

蒲郡市都市計画マスタープラン策定委員会 資料集

目 次

第 1 章 上位関連計画	1
第 2 章 現況分析	9
2-1 市の概要	9
2-2 人口・世帯	11
2-3 経済活動等	22
2-4 財政	33
2-5 都市機能施設の立地状況	34
2-6 土地利用・建物の現況	37
2-7 都市交通	48
2-8 公園・緑地	58
2-9 下水道	59
2-10 河川	60
2-11 災害リスク	61
2-12 歴史・文化	67
第 3 章 まちづくりに関する市民意向の把握	68
3-1 調査の概要	68
3-2 調査方法及び回収状況	68
3-3 調査の結果のまとめ	70
第 4 章 本市を取り巻く社会環境等の変化	72
4-1 今後の見通し	72
4-2 社会環境の変化	77

第1章 上位関連計画

蒲郡市都市計画マスタープランに関連する記載内容の抜粋または要約を、以下に整理します。

1. 東三河都市計画区域マスタープラン（令和3年6月改訂）

目標年次：令和12年度（2030年度）

（1）基本理念

自然や歴史を活かし、多様な産業が生まれ、
豊かな暮らしを実感できる都市づくり

○**元気**：豊かな自然や歴史を活かし、三河港臨海部を中心に集積した工業、県内で最も盛んな農業、レクリエーション・温泉などの観光資源など、多様な産業が育まれる都市づくりを進めます。

○**暮らしやすさ**：まちなかから郊外の暮らしに至るまで、都市機能や生活利便性、地域のコミュニティを維持しながら、豊かな暮らしを実感できる都市づくりを進めます。

（2）都市づくりの目標

①暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換に向けた目標

- ・無秩序な市街地の拡大を抑制し、豊橋駅などの主要な鉄道（軌道）駅周辺などの中心市街地や生活拠点となる地区を拠点として都市機能の集積やまちなか居住を誘導し、活力あるまちなかの形成を目指します。
- ・都市機能が集積した拠点およびその周辺や公共交通沿線の市街地には多様な世代の居住を誘導し、地域のコミュニティが維持された市街地の形成を目指します。また子育てしやすい環境などに配慮した若者世代が暮らしやすい市街地の形成を目指します。
- ・各拠点へアクセスできる公共交通網を充実させ、利便性が確保された集約型都市が公共交通などの交通軸で結ばれた多核連携型のネットワークの形成を目指します。
- ・地域産業の人材を確保するため、若者世代の就職と定住を促進するとともに、必要に応じて鉄道（軌道）駅や市街化区域の周辺など、既存ストックの活用が可能な地区を中心に新たな住宅地の形成を目指します。
- ・北東部や半島部の人口密度が低い集落地などでは生活利便性や地域のコミュニティを維持していくため、日常生活に必要な機能の立地や地域住民の交流・地域活動などを促進する場の形成を目指します。

②リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進に向けた目標

- ・豊川稲荷をはじめとする歴史・文化資源、ラグーナ蒲郡地区をはじめとするレクリエーション資源や豊かな自然環境などの多様な地域資源を活かした地域づくりを進め、様々な対流を促進し、にぎわいの創出を目指します。また、昇龍道プロジェクトなどの中部圏の観光に資する観光地間の周遊性の向上を目指します。
- ・歩行者・自転車に配慮した市街地の再整備や歴史、文化資源を活かした魅力ある都市空間・景観づくりを進めるとともに、農業をはじめとする地場産業が培ってきた地域の魅力を向上し、多彩な対流・ふれあいを生み出し、街のにぎわいの再生を目指します。
- ・三河港や県内外を連携する広域交通体系を最大限活用するとともに、リニア開業による首都圏との時間短縮効果を全県的に波及させるため、県内都市間、都市内における交通基盤の整備を進め、質の高い交通環境の形成を目指します。
- ・遠州・南信州などとの圏域を超えた広域連携や奥三河と連携した広域観光の促進を図るため、新東名高速道路の活用や三遠南信自動車道などの広域幹線道路の整備促進を目指します。

③力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進に向けた目標

- ・都市の活力を向上させていくため、三河港臨海部などの既存工業地やその周辺において工業・物流機能のさらなる集積を目指します。
- ・自動車産業をはじめとする既存産業の高度化や次世代産業の創出、新たな産業立地の推進を図るため、既存工業地周辺や広域交通の利便性が高い地域、物流の効率化が図られる地域に新たな産業用地の確保を目指します。
- ・経済活動の効率性の向上や生産力の拡大を図るため、広域幹線道路網の充実や空港、港湾、高速道路インターチェンジ、産業集積地などへのアクセス道路の整備を推進します。
- ・全国有数の農業生産額を誇る区域であり、無秩序な市街地の拡大や都市機能の立地を抑制するなど適正な土地利用の規制・誘導により農業を支える基盤である優良農地の保全を目指します。さらに付加価値の高い農業を確立するため、6次産業化に向けた農地などの有効活用を目指します。
- ・農地を守るために必要となる農村集落については、日常生活に必要な機能や生活基盤を確保し、居住環境や地域のコミュニティの維持を目指します。

④大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保に向けた目標

- ・沿岸部の津波・高潮や豊川周辺などの洪水・内水による浸水、北部の丘陵地や半島部の土砂災害が想定されるなどの災害危険性が高い地区では、災害リスクや警戒避難体制の状況、災害を防止・軽減する施設の整備状況または整備見込などを総合的に勘案しながら、土地利用の適正な規制と誘導を図り、安全安心な暮らしの確保を目指します。
- ・道路、橋梁、河川などの都市基盤施設の整備や耐震化を推進するとともに、公共施設や避難路沿道の建築物などの耐震化を促進し、市街地の災害の防止または軽減を目指します。
- ・被災時の救急活動や物資輸送を支える緊急輸送道路を整備するとともに、避難場所や防災活動の拠点となる公園の適正な配置を促進し、災害に強い都市構造の構築を目指します。
- ・地域住民との協働による事前復興まちづくりの取組など速やかな復興への備えを推進します。
- ・都市計画道路の整備や交通安全対策を推進し、また生活関連施設を結ぶ経路を中心に歩行経路のバリアフリー化や自転車利用空間のネットワーク化を進め、安全安心に移動できる都市空間の形成を目指します。

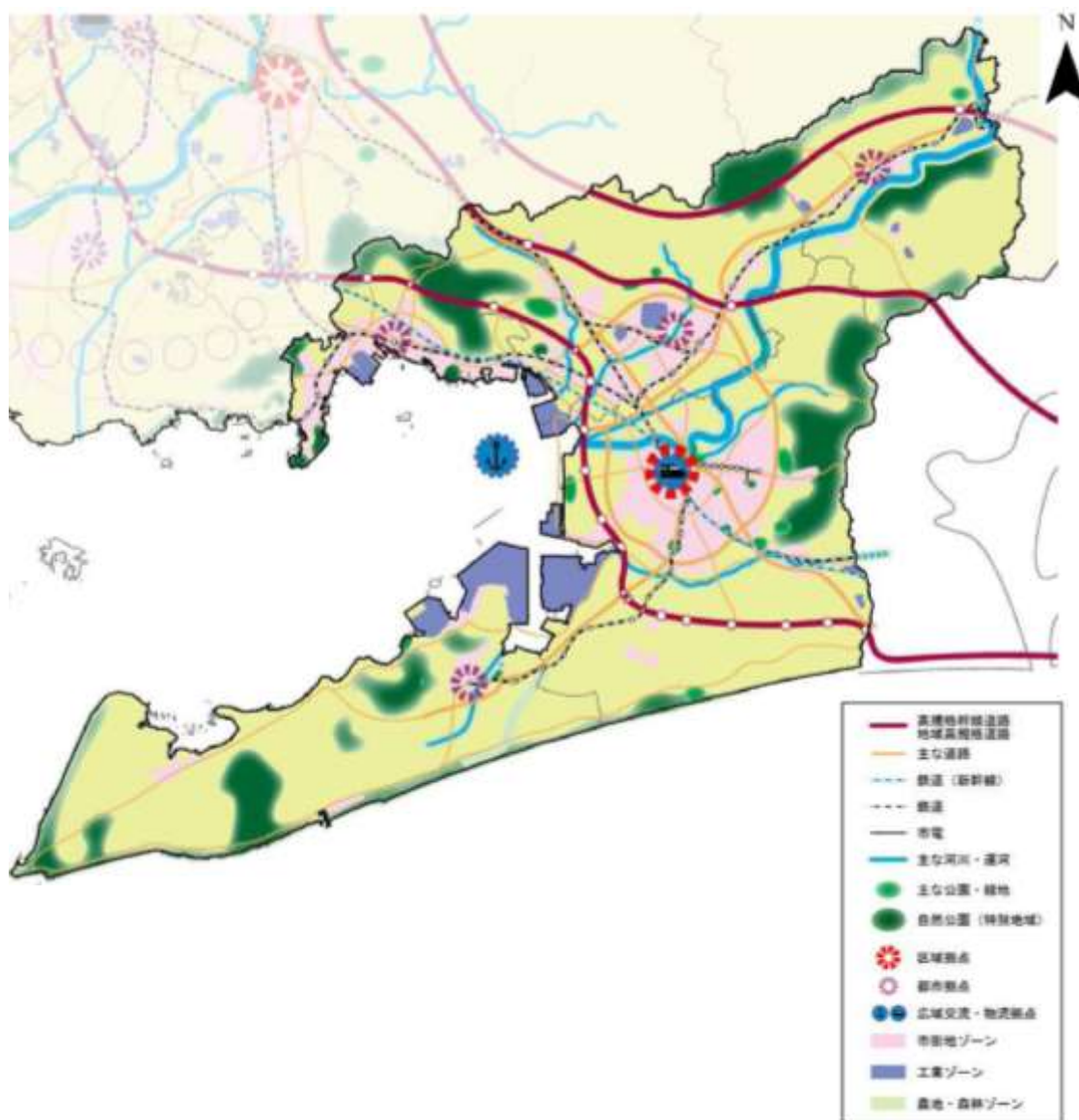
⑤自然環境や地球温暖化に配慮した環境負荷の小さな都市づくりの推進に向けた目標

- ・中央部や南部の農地、北部から東部、渥美半島南部の樹林地などの緑地では、無秩序な開発を抑制するなど、適正な土地利用の規制・誘導を図り、豊かな自然環境を保全します。
- ・市街地では防災空間や潤いとやすらぎを与えるオープンスペースを確保し、都市農業の振興や良好な都市環境の形成を図るため、地域特性に応じて農地などの緑地の保全や民有地の緑化を推進します。
- ・新たな市街地の開発にあたっては、公共施設における質の高い緑地の確保、民有地の緑化の推進、ため池や河川による水辺・緑のつながりの確保などにより、生態系ネットワークの形成に配慮し、豊かな生物多様性を育む都市づくりを目指します。
- ・公共交通の利用促進により自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換、建築物の低炭素化、緑地の保全や緑化の推進を実施し、都市部における低炭素化を目指します。
- ・豊川などの河川や北東部・半島部に広がる緑地などを活用した自然的環境インフラネットワークの形成を目指します。

(3) 将来都市構造図

- ・豊橋駅周辺を多くのヒトやモノが活発に動き、広域的な都市機能の集積が進み、区域の玄関口となる区域拠点と位置づけます。
- ・諏訪町駅・豊川駅周辺地区や蒲郡駅、新城駅および三河田原駅周辺を商業・業務、医療・福祉などの都市機能が集約し、暮らしやすいまちなかを形成する都市拠点を位置づけます。
- ・東海道新幹線豊橋駅周辺を多くのヒトやモノが集まる広域交流拠点、三河港周辺を物流拠点を位置づけます。

■将来都市構造図



※市街地ゾーンおよび工業ゾーンは2031年のおおむねの市街化区域を表示しています。

2. 第五次蒲郡市総合計画

目標年次：令和12年度（2030年度）

(1) まちづくりの基本理念

○人と自然の共生

- ・海、山、温泉など地域資源を大切にし、自然との共生による持続可能性を高める

○安全・安心・快適

- ・快適な環境により、安心安全に住み続けられ、市民全員が居場所と役割を持ち活躍する

○一人ひとりが主役

- ・市民一人ひとりが夢と希望を持ち、主役となり人が輝く

○つながる

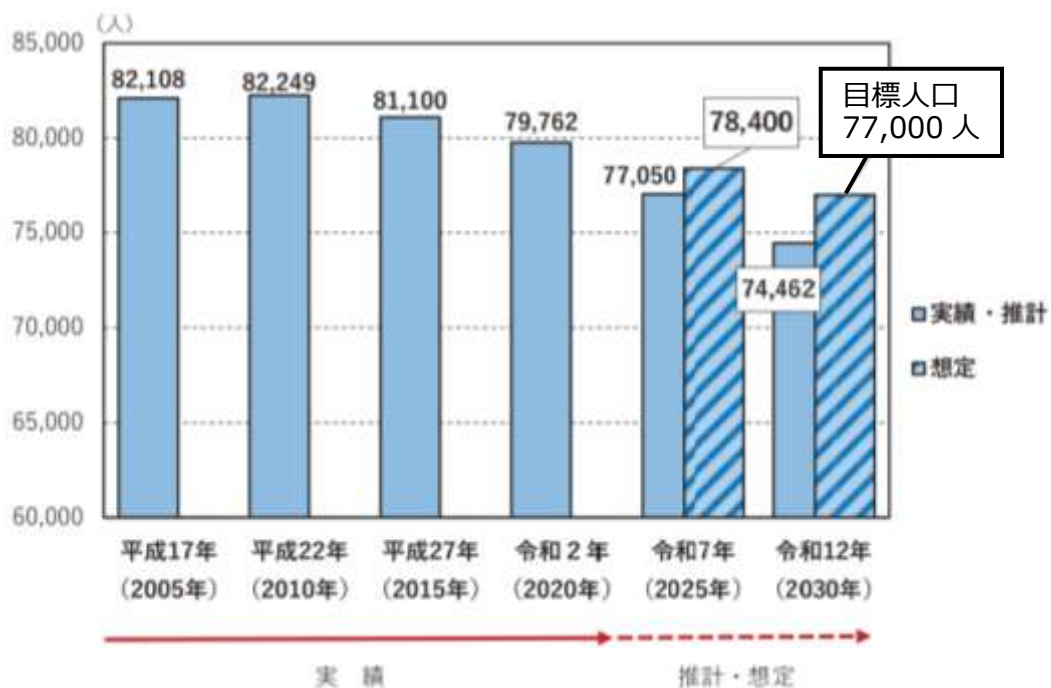
- ・市民・事業者・行政が一体となり、人と人が支え合い、つながりあう

(2) 将来都市像

豊かな自然 一人ひとりが輝き つながりあうまち ～ 君が愛する蒲郡 ～

(3) 目標人口

■将来人口の想定

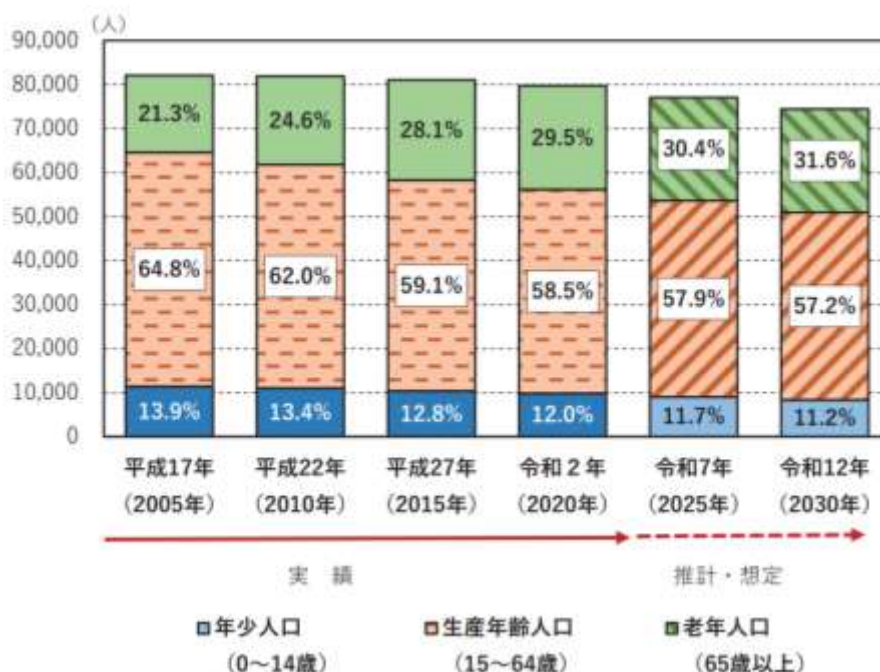


(注) 実績値は、平成27年までは国勢調査、令和2年は住民基本台帳人口(10月1日)を示しており、推計値は国立社会保障・人口問題研究所資料による。

■年齢別人口の想定

	実 績				想 定	
	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	令和2年 (2020年)	令和7年 (2025年)	令和12年 (2030年)
年少人口 (0～14歳)	11,420	11,015	10,399	9,542	9,173	8,624
生産年齢人口 (15～64歳)	53,172	50,781	47,895	46,681	45,394	44,044
老年人口 (65歳以上)	17,508	20,135	22,806	23,539	23,834	24,332
年齢不詳	8	318	0	0	-	-
計	82,108	82,249	81,100	79,762	78,400	77,000

■年齢別人口の構成比の想定



(4) 基本目標

- ① 笑顔つながる幸せに暮らせるまちづくり — 健康・福祉
- ② 人と文化を未来につなぐまちづくり — 教育・文化
- ③ 豊かな自然とともに安心して住み続けられるまちづくり — 安全・安心
- ④ にぎわいと元気あふれるまちづくり — 産業
- ⑤ 人と人がつながり快適な暮らしを支えるまちづくり — 都市基盤整備
- ⑥ 市民とともに歩むまちづくり — 地域・行財政

(5) 将来都市構造

穏やかな三河湾と山並みからなる「自然軸」を土台として、蒲郡駅周辺の「心と暮らしを豊かにするコアゾーン」を中心に、まとまりのある各ゾーンが扇状に広がります。各ゾーンでは自然軸と調和した都市活動が行われ、「交通軸」によりつながり合うことで互いに影響し魅力を高め合っています。

■将来都市構造の概念図



自然軸

本市が面する三河湾や北部の山並みといった自然が織りなす美しい風景は、風光明媚な本市のイメージを特徴づける重要な要素であり、人々の心に癒しと安らぎをもたらしています。三河湾と山並みを「自然軸」と位置づけ、自然環境と美しい景観の維持保全を図るとともに、それぞれの特性をまちづくりの資源として活用します。

○海の自然軸

三河湾の水質浄化及び水産資源の保護や海に親しむ環境づくりを推進し、漁場及び観光・レクリエーション資源として活用します。

○緑の自然軸

森林の保全により多面的機能^{*}を維持し、保養・レクリエーション資源として活用します。
^{*}森林の持つ多面的機能：生物多様性・地球環境の保全、土砂災害の防止、水源の涵養

交通軸

道路・鉄道・航路等の交通ネットワークは、都市間や市内各ゾーンを結び交流機能・防災機能を向上させ、市民生活やあらゆる経済活動を支える都市の軸です。本市のまちづくりにおいて特に重要な意味を持つ交通ネットワークを「交通軸」として位置づけます。

○広域幹線軸

主要都市間を結び、周辺都市との交流や産業活動を支える市全体の発展に重要な役割を担う交通軸です。国の重要物流道路として平常時だけでなく災害時においても安定的な輸送を確保します。

○都市骨格軸

都市の骨格を形成し、市民の安全で快適な生活環境を確保する主要道路であり、多様な役割を担っています。市街地を縦断する路線は、広域幹線軸や高速道路等と結節することで各ゾーンの都市活動を支援し、市全体の発展を支える交通軸です。市街地を横断する路線は、市内地域間の円滑な交流を促進する交通軸です。

○公共交通軸

誰もが安心して移動でき、周辺都市との交流や産業活動を支えるとともに、市内地域間の円滑な交流を促進する交通軸です。

○海洋交通軸

海を感じる街並みを生かした観光や港湾機能を活用した物流において重要な役割を持ち、蒲郡市が世界と直接つながる交通軸です。

5つのゾーン

市域をそれぞれの特徴を活かした土地利用の観点から5つのゾーンに区分し、各ゾーンにおける空間形成の方向性を表します。

○心と暮らしを豊かにするコアゾーン

交通結節点・中心市街地・観光拠点・港といった多様な要素を一体的に活用し市の基幹的な都市機能や交流機能の集積を図り、人・コト・モノがつながり新たな価値が生まれる都市発展の中心核として、人の心と暮らしを豊かにするゾーンです。

○安全で快適な生活ゾーン

生活コミュニティの拠点となる鉄道駅周辺を中心に医療・福祉・子育て支援・商業などの都市機能が集積し、年齢や障がいに関わらず誰もが安心して生活できる環境が整ったゾーンです。

○自然と産業が共生する生産ゾーン

農地を保全し農業振興の基盤とするとともに、交通軸との連携を生かした物流等の多様な経済活動が行われるゾーンです。

○世界とつながる臨海ゾーン

岸壁の延伸・ふ頭再編といった港湾機能の向上や交通軸との連携による国内外からの人やモノの流れの活性化を図り、三河港の中心的な役割を担う港湾として広域経済の発展に寄与するゾーンです。

○非日常と癒しのレクリエーションゾーン

景観に配慮した一体感のある街並みが形成され、水辺空間や海洋レクリエーションを楽しむ観光拠点をはじめ、教育施設や商業施設等が立地する都市成長拠点となるゾーンです。

第2章 現況分析

2-1 市の概要

(1) 位置

蒲郡市は愛知県の南東部、知多半島と渥美半島に囲まれた三河湾の奥に位置しています。名古屋市の中心部から約 50 km、東海道本線により J R 名古屋駅までは約 40 分と近い位置にあります。東海道新幹線駅の豊橋駅とは約 10 分と広域的な公共交通の利便性が高い都市です。また、名鉄蒲郡線により西尾市とも連絡しています。

鉄道に加えて、国道 23 号バイパスなどの幹線道路で諸都市と結ばれ、東名高速道路音羽蒲郡 I C へも容易にアクセスが可能です。

■蒲郡市の位置図



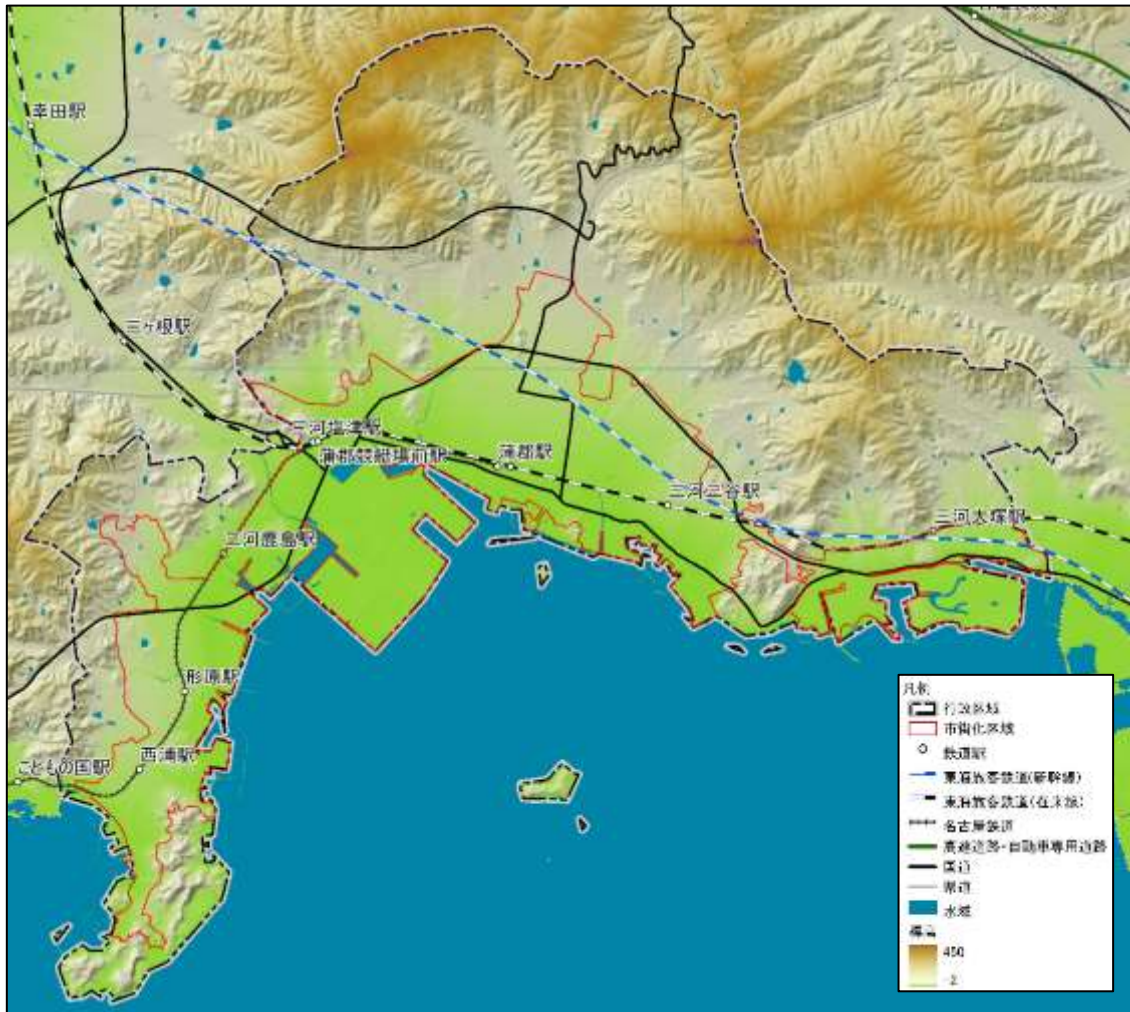
第2章 現況分析

(2) 地形

蒲郡市は、北と東西の三方を山と丘陵部に囲まれ、南側は古くから漁港が開け、海の玄関口である三河湾に面しており、三河湾国定公園の中心地です。

海・山の自然が豊かで、三河湾沿岸に快適に暮らすことができる市街地を形成しています。

■ 蒲郡市の地形図

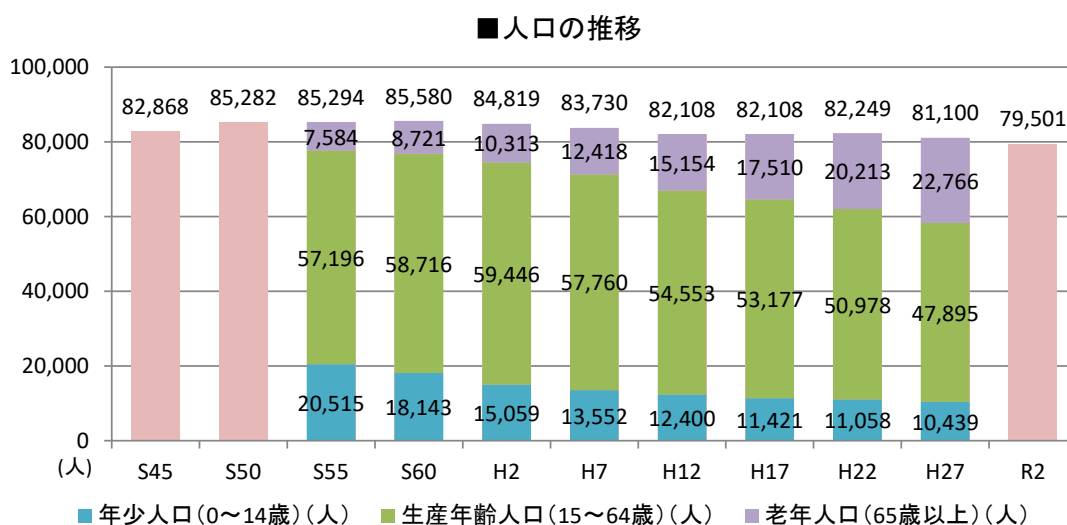


2-2 人口・世帯

(1) 人口の動向

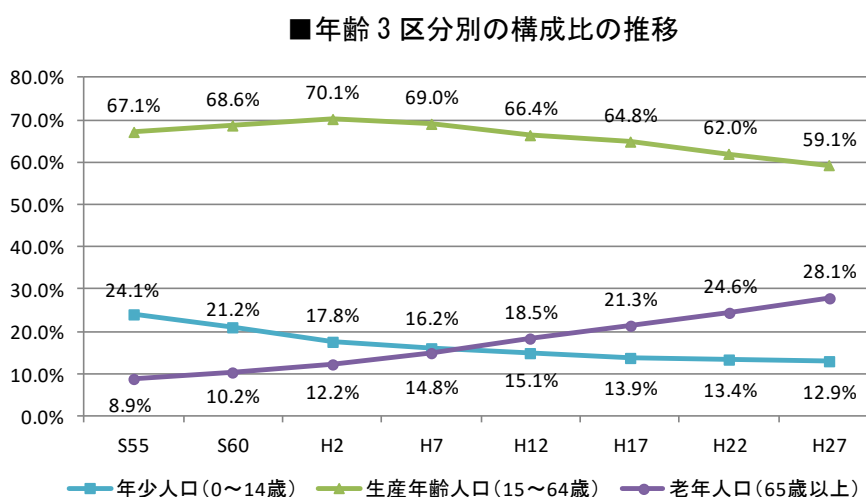
① 人口の推移

蒲郡市の人口は、昭和60年ごろをピークとし、平成期以降は減少しています。年齢区分別の人口を見ると、年少人口や生産年齢人口は減少し、高齢者が増加しています。現在の高齢化率は28.1%であり、4人に1人以上が高齢者となっています。



※昭和50年以前は、年齢3区分別のデータが公表されていないため、総数のみ表示

資料：国勢調査

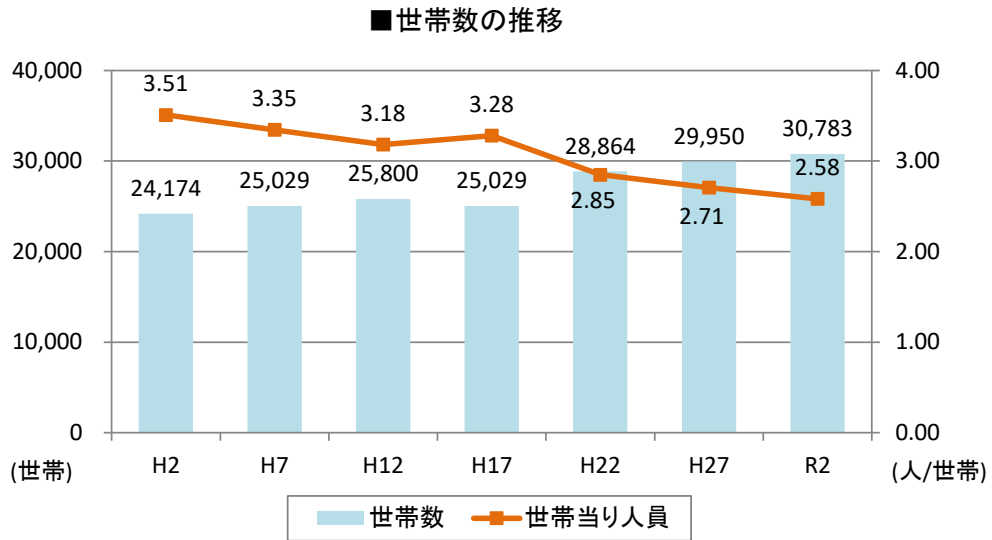


資料：国勢調査

※最新の国勢調査は、令和2年10月1日に実施され、多くの調査結果も令和3年11月30日に公表されていますが、地域ごとの人口集計結果は未公表です。本資料では地域ごとの人口集計結果である500mメッシュデータも利用していることから、この集計結果の公表にあわせて、国勢調査に関する部分を更新する予定です。

② 世帯数の推移

世帯数は、人口が減少している一方で、1世帯当たり人員の減少に伴い増加しています。



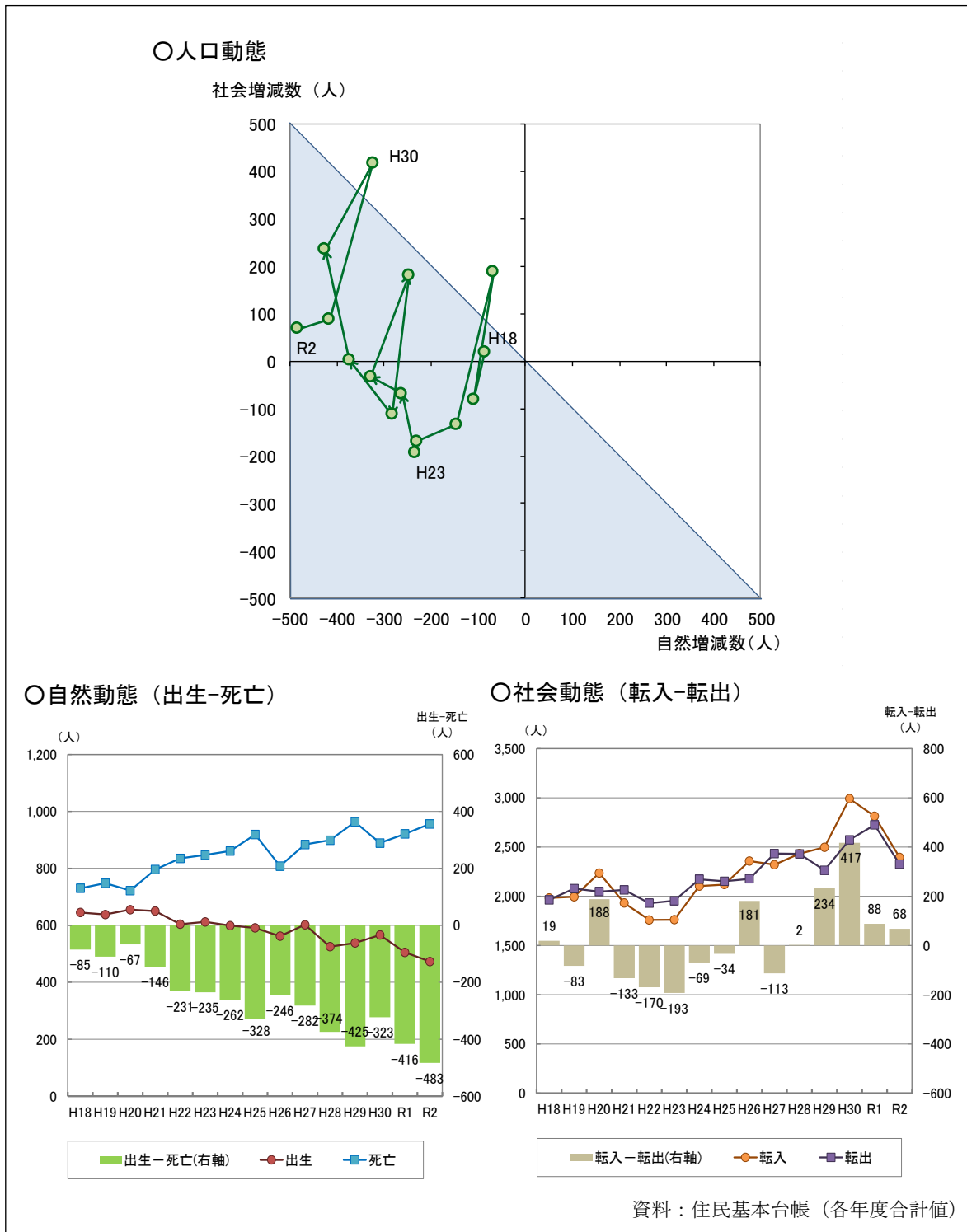
資料：国勢調査

③ 人口動態（自然増減・社会増減）

1) 蒲郡市の人口及び世帯の動態

現行計画策定時以降の人口動態を見ると、自然動態は、自然減の状況が継続しています。一方で、社会動態は、プラス・マイナスを繰り返していますが、平成28年度以降、転入超過の社会増加の状況が継続しています。

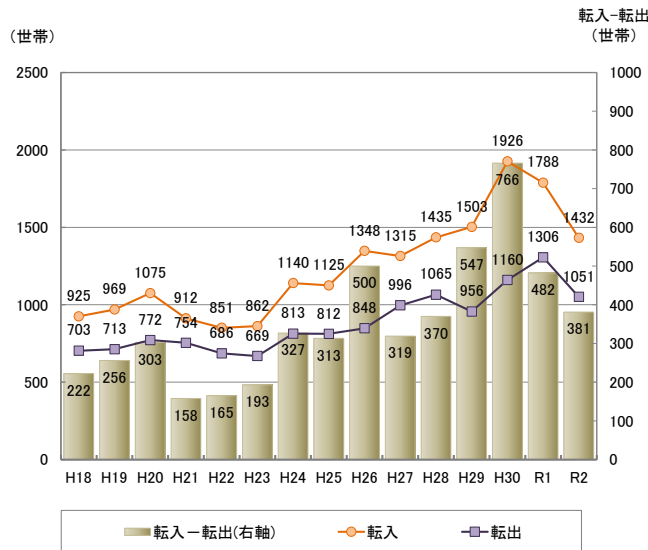
■人口動態



第2章 現況分析

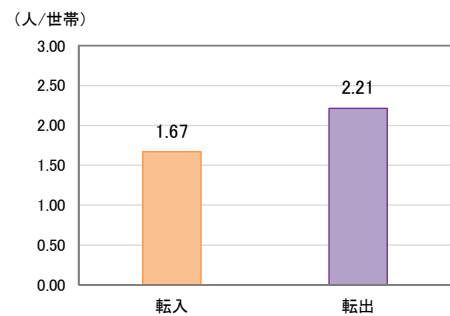
世帯の転出入を見ると、転出数より転入数が多い転入超過の状態が続いていますが、その差は平成30年以降小さくなっています。1世帯当たりの人員は転出世帯が多いことから、世帯数は転入超過であっても人口は転出超過（社会減）となっています。

■世帯の転出入の推移



資料：住民基本台帳（各年度合計値）

■転出入別の1世帯あたり人員（R2年）

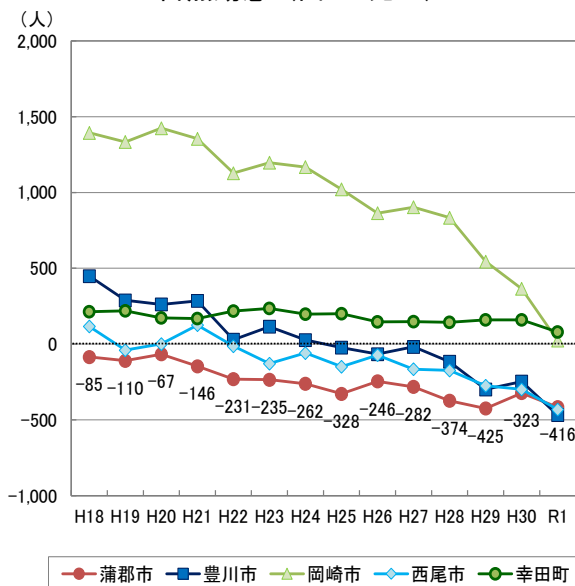


資料：住民基本台帳

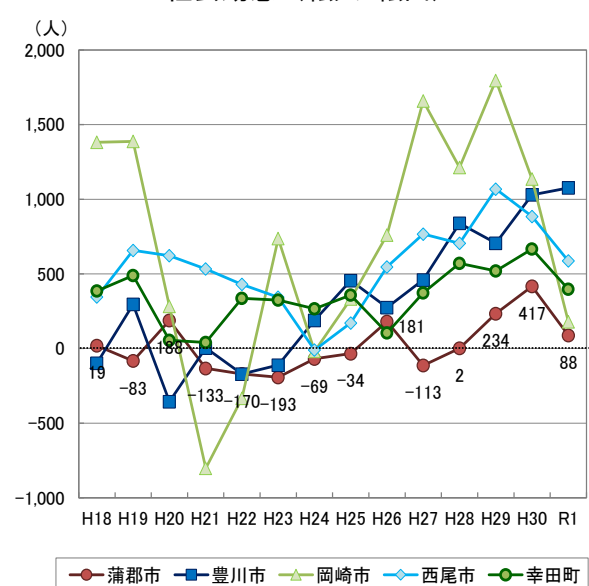
2) 人口動態の他都市との比較

蒲郡市が自然減の状況が継続する中で、岡崎市や幸田町は自然増となっています。社会動態については、蒲郡市が社会増の状況の中、周辺市町でも社会増が継続しています。

■自然動態（出生-死亡）



■社会動態（転入-転出）

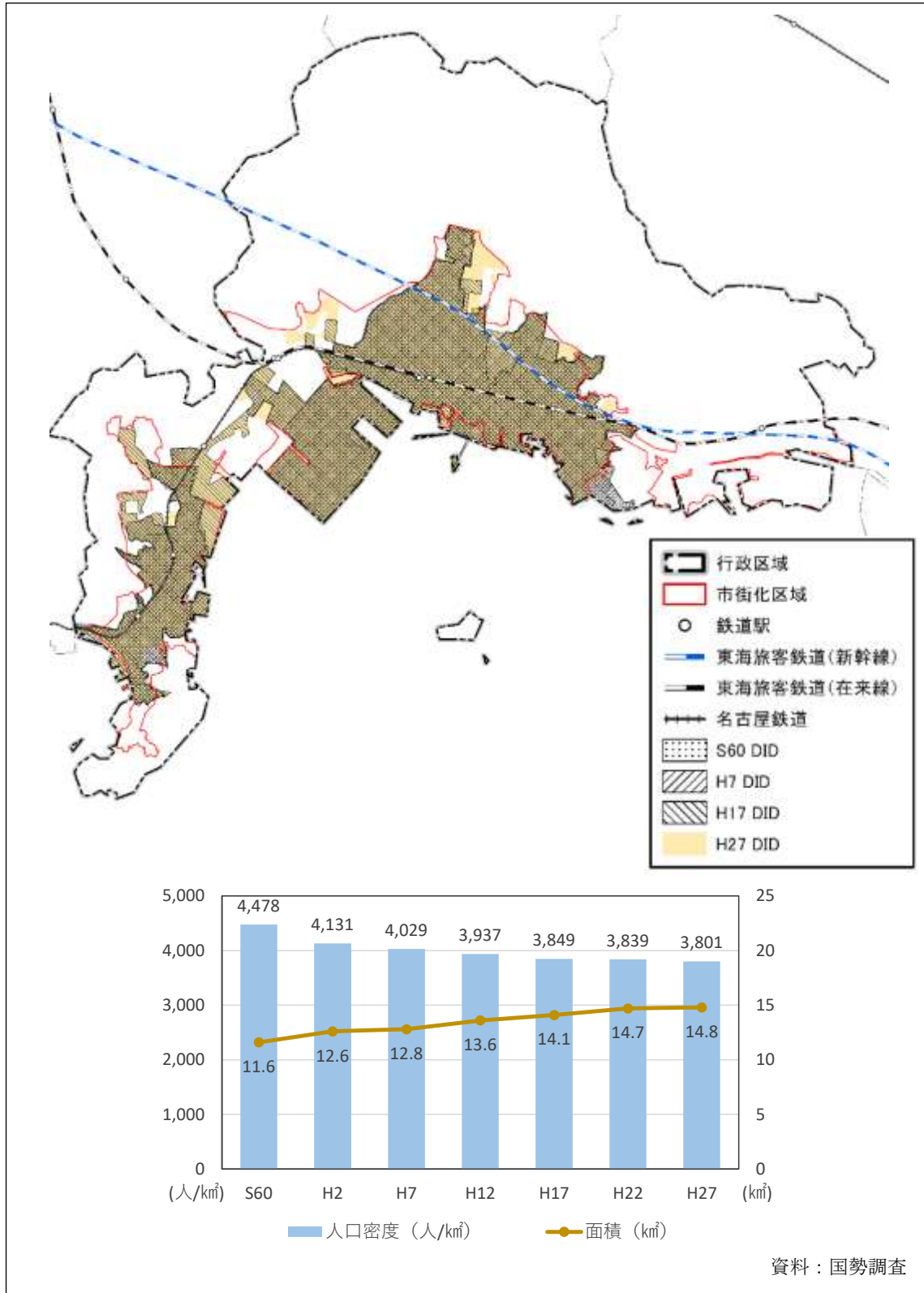


資料：【蒲郡市】住民基本台帳（各年度合計値）、【他市】地域経済分析システム（RESAS）

(2) DID (人口集中地区) の変遷

蒲郡市では、DIDの面積は拡大している一方で、人口密度は減少傾向です。

■ DIDの変遷

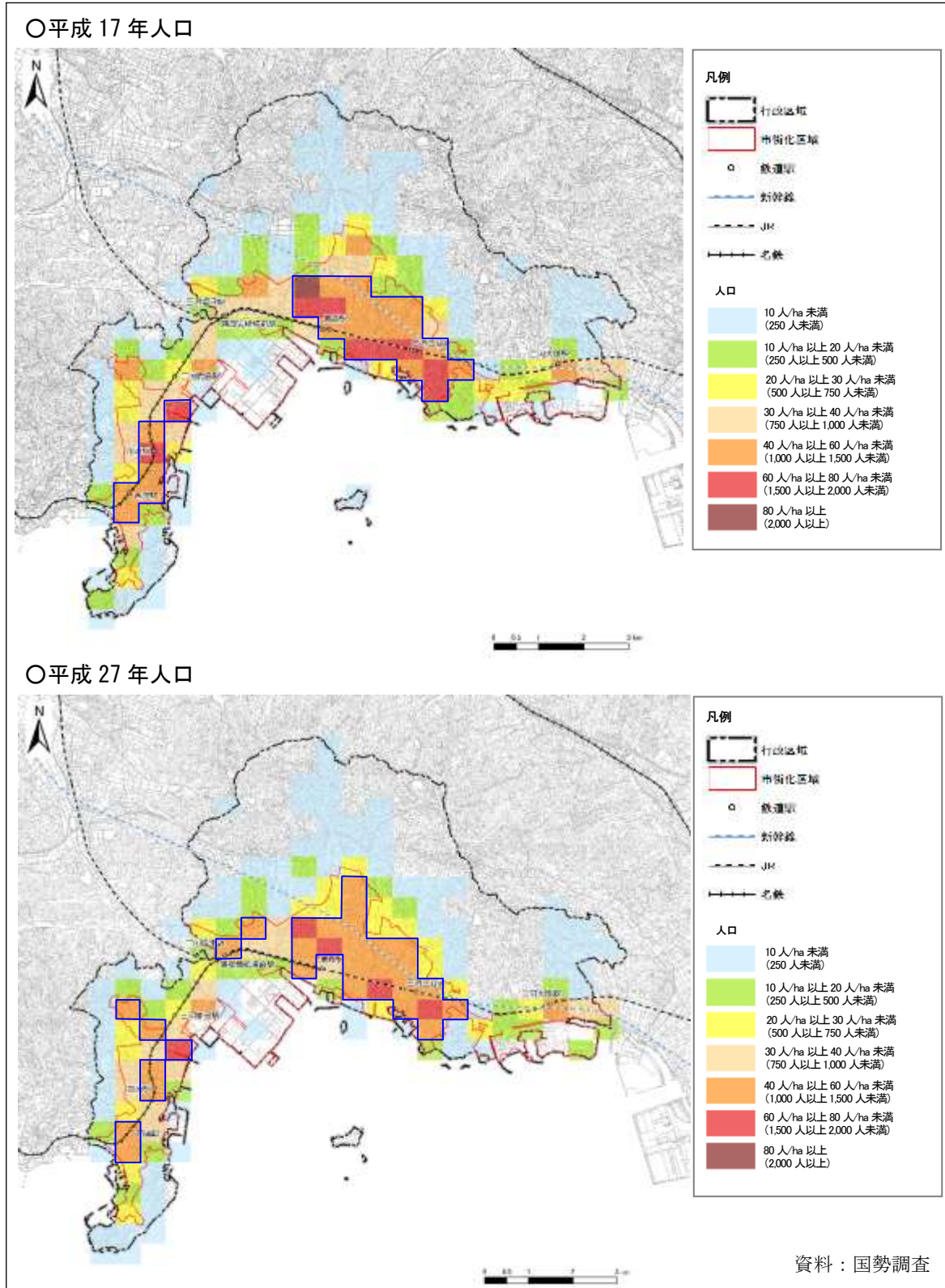


(3) 人口分布

① 総人口の分布 (500m メッシュ)

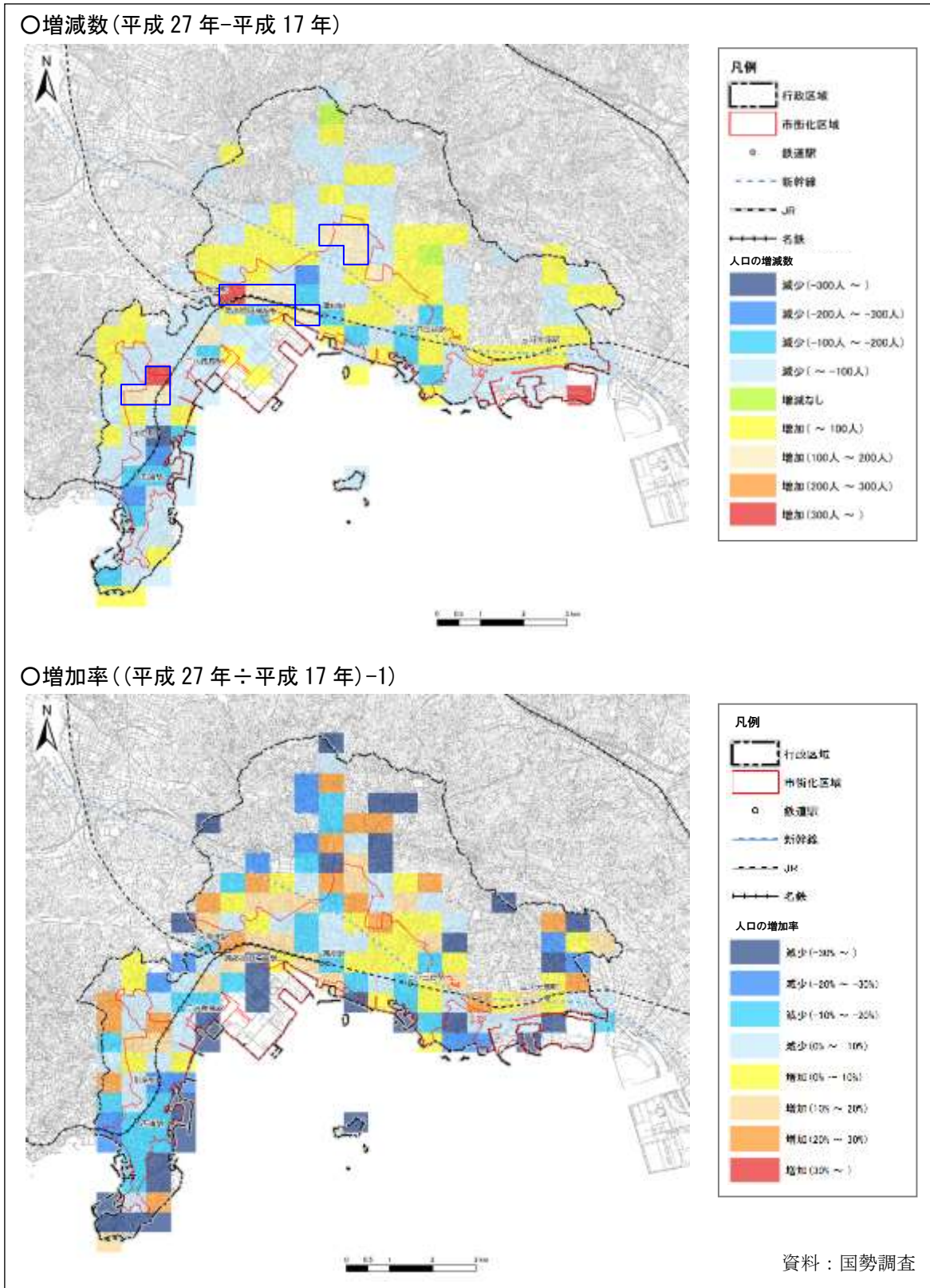
平成17年と平成27年の人口分布を見ると、蒲郡駅から三河三谷駅周辺や形原駅から西浦駅周辺の市街化区域に人口が集積しています。

■総人口の分布 (500m メッシュ)



人口の増減については、三河塩津駅・蒲郡競艇場前駅周辺では増加しているのに対し、その他の駅周辺では増減なし、もしくは減少しています。また、市西部をはじめ、広い地域で人口が減少する中、駅から一定距離のある、蒲郡中部土地区画整理事業施行区域周辺等において人口が増加している地域も分布しています。

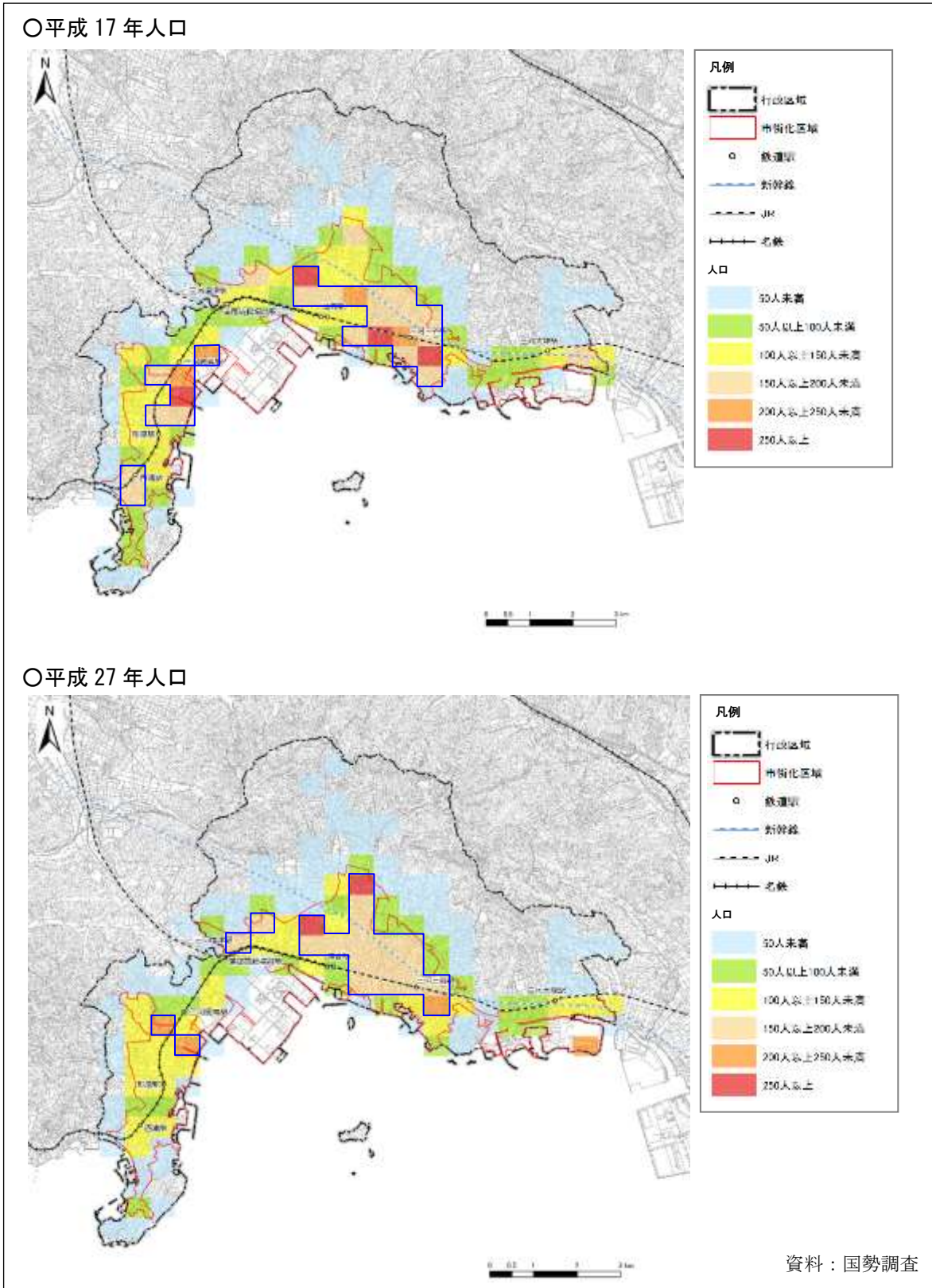
■総人口の分布（500mメッシュ）



② 年少人口（14歳以下）の分布（500mメッシュ）

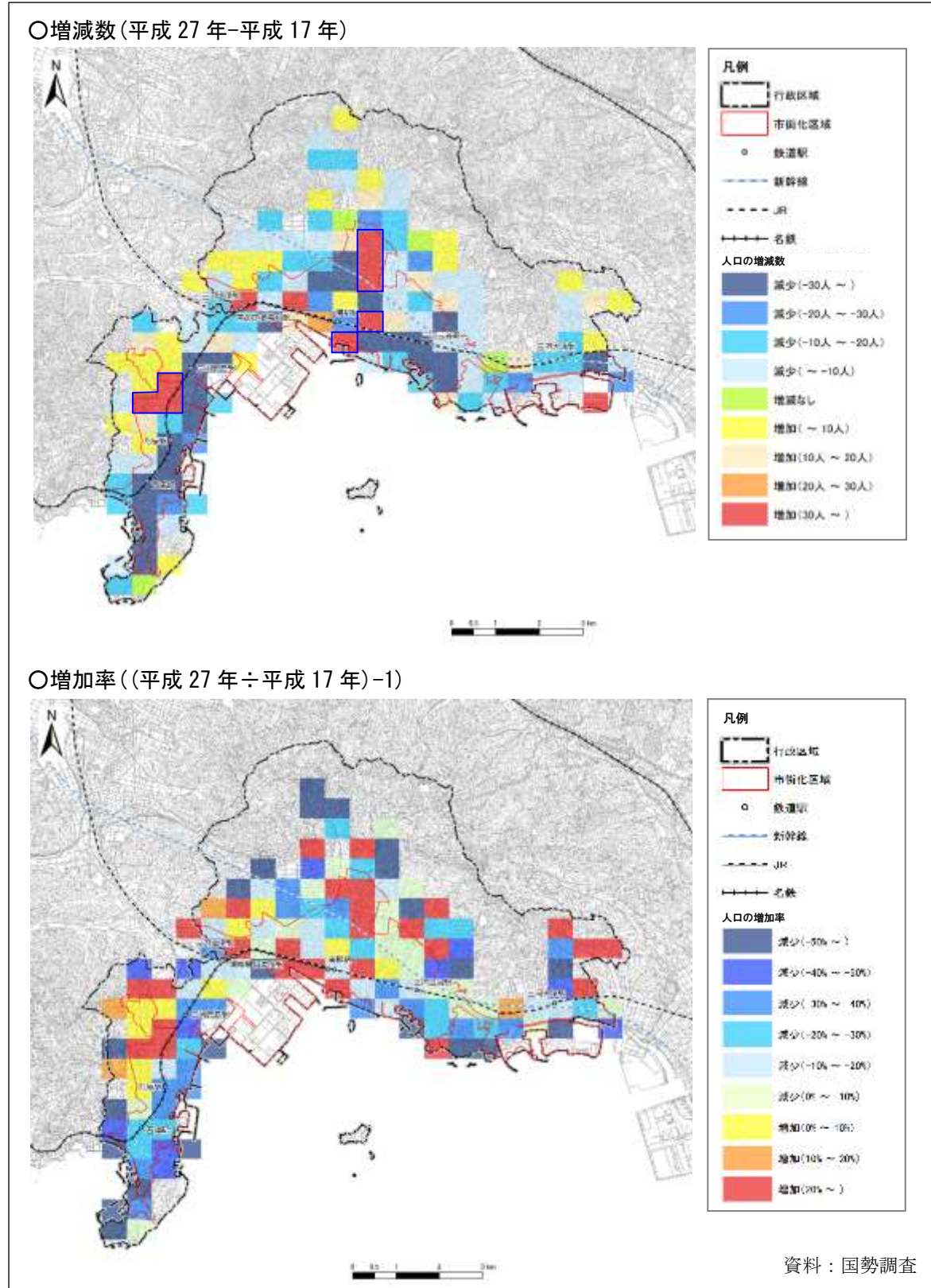
平成17年と平成27年の年少人口の分布を見ると、三河塩津駅・蒲郡競艇場前駅周辺から三河三谷駅周辺、形原駅周辺の市街化区域に人口が集積しています。

■年少人口の分布（500mメッシュ）



人口の増減については、市西部や三河三谷駅周辺などの総人口が集積する地域をはじめ、市街化区域内で年少人口が減少する地域が多い状況です。一方で、三河塩津駅・蒲郡競艇場前駅周辺や蒲郡駅周辺、土地区画整理事業施行区域等において人口が増加しています。

■年少人口の分布 (500m メッシュ)

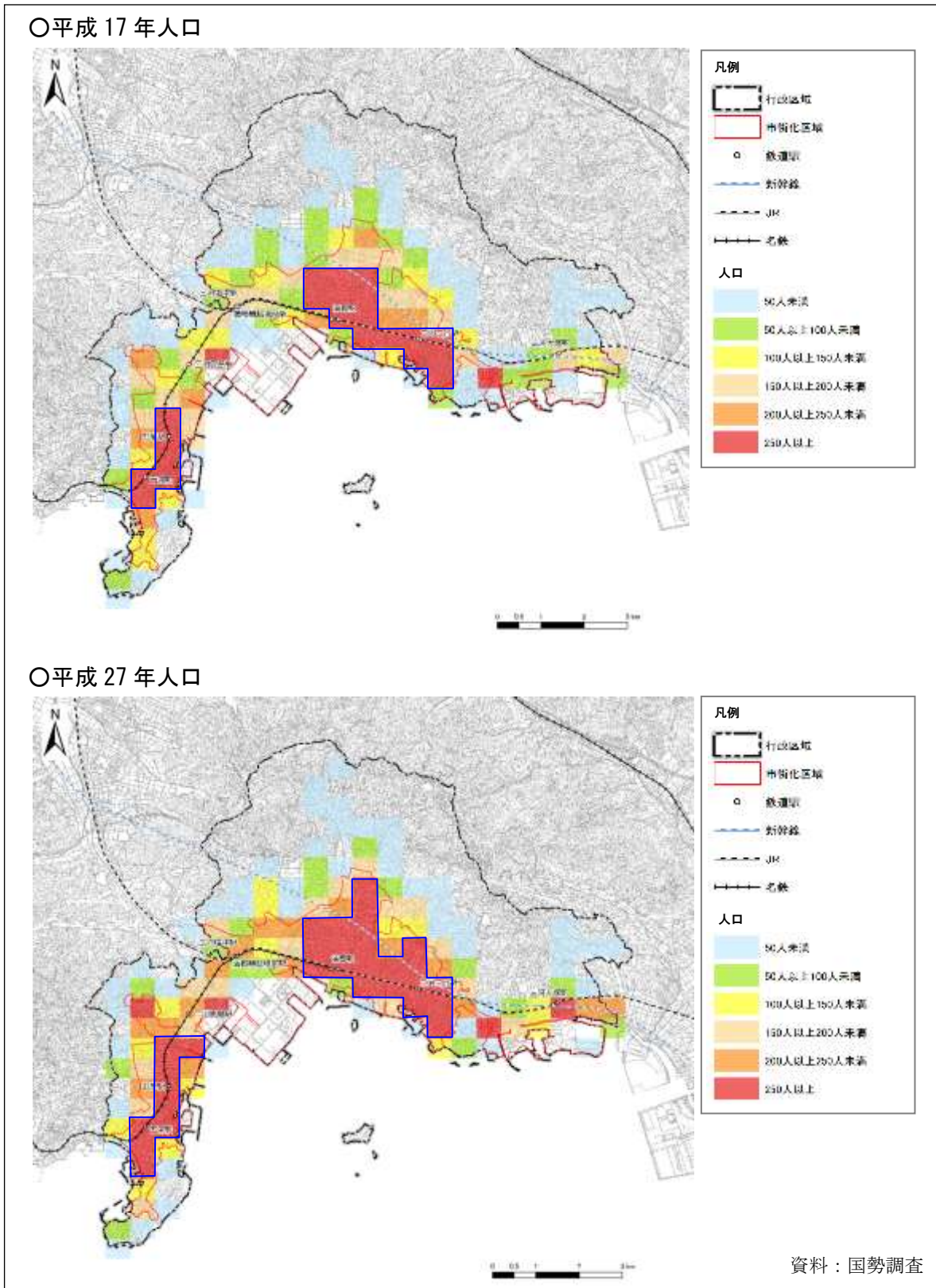


第2章 現況分析

③ 高齢者（65歳以上）の分布（500mメッシュ）

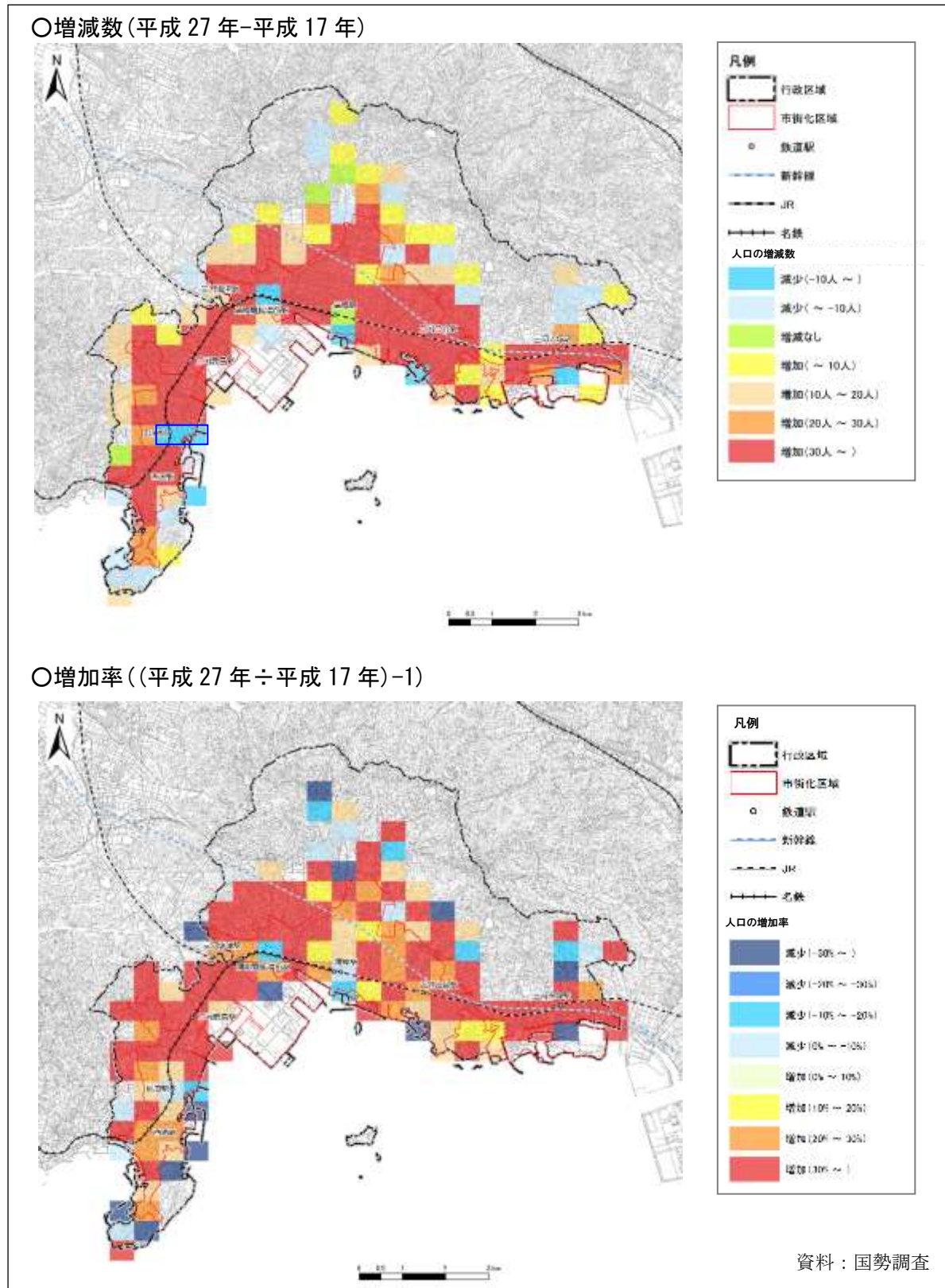
平成17年と平成27年の高齢者の分布を見ると、総人口と同様に、蒲郡駅から三河三谷駅周辺や形原駅から西浦駅周辺の市街化区域に人口が集積しています。

■ 高齢者（65歳以上）の分布（500mメッシュ）



人口の増減については、おおむね市全体にわたり増加しています。一方で、形原駅周辺では高齢者が減少しており、これまでの整理結果から、全ての世代で人口が減少しています。

■高齢者（65歳以上）の分布（500mメッシュ）



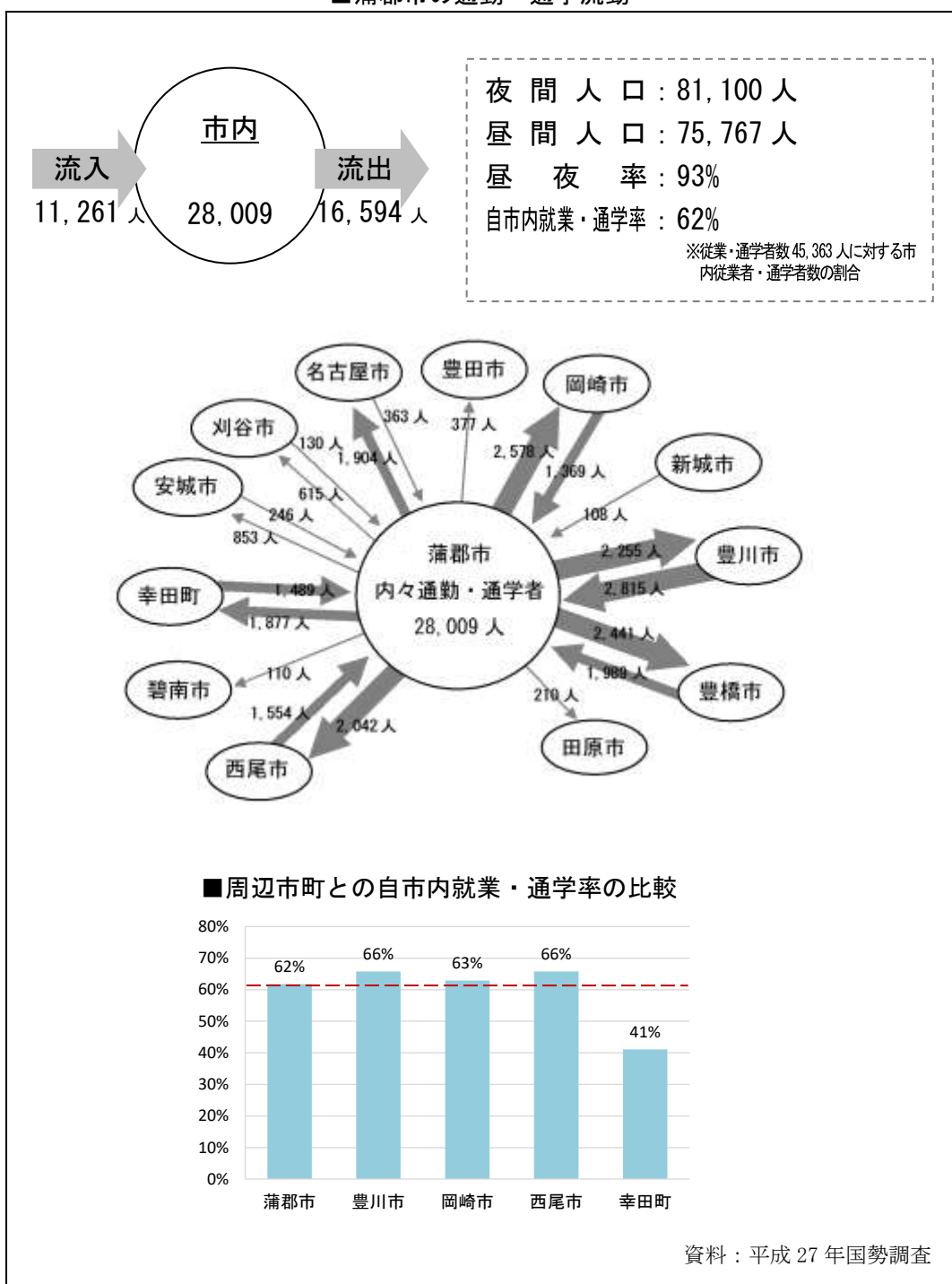
2-3 経済活動等

(1) 都市間流動（通勤・通学流動）

市内での通勤・通学者数は、蒲郡市の就業・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。都市別の流動を見ると、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

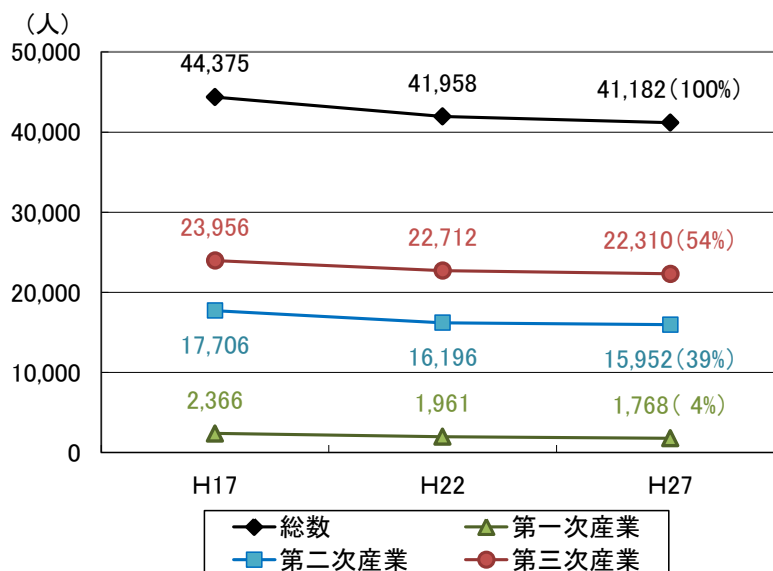


(2) 産業別就業者数

平成27年の産業別の従業者人口の割合を見ると、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

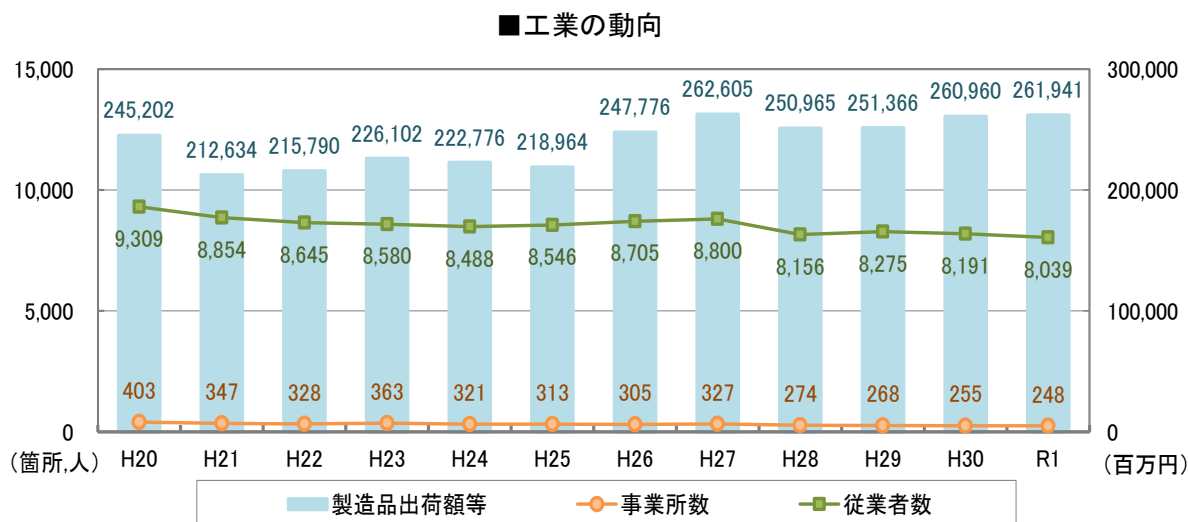
第2章 現況分析

(3) 工業

事業所数は減少傾向にあり、令和元年は、約10年前の平成20年の62%にあたる248箇所です。

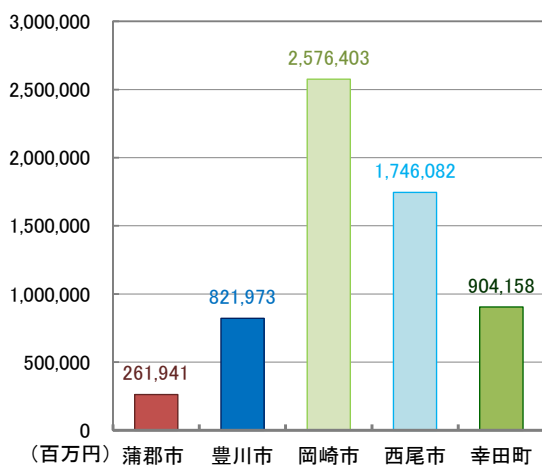
従業者数は、平成24～27年まで減少から増加に転じていましたが、平成28年以降は減少傾向にあります。

製造品出荷額等は、平成26年以降、リーマンショック以前以上の水準まで増加しています。

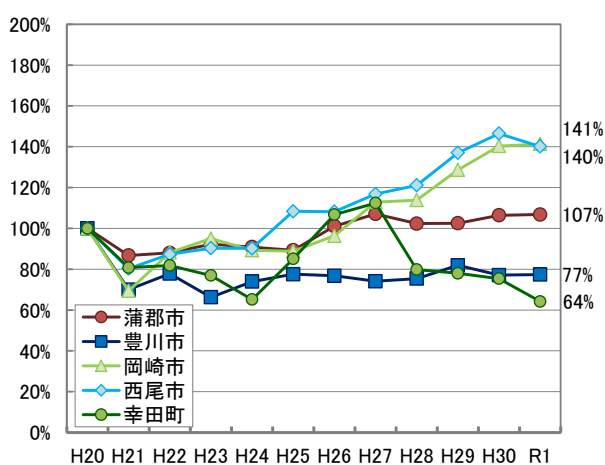


資料：工業統計

■製造品出荷額等の都市間の比較 (R1)



■製造品出荷額等の伸び率の都市間の比較



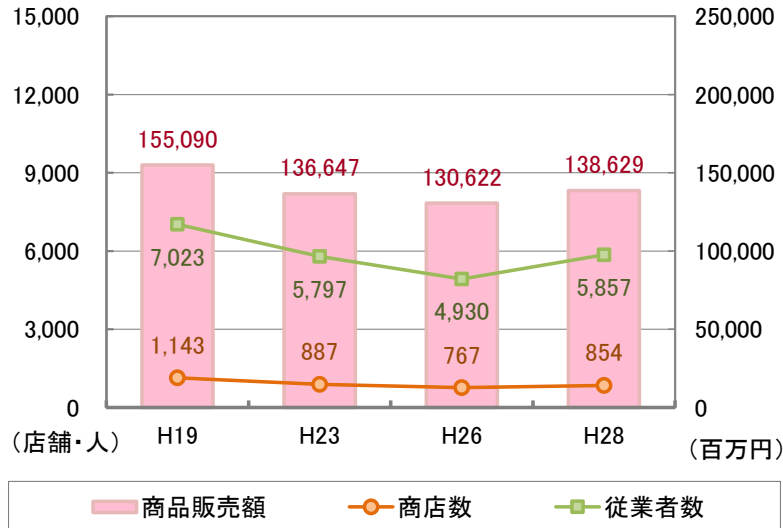
資料：工業統計

(4) 商・サービス業

商品販売額、店舗数、従業員数ともに中期的には減少していますが、平成28年は平成26年より増加しています。

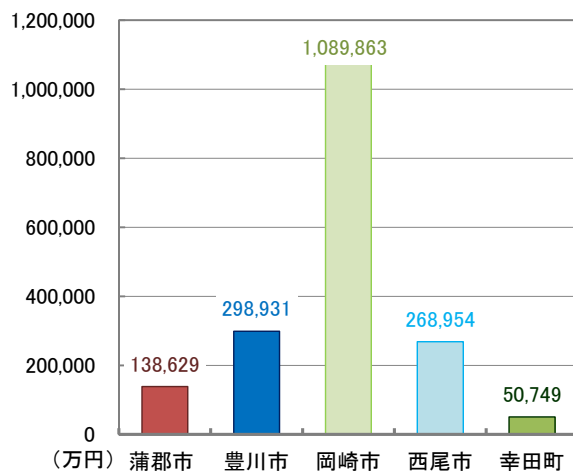
商品販売額の推移を周辺市と比較すると、減少率が大きい状況です。

■商・サービス業の動向

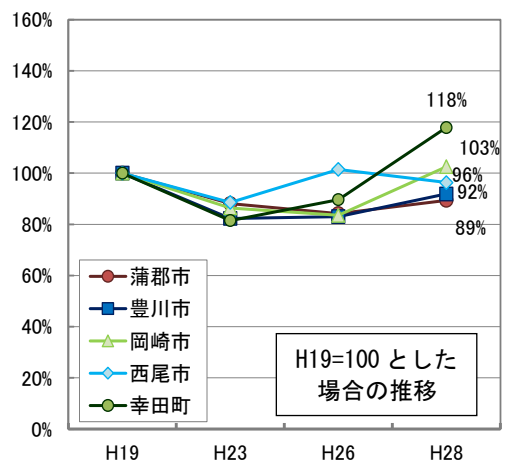


資料：(H19、H26)商業統計調査、(H23、H28)経済センサス活動調査

■商品販売額の都市間の比較 (H28)



■商品販売額の伸び率の都市間の比較



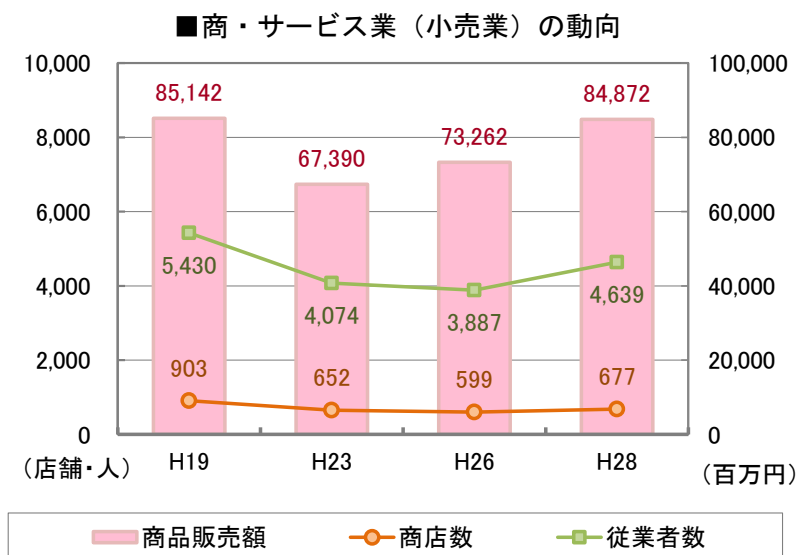
資料：(H19、H26)商業統計調査、(H23、H28)経済センサス活動調査

※最新の経済センサス活動調査は、令和3年6月1日に実施されており、調査結果が公表され次第反映する予定です。

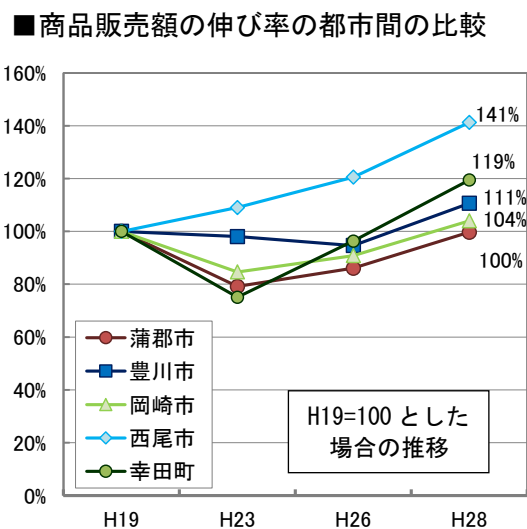
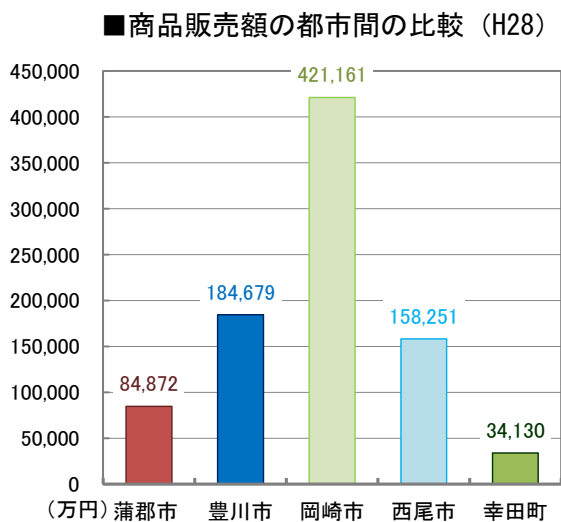
(5) 商・サービス業（小売業）

小売業の商品販売額は平成28年には、リーマンショック前の平成19年の水準まで回復しています。店舗数、従業員数は中期的には減少していますが、平成28年は平成26年より増加しています。

平成28年の商品販売額は、周辺市では平成19年と比較し増加している中で、蒲郡市は横ばいとなっています。



資料：(H19、H26)商業統計調査、(H23、H28)経済センサス活動調査



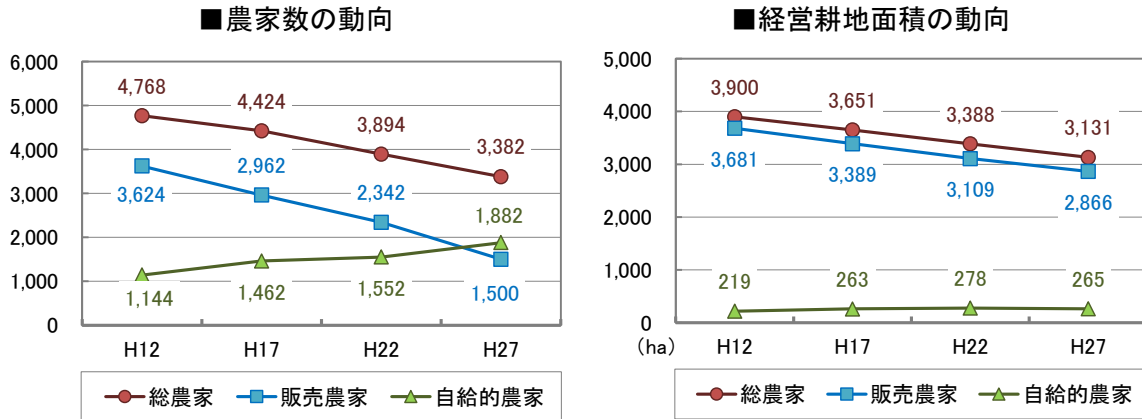
資料：(H19、H26)商業統計調査、(H23、H28)経済センサス活動調査

※最新の経済センサス活動調査は、令和3年6月1日に実施されており、調査結果が公表され次第反映する予定です。

(6) 農業

販売農家数は減少傾向ですが、自給的農家数は増加傾向です。

販売農家の経営耕地面積は減少傾向ですが、自給的農家はおおむね横ばいです。



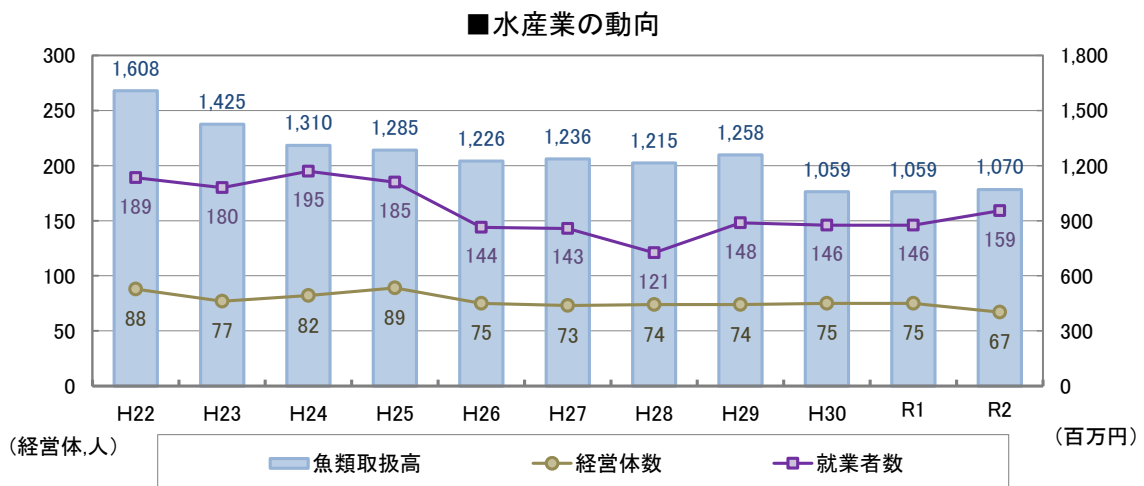
資料：農林業センサス

(7) 水産業

経営体数は平成 26 年以降でおおむね横ばいでしたが、令和 2 年には減少しています。

就業者数は、平成 28 年まで減少していましたが、その後増加に転じています。

魚類取扱高は、横ばいで推移する期間もありますが、平成 22 年以降減少傾向です。



資料：蒲郡の統計

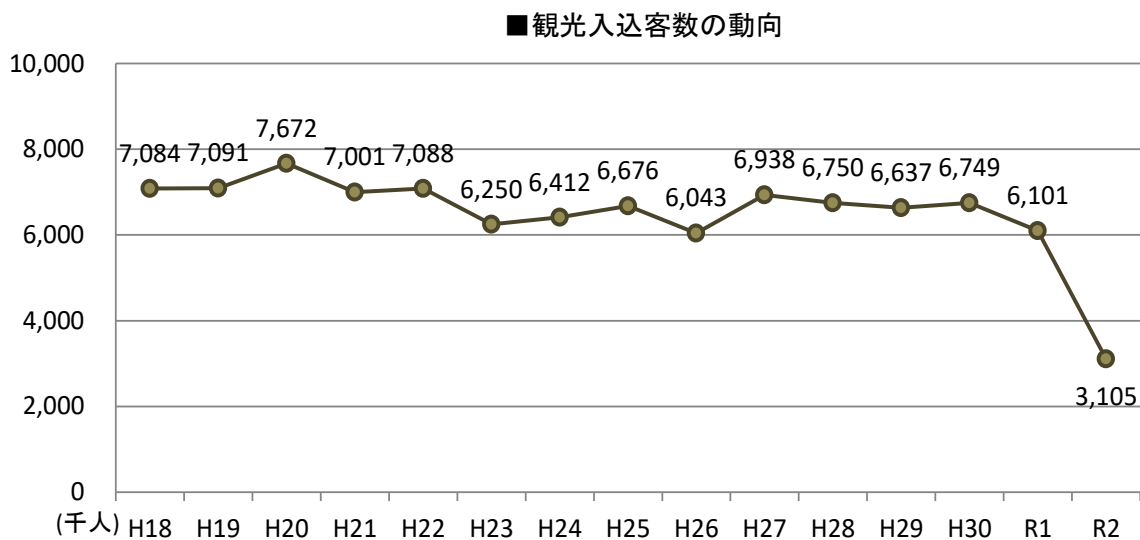
※農業に関する統計データについて、2020 年農林業センサスの都道府県別統計書が令和 3 年 12 月に公表される予定であり、調査結果が公表され次第反映する予定です。

第2章 現況分析

(8) 観光業

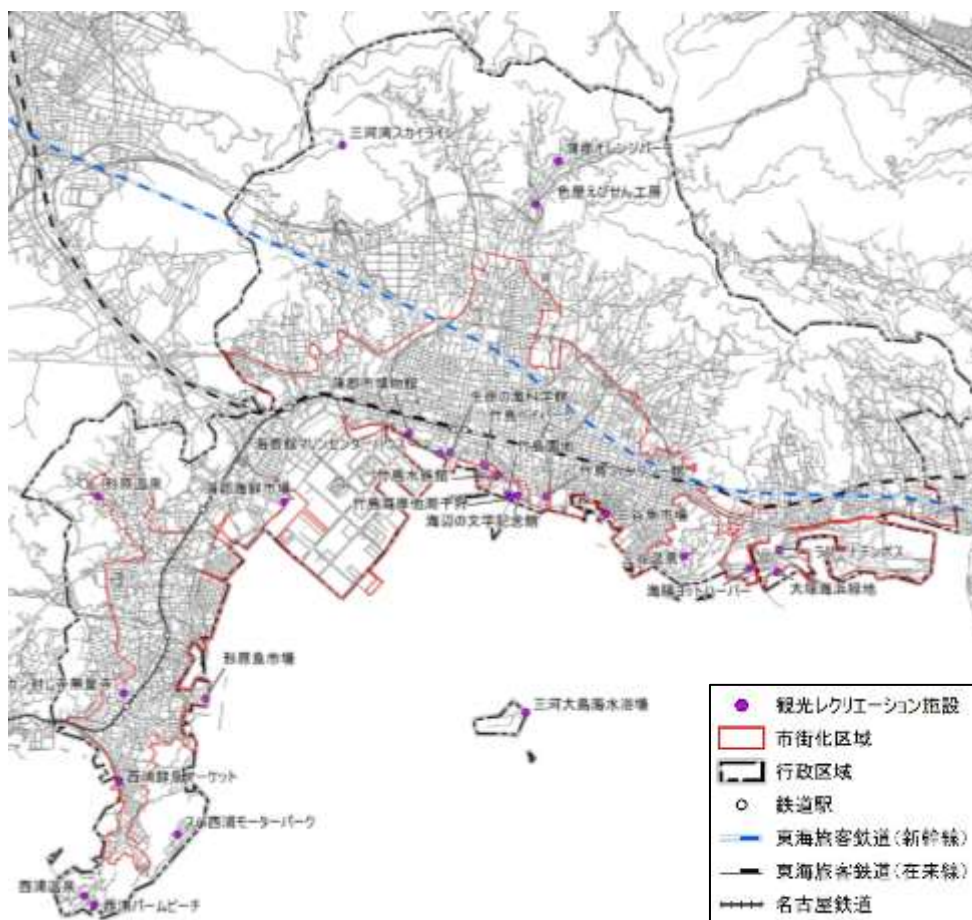
蒲郡市には、自然、歴史・文化、温泉・健康、スポーツ・レクリエーションの各分野における県内有数の観光施設が多数立地しています。

観光入込客数は、令和元年までは概ね横ばいで推移していましたが、令和2年は大きく減少しています。

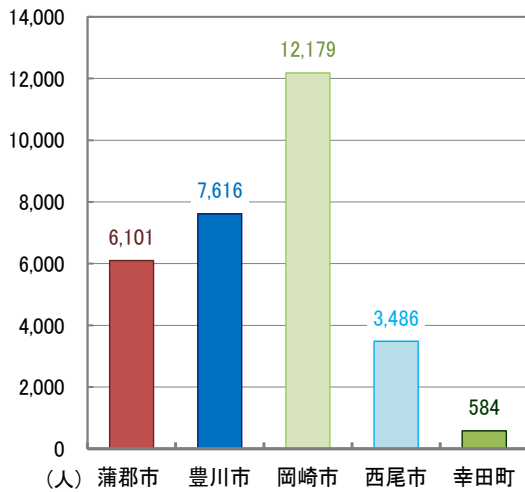


資料：愛知県観光レクリエーション利用者統計

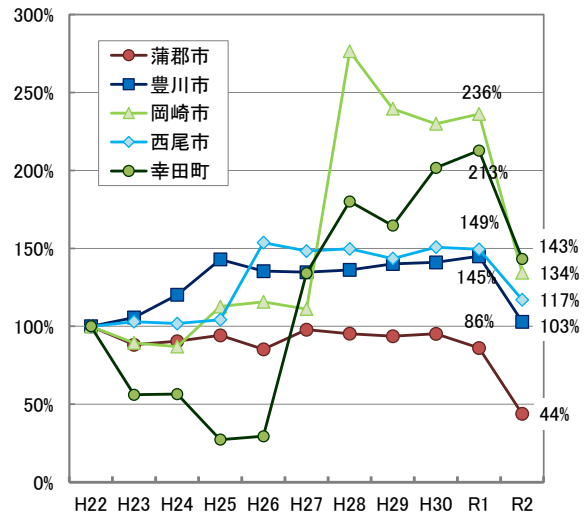
■ 主な観光施設位置図



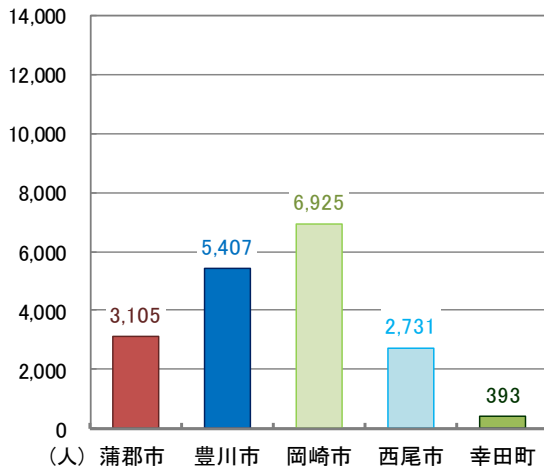
■観光入込客数の都市間の比較 (R1)



■観光入込客数の伸び率 (H22=100)



■観光入込客数の都市間の比較 (R2)



資料：愛知県観光レクリエーション利用者統計

■愛知県観光レクリエーション利用者統計利用者数上位観光資源（蒲郡市抜粋）

区分	施設名	R1 入込客数 (区分別県内順位)	R2 入込客数 (区分別県内順位)
県内全体	ラグーナテンボス	2,558,420人 (7位)	—
自然	竹島園地	370,308人 (3位)	168,871人 (5位)
歴史・文化	蒲郡オレンジパーク	492,000人 (23位)	229,200人 (25位)
温泉・健康	三谷温泉	288,671人 (3位)	110,395人 (5位)
	西浦温泉	228,570人 (6位)	105,904人 (—)
	蒲郡温泉	225,746人 (7位)	137,386人 (4位)
	大塚地区宿泊施設	144,525人 (9位)	103,709人 (7位)
スポーツ・レクリエーション	ラグーナテンボス (再掲)	2,558,420人 (1位)	—

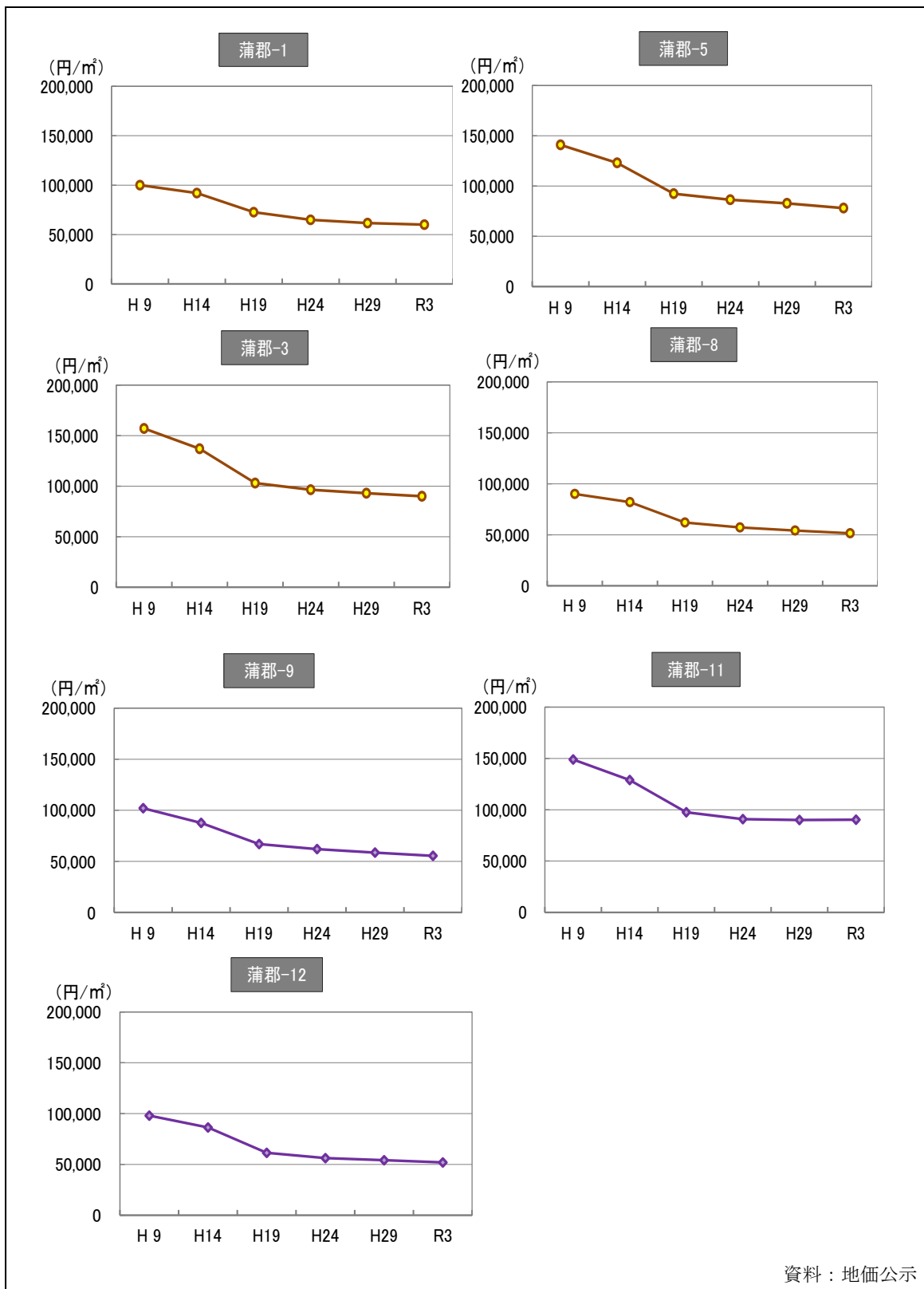
資料：愛知県観光レクリエーション利用者統計

(9) 地価の推移

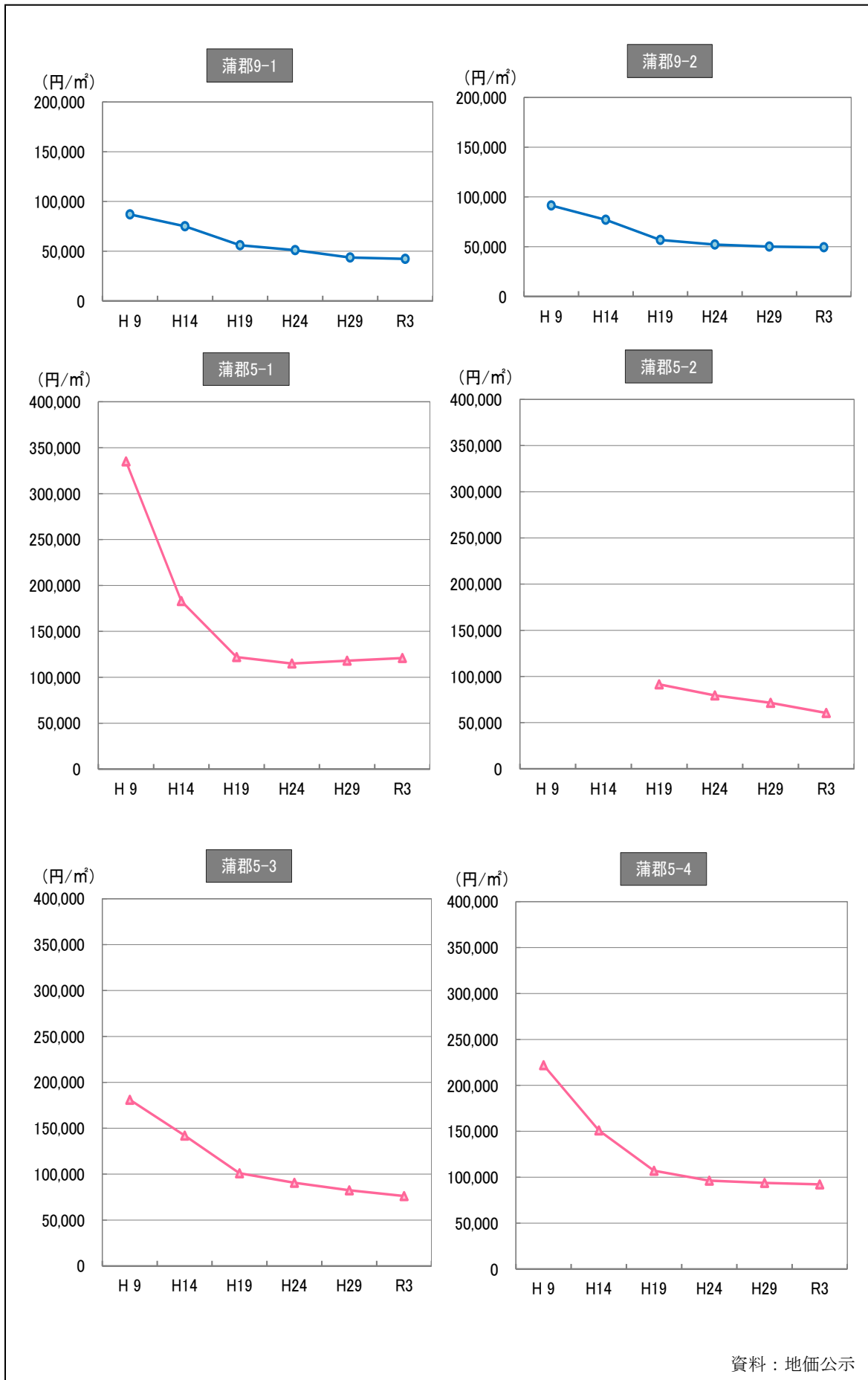
各地点とも、近年の10年間は下落幅が少なくなっていますが、長期にわたり下落傾向です。

一方で、蒲郡駅北側の「蒲郡5-1」では、近年、上昇傾向にあります。

■市内の地価公示価格の推移

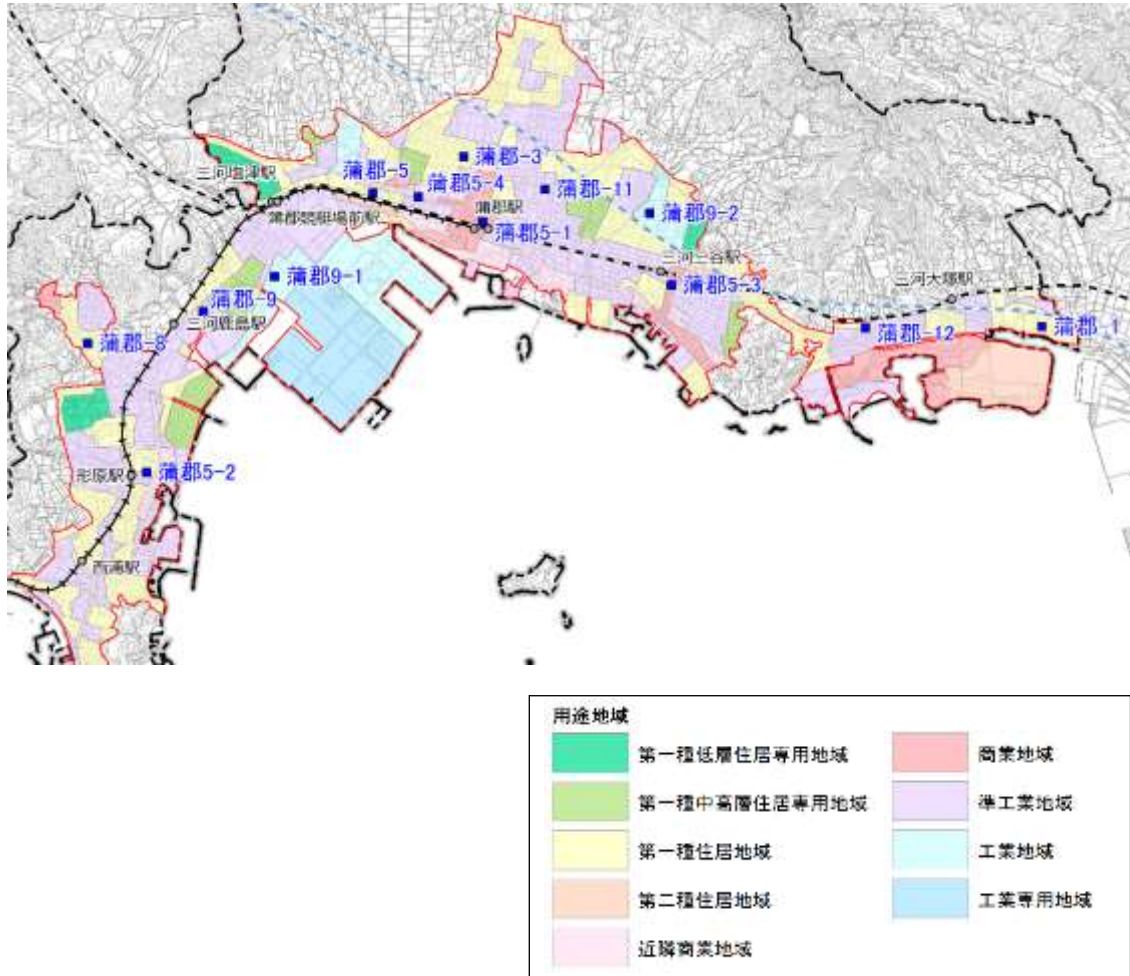


資料：地価公示



資料：地価公示

○地価公示調査箇所位置図

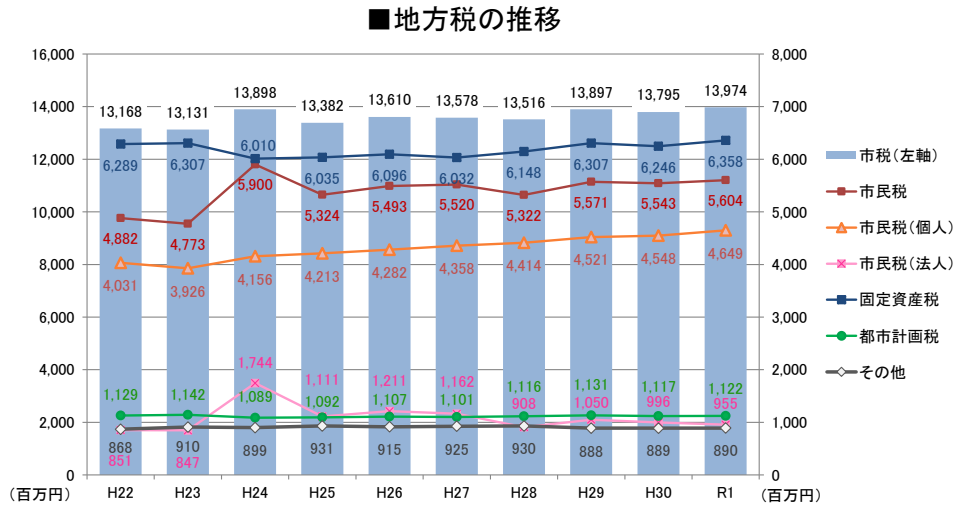


資料：地価公示

2-4 財政

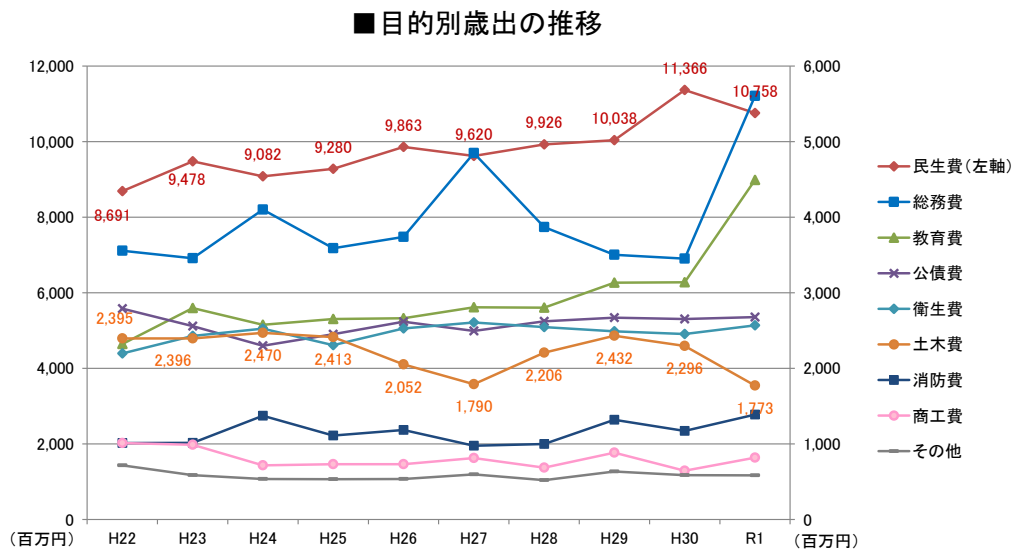
(1) 歳入（市税の推移）

市民税が増加傾向であり、市税は微増傾向です。



(2) 歳出

目的別歳出の推移を見ると、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・整備等に必要土木費は減少傾向です。

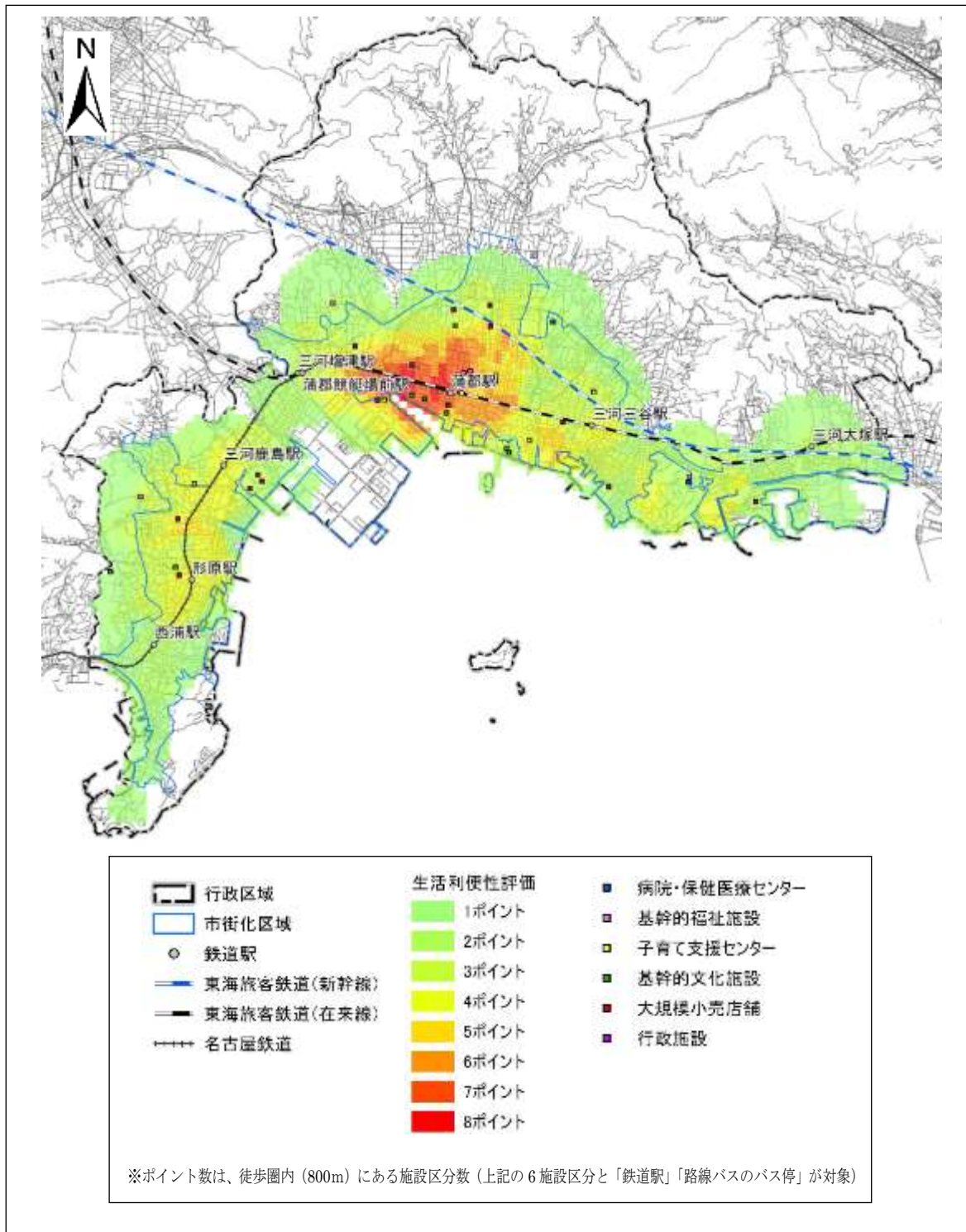


2-5 都市機能施設の立地状況

(1) 基幹的な都市機能施設

基幹的な都市機能施設は、蒲郡駅周辺に集積しています。

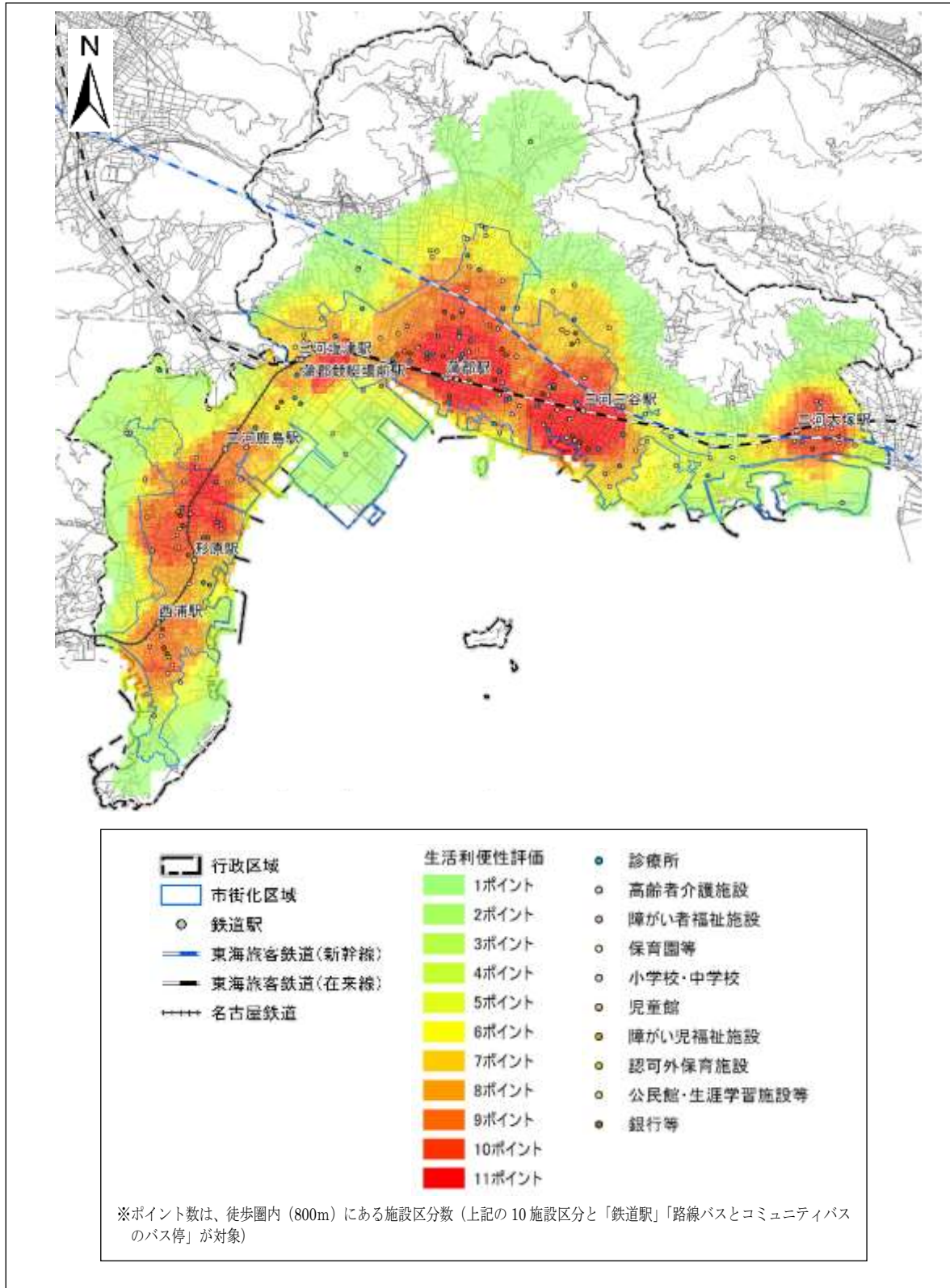
■ 基幹的な都市機能施設の集積状況



(2) 身近な都市機能施設

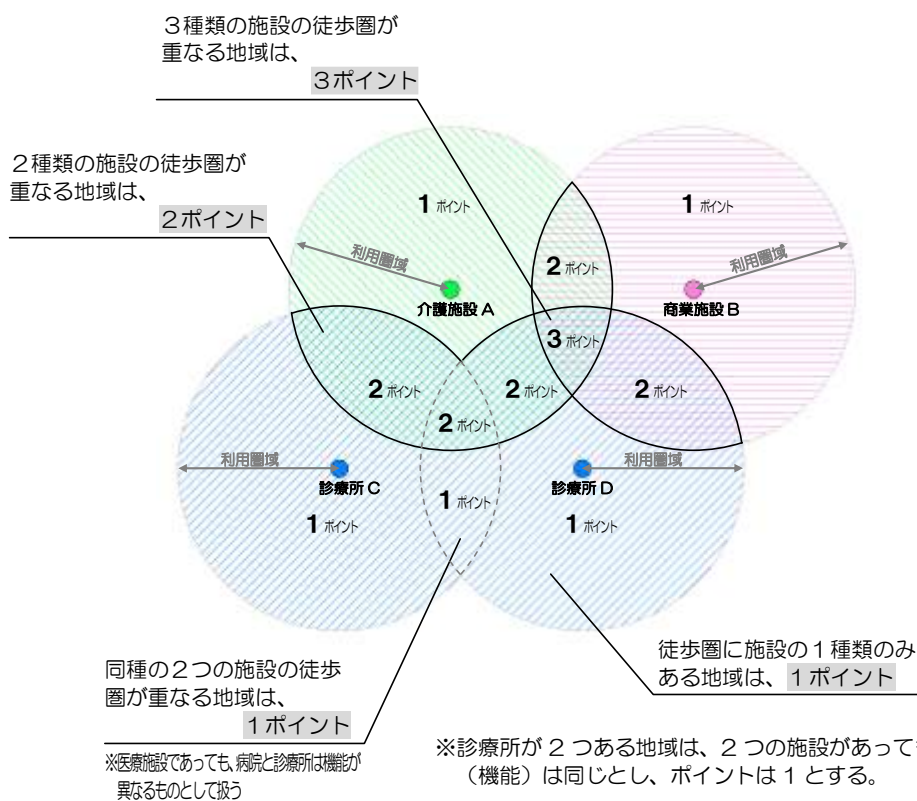
身近な都市機能施設は、蒲郡駅周辺や三河三谷駅周辺に多く集積しています。その他の駅周辺においてもある程度集積している状況です。

■ 身近な都市機能施設の集積状況



【生活利便性評価におけるポイント数の算定方法】

- ・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。



【都市機能施設の考え方】

- ・都市機能施設は、都市計画運用指針や立地適正化計画の策定の手引きに記載されている誘導施設を踏まえ、以下のとおり区分しています。

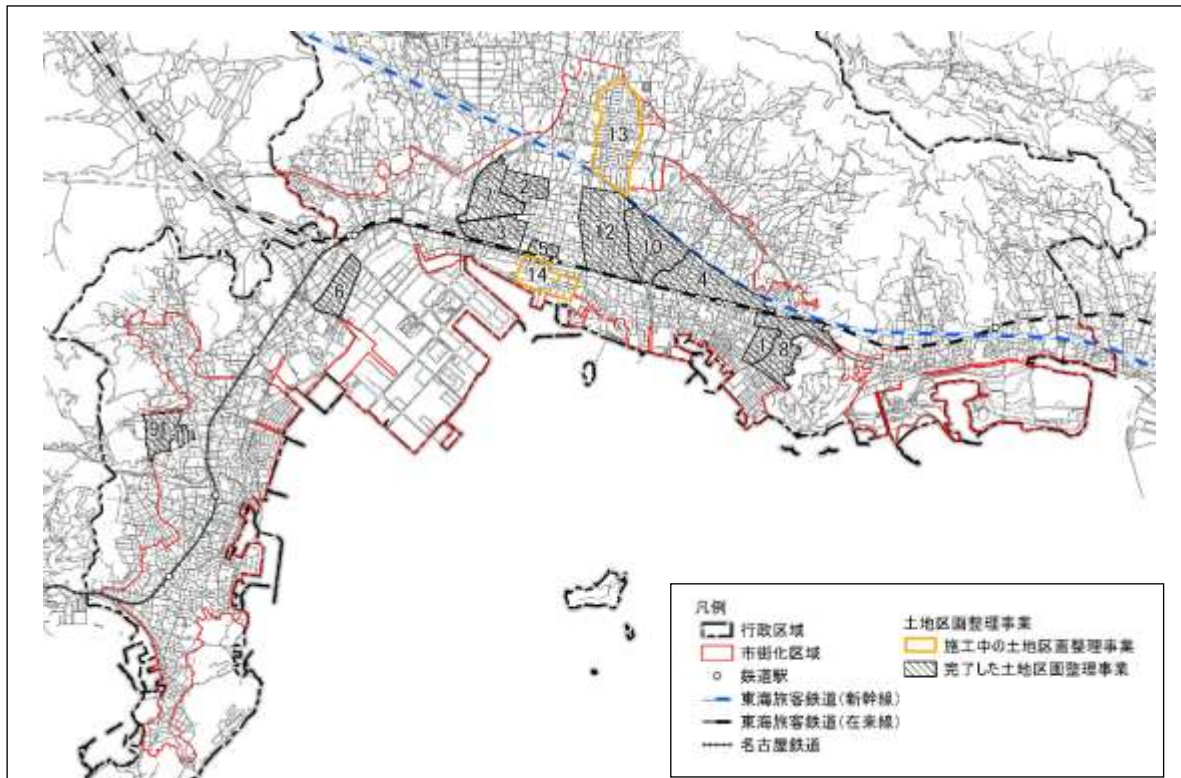
	基幹的な都市機能施設	身近な都市機能施設
医療施設	保健医療センター、病院	診療所
高齢者等福祉施設	地域包括支援センター、高齢者福祉センター施設、地域福祉拠点施設	通所・訪問系高齢者介護施設、通所・訪問系障がい者福祉施設
子育て支援・教育施設	子育て支援センター	保育園等（保育園、幼稚園、こども園、認可外保育施設）、小学校、中学校、児童館、通所・訪問系障がい児福祉施設
教育文化施設	図書館、市民センター、市民会館	公民館、生涯学習施設等
商業施設	大規模小売店舗	—
銀行、郵便局等	—	銀行、信用金庫、信用組合、郵便局、J A、信漁連
行政施設	市役所	—

2-6 土地利用・建物の現況

(1) 市街地整備の動向（土地区画整理事業の実施状況）

蒲郡市では、市街化区域（工業専用地域を除く）の約18%が、土地区画整理事業の施行区域となっています。市内で12地区の土地区画整理事業が完了し、2地区が事業中です。なお、事業中の事業の建物移転は概ね完了(建物移転率92～99%)しています。

■土地区画整理事業施行箇所図



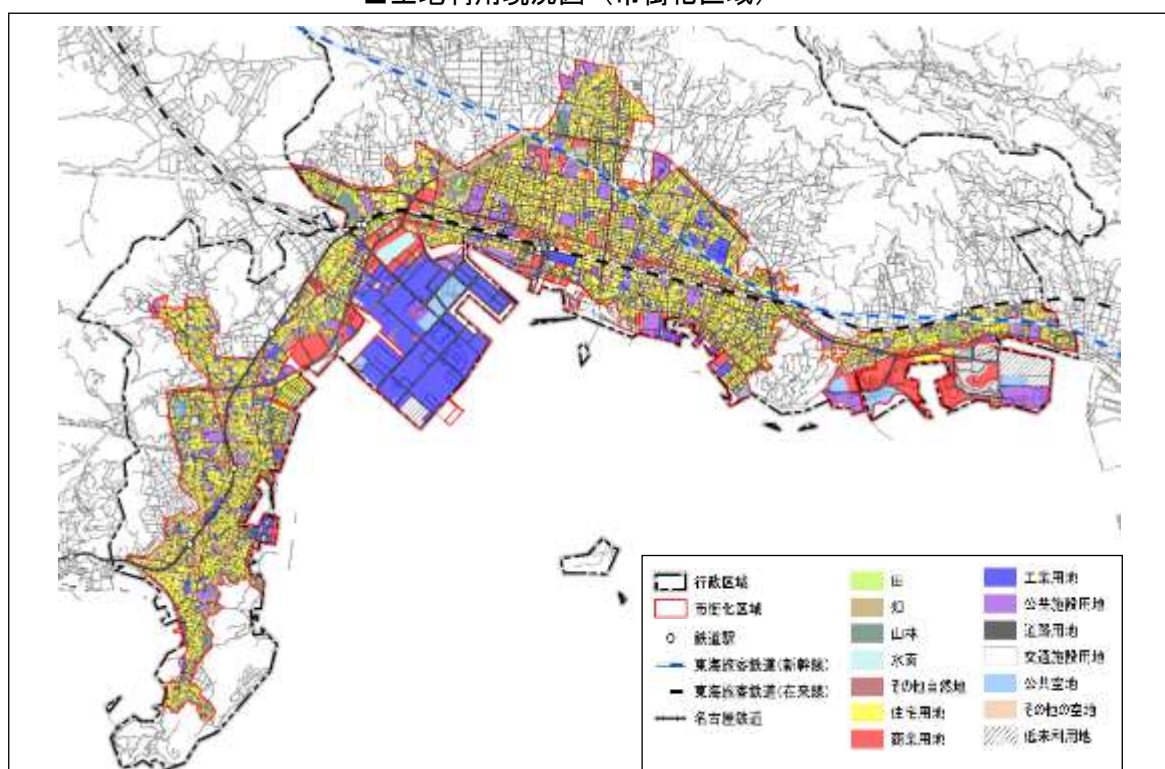
完了した土地区画整理事業				
番号	施行区分	名称	面積 (ha)	事業年度
1	組合	蒲郡市三谷東部土地区画整理事業	10.15	S27～S33
2	市	蒲郡都市計画中之坊土地区画整理事業	14.52	S32～S42
3	市	宝飯都市計画蒲郡大坪土地区画整理事業	20.31	S38～S45
4	市	宝飯都市計画蒲郡三谷北駅前土地区画整理事業	37.04	S33～S48
5	市	宝飯都市計画蒲郡駅前土地区画整理事業	4.89	S36～S50
6	市	宝飯都市計画蒲郡拾石土地区画整理事業	17.62	S41～S54
7	市	宝飯都市計画事業蒲郡緑町土地区画整理事業	27.12	S47～S61
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
12	市	東三河都市計画蒲郡蒲南土地区画整理事業	52.55	S44～R3
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
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～R4
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～R3

(2) 市街化区域内の土地利用

住宅用地の中に工業用地が分布している状況です。また、三河塩津駅や蒲郡競艇場前駅、三河鹿島駅にまとまった商業用地が分布しています。埠頭用地（交通施設用地）を有する浜町には、一団の工業用地が分布しています。一方で、蒲郡駅南側の臨海部や海陽町、浜町の一部において、まとまった低未利用地が分布しているほか、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います。

用途地域別に見ると、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、商業地域でも低未利用地が14%と多い状況です。準工業地域では、住宅用地が多く34%を占めています。

■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	商業用地	工業用地	公的・公益 用地	交通用地・ 公共空地等	その他空地	低未利用地	合計
第1種低層住居専用地域	38%	34%	1%	2%	2%	19%	0%	5%	100%
第1種中高層住居専用地域	16%	39%	3%	2%	8%	26%	0%	6%	100%
第1種住居地域	22%	36%	4%	2%	11%	20%	1%	5%	100%
第2種住居地域	12%	6%	10%	1%	17%	18%	0%	36%	100%
近隣商業地域	3%	41%	12%	3%	6%	28%	0%	8%	100%
商業地域	5%	19%	32%	1%	7%	22%	1%	14%	100%
準工業地域	12%	35%	12%	9%	5%	22%	0%	5%	100%
工業地域	7%	7%	6%	39%	3%	35%	0%	3%	100%
工業専用地域	1%	0%	0%	77%	3%	13%	0%	5%	100%
合計	13%	29%	9%	13%	7%	22%	0%	7%	100%

資料：平成30年度都市計画基礎調査

(3) 土地区画整理事業による住宅密度の増加について

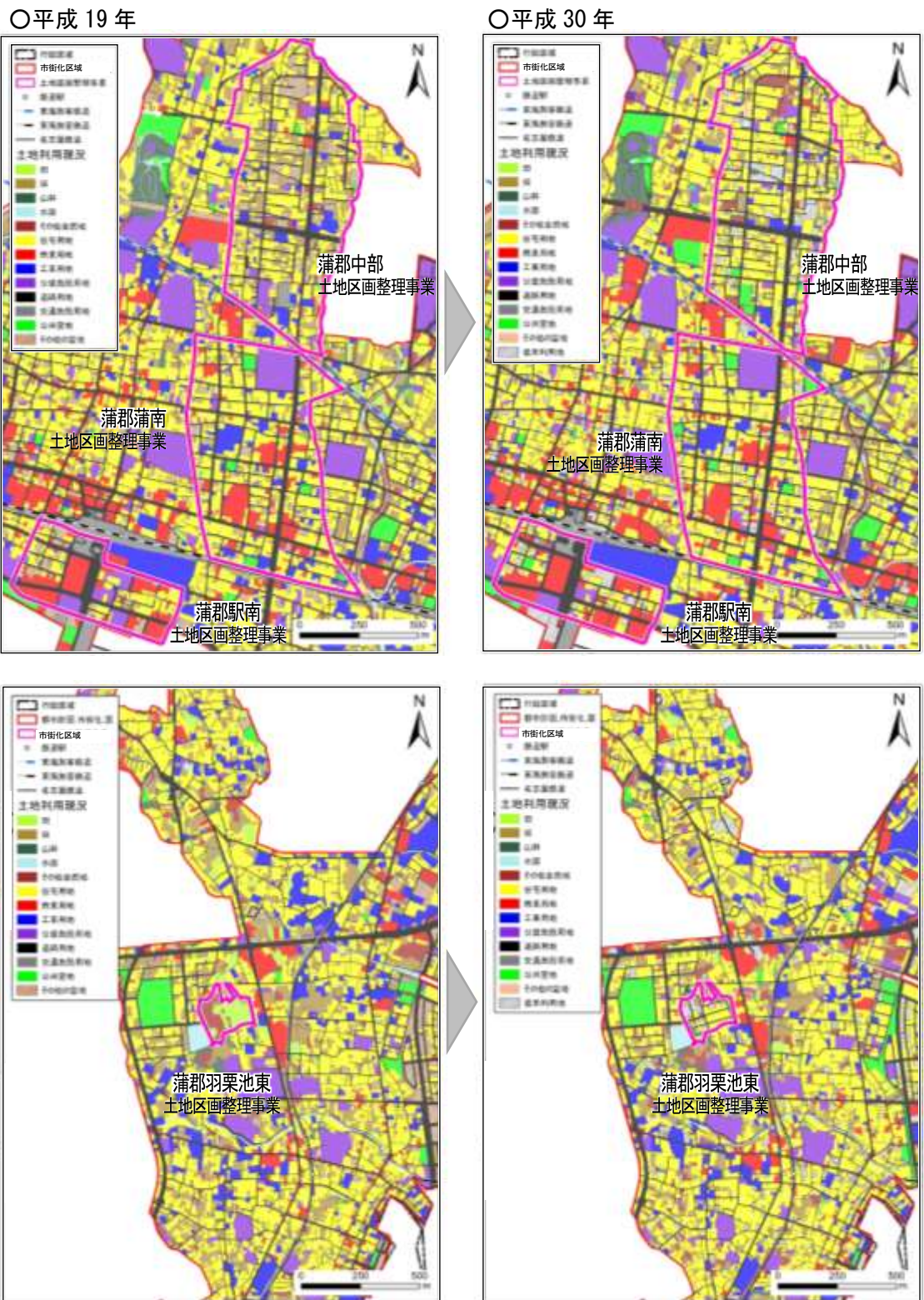
現行計画策定以降の期間において推進された土地区画整理事業により、住宅用地や道路用地が増加しています。特に、蒲郡中部・蒲郡羽栗池東土地区画整理事業施行区域内において、田・畑として利用されていた土地や空地だった土地が住宅用地として活用されています。

■土地区画整理事業による土地利用の変化

土地利用区分	土地利用面積(ha)		
	H19	H30	H30-H19
田	1.55	0.07	▲1.48
畑	9.42	7.22	▲2.20
山林	0.03	0.14	0.11
水面	0.05	0.13	0.07
その他自然地	2.04	2.55	0.51
住宅用地	45.11	48.59	3.49
商業用地	11.76	12.73	0.97
工業用地	6.74	4.40	▲2.34
公益施設用地	7.21	6.53	▲0.68
道路用地	27.63	30.24	2.61
交通施設用地	1.29	0.80	▲0.49
公共空地	1.25	2.86	1.60
その他の空地・低未利用地	14.62	12.45	▲2.16

※上表は、計画期間中に事業を実施した蒲郡羽栗池東、蒲郡蒲南、蒲郡中部、蒲郡駅南の土地区画整理事業の施行地区の合計値です。
具体的な土地利用の変遷状況は次ページを参照してください。

■ 土地区画整理事業施行地区における土地利用の変化



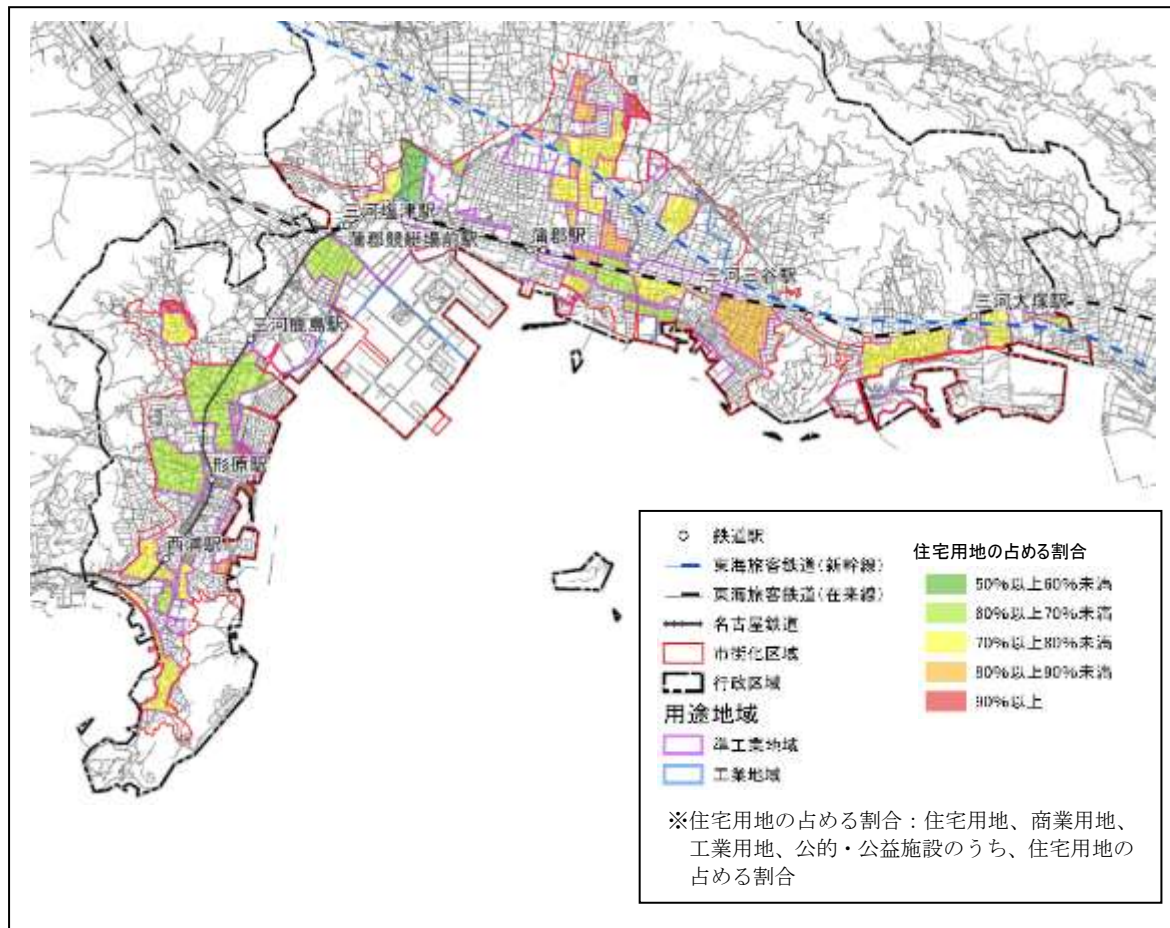
資料：平成 19 年度、平成 30 年度都市計画基礎調査

(4) 準工業地域・工業地域における土地利用の分析

準工業地域は、建物用途の混在を防ぐための規制手法である用途地域の一つですが、工場・住宅等の使い方の異なる建物が隣接することが可能な地域です。当市の準工業地域のうち、蒲郡駅北側や三河三谷駅東側の土地区画整理事業施行区域内では「住宅用地の占める割合」が過半となる箇所が多い状況です。また、清田町や一色町、三河大塚駅周辺の旧来からの市街地においても多くなっています。

工業地域も用途地域の一つで、工業用地の利用を主としていますが、工場・住宅等が隣接することが可能な地域です。三河塩津駅北西部の竹谷町において、住宅用地の占める割合が過半となっています。

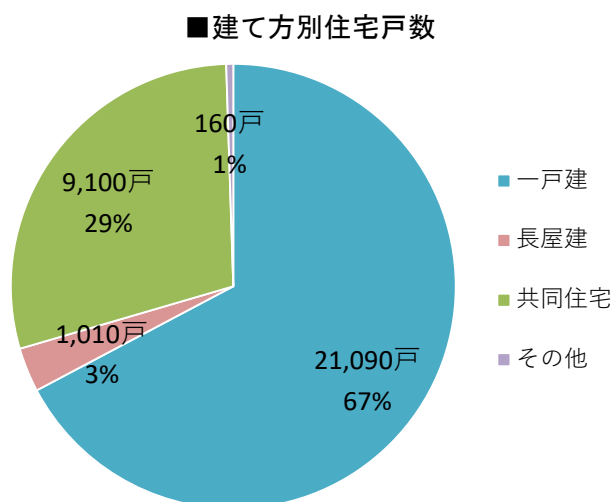
■ 準工業地域・工業地域で住宅系の土地利用が過半を占める調査区



資料：平成30年度都市計画基礎調査

(5) 建て方別の住宅数

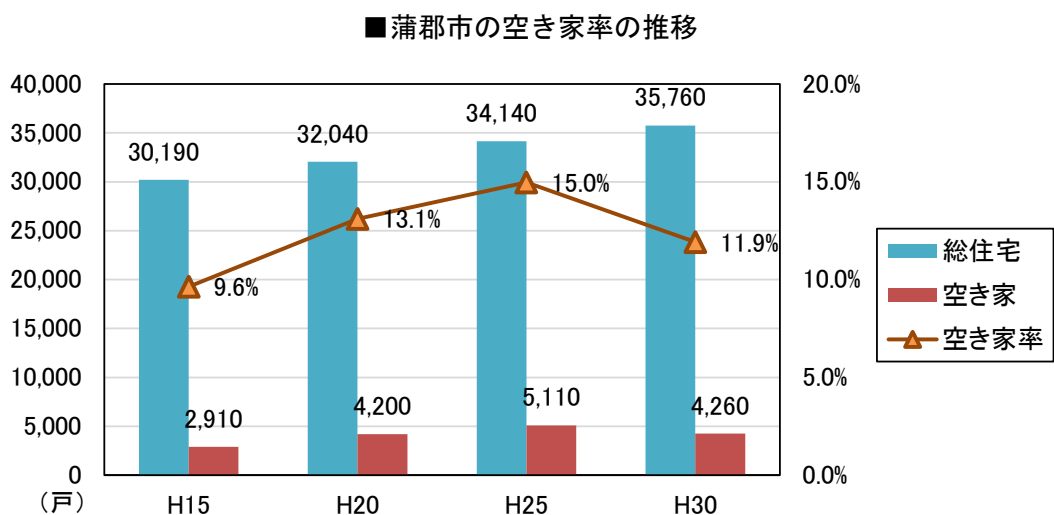
蒲郡市での住宅の建て方別の住宅戸数をみると、戸建て住宅に居住する人が多く、67%を占めています。共同住宅に居住する人は、29%を占めています。



資料：平成30年住宅・土地統計調査

(6) 空き家の状況

空き家数及び空き家率は平成25年まで増加傾向でしたが、平成30年には減少しています。平成25年から30年にかけては、賃貸用の共同住宅が大きく減少しているのに対し、戸建ての空き家が増加しています。



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	H25			H30			H30-H25		
	戸建て	長屋建 共同住宅 その他	総数	戸建て	長屋建 共同住宅 その他	総数	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	590	390	980	▲40	▲270	▲310
二次的住宅	0	0	0	10	0	10	10	0	10
賃貸用の住宅	70	470	540	10	300	310	▲60	▲170	▲230
売却用の住宅	10	0	10	10	0	10	0	0	0
その他の住宅	550	180	740	560	80	640	10	▲100	▲100
腐朽・破損なし	1,060	2,760	3,830	1,320	1,970	3,280	260	▲790	▲550
二次的住宅	0	190	190	30	0	30	30	▲190	▲160
賃貸用の住宅	70	2,290	2,370	60	1,760	1,820	▲10	▲530	▲550
売却用の住宅	20	0	20	30	0	30	10	0	10
その他の住宅	980	280	1,260	1,200	200	1,410	220	▲80	150
空き家総数	1,690	3,420	5,110	1,910	2,350	4,260	220	▲1,070	▲850
二次的住宅	0	190	190	30	0	30	30	▲190	▲160
賃貸用の住宅	140	2,770	2,910	70	2,070	2,140	▲70	▲700	▲770
売却用の住宅	30	0	30	40	0	40	10	0	10
その他の住宅	1,530	460	1,980	1,760	290	2,050	230	▲170	70

※空き家の種類は以下のとおりです。

- ・二次的住宅：別荘やたまに寝泊まりしている人がいる住宅
- ・賃貸用の住宅：賃貸のために空き家になっている住宅
- ・売却用の住宅：売却のために空き家になっている住宅
- ・その他の住宅：上記以外の人が住んでいない住宅

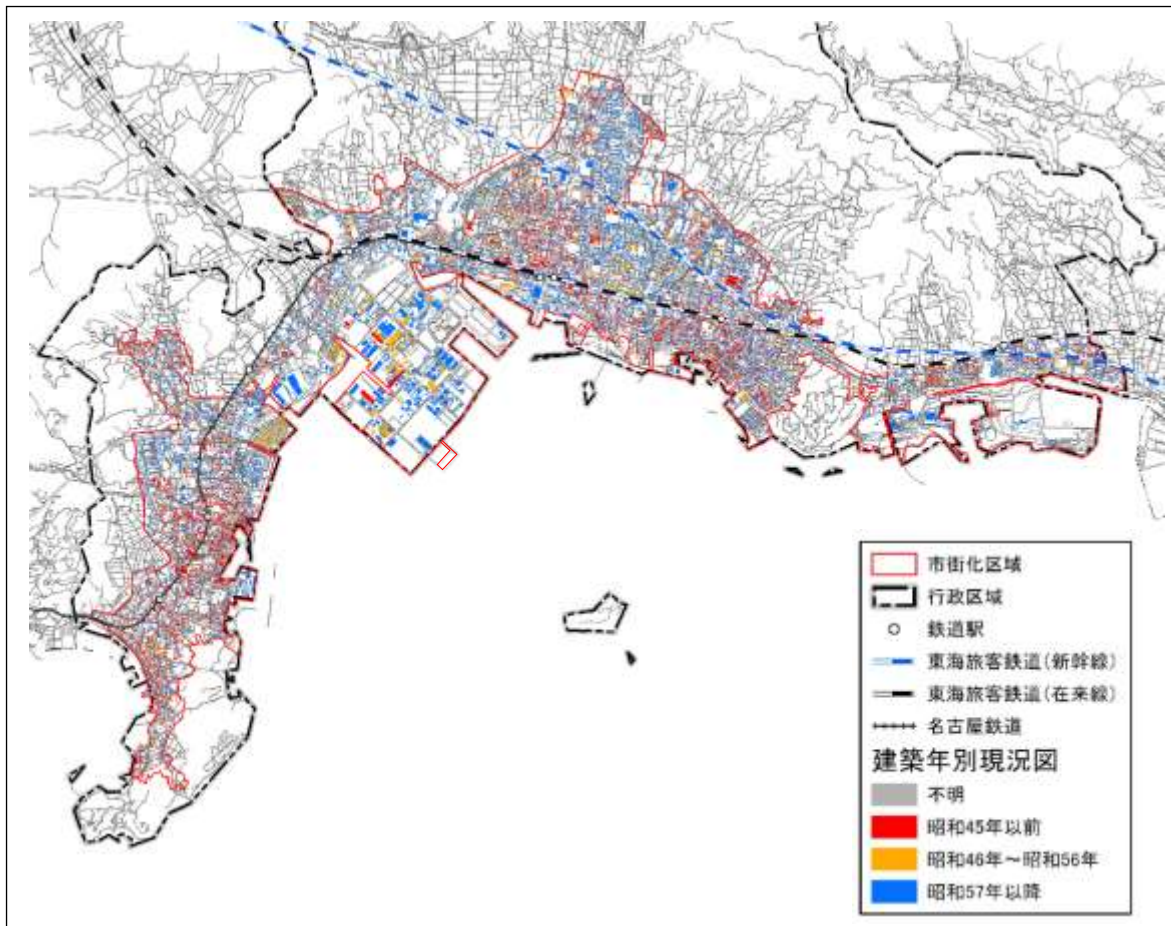
例) 転勤・入院などのために長期不在の住宅、建替えのために取り壊す住宅 など

資料：平成25年、平成30年住宅・土地統計調査

(7) 建物の老朽化状況

建築年別の建物の立地状況をみると、市西部の市街化区域のほか、形原駅以南や蒲郡駅北側、三河三谷駅南側といった、現行計画において都市構造上の都市核を形成している地域において昭和45年以前の古い建物が多く立地しています。

■ 建築年別建物の分布状況（市街化区域内）



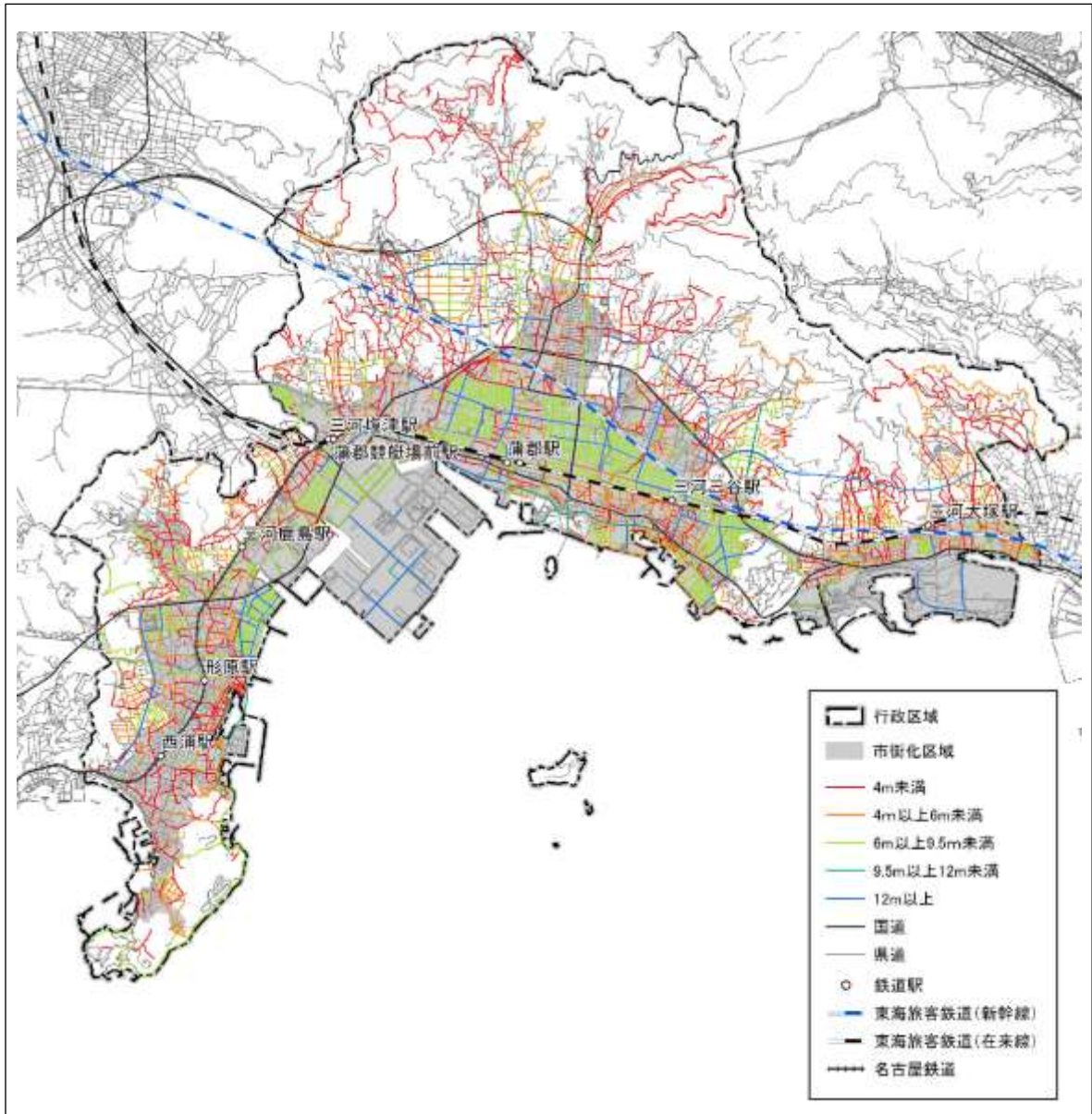
資料：平成29年度都市計画基礎調査

(8) 狭隘な道路の分布状況

市道の路線別最小幅員の分布状況をみると、市街化区域内においても幅員4m未満の狭い道路が残っている地域があります。

特に市西部の形原駅や西浦駅周辺において、多く分布している状況です。

■市道の路線別最小幅員の状況



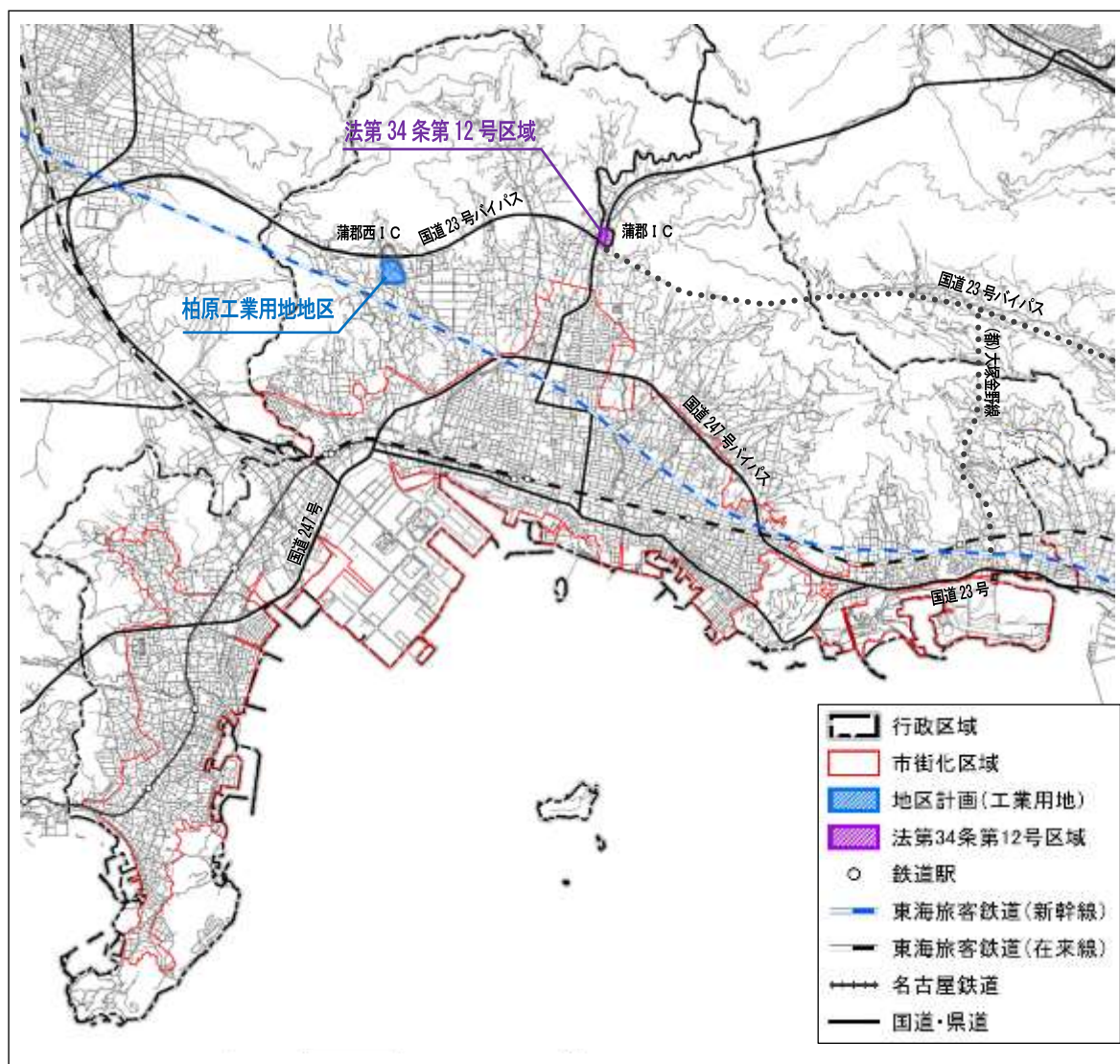
資料：蒲郡市資料

(9) 国道23号蒲郡バイパスを活かした良好な産業用地の形成

広域幹線軸である国道23号蒲郡バイパスへのアクセス利便性を生かして、市街地への交通負荷を抑えながら、周辺の自然環境や農業環境等に配慮した良好な工業用地を形成するため、市街化調整区域内の柏原工業用地地区で地区計画を定めています。柏原工業用地地区では企業用地の造成と民間事業者への引き渡しが完了している状況です。

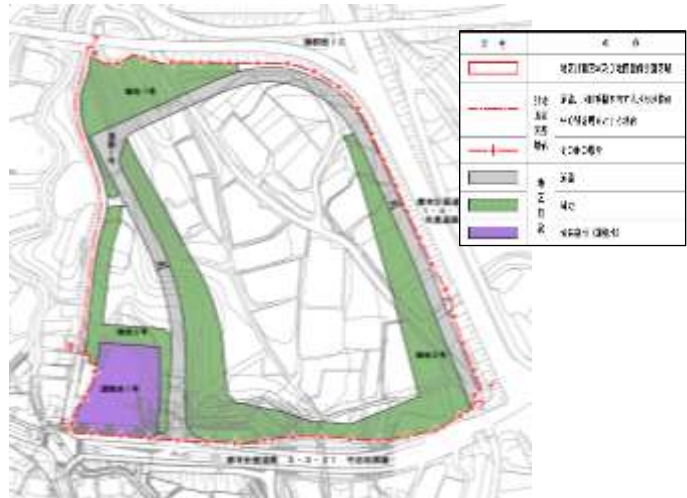
また、工場・研究所の誘致につながる産業振興施策の一つとして、愛知県に都市計画法第34条第12号区域の申出を行っています。市街化調整区域において工場などの建築物を建築する場合には愛知県の許可が必要ですが、同区域では、特定の業種であれば、工場・研究所を建築することができることが規定されています。

■ 国道23号蒲郡バイパスインターチェンジ周辺での産業用地



○柏原工業用地地区計画

周辺の自然環境に配慮しながら、良好な工業用地として適正かつ合理的な土地利用を図る



○都市計画法第34条第12号区域

愛知県の産業集積の推進に関する基本指針に基づく東三河の集積業種が立地可能



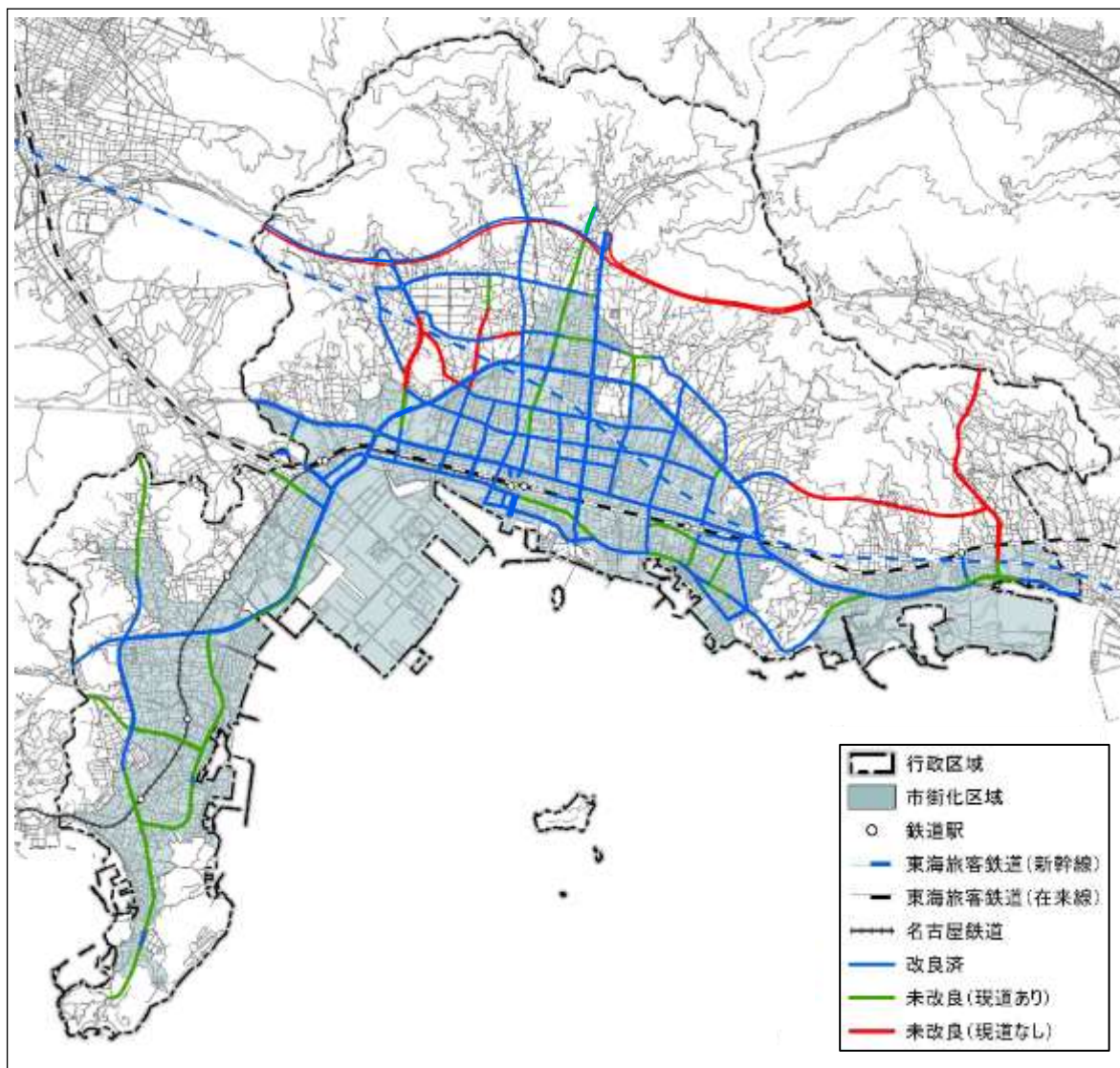
2-7 都市交通

(1) 都市計画道路の整備状況

現在の都市計画道路は43路線、延長97,670m、駅前広場5箇所、面積28,900㎡が都市計画決定されています。令和3年3月31日現在での改良済は、道路延長約69,140m、広場整備4箇所（整備率71%）となっています。

名豊道路（国道23号蒲郡バイパス）や大塚金野線、豊岡大塚線といった広域交通網を形成する道路等がネットワーク化されていない状況です。

■都市計画道路の整備状況

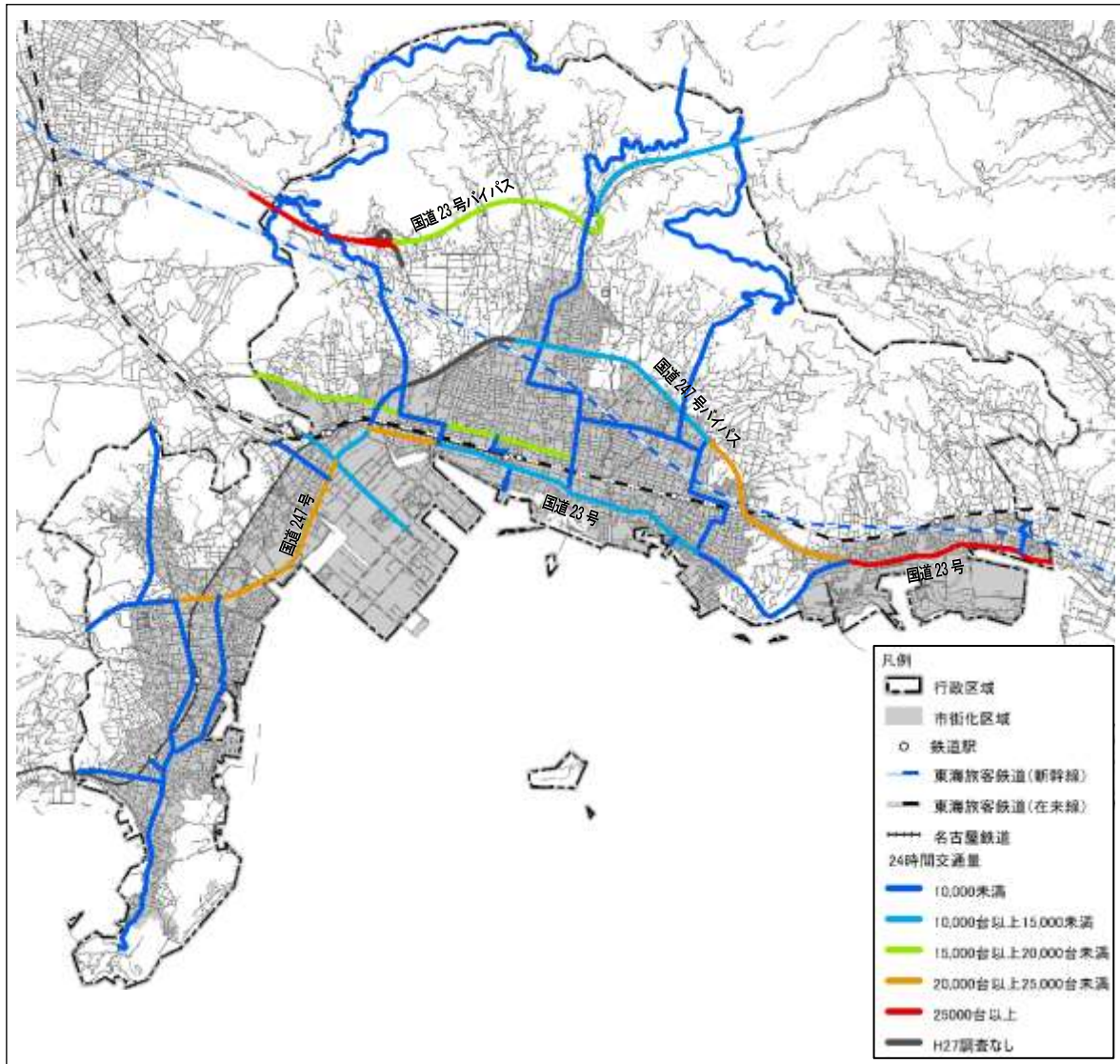


(2) 道路交通の現状

① 交通量

蒲郡市では、名古屋方面へとつながる国道23号蒲郡バイパス、豊橋方面へとつながる国道247号中央バイパスや国道23号といった広域的な地域を連絡する道路と、浜町付近の国道247号で多くの自動車交通がある状況です。

■24時間交通量



資料：平成27年度 道路交通センサス

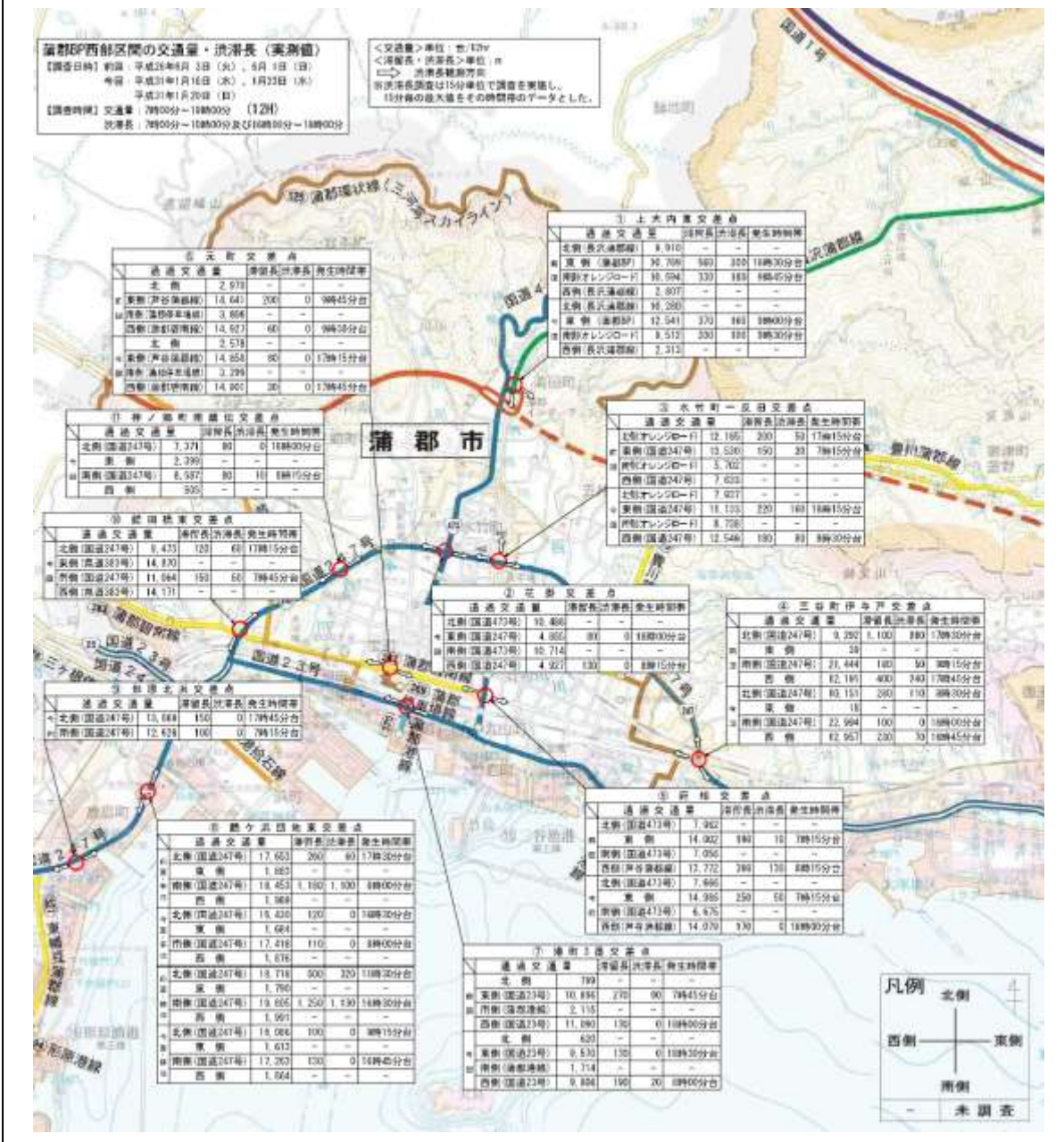
【参考：愛知県東三河建設事務所 交通実態調査】

国道247号中央バイパスの開通による中心部の交通実態の変化について

⑤府相交差点：③水竹町一反田交差点の東側右折が渋滞するため、⑤府相交差点東側から①上大内東交差点へ行くという流れが東側の交通量が増加した原因のひとつと思われる。その他変化は見られない。東側は渋滞長及び滞留長も増加している。西側の渋滞は見られなかった。

⑥元町交差点：東側と西側の方向の変化はあまり見られない。東西方向に比べて元々交通量の少ない南北方向については北側の交通量が約400台、南側の交通量が約500台それぞれ減少している。中央バイパス開通の影響により減少したとも考えられる。

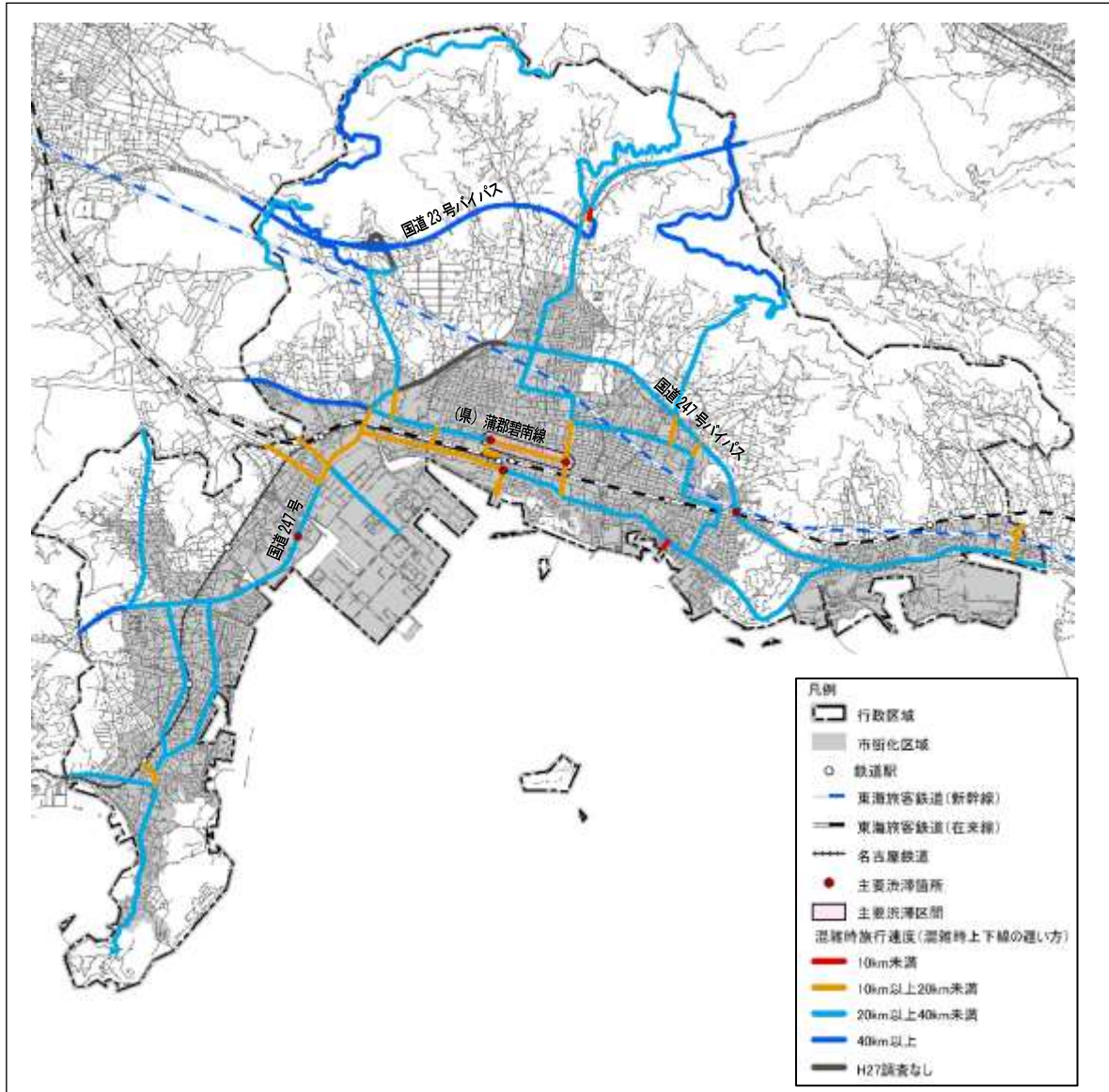
⑦港町3番交差点：東西方向（国道23号）の交通量がそれぞれ東側は約1,400台、西側も約1,300台減少している。東側については滞留長も減少し、渋滞は見られなかった。こちらの国道23号も中央バイパス開通の影響で交通量が減少したと思われる。



② 混雑状況

蒲郡市では、国道23号蒲郡バイパス蒲郡ICや、蒲郡駅周辺、浜町付近の国道247号が混雑しています。

■ 混雑時旅行速度



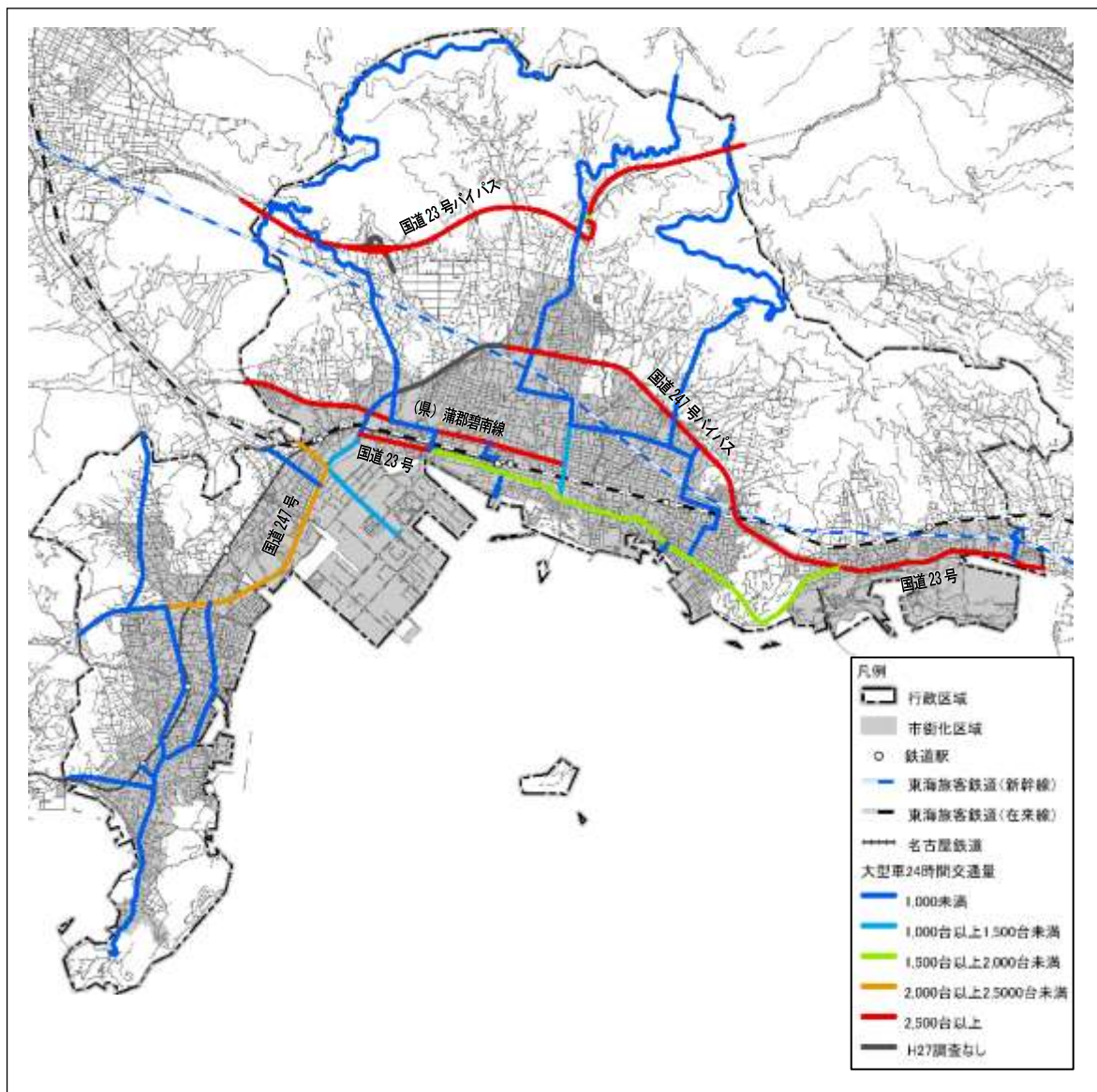
資料：平成27年度 道路交通センサス、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会

③ 大型車交通量

蒲郡市では、名古屋方面へとつながる国道23号蒲郡バイパス、豊橋方面へとつながる国道247号中央バイパスや国道23号といった広域的な地域を連絡する道路の大型車交通量が多い状況です。

また、県道蒲郡碧南線など中心市街地を横断する道路でも多くの大型車交通が通過しています。

■大型車24時間交通量



資料：平成27年度 道路交通センサス

(3) 公共交通の整備状況

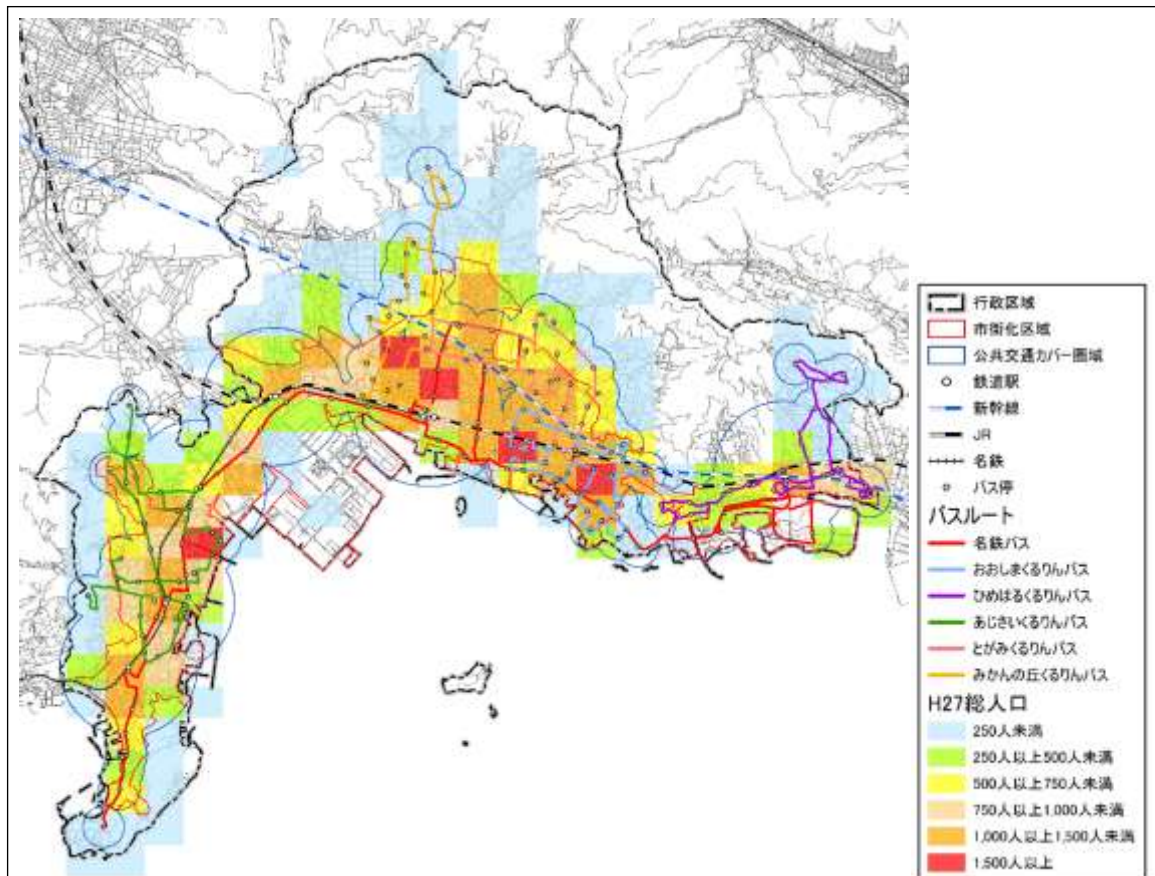
① 公共交通ネットワーク

蒲郡市には、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。

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73,328人であり、総人口の90.4%を占めています。

一方で、DID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)

	H27	
	人口	カバー率
国勢調査人口	81,100	-
鉄道・名鉄バス	62,681	77.3%
鉄道・名鉄バス コミュニティバス	73,328	90.4%

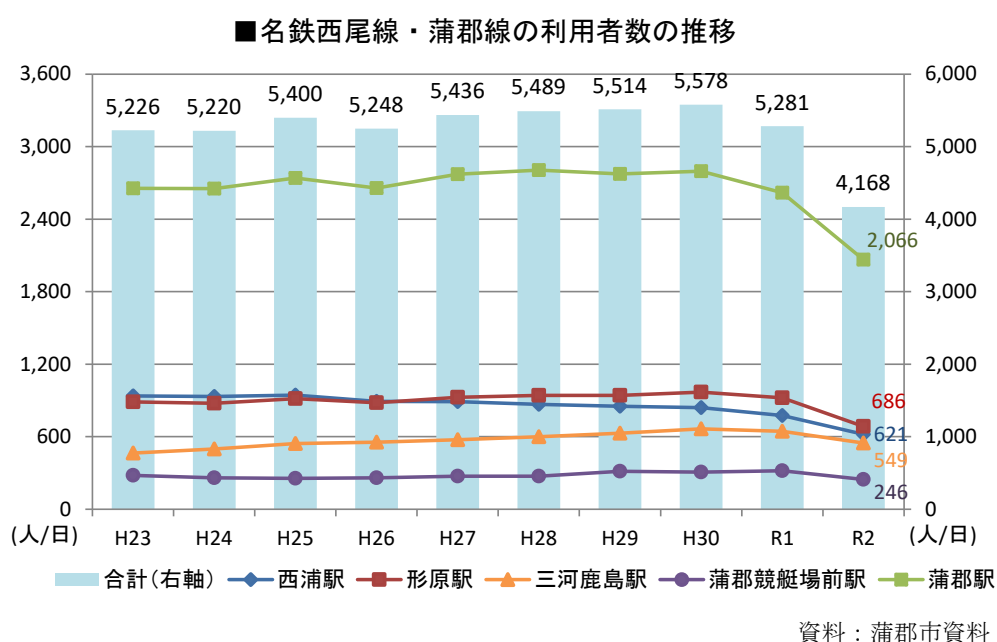
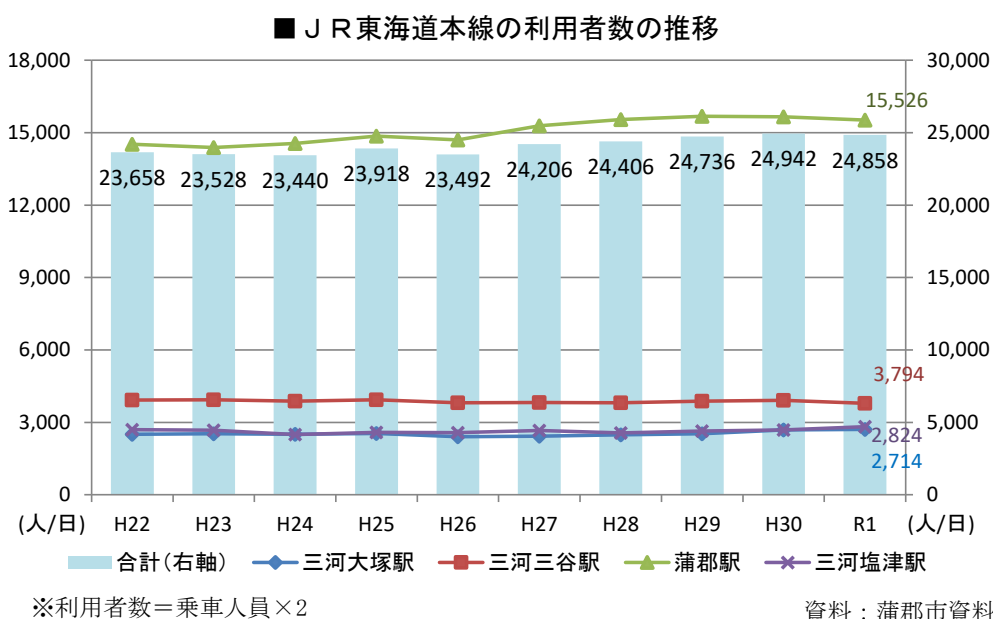
※各時点の公共交通のカバー圏域内の人口は、カバー圏域内の500mメッシュ人口の合計値。カバー圏域に一部のみ含まれるメッシュは、面積按分により人口を計上する。

② 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 15,526 人と最も多く、次いで三河三谷駅が 3,794 人と多くなっています。蒲郡駅の利用者は、平成 26 年以降増加傾向にありましたが、令和元年に減少に転じています。また、三河三谷駅は横ばいで推移している一方、三河大塚駅や三河塩津駅では近年増加しています。

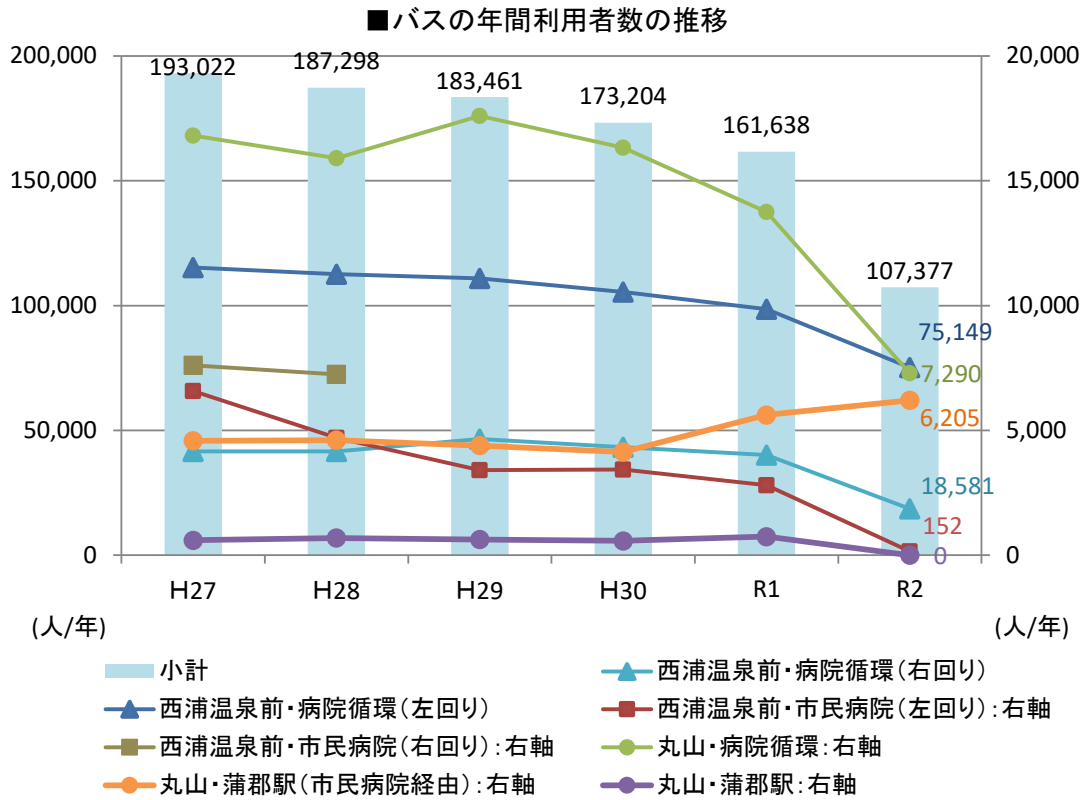
名鉄西尾線・蒲郡線は、三河鹿島駅では近年増加していますが、その他の駅では横ばいや減少で推移しています。令和 2 年に全ての駅で利用者数が減少し、全体の利用者数は約 2 割減少しています。



2) バスの利用状況

バスの全体の利用者数は、平成29年以降、減少傾向にあります。

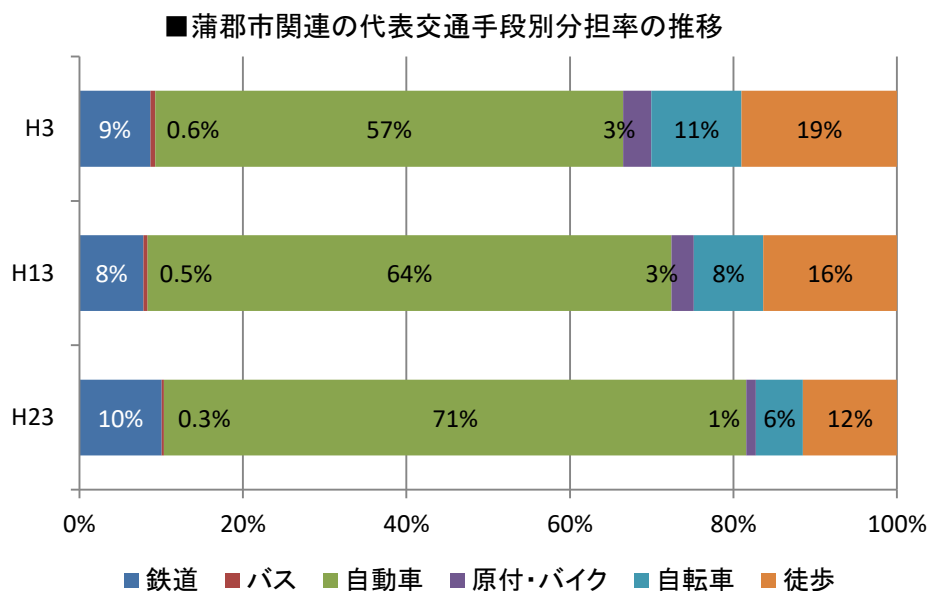
路線別に見ると、西浦温泉前・病院循環（左回り）の利用者数が最も多くなっています。平成29年以降、全体的に利用者数が減少していますが、丸山・蒲郡駅（市民病院経由）は増加しています。



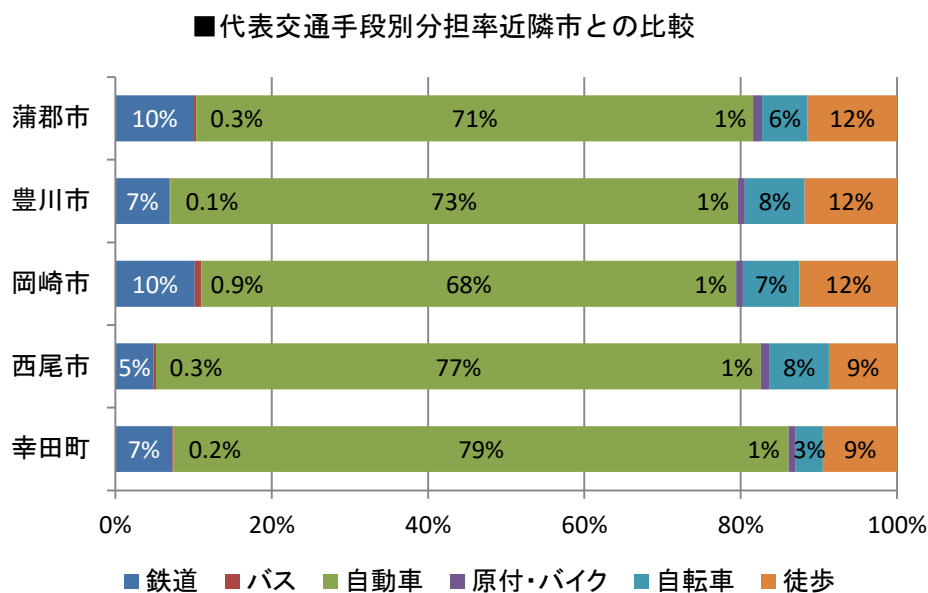
資料：蒲郡市資料

(4) 代表交通手段別分担率

代表交通手段別分担率は、公共交通に比べて自動車が大きくなっています。経年的な推移をみると、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、おおむね平均的な値となっています。



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査



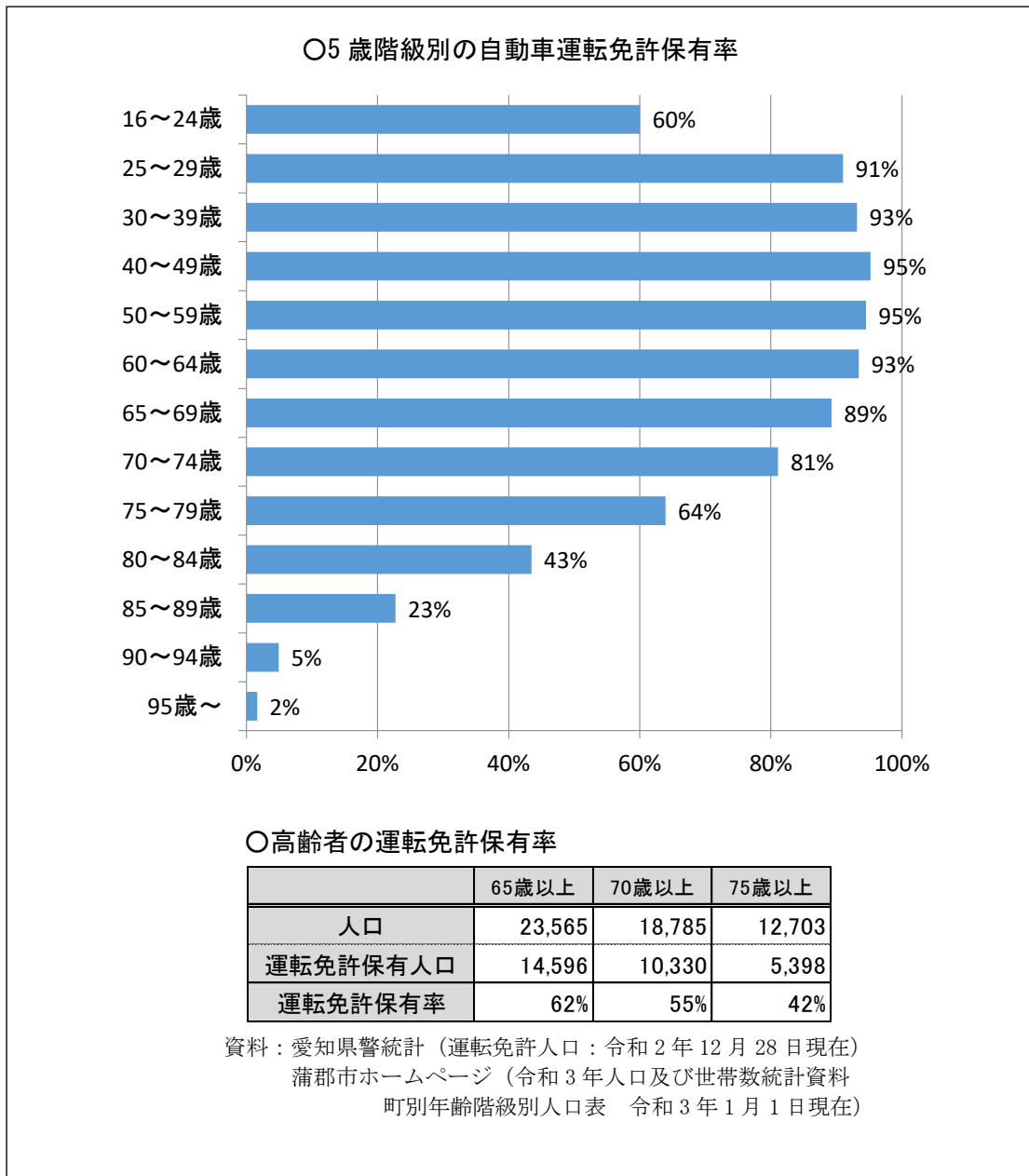
資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査

(5) 年齢別の普通自動車運転免許の保有状況

25歳から64歳の市民の9割以上が運転免許を保有しています。

65歳以上の高齢者は、年齢が高くなるにつれ保有率が減少しており、65歳以上の保有率は62%となっています。また、75歳以上となると保有率はさらに減少し、42%となっています。

■蒲郡市民の自動車運転免許の保有状況



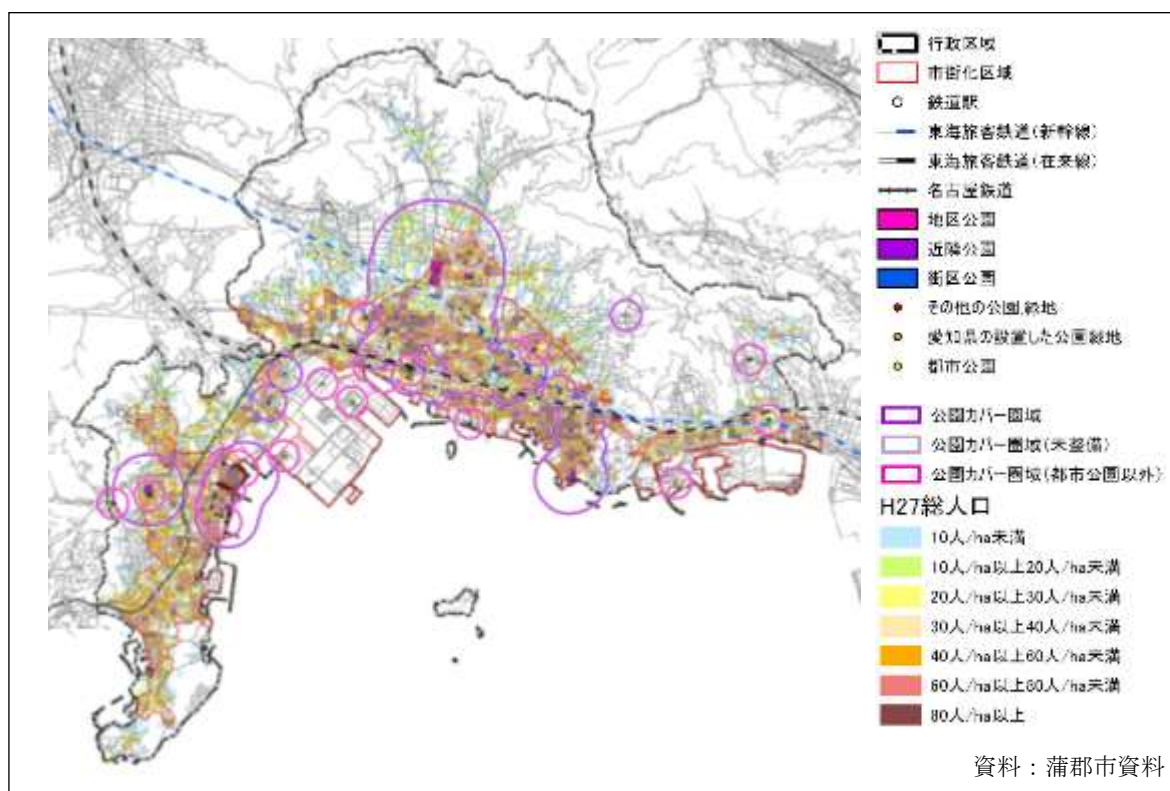
2-8 公園・緑地

令和3年3月31日現在では、都市計画決定した公園が全38箇所 23.29 ha、供用開始した公園が33箇所 21.41 ha（整備率92%）となっています。未整備の5つの公園のうち、星越公園は一部供用済みであり、その他の4公園は進捗中の蒲郡中部土地区画整理事業により整備される公園であることから、概ね整備は完了していると言える状況です。

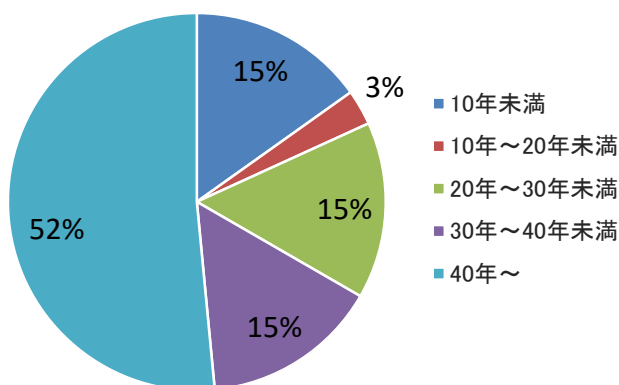
一方で、三河大塚駅や西浦駅周辺、三河三谷駅南側では、身近な場所に公園等がない状況です。

また、整備済み(供用開始済み)公園のうち、半数が供用開始から40年以上経過している状況です。

■都市公園の整備状況



■整備済みの都市計画公園の供用年数



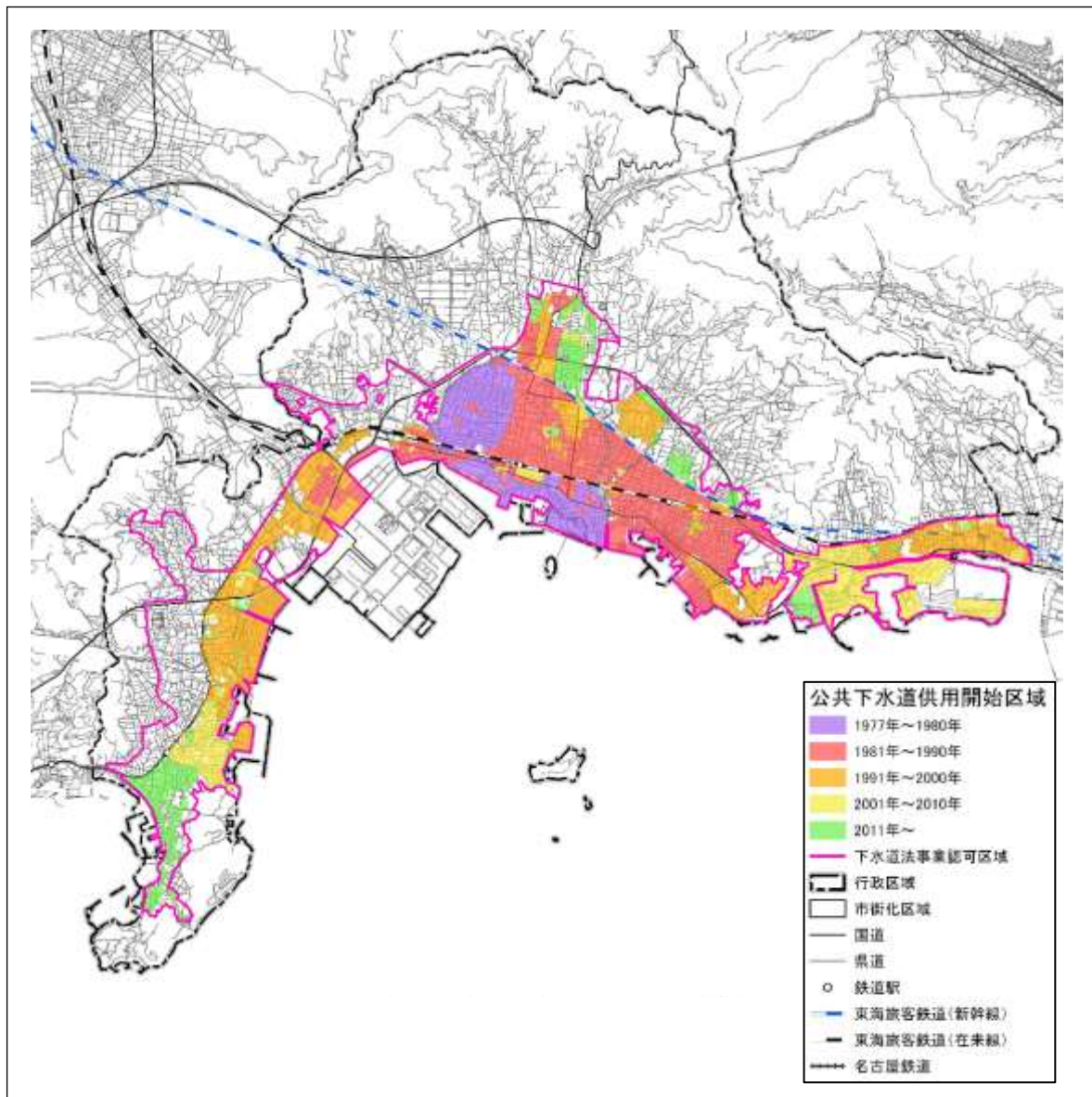
2-9 下水道

事業計画面積は、令和2年度末時点で1,808.2haであり、そのうち1,288.25ha(71.2%)が整備済みです。

処理区域内人口は52,931人で、普及率(行政人口に対する下水道利用可能人口の割合)は66.5%となっています。

供用開始から40年以上経過している区域があるなど、管路等の施設の老朽化が進行しています。

■ 公共下水道供用開始区域

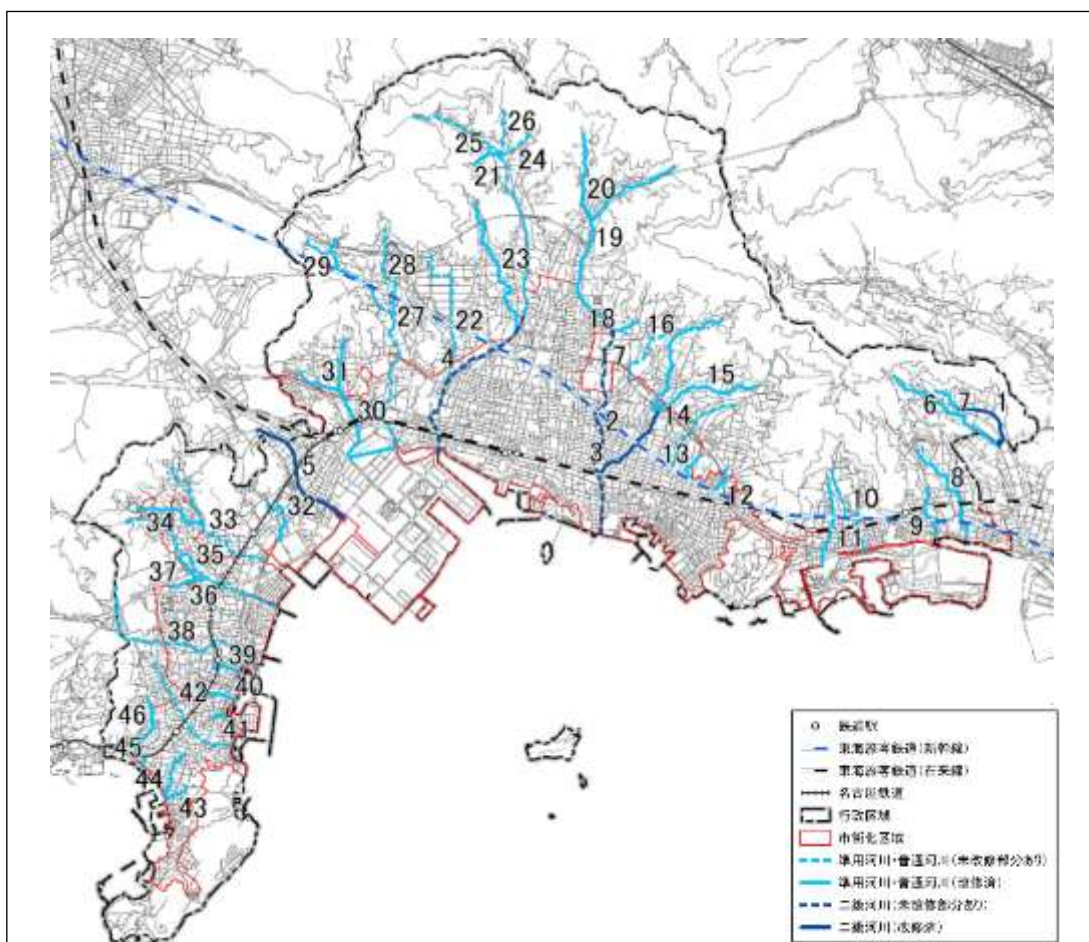


資料：蒲郡市資料

2-10 河川

市内には、5つの二級河川（紫川、西田川、力川、落合川、拾石川）と41の準用河川及び普通河川があります。二級河川の整備率が67%、準用河川及び普通河川の整備率は95%となっています。

■河川位置図



	No.	河川名	改修率(%)	No.	河川名	改修率(%)	No.	河川名	改修率(%)	
二級河川	1	紫川	100%	2	西田川	62%	3	力川	100%	
	4	落合川	26%	5	拾石川	100%	小計		67%	
	6	紫川	100%	7	相楽川	100%	8	丹下川	100%	
	9	丸差川	100%	10	勝川	90%	11	宮川	100%	
	12	肥川	100%	13	碓川	100%	14	神田川	96%	
準用河川 及び 普通河川	15	山林川	100%	16	力川	100%	17	平田川	30%	
	18	五井川	100%	19	西田川	100%	20	善棚川	100%	
	21	落合川	93%	22	名取川	90%	23	兼京川	100%	
	24	東坂本川	87%	25	西坂本川	100%	26	大沢川	74%	
	27	尺地川	95%	28	石神川	83%	29	大迫川	100%	
	30	都川	100%	31	西迫川	100%	32	鹿島川	100%	
	33	中野川	99%	34	寺中川	100%	35	天神川	99%	
	36	小山川	100%	37	秋葉川	100%	38	袋川	90%	
	39	地藏川	100%	40	狭間川	100%	41	港川	100%	
	42	境川	99%	43	勸七川	100%	44	竜田川	100%	
	45	田次兵衛川	100%	46	下地川	100%	小計		95%	
								合計		91%

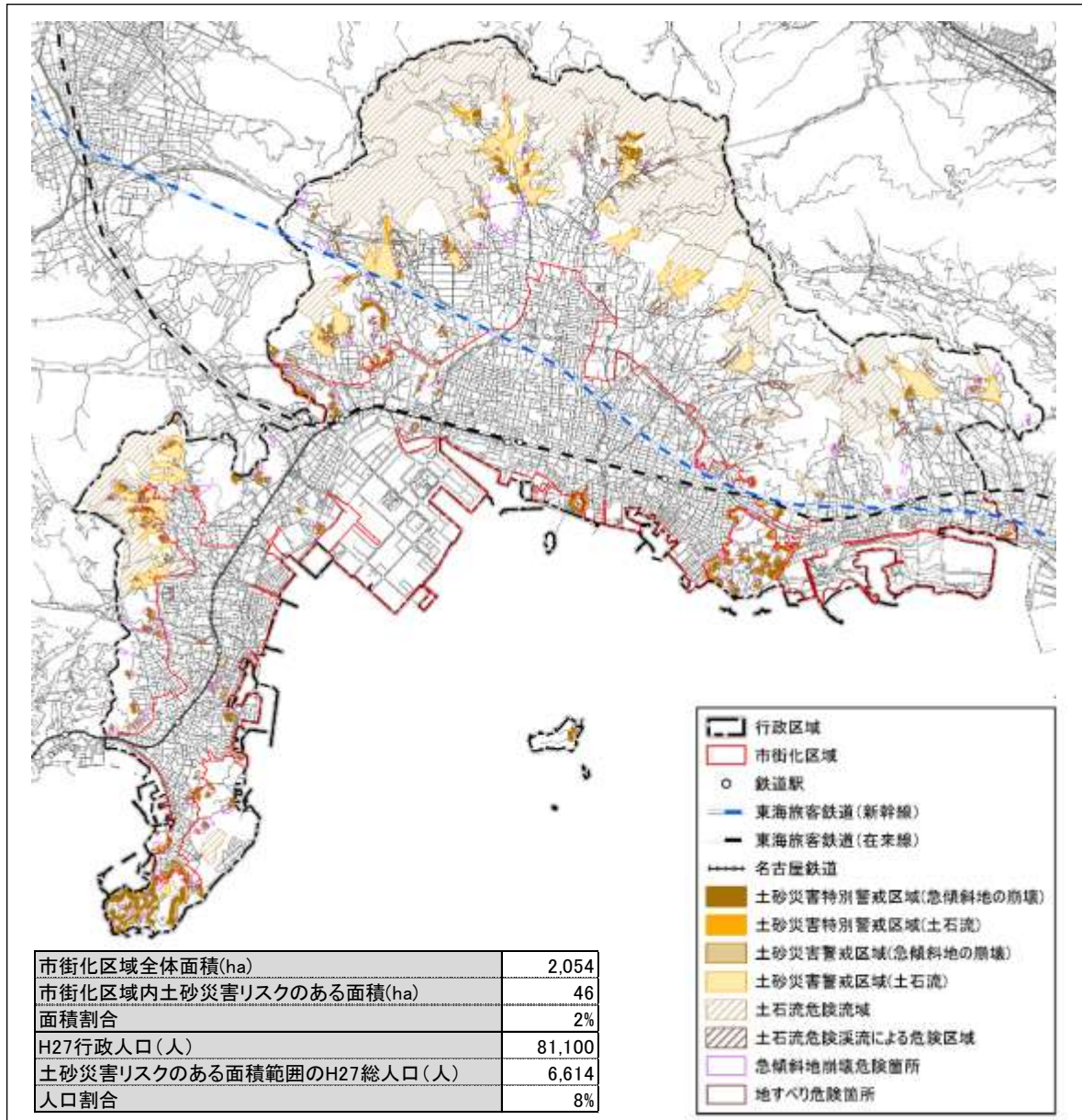
資料：蒲郡市資料

2-1 1 災害リスク

(1) 土砂

土砂災害の危険性が高い区域は主に市街化調整区域に分布していますが、三河塩津駅北側や竹島町など市街化区域で、多くの人が来訪するエリアに土砂災害特別警戒区域等が分布しています。

■土砂災害の危険性のある区域等



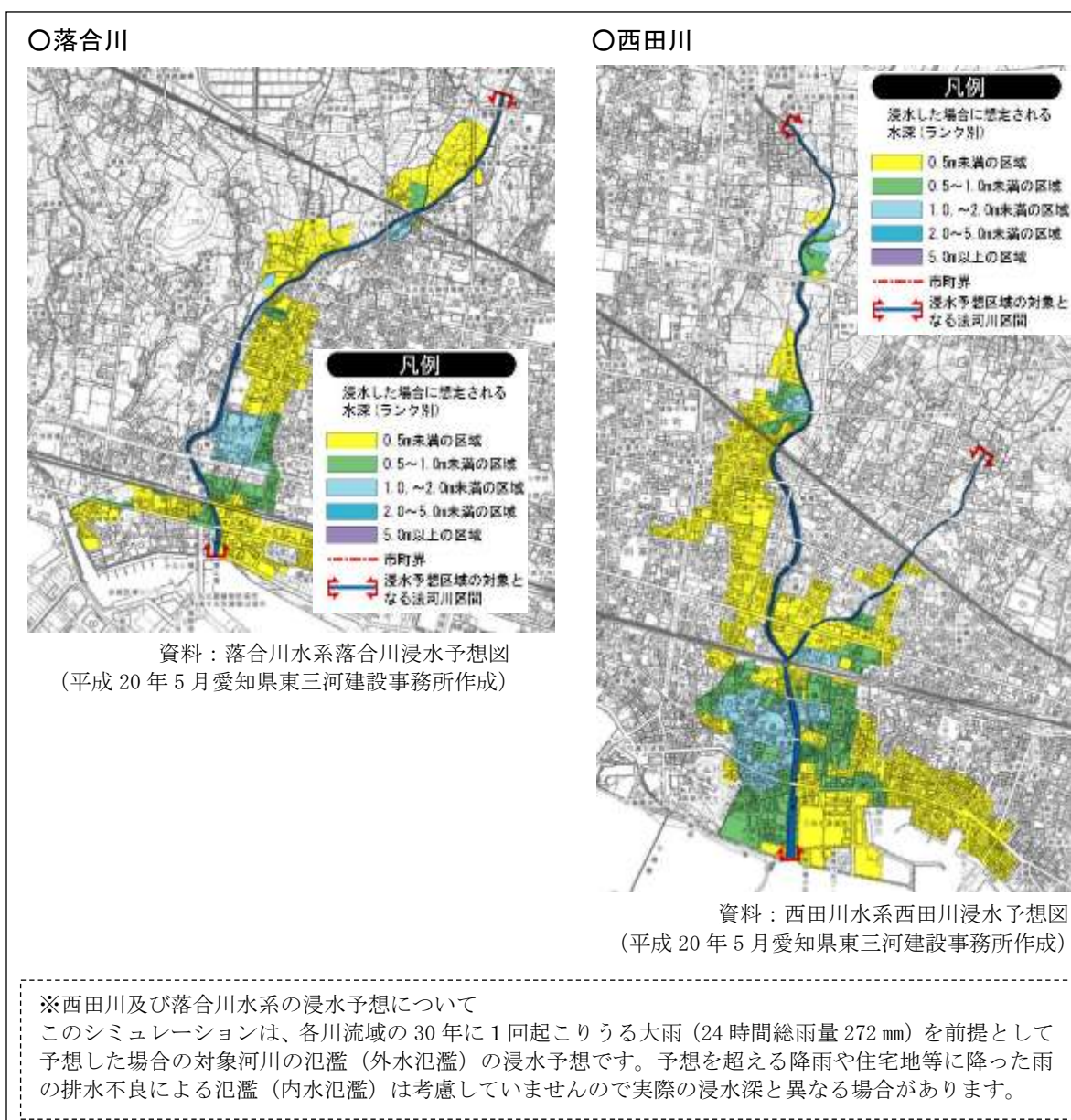
資料：愛知県土砂災害情報マップ

(2) 洪水

平成20年5月に、愛知県から、西田川と落合川の浸水予想図が公表されています。各河川とも、沿川地域が氾濫することが予想されていますが、浸水深が2m未満と予想されています。

また、令和3年3月に、愛知県から、拾石川と紫川の浸水予想図が公表されています。各河川とも、沿川地域が氾濫することが予想されていますが、拾石川では1m未満、紫川では3m未満と予想されています。

■ 浸水予想図

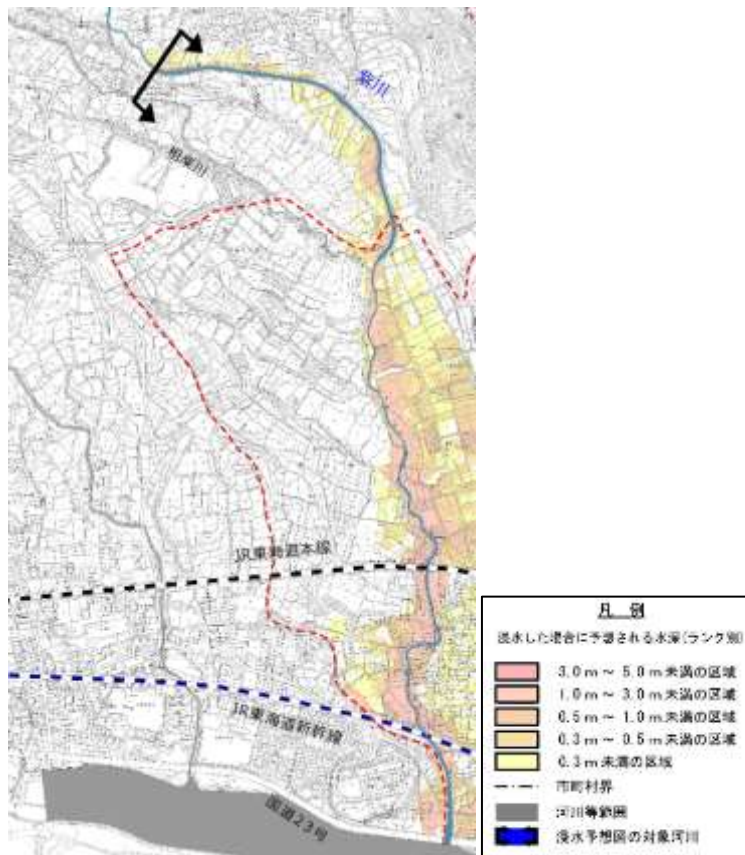


○拾石川（想定最大規模）



資料：拾石川水系拾石川流域浸水予想図（令和3年3月愛知県作成）

○紫川（想定最大規模）



資料：紫川水系紫川流域浸水予想図浸水予想図（令和3年3月愛知県作成）

※拾石川及び紫川水系の浸水予想について
 このシミュレーションは、想定最大規模の降雨（24時間総雨量836mm）を前提として予想した場合の
 対象河川の氾濫（外水氾濫）の浸水予想です。対象河川以外の河川の氾濫及び内水氾濫等は考慮して
 いませんので実際の浸水深と異なる場合があります。

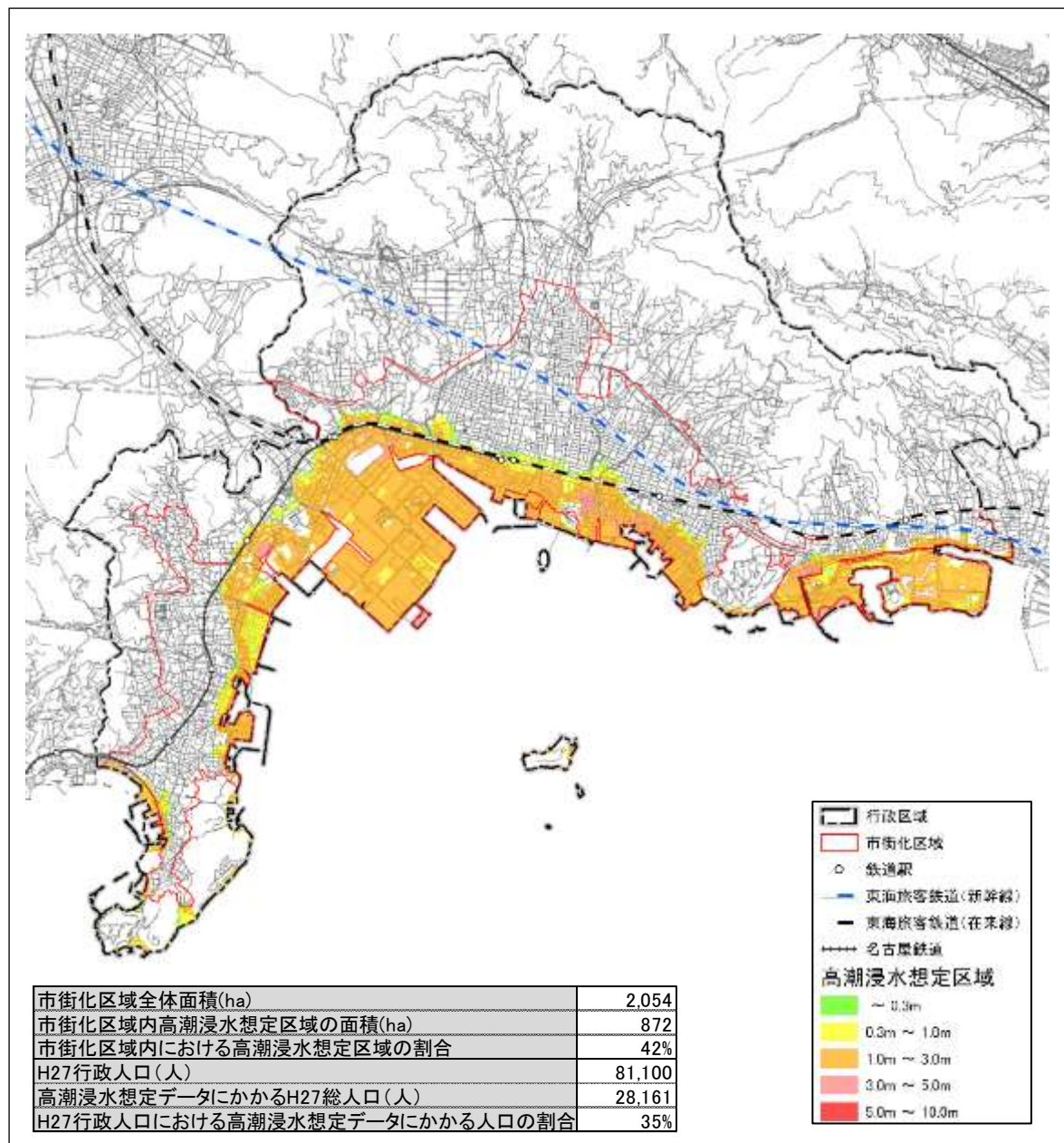
第2章 現況分析

(3) 高潮

令和3年6月に、愛知県から、水防法に基づく高潮浸水想定が公表されています。

高潮による浸水想定範囲は、蒲郡市の中心的な市街地である蒲郡駅周辺など、市街化区域の約4割の面積を占めています。また、市民の35%が居住しています。

■高潮の浸水想定区域



資料：愛知県高潮浸水マップ

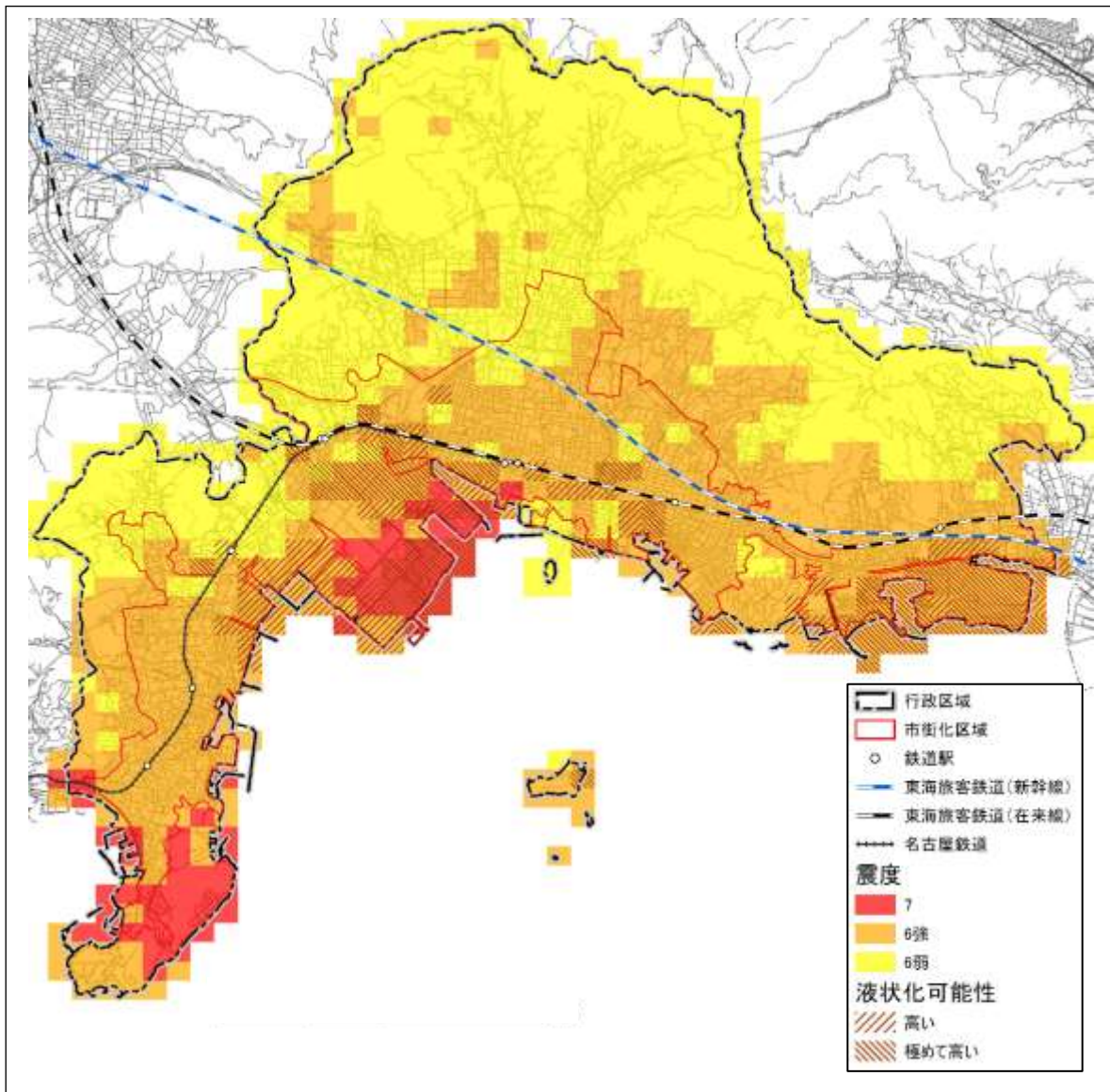
(4) 地震

平成26年5月に、愛知県から震度分布及び液状化の可能性の分布図が公表されています。

市街化区域において、震度が大きく、特に浜町や西浦町周辺では震度7となることが想定されています。

また、液状化については、浜町周辺や海陽町などの埋め立て地周辺で危険度が高い状況です。

■震度分布及び液状化の可能性（理論上最大想定モデルによる想定（陸側ケース））



資料：平成23年度～25年度愛知県東海地震・東南海地震・南海地震等被害予測調査結果
愛知県防災会議地震部会（平成26年5月）

第2章 現況分析

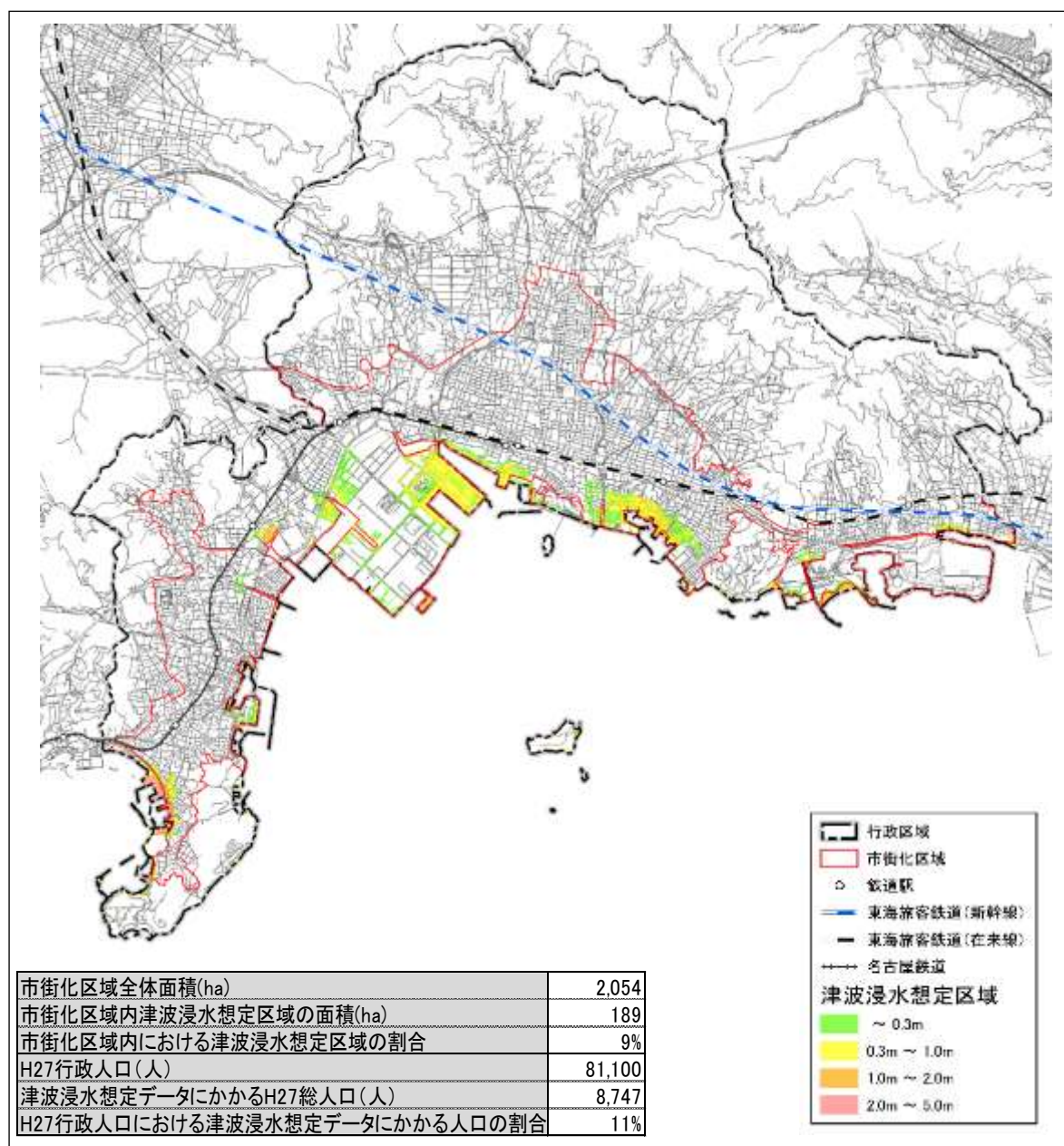
(5) 津波

平成26年11月に、愛知県から、津波防災地域づくりに関する法律に基づく津波浸水想定が公表されています。

津波の浸水想定区域は、市街化区域の約1割の面積を占めており、市民の1割が居住しています。このうち、建物被害が大きくなると考えられる津波浸水深が2m以上のエリアが、知柄漁港周辺に分布しています。

また、浸水想定区域は、愛知県により、令和元年7月30日に、最大クラスの津波が発生した場合に住民等の生命又は身体に危害が生ずる恐れがあり、津波による人的被害を防止することを目的とした「津波災害警戒区域」に指定されています。

■津波の浸水想定区域

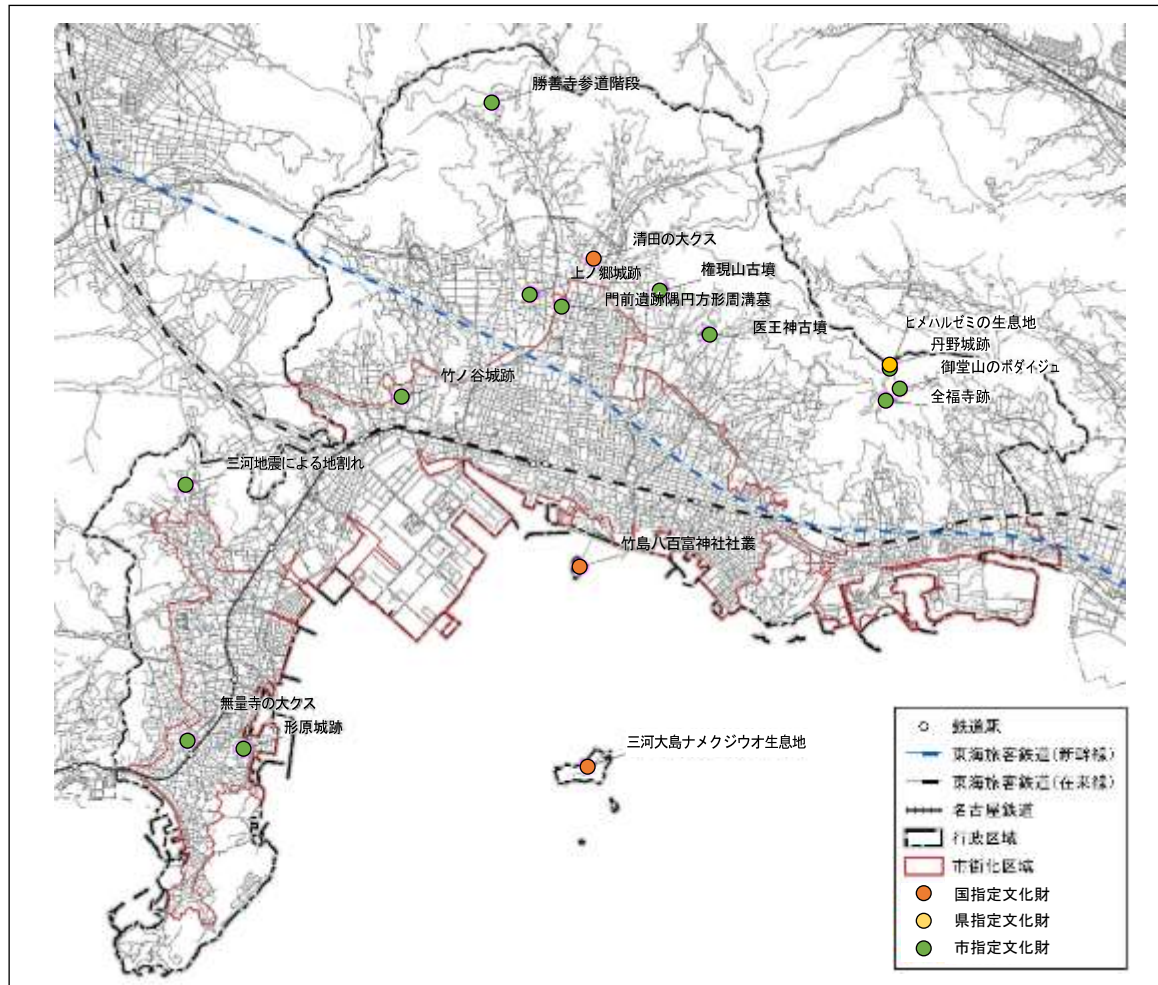


資料：愛知県津波災害情報マップ

2-12 歴史・文化

蒲郡市の文化財として、9つの史跡と7つの天然記念物が指定されており、清田の大クス、竹島八百富神社社叢、三河大島ナメクジウオ生息地が国の天然記念物として指定されています。

■ 史跡及び天然記念物の分布状況



資料：蒲郡市内指定文化財一覧表

第3章 まちづくりに関する市民意向の把握

3-1 調査の概要

ここでは、今後のまちづくりの方向性を検討するため、以下の調査により、本市のまちづくりに関する市民の意向を把握します。

【整理対象の調査】

① 市民意識調査

- ・今後の市政運営に活用することを目的に、市が進めている取り組みに対する評価や今後のまちづくりについての意向を把握するため、企画政策課が実施した調査。

② 蒲郡市のまちづくりに関するアンケート調査

- ・都市計画マスタープラン策定にあたり、生活環境の現状や本市の中心拠点である蒲郡駅周辺の今後のまちづくりについて市民の意向を把握するため、都市計画課が実施した調査。

3-2 調査方法及び回収状況

各調査の調査方法及び回収状況は以下の通りです。

■調査方法及び回収状況

	市民意識調査	蒲郡市のまちづくりに関するアンケート
対象	18歳以上の蒲郡市民 (無作為抽出)	18歳以上の市民 (居住地(中学校区)毎の人口割合に応じた調査票送付数を設定したうえで、無作為抽出)
期間	令和2年7月1日(水) ～令和2年7月20日(月)	令和3年8月13日(金) ～令和3年8月30日(月)
調査方法	配布：郵送 回収：郵送	配布：郵送 回収：郵送、WEB(回答者が選択)
配布回収	配布数：2,000通 回収数：1,104通(回収率：55.2%)	配布数：2,200通 回収数：858通(回収率：39.0%) (郵送：670通、WEB：188通)

【蒲郡市のまちづくりに関するアンケートの回収票の信頼性について】

アンケートの回収票と回答の精度（誤差）との関係は、票数が多いと精度も高く（誤差が小さく）なります。

統計学的には、この精度（誤差）は3～5%であればよいとされています。

今回のアンケートでは、858票の有効回答票数がありましたので、必要な回答票数を計算する以下の式にあてはめると3.3%となりました。

これは、例えば、違う市民の方々を対象にして同じ調査を100回行った場合、95回（信頼度95%）は、その結果の%の値が±3.3%以内になるということを示しています。

$$\text{標本誤差} = k \sqrt{\{(N-n)/(N-1) \times p(1-p)/n\}} = 3.3\%$$

N：アンケート対象者（18歳以上の市民 65,330人（R3.4.1））

n：有効回答数（858票）

p：回答比率（最も誤差が生じる比率に設定：0.5）

k：信頼度係数（信頼度95%の場合：1.96）

【蒲郡市のまちづくりに関するアンケート 年齢別回収方法別の回収状況について】

今回のアンケート調査では、調査票の郵送回収とWebでの回答の2つの回収方法を併用しており、回答方法の傾向を整理しました。

全体的には郵送回収が78%と多い状況でした。

年齢別に傾向をみると、各世代で郵送回収が多いですが、若い世代ほど、Webでの回答が多くなる傾向があります。

■年齢別回収方法別の回収数

年齢	回収数			回収方法別割合	
	郵送 (A)	Web (B)	合計 (C)	郵送 (A/C)	Web (B/C)
20歳代以下	87	51	138	63%	37%
30歳代	88	49	137	64%	36%
40歳代	89	39	128	70%	30%
50歳代	124	35	159	78%	22%
60歳代	139	14	153	91%	9%
70歳代以上	137	0	137	100%	0%
不明	6	0	6	100%	0%
合計	670	188	858	78%	22%

3-3 調査の結果のまとめ

蒲郡市のまちづくりに対するニーズ

①施策に対する満足度・重要度

- ・「海や山などの自然環境の保護」や「海とふれあうまちづくり」の重要度、満足度がともに高く、蒲郡市の自然を活かしたまちづくりが望まれています。
- ・「災害に強いまちづくり」や「交通安全・防犯対策」、「生活道路の整備」の重要度が高く、安全・安心に暮らせるまちが望まれています。
- ・バス・鉄道の「公共交通の利便性」の重要度が高い一方で、満足度が低い状況です。
- ・「駅前などの市街地整備」の重要度が高まる一方、満足度は低下しています。

■都市計画に関わりの強い項目に対する重要度と満足度（市民意識調査）

分野	評価項目	重要度			満足度		
		H21	R2	R2-H21	H21	R2	R2-H21
土地利用	住宅・宅地の環境	51.7%	56.7%	+5.0%	27.4%	31.5%	+4.1%
	工業の振興や企業誘致	54.5%	56.1%	+1.6%	13.7%	12.3%	▲1.4%
	商業やサービス業の振興	54.7%	60.5%	+5.8%	7.3%	14.6%	+7.3%
	駅前などの市街地の整備	60.5%	71.0%	+10.5%	43.5%	31.2%	▲12.3%
	農業や水産業の振興	54.8%	57.1%	+2.3%	55.7%	57.1%	+1.4%
施設整備	幹線道路の整備	66.2%	69.4%	+3.2%	21.9%	32.0%	+10.1%
	生活道路の整備	67.8%	73.1%	+5.3%	23.5%	29.9%	+6.4%
	交通安全・防犯対策	71.4%	74.3%	+2.9%	71.4%	74.1%	+2.7%
	公共交通の利便性	66.5%	73.2%	+6.7%	20.2%	24.5%	+4.3%
	公園・緑地の整備	57.3%	63.7%	+6.4%	33.3%	36.3%	+3.0%
	下水処理対策	61.3%	63.0%	+1.7%	31.9%	34.9%	+3.0%
自然環境	海や山などの自然環境の保護	75.0%	79.2%	+4.2%	39.1%	45.1%	+6.0%
都市景観	景観・まちなみへの配慮	57.0%	66.1%	+9.1%	27.8%	30.0%	+2.2%
防災施設	災害に強いまちづくり	69.7%	77.8%	+8.1%	13.7%	21.3%	+7.6%
産業基盤	観光の振興	57.9%	63.1%	+5.2%	16.3%	18.2%	+1.9%

※評価項目は分野横断的な指標があるが、代表的な分野で表示しています。

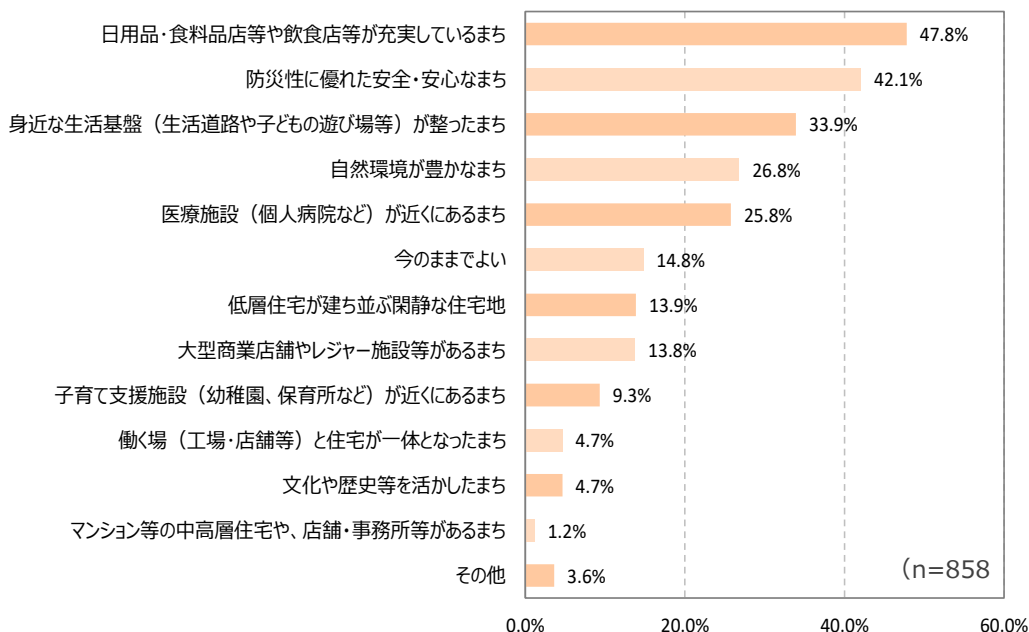
※重要度は、各評価項目について「重要」または「やや重要」と回答した人の割合

※満足度は、各評価項目について「満足」または「やや満足」と回答した人の割合

②居住地周辺のまちづくりへのニーズ

- ・「日用品や食料品、飲食店の充実」や「優れた防災性」への要望も高く、住環境が整った安全で快適なまちが望まれています。
- ・子育て世代には、「身近な生活基盤（生活道路や子どもの遊び場など）の整備」が望まれています。また、高齢者には、「身近な医療施設の整備」が望まれています。

■お住いの地区がどのようになったらよいか
(蒲郡市のまちづくりに関するアンケート)



蒲郡市の中心部（蒲郡駅周辺）のまちづくり

- ・蒲郡駅の北側と南側のそれぞれで特色あるまちづくりが望まれています。

(北側で重要な施設)

- ・気軽に利用できる飲食店やスーパー、コンビニ等の店舗、地域密着型の商店等、日常的に利用する店舗
- ・駐車場

(南側で重要な施設)

- ・海沿いの空間を活かした観光施設
- ・気軽に利用できる飲食店や大規模な商業施設
- ・公園や緑地、歩行や自転車で快適に散策できる空間などの快適な屋外空間

各鉄道駅周辺のまちづくり

- ・駅周辺では、スーパーや飲食店などの商業店舗や、駐車場及び車での送迎が可能な駅前広場などの自動車でのアクセス利便性の向上が望まれています。
- ・名鉄三河鹿島駅、形原駅、西浦駅周辺では、公園や緑地、ベンチ等がある屋外でゆっくりできる空間、歩行空間が確保された生活道路等の歩行者等の快適な空間整備が望まれています。

第4章 本市を取り巻く社会環境等の変化

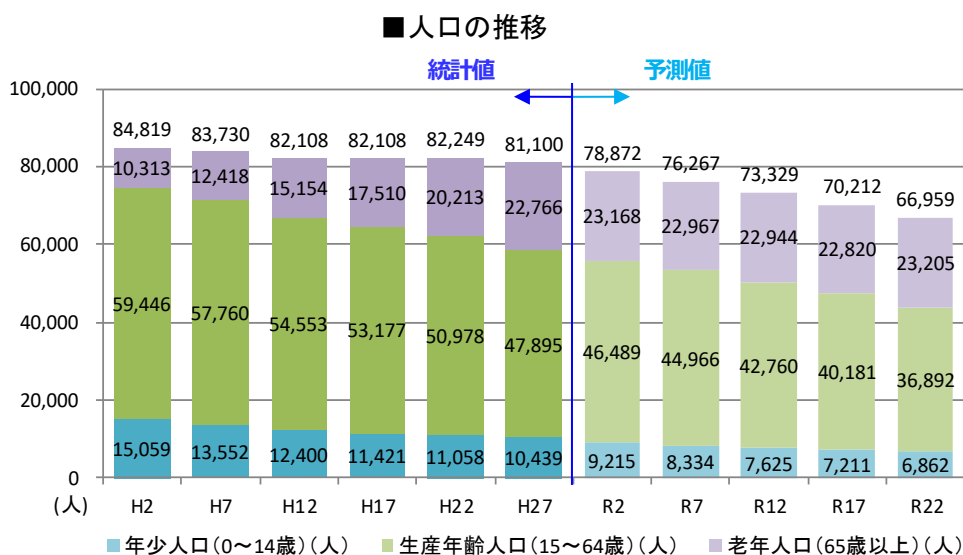
4-1 今後の見通し

(1) 人口減少・少子高齢化の進行

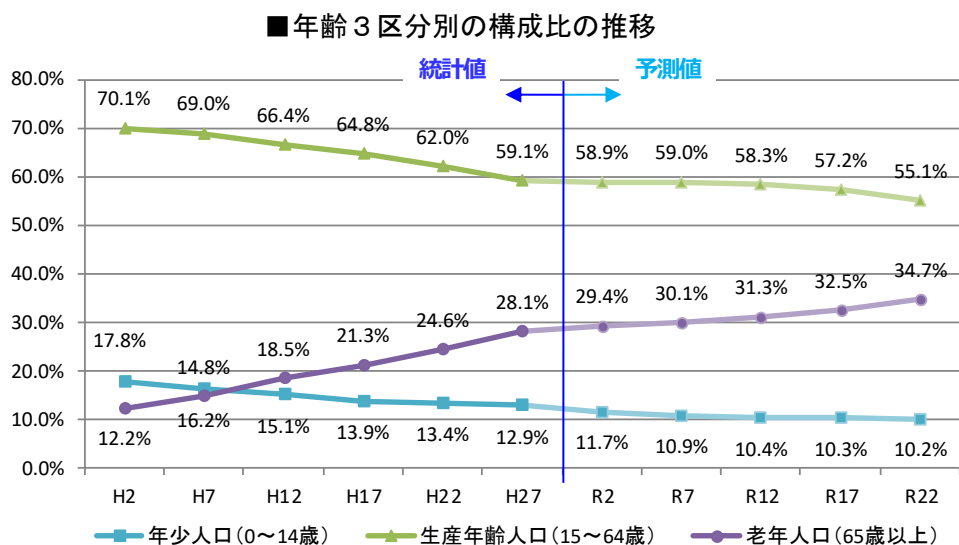
蒲郡市の人口は、平成27年の81,100人から、令和22年には14,141人減少し、66,959人となることが予測されています。

年齢区別の人口を見ると、年少人口や生産年齢人口はこれまで減少しており、今後も減少することが予測されています。老年人口は令和2年まで増加し、それ以降は横ばいで推移することが予測されています。

年齢区別人口の構成比を見ると、高齢化率は増加傾向にあり、平成27年の28.1%から、令和22年には34.7%まで増加し、全人口の3分の1以上が高齢者となることが予測されています。



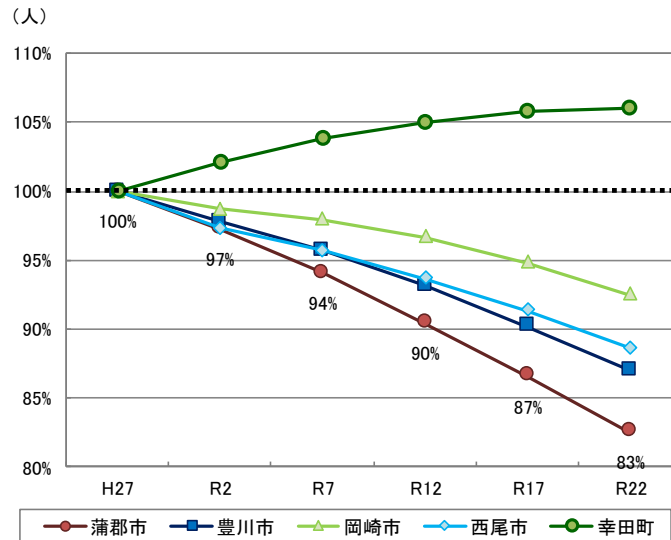
資料：(H27まで)国勢調査、(R2以降)国立社会保障・人口問題研究所(H25推計)



資料：(H27まで)国勢調査、(R2以降)国立社会保障・人口問題研究所(H25推計)

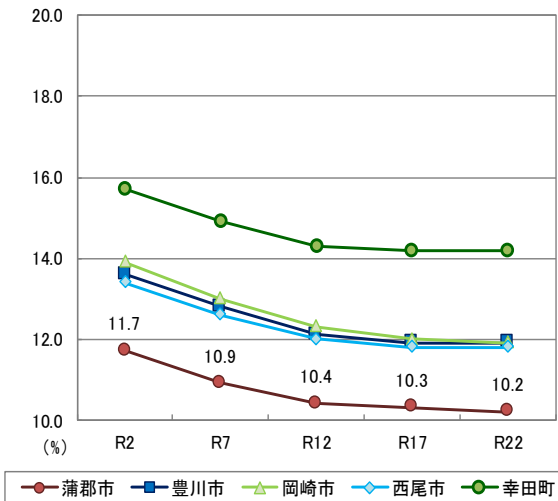
周辺都市と比較すると、本市では、総人口が大きく減少することが、また、少子高齢化が進行していくことが予測されています。

■人口の将来予測（平成27年度からの伸び率）



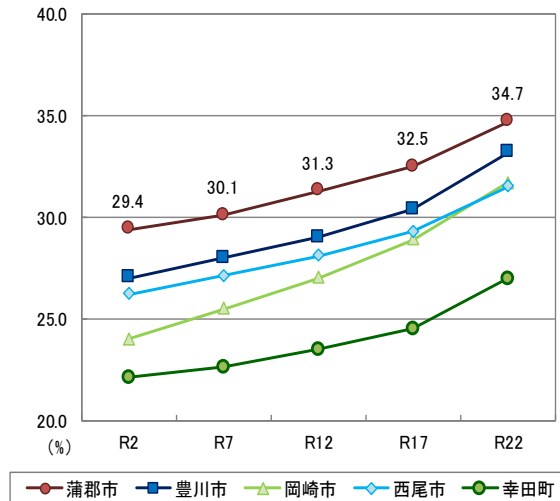
資料：国立社会保障・人口問題研究所

■将来の総人口に占める年少人口の割合



資料：国立社会保障・人口問題研究所

■将来の総人口に占める高齢者人口の割合



資料：国立社会保障・人口問題研究所

(2) 国道23号バイパスの全線開通

国道23号蒲郡バイパスのうち、豊川為当ICから蒲郡IC区間工事が平成25年度より着手され、令和6年度に開通予定です。本区間が開通すれば、豊橋市と豊明市を結ぶ国道23号バイパス「名豊道路」の72.7kmが全線開通することとなり、これまで本市内に流入していた自動車交通の経路が大きく変わることが想定されます。

■蒲郡バイパスの概要

国道23号蒲郡バイパスは名豊道路の一部として計画されており、東は豊橋バイパス、西は岡崎バイパスと接続する延長15kmのバイパスです。このバイパスは、豊橋東バイパス、豊橋バイパス、岡崎バイパス、知立バイパスと一体となり、国道1号及び23号の交通混雑の緩和を図るとともに、名古屋、衣浦、東三河の臨海工業地帯とその後背地、農業地帯と工業地帯、都市とを機能的に結びつけ、物流の円滑化、土地利用の効率化等に資する目的で計画されました。

なお、本区間が開通すれば、豊橋市と豊明市を結ぶ国道23号バイパス「名豊道路」の72.7kmが全線開通することとなります。



(3) 周辺自治体での工業用地開発構想

周辺都市において、公的機関により分譲されている工業用地や、開発構想のある工業用地があります。

■愛知県産業インフラマップ・用地一覧



No.	地区名	所在地	分譲面積	価格帯	事業者	分譲時期
1	空港橋 (※1)	西海市	14.2ha	105,100円/㎡~130,400円/㎡ (※2)	愛知県企業庁	分譲中
2	空港海岸部 (※1)	西海市	17.6ha	63,900円/㎡~119,300円/㎡ (※2)	愛知県企業庁	分譲中
3	高瀬14号池	岐阜市	2.4ha	25,500円/㎡	愛知県企業庁	分譲中
4	工業1区 (2区)	岐阜市	14.6ha	28,600円/㎡	愛知県企業庁	分譲中
5	工業2区	岐阜市	2.6ha	28,500円/㎡	愛知県企業庁	分譲中
6	田原1区	田原市	29.8ha	21,900円/㎡	愛知県企業庁	分譲中
7	田原1区 (少部)	田原市	2.2ha	23,900円/㎡	愛知県企業庁	分譲中
8	岩倉川井野地区	岩倉市	約7.0ha	未定	愛知県企業庁	未定 立地エントリー受付中 (11/16受付終了予定)
9	田原清川	田原市	約2.5ha	19,500円/㎡~22,900円/㎡	田原清川工業区開発株式会社	分譲中
10	高こやサイエンスパーク 高こやらイフパルレー	名古屋市長瀬	約0.57ha	名古屋市の確保	名古屋市	分譲中
11	新橋インター企業団地	新潟市	約2.7ha	28,500円/㎡	新潟市土地開発公社	分譲中
12	豊田市産業団地	豊田市	約4.0ha	未定	豊田市	令和2年度分譲予定

(※1) 開発用途を定む。 (※2) 一部の路線については、別途認定申請を行い、C/Cに基き決定します。

番号	地区名	分譲面積	分譲時期	備考
1	岡崎市岡和地区	約5.7ha	未定	国道24号至近
2	大山市浪野地区	約2.1ha	未定	国道41号至近
3	知多市南地区	約13.6ha	未定	西知多産業団地・知多半島道路沿線
4	知多市新南地区	約2.0ha	未定	国道155号延長1C至近
5	幸田町西地区	約1.2ha	未定	国道23号沿線・24号至近
6	豊橋市東地区	約1.7ha	未定	国道1号・23号、伊勢湾岸自動車道至近
7	みよし市福田下地区	約5.37ha	未定	東海高速道路第3号IC・豊田1C至近

令和元年10月16日現在

「愛知」で一層の発展を AIC16

愛知県産業立地サポートステーション
052-964-9372 (愛知県経済産業局産業政策課産業立地通商課)
052-964-9472 (愛知県経済産業局産業政策課)

資料：愛知県産業立地通商課 産業用地情報

(4) サーキュラーシティの推進

令和3年11月30日に、海と山に囲まれた本市は、経済・環境・社会を統合的に成長させ、循環経済（サーキュラーエコノミー）を実現する「サーキュラーシティ」を目指すことを表明しました。

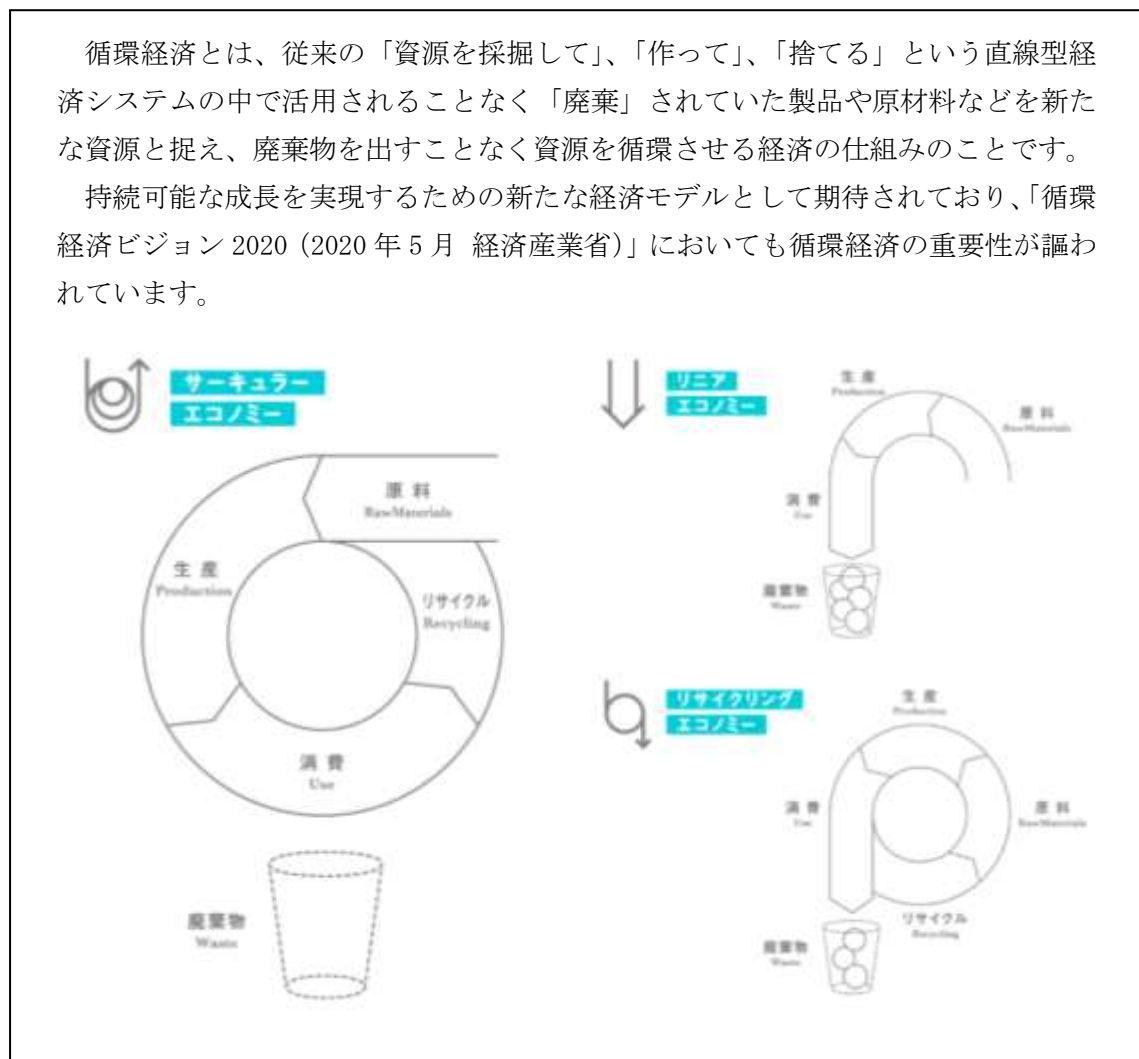
サーキュラーエコノミーは、温室効果ガスの排出を実質ゼロにするための手段として寄与するものですが、温室効果ガス排出抑制に留まらず、人の健康や自然環境に対して負荷をかけ、害するものを生み出さない社会経済の仕組みをつくり、持続可能な地球と持続可能な経済・環境・社会を実現していくものです。

サーキュラーシティの推進により、豊かな自然や美しい三河湾の恵みを未来へとつなぎ、誰もが身体的、社会的な健康と幸福（ウェルビーイング）を実感するとともに、このまちに住むすべての人達の誇りとなり、訪れる人達の喜びとなるまちを目指します。

【「サーキュラーエコノミー」とは】

循環経済とは、従来の「資源を採掘して」、「作って」、「捨てる」という直線型経済システムの中で活用されることなく「廃棄」されていた製品や原材料などを新たな資源と捉え、廃棄物を出すことなく資源を循環させる経済の仕組みのことです。

持続可能な成長を実現するための新たな経済モデルとして期待されており、「循環経済ビジョン2020（2020年5月 経済産業省）」においても循環経済の重要性が謳われています。



4-2 本市を取り巻く社会環境の変化

(1) SDGsの実現

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、令和 12 (2030) 年を期限とする、先進国を含む国際社会全体の 17 の目標と 169 のターゲットで構成され、「誰一人取り残さない」ことを理念とした国際社会共通の目標です。

国では、「SDGs 実施指針改定版」(令和元年 12 月 20 日)において、「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」とされています。

SDGs は、本市のまちづくりにも密接に関係するものであり、協力し達成していくことが求められています。また、SDGs の達成に取組むことは、本市の市民生活や地域経済が持続可能なまちづくりにつながるものであり、積極的に取組むことが求められます。

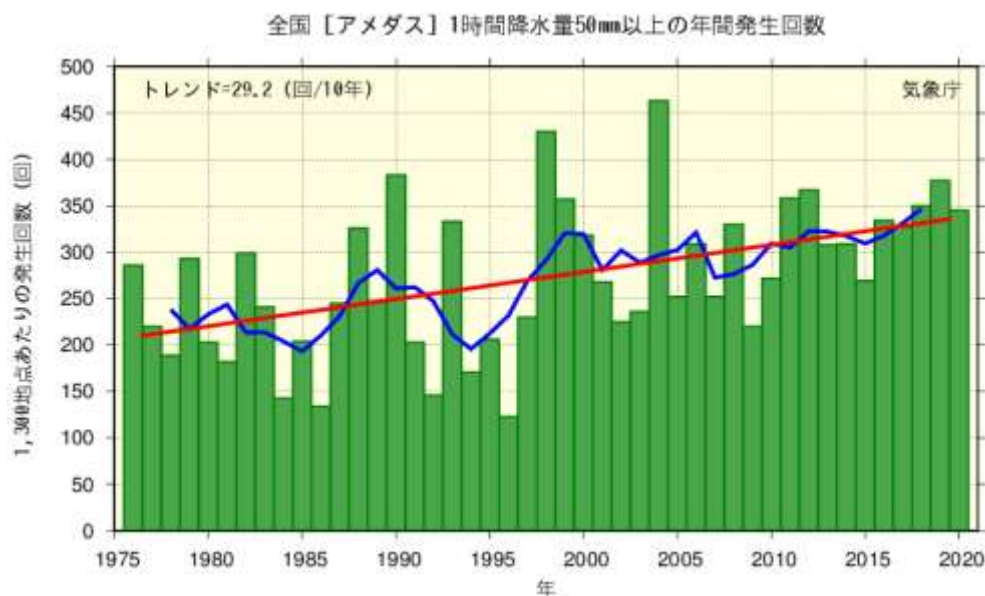


資料：外務省ホームページ

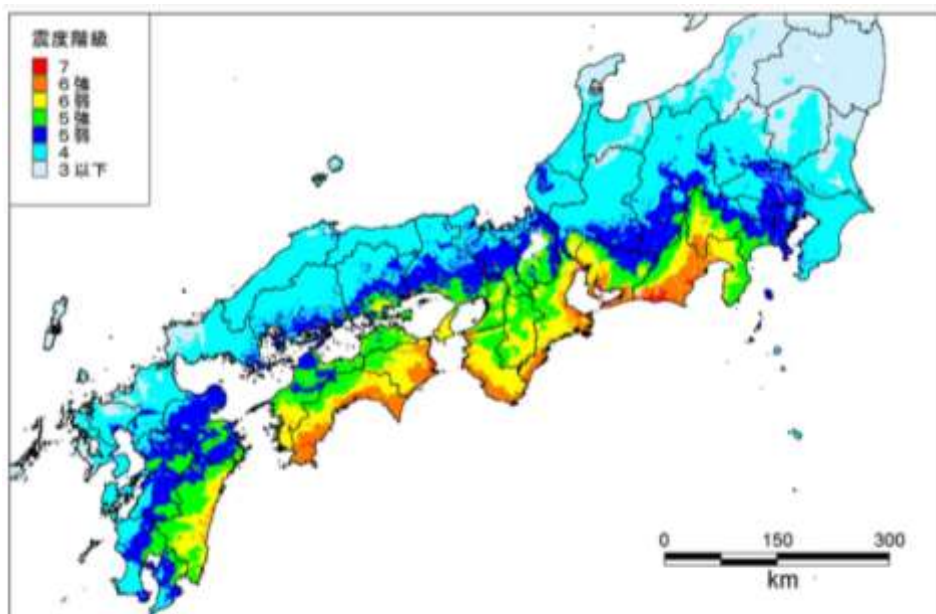
(2) 災害リスクへの対応

気候変動による風水害・土砂災害等の激甚化や南海トラフ巨大地震の切迫などの、災害のリスクが高まっています。

災害に対しては、まずは人の命を守ることを最優先としながら、災害に対する安全の確保は、人々の暮らしを支えるだけでなく、地域経済とその信用力の基盤となるものです。このため、災害リスクに対して、ソフト・ハードの組み合わせにより、粘り強くしなやかな対応が求められています。



資料：気象庁ホームページ



基本ケースの震度分布

資料：内閣府ホームページ

(3) グリーン社会の実現

気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化など、気候危機とも言える状況に鑑み、地球温暖化対策は待ったなしの課題であり、2050年カーボンニュートラルの実現、気候危機への対応など、グリーン社会の実現は、我が国の重要な政策課題となっています。

■グリーン社会の実現に向けた国土交通省の重点プロジェクト

- (1) 省エネ・再エネ拡大等につながるスマートで強靱な暮らしとまちづくり
 - ・住宅・建築物の更なる省エネ対策の強化
 - ・インフラ等を活用した地域再エネの導入・利用の拡大
 - ・脱炭素と気候変動適応策に配慮したまちづくりへの転換
- (2) グリーンインフラを活用した自然共生地域づくり
 - ・流域治水におけるグリーンインフラの活用推進等
 - ・生態系ネットワークの保全・再生・活用、健全な水循環の確保、CO₂吸収源の拡大
ヒートアイランド対策
 - ・グリーンファイナンスを通じた地域価値の向上
 - ・グリーンインフラ官民連携プラットフォームの活動拡大等を通じた社会実装の推進
- (3) 自動車の電動化に対応した交通・物流・インフラシステムの構築
 - ・次世代自動車の普及促進、自動車の燃費性能の向上
 - ・電動車等を活用した交通・物流サービスの推進
 - ・自動車の電動化に対応した都市・道路インフラの社会実装の推進
 - ・電動車を活用した災害時等の電力供給機能の強化
- (4) デジタルとグリーンによる持続可能な交通・物流サービスの展開
 - ・ソフト・ハード両面からの道路交通流対策
 - ・公共交通、自転車の利用促進
 - ・グリーン物流の推進
 - ・船舶・鉄道・航空の次世代グリーン輸送機関の普及
 - ・鉄道の脱炭素化
 - ・気候変動リスクに対応した交通・物流システムの強靱化
- (5) 港湾・海事分野におけるカーボンニュートラルの実現、グリーン化の推進
 - ・カーボンニュートラルポート（CNP）形成の推進
 - ・船舶の脱炭素化の推進
 - ・洋上風力発電の導入促進
 - ・気候リスクへの対応、生態系保全・活用、循環型社会の形成
- (6) インフラのライフサイクル全体でのカーボンニュートラル、循環型社会の実現
 - ・持続性を考慮した計画策定、インフラ長寿命化による省CO₂の推進
 - ・省CO₂に資する材料等の活用促進及び技術開発等
 - ・建設施工分野における省エネ化・技術革新
 - ・インフラサービスにおける省エネ化の推進
 - ・質を重視する建設リサイクルの推進

資料：国土交通省ホームページ

(4) 居心地が良く歩きたくなるまちなかの推進

世界的に人・モノ・情報が集積する都市の重要性が増すなかで、競争力を更に強化していくために、都市のポテンシャルを余すことなく引き出しながら、人材の集積・交流を図ることが重要な課題となっています。こうした中、国において、人中心の道路空間への再構築による「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりの推進に賛同する「ウォーカブル推進都市」の募集が令和元年に行われ、令和2年には、これを推進するため「まちなかウォーカブル推進事業」等の新たな制度が創設されました。

本市は、ウォーカブル推進都市に登録しており、ウォーカブル推進都市として国と地方とのプラットフォームに参加しながら、まちなかの賑わいを創出するため、地域の関係者と連携しながら地域の活性化に向けた取組みを進めることが必要です。

また、近年では、新型コロナウイルス感染症の拡大を受け、「三つの密」を回避する観点や、身近な憩いの空間で過ごす時間が増えたことから、良質なオープンスペースやゆとりある歩行者空間がこれまで以上に求められています。

今後も、官民一体となって快適な交流・滞在空間を創出するウォーカブルなまちづくりを推進する重要性が増すと考えられます。

居心地が良く歩きたくなるまちなか

Walkable	歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。
Eye level	まちに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで見えれば、人は歩いて楽しくなる。
Diversity	多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
Open	開かれた空間が心地良い	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、アクティビティ可視化
民間敷地の一部広場化 (高崎県田南町)



2つの開発の調整により
一体整備された神社と森 (東京都中央区)



駅前をトランジットモール化と広場創出 (兵庫県姫路市)



道路を占用了した駅前オープンカフェ (福岡県北九州市)



公園を芝生や民泊カフェ設置で再生 (東京都豊島区)



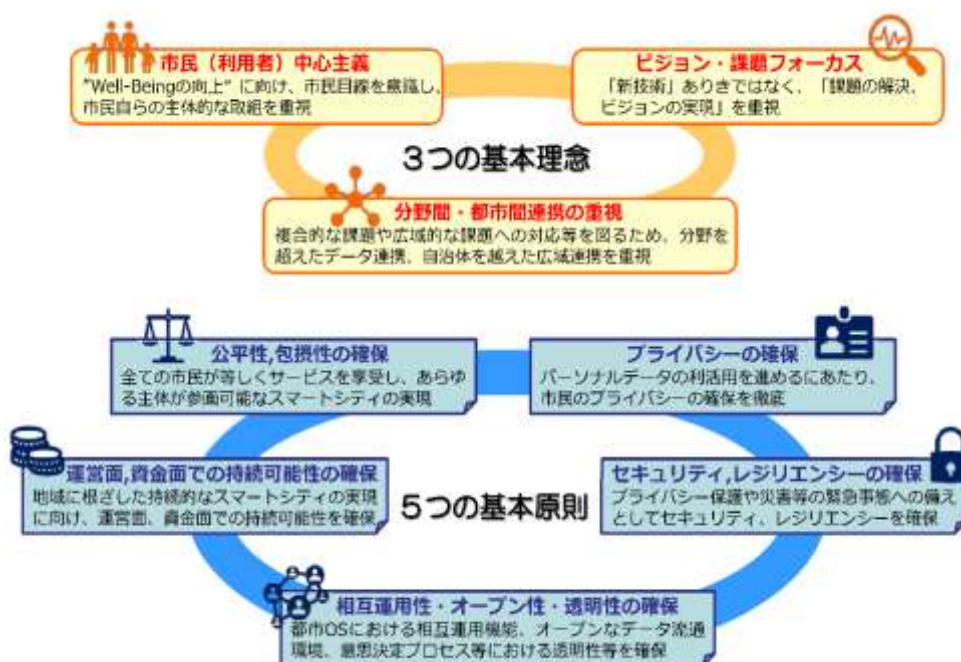
資料：国土交通省ホームページ

(5) スマートシティの推進

多くの都市、地域において、人口減少、高齢化、災害の多発、感染症リスク対策等の様々な社会課題に直面している中、政府では、統合イノベーション戦略2020等に基づき、Society 5.0の総合的ショーケースとしてスマートシティの取組を推進しています。新型コロナウイルス感染症を契機としたデジタル化や、AI、IoTをはじめとする各種技術開発が急速に進展する中、これらの技術をまちづくりに取り入れ、市民生活の質、都市活動の効率性等の向上を図ることは、今後のまちづくりの基本となるべきテーマであり、多くの都市・地域においてスマートシティの取組が進められることが望まれます。

(スマートシティ)

- ・ 新技術や官民各種のデータを活用した市民一人一人に寄り添ったサービスの提供や、各種分野におけるマネジメントの高度化等により都市や地域が抱える諸課題の解決を行い、また新たな価値を創出し続ける持続可能な都市や地域です。



資料：内閣府ホームページ