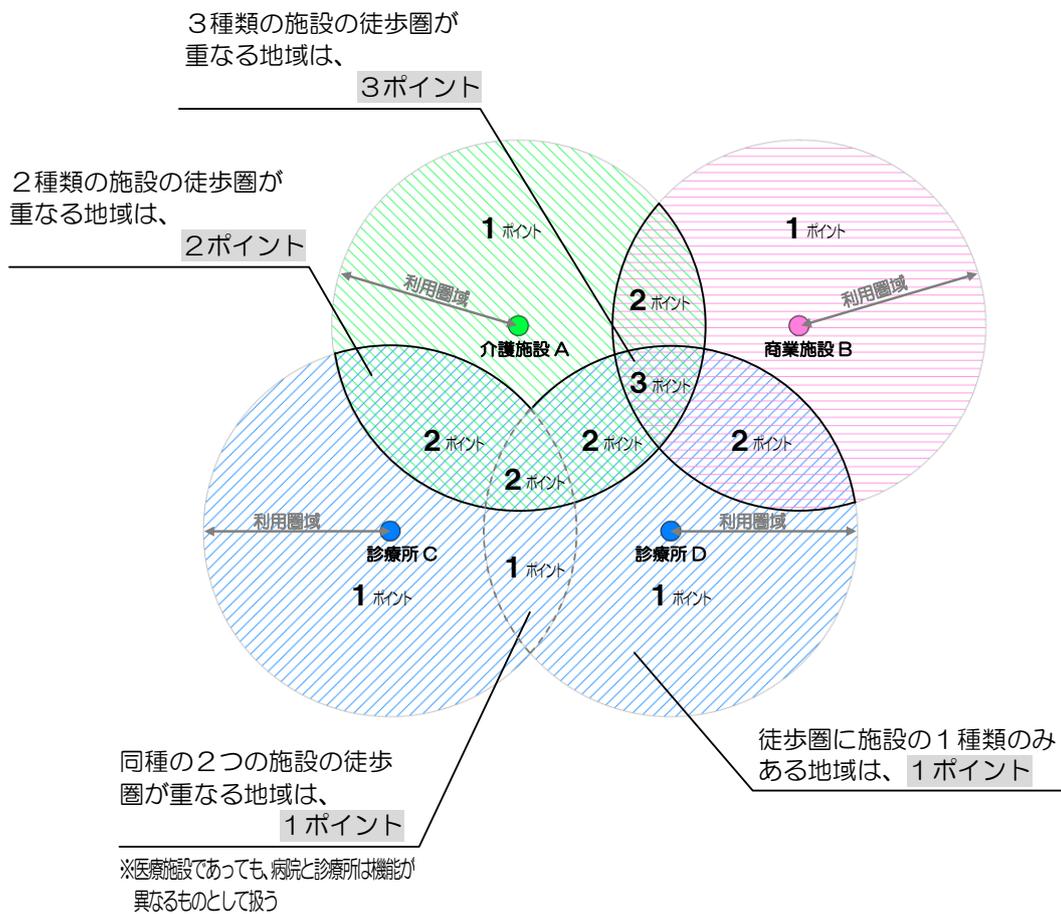




(生活利便性評価におけるポイント数の計上方法)

- ・ 様々な分野の都市機能が立地する地域を生活利便性が高い地域と考える。
- ・ 徒歩圏にある「施設（建物）」の数ではなく、徒歩圏にある「施設の種類（都市機能）」の数により評価する。
※ 診療所が 2 つある地域は、2 つの施設があっても施設の種類（機能）は同じとし、ポイントは 1 とする。

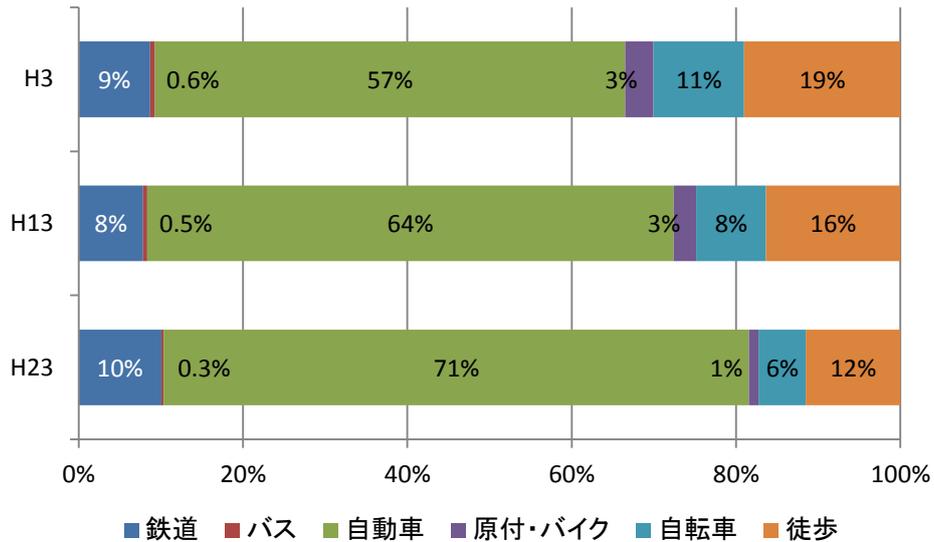


3 都市交通

(1) 代表交通手段別分担率

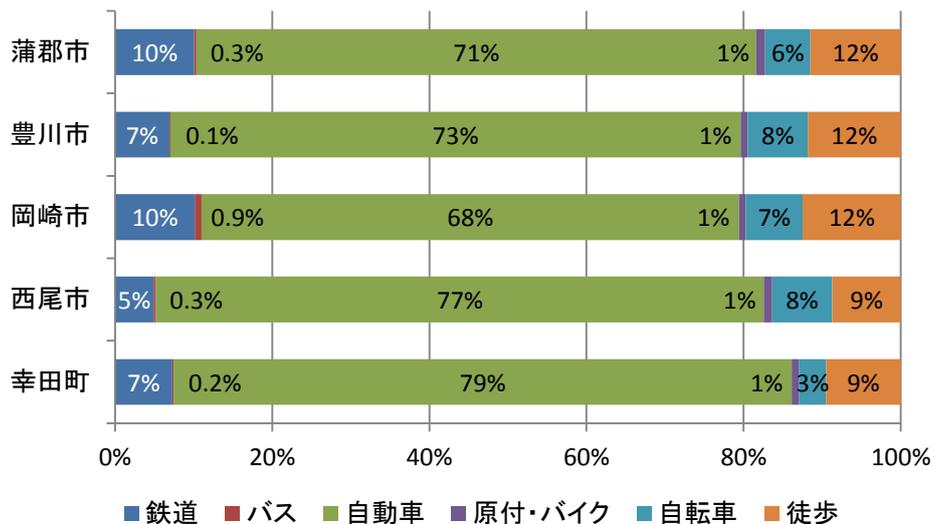
代表交通手段別分担率の推移を見ると、公共交通に比べて自動車が過去から多いことがわかります。また、自転車や徒歩の分担率が減少し、自動車の分担率が増加しています。近隣市と比較すると、概ね平均的な値となっています。

■ 蒲郡市関連の代表交通手段別分担率の推移



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査

■ 代表交通手段別分担率近隣市との比較



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査

(2) 公共交通の整備状況

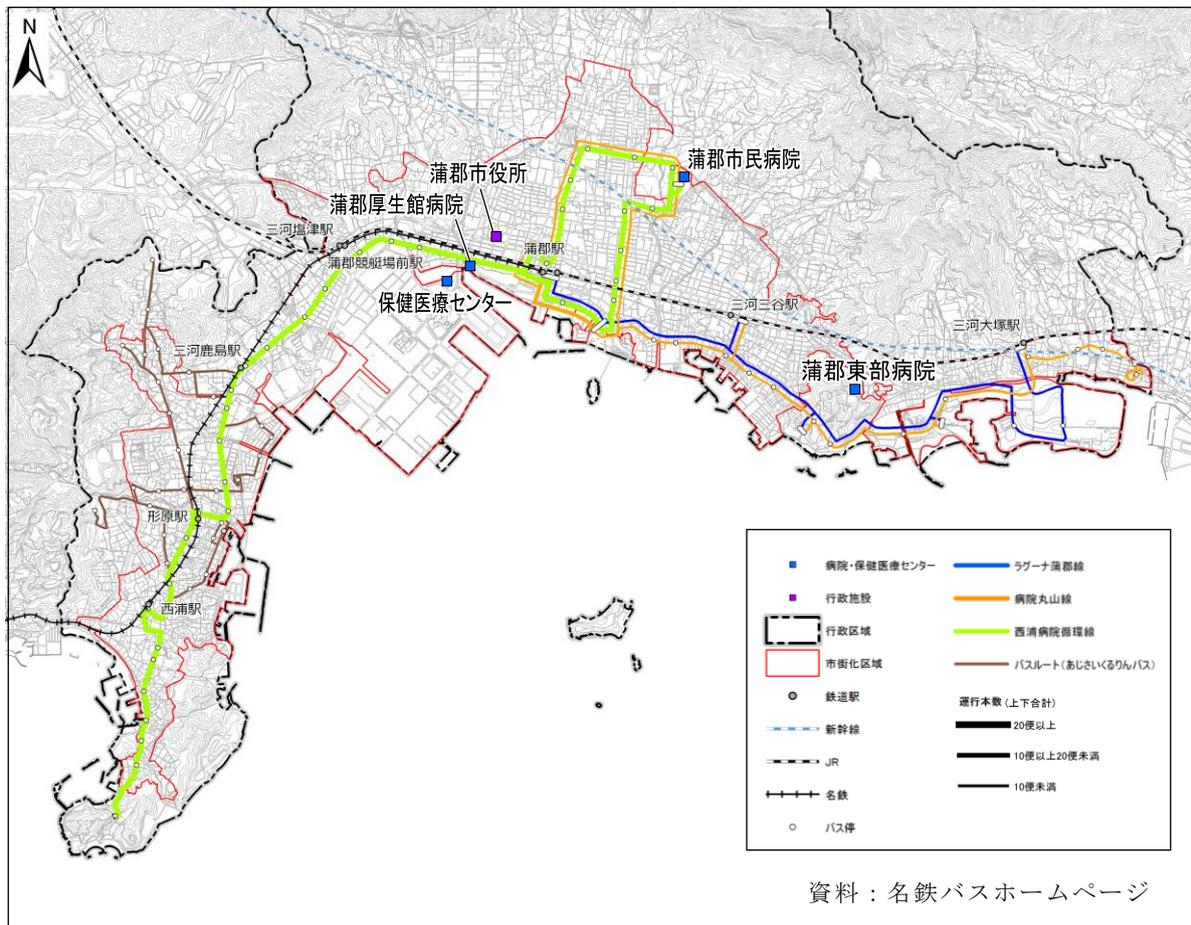
① 公共交通ネットワーク

本市には、JR東海道本線と名鉄西尾・蒲郡線の鉄道2路線が整備され、JR東海道本線は4駅、名鉄は5駅が整備されています。

JR蒲郡駅は、ピーク時に10便運行され、その他のJR駅についても4便運行されるなど、高頻度に運行されています。名鉄西尾・蒲郡線もピーク時に3便運航されるなど、鉄道が本市の公共交通の基幹軸を形成しています。

バスは、3路線の定期路線が整備されており、蒲郡駅や市民病院から、東西に路線が整備されています。一方で、市東部の路線の運行本数が1日あたり5便（平日）と少ない他、蒲郡東部病院などの基幹的な都市施設へアクセスしていないなどの課題があります。

■ 蒲郡市内の公共交通の整備状況



■市内鉄道路線の整備状況、運行状況（JR東海道本線）

駅名		三河塩津駅	蒲郡駅	三河三谷駅	三河大塚駅	
運行 本数	1日	上り	43	109	56	43
		下り	43	112	58	43
	ピーク 時	上り	4 (7時台)	10 (7時台)	4 (6, 7, 17, 18時台)	4 (6, 7時台)
		下り	4 (7時台)	8 (8, 19時台)	4 (8, 18, 19, 20時台)	4 (8時台)
	昼間	上り	2	6	3	2
		下り	2	6	3	2
運行 時間帯	上り	6 : 11 ~ 23 : 55	5 : 59 ~ 23 : 52	5 : 56 ~ 23 : 50	6 : 02 ~ 23 : 46	
	下り	5 : 58 ~ 24 : 40	6 : 01 ~ 24 : 43	6 : 03 ~ 24 : 46	6 : 07 ~ 24 : 49	

■市内鉄道路線の整備状況、運行状況（名鉄西尾・蒲郡線）

駅名		西浦駅	形原駅	三河鹿島駅	蒲郡競艇場 前駅	蒲郡駅	
運行 本数	1日	上り	35	35	35	35	
		下り	35	35	35	-	
	ピーク 時	上り	2 (6~21時台)	2 (6~21時台)	2 (6~21時台)	2 (6~21時台)	2 (6~21時台)
		下り	3 (6時台)	3 (6時台)	3 (6時台)	3 (6時台)	-
	昼間	上り	2	2	2	2	2
		下り	2	2	2	2	-
運行 時間帯	上り	6 : 03 ~ 23 : 05	5 : 55 ~ 23 : 03	5 : 52 ~ 23 : 00	5 : 49 ~ 22 : 58	5 : 47 ~ 22 : 55	
	下り	5 : 58 ~ 23 : 05	6 : 00 ~ 23 : 08	6 : 03 ~ 23 : 10	6 : 06 ~ 23 : 13	-	

■市内バス路線の整備状況、運行状況

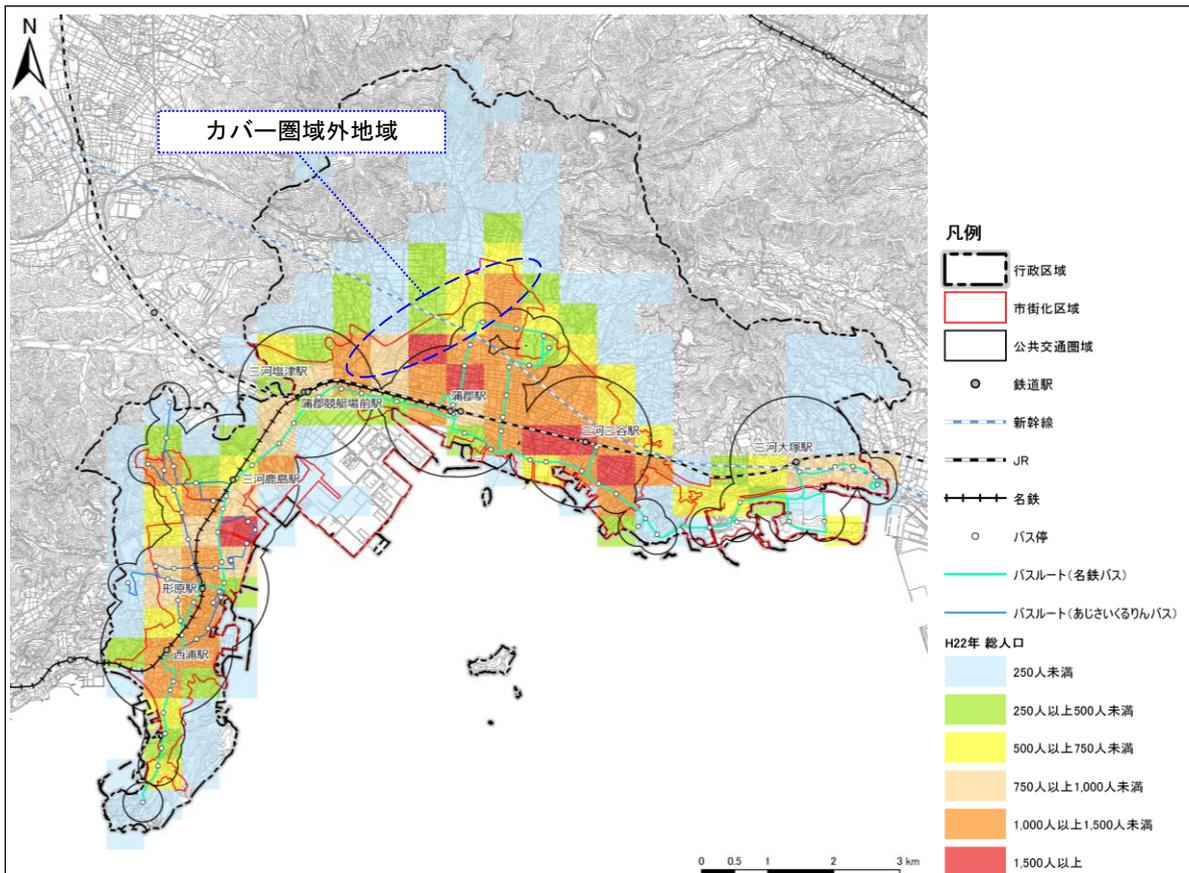
系統名	1日あたり運行回数 (平日/休日)
西浦温泉前・蒲郡市民病院循環（左まわり）	12 / 9
西浦温泉前・蒲郡市民病院前（左まわり）	1 / 0
西浦温泉前・蒲郡市民病院循環（右まわり）	9 / 3
丸山住宅・蒲郡市民病院循環	3 / 3
丸山住宅・蒲郡駅前（市民病院経由）	1 / 1
丸山住宅・蒲郡駅前（ラグーナ蒲郡線）	1 / 0

② 公共交通のカバー圏域

公共交通のカバー圏域（鉄道駅から半径 1km またはバス停から半径 300m の範囲）に居住する人は 65,395 人であり、総人口の 79.5%を占めています。

一方で、D I Dや蒲郡中部土地区画整理事業施行区域であっても、公共交通カバー圏域外となっている地域があります。

■ 公共交通のカバー圏域（鉄道駅から半径 1km、バス停から半径 300m）



(公共交通のカバー圏域内の人口とカバー率の計測結果)

	H22		H27		
	人口	カバー率	人口	カバー率	
国勢調査人口	82,249	—	81,100	—	
地域公共交通網形成計画策定時のネットワーク(鉄道・名鉄バス)	62,101	75.5%	—	—	
平成29年度末時点のネットワーク	鉄道・名鉄バス	63,908	77.7%	62,680	77.3%
	鉄道・名鉄バス コミュニティバス	65,395	79.5%	64,205	79.2%

※各時点の公共交通のカバー圏域内の人口は、カバー圏域内の 500m メッシュ人口の合計値。カバー圏域に一部のみ含まれるメッシュは、面積按分により人口を計上する。



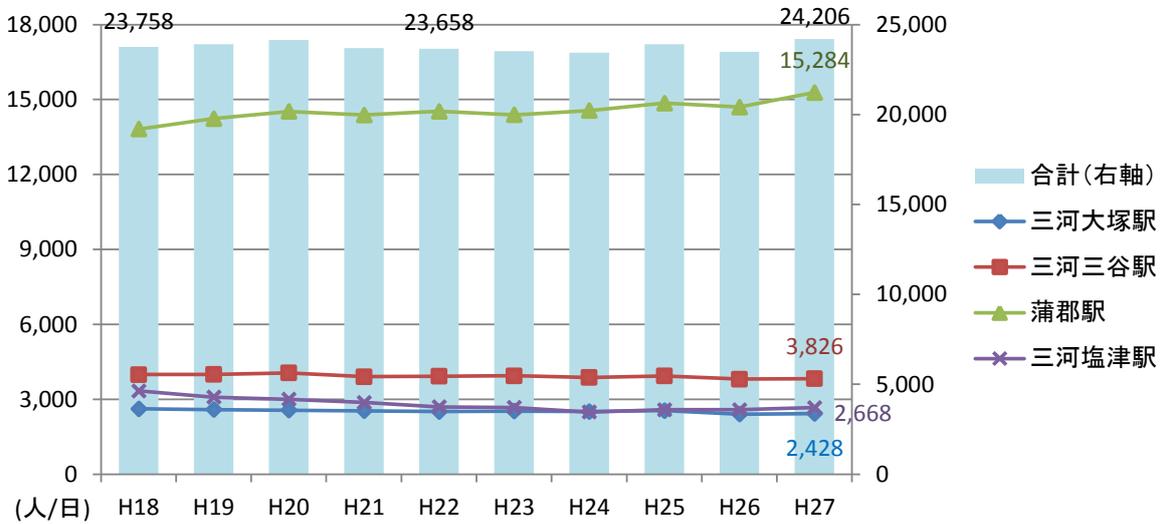
(3) 公共交通の利用状況

① 鉄道の利用状況

J R 東海道本線は、蒲郡駅の利用者が 15,284 人と最も多く、次いで三河三谷駅が 3,826 人と多くなっています。蒲郡駅の利用者は、中期的にみて増加傾向であるほか、三河三谷駅や三河大塚駅では横ばいで推移しています。三河塩津駅では平成 24 年まで減少していましたが、近年は増加に転じています。

名鉄西尾・蒲郡線は、三河鹿島駅では近年増加していますが、その他の駅では横ばいや減少で推移しています。

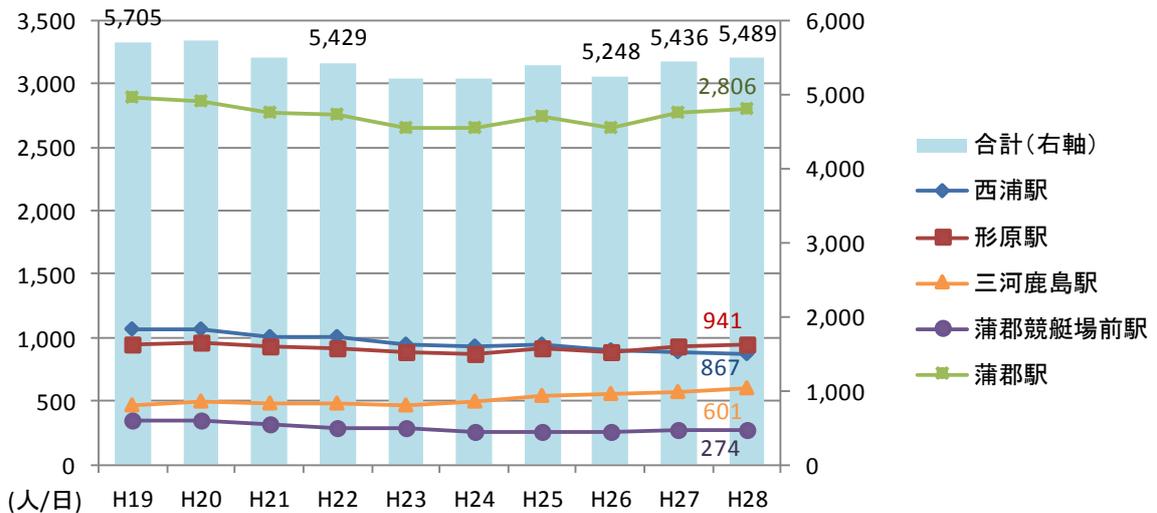
■ J R 東海道本線の利用者数の推移



※利用者数 = 乗車人員 × 2

資料：蒲郡市統計

■ 名鉄西尾・蒲郡線の利用者数の推移



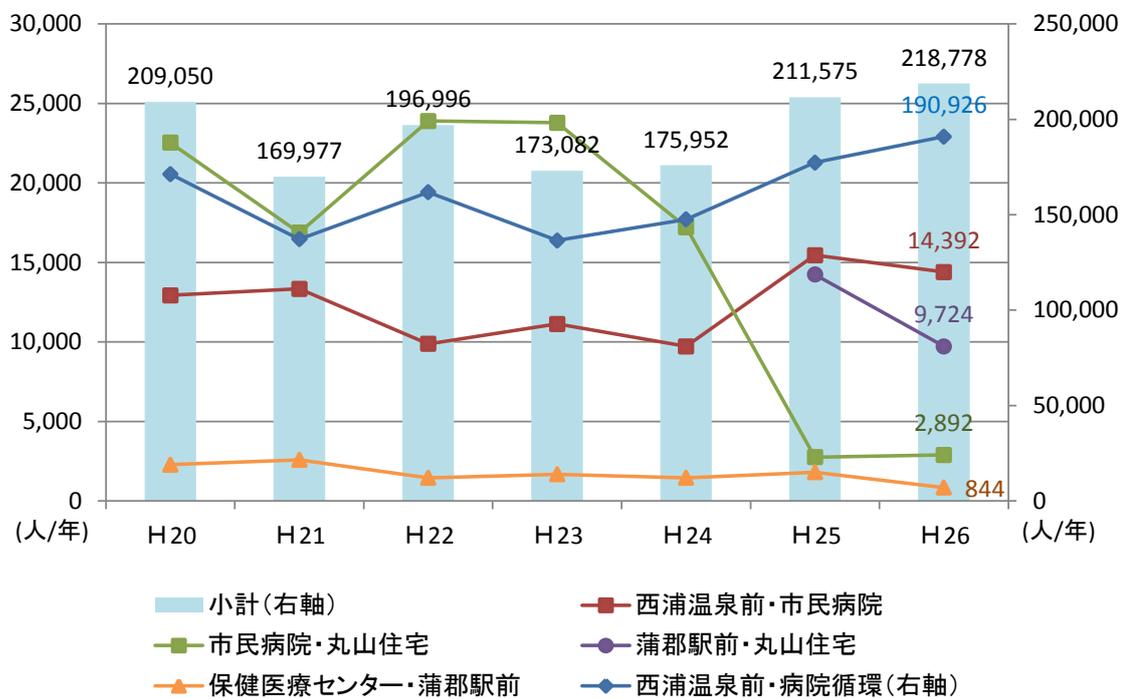
資料：蒲郡市地域公共交通網形成計画

② バスの利用状況

バスは、全体の利用者数は、減少から増加に転じています。

路線別に見ると、西浦温泉前・病院循環の利用者が最も多くなっています。また、同路線や西浦温泉前・市民病院といった、市西部を運行する路線の利用者が増加傾向です。

■ バスの年間利用者数の推移



資料：蒲郡市地域公共交通網形成計画

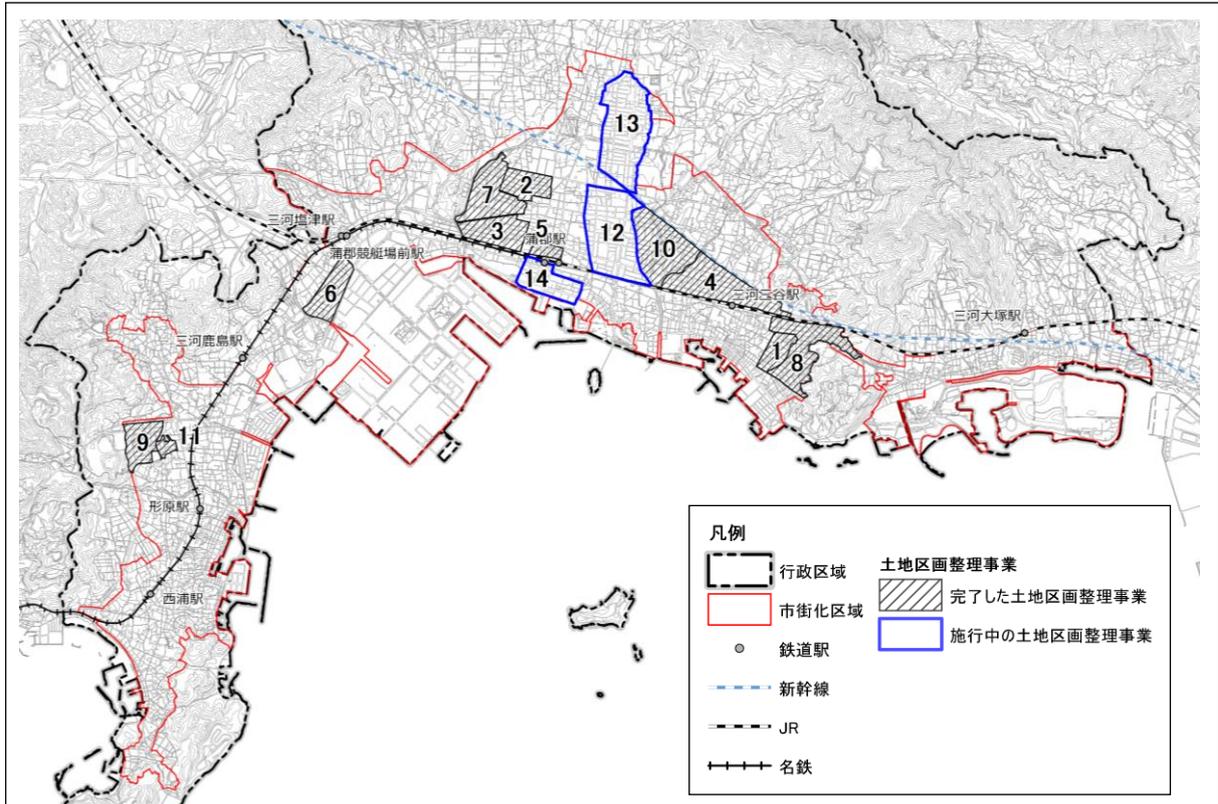


4 土地利用等

(1) 市街地整備の動向（土地区画整理事業の実施状況）

市内で 11 地区の土地区画整理事業が完了し、3 地区が事業中です。事業区域のうち、蒲郡中部土地区画整理事業では、一部の区域が平成 17 年から平成 22 年にかけて、新たに DID 区域となっています。

■ 土地区画整理事業施行箇所図



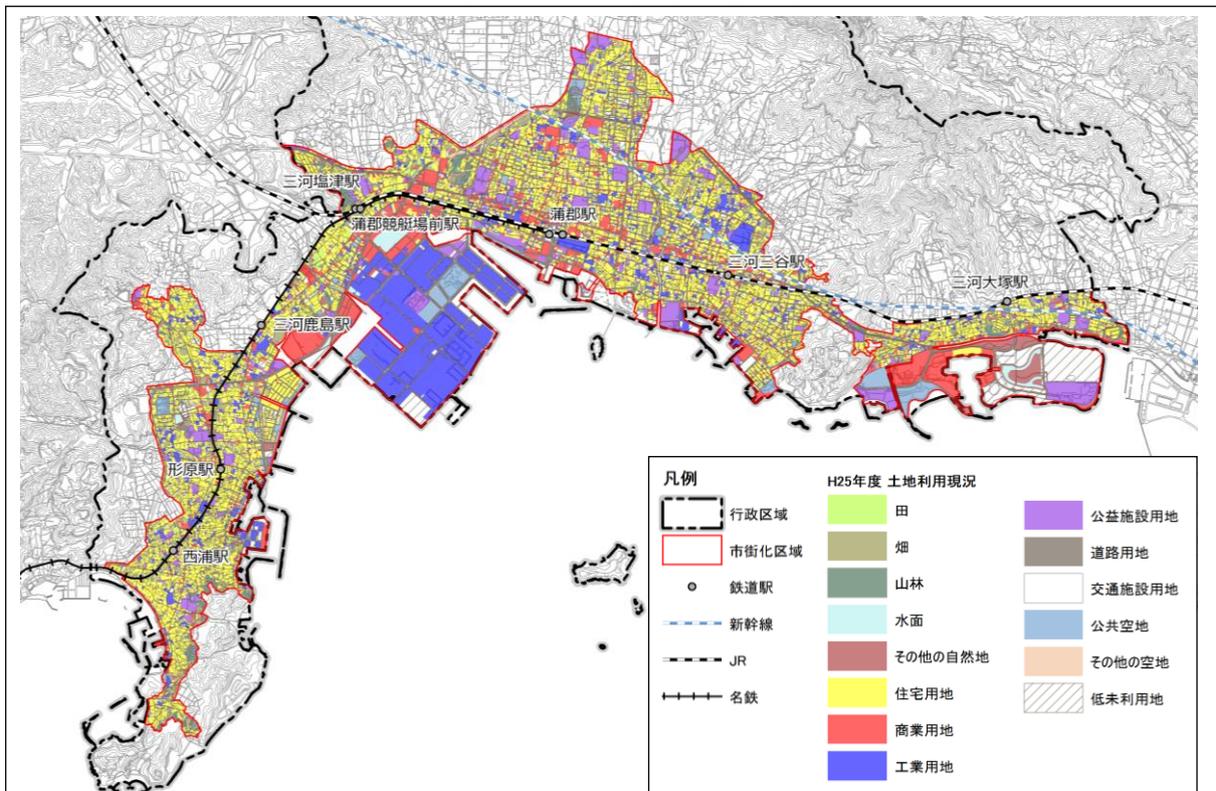
完了した土地区画整理事業				
番号	施行区分	名称	面積 (ha)	事業年度
1	組合	蒲郡市三谷東部土地区画整理事業	10.15	S27～S33
2	市	蒲郡都市計画中ノ坊土地区画整理事業	14.52	S32～S42
3	市	宝飯都市計画蒲郡大坪土地区画整理事業	20.31	S38～S45
4	市	宝飯都市計画蒲郡三谷北駅前土地区画整理事業	37.04	S33～S48
5	市	宝飯都市計画蒲郡駅前土地区画整理事業	4.89	S36～S50
6	市	宝飯都市計画蒲郡拾石土地区画整理事業	17.62	S41～S54
7	市	宝飯都市計画事業蒲郡緑町土地区画整理事業	27.12	S47～S61
8	市	宝飯都市計画蒲郡東部土地区画整理事業	33.77	S41～H2
9	組合	蒲郡市蒲郡双太山土地区画整理事業	15.08	S56～H4
10	組合	蒲郡市蒲郡西田川土地区画整理事業	37.33	S46～H5
11	組合	蒲郡市蒲郡羽栗池東土地区画整理事業	3.25	H21～H28
施行中の土地区画整理事業				
番号	施行区分	名称	面積 (ha)	事業年度
12	市	東三河都市計画蒲郡蒲南土地区画整理事業	52.20	S44～H31
13	市	東三河都市計画事業蒲郡中部土地区画整理事業	53.31	S62～H34
14	市	東三河都市計画事業蒲郡駅南土地区画整理事業	19.59	S63～H33

(2) 土地利用の現況

住宅用地の中に工業用地が分布している状況です。また、県道蒲郡碧南線や芦谷蒲郡線の沿線等に商業用地が分布しています。浜町に一団の工業用地が分布しています。

用途地域別の土地利用をみると、住居系の用途地域では、住宅用地の他、自然的土地利用が多くなっています。また、準工業地域では、住宅用地が多く34%を占めていますが、工業地域、工業専用地域は、工業系の土地利用が多くなっています。

■ 土地利用現況図（市街化区域）



○ 用途地域別の土地利用の現況面積・割合

	自然的 土地利用	住宅 用地	商業施設 用地	工業 用地	公的・公益 用地等	低未利用地	合計
第1種低層住居専用地域	39%	30%	1%	1%	22%	7%	100%
第1種中高層住居専用地域	16%	37%	3%	2%	34%	8%	100%
第1種住居地域	22%	35%	4%	3%	31%	6%	100%
第2種住居地域	20%	6%	1%	1%	28%	43%	100%
近隣商業地域	3%	40%	11%	4%	34%	8%	100%
商業地域	8%	18%	27%	1%	29%	16%	100%
準工業地域	13%	34%	11%	9%	27%	6%	100%
工業地域	8%	7%	6%	39%	37%	3%	100%
工業専用地域	0%	0%	0%	78%	16%	5%	100%
総計	14%	28%	8%	13%	29%	8%	100%

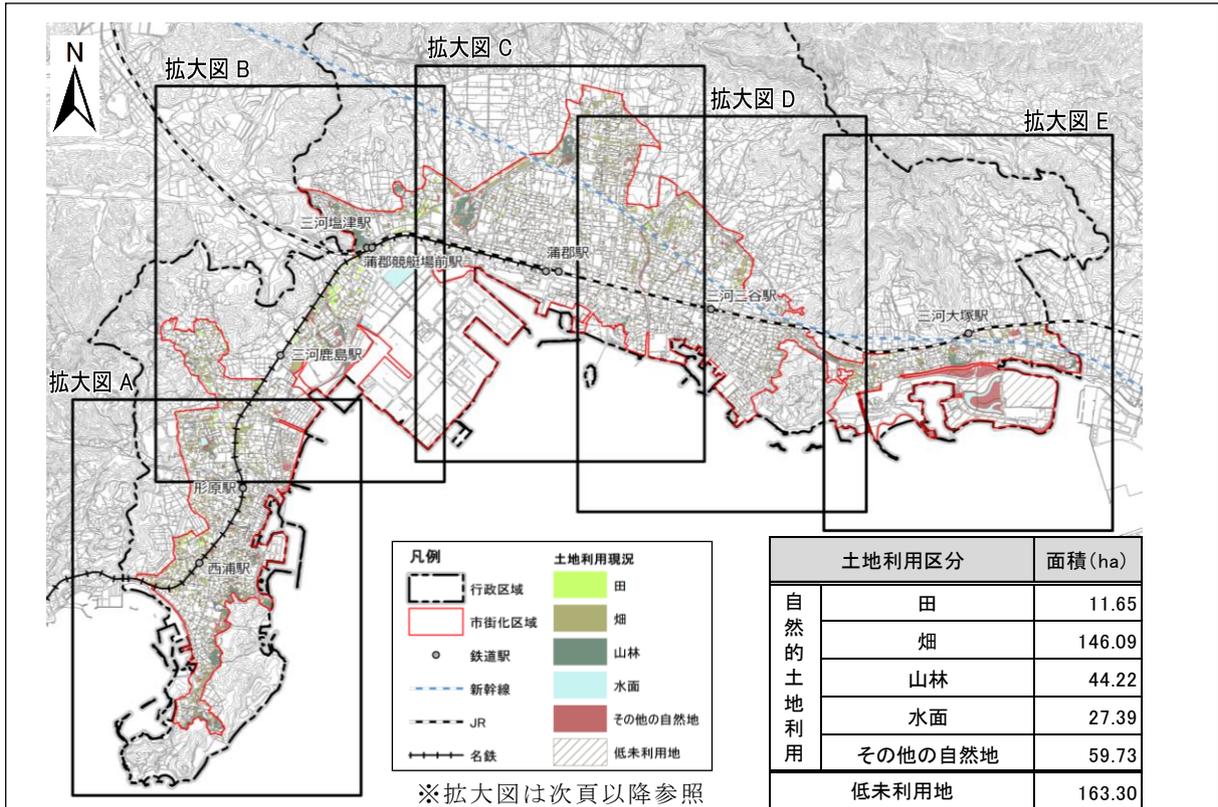
資料：平成 25 年度都市計画基礎調査



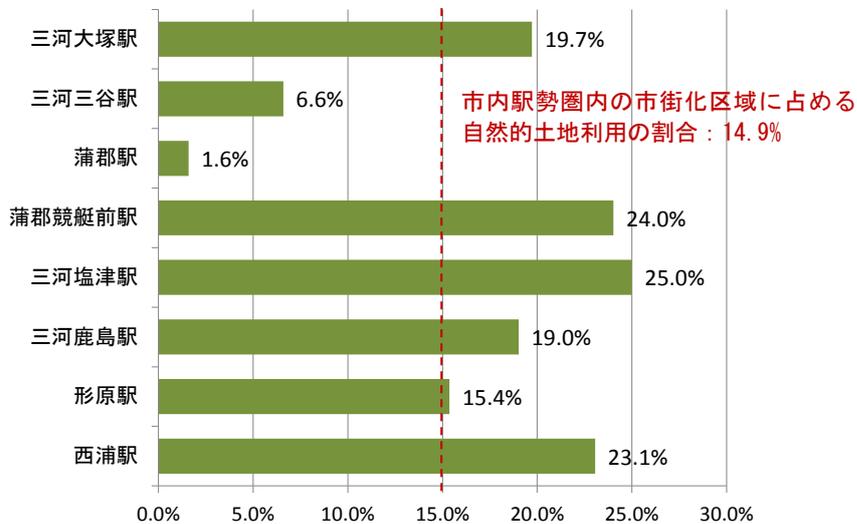
(3) 低未利用地等の分布

鉄道駅の徒歩圏や土地区画整理事業の施行区域内をはじめ、市街地内の各所に低未利用地等（平成 25 年度都市計画基礎調査における「自然的土地利用（田、畑、山林、水面、そのた自然地の総称）」と「低未利用地」のことをいう）が点在している状況です。特に、駅の徒歩圏内であっても、自然的土地利用が多く分布しており、土地利用方法について検討が必要です。

■ 低未利用地等の分布



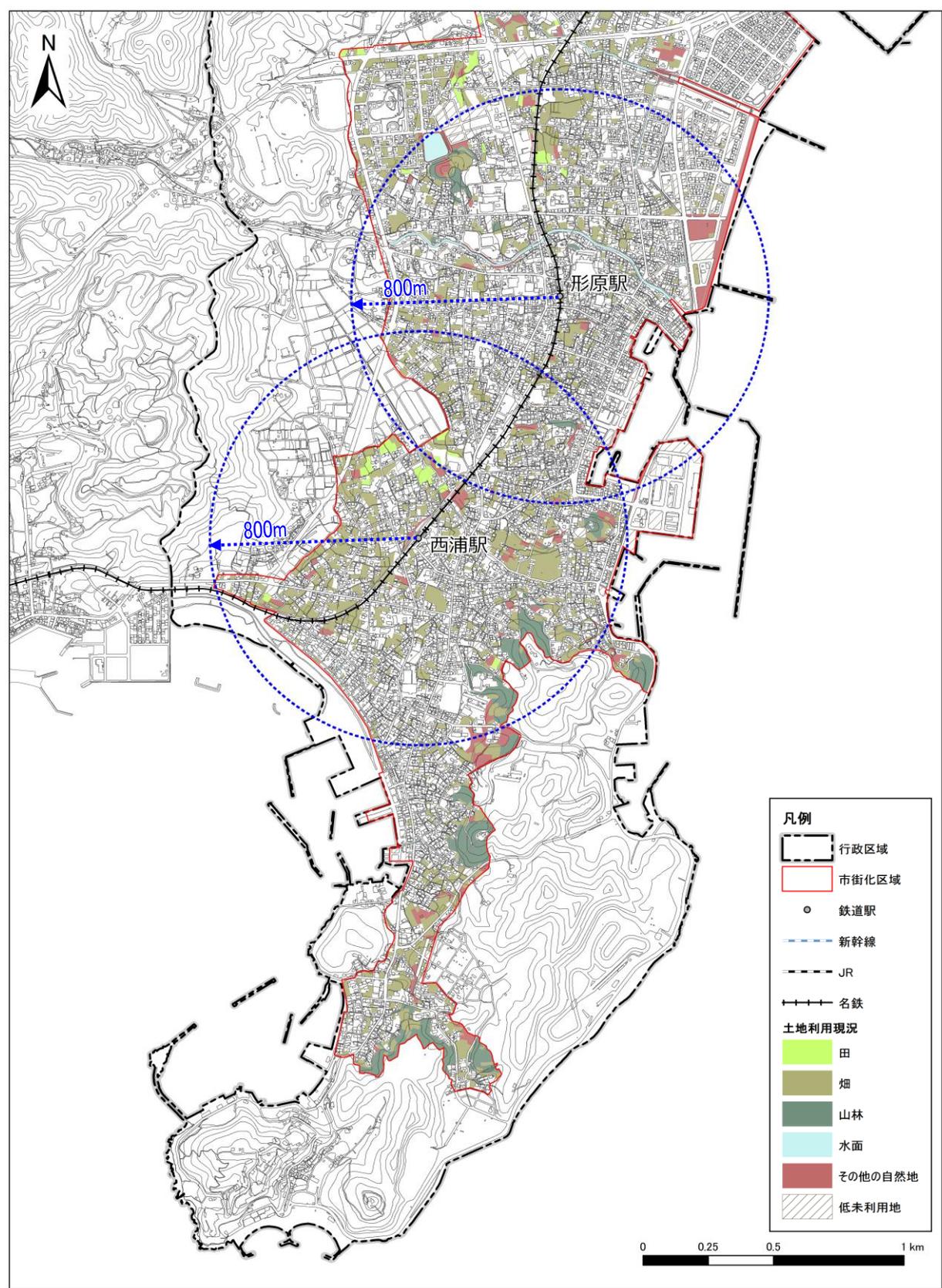
○ 駅徒歩圏内の市街化区域に占める自然的土地利用の割合



資料：平成 25 年度都市計画基礎調査



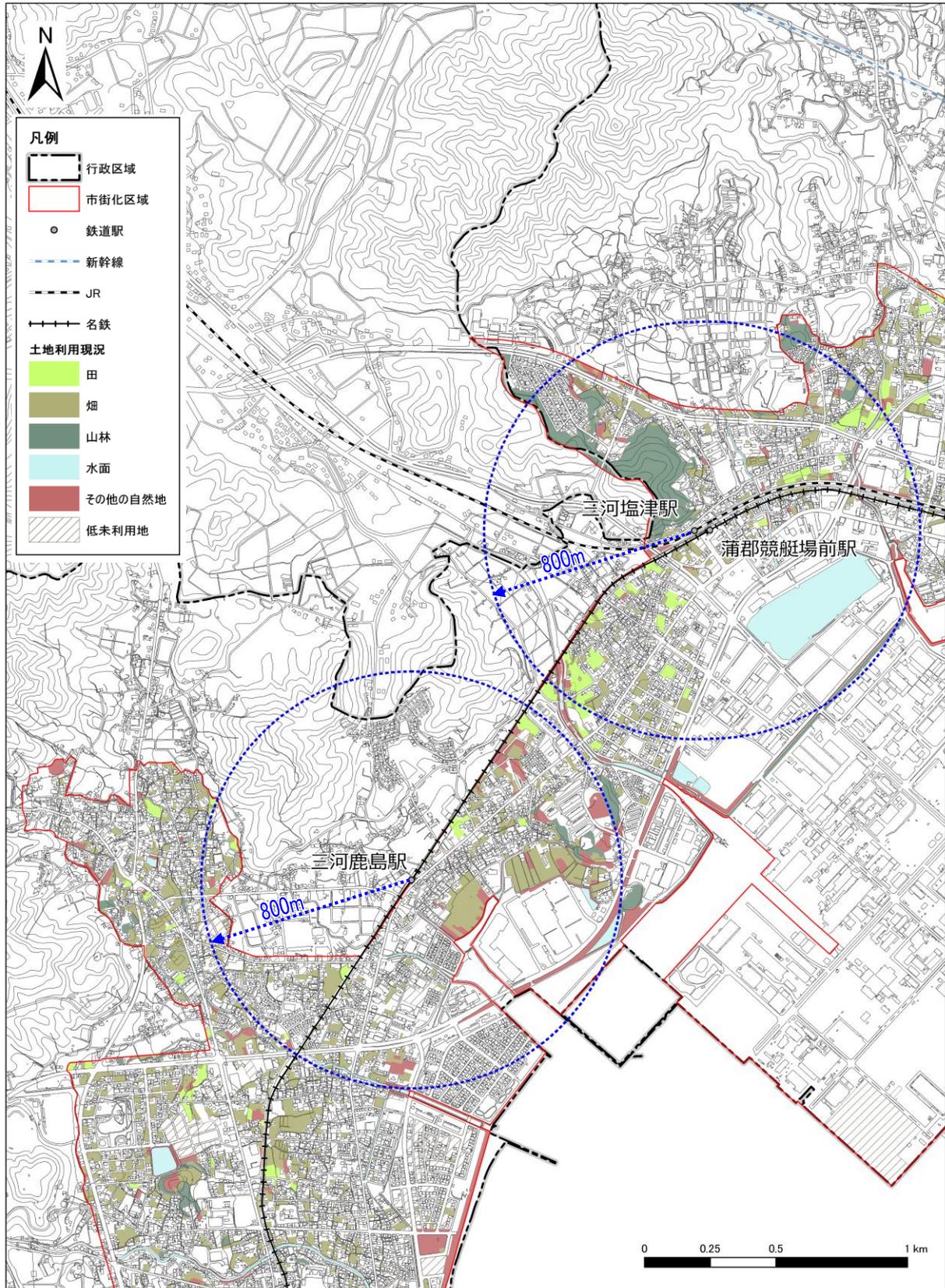
拡大図 A (西浦駅、形原駅周辺)



資料：平成 25 年度都市計画基礎調査



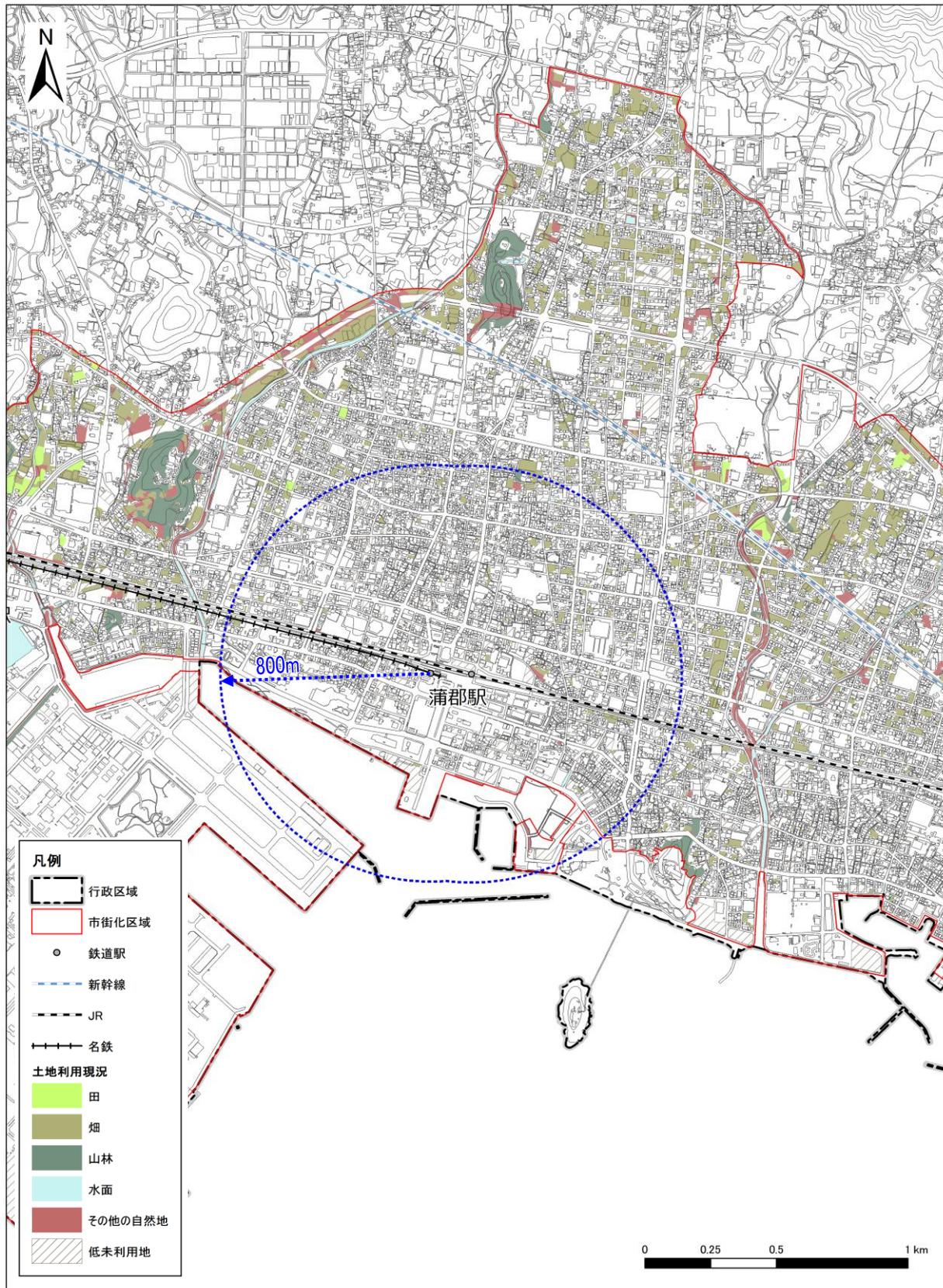
拡大図 B (三河鹿島駅、三河塩津駅、蒲郡競艇場前駅周辺)



資料：平成 25 年度都市計画基礎調査



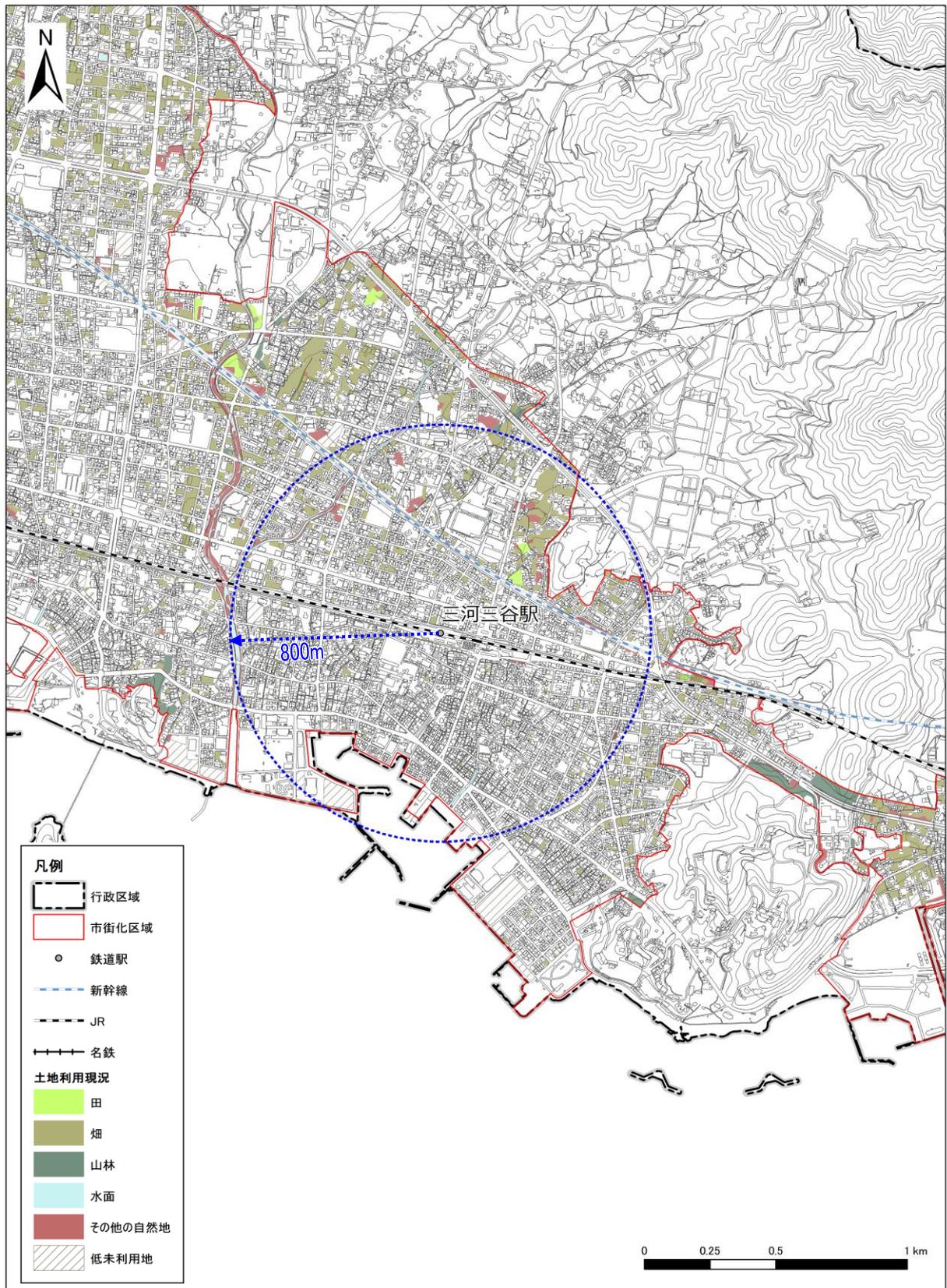
拡大図 C (蒲郡駅周辺)



資料：平成 25 年度都市計画基礎調査



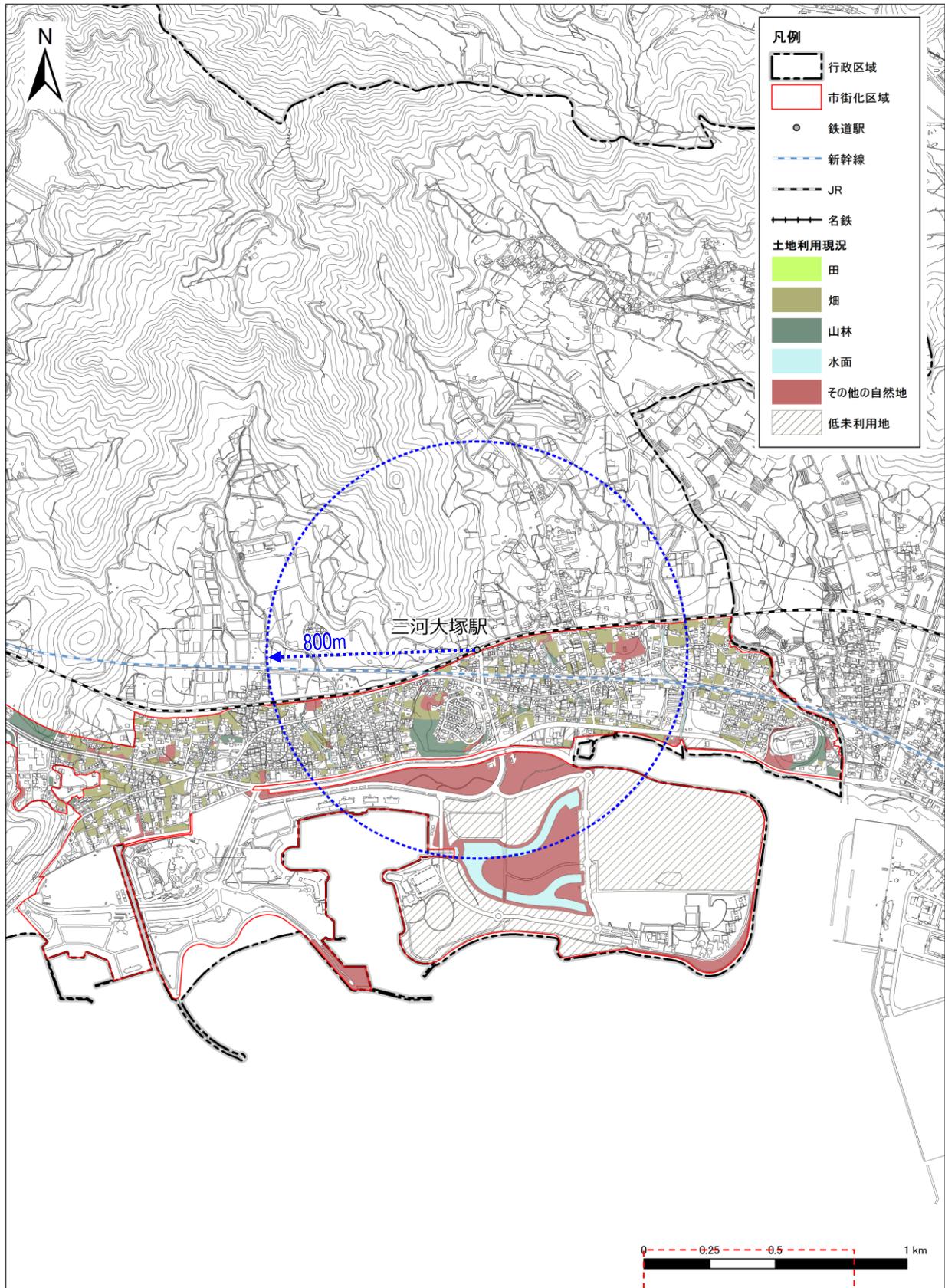
拡大図 D (三河三谷駅周辺)



資料：平成 25 年度都市計画基礎調査



拡大図 E (三河大塚駅周辺)



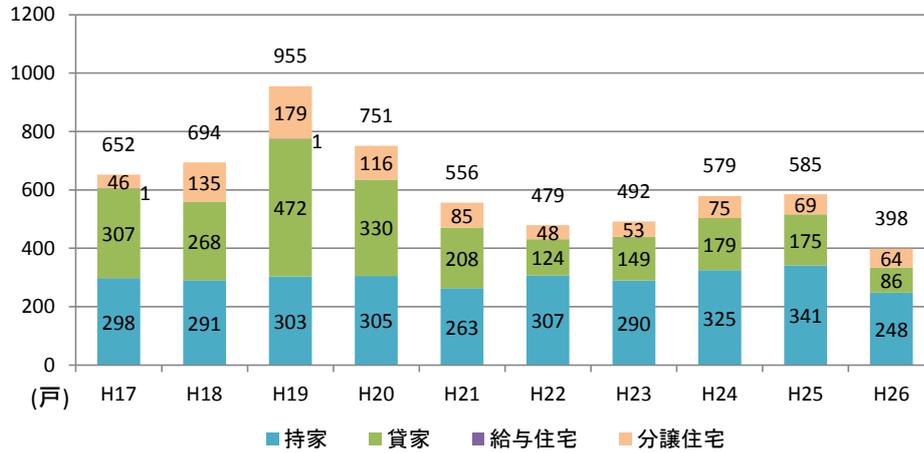
資料：平成 25 年度都市計画基礎調査



(4) 住宅の着工件数

直近の10年間の住宅の着工件数は、平成19年度がピークであり955戸が着工されましたが、近年は減少しており、平成26年では398戸となっています。特に、貸家の着工が減少しています。

■ 住宅の着工件数

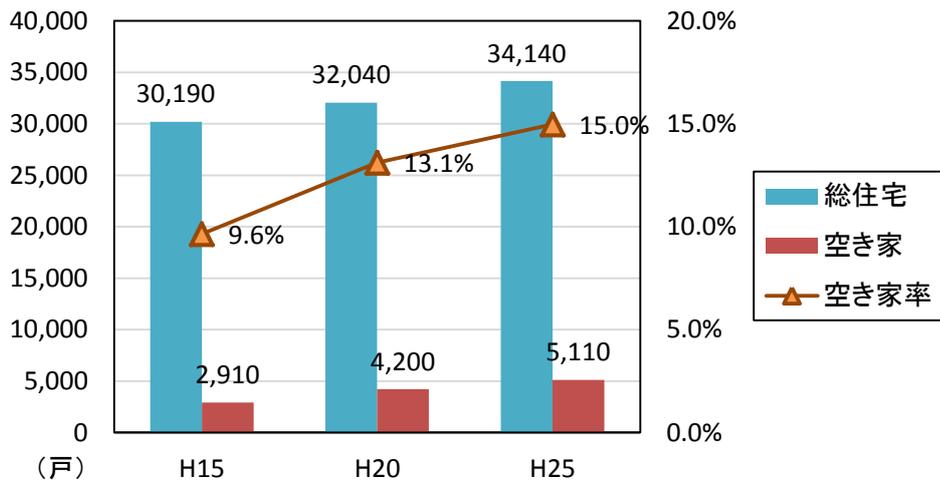


資料：愛知県統計年鑑

(5) 空き家の状況

空き家数及び空き家率は増加傾向にあり、平成25年では、総住宅数の15%にあたる5,110戸が空き家となっています。

■ 蒲郡市の空家率の推移



資料：住宅・土地統計調査

■ 蒲郡市の空き家の内訳

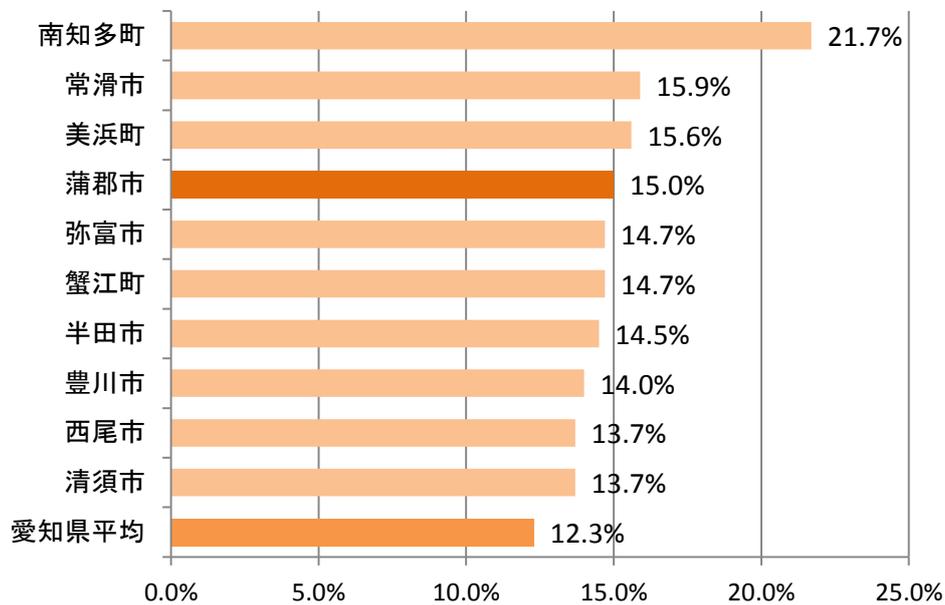
空き家の種類 腐朽・破損の有無	戸建て	長屋建 共同住宅 その他	総数
腐朽・破損あり	630	660	1,290
二次的住宅	-	-	-
賃貸用の住宅	70	470	540
売却用の住宅	10	-	10
その他の住宅	550	180	740
腐朽・破損なし	1,060	2,760	3,830
二次的住宅	-	190	190
賃貸用の住宅	70	2,290	2,370
売却用の住宅	20	-	20
その他の住宅	980	280	1,260
空き家総数	1,690	3,420	5,110
二次的住宅	-	190	190
賃貸用の住宅	140	2,770	2,910
売却用の住宅	30	-	30
その他の住宅	1,530	460	1,990

■ 蒲郡市の空き家の内訳割合 (総数 = 100%)

空き家の種類 腐朽・破損の有無	戸建て	長屋建 共同住宅 その他	総数
腐朽・破損あり	12%	13%	25%
二次的住宅	-	-	-
賃貸用の住宅	1%	9%	11%
売却用の住宅	0%	-	0%
その他の住宅	11%	4%	14%
腐朽・破損なし	21%	54%	75%
二次的住宅	-	4%	4%
賃貸用の住宅	1%	45%	46%
売却用の住宅	0%	-	0%
その他の住宅	19%	5%	25%
空き家総数	33%	67%	100%
二次的住宅	-	4%	4%
賃貸用の住宅	3%	54%	57%
売却用の住宅	1%	-	1%
その他の住宅	30%	9%	39%

資料：平成 25 年住宅・土地統計調査

■ 愛知県内自治体別の空き家率 (空き家率上位 10 都市及び愛知県平均)



資料：平成 25 年住宅・土地統計調査

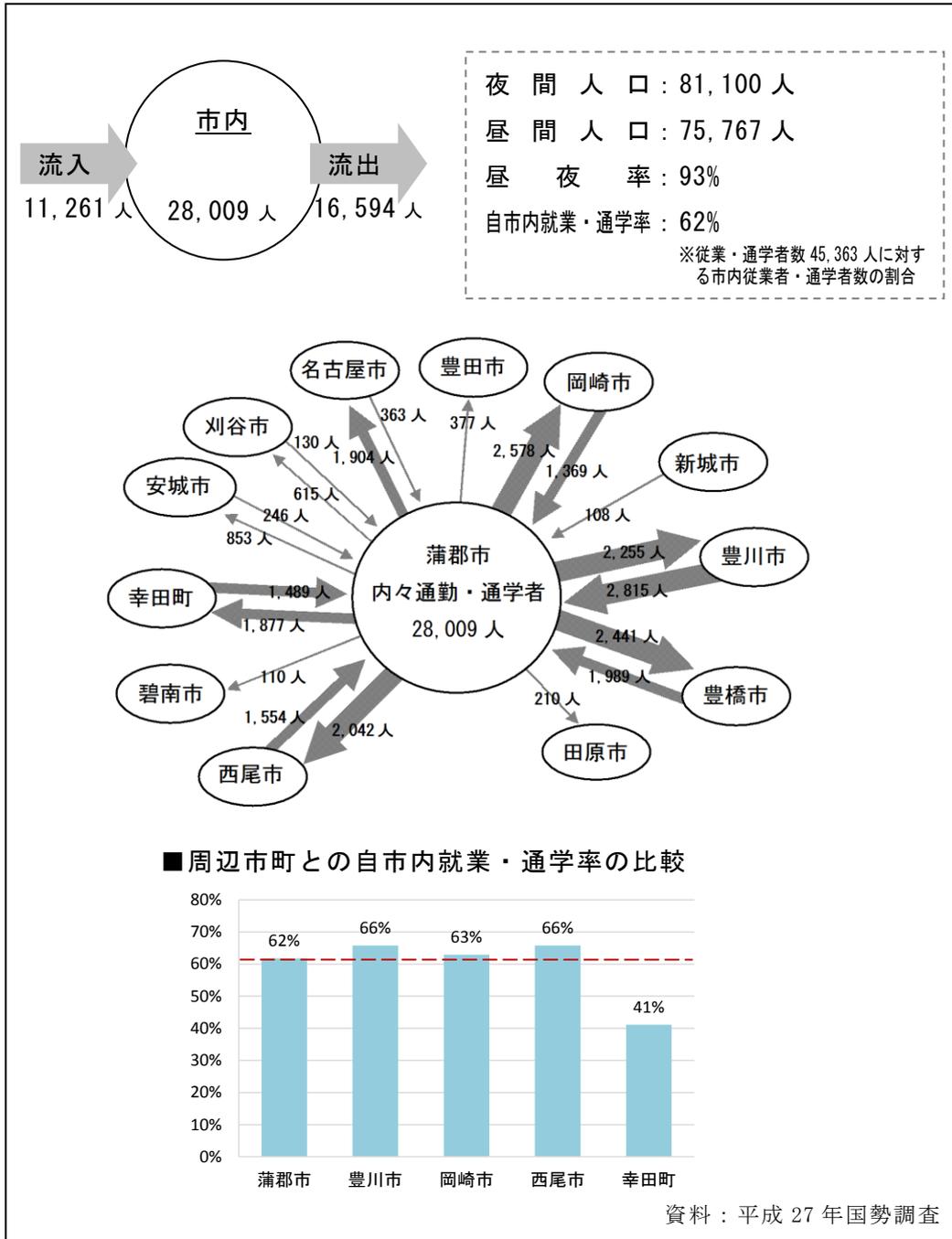
5 経済活動等

(1) 都市間流動（通勤・通学流動）

市内での通勤・通学者数は、本市の就業・通学者数の62%となっています。昼夜率は93%であり、流出超過となっています。都市別の流動をみると、豊川市や豊橋市、岡崎市等の近隣自治体間の移動が多い状況です。

自市内就業・通学率は、周辺市と同程度となっています。

■ 蒲郡市の通勤・通学流動

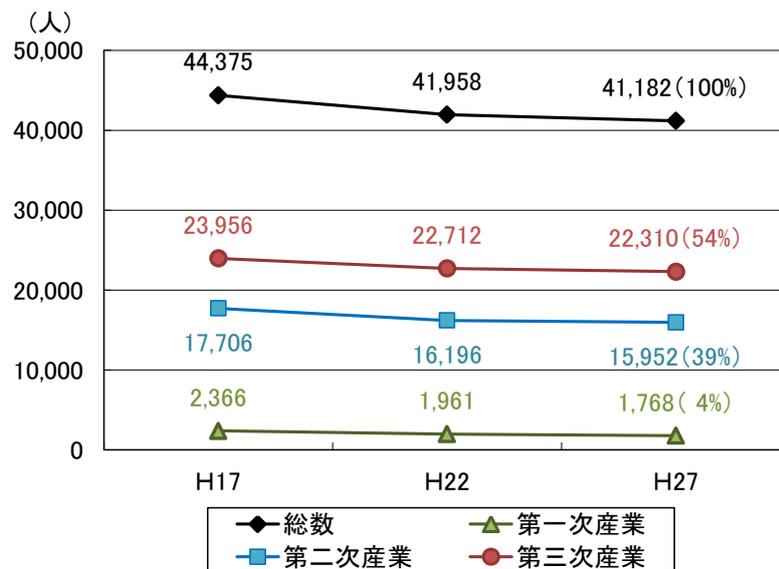


(2) 産業別就業者数

平成 27 年の産業別の従業者人口の割合をみると、第 3 次産業人口が全体の 54%、第 2 次産業人口が 39%、第 1 次産業が 4%を占めています。

推移を見ると、各産業で従業者数が減少傾向です。

■ 産業区分別従業者数の推移



※第一次産業：農業、林業、漁業
 第二次産業：鉱業、採石業、砂利採取業、建設業、製造業
 第三次産業：電気・ガス・熱供給・水道業、情報通信業、運輸業、郵便業、卸売業、小売業、金融業、保険業、不動産業、物品賃貸業、学術研究、専門・技術サービス業、宿泊業、飲食サービス業、生活関連サービス業、娯楽業、教育、学習支援業、医療、福祉、複合サービス事業、その他サービス業、公務

資料：国勢調査



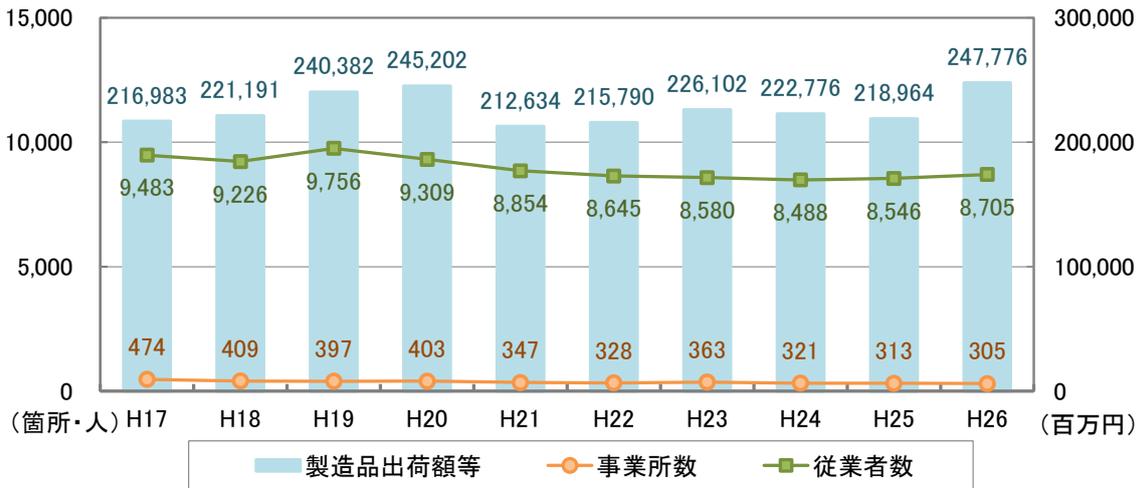
(3) 工業

事業所数は減少傾向にあり、平成 26 年は、10 年前の平成 17 年の 64%にあたる 305 箇所です。

従業者数は、平成 24 年以降減少から増加に転じています。

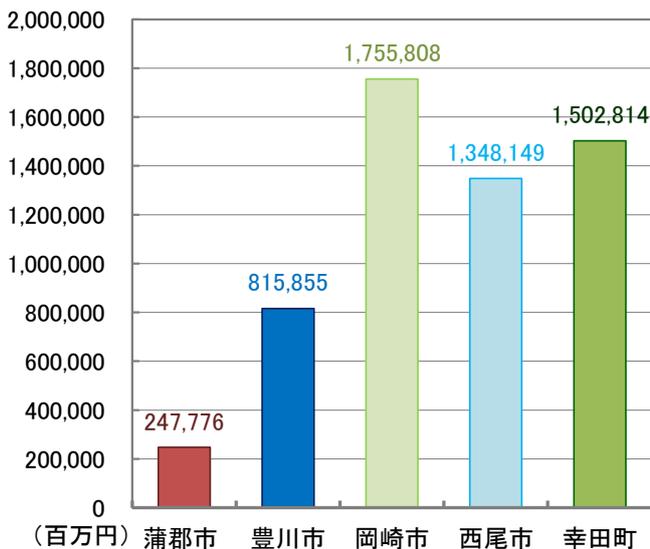
製造品出荷額等は、平成 26 年には、リーマンショック以前の水準まで回復しています。

■ 工業の動向

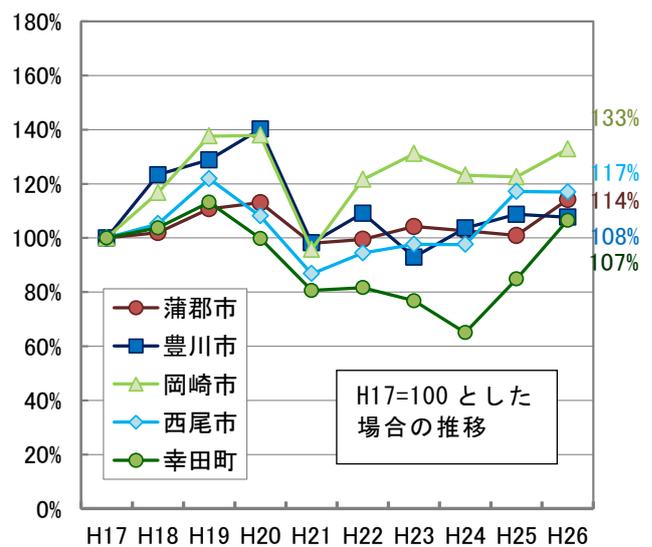


資料：工業統計

■ 製造品出荷額等の都市間の比較 (H26)



■ 製造品出荷額等の伸び率の都市間の比較



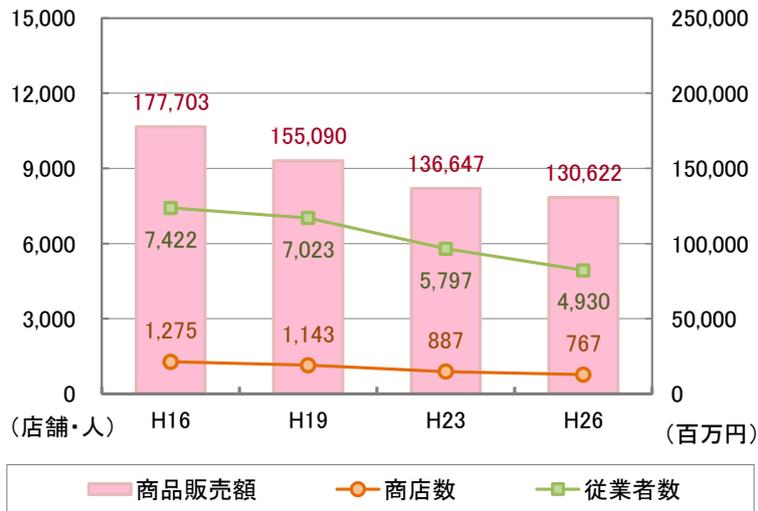
資料：工業統計調査

(4) 商業

店舗数は減少傾向にあり、平成 26 年は、10 年前の平成 16 年の 60%にあたる 767 店舗です。

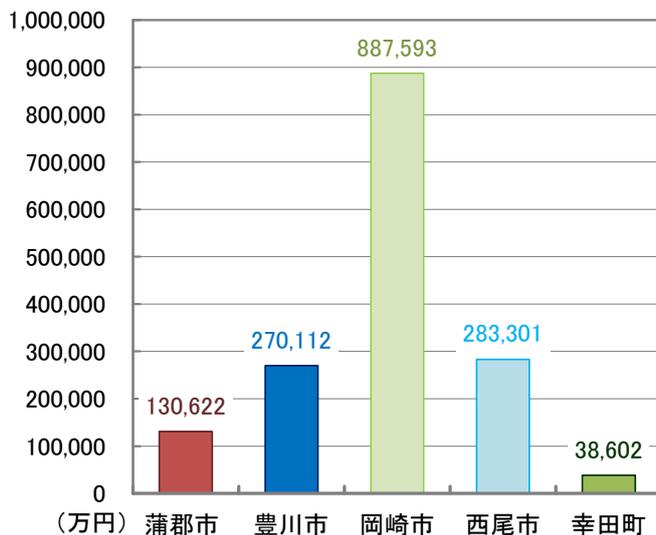
従業者数や商品販売額も減少傾向であり、平成 26 年の従業者数は平成 16 年の 66%、商品販売額は 74%まで減少しています。

■ 商業の動向

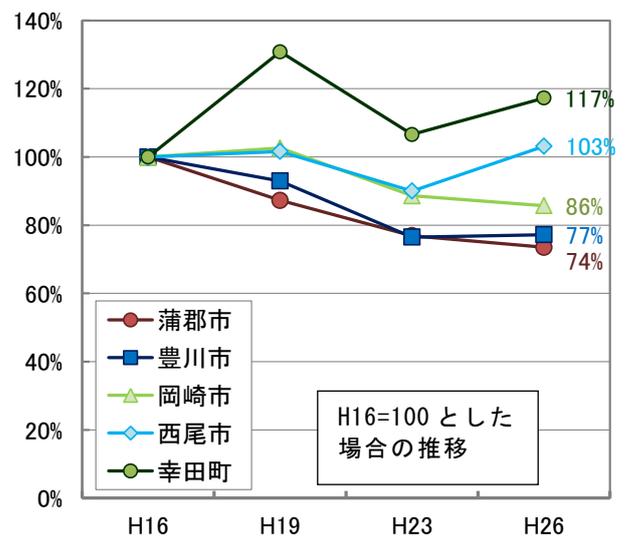


資料：商業統計

■ 商品販売額の都市間の比較 (H26)



■ 商品販売額の伸び率の都市間の比較



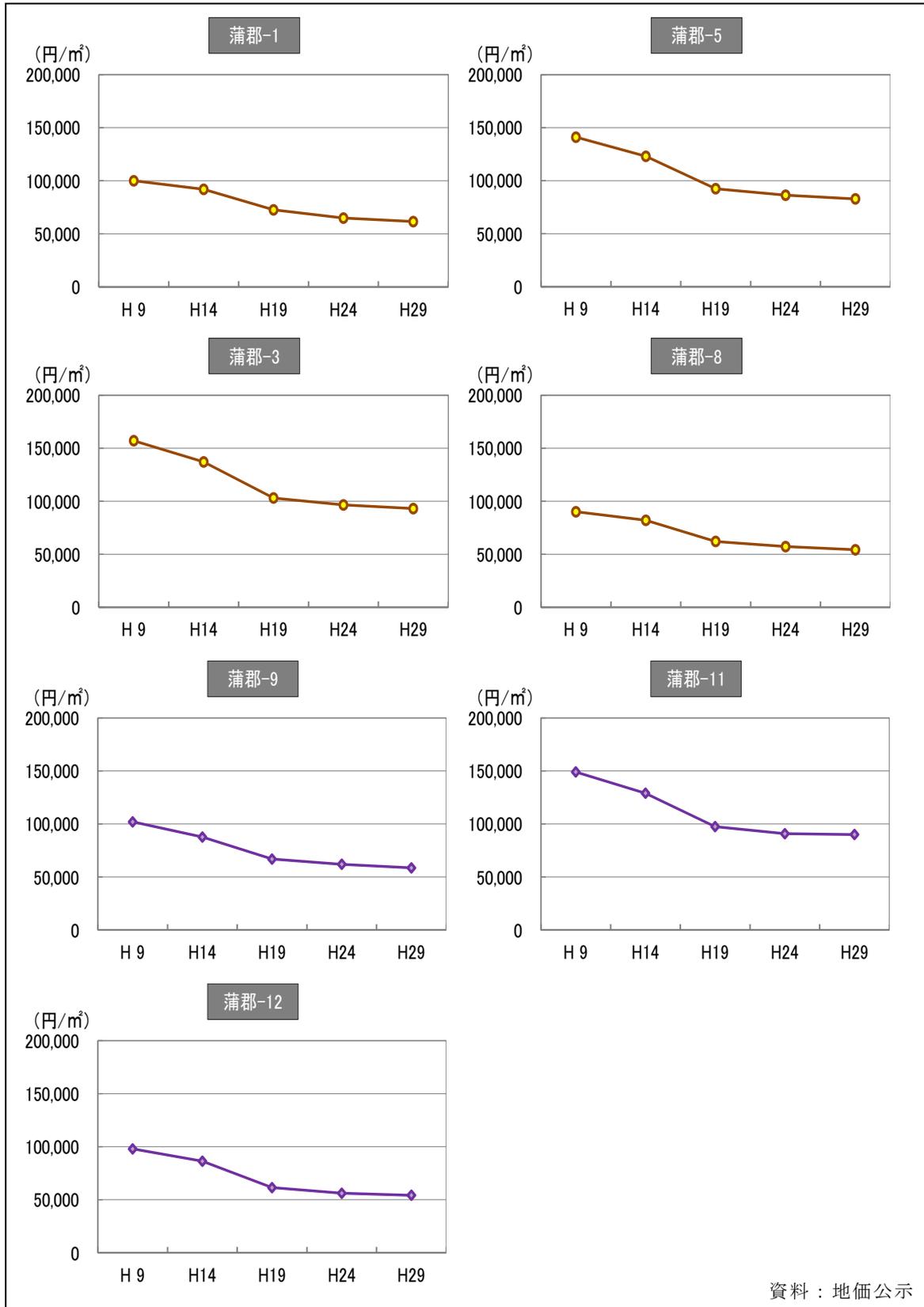
資料：(H23 を除く)商業統計調査、(H23)経済センサス活動調査



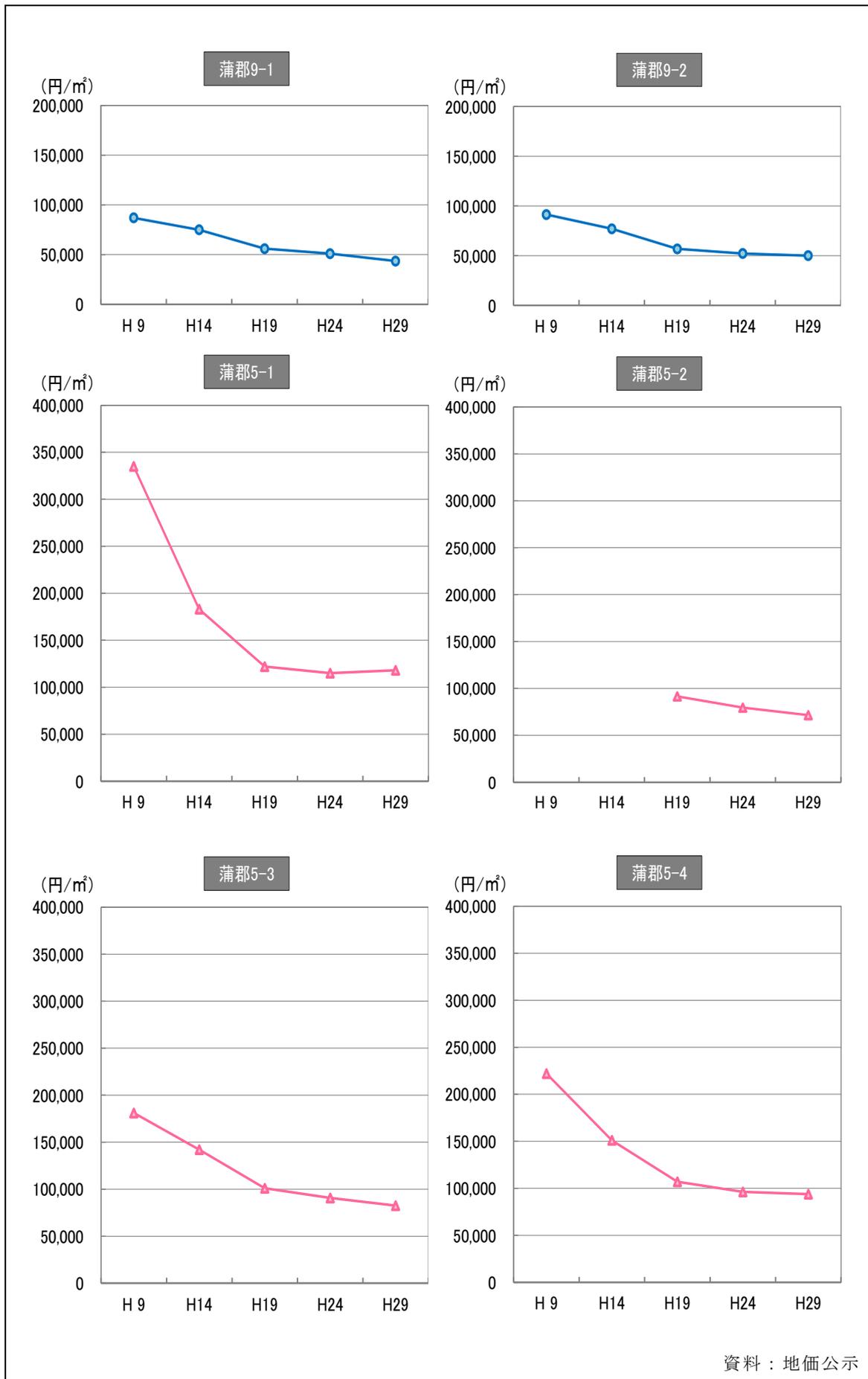
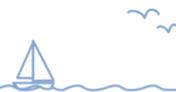
(5) 地価の推移

各地点とも、近年の 10 年間は減少幅が少なくなっていますが、長期にわたり減少傾向です。

■ 市内の地価公示価格の推移

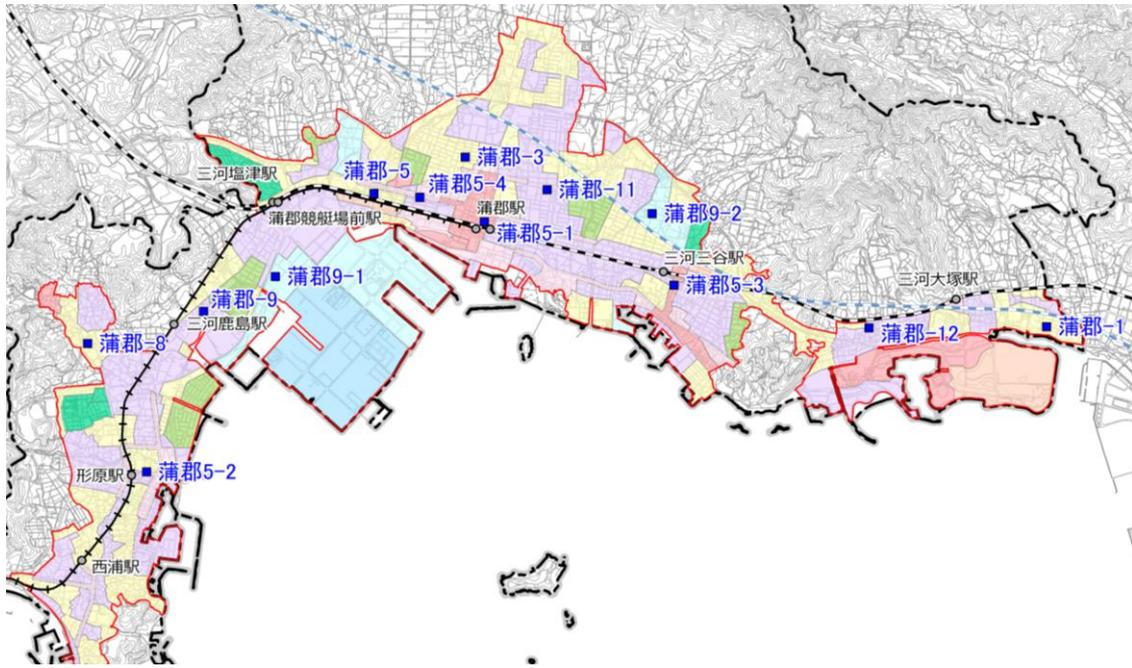


資料：地価公示





○地価公示調査箇所位置図



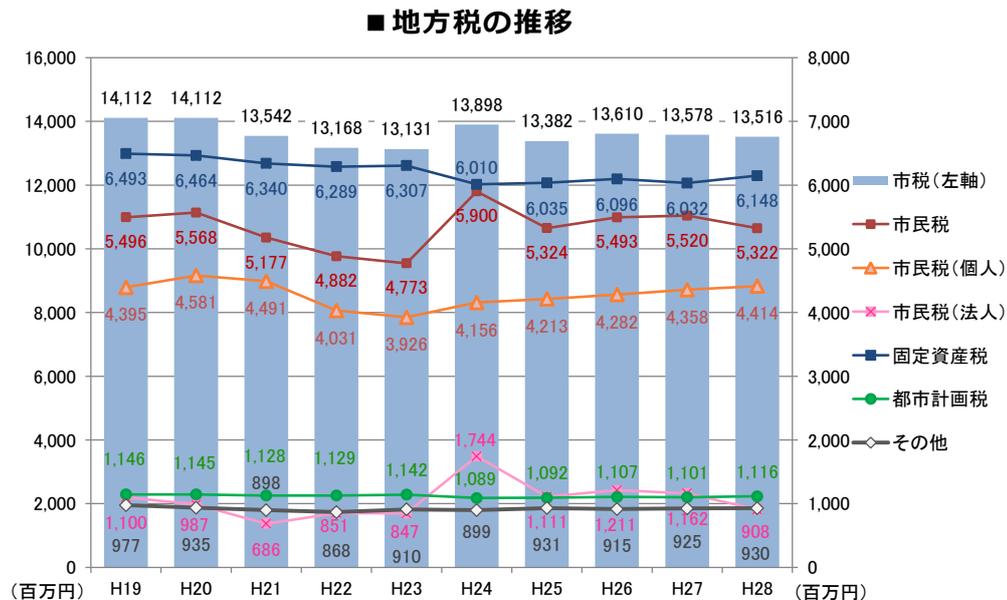
用途地域			
	第一種低層住居専用地域		商業地域
	第一種中高層住居専用地域		準工業地域
	第一種住居地域		工業地域
	第二種住居地域		工業専用地域
	近隣商業地域		

資料：地価公示

6 財政

(1) 歳入（市税の推移）

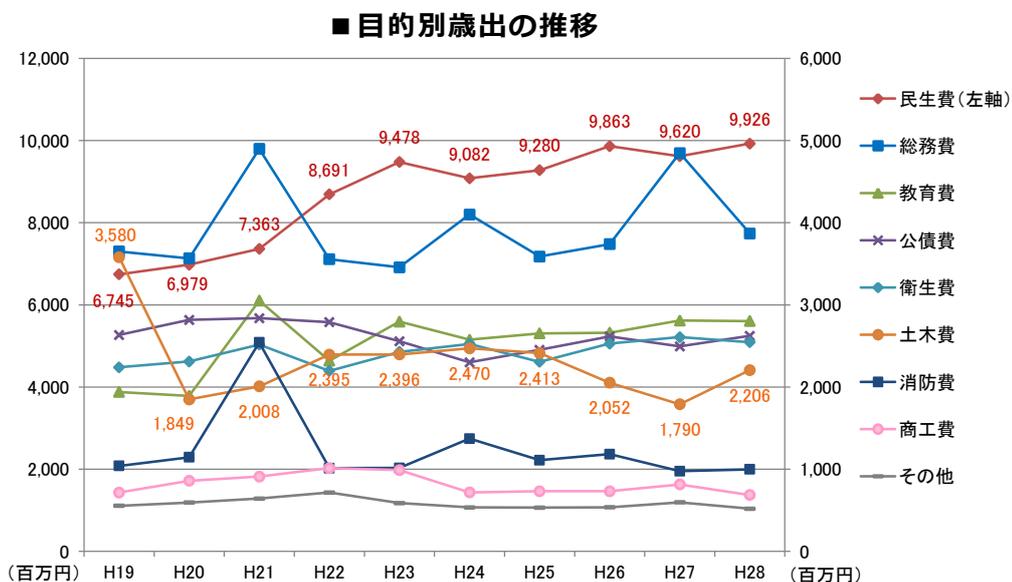
市税は減少傾向です。内訳をみると固定資産税や都市計画税が減少傾向です。今後、人口減少や事業所数・店舗数の減少により、土地等の需要が減少すると、土地等の資産価値が低下し、固定資産税や都市計画税がさらに減少することが想定されます。



資料：広報がまごおり

(2) 歳出

目的別歳出の推移をみると、高齢者福祉等が対象となる民生費が増加傾向です。一方で、都市基盤等の維持・更新・整備等に必要となる土木費は減少傾向です。少子高齢化により民生費が今後も増加することが想定されるため、効率的な都市経営が必要となります。



資料：広報がまごおり

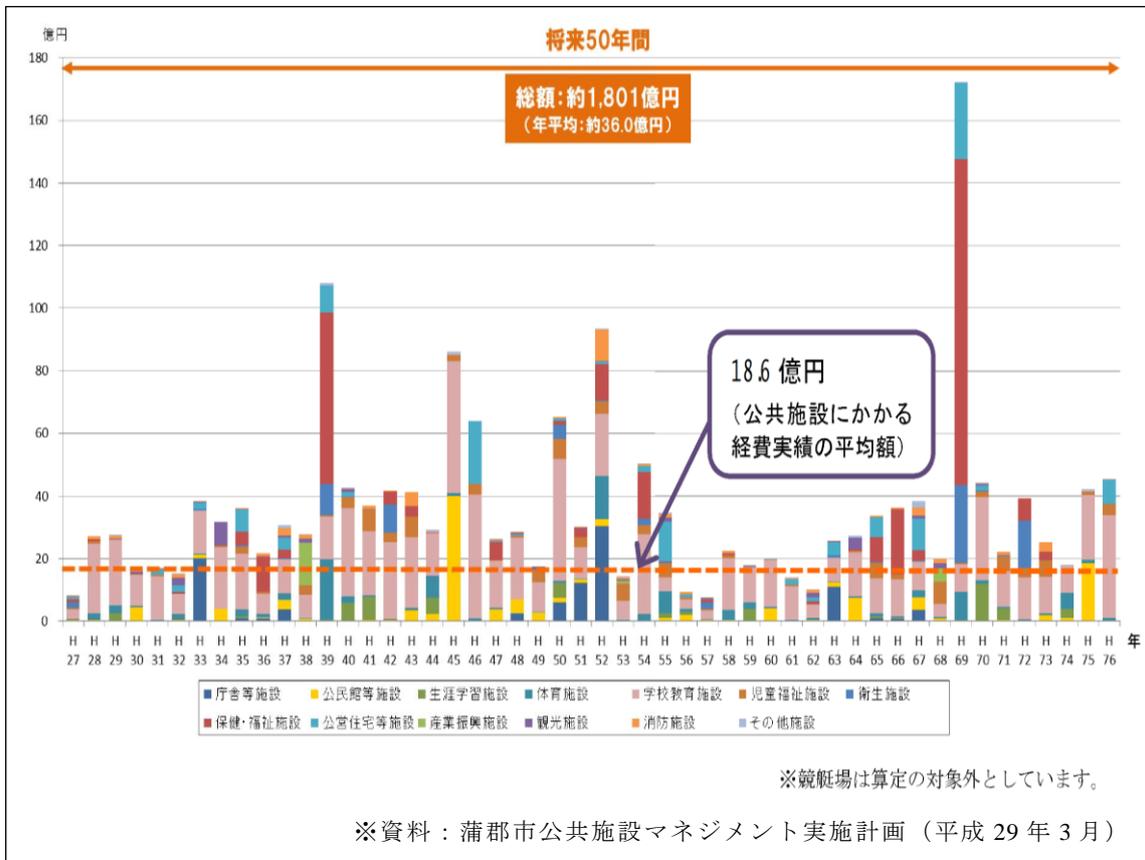


(3) 公共施設の維持更新費用

平成 27 年からの 50 年間の維持更新費用の総額は、1,801 億円（年度平均 36.0 億円）と推計されているのに対し、普通建設事業費のうち、公共施設に係る経費の実績額は、年度平均（平成 20 年度から平成 25 年度までの 6 カ年度の平均）で 18.6 億円です。

この額で 50 年間維持すると仮定した場合の総額は、930 億円（18.6 億円 × 50 年）になることから、現在の施設保有量をこのまま維持していくことは困難な状況です。

■ 公共施設の将来の維持更新費用と実績額との比較



7 現在の都市構造の評価（他都市との比較）

（1）現況の都市構造の評価方法

① 評価項目

データの整備状況等を踏まえ、「①生活利便性」と、「②健康・福祉」の評価のうち人口カバー率に関連する指標については、本業務で整理した施設分布や人口メッシュに基づき評価を行います。その他の指標については、国土交通省より入手したデータ（170331 都市構造評価指標データリスト.xlsx）（以下、国提供データとする）を利用します。

■ 他都市と比較評価を行う指標一覧

都市構造評価指標名		データ名	単位	利用データ	
				国提供データ	本業務算定データ
① 生活 利便性	◎居住機能の適切な誘導	日常生活サービスの徒歩圏充足率	日常生活サービス徒歩圏	%	●
		生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率	医療施設徒歩圏(800m)	%	●
			福祉施設徒歩圏(800m)	%	●
			商業施設徒歩圏(800m)	%	●
		基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	駅またはバス停留所徒歩圏(800m、300m)	%	●
	◎都市機能の適正配置	生活サービス施設の利用圏平均人口密度	医療施設徒歩圏(800m)	人/ha	●
			福祉施設徒歩圏(800m)	人/ha	●
			商業施設徒歩圏(800m)	人/ha	●
	◎公共交通の利用促進	公共交通沿線地域の人口密度	駅およびバス停徒歩圏(800m、300m)	人/ha	●
	② 健康・ 福祉	◎都市生活の利便性向上	高齢者徒歩圏に医療機関がある住宅の割合	医療施設の500m圏内の住宅の割合	%
高齢者福祉施設の中学校圏域高齢人口カバー率			福祉施設(1km)※65歳以上	%	●
保育所の徒歩圏0～5歳人口カバー率			保育所徒歩圏(800m)※0～5歳	%	●
◎歩きやすい環境の形成		歩道整備率	歩道設置率	%	●
		高齢者徒歩圏に公園がある住宅の割合	高齢者徒歩圏に公園がある住宅の割合	%	●
③ 安全・安心	◎歩行者環境の安全性向上	交通事故死者数	市民一人あたりの交通事故死亡者数	人	●
	◎市街地の安全性の確保		最寄り緊急避難場所までの平均距離	m	●
	◎市街地荒廃化の抑制		空家率	%	●
④ 地域経済	◎サービス産業の活性化	従業者一人当たり第三次産業売上高	売上高/従業員数	百万円/人	●
⑤ 行政運営	◎都市経営の効率化	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	●
	◎安定的な税収の確保	市民1人当たり税収額(市町村民税+固定資産税)	市民1人当たり平均税収額	千円	●
⑥ エネルギー/ 低炭素	◎運輸部門の省エネ・低炭素化	市民一人当たりの自動車CO2排出量	市民一人当たりの自動車CO2排出量	t-CO2/年	●



② 比較対象都市について

全国の都市のうち、DID 人口密度や、現在及び将来見通しの人口構成、市街化区域面積を踏まえ、蒲郡市と類似した人口や都市構造となっていると考えられる都市を抽出します。

■ 比較対象都市一覧

対象都市	H27人口	H27DID 人口密度	H27人口割合(%)			H52人口割合(%)			市街化 区域 面積
			年少 人口	生産年齢 人口	老年 人口	年少 人口	生産年齢 人口	老年 人口	
蒲郡市	81,100人	38.0 人/ha	12.9	59.1	28.1	10.2	55.1	34.7	2,051ha
茨城県 日立市	186,663人	38.0 人/ha	12.2	58.6	29.2	9.0	51.3	39.7	5,046ha
茨城県 筑西市	103,976人	37.4 人/ha	12.0	60.1	27.9	9.3	52.1	38.6	1,522ha
栃木県 足利市	148,041人	35.1 人/ha	11.9	58.0	30.1	9.4	51.2	39.4	3,206ha
群馬県 太田市	216,403人	38.0 人/ha	14.9	60.7	24.4	12.2	55.9	31.9	4,315ha
新潟県 上越市	197,419人	35.7 人/ha	12.7	57.3	30.0	10.6	51.6	37.8	4,468ha
富山県 高岡市	416,819人	36.7 人/ha	12.6	58.8	28.6	10.1	53.2	36.6	3,627ha
石川県 小松市	106,479人	38.7 人/ha	13.7	58.5	27.8	11.1	53.6	35.4	2,229ha

③ 評価方法について

生活利便性や健康福祉、安全安心、地域経済、行政運営、エネルギー/低炭素に関する指標別に、比較対象都市における蒲郡市の偏差値を算定することで、都市構造の評価を行います。

④ 施設の利用圏域（徒歩圏等）人口の算定方法

a. 利用圏域人口について

メッシュの中心が施設の利用圏域に含まれるメッシュの人口の合計により、各施設のカバー人口を算定します。なお、実態に即した評価値を算定するため、メッシュの大きさは100m四方のメッシュを採用します。

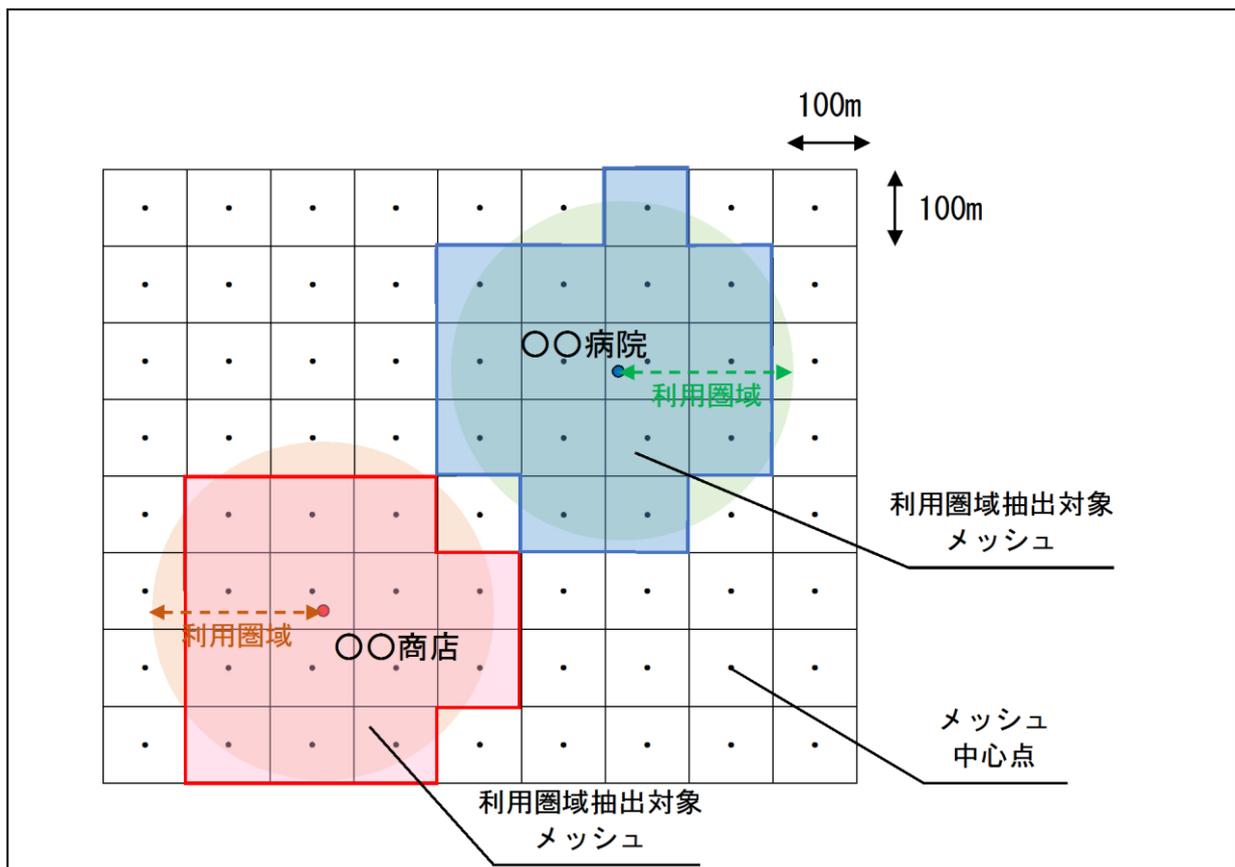
b. 人口カバー率について

市の人口に対する、利用圏域に含まれる人口の割合を算定します。

c. 人口密度について

メッシュの中心が施設の利用圏域に含まれるすべてのメッシュ（人口がゼロのメッシュも含む）から面積を算定し、利用圏域を除いて算定します。

■ 利用圏人口の算定イメージ



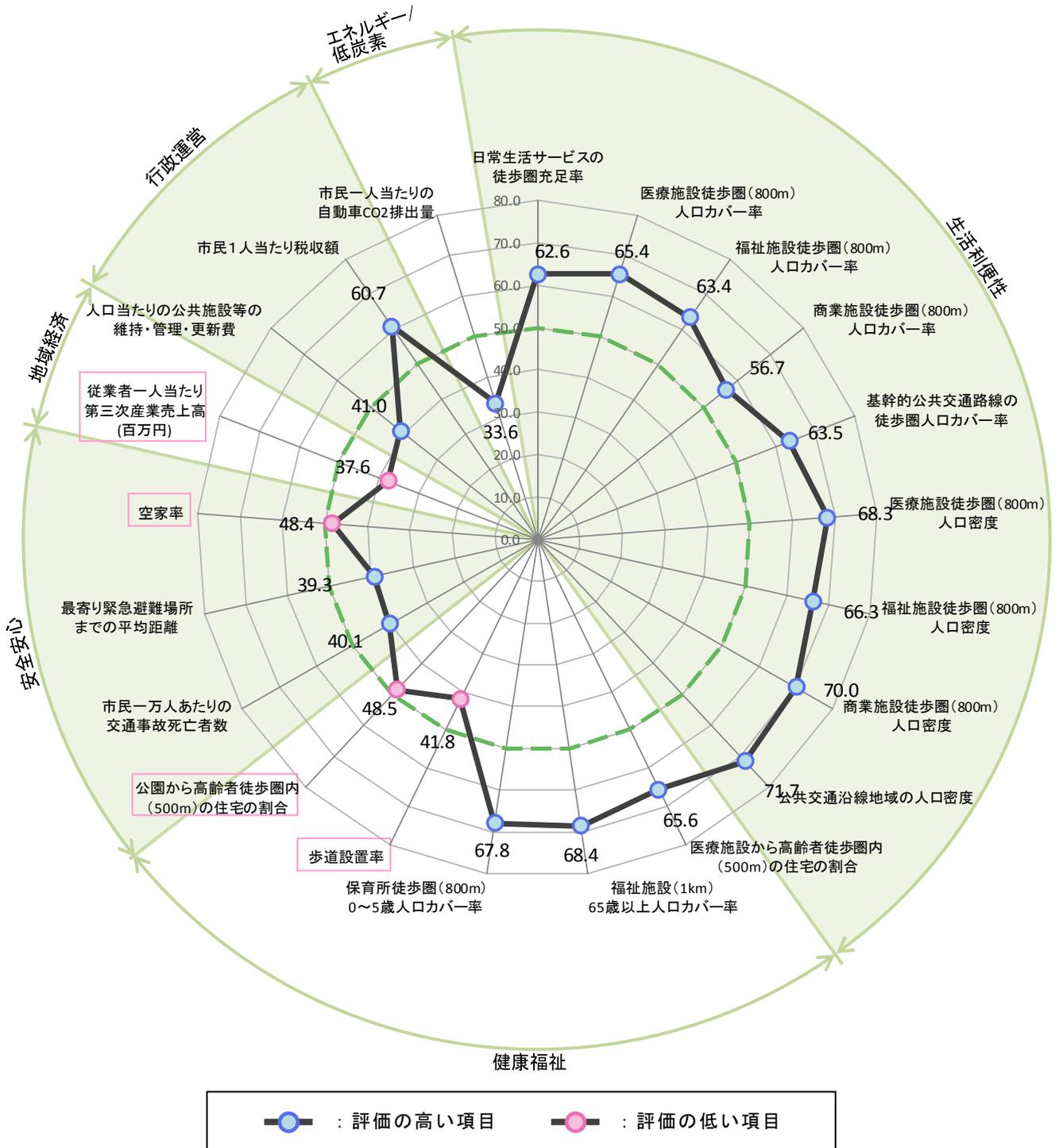


(2) 現況の都市構造の評価結果

類似都市と比較すると生活利便性が高く、コンパクトな都市が形成されていると考えられるため、今後の都市づくりではこれを活かすことが必要です。

一方で、少子高齢化が進行する中で健康的で活力ある、持続可能な都市を形成していくためには、計画的な歩行空間や公園の整備、空き家対策、サービス産業の活性化が必要であると考えられます。

■ 蒲郡市の都市構造の評価結果（評価項目別の偏差値）



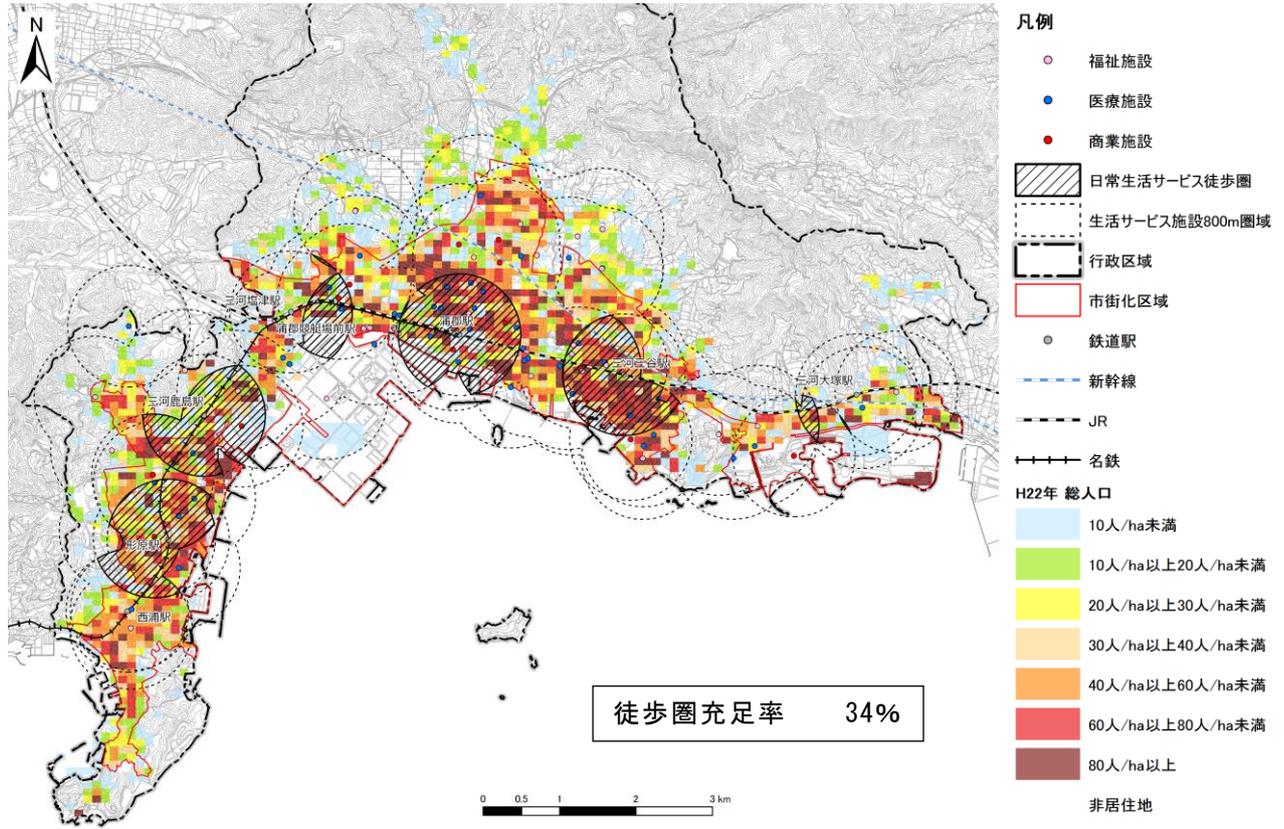
■ 比較対象都市の項目別の評価値

指標		単位	愛知県 蒲郡市	茨城県 日立市	茨城県 筑西市	栃木県 足利市	群馬県 太田市	新潟県 上越市	富山県 高岡市	石川県 小松市	
①生活利便性	◎居住機能の適切な誘導	日常生活サービス徒歩圏	%	34%	37%	9%	13%	8%	15%	29%	15%
		医療施設徒歩圏(800m) 人口カバー率	%	90%	81%	52%	77%	77%	62%	78%	66%
		福祉施設徒歩圏(800m) 人口カバー率	%	86%	66%	39%	77%	73%	64%	72%	73%
		商業施設徒歩圏(800m) 人口カバー率	%	68%	74%	43%	68%	65%	53%	68%	50%
		基幹の公共交通路線の 徒歩圏人口カバー率	%	52%	58%	16%	14%	13%	19%	38%	22%
	◎都市機能の適正配置	医療施設徒歩圏(800m) 人口密度	人/ha	28.0	22.8	8.9	19.7	15.6	10.6	17.6	15.3
		福祉施設徒歩圏(800m) 人口密度	人/ha	25.3	23.7	8.2	17.7	14.6	9.8	15.8	13.8
		商業施設徒歩圏(800m) 人口密度	人/ha	35.0	27.3	11.5	23.0	17.7	14.1	20.3	18.6
	◎公共交通の利用促進	公共交通沿線地域の 人口密度	人/ha	30.9	16.8	12.4	15.8	18.5	5.6	17.5	11.7
	②健康・福祉	◎徒歩行動の増加と 市民の健康の増進	医療施設高齢者徒歩圏内 (500m)の住宅の割合	%	69%	59%	30%	59%	44%	28%	49%
◎都市生活の利便性向上		福祉施設(1km) 65歳以上人口カバー率	%	94%	56%	35%	71%	67%	57%	69%	71%
		保育所徒歩圏(800m) 0~5歳人口カバー率	%	89%	56%	42%	65%	71%	64%	69%	75%
◎歩きやすい環境の形成		歩道設置率	%	51%	74%	69%	73%	72%	40%	57%	51%
		公園から高齢者徒歩圏内 (500m)の住宅の割合	%	38%	78%	31%	63%	48%	20%	20%	29%
③安全・安心	◎歩行者環境の安全性向上	市民一人あたりの 交通事故死亡者数	人	0.25	0.38	0.48	0.40	0.14	0.41	0.76	0.56
	◎市街地の安全性の確保	最寄り緊急避難場所 までの平均距離	m	350	659	1,370	361	1,422	516	643	841
	◎市街地荒廃化の抑制	空家率	%	6%	5%	5%	8%	5%	5%	8%	7%
④地域経済	◎サービス産業の活性化	従業者一人当たり 第三次産業売上高	百万円/人	12	13	14	13	17	18	16	13
⑤行政運営	◎都市経営の効率化	人口当たりの公共施設等の 維持・管理・更新費	千円	327	346	382	326	354	541	478	384
	◎安定的な税収の確保	市民1人当たり税収額	千円	127	118	103	100	126	124	123	110
⑥エネルギー/ 低炭素	◎運輸部門の省エネ・低炭素化	市民一人当たりの 自動車CO2排出量	t-CO2/年	0.57	0.70	0.96	0.77	1.02	1.28	0.97	1.04

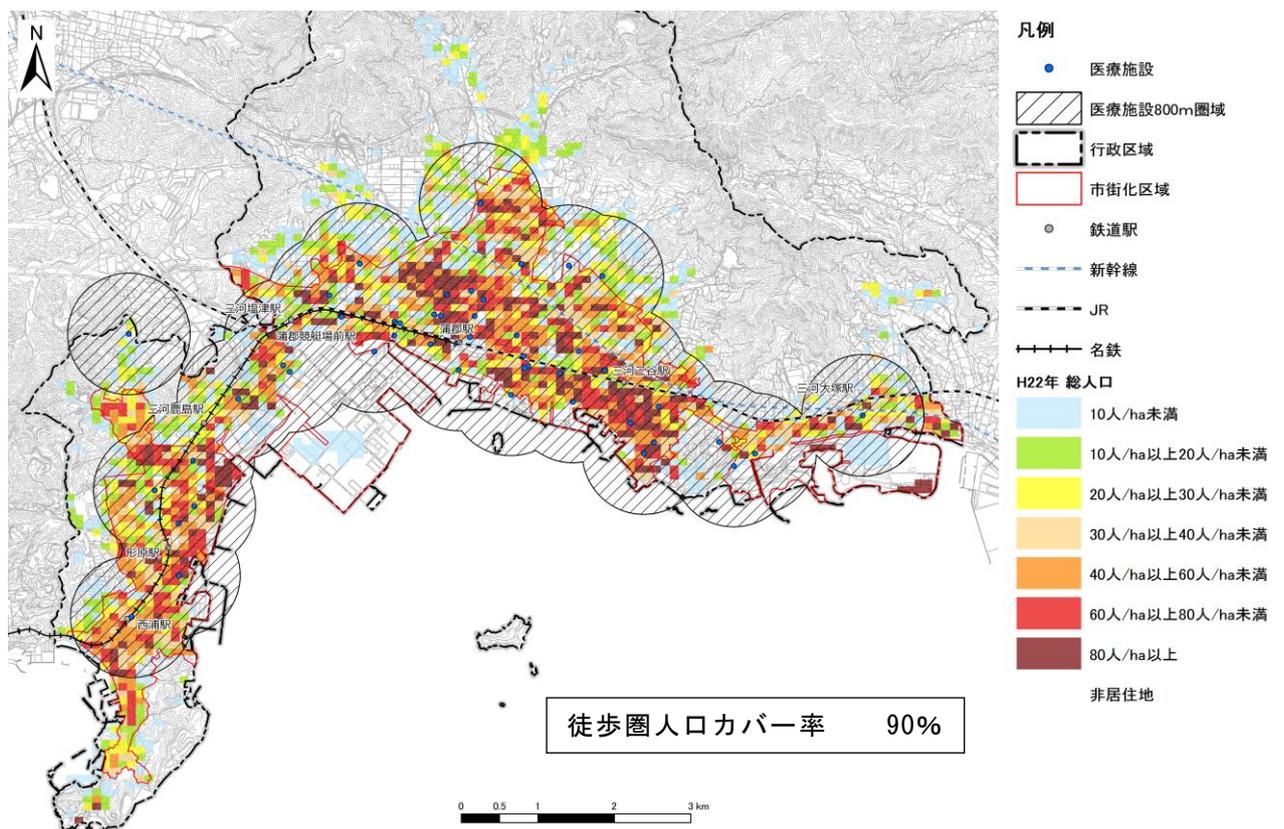
※表の着色は、指標別に評価値が最も大きい都市を緑色、最も小さい都市を白色とし、色の濃淡で数値の大小を示したものである。



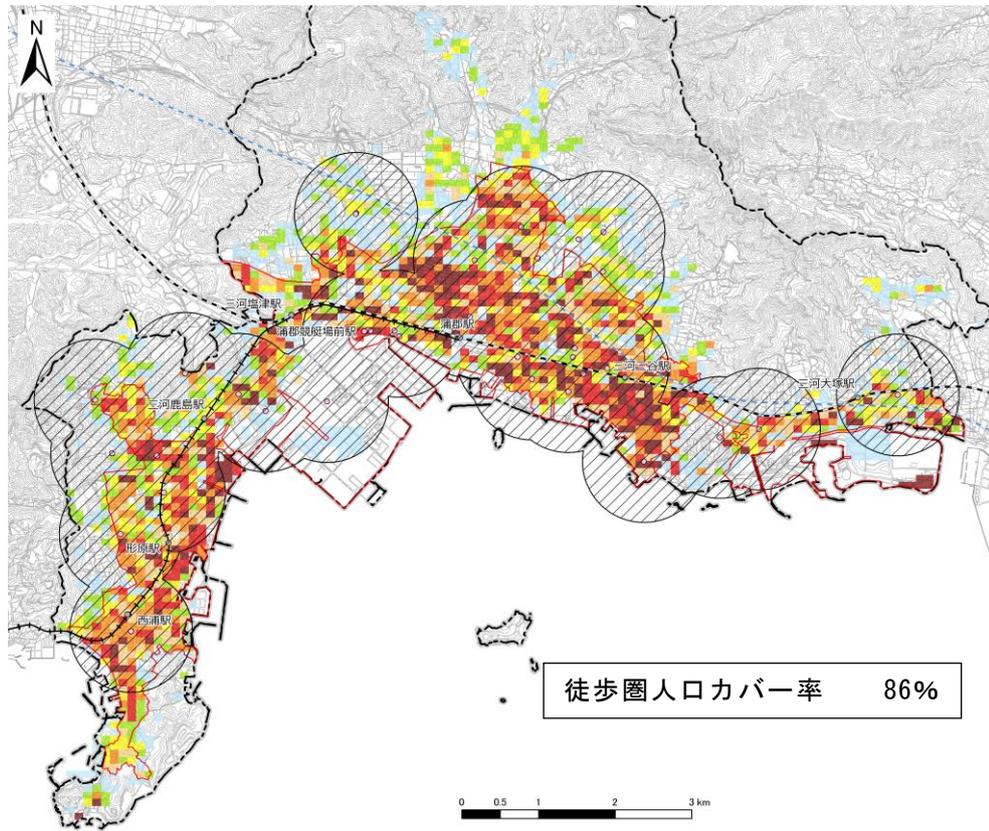
■ 日常生活サービスの徒歩圏



■ 医療施設徒歩圏



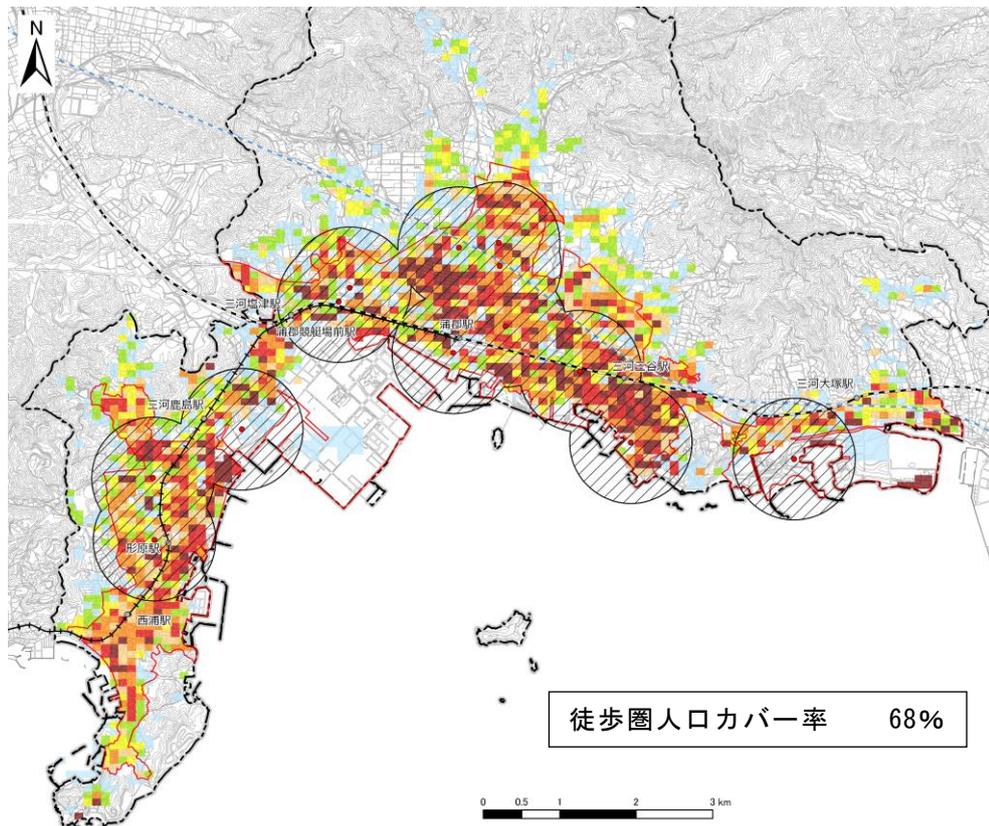
■ 福祉施設徒歩圏



凡例

- 福祉施設
- 福祉施設800m圏域
- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 新幹線
- JR
- 名鉄
- H22年 総人口
- 10人/ha未満
- 10人/ha以上20人/ha未満
- 20人/ha以上30人/ha未満
- 30人/ha以上40人/ha未満
- 40人/ha以上60人/ha未満
- 60人/ha以上80人/ha未満
- 80人/ha以上
- 非居住地

■ 商業施設徒歩圏

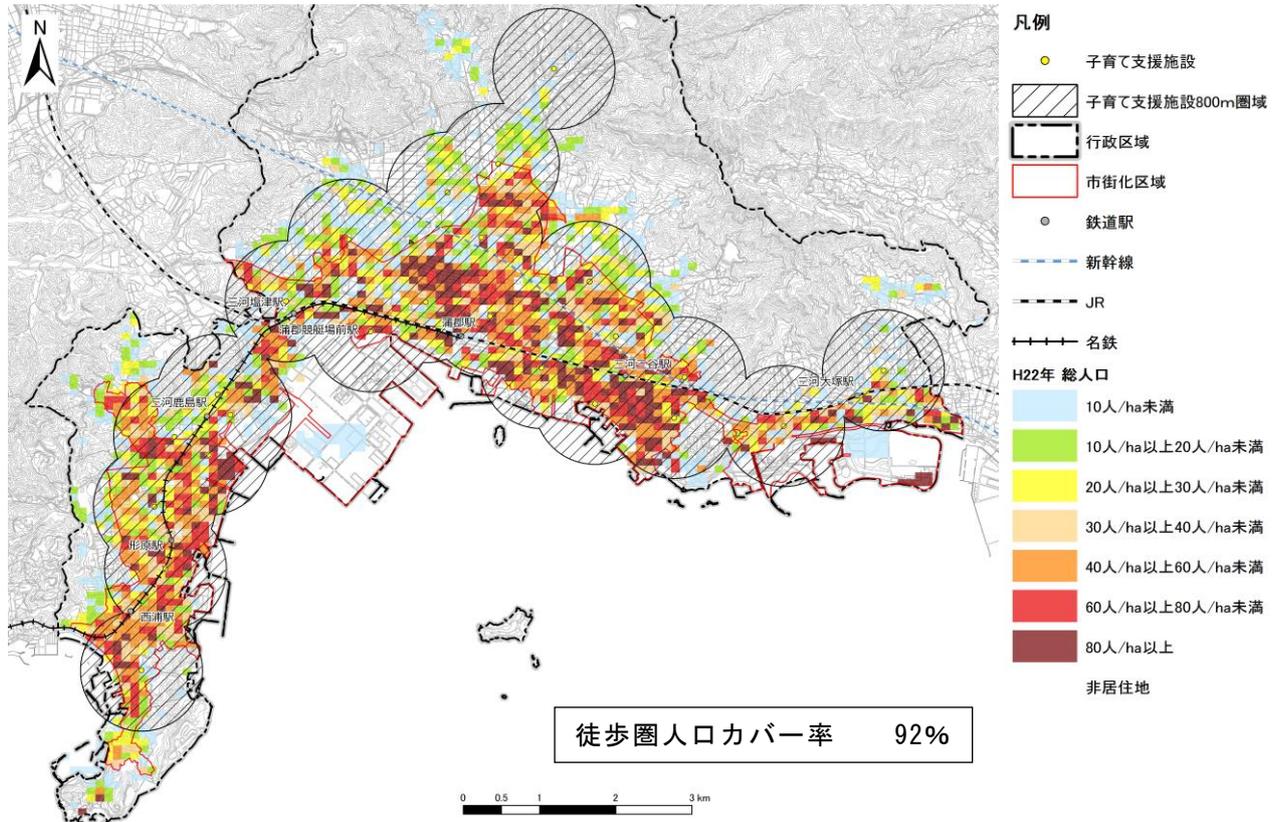


凡例

- 商業施設
- 商業施設800m圏域
- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 新幹線
- JR
- 名鉄
- H22年 総人口
- 10人/ha未満
- 10人/ha以上20人/ha未満
- 20人/ha以上30人/ha未満
- 30人/ha以上40人/ha未満
- 40人/ha以上60人/ha未満
- 60人/ha以上80人/ha未満
- 80人/ha以上
- 非居住地



■子育て支援施設徒歩圏



(参考：商業施設に大型小売店等に主な専門店とドラッグストア、コンビニエンスストアを加味した場合の評価)

- ・大型小売店等に主な専門店とドラッグストア、コンビニエンスストアを加味すると、86%の人が商業施設の徒歩圏に居住している状況です。また、徒歩圏充足度は44%となります。

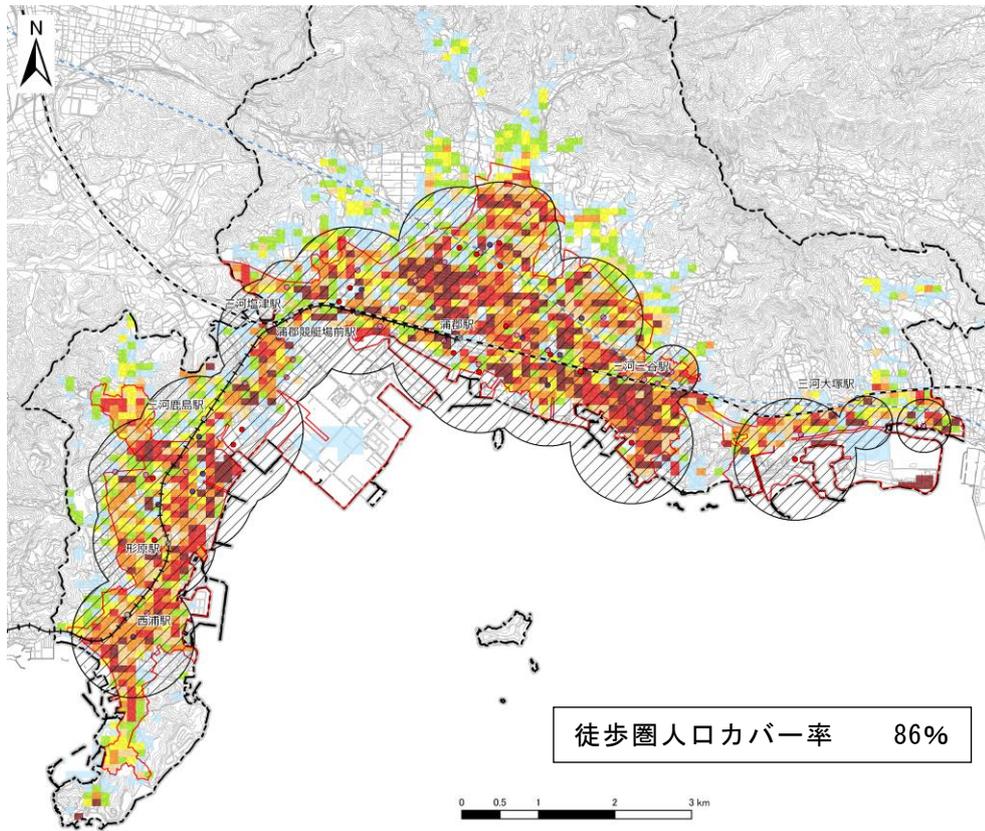
	大型小売店等	大型小売店等に主な専門店 ^{※1} とドラッグストア、コンビニエンスストアを加味した場合 ^{※2}
商業施設徒歩圏人口カバー率	68%	86%
徒歩圏充足率	34%	44%

※1：店舗面積が1,000㎡を超える専門店の800m圏域

※2：ドラッグストアの800m圏域、コンビニエンスストアの350m圏域を追加



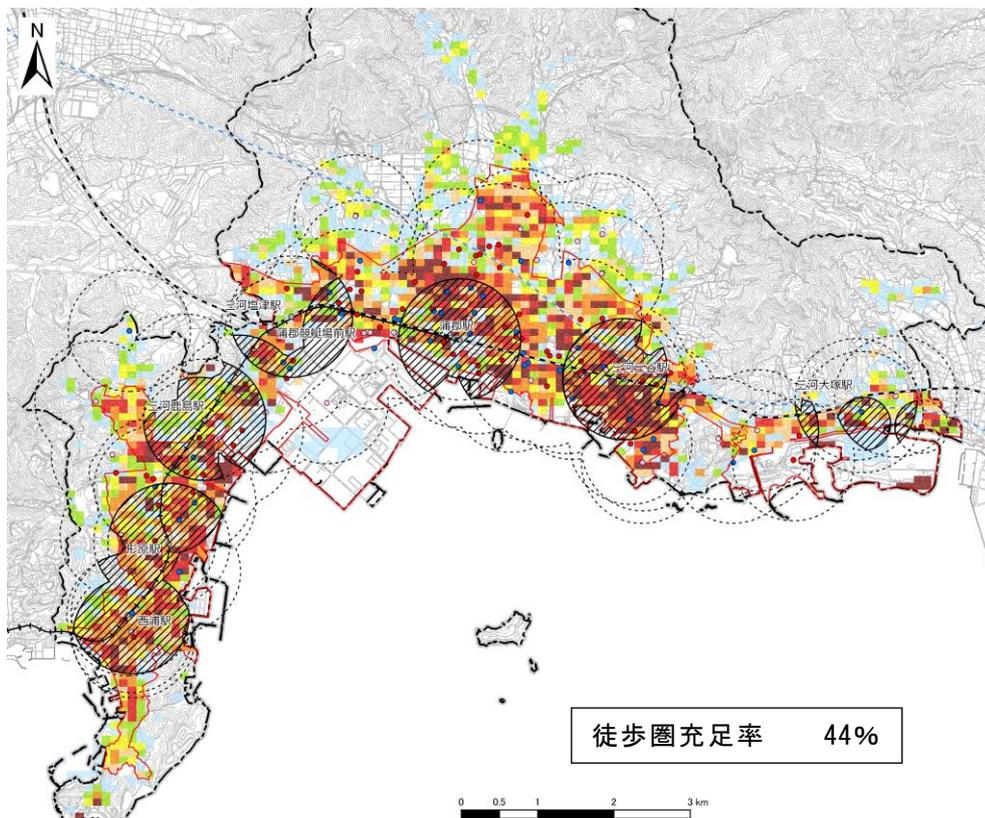
■ 商業施設徒歩圏



凡例

- 商業施設
 - ドラッグストア
 - コンビニエンスストア
 - ▨ 商業施設、ドラッグストア、コンビニエンスストア徒歩圏
 - ▭ 行政区域
 - ▭ 市街化区域
 - 鉄道駅
 - 新幹線
 - JR
 - 名鉄
- H22年 総人口
- 10人/ha未満
 - 10人/ha以上20人/ha未満
 - 20人/ha以上30人/ha未満
 - 30人/ha以上40人/ha未満
 - 40人/ha以上60人/ha未満
 - 60人/ha以上80人/ha未満
 - 80人/ha以上
 - 非居住地

■ 日常生活サービスの徒歩圏



凡例

- 福祉施設
 - 医療施設
 - 商業施設
 - ▨ 日常生活サービス徒歩圏
 - ▭ 生活サービス施設800m圏域
 - ▭ 行政区域
 - ▭ 市街化区域
 - 鉄道駅
 - 新幹線
 - JR
 - 名鉄
- H22年 総人口
- 10人/ha未満
 - 10人/ha以上20人/ha未満
 - 20人/ha以上30人/ha未満
 - 30人/ha以上40人/ha未満
 - 40人/ha以上60人/ha未満
 - 60人/ha以上80人/ha未満
 - 80人/ha以上
 - 非居住地

8 居住ニーズの把握

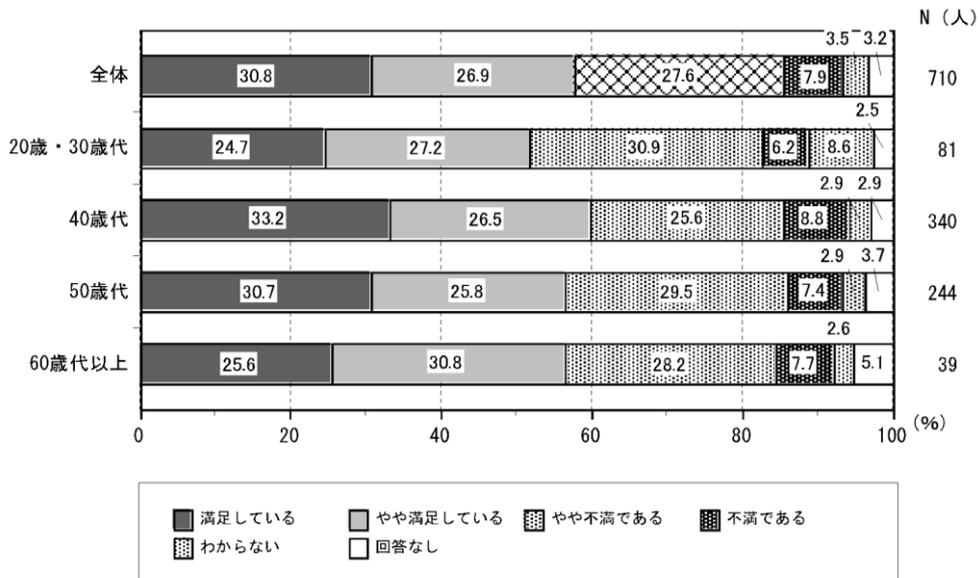
(1) 蒲都市住宅マスタープランアンケート調査結果概要

調査概要

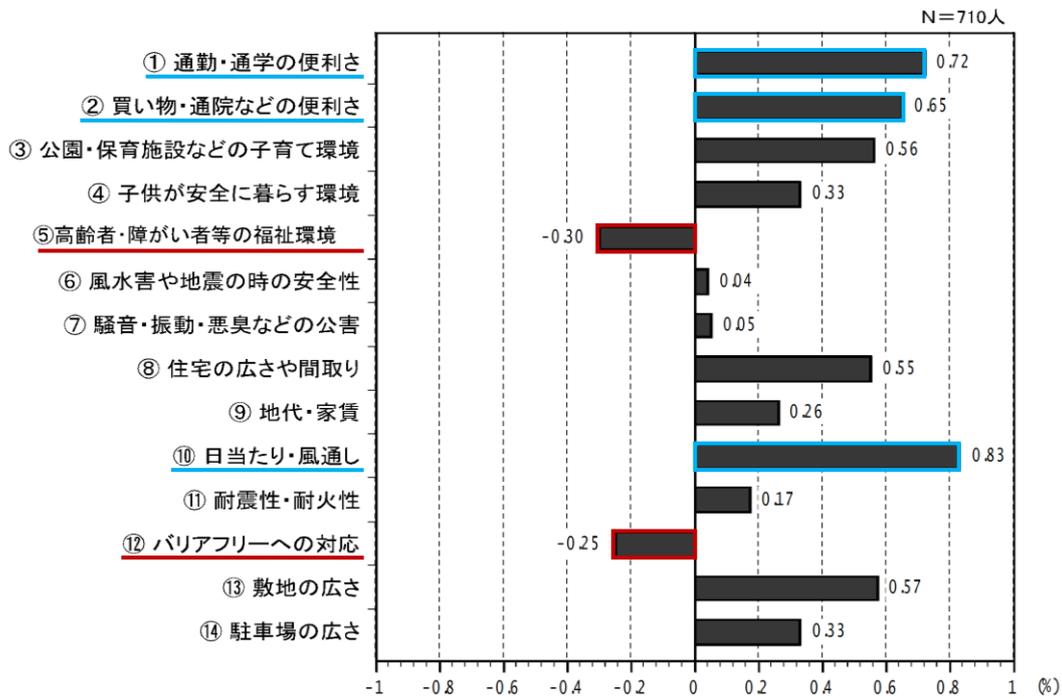
- 調査対象者 : 一般市民の世帯主を無作為抽出で 1,700 人抽出
 ※世帯主が 20 歳代～60 歳代
 ※外国人、公営住宅居者は除外
- 調査方法 : 郵送配布・郵送回収
- 調査時期 : 平成 20 年 10 月中旬～11 月中旬
- 配布、回収 : 配布 1,686 票、回収 710 票 (回収率 42.1%)

現在の住宅や住宅の周辺環境の満足度

「満足している」と「やや満足している」が全体の約 6 割を占めており、20 歳・30 歳代の人の満足度は、他の年代と比較し低い傾向にあります。



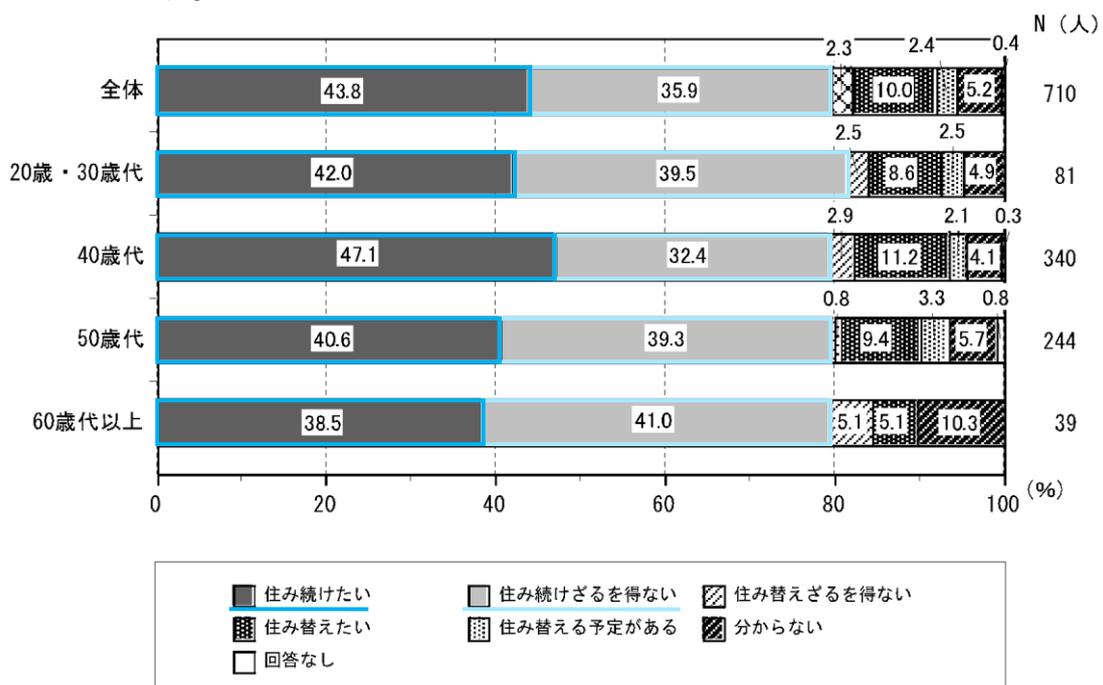
「日当たり・風通し」や「通勤・通学の便利さ」などに関する満足度が高く、「高齢者・障がい者等の福祉環境」や「バリアフリーへの対応」など、福祉関連の周辺環境に対する満足度は低い結果となっています。



注) 「満足」: 2点、「やや満足」: 1点、「やや不満」: -1点、「不満」: -2点として回答割合をかけて評点を算出している。

今後の居留意向

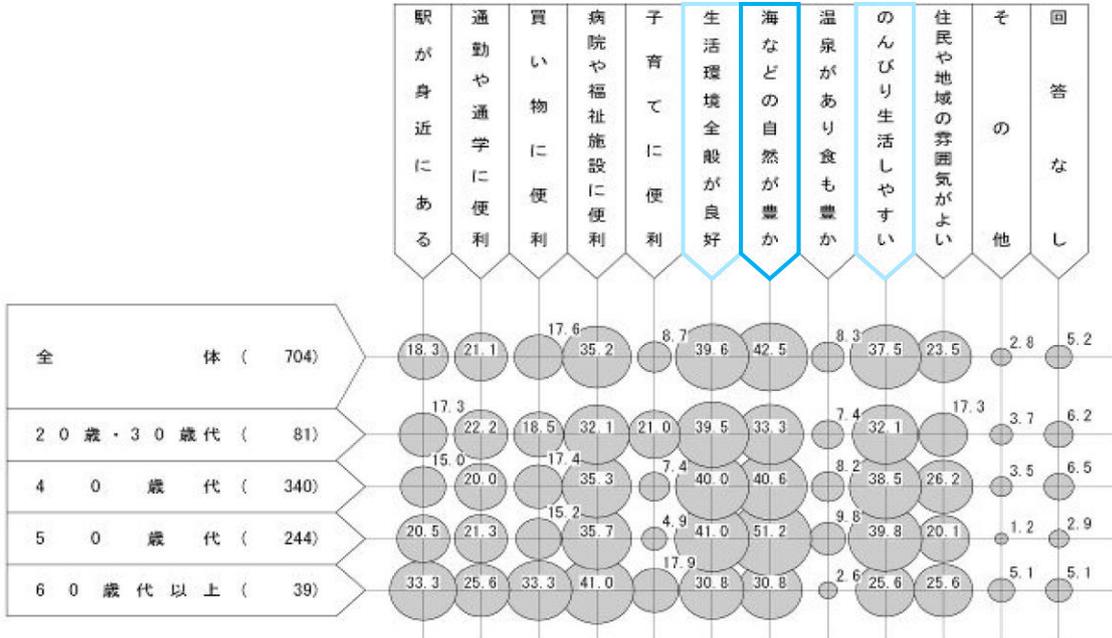
「住み続けたい」が43.8%と最も多く、全体の8割が今後も住み続ける意向を持っています。





蒲郡の方向性（居住地としての魅力）

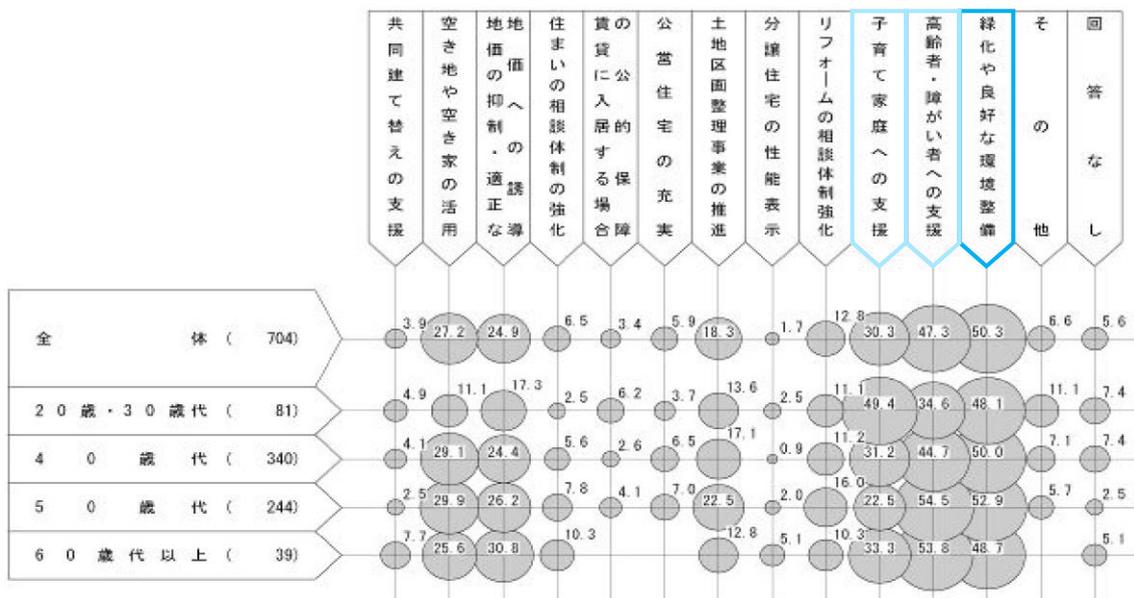
「海などの自然が豊か」が42.5%と最も多く、次いで「生活環境全般が良好」が39.6%、「のんびり生活しやすい」が37.5%です。



今後の居住環境の重点改善の項目

全体では「緑化や良好な環境整備」が50.3%で最も多く、次いで「高齢者・障がい者への支援」が47.3%と多いです。「子育て家庭への支援」も約3割を占めています。

また、20歳・30歳代の半数が「子育て環境への支援」を指摘しています。



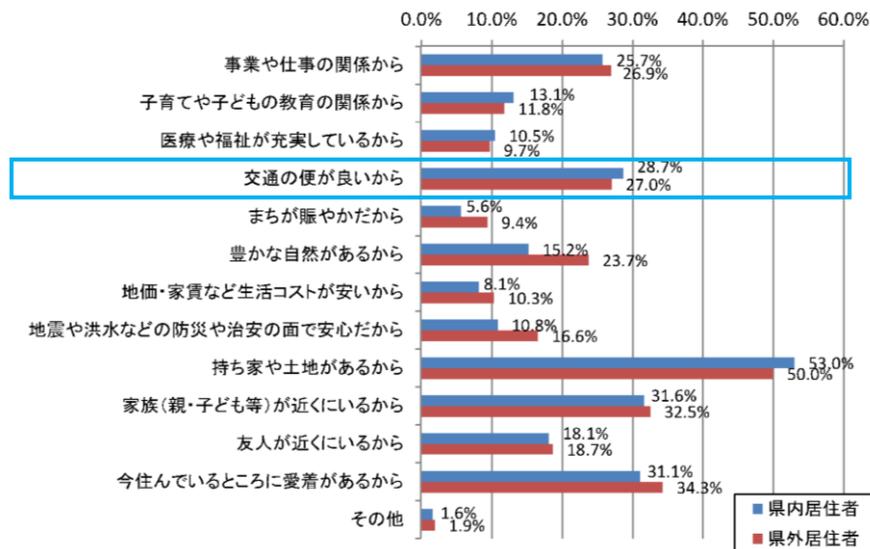
(2) 愛知県 まち・ひと・しごと創生に係る 県内居住・移住等に関する意向調査

調査概要

- 調査対象者 : 愛知県内及び県外に居住する 18 歳以上の男女
- 調査方法 : Web によるアンケート調査
- 調査時期 : 2015 年 5 月
- 回収 : 10,892 サンプル
(県内居住者 : 4,511、県外居住者 : 6,381)

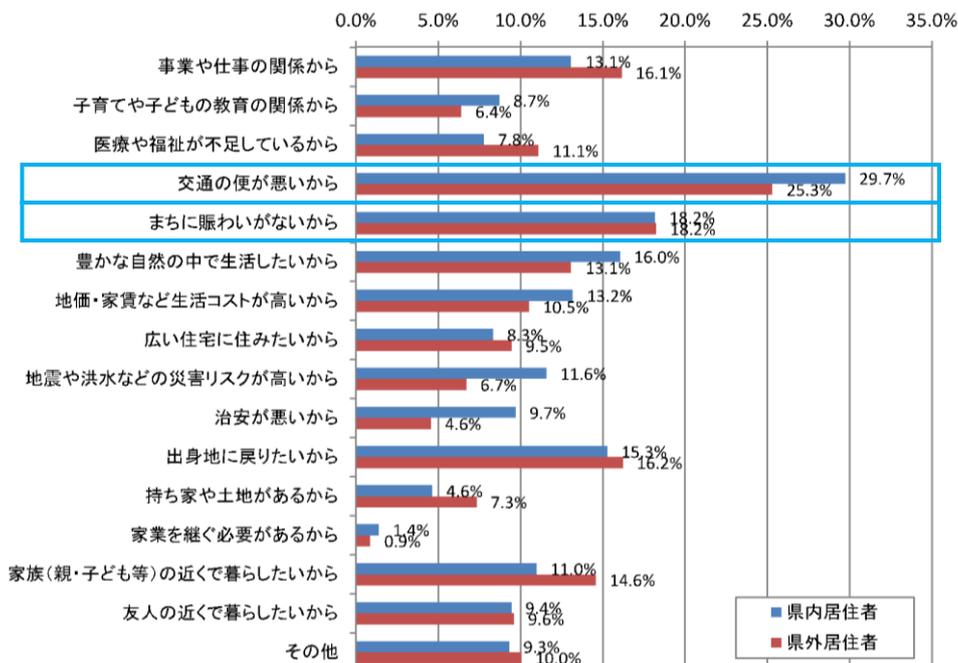
定住希望の理由

都市環境に係る評価として、「交通の便が良いから」を選択した人が多いです。



移住希望の理由

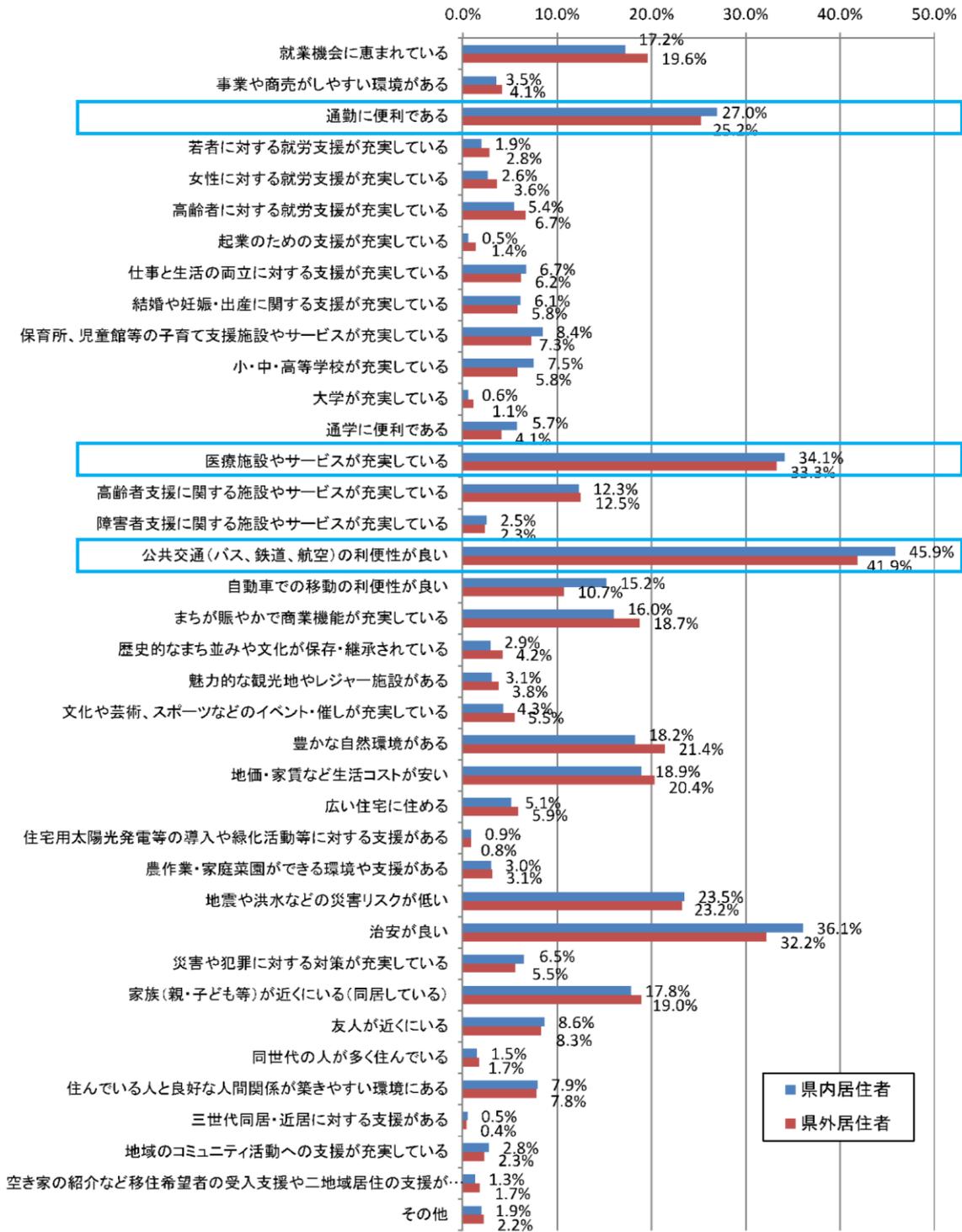
都市環境に係る評価として、「交通の便が悪いから」と「まちに賑わいがないから」を選択した人が多いです。



1 現況把握

定住・移住の条件

都市環境に係る評価として、「公共交通の利便性が良い」と「医療施設やサービスが充実している」「通勤に便利である」を選択した人が多いです。





9 現況のまとめ

各評価項目の評価結果の概要は以下のとおりです。

■各項目の現況整理結果の概要

項目	現況	
人口・世帯	人口	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和 60 年頃から人口は減少 (平成 7 年から 27 年の 20 年間で 2,630 人減少) ・人口は、自然動態、社会動態ともマイナス (世帯は転入超過であるが、転出世帯の世帯人員が多い)
	人口分布	<ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域に約 9 割が居住 ・市街化区域内外で人口が減少、世帯は市街化区域では増加 ・工業専用地域を除く用途地域で人口密度が概ね 40 人/ha 確保 ・蒲郡駅から三河三谷駅周辺や、形原駅から西浦駅周辺において人口が集積 ・総人口は市西部で特に減少、土地区画整理事業施行区域内等の新たな市街地で増加 ・年少人口は人口集積の多い地域で減少、高齢者は概ね市全域で増加 ・市西部の形原駅周辺は、総人口、年少人口、高齢者数ともに減少 ・市内各所で運転免許の保有率が低い 75 歳以上の高齢者層が増加
	世帯	<ul style="list-style-type: none"> ・世帯数は増加傾向、73%が戸建て住宅に居住 ・三河鹿島駅以南の駅周辺や市街化調整区域等で減少傾向 ・高齢者の単身世帯は、蒲郡駅から三河三谷駅周辺や形原駅周辺で多く、全市的に増加
	人口・世帯	<ul style="list-style-type: none"> ・三河塩津・蒲郡競艇場前駅周辺、蒲郡中部や双太山土地区画整理事業施行区域等において人口・世帯数が増加 ・蒲郡駅や三河三谷駅周辺などでは、人口は減少、世帯数は増加 ・三河鹿島駅以南の駅周辺や市街化区域の一部等で人口・世帯が減少
都市機能施設	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹的な施設は、蒲郡駅周辺に集積 ・身近な施設は、駅周辺等を含めた人口が集積している地域に集積 ・比較的コンパクトな都市が形成されている 	
交通の概況	<ul style="list-style-type: none"> ・代表交通手段別分担率は公共交通に比べて、自動車が過去から高い ・公共交通カバー圏域外においても人口集積地がある ・蒲郡東部病院など公共交通で結ばれていない基幹的な都市施設が立地 ・公共交通利用者は、JR が横ばいで名鉄は減少傾向、バスは減少から増加に転じている 	
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・居住系用途地域や準工業地域内に低未利用地等が多い ・駅徒歩圏別に見ると、蒲郡駅と三河三谷駅周辺を除く駅周辺の市街化区域に自然的土地利用が多い ・空き家が増加傾向で、6 件に 1 件が空き家 	



項目	現況
経済活動等	<ul style="list-style-type: none">・通勤・通学流動は流出超過であり、近隣自治体間の行き来が多い・市内の従業者数は第一次産業、第二次産業、第三次産業の全てで減少傾向・製造品出荷額等は周辺市町より少ないが、増加傾向・商品販売額は周辺市より少なく、減少傾向・地価はいずれの地点でも減少（資産価値の低下、税収の減少の懸念）
財政状況	<ul style="list-style-type: none">・市税の総額及び固定資産税、都市計画税が減少傾向・民生費が増加傾向、土木費が減少傾向・現在の公共施設保有量を維持することは困難
都市構造の評価	<ul style="list-style-type: none">・類似都市と比較すると生活利便性が高く、コンパクトな都市が形成されていると考えられるため、今後の都市づくりではこれを活かすことが必要・健康福祉を支える都市基盤の確保や空き家対策、サービス産業の活性化が必要
居住環境への意向	<ul style="list-style-type: none">・「20歳・30歳代」の年代の居住地に対する満足度が、他の年代より低い・「通勤・通学の便利さ」「買い物・通院などの便利さ」など、生活利便性に関する満足度が高い・「緑化や良好な環境整備」「高齢者・障がい者への支援」「子育て家庭への支援」に対する改善意向が強い・定住希望の理由として「公共交通の利便性」「まちなのにぎわい」「医療等のサービスの充実」等が挙げられる