

敦賀都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

1 都市づくりの基本理念

(1) 港を中心に築いてきた産業、歴史、文化を活かした都市づくり

少子高齢化が進行し（平成27年には4人に1人が高齢者）人口が平成22年をピークに減少すると推測され、現在、財政は比較的豊かであるものの、今後、財政の硬直化が懸念される。これらのことに加え、全国的に情報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いくなるように、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・活かしながら、都市機能が向上していくように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。当面、世帯数や大型小売店舗の増加等による宅地需要、加えて、長浜駅と永原駅から敦賀駅間の直流化や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恐れがある。

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、長期におよぶ景気低迷、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勘案すると、今後、政策的な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恐れがある。

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恐れがある。

これらに対応していくためには、環境や財政等の面で持続可能な都市を目指して、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勘案して、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、都市における人口や商業等の産業の見通しをふまえ、本都市計画区域のみならず嶺南地域全体が活性化していくように、また歩いて暮らすことができる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、まとまりとめりはりのある市街地を形成していく。

その結果、エネルギー利用や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) 都市間の連携による都市づくり

人口の減少、少子高齢化の進行および今後も増大する都市施設の維持等の広域的に取り組むべき課題がある。

また、既に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恐れがある。

これらに対応していくためには、嶺南地域のみならず更に広域的な圏域での活発な交流を促進する基盤を築いていくとともに、都市施設の共同での利用や運営を図っていかなければならない。

そこで、本都市計画区域では、近畿圏、北陸地域および県内の各都市等との連携を強化する広域交通網を整備し、また小浜線や北陸本線の公共交通の利用を促進するとともに、複数の市町村の連携による都市施設の整備や維持、またはその有効利用を推進していく。

その結果、交流人口が増大し都市が賑わうこと、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期待できる。

(4) 活発な環日本海交流、関西・中部圏交流を促進する都市づくり

本都市計画区域は、古くから環日本海、近畿圏および中部圏を連絡する陸上・海上の交通の要衝であり、非常に恵まれた交通条件を有している。

人口や産業の流出や中心市街地の空洞化が懸念されている中、交通の要衝であるという恵まれた地理的立地条件を活かした都市づくりを進め、環日本海交流、近畿、中部圏交流を促進していかなければならない。

そこで、舞鶴若狭自動車道や敦賀港の整備および北陸本線や湖西線の直流化にともない、その交通結節機能を活かす都市基盤を整備し、また敦賀港や敦賀駅の交通結節点の周辺で嶺南地域の中心としてまたは環日本海交流の拠点としてふさわしい都市機能を集積させていくとともに、観光資源のネットワークを強化していく。

その結果、中心市街地を中心に都市全体で、または県全体で、交流人口や定住人口が増加し賑わうこと、産業が活性化すること等が期待できると考える。

2 区域区分の設定の判断と郊外の土地利用コントロールの方向性

(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と郊外の土地利用コントロールの方向性

本都市計画区域では、今後も、人口の増加や世帯分離等による住宅用地需要および大型小売店舗の増加による商業用地需要が発生する可能性があり、また用途地域外で宅地開発が進む傾向にあることから、無秩序な市街化（用途地域外への開発の分散）が進行する恐れがある。

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恐れがあるため、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、自動車交通による環境への負荷の軽減やエネルギー消費の抑制および公共交通の効率性の向上の効果は見込める。しかし、市街化が進んでいない用途地域で都市計画法規則第8条に定める既成市街地として市街化区域に移行できない地域が多く発生し（人口フレーム方式による新市街地の設定は困難である。）、「開発が進行しているにも係らず望ましい水準で都市基盤が整備されず、都市として良好な生活環境が確保できない」、「都市的土地利用が規制され、今まで県や市町で用途地域の範囲を基本として整備してきた道路や下水道等の公共施設を十分に活かすことができない」、「市街化区域に移行できない地域（市街化調整区域）の地価が急激に下落し土地の活用や運用を大きく阻害する恐れがあり、社会経済に与える影響は非常に大きい」という多大な弊害が発生するため、区域区分の設定は困難だと考える。

このため、区域区分で一体的に土地利用をコントロールするのではなく、県と市との適切な調整・役割分担のもとに、都市計画法以外の法律との連携を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。

- ・「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。
- ・「風致地区」や「緑地保全地区」により、優れた自然的景観、および貴重な動植物の生息・生育地や歴史的・文化的価値を有する緑地を保全する。
- ・「地区計画」により、農村集落等において、良好な居住環境や景観を損なうような施設の立地を規制する。
- ・「開発行為の規制規模の引き下げ」により、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する。
- ・「最低敷地規模の規制」により、宅地開発を地域の環境に調和するように誘導するとともに、建て詰まった開発を抑制する。
- ・きめ細やかな「建築形態コントロール（建ぺい率、容積率等）」により、地域の環境を損なうような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誘導する。
- ・「まちづくり条例」により、郊外の無秩序な開発等の都市の問題を改善し、地域の個性を活かした魅力あるまちづくりを推進する。

3 市街地の規模と配置

(1) 10年後の市街地の概ねの規模と配置

既に概ね10年後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ないため、概ね10年後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、長浜駅と永原駅から敦賀駅間の直流化、小浜線の電化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、新市街地の配置を検討する。

なお、用途地域の除外を行う際には、除外する地域で、自然的環境を保全するために、土地利用規制を図る。

(単位：ha)

概ねの市街地の規模	H12	H22
敦賀市	1,606 以内	1,606 以内

(2) 10年後の市街地に配置する概ねの人口

(単位：人)

概ねの人口	H12	H22
敦賀市	52,200 (64,100)	53,000 (64,900)

()内は都市計画区域人口

(3) 10年後の都市の概ねの産業規模(過去のトレンドによる将来の見通し)

(単位：百万円)

概ねの商業年間販売額	H11	H22
敦賀市	203,300	195,300

行政区域全体の商業年間販売額

(単位：百万円)

概ねの製造品出荷額等	H12	H22
敦賀市	137,500	108,500

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勘案して、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、産業の利便の増進および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。

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中心的な商業地を維持する。

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郊外にある工業地を維持する。

新市街地

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、長浜駅と永原駅から敦賀駅間の直流化、小浜線の電化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 等の流通業務に適した交通の結節点で流通業務地の配置を検討する。

(2) 用途の転換、純化または複合化に関する方針

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いる地区があり、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勘案して、住宅地や商業地等への転換を図る。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中心的な商業地の維持・活性化に配慮する。

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。

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

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勘案して、歩いて暮らすことができる高密度な土地利用を図る。

県道敦賀美浜線沿道の沢地区に配置された地域の中心的な商業地の周辺は、生活利便性が高いため、比較的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。

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、土地利用の動向を勘案して、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、地域の中心的な商業地であるため、比較的高密度な土地利用を図る。

ハ) 工業地

工業地は、従来 of 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。

二) 流通業務地

流通業務地は、従来 of 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。

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、長浜駅と永原駅から敦賀駅間の直流化、小浜線の電化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勘案して、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) 居住環境等の改善または維持に関する方針

老朽木造住宅等が密集した地区の居住環境の改善の方針

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、準防火地域の指定や緩衝緑地の設置等を図る。

歴史的街並みの維持の方針

相生町や蓬萊町では、近代的な洋風の建築物が点在しているが、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。

(5) 用途地域外の土地利用の方針

まとまりのある市街地を形成するために、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。

しかし、農村の地域社会維持等の特別な理由がある場合は、市の都市計画マスタープラン等の土地利用計画に即して、「計画的な市街地形成を害さない」、「良好な基盤整備が担保できる」、「開発にともなう浸水被害を防止できる」、「自然環境、営農環境および居住環境を害さず、特に希少種の生育・生息する環境は害さない」という条件を満たす地区で、適切な規模の開発を行う。

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、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、水源の涵養および水害や土砂災害の防止等のために、開発の抑制を図る。

ロ) 優良な農地を有する地域

集団的に存在する農地や土地改良事業等が施行された農地は、優良な農業の生産基盤であり、水田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を図るために、開発の抑制を図る。

ハ) 土砂災害の危険性が高い地域

都市に隣接する土砂災害の危険性が高い山地周辺は、十分な安全性を有する範囲で開発の制限を図る。

二) 甚大な洪水被害が予想される地域

洪水氾濫により甚大な浸水被害の可能性が高い地域は、十分な安全性を有する範囲で開発の制限を図る。

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、良好な基盤整備を確保し、自然環境、集落環境、営農環境および雨水の流出増加の防止に配慮した上で、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が、農村の地域社会維持等の特別な理由がある場合は、先に示した条件を満たす地区で、適切な規模の開発を行う。

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

交通体系の整備の方針

バス路線および北陸本線や小浜線の鉄道の維持、活性化を図り、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交通体系へ転換する。

道路については、舞鶴若狭自動車道を整備して、敦賀市から小浜市の連絡を強化し、ふくいの道30分圏構想の実現を目指す。

なお、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。

整備水準の目標

ふくいの道30分圏構想の目標は次の通りである。

ふくいの道30分圏構想の達成度		H14	H22
近接都市間のアクセス	敦賀市～武生市	未達成	達成を目指す
	敦賀市～小浜市	未達成	達成を目指す
町村と近接都市間のアクセス	南条町～敦賀市	達成	-
	今庄町～敦賀市	達成	-
	河野村～敦賀市	達成	-
	三方町～敦賀市	達成	-
	美浜町～敦賀市	達成	-
	上中町～敦賀市	未達成	達成を目指す
市町村と近接IC間のアクセス	敦賀市～敦賀IC	達成	-

ふくいの道30分圏構想とは、県内の隣接する都市間、周辺町村から各地域の中心都市まで、および周辺町村や中心都市から高速道路のインターチェンジまでを、それぞれ概ね30分で到達できる道路網にしようとする構想であり、この構想における都市とは市のことである。

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、北陸本線と小浜線の駅等の交通結節点で、公共交通の利用の需要を勘案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（一般県道松島若葉線交差部より西側の区間の 4 車線化）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・障害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。

20 年以上未着手の都市計画決定した幹線街路は、社会経済情勢の変化と広域交通網の整備の観点から、その必要性を再検討する。

交通施設の整備目標

概ね 10 年以内に整備する予定の道路を以下に示す。

路線名	供用予定区間
国道 8 号敦賀バイパス	敦賀市
国道 4 7 6 号	敦賀市瀬河内～檜曲
一般県道津内櫛林線	敦賀市公文名～山泉

(2) 下水道について

下水道の整備の方針

下水道は、効率的かつ経済的な污水处理施設整備を促進するため、「福井県污水处理施設整備構想」に基づいて、他の污水处理施設に比べて経済的な区域を整備する。

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、河川の整備にあわせて雨水対策を推進し、水害から住民の財産を守る。

整備水準の目標（市の行政区域の整備水準）

（単位：％）

普及率 ¹	H13	H22
敦賀市	69 (62)	82 (71)

1 普及率(= 污水处理人口普及率): 污水处理施設(下水道、農業集落排水施設等、合併処理浄化槽、その他の污水处理施設) 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 : 污水处理施設を使用することができる状況にある人口

下水道の整備目標

概ね 10 年以内に下水道を整備する地区を以下に示す。

市町村名	概ね 10 年以内に整備する地区	
	用途地域内	用途地域外
敦賀市	粟野、古田刈地区	整備計画無し

整備計画無し : 整備計画の予定が無い

(3) 河川について

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。

河川改修にあたっては、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。

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。

市町村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。

河川の整備目標

概ね 10 年以内に整備する予定の河川を以下に示す。

整備方針	河川名	全体計画延長 (km) ¹	整備内容	概ね 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	0.8(四石橋～三味線川合流点)

1 () 内は全体計画区間を示す。

2 () 内は概ね 10 年以内に整備する区間を示す。但し、概ね 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勘案し、また都市機能を維持・増進し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および交通結節機能を活かした新たな土地利用を図る必要がある地区については、交通結節機能の強化とともに土地区画整理事業や市街地再開発事業等の実施を検討する。

(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結城町周辺地区においては、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で市街地整備を図る。

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敦賀駅周辺において、市街地再開発事業等の推進を図る。

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

都市の骨格となる緑は、都市を包みこむ若狭湾と東緑山地や野坂山地の山岳地および山岳地から海へと流れる笙の川等の主要河川である。

また、都市内では、市街地が、田園や里山に取りまかれており、多くの小河川が流れ、緑地に連続性を与えている。

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) 都市の緑の目標水準

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、「ふくい緑のランドデザイン」に基づき、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。

将来市街地面積に対する緑地確保面積の割合 30% (H28)

$$C = \frac{\text{将来市街地内の緑地確保目標量} + \text{将来市街地周辺の緑地確保面積}}{\text{将来市街地面積} + \text{将来市街地周辺の緑地確保面積}}$$

C：市街地内（周辺の緑地を含む）の緑地確保目標水準

（市街地内の緑地には、用途地域に囲まれた用途地域外にある島状、線状の緑地（里山、河川等）や用途地域に隣接して配置した都市公園、用途地域縁辺部に存在する丘陵地等で用途地域外まで一体的に指定される地域制緑地を含める）

都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標

市街地内の身近な緑地を確保するため、都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標量を次のように設定する。

公園種別			整備状況（H12）		整備目標量（H28）
			供用開始面積（ha）	一人当たり面積（㎡/人）	一人当たり面積（㎡/人）
基幹公園	住区基幹公園	街区公園	6.0	0.9	2.0
		近隣公園	8.2	1.3	2.0
		地区公園	0.0	0.0	1.0
	都市基幹公園	総合公園	99.5	15.5	11.0
		運動公園	23.1	3.6	2.5

整備状況で示す供用開始面積には、開発行為で整備した公園等は含まれていない。

（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、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、都市公園の整備や道路の緑化等を促進する。

市街地内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笹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

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勘案し、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。

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勘案して、風致地区や緑地保全地区の活用を図る。