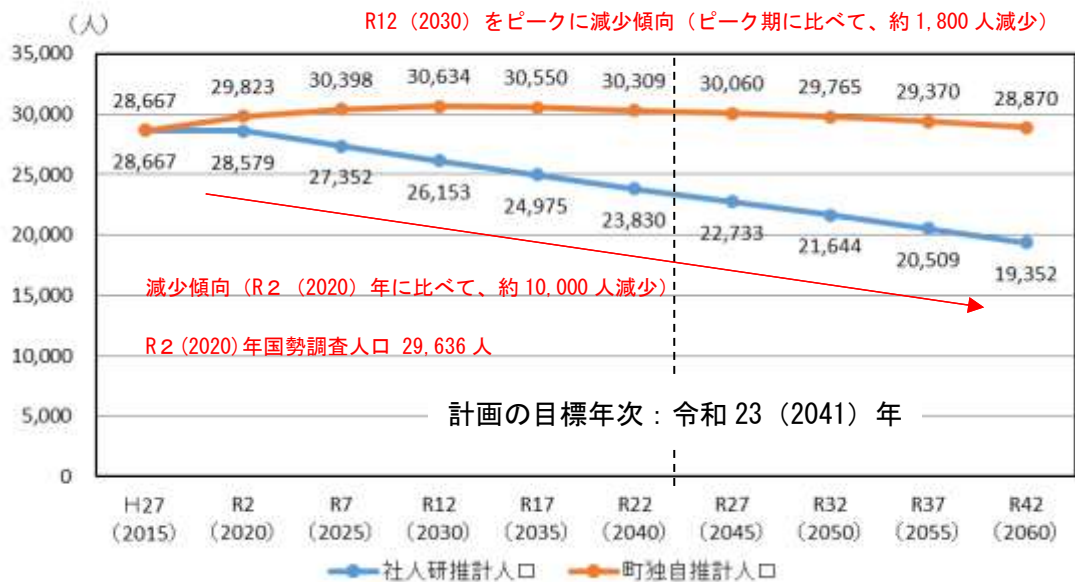


第2章 海田町の人口の見通しと解決すべき課題

2.1 海田町の人口の見通し

2.1.1 人口の推移

本町の人口は、当面の間の人口増減には違いがありますが、国勢調査を基本とした国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研と称する）による推計、町独自推計ともに、将来的には減少することが予想されています。



資料：H27（2015）年国勢調査

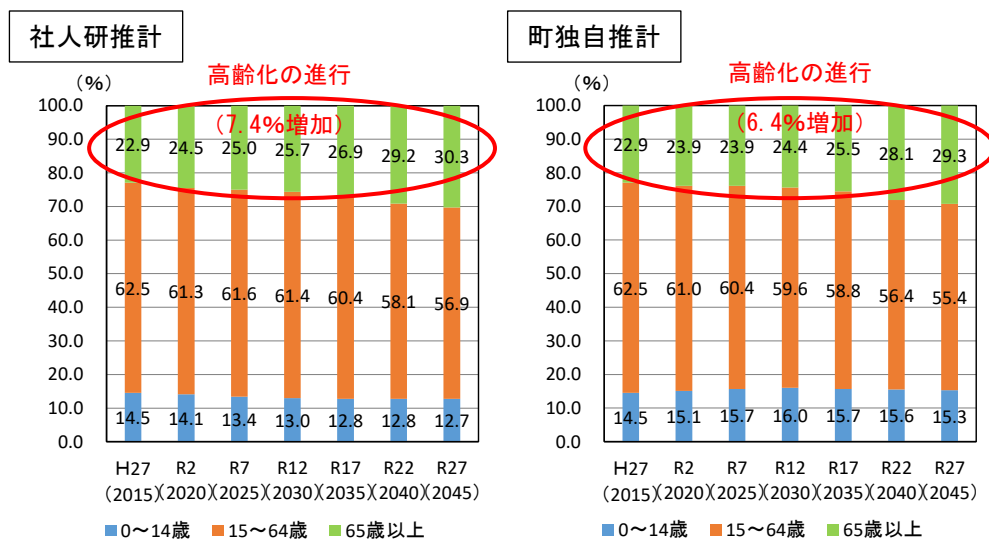
社人研推計人口：日本の地域別将来推計人口（H30（2018）年推計）

町独自推計：第5次海田町総合計画の推計人口

図 2-1 将来人口推計

2.1.2 3 区分別人口の推移

本町の高齢者人口は、社人研推計、町独自推計ともに増加することが予想されています。



※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とはならない。

資料：H27（2015）年国勢調査

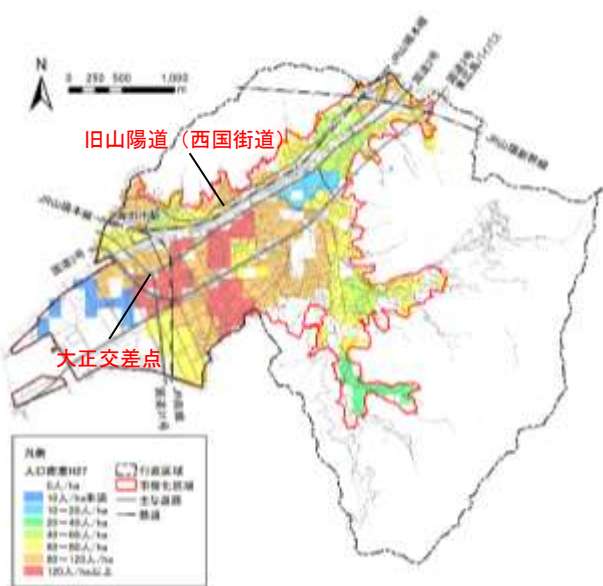
社人研推計：R2～27年日本の地域別将来推計人口（H30（2018）年推計）

町独自推計：第5次海田町総合計画の推計人口

図 2-2 将来年齢3区分別人口の推移

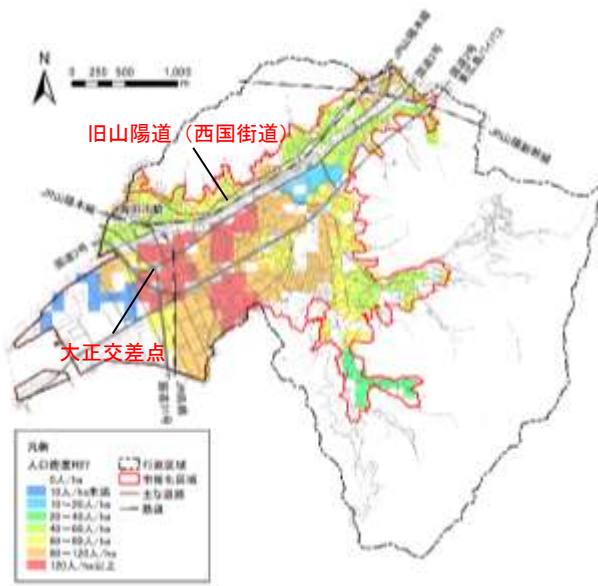
2.1.3 人口密度の分布

町独自の推計による人口密度の分布をみると、大正交差点付近や町西部の国道2号沿道で人口密度が高く、旧山陽道（西国街道）沿いや町東部等では人口密度が低くなることが予想されます。



出典：H27（2015）年国勢調査

図 2-3 人口密度の分布 H27（2015）年

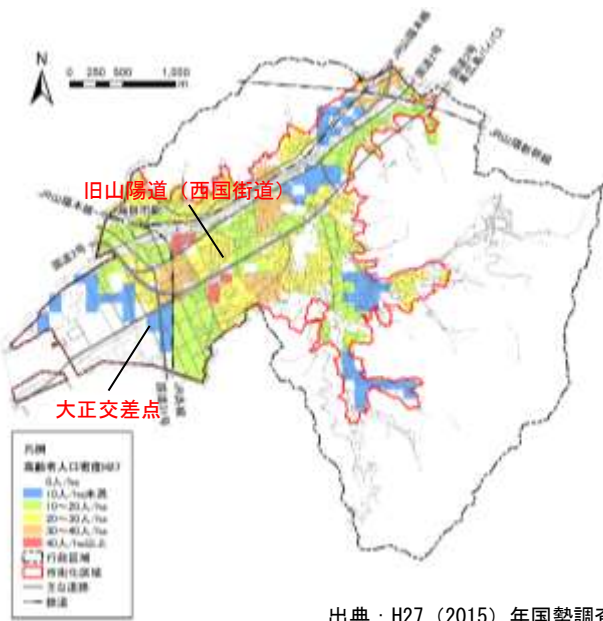


出典：町独自推計

図 2-4 人口密度の分布 R27（2045）年

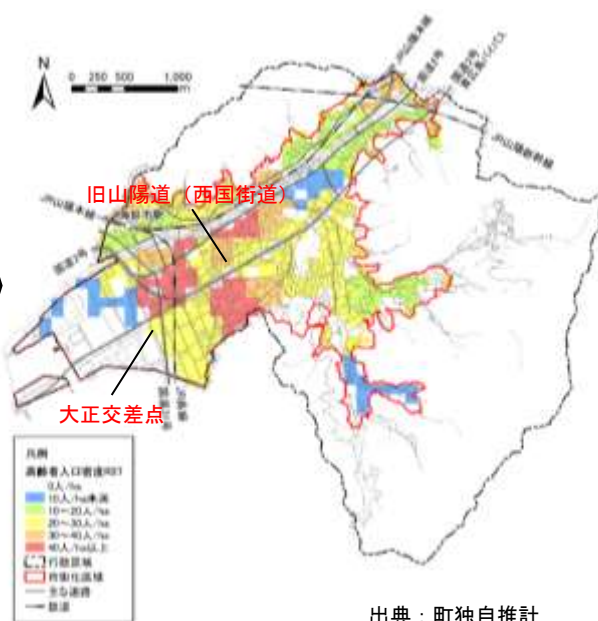
2.1.4 高齢者人口密度の分布

町独自の推計による高齢者人口密度も同様の傾向にあり、大正交差点付近や町西部の国道2号沿道で人口密度が高く、旧山陽道（西国街道）沿いでは人口密度が低くなることが予想されます。



出典：H27（2015）年国勢調査

図 2-5 高齢者人口密度 H27（2015）年



出典：町独自推計

図 2-6 高齢者人口密度 R27（2045）年

2.2 立地適正化計画により解決すべき課題

将来の人口の見通しを踏まえ、立地適正化計画の策定にあたって解決すべき課題は以下の通りです。

課題1：海田市駅周辺の拠点機能の低下

【現状と20年後の姿】

- ・ 海田市駅はJR山陽本線とJR呉線の分岐点にあたり、駅周辺は旧山陽道（西国街道）の宿場町として栄えた地域であり、商業施設や事業所が集積する本町の中心地といえます。
- ・ 近年、駅周辺部の人口は減少傾向にあり、空き家や駐車場の増加など空洞化の状況も見られ、本町の中心地としての拠点機能の低下が懸念されています。
- ・ また、町独自推計による将来推計人口（右図）からわかるように、駅周辺部については人口減少と高齢者割合の増加が予想されています。

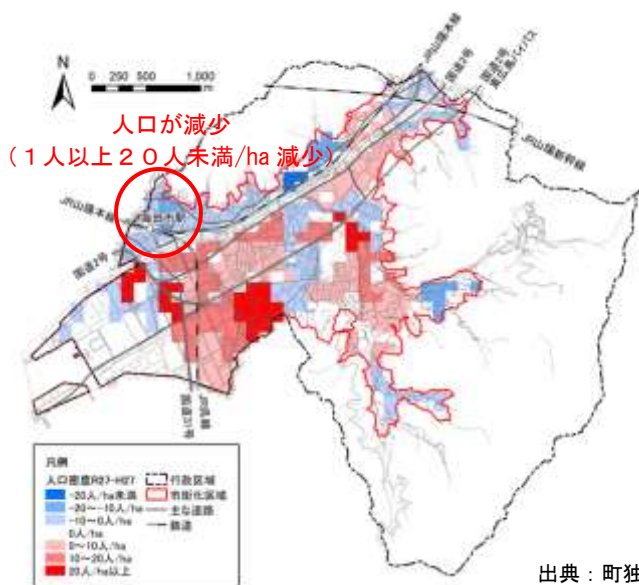


図 2-7 人口密度差分の分布 R27（2045）年-H27（2015）年
※R2の国勢調査の地域別人口が未公表のため、H27との比較を実施

【問題点】

- ・ 人口の減少や空き家等の増加は、まちの拠点機能の低下につながります。
- ・ 高齢化の進行は地域活力の低下など、様々な分野に影響します。

【課題】

- ・ 駅周辺部においては、若年層を中心とした居住人口の拡大、今後増加する高齢者への生活関連サービスの充実、および本町の中心地としての魅力的で高次の都市機能の立地促進に向けて、より良好な居住環境の形成と本町の中心拠点としての機能強化が必要です。

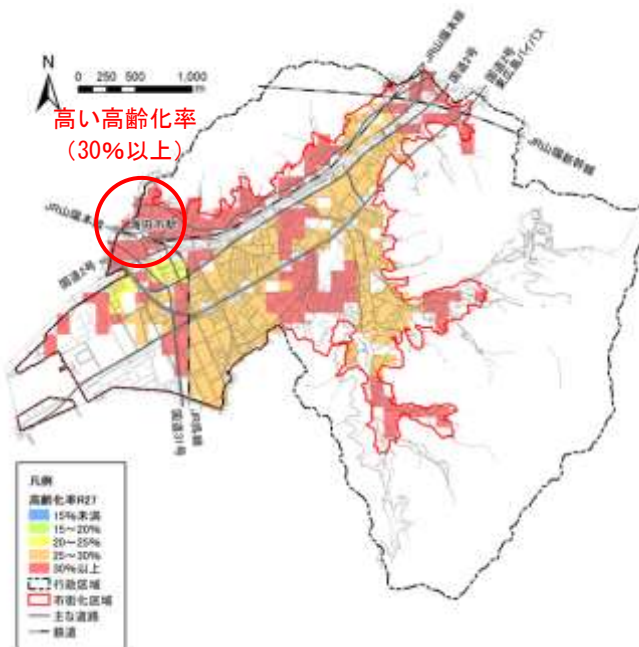
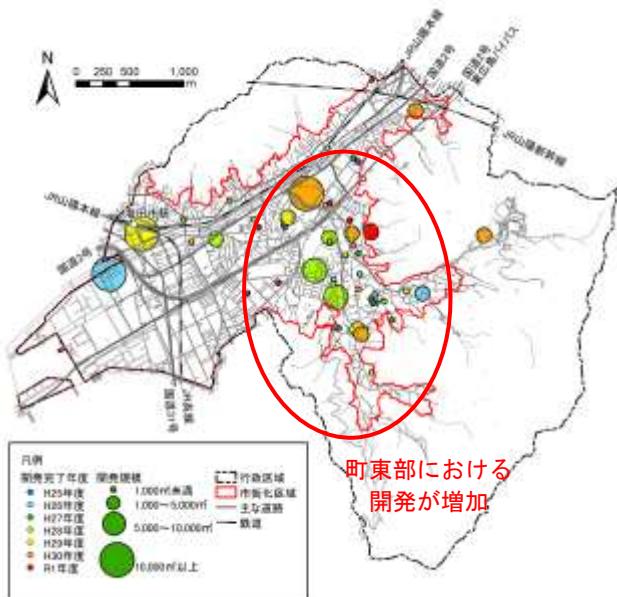


図 2-8 高齢化率の分布 R27（2045）年

課題2：町東部地域における拠点の必要性

【現状と20年後の姿】

- 近年、東広島バイパスや広島南道路といった幹線道路の整備や、「かいた版ネウボラ」に代表される手厚い子育て支援により、本町は交通利便性が高く子育てがしやすい郊外住宅地として人気が高まっています。
- なかでも開発余地の大きい東部地域では、住宅地開発等による市街化が進んでおり、町としては今後もこの傾向を維持し、目標人口の達成につなげる方向としています。



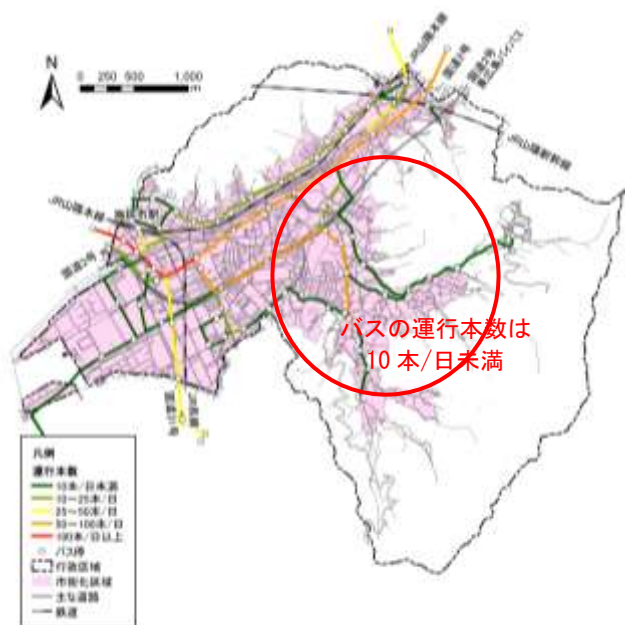
※開発行為の許可を受けたもの、宅地造成工事の許可を受けたもの、位置指定道路を築造したもの、土地区画整理事業を対象

出典：海田町資料

図 2-9 開発時期・規模別宅地開発の分布図

【問題点】

- 20年後を展望した場合、東部地域においても高齢化の進行が予想され、マイカー利用が困難な世帯の増加が懸念されます。
- 民間の生活関連サービス施設は、交通量の多い幹線道路の沿道周辺に分散して立地する傾向にある一方、公共交通サービスも一部の地域では低い状況にあるため、マイカー利用が困難な世帯の生活利便性の低下が懸念されます。



出典 路線バス：海田町地域公共交通網形成計画より作成
コミュニティバス：R2（2020）12月変更後のルートを表示

図 2-10 バス運行本数図

【課題】

- 東部地域においては、将来の高齢化の進行を見据えるとともに、通勤通学や買い物等の日常生活の利便性を高めるため、自動車に依存せずに多様な生活関連サービスが享受できるまちづくりを進める必要があります。
- そのためには、公共交通ネットワークの結節点となる新たな交通拠点を形成し、拠点を中心とするコンパクトな範囲において生活関連サービス施設の集積を図ることで、人の流れを活性化させるとともに、民間投資を喚起するといった好循環を生む必要があります。

課題3：大部分の住民がハザードエリアに居住

【現状と20年後の姿】

- 本町の居住地の大部分は、洪水、高潮、津波、土砂災害等のハザードエリア内に位置しています。ハザードエリアに居住する人口は、町独自推計によると平成27（2015）年の約27,000人から、令和27（2045）年には約28,000人と、約1千人増加する見通しです。

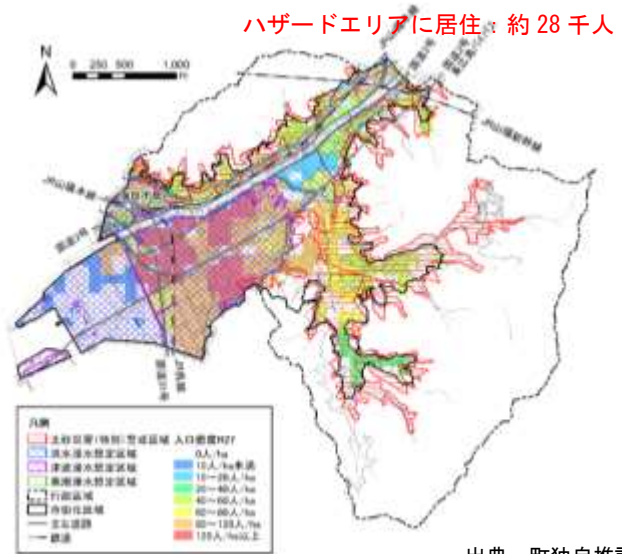


図 2-11 防災上危険性が危惧される地域と人口分布 R27（2045）年

【問題点】

- 近年、全国的に大規模な自然災害が増加傾向にあり、本町においても平成30（2018）年7月豪雨により大きな被害を受け、住民の防災への関心は高まっています。特に、今後高齢化が進み高齢者が増加すると、災害時の避難行動の困難さから災害へのリスクがさらに高まることが懸念されます。

【課題】

- 公共交通サービスが利用しやすいエリアや自然災害のリスクが小さいエリアなどへの居住を促し、居住機能の適正な配置を誘導する必要があります。
- 市街地の大部分で自然災害のリスクを抱えている状況から、安全に暮らせるまちづくりに向けて、ハード・ソフト両面から防災対策を推進する必要があります。

課題4：自家用車への依存傾向

【現状と20年後の姿】

- 本町は海田市駅から広島市の中心部に電車によって約10分でアクセスすることができます。また、広島市からの路線バスも充実し、そのネットワークは市街化区域をほぼカバーしています。
- その一方で、買い物等の生活の足は主に自家用車に依存しており、今後更なる対策を講じなければ、自家用車への依存傾向は変わることは無いものと考えられます。
- 20年後を展望すると、自動運転システムや宅配ロボットの普及など、人や物の移動や人々の生活スタイルが大きく変化することが考えられます。

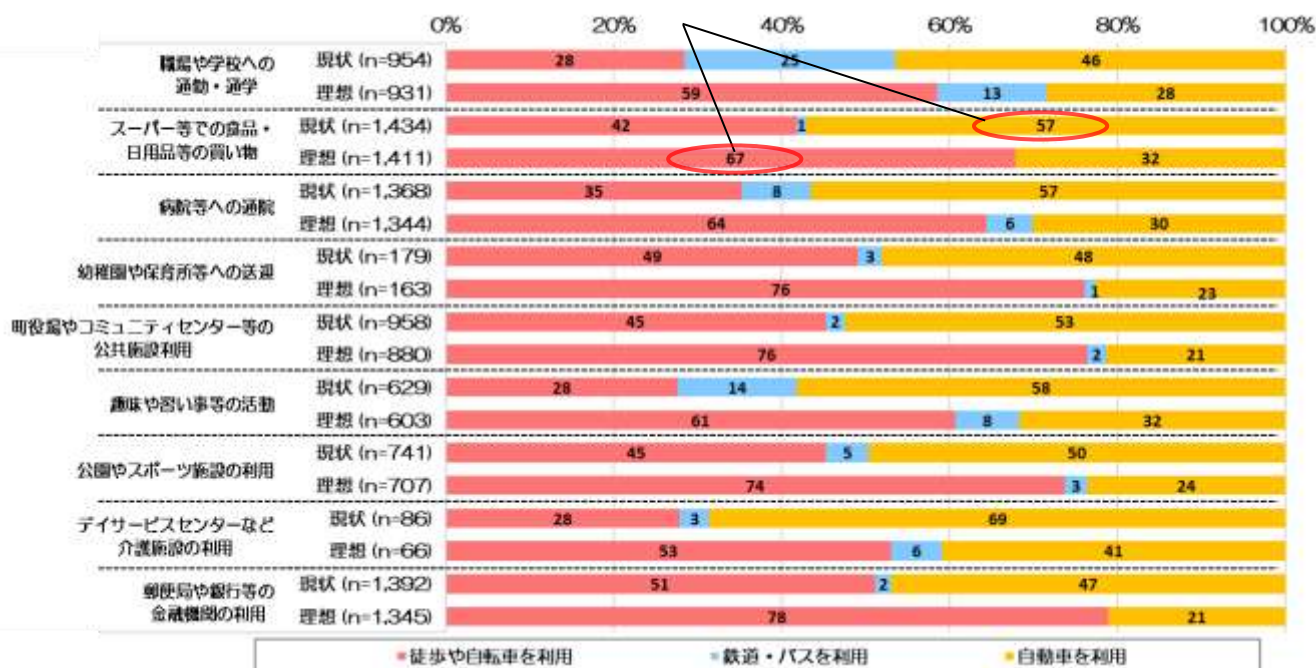
【問題点】

- 今後の高齢化の進行に伴い、自家用車での移動が困難になる世帯の増加が懸念されます。
- 現在の生活サービス施設は、自動車のアクセス性を出店の条件としていることから、自家用車での移動が困難となれば店舗の撤退も考えられます。
- 令和2（2020）年8月に実施した住民アンケート調査では、「歩いて暮らせるまち」へのシフトが求められています。

【課題】

- 恵まれた公共交通ネットワークを活かして、過度に自家用車に依存しないまちづくりを進めるとともに、将来的な自動運転システムの普及や宅配ロボットなどの技術の進展を見据え、効率的な公共交通サービスを実現する必要があります。

例えば、「スーパー等での食品・日用品等の買い物」は、現状では「自動車を利用」の割合が過半数であるが、理想では「徒歩・自転車を利用」の割合が過半数となっている。



出典：住民アンケート（R2（2020）年8月）

図 2-12 外出時の移動手段