

第2章 都市構造上の課題

1. 現状と将来見通し

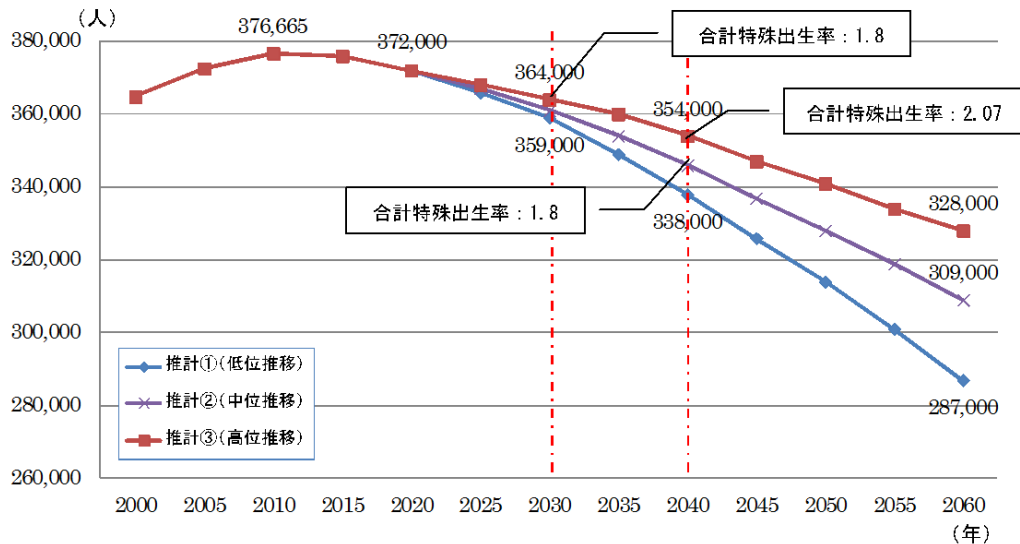
ここでは、誘導区域等の設定に係る検討に先立ち、都市構造の現状と将来見通しについて分析・把握した上で、将来における都市が抱える課題を明らかにします。

(1)人口

本市の人口は、平成21年までは一貫して増加を続けてきましたが、その後は減少に転じており、今後も減少することが見込まれます。特に、豊橋駅周辺や路面電車をはじめとする公共交通幹線軸沿線では、今後、人口が大きく減少することが見込まれますが、市街化調整区域などの周辺の集落地域ではそれ程の減少は見られないと予想されます。

また、コーホート要因法にて推計した結果、本市のほとんどの市街地では、今後高齢者（65歳以上）人口が大きく増加していくことが見込まれる一方、既に高齢者人口の多い豊橋駅周辺や路面電車沿線に加え、市街化調整区域などにおいては、高齢者が減少していくことが見込まれます。

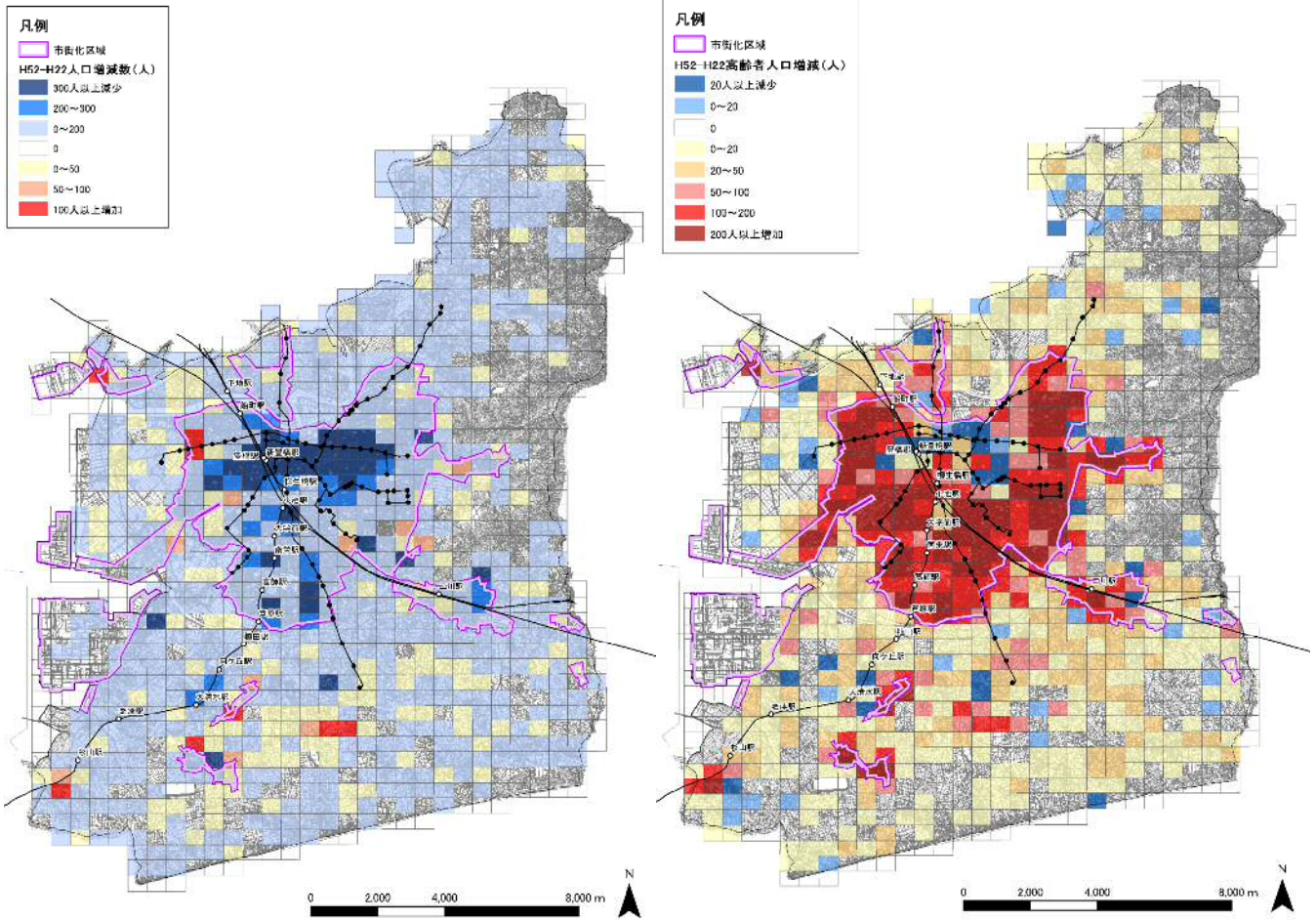
図 人口の推移と将来見通し



(資料:豊橋市)

図 地区別人口増減(H52-H22)

図 高齢者人口の増減(H52年-H22年)



※将来人口は、国勢調査 500mメッシュ人口 (H22) を基準にコーホート要因法 (封鎖) による推計値。

「コーホート要因法とは、地域の将来人口を予測する際に、特定の社会的集団 (=コーホート: 通常は年齢階層別男女別人口) ごとに人口予測を行う推計方法で、将来人口を予測する一般的な方法である。なお、今回は、社会動態は見込まず、自然動態のみを仮定して推計する方法 (封鎖) にて実施した。」

本市の人口増減を男女別 5 歳階級別にみると、昭和 50 年以降、女性の 15～19 歳世代（→20～24 歳世代）の転出超過が続いている一方、男性の同世代については、転入超過が続く傾向がみられます。また、最近 10 年間では、男性の 35～44 歳世代（→40～49 歳世代）が転入超過から転出超過に転じています。

図 男女別5歳階級別人口増減数



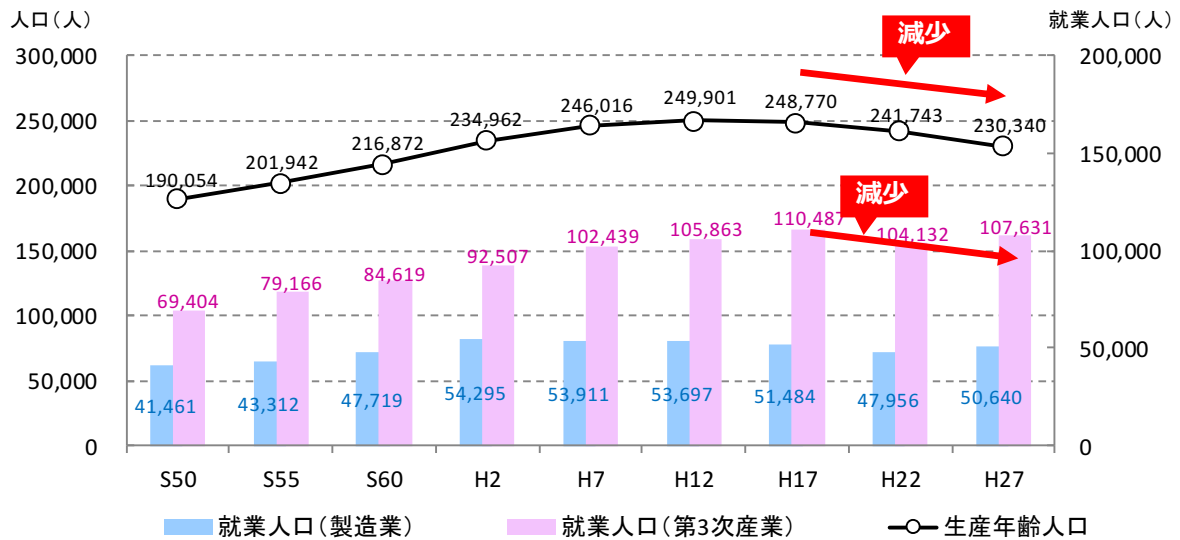
※X+5 年の 5 歳階級人口（例：20～24 歳）から X 年のマイナス 5 歳階級人口（例：15～19 歳）を差し引いた値であり、自然減（死亡）の少ない世代は、当該値が概ね当該世代の社会増減数と一致すると考えられる。

（資料：国勢調査）

こうした人口動向と本市の就業・従業構造を関連付けてみてみます。本市では、近年、人口減少・高齢化の進行に伴い、生産年齢（15～64 歳）人口が減少する傾向がみられ、最近 10 年間では約 2 万人の減少がみられます。これを産業別にみると、製造業就業人口は最近 10 年間でほぼ横ばいであるのに対し、第 3 次産業（卸・小売業、飲食業、サービス業等）就業人口は約 3～6 千人減少しています。

これは、男性の若年世代を中心とした製造業従事者が毎年多く流入しているのに対し、第 3 次産業従事者については、高齢化に伴う離職（リタイア）する人口を上回るだけの流入が進んでいないことが一要因になっていると推察されます。

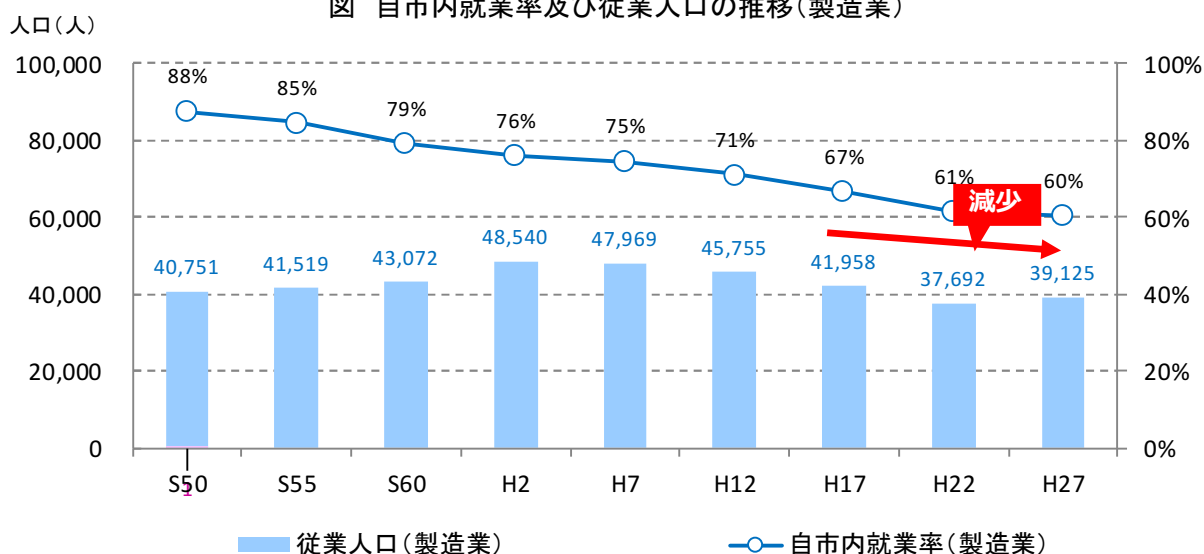
図 生産年齢人口及び産業別就業人口の推移



(資料:国勢調査)

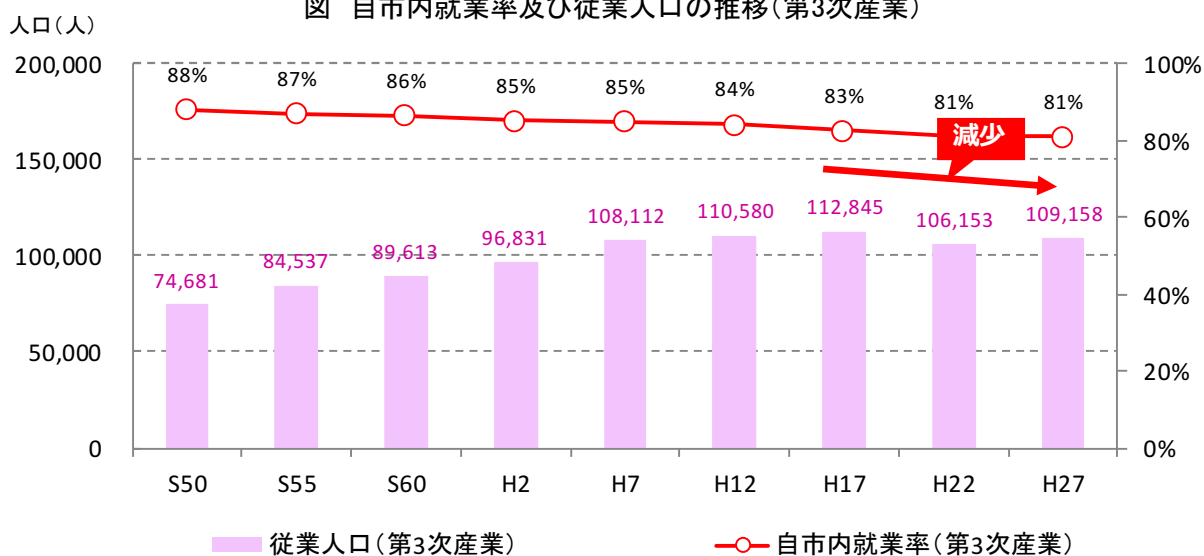
このように製造業就業人口は近年横ばいである一方、製造業の自市内就業率（製造業就業者のうち豊橋市内で働く人の割合）は減少傾向にあり、従業人口も最近 10 年間で約 3 千人減少しています。第 3 次産業についても同様の傾向にあり、製造業、第 3 次産業とも市内での雇用の場が減少する傾向にあると考えられます。このことが男性の働き盛り世代（35～44 歳世代）の市外転出や女性の若年世代の継続的な転出超過につながっていると推察されます。

図 自市内就業率及び従業人口の推移(製造業)



(資料:国勢調査)

図 自市内就業率及び従業人口の推移(第3次産業)



(資料:国勢調査)

(2) 土地利用(市街地形成)

昭和35年の人口集中地区(DID)は、豊橋駅周辺や豊橋鉄道渥美線及び路面電車沿線を中心に形成され、その後急速にDIDが拡大し、特に昭和50年から55年にかけては、郊外部での土地区画整理事業の施行等に伴い大きく拡大しています。

こうしたDIDの拡大に伴い、昭和55年まではDID人口密度は低下を続けましたが、その後は人口定着が進んだことにより、人口密度は増加に転じ、平成22年には約60.2人/haとDIDの基準である40人/haを上回る水準となっています。

今後は、総人口が減少することにより、DIDの人口密度も低下していくことが予想されます。

図 DID面積・人口密度の推移

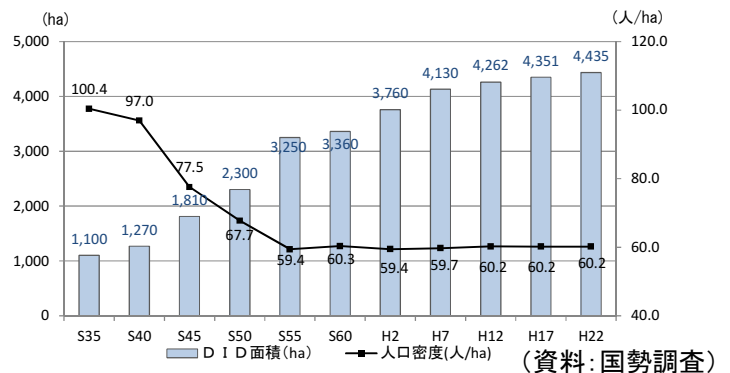


図 人口密度(H22年)

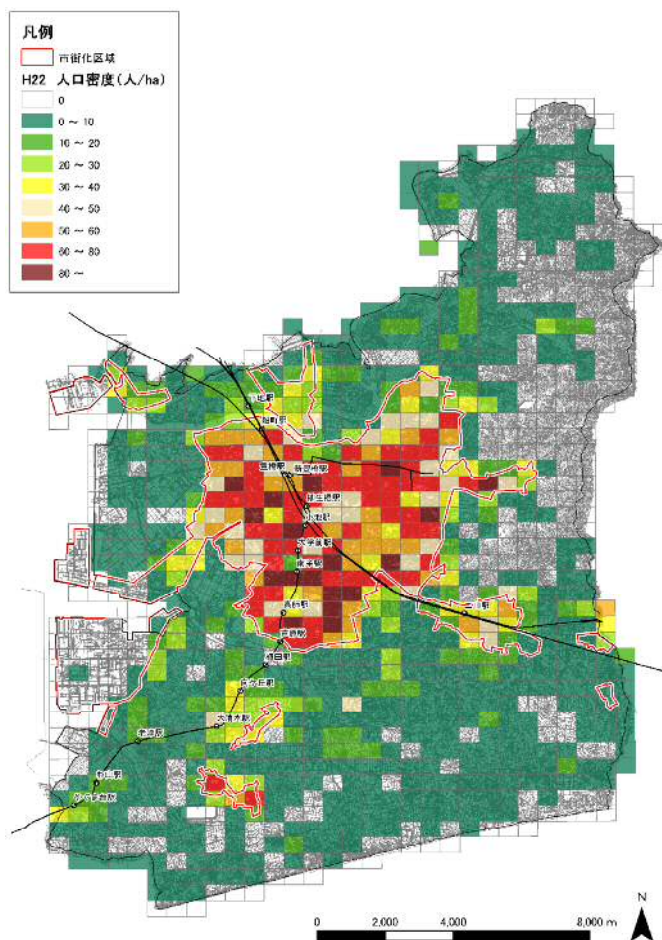
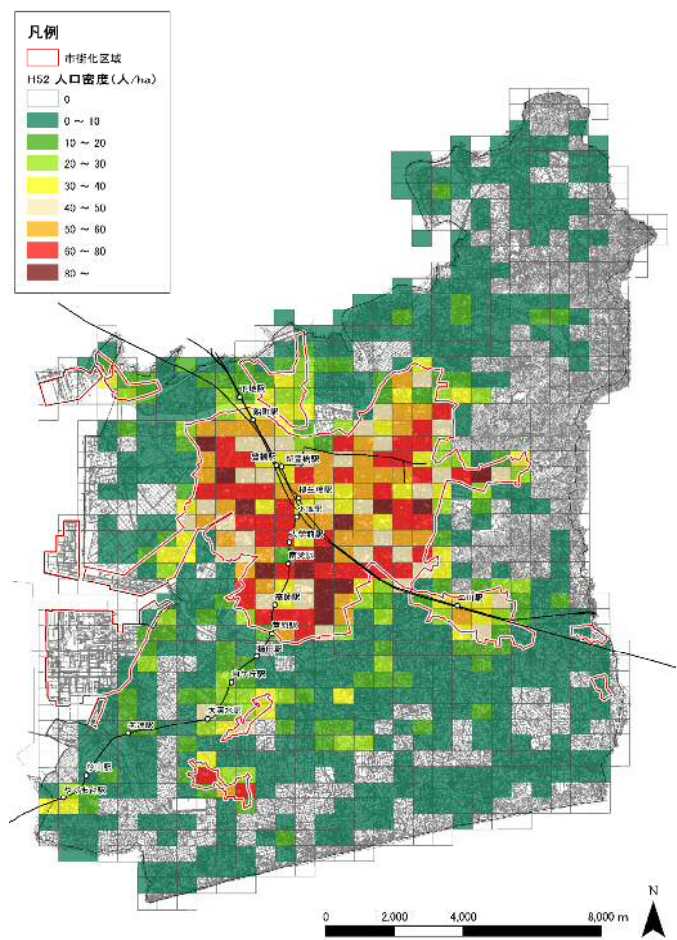


図 人口密度(H52年)



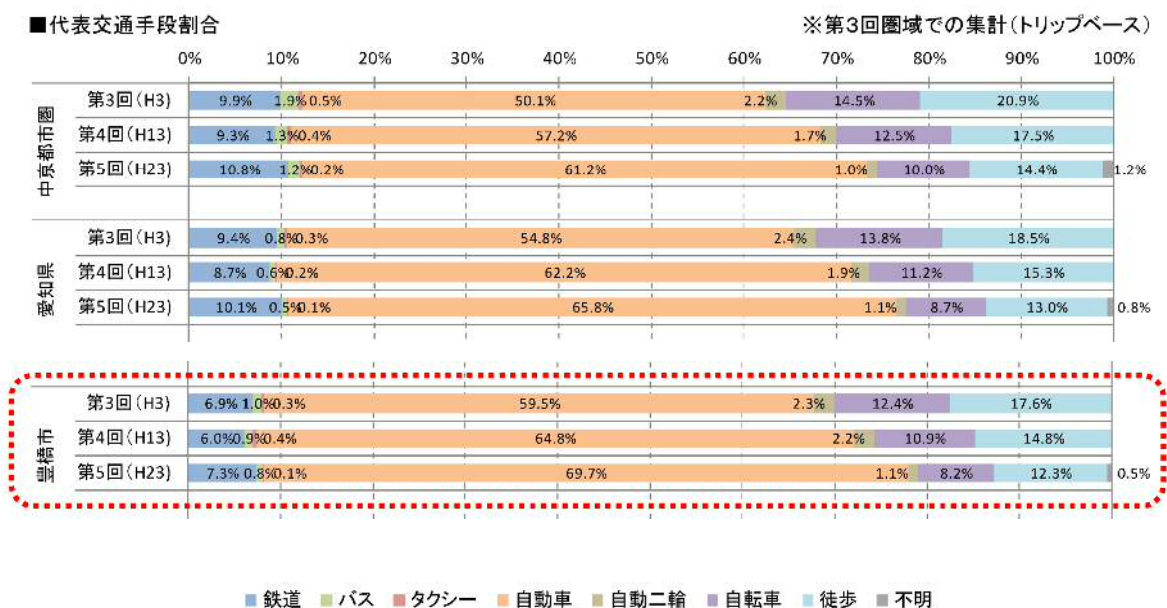
※将来人口密度は、国勢調査500mメッシュ人口(H22)を基準にコーホート要因法(封鎖)による推計値

(3) 公共交通

中京都市圏パーソントリップ調査における代表交通手段の構成比をみると、公共交通の占める割合は約1割にとどまっており、自動車の占める割合が約6～7割と最も多くなっています。特に、第3回(H3)から第5回(H23)の推移をみると、自動車の比率が増加しており、依存度が高まっています。これは、中京都市圏や愛知県内の平均よりも高い値です。

また、主な公共交通機関の輸送人員の推移からも、今後、路面電車や主要なバス路線をはじめとする公共交通幹線軸沿線で人口減少が進むと、公共交通利用者数が一層減少し、路線やサービス水準の維持・存続が困難になることが懸念されます。

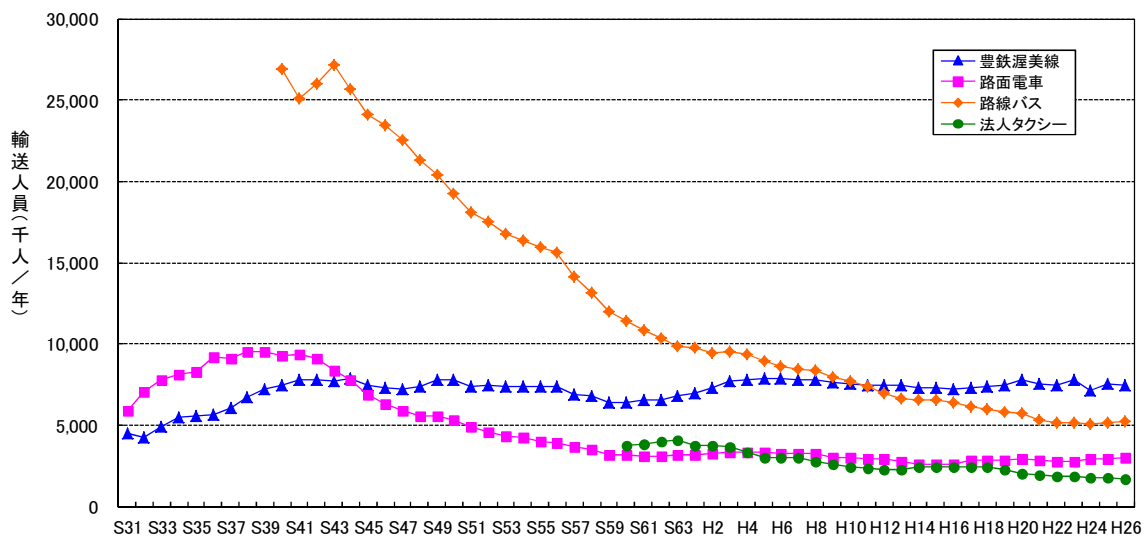
図 代表交通手段構成比の推移



注) 愛知県は名古屋市内マトリップを除く。

(資料: 中京都市圏パーソントリップ調査)

図 豊鉄渥美線、路面電車、路線バス、法人タクシーの輸送人員の推移



(資料: 豊橋市)

(4) 都市機能

平成 13 年～24 年の間の事業所数の増減をみると、豊橋駅周辺及び路面電車沿線において減少傾向が顕著になっています。

特に、豊橋駅周辺の中心市街地では、立地の多い「卸売業、小売業、飲食業」、「サービス業」において事業所数の減少がみられます。

また、豊橋市内の空き家等の状況を確認すると、周辺環境に影響を及ぼす恐れのある建築物（空き家等）の多くは市街化区域内に点在しています。

さらに、豊橋駅周辺では新しい建築物もみられますが、昭和 50 年以前に建てられた建築物が多くなっています。

図 事業所増減数(H13～H24)

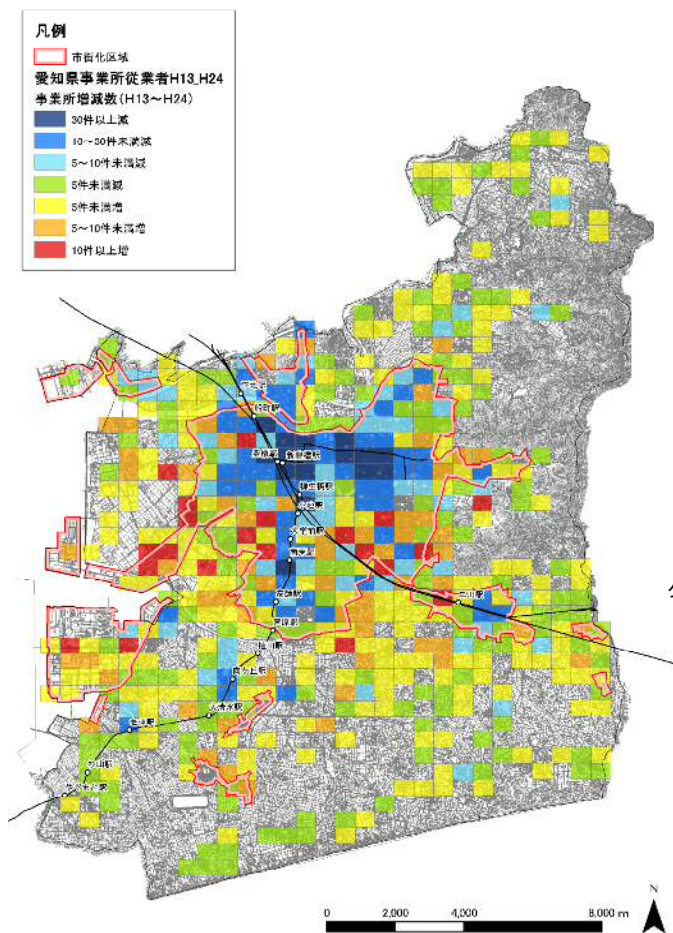
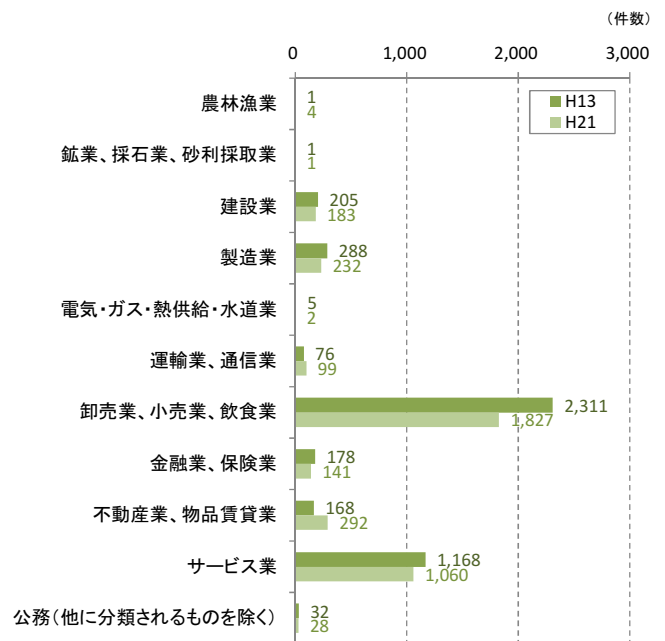
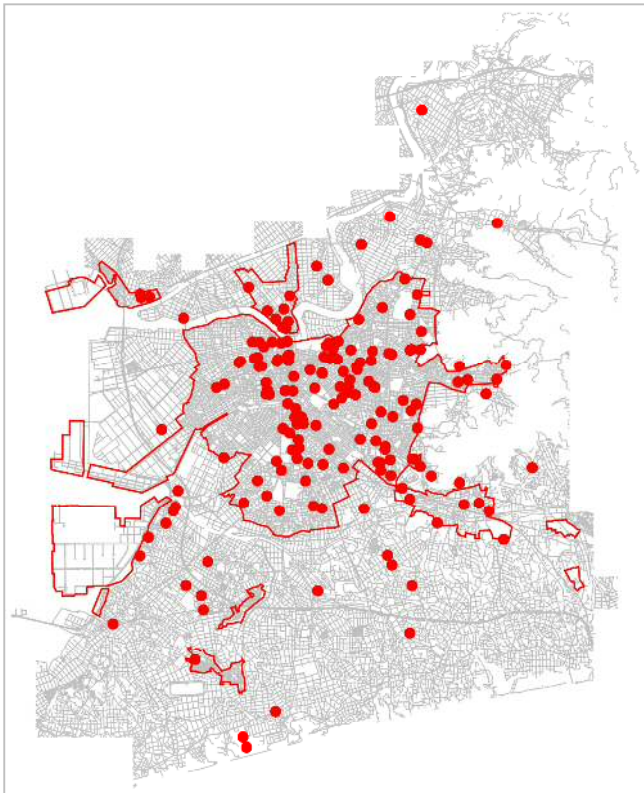


図 豊橋駅周辺の産業分類別事業所数



(資料: 経済センサス、企業・事業所統計)

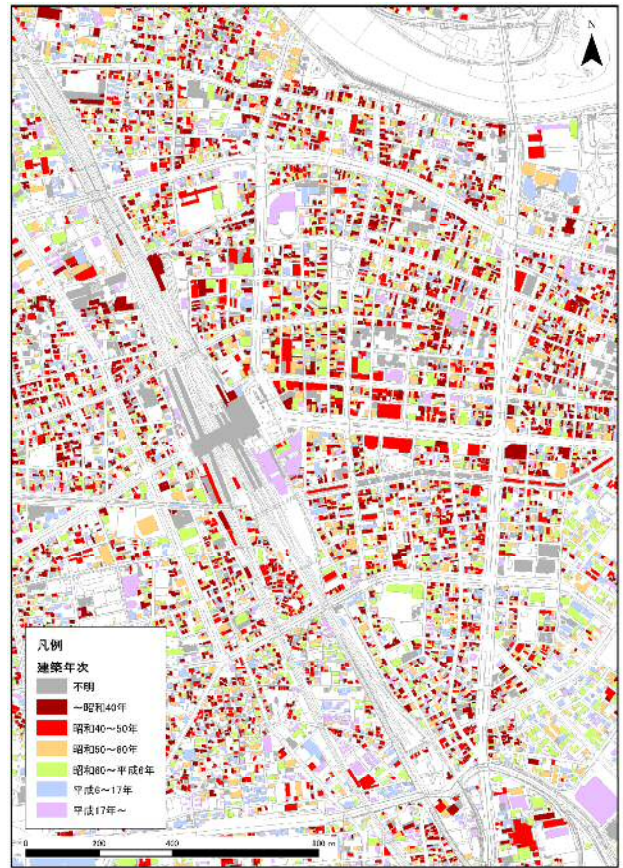
図 豊橋市の空家等の分布状況(※:平成 28 年 8 月時点版)



空家等の状態

- 周辺環境に影響を及ぼすまたは、及ぼすおそれがある空家等
- 市街化区域

図 豊橋駅周辺の建築年次別建物現況



(資料:平成24年都市計画基礎調査)

(資料:豊橋市)

(5) 災害

市域西部の三河湾沿岸や梅田川沿いの区域では、地震に伴う津波や高潮による浸水被害が想定されており、市街化区域の一部（花田町周辺）でも 0.5m 程度の浸水被害が見込まれます。同区域では、地震による液状化の危険性も高くなっています。

また、豊川や柳生川、梅田川沿いの区域では、大雨による浸水被害が想定されており、特に豊川沿いでは、想定浸水深が 2m を超える区域も広がっています。

図 津波による想定浸水深
(過去地震最大モデル)

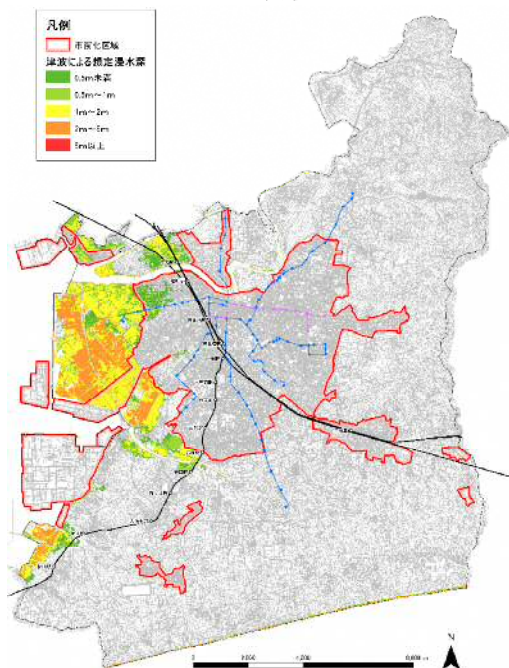


図 液状化危険度
(過去地震最大モデル)

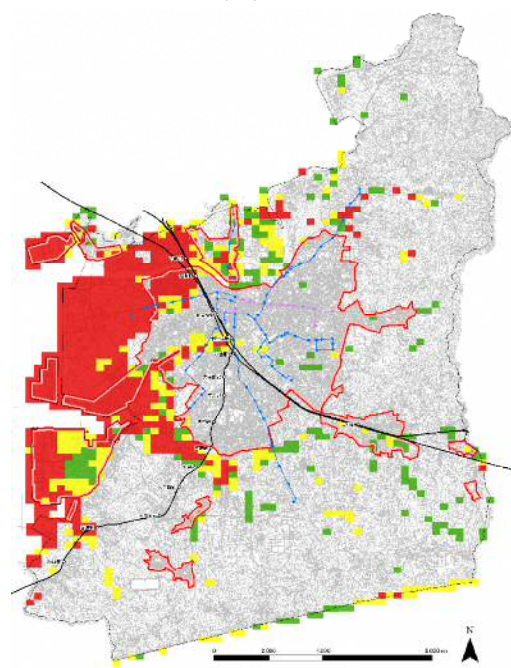


図 河川想定浸水深

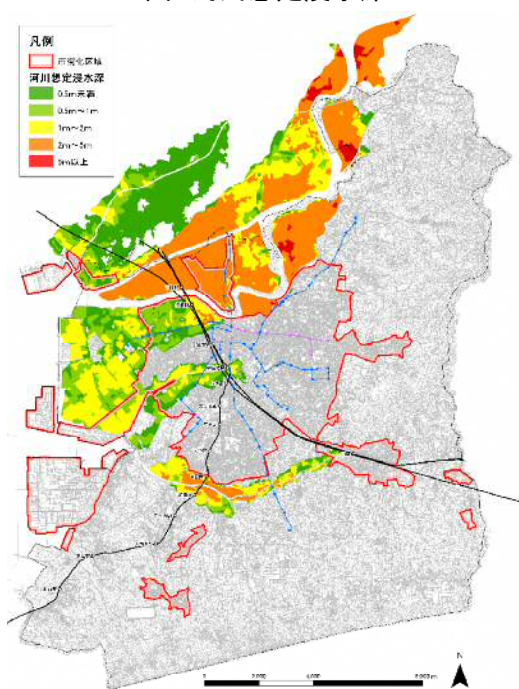
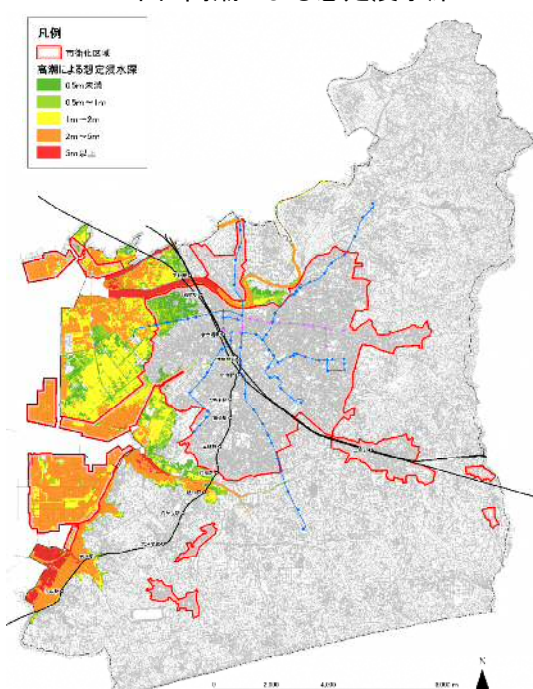


図 高潮による想定浸水深



(資料：豊橋市)

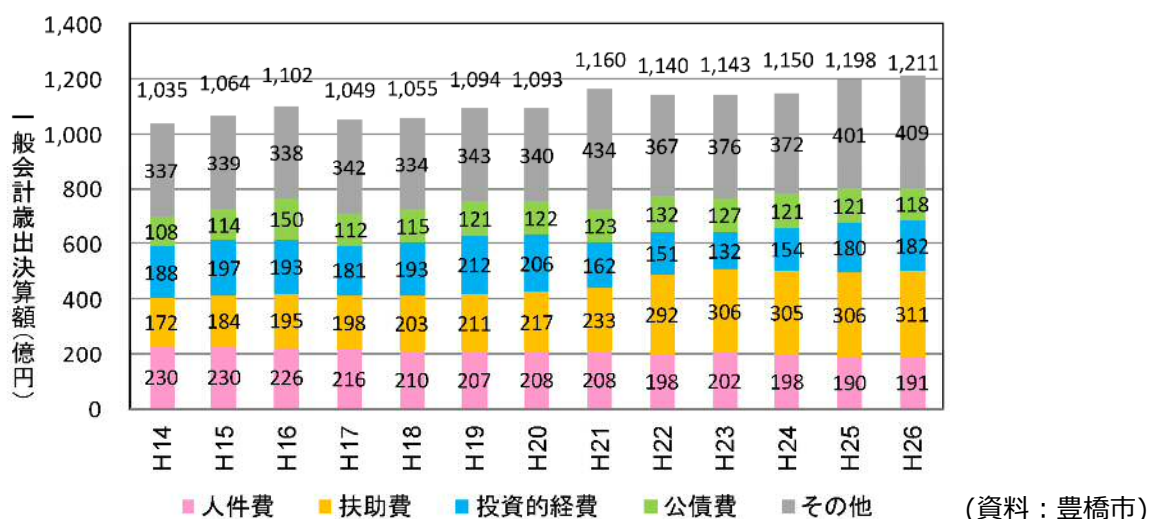
(6) 財政

① 歳入・歳出の状況

歳入・歳出総額は、ほぼ 1,100～1,200 億円で推移しています。

歳出総額は増加傾向にあり、医療費をはじめとする社会保障関係費により扶助費は年々増加しています。これに対し、投資的経費は一定規模を確保するにとどまり、インフラ施設を含めた公共施設等の整備に必要な費用を確保することが難しくなりつつあると言えます。

図 歳出(一般会計)の推移



② 将来見通し(公共施設等の維持更新費用について)

平成 29 年 3 月に公表された『豊橋市公共施設等総合管理方針』における公共施設や公共インフラの維持更新費用の試算によると、今までの管理方法により更新を行った場合は年平均約 3 4 9 億円、長寿命化等による管理方法の転換を行った場合は年平均 2 6 8 億円が必要と試算されており、現状よりも大きな費用がかかるものと予想されます。

2. 課題の分析・整理

視点① 人口

- 豊橋市の人口は、市街化区域内でさえ既に減少傾向を示しはじめ、特に豊橋駅や市電停留場周辺をはじめとする一部の市街地においては、今後、人口密度が一定の都市機能維持に必要な密度を下回ることが予想される
⇒ 居住人口の適正な配置・誘導が必要
- 市街地の周辺部では、さらに高齢者の増加が予想される
⇒ 高齢者の暮らしを支えていくことが必要
- 地域コミュニティの維持が難しくなることが予想される
⇒ 高齢者世帯だけでなく、単身者や子育て世代などを含めた世代間バランスの確保が必要
- 第3次産業をはじめとした雇用の場の少なさ、減少等が要因となって、女性の若年世代の継続的な転出超過につながっていると推察される
⇒ これら世代の定住促進・転出抑制のためには、特に第3次産業を主とした雇用の場の確保が必要

視点② 土地利用

- 本市では、市街地でも人口が大きく減少し、現在の広がった市街地では、これまで立地した都市機能の維持が難しくなることが予想される
⇒ こうした人口減少を見据えると、利便性の高い区域を中心に中長期的な居住の誘導が必要

視点③ 公共交通

- 自動車依存度が増加しているとともに、車を運転できない高齢者の増加が予想される
⇒ 公共交通利用の意識変革ならびに、車を運転できない高齢者の生活利便性確保が必要
- 公共交通利用者の減少による公共交通の維持・存続が難しくなることが予想される
⇒ 公共交通で結ばれる都市拠点ならびに地域拠点において、居住や都市機能集積を高めて需要喚起することが必要

視点④ 都市機能

- 大規模商業施設の撤退や商店街の衰退などにより、中心市街地の都市機能集積が年々低下している
⇒都市拠点において、東三河の中心都市として政治、経済、文化ならびに情報等の都市機能の集積を図ることが必要
- 中心市街地における人口が減少しており、中心市街地の活性化が失われつつある
⇒商業施設や医療施設等の都市機能を集積することに加え、まちなか居住の推進が必要
- 南栄駅周辺をはじめとする地域拠点においても、日常生活に必要な店舗等の都市機能の集積が不十分である
⇒地域拠点へも都市機能の集積を図り、日常生活に必要な機能集積を図ることが必要

視点⑤ 災害

- 本市の市街地の一部では、津波や高潮、大雨による浸水被害が想定される区域や地震による液状化の危険性が高い区域が存在する
⇒安全で安心な暮らしのために、可能な限り災害の危険性の低い地域への都市機能や居住を促すことが必要

視点⑥ 財政

- 本市の財政（歳出）状況は、扶助費の増加が続いており、公共施設等の整備に必要となる費用も増加することが予想される。今後、公共施設等の老朽化により、これまで以上に維持・更新に係る費用が増大することが見込まれる一方、さらなる少子高齢化の進行に伴い、厳しい財政状況は今後も続くことが予想される
⇒限られた財源を有効に活用しながらインフラの確保や公共施設の適正配置を図る等、健全な都市運営を図っていくことが必要

