

資料編

第 1 章

相生市の現状

第 2 章

社会潮流

第 3 章

市民の意向

第 4 章

その他

第1章 相生市の現状

第1節 相生市の概要

1 位置と面積

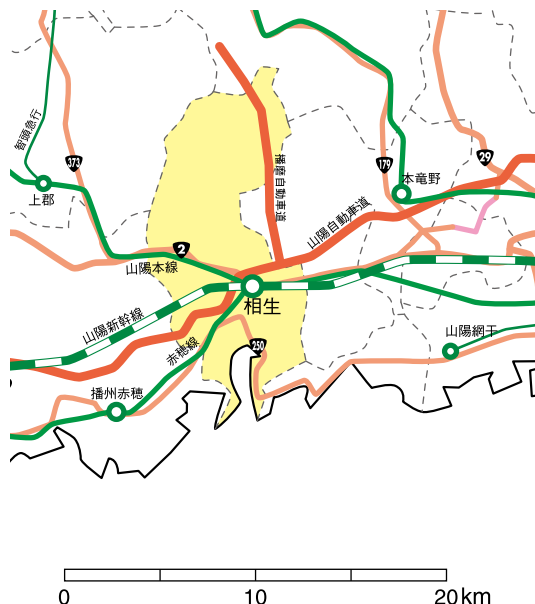
本市は、兵庫県の南西部（東経134度28分、北緯34度48分）に位置し、南は、播磨灘に面し、北は、たつの市・上郡町、東は、たつの市、西は、赤穂市・上郡町にそれぞれ境を接しています。

また、市域の東西は約8km、南北は約20kmと南北方向に細長い形で、総面積90.40km²のまちです。

2 地形・水系

本市は、市域のほとんどが西播丘陵を中心とする200～500mの山並みに囲まれ、湾岸部にまで山が迫っているため、宅地などは約15%で平坦な土地が乏しい。市の中央部には、わずかに平野部が東西にのび、そこから数km離れたかたちで北と南にそれぞれ伸びる平坦な土地があり、北部の集落及び南部の市街地を形成しています。

その北部と南部にそれぞれ水系があり、北部は、西播丘陵を源に千種川水系矢野川が南流し、それに沿ってベルト状に平野があり、支流が丘陵地帯に小さな谷を数多く形成しています。南部は、行政界の丘陵地から小さな河川が放射状



に相生湾に流れ込み、河川及び湾沿いに細長い平野があります。

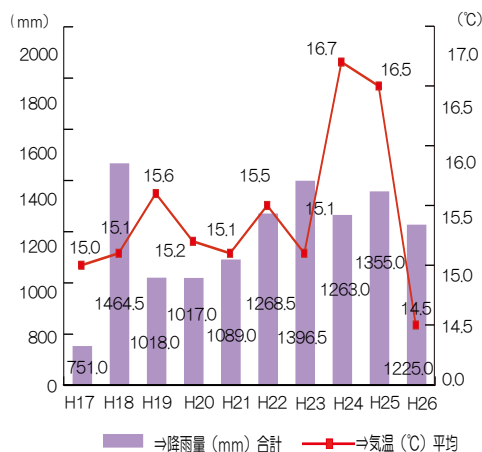
南端は、瀬戸内海国立公園、北部丘陵地帯の一部は、西播丘陵県立自然公園にそれぞれ指定され、海と山の自然あふれる豊かな環境を有しています。

3 気候

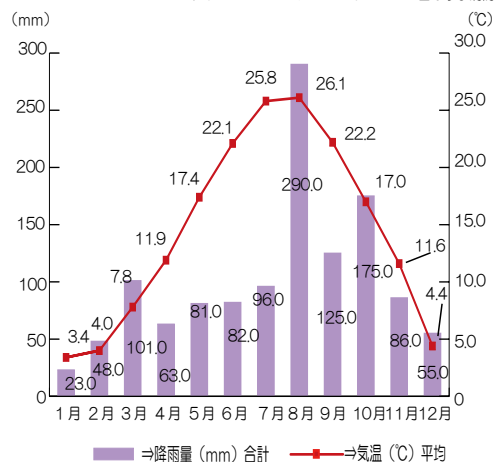
本市は、瀬戸内式気候で、比較的雨が少なく温暖な気候です。年間平均気温は14.5℃、年

間降水量は1,225mm（平成26年実績）と、非常に住みやすい地域です。

【気象状況】 ※西はりま消防組合調



【月別降水量と平均気温】 ※西はりま消防組合調



4 沿革

古代には、河川によりもたらされる水と肥沃な土地を活かした農業集落が早くから形成され、相生湾を活かした漁業集落も形成されました。

中世には、現在の市域の大部分は「矢野荘」となり、皇室領荘園、後に京都の東寺（教王護国寺）領荘園として治められました。江戸時代中期には、旧市域が赤穂藩領となり、6つの藩領となりました。

明治に入り、現市域一帯が兵庫県となり、明治22年の市町村制の施行によって近世の行政村を併合しながら相生村、那波村、若狭野村などが誕生、相生村、那波村はそれぞれ町制を敷いた後、昭和14年合併し相生町となりました。

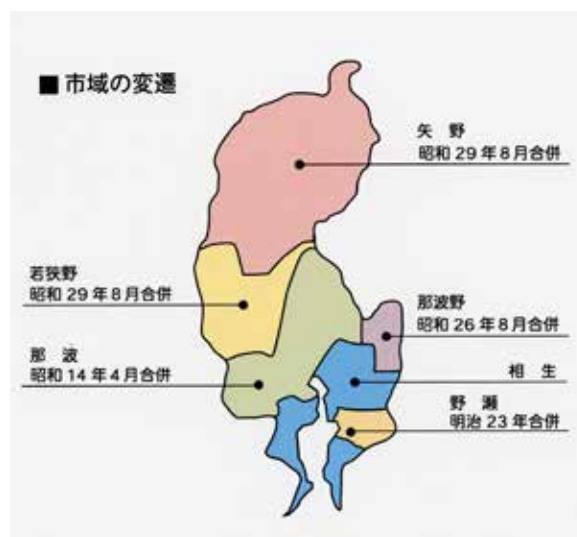
また、明治23年には、相生と龍野の間に山陽鉄道が開通し、那波駅が営業を開始し、明治34年には、神戸から下関までの全線が開通しました。明治40年には、現在の株式会社IH1の前身である播磨船渠株式会社が設立、近代的な工業都市へと変貌していきました。

昭和4年に株式会社播磨造船所となった造船所は、戦時中、大いに規模を拡大し、工場動員もあり、人口が急増、昭和17年に兵庫県で9番目の市として相生市が誕生しました。

終戦後、一時人口は減少しましたが、造船業を中心として経済活動も活発となり、人口の増加に伴い住宅地化が進むとともに、昭和26年には揖保郡揖保川町の大字那波野を合併し、更

に昭和29年には赤穂郡若狭野村と矢野村を合併し、現在の市域となりました。

工業・造船都市として発展してきた本市は、造船業をめぐる構造不況の影響を受け、産業活動の停滞、人口の急減などを経験し、市民生活にも大きな影響が出たため、産業面では脱造船を目指し新規産業への転換・多角化を促進し、また、播磨科学公園都市の玄関口として、活力ある市民生活と都市活動を展開していくため、都市基盤整備と良好な住環境の形成、健康・福祉、環境、教育などの充実により、安心して暮らせる生活環境づくりを進めています。

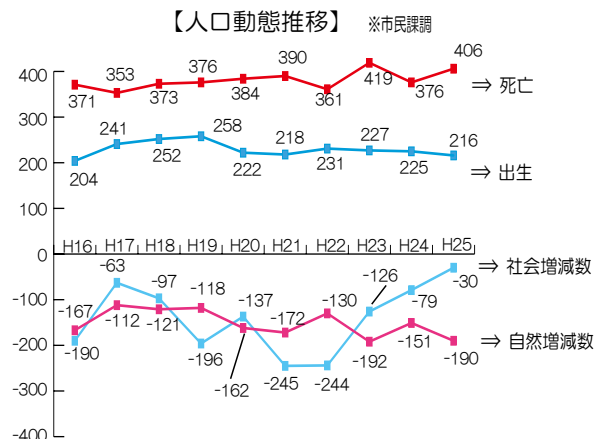


第2節 相生市の動向

1 人口

本市の人口は、1955年から1975年までは高度経済成長に合わせ、市内の主要産業である造船業の発展とともに、順調に増加していました。しかし、造船業が第1次オイルショックに端を発する構造不況に陥り、合理化が進むなど従業員の大幅な減少がみられ、市の人口も減少局面に移り、その後の人口は減少が続き、平成22年国勢調査では31,184人、12,148世帯となっています。

人口動態をみると、自然動態では老年人口の増加と出生率の低下の影響もあり、減少幅が大きくなっていますが、社会動態では、転入・転出とともに年による変動はあるものの、平成23年以降は転入数と転出数が接近しており、減少幅が小さくなっています。しかし、依然として



市の人口は減少傾向が続いており、その数は平成12年以降、年間200～300人減少しています。

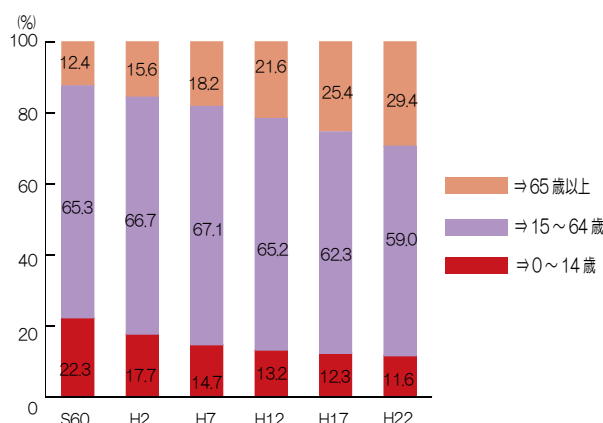
平成22年の年齢構成人口では、0～14歳の年少人口が11.6%、15～64歳の生産年齢人口が59.0%、65歳以上の老年人口が29.4%となっており、平成17年と比べ年少人口が0.7%減少している反面、老年人口が4.0%増加しており、少子高齢化の傾向がより一層強まっています。

地区別人口では、増加地区が池之内地区と陸地区の2地区で、それ以外は減少しており、特に相生地区、若狭野地区、那波野地区などで減少が目立っています。

(注)人口等に関する数値はいずれも国勢調査のもの

【年齢3区分別人口割合の推移】

※国勢調査報告



【地区別人口増減】 ※国勢調査報告

地区	平成22年 国勢調査	平成17年 国勢調査	増減数 (人)	増減率 (%)
相生	2,002	2,268	△266	△11.73
野瀬・鰺浜	573	664	△91	△13.70
旭	2,220	2,379	△159	△6.68
陸	4,590	4,567	23	0.50
池之内	1,287	1,129	158	13.99
那波	2,373	2,434	△61	△2.51
緑ヶ丘・青葉台	3,404	3,464	△60	△1.73
佐方	2,658	2,751	△93	△3.38
山崎・西谷	182	240	△58	△24.17
那波野	2,207	2,388	△181	△7.58
古池	2,282	2,307	△25	△1.08
赤坂・双葉	2,267	2,406	△139	△5.78
若狭野	3,323	3,521	△198	△5.62
矢野	1,790	1,957	△167	△8.53
計	31,158	32,475	△1,317	△4.06

【地区別世帯増減】 ※国勢調査報告

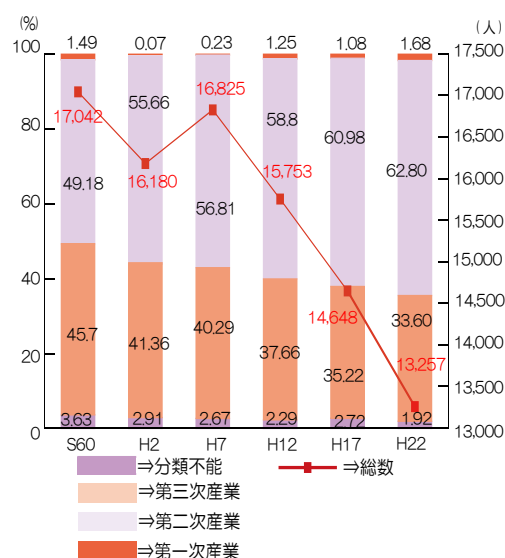
地区	平成22年 国勢調査	平成17年 国勢調査	増減数 (世帯)	増減率 (%)
相生	918	984	△66	△6.71
野瀬・鰺浜	188	202	△14	△6.93
旭	923	955	△32	△3.35
陸	1,932	1,826	106	5.81
池之内	509	396	113	28.54
那波	967	962	5	0.52
緑ヶ丘・青葉台	1,281	1,242	39	3.14
佐方	1,160	1,040	120	11.54
山崎・西谷	78	93	△15	△16.13
那波野	841	854	△13	△1.52
古池	910	851	59	6.93
赤坂・双葉	871	876	△5	△0.57
若狭野	956	955	1	0.10
矢野	607	611	△4	△0.65
計	12,141	11,847	294	2.48

2 経済

本市は、造船を中心とする工業都市として発展し、昭和60年頃までは第2次産業就業者が5割近くを占めていました。近年は脱造船の流れから産業構造にも変化が見られ、平成22年には第2次産業就業者が33.60%、第3次産業就業者が62.80%となっています。構成比では西播磨全体とほぼ同程度であり、県全体の構成比に近づきつつあります。

就業者数でみると、平成7年から平成22年にかけて減少しています。このことは、人口減少だけでなく、地域産業の構造上の特性や産業のグローバル化などが要因と考えられ、社会経済情勢の変化は、就業者数からも地域経済に深刻な影響を及ぼしています。

【就業者数の推移】 ※国勢調査報告



3 財政

本市の歳入状況は、経済情勢が悪化したことから市税が減少傾向にあり、地方交付税や市債に依存している状況にあります。更に地方交付税についても先行きは不透明であり、今後の歳入確保は困難が予想されます。

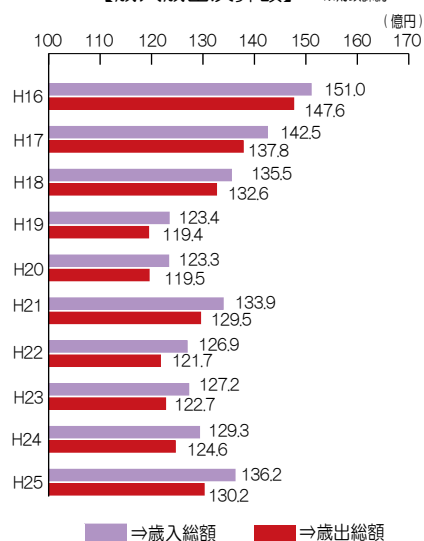
また、歳出状況は、社会保障制度として、生活困窮者、障害のある人、子育て世帯などに対する福祉施策に支出している扶助費が増加しており、今後も引き続き増加が予想されます。

さらに、投資的経費を大幅に削減しましたが、平成25年度からは新たに文化会館の建設に着手したことで増加しており、今後も施設の老朽化などに対応するため、増加が見込まれます。

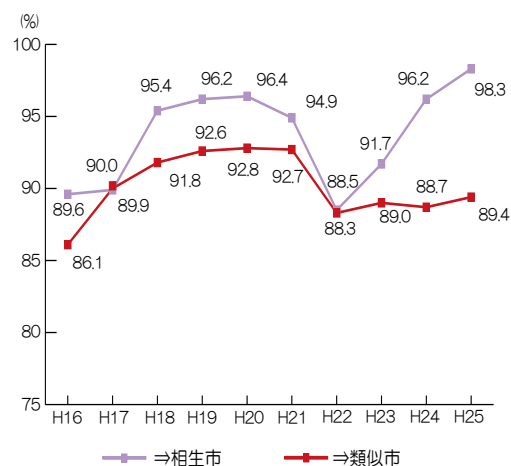
財政構造の弾力性を測定する指標の経常収支比率では、歳入における市税などの減少と、歳出における扶助費や公債費などの経常的経費の増加から、高い傾向となっており、今後も高い水準で推移していくと予想されることから、財政構造の弾力性が低いといえます。

財政力指数は、数値が大きいほど財政的に豊かであり、他の類似団体と比べれば、財政力が低いといえます。

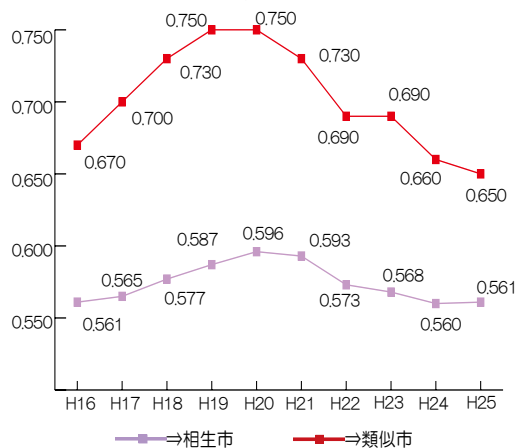
【歳入歳出決算額】 ※財政課調



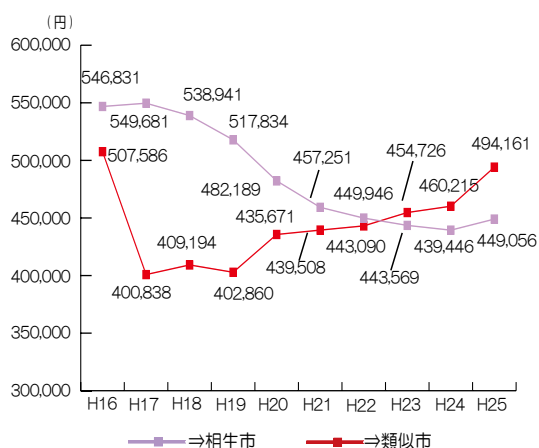
【経常収支比率】 ※財政課調



【財政力指数】 ※財政課調



【地方債残高(1人当たり)】 ※財政課調



4 土地利用

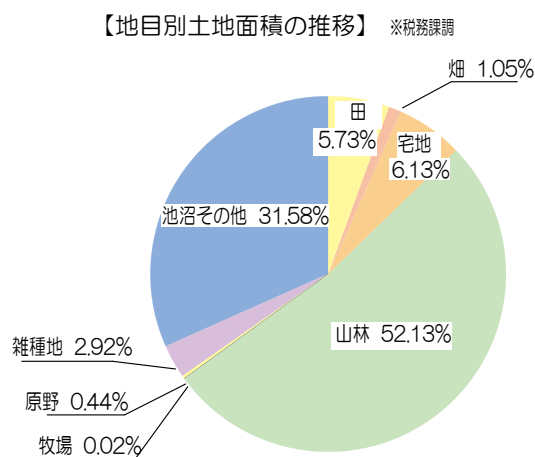
本市の土地利用は、大きくはその地形条件によって制限されており、相生湾を取り巻く臨海部とそれに隣接する市街地、更にはそれらを取り巻く形で背景に田園・山間部があるという三層からなる都市構造となっています。

市街地については、相生湾の奥部を中心に都市機能が形成され、湾奥部から国道2号にかけては公共施設や商業施設が集積し、その背後に住宅地が広がっています。また、大型放射光施設「SPRING 8」などを擁する播磨科学公園都市の玄関口として、相生駅前に宿泊施設が建設され、研究開発者などの利便性を確保しています。

臨海部には、大規模な工業施設があり、それらに隣接して小規模な住宅地が形成されています。また、相生湾においては、一部を埋立造成し、工業団地及び都市施設などとしての役割を担うとともに、相生港を埋立造成し、排水施設・港湾施設・文化施設などの公共施設の整備を進

めています。

北部の田園・山間部では、山あいの矢野川を中心とする河川沿いに農地が広がり、集落が点在し、それらの背後には豊かな自然環境を有しています。



5 交通条件

本市には、鉄道網としてJR相生駅及びJR西相生駅があり、新幹線利用で東京まで約3時間30分、福岡まで約2時間10分、在来線利用で大阪まで約1時間20分の時間距離にあります。

道路網では、高速自動車道路として、山陽自動車道が市域を東西に走り、龍野西ICが近接しています。さらに、播磨JCT及び播磨自動車道が整備されるなど、中国横断自動車道姫路鳥取線が全線の一体的な供用に向け整備中であり、整備完了すれば山陽自動車道・中国縦貫自動車道・中国横断自動車道が結ばれ、播磨科学公園都市を含めた広域アクセスの飛躍的な向上が期待されます。

さらに、京阪神と九州を結ぶ国土幹線道路の国道2号及び国道250号、県道姫路上郡線、県道相生山崎線及び現在整備中の県道竜泉那波線は、広域道路網として重要な役割を果たします。

また、航空路を利用する場合は、自動車や鉄道で大阪国際空港及び関西国際空港まで約2時間、神戸空港及び岡山空港まで約1時間で到達可能です。

海路では、平成18年度に公共バースが整備され、平成19年度には「あいおい白龍城」が海の駅に登録されるとともに、相生湾が近畿初となる「みなとオアシス」に登録されるなどの整備がされ、海の玄関口として更なる来訪者の増加が期待されます。