

第2章 加古川市が抱える課題

■ 上位計画の整理

1. 加古川市総合計画
 【将来の都市像】
 ・ 夢と希望を描き 幸せを実感できるまち 加古川
 【まちづくりの基本目標】
 心豊かに暮らせるまち / 安心して暮らせるまち / 活力とにぎわいのあるまち / 快適なまち / うるおいのあるまち

2. 東播磨地域都市計画区域マスタープラン
 【まちづくりの基本方針】
 ①安全・安心 ②環境との共生 ③魅力と活力 ④自立と連携
 【都市づくりの基本理念】
 ・ 安全・安心な都市空間の創出
 ・ 地域主導による都市づくり
 ・ 持続可能な都市構造の形成 ～地域連携型都市構造の実現～

3. 加古川市まち・ひと・しごと創生総合戦略
 【重点施策】
 子育て施策のさらなる充実 / しごと（働く場）の創出
 地域活力のさらなる向上



■ 社会情勢の変化

1. 人口増加を前提としたまちづくりからの転換
 ・ 日常生活に必要なサービスや行政サービスを身近に利用できる生活圏に確保
 ・ 空き家・空き地などの利用促進によるまちのにぎわいづくり

2. 地域資源とオープンスペースの活用
 ・ 新型コロナ危機により、ライフスタイルや価値観の変化に対応したまちづくり
 ・ ゆとりある緑とオープンスペースの充実、道路空間を都市の魅力創出に活用
 ・ 自然環境、歴史資源や地域文化などの地域資源の保全・活用

3. 地球環境に配慮したまちづくり
 ・ 気候変動に伴う異常気象・大規模災害の頻発、生物多様性の危機など
 ・ 脱炭素なまちづくりを進めるインフラ整備
 ・ 自然環境が有する多様な機能（レクリエーション、防災、景観）の活用

4. 安全意識の高まり
 ・ 大地震・台風・集中豪雨・土砂災害などの自然災害が激甚化・頻発化
 ・ 避難対策などのソフト施策を組み合わせ、災害に強いまちづくり
 ・ 人的・経済的被害を最小限に抑えるまちづくり

5. デジタル社会のまちづくり
 ・ 先端的なデジタル技術をあらゆる産業や社会生活に取り入れ、経済発展と社会的課題の解決を両立していく新たな社会の実現（スマートシティ）
 ・ 都市関連での新技術の導入（交通の新技術導入、災害情報の発信など）

6. 財政状況への対応
 ・ 厳しい財政状況の中、インフラの更新・維持
 ・ 積極的な官民連携によるまちづくりの推進で財政負担を軽減
 ・ 多くの公共施設やインフラ資産の有効活用、効果的・効率的な維持管理

7. 住民参加・協働意識の高まり
 ・ 住民やまちづくり団体が主体となった、多くのまちづくりに対する取組
 ・ 都市計画における情報開示を推進し、住民が都市の将来像と具体的な都市計画を確認・理解する機会の提供

■ 加古川市の現状

1. 人口・人口密度 [アンケート]：アンケート調査
 ・ 2015年に約26.7万人であった人口は、2045年には約23万人まで減少。一方、高齢化率は約25%から約35%まで増加
 ・ 市街化区域の人口密度は61.6人/ha（H27）から54.8人/ha（R27）まで減少
 ・ 市街化調整区域や志方町、神野町の一部で人口密度40人/ha以下
 ・ 市外への転出超過（ただし、H29以降、改善傾向）
 ・ [アンケート] 今後の居住意向（住み続けたい：67.8%、転居を考えている：4.5%、転居を考えているが難しい：4.8%）
 ・ [アンケート] 転居先（市外：47.6%、市内中心部：19.7%、市内郊外部：16.3%）

2. 土地利用
 ・ 工業系用途地域内における住・商・工の混在化
 ・ 市街化区域を中心に一定戸数の新築件数（2014～2019年：7,189戸）
 ・ 農地転用面積は増加傾向（太陽光パネルの敷設が増加）
 ・ 地域間で空き家率に格差、商業系用途内の未利用地面積が微増
 ・ 市街化調整区域での「にじみ出し的な開発」によるスプロール化は進展していない

3. 産業・経済
 ・ 第1次産業就業者：減少傾向、第2次産業就業者：横ばい、第3次産業就業者：増加傾向
 ・ 小売業従業者数の減少や売り場面積の縮小、商品販売額は約2,200億円/年まで減少
 ・ 市内の事業所数・従業者数は減少傾向
 ・ 市街化区域の産業適地（工場適地）が少なく、いくつかの大規模工場が市外へ転出

4. 公共交通・道路
 ・ JR山陽本線・JR加古川線の利用者数は横ばい傾向、山陽電鉄の利用者数は微増
 ・ 路線バスの他、かこバスなど、日常生活を支える公共交通の運行
 ・ 高齢者などの増加に伴い、交通弱者も増加
 ・ 東加古川駅北側の都市計画道路の未整備（路線バスの駅北広場への乗り入れが困難）
 ・ 野口地域や平岡地域などの一部の市街化区域でも公共交通空白地域有り
 ・ 改良済みの都市計画道路（52%）、概成済み都市計画道路（10%）
 ・ 国道2号線の拡幅をはじめ、加古川駅を取り巻く道路ネットワーク（内環状線・中環状線）の整備計画に一定の目途
 ・ [アンケート] 鉄道に対する重要度は高く（87.2%）、満足度も高い（62.1%）

5. 景観・公園・緑地
 ・ 1人あたりの都市公園の面積（7.7㎡/人）
 ・ ハイウェイオアシス機能を付加した権現総合公園の整備
 ・ まとまった都市農地（500㎡以上）が200ha存在
 ・ [アンケート] 市内中心部に足りないと思う施設・設備（文化施設：18.6%、公園・ベンチ等のいこいの場：18.5%、駐車場・駐輪場：17.3%）
 ・ [アンケート] 転居したい理由（景観・まちなみに魅力が少ないから：20.1%）

6. 市街地整備
 ・ 住宅の約25%が木造（防火木造を除く）であり、約25%が旧耐震基準の建物
 ・ 都市基盤整備が未整備の大規模な未利用地有り（志方中央部）

7. 災害
 ・ 加古川沿いを中心に大雨による浸水や高潮の影響を受けると想定
 ・ 市街化調整区域の一部は土砂災害特別警戒区域に指定
 ・ [アンケート] 備えが必要と感じる災害（地震：86.6%、集中豪雨による河川洪水：57.3%）
 ・ [アンケート] 行政に期待するソフト対策（発災後の生活・復興支援などの情報提供：52.2%、避難弱者への支援：47.2%、防災アプリ等による災害情報の提供：41.5%）
 ・ [アンケート] 行政に期待するハード対策（災害に強いライフライン：67.6%、機能停止しない公共施設の整備：44.1%）

■ 都市計画マスタープランを改定し、解決すべき課題

1. 都心・副都心の都市機能のさらなる強化
 ・ 持続可能なまちづくりに向け、公共交通などによるアクセス性の高い中心拠点に魅力的な都市機能の誘導・集積
 ・ 厳しい財政状況の中、民間活力を積極的に活用したまちづくり
 ・ 沿道周辺の魅力ある土地利用と一体となった、にぎわい・回遊性のある歩行者ネットワークの形成

2. 地域の特性を見据えた土地利用の規制・誘導
 ・ 子育て世代の転出が超過する中、身近な生活圏に働く場・いこいの場などの様々な機能を有する、職住近接の土地利用の形成
 ・ 用途地域と現状の土地利用に乖離が見られる地域では、地域特性に応じた土地利用の規制・誘導
 ・ コミュニティの低下・崩壊を防ぐ、地域の実情に即したまちづくり

3. 産業の活力を保全・育成する適切な土地利用の誘導
 ・ 産業適地が不足する中、広域交通ネットワークの形成に伴う新たな産業用地の確保や、既存工場の操業環境の保全・育成
 ・ 大規模工場などの跡地の適正な土地利用の誘導

4. 誰もが外出しやすい都市交通ネットワークの構築
 ・ 交通弱者の増加が見込まれる中、新技術も含めた様々な移動サービスを組み合わせた公共交通ネットワークの充実
 ・ 効果的な交通体系に向けた幹線道路ネットワークの構築と、役割や目的を踏まえた優先順位のある道路整備
 ・ 徒歩・自転車などの移動空間を確保するなど、ネットワークの充実

5. 自然や歴史文化などの地域資源の有効活用
 ・ 自然資源が有する多面的な機能の保全・育成や、にぎわい創出に向け、水辺空間などの地域資源を有効活用
 ・ 自然環境と調和する都市基盤整備、公共施設や民有地における緑化
 ・ 歴史文化遺産を地域の魅力の一つとして捉え、保全・活用することで観光振興

6. 安全・安心のまちづくり
 ・ 様々な自然災害が激甚化・頻発化する中、市民の生命を守るため、多様な災害に対する防災力の強化
 ・ 要配慮者が増加する中、災害時にいち早く的確な情報を発信するなど、市民を無事に早期に避難させる仕組みづくり

7. 先端技術を活用した情報化の推進
 ・ 5Gの導入、IoTやAIなどの技術革新が進む中、新技術を地域の課題解決につなげるスマートシティの取組

8. 脱炭素のまちづくり
 ・ 再生可能エネルギーや省エネルギー設備などの導入拡大、電動車などのインフラ整備など、脱炭素社会の実現に向けた都市環境の整備