

第2章. 敦賀市の現状及び課題

2-1 上位・関連計画の整理

(1) 上位・関連計画の位置づけ

本計画は、「新しい総合計画（第8次敦賀市総合計画）」や「敦賀市都市計画マスタープラン」などの本市が策定した上位・関連計画の基本的な考え方などを踏まえ、連携・整合を図っていきます。本計画と上位・関連計画との関係は以下の図に示すとおりです。

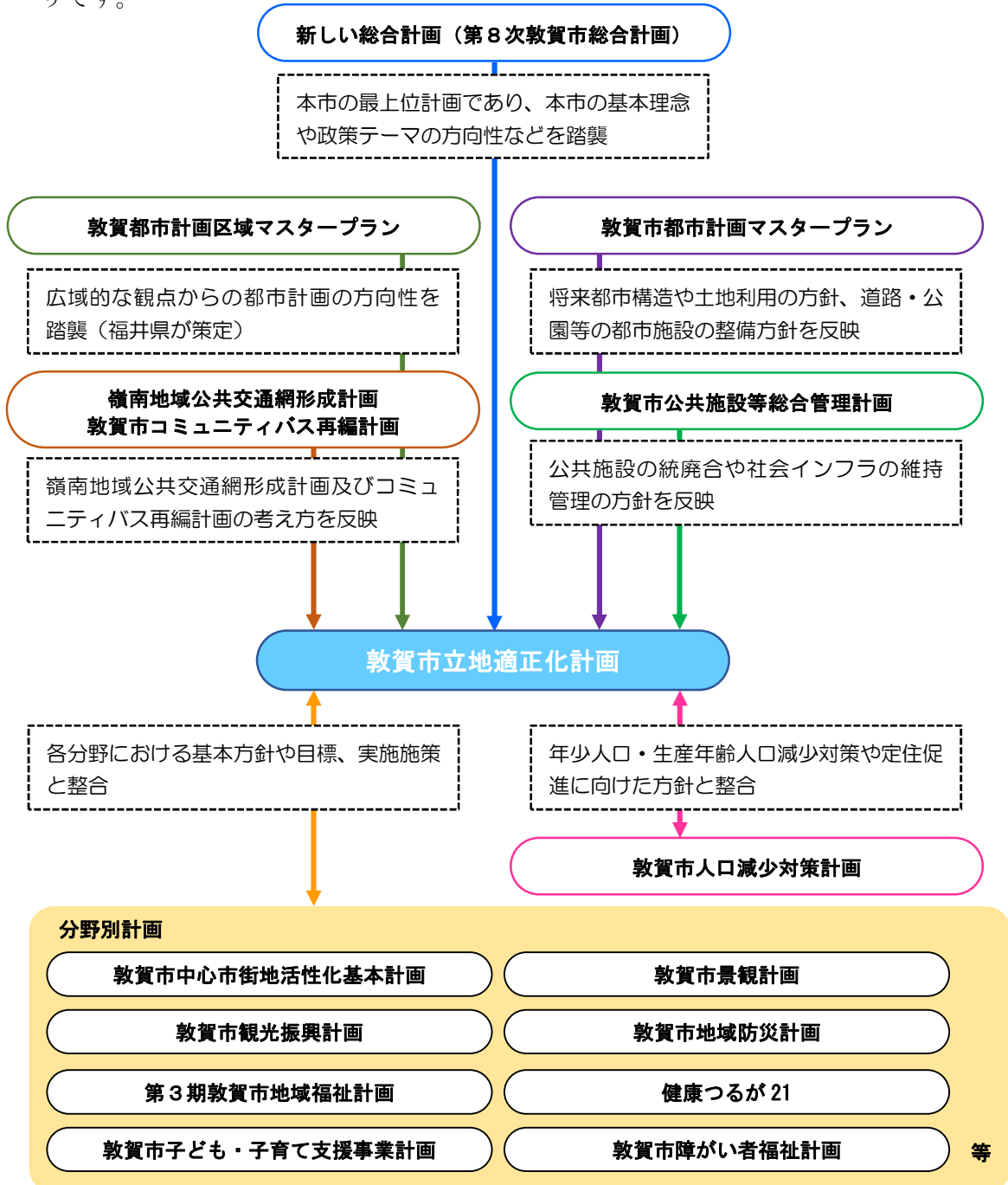


図. 敦賀市立地適正化計画と上位・関連計画の関係

(2) 新しい総合計画（第8次敦賀市総合計画）〔令和6年3月策定〕

本市では、「好循環が継続する、発展し続ける地域」を基本理念として、人口減少対策である地方版総合戦略と統合した、本市のまちづくりの指針となる「新しい総合計画（第8次敦賀市総合計画）」を策定しています。

■基本理念

好循環が継続する、発展し続ける地域

■政策テーマの方向性・取組方針

1 子育て・教育

結婚支援や保育所定員の見直しをはじめとした子育て環境の充実、プログラミングや英語等の教育環境の充実などに取組み、結婚～出産～子育てまでを一貫して支援することで、生み育てやすい環境の提供を目指します。

【取組方針】

- ・直近10年間で、有配偶率とともに、出生数が大きく減少し、自然減が社会減を上回るなど、人口減少が新たな局面に入中、結婚支援や子育て支援に積極的に取組むことで、生み育てやすい環境の提供を目指します。
- ・敦賀のこども達が、今後、デジタル社会及びダイバーシティ社会を生きていく上で、求められるスキルを身につけ、郷土愛を育むことができる教育環境の提供を目指します。

2 定住・移住

社会減の主要因である進学・就職期をメインターゲットに、本市の未来を担うこども達が、敦賀に住み続けることができる環境や、U・Iターンしたくなる環境を整えることで、定住・移住の増加を目指します。

【取組方針】

- ・市内の人材の循環・定着に向け、社会減の主要因である若者の進学期・就職期をメインターゲットとした定住・移住施策を充実させ、一人でも多くの方が敦賀に住み続け、また、U・Iターンしたくなる環境を整えることで、定住移住の増加を目指します。

 : 本計画との関連箇所

3 地域経済

敦賀港や北陸新幹線等の敦賀のポテンシャルを最大限活かした企業誘致や稼ぐ観光を推進し、付加価値の高い仕事を創出するとともに、敦賀製品の販路拡大など、農林水産業に新たなビジネスチャンスを生み出すことで、定住・移住者の雇用の創出を目指します。

【取組方針】

- ・北陸新幹線敦賀開業といった地域経済の新しいステージを迎える中、海陸交通の要衝という敦賀の産業特性の維持・向上を図り、高付加価値産業等の創出・誘致を目指す新しい産業団地の整備を検討するとともに、サテライトオフィスの誘致を進めることで、敦賀の人材の循環・定着を目指します。
- ・敦賀の豊かな自然に育まれた農林水産業について、新しい道の駅の整備検討による産業としての高付加価値化を進め、学校給食での地産地消による安定需要を創出するとともに、担い手の育成支援を進めることで、敦賀の人材の循環・定着を目指します。
- ・新幹線開業という好機を捉え、氣比神宮や金ヶ崎等の地域資源を活かした誘客施策を展開し、観光客から選ばれるまちを目指します。また、市内店舗の宿泊や飲食・物販等の魅力向上を支援するとともに、観光客を商店街等へと誘う導線づくりに取組み、「稼ぐ観光」の実現を目指します。

4 安心と暮らしやすさ

防災減災、医療、福祉、公共交通等の充実に取組むとともに、スポーツや文化活動の活性化にも取組み、市民の誰もが、安心して、楽しく住むことができる環境を整え、定住志向の上昇を目指します。

【取組方針】

- ・あらゆる世代の方々が、楽しみながら、永く住んでいただくためには、仕事や教育環境と同じく、余暇の充実が非常に重要となります。そのため、市民の皆さんが楽しんで利用できる新たな施設の整備や文化活動等を支援し、敦賀に住む方々の余暇の充実を目指します。
- ・地域医療を支える敦賀病院の機能充実や市民の健康づくり等を支援するとともに、高齢者や障がい者などの複合化したニーズへの包括的な支援の実施、公共交通の充実による交通弱者対策など、多様化する市民のニーズに対応し、**市民誰もが安心して暮らせるまち**を目指します。
- ・防災・減災に資する取組を進め、市民の皆さんの安全安心を確保していくことで、敦賀市国土強靱化地域計画に基づく**「地域と人のつながりを守り持続性のある災害に強いまち敦賀」を実現**していくことを目指します。

 ：本計画との関連箇所

(3) 敦賀都市計画区域の整備、開発および保全の方針(敦賀都市計画区域マスタープラン)

[令和6年9月改定]

都市計画区域マスタープランは、平成12(2000)年の都市計画法の改正により創設され、都道府県が全ての都市計画区域について定めることが義務付けられています。本計画は、長期的な視点に立って都市の将来像とその実現のための大きな道筋を示すものとして定められています。

■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
- (2) 持続可能な多極連結型の都市づくり
- (3) 高速交通開通を活かす都市づくり
- (4) 安全・安心に住み続けられる都市づくり

■区域区分の設定の判断

区域区分の設定の有無：無し

区域区分により県が一律に土地利用を規制していくのではなく、県と敦賀市との適切な調整・役割分担のもと、地域の実情や望ましい将来像を勘案して、立地適正化計画や「特定用途制限地域」等により、きめ細やかに土地利用の規制・誘導を図っていく。

■方針の設定項目

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
- (2) 用途の転換、純化または複合化
- (3) 市街地における建築物の密度構成および高度利用
- (4) 用途地域外の土地利用
- (5) 用途地域外の土地利用の規制・誘導方策の活用
- (6) 景観の保全等

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
- (2) 下水道
- (3) 河川
- (4) その他都市施設

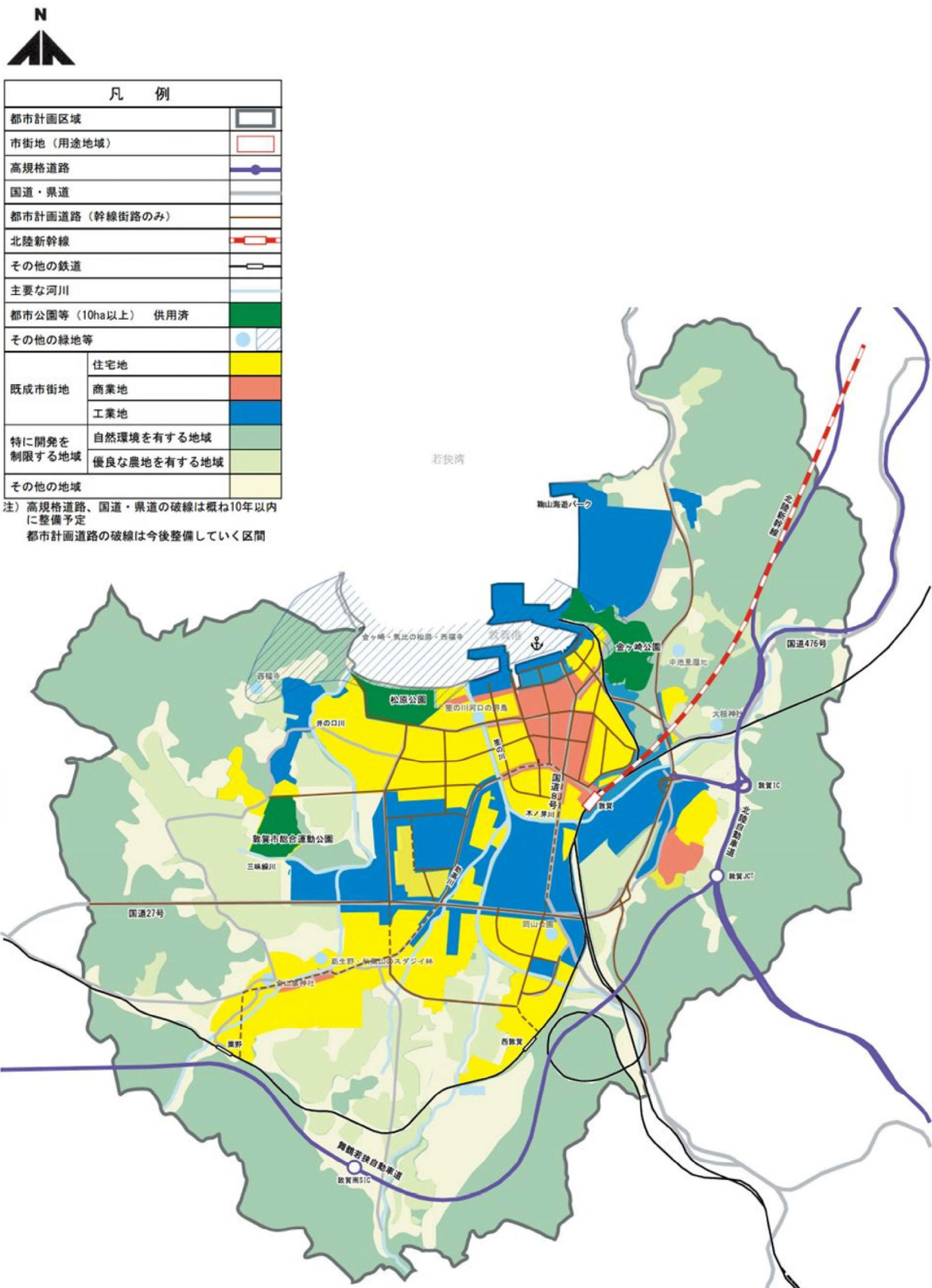
(4) その他都市施設

○中心市街地の活性化、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成、子どもから高齢者までが安心して活動できる公共空間づくり等のために、敦賀市立地適正化計画における「都市機能誘導区域」や「誘導施設の設定」に基づき、敦賀駅周辺の交通結節点をはじめとして地域拠点に教育文化施設、医療施設、社会福祉施設等の都市機能の集約を図る。

市街地開発事業に関する主要な都市計画決定等の方針

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

 ：本計画との関連箇所



資料：敦賀都市計画区域の整備、開発および保全の方針（敦賀都市計画区域マスタープラン）

図. 敦賀都市計画区域の整備、開発および保全の方針

(4) 敦賀市都市計画マスタープラン [令和3年7月策定]

本市では、今後の敦賀市の土地利用や市街地整備などの方向性を示すとともに、市民と行政がともに敦賀市の将来像を共有し、都市及び地域づくりを実践するための「指針」として、令和22(2040)年を目標年次とした「敦賀市都市計画マスタープラン」を策定しています。

■都市づくりの将来像(2-1 都市の将来目標)

賑わいと温もりあふれる持続可能な都市として、

産業、歴史・文化を育む 住みたくなるまち敦賀

■都市づくりの基本方針(2-1 都市の将来目標)

都市づくりの将来像を受けて、都市づくりの基本方針を次のように設定します。

(1) まちなかを核とした便利で快適なまちをつくる

敦賀市の核となる中心市街地、新市街地(都市機能誘導区域とする市役所周辺)に都市機能や日常生活サービス機能を集約するとともに、さらなる生活基盤の充実などを図ることにより、暮らしやすく利便性の高い都市環境を創出し居住誘導区域への居住を誘導しながら、人口減少や少子高齢化などに対応した集約型都市の形成を推進します。

また、広域的な観光圏・経済圏の実現と市民の交通利便性の維持・向上に資する道路整備や鉄道、バスなどの公共交通ネットワークの充実を図るとともに、老朽化が進む公共施設やインフラ施設の総合的な管理のもと、長寿命化、予防保全、施設の統廃合・再編などに努め、持続可能なまちづくりを推進します。

(2) 誰もが安全で安心して暮らせるまちをつくる

大規模な地震や津波、豪雨、猛暑などの自然災害に備えた防災対策や減災対策、また、原子力安全対策などに取り組むことにより、市民誰もが安全で安心して暮らし続けることができるまちづくりを推進します。また、保健、医療、子育て環境、福祉機能の充実と相互ネットワークの強化、都市や施設のバリアフリー化などにより、子ども、高齢者、子育て世代、障がい者などが安心して暮らすことができるまちづくりを推進します。

これら防災・減災対策や福祉機能などの充実・強化においては、自助・共助・公助の理念をもって取り組むとともに、特に「共助」による地域コミュニティの活性化を推進します。

(3) 賑わいと活気にあふれた住みたくなるまちをつくる

海陸交通の要衝として発展してきた敦賀市のさらなる産業振興に向けて、農林漁業、工業、商業、観光などの多様な産業の活性化に寄与するまちづくりを進めるとともに、雇用や交流の拡大による若者などの移住・定住を促進し、賑わいあふれたまちづくりを推進します。

また、敦賀市の地理、歴史・文化資源及び産業の特性を最大限に活かすとともに、周辺地域と連携しながらモノとエネルギーをつなぐ広域的な経済圏を形成し、新たな産業の創出を目指すことにより、長期的かつ安定的に発展するまちづくりを推進します。

(4) 敦賀市らしいロマン漂う魅力的なまちをつくる

敦賀湾、河川、山々などの都市を取り巻く豊かな自然環境と、これまで受け継がれてきた敦賀市の歴史・文化遺産を保全するとともに、これらの自然環境、歴史・文化遺産を活かしながら都市と調和した良好な景観を創出することにより、敦賀市らしいロマン漂う魅力的なまちづくりを推進します。

 : 本計画との関連箇所

■将来都市構造（２－２ 将来都市構造）

敦賀市の地形や都市の成り立ちなどの特徴を踏まえ、都市構造を構成する「エリア」、
「軸」、「拠点・地区」について、機能や配置を示し、都市の基本的な方向性を整理します。

（１）エリア

土地利用の方針を示す「エリア」は、３つに区分します。

１）自然環境保全エリア

市街化エリアを取り囲む緑豊かな山間部や、山間部に点在する集落地を「自然環境保全エリア」として位置付け、山間部の緑豊かな自然環境を保全し、市街地の拡大を抑制するとともに、住み慣れた集落地での居住環境を維持していきます。

２）田園集落・優良農地保全エリア

敦賀湾沿岸部などのまとまりのある集落地や、市街地郊外部の集落地及び優良農地を「田園集落・優良農地保全エリア」として位置付け、優良農地を保全し、市街地の拡大を抑制するとともに、田園と調和する中で住み慣れた集落地での居住環境を維持していきます。

３）市街化エリア

敦賀市の平坦地において、市街化された地域及び今後市街化になることが展望される地域を「市街化エリア」として位置付け、適正な土地利用の規制・誘導のもと、良好な市街地の環境や景観を維持・向上していくとともに、将来的には中心市街地や新市街地（市役所周辺）での都市機能の誘導、その周辺への居住誘導を目指し、必要な誘導方を講じていきます。

（２）軸

人やモノの移動や交流を支える機能を示す「軸」は、大きく５つに区分し、さらに、連携や交通に関する軸と環境保全・整備に関する軸に分けます。

１）広域連携軸

福井・金沢方面、長浜・米原方面、小浜・舞鶴方面の様々な都市との広域的な連携を担う北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道、北陸新幹線を「広域連携軸」として位置付け、敦賀市の産業や観光振興、交流の拡大に向けた広域的な道路・公共交通ネットワークの強化を進めます。

２）地域連携軸

福井県美浜町・南越前町、滋賀県長浜市・高島市の隣接市町をはじめとする都市との連携を担う国道８号、国道２７号、国道１６１号、国道４７６号、ＪＲ北陸本線、ＪＲ小浜線を「地域連携軸」として位置付け、広域連携軸を補完しながら、隣接市町などとの連携強化や、敦賀市の中心市街地と郊外部や集落地との連携強化を進めます。

３）公共交通軸

敦賀駅や市役所などが立地する居住誘導区域内と、乗継拠点（ハブ）間を連絡し、さらに各地域へと連絡する公共交通ネットワークを「公共交通軸」として位置付け、公共交通ネットワークのさらなる強化により、市民の交通利便性の向上を図ります。

４）臨海環境保全・整備軸

敦賀湾に面する湾岸地域を「臨海環境保全・整備軸」として位置付け、海陸交通の要衝として発展してきた敦賀市の特性を活かした産業や観光振興のほか、気比の松原などと調和した敦賀湾沿岸の美しい海辺の景観を保全します。

５）河川環境保全・整備軸

井の口川及び笙の川水系などの河川空間を「河川環境保全・整備軸」として位置付け、都市の中の親水空間として保全・整備し、市民に憩いの場を提供するとともに、質の高い都市環境の形成を進めます。

: 本計画との関連箇所

(3) 拠点・地区

賑わいの創出や生活利便性の向上、産業の活性化を図っていく場所を示す「拠点・地区」は、大きく8つに区分します。

1) 中心市街地拠点

敦賀駅西側において、これまで敦賀市の中心市街地を形成してきた地域を「中心市街地拠点」として位置付け、日常生活に必要な大規模商業施設や高次医療施設、子育て支援施設、学校教育施設などに加え、多くの市民が利用する文化施設や交流施設の立地誘導を図り、市街地における生活利便性を高めます。

2) 新市街地拠点

市役所周辺を「新市街地拠点」として位置付け、日常生活に必要な大規模商業施設や子育て支援施設、学校教育施設などの立地誘導を図るとともに、市役所の建て替えに伴うコミュニティバスの交通結節点としての機能強化を図り、市街地における生活利便性を高めます。

3) 敦賀駅周辺拠点

敦賀駅東側周辺を「敦賀駅周辺拠点」として位置付け、北陸新幹線の敦賀開業に伴った有効な土地利用や必要な整備を進めます。

4) 臨港工業形成拠点

敦賀港一帯及び背後の工業地を「臨港工業形成拠点」として位置付け、国内外の各地域との交流、産業の発展に寄与する土地利用や必要な整備を進めます。

5) 文化交流拠点

金ヶ崎緑地一帯を「文化交流拠点」として位置づけ、ノスタルジックな景観の中で、様々な人々同士が交流し合うとともに、敦賀市の文化や歴史を学び、体験などができる空間を創出します。

6) 文教拠点

総合運動公園、敦賀市立看護大学、敦賀気比高等学校・付属中学校一帯を「文教拠点」として位置づけ、敦賀市の将来を担う若者が積極的に文化・教育を学ぶことができる空間を保全していきます。

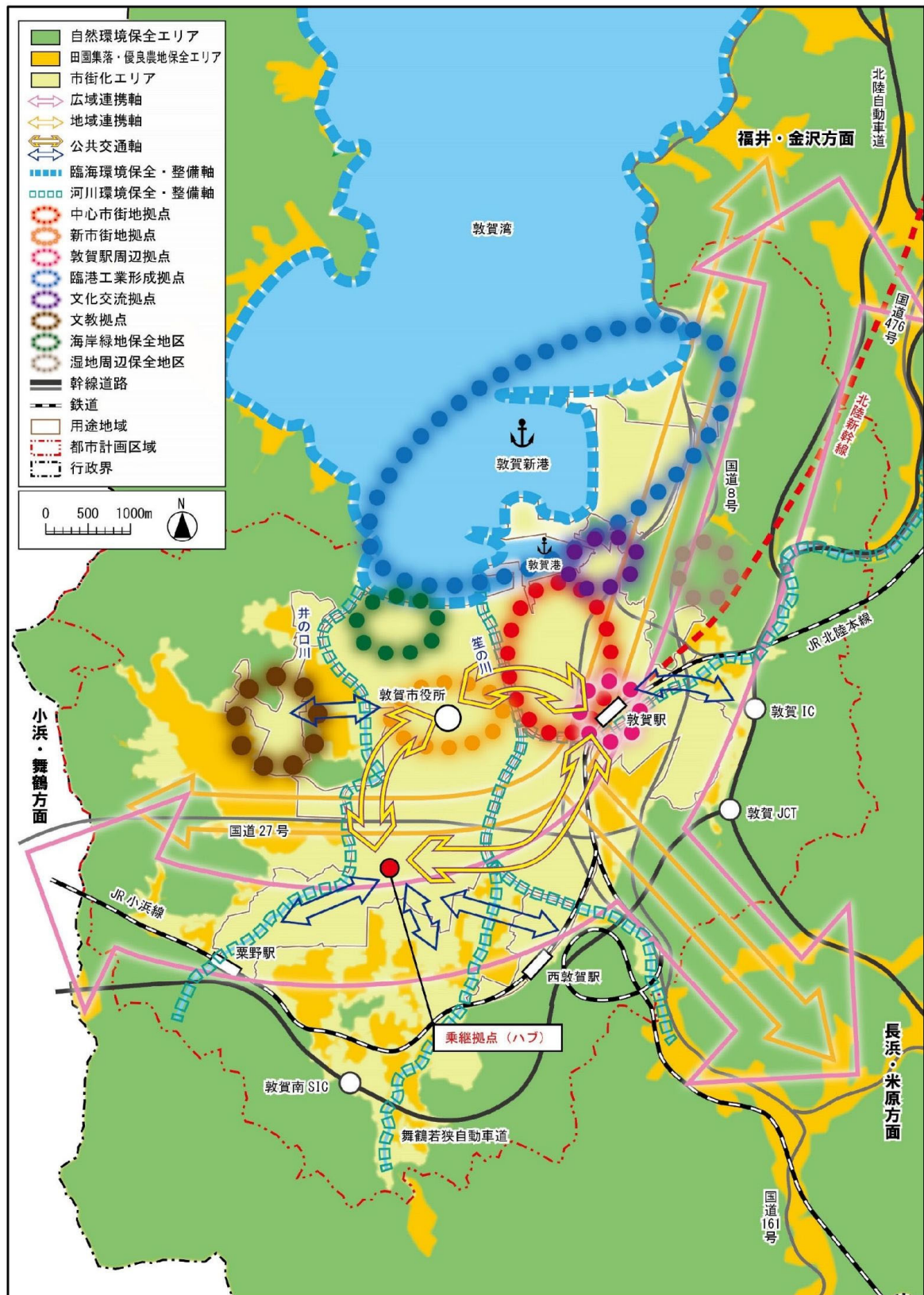
7) 海岸緑地保全地区

気比の松原を「海岸緑地保全地区」として位置付け、今後も敦賀湾と調和した白砂青松の良好な景観や自然環境を保全していきます。

8) 湿地周辺保全地区

貴重な生態系を残す中池見湿地を「湿地周辺保全地区」として位置付け、今後も自然や多様な生物と触れ合える空間として保全していきます。

: 本計画との関連箇所



資料：敦賀市都市計画マスタープラン

図. 将来都市構造図

(5) 敦賀市コミュニティバス再編計画 [平成 29 年 2 月策定]

本市では、原子力発電所の長期運転停止等に伴う効率的な行政運営が求められており、コミュニティバス事業においても例外ではなく、将来にわたって持続性のある公共交通の利用環境実現を図るため、本市財政規模に適合したより効率的で利便性の高いバス運行を目的とし、第6次敦賀市総合計画に示されている公共交通及びバス交通に関連する施策に基づくとともに、敦賀市都市計画マスタープランの都市交通の基本方針を踏まえ、平成 33 (2021) 年度を目標年次とした「敦賀市コミュニティバス再編計画」を策定しています。

■基本理念

将来のまちの姿を見据えた効率的で利便性の高いバス交通
～敦賀市は将来にわたってバス交通を維持します～

■基本方針

基本方針 1 バス利用状況を考慮した効率的で利便性の高いバス運行の実現

施策① 利用状況を考慮した便数の集約

施策② 将来の公共交通ネットワークに向けた実証路線の運行（ハブ＆スポークス）

現在、市では「立地適正化計画」の策定を進めており、まちづくりと連動した公共交通ネットワークのあり方について議論しています。そのため、本計画ではそれに向けたバス交通の可能性を検討していきます。

市内路線をより効率的に運行するためには、市街地の路線を「幹線」、山間部路線を「支線」として位置付け、支線を幹線の乗継拠点（ハブ）まで運行する「ハブ＆スポークス」の考え方があります。

ハブ＆スポークスは、バスの頻度を確保しつつカバーエリアを広げることができるため、利便性の向上につながります。しかしながら、ハブ＆スポークスでは乗継拠点での乗継抵抗が問題となりますので、乗継拠点を店舗や病院等に配置するなど、その抵抗を緩和する施策が必要になってきます。拠点整備には多額の経費も必要になりますので、その導入によって効果が認められるかどうかを見極めながら、また、まちづくりと関連づけ、その施策とも連携しながら検討していく必要があります。

今回の計画では、現段階で乗継拠点として活用できる停留所を中心に、路線の一部を変更し、ハブ＆スポークスの実証路線として運行することで、将来的に他地区へ波及できるかを検討します。

施策③ 看護大学・敦賀気比高校通学者のコミュニティバス利用促進

基本方針 2 山間部路線における新しい運行の導入

施策④ デマンド運行の試験導入、公民館経由、集落内乗入数の増加

基本方針 3 誰もが気軽に利用できるバス利用の促進

施策⑤ ホームページの改善

施策⑥ バス停・時刻表冊子の改善

施策⑦ 私の時刻表のPR

施策⑧ バス交通への意識啓発と利用促進

: 本計画との関連箇所

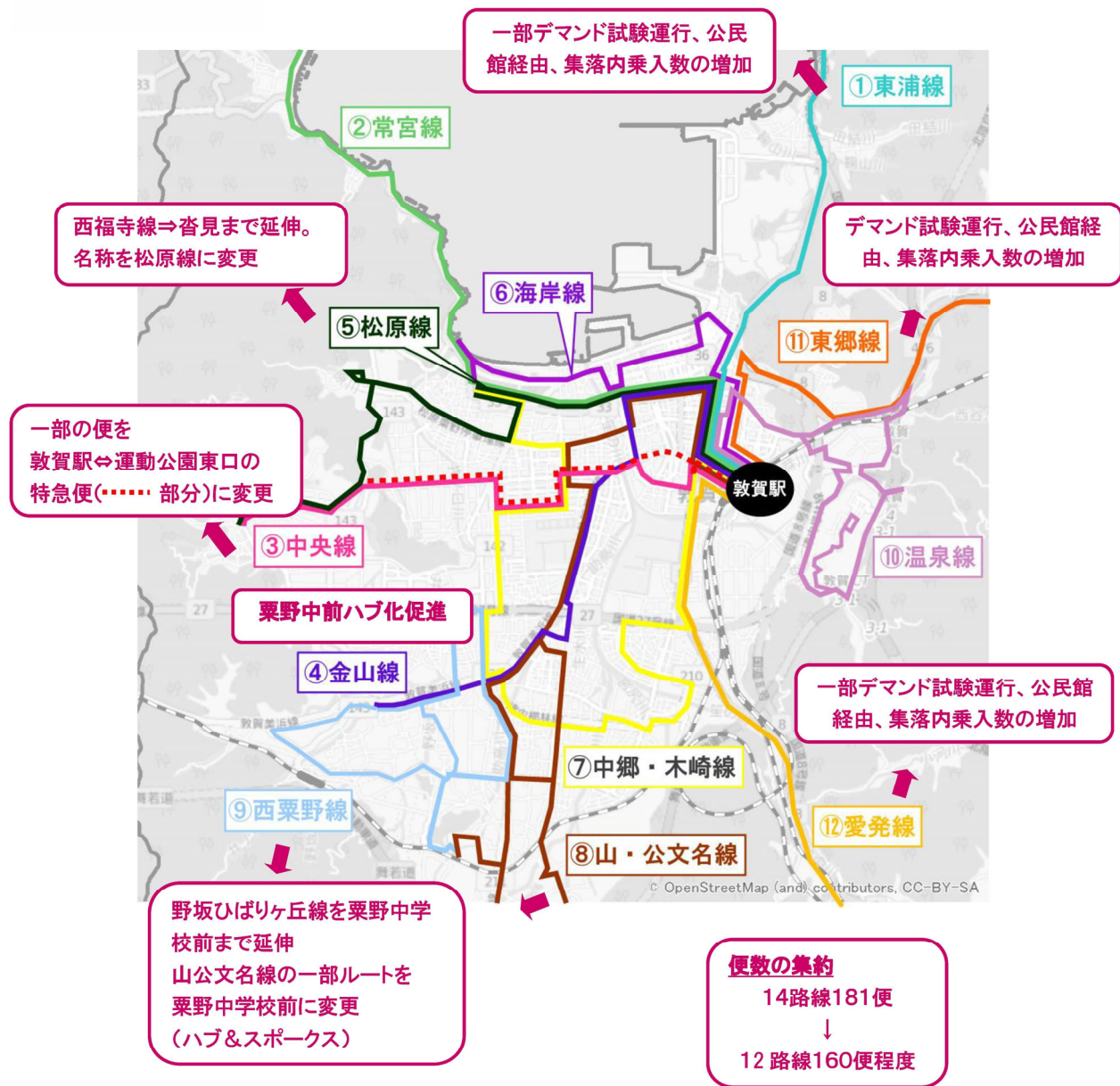
■基本理念と基本方針の考え方

子どもや高齢者、障がい者などといった交通弱者にとって、バス交通は日常生活に欠かせない重要な交通手段です。本市の財政状況は年々厳しくなっていますが、バス交通を将来にわたって維持していくために、限られた財源の中、より効率的で利便性の高い運行経路やダイヤ編成を目指します。

また、山間部路線においては、今後も人口減少・高齢化が進むと予想される中で、利用者の減少はやむを得ませんが、市街地のような代替交通手段も少なく、バス交通は日常生活を支える足として重要であります。利用率が低いことを理由に減便するのではなく、その実態を捉え利便性や地域活性等を考慮しながら運行方法を検討していきます。

また、バス交通は市全体で守っていかなければならない必要不可欠な資産でありますので、交通弱者のみでなく誰もがバス交通について考え、積極的に利用いただけるようさらなる促進を目指します。

社会情勢の変化や地域ニーズ、財政面等様々な要素を考慮しながら、将来にわたって持続可能なバス交通を目指していきます。



資料：敦賀市コミュニティバス再編計画

図. 変更後路線

: 本計画との関連箇所

(6) 敦賀市公共施設等総合管理計画 [令和4年3月改定]

本市では、人口減少や人口構造の変化、財政状況、施設の老朽化といった課題を整理し、将来を見据えた公共施設等全体のあり方を検討し、今後目指すべき方針を定めることを目的とした「敦賀市公共施設等総合管理計画」を改定しています。

本計画は、第7次敦賀市総合計画や中期財政計画等の関連計画に位置付けられた計画であるとともに、公共施設の寿命が30年から50年の長期にわたるものであり、その更新についても数十年先を見据えて検討していく必要があることから、計画期間を平成29(2017)年度から令和38(2056)年度としています。

■基本理念

次世代の市民のために、いま取り組む公共施設マネジメント

■取組方針

方針1 長寿命化と予防保全（品質管理）：公共施設&インフラ

- ・法定点検及び職員による点検の実施と結果の蓄積活用
- ・改修計画の着実な実施と未策定施設の改修計画策定
- ・目標耐用年数への長寿命化によるライフサイクルコストの適正化
- ・耐震性の確保とユニバーサルデザインの推進

方針2 公共施設の総量縮減（総量管理）：公共施設

- ・面積を抑えながら使いやすさに配慮した施設整備
- ・複合化等による機能（サービス）の充実と統廃合の実施
- ・用途廃止後5年間で利活用が見込めない施設は原則除却
(令和3年度末時点で未活用施設は今後5年間で方針決定)

方針3 更新財源の確保（コスト管理）：主に公共施設

- ・民間資本とノウハウの活用や近隣自治体との連携
- ・単年度投資額の平準化
- ・施設の有効活用や除却した施設跡地等の売却による財源確保
- ・総量縮減による維持管理費の圧縮分を更新財源として確保

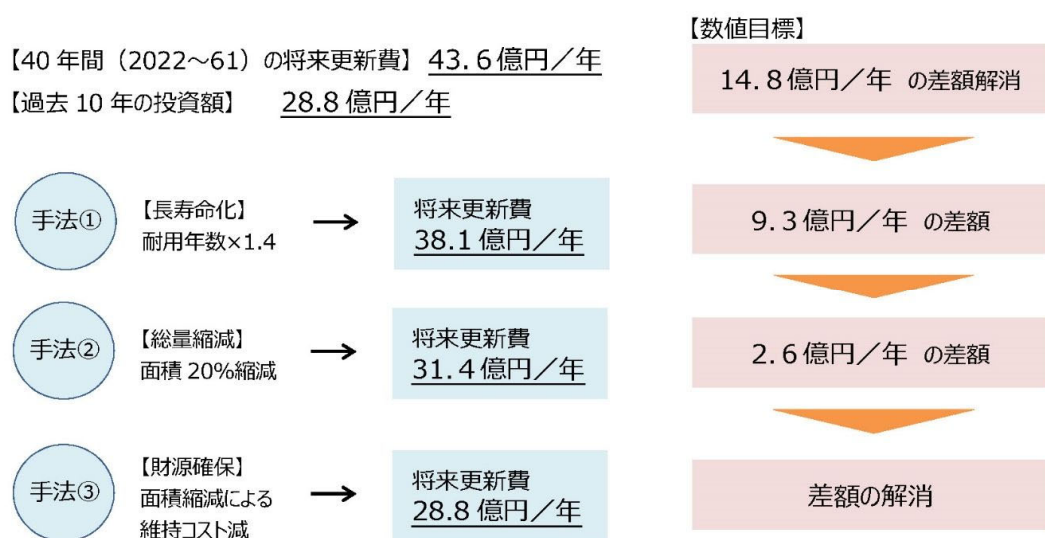
■将来更新費の要圧縮額

- ・現在と同規模の施設面積を保有した場合、今後40年間の建替え・改修等の将来更新費は平均43.6億円/年となることが見込まれ、過去10年間の投資額平均28.8億円/年と比較すると14.8億円/年の差額が生じます。
- ・公共施設の適正管理のためには、過去投資額を維持した場合でも、将来更新費を1年当たり14.8億円圧縮する必要があります。

 ：本計画との関連箇所

■数値目標の達成に向けた取組の全体像

- 耐用年数×1.4 の利用、公共施設の約 20%縮減、維持管理経費圧縮分の将来更新費への充当の 3 つの取組を実施した場合、将来更新費と過去 10 年間の投資額の差額 14.8 億円／年を解消できることが想定されます。
- 加えて、除却施設後の市有地の売却等により、更なる財源確保を新規整備分などに充当することを目指します。
- なお、この数値目標は、第7次敦賀市総合計画や中期財政計画の改定、国の地方財政計画、社会経済情勢などの外部要因の変化に合わせて、必要に応じ見直していくものとしします。



資料：敦賀市公共施設等総合管理計画

図. 数値目標の達成に向けた取組の全体像

2-2 現状把握

(1) 人口等

1) 総人口の推移・将来人口の見通し

総人口は、平成7（1995）年から平成17（2005）年まで増加していましたが、その後は減少に転じています。また、平成17（2005）年から平成22（2010）年までの増減率が-0.9%であるのに対し、平成22（2010）年から平成27（2015）年までの増減率は-2.4%、平成27（2015）年から令和2（2020）年までの増減率は-2.9%であり、人口減少は加速傾向を示しています。

一方、世帯数は増加傾向にあり、また、平成12（2000）年から平成27（2015）年までの増減率は鈍化傾向を示していましたが、平成27（2015）年から令和2（2020）年までの増減率は4.9%であり、加速傾向を示しています。

将来人口の見通しについては、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和17（2035）年には56,211人と予測されており、平成27（2015）年から約10,000人減少することが予測されています。

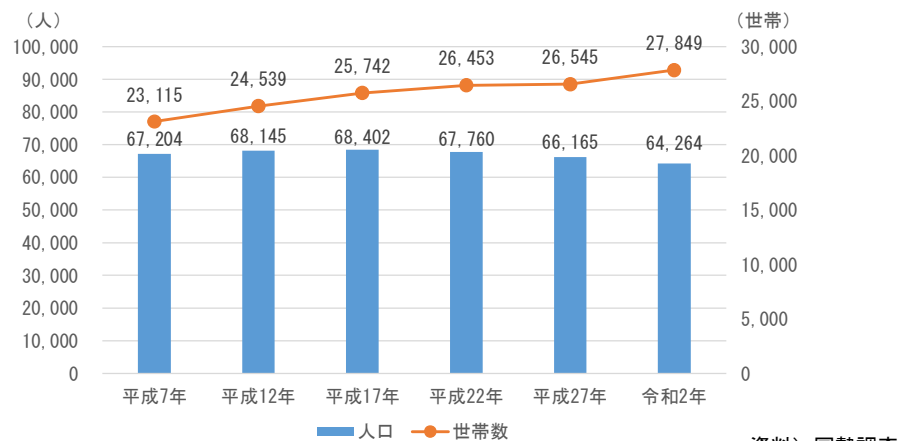
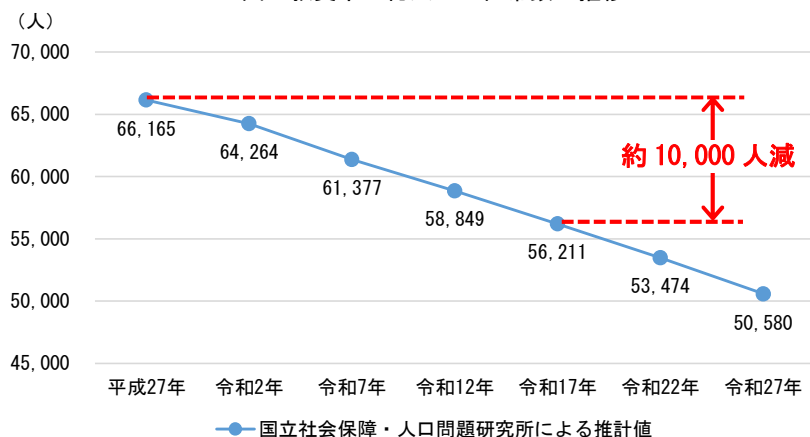


図. 敦賀市の総人口と世帯数の推移



資料）国立社会保障・人口問題研究所（令和5（2023）年推計）

図. 敦賀市の将来人口の推計

【現状から捉えた問題点・課題】

◆今後、さらに人口減少が進行すれば、人口密度が低下し、地域コミュニティの低下や様々な施設が撤退するなど都市の活力の低下が懸念されます。

平成 22 (2010) 年と令和 2 (2020) 年の間の 100mメッシュの人口増減数をみると、市街地北側の中心市街地部などにおいて 1～30 人の幅での減少が多くを占めており、中心市街地の低密度化が進行しています。

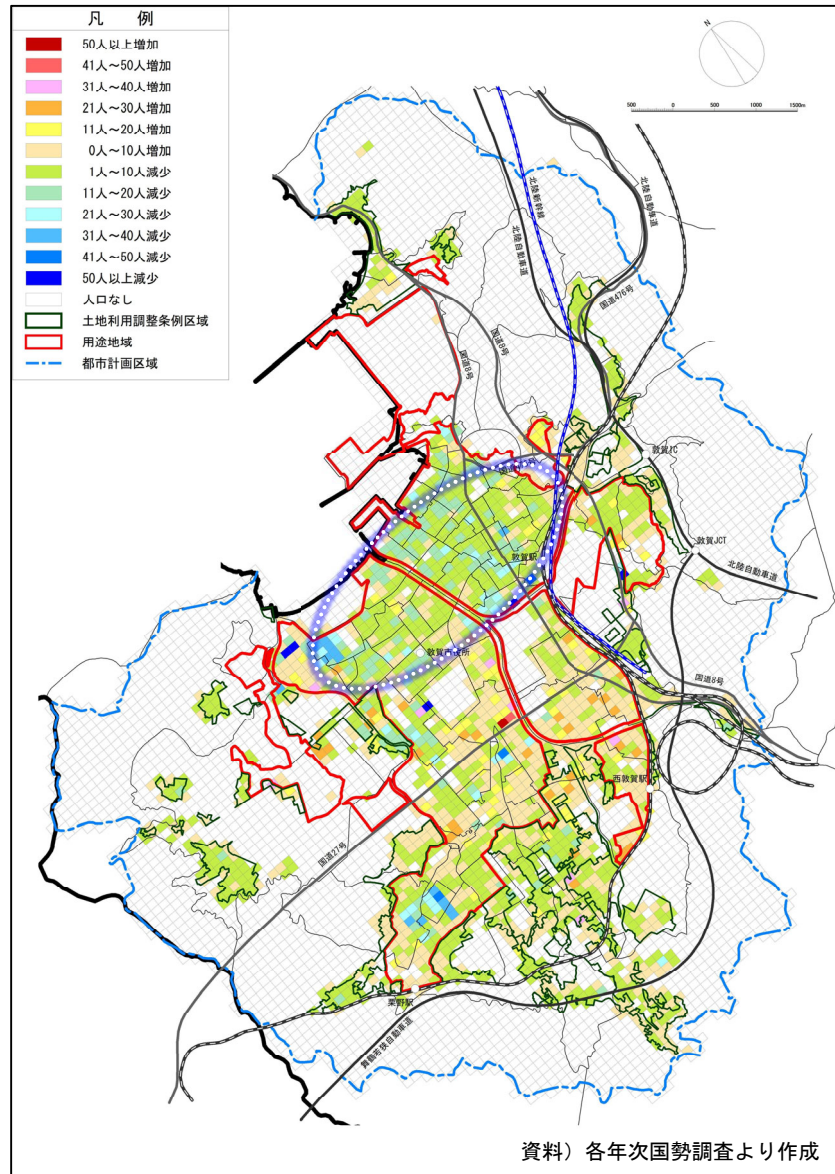


図. 人口増減の状況 (R2/H22)

※100mメッシュ人口の算出方法について

100mメッシュの人口については、500mメッシュ（国データ）を基本とし、都市計画基礎調査における土地利用現況から、100mメッシュにおける住居系土地利用面積比を算出し、500mメッシュの人口データに乗じて算出しています。

平成22(2010)年と令和2(2020)年の間の100mメッシュの人口増減率をみると、市街地北側の中心市街地部などにおいて0～30%（一部エリアは30%以上）の幅での減少が多くを占めており、中心市街地の低密度化が進行しています。

一方、用途地域外の市街地南側においては、30%以上の増加を示すエリアがあります。

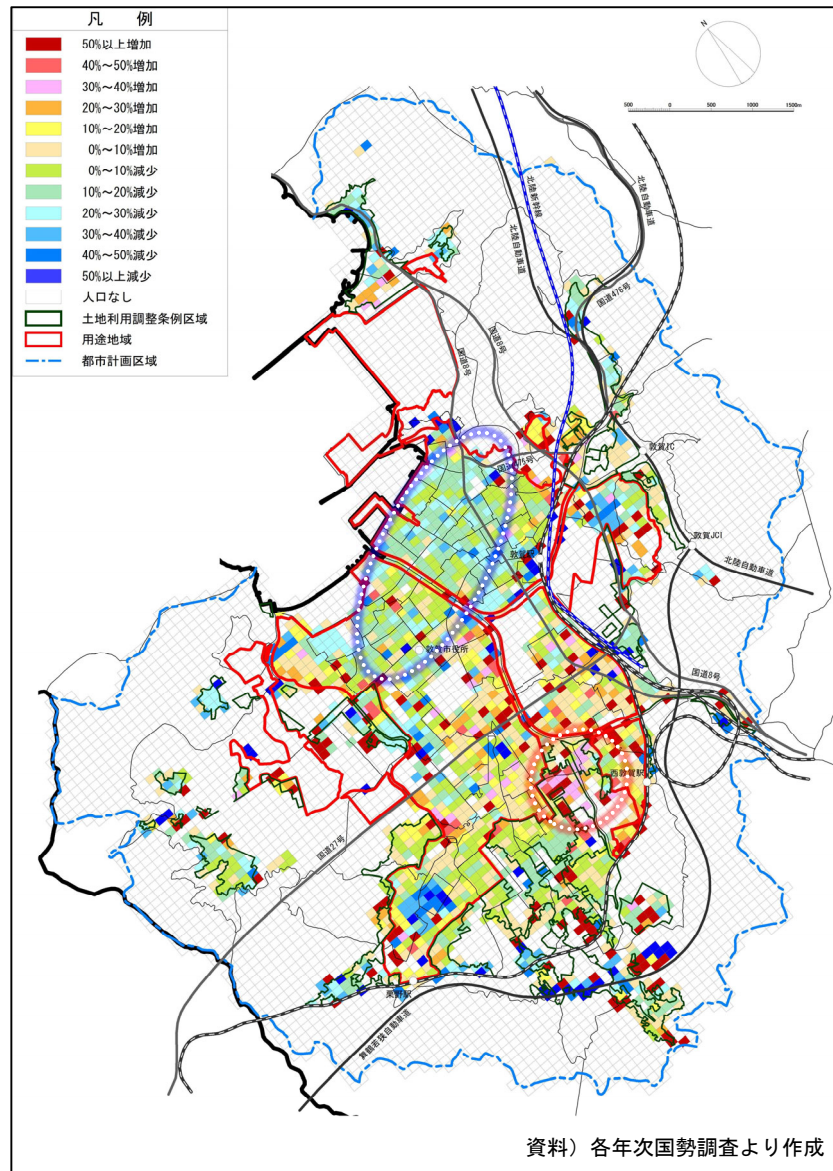
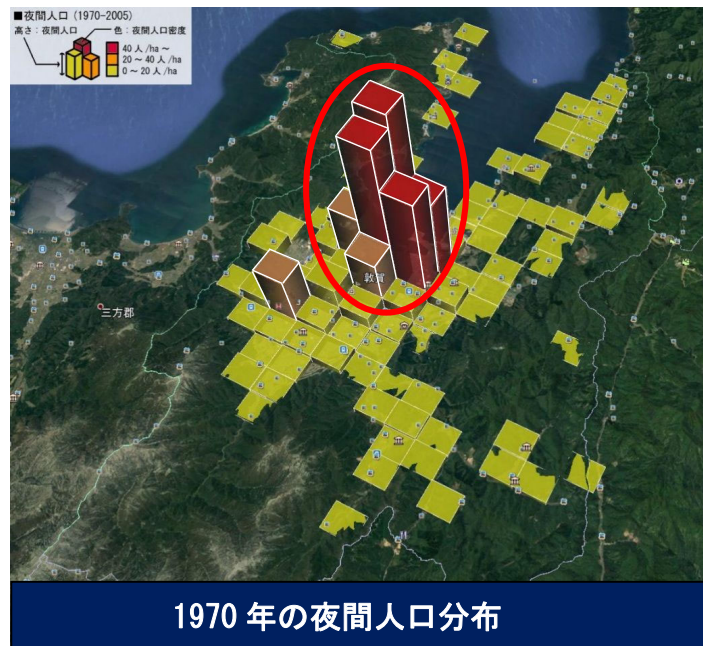


図. 人口増減率の状況 (R2/H22)

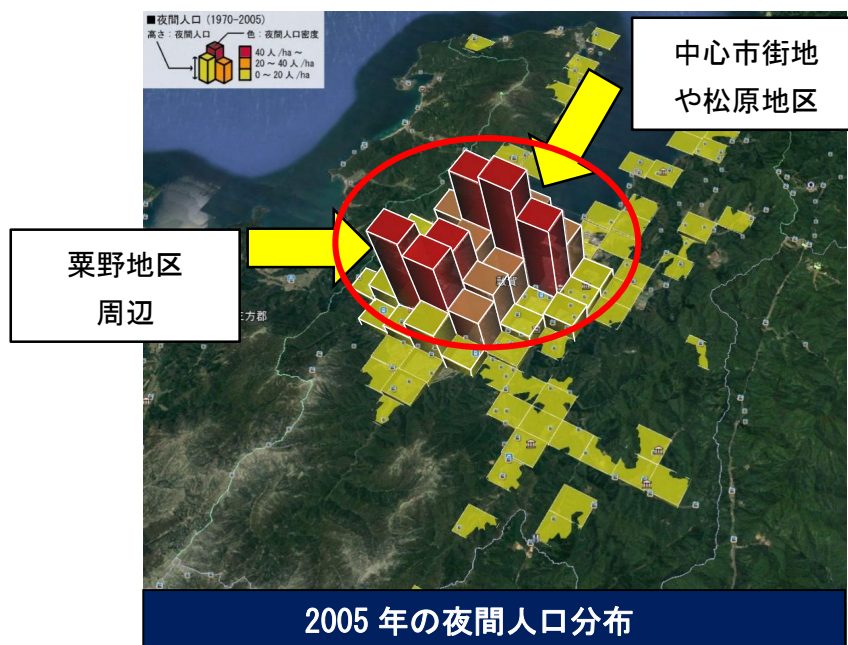
【現状から捉えた問題点・課題】

◆市街地北側の人口減少が顕著であり、中心市街地の低密度化が進む一方で、用途地域外である市街地南側で人口が増加しています。

■人口分布の変化



35年間で人口分布が南北で多くなっています

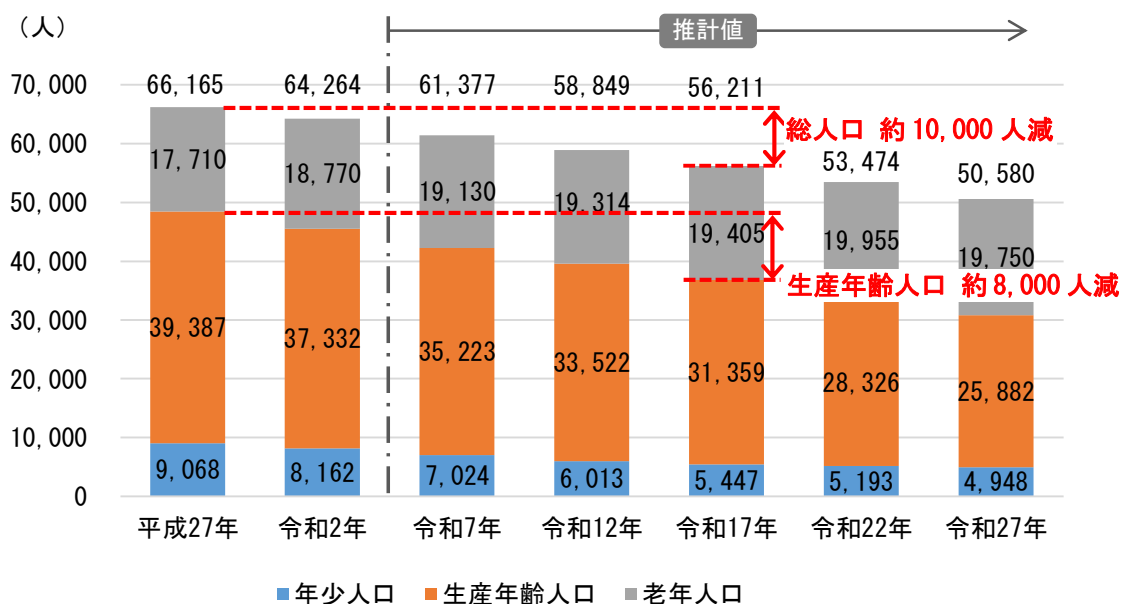


資料) 都市構造可視化計画より作成

2) 年齢3区分別の将来人口の見通し

国立社会保障・人口問題研究所の推計では、本市の将来人口は平成27(2015)年から令和17(2035)年までに総人口が約10,000人減少するとされています。

このうち、年齢区分別にみると、年少人口が約3,500人減少し、生産年齢人口が約8,000人減少すると見込まれています。その一方、老年人口は増加し、約1,700人の増加が見込まれており、少子高齢化の進行が予測されます。



資料) 国立社会保障・人口問題研究所(令和5(2023)年推計)

図. 年齢3区分別の将来人口の推計

【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆今後、本市を支えていく生産年齢人口の減少が予測されており、地域コミュニティ活動や経済活動といった社会活動の低下が懸念されます。

3) 人口集中地区 (DID)

本市の人口集中地区 (DID) は、昭和 35 (1960) 年は笙の川東側の地区が中心となっていました、その後 50 年間で DID は倍以上に拡大し、主に笙の川西側の地区で拡大しています。なお、用途地域は DID を包含する形で指定されています。

DID 内の人口は過去増加傾向にありますが、これに合わせて面積も拡大しており、人口密度は下がり続け、低密度な市街地が拡大してきたといえます。

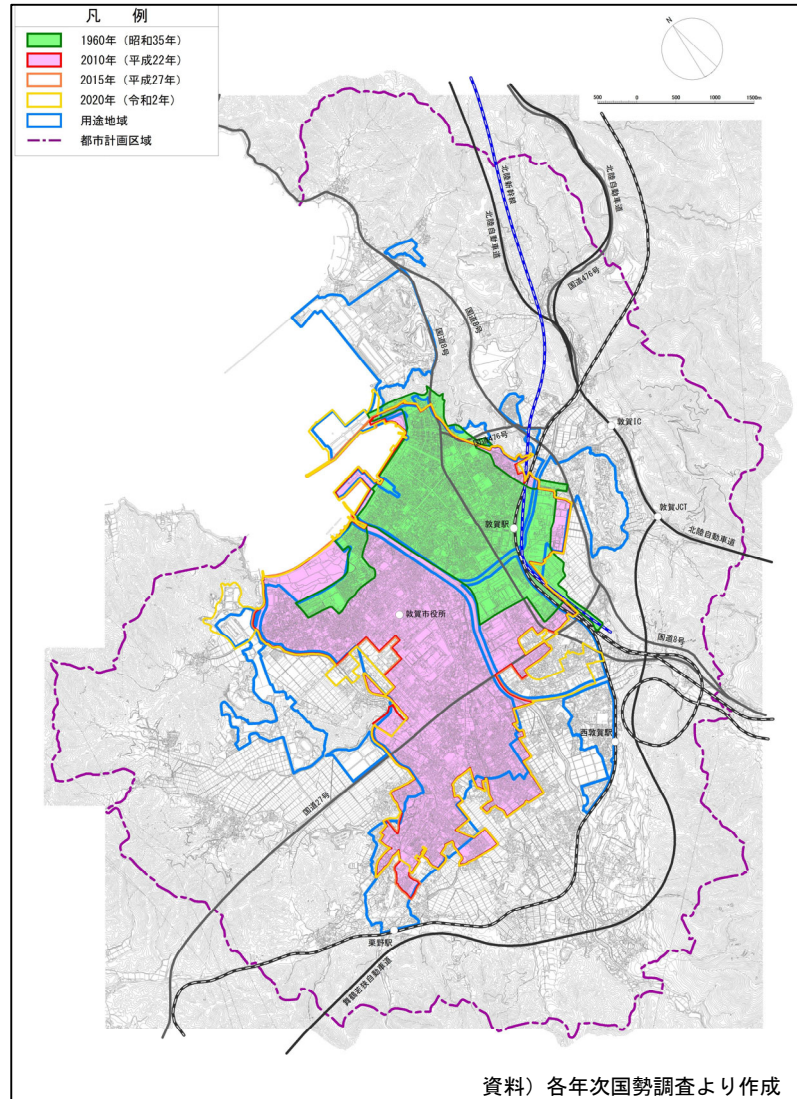


表. 人口集中地区の変遷

	S35	S40	S45	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27	R2
人口 (人)	31,502	32,343	32,440	33,036	32,390	32,385	39,796	42,908	43,118	44,729	46,164	44,689	44,610
面積 (ha)	470	460	510	590	650	650	860	980	1,038	1,124	1,212	1,204	1,320
人口密度 (人/ha)	67.0	70.3	63.6	56.0	49.8	49.8	46.3	43.8	41.5	39.8	38.1	37.1	33.8

図. 人口集中地区の変遷

資料) 各年次国勢調査より作成

※人口集中地区 (DID) の指定要件は、人口密度が 40 人/ha 以上の国勢調査区で、互いに隣接して人口が 5,000 人以上となる地区。

【現状から捉えた問題点・課題】

◆これまで人口集中地区 (DID) の拡大とともに、人口密度の低下が進んできましたが、このままでは、さらに低密度化が進行することが懸念されます。

4) 地区別の将来人口の見通し

社人研推計結果に基づき地区別に将来人口を推計すると、全ての地区で減少する結果となっており、人口が集積している栗野地区や松原地区、西地区においては令和17(2035)年で1,000人近く減少する結果となっています。

表. 地区別の将来人口の推計(社人研推計準拠)

	平成27年 (2015年)	令和2年 (2020年)	令和7年 (2025年)	令和12年 (2030年)	令和17年 (2035年)	令和22年 (2040年)	令和27年 (2045年)	令和32年 (2050年)	令和37年 (2055年)	令和42年 (2060年)
北地区	4,030	3,854	3,768	3,643	3,486	3,268	3,088	2,930	2,782	2,636
南地区	6,886	6,655	6,566	6,400	6,171	5,824	5,537	5,284	5,046	4,806
西地区	8,248	7,906	7,745	7,502	7,192	6,752	6,389	6,070	5,772	5,476
松原地区	13,049	12,809	12,807	12,632	12,305	11,723	11,241	10,811	10,397	9,969
西浦地区	641	609	592	569	542	505	476	449	425	401
東浦地区	1,600	1,505	1,449	1,382	1,306	1,210	1,131	1,061	998	937
東郷地区	2,547	2,439	2,387	2,310	2,213	2,077	1,964	1,864	1,772	1,680
中郷地区	6,821	6,815	6,914	6,904	6,799	6,539	6,324	6,128	5,935	5,727
愛発地区	800	739	700	657	612	559	515	478	443	411
栗野地区	22,535	22,228	22,313	22,082	21,576	20,610	19,810	19,094	18,399	17,674

資料) 敦賀市人口ビジョン

次ページ以降に示すように、都市計画区域内の人口密度の将来見通しを100mメッシュでみると、基準年を令和2(2020)年とした場合、令和2(2020)年は用途地域内において人口密度が50人/haの部分が多くみられますが、20年後の令和22(2040)年には、用途地域内においても人口密度が40人/haを下回るエリアが目立ちはじめます。この人口の低密度化は用途地域内においてスポンジ状に見受けられます。

年少人口の密度をみると、令和2(2020)年では用途地域の北側と南側の栗野地区で高くなっています。しかし20年後の令和22(2040)年には、ほとんどの地域で8人/ha以下となり、市全体で少子化が進行すると予想されます。

生産年齢人口の密度をみると、令和2(2020)年では、中心市街地部や松原地区、栗野地区で多くなっていますが、20年後の令和22(2040)年には、市全体的にみても40人/haに満たないエリアが増加し、市街地である用途地域の北側と南側のエリアにおいて低密度化が顕著となっています。

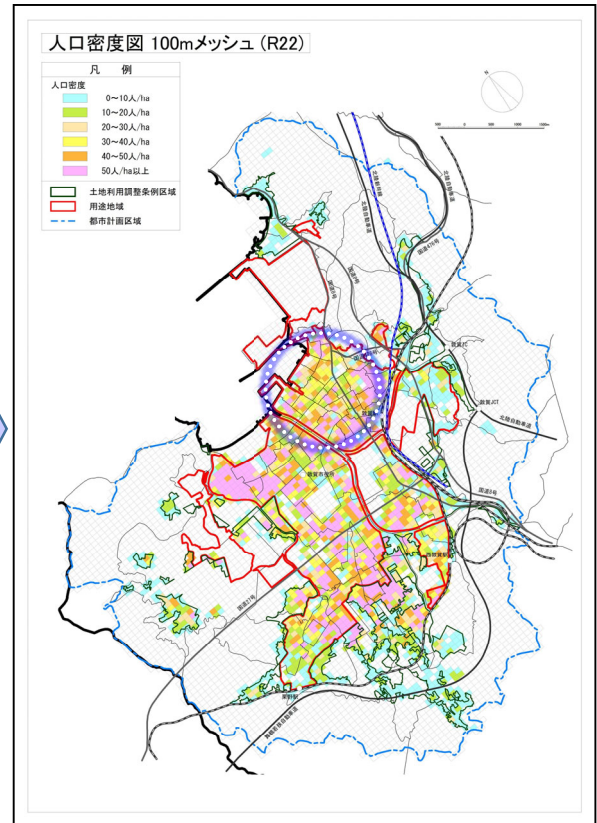
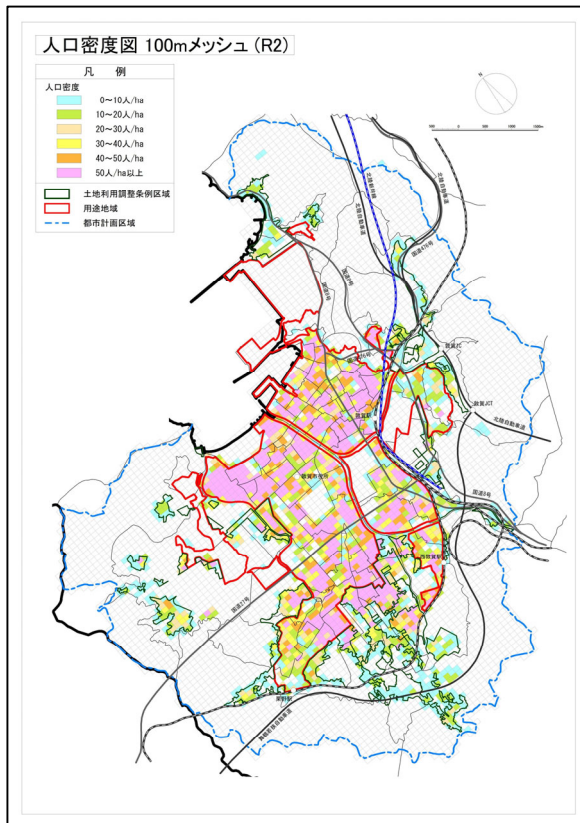
一方、老年人口の密度をみると、令和2(2020)年から令和22(2040)年にかけて市全体的に人口密度は低下していますが、他の年齢区分に比べてその傾向は小さくなっています。

※100mメッシュ人口の算出方法について

100mメッシュの将来人口については、国土数値情報における「500mメッシュ別将来推計人口データ(H30国政局推計)」を基に、都市計画基礎調査における土地利用現況から、100mメッシュにおける住居系土地利用面積比を算出し、500mメッシュの人口データに乗じて算出しています。

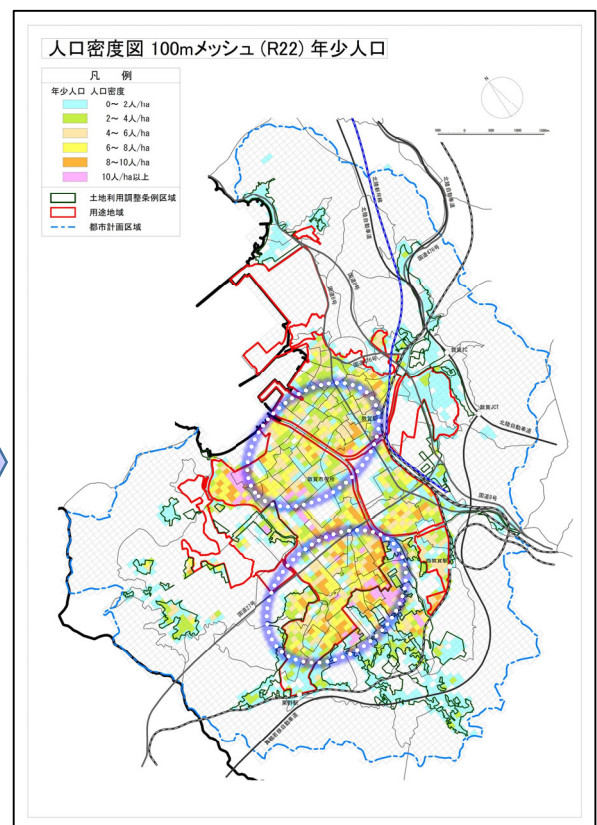
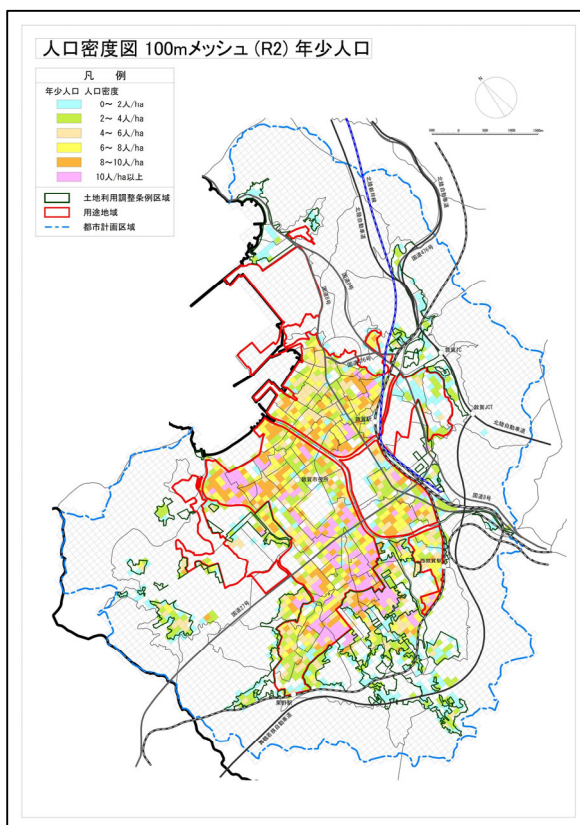
【現状から捉えた問題点・課題】

◆今後、市全体においてスポンジ状に人口減少や少子高齢化が進行し、人口の低密度化などが懸念されます。



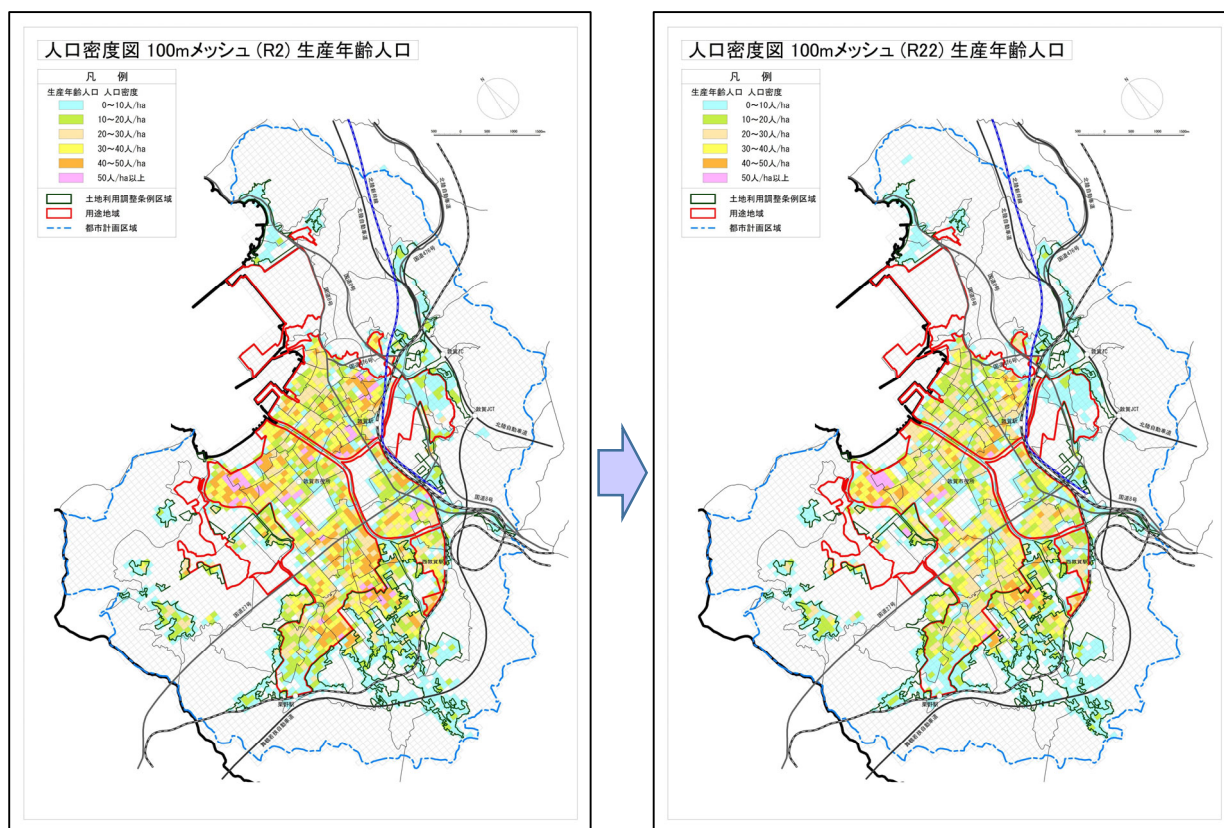
資料) 国勢調査、国土数値情報より作成

図. 将来人口動向予測 (総人口)



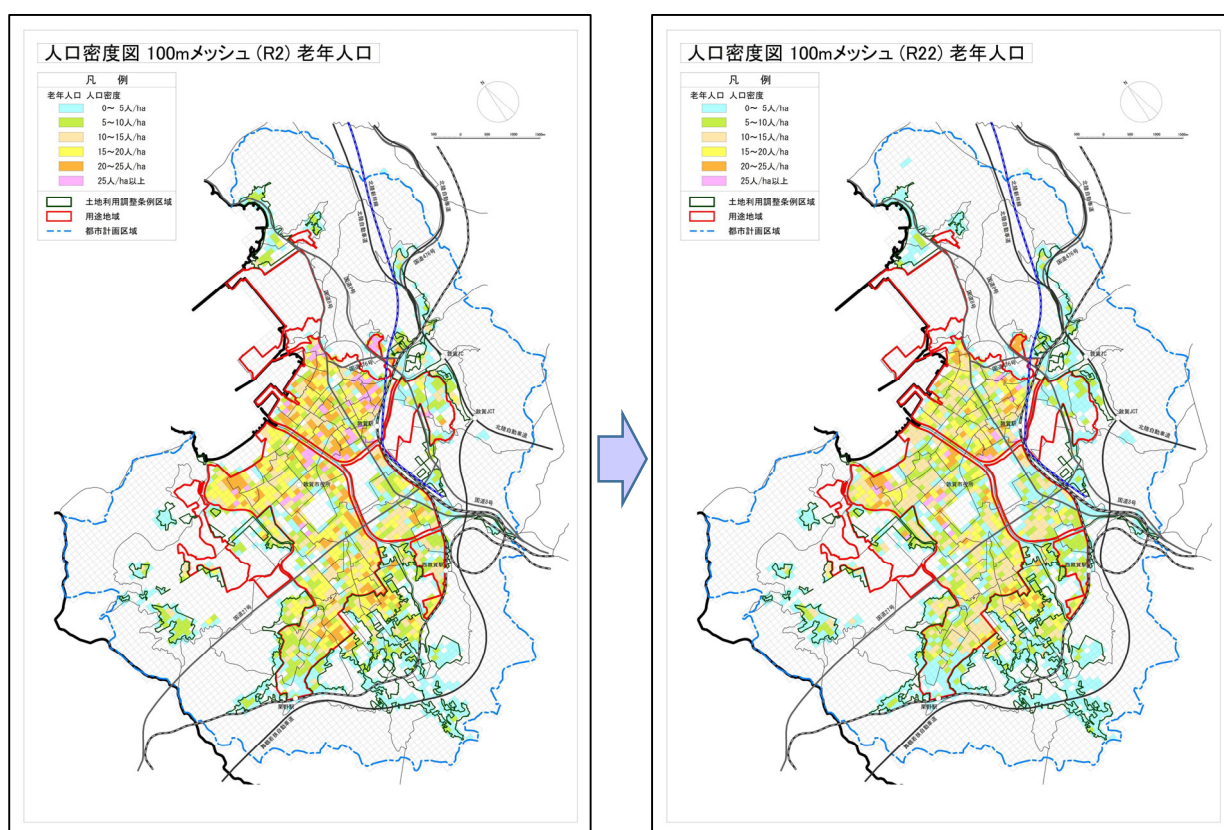
資料) 国勢調査、国土数値情報より作成

図. 将来人口動向予測 (年少人口)



資料) 国勢調査、国土数値情報より作成

図. 将来人口動向予測 (生産年齢人口)



資料) 国勢調査、国土数値情報より作成

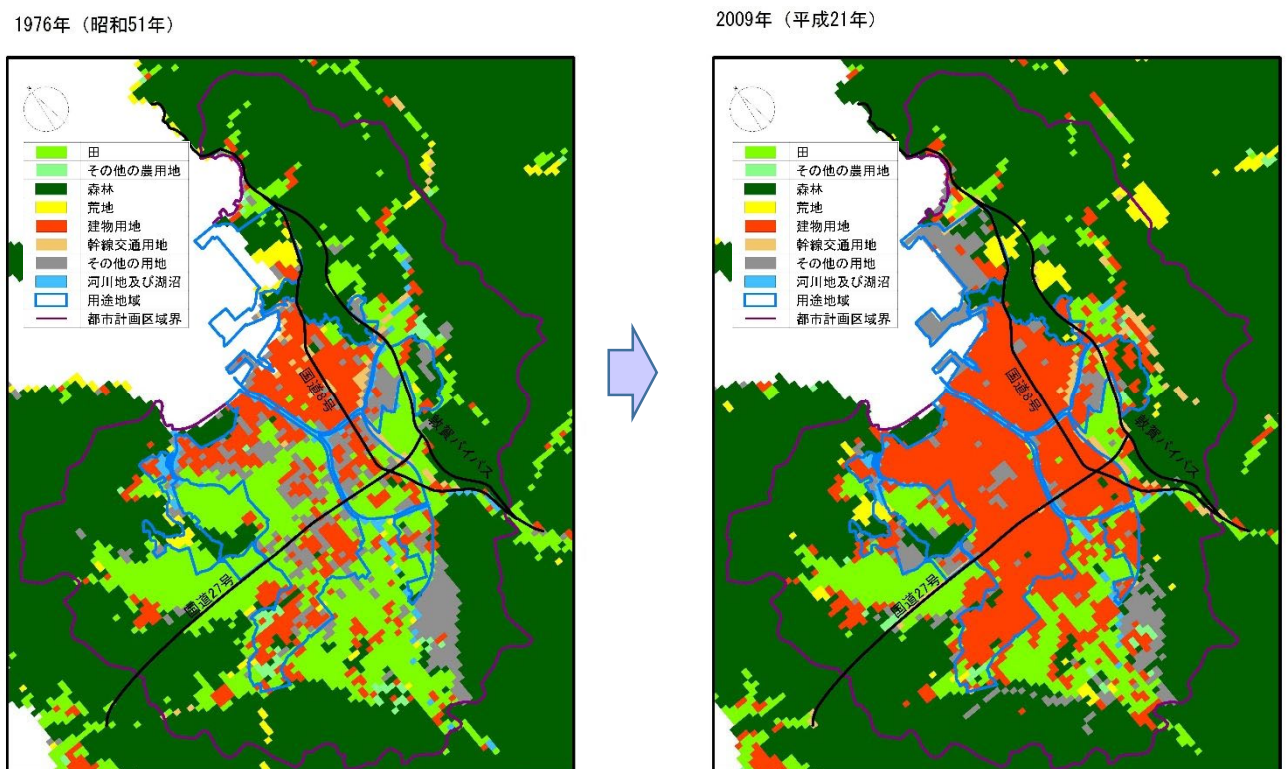
図. 将来人口動向予測 (老年人口)

(2) 土地利用

1) 市街地の状況

昭和 51 (1976) 年の土地利用をみると、中心市街地及び松原地区、野坂、桜ヶ丘町、筋生野に宅地（建物用地）が集中しており、現在の市街地内には田園風景が広がっています。

平成 21 (2009) 年になると、敦賀新港の整備が行われたほか、宅地面積が増大しており、33 年間で大きく市街化が進行しています。現行の用途地域内のほとんどが宅地化されており、開発圧力の高まりにより用途地域外にも宅地化が進んでいます。



資料) 国土数値情報より作成

図. 土地利用動向の推移

【現状から捉えた問題点・課題】

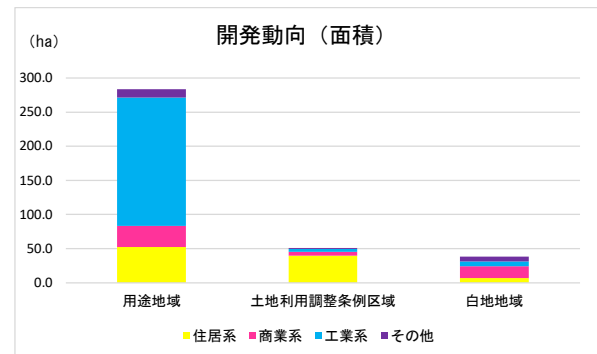
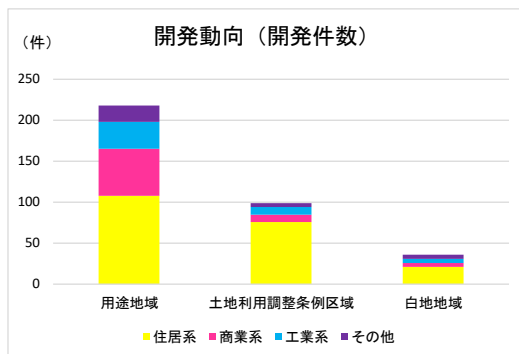
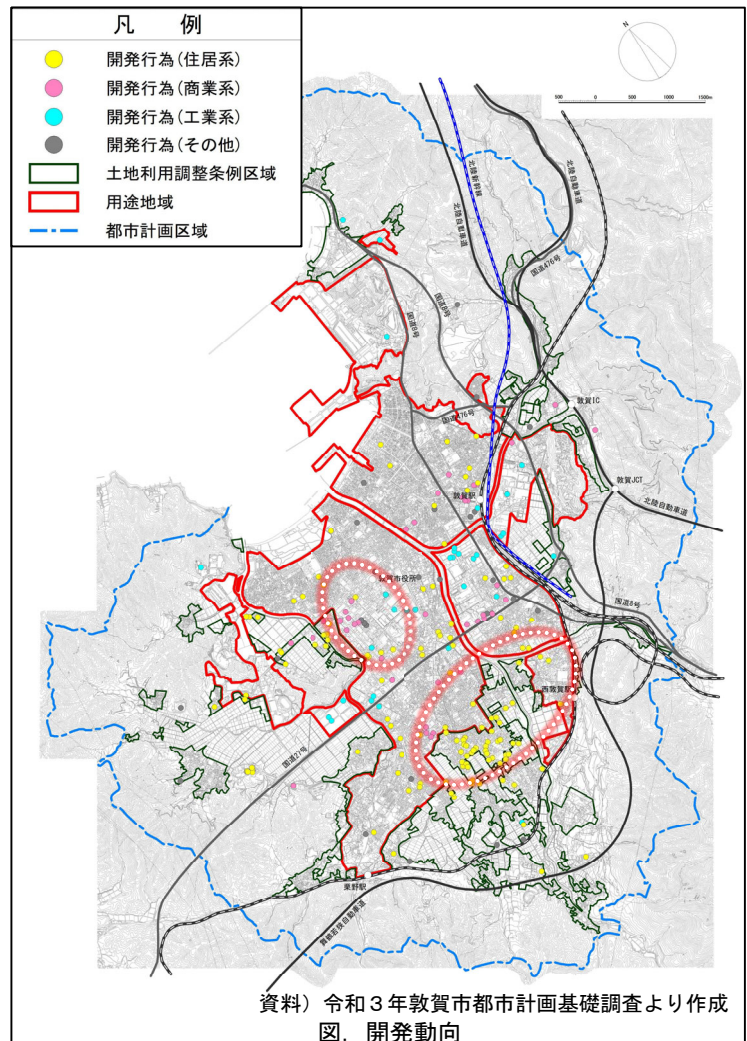
- ◆市全体において、今後も宅地（建物用地）などの都市的土地利用への転換が増加すれば、市街地の低密度化（人口密度の低下）の進行が懸念されます。

2) 開発動向

本市の過去20年間での開発件数をみると、用途地域内に集中しており、特に新市街地が形成されている木崎や国道27号沿道において商業系の開発動向が多くなっています。

用途地域外では、特に栗野地区において住居系の開発動向が多くみられ、用途地域内での住居系開発が域内に点在しているのに対して、集中していることが伺えます。

また、郊外部での商業系施設関係の開発について、1件あたりの開発面積が大きい傾向が見られます。



	住居系	商業系	工業系	その他
用途地域	108	57	33	20
土地利用調整条例区域	76	9	9	5
白地地域	21	5	5	5
合計	205	71	47	30

	住居系	商業系	工業系	その他
用途地域	52.6	30.7	188.4	12.0
土地利用調整条例区域	39.8	5.8	3.8	1.4
白地地域	7.0	17.5	7.1	6.8
合計	99.4	54.0	199.3	20.2

図. 開発動向 (開発件数及び面積)

資料) 敦賀市調べ

※開発面積不明物件: 32件

【現状から捉えた問題点・課題】

◆新市街地や用途地域外での開発動向が多く、中心市街地部での開発動向が少ないことから、郊外への進出がみられ、中心市街地での活力の低下が懸念されます。

3) 低未利用地

本市の用途地域内の低未利用地は190.1haであり、用途地域内における低未利用地の占める割合は約1割となっています。

一方、土地利用調整条例区域内には、農地転用により開発が可能となる土地が多く、その割合は当該区域の約3割となっています。

用途地域内と土地利用調整条例区域内には同程度の低未利用地が分布しており、土地利用調整条例区域内には開発が可能な農地の割合が高いといえます。

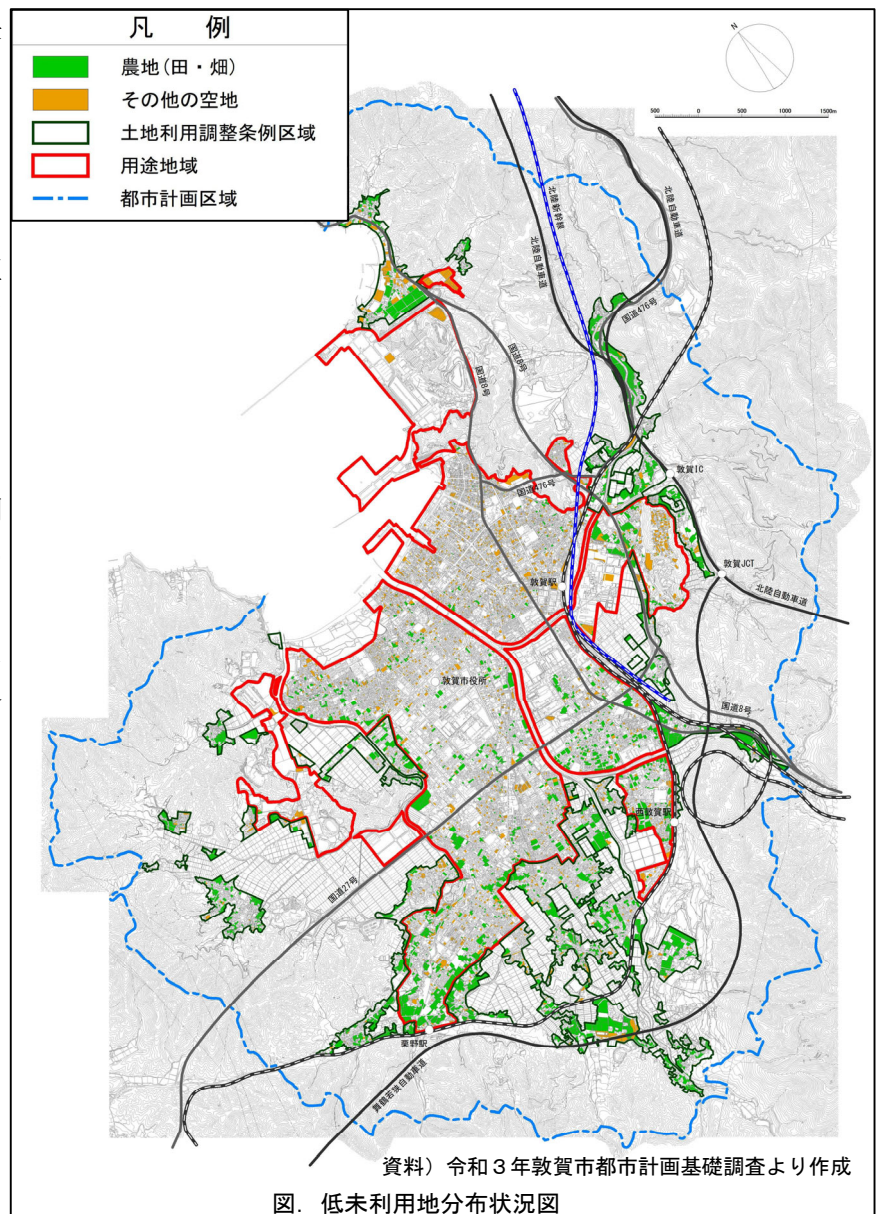


表. 低未利用地分布状況

	用途地域内		土地利用調整条例区域内	
	面積 (ha)	割合 (%)	面積 (ha)	割合 (%)
農地 (田、畑)	115.9	7.0	170.2	27.6
その他の 空地	74.2	4.5	31.2	5.1
合計	190.1	11.4	201.4	32.7

※低未利用地とは、適正な利用が図られるべきであるにもかかわらず利用されていない「未利用地」と周辺地域の利用状況に比べて利用の程度が低い「低利用地」を含めた総称です。用途地域内には農用地区域は指定されないことから、農地は低未利用地とされます。

【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆開発可能な土地が多い用途地域に隣接した郊外での開発が進むことにより、市街地南側への開発拡大が懸念されます。

4) 空き家の状況

本市の空き家の分布状況は、用途地域内に872件、用途地域外（土地利用調整条例区域、白地地域）に131件となっており、都市計画区域内の空き家の約9割が用途地域内に集中しています。

用途地域内における分布状況をみると、特に用途地域北側（中心市街地、松原地区等）に集中しており、中心市街地部における人口減少に伴い、空洞化に拍車をかける要因となっています。

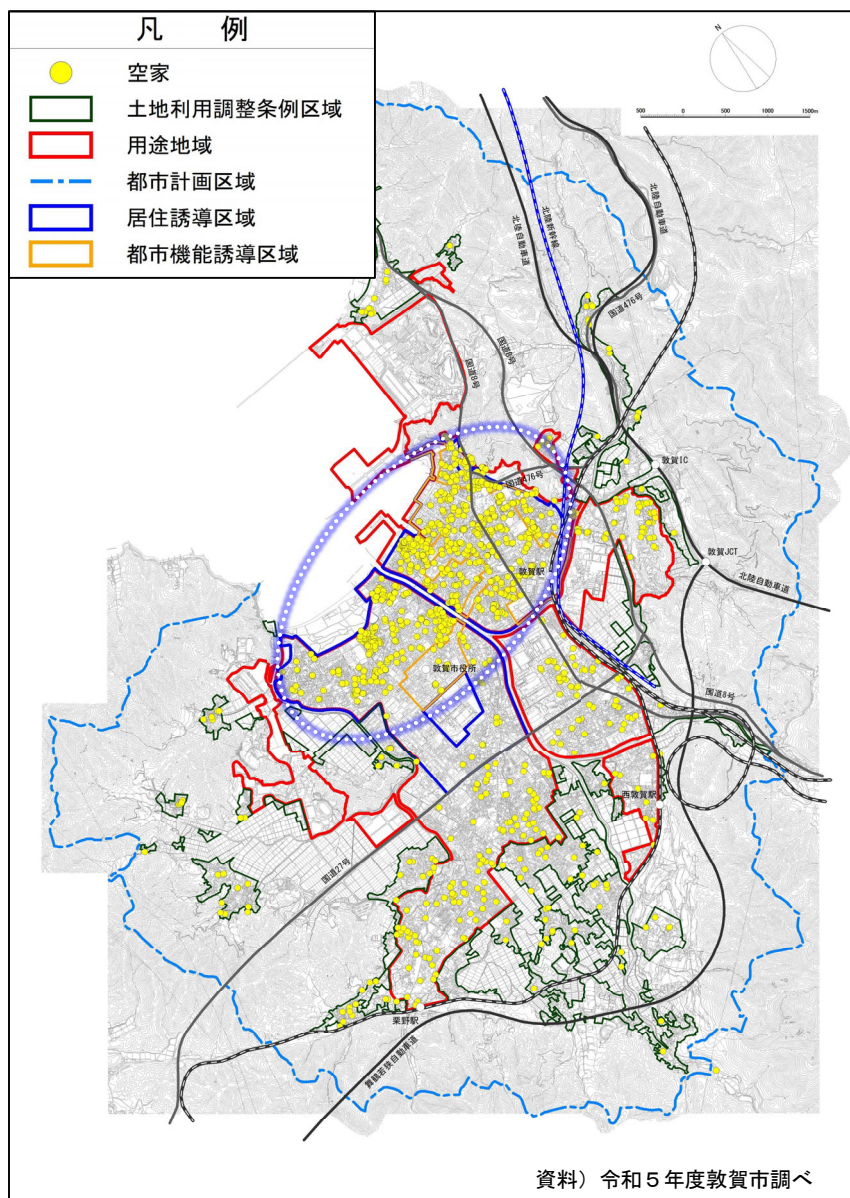


図. 空き家の分布状況

【現状から捉えた問題点・課題】

◆本市の空き家は、中心市街地や松原地区などの用途地域北側に特に集中しており、市街地の空洞化の要因となっていることが考えられます。

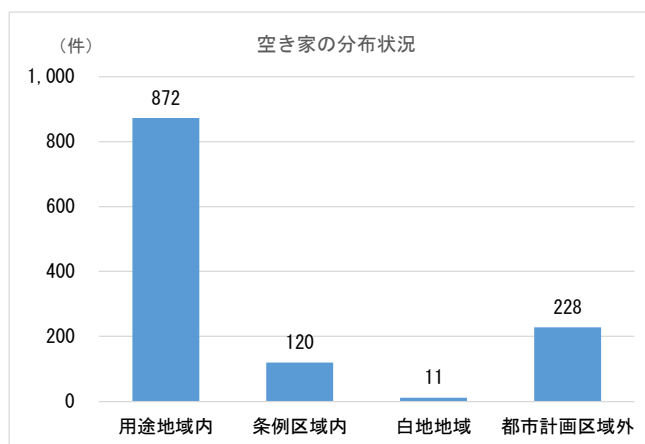


図. 空き家の分布状況

(3) 都市交通

1) 公共交通網の状況

本市の公共交通機関には、北陸新幹線、JR、ハピラインふくい、路線バス、コミュニティバスがあります。

JR は、北陸本線と小浜線の2路線がありますが、市街地の外縁部を通っており、敦賀駅以外の鉄道駅は市街地の外側に立地しています。また、路線バスは、広域路線バスの若狭線（敦賀駅～白木）、菅浜線（敦賀駅～美浜駅）が運行されています。

一方、コミュニティバス路線は、市街地内各地を網羅するように設定されており、本市の市街地における公共交通機関としての役割は、コミュニティバスが中心的な役割を担っています。

公共交通の利用圏域を駅から半径 1,000m の範囲、バス停から半径 500m の範囲として設定すると、その利用圏域は用途地域全域をほぼ網羅しています。

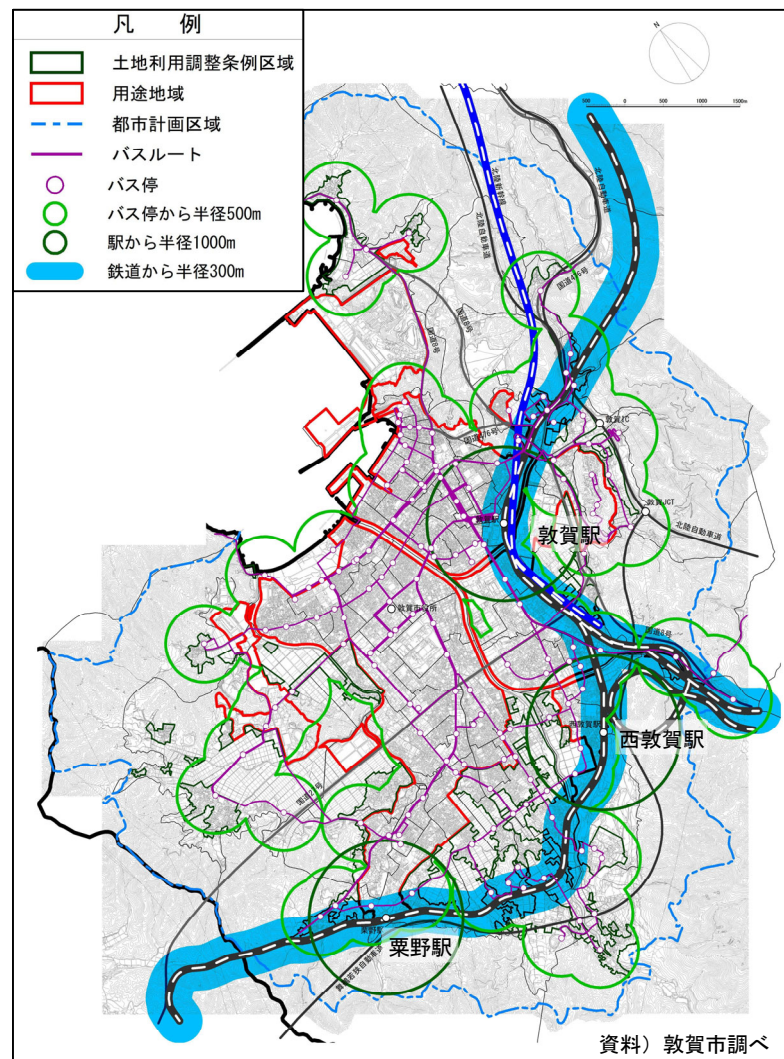


図. 公共交通網の状況と利用圏域 (R5.3時点)

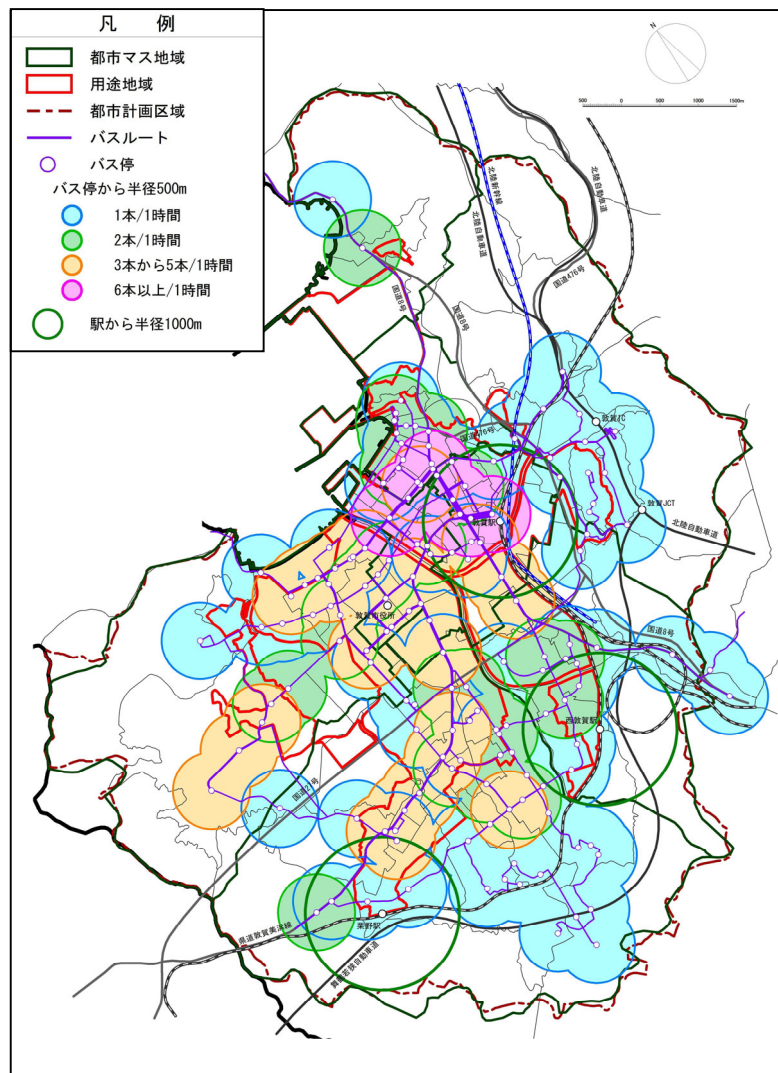
【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆コミュニティバスを中心とした公共交通網によって、その利用圏域は、市街地をおおむねカバーしていますが、今後、人口減少が進行すれば、公共交通の利用減少などから、公共交通のサービス水準の低下や利用圏域の縮小が懸念されます。

2) コミュニティバスの利用状況

本市の主要な公共交通手段であるコミュニティバスは、敦賀駅を中心とした中心市街地においてピーク時の運行頻度が6本以上／1時間のエリアがあり、用途地域内を基本とした市街地においてピーク時の運行頻度が3～5本以上／1時間となるエリアが多くなっています。

※「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省）では、基幹的な公共交通路線はおおむねピーク時の運行本数が片道3本以上の鉄道路線及びバス路線としており、この水準は一定の公共交通の利便性を示すものと考えられます。



資料) 敦賀市調べ

図. コミュニティバス利用圏域

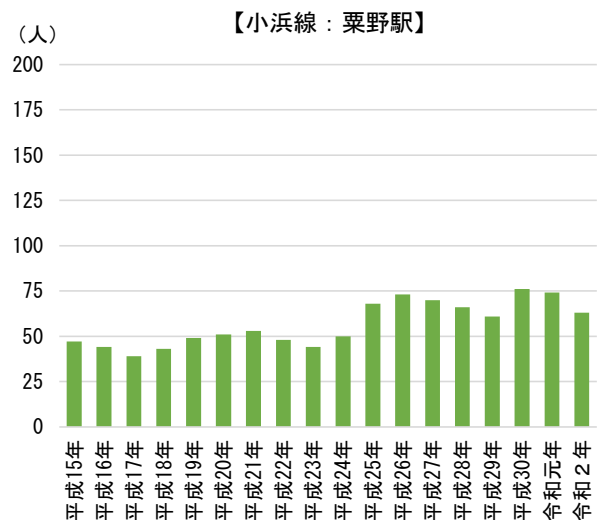
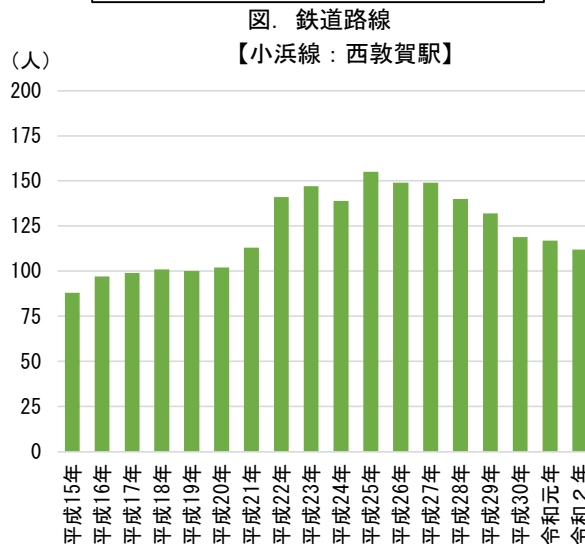
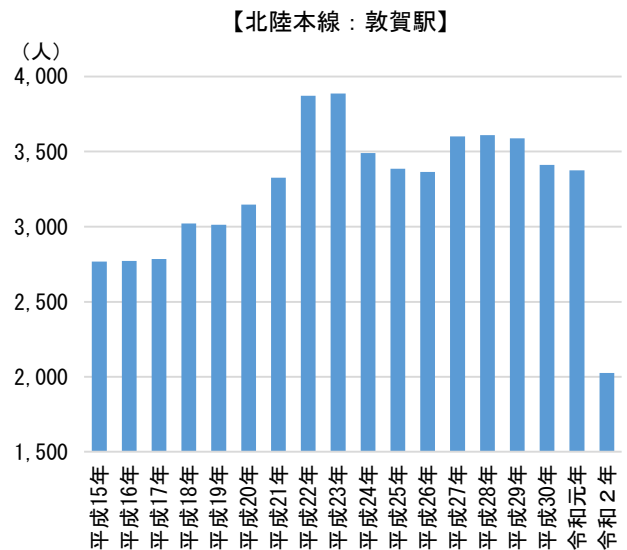
【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆ 中心市街地及び幹線道路沿道の市街地における交通の運行水準の確保は、将来においても重要であると考えられます。

3) 鉄道の利用状況

本市の鉄道は、JR 北陸本線や小浜線が JR 敦賀駅に乗り入れており、令和 6（2024）年 3 月には、北陸新幹線敦賀開業を迎えました。駅別の 1 日あたり平均乗車人員をみると、敦賀駅が圧倒的に多くなっています。平成 18（2006）年の直流化を機に増加傾向を示したのち、減少傾向に転じていました。北陸新幹線金沢開業後の平成 27（2015）年以降は増加から横ばい傾向にありましたが、令和 2（2020）年には、新型コロナウイルスの感染拡大により大きく減少しています。

敦賀駅の次に乗車人員が多い西敦賀駅は、平成 25（2013）年まで増加傾向にあり、その後は減少傾向となっています。また、西敦賀駅・栗野駅の乗車人数は、1 日あたり 100 人前後となっており、車中心の地域社会では、今後、乗車人数の増加は見込めないと考えられます。



資料：西日本旅客鉄道（株）・日本貨物鉄道（株）

図. 駅別乗車人員の推移（1日平均）

【現状から捉えた問題点・課題】

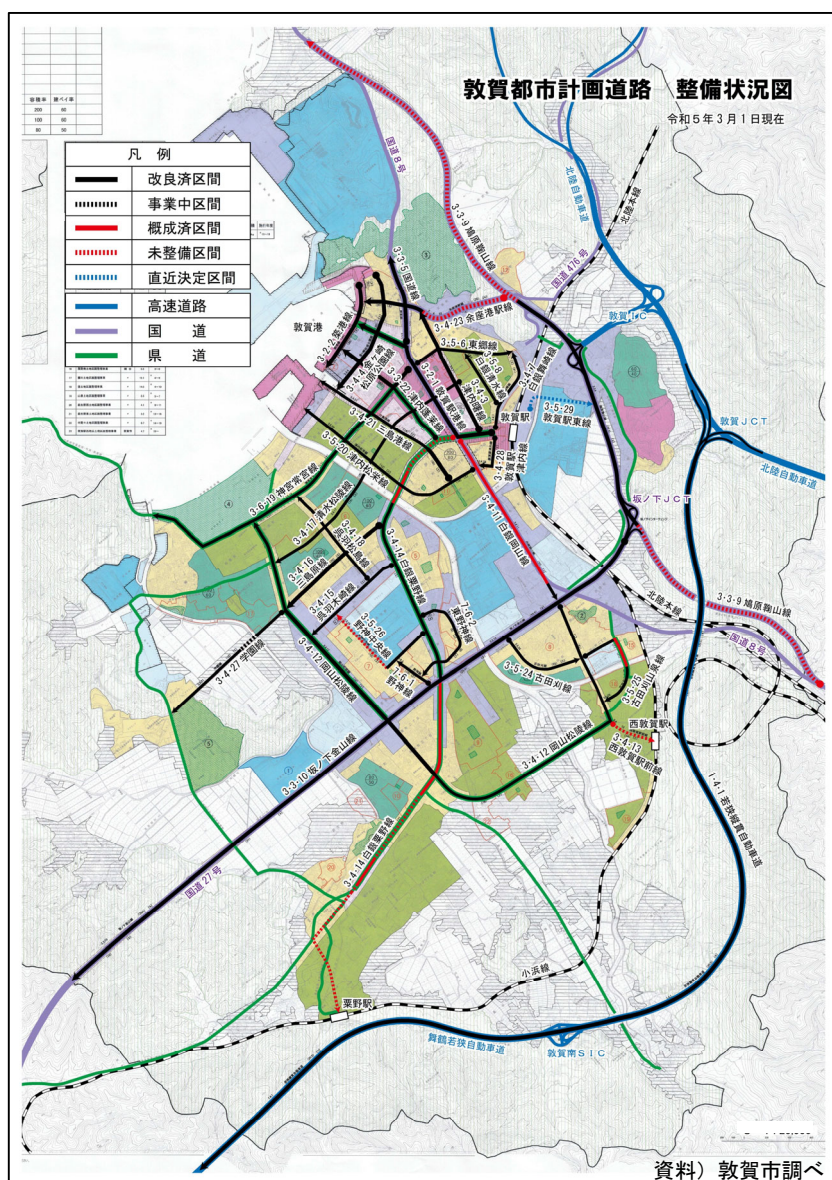
- ◆北陸新幹線の敦賀までの延伸、今後の人口減少などを踏まえながら、鉄道及び市街地部での利便性が高いコミュニティバス交通網の充実とあわせて連携を図ることが重要です。

4) 都市計画道路の整備状況

敦賀市の都市計画道路は、令和5（2023）年3月1日現在、32路線、68,170mが計画決定されています。このうち改良済は53,580m（78.6%）で、事業中が180m（0.3%）、概成済が3,240m（4.7%）、未整備が11,170m（16.4%）となっており、整備率は78.6%と福井県全体の75.6%をやや上回っています。

しかしながら、概成済区間を含めると約15km近くの整備延長が残っており、特に市街地縁辺部において未整備区間が多くなっています。

本市では、平成30（2018）年度において、都市計画道路の検証を実施しています。



改良済：都市計画決定どおりに整備された道路

概成済：計画道路と同程度の機能を果たしうる道路（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員がある道路）

図. 都市計画道路整備状況

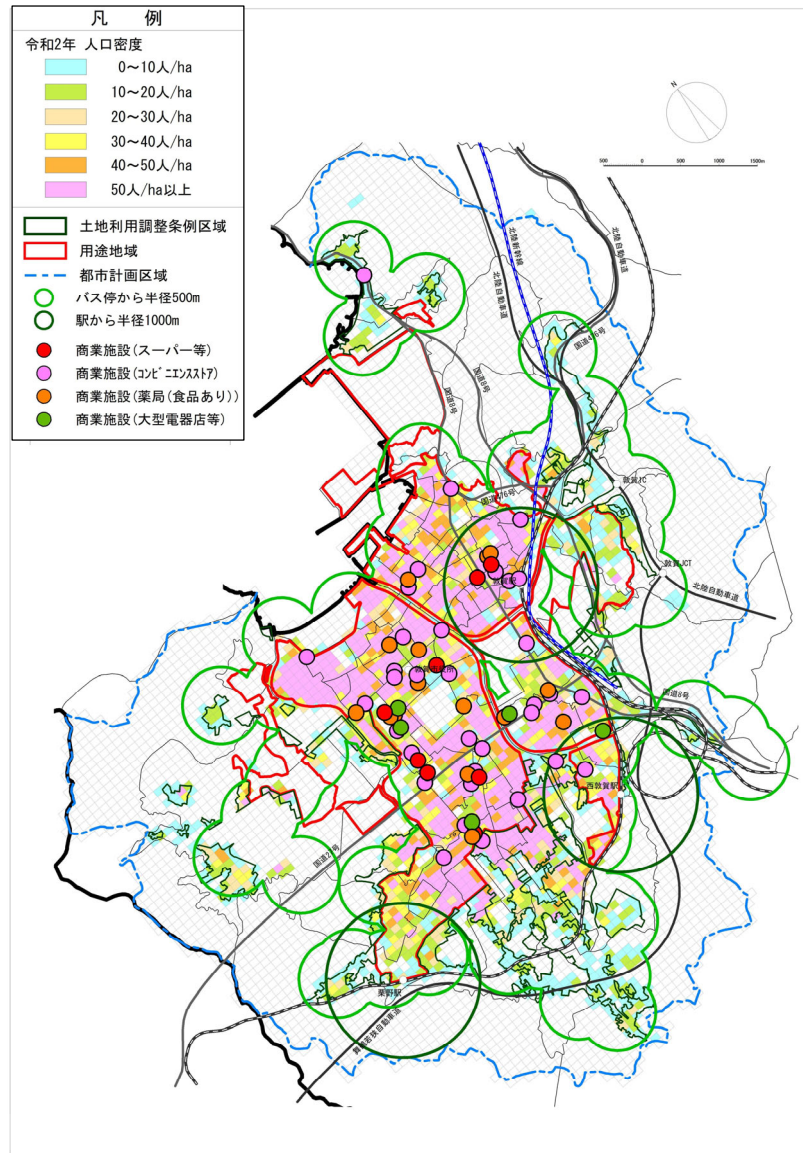
【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆平成30（2018）年度に実施された都市計画道路の検証を踏まえ、今後も都市計画道路の必要性等を検討していく必要があります。

(4) 都市機能

1) 商業施設

商業施設は 62 箇所あり、概ね用途地域内に立地しています。いずれも公共交通の利用圏域内に立地し、令和 2（2020）年の人口密度の高い地域に立地しており、利便性が高いといえます。



資料) 敦賀市調べ

※対象とした商業施設：スーパー（アル・プラザ、アピタ、パロー、生協等）、コンビニエンスストア、薬局（クスリのアオキ、V-Drug、ゲンキー等）、電気店（ヤマダ電機等）など

図. 商業施設の立地状況（R5.3時点）

【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆商業施設は、概ね用途地域内、公共交通の利用圏域内に立地していますが、特に市街地北側に集中しており、商業施設の利便性は北側が高いといえます。

■産業構造（商業）の変化



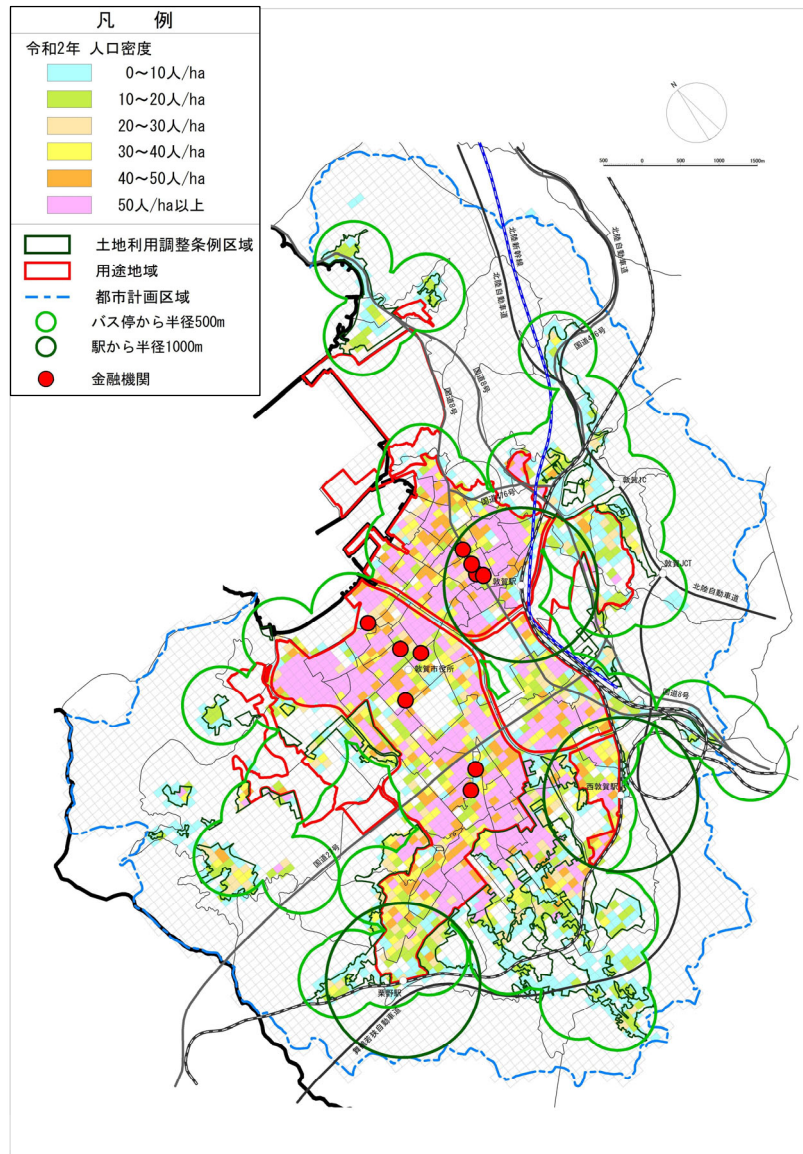
約 30 年間で中心市街地の商業が
衰退し、商業機能が木崎や中央
町周辺へ推移



資料）都市構造可視化計画より作成

2) 金融機関

金融機関は 10 箇所あり、用途地域内に立地しています。いずれも公共交通の利用圏域内に立地していますが、主要公共交通結節点である敦賀駅、市役所周辺など施設利用が多く見込まれる地区に集中しています。



資料) 敦賀市調べ

図. 金融機関の立地状況 (R5.3 時点)

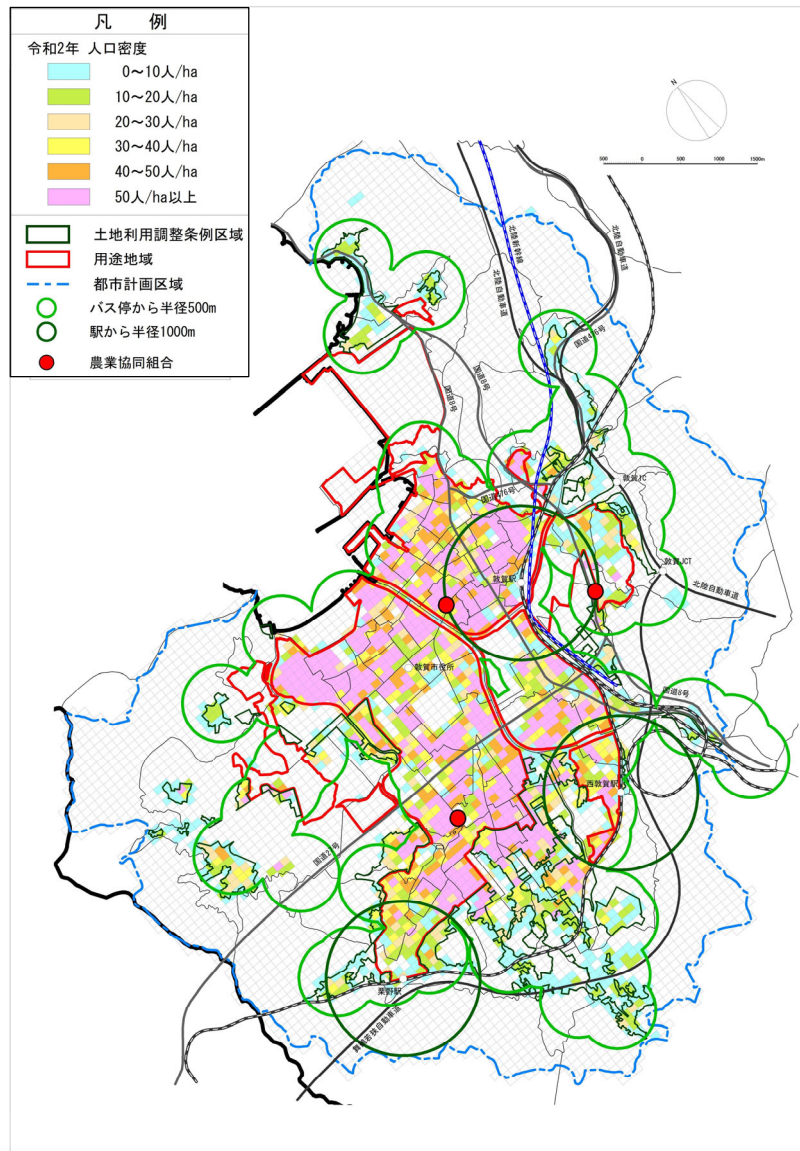
【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆金融機関は、敦賀駅や市役所周辺など施設利用が多く見込まれる地区に集中していますが、人口減少に伴い、店舗の移転や廃止によって店舗数が減少しています。
(平成 28 (2016) 年 : 15 店舗 ⇒ 令和 5 (2023) 年 : 10 店舗)

3) 農業協同組合

農業協同組合は農業事業者への様々な支援を行う組織であり、農産品の売買等も行いう施設ですが、それ以外にも金融や共済等の事業も行っており、市民の日常生活に関わる施設といえます。

農業協同組合は3箇所あり、いずれも農業従事者に配慮された立地となっており、郊外部にも立地しています。



資料) 敦賀市調べ

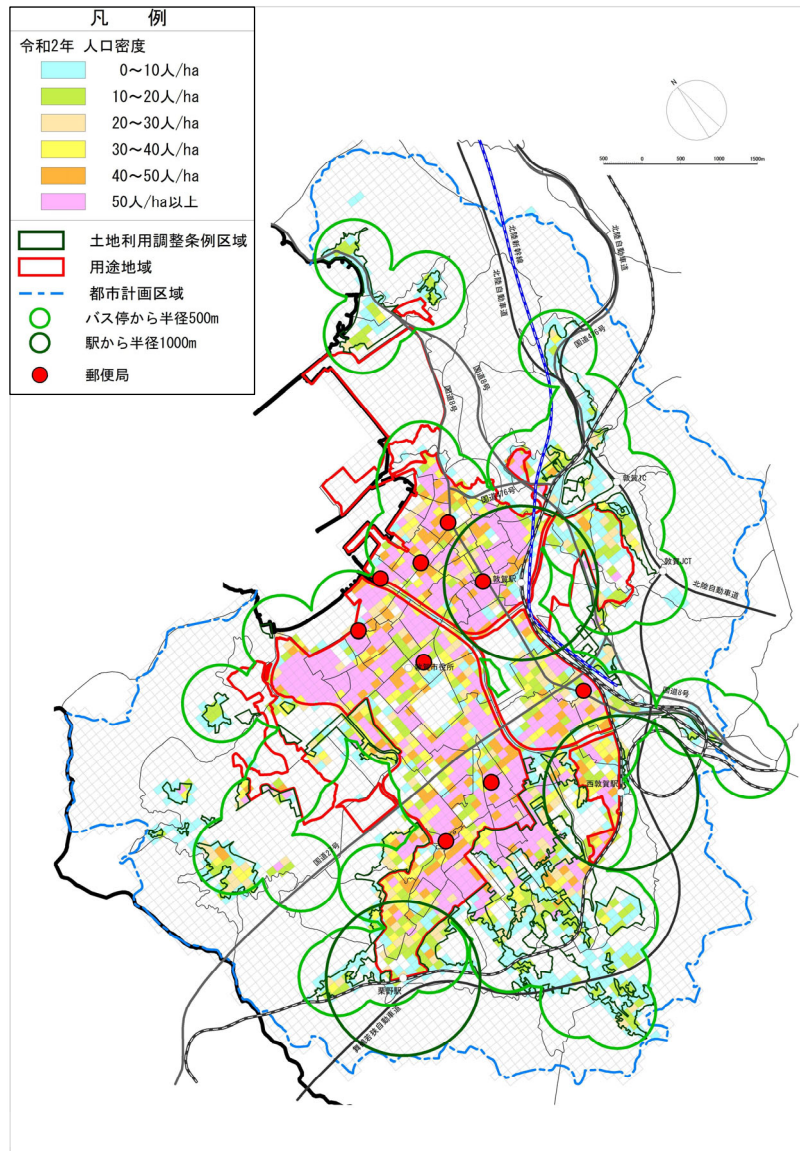
図. 農業協同組合の立地状況 (R5.3時点)

【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆農業協同組合は、市街地部のみではなく、郊外にも立地しています。事業の性質上、人口動向に直接影響を受ける施設ではないと考えられますが、将来的に人口減少が進行した場合、事業展開の再編などが懸念されます。

4) 郵便局

郵便局は用途地域内に9箇所あり、いずれも公共交通の利用圏域内かつ、令和2(2020)年の人口密度の高い地域に立地しています。このうち、4箇所は中心市街地に集中しています。



資料) 敦賀市調べ

図. 郵便局の立地状況 (R5.3時点)

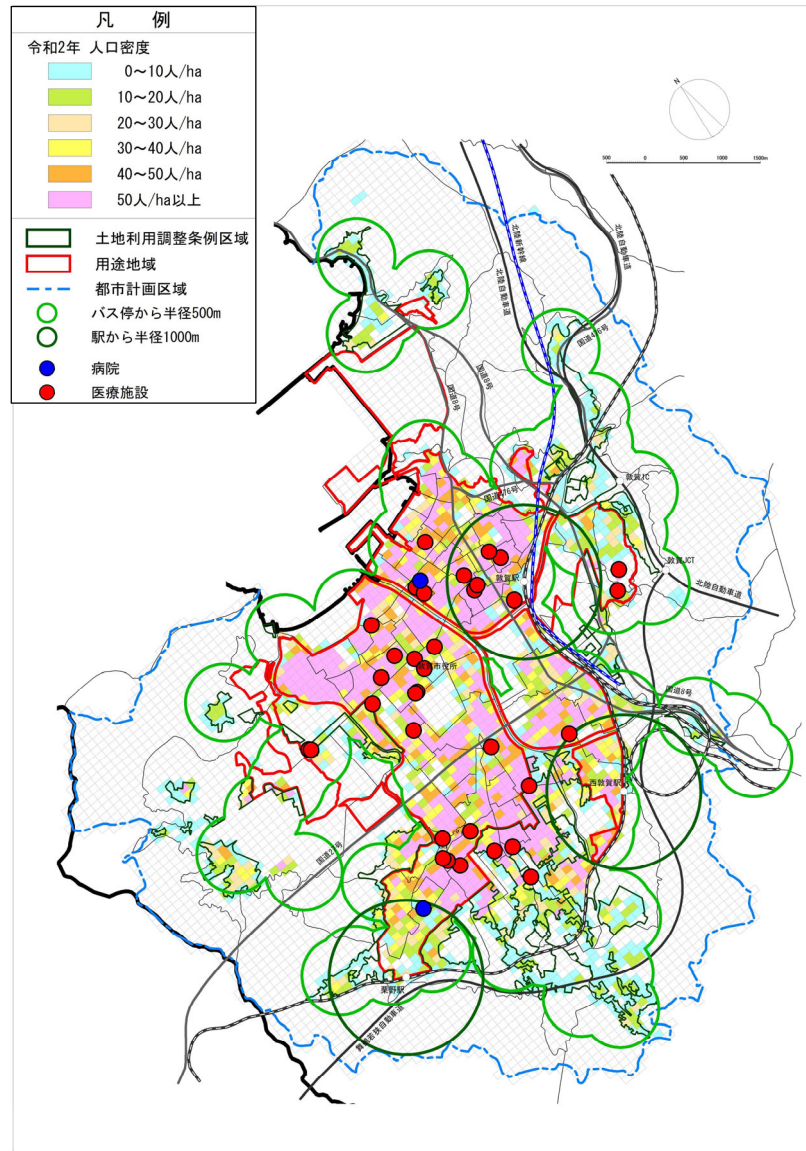
【現状から捉えた問題点・課題】

◆郵便局は、人口密度の高い地域に立地していますが、今後、人口減少が進行することで利用者が減少し、店舗の移転などが懸念されます。

5) 医療機関

医療機関は 36 箇所あり、概ね用途地域内に立地し、いずれも公共交通の利用圏域内に立地しています。

病院は、中心市街地部と郊外部にそれぞれ立地し、診療所などの医療施設は中心市街地部や市役所周辺等の市街地北側や栗野地区等の市街地南側など全市的に立地しており、利便性は高いといえます。



資料) 敦賀市調べ

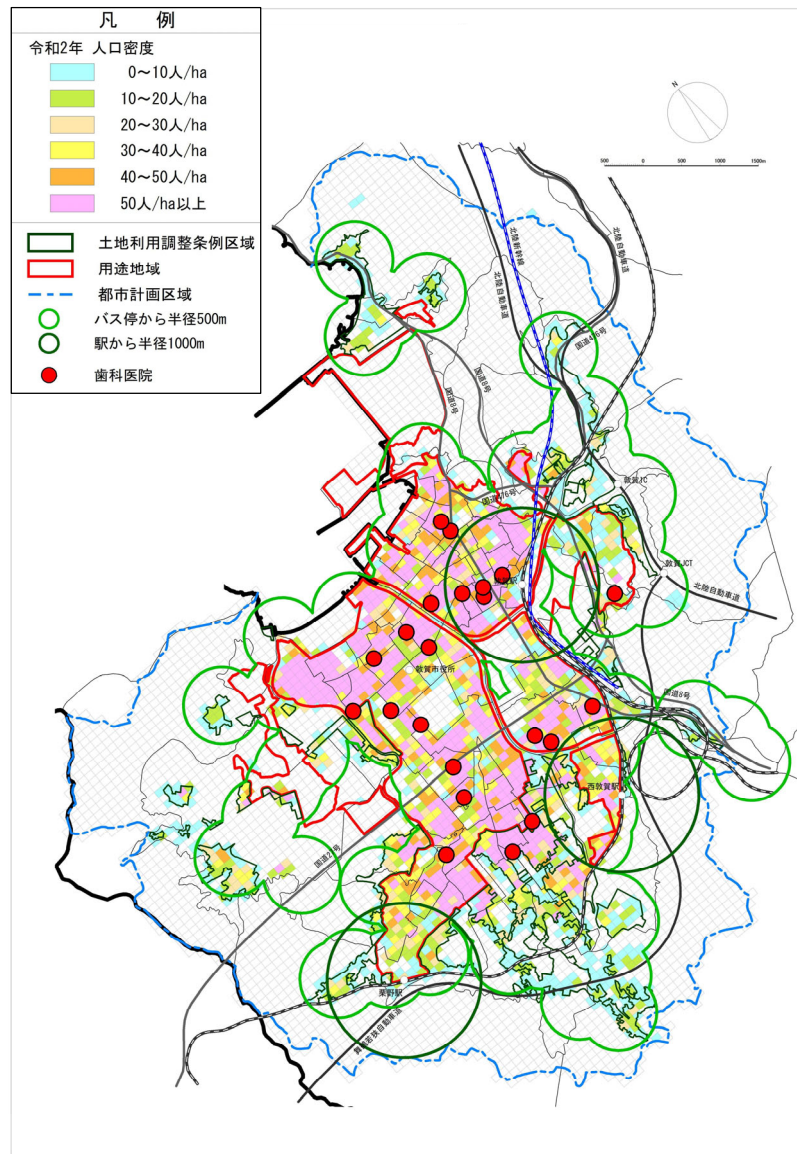
図. 医療機関の立地状況 (R5.3時点)

【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆医療機関は、市街地北側や南側など全市的に立地し、利用者の利便性は高いといえますが、今後、さらに人口減少が進行することで、利用者の減少等により、施設の移転等による利便性の低下等が懸念されます。

6) 歯科医院

歯科医院は 22 箇所あり、概ね用途地域内に立地し、いずれも公共交通の利用圏域内に立地しており、利便性は高いといえます。



資料) 敦賀市調べ

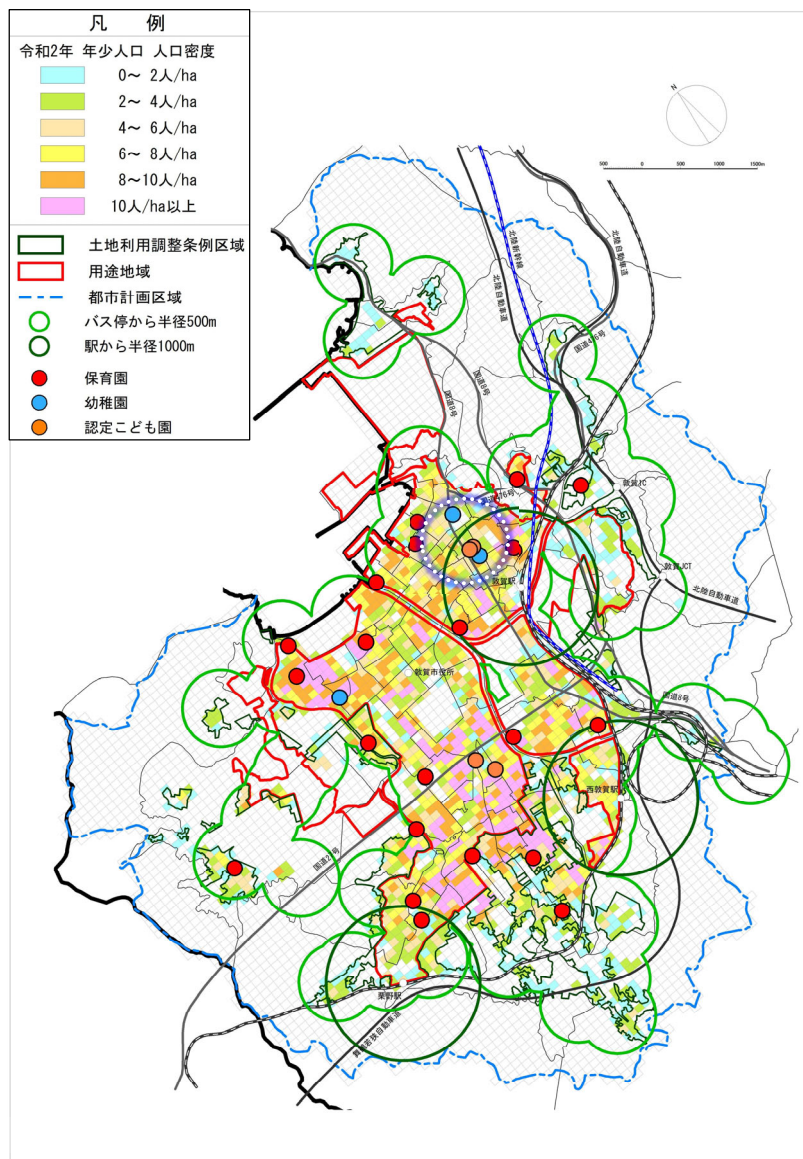
図. 歯科医院の立地状況 (R5. 3 時点)

【現状から捉えた問題点・課題】

◆ 歯科医院は、人口密度の高い地域に立地し、利用者の利便性は確保されているといえますが、今後、さらに人口減少が進行することで、利用者の減少等により、施設の移転等による利便性の低下等が懸念されます。

7) 保育所・幼稚園・認定こども園

保育所・幼稚園・認定こども園は28箇所あり、人口密度に関わらず、中心市街地部等の市街地北側や栗野地区等の市街地南側など用途地域内を中心に立地しています。



資料) 敦賀市調べ

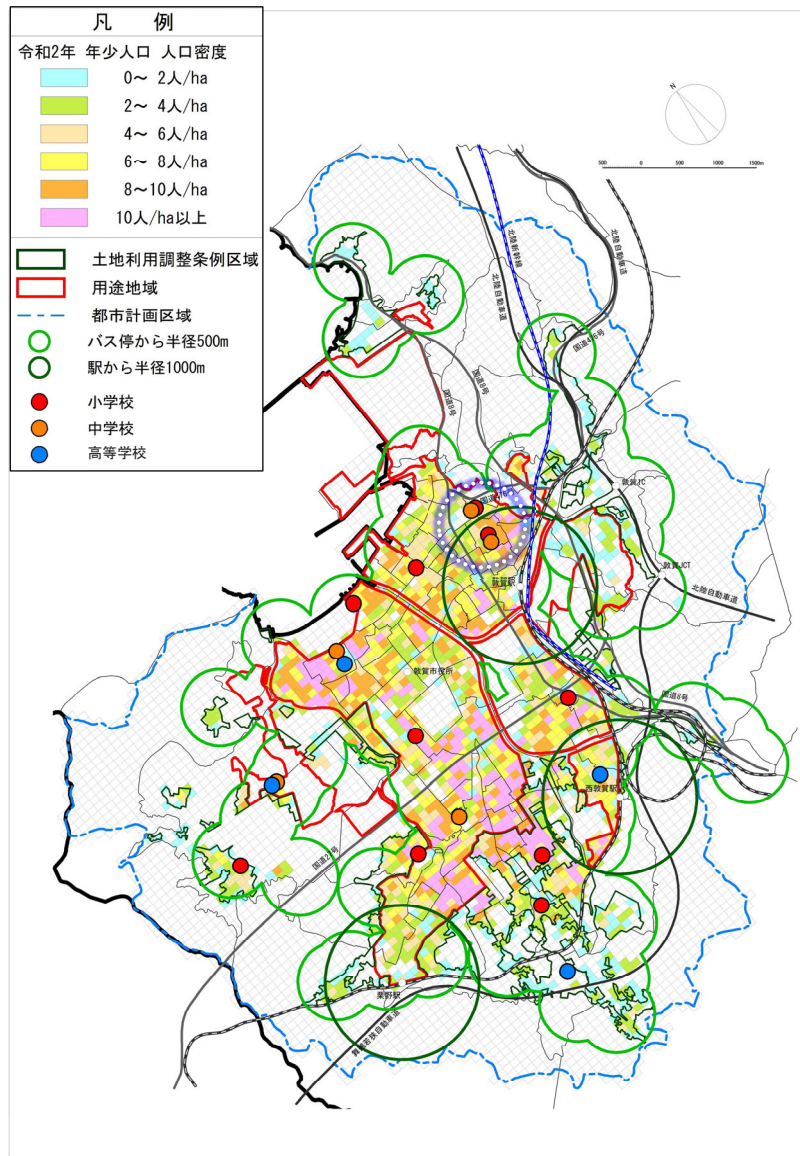
図. 保育所・幼稚園・認定こども園の立地状況 (R5.3時点)

【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆保育所・幼稚園・認定こども園は、人口密度などに関わらず、市街地北側や南側など用途地域内に立地していますが、市街地においてスポンジ状に人口減少や少子化の進行が予測されており、今後、施設の統合や廃止によって子育て環境への影響が懸念されます。

8) 学校教育施設（小学校・中学校・高等学校）

学校教育施設は 19 箇所あり、用途地域内外や人口密度に関わらず、中心市街地部等の市街地北側や栗野地区等の市街地南側に立地がみられます。



資料) 敦賀市調べ

図. 学校教育施設（小学校・中学校・高等学校）の立地状況（R5.3時点）

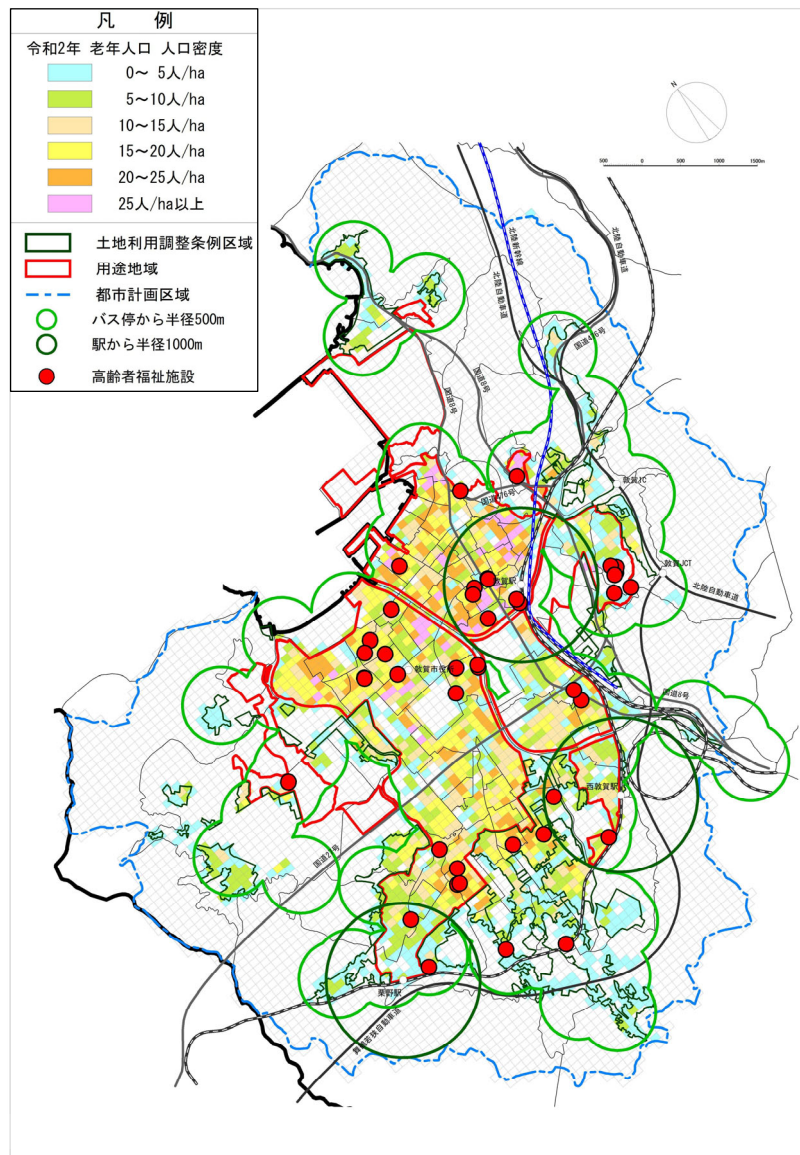
【現状から捉えた問題点・課題】

◆学校教育施設は、市内の各地に立地していますが、特に市街地北側の中心市街地に集約した立地がみられます。今後、少子化の進行が予測されており、施設の老朽化もあいまって、施設の統合や廃止によって地域外に移転するなど教育環境に影響を及ぼすことが懸念されます。

（令和3（2021）年4月に角鹿小中学校が開校（敦賀北小学校、赤崎小学校、咸新小学校、角鹿中学校が統合））

9) 高齢者福祉施設

本市に高齢者福祉施設は42箇所あり、公共交通の利用圏域内に立地していますが、多くが中心市街地部と栗野地区周辺に集積しています。



資料) 敦賀市調べ

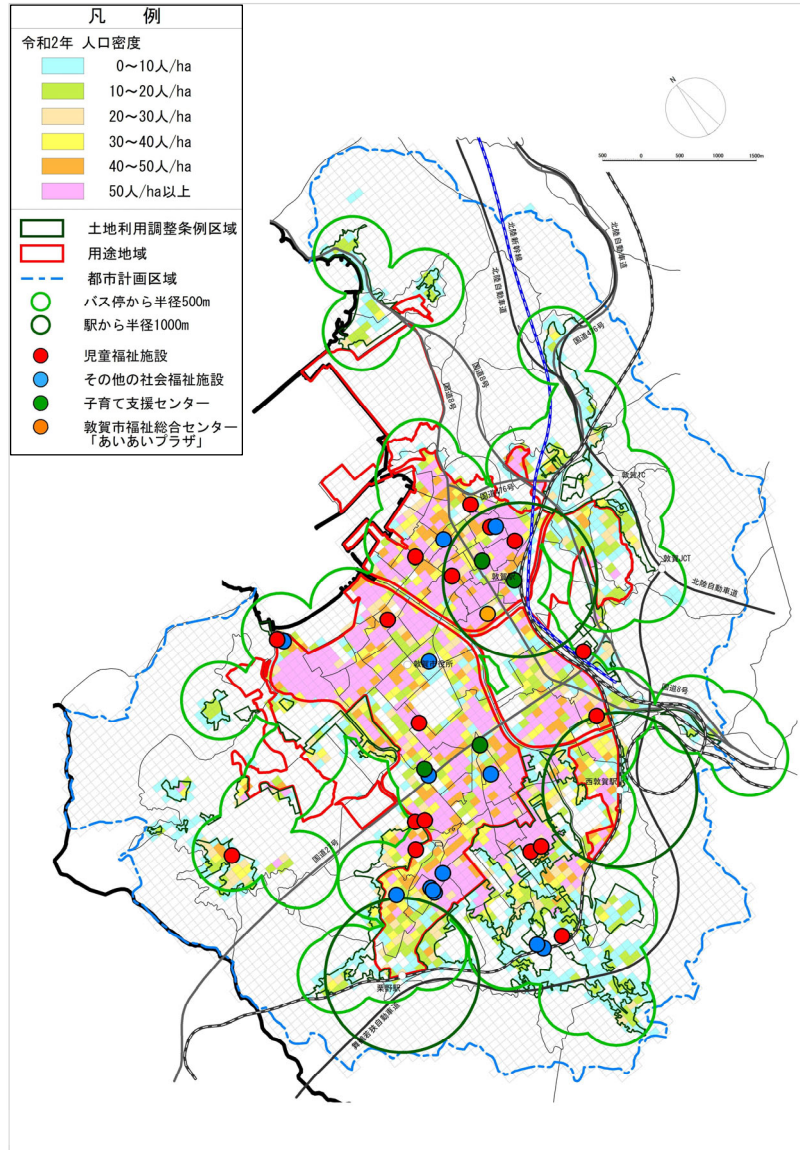
図. 高齢者福祉施設の立地状況 (R5.3時点)

【現状から捉えた問題点・課題】

◆高齢者福祉施設は、おおむね公共交通の利用圏域内に立地し、また、中心市街地部と栗野地区周辺など市街地の北側と南側で高齢者が多い地域に立地しています。将来的に高齢者の増加が見込まれる地域もこれらの地域であり、今後も施設の利便性の維持が求められます。

10) その他の福祉施設

その他の福祉施設は 35 箇所あり、いずれも公共交通の利用圏域内に立地し、市街地北側に多く立地しています。



資料) 敦賀市調べ

※対象とした施設：児童福祉施設、知的障がい者援護施設、子育て支援施設、その他の社会福祉施設

図. その他の福祉施設の立地状況 (R5.3 時点)

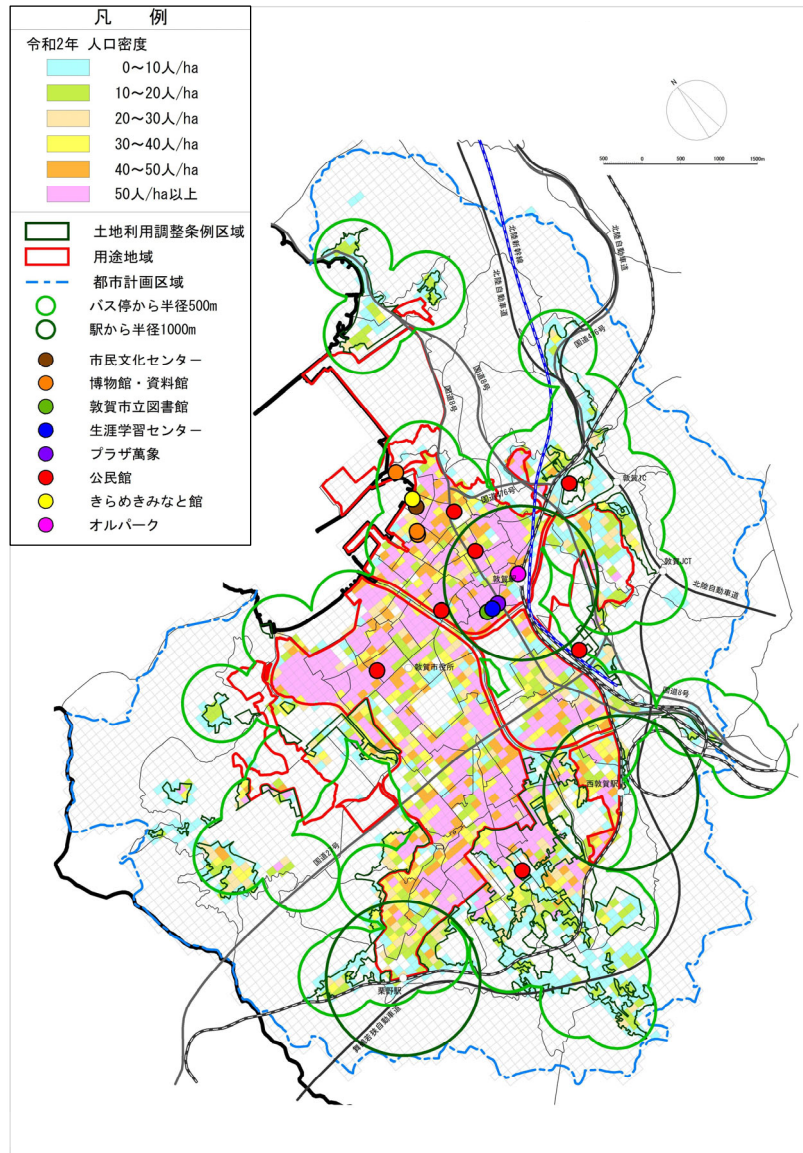
【現状から捉えた問題点・課題】

◆その他の福祉施設は、市街地全域、公共交通の利用圏域に立地しています。今後、少子化が進行すると、施設の統合や廃止などが進み、子育て環境に影響を及ぼすことが懸念されます。

11) コミュニティセンター等

コミュニティセンター等は 16 箇所あり、いずれも公共交通の利用圏内に立地しています。

市民文化センターや博物館など多くの市民が利用する施設は中心市街地に集まっています。



資料) 敦賀市調べ

※対象とした施設：市民文化センター、博物館、図書館、プラザ萬象、
児童文化センター、公民館等

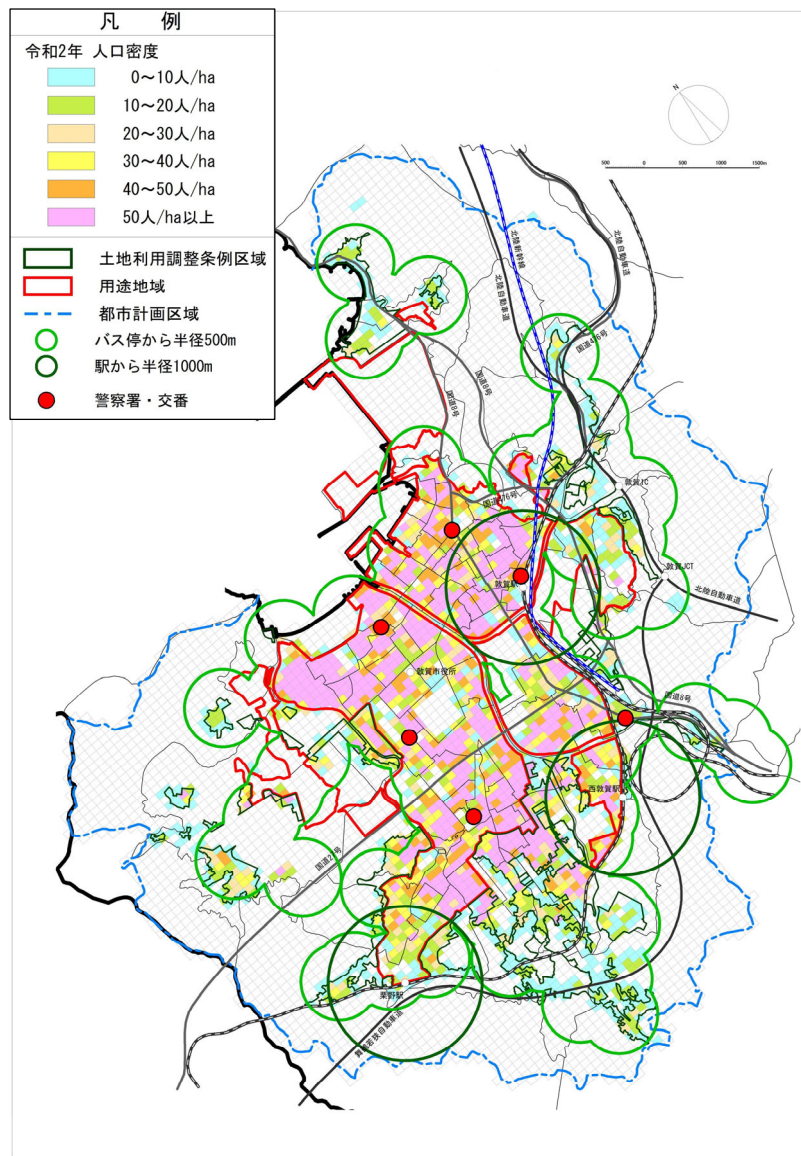
図. コミュニティセンター等の立地状況 (R5.3時点)

【現状から捉えた問題点・課題】

◆多くの市民が利用する市民文化センターや博物館などは、中心市街地に立地しています。市街地南側からは公共交通を利用することで施設の利用が可能となっていますが、市街地北側において人口減少が進行すると、施設の統合や廃止などが進み、市民の利便性に影響を及ぼすことが懸念されます。

12) 警察署・交番

警察署・交番は都市計画区域内に6箇所立地しています。用途地域内には5箇所あり、中心市街地には2箇所立地しています。



資料) 敦賀市調べ

図. 警察・交番の立地状況 (R5.3時点)

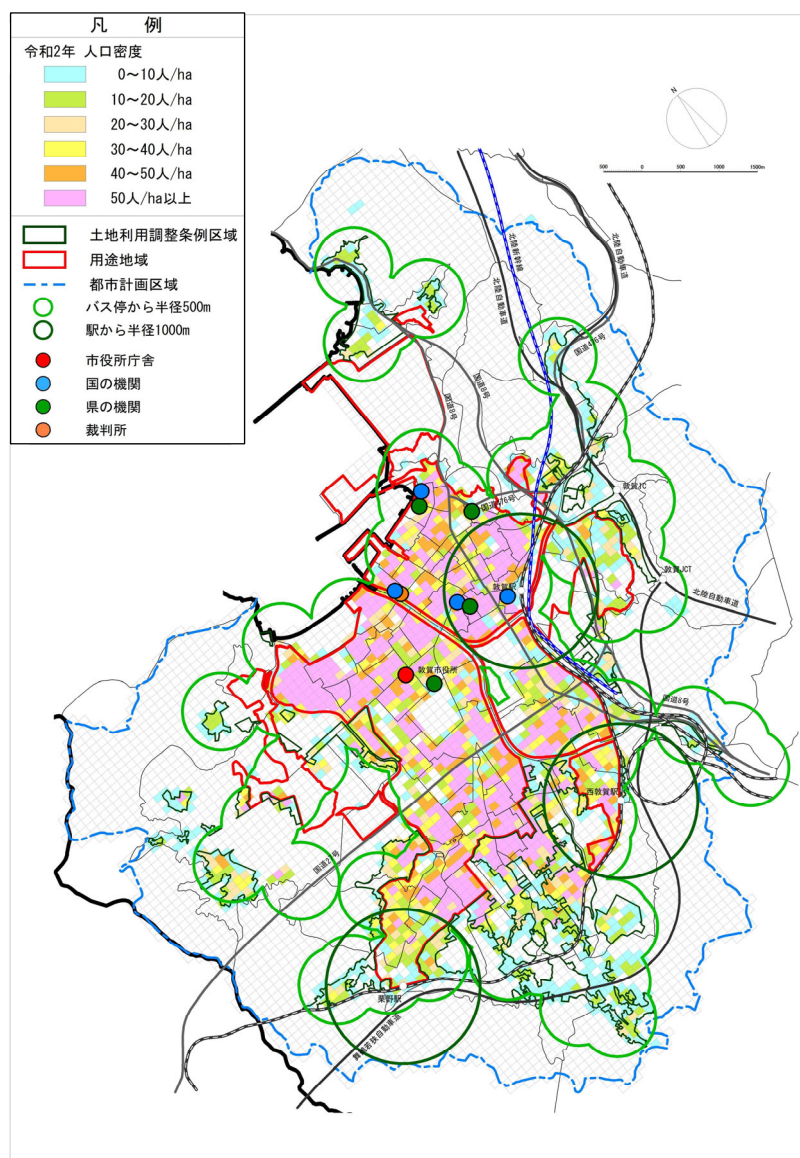
【現状から捉えた問題点・課題】

◆警察署・交番については、市民生活に安心を与える施設であることから、将来においても現状の立地水準が必要です。

13) 官公庁

官公庁は10箇所あり、その機能上、交通の利便性の高い場所に立地しています。

多くの市民が利用する市役所については、公共交通の利用圏域内（バス停から半径500mの範囲のみに該当）に含まれていますが、敦賀駅からは離れており、公共交通を利用したアクセスが必要になります。



資料) 敦賀市調べ

図. 官公庁の立地状況 (R5.3時点)

【現状から捉えた問題点・課題】

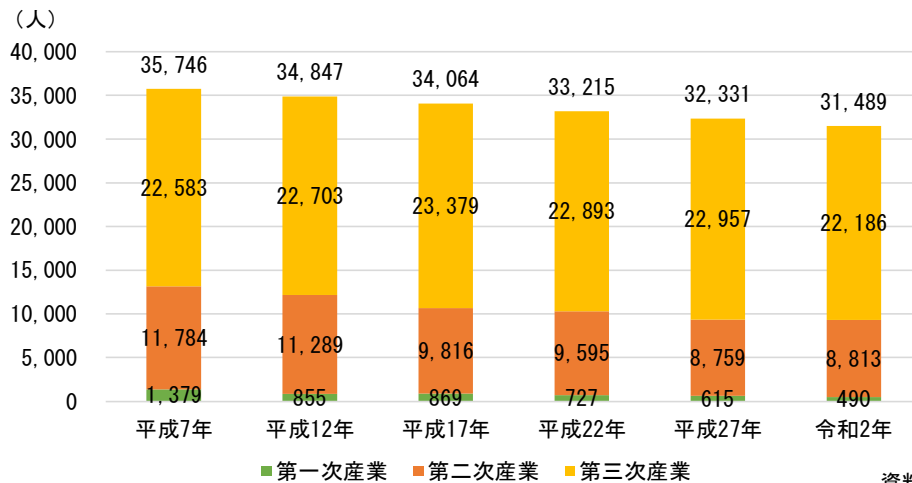
- ◆官公庁のうち特に市役所は、市民の生活に重要な機能であることから、将来においても利用圏域における利便性を確保することが必要です。

(5) 経済活動

1) 産業別就業人口

本市の産業別就業人口は、第一次産業は極めて少なく、令和2（2020）年では第三次産業の就業人口は全体の7割近くを占めています。

平成27（2015）年まで、第一次産業や第二次産業は減少傾向、第三次産業はほぼ横ばいとなっていました。令和2（2020）年では第二次産業が増加し、第三次産業が減少しています。



資料：国勢調査

図. 産業別就業人口の推移

2) 事業所・従業者数

事業所・従業者数はサービス業や卸・小売業が多くなっています。その推移をみると卸・小売業が平成8（1996）年から平成24（2012）年にかけて大幅に減少しているものの、平成26（2014）年は平成24（2012）年の1.5倍以上になっています。平成8（1996）年から平成28（2016）年の事業所数の推移をみると、製造業とサービス業で大きく減少しており、製造業は減少傾向が続いています。

表. 敦賀市の事業所・従業者数の推移

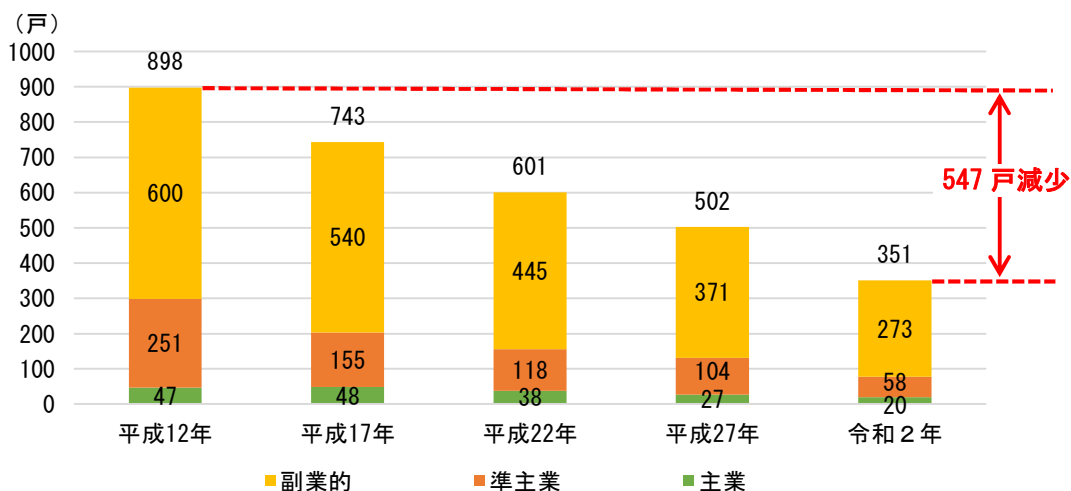
		平成8年	平成13年	平成18年	平成21年	平成24年	平成26年	平成28年
農林漁業	事業所数	6	4	3	7	5	5	4
	従業者数	64	31	18	97	22	15	23
鉱業	事業所数	2	5	2	—	1	—	—
	従業者数	23	91	30	—	3	—	—
建設業	事業所数	534	547	513	534	493	500	464
	従業者数	5,371	4,990	4,666	4,304	4,155	4,192	4,004
製造業	事業所数	277	251	197	192	189	183	169
	従業者数	6,246	5,271	4,496	3,852	4,604	4,366	3,806
卸・小売業	事業所数	1,944	1,828	1,034	990	885	1,535	1,455
	従業者数	10,180	10,291	6,695	6,475	6,093	9,981	9,610
電気・ガス・水道	事業所数	13	12	12	13	7	12	9
	従業者数	848	854	655	698	678	618	525
運輸・通信業	事業所数	99	114	107	136	126	121	117
	従業者数	2,712	2,526	2,204	2,698	2,723	2,566	2,439
金融・保険業	事業所数	72	71	60	64	60	55	55
	従業者数	786	724	631	763	636	667	629
不動産業	事業所数	73	73	77	122	119	112	111
	従業者数	211	234	235	432	566	499	560
サービス業	事業所数	1,241	1,282	1,111	1,122	967	1,089	963
	従業者数	9,104	10,638	10,908	12,341	10,401	12,241	10,423
公務	事業所数	33	31	30	32	—	40	—
	従業者数	848	871	852	1,073	—	927	—

注) 平成18年から「卸・小売業」に「宿泊」を追加

資料：事業所・企業統計調査、経済センサス-基礎調査・経済センサス-活動調査

3) 農業

平成 12 (2000) 年から令和 2 (2020) 年にかけて、販売農家数は 547 戸減少しており、20 年間で約 6 割減少しています。



主業農家：農業所得が主（農家所得の50%以上が農業所得）で、1年間に60日以上自営農業に従事している65歳未満の世帯員がいる農家
 準主業農家：農外所得が主（農家所得の50%未満が農業所得）で、1年間に60日以上自営農業に従事している65歳未満の世帯員がいる農家
 副業的農家：1年間に60日以上自営農業に従事している65歳未満の世帯員がいない農家（主業農家及び準主業農家以外の農家）

図. 販売農家数の推移

4) 工業

従業者数は、平成 22 (2010) 年以降は減少傾向にあります。平成 29 (2017) 年以降はほぼ横ばいで推移しています。

事業所数は、平成 23 (2011) 年をピークに減少傾向が続いています。

製造品出荷額等は、年によって大きく変動しており、令和元 (2019) 年では 131,693 百万円と大きく増加しています。

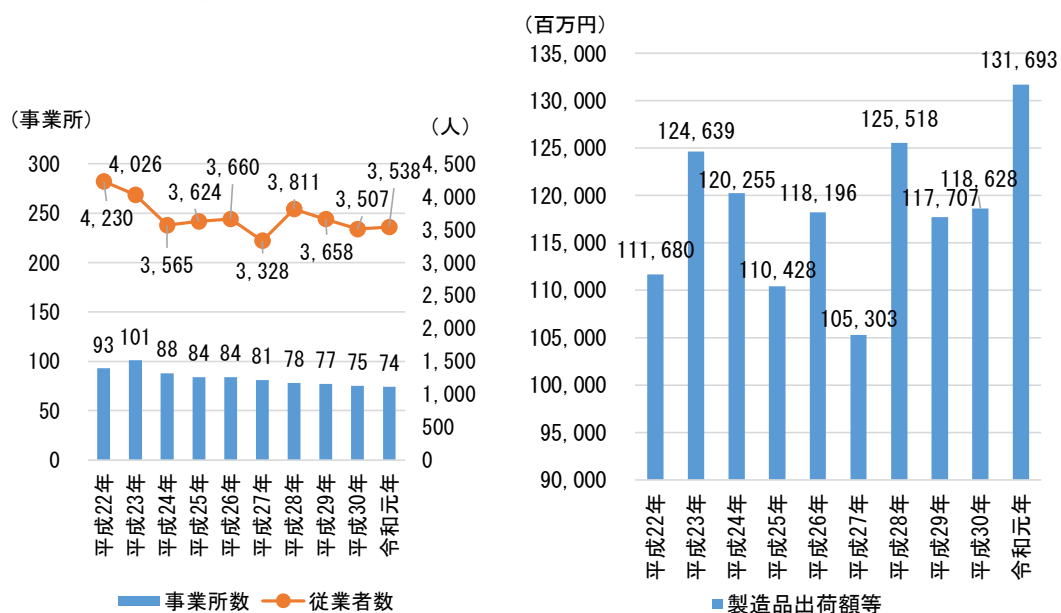
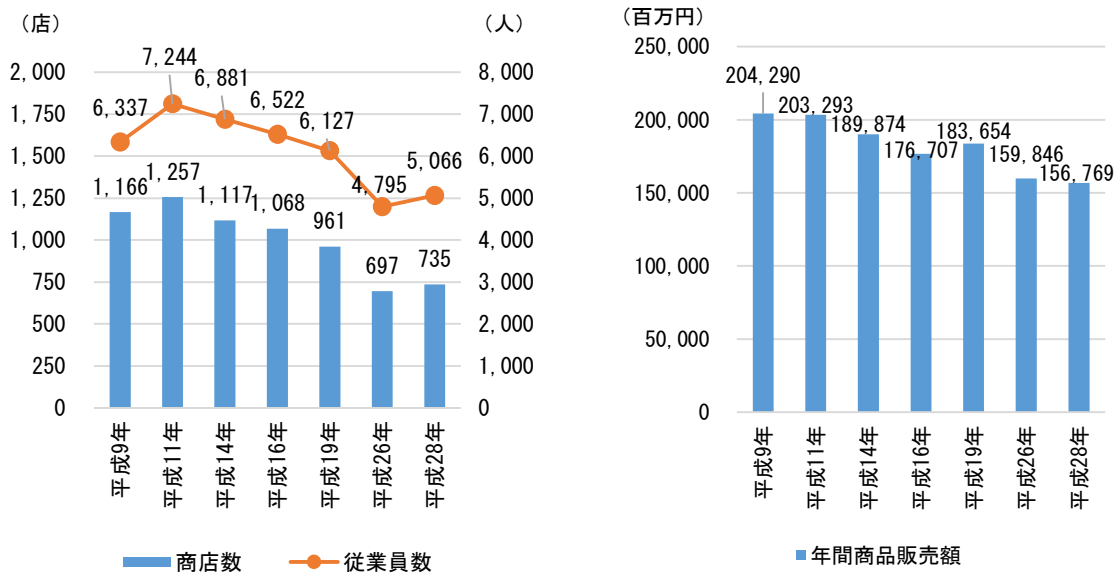


図. 製造業事業所、従業者数、及び製造品出荷額等の推移

5) 商業

商店数・従業員数は、平成 11 (1999) 年に一時的に増加し、平成 11 (1999) 年以降は、減少傾向にあり、平成 26 (2014) 年には大きく減少していますが、平成 28 (2016) 年は持ち直しています。

年間商品販売額は、平成 11 (1999) 年以降、緩やかな減少傾向を示しています。



注：平成 9 年・14 年・16 年・19 年・28 年は 6 月 1 日現在、平成 6 年・11 年・26 年は 7 月 1 日現在。

資料：商業統計調査、経済センサス-活動調査

図. 商店数、従業員数、及び年間商品販売額の推移

【現状から捉えた問題点・課題】

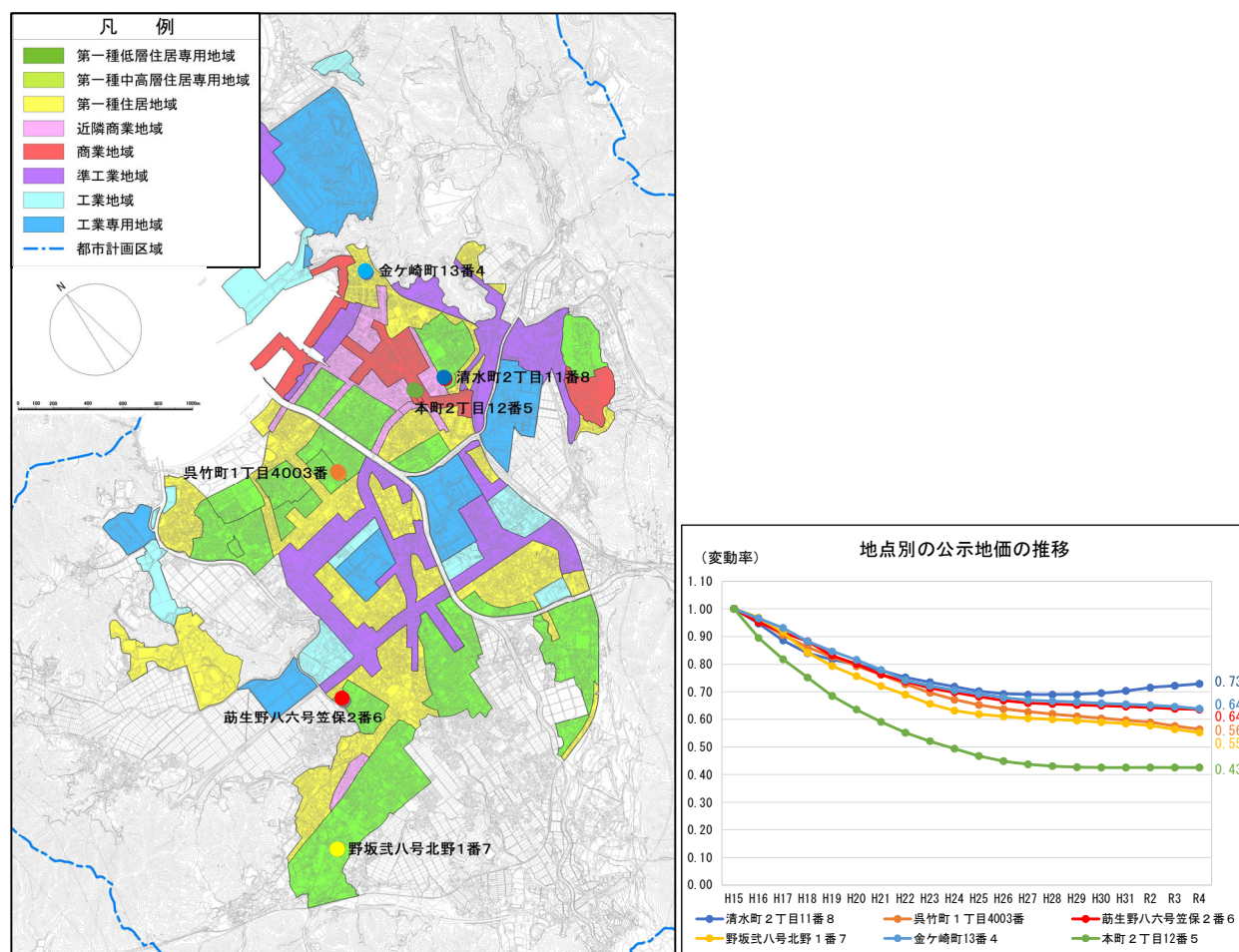
◆本市の産業構造は、サービス業などを主体とした都市型の産業構造への移行が続き、第一次産業や第二次産業の従業者の減少が顕著となっています。また、産業別では、農業、工業、商業ともに、従業者や出荷額・販売額などが減少傾向にあり、直近では持ち直してはいるものの、都市の活力の低下が懸念されます。そのため、今後働く場の創出等が重要となります。

(6) 地価

本市の地価の動向をみると、社会経済情勢の影響もあり、清水町2丁目以外の5地点で過去20年間下落傾向を続けています。

特に、中心市街地であり商業が集中している本町2丁目の下落率が非常に大きくなっており、平成15(2003)年に比べ43%まで落ち込んでいます。

この状況は、平成3(1991)年のバブル崩壊後の長引く全国的な経済不況を背景とした地価の下落に加え、本市においても中心市街地以外での開発が進行したことで、中心市街地部の求心力が弱まり、活力低下を招いていることが推測されます。



資料：国土交通省地価公示より作成

図9 敦賀市内における公示地価の推移

【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆ 中心市街地等の商業施設が集積している地区の地価の下落が顕著であり、中心市街地の魅力の低下、商店街の活力の低下を表していると考えられます。地価の下落は税收減の一因となることから、魅力向上や土地流動の促進により、中心市街地の価値を高めていくことが重要です。

(7) 災害

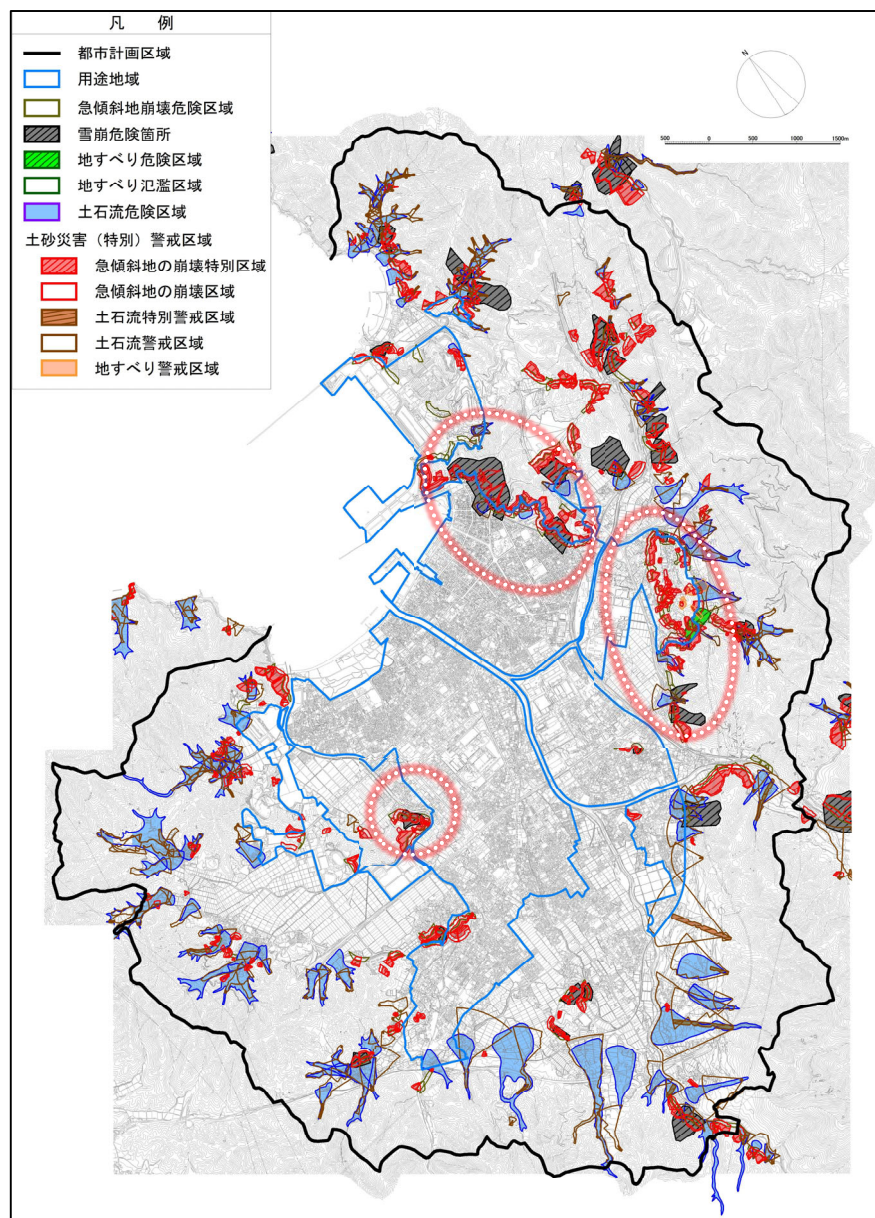
これまで本市に影響が及んだ大規模な地震として東南海地震（昭和 19（1944）年）、福井地震（昭和 23（1948）年）、越前岬沖地震（昭和 38（1963）年）等が挙げられますが、市域における地震の被害は少なく、また、近年における台風等以外に大きな被害をもたらした土砂災害・風水害は特段ありません。

しかしながら、平成 23（2011）年 3 月 11 日に発生した東日本大震災は、大規模な地震・津波によって甚大な被害をもたらし、また、原子力災害を伴ったことから、わが国の防災体制及び原子力行政の根幹を揺るがすこととなりました。

そのため、沿岸自治体であり、国内有数の原子力発電所の立地自治体である本市においては、原子力防災をはじめ、災害に強いまちづくりの推進が喫緊の課題となっています。

1) 土砂災害

本市は、敦賀湾の最深部に平地が広がり、その背後に丘陵地が迫った地形であることから、市街地に近接した位置に急傾斜地などがあります。このため、用途地域の外縁部に土砂災害特別警戒区域が指定されており、特に住宅地に近接している北地区や木崎の一部、泉ヶ丘町に土砂災害特別警戒区域が分布しています。

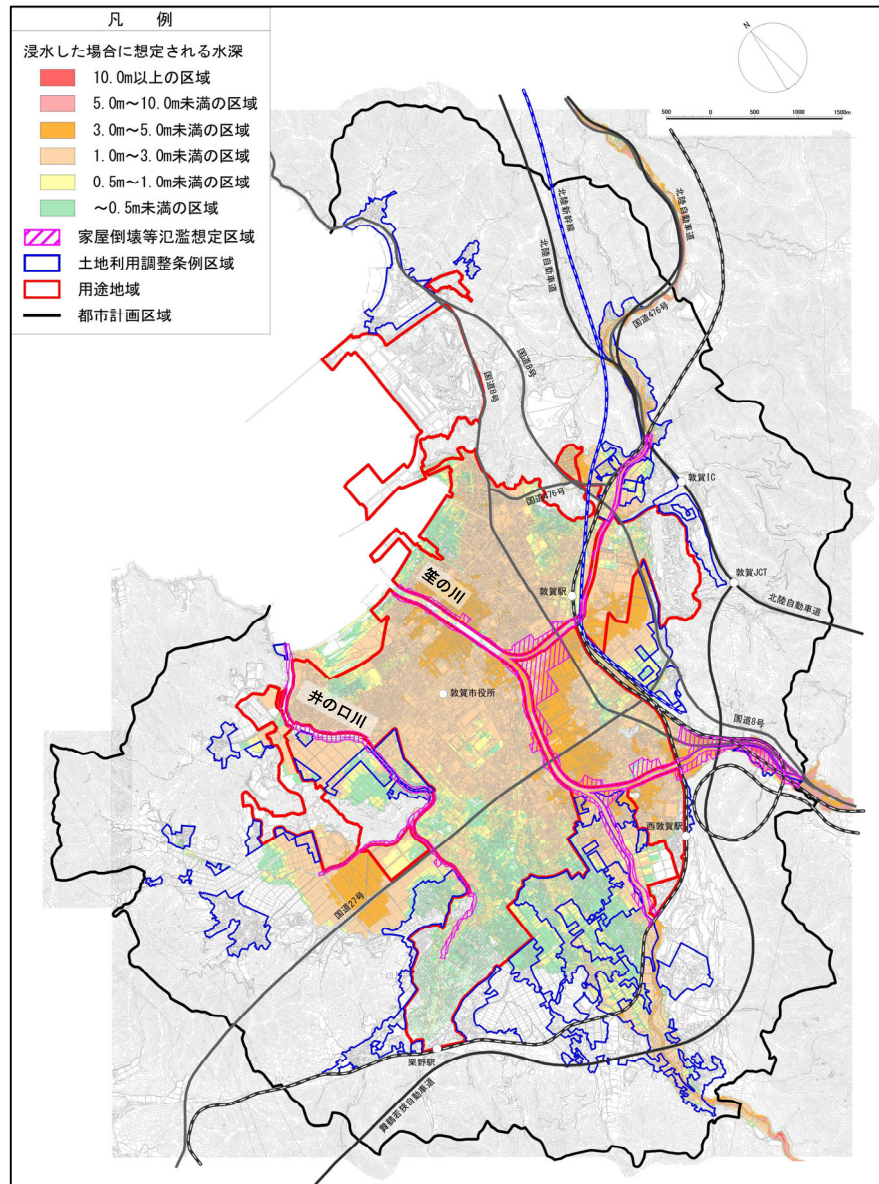


資料：敦賀市

図. 土砂災害（特別）警戒区域・土砂災害危険箇所の分布状況

2) 浸水被害

本市の市街地中央を流れる筥の川一帯は、洪水時の浸水が想定されているエリアとなっています。敦賀駅周辺の中心市街地や左岸側の新市街地も含め、市街地の中心部で1.0～3.0m（一部3.0～5.0m）の浸水が想定されているところがあります。

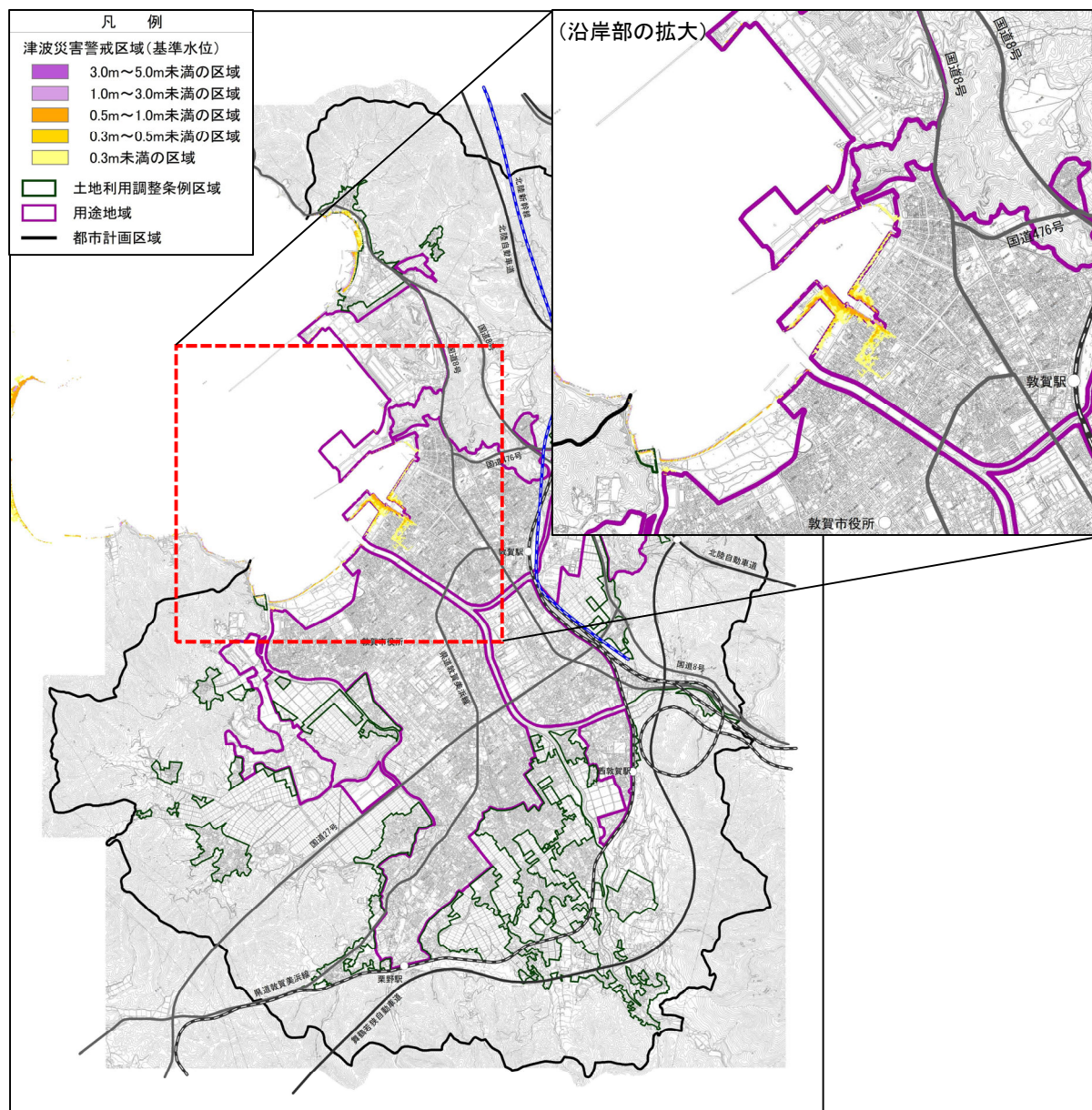


資料：敦賀市

図. 浸水想定区域

3) 津波被害

敦賀湾の最深部に市街地が形成されている本市において、津波災害警戒区域の指定がされている地域は、市街地や鞠山・田結・赤崎の沿岸部で基準水位 1.0m未満の指定がされていますが、市街地の内地の方までは区域指定がされていません。

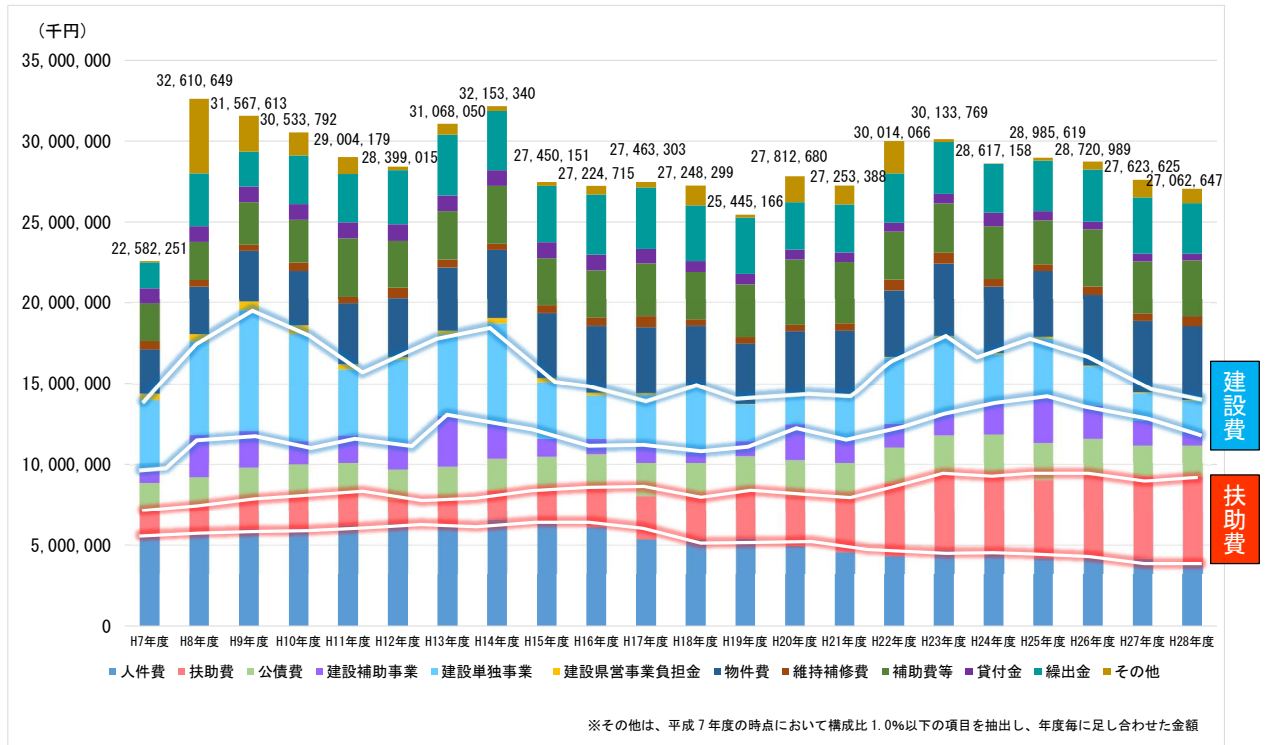


資料：敦賀市津波ハザードマップより作成

図. 津波災害警戒区域

(8) 財政

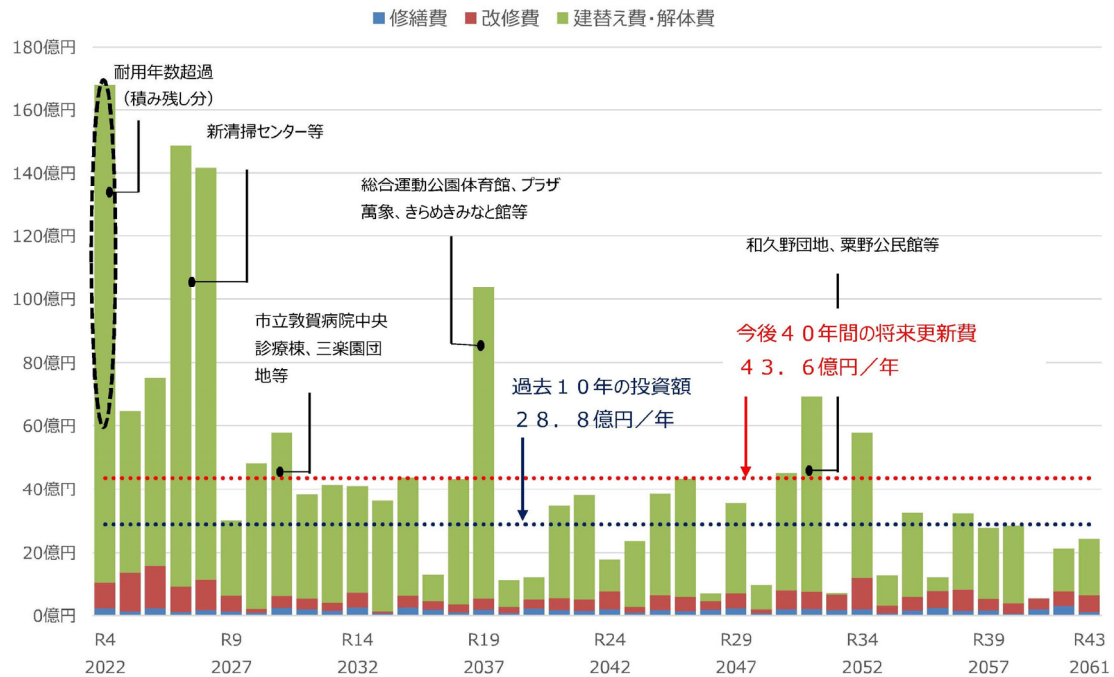
本市の年間予算（一般会計）は、約 300 億円前後で推移しています。歳出額の内訳をみると、近年では土木工事費等（建設費）の割合が減少する一方で、高齢化の進展に伴い、社会保障費（扶助費）の割合は増加傾向を示しています。



資料：敦賀市調べ

図. 敦賀市歳出額の推移

本市の公共施設の将来更新費の見込みをみると、令和 43（2061）年度までの 40 年間の公共施設の将来更新費は平均 43.6 億円／年の費用がかかると想定され、過去 10 年間の平均投資額 28.8 億円／年と比較すると、平均 14.8 億円／年の差が生じることが想定されます。



資料：敦賀市公共施設等総合管理計画

図. 公共施設の将来更新費と過去 10 年間の投資額（公共施設投資費）の比較

【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆本市では、高齢化の進展に伴う社会保障費（扶助費）の増加が懸念されるとともに、今後、公共施設や社会インフラの老朽化などによる更新が必要となることから、財政的な負担が大きくなると考えられます。

2-3 市民意向の把握

(1) 市民意向の把握

計画策定にあたり、「第7次敦賀市総合計画策定にかかる市民アンケート調査」での調査結果から、市民の居留意向やまちづくりに関するニーズを把握します。

●調査方法・条件

- ・住民基本台帳より無作為抽出した18歳以上の市民（市内在住）3,000人にアンケート調査を実施。
- ・調査期間 令和元年10月2日（水）～10月18日（金）
- ・回収票 1,013 票
- ・回収率 33.8%

1) 回答者の属性

①居住地区について

回答者の属性として、本市の居住状況は、栗野地区が34.0%、旧市街地（北地区、南地区、西地区）が27.0%、松原地区が17.9%となっています。

上記以外の地区については、1割未満となっています。

N=1,013

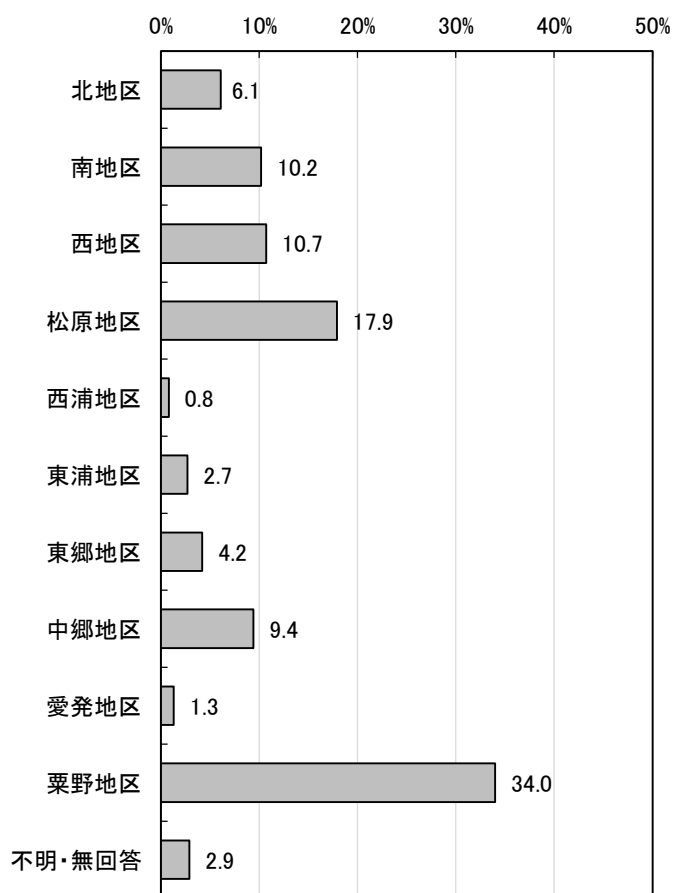


図. 居住地区

2) 本市での居住について

①居住の理由について

居住の理由として「親の代からずっと住んでいるため」が 62.3%と最も高く、次いで「仕事の関係上便利なため」が 24.6%となっています。

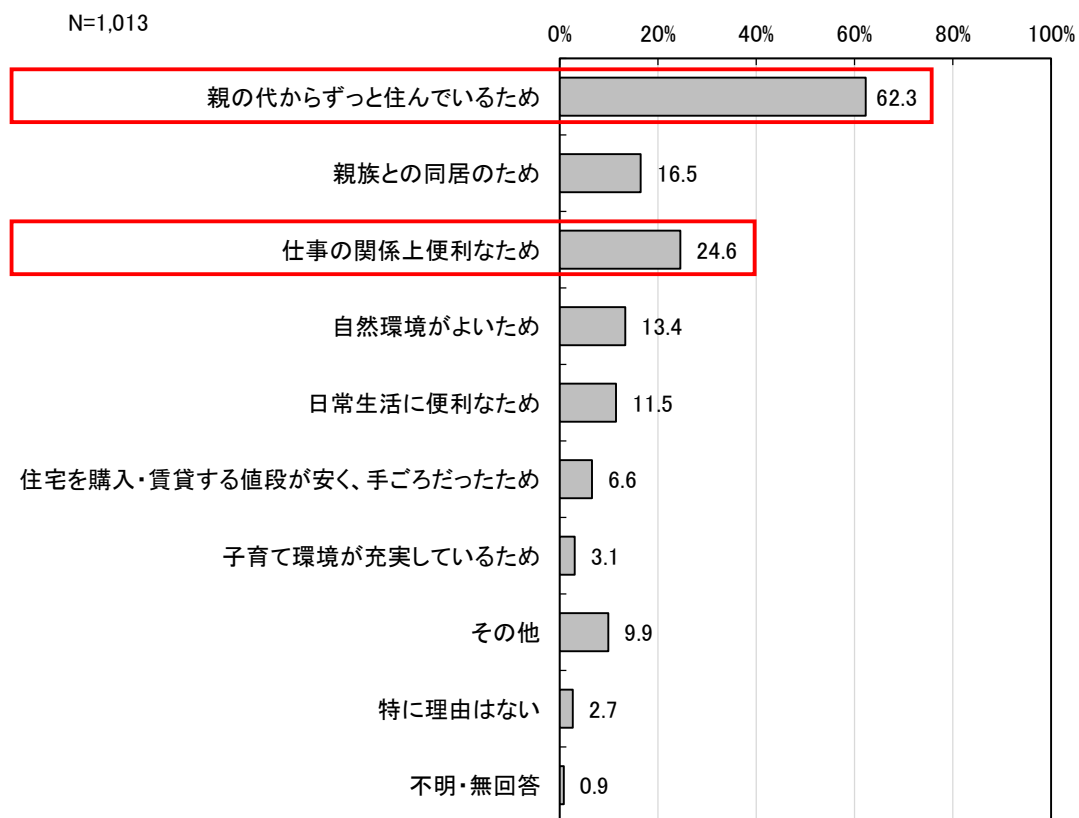


図. 居住の理由

地区別にみると、「親の代からずっと住んでいるため」が西浦地区で 100.0%、北地区で 80.6%と高く、「仕事の関係上便利のため」が南地区で 30.1%と高くなっています。

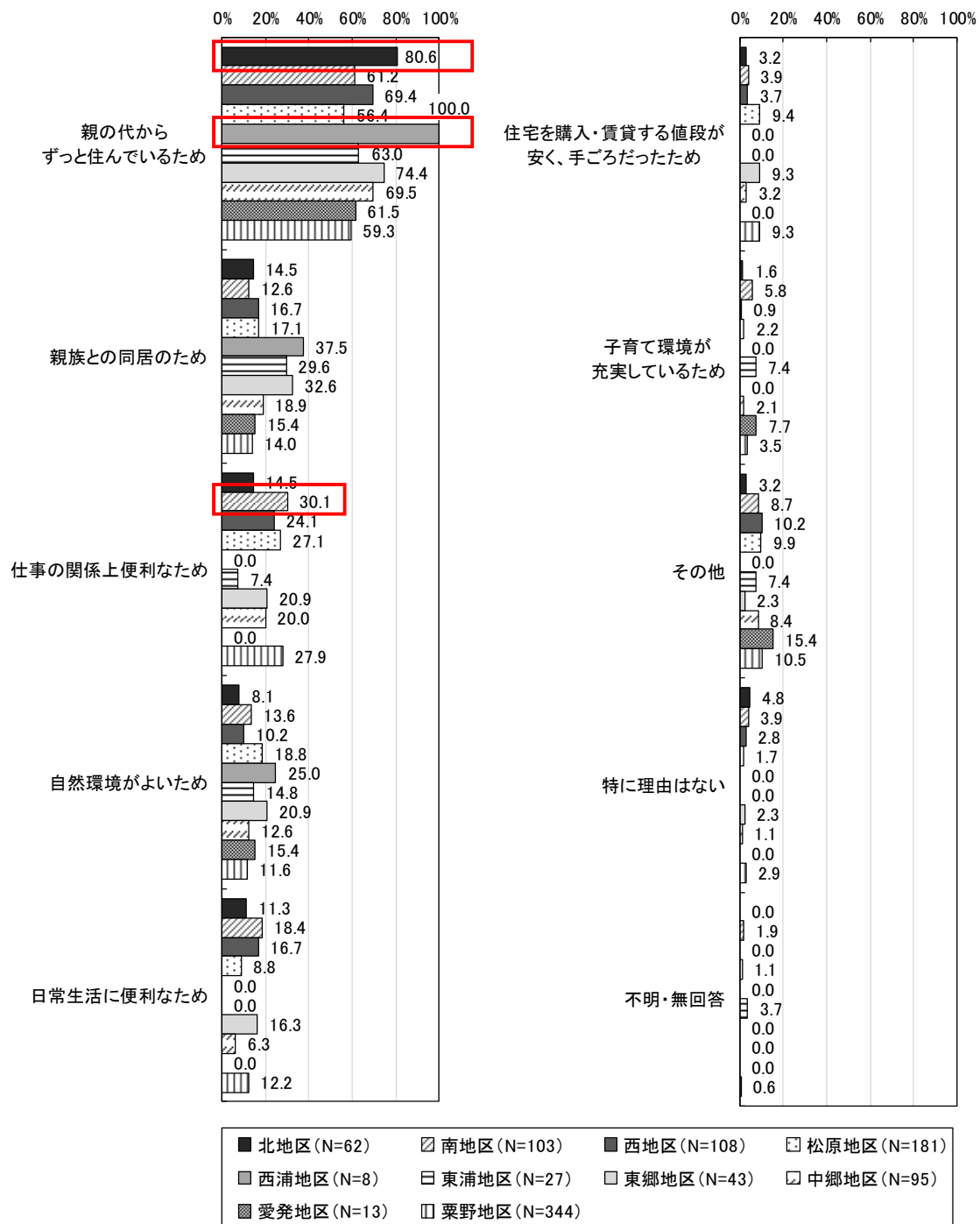


図. 居住の理由（地区別）

居住年数別にみると、「親の代からずっと住んでいるため」が30年以上で73.0%と高く、「仕事の関係上便利のため」が10年未満で4割を超えて高くなっています。

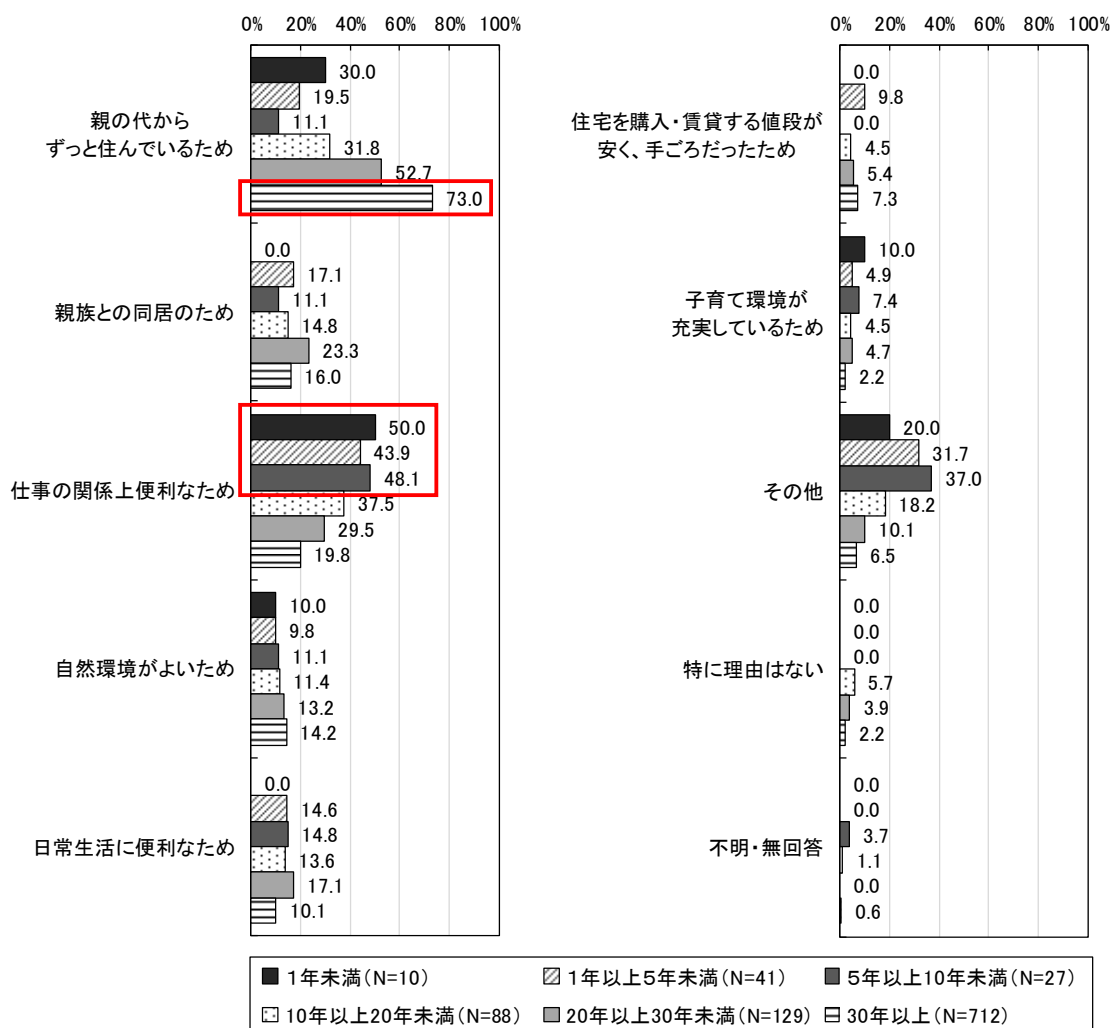
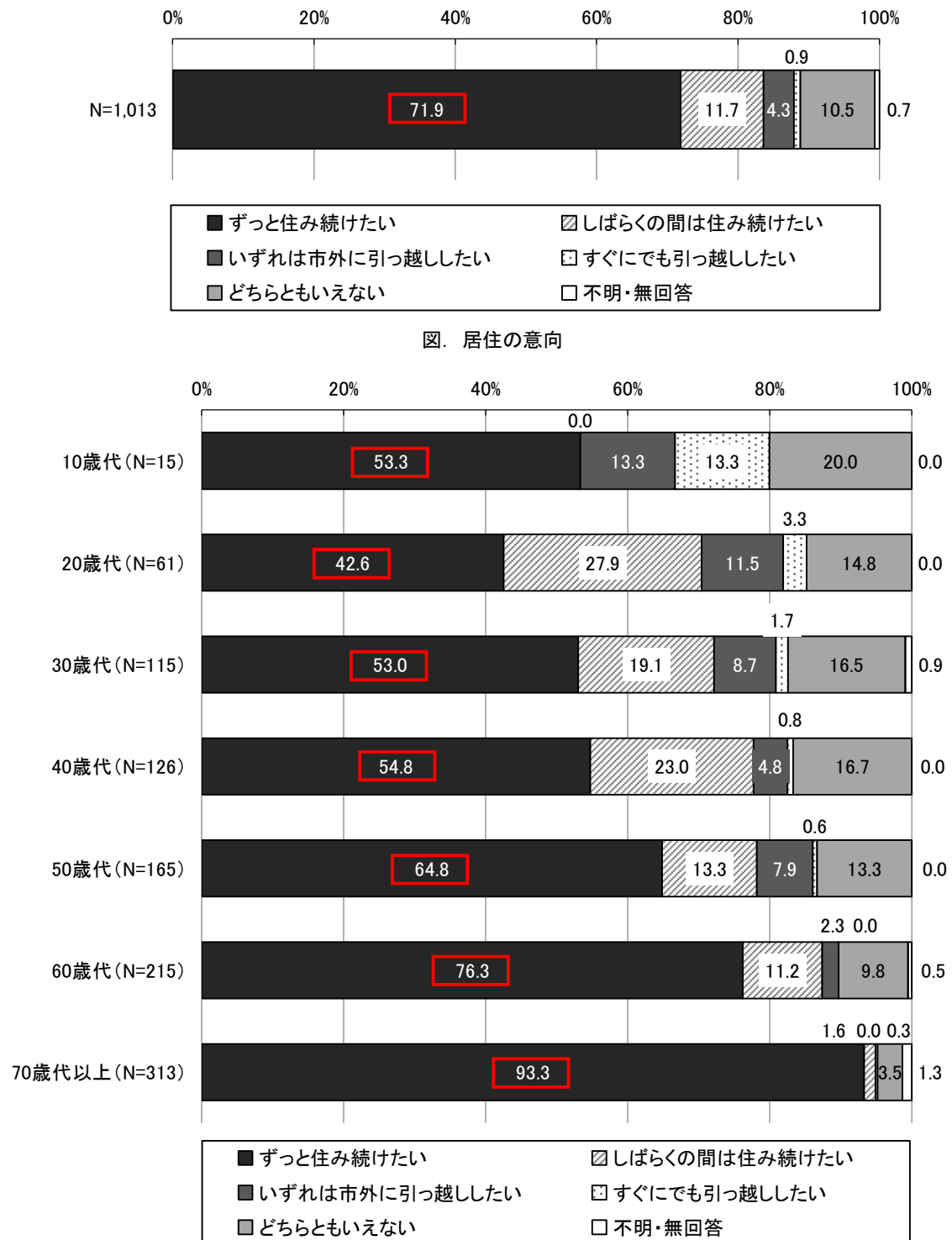


図. 居住の理由（年数別）

②居住の意向について

居住意向をみると、「ずっと住み続けたい」が71.9%と高い定住意向を示しています。年齢別にみると、20歳代以外で「ずっと住み続けたい」が5割を超えているほか、20歳代以上の年齢では、年代が上がるごとに「ずっと住み続けたい」の割合が高くなっており、70歳代以上では93.3%となっています。



③市外へ引っ越したい理由について

市外への居住地の変更意向については、「親・子や親類・知人の近くに住みたいから」が7.5%、「仕事の関係で（仕事の都合で移らないといけないなど）」が5.7%と高くなっています。

また、「その他」については、“買い物が不便なことやこどもの遊ぶ場所がない”、“仕事を探しても求人が少ない”などの理由が挙げられています。

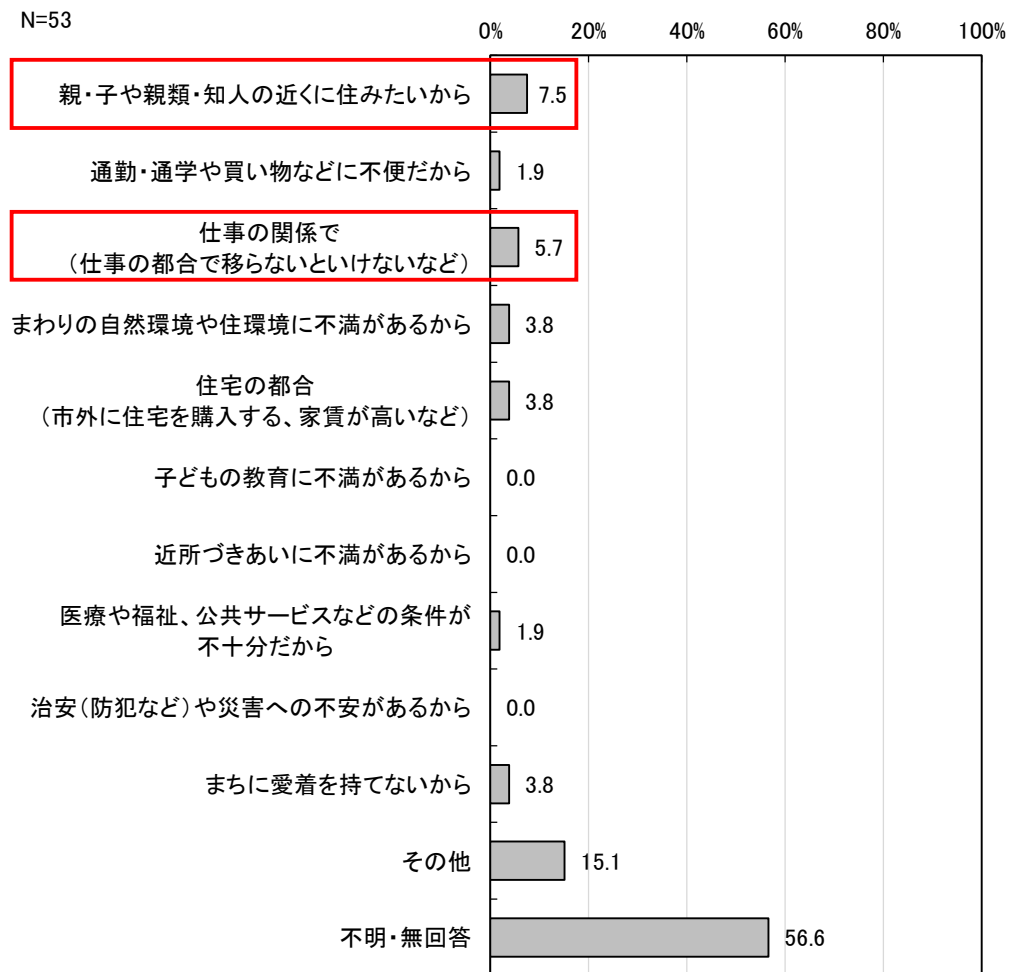


図. 市外へ引っ越したい理由

④市外へ引っ越し後の帰郷の意向について

②で定住意向が7割を超えている一方で、市外へ引っ越しを希望する回答者のうち、約8割が「戻ってきたいとは思わない」と回答しており、市外へ引越した後に敦賀市へ帰郷する方は少ないと考えられます。

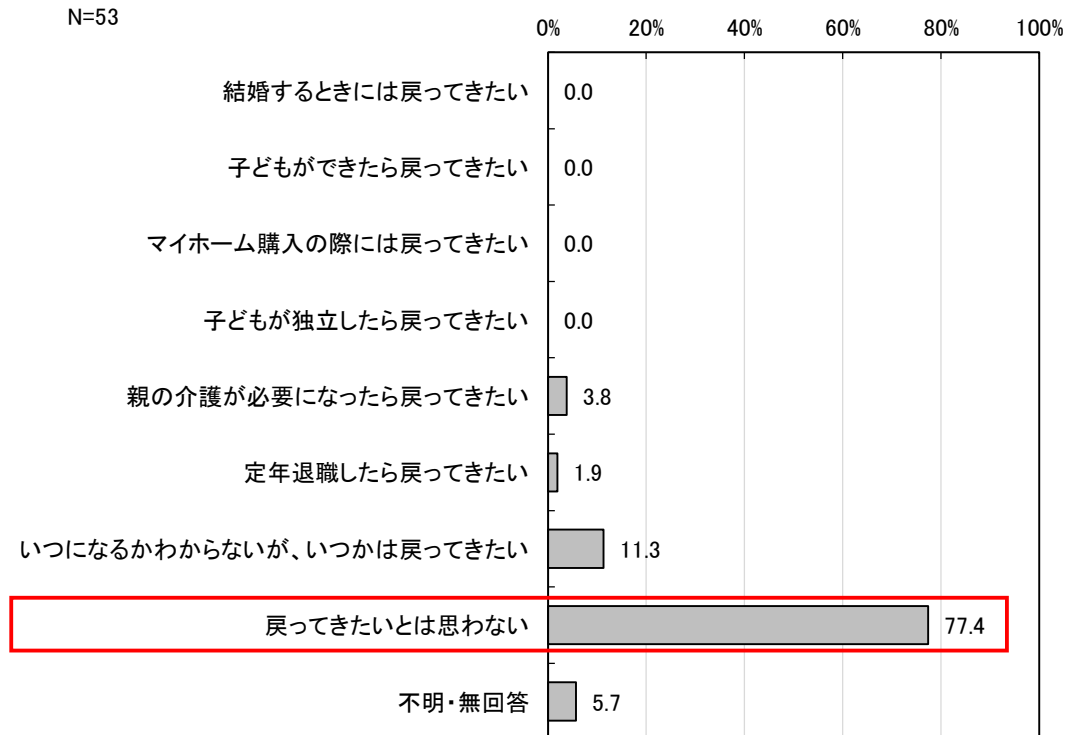


図. 市外へ引っ越し後の帰郷の意向

⑤ 住みよさについて

市の住みよさについて、“住みよい”（「住みよいまちである」と「どちらかといえ
ば住みよいまちである」の合計）が71.3%と高くなっています。

年代別でみると、すべての年代で“住みよい”が6割を超えているとともに、地区
別でもすべての地区で“住みよい”が6割を超えており、西地区や北地区では“住み
よい”が8割を超えています。

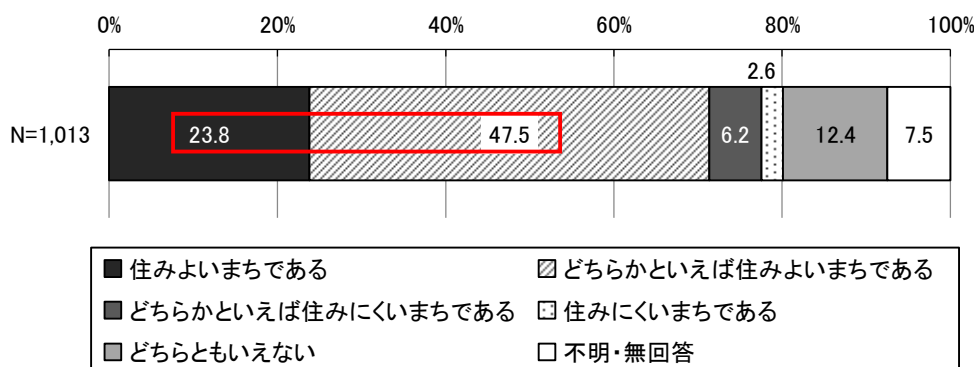


図. 住みよさ

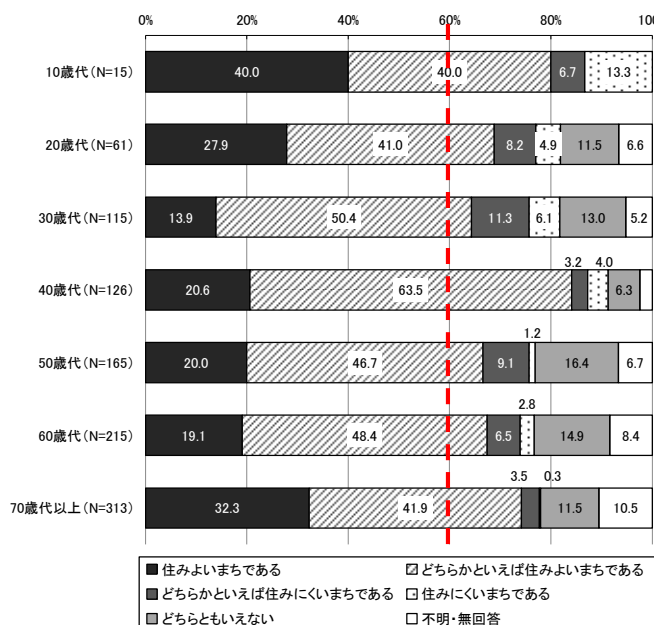


図. 住みよさ（年齢別）

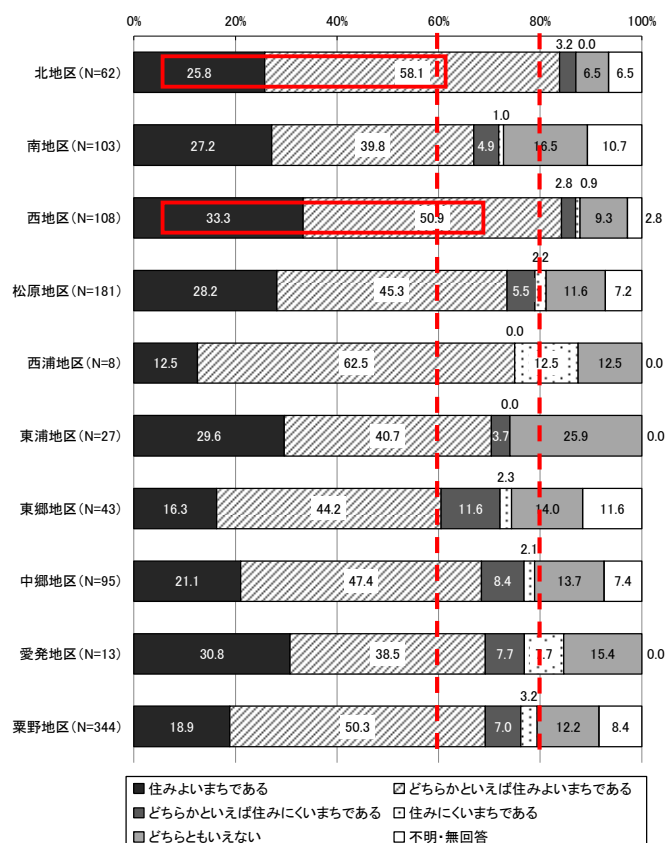


図. 住みよさ（地区別）

3) 行政サービス全般について

①サービス（ソフト）の充実等（現状の満足度）について

本市のサービス（ソフト）の現状の満足度をみると、“不満度”については、「(6) 中心市街地、商店街の活性化」が 61.6%、「(5) 観光の振興やイベントの充実」が 38.0%、「(9) 敦賀港周辺の商業・観光振興」が 36.5%と高くなっています。

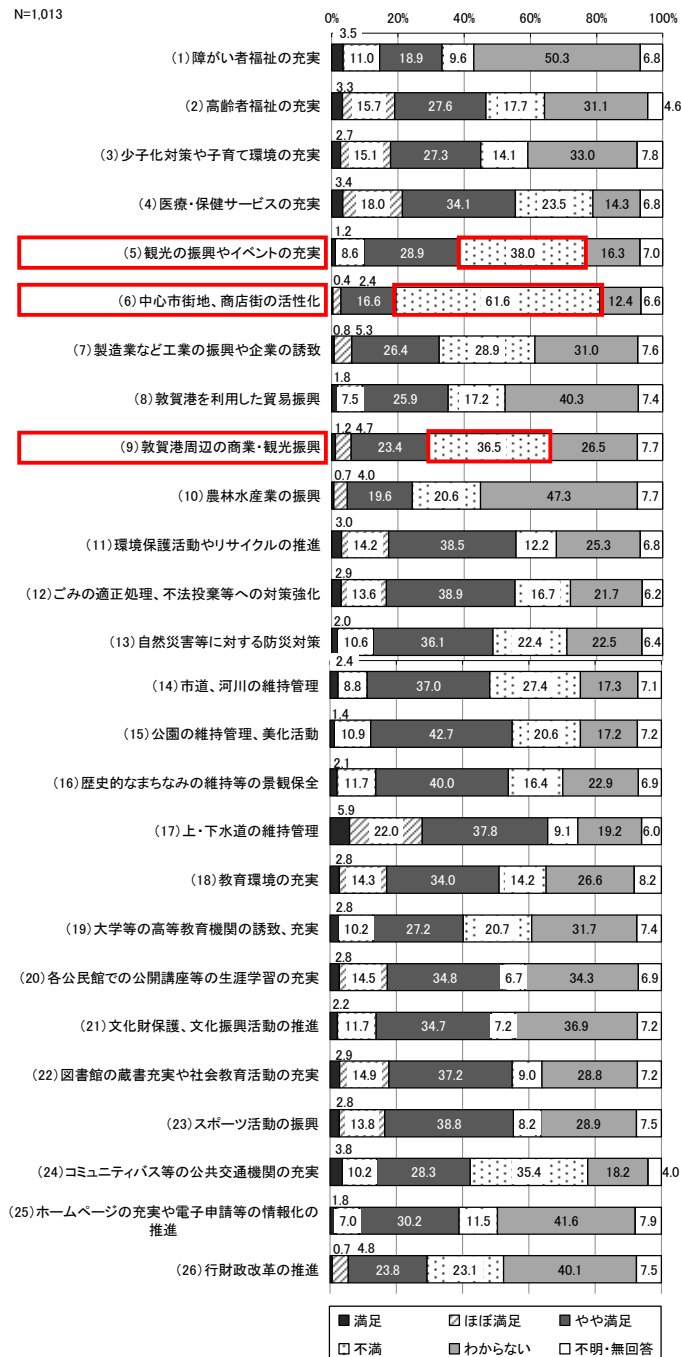


図. サービス（ソフト）の充実等（現状の満足度）

②サービス（ソフト）の充実等（今後の重要度）について

本市のサービス（ソフト）の今後の重要度をみると、“重要度”（「重要」と「やや重要」の合計）については、「(4) 医療・保健サービスの充実」が 79.1%、「(2) 高齢者福祉の充実」が 77.9%、「(6) 中心市街地、商店街の活性化」が 77.7%と高くなっています。

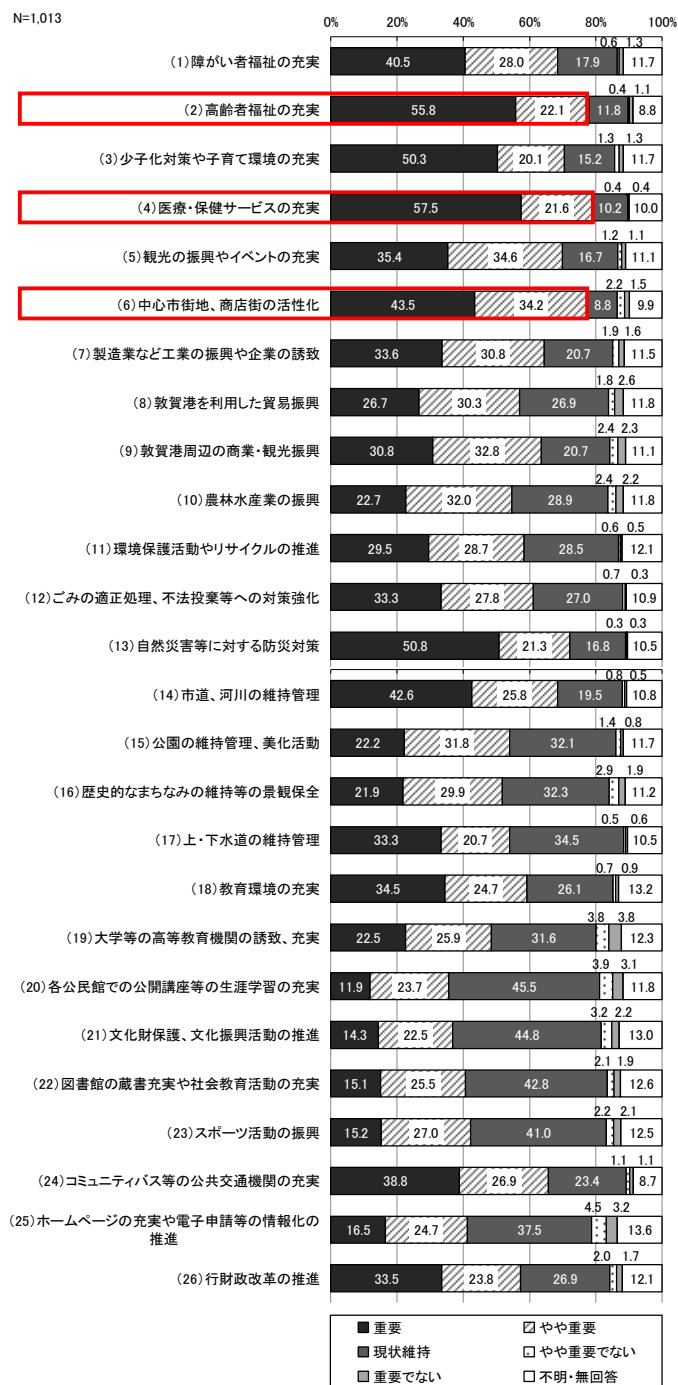


図. サービス（ソフト）の充実等（今後の重要度）

③サービス（ハード）の充実等（現状の満足度）について

本市のサービス（ハード）の現状の満足度をみると、“不満度”については、「(30) 病院等の医療・保健施設の整備」が 64.1%、「(40) 市道、河川の整備」が 62.0%、「(32) 市街地の再整備」が 61.5%と高くなっています。

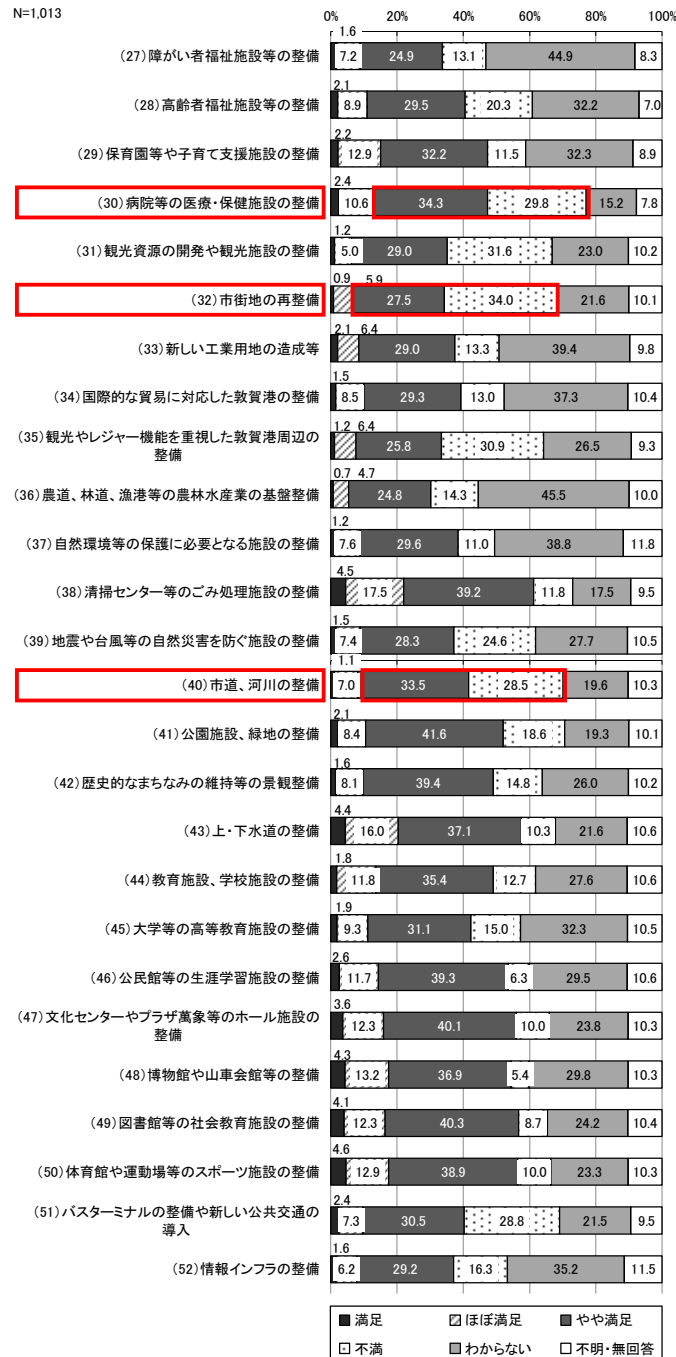


図. サービス（ハード）の充実等（現状の満足度）

④サービス（ハード）の充実等（今後の重要度）について

本市のサービス（ハード）の今後の重要度をみると、“重要度”（「重要」と「やや重要」の合計）については、「(30) 病院等の医療・保健施設の整備」が71.9%、「(28) 高齢者福祉施設等の整備」が69.0%、「(39) 地震や台風等の自然災害を防ぐ施設の整備」が68.8%と高くなっています。

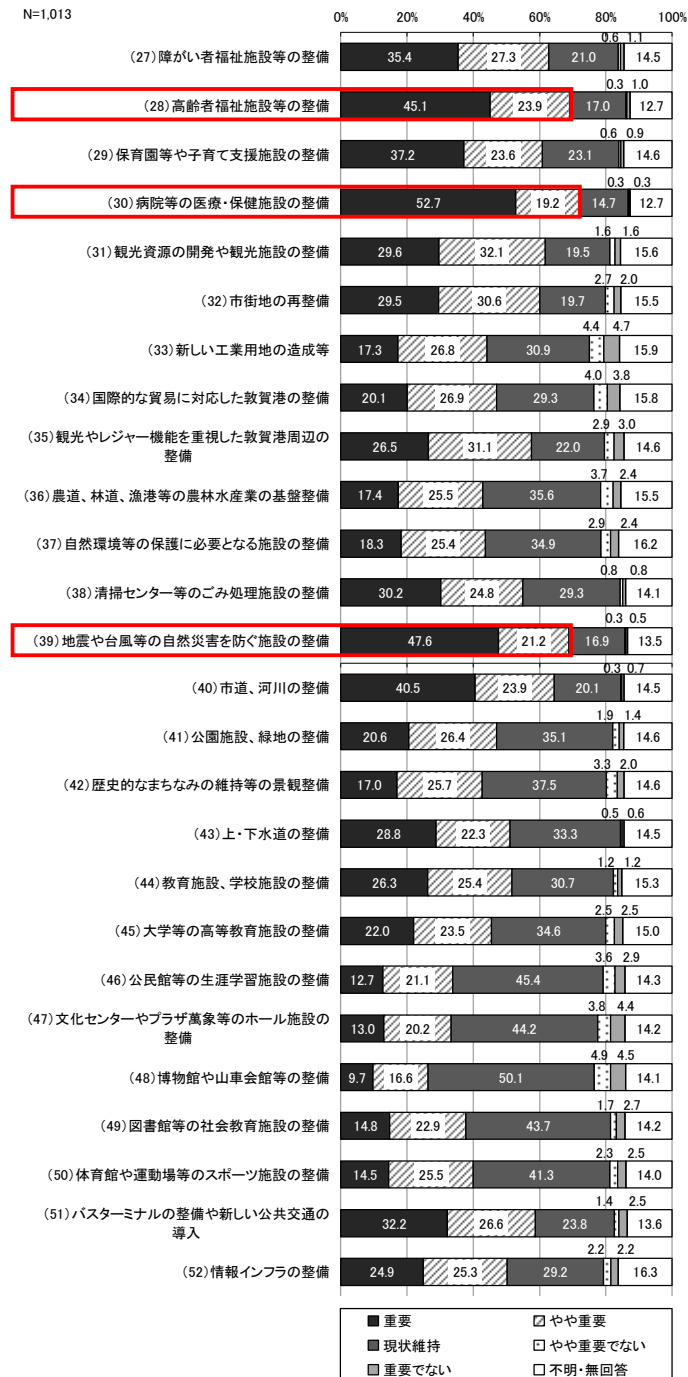


図. サービス（ハード）の充実等（今後の重要度）

4)「北陸新幹線敦賀開業に向けた受け皿づくり」について

①取組の評価について

取組の評価について、“高評価”（「評価できる」と「概ね評価できる」の合計）が55.3%と過半数であり、“低評価”（「評価できない」と「あまり評価できない」の合計）の28.1%を上回っています。

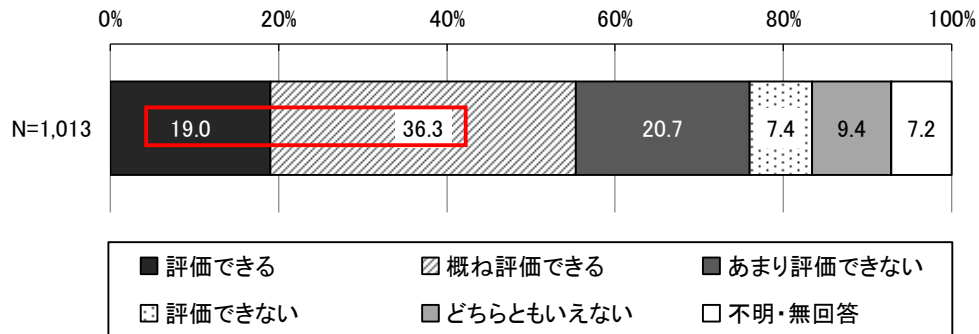


図. 取組の評価

②評価できる取組・評価できない取組について

評価できる取組は、「駅西地区の整備をはじめとした、駅周辺の開発」が35.0%と最も高くなっています。

一方、評価できない取組は、「新しい人道の港敦賀ムゼウムの整備をはじめとした金ヶ崎周辺の開発」が37.2%と最も高くなっています。

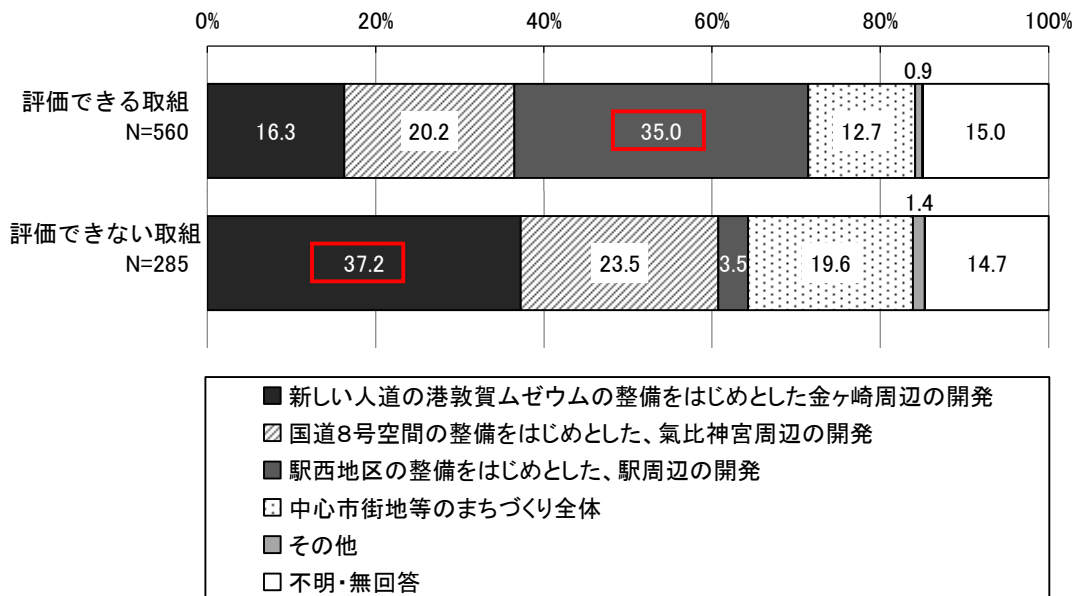


図. 評価できる取組・評価できない取組

5)「地域経済の活性化」について

①取組の評価について

取組の評価について、“高評価”（「評価できる」と「概ね評価できる」の合計）が68.2%と7割近くを占めており、“低評価”（「評価できない」と「あまり評価できない」の合計）の18.7%を上回っています。

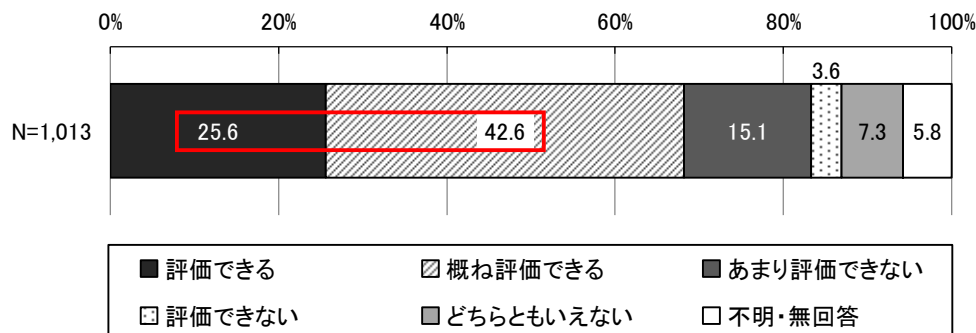


図. 取組の評価

②評価できる取組・評価できない取組について

評価できる取組は、「ダイヤモンド・プリンセス寄港や人道の港をはじめとした、港を活かした観光交流」が28.7%と最も高くなっています。

一方、評価できない取組は、「地域経済の活性化策全般」が23.3%と最も高くなっています。

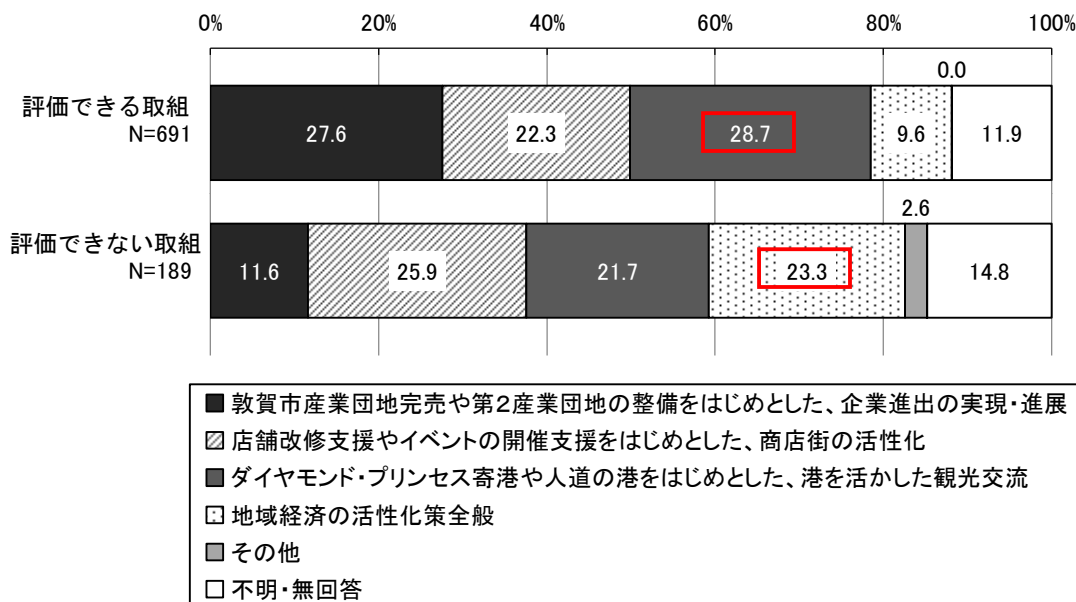


図. 評価できる取組・評価できない取組

6) 「新産業の創出や新たなエネルギーの活用等（ハーモニアスポリス構想）」について

①取組の評価について

取組の評価について、“高評価”（「評価できる」と「概ね評価できる」の合計）が62.3%と約6割近くを占めており、“低評価”（「評価できない」と「あまり評価できない」の合計）の14.3%を上回っています。

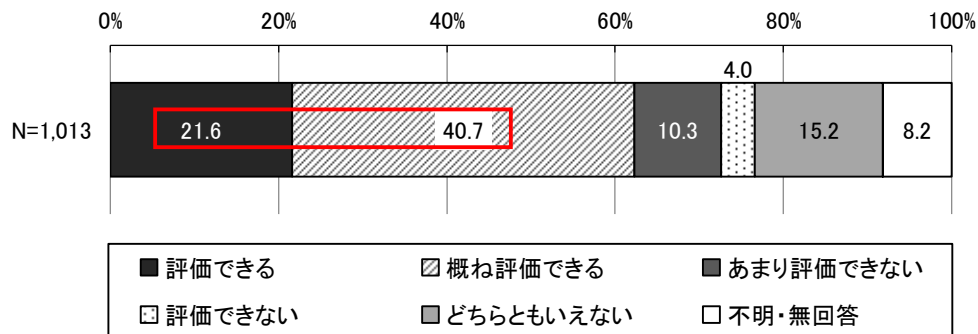


図. 取組の評価

②評価できる取組・評価できない取組について

評価できる取組は、「地元企業の研究開発の支援をはじめとした、新産業創出への取組」が38.4%と最も高くなっています。

一方、評価できない取組は、「水素エネルギーを活用した設備導入や研究開発支援による水素社会形成への取組」が41.4%と最も高くなっています。

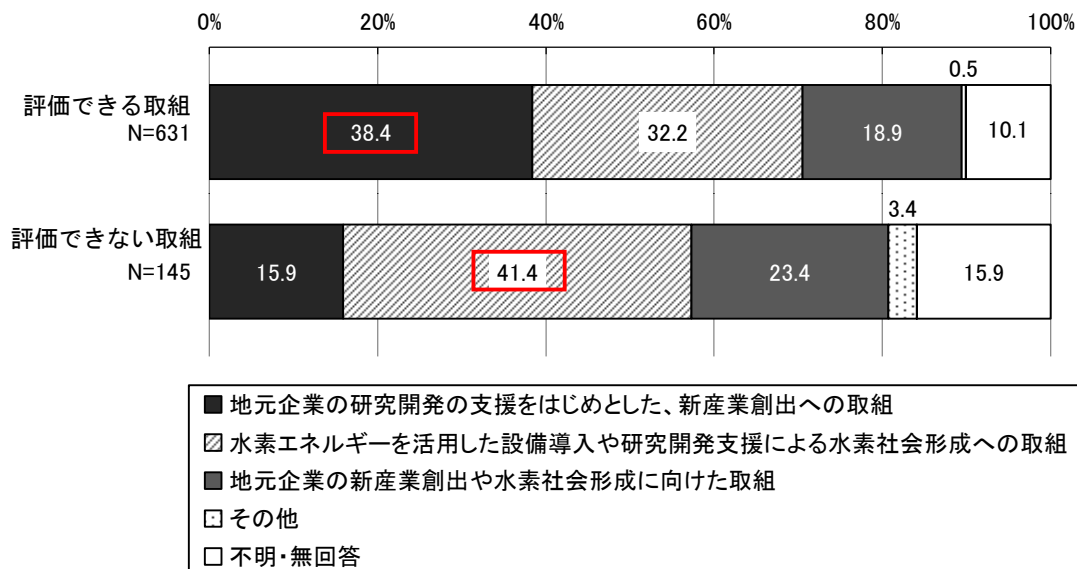


図. 評価できる取組・評価できない取組

7) 移住定住促進策（人口減少対策）などについて

①人口減少対策について

本市の人口減少対策として力を入れるべき対策については、「雇用の創出などの商工業振興政策」が53.1%と最も高く、次いで「子育て環境を充実する子育て支援政策」が52.1%、「病院の運営などの医療に関する保健衛生政策」が42.0%と高くなっています。

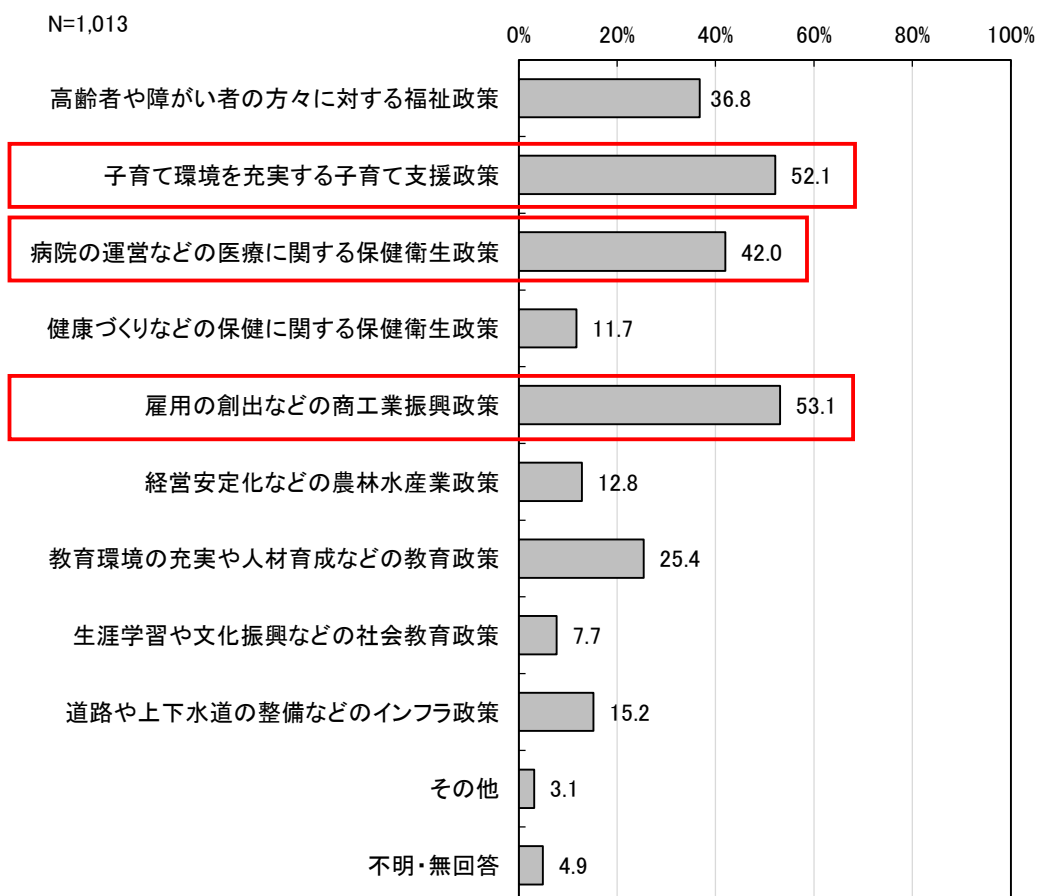


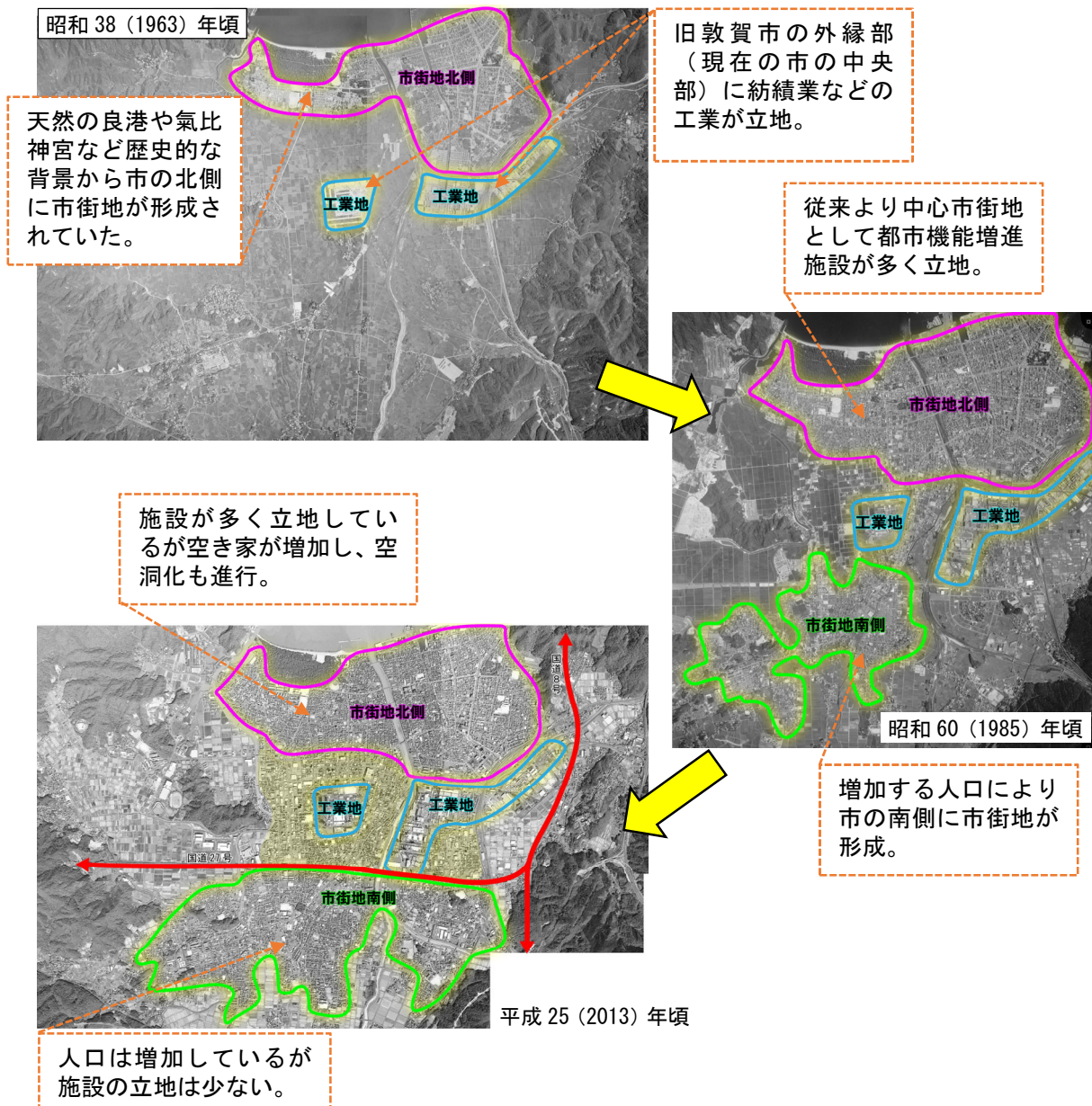
図. 人口減少対策

2-4 課題の整理

(1) 都市の成り立ちからみた課題

本市は、その成り立ちから市街地を北と南で分けて考えることができます。市街地の北側は旧来より市街地として形成されてきたこともあり、住宅も多く、様々な都市機能増進施設が多く立地しています。また、市の中央部に紡績業などの工場が立地し、工業地帯が形成され、その後高度経済成長期以降の急速な人口増加に伴い、住宅地が新たに市街地の南側に形成されてきました。

平成5（1993）年に、市域のほぼ中央部を横断するように国道27号金山バイパスが開通し、都市の構造が2分化されたような特徴が生まれたと考えられます。こうした都市の成り立ちから、以下に示すように市街地の北側と南側で都市の課題も異なり、それぞれで整理する必要があります。

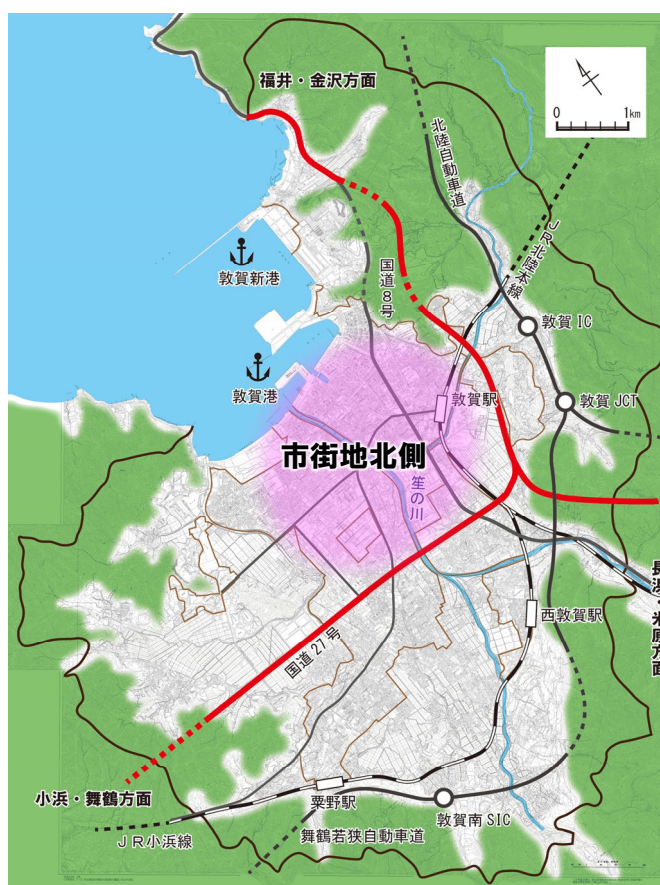


(2) 都市構造上の課題

前項に示したように、本市の有する都市構造上の特徴を踏まえ、「市街地北側」、「市街地南側」で課題をそれぞれ整理します。

「市街地北側」の課題

- 生産年齢人口を中心とした人口減少、高齢化の進展により、社会活動の低下、地域コミュニティ活動の低下等が懸念されます。
- 市街地北側では、空き地、空き家等の低利用の空間が小さな敷地単位で発生する都市のスポンジ化の進行が懸念されます。
- 空き家や商店街の空き店舗が増加しており、今後も中心市街地の活力の低下、地価の下落の進行が懸念されます。
- 人口密度の低下により、日常生活サービス施設をはじめとする都市機能増進施設の撤退が生じ、生活利便性が低下する恐れがあります。
- 主要な公共交通であるコミュニティバス交通網が、利用者の減少によって維持していくことが難しくなると考えられます。
- 都市機能増進施設が多く立地していますが、多くの施設で更新時期を迎えており、財政負担が大きくなると考えられます。



「市街地南側」の課題

- 市街地南側では市の総人口の約 1/3 の市民が居住しており、宅地のスプロール化が進展しています。
- 公共の都市機能増進施設の立地は少ないですが、新たな施設の建設は財政的に困難であると考えられます。
- 日常生活に自動車が必要不可欠な地域であり、市民が将来的に運転することができなくなった場合における交通手段の確保が重要となります。
- 公共交通等の移動手段がなくなると、高齢者などの交通弱者の外出機会の低下が懸念されます。



このように本市では、都市構造が北側と南側でそれぞれ特徴を持っており、将来の人口動向や市の財政状況を勘案した場合に、現在の市街地を維持していくことは財政面等において負担が懸念されることから、この課題を解決し、持続可能な都市構造を目指していく必要があります。