

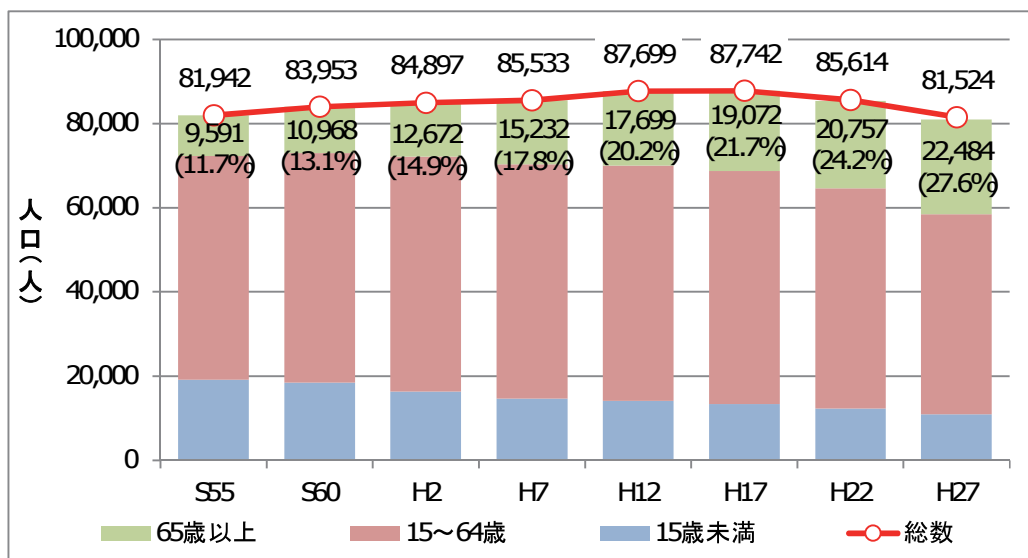
第2章. 現状および将来見通しにおける都市構造上の課題の分析

2-1. 各種基礎的データに基づく都市の現状把握

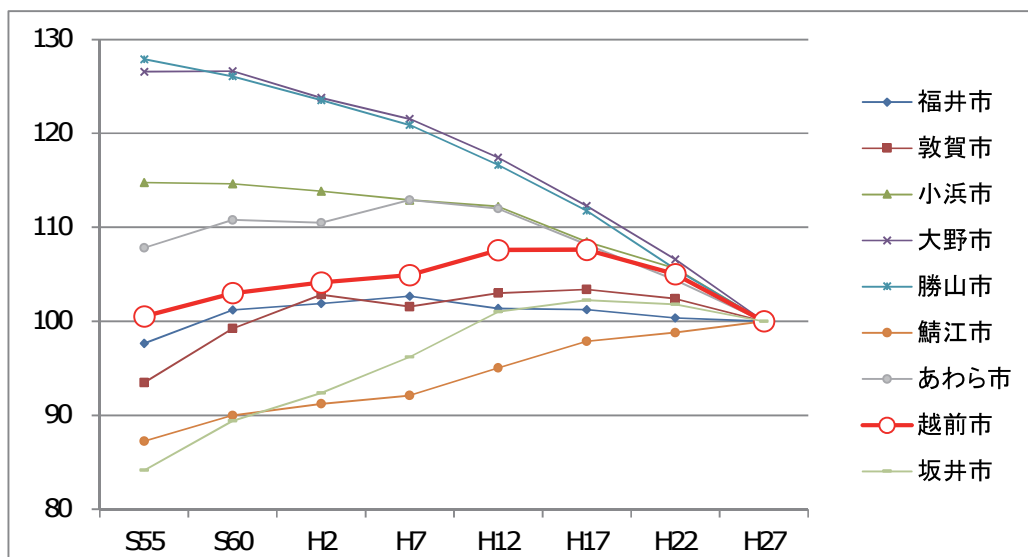
(1) 人口

① 市全体の人口・高齢化の動向

- ・本市の人口は増加傾向が続いていましたが、平成17年から平成22年にかけて減少に転じており、平成27年は81,524人となっています。
- ・65歳以上の人口は昭和55年から平成27年までの35年間で約2.3倍に増加しており、高齢化率（総人口に占める65歳以上人口の割合）は、平成12年からは20%を超えています。
- ・人口の推移を県内他都市と比べると、人口の変動の幅は、福井市と並んで小さいグループに属しています。



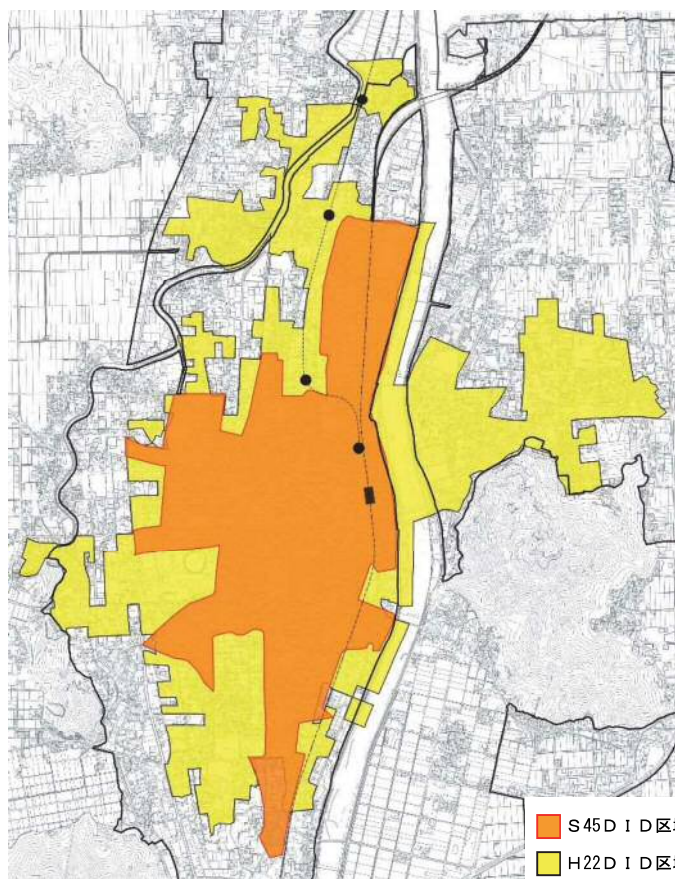
■総人口・年齢階層別人口の推移（資料：国勢調査）



■県内9市の人口推移の比較（平成27年を100とした指数）（資料：国勢調査）

② 人口集中地区の人口・区域

- ・昭和45年の人口集中地区（D I D区域）は、武生駅周辺を中心に旧国道8号～日野川間に形成されていましたが、平成22年には、南北方向及び日野川以東に拡大しています。
- ・人口集中地区の面積は増加傾向が続いていますが、人口は近年はほぼ横ばいの状況にあり、人口密度は一貫して低下する傾向にあります。



※人口集中地区（D I D）

国勢調査において人口が集積する地区を示す区域で以下の2つの条件をともに満たす区域。

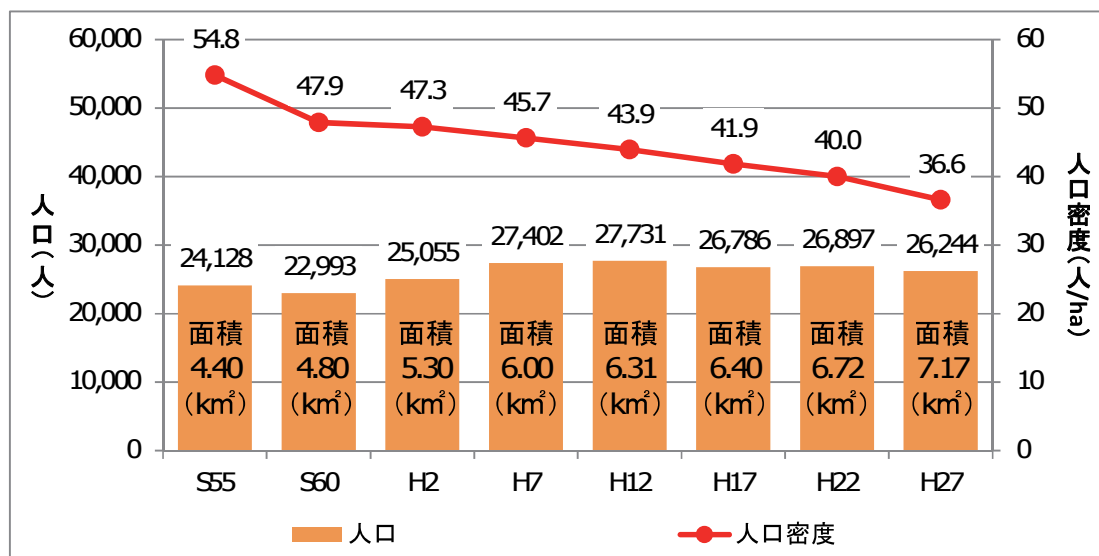
【密度基準】

基本単位区の人口密度が4,000人/k㎡以上

【規模基準】

合計人口が5,000人以上

■人口集中地区の変遷（資料：国勢調査）

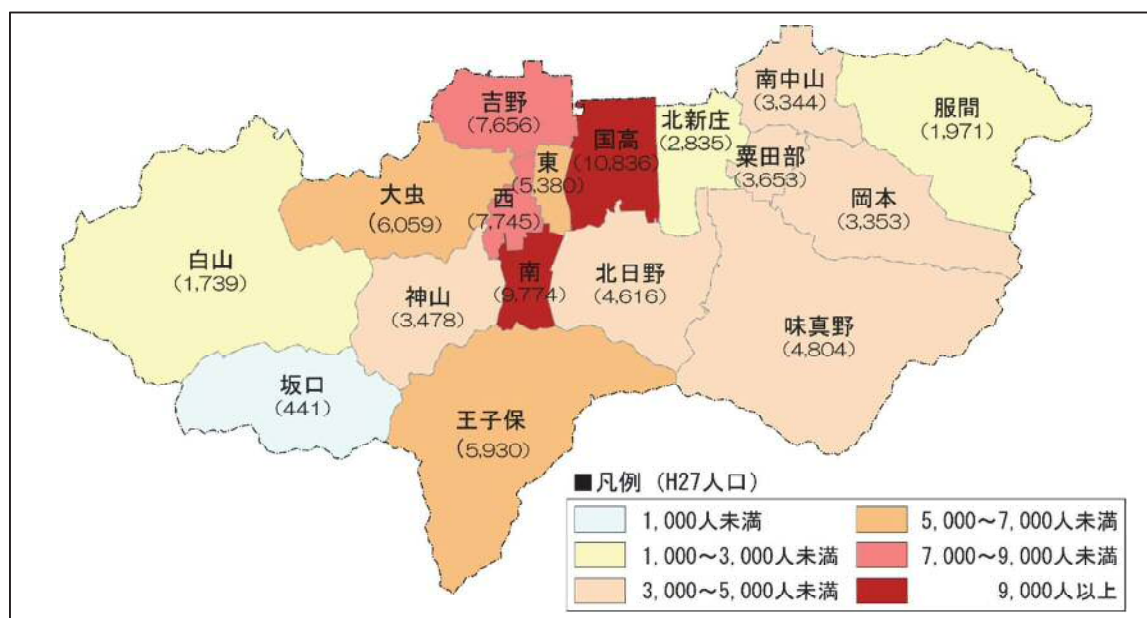


■人口集中地区の人口・人口密度の推移（資料：国勢調査）

③ 地区別人口・高齢化の動向

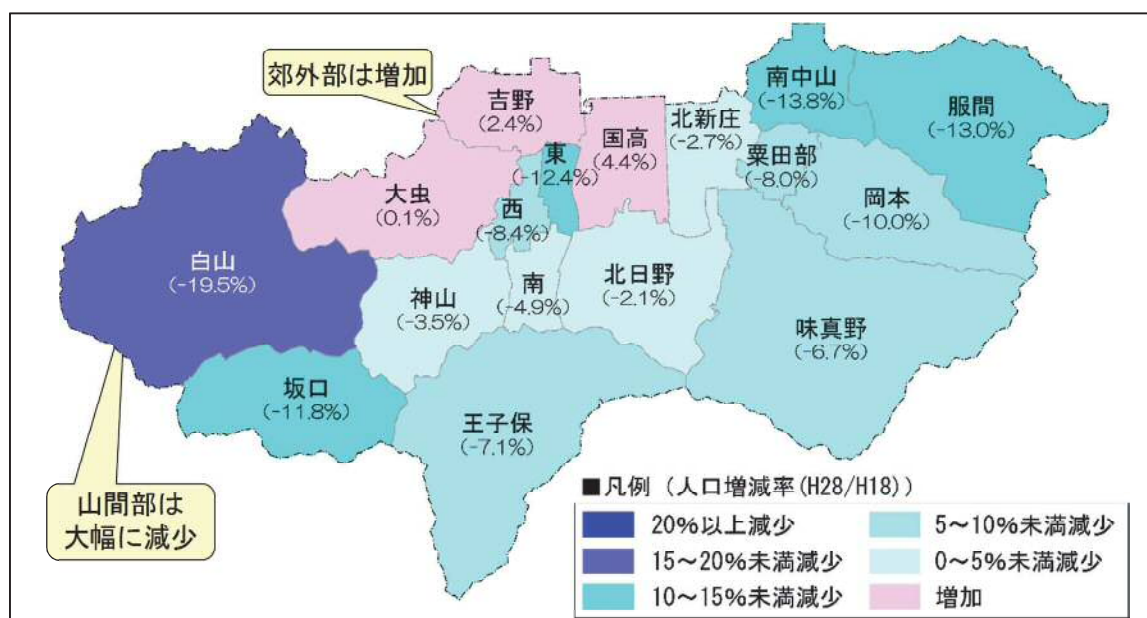
ア) 地区別人口・人口増減

- ・中心部（東、西）や山間部（白山、坂口、服間）の地区で人口が大きく減少しています。
- ・その一方で、郊外部（国高、神山、大虫、北日野、吉野）の地区では人口が増加しています。



(資料：住民基本台帳登録人口+外国人登録原票人口)

■地区別人口 (平成 27 年)

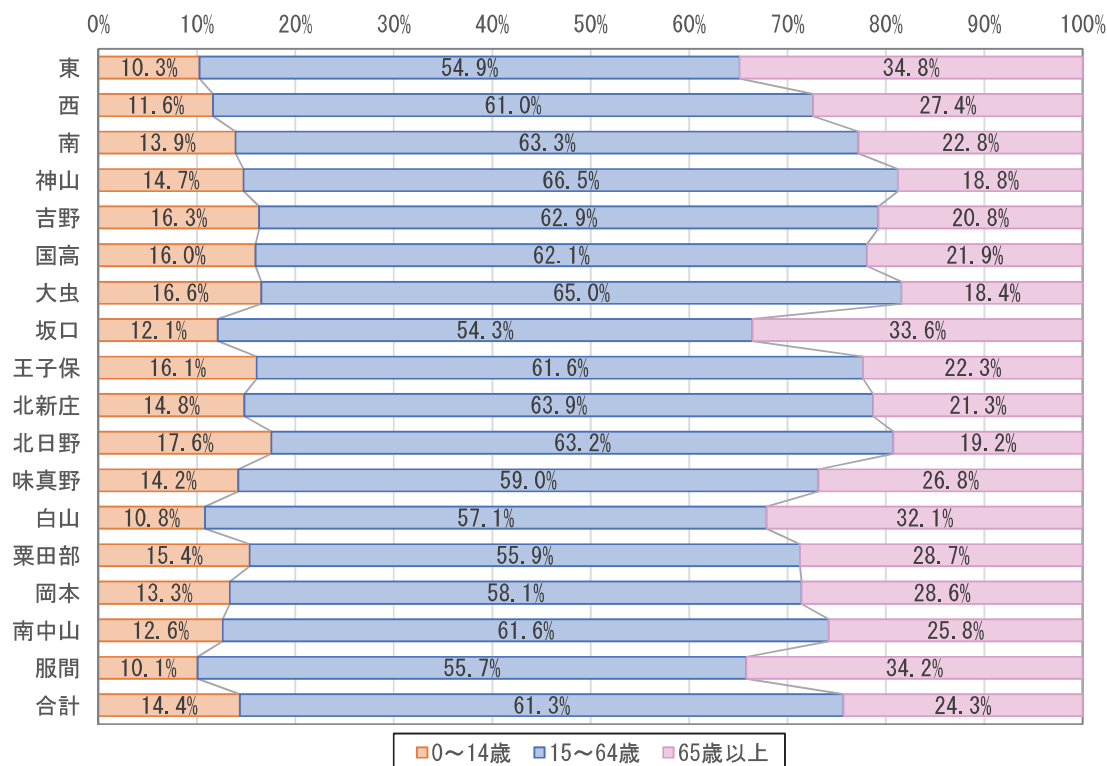


(資料：住民基本台帳登録人口+外国人登録原票人口)

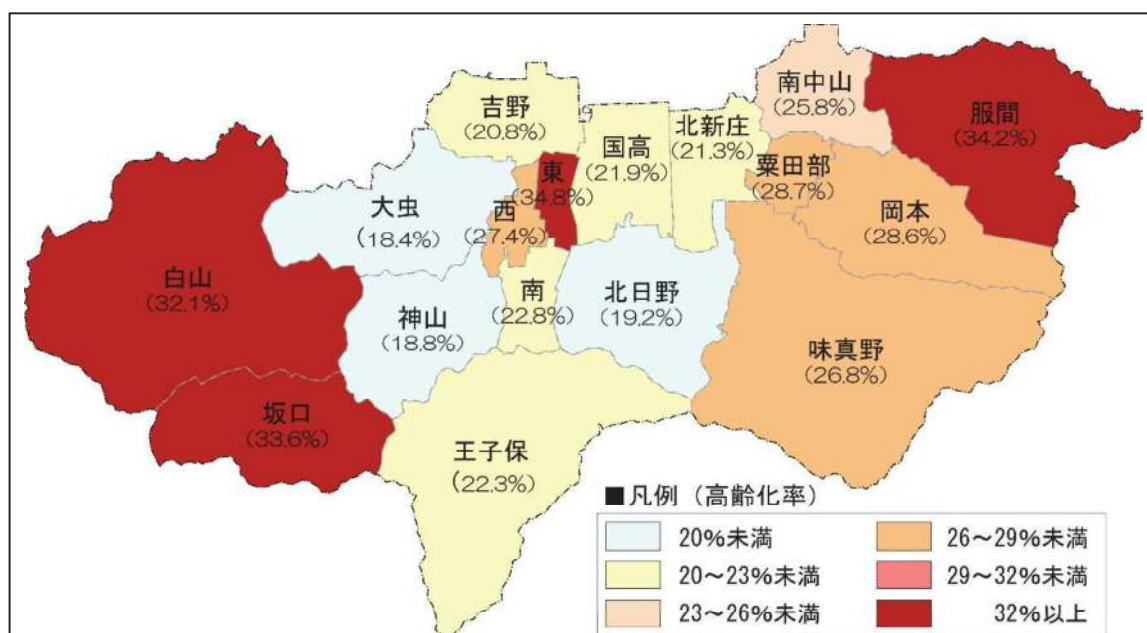
■過去 10 年間の人口増減率 (平成 28 年/平成 18 年)

イ) 地区別高齢化率

- ・中心部（東、西）や山間部（白山、坂口、服間）の地区で高齢化率が高くなっています。



■地区別の年齢階層別人口の割合（資料：平成 22 年国勢調査）

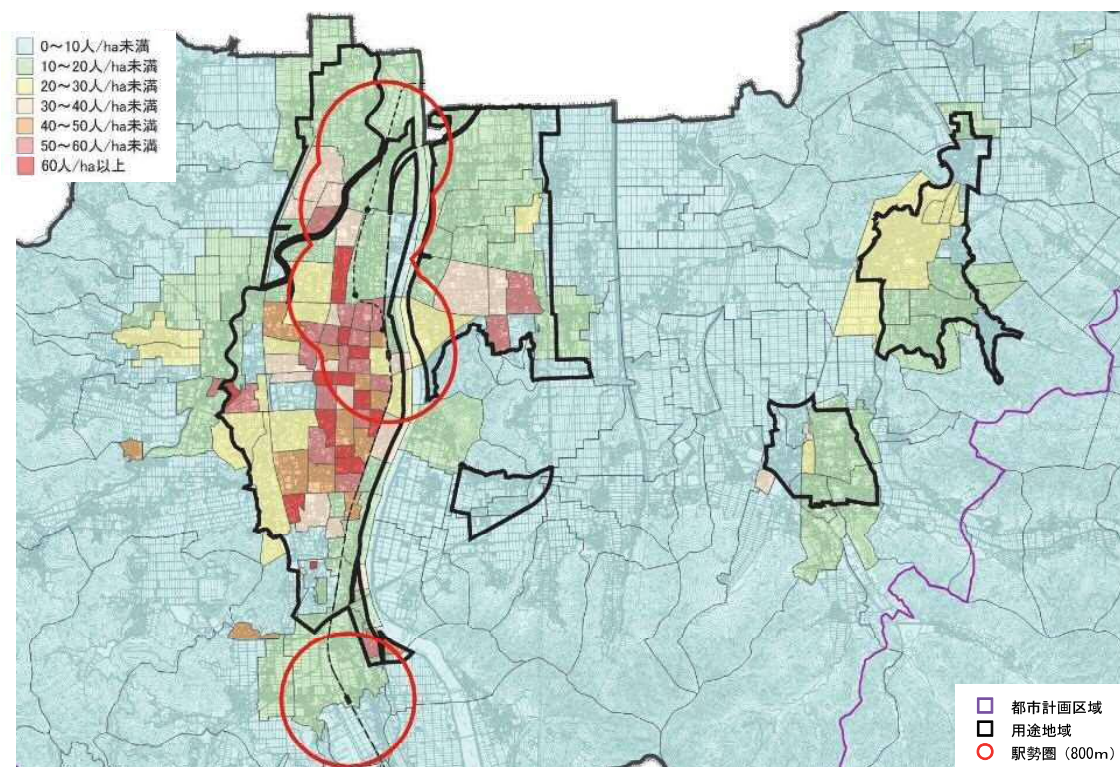


■地区別の高齢化率（資料：平成 22 年国勢調査）

④ 小地域¹別人口・高齢化の動向

ア) 小地域別人口密度

- ・市街地の人口密度は、武生駅周辺の中心部で 50 人/ha を超える地域がみられる一方、日野川～旧国道 8 号間や国高市街地の北部では 20 人/ha 未満となっています。
- ・今立市街地や味真野市街地、北日野市街地では、中心部以外は 20 人/ha 未満となっています。

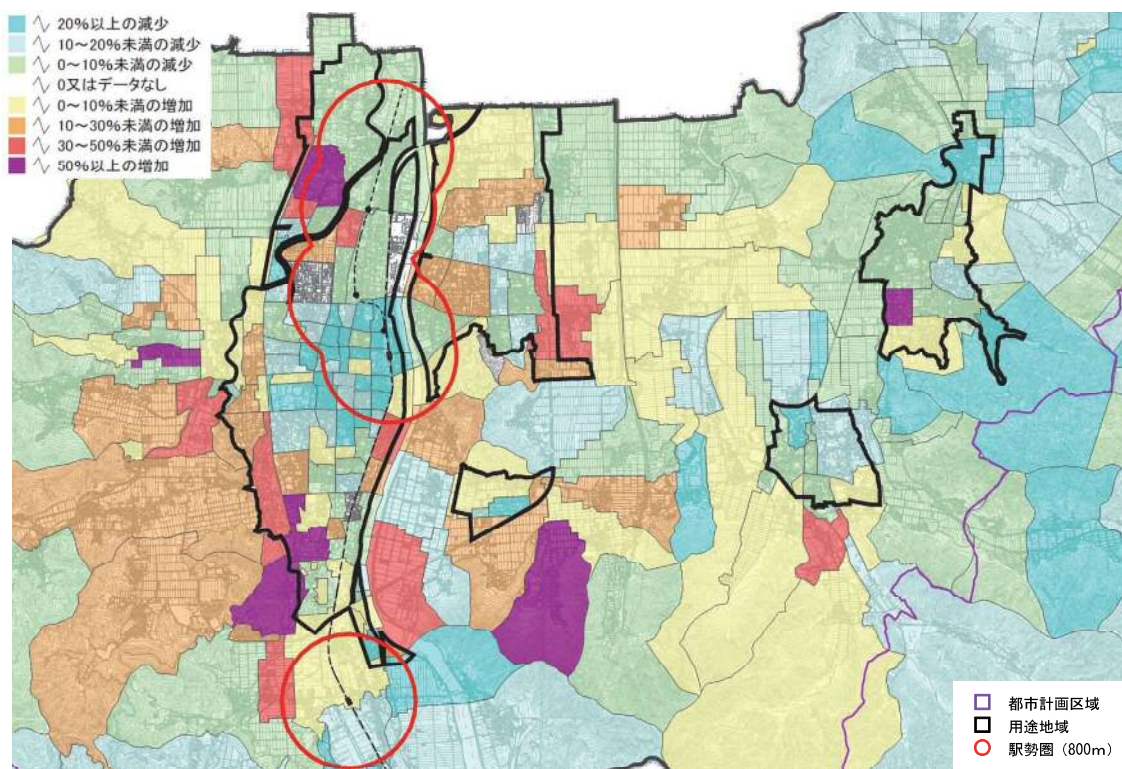


■小地域別の人口密度（資料：平成 22 年国勢調査）

¹小地域…国勢調査の集計単位。市区町村よりも小さい町丁・字等。

イ) 小地域別人口増減（平成 12～平成 22 年）

- ・武生駅周辺の中心部では、ほとんどの地域で人口が減少しており、20%以上減少している地域も多くみられます。
- ・旧国道 8 号沿道や国高市街地、用途地域²外の用途地域との隣接部では人口が増加している地域が多く、低密度な市街地が拡大している様子がうかがえます。

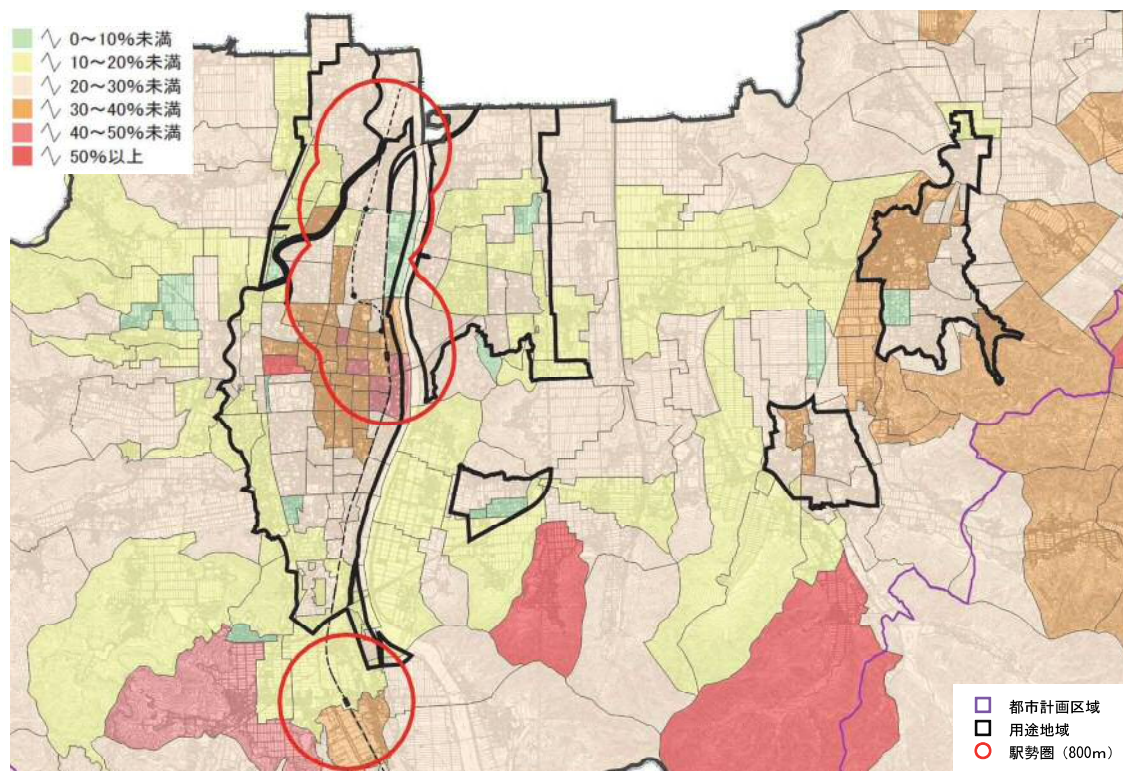


■小地域別の人口増減率（平成 12～平成 22 年） （資料：各年国勢調査）

²用途地域…都市計画法に基づく地域地区の一つで、住居系 7 地域、商業系 2 地域、工業系 3 地域の計 12 種類の地域の総称。それぞれの地域内で建てられる建築物又は建てられない建築物の用途は、建築基準法により規定。本市は、1,875ha の市街地について、9 種類の用途地域を指定。

ウ) 小地域別高齢化率

- 市全体で高齢化が進展していますが、幹線道路の沿道や国高市街地、神山地区や大虫地区等においては、高齢化率は20%未満に留まっている地域も多くみられます。



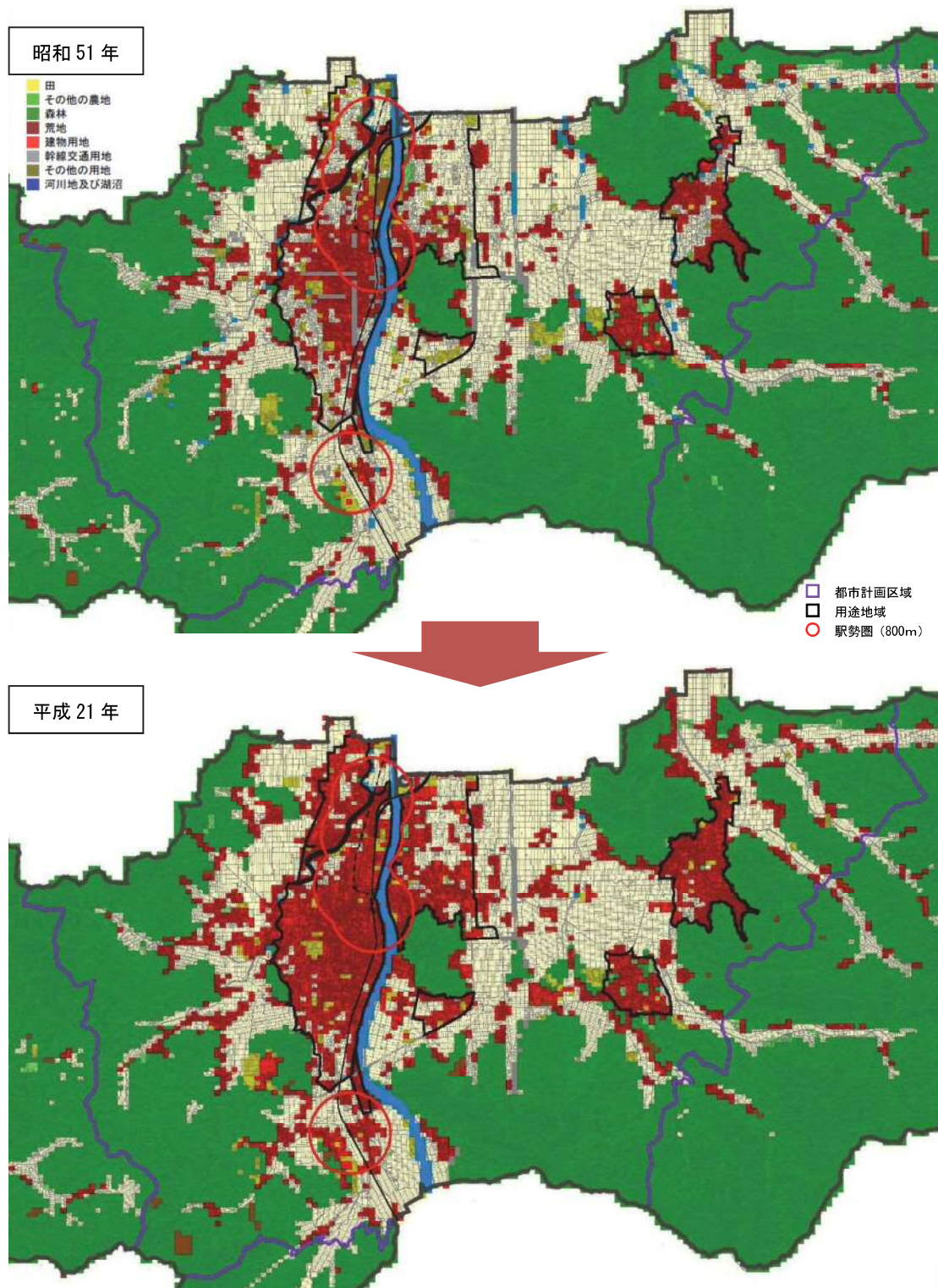
■小地域別の高齢化率 (資料：平成22年国勢調査)

(2) 土地利用

① 土地利用状況の動向

ア) 市全体の土地利用の動向

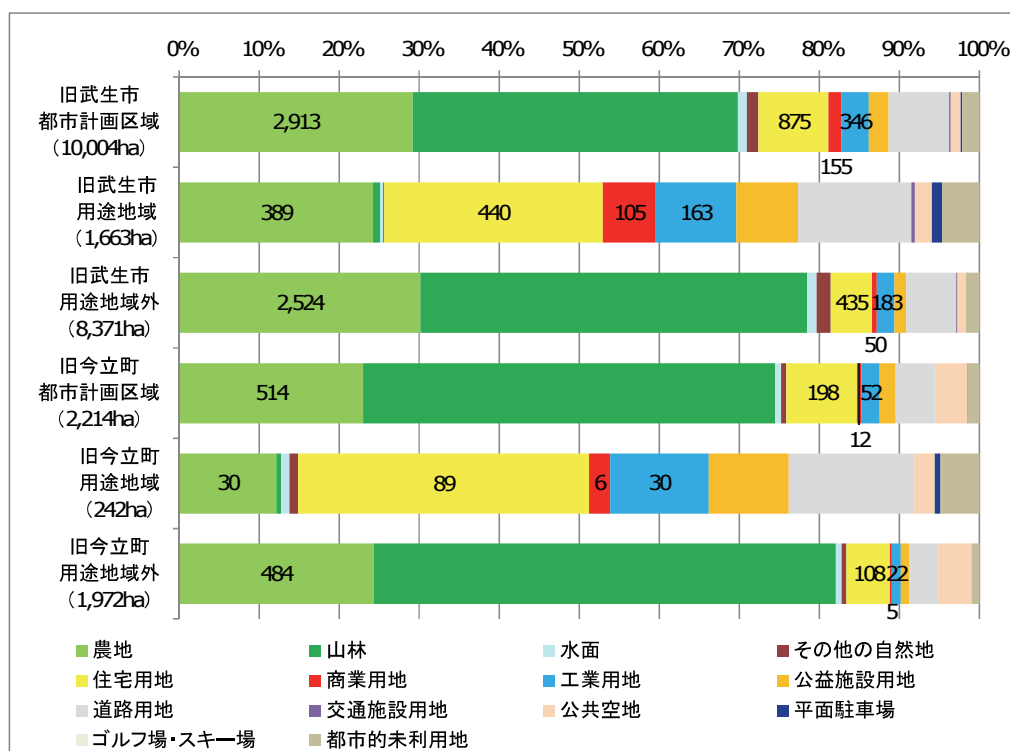
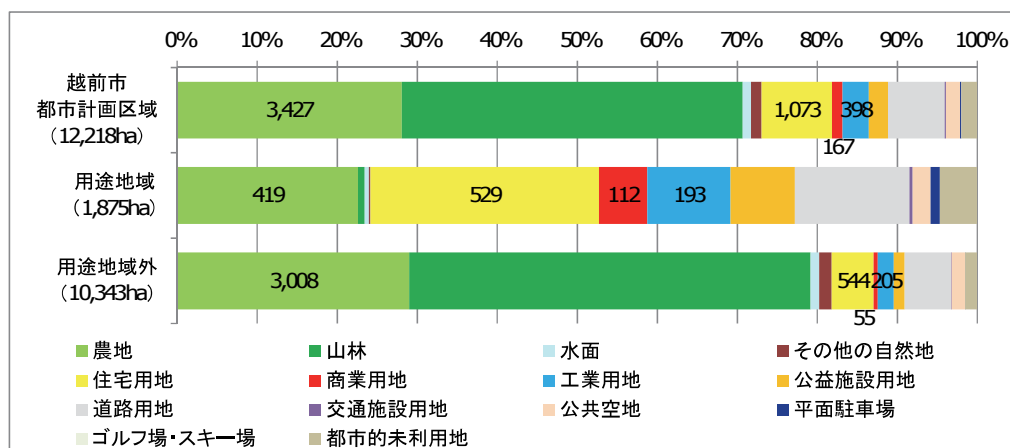
- ・昭和 51 年から平成 21 年の 30 年間にかけて、今立市街地南部や国高市街地南部等で農地の多くが建物用地に転用されており、市街地が拡大している様子がうかがえます。
- ・用途地域外でも農地の転用が進行しています。



■土地利用の状況（出典：国土数値情報）

イ) 都市計画区域内の土地利用の現況

- ・都市計画区域全体では、農地や山林等の自然的土地利用が約 70%を占め、市街地（用途地域）でみると旧武生市内では約 75%、旧今立町内では約 85%を都市的土地利用（住宅地、商業地、工業地、その他の都市的土地利用）が占めています。
- ・市街地内の土地利用の内訳では、旧武生では商業用地、旧今立町では住宅用地の割合が高くなっています。

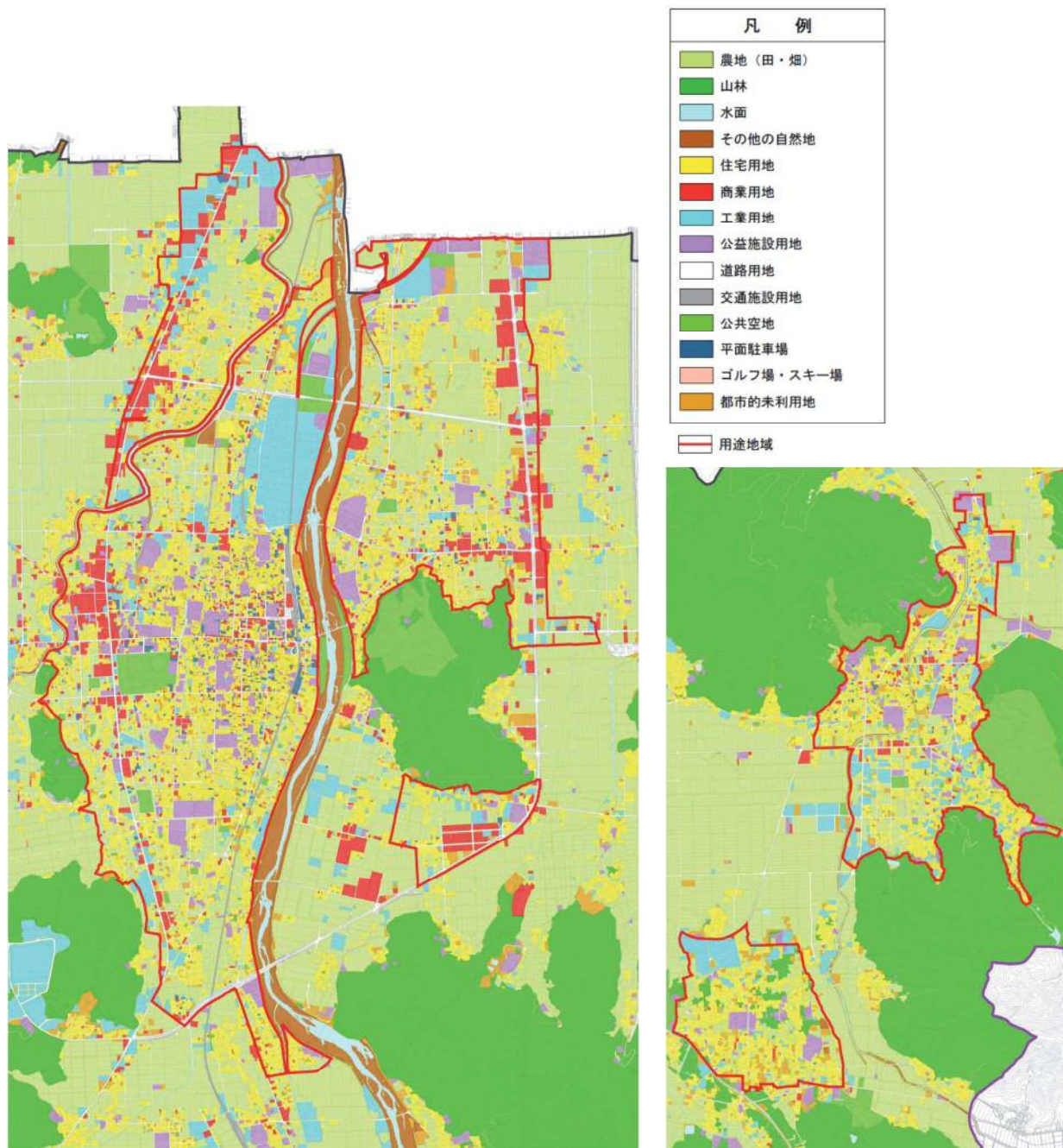


■土地利用の現状（資料：平成 22 年度丹南都市計画基礎調査³⁾）

³⁾都市計画基礎調査…都道府県が都市計画区域に関して概ね5年ごとに実施する調査で、都市計画区域における人口、市街地面積、土地利用、建築物現況などを調査対象とする。

ウ) 一団の未利用地の分布状況

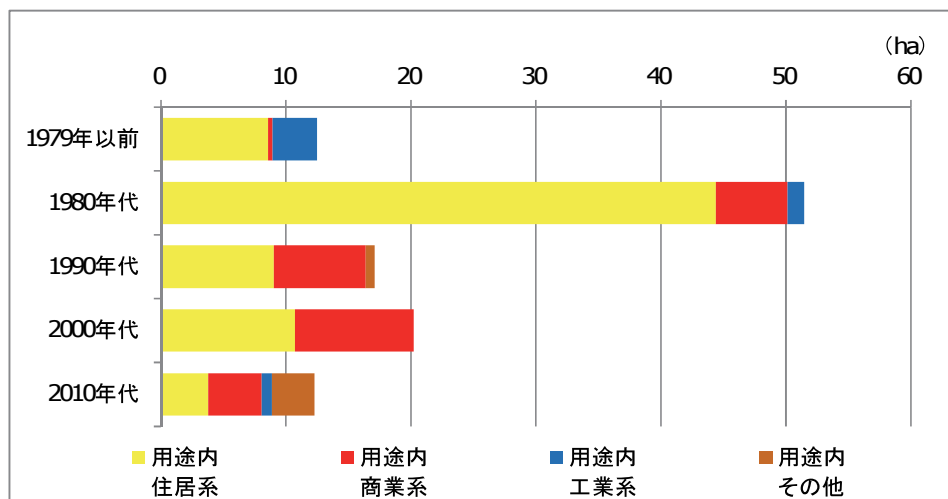
- ・旧国道8号～国道8号間では、主に市街地郊外に一団の未利用地が分布しています。
- ・今立市街地や味真野市街地では、主に市街地外延部に一団の未利用地が分布しています。



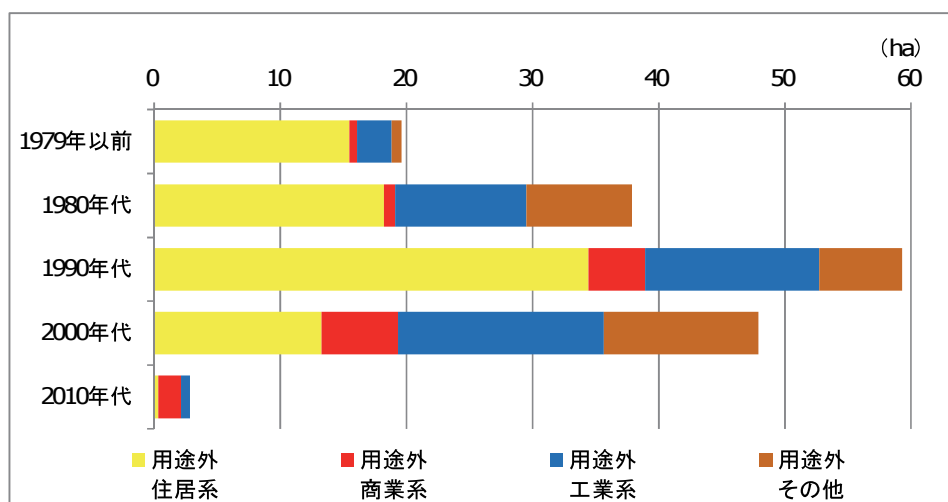
■用途地域内および周辺の土地利用の状況（資料：平成28年度丹南都市計画基礎調査）

② 開発許可の動向

- ・ 1980 年代を除く各年代で、用途地域外の開発面積が用途地域内を上回っています。特に、1990 年代、2000 年代には用途地域外での開発が多く行われています。
- ・ 2010 年代に入り、用途地域外での開発は沈静化しつつあります。



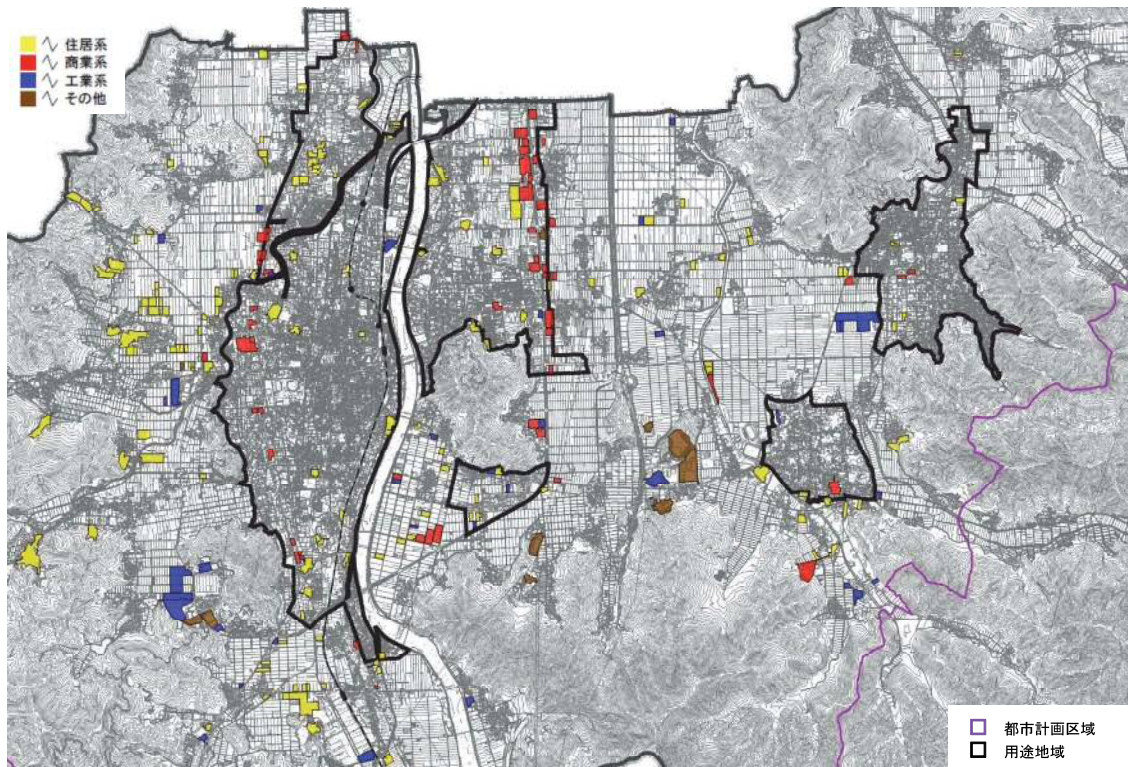
■用途地域内の開発行為⁴の面積（資料：庁内資料）



■用途地域外の開発行為の面積（資料：庁内資料）

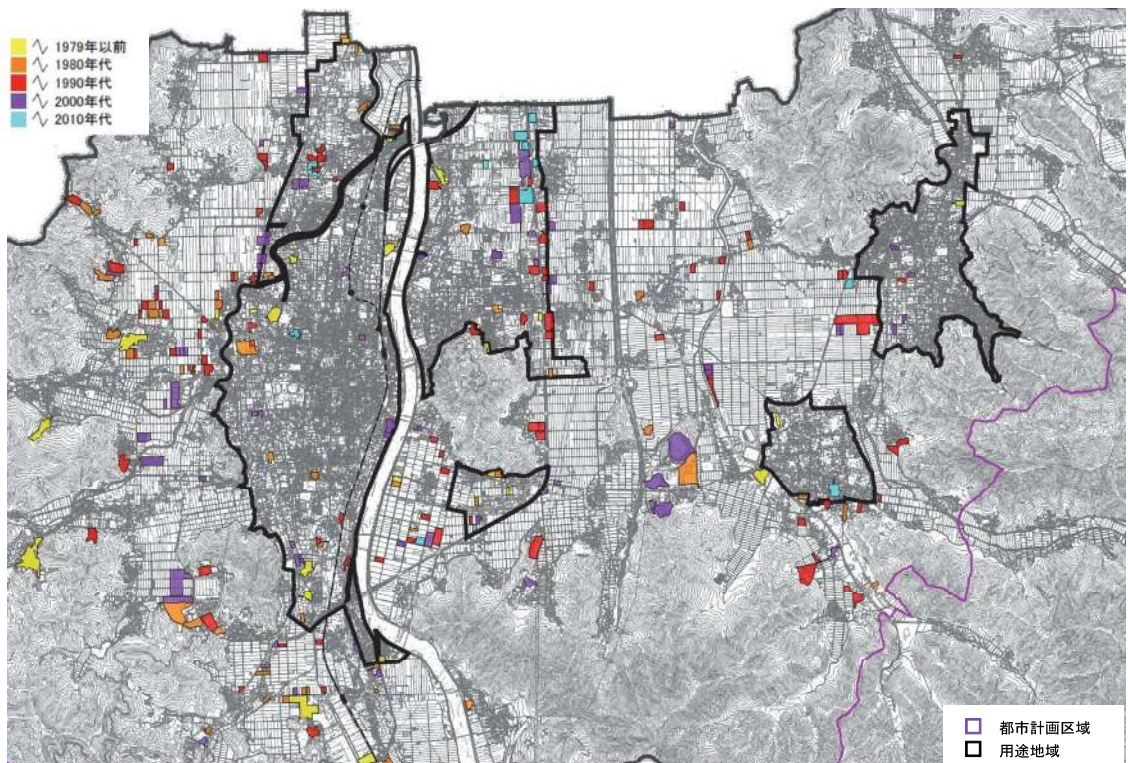
⁴開発行為…建物を建てるために、土地に新たな切土・盛土等を行ったり、土地の区画を道路・水路・よう壁等で分けたりすること。

- ・住居系の開発は、用途地域外の大虫地区、神山地区等で多く、商業系の開発は国道 8 号、旧国道 8 号等の幹線道路の沿道で多く行われています。



■用途別開発行為の分布状況（資料：庁内資料）

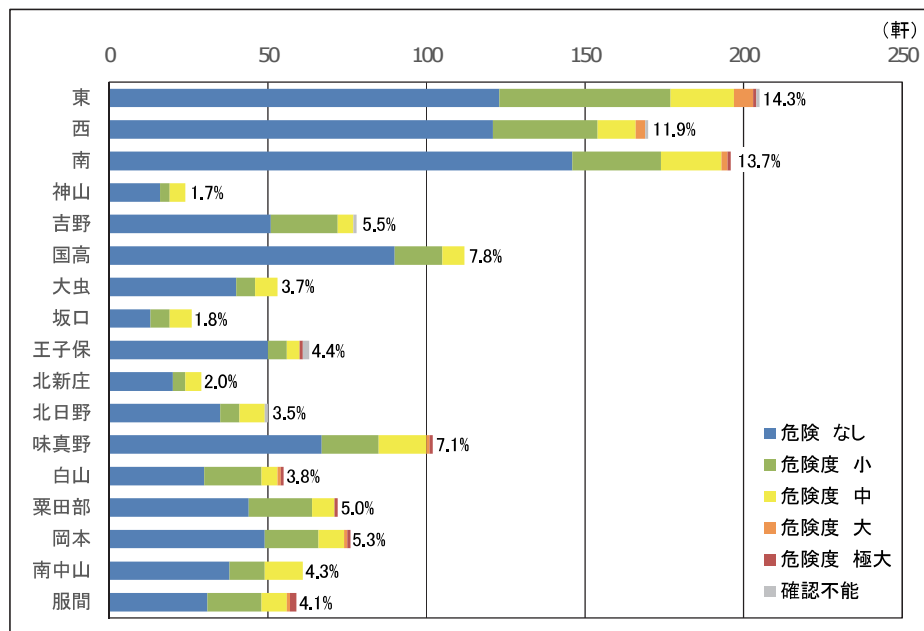
- ・1980 年代までは、用途地域外の大虫地区、神山地区等での開発が多く、1990 年代以降は国道 8 号沿道への集積がみられます。



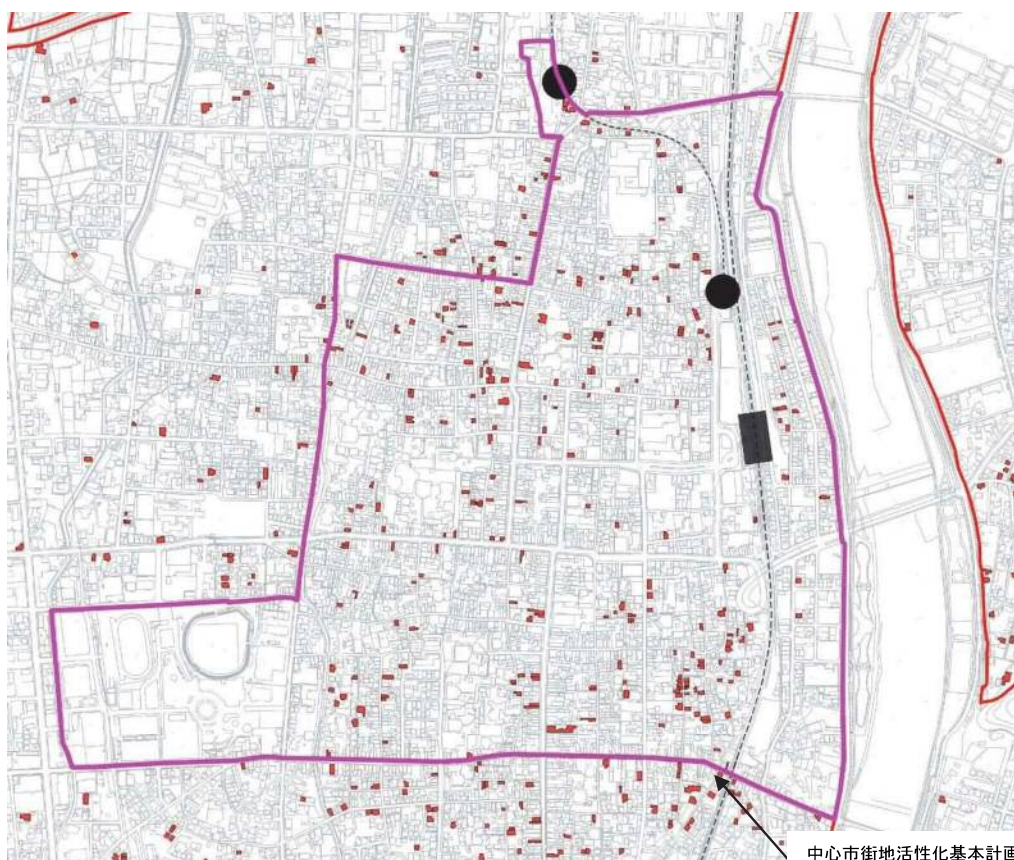
■年代別別開発行為の分布状況（資料：庁内資料）

③ 空家の動向

- ・越前市空き家等実態調査（平成 26 年 3 月）では、市内に約 1,400 軒の空家が確認されており、このうち東・西・南の 3 地区に約 40%が集中しています。
- ・空家の構造上の危険度については、「危険なし」、「危険度 小」が約 87%を占めています。



■地区別の空家件数（資料：越前市空き家等実態調査）



中心市街地活性化基本計画の対象区域

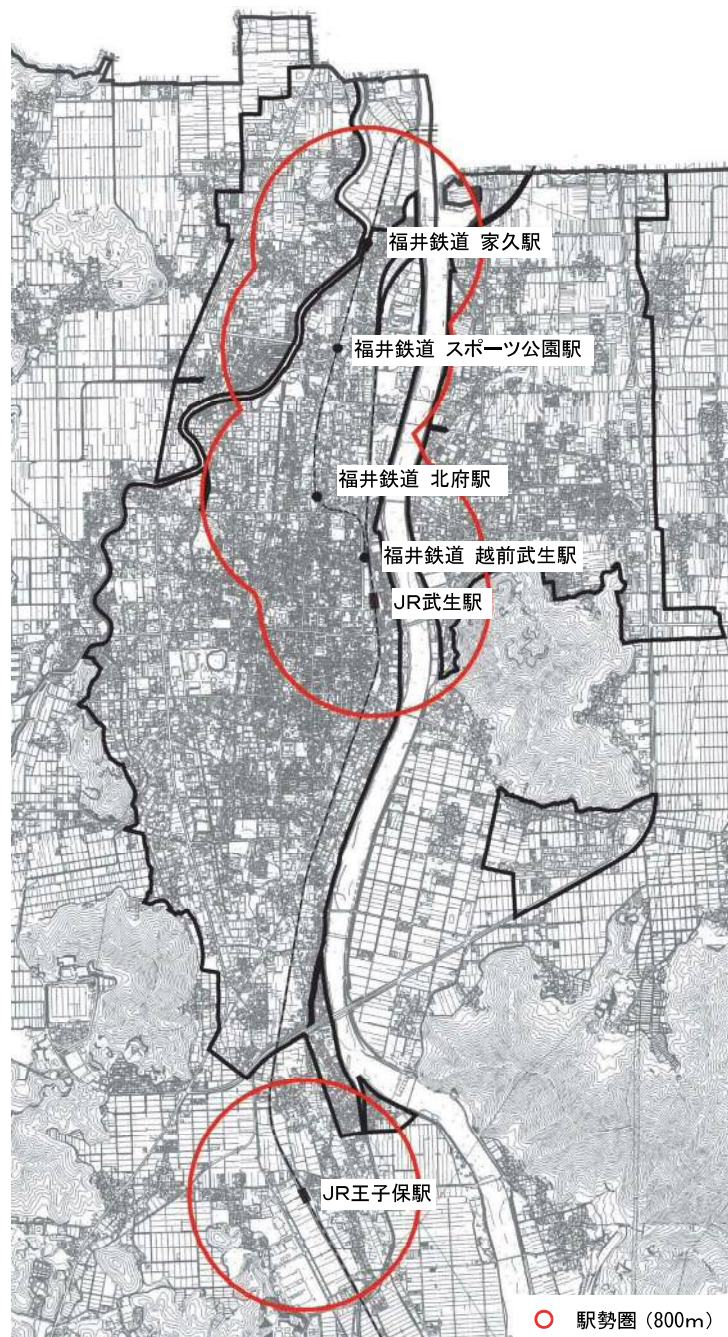
■中心市街地の空家の分布状況（資料：庁内資料）

(3) 都市交通

① 公共交通の動向

ア) 鉄道

- ・市内を走る幹線鉄道として、J R 北陸本線と福井鉄道福武線が運行しており、J R 北陸本線は武生駅と王子保駅の2駅、福井鉄道福武線は越前武生、北府、スポーツ公園駅、家久駅の4駅が開設されています。
- ・このうち、武生駅と福井鉄道福武線の各駅の運行本数（停車本数）は1日30本以上であり、南北方向の基幹的公共交通路線としての役割を果たしています。

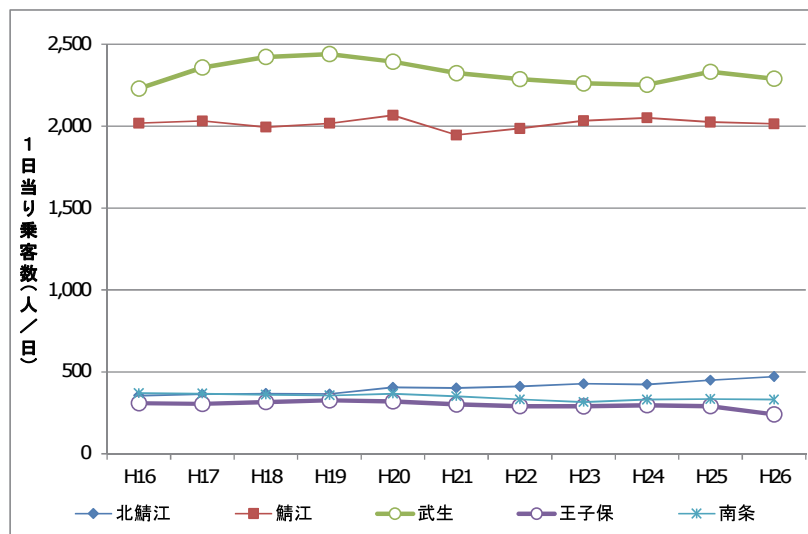


■鉄道駅と駅勢圏

■ 駅別の運行本数（H28.10 現在）

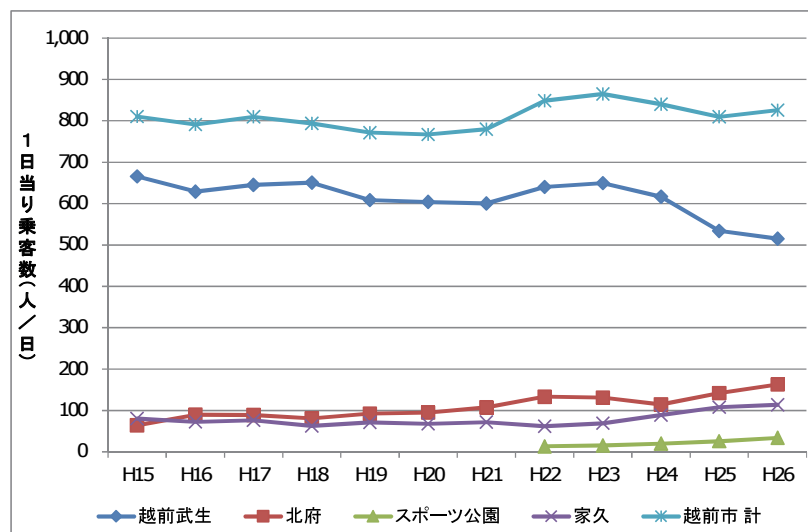
路線名	駅名	運行本数
J R 北陸本線	武生	福井方面：58 本/日（うち、特急 31 本/日） 敦賀方面：56 本/日（うち、特急 31 本/日）
	王子保	福井方面：24 本/日（全て普通列車） 敦賀方面：24 本/日（全て普通列車）
福井鉄道福武線	越前武生	福井方面：58 本/日（うち、急行 23 本/日）
	家久	福井方面：58 本/日（うち、急行 23 本/日） 越前武生方面：58 本/日（うち、急行 23 本/日）
	スポーツ公園、北府	福井方面：35 本/日（全て普通列車） 越前武生方面：35 本/日（全て普通列車）

- ・ J R 武生駅の乗客数は、平成 20 年以降減少が続いていましたが、近年は概ね 2,300 人/日で推移しています。
- ・ 王子保駅は、概ね 300 人/日で推移しています。



■ J R 北陸本線の乗客数の推移（近隣駅を含む（資料：福井県統計年鑑））

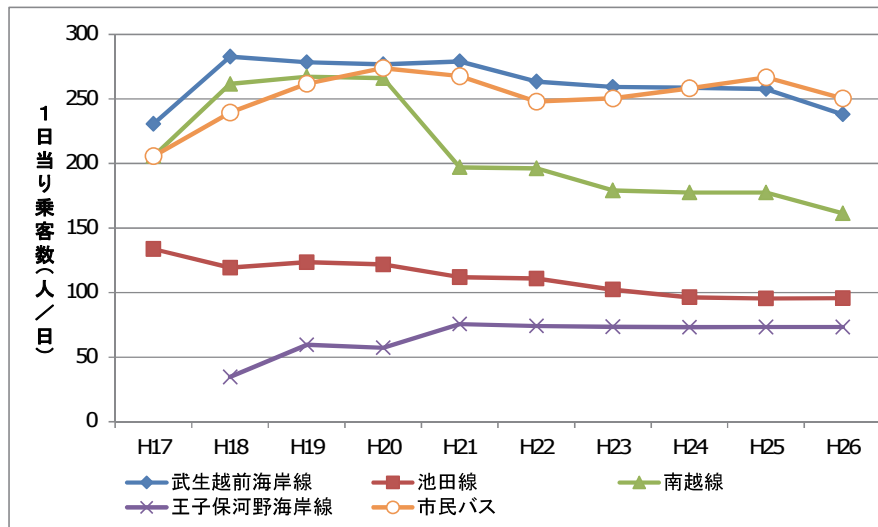
- ・ 福井鉄道福武線の乗客数は、市内 4 駅の合計では近年は 800～900 人/日で推移しています。
- ・ 駅別では、越前武生駅が減少し、その他の駅が増加する傾向にあります。



■ 福井鉄道福武線の乗客数の推移（資料：越前市統計年鑑）

イ) バス

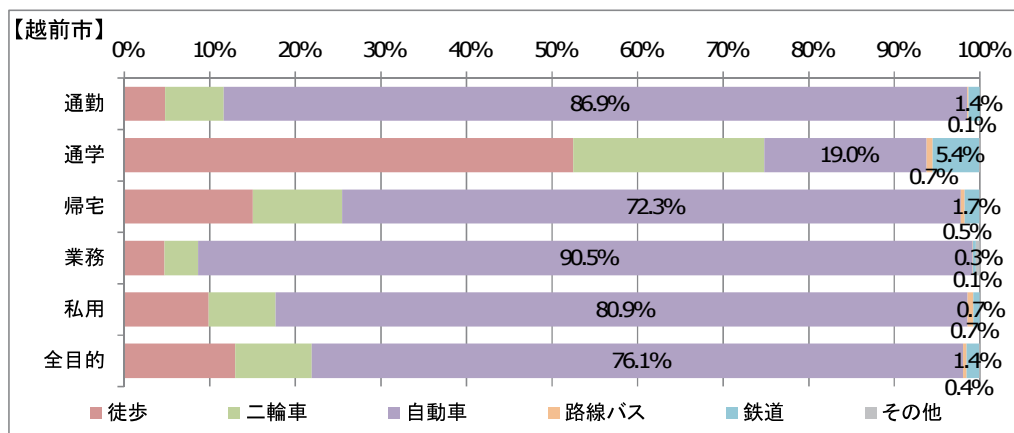
- ・路線バスとしては福井鉄道バスが運行されており、J R 武生駅と市内の主要な地域または周辺市町を連絡しています。
- ・各地域内を循環するコミュニティバスとして市民バスが 11 ルート運行されています。
- ・乗客数は、路線バス、市民バスとも近年はほぼ横ばいで推移しています。



■ バスの乗客数の推移 (資料：越前市統計年鑑)

② 市民の交通行動の動向

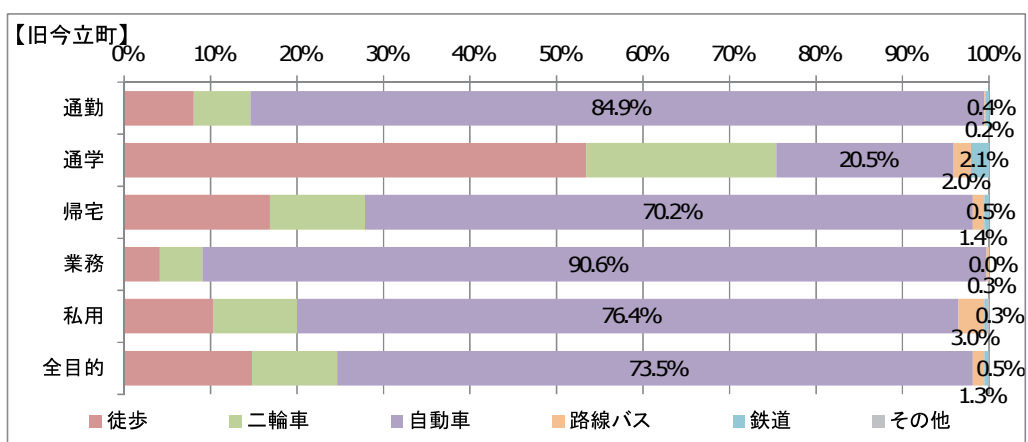
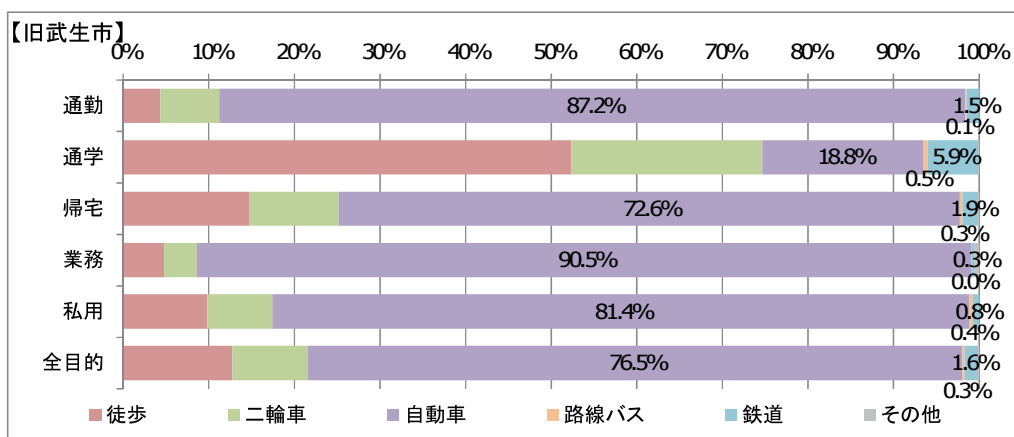
- ・日常の市民の移動手段としては、「自動車」が 76.1% と最も高く、鉄道やバスの利用はそれぞれ 1.4%、0.4% に留まっています。
- ・鉄道の利用は、通学目的で 5.4% となっていますが、路線バスの利用はいずれの目的でも 1% 未満に留まっています。



■ 平日の目的別、代表交通手段別発生集中量

(資料：平成 17 年 第 3 回福井都市圏パーソントリップ調査⁵⁾)

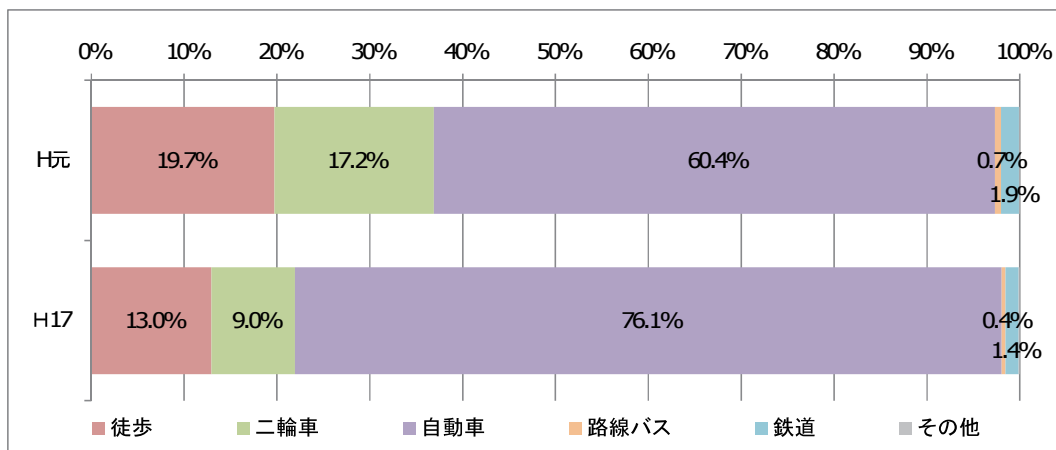
⁵⁾パーソントリップ調査…都市圏、あるいは都市において、一人ひとりの人がどこからどこへ移動しているかを、交通目的、利用交通手段等とともに把握する調査。



■ 平日の目的別、代表交通手段別発生集中量

(資料：平成 17 年 第 3 回福井都市圏パーソントリップ調査)

- ・ 経年的には、自動車の分担率の上昇が顕著となっています。



■ 代表交通手段の経年変化 (資料：各年福井都市圏パーソントリップ調査)

③ 自動車交通の動向

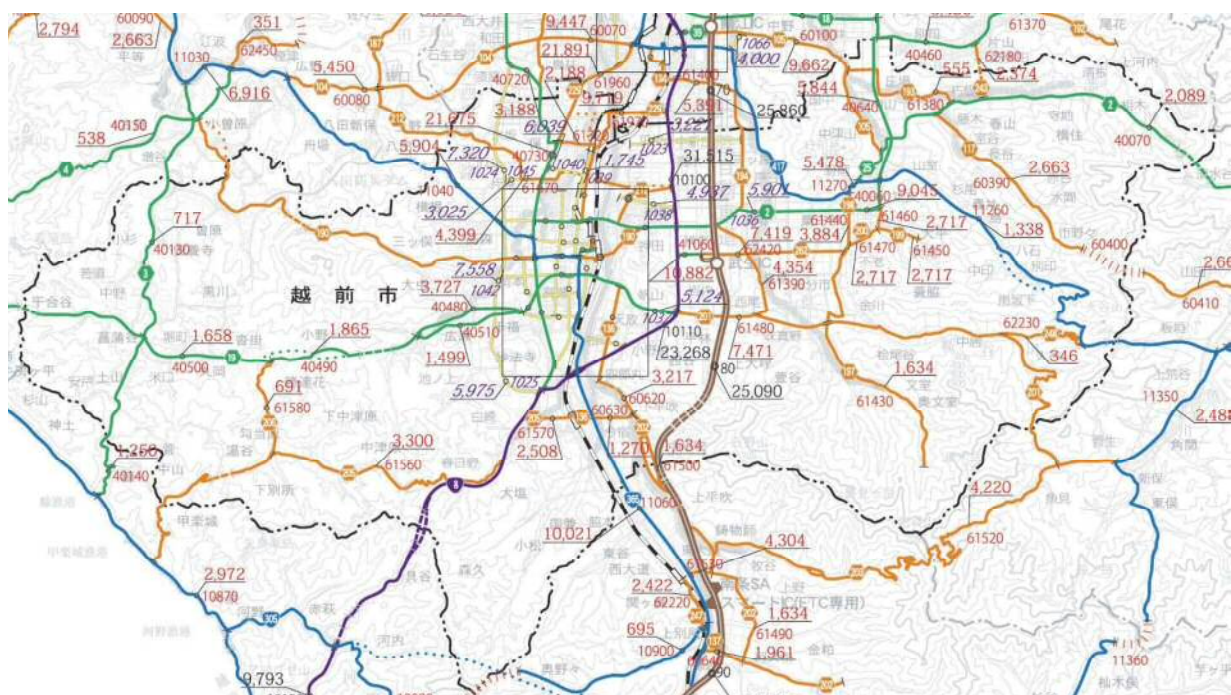
- ・幹線道路（国道・県道）における交通量は、交通量総数（市内 30 地点での交通量の合計）は、平成 17 年から 22 年にかけて 5 % 程度の減少がみられます。
- ・30 地点のうち、昼間 12 時間では 9 地点で増加しています。
- ・全調査箇所 30 地点のうち、混雑度 1.0 を超える箇所は 5 地点となっています。

■ 幹線道路における交通量の推移（資料：平成 22 年道路交通センサス⁶⁾）

道路種別	路線名		交通量観測地点名 市 町丁目・字	平成17年		平成22年		増減率（H22/H17）		混雑度 (H22年)
	路線 番号	路線名		昼間12時間 (台)	24時間 (台)	昼間12時間 (台)	24時間 (台)	昼間12時間	24時間	
一般国道	8	一般国道 8 号	越前市高木	23,497	34,198	23,519	31,515	1.00	0.92	0.68
一般国道	8	一般国道 8 号	越前市高木	18,491	26,997	17,364	23,268	0.94	0.86	0.78
一般国道	365	一般国道 3 6 5 号	越前市北山町	5,289	6,188	4,577	5,904	0.87	0.95	0.74
一般国道	365	一般国道 3 6 5 号	越前市京町 2 丁目	13,611	17,558	12,423	16,647	0.91	0.95	1.14
一般国道	417	一般国道 4 1 7 号	越前市大平町	1,503	1,759	1,037	1,338	0.69	0.76	0.18
一般国道	417	一般国道 4 1 7 号	越前市栗田部町	4,193	4,906	4,214	5,478	1.01	1.12	0.57
主要地方道	2	武生美山線	越前市北府本町	10,038	12,949	8,919	11,951	0.89	0.92	1.19
主要地方道	2	武生美山線	越前市栗田部町	7,806	10,070	6,958	9,045	0.89	0.90	0.90
主要地方道	2	武生美山線	越前市西河内町	1,118	1,442	1,607	2,089	1.44	1.45	0.31
主要地方道	3	福井大森河野線	越前市小杉町	580	748	556	717	0.96	0.96	0.12
主要地方道	19	武生米ノ線（北側）	越前市広瀬町	2,686	3,465	2,889	3,727	1.08	1.08	0.34
主要地方道	19	武生米ノ線	越前市米口町	1,524	1,966	1,446	1,865	0.95	0.95	0.15
主要地方道	19	武生米ノ線	越前市米口町	1,280	1,677	1,285	1,658	1.00	0.99	0.26
主要地方道	19	武生米ノ線（南側）	越前市広瀬町	1,524	1,966	1,153	1,499	0.76	0.76	0.16
主要地方道	28	福井朝日武生線	越前市本保町	17,097	22,056	17,225	21,675	1.01	0.98	1.40
主要地方道	28	福井朝日武生線	越前市東千福町	11,509	14,847	10,753	13,979	0.93	0.94	1.05
主要地方道	40	武生インター線	越前市横市町	8,781	11,327	8,436	10,882	0.96	0.96	0.67
一般県道	136	帆山王子保停車場線	越前市			2,494	3,217			0.38
一般県道	136	帆山王子保停車場線	越前市下平吹町	2,293	3,073	977	1,270	0.43	0.41	0.23
一般県道	190	小曾原武生線	越前市上太田町	7,844	10,511	7,008	9,040	0.89	0.86	0.95
一般県道	190	小曾原武生線	越前市錦町	15,096	18,868	14,254	17,417	0.94	0.92	1.45
一般県道	193	藤木新堂線	越前市朽飯町	475	637	430	555	0.91	0.87	0.09
一般県道	201	菅生武生線	越前市大手町	6,193	8,299	5,747	7,471	0.93	0.90	0.89
一般県道	205	湯谷王子保停車場線	越前市白崎町	2,650	3,101	1,929	2,508	0.73	0.81	0.58
一般県道	206	甲斐城勝蓮花線	越前市勾当原町	689	806	536	691	0.78	0.86	0.40
一般県道	212	寺武生線	越前市片屋町	2,969	3,978	3,410	4,399	1.15	1.11	0.53
一般県道	212	寺武生線	越前市八幡 2 丁目	7,102	9,091	6,901	9,247	0.97	1.02	0.88
一般県道	212	寺武生線	越前市八幡 2 丁目	7,102	9,091	7,873	10,235	1.11	1.13	0.81
一般県道	262	武生インター東線	越前市杉崎町	5,430	7,276	5,751	7,419	1.06	1.02	0.78
一般県道	264	越前織田線	越前町上山中	2,429	2,842	2,166	2,794	0.89	0.98	0.37
		合計（網掛け除く）		190,799	251,692	181,343	236,283	0.95	0.94	

※赤文字：混雑度が 1.0 を上回る地点

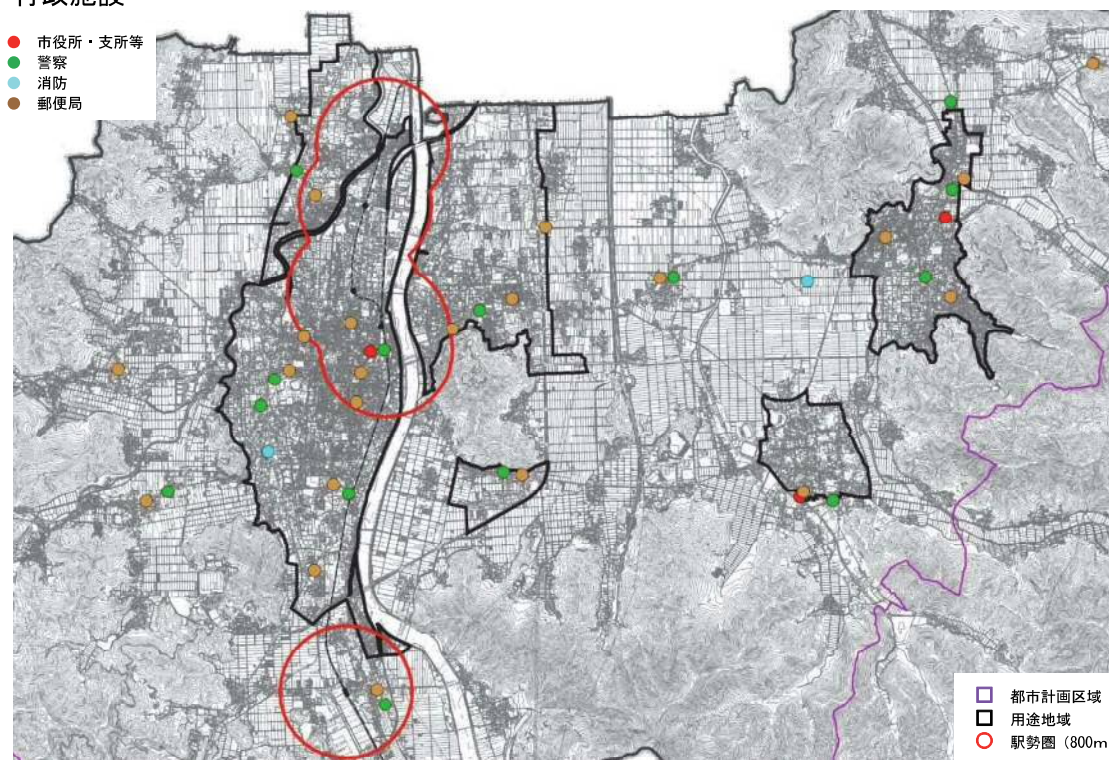
⁶⁾道路交通センサス…正式名称を「全国道路・街路交通情勢調査」といい、日本全国の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画や、建設、管理等についての基礎資料を得ることを目的として、全国的に実施している統計調査。



■幹線道路における交通量（資料：平成22年道路交通センサス）

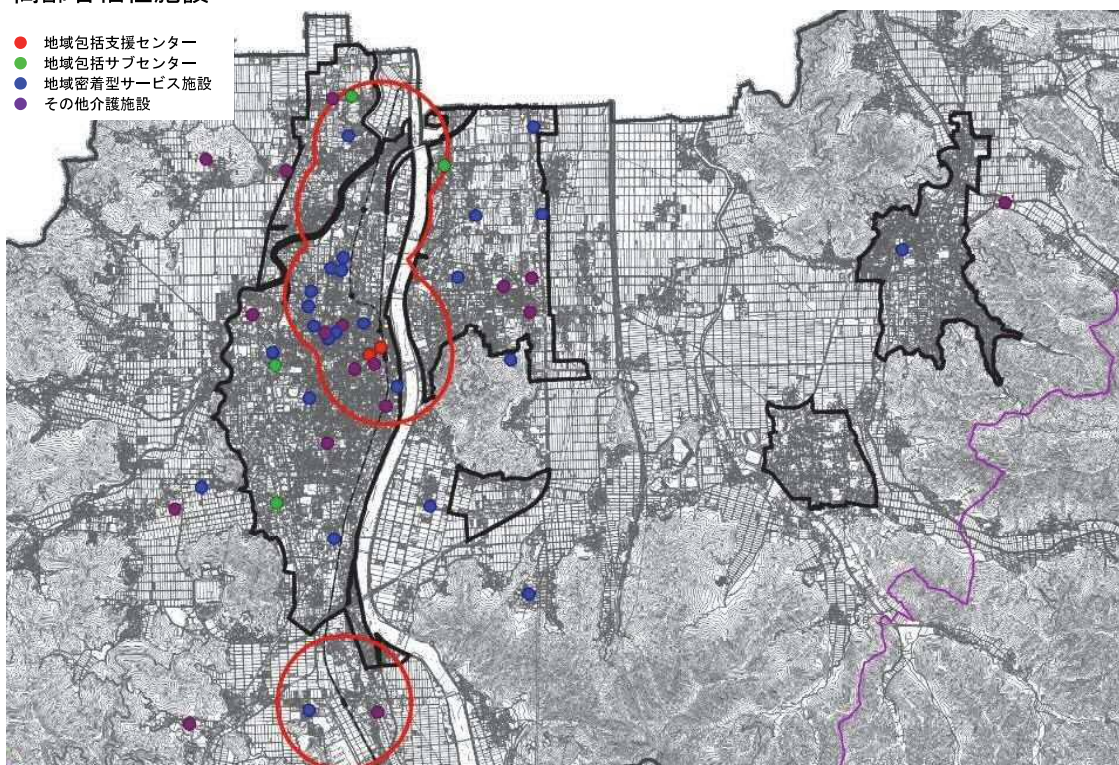
(4) 都市機能

① 行政施設



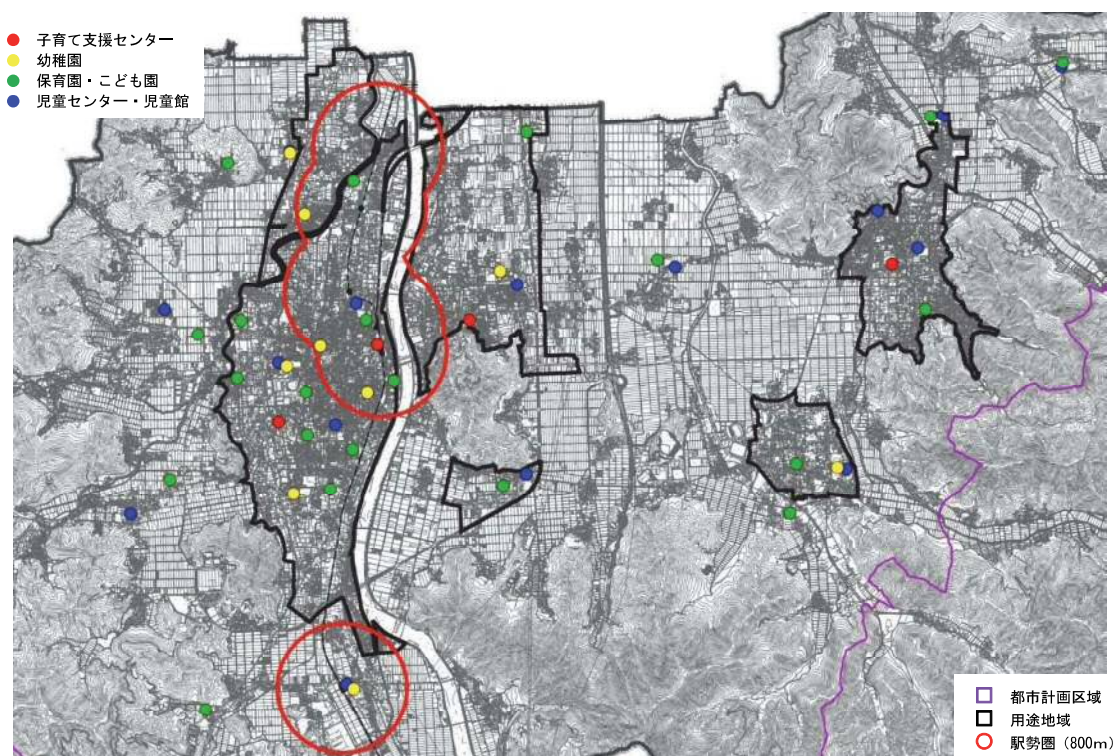
■行政施設の分布図（資料：越前市 HP、国土数値情報）

② 高齢者福祉施設



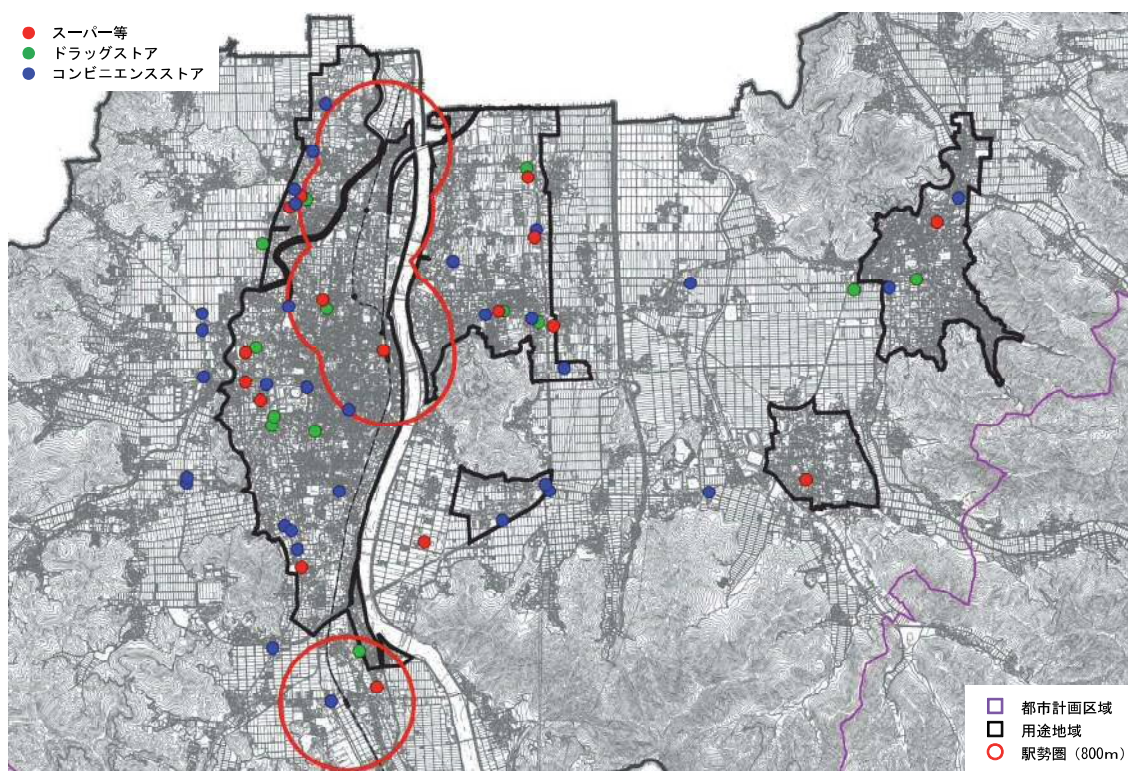
■高齢者福祉施設の分布図（資料：越前市 HP、国土数値情報）

③ 子育て関連施設



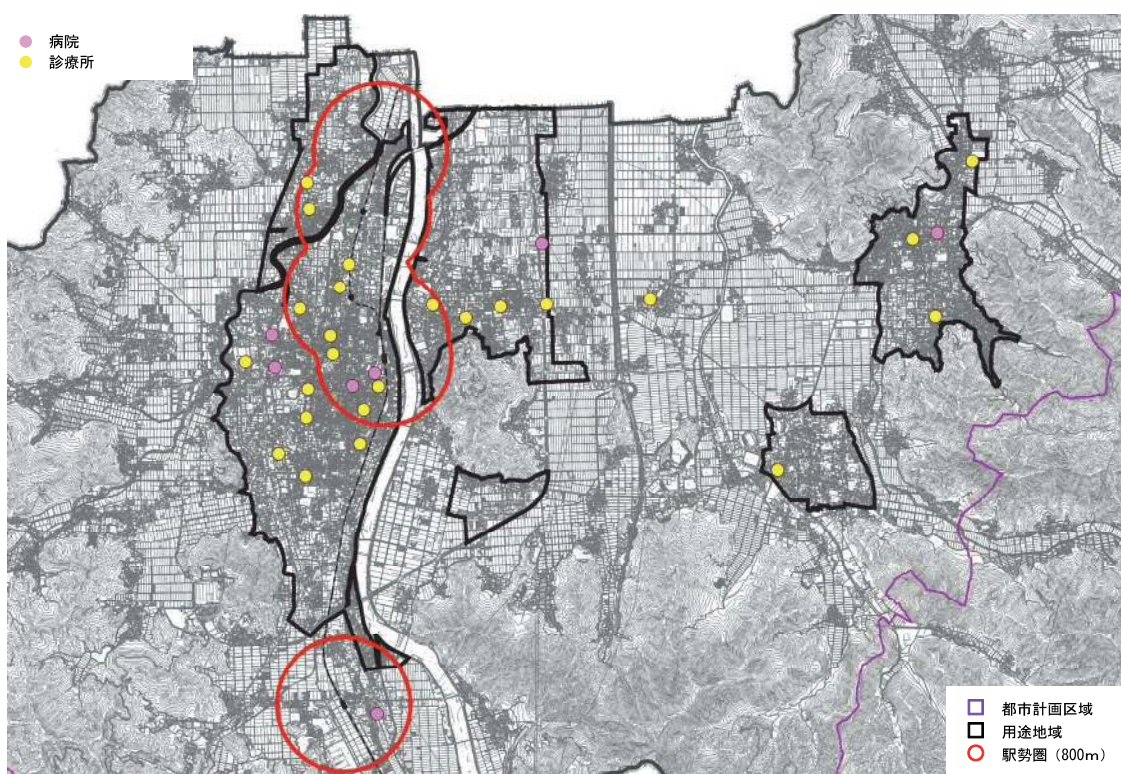
■子育て関連施設の分布図（資料：越前市 HP、国土数値情報）

④ 商業施設



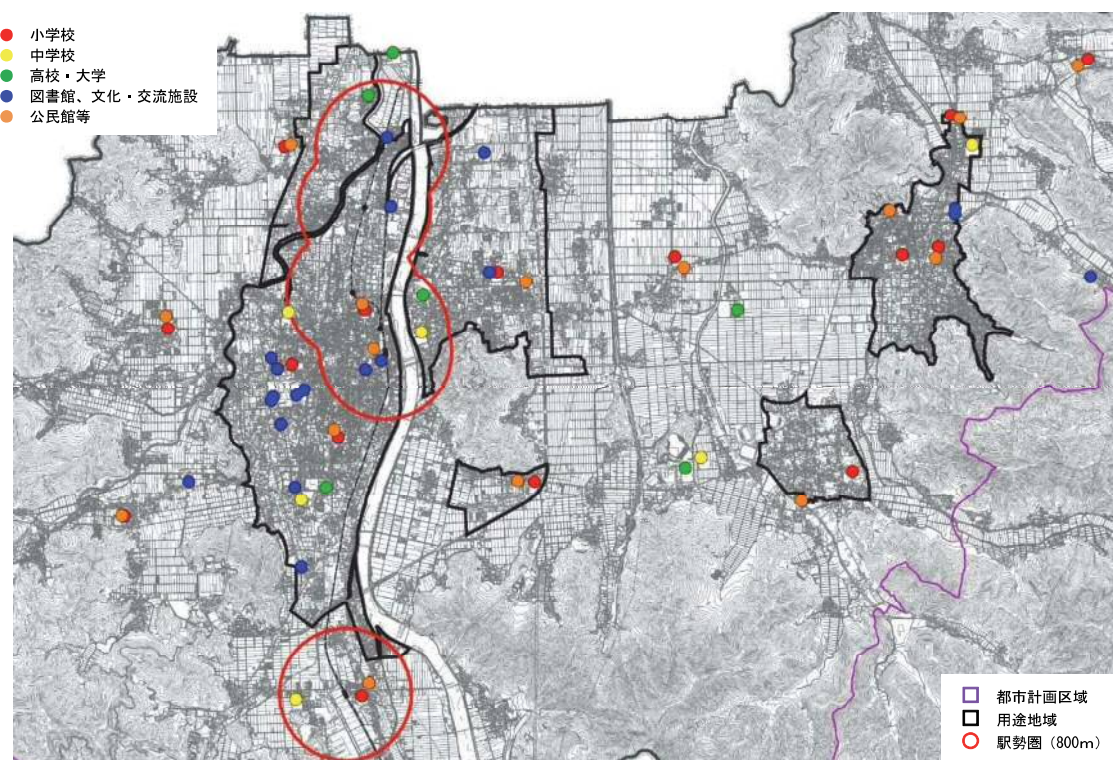
■商業施設の分布図（資料：iタウンページ）

⑤ 医療施設（病院及び診療所（内科又は外科））



■医療施設の分布図（資料：越前市 HP、国土数値情報）

⑥ 教育・文化施設

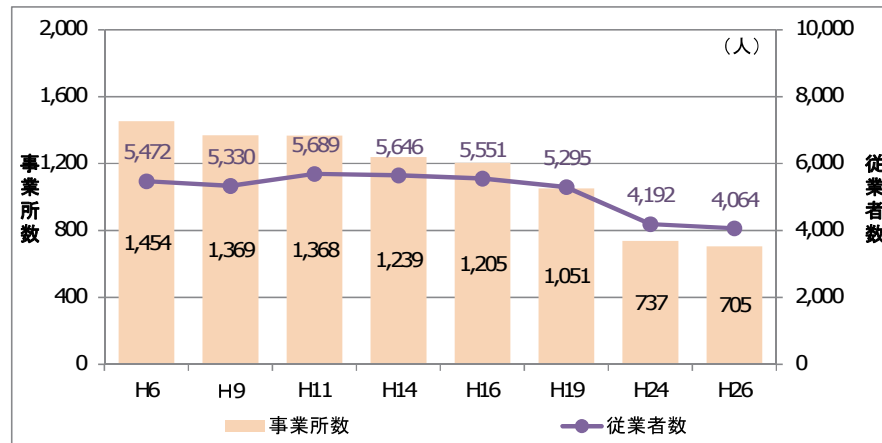


■教育・文化施設の分布図（資料：越前市 HP、国土数値情報）

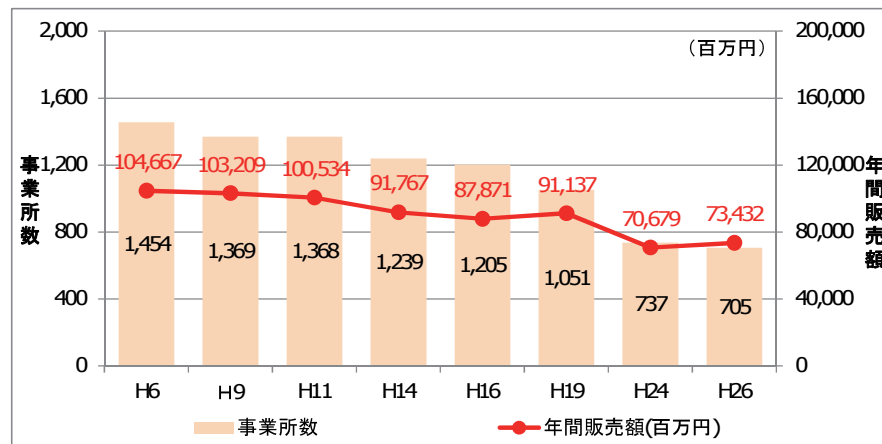
(5) 経済活動

① 小売業の状況

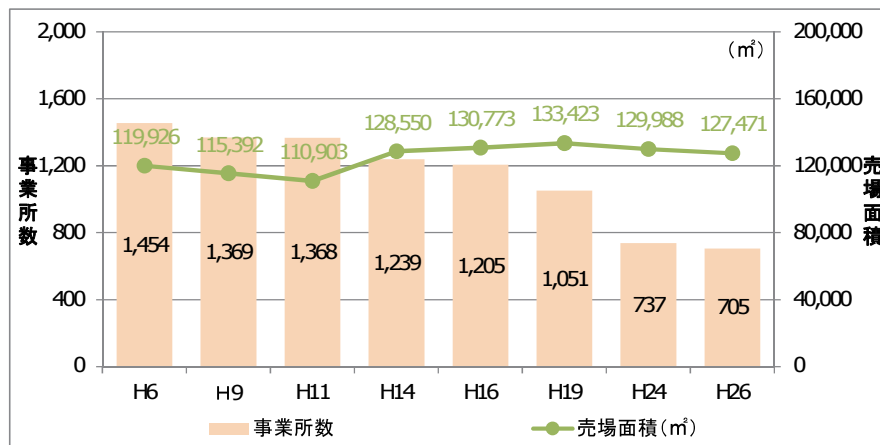
- ・事業所数や、従業者数、年間販売額は減少傾向にあります。
- ・郊外型の大型店舗の進出を背景に売場面積は増加傾向にありましたが、平成19年をピークに緩やかな減少に転じています。
- ・店舗の大型化が進んだ結果、売場効率（売場面積当たりの年間販売額）は低下しています。



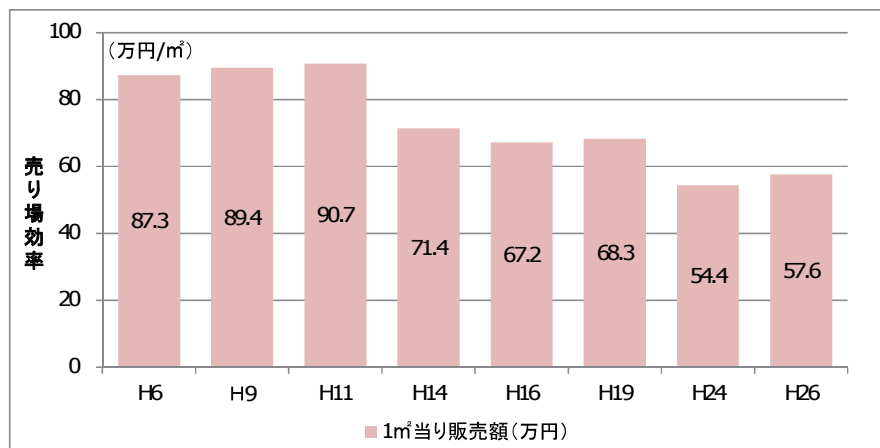
■事業所数と従業者数の推移（資料：商業統計調査（H24は経済センサス））



■事業所数と年間販売額の推移（資料：商業統計調査（H24は経済センサス））



■事業所数と売場面積の推移（資料：商業統計調査（H24 は経済センサス））



■単位当りの販売額の推移（資料：商業統計調査（H24 は経済センサス））

(6) 地価

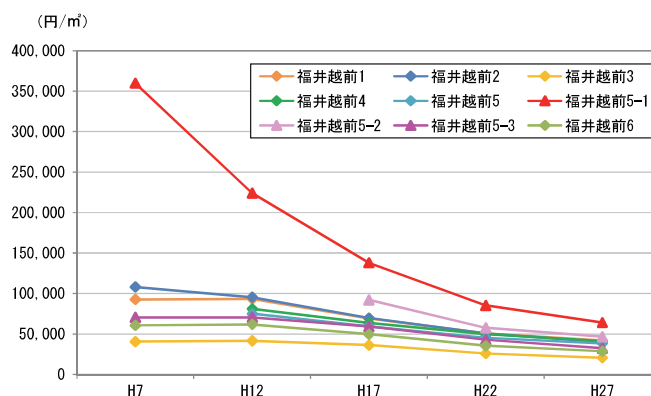
- ・本市の地価公示⁷価格は、過去 20 年間概ね下落傾向が続いています。
- ・特に中心部である J R 武生駅周辺の商業地域（福井越前 5-1、5-2）の下落幅が大きく、10 年前（H17）の約 1/2 まで下落しています。また、「福井越前 5-1」は、20 年前（H7）との比較では約 1/5 まで下落しています。
- ・その他の住居系用途地域は、10 年前の約 2 / 3 程度まで下落しています。



■地価公示価格の調査地点（資料：国土交通省地価公示）

■地価公示価格の推移（資料：国土交通省地価公示）

標準地番号	公示価格					用途地域	住居表示
	H7	H12	H17	H22	H27		
福井越前1	92,600	93,200	69,300	50,700	41,800	一種中高層住居専用地域	文京2-15-2
福井越前2	108,000	95,400	69,600	50,700	40,000	一種中高層住居専用地域	深草1-13-29
福井越前3	40,500	41,500	36,200	25,800	20,600	一種住居地域	野岡町5字中組21番2外
福井越前4		81,000	63,700	49,600	41,300	一種中高層住居専用地域	平出2-32-31
福井越前5		75,000	59,400	45,300	38,400	一種中高層住居専用地域	越前市北千福町112番2
福井越前5-1	360,000	224,000	138,000	85,300	64,100	商業地域	府中1-12-2
福井越前5-2			92,000	57,500	46,600	商業地域	国府1-3-16
福井越前5-3	70,500	70,500	59,300	42,900	32,400	商業地域	粟田部町27字日本橋17番1
福井越前6	60,700	61,900	49,600	35,400	28,700	一種住居地域	岩本町7字ハケ町58番2



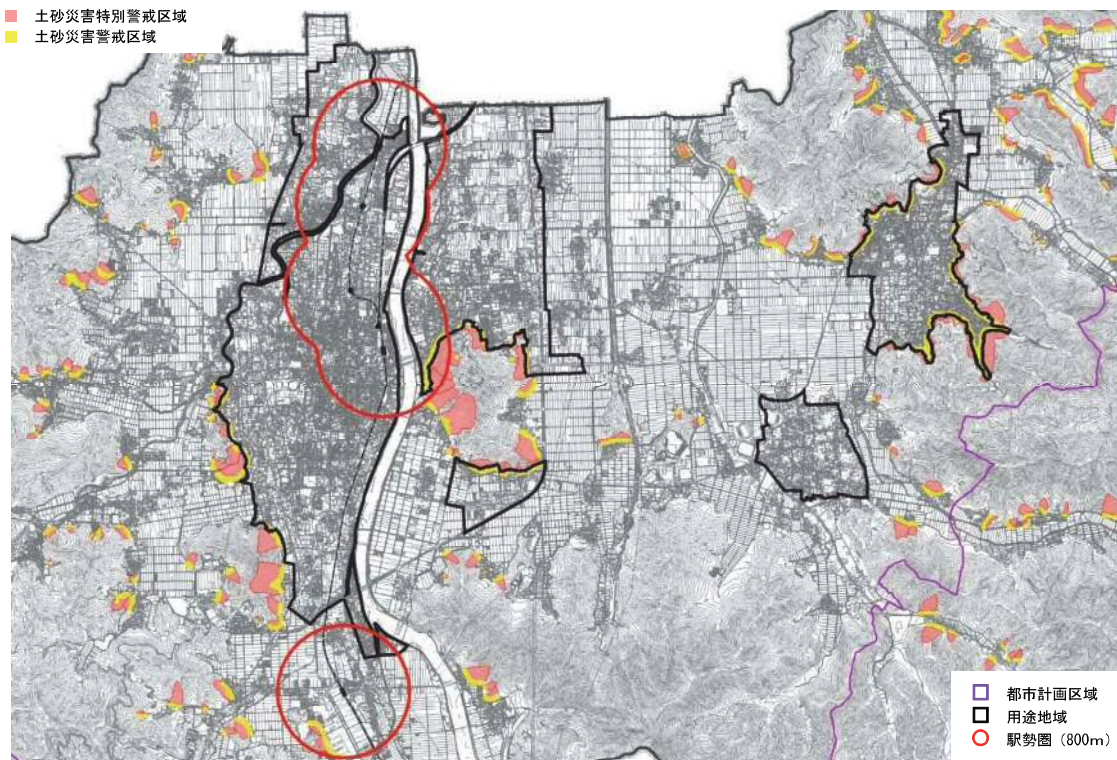
■地価公示価格の推移（資料：国土交通省地価公示）

⁷地価公示…地価公示法に基づいて、適正な地価の形成に寄与するために、毎年 1 月 1 日時点における標準地の正常な価格を 3 月に公示するもの。

(7) 災害

① 土砂災害

- ・村国山、茶臼山、妙法寺山の周辺部、また、栗田部地区及び岡本地区の山際等、用途地域内またはその隣接部において土砂災害警戒区域⁸及び土砂災害特別警戒区域⁹が指定されています。



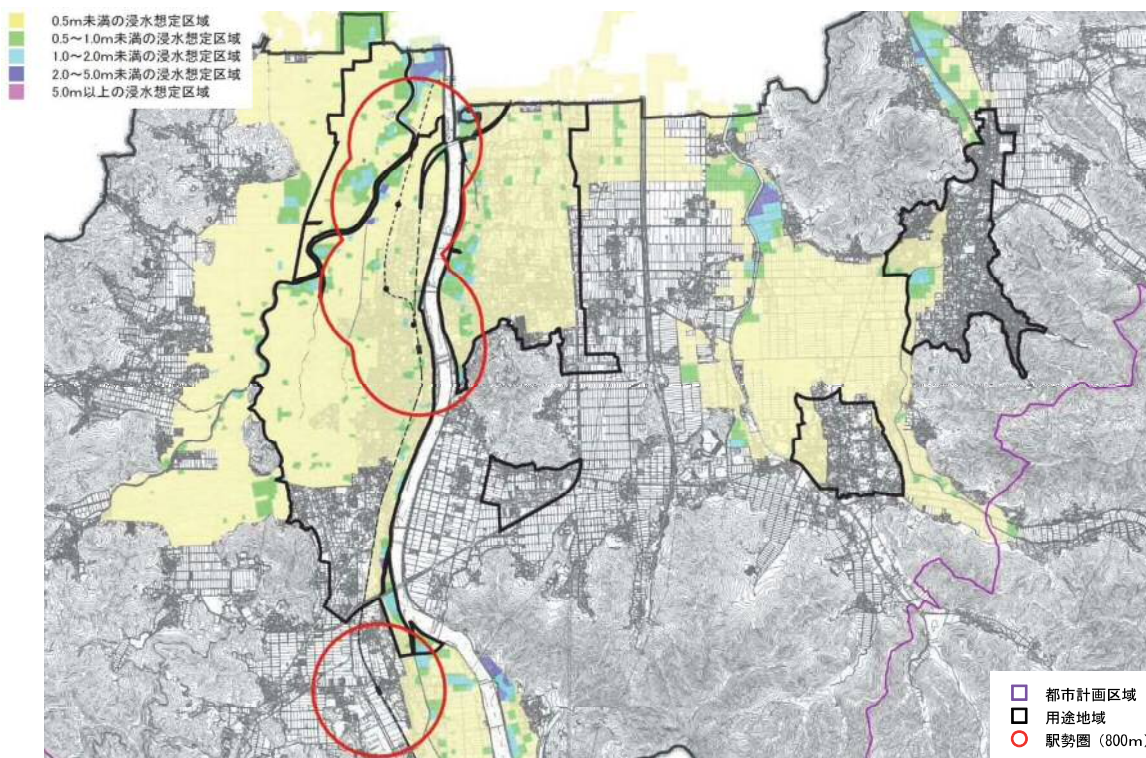
■土砂災害警戒区域の状況（資料：福井県 HP、国土数値情報）

⁸土砂災害警戒区域…土砂災害防止法に基づくもので、急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域であり、危険の周知、警戒避難体制の整備が行われる。

⁹土砂災害特別警戒区域…土砂災害警戒区域のうち、急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域で、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等が行われる。

② 浸水被害

- ・日野川沿いは広域にわたって浸水想定区域¹⁰に指定されており、J R武生駅周辺においても概ね0.5m未満の浸水が想定されています。
- ・また、味真野市街地、今立市街地の一部も浸水想定区域に指定されています。



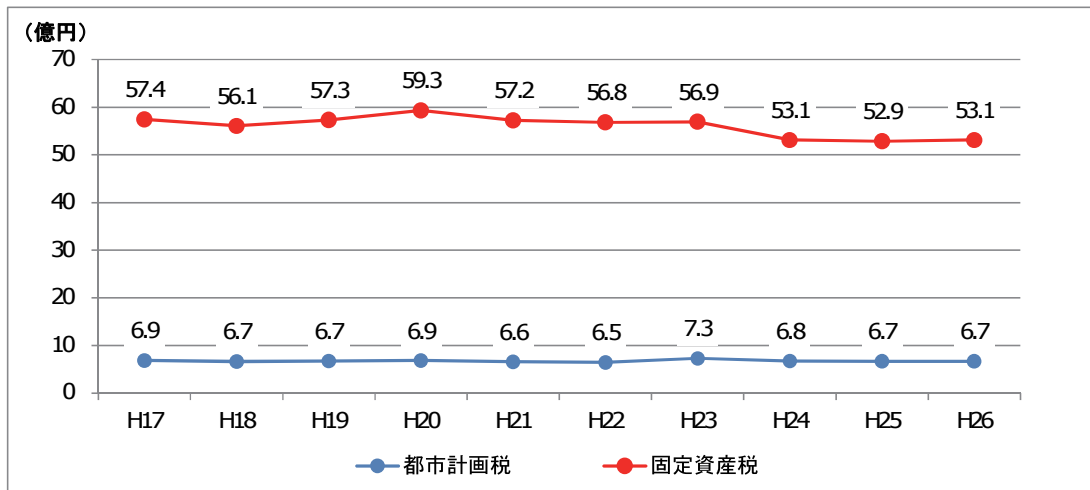
■ 浸水想定区域の状況（資料：越前市 HP、国土数値情報）

¹⁰浸水想定区域…水防法に基づき、都道府県が指定する区域で、想定し得る最大規模の降雨により河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域。

(8) 財政

① 固定資産税・都市計画税収の状況

- ・固定資産税¹¹は、平成 21 年度以降減少に転じており、平成 26 年度時点で約 53.1 億円となっています。
- ・都市計画税¹²は、平成 23 年度から今立市街地における都市計画税の徴収開始に伴う増加があったため、経年的には現状維持の傾向となっており、平成 26 年度時点で約 6.7 億円となっています。



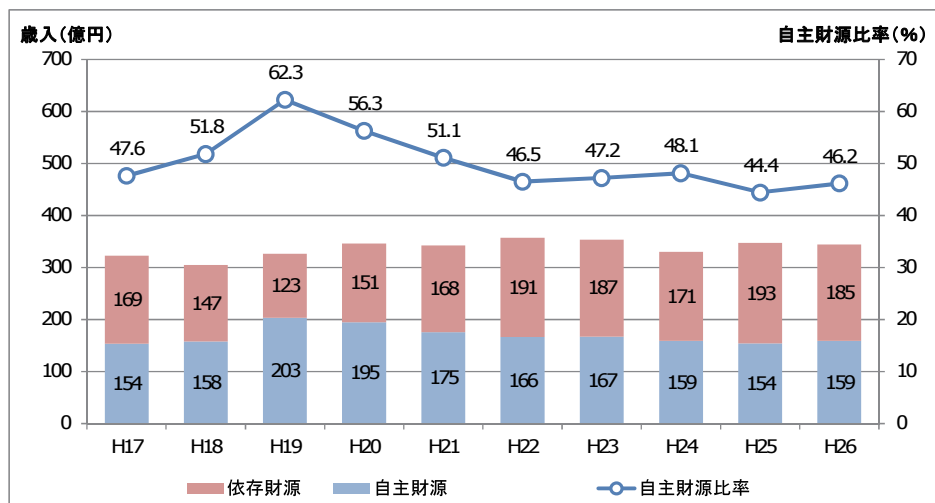
■固定資産税、都市計画税の推移（資料：決算カード）

¹¹固定資産税…固定資産、すなわち土地・家屋・償却資産（土地及び家屋以外の事業の用に供することができる資産）に対して課される地方税。

¹²都市計画税…都市計画事業等に要する費用に充てるために、目的税として課税されるもので、都市計画法による都市計画区域に所在する土地及び家屋を課税の対象とする。

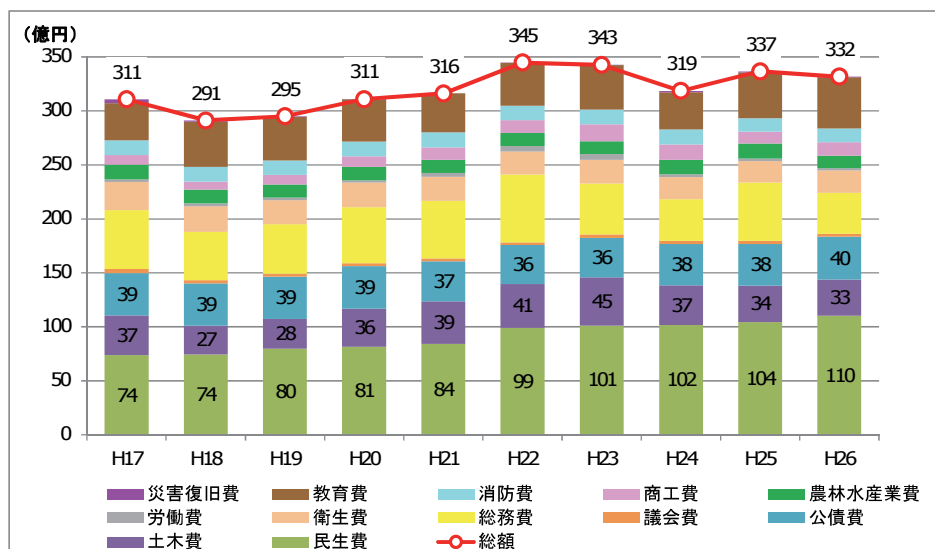
② 歳入・歳出構造

- ・財政規模（歳入総額）はほぼ横ばいで推移していますが、自主財源¹³比率は緩やかに低下する傾向にあります。



■財源別の歳入の推移（資料：庁内資料）

- ・高齢者の増加等に伴い、民生費¹⁴、および歳出に占めるその割合は一貫して増加傾向にあります。
- ・一方で、土木費¹⁵、およびその割合は減少傾向にあります。



■目的別の歳出の推移（資料：庁内資料）

¹³自主財源…地方公共団体の財源のうち、中央政府に依存しないで独自に調達できるもの。地方税のほか、手数料・使用料・寄付金等。

¹⁴民生費…福祉等に利用される費用。（児童福祉、高齢者福祉、障害者福祉等）

¹⁵土木費…公共事業・土木事業等に利用される費用。（公共施設の整備、道路・港湾・橋・公園等の整備・管理等）

③ 建築系公共施設の整備状況

- ・ 建築系公共施設（屋根及び柱もしくは壁を有する公共建築物）の多くは、1970 年～1980 年代に建設されています。一般的に鉄筋コンクリート造の建築物は築後 30 年程度で大規模改修が、60 年程度で建替えが必要になるといわれており、大規模改修の集中時期は 2000 年～2010 年代であり既に改修時期を迎えています。また、建替えの時期は 2030 年～2040 年に集中します。

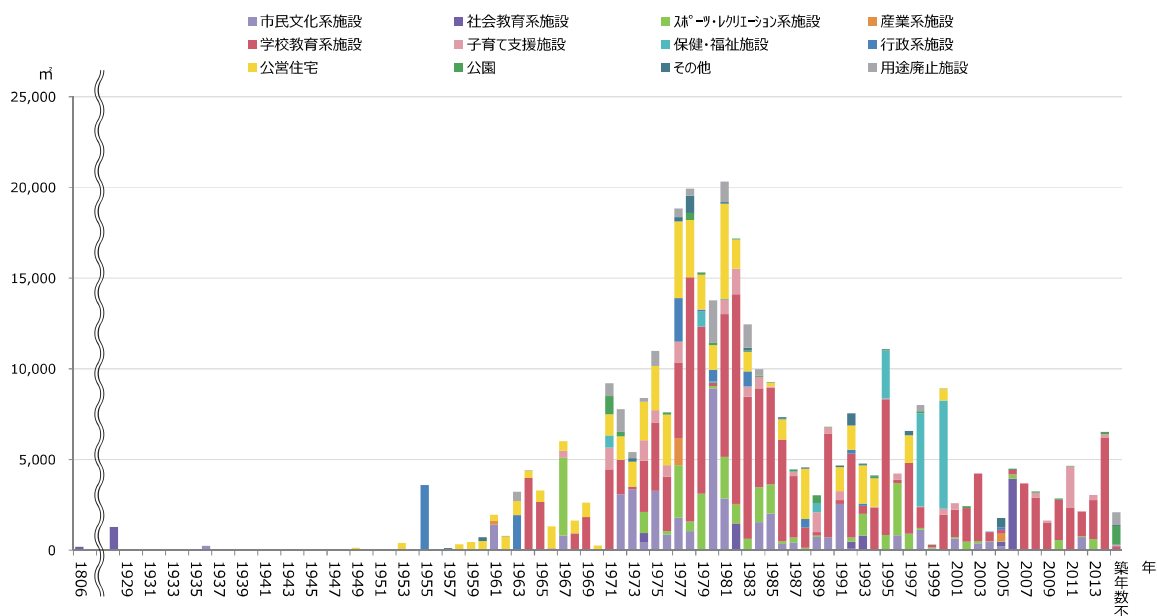
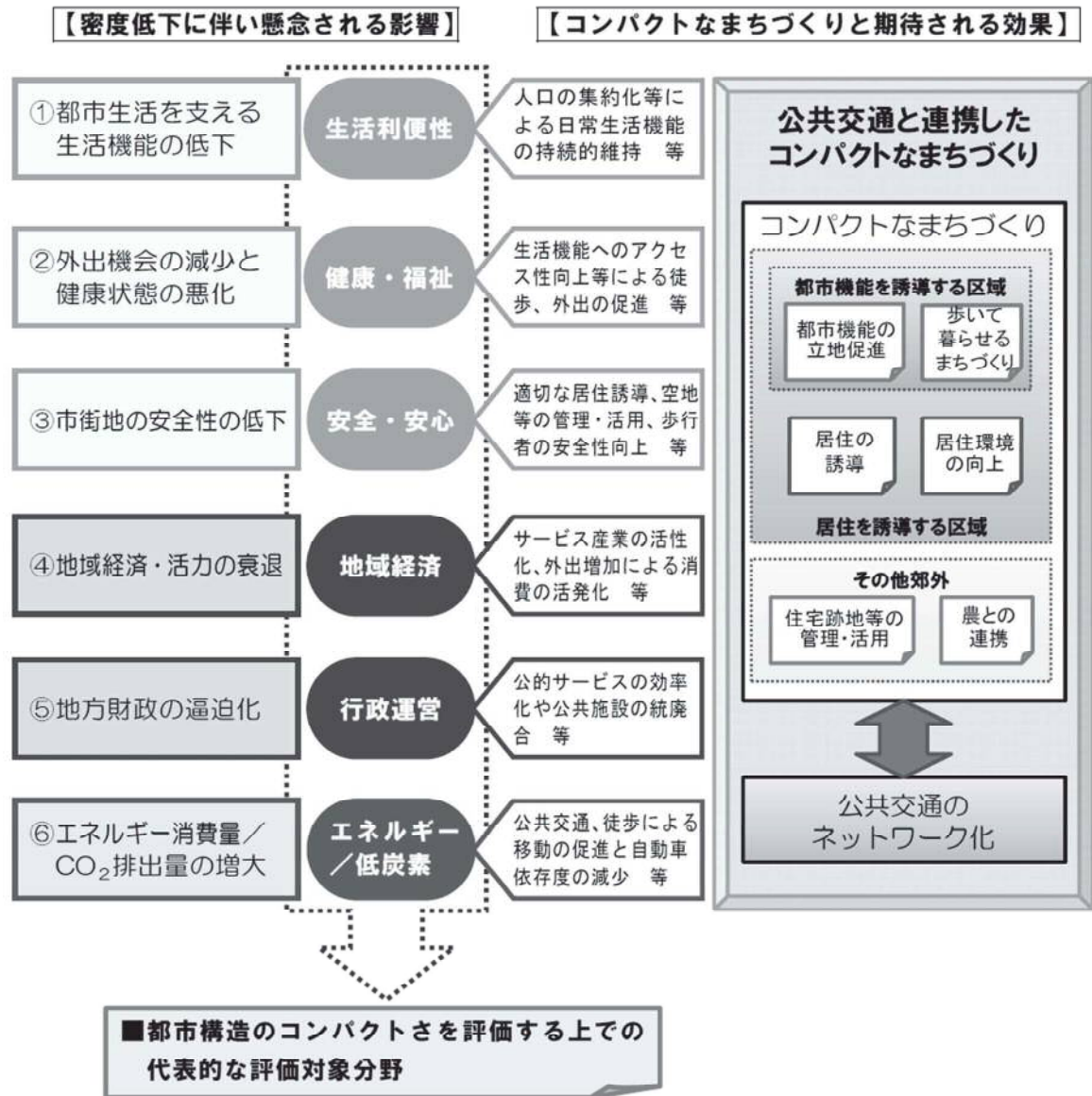


図 建築年別の建築系公共施設（出典：越前市公共施設等総合管理計画）

(9) 都市構造¹⁶の評価

- ・都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課 H26.8）に基づき評価対象分野ごとの評価を行います。



（出典：都市構造の評価に関するハンドブック 国土交通省都市局都市計画課 H26.8）

¹⁶都市構造…人や産業や都市機能が集積する拠点の位置と、主要な人や物の流れによって形成されるネットワークなどから捉えた都市の骨格のこと。

- ・評価指標は、10 万人以下の都市の平均値が示され、本市の実態と比較することで評価が可能な以下の指標とします。

■越前市の都市構造に係る評価項目

評価対象分野	評価指標	利用データ	算出方法
生活利便性	□公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合	住宅・土地統計調査（H20） 都道府県編「最寄交通機関までの距離別住宅数」	市町村別の最寄交通機関までの距離別住宅数の総数に占める、駅まで1km圏内、もしくはバス停まで200m圏内の住宅数の割合
	□市民一人当たりの自動車総走行台キロ	道路交通センサス（H22）	乗用車の市区町村別自動車走行台キロ（台キロ/日）を都市の総人口で除して算出
健康・福祉	■高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	住宅・土地統計調査（H20） 都道府県編「最寄医療機関までの距離別住宅数」	市町村別の最寄医療機関までの距離別住宅数の総数に占める500m以上の住宅数の割合
	□歩道整備率	道路交通センサス（H22）	歩道が設置された道路延長を一般道路実延長で除して算出
	■高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合	住宅・土地統計調査（H20） 都道府県編「最寄公園までの距離別住宅数」	市町村別の最寄公園までの距離別住宅数の総数に占める500m以上の住宅数の割合
安全・安心	■市民一人あたりの交通事故死亡者数	(財)交通事故総合分析センター 全国市区町村別交通事故死者数（H22）	1 万人あたり死者数
	■最寄り緊急避難場所までの平均距離	住宅・土地統計調査（H20） 都道府県編「最寄の緊急避難場所までの距離別住宅数」	最寄の緊急避難場所までの距離帯別住宅数に、距離帯の中間値を乗じた値を合計し、住宅総数で除して算出
	■空家率	住宅・土地統計調査（H20）	空家数（その他住宅）を住宅総数で除して算出
地域経済	■従業者一人当たり第三次産業売上高	経済センサス（H24） 第3次産業（電気・ガス、情報通信業、運輸業、金融業等の業務分類（F～R）の売上金額合計	第三次産業売上高を第三次産業従業者人口で除して算出
行政運営	□市民一人当たりの歳出額	統計で見る市区町村のすがた（H24） 総務省 地方公共団体の主要財政指標一覧 「財政規模」	歳出決算総額を都市の総人口で除して算出
	□財政力指数 ¹⁷	統計で見る市区町村のすがた（H24） 総務省 地方公共団体の主要財政指標一覧 「財政力指数」	財政力指数
	■市民一人当たり税収額（個人市民税・固定資産税）	統計で見る市区町村のすがた（H22） 「市町村民税」、「固定資産税」	市町村民税及び固定資産税の総額を都市の総人口で除して算出
エネルギー/ 低炭素	■市民一人当たりの自動車 CO ₂ 排出量	（自動車走行台キロ） H22道路交通センサス（台キロあたりガソリン消費量）国土交通白書	小型車の自動車交通量（走行台キロ/日）に、実走行燃費を除いて燃料消費量を求め、燃料別CO ₂ 排出係数（ガソリン）を乗じて、年換算してCO ₂ 排出量を算出

※■：項目の代表的な指標

□：■の指標を代替、または補完する参考資料

¹⁷財政力指数…地方公共団体の財政力を示す指標として用いられる指数であり、基準財政収入額を基準財政需要額で除した数値である。通常は過去 3 年間の平均値を指す。

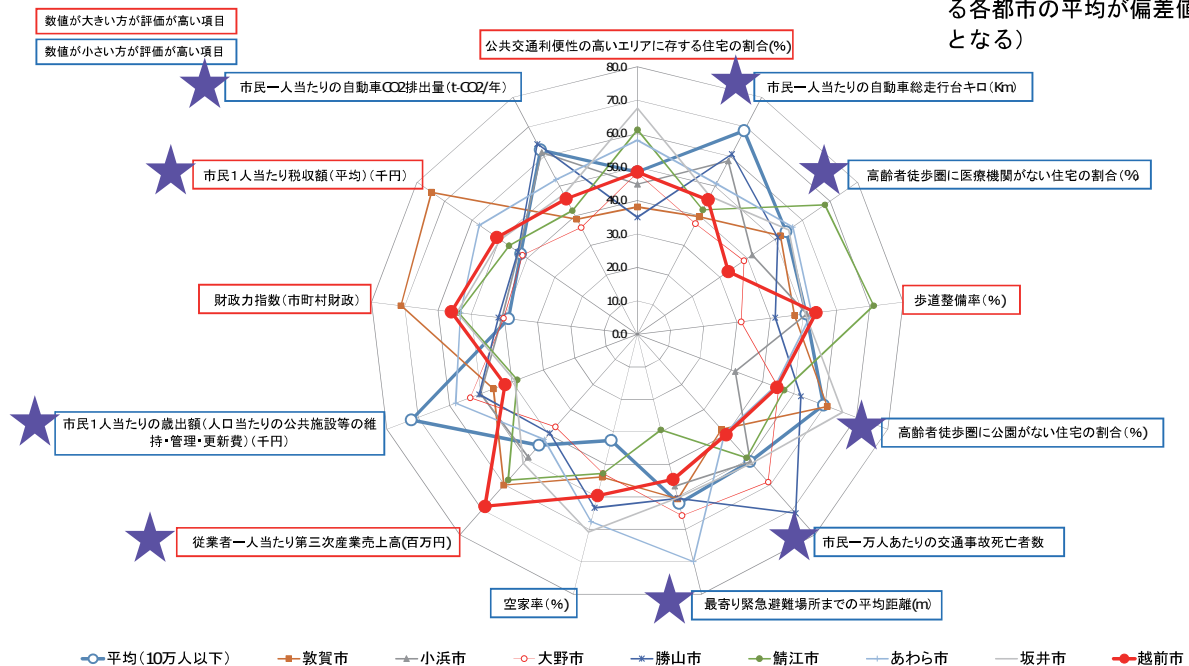
- ・本市では、行政運営や高齢者の生活利便性で評価が高くなっています。
- ・市民一人当たりの自動車総走行台キロは10万人以下の都市の平均よりも短く、自動車交通に依存しつつも、移動距離がコンパクトとなっていることがうかがえます。

■本市の都市構造に係る評価結果

	生活利便性		健康・福祉		安全・安心			地域経済	行政運営			エネルギー/低炭素	
	公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合(%)	市民一人当たりの自動車総走行キロ(Km)	高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合(%)	歩道整備率(%)	高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合(%)	市民一人あたりの交通事故死者数	最寄り緊急避難場所までの平均距離(m)	空家率(%)	従業者一人当たり第三次産業売上高(百万円)	市民1人当たりの歳出額(人口当たりの公共施設等の維持・管理・更新費)(千円)	財政力指数(市町村財政)	市民1人当たり税収額(平均)(千円)	市民一人当たりの自動車CO2排出量(t-CO2/年)
越前市	45.65	12.20	47.15	48.11	28.92	0.35	621.67	6.73	11.98	402.86	0.70	126.68	1.03
敦賀市	37.46	10.99	64.03	39.23	59.96	0.30	703.80	5.90	10.74	443.04	0.98	193.43	0.93
小浜市	42.78	14.99	54.92	44.38	3.13	0.64	650.30	9.21	9.12	488.07	0.42	104.35	1.27
大野市	45.44	10.48	52.23	17.17	29.98	0.85	774.46	5.73	7.34	523.78	0.41	100.36	0.89
勝山市	35.01	15.48	63.22	31.25	43.60	1.18	701.63	7.29	7.71	492.77	0.44	105.07	1.31
鯖江市	55.51	11.49	78.56	71.92	33.27	0.59	411.20	5.73	10.45	360.18	0.66	114.27	0.97
あわら市	53.09	13.36	68.12	46.34	27.72	0.33	970.02	7.92	8.08	574.14	0.65	144.56	1.13
坂井市	60.59	12.47	66.76	43.75	69.38	0.65	700.03	8.38	9.46	368.69	0.67	123.28	1.06
10万人以下	45.69	17.16	65.92	43.99	57.74	0.63	722.99	4.23	8.42	728.21	0.38	102.30	1.28

赤文字：数値が大きい方が評価が高い項目
青文字：数値が小さい方が評価が高い項目

※各都市の数値を偏差値として表したものの（ここに掲げる各都市の平均が偏差値50となる）



★：10万人以下の都市の平均値よりも評価が高い項目

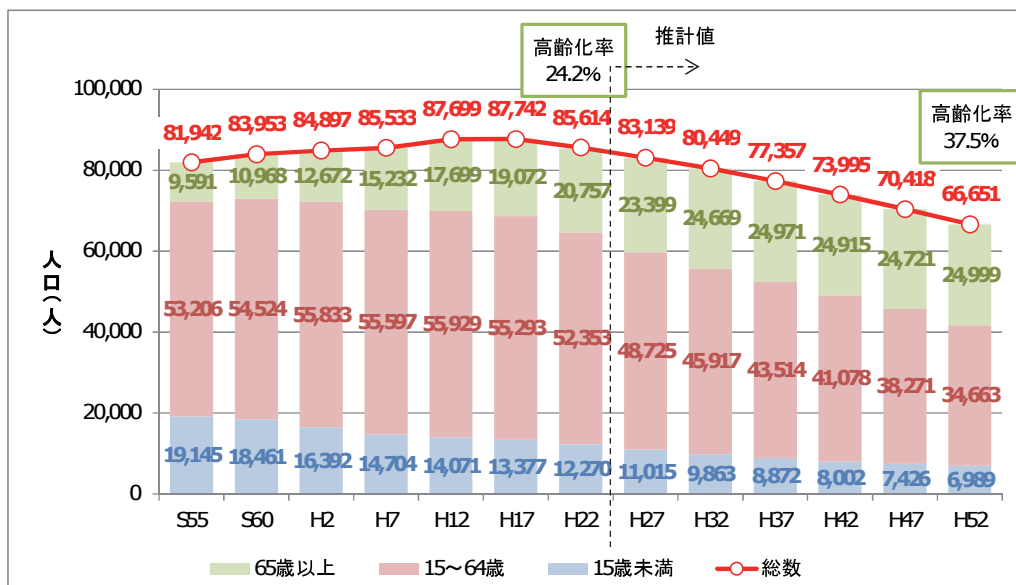
■本市の都市構造に係る評価結果（偏差値をグラフ表示）

2. 人口の将来見通しに関する分析

(1) 都市全体の人口動向の把握

① 国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口

- ・今後も人口減少が続き、市全体の人口は平成 52 年には約 67,000 人（約 19,000 人減）になると見込まれています。
- ・高齢化率は今後 30 年間で約 13%増加し、平成 52 年には 37.5%に達すると見込まれています。



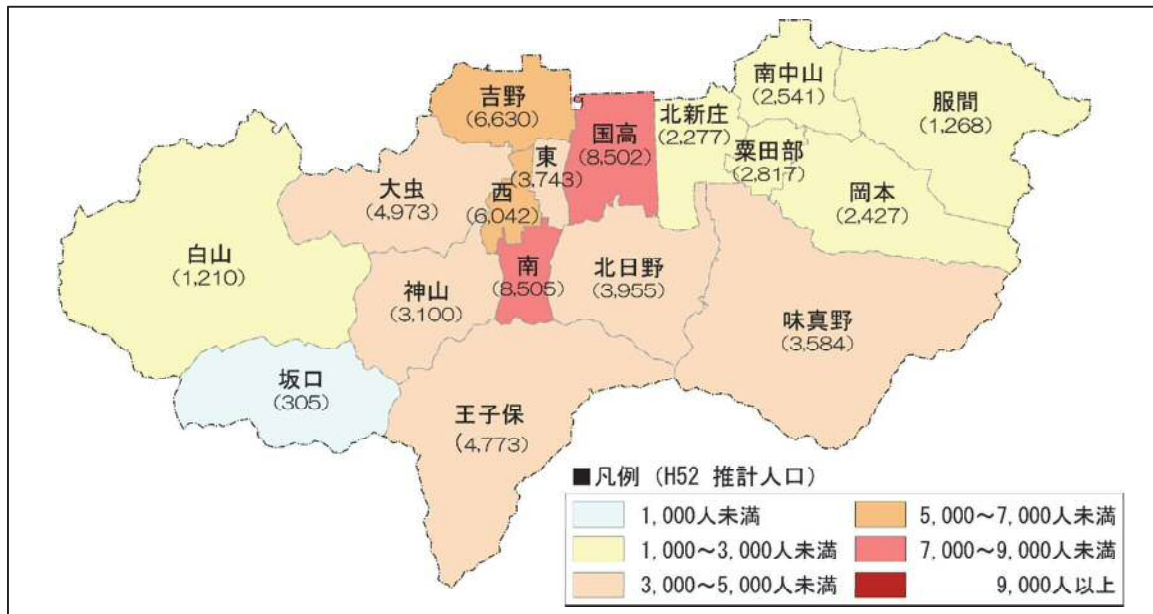
■ 総人口・年齢階層別人口の見通し

(資料：国立社会保障・人口問題研究所 H25.3 予測)

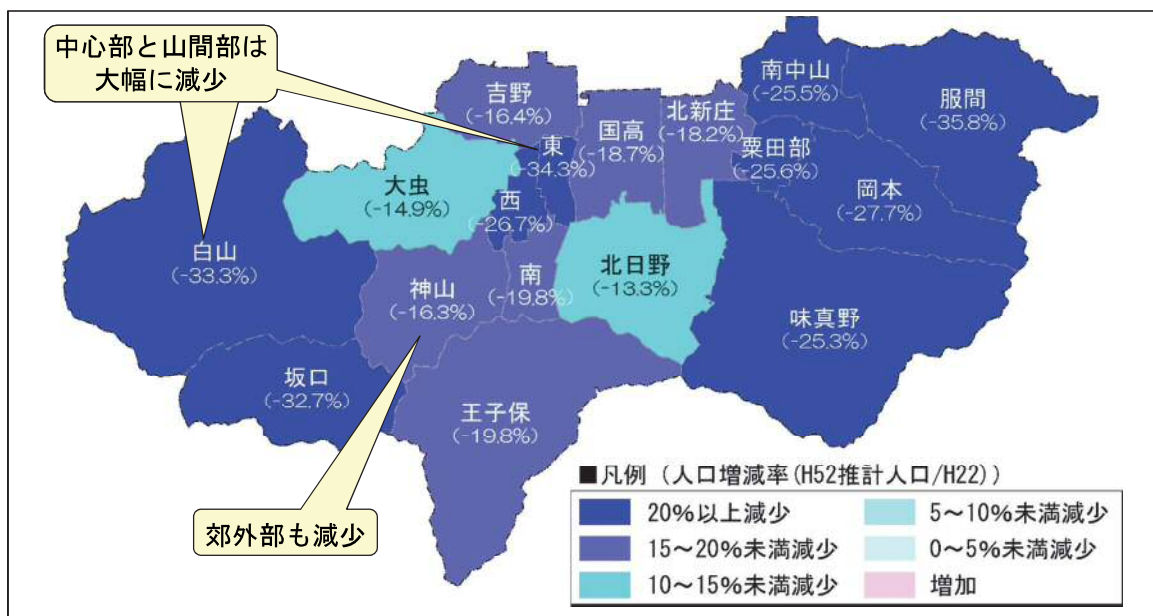
(2) 地区別人口・高齢化の見通し（国立社会保障・人口問題研究所による推計人口）

① 地区別人口の見通し

- ・全ての地区で人口が減少すると見込まれています。
- ・特に、中心部（東、西）や山間部（白山、坂口、服間）では大幅に減少が見込まれています。



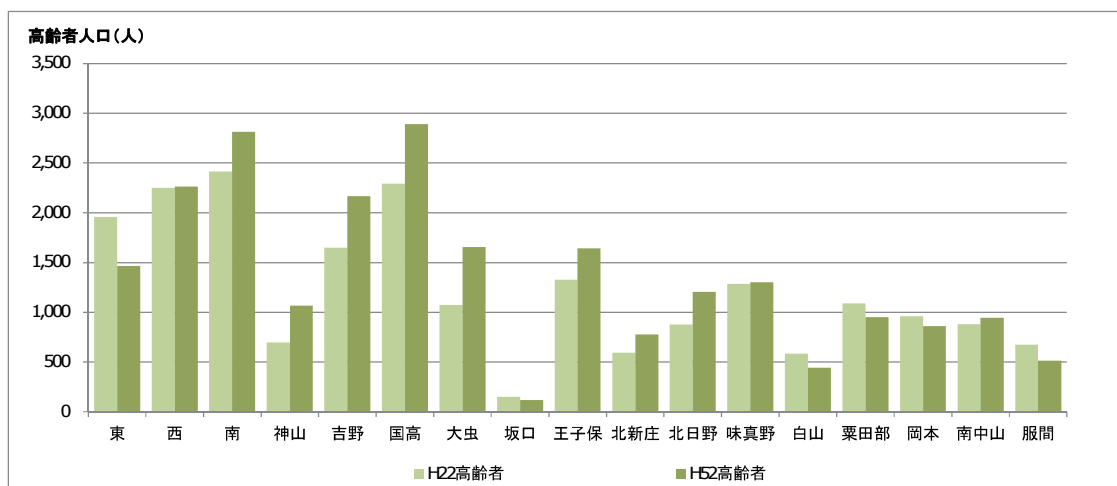
■地区別将来人口（平成 52 年）



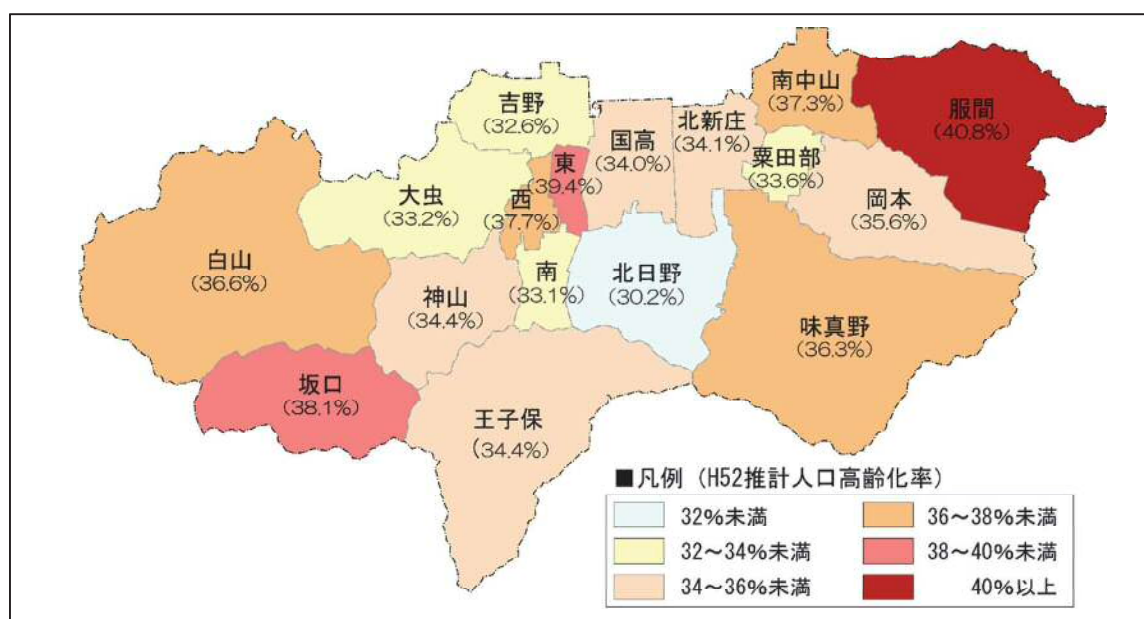
■地区別人口増減率（平成 52 年推計人口/平成 22 年）

② 地区別高齢化の見通し

- ・地区別の高齢者数は、東、坂口、白山、栗田部、岡本、服間の6地区で減少し、その他の11地区では増加すると見込まれています。特に神山と大虫では約1.5倍に増加する見通しです。
- ・平成52年における高齢化率は、30%未満の地区はなく、最も高い服間では40%を超えており、東も40%弱となる見通しです。



■地区別将来高齢者数

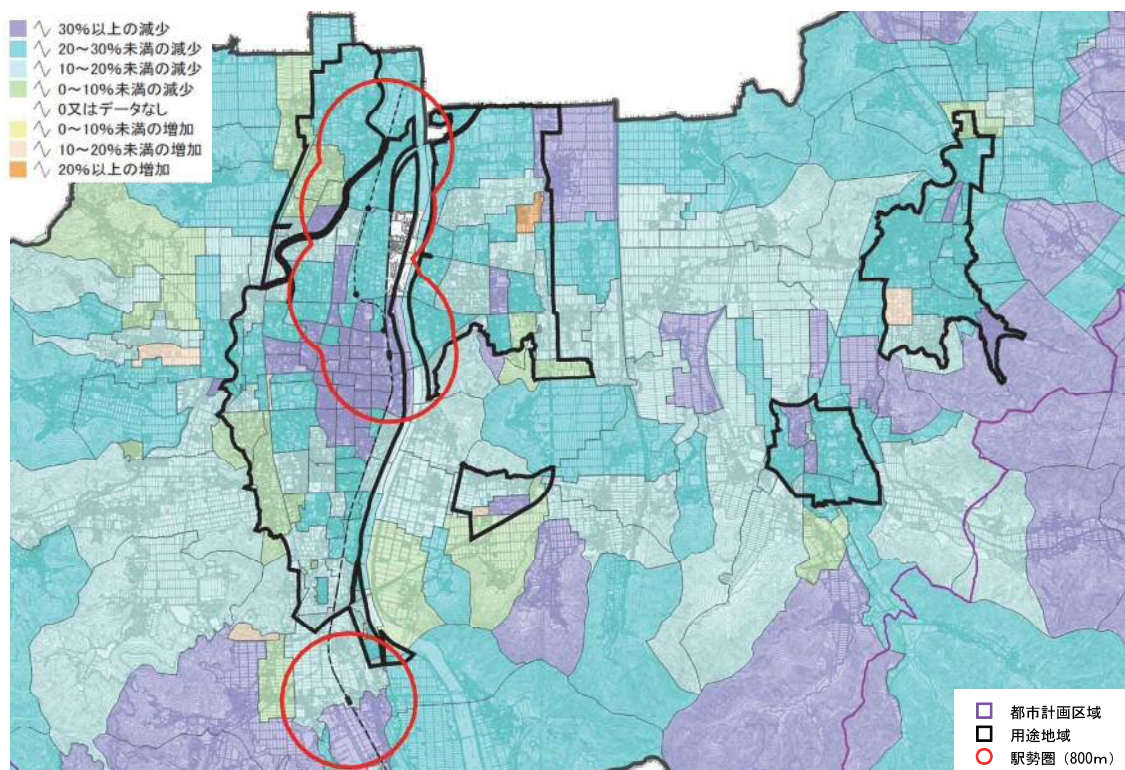


■地区別将来高齢化率 (平成52年)

(3) 小地域別人口密度・高齢化の見通し（国立社会保障・人口問題研究所による推計人口）

① 小地域別人口の見通し

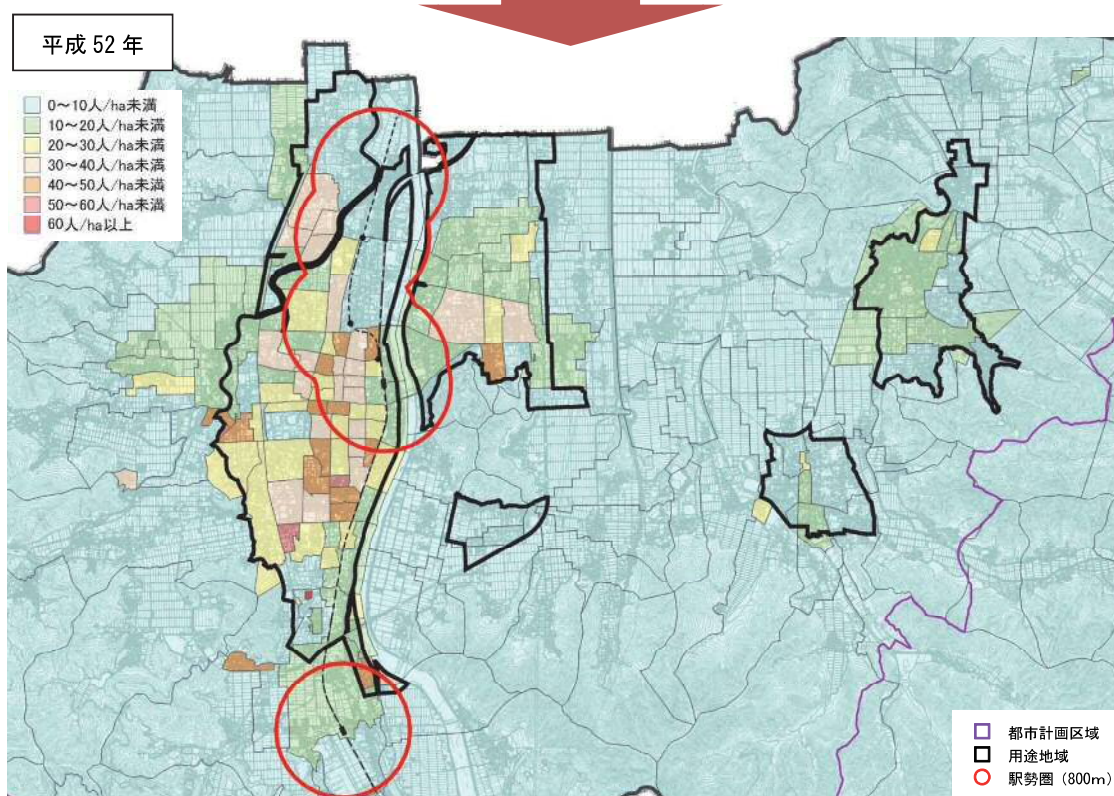
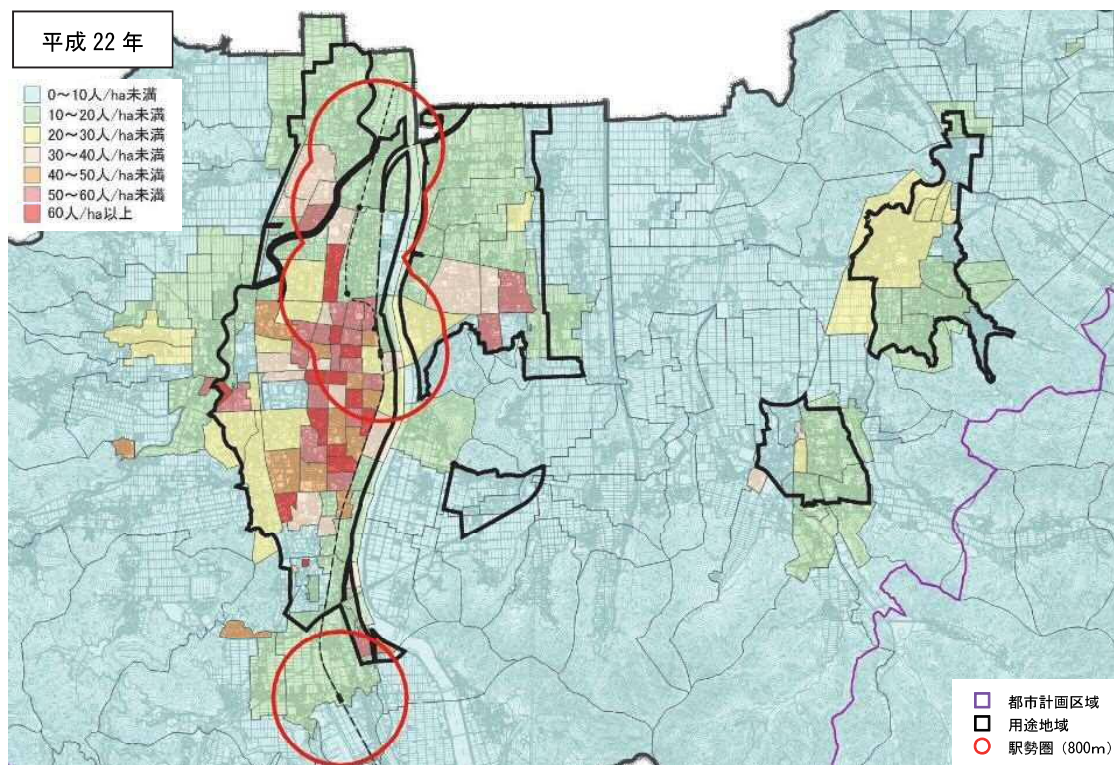
- ・ 武生市街地の人口は、ほとんどの地域で減少が見込まれており、特に中心部では 30%以上の減少が見込まれる地域が多くなっています。
- ・ 今立市街地や味真野市街地でも 20%以上の減少が見込まれる地域が多くなっています。



■小地域別将来人口増減率（平成 52 年推計人口/平成 22 年）

② 小地域別人口密度の見通し

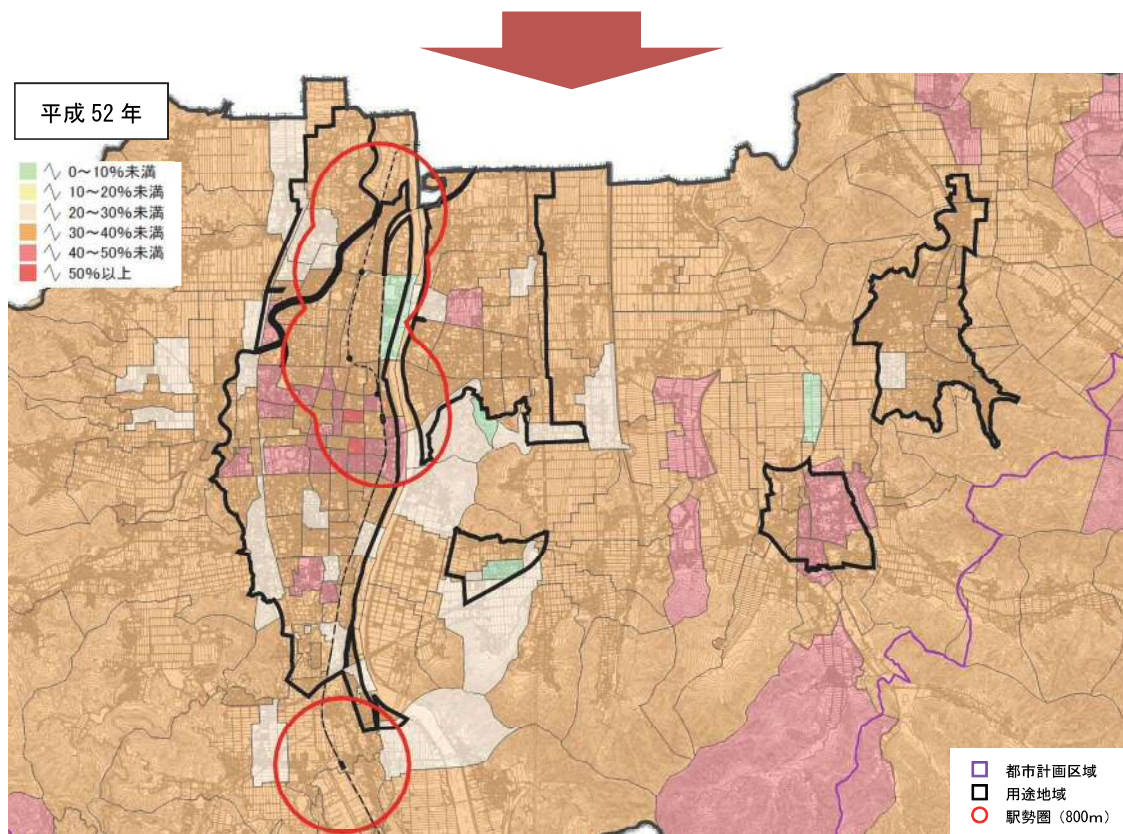
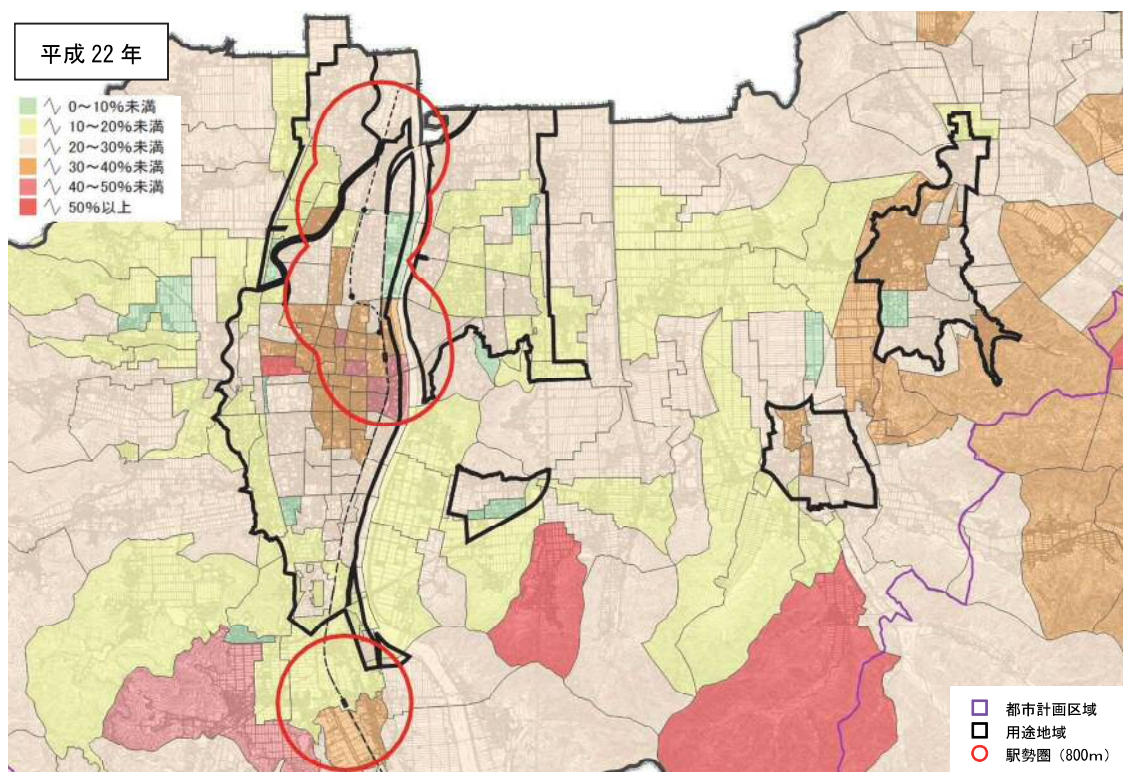
- 平成 52 年には市街地のほとんどの地域で人口密度の低下がみられ、武生市街地の中心部でも 40 人/ha 以上の密度を維持している地域は、平成 22 年の半数以下となる見通しです。



■小地域別将来人口密度

③ 小地域別高齢化率の見通し

- ・市街地のほとんどの地域が30%以上の高齢化率になると見込まれており、中心部では40%以上の地域も多くなる見通しです。
- ・用途地域外でも同様に高齢化が進行すると見込まれています。



■小地域別将来高齢化率

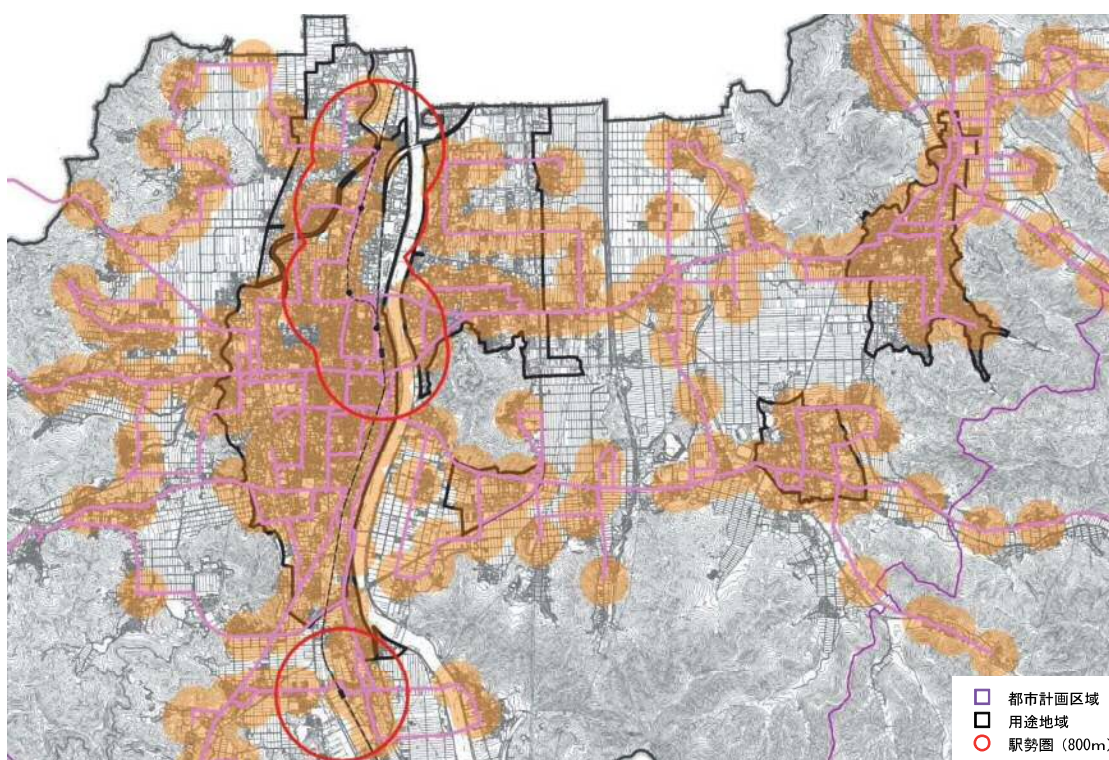
2-3. 現状および将来見通しにおける都市構造上の課題の分析

(1) 公共交通の利便性、持続可能性

① 公共交通の利便性

ア) 公共交通の空白地域

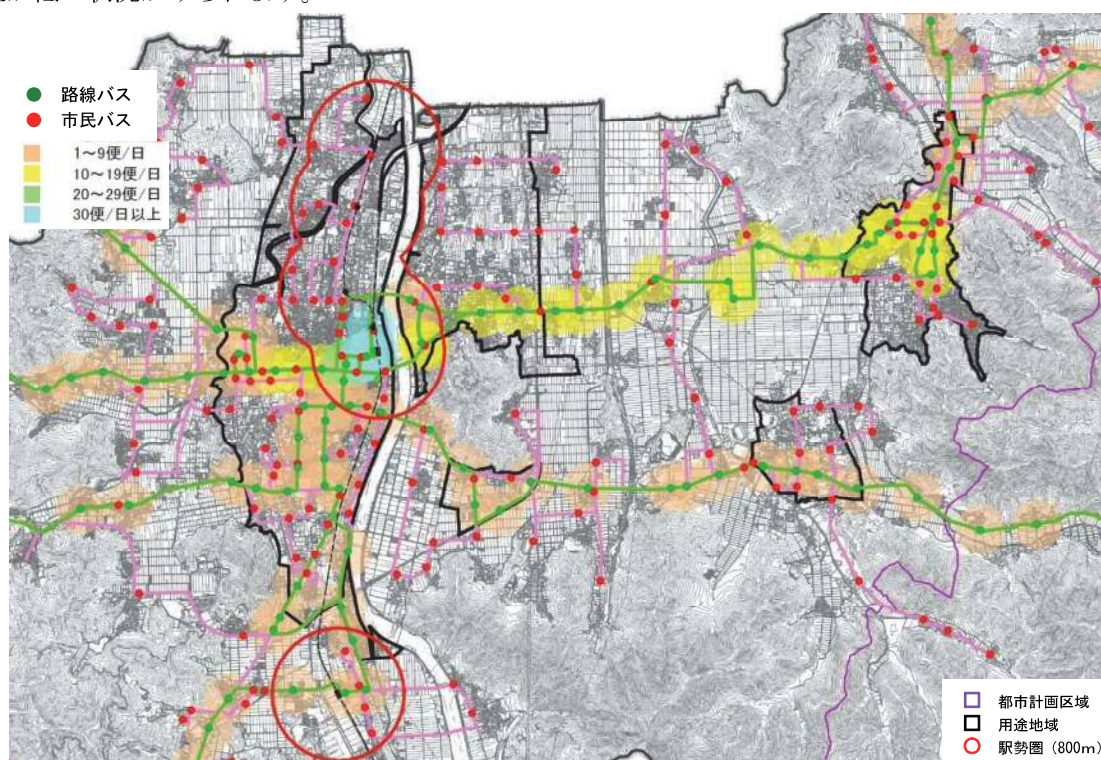
- ・ J R 北陸本線は市街地を南北に縦貫していますが、本市内の駅数は2駅と少なく、福井鉄道福武線は越前武生駅がターミナルとなっているため、駅勢圏（800mで設定）に含まれる市街地は中心部以北と王子保駅周辺に限定されています。
- ・ 市民バスは、武生駅周辺または今立総合支所周辺と市内各方面を結ぶ形で運行されており、市内のほぼ全ての地域をカバーしています。



■公共交通のカバーエリア（駅勢圏は800m、バス停圏は300mで設定）

イ) 公共交通の利便性

- ・ J R 武生駅、および福井鉄道福武線の各駅の運行本数は1日30便以上となっており、南北方向の基幹の公共交通路線としての役割を果たしています。
- ・ 路線バスは福井鉄道バスが運行しており、J R 武生駅と市内の主要な地域または周辺市町を結んでいます。各路線の運行本数は1日9便以下となっています。
- ・ バス停別にみると、越前武生、J R 武生駅前、越前市役所前で30便以上となっています。一方、周辺部で10便以上は、中心市街地と今立総合支所方面とを連絡する区間のみとなっています。
- ・ 各地域内と中心市街地を連絡するコミュニティバスとして市民バスが運行されていますが、運行本数は最も多い路線でも日8本となっており、平日でも運行日が限定される路線がある等、利便性が低い状況がみられます。



■公共交通の利便性（バスの便数は路線バスのみを表示）

ウ) 公共交通の利便性による地域区分

- ・ 公共交通のサービスレベルを踏まえて、①鉄道駅やバス停の利用圏域に含まれるか、②1日あたりのバスの運行便数は何便かを指標として公共交通の利便性による地域区分を設定します。

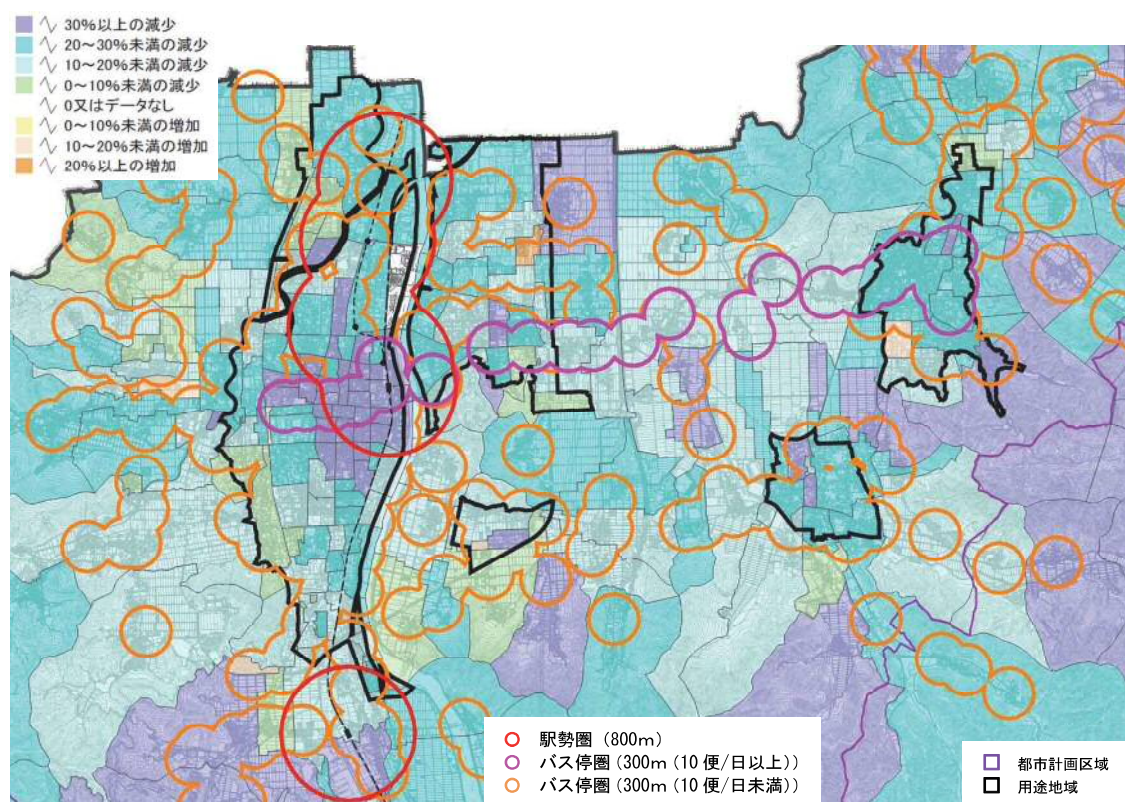
■公共交通の利便性による地域区分

		バス		
		バス停から 300m圏内		バス停から 300m圏外
		運行便数 10 回/日 （往復）以上	運行便数 10 回/日 （往復）未満	
鉄 道	駅から 800m圏内	公共交通便利地域		
	駅から 800m圏外			

② 公共交通の持続可能性

ア) 公共交通の利便性と地域別人口減少率

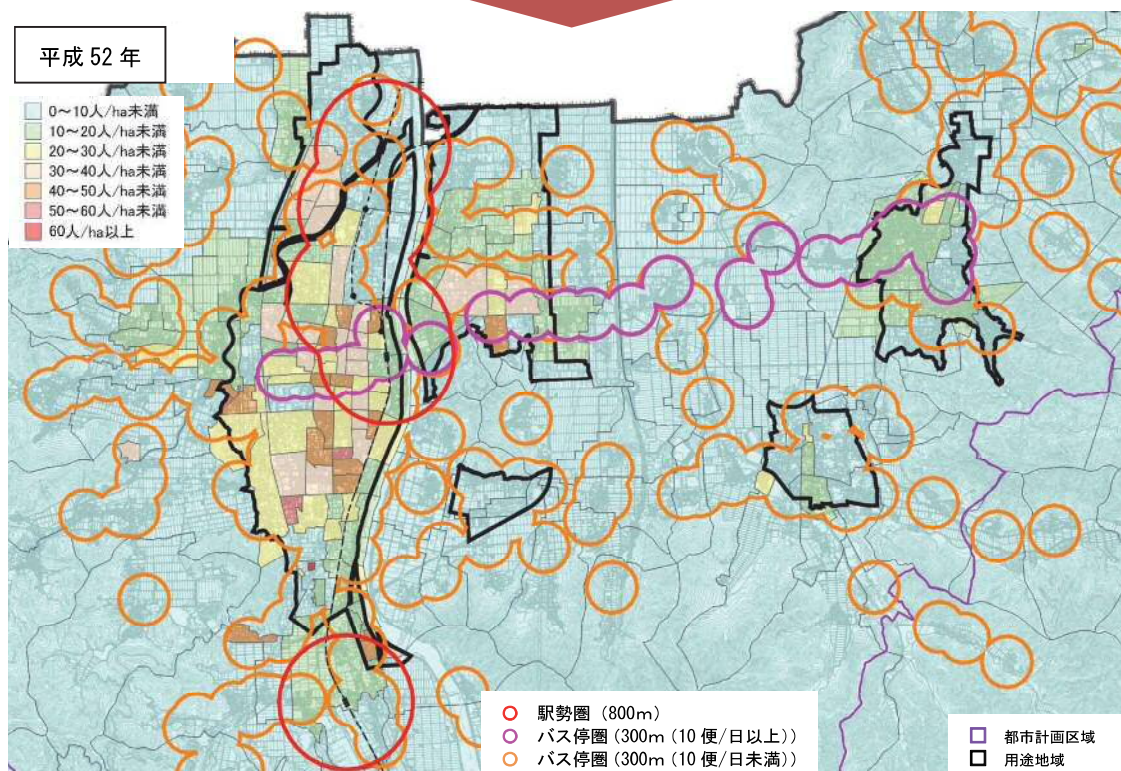
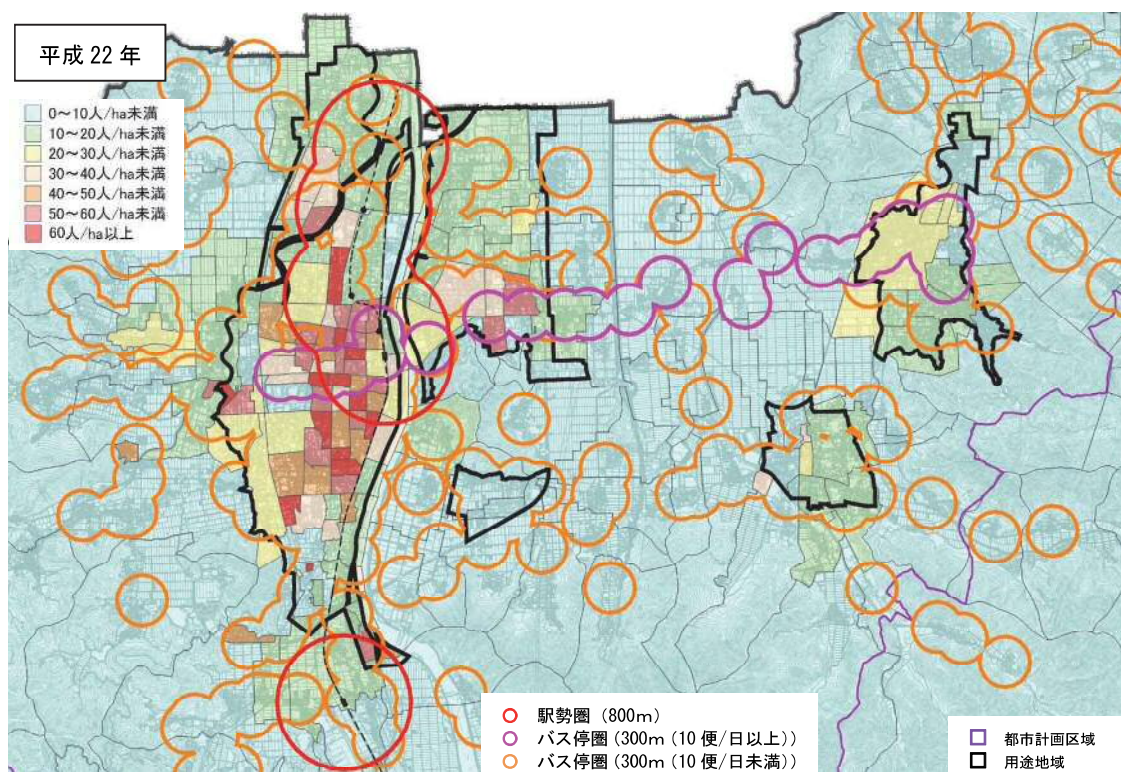
- ・ 武生市街地の公共交通の利便性の高い地域でも人口が大きく減少すると見込まれています。



■公共交通の利便性と将来人口増減（平成 22 年 ⇒ 平成 52 年）

イ) 公共交通と地域別人口密度

- ・公共交通の利便性の高い地域でも人口密度の低下が見込まれています。

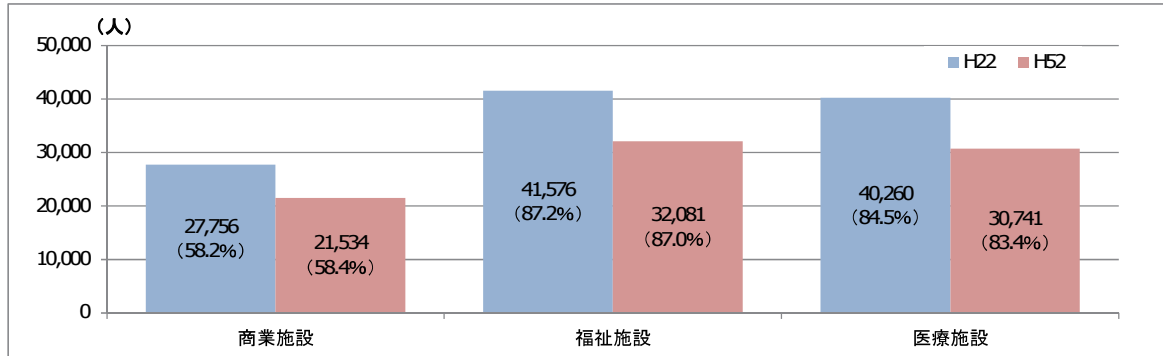


■公共交通の利便性と将来人口密度

(2) 生活サービス施設の利便性、持続可能性

① 生活サービス施設の圏域人口

- ・用途地域内の生活サービス施設の徒歩圏人口はいずれも減少し、福祉施設と医療施設ではカバー率（800m圏内人口／用途内人口）も低下することが見込まれています。



■生活サービス施設の徒歩圏人口とカバー率の現況と見通し（用途地域内を対象）

（徒歩圏：800m、商業施設：延べ床面積 1,500 ㎡以上、福祉施設：通所系・訪問系・小規模多機能施設、医療施設：病院・診療所（内科又は外科））

- ・国立社会保障・人口問題研究所による推計通りに、今後 30 年間で総人口が約 2 万人減少した場合（H22：約 8.6 万人 ⇒ H52：約 6.7 万人）、必要とされる圏域人口から試算すると、以下のようにより多くの生活サービス施設の流出・撤退が懸念されます。

■必要とされる圏域人口から試算される余剰施設数

施設分類	必要とされる圏域人口 (国土交通省資料を参照)	余剰施設数
コンビニエンスストア	約 3,000 人	6～7 施設
地区診療所 高齢者向け住宅 訪問系サービス	約 5,000 人	各 4 施設
デイサービスセンター 食品スーパー	約 10,000 人	各 2 施設

(参考) 利用人口と都市機能

国土交通省

○ 商業・医療・福祉等の機能が立地し、持続的に維持されるためには、機能の種類に応じて、以下のような圏域人口が求められる。



※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じると考えられる。

出典：都市再構築戦略検討委員会専門家プレゼンテーションより国土交通省作成

商業施設の商圏と施設規模

商品の性質や業態の組み合わせ等で、商圏や立地戦略は様々

* コンビニエンスストア

大都市住宅地⇒商圏：半径500メートル、周辺人口：3,000人、流動客

その他の地域⇒商圏：半径2～3キロメートル（幹線道路沿いに立地）、周辺人口：30,000人～40,000人、流動客

* 食品スーパー（2,000～3,000㎡規模）⇒周辺人口1～3万人

* ドラッグストア（1,000～1,500㎡規模）⇒周辺人口1～3万人

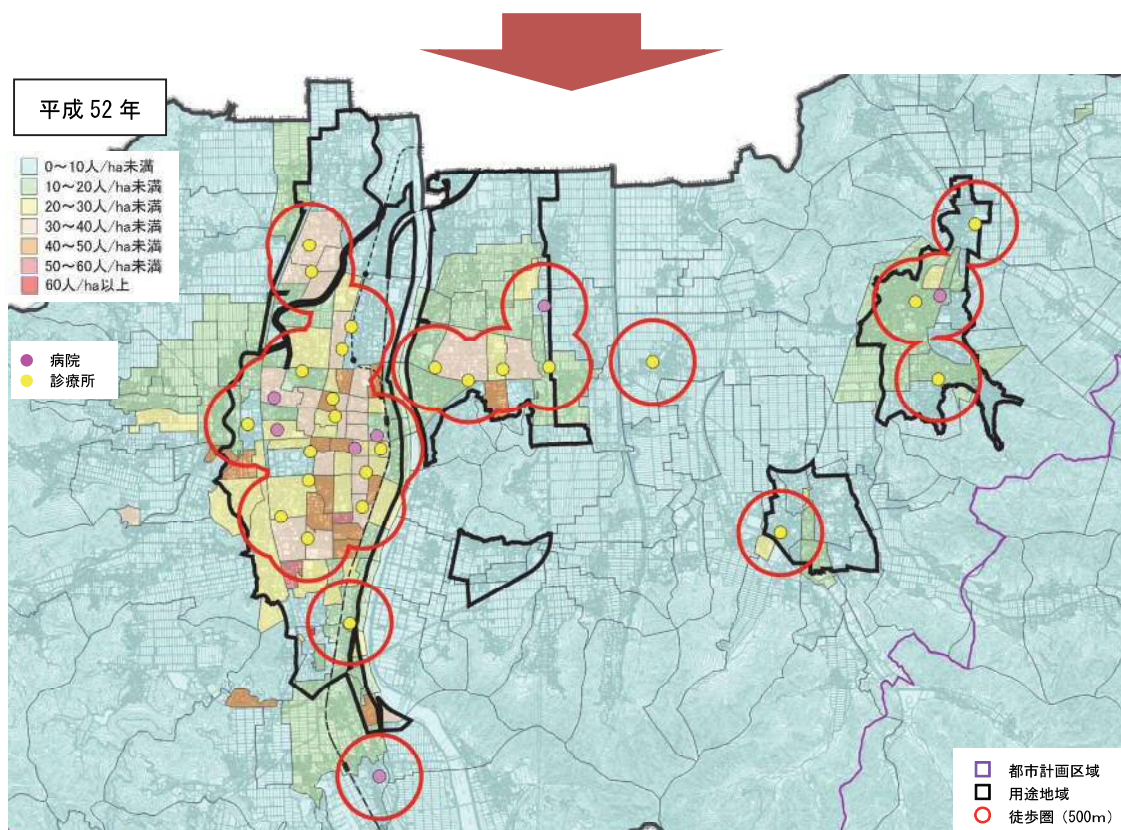
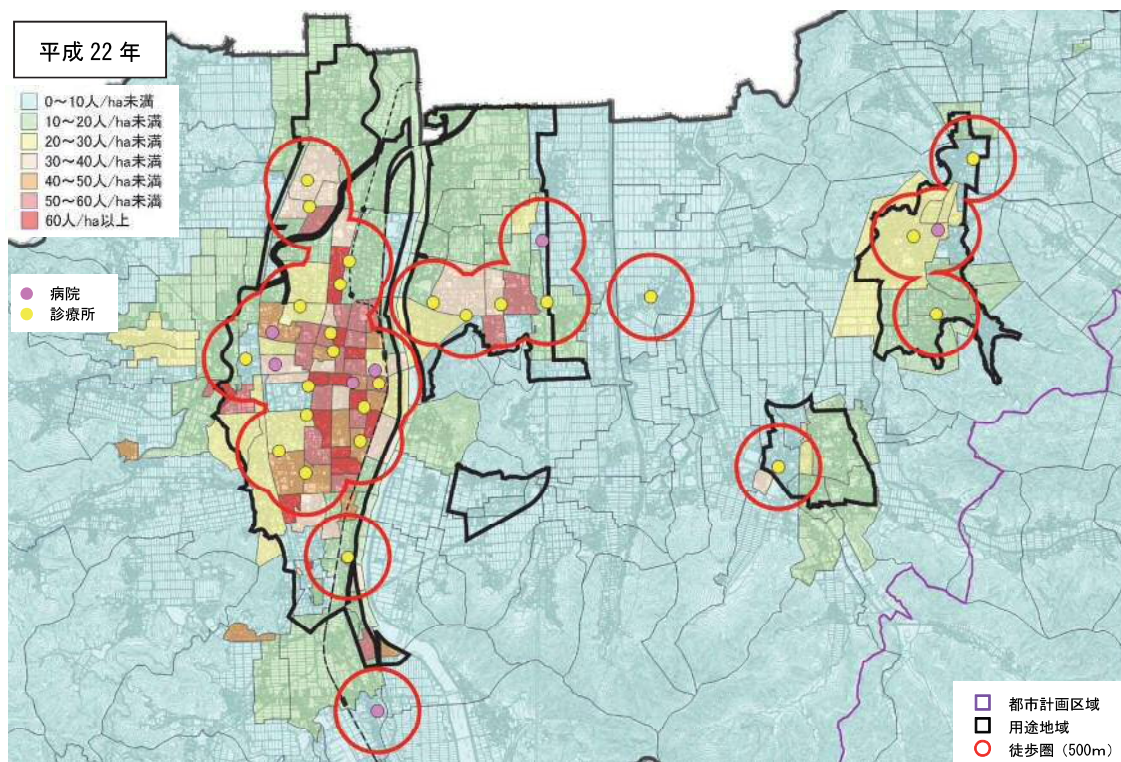
国土交通省 都市局 第2回都市再構築戦略検討委員会
有限会社 リティルワーク 代表 服部年明 氏 プレゼン資料より抜粋 38

■利用人口と都市機能（資料：改正都市再生特別措置法等について（国土交通省））

② 生活サービス施設の利便性

ア) 医療施設

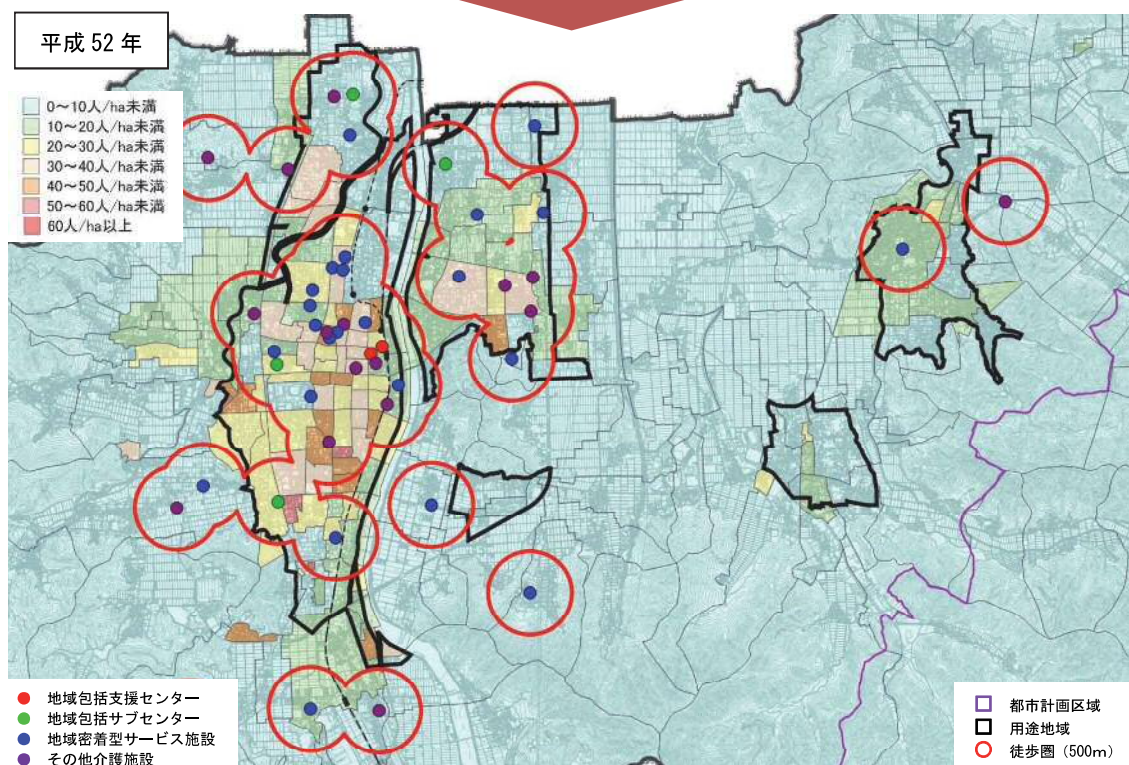
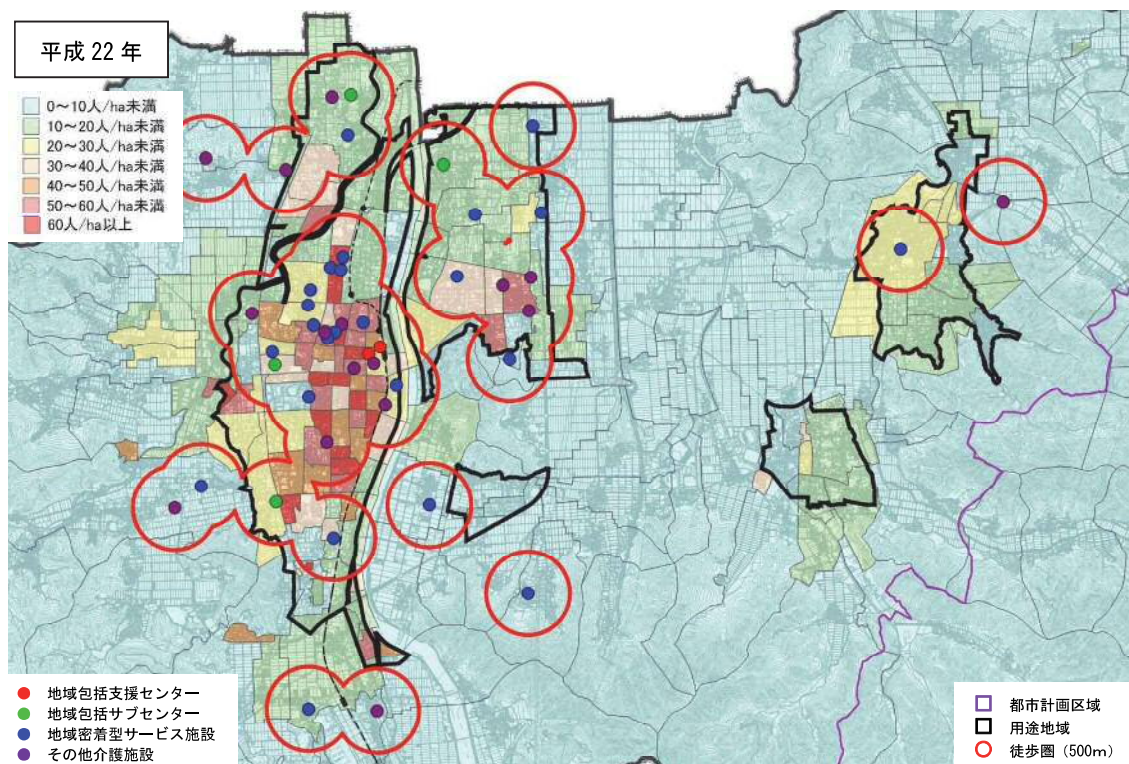
- ・医療施設の多くは人口の集積している市街地に集中していますが、施設周辺においても人口密度の低下が見込まれています。



■医療施設の利便性

イ) 福祉施設

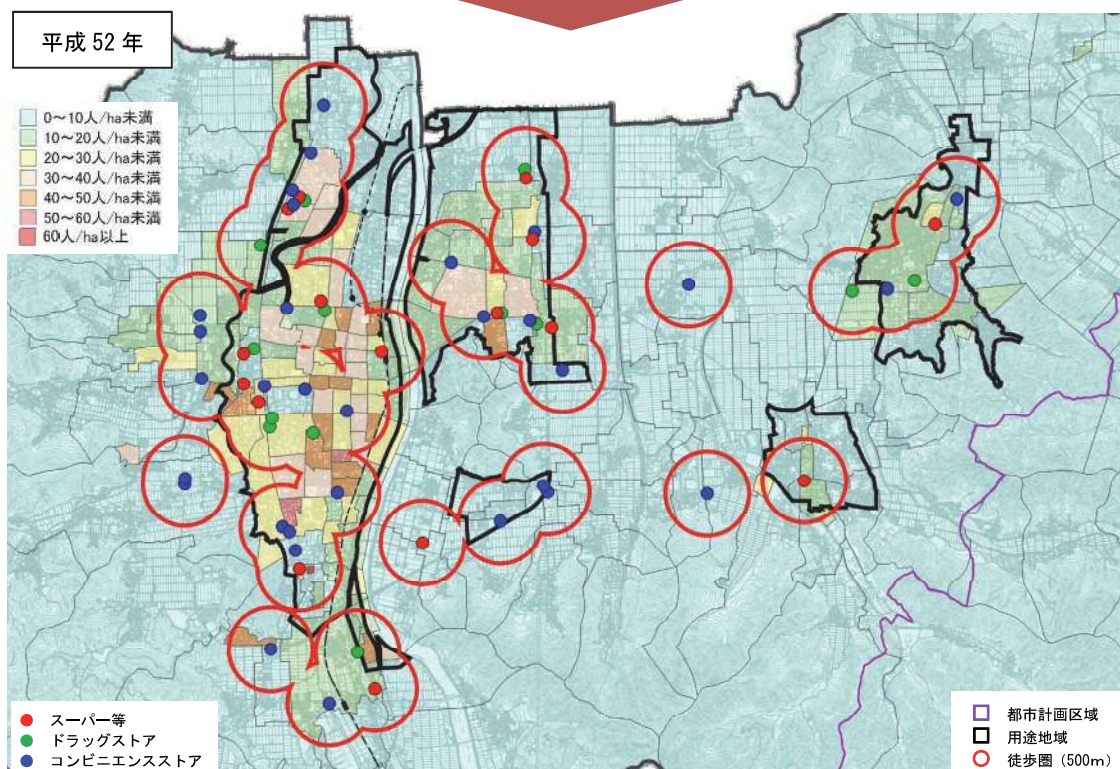
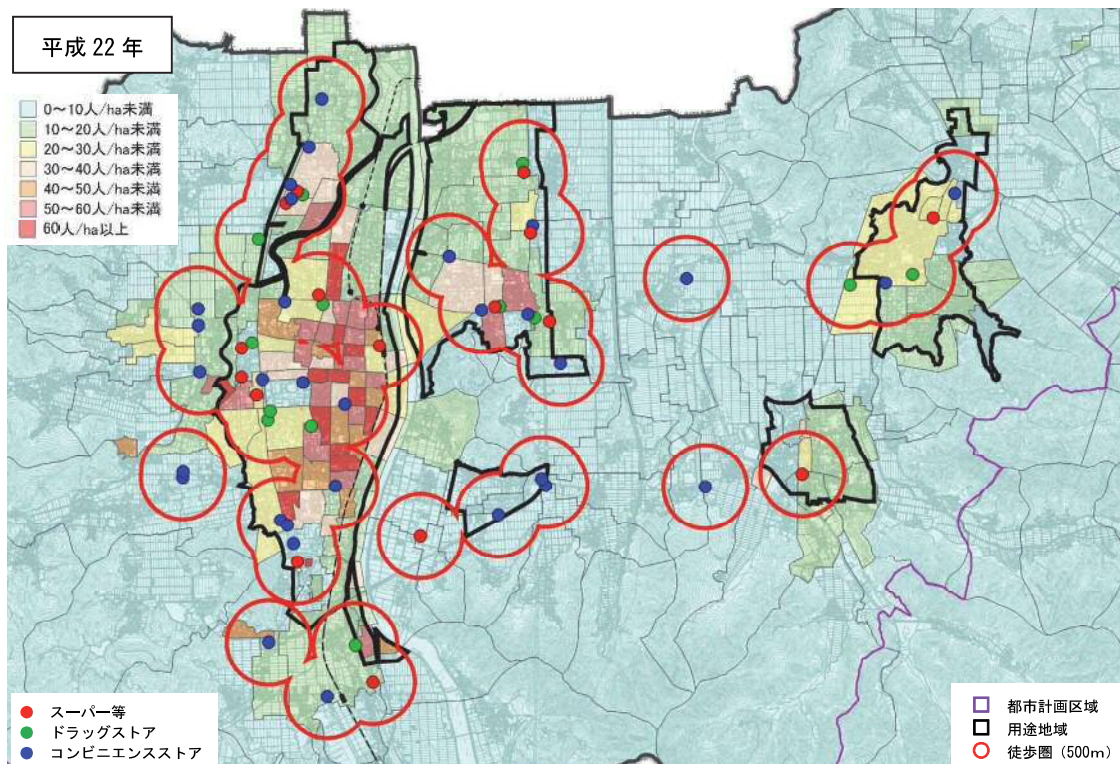
- 福祉施設は武生市街地と今立市街地の南部、味真野市街地を除く市街地を概ねカバーしていますが、施設周辺では人口密度の低下が見込まれています。



福祉施設の利便性

ウ) 商業施設

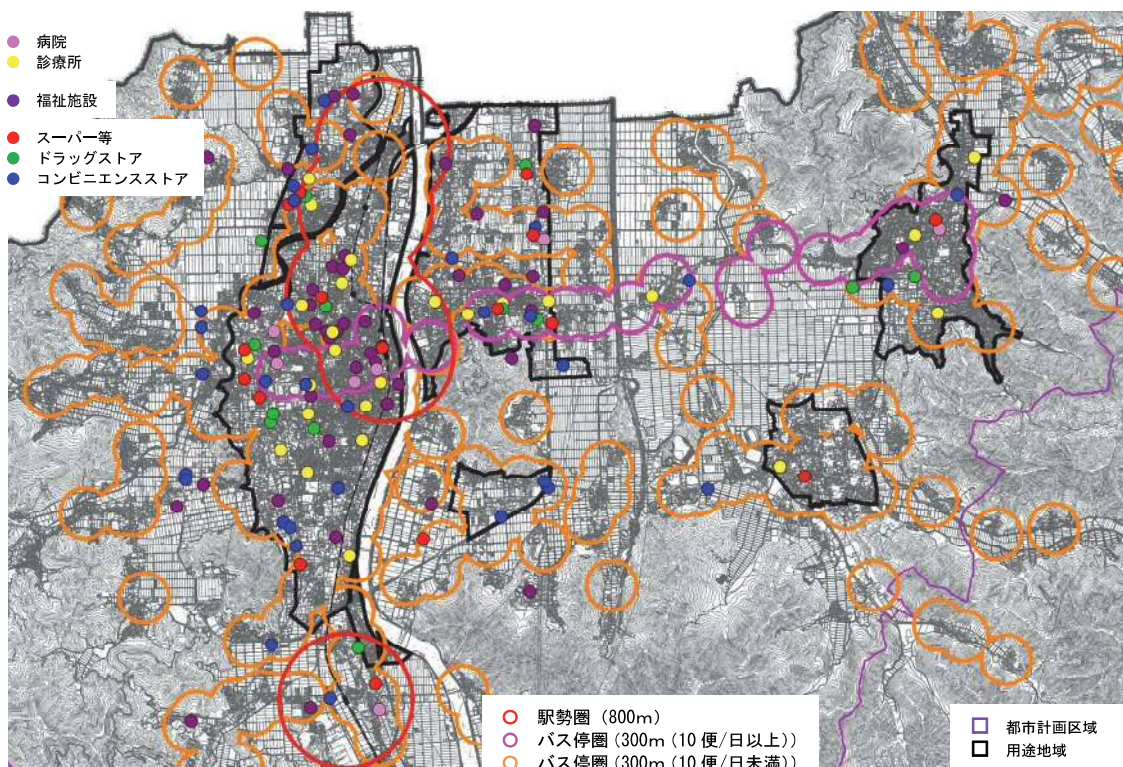
- ・商業施設は市街地を概ねカバーしており、用途地域外においても幹線道路沿道等で立地がみられます。
- ・医療施設、福祉施設と同様に施設周辺での人口密度の低下が見込まれています。



■商業施設の利便性

③ 生活サービス施設の持続可能性

- ・診療所やスーパー等は市街地の公共交通の利便性の高い場所への立地が多くなっていますが、福祉施設やコンビニエンスストアの一部については、用途地域外や公共交通空白地域への立地もみられます。



■公共交通の利便性と生活サービス施設の立地状況

■公共交通の利便性別の生活サービス施設数

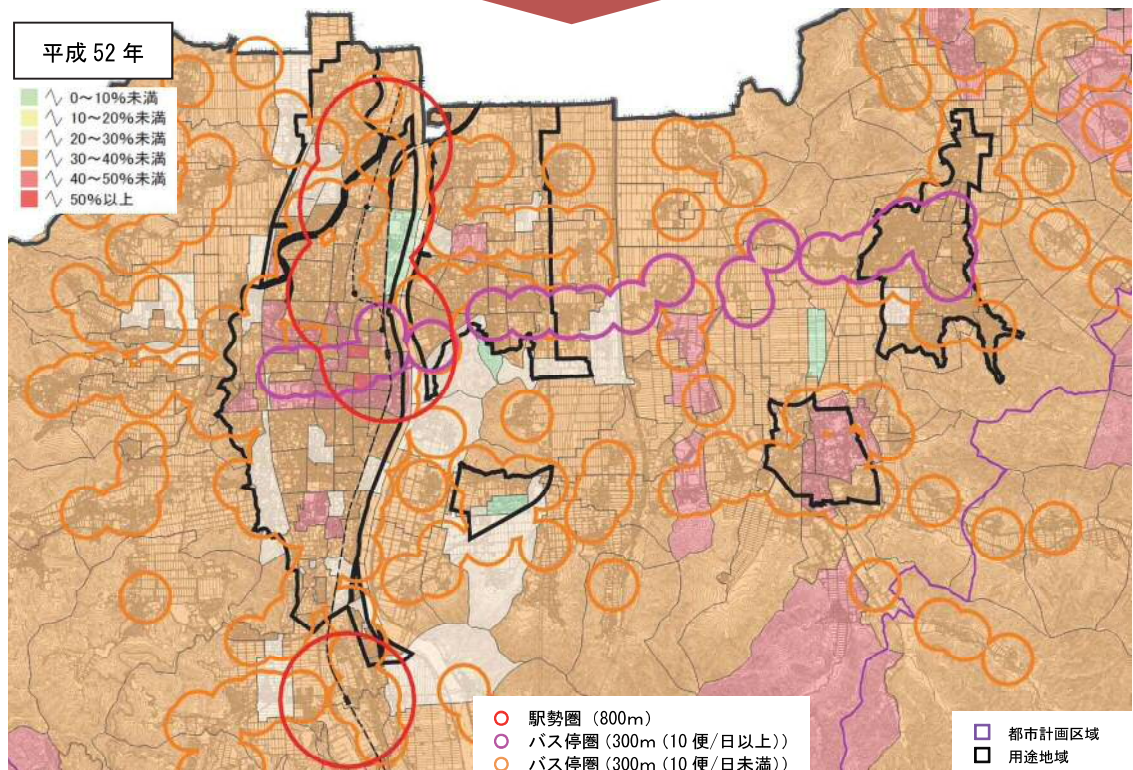
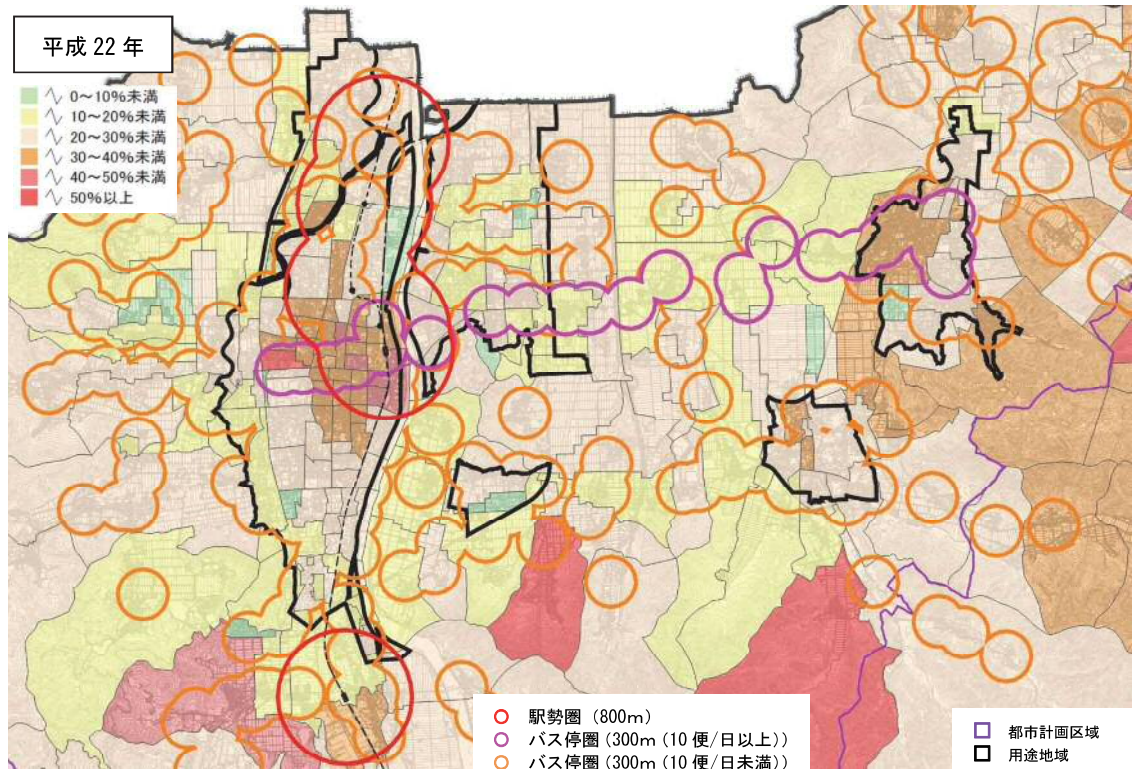
施設区分	圏域	公共交通の利便性			
		便利地域	不便地域	空白地域	合計
診療所	用途地域内	15	9	0	24
	用途地域外	1	0	0	1
福祉施設	用途地域内	26	8	3	37
	用途地域外	2	5	5	12
スーパー等	用途地域内	6	7	1	14
	用途地域外	1	1	0	2
コンビニエンスストア	用途地域内	7	10	4	21
	用途地域外	2	5	3	10
合計	用途地域内	54	34	8	96
	用途地域外	6	11	8	25

※都市計画区域内を対象

(3) 高齢者の福祉、健康

① 高齢者の公共交通の利便性

- ・平成 52 年の高齢化率は、公共交通の利便性の高い区域のほぼ全域で 30%以上になると見込まれています。



■公共交通の利便性と高齢化率

② 高齢者の福祉施設の利便性

・平成 52 年の高齢化率は、福祉施設の利用圏域のほぼ全域で 30%以上になると見込まれています。

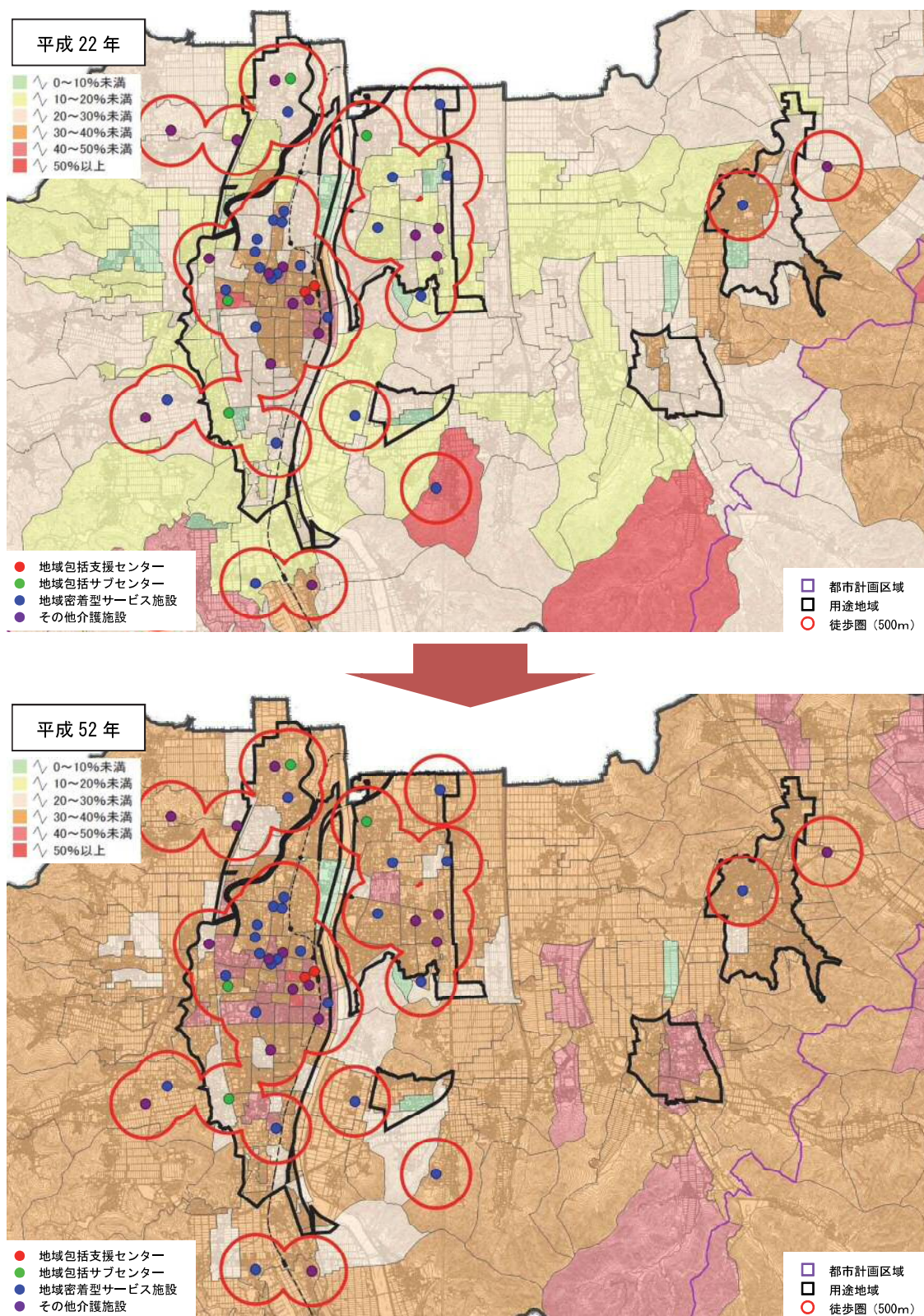
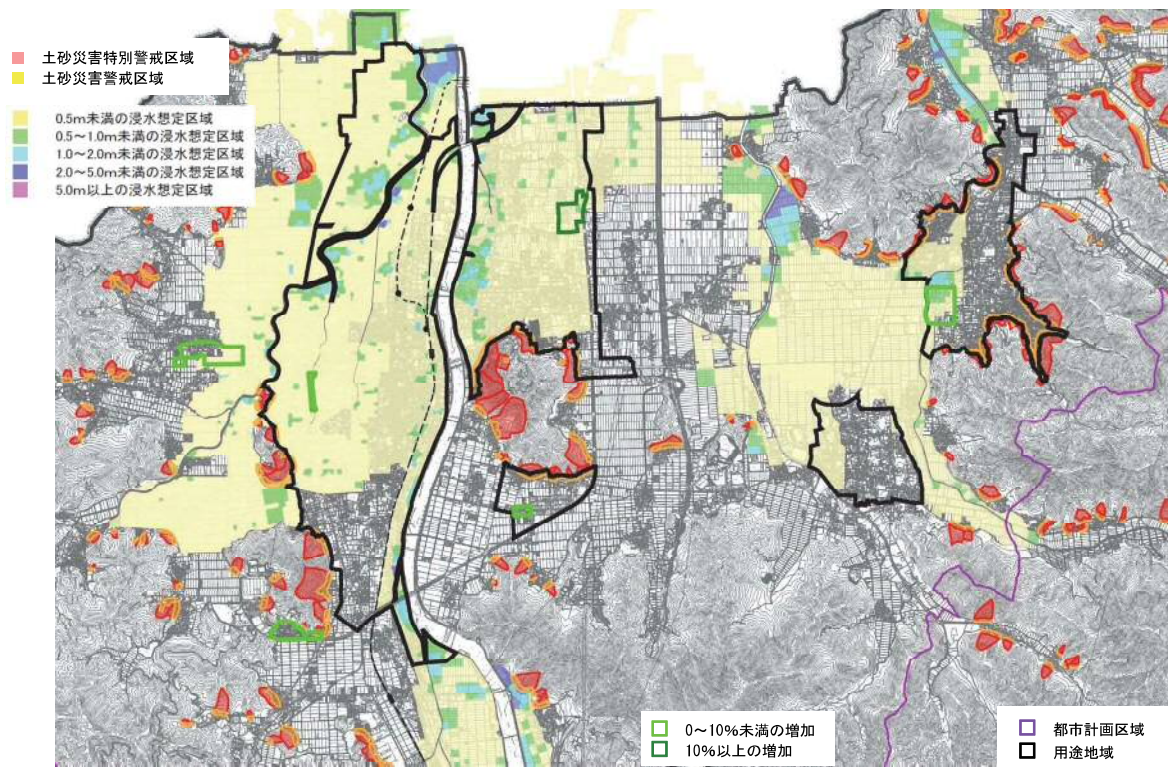


図 福祉施設の利用圏域と高齢化率

(4) 災害等に対する安全性

① 災害危険箇所と人口増減

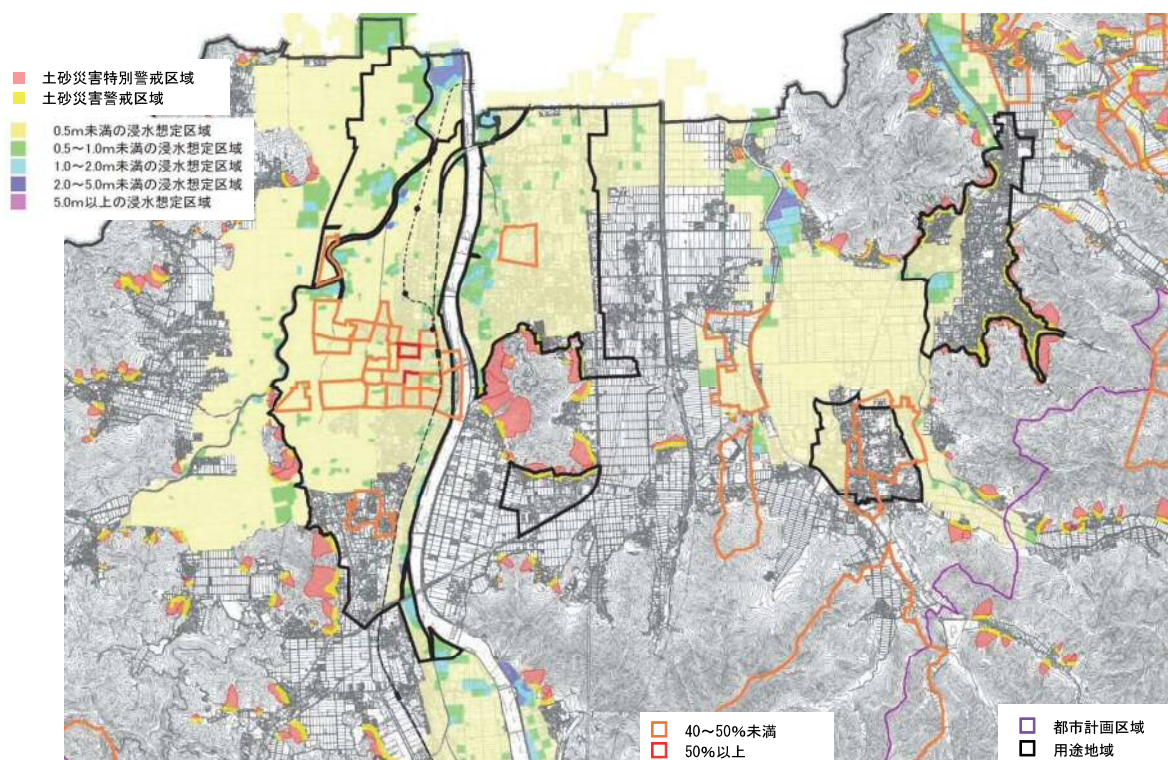
- ・人口増加が見込まれる地域は限定されますが、その多くが浸水想定区域に指定されています。



■災害危険箇所と将来人口増減（平成 22 年 ⇒ 平成 52 年）

② 災害危険箇所と高齢化率

- ・ 高齢化率が 40%以上に達すると見込まれている地域の多くが土砂災害警戒区域や浸水想定区域に指定されています。



■災害危険箇所と高齢化率

2-4. 課題の整理

- ・国土交通省の「立地適正化計画作成の手引き」（平成 27 年 4 月）における課題分析の視点別に都市構造上の課題を設定します。

視点 1 人口の将来見通し

- ・今後 30 年間に約 2 万人の減少が見込まれ、地域経済活動を維持するための活力の減退が懸念
- ・65 歳以上の高齢者数は平成 52 年までに 4,000 人以上増加し、市街地中心部でも用途地域外以上に高齢化が進む見通し
- ・山間部では、人口減少・超高齢化により地域コミュニティ¹⁸の維持が困難になることが懸念



都市活力を維持するため、都市機能の計画的な誘導、市街地と周辺部のネットワークの強化が必要

視点 2 公共交通の利便性、持続可能性

- ・公共交通の利便性の高い地域での人口減少により、公共交通の利用者が更に減少し、利用者の減少がサービス水準の低下や路線の廃止につながる負のスパイラルが懸念
- ・交通手段として、自動車の分担率が高い



過度な自動車への依存から脱却し、公共交通を中心とする交通体系への転換が必要

視点 3 生活サービス施設の利便性、持続可能性

- ・生活サービス施設周辺でも人口減少が進むことが見込まれるため、生活サービス施設の流出・撤退が懸念
- ・生活サービス施設の徒歩圏人口は、本来高いサービス水準が望まれる用途地域内の減少率が用途地域外よりも大きくなる見通し



生活サービス施設周辺への居住の誘導や施設更新に併せた集約化が必要

視点 4 高齢者の福祉、健康

- ・市のほぼ全域で著しい高齢化が見込まれるが、高齢者数でみると、生活サービス施設数が少ない用途地域外で増加
- ・自動車の運転が困難な高齢者の外出機会の減少が懸念



高齢者の居住誘導による外出機会の確保、健康増進支援が必要

¹⁸コミュニティ…人々が共同体意識を持って共同生活を営む一定の地域及びその人々の集団。地域社会。共同体。

視点5 災害等に対する安全性

- ・市内の広い範囲が浸水想定区域に指定されており、将来人口増加が見込まれる地域や特に高齢化率が高くなると見込まれる地域の多くも包含



災害危険区域への居住誘導は居住者の安全確保を優先した慎重な検討が必要

視点6 財政の健全性

- ・生産年齢人口の減少に伴う、市税収の減少が懸念
- ・自主財源比率の低下に加えて、高齢者の増加に伴う民生費の増加、公共施設の更新に伴う投資的経費の増大により、経営が悪化することが懸念



コンパクトなまちづくりによる行政コストの低減が必要