

さらに、ここを舞台に「ラーメン選手権」を実施し、全国の著名なラーメン店と地元敦賀のラーメン店が人気を競う。食べ歩きと、商店街での買い物を結びつけ、スタンプラリーを実施することもおもしろい。

さらに、地元住民や観光客が周遊し、にぎわいのある商店街づくりのために、テイクアウトのできるワゴンショップの設置を提案したい。

敦賀駅前広場、白銀公園や十分な広さのある商店街のアーケード下に設置し、若者の食べ歩きや会社員などの外での昼食などを喚起させ、外で食事をする楽しさを感じてもらう。

また、県内で活躍しているワゴンショップを誘致したり、ここでしか食べることができない食べ物（例えば、敦賀のささえたまご農園の卵を使ったクレープや美浜のモーモーハウスの牛乳を使ったソフトクリームなど魅力的な食が敦

賀周辺には存在している。) のワゴンショップも面白い。

(敦賀まつりに出店した屋台の例)



なお、歩行者天国によるオープンカフェ・屋台・ワゴンショップの設置などについては、商店街、商工会議所の理解や協力、道路管理者、警察などとの調整を行う必要がある。

V まとめ

1 提 言

まちづくりは、市町村が主体となって、どのような街をつくっていくのかビジョンを明確にし、それを実現していかなければならない。

「楽しみのある街」づくりの実現に向けた今回の様々な提案は、JRの直流化による新快速の敦賀までの乗入れはもちろんのこと、北陸新幹線の開業を見据えて、公共施設や商業施設など豊富なストックが集積している中心市街地の魅力づくりをさらに進めてもらうことをねらいとしている。

国においては、「中心市街地活性化法」「都市計画法」「大規模小売店舗立地法」のいわゆる「まちづくり3法」の改正法が成立し、中心市街地の活性化に向けた取り組みを加速させている。

また、改正中心市街地活性化法と併せて、9月に首相を本部長とする中心市街地活性化本部を設置。年内には施策の方向性を盛り込んだ新基本方針を閣議決定するとともに、市町村が作成する基本計画を首相が認定する制度を創設し、認定基本計画に基づいて、中心市街地の活性化につながる事業への支援も強化する予定である。

県内では、福井市や敦賀市、越前市、あわら市が基本計画の策定に向けて準備中とも聞くが、国は明確に「選択と集中」を明言しているため、認定される市町もかなり吟味されることが予想され、認定を得るには相当の覚悟を持って取り組まなければならない。

そこで、私たちは、県として、「楽しみのある街」づくりへと市のまちづくりを誘導するために、特別に県の支援を伴った福井県版中心市街地活性化基本計画である『楽しみのある街づくり計画』認定制度を提言する。

Ⅳ『多世代が交流し、楽しく暮らせる街づくり』の提案では、敦賀をより「楽しみのある街」にするための各種方策を提案したが、敦賀市がビジョンを策定する上で是非意見を取り入れて欲しいという内容が中心となっている。

今回の認定制度が創設されるのであれば、県として、提言内容を実現し、市のまちづくりを積極的に応援していくことが可能になると考える。

制度設計に当たっては、現在検討されている国の中心市街地活性化基本計画における中心市街地の要件や認定基準、計画に記載すべき事項などを十分踏まえた上で、県独自の認定基準など（国より若干緩和される部分があったほうが

良い)を示すとともに、滋賀県の「経済振興特別区域」や国の「地域再生計画」の認定制度を参考に、部局連携で、既存制度への上乗せ補助や地域限定の特別補助、県税の減免措置などの県独自の支援プログラムを提示し、認定した計画区域および期間中に集中した支援を実施する(後述の〈参考〉を参照)。

なお、Ⅳ『多世代が交流し、楽しく暮らせる街づくり』の提案を実現するために、認定する際に提示する支援プログラムを下記のとおり例示する。

また、計画の認定基準等に加えて、「市や地元関係団体などが〇〇〇に取り組んだ場合には」といった事業の要件を付し施策を誘導するとともに、できるものから提示し、市町からの要望なども踏まえながら予算のタイミングと合せて支援プログラムを追加し、変更申請を受付けるといった国の地域再生制度のような柔軟な対応をとることも必要と考える。

2 支援プログラムの例示

『多世代が交流し、楽しく暮らせる街づくり』への支援

福井県版中心市街地活性化基本計画である「『楽しみのある街づくり計画』認定制度」は、その対象となる地域に限定する。

あくまでもまちづくりの推進主体は、市町という前提のもと、県としてその事業を後押しできるような支援を考えてみた。

(1) 住むことを楽しむ

支援メニュー		要 件	備 考
①	不動産取得税を減免	新たに住宅を取得した際、市も一定期間（3～5年）土地・建物の固定資産税を減免	新 設
②	中心市街地共同住宅供給事業（新中心市街地基本計画認定による国庫補助）の国費相当（調査設計費・土地整備費・共同施設整備費）分（1/3）の県費補助	国の補助要件のほか、地区住民の協議会（原則全員参加）を設置し、併設する都市福利施設の用途、規模、内容を決定	新 設 （国庫補助分補助）
③	地元住民との調整を行うコーディネーターを市の要望に応じて派遣斡旋		予算外
④	併設する都市福利施設の家賃に対し、市が補助する額の 1/2 県費補助		新 設
⑤	保育料減免分を補助 ・新たに街なかに居住する場合、子供の保育料を1～2人目についても減免	市が減免する額の 1/2 を助成	拡 充

(2) 見ること・魅せることを楽しむ

支援メニュー		要 件	備 考
①	都市緑化の専門家を派遣	街路樹マップの作成支援 みどりの回廊マップ作成支援 街路樹観察会の開催【講師】	予算外
②	間伐材プランターの維持経費の一部を活動団体等に助成（一定額／年）	間伐材プランター購入経費の1/4を市も助成（県1/2（既存）、市1/4、団体等1/4）	新 設
③	国指定文化財 ・ 地価、固定資産税の非課税（国） ・ 相続税の軽減（国） ・ 修理、防災・環境保全に要する経費に対し助成 （国1/2、県1/6、市1/6、個人1/6）	各自治体が建築上重要と認めたもの。	既 存
④	県指定文化財 ・ 修理費を一定額助成 （助成限度額の引き上げ）	市が土地・建物の固定資産税を一定期間減免	拡 充
⑤	市指定文化財 ・ 修理費を一定額助成	市が土地・建物の固定資産税を一定期間減免	新 設
⑥	登録文化財制度 ・ 敷地の地価税の2分の1減税や低利の融資制度 ・ 低利融資制度を活用した場合、一定期間（3～5年）利子補給	築50年以上の建物で、「国土の歴史的景観に寄与しているもの」、「造形の規範となっているもの」、「再現することが容易でないもの」のいずれか 市が利子補給した額の1/2を助成	既 存 新 設
⑦	街なみ環境整備事業の市負担分の1/4を県費補助 ・ 公共整備分の1/8県費補助 （国1/2、県1/8、市3/8） ・ 民間整備分1/12県費補助 （国1/3、県1/12、市1/4、民間1/3）	国の補助要件のうち、対象区域は景観地区に指定。地区住民の協議会（原則全員参加）を設置	上乗せ 補助

(3) つながることを楽しむ

支援メニュー		要 件	備 考
①	「ウォーブ都市（自転車＆バス）」の社会実験を、市とともに国に共同申請（国道市道も含めた自転車レーン・バスレーン・トランジットステーションを含めた社会実験整備計画を作成し、別途、国土交通省が示した社会実験公募要領により申請、国の補助額は概ね500万～1,500万円程度を想定）	市において地元住民の理解を得る	既 存
②	社会実験経費の一部を助成		上乗せ補助
③	快適自転車長期貸出モニター制度を創設し、運営に必要な経費に対し助成	市が補助した額の1/2を補助 市において自転車長期貸出モニター制度を構築する。 例）変速機付きまたはアシスト機能付き自転車（5万～7万円程度）を敦賀市中心市街地関係者に貸し出す。借りた人は通勤など日常生活の移動に自転車を月20日以上利用し、その利用状況や交通状況などを利用日にメールなどで報告する。それが今後の楽しみのある街づくりの生きた長期アンケートとなる。	創 設
④	県道に自転車レーンを整備（道路幅等の条件は別途明示）	市において地元住民の理解を得た上で、国道市道も含めた自動車レーン整備計画を作成すること。 （同一エリア内の県道と連続した国道・市道についても、自転車レーンを設けること。）	優 先 整 備
⑤	貸自転車・バスの運営経費の一部を助成	市が助成した額の1/2を補助	創 設
⑥	自転車タクシーの購入費用、運営経費を助成	市が助成した額の1/2を補助	創 設

(4) 商いの心を楽しむ

支援メニュー		要 件	備 考
①	県の企業立地促進補助金制度の商業への拡充 ・ 中心市街地内の土地取得・造成費・建物建設費・設備設置費への助成（市・地元商店街希望業種に限定）	市が助成した額の 1/2 を補助誘致希望業種の選定に当たっては、地元商店街などの合意を得ること。	新 設
②	民間不動産業者の誘致に対する成功報酬制度 ・ 中心市街地内で地元商店街の誘致希望業種を配置できた地元不動産業者に対する報奨金（市・地元商店街希望業種に限定）に助成	市が助成した額の 1/2 を補助誘致希望業種の選定に当たっては、地元商店街などの合意を得ること。	新 設
③	オフィス誘致制度 ・ 中心市街地の既存空き店舗などにオフィスを構える場合、家賃などへの助成	市が助成した額の 1/2 を補助	新 設
④	空き店舗を活用して、小売業・サービス業などの新規開業、新規出店をされる方々のために、家賃の一部を助成（1/3→1/2） *現在、嶺南のまちづくり支援事業として 1/2 で助成中、これを継続	市が助成した額の 1/2 を補助	拡 充
⑤	県庁HPバナー広告およびインターネット放送局の無料解放	地元CATVなどが製作する新規店舗やイベントなどを紹介する番組について協賛するなど、市としても、何らかの情報発信策を措置	予算外
⑥	子供たちが空き店舗を活用したチャレンジショップを実施する場合に、アドバイザーとして、（財）産業支援センターの専門家を無料で派遣（県 1/2→10/10、自己負担なし）	空き店舗を市が借り上げ、無償で提供	新 設

(5) にぎやかさを楽しむ

支援メニュー		要件	備考
①	子供たちが空き店舗を活用したチャレンジショップを実施する場合に、アドバイザーとして、(財)産業支援センターの専門家を無料で派遣 (県 1/2→10/10、自己負担なし)	空き店舗を市が借り上げ、無償で提供	新 設
②	商店街魅力向上支援事業(基金事業)について、商店街連合会や市民などが主催する街づくりに関するイベントなどについても助成するとともに、補助率を拡充 (補助対象団体等の拡充) (県 1/2→2/3)	市も 1/6を補助 (県 2/3、市 1/6、団体等 1/6)	拡 充

VI 参考

・ 滋賀県版「経済振興特別区域」制度について

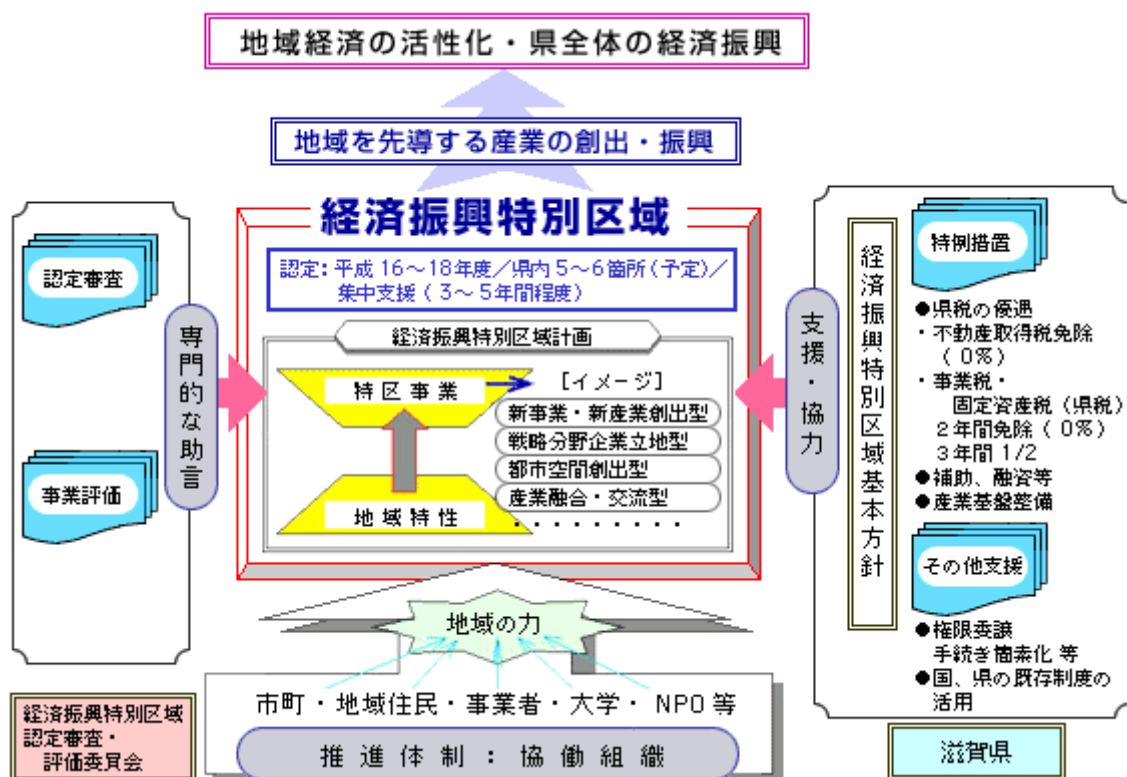
滋賀県では、平成16年度から「滋賀県版『経済振興特別区域』制度」をスタートさせている。

この制度は、地域経済の活性化と県全体の経済振興を図るため、県が、市町からの提案に基づき、地域の特性を活かした力強い、あるいはモデルとなるような産業振興策の実施が見込まれる地域を「経済振興特別区域」に認定し、この地域での取り組みを3～5年間程度、集中的に支援していこうとするものである。

具体的な区域の範囲や実施事業は、市町が作成する経済振興特別区域計画の中で定めることとしている。

なお、「選択と集中」という考え方から、計画の認定申請受付期間は平成16年度～18年度までの3カ年とし、認定総数は5～6件としている。

■ 滋賀県経済振興特別区域制度のイメージ図



・国の「地域再生計画認定制度」について

国でも同様な制度として「地域再生計画認定制度」がある。

地域再生計画の認定制度とは、「国から地方へ」の構造改革の流れを強化するため、地域が行う自主的・自立的な取組みを地域再生基盤整備強化交付金制度などで効果的に支援し、地域経済の活性化及び地域雇用の創造を実現することを目的として制定されたもので、各省庁の枠を超えて内閣総理大臣が事業計画を一括して認定し、また、計画期間中の年度間や事業間の交付金の流用も可能となる制度である。

【具体的な支援措置】

「特区」が規制緩和（規制の特例措置）により地域の活性化を図る制度であるのに対し、「地域再生」は財政措置を含む支援措置がメニューとして位置付けられています。法律では、

- 1) 地域再生に資する民間プロジェクトに対する課税の特例
- 2) 地域再生基盤強化交付金（道整備交付金、污水处理施設整備交付金、港整備交付金）の交付・・・3交付金のうち2事業実施する場合に適用可
- 3) 補助金対象財産の転用手続きの特例

の3つの支援措置が定められている。

その他、「地域再生基本方針」（平成17年4月22日決定）に基づく支援措置として、

- 1) 地域再生に資するNPO等の活動支援
- 2) 公共施設の転用に伴う地方債繰上償還免除
- 3) 公共施設を転用する事業へのリニューアル債の措置
- 4) 組合など施行土地区画整理事業について地方負担分への起債措置
- 5) 文化芸術による創造のまち支援事業の活用
- 6) 地域提案型雇用創造促進事業（パッケージ事業）
- 7) 日本政策投資銀行の低利融資など
- 8) 国民生活金融公庫の「新企業育成貸付などにおける保証人徴求特例」

の 要件緩和

- 9) 中小企業再生支援協議会、整理回収機構などの連携
 - 10) 地域通貨モデルシステムの導入支援
 - 11) 地域再生支援のための「特定地域プロジェクトチーム」の編成
 - 12) 地域資本市場育成のための投資家教育プロジェクトとの連携
- の12メニューが定められている。

平成18年度県庁内ベンチャー事業「楽しみのある街づくり」メンバー

まちづくり支援課	課長補佐	江端美喜子
//	主 任	田中 忠範
政策推進課	企画主査	堤 宗和
人事企画課	企画主査	細井 秀之
男女参画・県民活動課	主 事	増田 光宏
建築住宅課	主 査	竹澤 健児
今立土木事務所	主 任	平林 透
雪対策・建設技術研究所	技 師	久保 光
美術館	企画主査	戸田 浩之
敦賀市企画調整課	係 長	井上 武史
港都つるが(株)		石丸 寛

平成18年度県庁内ベンチャー事業「楽しみのある街づくり」活動記録

・ 検討会

月 日	内 容
6月14日	取組み方針、今後のスケジュール、役割分担等
7月 6日	現地調査報告、現状分析状況報告
7月13日	各自提案アイデア説明
7月27日	各自提案内容の整理
8月 3日	報告書素案の作成
8月10日	報告書素案の検討
8月17日	提言部分の再検討、調整
8月24日	現状分析、提言案の検討、支援プログラムの検討・調整
8月31日	プレゼンテーション用提言案、報告書案の検討
9月 5日	プレゼンテーション用提言、報告書の確認
9月 6日	プレゼンテーション最終打合せ

・ 現地視察等

6月 4日	意見聴取 敦賀駅前新設マンション支店長
6月26日	敦賀市街現地調査 意見聴取 敦賀駅前で老人福祉施設建設予定 施設長 // 任意団体ちょっと素敵につるが街づくりの会 // 敦賀短期大学地域総合研究所 所長
7月11日	意見聴取 港都つるが(株) 社長
7月13日	意見聴取 特定非営利活動法人（NPO 法人） THAP
8月11日	敦賀市街地現地調査
8月16日	// (敦賀花火)
8月25日	// 道路状況調査
9月2日～ 4日	敦賀まつり現地調査