

## 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、「第6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。

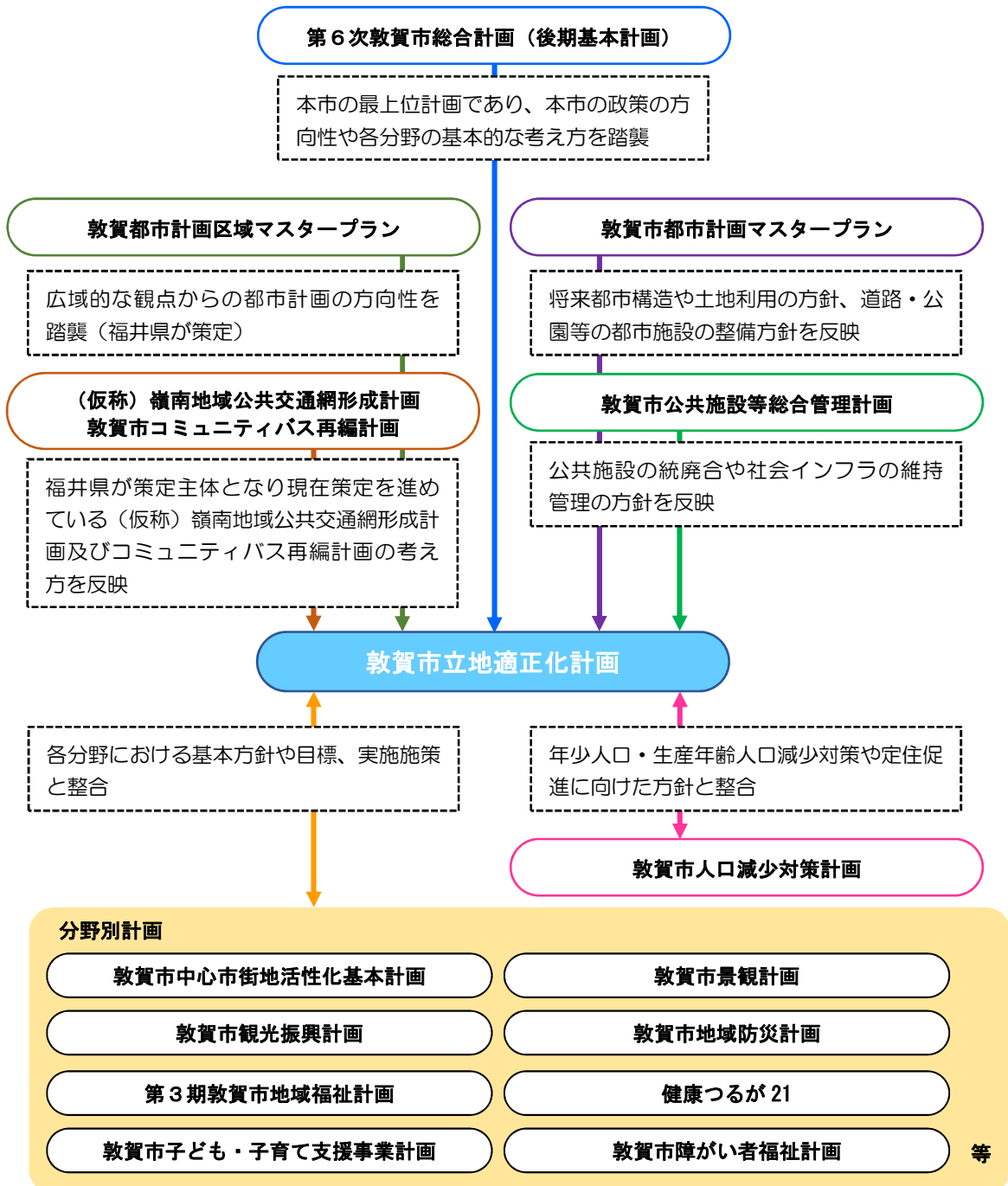


図. 敦賀市立地適正化計画と上位・関連計画の関係

(2) 敦賀市再興プラン (第6次敦賀市総合計画 (後期基本計画)) [平成28年8月策定]

本市では、平成23(2011)年4月に第6次敦賀市総合計画基本構想及び前期基本計画を策定し、県内自治体で、はじめて人口減少社会を見据えた将来人口の見通しを示すとともに、県内自治体に先駆けて、東日本大震災を踏まえた大規模災害への対応と原子力行政のあり方を盛り込み、現実に即応しました。その後、前期基本計画中に生じた社会経済環境の変化に的確に対応するとともに、活力と魅力ある敦賀の再興を実現することを目的として平成28(2016)年度から平成32(2020)年度までの5年間に取り組む「敦賀市再興プラン(第6次敦賀市総合計画後期基本計画)」を策定しています。

■再興プラン (第6次総合計画後期基本計画) の基本方針

市民とともに進める 魅力と活力あふれる  
港まち敦賀の再興

■再興プラン (第6次総合計画後期基本計画) の5つの再興戦略

(1) 北陸新幹線敦賀開業に向けた受け皿づくり

北陸新幹線敦賀開業に向けた受け皿づくりについて、新たな生活圏の形成を検討するとともに、本市の地域資源を活かした本市ならではの魅力を体感してもらうことができる観光資源の開発を進め、開業効果の向上と継続を図る上で、敦賀のブランドイメージの構築と発信に取り組んでいきます。

(2) 地域経済の活性化

短期・中期的には、北陸新幹線敦賀開業に向けた受け皿づくりの中で、観光振興による交流人口の拡大により、現下に生じている影響の緩和に取り組めます。また、長期的には、原子力発電を基幹産業に据えつつも、これに並ぶ産業の形成を目指すなど、将来の本市の産業構造の転換も見すえた取組を実施していきます。

(3) 人口減少対策の推進

「敦賀市人口減少対策計画」に定める産業振興・子育て支援・人材育成の充実に総合的に取り組むことに加えて、健康づくりを推進し、ずっと住み続けたいくなる「健康都市」を実現することにより、定住志向の向上等を促し、本市の人口規模を可能な限り維持・増加することに努めます。

(4) 広域的かつ一体的な経済圏・生活圏の構築

大局的かつ長期的、そして「地域間協調」の視点を重視し、本市を中心とする一体的な経済圏・生活圏の構築に向けた長期構想(ハーモニアスポリス構想)を策定します。

(5) 行財政改革：人口減少社会に対応した行財政への転換

人口減少社会の中で、行政サービスの需給均衡を図ることが求められるため、行政サービスの過剰供給体制を是正するとともに、人口規模やその構成に見合った水準や質とすることで、財政の健全性を維持します。

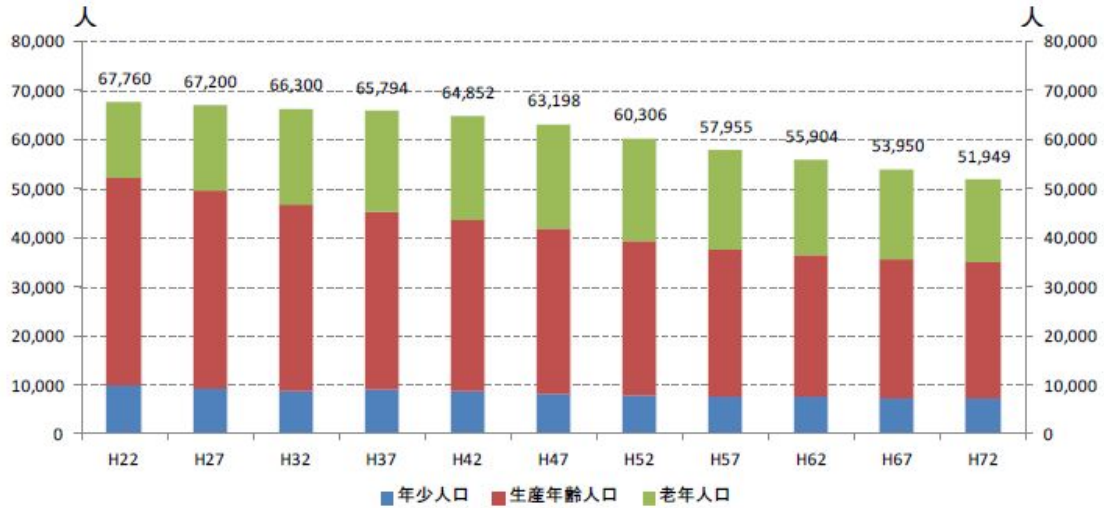
: 本計画との関連箇所

(3) 敦賀市人口ビジョン[平成27年8月策定]・敦賀市人口減少対策計画 [平成27年10月策定]

本市では、平成26(2014)年10月から地方版総合戦略となりうる「敦賀市人口減少対策基本計画」による人口減少対策に取り組んできましたが、国の「まち・ひと・しごと創生法」制定を受け、本市の人口の将来展望を示した「敦賀市人口ビジョン」を策定するとともに、平成27(2015)年度から平成31(2019)年度までの5年間に取り組む施策等を取りまとめた「敦賀市人口減少対策計画(敦賀市地方版総合戦略)」を策定しています。

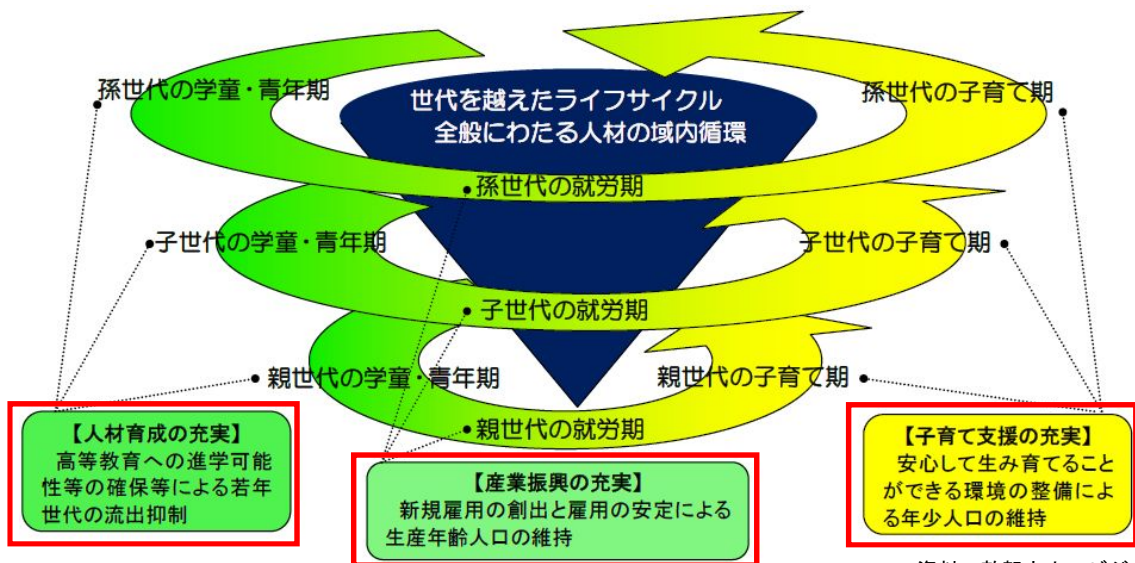
■敦賀市の人口の将来展望

世代を越えたライフサイクル全般にわたる人材の域内循環の構築により、平成72(2060)年における目標人口は、50,000人超えを展望する。



資料：敦賀市人口ビジョン(平成27年)

図. 敦賀市が目指す人口の将来展望



資料：敦賀市人口ビジョン

図. 人口の将来展望「世代を越えたライフサイクル全般にわたる人材の域内循環」の概念図

: 本計画との関連箇所

■基本理念

「将来世代が豊かに暮らすことができる都市の実現」  
 ～ 現役世代から将来世代への贈り物～

■基本目標・数値目標・基本的方向

【重点施策3本柱】

①産業振興の充実による生産年齢人口の維持

数値目標 : 新規雇用の創出等による人口増加及び人口減少抑止  
 ⇒5年間で200人増加・維持

基本的方向: 第2産業団地の造成等による新たな雇用創出や、既存産業の活性化による市民の雇用確保に取り組むことで、**生産年齢人口を可能な限り維持する。**

②子育て支援の充実による年少人口の維持

数値目標 : 子育て世帯の移住等による人口増加及び人口減少抑止  
 ⇒5年間で30人増加・維持

基本的方向: 子育て支援として、ハード面の取組だけでなく、保育園や支援拠点施設の運営といったソフト面の取組の充実化を図り、**子育て世帯の移住を促すことで、年少人口を可能な限り維持するとともに、将来における人口減少問題の拡大・再生産を防止する。**

③人材育成の充実による若年世代の流出抑制

数値目標 : 大学等への支援による人口増加及び人口減少抑止  
 ⇒5年間で270人増加・維持

基本的方向: 市立看護大学の安定的な運営を支援することによって、市内での高等教育への進学を確保するとともに、若年世代の就職口を確保するだけでなく、民間部門が求めるような特色ある人材の育成や起業を支援し、産業振興へ循環するサイクルを構築することで、**若年世代の流出を可能な限り抑制する。**

: 本計画との関連箇所

(4) 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)

[平成 26 年 2 月策定]

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) 持続可能な都市づくり
- (3) 都市間の交流・連携を促進する都市づくり
- (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

区域区分で一律に土地利用をコントロールするのではなく、県と敦賀市との適切な調整・役割分担のもとに、農業振興地域制度等都市計画以外の手法との連携も図りながら以下の方策を活用し、**地域の実態・望ましい将来像に合ったきめ細やかな土地利用コントロールを図っていく。**

- ・「開発行為の規制規模の引き下げ」により、良好な都市基盤整備を促す。
- ・「特定用途制限地域」により、主要な幹線道路沿道やIC周辺等において、郊外での開発を促進するような大規模小売店舗等の立地を規制する。

■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) 土地利用の規制・誘導方策の活用
- (6) 景観の保全等
- (7) 自然災害等への対策

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

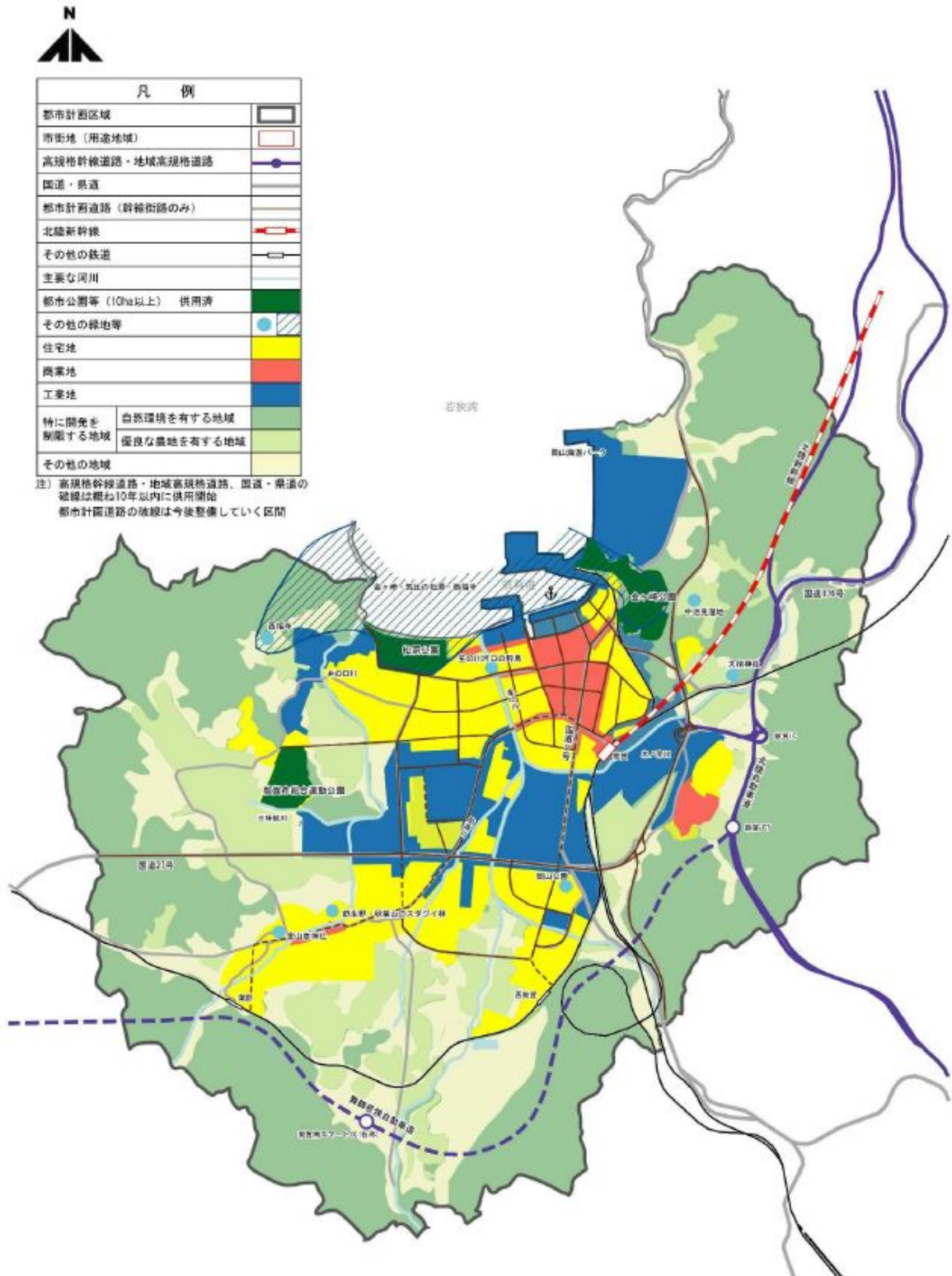
(4) その他都市施設

- 子どもから高齢者までが安心して活動できる公共空間・移動空間づくり、全ての住民の生活利便性の向上や中心市街地の活性化等のために、交通の利便性が高い敦賀駅等の交通結節点で、教育文化施設、医療施設および社会福祉施設等の公益的施設の集積を図る。

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

(5) 敦賀市都市計画マスタープラン [平成21年7月改訂]

本市では、少子高齢化社会や国際化社会、情報化社会の進展や人々の価値観・ライフスタイルの多様化等、社会変化に的確に対応するとともに、子どもから高齢者まで安心して暮らせる、誰もが楽しく歩けるまちづくりを目指し、総合計画を基に、将来のまちづくりに関する長期的な指針として、平成32(2020)年度を目標年次とした「敦賀市都市計画マスタープラン」を策定しています。

■基本理念 (1-1 都市の将来像)

敦賀市は、豊かな自然と日本の文化・産業を支えた『港』を中心に歴史を築いてきたまちです。この『港』が創り出してきた歴史を引き継ぎ、古事記で用いられているように本市の魅力が各地に「百伝う」情報発信機能及び物流拠点機能の向上を図り、今後の国際化、情報化に対応した都市づくりに努めます。また、住民参加を基本として、豊かな自然環境の保全と環境負荷の低減に努め、**活力と希望に満ち、安全で安心して快適に暮らせるまちづくりの推進**により、すべての市民が誇りと愛着の持てる敦賀市を創造します。

■将来都市像 (1-1 都市の将来像)

歴史と文化と交流の港まち つるが

■都市づくりの目標 (1-3 将来都市構造の基本的な考え方)

計画的な整備を推進するために、市街地及びその周辺地域を拠点及びエリア(面)に区分するとともに、それを囲み、つなぐ役割を担う環境帯(線)により構築していくものとします。

- |                   |                      |               |
|-------------------|----------------------|---------------|
| (1) 躍動する交流都市      | ○港湾拠点地区              | ○新都市拠点地区      |
| (2) 活力みなぎる産業都市    | <b>○中心市街地の活性化エリア</b> | ○流通・産業拠点エリア   |
|                   | ○工業集積エリア             | ○臨海工業形成エリア    |
|                   | ○エネルギー研究施設エリア        |               |
| (3) 魅力あふれる快適都市    | ○新市街地の基盤整備エリア        | ○健康・福祉機能集積エリア |
|                   | ○文教・研究機能集積エリア        | ○集落環境保全エリア    |
|                   | ○海岸緑地保全エリア           | ○優良農地保全エリア    |
| (4) 自然にやさしい環境共生都市 | ○自然環境保全エリア           | ○臨海環境整備帯      |
|                   | ○親水環境整備帯             | ○環状緑地保全帯      |

: 本計画との関連箇所

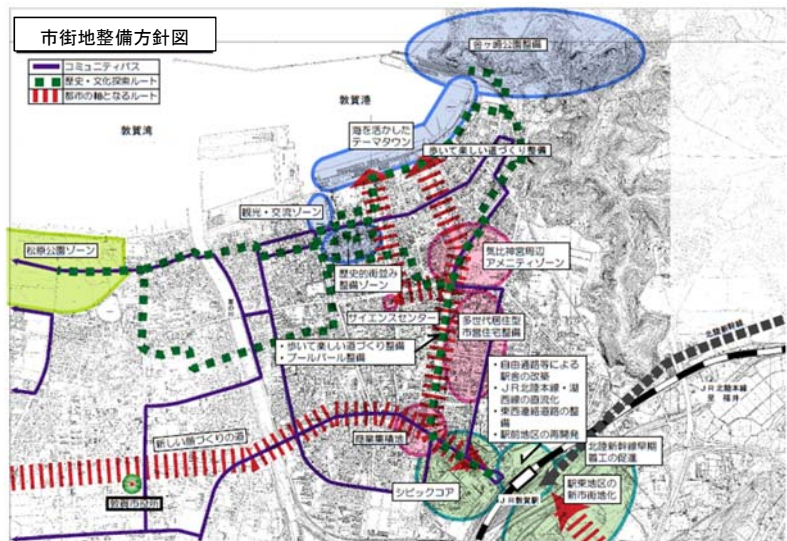


資料：敦賀市都市計画マスタープラン

図. 将来都市構造

■市街地整備の基本的な考え方（1-5 土地利用構想 3. 市街地整備基本方針）

- (1) 交流都市拠点の形成 - 都市づくりの目標との関連性 -
- (2) 新産業の立地支援
- (3) 賑わいのある  
中心市街地の形成
- (4) 住民主体でつくるコ  
ンパクトで住みよい  
まちづくり



: 本計画との関連箇所



(4) 住民主体でつくるコンパクトで住みよいまちづくり

本市には、敦賀本港と敦賀駅との間に展開される既成市街地や、市街地外縁部に展開される新しい住宅地等、地域における様々な居住環境がある。そこに住む住民が主体となって、人と人との連帯ネットワークを広げながら地区計画、建築協定等、きめ細かなまちづくりの計画に基づき、地区の特性や個性に応じた公共施設の整備を行います。まちなみ景観の形成、緑のデザインに配慮した特色のある緑化計画等により、自然と調和した快適で魅力ある生活空間を創出し、コンパクトで質の高い住みよいまちづくりを進めます。

■公共交通網の基本的な考え方（1-6 交通体系の整備方針）

新幹線をはじめとする、JR、バス、高速交通等の公共交通システムの内容を明確化するとともに、これらの早期整備を促進していきます。

【広域的公共交通】

1. 鉄道

北陸新幹線整備の早期実現、JR北陸本線・湖西線の直流化、JR小浜線の電化など地域間交流や地域の活性化を図ります。

2. 国内外定期航路の拡充、新規航路の開設

敦賀新港を拠点に既存定期航路の拡充や新規航路の開設に努めます。

【日常的公共交通】

3. バス

コミュニティバス、周遊バスとの連結を強化することによって、中心市街地活性化を支援します。

コミュニティバスに関しては、生活の利便性を向上させる重要な手段として、その充実を図ります。

また、低床バスの導入等により、高齢者・障害者が安全かつ容易に利用できるバス輸送体制の整備に努めます。

■都市景観形成の目的（2-2 都市景観）

敦賀市の歴史や立地特性を活かし、市街地を中心とした個性的なまちづくりを進めるにあたり、河川や都市軸等に対応した景観整備を行うことで、都市の魅力向上と市民が誇りを持てる市街地の形成を図ることを目的とします。

また、景観条例等に基づき、市民参加の中で共通のルールづくりに努めます。

■集約型都市構造への転換（2-3 都市環境）

敦賀市においては、商業機能のスプロール化（郊外への無秩序な拡大）によって、中心市街地への消費者の流れは減少し、衰退が進行しています。

少子高齢化など近年の社会経済情勢の変化や中心市街地の再活性化に対応するため、集約型の都市構造へ転換し、都市環境への負荷の軽減を図ります。

■都市防災整備の目的（2-4 都市防災）

自然災害とそれに起因する人為的な災害の発生を最小限に食い止め、住民の安心と安らぎを得ることのできる都市づくりを図ることを目的とします。

: 本計画との関連箇所

(6) 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。

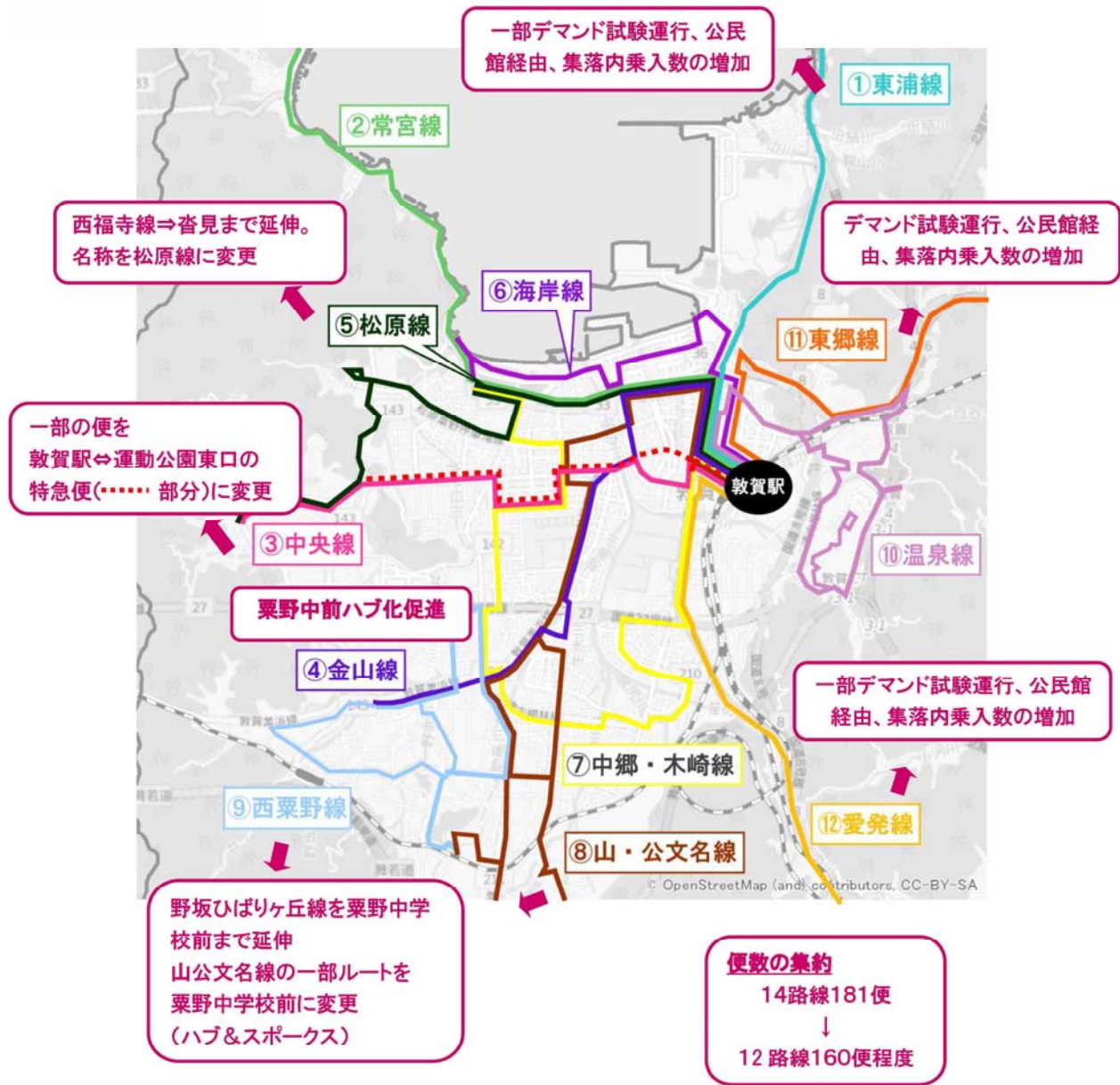


図. 変更後路線

□ : 本計画との関連箇所

(7) 敦賀市公共施設等総合管理計画 [平成 29 年 1 月策定]

本市では、公共施設を取り巻く環境の変化を踏まえ、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」を策定しています。本計画は、「敦賀市再興プラン（第6次敦賀市総合計画（後期基本計画）」に基づく行財政改革を実現するための計画として位置づけられ、本市の公共施設やインフラの更新ピークが今後 20 年間から 40 年間にわたって集中することを想定し、計画期間を平成 29（2017）年度から平成 68（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等マネジメント

■ 取組方針（実施方針）

方針 1 長寿命化と予防保全（品質管理）：公共施設&インフラ

- ・点検診断による実態把握と修繕計画への利活用
- ・対症療法型の維持管理から予防保全への移行
- ・安全安心な利用に向けた耐震や施設性能の確保
- ・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

方針 2 公共施設の総量縮減（総量管理）：主に公共施設

- ・機能（サービス）の維持による統廃合の実施
- ・大きすぎず、使いやすさに配慮した施設整備
- ・多様な主体との連携による広域化や運営主体の変更

方針 3 更新財源の確保（コスト管理）：主に公共施設

- ・総量縮減による維持管理経費の圧縮分を更新財源として確保
- ・資産の有効活用による財源確保
- ・民間活用による運営効率化や施設整備財源の確保
- ・使用料の見直しによる受益者負担の適正化

■ 数値目標

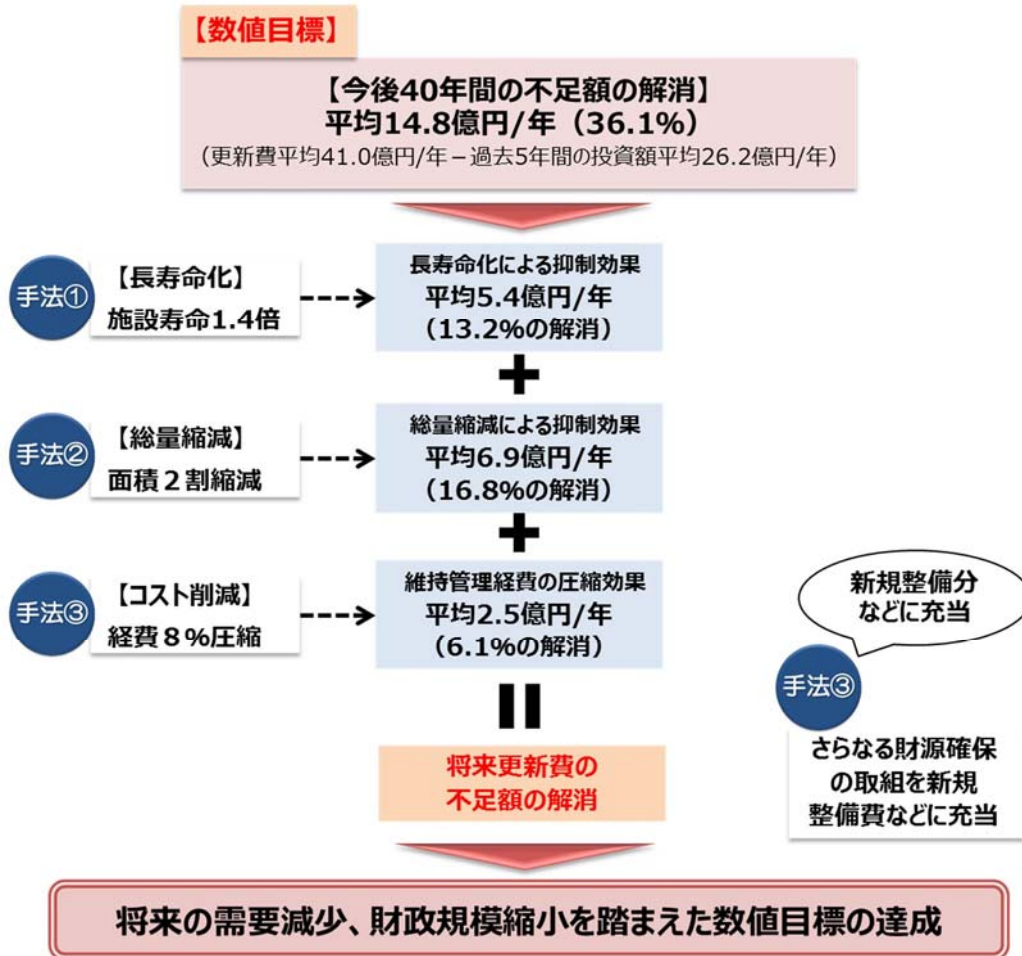
取組方針に基づく取組を実施した場合、平成 68（2056）年度までの今後 40 年間の将来更新費の不足額平均 14.8 億円/年を解消できることが想定されます。

これに加え、新たな財源の確保に向けた取組によって、過去 5 年間の投資額と同規模の平均 26.2 億円/年の範囲内で将来更新費の不足額を解消することを目指します。

: 本計画との関連箇所

■ 公共施設の管理に関する基本方針（学校教育系施設）

角鹿中学校と敦賀北小学校・赤崎小学校・咸新小学校の3小学校を統合する小中一貫校の設置に向け、同校区における地域の実情を踏まえた検討を行うため、角鹿中学校校区統合検討委員会を設置し、平成28（2016）年度中に方針を決定する予定です。同校区も含めて、全市的に小中一貫教育を引き続き推進していきます。



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効果の全体像

: 本計画との関連箇所

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2(1990)年から平成12(2000)年まで概ね横ばいに推移していましたが、平成17(2005)年をピークに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%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、平成2(1990)年から平成27(2015)年までの増減率は15.4%ですが、平成22(2010)年から平成27(2015)年までの増減率は0.3%であり、近年は鈍化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、平成47(2035)年には57,703人と予測されており、平成27(2015)年から約8,500人減少することが予測されています。

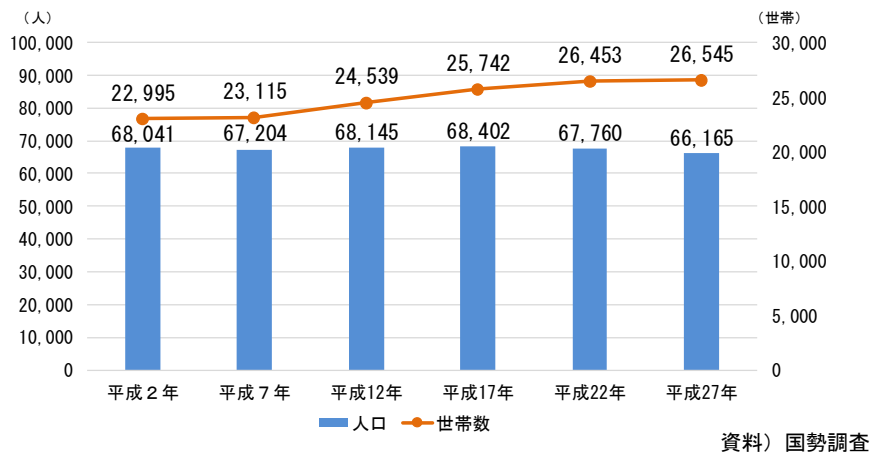


図. 敦賀市の総人口と世帯数の推移

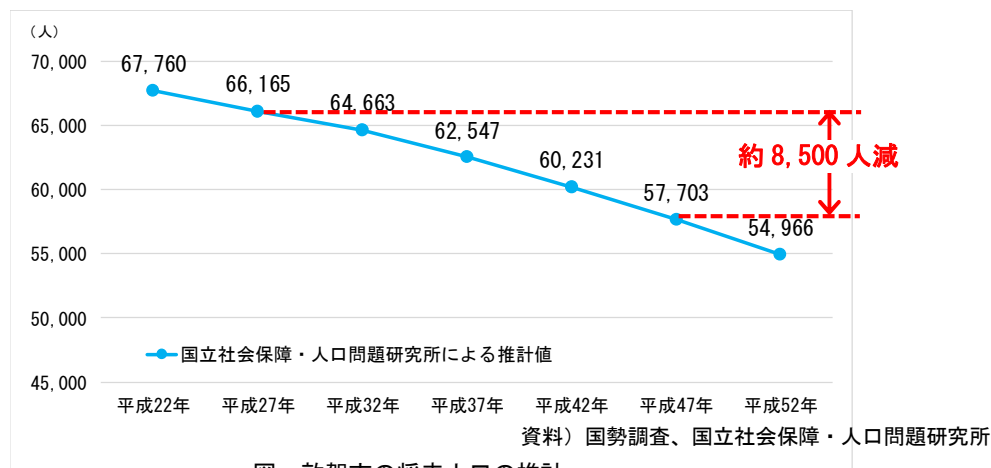


図. 敦賀市の将来人口の推計

【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12(2000)年と平成22(2010)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。

一方、用途地域外の木崎や市街地南側の粟野地区においては、50人以上の増加を示すエリアがあるなど増加を示しています。

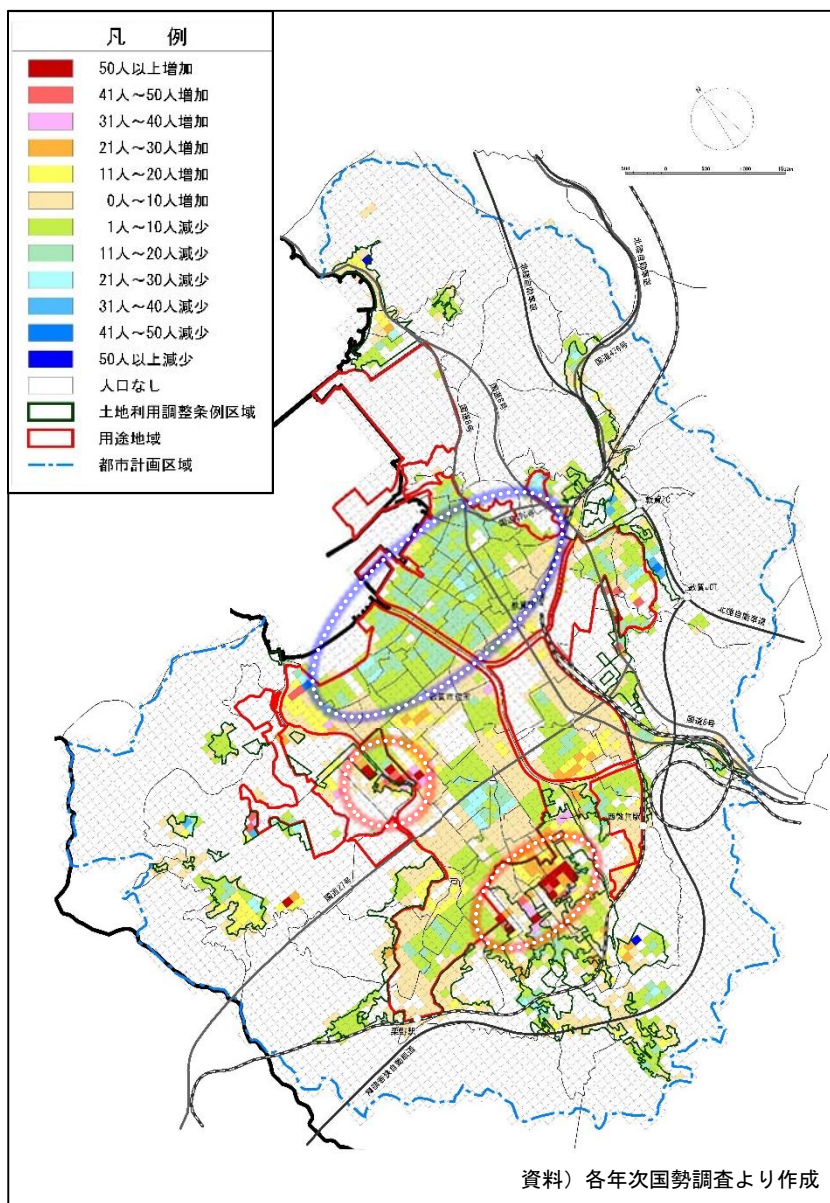


図. 人口増減の状況 (H22/H12)

※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12(2000)年と平成22(2010)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10~20%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、用途地域外の木崎や市街地南側の栗野地区においては、50%以上の増加を示すエリアがあるなど増加を示しています。

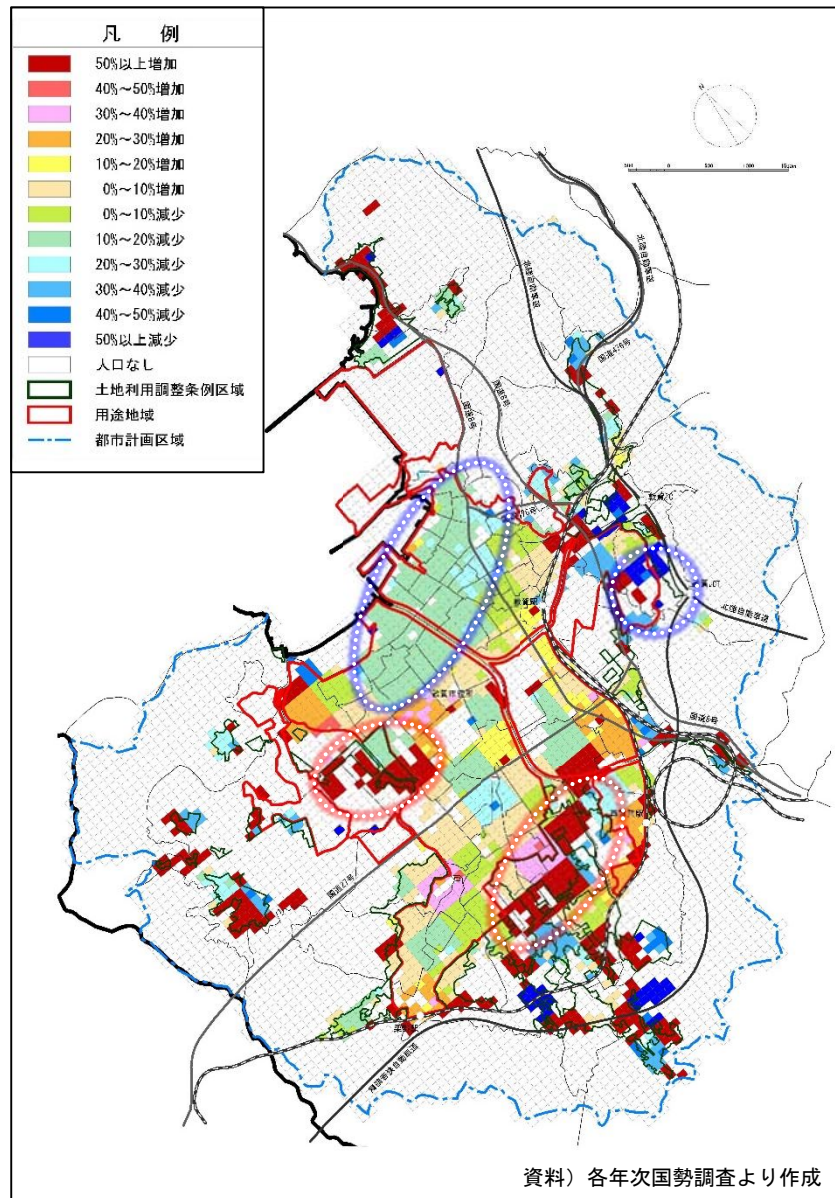


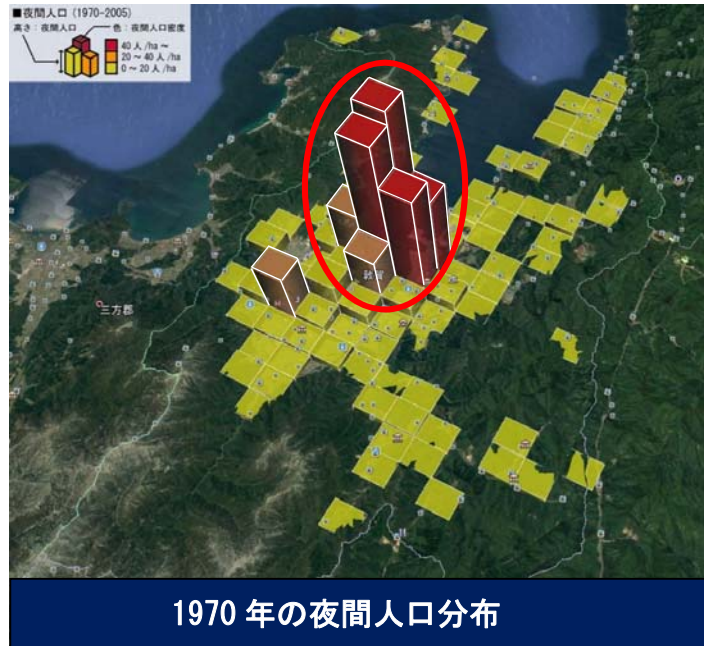
図. 人口増減率の状況 (H22/H12)

【現状から捉えた問題点・課題】

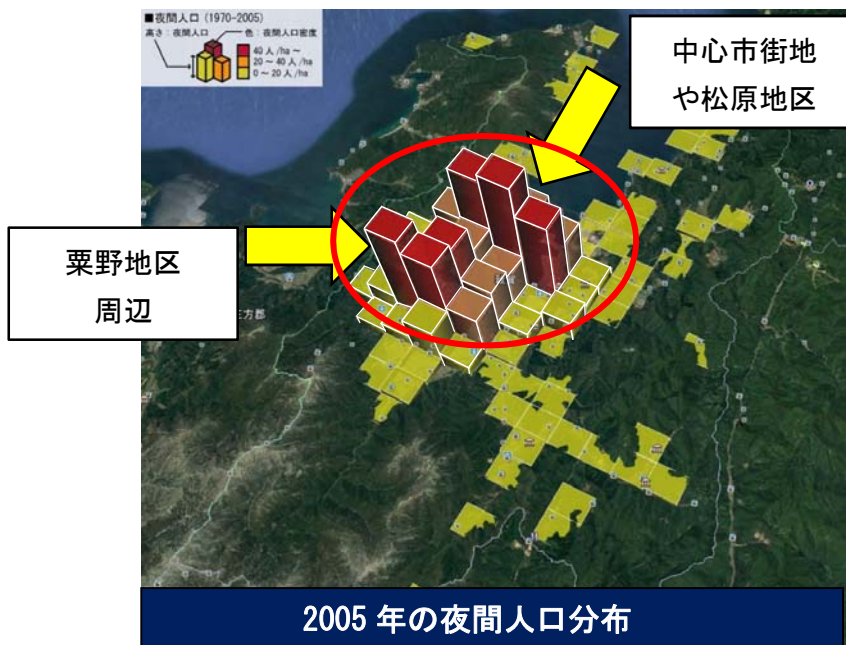
◆市街地北側の人口減少が顕著であり、中心市街地の低密度化が進む一方で、用途地域外である市街地南側で人口が増加しています。



■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)年から平成47(2035)年までに総人口が約8,500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2,600人減少し、生産年齢人口が約7,400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1,500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。

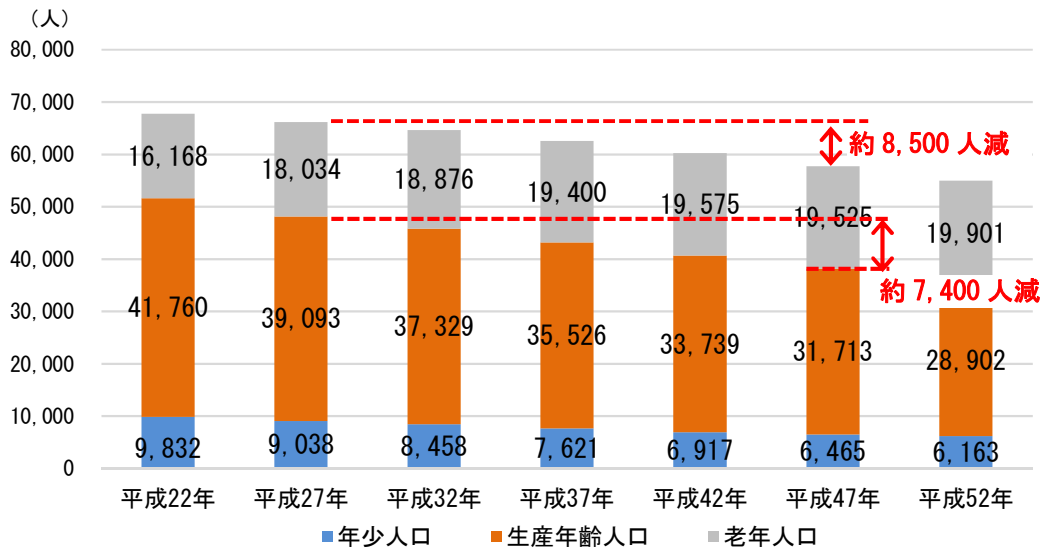


図. 年齢3区分別の将来人口の推計

### 【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。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。

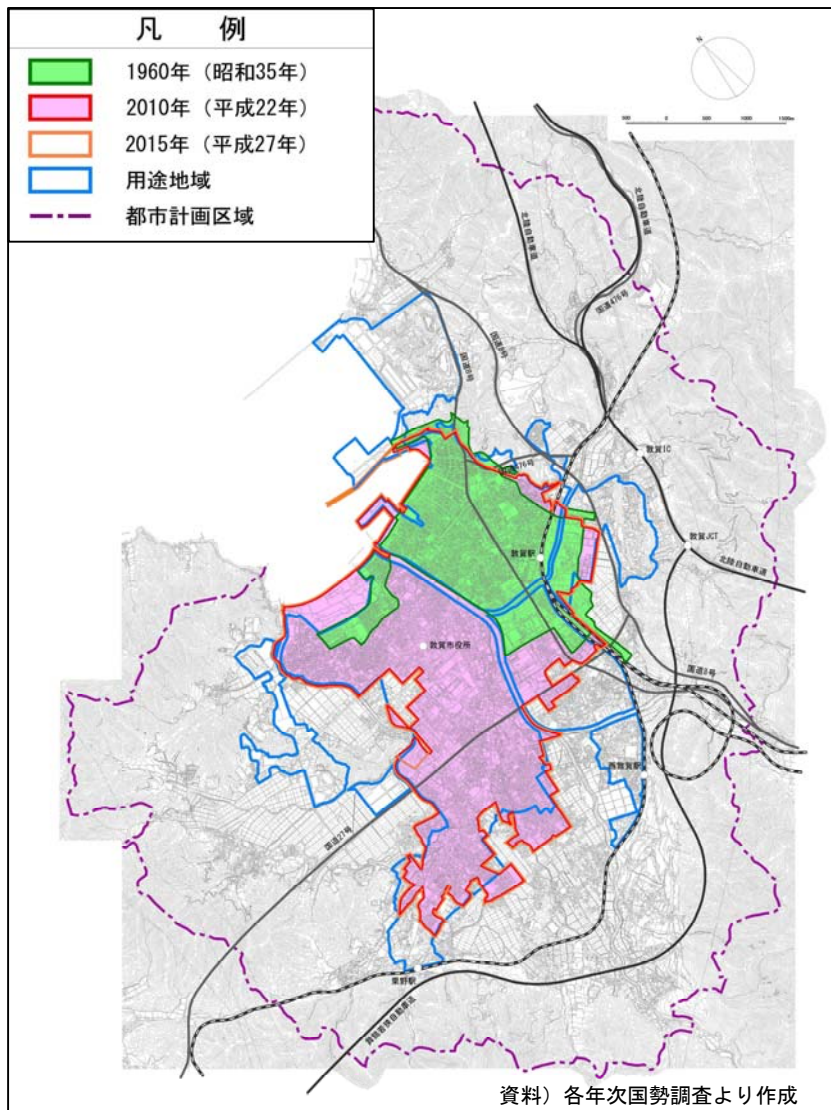


表. 人口集中地区の変遷

	S35	S40	S45	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27
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
面積 (ha)	470	460	510	590	650	650	860	980	1,038	1,124	1,212	1,204
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

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 (D I D) 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、西地区においては平成 47 (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	平成32年	平成37年	平成42年	平成47年	平成52年	平成57年	平成62年	平成67年	平成72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、基準年を平成 22 (2010) 年とした場合、平成 22 (2010) 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 年後の平成 42 (2030) 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、平成 22 (2010) 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 年後の平成 42 (2030) 年には、ほとんどの地域で 6~8 人/ha 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、平成 22 (2010) 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 年後の平成 42 (2030) 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、平成 22 (2010) 年に対して人口密度は高まっており、中心市街地部や栗野地区において、その傾向は顕著となっています。

#### ※100mメッシュ人口の算出方法について

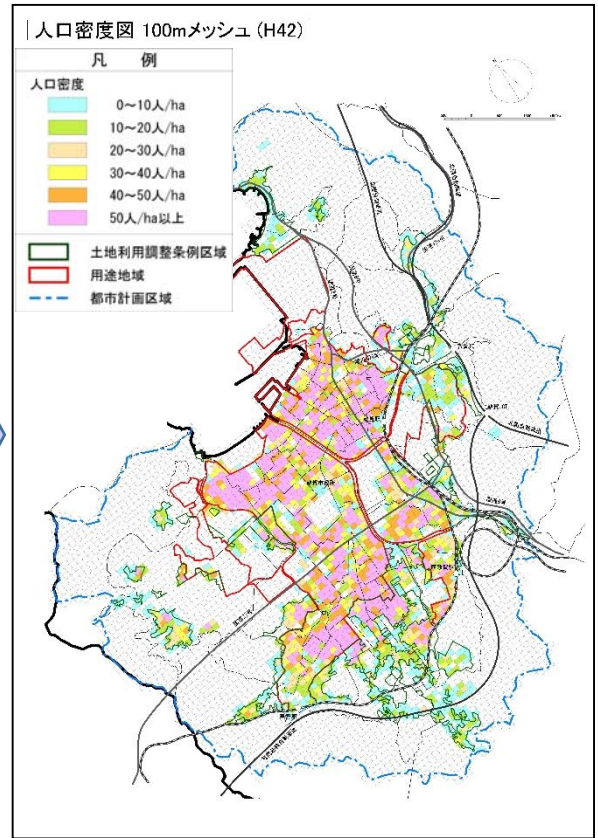
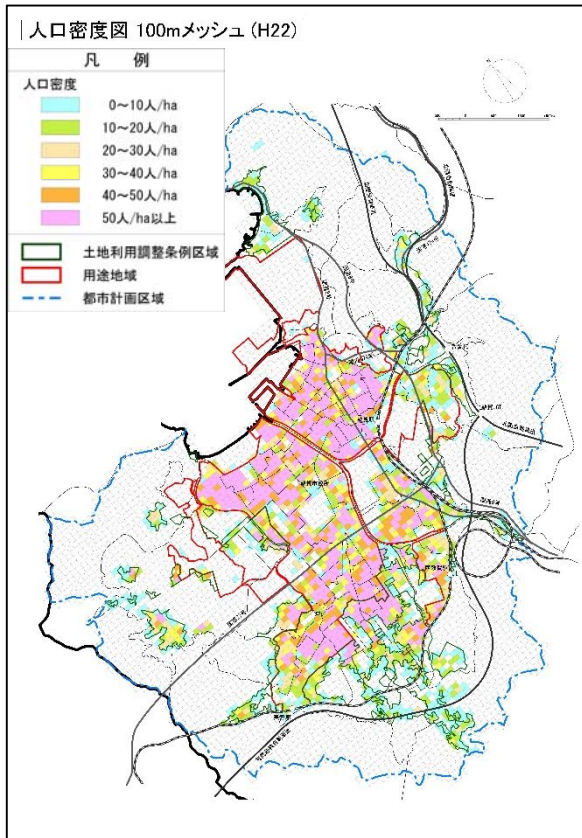
100mメッシュの将来人口については、先の 100mメッシュデータを用いて、「敦賀市将来推計人口等調査報告書」における 10 地区のエリアと 100mメッシュを重ね合わせ、10 地区それぞれの人口減少率を各メッシュに乗じて算出しています。(H22 を基準年として H32、H42 の減少率) 人口減少率の算出にあたっては国立社会保障・人口問題研究所の推計に用いられている合計特殊出生率、生残率、純移動率、こども女性比などのパラメーターを用いています。

なお、地区の境界がメッシュをまたぐ場合は、住居系土地利用面積が最も多い地区の減少率を採用しています。

年齢 3 区分の比率については、上記の推計結果における各年次の年齢 3 区分の構成比を乗じて算出しています。

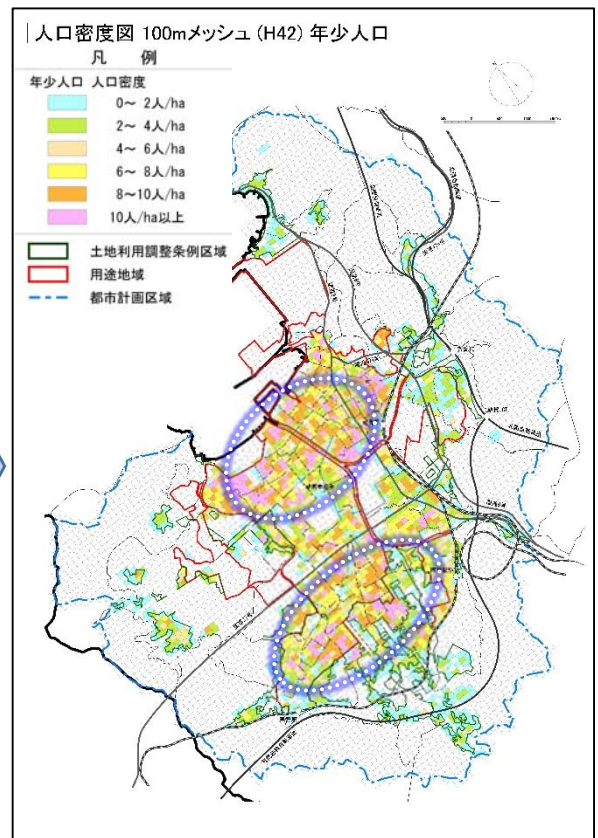
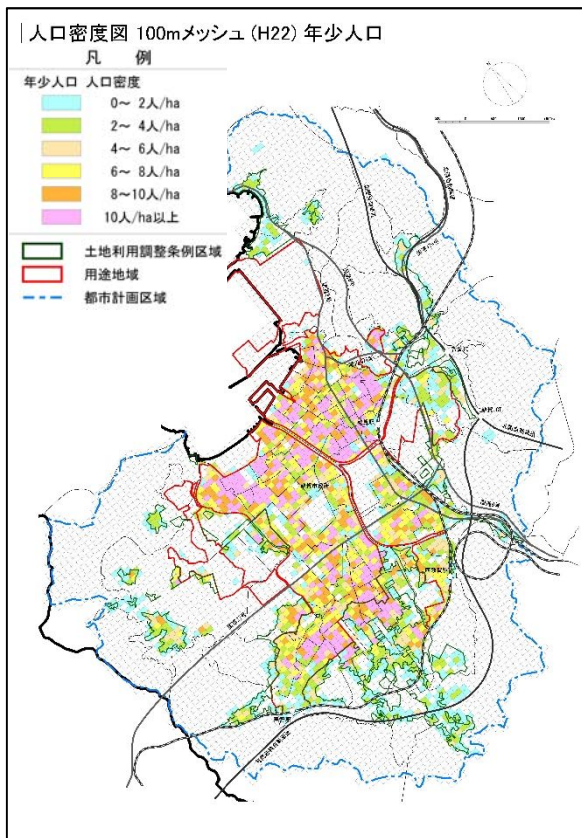
#### 【現状から捉えた問題点・課題】

- ◆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。



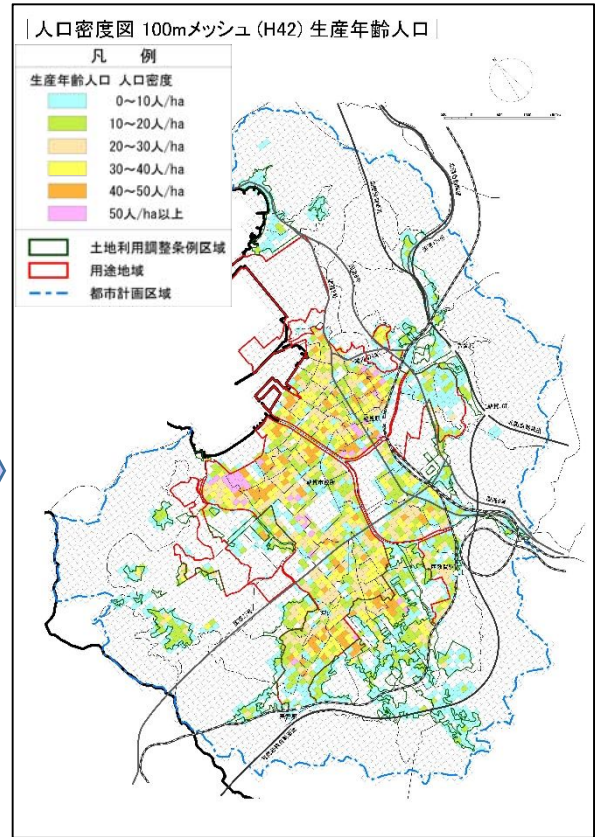
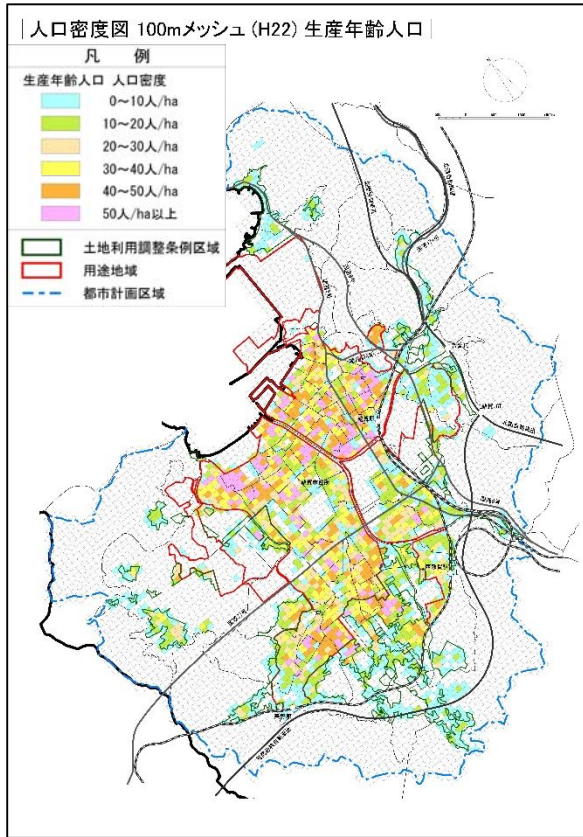
資料) 国勢調査、敦賀市将来推計人口等調査報告書より作成

図. 将来人口動向予測 (総人口)



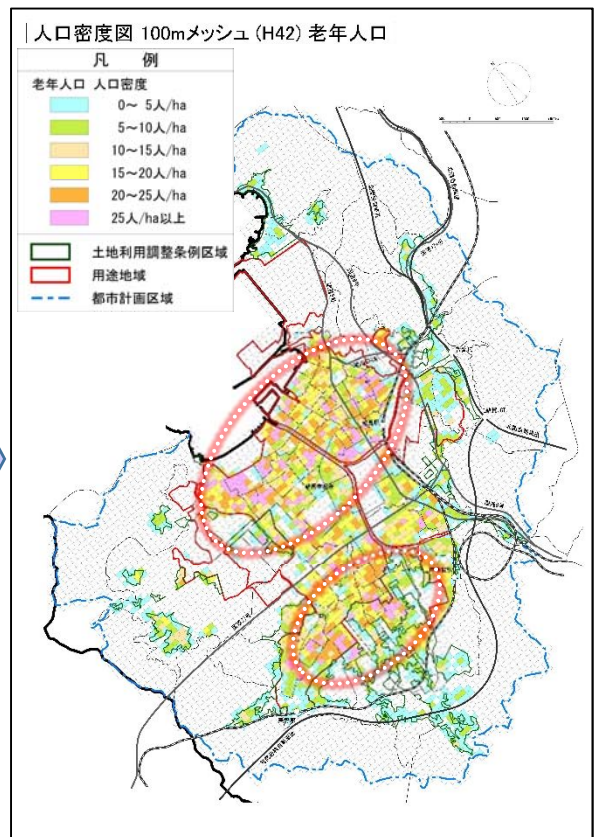
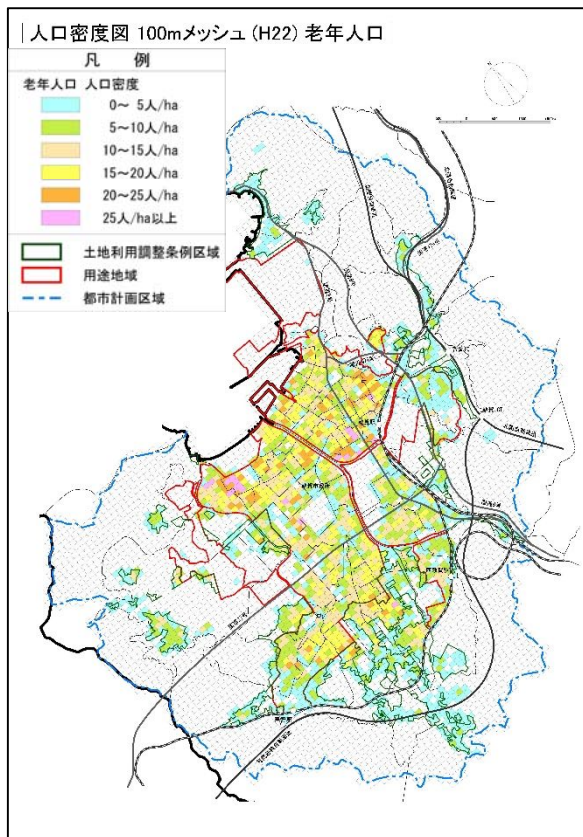
資料) 国勢調査、敦賀市将来推計人口等調査報告書より作成

図. 将来人口動向予測 (年少人口)



資料) 国勢調査、敦賀市将来推計人口等調査報告書より作成

図. 将来人口動向予測 (生産年齢人口)



資料) 国勢調査、敦賀市将来推計人口等調査報告書より作成

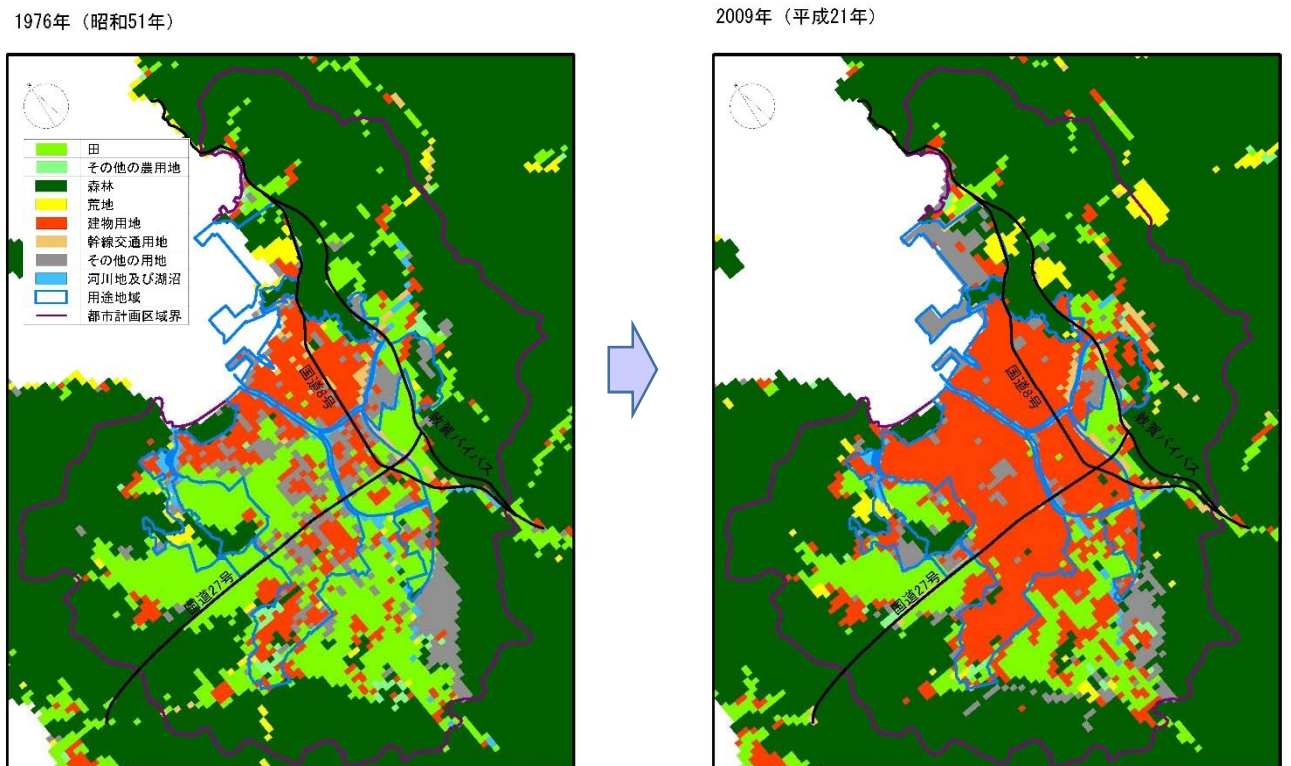
図. 将来人口動向予測 (老年人口)

## (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】

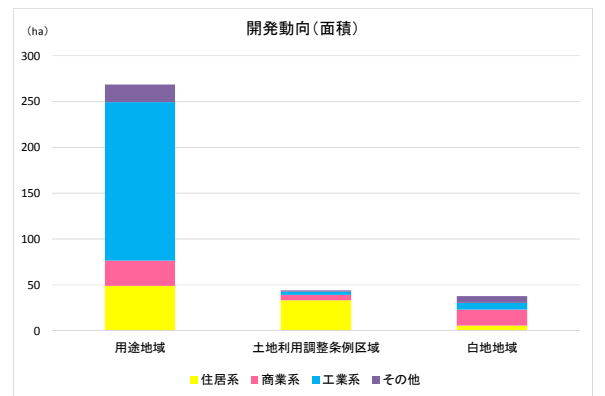
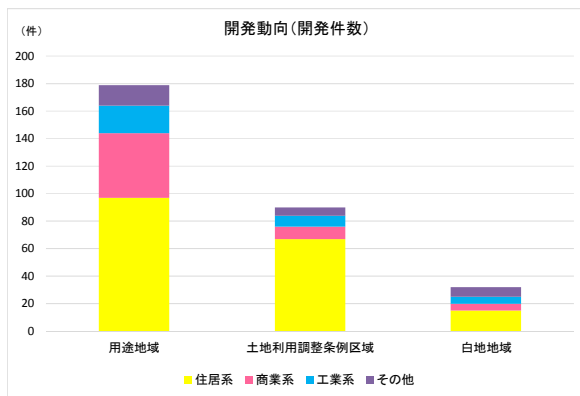
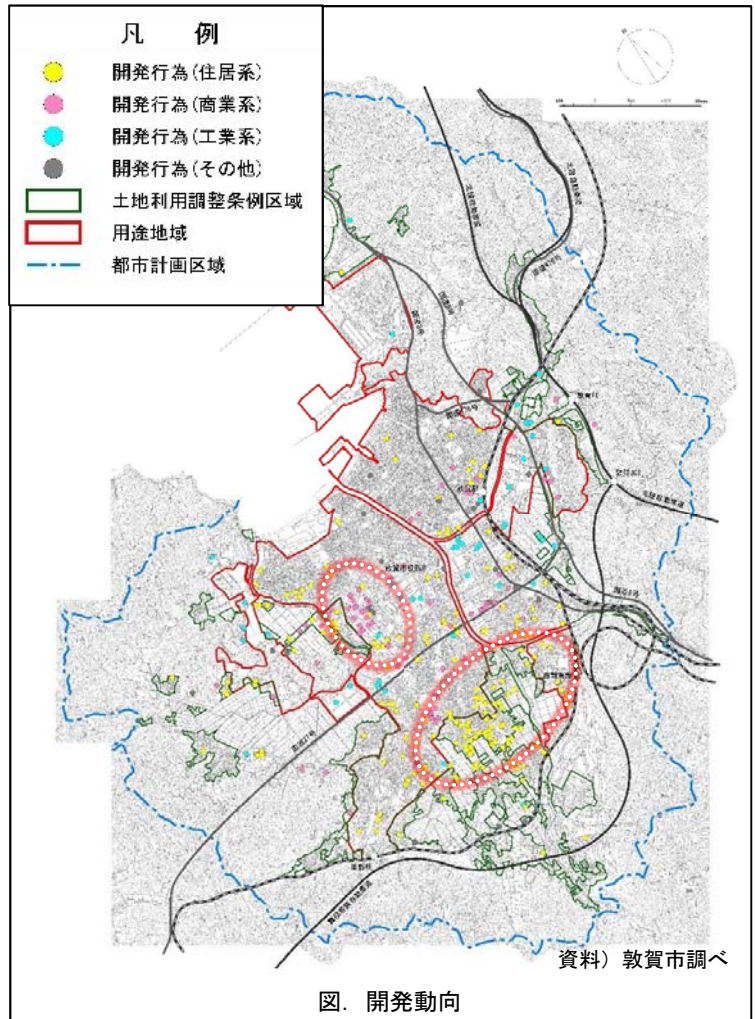
- ◆市全体において、今後も宅地（建物用地）などの都市的土地利用への転換が増加すれば、市街地の低密度化（人口密度の低下）の進行が懸念されます。

## 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	97	47	20	15
土地利用調整条例区域	67	9	8	6
白地地域	15	5	5	7
合計	179	61	33	28

	住居系	商業系	工業系	その他
用途地域	48.9	27.6	172.7	19.4
土地利用調整条例区域	33.2	5.8	3.8	1.2
白地地域	5.8	17.5	7.1	7.4
合計	87.9	50.9	183.6	28.0

図. 開発動向(開発件数及び面積)

資料) 敦賀市調べ

### 【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割程度となっています。

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割程度となっています。

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。

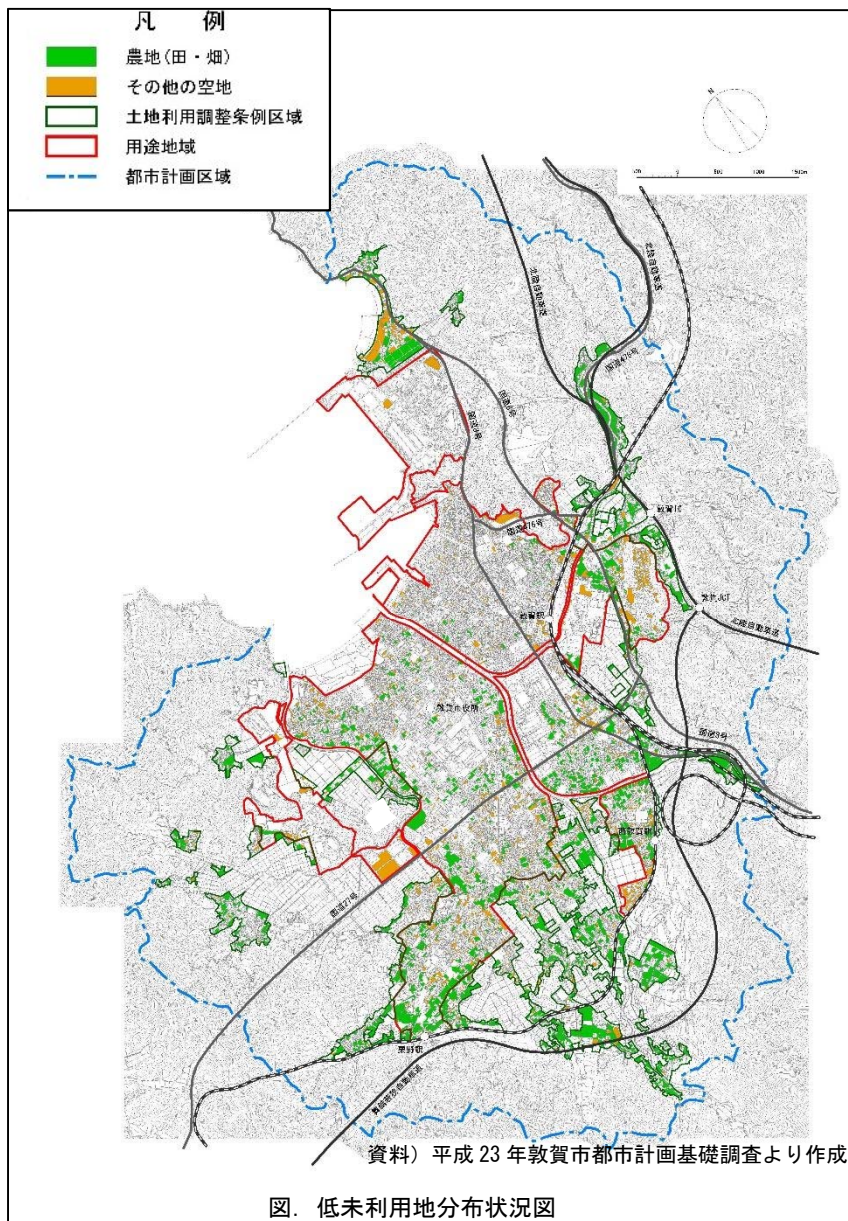


表. 低未利用地分布状況

	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	11.5	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せん。

#### 【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) 空家の状況

本市の空家の分布状況は、用途地域内に717件、用途地域外（土地利用調整条例区域、白地地域）に112件となっており、都市計画区域内の空家の約8割以上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。

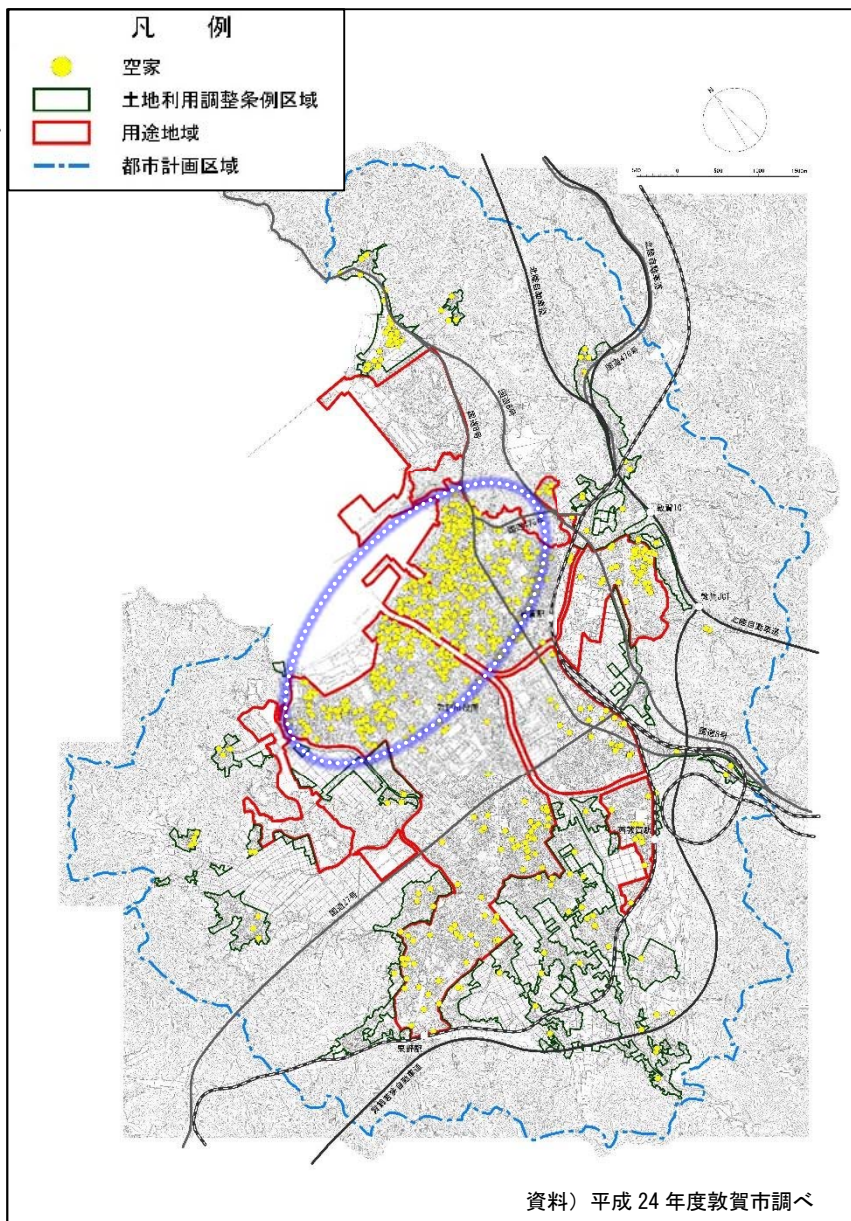


図. 空家分布状況図

【現状から捉えた問題点・課題】

◆本市の空家は、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。

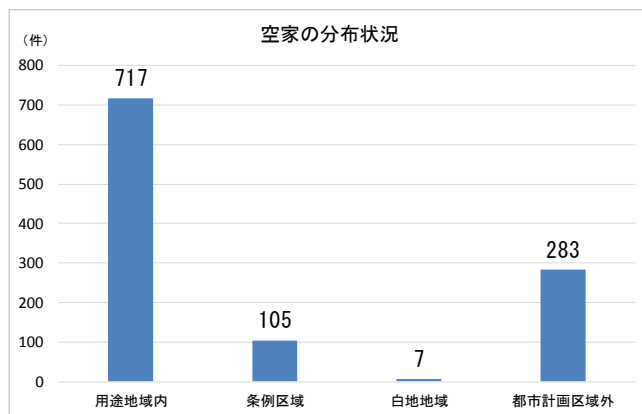


図. 空家分布状況

(3) 都市交通

1) 公共交通網の状況

本市の公共交通機関は、JR、路線バス、コミュニティバスが中心となっています。

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。

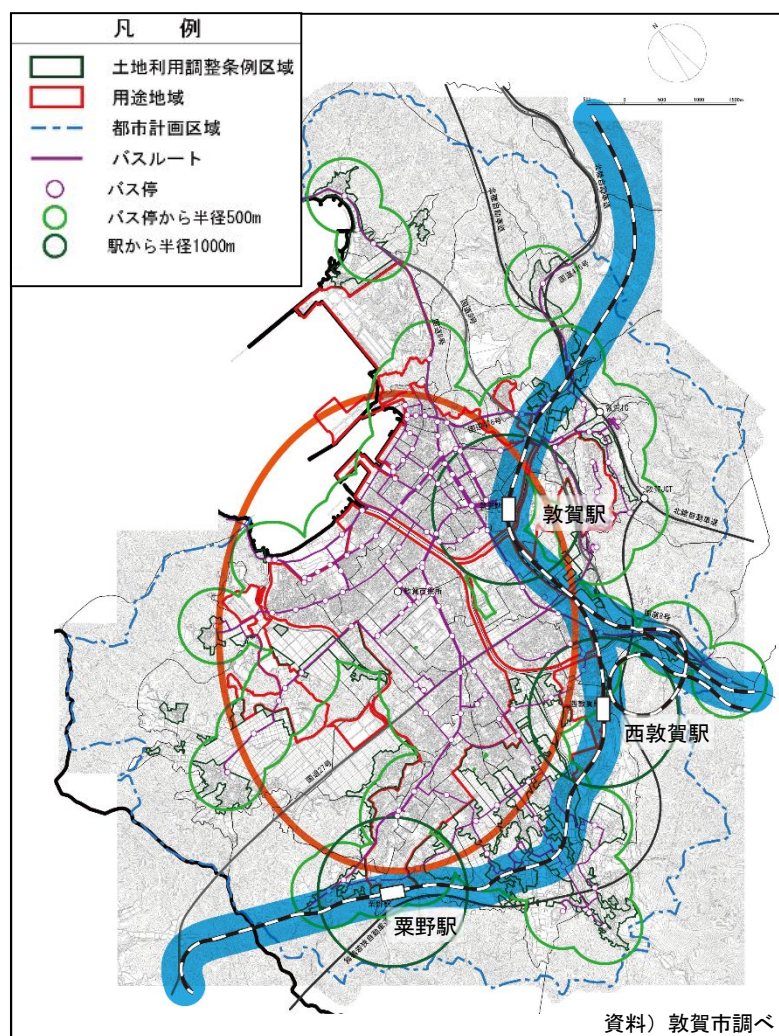


図. 公共交通網の状況と利用圏域 (H28. 10 時点)

【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と栗野地区(乗継拠点)においてピーク時の運行頻度が6本以上のエリアがあり、用途地域内を基本とした市街地部においてピーク時の運行頻度が3~5本以上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。

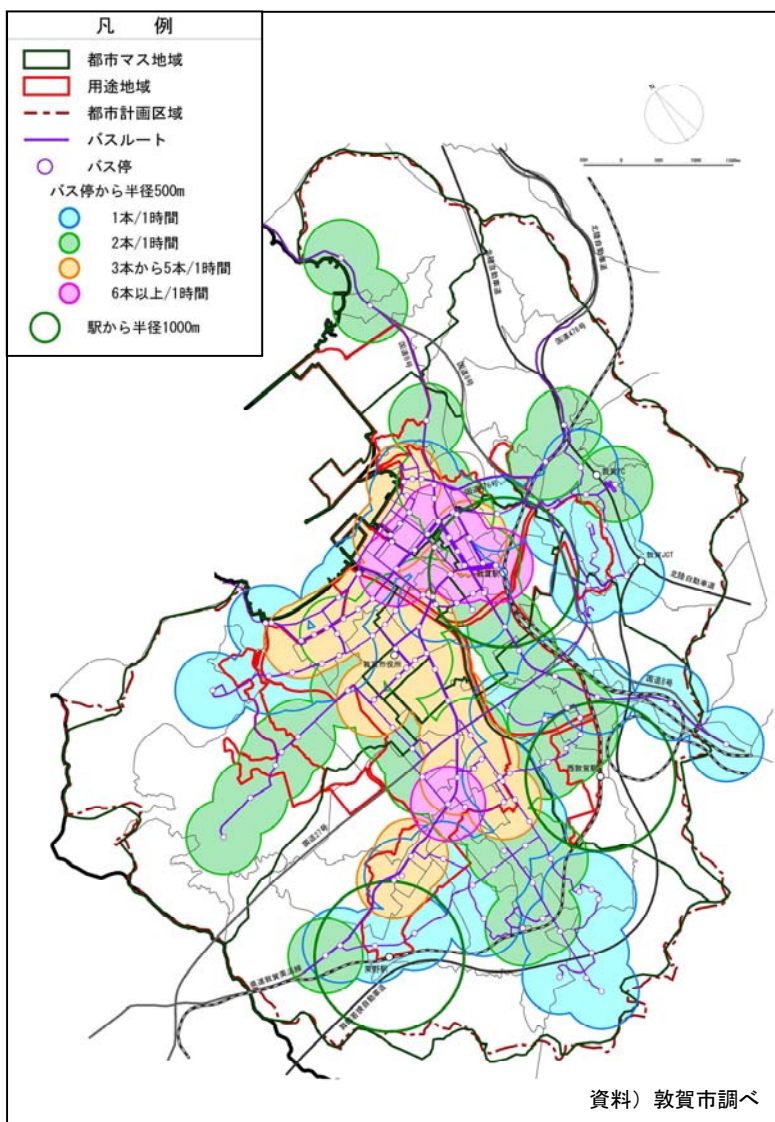


図. コミュニティバス利用圏域

【現状から捉えた問題点・課題】

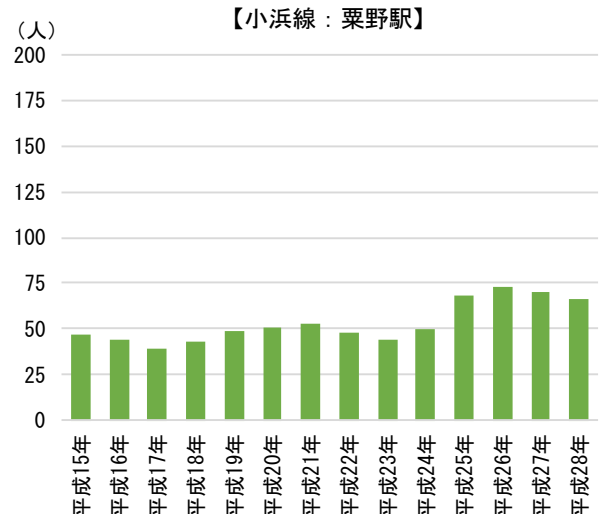
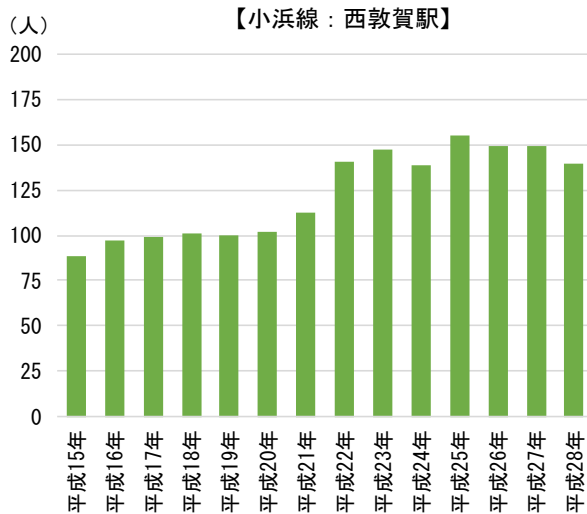
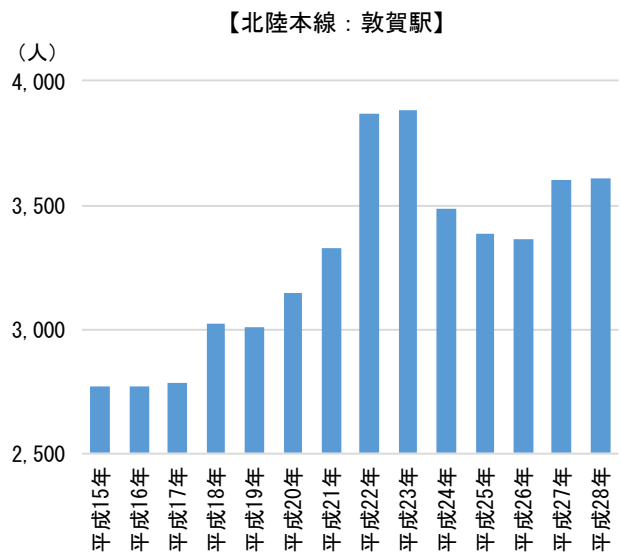
◆中心市街地及び幹線道路沿道の市街地の交通の運行水準の確保は、将来においても重要であると考えられます。

### 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、平成 34 (2022) 年度末には北陸新幹線の敦賀までの延伸が予定されています。

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が、北陸新幹線金沢開業後の平成 27 (2015) 年以降は増加傾向にあります。

敦賀駅の次に乗車人員が多い西敦賀駅は、平成 23 (2011) 年まで増加傾向にあり、その後はほぼ横ばいとなっています。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】

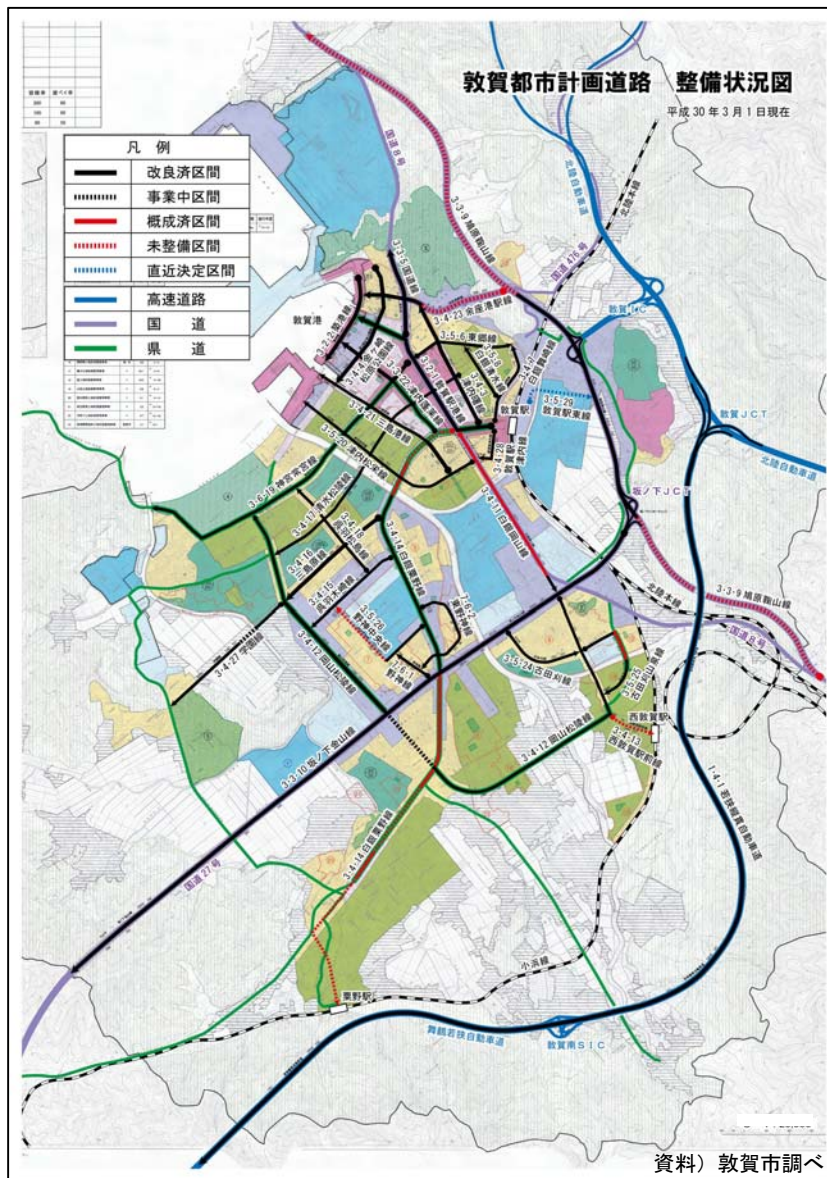
◆北陸新幹線の敦賀までの延伸、今後の人口減少などを踏まえながら、鉄道及び市街地部での利便性が高いコミュニティバス交通網の充実とあわせて連携を図ることが重要です。

4) 都市計画道路の整備状況

敦賀市の都市計画道路は、平成 30 (2018) 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 52,960m (77.7%) で、事業中が 800m (1.2%)、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 77.7% と福井県全体の 74.6% 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】

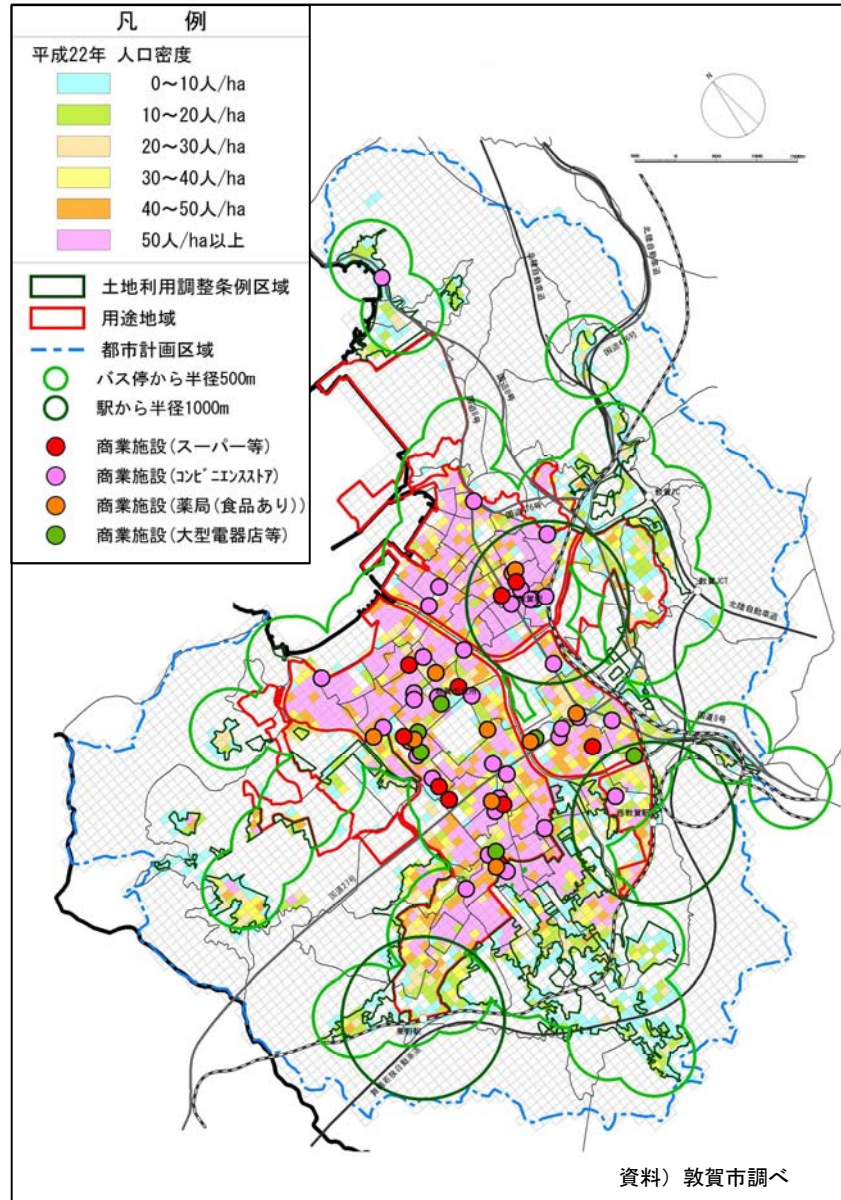
◆平成 30 (2018) 年度に実施された都市計画道路の検証を踏まえ、今後も都市計画道路の必要性等を検討していく必要があります。

(4) 都市機能

※都市機能の立地状況は平成 28 (2016) 年に基づき現状に合わせて分析しています。

1) 商業施設

商業施設は 61 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、平成 22 (2010) 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。



※対象とした商業施設：スーパー（アル・プラザ、アピタ、バロー、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

【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 15 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。

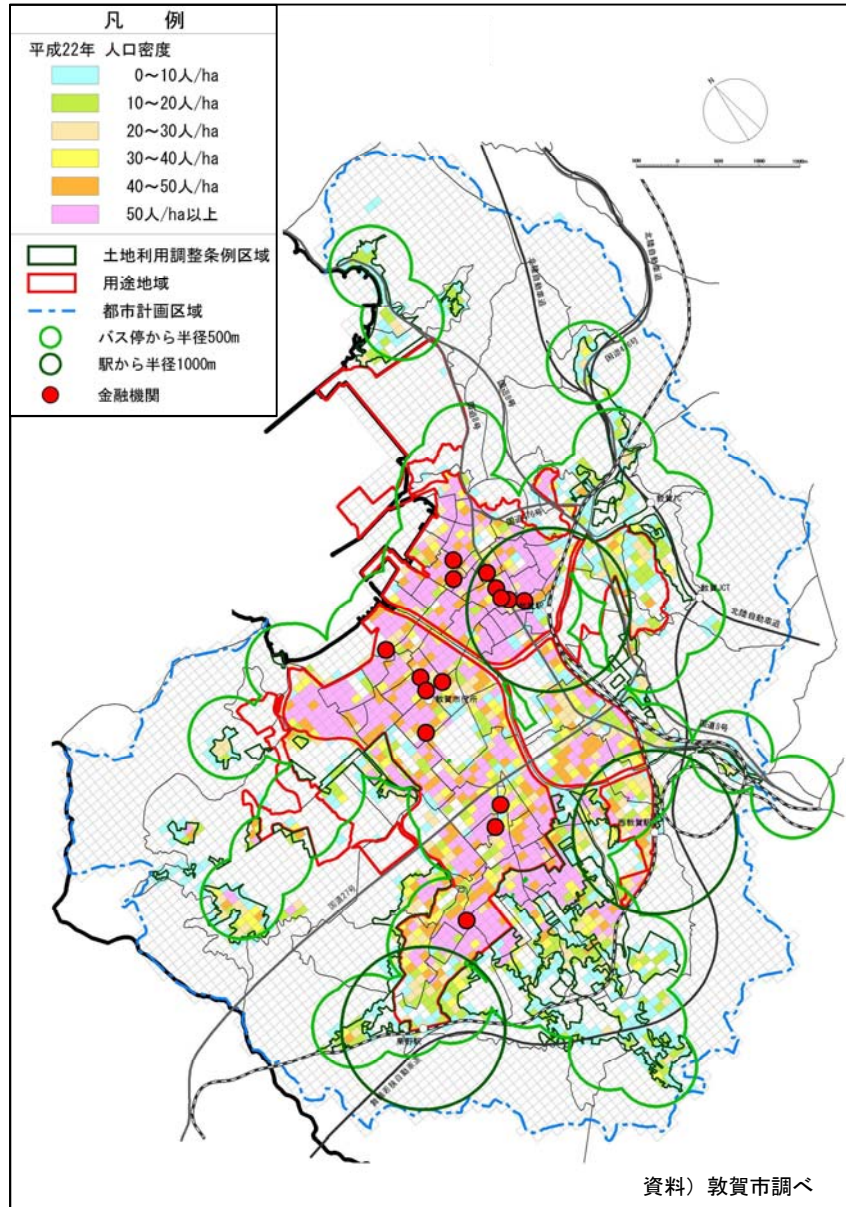


図. 金融機関の立地状況

### 【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、店舗の移転や廃止などが懸念されます。

### 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4箇所あり、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。

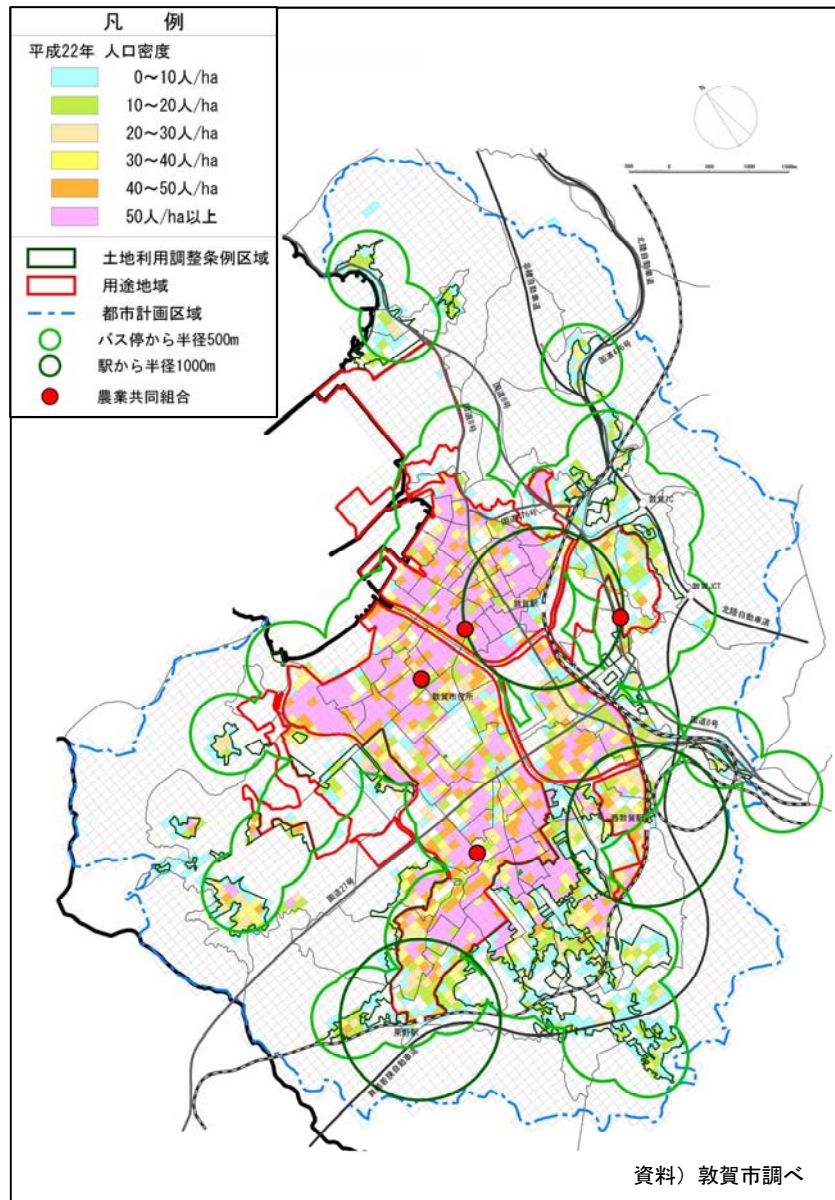


図. 農業協同組合の立地状況

#### 【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に立地し、平成22(2010)年の人口密度の高い地域に立地しています。このうち、4箇所は中心市街地部に集中しています。

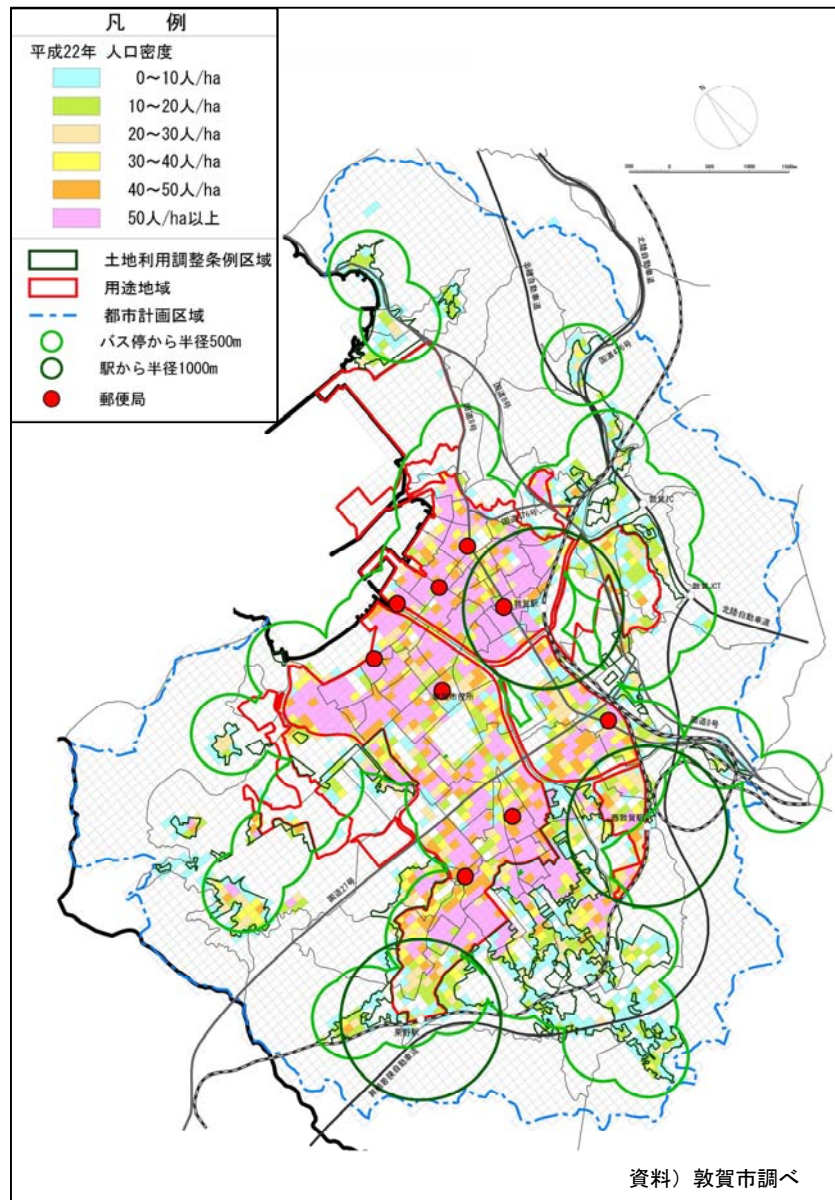


図. 郵便局の立地状況

#### 【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。

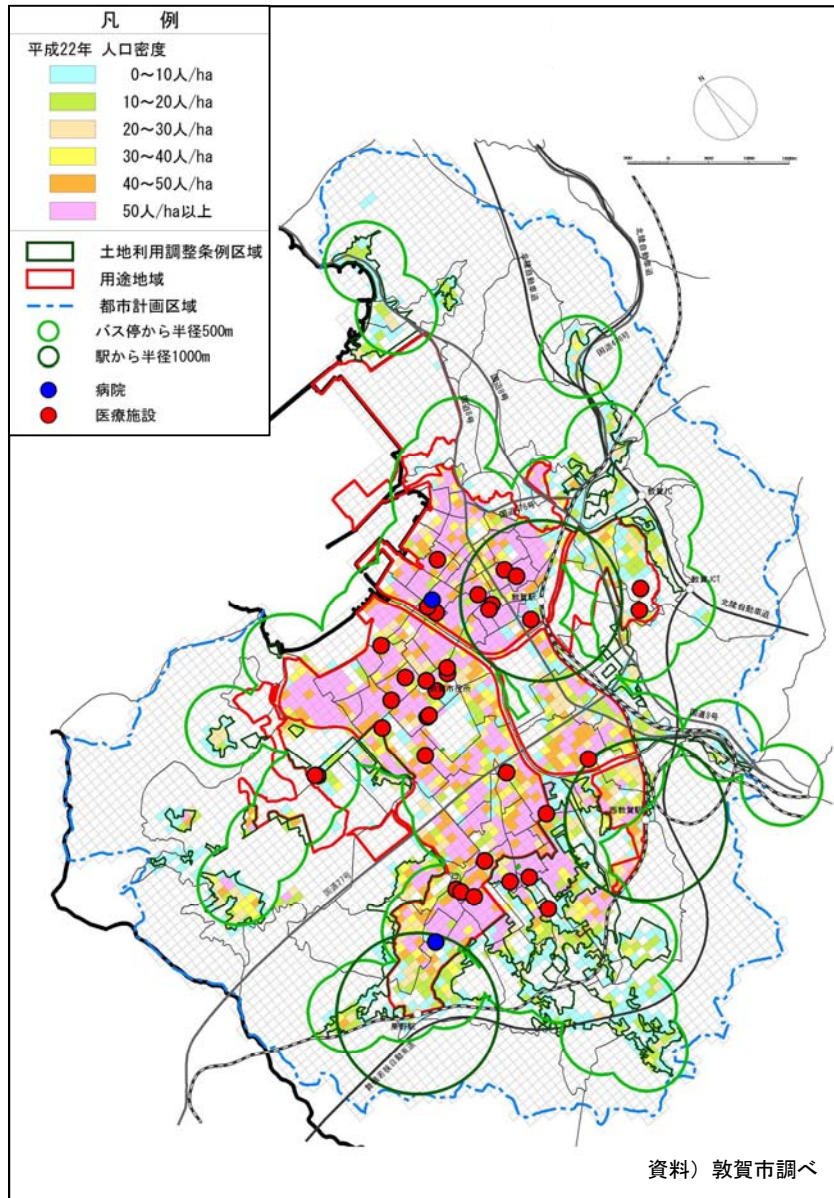


図. 医療機関の立地状況

【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。

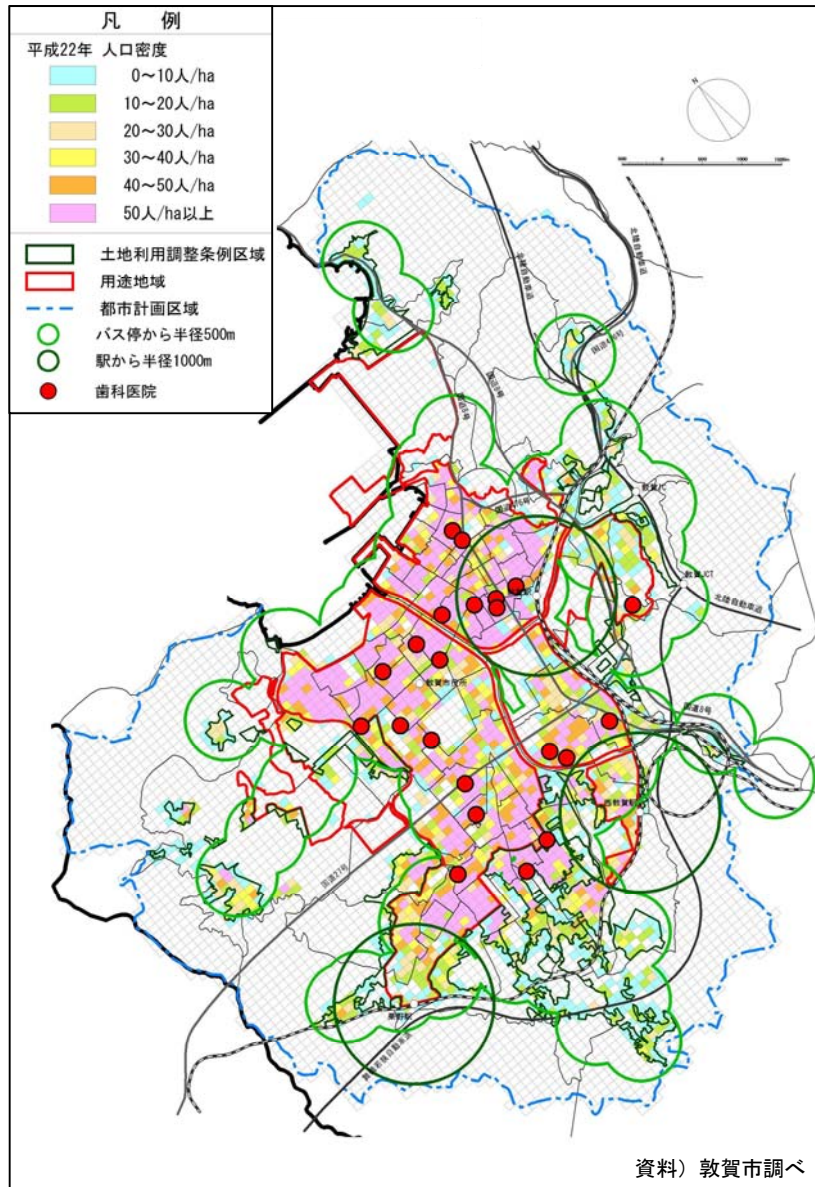


図. 歯科医院の立地状況

【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25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。

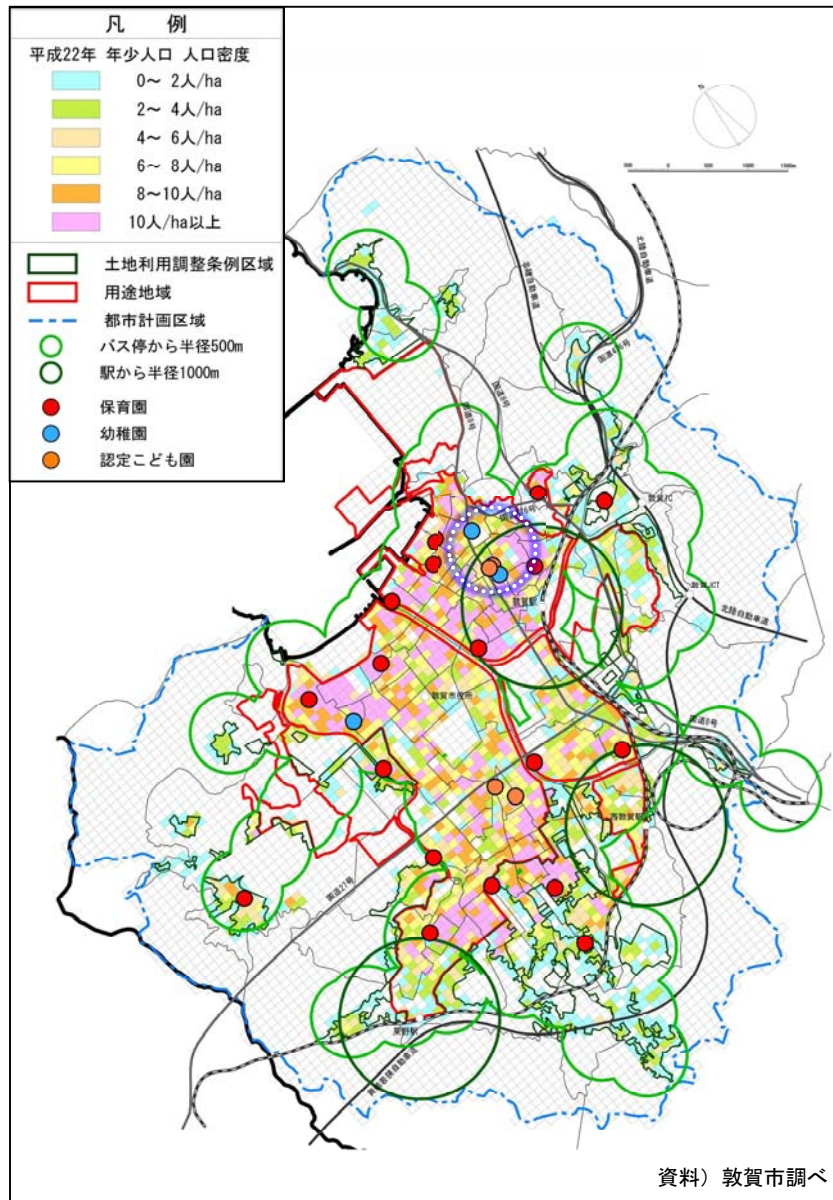


図. 保育所・幼稚園・認定こども園の立地状況

【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・高校）

学校教育施設は 20 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。

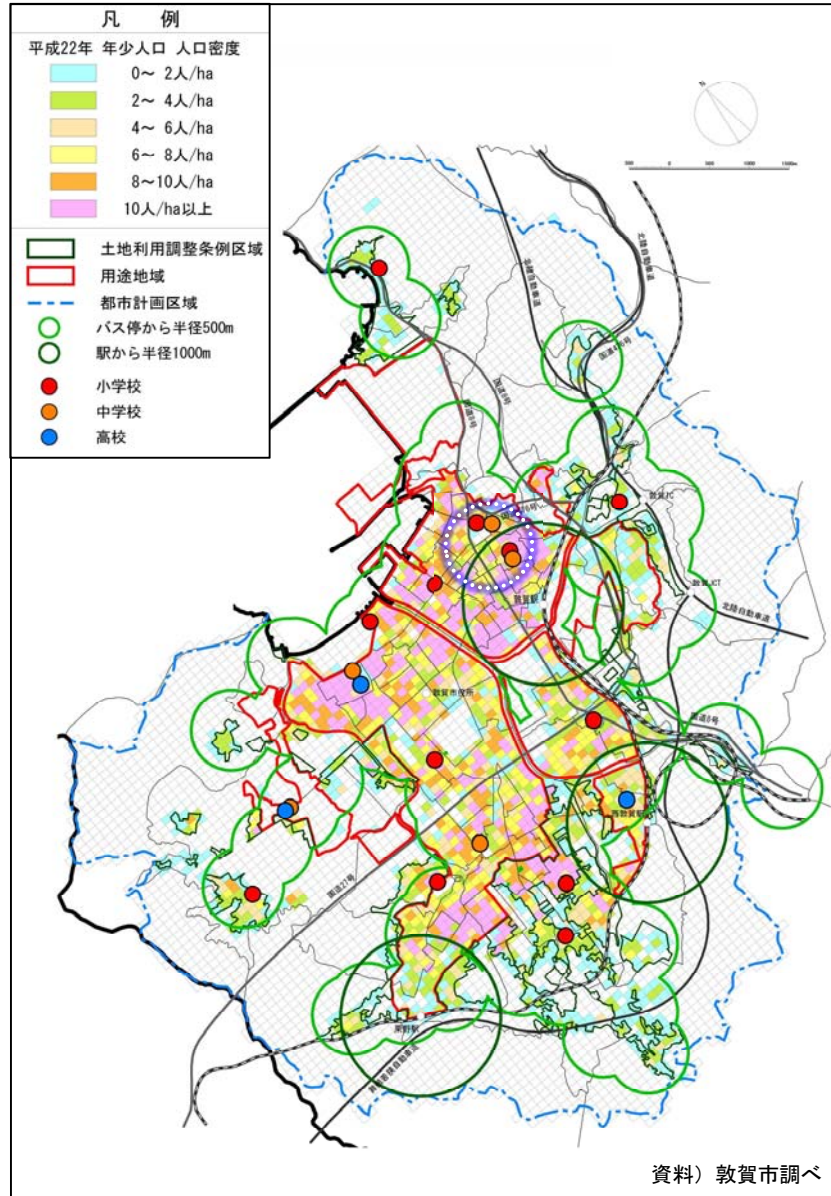


図. 学校教育施設（小学校・中学校・高校）の立地状況

【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。

9) 高齢者福祉施設

本市に高齢者福祉施設は39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。

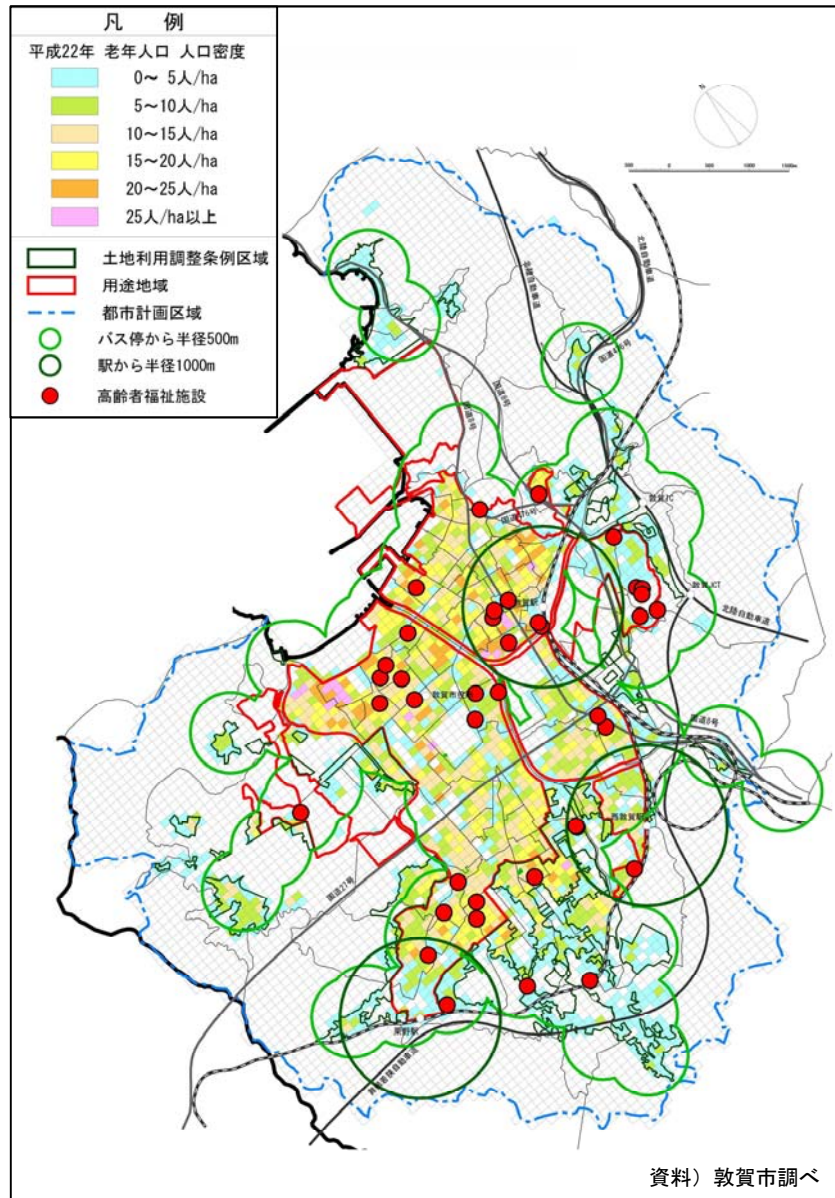


図. 高齢者福祉施設の立地状況

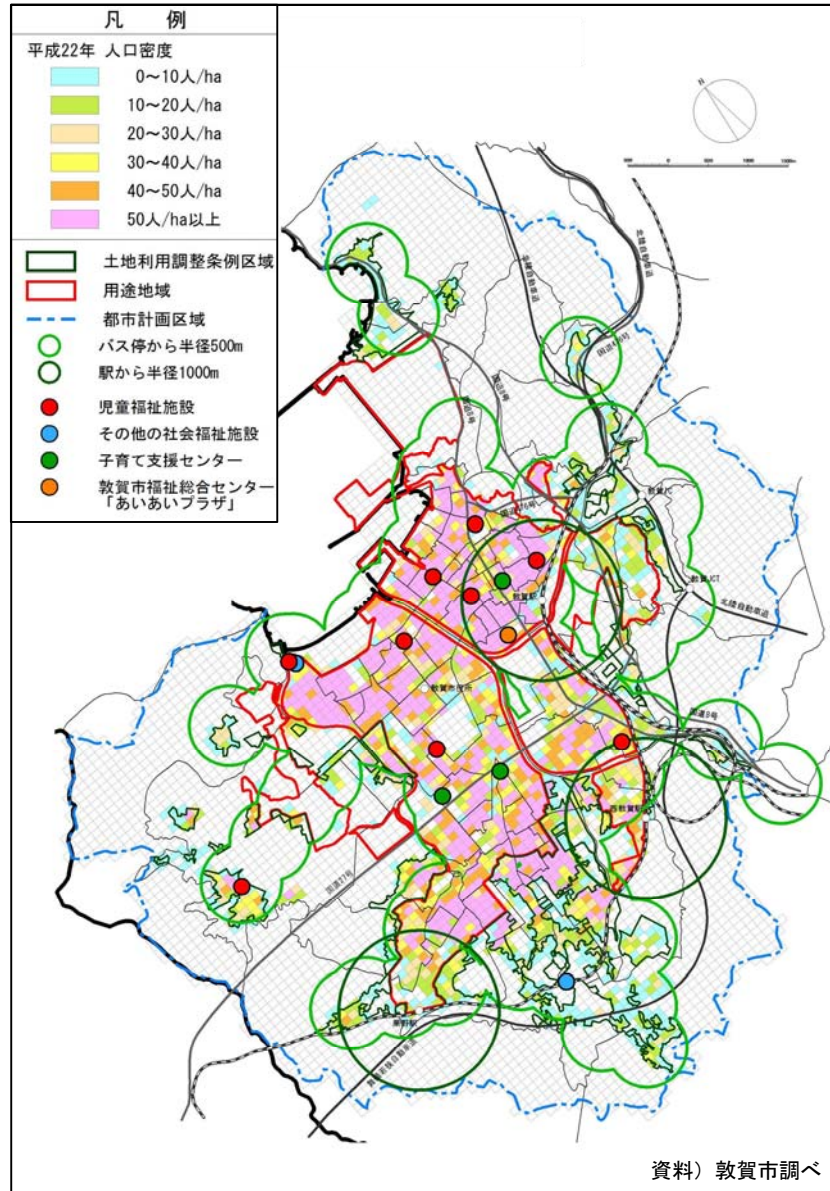
【現状から捉えた問題点・課題】

◆ 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 15 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。



※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

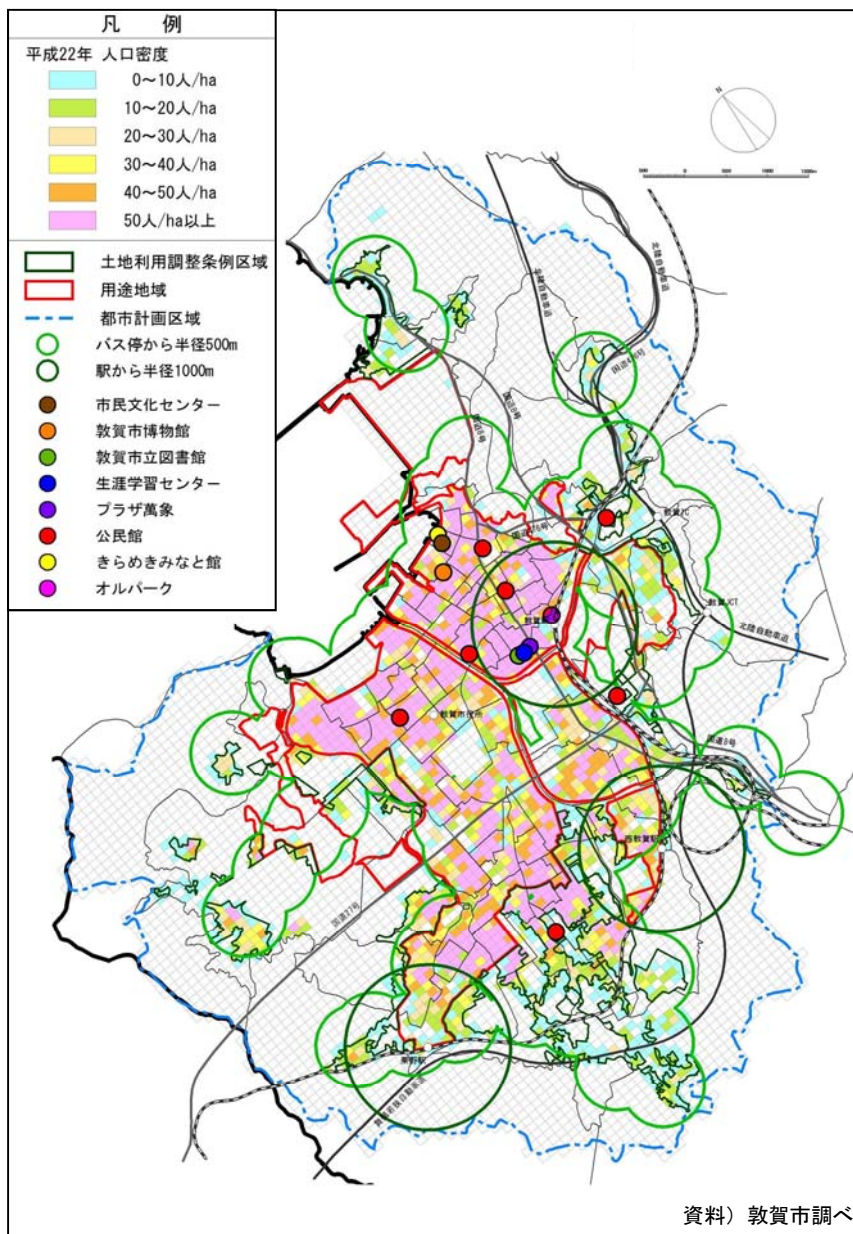
【現状から捉えた問題点・課題】

◆その他の福祉施設は、市街地北側に多く立地しており、公共交通の利用圏域に立地しています。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 14 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。



※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

【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。

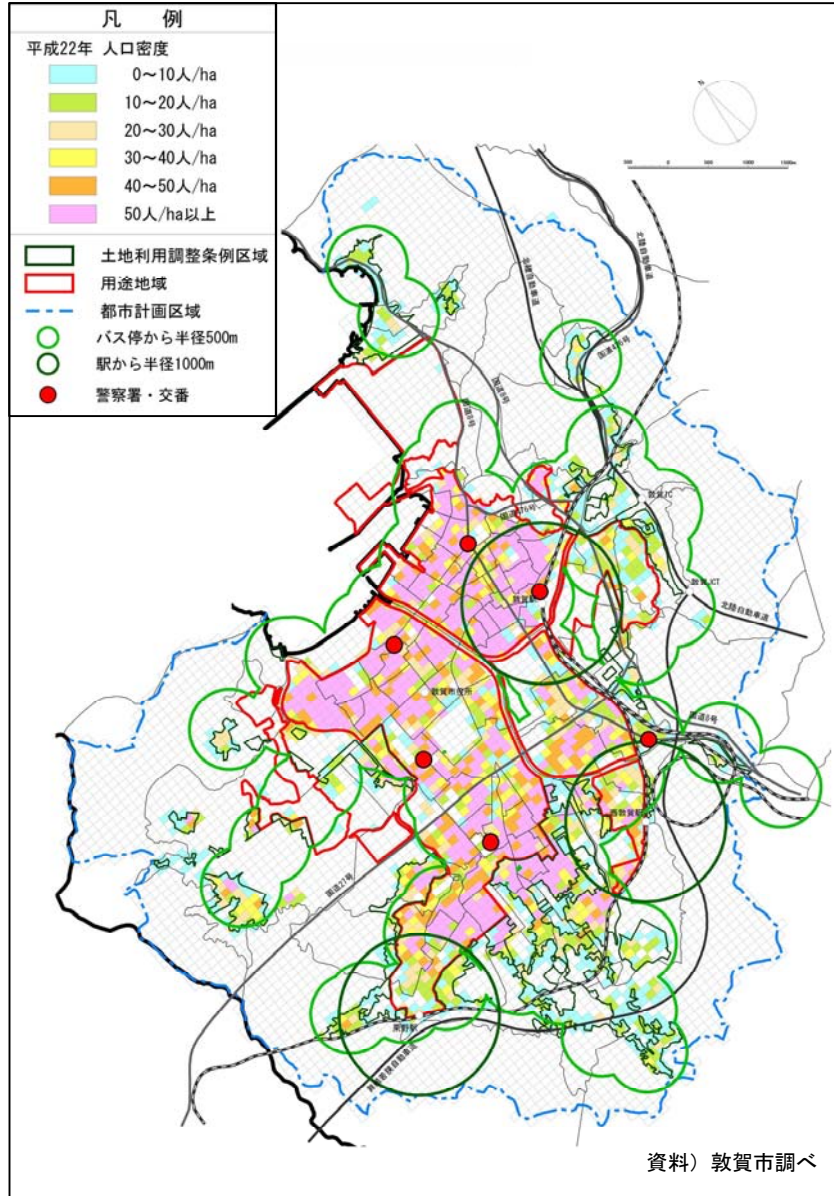


図. 警察・交番の立地状況

【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9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。

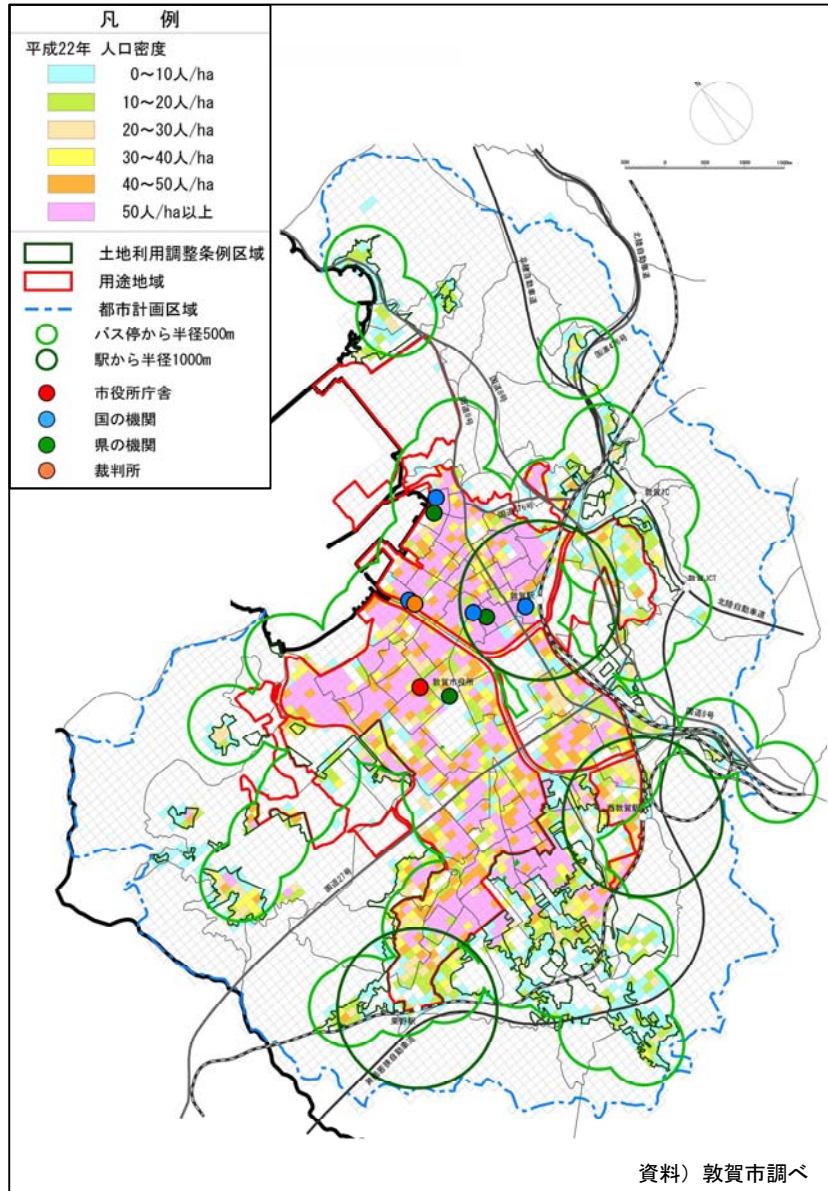


図. 官公庁の立地状況

【現状から捉えた問題点・課題】

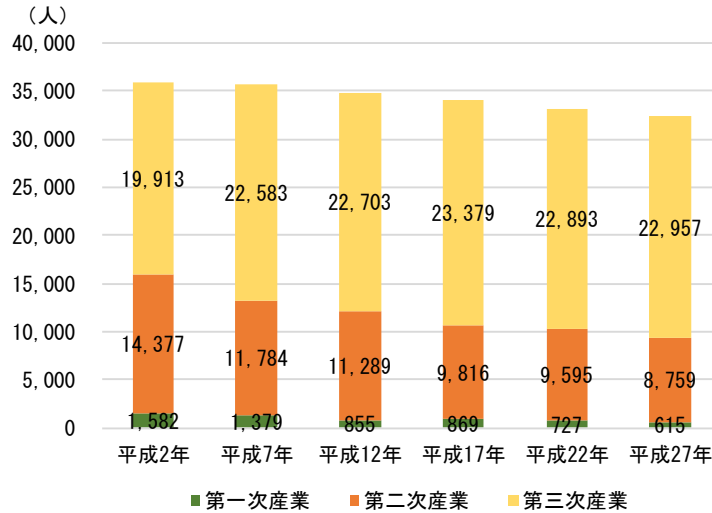
- ◆官公庁のうち特に市役所は、市民の生活に重要な機能であることから、将来においても利用圏域における利便性を確保することが必要です。

(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、平成 27 (2015) 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。

第一次産業や第二次産業は減少傾向にあり、第三次産業はほぼ横ばいとなっています。



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)年から平成27(2015)年にかけて、販売農家数は396戸減少しております。特に第2種兼業農家は、平成12(2000)年の744戸から平成27(2015)年の349戸と15年間で約半数に減少しています。一方、専業農家は、近年横ばい傾向にあります。

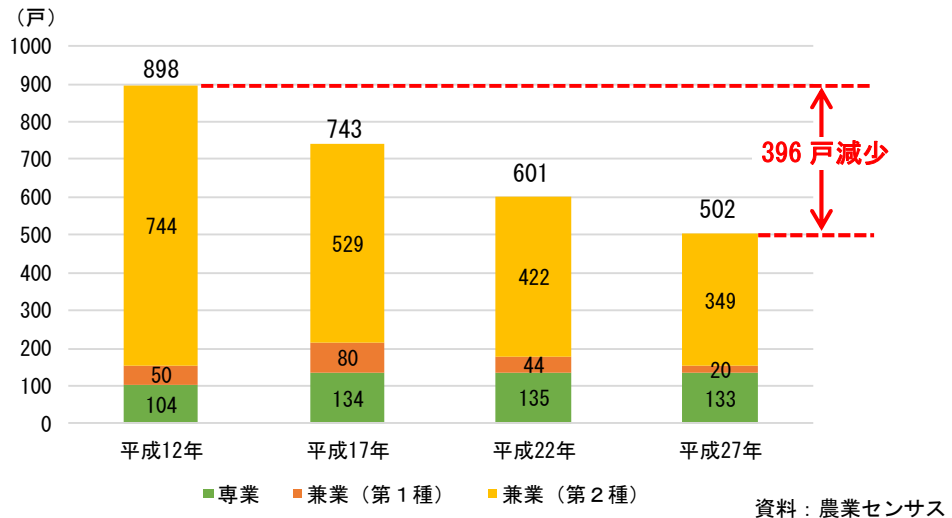


図. 販売農家数の推移

### 4) 工業

事業所数・従業者数は、平成20(2008)年に一時的に増加し、平成21(2009)年以降は、やや減少傾向にありますが、平成28(2016)年は持ち直しています。

製造品出荷額等は、平成21(2009)年に落ち込みましたが平成23(2011)年には回復しています。

その後、平成23(2011)年から減少傾向に転じましたが、平成28(2016)年では125,518百万円と大きく増加しています。

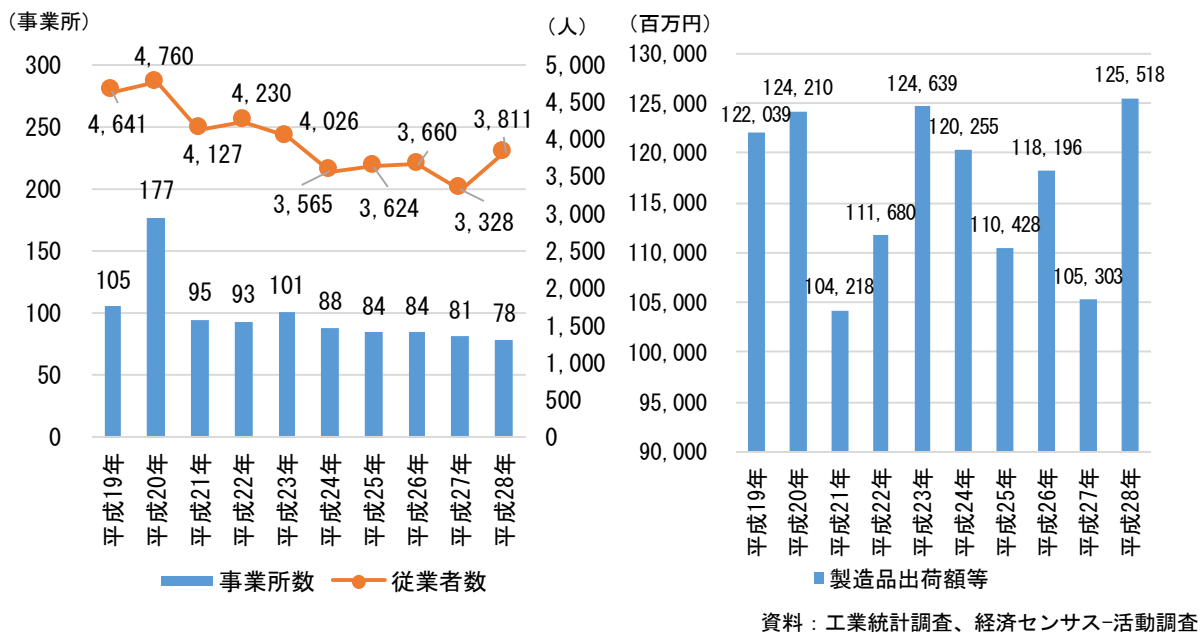
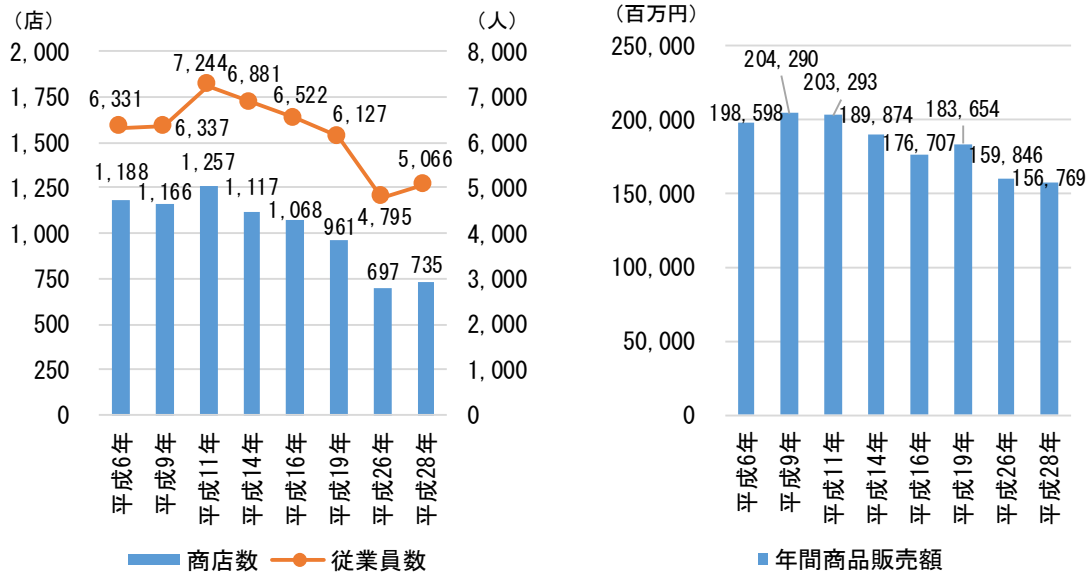


図. 製造業事業所、従業者数、及び製造品出荷額等の推移

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】

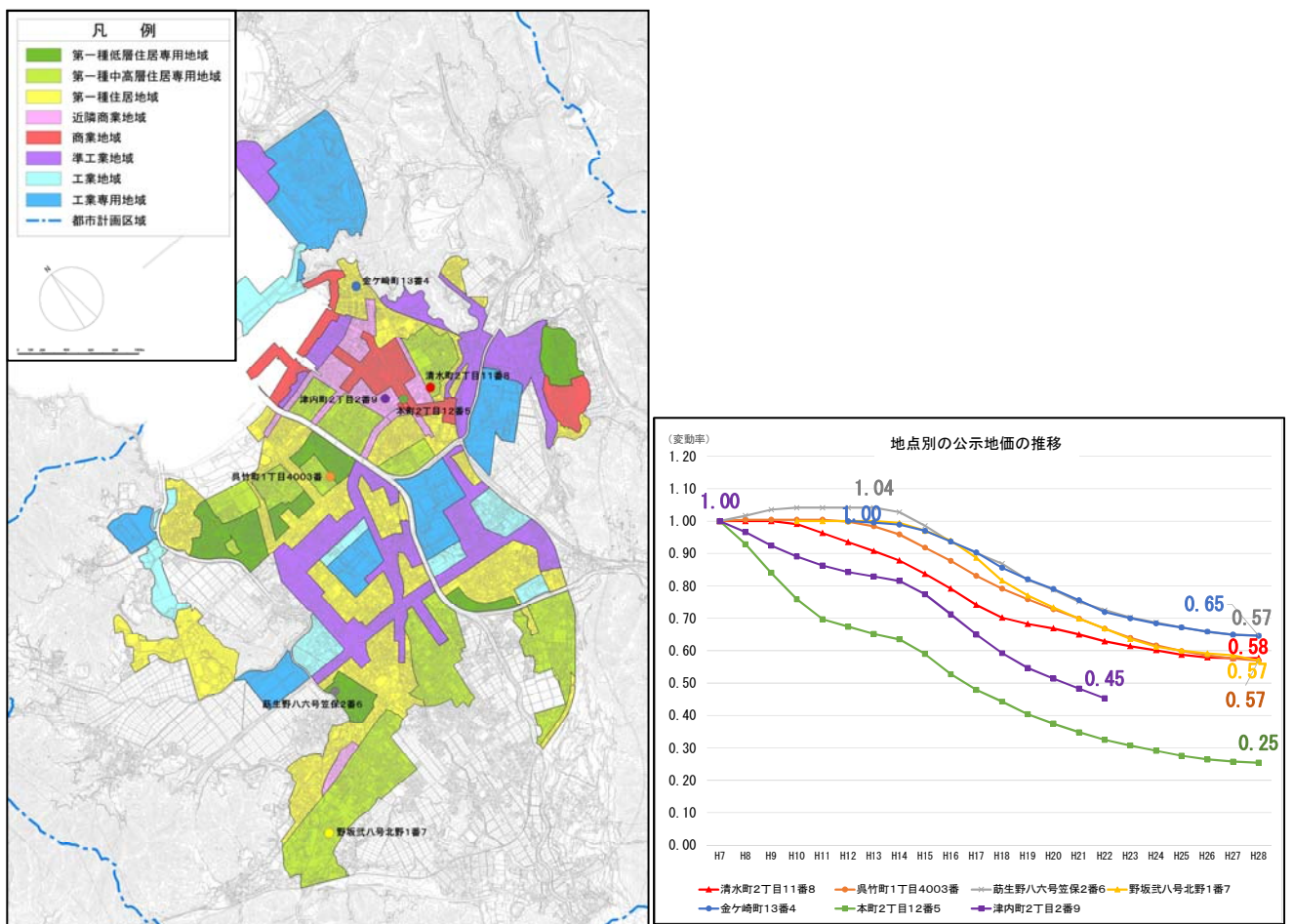
◆本市の産業構造は、サービス業などを主体とした都市型の産業構造への移行が続き、第一次産業や第二次産業の従業者の減少が顕著となっています。また、産業別では、農業、工業、商業ともに、従事者や出荷額・販売額などが減少傾向にあり、直近では持ち直してはいるものの、都市の活力の低下が懸念されます。そのため、今後働く場の創出等が重要となります。

(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、筋生野以外の6地点で過去20年間下落傾向を続けています。

特に、市内の7地点のうち、中心市街地であり商業が集中している本町2丁目や津内町2丁目の下落率が非常に大きくなっており、平成7(1995)年に比べ本町2丁目では25%、津内町2丁目では45%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. 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。地価の下落は税収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

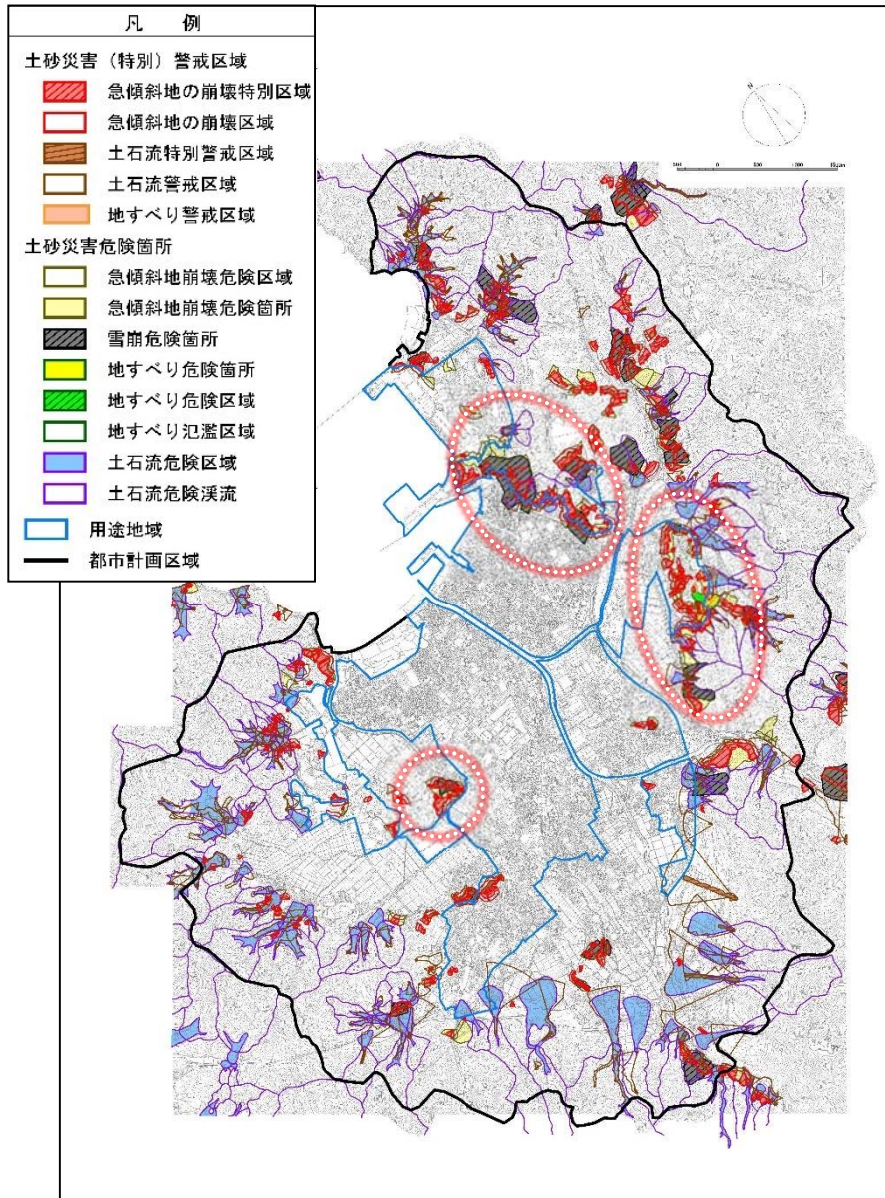
これまで本市に影響が及んだ大規模な地震として東南海地震（昭和 19（1944）年）、福井地震（昭和 23（1948）年）、越前岬沖地震（昭和 38（1963）年）等が挙げられますが、市域における地震の被害は少なく、また、近年における台風等以外に大きな被害をもたらした土砂災害・風水害は特段ありません。

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たほか、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設定されており、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：国土数値情報より作成

図. 土砂災害（特別）警戒区域・土砂災害危険箇所の分布状況

※「土砂災害特別警戒区域」は、土砂災害防止対策の推進に関する法律第8条第1項の規定により、居住誘導区域に含めることに慎重に判断を行うことが望ましい区域と定義されています。

※土砂災害特別警戒区域（通称：レッドゾーン）とは、急傾斜の崩壊や土石流、地滑り等により建築物に作用する力の大きさが、通常の建築物が土石等の移動に対して住民の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれのある崩壊等を生ずることなく耐えることができる力を上回る区域を指します。

※土砂災害特別警戒区域には、急傾斜の崩壊による災害のほか、土石流による災害、地滑りによる災害があり、本市では、現在、急傾斜地の崩壊、土石流による土砂災害特別警戒区域が指定されています。

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1.0～2.0mの浸水が想定されているところがあります。

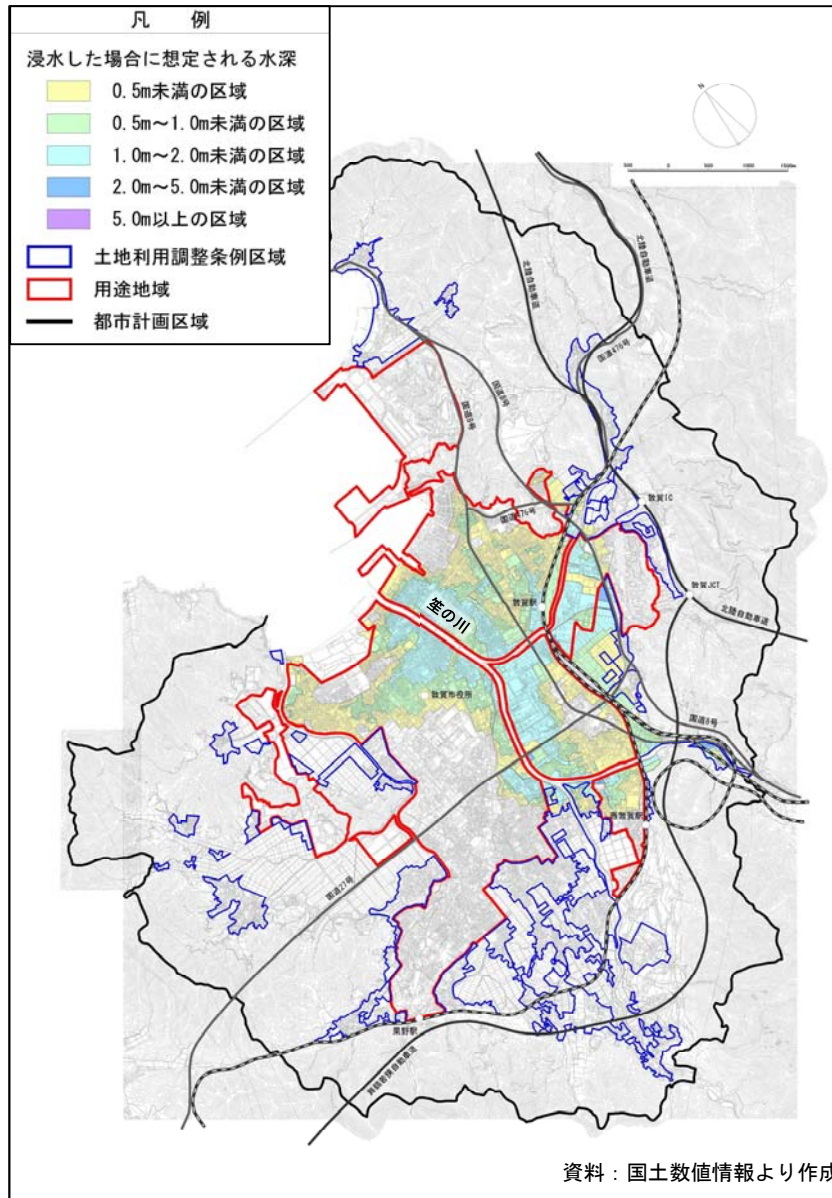


図. 筥の川浸水想定区域

### 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、津波の浸水が想定されている範囲は、市街地や鞠山・田結・赤崎の沿岸部で1.0～2.0mの浸水が想定されている区域があるものの、市街地の内地の方までは想定されていません。

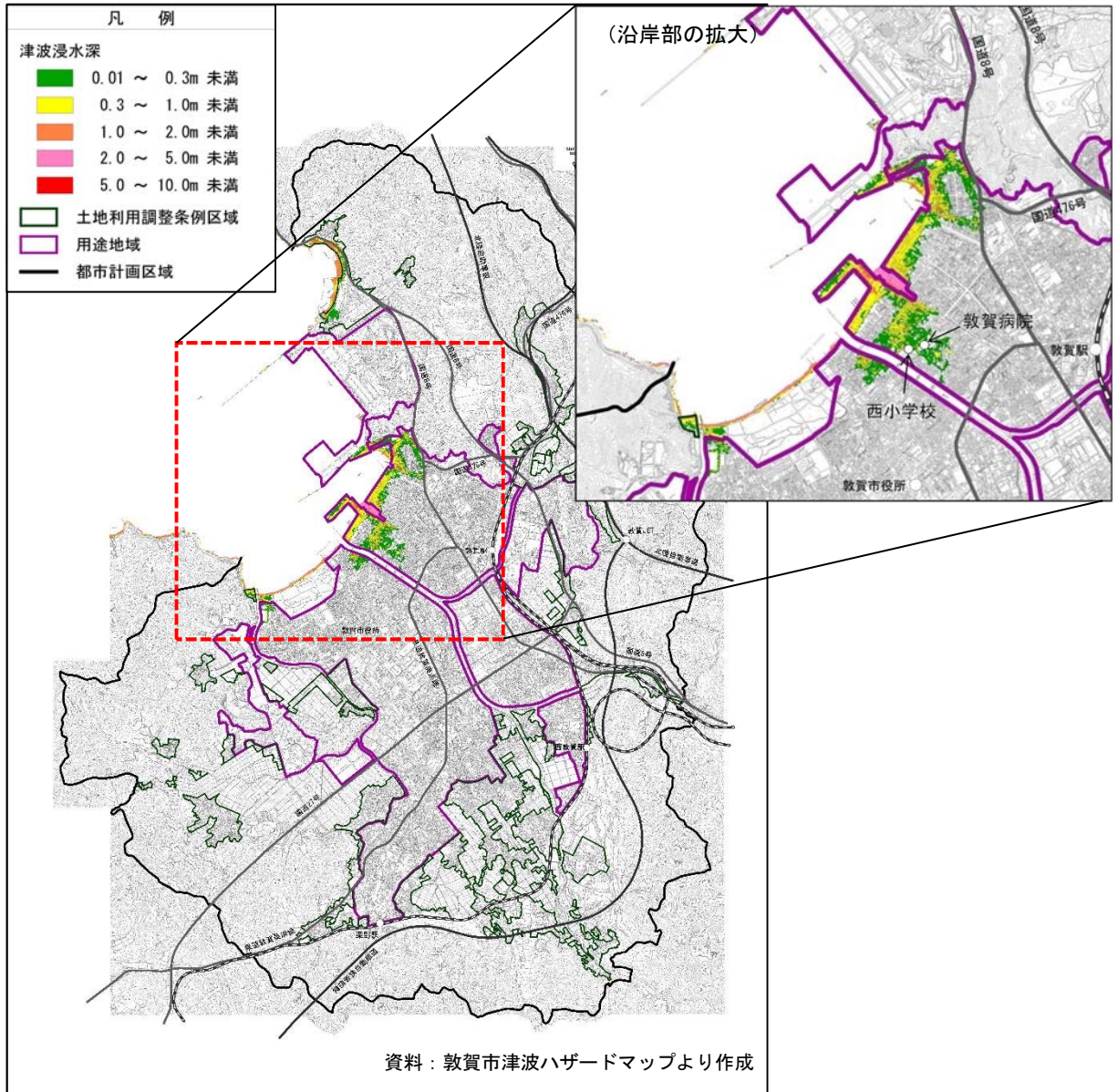
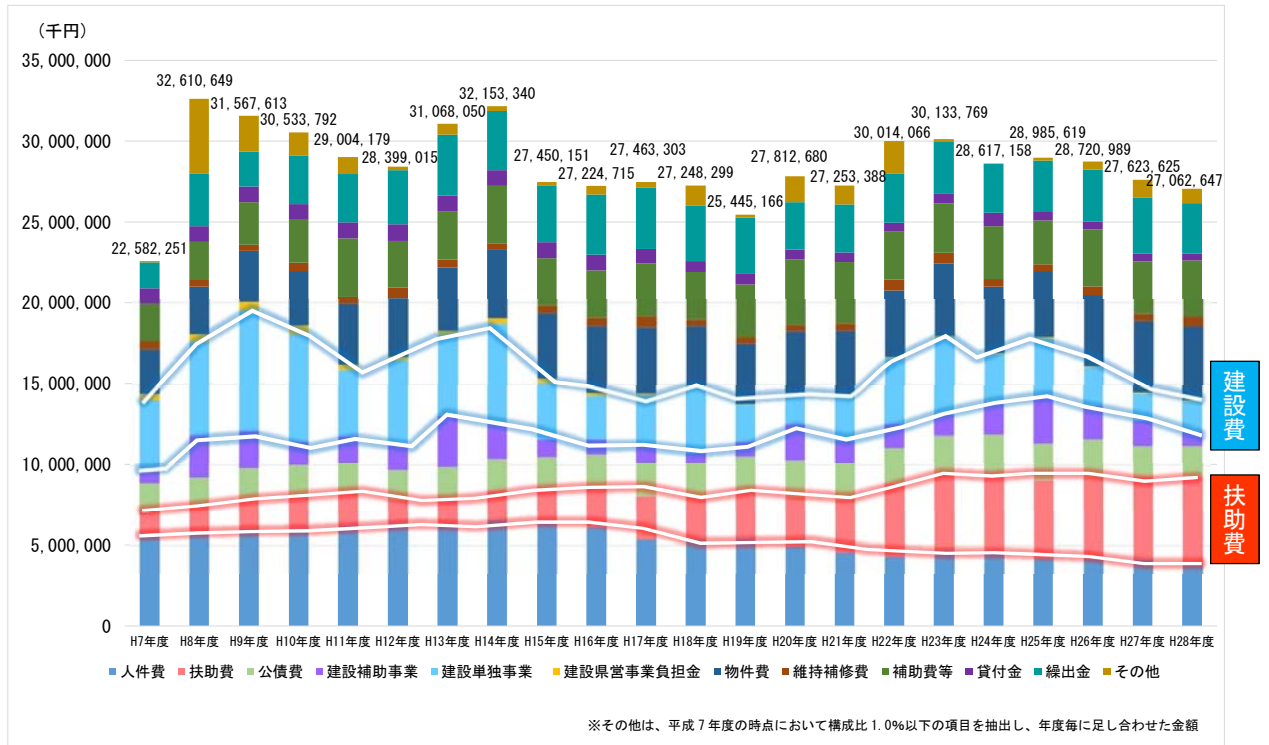


図. 津波浸水想定区域

(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、今後20年間に様々な施設の建て替えなどの時期が集中し、現在ある施設を維持したとすると、平均49.5億円/年の費用がかかると想定され、過去5年間の平均投資額を大きく上回ります。

また、道路や橋梁、上下水道の社会インフラの将来更新費の見込みをみると、公共施設の更新のピーク期間(今後20年間)が終わる頃からピークを迎えることになり、平均47.6億円/年の費用がかかると想定され、過去5年間の平均投資額を大きく上回ります。

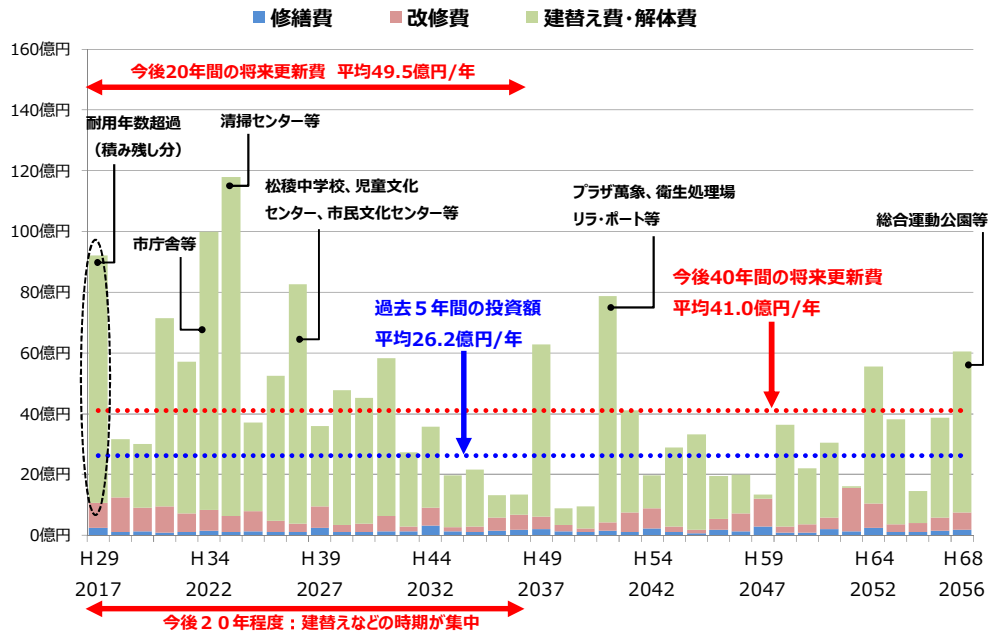


図. 公共施設の将来更新費と過去5年間の投資額(公共施設投資費)の比較

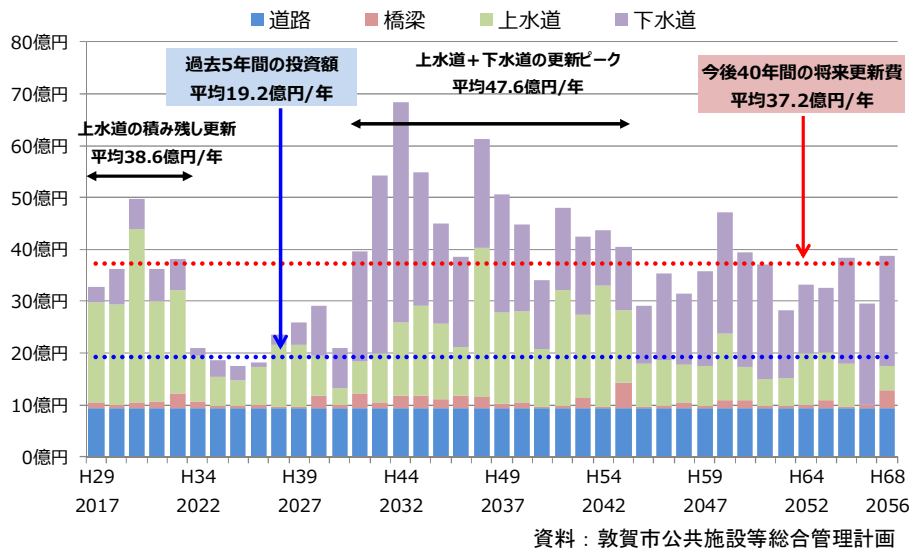


図. インフラ施設の将来更新費と不足額の想定

【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6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 H27.12.9～H27.12.22
- ・回収票 1,162票
- ・回収率 38.7%

#### 1) 一般的概要

##### ①居住地について

回答者の属性としては、本市の居住状況は、栗野地区に3割、旧市街地（北地区、南地区、西地区）に3割、松原地区に2割の方が居住となっています。

上記以外の地区については、1割を切る結果となっています。

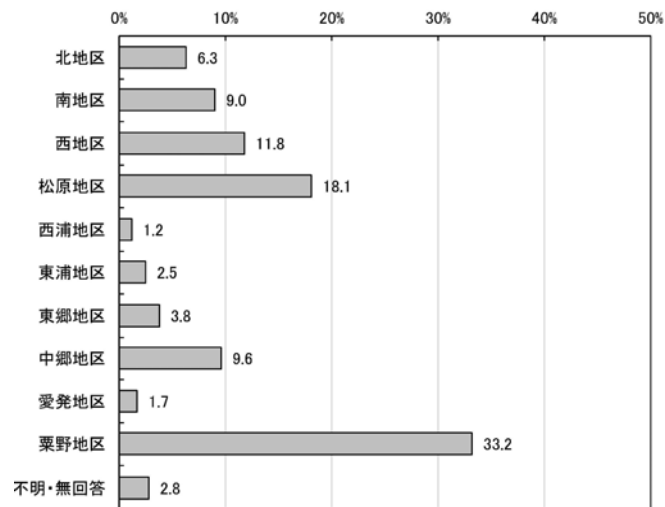


図. 居住地区

## 2) 居住に関する意向

### 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」が半数を超えており、次いで「仕事の関係上便利のため」となっています。

地区別にみると、南地区で「仕事の関係上便利のため」が約2割と他地区と比べて多くなっています。居住年数別にみると、5年未満において「仕事の関係上便利のため」が約4割と最も多い回答となっています。

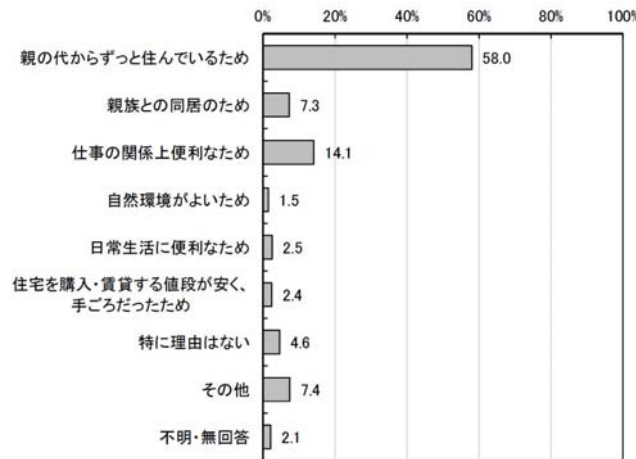


図. 居住理由

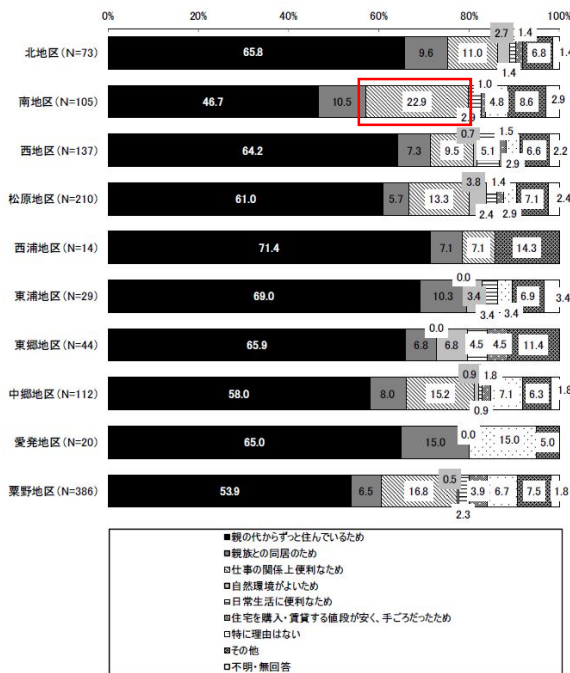


図. 居住理由 (地区別)

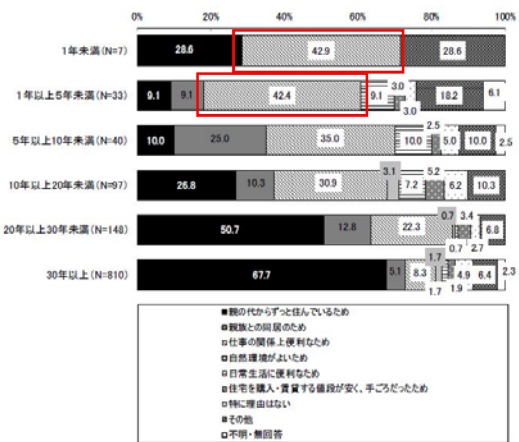


図. 居住理由 (年数別)



②居住の意向について

居住意向をみると、約7割が「ずっと住み続けたい」と回答しており、高い居住意向を示していることが分かります。年齢別にみると20歳代～70歳代以上において5割以上が「ずっと住み続けたい」と回答しています。

一方で、10歳代では「ずっと住み続けたい」は約3割にとどまっています。

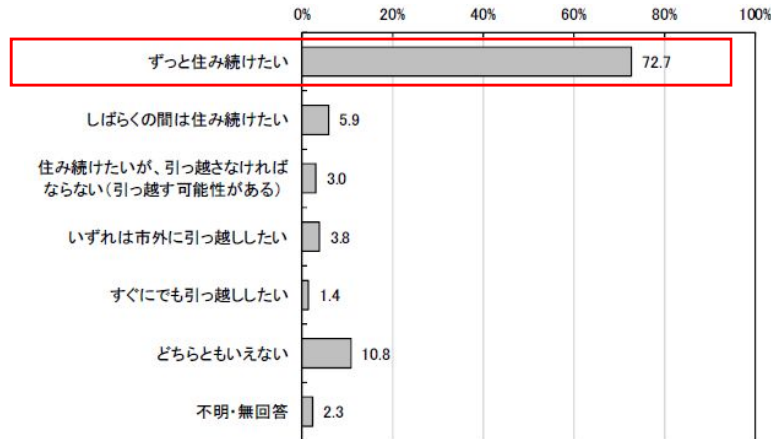


図. 居住意向

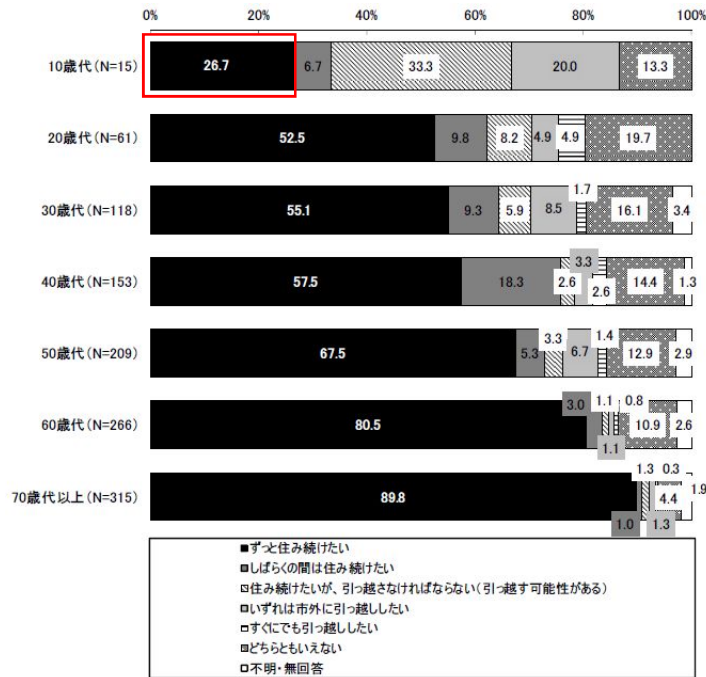


図. 居住意向（年齢別）

### ③居住地の変更について

居住地の変更の理由として「仕事の都合」が半数を占め、「親族の都合」、「学業の都合」が共に約2割となっています。

居住地の変更をする可能性が高い年代としては、10代では学生が多いことから「学業の都合」、社会人が多い20代、30代では「仕事の都合」が理由であると考えられます。

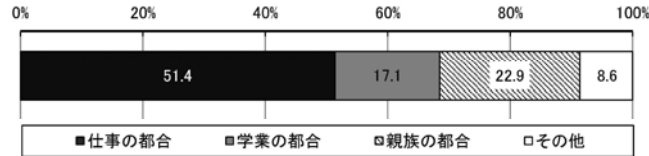


図. 居住地の変更

### ④市外への居住地の変更意向について

市外への居住地の変更意向については、「自然の豊かさや生活利便性の高さなど住環境に魅力を感じたため (36.7%)」、「(転勤先が) 高齢期にも住みやすい住宅・環境であるため (18.3%)」、「災害の少ない安全な地域で暮らすため (16.7%)」といった、より良い住環境を求めて、市外への居住地の変更を検討している方がいます。

その他 (38.3%) の中には、積雪のないところに住みたい、物価が高い、田舎は住みにくい、原発のないところに住みたい、利便の悪さ、若者の仕事場がないこと等の意見が挙げられています。

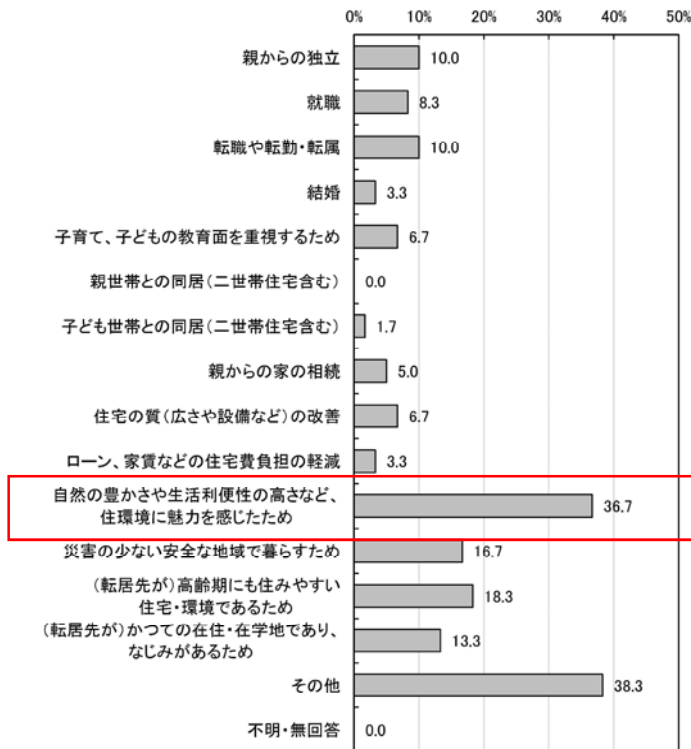


図. 市外への居住地の変更

⑤転居地の重視項目について

転居する際に住まいや周囲の環境で重視することの中で、交通・通勤・通学の利便性のよさ、日頃の買い物などの便利さが共に3割と、日常生活に重きを置いた回答となっています。

近年は災害が多いこともあり、転居地の重視項目として災害が少ないことや気候の良さなどの自然環境に対する回答も多く見受けられます。

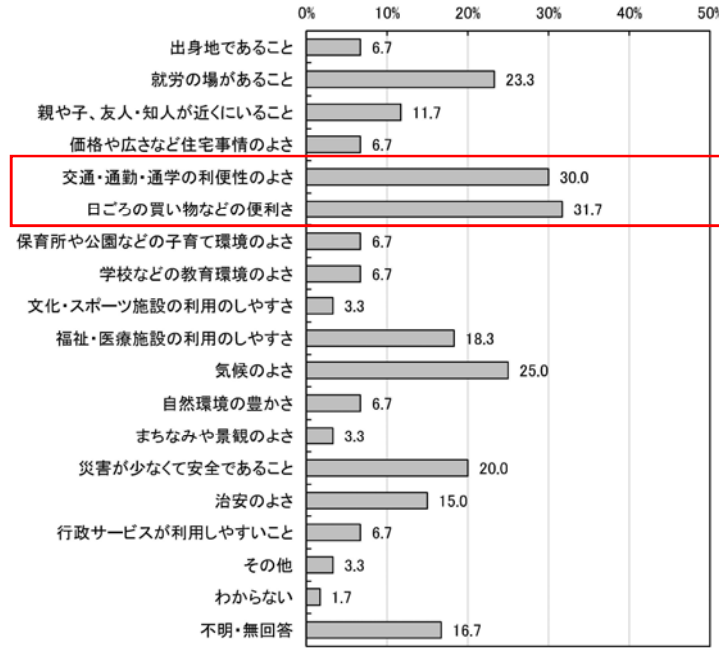


図. 転居の際の重視項目

⑥将来の居住動向について

②で居住意向を示している回答が7割近くとなっている一方で、居住地の変更を希望する回答者のうち、6割以上が「敦賀市に戻ってきたいとは思わない」と回答しており、敦賀市へ戻ってくる人は少ないと考えられます。

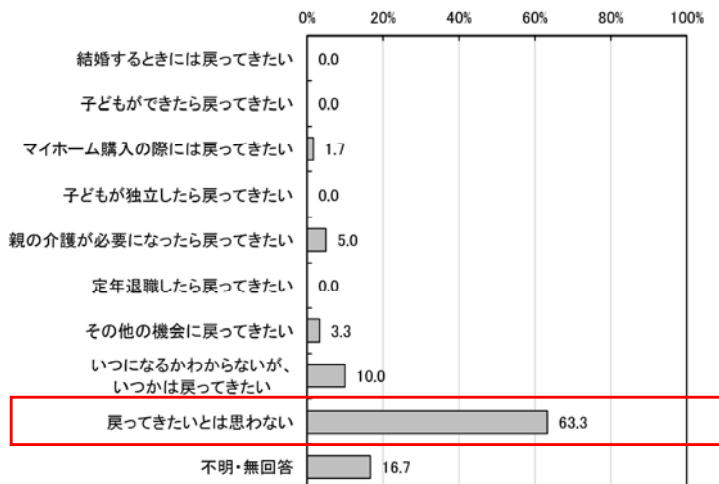


図. 将来の居住動向

⑦住みよさについて

市の住みよさについて、7割を超える市民が住みよい（住みよいまちである26.9%、どちらかといえば住みよいまちである49.1%）と回答しています。

年代別で見ると、どの年代でも住みよいが7割を切ることはなく、地区別で見ると、西浦地区では住みやすいが4割と少数ですが、他の地区では7割が住みよいと考えています。

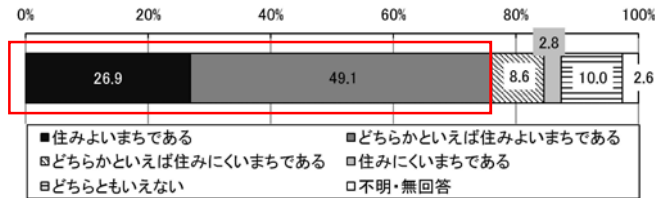


図. 住みよさ

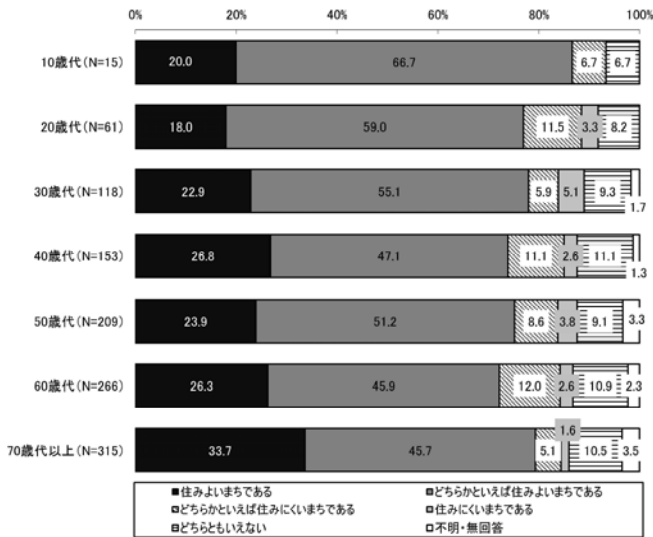


図. 住みよさ（年齢別）

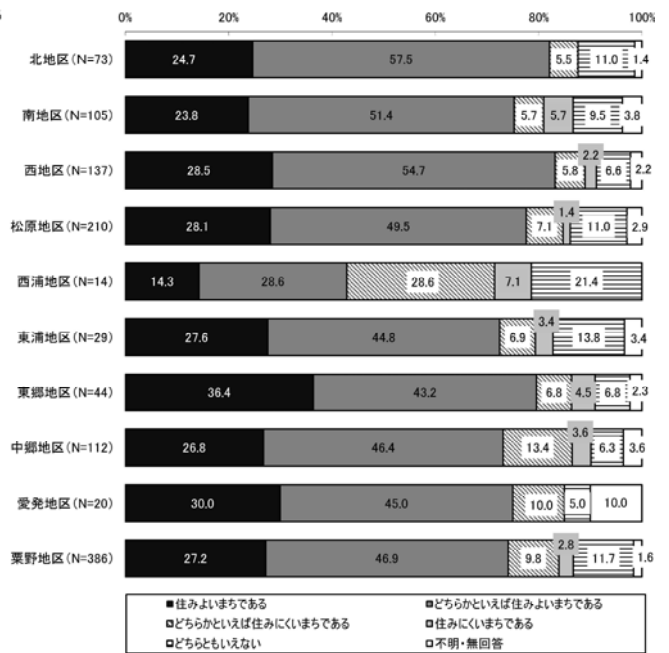


図. 住みよさ（地区別）

3) 行政サービスについて

①サービス（ソフト）の充実等（現状満足度）について

本市のサービス（ソフト）の現状満足度としては、福祉、観光、中心市街地・商店街の活性化、防災対策、公共交通の分野などにおいて満足度が5割以下となっています。

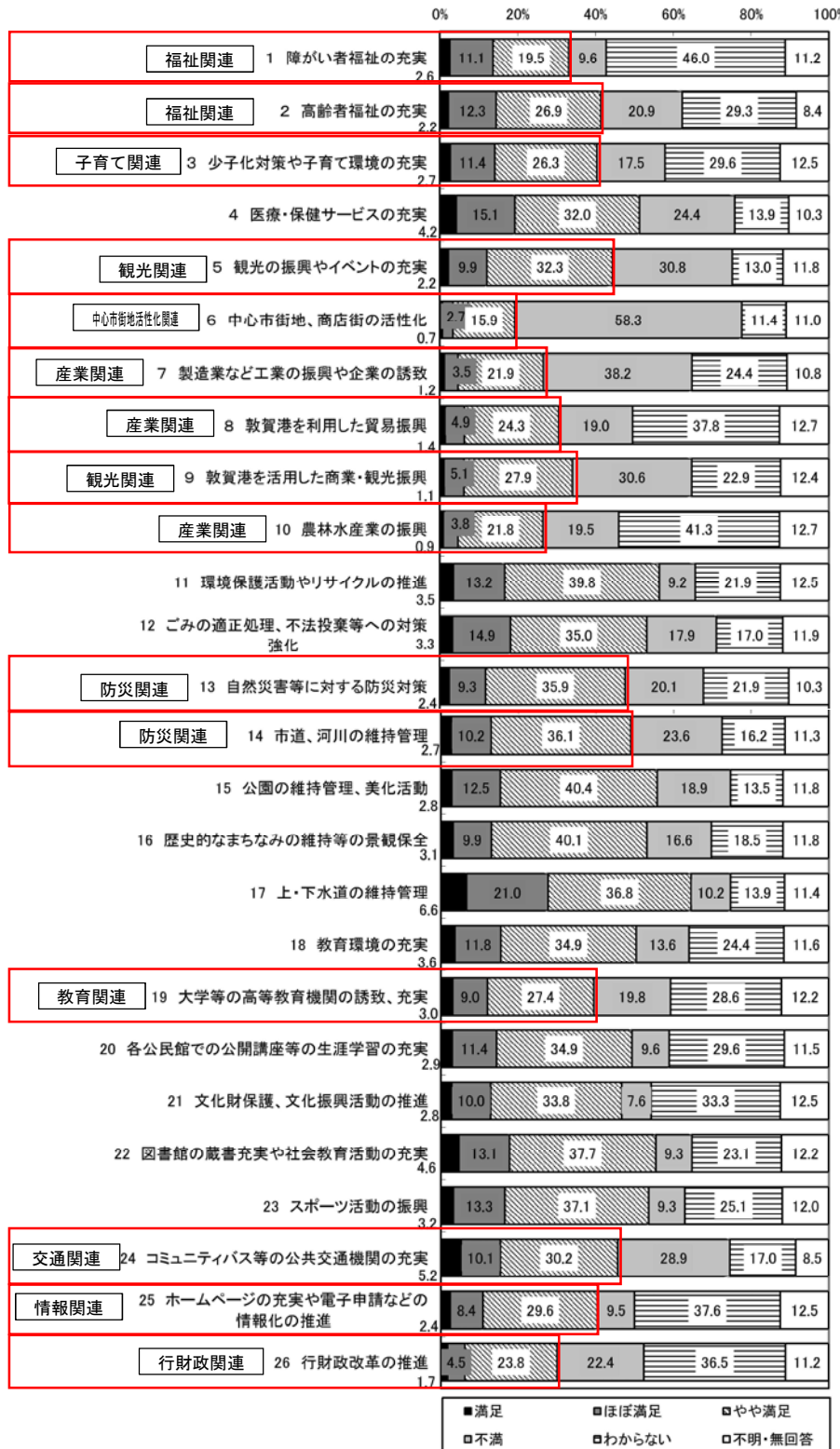


図. サービス（ソフト）の充実等（現状満足度）

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）の今後の重要度としては、福祉、少子化対策や子育て環境、医療・保健サービス、中心市街地・商店街の活性化、防災対策等が重要と感じている市民は6割～7割と非常に高くなっています。

また、コミュニティバス等の公共交通機関や教育環境の充実、行財政改革の推進についても、半数以上の方が重要と考えています。

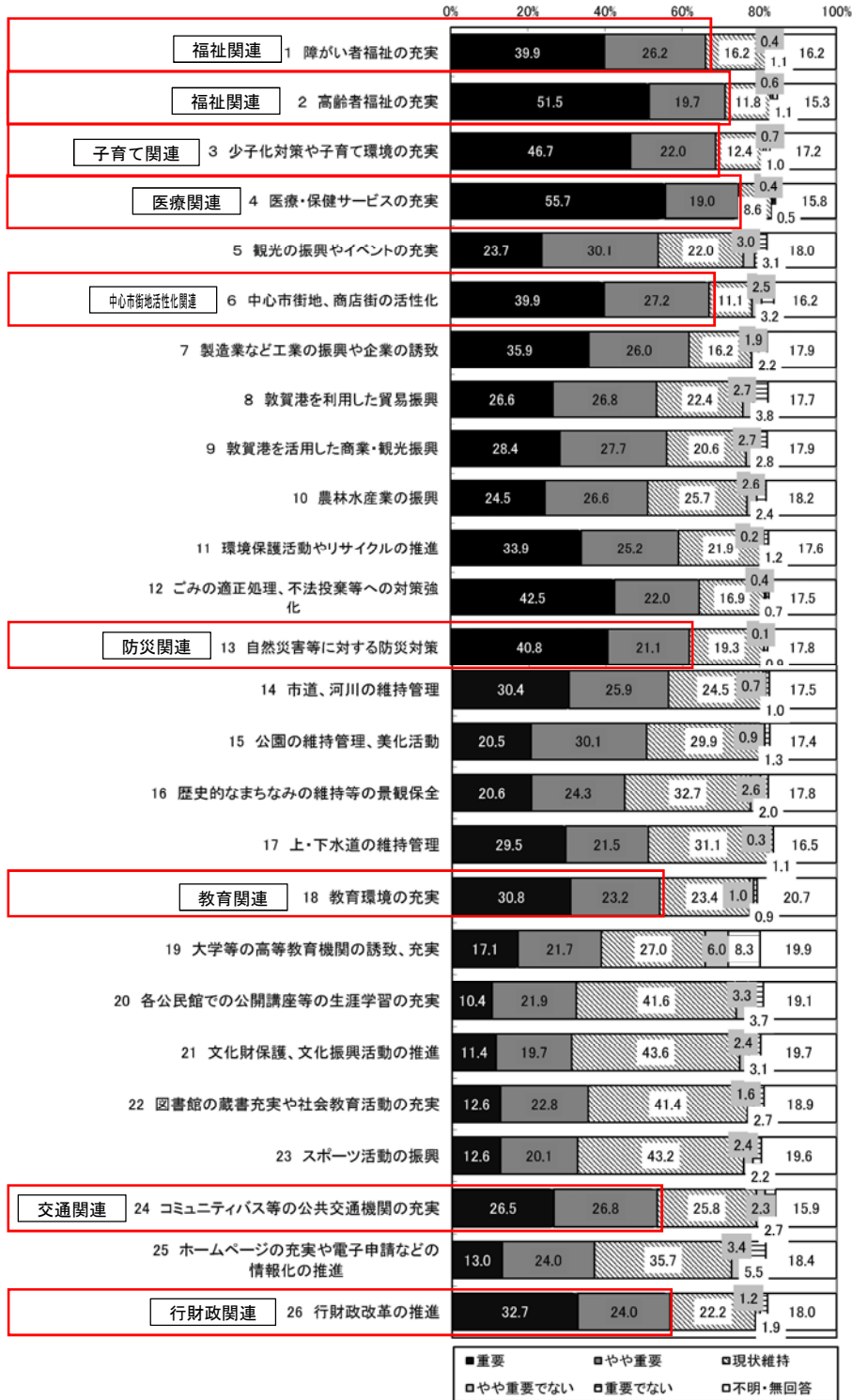


図. サービス（ソフト）の充実等（今後の重要度）

③サービス（ハード）の充実度（現状満足度）について

本市のサービス（ハード）の現状満足度として、高齢者福祉施設等、医療・保健施設、観光資源の開発や観光施設の整備、市街地の再整備、観光やレジャー機能を重視した港の整備、自然災害を防ぐ施設の整備、市道や河川の整備、バスターミナルの整備や新しい公共交通の導入等については、「不満」が2～3割となっ

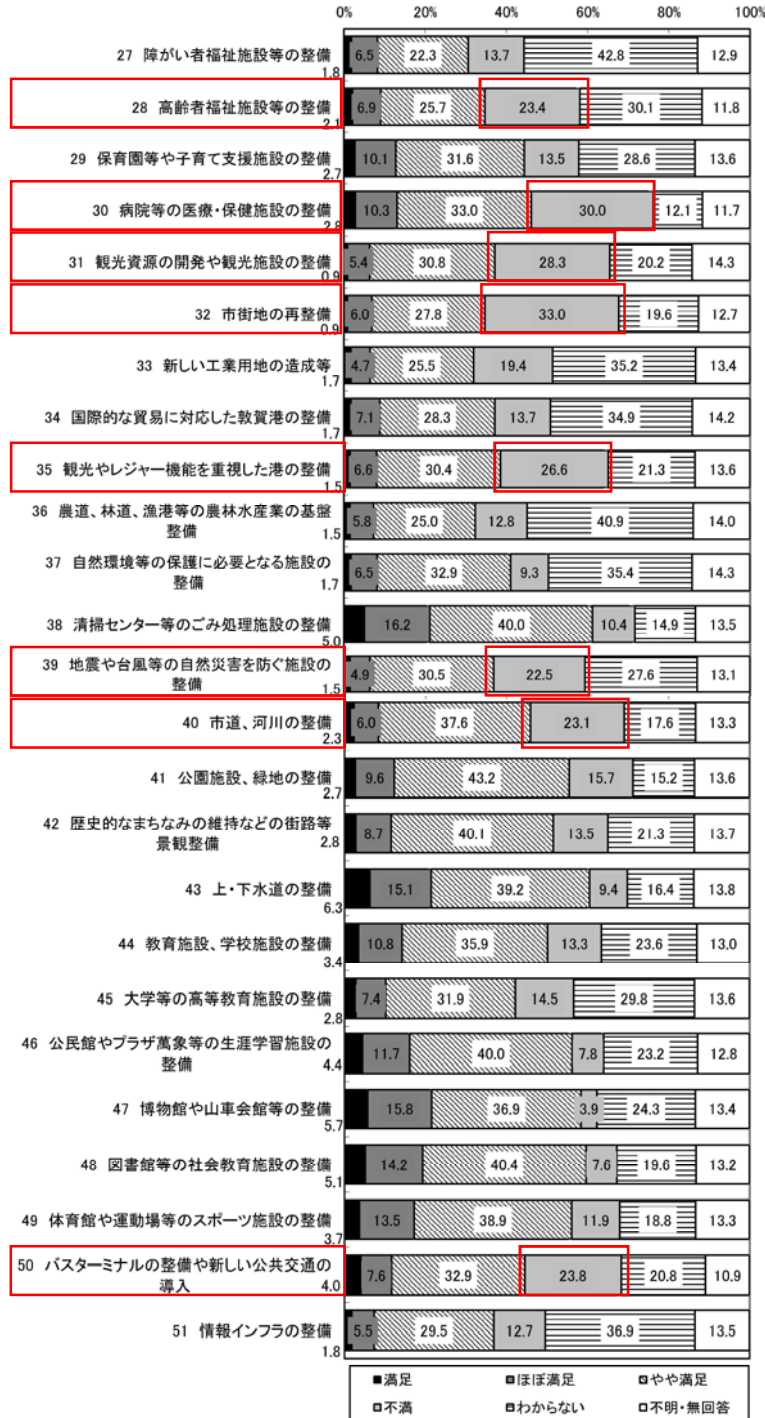


図. サービス（ハード）の充実等（現状満足度）

4) 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、雇用の創出などの商工業振興政策と子育て環境を充実する子育て支援政策が約3割となっています。

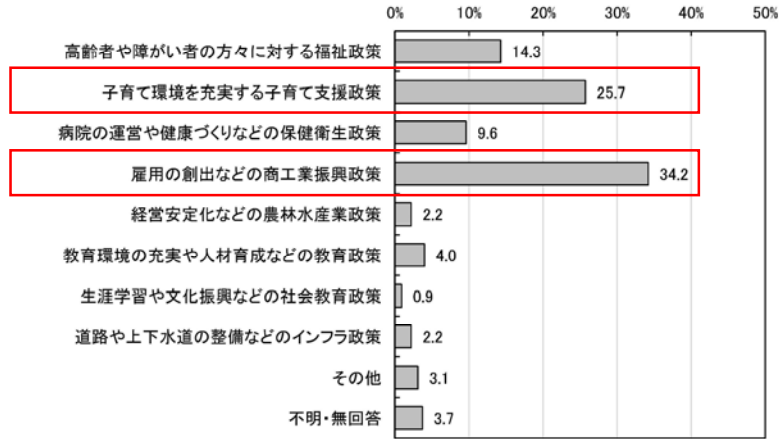


図. 人口減少対策

②今後の公共施設数について

本市の公共施設数について、学校や生涯学習施設、文化施設、社会教育施設、スポーツ施設等は5割近くが現状の施設数で十分であると考えています。

一方、医療・保健施設、高齢者や障がい者等の福祉施設等については、5割近くが十分ではないと感じており、児童福祉施設も、3割近くが十分ではないと考えています。

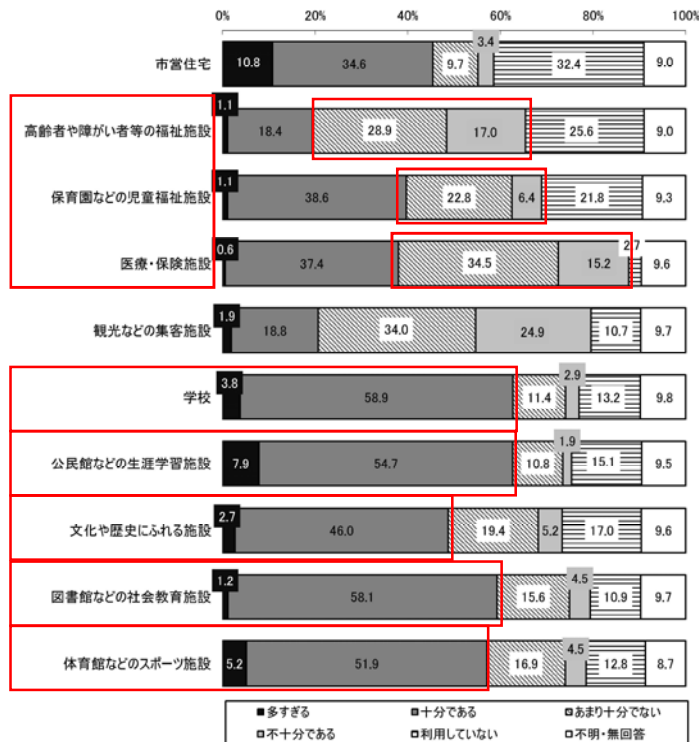


図. 今後の公共施設数

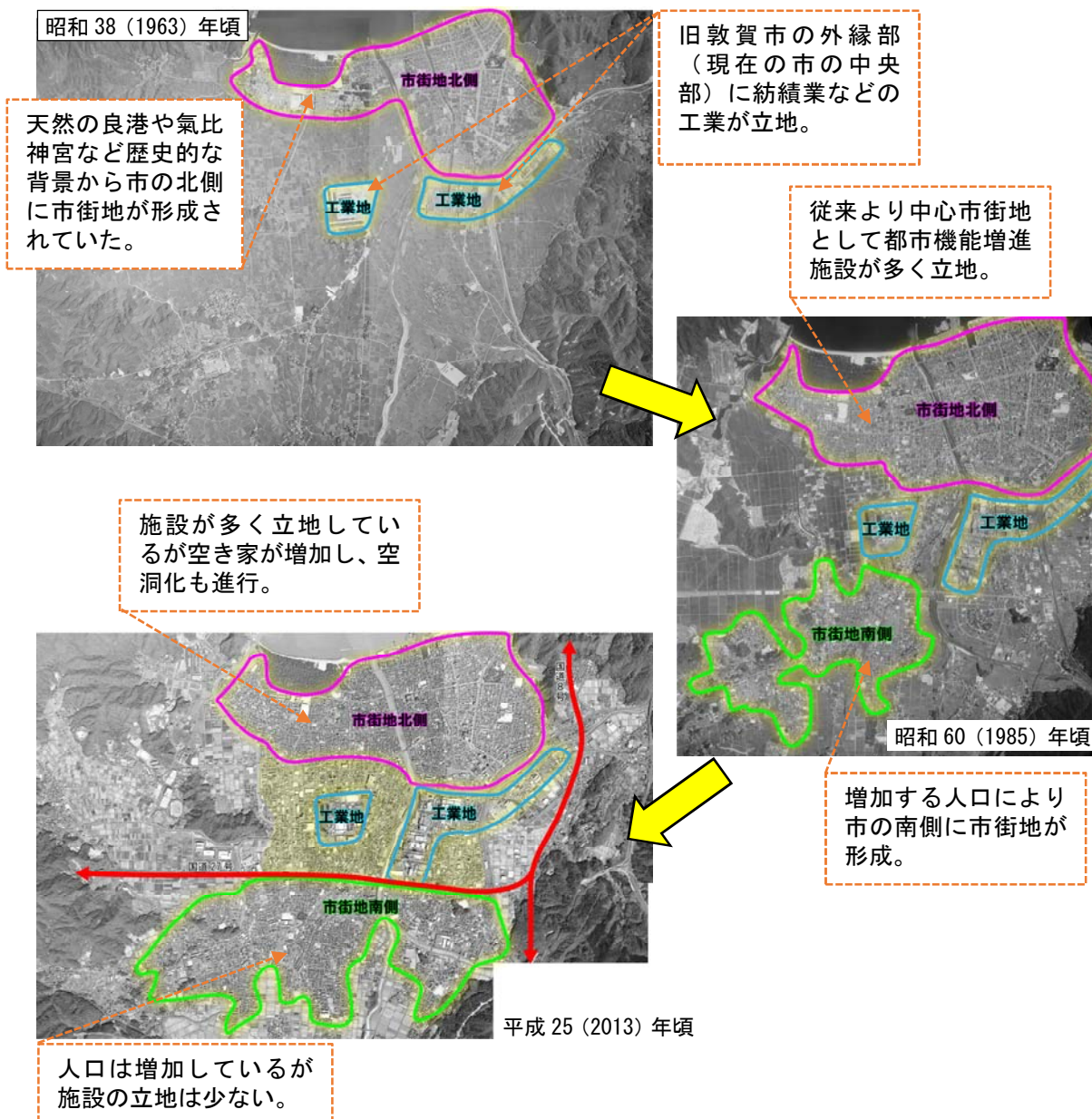


2-4 課題の整理

(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が進むことが懸念されます。
- 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が少ないが、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。