

第2章

高浜市の現況と課題

第2章 高浜市の現況と課題

2-1 高浜市の現況および必要な施策

1 人口

- 人口・世帯数は増加していますが、年少人口は低下、老年人口は上昇していることから、少子高齢化の進行がうかがえます。
- 平均世帯人員も減少し続けていることから、高齢な世帯が増加することが考えられます。
- 平成2年以降一貫して人口は増加しており、人口集中地区人口、人口集中地区面積ともに増加傾向にあります。
- (都)吉浜棚尾線、(都)中部2号線、(都)名古屋碧南線沿道では可住地人口密度が100人/ha以上と非常に高く、市街化区域内の全域で可住地人口密度も高くなっています。
- 市の北部や東部の市街化区域の外縁部や市街化調整区域で人口増加率の高い地区がみられ、スプロール的な宅地化や市街化区域内での空き家の増加などが懸念されます。
- 夜間人口が昼間人口を上回る流出超過が続いており、主な流出先は近隣都市の刈谷市、安城市、碧南市となっています。

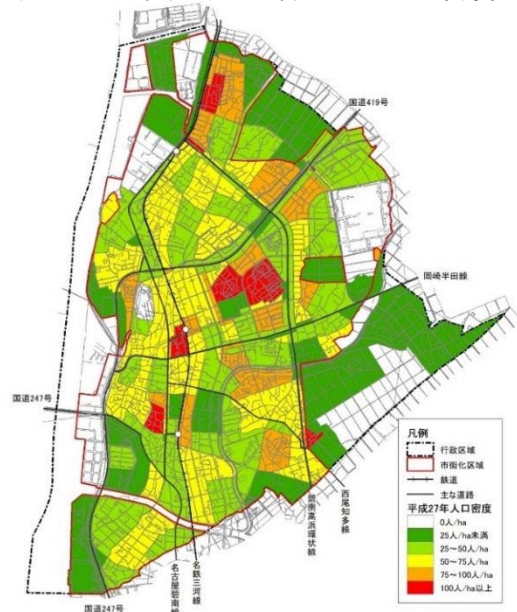
※(都)：都市計画道路の略称とし、以下同様に示します。

図 年齢別人口構成比の推移



資料：国勢調査

図 2015年(平成27年)地区別人口密度



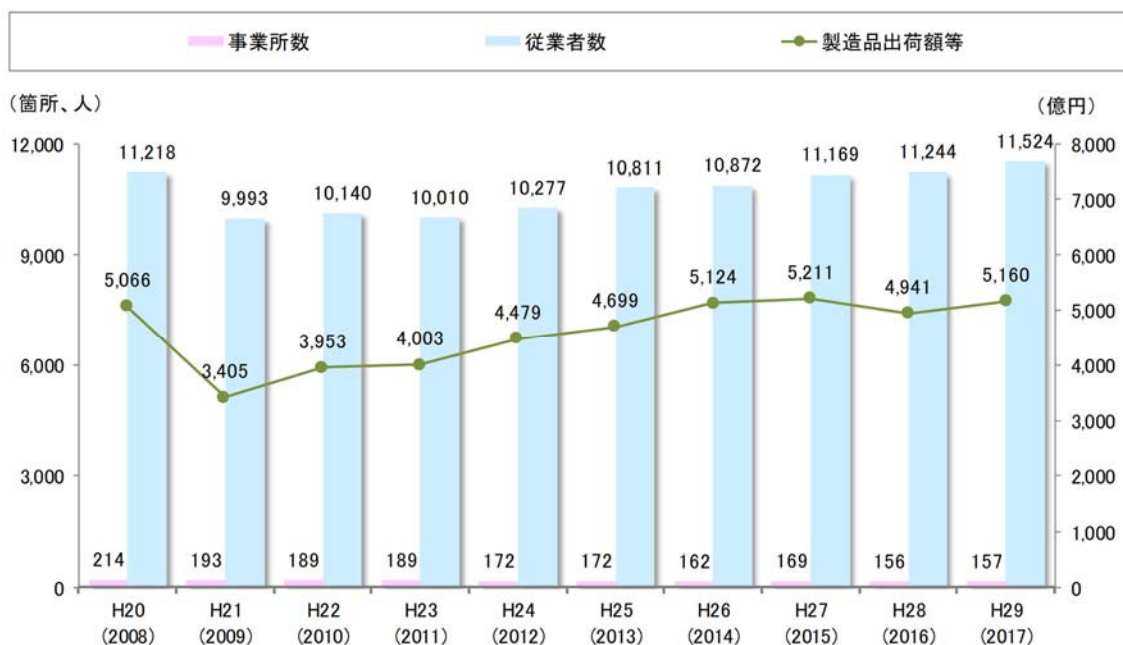
必要な施策

- ・ 主要な駅周辺における歩いて暮らせるコンパクトな住宅地の形成
- ・ 人口流入の受け皿としての新たな住宅用地の確保
- ・ 市街地内の空家・空地、低未利用地の利活用
- ・ 高齢化に向けた住宅の供給

2 産業構造

- 平成 28 年の産業別就業者数は、第 2 次産業の就業者割合が過半数を占めており、就業者の流入が多いことから、本市は工業都市としての拠点性を持っています。
- 工業は、事業所数が減少傾向ですが、従業者数、製造品出荷額等および 1 事業所当たり出荷額は全体的に増加傾向であることから、地場産業育成や都市活力の維持に向け、既存工業集積の維持・発展や新たな産業誘致を図る必要があります。
- 農業は、農家数、経営耕地面積が減少し続けており、担い手の不足による農地の荒廃が懸念されます。
- 商業は、商店数が減少傾向である一方、従業者数と商品販売額が平成 26 年から平成 28 年にかけては増加に転じていることから、既存商業地を維持する必要があります。

図 工業(事業所数、従業者数、製造品出荷額等)の推移



資料：工業統計(H23、H27以外)、経済センサス(H23、H27)

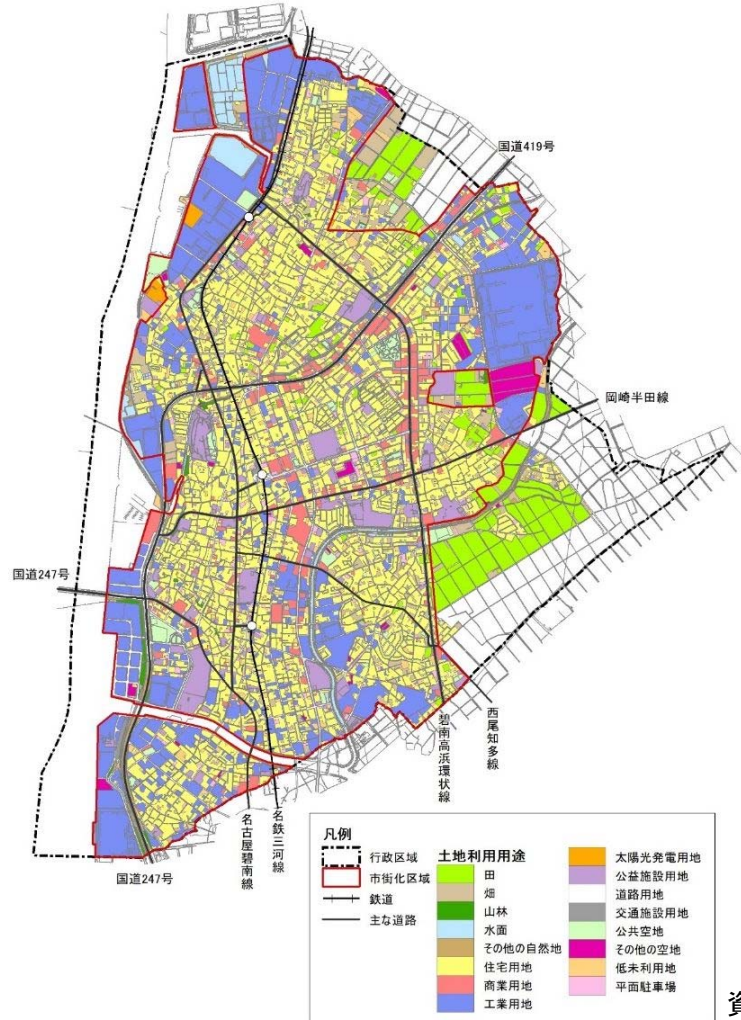
必要な
施策

- ・ 既存工場の拡張用地の確保
- ・ 産業立地に対応した土地利用の誘導、工業用地等の計画的な確保・配置
- ・ 地域の利便性向上に向けた既存商業地の維持、商業用地の確保
- ・ 市域の東部に広がる農業基盤の整備された優良農地の保全、営農環境の確保

3 土地利用・建物

- 市街化区域は行政区域の78.4%を占めており、その全域に用途地域が指定されています。準工業地域においては、住居系土地利用と工業系土地利用が混在している一方で、工業系土地利用から住居系土地利用への転換が進展しています。
- 空地などの低未利用地が点在しており、空家・空地の増加も見込まれることから、適切で有効な土地利用の誘導や、地域特性に応じた土地利用の純化を図る必要があります。
- 国道419号、碧南高浜環状線、名古屋碧南線の沿道では、土地区画整理事業によるまとまった宅地開発が行われており、その他の宅地開発は、名鉄三河線と碧南高浜環状線の間と比較的多くみられていることから、市街化区域内での開発が進んでいる状況です。

図 2018年(平成30年)土地利用現況



資料：都市計画基礎調査

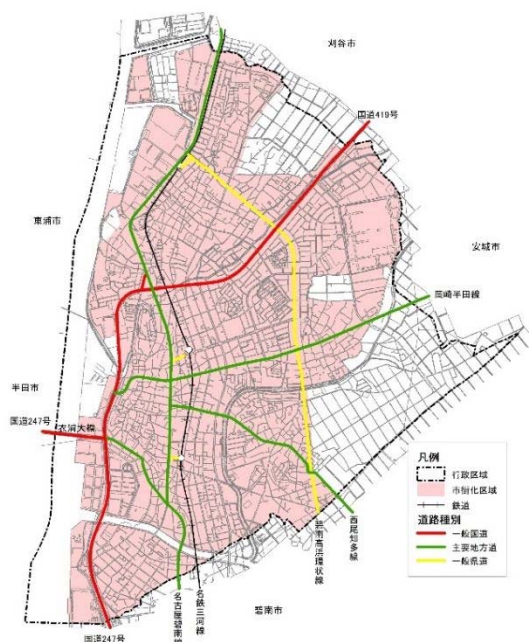
必要な施策

- ・ 鉄道駅周辺における都市機能の集積
- ・ 既成市街地における住工混在の解消
- ・ 基盤整備された既成市街地における良好な住環境の保全
- ・ 幹線道路沿道における商業地の形成

4 交通体系

- 本市の骨格を形成する道路として、本市から北東方向に国道 419 号が通っており名豊道路や伊勢湾岸自動車道といった広域的な幹線道路に接続しています。南部には知多半島と豊橋市を結び三河湾沿いの幹線道路となっている国道 247 号が通っています。
- 国道 247 号と国道 419 号は交通量も多く、大型車混入率や混雑度も高いことから、公共交通も含め、市内外を東西南北に広域的に結ぶ交通ネットワークを整備する必要があります。
- 本市の主要な公共交通手段は、名鉄三河線とバスがあります。名鉄三河線については、本市には吉浜駅、三河高浜駅、高浜港駅の 3 駅があります。
- 鉄道 3 駅の 1 日当たりの乗降客数は平成 22 年以降、増加傾向であり、今後も利用者が増加することが考えられます。
- バスについては、公共サービスとしてコミュニティ・バス（「いきいき号」）がありますが、平成 26 年以降利用者数は減少傾向にあるため、鉄道との連携強化など利便性の向上を図る必要があります。
- 中心市街地の周辺や密集市街地には、狭あい道路などの未整備道路や倒壊の可能性のあるブロック塀が多く残っている一方で、建物などが非常に多く、整備が進捗しにくい状況となっています。今後、火事や地震などの災害が起こった際に緊急車両が通行できるよう、安全・安心の確保に向けた対応を図る必要があります。

図 道路網図



必要な施策

- ・ 公共交通も含めた市内外を東西南北に広域的に結ぶ交通ネットワークの整備
- ・ 密集市街地における狭あい道路や倒壊の可能性のあるブロック塀などの改善・対策
- ・ 利便性の高い公共交通ネットワークの充実

5 都市施設

- 本市の都市計画道路の整備率は80.5%（平成31年4月1日時点）となっており、（都）名古屋碧南線や（都）安城高浜線、（都）西尾知多線などが未整備であることから、都市内外を東西南北に広域的に結ぶ交通ネットワークの整備が必要とされている一方で、状況に応じた見直しも必要となっています。
- 本市の都市公園面積は11.13ha、1人当たりの都市公園面積は2.32㎡/人（平成31年3月31日時点）となっており、近隣都市や愛知県よりも低い水準であることから、市民の憩いの場であるとともに、災害時の避難場所等になる身近な公園などについて、更なる整備や機能向上の必要があります。
- 公共下水道（污水）の整備状況は、平成10年の供用開始以降も計画的に整備を進め、処理区域面積および普及率ともに増加しているものの、近隣都市と比較して水準が低いことから、更なる整備の必要があります。

図 都市計画施設



必要な施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 状況に応じた都市計画道路の見直し ・ 身近な公園の機能向上 ・ 身近な公園や水辺空間の整備・活用による潤いの創出 ・ 公共下水道の整備
-------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

6 都市の個性（都市景観）

- 本市には歴史的景観として、社寺や史跡など、固有の歴史や伝統が多数あります。
- 緑の拠点となる公共施設や広場、工場緑地や屋敷林などがあることから、本市らしい良好な景観形成を図るため、これらを活かす必要があります。
- 見通しのよい連続的な景観として、特に本市の骨格をなす河川など水辺空間の維持・創出を図る必要があります。
- 領域性を与える景観要素として、北部・南部の段丘崖、衣浦湾、河川、北部・東部の優良な農地などがあることから、周辺市街地と調和した景観形成を図るために、これらを保全する必要があります。

必要な 施策	<ul style="list-style-type: none">・ 緑の保全と地域資源を回遊する空間の整備・ 地場産業、社寺の緑、歴史的街なみなど、高浜固有の歴史や伝統などを活かした個性的な景観づくり・ 川辺を楽しめる空間づくり・ 自然環境の維持・保全、既成市街地内の積極的な緑化・ 優良農地の維持・保全・ 地域との協働による都市づくり
-----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2-2 都市づくりの課題

本市の現況などを踏まえ、本市で取り組むべき都市づくりの課題は以下のとおりとなります。

1 人口・産業・土地利用

- 今後も人口が増加することが想定されるため、低未利用地の活用とともに、新たな住宅地の整備や宅地の拡大方策を検討する必要があります。
- 本市の基幹産業と言える製造業の用地を確保するなど、新たな働く場を創出する必要があります。

2 都市計画施設

- 未整備の都市計画道路については、計画決定後の社会情勢の変化を踏まえ、整備の優先順位や必要性を検討する必要があります。

3 公共施設

- 市内に点在する公共施設等については、市民の利便性、施設の安全性・重要性に配慮するとともに、ライフサイクルコストを踏まえた長期的な視点から、計画的な建替えや統廃合、複合化・多目的化、長寿命化等を検討する必要があります。

4 道路・交通

- 市内外を東西南北に広域的に結ぶ幹線道路について、渋滞対策を実施する必要があります。
- 今後は公共交通機関の必要性が高まることが想定されるため、鉄道・バスの連携の改善や、駅周辺への生活利便施設の集積等を検討し、地域公共交通ネットワークを維持する必要があります。

5 災害

- 南海トラフ地震などの大規模震災が発生した場合には、衣浦湾沿岸を中心に津波被害が想定されています。また、想定し得る最大規模の降雨が発生した場合には、稗田川沿いの区域に洪水被害が想定されています。そのため、有事に備えた避難場所や防潮堤の整備、市民の避難訓練等の災害対策を進める必要があります。

2-3 都市づくりとSDGsの関わり

SDGs (Sustainable Development Goals) は、「誰一人取り残さない」社会の実現をめざし、平成 27 年 (2015 年) の国連サミットで採択された「持続可能な開発目標」のことであり、令和 12 年 (2030 年) までを期限とする世界共通の目標です。

持続可能な世界を実現するために 17 のゴールと 169 のターゲットから構成され、経済・社会・環境を包含する統合的な取組を示しています。

国は、「SDGs 実施指針改定版 (令和元年 12 月 20 日)」のなかで、「現在、日本国内の地域においては、人口減少、地域経済の縮小等の課題を抱えており、地方自治体における SDGs 達成へ向けた取組は、まさにこうした地域課題の解決に資するものであり、SDGs を原動力とした地方創生を推進することが期待されている。」としています。

以上のことから、本市における都市づくりの目標と、「SDGs の目標」との関連を示すことで、本計画の実現による SDGs の推進を目指します。



【都市づくりと関連性の強いSDGsの目標 (ターゲットから抜粋)】

- 目標 6：安全な水とトイレを世界中に
 - ・排水処理による水質の改善
- 目標 8：働きがいも経済成長も
 - ・生産活動や雇用創出の促進
 - ・経済成長と環境悪化の分断
- 目標 9：産業と技術革新の基盤をつくろう
 - ・インフラ改良や産業改善による持続可能性の向上
- 目標 11：住み続けられるまちづくりを
 - ・交通の安全性の改善
 - ・安全で利用しやすい緑地や公共スペースの提供
 - ・環境上の悪影響の軽減
 - ・災害に対する強靱化
- 目標 13：気候変動に具体的な対策を
 - ・気候関連災害や自然災害に対する強靱性および適応力の強化
- 目標 14：海の豊かさを守ろう
 - ・海洋汚染の防止
- 目標 15：陸の豊かさを守ろう
 - ・自然生息地の劣化の抑制
- 目標 17：パートナーシップで目標を達成しよう
 - ・効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップの奨励・推進

出典・引用：国際連合広報センターHP より