

2. 中心市街地の位置及び区域

[1] 位置

位置設定の考え方

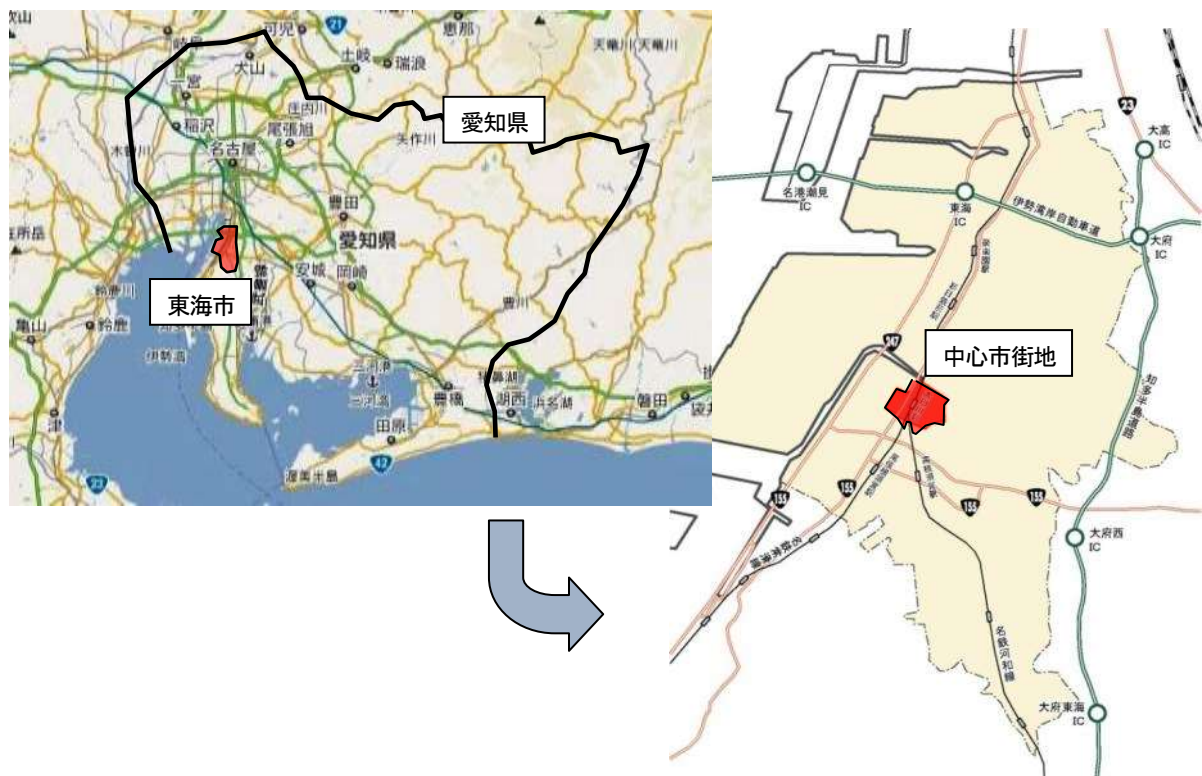
本市は知多半島の西北端に位置し、東西8.06km、南北10.97km、面積43.43km²であり、名古屋市の中心地区まで約15kmに位置している。

本市の都市構造は、昭和30年代から始まった名古屋市南部臨海工業地帯の造成により大きく変化しており、現在では臨海部に工業地帯、臨海部と内陸部の境に緩衝緑地帯及び耕作地帯、中央部に既成市街地、東部丘陵地に住宅地が点在する緑地帯というように、南北の帯状に構成されており、市街地は中央内陸部の鉄道駅を中心として形成されている。

市内の鉄道駅の中で最大の乗降客数を誇るのが太田川駅であり、同駅周辺地区は本市の中心市街地としての機能を担ってきたが、近年、人口減少や商業・業務の衰退など、その拠点機能が低下している状況にあった。

そのような状況の改善を図り、東海市の顔に相応しい中心市街地を再構築するため、同地区では土地区画整理事業、市街地再開発事業、鉄道の連続立体交差事業を三位一体として推進してきており、同地区の動向が今後の本市の魅力やイメージ、地域経済に与える影響が大きいことから、前計画と同様に同地区を中心市街地として設定し、各種都市機能の集約を図り、活性化を推進するものである。

(位置図)



[2] 区域

区域設定の考え方

(1) 区域面積 約76.5ha

(2) 区域の境界

中心市街地の境界は次のとおりとする。

東側の境界は、都市計画道路 東海知多線

南側の境界は、都市計画道路 太田川駅南線

及び 東海太田川駅周辺土地区画整理区域

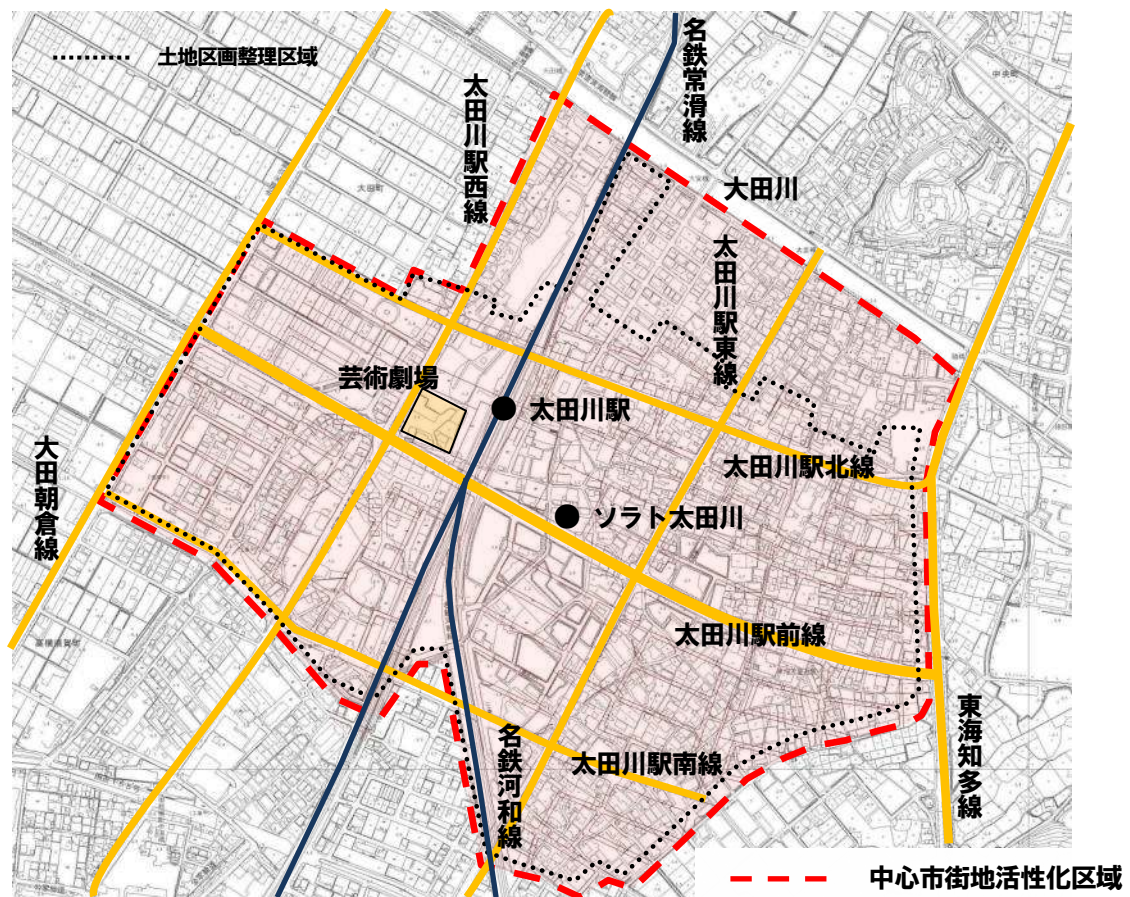
西側の境界は、都市計画道路 大田朝倉線

北側の境界は、二級河川 大田川

(3) 区域設定の考え方

太田川駅を中心とした土地区画整理事業、市街地再開発事業、鉄道の連続立体交差事業の三位一体の事業区域を含む都市機能や居住機能の誘導を図る上で活性化への効果の高い区域を設定した。

(区域図)



[3] 中心市街地要件に適合していることの説明

要 件	説 明																																																								
<p>第1号要件 当該市街地に、相当数の小売商業者が集積し、及び都市機能が相当程度集積しており、その存在している市町村の中心としての役割を果たしている市街地であること</p>	<p>① 一定の商業・業務機能が集積</p> <p>(商業機能の集積) 太田川駅を中心とした本市の中心市街地の小売店舗及び、卸売・小売業販売額のシェアは以下のとおりである。</p> <p>【小売店舗数のシェア】 (単位：店)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>H3</th> <th>H6</th> <th>H9</th> <th>H14</th> <th>H19</th> <th>H24</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>東 海 市</td> <td>1,002</td> <td>970</td> <td>959</td> <td>803</td> <td>703</td> <td>618</td> </tr> <tr> <td>中心市街地</td> <td>112</td> <td>111</td> <td>107</td> <td>84</td> <td>44</td> <td>36</td> </tr> <tr> <td>シ ョ ア</td> <td>11.2%</td> <td>11.4%</td> <td>11.2%</td> <td>10.5%</td> <td>6.3%</td> <td>5.8%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">(出所) 東海市の統計</p> <p>【卸売・小売業年間販売額のシェア】 (単位：百万円)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>H3</th> <th>H6</th> <th>H9</th> <th>H14</th> <th>H19</th> <th>H24</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>東 海 市</td> <td>217,299</td> <td>219,290</td> <td>158,762</td> <td>139,656</td> <td>165,588</td> <td>150,776</td> </tr> <tr> <td>中心市街地</td> <td>21,275</td> <td>19,648</td> <td>20,369</td> <td>13,099</td> <td>7,633</td> <td>9,162</td> </tr> <tr> <td>シ ョ ア</td> <td>9.8%</td> <td>9.0%</td> <td>12.8%</td> <td>9.4%</td> <td>4.6%</td> <td>6.1%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">(出所) 東海市の統計</p> <p>現在、太田川駅周辺では、中心市街地の活性化を図るため、大規模な土地区画整理事業を施行中である。そのため、店舗等の一時的な移転が進み店舗数及び卸売・小売業年間販売額のシェアは大きく落ち込んでいたが、販売額のシェアについては戻りつつあるとともに、店舗数についても平成27年にはラスパ太田川の開店をはじめ新規出店が相次いでおり、立地改善の兆しが見えてきている。</p> <p>なお、本市の中心としての役割を果たしている市街地であることを確認するための統計データについては、最新のデータである平成24年度の店舗数、卸売・小売業年間販売額を市内の他地区と比較する。</p> <p>居住人口当たりの店舗数は、中心市街地と横須賀・養父地区に集中していることがわかる。</p> <p>年間販売額については、居住人口当たりで中心市街地は大規模小売店舗が2店舗ある名和地区と並び他地区を大きく上回っていることがわかる。</p>		H3	H6	H9	H14	H19	H24	東 海 市	1,002	970	959	803	703	618	中心市街地	112	111	107	84	44	36	シ ョ ア	11.2%	11.4%	11.2%	10.5%	6.3%	5.8%		H3	H6	H9	H14	H19	H24	東 海 市	217,299	219,290	158,762	139,656	165,588	150,776	中心市街地	21,275	19,648	20,369	13,099	7,633	9,162	シ ョ ア	9.8%	9.0%	12.8%	9.4%	4.6%	6.1%
	H3	H6	H9	H14	H19	H24																																																			
東 海 市	1,002	970	959	803	703	618																																																			
中心市街地	112	111	107	84	44	36																																																			
シ ョ ア	11.2%	11.4%	11.2%	10.5%	6.3%	5.8%																																																			
	H3	H6	H9	H14	H19	H24																																																			
東 海 市	217,299	219,290	158,762	139,656	165,588	150,776																																																			
中心市街地	21,275	19,648	20,369	13,099	7,633	9,162																																																			
シ ョ ア	9.8%	9.0%	12.8%	9.4%	4.6%	6.1%																																																			

東海市は、高度経済成長期の急激な人口増加に伴い、市域全体に市街地が分散して発展してきたため、各地域それぞれに居住人口に対応する最寄品販売を中心とした店舗が分散して立地されている。このような本市の状況のなかにあつて太田川駅周辺地区は、居住人口当たりの小売店舗数及び居住人口当たりの年間販売額が他地区と比較して高いことなどから、本市の商業機能が集積した中心的役割を果たしている市街地であることがわかる。

また、前述のように小売店舗数、卸売・小売業年間販売額とも改善の兆しが見えてきていることから、今後さらに本市の中心としての役割が大きくなるものと思われる。

【小売店舗数、卸売・小売業年間売買額（平成24年）】

	小売店舗 (単位：店)				卸売・小売業年間販売額 (単位：百万円)			
	店舗数	店舗数シェア	人口(千人)当たり店舗数	面積(1㍍)当たり店舗数	販売額	販売額シェア	人口(千人)当たり販売額	面積(1㍍)当たり販売額
東海市全体	618	100.0%	5.6	14.3	150,775	100.0%	1,392	4,746
中心市街地	36	5.8%	9.6	13.1	9,162	6.1%	2,454	3,332
加木屋	110	17.8%	4.7	17.4	22,940	15.2%	982	3,635
高横須賀	42	6.8%	5.4	21.4	7,199	4.8%	931	3,673
横須賀・養父	61	9.9%	10.8	25.9	5,432	3.6%	959	2,311
名和	97	15.7%	4.8	17.4	49,125	32.6%	2,422	8,820
荒尾	114	18.4%	7.8	22.2	24,773	16.4%	1,690	4,838
富貴ノ台	9	1.5%	1.8	12.2	1,848	1.2%	363	2,532
富木島町	104	16.8%	5.1	27.9	15,158	10.1%	739	4,075
その他	45	7.3%	3.4	13.8	15,138	10.0%	1,376	4,644

(出所) 平成24年経済センサスー東海市独自集計

※東海市は、鉄鋼関連の販売額が大きなウェイトを占めており、これは都市活動とは離れた臨海部で発生している。
そこで、商業機能の集積を考察するにあたり、卸売・小売業年間販売額については、その区域がほぼ工業地域・工業専用地域である新宝町・南柴田町・東海町を控除した額を使用した。

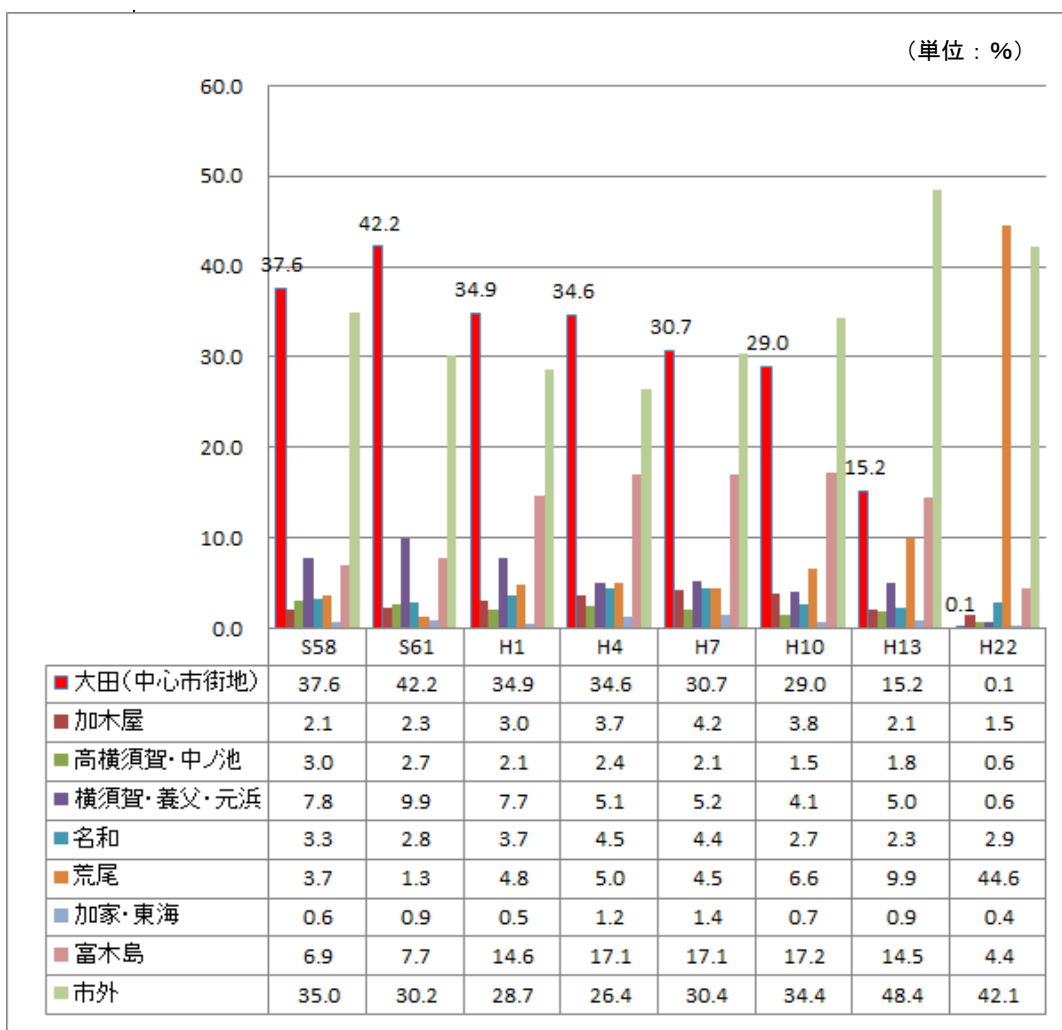
(太田川駅周辺の商業の特徴)

昭和58年から平成22年までの消費者購買動向調査による市民の購買状況を見てみると、買回品を市内で購入する人の割合が50%～75%で推移している。

そのなかでも大田地区で買回品を購入する人の割合は、土地区画整理事業が本格的に始まった平成9年頃までは、30%～35%で推移していた。

平成14年にユニー大田川店が閉店し、同年にアピタ東海荒尾店が開店したことにより、一時的に低下しているものの、平成27年にラスパ太田川が開店したことにより、今後飛躍的に伸びることが見込まれることから、本市の中心的役割を果たしている市街地であることが分かる。

【市民の買回品の購入地区】



(出所) 消費者購買動向調査

(業務機能の集積)

太田川駅を中心とした本市の中心市街地の事業所及び、従業員のシェアは以下のとおりである。

【事業所数】

(単位：所)

	S61	H3	H8	H13	H18	H21	H24
東 海 市	3,828	3,843	3,929	3,732	3,572	3,703	3,437
中心市街地	414	410	385	349	278	252	230
シ ェ ア	10.8%	10.7%	9.8%	9.4%	7.8%	7.8%	7.8%

(出所) 東海市の統計

【従業者数】

(単位：人)

	S61	H3	H8	H13	H18	H21	H24
東 海 市	32,575	33,548	35,612	35,003	37,012	40,857	38,125
中心市街地	2,851	2,897	2,824	2,495	1,985	2,336	2,635
シ ェ ア	8.8%	8.6%	7.9%	7.1%	5.4%	5.7%	6.9%

(出所) 東海市の統計

中心市街地の衰退が始まった昭和の終わり頃から現在までにおいて、業務機能の集積で最もシェアの高かった昭和61年の事業所数は414事業所(市全体の約10.8%)、従業者数は2,851人(同約8.8%)であった。

これは、平成9年の用途地域見直し以前の中心市街地における商業と近隣商業地域をあわせた面積シェアが7%であることから、中心市街地はかなりの業務機能の集積があった地区である。

大規模な土地区画整理事業の施行により、事業所の一時的な移転が進み、事業所数及び従業者数のシェアは落ち込んでいたが、従業者数のシェアについては戻りつつあるとともに、事業所数についても平成27年には新規出店が相次いでおり、立地改善の兆しが見えてきている。

なお、本市の中心としての役割を果たしている市街地であることを確認するための統計データについては、最新のデータである平成24年

度の事業所数、従業者数を市内の他地区と比較する。

居住人口当たりの事業所数は、中心市街地と横須賀・養父地区に集中していることがわかる。

従業者数については、居住人口当たりで中心市街地は市内で突出した店舗面積を誇る大規模小売店舗が立地する荒尾地区に次いで他地区を大きく上回っていることがわかる。

太田川駅周辺地区は、居住人口当たりの事業所数及び居住人口当たりの従業者数が他地区と比較して高いことなどから、本市の業務機能が集積した中心的役割を果たしている市街地であることがわかる。

また、前述のように事業所数、従業者数とも改善の兆しが見えてきていることから、今後さらに本市の中心としての役割が大きくなるものと思われる。

【事業所数、従業者数（平成24年）】

	事業所数 (単位：所)				従業者数 (単位：人)			
	事業所数	事業所数シェア	人口(千人) 当たり事業所数	面積(1000) 当たり事業所数	従業者数	従業者数シェア	人口(千人) 当たり従業者数	面積(1000) 当たり従業者数
東海市全体	3,437	100.00%	31.7	108.2	38,125	100.00%	352.1	1,200.0
中心市街地	230	6.69%	41.0	83.6	2,635	6.91%	469.8	958.2
加木屋	609	17.72%	26.1	96.5	5,532	14.51%	236.8	876.7
高横須賀	254	7.39%	32.9	129.6	2,563	6.72%	331.6	1,307.7
横須賀・養父	244	7.10%	43.1	103.8	1,629	4.27%	287.7	693.2
名和	694	20.19%	34.2	124.6	6,204	16.27%	305.8	1,113.8
荒尾	516	15.01%	35.2	100.8	9,029	23.68%	615.9	1,763.5
富貴ノ台	64	1.86%	12.6	87.7	607	1.59%	119.3	831.5
富木島町	570	16.58%	27.8	153.2	4,580	12.01%	223.4	1,231.2
その他	256	7.45%	47.5	78.5	5,346	14.02%	991.8	1,639.9

(出所) 平成24年経済センサスー東海市独自集計

※東海市は、鉄鋼関連の企業が多く、これは都市活動とは離れた臨海部に集中している。

そこで、業務機能の集積を考察するにあたり、事業所数・従業者数については、その区域がほぼ工業地域・工業専用地域である新宝町・南柴田町・東海町を控除した数値を使用した。

「その他」は元浜町、浅山、中ノ池、中央町。これら4地区は市内に分散しており、工業地域・工業専用地域を含む地区もあるため、分析からは除外した。

② 本市最大の公共交通拠点

本区域に立地する太田川駅は本市の鉄道駅の中で最も乗降客数が多く、最大の公共交通拠点といえる。

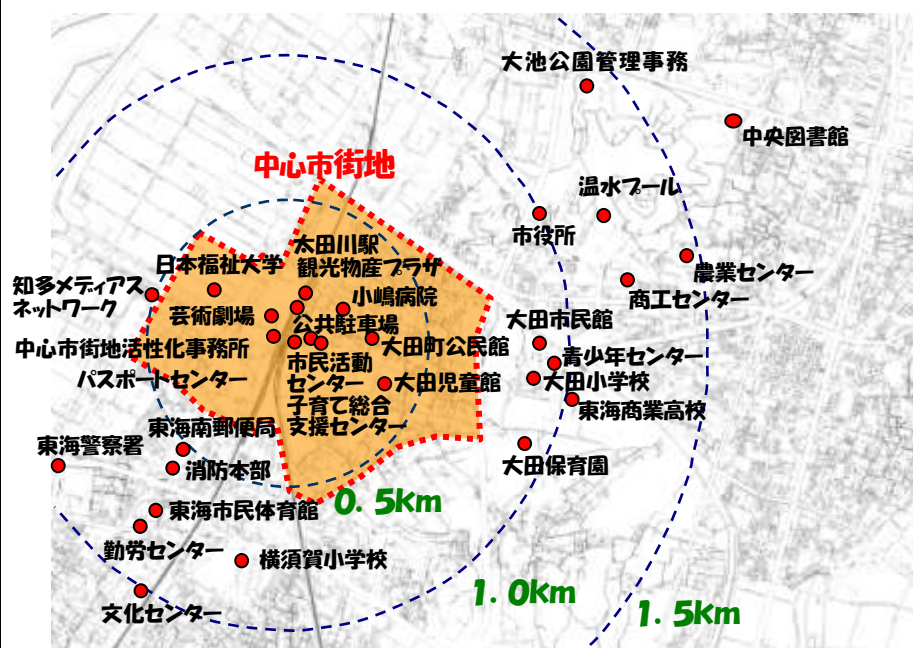
【市内鉄道駅の一日常乗降客数の状況】

駅名	H25	シェア
太田川	14,541 人	31.9%
名和	5,287 人	11.6%
聚楽園	5,541 人	12.2%
新日鉄前	1,925 人	4.2%
尾張横須賀	5,311 人	11.7%
高横須賀	2,833 人	6.2%
南加木屋	7,802 人	17.1%
八幡新田	2,341 人	5.1%

(出所) 東海市の統計

③ 区域内および周辺に主要な公共公益施設が立地

区域内やその周辺に市役所や芸術劇場、市民活動センターなど本市の主要な公共公益施設が立地しており、一定の都市機能の集積がみられる。



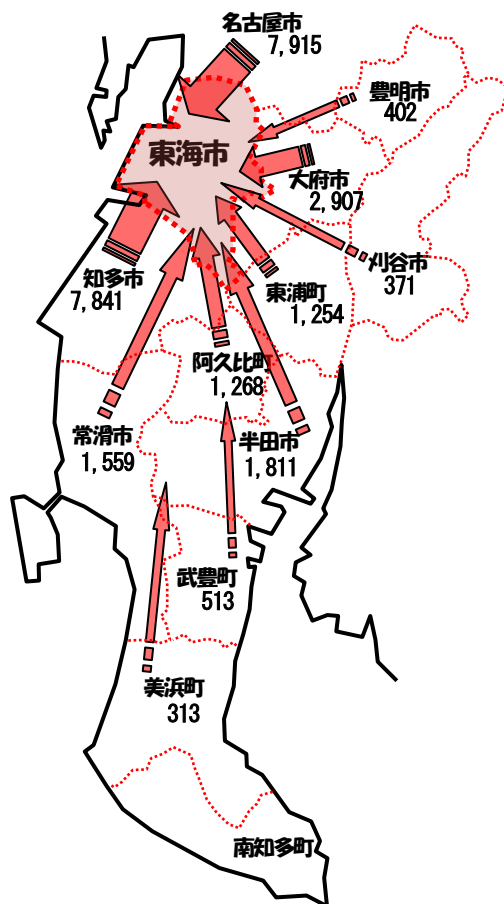
④ 商圈・就労通学圏

(就労・通学圏)

平成22年の東海市内で就労・通学する人口は62,667人であり、その内29,737人が市外からの流入人口である。

【就労・通学流入人口】

(単位：人)



	流入	流出	差
名古屋市	7,915	13,512	-5,597
知多市	7,841	2,030	5,811
大府市	2,907	3,137	-230
阿久比町	1,268	487	781
半田市	1,811	1,403	408
常滑市	1,559	796	763
東浦町	1,254	795	459
武豊町	513	168	345
美浜町	313	111	202
豊明市	402	326	76
刈谷市	371	948	-577
他県内	2,855	3,023	-168
県外	728	447	281
合計	29,737	27,183	2,554

(出所) 東海市の統計

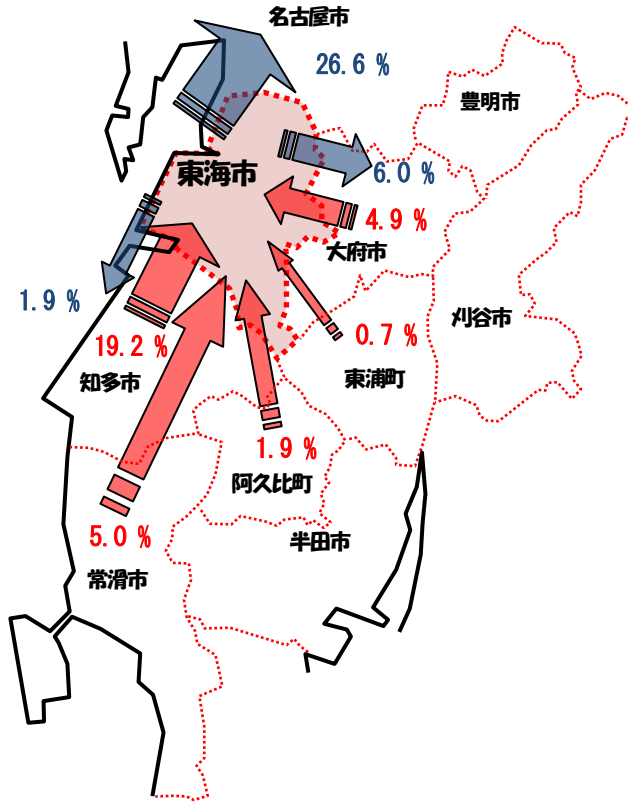
近隣市町では、名古屋市への流出が際立っているが、名古屋市から東海市への流入も約8,000人に上っている。

知多半島内での移動人口は、大府市、刈谷市でわずかに流出超となっているが、他の地域から東海市へ多く流入しており知多半島の就労・通学圏の中心となっていることがうかがえる。

(商圈)

平成22年度の東海市周辺の商圈について、周辺市町の買回り品の購買先を見ると、本市の商圈域は知多半島北部を中心に広がっていることがうかがえる。

【買回り品購買先】



【買回品購買先順位】

知多市	東海市 19.2%	名古屋市 19.2%	半田市 8.3%	阿久比町 5.2%	常滑市 5.0%
大府市	名古屋市 38.5%	東浦町 14.8%	東海市 4.9%	刈谷市 2.4%	豊明市 0.7%
阿久比町	半田市 31.6%	東浦町 22.2%	名古屋市 12.0%	東海市 1.9%	知多市 1.7%
常滑市	半田市 31.7%	名古屋市 10.4%	東海市 5.0%	知多市 1.4%	武豊町 1.1%

(出所) 消費者購買動向調査

第2号要件

当該市街地の土地利用及び商業活動の状況等からみて、機能的な都市活動の確保又は経済活力の維持に支障を生じ、又は生ずるおそれがあると認められる市街地であること

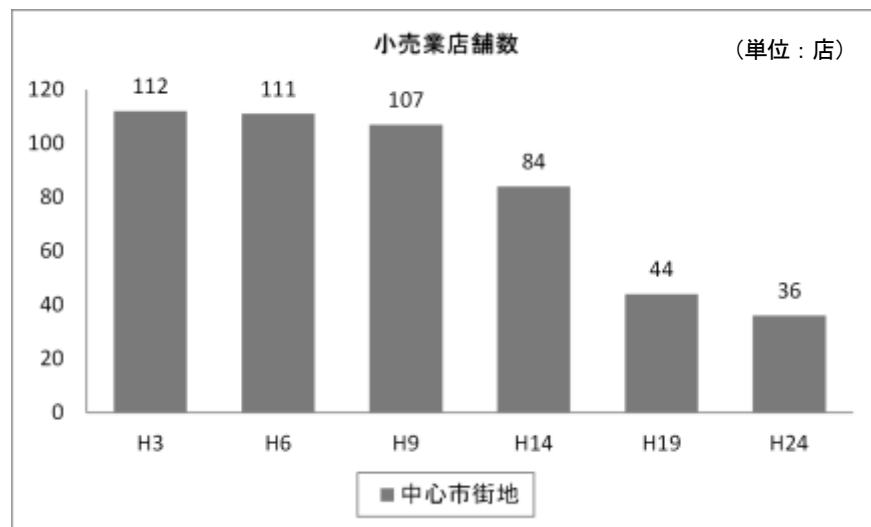
① 商業や業務機能が大幅に低下

(商業機能の低下)

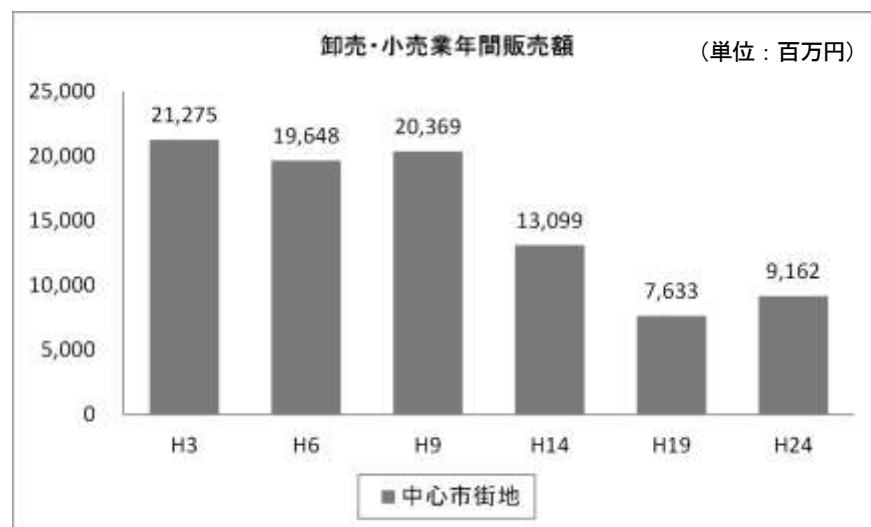
中心市街地の商業機能について小売業店舗数と卸売・小売業年間販売額で検証する。

小売業店舗数は平成3年から平成9年頃まではほぼ横ばいであったが平成9年以降、大きく減少している。平成9年から平成24年までに約66%の減少がみられる。

卸売・小売業年間販売額も同様に、平成9年から平成24年までに約55%の減少がみられる。



(出所) 東海市の統計



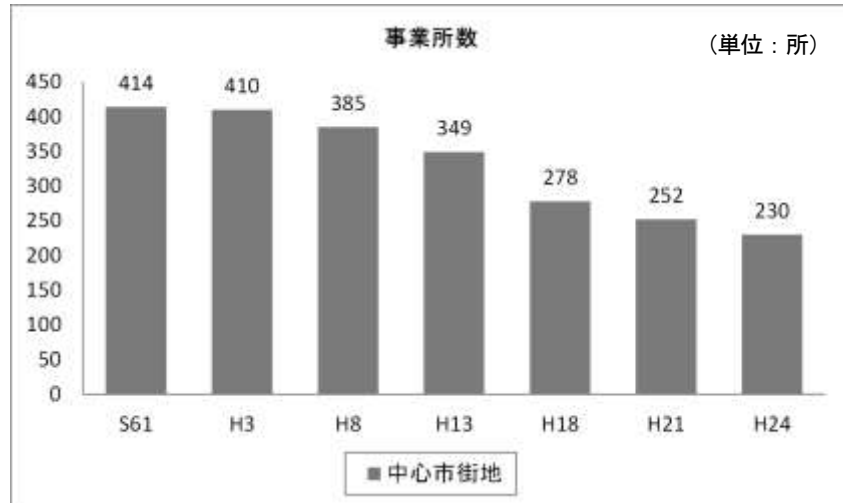
(出所) 東海市の統計

(業務機能の低下)

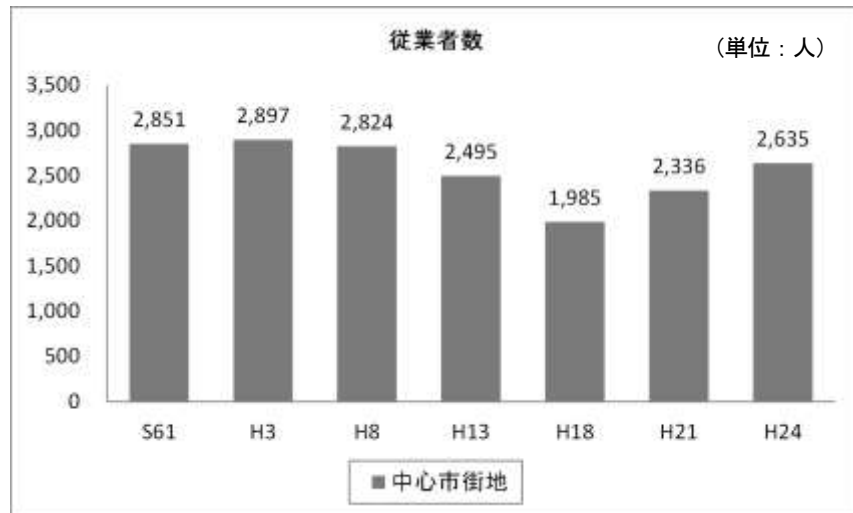
中心市街地の業務機能について事業所数と従業者数で検証する。

事業所数は平成になってから微減が続き平成8年頃から減少が大きくなっている。平成3年から平成24年までに約44%の減少がみられる。

従業者数については平成8年頃まではほぼ横ばいであったが、その後は大きく減少しており、近年は回復傾向にあるものの、平成8年の値まで戻っていない。



(出所) 東海市の統計



(出所) 東海市の統計

第3号要件

当該市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上と総合的かつ一体的に推進することが、当該市街地の存在する市町村及びその周辺の地域の発展にとって有効かつ適切であると認められること

① 第6次東海市総合計画（平成26年度～平成35年度）

東海市は、総合計画において中心市街地活性化に関する関連施策として、太田川駅周辺土地区画整理事業、太田川駅周辺地区市街地再開発事業により、市の顔としてふさわしく、にぎわいあふれる中心市街地づくりを進めるとしている。

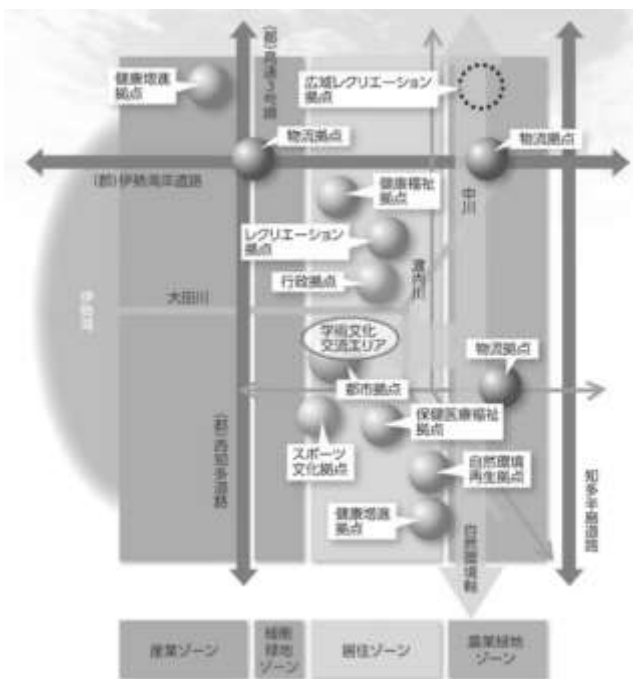
土地利用の構想は、臨海部に工業地帯、臨海部と内陸部との境には緩衝緑地帯及び耕作地帯、中央部には既成市街地、東部丘陵地には住宅地が点在する緑地帯というように、南北の帯状に構成されているが、（都）西知多道路の整備などの環境変化に伴い、産業振興を視野に入れた土地利用を図るものとする。

市の北部では、（都）伊勢湾岸道路が東西に横断して、東名阪自動車道や東海環状自動車道、そして新東名高速道路につながっているほか、（都）伊勢湾岸道路の東海JCTから北に向かっては、名古屋都心部を結ぶ（都）高速3号線、南に向かっては、中部国際空港に至る（都）西知多道路とつながっていく。

また、名古屋駅と中部国際空港や知多半島南部を結ぶ鉄道が市域の南北を貫いており、知多半島と名古屋方面を結ぶ高規格の（都）西知多道路の整備も計画されていることなどから、本市は、中部圏の広域交通の要衝となっている。

太田川駅周辺では、本市の顔であり、新たな都市拠点として中心市街地の整備が進んでいるが、市内の他の鉄道駅の利便性を高めるとともに、本市の立地特性とポテンシャルを生かして、自然との共生のもと、産業振興と持続的な活力ある都市の発展を目指した土地利用を進めて、居住人口の定着と増加を図るとともに、豊かで充実した市民生活を送ることができるまちづくりを進める。

土地利用構想図（目標年次 平成35年度）



② 東海市都市計画マスタープラン（平成23年度～平成35年）

都市計画マスタープランでは「安心・安全で、心地よく暮らせる都市づくり」「自家用車に過度に頼らないで暮らせる都市づくり」「市民の健康で元気な暮らしを支える都市づくり」「人と人、人とまちの交流を深める文化の香る都市づくり」「活力を生み、持続的な発展を支える都市づくり」を目標としている。

市内各所にその地区の特性・役割をもった拠点を設定するなかで、太田川駅周辺を都市拠点と位置付け、多世代が暮らすことのできるまちづくりを展開するとともに、商業、複合型文化施設や大学をはじめとする教育文化、子育て支援をはじめとする福祉、多様な市民活動を支えるコミュニティ支援等の様々な都市機能集積を高めるとともに、交通機関相互の乗り継ぎ利便性を高める公共交通結節点としての機能強化を図る。

【将来都市構造図（目標年次：平成35年）】

