

基本計画



CONTENTS

- | | |
|----------|----|
| 1 基本フレーム | 24 |
| 2 土地利用計画 | 27 |
| 3 分野別計画 | 30 |

1 基本フレーム

(1) 計画の目的

基本構想では、東海市の将来都市像を明らかにして、その実現のために、五つの理念と6分野・38の「めざすまちの姿」を掲げています。

基本計画では、基本構想で示した各分野におけるめざすべきまちの姿をより一層明確にし、その実現の手段となる施策を体系的に示しています。

基本計画の特徴として、それぞれのめざすまちの姿に「まちづくり指標」を設定するとともに、自助・共助・公助の相互連携を基盤に、市民、地域・団体、行政などが果たすべき責任と役割を明確にして、市民との協働と共に創による「ひと 夢 つなぐ 安心未来都市」の実現に向けて取り組むことを明らかにしています。

(2) 計画の期間

後期基本計画の期間は、2019年度(平成31年度)を初年度とし、目標年次を2023年度とする5年間とします。

(3) 計画人口

2023年の目標人口を116,000人とします。

■ 人口の推移

本市の人口は、市制施行前後の急激な人口増加がほぼ終わった1974年(昭和49年)以降、1978年(昭和53年)から1983年(昭和58年)までの期間を除いて微増が続き、2001年(平成13年)に10万人を超えた。また、最近10年間の人口動態では、年平均800人程度の人口増加となっており、2012年(平成24年)には11万人を超えて、2018年(平成30年)4月1日現在、11万4,511人となっています。

全国的に人口減少社会が急速に進んで

いくなか、本市では太田川駅周辺をはじめ都市機能の充実や交流の拡大、次世代育成と女性の社会進出への支援、健康づくりと生きがいづくりの推進、地域医療の体制整備、防災・減災対策の充実、就労の場や雇用の確保、魅力ある教育の実施と文化の創造など「住んで良かった、住み続けたい」と実感できる施策を戦略的に展開していくことで、本市の人口は2045年ごろまで微増傾向が続くものと予測されます。



※1970年(昭和45年)～2018年(平成30年)は住民基本台帳人口、2023年は推計値

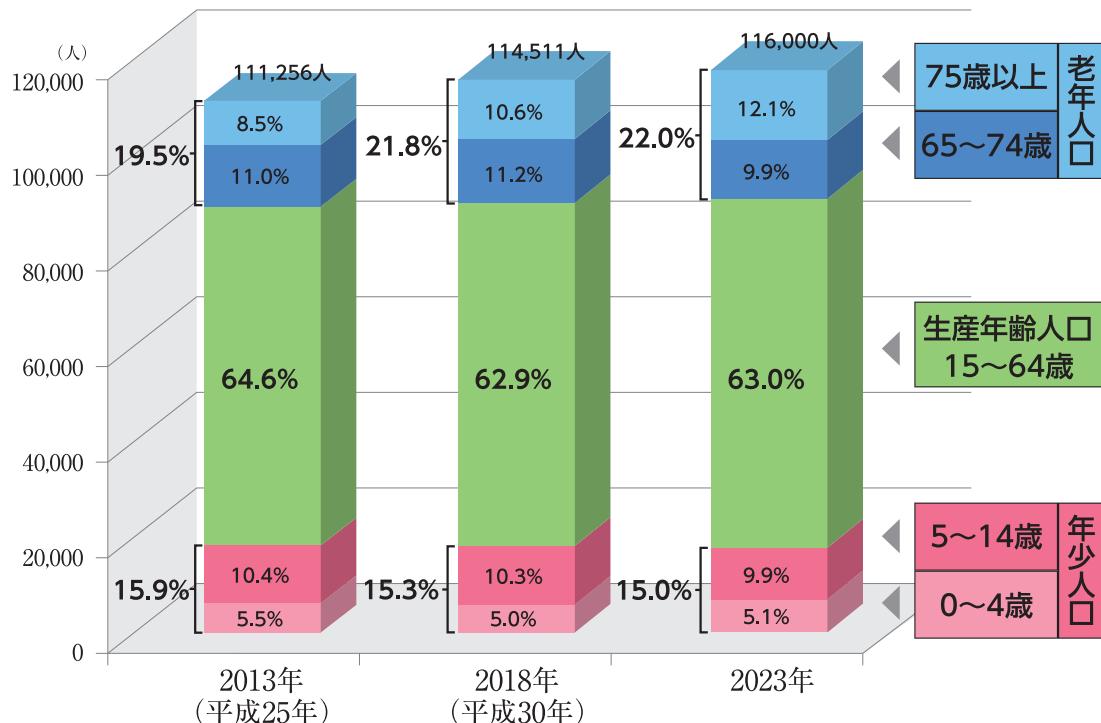
1 年齢別人口

本市の人口構成の特徴としては、若い世代の転入が多く、出生率も全国平均を上回り、高齢化率は全国に比べて低くなっています。今後もこうした傾向が続くことで、少子高齢化の進行はゆるやかであり、また、生産年齢人口は維持できるものと予測されます。

年齢別人口の割合は、2018年(平成30

年)4月1日現在でみると、年少人口(0～14歳)15.3%、生産年齢人口(15～64歳)62.9%、老人人口(65歳以上)21.8%となっており、2023年の年齢別人口構成は、年少人口(0～14歳)が15.0%、生産年齢人口(15～64歳)が63.0%、老人人口(65歳以上)が22.0%になると予測されます。

年齢3区分別人口構成



※2013年(平成25年)及び2018年(平成30年)は住民基本台帳人口、2023年は推計値

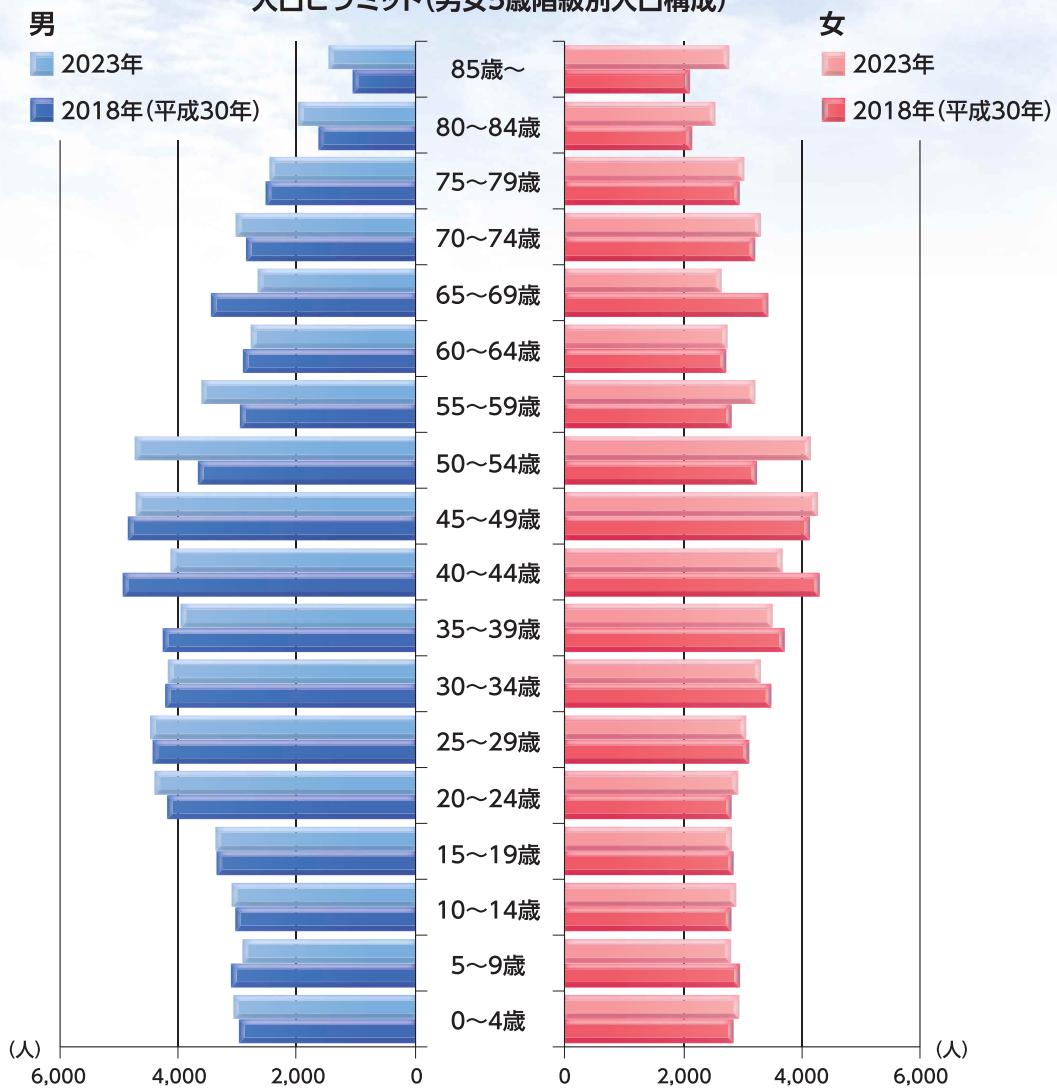
年齢区分別人口構成

(単位:人)

		2013年(平成25年)			2018年(平成30年)			2023年		
		男	女	合計	男	女	合計	男	女	合計
年少人口	0~4歳	3,191	2,998	6,189	2,941	2,798	5,739	3,050	2,890	5,940
	5~14歳	5,992	5,542	11,534	6,096	5,651	11,747	5,940	5,590	11,530
	合計	9,183	8,540	17,723	9,037	8,449	17,486	8,990	8,480	17,470
生産年齢人口	15~64歳	39,096	32,712	71,808	39,402	32,641	72,043	40,000	33,050	73,050
	65~74歳	5,950	6,359	12,309	6,255	6,524	12,779	5,680	5,820	11,500
老年人口	75歳以上	3,946	5,470	9,416	5,163	7,040	12,203	5,800	8,180	13,980
	合計	9,896	11,829	21,725	11,418	13,564	24,982	11,430	14,000	25,480
	計	58,175	53,081	111,256	59,857	54,654	114,511	60,470	55,530	116,000

※2013年(平成25年)及び2018年(平成30年)は住民基本台帳人口、2023年は推計値

人口ピラミッド(男女5歳階級別人口構成)



※2018年(平成30年)は住民基本台帳人口、2023年は推計値

2 土地利用計画

(1) 現状と課題

東海市の土地利用は、昭和30年代からはじまった名古屋南部臨海工業地帯の造成により大きく変化して、臨海部の産業ゾーン、臨海部と内陸部を共生させる緩衝ゾーン、中央部にある住宅街の居住ゾーン、東部丘陵地の農業緑地ゾーンというように、南北の帯状に土地利用が図られています。

市域面積は、4,343haで、全体が都市計画区域となっています。このうち市街化区域が2,969haで68.4%を占め、市街化調整区域が1,374haで31.6%となっています。市街化区域のうち住居系が45.2%、商業系が3.2%、工業系が51.6%で工業系用途地域が50%以上を占めています。

市街地は、内陸部の鉄道駅を中心に形成され、南北の幹線道路沿いや東部の丘陵地に拡大してきました。これまででは、企業などの住宅団地が郊外部に分散して形成されてきたほか、商業機能も周辺都市へ流出傾向にあったなど、人口や商業機能の拡散が見られましたが、現在は、既成市街地を含む

地域で土地区画整理事業などが進められ、太田川駅周辺では芸術劇場の建設や大学の進出、商業施設などの集約が図られ、また、中ノ池周辺地区では、公立西知多総合病院の建設、新駅の整備など、都市機能の集積が進んでいます。

このように、中心市街地や鉄道駅を中心とした拠点に都市機能の集積と市街地内の低・未利用地を有効に活用した宅地化誘導を行うなど、今後も引き続き、計画的かつ良好な市街地の形成を図る必要があります。

そのほか、空港や高速道路に近接する広域交通ネットワークの結節点としての立地特性を生かすとともに、(都)西知多道路の6車線化に伴う広域交通の向上を契機として、産業振興を視野に入れた土地利用を図る必要があります。

全体としては、安心で快適な生活環境を実現するため、現況の南北の帯状の土地利用を基本として、まちづくりを進めていくことが求められています。

(2) 土地利用計画

土地は市民生活と産業活動の共通基盤であり、限られた資源です。本市の特性を生かした利用を進めるため、土地利用構想の考え方をもとに土地利用の基本的な方向性を示します。

土地利用については、現況の南北の帯状に形成されている西から【臨海部の産業ゾーン】-【物流団地、都市計画緑地、農地等の緩衝ゾーン】-【中央部にある住宅街の

居住ゾーン】-【東部丘陵地の農業緑地ゾーン】とします。

なお、市街化調整区域の土地については、無秩序な開発の抑制を基本としますが、本市の立地特性から、社会環境インパクトに関連した土地需要や人口増加に伴う宅地需要が見込まれるため、必要に応じて市街化区域へ編入して、産業系や住居系への土地利用転換を図ります。

ア 住居系土地利用

住居系では、市民が安心して快適に生活できるよう、防災・減災に十分に配慮しつつ、道路や公園、下水道などの都市基盤の整備・更新を進めます。

また、進行する高齢化への対応と都市施設の効果的な運営の視点から、鉄道駅周

辺や地域の中心地においては、生活に密着した商品を扱う店舗など生活利便施設の誘導をはじめ生活拠点地区の整備を図るなど、集約型まちづくりに努め、住環境の保全と都市景観に配慮したまちづくりを進めます。

イ 農業系土地利用

農業系では、市域の約30%を占める市街化調整区域のほとんどが農業振興地域となっており、さらにそのうち約50%が農用地で臨海部との境界や東部丘陵に帯状に連なっています。

都市化の進展や農業用施設の老朽化、また、資機材の高騰などにより、都市近郊農業を取り巻く環境は厳しさを増していますが、農地については、食糧生産だけでなく、

防災機能や都市の緑のネットワーク、緑地空間など多面的な機能を持っていることから、適正に保全するとともに、農地の流動化による集約や遊休農地の有効活用など生産性の高い土地利用を進めます。

市の東部や南部に広がる山林についても無秩序な開発の抑制に努めるとともに、山林における里山機能の再生など整備・保全を図ります。

ロ 商業系土地利用

商業系では、地域活力と一体となり、魅力やにぎわいを創出します。

太田川駅周辺では、商業、文化、教育、医療、福祉等のさまざまな都市機能を生かした中心市街地にふさわしい土地利用を進めます。

また、主要駅周辺や幹線道路の沿道については、各地域の特性や既存ストックを活用

して、日常生活に必要な施設の充実を図るとともに、市民生活を支える商業地の形成を進めます。

新たな集客施設の整備などを行う場合は、適切な規模への誘導や商業系の用途地域の見直しを行い、周辺環境の調和に配慮するよう努めます。

ハ 工業系土地利用

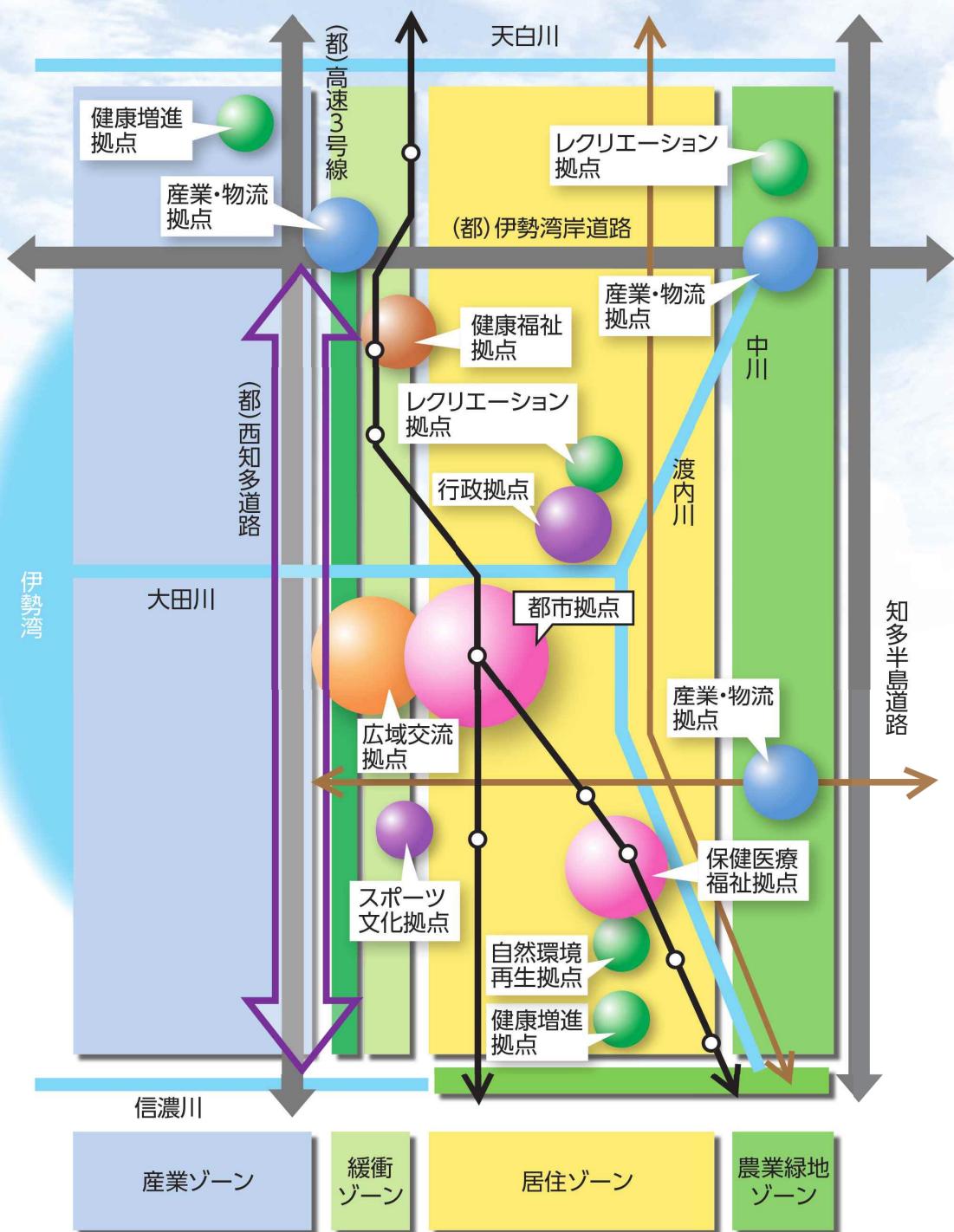
工業系では、空港や高速道路、また、港湾にアクセスしやすい立地特性を生かして、高速道路インターチェンジ周辺や幹線道路沿道などでの企業誘致や産業・物流機能の強化に向けた産業用地の供給を図ります。

既存の工業系区域内での工場などの集積地区では、今後とも操業環境の維持・向

上を図るとともに、低・未利用地の有効活用や産業用地の一層の供給を進めるなど、計画的に工業系機能・流通業務系機能を中心とした土地利用を進めます。

そのほか、住宅地内に混在する工場については、生活環境に配慮するよう指導するとともに、移転用地の確保に努めます。

土地利用構想図 (目標年次 2023年度)



3 分野別計画

◆分野別計画の見方

分野別計画に記載する各項目について解説します。

めざすまちの姿

東海市がどのような姿になっているのか、市民がどのような暮らしをしているのか、具体的に想像できるような「まちの姿」や「生活像」を示しています。

まちづくり指標

まちづくりの達成状況を測るために設定した指標です。

めざそう値

まちづくり指標を第6次総合計画開始年度である2014年度(平成26年度)から5年後、10年後どこまで達成していくのかという目安の数値です。

目標実現に向けた役割分担

市民との協働・共創によるまちづくりを進めるための基本的な考え方をまとめたもので、めざすまちの姿に向けて、市民、地域・団体、行政のそれぞれに期待される役割です。

章

施策体系に位置付けられている分野を表しています。

キーワード

本市の将来都市像を実現するための五つの理念です。



第1章 健康・福祉・子育て



快適

めざすまちの姿

2 健康づくりに取り組みやすい環境が整っている

- 健康づくりのための情報提供やウォーキングイベントなどの機会が充実しており、市民の健康づくりの取り組みが活発に行われています。
- 関係団体、事業所、市などが連携しながら、健康づくりのための自主的な活動を行っています。
- 公園、歩道、公共施設などで運動をしやすい環境が整備されています。

まちづくり指標

4 市内の施設や環境が健康づくりに取り組みやすいと感じている人の割合

めざそう値

現状値
(平成24年度)

5年後

10年後

59.6%

62%

68%*

目標実現に向けた役割分担

関わり方(自助・共助・公助の考え方)

市民の役割～自助～

仲間を誘い合って、健康づくりを実践します。
健康づくりに関する情報収集や、イベントに参加します。

地域・団体などの役割～共助～

参加しやすい健康づくりのイベントなどの企画・実施に努めます。

行政の役割～公助～

健康づくりに取り組む地域や団体を支援するとともに、健康づくりに取り組みやすい生活環境の整備を進めます。



40



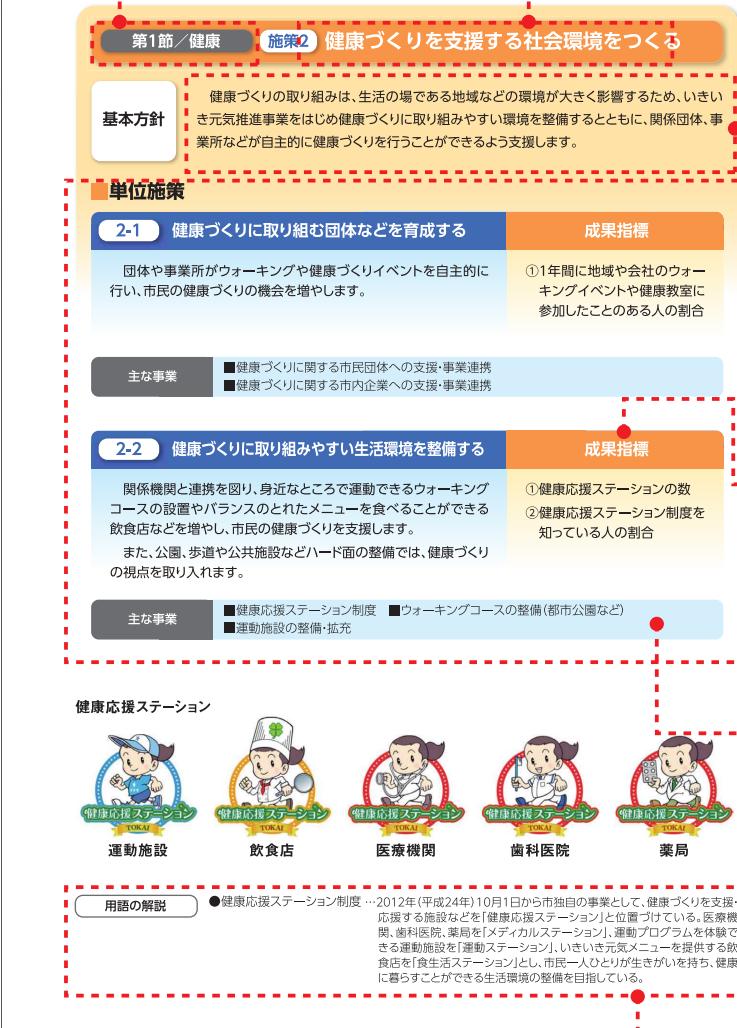
市内企業との連携 ウォーキングイベント

節

施策体系に位置付けられている分野の細目を表しています。

施策

めざすまちの姿を実現するための施策の名称です。



基本方針

施策を展開するための基本的な方針です。

単位施策

施策を実現するための具体的な項目で、その進め方の方向性を示しています。

成果指標

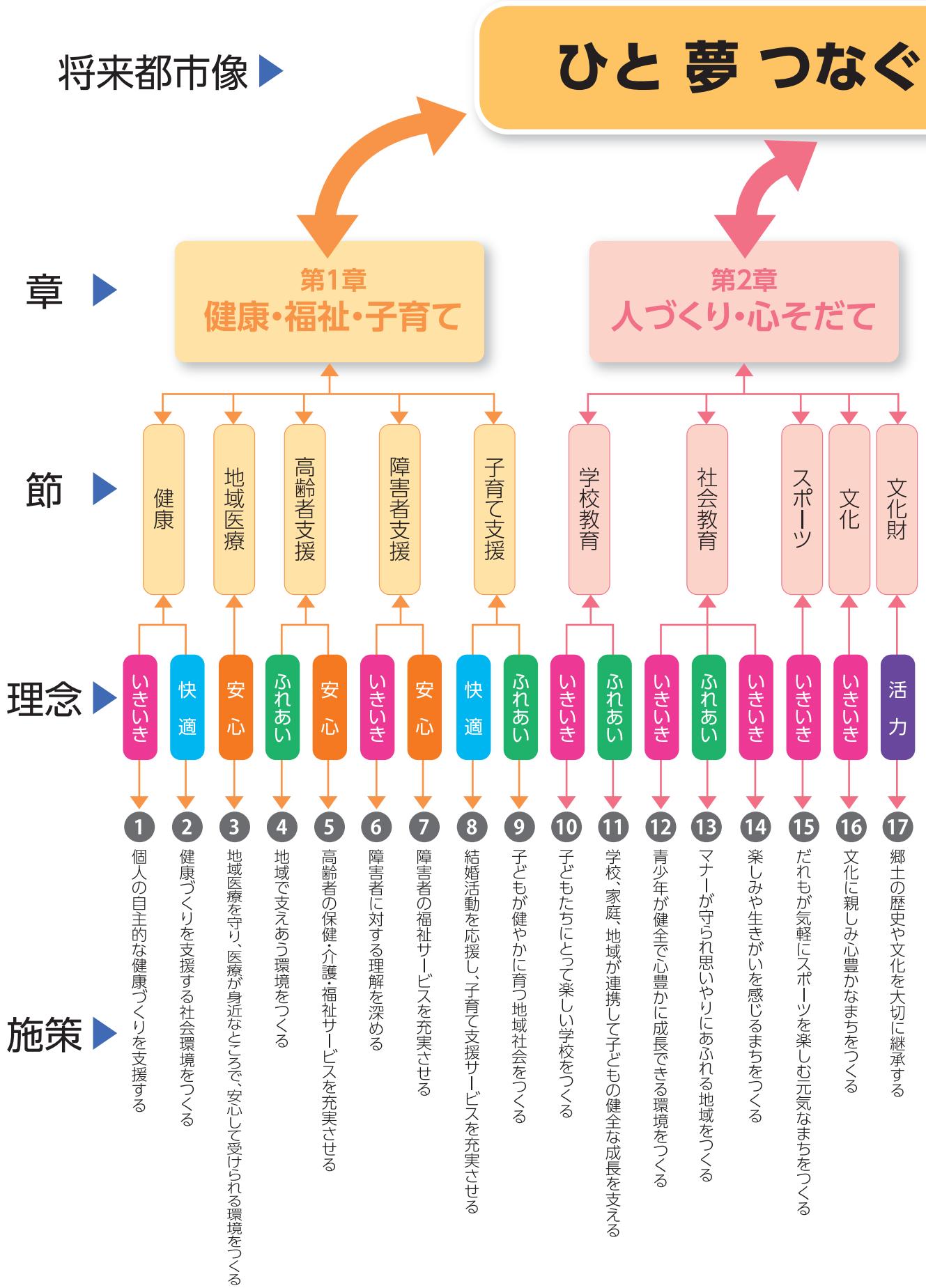
単位施策の進捗状況を分析等するために設定した指標です。

主な事業

計画期間中に取り組む具体的な事業です。

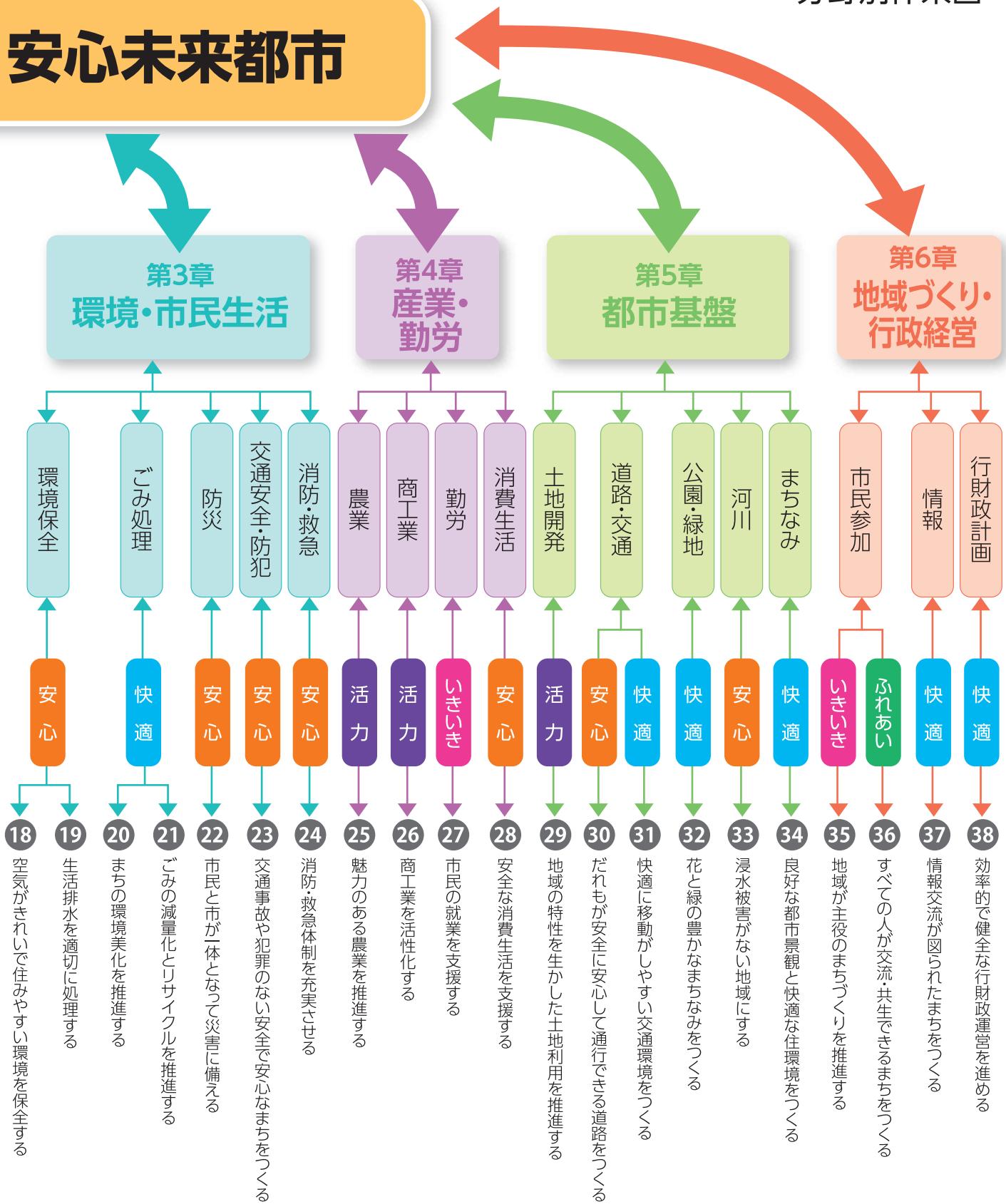
用語の解説

関連ページ内に出てくる専門用語、カタカナ用語、アルファベット略称などについて解説しています。



安心未来都市

分野別体系図



用語の解説

※1	ポテンシャル	潜在的な力。可能性としての力。
※2	成熟社会	これまでの物質万能主義を排し、ひたすら量的拡大のみを追い求める経済成長やそれに支えられた大量消費社会のかわりに、高い水準の物質文明と共存しつつも、精神的な豊かさや生活の質の向上を最優先させるような、平和で自由な社会。
※3	PDCAサイクル	「PDCA」は、Plan、Do、Check及びActの四つの言葉の頭文字をつなげた言葉で、「PDCAサイクル」とは、事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つ。Plan(計画)→ Do(実行)→ Check(評価)→ Act(改善)の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する取り組み。
※4	リニア中央新幹線	東京都から甲府市付近、名古屋市付近、奈良市付近を経由して、大阪市までの約438kmを超電導リニア(超電導磁気浮上式リニアモーターカー)によって結ぶ新たな新幹線。東京都から名古屋市までは、2027年の先行開業を目指しており、同区間を最速で40分で結ぶ予定。東京都から大阪市までの全線開業は、2037年の予定。
※5	スーパー・メガリージョン構想	東京・名古屋・大阪のそれぞれの持つ特徴を活かしつつ、既存の新幹線、高速道路に加え、建設が始まったリニア中央新幹線、4つの国際空港と2つの国際港湾によって、3大都市圏を結びつけ、世界最大の都市圏を形成する構想のこと。
※6	生産年齢人口	年齢別人口のうち、労働力の中核をなす15歳以上65歳未満の人口層。
※7	コンパクトシティ	人口減少・高齢社会の進展を見据え、郊外への無秩序な市街地の拡大を抑制しつつ、公共交通のネットワークを確保するなど、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市又はそれを目指した都市政策。
※8	南海トラフ地震	東海沖から九州沖の太平洋海底に延びる溝状の地形「南海トラフ」付近で起こる地震。南海トラフは、東海・東南海・南海の震源域とされ、過去にも連動して大きな地震となつたケースがある。
※9	リーマン・ショック	2008年(平成20年)9月にアメリカ合衆国の投資銀行であるリーマン・ブラザーズが破綻した出来事について、世界的金融危機(世界同時不況)の大きな引き金となったことに照らして呼ぶ表現。リーマン・クライシス、リーマン不況ともいい、それに続く金融危機や不況なども含めて意味する表現。
※10	グローバル化	国家、地域などタテ割りの境界を超えて、地球が一つの単位になる変動の流れや過程。グローバルは、グローブ(globe)から出た言葉で、球体としての地球の意味であり、1970年代に地球環境が人類的課題だという意識が生まれたことなどから、広く使われるようになった。
※11	環太平洋パートナーシップ(TPP)協定	太平洋周辺の国々の間で、ヒト、モノ、サービス、カネの移動の自由化に向けた国際協定。TPP(Trans-Pacific Partnership)は、環太平洋パートナーシップなどと訳されている。
※12	インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行又は訪日旅行という。
※13	低炭素・資源循環型社会	地球温暖化をはじめ、さまざまな環境問題が顕在化しているなかで、二酸化炭素ができるだけ排出しない社会とリデュース(発生抑制)、リユース(再使用)、リサイクル(再生利用)を基本とした環境負荷の少ない社会。
※14	ハイブリッド車	2つ以上の動力源を持つ自動車の通称。一般的に、エンジンとモーターを動力源とする自動車をハイブリッド車と呼んでいる。
※15	エコカー	低公害車の通称。狭義には、電気自動車(EV)、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車の4車種を指す。
※16	スローライフ	時間に追われずに、余裕を持って人生を楽しもうという概念又はこれに沿った生活様式。仕事に明け暮れ、車や飛行機での移動で時間を節約し、食事さえもファストフードですますのような大量生産・大量消費社会や車社会への反省から生まれた考え方又は生活スタイル。
※17	スローフード	標準化や画一化された安価なファストフードなどの食べ物とは異なることを意味する言葉。単にファストフードの対極の言葉として紹介されていることもあるが、大きくは「食」と「食文化」についての根源的なところを考える活動。
※18	ワークライフバランス	「仕事と生活の調和」のことで、一人ひとりがやりがいや充実感を持ちながら働いて、仕事上の責任を果たすとともに、家庭や地域生活などにおいても子育て期、中高年期といった人生の各段階に応じて、多様な生き方が選択・実現できること。
※19	男女共同参画	男女が、社会の対等な構成員として、自らの意思によって学校、家庭、地域、職場その他の社会のあらゆる分野における活動に参画する機会が確保され、もって男女が均等に政治的、経済的、社会的及び文化的利益を享受することができ、かつ、共に責任を担うこと。

※20	ノーマライゼーション	高齢者や障害者などを施設に隔離せず、健常者と一緒に助け合いながら暮らしていくのが正常な社会のあり方であるとする考え方又はそれに基づく社会福祉政策。
※21	多文化共生	国籍や民族にとらわれることなく、地球上に存在する無数の文化やさまざまな生き方を認め合い、対等な関係によって、それぞれが能力を発揮しながら共に生きること。
※22	ダイバーシティ	性別や年齢、国籍を越えて多様な人材を生かすとともに、多様な人々がいきいきと働く社会又は組織。
※23	地方分権	国の事務権限や財源を地方に移し、また、国から地方に対する関与を廃止・縮小するなど住民に身近な行政は、できる限り住民に近い方が行うことができるよう行政の仕組みを変えていくとする考え方。
※24	基礎自治体	基礎的な地方自治体のこと、住民にとって最も身近な行政主体。日本においては市町村を指す。
※25	NPO	「Non Profit Organization」の略称で、さまざまな社会貢献活動を行い、団体の構成員に対し収益を分配すること目的としない団体の総称。このうち、特定非営利活動促進法に基づき法人格を取得した法人を「特定非営利活動法人」という。
※26	スマートフォン	パーソナルコンピュータ並の機能を持たせた携帯電話の総称。パソコン同様にウェブページの閲覧、インターネット上のさまざまなサービスやアプリケーションの使用、音楽などのマルチメディアの再生など多彩な機能を持つ携帯端末。
※27	AI(人工知能)	「Artificial Intelligence」の略称で、人間の知的営みをコンピュータに行わせるための技術又は人間の知的営みを行うことができるコンピュータプログラムのこと。一般的に「人工知能」と訳される。
※28	IoT	「Internet of Things」の略称で、コンピュータなどの情報通信機器だけでなく、自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるものがインターネットに接続し、相互に通信、制御しあうといった概念や、それを可能にする仕組みの総称。
※29	情報セキュリティ	情報資産の機密の保持・正確性、完全性の維持及び定められた範囲での利用可能な状態を維持すること。
※30	情報リテラシー	情報活用能力のこと。狭義には、コンピュータやネットワークを活用した情報やデータを扱うための知識や能力。
※31	RESAS (地域経済分析システム)	地方創生の取り組みの支援の一環として、産業構造や人口動態、人の流れなど地域経済に関するビッグデータを集約・見える化し、一般に向けて公開されているシステムのこと。
※32	GIS(地理情報システム)	「Geographic Information Systems」の略称で、文字や数字、画像などを地図と結びつけてコンピュータ上に再現し、位置や場所からさまざまな情報の統合や分析ができる、また、地図上の表現がわかりやすくなる仕組みであり、行政や市民生活、ビジネスの現場などで幅広く利用することが可能。
※33	生活情報アプリ 「東海なび」	イベント情報、ごみに関する情報及び避難情報などを市民へ配信する、スマートフォン・タブレット端末向けのアプリケーションシステム。
※34	デジタル案内板	太田川駅利用者や、来街者に対し、芸術劇場やどんでん広場、太田川駅西広場で開催されるイベント情報などの市政情報を、視覚効果が高いデジタル画像により配信する掲示板。ラスパ太田川駅館壁面、芸術劇場1階に設置。
※35	社会環境インパクト	地域社会の形成や住民の生活に大きな影響を及ぼす国、団体、企業などの広域的な動きや取り組み。
※36	(都)西知多道路	東海市(東海JCT)から常滑市(常滑JCT・仮称)までの間に於いて、新たに計画されている延長約19キロメートルの自動車専用道路。
※37	公立西知多総合病院	東海市と知多市の両市で構成する西知多医療厚生組合が二次救急医療や質の高い医療サービスを住民に安定的に提供することなどをめざし、2015年(平成27年)5月に開院した病院。
※38	いきいき 元気推進事業	2010年(平成22年)11月に策定した「健康・生きがい連携推進プラン」に基づき、市民一人ひとりが生きがいを持ち、健康に暮らすことができる生活環境などの整備を進めている事業の名称。
※39	エコライフ	家庭や地域、学校や職場など、あらゆる場面において地球と環境にやさしい取り組みを進める生活スタイル。具体的には、節電や節水などの省エネ、マイバッグ持参やごみの分別など身近で簡単にできるものから、時間や費用が必要となるものまでさまざまな取り組みがある。
※40	シティプロモーション	地域の魅力を創り出し、それを内外に発信して都市のブランド力を高めるとともに、元気で活力のあるまちづくりにつなげる活動の総称。