

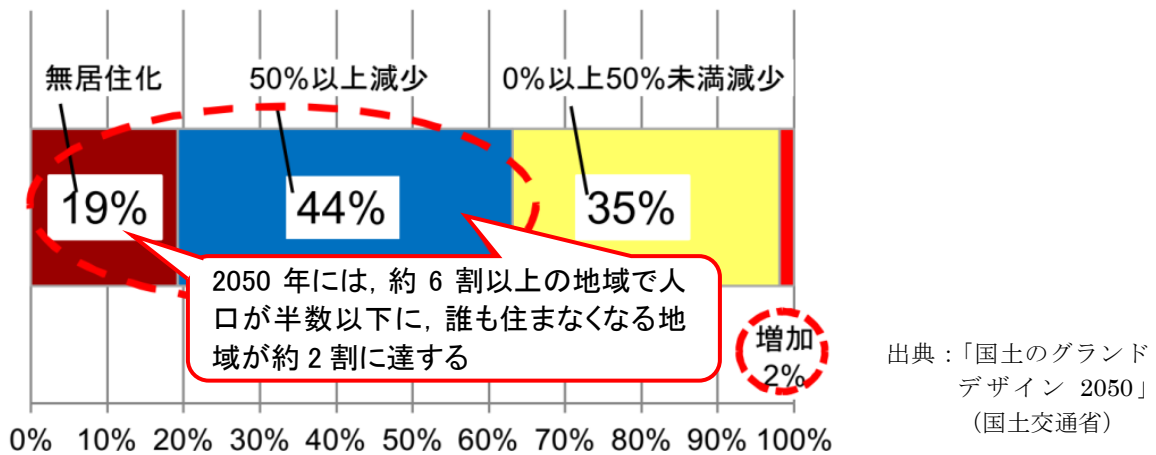
第2章 都市の現状と解決すべき課題

2-1 人口減少・超高齢社会におけるまちづくりのあり方

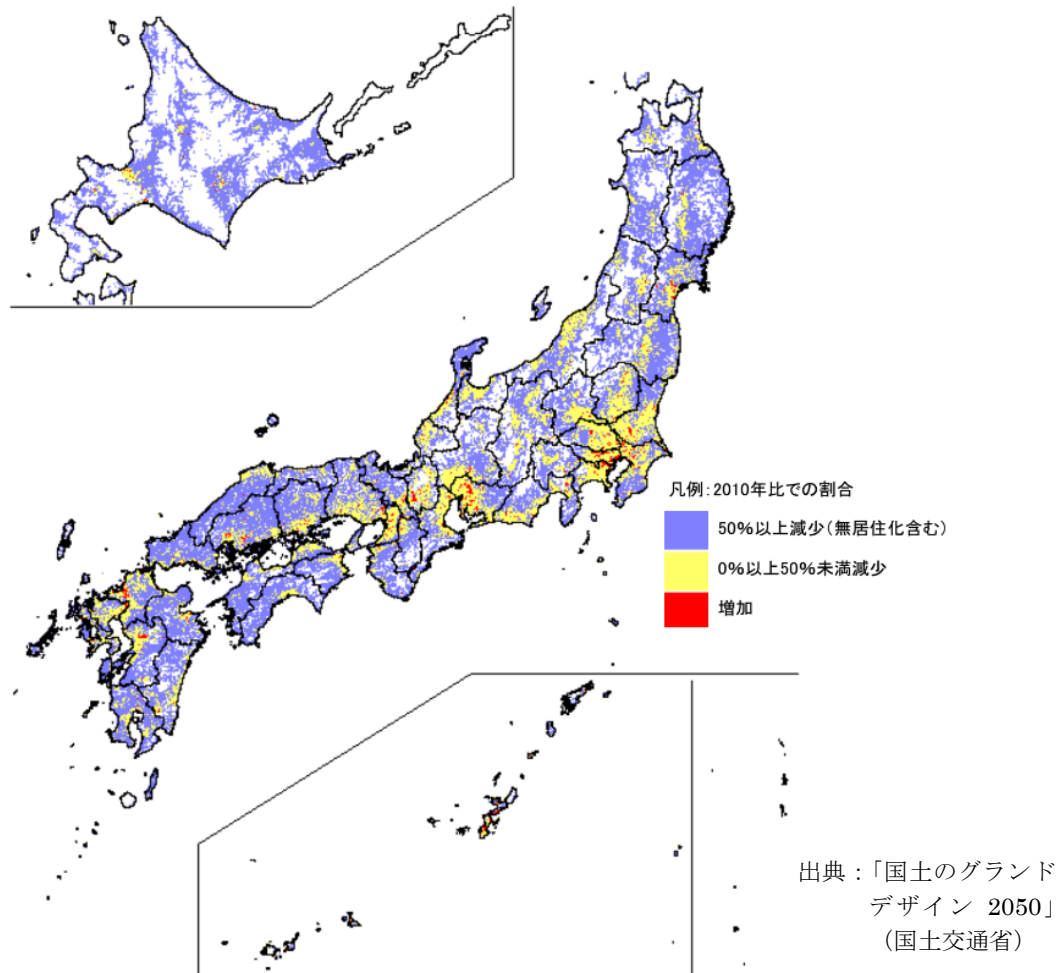
(1) 全国の人口動向及び高齢化

・全国の人口分布は、おおよそ30年後の2050年には、現在の居住地の約6割以上の地域で人口が半分に以下に減少し、また誰も住まなくなる地域（無居住化）が約2割に達するなど、国土全体で人口の低密度化と地域的偏在が同時に進行することで、地域消滅の危機が予測されます。

平成22年（2010）から2050年にかけての居住地の人口推計（全国）

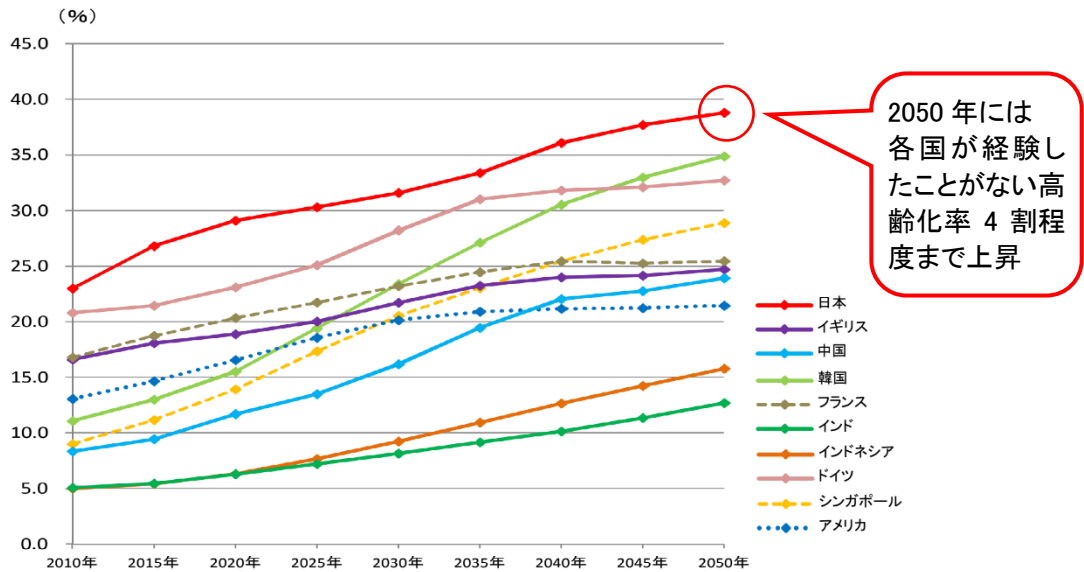


平成22年（2010）を100とした場合の2050年の人口増減状況（1kmメッシュ）



- ・全国の高齢化率は、2050年には、世界のどの国も経験したことの無い4割程度まで上昇すると予測されます。

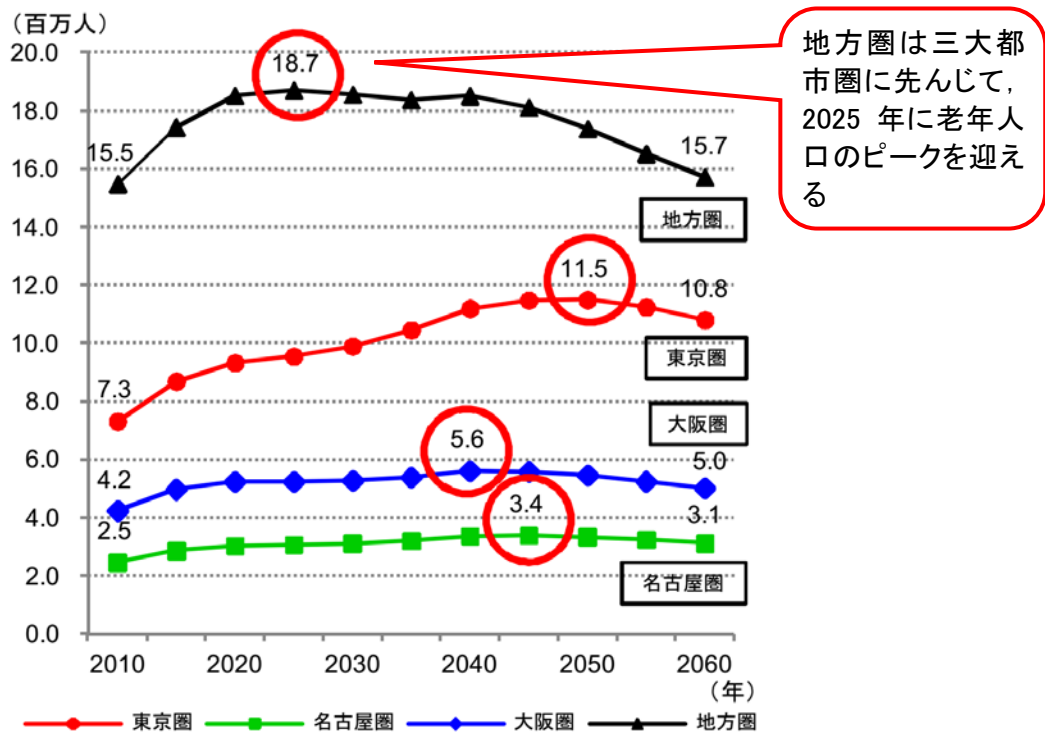
国別 高齢化率の推移（推計）



出典：「国土のグランドデザイン 2050」（国土交通省）

- ・特に地方圏では、三大都市圏に先んじて、2025年に老年人口（65歳以上）のピークを迎えます。

圏域別老年人口の推移



出典：「国土のグランドデザイン 2050」（国土交通省）

- ・地方都市では、今後30年間で約2割から3割の厳しい人口減少が見込まれ、特に小規模な都市ほど減少率は大きくなる傾向がみられます。
- ・老年人口の伸び率は鈍化する一方で、生産年齢人口（15～64歳）は約3割から4割程度減少すると見込まれます。

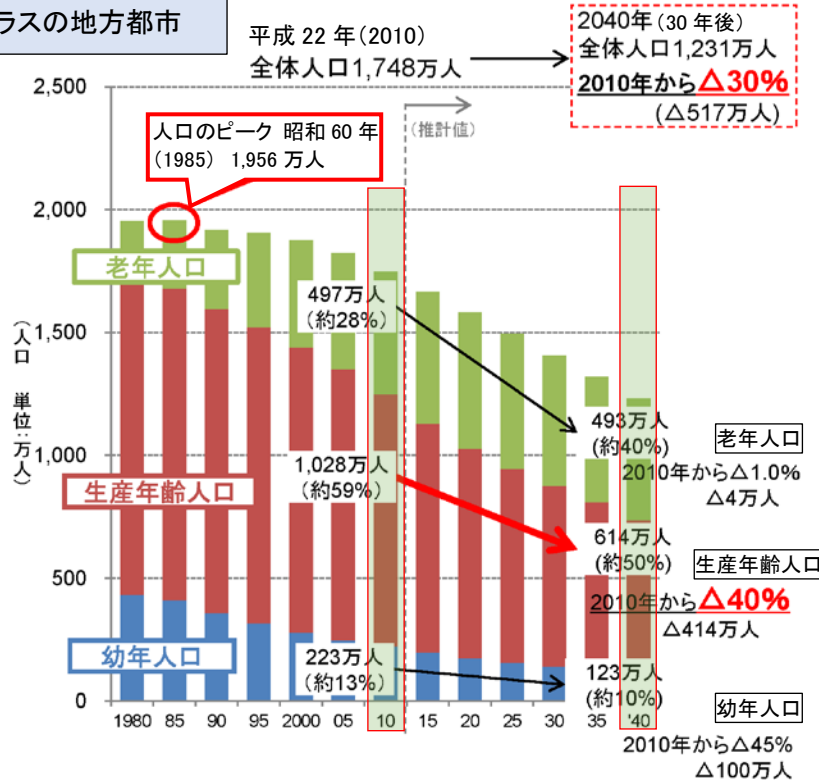
地方都市の人口動態

10万人クラスの地方都市



小規模な都市ほど、人口は大きく減少すると見込まれる

5万人クラスの地方都市



※人口10万人クラス：人口5万人～15万人の市町村 人口5万人クラス：人口5万人未満の市町村
※三大都市圏，県庁所在都市を除く

出典：「改正都市再生特別措置法等について」（国土交通省）

(2) 人口減少・高齢化により生じる全国的なまちづくりの課題

- ・人口減少・高齢化の進行に伴い、生活利便性の低下や市街地の活力の低下、安心・安全性の低下など、まちづくりにおいて様々な課題が顕在化することが予想されます。
- ・これらの課題に対して対策を講じないままであれば、私達の暮らしを支えるまちの維持が困難となり、ひいては経済の衰退や地域活力の低下、市民サービスの低下、人口流出など、人々の生活に重大な影響をもたらすことが懸念されます。

人口減少・高齢化が進行すると...

人口減少

高齢者の増加

●まちづくり課題

① 生活利便性の低下

一定の人口密度に支えられた医療・福祉、商業、公共交通等の日常生活を支える様々な都市施設が撤退し、利便性が著しく低下する恐れがあります。



② 市街地の活力の低下

様々な都市施設の市街地からの撤退に加えて、空き家・空き地の増加などが顕著となることで、市街地が空洞化し、活力の低下を招く恐れがあります。



③ 公共交通利便性の低下

人口減少により公共交通が縮小、廃止されることで、日常の移動の利便性が低下し、特に高齢者等の交通弱者にとって外出頻度や活動の幅が制限され、健康な暮らしの維持が困難となる恐れがあります。



④ 環境負荷の増大

郊外型店舗の立地や公共交通の廃止などにより、自動車への依存はますます高まることから、CO2 排出量の増加など環境負荷が高まり、非効率な都市が形成される恐れがあります。



⑤ 安心・安全性の低下

人口減少や空き家・空き地の増加などが、地域の荒廃を招き、防犯上の危険性が高まる恐れがあります。また、近年の自然災害の増加において、国土の脆弱性が懸念されます。



⑥ 市財政の逼迫

人口減少により税収が減少する一方、高齢者の増加による社会保障費の増加が、市民サービスの基盤となる市財政の逼迫を招く恐れがあります。



まちの維持が困難となり
人々の生活に重大な影響が生じる

経済の
衰退

地域活力
の低下

市民サービ
スの低下

人口流出

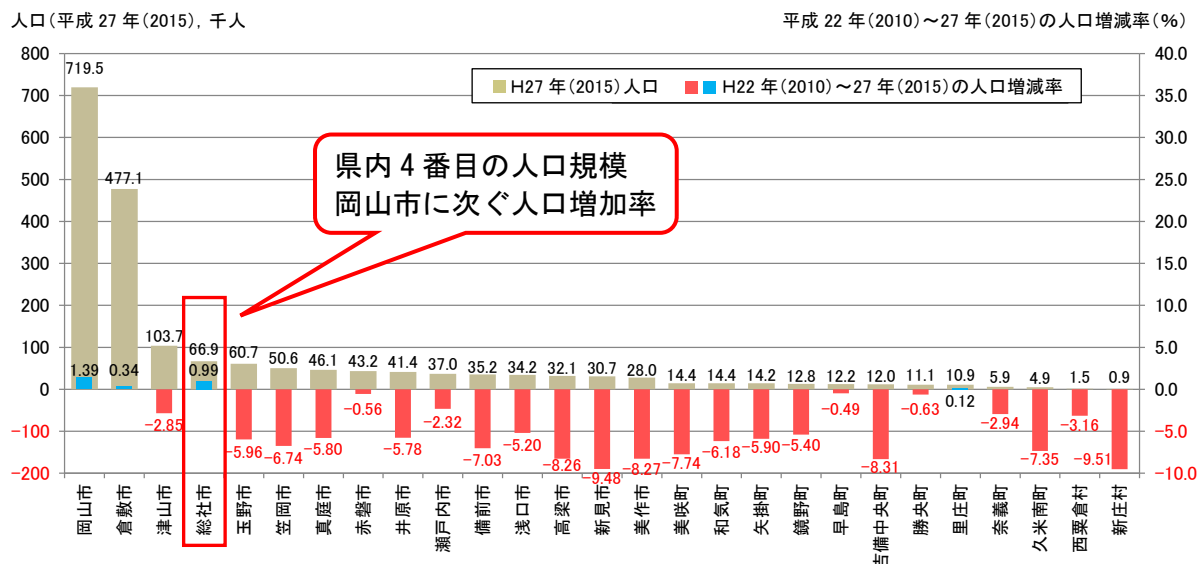
など

2-2 総社市の現状と解決すべき課題

(1) 総社市の人口動向及び高齢化

・平成 27 年（2015）における本市の人口は 66,855 人（国勢調査）と、県内 4 番目の規模となっており、直近では岡山市に次ぐ人口増加率を維持しています。

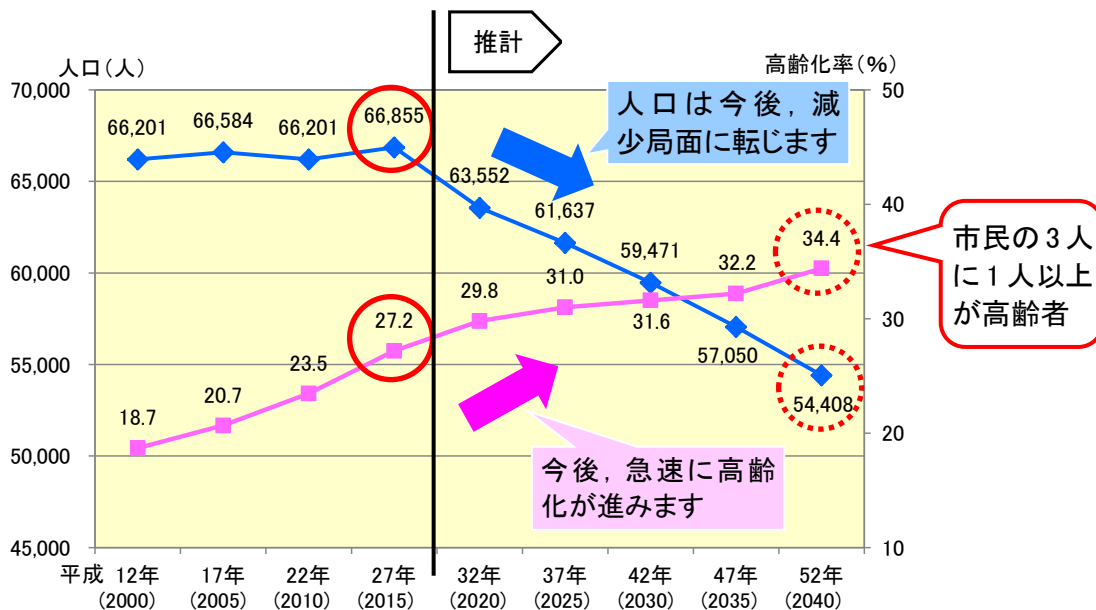
県内市町村の人口（平成 27 年（2015））



出典：平成 27 年（2015）国勢調査

- ・全国的な人口減少傾向により、本市人口も今後、減少局面に転じる見込みであり、平成 27 年（2015）66,855 人が、25 年後の 2040 年には 54,408 人（平成 27 年（2015）比 18.6%減）にまで減少するものと予測されます。
- ・高齢化率（65 歳以上人口の割合）は、平成 27 年（2015）27.2%から 2040 年には 34.4%と大きく上昇し、市民の 3 人に 1 人以上が 65 歳以上の高齢者になると予測されます。

総社市 人口及び高齢化率の推移



出典：平成 12 年（2010）～平成 27 年（2015）：国勢調査，2020 年～2040 年：国立社会保障・人口問題研究所推計値

▶このまま推移すれば... 2040 年において

- ・本市の人口は現在の 8 割程度まで減少すると見込まれます。
- ・市民の 3 人に 1 人以上が 65 歳以上の 高齢者になると見込まれます。

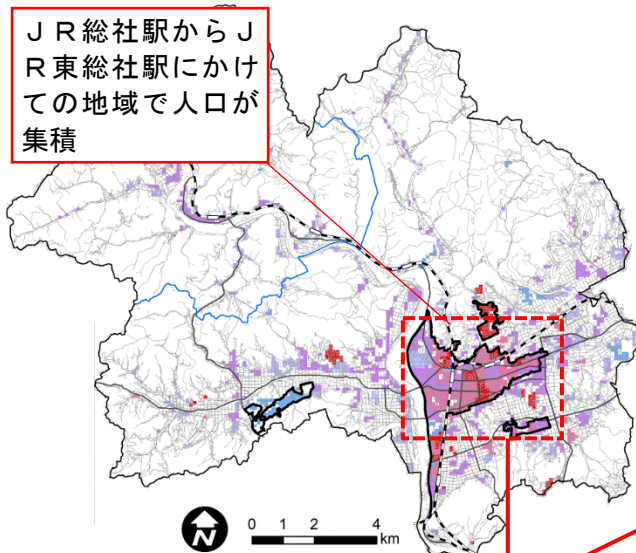
(2) 人口減少・高齢化により生じる総社市のまちづくりの課題

1) 生活利便性の低下

① 人口集積と都市機能の立地状況

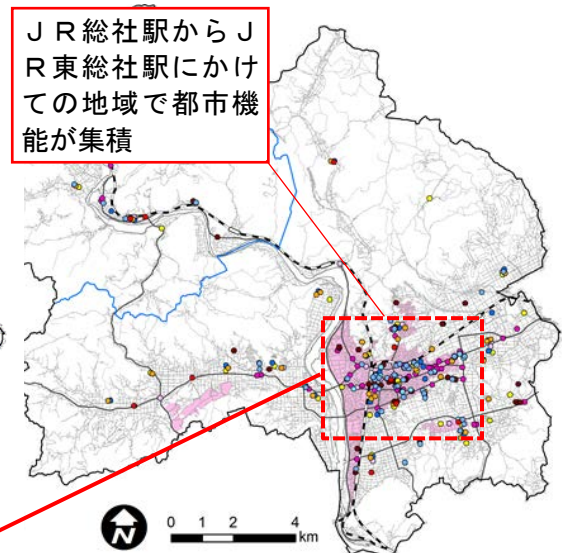
・本市の人口は市街化区域内に集積しており，特にJR総社駅からJR東総社駅にかけての地域が，比較的人口密度が高く，都市機能が多数立地し，市街地の中心を形成しています。

人口分布の状況 (100mメッシュ)
(平成22年(2010)国勢調査)



出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」(バージョン 1.1)を用いた計算結果を加工して作成

都市機能(施設)の分布



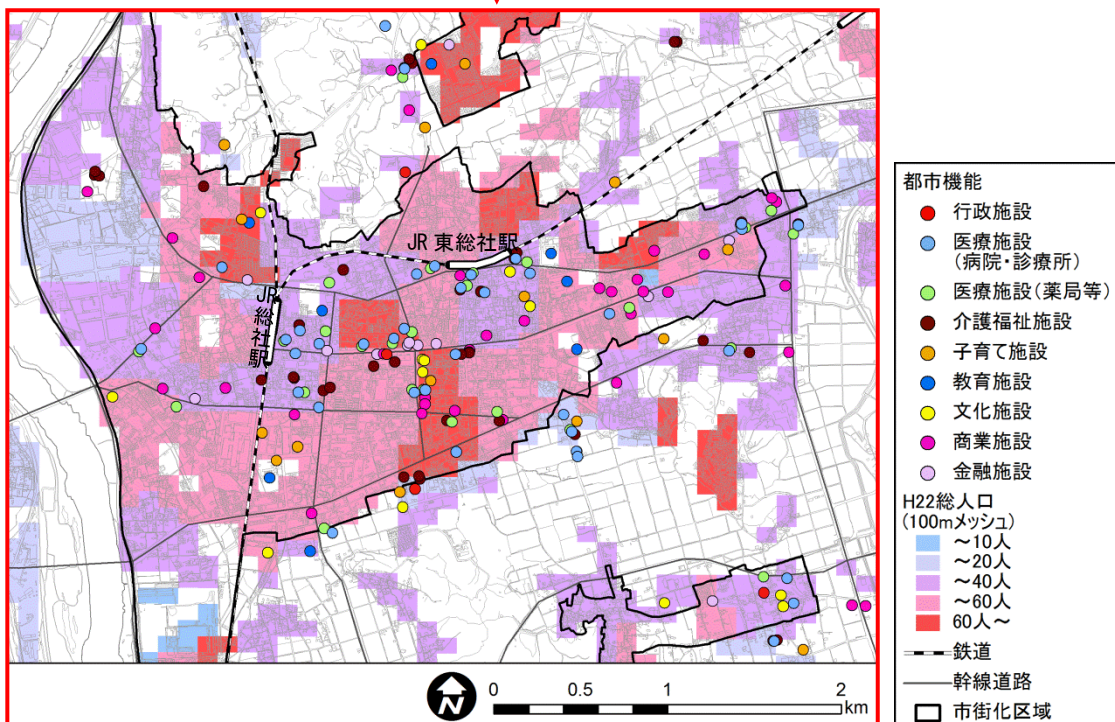
出典：総社市資料ほか

市街化区域等の人口(平成22年(2010))

市街化区域人口	33,360人
市街化調整区域人口	32,841人
全市人口	66,201人

出典：平成22年(2010)国勢調査

都市機能の立地状況



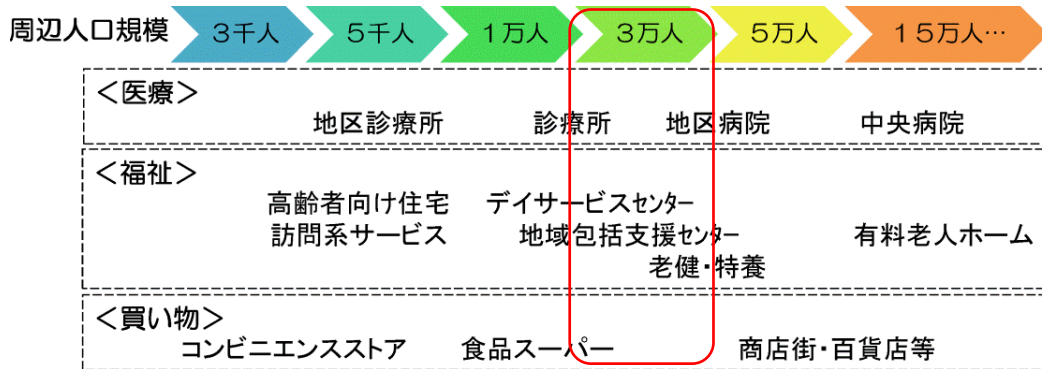
出典：総社市資料ほか

② 各種都市機能の立地に必要とされる周辺人口

・商業・医療・福祉等の機能を有する施設の規模や立地状況は、購入頻度や目的物に応じて対象範囲が異なり、その商圈に存する顧客人数に依存していることから、それら都市機能が持続的に維持されるためには、種類に応じた都市機能周辺の人口規模が必要となります。

周辺人口規模と必要機能

総社市の市街化区域に相当



※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じると考えられる。
出典：都市再構築戦略検討委員会専門家プレゼンテーションより国土交通省作成

商業施設の商圈と施設規模

商品の性質や業態の組み合わせ等で、商圈や立地戦略は様々

*コンビニエンスストア

大都市住宅地⇒商圈：半径500メートル、周辺人口：3,000人、流動客

その他の地域⇒商圈：半径2～3キロメートル（幹線道路沿いに立地）、周辺人口：3,000人～4,000人、流動客

*食品スーパー（2,000～3,000㎡規模）⇒周辺人口1～3万人

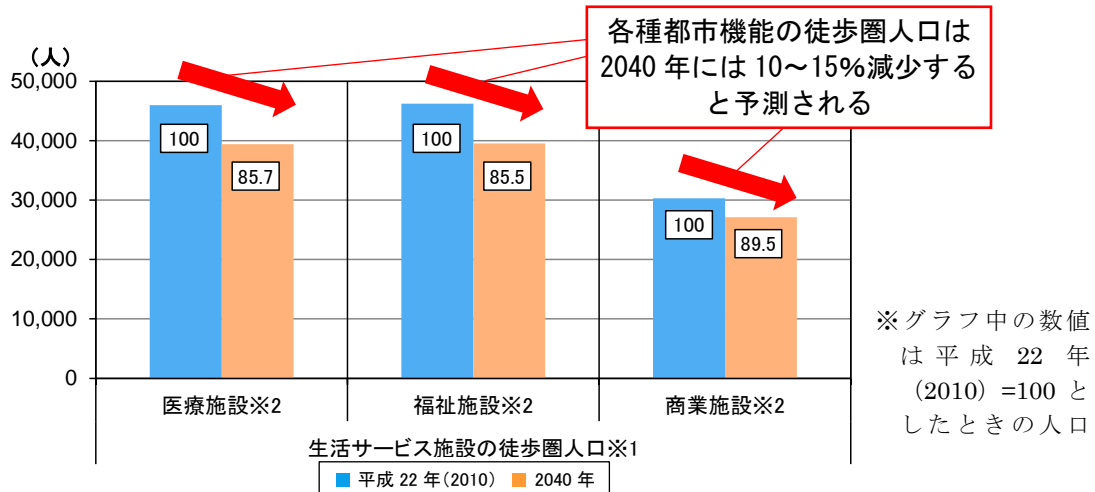
*ドラッグストア（1,000～1,500㎡規模）⇒周辺人口1～3万人

出典：国土交通省都市局第2回都市再構築戦略検討委員会より抜粋

③ 総社市における各種都市機能の徒歩圏人口に係る将来推計

・今後、人口減少に伴い、医療、福祉、商業など都市機能の徒歩圏人口は2040年時点で、平成22年（2010）より10～15%程度の減少が進むものと予測されます。

主な都市機能の徒歩圏人口の推移（平成22年（2010）→2040年人口増減）



※1 徒歩圏人口：各施設から800m圏内に含まれる人口

※2 医療施設：内科または外科を有する病院、診療所

福祉施設：通所系、訪問系施設及び小規模多機能施設

商業施設：専門スーパー、総合スーパー、百貨店

出典：生活利便性の評価（「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省））に基づき算出

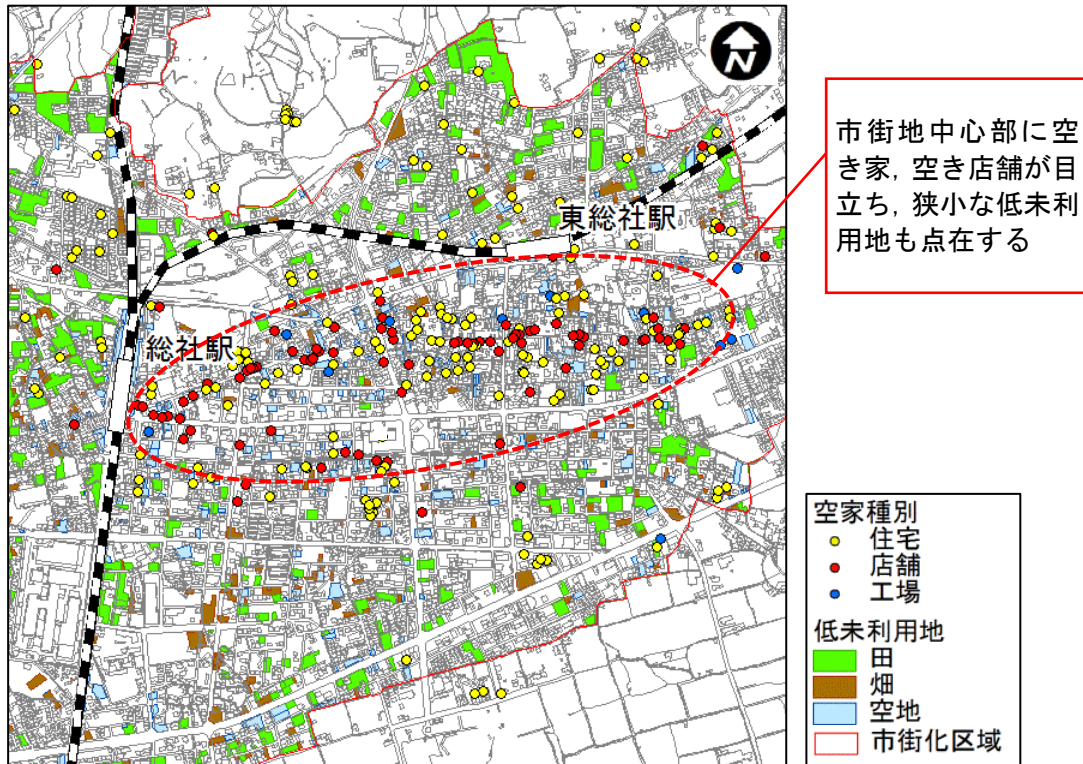
▶現状のままだと、日常利用するスーパーや病院などを維持していくための**周辺人口の減少**に伴い、これらの施設の存続が困難になることも考えられ、都市機能が集積した市街地中心部の**生活の利便性が低下する**恐れがあります。

2) 市街地の活力の低下

① 市街地中心部における空き家、空き店舗、低未利用地の状況

- ・ JR 総社駅から JR 東総社駅にかけての市街地中心部は、商店街に沿って空き家、空き店舗が目立ち、狭小な低未利用地も点在しています。

空き家、空き店舗、低未利用地の分布状況

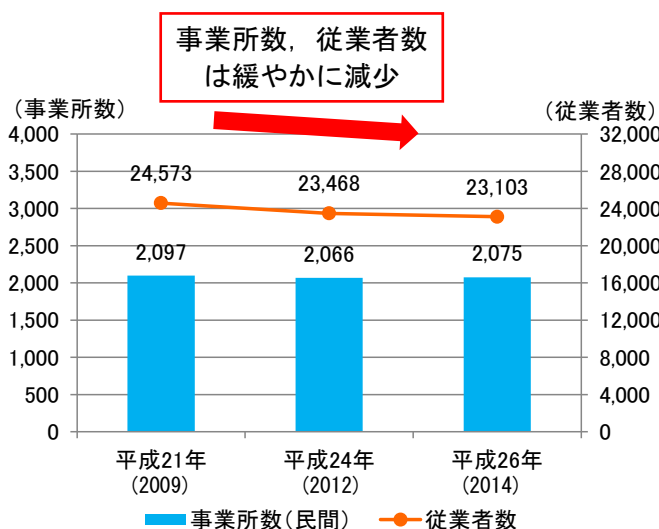


出典：総社市空家等建築物実態調査（平成 27 年度（2015））都市計画基礎調査及び航空写真データほか

② 事業所数等の動向

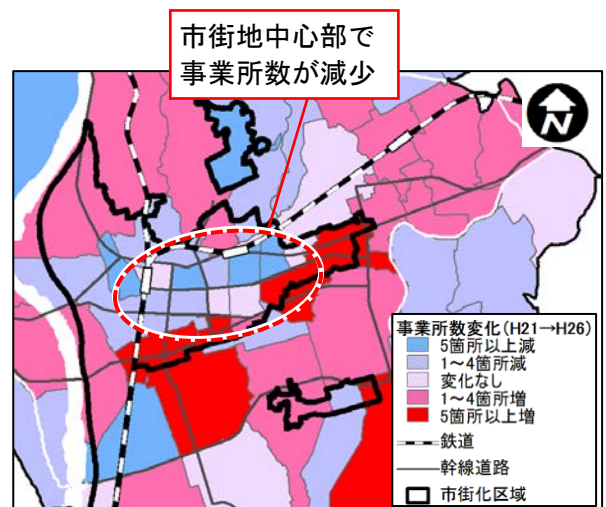
- ・ 本市の事業所※1 数及び従業者※2 数は緩やかな減少傾向にあり、特に市街地中心部では、近年、事業所数の減少傾向が顕著に表れています。

事業所数（民間）及び従業者数の推移



出典：経済センサス

大字別事業所数の増減分布
(平成 21 年(2009)→平成 26 年(2014))



出典：経済センサス

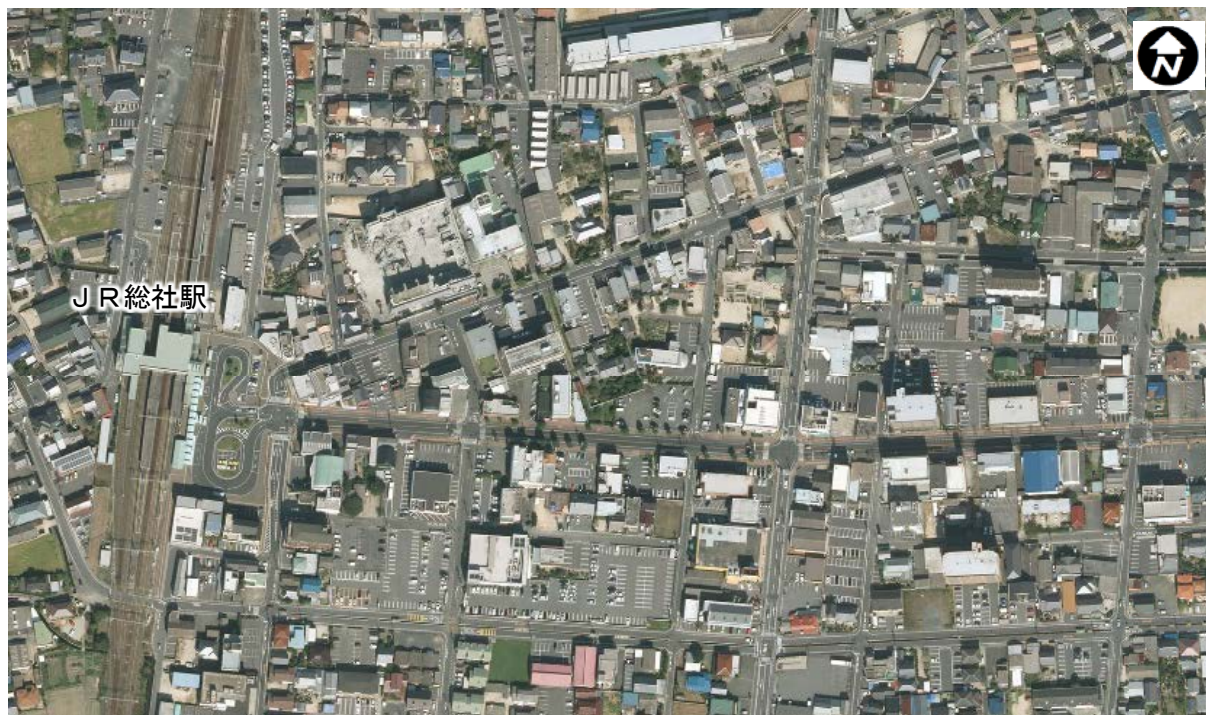
※1 事業所：単一の経営主体のもと、物の生産や販売、サービスの提供など経済活動が行われている場所のこと

※2 従業者：当該事業所に所属して働いている全ての人のこと

③ 市街地中心部の都市基盤の状況

- ・ J R 総社駅の周辺は、総社駅前地区土地区画整理事業等により、計画的な市街地が整備され、市街地中心部としての高度な土地利用が展開されています。
- ・ J R 東総社駅の周辺は、都市基盤が不十分で建築物の更新や土地の高度利用等があまり進まないなど、鉄道駅周辺のポテンシャルを十分に活かしていません。

【 J R 総社駅周辺】 都市基盤が整い、土地の高度利用等が進む



【 J R 東総社駅周辺】 都市基盤が不十分で、空き地等の低未利用地が目立つ

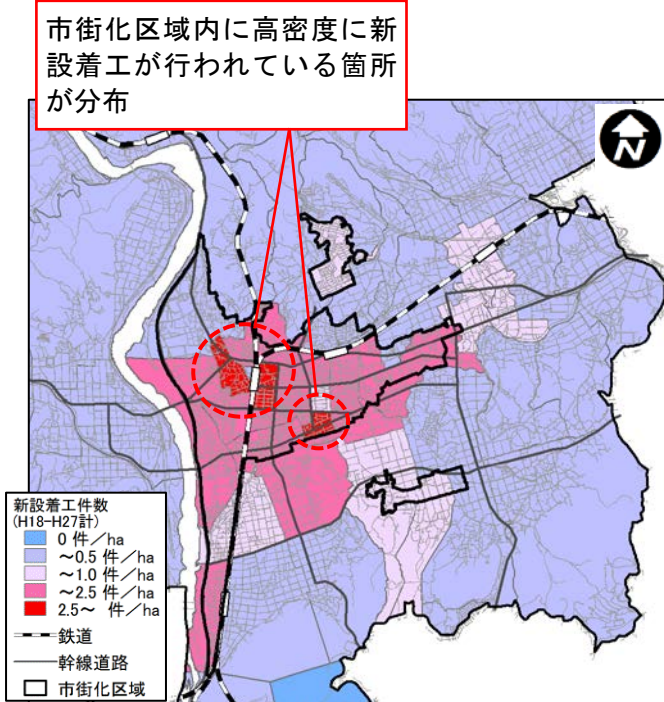


出典：総社市航空写真（H25 年度）

④ 新設着工と開発の動向

- ・近年の住宅及び商業施設（店舗等）、工業施設（工場等）の新設着工件数の分布をみると、JR 総社駅前をはじめ市街化区域内に面積あたり着工件数が高い箇所が集中しています。
- ・一方、市街化区域の縁辺部や市街化調整区域における開発も近年増加しており、周辺への都市的土地利用の拡散が顕著にうかがえます。

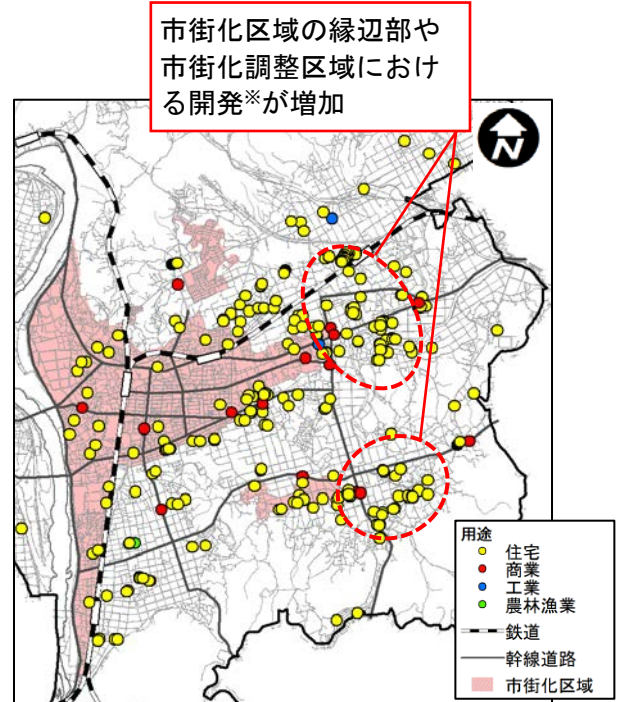
大字別 面積（ha）あたり新設着工件数
（平成 18 年度（2006）～平成 27 年度（2015））



※各大字の面積は GIS 計測による

出典：建築物確認等台帳

開発許可の分布
（平成 24 年度（2012）～平成 27 年度（2015））

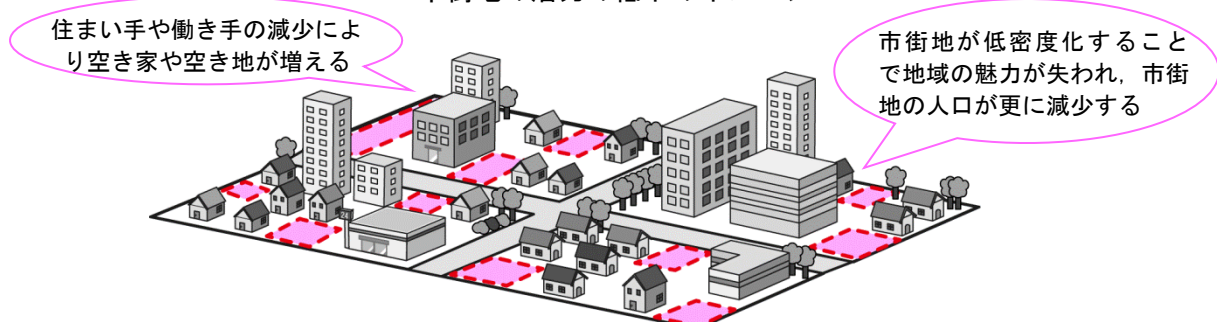


※市街化区域においては 1,000 m²以上、市街化調整区域においては原則としてすべての開発行為を対象としている。

出典：開発許可台帳

- ▶**現状のままだと**、市街化区域内において新設着工が一定行われているものの、市街地中心部には依然として空き店舗や低未利用地が目立ち、事業所の減少がみられるほか、東総社駅周辺等では都市基盤が不十分で建築物の更新や高度利用があまり進まないことから、市街地における将来の住まい手や働き手が減少し、**市街地の活力の低下**を招く恐れがあります。
- ▶人口減少に伴い、このような**都市のスポンジ化（空洞化）**に拍車が掛かることで、中心部の人口減少が加速する悪循環に陥る恐れがあります。
- ▶市街化調整区域での開発が近年増加しており、**都市的土地利用の拡散**が進むことで、非効率な都市構造が形成されることが懸念される状況にあります。

市街地の活力の低下のイメージ

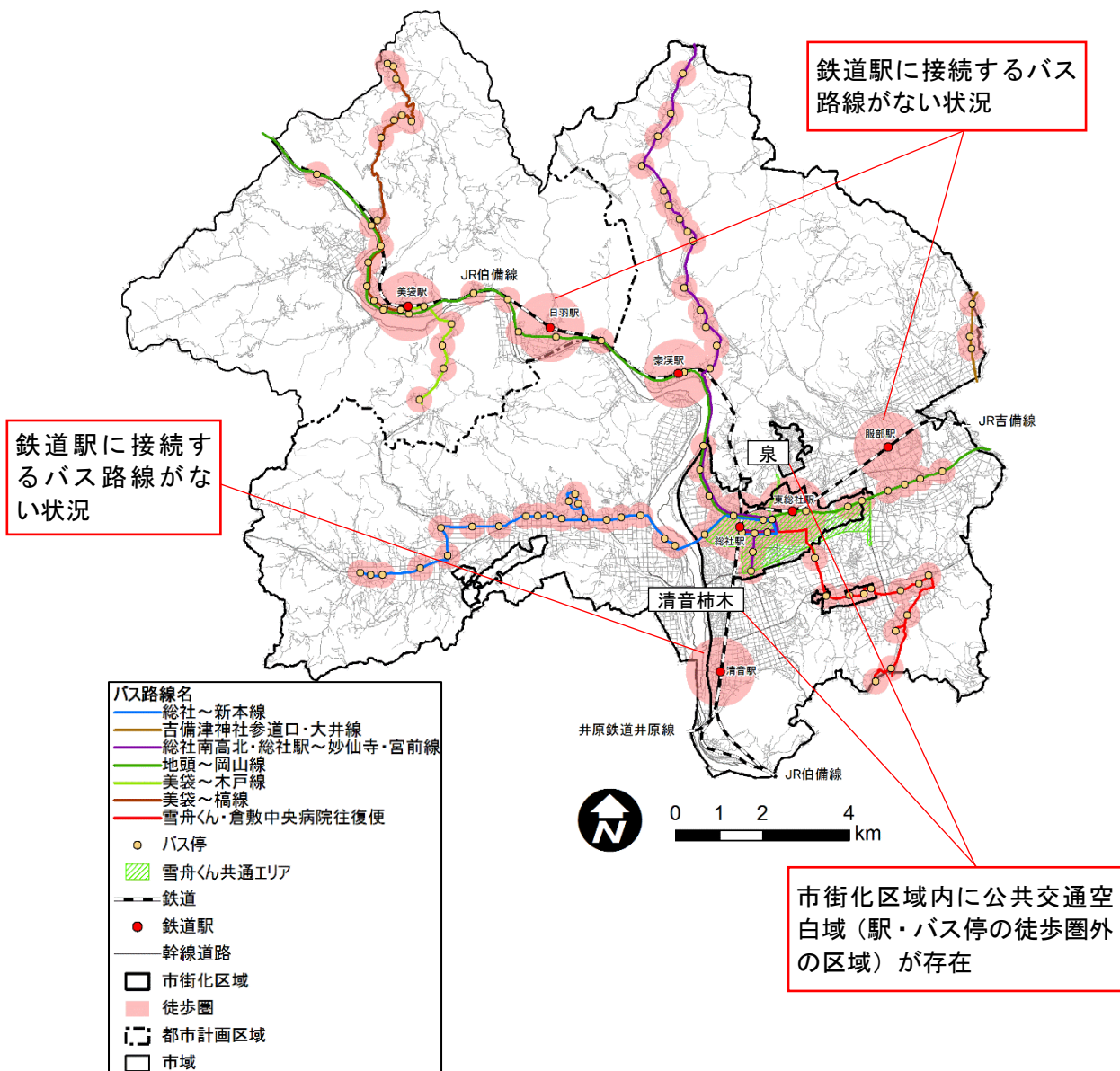


3) 公共交通利便性の低下

① 公共交通の状況

- ・本市の公共交通は、鉄道（JR及び井原鉄道）、バス、デマンドタクシーとなります。
- ・多くの鉄道駅においてバス路線が接続されていないほか、市街化区域内においても（泉、清音柿木など）で徒歩圏内に最寄りの鉄道駅・バス停がない交通空白域が存在しています。
- ・交通空白域に対応するため、生活密着型の交通手段としてデマンドタクシー（総社市新生活交通「雪舟くん」）を運行しています。

公共交通路線図



※徒歩圏は鉄道駅から半径 800m, バス停から半径 300m の圏域（「都市構造の評価に関するハンドブック」参照）

出典：総社市資料, 国土数値情報[バス停留所], バス会社提供資料等

② 鉄道利用者数の動向

- ・鉄道は、JR伯備線及びJR桃太郎線（吉備線）、井原鉄道井原線の3路線が運行されています。井原鉄道については、上下分離方式のため、基盤部分（下部分）に対し、市が補助金を支出しています。
- ・JR各駅の日あたり乗車人員（定期利用）は、総社駅が最も多く、平成22年（2010）～平成28年（2016）平均で約2,360人/日となり、次いで清音駅（約1,360人/日）となっています。
- ・平成22年（2010）から平成28年（2016）にかけての日あたり乗車人員の増減率をみると、JR清音駅をはじめ、JR総社駅やJR東総社で増加しています。これは、住居・商業系用途地域内での人口増加が要因と考えられます。また、JR服部駅は、市街化調整区域に位置していますが、市街化区域内に位置する駅と同等の増加率となっています。一方、豪溪駅、日羽駅、美袋駅は現状維持～微減となっています。

JR西日本各駅の日あたりの平均乗車人員の推移

線名	駅名	駅別乗車人員(人/日)								H22-28 平均	H22→28 増減率	一日あたり運 行本数(上下 平均)
		平成22年 (2010)	平成23年 (2011)	平成24年 (2012)	平成25年 (2013)	平成26年 (2014)	平成27年 (2015)	平成28年 (2016)				
伯備線	清音	1,256	1,283	1,309	1,364	1,358	1,473	1,465	1,358	1.17	31	
	総社	2,278	2,292	2,329	2,386	2,350	2,438	2,454	2,361	1.08	伯備線34 桃太郎線 (吉備線)28	
	豪溪	129	117	116	115	116	115	116	118	0.90	31	
	日羽	77	75	86	83	87	78	78	81	1.01	31	
	美袋	220	212	221	217	209	210	222	216	1.01	31	
桃太郎線 (吉備線)	服部	596	618	622	650	630	631	642	627	1.08	28	
	東総社	567	564	599	637	577	610	590	592	1.04	28	

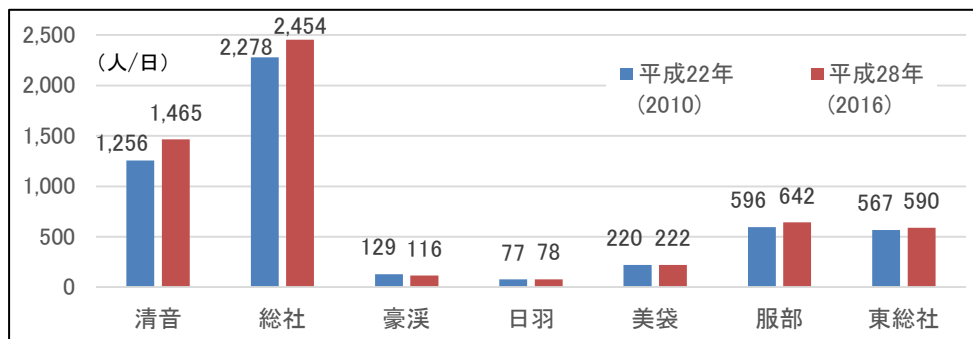
住居・商業系用途地域内人口の推移

用途地域	用途地域内人口(人)							
	平成22年 (2010)	平成23年 (2011)	平成24年 (2012)	平成25年 (2013)	平成26年 (2014)	平成27年 (2015)	H22-27 平均	H23→27 増減率
商業系用途地域	3,430					3,423		1.00
住居系用途地域	26,509					28,081		1.06
合計	29,939					31,504		1.05

※総社駅の乗車人員は、伯備線及び桃太郎線（吉備線）での区別は行われていない。

出典：JR西日本 岡山支社

JR各駅の乗車人員の推移

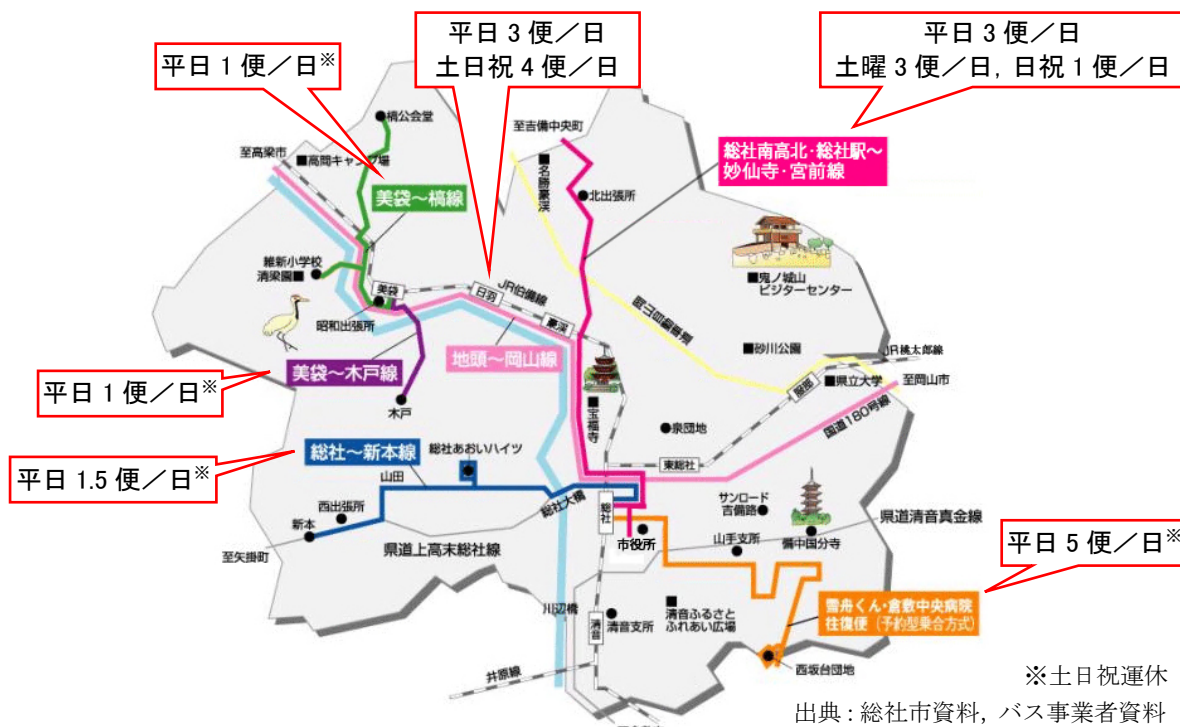


出典：JR西日本 岡山支社

③ バスの運行状況

- ・バスは、JR総社駅等を起点に市内各地を結ぶバス路線が運行されており、バス路線維持のため市から事業者に補助金を支出しています。しかしながら、運行本数が1～6本/日と少ないなど、全体的に脆弱な状況といえます。

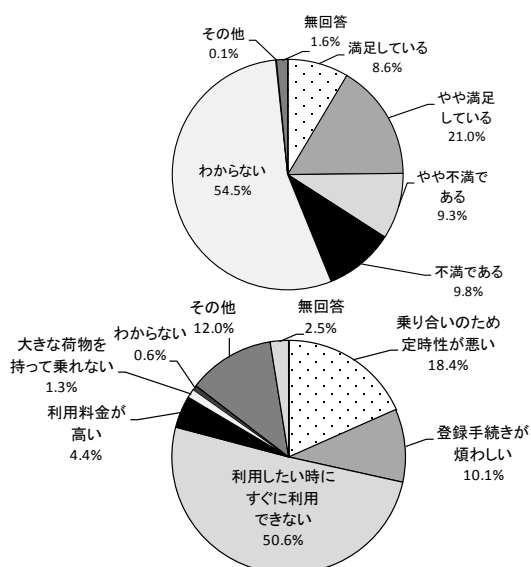
総社市内バス路線



④ 雪舟くんの利用者数の動向

- 平成 23 年（2011）4 月より予約型の乗合方式による総社市新生活交通（雪舟くん）が市内全域を対象に運行され、近年は概ね 210 人の一日平均利用者数となっています。
 - 平成 28 年度（2016）の実態では、利用者の約 9 割弱が 60 歳以上で、行先は医療機関や商業施設に占める割合が高く、高齢者の生活の足として機能していることがうかがえます。
 - 一方、即時性や定時性、登録手続き等に係る不満も比較的多い状況です。
- （参考：デマンドタクシー運営費：年間約 7,000 万円 利用料金：300 円/回）

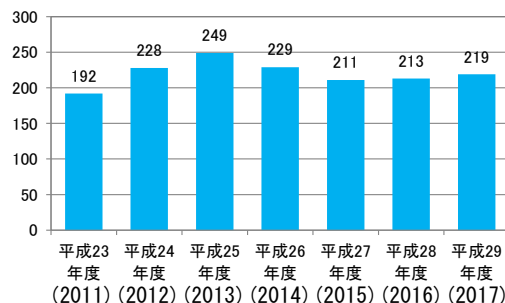
雪舟くんの満足度



雪舟くんの利用状況



一日の平均利用者数(人/日)



出典：第 2 次総社市総合計画策定における市民アンケート調査

出典：総社市資料

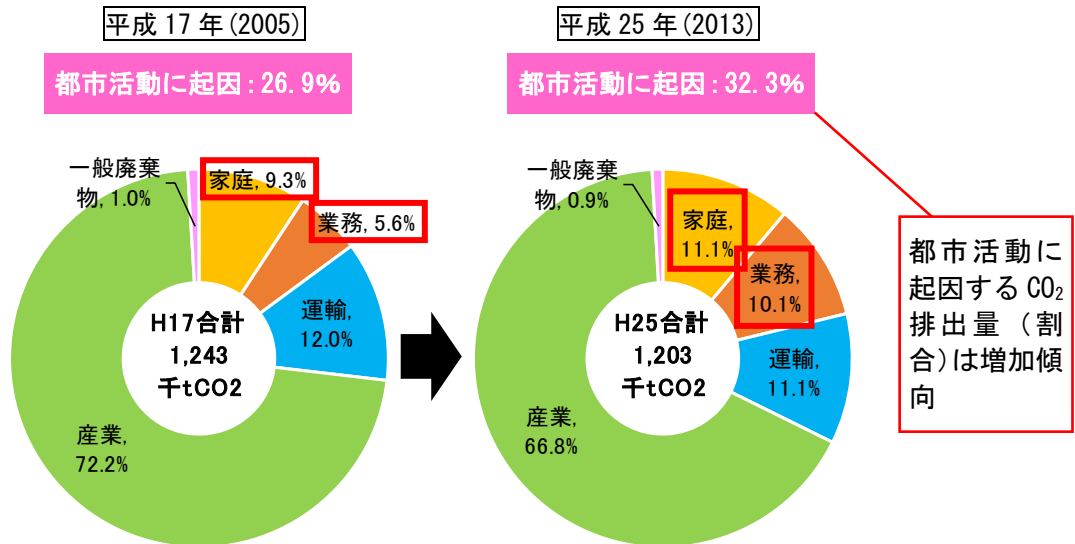
▶**現状のままだと**、公共交通のうち、バス路線は全体的に脆弱な状況にあるほか、これを補完するデマンドタクシーも即時性等の問題を抱えています。今後は、人口減少に伴い、利用者の減少や市の運行対策補助の負担増などから**路線廃止や減便**が予測されます。また高齢化の進行で**交通弱者の移動手段**としてのデマンドタクシーの需要が増加することが予想され、現行の運行体系では利用者の利便性が低下することが懸念されます。

4) 環境負荷の増大

① 二酸化炭素排出量の推移

・本市の二酸化炭素排出量の推移（平成 17 年(2005)及び平成 25 年(2013)）をみると、都市活動に起因する CO₂ 排出量（家庭部門、オフィスや商業等の業務部門）の占める割合は増加傾向にあります。

部門別 CO₂ 排出量割合推計（平成 17 年(2005)及び平成 25 年(2013)）

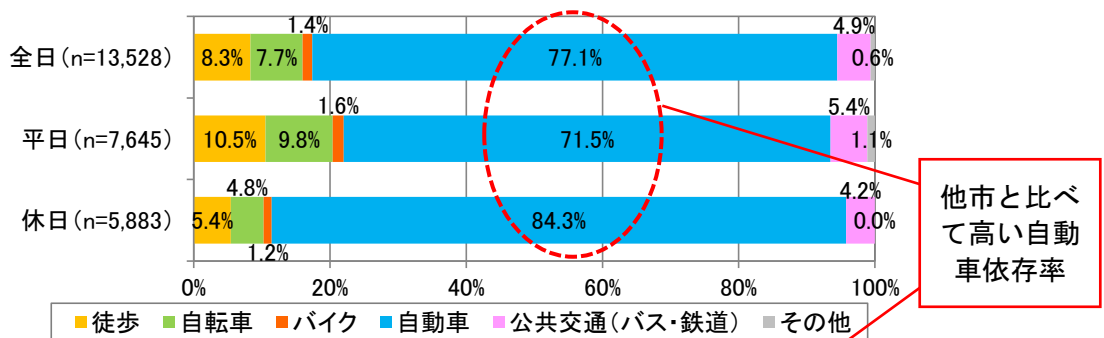


出典：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく「地方公共団体実行計画」策定支援ツール（環境省資料）

② 交通分担率の状況

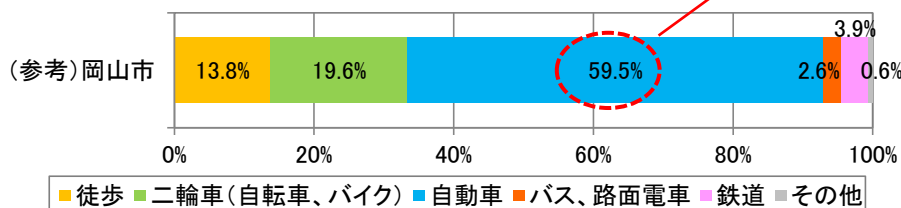
・交通分担率は、自動車の割合が約 8 割と多数を占めており、これは同調査の岡山市調査結果（自動車分担率 59.5%）と比較しても、日常の交通手段として自動車分担率の高い状況がうかがえます。

代表交通手段分担率（総トリップ）



出典：岡山市・倉敷市・総社市における交通実態調査（平成 24 年(2012)）岡山・倉敷・総社都市交通連絡協議会

（参考）岡山市 代表交通手段分担率



出典：交通実態調査（パーソントリップ調査）*の実施結果について（岡山市）

※岡山市・倉敷市・総社市における交通実態調査（平成 24 年(2012)）岡山・倉敷・総社都市交通連絡協議会

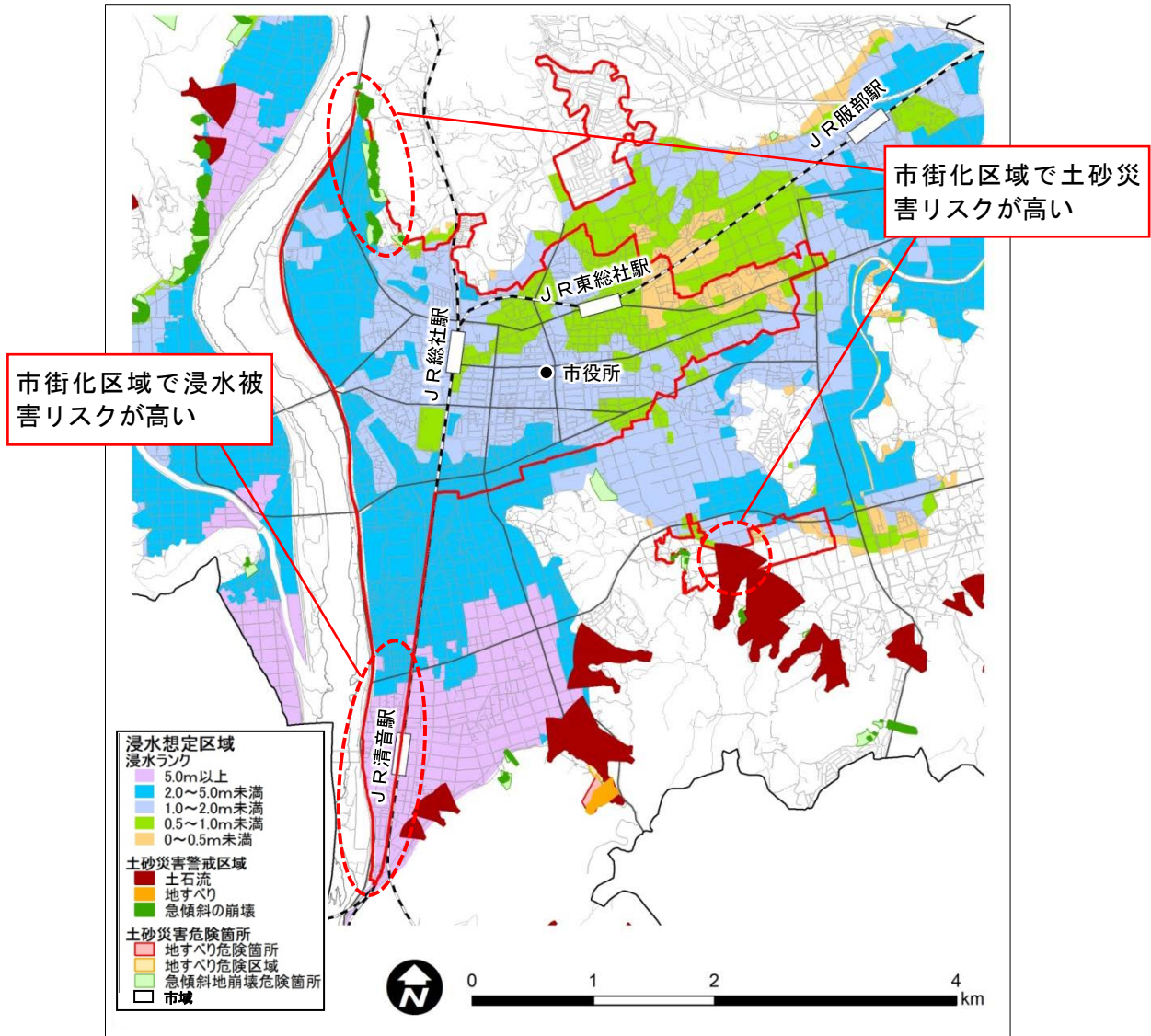
▶現状のままだと、公共交通の利便性の低下などにより、日常の移動手段の確保が困難となることで**自動車依存が進み**、CO₂ 排出等の環境負荷の増大を招く恐れがあります。

5) 安心・安全性の低下

① 災害リスク

- ・市街化区域の大半が浸水想定区域となっており、特に J R 清音駅周辺は、2 階建家屋の屋根以上まで浸水する 5m 以上の浸水が想定される区域に含まれています。
- ・また、土砂災害警戒区域が市街化区域の井尻野及び山手の一部に指定されているなど、市街化区域内に比較的災害リスクの高い地域が存在します。

市街化区域における災害リスク



出典：総社市洪水・土砂災害ハザードマップ，おokayま全県統合型 GIS

水防法における浸水想定区域とは、1000 年に1回程度の確率で発生する大雨により破堤し、河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域とされています。一方、総社市洪水・土砂災害ハザードマップ(平成 27 年 9 月)は、洪水防御に関する計画の基本となる降雨(100～150 年に1回程度)により破堤し、河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域となっています。

本計画における「災害リスク」については、発生頻度を考慮するなどリスクの適切な把握も含めて総合的に勘案した結果、総社市洪水・土砂災害ハザードマップ(平成 27 年 9 月)を基に、「災害リスク」を検討することとします。(ただし、必ずしもハザードマップのとおり浸水するものではありません。もちろん「この図に色が付いていないから浸水しない」というものでもありません。)

【参考】洪水防御に関する計画の基本となる降雨

- 高梁川水系(高梁川・新本川)のハザードマップにおける浸水想定区域(国土交通省・岡山県資料)
→おおむね 150 年に1回程度起こる大雨(2日間の総雨量 248mm)が降った場合を想定
- 笹ヶ瀬川水系(足守川・砂川・前川)のハザードマップにおける浸水想定区域(岡山県資料)
→おおむね 100 年に1回程度起こる大雨(1日間の総雨量 188.5mm)が降った場合を想定

② 空き家

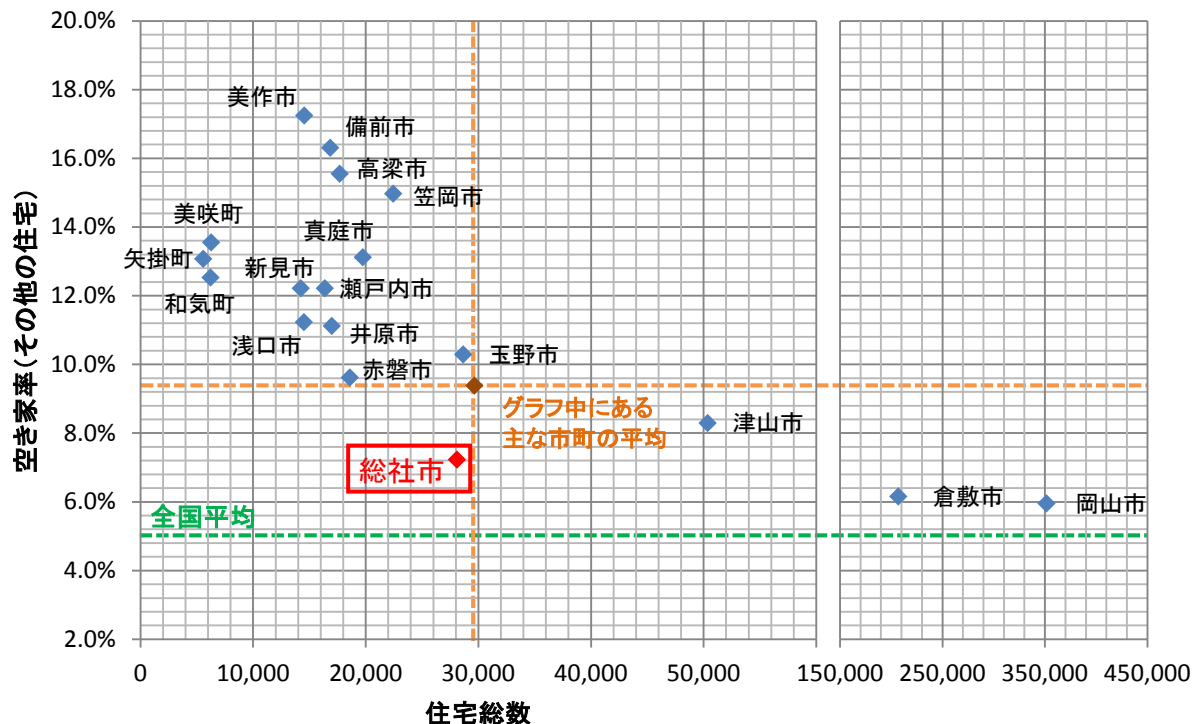
・住宅・土地統計調査によると、本市の空き家（その他の住宅）は減少傾向にありますが、市街地中心部では、多くの空き家が点在し、都市のスポンジ化（空洞化）が進行している状況です。

全国，岡山県，総社市の空き家数及び空き家率

地域	調査年	住宅総数 (戸)	空き家(戸)					空き家率 (総数)	空き家率 (その他の 住宅)
			総 数	内訳					
				二次的住宅	賃貸用の住宅	売却用の住宅	その他の住宅		
全国	H20年(2008)	57,586,000	7,567,900	411,200	4,126,800	348,800	2,681,100	13.1%	4.7%
	H25年(2013)	60,628,600	8,195,600	412,000	4,291,800	308,200	3,183,600	13.5%	5.3%
岡山県	H20年(2008)	866,600	128,300	5,100	53,200	2,700	67,400	14.8%	7.8%
	H25年(2013)	885,300	140,100	3,700	61,600	3,100	71,700	15.8%	8.1%
総社市	H20年(2008)	26,810	3,470	30	1,110	30	2,300	12.9%	8.6%
	H25年(2013)	28,110	4,560	-	2,500	30	2,030	16.2%	7.2%

※住宅・土地統計調査における空き家の定義
 二次的住宅：別荘や一時的に寝泊まりする住宅
 賃貸用の住宅：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
 売却用の住宅：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
 その他の住宅：上記以外の人が住んでいない住宅(空き家の区分の判断が困難な住宅を含む。)
 出典：住宅・土地統計調査

岡山県主な市町村の住宅総数と空き家率の相関（平成25年(2013)）



出典：住宅・土地統計調査

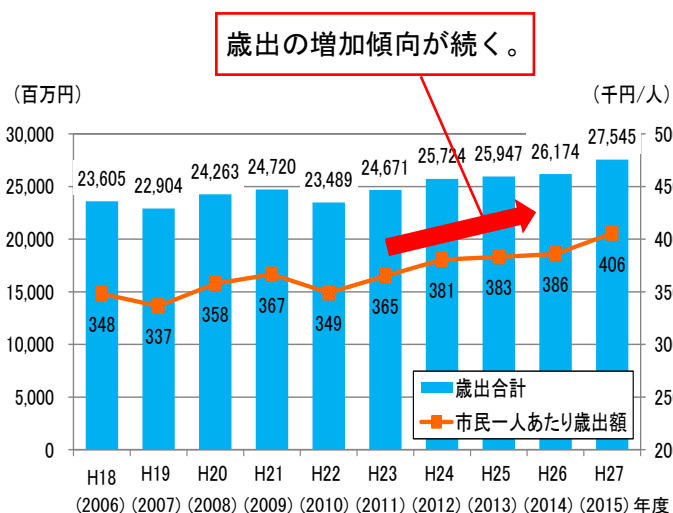
▶現状のままだと、人口減少に伴う将来の**空き家の増加**、**管理不足**による**倒壊の危険性や防犯上の問題**などが増大し、**市民の生命や財産に多大な影響**を及ぼす可能性があります。

6) 市財政の逼迫

・本市の歳出は、増加傾向が続いており、特に扶助費[※]は平成 18 年度 (2006) 約 32 億円 (歳出に占める割合 13.5%) から平成 27 年度 (2015) には約 52 億円 (同 19.0%) と、増加傾向が顕著となっています。

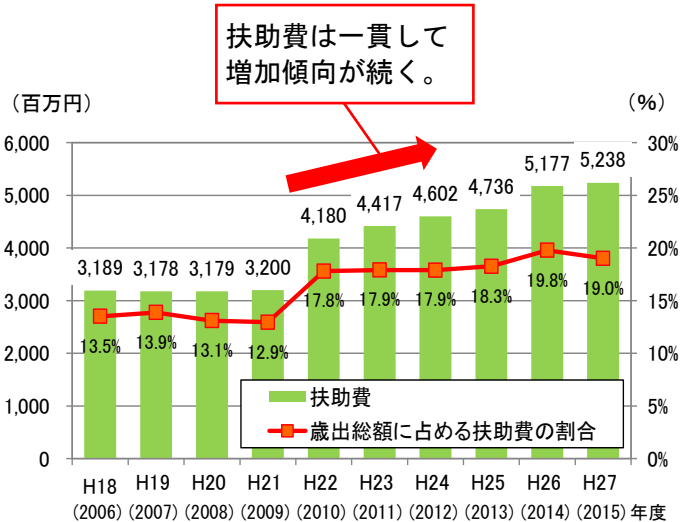
※扶助費：福祉医療、老人・児童・障害福祉、生活保護等の福祉関係の給付額で、主に法令により支出が義務づけられている経費

歳出の推移



出典：総社市資料

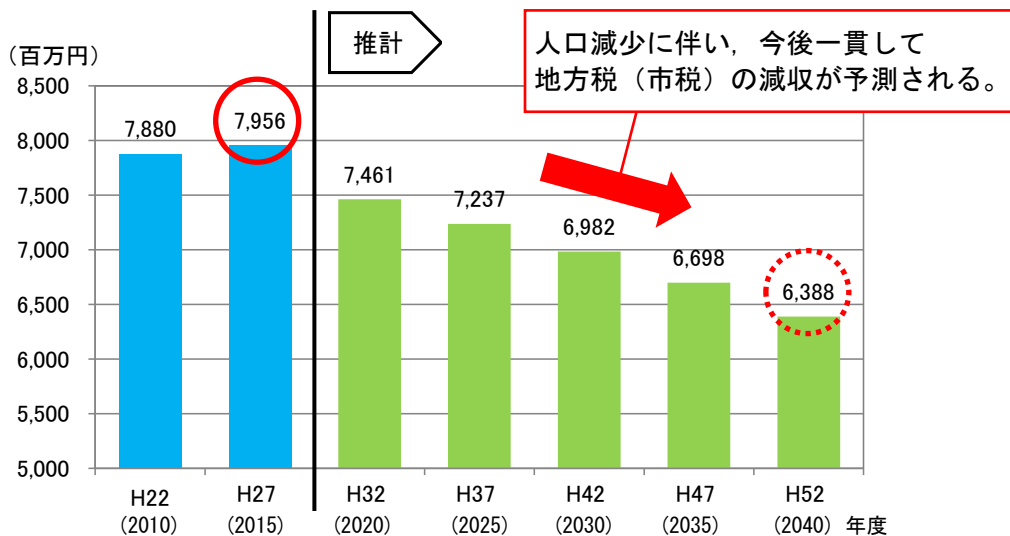
扶助費の推移



出典：総社市資料

・将来の人口減少に伴い、本市の地方税（市税）収入は今後一貫して減収となり、人口が 2 割程度減少することや高齢化及び年少人口の減少などから、少なくとも、平成 27 年 (2015) の約 80 億円から 2040 年には 2 割程度の減少が見込まれます。

地方税（市税）収入の推計（将来人口推計に基づく試算）

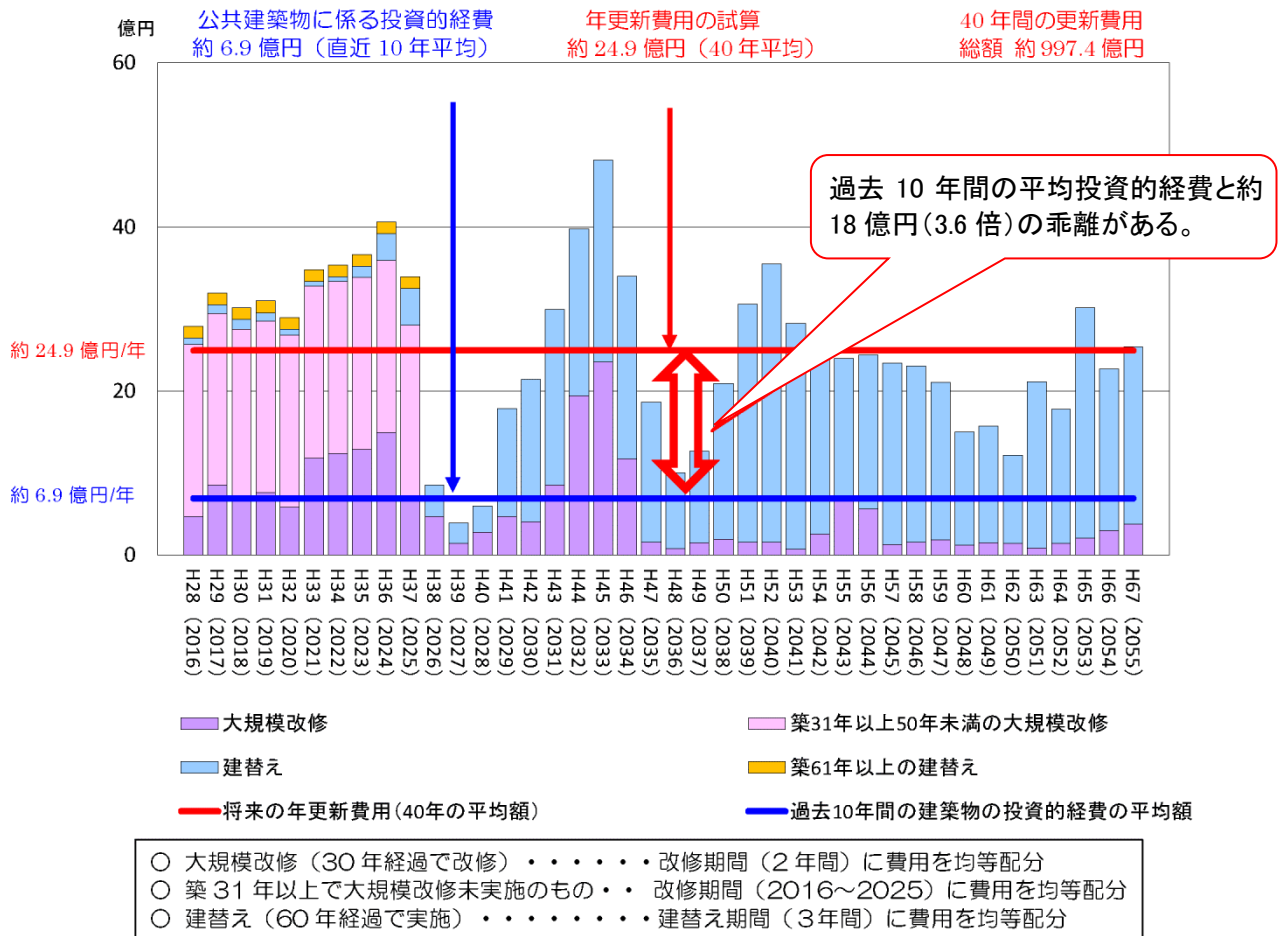


※2020 年度以降の推計値は、市民一人あたり地方税（市税）収入実績（平成 23 年度 (2011)～平成 27 年度 (2015) 平均）に将来人口推計を乗じて算出

出典：総社市資料、国立社会保障・人口問題研究所推計値

・市が保有する公共施設（公共建築物）の今後40年間の更新費用は年平均24.9億円と推計され、過去の実績と比較すると年間あたり約18億円の不足が生じます。

将来更新費用の推計（公共建築物）

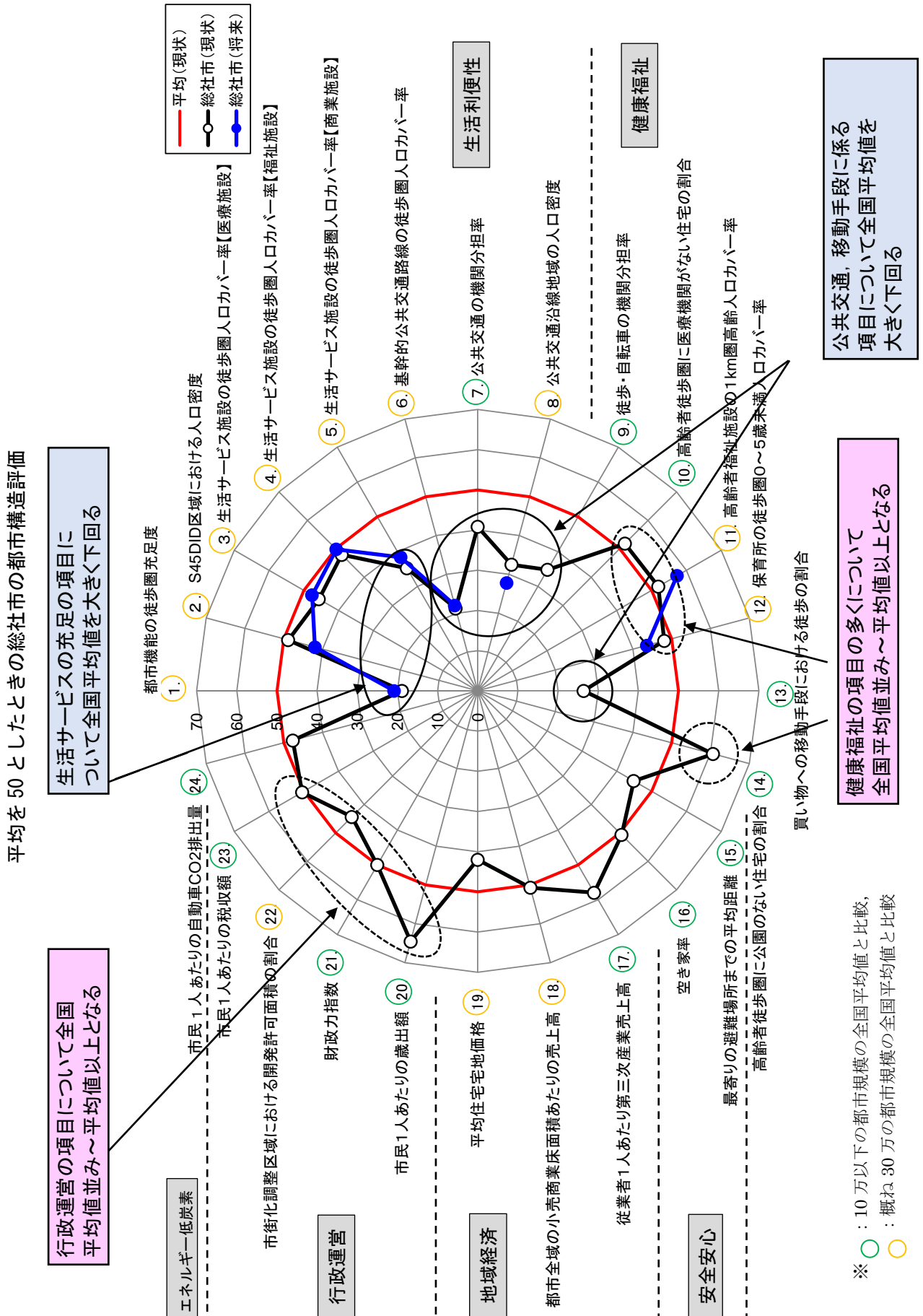


出典：総社市公共施設等総合管理計画

▶**現状のままだと、** 扶助費などの社会保障費の増大や公共施設やインフラ施設等の維持更新費用の増大など、**将来の厳しい財政状況が予測**され、暮らしを支える市民サービスに影響を及ぼす恐れがあります。

(3) 都市構造の評価分析

都市構造のコンパクトさを表す評価指標として、「都市構造の評価に関するハンドブック」(国土交通省, 平成 26 年 (2014) 10 月更新) に基づく指標値の算定を行いました。



【考察及び方向性】

本市と全国他都市との比較において、健康福祉及び行政運営に係る項目について、概ね全国平均値並み～平均値以上を示す結果となった一方で、生活利便性に係る項目について、特に全国平均値を下回る結果となりました。

生活利便性（都市機能の充足）

- ・生活サービス施設の利便性に関連する指標は、「1. 都市機能の徒歩圏充足率」及び「5. 生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率【商業施設】」の評価が低くなっています。
- ・これは、市内のショッピングセンター、スーパー、ホームセンター等の多くが市街化区域の北部を中心にある程度固まって立地しており、市街化区域全体を見渡したとき、徒歩圏での人口カバー率の評価が低くなることなどが理由として挙げられます。

▶市内には、スーパー等以外にもコンビニエンスストアが多く立地していることから、現状、商業施設が不足しているとは一概に言えません。しかし、将来の高齢化の進行を考えると、市民が徒歩や自転車でアクセスし易い範囲に、商業施設など日常生活に必要な都市機能を充実させることが重要になると考えます。

生活利便性（公共交通の利便性）

- ・公共交通・利用手段の利便性に関連する指標は、「6. 基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率」及び「7. 公共交通の機関分担率」、「8. 公共交通沿線地域の人口密度」、「9. 徒歩・自転車の機関分担率」、「13. 買い物への移動手段における徒歩の割合」の評価が低くなっています。
- ・これは、本市の公共交通が全体的に脆弱な状況にある中、交通分担率に係る自動車の割合が約8割と高く、移動手段として自動車への依存が高いことなどが理由として挙げられます。

▶公共交通のうち、バス路線は全体的に脆弱な状況にあるほか、これを補完するデマンドタクシーも即時性等の問題を抱えています。高齢化の進行に伴い、自動車を利用できない人が今後増えることが想定されることから、市民が公共交通を利用して日常生活サービスをより便利に利用できるよう、路線やダイヤの見直し等の公共交通利便性の強化、充実が重要になると考えます。

また、JR桃太郎線のLRT化に伴う輸送力の向上（駅数、運行本数の増大）により、公共交通の利便性が高まることが期待されます。

健康福祉

- ・健康福祉に関連する指標は、医療機関や高齢者福祉施設、保育所の人口カバー率が概ね全国平均値を示しており、また「14. 高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合」の評価が特に高く、高齢者等にとっては比較的暮らしやすい都市構造になっていると考えられます。
- ・一方で、「9. 徒歩・自転車の機関分担率」、「13. 買い物への移動手段における徒歩の割合」の評価が低くなっています。

▶医療、福祉、子育て支援に係る施設は、現状比較的充実している状況にあるといえますが、将来の高齢化の進行を考えると、移動手段として公共交通の充実や徒歩や自転車でのアクセスが容易となる利便性が高い地域に都市機能の充実を図るなど、子どもから高齢者まで、不自由なく健康に暮らすことができる都市構造の形成が求められます。

安全安心

- ・安全安心に関連する指標は、概ね全国平均値を示している状況です。

▶空き家率は全国平均を下回る状況ですが、今後の社会経済情勢の変化により、増加することが懸念されます。空き家等の増加は、防犯上の危険性を高めるほか、都市のスポンジ化（空洞化）を助長し中心部の活力低下を招く恐れもあることから、空き家化の防止や空き家等の有効活用に係る対策の推進が求められます。

地域経済

- ・地域経済に関連する指標は、第三次産業に係る売上高が概ね全国平均値を示している状況です。

▶住宅地価格（地価）は、市の歳入を支える固定資産税等の税収の基礎となるもので、今後の社会経済情勢の変化により、財政状況が、増々厳しさを増すことが想定される中、コンパクトなまちづくりの推進により、中心部の活力を高め、宅地価格を維持することが求められます。

行政運営

- ・行政運営に関連する指標は、概ね全国平均値を示しており、また「20.市民1人当たりの歳出額」の評価が特に高く、効率的な行政運営がなされているといえます。
- ・一方で、「22.市街化調整区域における開発面積の割合」が全国平均値をやや下回っており、市街化調整区域において開発が進む傾向が見られます。

- ▶本市の歳出は増加傾向が続いており（P22 参照）、将来の高齢化の進行に伴う扶助費の増加など市財政の逼迫が予想されることから、効率的な行政運営が困難となる恐れがあります。
- ▶また市街化調整区域における開発に伴い、都市的土地利用の拡散が進むことで、非効率な都市構造が形成されることが懸念され、市民の生活サービス水準の確保に向けた効率的な都市構造の構築が求められます。

エネルギー低炭素

- ・エネルギー低炭素に係る指標は、「24. 市民1人あたりの自動車CO₂排出量」の評価が低くなっています。
- ・これは、本市の公共交通が全体的に脆弱な状況にある中、交通分担率に係る自動車の割合が約8割と高く、移動手段として自動車への依存が高いことなどが理由として挙げられます。

- ▶先に示した公共交通の利便性を高める取り組み等を推進することで、市民1人あたりの自動車CO₂排出量の削減が期待されます。

都市構造の評価分析 算出結果と全国平均値の比較

※ は全国平均値（現状）の120%以上（レダチャート値 60 以上）、 は全国平均値（現状）の80%以下（レダチャート値 40 以下）、 は全国平均値（現状）の50%以下（レダチャート値 25 以下）の指標値を表す

分野	NO	評価指標	単位	(現状)			(将来)	レダチャートの値 上段：現状 下段：将来	
				指標値	全国平均値		指標値		
生活利便性	1	都市機能の徒歩圏充足率	%	11.3	30	■	12.5	19 21	
	2	S45DID 区域における人口密度	人/ha	42.0	43	■	36.1	49 42	
	3	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率	医療施設	%	69.4	76	■	72.4	46 48
	4		福祉施設	%	69.9	73	■	72.7	48 50
	5		商業施設	%	45.8	65	■	49.9	35 38
	6	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	%	17.0	40	■	17.6	21 22	
	7	公共交通の機関分担率	%	4.9	6	□	—	41 —	
	8	公共交通沿線地域の人口密度	人/ha	10.4	16	■	8.9	33 28	
健康福祉	9	徒歩・自転車の機関分担率	%	16.0	23	□	—	35 —	
	10	高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	%	63.6	66	□	—	52 —	
	11	高齢者福祉施設の1km圏の高齢人口カバー率	%	69.6	67	■	76.8	52 57	
	12	保育所の徒歩圏の0～5歳未満人口カバー率	%	63.5	66	■	57.6	48 44	
	13	買い物への移手段における徒歩の割合	%	5.8	11	□	—	26 —	
	14	高齢者徒歩圏に公園のない住宅の割合	%	45.6	58	□	—	61 —	
安全安心	15	最寄りの避難場所までの平均距離	m	793.0	719	□	—	45 —	
	16	空き家率	%	7.2	7.3	□	—	51 —	
地域経済	17	従業者1人あたり第三次産業売上高	百万円	10.9	9.4	□	—	58 —	
	18	都市全域の小売商業床面積あたりの売上高	万円/㎡	72.1	71.1	■	—	51 —	
	19	平均住宅地価	千円/㎡	42.0	50	■	—	42 —	
行政運営	20	市民1人あたりの歳出額	千円	390	550	□	—	65 —	
	21	財政力指数	—	0.57	0.57	□	—	50 —	
	22	市街化調整区域における開発許可面積の市街化区域における開発許可面積に対する割合	%	118	106	■	—	44 —	
	23	市民1人あたりの税収額	千円	104	103	□	—	50 —	
エネルギー・低炭素	24	市民1人あたりの自動車CO ₂ 排出量	t-CO ₂ /年	1.34	1.28	□	—	48 —	

※人口に関連する評価指標は、平成22年(2010)国勢調査人口（将来の都市構造については2040年推計人口を使用）を用いて算定
 ※他都市平均値（現状）は、「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省）の値（■：概ね30万の都市規模の全国平均値、□：10万以下の都市規模の全国平均値と比較）。ただし、「市民1人あたりの自動車CO₂排出量」は、「地方公共団体実行計画」策定支援ツール（環境省資料）におけるCO₂排出量の10万人以下都市の平均

(4) 課題解決のためのまちづくりの方向

～将来の人口減少と超高齢社会に対応した“コンパクトなまちづくり”～

将来確実に訪れる人口減少・超高齢社会を見据えたとき、本市が今後も人口を維持し、持続可能なまちとして発展していくためには、先に示した本市のまちづくりの課題解決が求められます。個々の課題は、例えば公共交通利便性の低下が生活利便性の低下や環境負荷の増大を招くなど、それぞれが相互に関係を持ちながら日常生活の様々な場面に影響を及ぼすものであることから、個別の課題のみを対象とした対症療法的な対応ではなく、都市全体の観点から、課題解決の取り組みを強力に推進していくことが求められます。

そのためには、将来の人口構造の変化等に応じた都市機能の誘導、集積や公共交通の強化、充実によるアクセス性の向上などの暮らしの利便性ととともに、防犯や災害に対する安心、安全等の確保等を通じて、まちの人口の維持を目指す効率的な都市構造の構築を図ることが必要と考えます。

この効率的な都市構造は、市街地中心部など都市機能が集積する区域と、その周辺に歩いて暮らせる居住地が形成され、それら地域と市内各地が充実した公共交通を介して連携する“コンパクトなまちづくり”となります。

課題解決のための“コンパクトなまちづくり”のイメージ

