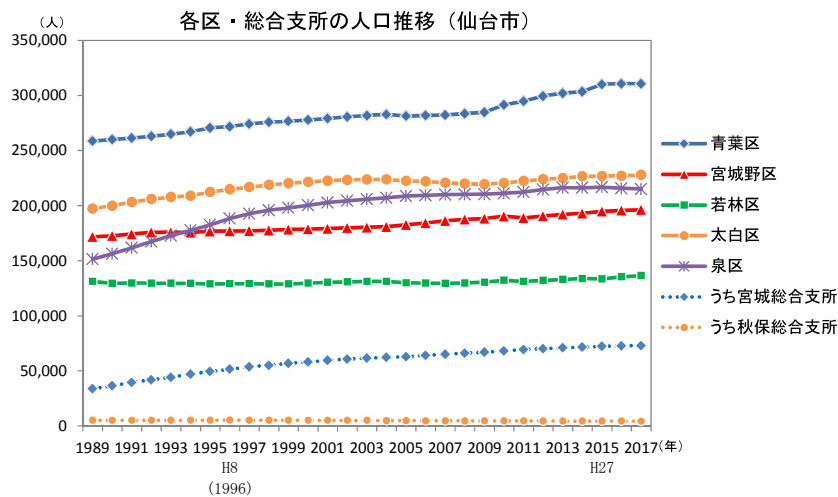
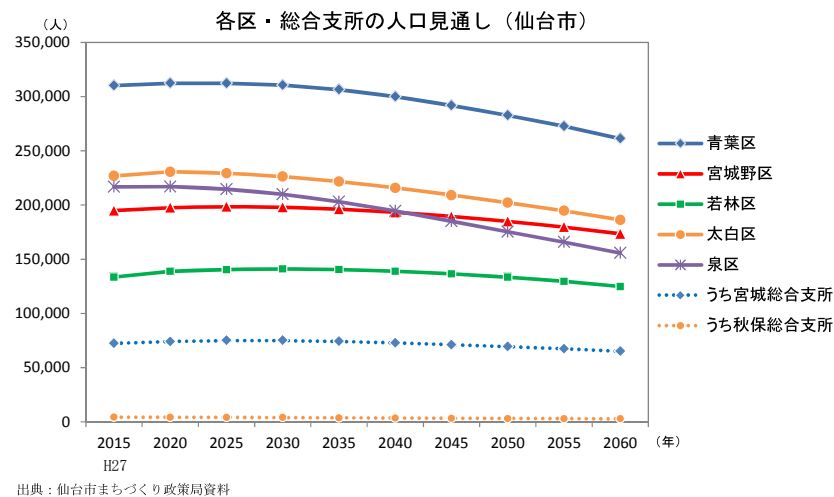


「資料３ 指標の例及び参考事例（案）」別添資料

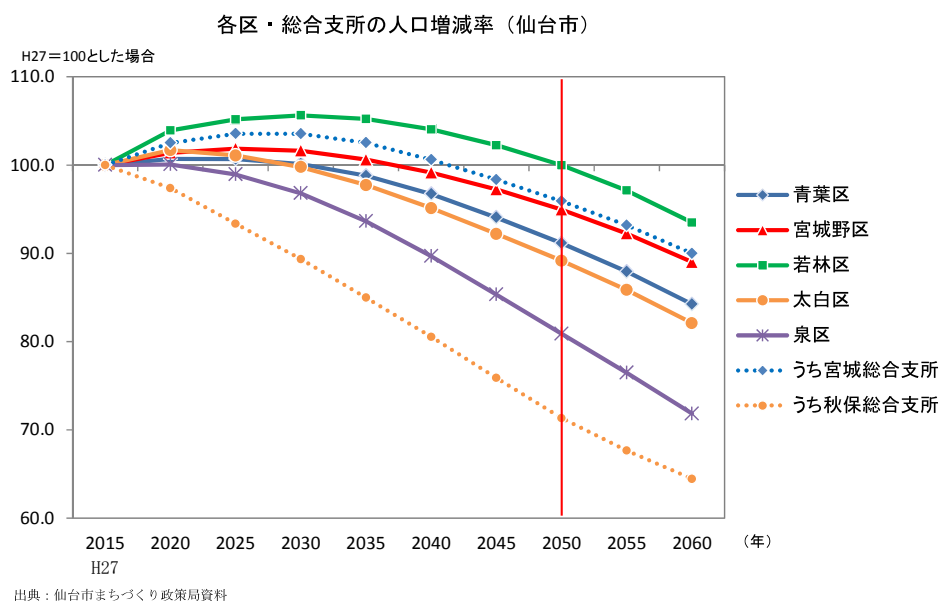
別添１	仙台市第２回総合計画審議会（H30.11）	
	資料３「分野ごとの将来見通し」抜粋・・・・・・・・・・	１
別添２	町田市第１回町田市長期計画審議会（R1.8）	
	資料８「町田市将来人口推計概要」抜粋・・・・・・・・・・	４
別添３	松山市「立地適正化計画 改訂版」（H31.3）抜粋・・・・・・・・・・	６
別添４	国土交通省国土技術政策総合研究所報道資料	
	「最新の国勢調査に基づく将来人口予測が可能に！」抜粋・・・・・・・・・・	１４
別添５	河内長野市「立地適正化計画（H30.5）第１章 現況及び課題」抜粋・・・・・・・・・・	１５
別添６	蒲郡市「立地適正化計画（R1.7）資料編 ２将来の見通し」抜粋・・・・・・・・・・	１９
別添７	北九州市「立地適正化計画」（H28.9）抜粋・・・・・・・・・・	３１
別添８	秦野市公共施設再配置計画	
	第１期基本計画・後期実行プラン（H28.3）抜粋・・・・・・・・・・	４０
別添９	「大阪府都市基盤施設長寿命化計画」の策定に向けて（答申）（H27.1）抜粋・・	４１
別添１０	Ｒ〇年に更新時期を迎える施設等（イメージ図）	
	（総務省市町村課作成）・・・・・・・・・・	４２
別添１１	舞鶴市「都市計画制度 区域区分の見直し基準」（H29.3）抜粋・・・・・・・・・・	４３



- 青葉区、太白区とも次期総合計画期間中（2021～2030 年）に人口減少局面に突入し、若林区が最も遅い時期にピークを迎える見通し。

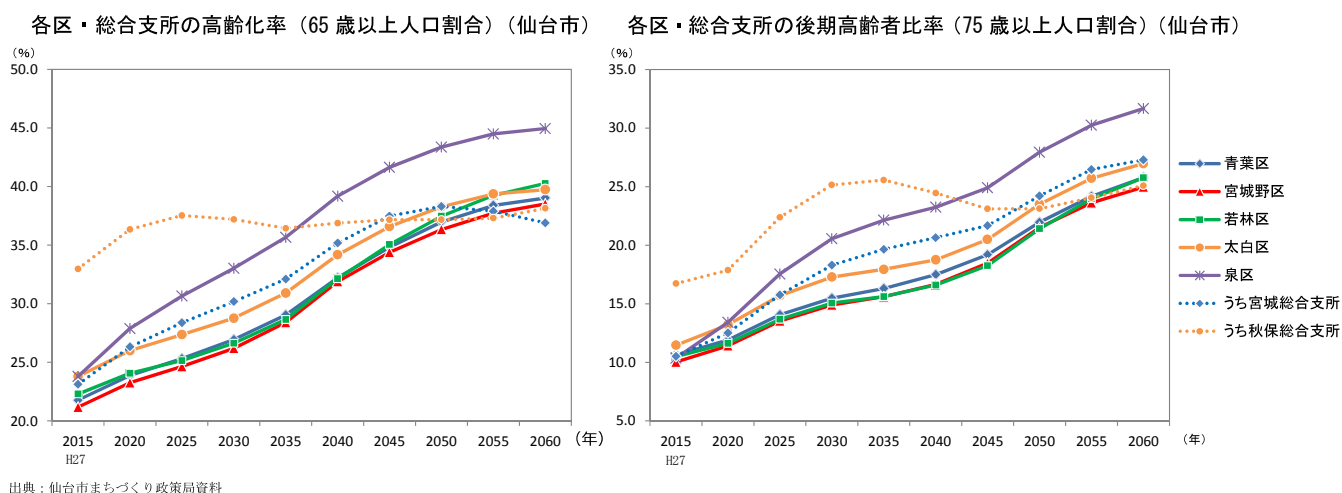


- 平成 27 年（2015 年）を基準とした場合、今後の人口減少率が最も大きいのは秋保総合支所管内、次いで泉区となっている。2050 年においては、泉区では現在の約 8 割、秋保総合支所管内では現在の約 7 割まで人口が減少する見込みである。



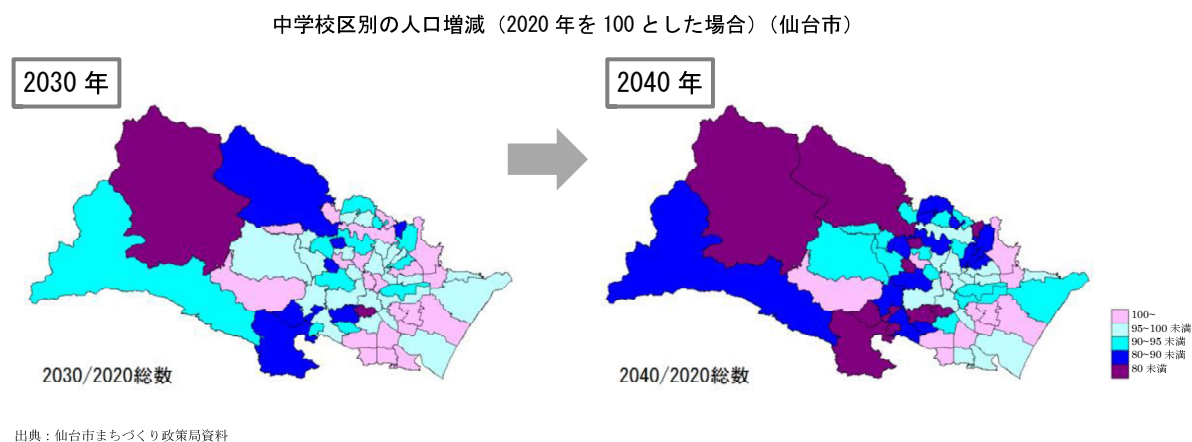
◆ 泉区は急速に高齢化が進展

- 高齢化率は、平成 27 年（2015 年）時点では 5 区ともに 20% 台前半であるが、今後、全市的に高齢化率が上昇する中、泉区においては他の区よりも急速に高齢化が進展し、2050 年の高齢化率は 4 割を超える見込み。
- 後期高齢者比率においても、泉区が他の区よりも早いスピードで上昇する。
- 平成 27 年（2015 年）時点で最も高齢化率が高いのは秋保総合支所管内であるが、今後は横ばいで推移する見込み。



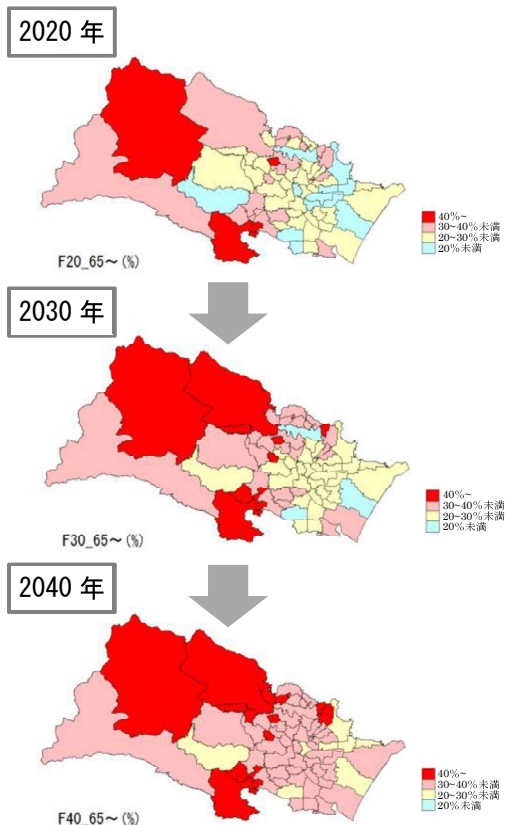
◆ 地域差が広がる

- 人口増減（2020 年を 100 とする）をみると、全市的には 2030 年には 98.6、2040 年には 94.6 となる見込み。
- 全市的な人口減少が緩やかに続く中、人口増加する中学校区もあれば、現在の住民人口の 1/4～1/3 まで減少する中学校区も発生する。



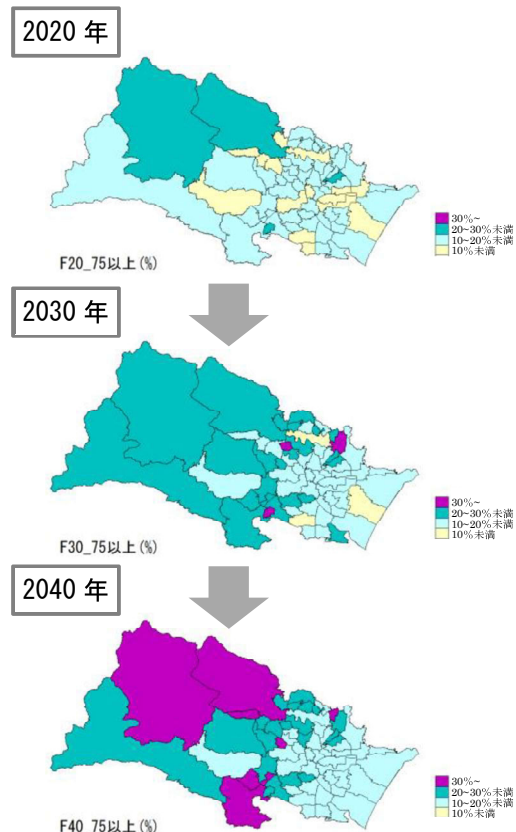
- 全市的に高齢化が進展するが、中学校区別にみると、比較的高齢化率が低い中学校区と住民の約半数が高齢者となる中学校区が混在するなど、地域差が広がっていくものと思われる。

中学校区別の高齢化率（65 歳以上）（仙台市）



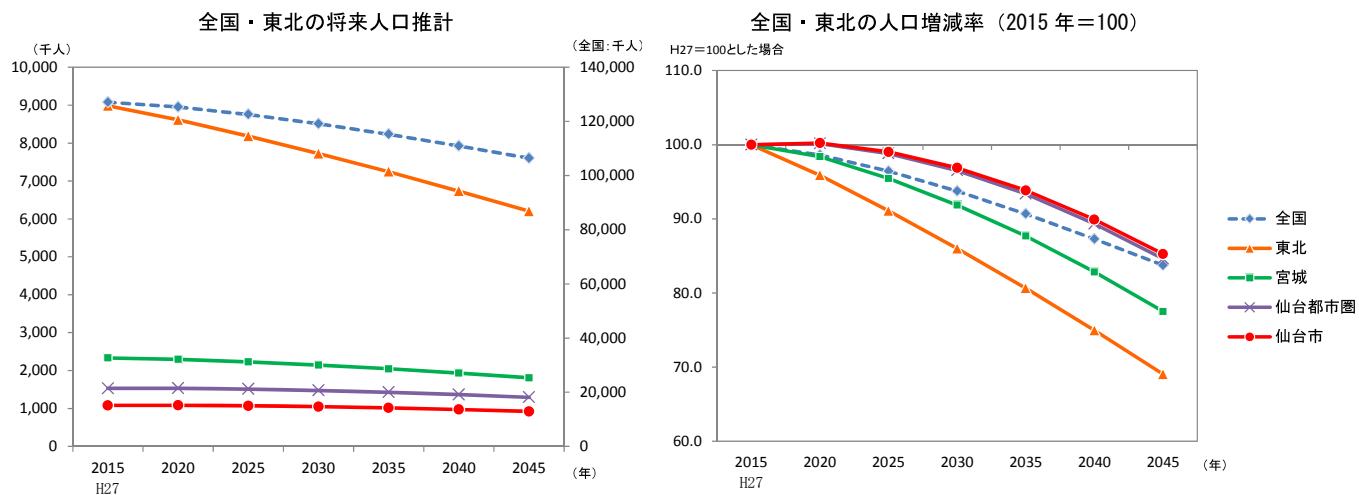
出典：仙台市まちづくり政策局資料

中学校区別の後期高齢者比率（75 歳以上）（仙台市）



◆ 東北地方の人口減少・高齢化の進展

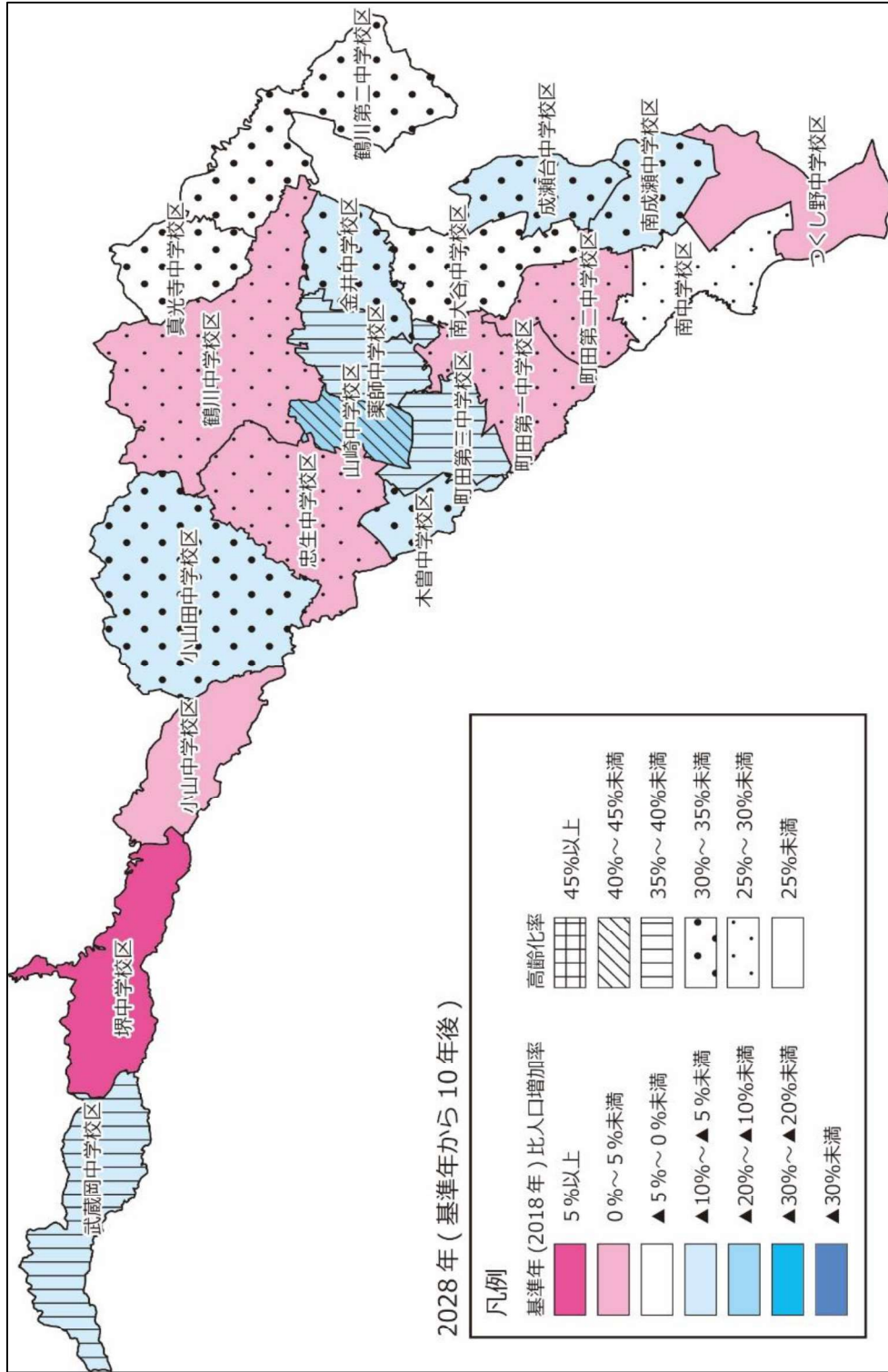
- 国立社会保障・人口問題研究所による将来人口推計によると、平成 27 年（2015 年）以後、42 道府県の総人口は一貫して減少するが、特に東北地方の落ち込みが著しく、2045 年には現人口の約 7 割にまで人口が減少する見込み。
- 75 歳以上の後期高齢者比率においても、各都道府県とも今後ほぼ一貫して上昇するが、特に東北地方において高い水準で推移する。2045 年に最も後期高齢者比率が高いのは秋田県（31.9%）、最も低いのは東京都（16.7%）（⇔ 仙台市 23.5%）。



出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 27～57 年）」

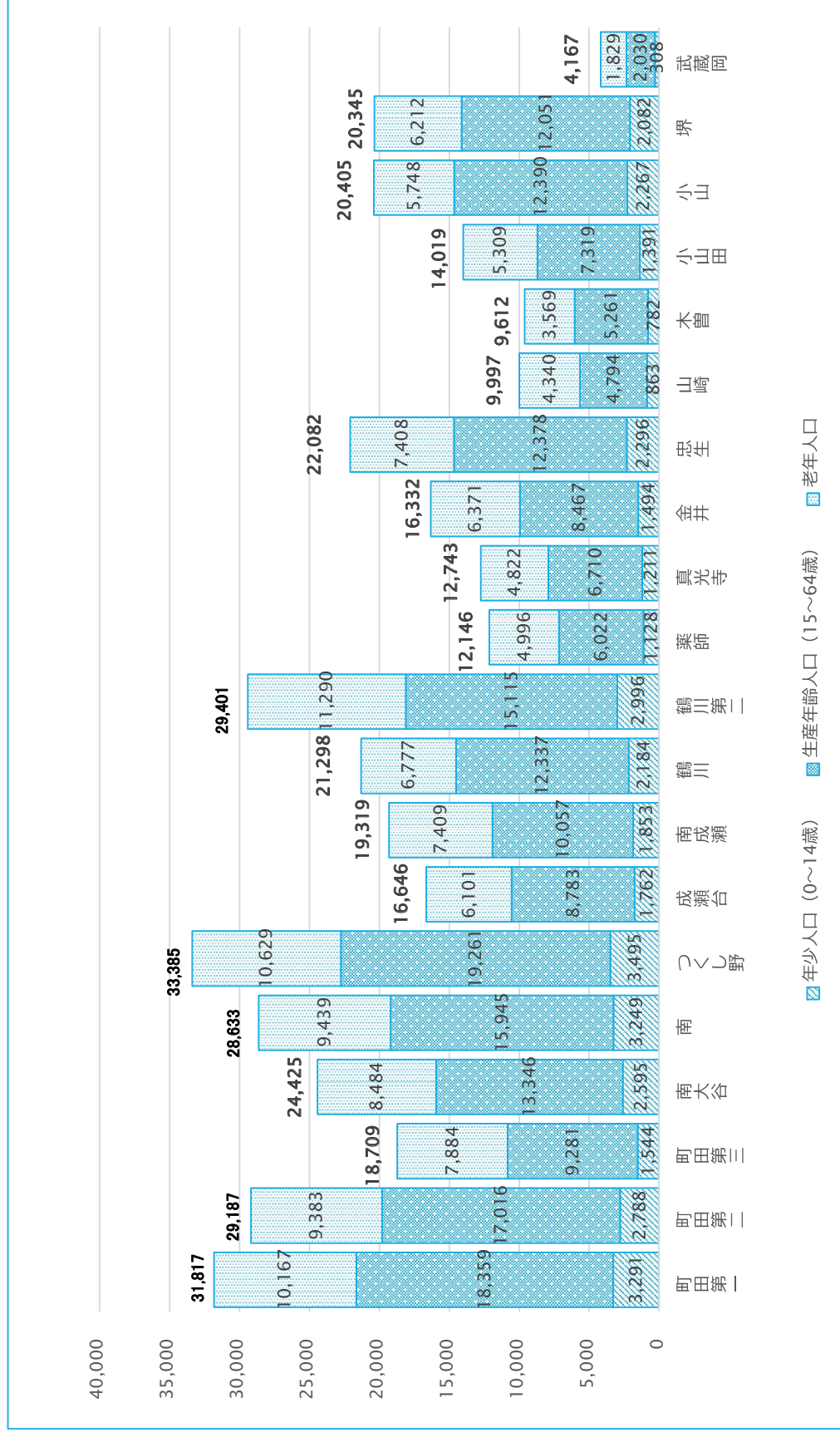
3 中学校区別人口推計

(2) 2028年（人口増減率及び高齢化率の推移（2018年比））



3 中学校区別人口推計

(3) 2038年

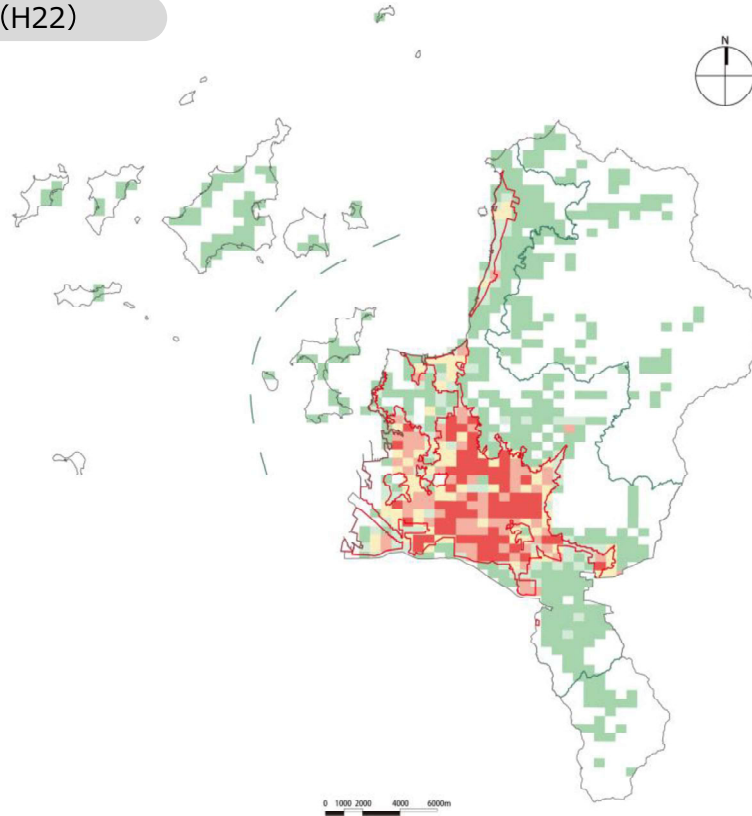


2. 松山市の現状及び将来見通しからの課題

(2) メッシュ別人口 (500m メッシュ)

- ・30 年後には、三津浜や宮前、北条などをはじめ、中心市街地でも大幅な人口減少が進むことが見込まれます。

2010 年 (H22)



2040 年 (H52)

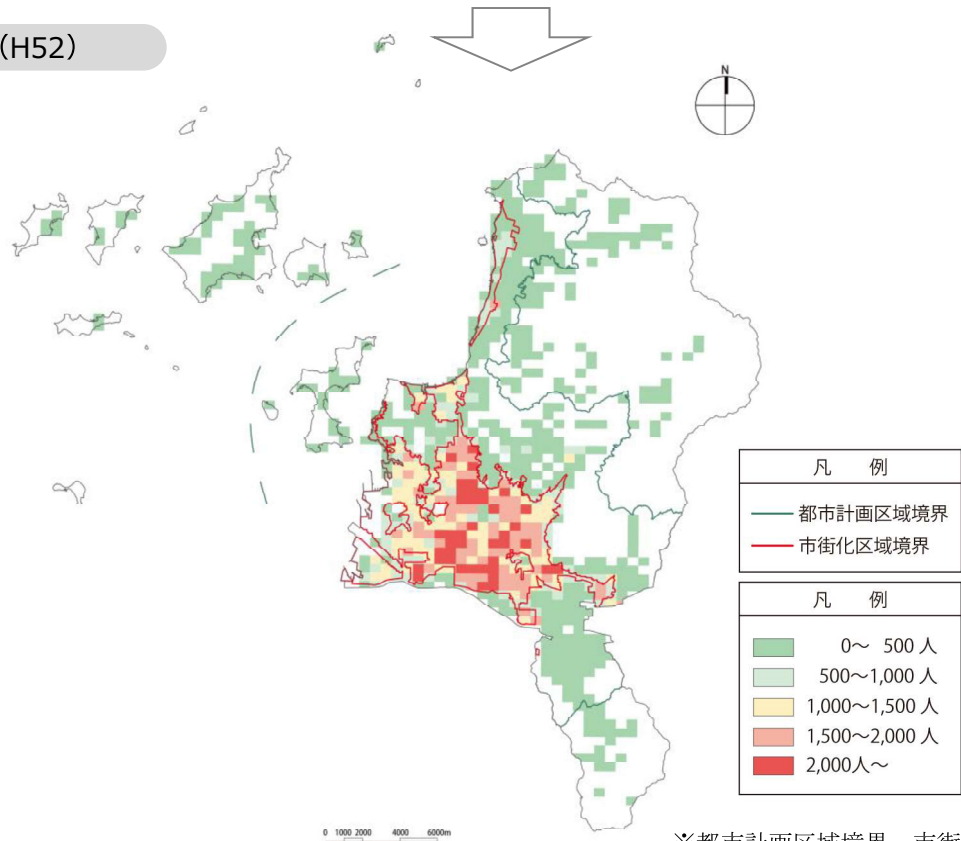


図 2-9-4 人口の変化[500m メッシュ]

※都市計画区域境界、市街化区域境界は H27 現在

(3) メッシュ別人口密度 (500mメッシュ)

- ・1980年 (S55) には、中心市街地及び周辺、三津浜、北条などで人口密度が 100 人/ha を上回り、コンパクトな市街地を形成していましたが、その後の郊外化の進展により、2010年 (H22) では中心市街地等での人口密度が低下し、低密度な地域が広がっています。
- ・2040年 (H52) には、人口減少に伴って 60 人/ha 以上の地域が縮小することが見込まれます。

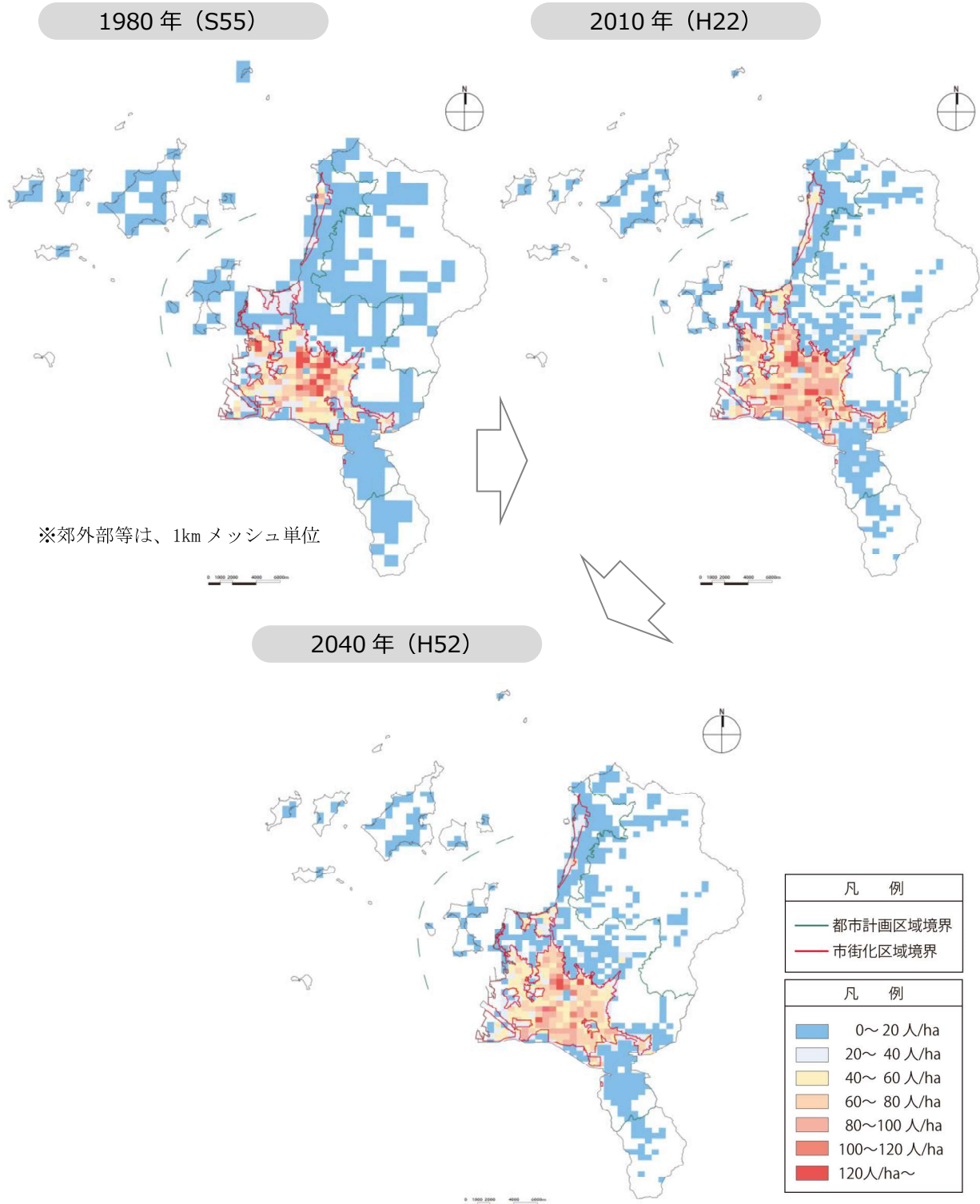


図 2-9-5 人口密度の変化 [500m メッシュ]

※都市計画区域境界、市街化区域境界は H27 現在

2-3. 公共交通の利用圏、施設の徒歩圏の設定

松山市立地適正化計画で都市機能誘導区域や居住誘導区域を設定するにあたり、公共交通（交通結節点）の利用圏や各種施設の徒歩圏を次のように設定します。

（１）設定の考え方

公共交通の利用圏や徒歩圏は、年代や地域・地形の違い、自動車や自転車の保有状況、交通結節点（駅、電停、バス停等）での駐輪場等施設の整備状況などによって異なりますが、ここでは、平成 19 年に実施されている松山都市圏パーソントリップ調査の結果（実態）を踏まえ、平均的な圏域として設定します。

なお、バス停や路面電車の電停は、ほとんどの箇所で駐輪場が設置されていないことから、アクセス手段は徒歩のみとし、ＪＲや伊予鉄道郊外線は、駐輪場が概ね設置されていることから徒歩だけでなく、自転車や二輪車でのアクセスも考慮します。島嶼部のフェリーターミナルは自動車でもアクセスできるものとしします。

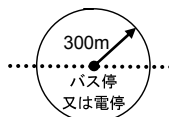
（２）公共交通の利用圏、徒歩圏の設定

公共交通の利用実態を踏まえて、公共交通（交通結節点）の利用圏を次のとおり設定します。また、各種都市機能施設までの徒歩圏は、鉄道駅の利用圏と同じとします。

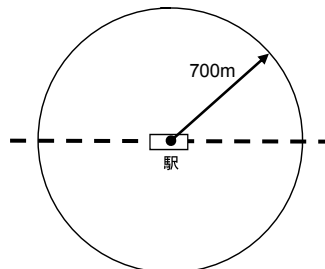
【公共交通の利用圏・施設の徒歩圏】

交通結節点、施設		公共交通利用圏	施設の徒歩圏
バス	バス停	300m (概ね徒歩 5 分)	—
軌道	伊予鉄道市内線（路面電車）電停		—
鉄道	ＪＲ 駅	700m (概ね徒歩 10 分)	—
	伊予鉄道郊外線 駅		—
船舶	旅客船ターミナル（島嶼部）	1,000m	—
各種都市機能施設		—	700m (概ね徒歩 10 分)

＜バス停・電停の利用圏＞



＜鉄道駅の利用圏＞



＜施設の徒歩圏＞

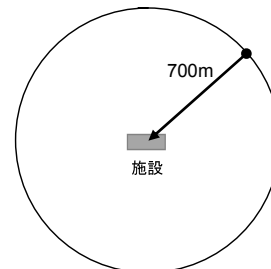


図 2-10-1 公共交通の利用圏・施設の徒歩圏

(3) 公共交通の利便性

公共交通の利用圏（距離）とサービス水準を基に、公共交通の利便性を次のように定義します。

【公共交通利便性の定義】

種別	バス、軌道、旅客船					
	駅等からの距離	運行本数	バス停・電停から 300m 以内 または 旅客船ターミナルから 1,000m 以内			バス停・電停から 300～1,000m
			片道 3（便/時）以上 または 片道 30（便/日）以上	片道 3（便/時）未満 かつ 片道 3～30（便/日）	片道 3（便/時）未満 かつ 片道 3（便/日）未満	バス停・電停から 1,000m 超 かつ 旅客船ターミナルから 1,000m 超
鉄道	駅から 700m 圏内	片道 3（便/ピーク時）以上 または 片道 30（便/日）以上	便利			
		片道 3（便/ピーク時）未満 かつ 片道 3～30（便/日）				
		片道 3（便/ピーク時）未満 かつ 片道 3（便/日）未満				
	駅から 700～1,000m		準不便			
	駅から 1,000m 超					
			不便			空白

※「都市構造の評価に関するハンドブック」（H26.8 国土交通省都市局都市計画課）では、「基幹的公共交通路線は、日 30 本以上の運行頻度（概ねピーク時片道 3 本以上に相当）」と示されています。

松山市でもこれに準じて、公共交通の利便性を区分する目安の一つとして、1 日に 30 本以上あることやピーク時（1 日のうちでもっとも便数の多い 1 時間帯）に片道 3 本以上の運行本数があることを条件の 1 つに設定しました。

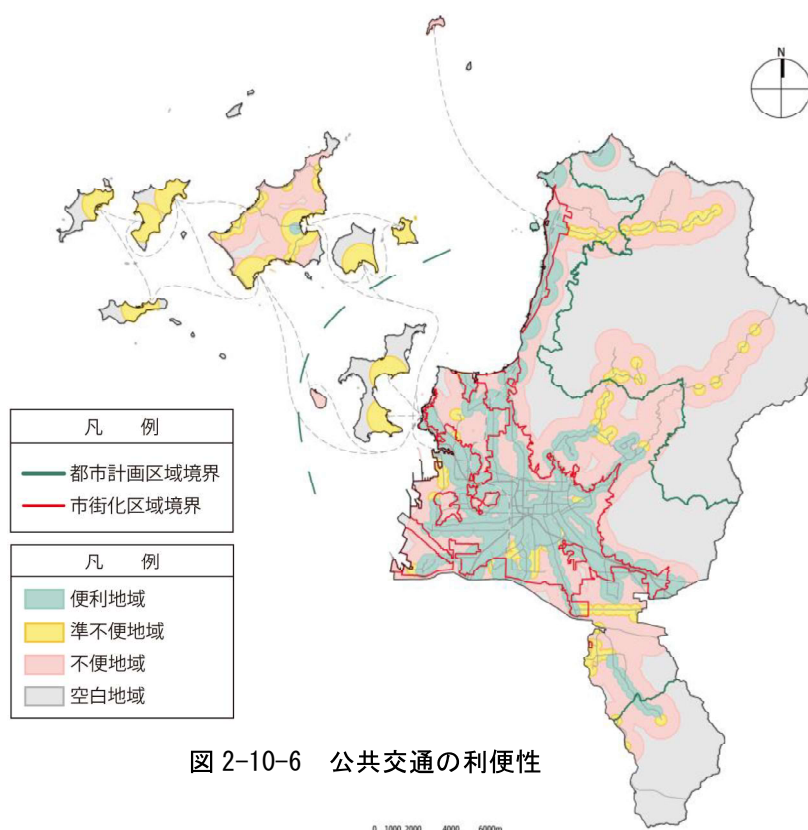


図 2-10-6 公共交通の利便性

2-4. 都市構造上の課題

松山市のこれまでの社会・経済動向や将来の人口見通しを踏まえると、都市構造上、様々な課題が発生することが懸念されます。

(1) 視点1：公共交通の利便性、持続可能性

・将来的な人口減少に伴い、
公共交通利用者の減少→交通事業者の経営悪化→サービス水準の低下→利用者の減少
 →・・・の負のループが加速することが予想されます。

- ・郊外部をはじめとして、公共交通の利用が不便又は利用不能な地域に約 13 万人（松山市人口の約 1/4）がお住まいです。今後、高齢化が一層進むと、買い物や通院等、日常の移動が容易にできない人が増加してくることが見込まれます。
- ・また、公共交通の利用圏内であっても、今後、人口密度の低下に伴い利用者の減少が見込まれる地域では、便数の減少や路線の廃止等のサービス低下を招くことが懸念されます。

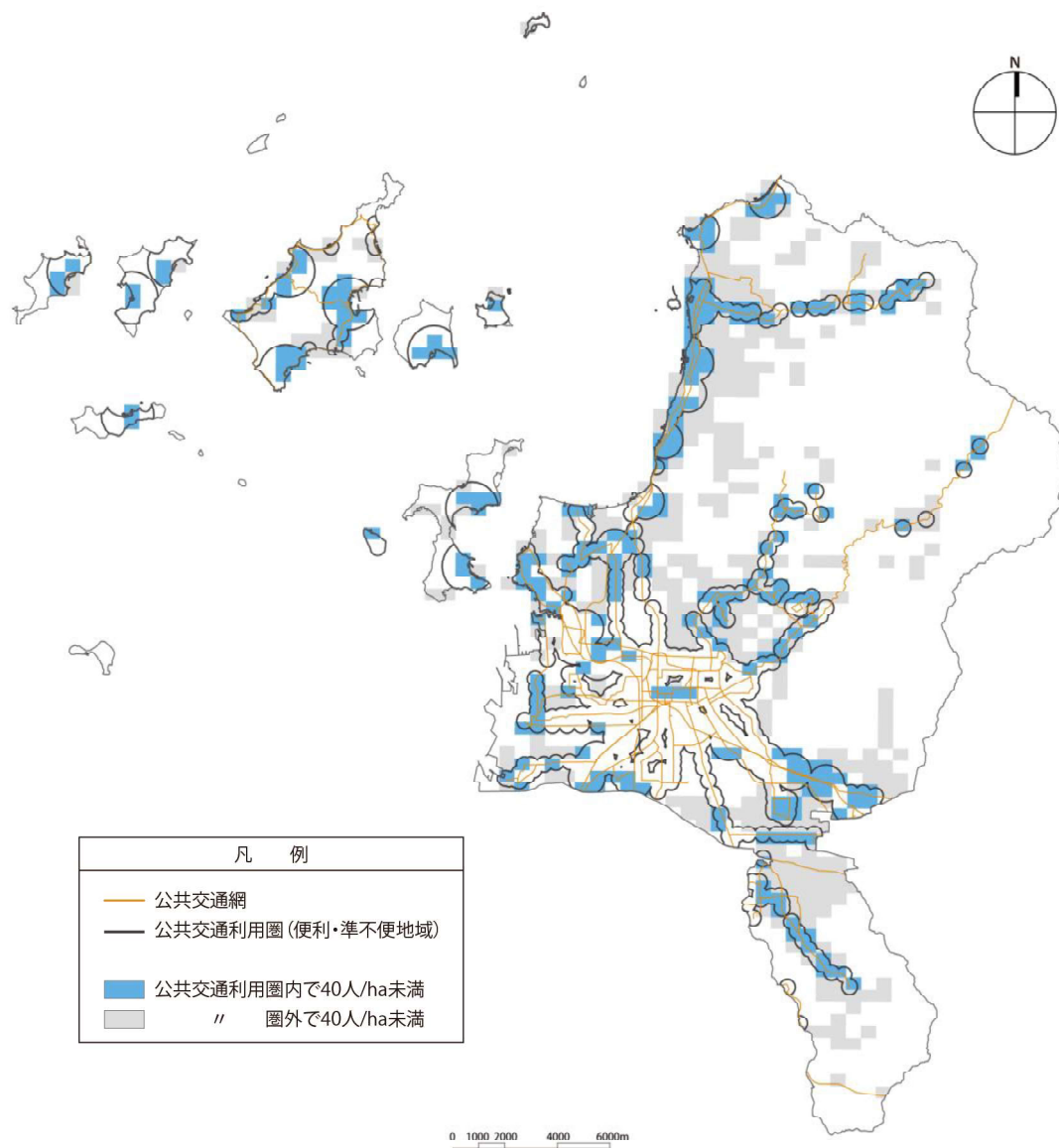


図 2-11-1 公共交通の利用圏と人口密度（H52）

【公共交通の利便性別の地域内人口の変化】

〈市内全域〉

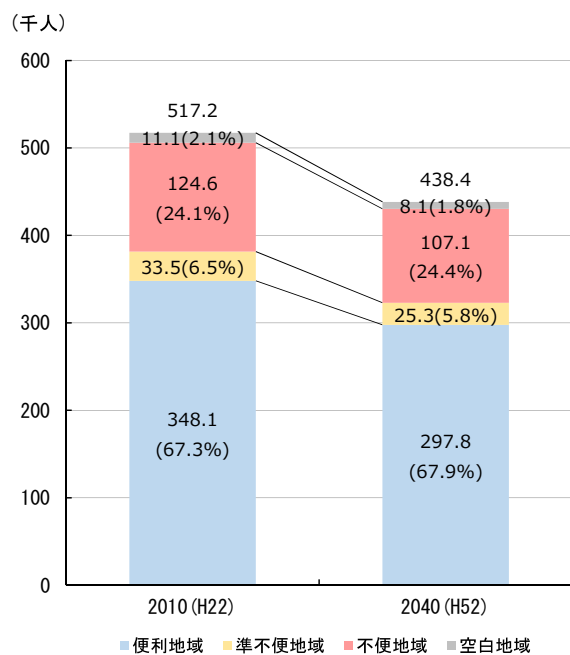


図 2-11-2 公共交通の利便性別人口

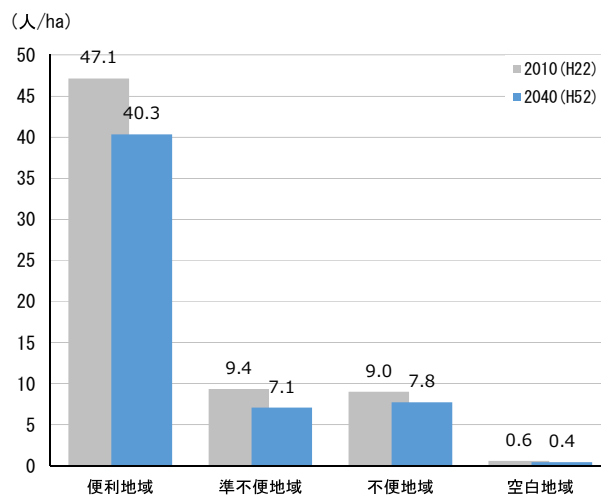


図 2-11-3 公共交通の利便性別人口密度

〈市街化区域〉

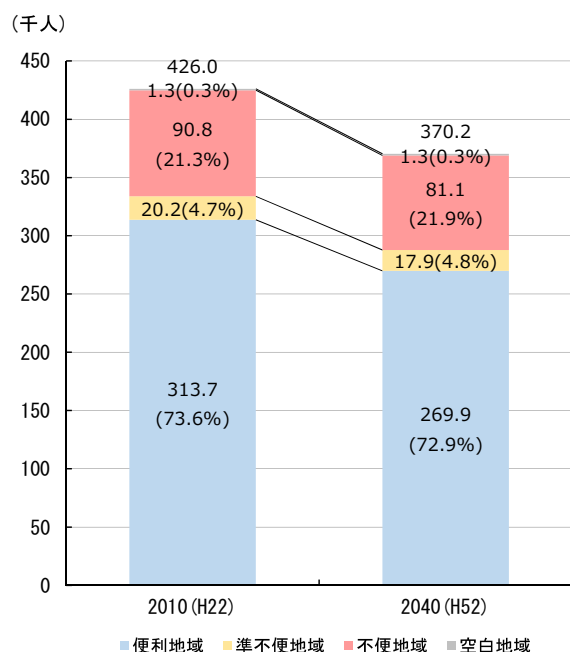


図 2-11-4 公共交通の利便性別人口

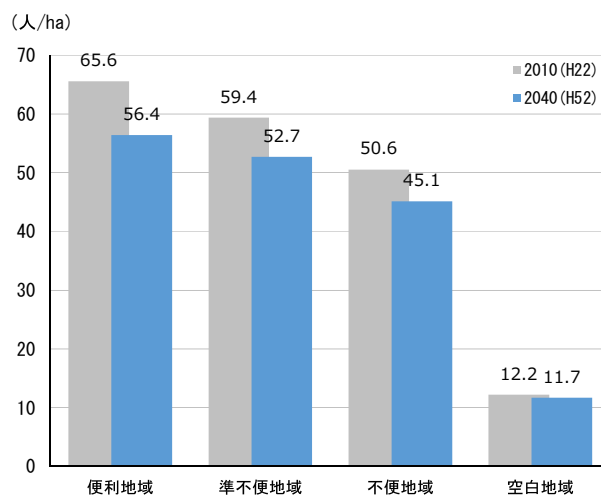


図 2-11-5 公共交通の利便性別人口密度

注) 人口はメッシュの集計値のため、公表値と必ずしも一致しません。

(2) 視点2：生活サービス施設の利便性、持続可能性

・人口密度が低下する地域では、日常生活に必要な施設の維持が困難となり、閉鎖や移転によりサービスが享受しにくくなる可能性があります。

・医療や商業、介護・福祉、子育て支援などの都市機能施設は、これまでの市街地の拡大に伴い、市内各地に分散立地しています。しかし、今後、人口密度の低下が見込まれる地域に立地する施設は、利用者の減少に伴い、施設の維持が困難になってくることが予想されます。これにより、これら施設の周辺地域では、各種サービスを容易に受けることができなくなることが懸念されます。

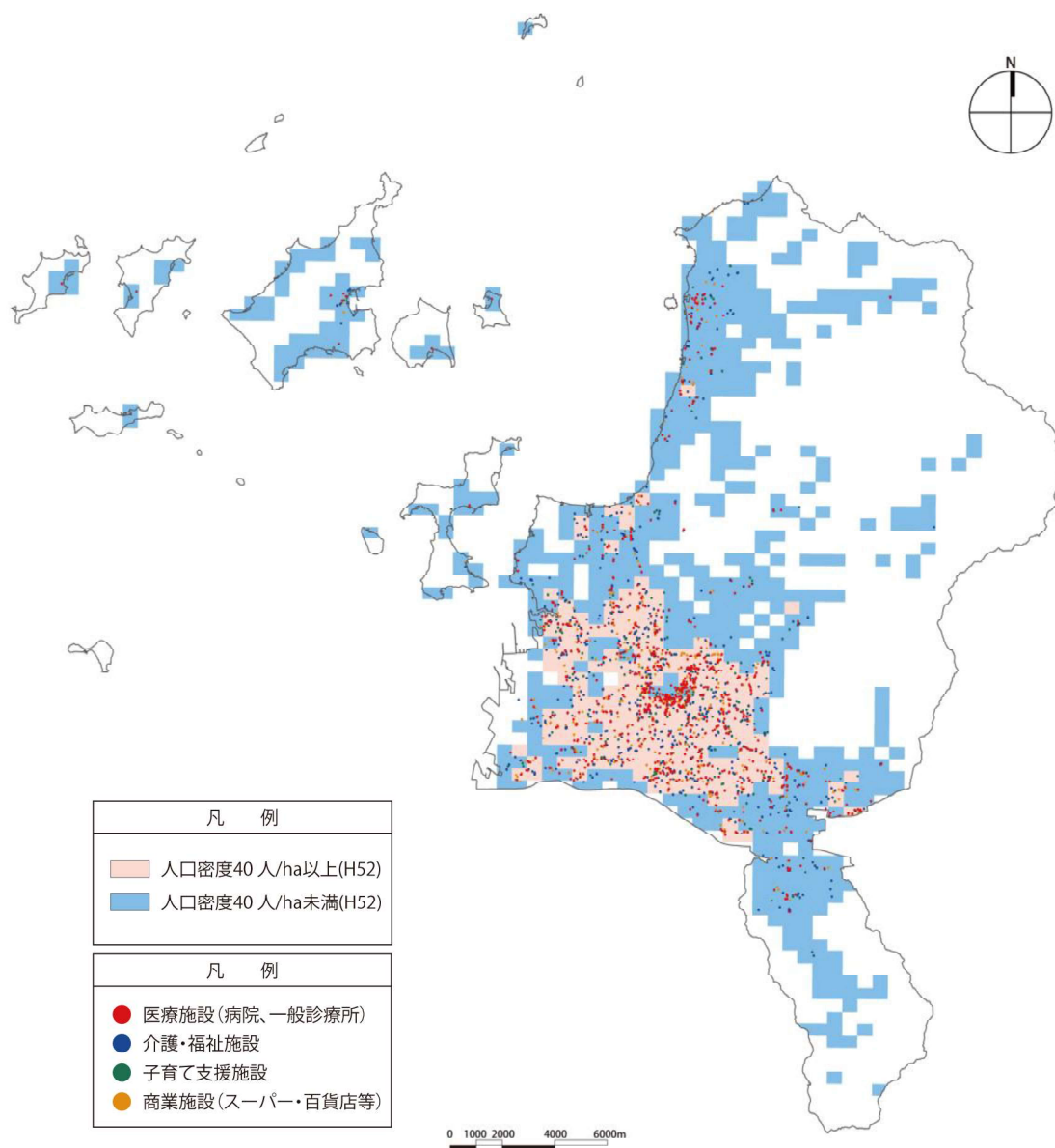


図 2-11-6 都市機能施設の立地状況と人口密度 (H52)

【1 施設当たりの徒歩圏内人口密度（市内全域）】

- ・松山市内に立地する病院1施設当たりの徒歩圏内の人口密度は、2010年（H22）では約46人/haですが、2040年（H52）では40人/haを下回り、また、高齢者福祉（通所）では、約64人/haが約56人/haにまで低下することが見込まれます。これにより、存続が困難となる施設が発生することが懸念されます。

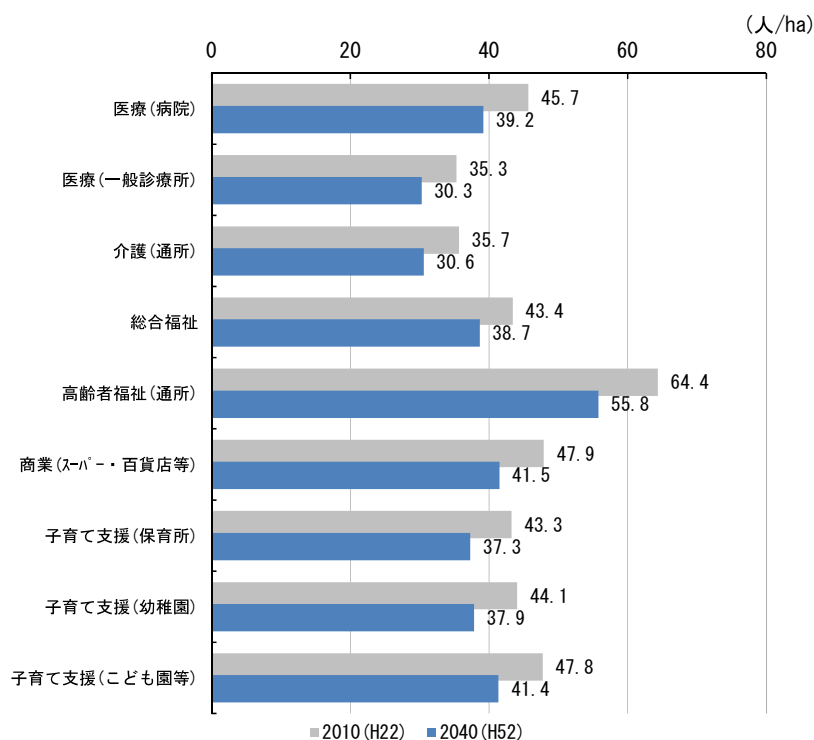


図 2-11-7 1施設当たりの徒歩圏内人口密度（市内全域）

※参考：都市機能施設の存在確率

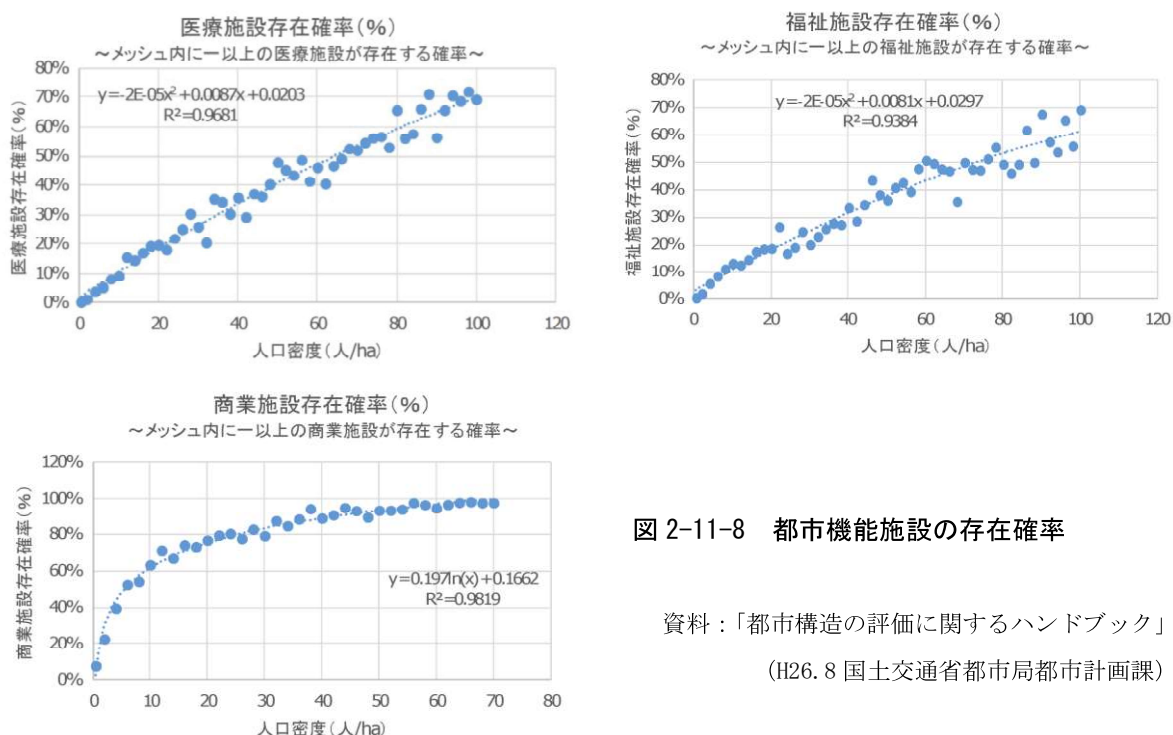


図 2-11-8 都市機能施設の存在確率

資料：「都市構造の評価に関するハンドブック」
 (H26.8 国土交通省都市局都市計画課)

小地域(町丁・字)を単位とした将来人口・世帯予測ツールのイメージ



図1 将来人口・世帯予測プログラムのメインメニュー
(メニューのガイドに従って操作を進めていきます。)

<対象市区町村の設定>

①	都道府県名	都道府県コード
	茨城県	08
②	市区町村名	市区町村コード
	つくば市	220

図2 プルダウンメニュー方式による対象都市の設定画面
(予測を行う都市をプルダウンメニューで選択します。)

<人口予測手法の設定>

コホート変化率法かコホート要因法のどちらかを選択し、そのパラメータ設定方法を1つ選択して下さい。

☐ ①コホート変化率法

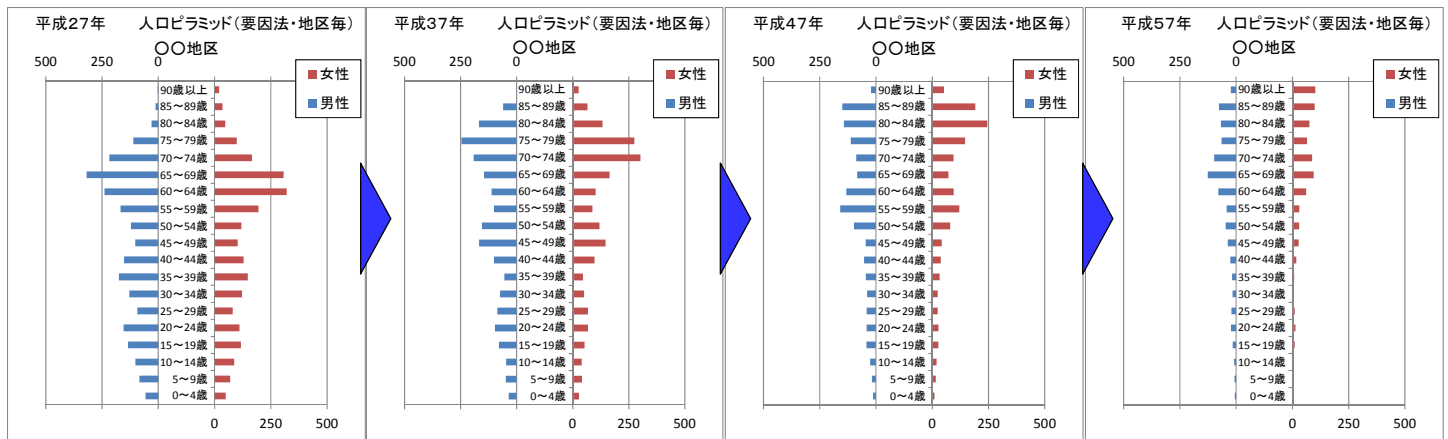
- ☐ 小地域毎のパラメータ
小地域毎にコホート変化率および子ども女性比を算出し、これを用いて将来人口予測を行う。
- ☐ 全小地域で平均したパラメータ
小地域毎に算出したコホート変化率および子ども女性比を、対象市区町村内の全小地域で平均し、この平均値を用いて将来人口予測を行う。

☒ ②コホート要因法

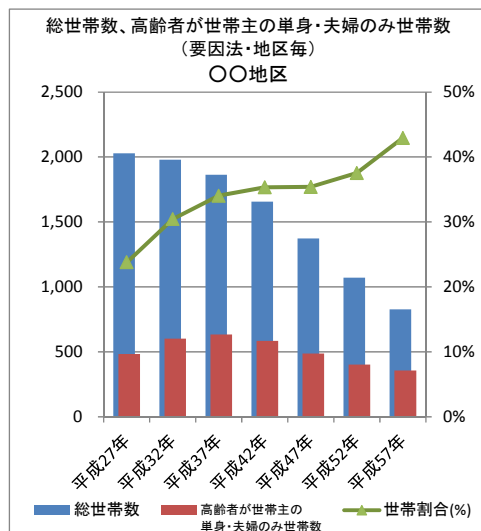
- ☒ 小地域毎のパラメータ
小地域毎に純移動率および子ども女性比を算出し、これを用いて将来人口予測を行う。
- ☐ 全小地域で平均したパラメータ
小地域毎に算出した純移動率および子ども女性比を、対象市区町村内の全小地域で平均し、この平均値を用いて将来人口予測を行う。
- ☐ 社人研のパラメータ
国立社会保障・人口問題研究所の地域別将来推計人口で使われている仮定値「純移動率」「子ども女性比」「0-4歳性比」を用いて、コホート要因法による将来人口予測を行う。

図3 チェックボックス方式による人口予測手法の設定画面
(人口予測手法やパラメータをチェックボックスで設定します。)

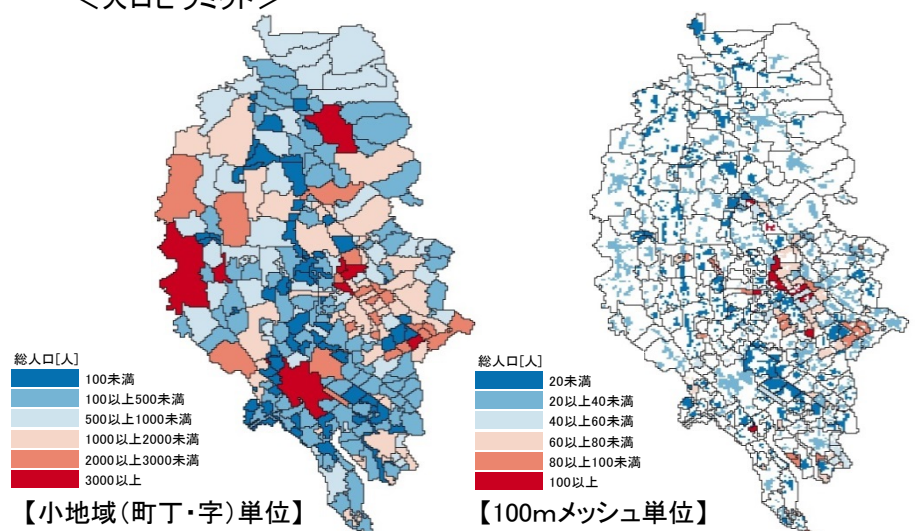
本ツールに付属のプログラムにより、予測結果について、次のようなグラフやマップを作成することなどが可能です。(グラフ作成機能はバージョン2の新機能)



<人口ピラミッド>



<総世帯数、高齢者が世帯主の単身・夫婦のみ世帯数>



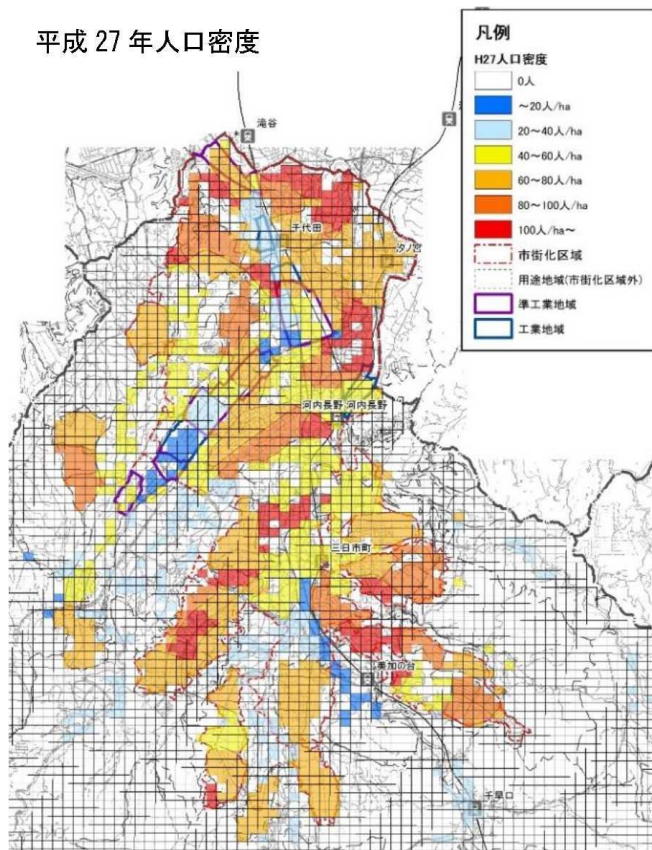
<人口予測結果のマップ表示例>

(3) 現況及び将来の人口分布

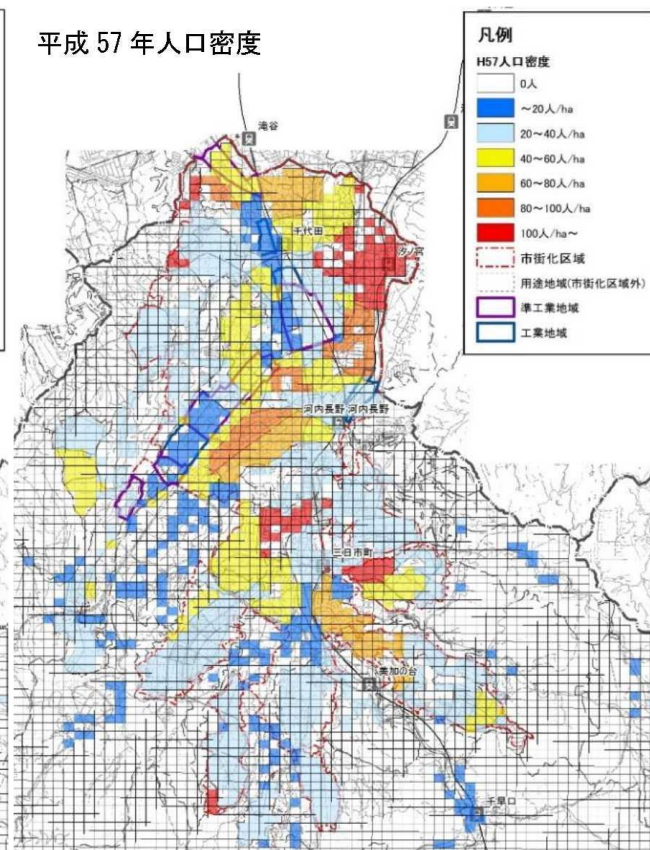
市街化区域内で人口密度が 40 人/ha を下回る地域は、平成 27 年には工業系地域など一部地域に限られますが、平成 57 年には駅周辺や開発団地なども含む市街地の大部分を占めています。

市街化区域の周縁部の開発団地で特に人口減少割合が大きく、高齢人口割合も高くなっています。

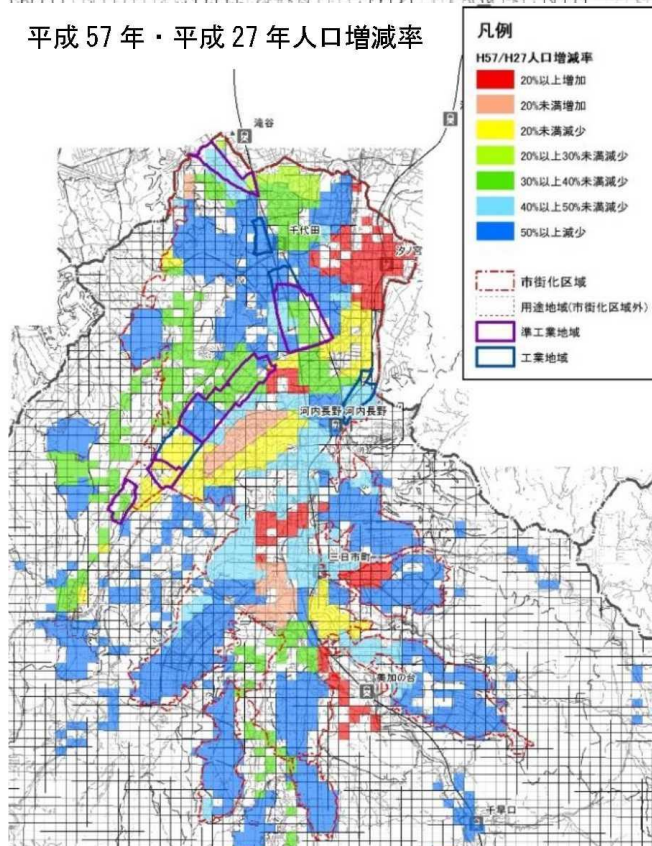
平成 27 年人口密度



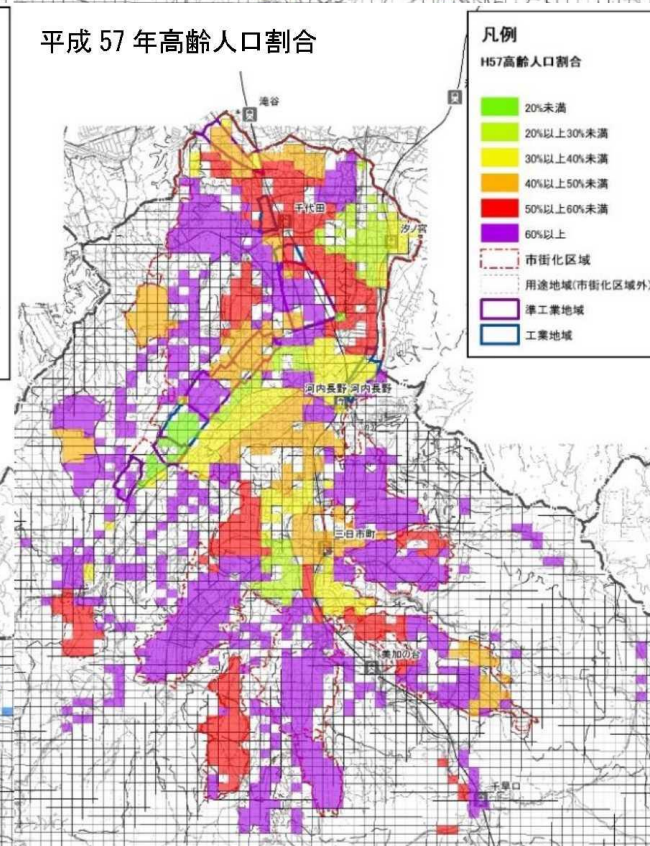
平成 57 年人口密度



平成 57 年・平成 27 年人口増減率



平成 57 年高齢人口割合



資料：国勢調査、将来人口・世帯予測ツール

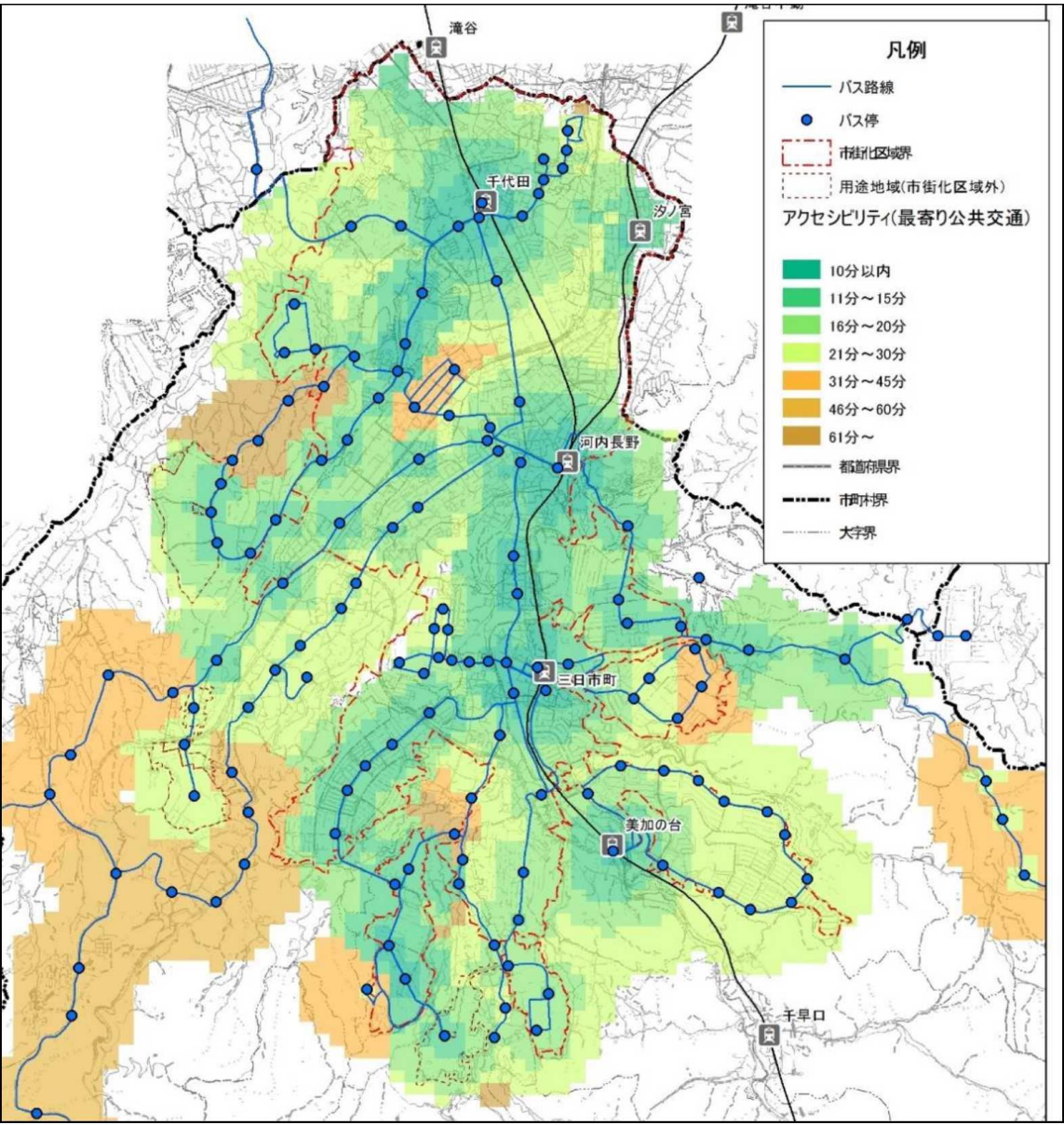
(2) 現況及び将来の人口分布

①最寄りの公共交通までのアクセシビリティ

最寄りの公共交通までのアクセシビリティが 30 分以内の範囲に居住する人口は市全体人口の約 91%であり、大部分を占めています。

■ アクセシビリティ分析（最寄りの公共交通）

最寄り公共交通までの アクセシビリティ	居住人口	市全体人口に占める 割合
10 分以内	約 9,800 人	10%
15 分以内	約 38,800 人	38%
20 分以内	約 74,700 人	73%
30 分以内	約 93,200 人	91%



市内各地点から、居住者が自宅を出発し、徒歩でバスまたは鉄道に乗車するまでの期待時間を「最寄りの公共交通までのアクセシビリティ」として表します。

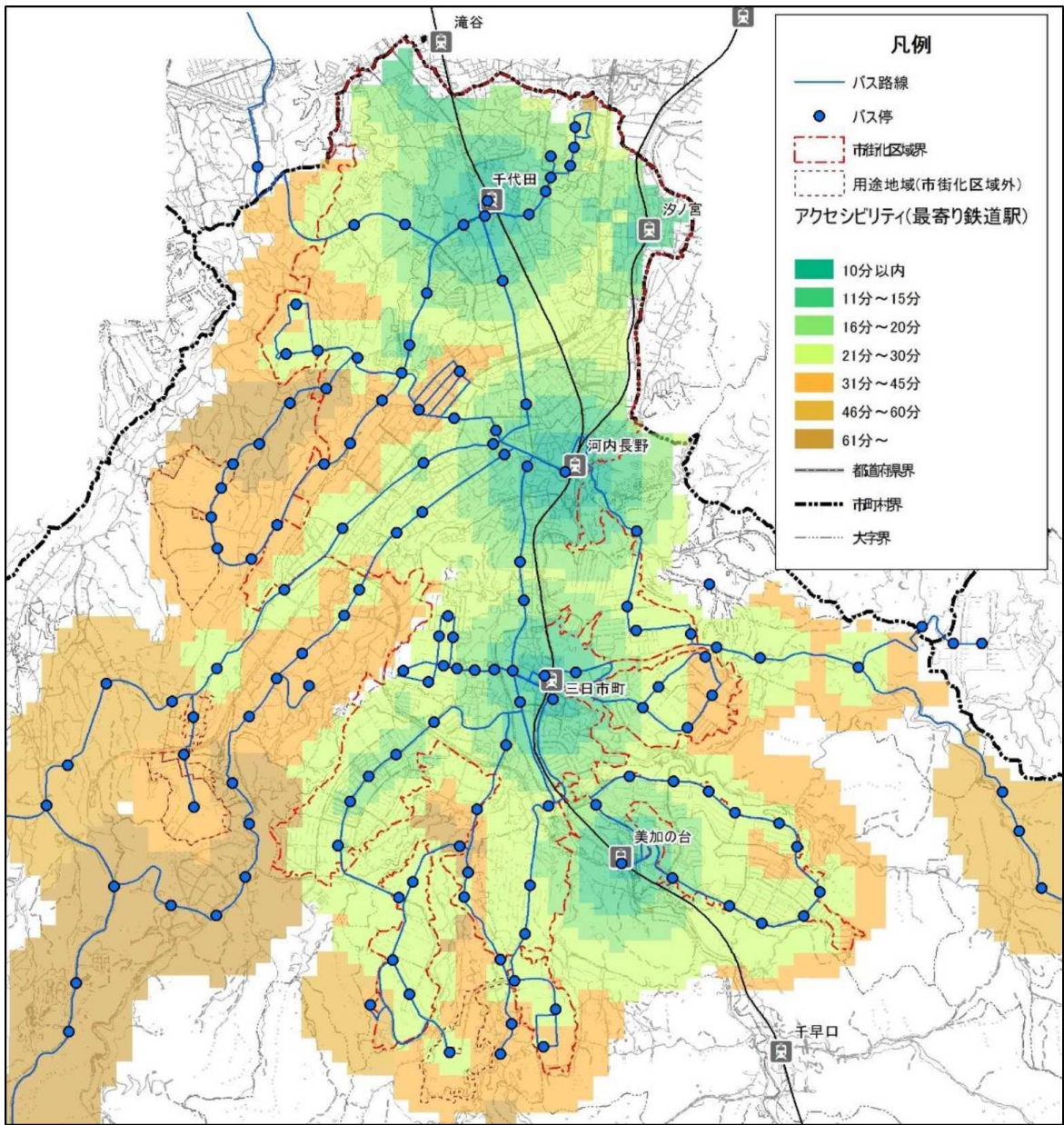
〔最寄りの公共交通までのアクセシビリティ〕=(バス停又は駅までの移動時間(徒歩)+バス(電車)待ち時間)

②最寄りの鉄道駅までのアクセシビリティ

最寄りの鉄道駅までのアクセシビリティが 30 分以内の範囲に居住する人口は市全体人口の約 79%であり、15 分以内の範囲の居住人口は約 17%で、鉄道駅の利便性が高い地域は一部の市街地に限られます。

■ アクセシビリティ分析（最寄りの鉄道駅）

最寄り鉄道駅までの アクセシビリティ	居住人口	市全体人口に占める 割合
10 分以内	約 4,500 人	4%
15 分以内	約 17,600 人	17%
20 分以内	約 43,200 人	42%
30 分以内	約 81,700 人	79%



市内各地点から、居住者が自宅を出発し、徒歩もしくはバスを利用して鉄道に乗車するまでの期待時間を「最寄りの鉄道駅までのアクセシビリティ」として表します。

〔最寄りの鉄道駅までのアクセシビリティ〕

= (バス停又は駅までの移動時間(徒歩) + バス待ち時間 + バスの乗車時間 + 電車待ち時間)

(3) アクセシビリティ分析と将来人口増減率の重ね合わせ

①最寄りの公共交通

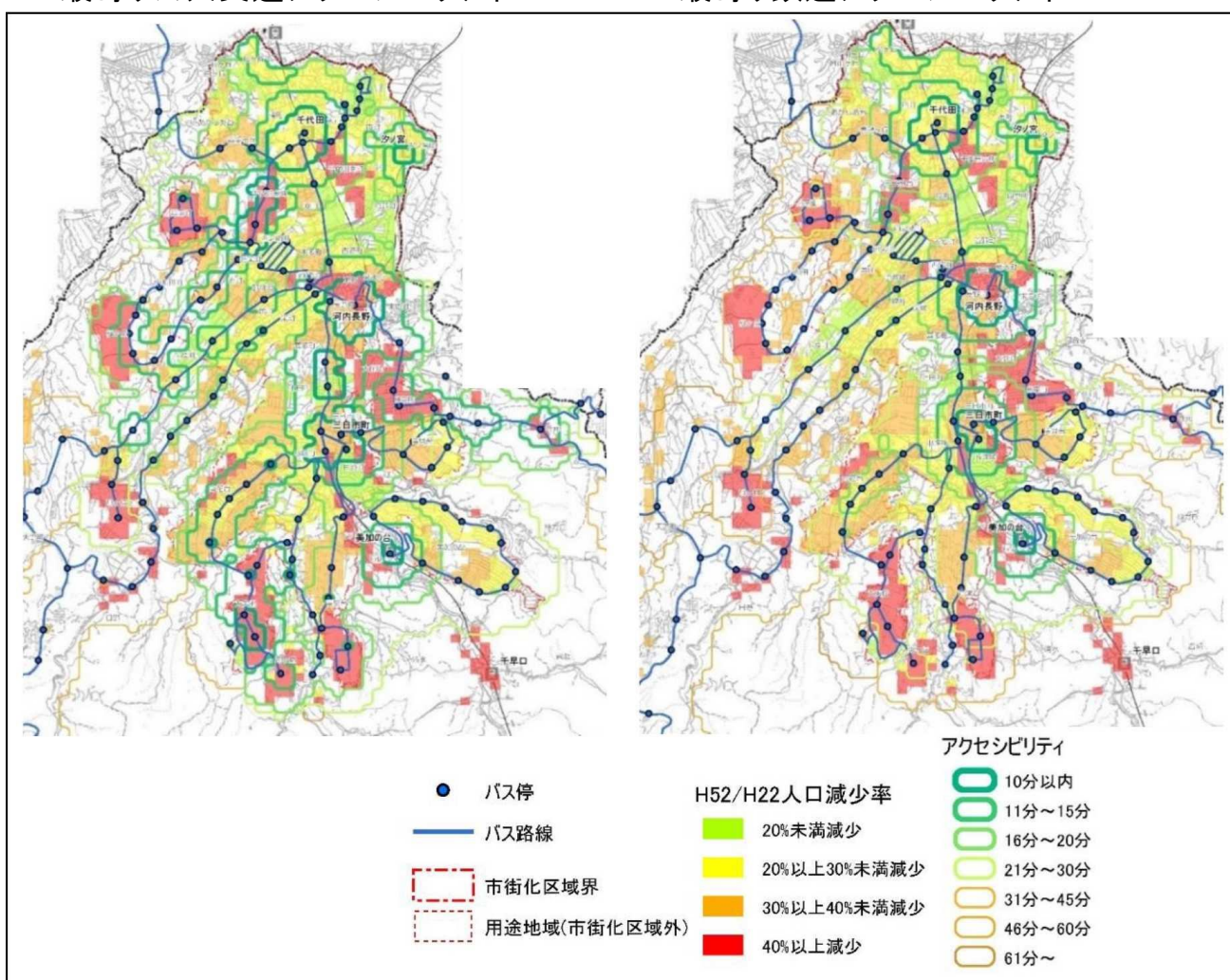
市域西部、南部の開発団地などにおいては、現況ではバス路線により公共交通が確保されているものの、将来の人口減少が顕著な地域が見られます。

②最寄りの鉄道駅

河内長野駅周辺や、千代田台町など、鉄道駅へのアクセスが比較的良好な駅周辺地域においても、人口減少が顕著な地域が見られます。

■最寄り公共交通アクセシビリティ

■最寄り鉄道アクセシビリティ



●都市交通に関する課題

- ◆現状では市内に張り巡らされるバス路線網により、公共交通が概ね確保できていますが、将来的には沿線人口の減少により、バス路線の維持が難しくなることが考えられます。持続的に公共交通を確保するため、居住機能の誘導により、沿線において一定の人口密度を確保する取り組みが求められます。
- ◆鉄道駅へのアクセスが良好な公共交通が便利な地域への居住誘導を図ることで、利便性が高く暮らしやすいまちづくりを進めることが求められます。

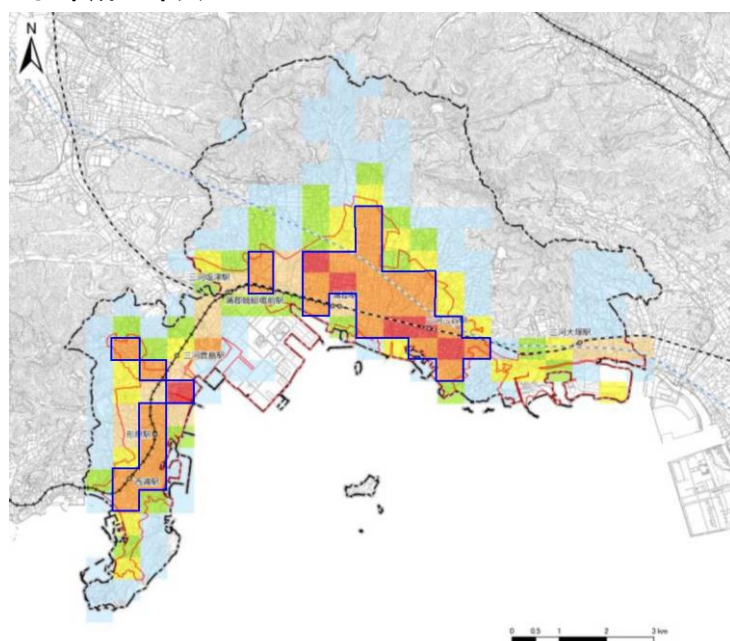
(2) 将来の人口の推計結果

① 総人口の分布(500mメッシュ)

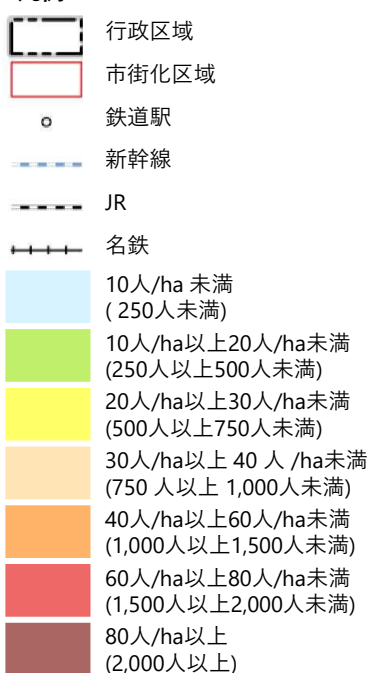
将来(令和 22 年)の人口は、特に、鉄道駅周辺等において減少すると想定されます。一方で、市役所周辺市街地で人口が増加し、人口密度が 40 人/ha 以上となる地域が残っていますが、範囲は限定されます。

■ 総人口の分布 (500m メッシュ)

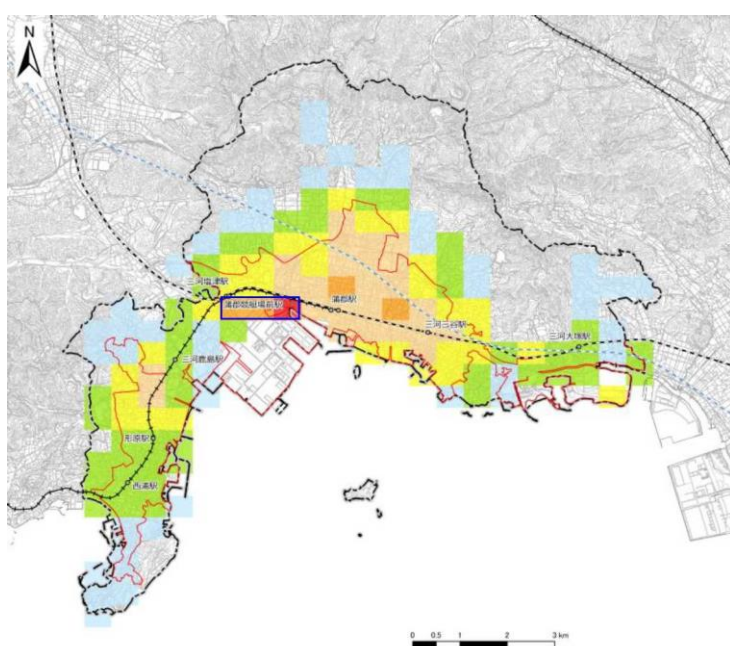
○ 平成22年人口



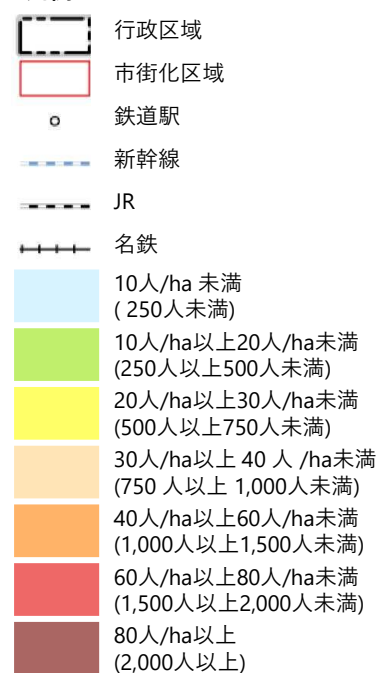
凡例



○ 令和22年人口

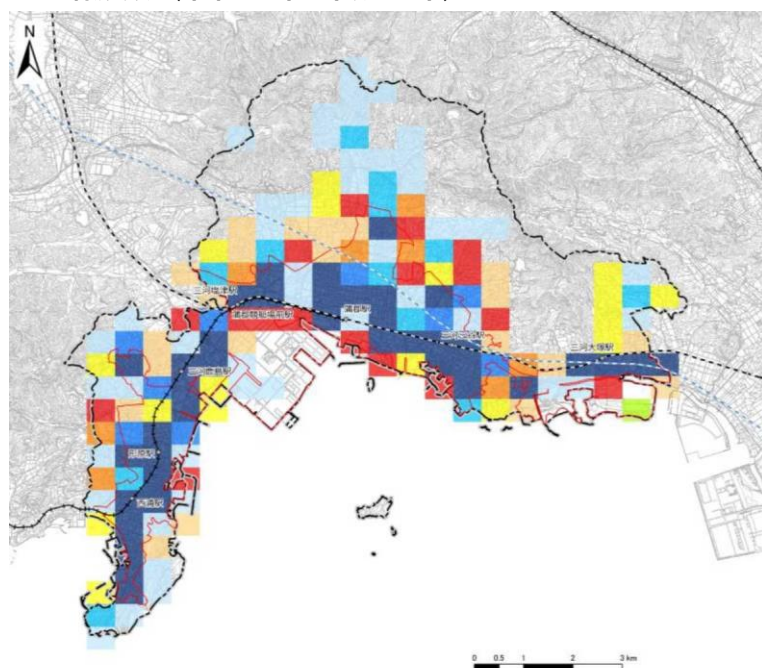


凡例

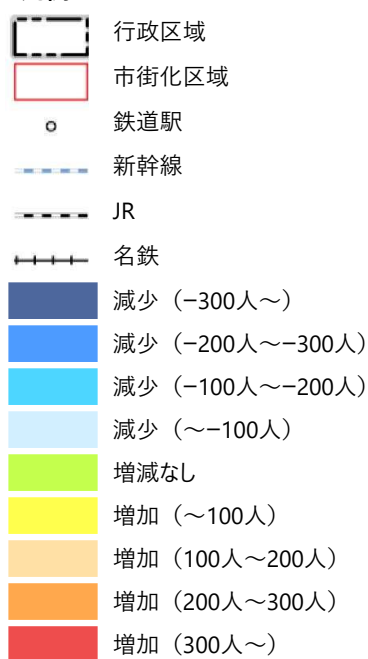


資料：(平成 22 年) 国勢調査、(令和 22 年) 推計値

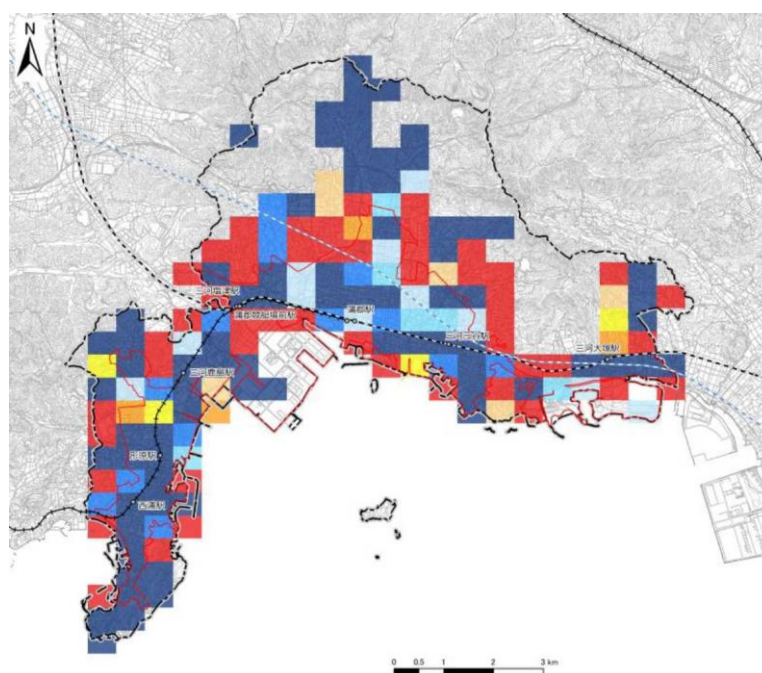
○ 増減数（令和22年-平成22年）



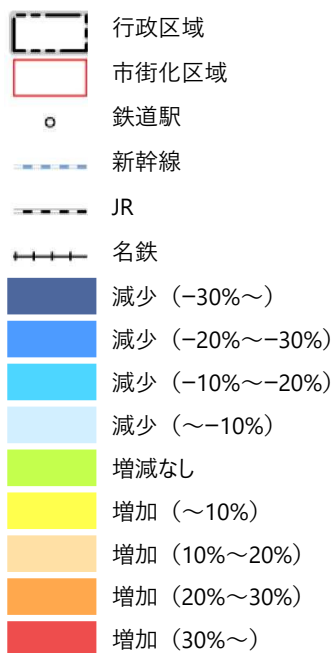
凡例



○ 増加率（（令和22年÷平成22年）-1）



凡例



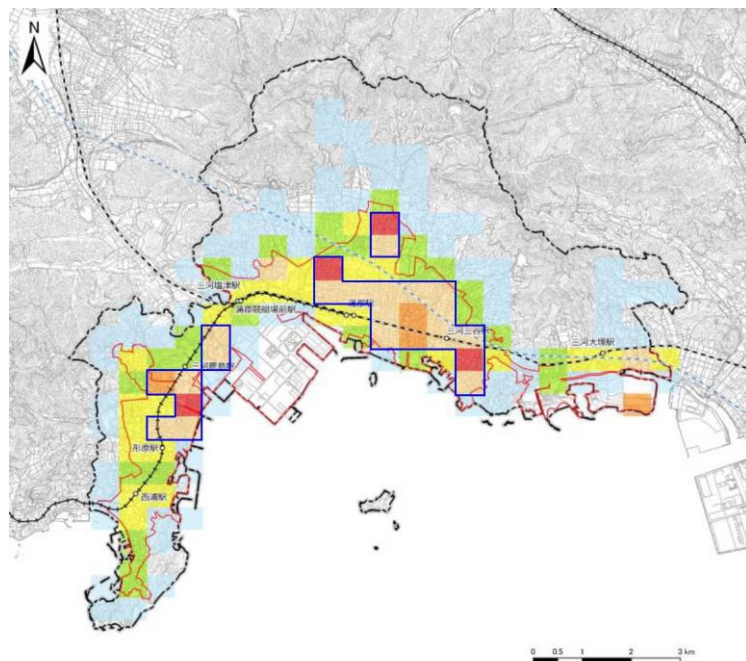
資料：（平成22年）国勢調査、（令和22年）推計値

② 年少人口の分布(500mメッシュ)

将来（令和 22 年）の人口は、全市的に減少することが想定されます。総人口と同様に、特に、鉄道駅周辺等において減少すると想定されます。

■ 年少者の分布（500m メッシュ）

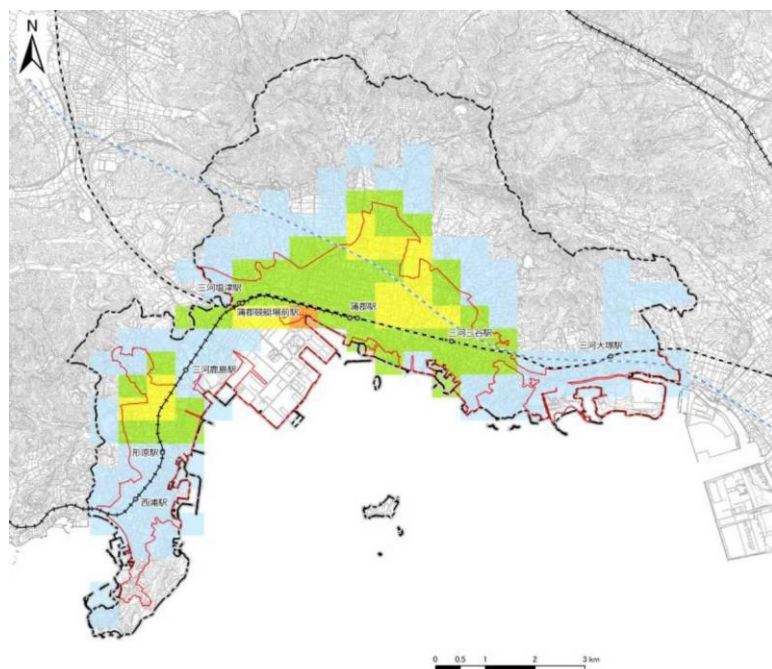
○ 平成22年人口



凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 新幹線
- JR
- 名鉄
- 50人未満
- 50人以上100人未満
- 100人以上150人未満
- 150人以上200人未満
- 200人以上250人未満
- 250人以上

○ 令和22年人口

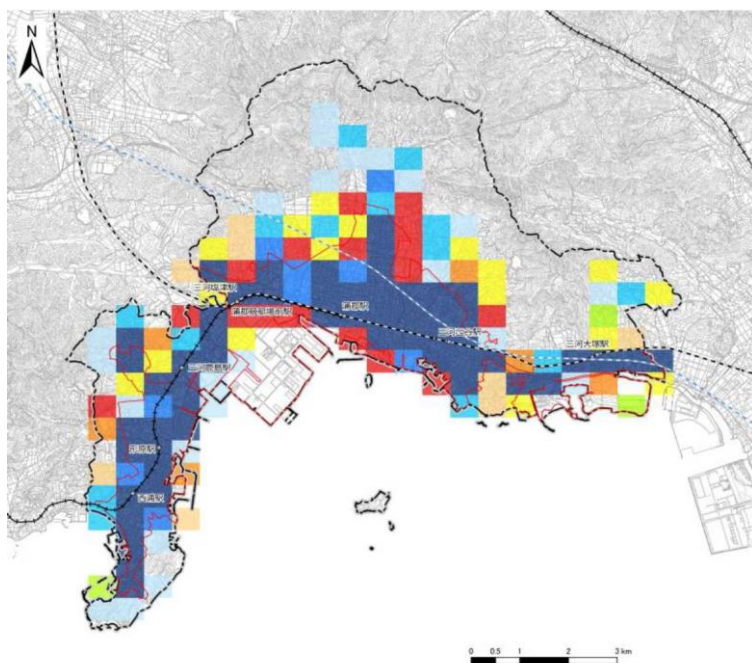


凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 新幹線
- JR
- 名鉄
- 50人未満
- 50人以上100人未満
- 100人以上150人未満
- 150人以上200人未満
- 200人以上250人未満
- 250人以上

資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

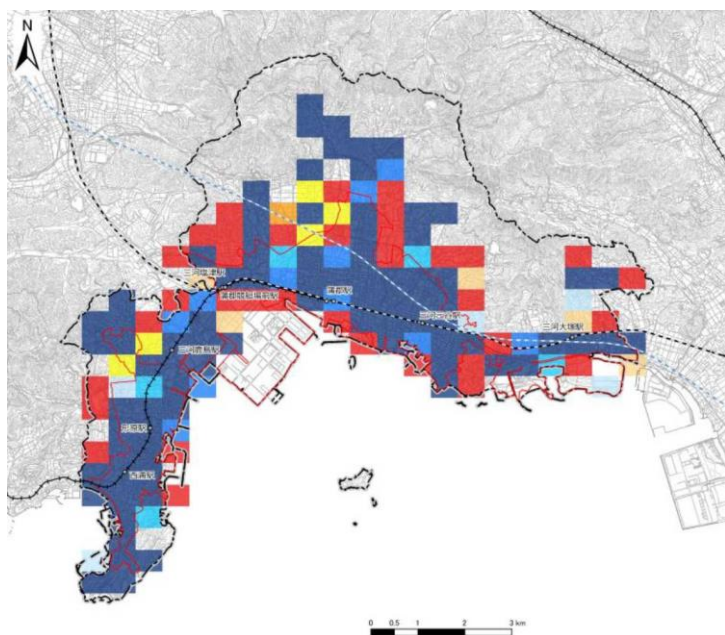
○ 増減数（令和22年-平成22年）



凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 新幹線
- JR
- 名鉄
- 減少（-30人～）
- 減少（-20人～-30人）
- 減少（-10人～-20人）
- 減少（～-10人）
- 増減なし
- 増加（～10人）
- 増加（10人～20人）
- 増加（20人～30人）
- 増加（30人～）

○ 増加率（（令和22年÷平成22年）-1）



凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 新幹線
- JR
- 名鉄
- 減少（-50%～）
- 減少（-40%～-50%）
- 減少（-30%～-40%）
- 減少（-20%～-30%）
- 減少（-10%～-20%）
- 減少（～-10%）
- 増加（～10%）
- 増加（10%～20%）
- 増加（20%～）

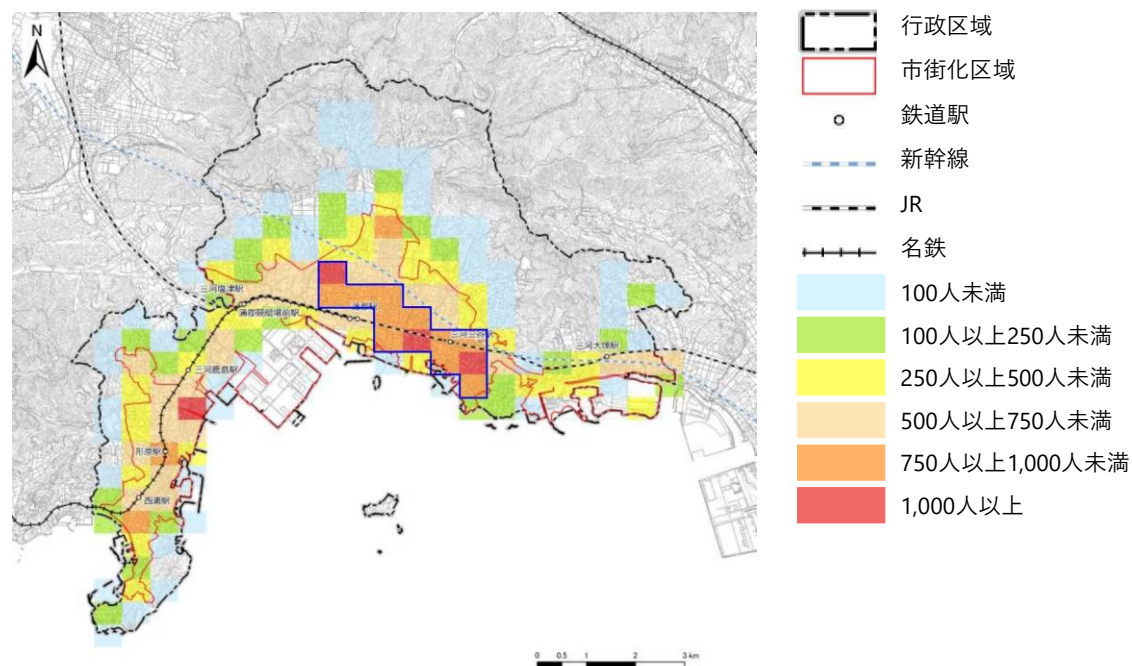
資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

③ 生産年齢人口の分布(500mメッシュ)

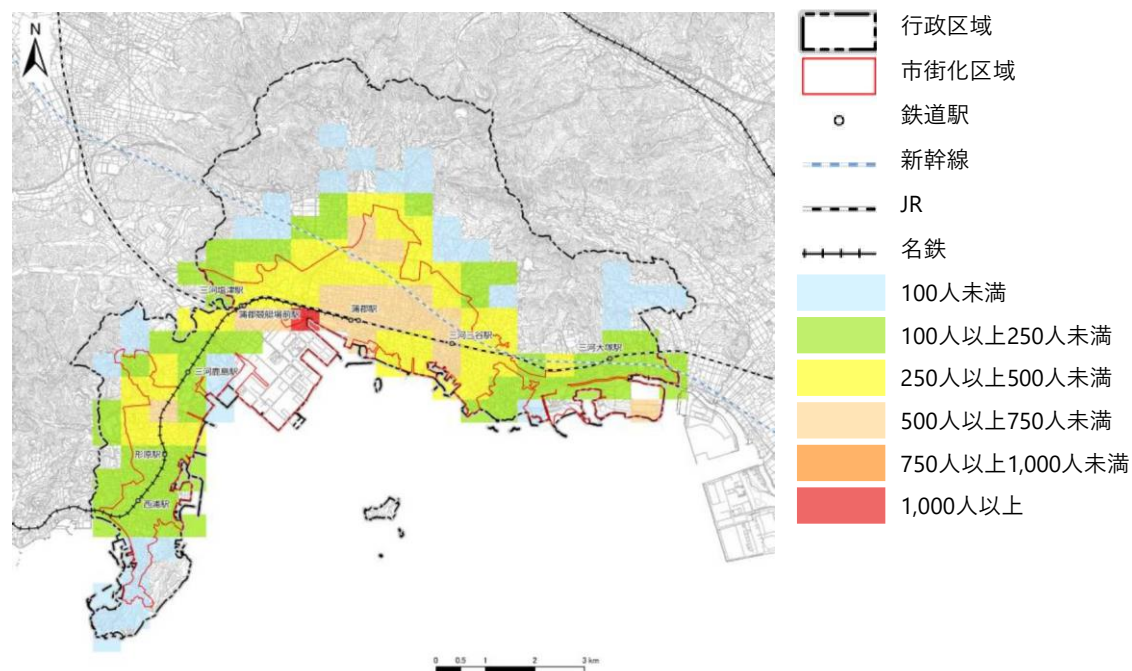
将来（令和 22 年）の人口は、全市的に減少することが想定されます。総人口と同様に、特に、鉄道駅周辺等において減少すると想定されます。

■ 生産年齢人口の分布（500m メッシュ）

○ 平成22年人口

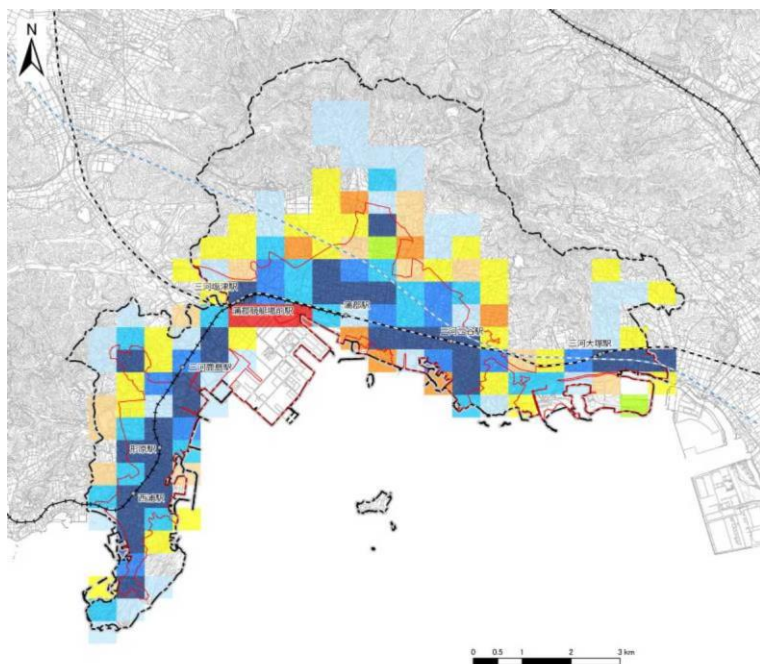


○ 令和22年人口



資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

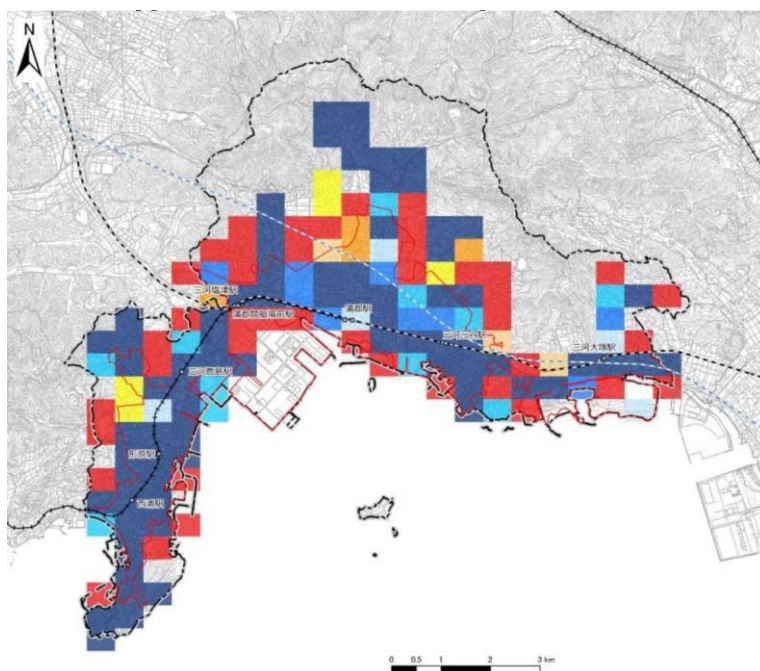
○ 増減数（令和22年-平成22年）



凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 新幹線
- JR
- 名鉄
- 減少（-300人〜）
- 減少（-200人〜-300人）
- 減少（-100人〜-200人）
- 減少（〜-100人）
- 増減なし
- 増加（〜100人）
- 増加（100人〜200人）
- 増加（200人〜300人）
- 増加（300人〜）

○ 増加率（（令和22年÷平成22年）-1）



凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 新幹線
- JR
- 名鉄
- 減少（-30%〜）
- 減少（-20%〜-30%）
- 減少（-10%〜-20%）
- 減少（0%〜-10%）
- 増加（0%〜10%）
- 増加（10%〜20%）
- 増加（20%〜30%）
- 増加（30%〜）

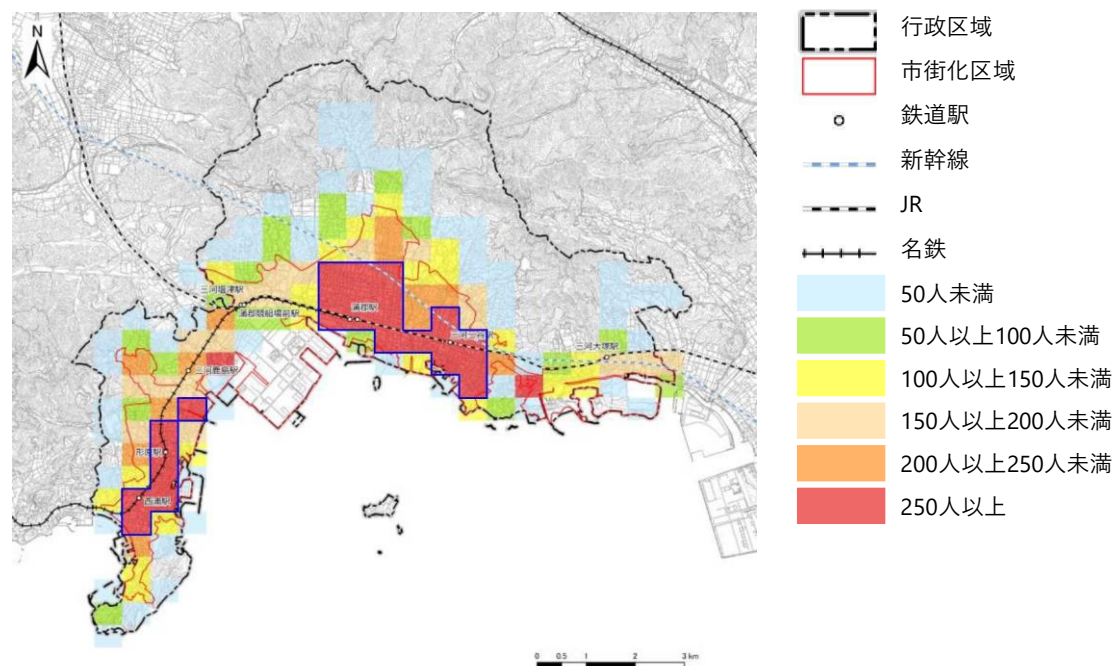
資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

④ 高齢者（65歳以上）の分布(500mメッシュ)

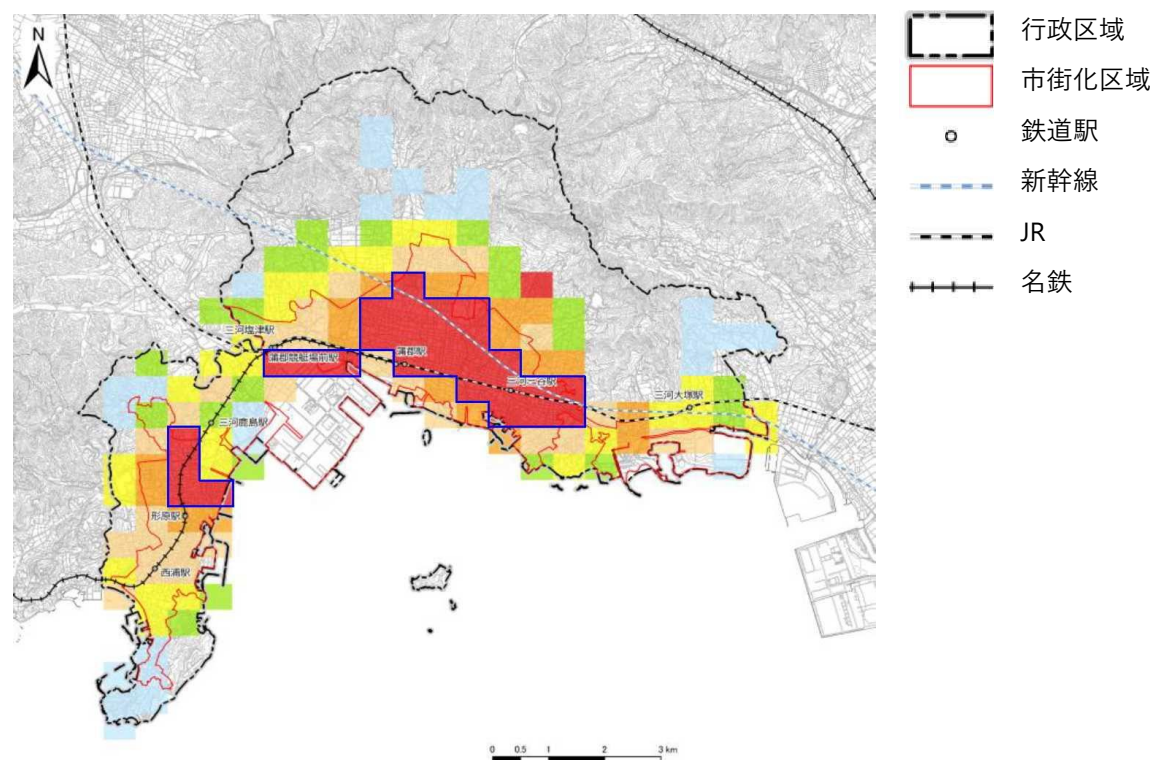
将来（令和 22 年）の高齢者数は、全市的に増加することが想定されます。市街化区域内の広い範囲で、高齢者が多い地域(メッシュ)が分布しています。一方で、鉄道駅周辺では、高齢者数が減少するなど、年少人口と生産年齢人口を含む各年代で人口が減少すると想定されます。

■ 高齢者（65歳以上）の分布（500m メッシュ）

○ 平成22年人口

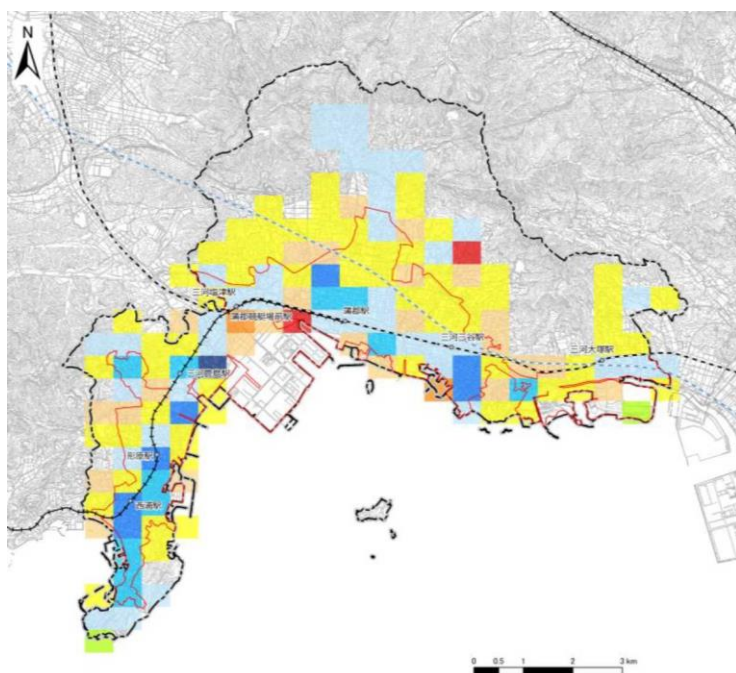


○ 令和22年人口



資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

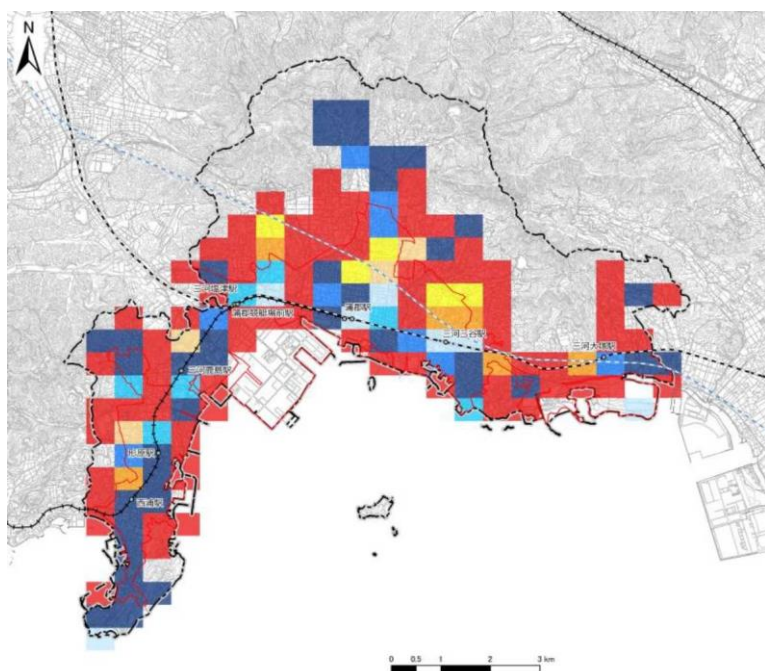
○ 増減数（令和22年-平成22年）



凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 新幹線
- JR
- 名鉄
- 減少（-300人～）
- 減少（-200人～-300人）
- 減少（-100人～-200人）
- 減少（～-100人）
- 増減なし
- 増加（～100人）
- 増加（100人～200人）
- 増加（200人～300人）
- 増加（300人～）

○ 増加率（（令和22年÷平成22年）-1）



凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 新幹線
- JR
- 名鉄
- 減少（-30%～）
- 減少（-20%～-30%）
- 減少（-10%～-20%）
- 減少（0%～-10%）
- 増加（0%～10%）
- 増加（10%～20%）
- 増加（20%～30%）
- 増加（30%～）

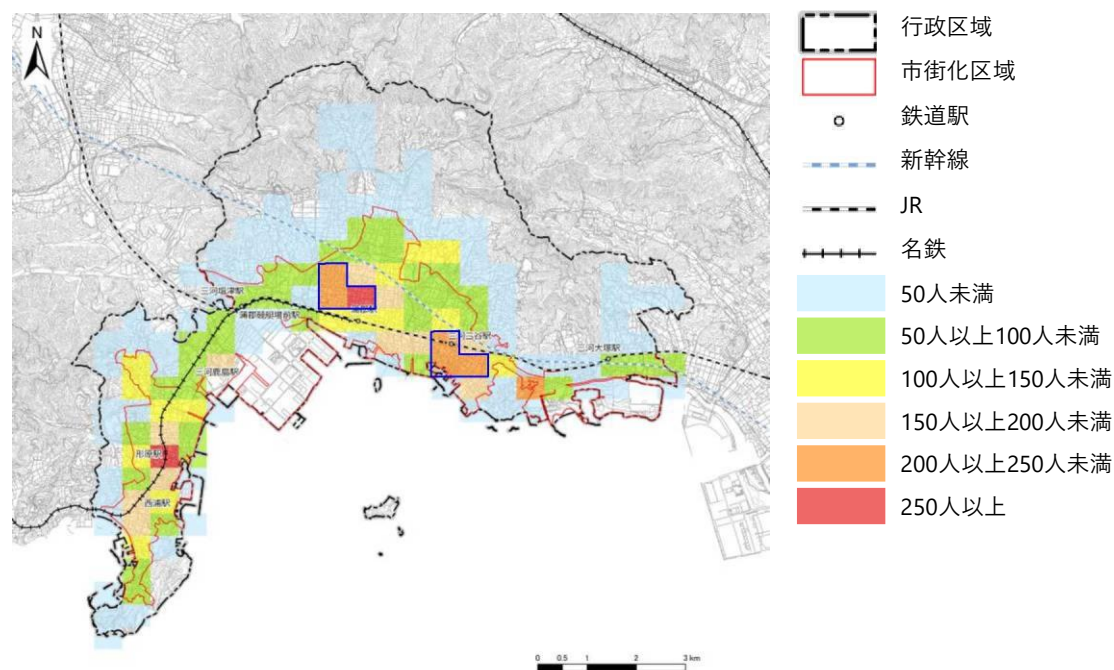
資料：（平成22年）国勢調査、（令和22年）推計値

⑤ 高齢者（75 歳以上）の分布(500mメッシュ)

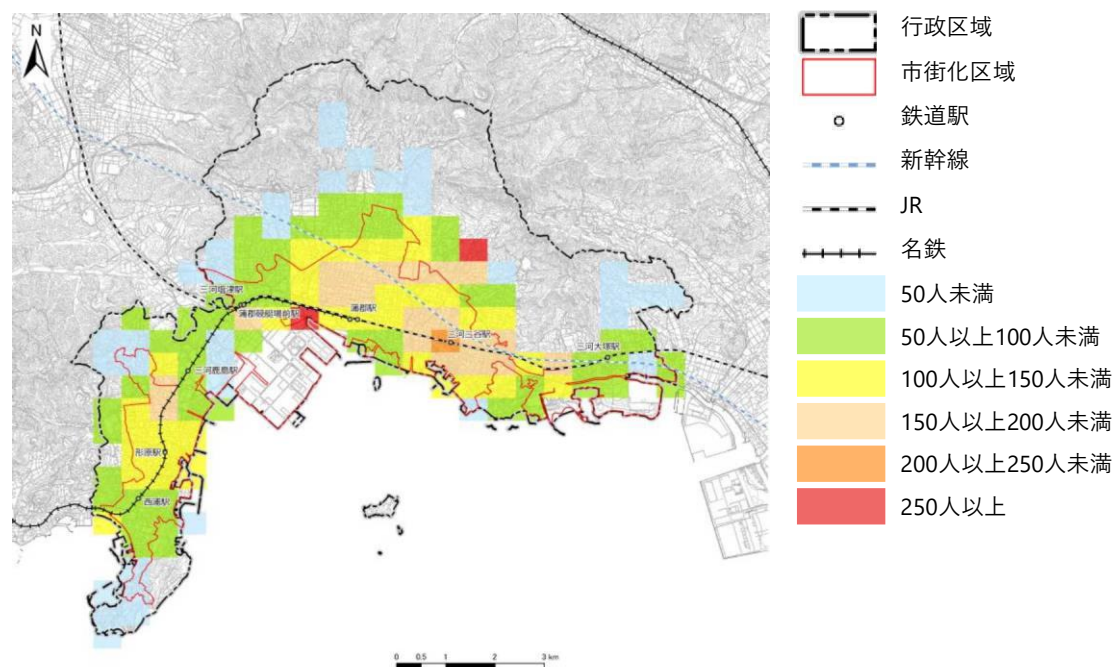
将来(令和 22 年)の 75 歳以上の高齢者数は、全市的に増加することが想定されます。市街化区域内外の広い範囲で、高齢者が多い地域(メッシュ)が分布しています。

■ 高齢者（75 歳以上）の分布（500m メッシュ）

○ 平成22年人口

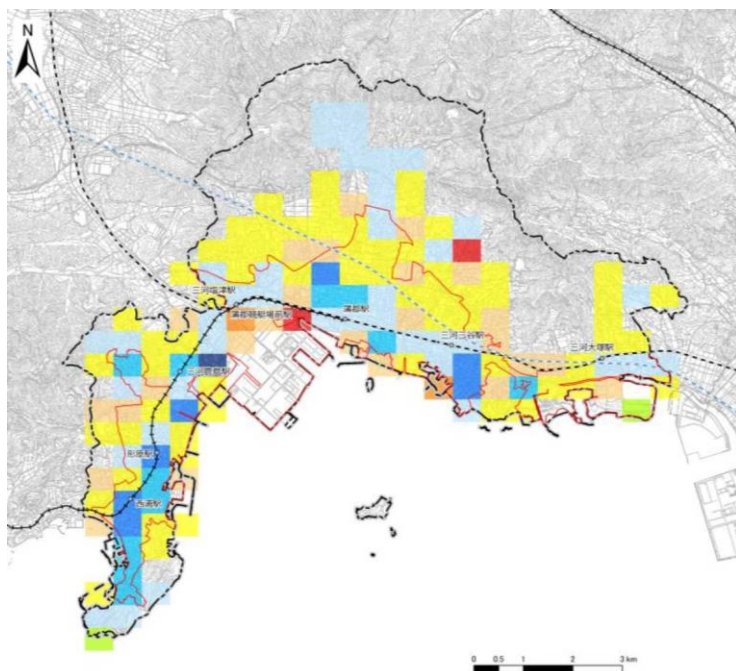


○ 令和22年人口



資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

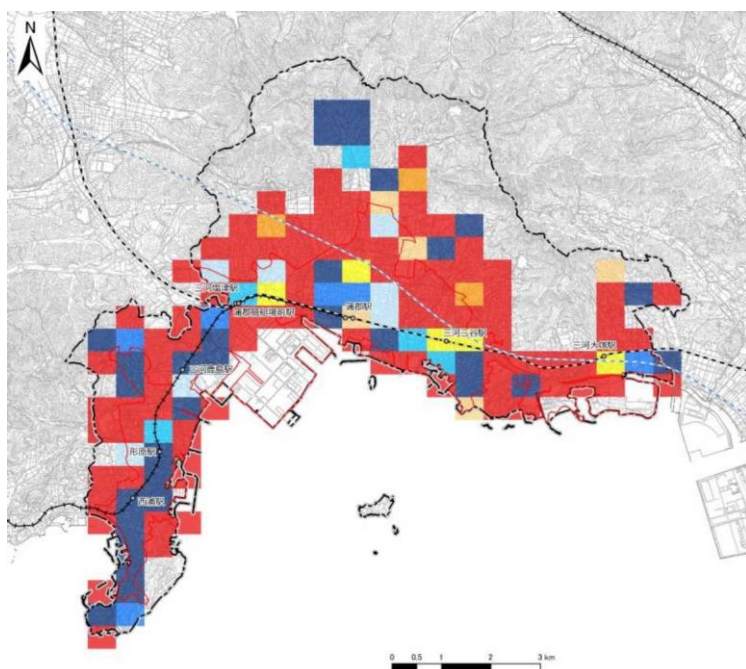
○ 増減数（令和22年-平成22年）



凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 新幹線
- JR
- 名鉄
- 減少（-150人～）
- 減少（-100人～-150人）
- 減少（-50人～-100人）
- 減少（～-50人）
- 増減なし
- 増加（～50人）
- 増加（50人～100人）
- 増加（100人～150人）
- 増加（150人～）

○ 増加率（（令和22年÷平成22年）-1）



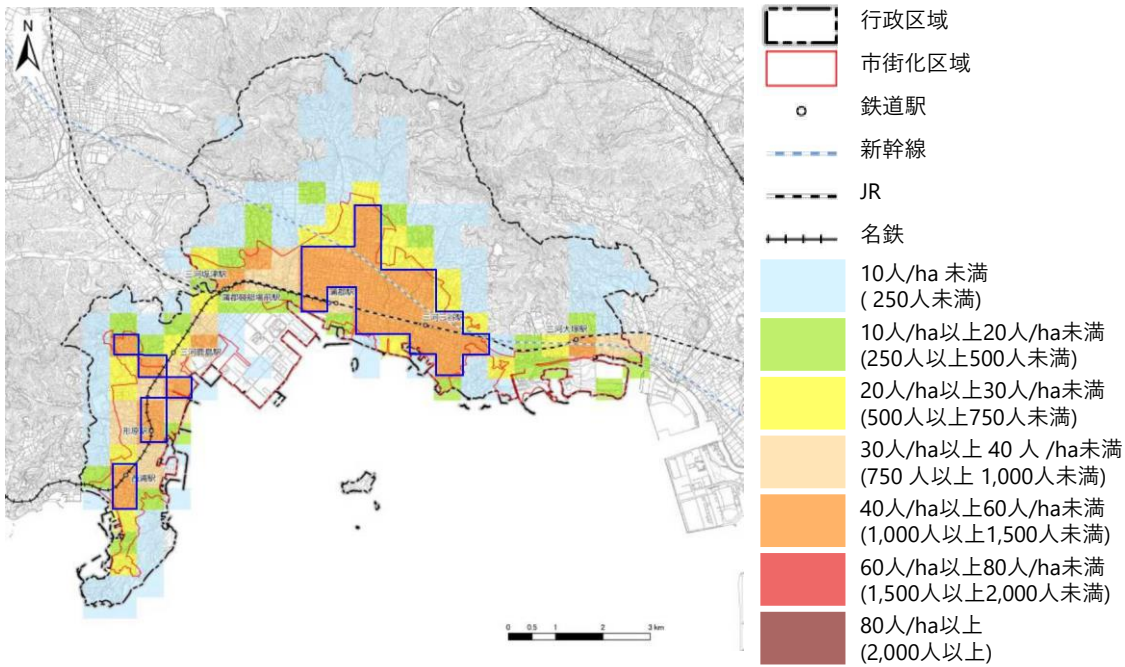
凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 新幹線
- JR
- 名鉄
- 減少（-30%～）
- 減少（-20%～-30%）
- 減少（-10%～-20%）
- 減少（0%～-10%）
- 増加（0%～10%）
- 増加（10%～20%）
- 増加（20%～30%）
- 増加（30%～）

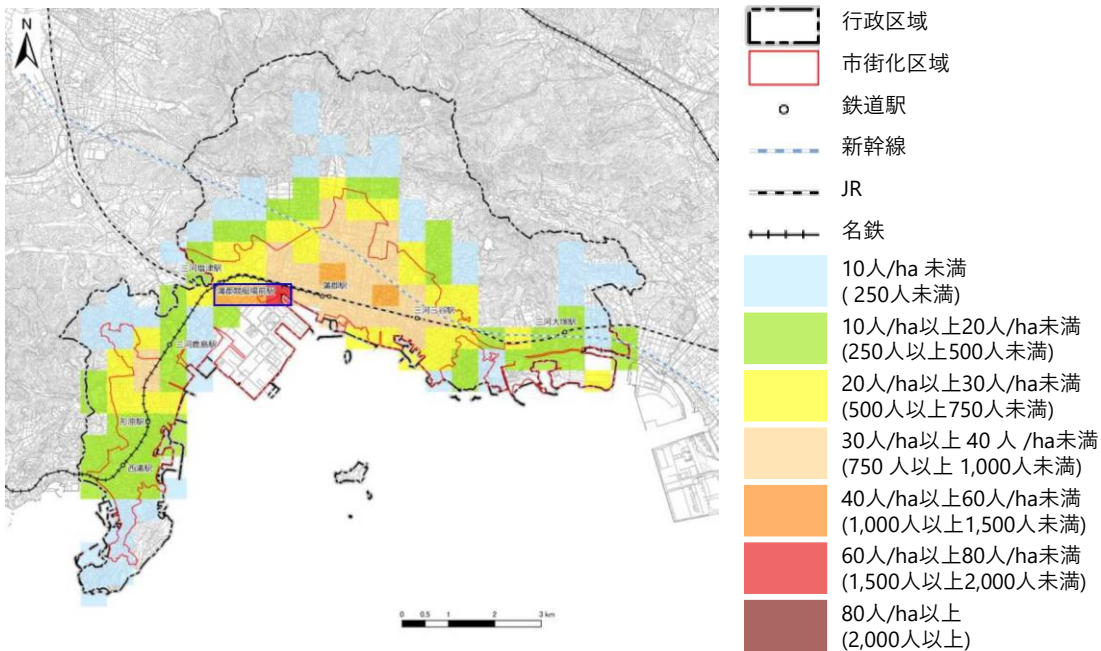
資料：（平成22年）国勢調査、（令和22年）推計値

■ 参考：総人口（500m メッシュ）：H27 との比較

○ 平成27年人口

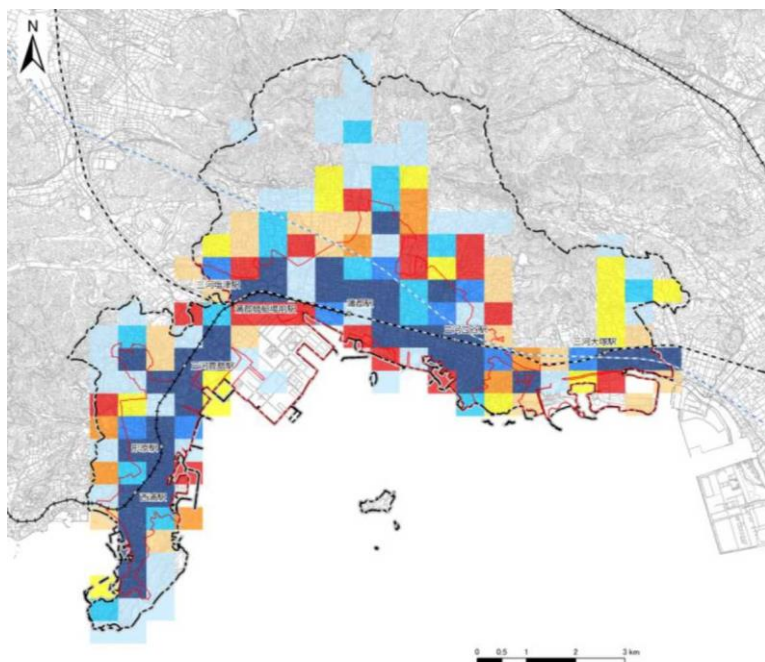


○ 令和22年人口



資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

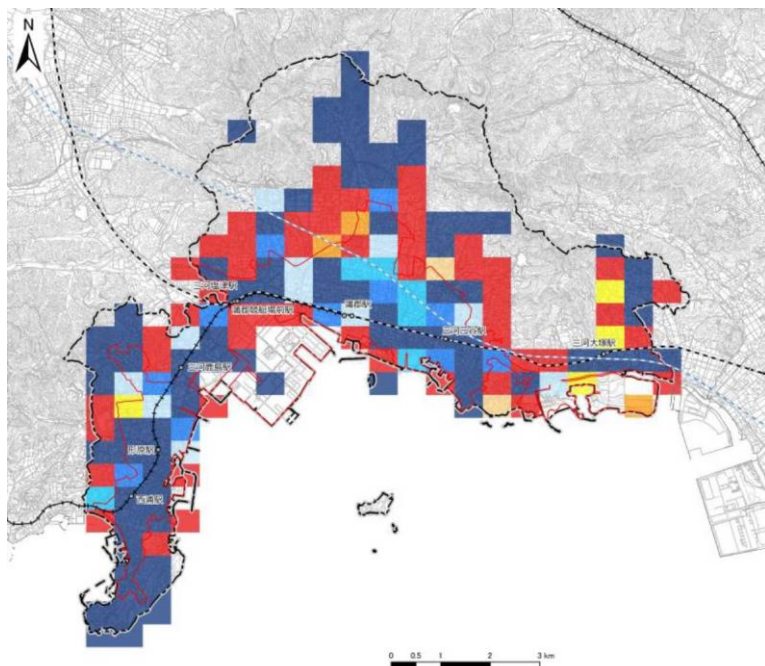
○ 増減数（令和22年-平成27年）



凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 新幹線
- JR
- 名鉄
- 減少（-300人〜）
- 減少（-200人〜-300人）
- 減少（-100人〜-200人）
- 減少（〜-100人）
- 増減なし
- 増加（〜100人）
- 増加（100人〜200人）
- 増加（200人〜300人）
- 増加（300人〜）

○ 増加率（（令和22年÷平成27年）-1）



凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 新幹線
- JR
- 名鉄
- 減少（-30%〜）
- 減少（-20%〜-30%）
- 減少（-10%〜-20%）
- 減少（〜-10%）
- 増減なし
- 増加（〜10%）
- 増加（10%〜20%）
- 増加（20%〜30%）
- 増加（30%〜）

資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

3 本市の現状と将来動向

①人口

○将来人口を地区別に見ると、総人口が減少するなか、小倉都心とその周辺、八幡西区北部、小倉南区西部などでは一定の人口集積がみられます。

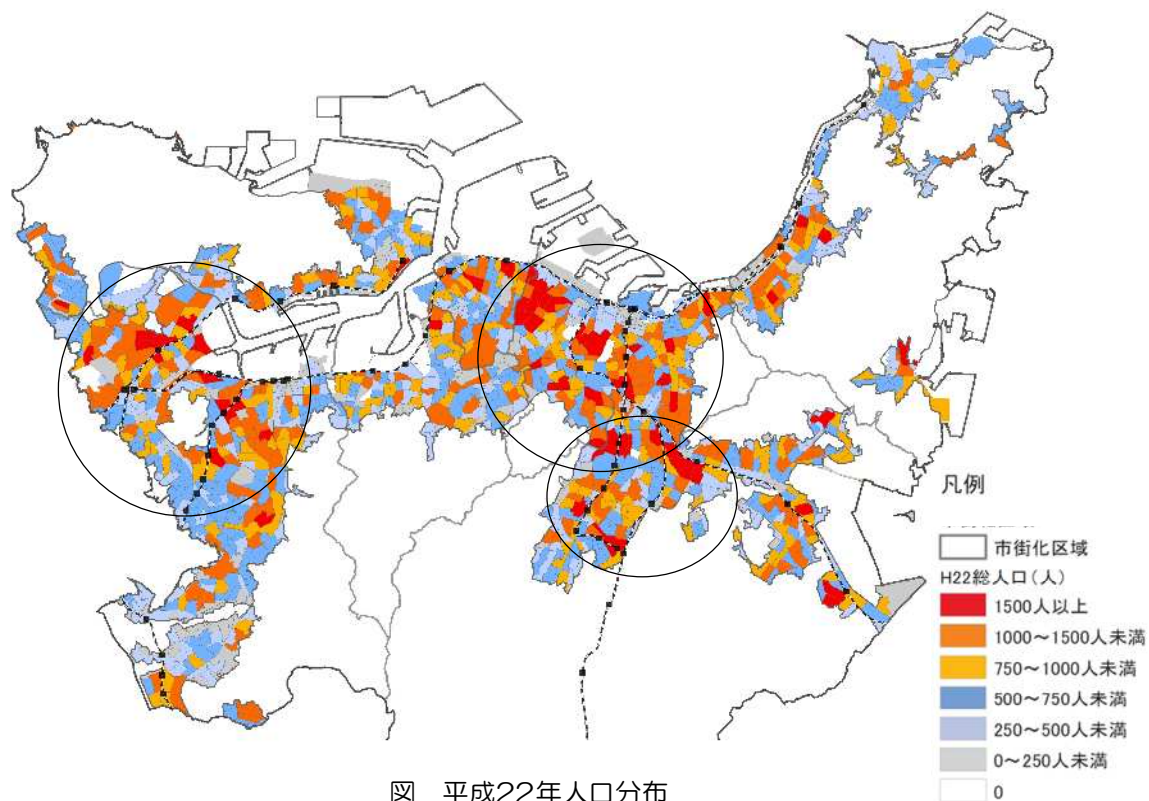


図 平成22年人口分布

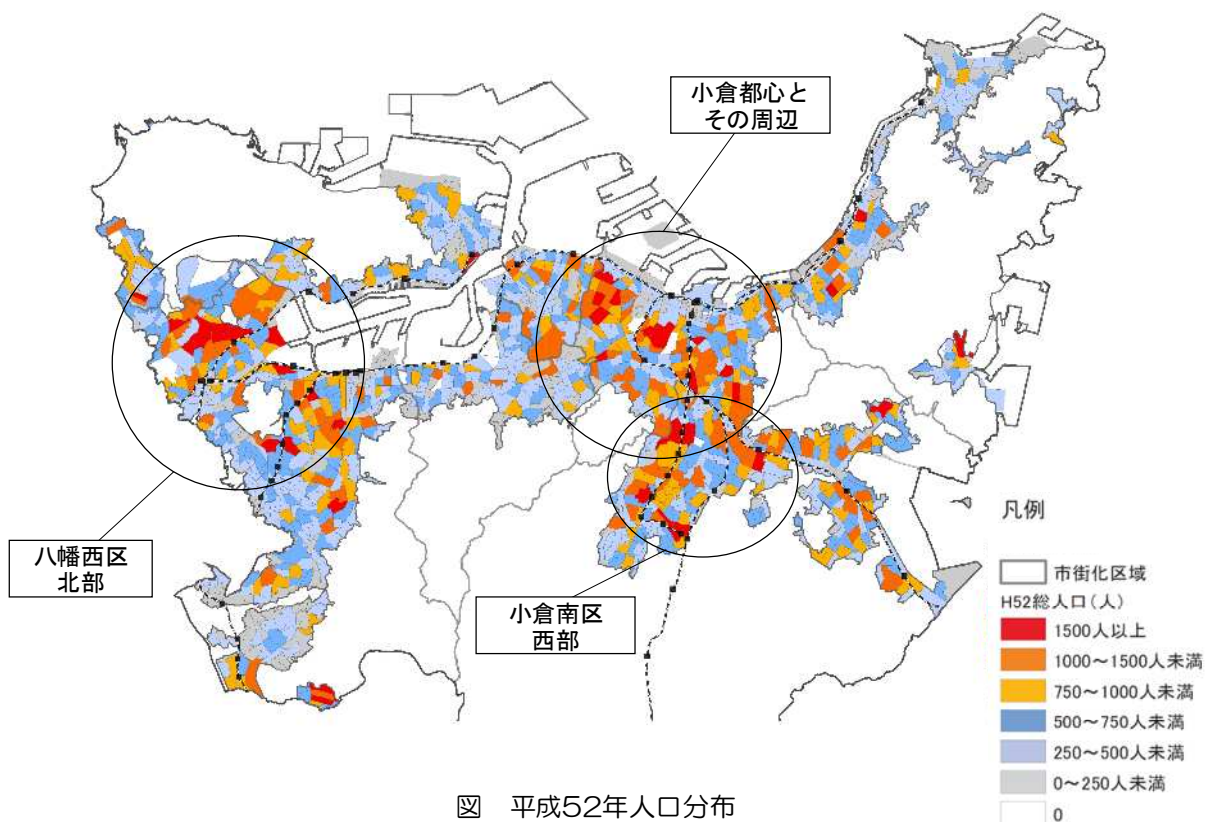


図 平成52年人口分布

②人口密度

○人口密度を地区別に見ると、八幡東区、若松区東部、門司区北部などで密度が大きく低下しています。

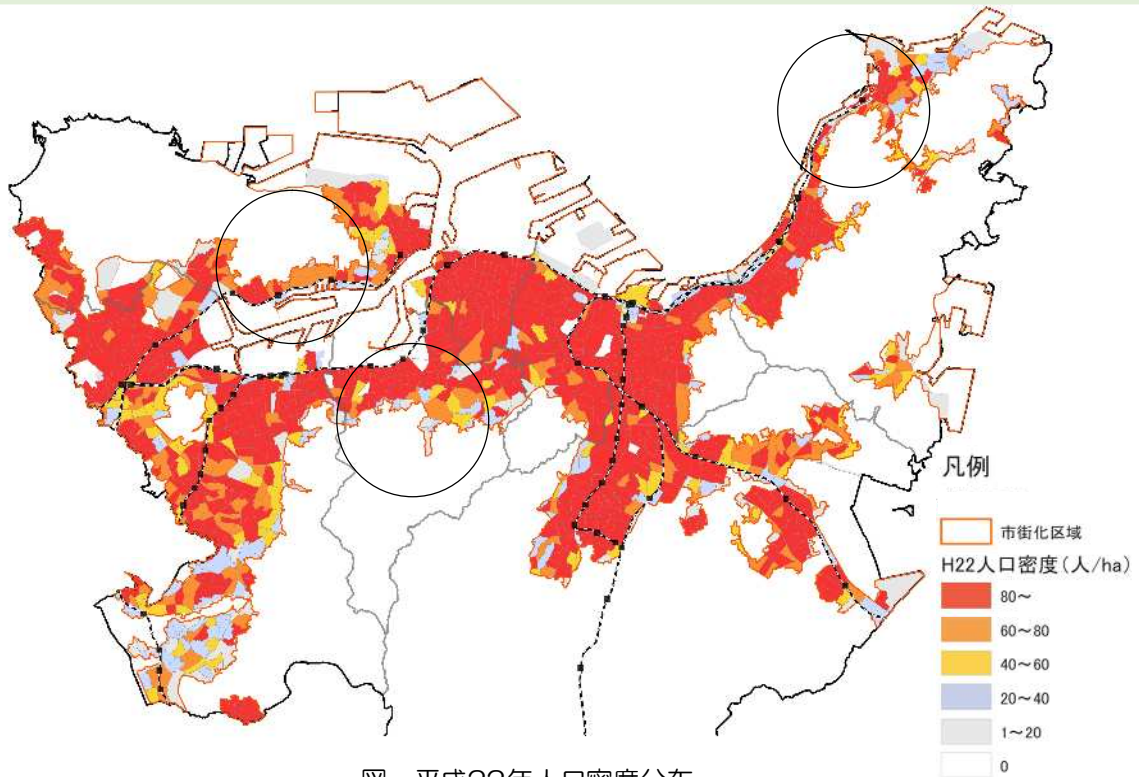


図 平成22年人口密度分布

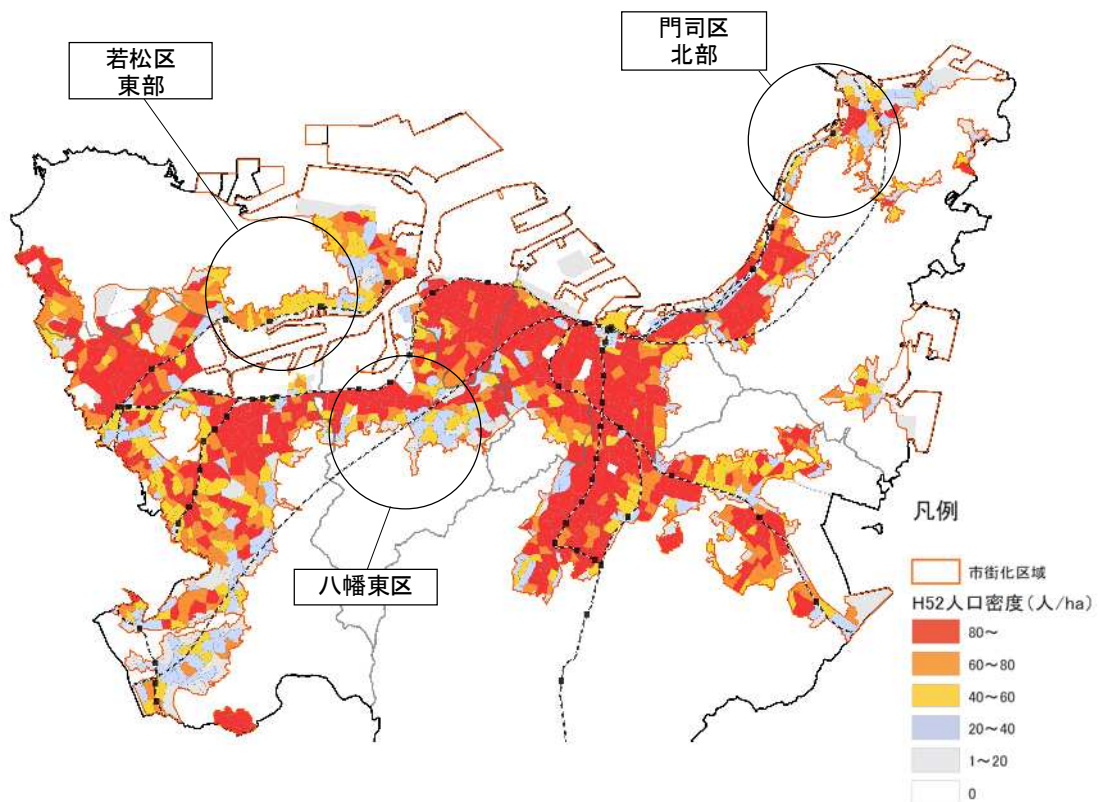


図 平成52年人口密度分布

③高齢者人口

○高齢者人口密度を地区別に見ると、全体的に高齢者が増加するなかで、特に、小倉都心とその周辺、黒崎周辺、モノレール沿線、門司区南部などで密度が高くなっています。

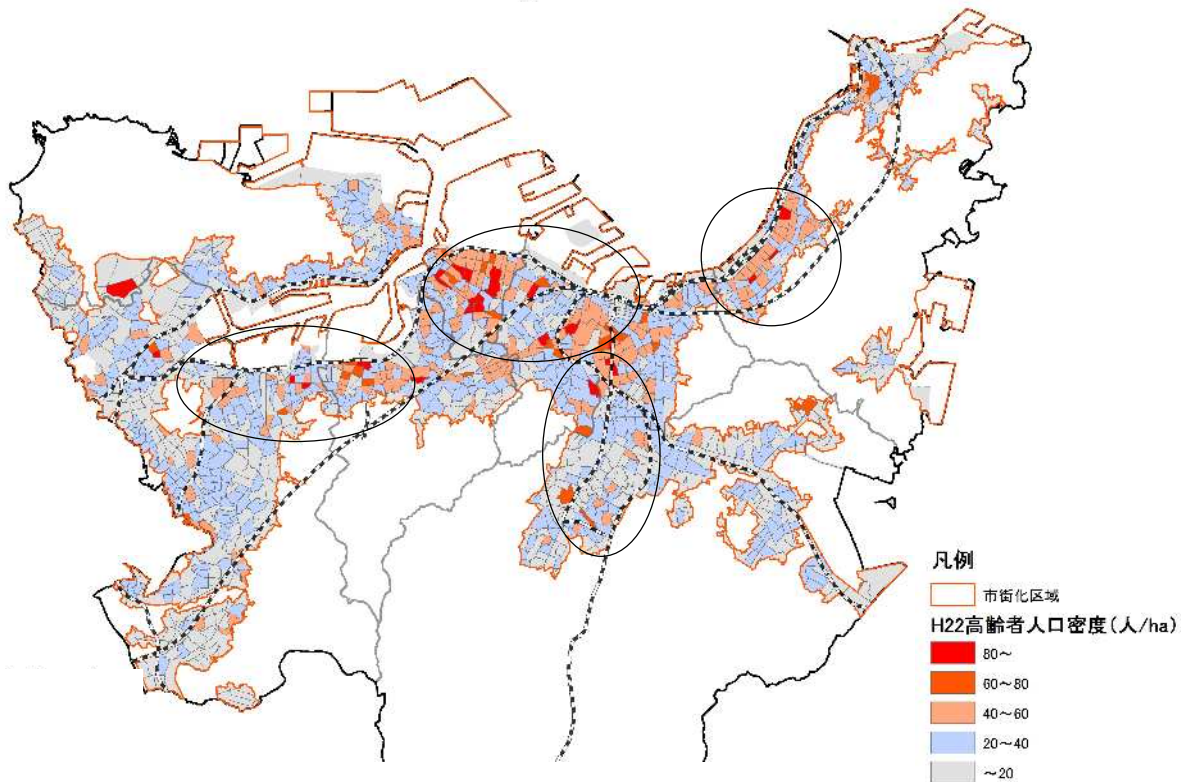


図 平成22年高齢者人口密度

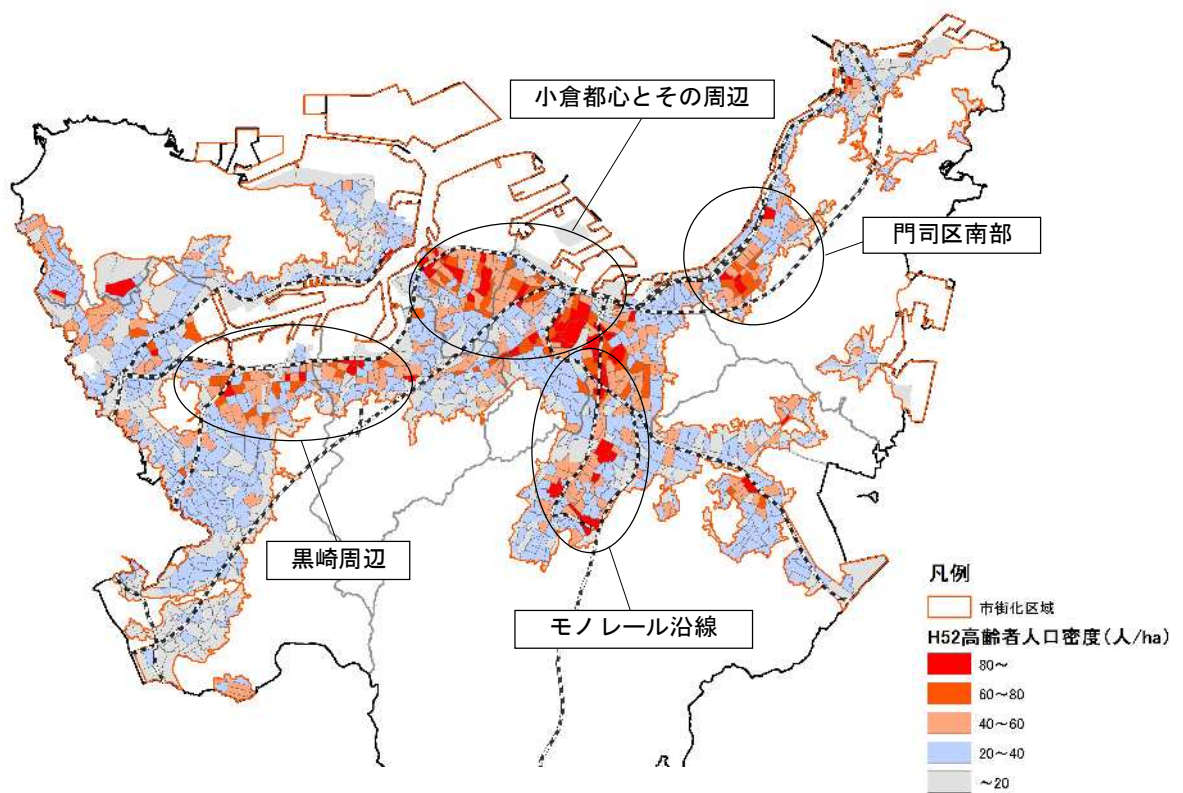


図 平成52年高齢者人口密度

④高齢化率

○将来の高齢化率を地区別に見ると、八幡東区、若松区東部、門司区北部などで高齢化率が高くなっています。

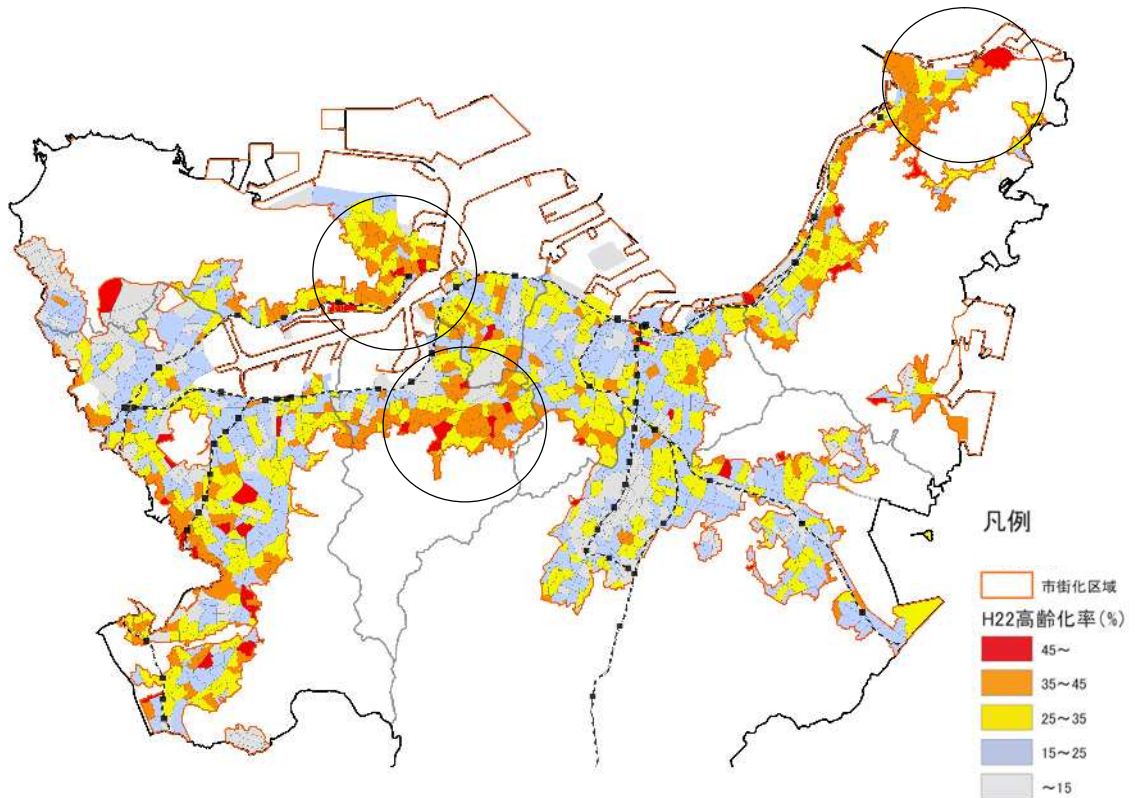


図 平成22年高齢化率

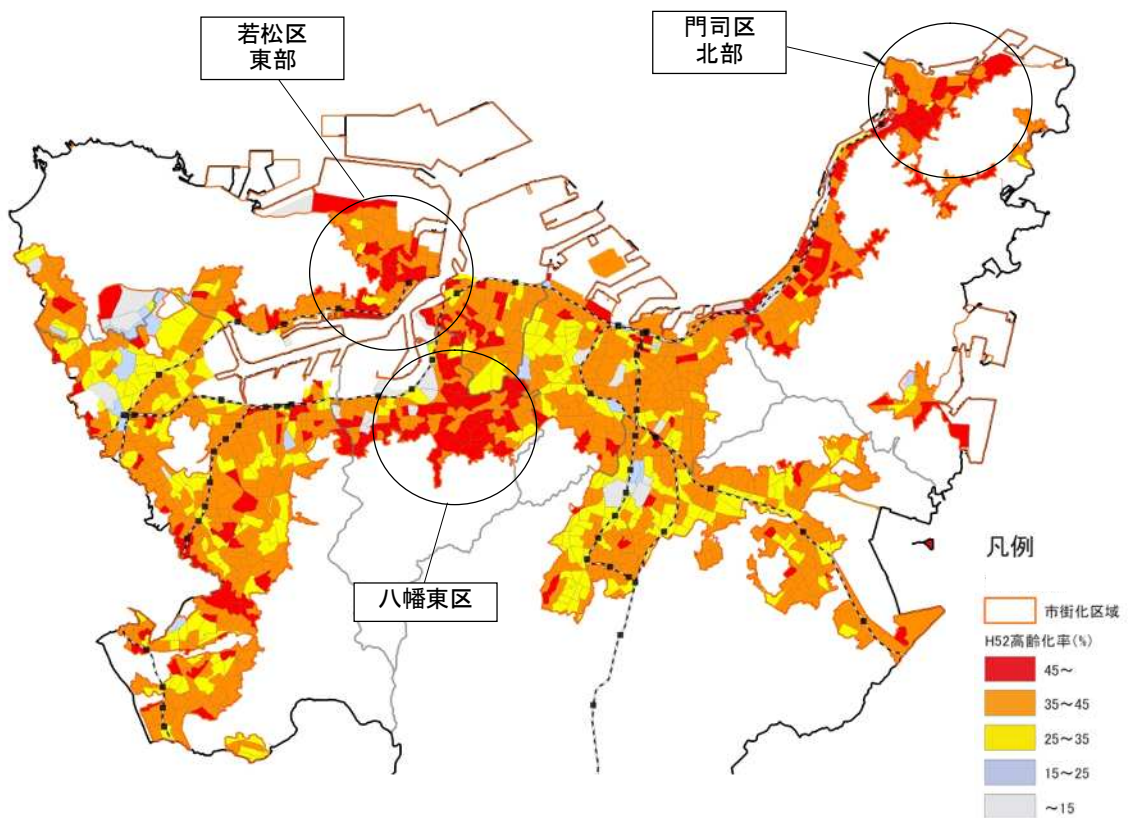


図 平成52年高齢化率

⑤年少人口

○全体的に年少人口は減少するものの、地区別に見ると、学研都市周辺、小倉都心とその周辺、モノレール沿線において、年少人口密度40人/ha以上の地域も存在します。

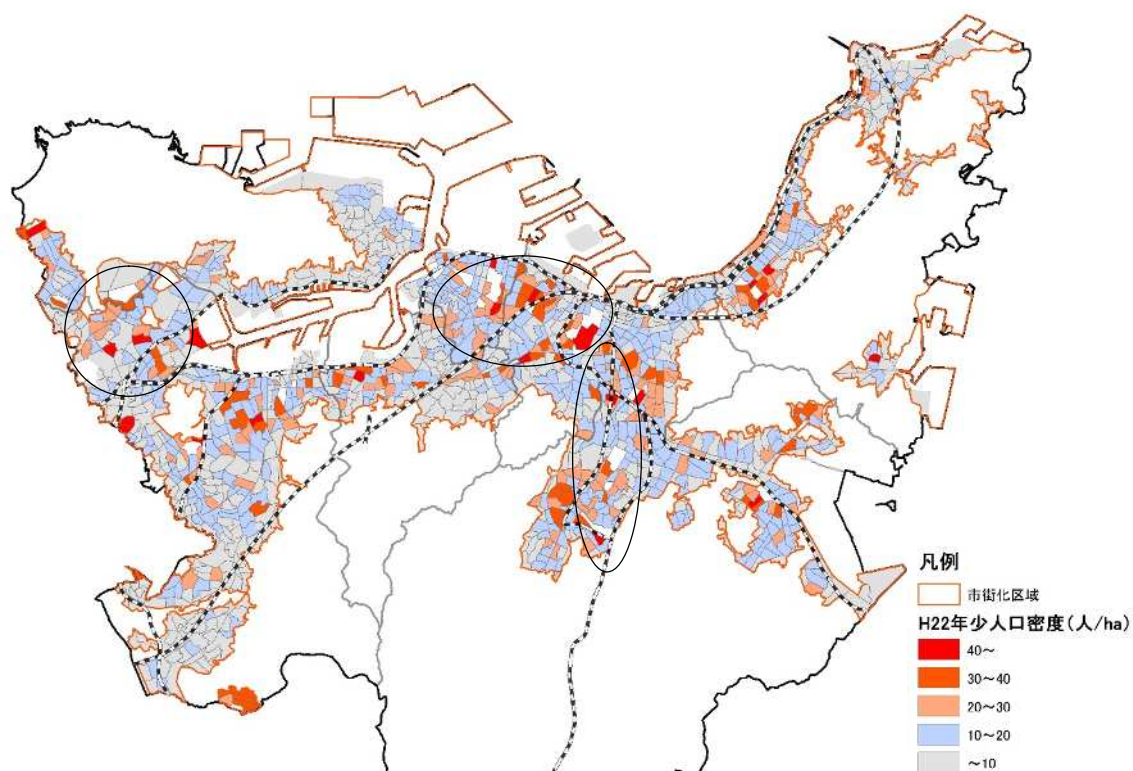


図 平成22年年少人口密度

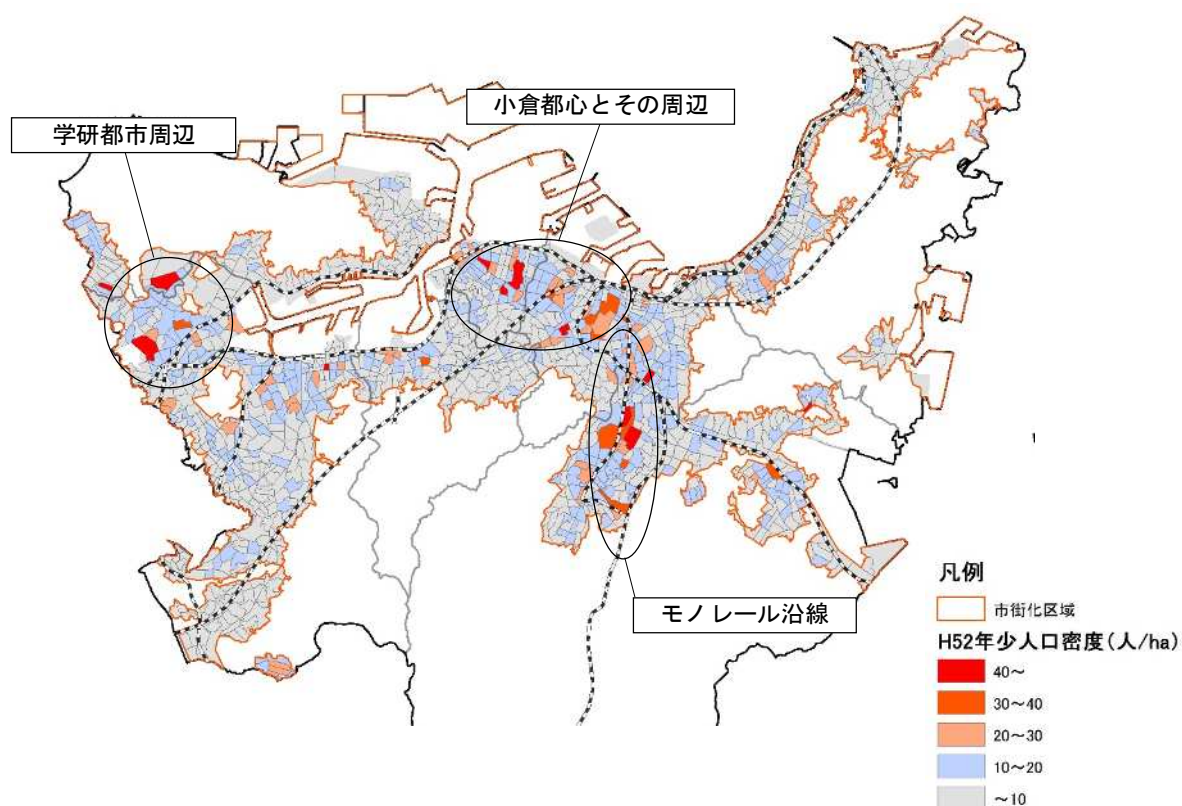


図 平成52年年少人口密度

⑥人口増減率・人口密度増減

- 人口増減率を地区別に見ると、八幡東区、若松区東部、門司区北部などでは人口減少率が高く、小倉南区西部、八幡西区北部などでは人口が増加しています。
- 人口密度増減を地区別に見ると、JR戸畑駅周辺、JR門司駅周辺などの中心市街部ほど密度の低下や減少率が大きく、小倉南区西部や八幡西区北部で密度が高くなっています。

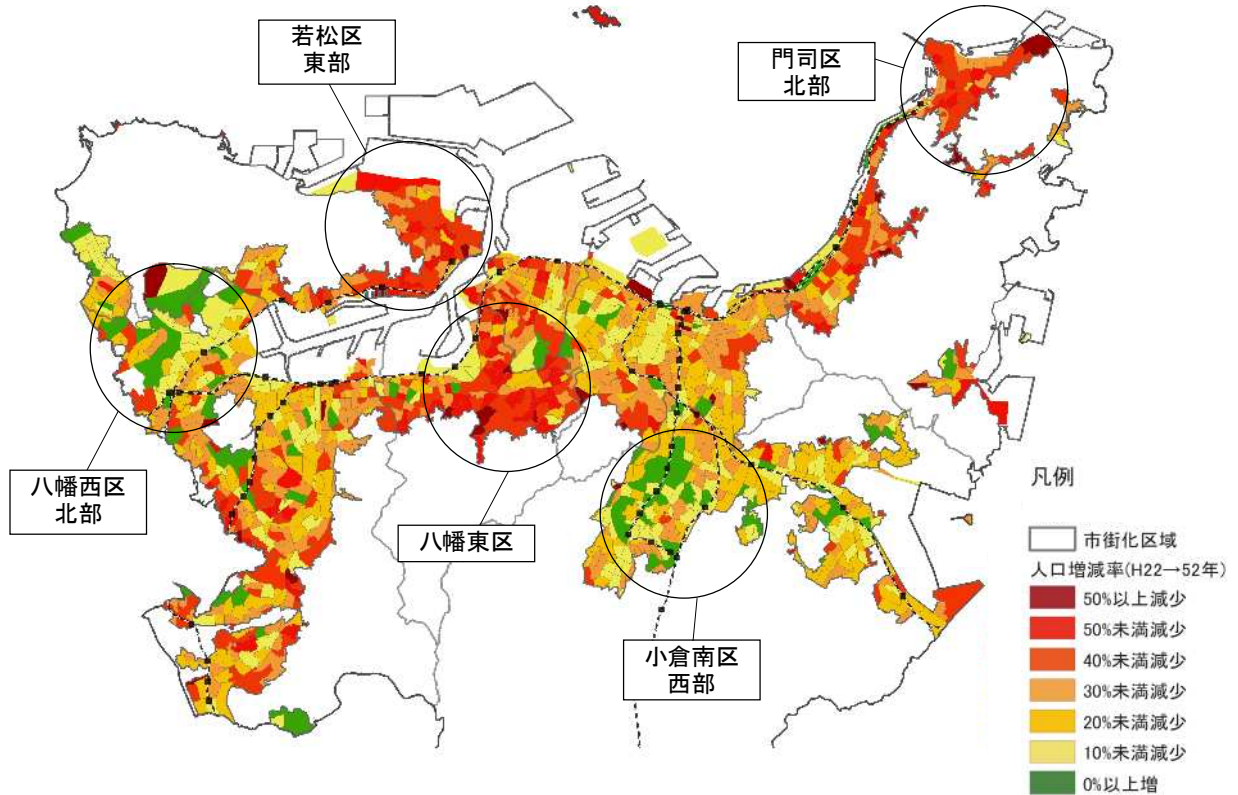


図 人口増減（平成22年⇒平成52年）

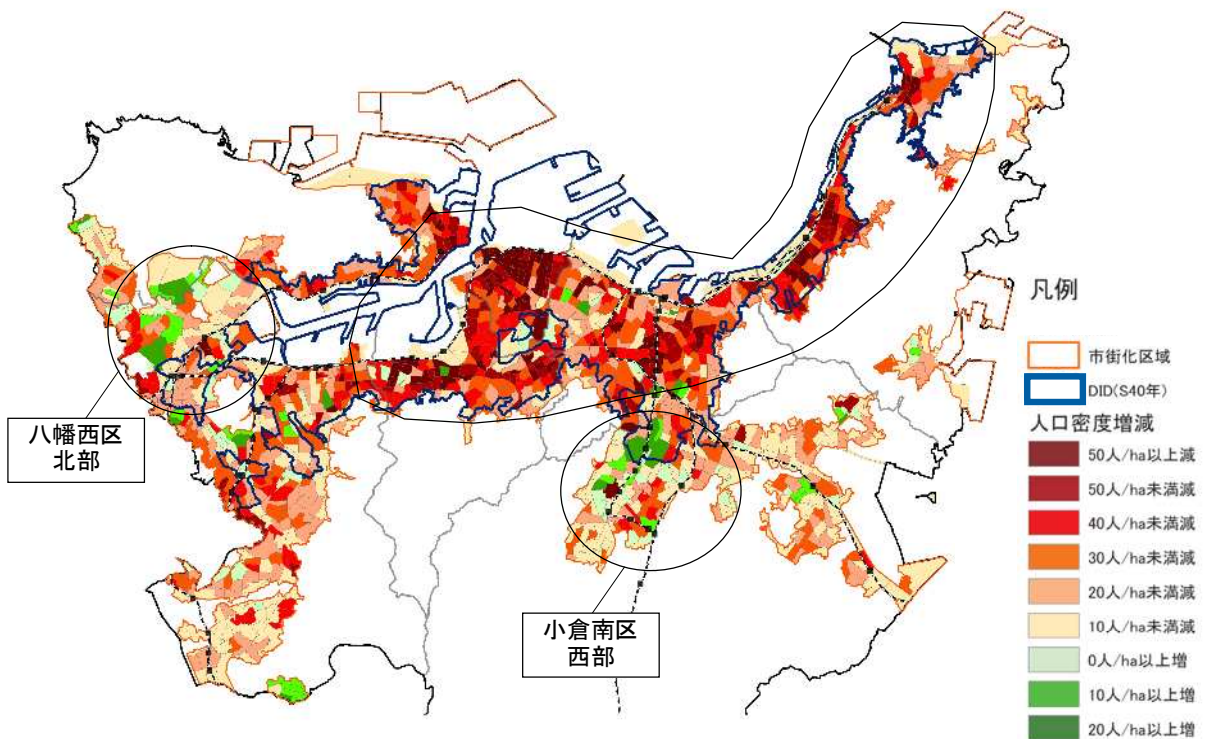


図 人口密度増減（平成22年⇒平成52年）

3-9 人口密度低下による影響

(1) 公共交通

○人口密度の低い地域では、公共交通のサービス水準の低下が懸念されます。高齢化が高い地域を必ずしも公共交通がカバーされず、高齢者の外出機会の低下も懸念されます。

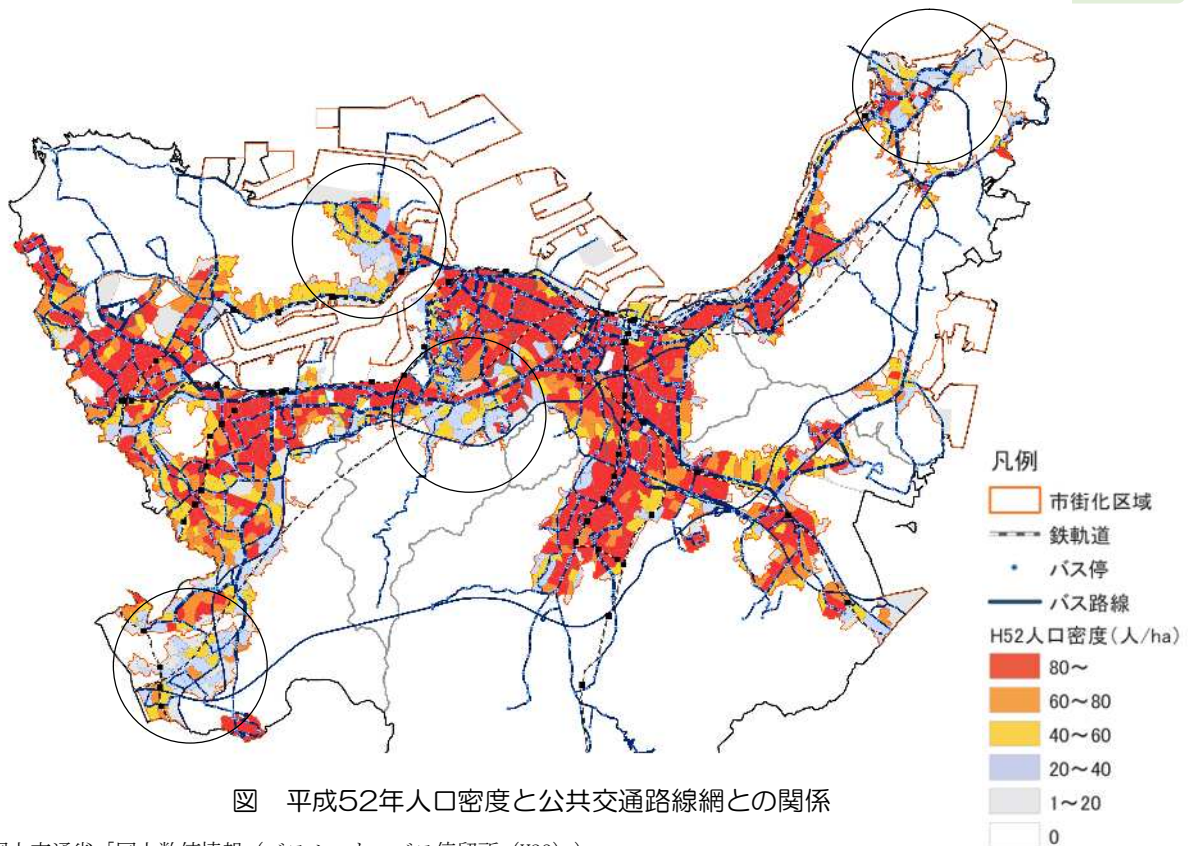


図 平成52年人口密度と公共交通路線網との関係

出典：国土交通省「国土数値情報（バスルート・バス停留所（H23））」

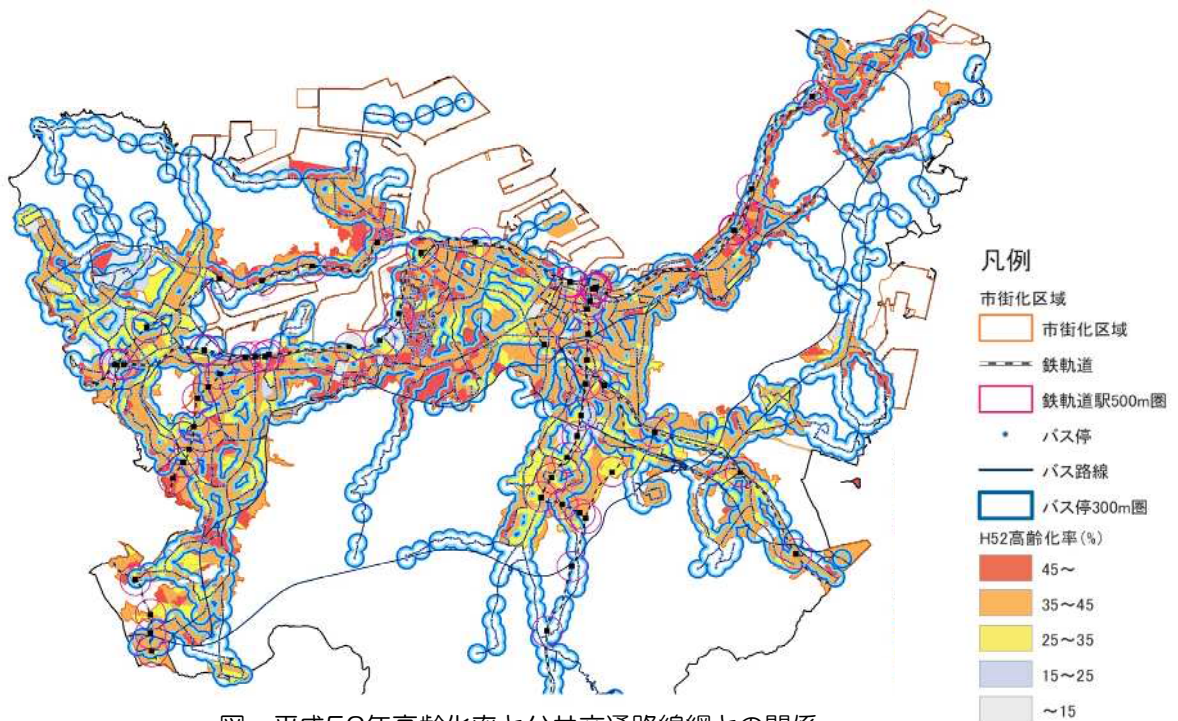
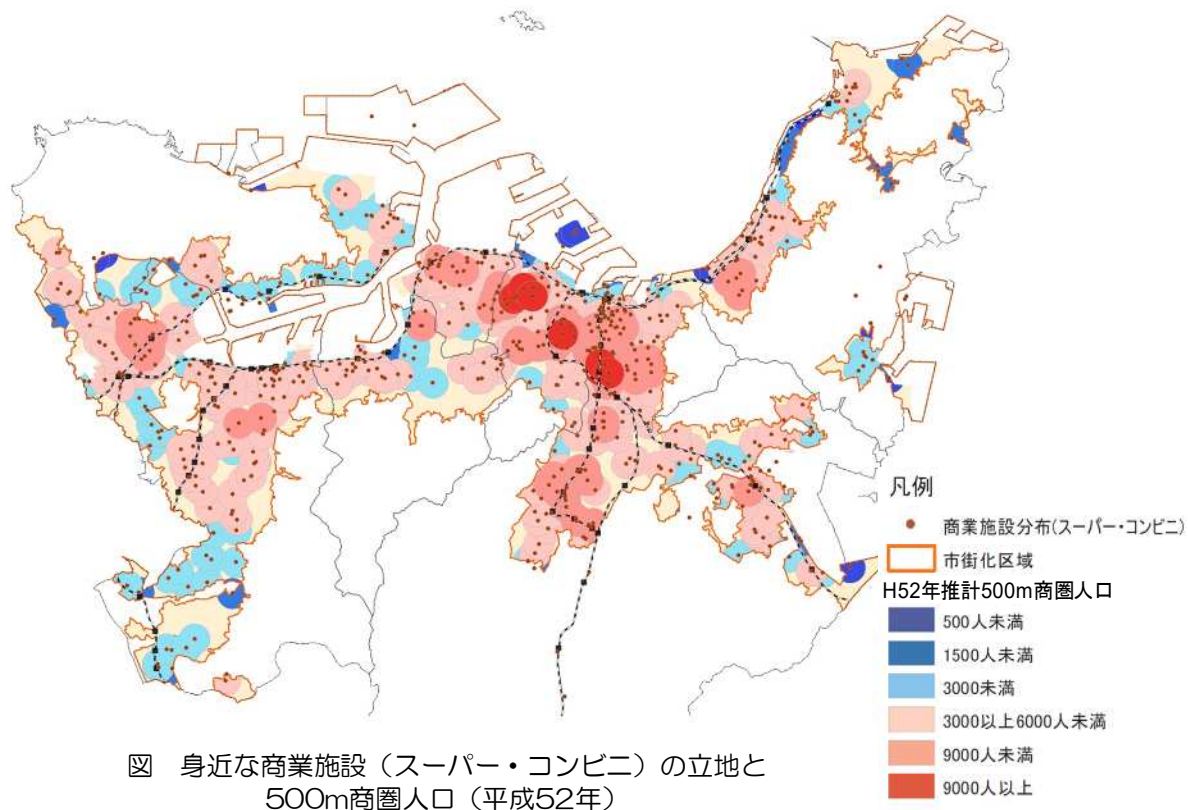


図 平成52年高齢化率と公共交通路線網との関係

出典：国土交通省「国土数値情報（バスルート・バス停留所（H23））」

(2) 生活サービス施設

○今後、身近な商業施設（コンビニ・スーパー）の利用圏人口が減少し、施設の存続が困難となれば、いわゆる”買い物弱者”の増加も懸念されます。



○また、身近な医療施設や老人福祉施設周辺の人口密度の減少も大きく、施設の存続が困難となれば同様にサービス水準の低下が懸念されます。

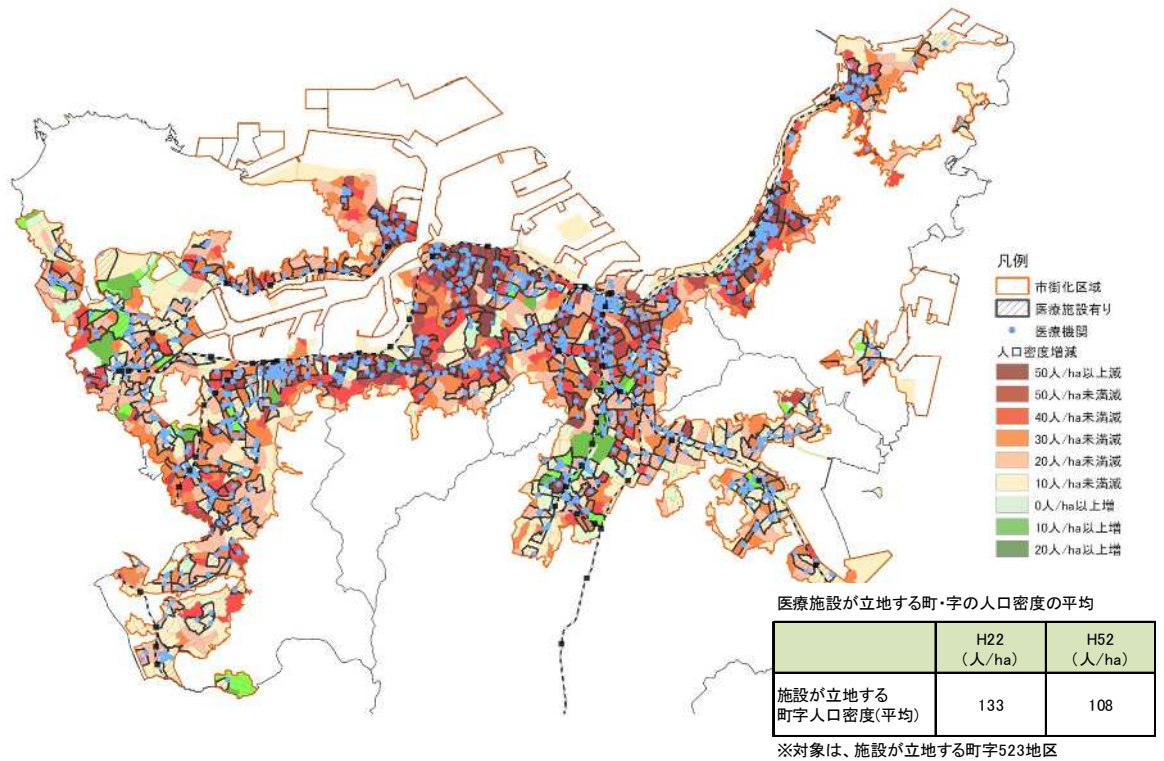


図 医療施設の立地と人口密度増減（平成22年⇒平成52年）

出典：国土交通省「国土数値情報（医療機関）」

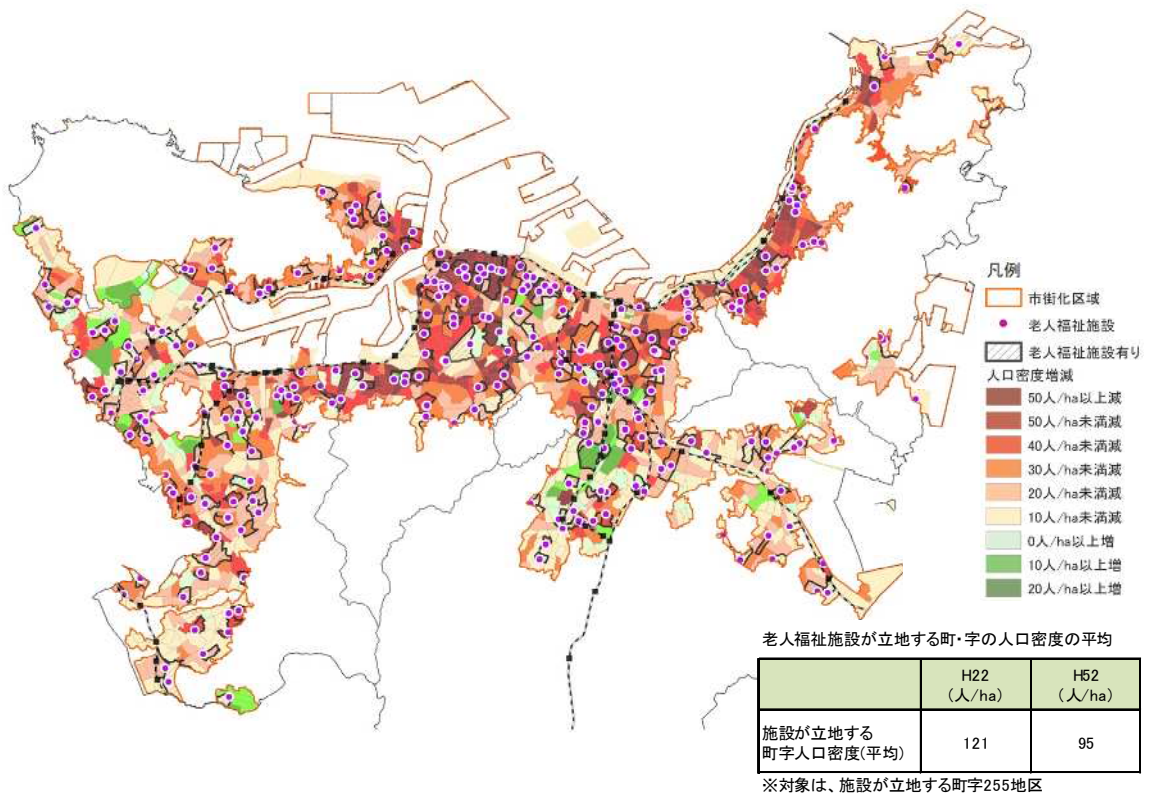
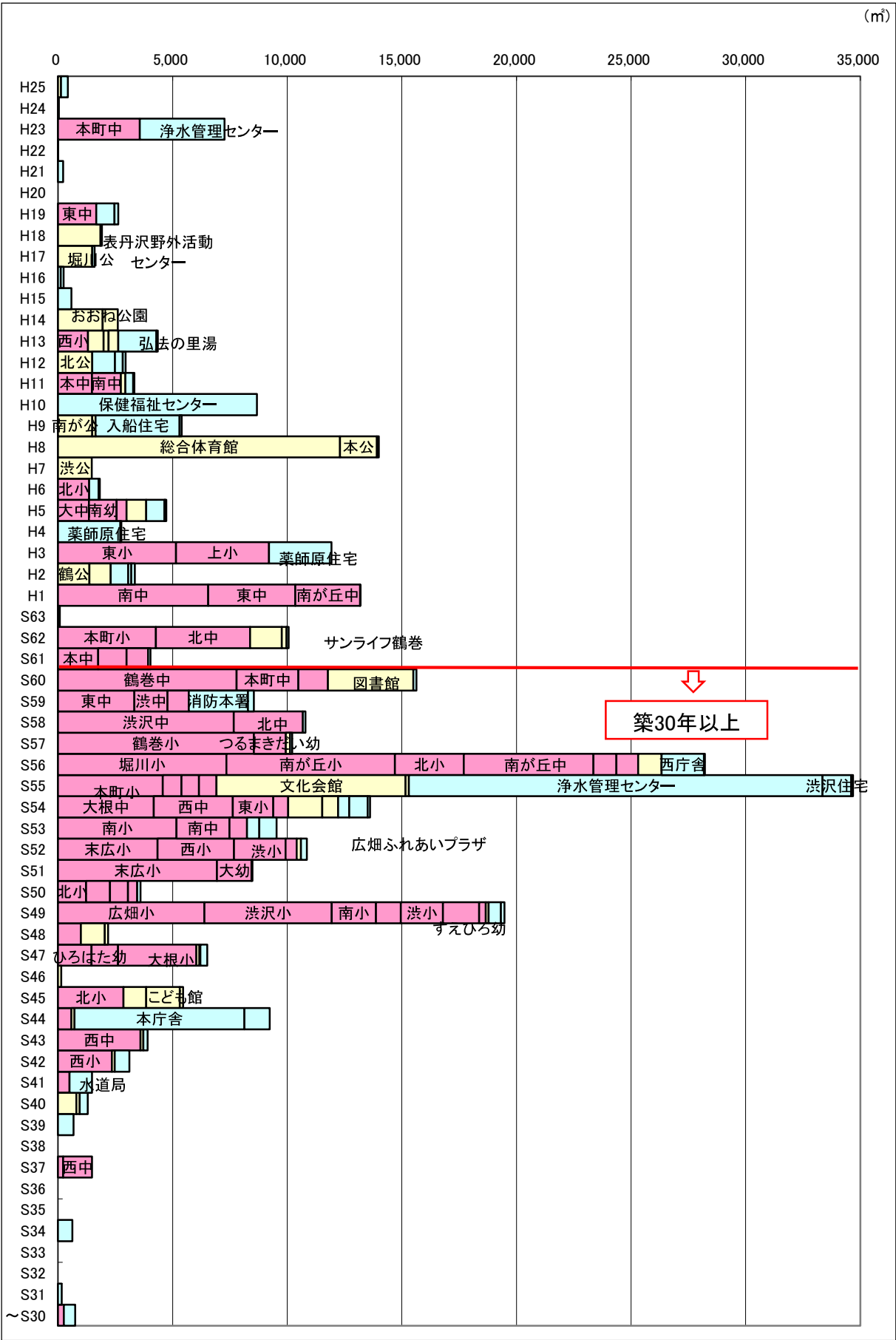


図 老人福祉施設の立地と人口密度増減（平成22年⇒平成52年）

出典：国土交通省「国土数値情報（福祉施設）」

第1章 ハコモノを直す



(平成26年3月31日現在)

2. 大阪府における維持管理・更新の現状と課題

2.1 都市基盤施設を取り巻く現状

(1) 都市基盤施設の老朽化

◇橋梁や水門等の河川設備は、国内でも特に高齢化が進行。

- ・今後、都市基盤施設が一斉に更新時期を迎え、歳出が集中する恐れがある。

例：橋梁の高齢化（建設後 40 年以上 48%）

◇大阪府特有の厳しい維持管理環境

- ・交通量が多く過酷な使用環境（交通量は全国 3 位）
- ・治水対策として、早い時期から整備してきた河川護岸が高齢化（河川整備率 90%）
- ・非常時に確実に稼働する水門やポンプ等の設備が不可欠（低地内人口は全国 1 位）
- ・守るべき人口・財産が広く分布し、施設の高い安全性が求められる
- ・狭い行政区域に、国・府・市町村等の施設が混在し、管理者間の連携した取組が不可欠である

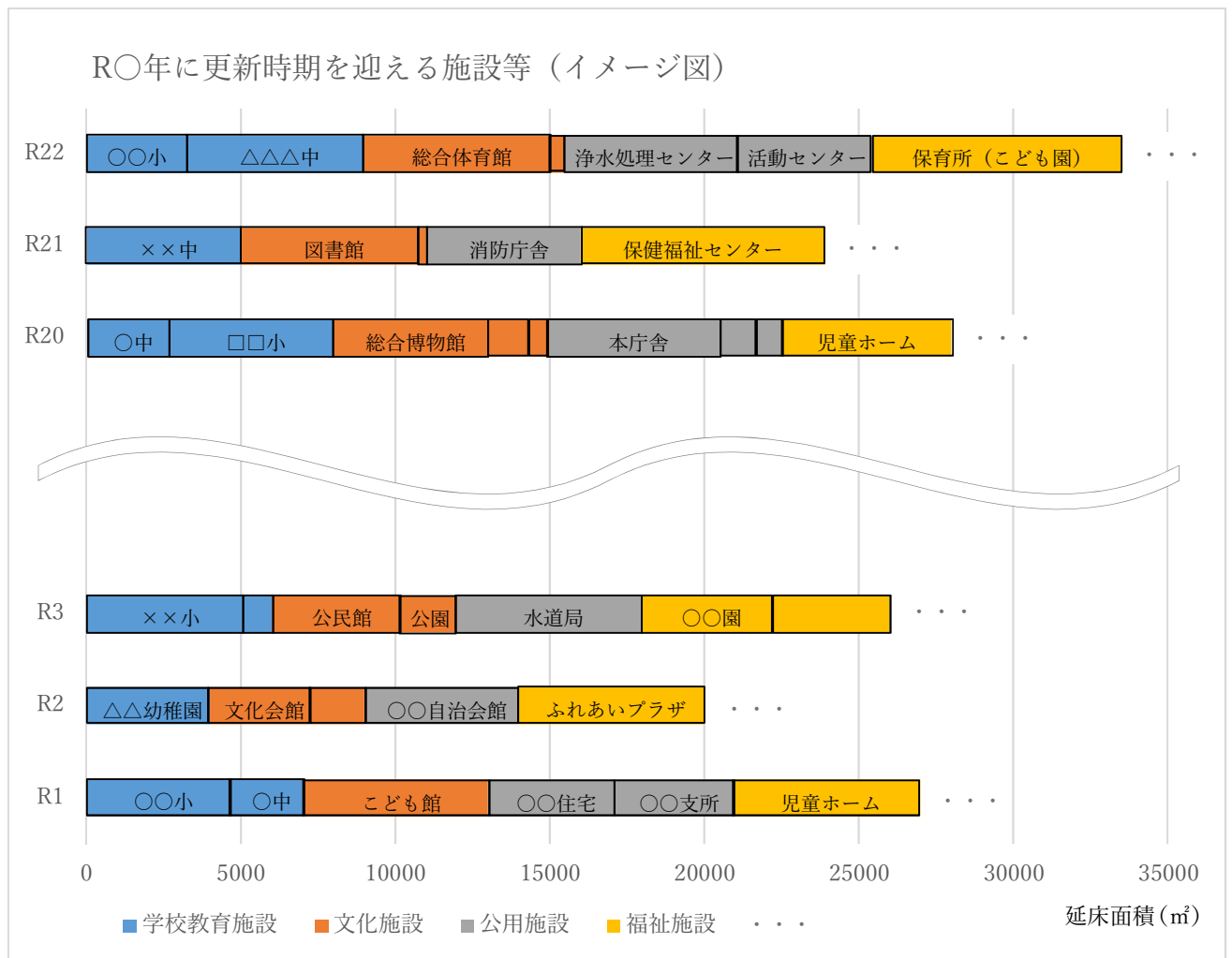
表 2.1-1 高齢化が進む大阪府の施設

施設・総数	平均供用年数			耐用年数を超える施設数・割合			耐用年数※3
	大阪府	国※1	都道府県※1	現状	10 年後	20 年後	
橋梁(橋長 2m以上) 2210 橋(H24 時点)	45 年	35 年	38 年	12% 271 橋	27% 593 橋	59% 1295 橋	60 年
トンネル 29 トンネル(H24 時点)	30 年	32 年	32 年	10% 3 トンネル	10% 3 トンネル	10% 3 トンネル	75 年
河川護岸 557km※2	38 年	—	—	23% 129km	56% 310km	71% 397km	50 年
河川設備（水門等） 183 施設	31 年	30 年	27 年	29% 53 施設	62% 114 施設	87% 159 施設	10～ 40 年
港湾・物揚場他 （鋼構造） 62 施設	38 年	31 年	31 年	5% 3 施設	59% 36 施設	80% 49 施設	50 年
海岸設備（水門等） 172 施設	39 年	—	—	62% 105 施設	74% 127 施設	87% 148 施設	40 年
下水道管渠 558km	23 年	—	20 年	0% 0km	11% 60km	26% 146km	50 年
下水道設備 4059 施設	17 年	—	—	50% 2018 施設	87% 3523 施設	100% 4059 施設	10～ 20 年
公園施設 541 基(公園遊具)	13 年	—	—	49% 264 基	88% 475 基	100% 541 基	遊具 10 年

※1 出典：第 1 回社会インフラのモニタリング技術活用推進検討委員会 資料 2 社会インフラの維持管理の現状と課題

※2 概ね護岸の築造年度が分かるもののみを記載。ブロック積護岸、鋼矢板護岸等の合計。左右岸平均延長。

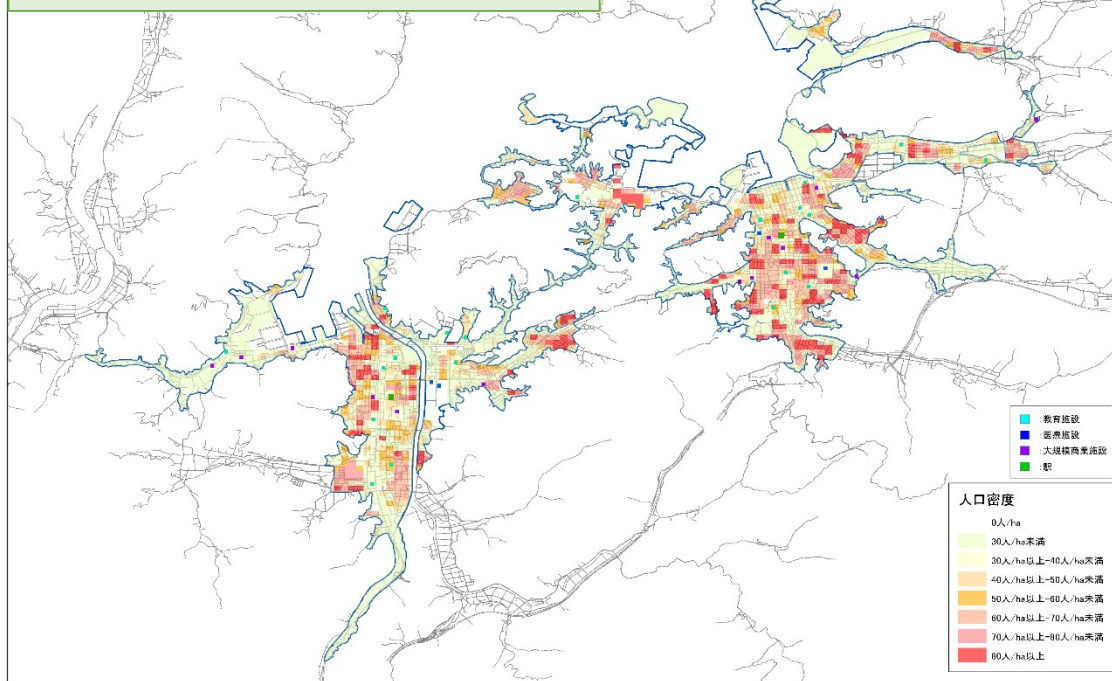
※3 減価償却資産の耐用年数等に関する省令（S43 大蔵省令第 15 号）等より。これを超えると使用に耐えられないものではない。



■人口分布シミュレーション

平成 22 年(2010 年)

市街化区域内人口 : 74,398 人



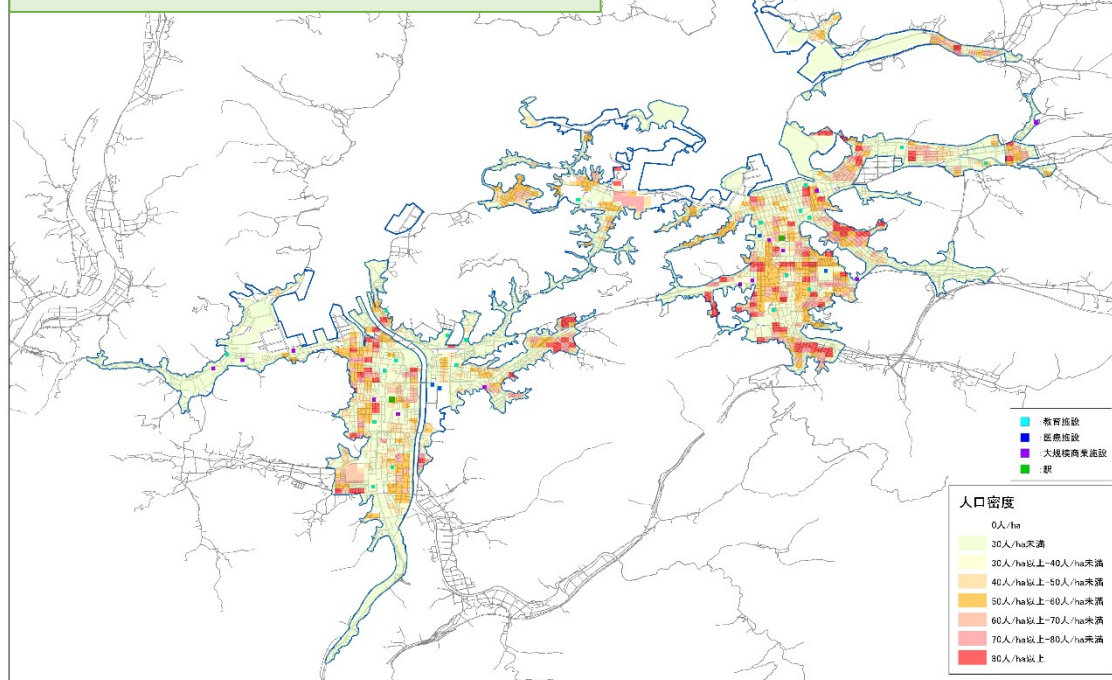
誘導

施策なし

●全体として低密度化し、高密度なところが点在する。

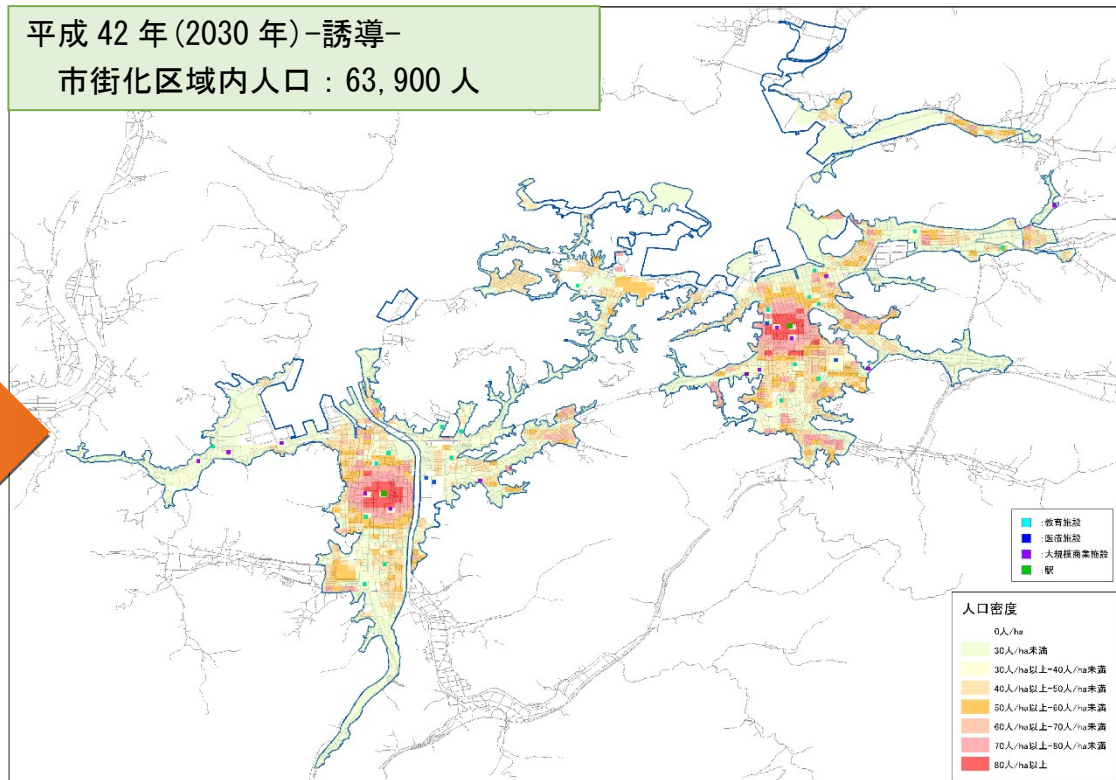
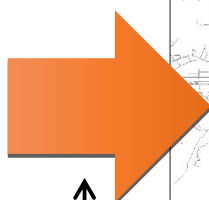
平成 42 年(2030 年)

市街化区域内人口 : 63,900 人



●まちなかを中心に居住誘導することで、東西の駅を中心に高密度化する。

平成 42 年 (2030 年) - 誘導 -
市街化区域内人口 : 63,900 人



【都市計画の施策】

- ・用途地域と区域区分の見直し
- ・立地適正化計画
- ・シティマネジメント計画 など

【シミュレーションの基本的な手順】

- ①平成 22 年のメッシュ人口密度図を作成
- ②郊外からまちなかのメッシュに人口を集積
- ③都市機能施設※があるメッシュは平成 22 年度の人口密度を維持
- ④将来人口 63900 人から②と③で配分した差分の人口を平成 22 年のメッシュ人口比率で配分

※都市機能施設：商業施設や医療施設等

■市街化区域(住宅用地)規模の算出

- ・人口密度 40 人/ha 未満となる区域に対して、40 人/ha^{※1} 以上の居住が可能と設定することによって、将来の市街化区域の収容可能人口を求めます。
- ・平成 42 年 (2030 年) の収容可能人口と人口との差分が余剰人口となり、余剰人口をもとに必要な市街化区域の規模を算出しました。

項 目	結 果
余 剰 人 口	4,019 人
余 剰 面 積	277ha ^{※2}

※1. 都市計画法施行規則による既成市街地の数値

※2. 余剰面積には、0 人/ha の区域も含む

平成 42 年に必要な市街化区域

1, 8 6 1 ha

平成 27 年の市街化区域

2, 1 3 8 ha

■まちなか誘導の評価

- ・都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年8月)に基づき、市街化区域を対象に以下の4点について評価を行いました。

平成42年(2030年)のサービス施設等への徒歩圏カバー率

①医療施設(800m圏域)

施策なし	誘導施策あり
69.8%	73.3%

3.5%UP

全国平均：85% (30万人都市平均：76%)

②福祉施設(800m圏域)

施策なし	誘導施策あり
87.0%	88.0%

1.0%UP

全国平均：79% (30万人都市平均：73%)

③大規模商業施設(800m圏域)

施策なし	誘導施策あり
68.9%	72.5%

3.6%UP

全国平均：75% (30万人都市平均：65%)

④公共交通(鉄道800m圏域、バス300m圏域)

施策なし	誘導施策あり
39.9%	47.2%

7.3%UP

全国平均：55% (30万人都市平均：40%)

生活サービス施設等への徒歩圏カバー率を試算した結果、いずれも向上が見込まれるため、より利便性の高いまちになると考えられます。

また、各サービス施設等の位置は現況と同じ位置にあることを条件にしたものであり、今後、施策の実施によってまちなかに施設誘導が進めば、徒歩圏カバー率はさらに向上が見込まれます。