

# 寝屋川市立地適正化計画に関する基礎調査の概要

## 1 概要

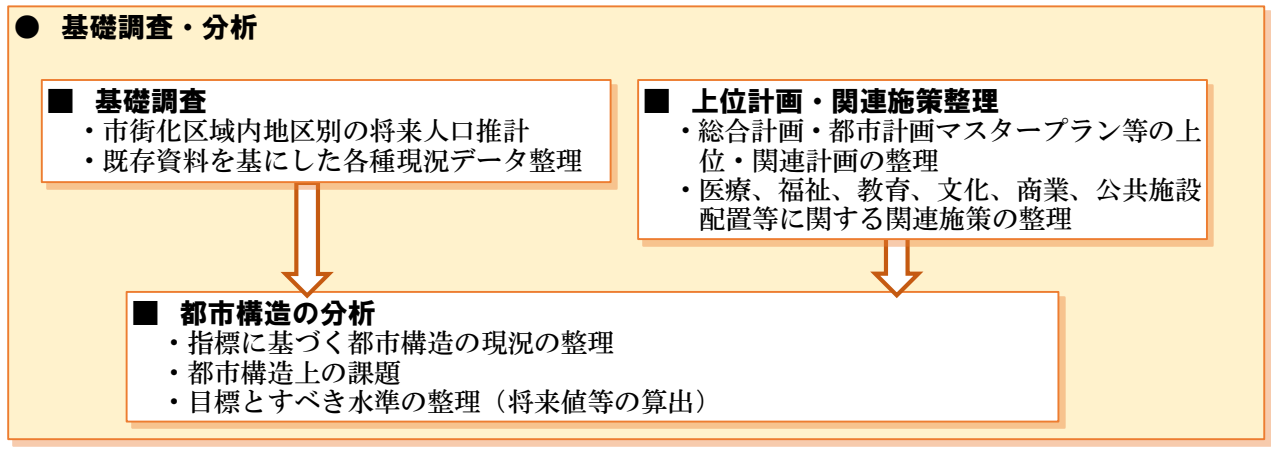
### (1) 目的

寝屋川市では、人口減少・少子高齢化社会に対応するため、駅周辺をはじめさまざまな都市機能が集積している地区に、拠点を構築することによって、その周辺に居住が集積した「コンパクトな都市」の形成を目指している。

国においても、平成 26 年 8 月に施行された改正都市再生特別措置法において、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方をもとに、都市機能の集約と公共交通の充実等による持続可能な都市を目指した、立地適正化計画の策定を位置づけている。

本資料は、寝屋川市がこれまで整備を進めてきた社会資本の有効活用や都市機能の適正配置など、都市経営コストを抑えたコンパクトな都市を目指すためマスタープランとなる立地適正化計画の策定に向け、都市構造等に関する基礎的な調査等を行ったものである。

### (2) 検討のながれ



## 2 基礎調査・分析(抜粋)

### (1) 人口の推移

寝屋川市の人口は、1995 年をピークに減少に転じている。これまで増加を続けている高齢者人口（65 歳以上）ではあるが、**2020 年以降 7 万人程度で横ばい**になるものと予測されている。生産年齢人口（15～64 歳）及び年少人口（15 歳未満）の減少傾向は続くものと予測されていることから、**2020 年以降はより一層人口減少が顕著**に現れることとなる。

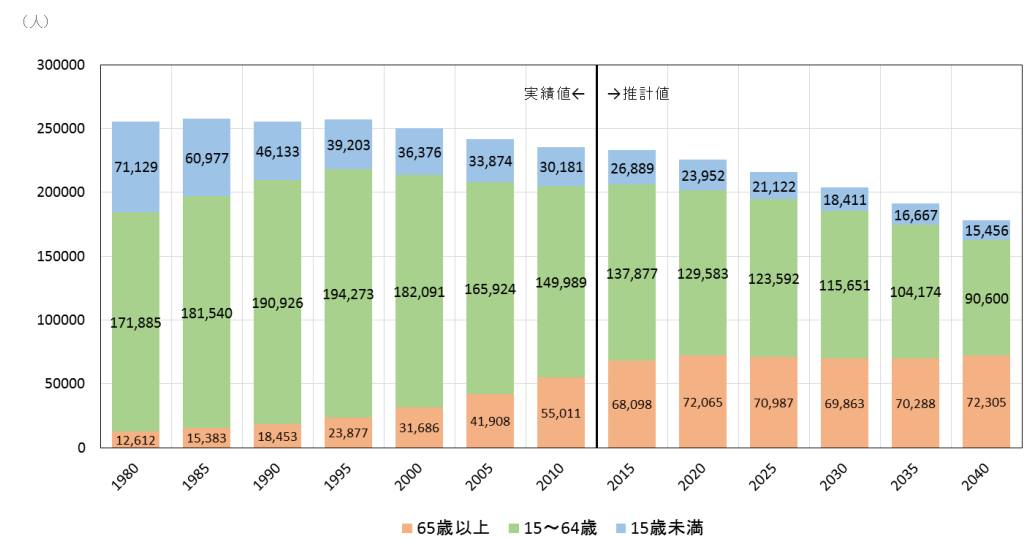


図 人口推移(年齢3区分別) ※実績値は不詳含まず

出典: 国勢調査(総務省)、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所/平成 25 年 3 月推計)

### (2) 年齢階級別人口

25 年前の総人口がピークに近い **1990 年時点では 15～19 歳の層**が最も多くの人口を占めていたが、25 年後の 2040 年時点では **65～69 歳の層**が最も多くの人口を占めると予測される。

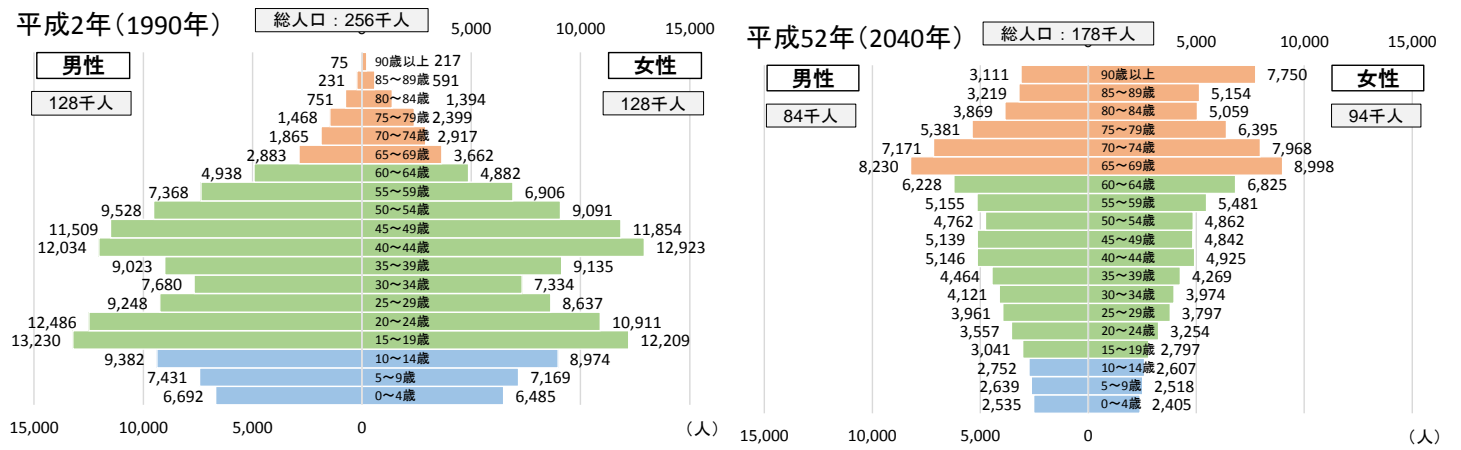


図 年齢階級別人口

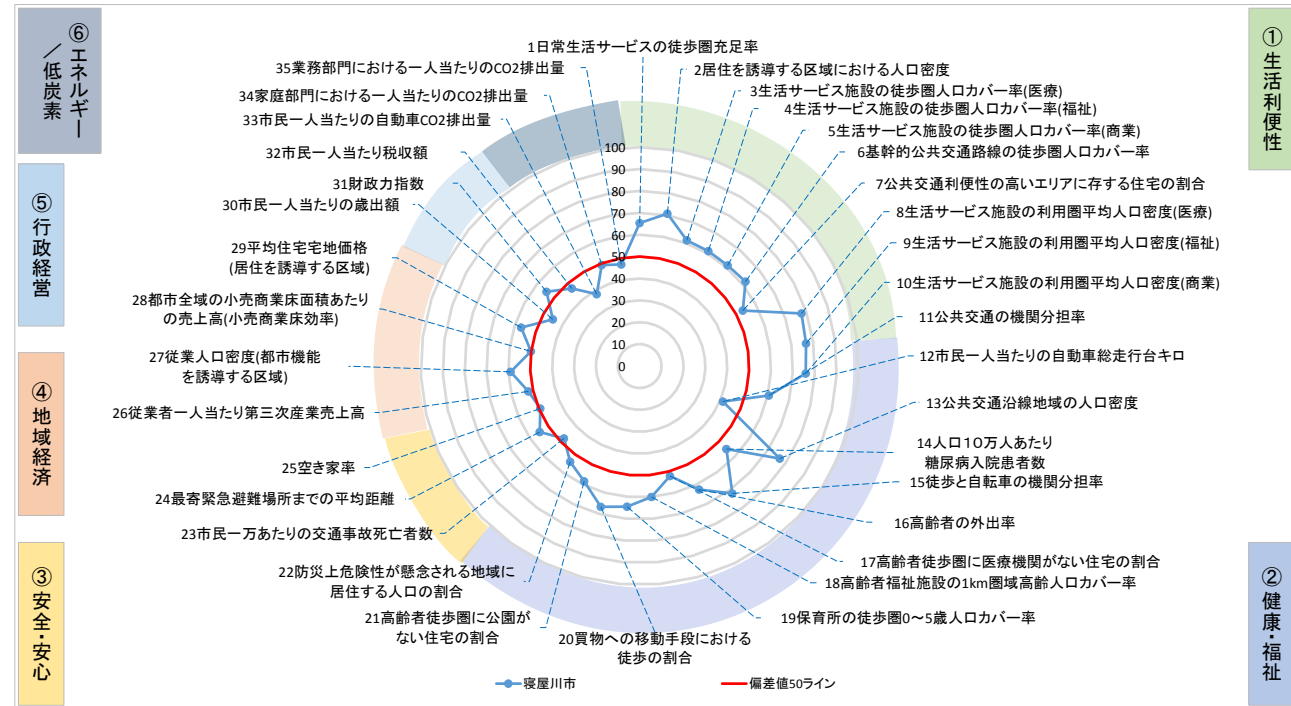
出典: 国勢調査(総務省)、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所/平成 25 年 3 月推計)

### 3 都市構造の分析

#### (1) 近畿管内における本市の都市構造に係る現況特性把握

本市の都市構造に関する評価を行うため、「都市構造の評価に関するハンドブック」（平成26年8月国土交通省都市局都市計画課）において例示されている、「立地適正化計画等において都市機能や居住を誘導する区域を設定・検討している都市向けの指標」を用いて、現況データに基づく偏差値レーダーチャートを、下図の通り作成した。本市は、生活利便性や健康・福祉において、大部分の指標で近畿管内の平均を大きく上回る傾向にある。また、低位にある市民一人当たりの自動車総走行台キロ、市民一人あたり交通事故死亡者数、市民一人当たりの自動車CO<sub>2</sub>排出量、空き家率、市民一人あたり歳出額等は、低位にあるほど優れているものと捉えられる。このことから、近畿管内における都市構造に関する評価の面からは、本市は、総じて優れた条件にある都市であるものと捉えられる。

ただし、高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合、防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合、最寄緊急避難場所までの平均距離等が高く、改善の余地があるものと捉えられる。



注) 偏差値 50 は近畿管内 215 都市の平均値を指す

図 本市におけるハンドブックの指標によるレーダーチャート

寝屋川市まち政策部都市計画室作成

#### (2) 日常生活サービスの状況

##### 1) 交通手段分担率

寝屋川市関連の代表交通手段分担率は、全体で見ると、自転車が25.2%と最も高く、自動車が23.9%、鉄道が22.5%、徒歩が20.6%となっている。路線バスの分担率は2.2%と低いが、主に鉄道アクセスに活用されているため、代表交通手段としての割合が低いものと捉えられる。市内々関連に着目すると、市内移動のため移動距離が短いことから、徒歩・自転車で7割強（徒歩40.9%、自転車33.9%）を占める。次いで、自動車が17.6%と続いている。一方、市内外関連に着目すると、鉄道が47.3%と、半数程度を占める。これに次いで自動車が29.0%となっている。

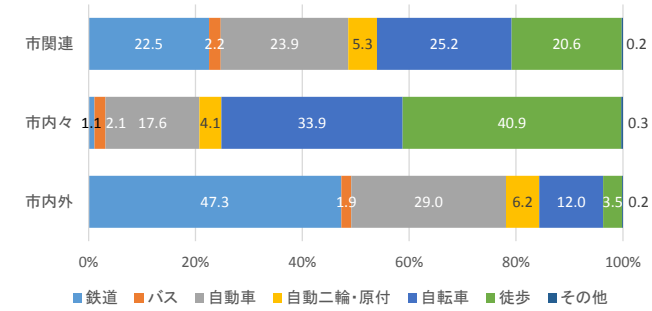


図 代表手段交通分担率

出典:平成22年第5回近畿圏パーソントリップ調査

##### 2) 基幹的な公共交通路線の徒歩圏カバー率

市内における鉄道駅やバス停からの徒歩圏は、概ね市域を充足しており、市内各所からの公共交通へのアクセス性は良好（鉄道駅1km圏、バス停500m圏に含有）な状況にある。

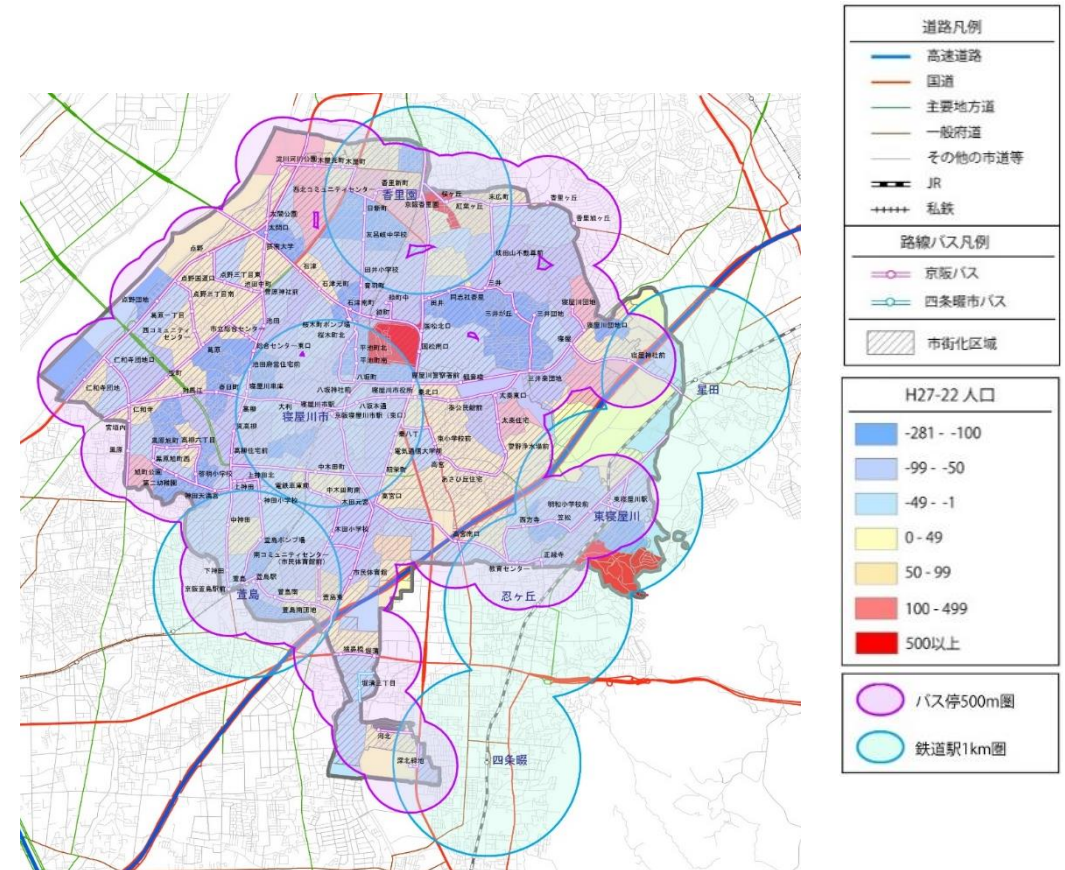


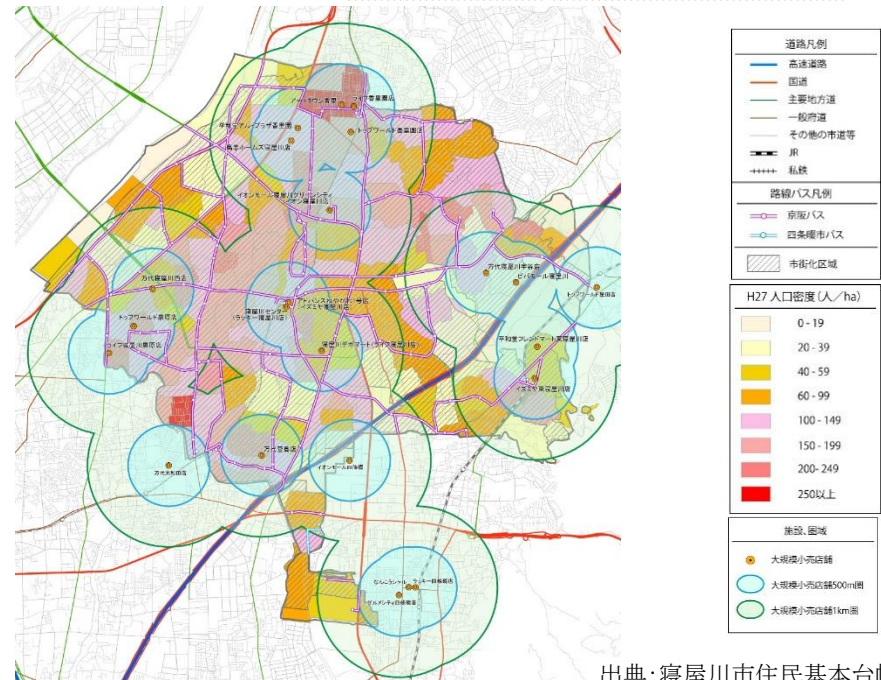
図 基幹的な公共交通路線の徒歩圏と人口動向 (H27-H22)

出典:寝屋川住民基本台帳、国勢調査

(3) 日常生活サービスの状況

1) 日常生活サービスを担う大規模商業施設の分布

市民の日常的な買い物サービスを担うものと捉えられる大規模小売店舗から食品等を取り扱っている店舗を抽出したところ、本市域の大部分が、大規模商業施設から1 km圏内に含まれている。したがって、日常の買い物という観点では、市全域で概ね利便性を確保できているものと捉えられる。

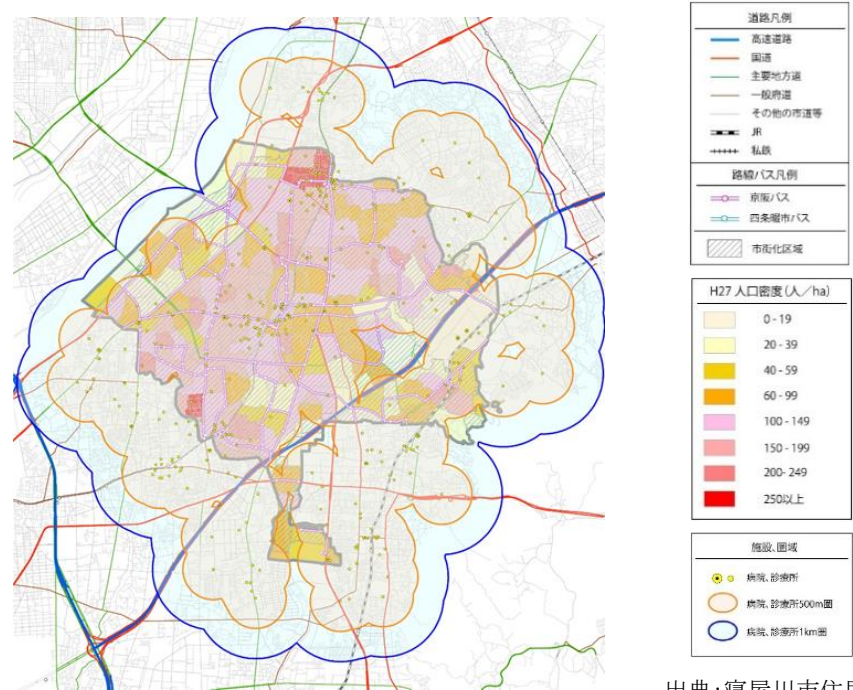


出典: 寝屋川市住民基本台帳, 大規模小売店舗総覧

図 日常生活サービスを担う大規模商業施設の分布

2) 病院・診療所

病院・診療所が広範囲に点在しており、市域全体に対するサービスが確保できているものと捉えられる。

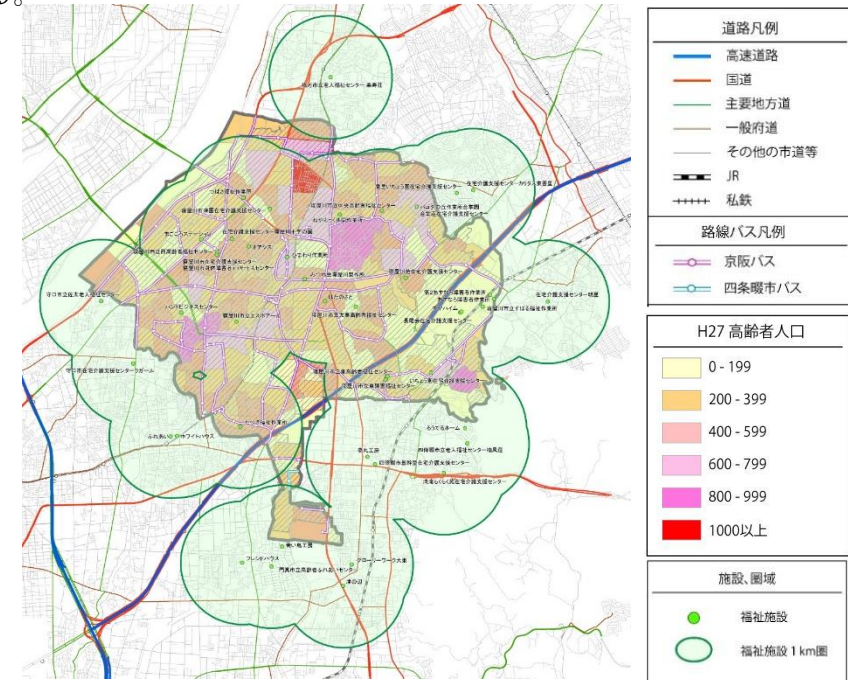


出典: 寝屋川市住民基本台帳, 国土数値情報

図 病院・診療所の分布

3) 高齢者福祉施設の分布

高齢者福祉施設が広範囲に点在しており、概ね市域全体に対するサービスが確保できているものと捉えられる。



出典: 寝屋川市住民基本台帳, 国土数値情報

図 高齢者福祉施設の分布

4) 子育て関連施設の分布

保育所が広範囲に点在しており、概ね市域全体に対するサービスが確保できているものと捉えられる。また、待機児童も年度途中では発生しているものの、近年は年度当初ではゼロの状況が続いている。

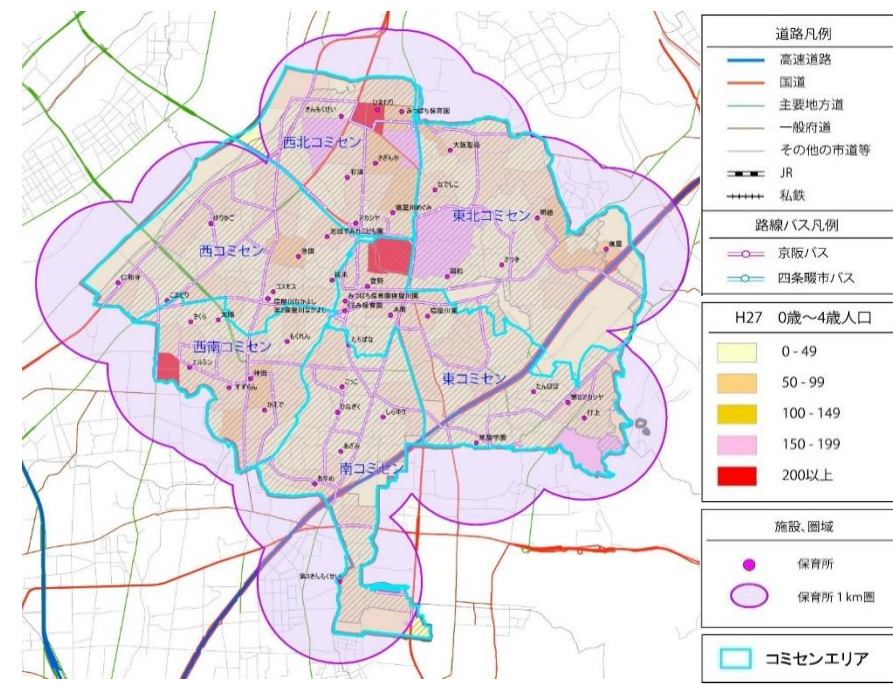


図 子育て関連施設の分布

出典: 寝屋川市住民基本台帳, 寝屋川市 HP

表 市内の待機児童数

	4月1日	10月1日
平成 22 年度	0	68
平成 23 年度	11	55
平成 24 年度	2	36
平成 25 年度	15	55
平成 26 年度	0	31
平成 27 年度	0	45

出典: 寝屋川市 HP

表 保育所入所可能人数  
(平成 28 年 1 月 1 日現在)

	0歳	1歳	2歳	3歳	4歳	5歳
西北コミセンエリア	0	0	0	1	2	3
東北コミセンエリア	0	0	0	0	0	5
東コミセンエリア	0	1	1	3	7	15
西コミセンエリア	0	0	0	6	13	16
南コミセンエリア	4	5	3	10	31	22
西南コミセンエリア	0	0	0	0	9	10

出典: 寝屋川市 HP

### (3) 公共交通サービスに関する課題

本市においては、市内における鉄道駅やバス停からの徒歩圏は、概ね市域を充足しており、公共交通の利便性は比較的高いものと捉えられるが、これには一定の行政負担が伴っている。また、本市では、20年後においても一定の人口集積が維持されるが、公共交通を維持するためには、人口減少、少子・高齢化等に伴う都市構造の変化による、バス交通需要の変化への対応が想定される。

このようななか、自動車を利用できない人が増加する将来の高齢社会下において、不自由のない社会活動を実現していくうえで、自動車に頼らない外出・移動環境の確保が求められることから、都市構造の変化に応じた公共交通サービスを確保していく必要があるものと考えられる。

このような観点から、以下のような課題を抽出した。

#### 〔現状〕

- ・本市においては、市内における鉄道駅やバス停からの徒歩圏は、概ね市域を充足（鉄道駅1km圏、バス停500m圏に含有）している。
- ・20年後においても一定の人口集積は維持されるものと捉えられ、地方部の都市と比較すると、公共交通の維持に係る問題は小さいと考えられるが、一定の行政負担を伴っていること、今後、高齢化等に伴う対応や、生産年齢の転出等による人口減少等が進んだ場合、その維持に係る問題や公共交通のサービスの低下などが懸念される。
- ・さらに、都市計画道路の整備が十分に進んでおらず、路線バスの走行環境や安全性に問題を有する路線・区間を走行する状況もみられる。



#### 〔課題〕

##### ●都市計画道路整備等と連携した路線バスの走行環境の改善が必要

- ・路線バスの走行環境や安全性の改善の観点から、都市計画道路の整備に応じて、路線の見直しを図り、円滑な運行を確保する必要がある。

##### ●都市構造の変化に伴うバス路線網や運行サービスの見直しが必要

- ・居住環境の改善等により人口流出を抑制し、路線バスの潜在需要の維持に努める一方、将来的な都市構造の変化等に伴う市民の移動ニーズの変化に応じて、適宜路線や運行サービスの見直しを行い、市民の移動を支える大切な移動手段としてバス路線等の維持に努める必要がある。