第2章｜本市の現状分析

1. まちづくりにあたって踏まえるべき市の特性や社会潮流

・災害に強いまちづくりの推進

震災を教訓として整備した都市基盤を活用し，安心して暮らせるまちを目指します。

・東日本大震災からの復旧・復興と復興事業を活用したまちづくり

“海と生きる”を理念として，土地区画整理事業や津波復興拠点整備事業等による市街地の復興を進めてきており，整備されたストックを有効活用したまちづくりが重要です。

・少子化・高齢化

人口減少の要因となっている若者の定住に向け，若者の活躍の場づくり，子育てしやすい環境づくりによる定住促進が必要です。

・市役所移転

都市構造の変化に対応した戦略的なまちづくりが必要です。

・地方創生の推進

幸福感を感じて暮らし，誇りを持てる故郷づくりと安全・安心なまちと自立した地域づくりを目指します。

・市民が主役のまちづくりの推進

地域リーダー育成を基礎とし，住民と行政，営利（産業）と非営利が世代や立場を超え，対話を通じ進むべきベクトルと合わせながら，共創，協働を行う住民参加によるまちづくりを推進します。

・SDGsの推進

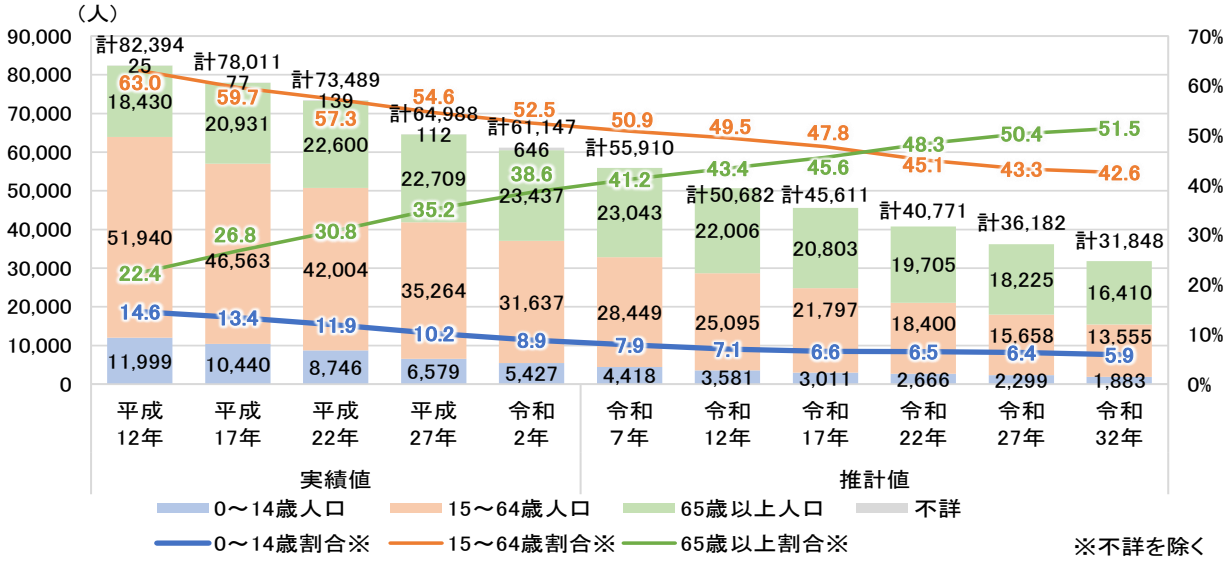
地球上の誰一人として取り残さない社会の実現を目指し，経済・社会・環境の諸問題を総合的に解決することの重要性が示されています。

2. 本市の現状

(1) 人口・世帯

総人口は減少傾向にあり，平成 22 年は約 7.3 万人でしたが，令和 2 年には約 6.1 万人に減少し，令和 32 年には約 3.2 万人にまで減少する見込みです。

■ 年齢別人口の推移



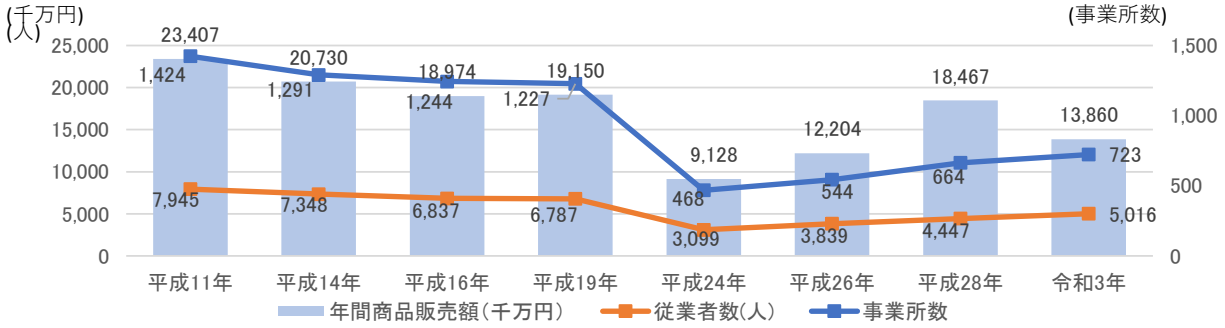
出典：実績値は国勢調査，推計値は『日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）』国立社会保障・人口問題研究所

（2）経済・財政等

卸売業・小売業の年間商品販売額について，東日本大震災後の平成24年には大きく落ち込み，平成28年にかけて回復し震災前とほぼ同水準となりましたが，令和3年には新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり，減少しています。

事業所数と従業者数については，平成24年に大幅に減少したものの，その後増加しています。
※卸売業・小売業には，水産卸売業等も含みます。

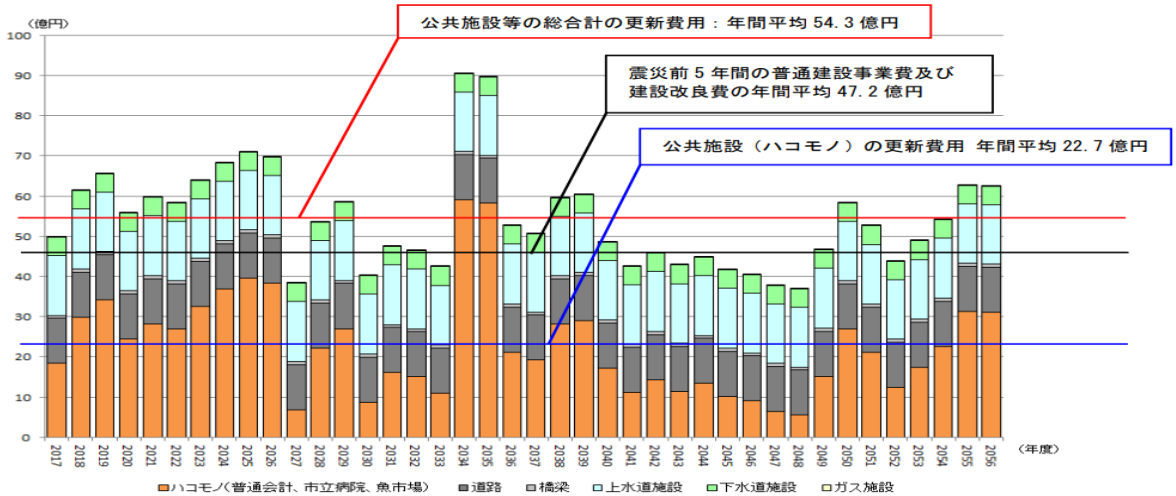
■ 卸売業・小売業の年間商品販売額，事業所数等の推移



出典：商業統計調査，経済センサス-活動調査

公共施設（ハコモノ施設）を長寿命化した場合の将来更新費用の推計結果と，インフラの将来更新費用の推計結果を合算した，公共施設等の今後40年間の更新費用の総額は約 2,173.1 億円（年間 54.3 億円）かかることが予想されます。現有の施設をそのまま更新していくのは極めて困難な状況にあり，公共施設（ハコモノ施設）について老朽施設の統廃合と人口動態に応じた施設の適正規模による適正配置を実施していきます。
※長寿命化：適切な点検・診断の実施と予防保全型維持管理の推進により，施設をより長期利用できるようにすること

■ 公共施設等の更新費用推計（公共施設及びインフラ施設）



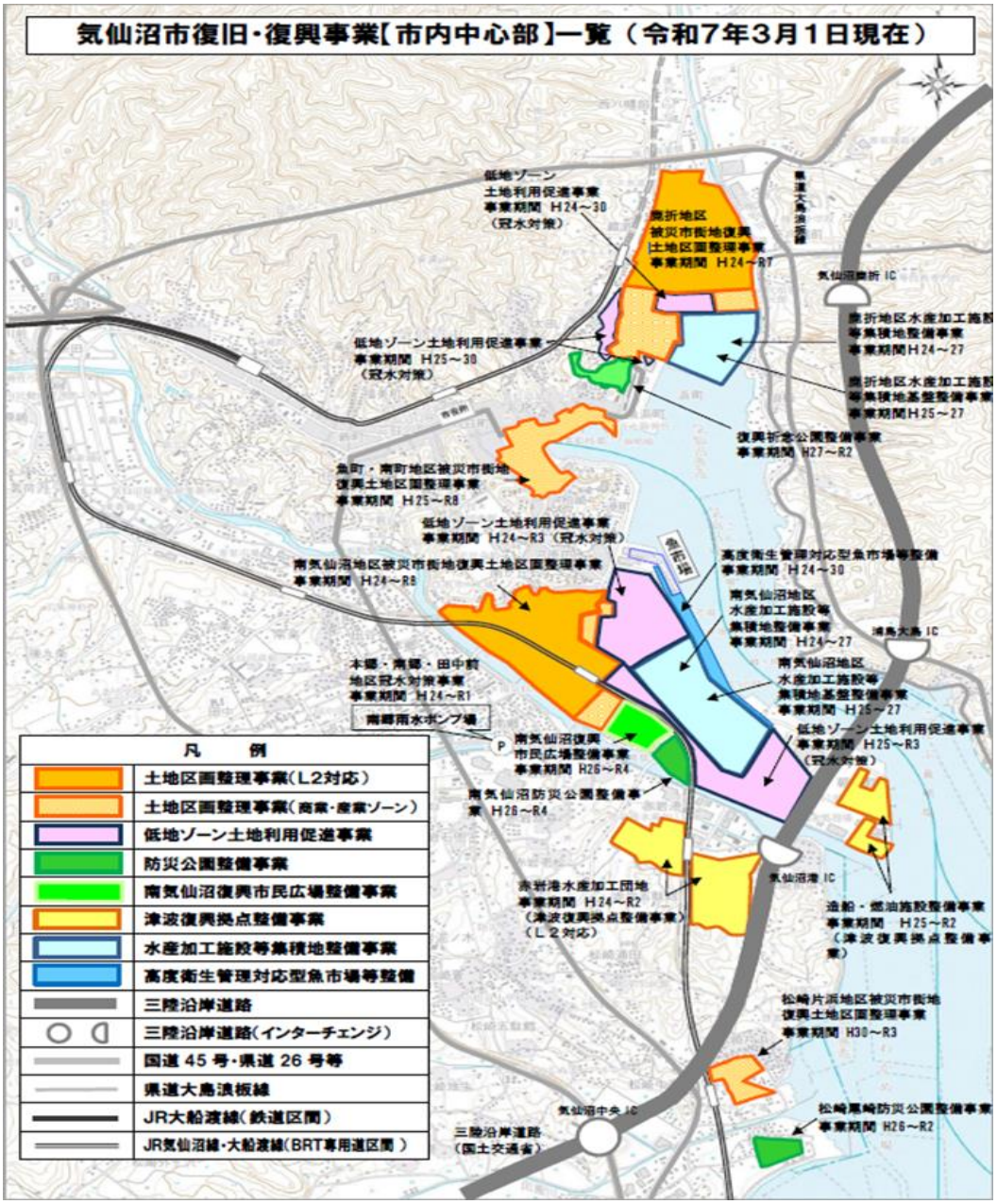
資料：気仙沼市公共施設等総合管理計画

（3）土地利用・施設立地

東日本大震災での津波被害等を受けて，沿岸部を中心に土地区画整理事業や津波復興拠点整備事業等を実施しました。また，避難道路としての役割も担う幹線道路ネットワークの構築を図りました。

災害危険区域から，より安全な住宅地への移転を促進するため，市は被災宅地の買い取りを実施しており，買い取り済み面積 116.3ha のうち，約 4 割は未活用となっています。（R7.1 時点）

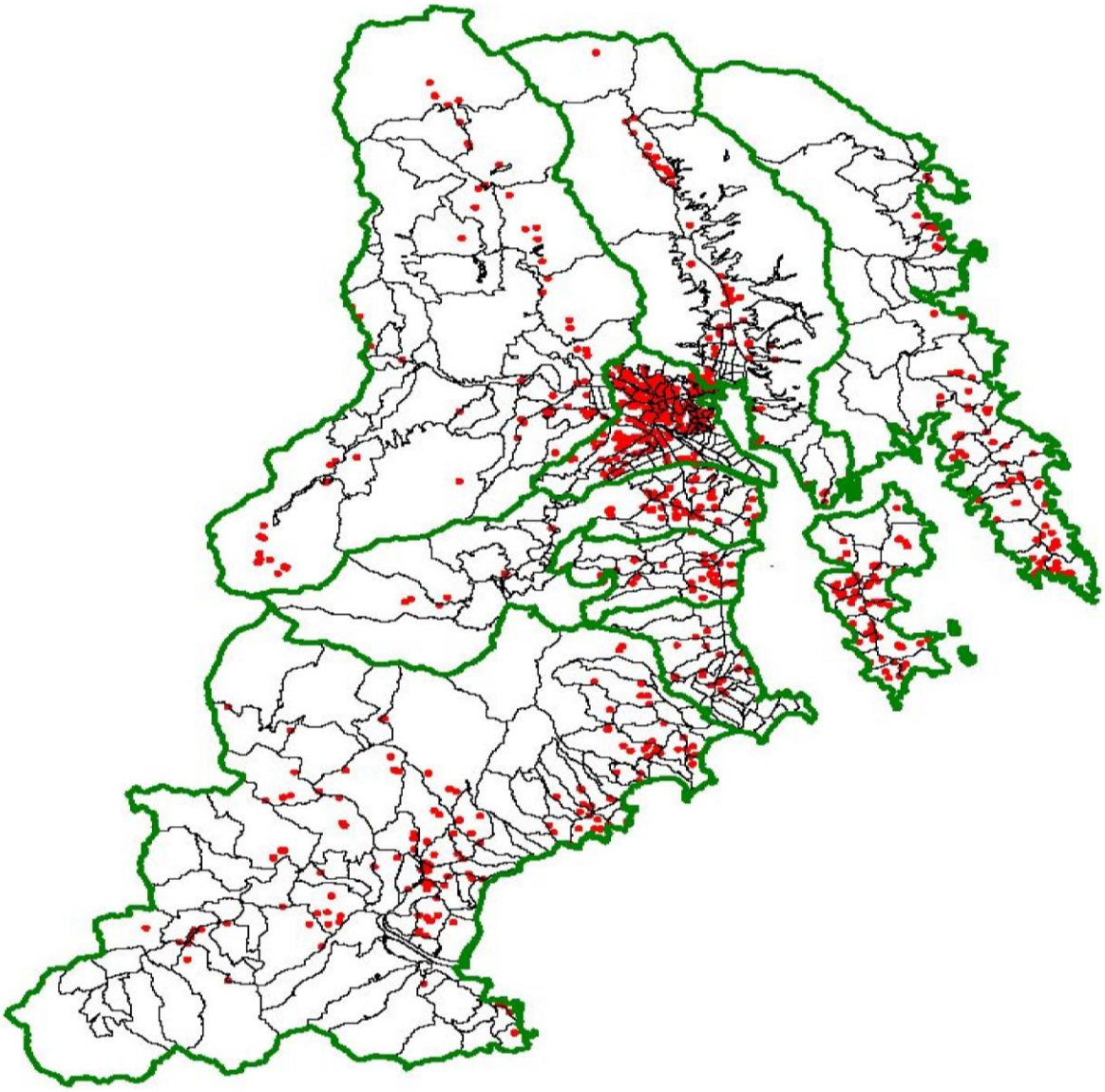
■復旧・復興事業の状況（市内中心部）



市が平成27年度に実施した空家等実態調査により把握した空き家件数は 1,051 戸で，地区別の空き家件数・割合は，市の中心市街地である気仙沼地区が市全体の空き家件数の約半数を占めています。

令和6年度から令和7年度にかけて市で再調査を実施していますが，上記件数から増える見込みです。

■ 空家等実態調査（平成 27 年度）に基づく空き家分布図



資料：気仙沼市生活環境課

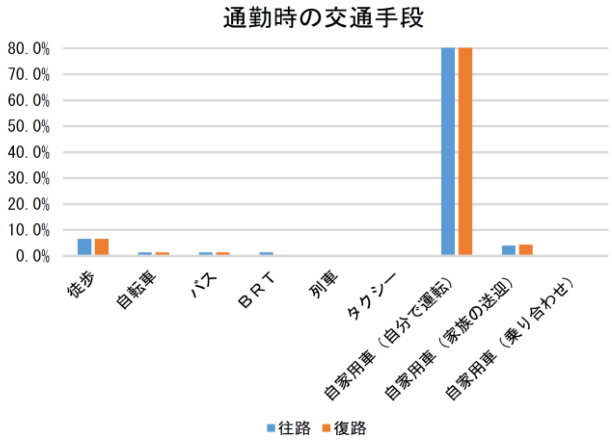
（4）都市交通

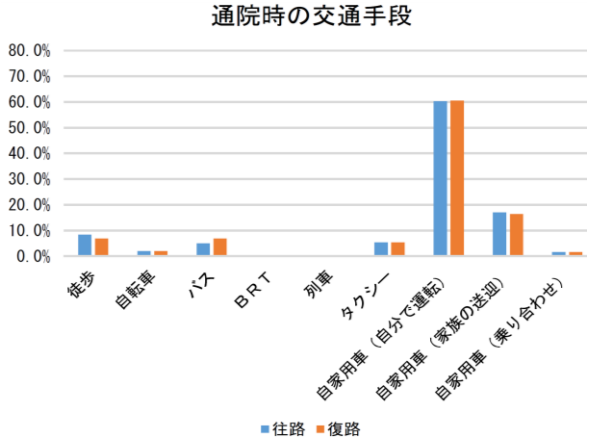
市内路線バスの利用者は平日1日あたり利用者数４９７人と低調な状況であり，市の人口の0.8％（仮に同一人物が往復したとすれば 0.4％）しか利用していないと考えられ，その上，減少傾向にあります。当面は，自家用車が主な交通手段である傾向に大きな変更はないと思われます。

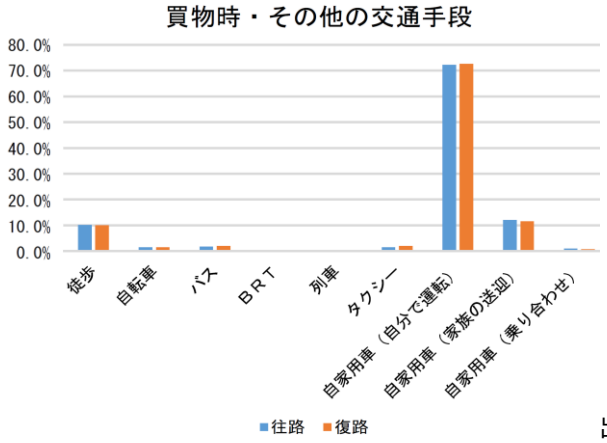
一方で，高齢社会が進行し，公共交通が失われると車を運転できない人の生活が不便となり，その方々の交通手段の確保が今後の課題です。

BRTについては市内の中距離・基幹交通，路線バスについては市内の幹線交通，デマンド交通については地域の実情に合わせた地域内移動を担うものであり，上記交通システムの乗継ぎ拠点である主要公共施設，JR気仙沼駅及び主要BRT駅などの市街地拠点を交通結節点とした新しい都市構造に即した公共交通を考えていく必要があります。

■目的別交通手段







出典：第2次気仙沼市総合交通計画