

高浜市都市計画マスタープラン

2022▶2032



< 目 次 >

序章 はじめに

- 序-1 都市計画マスタープランの役割 1
- 序-2 都市計画マスタープランの位置づけ 1
- 序-3 計画区域および計画期間 1

第1章 都市づくりの基本方針

- 1-1 上位計画の整理 3
- 1-2 都市計画の基本方針 4

第2章 高浜市の現況と課題

- 2-1 高浜市の現況および必要な施策 5
- 2-2 都市づくりの課題 11
- 2-3 都市づくりとSDGsの関わり 12

第3章 都市づくりの目標

- 3-1 都市計画における目標 13
- 3-2 将来フレームの設定 14

第4章 全体構想

- 4-1 将来都市構造 19
- 4-2 分野別まちづくりの方針 23

第5章 地域別構想

- 5-1 基本的事項 35
- 5-2 地域別区分の設定 35
- 5-3 地域別まちづくりの方針 36

第6章 計画の実現に向けて

- 6-1 都市づくり、地域づくりの主体と役割分担 67
- 6-2 計画の見直し 68

参考資料

- 1 高浜市都市計画マスタープラン策定の経緯 69
- 2 用語解説 70

序章 はじめに

序章 はじめに

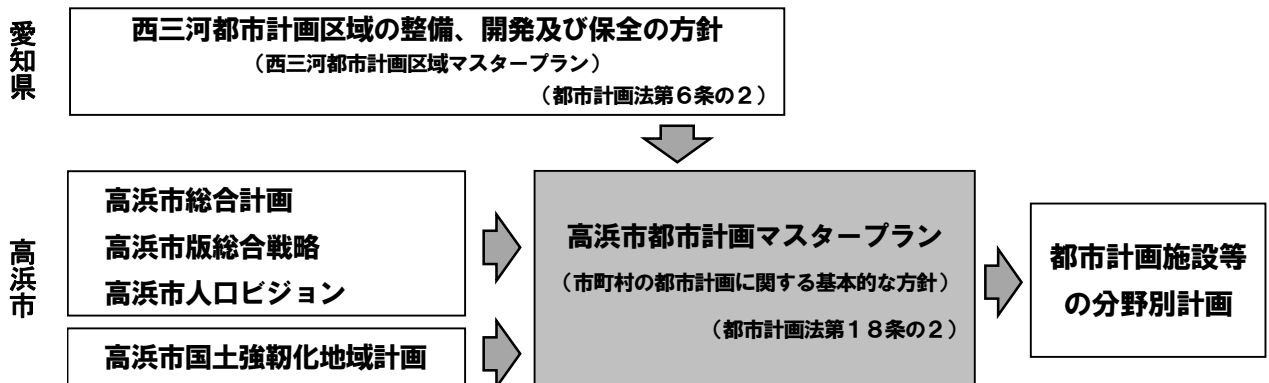
序一 都市計画マスタープランの役割

都市計画マスタープランは、個性的で快適な都市づくりを進めるため、高浜市（以下、「本市」といいます。）の将来ビジョン、都市・地域づくりの方針およびその方策を定めることにより、本市の都市計画に関する指針としての役割を果たすものです。

序二 都市計画マスタープランの位置づけ

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、高浜市総合計画をはじめとする各種上位計画に即して定めるものです。

図 都市計画マスタープランの位置づけ



序三 計画区域および計画期間

都市計画マスタープランの計画区域は、本市の行政区域全域とします。また、目標年次は、およそ10年後の2032年(令和14年)とします。

第1章

都市づくりの基本方針

第1章 都市づくりの基本方針

1-1 上位計画の整理

「序-2」にて示した各種上位計画について、本市の都市計画に関係するものを整理します。

1 西三河都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

概要

都市計画法第6条の2の規定に基づき、長期的な視点に立った都市の将来像と、その実現に向けた大きな道筋を明確にするため、西三河都市計画区域の都市計画の基本的な方向性を愛知県が広域的見地から定めたもの。

本市の都市計画への落とし込み

- 物流拠点である衣浦港および広域交通体系を活かし、自動車関連産業を中心とした工業などが力強く発展する都市づくり
- 歴史・文化・自然などの地域の資源を大切にしながら、働く場と生活の場が近接し、便利で快適に暮らすことができる都市づくり
- 主要な鉄道駅周辺などにおいて便利で生活に必要な都市機能を集積し、その周辺へのアクセス利便性が高い地域において、質の高い居住空間を有する都市づくり
- 都市活動、環境負荷低減を目指した持続可能な都市づくり
- 南海トラフ地震などの大規模地震に備え、広域的な避難活動や救助・復旧活動の拠点となる公園の防災機能の確保など、自然災害に強い都市づくり

図 本市を含む衣浦東部地域、西三河都市計画区域



2 高浜市総合計画およびその関連計画（総合戦略、人口ビジョン）

概要

【総合計画】

本市が行う全ての政策・施策・事業の根拠となる最上位の行政計画、市政運営の根幹となる計画（まちづくりの設計図）として、将来、高浜市をどのような「まち」にしていくのか、そのためにどんなことに取り組んでいくのかを、総合的・体系的にまとめたもの。

【総合戦略】

「まち・ひと・しごと創生法」第9条および第10条に基づき、本市の高齢化の進展による人口構成への対応、それが招く将来的な人口減少に立ち向かうべく、本市が今後講ずべき基本目標と基本的方向を示すもの。

【人口ビジョン】

「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」の趣旨を尊重し、本市の人口の現状と将来の姿を示し、人口問題に関する市民の認識の共有を目指すとともに、今後、取り組むべき将来の方向を提示するもの。

本市の都市計画への落とし込み

- 市民の自主性を高め交流を促進する都市づくり
- いきいきとした暮らしを実現できる都市づくり
- 「住んでみたい、住みやすい、そして住み続けたい高浜市」を目指した都市づくり
- 将来にわたって安心して暮らせる都市づくり

3 高浜市国土強靱化地域計画

概要

「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」に基づき、本市において、総合的、計画的に強靱化に関する施策を推進するための指針として定めたもの。

本市の都市計画への落とし込み

- 地域および社会の重要な機能(警察・消防機能、医療機能、交通・物流機能、エネルギー供給機能、情報通信機能、ライフライン機能、行政機能等)の維持
- 市民の財産および公共施設、産業・経済活動に係る被害の軽減
- 迅速な復旧復興

1-2 都市計画の基本方針

各種上位計画を踏まえ、本市の都市計画の基本方針を下記のように定めます。

【基本方針】

- 本市の将来を見据えた、コンパクトで住みやすい持続可能な都市の形成
- 本市の歴史や自然を大切にしつつ、未来を担う産業の活性化による地域社会の創生
- 市民協働のもと、大規模地震などの自然災害に強い、安全・安心なまちの実現

第2章 高浜市の現況と課題

第2章 高浜市の現況と課題

2-1 高浜市の現況および必要な施策

1 人口

- 人口・世帯数は増加していますが、年少人口は低下、老年人口は上昇していることから、少子高齢化の進行がうかがえます。
- 平均世帯人員も減少し続けていることから、高齢な世帯が増加することが考えられます。
- 平成2年以降一貫して人口は増加しており、人口集中地区人口、人口集中地区面積ともに増加傾向にあります。
- (都)吉浜棚尾線、(都)中部2号線、(都)名古屋碧南線沿道では可住地人口密度が100人/ha以上と非常に高く、市街化区域内の全域で可住地人口密度も高くなっています。
- 市の北部や東部の市街化区域の外縁部や市街化調整区域で人口増加率の高い地区がみられ、スプロール的な宅地化や市街化区域内での空き家の増加などが懸念されます。
- 夜間人口が昼間人口を上回る流出超過が続いており、主な流出先は近隣都市の刈谷市、安城市、碧南市となっています。

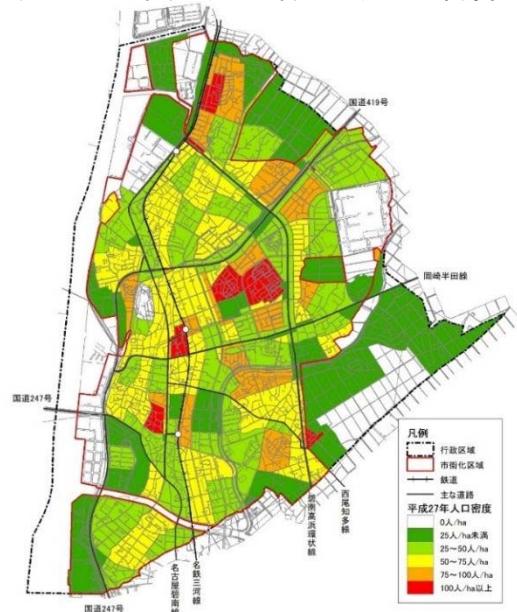
※(都)：都市計画道路の略称とし、以下同様に示します。

図 年齢別人口構成比の推移



資料：国勢調査

図 2015年(平成27年)地区別人口密度



必要な施策

- ・ 主要な駅周辺における歩いて暮らせるコンパクトな住宅地の形成
- ・ 人口流入の受け皿としての新たな住宅用地の確保
- ・ 市街地内の空家・空地、低未利用地の利活用
- ・ 高齢化に向けた住宅の供給

2 産業構造

- 平成 28 年の産業別就業者数は、第 2 次産業の就業者割合が過半数を占めており、就業者の流入が多いことから、本市は工業都市としての拠点性を持っています。
- 工業は、事業所数が減少傾向ですが、従業者数、製造品出荷額等および 1 事業所当たり出荷額は全体的に増加傾向であることから、地場産業育成や都市活力の維持に向け、既存工業集積の維持・発展や新たな産業誘致を図る必要があります。
- 農業は、農家数、経営耕地面積が減少し続けており、担い手の不足による農地の荒廃が懸念されます。
- 商業は、商店数が減少傾向である一方、従業者数と商品販売額が平成 26 年から平成 28 年にかけては増加に転じていることから、既存商業地を維持する必要があります。

図 工業(事業所数、従業者数、製造品出荷額等)の推移



資料：工業統計 (H23、H27 以外)、経済センサス (H23、H27)

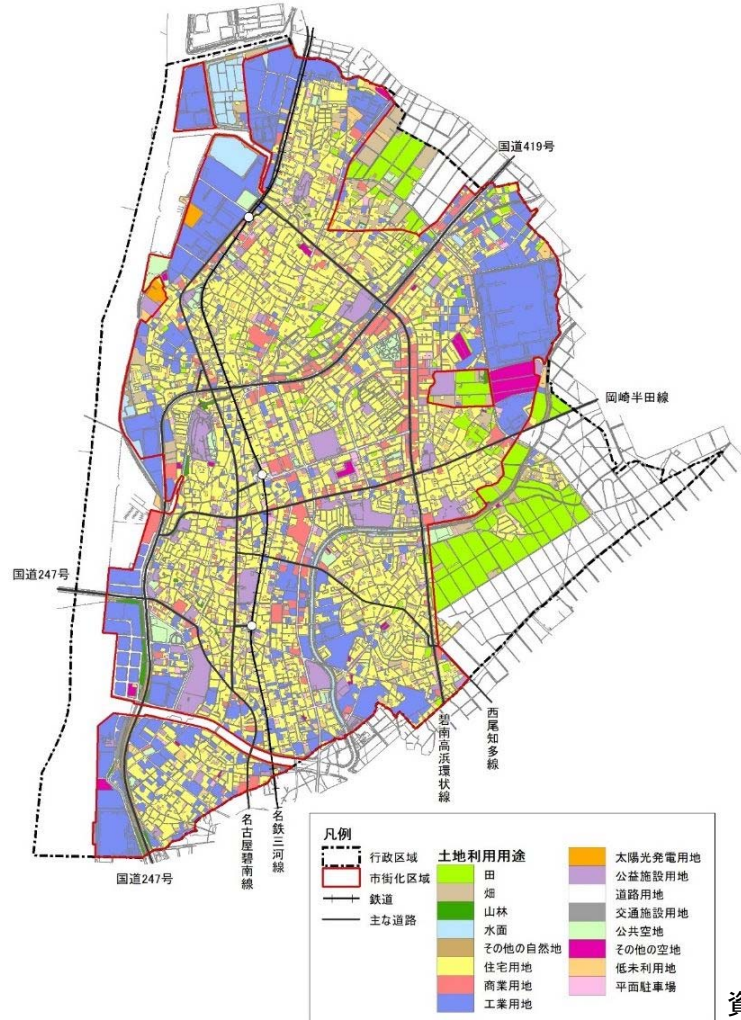
必要な
施策

- ・ 既存工場の拡張用地の確保
- ・ 産業立地に対応した土地利用の誘導、工業用地等の計画的な確保・配置
- ・ 地域の利便性向上に向けた既存商業地の維持、商業用地の確保
- ・ 市域の東部に広がる農業基盤の整備された優良農地の保全、営農環境の確保

3 土地利用・建物

- 市街化区域は行政区域の78.4%を占めており、その全域に用途地域が指定されています。準工業地域においては、住居系土地利用と工業系土地利用が混在している一方で、工業系土地利用から住居系土地利用への転換が進展しています。
- 空地などの低未利用地が点在しており、空家・空地の増加も見込まれることから、適切で有効な土地利用の誘導や、地域特性に応じた土地利用の純化を図る必要があります。
- 国道419号、碧南高浜環状線、名古屋碧南線の沿道では、土地区画整理事業によるまとまった宅地開発が行われており、その他の宅地開発は、名鉄三河線と碧南高浜環状線の間と比較的多くみられていることから、市街化区域内での開発が進んでいる状況です。

図 2018年(平成30年)土地利用現況



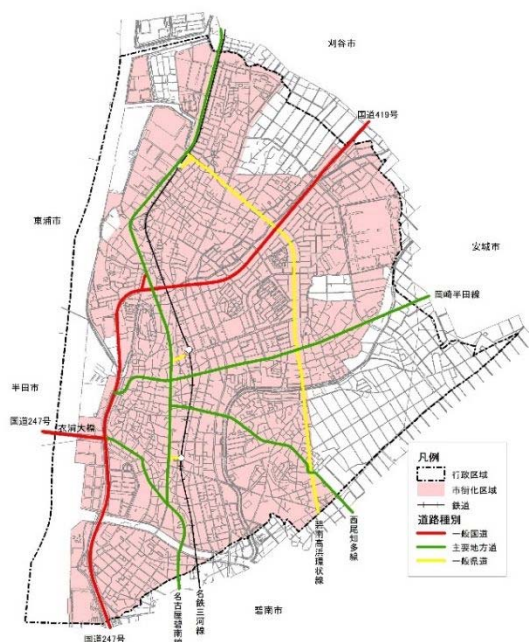
資料：都市計画基礎調査

必要な施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅周辺における都市機能の集積 ・ 既成市街地における住工混在の解消 ・ 基盤整備された既成市街地における良好な住環境の保全 ・ 幹線道路沿道における商業地の形成
-------	---

4 交通体系

- 本市の骨格を形成する道路として、本市から北東方向に国道 419 号が通っており名豊道路や伊勢湾岸自動車道といった広域的な幹線道路に接続しています。南部には知多半島と豊橋市を結び三河湾沿いの幹線道路となっている国道 247 号が通っています。
- 国道 247 号と国道 419 号は交通量も多く、大型車混入率や混雑度も高いことから、公共交通も含め、市内外を東西南北に広域的に結ぶ交通ネットワークを整備する必要があります。
- 本市の主要な公共交通手段は、名鉄三河線とバスがあります。名鉄三河線については、本市には吉浜駅、三河高浜駅、高浜港駅の 3 駅があります。
- 鉄道 3 駅の 1 日当たりの乗降客数は平成 22 年以降、増加傾向であり、今後も利用者が増加することが考えられます。
- バスについては、公共サービスとしてコミュニティ・バス（「いきいき号」）がありますが、平成 26 年以降利用者数は減少傾向にあるため、鉄道との連携強化など利便性の向上を図る必要があります。
- 中心市街地の周辺や密集市街地には、狭あい道路などの未整備道路や倒壊の可能性のあるブロック塀が多く残っている一方で、建物などが非常に多く、整備が進捗しにくい状況となっています。今後、火事や地震などの災害が起こった際に緊急車両が通行できるよう、安全・安心の確保に向けた対応を図る必要があります。

図 道路網図



必要な施策

- ・ 公共交通も含めた市内外を東西南北に広域的に結ぶ交通ネットワークの整備
- ・ 密集市街地における狭あい道路や倒壊の可能性のあるブロック塀などの改善・対策
- ・ 利便性の高い公共交通ネットワークの充実

5 都市施設

- 本市の都市計画道路の整備率は80.5%（平成31年4月1日時点）となっており、（都）名古屋碧南線や（都）安城高浜線、（都）西尾知多線などが未整備であることから、都市内外を東西南北に広域的に結ぶ交通ネットワークの整備が必要とされている一方で、状況に応じた見直しも必要となっています。
- 本市の都市公園面積は11.13ha、1人当たりの都市公園面積は2.32㎡/人（平成31年3月31日時点）となっており、近隣都市や愛知県よりも低い水準であることから、市民の憩いの場であるとともに、災害時の避難場所等になる身近な公園などについて、更なる整備や機能向上の必要があります。
- 公共下水道（污水）の整備状況は、平成10年の供用開始以降も計画的に整備を進め、処理区域面積および普及率ともに増加しているものの、近隣都市と比較して水準が低いことから、更なる整備の必要があります。

図 都市計画施設



必要な施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 状況に応じた都市計画道路の見直し ・ 身近な公園の機能向上 ・ 身近な公園や水辺空間の整備・活用による潤いの創出 ・ 公共下水道の整備
-------	--

6 都市の個性（都市景観）

- 本市には歴史的景観として、社寺や史跡など、固有の歴史や伝統が多数あります。
- 緑の拠点となる公共施設や広場、工場緑地や屋敷林などがあることから、本市らしい良好な景観形成を図るため、これらを活かす必要があります。
- 見通しのよい連続的な景観として、特に本市の骨格をなす河川など水辺空間の維持・創出を図る必要があります。
- 領域性を与える景観要素として、北部・南部の段丘崖、衣浦湾、河川、北部・東部の優良な農地などがあることから、周辺市街地と調和した景観形成を図るために、これらを保全する必要があります。

必要な 施策	<ul style="list-style-type: none">・ 緑の保全と地域資源を回遊する空間の整備・ 地場産業、社寺の緑、歴史的街なみなど、高浜固有の歴史や伝統などを活かした個性的な景観づくり・ 川辺を楽しめる空間づくり・ 自然環境の維持・保全、既成市街地内の積極的な緑化・ 優良農地の維持・保全・ 地域との協働による都市づくり
-----------	---

2-2 都市づくりの課題

本市の現況などを踏まえ、本市で取り組むべき都市づくりの課題は以下のとおりとなります。

1 人口・産業・土地利用

- 今後も人口が増加することが想定されるため、低未利用地の活用とともに、新たな住宅地の整備や宅地の拡大方策を検討する必要があります。
- 本市の基幹産業と言える製造業の用地を確保するなど、新たな働く場を創出する必要があります。

2 都市計画施設

- 未整備の都市計画道路については、計画決定後の社会情勢の変化を踏まえ、整備の優先順位や必要性を検討する必要があります。

3 公共施設

- 市内に点在する公共施設等については、市民の利便性、施設の安全性・重要性に配慮するとともに、ライフサイクルコストを踏まえた長期的な視点から、計画的な建替えや統廃合、複合化・多目的化、長寿命化等を検討する必要があります。

4 道路・交通

- 市内外を東西南北に広域的に結ぶ幹線道路について、渋滞対策を実施する必要があります。
- 今後は公共交通機関の必要性が高まることが想定されるため、鉄道・バスの連携の改善や、駅周辺への生活利便施設の集積等を検討し、地域公共交通ネットワークを維持する必要があります。

5 災害

- 南海トラフ地震などの大規模震災が発生した場合には、衣浦湾沿岸を中心に津波被害が想定されています。また、想定し得る最大規模の降雨が発生した場合には、稗田川沿いの区域に洪水被害が想定されています。そのため、有事に備えた避難場所や防潮堤の整備、市民の避難訓練等の災害対策を進める必要があります。

2-3 都市づくりとSDGsの関わり

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」のことであり、令和 12 年 (2030 年) までを期限とする世界共通の目標です。

持続可能な世界を実現するために 17 のゴールと 169 のターゲットから構成され、経済・社会・環境を包含する統合的な取組を示しています。

国は、「SDGs 実施指針改定版 (令和元年 12 月 20 日)」のなかで、「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。」としています。

以上のことから、本市における都市づくりの目標と、「SDGs の目標」との関連を示すことで、本計画の実現による SDGs の推進を目指します。



【都市づくりと関連性の強いSDGsの目標 (ターゲットから抜粋)】

- 目標 6：安全な水とトイレを世界中に
 - ・排水処理による水質の改善
- 目標 8：働きがいも経済成長も
 - ・生産活動や雇用創出の促進
 - ・経済成長と環境悪化の分断
- 目標 9：産業と技術革新の基盤をつくろう
 - ・インフラ改良や産業改善による持続可能性の向上
- 目標 11：住み続けられるまちづくりを
 - ・交通の安全性の改善
 - ・安全で利用しやすい緑地や公共スペースの提供
 - ・環境上の悪影響の軽減
 - ・災害に対する強靱化
- 目標 13：気候変動に具体的な対策を
 - ・気候関連災害や自然災害に対する強靱性および適応力の強化
- 目標 14：海の豊かさを守ろう
 - ・海洋汚染の防止
- 目標 15：陸の豊かさを守ろう
 - ・自然生息地の劣化の抑制
- 目標 17：パートナーシップで目標を達成しよう
 - ・効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップの奨励・推進

出典・引用：国際連合広報センターHP より

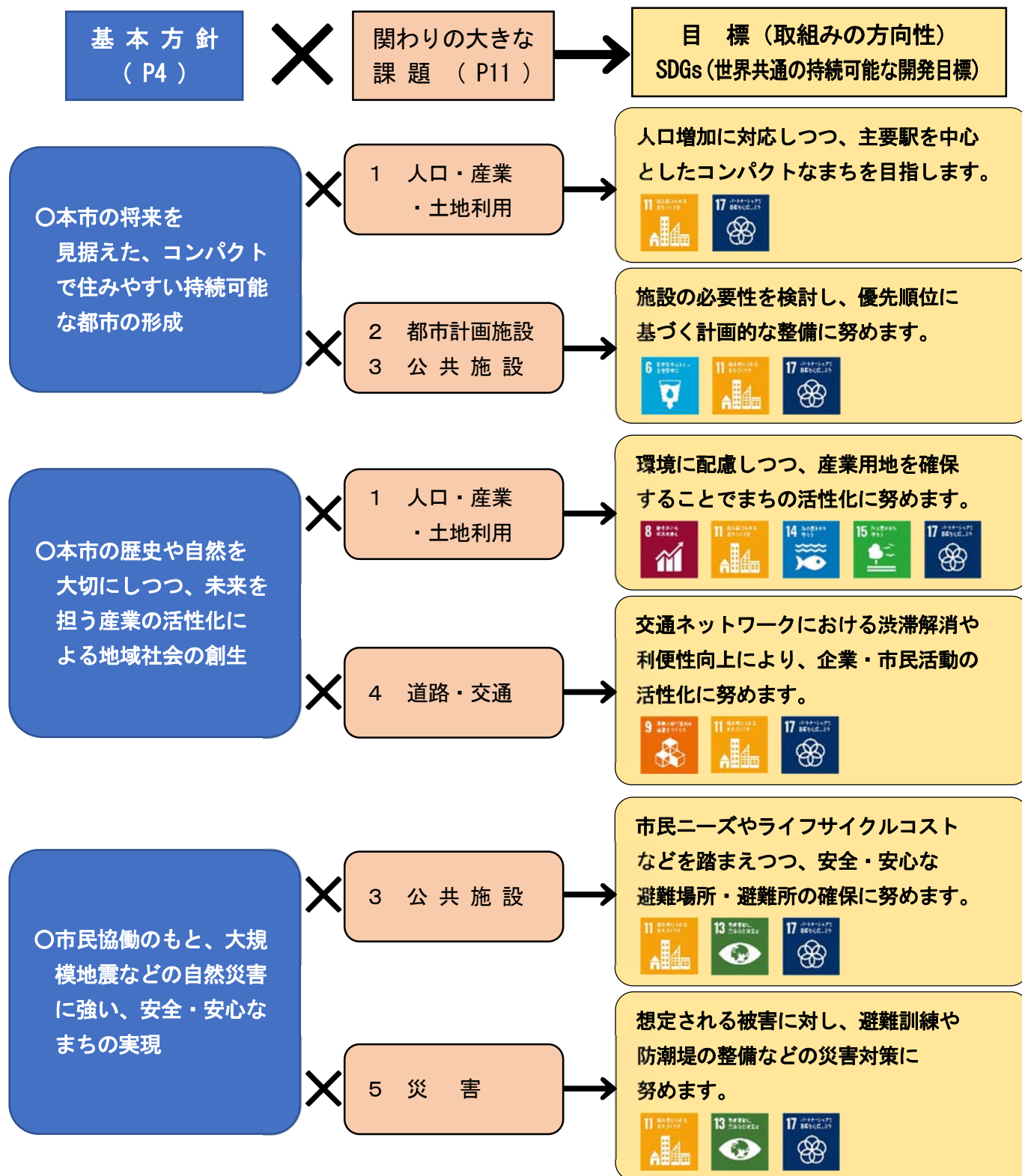
第3章

都市づくりの目標

第3章 都市づくりの目標

3-1 都市計画における目標

第1章の基本方針、第2章の現況と課題から、SDGs（世界共通の持続可能な開発目標）と紐づけられた、本市の都市計画における目標を設定します。



3-2 将来フレームの設定

計画的なまちづくりを推進するために、本市の人口や総生産額の将来推計などから、必要となる住居系および産業系（商業系および工業系）市街地のおおむねの規模を想定します。

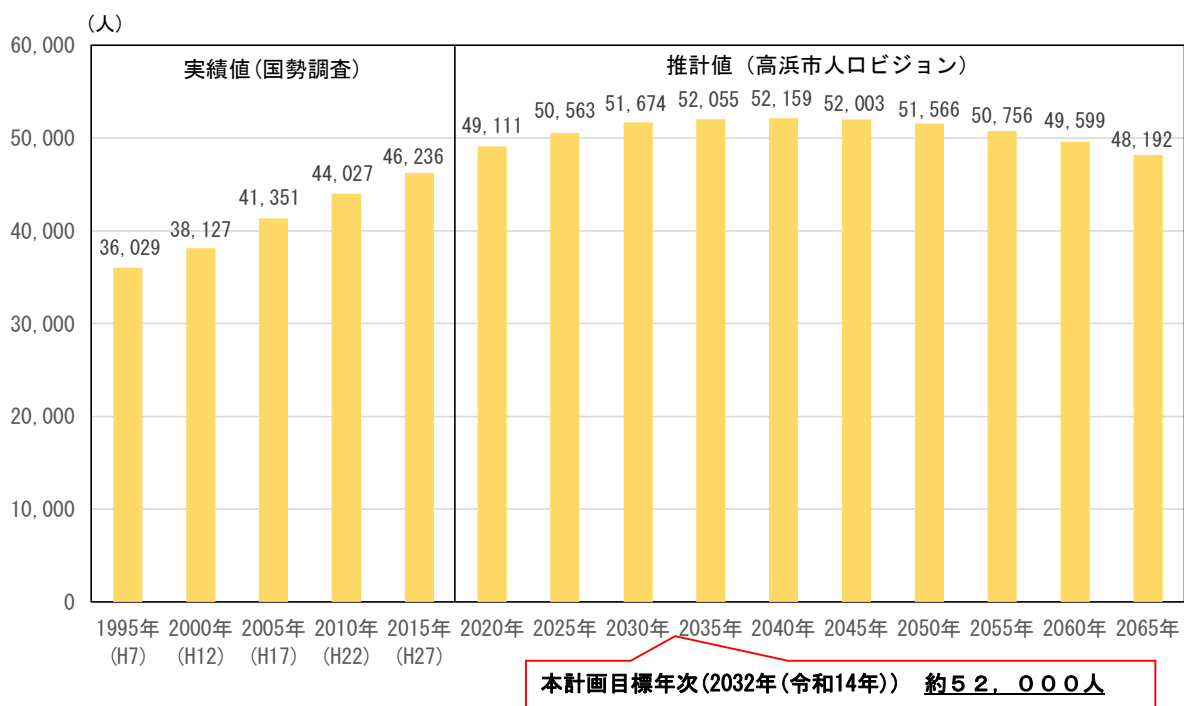
1 住居系市街地の規模

目標年次（2032年（令和14年））における人口は、**約52,000人**と推計します。

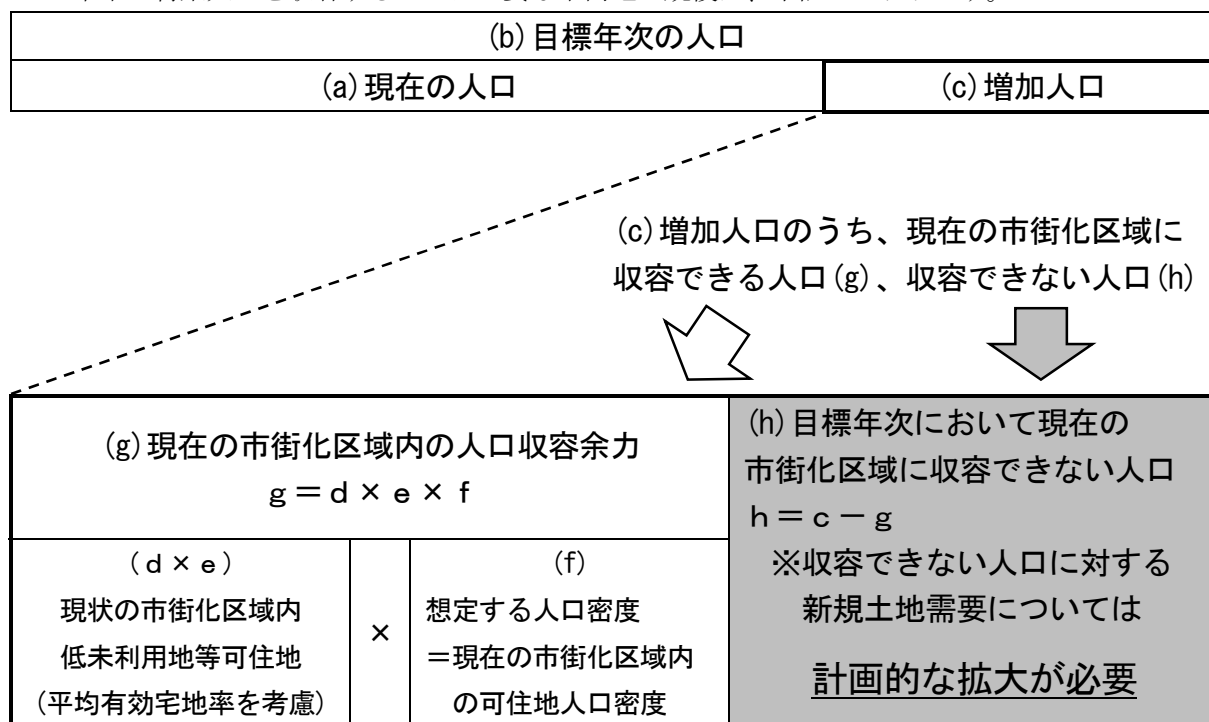
本市の将来人口については、令和2年3月に策定した「高浜市人口ビジョン」を基に設定します。

※ 本市では、まちづくりをはじめとする各種計画および施策において、根拠となる将来人口の推計値には、主に「高浜市人口ビジョン」を用いています。

図 高浜市の将来人口



本市の将来人口を収容するために必要な市街地の規模は、下記のとおりです。



【住居系市街地の拡大必要性】

現在の人口	a	46,236 人
目標年次の人口	b	52,000 人
増加人口	$c = b - a$	5,764 人
現在の市街化区域内の低未利用地等の面積	d ※	70.91 ha
現在の市街化区域内の平均有効宅地率 (住居)	e	82 %
現在の市街化区域内の可住地人口密度	f ※	72.74 人/ha
現在の市街化区域内の人口収容余力	$g = d \times e \times f$	4,230 人
目標年次に現在の市街化区域に収容できない人口	$h = c - g$	1,534 人
新市街地の人口密度 (都市計画運用指針より)	i	60 人/ha
現在の市街化区域に収容できない人口に対する新規土地需要面積	$j = h / e / i$	31.18 ha

資料：平成 27 年国勢調査、都市計画基礎調査

※ d：住居系用途地域および準工業地域における低未利用地等の面積

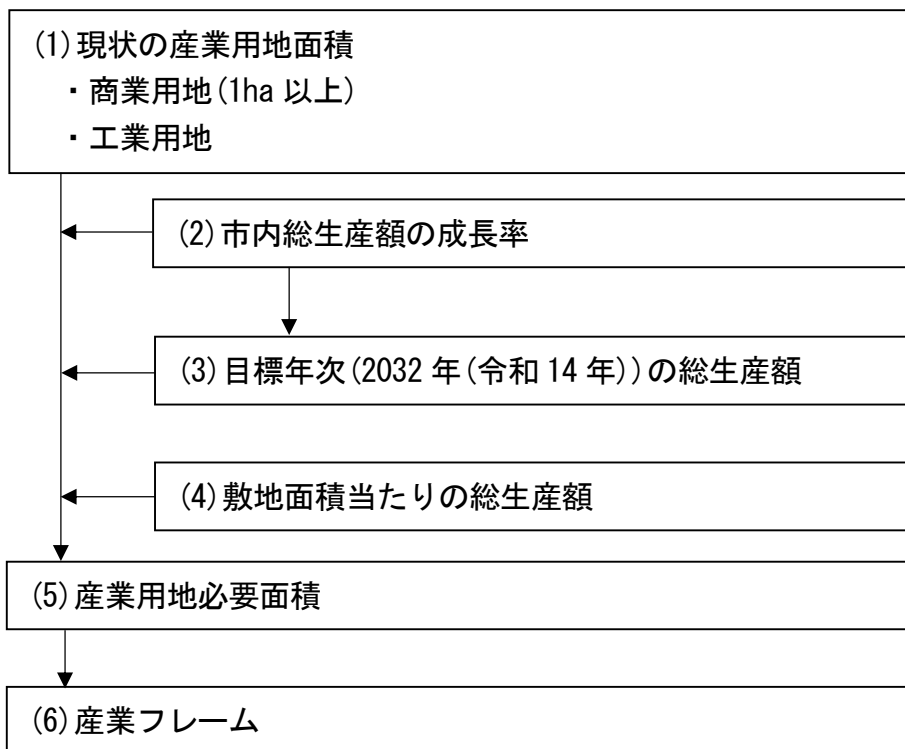
低未利用地 (34.53ha) + 農地 (51.66ha) - 生産緑地面積 (15.28ha)

f：市街化区域内人口 (45,463 人 (国勢調査)) / 市街化区域内可住地面積 (624.98ha)

住居系市街地の規模に関する方針として、現在の市街化区域において住宅地として転用を推奨する低未利用地 (約 70.91ha) をすべて活用した上で、目標年次に収容できない人口に対する新規土地需要面積の約 31.18ha について、計画的な拡大を行います。

2 産業系市街地の規模

本市の産業の総生産額の将来値を推計し、将来の総生産額を敷地面積当たりの総生産額（原単位）により除することで、必要な産業系用地の規模を算出します。



(1) 現状の産業用地面積

現状の本市における 1ha 以上の商業用地および工業用地の面積は、234.15ha となっています。

	商業用地 (ha)		工業用地 (ha)	①+② (ha)
		1ha 以上 (ha) ①	②	
高浜市	49.47	5.76	228.39	234.15

資料：都市計画基礎調査

(2) 市内総生産額の成長率

愛知県市町村所得において、2008年(平成20年)～2017年(平成29年)の期間の本市の総生産額から、年間平均成長率(対前年増加率)を1.09%と設定します。

表 高浜市の総生産額

(単位：百万円)

項目	2008年 (平成20年)	2009年 (平成21年)	2010年 (平成22年)	2011年 (平成23年)	2012年 (平成24年)	2013年 (平成25年)	2014年 (平成26年)	2015年 (平成27年)	2016年 (平成28年)	2017年 (平成29年)
製造業	142,837	130,261	129,204	140,202	165,469	185,574	195,021	192,803	153,365	151,858
電気等	1,234	754	899	1,327	1,503	1,723	1,542	1,249	1,650	2,181
建設業	7,577	5,371	5,729	5,459	5,688	6,249	5,094	6,013	5,888	8,591
卸・小売	16,376	12,204	12,283	15,595	15,783	13,599	11,305	11,013	12,164	13,860
運輸等	5,388	5,319	5,310	5,542	4,025	5,106	4,862	4,856	5,463	5,713
宿泊等	2,259	2,079	1,798	2,006	2,014	2,082	1,791	2,034	3,017	3,257
情報通信	528	390	442	530	436	561	452	443	429	506
金融保険	2,341	1,681	1,916	2,224	2,808	3,135	2,332	2,064	2,017	2,706
不動産業	15,312	14,173	14,710	15,030	14,721	15,609	15,818	16,451	16,794	17,402
合計	193,852	172,232	172,291	187,915	212,447	233,638	238,217	236,926	200,787	206,074
成長率 (前年増加率)	-	0.888	1.000	1.091	1.131	1.100	1.020	0.995	0.847	1.026
年平均成長率	1.09%/年									

資料：愛知県市町村所得

(3) 目標年次(2032年(令和14年))の総生産額

前項で設定した年間平均成長率を基に、目標年次(2032年(令和14年))における商業および工業の総生産額は、241,673百万円と推計しました。

項目	2017年(平成29年)	2032年(令和14年)
総生産額	206,074百万円	241,673百万円

(4) 敷地面積当たりの総生産額

本市の商業および工業用地は、「(1)」に記載したとおり234.15haあり、2017年(平成29年)の商業および工業の総生産額は、「(2)」、「(3)」に記載したとおり206,074百万円となっています。

この面積と総生産額から、本市の商業および工業の敷地面積当たりの総生産額を、880.09百万円/haと設定します。

(5) 産業用地必要面積

将来的(2032年(令和14年))に必要となる産業用地の面積は、敷地面積当たりの総生産額と将来の総生産額の関係から算出します。

項目	2017年(平成29年)	2032年(令和14年)
総生産額	206,074百万円	241,673百万円
敷地面積当たりの総生産額	880.09百万円/ha	
産業用地	234.15ha	274.60ha
産業用地必要面積(対H29)	—	40.45ha

(6) 産業フレーム

「(5)」で算出した産業用地必要面積から、産業を誘導する低未利用地等の面積を除いた上で、平均有効宅地率を考慮し、産業フレームを算出します。

項目	2017年(平成29年)	2032年(令和14年)
産業用地	234.15ha	274.60ha
産業用地必要面積(対H29)	—	40.45ha
産業を誘導する低未利用地等※		9.00ha
平均有効宅地率(産業)		70%
産業フレーム※	—	44.93ha

資料：都市計画基礎調査

※：低未利用地等＝低未利用地(6.74ha)＋農地(2.98ha)－生産緑地(0.72ha)

産業フレーム＝(40.45ha－9.00ha)÷70%＝44.93ha

3 将来市街地フレーム

本市の将来の市街地フレームは、前述までの算定などに基づき、下記に整理しました。

区分	現状市街地規模(ha)	2032年(令和14年)までの 新規土地需要推計値(ha)	将来市街地規模(ha)
住居系市街地	442.1 (住居系用途地域)	31.2	473.3
産業系市街地	577.8 (産業系用途地域)	44.9	622.7
計(市街化区域)	1,019.9	76.1	1,096.0

本市の将来の市街地フレームは、目標年次までに最大1,096ha、現状より76.1haの増加を想定しました。

この将来市街地フレームに基づき、将来の都市構造や土地利用方針などを設定することで、計画的なまちづくりを推進します。

第4章

全体構想

第4章 全体構想

4-1 将来都市構造

第3章の都市づくりの目標を踏まえ、将来の都市の骨格を形成する都市機能の配置について設定します。

〈都市構造の構成要素〉

- 都市軸：都市内外のネットワークを形成する連携・交流の動線
- 都市拠点：都市活動の中心、都市の核
- ゾーニング：概ねの機能・性格に区分した土地のまとまり

1 都市軸

都市活動を支える連携・交流の動線（道路・鉄道などの交通網）や、都市に潤いをもたらす河川などにより、都市の骨格を形成します。

（1）広域連携軸

定住自立圏の中心市である刈谷市や、就業・就学や消費などの各種都市活動圏を同じくする安城市、碧南市などの周辺都市を経て、名古屋市や知多半島、西三河地域の諸都市への広域的な連携機能を担う動線を「広域連携軸」として位置づけます。

広域圏における主要道路として、衣浦港に沿って沿岸都市を結ぶ南北軸と、西三河地域と知多地域を結ぶ東西軸を配置します。

また、鉄道についても、広域的な都市間交通網を形成する連携軸として位置づけます。

〈配置〉(都)衣浦豊田線 (都)名古屋碧南線 名鉄三河線

（2）都市連携軸

本市の骨格を形成するとともに、広域連携軸を介して隣接する都市との連携を担う動線を「都市連携軸」として位置づけます。

都市構造における骨格を形成する動線を基本とし、広域連携軸とともに市街地を環状に巡る幹線道路、市街地の東西南北を結ぶ幹線道路を配置します。

〈配置〉(都)吉浜棚尾線 (都)安城高浜線 (都)西尾知多線

(3) 環境形成軸

都市の生活環境における潤いと安らぎの要素として、市内を流れる河川や用水を「環境形成軸」として位置づけます。

〈配置〉高浜川 稗田川 明治用水中井筋

(4) 歴史景観軸

史跡、文化財などの歴史的拠点間のネットワークを形成する歴史散策の道として、高浜市ウォーキングトレイル整備事業による「鬼のみち」「川のみち」「海のみち」を「歴史景観軸」として位置づけます。

〈配置〉ウォーキングトレイルコース（鬼のみち・川のみち・海のみち）

2 都市拠点

多くの市民が利用する交通結節点や公共サービス機能が集積するなど、様々な都市活動の中心となる場を“都市拠点”として位置づけます。

(1) 都市機能集積拠点

広域的な交流を支える結節点である市内の鉄道駅の周辺を、商業・業務機能や生活利便機能などが集積する「都市機能集積拠点」として位置づけます。

〈配置〉三河高浜駅周辺 吉浜駅周辺 高浜港駅周辺

(2) 公共サービス拠点

本市で暮らす上で必要となる基礎的な都市機能として、行政サービスや交流施設などの拠点施設を「公共サービス拠点」と位置づけます。

〈配置〉市役所 いきいき広場 たかびあ

(3) 緑の拠点

市民の憩いの場となる比較的規模の大きな公園、緑地、寺社の境内などを「緑の拠点」として位置づけます。

〈配置〉中部公園 大山緑地 神明社 春日神社 神明宮 八幡社

(4) レクリエーション拠点

市民や来訪者が海を体感でき、憩いと交流の空間となるマリーナ付近や、衣浦湾という海辺の自然環境を生かし、広域的なレクリエーションの場となる高浜ベイサイドエリアを、「レクリエーション拠点」として位置づけます。

〈配置〉マリーナ 高浜ベイサイドエリア

3 基本ゾーニング

都市における各地域の役割や都市形成の歴史的経緯など、各地域の特性を踏まえて、土地利用に関する基本ゾーニングを設定します。

(1) 住居系市街地ゾーン

名鉄三河線沿線において住宅地形成の進んだ既成市街地のほか、将来的な人口増加の受け皿として期待される隣接する市街化調整区域も含め、住居系市街地ゾーンとして位置づけます。

(2) 商業系市街地ゾーン

都市機能集積拠点（名鉄三河線の鉄道駅周辺）に加えて、市民の生活の利便性の向上や広域的な交流人口の増加の観点から、幹線道路沿道を商業系市街地ゾーンとして位置づけます。

(3) 工業系市街地ゾーン

衣浦港沿岸部や内陸部における既存の工業集積およびその周辺区域については、さらなる産業集積に向け、工業系市街地ゾーンとして位置づけます。

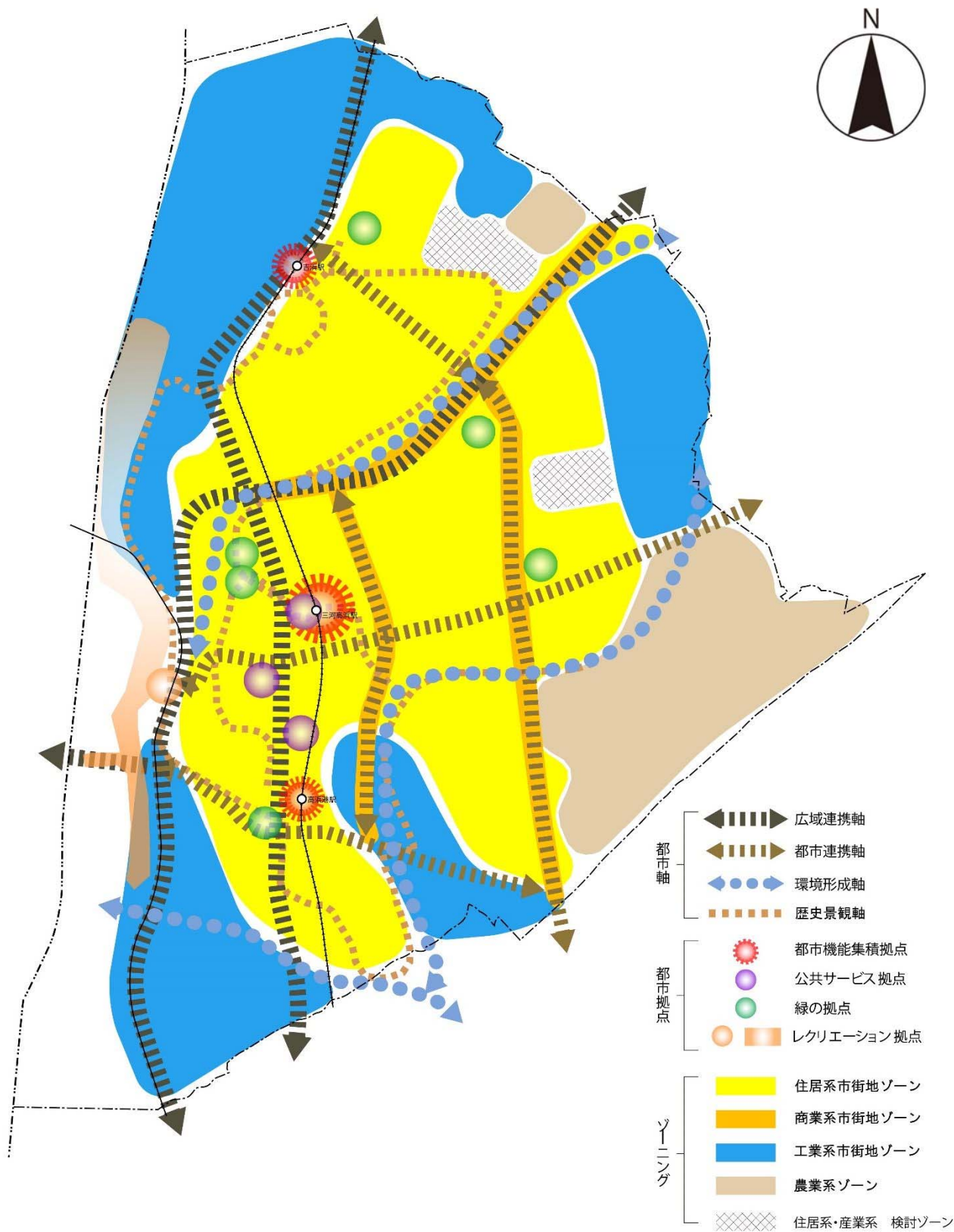
(4) 農業系ゾーン

市街化調整区域内で一団の農地が広がっている区域については、今後もその生産機能を維持する農業系ゾーンとして位置づけます。

(5) 住居系・産業系 検討ゾーン

市街化調整区域のうち、幹線道路へのアクセスが良く、住居系市街地ゾーンと工業系市街地ゾーンのいずれとも接する区域については、住居系・産業系 検討ゾーンとして位置づけます。

図 将来都市構造図



4-2 分野別まちづくりの方針

「4-1」の将来都市構造を踏まえ、分野ごとにまちづくりの方針を設定します。

1 土地利用の方針

(1) 住宅地の方針

①基本的な考え方

- 主要駅周辺における歩いて暮らせるコンパクトな住宅地の形成
- 既成市街地における都市基盤整備、空き家対策等による住環境の整備
- 地域特性に応じた市街地内の農地の保全
- 工場から住宅への転用が進展している地区の土地利用純化
- 高齢社会に対応した住環境整備
- 災害に強い都市基盤づくり

②住居系土地利用の方針

主要駅周辺

- 主要駅周辺における歩いて暮らせるコンパクトな都市づくりを目指すため、市街地再開発事業を実施した三河高浜駅周辺は、低未利用地の活用などにより、中高層の集合住宅や高齢者向け住宅などを誘導し、商業機能をはじめとした多様な都市機能と調和した住宅地の形成を図ります。
- 歩行者空間を充実させるとともに、ユニバーサルデザインの公共空間を実現することで、誰もが安全・快適に暮らせる住環境の形成を図ります。
- 吉浜駅周辺、高浜港駅周辺は、交通利便性を活かした住宅地の形成を図り、家屋の耐震改修や家具の転倒防止を促進するとともに、防火地域・準防火地域においては民家の不燃化を促進します。

既成市街地

- 既成市街地は、緊急車両の通行可能な道路幅員の確保や、避難地・避難路の確保、空き家対策など、災害に強い住宅地の形成を図ります。
- 準工業地域において工場から住宅への転用が進展している地区では、良好な住環境を確保するため、用途地域の変更や地区計画の指定などにより、土地利用純化を図ります。
- 既成市街地内に点在する農地は、地域特性に応じて、生産緑地地区指定の継続などにより、都市農地として保全および活用を図ります。

新市街地

- 市街化調整区域内で一団として整備がなされている住宅地は、市街化区域への編入や地区計画制度等を活用し、良好な住環境の維持を図ります。

生活利便施設周辺

- まとまった公用地が存在する南東および南西のエリアは、利便性の高い施設の立地を検討するゾーンとして位置づけます。
- 公共施設については、公共施設等総合管理計画に基づき、地域の生活に必要な機能・施設の整備を図ります。

(2) 商業地の方針

①基本的な考え方

- 主要駅周辺における商業機能をはじめとした多様な都市機能の集積
- 主要駅周辺における安全・快適な商業空間の形成
- 既存の近隣商業地における商業・サービス機能の維持
- 幹線道路沿道における商業施設の適正な立地誘導

②商業系土地利用の方針

主要駅周辺

- 市街地再開発事業を実施した三河高浜駅周辺は、低未利用地の活用などにより、駅利用者や駅周辺の居住者を対象とした商業・サービス機能などが集積する複合的な商業地の形成を図ります。
- 吉浜駅、高浜港駅周辺は、駅周辺の居住者を対象とした商業・サービス機能の誘導を図ります。
- 駅周辺での商業地の形成にあたっては、歩行者にとって安全で快適な商業空間の形成を図ります。

近隣商業地

- 既存の近隣商業地は、周辺の既成市街地の生活利便性の維持の観点から、一定の商業・サービス機能の誘導を図るとともに、商業・サービス機能の維持を可能とする居住人口の確保に向け、良好な住環境の形成を図ります。

幹線道路沿道

- 幹線道路の沿道は、周辺の既成市街地の生活利便性の向上や、自動車利用者を対象とした広域的な交流人口の増加の観点から、沿道型の商業・サービス機能が集積する商業地の形成を図ります。

(3) 工業地の方針

①基本的な考え方

- 新たな産業用地の確保
- 既存大規模工場の拡張用地の確保
- 昔ながらの産業が集積している地区の操業環境の維持・確保

②工業系土地利用の方針

臨海部

- 衣浦港の特性を活かし、工業や流通機能が集積する一帯を臨海部工業系拠点に位置づけ、操業環境の維持を図るとともに、新たな産業を誘致するための用地を確保するなど、都市活力の維持・充実を図ります。
- 臨海部の工業地ゾーンである衣浦港は、積極的な企業誘致等に向け、防潮堤の整備などによる安全性の向上を図り、重要港湾として物流機能の強化を促進します。

内陸部

- (都)衣浦豊田線や(都)名古屋碧南線といった広域連携軸の周辺に立地する一団の工業地を内陸部工業系拠点に位置づけ、現在の工業機能の維持を図るとともに、交通の利便性を活かした産業活力の向上を図ります。
- 内陸部の大規模工業地は、操業環境の維持・保全を図ります。
- 小池町などの工場隣接区域では、新たな産業用地の整備を促進します。

幹線道路沿道部

- 幹線道路沿道に集積する一団の工業地を幹線道路沿道部工業系拠点に位置づけ、交通の利便性等を活かし、流通業務機能の集積や新たな産業の誘致を図ります。

住工混在市街地

- 準工業地域において昔ながらの産業が集積している地区では、必要に応じて特別用途地区や地区計画の指定などを検討し、地場産業の育成に向けた操業環境の維持・保全を図ります。

生活利便施設周辺

- 公有水面の一部である北西の臨海部エリアは、利便性の高い施設の立地を検討するゾーンとして位置づけます。

(4) 市街化調整区域の方針

①基本的な考え方

□優良農地の保全

□市街化区域の隣接地における計画的な土地利用転換

②市街化調整区域における土地利用の方針

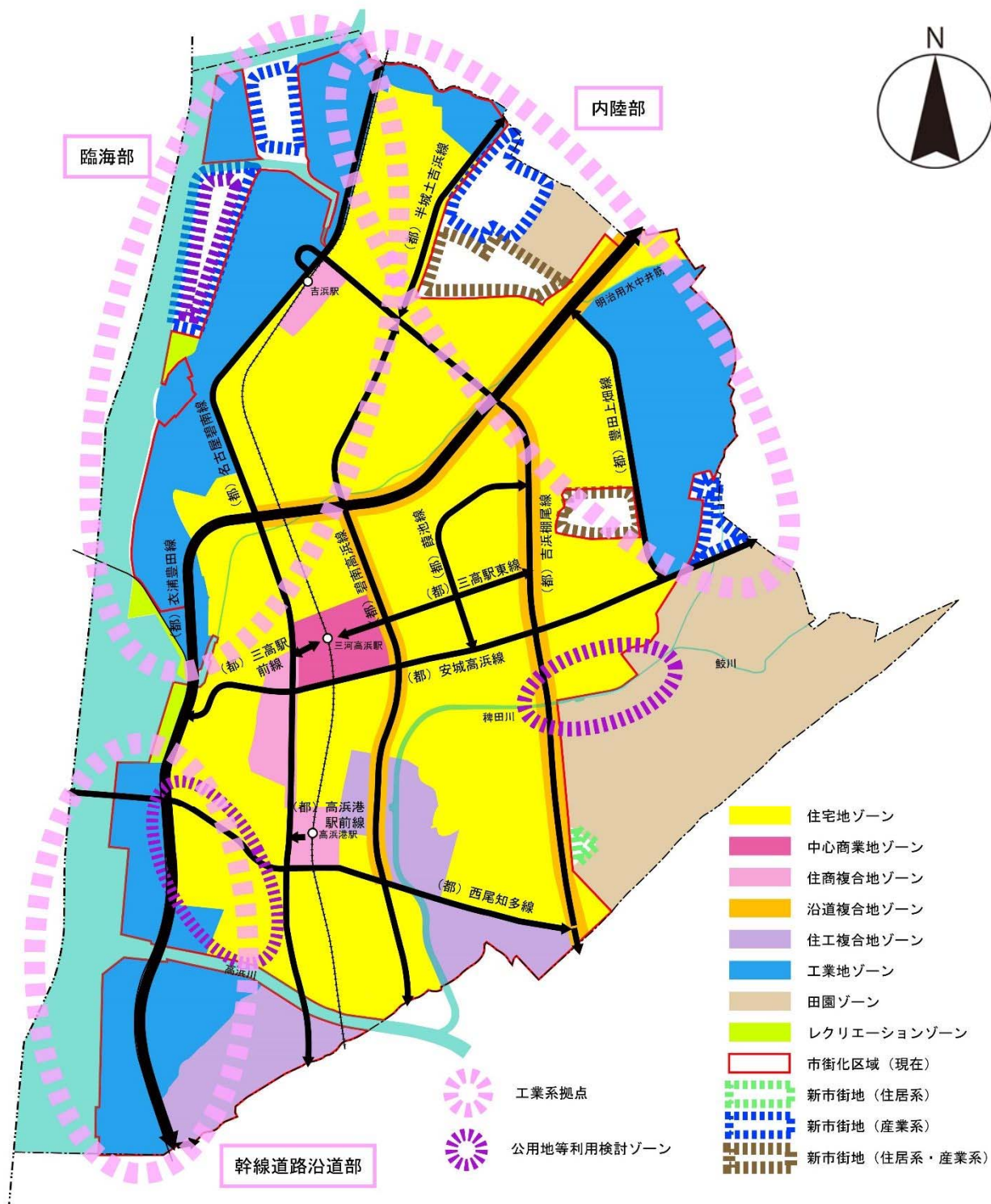
優良農地

- 生産性の高い優良農地を保全するために、市街化調整区域の既存集落や既存住宅地の周辺においても、宅地拡大の抑制を図ります。

新市街地

- 住居系や産業系などの土地需要への対応が必要になった場合、既存ストックの活用が可能な地域において、既成市街地との一体性や周辺の自然環境、防災性などに配慮した上で、市街化区域への編入あるいは市街化調整区域内地区計画制度の活用により、新市街地（住居系や産業系など）の整備を図ります。
- 幹線道路へのアクセスが良く、住居系と産業系のいずれの用途でも、既成市街地等との一体性が図られる地域においては、今後の社会情勢等から、必要とされる新市街地の用途を検討します。

図 将来土地利用方針図



2 交通体系の整備方針

(1) 基本的な考え方

- 衣浦港へのアクセス強化
- 安全・快適な道路網の整備
- 公共交通の充実
- 災害に強い都市基盤づくり

(2) 交通施設整備の方針

道路網の整備

- 地域高規格道路である（都）衣浦豊田線は、西三河地域と衣浦港を結ぶ重要な路線として、4車線化に向けた整備を促進します。
- 都市幹線道路である（都）名古屋碧南線や（都）安城高浜線は、周辺都市との連絡機能の強化や通過交通の円滑な処理に向けた整備を促進します。
- 整備済みの都市幹線道路についても、道路構造の改良などによる交通事故対策を促進します。
- 市街地内の補助幹線道路や生活道路については、良好な街区形成や宅地へのアクセス機能を確保するとともに、安全・安心に配慮するため、面的な速度抑制や視認性の向上などを図ります。
- 未整備の都市計画道路については、状況に応じて見直しを検討します。

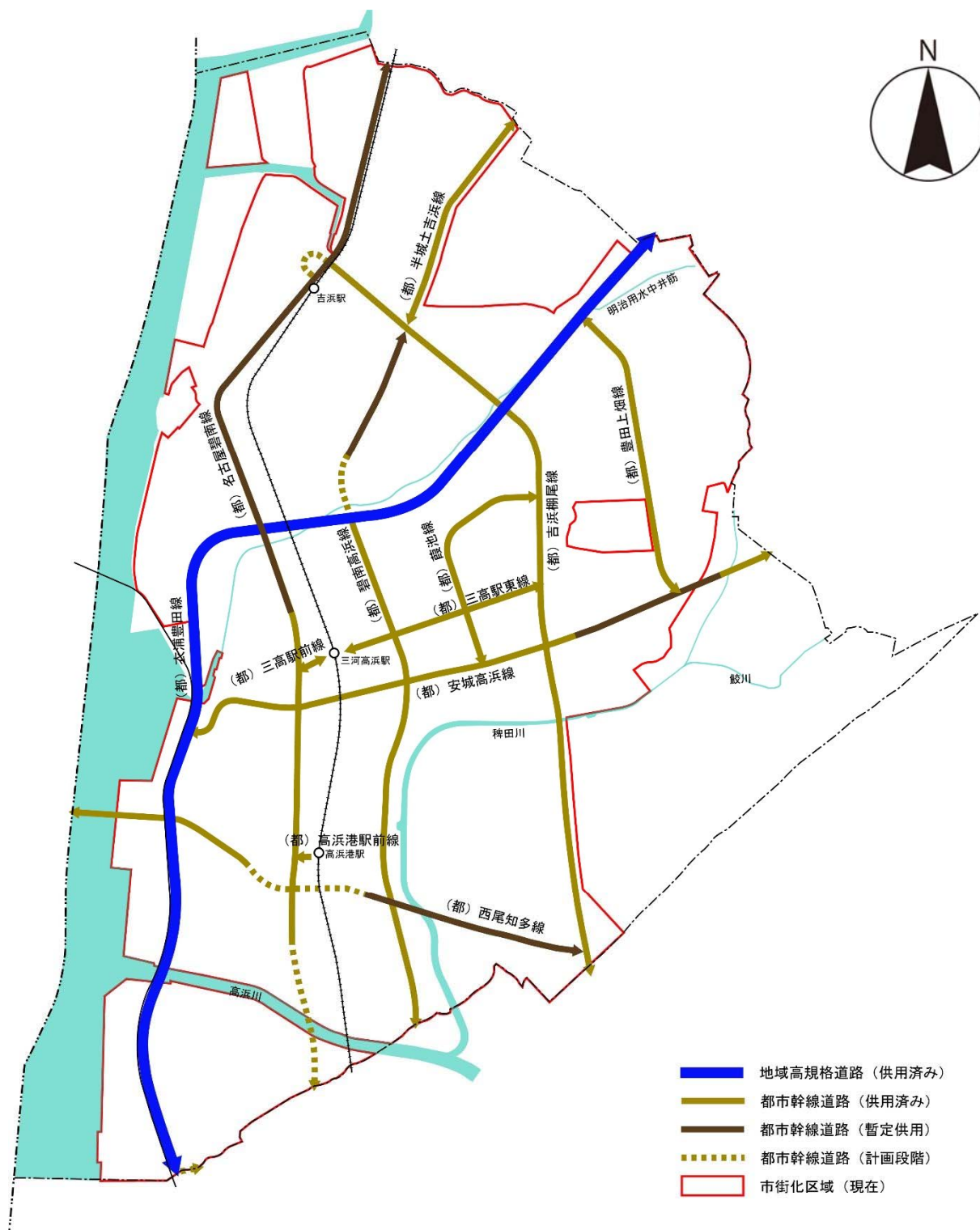
公共交通の利便性向上

- 幅広い世代の移動手段となるコミュニティ・バス「いきいき号」については、コンパクトかつネットワークが形成された都市を目指し、鉄道との連携強化など利便性の向上を図ります。

安全な道路環境の整備

- 大地震発生時においても安全な避難路を確保するため、狭あい道路の解消や沿道の建築物の耐震化、倒壊の可能性のあるブロック塀の解消を促進します。

図 交通体系の整備方針図



※注：この図は、本市の都市計画道路の決定状況を表すものではありません。

3 公園・緑地の整備方針

(1) 基本的な考え方

- 緑のネットワークの形成
- 歴史を活かした緑づくり
- 地域の住民力による維持・管理体制の充実
- 災害に強い都市基盤づくり

(2) 公園・緑地の整備方針

公園緑地の整備・保全

- 地域力を生かした公園づくりなどにより、既存の公園緑地の整備・保全を図ります。

拠点緑地の整備

- 衣浦港沿いの水辺は、高浜ベイサイド計画に基づき、海浜の自然環境と調和のとれた市民の憩いの場、レクリエーションの場、眺望の場となる拠点緑地の整備を図ります。

地域固有の緑の保全

- 社寺林、段丘崖沿いの斜面林、河川沿いの緑など、本市の骨格を形成する緑地であるとともに、地域のランドマークとして郷土の景観を形成する緑地について、保全を促進します。
- 市街地周辺の農地など、良好な市街地環境の形成に役立つ緑地について、保全を促進します。

緑のネットワークの形成

- 地域資源の魅力向上の観点から、街路や河川沿いについては、緑化により結び、緑のネットワークの形成を図ります。

市民参加による緑づくり・地域づくり

- 公園や学校、グラウンドなど、日常的に緑に親しめる空間として、地域の特性に応じた緑化を図るとともに、市民活動の場として積極的な活用を図ります。
- 市民協働のもと、緑を守り育て、緑に対する市民意識を高めることで、本市の魅力の維持・向上を図ります。

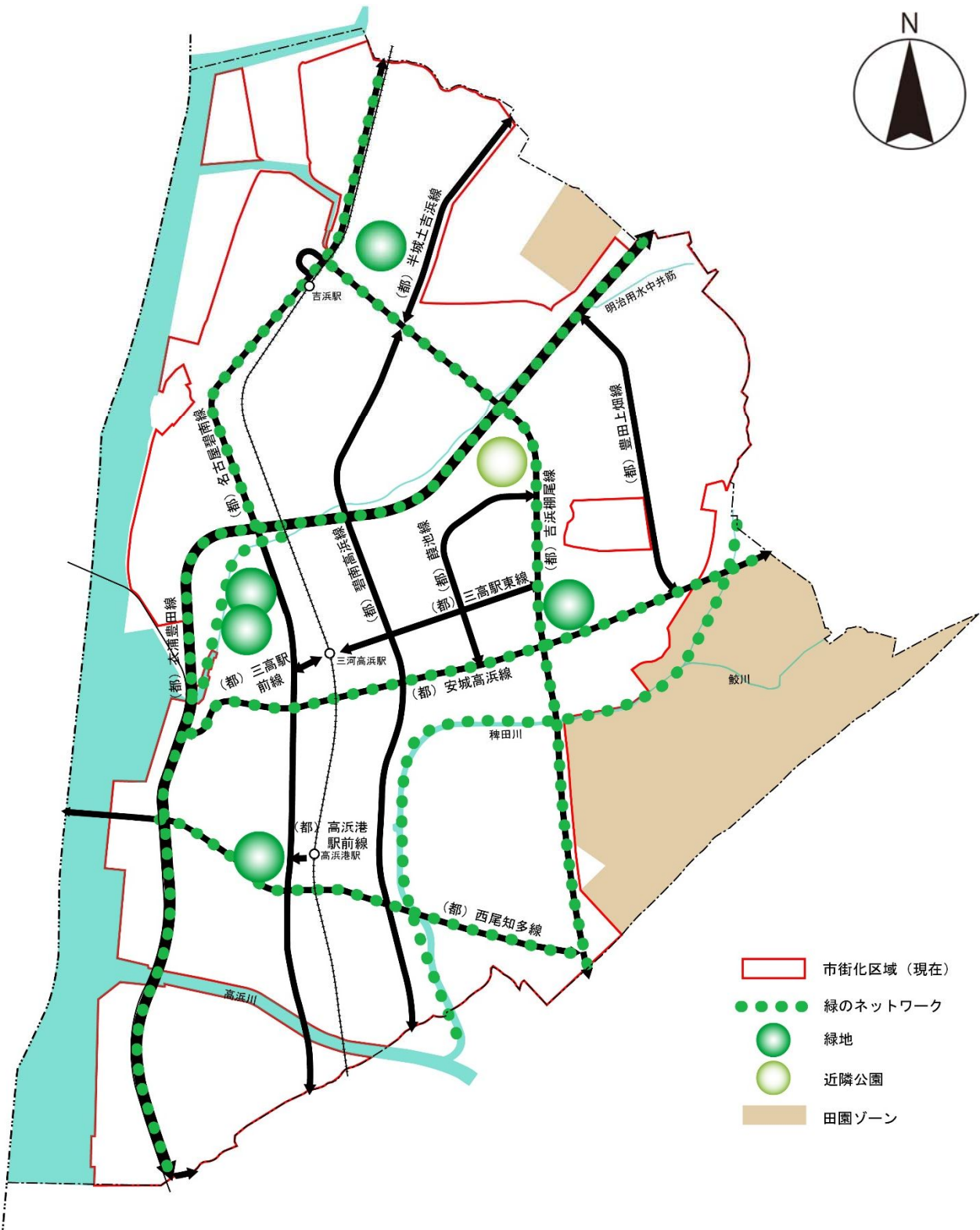
防災性の向上

- 避難場所や救助活動の拠点となる公園などについては、災害リスクに応じた適切な指定と防災マップ等による周知を図ります。
- 新たな公園などの設置をする際は、防災機能の充実を図ります。

緑の基本計画の見直し

●本市の緑の基本計画については、「公園・緑地の整備方針」や各種法律改定などを踏まえた見直しを図ります。

図 公園・緑地の整備方針図



4 下水道・河川の整備方針

(1) 基本的な考え方

- 災害に強い川づくり
- 環境に配慮した下水道・川づくり

(2) 下水道・河川の整備方針

下水道の整備

●下水道は、衛生的で快適な都市環境の創出、河川の水質保全などによる魅力あるまちづくりを目標として、効率的な整備を図ります。

【汚水排水施設の整備】：

良好な住環境を形成するために、公共下水道の整備を図ります。

【雨水排水施設の整備】：

浸水被害を防止するために、雨水排水施設の整備を図ります。

【雨水貯留施設の整備】：

雨水を安全に素早く海へと排水するために、排水ポンプの維持・管理とともに、雨水貯留・浸透施設の整備を図ります。

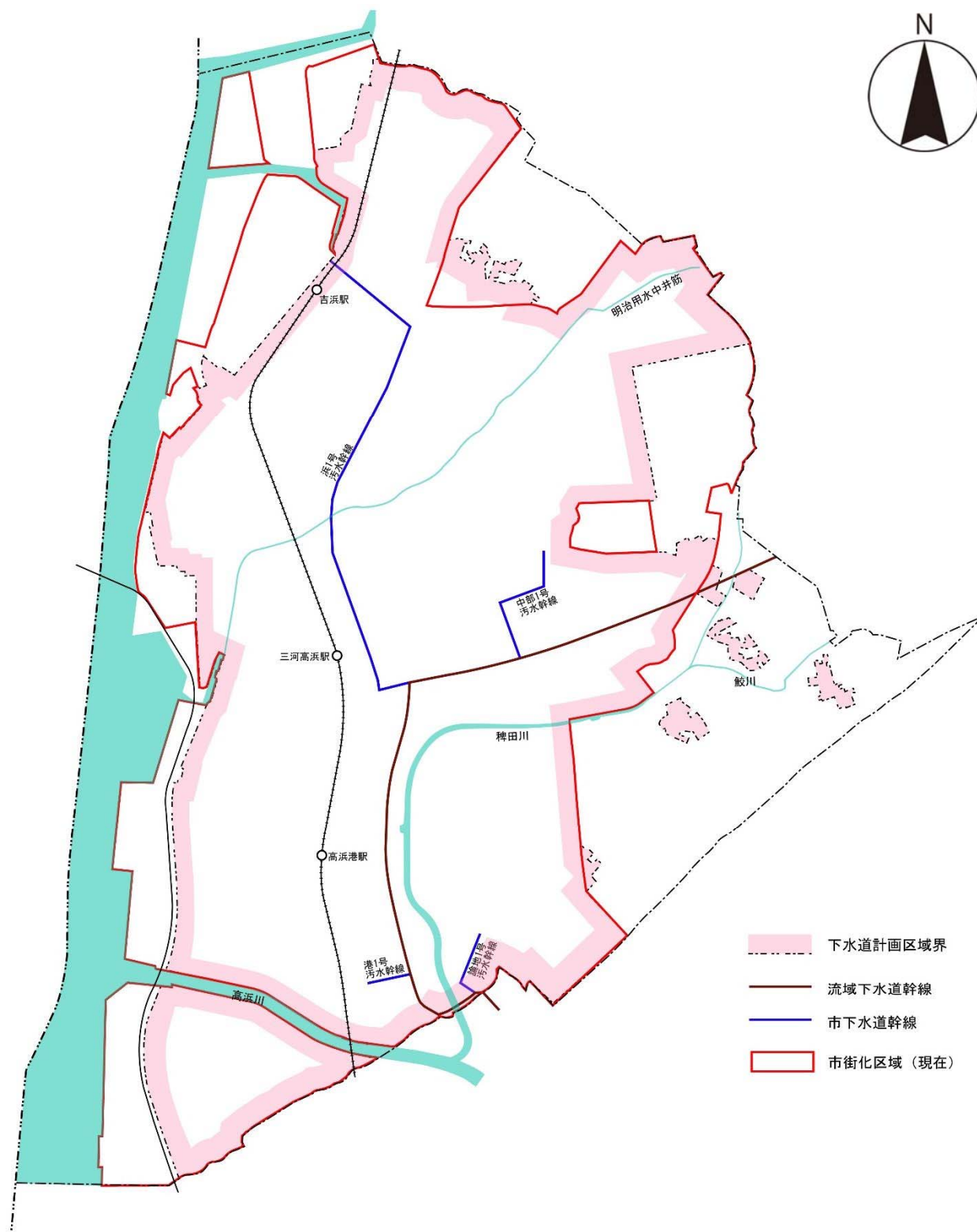
河川の整備

●新市街地の開発の際は、調整池の設置など、大雨の際の河川への急激な流出防止を図ります。

●稗田川の沿川については、豊かな河川環境を創出するために、自然に配慮した親水空間の整備を促進します。

●近年予測が困難な突発的、局地的な豪雨が多発しており、南海トラフ地震などに対する関心も高まっていることから、市内を流れる河川の耐震・洪水対策等により、防災機能の維持・保全を図ります。

図 下水道・河川の整備方針図



5 景観形成の整備方針

(1) 基本的な考え方

- 歴史や伝統などを活かした景観形成
- 衣浦港や稗田川など水辺における良好な景観形成

(2) 景観形成の方針

良好な景観形成

- 歴史や伝統などの地域資源を活かし、高浜らしい良好な景観形成を図ります。

要素別の景観形成の方針

1) 歴史・伝統

- 旧道の歴史的街なみや路地、地場産業である三州瓦を活かした景観形成を図るとともに、ウォーキングトレイル「鬼のみち」「川のみち」「海のみち」や「人形小路（吉浜駅周辺）」の整備・維持・活用を図ります。
- 主要な社寺においては、歴史的建造物の保存や境内林の保全を促進し、周辺市街地において歴史的景観に配慮した景観形成を図ります。

2) 水辺

- 稗田川においては、良好な水辺景観の形成を図ります。
- 衣浦港においては、港湾施設や工場などを生かした産業景観の整備、ボートパークなどの景観整備を図ります。

3) 市街地・田園

- 本市の玄関口となる三河高浜駅をはじめとした主要駅周辺においては、地区の特性を踏まえた良好な景観形成を図ります。
- 幹線道路沿道においては、街路樹の植栽、屋外広告物等の規制・誘導などにより、落ち着いた街路景観の形成を図ります。
- 優良農地の広がる市街化調整区域においては、田園景観の保全を図ります。

第5章

地域別構想

第5章 地域別構想

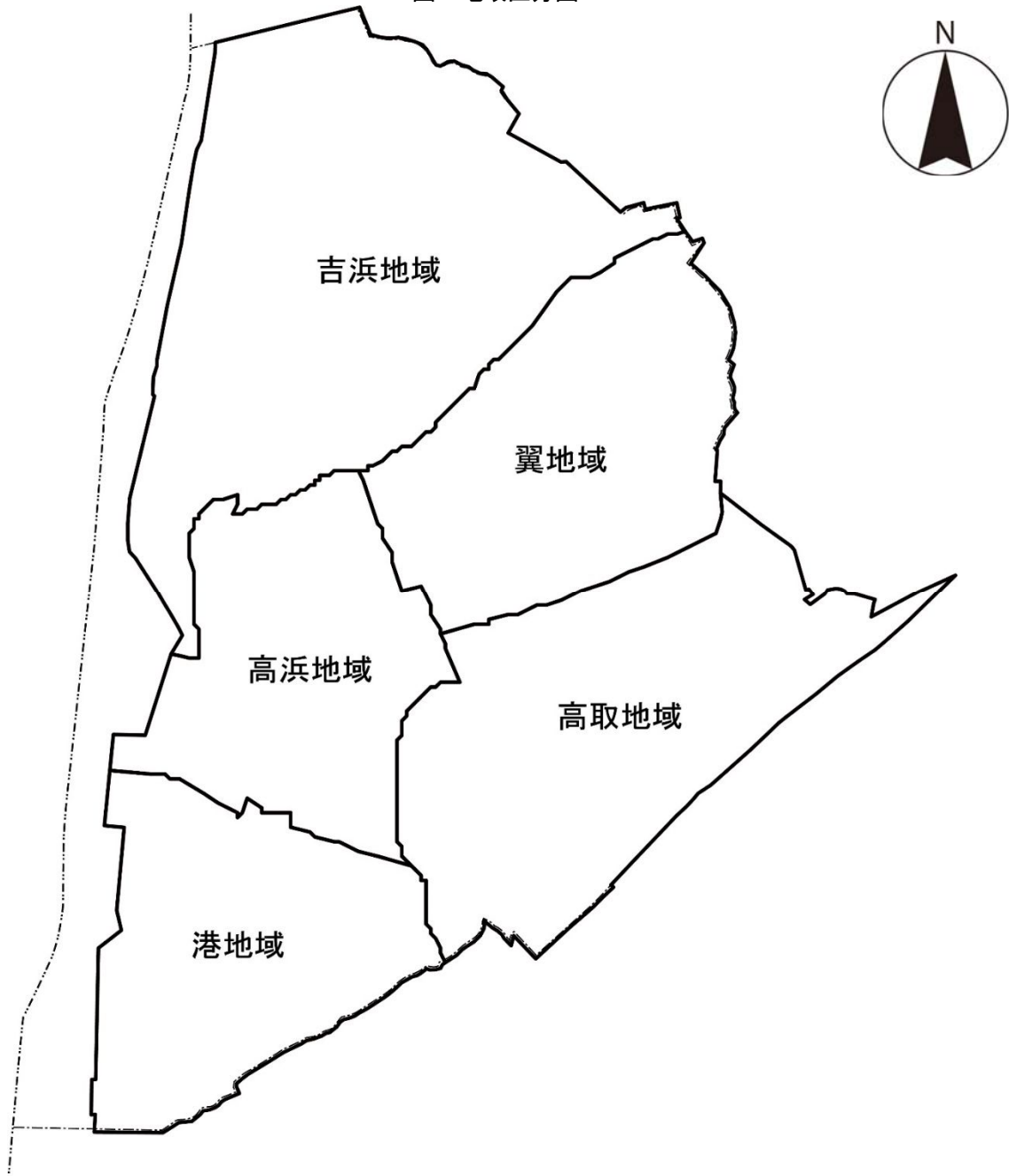
5-1 基本的事項

本計画の地域別構想は、全体構想を踏まえ、地域づくりを進めるための方針を示すものです。

5-2 地域別区分の設定

本計画における地域区分は、本市のまちづくりにおけるコミュニティ活動の基礎単位である小学校区単位とし、吉浜地域、翼地域、高浜地域、高取地域、港地域の5地域と設定します。

図 地域区分図



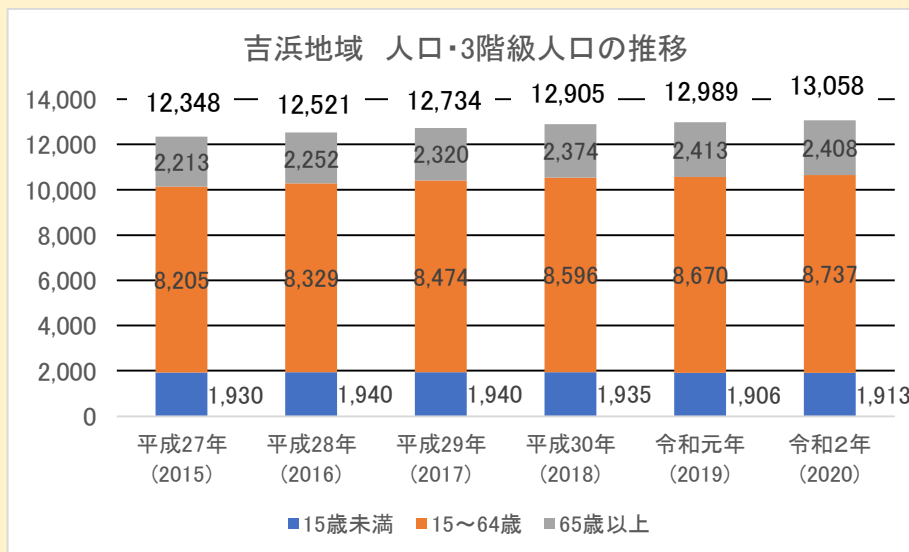
5-3 地域別まちづくりの方針

1 吉浜地域

(1) 地域の現状

吉浜地域の人口

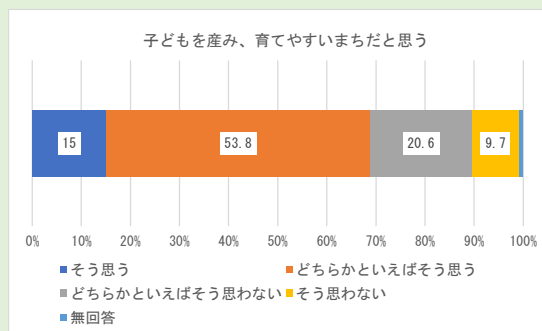
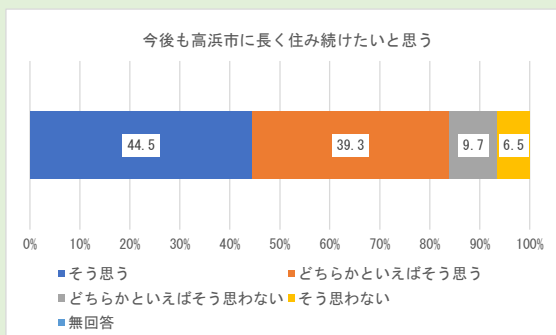
- 地域人口は、増加傾向を示しています。
- 市全体の人口の26.5%を占め、最も人口の多い地域となっています。
- 15歳未満は横ばい、15～64歳人口および65歳以上人口は増加傾向を示しています。



出典：高浜市統計データより

【吉浜地域の定住などに対する地域の思い】

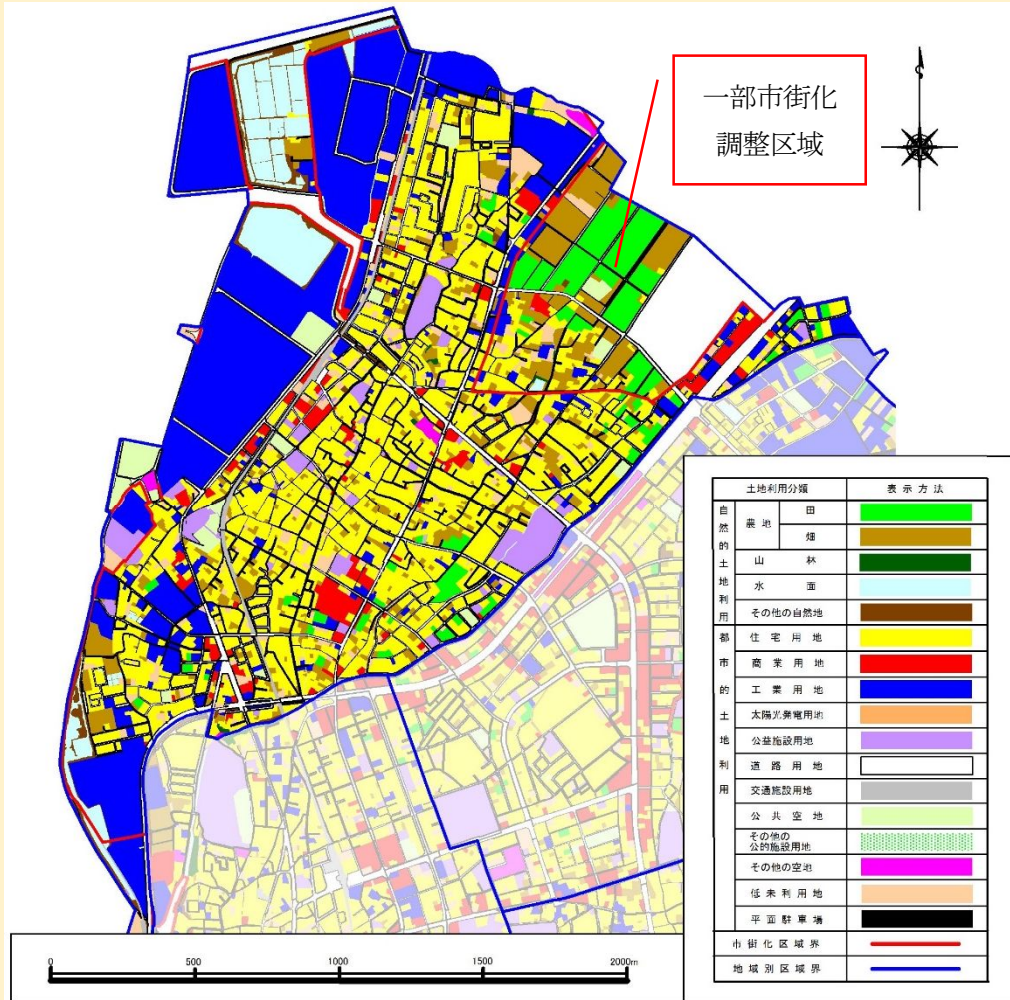
- 「今後も高浜市に長く住み続けたいと思う」という質問に対し、「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」との回答が、83.8%を占めています。
- 「子どもを産み、育てやすいまちだと思う」という質問に対し、「そう思う」との回答は15%と、他の地域と比較すると低い割合となっています。



出典：高浜市まちづくりや市民生活の現状及び児童・生徒の意識や行動に関するアンケート報告書より (令和3年5月)

吉浜地域の土地利用

- 吉浜地域の市街化区域内の土地利用は、全体的に住居系が立地する一方、臨海部に工業系、駅や幹線道路沿いに商業系が立地しています。
- 市街化区域内については、都市的土地利用が約10年間で5.7%増加しています。また、低未利用地は地域全体の3.6%(10.9ha)となっています。



区分	吉浜地域		増減率	
	平成30年	平成19年		
自然的 土地 利用	農地	7.1%	11.4%	-4.3%
	水面その他	4.9%	6.3%	-1.4%
	小計	12.0%	17.7%	-5.7%
都市的 土地 利用	住宅用地	34.7%	33.4%	1.3%
	商業用地	3.4%	3.7%	-0.3%
	工業用地	26.4%	22.5%	3.9%
	公共・公益用地	3.4%	4.3%	-0.9%
	道路・交通施設用地	14.2%	13.4%	0.8%
	その他	5.9%	5.0%	0.9%
	小計	88.0%	82.3%	5.7%
合計	100.0%			
低未利用地	10.9ha	3.6%		

出典：都市計画基礎調査

(2) 地域の課題

○吉浜地域は、細工人形や菊人形などの伝統や文化が息づいていることから、地域資源として街なみなどに活用する必要があります。

⇒課題1：地域資源の活用

○人口減少社会にありながら、本市全体と同様に吉浜地域においても人口が増加していることから、「住み続けたい」という意向に応える地域環境の形成が必要です。

⇒課題2：住み続けられる地域環境の形成

○吉浜地域は、臨海部に面しているため、「住み続けたい」という意向に対応するため、「高浜市国土強靱化地域計画」などに基づき、災害に強いまちづくりが必要です。

⇒課題3：住み続けられる災害に強いまちづくり

○吉浜地域においては、北部に市街化調整区域があり、土地利用の無秩序な進展を抑制するとともに、計画的に活用するなどの対応が必要です。

⇒課題4：新市街地への計画的な土地利用の検討

(3) 将来のイメージ

○名鉄吉浜駅を中心として発展してきた地域であり、細工人形や菊人形などの伝統を今日まで伝えていることから、多様な都市機能を有する賑わい交流拠点の形成を目指します。

○衣浦湾に広く面していることから、景観資源として活用する一方、防潮堤の整備などの災害対策を促進することで、個性的かつ安全な住環境および操業環境の形成を目指します。

○産業系として活用が見込まれる新市街地が多く存在することから、就業の場としての発展により、まち全体の活性化を目指します。

(4) まちづくりの方針

吉浜地域の目標

伝統を育む街なみ × 憩いの海 × 次代の産業
 ↳ まち全体に成長をもたらす 吉浜地域

吉浜地域の方針（※市全域に関わるものを除く）

○都市構造拠点

・都市機能集積拠点／吉浜駅周辺

広域的な交流を支える結節点である駅の周辺を、商業・業務機能や生活利便機能などが集積する「都市機能集積拠点」として位置づけます。

○土地利用

・主要駅周辺の住居系・商業系土地利用／吉浜駅周辺

駅周辺は、交通利便性を活かした住宅地の形成を図り、家屋の耐震改修や家具の転倒防止を促進するとともに、防火地域・準防火地域においては民家の不燃化を促進します。

駅周辺の居住者を対象とした商業・サービス機能の誘導を図ります。

駅周辺での商業地の形成にあたっては、歩行者にとって安全で快適な商業空間の形成を図ります。

・工業系土地利用／臨海部、内陸部

衣浦港の特性を活かし、工業や流通機能が集積する一帯を臨海部工業系拠点に位置づけ、操業環境の維持を図るとともに、新たな産業を誘致するための用地を確保するなど、都市活力の維持・充実を図ります。

臨海部の工業地ゾーンである衣浦港は、積極的な企業誘致等に向け、防潮堤の整備などによる安全性の向上を図り、重要港湾として物流機能の強化を促進します。

(都)衣浦豊田線や(都)名古屋碧南線といった広域連携軸の周辺に立地する一団の工業地を内陸部工業系拠点に位置づけ、現在の工業機能の維持を図るとともに、交通の利便性を活かした産業活力の向上を図ります。

小池町などの工場隣接区域では、新たな産業用地の整備を促進します。

・公用地等利用検討ゾーン

公有水面の一部である北西の臨海部エリアは、利便性の高い施設の立地を検討するゾーンとして位置づけます。

・新市街地（産業系）／臨海部、内陸部

住居系や産業系などの土地需要への対応が必要になった場合、既存ストックの活用が可能な地域において、既成市街地との一体性や周辺の自然環境、防災性などに配慮した上で、市街化区域への編入あるいは市街化調整区域内地区計画制度の活用により、新市街地（住居系や産業系など）の整備を図ります。

・新市街地（住居系・産業系）／内陸部

幹線道路へのアクセスが良く、住居系と産業系のいずれの用途でも、既成市街地等との一体性が図られる地域においては、今後の社会情勢等から、必要とされる新市街地の用途を検討します。

○交通体系

・（都）名古屋碧南線、（都）吉浜棚尾線、（都）碧南高浜線の整備

都市幹線道路は、周辺都市との連絡機能の強化や通過交通の円滑な処理に向けた整備を促進します。

未整備の都市計画道路については、状況に応じて見直しを検討します。

・安全な避難路の確保／狭あい道路

大地震発生時においても安全な避難路を確保するため、狭あい道路の解消や沿道の建築物の耐震化、倒壊の可能性のあるブロック塀の解消を促進します。

○公園・緑地

・拠点緑地の整備／高浜ベイサイドエリア

衣浦港沿いの水辺は、高浜ベイサイド計画に基づき、海浜の自然環境と調和のとれた市民の憩いの場、レクリエーションの場、眺望の場となる拠点緑地の整備を図ります。

・地域固有の緑の保全／八幡社

社寺林など、本市の骨格を形成する緑地であるとともに、地域のランドマークとして郷土の景観を形成する緑地について、保全を促進します。

○下水道・河川

・雨水貯留施設の整備／新市街地

雨水を安全に素早く海へと排水するために、排水ポンプの維持・管理とともに、雨水貯留・浸透施設の整備を図ります。

新市街地の開発の際は、調整池の設置など、大雨の際の河川への急激な流出防止を図ります。

○景観形成

・ウォーキングトレイルコースの整備・維持・活用／海のみち

・人形小路の整備・維持・活用／吉浜駅周辺

旧道の歴史的街なみや路地、地場産業である三州瓦を活かした景観形成を図るとともに、ウォーキングトレイル「海のみち」や「人形小路（吉浜駅周辺）」の整備・維持・活用を図ります。

・歴史的建造物・境内地の保全／八幡社

主要な社寺においては、歴史的建造物の保存や境内林の保全を促進し、周辺市街地において歴史的景観に配慮した景観形成を図ります。

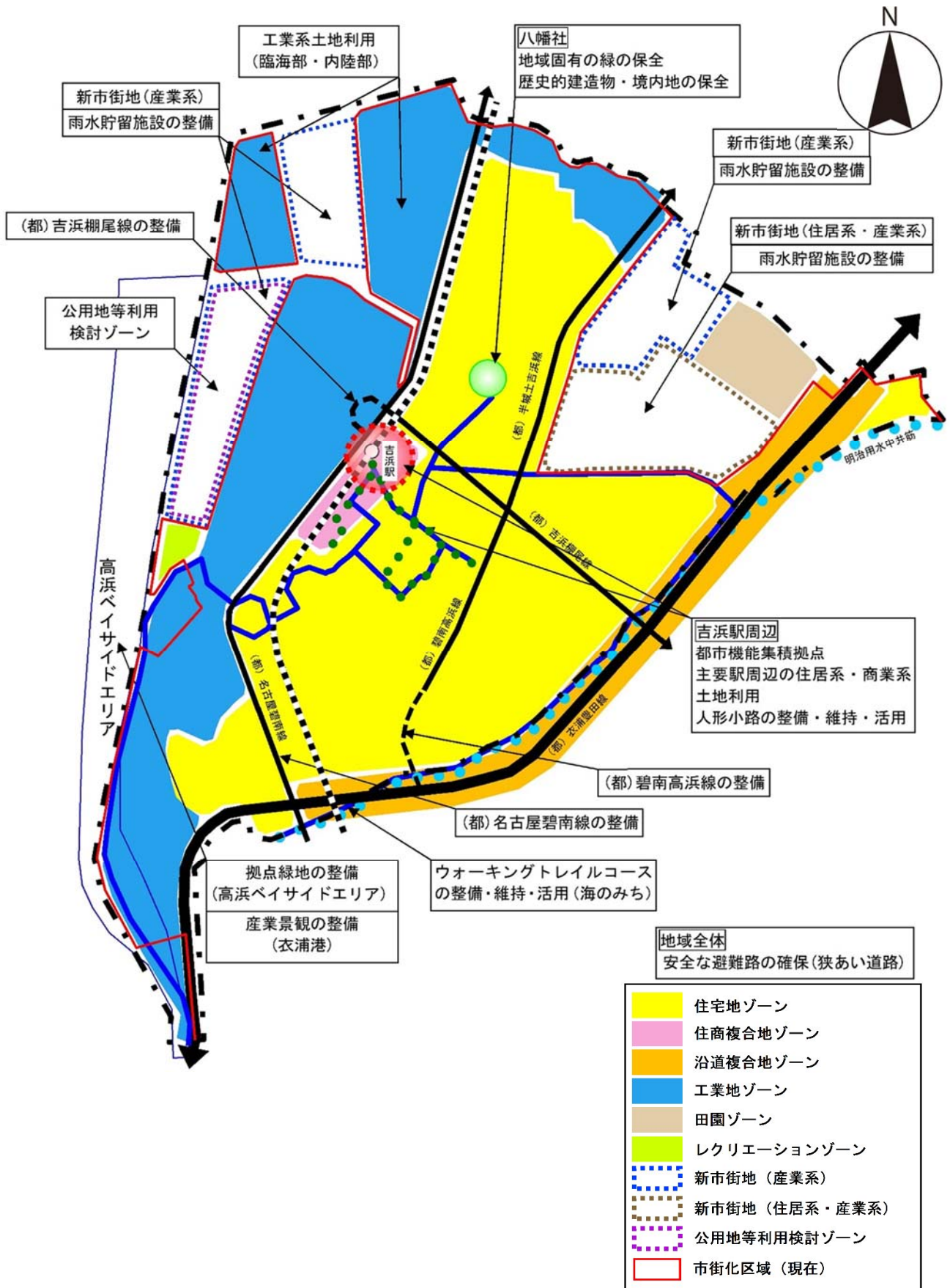
・産業景観の整備／衣浦港

衣浦港においては、港湾施設や工場などを生かした産業景観の整備などの景観整備を図ります。

・主要駅周辺の良い景観形成／吉浜駅

駅周辺においては、地区の特性を踏まえた良い景観形成を図ります。

図 吉浜地域の方針図

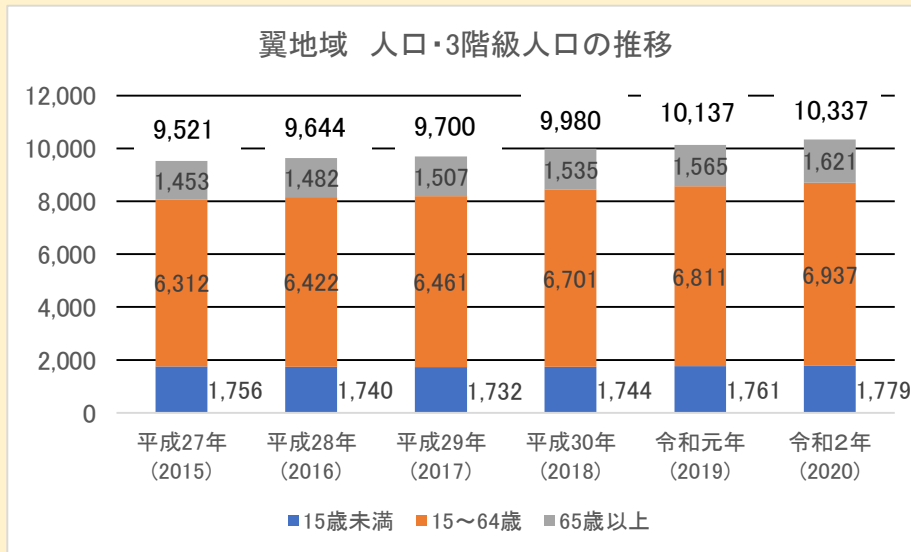


2 翼地域

(1) 地域の現状

翼地域の人口

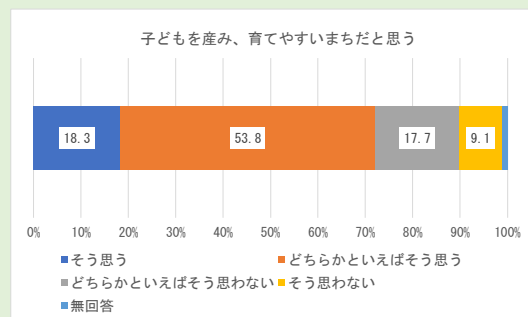
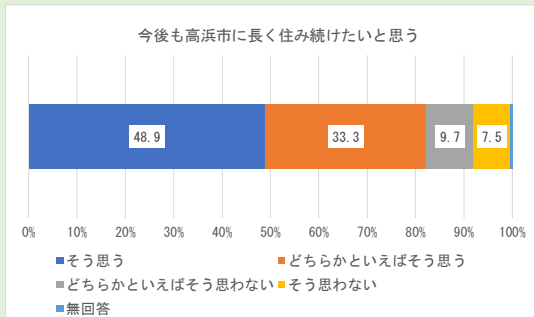
- 地域人口は、増加傾向を示しています。
- 市全体の人口の 21.5% を占める地域となっています。
- 地域の少子高齢化は進んでいますが、本市内では翼地域のみ、15 歳未満人口が 65 歳以上人口を超える地域となっています。



出典：高浜市統計データより

【翼地域の定住などに対する地域の思い】

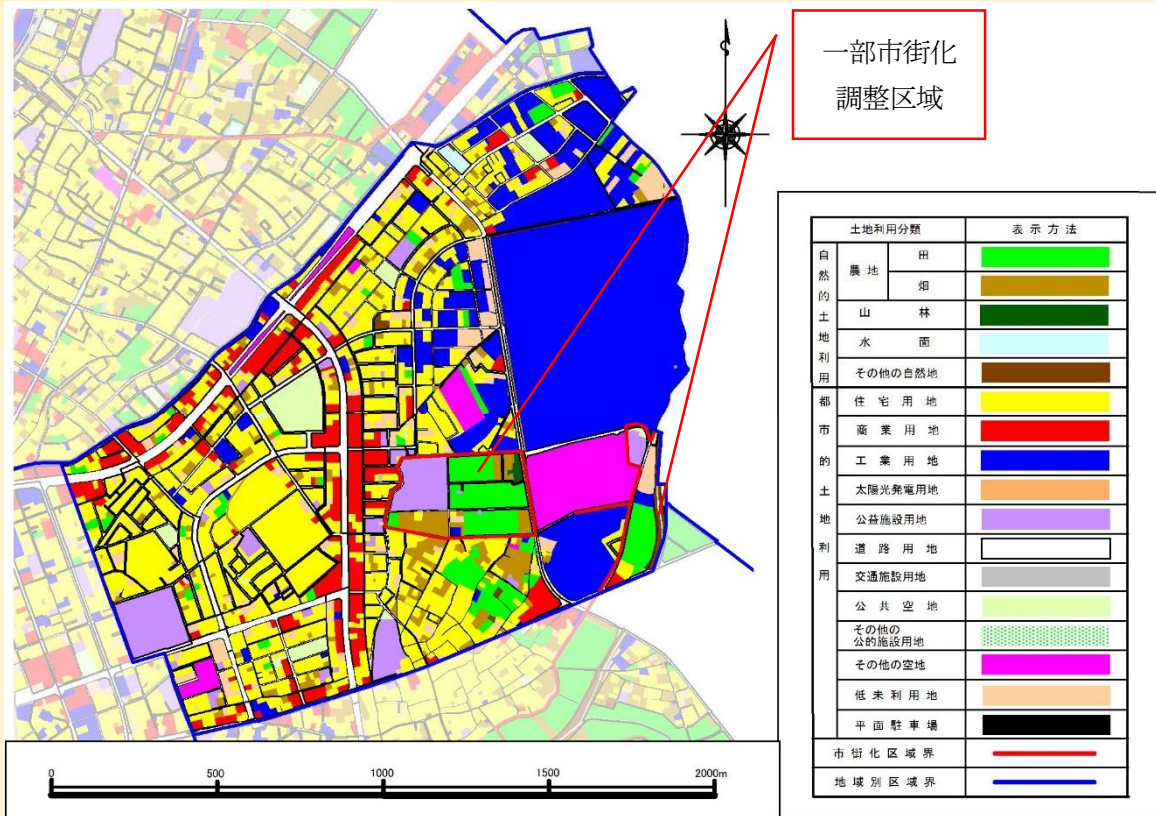
- 「今後も高浜市に長く住み続けたいと思う」という質問に対し、「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」との回答が、82.2%を占めています。
- 「子どもを産み、育てやすいまちだと思う」という質問に対し、「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」との回答は72.1%と、他の地域と比較して最も高くなっています。



出典：高浜市まちづくりや市民生活の現状及び児童・生徒の意識や行動に関するアンケート報告書より
(令和3年5月)

翼地域の土地利用

- 翼地域の市街化区域内の土地利用は、全体的に住居系が立地する一方、東側に工業系、幹線道路沿いに商業系が立地しています。
- 市街化区域内の農地については、約10年間で8.5%減少し、都市的土地利用に転換されています。また、低未利用地は地域全体の4.2%(8.9ha)となっています。



区分		翼地域		増減率
		平成30年	平成19年	
自然的 土地利用	農地	6.3%	14.8%	-8.5%
	水面その他	1.2%	1.0%	0.2%
	小計	7.5%	15.8%	-8.3%
都市的 土地利用	住宅用地	30.7%	25.5%	5.2%
	商業用地	7.4%	6.8%	0.6%
	工業用地	27.2%	26.1%	1.1%
	公共・公益用地	3.5%	6.5%	-3.0%
	道路・交通施設用地	16.1%	16.1%	0.0%
	その他	7.6%	3.2%	4.4%
	小計	92.5%	84.2%	8.3%
合計		100.0%		
低未利用地	8.9ha	4.2%		

出典：都市計画基礎調査

(2) 地域の課題

○翼地域は、計画的な整備により人口が増加していることから、子育て環境を含め、「住み続けたい」という意向に応えるため、地域の利便性の維持・向上が必要です。

⇒課題1：住み続けられる地域の利便性の維持・向上

○臨海部から離れた内陸部という特色を活かすとともに、「住み続けたい」という意向に対応するため、「高浜市国土強靱化地域計画」などに基づき、災害に強いまちづくりが必要です。

⇒課題2：住み続けられる災害に強いまちづくり

○翼地域においては、中央部および南東部に市街化調整区域があり、土地利用の無秩序な進展を抑制するとともに、周辺の工業系土地利用を考慮しつつ、計画的に活用するなどの対応が必要です。

⇒課題3：新市街地への計画的な土地利用の検討

(3) 将来のイメージ

○計画的な市街地整備により発展してきた地域であり、良好な住環境および操業環境の維持・形成を図るとともに、社会情勢等の変化に対応した新市街地の形成を目指します。

○人口の増加が著しい地域であり、中心部に本市を代表する公園などが位置することから、子育て世代などを中心に暮らしやすいまちづくりを目指します。

○幹線道路沿道を中心に商業系土地利用がなされており、市民の暮らしを支える重要な役割を担っていることから、引き続き商業集積の維持を目指します。

(4) まちづくりの方針

翼地域の目標

整形された市街地 × 遊びの場 × 活気ある商業
 ↳ まち全体の暮らしを支える 翼地域

翼地域の方針（※市全域に関わるものを除く）

○土地利用

・商業系土地利用／近隣商業地

既存の近隣商業地は、周辺の既成市街地の生活利便性の維持の観点から、一定の商業・サービス機能の誘導を図るとともに、商業・サービス機能の維持を可能とする居住人口の確保に向け、良好な住環境の形成を図ります。

・工業系土地利用／内陸部

（都）衣浦豊田線といった広域連携軸の周辺に立地する一団の工業地を内陸部工業系拠点に位置づけ、現在の工業機能の維持を図るとともに、交通の利便性を活かした産業活力の向上を図ります。

内陸部の大規模工業地は、操業環境の維持・保全を図ります。

工場隣接区域では、新たな産業用地の整備を促進します。

・新市街地（産業系）／内陸部

住居系や産業系などの土地需要への対応が必要になった場合、既存ストックの活用が可能な地域において、既成市街地との一体性や周辺の自然環境、防災性などに配慮した上で、市街化区域への編入あるいは市街化調整区域内地区計画制度の活用により、新市街地（住居系や産業系など）の整備を図ります。

・新市街地（住居系・産業系）／内陸部

幹線道路へのアクセスが良く、住居系と産業系のいずれの用途でも、既成市街地等との一体性が図られる地域においては、今後の社会情勢等から、必要とされる新市街地の用途を検討します。

○交通体系

・（都）安城高浜線の整備

都市幹線道路である（都）安城高浜線は、周辺都市との連絡機能の強化や通過交通の円滑な処理に向けた整備を促進します。

○公園・緑地

・公園緑地の整備・保全／中部公園

地域力を生かした公園づくりなどにより、既存の公園緑地の整備・保全を図ります。

・地域固有の緑の保全／神明宮

社寺林など、本市の骨格を形成する緑地であるとともに、地域のランドマークとして郷土の景観を形成する緑地について、保全を促進します。

○下水道・河川

・雨水貯留施設の整備／新市街地

雨水を安全に海へと排水するために、雨水貯留・浸透施設の整備を図ります。

新市街地の開発の際は、調整池の設置など、大雨の際の河川への急激な流出防止を図ります。

○景観形成

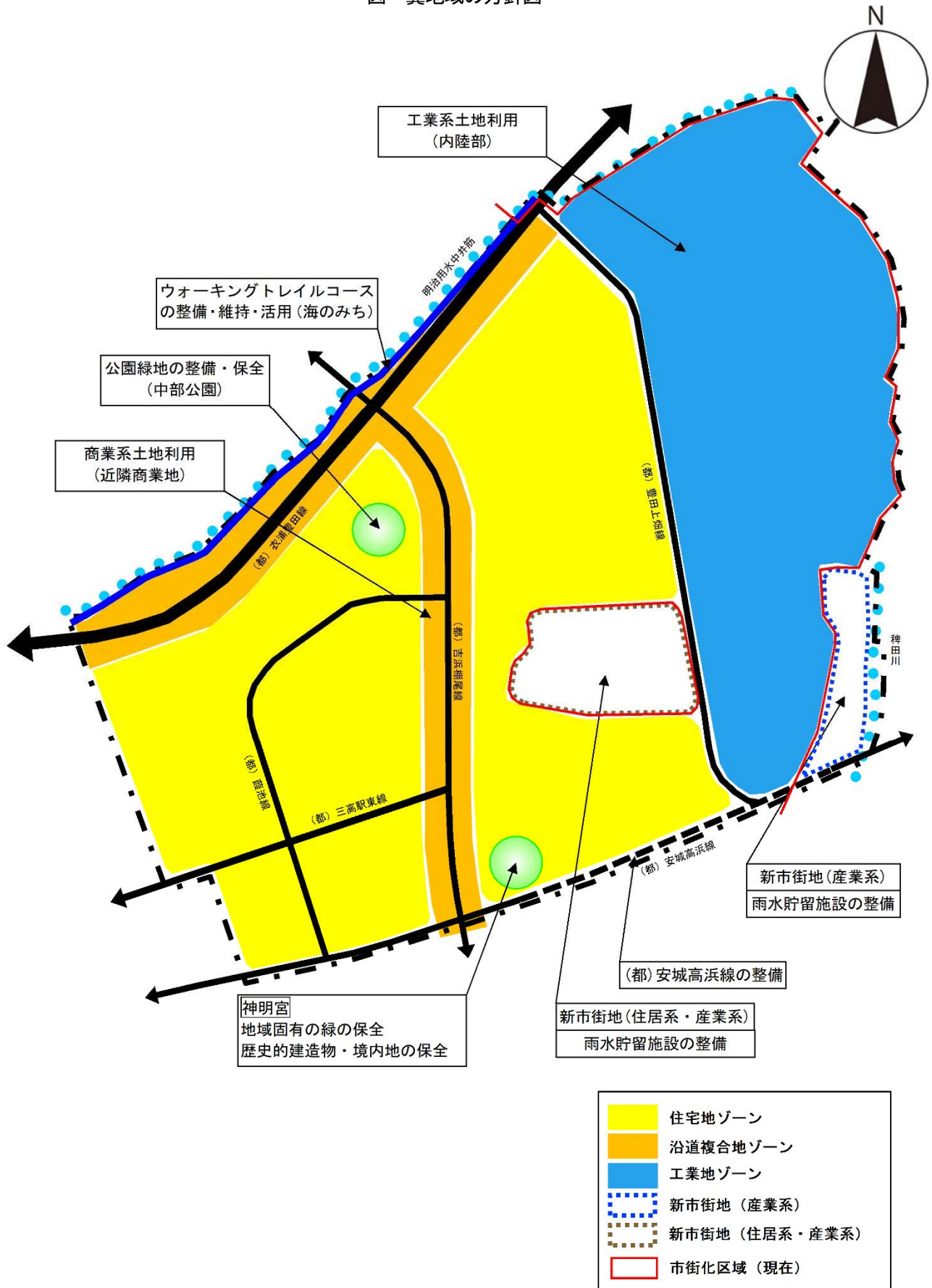
・ウォーキングトレイルコースの整備・維持・活用／海のみち

地場産業である三州瓦を活かした景観形成を図るとともに、ウォーキングトレイル「海のみち」の整備・維持・活用を図ります。

・歴史的建造物・境内地の保全／神明宮

主要な社寺においては、歴史的建造物の保存や境内林の保全を促進し、周辺市街地において歴史的景観に配慮した景観形成を図ります。

図 翼地域の方針図

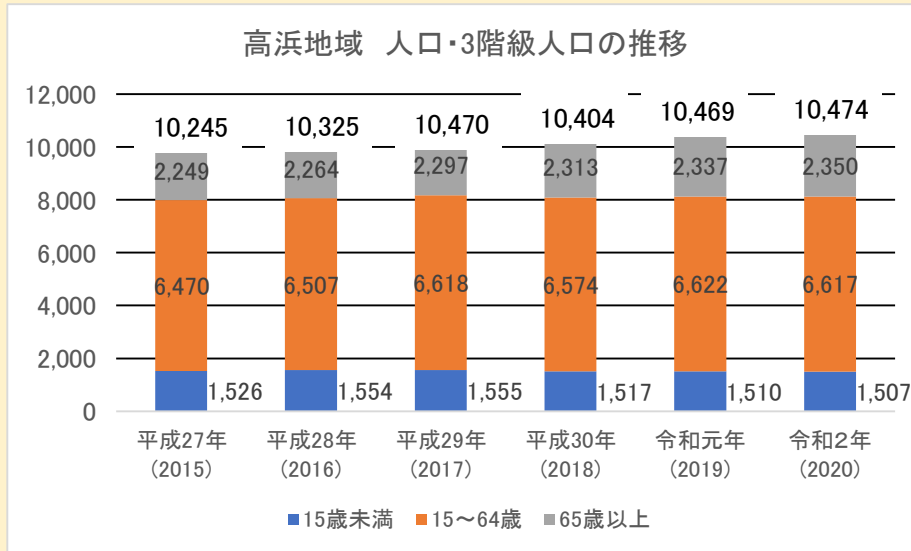


3 高浜地域

(1) 地域の現状

高浜地域の人口

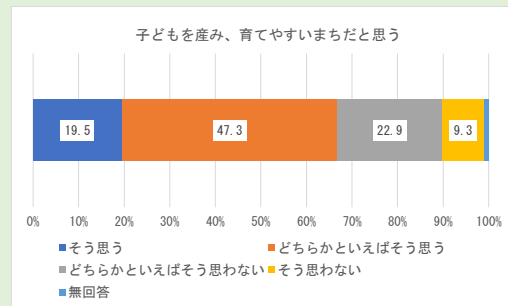
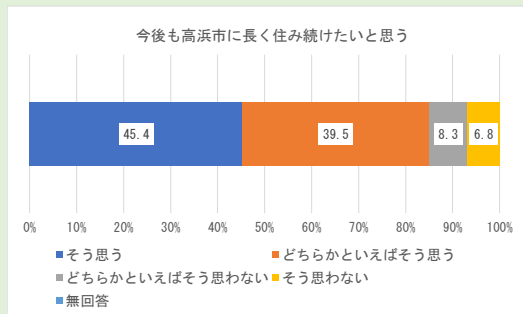
- 地域人口は、ほぼ横ばい傾向を示しています。
- 市全体の人口の 21.2%を占め、吉浜地域の次に人口の多い地域となっています。
- 近年、15歳未満および15～64歳人口は微減の傾向であるとともに、65歳以上人口は増加傾向を示しています。



出典：高浜市統計データより

【高浜地域の定住などに対する地域の思い】

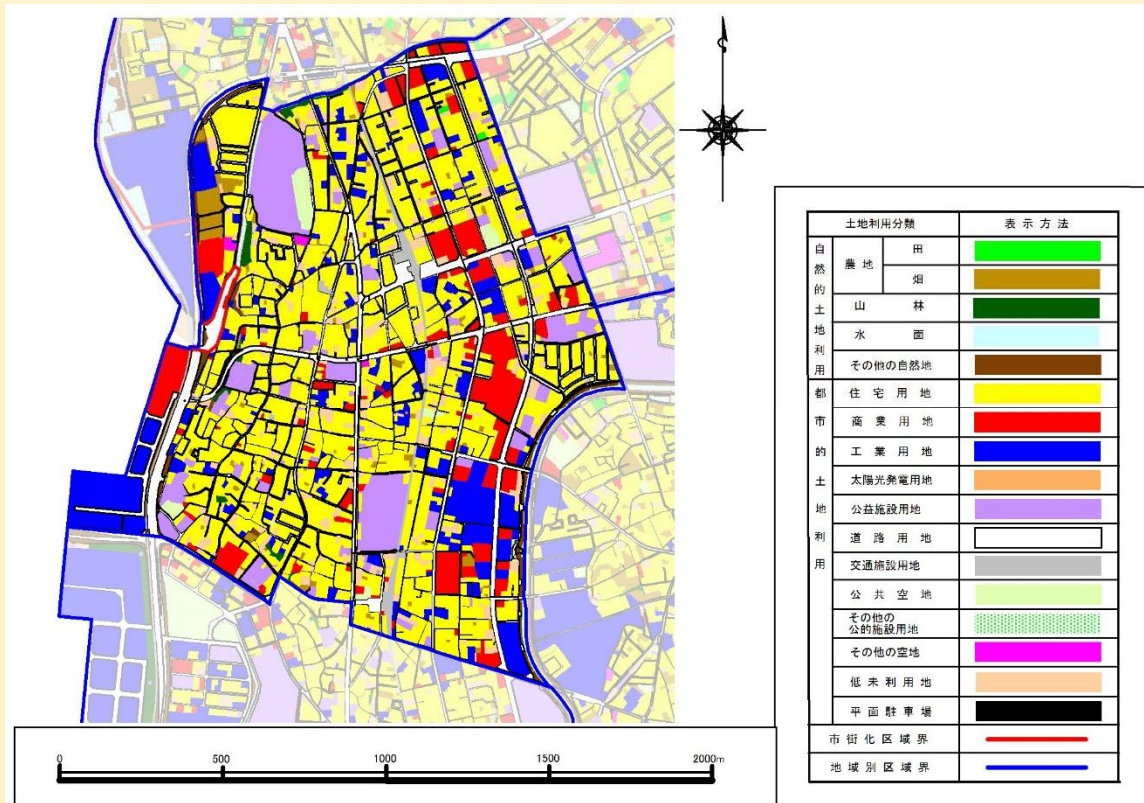
- 「今後も高浜市に長く住み続けたいと思う」という質問に対し、「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」との回答は84.9%と、他の地域と比較して最も高くなっています。
- 「子どもを産み、育てやすいまちだと思う」という質問に対し、「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」との回答が、66.8%を占めています。



出典：高浜市まちづくりや市民生活の現状及び児童・生徒の意識や行動に関するアンケート報告書より
(令和3年5月)

高浜地域の土地利用

- 高浜地域は、全てが市街化区域であり、その土地利用は、臨海部に工業系、幹線道路沿いに商業系が立地し、住居系については工場との混在が一部あります。
- 自然的土地利用については、約10年間で2.0%減少し、都市的土地利用に転換されている一方、工業系土地利用についても利用転換の傾向が見られます。また、低未利用地は地域全体の5.0%(9.4ha)となっています。



区分	高浜地域		増減率	
	平成30年	平成19年		
自然的 土地利用	農地	2.2%	2.8%	-0.6%
	水面その他	2.1%	3.5%	-1.4%
	小計	4.3%	6.3%	-2.0%
都市的 土地利用	住宅用地	43.2%	41.2%	2.0%
	商業用地	8.7%	5.6%	3.1%
	工業用地	10.1%	13.3%	-3.2%
	公共・公益用地	8.7%	8.0%	0.7%
	道路・交通施設用地	18.9%	18.3%	0.6%
	その他	6.2%	7.3%	-1.1%
	小計	95.7%	93.7%	2.0%
合計	100.0%			
低未利用地	9.4ha	5.0%		

出典：都市計画基礎調査

(2) 地域の課題

○高浜地域は、本市で最も「住みたい」意向の高い地域として、2つの鉄道駅や市役所などの機能を有効活用する必要があります。

⇒課題1：都市機能の集積

○人口増加傾向が市内で最も緩やかな地域であることから、「高浜市国土強靱化地域計画」などに基づく災害に強いまちづくりとあわせ、様々な市民のニーズに対応した居住環境の形成が必要です。

⇒課題2：利便性の高い地域として多様な居住ニーズへの対応

○高浜地域は本市の顔として、地場産業である三州瓦を活用する必要があります。

⇒課題3：地域資源の活用

(3) 将来のイメージ

○名鉄三河高浜駅を中心に、本市の中核として発展してきた地域であることから、本市の玄関口としてふさわしい交流拠点の形成を目指します。

○市内に3つある旅客駅のうち2つがこの地域に集中しており、市役所をはじめとした公共サービス拠点多く位置することから、多様な都市機能の集積を目指します。

○地場産業である三州瓦の特色などを活かした多様な観光資源を有していることから、高浜市の顔として、まち内外から交流が生まれるまちづくりを目指します。

(4) まちづくりの方針

高浜地域の目標

市の玄関口 × 公共の拠点 × 多様な観光
 ↳ まち内外からの交流を生む 高浜地域

高浜地域の方針（※市全域に関わるものを除く）

○都市構造拠点

・都市機能集積拠点／三河高浜駅、高浜港駅周辺

広域的な交流を支える結節点である駅の周辺を、商業・業務機能や生活利便機能などが集積する「都市機能集積拠点」として位置づけます。

・公共サービス拠点／市役所、いきいき広場、たかぴあ

本市で暮らす上で必要となる基礎的な都市機能として、行政サービスや交流施設などの拠点施設を「公共サービス拠点」と位置づけます。

○土地利用

・主要駅周辺の住居系・商業系土地利用／三河高浜駅、高浜港駅周辺

駅周辺における歩いて暮らせるコンパクトな都市づくりを目指すため、市街地再開発事業を実施した三河高浜駅周辺は、低未利用地の活用などにより、中高層の集合住宅や高齢者向け住宅などを誘導し、商業機能をはじめとした多様な都市機能と調和した住宅地の形成を図ります。

高浜港駅周辺は、交通便利性を活かした住宅地の形成を図り、家屋の耐震改修や家具の転倒防止を促進するとともに、防火地域・準防火地域においては民家の不燃化を促進します。

市街地再開発事業を実施した三河高浜駅周辺は、低未利用地の活用などにより、駅利用者や駅周辺の居住者を対象とした商業・サービス機能などが集積する複合的な商業地の形成を図ります。

高浜港駅周辺は、駅周辺の居住者を対象とした商業・サービス機能の誘導を図ります。

駅周辺での商業地の形成にあたっては、歩行者にとって安全で快適な商業空間の形成を図ります。

・工業系土地利用／臨海部、幹線道路沿道部、住工混在市街地

衣浦港の特性を活かし、工業や流通機能が集積する一帯を臨海部工業系拠点に位置づけ、操業環境の維持を図るとともに、新たな産業を誘致するための用地を確保するなど、都市活力の維持・充実を図ります。

臨海部の工業地ゾーンである衣浦港は、積極的な企業誘致等に向け、防潮堤の整備などによる安全性の向上を図り、重要港湾として物流機能の強化を促進します。

幹線道路沿道に集積する一団の工業地を幹線道路沿道部工業系拠点に位置づけ、交通の利便性等を活かし、流通業務機能の集積や新たな産業の誘致を図ります。

準工業地域において昔ながらの産業が集積している地区では、必要に応じて特別用途地区や地区計画の指定などを検討し、地場産業の育成に向けた操業環境の維持・保全を図ります。

○交通体系

・(都) 西尾知多線の整備

都市幹線道路は、周辺都市との連絡機能の強化や通過交通の円滑な処理に向けた整備を促進します。

未整備の都市計画道路については、状況に応じて見直しを検討します。

・安全な避難路の確保／狭あい道路

大地震発生時においても安全な避難路を確保するため、狭あい道路の解消や沿道の建築物の耐震化、倒壊の可能性のあるブロック塀の解消を促進します。

○公園・緑地

・拠点緑地の整備／高浜ベイサイドエリア

衣浦港沿いの水辺は、高浜ベイサイド計画に基づき、海浜の自然環境と調和のとれた市民の憩いの場、レクリエーションの場、眺望の場となる拠点緑地の整備を図ります。

・地域固有の緑の保全／大山緑地、春日神社

社寺林など、本市の骨格を形成する緑地であるとともに、地域のランドマークとして郷土の景観を形成する緑地について、保全を促進します。

○下水道・河川

・豊かな河川環境の創出／稗田川

稗田川の沿川については、豊かな河川環境を創出するために、自然に配慮した親水空間の整備を促進します。

○景観形成

・ウォーキングトレイルコースの整備・維持・活用／鬼のみち、川のみち、海のみち

旧道の歴史的街なみや路地、地場産業である三州瓦を活かした景観形成を図るとともに、ウォーキングトレイル「鬼のみち」「川のみち」「海のみち」の整備・維持・活用を図ります。

・歴史的建造物・境内地の保全／春日神社

主要な社寺においては、歴史的建造物の保存や境内地の保全を促進し、周辺市街地において歴史的景観に配慮した景観形成を図ります。

・良好な水辺景観の形成／稗田川

稗田川においては、良好な水辺景観の形成を図ります。

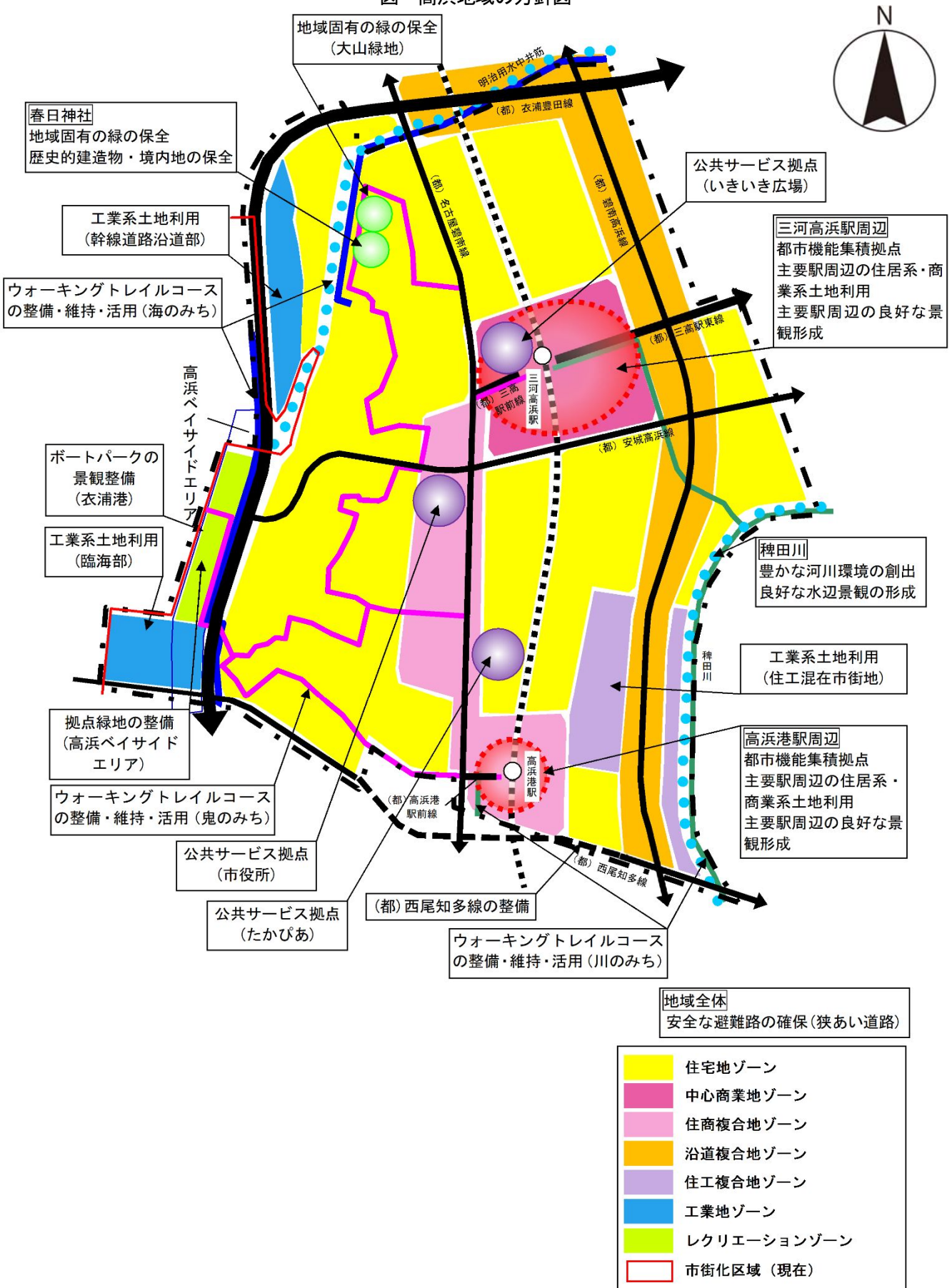
・ボートパークの景観整備／衣浦港

衣浦港においては、港湾施設や工場などを生かしたボートパークなどの景観整備を図ります。

・主要駅周辺の良好な景観形成／三河高浜駅、高浜港駅

本市の玄関口となる三河高浜駅周辺においては、地区の特性を踏まえた良好な景観形成を図ります。

図 高浜地域の方針図

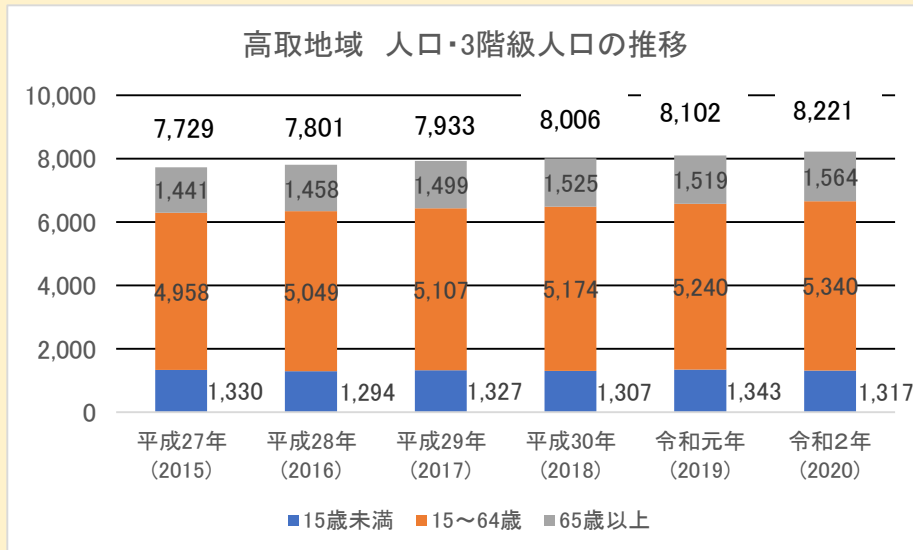


4 高取地域

(1) 地域の現状

高取地域の人口

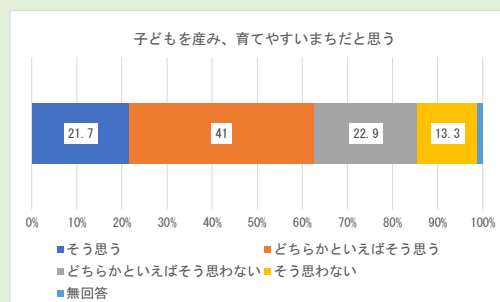
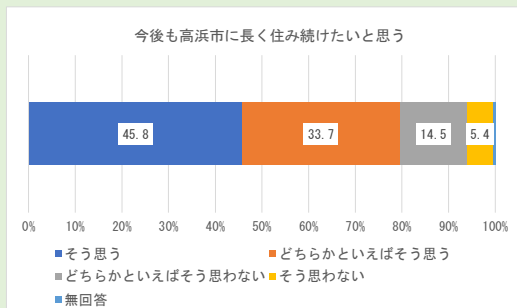
- 地域人口は、増加傾向を示しています。
- 市全体の人口の 16.7%を占める地域となっています。
- 近年、15歳未満は増減を繰り返している一方、15～64歳人口および65歳以上人口は増加傾向を示しています。



出典：高浜市統計データより

【高取地域の定住などに対する地域の思い】

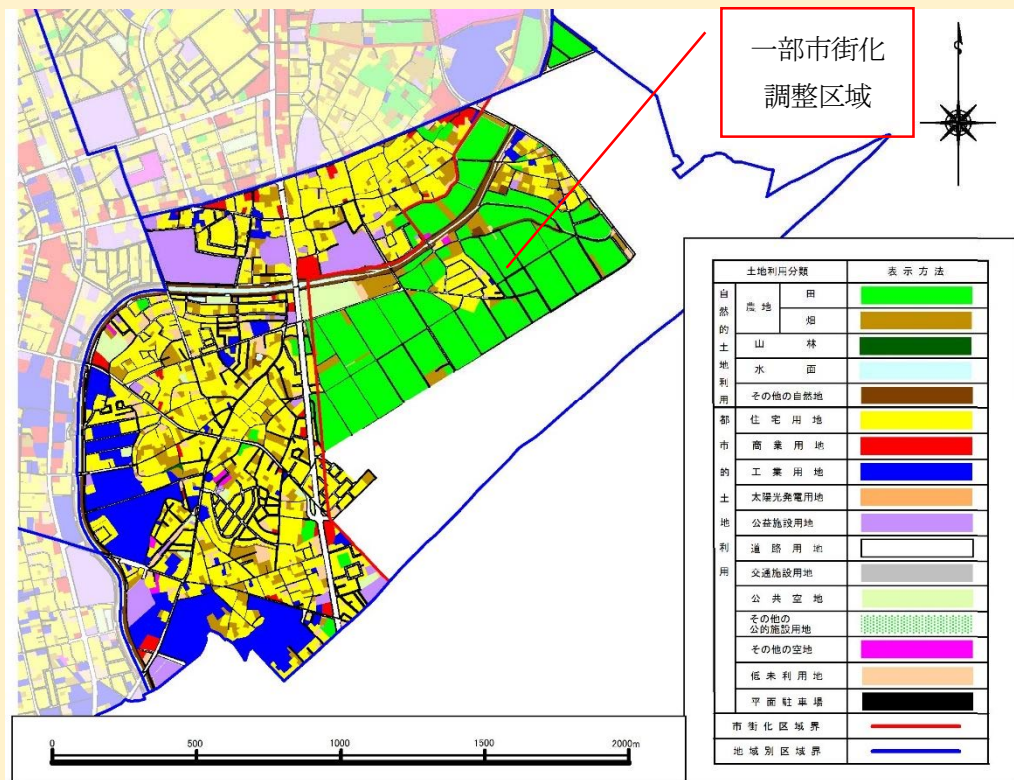
- 「今後も高浜市に長く住み続けたいと思う」という質問に対し、「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」との回答が、79.5%を占めています。
- 「子どもを産み、育てやすいまちだと思う」という質問に対し、「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」との回答が、62.7%を占めています。



出典：高浜市まちづくりや市民生活の現状及び児童・生徒の意識や行動に関するアンケート報告書より
(令和3年5月)

高取地域の土地利用

- 高取地域の土地利用は、西側の他地域との境に工業系、住居系については工場との混在が一部あるものの、およそ半分が市街化調整区域であることから、農地が最も存在する地域となっています。
- 市街化区域内の農地は、約10年間で4.2%減少し、都市的土地利用（主に住居系）に転換されています。また、低未利用地は地域全体の3.4%(4.8ha)となっています。



区分	高取地域		増減率	
	平成30年	平成19年		
自然的 土地利用	農地	9.5%	13.7%	-4.2%
	水面その他	3.6%	2.5%	1.1%
	小計	13.1%	16.2%	-3.1%
都市的 土地利用	住宅用地	43.4%	39.4%	4.0%
	商業用地	2.3%	2.6%	-0.3%
	工業用地	13.7%	14.9%	-1.2%
	公共・公益用地	7.7%	7.6%	0.1%
	道路・交通施設用地	14.6%	13.1%	1.5%
	その他	5.2%	6.2%	-1.0%
	小計	86.9%	83.8%	3.1%
合計	100.0%			
低未利用地	4.8ha	3.4%		

出典：都市計画基礎調査

(2) 地域の課題

○人口減少社会にありながら、本市全体と同様に人口が増加しており、市街化区域内の農地などの土地利用転換が進んでいることから、「住み続けたい」という意向に応える地域環境の形成が必要です。

⇒課題1：住み続けられる地域環境の形成

○地域のおよそ半分が市街化調整区域であり、本市の中で最も多くの農地を有していることから、その景観や営農環境の維持・保全が必要です。

⇒課題2：農地の保全および有効活用

○地域を大きく縦横断する稗田川や五反田グラウンドなど、「高浜市国土強靱化地域計画」などに基づく災害に強いまちづくりとあわせ、必要な機能・施設の整備および誘導が必要です。

⇒課題3：住み続けられる災害に強いまちづくり

(3) 将来のイメージ

○稗田川や広大な農地など、豊かな自然とともに発展してきた地域であることから、災害対策とあわせ、市民のやすらぎの場として、その景観および環境の維持・保全を目指します。

○市内で唯一の高校を含む子育て・教育関係施設や、広大なグラウンドなどがあり、住宅地から離れた文化・スポーツの場、自然とのふれあいの場としてのまちづくりを目指します。

○市街化調整区域において、農業基盤が整備された優良農地が広がっていることから、宅地開発の抑制により、営農環境の維持・保全を目指します。

(4) まちづくりの方針

高取地域の目標

豊かな自然 × 学びの場 × 優良な農業
 ↳ まちと自然とをむすぶ 高取地域

高取地域の方針（※市全域に関わるものを除く）

○土地利用

・ 公用地等利用検討ゾーン

まとまった公用地が存在する本市全体から見て南東のエリアは、利便性の高い施設の立地を検討するゾーンとして位置づけます。

・ 工業系土地利用／住工混在市街地

準工業地域において昔ながらの産業が集積している地区では、必要に応じて特別用途地区や地区計画の指定などを検討し、地場産業の育成に向けた操業環境の維持・保全を図ります。

・ 優良農地の保全／市街化調整区域

生産性の高い優良農地を保全するために、市街化調整区域の既存集落や既存住宅地の周辺においても、宅地拡大の抑制を図ります。

・ 新市街地（住居系）、新市街地（産業系）／内陸部

住居系や産業系などの土地需要への対応が必要になった場合、既存ストックの活用が可能な地域において、既存市街地との一体性や周辺の自然環境、防災性などに配慮した上で、市街化区域への編入あるいは市街化調整区域内地区計画制度の活用により、新市街地（住居系や産業系など）の整備を図ります。

○交通体系

・（都）安城高浜線、（都）西尾知多線の整備

都市幹線道路は、周辺都市との連絡機能の強化や通過交通の円滑な処理に向けた整備を促進します。

未整備の都市計画道路については、状況に応じて見直しを検討します。

・ 安全な避難路の確保／狭あい道路

大地震発生時においても安全な避難路を確保するため、狭あい道路の解消や沿道の建築物の耐震化、倒壊の可能性のあるブロック塀の解消を促進します。

○公園・緑地

・緑のネットワークの形成／稗田川

地域資源の魅力向上の観点から、街路や河川沿いについては、緑化により結び、緑のネットワークの形成を図ります。

○下水道・河川

・雨水貯留施設の整備／新市街地

雨水を安全に素早く海へと排水するために、排水ポンプの維持・管理とともに、雨水貯留・浸透施設の整備を図ります。

新市街地の開発の際は、調整池の設置など、大雨の際の河川への急激な流出防止を図ります。

・豊かな河川環境の創出／稗田川

稗田川の沿川については、豊かな河川環境を創出するために、自然に配慮した親水空間の整備を促進します。

○景観形成

・ウォーキングトレイルコースの整備・維持・活用／川のみち

地場産業である三州瓦を活かした景観形成を図るとともに、ウォーキングトレイル「川のみち」の整備・維持・活用を図ります。

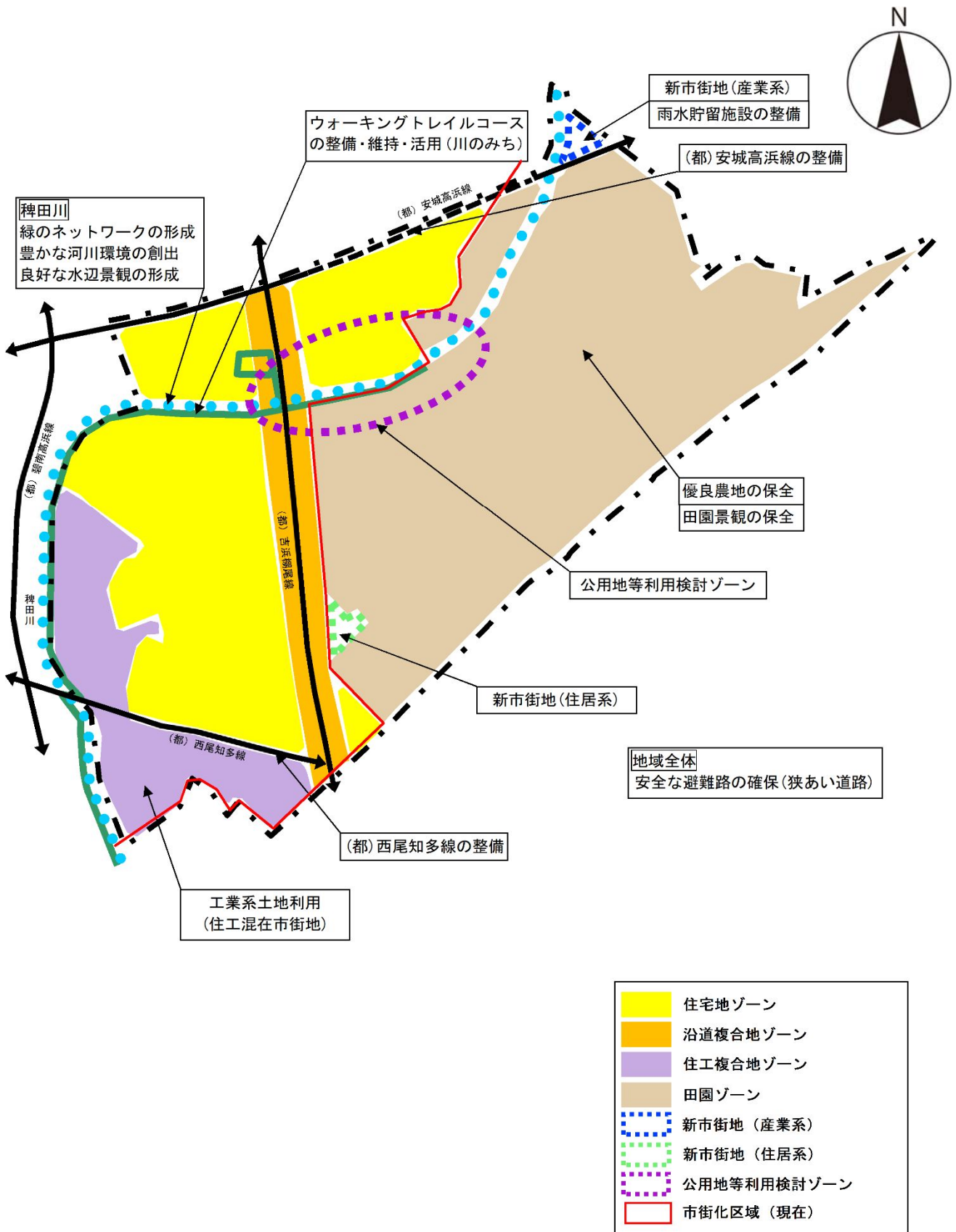
・良好な水辺景観の形成／稗田川

稗田川においては、良好な水辺景観の形成を図ります。

・田園景観の保全／市街化調整区域

優良農地の広がる市街化調整区域においては、田園景観の保全を図ります。

図 高取地域の方針図

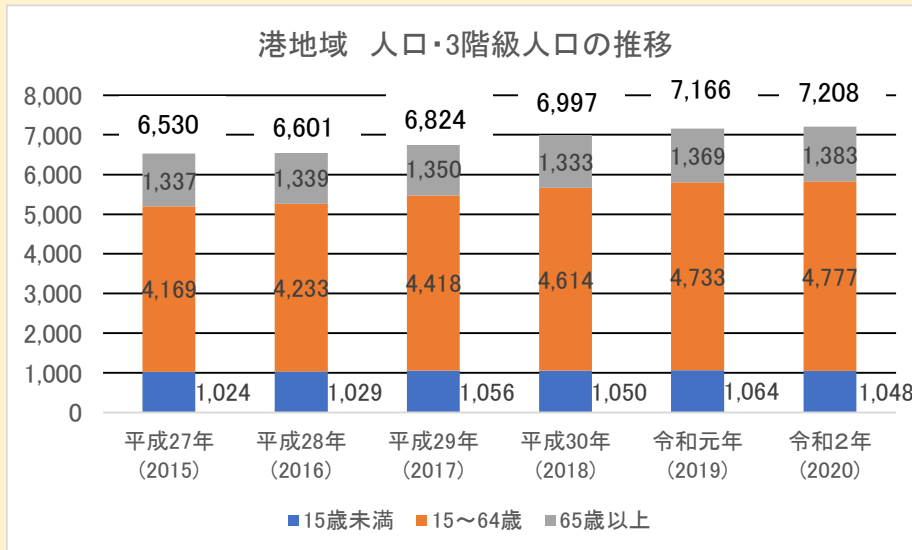


5 港 地 域

(1) 地域の現状

港地域の人口

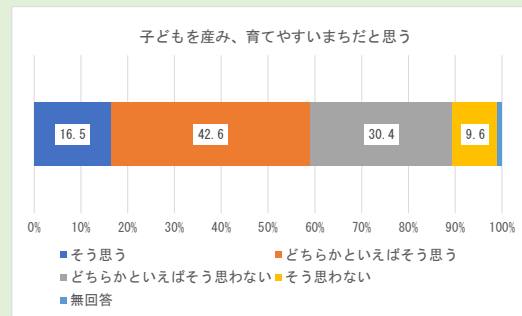
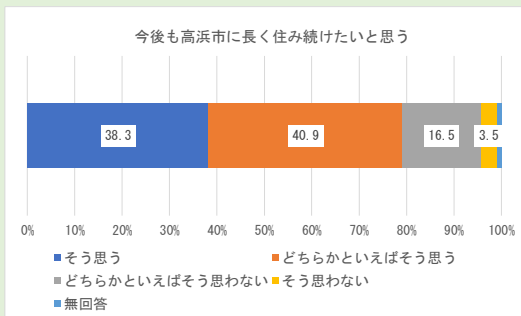
- 地域人口は、増加傾向を示しています。
- 市全体の人口の14.6%を占め、最も人口が少ない地域となっています。
- 近年、15歳未満は増減を繰り返している一方、15～64歳人口および65歳以上人口は増加傾向を示しています。



出典：高浜市統計データより

【港地域の定住などに対する地域の思い】

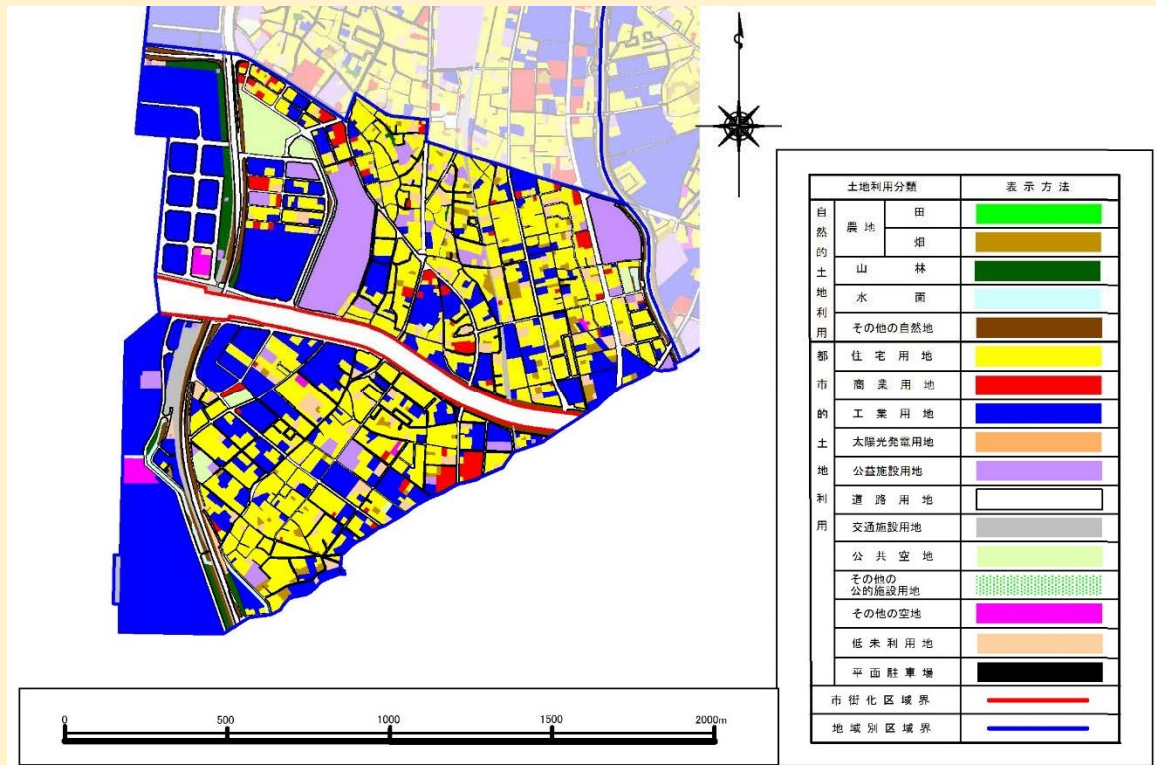
- 「今後も高浜市に長く住み続けたいと思う」という質問に対し、「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」との回答は79.2%と、他の地域と比較すると低い割合となっています。
- 「子どもを産み、育てやすいまちだと思う」という質問に対し、「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」との回答は59.1%と、他の地域と比較すると低い割合となっています。



出典：高浜市まちづくりや市民生活の現状及び児童・生徒の意識や行動に関するアンケート報告書より
(令和3年5月)

港地域の土地利用

- 港地域は、全てが市街化区域であり、その土地利用は、臨海部に工業系が集積する一方、内陸部にかけて工場と住居系が混在する地域となっています。
- 自然的土地利用は 6.7%あり、低未利用地は地域全体の 3.9%(7.2ha)となっています。



区分	港地域		増減率	
	平成30年	平成19年		
自然的 土地 利用	農地	3.0%	1.9%	1.1%
	水面その他	3.7%	4.1%	-0.4%
	小計	6.7%	6.0%	0.7%
都市的 土地 利用	住宅用地	29.8%	26.6%	3.2%
	商業用地	2.1%	2.5%	-0.4%
	工業用地	29.1%	32.1%	-3.0%
	公共・公益用地	6.8%	6.6%	0.2%
	道路・交通施設用地	18.9%	19.6%	-0.7%
	その他	6.5%	6.6%	-0.1%
	小計	93.3%	94.0%	-0.7%
合計	100.0%			
低未利用地	7.2ha	3.9%		

出典：都市計画基礎調査

(2) 地域の課題

○本市の中で最も住宅と工場が混在している地域であることから、住環境、操業環境に配慮した空間形成が必要です。

⇒**課題1：住・工の適正な空間形成**

○港地域では、幹線道路などへのアクセスに優れる一方、行き止まりや狭あい道路などが多く、海や河川にも面していることから、「高浜市国土強靱化地域計画」などに基づく災害に強いまちづくりが必要です。

⇒**課題2：防災性を高めた住環境の形成**

○「住み続けたい」などの意向を高めるため、港小学校近くのまとまった公用地等の有効な活用が必要です。

⇒**課題3：公用地の有効活用**

(3) 将来のイメージ

○衣浦大橋や衣浦港などの物流の強みを活かして発展してきた地域であることから、快適な市民活動や企業活動に資する市街地環境の形成を目指します。

○公用地等が集積していることから、まちの多様性や社会情勢等の変化に対応しつつ、利便性の高い施設の立地などによる新たな拠点の形成を目指します。

○衣浦湾やそこへそそぐ河川に広く面していることから、文化・スポーツの場や産業に活用する一方、災害対策などを促進することで、个性的かつ安全で住みよい住環境の形成を目指します。

(4) まちづくりの方針

港地域の目標

陸・海のアクセス × 新拠点 × 住・産の調和
 ↳ まちの多様性を育む 港地域

港地域の方針（※市全域に関わるものを除く）

○土地利用

・ 公用地等利用検討ゾーン

まとまった公用地が存在する本市全体から見て南西のエリアは、利便性の高い施設の立地を検討するゾーンとして位置づけます。

・ 工業系土地利用／臨海部、幹線道路沿道部、住工混在市街地

衣浦港の特性を活かし、工業や流通機能が集積する一帯を臨海部工業系拠点に位置づけ、操業環境の維持を図るとともに、新たな産業を誘致するための用地を確保するなど、都市活力の維持・充実を図ります。

臨海部の工業地ゾーンである衣浦港は、積極的な企業誘致等に向け、防潮堤の整備などによる安全性の向上を図り、重要港湾として物流機能の強化を促進します。

幹線道路沿道に集積する一団の工業地を幹線道路沿道部工業系拠点に位置づけ、交通の利便性等を活かし、流通業務機能の集積や新たな産業の誘致を図ります。

準工業地域において昔ながらの産業が集積している地区では、必要に応じて特別用途地区や地区計画の指定などを検討し、地場産業の育成に向けた操業環境の維持・保全を図ります。

○交通体系

・ (都) 名古屋碧南線、(都) 西尾知多線の整備

都市幹線道路は、周辺都市との連絡機能の強化や通過交通の円滑な処理に向けた整備を促進します。

未整備の都市計画道路については、状況に応じて見直しを検討します。

・ 安全な避難路の確保／狭あい道路

大地震発生時においても安全な避難路を確保するため、狭あい道路の解消や沿道の建築物の耐震化、倒壊の可能性のあるブロック塀の解消を促進します。

○公園・緑地

・拠点緑地の整備／高浜ベイサイドエリア

衣浦港沿いの水辺は、高浜ベイサイド計画に基づき、海浜の自然環境と調和のとれた市民の憩いの場、レクリエーションの場、眺望の場となる拠点緑地の整備を図ります。

・地域固有の緑の保全／神明社

社寺林など、本市の骨格を形成する緑地であるとともに、地域のランドマークとして郷土の景観を形成する緑地について、保全を促進します。

○下水道・河川

・豊かな河川環境の創出／稗田川

稗田川の沿川については、豊かな河川環境を創出するために、自然に配慮した親水空間の整備を促進します。

○景観形成

・ウォーキングトレイルコースの整備・維持・活用／鬼のみち、川のみち

旧道の歴史的街なみや路地、地場産業である三州瓦を活かした景観形成を図るとともに、ウォーキングトレイル「鬼のみち」「川のみち」の整備・維持・活用を図ります。

・歴史的建造物・境内地の保全／神明社

主要な社寺においては、歴史的建造物の保存や境内林の保全を促進し、周辺市街地において歴史的景観に配慮した景観形成を図ります。

・良好な水辺景観の形成／稗田川

稗田川においては、良好な水辺景観の形成を図ります。

・産業景観の整備／衣浦港

衣浦港においては、港湾施設や工場などを生かした産業景観の整備などの景観整備を図ります。

第6章

計画の実現に向けて

第6章 計画の実現に向けて

6-1 都市づくり、地域づくりの主体と役割分担

都市計画マスタープランに掲げられた都市計画の基本方針や目標の達成に向け、全体構想や地域別構想を進めていくためには、「都市づくり」、「地域づくり」の主体である市民・事業者・行政等が、各々の役割を担っていくことが必要です。

特に、魅力的で、よりよい都市づくり、地域づくりのため、「高浜市自治基本条例」に基づく参画と協働により、市民・事業者・行政等が都市計画マスタープランを共通の指針として、それぞれが自らの特性を活かしながら都市づくり、地域づくりを進めることが重要です。

※「都市づくり」：全市的な取組、またはその取組が市全体に関連する取組

※「地域づくり」：地域的な取組

市民の役割

都市の将来像や都市づくりに関心を持つとともに、都市計画マスタープランをはじめとした本市の都市づくり施策を理解し、参画、提案することが期待されます。

地域づくりの主体として、市民相互が協力し、創意工夫のもと地域の個性や特色を活かした地域づくりを推進します。

事業者の役割

地域社会の一員として、都市計画マスタープランをはじめとした本市の都市づくり施策を理解し、市民主体の地域づくり活動等に協力するとともに、事業者としての専門性を活かし、魅力ある都市づくりに貢献することが期待されます。

行政の役割

都市計画マスタープランをはじめとした本市の都市づくり施策を推進します。

都市計画に関連する情報提供に努めるとともに、市民や事業者など、様々な主体が都市づくり、地域づくりに参画する仕組みや支援等の提供に努めます。

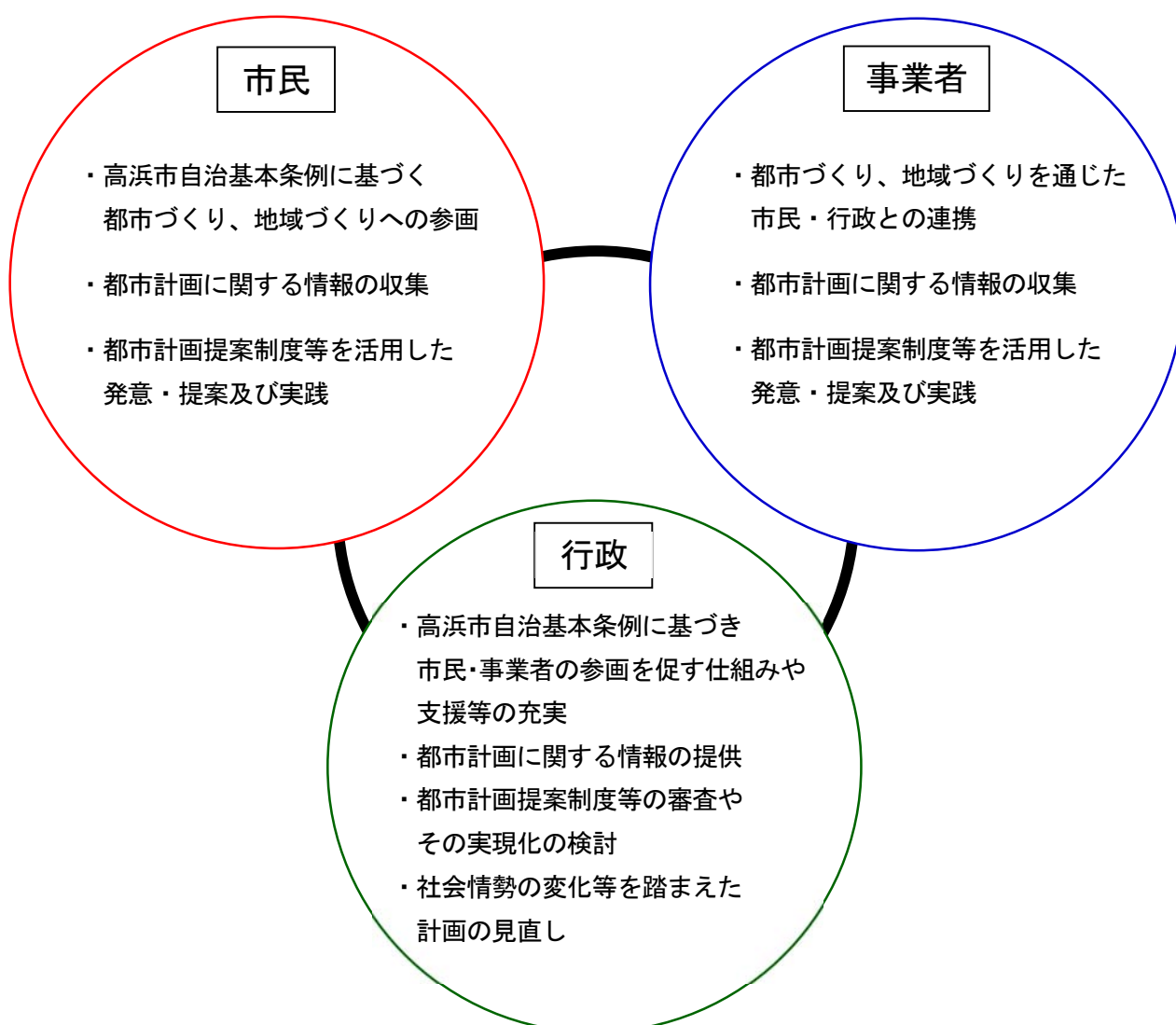
市民主体の地域づくり活動や、事業者の都市づくりの活動を支援するとともに、都市づくり全体の調整役を担います。

6-2 計画の見直し

都市計画マスタープランは、長期的な計画であることから、その実現には一定の期間を要します。

このため、都市計画マスタープランは、今後の社会情勢等の変化による新たな都市づくりの課題や市民ニーズへと対応するべく、上位関連計画との整合を図りつつ、事業の進捗状況や成果の評価・検証を行いながら、必要に応じて計画内容の見直しを適切に行っていくものとします。

図 都市づくり、地域づくりの役割図



参考資料

参考資料

1 高浜市都市計画マスタープラン策定の経緯

	月 日	会 議 等	内 容
令和2年度	6月24日	策定部会 (第1回)	都市の現状整理
	10月28日	策定部会 (第2回)	将来フレーム・将来像の検討
	11月20日	策定委員会 (第1回)	課題・将来フレーム・将来像の協議
	1月22日	策定部会 (第3回)	全体構想の検討
	3月19日	策定委員会 (第2回)	全体構想の協議
令和3年度	8月16日	策定部会 (第4回)	地域別構想の検討
	8月31日	策定委員会 (第3回)	地域別構想の協議
	11月9日 ～25日	まちづくり協議会説明	都市計画マスタープラン案の報告 ・11月9日 吉浜まちづくり協議会 ・11月10日 南部まちづくり協議会 ・11月11日 高浜まちづくり協議会 ・11月17日 高取まちづくり協議会 ・11月25日 翼まちづくり協議会
	12月1日 ～27日	意見募集	パブリックコメントの実施 ・意見件数：8件（人数3名）
	1月21日	策定部会 (第5回)	都市計画マスタープラン最終案の検討
	2月4日	策定委員会 (第4回)	都市計画マスタープラン最終案の協議
	2月15日	土地利用審議会	都市計画マスタープラン最終案の審議
	2月18日	都市計画審議会	都市計画マスタープランの審議

2 用語解説

【あ】行	
ウォーキング トレイル	豊かな景観・自然、歴史的物事、文化施設などをつなぎ、うるおいが実感できる質の高い歩行者空間のネットワーク。
【か】行	
既存ストック	既に整備済みの都市施設（道路、公園等）など。
可住地面積	道路や河川などを除いた、人が住むことのできる土地の面積。
狭あい道路	緊急車両の通行や防災上の支障となる、幅員が狭い道路。
協働	複数の主体が目標を共有し、ともに力を合わせて活動すること。
交通結節点	異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。駅前広場やバスターミナルなど。
コミュニティ	地域社会。共同体意識を持って共同生活を営む、一定の地域およびその人々の集団。
【さ】行	
市街化区域	都市計画区域内において、既に市街地を形成している区域および、概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
市街化調整区域	都市計画区域内において、市街化を抑制すべき区域。
人口集中地区	国勢調査において、人口密度が4,000人/km ² 以上の調査区が集合し、合計人口が5,000人以上となる統計地区。 またはDID（Densely Inhabited District の略）という。
親水空間	水や川に触れることで親しみを深めることができる場所。
スプロール	都市が急速に発展し、都心部から周辺へと、市街地開発が無秩序・無計画に広がること。
製造品出荷額等	製造品出荷額、加工賃収入額、その他収入額及び製造工程から出たくず及び廃物の出荷額の合計。
【た】行	
地区計画制度	都市計画法に基づき、住民の生活に身近な「地区」を単位として、道路、公園等の施設の配置や、建築物の建て方などについて、地区特性に応じてきめ細やかなルールを定めるまちづくりの制度。
都市機能	文化、教育、保健・医療・福祉、商業、工業などのサービスを提供する機能。
都市基盤整備	道路、上下水道、学校、公園などの、市民の生活や産業活動を支える施設を整備すること。
都市計画道路	都市計画法に基づき計画された道路。
土地区画整理事業	宅地の利用増進と公共施設の整備改善を図るため、土地の区画形質の変更、公共施設の新設、変更を同時に行うことで、健全な市街地形成を目的とする事業。減歩と換地の制度により、道路や公園などの公共施設用地を生み出すところに大きな特色がある。

【は】行	
ボートパーク	主に小型モーターボートを対象とした、必要最小限の施設や機能を備えた簡易な係留・保管施設。
【ま】行	
密集市街地	老朽化した木造住宅等の建築物が密集していて、かつ避難道路や避難公園、緑地などの防災機能が十分に確保されていない市街地。
【ら】行	
ライフサイクルコスト	構造物などがつくられてから、その役割を終えるまでにかかる費用をトータルでとらえたもの。



高浜市都市計画マスタープラン

発行 令和4年4月

高浜市 都市政策部 都市計画グループ
〒444-1398 愛知県高浜市青木町四丁目1番地2
TEL : 0566-52-1111 FAX : 0566-52-1110