

第1章 都市の現状と課題

本章では、社会情勢の変化や都市の現状と動向を整理し、これを踏まえて、都市づくりの主要課題を記載しています。



1 社会情勢の変化	P6
2 都市の現状と動向	P8
3 都市づくりの主要課題	P21

第1章 都市の現状と課題

1 社会情勢の変化

(1) 最近の主な社会情勢の変化

①人口減少・少子高齢化の進行

我が国では、既に人口減少社会を迎えており、また、生活様式の変化等により、未婚者の増加や晩婚化が進み、核家族化や地域コミュニティの希薄化等を背景に、高齢者等の社会的孤立も問題となっています。

人口減少や少子高齢化の進行は、社会保障費負担の増加や労働力の減少を招くなど、社会全体の活力低下が懸念されており、観光等を通じた交流人口の増加と移住促進などに取組むとともに、コンパクトな都市づくりを推進し、人口密度の維持に努める必要があります。

②持続可能な都市づくりへの対応

多くの地方都市では、高度成長期に郊外開発が進み、拡散した市街地のまま人口が減少し低密度化が進んでいます。一定の人口密度に支えられてきた医療福祉・商業等の生活サービスの提供は、将来困難になりかねない状況となっています。

このため、都市構造を再編し、拠点周辺に居住と都市機能の集積を誘導し、生活利便性の維持・向上とともに、拠点と連携した公共交通ネットワークの形成を図ることにより、将来にわたって住み続けられる持続可能な都市づくりを推進することが重要となっています。

また、より良き将来を実現するため、回復力のあるインフラ構築、包括的かつ持続可能な産業化の促進、生態系保護などの17の目標と169のターゲットからなる「持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goalsの略称）が国連サミットで採択されるなど、持続可能性をキーワードに「社会」「環境」「経済」のバランスを取っていくことは世界的な価値観となっています。



持続可能な開発目標（SDGs）の17の目標のアイコン

③自然災害の頻発化と地球環境問題の深刻化

東日本大震災などの大規模な地震や、地球温暖化に伴う気候変動によって大型化した台風や局地的大雨による水害や土砂災害など、大きな被害をもたらす災害が頻発しています。大規模な自然災害に際し迅速に復旧・復興が行えるよう、国は平成30年（2018年）に国土強靱化基本計画の変更後、年次計画を策定し、強さとしなやかさを持った安全・安心な国土・地域・経済社会の構築に向けた取組みを進めています。

また、地球温暖化に伴う気候変動が深刻さを増す中で、令和2年（2020年）10月に国は令和32（2050）年までにカーボンニュートラル*の実現を目指すことを宣言しました。これを受け、脱炭素化に向けた緩和策・適応策等の分野横断・官民連携による取組みを戦略的に推進していくことが求められています。

※カーボンニュートラル：温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

④公共施設・インフラの老朽化と有効活用

公共施設は、人口減少等による利用需要の変化が見込まれています。また、高度成長期以降に整備された道路、橋梁、トンネル、河川、下水道等は、建設後50年以上が経過し、今後、更に老朽化が進むことで、その対策が課題となっています。公共施設・インフラについては、限られた財源を効率的・効果的に投資しつつ、最大限の効果をあげるため、近隣市町等との広域連携や公民連携によるエリアマネジメントを通じて、適切な維持管理に取り組む必要があります。

⑤デジタルトランスフォーメーション（DX）*がもたらす社会改革

DX（デジタルトランスフォーメーション）は、デジタル技術を浸透させることで、人々の生活をより良いものへと変革していくことであり、革新的なイノベーションにつながる可能性も有しています。

これまで開発されてきたIoT（モノのインターネット）やAI（人工知能）、5G（第5世代移動通信システム）等をツールとして用いることで、ビッグデータ*やリアルタイムデータなどの情報技術の活用により、インフラ整備、産業、防災など様々な分野での利用が期待されています。

※デジタルトランスフォーメーション（DX）：デジタル技術の活用によって、業務や組織のあり方を変革し、より良い方向に導くという概念。

※ビッグデータ：日々、膨大に生成・蓄積される様々な種類・形式のデータのこと。

⑥テレワーク（リモートワーク）の進展

新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、テレワークの急速な普及、自宅周辺での活動時間の増加など、人々の生活様式は大きく変化（ニューノーマル）しています。中でも、テレワークの進展による働く場と居住の融合などが生じています。今後、都市の持つ集積のメリットを最大化する一方で、交通混雑や環境の悪化、感染症の拡大などのデメリットを最小化する新しい都市づくりが必要であり、地域生活圏の形成や総合的な交通戦略、ウォークブル*な空間の創出、オープンスペースの柔軟な活用などが求められています。

※ウォークブル：道路や沿道建築物、公園などのまちなかを、居心地良く、人中心の空間にすることで、街に出かけたくなり、歩きたくなること。

2 都市の現状と動向

(1) 市の位置・地勢

本市は和歌山県の北東端、紀伊半島のほぼ中央に位置し、市の北は大阪府河内長野市、東は奈良県五條市、南及び西は和歌山県伊都郡かつらぎ町、九度山町、高野町と接しています。和歌山市中心部、大阪市中心部への距離は、直線でもとに約40kmの距離にあります。

本市は、古くに、南北に通じる高野街道と東西に通じる伊勢（大和）街道が交差する交通の要衝並びに紀の川水運の拠点として大いに栄え、また、霊峰高野山への参詣口の一つとして発展してきました。

交通は、南海高野線が大阪市と、JR和歌山線が和歌山市と奈良方面を結び、橋本駅ではこの2本の鉄道が交差しています。また、国道24号が和歌山市と京都市を連絡し、京奈和自動車道も整備され、南北方向には大阪府、高野山方面に国道371号や370号が走り、これらの国道が地域の幹線道路となっています。

市の中央部を東西に紀の川が流れ、北部は河岸段丘からなる丘陵地、南部は紀伊山地に連なっています。気候は瀬戸内気候帯に属しながらも、和歌山市等に比べて年間の気温差が大きく、内陸性の気候を示しており、降水量は比較的少なく、市内各所のため池が見られます。

産業は、農業において、柿やぶどう、鶏卵の生産が盛んで、工業においては、100年以上の伝統を受け継ぐ紀州へら竿（経済産業省指定伝統的工芸品）は、全国シェアの大半を占め、パイル織物の生産量が日本一となっています。

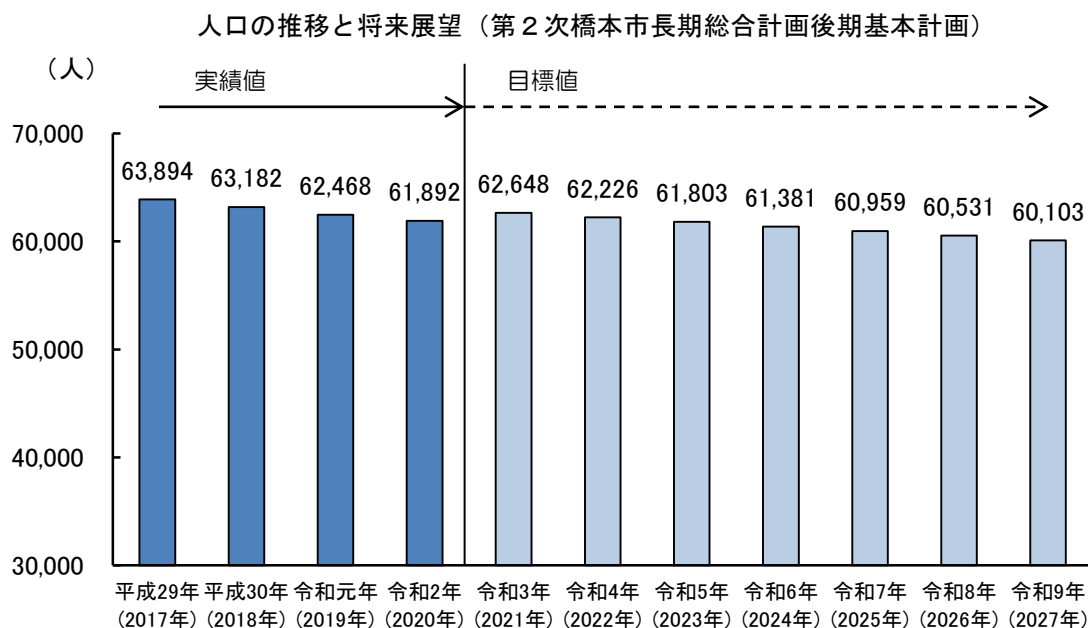


橋本市の位置

(2) 人口

1) 人口の推移と将来展望

- 本市では人口減少が続いており、第2次橋本市長期総合計画では、合計特殊出生率（女性が生涯、何人の子どもを生むかの割合）の上昇と純移動率の想定から、5年後の令和9年度（2027年度）の目標人口を約60,000人と設定しています。
- 都市計画マスタープランにおける令和14年度（2032年度）の目標人口は、第2次橋本市長期総合計画の約60,000人を維持するものとし、今後、当該計画に合わせて見直しを行います。

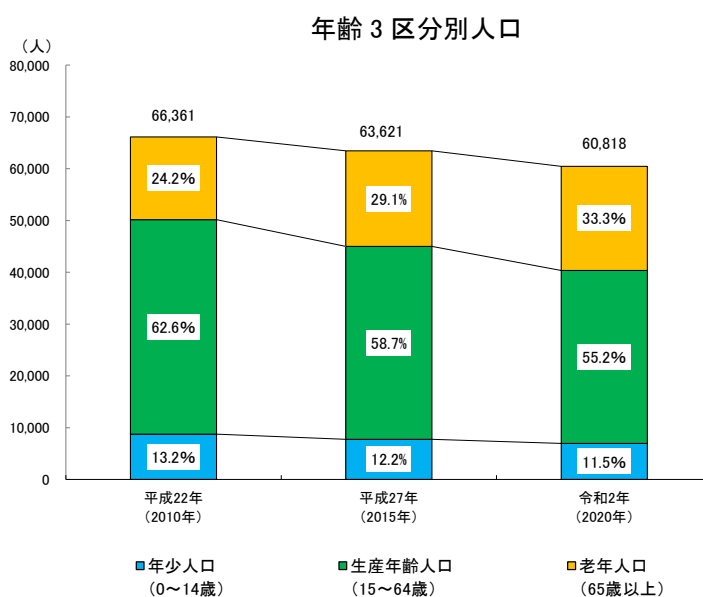


注1: 実績値は住民基本台帳(9月末現在)

注2: 目標値は第2次橋本市長期総合計画後期基本計画に基づく

2) 年齢3区分別人口の推移

- 平成22年（2010年）から令和2年（2020年）の10年間で人口総数は5,543人減少しており、令和2年の人口は、概ね平成2年の人口規模となっています。
- 10年間で生産年齢人口（15～64歳）、年少人口（14歳未満）がそれぞれ7.4ポイント、1.7ポイント減少しています。
- 老年人口（65歳以上）は9.1ポイント増加しています。

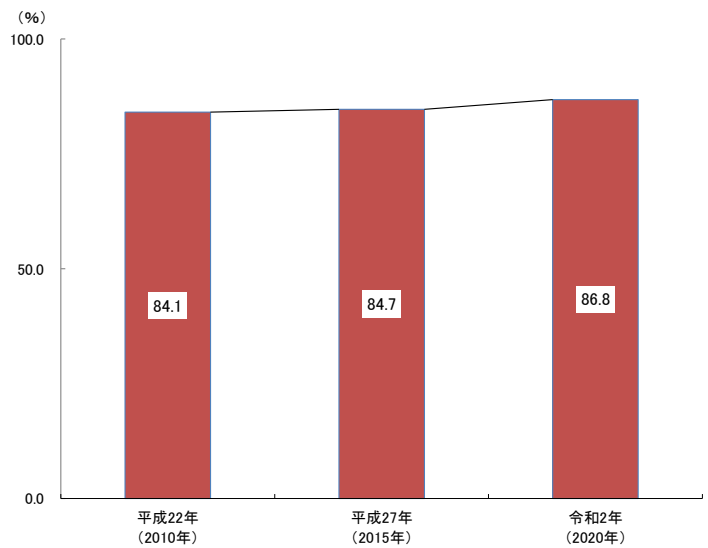


資料: 総務省「国勢調査」

3) 昼間人口

- 平成 22 年（2010 年）から令和 2 年（2020 年）の 10 年間で、昼間人口は減少していますが、昼間人口割合は 2.7 ポイント増加しています。これは、夜間人口の減少率が昼間人口の減少率を上回っていることによります。
- 令和 2 年（2020 年）における紀北 5 市（橋本市、和歌山市、海南市、紀の川市、岩出市）と比較すると、昼間人口割合が 100% を超えるのは和歌山市のみで、本市は、海南市、紀の川市に次いで第 4 位となっています。

昼間人口割合



注：昼間人口割合は、昼間人口÷夜間人口
資料：総務省「国勢調査」

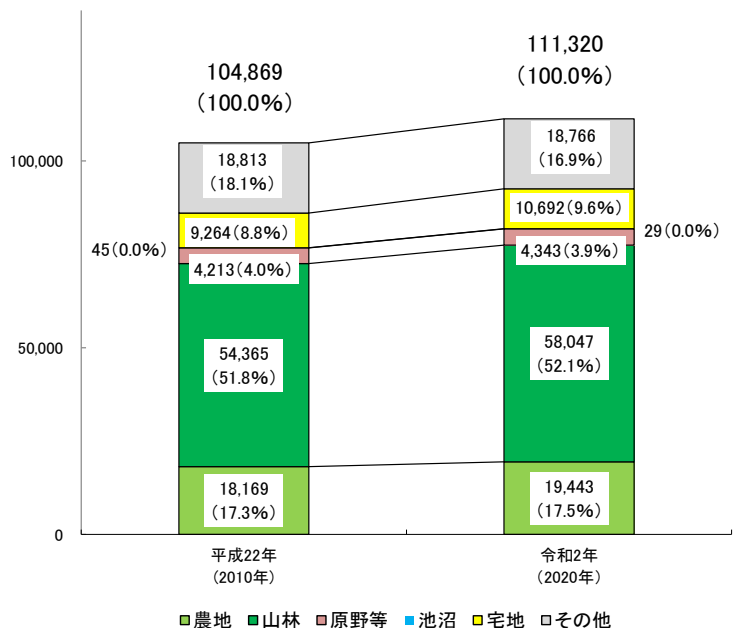
(3) 土地利用

1) 土地利用現況

- 平成 22 年（2010 年）から令和 2 年（2020 年）の 10 年間で、宅地が増加、その他（非課税地）は減少、農地、山林、原野・雑種地、池沼は概ね横ばいの傾向にあります。
- 本市では、京奈和自動車道の整備に伴い、橋本東 IC 周辺で大規模な店舗などが立地しているとともに、橋本東 IC 北部では工場立地が進んでいます。
- 国道 24 号沿道を中心に沿道サービス施設等の立地が進んでいます。

(千㎡)
150,000

土地利用面積



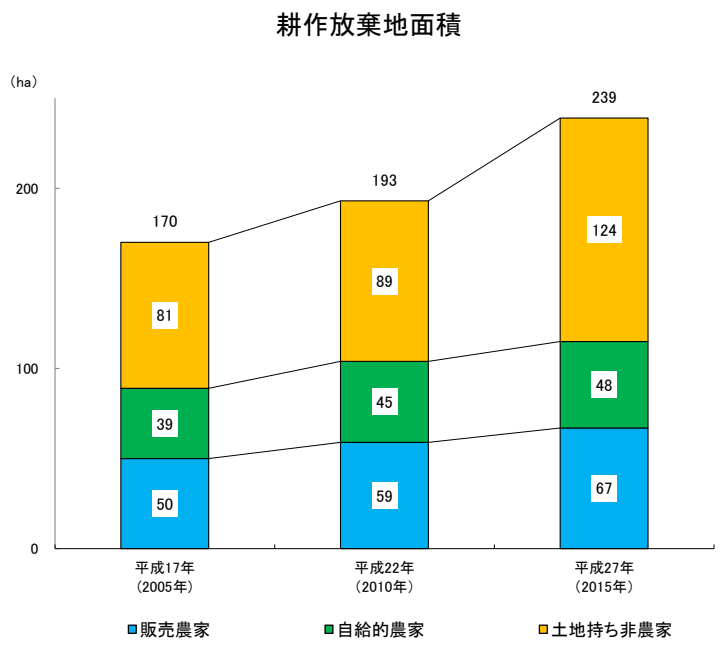
注 1：国・公共地等の固定資産税が非課税の土地面積

注 2：法定免税点未満を含む課税対象の土地面積

資料：県市町村課「市町村別地目別面積（各年1月1日現在）」

2) 耕作放棄地

- ・平成 17 年（2005 年）から平成 27 年（2015 年）の 10 年間で、69ha 増加しています。
- ・土地持ち非農家が耕作放棄地の約 5割を占め、43ha の増加となっています。

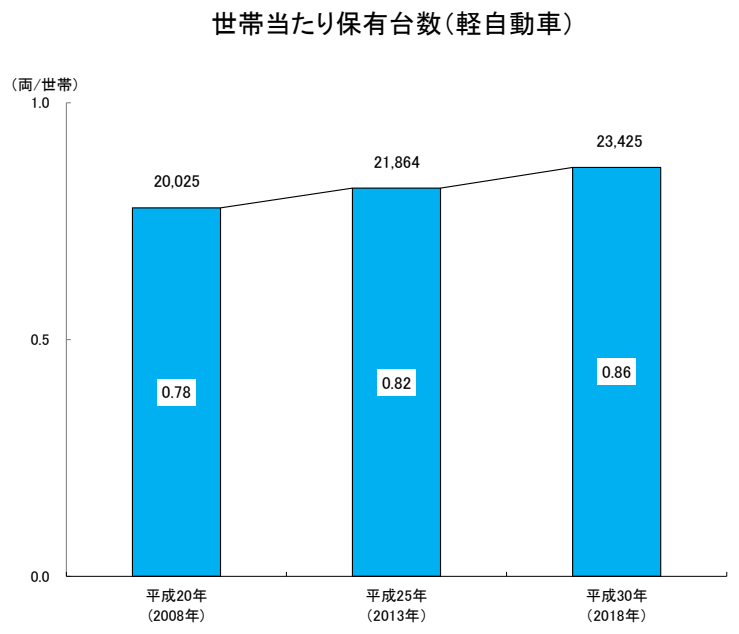


資料：農林水産省「農林業センサス」

(4) 交通

1) 自動車保有台数

- ・平成 20 年（2008 年）から平成 30 年（2018 年）の 10 年間で 3,400 台増加しています。
- ・世帯当たり自動車台数は、概ね 1 台程度で、0.78 台から 0.86 台とわずかに増加しています。
- ・高齢化の進行に伴い、免許返納者が増加しています。

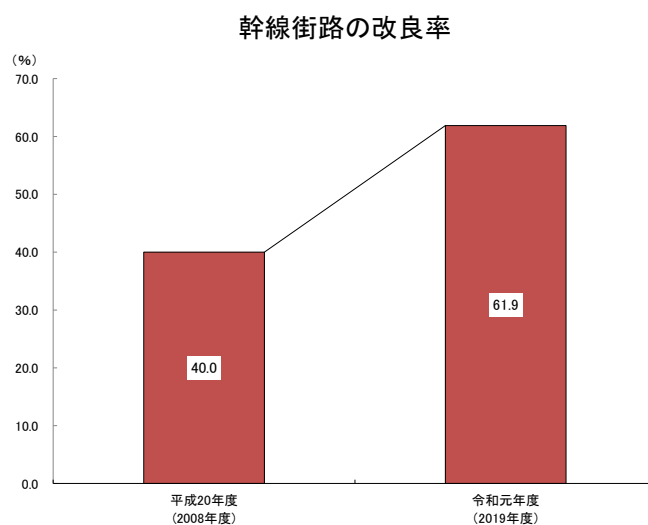


注：自動車は軽自動車（貨物車、乗用車、特殊車）

資料：和歌山県軽自動車協会「市町村別保有軽自動車数」

2) 都市計画道路

- 平成 20 年度（2008 年度）から令和元年度（2019 年度）の 11 年間における、幹線街路※（自動車専用道路を除く）の改良率※は 21.9 ポイントと大きく増加しています。



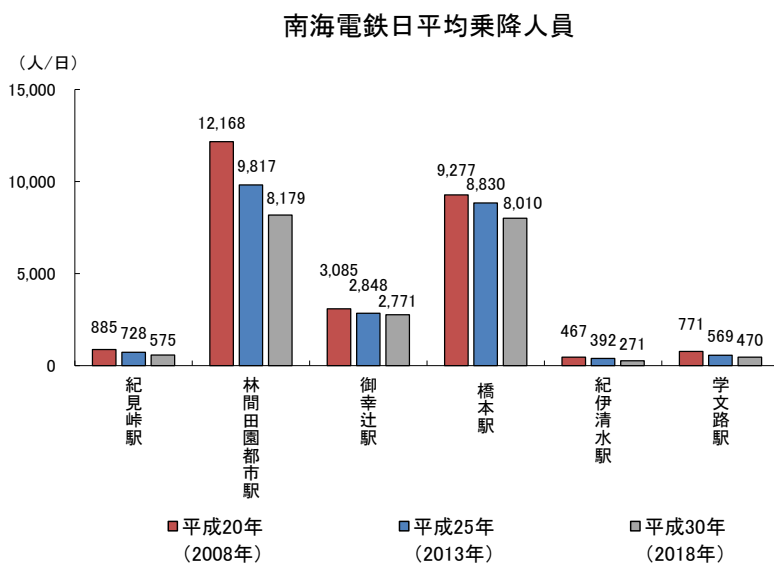
注：各年度末現在
資料：国土交通省「都市計画現況調査」

※幹線街路：都市計画道路の道路種別（自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路）の一つ。幹線街路は、都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路。
※改良率：幹線街路の計画延長に対する改良済延長の割合。

3) 鉄道

①南海電鉄日平均乗降人員

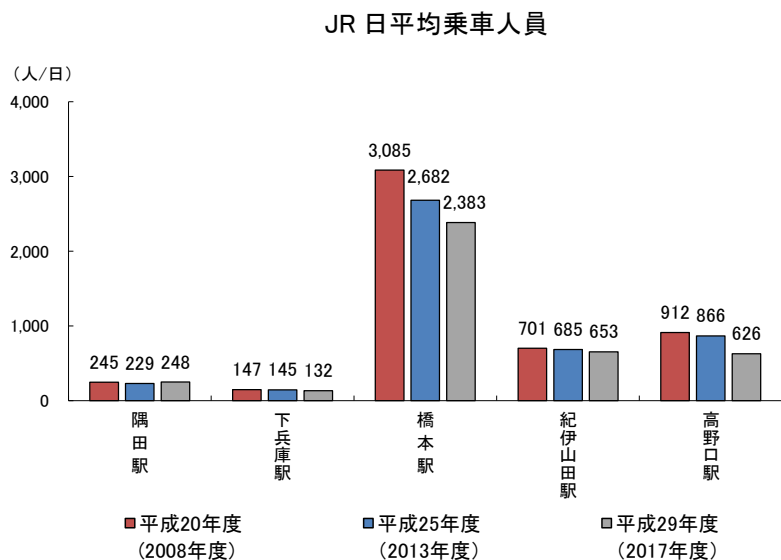
- 平成 20 年（2008 年）から平成 30 年（2018 年）の 10 年間における、南海高野線の日平均乗降人員は減少傾向にあります。
- 日平均乗降人員は林間田園都市駅、橋本駅の順に多いものの、10 年間で橋本駅は 1,267 人、林間田園都市駅は 3,989 人減少しています。



資料：南海電気鉄道(株)鉄道営業本部 統括部「和歌山県公共交通機関等資料集」

②JR 日平均乗車人員

- 平成 20 年度（2008 年度）から平成 29 年度（2017 年度）の9年間における、JR 和歌山線の日平均乗車人員は隅田駅を除き減少傾向にあります。
- 日平均乗車人員は特に橋本駅が多い一方、10 年間で 702 人減少しています。高野口駅の減少は伊都高等学校の併合によるものとなっています。

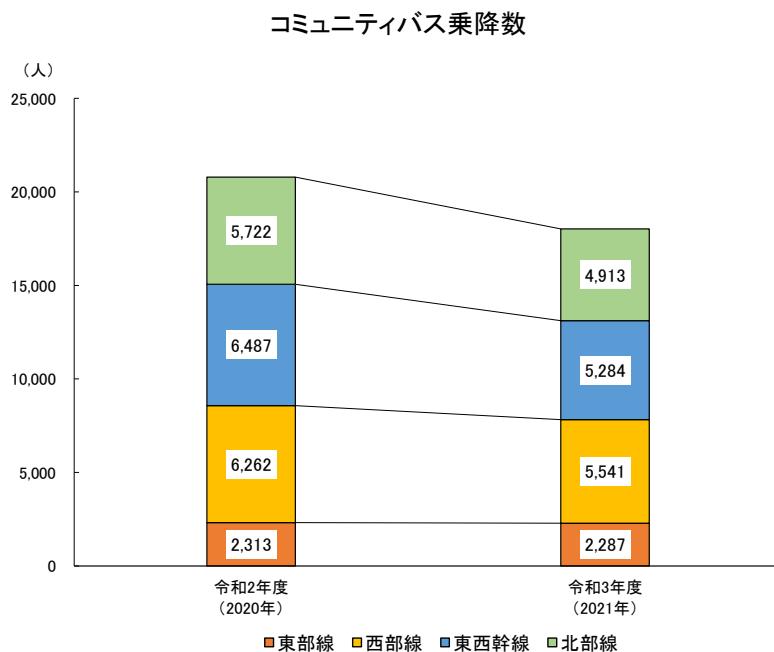


注：乗車人員は定期と定期外の計

資料：西日本旅客鉄道㈱和歌山支社「和歌山県公共交通機関等資料集」

③コミュニティバスの乗降数

- 新型コロナウイルスの感染者が日本で初めて発覚した、令和 2 年（2020 年）1 月頃以降、乗降数は大きく減少しています。

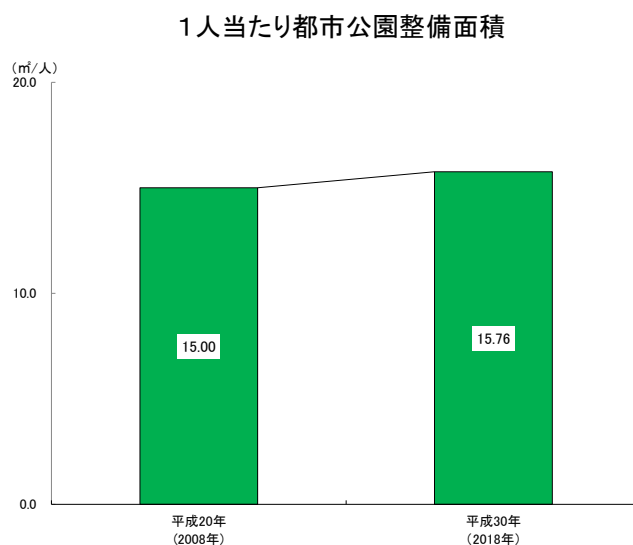


資料：橋本市

(5) 住環境

1) 都市公園

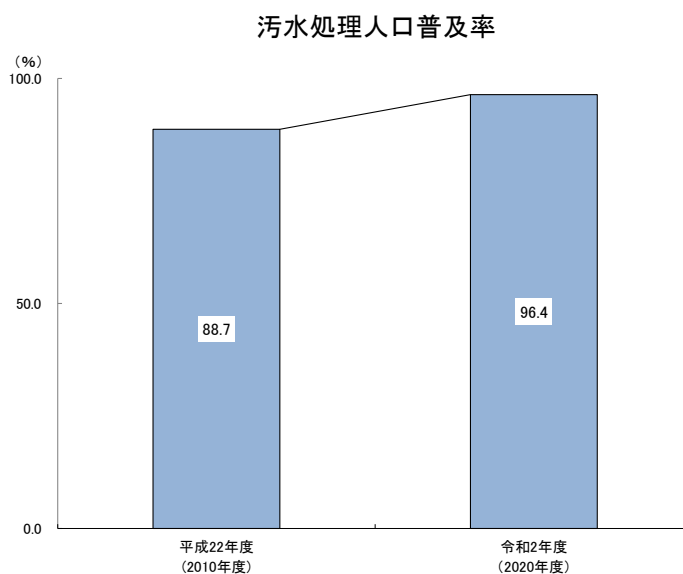
- 平成 20 年（2008 年）から平成 30 年（2018 年）の 10 年間における、1 人当たり都市公園整備面積は 0.76 m²増加しています。



注: 1人当たり都市公園整備面積は、各年度 12 月末(外国人登録含む)人口により算出
資料: まちづくり課、シティセールス課「公園」

2) 汚水処理

- 平成 22 年度（2010 年度）から令和 2 年度（2020 年度）の 10 年間における、汚水処理人口普及率[※]は 7.7 ポイント増加しています。



資料: 和歌山県 県土整備部 河川・下水道局 下水道課

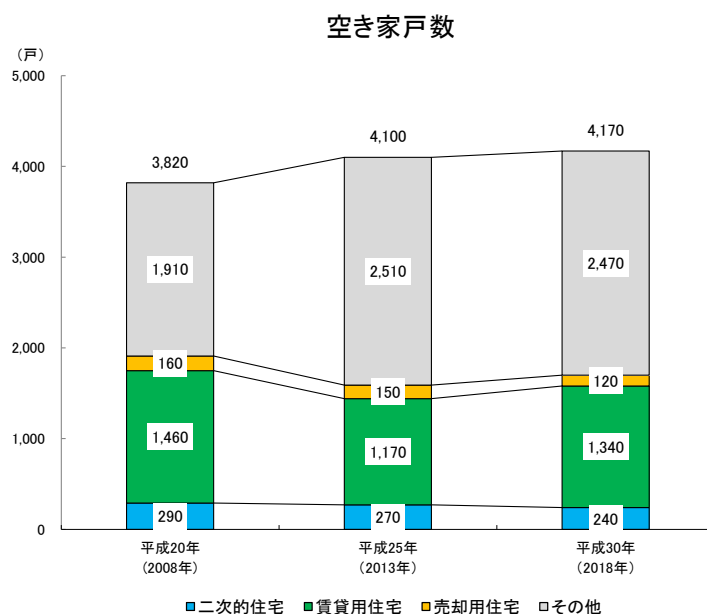
※汚水処理人口普及率: 下水道、農業集落排水施設等及びコミュニティプラントを利用できる人口に合併処理浄化槽を利用している人口を加えた値を、総人口で除して算定した、汚水処理施設の普及状況の指標。

3) 空き家

- ・平成20年（2008年）から平成30年（2018年）の10年間で350戸増加しています。
- ・長期にわたって不在の住宅や、建て替え等のために取り壊すことになっている住宅等の「その他」が著しく増加しています。

4) 大規模住宅団地の高齢化

- ・昭和50年代（1975年代）半ばに街開きされた城山台、三石台等の大規模住宅団地では、居住者の高齢化等が進んでいます。



資料：総務省「住宅・土地統計調査」

注：

二次的住宅：別荘一週末や休暇時に避暑・避寒・保養などの目的で使用される住宅で、普段は人が住んでいない住宅。

その他—普段住んでいる住宅とは別に、残業で遅くなったときに寝泊まりするなど、たまに寝泊まりしている人がいる住宅。

賃貸用住宅：新築・中古を問わず、賃貸のために空き家になっている住宅。

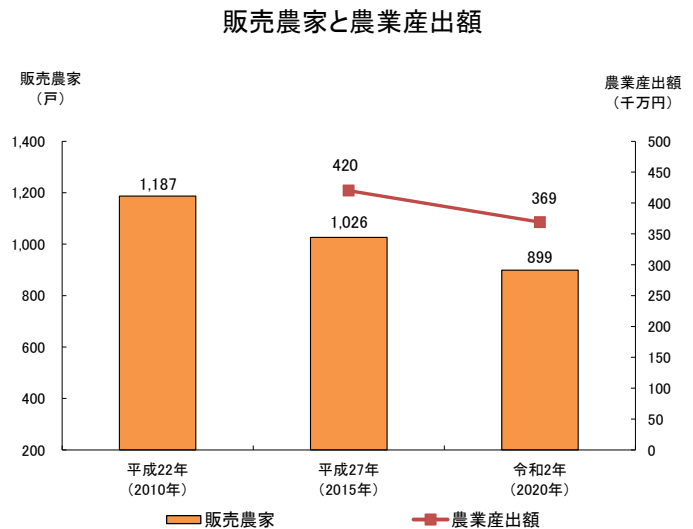
売却用住宅：新築・中古を問わず、売却のために空き家になっている住宅。

その他：上記以外の方が住んでいない住宅で、例えば、転勤・入院などのため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建て替え等のために取り壊すことになっている住宅など。

(6) 産業

1) 農業

- ・本市の販売農家、農業産出額（推計）は減少傾向にあります。
- ・販売農家1戸あたり農業産出額（推計）は、平成27年（2015年）で409万円、令和2年（2020年）で410万円と横ばいの傾向にあります。



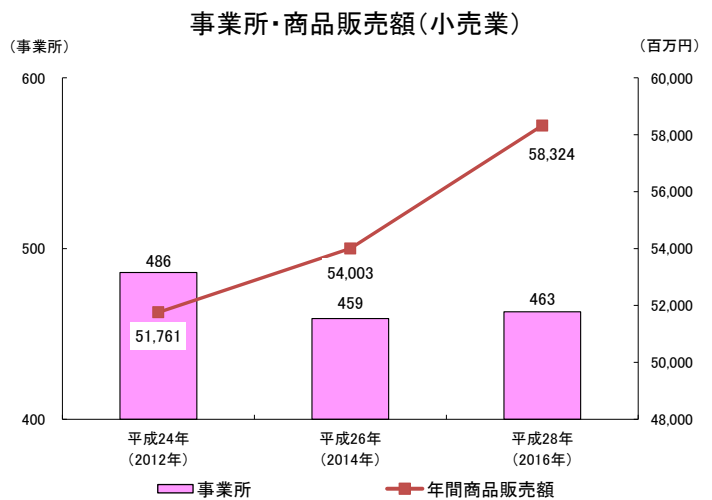
注：農業産出額（推計）は平成26年以降公表

資料：販売農家は農林水産省「農林業センサス」

農業産出額（推計）は農林水産省「市町村別農業産出額（推計）」

2) 小売業

- ・平成24年（2012年）から平成28年（2016年）の小売業は4年間で23事業所減少し、商品販売額は65.6億円増加しています。
- ・本市の玄関口である橋本駅周辺をはじめ、鉄道駅周辺等の拠点では、商業業務等の生活サービス施設が減少しています。

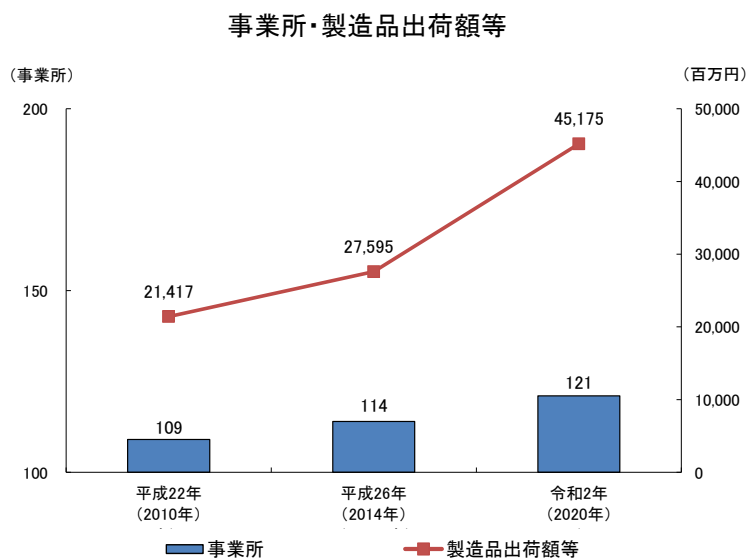


注：商業統計調査は平成26年調査で廃止

資料：総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」

3) 製造業

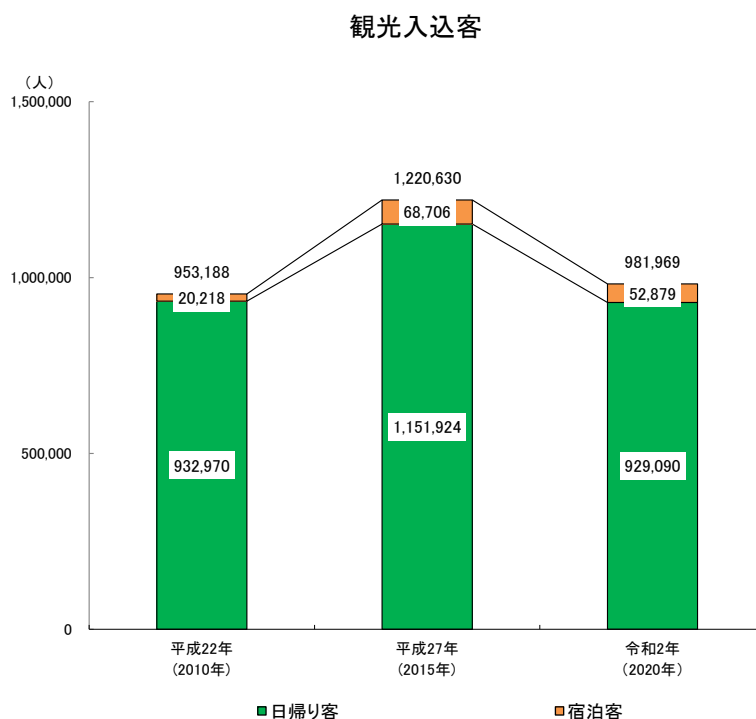
- 平成 22 年（2010 年）から令和 2 年（2020 年）の 10 年間で事業所数は 12 増加し、製造業出荷額等は、約 238 億円増加しています。
- 本市が積極的に取り組んでいる企業誘致施策や、京奈和自動車道における紀北東道路の全線開通（平成 26 年（2014 年）3 月）、紀北西道路の部分開通（平成 27 年（2015 年）9 月）の効果によるものと考えられます。



注1: 平成 27 年の調査は未実施、従業者4人以上の事業所
 注2: リーマンショック(平成 20 年(2008 年)9 月)の影響で平成 21 年(2009 年)~25 年(2013 年)は減少。
 資料: 県調査統計課「和歌山県の工業」

4) 観光

- 平成 22 年（2010 年）から令和元年（2019 年）では約 37.6 万人増加しています。これは、平成 27 年（2015 年）に、高野山開創 1200 年、和歌山国体等の開催、平成 28 年（2016 年）には「大河ドラマ真田丸」の放映等による影響がうかがえます。
- 令和 2 年（2020 年）は、新型コロナウイルス感染症等の影響により大きく減少し、981,969 人となっています。
- 平成 27 年（2015 年）、令和 2 年（2020 年）はともに、観光入込客の約 95%が日帰り客となっています。



資料: 県観光振興課「観光客動態調査報告書」

(7) 都市計画

1) 都市計画区域の状況

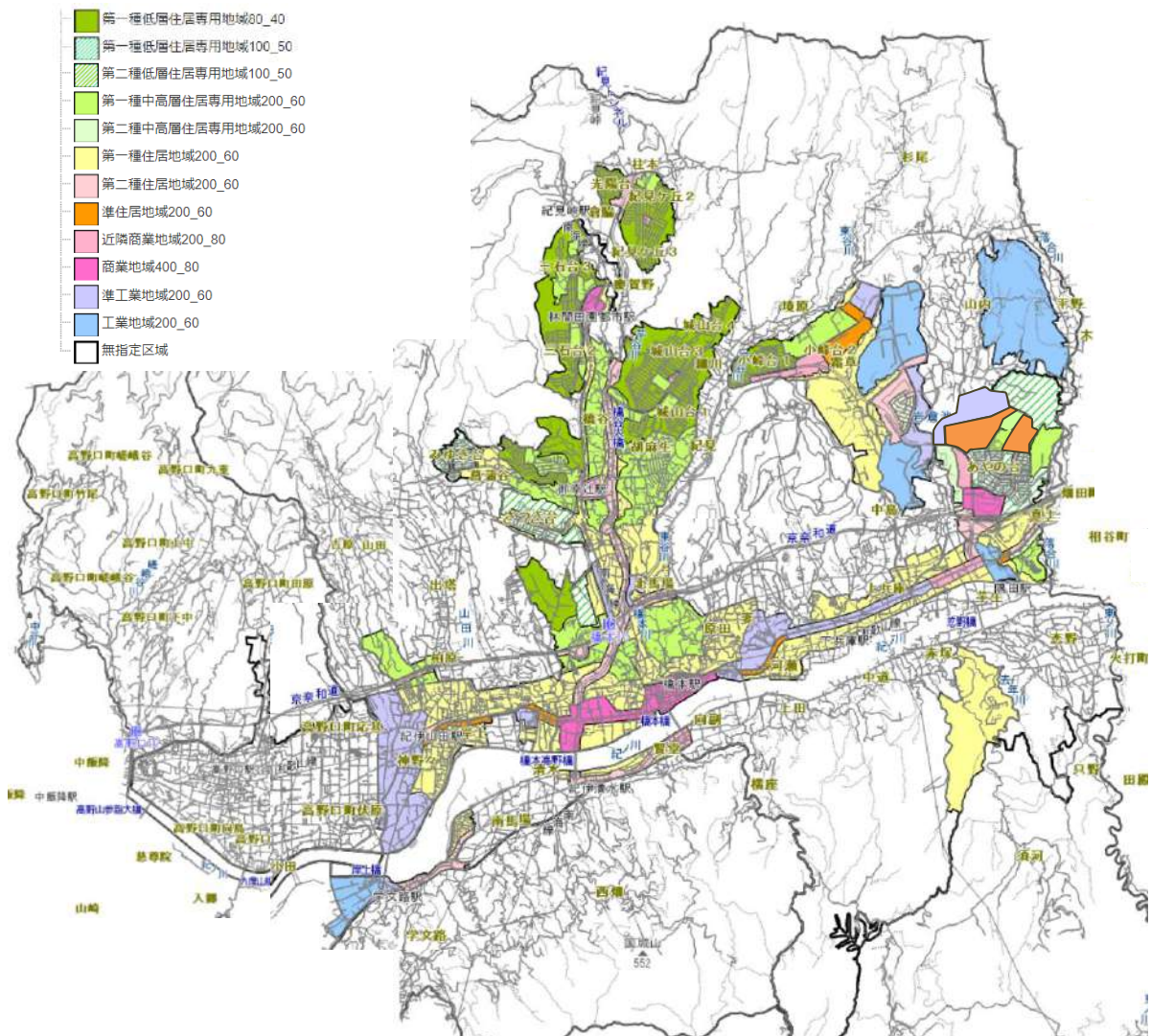
- ・ 合併後の橋本市では、橋本都市計画区域と高野口都市計画区域が指定されています。

2) 用途地域等の状況

- ・ 橋本都市計画区域及び高野口都市計画区域は非線引き都市計画区域で、旧橋本市では 13 種類の用途地域のうち、田園住居地域、工業専用地域を除いて指定され、建物の用途や建蔽率・容積率等の規制・誘導が図られています。
- ・ 旧高野口町では用途地域が指定されておらず、建蔽率・容積率、道路斜線制限*及び隣地斜線制限*が定められています。

※道路斜線制限：建築基準法に定められた、建築物の高さを制限する斜線制限の1つ。建築物の道路に面する一定部分の高さを制限することで、道路自体の採光や通風と、周辺の建物の採光や通風を同時に確保することを目的としている。

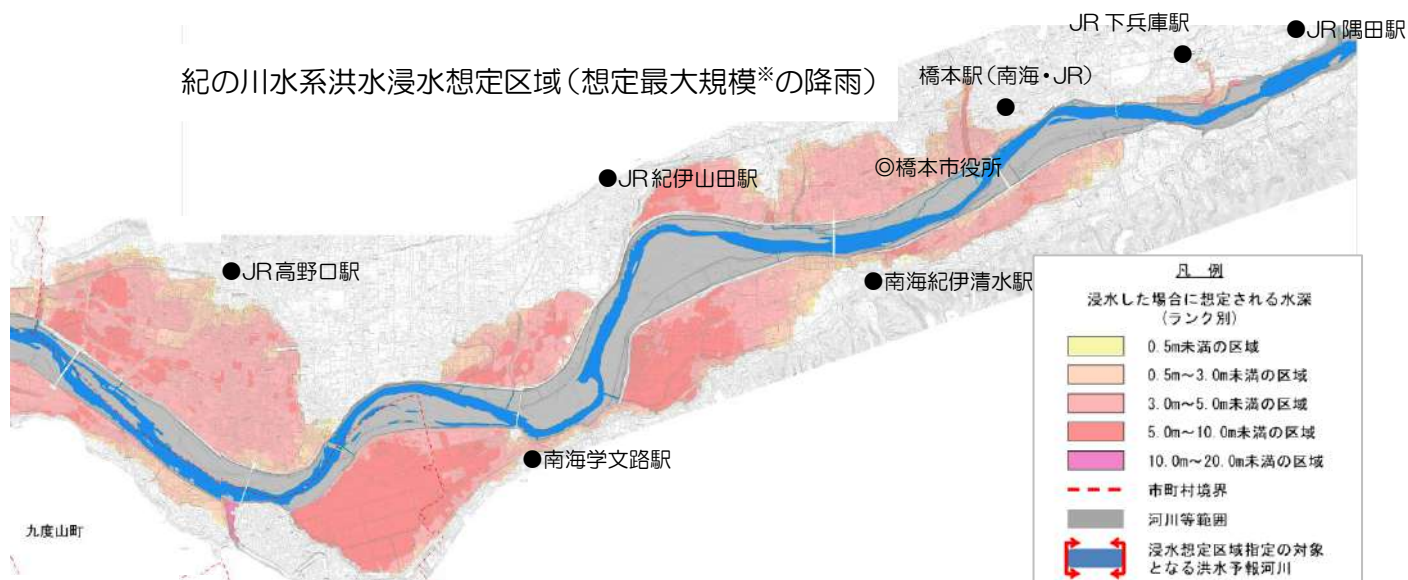
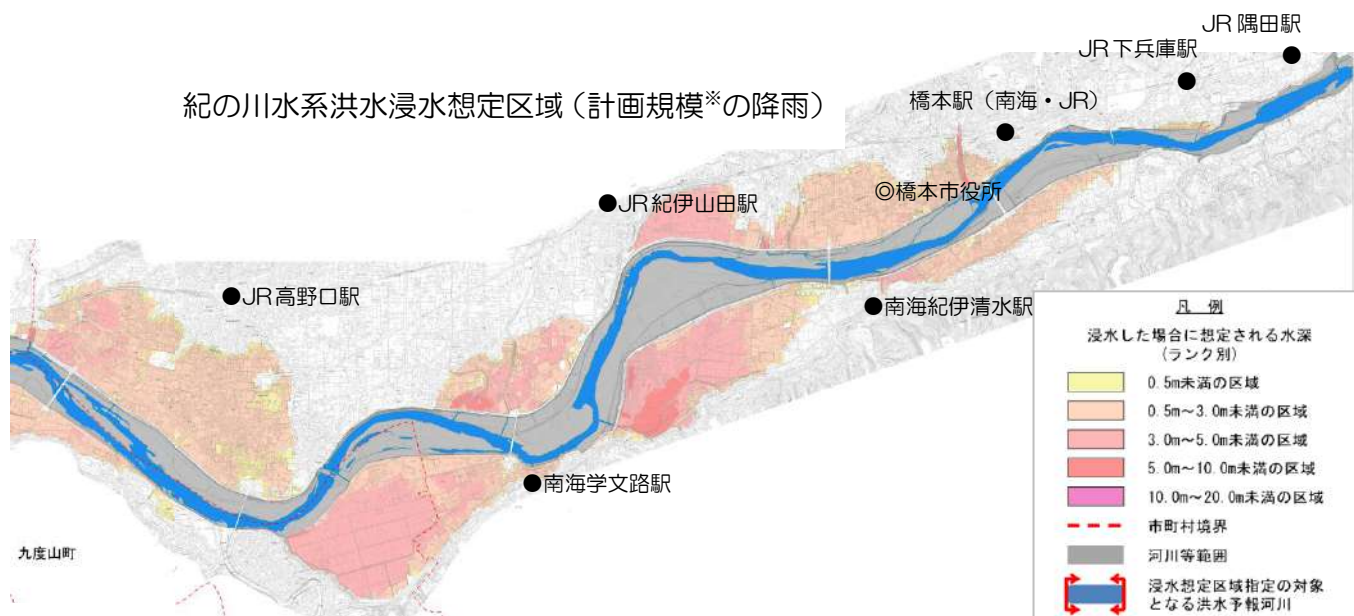
※隣地斜線制限：建築基準法に定められた、建築物の高さを制限する斜線制限の1つ。隣地の日照や採光を確保することを目的としている。



用途地域指定状況図

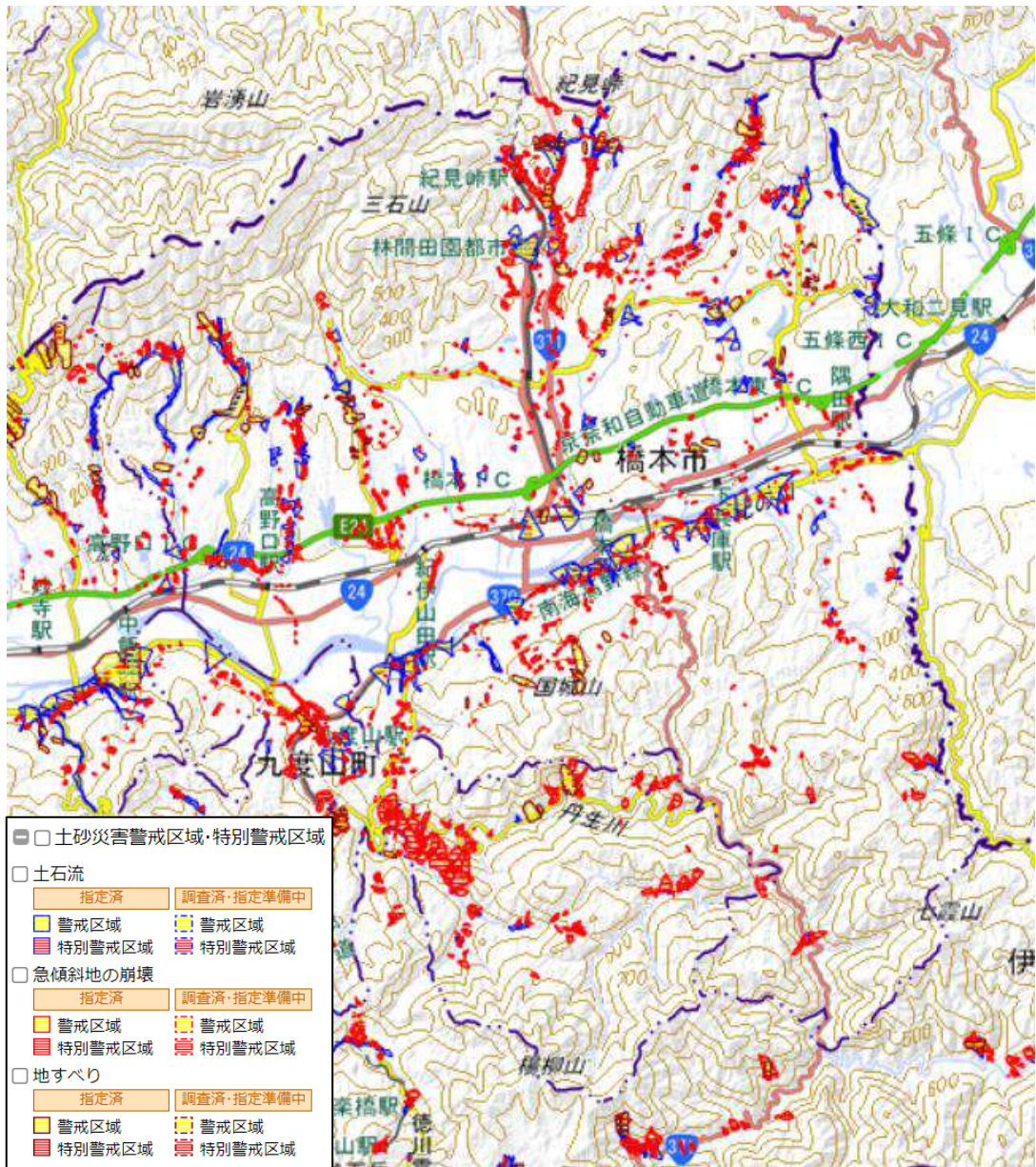
(8) 防災

- ・近年、土砂災害や洪水等の自然災害が頻発化・激甚化しています。
- ・紀の川沿いは浸水想定区域等に指定され、想定最大規模の降雨により、橋本及び高野口地域では、2階への避難が困難な浸水深3m以上の区域が想定され、市役所周辺は浸水深が3～5m未満と想定されています。
- ・山地部等では、土砂災害（特別）警戒区域が指定されているなど、災害リスクの高い区域が見られます。



※計画規模：降雨規模は10～100年に1回程度を想定している。
 ※想定最大規模：降雨規模は1000年に1回程度を想定。1年の間に発生する確率が1/1000(0.1%)以下の降雨。毎年の発生確率は小さいが、規模の大きな降雨であることを示している。

紀の川（和歌山河川国道事務所 指定年月日：平成28年6月14日）
 計画規模の降雨：橋本地点上流域の2日間の総雨量484mm
 想定最大規模の降雨：橋本地点上流域の2日間の総雨量678mm
 資料：和歌山県河川国道事務所



土砂災害ハザードマップ

資料：和歌山県砂防課（わかやま土砂災害マップ）

3 都市づくりの主要課題

社会情勢の変化、現状と問題点を踏まえた、都市づくりの主要課題は次のとおりです。

(1) 都市計画区域の統合化

本市では、合併後も橋本都市計画区域と高野口都市計画区域の2つの都市計画区域が存在しています。

国においては、『市町村が合併した場合の都市計画区域の指定は、当該合併後の市町村が同一の都市圏を形成している場合には、合併後の市町村区域が、同一の都市計画区域に含まれるよう指定を行い、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全を行うことが望ましい』とされています。

また、県が策定している「紀北都市計画区域マスタープラン」では、『市町村合併（橋本市、高野口町）に伴い、橋本都市計画区域、高野口都市計画区域を一体の都市として整備・開発及び保全する必要があるため、都市計画区域の統合を推進します。』とされています。このため、2つの都市計画区域の統合化を進める必要があります。

(2) 秩序ある土地利用の推進

橋本地域では用途地域の指定により、土地利用の規制・誘導が行われていますが、高野口地域では建物用途等の制限を定める用途地域が定められていないため、住宅と工場が混在する地区が多く見られます。また、市内にはミニ開発や太陽光発電施設等の立地が見られます。

このため、高野口地域では、用途地域や特定用途制限地域[※]等の指定検討に取り組む必要があります。

また、郊外へのミニ開発の抑制、周辺環境との調和に配慮した太陽光発電施設の立地誘導とともに、地場産業等の育成と産業基盤の充実と合わせて、幹線道路沿道等における大規模小売店舗の適正立地など、秩序ある土地利用の規制・誘導に取り組む必要があります。

※特定用途制限地域：用途地域の指定のない区域において良好な環境の形成または保持を図る観点から立地が望ましくない用途の建築物等を特定し、その立地を規制するもの。

(3) まちの魅力向上

本市は、水と緑の豊かな自然環境や歴史的資源を有する中、森林、農地の減少や耕作放棄地が増加傾向にあります。都市公園は、平成30年（2018年）における1人当たりの整備面積が15.8㎡と都市公園法の水準である10㎡/人を上回っています。

また、本市の観光入込客は、新型コロナウイルス感染症が発覚する前の令和元年（2019年）まで増加傾向にあり、その95%が日帰り客となっています。

このため、自然環境や歴史的資源の保全・活用や耕作放棄地の解消など景観の育成とともに、これら資源を活かした観光の振興に努める必要があります。また、都市公

園や親水空間の更なる充実など、水と緑を活かしたうるおいのある都市環境等を形成し、交流人口の拡大や移住促進につなげる必要があります。

(4) 誰もが移動しやすい交通環境の確保

本市の自動車保有台数は増加している一方、高齢化の進行に伴い、免許返納者が増加しています。また、鉄道乗降人員やコミュニティバスの乗降数は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり減少傾向にあります。

このため、高齢者等が移動しやすい公共交通を充実させるとともに、鉄道やバスのバリアフリーや待合施設などの利用環境の向上に努める必要があります。

(5) 安心できる公共サービスの提供

本市では、人口減少・少子高齢化が進んでおり、特に高齢化率が上昇しています。

このため、若者や子育て世代にとって魅力のある教育文化環境や居住環境を整えるとともに、高齢者が暮らしやすい環境を確保するなど、定住環境を向上させる必要があります。

(6) 快適で個性のある市街地の形成

本市の昼間人口は、夜間人口を下回っており、ベッドタウンとしての性格を有しています。また、小売業の事業所は減少傾向にあり、本市の玄関口である橋本駅周辺をはじめ、その他の鉄道駅周辺等では、商業業務、医療福祉等の都市機能が低下しています。

さらに、古くに開発されたニュータウンでは、居住者の高齢化等が進んでいるとともに、市内では、空き家が増加傾向にあります。

昼間人口の増加を図るためには、テレワークの急速な普及などに伴い、生じた空き時間などを自宅周辺での活動や屋外活動時間の活用に取り組むなど、昼間の賑わいを向上させる必要があります。

また、鉄道駅周辺における生活サービス機能の維持により、商業施設などを確保するとともに、鉄道駅周辺では、交通バリアフリー化など、高齢者等が歩いて暮らせる交通環境の形成に取り組む必要があります。

さらに、古くに開発されたニュータウンの再生や、空き家の適切な維持管理と活用等に取り組む必要があります。

(7) 市民の安全確保

近年、土砂災害や洪水等の自然災害が頻発化・激甚化しています。紀の川沿いは、浸水想定区域等に指定され、市役所周辺は想定最大規模の降雨により、浸水深が3~5m未滿と想定されています。山地等の一部は、土砂災害（特別）警戒区域に指定されているなど、災害リスクの高い区域が見られます。

このため、災害リスクの高い区域では、土地利用の制限や災害防止対策とともに、安心な暮らしを確保するため、犯罪抑制や交通安全の確保等に取り組んでいく必要があります。

(8) 公民連携、広域連携の都市づくりの推進

本市の様々な課題を解決し、魅力ある都市環境を形成していくためには、都市づくり情報や事業進捗状況などの提供をはじめ、行政、市民等、民間における役割分担の明確化や合意形成、市民の主体的な都市づくりに対する支援などに取り組むことが重要です。また、限られた財政状況や生活圏の広域化を踏まえ、近隣市町等との連携を強化することも重要です。

このため、公民連携、広域連携の都市づくりを推進する必要があります。

主な現状と動向 (P9~23)

都市づくりの主要課題

