

第2章

東松山市のすがた

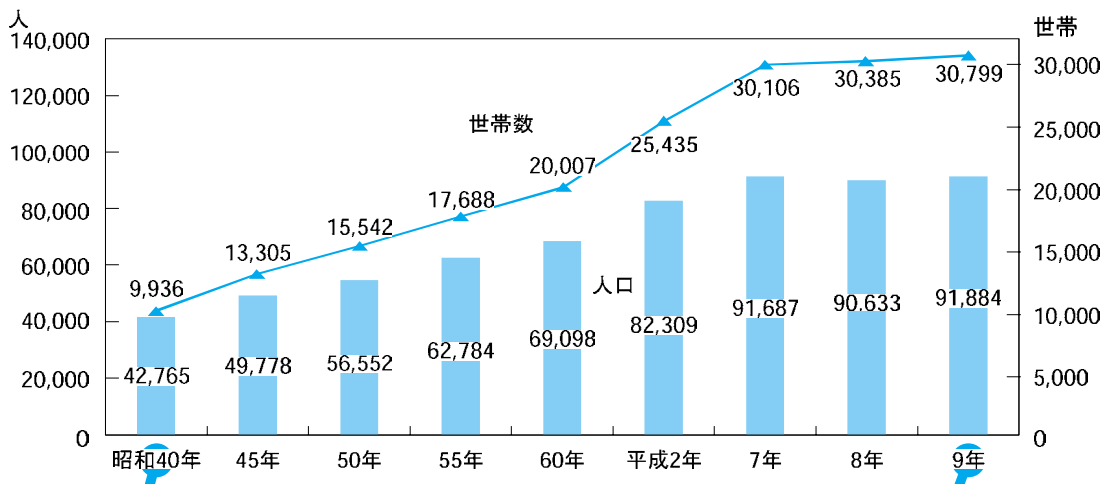


1 人口・世帯数の推移

■東松山市は、どんなまち？

環境問題の多くは、人口が増え、人々の生活様式が豊かになることに伴い、人間が環境中に排出する負荷が、自然界の浄化能力を超えることにより発生します。ここでは、私たちのまち東松山において、人口が急激に増え、環境への負荷が急速に高まった昭和40年以降の、まちの姿や社会の変化を振り返ります。

本市の人口は、市制施行翌年の昭和30年には約3.7万人でしたが、昭和40年代からの都市化の進展とともに増加を続け、特に昭和60年以降は、首都圏の拡大の影響を受けて急激に増加しました。しかし、平成7年からは横ばいの状態に転じ、平成9年には91,884人となっています。



(資料：市民課)



■昭和40年（1965年）頃の東松山駅前

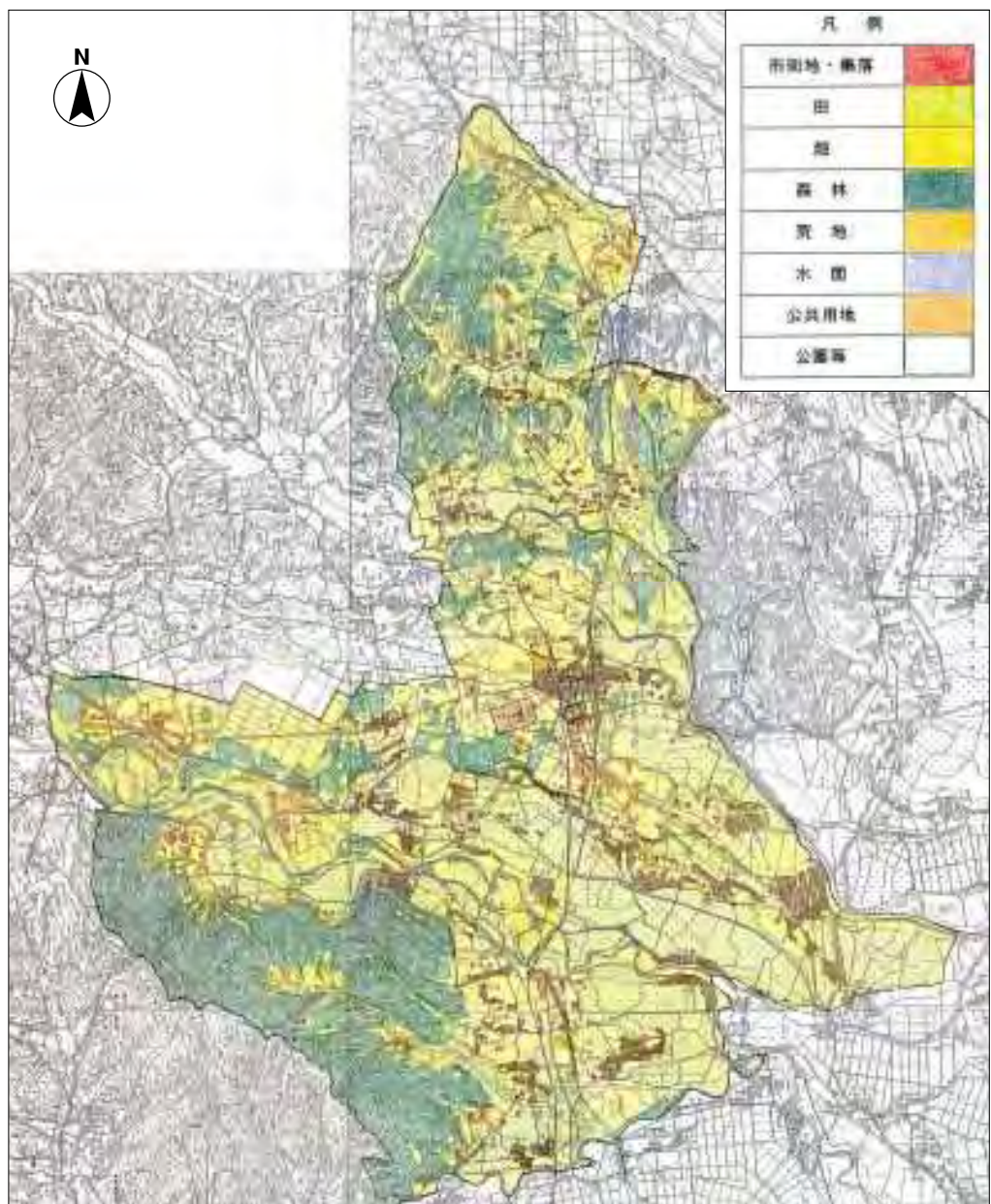


■平成9年（1997年）頃の東松山駅前

2 土地利用の変化

【昭和31年当時は…】

市制が施行されて、2年目の土地利用です。ほとんどの丘陵地は、明治時代には切畑（きりはた）^(*1)や秣場（まぐさば）^(*2)として利用されていた記録が残っていますが、その後の植林によって森林になっています。都幾川を挟んだ地域は、明治以来、田んぼや畑に利用されています。集落は、小さな規模で点在していますが、街道筋では比較的大きな集落が形成されています。東松山駅の西側には自動車部品の製造工場が立地しています。



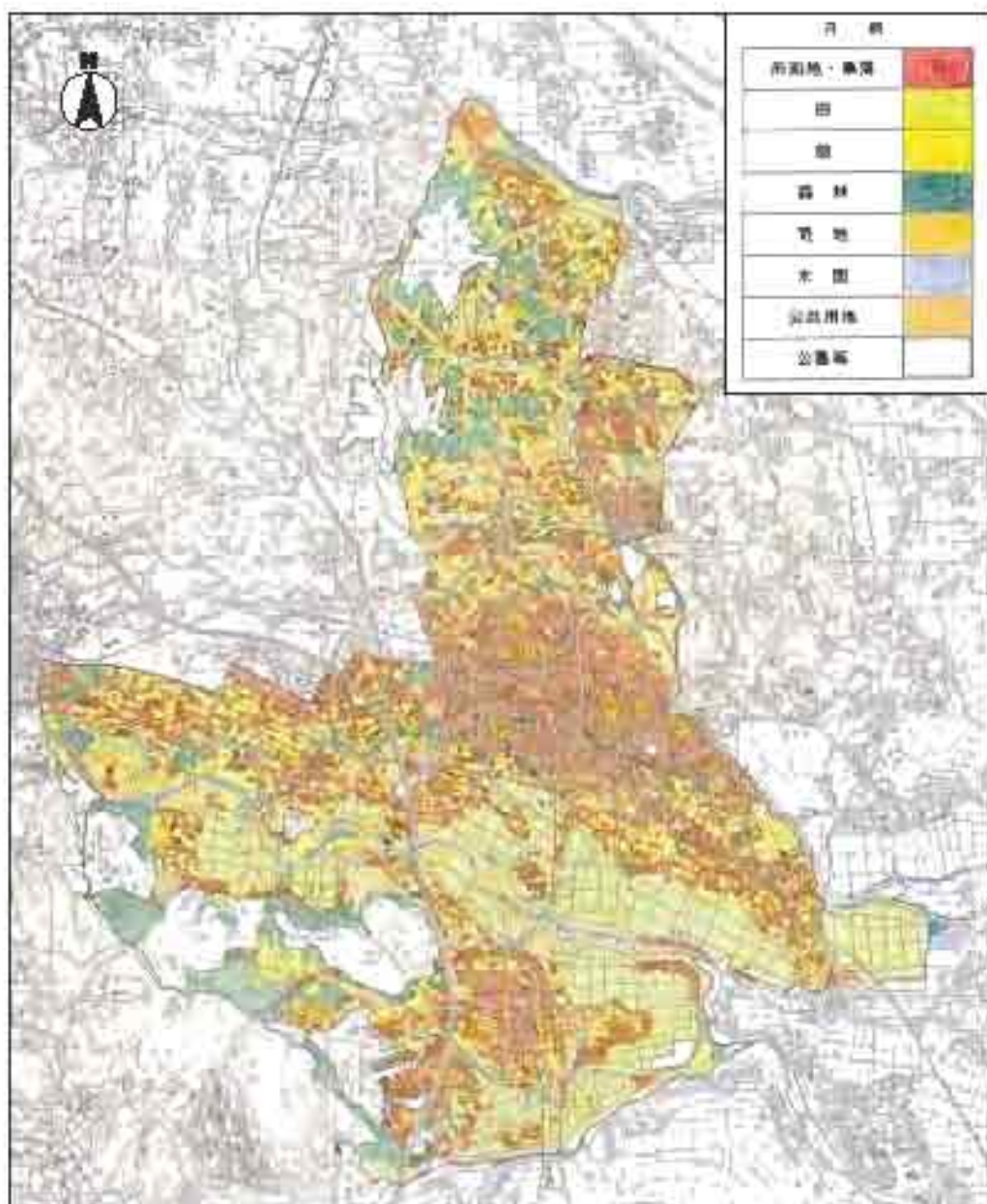
(*1)切畑(きりはた)
切畑は普通焼畑と呼ばれており、山の草木を焼いて、その灰を肥料とする自然利用の農法で、ソバ、アワ、ヒエ、豆類などの雑穀が作られていました。

(*2)秣場(まぐさば)
昔の農村では、田や畑の肥料として野山の柴や草が利用されていました。そのため、村々には、田畑の肥しを得る場として秣場(草刈場)が設けられていました。

(資料：東松山市防災アセスメント調査)

【平成5年は…】

東松山駅を中心とした地域で都市化が著しく、郊外に大規模な住宅団地が開発されており、河川の周辺を除いてほとんどが市街地化しています。また、高坂地区でも高坂駅を中心に市街地化が進み、高坂丘陵地区に大規模な住宅団地が開発されています。さらに、大岡、唐子、高坂地区の丘陵地は、それまではほとんど森林でしたが、大部分は、ゴルフ場として開発されています。

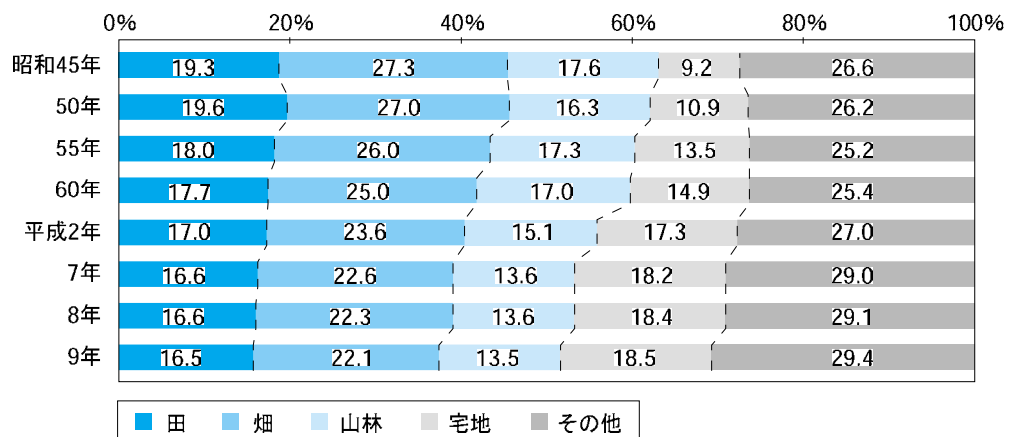


〔資料 東松山市防災アセスメント調査〕

■ 土地利用面積の推移

宅地面積は、昭和45年には市の面積に対して9.2%でしたが、その後宅地化が進行し、平成9年には、18.5%と27年間で倍増しました。

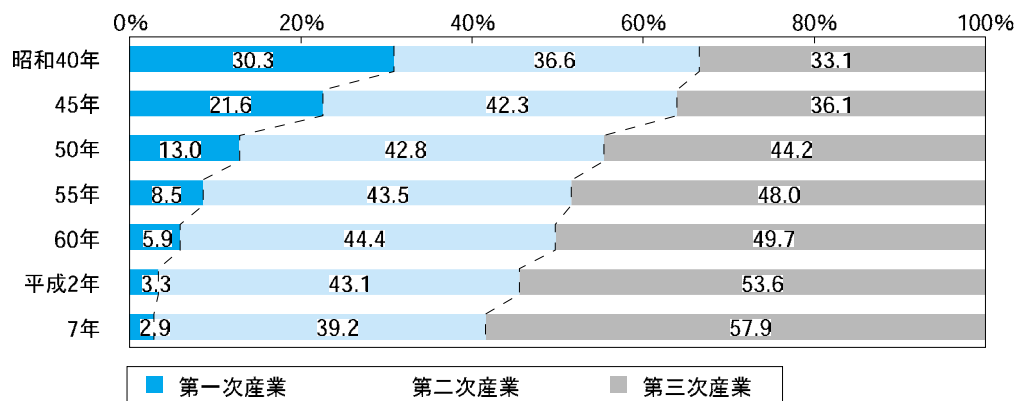
一方、田園景観の主な構成要素である田畑、山林の面積は、昭和45年には、合わせて64.2%と大きな面積を占めていたのに対し、平成9年には、合わせて52.1%と減少しました。また、その他に分類されている面積が増加しているのは、ゴルフ場の面積などが増えたためと考えられます。



(資料：税務課)

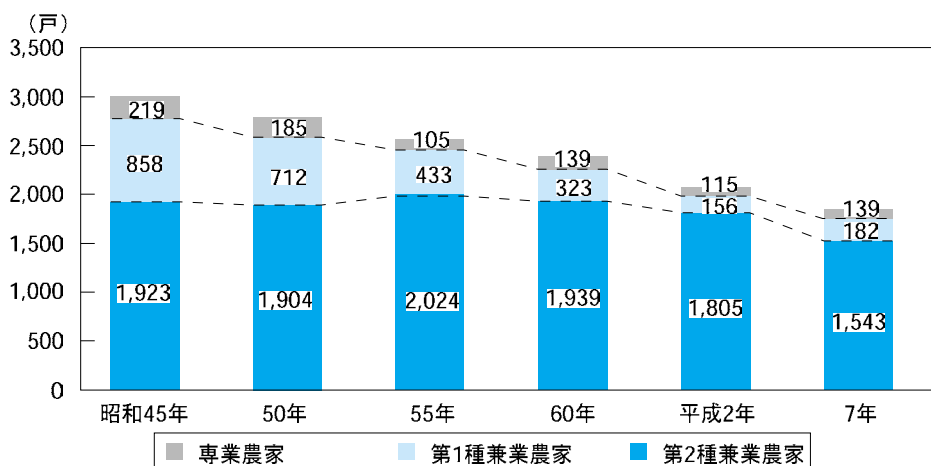
3 産業構造の変化

人口の増加や社会の変化に伴って、本市の産業構造も変わっています。就業別人口比率で見ると、第一次産業は減少傾向にあり、第二次産業は昭和60年までは、増加を続けてきましたが、その後、わずかではあるが減少傾向にあります。一方、第三次産業は増加傾向を続けています。



(資料：国勢調査)

農家戸数は、一貫して減少傾向を示し、昭和45年の3,000戸が、平成7年には1,864戸と約3分の2に減少しています。農家の経営形態としては兼業農家が多くを占め、特に第2種兼業農家が平成7年には全体の8割を超えています。長らく減少傾向にあった専業農家、第1種兼業農家が、近年若干増加しています。



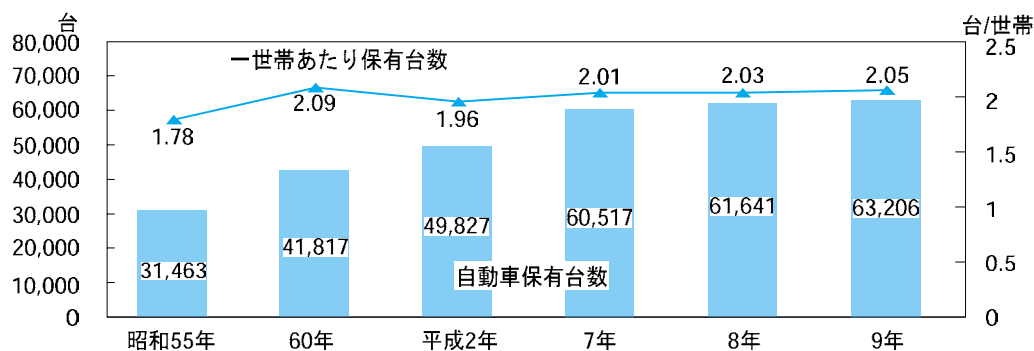
(資料：農業センサス)

(注) 専業農家：世帯員中に兼業従事者が1人もいない農家
 兼業農家：世帯員中に兼業従事者が1人以上いる農家
 第1種兼業農家：農業を主とする兼業農家
 第2種兼業農家：農業を従とする兼業農家

4 市内の自動車保有台数と道路交通

■市内の自動車保有状況の推移

市内の自動車保有台数は、昭和55年には約3万台でしたが、平成9年には、その倍の約6万3千台になっています。また、一世帯あたりの保有台数も、現在では、2台を超えるまでになりました。



(資料：東松山県税事務所/税務課)

■市内の道路交通の状況

平日昼間（午前7時～午後7時）12時間の道路交通の状況を次ページに示します。

道路交通の混雑の状況は、混雑度^(*)で示されます。市内の道路で混雑度の高い区間は、関越自動車道東松山インターチェンジから北上する主要地方道深谷東松山線や、国道407号、国道254号等です。次に、大型車混入率^(**)が高い区間は、関越自動車道東松山インターチェンジ周辺の道路、国道254号、国道407号で大型車の交通量が、全体の交通量の20%以上を占めています。また、道路交通量をみると、東西方向の主要幹線道路である国道254号および、国道407号バイパスの交通量が約1.4～2.7万台、関越自動車道東松山インターチェンジから北上する主要地方道深谷東松山線が約2.5万台と高くなっています。



(*) 混 雑 度：道路の混雑の程度を示す指標。道路の交通量の交通容量（与えられた状況のもとで交通を通すことができる能力）に対する比で示される。混雑度が1.0以上の道路では交通が混雑しているといえます。

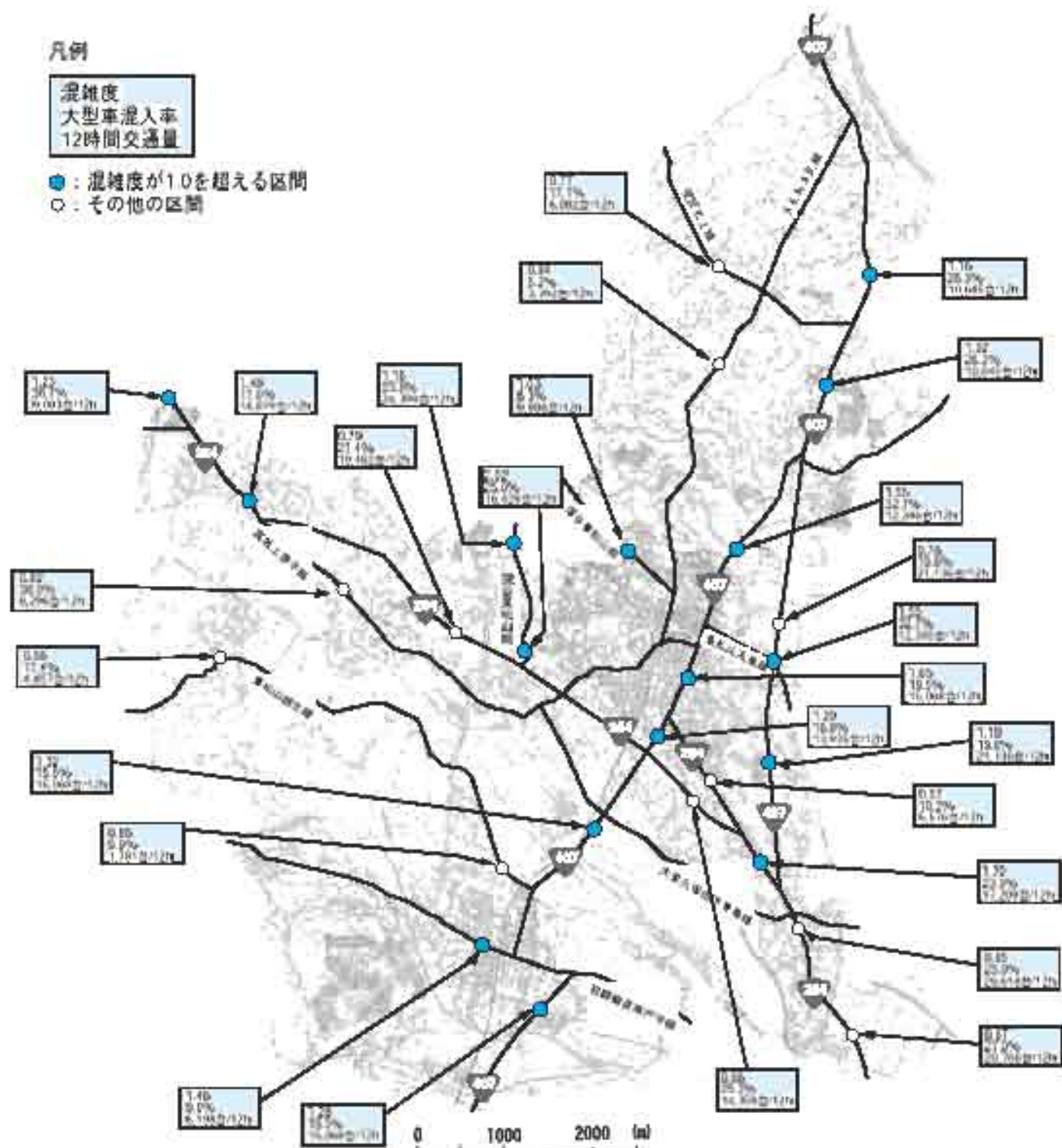
(**) 大型車混入率：全車交通量に対する大型車（バス、普通貨物車、特殊車）交通量の割合。一般に中長距離旅客・貨物輸送が主である大型車混入率が高い道路は、普通交通の割合が高いといえます。

自由乗車交通の状況

凡例

混雑度
大型車混入率
12時間交通量

- : 混雑度が1.0を超える区間
- : その他の区間



(資料 平成11年度 道路交通センサスに基づき作成)

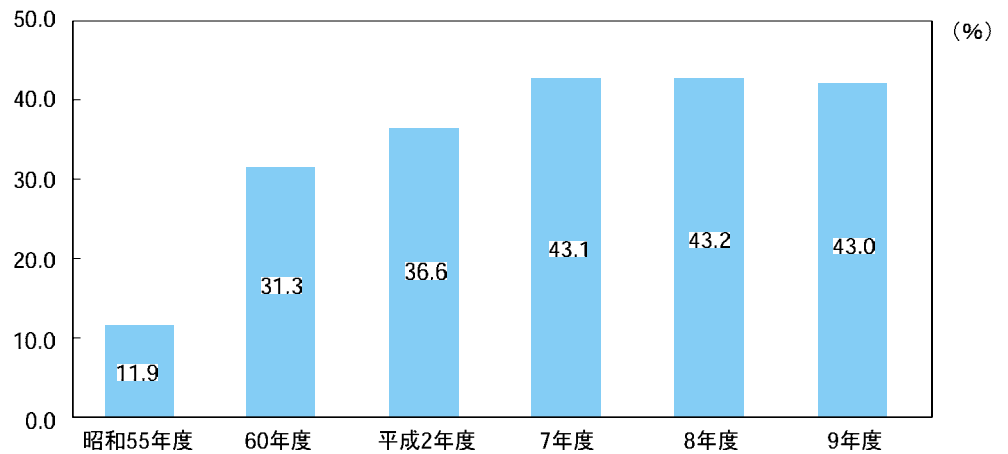
5 下水道の整備状況

昭和46年3月に下水道事業に着手して以来、平成9年度末における下水道普及率は43%となり、市街地内については整備が進みつつあります。

しかし、未整備区域の住宅地周辺の河川・池沼には、生活排水が流入しており、水質の汚濁が問題となっています。



これらの地域については、合併処理浄化槽の普及を一層図るなど、生活排水対策を推進することが課題となっています。

■下水道普及率の推移



(資料：下水道課)

※住民基本台帳から処理区域内人口及び水洗化済人口を算出

凡 例	
	調整区域（合流）
	調整区域（分流）

調整区域面積	平成10年3月31日現在		
	合流	分流	計
市野川処理区域	22.22	413.11	635.33
高牧処理区域		222.12	222.12
合 計	22.22	635.23	757.45

