

新城市中心核のグランドデザイン

2040



令和4年3月
愛知県新城市

目 次

第1章 はじめに	1
1) 計画策定の目的	1
2) 本計画の位置づけ	3
3) 本計画の計画期間	3
4) 中心核の設定	4
第2章 中心核の位置づけと現状	5
1) 中心核の位置づけ（上位関連計画の整理）	5
2) 中心核の現状	13
第3章 中心核の課題	37
1) 現状からの課題	37
2) 想定されている2040年（将来）の暮らし方	40
3) 中心核の課題のまとめ	42
第4章 グランドデザインの目標	43
第5章 目標達成に向けた施策	46
1) 基本的な考え方	46
2) 目標達成に向けた施策	47
3) 施策の展開イメージ	51
第6章 おわりに	52

参考資料 1 西曆・和曆早見表…………… 53

参考資料 2 注釈一覧…………… 56

第1章 はじめに

1) 計画策定の目的

我が国の人口は、戦後から増加が続いていたが、2008年の1億2,808万人をピークに減少に転じており、2020年8月現在で1億2,580万人（総務省統計局）まで減少している。本市においては、国内総人口より10年前の1998年にピークを迎えており、国立社会保障・人口問題研究所の2018年推計によると、2020年から20年後の2040年の人口推移は、2020年までの20年間の減少割合よりも大きいことが予測されているとともに、2025年には団塊の世代が75歳以上となることから、加速度的に後期高齢者の割合が増加することが予測される。また、将来を見据えた国際的な動きとして、2015年の国連持続可能な開発サミットにおいて、持続可能な開発目標（SDGs）が採択されている。このSDGsには17のゴール（目標）が定められており、この中には「住み続けられるまちづくりを」が掲げられている。このような人口構成や将来を見据えた国際的な動き、自動運転等をはじめとしたモビリティ分野の技術革新等を踏まえると、今後、求められる市街地の姿は新たな局面を迎えているといえる。

ここで、本市の市街地、特に様々な機能・施設が集積している市の中心核（以下「中心核」という。）に着目すると、まちの原型は新城城（現：新城小学校）の周囲の武家屋敷街、伊那街道（旧国道151号）沿いの商人町、まちを守るように四方に立地している寺院神社から形成された城下町であり、現在の市街地の礎になっている。また、中心核内では、新城中央通り商店街や亀姫大通りの道路空間を活用した「しんしろ軽トラ市」が開催されており、その開催回数（2021年度時点）は120回を超えている。第2次新城市都市計画マスタープラン（令和2年3月）においては、人口減少下において市民の生活を守り続けていくためには、魅力・求心力のある核をつくり、生活の拠り所となる施設を整えることが不可欠であり、市の中心核として都市機能を維持し、加えて、この中心核と地域との交通ネットワークを強化し、住み続けられる、持続可能なまちづくりを目指す必要があるとしている。

このような状況を踏まえ、新城市中心核のグランドデザイン2040（以下「本計画」という。）は、本市が目指すべき20年後の中心核の姿をデザインするとともに、実現に向けて、今後、検討・実施が必要な施策等を示すことを目的として策定する。

参考：中心核の歴史的な背景・特性

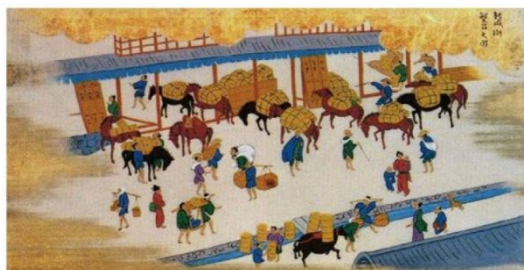
●戦国時代：城下町の形成

長篠城主であった奥平貞昌（信昌）は、1575年の「長篠の戦い（長篠・設楽原の戦い）」の戦功によりこの地方を所領し、1576年に郷ヶ原（現在の新城小学校）に新城城を築いた。城の周囲には武家屋敷町、伊那街道に沿って商人町、町の四方を寺院神社が守るように城下町が形成され、今日の市街地形成の礎となっている。

●江戸時代：交通の要衝・交流拠点

当時の新城の町では、「荷物を背負った人や馬が海の波のように次から次へと押し寄せる賑わいをみせていた」ため、その様子がまるで「山の湊」のようだ、として「山湊馬浪」という言葉も生まれた。新城の町は陸運と舟運の宿場町として栄えた一方で、鳳来寺や豊川稲荷、秋葉神社などへの参詣の道として重要な交流拠点ともなった。

□山湊馬浪とうたわれた新城のまちの様子



（新城地域自治区地域計画 p7 より）

●明治中期以降：奥三河地域の中心地的な役割を果たす地

明治中期以降、養蚕や製糸業、製材業が始められると早くから地域の名士たちによって銀行も開設されるようになり、産業と金融業がいち早く起こった。これに加え、1898年に豊川鉄道により新城駅が開業すると、奥三河地域の中心地的な役割を果たすようさらなる発展を迎えた。1937年の鉄道（現在のJR飯田線）全線開通により駅周辺は賑わいを増し、昭和の高度経済成長とともに中心市街地は発展した。

□新城のまちなか（栄町）



（新城地域自治区地域計画 p8 より）

●現代

高度経済成長期では、モータリゼーションの進展により中心市街地を横断する旧国道151号は、自動車の交通量が増加した。将来の交通量の増加を考慮し、1972年度より国道151号新城バイパスの建設に着手し、2009年度に暫定2車線で全線開通した。この全線開通により街の横断交通や賑わいの主軸は新城バイパスに移動し、旧国道151号は山湊馬浪の姿を失いつつある。2010年度よりかつての賑わいを取り戻そうと商工会が中心となって、新城中央商店街（旧国道151号）でしんしろ軽トラ市のんほいルロットを開催し、新たな賑わいの創出に寄与している。

2) 本計画の位置づけ

本市の中心核に対する計画である新城市中心市街地活性化基本計画(平成 21 年 3 月)は、平成 30 年度をもって 10 年間の計画期間が満了した。

本計画は、新城市中心市街地活性化基本計画に代わる計画として定めるものであり、「第 2 次新城市総合計画」「第 2 期新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略」「第 2 次新城市都市計画マスタープラン」などの上位・関連計画における将来像や方向性・構想を踏まえた上で、中心核の目標や、今後検討・実施が必要な施策等を示すものである。

本計画の位置づけを、下図に示す。

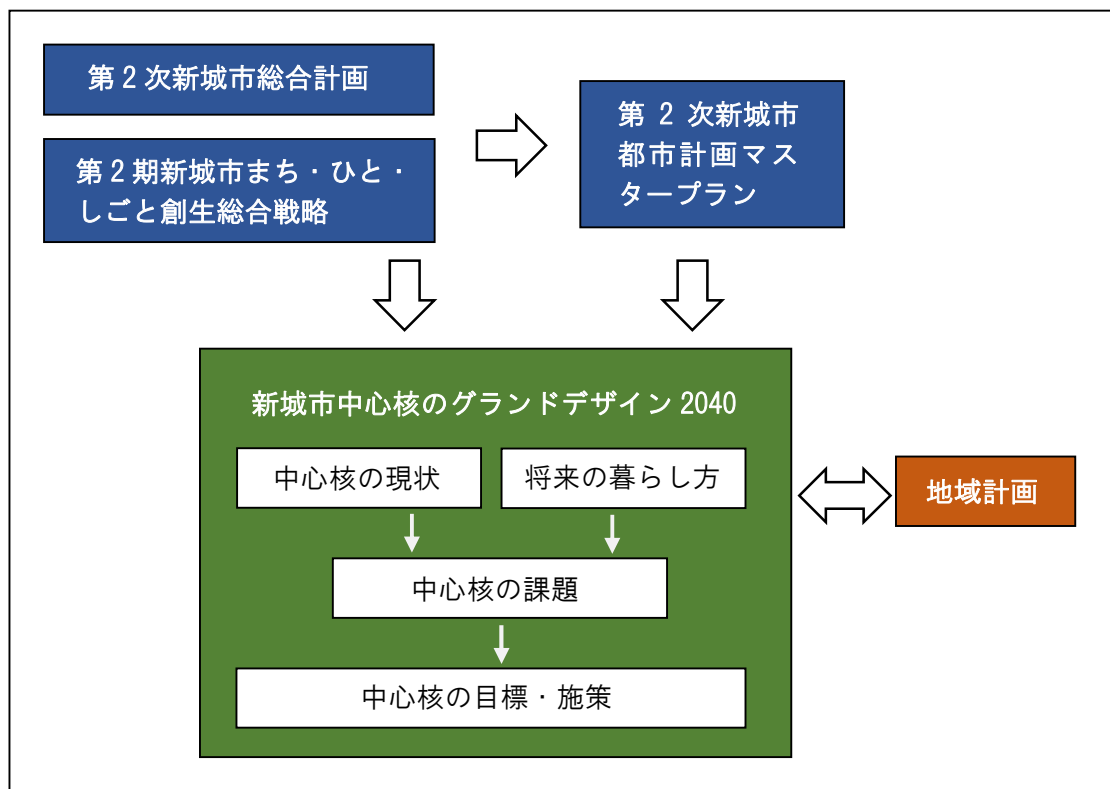


図 中心核のグランドデザインの位置づけ

3) 本計画の計画期間

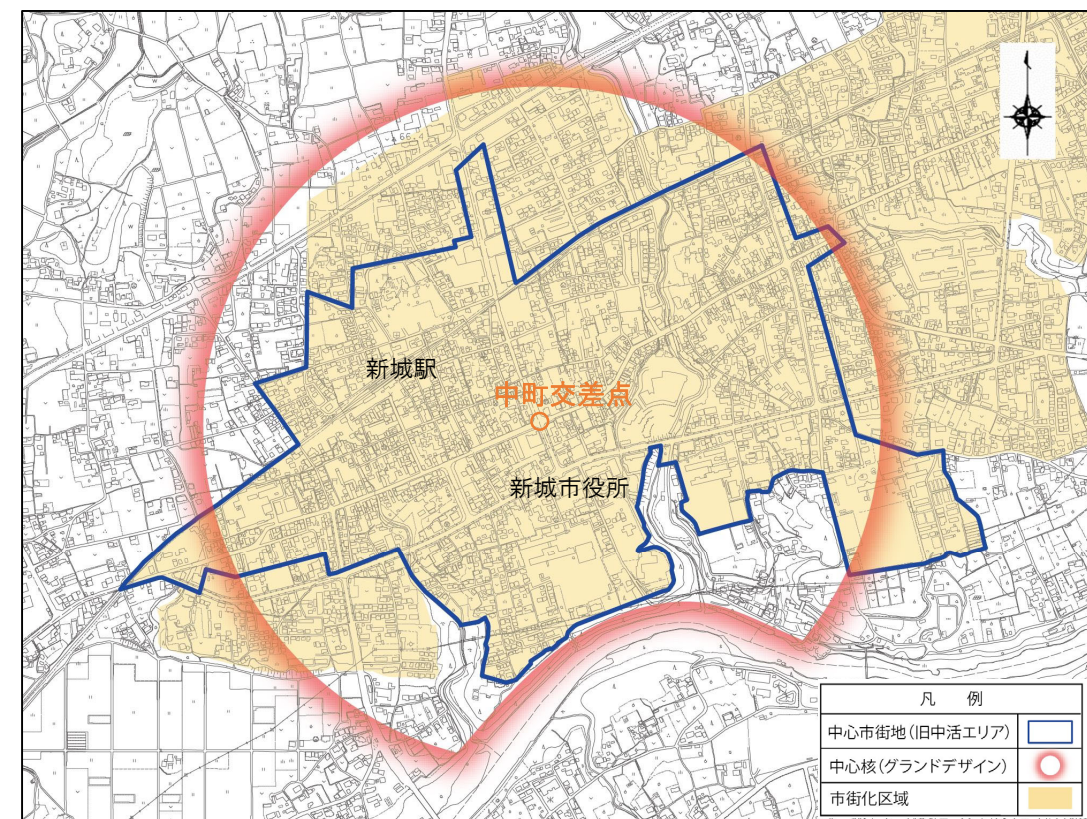
目指す中心核の姿に向けては、長期にわたるハード事業や段階的に効果を波及させる事業の実施が想定される。そこで本計画は、2040 年まで(約 20 年間)の長期的な視点を持った計画期間とし、上位・関連計画の見直し等を踏まえながら、適宜見直す方針とする。

4) 中心核の設定

新都市中心市街地活性化基本計画では、中心市街地を「市内で唯一商業地域の用途指定が行われている地域を中心に、近隣商業地域や、市役所、市民病院、県地方事務所、大規模商業施設等の主要な施設を包含する区域」として、道路、線路などの地形地物や用途地域の区分け等により区域を定めている（下図：青線区域）。

一方、第2次新都市総合計画においては、市の中心核を「新城地区の国道151号と都市計画道路沿いの市街地形成地域」とし、第2次新都市都市計画マスタープランでは「まちの核」として「市役所周辺の市の中心核」が位置づけられている。

本計画では、上位計画で目指す「継続的に都市機能が集約されたまちづくり、歩いて暮らせるまちづくり」を考え方の基本として、様々な機能・施設が集積し、一般的な徒歩圏とされている800m（国土交通省：「都市構造の評価に関するハンドブック」より）圏のエリアを中心核として位置づける。このエリアの発原点としては、中心市街地活性化基本計画での中心市街地を概ね含み、元来から本市の骨格を形成してきた街道である都市計画道路町並線（伊那街道）と、南北を結ぶまちの主軸である一般県道能登瀬新城線（旧都市計画道路沿いの場線）との交点となる「中町交差点」を位置づける（下図：赤線エリア）。



— 中心市街地（旧中心市街地活性化基本計画エリア） ○ 中心核（ランドデザイン）

図 中心核の設定

第2章 中心核の位置づけと現状

1) 中心核の位置づけ（上位関連計画の整理）

上位関連計画における中心核に関する位置づけ・方針等を、以下に抜粋・整理する。

・第2次新城市総合計画（平成31年4月）

第2次新城市総合計画（令和元年度～令和12年度）	
将来像	<p>[1]将来の都市像 『つながる力 豊かさ開拓 山の湊しんしろ』</p> <p>[2]ひと、ちいき、まちの姿（目標年度（令和12年度）の姿）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●個性輝く多様な「ひと」が活躍しています ●快適で潤いのある「ちいき」に暮らしています ●活力にあふれた「まち」になっています
土地利用 構想	<p>〈重点的な取り組み〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ●定住の選択肢となる暮らしの場の整備・確保 ●地域コミュニティの維持・活性化と地域拠点機能の充実 ●市街地等の魅力の向上、賑わいの創出
政策横断 重点戦略	<p>重点戦略1：バランスのとれた年齢構成への転換を進めます</p> <p>重点戦略2：支える側として活躍したい高齢者（はつらつ世代）を支援します</p> <p>重点戦略3：地域づくりに関わる人々（つながる市民）を増やします</p>

・第2期新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略／新城市人口ビジョン（改訂版）
（令和2年3月）

	第2期新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年度～令和6年度）
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ●基本目標1：しごとを創る ●基本目標2：魅力を創る ●基本目標3：移住・定住の流れを創る ●基本目標4：結婚・出産・子育て環境を創る ●基本目標5：安全・安心で豊かなまちを創る

	新城市人口ビジョン（改訂版）（令和2年～令和42年）
目指すべき将来の方向	<div style="text-align: center; border: 1px solid gray; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> バランスのとれた年齢構成への転換 </div> <p>人口ピラミッドを現在の少子高齢の「つぼ型」から、2060年の段階で「平準化（各年齢の人口数の均衡を図る）」させることを目指します。</p> <p>しんしろ創生の考え方に基づき取り組むことで、人口の安定が期待できるバランスのとれた「釣鐘型」の年齢構成への転換を図ります。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 10px; width: 45%;"> <p>住みやすい・働きやすい・子育てしやすいと思える暮らし環境を整え、安心し心豊かに暮らすことができるまち</p> </div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 10px; width: 45%;"> <p>自ら主体的に考え、学ぶことで、地域を磨く「人材（財）」となり、新たな価値を創造し、豊かな地域社会を形成する</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> </div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 10px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p>人が、地域が輝き、魅力的になる</p> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> </div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 10px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p>人口流出入が均衡する・合計特殊出生率が向上する</p> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> </div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 10px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p>バランスのとれた年齢構成への転換が叶う</p> </div>

・第2次新城市都市計画マスタープラン（令和2年3月）

第2次新城市都市計画マスタープラン（令和2年度～令和13年度）	
<p>まちづくりの将来像</p>	<p>□まちづくりの将来像</p> <p>『まちと農村が共生し 多様な暮らしを実現する 山の湊しんしろ』</p> <p>□まちづくりの目標</p> <p>(1) 暮らしやすさを支える集約型都市構造推進への転換</p> <p>(2) 地域特性を最大限生かした交流の促進</p> <p>(3) 力強い新城を支える産業の活性化</p> <p>(4) 大規模自然災害などに備えた安全安心な暮らしの確保</p> <p>(5) 環境や気候変動に配慮した環境負荷の小さなまちづくりの推進</p> <p>□将来都市構造</p> <div style="text-align: center;"> <p>■将来都市構造</p> <p>The map illustrates the future urban structure with the following elements:</p> <ul style="list-style-type: none"> Regional Centers (地域中心核): Two pink circles representing centers for regional functions. City Center (市の中心核): A red circle representing the central hub for city functions. Industrial Nodes (産業拠点): Three blue circles representing industrial hubs. Transport Axes: <ul style="list-style-type: none"> Red dashed arrows: City-to-city connection axes (都市間連携軸). Green dashed arrows: Railway axes (鉄道軸). Blue dashed arrows: Wide-area connection axes (広域連携軸). Infrastructure Labels: 国道257号, 国道20号, 新東名高速道路, 国道151号, JR飯田線, 東名高速道路, 三河湾自動車道. <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 45%;"> <p>○市の中心核</p> <p>都市機能施設が集積し、利便性が高く、賑わいと活気のあるまちの核</p> </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 45%;"> <p>○地域中心核</p> <p>都市機能施設が集積したまちの核</p> </div> </div> </div>

まちづくりの方針	<p>□土地利用の方針</p> <p><u>(2) 中心核となる市街地の形成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●市の中心核となる市街地の形成においては、人が安全に、便利に過ごせる環境が必要であるため、未だ不十分な市街地整備を進めることが重要となります。特に、市の顔となる新城駅前広場、基幹的な道路である都市計画道路栄町線、都市計画道路町並線、生活利便施設が立ち並ぶ中町交差点から新城警察署南交差点を結ぶ区間の県道能登瀬新城線の適切な整備を進めます。 ●市の中心核においては、賑わい・活気を形成することが重要であり、それは、商業地としての賑わいづくりや居住地としての活気づくりです。商業地としての賑わいづくりとしては、国道151号沿道や市役所から新城警察署南交差点を結ぶ区間を中心に商業地としての充実に努め、また、町並線で実施されている軽トラ市などの可動性のある賑わい形成を進めます。居住地としての活気づくりについては、住む人同士はもちろん、住む人と訪れる人が交流する場などとなるような滞留できる空間づくりを検討します。 ●市の中心核への居住誘導においては、既存ストックの有効活用が重要となります。市街化区域内の低未利用地や不整形な土地の活用検討、市街化調整区域であっても国道151号と市街化区域に挟まれた市の中心核の一部を構成する区域の規制緩和による活用検討など、まちなか居住の誘導に取り組みます。 <p>□都市基盤整備の方針</p> <p><u>(1) 道路・交通</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●市の中心核における公共交通を充実させることは、ネットワークとしての重要性だけでなく、開発、出店、居住などの動機付けの1つとなります。今後、さらに重要となる民間活力を生かした都市経営の促進のためにも、例えば市街地内を周回するバスなどバス路線経路の見直しをはじめ、デマンド交通、MaaS、バスロケーションシステムなど、自由度や周遊性が高く、住む人、訪れる人、商う人の動機付けとなるような付加価値の高い公共交通を検討します。 ●各種の公共交通を繋ぎハブの役目を担う交通結節点は、公共交通の利便性を向上させるために重要なものです。本市の公共交通としては、大きく鉄道とバスの2種に分類され、バスの中でも性質を異にするものとして高速乗合バスがあり、これらの結節点の整備が重要となります。市の中心核の新城駅周辺と、広域アクセス点の新城ICに隣接する道の駅もつくる新城周辺に交通結節点となるバスステーションを整備します。
----------	--

- 本市の中心的な市街地であり、主要駅でもある新城駅や東新町駅周辺には駐車場が不足しています。高齢化社会への対応、過度な自動車依存からの脱却はもちろん、本市に訪れる多くの人々を市街地に呼び込むためにも駐車場の整備を検討します。
- 市街地における道路の整備にあたっては、これまでどおりの自動車を主役とした整備だけでなく、その主役を歩行者へと転換した整備も重要となります。まちづくりにおいて、それぞれの道路が担う役割から優先すべき機能を検討した柔軟な道路整備を図ります。
- 道路における歩行空間の確保は、子どもをはじめ、市民の安全に資するため重要となります。また、さらなる高齢化が進むことが予測される社会構造からも、今まで以上に安全な歩行空間の確保が求められます。特に、市街地には、人口密度が高く、高齢化率も高い地域があるため、自動車交通量の多い路線について優先的に歩行空間の確保を図ります。

(2) 公園

- 公園などのオープンスペースは、憩いの場、交流の場、防災空地など多様な役割を担う空間であり、特に建物密度の高い市街地においては災害等の備えとして重要なものです。必要な役割に応じたオープンスペースの確保を検討します。

□各種方針

(1) 都市防災の方針

- 市街地では、狭い道路に建物が建て詰まっていたり、公園などの防災空地が不足している地域があり災害時の備えが求められます。安全な住環境の整備や、地域における避難態勢の構築などを進めます。

(2) 環境の方針

- SDGsをはじめ、持続型社会の構築を進めるにあたっては環境への配慮が不可欠です。過度に自動車に依存しない生活への転換を目指し、公共交通の利便性向上や市民意識の変革等に向けた取り組みなどを検討します。

(3) 観光・交流の方針

- 豊富な自然・民俗・歴史等の地域観光資源を有効に活用することが重要です。農林業体験やスポーツツーリズム、地域が自ら地域の魅力を発信し企画する着地型観光を推進することにより、「つながる市民（ひと）」の増加を図り、地域の賑わいや活力を増進させ、来訪者の滞在性や周遊性を高める観光戦略を推進するとともに、地域が稼ぐ仕組みの構築を検討します。

(4) 歴史文化、景観の方針

- 市街地には、曲尺手や多くの寺社など、歴史的価値のある資源が多く散在

	<p>しています。インバウンド需要の掘り起こしのためにもこれらの資源の活用を検討します。</p> <p>●景観は、自然や歴史文化の価値を高める重要な要素です。自然や歴史文化を地域の資産として育てるためにも、地域住民とともに景観保全・形成を検討します。</p>
<p>重点施策</p>	<p>重点施策：賑わいと活気のある市の中心核と暮らしを結ぶ交通ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間需要に応え、さらに掘り起こす国道151号沿道の商業利用の促進 ・まちづくりを先導する付加価値の高い、自由度や周遊性のある公共交通の検討 ・地域と市の中心核を結ぶ公共交通の検討 ・まちの賑わいづくりの場としての軽トラ市のさらなる発展 ・生活しやすい、訪れやすい市街地として駅前広場等の整備 ・世代問わず、交流の場となるオープンスペースづくり <div data-bbox="462 929 1244 1892" style="text-align: center;"> </div>

・〈参考〉新城市中心市街地活性化基本計画（平成 21 年 3 月）

新城市中心市街地活性化基本計画（平成 21 年 4 月～平成 31 年 3 月）																						
中心市街地活性化の方針等	<p>[1]めざすべき姿と方向 『歴史の音・歴史の観に育まれる奥三河の生活都市づくり』</p> <p>[2]活性化の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ●奥三河の人々が集まる中心拠点（新城市中心市街地）をつくり、魅力のあるまちとしていく。 ●生活都市にふさわしい市街地整備改善や商業活性化等に取り組む。 ●歴史文化や伝統を活かしたまち、人が集まる交流のまちとしていく。 																					
中心市街地活性化の目標	<p>●中心市街地活性化の目標</p> <p>①公共交通の利用者数の増加 （駅舎及び駅前整備による公共交通利用者数の増加）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">評価指標</th> <th style="width: 40%;">基準値</th> <th style="width: 30%;">目標値 （平成 30 年度）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新城駅 1 日乗客数</td> <td>平成 14 年度 1,056 人/日</td> <td>1,150 人/日</td> </tr> <tr> <td>S バス北部線年間利用者数</td> <td>平成 19 年度 10,914 人/年</td> <td>12,000 人/年</td> </tr> </tbody> </table> <p>②定住人口の増加 （住宅整備による定住人口の増加）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">評価指標</th> <th style="width: 40%;">基準値</th> <th style="width: 30%;">目標値 （平成 30 年度）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>定住人口</td> <td>平成 20 年度 4,136 人</td> <td>4,180 人</td> </tr> </tbody> </table> <p>③区域内店舗数の維持 （商業再編強化による店舗数の維持）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">評価指標</th> <th style="width: 40%;">基準値</th> <th style="width: 30%;">目標値 （平成 30 年度）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>区域内店舗数</td> <td>平成 19 年度 234 店</td> <td>234 店</td> </tr> </tbody> </table>	評価指標	基準値	目標値 （平成 30 年度）	新城駅 1 日乗客数	平成 14 年度 1,056 人/日	1,150 人/日	S バス北部線年間利用者数	平成 19 年度 10,914 人/年	12,000 人/年	評価指標	基準値	目標値 （平成 30 年度）	定住人口	平成 20 年度 4,136 人	4,180 人	評価指標	基準値	目標値 （平成 30 年度）	区域内店舗数	平成 19 年度 234 店	234 店
評価指標	基準値	目標値 （平成 30 年度）																				
新城駅 1 日乗客数	平成 14 年度 1,056 人/日	1,150 人/日																				
S バス北部線年間利用者数	平成 19 年度 10,914 人/年	12,000 人/年																				
評価指標	基準値	目標値 （平成 30 年度）																				
定住人口	平成 20 年度 4,136 人	4,180 人																				
評価指標	基準値	目標値 （平成 30 年度）																				
区域内店舗数	平成 19 年度 234 店	234 店																				

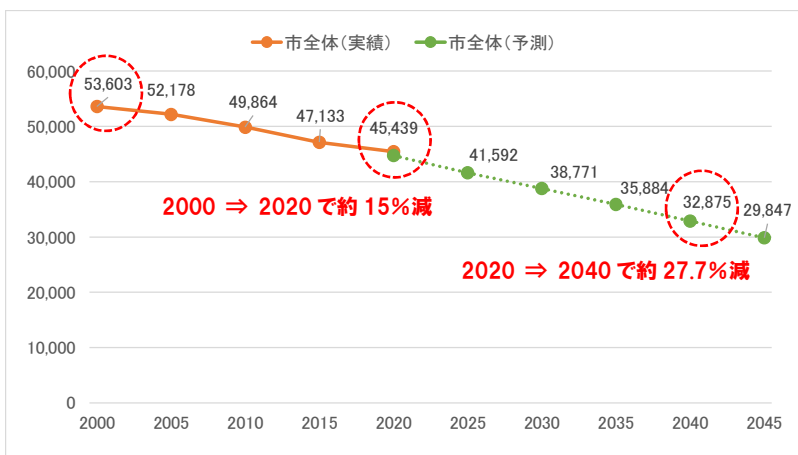
新都市中心市街地活性化基本計画 検証報告書（平成 30 年 3 月）																																					
数値目標 の検証	<p>●中心市街地活性化の目標</p> <p>①公共交通の利用者数の増加 （駅舎及び駅前整備による公共交通利用者数の増加）</p> <p>【実績値】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標</th> <th>目標値（平成 30 年度）</th> <th>平成 28 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新城駅 1 日乗客数</td> <td>1,150 人/日</td> <td>634 人/日</td> </tr> <tr> <td>目標値との差</td> <td></td> <td>△516 人/日</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標</th> <th>目標値（平成 30 年度）</th> <th>平成 28 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>S バス北部線年間利用者数</td> <td>12,000 人/年</td> <td>6,687 人/年</td> </tr> <tr> <td>目標値との差</td> <td></td> <td>△5,313 人/年</td> </tr> </tbody> </table> <p>②定住人口の増加 （住宅整備による定住人口の増加）</p> <p>【実績値】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標</th> <th>目標値（平成 30 年度）</th> <th>平成 28 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>定住人口</td> <td>4,180 人</td> <td>3,605 人</td> </tr> <tr> <td>目標値との差</td> <td></td> <td>△575 人</td> </tr> </tbody> </table> <p>③区域内店舗数の維持 （商業再編強化による店舗数の維持）</p> <p>【実績値】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標</th> <th>目標値（平成 30 年度）</th> <th>平成 28 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>区域内店舗数</td> <td>234 店</td> <td>172 店</td> </tr> <tr> <td>目標値との差</td> <td></td> <td>△62 店</td> </tr> </tbody> </table>	評価指標	目標値（平成 30 年度）	平成 28 年度	新城駅 1 日乗客数	1,150 人/日	634 人/日	目標値との差		△516 人/日	評価指標	目標値（平成 30 年度）	平成 28 年度	S バス北部線年間利用者数	12,000 人/年	6,687 人/年	目標値との差		△5,313 人/年	評価指標	目標値（平成 30 年度）	平成 28 年度	定住人口	4,180 人	3,605 人	目標値との差		△575 人	評価指標	目標値（平成 30 年度）	平成 28 年度	区域内店舗数	234 店	172 店	目標値との差		△62 店
評価指標	目標値（平成 30 年度）	平成 28 年度																																			
新城駅 1 日乗客数	1,150 人/日	634 人/日																																			
目標値との差		△516 人/日																																			
評価指標	目標値（平成 30 年度）	平成 28 年度																																			
S バス北部線年間利用者数	12,000 人/年	6,687 人/年																																			
目標値との差		△5,313 人/年																																			
評価指標	目標値（平成 30 年度）	平成 28 年度																																			
定住人口	4,180 人	3,605 人																																			
目標値との差		△575 人																																			
評価指標	目標値（平成 30 年度）	平成 28 年度																																			
区域内店舗数	234 店	172 店																																			
目標値との差		△62 店																																			

2) 中心核の現状

(1) 人口・年齢構成

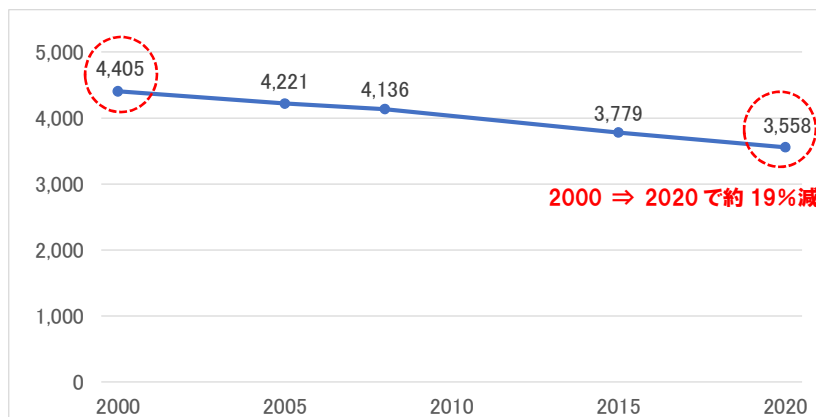
①人口

本市全体、中心部の人口ともに減少傾向にあるが、両者を比較すると、中心部の人口の減少率（約19%減）は市全体の減少率（約15%減）よりも高い状況にある。また、今後20年間（2020年→2040年）の人口推移は、過去20年間（2000年→2020年）よりも減少率が高いことが予測されている。



(資料：[2020年以前]国勢調査，[2025年以降]国立社会保障・人口問題研究所2018年推計)

図 人口推移（本市全体）



(資料：[2000・2005・2008年]新城市中心市街地活性化基本計画，[2015・2020年]住民基本台帳)

図 人口推移（中心部）

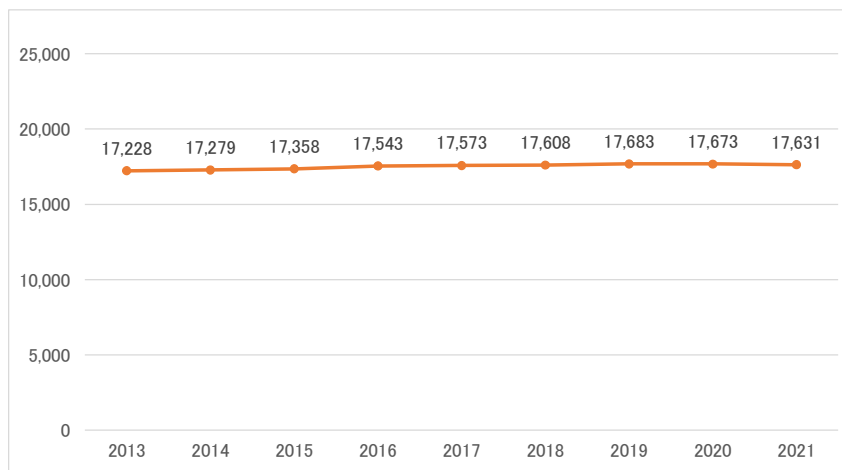
■ 中心部における人口推移		参考：中心部の集計										
	対象地区割合 (%)	2000年		2005年		2008年		2015年		2020年		※該当行政区の区域内面積により中心部人口推移を推計
		全体	区域内	全体	区域内	全体	区域内	全体	区域内	全体	区域内	
東新町	20	2,722	544	2,831	566	2,920	584	2,343	469	2,296	459	
西新町	100	237	237	200	200	187	187	142	142	142	142	
本町	50	1,223	612	1,121	561	1,145	573	1,156	578	1,208	604	
入船	90	749	674	785	707	785	707	740	666	690	621	
新城中心	100	394	394	363	363	344	344	302	302	246	246	
柴町	85	943	802	853	725	802	682	711	604	661	562	
橋向	70	688	482	641	449	598	419	569	398	486	340	
的場	80	585	468	560	448	549	439	516	413	468	374	
平井	5	2,431	122	2,624	131	2,594	130	2,642	132	2,701	135	
杉山	5	1,409	70	1,416	71	1,420	71	1,490	75	1,507	75	
計		4,405		4,221		4,136		3,779		3,558		

(資料：[2000・2005・2008年]新城市中心市街地活性化基本計画，[2015・2020年]住民基本台帳(各年4月1日))

(出典：新城市中心市街地活性化基本計画(平成21年3月)，p2)

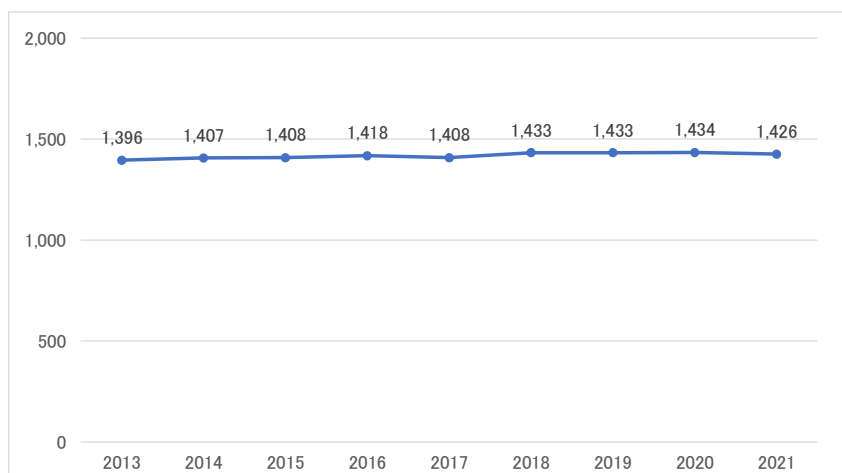
②世帯数

世帯数については、本市全体、中心部ともに、年によって変動はあるものの、ほぼ横ばいの状況にある。



(資料：住民基本台帳)

図 世帯数推移（本市全体）



(資料：住民基本台帳)

図 世帯数推移（中心部）

■中心部における世帯数推移 ※前頁の「人口」と同じく、区域内の面積割合より集計

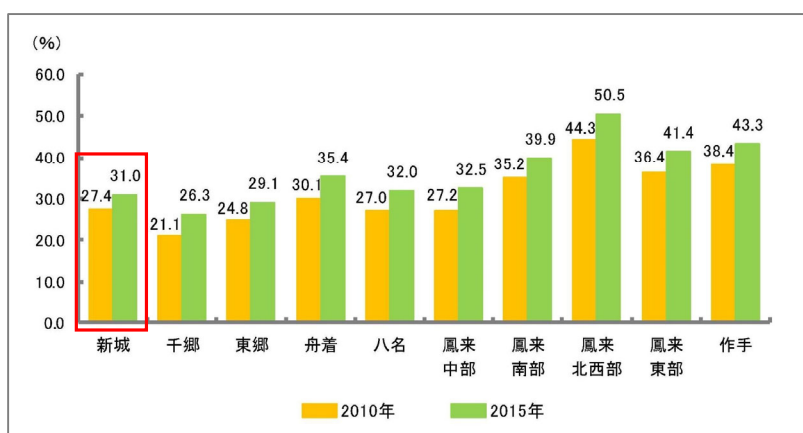
	対象地区割合 (%)	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021	
		全体	区域内	全体	区域内	全体	区域内	全体	区域内	全体	区域内	全体	区域内	全体	区域内	全体	区域内	全体	区域内
東新町	20	820	164	845	169	851	170	863	173	867	173	871	174	890	178	883	177	881	176
西新町	100	55	55	55	55	56	56	56	56	61	61	61	61	60	60	58	58	58	58
本町	50	455	228	450	225	453	227	467	234	458	229	485	243	493	247	492	246	487	244
入船	90	269	242	267	240	267	240	269	242	266	239	271	244	272	245	267	240	270	243
新城中町	100	106	106	110	110	108	108	102	102	102	102	104	104	100	100	103	103	103	103
柴町	85	279	237	279	237	280	238	287	244	286	243	284	241	281	239	289	246	281	239
橋向	70	192	134	195	137	195	137	191	134	192	134	190	133	190	133	190	133	190	133
的場	80	192	154	196	157	191	153	189	151	181	145	186	149	181	145	179	143	178	142
平井	5	1,009	50	1,014	51	1,040	52	1,082	54	1,084	54	1,112	56	1,163	58	1,193	60	1,196	60
杉山	5	524	26	522	26	537	27	553	28	563	28	565	28	567	28	560	28	552	28
計			1,396		1,407		1,408		1,418		1,408		1,433		1,433		1,434		1,426

(資料：住民基本台帳(各年4月1日))

③年齢構成

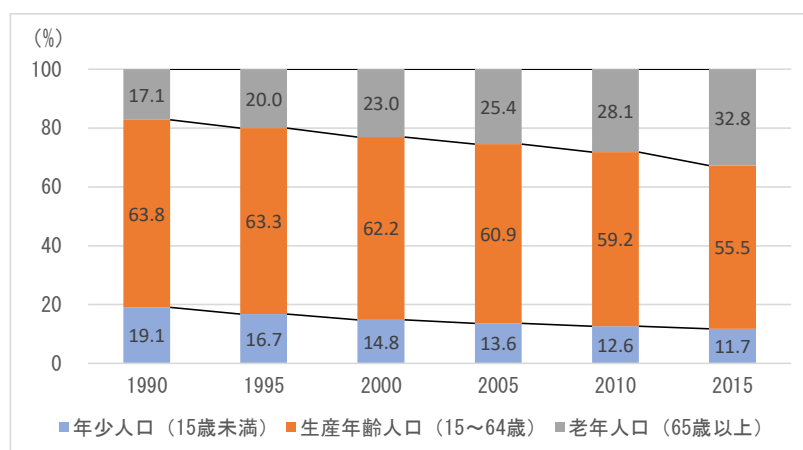
中心核の多くを抱える新城地域自治区の高齢化率は、2010年は27.4%であったが2015年時点で30%を超えている。他の自治区に比べてやや低い状況にあるものの、高齢化は進行している。

一方、本市全体の老年人口（65歳以上）割合も増加傾向にあり、1990年で17.1%だった割合は、2015年で32.8%になっている。また、年少人口（15歳未満）と生産年齢人口（15～64歳）は、それぞれ減少傾向にある。



(出典：新城市人口ビジョン（改訂版）（令和2年3月），p10）

図 地域自治区別高齢化率



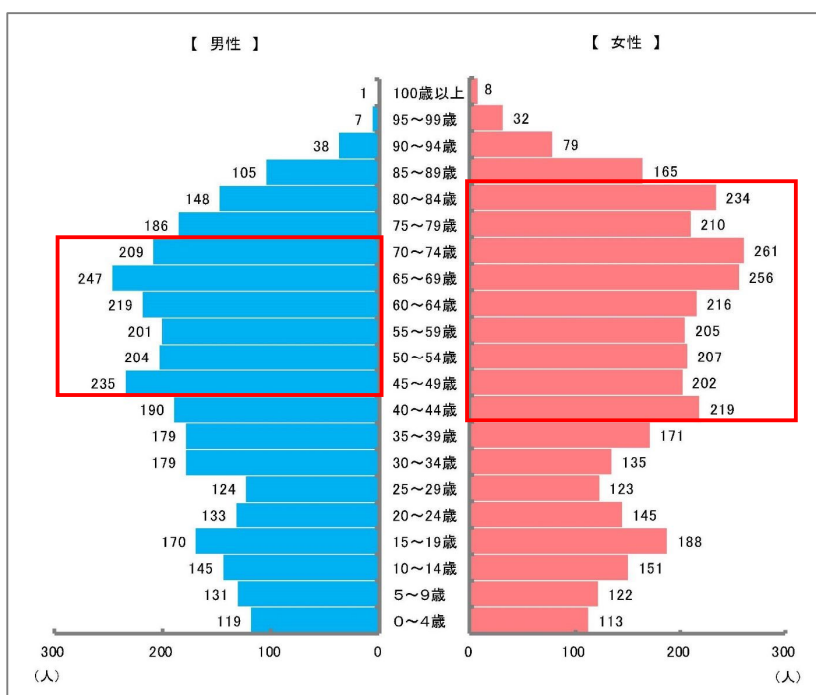
(資料：国勢調査)

図 年齢別人口割合推移（本市全体）

参考：人口ピラミッド

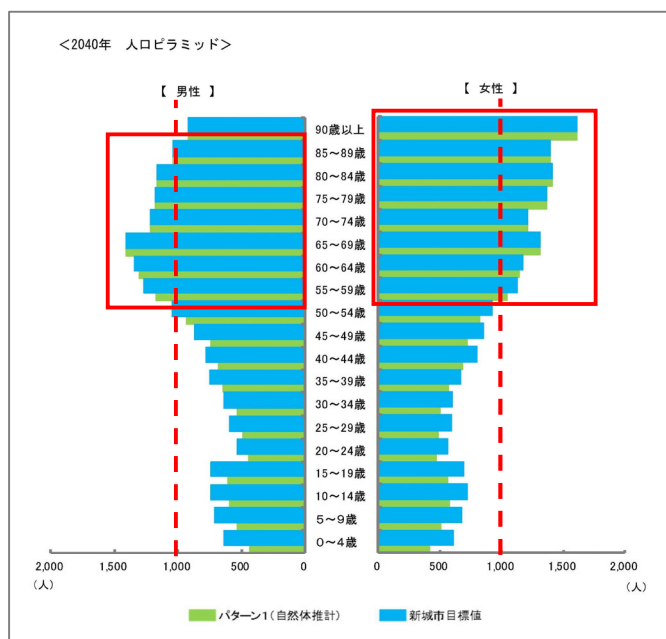
2018年時点において、新城地域自治区の人口ピラミッドで性別のいずれかが200人を超えている年齢層は40～84歳であり、後期の生産年齢人口層と老年人口層が多い状況にある。

一方、本市全体における2040年時点の人口ピラミッド予測では、性別のいずれかが1,000人を超える年齢層は55～90歳以上であり、高齢化の進行が予想される。



(出典：新城市人口ビジョン（改訂版）（令和2年3月），p14）

図 2018年10月1日付新城地域自治区人口ピラミッド

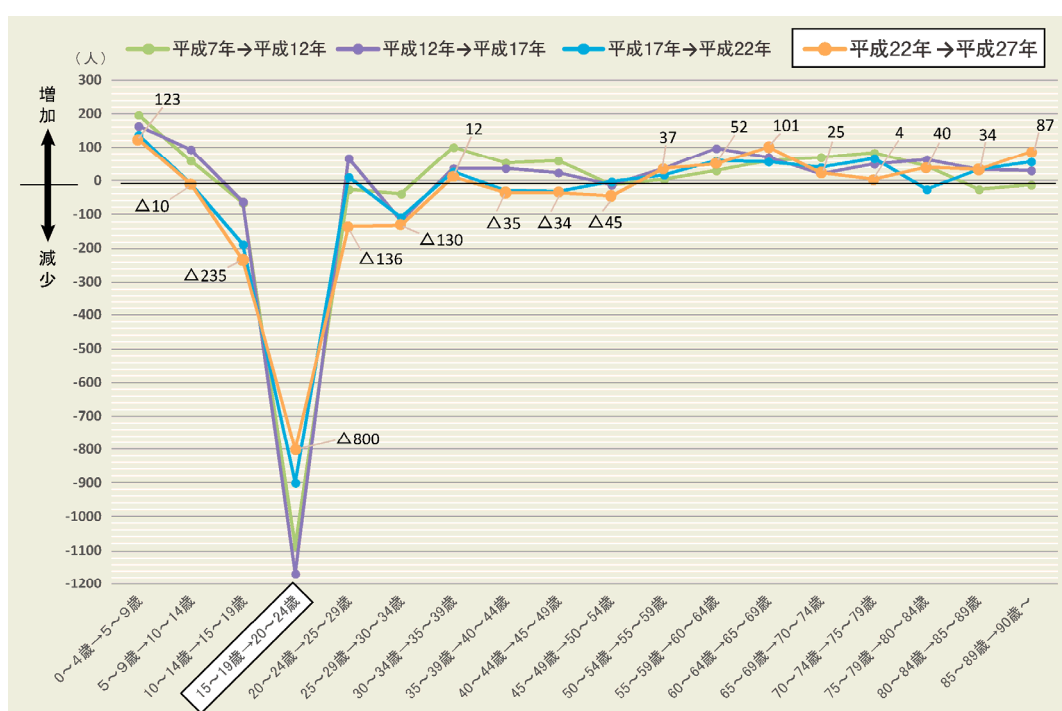


(出典：新城市人口ビジョン（改訂版）（令和2年3月），p73）

図 2040年における人口ピラミッド予測（本市全体）

本市における、年齢別の社会増減（5年単位（2010年から2015年まで）を確認すると10代後半の若年層が20代前半になるときに800人減少している特徴がある。また、20代前半から20代後半になるときも、その年代が増加に転じることはないことから、第2次新都市総合計画では、この特徴や本市の人口流出超過については「若者が大学等への進学及び就職時に市外転出し、Uターンすることなく他の地域で暮らしている」ことが大きな要因と推測している。

なお、2015年実施のアンケート（対象者：市内在住の18～44歳の男女、市内在住の高校生400人：第2次新都市総合計画参照）において『Uターンに必要な条件』は、「日常的な生活の便利さ」の回答が最も多く、次いで「仕事の確保」が多い結果となっている。



(出典：第2次新都市総合計画，p9)

図 本市の年齢別社会増減

□ 「市内在住の18～44歳の男女」・「市内在住の高校生400人」へのアンケート結果 (2015年実施)

● 卒業後、新都市に住み続けることができない理由

- ・通勤通学が不便だから 77.3%
- ※将来新都市へのUターンを希望する 65.6%

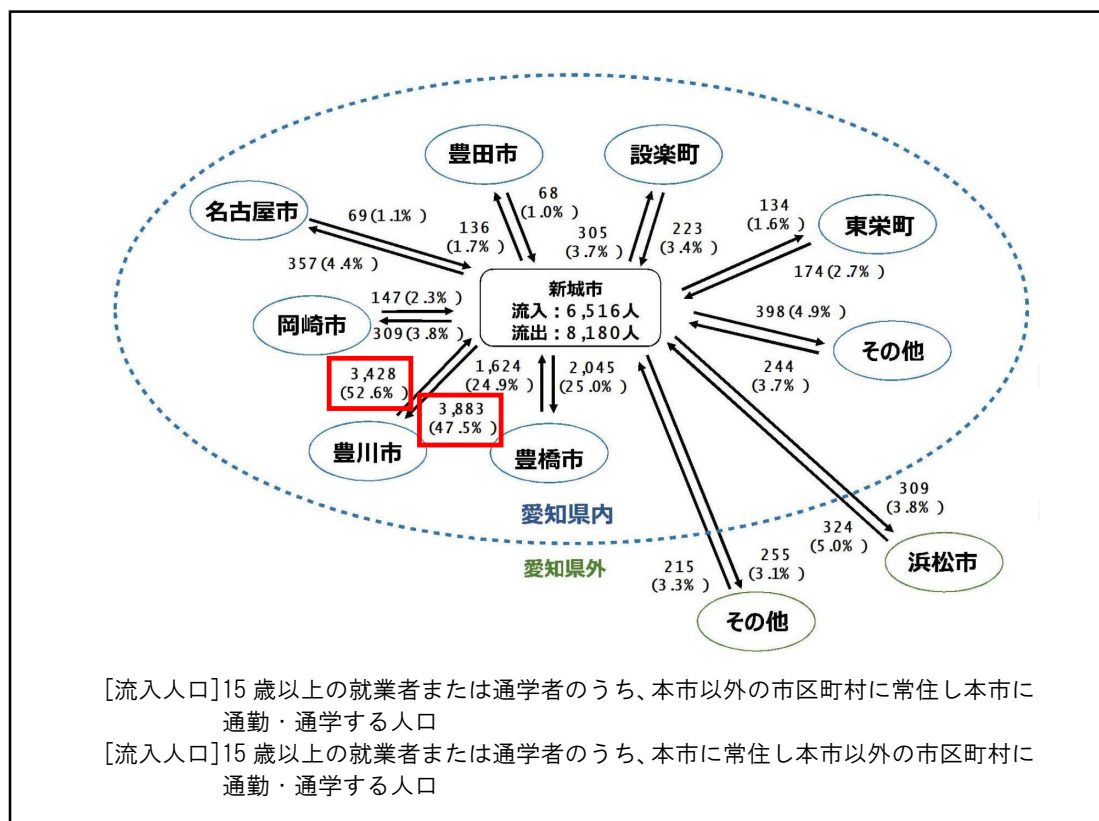
● Uターンに必要な条件

- ・『日常的な生活の便利さ』 62.3%
- ・『仕事の確保』 60.9%
- ・『病院等の医療機関の充実』 57.6%

(資料：第2次新都市総合計画，p9)

参考：流入・流出人口の状況

流入・流出人口からみると、豊川市や豊橋市との結びつきが強い状況にある。特に、豊川市との結びつきは強く、流入・流出人口の約半数を占めている。



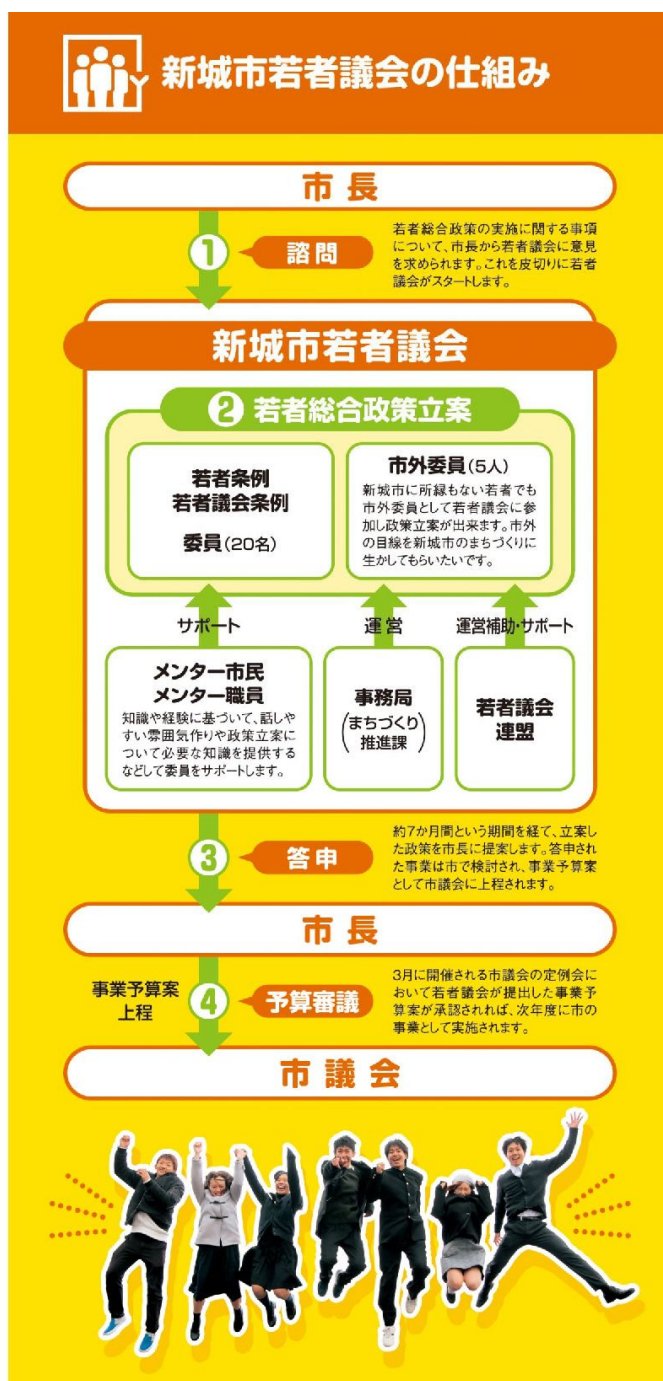
(出典：第2次新城市都市計画マスタープラン、p21)

※国勢調査(平成27年)の数値

図 流入・流出人口の状況

参考：若者条例・若者議会条例

本市では若い世代の人口流出が課題となっている中、2015年に「若者が活躍するまち」を目指すため、若者条例・若者議会条例を施行した。若者議会で議論した政策を推進し、教育、就労、定住、家庭、スポーツ、文化、市民参加など、若者をとりまく問題を考え、若者自らが話し合う仕組みで、2021年度時点で第7期目の活動が実施・継続されている。

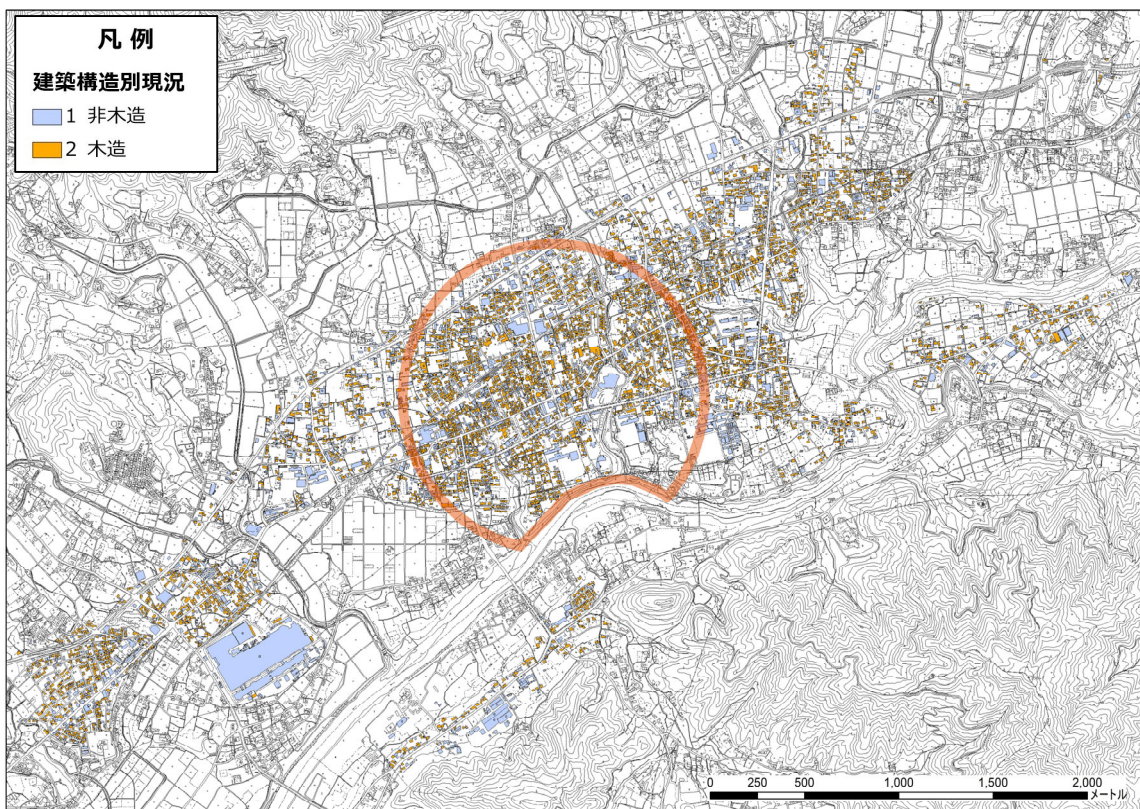


(出典：新城市若者議会ホームページ)

(2) 建物利用等

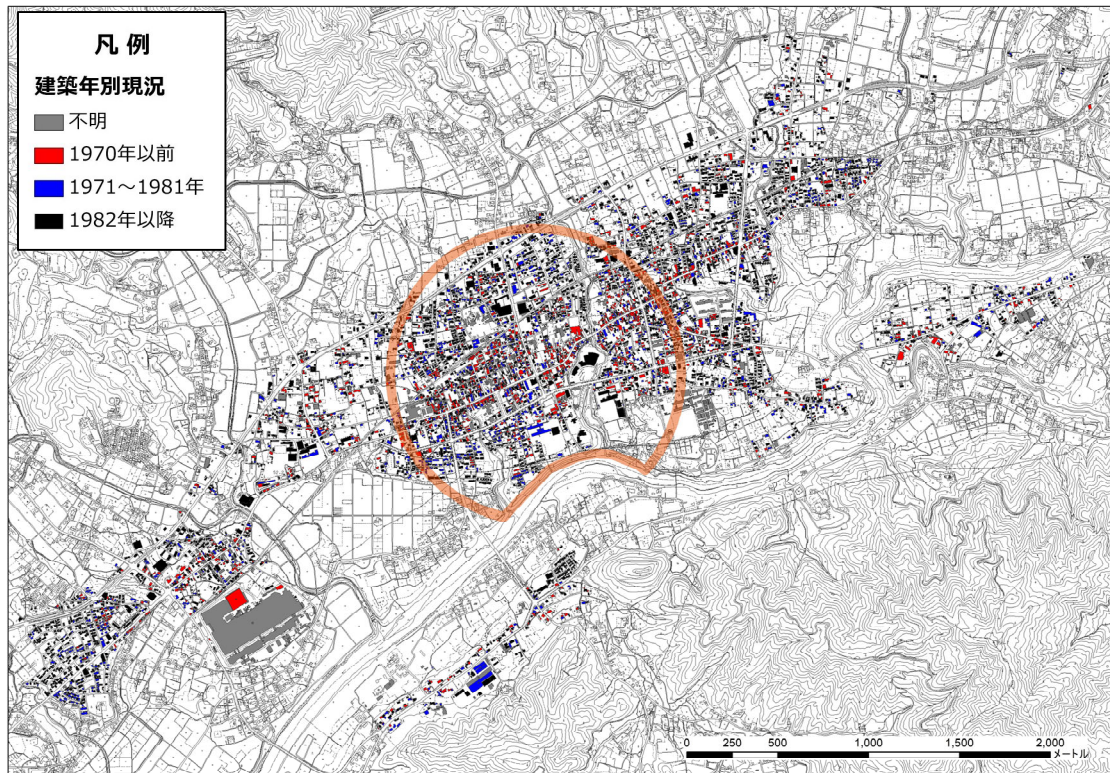
① 建物構造

中心核内の建築物における建物構造は、比較的大規模な建物は非木造の構造が多い一方で、一般住宅規模の建物は木造が多くみられる。また、建物の建築年度については、建築基準法が改正された1981年以前の建物が多くみられる。



(資料：都市計画基礎調査(平成29年))

図 建物構造別現況(非木造・木造)



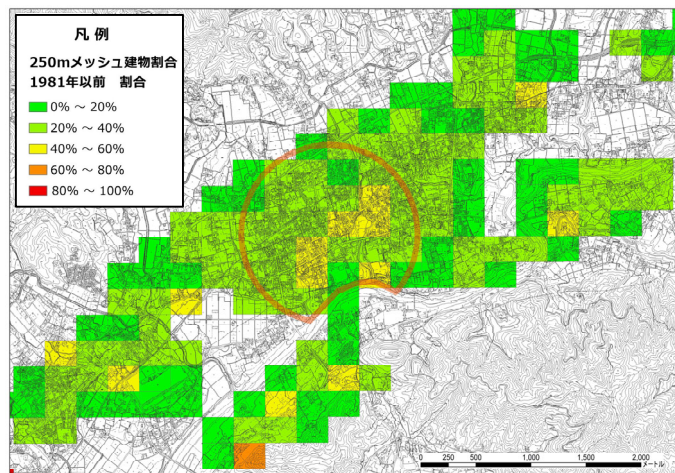
(資料：都市計画基礎調査 (平成 29 年))

図 建物構造別現況 (築年数)



1981 年以前の割合

中心部のメッシュは、
40～60%の割合 (黄色)
が確認できる。



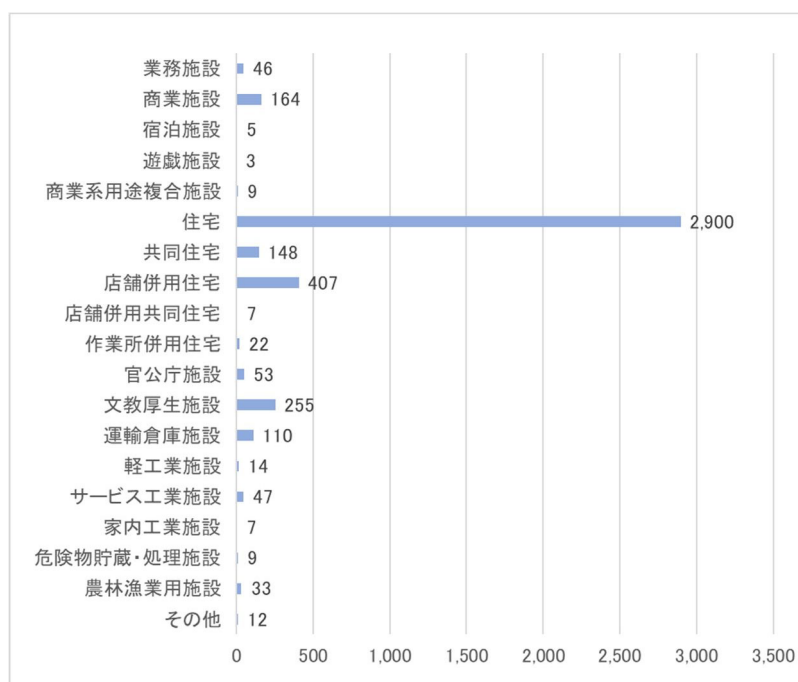
(資料：都市計画基礎調査 (平成 29 年))

②建物利用

中心核内の建築物における建物利用は、店舗等との併用住宅を含めると住宅利用が 8 割を超え、住宅系用途が多い状況にある。店舗においては、国道 151 号、一般県道能登瀬新城線、都市計画道路町並線等の幹線道路沿線に立地が多く見られ、その業種は物販店や事業所等が多く、飲食店は比較的少ない状況で、宿泊施設は旅館が数件立地している。JR 飯田線を挟んだ北側のエリアでは、土地区画整理事業によって、新しいまちや店舗などが確認できる。

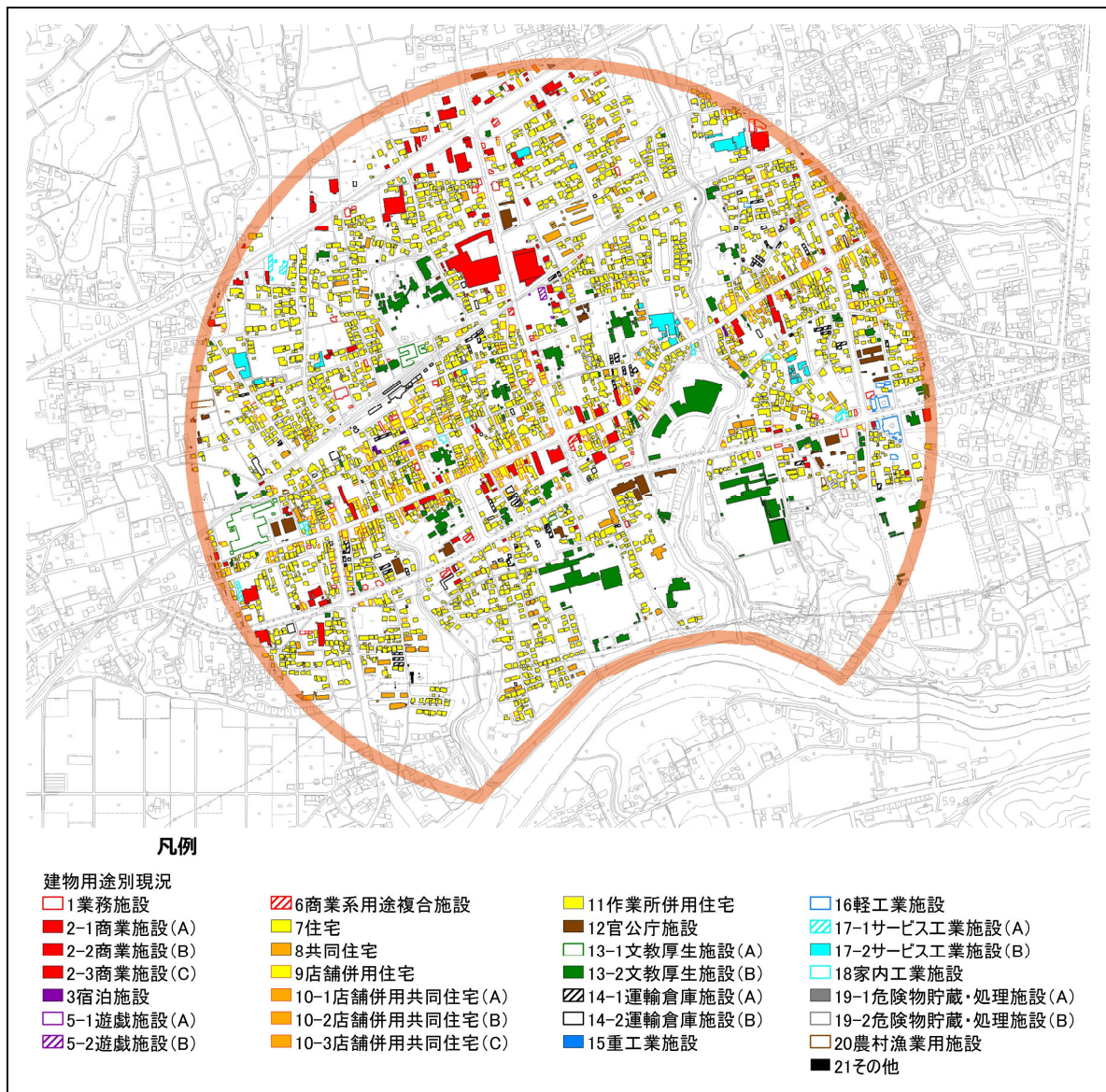
表 中心核における建物用途

建物用途	棟数	割合	
業務施設	46	1.1%	
商業施設	164	3.9%	
宿泊施設	5	0.1%	
遊戯施設	3	0.1%	
商業系用途複合施設	9	0.2%	
住宅	2,900	68.2%	82.0%
共同住宅	148	3.5%	
店舗併用住宅	407	9.6%	
店舗併用共同住宅	7	0.2%	
作業所併用住宅	22	0.5%	
官公庁施設	53	1.2%	
文教厚生施設	255	6.0%	
運輸倉庫施設	110	2.6%	
軽工業施設	14	0.3%	
サービス工業施設	47	1.1%	
家内工業施設	7	0.2%	
危険物貯蔵・処理施設	9	0.2%	
農林漁業用施設	33	0.8%	
その他	12	0.3%	
合計	4,251	100.0%	



(資料：都市計画基礎調査(平成 29 年))

図 中心核における建物用途



(資料：都市計画基礎調査(平成29年))

図 中心核における建物用途

③空き家・住宅ストック等

中心核内における空き家（想定）や土地利用の分布状況を以下に示す。特に中心核内においては、空き家・住宅ストック、低未利用地が多くみられる。

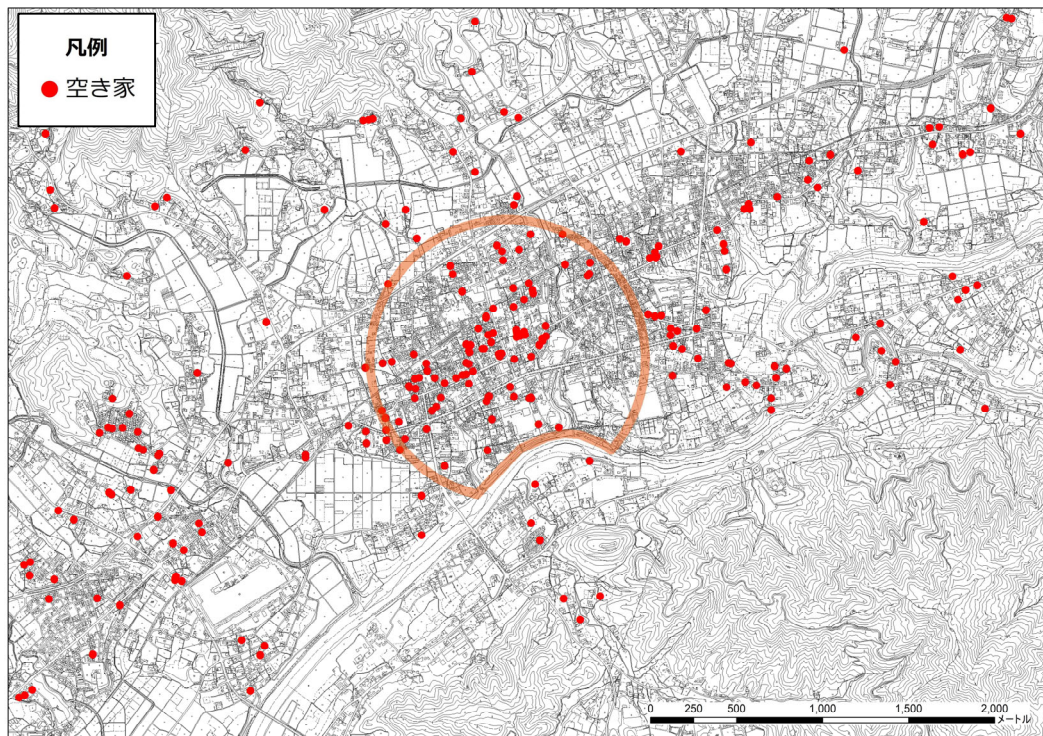
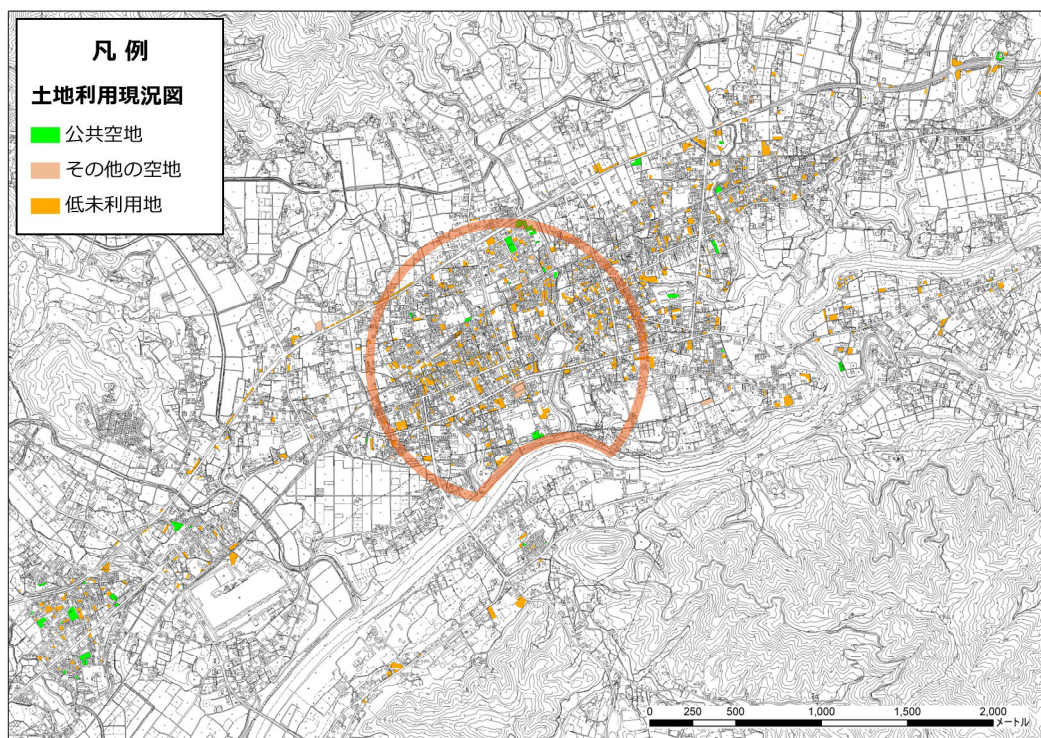


図 空き家の分布図



(資料：都市計画基礎調査(平成30年))

図 土地利用現況図(公共空地、その他の空地、低未利用地)

④公共施設等

・道路

中心核内の生活道路は、消防車の通行ができない4m未満の生活道路は少ない状況にあるが、幅員4mが確保されていても6m未満の道路が多く、これらの道路は震災時において建物や塀の倒壊等により閉塞が懸念されるなど防災上の課題を有している。

下図に、消火活動困難地域を示すが、平時においても消火活動が困難な地域（エリア1～10）の内、エリア1～3は地域内に4m以上の生活道路やオープンスペースが確保されており、エリア6は主に市街化調整区域である。また、エリア7～10は、中心核の縁辺部にあり、それほど規模も大きくない。その一方で、エリア4とエリア5は、規模が大きく、狭い道路による道路ネットワークとなっており、特に改善が必要なエリアといえる。

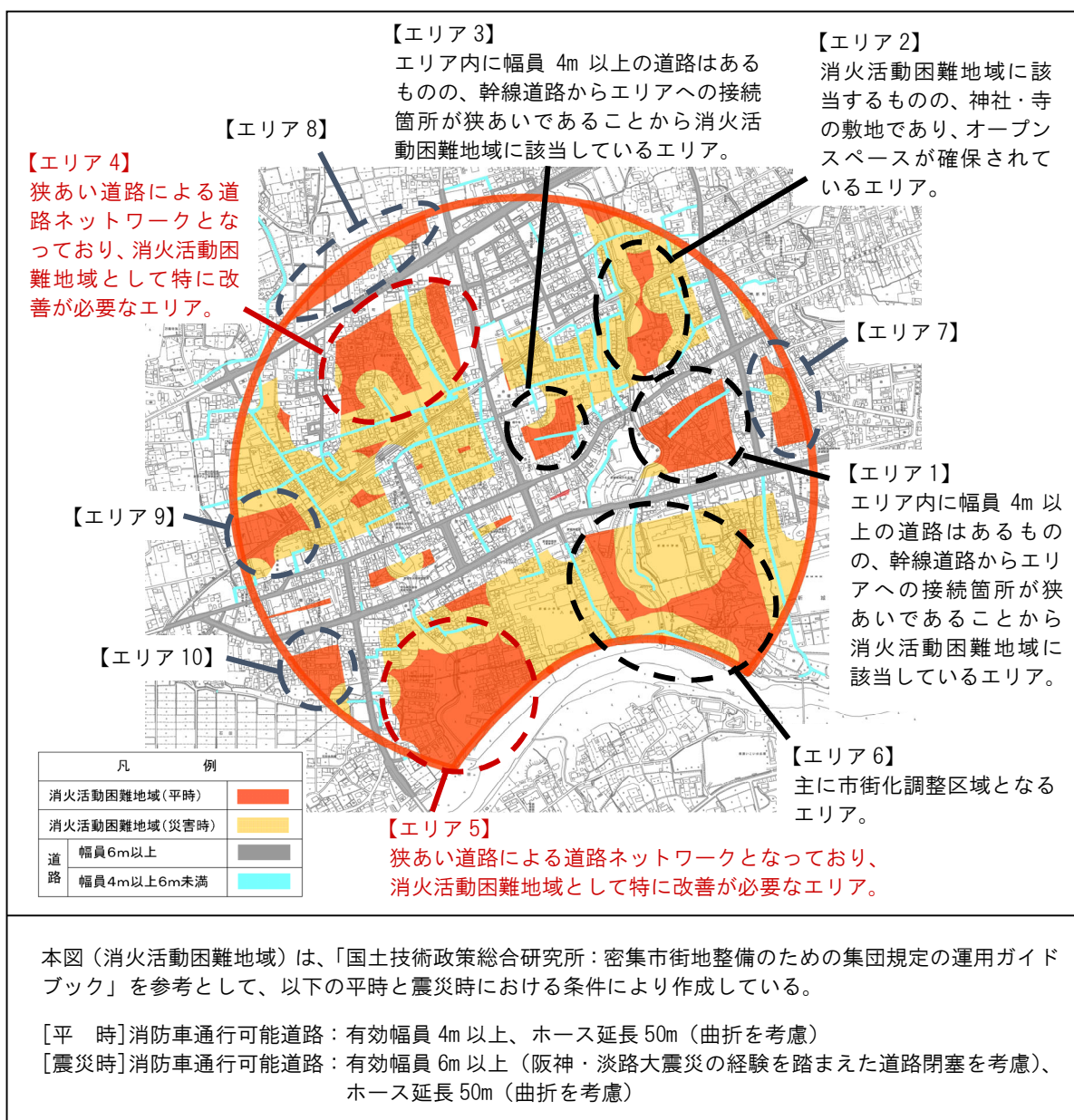


図 消火活動困難地域

・公園

中心核内は、数箇所都市公園が配置されているものの、公園を利用する住民の範囲を示す誘致距離で充足していない状況にある。特に、新城駅の南側においては、公園が配置されていない。

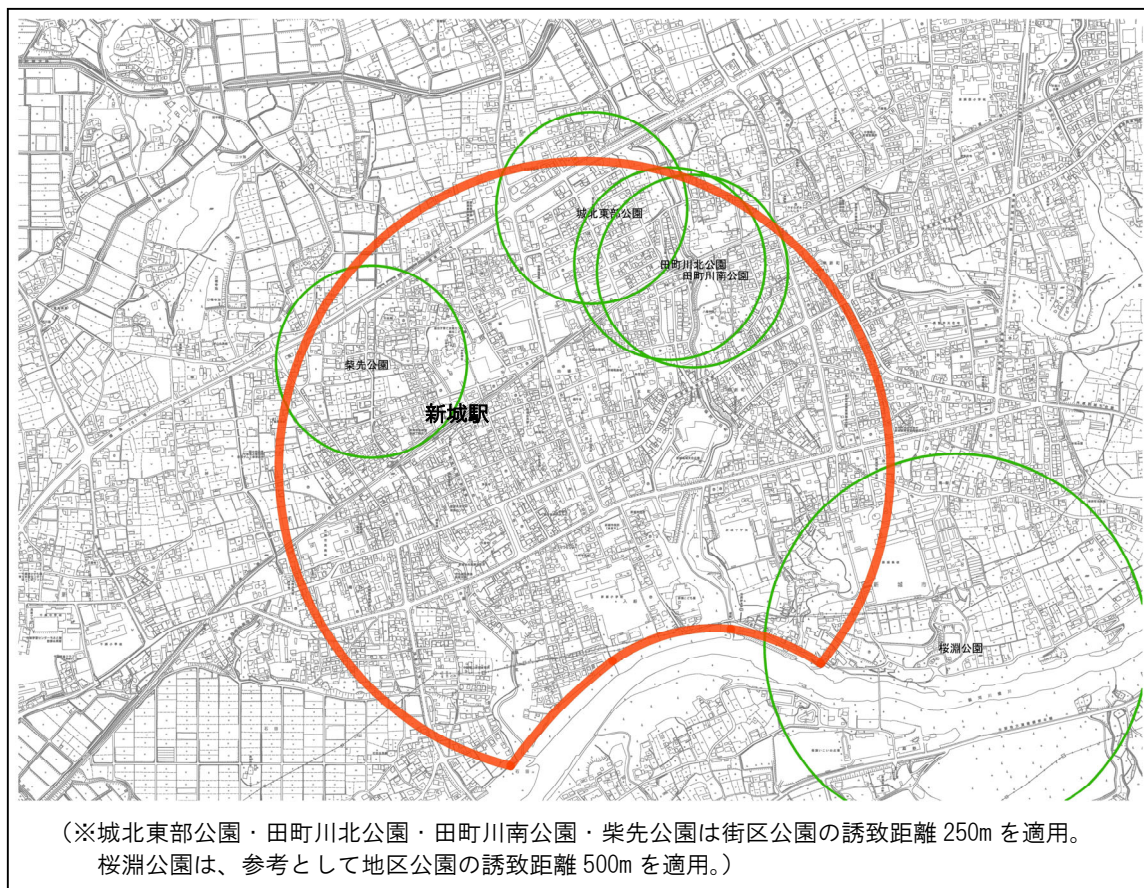
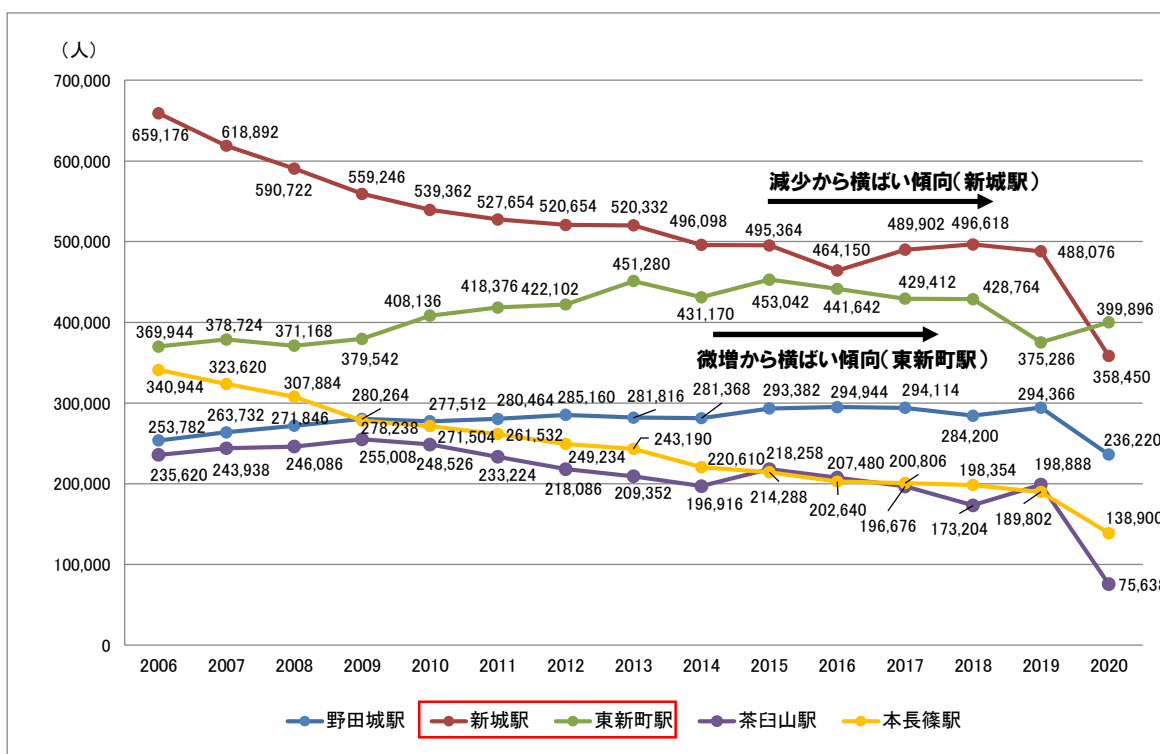


図 公園と誘致距離

⑤公共交通等

・鉄道

新城駅の乗降客数は2014年頃まで顕著な減少傾向、その後は横ばい傾向にある一方で、東新町駅の乗降客数は2013年頃まで微増傾向、その後は横ばい傾向にある（2020年は、多くの駅で大幅な利用者減が確認できるが、これは新型コロナウイルス感染拡大防止のための移動自粛の影響と考えられる）。また、新城駅の運行本数は、豊橋方面（上り）で30便以上、本長篠方面（下り）で20便以上あり、6時台・7時台・8時台・17時台・18時台で片道3本の本数がある。



(資料：東海旅客鉄道(株)提供データ)
※乗降客数は、乗客数×2で算出

図 駅乗降客数の推移 (乗降客数が上位1~5位の駅)

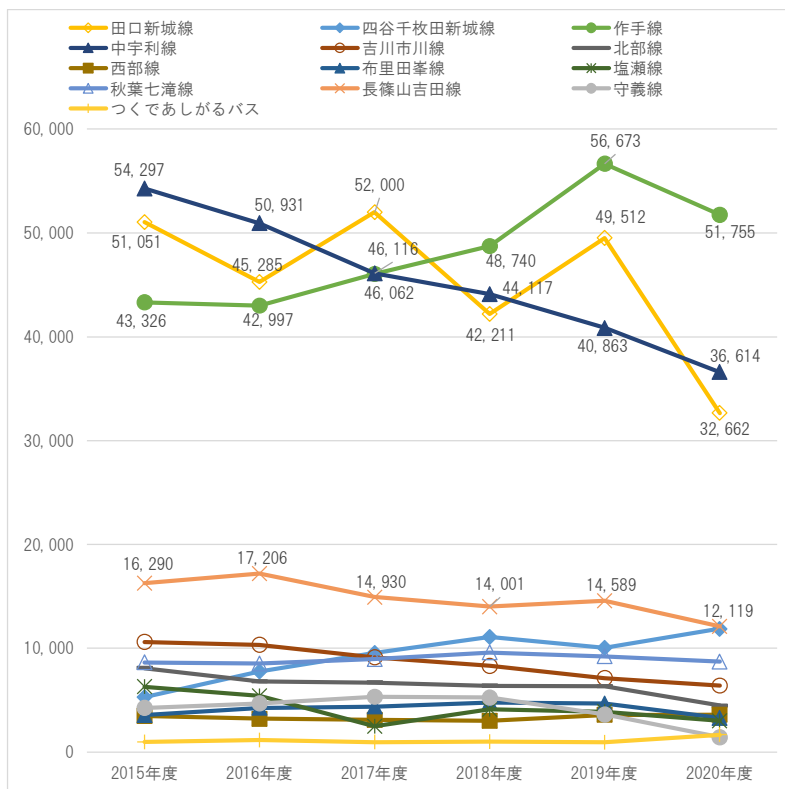
表 新城駅の運行概要

路線	方面	終点	運行状況
JR飯田線 (新城駅)	上り (豊橋方面)	豊橋	普通 34便(平日・土休日) 快速 1便(平日・土休日) 特急 2便(平日・土休日)
		天竜峡	4便(平日・土休日)
	下り (本長篠方面)	本長篠	8便(平日・土休日)
		中部天竜	3便(平日・土休日)
		飯田	特急 2便(平日・土休日)
		岡谷	2便(平日・土休日)
		上諏訪	1便(平日・土休日)
		水窪	2便(平日・土休日)

2021年1月現在

・バス

市内を運行するバスは、豊鉄バス、Sバス、高速バスがある。中心核（新城駅周辺）は、豊鉄バス・Sバスのネットワーク拠点となっており、最も利用者が多い路線は、中心核と作手総合支所周辺を結ぶ作手線、2番目に利用者が多い路線は中心核と八名地区を結ぶ中字利線となっている。



(資料：「田口新城線」「四谷千枚田新城線」は豊鉄バス(株)提供データ)
※各年度10月～9月のバス年度集計値

図 路線別の利用者数推移



図 新城市バスマップ

・公共交通施設

利用者の視点として、新城駅前広場の暫定整備は完了したものの駅への安全な移動（歩道が確保されたアクセス道路）や快適な待合機能となる公共交通施設が整備されておらず、電車・バス等の快適な乗り継ぎが確保されていない施設状況となっている。



写真 暫定整備が完了した駅前広場



写真 歩行空間が確保されていない駅へのアクセス道路



図 新城市バスマップ（中心市街地拡大図）



写真 バス路線が多く、新城駅に近いバス停（新城栄町・新城駅口）

⑥都市機能

・医療施設

中心核内には、新城市民病院等、複数の医療施設があり、施設誘致距離は中心核を網羅している。

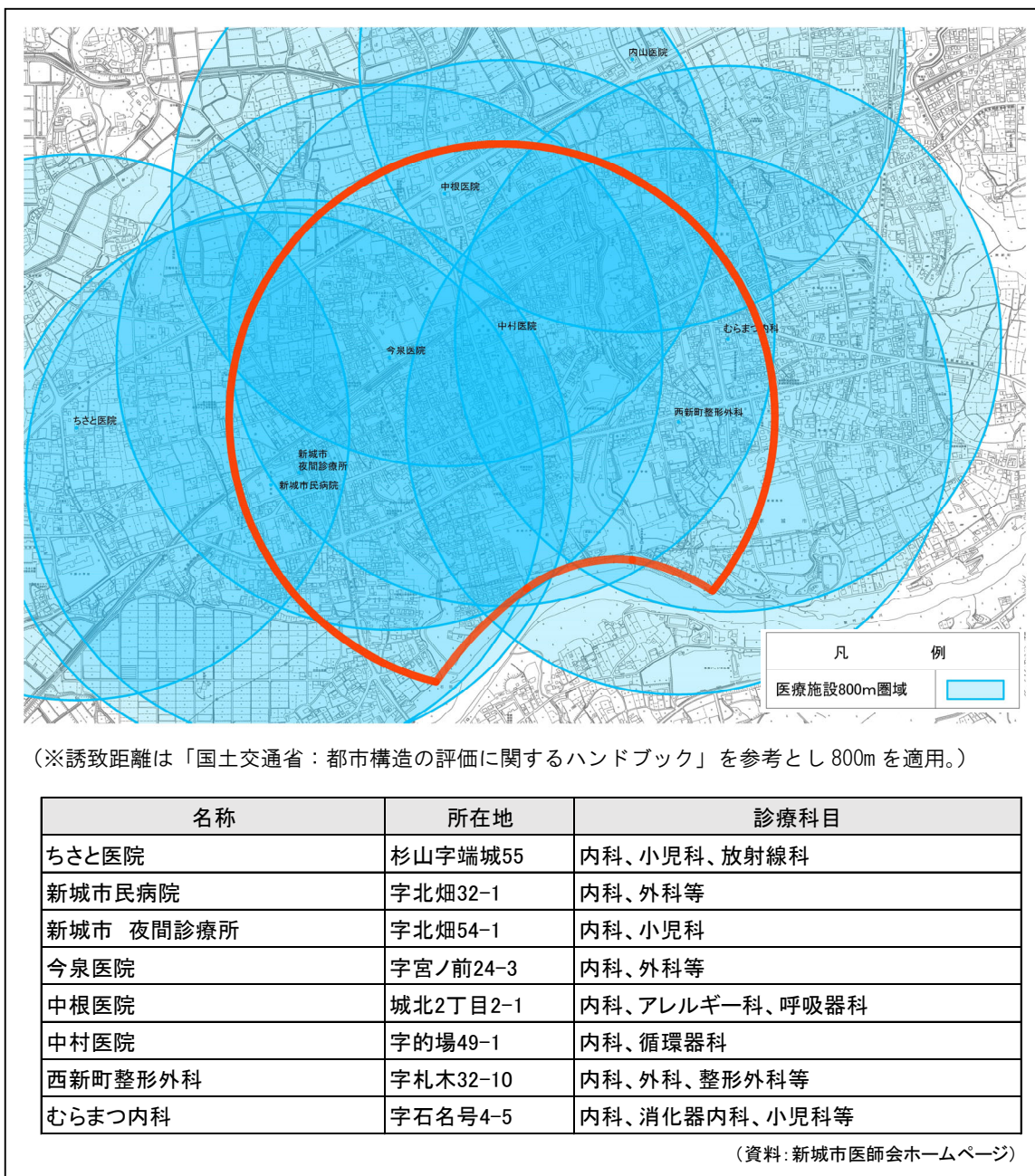
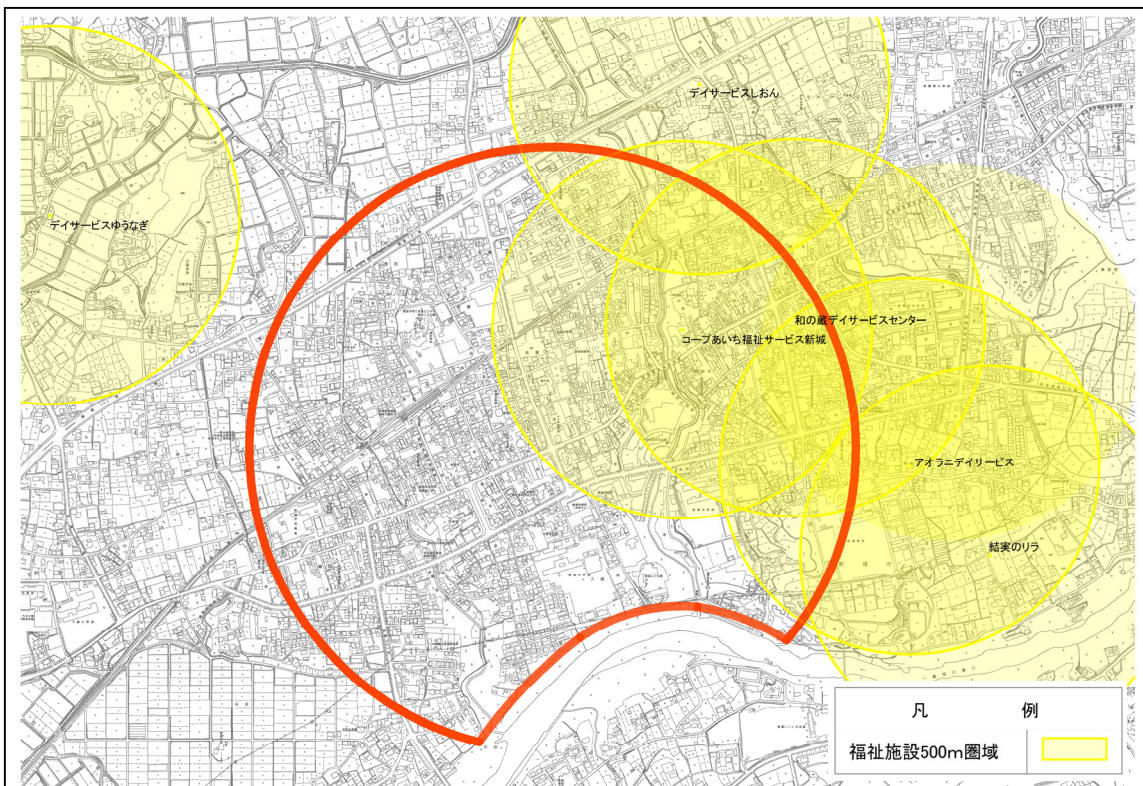


図 医療施設の誘致距離

・高年齢福祉施設

市内には複数の高年齢福祉施設があるが、新城駅周辺においては立地が見当たらない。



(※誘致距離は「国土交通省：都市構造の評価に関するハンドブック」を参考とし500mを適用。)

名称	所在地	施設種別
特別養護老人ホーム麗楽荘	矢部字上ノ川1-4	通所介護、短期入所、特別養護老人ホーム、ケアハウス、介護支援センター
新城市養護老人ホーム寿楽荘	一畝田字清水野12-3	通所介護、養護老人ホーム、介護支援センター
アオラニデイサービス	字二本松17-1	通所介護
コープあいち福祉サービス新城	字西新町12-1	通所介護
しんしろソフトリハ倶楽部	川路字小川路133	通所介護
千郷デイサービスセンター	野田字皆津71	通所介護
デイサービスかおり	竹広614-5	通所介護
デイサービスしおん	平井字後田12-1	通所介護
デイサービスあまの	上平井字石キン111-5	通所介護
デイサービスひのきしん遊楽	竹広523	通所介護
デイサービスゆうなぎ	杉山字後田108	通所介護
日吉デイサービスセンター	日吉字広畑30-1	通所介護
結実のリラ	字鯉淵19-1	通所介護
ろくじゅデイサービス新城	黒田字萩平野69-1	通所介護
和の蔵デイサービスセンター	字屋敷145	通所介護
新城市老人福祉センター	日吉字山ノ田77-1	老人福祉センター

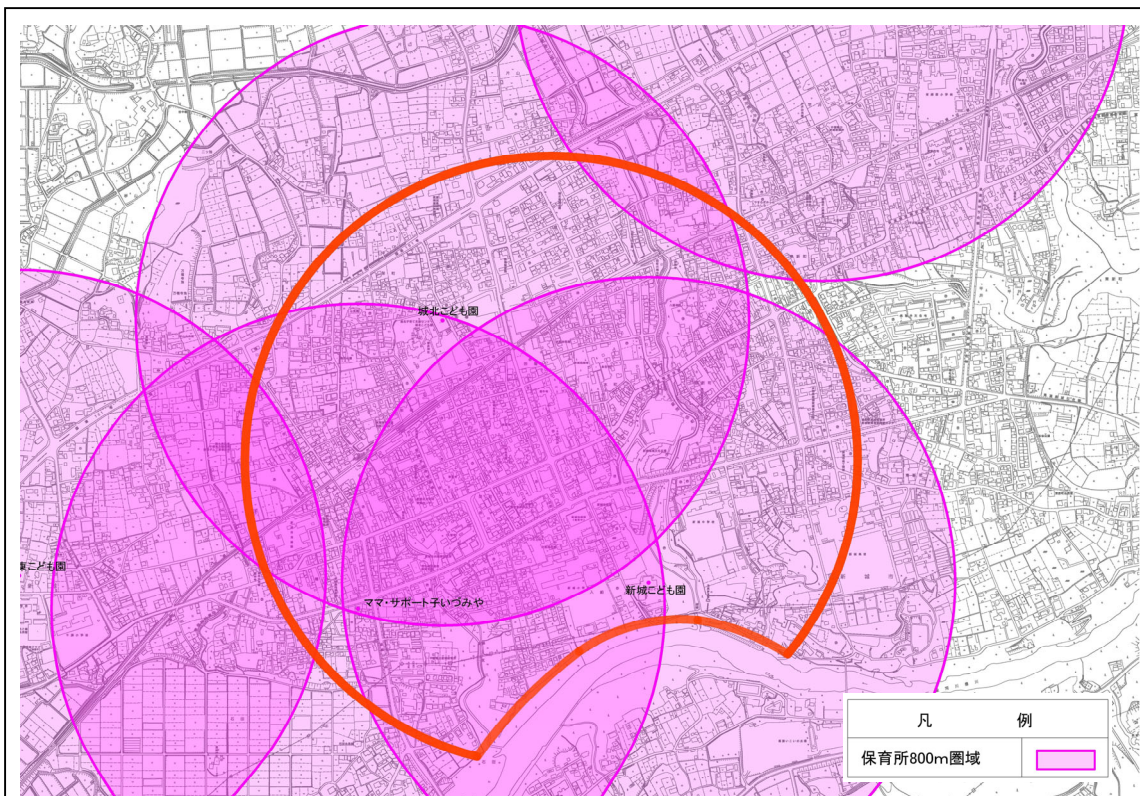
(資料：新城市高齢者支援課提供)

※都市計画区域内のみ表記

図 高齢者福祉施設の誘致距離

・保育施設

中心核内および周辺には複数の保育施設があり、施設の誘致距離は中心核を概ね網羅している。



(※誘致距離は「国土交通省：都市構造の評価に関するハンドブック」を参考とし800mを適用。)

園名	所在地
城北こども園	字宮ノ後39-2
千郷東こども園	杉山字野中64-1
千郷中こども園	豊栄字スハ山248-4
千郷西こども園	豊島字馬渡11-2
東郷東こども園	大海字黒瀬23-7
東郷中こども園	八束穂字天王1041-2
東郷西こども園	上平井字昭和970
舟着こども園	日吉字上ノ風呂58
八名こども園	富岡字杉畑54-5
新城こども園	字東入船32
ママ・サポート子いづみや	石田字黒坂9-10
つばさ保育園	矢部字本並52-2

(資料：新城市ホームページ「市内のこども園・小規模保育所」)

※都市計画区域内のみ表記

図 保育施設の誘致距離

・交通施設

中心核内には、鉄道駅がある他、バス路線が充実しており、交通施設（鉄道駅・バス停）の誘致距離は中心核を概ね網羅している。

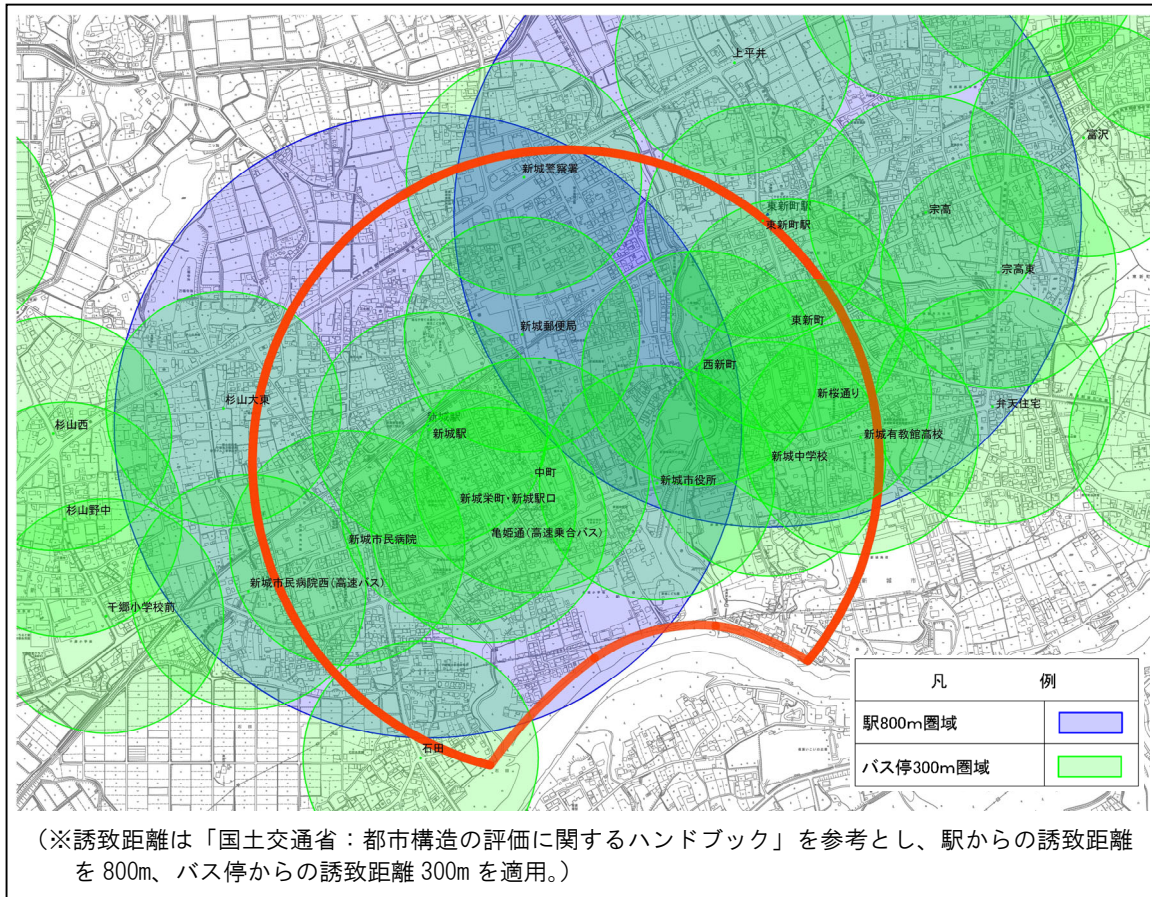


図 交通施設の誘致距離

・商業施設（スーパー）

中心核内には、複数の商業施設（スーパー）があり、施設の誘致距離は中心核を概ね網羅している。

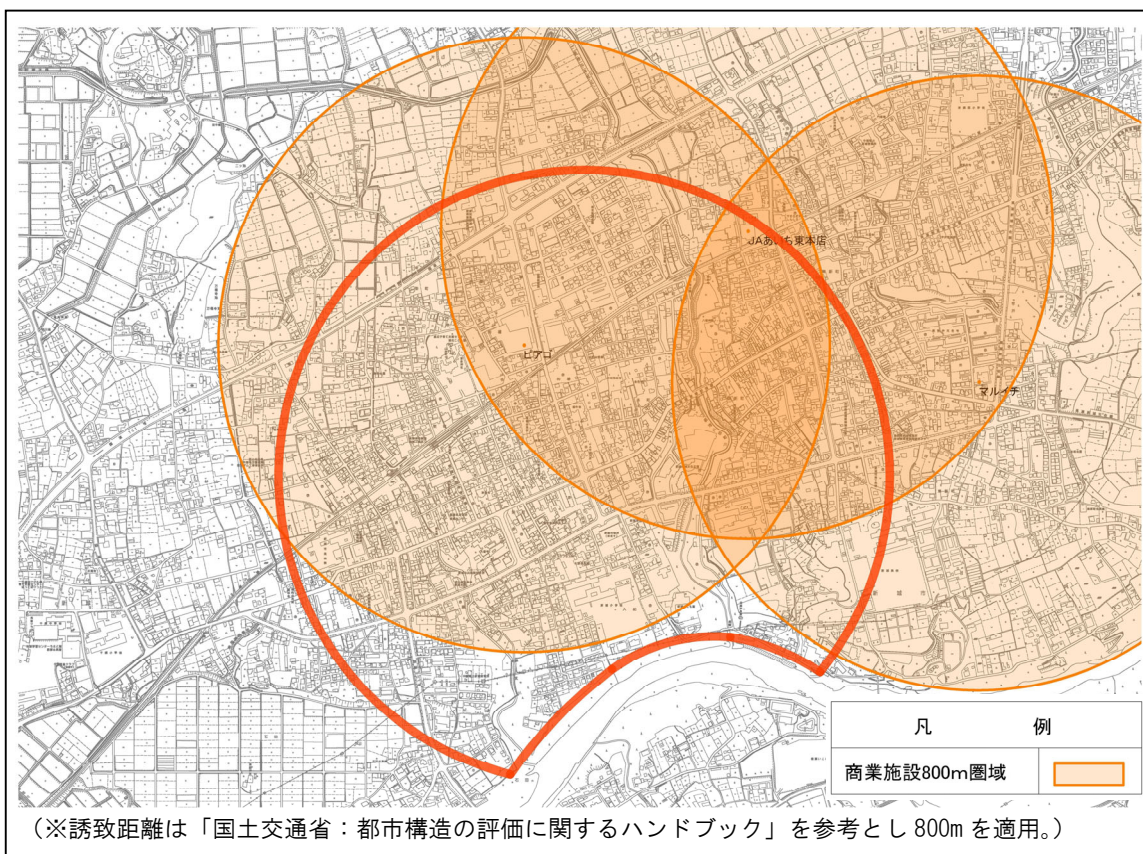


図 商業施設の誘致距離

⑦ イベント等の開催状況

・しんしろ軽トラ市 (のんほいロット)

軽トラの荷台を店舗にし、地場産の新鮮野菜や特産物、雑貨など多種多様なものを販売しているイベントであり、本市の軽トラ市は、岩手県雫石町、宮城県川南町と並んで日本三大軽トラ市と言われている。開催日は、毎月第4日曜日で、2021年度末時点で120回を超える開催回数となっている。

【開催日時】

毎月第4日曜日
午前9時から午後0時30分まで

【会場】

新城中央通り商店街 (中町交差点から橋向交差点まで)
亀姫大通り



第124回 しんしろ軽トラ市 のんほいロット

と き: 令和3年11月28日(日)
9:00~12:00
と ころ: 新城中央通り商店街

出店者名	主な出店内容
1 フラワーショップ イトウ	花全般 おもちゃ 雑貨
2 佐々木順一郎	映画ポスター・パンフレット、本類、洋服
3 ふわふわ 一菓子工房	シフォンケーキ
4 OKAZAKI OLYMPIA COFFEE	選・冷コーヒー カフェラチ アレンジコーヒー
5 松本農園	野菜、乾燥野菜、キムチ、漬物
6 ファミリー食品	豚足他
7 豊田茶園	安くて美味しい自園自製の煎茶茶、和紅茶
8 ほっとしたら	新米 トマト 特産物
9 ときえい	干物 海産物
10 泉屋	TSUNAGIYUOON 人気お菓子・和菓 焼き菓子 季節の惣菜
11 アトリエK	手帳 御朱印帳 布小物 カレンダー
12 ブルーベリー工房	ブルーベリージャム、雑貨
13 もっちゃんのお茶 白井茶園	自園自製100%の三石山みかん茶、煎茶、和紅茶、お餅(こし餅)
14 加納製作所	お菓子・和菓類、和菓子・パン、お土産・お菓子類、お餅(こし餅)
15 本町屋	和菓子他
16 有限会社 山本鉄建	アイアンアート フラワースタンド他
17 松本好市(仲右エ門)	うなぎ、肝、ほくめし、野菜、フルーツ
18 鈴木製茶	お茶 生椎茸
19 くら家	みたらしだんご あげばん

のんほいロット

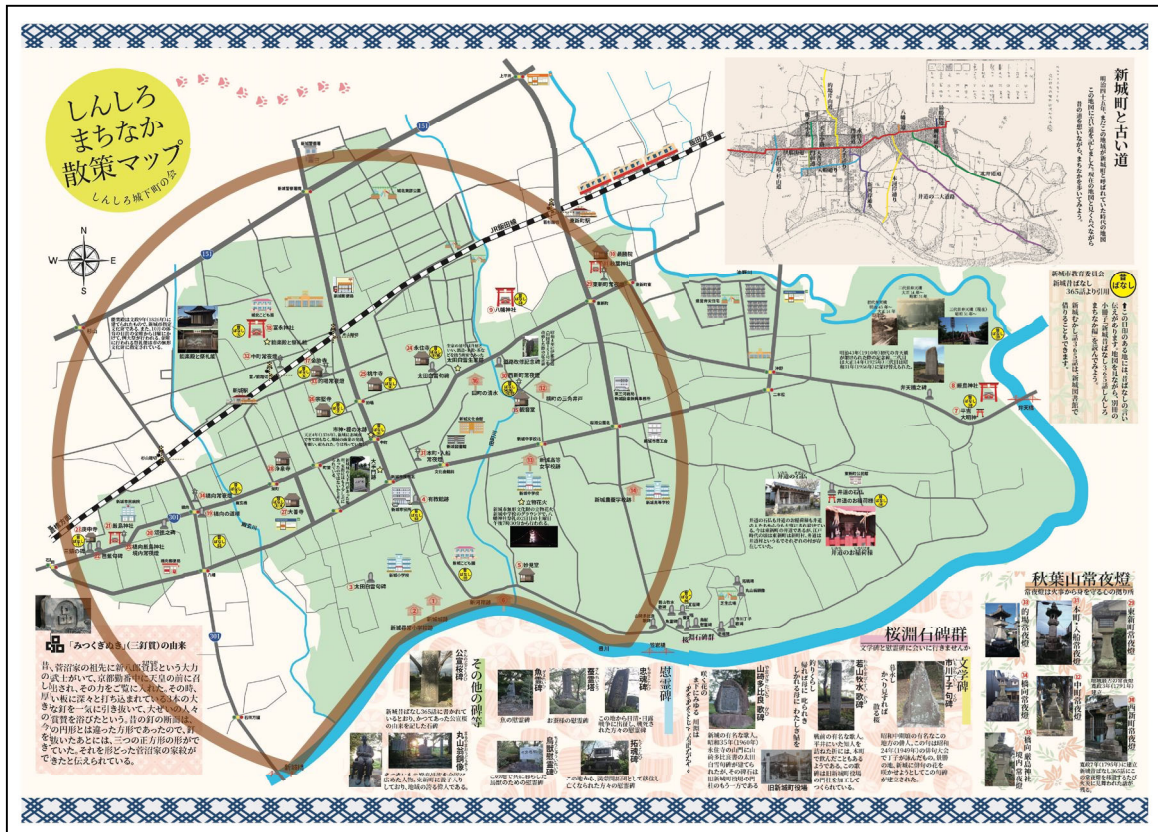
出店者名	主な出店内容
20 五平餅 天	五平餅、米、味噌
21 玉善	和洋菓子・パン・ケーキ シフォンケーキ 和菓子・パン・ケーキ
22 ちりめんワークス	塩干物 一般 珍味 菓子
23 菓匠 澤田屋	まんじゅう 餅 栗(し)ずかん パン 焼き菓子
24 ヤマシヨウ生活商店	靴、雑貨
25 小春日和	コーヒー 紅茶 洋菓子
26 三ヶ日製菓	北とみかん大塚、和菓子、おまんこ、おまんこ、おまんこ
27 新城市商工会南都支部	煎茶 漬物 アラビヤ 和菓子 菓子 菓子 菓子
28 廣瀬工房	餅(和) 餅(和) オムレツ・マフィン・和菓子・パン、和菓子
29 (有)カネキン	季節の旬の果物、高原野菜等
30 餅三河猪家	いしやう、お餅、おまんこ、おまんこ、おまんこ、おまんこ
31 ベストプライス新城市	カー用品
32 ダブルイン+井下道園	米 野菜 果物 手作り小物 アクセサリー
33 織屋の治作	三河産物多量販売(おまんこ、おまんこ、おまんこ)
34 樹あみや商事	玄米、和菓子、おまんこ、おまんこ、おまんこ
35 abille(アビユ)	シフォンケーキ メンズ
36 三河の産物(おまんこ) 東海 東海 東海	佃煮 煎茶 甘酒
37 富野	和菓子、パン、おまんこ、おまんこ、おまんこ
38 三河産物 井田屋中商店	焼海苔 味付海苔 和菓子(しょうゆ)
39 KST(カノフク)フック院	骨盤と背骨の調整
40 うずたま屋	実験企画(うずたまの即サイロゲーム)
41 山下幸子	創作服 かつぼう USAシール
42 天竜茶 一産山本園	天竜茶 天竜乾椎茸 天竜茶アメ
43 ツルヤ	軍配五平餅、たれ、船の三夜干
44 山びこガール	毛糸帽子 毛糸小物
45 三浦商店	金山寺みそ つげのの 根菜類 はちみつ

(出典：しんしろ軽トラ市ののんほいロット オフィシャルサイト)

図 出店配置図 (第124回：2021年11月28日開催より)

⑧地域資源

中心核には新城城跡や寺社等、地域の歴史や文化を感じられる史跡や施設がある。新城市中心市街地活性化基本計画では、「駅を出発点とし、中心市街地にある歴史的な建物や跡を巡る道として、歩行者優先で楽しく散策できるよう、道路を石畳改修し、沿道に休憩スポットや小公園を設ける事業（巡る道事業）」が計画されていたが実現に至っていない。



(出典：しんしろ城下町の会「しんしろまちなか散策マップ」)

図 まちなかの地域資源

第3章 中心核の課題

1) 現状からの課題

前章で整理した現状について、今後も中心核としての機能維持・向上を図っていくためのまちづくり・まちの形成を目指す観点でまとめた課題を以下に示す。課題については、①住みやすさ・暮らしやすさ、②コミュニティ醸成・活性化、③地域資源の活用・まちの魅力向上に大別できる。

【①住みやすさ・暮らしやすさ】

		現 状	現状のまとめ	現状からの課題
人口・年齢構成等	将来人口	●中心部の人口の減少率は、本市全体よりも高い。また、過去20年間と比較して今後20年間の方が、減少率が高いことが予測されている。[p13]	●人口減少、高齢化が進行している。 ●今後も、高齢社会の進行・人口減が予測される。	【課題1】 ●将来を見据え、増加が予測される高齢者においても、暮らしやすいまちとすること等が重要といえる。
	世帯数	●世帯数は年によって変動はあるものの、ほぼ横ばいの状況にある。人口の推移と比較すると、核家族化・世帯あたりの人数が減少している。[p14]	●人口の流出超過は、特に若い人、子育て世代の流出が問題であり、市民意見にある「日常的な生活の便利さ」、「仕事の確保」が必要といえる。	【課題2】 ●若い人、子育て世代の定住の選択肢となるまちとすること等が重要といえる。
	年齢構成	●新城自治区の居住者の3割以上が65歳以上の高齢者であり、今後、高齢化の更なる進行が予測される。[p15・16] ●年少人口、生産年齢人口は減少傾向にある。[p15] ●本市の人口流出超過は「若者が大学等への進学及び就職時に市外転出し、Uターンすることなく他の地域で暮らしている」ことが大きな要因と考えられる。[p17] ●『Uターンに必要な条件』として、最も市民意見が多いのは「日常的な生活の便利さ」で、次いで「仕事の確保」が多い。[p17]		
防災関連	建物	●木造住宅が多く、建築年度も1981年以前の建物が多い。[p20, 21]	●地震や火災等の災害に対して、脆弱な市街地がある。	【課題3】 ●防災性向上に有効となる生活道路の整備・建物更新の促進が重要といえる。
	道路	●中心核内の生活道路は6m未満の道路が多く、震災時に消防車の通行が困難なエリアがみられる。[p25]		

	現 状	現状のまとめ	現状からの課題
公共交通等	<ul style="list-style-type: none"> ●【鉄道】 新城駅の乗降客数は2014年頃まで顕著な減少傾向が続いた後、近年横ばい傾向にある。[p27] ●【バス】 中心核（新城駅周辺）は、豊鉄バス・Sバスのネットワーク拠点となっている。[p28] ●【公共交通施設】 駅への安全な移動や快適な待合機能となる公共交通施設が整備されておらず、電車・バス等の快適な乗り継ぎが確保されていない。[p29] 	<ul style="list-style-type: none"> ●新城駅・バス路線の利用者数が減少傾向にある。利用者の視点では、安全で快適な公共交通が確保されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 【課題4】 ●利用者の視点として、駅前広場にアクセスする道路の整備が重要といえる。 ●バスに関しても、『公共交通の乗り換えの場となる結節点が未整備のため乗り継ぎが不便』といった状況を改善することが重要といえる。
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ●中心核内の都市機能は概ね充足しているものの、新城駅周辺は高齢者福祉施設がみられない。[p30-34] 	<ul style="list-style-type: none"> ●都市機能は概ね充足している（高齢者福祉施設に関しては、高齢者福祉の事業に送迎が含まれていることから、中心核での充足は必須ではない）。 ●空き家や低未利用地が多くある。 	<ul style="list-style-type: none"> 【課題5】 ●より魅力のあるまちづくりの視点として、空き家・低未利用地の活用も重要といえる。
建物利用	<ul style="list-style-type: none"> ●中心核の建物利用は住宅が約8割を占める（店舗については飲食店が比較的少ない。宿泊施設は、旅館が数件立地している）。[p22, 23] 		
空き家・住宅ストック等	<ul style="list-style-type: none"> ●中心核内には、空き家・住宅ストックや低未利用地がみられる。[p24] 		

【②コミュニティ醸成・活性化】

	現 状	現状のまとめ	現状からの課題
公園	●新城駅の南側において、交流拠点や防災空地となる公園が配置されていない。[p26]	●新城駅の南側に、公園機能が不足している。	【課題6】 ●交流や防災、居住環境等の点で、不足地域における公園整備が重要といえる。
その他の交流施設	●中心核内には、都市施設の他、文化施設、鉄道駅等の集客施設、軽トラ市等で活用されている公共空間がある。[p35]	●集客施設等が立地しており、公共空間を活用した取組も進められている。	【課題7】 ●中心核の更なる活性化に向けて、集客施設等を活かした交流機能の強化、官民連携の公共空間利用等が重要といえる。

【③地域資源の活用・まちの魅力向上】

	現 状	現状のまとめ	現状からの課題
地域資源等	●中心核内には新城城跡や寺社等、地域の歴史や文化を感じられる史跡や施設がある。[p36]	●中心核内には、史跡や施設等の地域資源がある。	【課題8】 ●地域資源を活かした事業(巡る道事業等)の実現に至っていないため、地域資源を活かしたまちづくりの展開が重要といえる。 また、中心核外にある市内の観光拠点との連携機能も重要といえる。

2) 想定されている 2040 年 (将来) の暮らし方

本市を取り巻く環境、社会経済状況等が変化中、前項の「現状からの課題」にも挙げられた、定住促進（定住の選択肢となるまち）等を長期的な視点で進めていくためには、将来を見据えた取組が重要といえる。そこで本項において、国などが想定している 2040 年（将来）の暮らし方より、中心核に求められる機能等を整理し、この視点も踏まえた上で、次項で中心核の課題を整理する。

将来の人の暮らし方を想定する前提として、厚生労働省では、今後も少子高齢化が進むことにより人口減少は進むものの高齢者人口の伸びは落ち着き、現役世代が減少すると想定している（次頁参照）。また、総務省では若者の労働力は希少化し、公民や組織の枠を超えた人材確保が必要になると想定している（次頁参照）。ただし、その一方で、定年の見直しや高齢者の雇用など、高齢者の労働力としての若返りが見られる状況がますます進み、高齢者の就業が増加すると予測すると共に、自動運転バス等、技術の進展を活かした新たな担い手が創出されると想定している。

また、国土交通省では 100 年に 1 回と言われるモビリティ革命が進展するとして、①満員電車による通勤等の義務的な移動が激減し、通勤帰宅ラッシュが消滅すること、②自動車のための道路空間ではなく、人のための空間が増え、公園のような道路に人が溢れること、③人・モノの移動が自動化・無人化し、人の乗換やモノの積卸等を行うハブ（拠点）が出現すること、④小型店舗型サービスが道路を移動し、道路の路側で停車し営業を行うこと、⑤災害に強い道路ネットワークが構築されることを将来像として示している。

また、公益社団法人日本都市計画学会では、今後コラボラティブなシェアリング社会も未来像としてイメージされている（次頁参照）。

これらの国などが想定する将来像やイメージから、日本各地で想定される将来の人の暮らし方は、

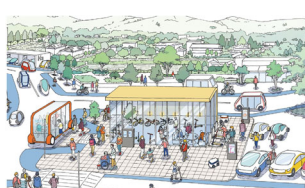
- 1) 安心・安全で、一定規模の都市機能や交通機能が充実した「まちなか」に居住して、
- 2) 移動は「徒歩や自動運転交通」、モノや空間は「シェア」しながら、
- 3) 様々な年齢構成で、多様で活発な「交流」がある暮らし

が想定される。

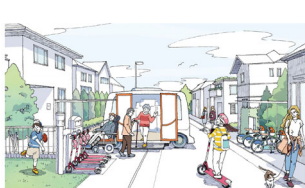
- 1) 安心・安全な生活空間
（安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路※）



- 2-1) 交通機能の充実
（様々な交通モードの接続・乗り換え拠点：モビリティ・ハブ※）



- 2-2) 自動運転交通（マイカーを持たなくても便利に安心して移動できる暮らし※）



- 3) 多様で活発な交流（曜日や時間帯によって使い方が変わる道路空間※）



（※出典：国土交通省，2040 年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～）

【国などが想定している 2040 年の状況】

- 高齢者の人口の伸びは落ち着き、現役世代（担い手）が急減する。^{※1}
若者の労働力は希少化し、公民や組織の枠を超えた人材確保が必要になる。^{※2}
(※1 出典：厚生労働省保険局, 「2040 年を展望した社会保障・働き方改革本部のとりまとめ」について)
(※2 出典：総務省, 自治体戦略 2040 構想研究会 第一次・第二次報告の概要
～人口減少下において満足度の高い人生と人間を尊重する社会をどう構築するか～)



様々な担い手が活躍する「まち・暮らし方」へ

- ・ 現役世代（担い手）が減少する一方で、高齢者の「若返り」が見られ高齢者の就業も増加^{※1}
- ・ 自動運転バス等、技術の進展を活かした新たな担い手の創出

- 100 年に一度のモビリティ革命と言われる時代が進展する。^{※3}

(※3 出典：国土交通省, 2040 年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～)

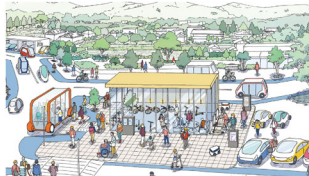


モビリティ革命が組み込まれた「まち」へ

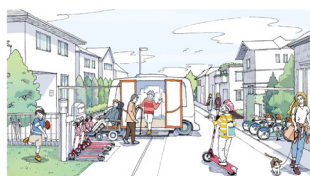
モビリティ革命と言われる時代の進展により、予測される 5 つの将来像^{※3}

- ① 通勤帰宅ラッシュが消滅
- ② 公園のような道路に人が溢れる
- ③ 人・モノの移動が自動化・無人化
- ④ 店舗（サービス）の移動でまちが時々刻々と変化
- ⑤ 災害に「被災する道路」から「救援する道路」に

・ モビリティ・ハブ^{※3}



・ マイカーを持たなくても便利に安心して移動できる暮らし^{※3}



・ 曜日や時間帯によって使い方が変わる道路空間^{※3}



- コラボラティブなシェアリング社会が未来像としてイメージされる。^{※4}

例：コミュニティガーデン（土壌をみんなでシェア）

ゲストハウス（縁側で住みびらき、民泊の利益を居住環境改善に還元）

地域データセンター（スマホでまちの課題や地域資源をアップロード）

公園（公園運営をみんなで議論、アウトドアリビング、公園利用ワンストップ窓口）

(※4 出典：公益社団法人日本都市計画学会, 都市計画 Vol. 69 No. 3 p73)



【想定される将来の暮らし方】

将来の 1 つの暮らし方として、『一定規模の都市機能や交通機能が充実した「まちなか」に居住して、移動は「徒歩や自動運転交通」、モノや空間は「シェア」しながら、様々な年齢構成で、多様で活発な「交流」がある暮らし』が想定される。

図 国などが想定している将来の暮らし方

3) 中心核の課題のまとめ

現状からの課題、将来の暮らし方から、中心核の課題を下図に整理する。

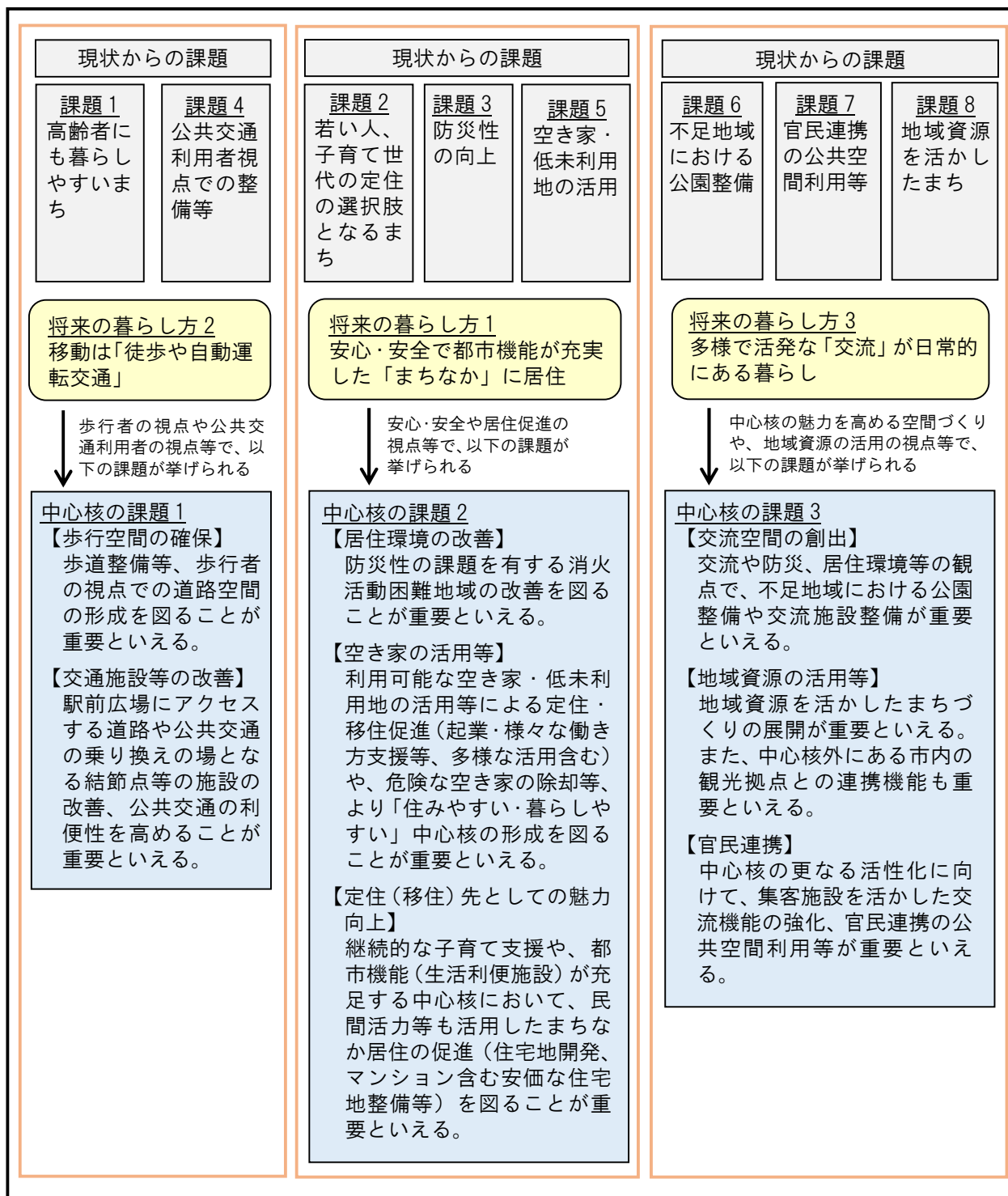


図 中心核の課題のまとめ

第4章 グランドデザインの目標

第2次新城市総合計画では、本市が大切にしてきた『まちづくりの原動力（「ひと」「ちいき」「まち」の「つながる力」：第2次新城市総合計画 p29）』を活かしながら、「人が地域が輝き、本市の未来が明るく開かれ、地域の魅力が向上する」ことを目指し、将来の都市像を『つながる力 豊かさ開拓 山の湊しんしろ』としている。

本計画においても、目指す将来の都市像は同じであり、前章の課題解決、中心核における魅力向上等を図るものである（第2次新城市総合計画で示す、将来の都市像の実現に向けた中心核での取組を目指す）ことから、大目標を以下のとおり設定する。

【中心核の大目標】

つながる力 豊かさ開拓 山の湊しんしろの中心核

前章の中心核の課題、第2次新城市総合計画に掲げるひと・ちいき・まちの姿（p30）や政策横断重点戦略（p39）、土地利用構想の重点的な取り組み（p33）、第2次新城市都市計画マスタープランのまちづくり目標（p59-61）を踏まえ、中心核の中目標を以下のとおり設定する。

【中心核の中目標】

- ・ 目標1：自動車に過度に依存しない歩いて暮らせるまちづくり
- ・ 目標2：安全・安心で定住の選択肢となるまちづくり
- ・ 目標3：日常的なコミュニティが醸成する人がつながるまちづくり

また、中心核の課題に対応した、より具体的な目標（小目標）を以下のとおり設定する。

【中心核の小目標】

- ・ 1-1：豊かな歩行空間等の創出
- ・ 1-2：公共交通の利便性向上
- ・ 2-1：安全・安心な市街地の形成
- ・ 2-2：多様な住まいが維持・更新される持続性のあるまち
- ・ 2-3：子育て支援や民間活力等を活用したまちなか居住の促進
- ・ 3-1：コミュニティ拠点の創出・強化
- ・ 3-2：地域資源を活かしたまちづくりの推進（市内観光拠点等との連携含む）
- ・ 3-3：公共空間の官民連携利用

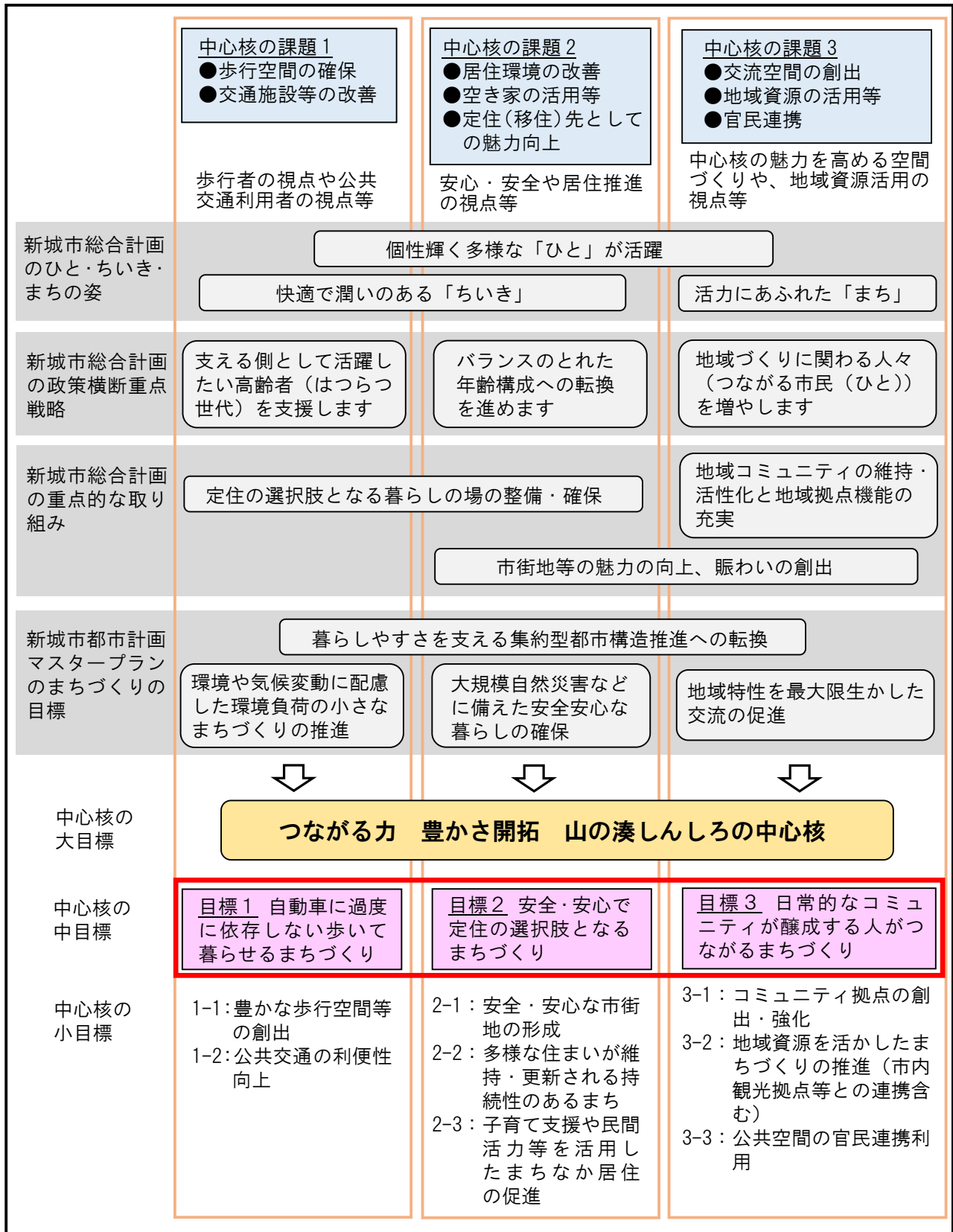


図 グランドデザインの目標

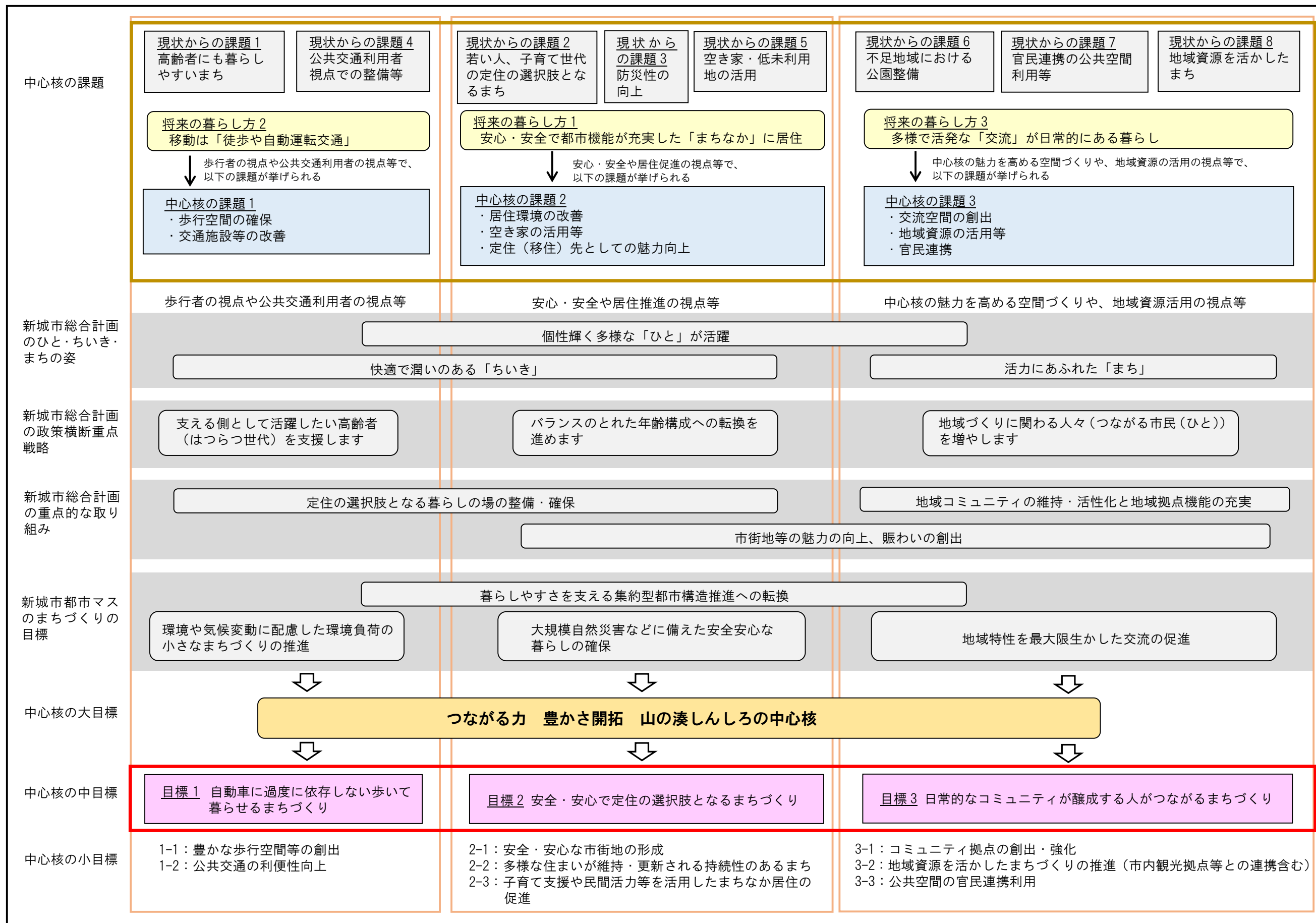


図 課題と目標の体系図

第5章 目標達成に向けた施策

1) 基本的な考え方

第2次新城市総合計画（注釈：p153）において、市の中心核は、「道路網等の社会基盤整備を積極的に推進し、商業施設の誘致、医療・福祉サービスの提供など、経済機能、医療・福祉機能、行政機能の一体的整備を進める」エリアとされている。

本計画においても、前章で示した目標の達成に向けて、中心核を構成する拠点・主要施設、まちの軸や地域資源を活かした整備等によって、様々な人が集まり、人がつながる展開を目指し、まちの賑わいや居住地としての活気づくりを進める方針とする（下図参照）。

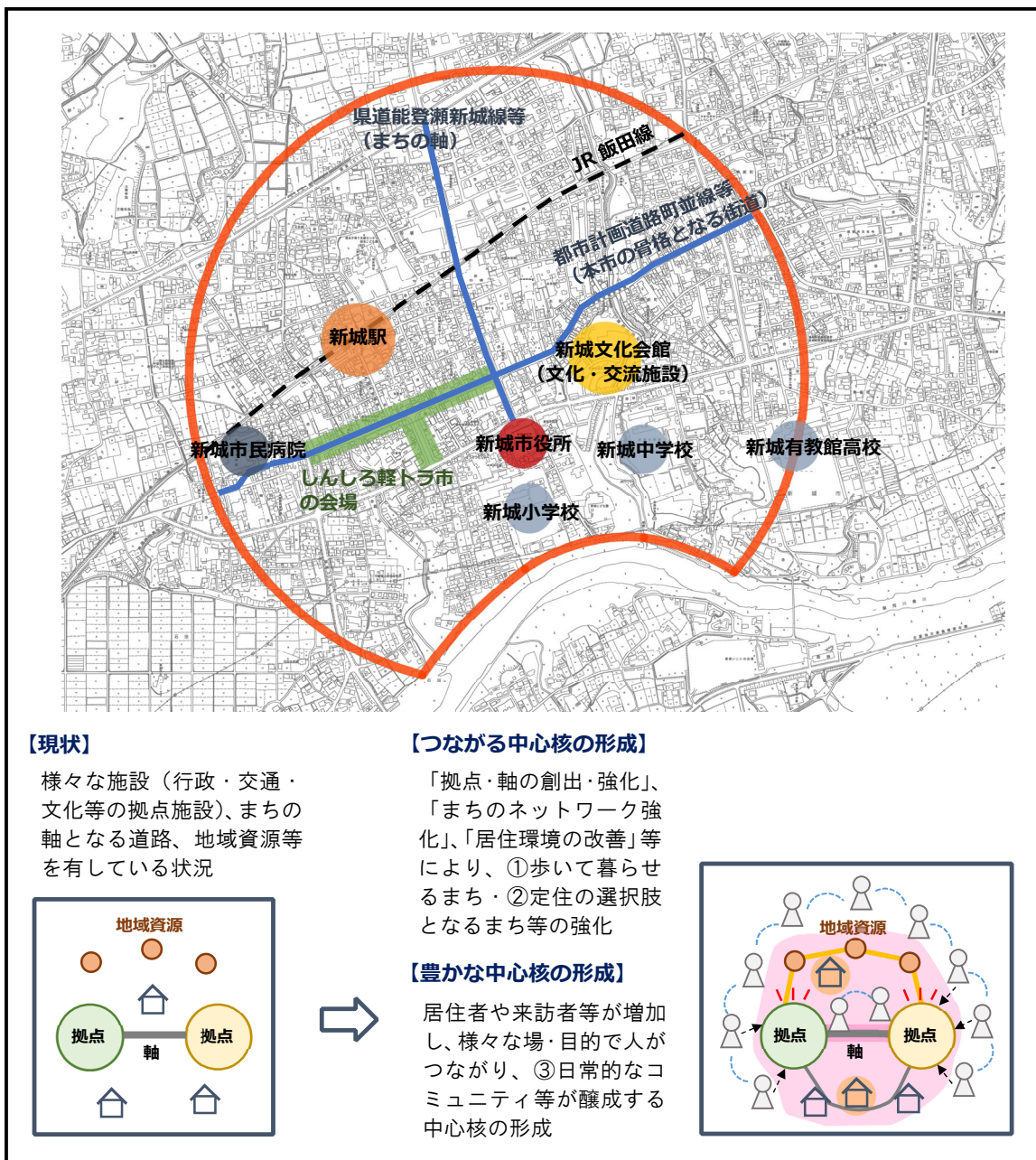


図 中心核を構成する拠点・軸等（上図）と事業効果の展開イメージ（下図）

2) 目標達成に向けた施策

本計画で整理した課題解決・目標達成、SDGs のゴール（住み続けられるまちづくりを）に向けて、検討・実施が必要な施策を以下に示す。なお、施策の中には、今後も継続していくことが望ましい既に実施している事業も併せて示す。



【①自動車に過度に依存しない歩いて暮らせるまちづくり】

中目標 1	自動車に過度に依存しない歩いて暮らせるまちづくり
目指す姿	中心核内の歩行者ネットワーク、中心核内および中心核と他の地域をつなぐ公共交通の利便性を向上し、『つながる中心核』の強化を図る。

小目標	1-1：豊かな歩行空間等の創出	想 定 事業主体
施策の視点	歩道整備等、歩行者の視点での道路空間の形成を図る。	
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 県道能登瀬新城線歩道設置 (都) ● 新城駅南地区における生活道路、駅へのアクセス道路の拡幅 ● 都市計画道路町並線整備 (都)(中) ● 新城市民病院への歩行空間確保 ★ 歴史散策ルート設定 (創)(中) ● 歩行空間の高質化（美装化） ● 軸となる道路の無電柱化 ● 散策ルートなどの街路灯の統一整備 	県 市、県 県、市 市、県 民、市 市 市、県、民 市、民

小目標	1-2：公共交通の利便性向上	想 定 事業主体
施策の視点	交通施設等の改善や新規事業の実施により、公共交通の利便性向上を図る。	
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通結節点暫定整備 (創)(都) ● 新城駅前トイレ整備 ● レンタサイクル整備 ● 新城駅駅舎建替 ● 新城駅前広場整備 (創)(都)(中) ● 都市計画道路栄町線整備 (創)(都)(中) ★ 街中を周遊できるようなバス路線の整備 (創)(都) ★ 公共バス運行事業 (創) 	市 民、市 市 市、市 市 市 県 市、民 市、民

[凡例] ●：ハード事業、★：ソフト事業
 (創)：第2期新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略記載事業
 (都)：第2次新城市都市計画マスタープラン記載事業
 (中)：新城市中心市街地活性化基本計画記載事業
 県：想定事業主体が愛知県、市：想定事業主体が本市
 民：想定事業主体が市民や事業者

【②安全・安心で定住の選択肢となるまちづくり】

中目標 2	安全・安心で定住の選択肢となるまちづくり
目指す姿	生活利便施設を含め、様々な機能が集積する中心核において、安全・安心な居住環境の形成によって居住者の定住意欲の向上を図るとともに、空き家や低未利用地、民間活力等も活用しながら、移住・定住の選択肢となるまちの強化を図る。

小目標	2-1：安全・安心な市街地の形成	想 定 事業主体
施策の視点	消火活動困難地域の改善等、安全・安心な居住環境の形成を図る。	
施策	<ul style="list-style-type: none"> ●狭あい道路整備 (創) ●交通量の多い道路の拡幅整備 ●新城駅北地区における生活道路の拡幅 ●氾濫リスクのある河川の整備 (都) ●通学や観光に使われる道路の歩道設置 ●通学路安全確保 (創) ●軸となる道路の無電柱化（再掲） ★自主防災組織防災活動援助事業 (創) ★地域安全対策 環境整備事業 (創) 	

小目標	2-2：多様な住まいが維持・更新される持続性のあるまち	想 定 事業主体
施策の視点	利用可能な空き家・低未利用地の活用等による定住・移住促進の取組を図る。	
施策	<ul style="list-style-type: none"> ●駐車場整備 (都) (中) ●公園整備 (都) ★空き家利活用事業 (創) 	

[凡例] ●：ハード事業、★：ソフト事業
 (創)：第2期新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略記載事業
 (都)：第2次新城市都市計画マスタープラン記載事業
 (中)：新城市中心市街地活性化基本計画記載事業
 県：想定事業主体が愛知県、市：想定事業主体が本市
 民：想定事業主体が市民や事業者

小目標	2-3：子育て支援や民間活力等を活用したまちなか居住の促進	想 定 事業主体
施策の視点	子育て支援や民間との連携・支援、民間活力の活用等により、まちなか居住の促進を図る。	
施策	<ul style="list-style-type: none"> ●交流・子育て施設整備 ●新城駅付近住宅地開発 (創) ★商工業等活性化支援事業 (創) ★地域子育て支援センター運営事業 (創) ★地域子育て支援拠点事業 (育) 	市 市、民 民、市 市 市

[凡例] ●：ハード事業、★：ソフト事業
 (創)：第2期新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略記載事業
 (都)：第2次新城市都市計画マスタープラン記載事業
 (育)：第2期新城市子ども・子育て支援事業計画記載事業
 (中)：新城市中心市街地活性化基本計画記載事業
 県：想定事業主体が愛知県、市：想定事業主体が本市
 民：想定事業主体が市民や事業者

【③日常的なコミュニティが醸成する人がつながるまちづくり】

中目標 3	日常的なコミュニティが醸成する人がつながるまちづくり
目指す姿	公園や交流施設等が充足・活用されることでの日常的なコミュニティの醸成や、地域資源を活用した魅力の向上による人がつながるまちづくりの強化を図る。

小目標	3-1：コミュニティ拠点の創出・強化	想 定 事業主体
施策の視点	不足地域における公園整備や交流施設整備を図る。	
施策	<ul style="list-style-type: none"> ●公園整備（再掲）(都) ●オープンスペース整備(都) ●交流・子育て施設整備（再掲） 	市 市 市

小目標	3-2：地域資源を活かしたまちづくりの推進（市内観光拠点等との連携含む）	想 定 事業主体
施策の視点	地域資源の活用等によるまちづくりの推進を図る。	
施策	<ul style="list-style-type: none"> ●レンタサイクル整備（再掲） ★歴史散策ルート設定（再掲）(創)(中) ●歩行空間の高質化（美装化）（再掲） ★街中を周遊できるようなバス路線の整備（再掲）(創)(都) ●散策ルートなどの街路灯の統一整備（再掲） ★観光のまち 新城 PR 事業(創) ★市文化事業(創) 	市 民、市 市、民 市、民 市、民 市、民

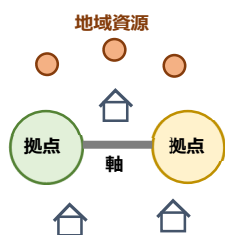
小目標	3-3：公共空間の官民連携利用	想 定 事業主体
施策の視点	市民と行政によるまちづくりの協働体制の推進を図る。	
施策	★しんしる軽トラ市（のんほいルロット） (創) (都)	民、市

[凡例] ●：ハード事業、★：ソフト事業
(創)：第2期新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略記載事業
(都)：第2次新城市都市計画マスタープラン記載事業
(中)：新城市中心市街地活性化基本計画記載事業
 県：想定事業主体が愛知県、市：想定事業主体が本市
 民：想定事業主体が市民や事業者

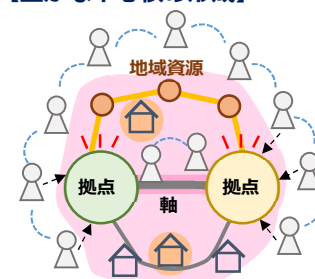
3) 施策の展開イメージ

本計画で整理した課題の解決や目標達成に向けて、中心核の基盤となるハード事業の展開イメージを以下に示す。ソフト事業においても、これらのハード事業などと併せて効果的に実施していき、取組の発展を図る。

【現状】



【つながる中心核の形成】
【豊かな中心核の形成】



	短期	中期	長期
<p>【中目標1】 自動車に過度に依存しない歩いて暮らせるまちづくり</p>	<p>1-1：豊かな歩行空間等の創出 ○県道能登瀬新城線歩道設置 ○新城駅南地区における生活道路、駅へのアクセス道路の拡幅 ○都市計画道路町並線整備 ○新城市民病院への歩行空間確保 ○歩行空間の高質化（美装化） ○軸となる道路の無電柱化 ○散策ルートなどの街路灯の統一整備</p> <p>1-2：公共交通の利便性向上 ○交通結節点暫定整備</p>	<p>1-1：豊かな歩行空間等の創出 ○県道能登瀬新城線歩道設置 ○新城駅南地区における生活道路、駅へのアクセス道路の拡幅 ○都市計画道路町並線整備 ○新城市民病院への歩行空間確保 ○軸となる道路の無電柱化 ○散策ルートなどの街路灯の統一整備</p> <p>1-2：公共交通の利便性向上 ○新城駅前トイレ整備 ○レンタサイクル整備 ○新城駅駅舎建替 ○新城駅前広場整備 ○都市計画道路栄町線整備</p>	
<p>【中目標2】 安全・安心で定住の選択肢となるまちづくり</p>	<p>2-1：安全・安心な市街地の形成 ○狭あい道路整備 ○交通量の多い道路の拡幅整備 ○通学や観光に使われる道路の歩道設置 ○通学路安全確保 ○軸となる道路の無電柱化</p>	<p>2-1：安全・安心な市街地の形成 ○狭あい道路整備 ○氾濫リスクのある河川の整備 ○軸となる道路の無電柱化</p> <p>2-3：子育て支援や民間活力等を活用したまちなか居住の促進 ○交流・子育て施設整備 ○新城駅付近住宅地開発</p>	<p>2-1：安全・安心な市街地の形成 ○新城駅北地区における生活道路の拡幅</p> <p>2-2：多様な住まいが維持・更新される持続性のあるまち ○駐車場整備 ○公園整備</p>
<p>【中目標3】 日常的なコミュニティが醸成する人がつながるまちづくり</p>	<p>3-2：地域資源を活かしたまちづくりの推進 ○歩行空間の高質化（美装化） ○散策ルートなどの街路灯の統一整備</p>	<p>3-1：コミュニティ拠点の創出・強化 ○オープンスペース整備 ○交流・子育て施設整備</p> <p>3-2：地域資源を活かしたまちづくりの推進 ○レンタサイクル整備 ○散策ルートなどの街路灯の統一整備</p>	<p>3-1：コミュニティ拠点の創出・強化 ○公園整備</p>

第6章 おわりに

本計画は、『つながる力 豊かさ開拓 山の湊しんしろの中心核』を大目標とし、中心核を構成する拠点・主要施設、まちの軸や地域資源を活かした整備等を進め、様々な人が集まり、人がつながる機能を強化し、賑わいや居住地としての活気があるまちづくりを目指している。このようなまちづくりの展開に向けて、段階的に着実な実施を進めていくものであるが、2040年を見据えた計画であることから、実施にあたっては、社会経済情勢・中心核を取り巻く環境の変化や関係者の熟度、施策効果の発現状況、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画の見直し等によって、方向性や施策の見直しが必要となることが想定される。

そこでPDCAサイクルに基づく、計画の実施、評価・改善（見直し）を行い、本計画で掲げる中心核の姿を目指す方針とする。

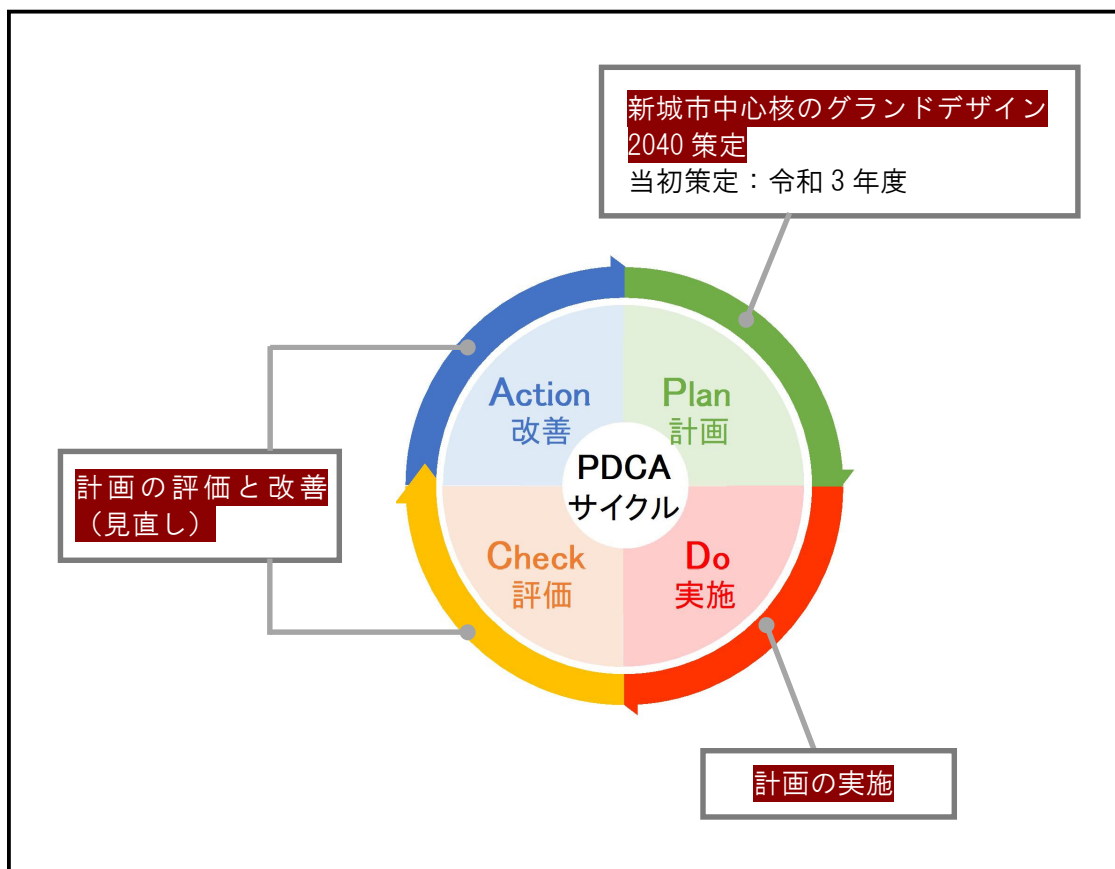


図 PDCA サイクル

参考資料Ⅰ 西暦・和暦早見表

西 暦	和 暦	特筆事項	掲載ページ
1972 年	昭和 47 年	・ 国道 151 号新城バイパスの建設着手	p2
1973 年	昭和 48 年		
1974 年	昭和 49 年		
1975 年	昭和 50 年		
1976 年	昭和 51 年		
1977 年	昭和 52 年		
1978 年	昭和 53 年		
1979 年	昭和 54 年		
1980 年	昭和 55 年		
1981 年	昭和 56 年		
1982 年	昭和 57 年		
1983 年	昭和 58 年		
1984 年	昭和 59 年		
1985 年	昭和 60 年		
1986 年	昭和 61 年		
1987 年	昭和 62 年		
1988 年	昭和 63 年		
1989 年	昭和 64 年 平成元年		
1990 年	平成 2 年		
1991 年	平成 3 年		
1992 年	平成 4 年		
1993 年	平成 5 年		
1994 年	平成 6 年		
1995 年	平成 7 年		
1996 年	平成 8 年		
1997 年	平成 9 年		
1998 年	平成 10 年		
1999 年	平成 11 年		

西 曆	和 曆	特筆事項	掲載ページ
2000年	平成12年		
2001年	平成13年		
2002年	平成14年		
2003年	平成15年		
2004年	平成16年		
2005年	平成17年		
2006年	平成18年		
2007年	平成19年		
2008年	平成20年		
2009年	平成21年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道151号新城バイパス全線開通 ・ 新城市中心市街地活性化基本計画スタート 	p2 p3, p4, p11-12
2010年	平成22年	<ul style="list-style-type: none"> ・ しんしろ軽トラ市 のんほいロットスタート 	p2, p35
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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 若者条例、若者議会条例 施行 	p19
2016年	平成28年		
2017年	平成29年		
2018年	平成30年		
2019年	平成31年 令和元年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新城市中心市街地活性化基本計画計画期間満了 ・ 第2次新城市総合計画 スタート 	p3, p4, p11-12 p3, p4, p5, p43, p46
2020年	令和2年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第2次新城市都市計画マスタープランスタート ・ 第2期新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略／新城市人口ビジョン（改訂版）スタート 	p1, p3, p4, p7-10, p43 p3, p6
2021年	令和3年		

西 暦	和 暦	特筆事項	掲載ページ
2022 年	令和 4 年	・新都市中心核のグランドデザイン 2040 スタート	
2023 年	令和 5 年		
2024 年	令和 6 年		
2025 年	令和 7 年	・第 2 期新都市まち・ひと・しごと創生総 合戦略 計画期間満了	
2026 年	令和 8 年		
2027 年	令和 9 年		
2028 年	令和 10 年		
2029 年	令和 11 年		
2030 年	令和 12 年		
2031 年	令和 13 年	・第 2 次新都市総合計画 計画期間満了 ・第 2 次新都市都市計画マスタープラン 計画期間満了	
2032 年	令和 14 年		
2033 年	令和 15 年		
2034 年	令和 16 年		
2035 年	令和 17 年		
2036 年	令和 18 年		
2037 年	令和 19 年		
2038 年	令和 20 年		
2039 年	令和 21 年		
2040 年	令和 22 年	・新都市中心核のグランドデザイン 2040 計画期間満了	

参考資料2 注釈一覧

用語	説明	掲載ページ
か行		
曲尺手 (かねんて)	城下町の防備のため、街道をクランク状に折り曲げ敵の侵入に備えた道路のことです。	p9
現役世代	主に 20 歳から 60 歳までの保険料を納めて公的年金制度を支えている世代のことです。	p40, p41
交通結節点	異なる交通手段や同じ交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設です。鉄道駅やバスターミナル、駅前広場などが挙げられますが、人々の移動にとっての重要な要素であり、移動をつなぐ空間としての機能のほか、人々が憩い、滞留する空間としても重要性が高くなっています。	p8, p47, p51
コラボラティブ	コラボラティブ (collaborative) は、共同で行われるさまや、協力して物事を進めるさまを意味しています。ここでは、中心核に関わる人が共同・協力するさま等を示しています。	p40, p41
さ行		
シェアリング社会	シェアリング (sharing) は、共同利用を意味しています。ここでは、まちの中にある様々な場や施設等を共同で利用・活用していくこと等を示しています。	p40, p41
市街化区域	都市計画区域のうち、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のことです。	p8
市街化調整区域	都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域のことです。	p8, p25
持続可能なまちづくり	狭義には、地球環境への負荷を軽減するため、都市機能の集約化や低炭素建築物の整備促進を図り、都市活動に起因する二酸化炭素排出量の増大を抑え都市の低炭素化を図っていくことです。広義には、持続可能な開発目標 (SDGs: Sustainable Development Goals) が指し示すように、誰一人取り残さない社会を実現し、人口減少、高齢社会においても人々が快適で便利な生活を享受し、災害への強靱性を高め、活力と魅力のあるまちとして住み続けられるよう、官民が協力し既存ストックを有効活用しながら、持続可能な都市経営を行っていくことです。	p1
生活利便施設	医療施設、福祉施設、商業施設など、日常生活に必要な施設のことです。	p8, p42

用語	説明	掲載ページ
た行		
つながる市民	観光客などの「交流人口」、住民ではないがつながりの深い「関係人口」について、単なる「人口」ではなく、市民としてのつながりを深める思いを込めた新都市の造語です。	p5, p9, p44, p45
デマンド交通	予約型の運行形態による輸送サービスを指しています。福祉輸送（要介護者、身体障がい者等であって公共交通機関を利用することが困難な移動制約者を対象に、必要な介助等と連続して、又は一体として行われる個別的な輸送サービス）や特定施設の送迎サービス等は含んでいません。	p8
都市機能	医療、福祉、子育て支援、教育文化、商業など都市の生活を支える機能であり、都市の持つさまざまな働きやサービスのことです。	p1, p4, p30, p38, p40, p41, p42, p45
都市計画道路	都市計画法第 11 条に基づき道路として都市計画決定された都市施設で、都市計画決定された区域内では、今後の施設整備に向け一定の建築制限が適用されます。	p4, p8, p22, p47, p51
都市公園	都市計画公園は、都市計画法第 11 条に基づき公園として都市計画決定された都市施設を指します。都市公園は、都市計画公園のうち公園として整備されたもの、もしくは都市計画公園でなくても、都市計画区域内に設置され公として整備されたものです。	p26
都市施設	生活に必要な都市の骨組みを形作る施設で、道路や鉄道などの交通施設、公園などの公共空地、上下水道などの供給・処理施設、学校などの教育文化施設、医療・社会福祉施設など、都市計画法第 11 条で定められたものです。	p39
は行		
バスロケーションシステム	GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムで、利用者に対して路線バス・高速バスの運行状況やバス停の接近情報などを表示・提供することにより、バス利用の利便性の向上を図るシステムです。	p8
はつらつ世代	65 歳以上の高齢者のうち、健康で地域活動や経済活動に積極的に参加したいという意味を持たれる方を総称する新都市の造語です。	p5, p44, p45

用語	説明	掲載ページ
ま行		
MaaS	<p>マース (Mobility as a Service)。ICT を活用して、バス、鉄道、タクシー、レンタカーやシェアサイクルなどマイカー以外のあらゆる交通手段を結び付け、効率よく便利に使えるようにするものです。</p> <p>利用者はスマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索するほか、予約や支払いなどもまとめてできるようになるサービスで、商業や観光など移動以外のサービスとの連携についても検討されています。</p>	p8
モビリティ革命	MaaS や自動運転といった新たなモビリティサービス等により、交通分野において様々な変革が生じている状況を指しています。	p40, p41
や行		
用途地域	都市計画法に基づく地域地区の一つで、市街化区域において、住居、商業、工業など目指すべき市街地像に応じて土地利用を定めるもので13種類（住居系8種、商業系2種、工業系3種）あります。	p4

新城市 都市計画課

〒441-1392 愛知県新城市字東入船 115 番地 本庁舎 2 階

TEL 0536-23-7640 FAX 0536-23-7047

メールアドレス toshi@city.shinshiro.lg.jp