

第4章 本市を取り巻く社会環境の変化

4-1 今後の見通し

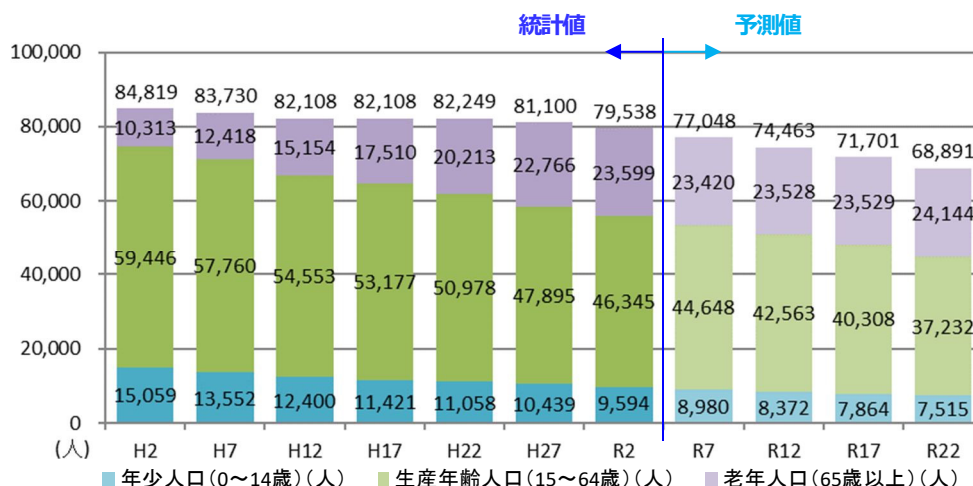
(1) 人口減少・少子高齢化の進行

本市の人口は、令和2年の79,538人から、令和22年では10,647人減少し、68,891人となることが予測されています。

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る一方で、老年人口は横ばいで推移することが予測されています。

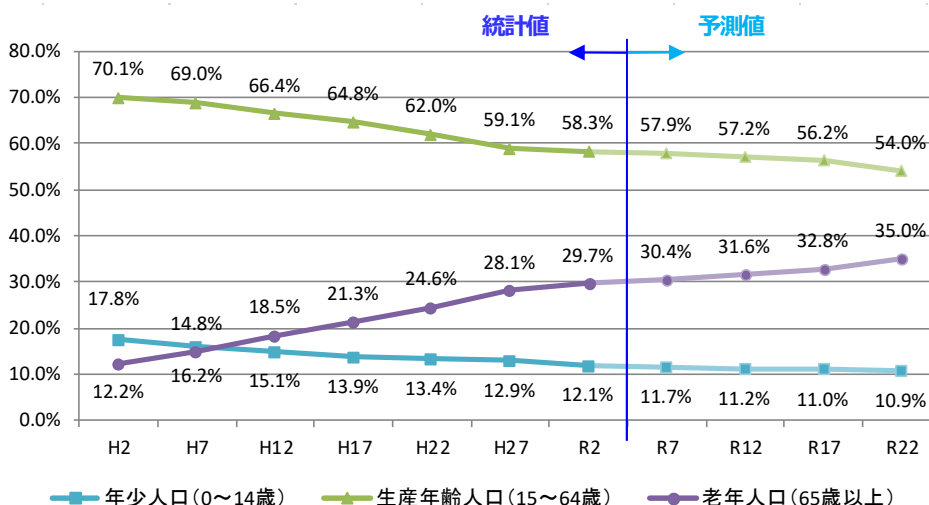
年齢区分別人口の構成比を見ると、高齢化率は増加傾向にあり、令和2年の29.7%から、令和22年では35.0%まで増加し、全人口の3分の1以上が高齢者となることが予測されています。

■人口の推移



資料：(R2 まで) 国勢調査, (R7 以降) 国立社会保障・人口問題研究所 (H30 推計)

■年齢3区分別の構成比の推移

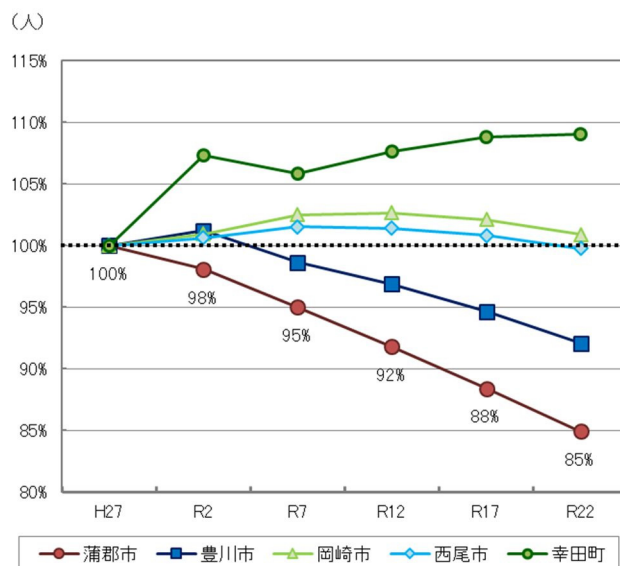


資料：(R2 まで) 国勢調査, (R7 以降) 国立社会保障・人口問題研究所 (H30 推計)

第4章 本市を取り巻く社会環境の変化

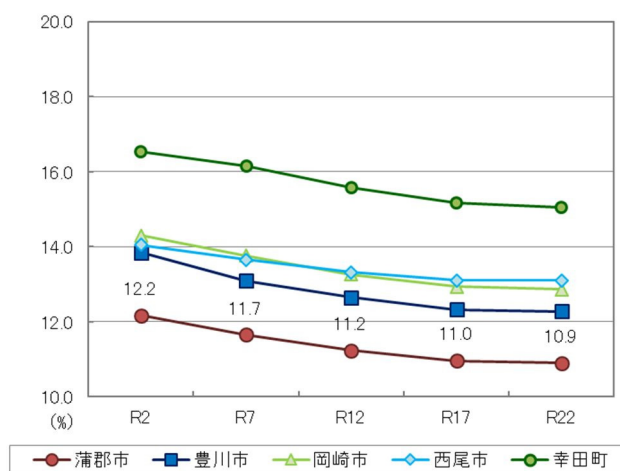
周辺都市と比較すると、本市では、総人口が大きく減少することが、また、少子高齢化が進行していくことが予測されています。

■人口の将来予測（平成27年度からの伸び率）



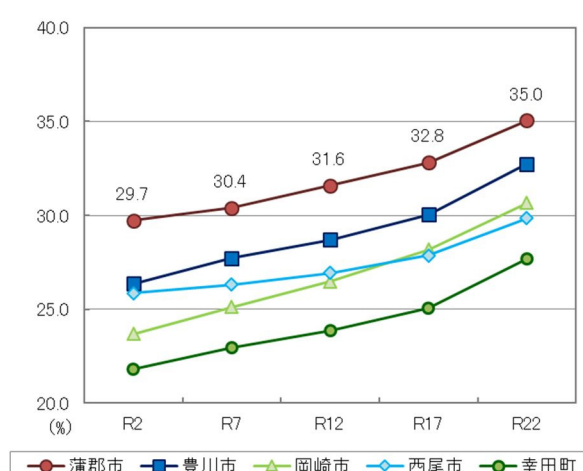
資料：国立社会保障・人口問題研究所

■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、豊川為当インターチェンジから蒲郡インターチェンジの区間の工事が平成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、土地利用の効率化など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。



第4章 本市を取り巻く社会環境の変化

(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



愛知県内の産業用地一覧

No	地区名	所在地	分譲面積	価格帯	事業者	分譲時期
1	空港島(※1)	常滑市	14.2ha	105,100円/㎡~130,400円/㎡(※2)	愛知県企業庁	分譲中
2	空港沿岸部(※1)	常滑市	17.6ha	63,900円/㎡~119,300円/㎡(※2)	愛知県企業庁	分譲中
3	衣浦14号地	西尾市	2.4ha	25,500円/㎡	愛知県企業庁	分譲中
4	御津1区(2期)	豊川市	14.6ha	28,600円/㎡	愛知県企業庁	分譲中
5	御津2区	豊川市	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(5頭)	田原市	2.2ha	23,900円/㎡	愛知県企業庁	分譲中
8	岩倉川井野寄地区	岩倉市	約7.0ha	未定	愛知県企業庁	未定 立地エントリ-受付中 (11/8受付終了予定)
9	田原浦片	田原市	約2.5ha	19,500円/㎡~22,900円/㎡	田原浦片土地画整組合	分譲中
10	なごやサイエンスパーク なごやライフバレー	名古屋市中区	約0.57ha	名古屋市へ確認	名古屋市中区	分譲中
11	新城インター企業団地	新城市	約2.7ha	28,500円/㎡	新城市土地開発公社	分譲中
12	豊田花本産業団地	豊田市	約4.6ha	未定	豊田市	令和2年度分譲予定

(※1) 商業用途を含む。

(※2) 一部の区画については、別途鑑定評価を行い、これに基づき決定します。

番号	地区名	開発面積	分譲時期	備考
1	岡崎市阿知地区	約57ha	未定	国道248号至近
2	大山市洛野地区	約21ha	未定	国道41号至近
3	知多市南部地区	約13.6ha	未定	西知多産業道路・知多半島道路近接
4	知多市新南地区	約20ha	未定	国道155号長浜IC至近
5	幸田町西部地区	約12ha	未定	国道23号B・P・248号至近
6	豊田市東部地区	約17ha	未定	国道1号・23号、伊勢湾岸自動車道至近
7	みよし市福田地下地区	約8.37ha	未定	東名高速道路東三好IC・豊田IC至近

令和元年10月16日現在

「愛知」で一層の飛躍を AICHI

愛知県産業立地サポートステーション
052-954-6372 (愛知県経済産業局産業部産業立地通商課)
03-5212-9972 (愛知県東京事務所産業通商課)

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

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、令和3年11月30日に表明しました。

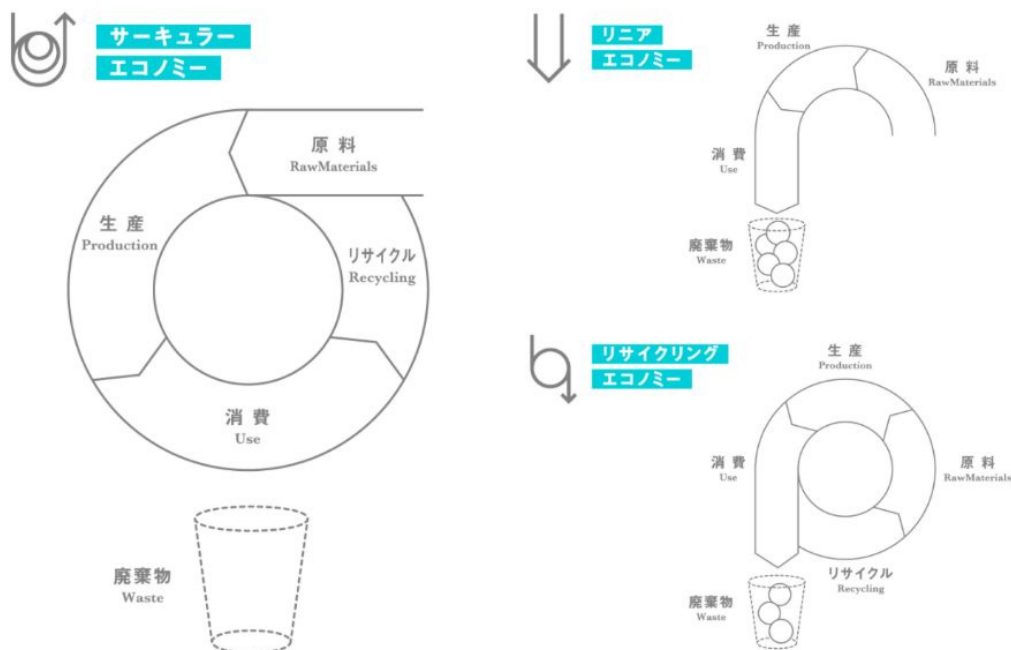
サーキュラーエコノミーは、温室効果ガスの排出を実質ゼロにするための手段として寄与するものですが、温室効果ガス排出抑制に留まらず、人の健康や自然環境に対して負荷をかけ、害するものを生み出さない社会経済の仕組みをつくり、持続可能な地球と持続可能な経済・環境・社会を実現していくものです。

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、廃棄物を出さず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、地域経済の縮小などの課題を抱えており、地方自治体におけるSDGs達成へ向けた取り組みは、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の達成に取り組むことは、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、積極的に取り組むことが求められます。

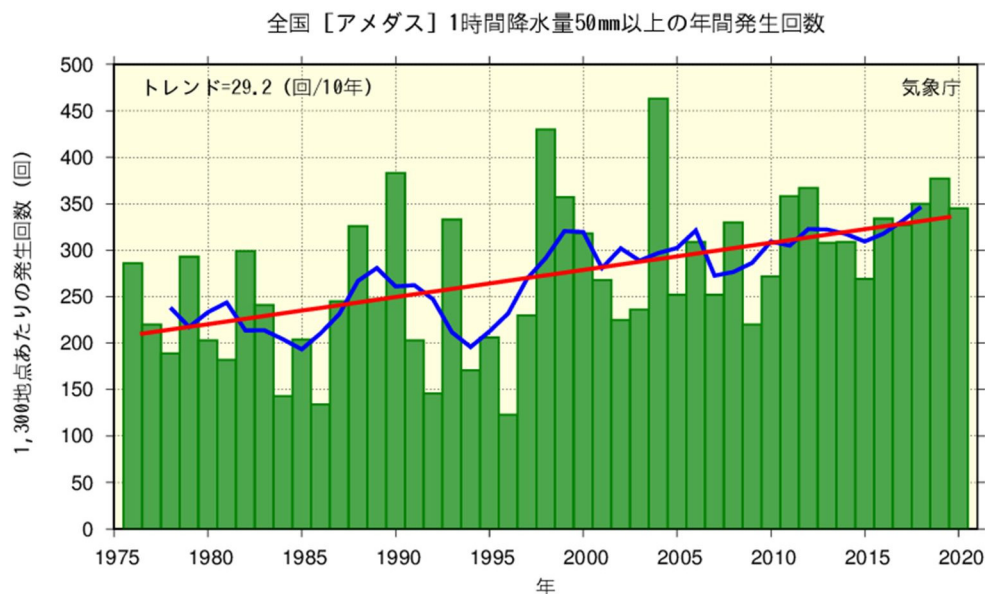


資料：外務省ホームページ

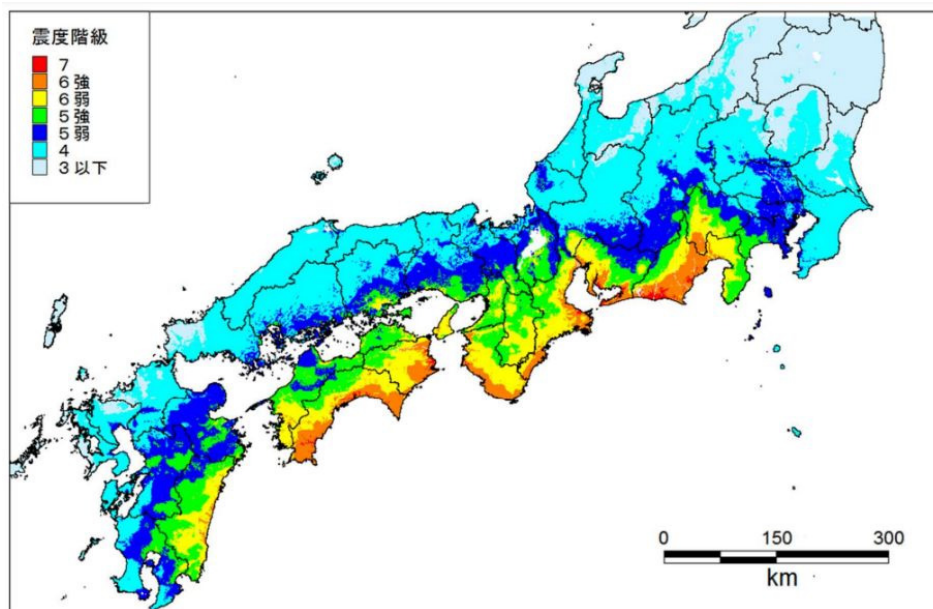
(2) 災害リスクへの対応

気候変動による風水害・土砂災害など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」などの新たな制度が創設されました。

本市は、ウォークブル推進都市に登録しており、ウォーク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り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ク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。



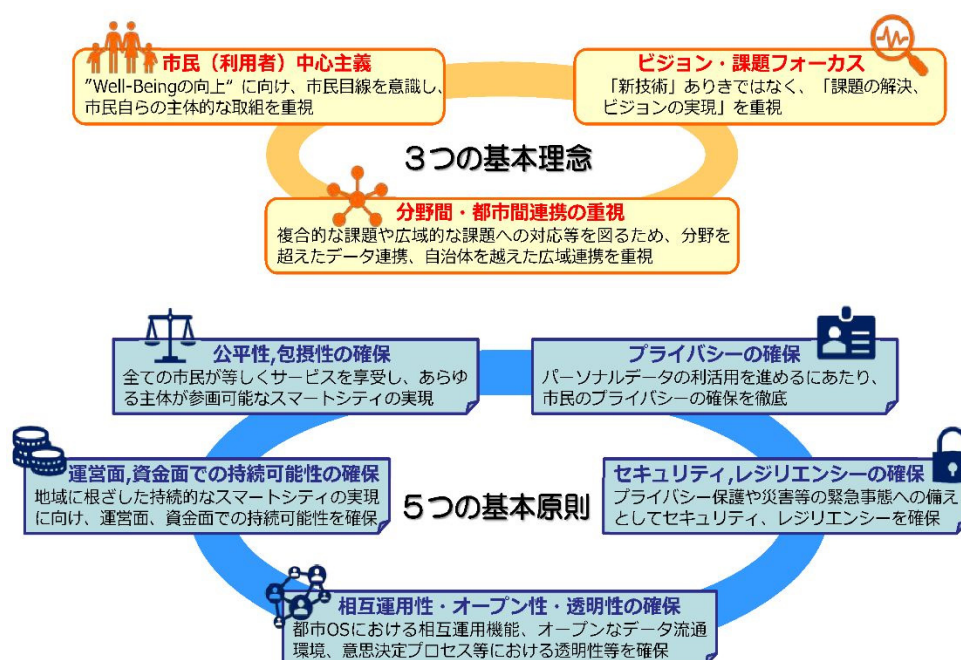
資料：国土交通省ホームページ

(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、感染症リスク対策など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などにに基づき、Society5.0の総合的ショーケースとしてスマートシティの取り組みを推進しています。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、都市活動の効率性など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り組み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