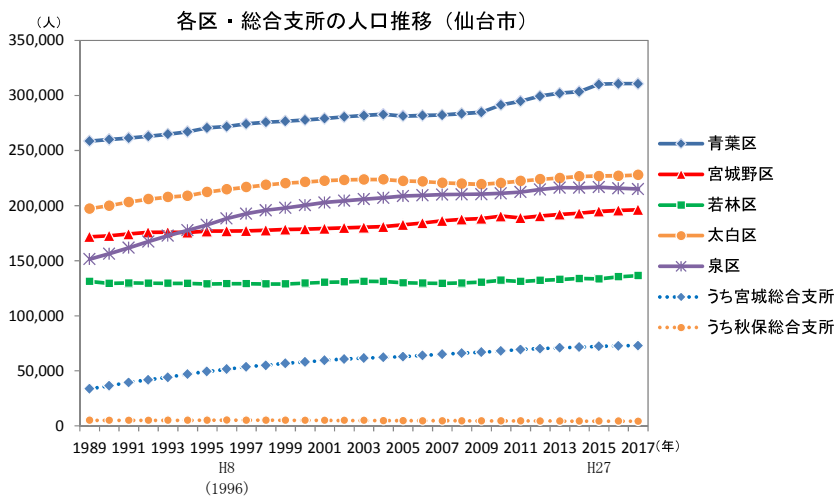
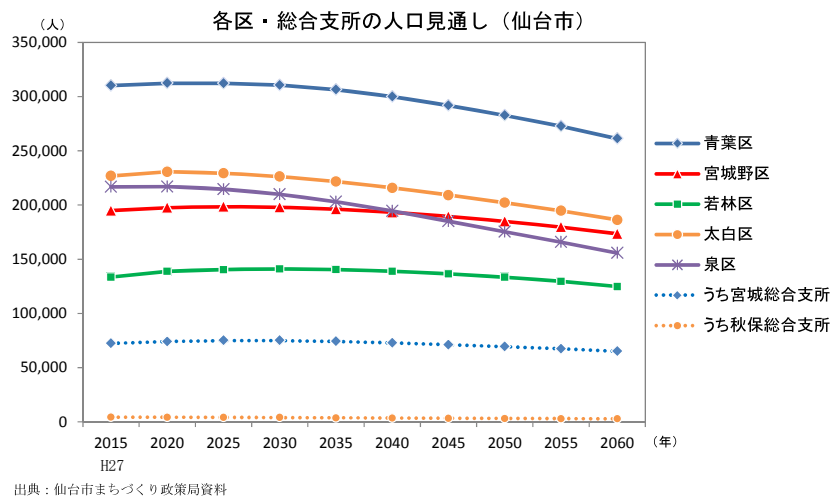


「資料５ 指標の例及び参考事例（案）」別添資料

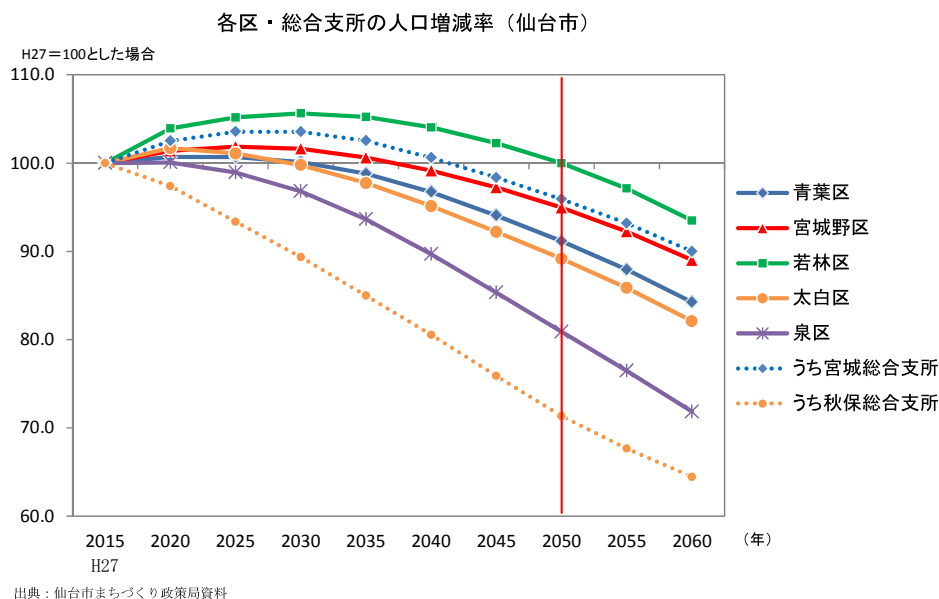
別添１	仙台市第２回総合計画審議会（H30.11）	
	資料３「分野ごとの将来見通し」抜粋・・・・・・・・・・	１
別添２	町田市第１回町田市長期計画審議会（R1.8）	
	資料８「町田市将来人口推計概要」抜粋・・・・・・・・・・	４
別添３	松山市「立地適正化計画 改訂版」（H31.3）抜粋・・・・・・・・・・	６
別添４	国土交通省国土技術政策総合研究所報道資料	
	「最新の国勢調査に基づく将来人口予測が可能に！」抜粋・・・・・・・・・・	１４
別添５	河内長野市「立地適正化計画（H30.5）第１章 現況及び課題」抜粋・・・・・・・・	１５
別添６	蒲郡市「立地適正化計画（R1.7）資料編 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	ＲＯ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	鈴鹿市公共建築物個別施設計画（R2.7）抜粋・・・・・・・・・・	４３
別添１２	永平寺町公共施設等総合管理計画（H29.3）抜粋・・・・・・・・・・	４７
別添１３	舞鶴市「都市計画制度 区域区分の見直し基準」（H29.3）抜粋・・・・・・・・	５４
別添１４	花巻市地域公共交通網形成計画（H29.6）	
	「Ⅱ．花巻市の地域特性の把握」抜粋・・・・・・・・・・	５７



- 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。

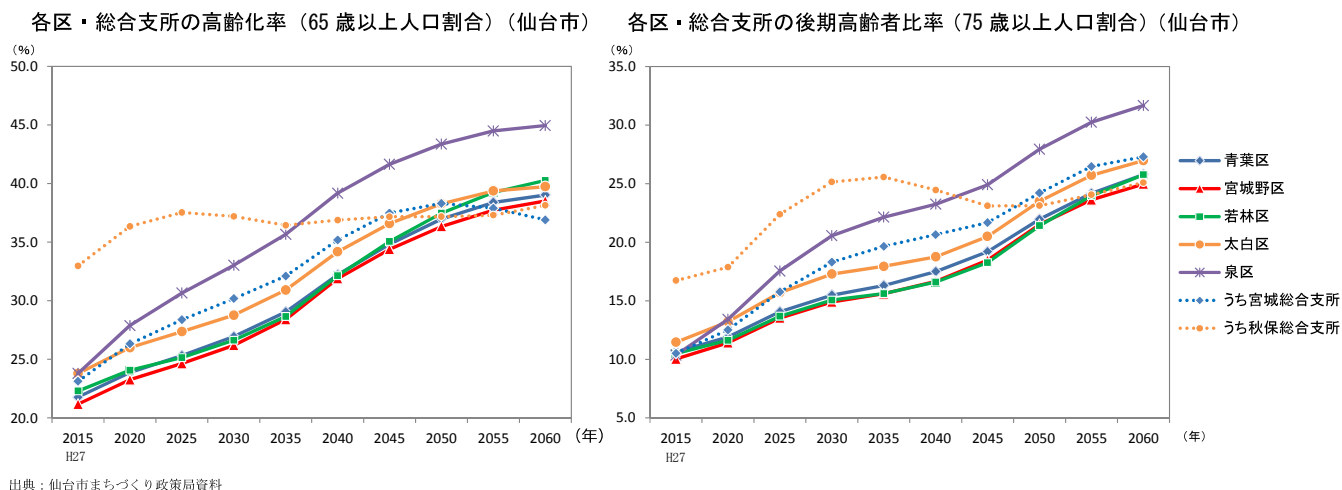


- 平成 27 年（2015 年）を基準とした場合、今後の人口減少率が最も大きいのは秋保総合支所管内、次いで泉区となっている。2050 年においては、泉区では現在の約 8 割、秋保総合支所管内では現在の約 7 割まで人口が減少する見込みである。



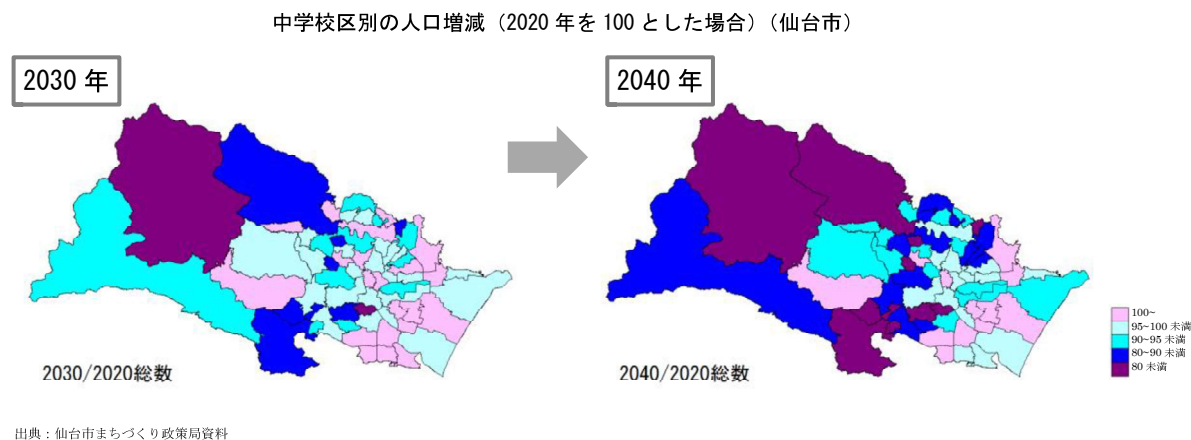
◆ 泉区は急速に高齢化が進展

- 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。



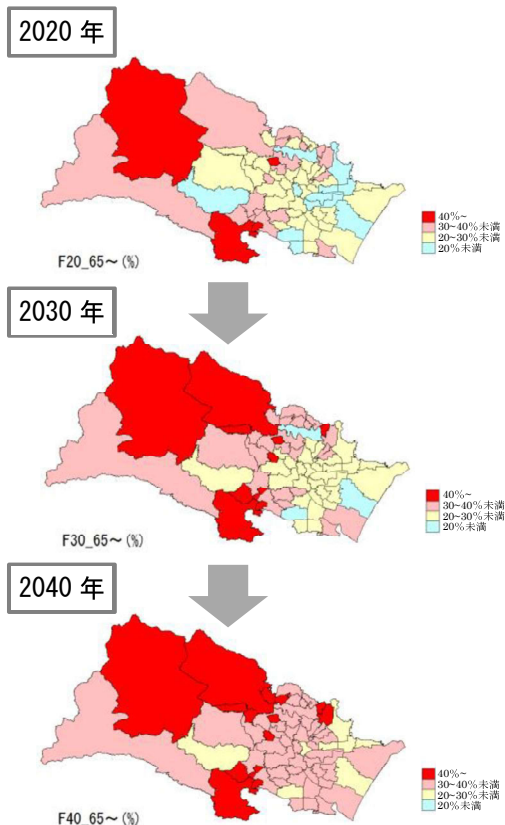
◆ 地域差が広がる

- 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。

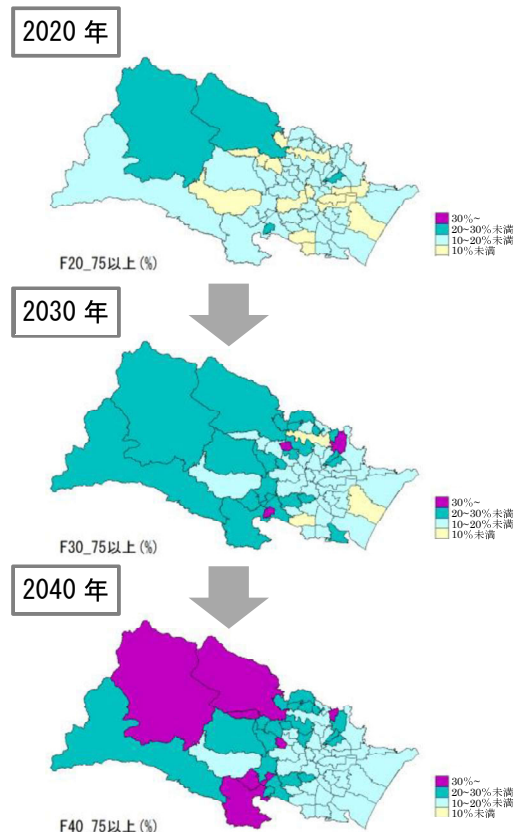


- 全市的に高齢化が進展するが、中学校区別にみると、比較的高齢化率が低い中学校区と住民の約半数が高齢者となる中学校区が混在するなど、地域差が広がっていくものと思われる。

中学校区別の高齢化率（65 歳以上）（仙台市）



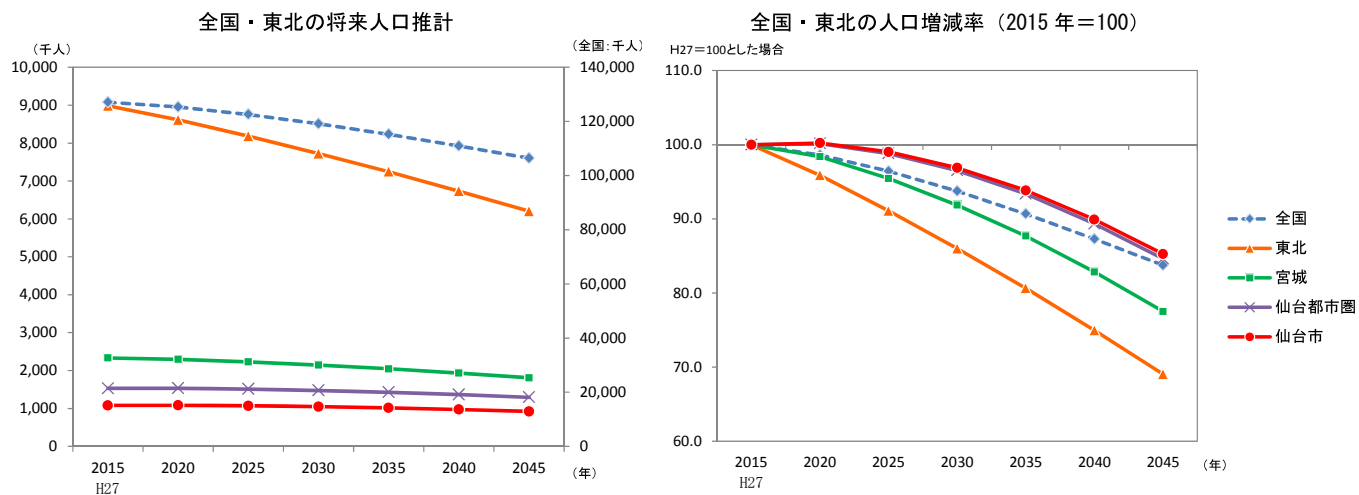
中学校区別の後期高齢者比率（75 歳以上）（仙台市）



出典：仙台市まちづくり政策局資料

◆ 東北地方の人口減少・高齢化の進展

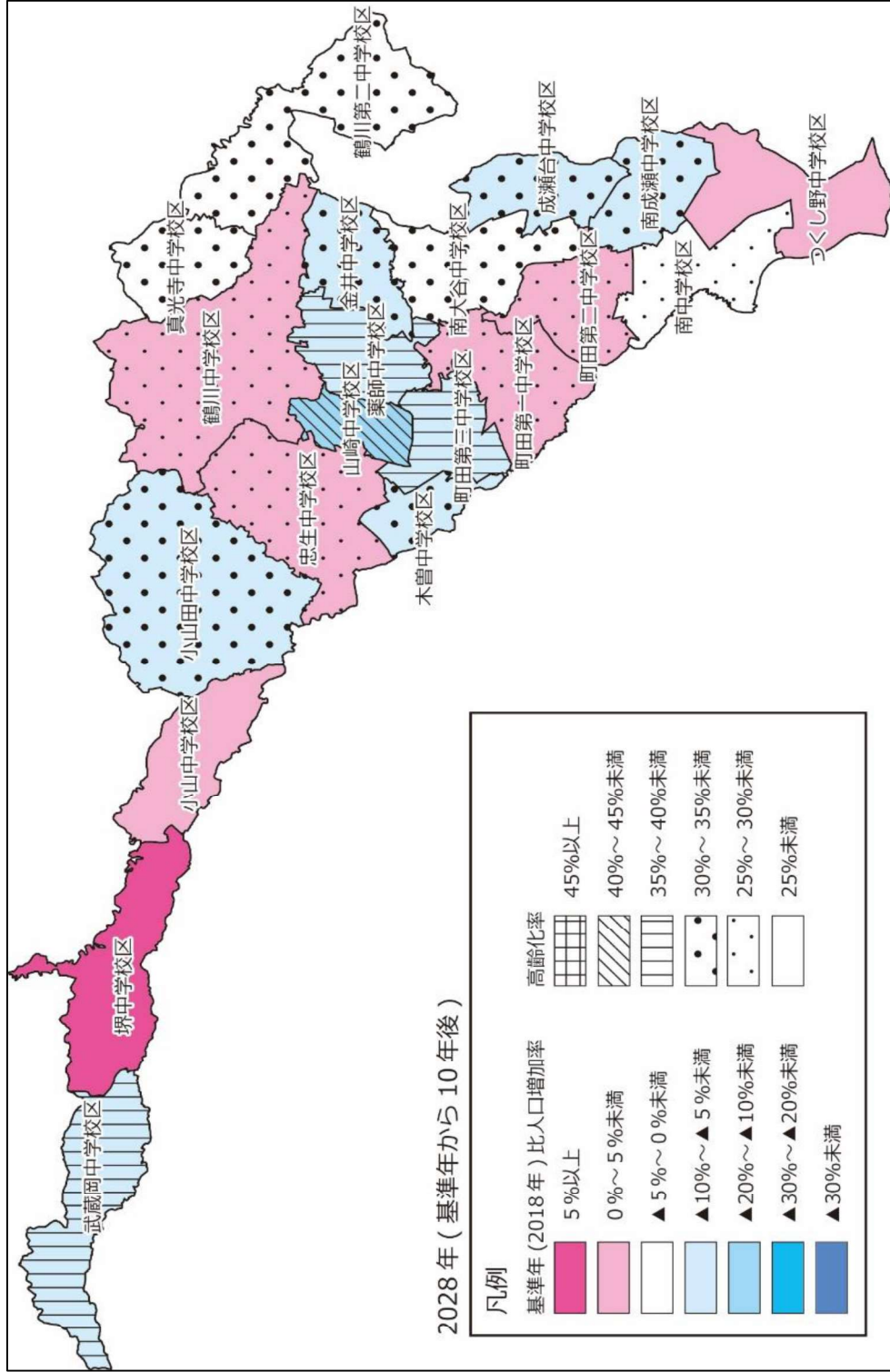
- 国立社会保障・人口問題研究所による将来人口推計によると、平成 27 年（2015 年）以後、42 道府県の総人口は一貫して減少するが、特に東北地方の落ち込みが著しく、2045 年には現人口の約 7 割にまで人口が減少する見込み。
- 75 歳以上の後期高齢者比率においても、各都道府県とも今後ほぼ一貫して上昇するが、特に東北地方において高い水準で推移する。2045 年に最も後期高齢者比率が高いのは秋田県（31.9%）、最も低いのは東京都（16.7%）（⇔ 仙台市 23.5%）。



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 30 年推計）—平成 27～57 年—」

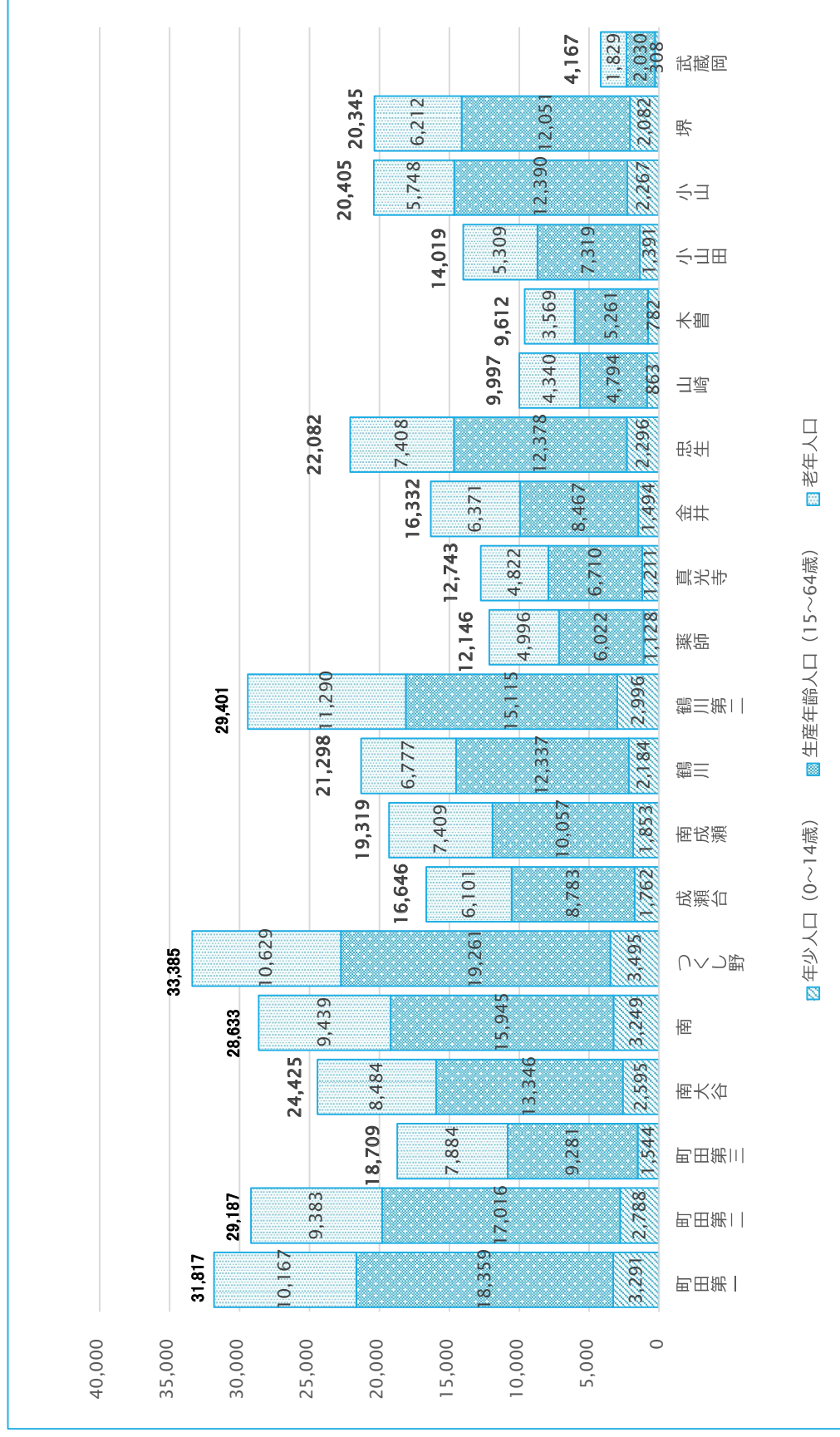
3 中学校区別人口推計

(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

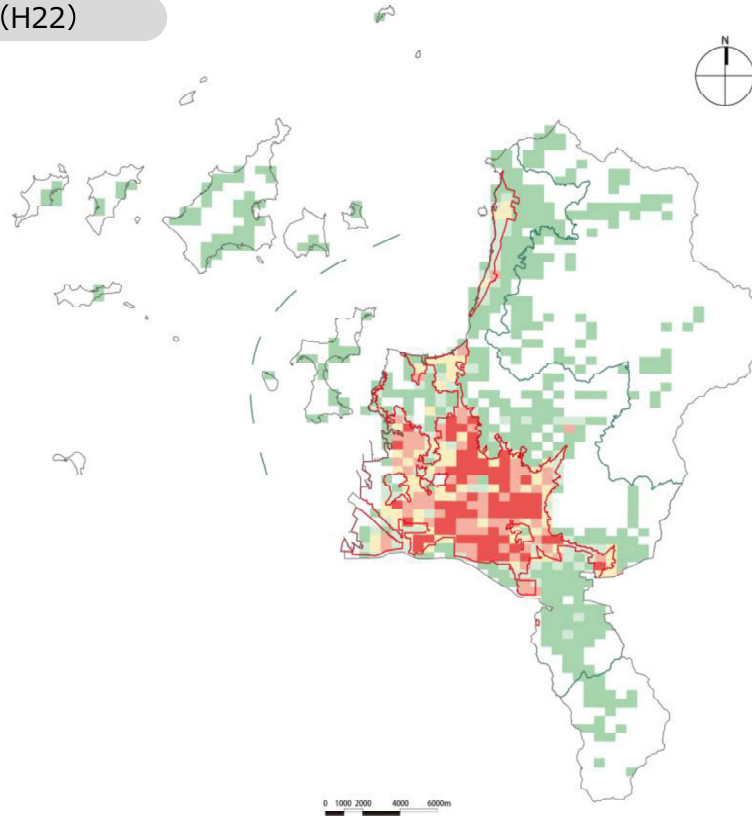


2. 松山市の現状及び将来見通しからの課題

(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)

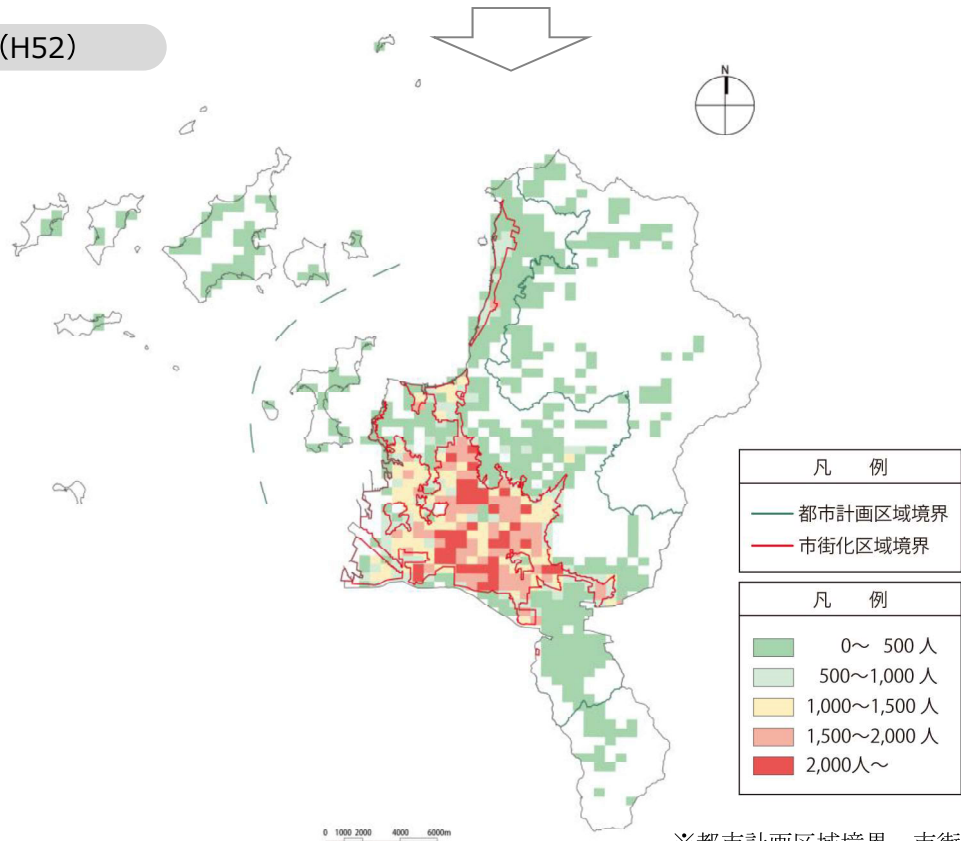


図 2-9-4 人口の変化[500m メッシュ]

※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。

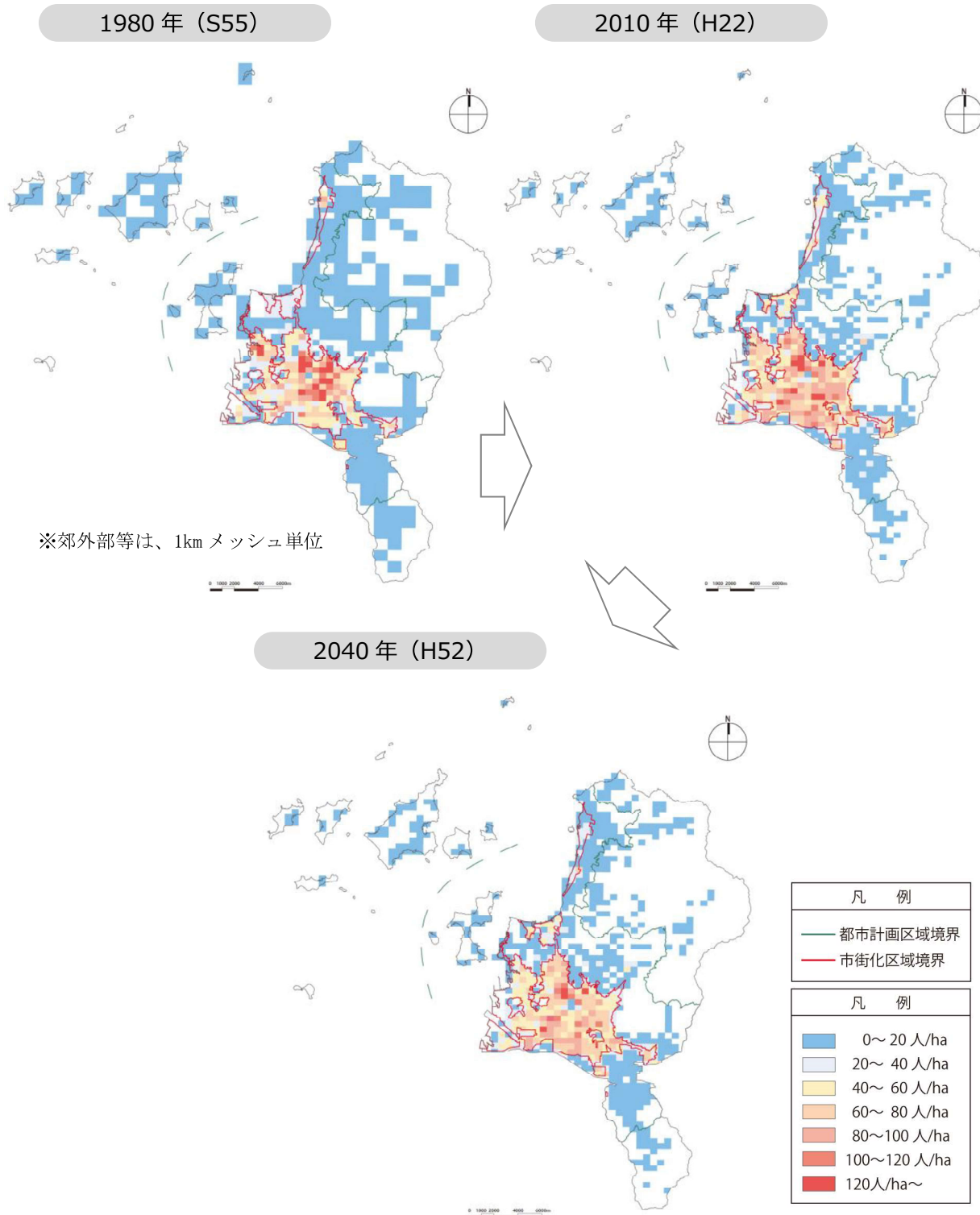


図 2-9-5 人口密度の変化[500mメッシュ]

※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、J R 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。

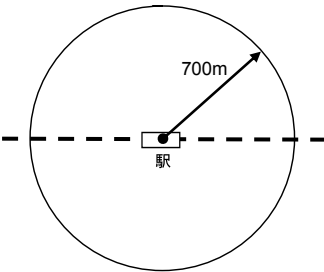
【公共交通の利用圏・施設の徒歩圏】

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	J R 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＞

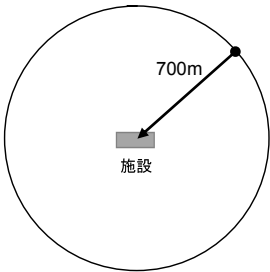


図 2-10-1 公共交通の利用圏・施設の徒歩圏

(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。

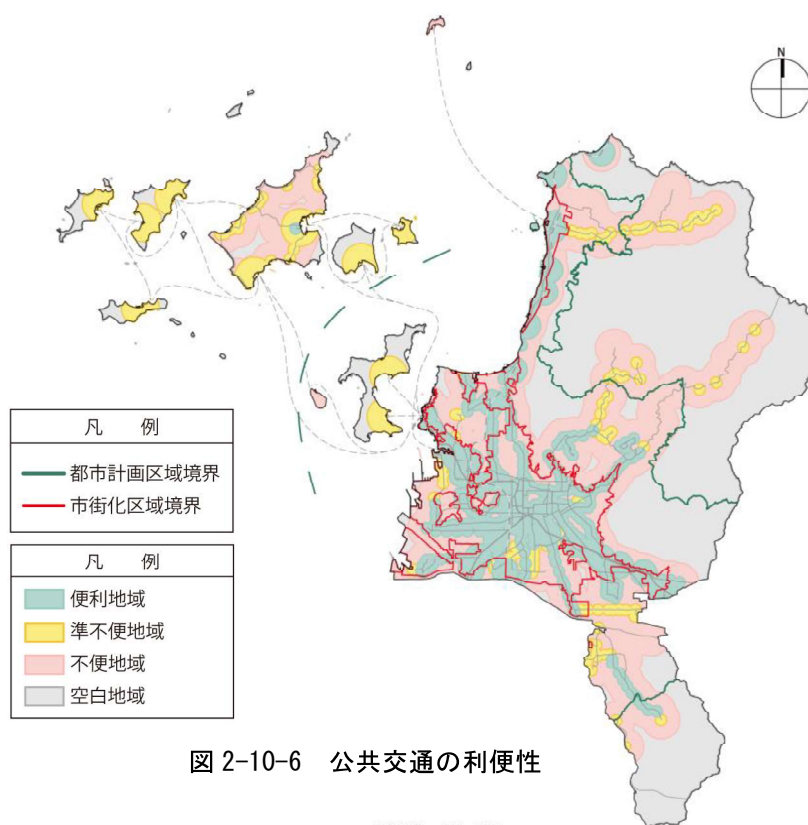


図 2-10-6 公共交通の利便性

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。

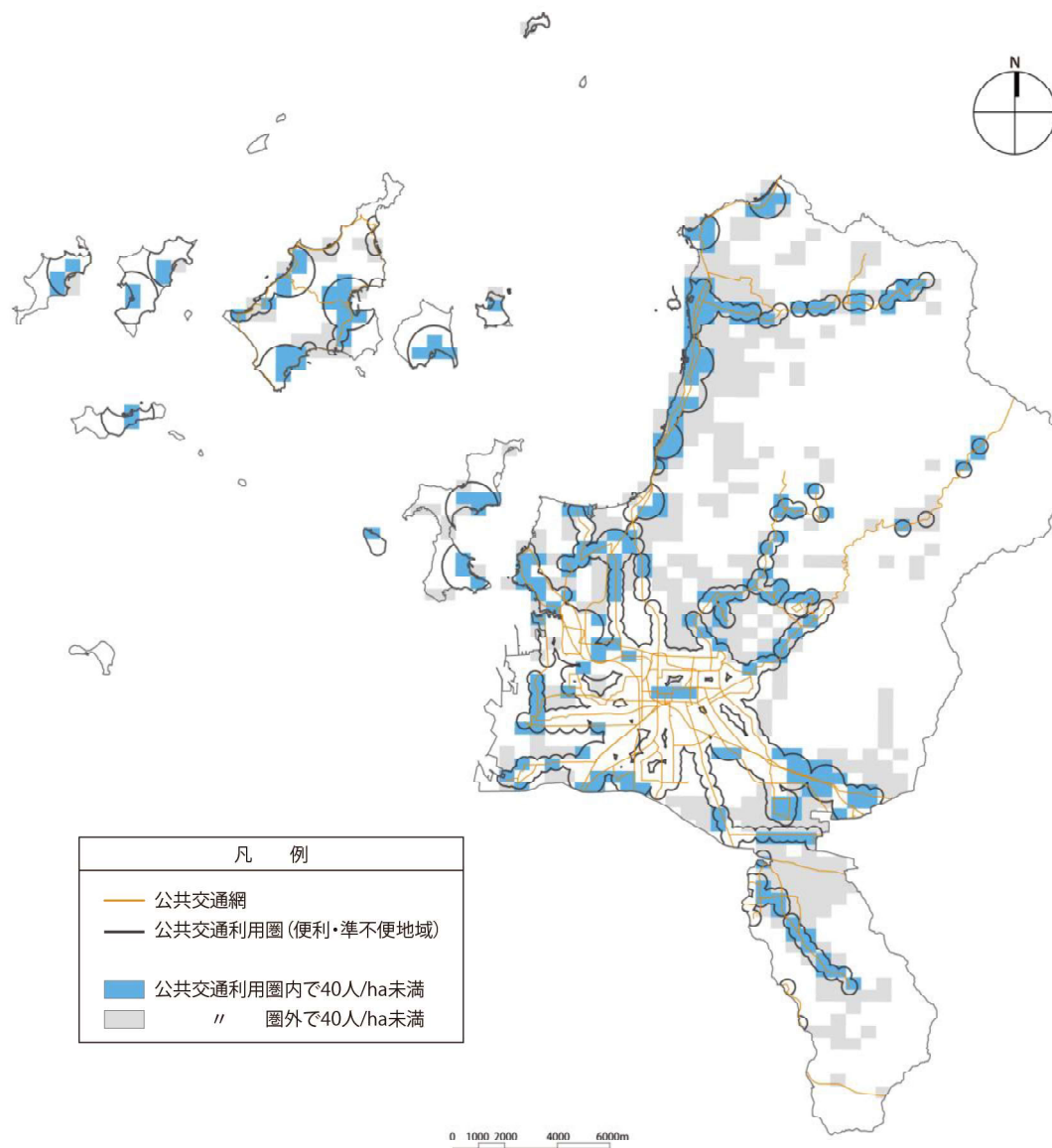


図 2-11-1 公共交通の利用圏と人口密度（H52）

【公共交通の利便性別の地域内人口の変化】

<市内全域>

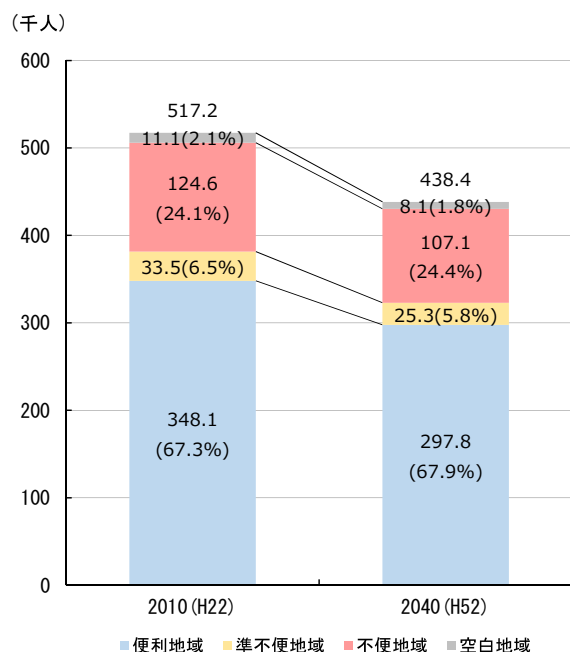


図 2-11-2 公共交通の利便性別人口

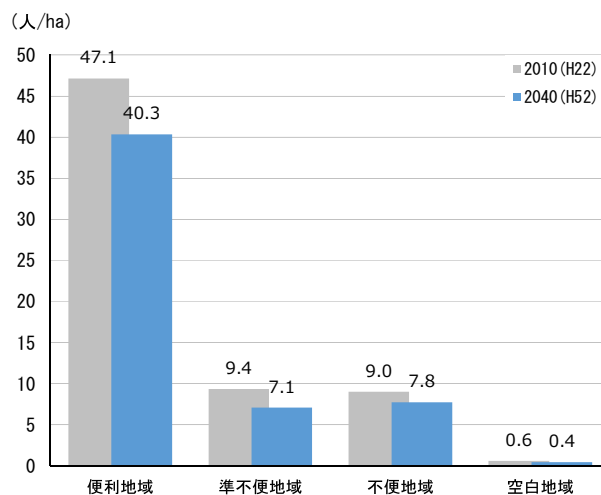


図 2-11-3 公共交通の利便性別人口密度

<市街化区域>

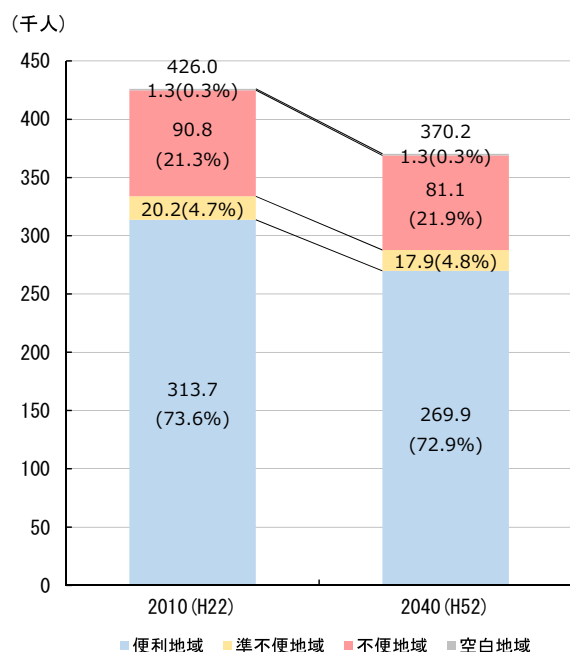


図 2-11-4 公共交通の利便性別人口

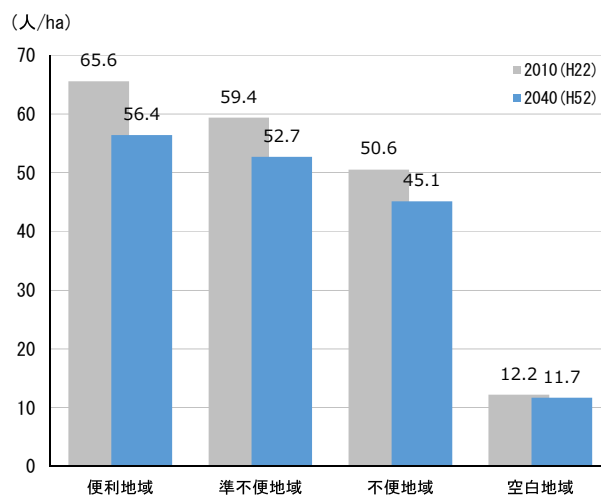


図 2-11-5 公共交通の利便性別人口密度

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。

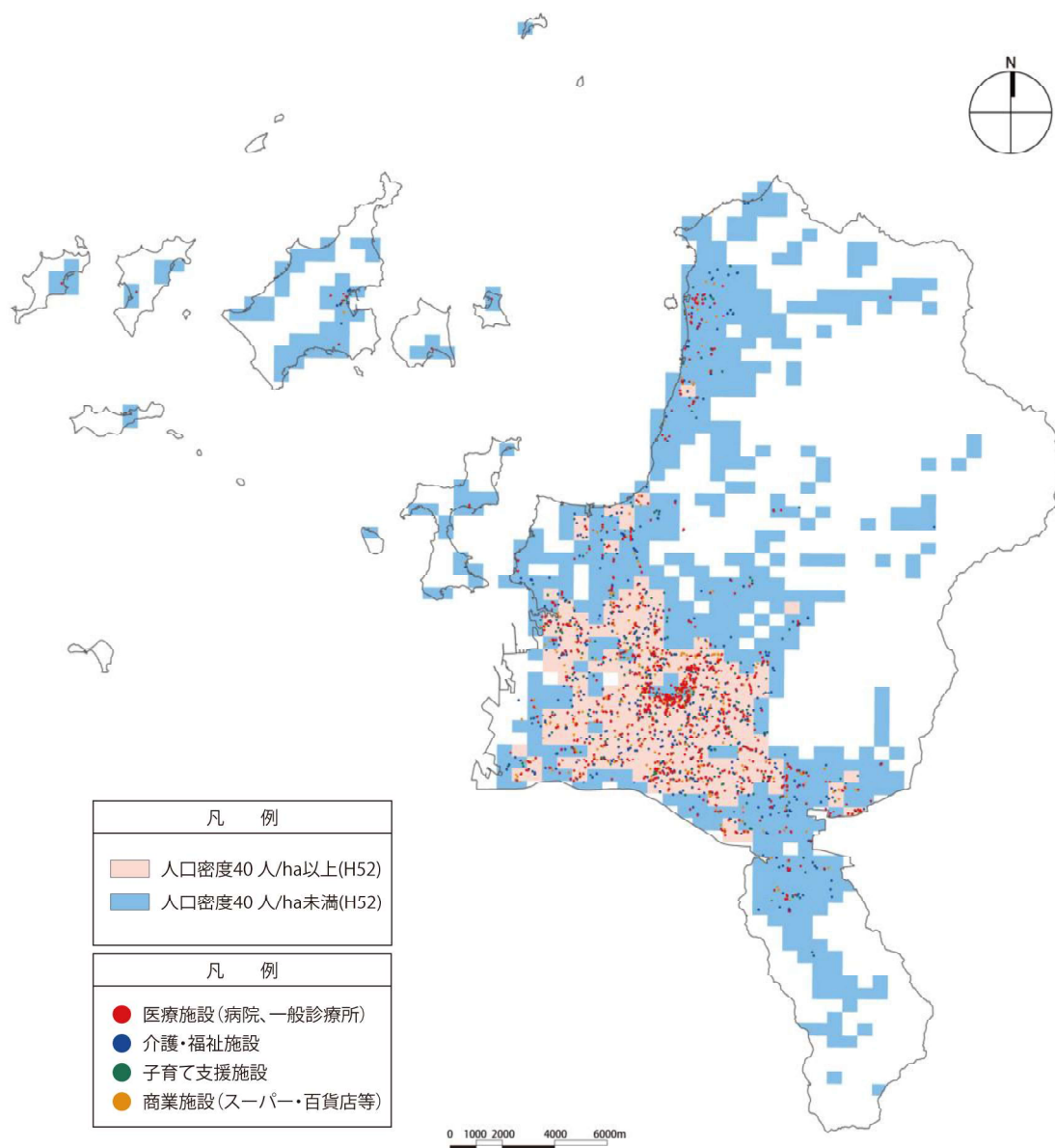


図 2-11-6 都市機能施設の立地状況と人口密度 (H52)

【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。

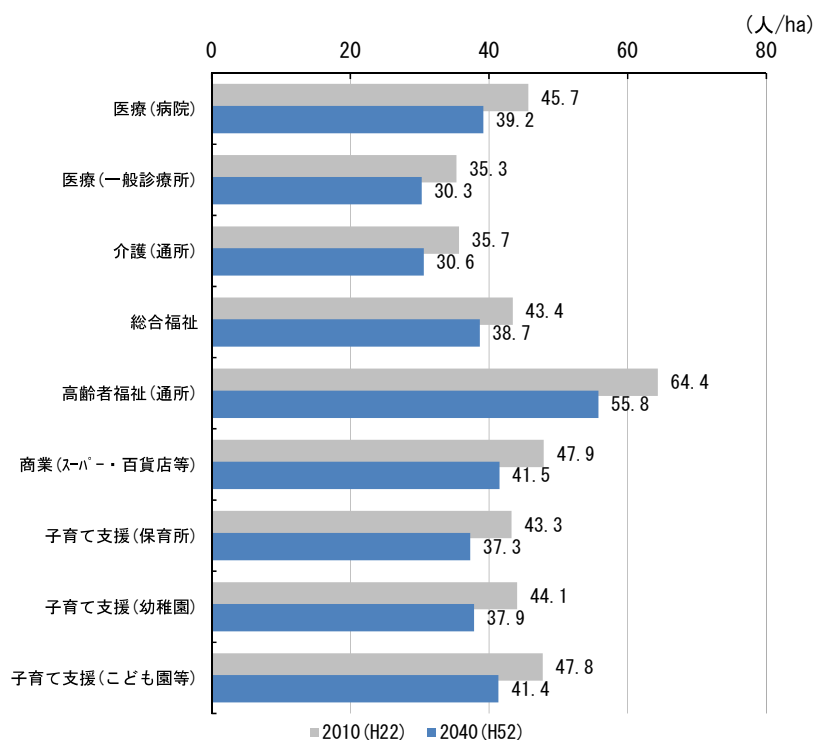


図 2-11-7 1 施設当たりの徒歩圏内人口密度（市内全域）

※参考：都市機能施設の存在確率

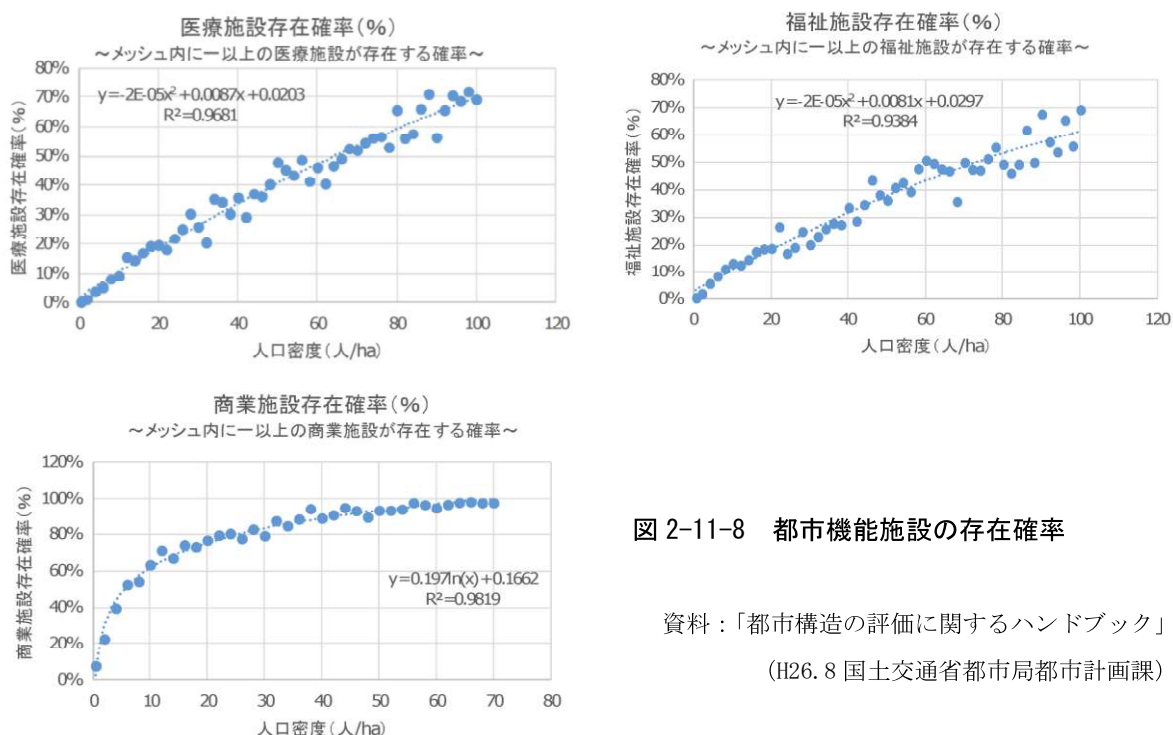


図 2-11-8 都市機能施設の存在確率

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

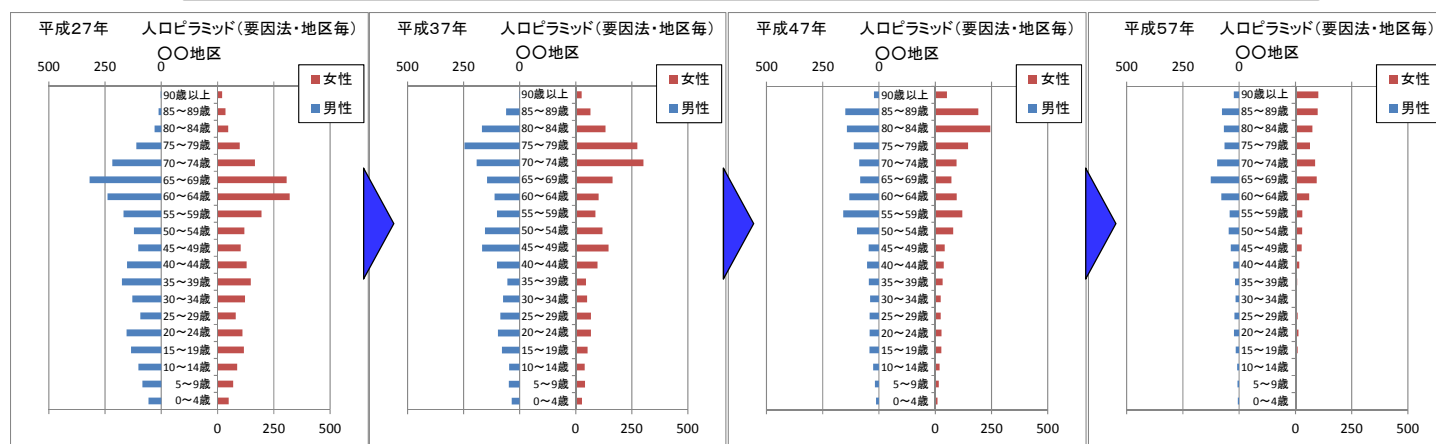
☒ 小地域毎のパラメータ
小地域毎に純移動率および子ども女性比を算出し、これを用いて将来人口予測を行う。

☐ 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。

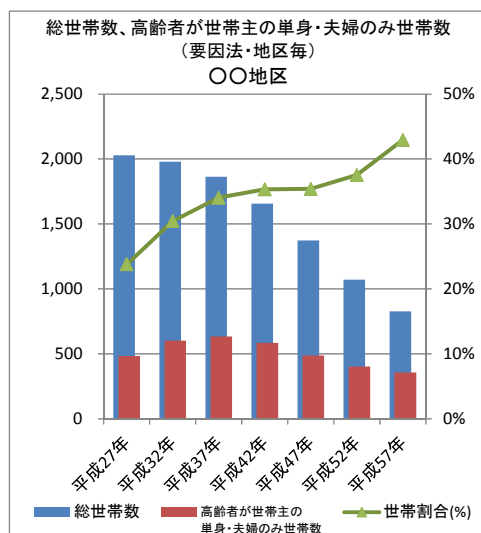
☐ 社人研のパラメータ
国立社会保障・人口問題研究所の地域別将来推計人口で使われている仮定値「純移動率」「子ども女性比」「0-4歳性比」を用いて、コホート要因法による将来人口予測を行う。

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。)

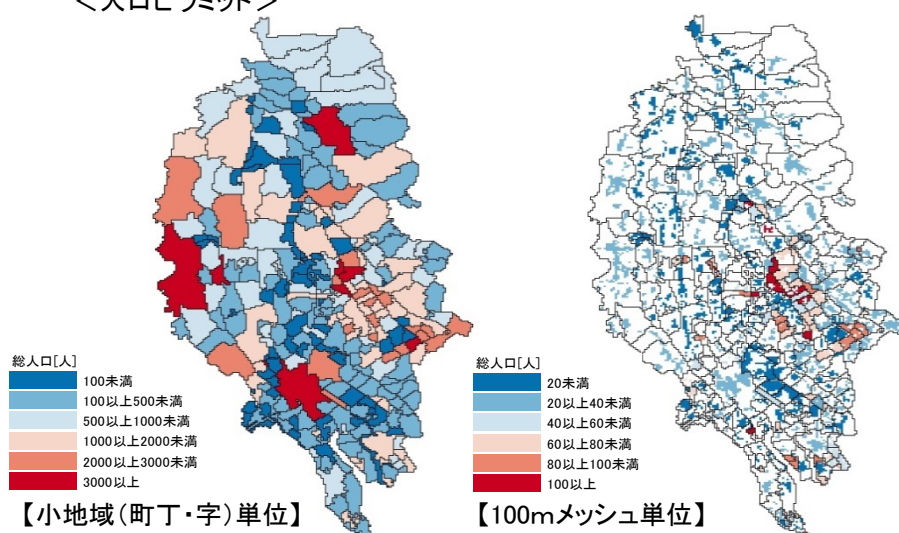
本ツールに付属のプログラムにより、予測結果について、次のようなグラフやマップを作成することなどが可能です。(グラフ作成機能はバージョン2の新機能)



<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>



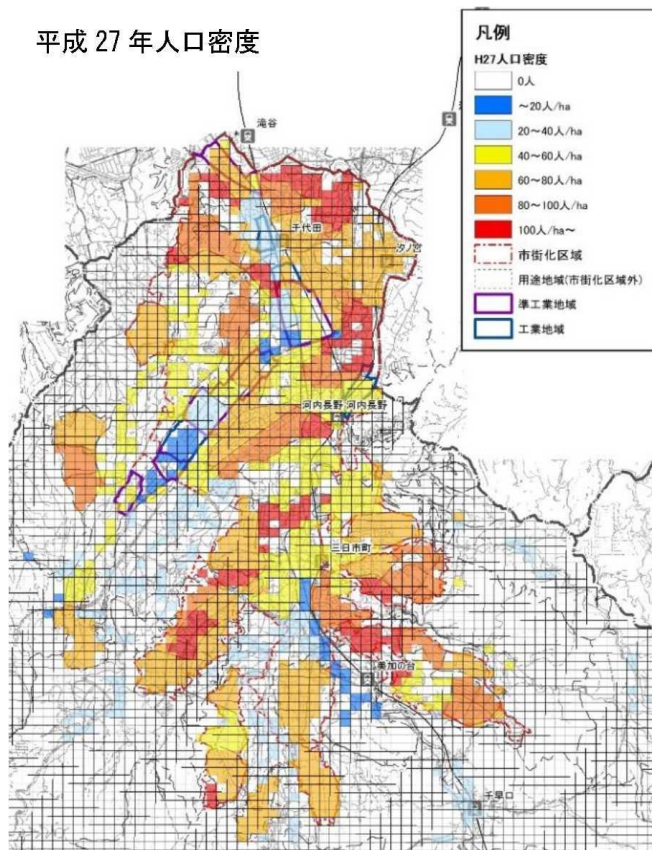
<人口予測結果のマップ表示例>

(3) 現況及び将来の人口分布

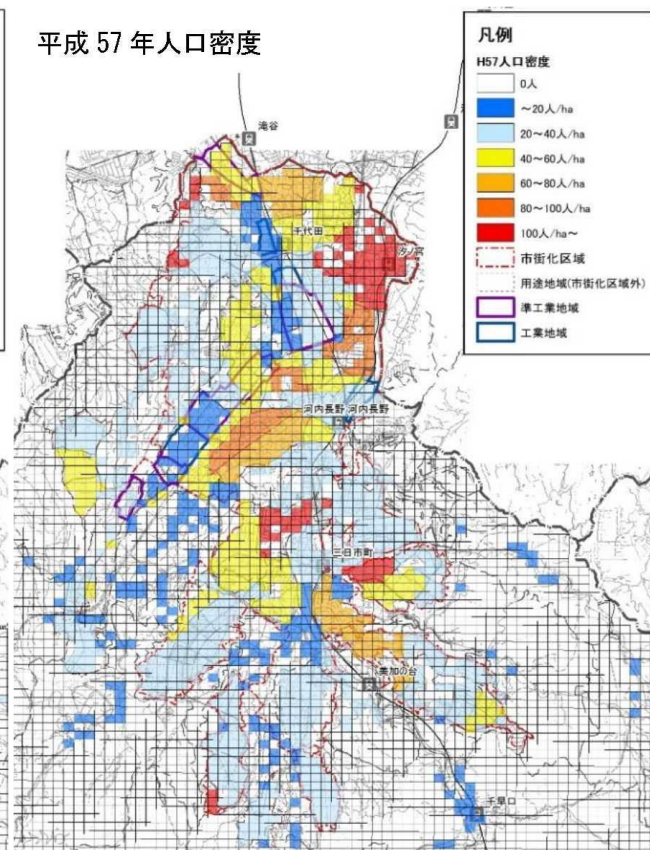
市街化区域内で人口密度が 40 人/ha を下回る地域は、平成 27 年には工業系地域など一部地域に限られますが、平成 57 年には駅周辺や開発団地なども含む市街地の大部分を占めています。

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。

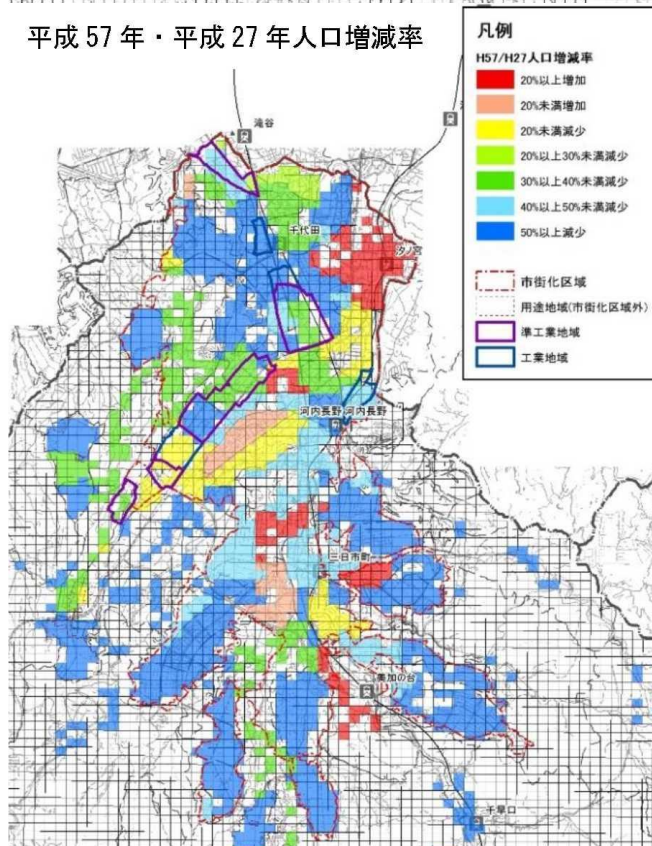
平成 27 年人口密度



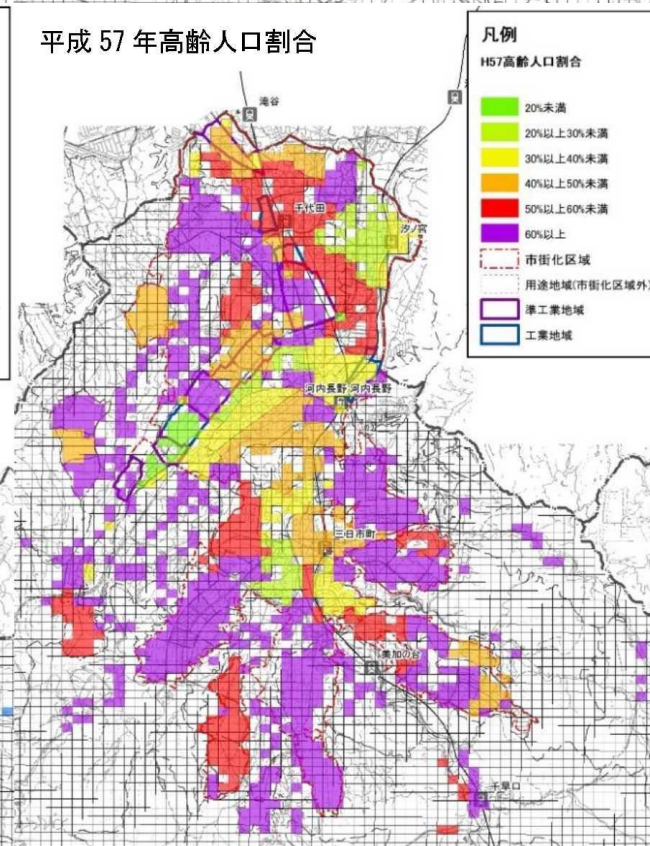
平成 57 年人口密度



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

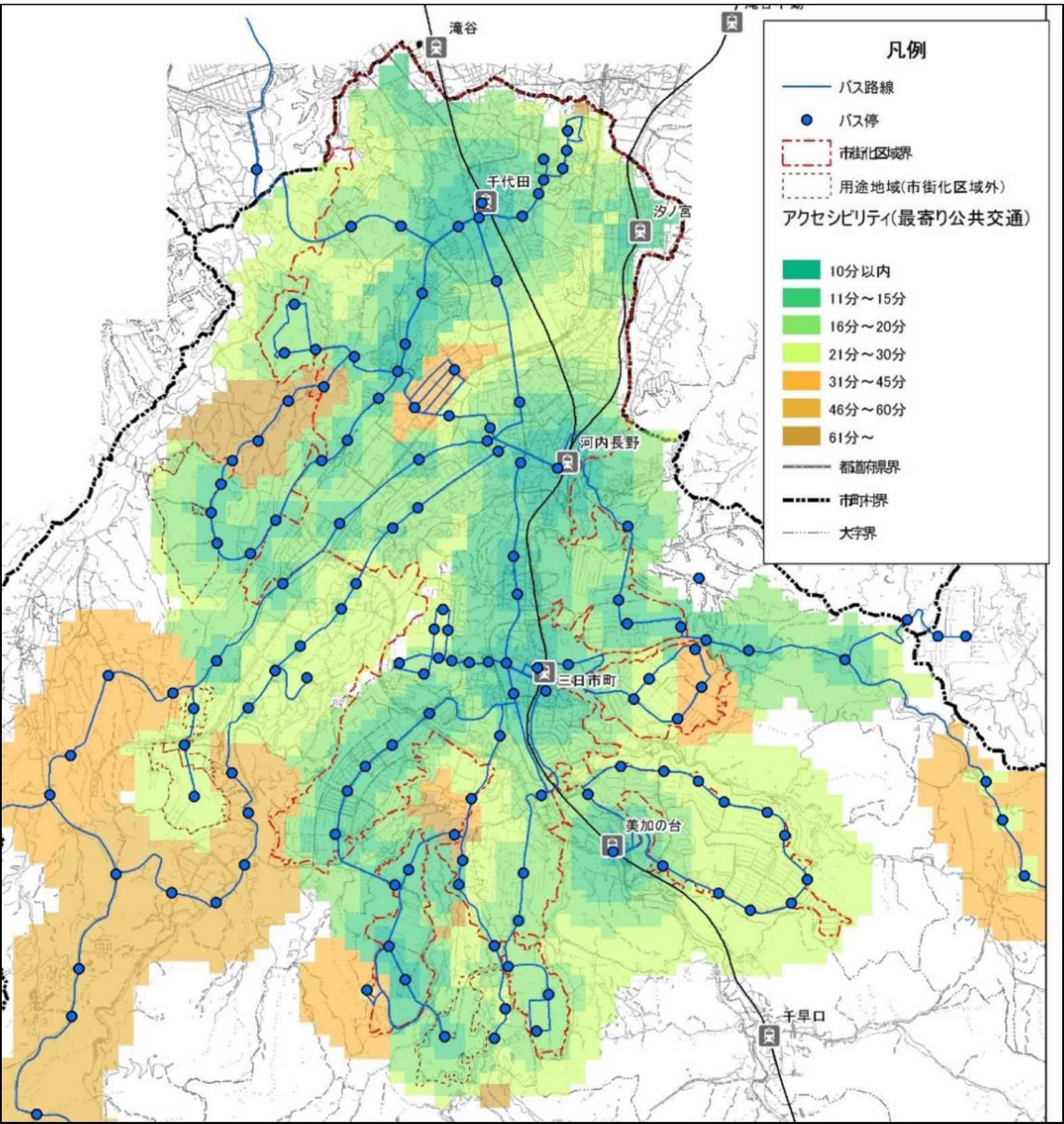
(2) 現況及び将来の人口分布

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。

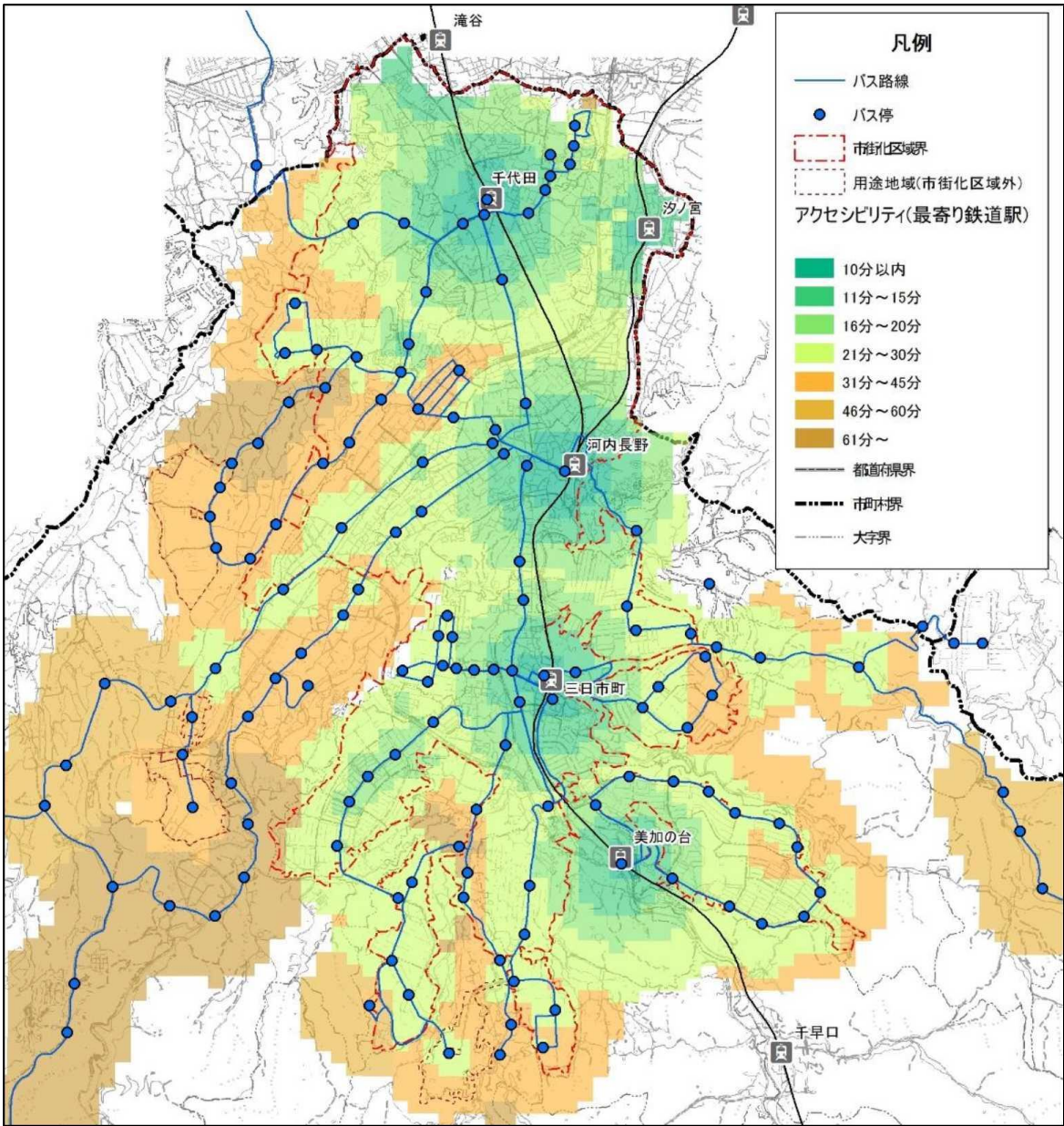
〔最寄りの公共交通までのアクセシビリティ〕=(バス停又は駅までの移動時間(徒歩)+バス(電車)待ち時間)

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

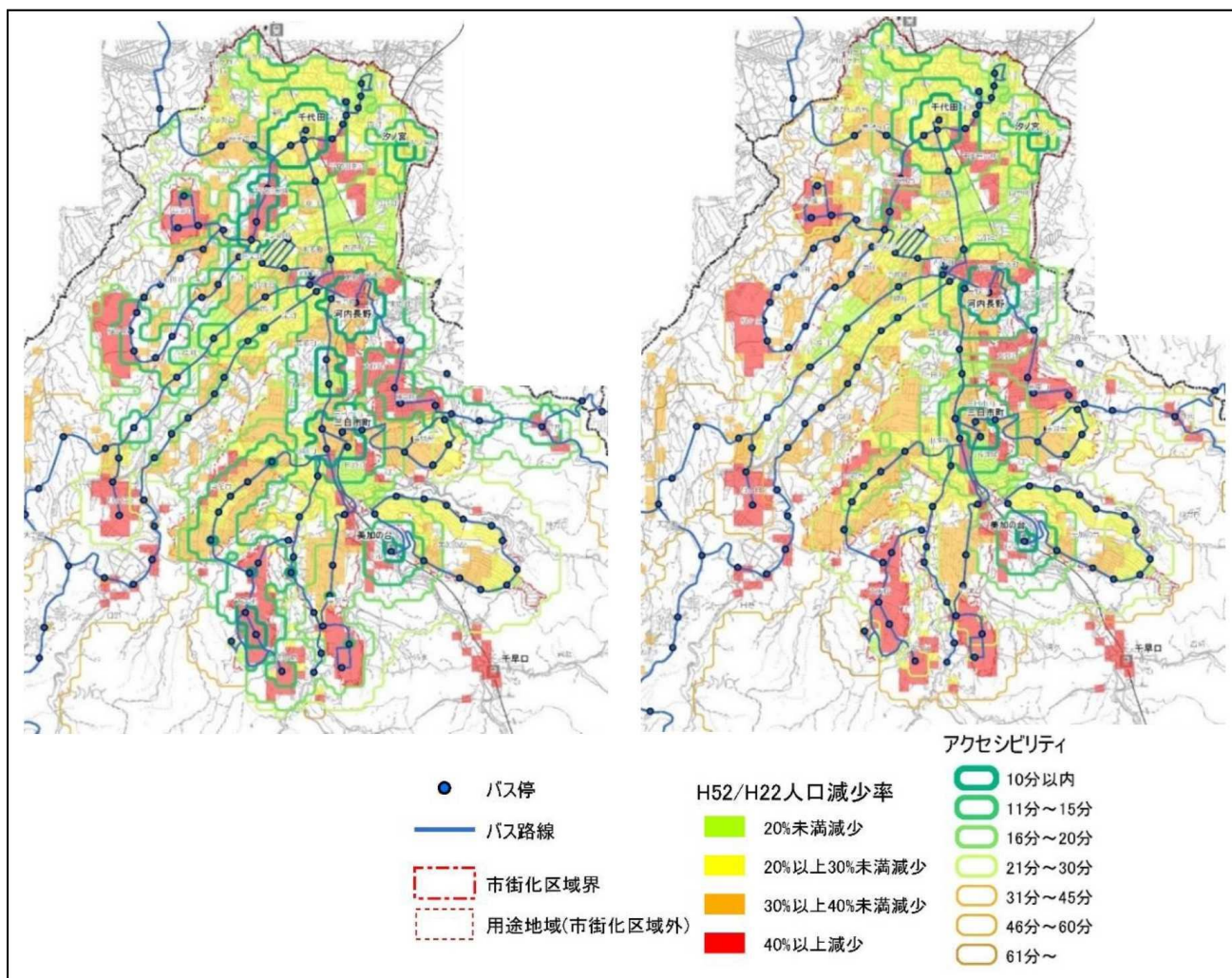
市域西部、南部の開発団地などにおいては、現況ではバス路線により公共交通が確保されているものの、将来の人口減少が顕著な地域が見られます。

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。

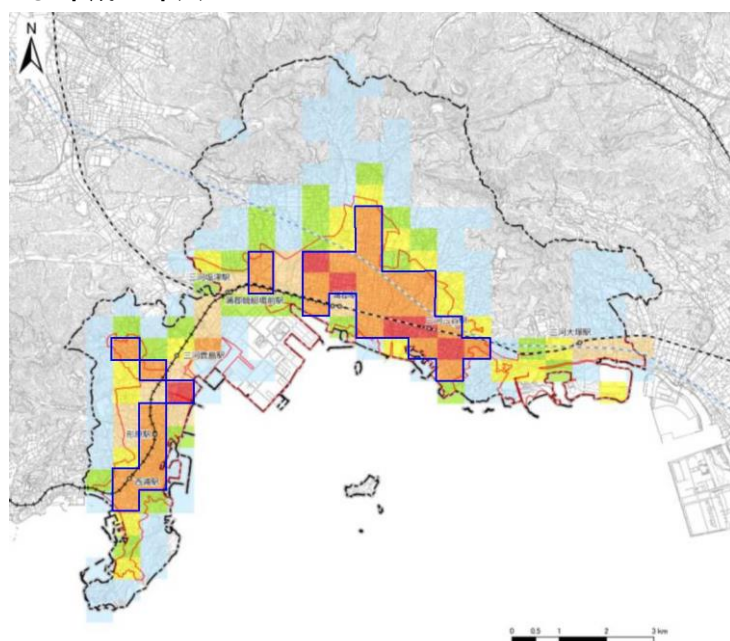
(2) 将来の人口の推計結果

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)

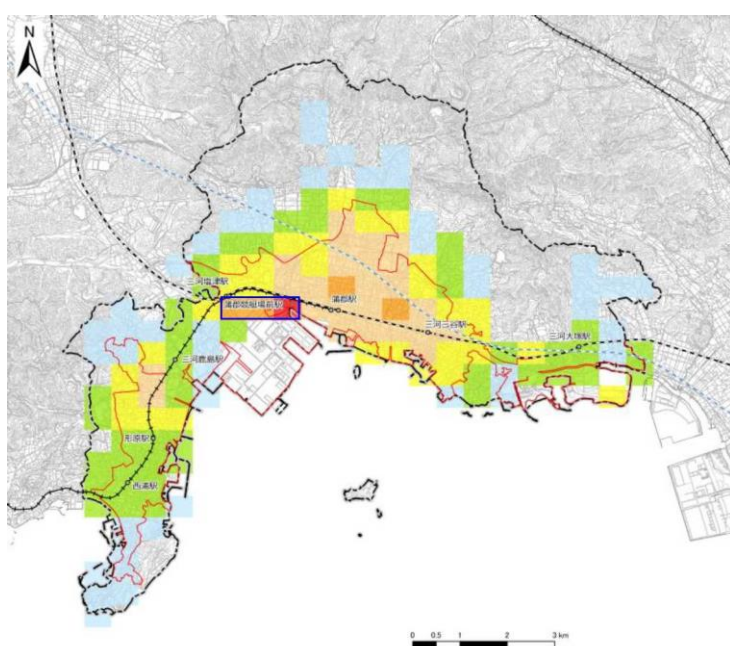
○ 平成22年人口



凡例



○ 令和22年人口

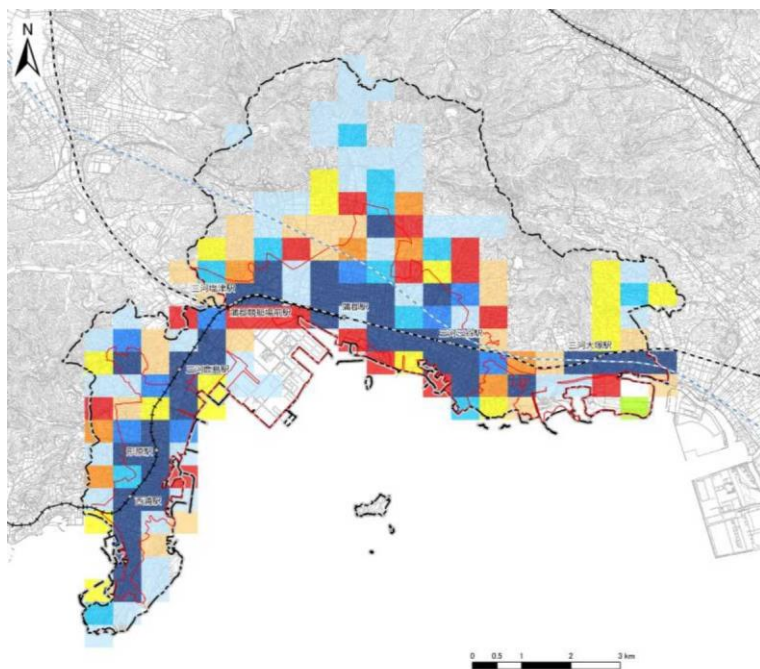


凡例



資料：(平成 22 年) 国勢調査、(令和 22 年) 推計値

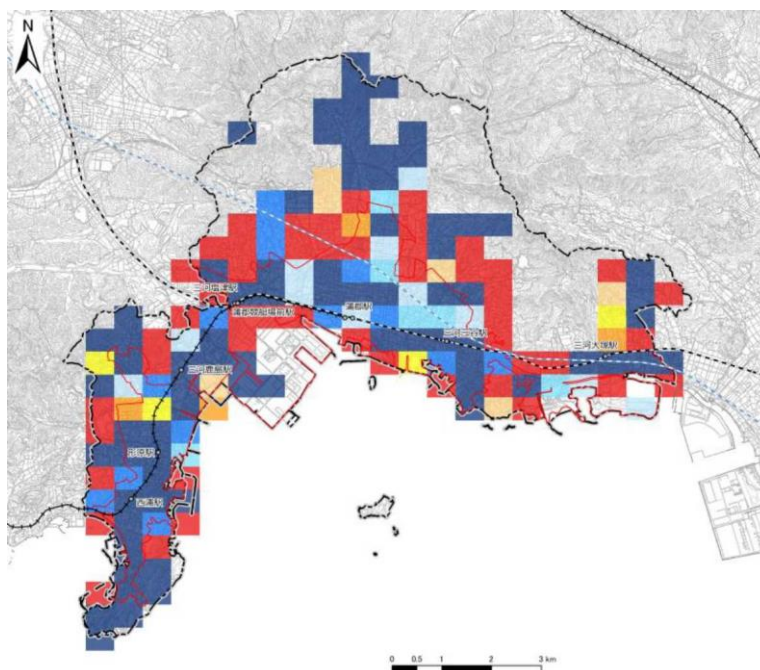
○ 増減数（令和22年-平成22年）



凡例

- 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（～-10%）
- 増減なし
- 増加（～10%）
- 増加（10%～20%）
- 増加（20%～30%）
- 増加（30%～）

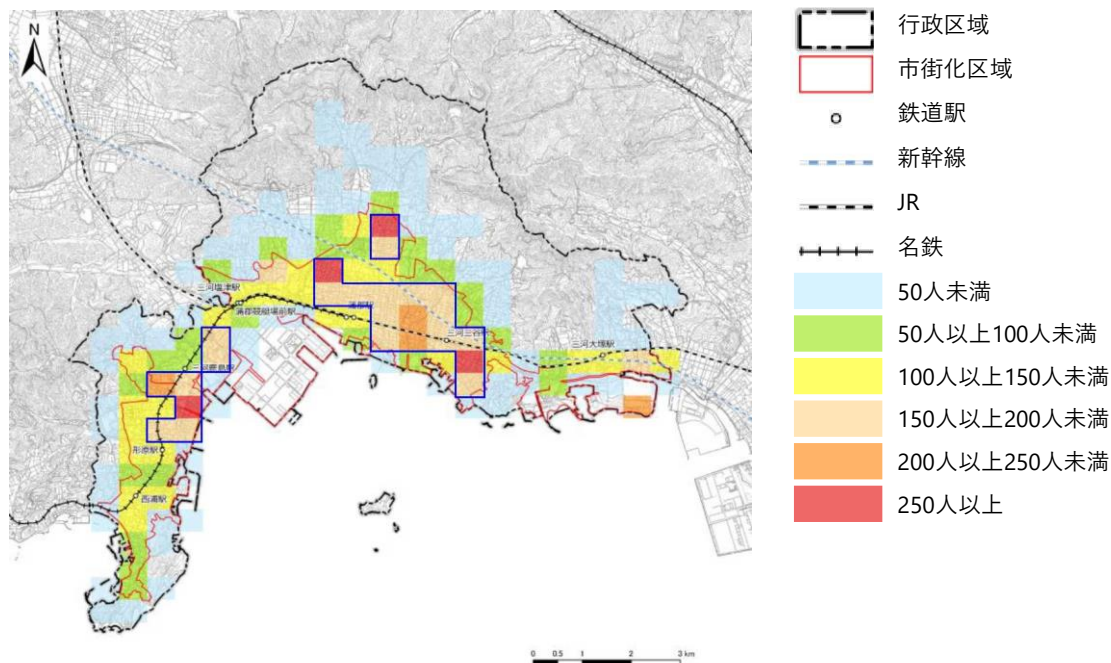
資料：（平成22年）国勢調査、（令和22年）推計値

② 年少人口の分布(500mメッシュ)

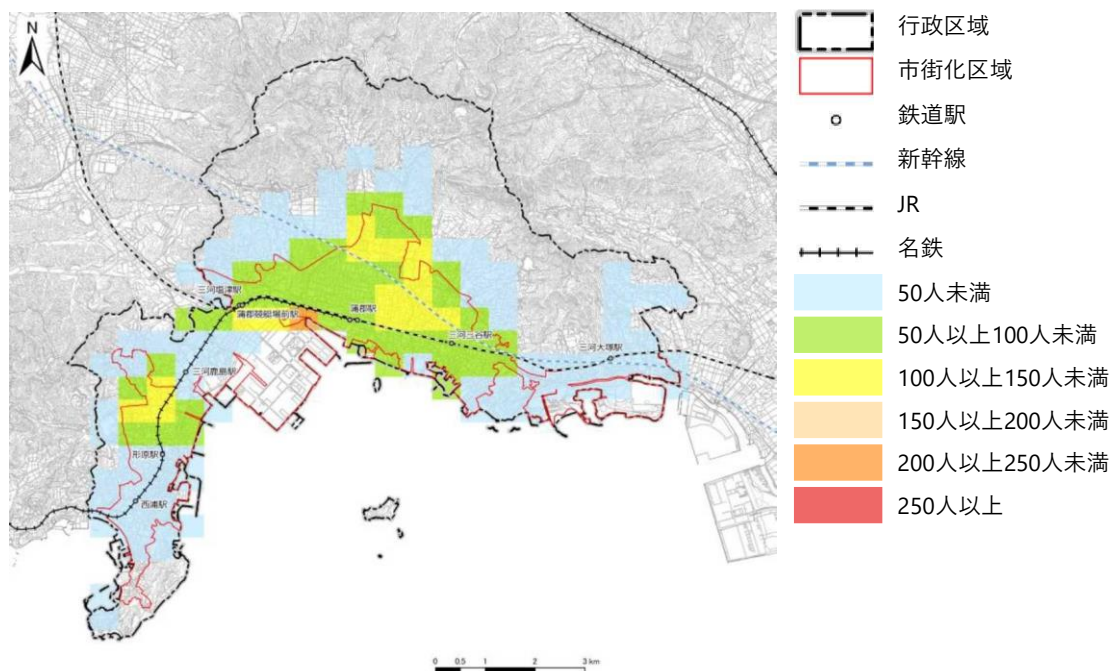
将来（令和 22 年）の人口は、全市的に減少することが想定されます。総人口と同様に、特に、鉄道駅周辺等において減少すると想定されます。

■ 年少者の分布（500m メッシュ）

○ 平成22年人口

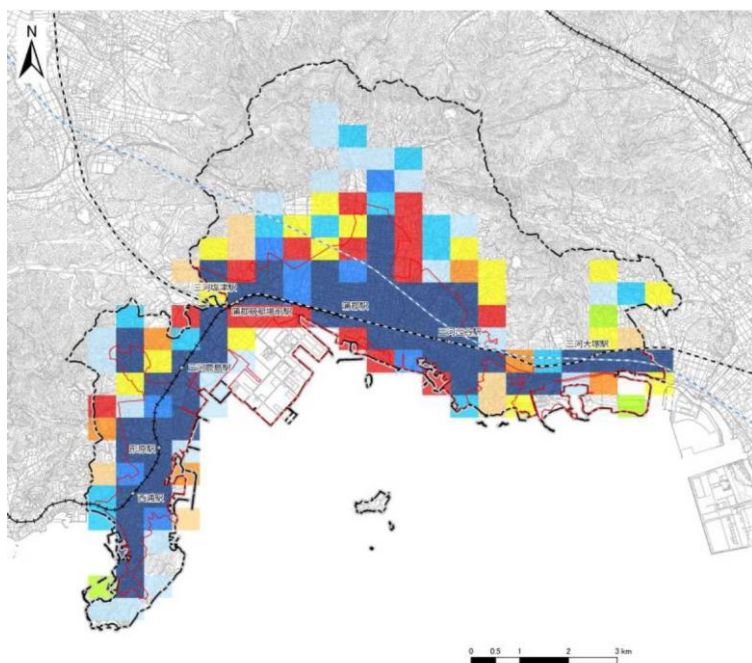


○ 令和22年人口



資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

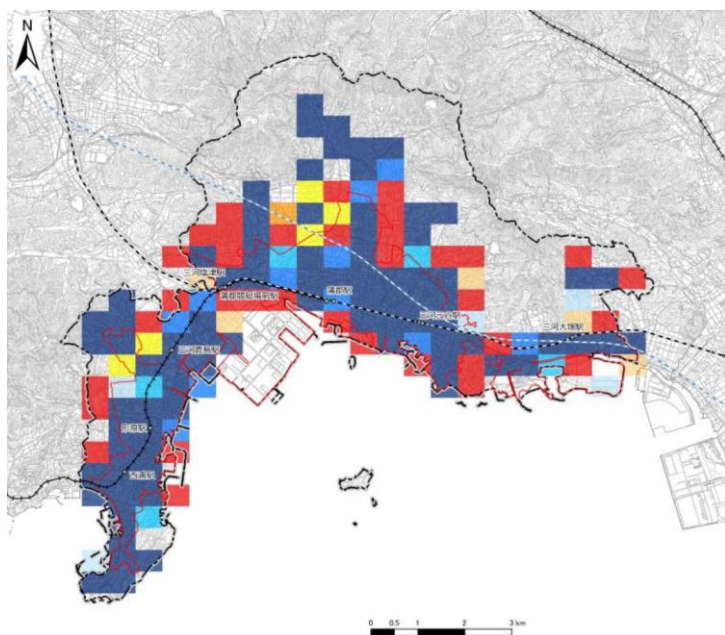
○ 増減数（令和22年-平成22年）



凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 新幹線
- JR
- 名鉄
- 減少（-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%～）

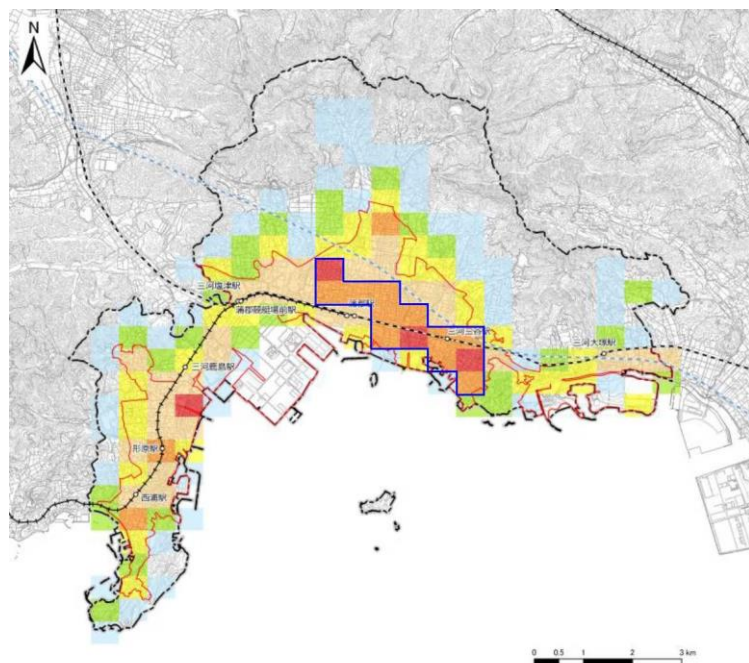
資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

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）

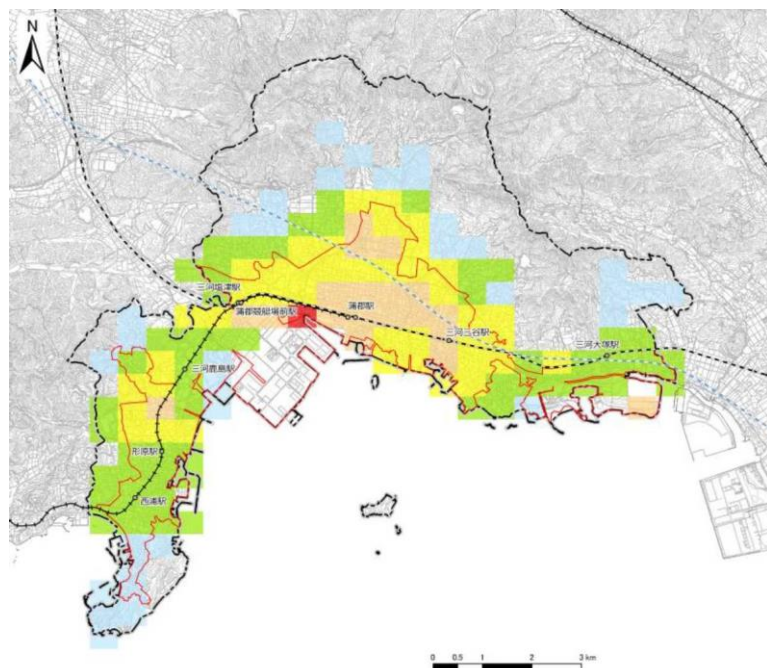
○ 平成22年人口



凡例



○ 令和22年人口

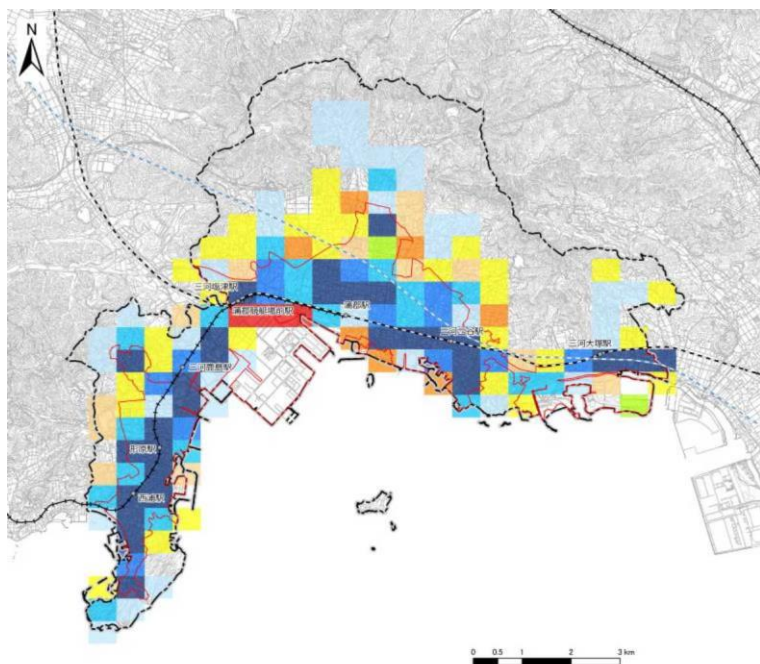


凡例



資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

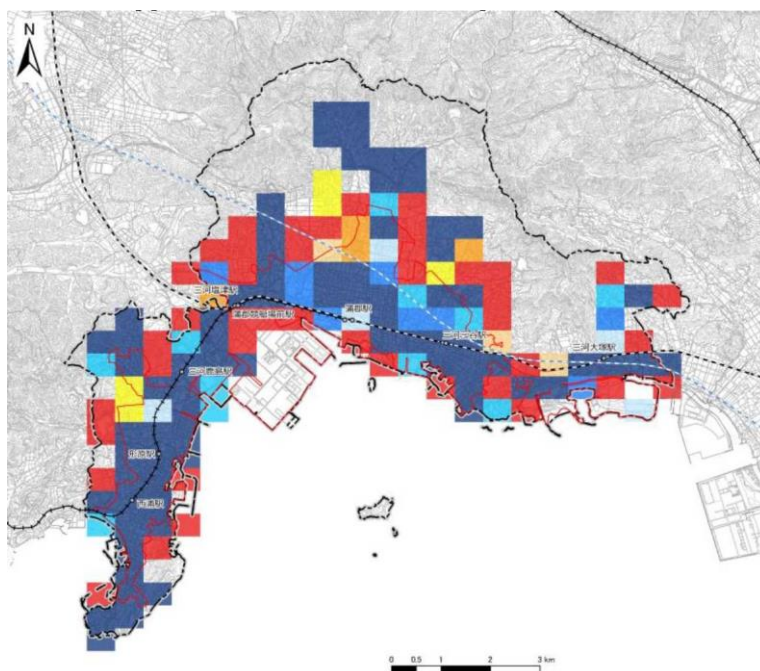
○ 増減数（令和22年-平成22年）



凡例

- 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%〜）

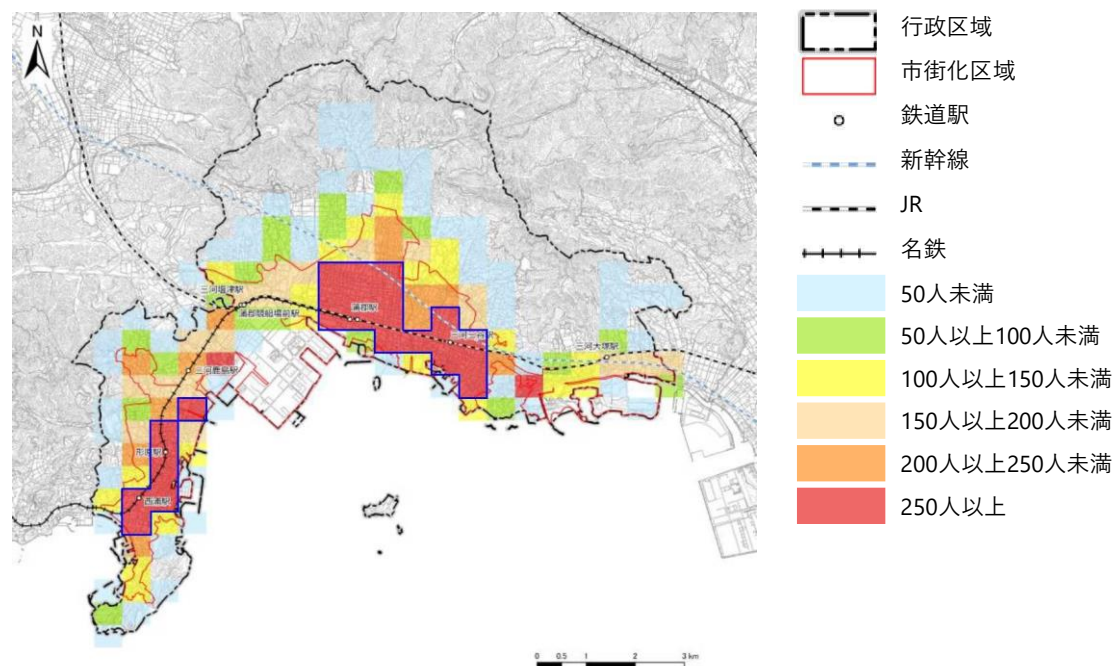
資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

④ 高齢者（65歳以上）の分布(500mメッシュ)

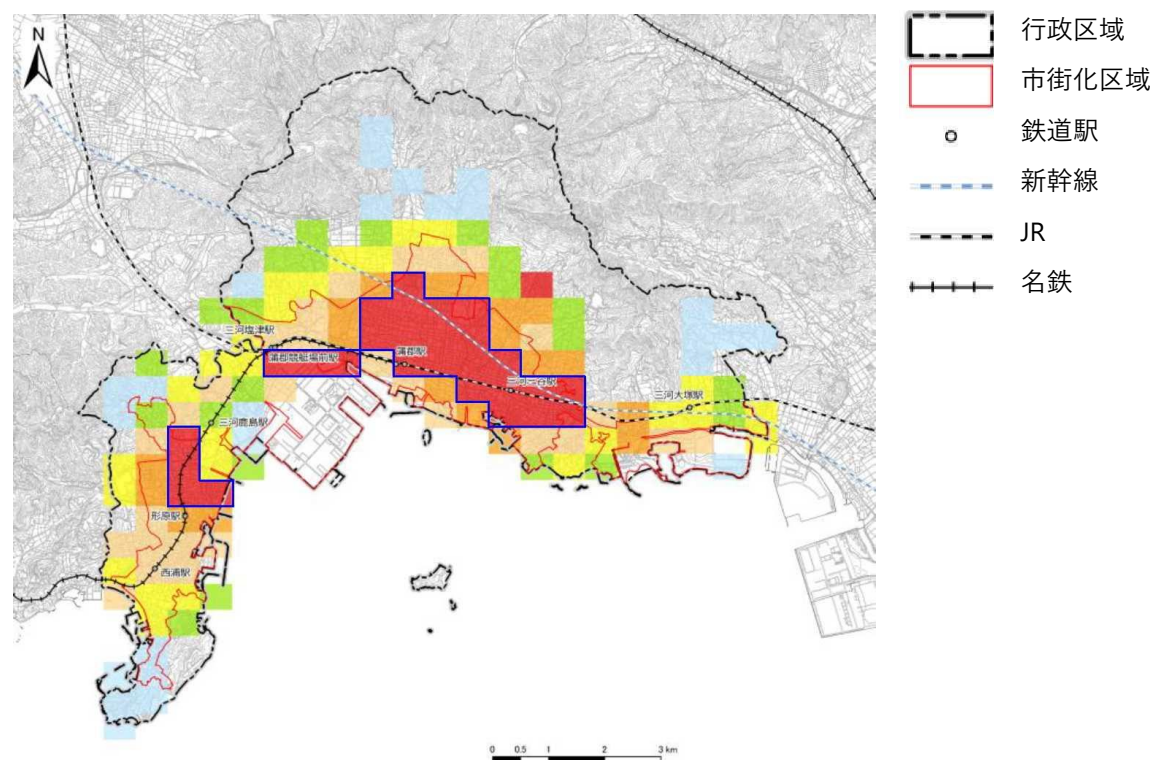
将来（令和 22 年）の高齢者数は、全市的に増加することが想定されます。市街化区域内の広い範囲で、高齢者が多い地域(メッシュ)が分布しています。一方で、鉄道駅周辺では、高齢者数が減少するなど、年少人口と生産年齢人口を含む各年代で人口が減少すると想定されます。

■ 高齢者（65歳以上）の分布（500m メッシュ）

○ 平成22年人口

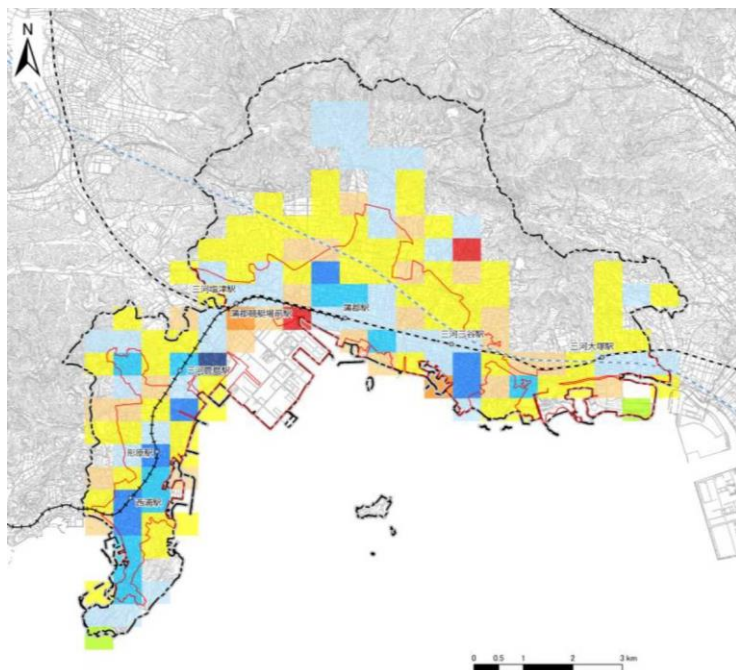


○ 令和22年人口



資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

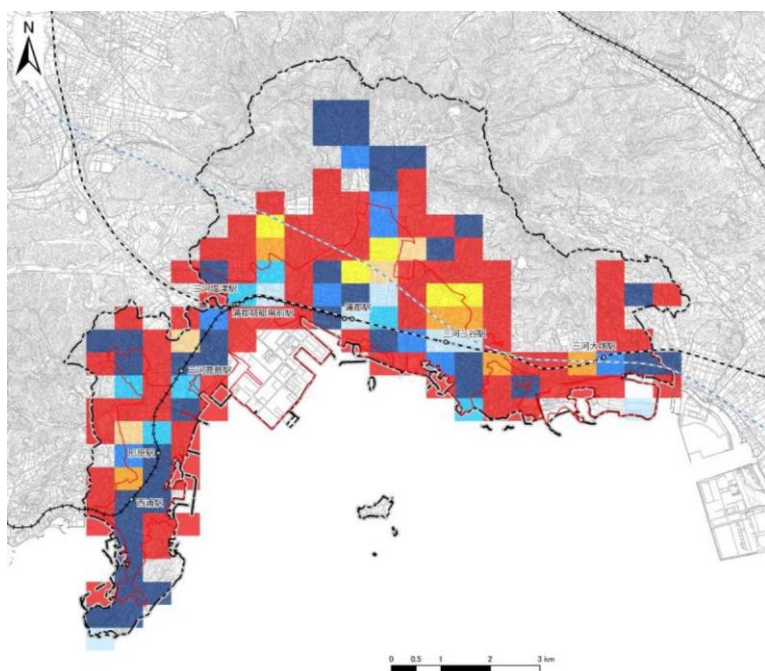
○ 増減数（令和22年-平成22年）



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%～）

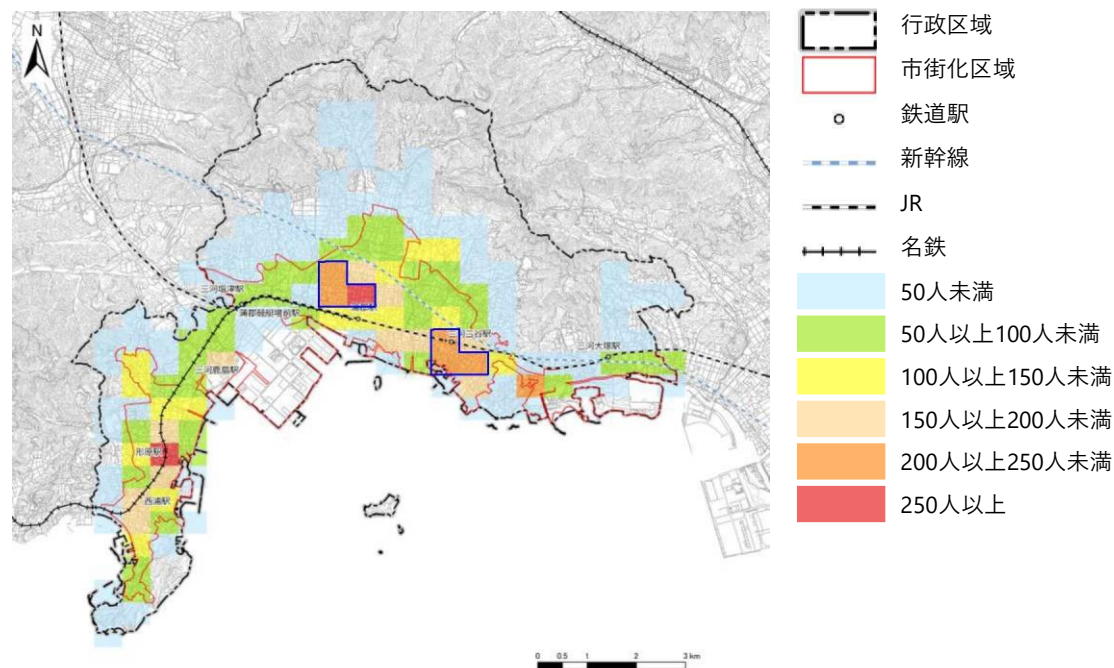
資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

⑤ 高齢者（75 歳以上）の分布(500mメッシュ)

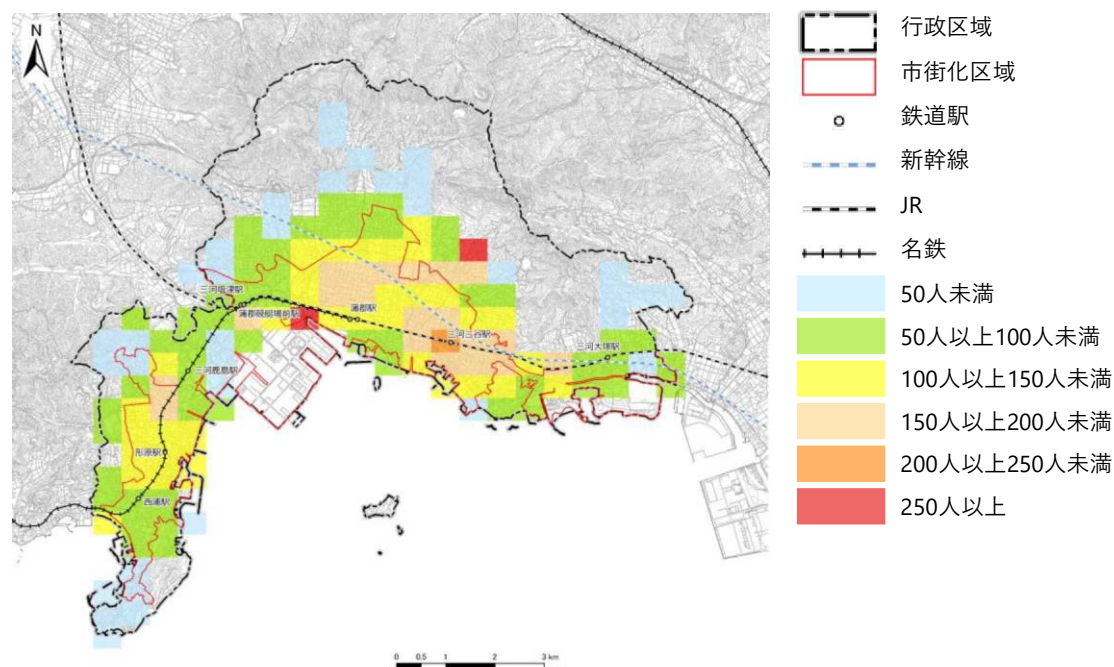
将来(令和 22 年)の 75 歳以上の高齢者数は、全市的に増加することが想定されます。市街化区域内外の広い範囲で、高齢者が多い地域(メッシュ)が分布しています。

■ 高齢者（75 歳以上）の分布（500m メッシュ）

○ 平成22年人口

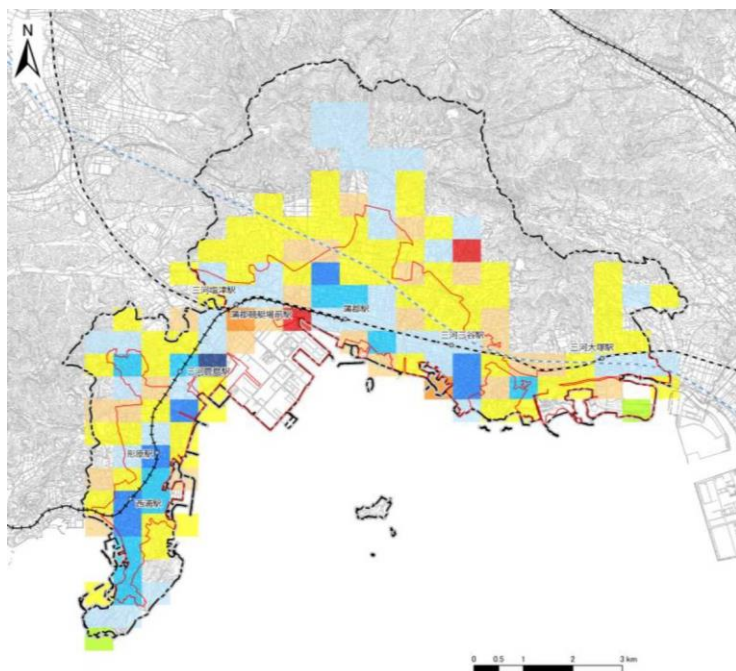


○ 令和22年人口



資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

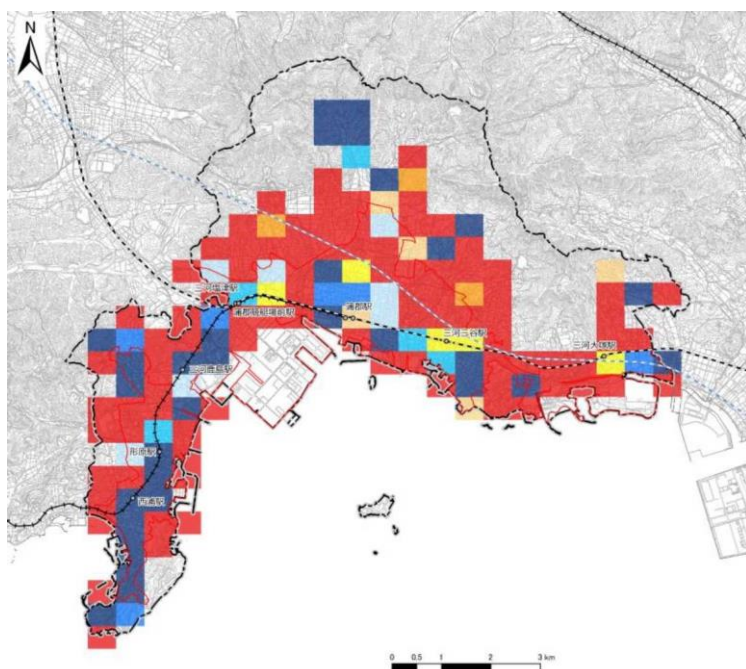
○ 増減数（令和22年-平成22年）



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）



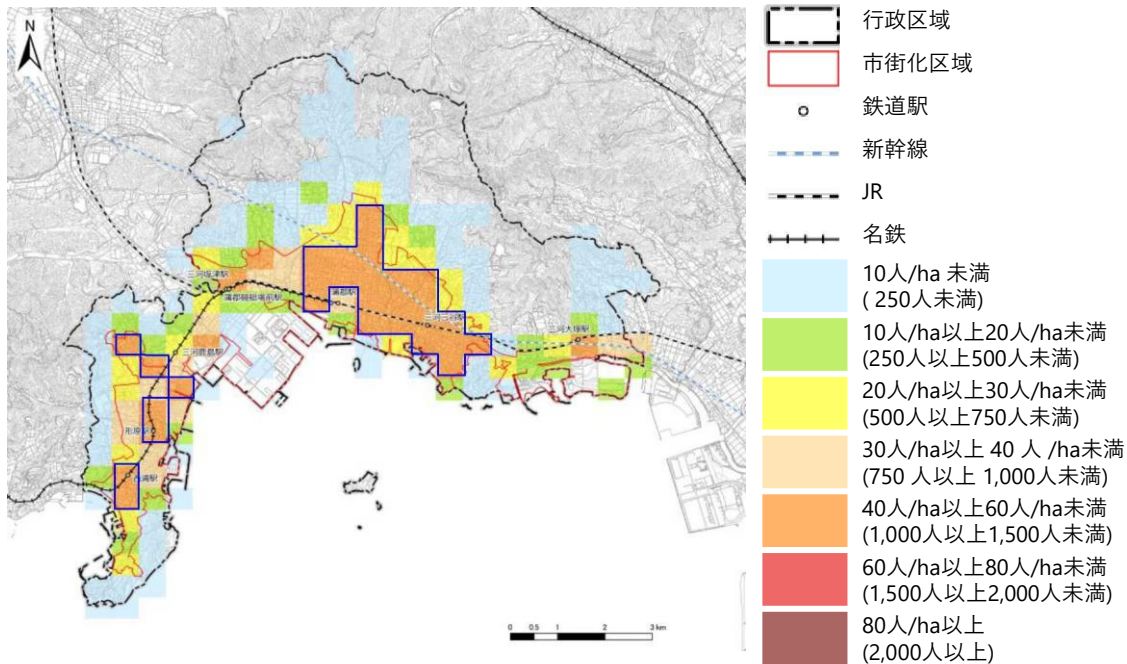
凡例

- 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%～）

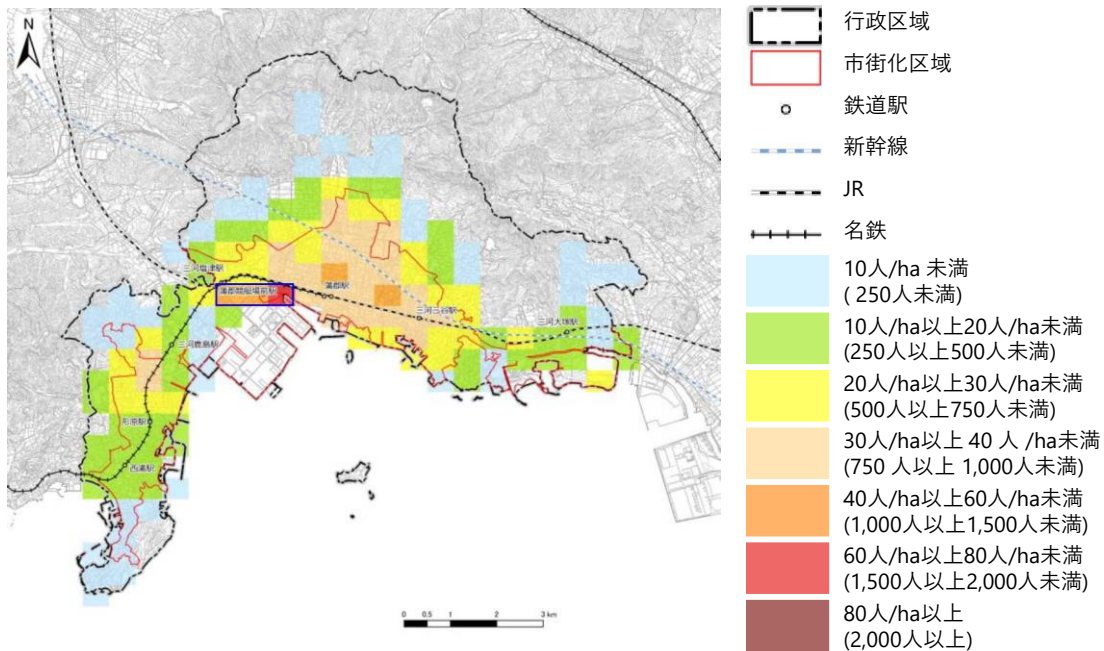
資料：（平成22年）国勢調査、（令和22年）推計値

■ 参考：総人口（500m メッシュ）：H27 との比較

○ 平成27年人口

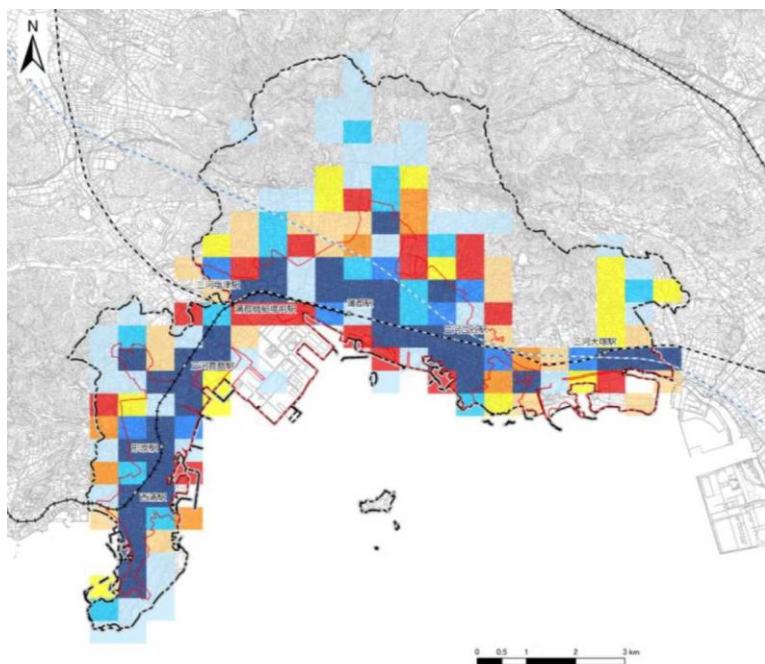


○ 令和22年人口



資料：（平成 22 年）国勢調査、（令和 22 年）推計値

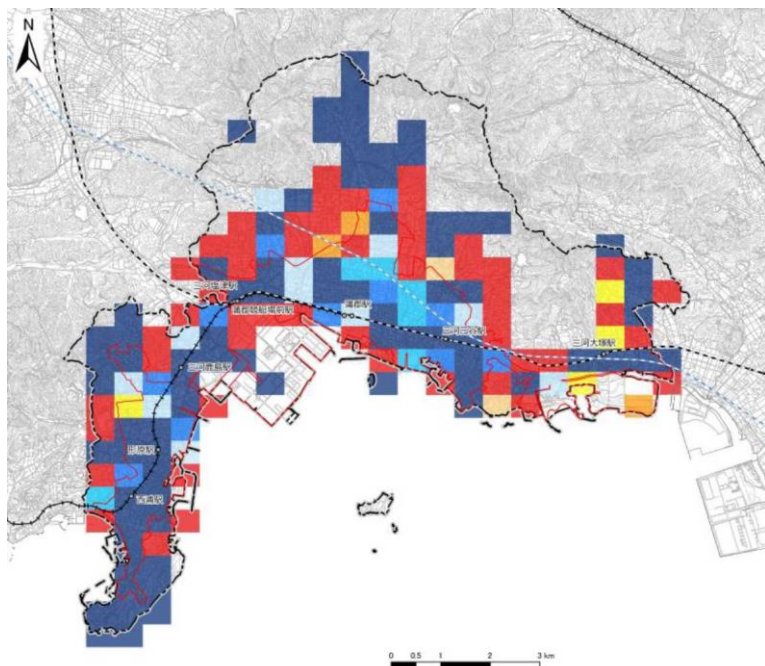
○ 増減数（令和22年-平成27年）



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。

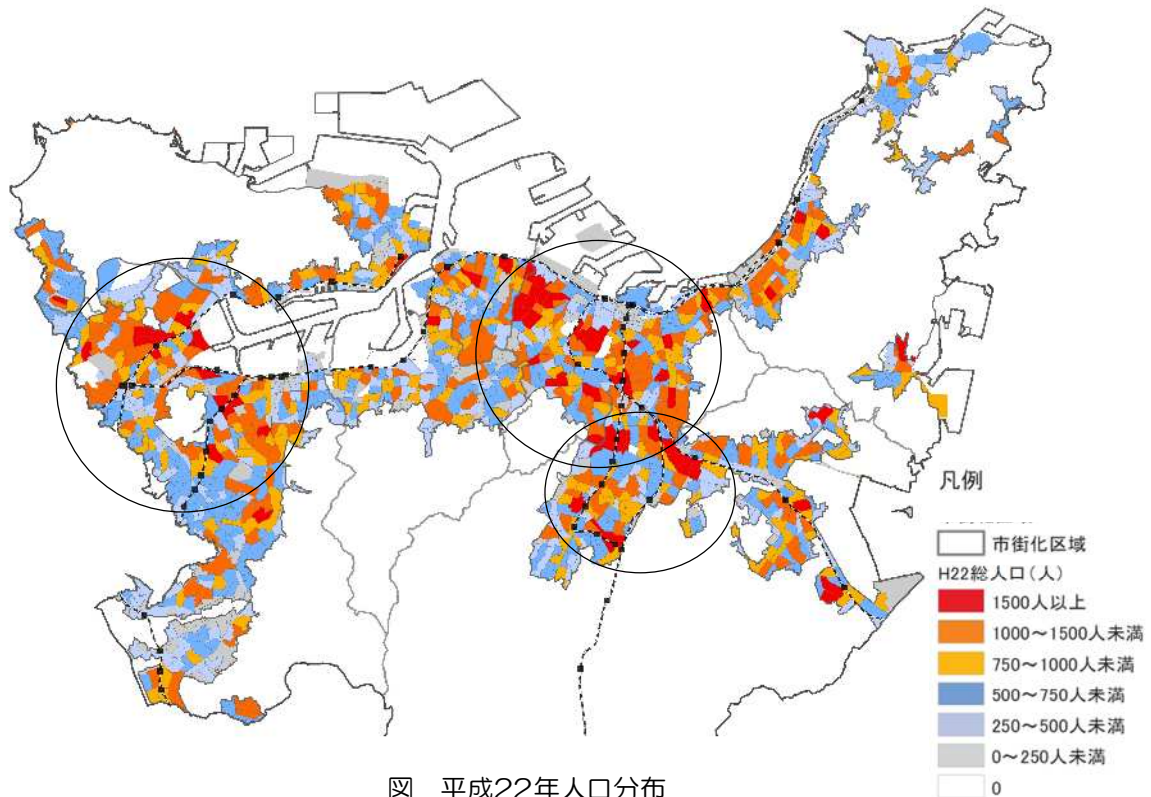


図 平成22年人口分布

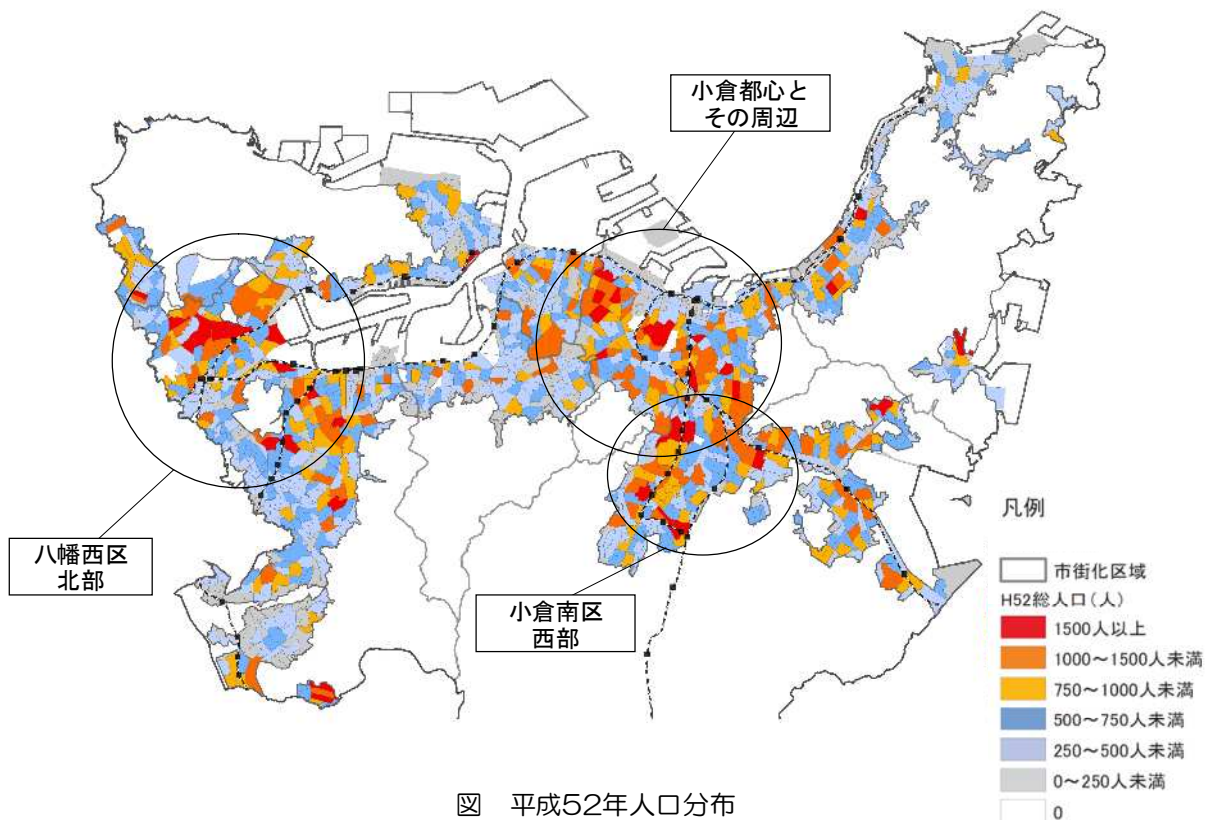


図 平成52年人口分布

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。

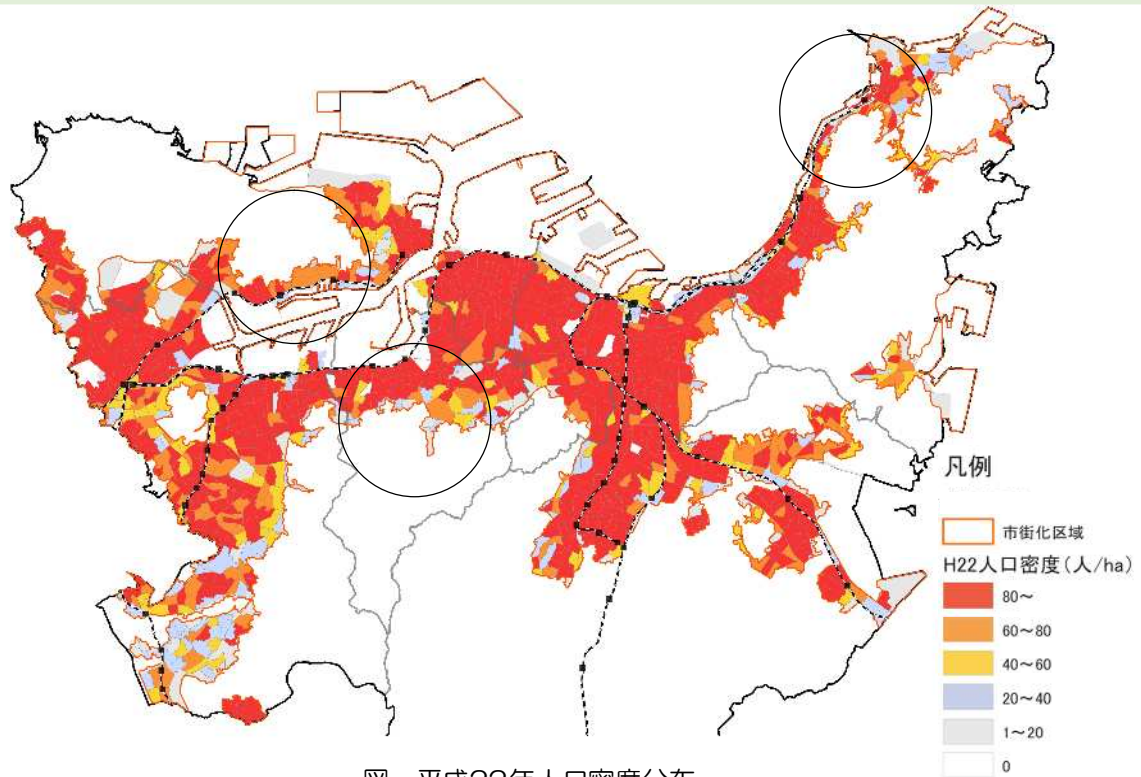


図 平成22年人口密度分布

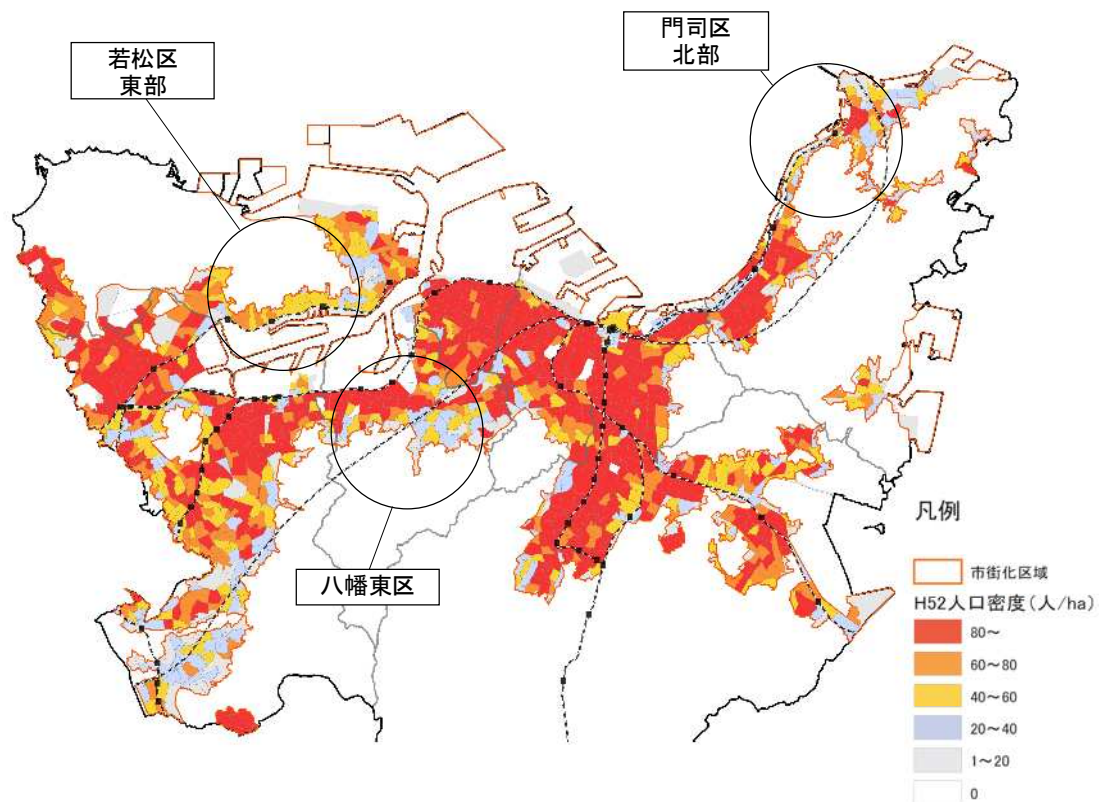


図 平成52年人口密度分布

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。

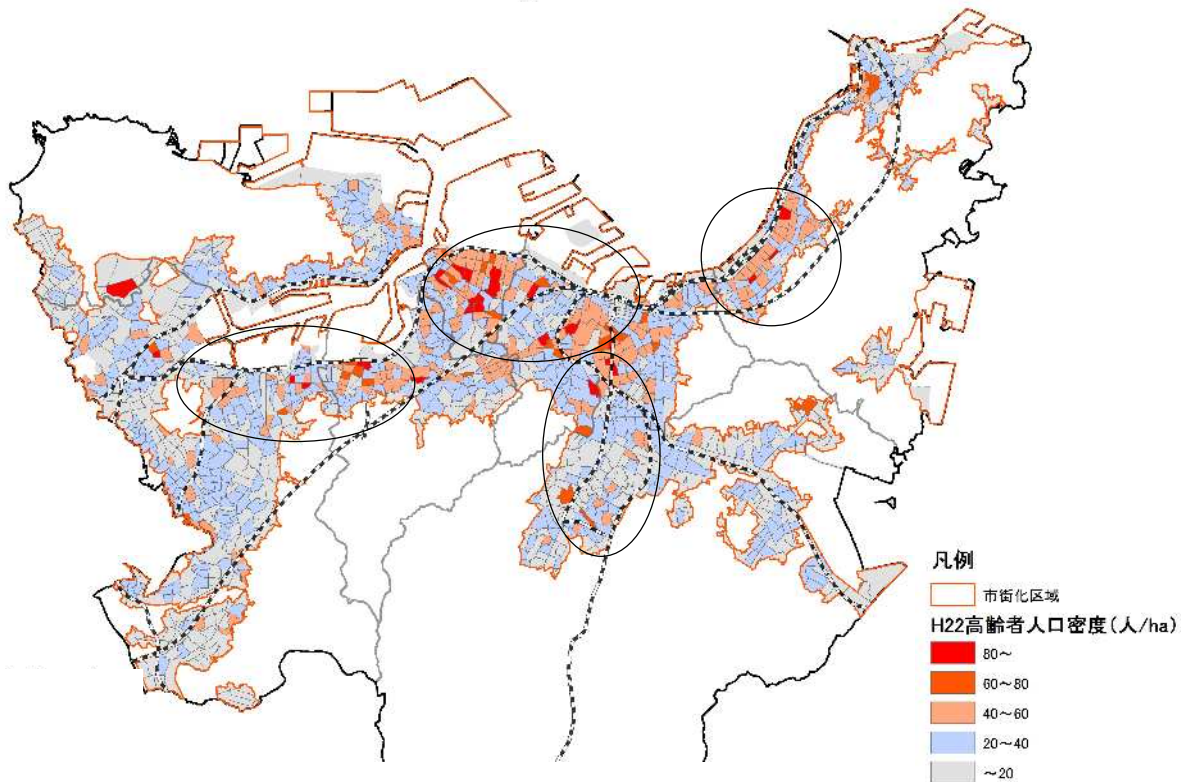


図 平成22年高齢者人口密度

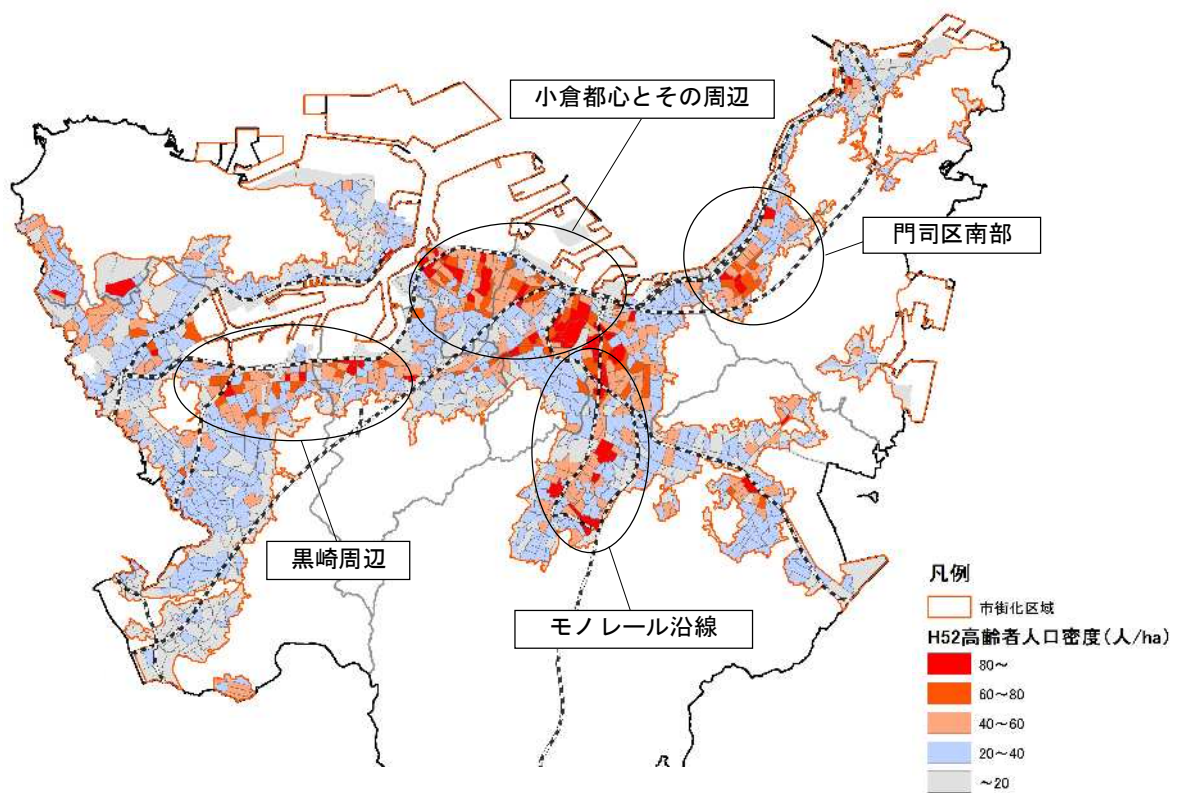


図 平成52年高齢者人口密度

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。

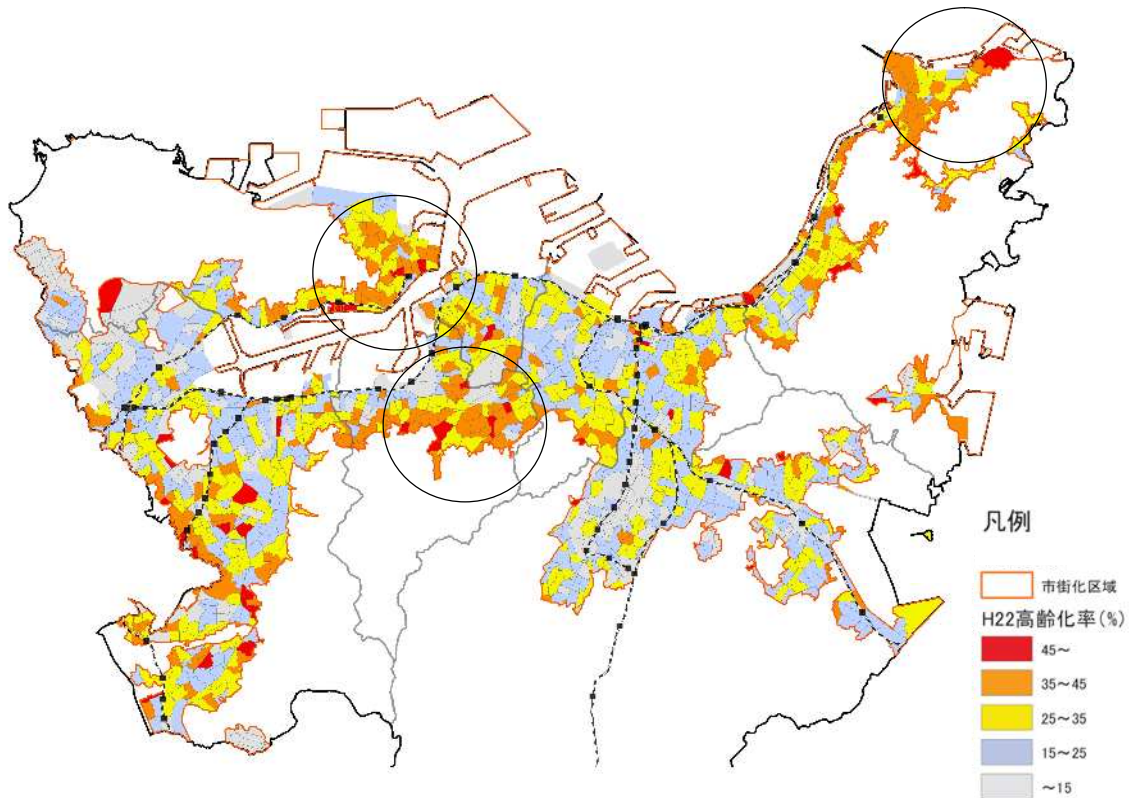


図 平成22年高齢化率

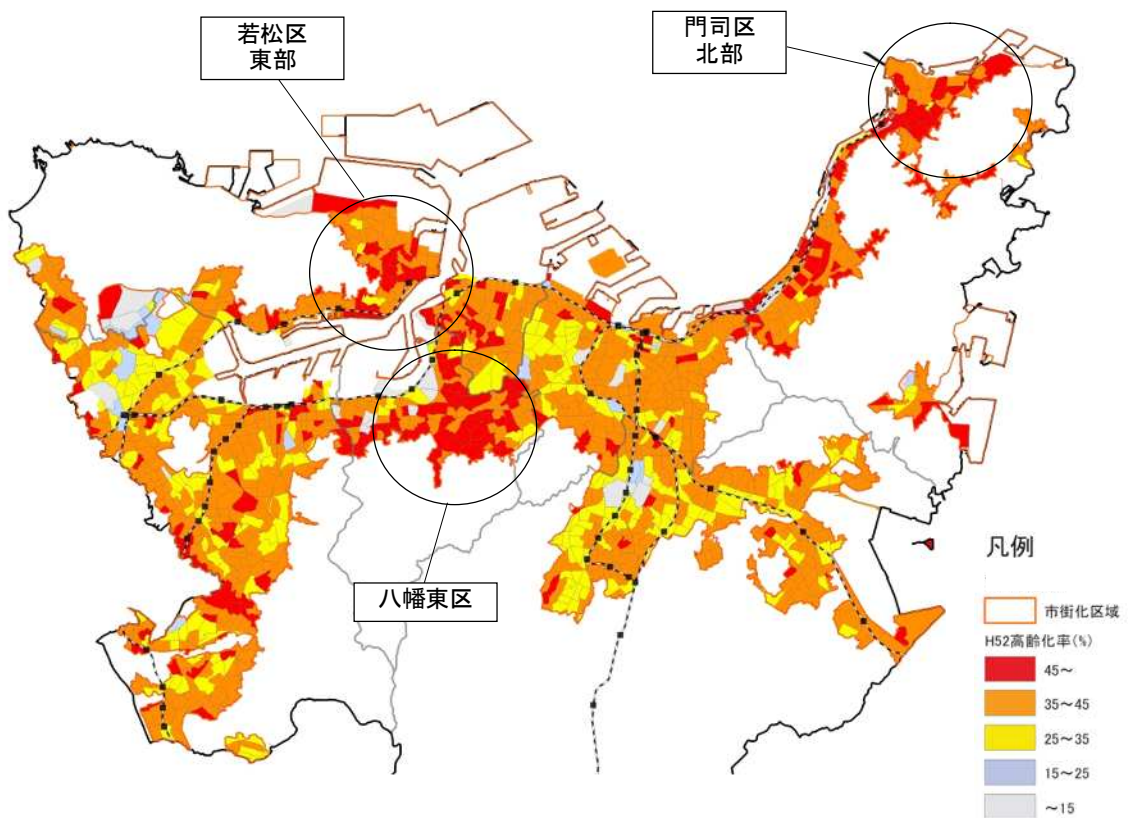


図 平成52年高齢化率

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。

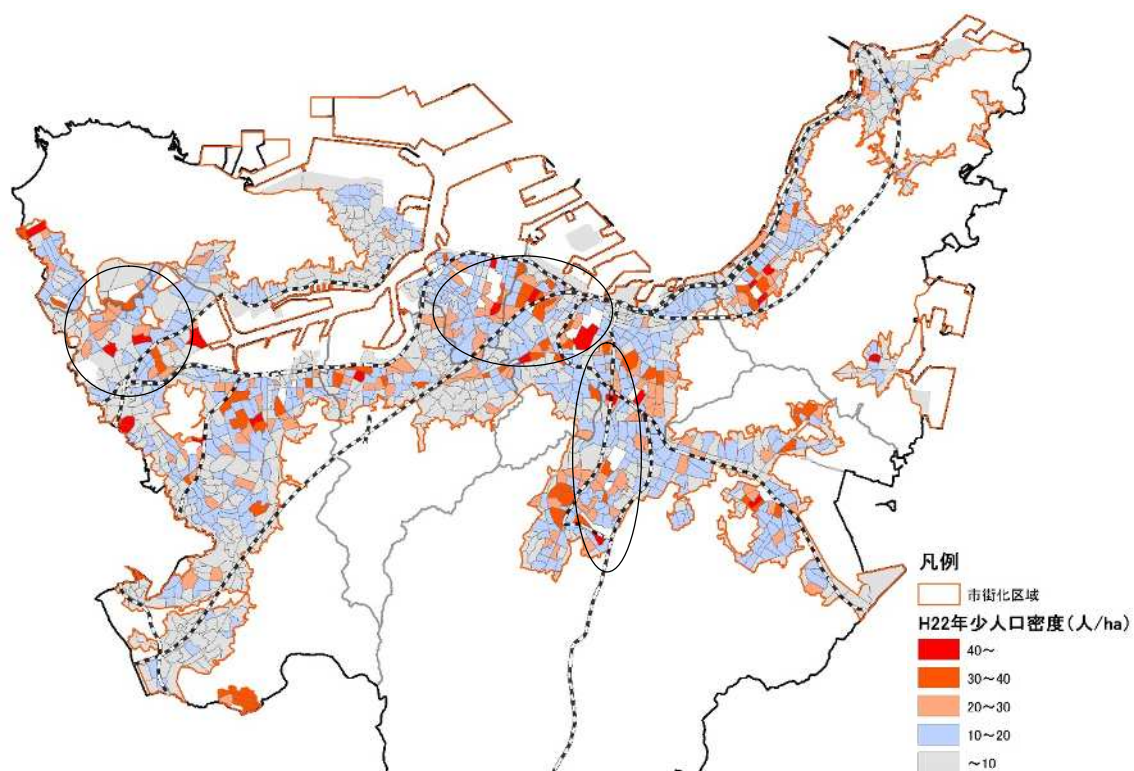


図 平成22年年少人口密度

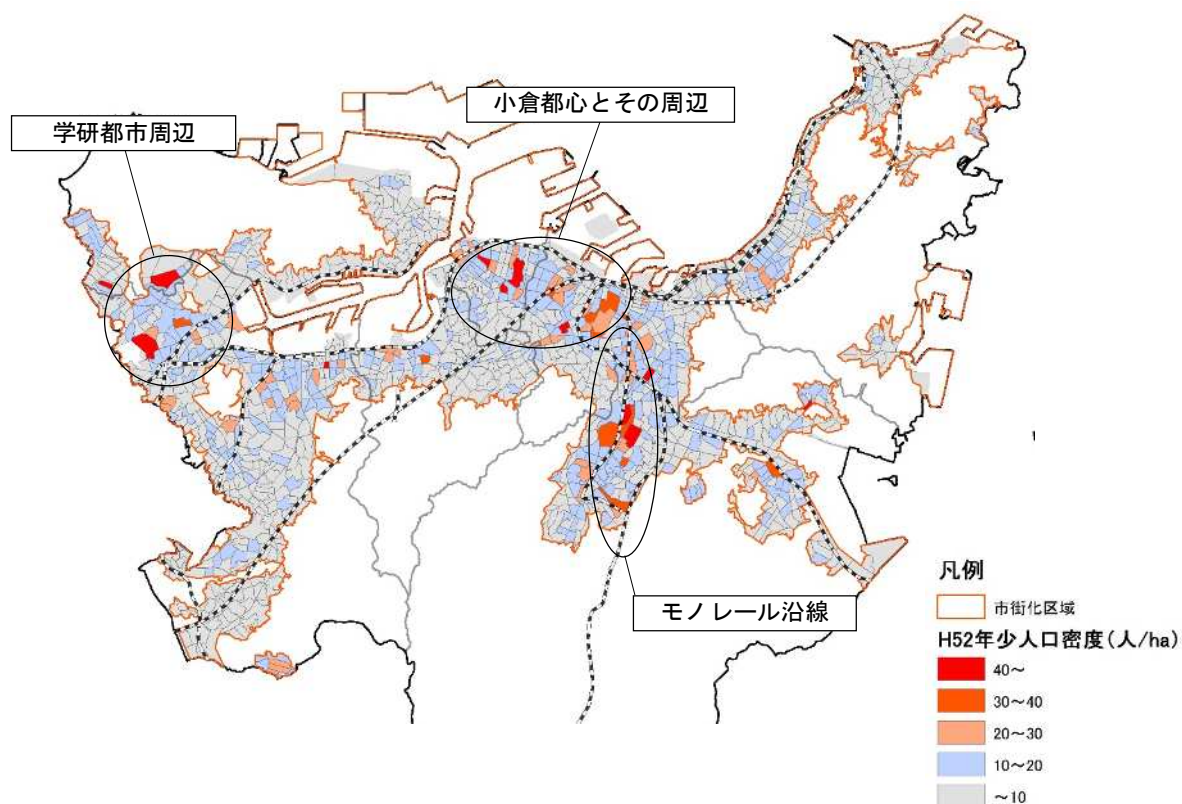


図 平成52年年少人口密度

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。

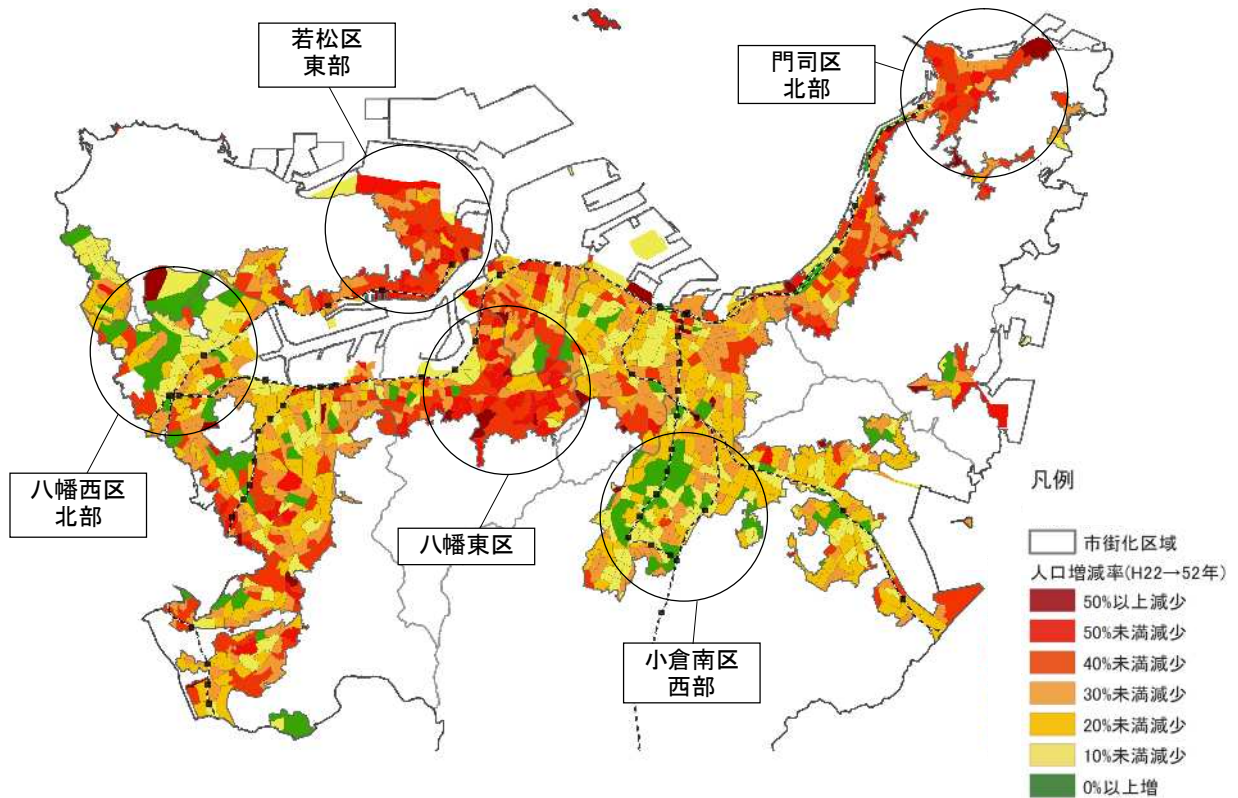


図 人口増減（平成22年⇒平成52年）

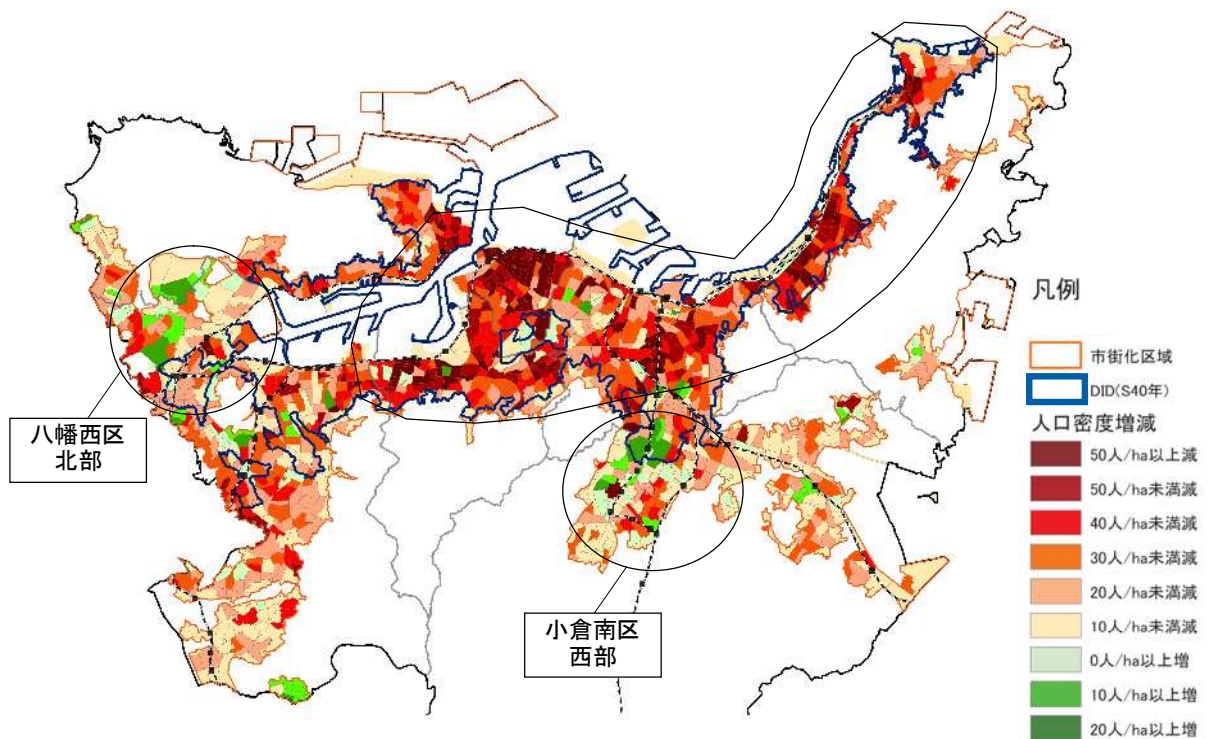


図 人口密度増減（平成22年⇒平成52年）

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。

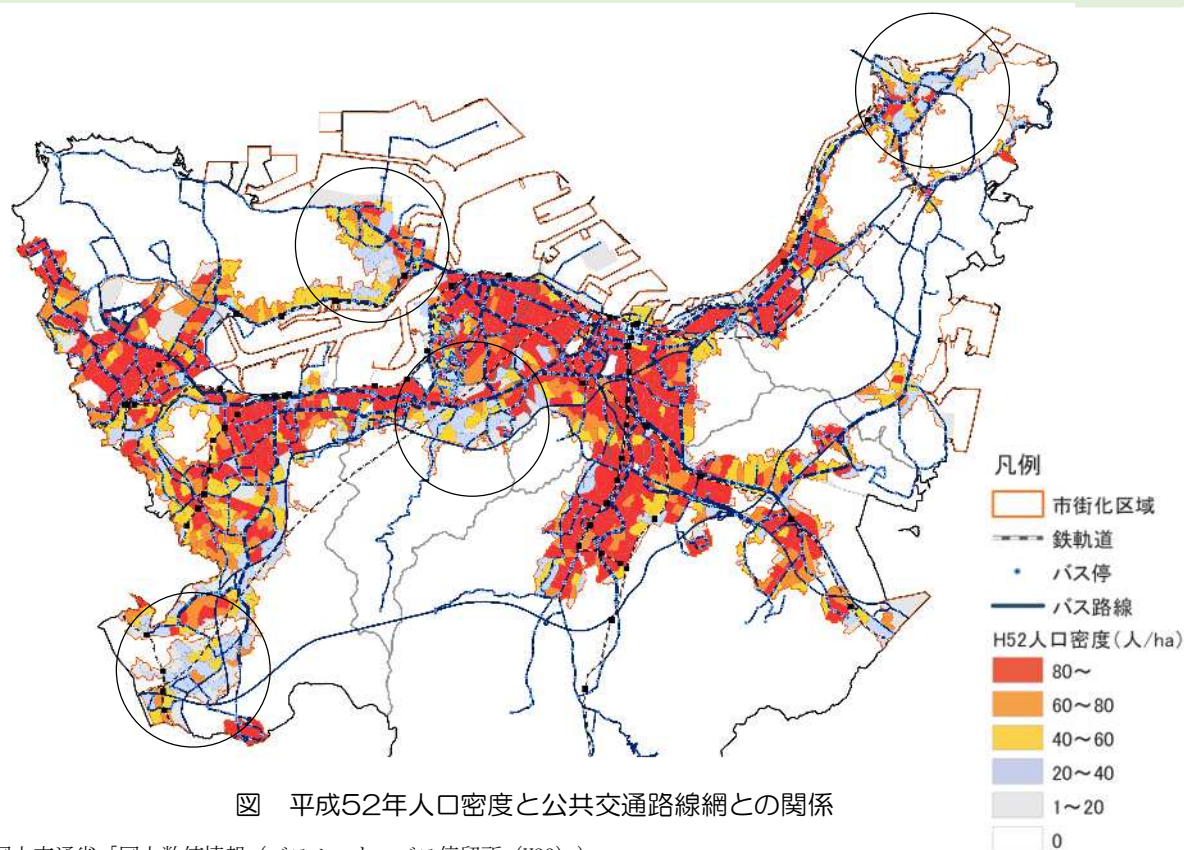


図 平成52年人口密度と公共交通路線網との関係

出典：国土交通省「国土数値情報（バスルート・バス停留所（H23））」

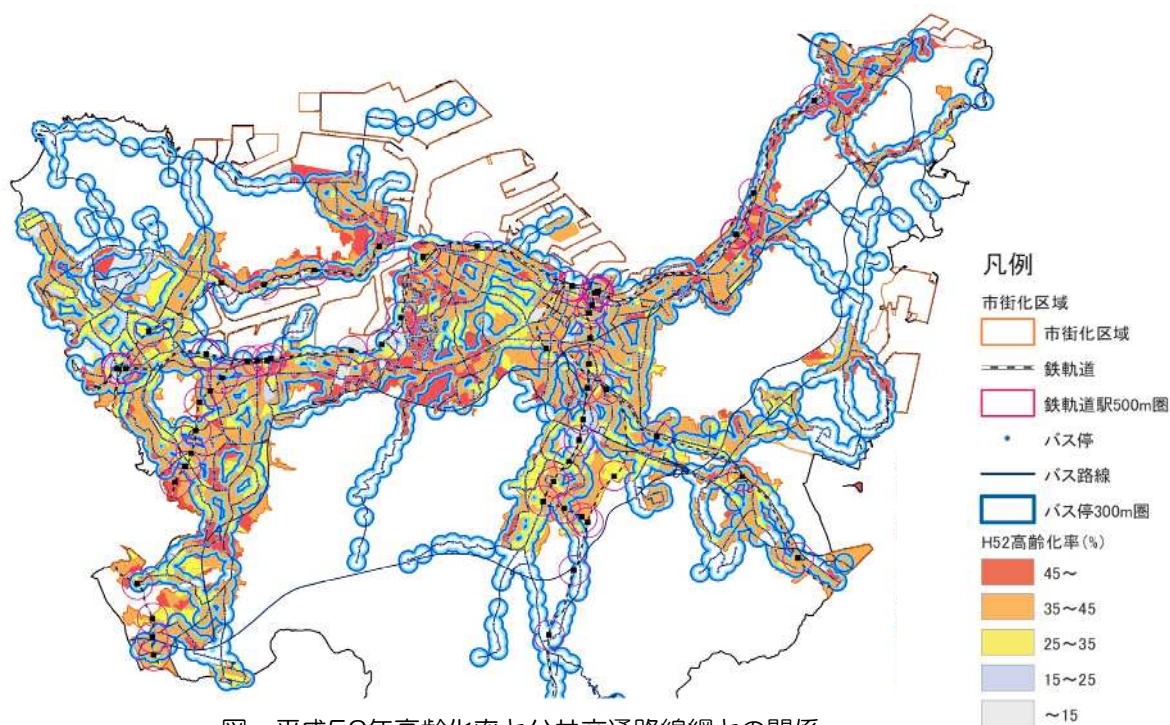
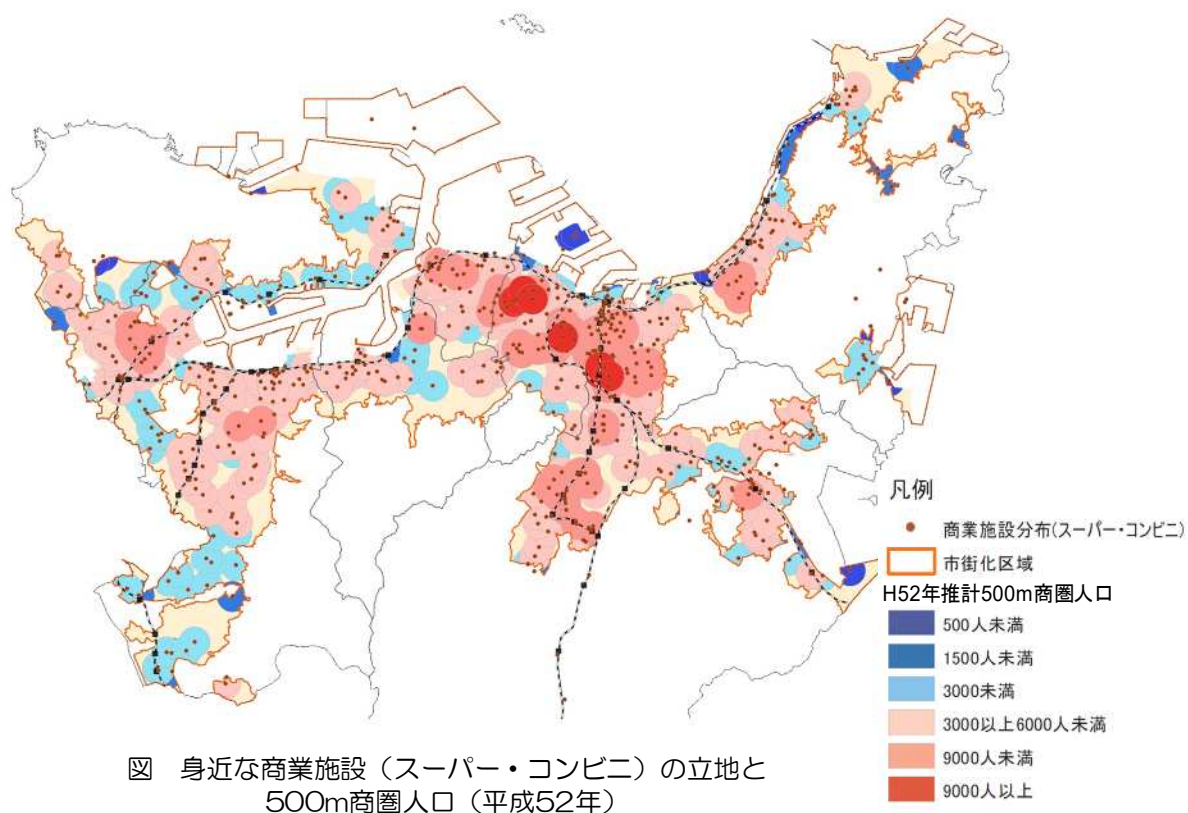


図 平成52年高齢化率と公共交通路線網との関係

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。

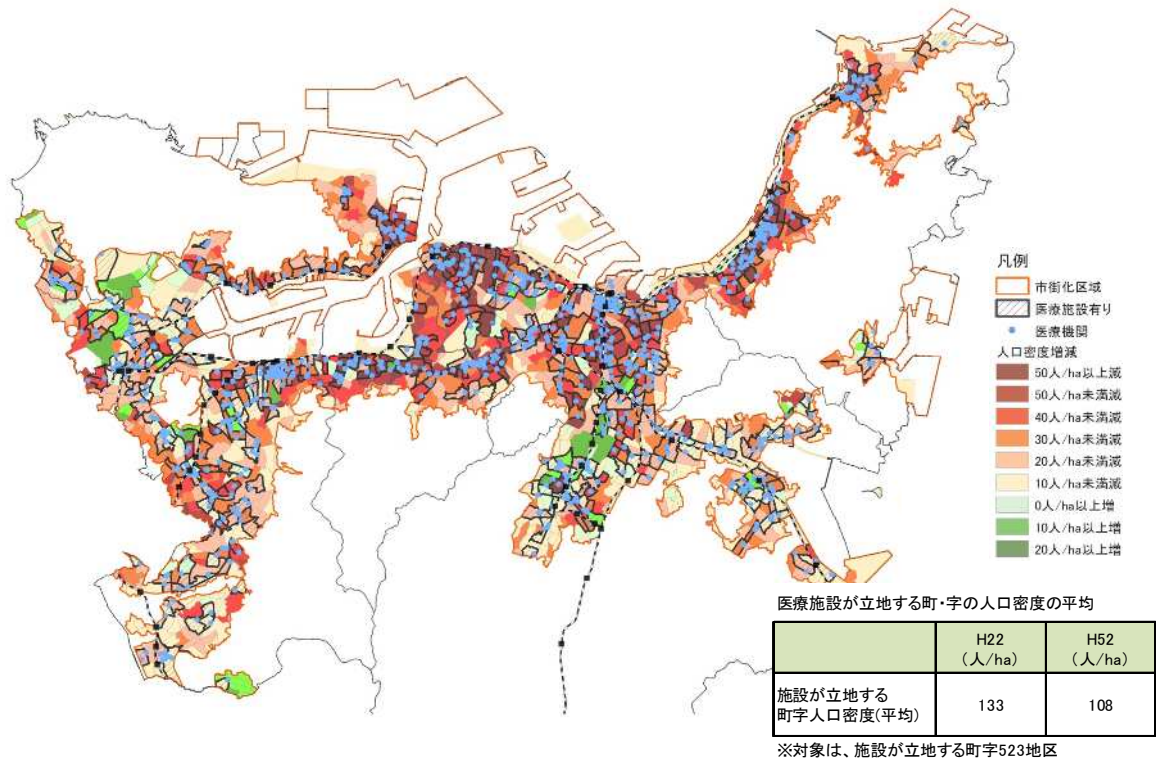


図 医療施設の立地と人口密度増減（平成22年⇒平成52年）

出典：国土交通省「国土数値情報（医療機関）」

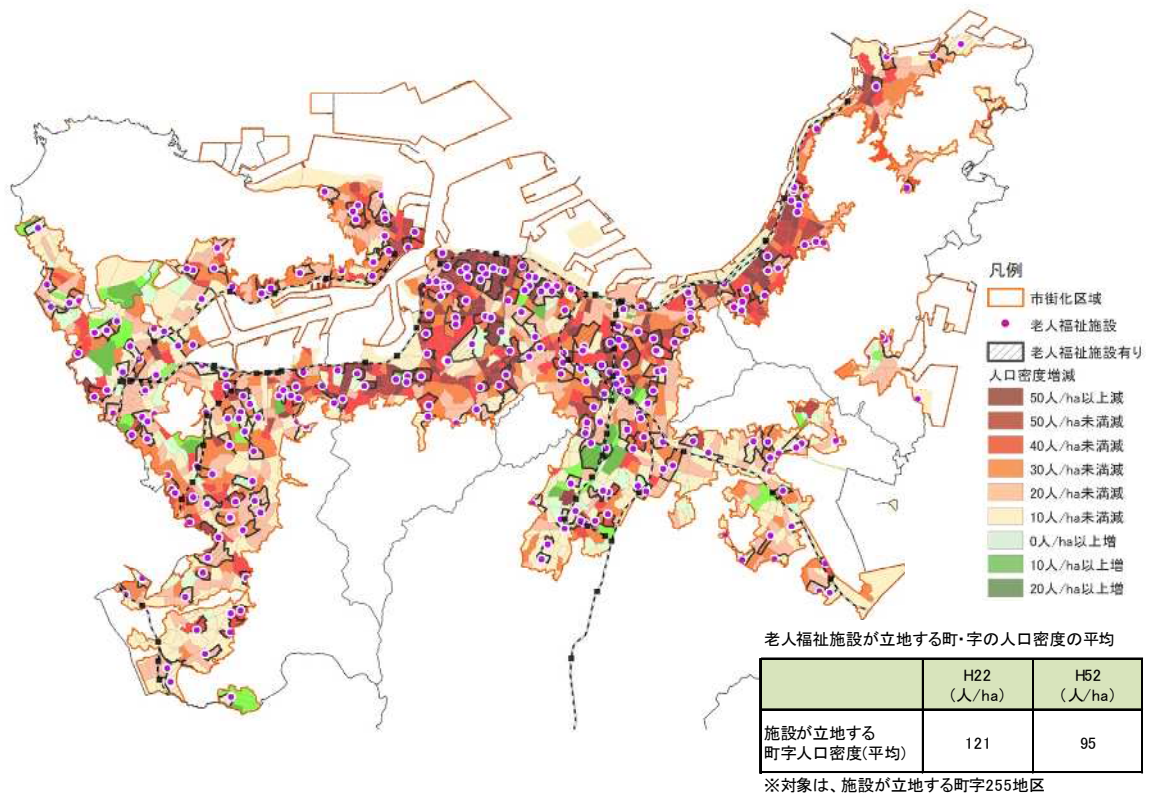
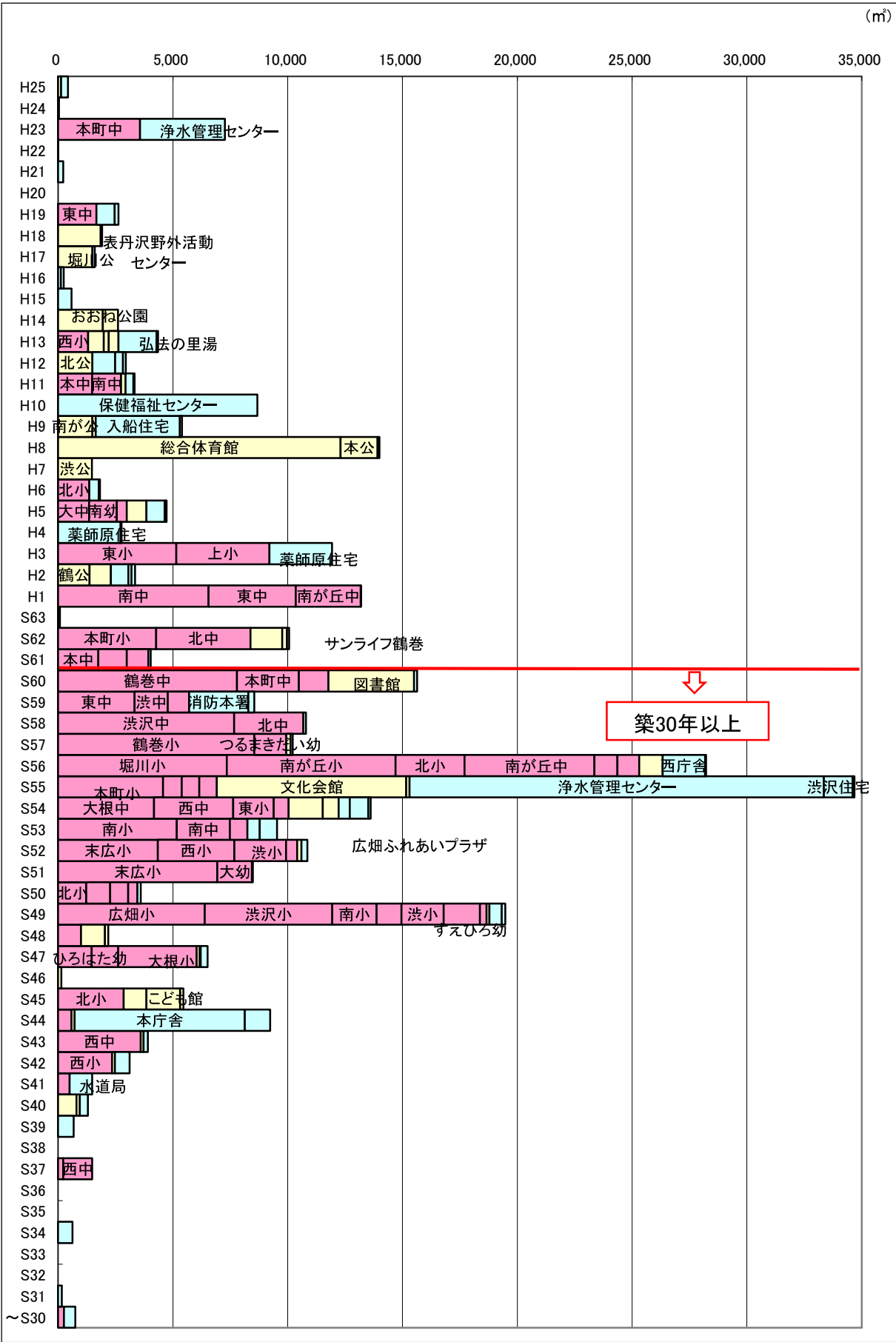


図 老人福祉施設の立地と人口密度増減（平成22年⇒平成52年）

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

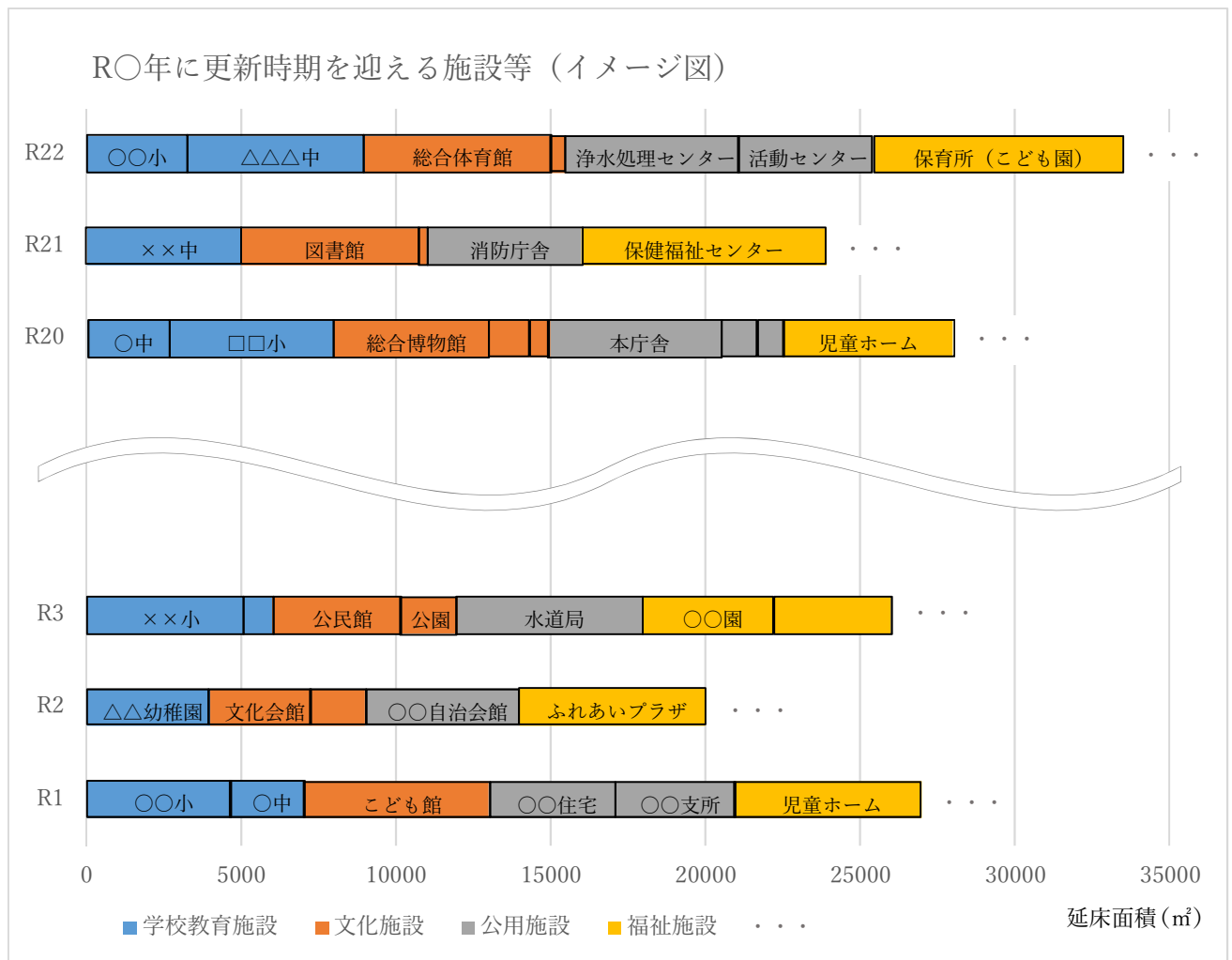
表 2.1-1 高齢化が進む大阪府の施設

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。



1 計画期間の対策に要する概算費用

（１）長寿命化改修等の対策費用について

本市では、総合管理計画に基づき、建築物が老朽化（60 年程度）した際の改築を想定していましたが、今後は、「大規模改修及び長寿命化改修工事」を行い、築 80 年まで使用することを目的とした「建築物の長寿命化」を図ります。

なお、改修に係る対策費用の考え方については、図表「改修工事の単価と工事内容」のとおりです。

図表：改修工事の単価と工事内容

工事名	対策費用	工事施工部位
大規模改修費 (従来・60年改築型)	60	屋根, 屋上, 外壁, 内装等の改修及びそれを伴う電気・機械設備のすべての改修
大規模改修費 (今後・80年改築型)	20	屋根, 屋上, 外壁, 内装等の改修及びそれを伴う電気・機械設備の一部の改修
長寿命化改修費	60	大規模改修に加えて、コンクリートの中性化対策等を実施

※改築時の対策費はコストを100とします。

・従来の考え方(60年で改築した場合)
 $(\text{改築}100 + \text{大規模改修} 60) \div 60\text{年} = 2.67/\text{年}$
 ・今後の考え方
 $(\text{改築}100 + \text{大規模改修} 20 \times 2\text{回} + \text{長寿命化改修} 60) \div 80\text{年} = 2.5/\text{年}$
 ・削減効果
 $(\text{従来の考え方} 2.67/\text{年} - \text{今後の考え方} 2.5/\text{年}) \div 2.67/\text{年} \times 100 = 6.36\%/ \text{年}(\text{ライフサイクルコストの削減})$

出典：学校施設の長寿命化計画策定に係る手引（文部科学省 平成 27 年 4 月）を参考

「県立学校施設長寿命化計画」策定に関する基本方針（愛知県教育委員会 平成 29 年 3 月）を加工

（２）今後 32 年間の対策に要する概算費用

本計画で設定した目標耐用年数及び改修時期等を基に費用をシミュレーションすると、計画期間にかかる費用の総額は約 1,512.8 億円（年平均：約 47.3 億円）の試算結果となりました。これは、総合管理計画（60 年で改築）の試算額約 1,609 億円と比較して、約 96.2 億円の費用削減が図れる見込みとなります。

また、1 年あたりにおいては、約 3 億円の対策費用の削減が図れることとなります。

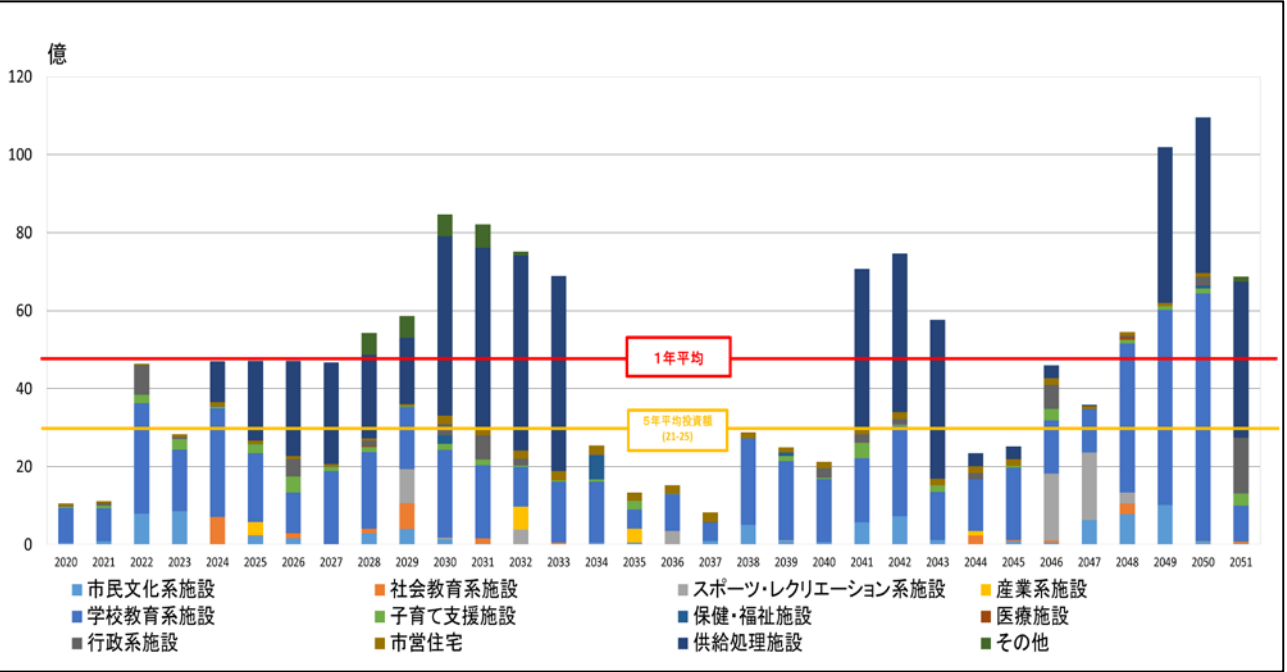
本計画では、老朽化対策が喫緊に迫る中、公共建築物の類型別保有状況において 4 割以上の面積を占める学校教育系施設のうち、小学校と中学校については、築年数が 60 年以内に長寿命化改修が行われるよう順位付けを行い、年間概ね 4 棟ずつ長寿命化改修を行うことにより、年度ごとの対策費用の平準化を図りました。また、市民文化系等の施設についても費用の平準化を図りました。

しかし、図表「長寿命化した場合のコストシミュレーション」にあるように、1年平均のボーダーラインを大きく超えるポイントが3回あります。1回目は、本市の次期総合計画の後期初年度にあたる2028（令和10）年度から2033（令和15）年度の期間であり、この期間においては、市民にとって「あたりまえ」の生活を支える対応が求められる社会基盤施設（清掃センター等）の改築などから対策費用の平準化を図れず、1年平均のボーダーラインを大きく超えます。2回目は、目標耐用年数を超えた施設の改築が始まる2041（令和23）年度以降において発生します。特に、2041（令和23）年度から2043（令和25）年度においては、市民生活を支える社会基盤施設（不燃物リサイクルセンター）の改築から1年平均のボーダーラインを超えています。

また、3回目として、2049（令和31）年度以降は多くの施設の改築がピークを迎えることから対策費用の平準化が困難な状態となります。

※社会基盤施設の特性から検討しています。（対策費用の平準化を優先する場合は、後年度へ対策を先送りすることとなり、その場合は施設の延命策として多額の費用が生じます。）

図表：長寿命化した場合のコストシミュレーションとコスト比較



(千円)

	①従来の考え方 (60年で改築した場合)	②長寿命化改修を行い 目標耐用年数まで使用した場合	①-② 縮減額
12年間の推進期間 (令和2年度～令和13年度)	59,959,921	56,374,503	▲ 3,585,418
1年平均	4,996,660	4,697,875	▲ 298,785
32年間 (令和2年度～令和33年度)	160,903,270	151,281,751	▲ 9,621,519
1年平均	5,028,227	4,727,555	▲ 300,672

※①従来の考え方に基づく費用は、P163「(1) 長寿命化改修等の対策費用について」に示した、ライフサイクルコストの縮減率(6.36%)に基づき算出しています。
 ※改築費用の推計額については、事業費ベースになります。積算単価は次の積算条件のとおりです。

図表：改築費用等の積算条件（改修周期）

項目	条件	
構造	鉄筋コンクリート造(RC造) 鉄骨鉄筋コンクリート造(SRC造) 重量鉄骨造(S造)	軽量鉄骨造(LS造) 木造(W造)
目標耐用年数	80年	50年
大規模改修	建築後20年	—
長寿命化改修	建築後40年	建築後25年
大規模改修	建築後60年	—
改築	建築後80年	建築後50年
大規模改修等の時期を超過している施設	・本計画の策定時点において、大規模改修等の期間を超過(積み残し)している施設については、現在までに行われた修繕の積み重ねを大規模改修とみなし、積み残し分の費用計上等は行わない。	

※軽量鉄骨造及び木造の建築物については全体の2%未満であり、建築物全体では、ごく少数です。

図表：改築費用等の積算条件（改修・改築単価）

施設類型		対策内容		
大分類	中分類	大規模改修	長寿命化改修	改築
市民文化系施設	i 集会施設	8万円/㎡	24万円/㎡	40万円/㎡
	ii 集会施設			
	iii 文化施設			
社会教育系施設	i 図書館等	8万円/㎡	24万円/㎡	40万円/㎡
	ii 博物館等			
スポーツ・レクリエーション系施設	i スポーツ施設	7.2万円/㎡	21.6万円/㎡	36万円/㎡
	ii 保養施設			
産業系施設	i 産業系施設	8万円/㎡	24万円/㎡	40万円/㎡
	ii その他産業系施設			
学校教育系施設	i 学校	6.6万円/㎡	19.8万円/㎡	33万円/㎡
	ii 学校			
	iii 学校			
	iv その他教育施設			
	v その他教育施設			
子育て支援施設	i 幼稚園・保育所	6.6万円/㎡	19.8万円/㎡	33万円/㎡
	ii 幼児・児童施設			
	iii 幼児・児童施設			
保健・福祉施設	i 障害福祉施設	7.2万円/㎡	21.6万円/㎡	36万円/㎡
	ii 障害福祉施設			
	iii 障害福祉施設			
	iv 保健施設			
医療施設	i 医療施設	7.2万円/㎡	21.6万円/㎡	36万円/㎡
行政系施設	i 庁舎等	8万円/㎡	24万円/㎡	40万円/㎡
	ii 庁舎等			
	iii 庁舎等			
	iv その他行政系施設			
	v その他行政系施設			
	vi その他行政系施設			
市営住宅	i 市営住宅	鈴鹿市市営住宅長寿命化計画に基づく		

※長寿命化改修及び改築の単価は、一般財団法人地域総合整備財団＜ふるさと財団＞「公共施設更新費用試算ソフト」における単価を参考にしています。なお、単価表により算出しがたい施設については、担当課が算出した数値を使用しています。

図表：改築費用等の積算条件（除却単価）

分 類		金 額	計
小規模事務庁舎 (RC造, 2階, 約900㎡)	解体コスト	21,400円/㎡	41,400円/㎡
	廃棄処分コスト	20,000円/㎡	
中規模事務庁舎 (RC造, 4階, 約2,500㎡)	解体コスト	18,500円/㎡	33,800円/㎡
	廃棄処分コスト	15,300円/㎡	

※除却コストの単価は、一般財団法人建築保全センター発行の「平成31年度版 建築物のライフサイクルコスト」の LCC データベースの解体・廃棄処分コストの考え方を参考にしています。

※()内は分類のモデルケースです。コストの算出にあたっては、当該施設に一番近い分類に当てはめ算出します。

8. 公共施設等の中長期的な経費の見込み

- 公共施設の建替えや大規模改修に係る経費については、今後 40 年間で約 573 億円(平均約 14.3 億円／年)と試算されます。
- インフラ施設の更新については、今後 40 年間で約 493 億円(平均約 12.3 億円／年)と試算されます。
- 公共施設とインフラ施設を合わせると、今後 40 年間で約 1,066 億円(平均約 26.7 億円／年)となり、平成 29 年度～32 年度の年平均投資的経費である約 8.4 億円／年の 3.2 倍となります。

①試算の条件

本町の公共施設等の更新等に係る中長期的な経費について、総務省が公表する「公共施設等更新費用試算ソフト」の算出手法に基づき、公共施設とインフラ施設の耐用年数等を設定し、中長期的な経費の見込みを試算しました。(参照：p28～30【参考資料】)

表 試算の条件

対象施設		設定耐用年数
公共施設		60 年(建替え) 30 年(大規模改修)
インフラ施設	道路	15 年
	橋梁	60 年
	上水道	40 年
	下水道	50 年

②公共施設の更新等費用の見通し

公共施設の建替えや大規模改修について、中長期的に必要と見込まれる費用は、現状の公共施設を全て維持した場合、今後40年間で約573億円(平均約14.3億円/年)と試算されます。平成29年～32年における公共施設の年平均投資的経費約3.8億円/年と比較すると約10.5億円/年上回ることになり、約3.8倍の費用が必要となります。

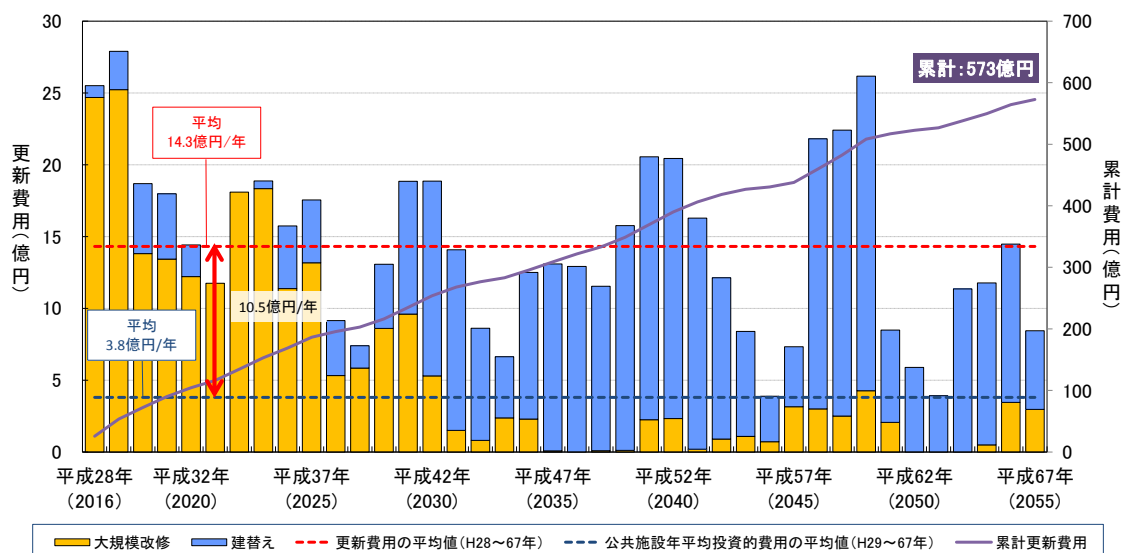


図 公共施設の建替え・大規模改修に係る経費

建築後30年以上が経過し、大規模改修が必要となる施設が多く存在していることから、当初10年間では約186.5億円必要になると試算されます。

11～20年目は、大規模改修の占める割合が約3割、建替えの占める割合が約7割程度となり、約122.2億円が必要になると試算されます。

21年目以降は、建替えの占める割合が約8割以上となり、21～30年目で約129.2億円、31～40年目で約134.7億円が必要になると試算されます。

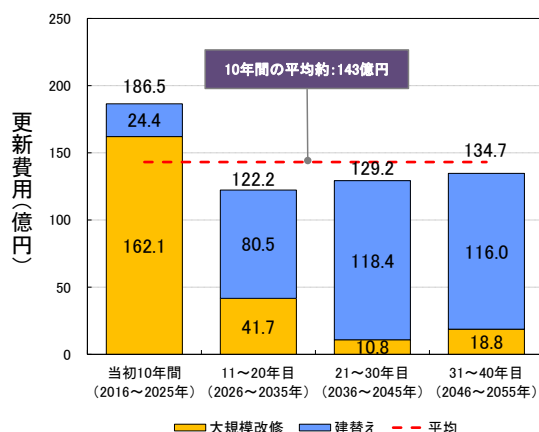


図 公共施設の建替え・大規模改修に係る経費(10年ごと)

〈今後廃止が予定されている施設の取り扱いについて〉

以下の施設については、今後廃止が予定されているため、廃止予定の年次以降は建替え費および大規模修繕費を見込んでいません。

廃止が予定されている施設	廃止年	概要
松岡B&G海洋センタープール	平成 29 年度(2017 年)	取り壊し後に駐車場を整備
永平寺林業振興集会センター	平成 28 年度(2016 年)	施設を吉田郡(福井市)森林組合に譲渡
やすらぎの郷	平成 31 年度(2019 年)	CAMU 湯施設を取り壊し
上志比中央プール	平成 29 年度(2017 年)	取り壊し後に土地を地権者へ返還
志比浄化センター	平成 38 年度(2026 年)	廃止し志比処理区を中央処理区に統合

③インフラ施設の更新等費用の見通し

インフラ施設の更新に係る中長期的に必要なと見込まれる費用は、現状を維持した場合、今後 40 年間で約 493 億円（平均約 12.3 億円／年）と試算されます。平成 29 年～32 年のインフラ年平均投資的経費約 4.6 億円／年と比較すると約 7.7 億円／年上回ることになり、約 2.7 倍の費用が必要となります。

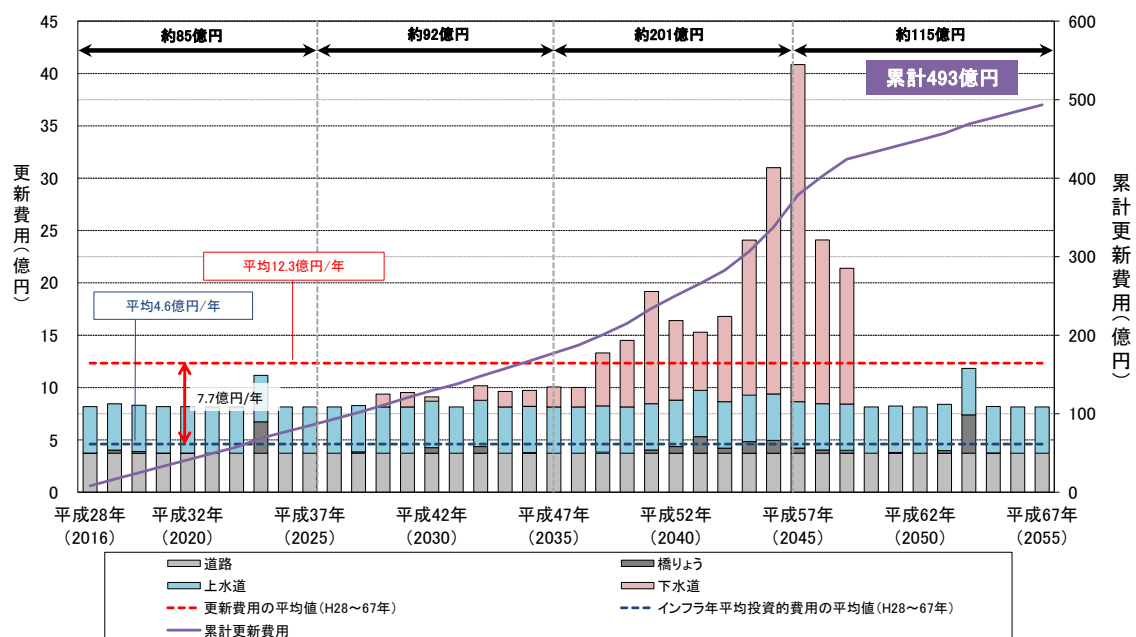


図 インフラ施設の更新に係る経費

④公共施設等全体の更新等費用の見通し

公共施設とインフラ施設を合わせた公共施設等全体を現状維持した場合、中長期的に見込まれる費用は、今後 40 年間で約 1,066 億円（平均約 26.7 億円／年）と試算されます。平成 29 年～32 年の公共施設とインフラをあわせた年平均投資的経費約 8.4 億円／年と比較すると、約 18.3 億円／年上回ることになり、約 3.2 倍の費用が必要となります。

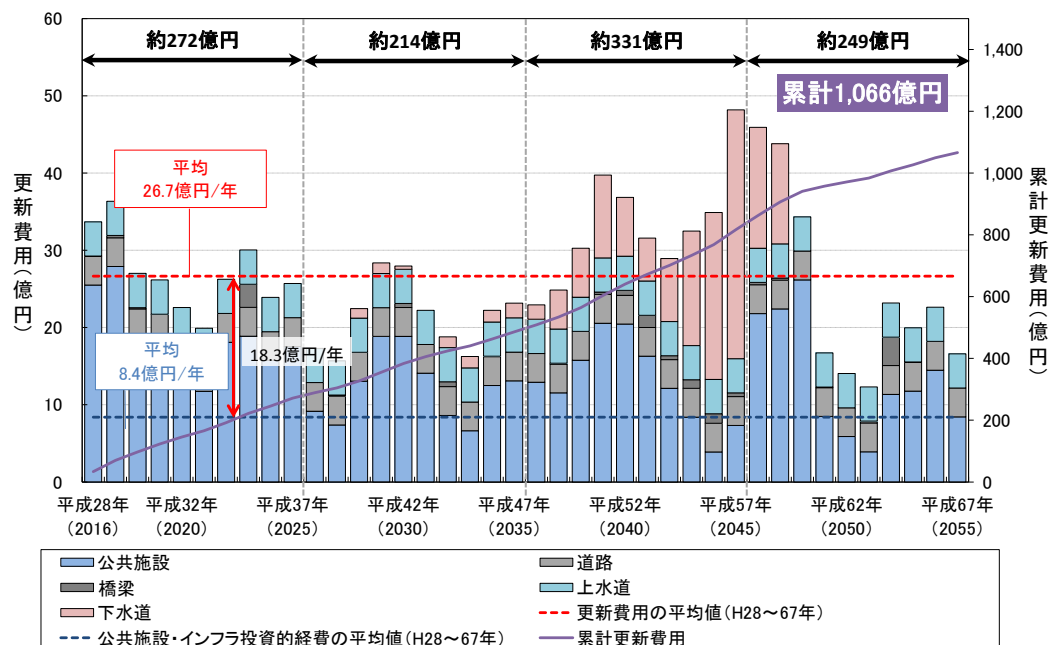


図 公共施設等全体の更新に係る経費

表 公共施設及びインフラ施設を現状維持する場合の試算結果(今後 40 年)

項 目		費 用
公共施設		約 573 億円
インフラ施設	道路	約 149 億円
	橋梁	約 15 億円
	上水道	約 177 億円
	下水道	約 152 億円
	小計	約 493 億円
合 計		約 1,066 億円
年平均		約 26.7 億円／年

【参考資料】公共施設等の更新費用試算方法

①試算の概要

総務省が公表する「公共施設更新費用試算ソフト」の試算条件、試算単価に基づき、将来における公共施設の大規模改修や建替え、インフラ施設の更新に係る中長期的な経費の見込を試算した。

なお、本試算は概算であり、推計期間における経費の総額や経費が集中する時期を把握するために行うものである。

②試算の設定条件

公共施設の中長期的な経費は、推計期間を 40 年間とし以下の条件のもとで試算した。

表 設定条件

項 目	条 件
推計期間	40 年間(2016～2055 年)
建替え(建替え期間 3 年)	築 60 年(59、60、61 年目に費用計上)
大規模改修(改修期間 2 年)	築 30 年(29、30 年目に費用計上)
大規模改修積み残し期間	10 年間

表 更新単価の設定(建築物)

項 目	大規模改修	建替え
1 町民文化系施設	25 万円／㎡	40 万円／㎡
2 社会教育系施設	25 万円／㎡	40 万円／㎡
3 産業系施設	25 万円／㎡	40 万円／㎡
4 スポーツ・レクリエーション系施設	20 万円／㎡	36 万円／㎡
5 学校教育系施設	17 万円／㎡	33 万円／㎡
6 子育て支援施設	17 万円／㎡	33 万円／㎡
7 保健・福祉施設	20 万円／㎡	36 万円／㎡
8 医療施設	25 万円／㎡	40 万円／㎡
9 行政系施設	25 万円／㎡	40 万円／㎡
10 公営住宅	17 万円／㎡	28 万円／㎡
11 公園	17 万円／㎡	33 万円／㎡
12 供給処理施設	20 万円／㎡	36 万円／㎡
13 その他	20 万円／㎡	36 万円／㎡

【参考資料】インフラ施設の更新費用試算方法

①道 路

道路の更新費用は、総面積を舗装部分の更新（打換え）の耐用年数で割った値を1年間の更新量と仮定し、更新単価を乗じて試算した。

表 設定条件

項 目		条件
耐用年数		15 年
更新単価	一般道路	4,700 円／㎡
	自転車歩行者道	2,700 円／㎡

②橋 梁

橋梁の更新費用は、総面積に更新単価を乗じて試算した。

表 設定条件

項 目		条件
耐用年数		60 年
更新単価	RC 橋、PC 橋、石橋、その他	425,000 円／㎡
	鋼橋	500,000 円／㎡

③上水道

上水道管の更新費は、管径別年度別の延長に更新単価を乗じて試算した。

表 設定条件

項 目		条件
耐用年数		40 年
更新単価(導水管・送水管)	300 mm 未満	100,000 円／m
	300～500 mm	114,000 円／m
更新単価(配水管)	50 mm 以下	97,000 円／m
	75 mm 以下	
	100 mm 以下	
	125 mm 以下	
	150 mm 以下	
	200 mm 以下	100,000 円／m
	250 mm 以下	103,000 円／m
	300 mm 以下	106,000 円／m
	350 mm 以下	111,000 円／m
	400 mm 以下	116,000 円／m
	450 mm 以下	121,000 円／m
	500 mm 以下	128,000 円／m
	550 mm 以下	
	600 mm 以下	142,000 円／m

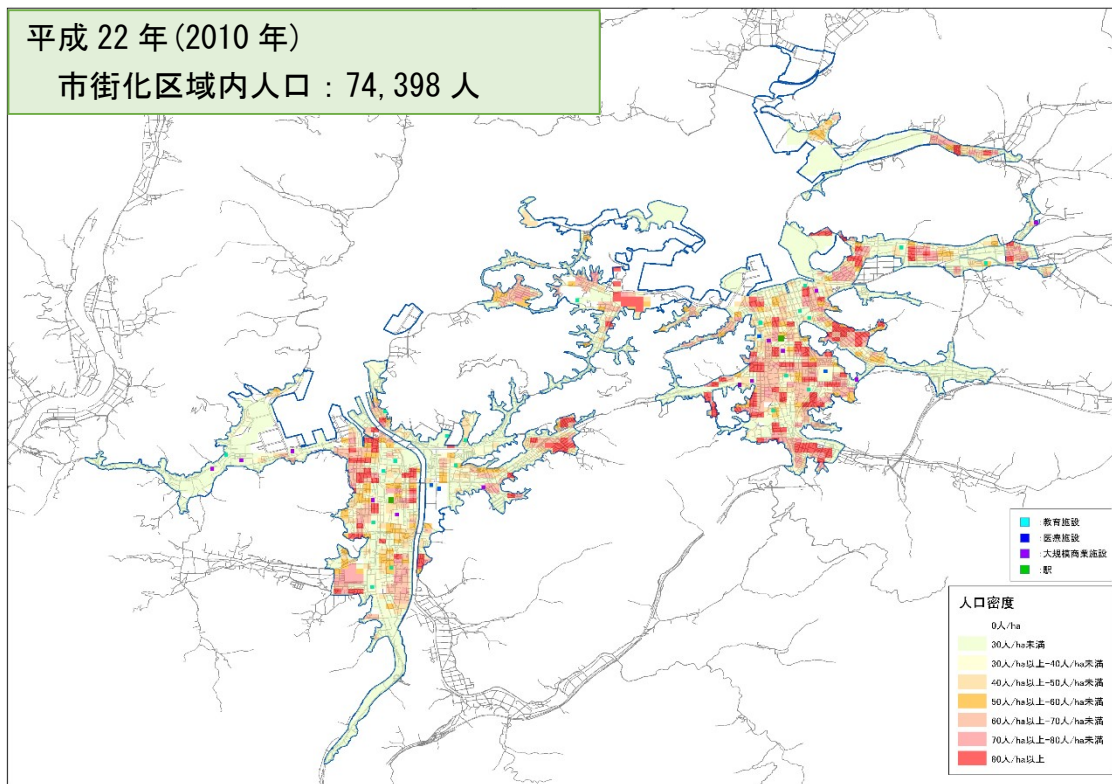
④下水道

下水道管の更新費は、管径別年度別の延長に更新単価を乗じて試算した。

表 設定条件

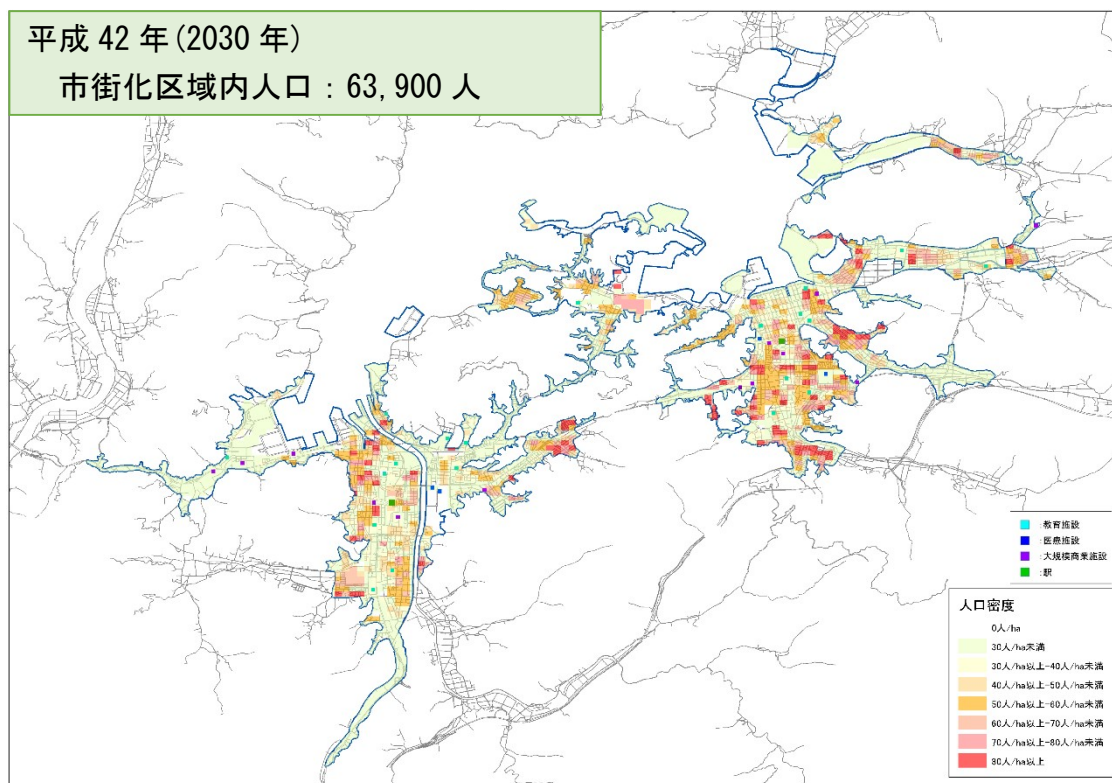
項 目		条件
耐用年数		50 年
更新単価	コンクリート管	124,000 円／m
	陶管	124,000 円／m
	塩ビ管	124,000 円／m
	更生管	134,000 円／m
	その他	124,000 円／m

■人口分布シミュレーション



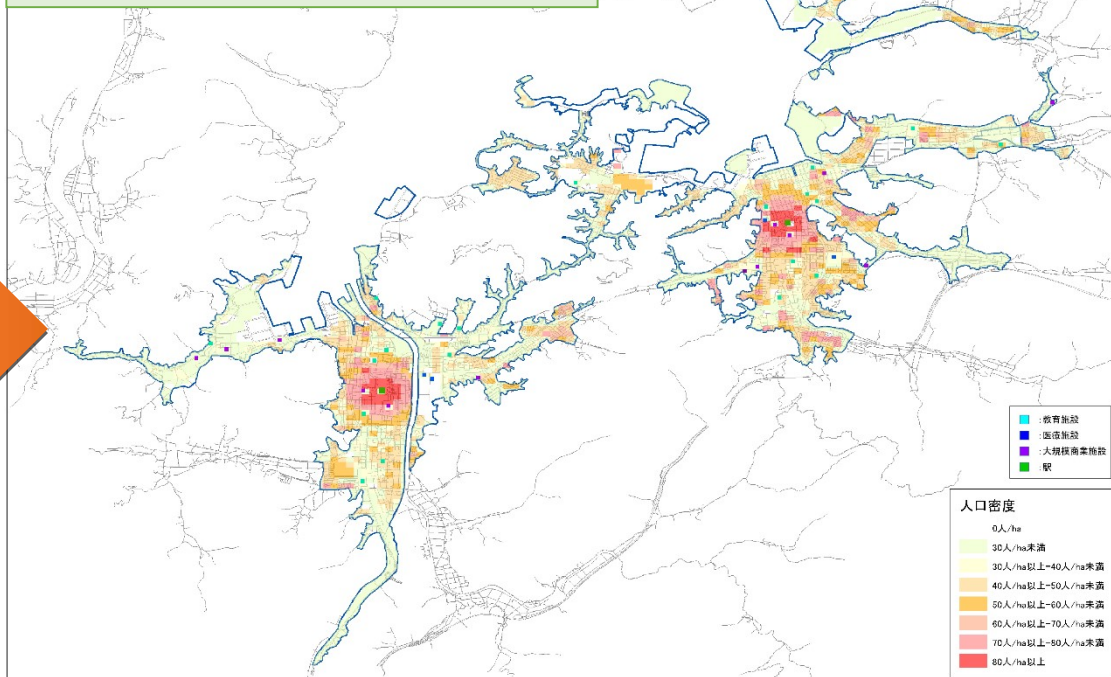
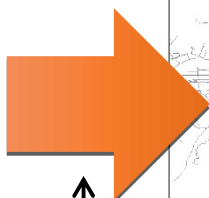
施策なし

●全体として低密度化し、高密度なところが点在する。



●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。

② 広域交通

市内には岩手県唯一の空港であるいわて花巻空港が、札幌や大阪、名古屋、福岡の各都市を結んでおり、年間約 40 万人が利用しています。また、東北新幹線及び東北縦貫自動車道が南北に貫いており、北東北における高速交通網の結節点となっています。

さらに、本市は県庁所在地都市としての業務機能を強化している盛岡都市圏と、工業集積が進んでいる県南都市圏の連結部に当たり、国土軸である高規格南北軸と東西軸のクロスポイントとなっており、高い立地条件を備えています。

この利便性の高い立地とネットワークを活かして、県南の工業を中心とする産業集積の一角を担っており、積極的な企業誘致を行ってきた結果、市内には大規模な工業団地が形成されてきました。

③ 人口

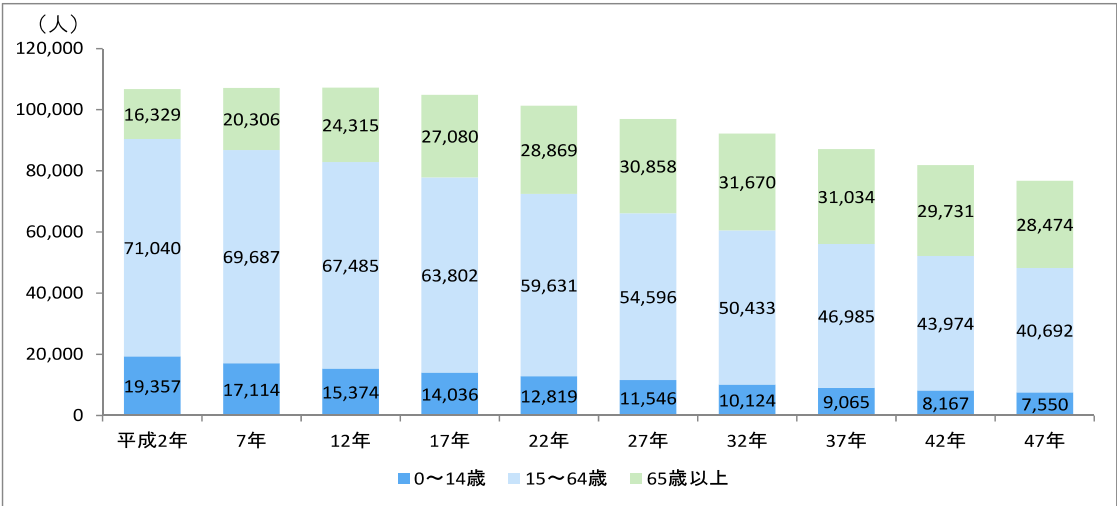
花巻市の人口は平成 28 年 3 月末現在で 98,351 人となっています。

少子高齢化により、平成 12 年ごろからの人口の減少傾向は今後も続く見込みであり、平成 47 年には平成 27 年と比較して約 2 万人減少することが予測されています。

表 花巻市の人口推計（人）

	区分	平成2年	7年	12年	17年	22年	27年	32年	37年	42年	47年
人 口	年少人口	19,357	17,114	15,374	14,036	12,819	11,546	10,124	9,065	8,167	7,550
	生産年齢人口	71,040	69,687	67,485	63,802	59,631	54,596	50,433	46,985	43,974	40,692
	高齢者人口	16,329	20,306	24,315	27,080	28,869	30,858	31,670	31,034	29,731	28,474
	合計	106,726	107,107	107,174	104,918	101,319	97,000	92,227	87,084	81,872	76,716
構成比	年少人口	18.1%	16.0%	14.3%	13.4%	12.7%	11.9%	11.0%	10.4%	10.0%	9.8%
	生産年齢人口	66.6%	65.1%	63.0%	60.8%	58.9%	56.3%	54.7%	54.0%	53.7%	53.0%
	高齢者人口	15.3%	19.0%	22.7%	25.8%	28.5%	31.8%	34.3%	35.6%	36.3%	37.1%

図 花巻市の人口推計



※各年国勢調査、2015 年以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計に準拠した国の「まち・ひと・しごと創生本部」の推計（出生率固定、移動率低減推計）。値は、四捨五入表記のため、年齢 3 区分別人口の推計値と合計値が一致しない場合がある。

※総人口に年齢不詳人口は含まない。

■支線路線

幹線路線、循環路線、主要観光路線以外のバス路線を位置付けます。

分類	地域	路線等	運行事業者
支線路線	大迫	10 大迫紫波中央駅線	岩手県交通株式会社
	花巻	11 教育センター線	
		12 栃内線	
		13 天下田団地線	
		14 高木団地線	
		15 太田線	
		16 花巻北高線	
	大迫	17 長崎線	
		18 早池峰線	
		19 黒森線	
		20 堅沢線	
		21 旭の又線	
	東和	22 市営バス小山田線	株式会社東和町総合サービス公社
		23 市営バス中内線	
		24 市営バス浮田線	
		25 市営バス山の神線	
		26 市営バス田瀬線	

■予約応答型乗合交通（区域運行、路線型運行）

予約に応じて運行を行う交通手段を位置付けます。

分類	地域	路線等	運行事業者
予約応答型 乗合交通	石鳥谷	27 石鳥谷地域予約乗合タクシー＊(河西・河東) 〔区域運行〕	花巻地区タクシー業協同組合
	東和	28 東和地域予約乗合タクシー(北部・南部) 〔区域運行〕	花巻地区タクシー業協同組合 株式会社東和町総合サービス公社
	花巻	29 湯口地区予約乗合タクシー 〔路線型運行〕	花巻地区タクシー業協同組合

※平成 29 年 2 月 1 日から石鳥谷地域予約乗合タクシーは「予約乗合バス」として運行開始

なお、路線概略図における赤線の円は、停留所より半径 300m 圏域を示し、薄紫の塗りは用途地域（大迫地区は連担市街地※）を示しています。

また、各路線においての圏域人口は、路線概略図の円内の人口を示しています。

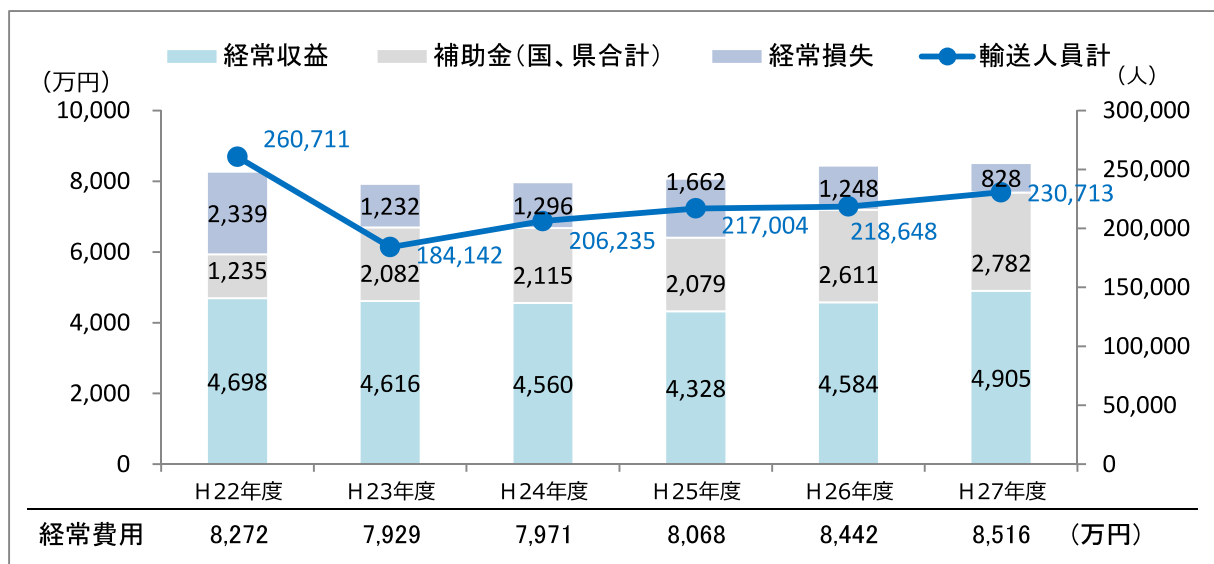
※連担市街地：都市計画法第 34 条第 11 号の指定要件を参考に、用途地域内外に関わらず、集落等を含む建築物が概ね 50 戸以上連担している区域を対象とした市街地

1) 石鳥谷線

■ 路線情報

主な停留所	北上駅前 ⇄ 富士大学入口 ⇄ 花巻駅前 ⇄ 花巻空港駅 ⇄ 志和口		
運行便数	平日：36 便 休日：24 便	バス停数	38 (市内分)
補助金	国庫補助金：地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（補助率：1／2） 県補助金：バス運行対策費岩手県補助金（補助率：1／2）		

■ 利用者数及び運行経費



■ 路線概略図（バス路線、バス停、バス停圏域）

