

第2章 現況分析

2-1 市の概要

(1) 半田市の位置づけ

本市は、名古屋市の南、知多半島のほぼ中心に位置しており、名鉄河和線とJR武豊線の鉄道2路線により名古屋市と結ばれています。また、知多半島の各都市や名古屋市と連絡する知多半島道路や南知多道路、中部国際空港へ連絡する知多横断道路があり、半田中央ジャンクションにより自動車専用道路が交差しています。主要な道路としては国道247号、国道366号の2路線、県道は名古屋半田線、半田常滑線、碧南半田常滑線（衣浦トンネル）、西尾知多線等13路線があります。また、古くから衣ヶ浦を背景とした海運業や醸造業等で栄えた臨海部には衣浦港が整備されており、陸・海・空の広域的な物流の利便性が高い都市となっています。

その他に半田税務署・名古屋地方検察庁・名古屋地方裁判所・名古屋法務局・半田警察署・愛知県知多総合庁舎・愛知県半田保健所等の国・県の施設や第3次救急医療機関である半田市立半田病院が立地しており、知多地域の中核的な都市として機能しています。

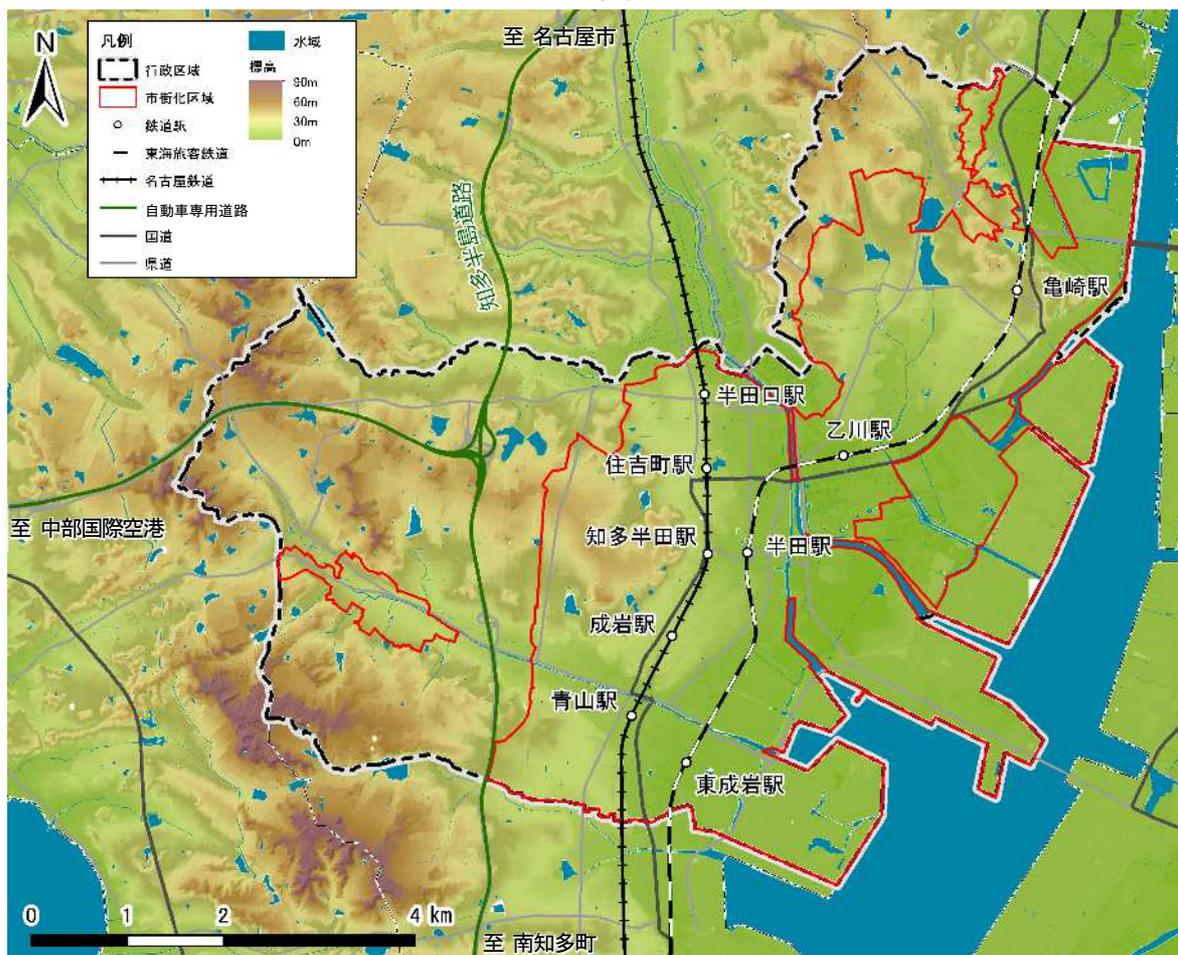
図1 位置図



(2) 地形条件

本市は知多半島の中央にある丘陵部から、埋立てによって整備された衣浦港にかけて、西高東低の地形となっています。市域を縦断する名鉄河和線が、知多半島中央の丘陵地に沿って整備されており、本市の拠点駅となる知多半田駅周辺まで丘陵地がせり出しています。また、JR武豊線の亀崎駅周辺の一部に丘陵地がありますが、その他の駅周辺については概ね平坦であり、各地域で異なる地形条件を有しています。

図2 標高図



資料：国土数値情報

2-2 人口・世帯

(1) 人口・世帯の推移

① 人口の推移

国勢調査による本市の人口の推移を長期的に見ると、図3に示すとおり、平成22年（2010年）頃がピークとなっています。国立社会保障・人口問題研究所による推計では、令和27年（2045年）には、平成27年（2015年）の116,908人から22,056人減少し、94,852人となることが予測されています。また、図4で示すとおり、平成27年（2015年）以降からこれまでの住民基本台帳の人口の推移を踏まえて本市が独自で実施した推計では、令和27年（2045年）の人口は109,153人と、減少速度は緩やかですが、いずれの場合も人口減少が進行することを予測しています。

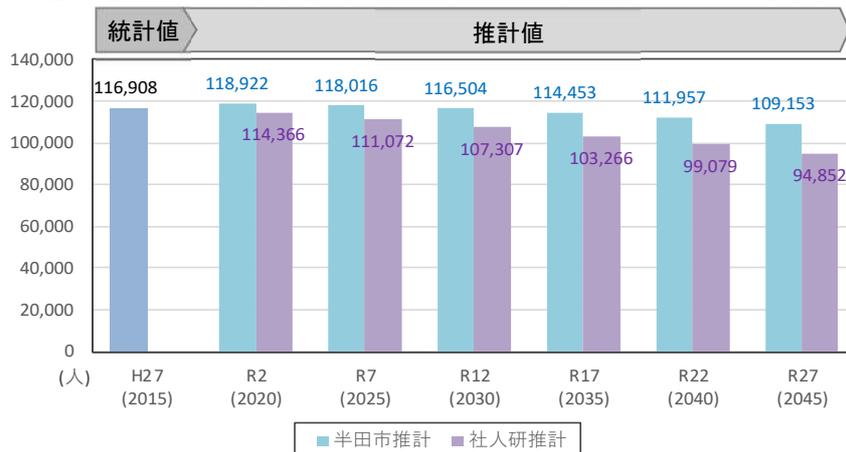
年齢3区分別の人口を見ると、年少人口は、平成2年（1990年）から平成17年（2005年）までは概ね19,000人で推移していましたが、それ以降減少し平成27年（2015年）では16,263人となっています。今後も減少することが予測されています。生産年齢人口は、平成22年（2010年）までは増加していますが、その後減少に転じ、今後も減少することが予測されています。一方で、老年人口は増加しており、平成27年（2015年）で23.0%の高齢化率は、令和22年（2040年）には33.9%まで増加し、人口の3分の1以上が高齢者となることが予測されています。

図3 人口の推移



資料：【H27 以前】国勢調査、【R2 以降】国立社会保障・人口問題研究所

図4 社人研推計値と半田市推計値(平成27年(2015年)以降の人口推移を踏まえた推計)



② 世帯数の推移

世帯数は増加している一方、1世帯当たりの人員が減少しています。また、高齢夫婦世帯や高齢単身世帯は増加しており、平成27年（2015年）では平成12年（2000年）と比較して倍増しています。

図5 世帯数の推移

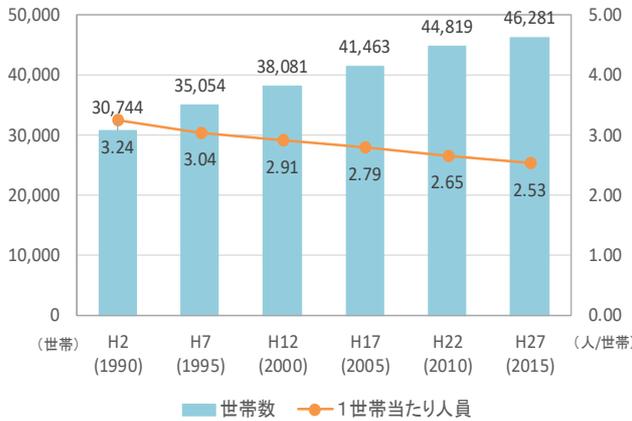
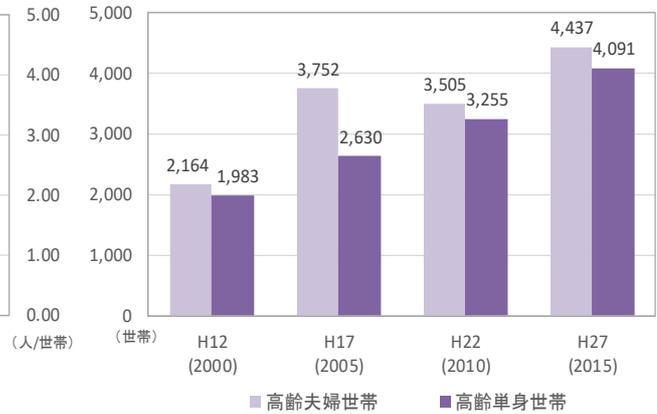


図6 高齢夫婦世帯・高齢単身世帯の推移



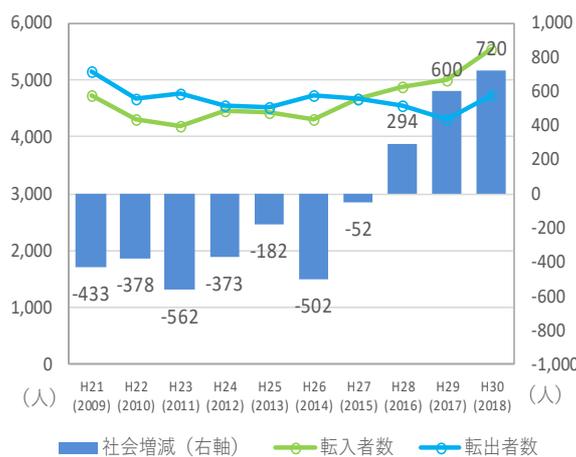
資料：国勢調査

資料：国勢調査

③ 人口の増減

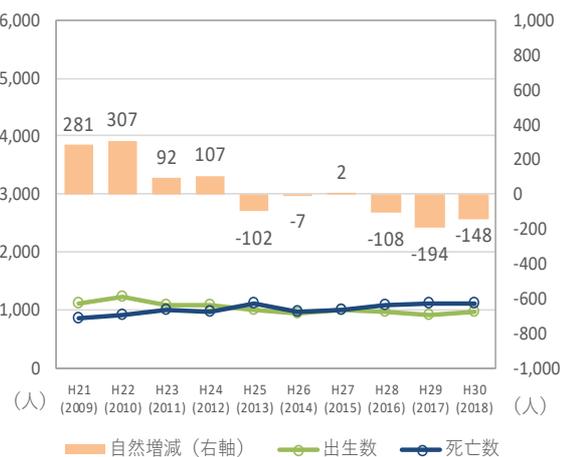
国勢調査が5年ごとの調査であり、調査の最新年次が平成27年（2015年）であることから、ここでは、住民基本台帳からの推計値により平成27年（2015年）以降の推移について人口の増減を把握します。本市の10年間の社会増減は、平成27年（2015年）まで転出超過となっていますが、平成28年（2016年）以降は転入超過となっています。自然増減は、平成24年（2012年）までは増加していますが、平成25年（2013年）以降は減少傾向です。

図7 社会増減の推移



資料：住民基本台帳

図8 自然増減の推移



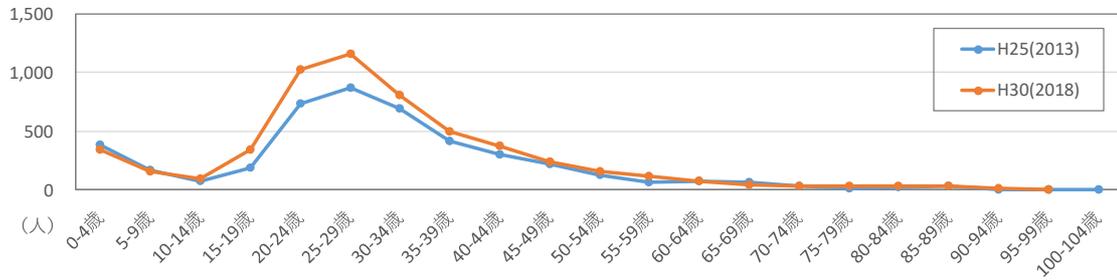
資料：住民基本台帳

※社会増減：住民が市外に引っ越していったり、市外から引っ越してきたりすることによる人口の増減を言う。市外へ出て行く人が多い状況を「転出超過」、市内へ入ってくる人が多い状況を「転入超過」と言う。
 ※自然増減：出生と死亡による人口の増減を言う。出生が死亡を上回る状況を「自然増」と言う。

④ 年齢別の社会増減

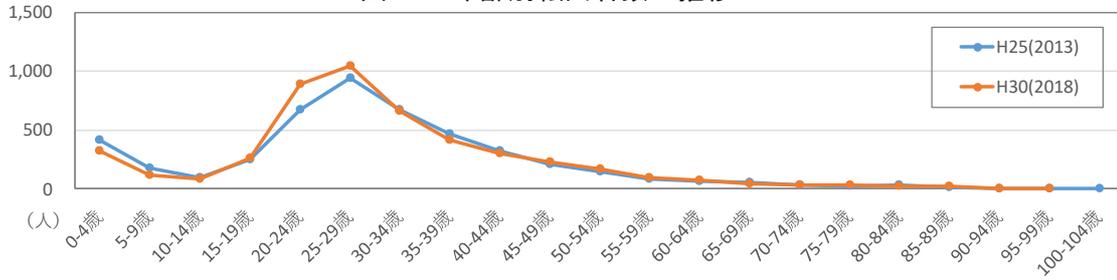
転入者・転出者とも20歳代、30歳代が多く、また、0歳から4歳の転入者・転出者も多くなっており、就職や出産後の引っ越しによる移動が考えられます。

図9 年齢別転入者数の推移



資料：住民基本台帳

図10 年齢別転出者数の推移



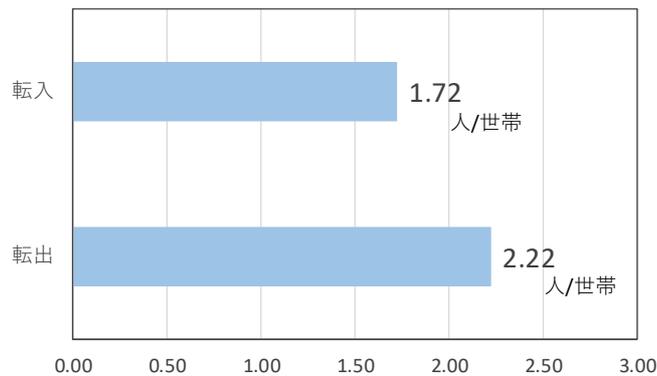
資料：住民基本台帳

⑤ 社会増減の世帯特性

転入世帯と転出世帯の1世帯当たり人員を比較すると、転出世帯の方が転入世帯より多くなっています。世帯構成員が増加して市外へ転出している人が多いことが推察されます。

図11 転入世帯と転出世帯の1世帯当たり人員

(平成26年(2014年)から平成30年(2018年)の5年間平均値)



資料：住民基本台帳

(2) 人口の分布

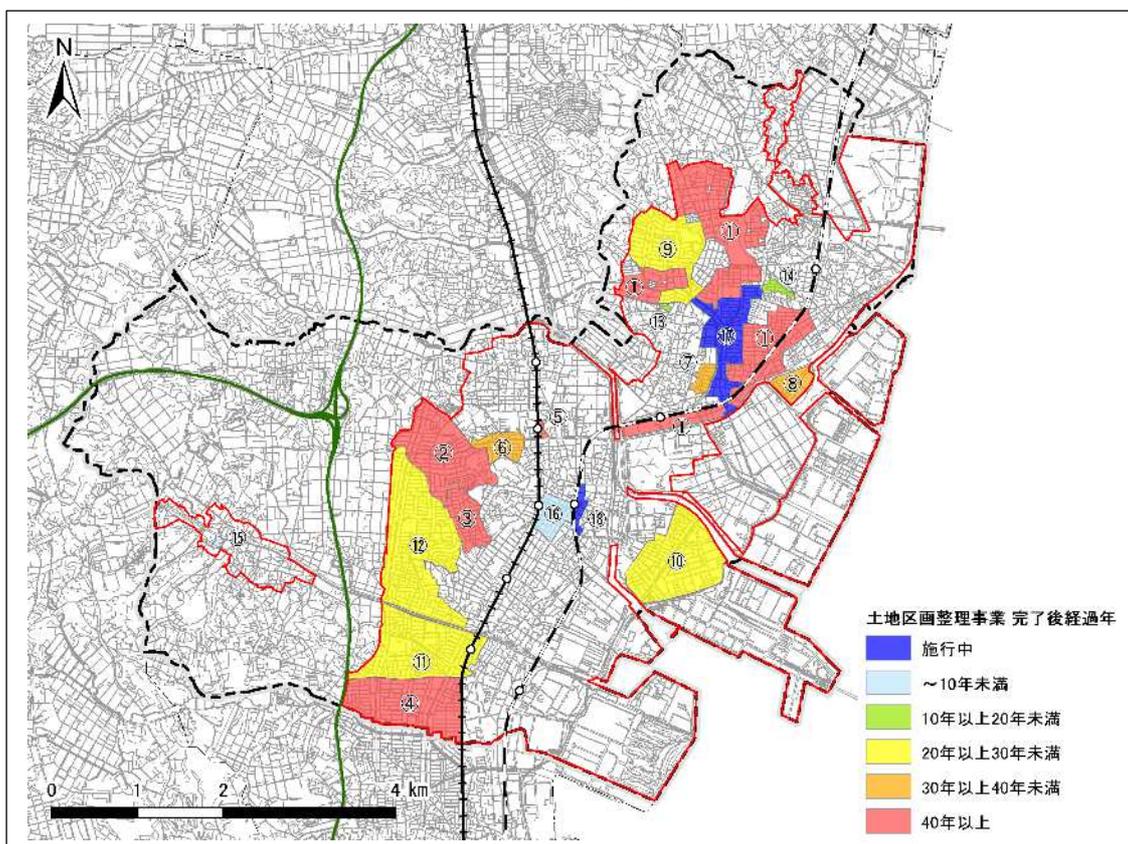
① 土地区画整理事業の実施状況

本市では、これまで16地区(793ha)で土地区画整理事業が完了し、2地区が現在施行中です。また、事業が完了した区域の半数が、完了後30年以上経過しています。

表1 土地区画整理事業一覧

区分	地区名	事業主体	施行面積 (ha)	施行年度	完了後経過年
施行済	① 半田	県	211.1	S17～S25	70年
	② 清城	組合	75.2	S42～S50	45年
	③ 白山桐ヶ丘	組合	24.5	S43～S51	44年
	④ 花園	組合	75.6	S44～S52	43年
	⑤ 住吉駅東	組合	1.6	S47～S53	42年
	⑥ 柊星崎	市	14.7	S50～S61	34年
	⑦ 乙川稗田	組合	6.7	S53～S61	34年
	⑧ 新居	組合	12.4	S55～S63	32年
	⑨ 乙川北部	組合	59.5	S54～H6	26年
	⑩ 東部	組合	84.4	S53～H9	23年
	⑪ 青山	組合	84.5	S55～H11	21年
	⑫ 西部	組合	119.2	S55～H12	20年
	⑬ 乙川畑田	組合	0.8	H13～H19	13年
	⑭ 平地北部	組合	4.1	H9～H20	12年
	⑮ 板山	組合	1.0	H21～H23	9年
	施行中	⑰ 半田乙川中部	市	47.5	H6～H33
⑱ JR半田駅前		市	6.2	H29～H46	—

図12 土地区画整理事業 位置図

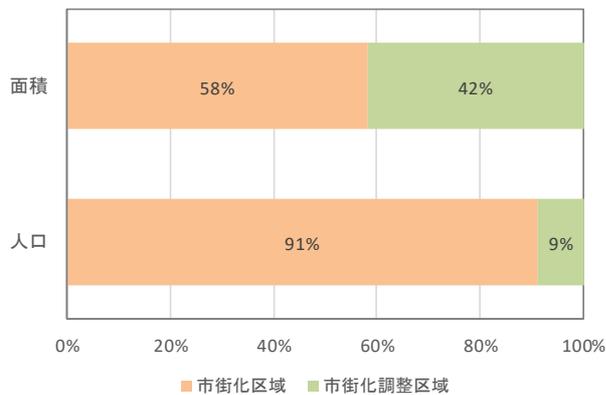


② 市街化区域内外の人口

本市では、市域の面積の58%を占める市街化区域に、91%の人が居住しています。

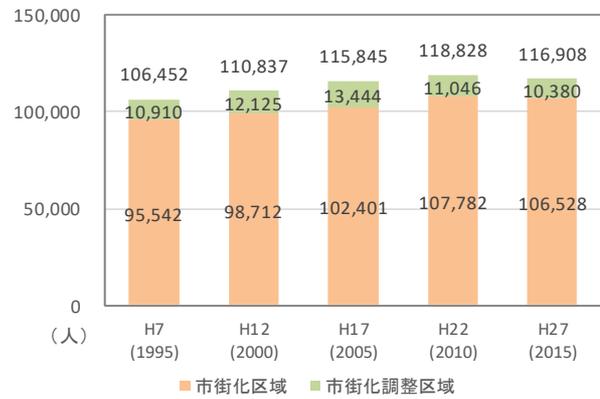
人口の推移を見ると、市街化区域と市街化調整区域では、各区域の人口のピークとなる年次は異なるものの、それぞれ増加から減少へ転じています。

図13 市街化区域内外の人口割合
(平成27年(2015年))



資料：都市計画基礎調査(平成28年)

図14 市街化区域内外での人口の推移



資料：都市計画基礎調査(平成28年)

③ 用途地域別の人口

工業専用地域を除く市街化区域の人口密度は53人/haであり、既成市街地の基準値である40人/ha以上となっています。

また、用途地域別にみると、第1種低層住居専用地域や第1種中高層住居専用地域、商業地域の人口密度が、都市計画運用指針に記載された住宅用地の基本値である60人/ha以上となっています。

表2 用途地域別の人口密度

用途地域等	面積(ha) 【A】	人口(人) 【B】	人口密度 (人/ha) 【B/A】	世帯 (世帯数)
第1種低層住居専用地域	282	17,953	64	6,788
第1種中高層住居専用地域	346	23,743	69	9,342
第2種中高層住居専用地域	112	6,053	54	2,374
第1種住居地域	560	31,091	56	12,492
第2種住居地域	30	1,043	35	419
準住居地域	24	658	27	289
近隣商業地域	85	3,626	43	1,593
商業地域	45	3,028	67	1,267
準工業地域	366	16,656	46	7,161
工業地域	173	2,667	15	1,083
工業専用地域	738	10	0	7
市街化区域 計	2,761	106,528	39	42,815
市街化区域(工専除く)	2,023	106,518	53	42,808
市街化調整区域	1,981	10,380	5	3,466
合計	4,742	116,908	25	46,281

資料：都市計画基礎調査(平成28年)

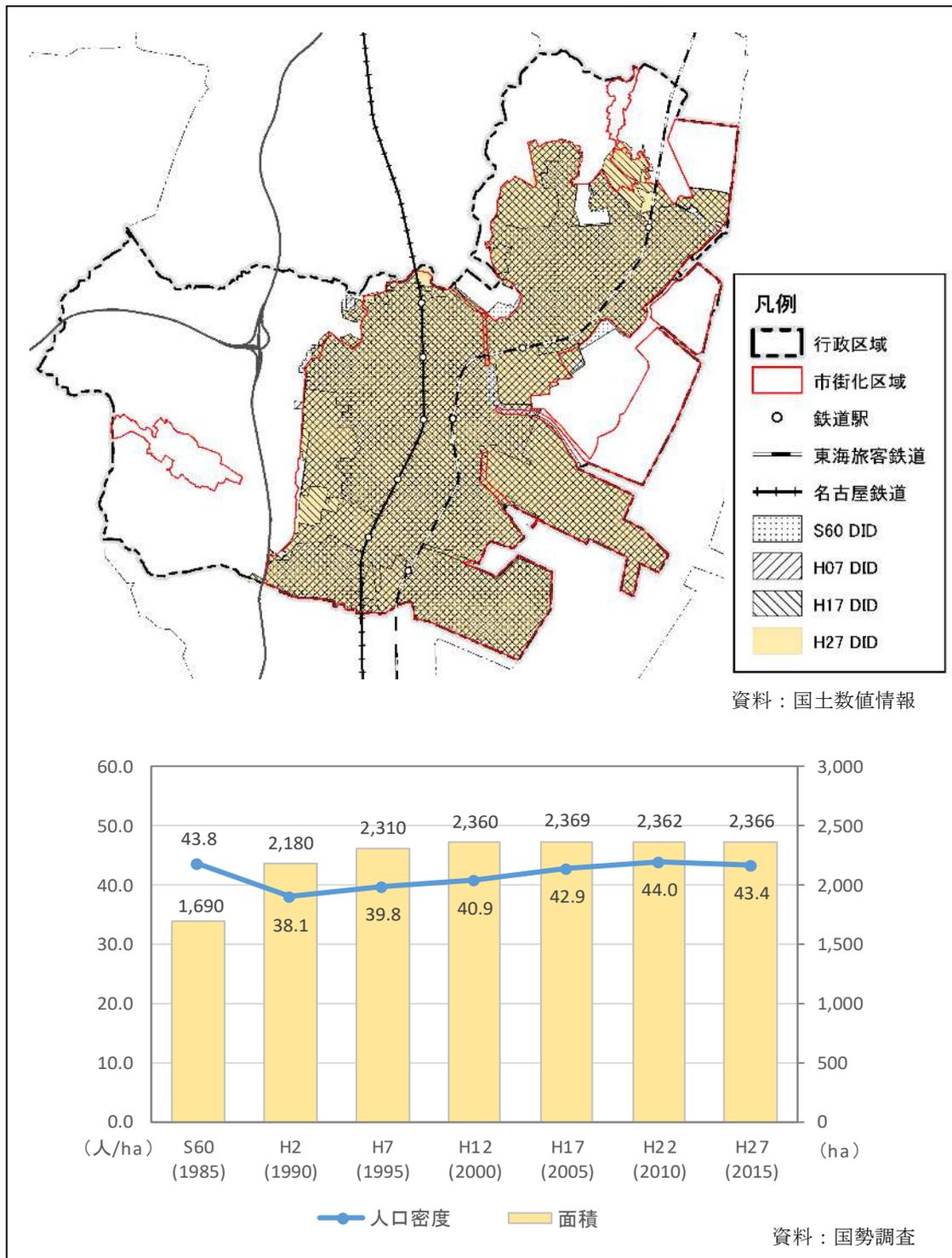
④ 人口集中地区（D I D）の状況

本市では、平成27年（2015年）の時点で、板山地区、有脇地区及び臨海部を除く市街化区域のほとんどが人口集中地区となっています。

面積の推移を見ると平成17年（2005年）までは増加し、それ以降は概ね横ばいで推移しています。人口密度は、平成2年（1995年）から22年（2010年）まで増加しており、平成27年（2015年）に減少しています。

なお、平成27年（2015年）の人口密度は43.4人/haであり、愛知県内で41番目です。

図15 人口集中地区（D I D）の推移

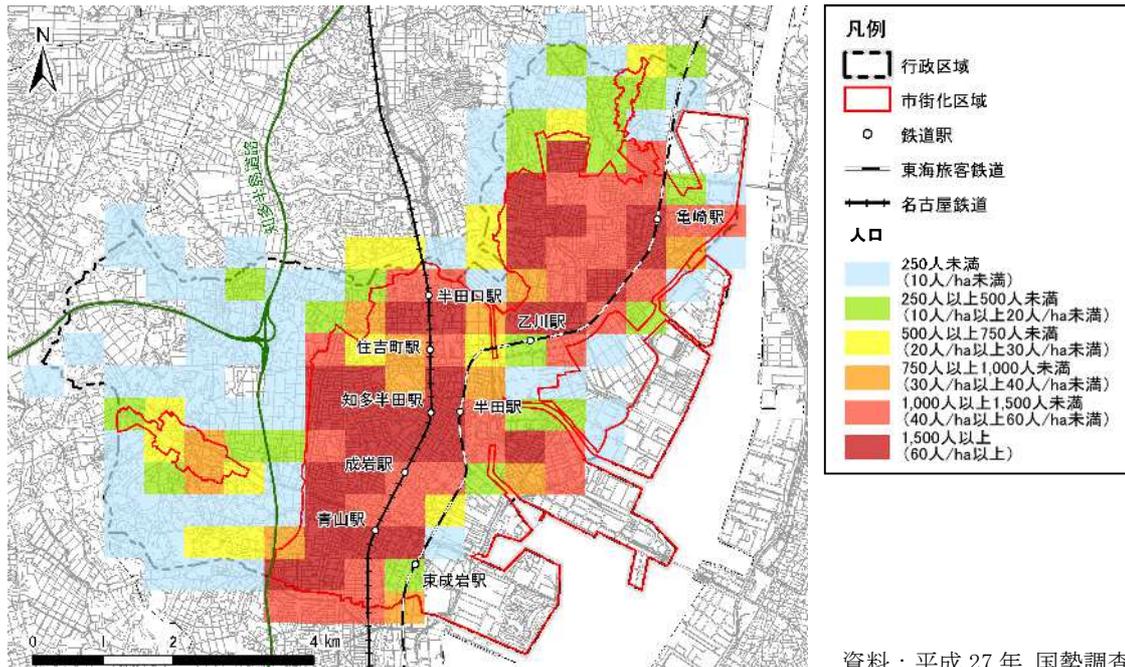


⑤ 総人口の分布（500mメッシュ）

平成27年（2015年）の総人口の分布を見ると、各鉄道駅周辺や土地区画整理事業区域等に集積しています。

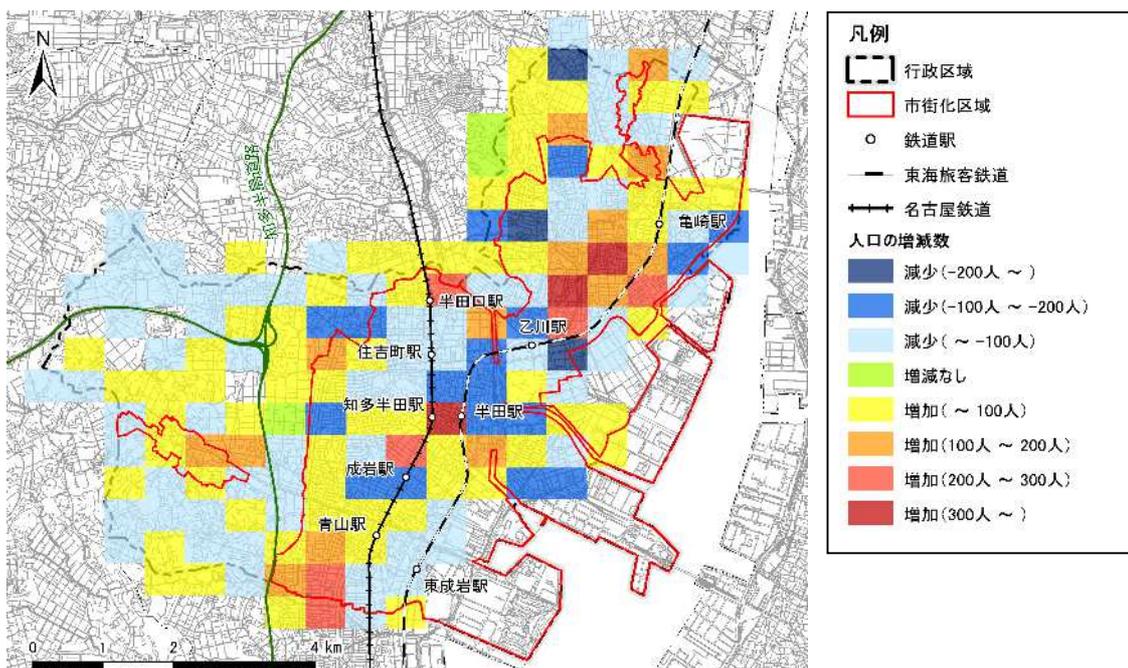
平成17年（2005年）から27年（2015年）までの総人口の増減数を見ると、土地区画整理事業が行われた知多半田駅前や半田乙川中部土地区画整理事業区域の周辺でまとまった人口増加が見られます。一方で、半田駅東側や成岩駅、住吉町駅周辺等、鉄道駅周辺であっても人口が減少している地域があります。

図16 総人口の分布（平成27年（2015年）：500mメッシュ）



資料：平成27年 国勢調査

図17 総人口の増減数（平成27年（2015年）と平成17年（2005年）の差）



資料：国勢調査

⑥ 年少人口（14歳以下）の分布（500mメッシュ）

平成27年（2015年）の年少人口の分布を見ると、亀崎駅周辺や半田乙川北部及び名鉄河和線西側の土地区画整理事業区域に集積しています。

平成17年（2005年）から27年（2015年）までの年少人口の増減数を見ると、知多半田駅東側や半田乙川中部土地区画整理事業区域の周辺でまとまった人口増加が見られますが、全体的には減少傾向となっています。

図18 年少人口の分布（平成27年（2015年）：500mメッシュ）

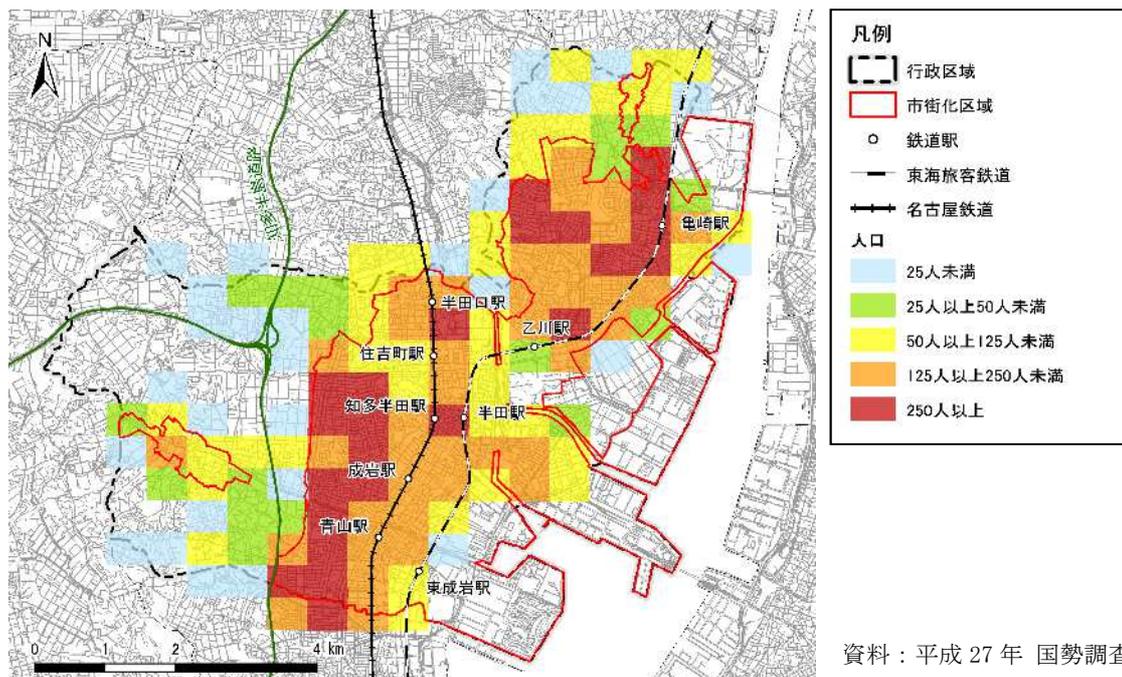
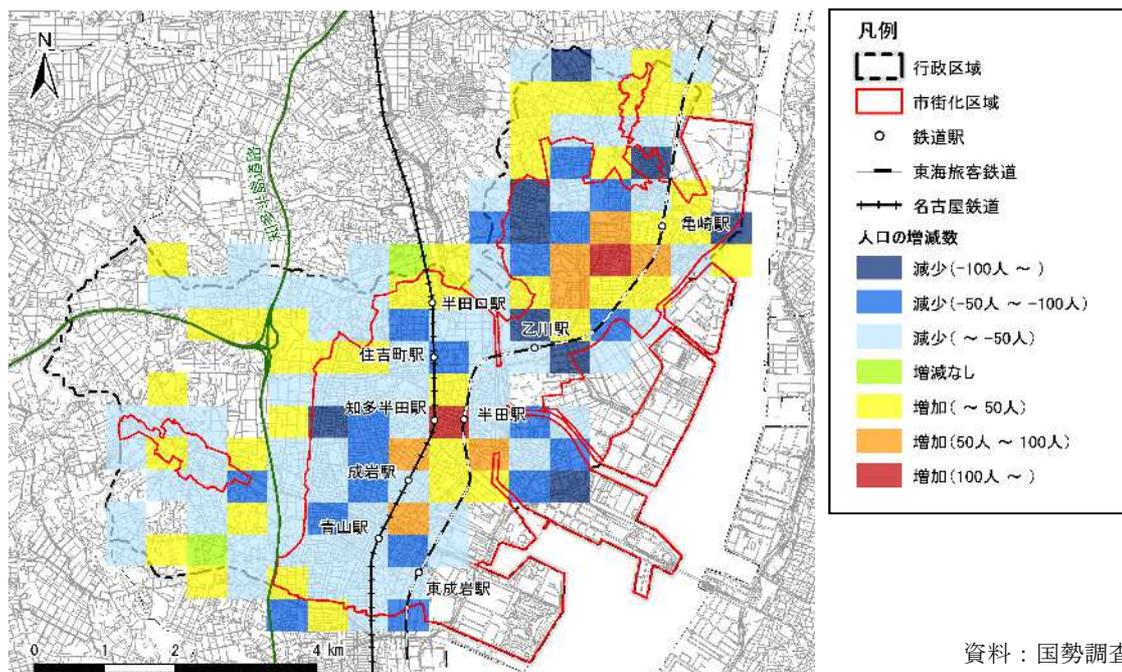


図19 年少人口の増減数（平成27年（2015年）と平成17年（2005年）の差）



⑦ 生産年齢人口（15歳～64歳）の分布（500mメッシュ）

平成27年（2015年）の生産年齢人口の分布を見ると、各鉄道駅周辺や土地区画整理事業区域等に集積しています。

平成17年（2005年）から27年（2015年）までの生産年齢人口の増減数を見ると、土地区画整理事業が行われた知多半田駅東側や半田乙川中部土地区画整理事業区域の周辺でまとまった人口増加が見られますが、全体的には減少しています。

図20 生産年齢人口の分布（平成27年（2015年）：500mメッシュ）

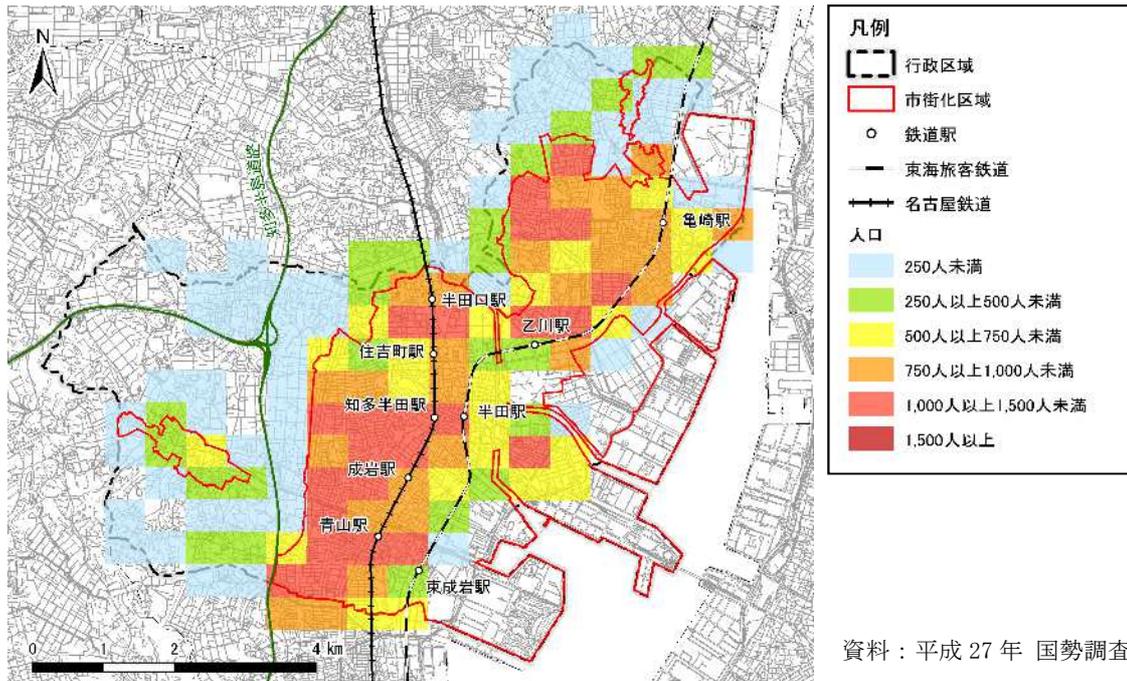
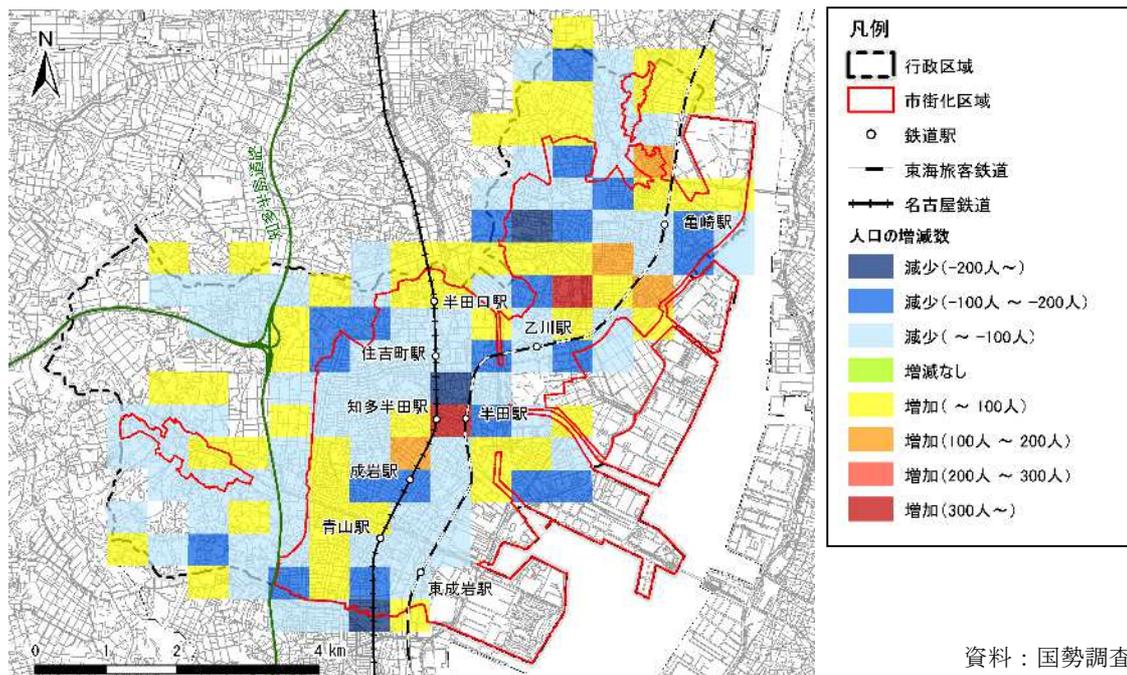


図21 生産年齢人口の増減数（平成27年（2015年）と平成17年（2005年）の差）



⑧ 老年人口（65歳以上）の分布（500mメッシュ）

平成27年（2015年）の老年人口（65歳以上）の分布を見ると、鉄道駅周辺の市街地や半田土地区画整理事業区域等、比較的初期に住宅開発が実施された地域で多い状況です。

平成17年（2005年）から27年（2015年）までの老年人口の増減数を見ると、概ね全域で増加していますが、特に駅徒歩圏外にある半田乙川北部や花園土地区画整理事業区域の周辺でまとまった人口増加が見られます。

図22 老年人口（65歳以上）の分布（平成27年（2015年）：500mメッシュ）

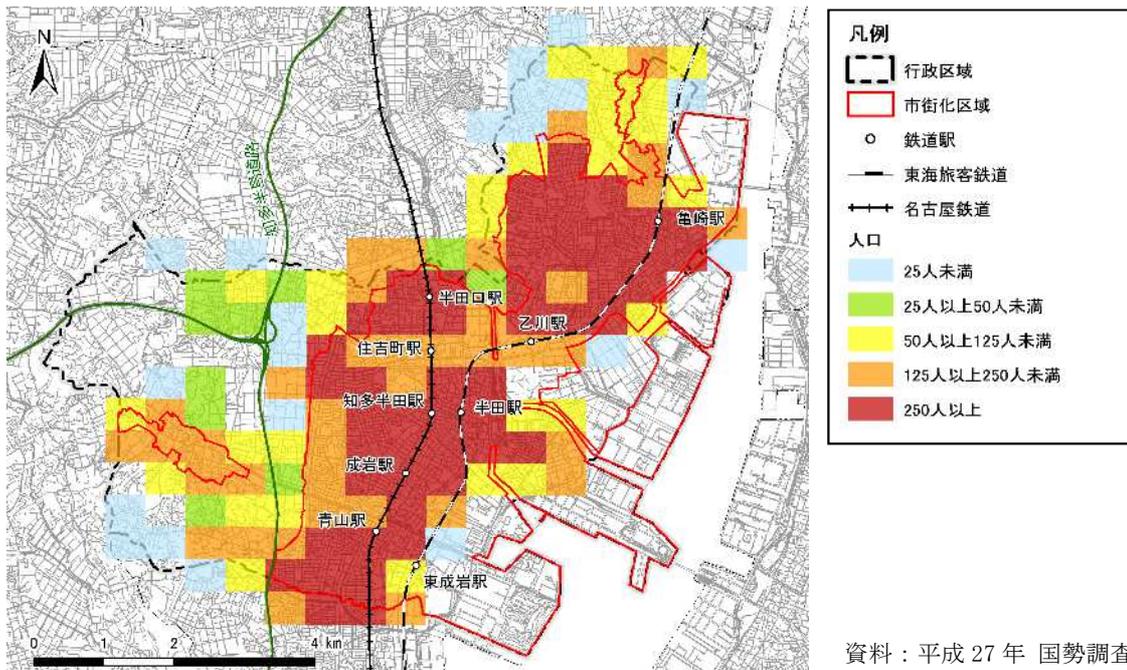
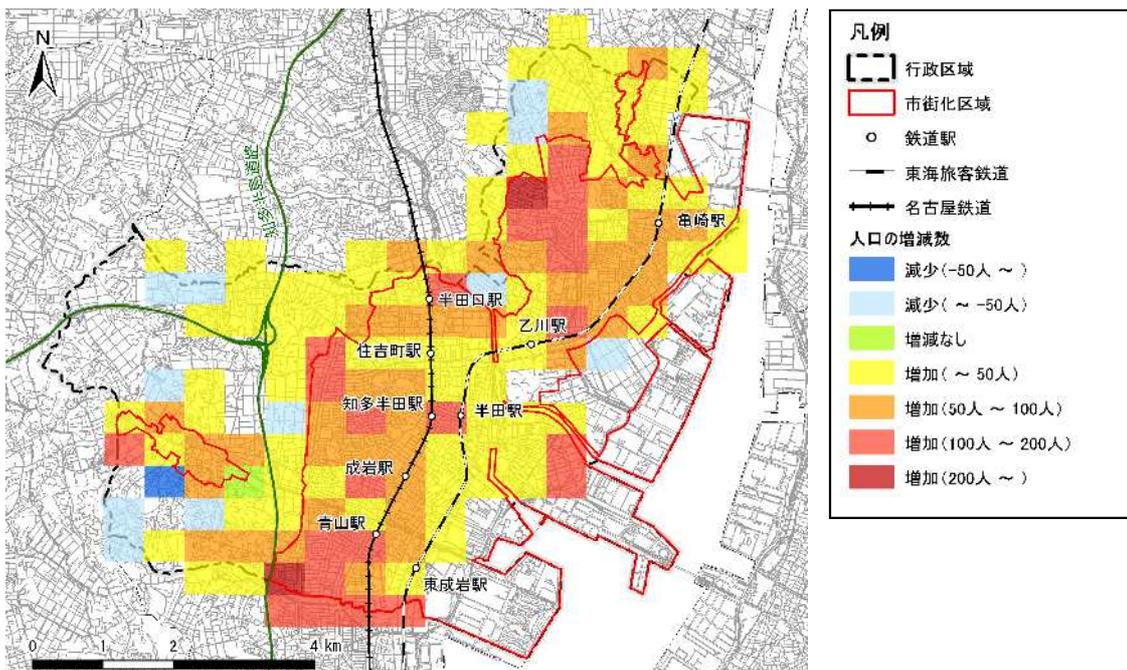


図23 老年人口（65歳以上）の増減数（平成27年（2015年）と平成17年（2005年）の差）



(3) 世帯の分布

平成27年(2015年)の総世帯数の分布を見ると、各鉄道駅周辺や土地区画整理事業区域等に面的に集積しています。

平成17年(2005年)から27年(2015年)までの世帯数の増減数を見ると、土地区画整理事業が行われた知多半田駅東側や、半田乙川中部や花園土地区画整理事業区域の周辺、半田口駅周辺等において、まとまった増加が見られる一方で、半田駅東側や亀崎駅南東側等、大きく減少している地域があります。

図24 総世帯数の分布(平成27年(2015年):500mメッシュ)

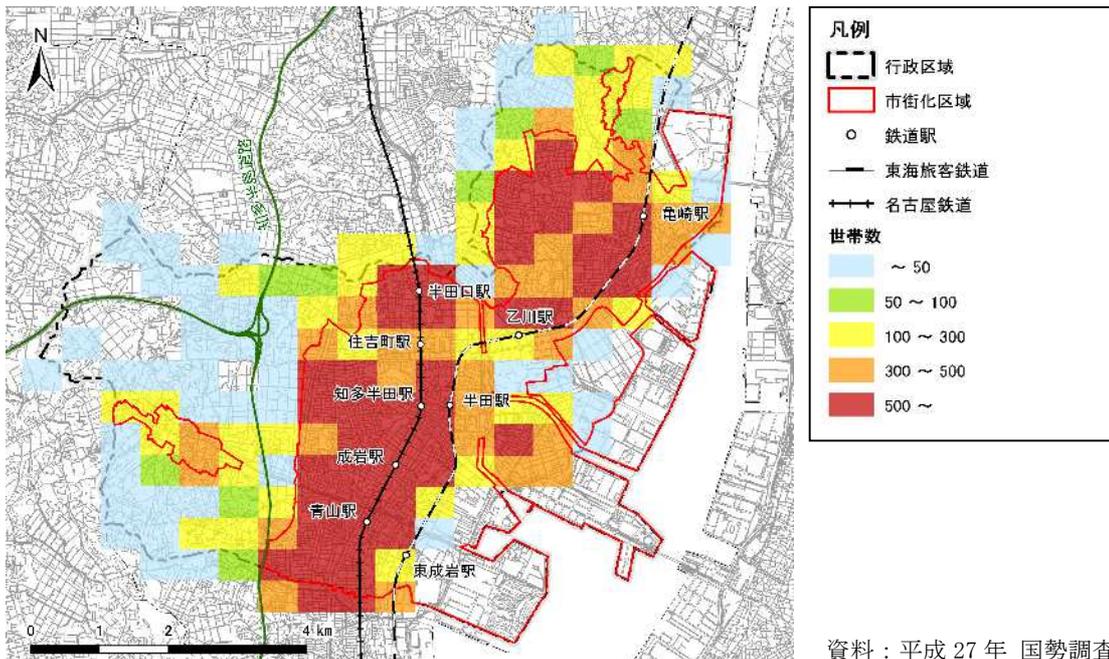
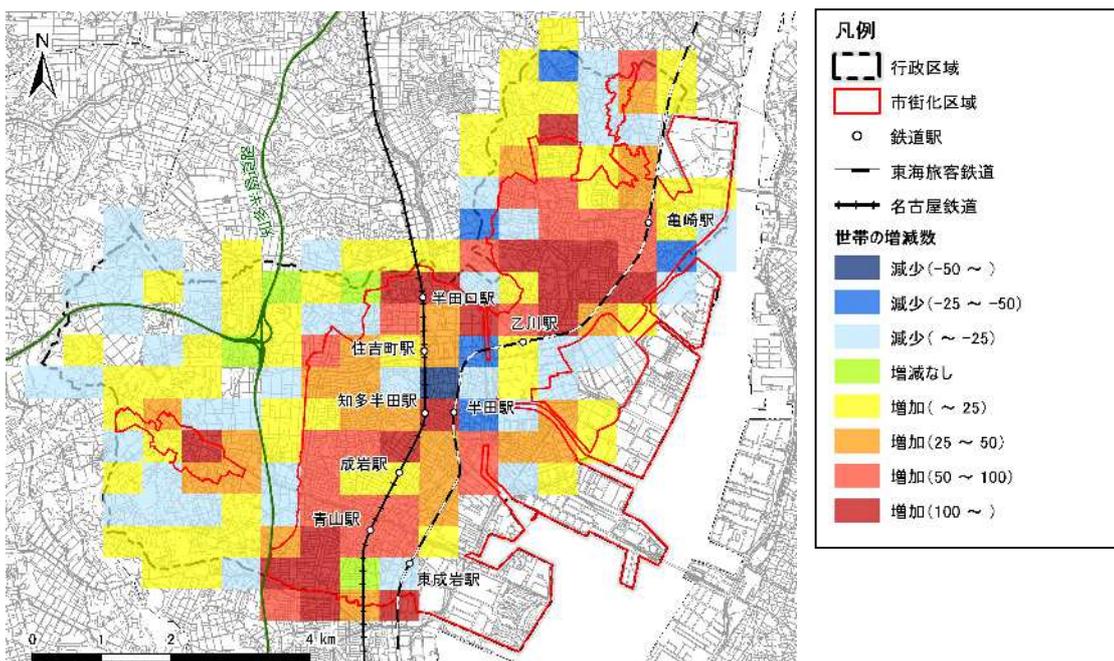


図25 総世帯数の増減数(平成27年(2015年)と平成17年(2005年)の差)



2-3 地域経済

本市の通勤・通学流動や、工業・商業・観光に関する動向を整理します。

なお、いずれも新型コロナウイルスが感染拡大する以前の状況であり、今後一定期間は、地域経済への影響が懸念されます。

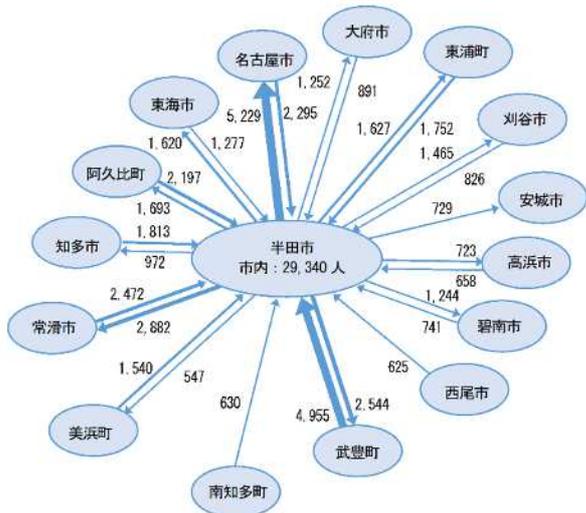
(1) 通勤・通学流動

半田市に関連する通勤・通学流動を見ると、約半数の人が市内で就業・通学しています。

通勤の都市間の移動は、名古屋市のほか、常滑市や武豊町への流出が多くなっています。また、武豊町や常滑市、阿久比町といった周辺都市からの流入が多くなっています。通学は、特に、名古屋市への流出が多くなっています。

本市の自市内就業・通学率は51%であり、昼夜間人口比率は99.7となっています。

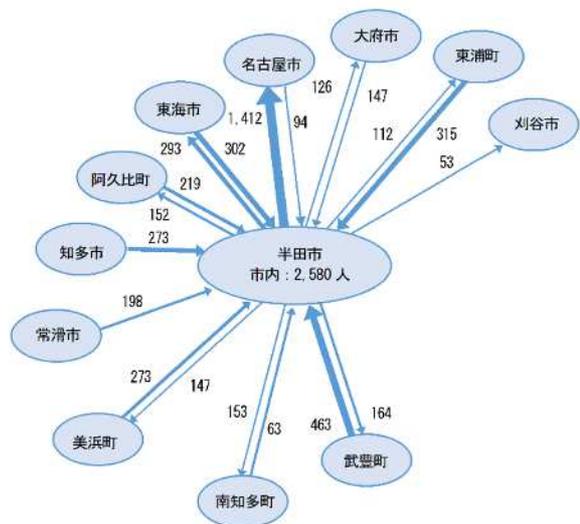
図26 通勤流動（平成27年（2015年））



※500人以上の流動を表示

資料：平成27年 国勢調査

図27 通学流動（平成27年（2015年））



※50人以上の流動を表示

資料：平成27年 国勢調査

表3 半田市の通勤・通学流動

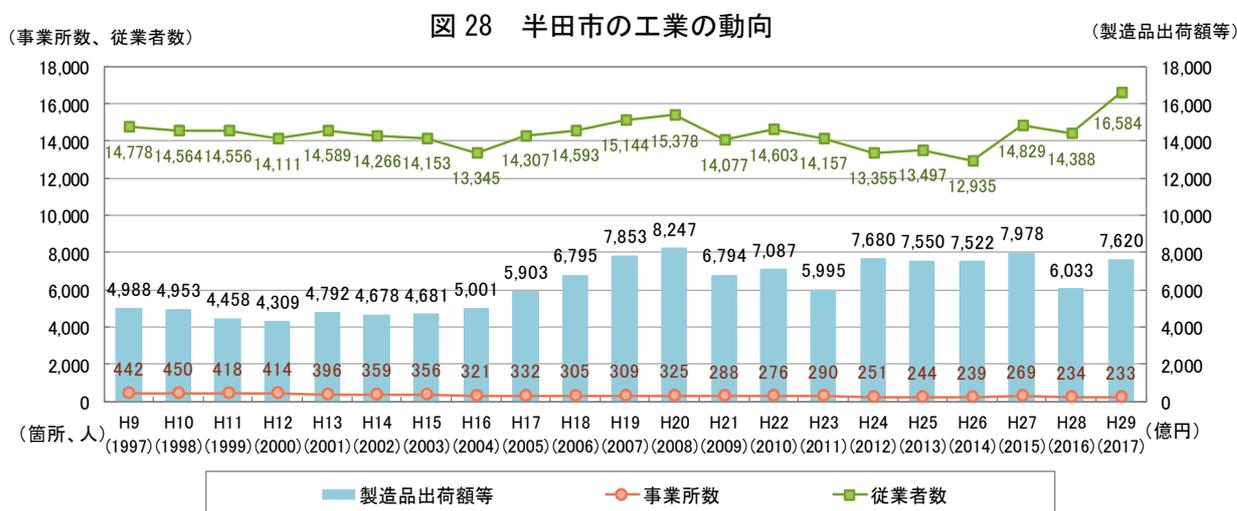
	合計	市内	流出	流入	流出—流入
通勤	56,280人	29,340人 (52.1%)	25,329人 (45.0%)	25,207人 (44.8%)	122人 (0.2%)
通学	6,040人	2,580人 (42.7%)	3,291人 (54.5%)	2,704人 (44.8%)	587人 (9.7%)
合計	62,320人	31,920人 (51.2%)	28,620人 (45.9%)	27,911人 (44.8%)	709人 (1.1%)

※カッコ内の数値は、合計に対する割合。

資料：平成27年 国勢調査

(2) 工業

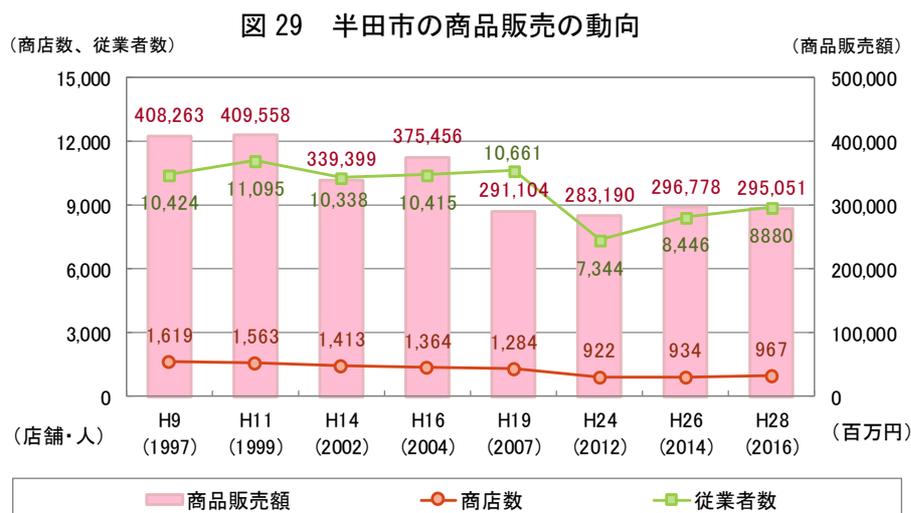
本市の製造品出荷額等は、平成20年(2008年)のリーマンショック以降しばらくはやや減少傾向でしたが、近年は概ね横ばい傾向となっています。また、事業所数も減少傾向にあり、近年の20年間で約半数に減少していますが、従業者数は増加しています。



資料：工業統計調査

(3) 商業

リーマンショックの影響もあり、本市の商店数、従業者数は、平成24年(2012年)に減少していますが、それ以降は増加しています。年間商品販売額は、平成19年(2007年)以降横ばいで推移しています。

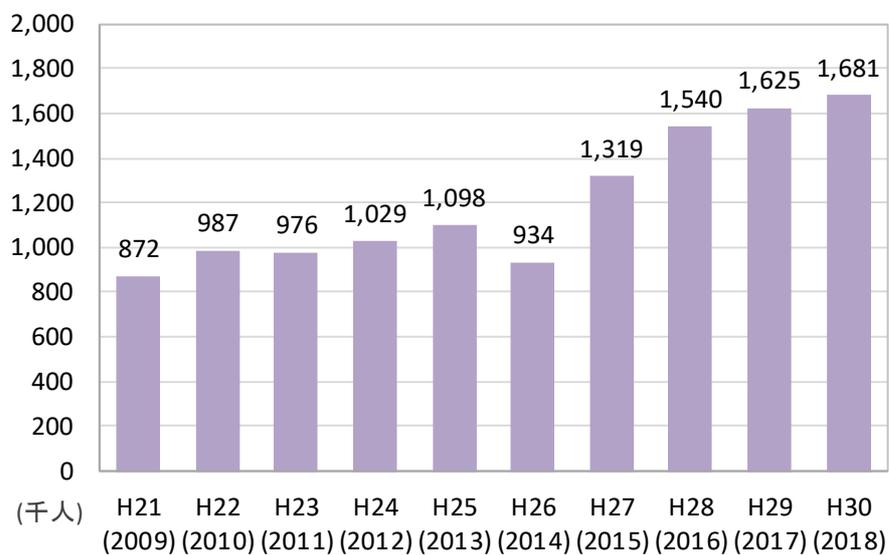


資料：商業統計調査、経済センサス活動調査(平成24年、平成28年)

(4) 観光

本市では歴史・文化に関わる様々な観光施設やイベントがあり、これらの観光入込客数は増加しています。

図 30 観光入込客数の推移



※主な観光施設やイベント

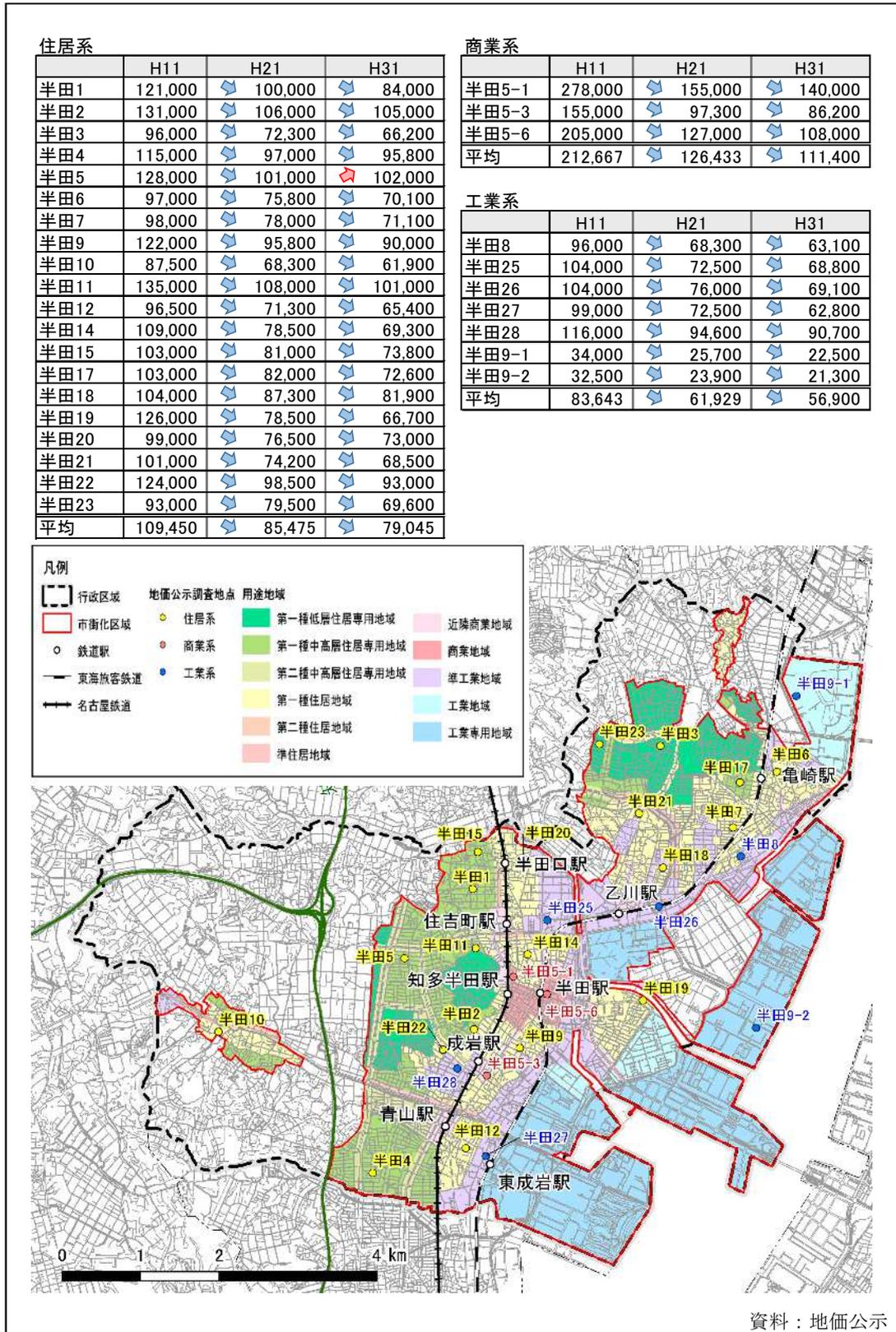
- ・半田赤レンガ建物
- ・半田市立博物館
- ・半田運河HOTORIイベント
- ・春の山車まつり
- ・國盛 酒の文化館
- ・新美南吉記念館
- ・ごんの秋まつり
- ・いちご狩り
- ・MIZKAN MUSEUM
- ・半六庭園
- ・はんだふれあい産業まつり

資料：半田市資料

(5) 地価（市街化区域内地価公示）

地価公示価格は、概ねの調査地点で減少傾向にあり、特に、商業系の用途地域内では、20年間で約半分に減少しています。

図31 地価公示価格の推移（円/㎡）

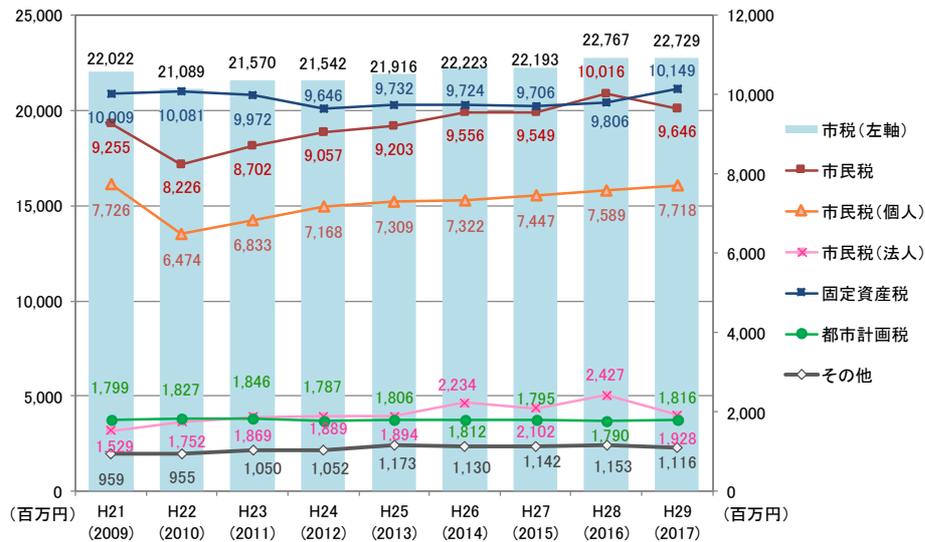


2-4 財政

(1) 歳入（市税）

市税総額は、概ね横ばいで推移しています。市民税は概ね増加傾向です。また、固定資産税や都市計画税は概ね横ばいで推移しています。

図 32 歳入（市税）の推移

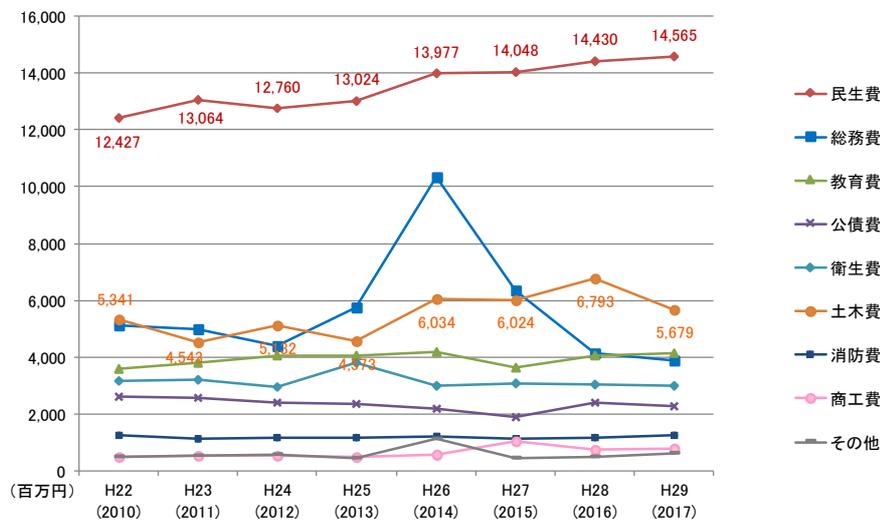


資料：知多半島の統計

(2) 歳出（目的別）

目的別歳出の推移を見ると、少子高齢化が進行する中で、子育て支援や福祉に関連する民生費が増加傾向です。都市基盤等の整備や維持・更新に必要な土木費は、概ね横ばいで推移しています。

図 33 目的別歳出の推移



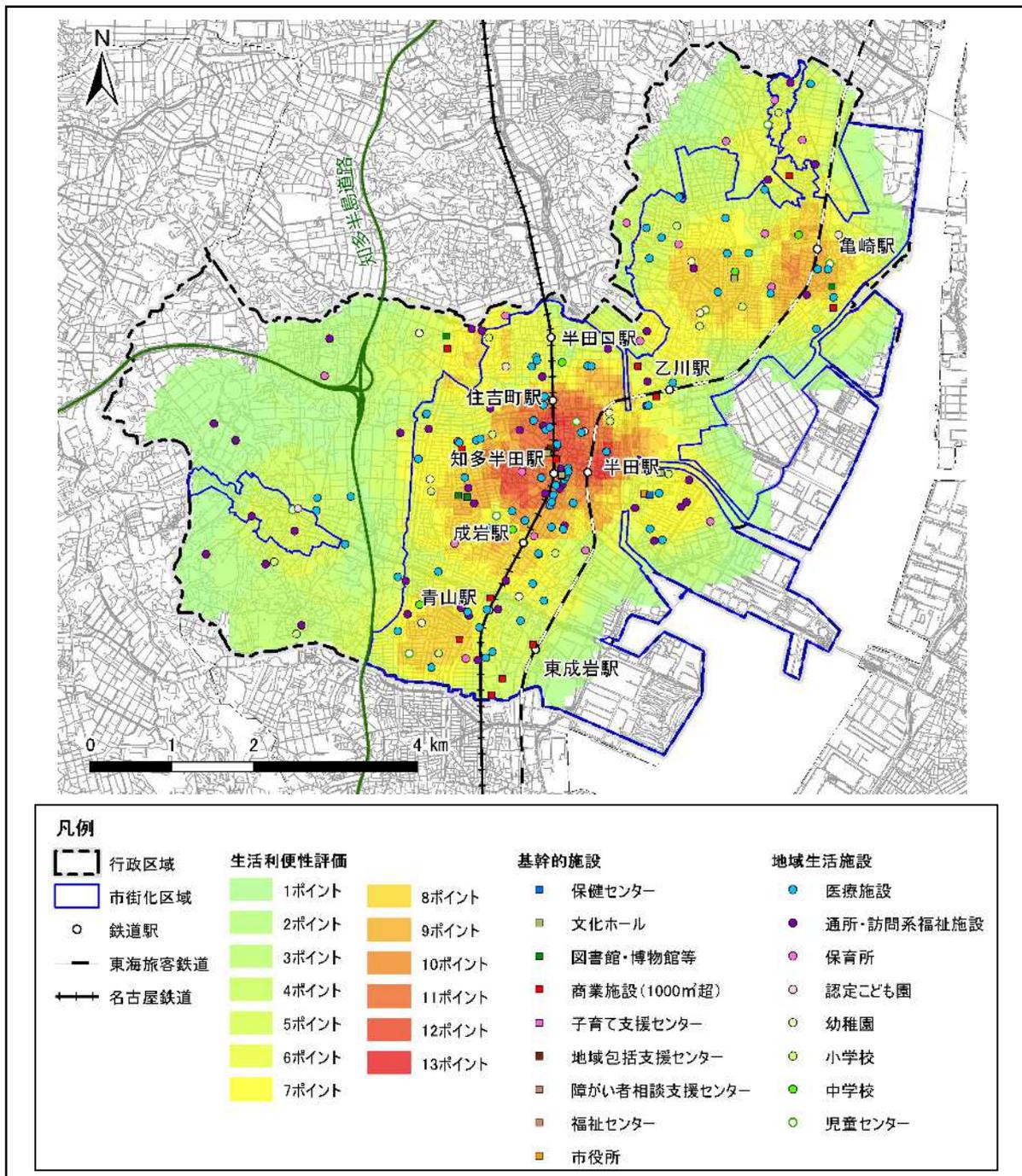
資料：知多半島の統計

2-5 都市機能増進施設の集積状況

ここでは、都市計画運用指針に記載されている誘導施設を踏まえ、誘導施設の検討の基本となる都市機能増進施設の集積状況を、徒歩圏内（800m）にある施設の種類の数から把握します（評価方法は次ページを参照）。

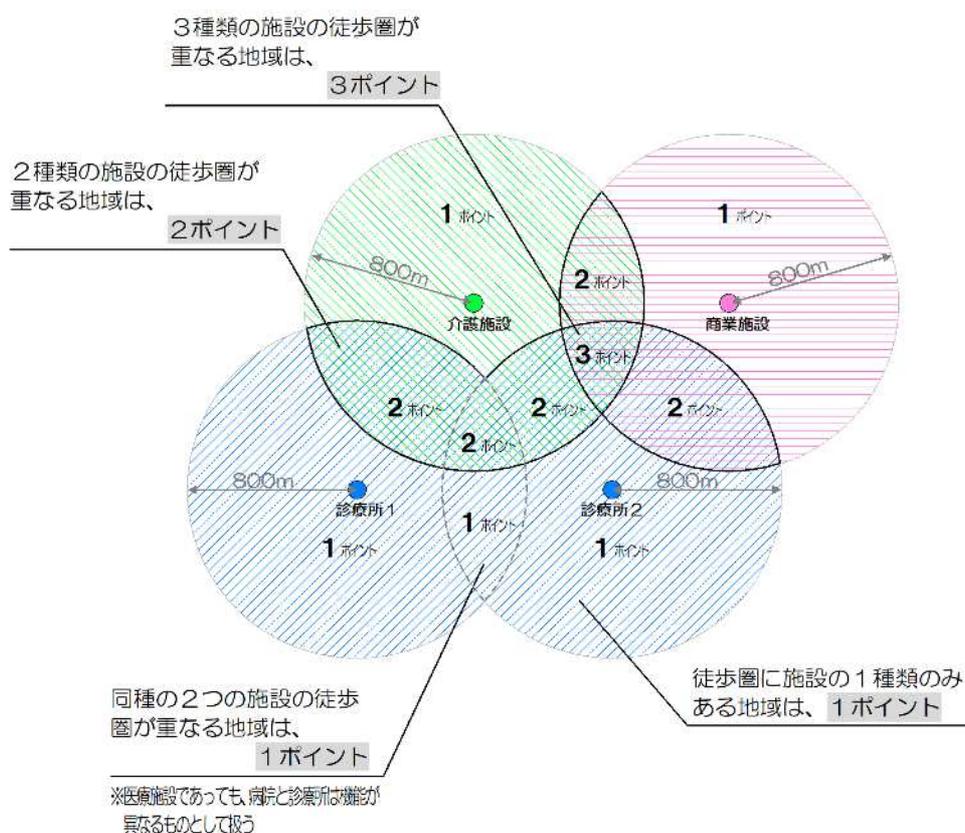
本市中心部の知多半田駅や半田駅、住吉町駅周辺において、基幹的な施設を始めとした多様な施設が集積しています。また、各地域の居住地周辺において、地域生活に必要な都市機能増進施設がバランスよく立地しています。

図34 都市機能増進施設の集積状況



(生活利便性評価におけるポイント数の計上方法)

- ・ 徒歩圏は、「都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月 国土交通省）」に基づき800mとする。(800m：徒歩で約10分の距離)
 - ・ 様々な分野の都市機能増進施設が立地する地域を生活利便性が高い地域と考える。
 - ・ 徒歩圏にある「施設（建物）」の数ではなく、徒歩圏にある「施設の種類（都市機能）」の数により評価する。
- ※ 診療所が2つある地域は、2つの施設があっても施設の種類（機能）は同じとし、ポイントは1とする。



2-6 土地利用・建物立地

(1) 土地利用の変遷

現在から概ね30年前の土地利用と比較すると、市街化区域では、土地区画整理事業等により市街化が進んできました。市街化調整区域では、特に自動車専用道路のインターチェンジ周辺において宅地化が進んでいます。

図35 土地利用の概要（昭和62年（1987年））

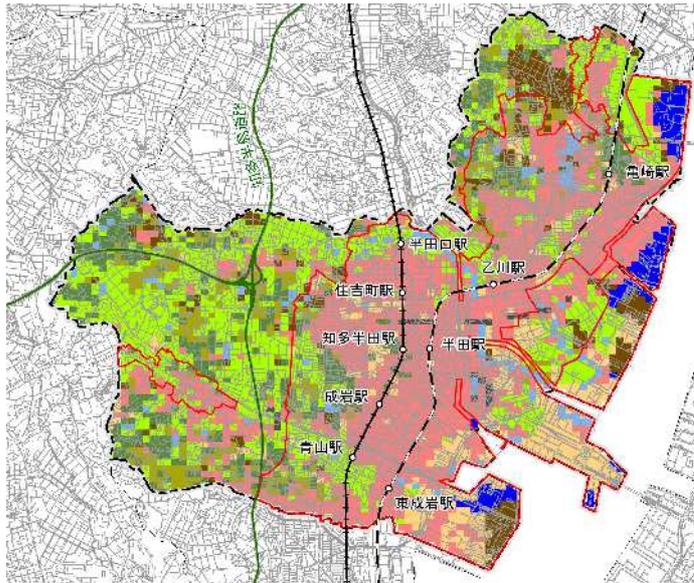
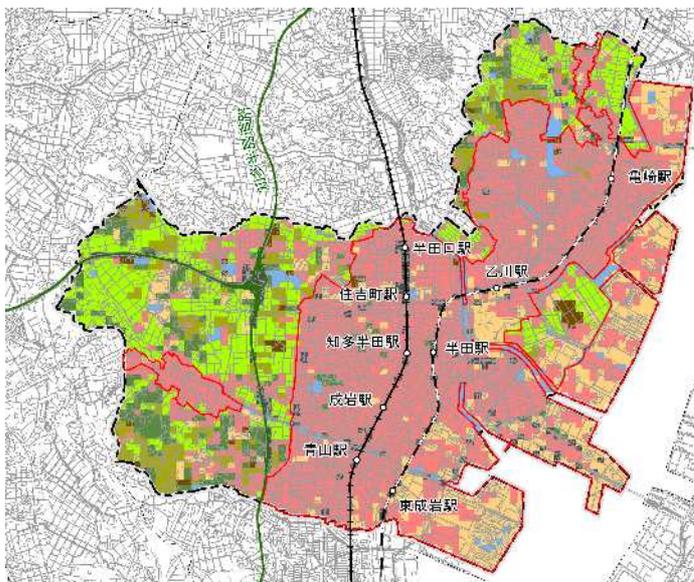


図36 土地利用の概要（平成28年（2016年））



- 凡例**
- 行政区域
 - 市街化区域
 - 鉄道駅
 - 東海旅客鉄道
 - 名古屋鉄道
 - 土地利用細分メッシュ**
 - 田
 - その他の農用地
 - 森林
 - 荒地
 - 建物用地
 - 幹線交通用地
 - 河川地及び湖沼
 - 海水域
 - その他の用地

※上の図はS62 凡例区分と整合

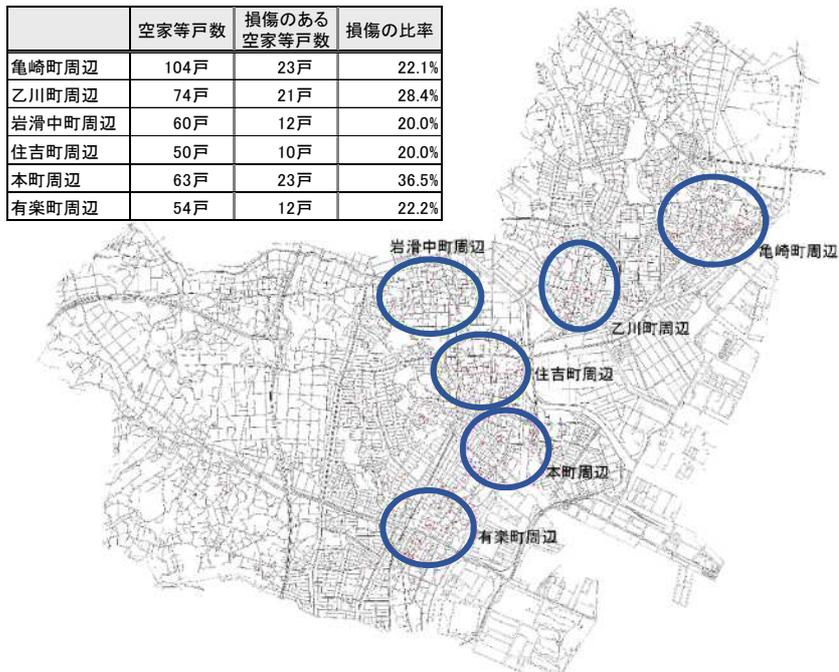
※凡例の補足
 建物用地 : 細分化メッシュ「高層建物」、「工場」、「低層建物」、「低層建物（密集地）」に該当。
 幹線交通用地 : 細分化メッシュ「道路」、「鉄道」に該当。
 その他の用地 : 細分化メッシュ「公共施設等用地」、「空地」、「ゴルフ場」に該当。

資料：国土数値情報

(2) 空き家の分布状況

本市の空き家率は、平成30年（2018年）時点で13.2%であり、愛知県内の市町村のうち7番目に高い状況です。亀崎町周辺や乙川町周辺等、比較的駅に近く、幅員の狭い道路が残る古くからの集落に空家等が多くあり、損傷のある戸数も多い状況です。特に、本町周辺で損傷の比率が高くなっています。

図37 空家等の多いエリア



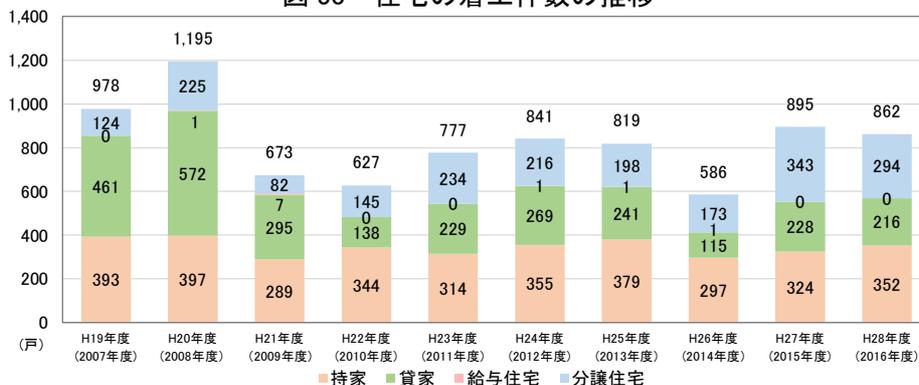
資料：半田市空家等対策計画

(3) 住宅の着工件数

10年間の住宅の着工件数は、平成20年度（2008年度）の1,195件をピークとして平成26年度（2014年度）には586件まで減少しましたが、平成28年度（2016年度）には862件まで増加しています。

利用関係別に見ると、平成20年度（2008年度）ごろまでは貸家の件数が多い状況でしたが、近年は持家や分譲住宅が多い状況です。

図38 住宅の着工件数の推移



※持家：建築主（個人）が自分で居住する目的で建築するもの。
 貸家：建築主が賃貸する目的で建築するもの。
 給与住宅：会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するもの。
 分譲住宅：建て売りまたは分譲の目的で建築するもの。

資料：愛知県統計年鑑

2-7 公共交通

(1) 整備状況

本市には、名鉄河和線の駅が5駅、JR武豊線の駅が4駅、合計9駅あります。

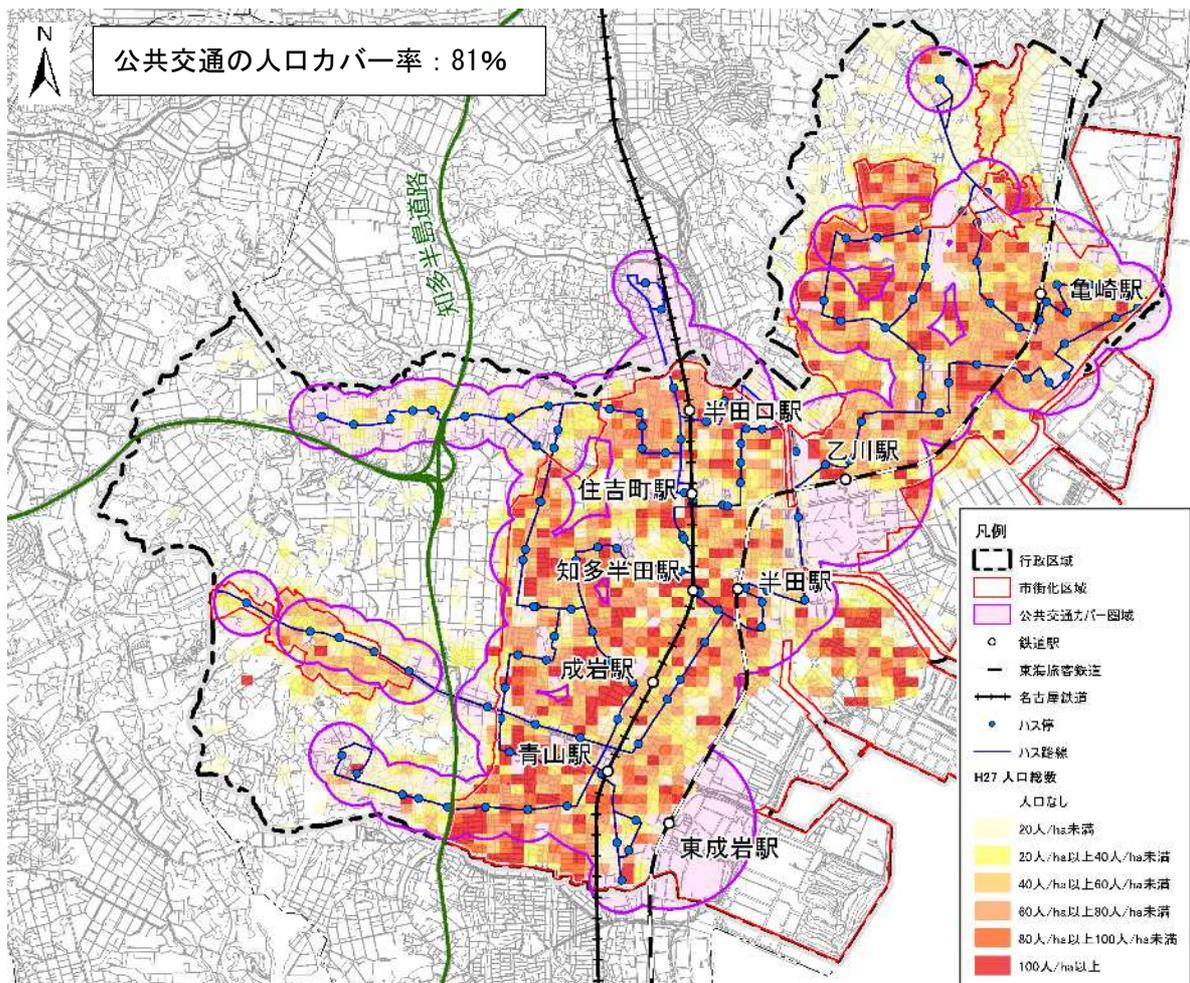
名鉄河和線の運行本数は、特急が停車する知多半田駅と青山駅が多く、知多半田駅から名鉄名古屋駅へは約30分で移動できます。

JR武豊線は、通勤・通学時間帯には快速列車が運行され、半田駅から名古屋駅まで約45分で移動できます。

バス路線については、日常生活における市民の移動ニーズに対応するため、平成30年(2018年)10月1日に市内のバスネットワークを大幅に再編しています。これまでの基幹路線バス2路線と、これを補完する新規の地区路線バス「ごんくる」3路線に加えて、令和2年(2020年)10月に「ごん吉くんバス」が2路線整備されました。

これらの公共交通のカバー圏域には、市民の81%が居住しています。

図39 人口分布と公共交通のカバー圏域



※公共交通カバー圏域：駅から半径800mまたはバス停から半径300mの範囲(令和2年10月時点)

※公共交通の人口カバー率：市の人口に占める公共交通のカバー圏域に含まれる人口の割合。カバー圏域内に100mメッシュの中心が含まれるメッシュ人口を加算している。

資料：【人口メッシュ】平成27年国勢調査

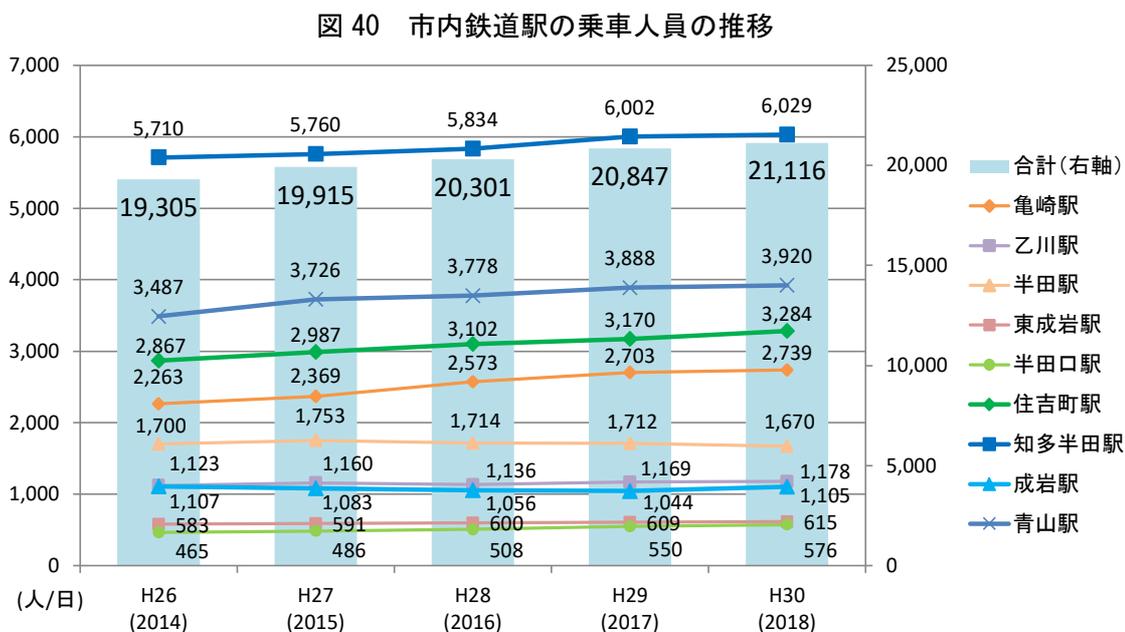
【バス路線・バス停】半田市地区路線バス ごんくる 路線図&時刻表(令和2年10月時点)

半田市地区路線バス ごん吉くん岩滑小線 路線図&時刻表(令和2年10月時点)

(2) 鉄道駅の乗車人員の推移

鉄道駅の乗車人員は増加傾向にあり、平成30年(2018年)末で約21,100人/日となっています。

駅別に見ると、知多半田駅の乗車人員が約6,000人/日と最も多く、次いで青山駅が約3,900人/日と多くなっています。これらの駅では、乗車人員が増加しています。



資料：知多半島の統計

2-8 都市構造の評価

ここでは、「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省 平成26年8月）」を踏まえ、本市の都市構造について、類似都市との比較評価を行います。

(1) 評価項目

データの整備状況等を踏まえ、「①生活利便性」と、「②健康・福祉」の評価のうち人口カバー率や人口密度に関連する指標については、本市の現在の施設分布や平成27年国勢調査の人口メッシュに基づき評価を行います。その他の指標については、国土交通省のデータを利用します。

表4 他都市と比較評価を行う指標一覧

都市構造評価指標名	データ名	単位	利用データ		
			国提供データ	算定データ	
① 生活利便性	◎居住機能の適切な誘導	日常生活サービスの徒歩圏充足率	日常生活サービス徒歩圏	%	●
		生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率	医療施設徒歩圏(800m)	%	●
			福祉施設徒歩圏(800m)	%	●
			商業施設徒歩圏(800m)	%	●
		基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	駅またはバス停留所徒歩圏(800m、300m)	%	●
	◎都市機能の適正配置	生活サービス施設の利用圏平均人口密度	医療施設徒歩圏(800m)	人/ha	●
			福祉施設徒歩圏(800m)	人/ha	●
			商業施設徒歩圏(800m)	人/ha	●
	◎公共交通の利用促進	通勤通学時の公共交通分担率	鉄道およびバスの分担率の合計	%	●
		公共交通沿線地域の人口密度	駅およびバス停留所徒歩圏(800m、300m)	人/ha	●
② 健康・福祉	◎都市生活の利便性向上	高齢者徒歩圏に医療機関がある住宅の割合	高齢者徒歩圏(500m)に医療機関がある住宅の割合	%	●
		福祉施設の高齢人口カバー率	福祉施設(1km)65歳以上人口カバー率	%	●
		保育所の徒歩圏0~4歳人口カバー率	保育所徒歩圏(800m)0~4歳人口カバー率	%	●
	◎歩きやすい環境の形成	歩道設置率	歩道設置率	%	●
		高齢者徒歩圏に公園がある住宅の割合	高齢者徒歩圏(500m)に公園がある住宅の割合	%	●
③ 安全・安心	◎市街地の安全性の確保	交通事故死亡者数	市民一人あたりの交通事故死亡者数	人	●
	◎市街地荒廃化の抑制	空き家率	空き家率	%	●
④ 地域経済	◎サービス産業の活性化	従業者一人当たり第三次産業売上高	売上高/従業員数	百万円/人	●
⑤ 行政運営	◎都市経営の効率化	財政力指数	財政力指数(市町村財政)	—	●
	◎安定的な税収の確保	市民一人当たり税収額(市町村民税+固定資産税)	市民一人当たり平均税収額	千円	●
⑥ エネルギー/低炭素	◎運輸部門の省エネ・低炭素化	市民一人当たりの自動車CO2排出量	市民一人当たりの自動車CO2排出量	t-CO2/年	●

(2) 現況の都市構造の評価方法

本市を含め、周辺都市の住民が居住地を決める際に競合すると考えられる都市との比較評価を行います。具体的には、本市から名古屋市への通勤・通学が多く、名古屋駅まで約30分で移動できることを踏まえ、名古屋駅から約30分圏内にあつて本市と同等の人口規模を有する県内の都市や、本市周辺にあつて同等の人口規模を有する都市との比較を行います。

評価項目別に、本市の評価値の偏差値を算定することで、評価を行います。

表5 比較対象都市一覧

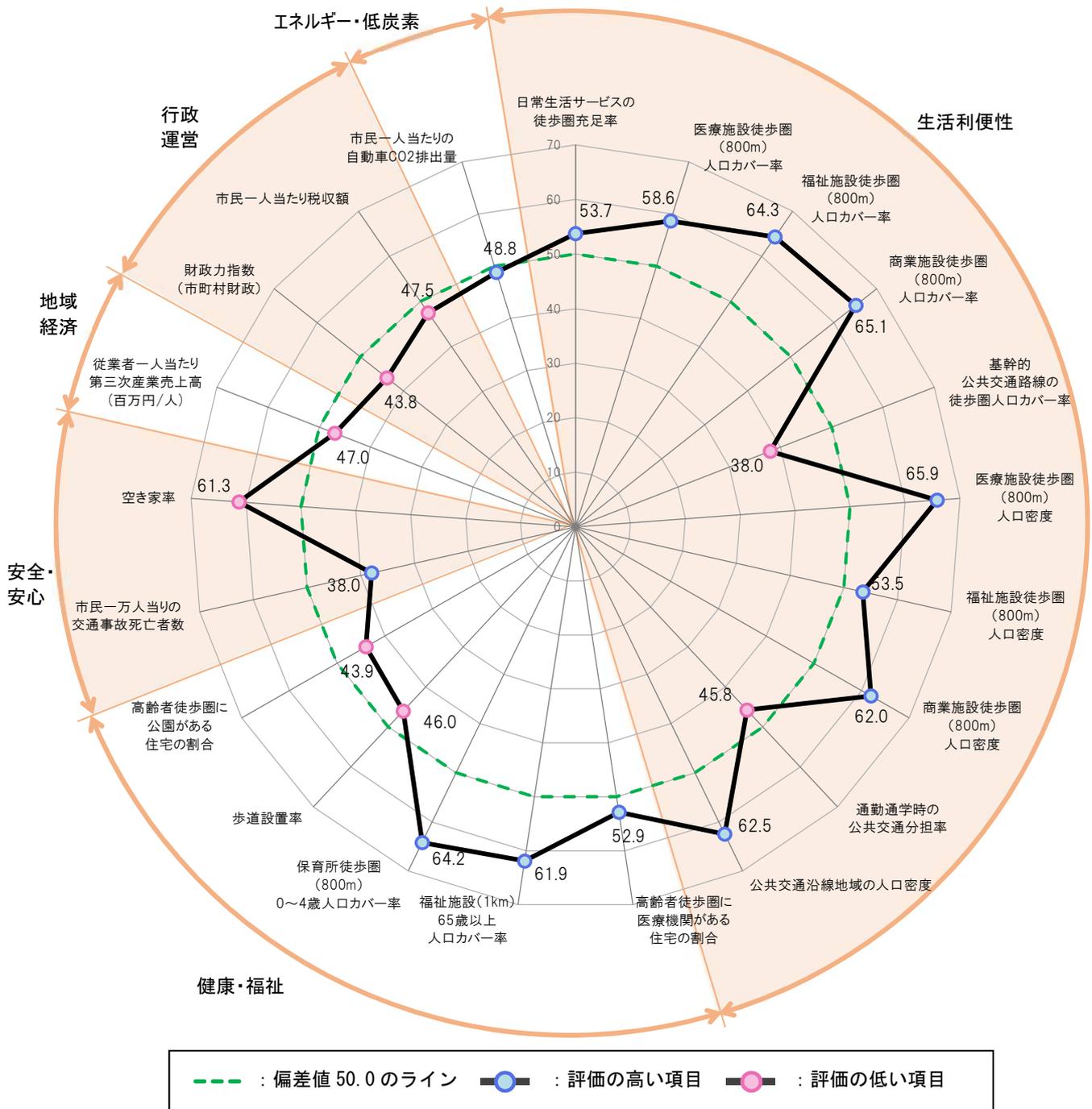
対象市	半田市	安城市	西尾市	刈谷市	稲沢市	瀬戸市	東海市
H27人口 (人)	116,908	184,140	167,990	149,765	136,867	129,046	111,944

(3) 現況の都市構造の評価結果

生活利便性や健康・福祉の評価が概ね高くなっている一方で、地域経済や行政運営に係る評価が低くなっています。

生活利便性や健康・福祉のうち、医療施設・福祉施設・保育施設・商業施設の立地に関する評価が高くなっています。また、公共交通沿線地域の人口密度が高くなっていますが、基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率や通勤通学時の公共交通分担率等が低く、公共交通が利用されていない状況となっています。安全・安心のうち、空き家率が高くなっています。

図 41 半田市の都市構造の評価結果（評価項目別の偏差値）



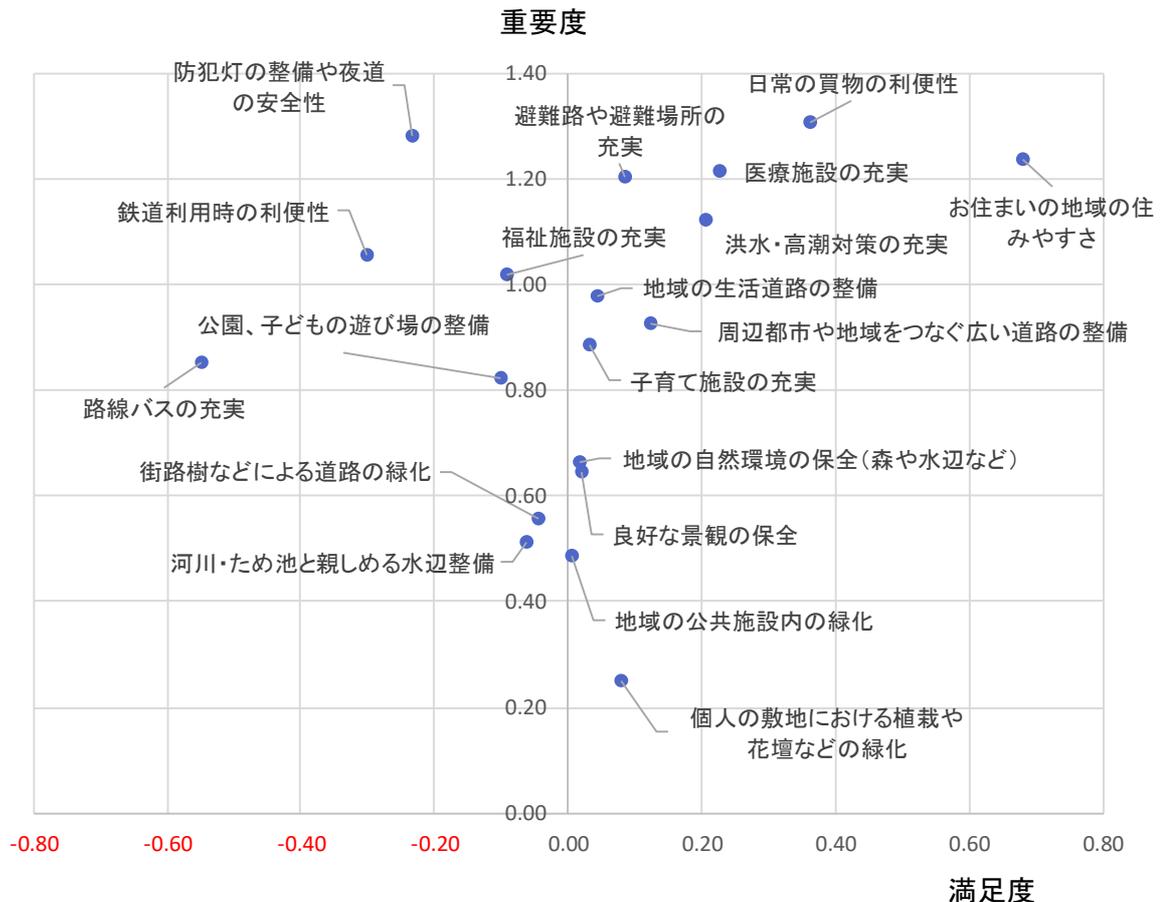
※「市民一人当りの交通事故死者数」「空き家率」「市民一人当たりの自動車CO2排出量」は、数値が高いほど評価が低くなる。

2-9 市民アンケート調査

令和元年（2019年）8月に、市民の生活環境の現状や、今後のまちづくりについての意向を把握するため、18歳以上の市民の中から無作為に3,500人を抽出し、郵送配布・郵送回収によりアンケート調査を実施した結果、1,123人（回収率32%）からの回答がありました。

お住まいの地域の満足度と今後の重要度

- ・「お住まいの地域の住みやすさ」は満足度や重要度が高くなっています。住みやすさの要素となる「日常の買物の利便性」や「医療施設の充実」も満足度や重要度がともに高くなっています。
- ・「避難路や避難場所の充実」「洪水・高潮対策の充実」「防犯灯の整備や夜道の安全性」といった、生活環境の安全・安心に対する重要度が高い中、「防犯灯の整備や夜道の安全性」の満足度が低くなっています。
- ・「鉄道利用時の利便性」「路線バスの充実」といった公共交通関連の項目や、「公園、子どもの遊び場の整備」「街路樹などによる道路の緑化」「河川・ため池と親しめる水辺整備」といった緑や水に関する項目の満足度が低くなっています。



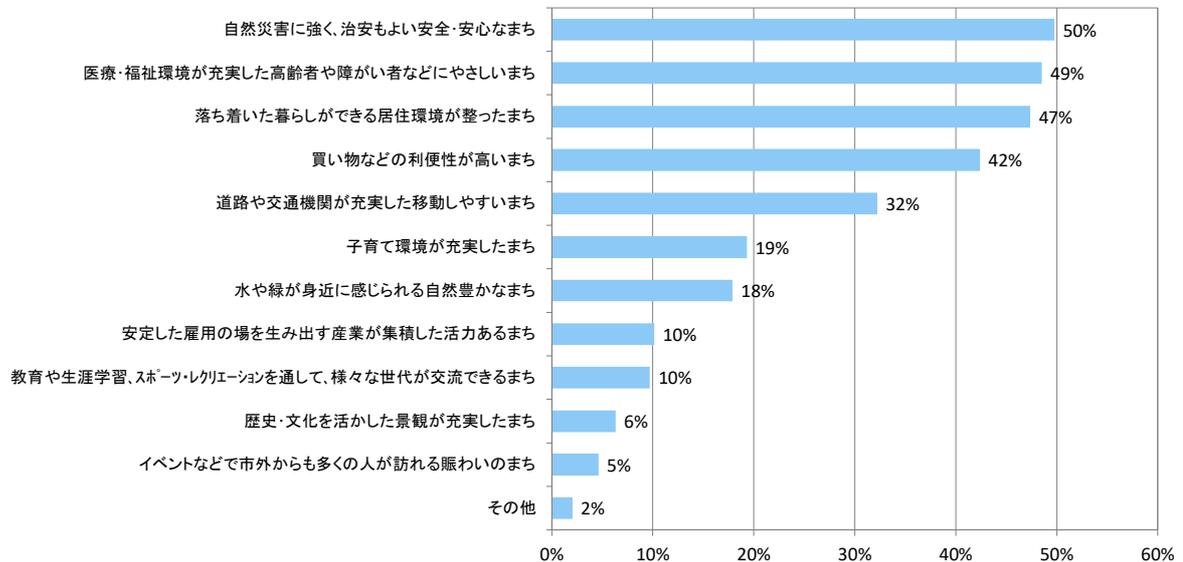
※上表は満足度・重要度を点数化した平均値を示す。

満足度) 満足：2点、まあ満足：1点、普通：0点、やや不満：-1点、不満：-2点

重要度) 重要：2点、まあ重要：1点、普通：0点、あまり重要でない：-1点、重要でない：-2点

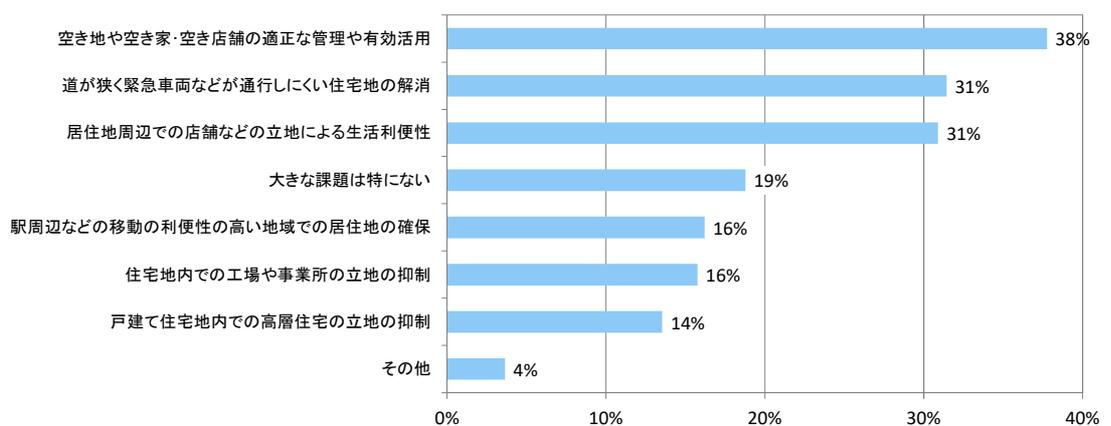
お住まいの地域のまちづくりの方向性

- ・「自然災害に強く、治安もよい安全・安心なまち」「医療・福祉環境が充実した高齢者や障がい者などにやさしいまち」「落ち着いた暮らしができる住環境が整ったまち」が多くなっています。



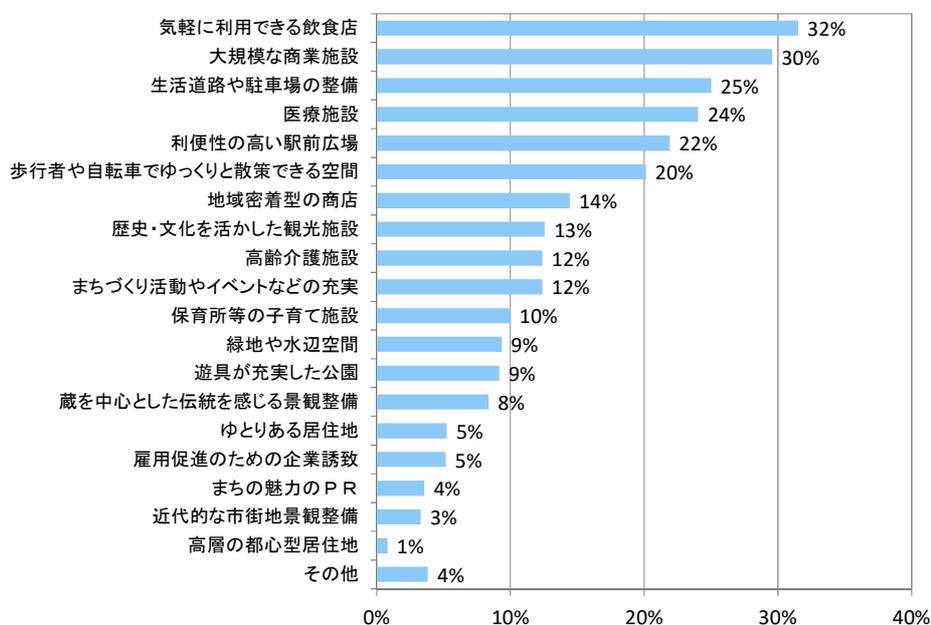
お住まいの地域の土地利用の方向性

- ・「空き地や空き家・空き店舗の適正な管理や有効活用」が最も多く、次いで、「道が狭く緊急車両などが通行しにくい住宅地の解消」「居住地周辺での店舗などの立地による生活利便性」の確保が多くなっています。
- ・「空き地や空き家・空き店舗の適正な管理や有効活用」については、地域別に見ると半田地域や成岩地域が多くなっています。



中心市街地において「快適に生活でき、多くの人が出かけたい」と思うまちづくりを推進するために重要な取組

- ・「気軽に利用できる飲食店」「大規模な商業施設」「生活道路や駐車場の整備」に対するニーズが高くなっています。



調査結果の概要

○住みやすく快適な生活環境の維持・向上が求められます。

- ・地域内での日常の買物の場や医療施設の確保
- ・建物のデザイン等の調和がとれた景観形成、緑化の推進
- ・空き地や空き家・空き店舗の適正な管理や有効活用

○安心・安全の確保が求められます。

- ・建物の耐震化などの自然災害への対策や市民の防災活動等への参画促進
- ・防犯対策の推進
- ・空き地や空き家・空き店舗の適正な管理や有効活用、生活の安全確保

○公共交通の利便性の向上や道路交通の円滑化が求められます。

- ・高齢者の移動手段の確保や公共交通の満足度の向上
- ・周辺都市や地域をつなぐ幹線道路の円滑化

○半田市特有の歴史文化や豊かな自然環境の継承・活用が求められます。

- ・山車、蔵、新美南吉、赤レンガに代表される歴史、文化的資源の保存・継承、活用
- ・自然環境の保全

○中心市街地の活性化が求められます。

- ・中心市街地における商業施設や医療施設の立地

第3章 都市づくりの課題

今後、人口減少・少子高齢化が進行すると、市民の生活利便性の低下や、地域経済や財政等の悪化が懸念されます。

第2章 現況分析の結果を踏まえ、持続可能な都市を形成するため、生活に必要な都市機能や居住地の確保と定住促進、公共交通ネットワークの形成の観点から、本市では以下の課題に対応していきます。

課題1 都市機能が確保された安全な市街地での人口密度の確保

本市は、生活に必要な医療、福祉、子育て支援、商業等の都市機能増進施設が市域にバランスよく配置され、類似都市との比較でも生活利便性が高く、市民の暮らしやすさに対する評価も高い状況です。しかし、人口減少・少子高齢化の進行により、都市機能の維持が将来困難となってくることが懸念されるため、周辺に都市機能が確保された居住地において転入・定住を促進し、人口密度を確保していくことが必要です。

また、洪水や高潮、大規模地震による津波災害の危険性が高い居住地において、災害に対する安全の確保が必要です。

課題2 中心市街地の空洞化の抑制

名鉄知多半田駅から市役所周辺までのエリアである中心市街地では、基幹的な都市機能が集積し、広域的な公共交通も整備されており、生活利便性が高い一方で、JR半田駅東側では空き家が多く分布し、人口や世帯数が減少しており空洞化が進行しています。また、地価公示価格が20年間で半減する等、土地の価値が低下している状況です。中心市街地での都市機能の充実や居住誘導を図っていくことが必要です。

課題3 若い世代の転入・定住を促進する住環境の確保

転入時の世帯あたり人口より転出時の世帯あたり人口が多く、家族が増えると市外へ転出している人が多いことが推察されるため、子育て支援や商業等の都市機能の維持・充実といった若い世代のニーズに対応した住環境を確保することが必要です。

課題4 高齢化を見据えた安心して生活できる交通環境の確保

高齢者の単身世帯・夫婦世帯が増加傾向であり、少子高齢化の進行が見込まれるため、高齢者が安心して生活を送ることができるよう、自動車を利用しなくても、公共交通により鉄道駅や基幹的な都市機能増進施設にアクセスできる交通環境を確保することが必要です。