

基本施策（2）水辺の空間を活かした魅力づくり

《展開する取り組み項目》

①海岸線や河川を活かした魅力の創出

海岸線や河川などの水辺は芦屋町の誇れる観光資源の一つです。自然のもつ憩いと安らぎの空間を活かしたレクリエーションや自然体験活動などの実施について検討します。

また、芦屋港の有効活用について、関係機関と協議を重ねながら検討を進めていきます。



海、川の有効活用

②釣り人にやさしい町、あしやの創出

芦屋町には年間を通して多くの釣り人が訪れるため、漁協との調整を図りながら、釣り場の整備や情報提供を行い、釣り人の満足度向上を図ります。

一方で、禁止区域での釣りやゴミの放置などが問題となっていることから、釣り人のマナー向上に関する取り組みも併せて行います。



釣り場の整備



釣りマップなど情報の充実

4 現状と課題

(1) 芦屋港の現状

1) 芦屋町の都市計画における位置づけ

芦屋港は、芦屋町の都市計画において、都市計画法第8条第1項第9号に基づき、「臨港地区（次ページ、芦屋都市計画総括図参照）」と定められており、港湾法第39条に基づく、臨港地区内の分区は行われていません。

①臨港地区とは

港湾は、物流の場、生産の場、憩いの場といった多様な機能を担っています。これらの役割を果たすために、水域と一体的に管理運営する必要がある水際線背後の陸域を、港湾法又は都市計画法（都市計画区域内のみ）に基づいて指定したものが「臨港地区」です。

②分区とは

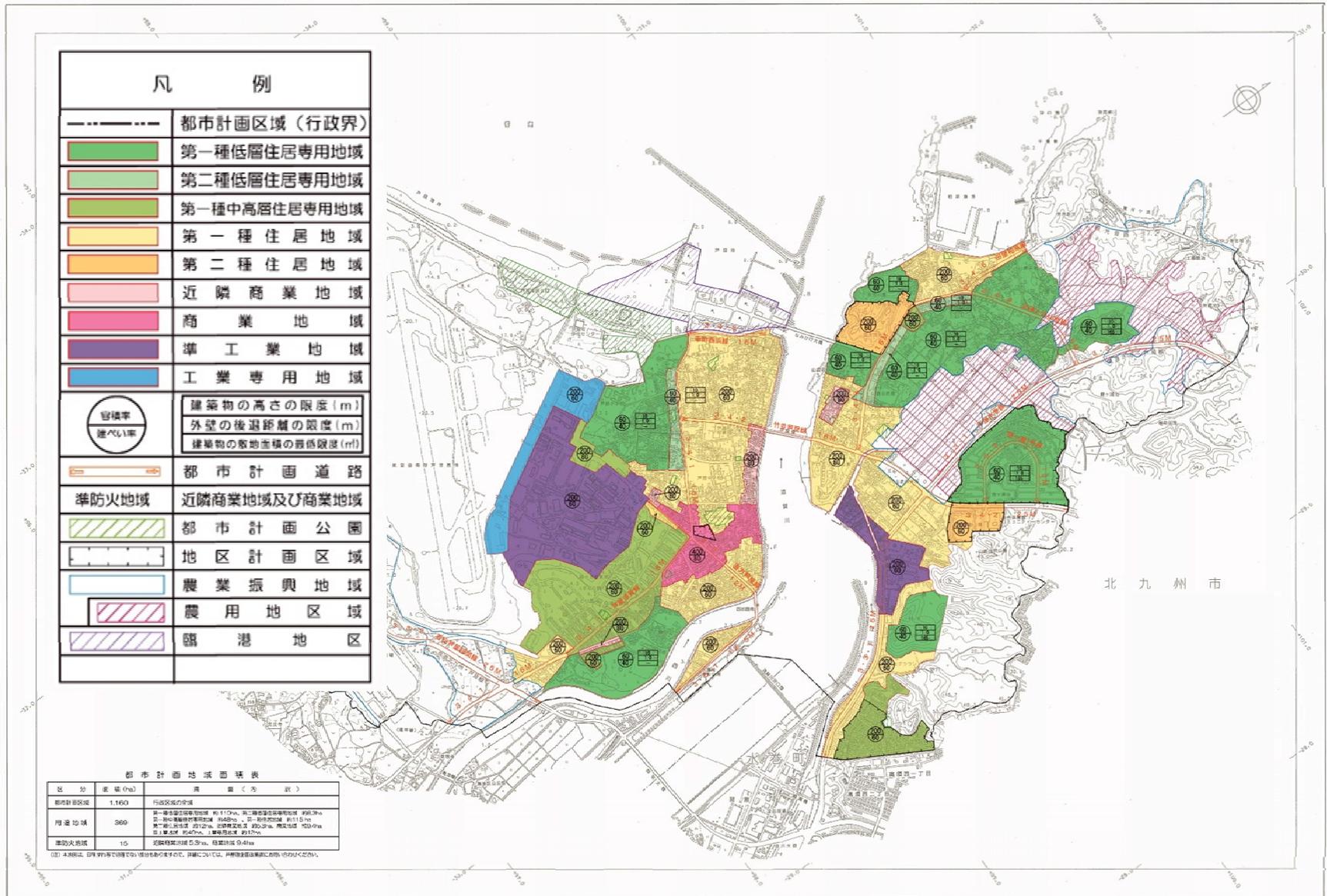
港地区内において、目的の異なる建物が無秩序に混在することを防止し、港湾の多様な機能をそれぞれ十分に発揮させるため、臨港地区を機能別に区分するものです。

分区の種類は「商港区」「特殊物資港区」「工業港区」「漁港区」「保安港区」「マリーナ港区」「修景厚生港区」などがあり、港湾管理者が指定します。

港湾法第39条に基づく、臨港地区内の分区

区 分	用 途
商港区	旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域
工業港区	工場その他工業用施設を設置させることを目的とする区域
特殊物資港区	石炭、鉱石その他大量バラ積みを通例とする物資を取り扱わせることを目的とする区域
保安港区	爆発物その他の危険物を取り扱わせることを目的とする区域
マリーナ港区	スポーツ又はレクリエーション用のヨット、モーターボートなどの利便に供することを目的とする区域
漁港区	水産物を取り扱わせ、又は漁船の出漁の準備を行わせることを目的とする区域
修景厚生港区	その景観を整備するとともに港湾関係者の厚生を増進を図ることを目的とする区域

芦屋都市計画総括図



凡 例	
-----	都市計画区域（行政界）
■	第一種低層住居専用地域
■	第二種低層住居専用地域
■	第一種中高層住居専用地域
■	第一種住居地域
■	第二種住居地域
■	近隣商業地域
■	商業地域
■	準工業地域
■	工業専用地域
○	容積率
○	建ぺい率
○	建築物の高さの限度(m)
○	外壁の後退距離の限度(m)
○	建築物の敷地面積の割合限度(m ²)
—	都市計画道路
■	準防火地域
■	近隣商業地域及び商業地域
■	都市計画公園
■	地区計画区域
■	農業振興地域
■	農用地区域
■	臨港地区

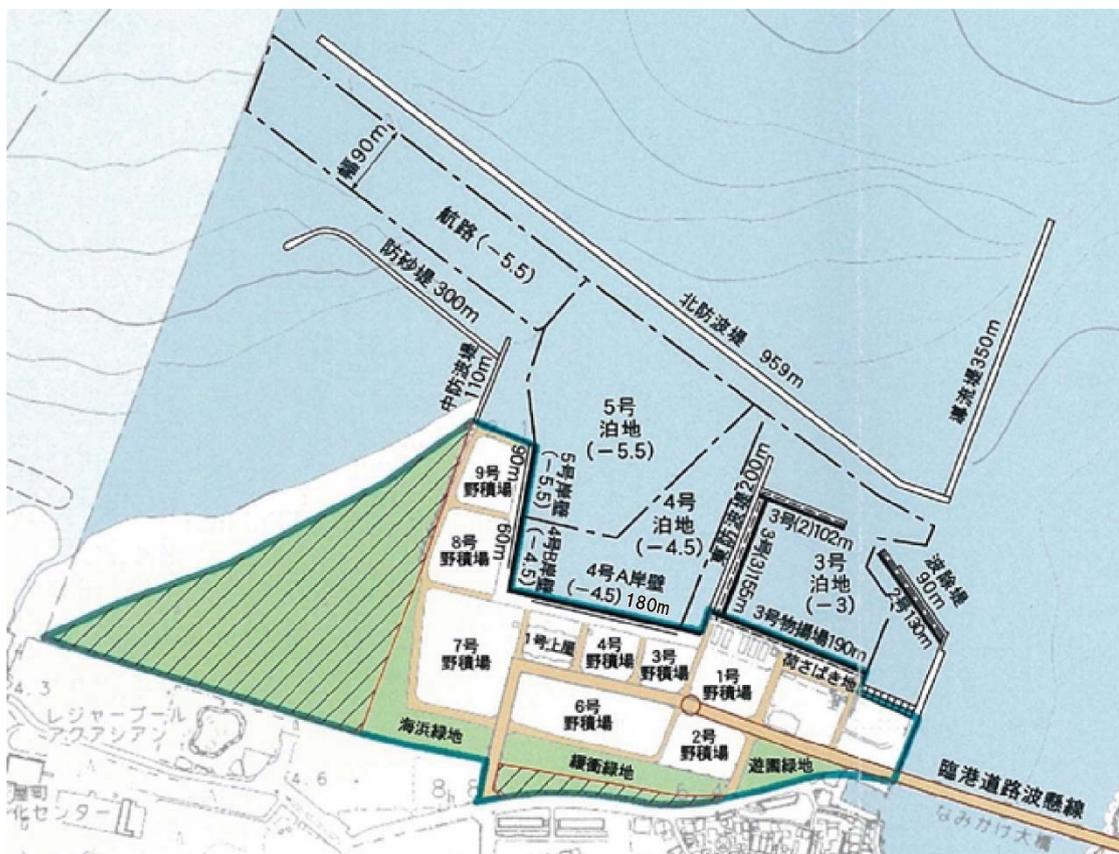
都市計画地域面積表

区分	面積(㎡)	備 考(占 訳)
都市計画区域	1,160	行政区域の全域
用途地域	369	第一種低層住居専用地域 約17.2%、第二種低層住居専用地域 約16.3%、第一種中高層住居専用地域 約10.0%、第一種住居地域 約10.0%、第二種住居地域 約11.5%、近隣商業地域 約12.0%、商業地域 約10.0%、準工業地域 約10.0%、工業専用地域 約10.0%
準防火地域	15	近隣商業地域 0.3%、商業地域 0.4%

(注) 本図は、国土地院発行の「国土地院発行の都市計画図」を基に作成されたもので、詳細については、市役所都市計画課にお問い合わせください。

2) 芦屋港の施設概要

芦屋港は、昭和 50 年に地方港湾の指定を受け、福岡県が管理者となり、改修事業や維持管理に当たることとなり、昭和 51 年に「芦屋港港湾計画（新規）」を策定、昭和 61 年に-5.5m~-4.5m 岸壁（5 バース）と野積場が完成しました。北九州港と博多港の間に位置する唯一の港湾として、物流と漁業の地域拠点機能を担っています。



芦屋港平面図（福岡県芦屋港概要資料）

■係留施設

施設の種類	名称	水深(m)	延長(m)
岸壁	5号岸壁	-5.5	90
	4号A岸壁	-4.5	180
	4号B岸壁	-4.5	60
物揚場	2号物揚場	-2.0	130
	3号物揚場	-3.0	190
	3号(2)物揚場	-3.0	102
	3号(3)物揚場	-3.0	155
船揚場	船揚場	-3.0	70
総延長			977

■水域施設

施設の種類	名称	水深(m)	面積(m ²)
泊地	3号泊地	-3.0	49,600
	4号泊地	-4.5	33,400
	5号泊地	-5.5	45,600
総面積			128,600

施設の種類	名称	幅員(m)	水深(m)	延長(m)
航路	芦屋航路	90.0	-5.5	430
総延長				430

■保管施設

施設の種類	名称	面積(m ²)
野積場	1号野積場	5,260
	2号野積場	5,684
	3号野積場	3,603
	4号野積場	3,909
	6号野積場	12,076
	7号野積場	15,032
	8号野積場	7,306
	9号野積場	5,059
総面積		57,935

■上屋

施設の種類	名称	面積(m ²)
上屋	上屋	1,895
述べ床面積		1,895

■荷さばき地

施設の種類	名称	面積(m ²)
荷さばき地	荷さばき地	1,919.5
総面積		1,919.5

■外郭施設

施設の種類	名称	延長(m)
防波堤	芦屋北防波堤	959
	芦屋東防波堤	200
	波除堤	90
	芦屋中防波堤	110
導流堤	芦屋導流堤	350
防砂堤	防砂堤	300
総延長		2,009

3) 芦屋港港湾計画

芦屋港港湾計画書は、港湾法第3条の3の規定に基づき、昭和51年に策定され、その後、平成2年と平成24年に改訂されており、平成26年には軽微な変更が実施されています。

芦屋港港湾計画書では、次のような基本方針が掲げられています。

芦屋港港湾計画書の基本方針、利用方針、土地利用（芦屋港港湾計画書（福岡県））

芦屋港港湾計画の基本方針

- 1) 芦屋港周辺のレジャー施設との連携を図り、地域の交流の場として活用される港とする。
- 2) 芦屋町を中心に背後地域の経済を支える物流基地としての港とする。
- 3) 緑地整備により、人々が水辺に自由に安心して行き来でき、その魅力を楽しむことができる港とする。
- 4) 大規模災害発生時の緊急海上輸送に資する港とする。

芦屋港港湾空間の利用方針

- ① 芦屋地区東側は船だまり関連ゾーンとする。
- ② 芦屋地区中央は物流関連ゾーンとする。
- ③ 芦屋地区西側は緑地レクリエーションゾーンとする。

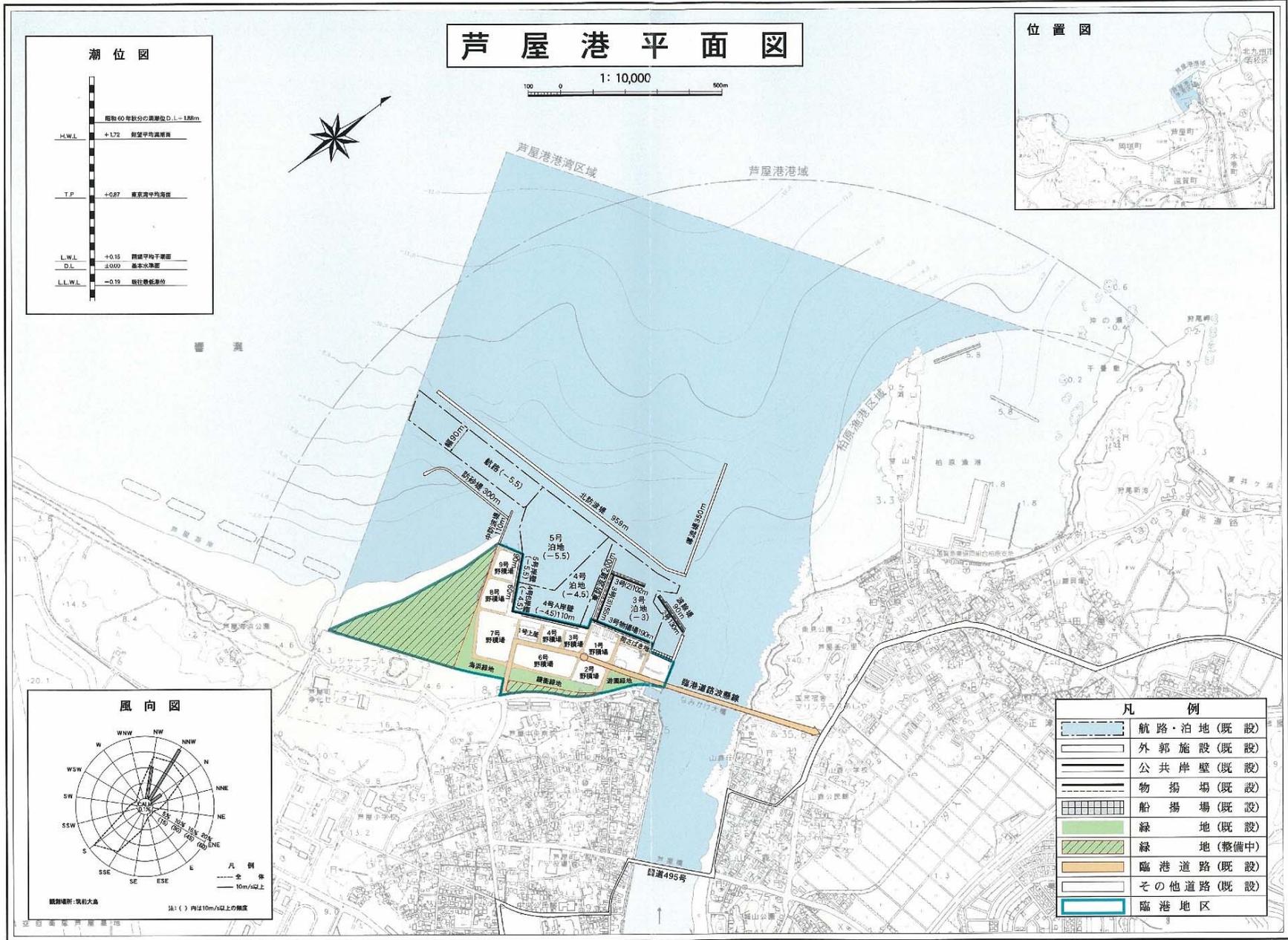
芦屋港の土地利用計画

	ふ頭用地	交通機能用地	緑地	合計
芦屋地区	10ha	1ha	10ha	22ha

※端数処理のため、内訳の和は必ずしも合計とはなりません。

(参考) 港湾計画改定の経緯

- 昭和49年 地方港湾の指定を受け福岡県が管理者となり、回収事業や維持管理に当たることとなる
- 昭和51年 芦屋港港湾計画(新規)を策定
- 昭和61年 -5.5m~-4.5m岸壁(5バース)と野積場が完成
- 平成2年 芦屋港港湾計画(改定) → 海洋性レクリエーション空間の形成のための変更
- 平成14年 なみかけ大橋完成、臨港道路波懸線供用開始
- 平成24年 芦屋港港湾計画(改定) → 里浜事業のための緑地追加(10ha)
- 平成26年 里浜事業開始(~平成30年度)
- 平成26年 芦屋港港湾計画(軽微な変更) → 里浜事業のための緑地で一部漏れを追加



風向図

凡例
 --- 全象
 —— 10m/以上

観測場所: 磯前大島
 注: () 内は10m/以上の頻度

凡例

- 航路・泊地(既設)
- 外郭施設(既設)
- 公共岸壁(既設)
- 物揚場(既設)
- 船揚場(既設)
- 緑地(既設)
- 緑地(整備中)
- 臨港道路(既設)
- その他道路(既設)
- 臨港地区

4) 九州・山口9県災害時応援協定

東日本大震災を契機に、平成27年に締結された九州・山口9県災害時応援協定では、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県及び山口県（以下「九州・山口9県」という。）並びに国内において、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）第2条第1号に規定する災害などが発生し、被災県独自では十分に災害応急や災害復旧・復興に関する対策が実施できない場合において、九州・山口9県が効率的かつ効果的に被災県への応援を行うために、「職員の派遣」「食料、飲料水及び生活必需品の提供」「避難施設及び住宅の提供」「緊急輸送路及び輸送手段の確保」など、被災地の応援に必要な事項について定めています。

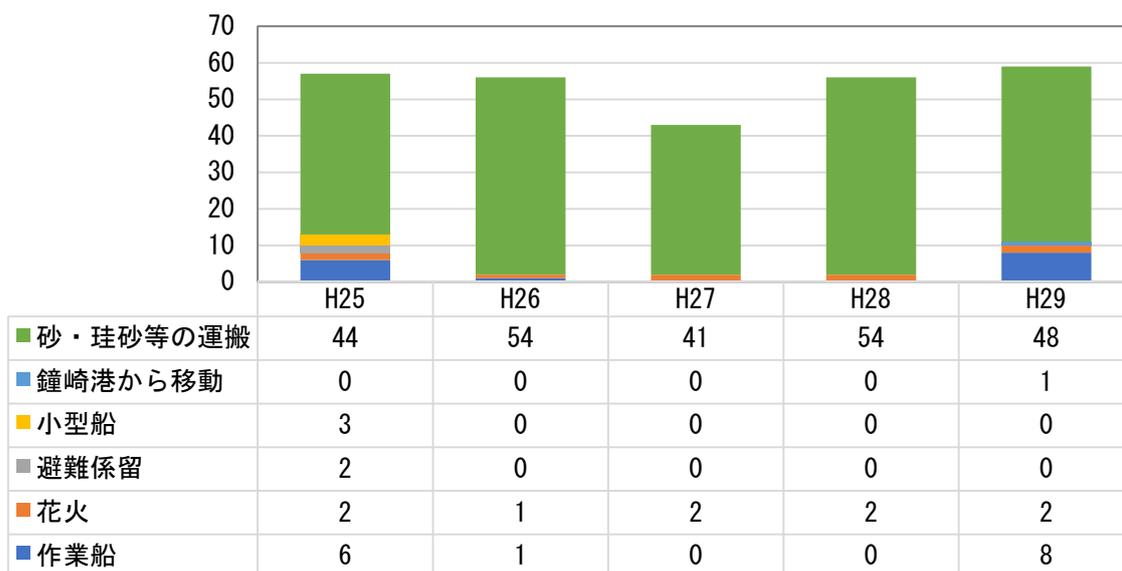
この「九州・山口9県災害時応援協定」にて、芦屋港は、5号岸壁が「広域海上緊急輸送基地」と位置付けられています。これは、「海上緊急輸送路などの確保に関する実施要領（平成23年10月31日施行）」第3条各号に規定されており、具体的には大量の人流・物流が可能な輸送拠点として位置付けられているものです。

5) 芦屋港の利用状況

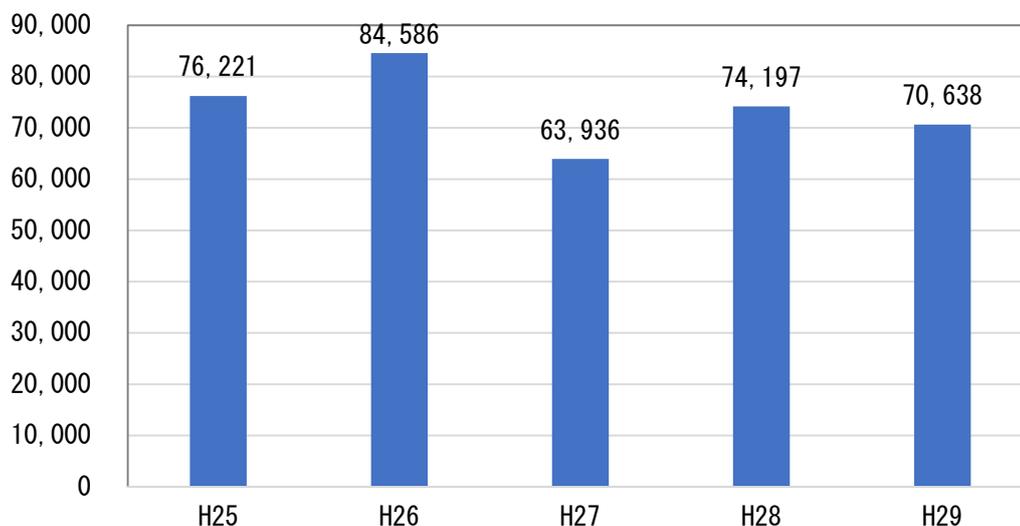
① 物流港としての利用状況

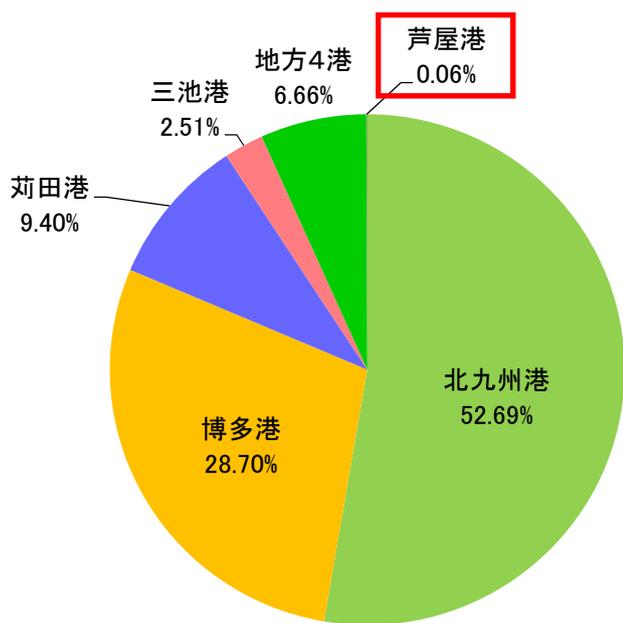
- ・ 芦屋港の利用状況は、過去5年間の砂・珪砂などの運搬のための入港回数は、平均で48.2回/年、7.6日に1回の入港頻度となっています。
- ・ 取扱貨物量は、7万～8万トン/年で推移しており、芦屋港港湾計画に掲げる目標値13万トン/年からも非常に低位に推移しています。
- ・ 福岡県内の港湾における芦屋港の入港船舶数、貨物取扱量（国内貿易のみ）の比率は、いずれも0.06%と非常に少ないことがわかります。

芦屋港への入港回数の内訳（単位：回）

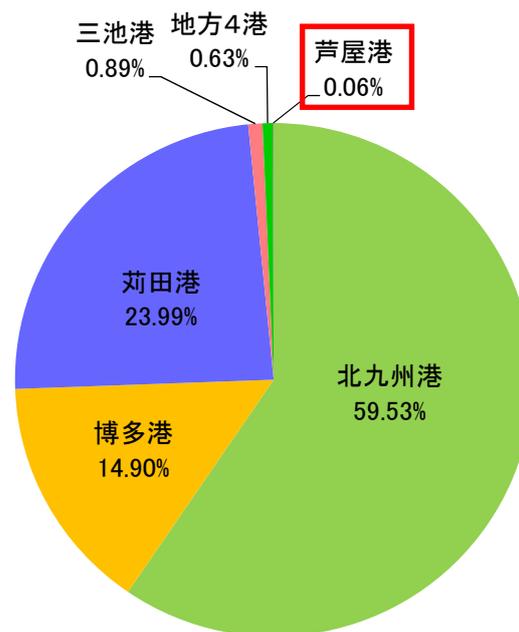


取扱貨物量総トン数（単位：t）





福岡県内の港湾の入港船舶数のシェア
(平成 29 年)



福岡県内の港湾の取扱貨物量（国内）のシェア
(平成 29 年)

■利用事業者へのヒアリング結果

芦屋港では、現在 2 つの事業者が、主に砂・砂利の移出入で利用しています。このため、この 2 事業者に対し、平成 27 年度に福岡県が実施したヒアリング内容をもとに、現在の利用状況や今後の見込みについてヒアリングを実施しました。

(平成 29 年 11 月 21 日実施)

- ・現在、芦屋港を利用している事業者は 2 事業者。
- ・1 社は、芦屋港への入港回数不定期ではあるが、移出の平均頻度は月 1~2 回（多い時で 3 回）、移入は 2~3 か月に 1 回。利用船型は 499G. T が平均的で最大 2,000G. T。陸上輸送は、10 トンダンプで行なっている。
- ・1 社は、入港頻度は平均月 2 回、最大で 2,124G. T の船舶を使用している。陸上の輸送は、10 トンダンプを中心に行なっている。

※G.T：総トン数であり、船舶の規模を示す単位

■未利用地の状況

芦屋港に9つある野積場のうち6箇所（野積場面積の約87%）は常時利用されていません。利用されている野積場も、周辺で大きな工事があった場合に一時的に利用される程度で、十分に活用されているとはいえません。

また、岸壁の一部も一時的な利用に留まり、特に西側は砂が堆積し、十分な水深が確保されていない状況となっています。

さらに、背後地には緑地帯が設けてありますが、飛砂による堆積が酷く利用できない区画や、未整備の箇所などがあるうえ、隣接する芦屋海浜公園との動線が整っていないため、十分に利用されているとはいえません。



未利用の野積場（赤線内）

②漁協エリアとしての利用状況

- ・ 芦屋港の北東側は、遠賀漁業協同組合芦屋支所が使用しています。漁協エリアには小型船船溜、船揚場、物揚場、荷捌地があり、沿岸漁業を主とする小型漁船が35隻停泊しています。
- ・ 漁協エリアは、港湾管理者である福岡県の所有ですが、一部芦屋町、遠賀漁業協同組合の所有地も含まれ、遠賀川河口部の導流堤は国土交通省遠賀川河川事務所の所管となっています。
- ・ この導流堤部分は、国土交通省遠賀川河川事務所から福岡県が許可を受け港湾施設の一部として占用し、遠賀漁業協同組合は福岡県から許可を得て使用しています。さらに、沖の導流堤2箇所に設置してある目印灯用のために電柱・電線が敷設してありますが、これらは遠賀漁協協同組合が国土交通省遠賀川河川事務所から占用許可を受け維持管理しています。
- ・ 1号野積場の西側道路は、現在、遠賀漁業協同組合が福岡県から占用許可を得て、搬入搬出道路として利用しています。
- ・ 芦屋港は全域が釣り禁止区域となっているにもかかわらず、多くの釣り客の立ち入りがあり、安全面での危惧のほか、一部の釣り客による船揚場の無断使用、不法投棄、自動車の無断駐車など、漁業従事者にとって問題となっています。そのため、フェンスの設置、禁止看板の設置などの措置を講じてきましたが、改善の状況は十分ではありません。

漁協エリアの位置 →



船溜と物揚場



船揚場



荷捌地



立入禁止フェンス・表示

6) 背後地の緑地帯の管理状況

- ・ 芦屋港背後地の緑地帯については、海浜緑地（A緑地）・緩衝緑地（B緑地）・遊園緑地（C緑地）の3つに分かれています。
- ・ 平成23年4月1日より、良好な港湾環境の形成と港湾利用者及び地域住民の交流促進を図ることを目的に、日常管理に関しては「芦屋港湾緑地管理協定書」に基づき、芦屋町が管理しています。しかし、A緑地については、堆砂などの影響により適正な整備が整っていないため、「芦屋港湾港湾緑地管理協定書に関する覚書」により、福岡県による緑地内整備が終了した翌年度から芦屋町が管理を引き継ぐこととなっていますが、現時点でA緑地の整備は実施されていません。
- ・ A緑地については、その立地から隣接する芦屋海浜公園との重要な動線を担うエリアです。「芦屋の里浜づくり」事業の整備完了に伴い、今後芦屋港との動線確保のためにも早期な対応が必要です。
- ・ B緑地、C緑地についてもA緑地の影響、臨港道路によりそれぞれが分断されていることなどから、芦屋海浜公園との動線が確保されていないうえ、一体的な活用が十分に図れていないため、十分に機能している状況とはいえません。
- ・ B緑地の南側（法面を含む）は、平成26年7月の港湾計画軽微な変更により、緑地帯として臨港地区に加えられており、緑地帯と一体的な土地利用を図るよう位置付けられていますが、利用できる状態ではありません。



緑地帯の位置図



A 緑地(海浜緑地)



A 緑地(海浜緑地)



B 緑地(緩衝緑地)



B 緑地(緩衝緑地)



C 緑地(遊園緑地)



C 緑地(遊園緑地)



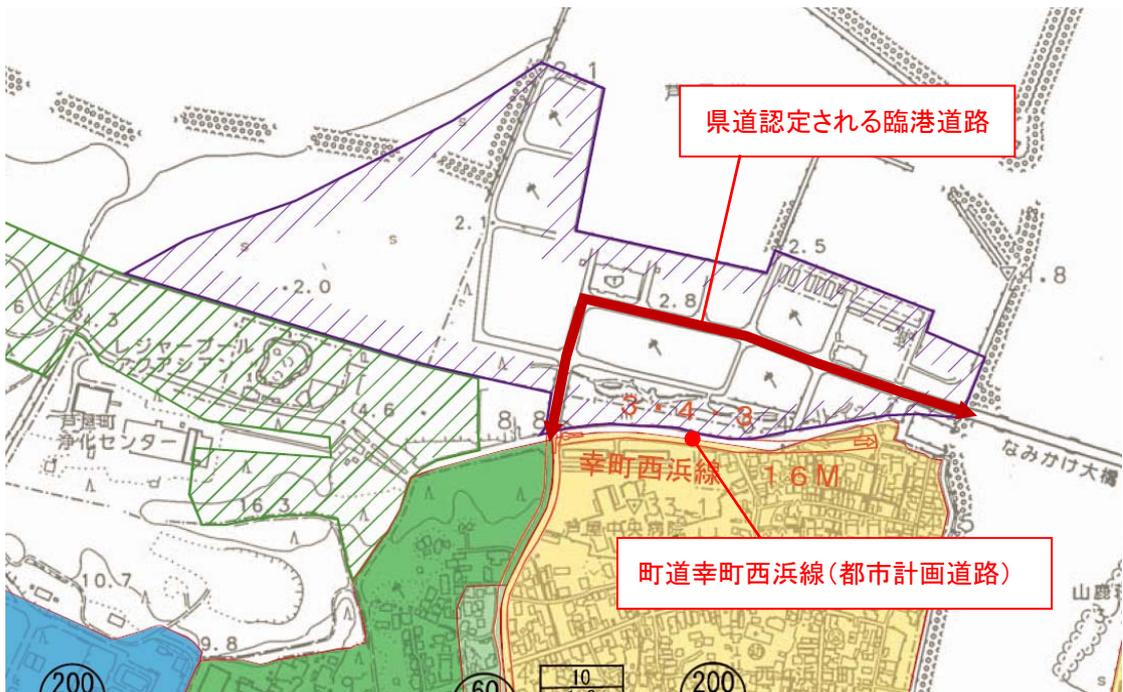
B 緑地南側の緑地帯



B 緑地南側の緑地帯

7) 芦屋港のインフラ状況

- ・臨港地区の中央部を通る道路は、現状、臨港道路としての位置づけですが、平成30年度中に県道認定される予定で、芦屋港の主要幹線道路になると考えられます。また、臨港地区に隣接した町道幸町西浜線は、都市計画道路に位置付けられています。その他の、臨港地区内の道路は臨港道路に位置付けられます。
- ・一部を除く臨港地区内は、芦屋町の公共下水道処理区域内ではありますが、下水道は一部しか整備されていません。また、多くの使用が想定されていないため、管の径口が小さく、芦屋港のレジャー港化に合わせて、整備する必要があります。



臨港地区の道路図



臨港地区内の上下水道の整備状況

8) 遠賀漁業協同組合の現状

- ・遠賀漁業協同組合の現状は、組合員数が年々減少し、柏原支所、波津支所は組合員数の減少傾向が著しく、芦屋支所の組合員数は微減となっています。組合員の平均年齢を全国平均と比較すると、芦屋支所は 59.5 歳で全国平均 56.7 歳よりやや高く、柏原支所は 65.7 歳、波津支所は 66.8 歳と、全国平均より高くなっています。
- ・福岡県全体の生産額は、平成 27 年度に 143 億円、遠賀漁業協同組合の平成 27 年度の生産額は 2 億 4820 万円で、全県の 1.7%程度です。

遠賀漁業協同組合の漁業生産額の推移（単位：百万円）（遠賀漁業協同組合提供）

年度	芦屋	柏原	波津	合計
平成 25 年度	96.3	64.6	84.5	245.4
平成 26 年度	97.7	73.2	73.4	244.3
平成 27 年度	107.5	76.8	63.9	248.2
平成 28 年度	120.2	70.8	67.4	258.4
平成 29 年度	104.0	57.1	58.2	219.3

遠賀漁業協同組合の正組合員数の推移（単位：人）（遠賀漁業協同組合提供）

年度	芦屋	柏原	波津	合計
平成 26 年度	26	25	19	70
平成 27 年度	26	22	18	66
平成 28 年度	26	21	14	61
平成 29 年度	26	19	13	61
平成 30 年度	24	19	13	56

平成 28 年の遠賀漁業協同組合の組合員数と平均年齢（遠賀漁業協同組合提供）

所属	組合員数(単位:人)						漁業生産額 (単位:円)
	正組合員※ ¹		准組合員※ ²		計		
芦屋支所	26	平均年齢 60.1 歳	8	平均年齢 57.6 歳	34	平均年齢 59.5 歳	120,195,998
柏原支所	21	平均年齢 65.5 歳	15	平均年齢 65.9 歳	36	平均年齢 65.7 歳	70,845,708
波津支所	14	平均年齢 63.6 歳	6	平均年齢 73.8 歳	20	平均年齢 66.8 歳	67,426,552

※正組合員：組合の地区内に住所を有し、かつ、年間 90～120 日で 定款で定める日数を超えて、漁業を営み又は従事する漁民、漁業生産組合、中小規模の漁業法人のこと。

※准組合員：正組合員以外の漁民、正組合員と同世帯の者、組合地区内の水産加工業者、遊漁船業者などのこと。

福岡県の海面漁業の漁業生産量（単位：t）と生産額（百万円）

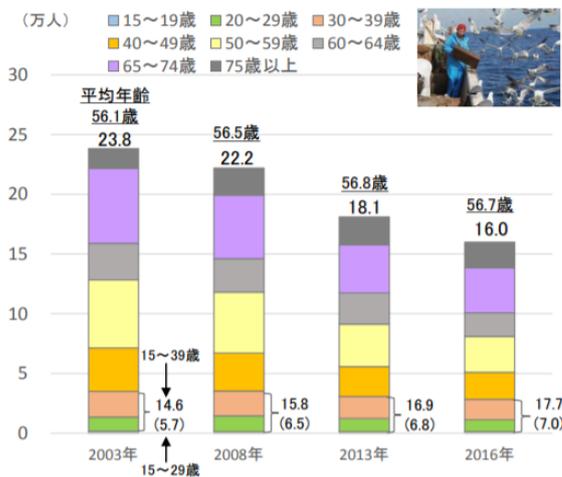
（第64次福岡農林水産統計年報（平成22年～27年））

区分年度	H22	H23	H24	H25	H26	H27
生産量(t)	47,133	52,081	46,790	44,444	35,117	26,064
生産額(百万円)	19,167	19,758	15,152	15,938	12,482	14,302

日本の漁業者数・年齢構成の推移

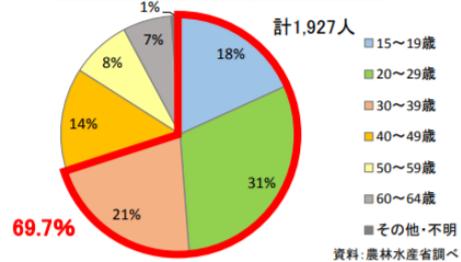
- 漁業就業者数は減少傾向にあり、2016年は16.0万人。平均年齢は56.7歳。
- 近年、毎年2千人程度(2016年:1,927人)が新規就業しており、29歳以下が約5割、39歳以下が約7割を占める。
- 新規就業者のうち約6割が雇われ。経営体のうち法人の割合が高い大型定置網、まき網ではほとんどが雇われ。

漁業就業者の推移



資料：農林水産省「漁業センサス」(2003、2008、2013年)、「漁業就業動向調査」(2016年)
 注1：2008年(平成20年)センサスでは、雇い主である漁業経営体の側から調査を行ったため、これまでは含まれなかった非沿海市町村に居住している者を含んでおり、2003年(平成15年)センサスとは連続しない。
 注2：平均年齢は、漁業就業動向調査より各階層の中位数を用いた推計値(75歳以上の場合は「80」を使用)。

新規就業者の年齢構成(2016年)



新規就業者が就業した主な漁業種類(2013年)

漁業種類	合計	個人経営体の自営のみ		経営体のうち法人の割合
		雇われ	割合	
大型定置網 (沿岸・地先沖合)	132	4	128	60.1
船びき網 (沿岸・地先沖合)	111	26	85	7.6
小型底びき網 (沿岸・地先沖合)	104	43	61	0.9
その他の漁業 (沿岸・地先沖合)	98	70	28	0.9
その他の釣 (沿岸・地先沖合)	96	89	7	0.3
中・小型まき網 (沿岸・地先沖合)	95	1	94	37.1
採貝・採藻 (沿岸・地先沖合)	95	84	11	0.3
その他の刺網 (沿岸・地先沖合)	87	65	22	0.6
大中型まき網 (沖合)	82	0	82	92.8
全新規就業者数	1,649	615	1,034	

資料：農林水産省「漁業センサス2013」
 注1：「新規就業者」は過去1年間に漁業で恒常的な収入を得ることを目的に主として漁業に従事した者(個人経営体の自営のみ場合は、前述のうち海上作業に30日以上従事した者)
 注2：「法人」とは、会社、漁業協同組合、漁業生産組合。

漁業従事者数・年齢構成の推移 (水産庁作成「我が国水産業の現状と課題」)

9) 芦屋の里浜づくりの経緯と概要

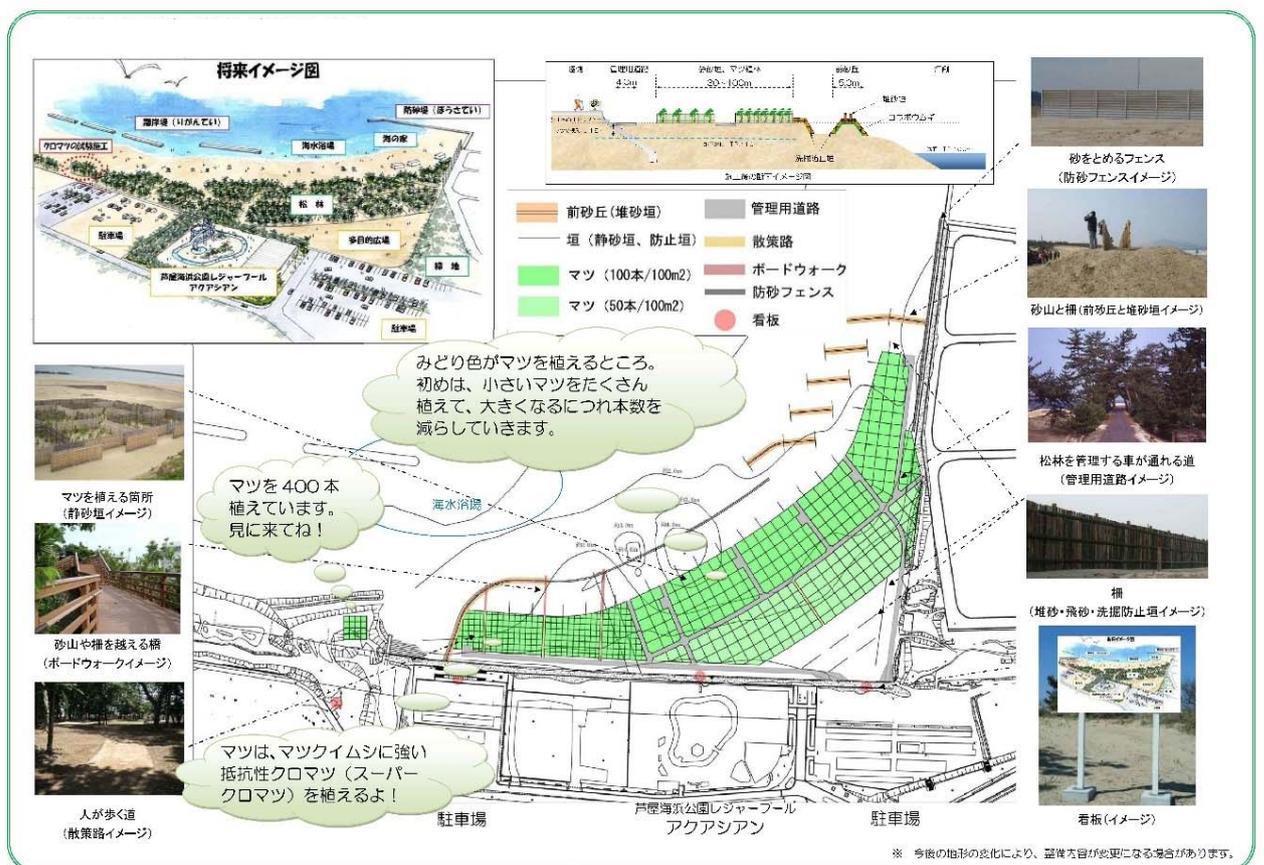
芦屋港の建設以降、港の西側部分に広大な砂浜が広がりはじめ、以前は歩いてすぐにとどろつくことができた水際までの距離が100メートルを超えるところもみられ、堆積した砂が背後地へ飛ぶ飛砂被害が発生しています。

そこで、地域の人々が、浜辺と自分たちの地域のかかわりがどうあるべきかを議論し、海辺を地域の共有空間として意識しながら、長い時間をかけて、地域の人々と海辺との固有のつながりを培い、育て、作りだしていく取り組みとして、平成26年度から30年度にかけ、砂浜への松の植樹を中心に、プロムナードなどの整備を福岡県事業として実施しています。

この里浜事業は、芦屋港の臨港地区の緑地帯として整備されており、今後は他の緑地帯や芦屋港との回遊性を生み出すことが必要となっています。

また、松林の育成には地域住民が愛着をもって守り育てていく必要があり、そのための組織形成が検討されています。

里浜事業全体計画（福岡県提供）



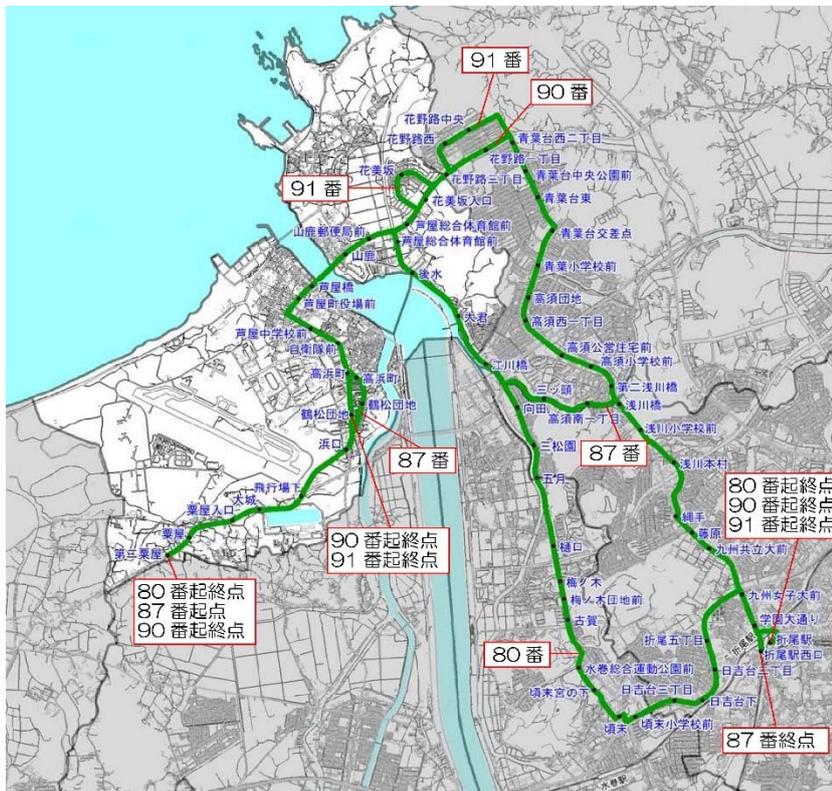
10) 公共交通網

芦屋町は鉄道駅から距離があるため、公共交通は路線バスに限られています。バスの運行状況は、JR折尾駅からの北九州市営バス、JR遠賀川駅からの芦屋タウンバス（芦屋町が運行）により網羅されて、町内には福祉バスを運行し、それぞれが主要な場所で接続できるようバスによる公共交通網の確保がされています。バス停もおおむね徒歩300m圏内に配置し、運行本数は平日140便程度と県内他自治体と比較しても充実しています。しかし、芦屋町が実施する「コミュニティ活動状況調査」（住民アンケート）においては、重要度が高く満足度が低い、改善の必要性が高い施策となっており、今後は「芦屋町公共交通網形成計画」（平成29年6月策定）に基づく施策の推進が必要といえます。

特に芦屋港及び周辺地域の状況を見ると、最も近い場所に路線・バス停があるのは芦屋タウンバスとなりますが、現在芦屋町で最も来訪のある芦屋海浜公園に近いバス停からは距離があり、観光の視点では利便性は高いといえません。

今後、芦屋港のレジャー港化を推進するにあたっては、公共交通によるアクセス性の強化が重要な課題となります。既存のバス路線延長や、芦屋港内へのバス停設置をはじめ、芦屋海浜公園との回遊性も考慮した検討が必要となります。また、芦屋港のレジャー港化による来訪者の増加は、自動車交通量の増加、市街地の交通渋滞・安全面、住民生活への懸念などが考えられるため、これらの対策も検討していく必要があります。

北九州市営バス路線図（平成29年6月策定芦屋町地域公共交通網形成計画より抜粋）



芦屋タウンバス路線図（平成 30 年 4 月 1 日現在）

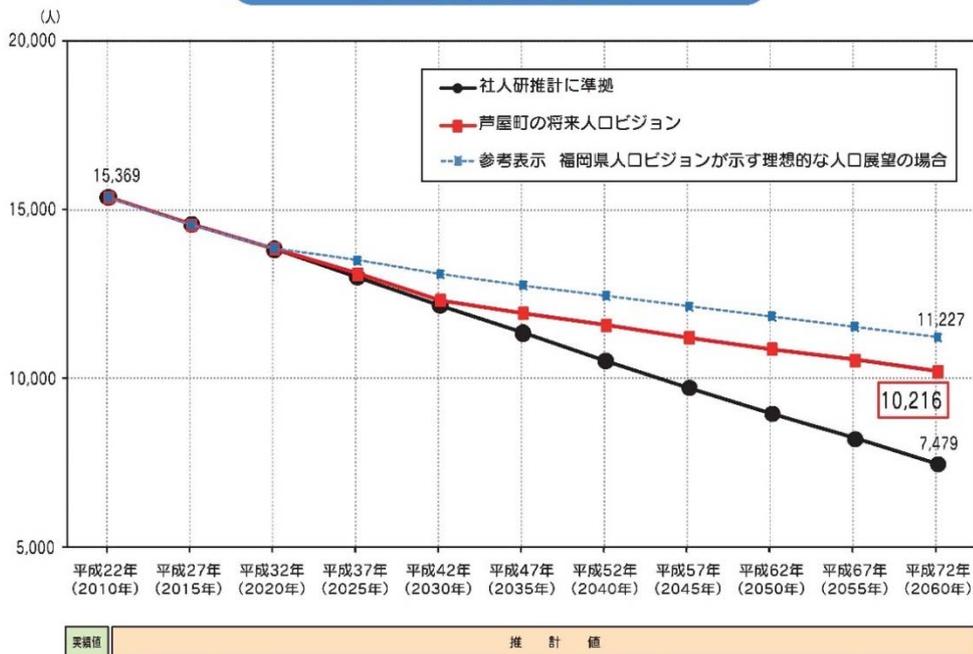


(2) 芦屋町の現状

1) 人口分析

- ・地域の消費や生産は、地域の人口に大きく影響を受けるため、現在及び将来の人口規模を把握します。2015年（平成27年）国勢調査人口は14,208人となっています。平成28年3月に策定された「芦屋町人口ビジョン」によると、2040年には18.5%（2,622人）の減少、2060年には28.1%（3,992人）の減少となっています。
- ・人口が減少することにより、地域経済に大きな影響が及ぼされます。定住人口1人あたりの年間消費額は124万円と推計されており、観光庁の資料では、旅行者の消費額に換算した場合、国内旅行者（日帰り）79人分、国内旅行者（宿泊）25人分に相当します。
- ・芦屋町においては、定住施策による人口減少の抑制と併せ、芦屋町の特徴を活かした観光施策の展開により、交流人口によって地域経済の規模を維持・発展させていくことを総合戦略においても目標として掲げており、芦屋港の担う役割は大きいといえます。

人口の将来展望グラフ



(単位：人)

	実績値	推計値									
		平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	平成32年 (2020年)	平成37年 (2025年)	平成42年 (2030年)	平成47年 (2035年)	平成52年 (2040年)	平成57年 (2045年)	平成62年 (2050年)	平成67年 (2055年)
社人研推計に準拠		14,556	13,826	13,009	12,172	11,345	10,533	9,739	8,974	8,219	7,479
芦屋町の将来人口	15,369	14,556	13,859	13,107	12,326	11,948	11,586	11,224	10,884	10,548	10,216
福岡県に準じた理想人口		14,556	13,859	13,501	13,101	12,771	12,456	12,140	11,843	11,538	11,227

(資料) 内閣官房まち・ひと・しごと創生本部提供資料を基に芦屋町作成

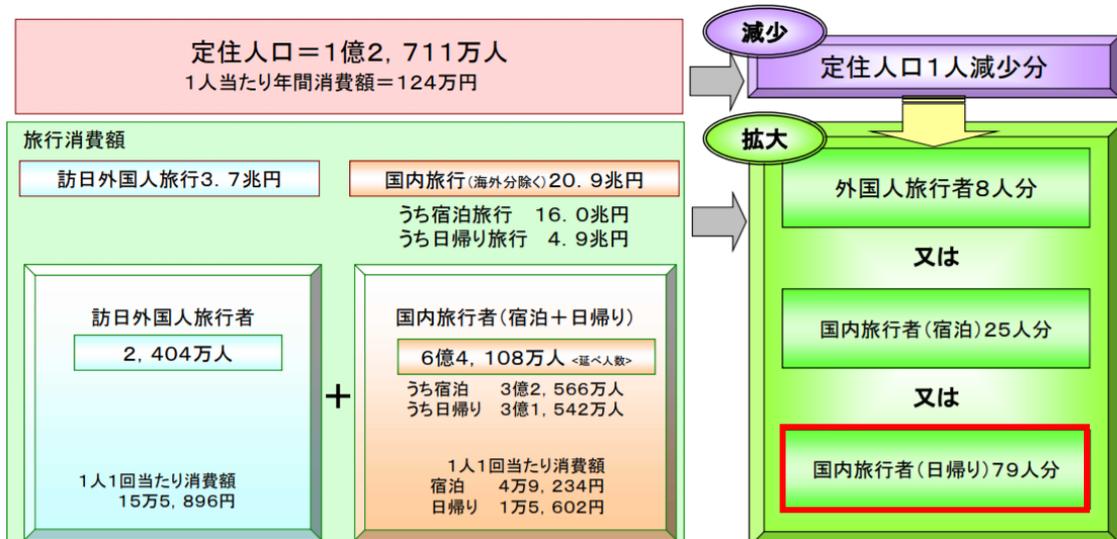
芦屋町の総人口の推計結果（芦屋町人口ビジョンより抜粋）

定住人口1人あたりの消費に相当する交流人口消費（観光庁資料）

観光交流人口増大の経済効果(2016年)



○ 定住人口1人当たりの年間消費額(124万円)は、旅行者の消費に換算すると外国人旅行者8人分、国内旅行者(宿泊)25人分、国内旅行者(日帰り)79人分にあたる。



注) 観光交流人口増大の経済効果では、定住人口1人が減少した場合に相当する経済効果として、外国人旅行者の場合8人分、国内旅行者のうち宿泊の場合は25人分、国内旅行者のうち日帰りの場合は79人分に相当します。芦屋町の場合、来訪者の動態から、日帰り客が現実的であると考えられます。

2) 地域経済分析

地域経済とは、人の生活に必要な財・サービスを生産、配分、消費・利用する行動とそれらの相互関係などといった経済学的な総称です。地域経済を分析することで、経済の特徴や課題をデータに基づいて的確に把握・認識し、施策を考えるうえで有効な1つのプロセスとなります。

RESASとは、内閣府まち・ひと・しごと創生本部が提供する地域経済分析システムの呼称で、地域の経済や観光に関する様々な情報を得て分析することができるものです。ここでは、この地域経済分析システムを活用し芦屋町の地域経済の状況をデータの基づき分析します。

■地域経済循環図

地域内企業の経済活動を通じて生産された付加価値は労働者や企業の所得として分配され、消費や投資として支出されて、再び地域内企業に還流します。このいずれかの過程で地域外に所得が流出した場合、地域経済が縮小する可能性があります。その地域経済の循環の現状を把握するための図が地域経済循環図です。

地域経済循環図をもとに、芦屋町で生産された付加価値が、地域内で循環しているか把握します。

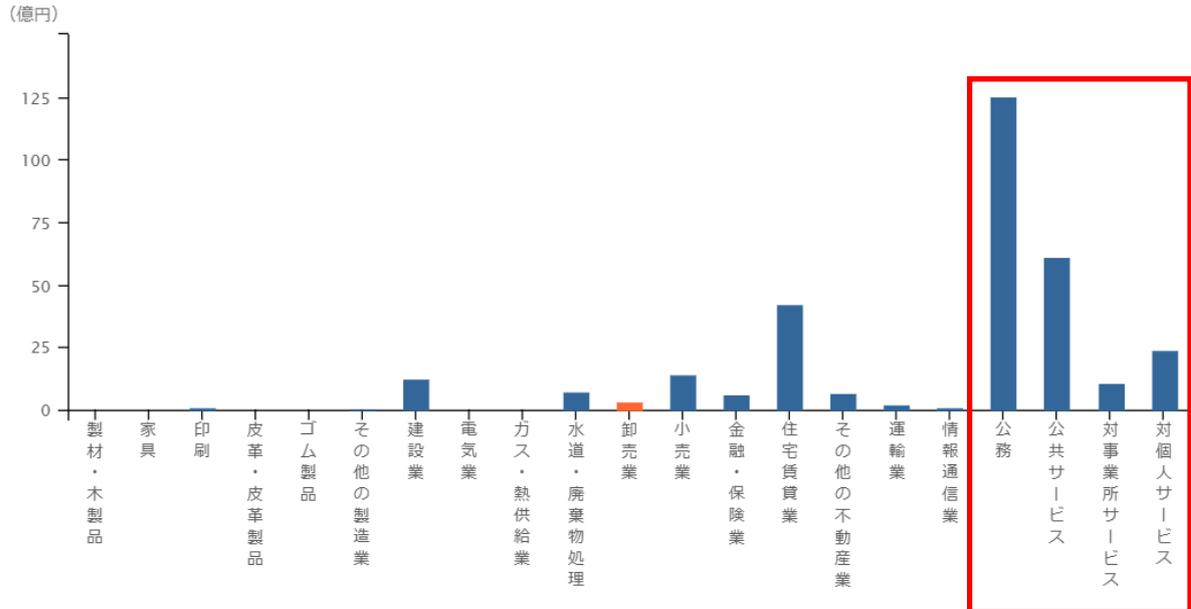
- ・芦屋町の地域経済循環図をみると、町内での生産額（付加価値額）は339億円で、最も付加価値を生んでいるのは第三次産業です。そのうち、分配（所得）は、499億円となっています。この差となる160億円のうち、69億円は雇用者所得であり、芦屋町民が町外で働き得た収入であることを表しています。
- ・支出は339億円で、民間消費額、民間投資額、その他支出の全てで町外への流出があります。特に、その他支出については、全体の78%が町外に流出しています。
- ・地域経済循環率は67.9%であり、芦屋町で得た所得が30%以上町外に流出しており、地域の経済循環がうまく機能している状態とはいえません。



■産業別生産額

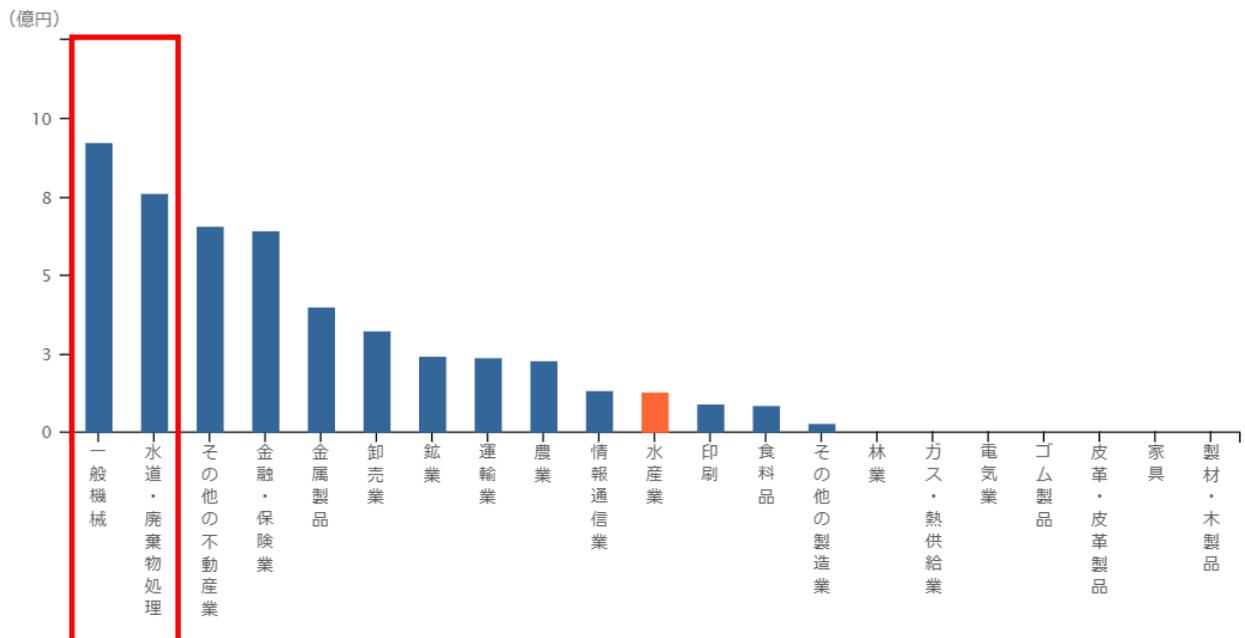
芦屋町で付加価値を生んでいる産業、地域の中で強みとなる産業を把握するために、産業別の生産額を整理します。

- ・芦屋町で最も付加価値額を生んでいるのは第三次産業です。産業別付加価値額では、公務、公共サービス、対個人サービスが大きな割合を占めています。
- ・芦屋港での主要産業となる漁業について把握するため、第一次産業をみると、一般機械、水道・廃棄物処理が多く、水産業は1.5億円程度と相対的に低い値となっています。



第三次産業 - 産業別付加価値額(修正特化係数)(RESAS)

※RESASにおける最新データである2013年の数値を使用



第一次産業 - 産業別付加価値額(修正特化係数)(RESAS)

※RESASにおける最新データである2013年の数値を使用

■産業別修正特化係数

産業の業種構成などで、その構成の割合を全国の割合と比較したものを修正特化係数といいます。

$$\text{修正特化係数} = \text{芦屋町の産業構成比} \div \text{全国の産業構成比}$$

修正特化係数は、全国平均が「1」となり、「1」よりも大きな場合、その産業は全国水準を上回った集積度があり、地域での強みのある産業といえます。

ここでは、芦屋町の修正特化係数を産業別に算出し分析したものです。

- ・芦屋町内の全産業において、修正特化係数のグラフが「1」以上の産業をみると、公務、水産業、公共サービス、一般機械、水道・廃棄物処理、金属製品、対個人サービス、などとなっています。
- ・付加価値額（前ページの下グラフ）においては相対的に値の低い水産業は、修正特化係数では公務に続いて高い比率であり、芦屋町においては水産業に特化しているといえます。



産業別修正特化係数(生産額ベース)(環境省「地域経済循環分析自動作成ツール」より抜粋)

※根拠となるデータは RESAS と同じ。RESAS最新データの 2013 年数値が使用されている。