

福井県高速交通開通 アクション・プログラム

平成28年3月

— 目 次 —

1	アクション・プログラムの趣旨	1
2	高速交通開通の効果	3
	(1) 福井県が首都圏と初めて直結します	(3)
	(2) 中京圏との交流のフロンティアが生まれます	(4)
	(3) 「新北陸圏」が日本海側の中核的エリアになります	(4)
3	高速交通の開通に向けた「基本戦略」	8
	(1) 「交通の革新」による地域交通ネットワークの強化	(9)
	①新幹線駅の拠点機能強化と地域公共交通の革新	
	②道路の多面的なネットワーク機能の強化	
	(2) 「都市の改造」と「ふるさと資産」の価値創造	(15)
	①「官民共働」による都市のリ・デザイン	
	②歴史・文化、 <small>さとやまきとうみ</small> 里山里海湖の「ふるさと資産」を活かす	

〔別冊〕

エリア別プロジェクト集

1 アクション・プログラムの趣旨

本プログラムの目的は、北陸新幹線の敦賀開業や中部縦貫自動車道の県内全線開通など、高速交通の「開通効果」を極力高め、県内全域にくまなく浸透させることです。

今春には、地域鉄道の福井駅結節や相互乗り入れ、福井駅前再開発事業の進展など官民のプロジェクトが、まだまだ局地的ではありますが大きな前進をみえています。

また、福井駅前商業地の地価が24年ぶりに反転上昇するなど、高速交通開通に向けた期待と機運は一段と高まりつつあります。

これからの7年余は、住むひとにも来るひとにも楽しくて便利な、魅力ある福井県の実現をめざす極めて重要な期間です。官と民が資金とエネルギーをさらに追加投入して都市の再開発を実行するなど、こうした良い流れを拡大・加速していかななくてはなりません。

そうしたことから、本プログラムは、県民一人ひとりの期待と決意をかたちにした「**県民の行動計画**」として作成するものです。

そして、これを実効性あるものにするためには、開通効果を県民が共有し、数々の優れた特性や資源を活かし高めるための「**基本戦略**」と、県内の各地域において重点実行していく具体の「**プロジェクト**」の2つが必要です。

そこで、本プログラムにおいては、(1) 高速交通の開通に向けた「**基本戦略**」、(2) 「**基本戦略**」をもとに実行する具体的なエリア別プロジェクト〔別冊〕を示しています。

まず、(1) の「**基本戦略**」については、開通までの時間的猶予を活かしその準備を加速させること、「福井」の内なる地域力と外に向けた影響力を高めることの2つの観点を重視し、

- ①先導的なプロジェクトから順次、着手・完成を急ぎ、その成果を後に続く施策の改善と充実につなげる「**先駆と後学**」戦略
 - ②それぞれの地域固有の歴史・文化・自然を活かしながら統一的な社会基盤づくりを進める「**多様と統一**」戦略
 - ③各地域や各分野における県民の創意ある活動を活発化させ、福井の魅力づくりと外への展開の原動力とする「**県民の総力結集**」戦略
- の3つを戦略の柱とします。

次に、(2) のエリア別プロジェクトを概括すると、

- ①新幹線駅・高速道路 I C の機能強化と、県内各地を結ぶ二次交通の強化やアクセス道路の整備
- ②新幹線駅周辺をはじめとする都市の再開発と地域固有の歴史・文化を活かした地域の基盤づくり

に関する事業を掲げています。

個々のプロジェクトを広く県民が認識・共有できるよう、その実施主体、場所、事業費、事業期間、事業内容を、地図や工程表により分かりやすく図解しています。

(1) の「基本戦略」①の「先駆と後学」戦略の考え方に基づき、当面は、国内外から多くの人々が福井県を訪れる福井国体や東京オリンピックなどの節目にあわせ、短期の目標をもって二次交通の充実強化、都市や地域の基盤づくりに力を注ぎます。

さらに新幹線敦賀以西ルートへの決定や新幹線沿線各県における効果と影響、民間主導の新しい投資動向など、今後の状況変化に応じて内容を追加・充実していきます。

県内外の主要日程

年 度	開業予定等	主なアニバーサリー（周年）
平成 28 年度 (2016 年度)	中部縦貫道延伸 (永平寺大野道路)	丸岡城築城 440 年 福井城築城 410 年
平成 29 年度 (2017 年度)		白山開山 1300 年
平成 30 年度 (2018 年度)	福井国体開催	明治維新 150 年
平成 31 年度 (2019 年度)		敦賀港開港 120 年
平成 32 年度 (2020 年度)	東京オリンピック開催	置県 140 年 恐竜博物館開館 20 年 越前大野城築城 440 年
平成 33 年度 (2021 年度)		一乗谷城下町建設 550 年 蓮如、吉崎の坊舎建立 550 年
平成 34 年度 (2022 年度)	新幹線敦賀開業 ※1 中部縦貫道開通 ※2	敦賀港線開通 140 年 欧亜国際連絡列車開通 110 年
平成 35 年度～		あわら温泉開湯 140 年 (H36)

※1 「整備新幹線の取扱いについて」(H27.1.14 政府・与党申合せ)

※2 国に対して要請中

2 高速交通開通の効果

本プログラムの趣旨で述べた「開通効果」については、戦略を立て実行するための前提になるものです。県民と認識を共有するため、大きく次の3つを示します。

(1) 福井県が首都圏と初めて直結します

福井県には、北陸新幹線沿線において最多の5駅が設置される見込みであり、人の行き来が活発化するのみならず新しい投資を呼び込む上で、非常に優位な条件を得ます。当面開設される4駅のうち、福井駅と敦賀駅には速達型新幹線「かがやき」が停車する見込みであり、特に高い拠点性をもちます。

福井県は首都圏と3時間で直結し、県民の生活・行動圏やビジネスチャンスが大きく広がるとともに、外から多くの観光客を呼び込むための環境が整います。また、当面の新幹線終着地「福井」の宣伝効果により、県の知名度の一段の向上も期待できます。〔図1〕

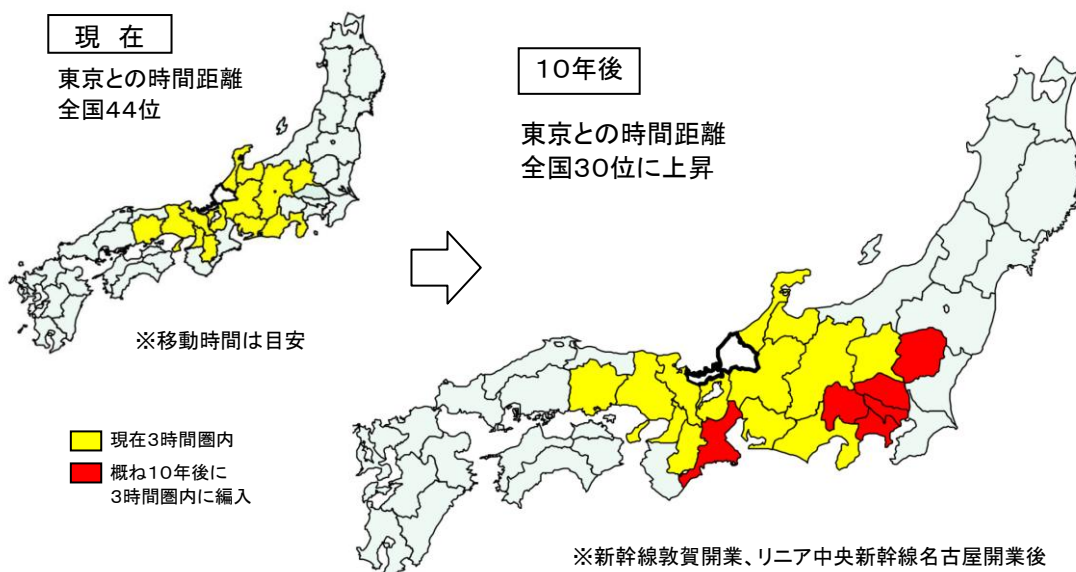
また、終着駅の敦賀は、首都圏から京阪神・北近畿へ、また京阪神などから信越・北関東へ向かう人びとが乗り換える「東西人流の結節点」としての機能を新たにもつこととなります。

〔図1〕福井市からの3時間圏内人口の拡大

(3時間圏内)

13府県 (4,000万人、80,000km²) ⇒ 19都府県 (7,600万人、106,000km²)
+6: 栃木、埼玉、東京、神奈川、山梨、三重

【福井からの鉄道所要時間の変化】



(2) 中京圏との交流のフロンティアが生まれます

中部縦貫自動車道が東海北陸自動車道と直結し、奥越を起点に、中京・東海エリアから人や物流貨物を県内に呼び込む流れができあがります。これによって、奥越は中京圏に向けた福井県の玄関口としての新しい可能性が大きく広がります。〔図2〕

また、福井市をはじめとする嶺北一円においても、北陸道と東海北陸道の2つの高速道路を目的や交通・気象条件に応じて使い分けられるという利便性が一段と向上し、内陸の岐阜県などとのビジネスや交流を開拓していく契機にもなります。

〔図2〕北陸・中京の環状高速道路ネットワーク



(3) 「新北陸圏」が日本海側の中核的エリアになります

福井、金沢、富山の3都市が北陸新幹線を軸に1時間圏内で結ばれ、日本海側において最大の「接続型都市圏」が形成されます。これにより、福井県内に生活の拠点を置きながら、金沢や富山に通勤・通学できる環境が整います。

また、若狭さとうみハイウェイ、中部縦貫道、北陸道の高速道路ネットワークを活かして京都、滋賀、岐阜など周辺エリア、さらに空の玄関口・小松空港を經由して国内外の主要都市との結びつきを強めることにより、北陸圏はものづくり産業や広域周遊観光の「中核的エリア」として大きく発展する可能性が高まります。



しつうはったつ
「四通八達」時代の到来（約10年後の広域交通の拡がり）

福井～東京間
2時間50分
(△34分)
(北陸新幹線)

【福井～金沢】
現況 41分
整備後 22分
(19分短縮)

【福井～富山】
現況 69分
整備後 40分
(29分短縮)

【敦賀～金沢】
現況 74分
整備後 37分
(37分短縮)

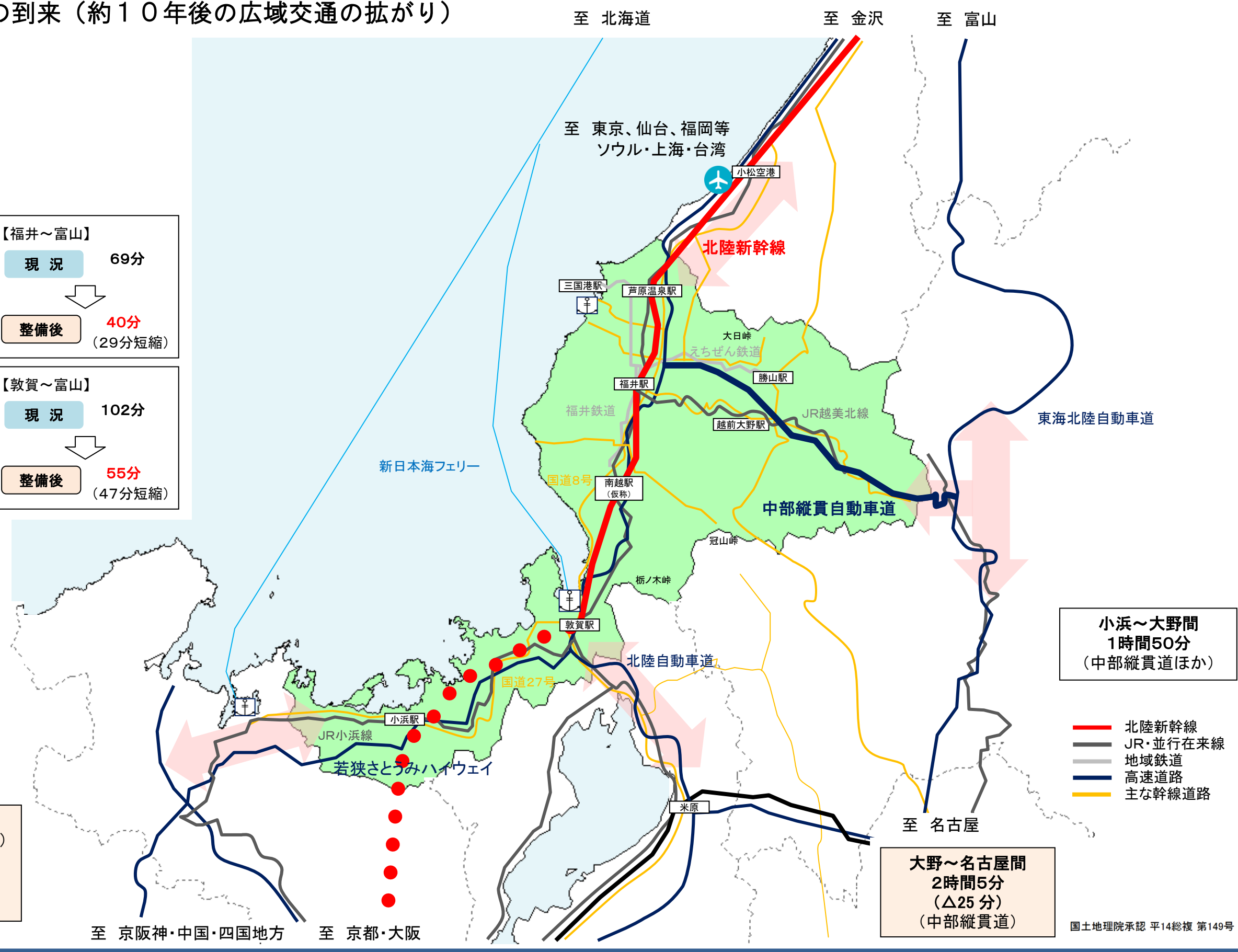
【敦賀～富山】
現況 102分
整備後 55分
(47分短縮)

※ 福井県独自試算

敦賀～大阪間
(※北陸新幹線大阪開業時)
40分程度
(△35分程度)
(※ルートにより変動)

小浜～大野間
1時間50分
(中部縦貫道ほか)

大野～名古屋間
2時間5分
(△25分)
(中部縦貫道)



- 北陸新幹線
- JR・並行在来線
- 地域鉄道
- 高速道路
- 主な幹線道路

国土地理院承認 平14総複 第149号

3 高速交通の開通に向けた「基本戦略」

ここでは、高速交通開通の3つの効果を最大限に引き出し、個々のプロジェクトを推進する上での「基本戦略」を示します。

「開通効果」を県全体として最大化させるためには、開通までの7年余の時間的猶予を活かしその準備を加速させること、「福井」の内なる地域力と外に向けた影響力を高めることが重要です。

このため、次の3つを「基本戦略」として掲げます。

- ①先導的なプロジェクトから順次、着手・完成を急ぎ、その成果を後に続く施策の改善と充実につなげる「**先駆と後学**」戦略
- ②それぞれの地域固有の歴史・文化・自然を活かしながら統一的な社会基盤づくりを進める「**多様と統一**」戦略
- ③各地域や各分野における県民の創意ある活動を活発化させ、福井の魅力づくりと外への展開の原動力とする「**県民の総力結集**」戦略

こうした戦略に基づき、主として次の「地域交通」と「都市と地域」の分野において、官民が力をあわせて重点投資を行っていきます。

- (1) 地域公共交通の新しい体系とシステムをつくり、これと一体的に日常生活におけるクルマ利用の縮減を促す政策を強める、「**交通の革新**」と**地域交通ネットワークの強化**を実行します。
- (2) 老朽化した都市基盤のリニューアルと高速交通開通のタイミングが重なるこの期を逸することなく、「**都市の改造**」と「**ふるさと資産**」の**価値創造**を実行します。

まさに「交通の革新」と「都市の改造」は、新幹線駅や高速道路ICを核として相互に関連づけながら進めるべきものです。以下のページにおいて示す交通と都市にかかわる主要プロジェクトを、全体性をもちながら一体的に進めていきます。

(1) 「交通の革新」による地域交通ネットワークの強化

北陸新幹線の「4 駅効果」を最大限に活かし、県民の新幹線利用と来訪者の県内移動の利便性を高めるため、新幹線の各駅を拠点として、並行在来線、小浜線・越美北線などのJR線、地域鉄道、バスなどの一体性を高める新交通システムを、交通事業者や市町とともに検討し、導入します。

運行頻度、循環・周遊性、速達性の高い地域公共交通の体系をつくることにより、県民の日常生活における公共交通機関の利用を拡大し、長期的には「日本一のクルマ社会」からの転換を図っていきます。

また、地域の道路ネットワークについては、「開通効果」を県内各地域に広く波及させるため、新幹線駅・高速道路ICと産業団地・観光地とを結ぶ道路などの整備を、国や県、市町が優先順位をつけながら協力して促進します。

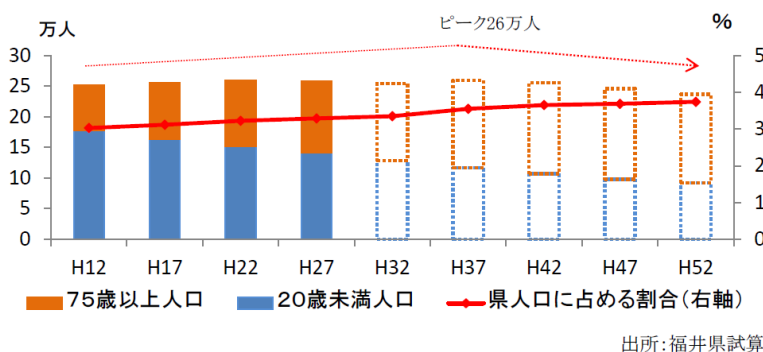
具体的には、

- ①新幹線駅の拠点機能強化と地域公共交通の革新
- ②道路の多面的なネットワーク機能の強化を進めます。

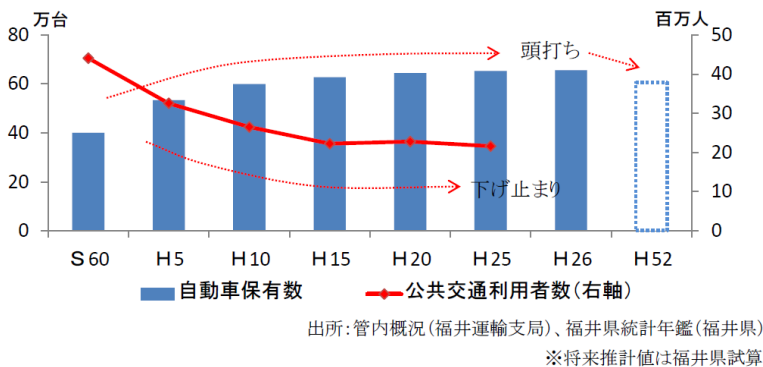
県民のクルマと公共交通の利用実態と今後の見通し

- ・ 県内の未成年者と高齢者の総数（交通弱者）は、今後10年程度は増加〔図3〕
- ・ 自動車保有台数の伸びは頭打ち、公共交通利用者数は下げ止まりの傾向。自動車保有台数は平成52年までに約1割減少する見通し〔図4〕
- ・ 高齢者の交通事故抑止の観点から、高齢ドライバーの免許返納を促進〔図5〕
- ・ 県民アンケートの結果からは、公共交通を活かした社会づくりを望む県民意識の高まりがみられる〔図6〕

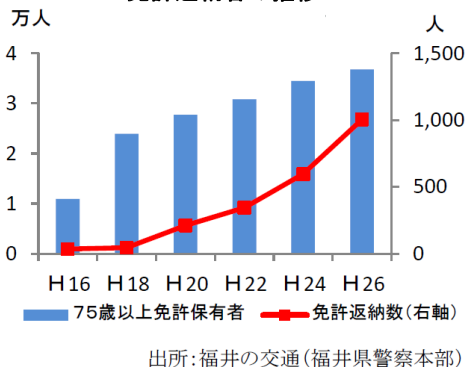
〔図3〕未成年者・高齢者人口の推移



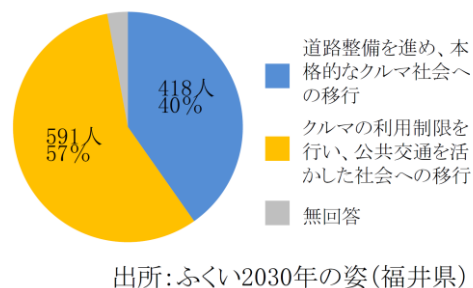
〔図4〕自動車保有台数と公共交通機関利用者数の推移



〔図5〕福井県の高齢者免許人口と免許返納者の推移



〔図6〕将来の地域交通の望ましい姿 (県民アンケート結果)



① 新幹線駅の拠点機能強化と地域公共交通の革新

新幹線開通に伴い、新幹線駅を中心とする大きな人の流れが生まれます。この機に地域公共交通網の拡充とサービスの多様化を両輪として、クルマへの過度の依存を抑制する交通政策に転換します。

この「交通の革新」を進める鍵は、大きく2つあります。

第1に、新幹線4駅における交通拠点機能の強化です。

まず、新幹線駅舎のデザイン、駅および駅前広場の機能、各地を結ぶ公共交通や道路・駐車場など、来訪者を迎える機能性と好印象をもつ都市の顔として、新幹線駅の拠点基盤の整備を「都市の改造」と一体的に進めます。

具体的には、速達型新幹線「かがやき」が停車する福井駅と敦賀駅において、並行在来線、地域鉄道、バスなどを一体的に組み合わせ、新幹線との乗り継ぎ利便性の高い地域公共交通網をつくります。特に敦賀駅では、新幹線とJRの在来線特急や小浜線などとのスムーズな乗換を可能にします。

市の中心部では、高頻度、循環・周遊性、速達性、低料金などの観点から、新駅設置やバス路線の拡充など交通サービスの水準向上をめざします。あわせて周辺エリアにおけるパーク＆ライドを促進するなど、クルマへの依存度を低め、公共交通の利用度を高める対策を実行します。

また、県内の南北に伸びる、北陸本線やえちぜん鉄道、福井鉄道の幹線軸について、北陸本線の第3セクター化を機に、他の地域鉄道やバスの一体性を高め、県民の生活にとって便利な公共交通を実現します。

さらに芦原温泉駅、南越駅（仮称）の2駅においては、並行在来線と地域鉄道が並行する区間であることから、全体最適な運行体系に転換するとともに、バスを活用した交通結節機能を強化します。

芦原温泉駅は、恐竜博物館と永平寺、東尋坊など県内有数の観光地周遊の発着拠点、また南越駅（仮称）は、全国有数の伝統工芸産地が集積する丹南エリアの交通拠点と位置づけ、拠点地域を結ぶ特急バスや市町を超えた広域バスの運行、コミュニティバスの観光路線への活用を進めます。

〔主要プロジェクト〕

- ・新幹線駅舎デザインのコンセプトを、駅機能とあわせて検討し、鉄道・運輸機構に提案（市、H28）
- ・新幹線駅の駅前広場やアクセス道路を整備（県・市）
- ・並行在来線、地域鉄道、バスを一体的に組み合わせ経営とサービスを強化（民間）
- ・北陸本線の第3セクター化を機に、新駅設置など地域主導で利便性を向上（民間）
- ・敦賀駅での新幹線とJR在来線特急、小浜線等との乗換利便性の確保（民間）
- ・新幹線駅等を拠点に市町を超える広域バスを生活圏の広域化にあわせ運行（市町、H29～）
- ・コミュニティバスを休日の観光地循環バスとして有効活用（市町・民間）
- ・福井駅から一乗谷、永平寺など主要観光地への特急バスを運行（県・市町・民間）
- ・福井市のまちなか観光エリアに低料金の移動手段を確保（民間、H28～）
- ・福井市中心部における歩行者と鉄道が共存できる空間や市内循環鉄道の整備を検討（県、H28～）
- ・敦賀港のクルーズ客船就航を拡大し、京阪神への周遊ルートを形成（県、H28～）
- ・日本海側最古の歴史を有する敦賀港線の活用を検討（県・市）

第2に、新しい技術や手法の導入を積極的に進めることです。

ICカード乗車券やカーシェアリングの導入など、ICTを活用した新しい交通サービスを整えるとともに、クルマの自動走行の実証を行い、将来的な導入をめざします。

また、鉄軌道の延伸を低コストで可能にする新技術や趣向性ある車両の導入などについて、検討を進めます。

〔主要プロジェクト〕

- ・ICカード乗車券を全県域で利用できるよう順次導入（民間）
- ・クルマの自動走行を、京福電鉄廃線跡を活用し実証、導入拡大（国、H30～）
- ・観光客向けカーシェアリングをホテルから順次拡大（民間、H28～）

② 道路の多面的なネットワーク機能の強化

福井県は、他県と比べて道路整備率が高く、県土全体がコンパクトな構造を有しています。こうした「ストック効果」を最大限に活かし、県民生活の向上や地域経済の発展などにつなげるため、新幹線駅や高速道路と直結する地域道路のミッシングリンク解消を重点的に進めていきます。

その戦略は、各高速道路の交通量の拡大と地域道路の整備を一体的なものと捉え、これを促進することです。

中部縦貫自動車道の県内区間は無料となるため、新しい広域環状ルートは低料金での利用が可能となります。この特長を活かし、各ICと周辺の産業団地・観光拠点とを結ぶためのアクセス道路整備を進め、中京・東海エリアからの物流や観光客の呼び込みを強化します。

また、若狭さとうみハイウェイは、敦賀南、三方PAのスマートICを新設することにより、周辺各地への交通アクセスを向上するとともに、新たな企業誘致を拡大します。

隣接府県との交流の基盤となる県境道路については、高速道路を補完するルートとして位置づけ、石川や岐阜などとの間で整備を促進します。

さらに各エリアの周遊拠点となる重点道の駅は、特産物や伝統工芸品などの販売機能をあわせて整備することにより、地域の産業や農業に波及効果を生み出します。

【主要プロジェクト】

- ・ 高速道路ICのアクセス道路の整備促進（国・県）
- ・ 冠山峠道路や大日峠道路など、県境道路の整備促進（国・県）
- ・ 重点道の駅を3か所（小浜市、大野市、勝山市）に整備（市、～H32）
- ・ 南条サービスエリアと一体的な地域振興施設を地域の物販拠点として整備（提案中）

特に、新産業の立地は、地域経済に大きなインパクトを与えることから、高速道路沿線において新たな企業や大規模園芸施設などの誘致を促進するための用地の確保と整備を市町とともにやり、雇用と生産拡大の好循環をつくり出します。

〔主要プロジェクト〕

- ・ 中部縦貫自動車道沿線の新たな産業団地の整備に着手（大野市、～H31）
- ・ 敦賀市田結地区や美浜町山上地区の産業団地を完成（市町、～H29）
- ・ 生産拡大をめざす園芸や水産業、薬草等の研究拠点を整備（県・市町、H28～）
- ・ 鞠山南地区多目的国際ターミナルのふ頭用地の整備促進（国・県、～H37）

県内道路網と県土の構造の特長

- ・ 中部縦貫自動車道の整備により、奥越から嶺南西部までの県土全域を総延長約160kmの高速交通が貫通
- ・ 全国と比較して道路整備率が高い
- ・ 都市部と郊外の時間距離が短く、県全体がコンパクトな構造
- ・ 分譲中の産業団地は9か所、分譲可能地は約14ha

「コンパクトな県土」を表す指標

全国順位	道路整備率		平均通勤・通学時間		DID到達圏割合※	
1位	富山県	74.8%	宮崎県	50分	大阪府	83.8%
2位	石川県	72.7%	福井県	52分	神奈川県	79.8%
			島根県			
3位	大阪府	72.1%			福岡県	76.6%
4位	北海道	71.8%	鳥取県	53分	佐賀県	76.1%
			愛媛県、大分県			
5位	福井県	69.8%			福井県	73.1%

出所：道路統計年報2014（国土交通省）、H23社会生活基本調査（総務省）、2010年世界農林業センサス（農林水産省）

※中山間地域からDID地区（人口集中地区）まで30分以内で到達できる割合

DID地区とは、人口密度4000人/㎡以上の地区が隣接し、その隣接地域の人口が500人を超える地区

(2) 「都市の改造」と「ふるさと資産」の価値創造

高速交通開通の効果を引き出すためには、各都市と地域の魅力を高めることが重要です。

福井市や敦賀市は、戦災・震災後の都市再建から既に半世紀以上を経ており、まち全体の本格的なリニューアルが必要な時期を迎えています。特に今後は、空き家や空き地の増加に歯止めをかけ、その有効活用を図るなど、超高齢社会にふさわしい都市へと改造を急がなくてはなりません。

こうした老朽化・低密化した都市の更新と新幹線を迎えるまちづくりを同時・効果的に実施できる適期にあることから、中長期的視点に立ち公共施設やビジネス・商業機能の再集約と再配置に着手します。

また、それぞれのふるさとを、県民自らがプライドをもって売り込み、多くの人びとを呼び込むための持続的な活動の基盤、すなわち“総合的なインフラ”として捉え、民間活力なども導入しながら、固有の歴史・文化・自然の資産の価値を高め活かすための投資を重点的に行っていきます。

「幸福日本一の福井」を具体化するため、美しくて暮らしやすい街や地域を創造します。

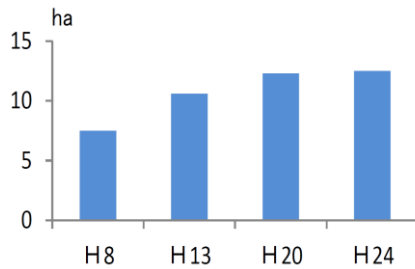
具体的には、

- ①「官民共働」による都市のリ・デザイン
- ②歴史・文化、里山里海湖の「ふるさと資産」を活かすを進めます。

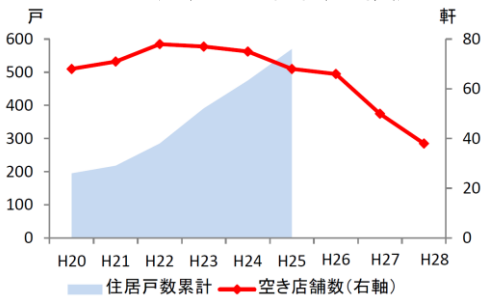
土地利用の変化の兆し

- ・都市の中心部では空き家や空き地、駐車場が急速に増加〔図7〕
- ・福井市中心市街地では「まちなか回帰」の動きが加速化〔図8〕
 大型マンション建設に伴う住居戸数の増加（5年間で約3倍）
 空き店舗数はピーク時から半減（H22：78件⇒H28：38件）

〔図7〕福井市中心部の
空き地等の推移



〔図8〕福井市中心部の
マンション戸数と空き店舗数の推移



※H26以降の新規マンション建設は含まず

出所：福井市中心市街地活性化基本計画、福井市、まちづくり福井調査

福井市中心部の公共施設等の特徴

- ・福井駅2km圏内（徒歩30分圏内）の公共施設は、金沢市や富山市とくらべ少ない
- ・主な公共施設の整備は平成10年ごろまでに終わっており、近年は大規模投資が少ない
- ・郊外の豊かな自然にくらべ、まちなかの緑は不足

① 「官民共動」による都市のリ・デザイン

県内各都市では、戦後復興期に機能性を重視した近代的都市の建設が進みましたが、その後の公共施設や大規模商業施設の郊外立地などもあり、都市の肥大化と空洞化が深刻になっています。

いわゆる「超高齢・大交流時代」の到来を機に、都市の改造に対する機運を高め、官民の投資を拡大し、都市中心部の再生を強力に推進します。

そのため、福井市の中心部などにおいては、新しい居住・ビジネスエリアの創出、買い物を楽しめる商業地域の形成など都市機能を高める再開発や公共施設の再配置を民間と行政が協力して進め、「まちなか回帰」の動きを加速させます。あわせて歩行者や自転車、公共交通機関を優先した都市構造や道路空間をつくりあげていきます。

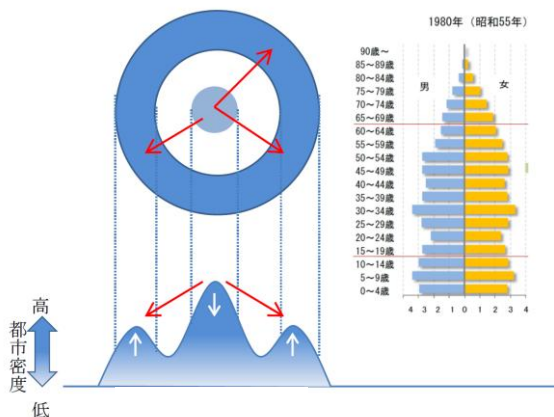
また、都市の再開発に当たっては、福井駅前の中央大通りなど「緑のシンボル軸」を整え、さらに街路樹整備や民有地内の緑化を拡大し、緑がつづく都市空間の形成を進めていきます。

〔主要プロジェクト〕

- ・公共施設の再配置や民間再開発事業の拡大により、**福井市中心部への都市機能の再集約**を促進（県・福井市・民間）
- ・各市町の中心市街地において、空き家や空き店舗などを活用したまちなか居住、商業エリアの活性化を推進（県・市町・民間）
- ・中心市街地における「**緑のシンボル軸**」の形成、空き地等を活用した**まちの緑化**を推進（県・市町・民間）
- ・各市町の景観計画やガイドラインに基づき、美しい住風景やまちなみ景観の形成を推進（県・市町・民間）
- ・敦賀市中心市街地において、国道8号の2車線化によるシンボル軸の形成とオープンスペースの確保を検討（敦賀市）
- ・**道路空間の再配分**により、歩行者や自転車の安全で快適な利用空間を確保（県・市町）

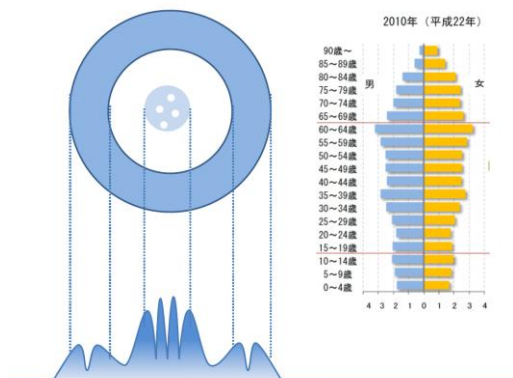
都市構造の変化と目指すべき都市像

人口増加時代の都市 (1970～1990年代)



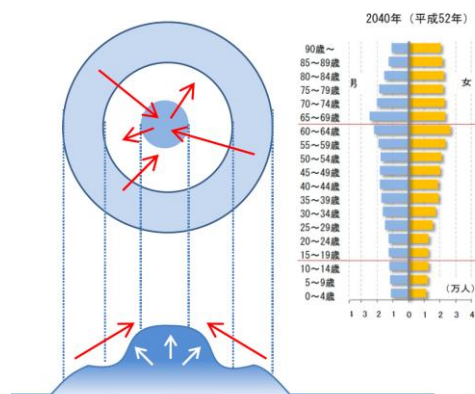
- ・1970年代以降、モータリゼーションの進展を受け、郊外への人口流出が拡大
- ・中心市街地の衰退と大規模商業施設の郊外立地が加速

人口減少社会転換期の都市 (2000年～今日)



- ・県人口は2000年(平成12年)に減少に転じ、高齢者が多い逆ピラミッド型の人口構造に移行
- ・人口減少の進行により、中心部や一部郊外において、虫食い状態で空き家や空き地、平面駐車場が増加

超高齢・大交流時代の都市 (めざすべき都市像)



- ・公共施設や商業施設などを、まちなかの空き地等を有効活用し、再配置
- ・「まちなか回帰」を促進し、市街地のエリアを拡大。公共交通機関を優先した都市構造に転換

「まちなか回帰」、まちなかの緑の拡大、歩行者優先など各都市に共通する統一的な基盤づくりと同時に、各都市独自の歴史の再現を徹底していきます。

福井市では、中長期的には福井藩「68万石の風格」都市の実現に向け、福井城址公園の新しい整備構想の検討に着手し、可能なものから復元整備を促進します。

敦賀市においては、欧亜国際連絡列車の運行や「人道の港」として発展を遂げたまちの歴史など、鉄道や港にかかわる明治以降の近代化遺産を活用し、国際交流都市の実現をめざします。

こうしたまちづくりにおいては、県民や企業の寄付を活用しながら、福井城などの歴史遺産の復元・再現に重点的な投資を行います。

【主要プロジェクト】

- ・福井城山里口御門を復元。将来の福井城址公園整備構想の検討に着手
(県、H28～)
- ・低未利用地の取得・集約による福井城址公園のエリア拡大、県都緑化を推進
(県・福井市)
- ・金ヶ崎城跡の整備やクルーズ客船の誘致、敦賀港線の利用など、金ヶ崎周辺整備を促進 (県・敦賀市、H28～)

② 歴史・文化、^{さとやまさとうみ}里山里海湖の「ふるさと資産」を活かす

県内各地に広く残る古代から近現代までの厚みある歴史資産や自然遺産群の価値を高め、活用していきます。

特に一乗谷朝倉氏遺跡や白山平泉寺など古代から中世の遺跡群は、歴史的に高い評価を受けています。こうした歴史・文化の再現への重点投資を、地域住民が主体となった積極的な活動につなげ、来るひとに感動と楽しみを与える活力ある地域を創造します。

また、恐竜化石や水月湖「年縞」に代表される自然遺産は福井県ならではの財産であり、恐竜博物館や里山里海湖研究所など県独自の研究施設を充実してきました。専門性とエンターテインメント性の2つを追求した拠点施設を整備し、楽しみながら学ぶための人づくりの場を充実します。

〔主要プロジェクト〕

- ・一乗谷朝倉氏遺跡の新たな博物館や中世都市遺跡の研究拠点等を整備（県・福井市、～H32）
- ・丹南地域の伝統工芸の産地拠点を福井国体までに整備（県・市町、～H30）
- ・三国湊の町家や河野の北前船主の館など、北前船ゆかりのまちの再生（市町）
- ・永平寺門前の「ZEN」体験施設を整備（県・町・民間、～H31）
- ・年縞のスケール感を体感できる実物展示など、年縞研究展示施設を整備（県、～H29）
- ・アミューズメント機能を強化する第2恐竜博物館の整備を検討（県、H28～）
- ・水産業や園芸・薬草生産など、県内外の大学との共同研究や産業化支援を強化（県・市町、H28～）

農林水産物やその加工品の生産、農家・漁家民宿など、里山里海湖の「ふるさと資産」を活かした地域のビジネスや活動を強化するため、人材育成や誘客の拠点となる施設の整備を促進します。

こうしたビジネス面に加え、美しい里山里海湖や田園の風景の価値を植樹などにより高め、新幹線や高速道路沿線から眺望できる統一的な「大景観」を創造します。

〔主要プロジェクト〕

- ・里山里海湖ビジネスを拡大するため、ふくい農業ビジネスセンターや誘客拠点施設を整備（県、H28～）
- ・新幹線や高速道路沿線から望む里山里海湖の「大景観」の保全（県・市町・民間）

福井県高速交通開通アクション・プログラム

平成28年3月

福井県（総合政策部政策推進課）

〒910-8580 福井市大手3丁目17-1

TEL 0776-20-0258

FAX 0776-20-0623

Eメール seisaku@pref.fukui.lg.jp

URL <http://www.pref.fukui.lg.jp/doc/seiki/actionpro/actionpro.html>