

第1章

現状と将来見通し及び課題



第1章 現状と将来見通し及び課題

1. 大東市の概要

- 面積：18.27 km²
市街化区域面積：11.87 km² 市街化調整区域面積：6.40 km²
DID 地区：12.49 km² (DID 地区人口密度：約 94.5 人/ha (令和 2(2020)年 国勢調査))
- 人口：119,367 人 (令和 2(2020)年 国勢調査)
- 地勢：大阪府の東部、河内地方のほぼ中央に位置し、東は豊かな自然が息づく国定公園を境に奈良県に、西は大阪市に接している。大阪市内および京都府南部方面へは JR 学研都市線(片町線)で結ばれ、市の中央を南北に国道 170 号、東西を府道大阪生駒線が走り、交通の便に恵まれている。
- 産業：中小企業が多く、機械・金属などの製造業が中心。
- 昼夜間人口比率：96.2% (令和 2(2020)年 国勢調査)
- 交通：市内中央を JR 学研都市線が縦断しており、JR 住道駅、JR 野崎駅、JR 四条畷駅の 3 駅を有す。大阪市内中心部まで約 15 分の交通至便地である。



近隣5市との比較

人口 (出典：R2 国勢調査)	1位 東大阪市 (約 49.4 万人) 2位 寝屋川市 (約 23.0 万人) 3位 門真市 (約 12.0 万人) 4位 大東市 (約 11.9 万人) 5位 四條畷市 (約 5.5 万人)
人口動態 (年少(0~14歳)人口割合) (出典：R2 国勢調査)	1位 四條畷市 (約 12.7%) 2位 大東市 (約 11.9%) 3位 寝屋川市 (約 11.6%) 4位 東大阪市 (約 11.1%) 5位 門真市 (約 10.0%)
人口動態 (高齢者(65歳以上)人口割合) (出典：R2 国勢調査)	1位 大東市 (約 27.1%) 2位 四條畷市 (約 27.7%) 3位 東大阪市 (約 28.8%) 4位 門真市 (約 30.2%) 5位 寝屋川市 (約 30.5%)
D I D ^{※1} 人口密度 (出典：R2 国勢調査)	1位 寝屋川市 (約 99.9 人/ha) 2位 東大阪市 (約 99.7 人/ha) 3位 門真市 (約 97.4 人/ha) 4位 大東市 (約 94.5 人/ha) 5位 四條畷市 (約 91.5 人/ha)
昼夜間人口比率 (出典：R2 国勢調査)	1位 門真市 (約 108.1%) 2位 東大阪市 (約 103.7%) 3位 大東市 (約 96.2%) 4位 寝屋川市 (約 88.5%) 5位 四條畷市 (約 86.1%)
従業地・通学地 (市内内で従業又は通学 している人の割合) (出典：R2 国勢調査)	1位 東大阪市 (約 55.8%) 2位 大東市 (約 42.7%) 3位 寝屋川市 (約 42.2%) 4位 門真市 (約 41.7%) 5位 四條畷市 (約 34.6%)
産業 (市内居住者の第2次産業に 従事している人の割合) (出典：R2 国勢調査)	1位 大東市 (約 29.3%) 2位 門真市 (約 29.2%) 3位 東大阪市 (約 29.1%) 4位 四條畷市 (約 26.2%) 5位 寝屋川市 (約 24.2%)
代表駅の乗降客数 (出典：R2 年度乗降客数 ／大阪府統計年鑑(R3 年度))	1位 寝屋川市／京阪寝屋川市駅 (約 5.3 万人) 2位 大東市 / J R住道駅 (約 4.9 万人) 3位 東大阪市／近鉄布施駅 (約 4.0 万人) 4位 四條畷市／J R四条畷駅 ^{※2} (約 2.9 万人) 5位 門真市 / 京阪門真市駅 (約 2.4 万人)

※1：D I D (人口集中地区) は、国勢調査で定められる統計上の地区で、人口密度が 40 人/ha 以上の基本単位区が互いに隣接して人口 5,000 人以上となる地区に設定される区域です。

※2：J R 四条畷駅は大東市に位置



2. 都市計画（区域区分、地域地区）の指定状況

本市の区域区分は、市街化区域約 65%、市街化調整区域約 35%となっており、大きく山間部（市街化調整区域）と市街地（市街化区域）に二分されています。

用途地域は、第二種低層住居専用地域および工業専用地域、田園住居地域を除く 10 種類の用途地域を指定しており、その半分近くの 524ha（44.1%）は中高層住居専用地域の指定となっています。

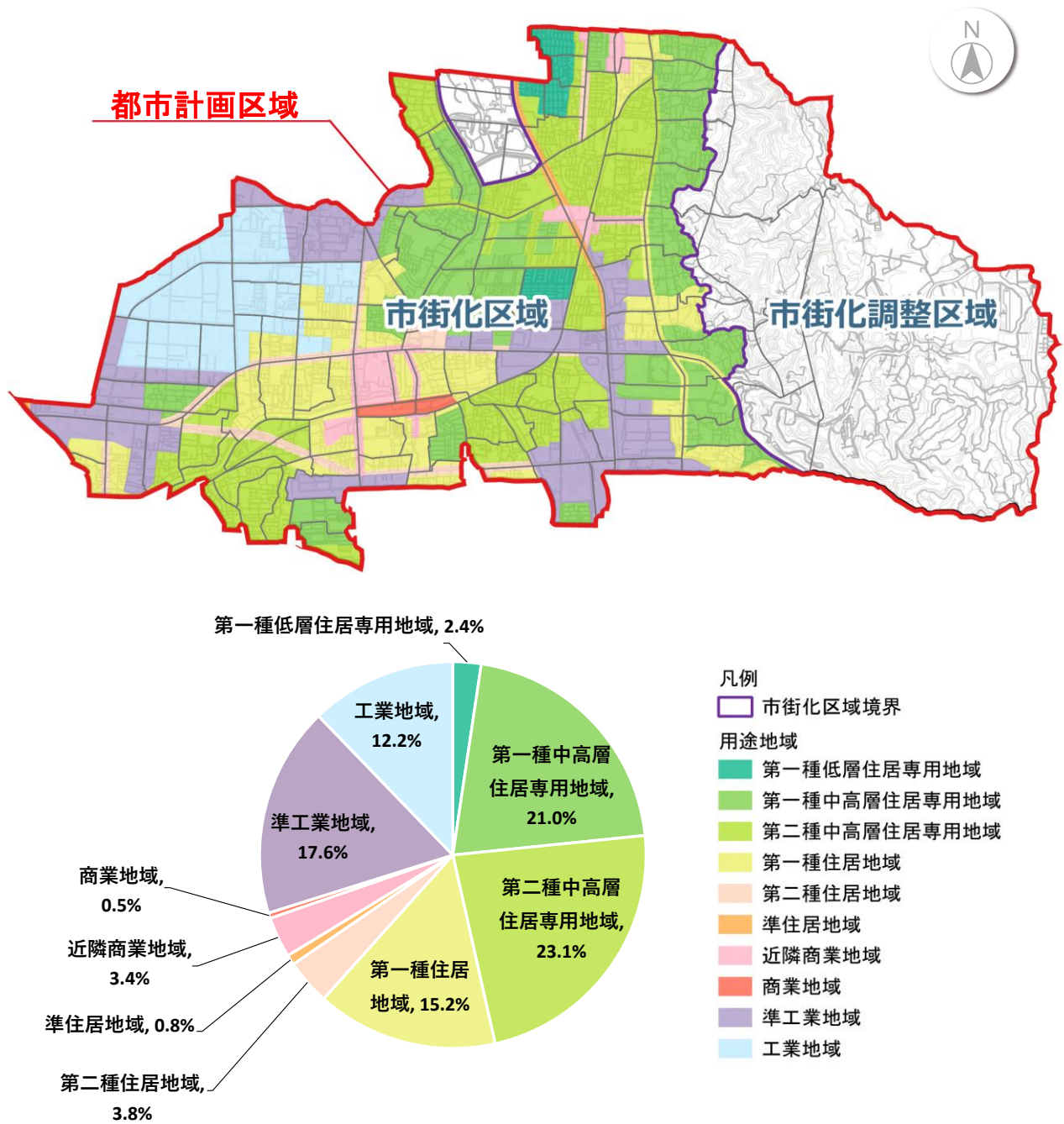


図 1-1 都市計画の指定状況

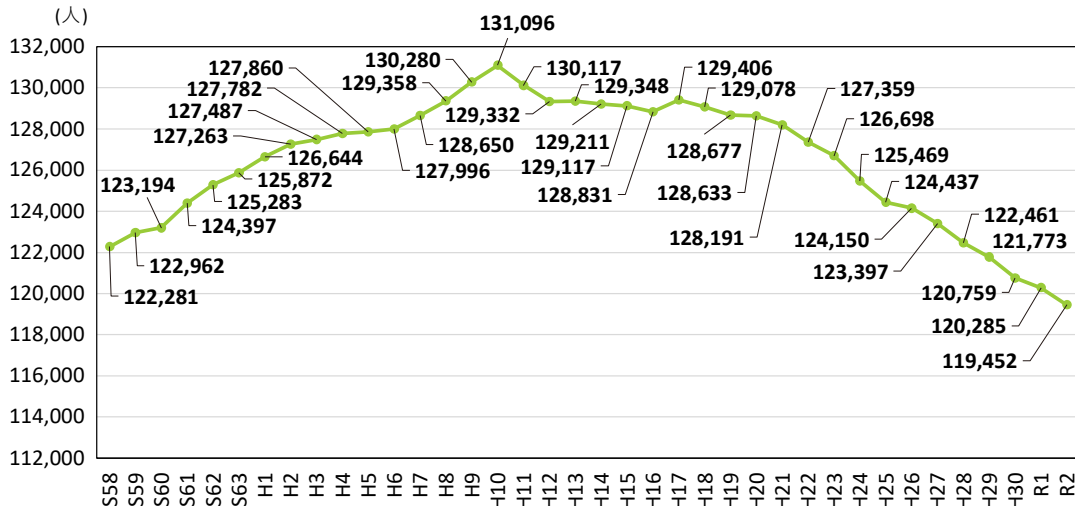


3. 人口の現状と将来見通し

(1) 都市全体の分析

● 総人口の推移

本市の人口は、平成 10(1998)年の 131,096 人をピークに減少に転じ、その後も減少傾向が続いています。

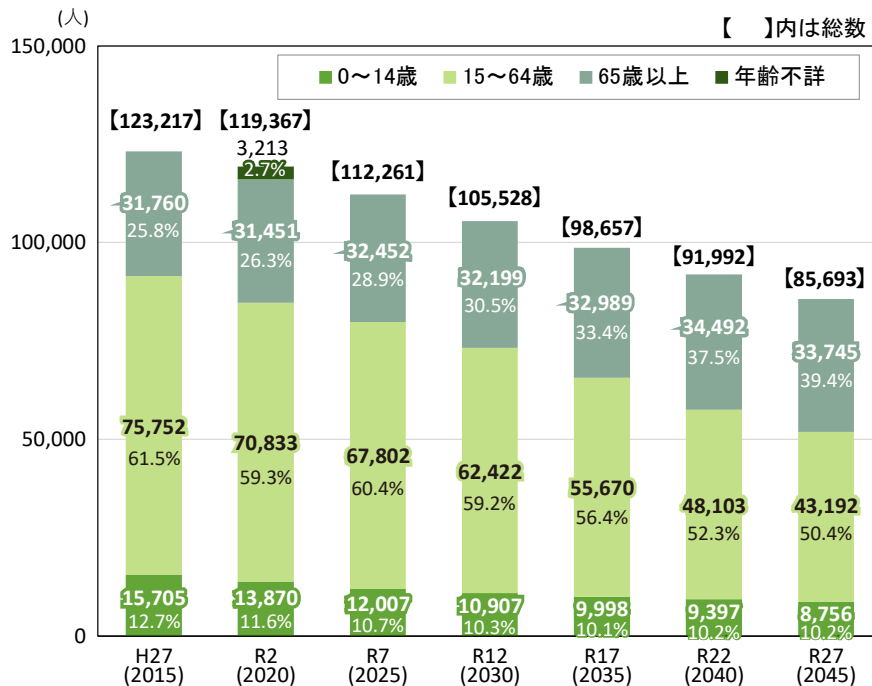


出典：大東市統計書（R2 版）

図 1-2 総人口の推移

● 将来人口推計

本計画の目標年次である令和 12(2030)年には、総人口が 10.55 万人となり、平成 27(2015)年に比べて 1.77 万人も減少すると推計されています。



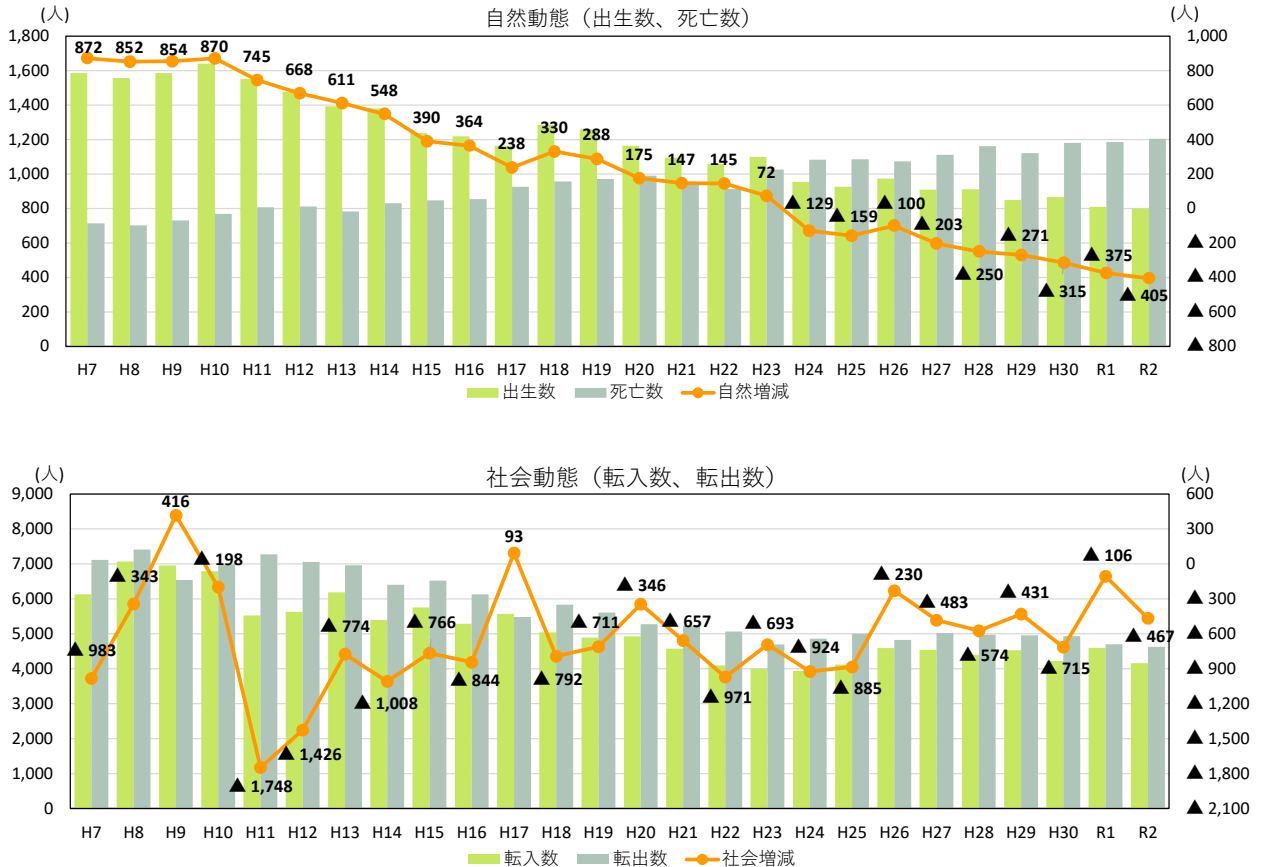
出典：H30.3 国立社会保障・人口問題研究所
(H27,R2 国勢調査による実績値、R7 以降の推計値は H27 国勢調査を基に推計)

図 1-3 将来人口の年齢別推移



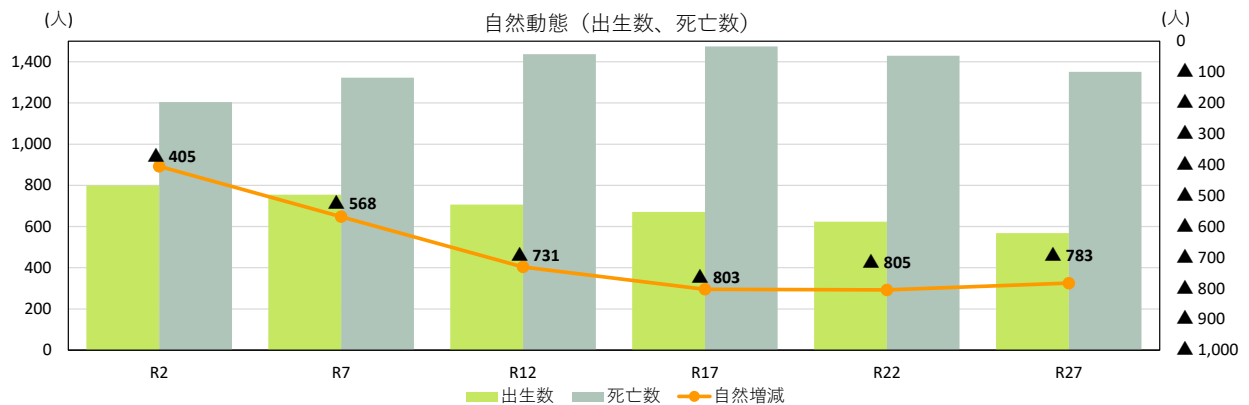
● 人口の自然動態及び社会動態

自然動態については、平成 24(2012)年以降、死亡が出生を上回る自然減に転じています。また、社会動態についても平成 11(1999)年以降、概ね転出が転入を上回る社会減が続いています。平成 11(1999)年以降の総人口の減少は、転出・転入による社会減が主な要因であると考えられますが、近年減少幅は改善傾向にあり、今後は死亡・出生による自然減が総人口の減少の主な要因になると考えられます。



出典：大東市統計書（R2 版）

図 1-4 人口の自然動態及び社会動態の推移



※R7 以降は「日本の地域別将来推計人口」(H30.3 推計)による 5 年間の出生数、死亡数を基にした 1 年あたり平均値。

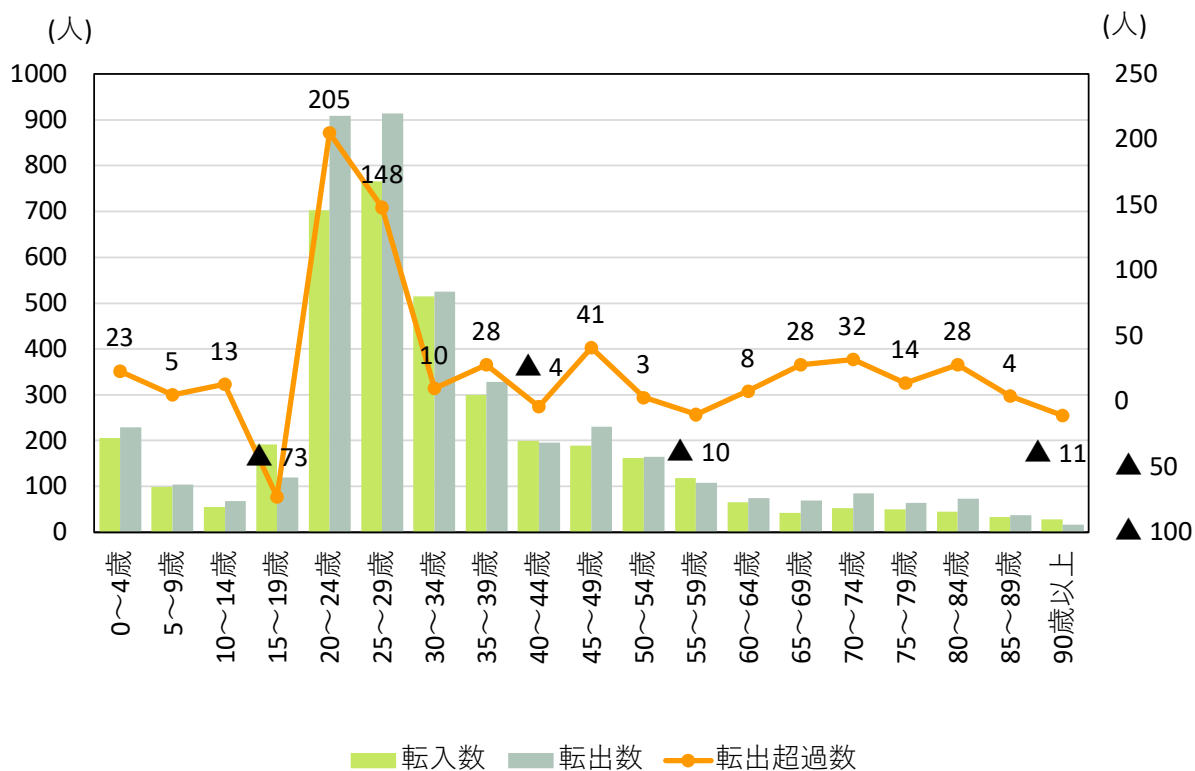
出典：大東市統計書(R2 版) 日本の地域別将来推計人口(H30.3 推計)

図 1-5 人口の自然動態の将来予測



● 年齢別の転出超過数

令和3(2021)年は、20代から30代の子育て世代の転出が、他の年代に比べて顕著です。このことから本市の人口減は子育て世代の転出が主な原因であると推定されます。



出典：住民基本台帳移動報告（R3 総務省）

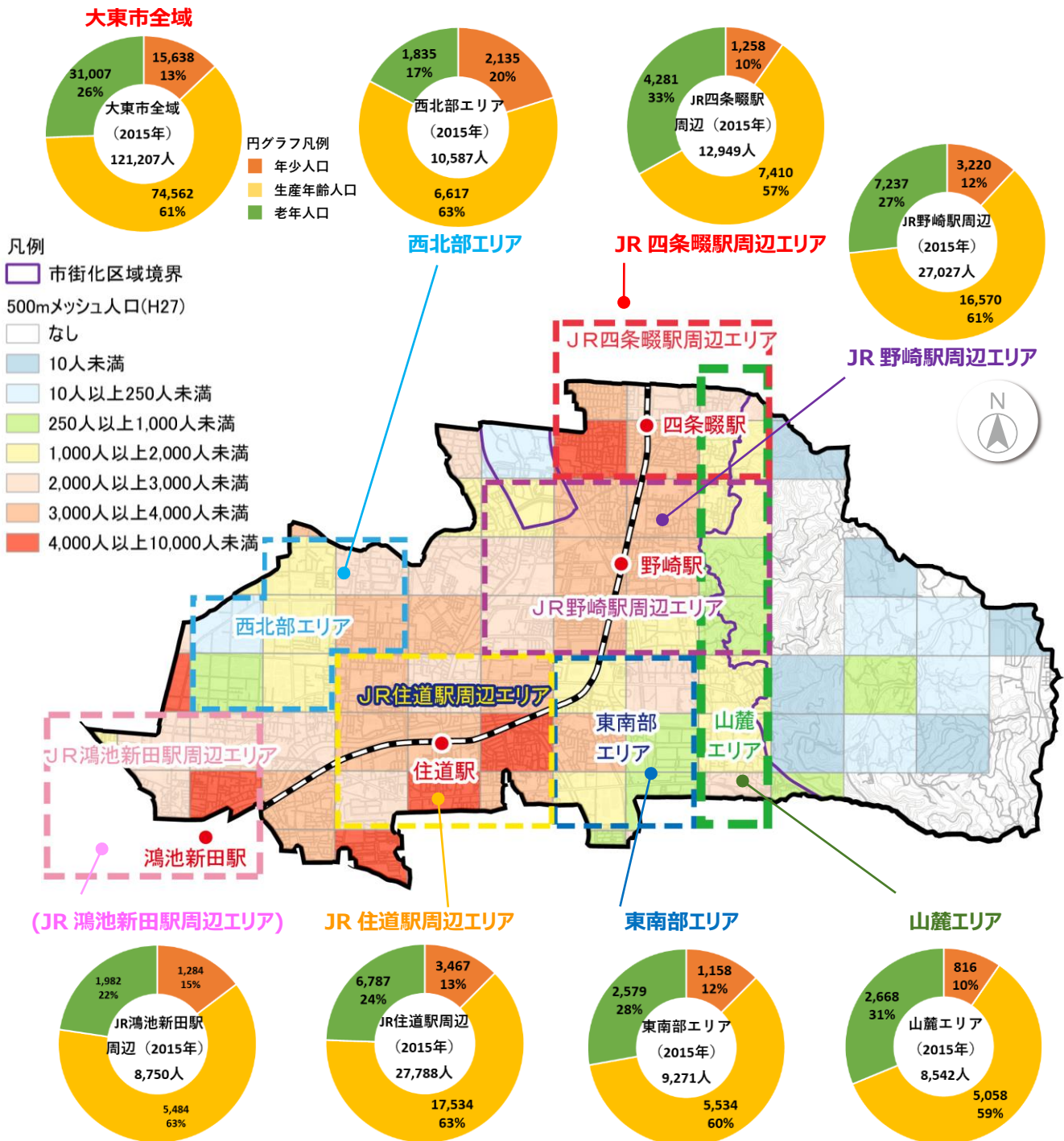
図 1-6 令和3(2021)年の年齢別転出超過数



(2) 人口の地域別分析

● 平成 27(2015)年の人口分布 [現在]

市街化調整区域および工業系用途地域が指定された区域を除くいずれの地域においても高密度な市街地が形成されています。また、JR 四条駅周辺エリアの高齢化率が 33%と他の地域に比べて高くなっています。



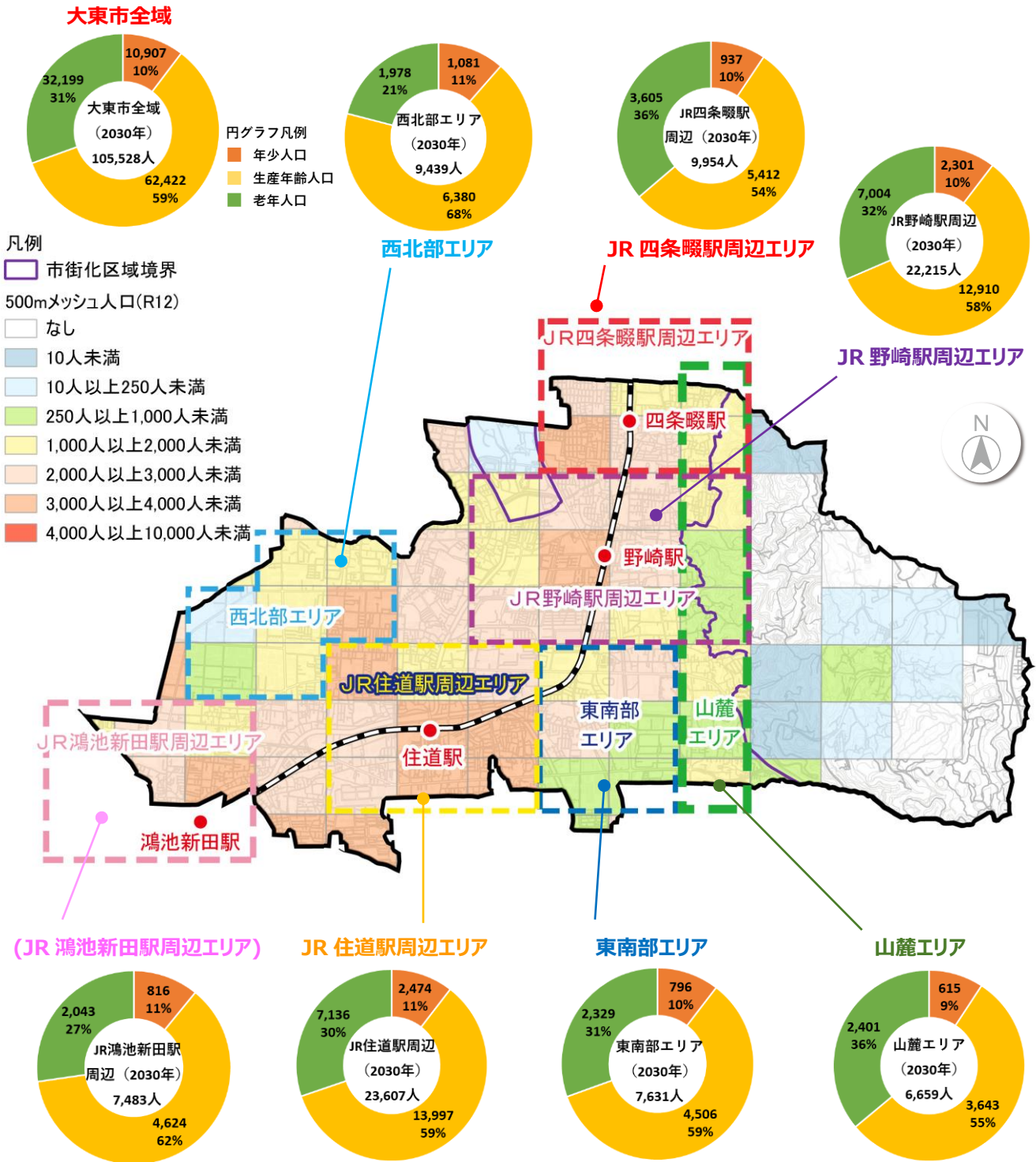
※行政界を含むメッシュでは面積按分で人口を算出し、その合計を各エリアの人口としている
 出典：500m メッシュ人口 (H27 国勢調査)

図 1-7 現在 平成 27(2015)年の人口分布



● 令和 12(2030)年の人口分布 [将来]

令和 12(2030)年においても人口密度は一定程度確保されるものの、下図の平成 27(2015)年の人口密度に比べて総体的に低下すると推計されています。また、いずれの地域においても高齢化率は上昇傾向にあります。



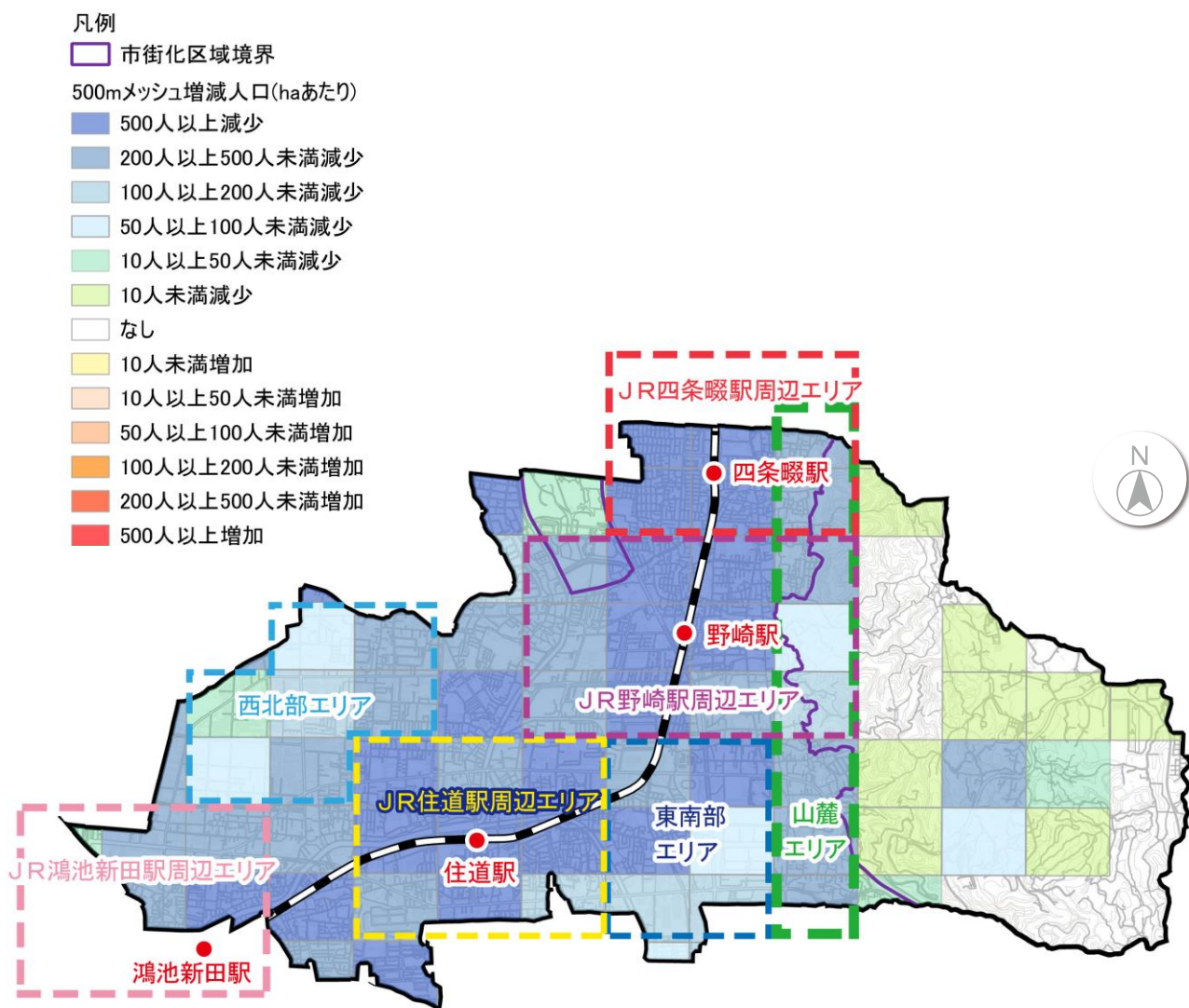
※行政界を含むメッシュでは面積按分で人口を算出し、その合計を各エリアの人口としている
 出典：500mメッシュ別将来推計人口（H30 国政局推計）

図 1-8 将来 令和 12(2030)年の人口分布



● 平成 27(2015)年から令和 12(2030)年の総人口の増減

現在、主に住宅市街地が形成されている J R 各駅周辺エリアにおいて人口減少が顕著である一方、中小工場が多く立地する西北部エリアにおいて人口は減少するものの他エリアと比較して緩やかな減少となると推計されています。



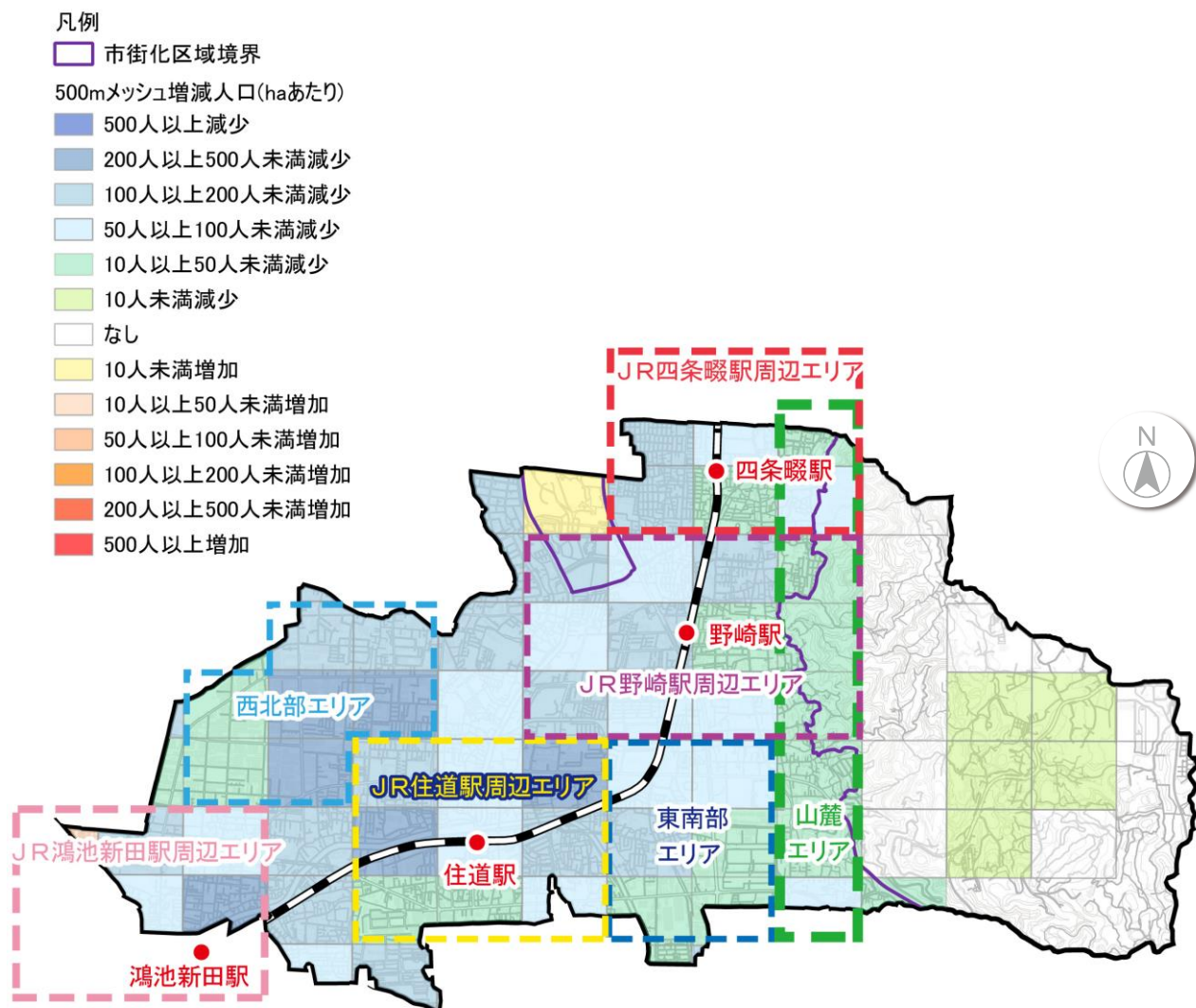
出典：500mメッシュ別将来推計人口（H30 国政局推計）

図 1-9 総人口増減 平成 27(2015)年→令和 12(2030)年



● 平成 27(2015)年から令和 12(2030)年の年少人口の増減

年少人口は、ほぼ市内全域で減少傾向にあります。



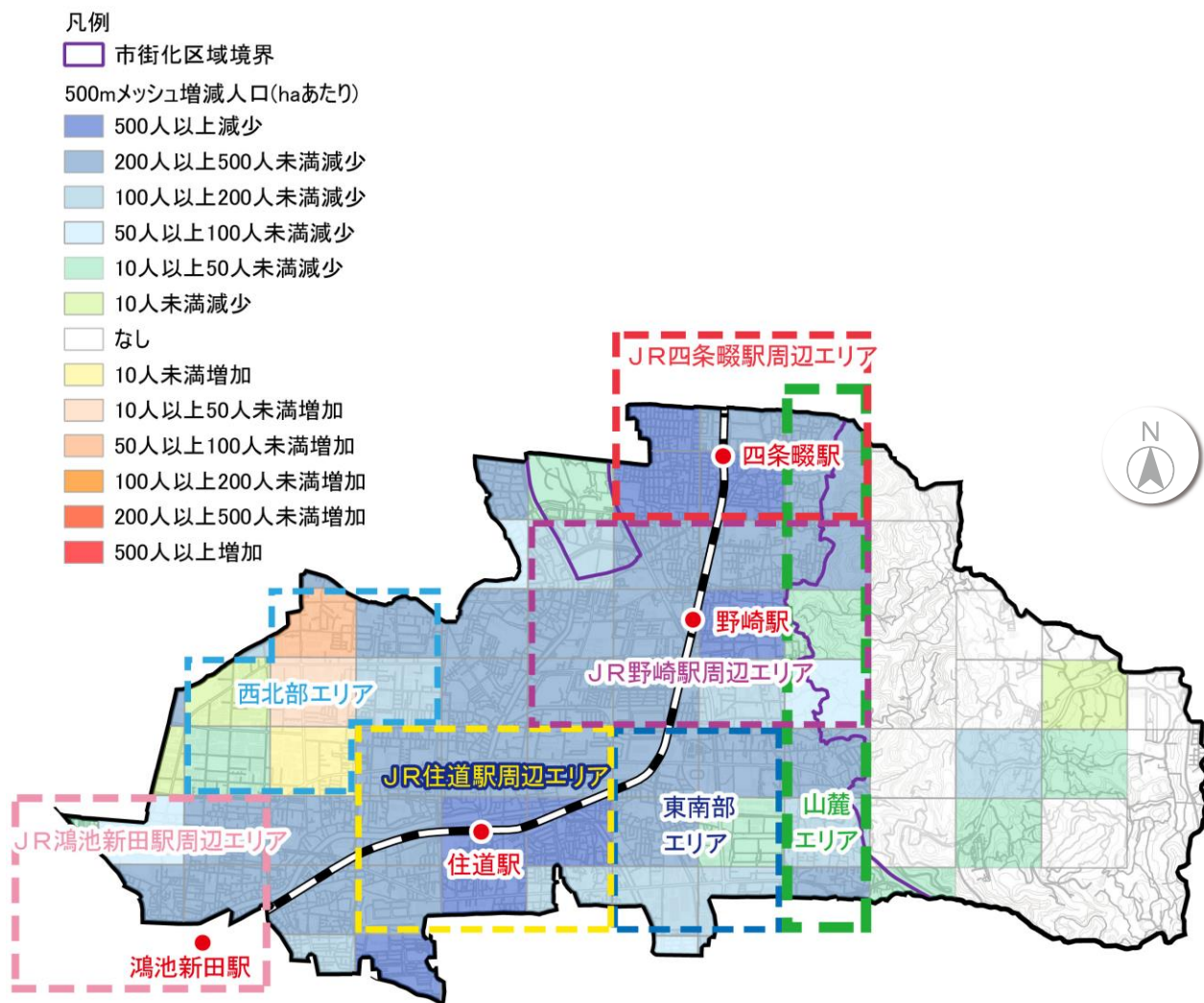
出典：500mメッシュ別将来推計人口（H30 国政局推計）

図 1-10 年少人口増減 平成 27(2015)年→令和 12(2030)年



● 平成 27(2015)年から令和 12(2030)年の生産年齢人口の増減

前々頁の総人口の増減と同様、主に住宅市街地が形成されている J R 四条駅エリアにおいて人口減少が顕著である一方、中小工場が多く立地する西北部エリアにおいて人口が増加すると推計されています。



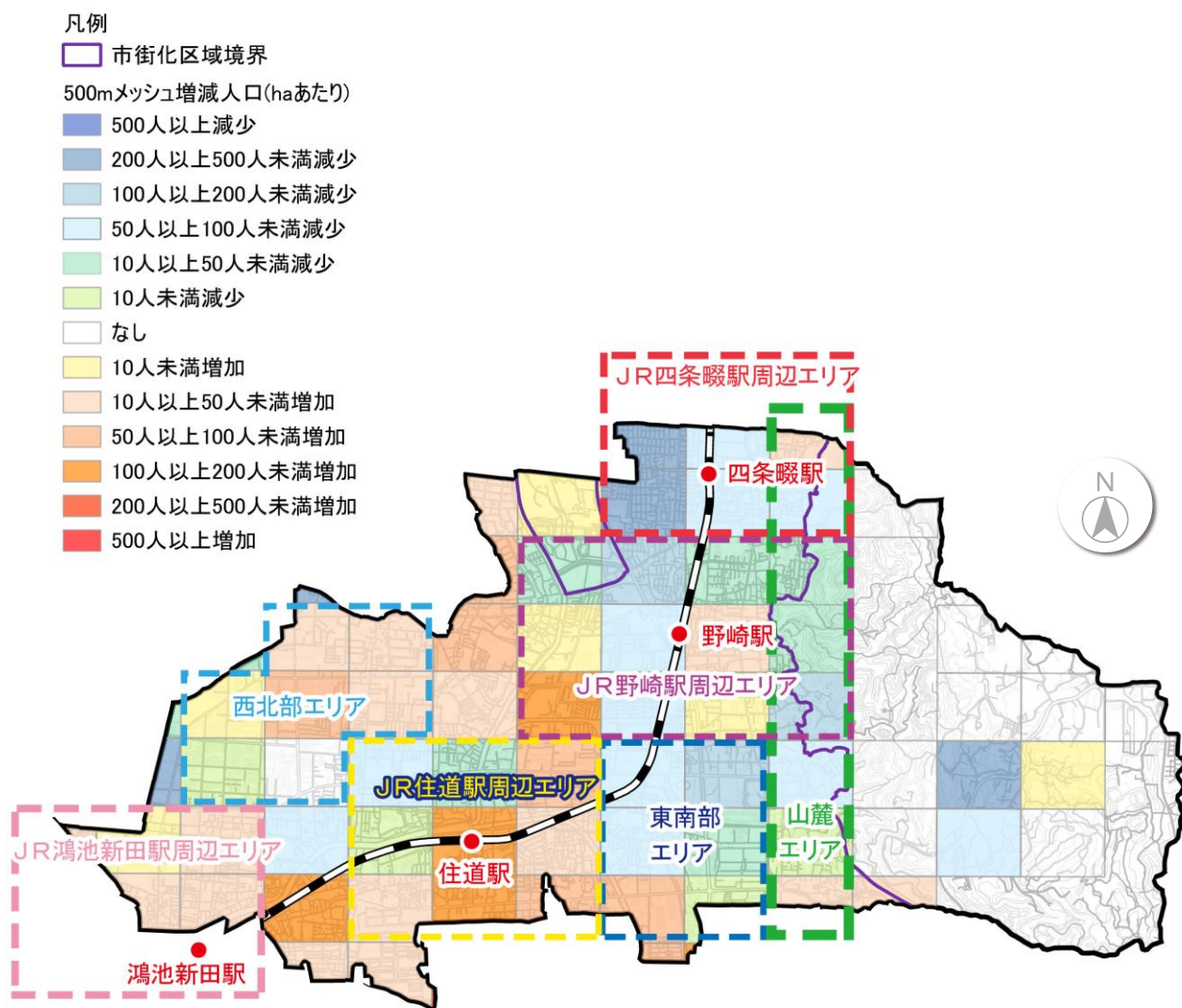
出典：500mメッシュ別将来推計人口（H30 国政局推計）

図 1-11 生産年齢人口増減 平成 27(2015)年→令和 12(2030)年



● 平成 27(2015)年から令和 12(2030)年の老年人口の増減

老年人口は、市内全域で見ると増加傾向にあります。J R 四条駅周辺エリアや J R 野崎駅周辺エリアなど、一部地域では減少傾向がみられます。



出典：500mメッシュ別将来推計人口（H30 国政局推計）

図 1-12 老年人口増減 平成 27(2015)年→令和 12(2030)年



4. 都市機能の現状

下図は、行政関連施設、社会教育施設、学校教育施設、社会福祉施設、医療施設、大規模小売店舗といった都市機能の分布状況を表した図面です。総括図を見てみると、鉄道駅周辺には様々な都市機能が集積していますが、都市機能ごとの分布図を見てみると、施設の立地には偏りがあることがわかります。本市においては、令和 12(2030)年においても一定人口密度が維持される中、適正な都市機能の立地を促す必要があります。

【都市機能分布（総括図）】

凡例

- 行政関連施設
- 社会教育施設
- 学校教育施設
- 社会福祉施設
- 医療施設
- 大規模小売店舗

- 市街化区域境界
- 町丁目界
- 主な河川

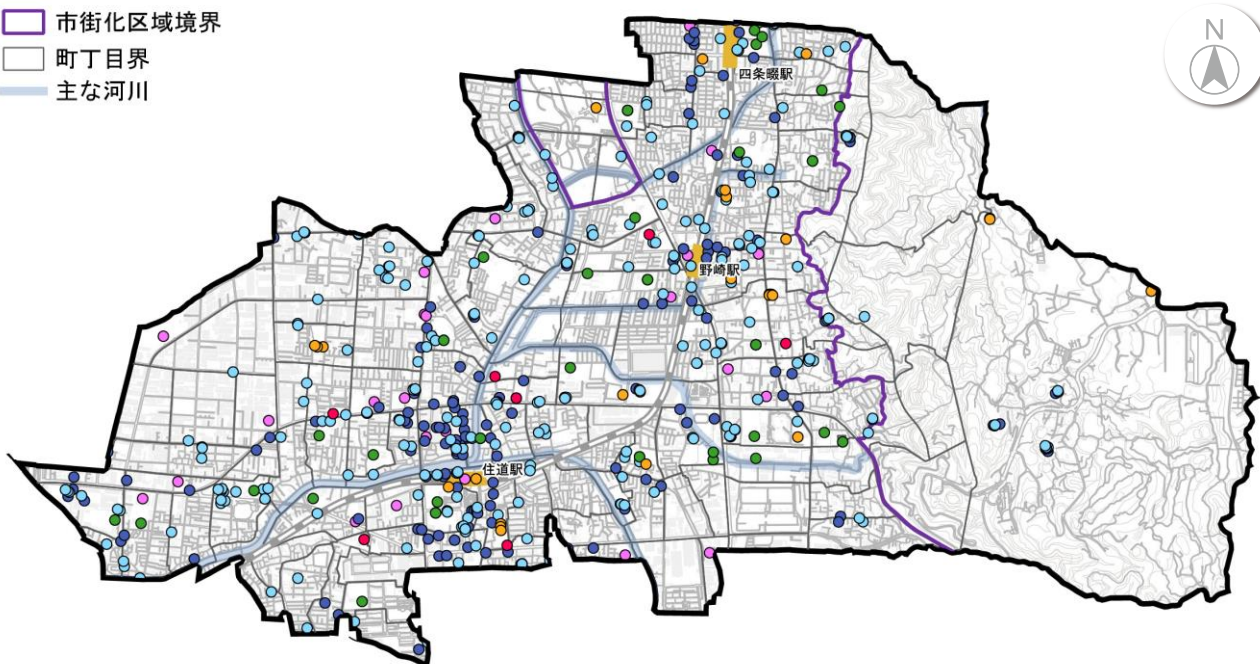


図 1-13 都市機能分布（総括図）



【行政関連施設】

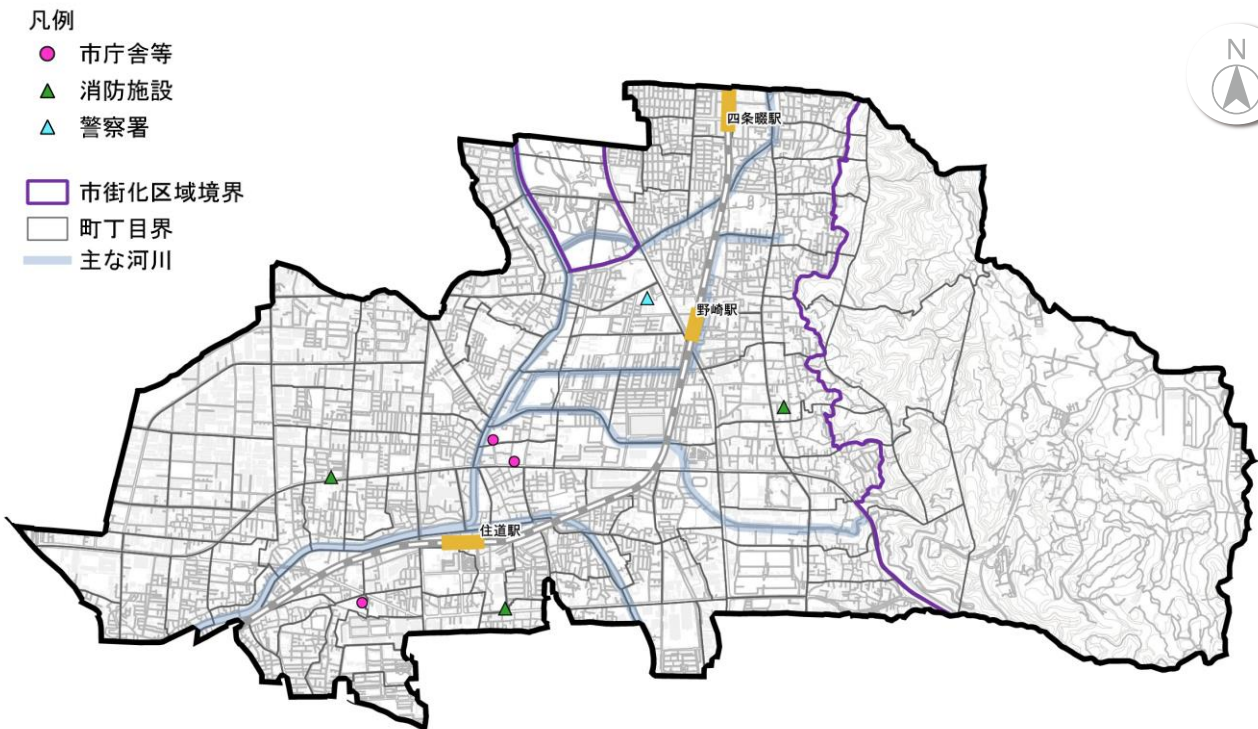


図 1-14 行政関連施設

【社会教育施設】

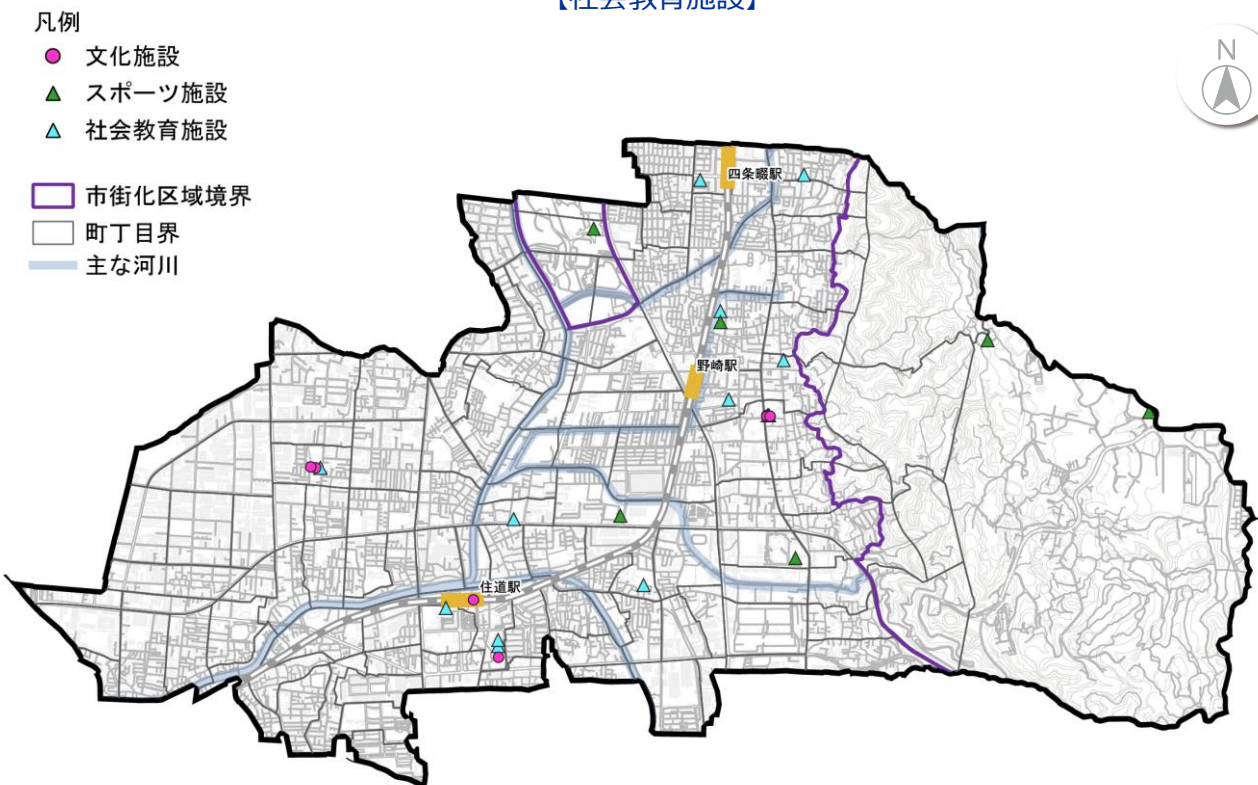


図 1-15 社会教育施設



【学校教育施設】

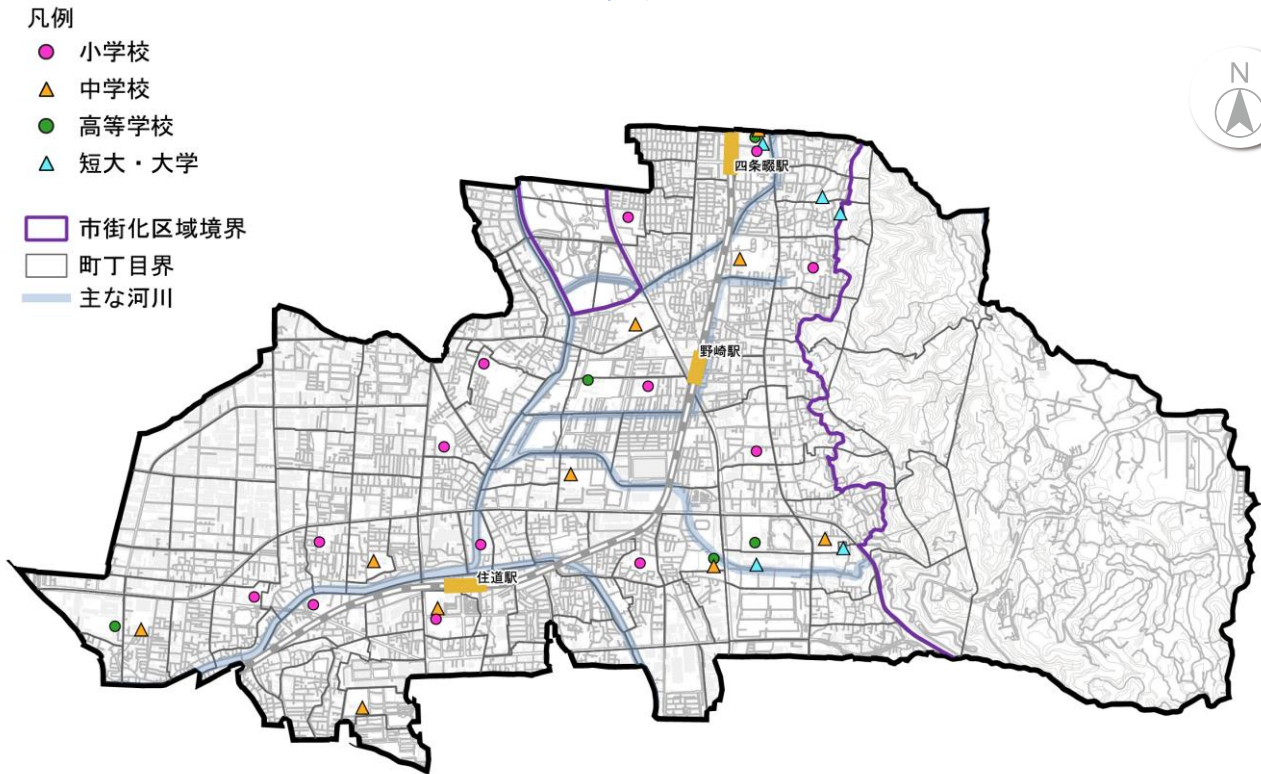


図 1-16 学校教育施設

【社会福祉施設】

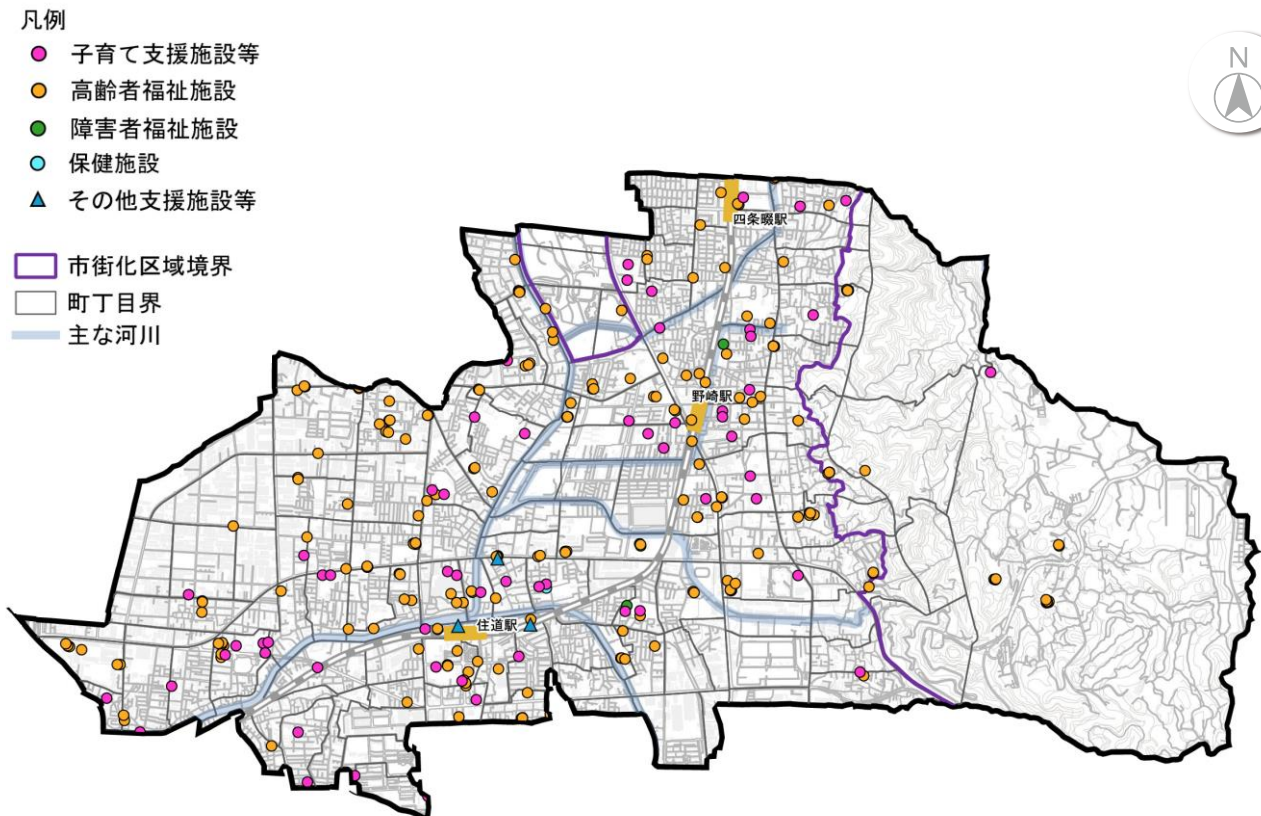


図 1-17 社会福祉施設



【社会福祉施設／子育て支援施設等】

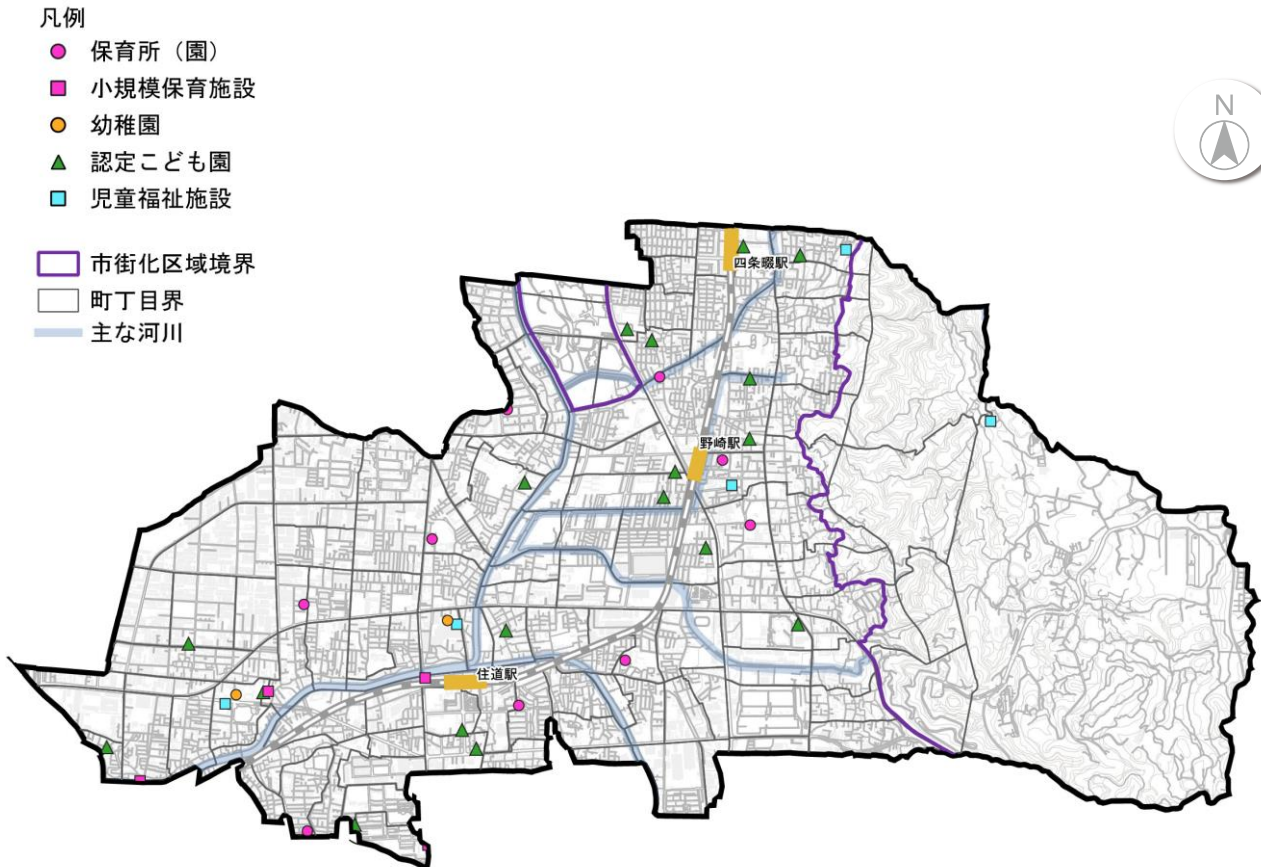


図 1-18 社会福祉施設／子育て支援施設等

【医療施設】

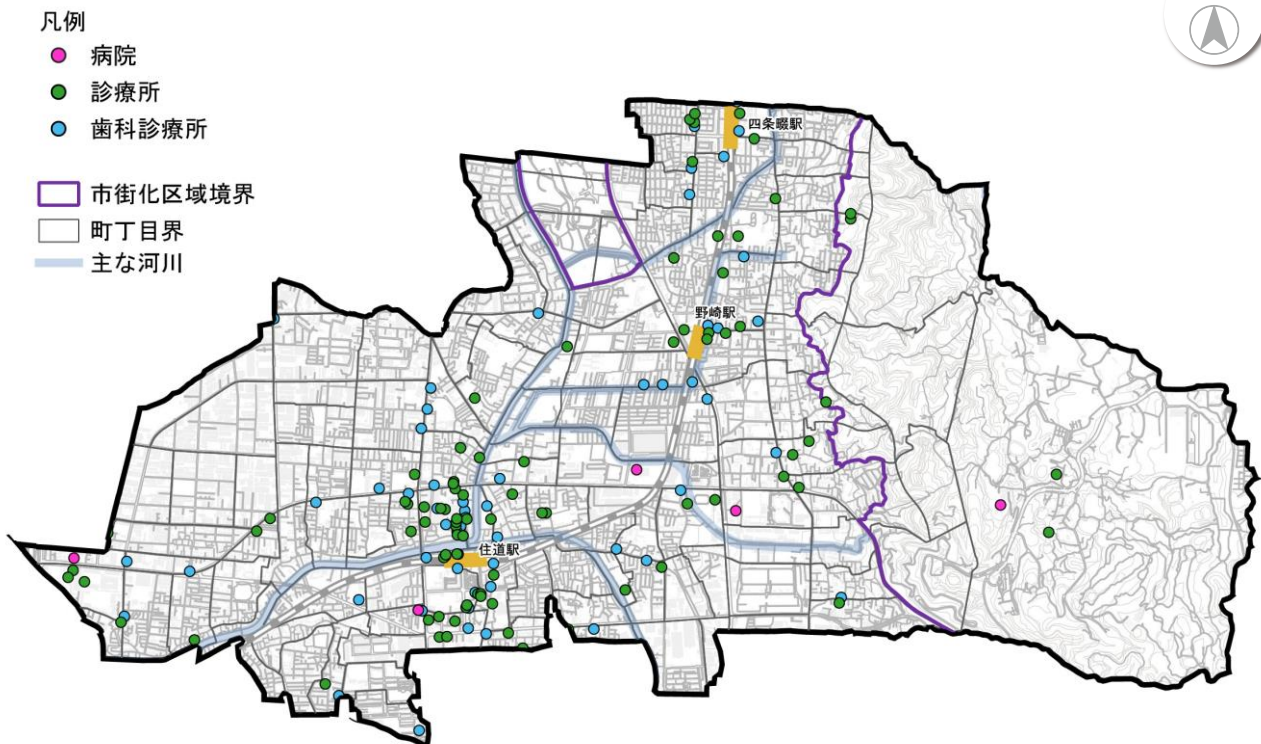


図 1-19 医療施設



【大規模小売店舗】

凡例

- スーパー
- ショッピングセンター
- 専門店

- 市街化区域境界
- 町丁目界
- 主な河川

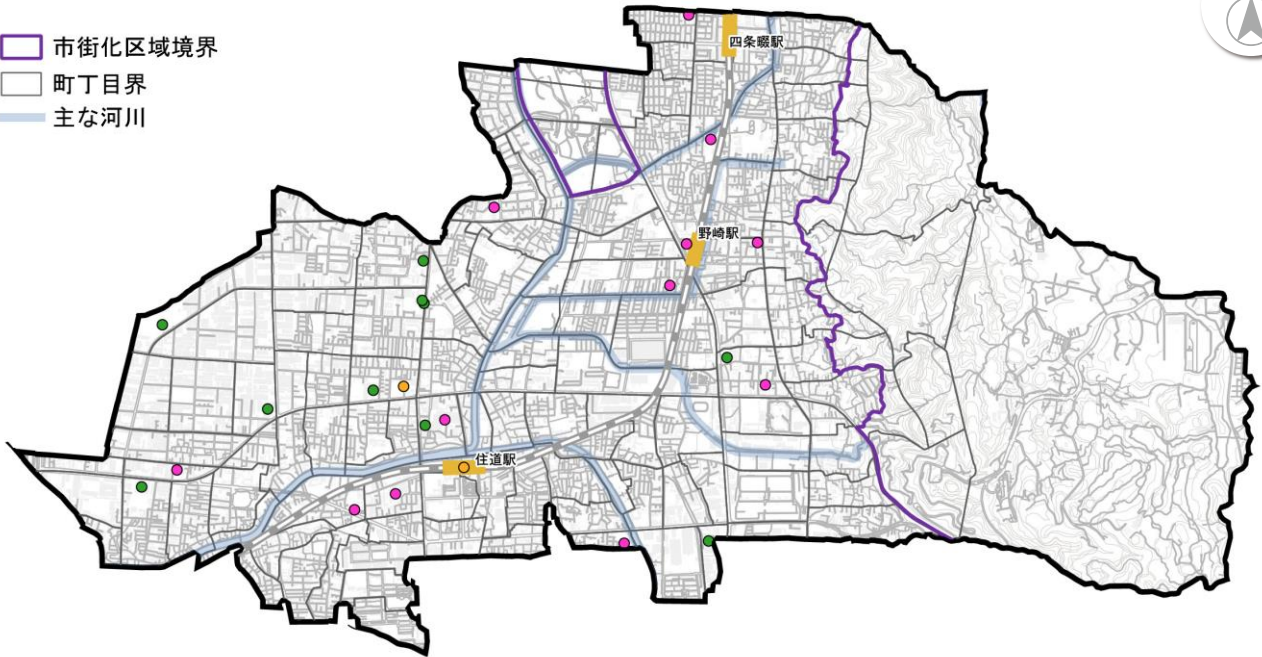


図 1-20 大規模小売店舗

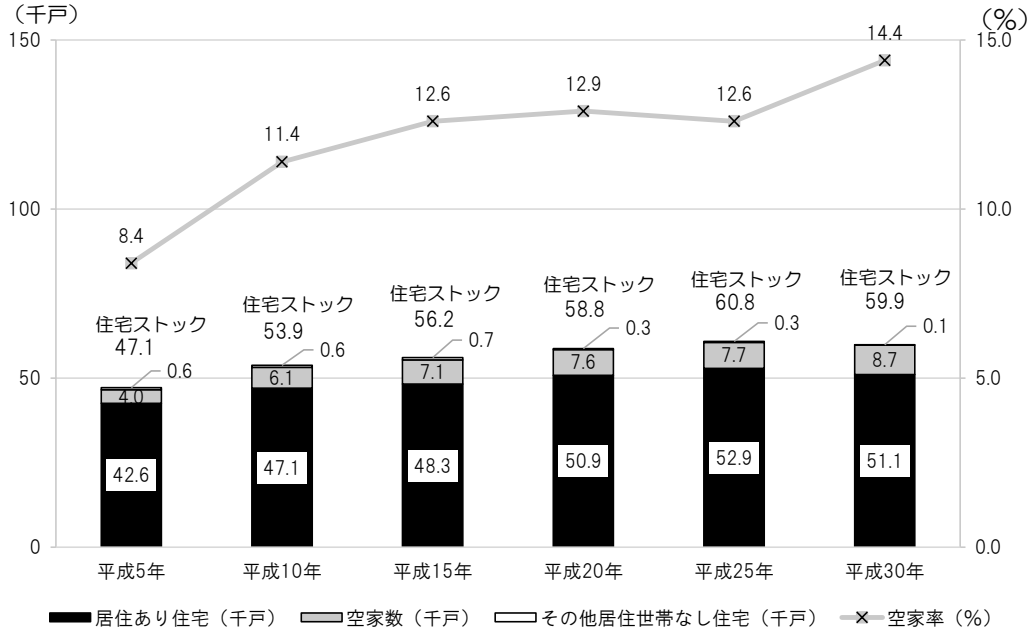


5. 空家・公的不動産の現状

● 住宅ストック・世帯数・空家率の推移

本市の平成 30(2018)年の空家率は 14.4%と全国の値 (13.6%) と比べて高く、平成 25(2013)～30(2018)年の時期に空家が約 1 千戸増加しています。

■ 住宅ストック数及び空家数、空家率の推移 (大東市)

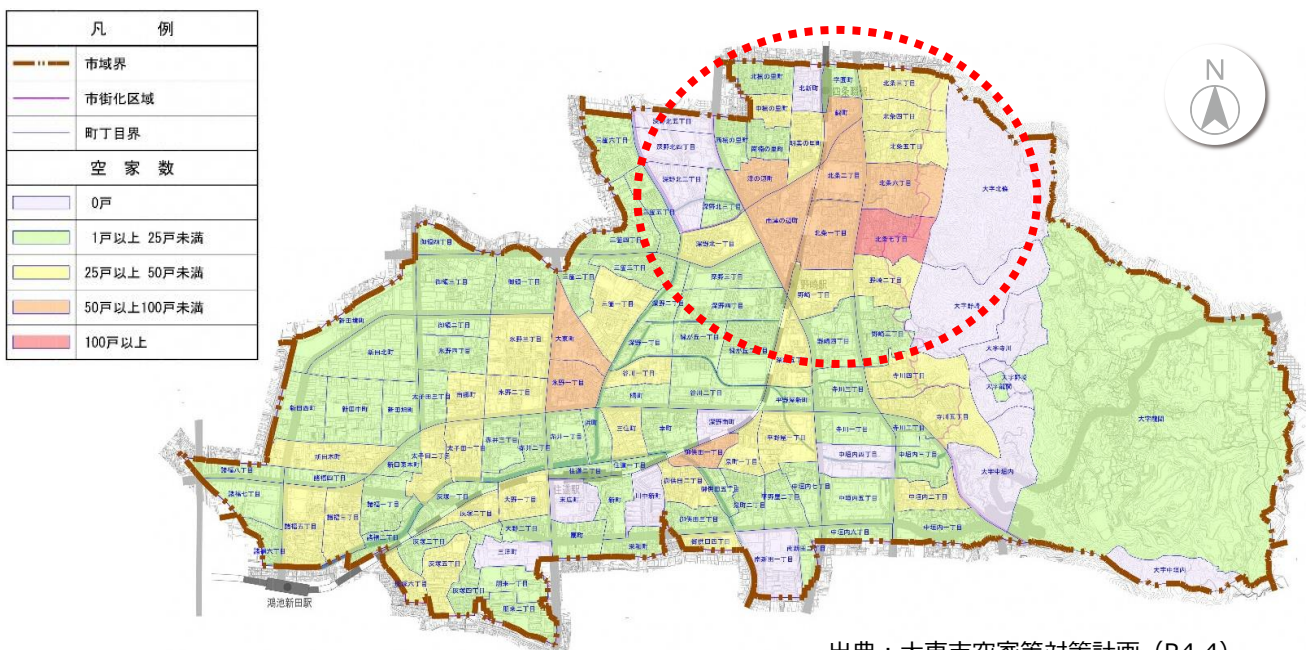


出典：住宅・土地統計調査

図 1-21 住宅ストック数及び空家数、空家率の推移

● 町丁目別の空家数 (平成 28(2016)年度実施)

特に北東部地域において、空家が多く発生していることがわかります。

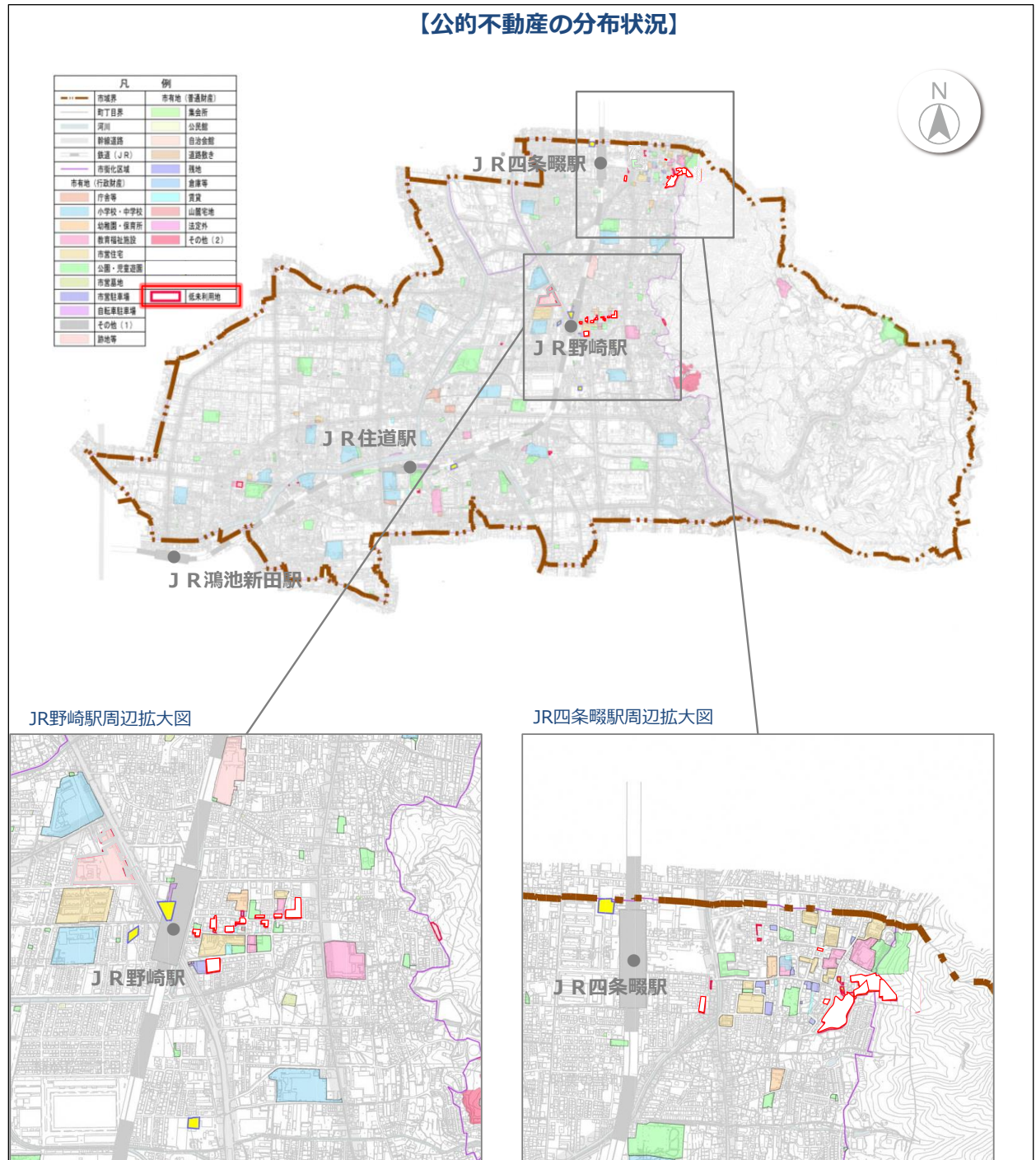


出典：大東市空家等対策計画 (R4.4)

図 1-22 空家数 (町丁目別)

● 公的不動産の分布状況

本市の公的不動産の分布状況を表した図面より、J R 四条駅周辺の東側及び J R 野崎駅の東側において、公的不動産が集中して点在しており、北条エリアでは公民連携による利活用が進められているが、低未利用となっている土地も多くみられます。これらがまちづくり十分に活用できていないのが現状です。



出典：大東市資料

図 1-23 公的不動産の分布状況

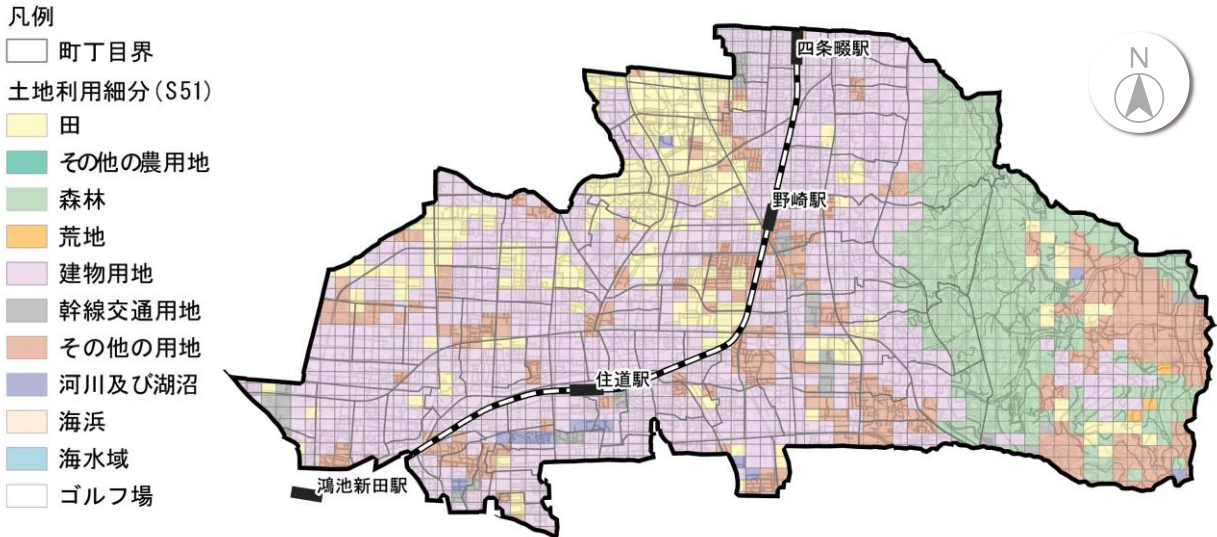


6. 土地利用の現状

● 土地利用の状況

昭和 51(1976)年と令和 3(2021)年の土地利用現況図を比較したものです。

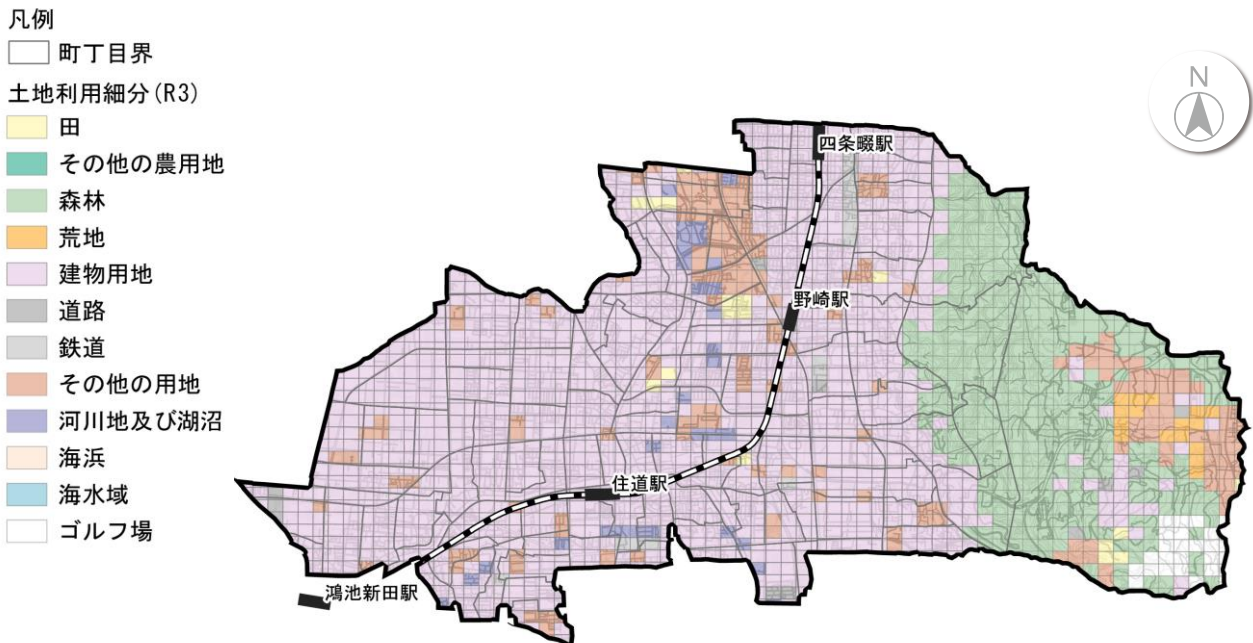
昭和 51(1976)年においては、主に新田、御領、三箇、深野、深野北等の地域において、田が広がっていましたが、令和 3(2021)年には、これらの田の大部分が市街化していることがわかります。



※図中「建物用地」は、住宅・商業・工業などの用途の土地利用により建設されている土地利用をさします。

出典：国土数値情報

図 1-24 土地利用現況図(昭和 51(1976)年)



※図中「建物用地」は、住宅・商業・工業などの用途の土地利用により建設されている土地利用をさします。

出典：国土数値情報

図 1-25 土地利用現況図(令和 3(2021)年)



● 用途地域と建物用途の乖離状況

都市計画に定めた用途地域と建物用途を重ね、乖離状況を見てみると、本市西北部の工業系の用途地域を指定しているエリアにおいて、住宅開発が進み用途地域によりめざすべき土地利用との乖離が生じています。

凡例

市街化区域境界

用途地域

- 第一種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 準住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 工業地域

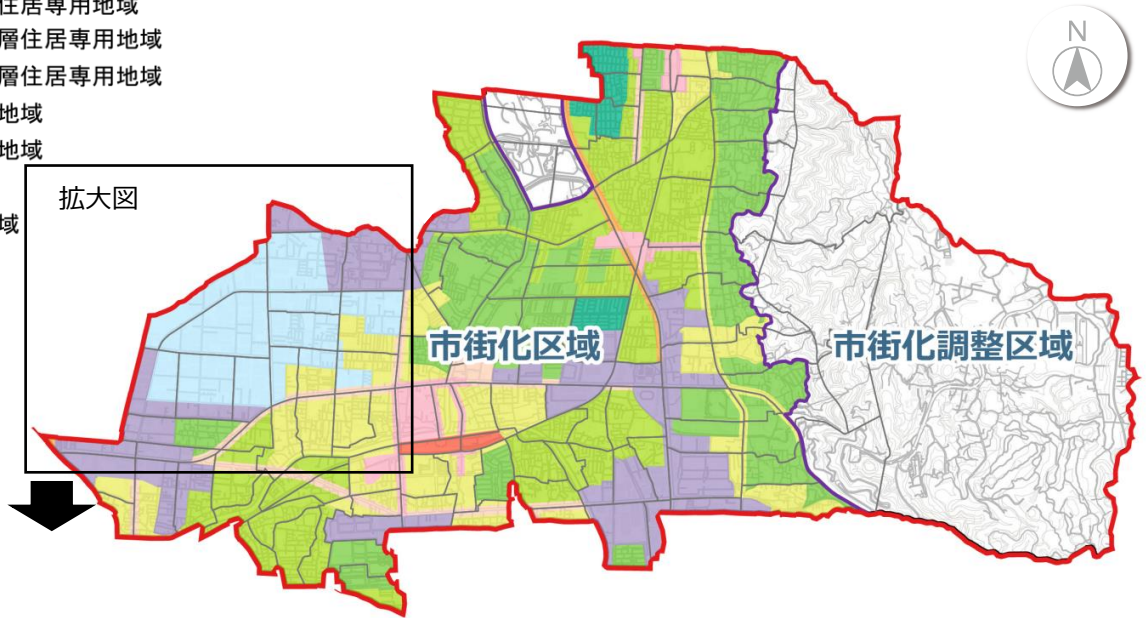


図 1-26 用途地域・建物用途重ね図

凡例 (建物用途)		凡例 (建物用途)	
遊興宿泊施設 興行施設	興行施設・スポーツ興行施設1 ・遊興施設1	官公署施設	国家施設・自治体行政施設 保安施設・通信施設
販売商業施設	スポーツ興行施設2・ 遊興施設2・宿泊施設	運輸施設	運輸施設・流通施設
	集合販売施設・一般店舗施設 ・サービス商業施設		保管施設・車庫施設
業務施設	業務施設・専門的業務施設 ・情報報道施設	供給・ 処理施設	供給施設・処理施設
工業施設	製造業施設・サービス工業施設	文教施設	学校施設1・文化施設1 ・宗教施設・記念施設
			学校施設2・各種教育施設 ・研究施設・文化施設2
			運動施設
住居施設	一戸建住宅	医療厚生施設	医療施設1・社会保護施設
	長屋建住宅		医療施設2・保健施設
	共同住宅		
農林漁業施設	農林漁業施設		
その他の施設	その他の施設		

注) 併用施設は主用途の色で塗潰し、従用途の色で縁取り

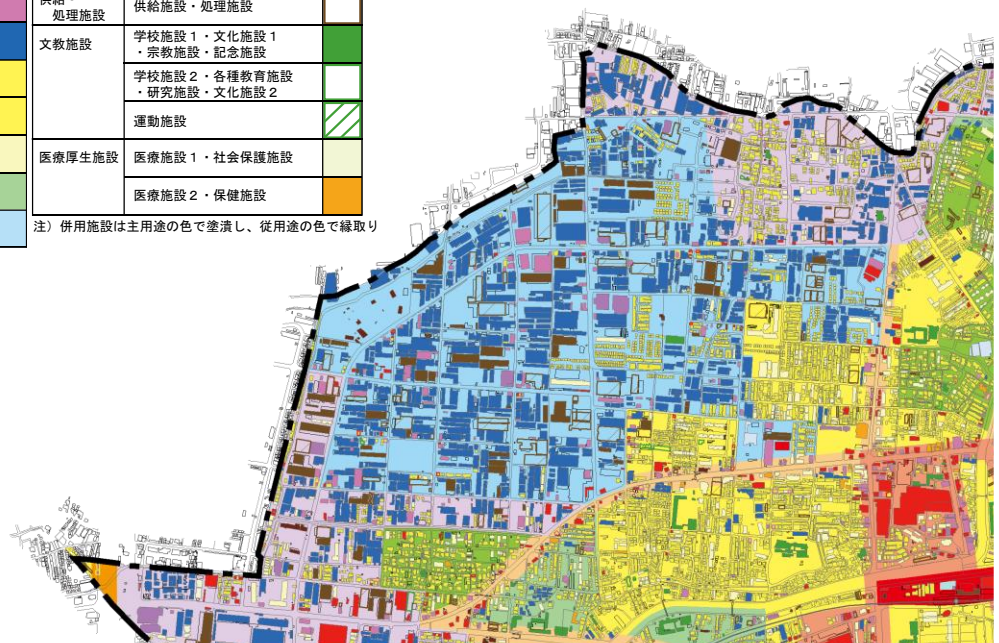


図 1-27 西北部地域の拡大図 (平成 30(2018)年)

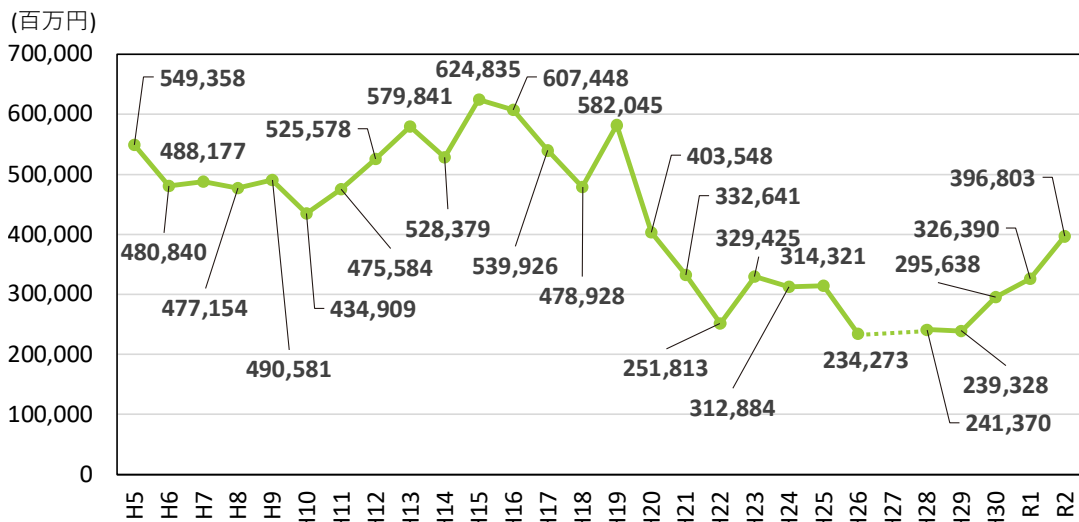


7. 産業の現状

本市には、企業など民間の事業所総数は約 5,000 事業所あり、その数は、大阪府内で 17 番目となっています。従業者 30 人未満の中小企業が 9 割を超えており、全体で約 5 万 1 千人の人々が働いています。

● 製造品出荷額等の推移

増減はあるものの平成 19(2007)年以降、製造品出荷額等は減少傾向にあるなか、近年は増加傾向にあります。最盛期ほどではありません。



※H5、7、10、12、15、17、20、28 年は、従業者数 3 人以下の事業所を含む

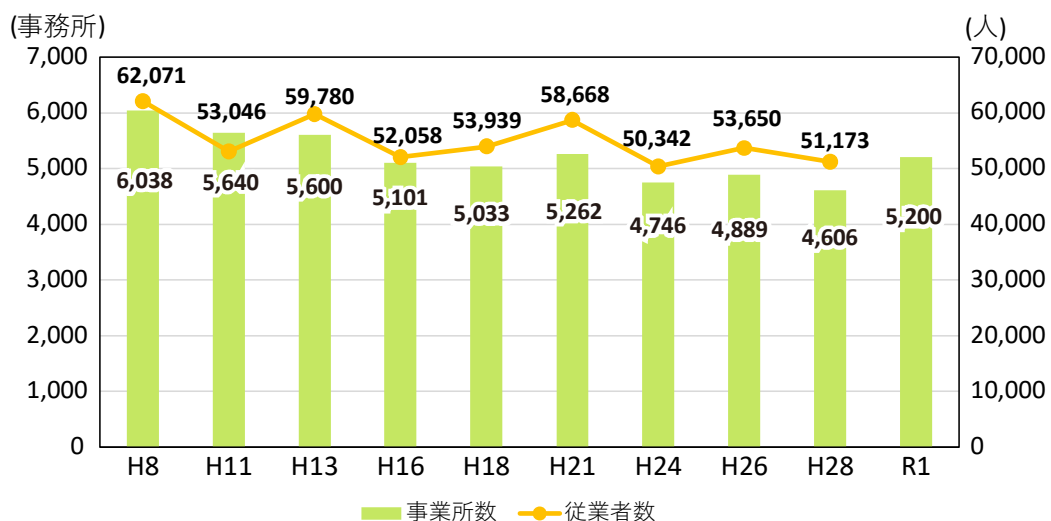
※H27 年は工業統計調査、経済センサス-活動調査ともに未実施

出典：大東市統計書 (R2 版)

図 1-28 製造品出荷額等の推移

● 事業所数と従業者数の推移

増減はあるものの平成 8(1996)年をピークに、事業所数および従業者数は減少傾向にあります。



※R1 年は、調査方法の変更等のため事業所総数のみ公表

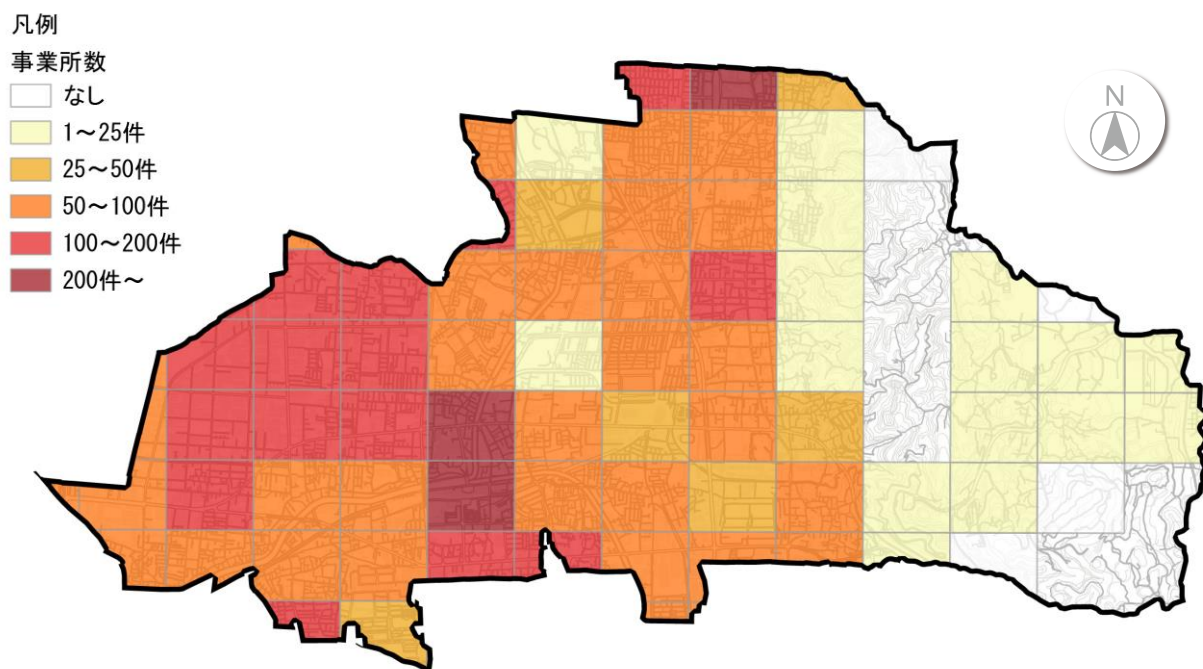
出典：大東市統計書 (R2 版)

図 1-29 事業所数と従業者数の推移



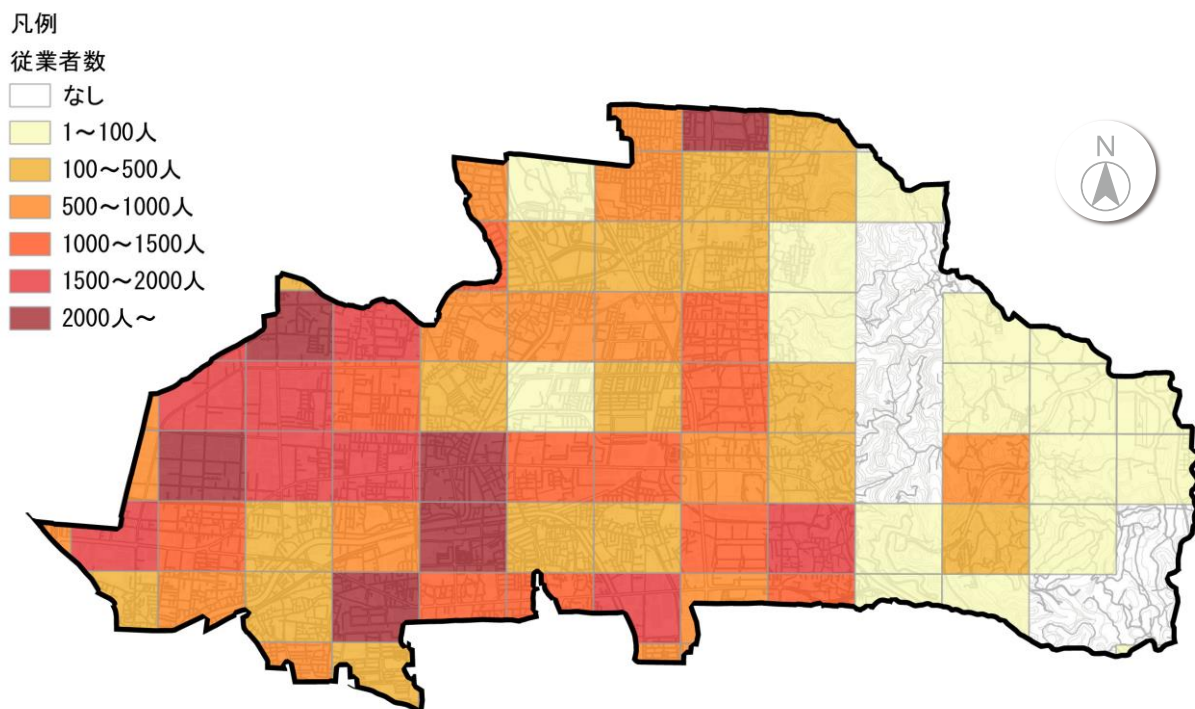
● **事業所数及び従業者数の市内分布**

市内北西部の工業地域及びＪＲ住道駅周辺において、事業者数及び従業者数ともに多いことがわかります。



出典：経済産業省（H28 経済センサス-活動調査）

図 1-30 事業所数



出典：経済産業省（H28 経済センサス-活動調査）

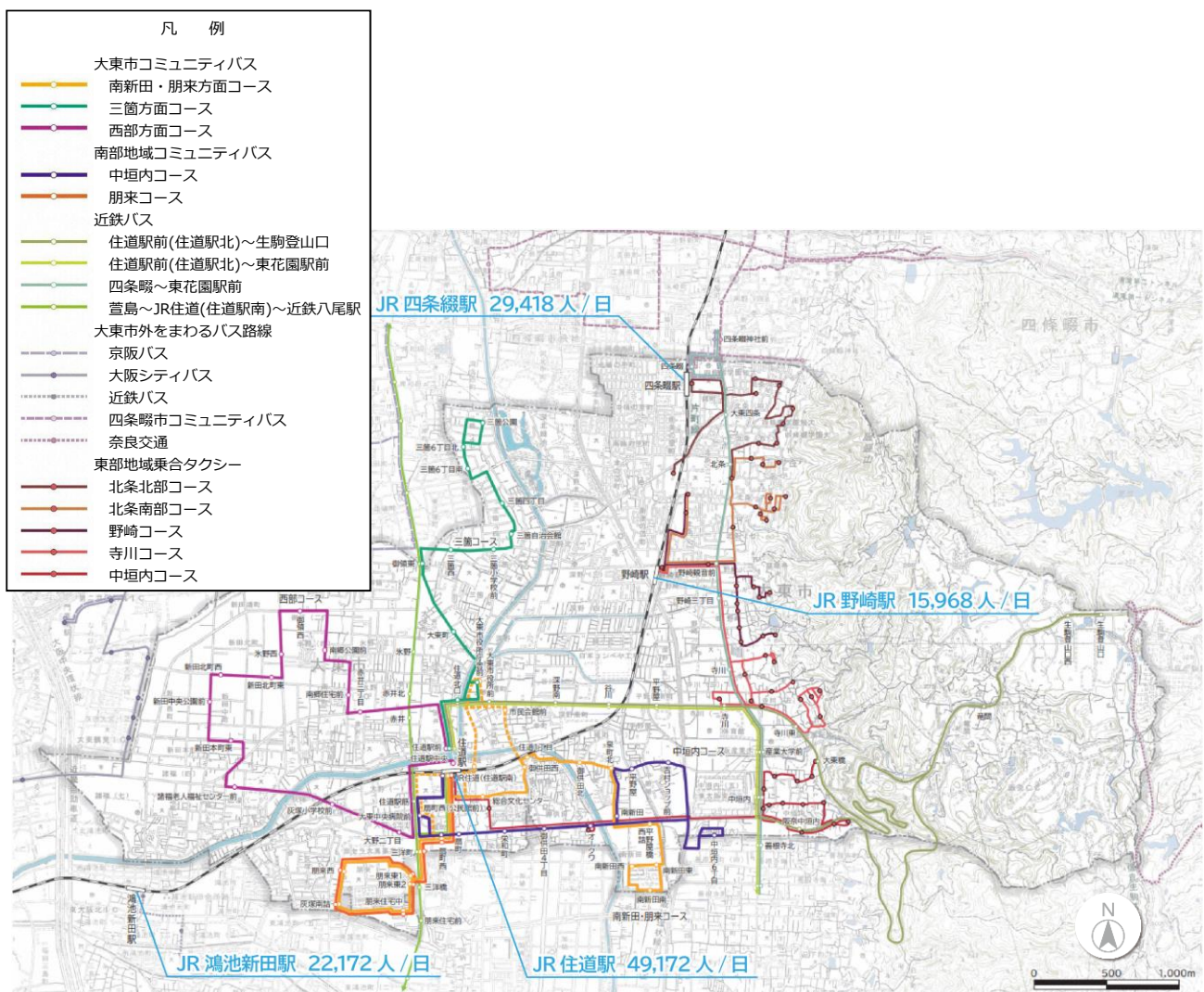
図 1-31 従業者数



8. 交通の現状と将来見通し

本市には JR 学研都市線（片町線）が市中心を縦断して通っており、市内に住道駅、野崎駅、四条畷駅の 3 駅が、市外の市域界付近に鴻池新田駅が立地しています。4 駅のうち、住道駅、四条畷駅は快速停車駅です。JR 住道駅の乗降客数は約 5 万人/日（令和 2(2020)年）であり、大阪市近郊の都市の中でも有数の乗降客数を誇ります。

路線バスについては、民間事業者（近鉄バス、京阪バス）が運行する路線バス、及び民営バスを補完するコミュニティバスがあります。コミュニティバス 4 コース（南新田・朋来方面コース、三箇方面コース、西部方面コース、南部地域コミュニティバス）をはじめ、多くの路線バスが住道駅を起終点としてネットワークを形成しています。また、急坂が多い東部地域等においては、デマンド型乗合タクシーを運行しています。



※乗降客数は、大阪府統計年鑑（R3 年度）の乗客数×2 として算出

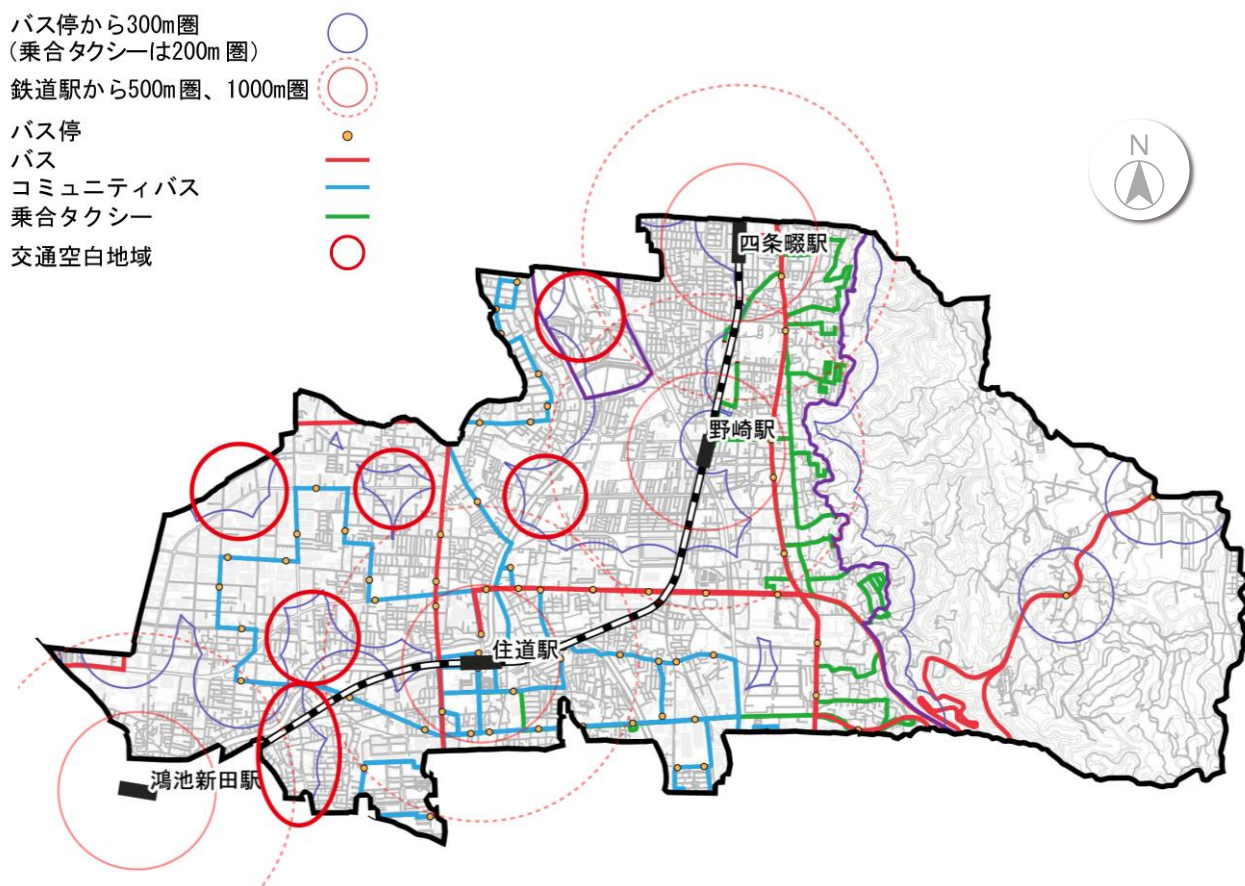
出典：大東市公共交通基本計画（R3.3）

図 1-32 大東市の公共交通網図（令和 2(2020)年 4 月現在）



鉄道駅及びバス停からの交通利用圏域を図化することで、交通空白地域を表した図面です。なお、J R 四
 条駅は市内に位置しますが、その駅勢圏は隣接する四條駅市が約半分を占めています。市外の J R 鴻池
 新田駅は、大東市域も駅勢圏となっており、本市内住民も利用しています。

鉄道、路線バス、コミュニティバス等をあわせた駅勢圏、バス停勢圏は、概ね本市を網羅していますが、西部
 地域の一部等で交通空白地域が残存しています。



出典：大東市公共交通基本計画（R3.3）をもとに作成

図 1-33 交通利用圏域・交通空白地域（令和 2(2020)年 4 月現在）



交通利用圏域・交通空白地域と令和 12(2030)年の人口を重ね合わせた図面です。令和 12(2030)年においても、交通利用圏域・交通空白地域のいずれにおいても人口密度が維持されると共に、高齢者も増加傾向にあります。

凡例

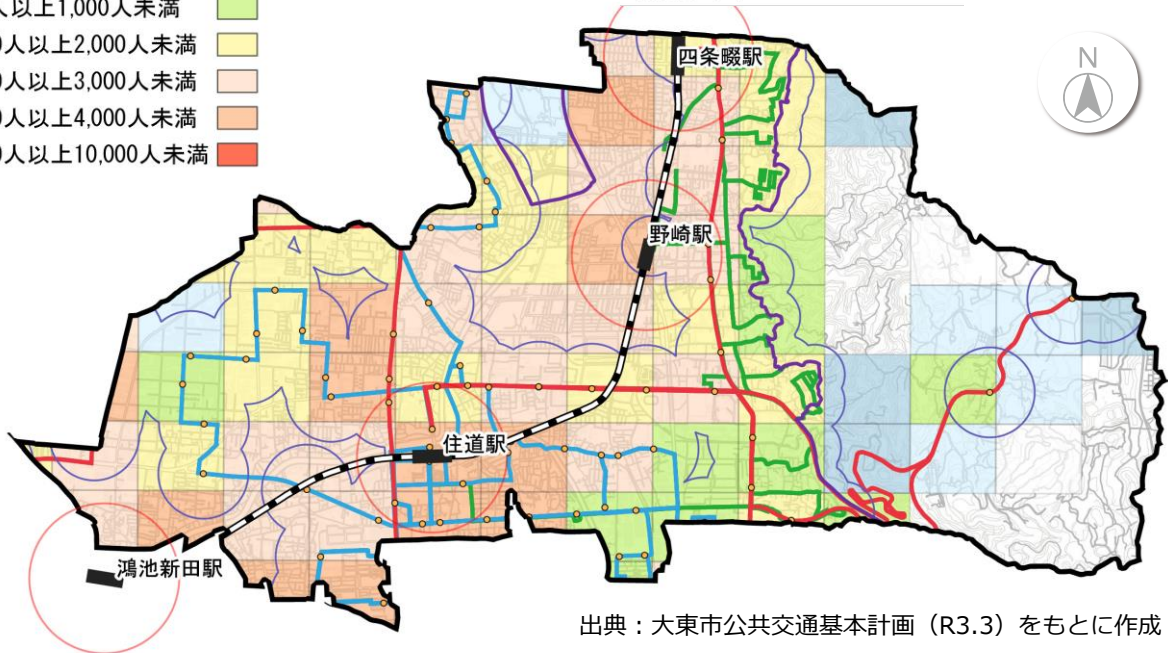
500m メッシュ人口

- なし
- 10人未満
- 10人以上250人未満
- 250人以上1,000人未満
- 1,000人以上2,000人未満
- 2,000人以上3,000人未満
- 3,000人以上4,000人未満
- 4,000人以上10,000人未満

- バス停から300m圏
(乗合タクシーは200m圏)
- 鉄道駅から500m圏

- バス停
- バス
- コミュニティバス
- 乗合タクシー

- バス
- コミュニティバス
- 乗合タクシー



出典：大東市公共交通基本計画（R3.3）をもとに作成

図 1-34 交通利用圏域と人口の重ね図（令和 12(2030)年）

凡例

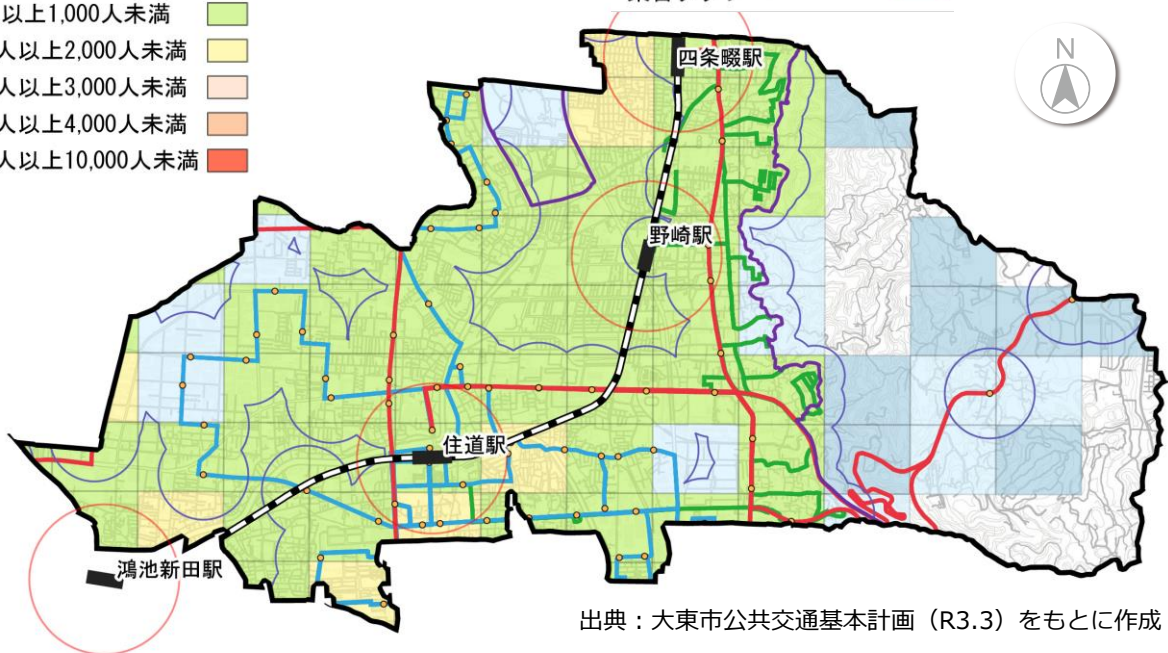
500m メッシュ人口

- なし
- 10人未満
- 10人以上250人未満
- 250人以上1,000人未満
- 1,000人以上2,000人未満
- 2,000人以上3,000人未満
- 3,000人以上4,000人未満
- 4,000人以上10,000人未満

- バス停から300m圏
(乗合タクシーは200m圏)
- 鉄道駅から500m圏

- バス停
- バス
- コミュニティバス
- 乗合タクシー

- バス
- コミュニティバス
- 乗合タクシー



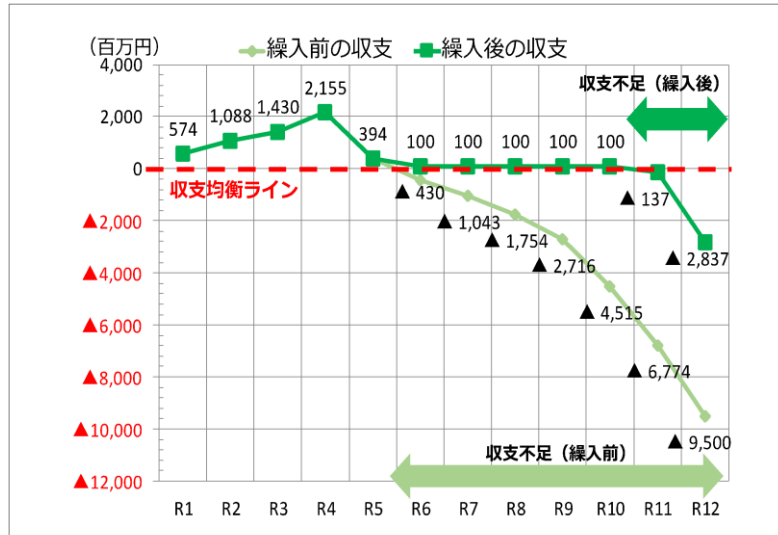
出典：大東市公共交通基本計画（R3.3）をもとに作成

図 1-35 交通利用圏域と高齢者人口の重ね図（令和 12(2030)年）



9. 財政の現状と将来見通し

本市の財政収支と将来見通しは、令和 6(2024)年度以降に発生する収支不足に対し、毎年度、財政調整基金を取り崩すことで令和 10(2028)年度まで黒字を堅持することができますが、令和 11(2029)年度に財政調整基金が枯渇し、収支不足が発生する見通し、収支不足が予測されています。

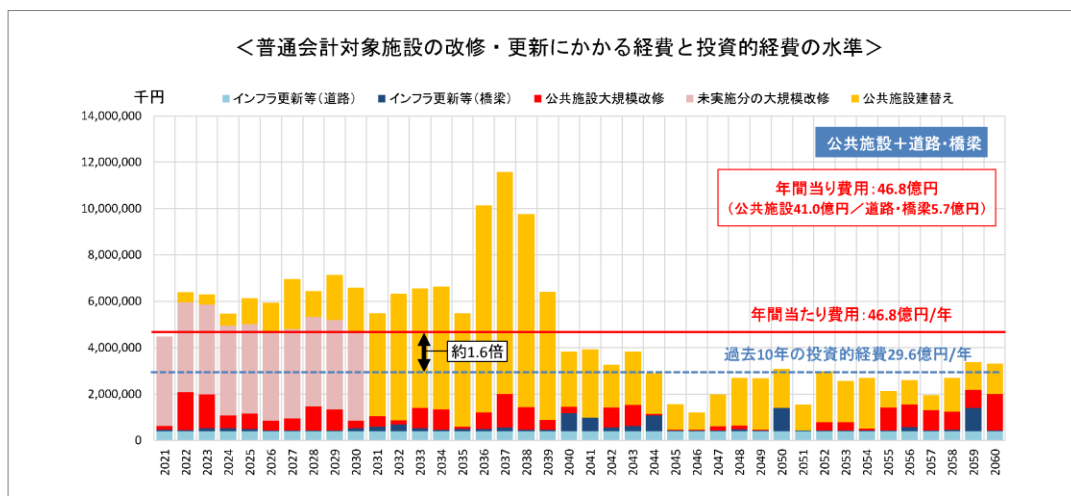


出典：大東市中期財政収支見通し (R4.7)

図 1-36 財政収支

普通会計対象施設（公共施設、道路・橋梁）の改修・更新等にかかる費用と投資的経費の水準を表したものです。今後 40 年間の費用総額として約 1,870 億円、年間あたり約 46.8 億円の費用がかかると見込まれています。

これに対し、改修や更新等に充てられる投資的経費の歳出動向をみると、平成 22(2010)～令和元(2019)年度の 10 年間では年間あたり 29.6 億円となっています。今後、2030 年代に学校施設等の建替えが集中し、更新費用等がピークを迎えると試算されており、財源不足が懸念されます。



出典：大東市公共施設等総合管理計画 (R4.3)

図 1-37 普通会計対象施設の改修・更新等にかかる費用と投資的経費の水準



10. 市民意識

大東市立地適正化計画の策定にあたり実施した市民アンケート調査（平成 28 年 1 月）、大東市の住まい・まちづくりに関するアンケート調査（令和 2 年 8 月）の結果による市民の意識は以下のとおりです。

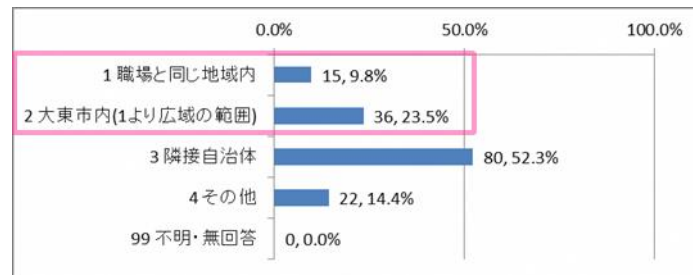
（1）市民アンケート調査結果（抜粋）

調査概要

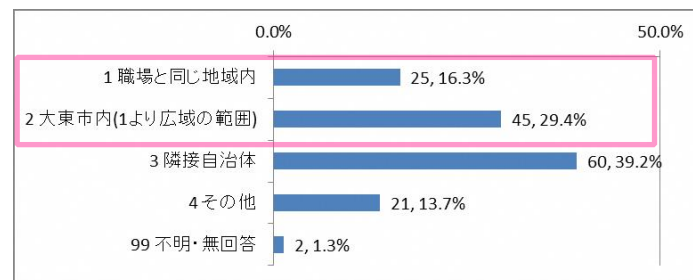
- 調査対象者：満 18 歳以上の男女
- 調査期間：平成 28(2016)年 1 月
- 調査方法：郵送による配布・回収
- 配布数：1,500（無作為抽出 ※ただし、エリア別人口比率に批准）
- 有効回収数：468（有効回収率：31.2%）

職住近接のニーズ

北西部の工業地域で働いている人のうち、自宅と職場が同じ地域にある人が約 1 割（9.8%）、自宅が大東市内の人が約 2 割（23.5%）となっています。また、職場に対する自宅の所在地（希望）は、職場と同じ地域に住みたいと希望する人が約 2 割（16.3%）、大東市内に住みたいと希望する人が約 3 割（29.4%）、合計約 5 割（45.7%）と職住近接に対するニーズが高くなっています。



（職場に対する自宅の所在地）



（職場に対する自宅の所在地（希望））

図 1-38 職住近接のニーズ



(2) 大東市の住まい・まちづくりに関するアンケート調査（抜粋）

調査概要

- 調査対象者：令和2年3月時点で20歳以上の市民
- 調査期間：令和2(2020)年8月
- 調査方法：郵送による配布・回収
- 配布数：2,000（無作為抽出）
- 有効回収数：710（有効回収率：35.5%）

通勤地、通学地

就業・就学している人のうち、大東市内に通勤・通学している人の割合は約4割（37.5%）となっています。また、通勤地・通学地が大東市外（大阪府内）と答えた人の割合は約6割（56.2%）、大阪府外と答えた人の割合は約1割（6.3%）となっています。

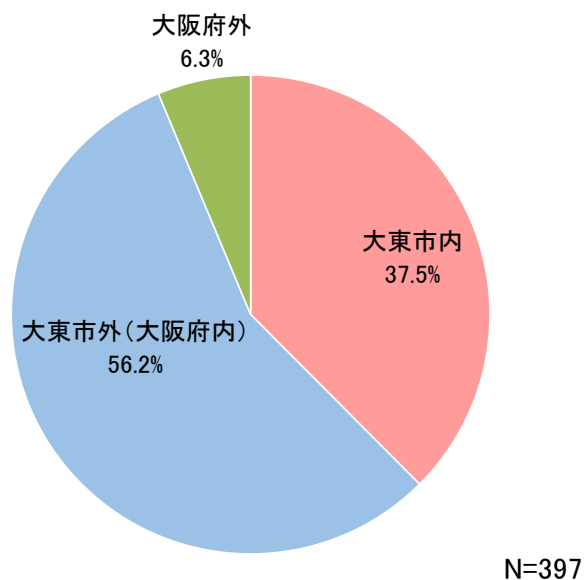


図 1-39 通勤地、通学地



居住に関するニーズ

現在の住まいに住み続けたい人の割合が最も多く、その割合は約7割（69.8%）となっており、大東市内の現在と異なる場所に住み替えたい人と合わせると8割以上（80.5%）と、多くの人がこれからも市内に住み続けたいと回答しています。

また、年齢が上がるにつれて現在の住まいに住み続けたい人の割合は高くなり、年齢が下がるにつれて市外に移り住みたい、市内の現在と異なる場所に住み替えたい人の割合が高くなっています。

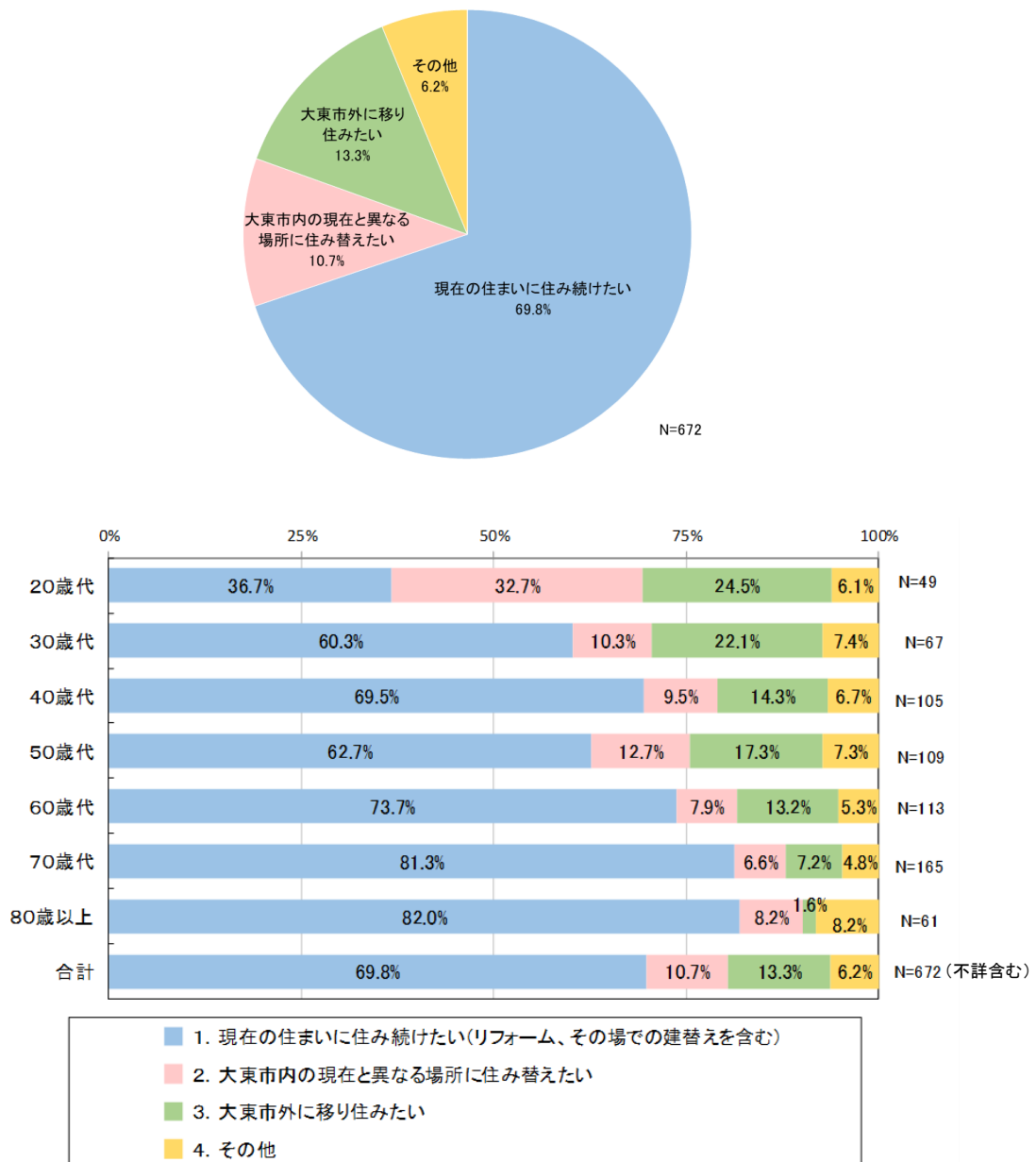


図 1-40 居住に関するニーズ



市民満足度

大きく「まち（12項目）」、「ひと（14項目）」、「しごと（3項目）」、「行政（3項目）」の4つに分類される計32項目に対する市民満足度のうち、市民の70%以上が「買い物などの日常生活の環境が整ったまち」に対して満足と回答しています。また、市民の50%以上が「公共交通の便利な（移動しやすい）まち」に対して満足と回答しています。

一方、市民の50%以上が「快適な歩行者空間や自転車走行空間が確保されたまち」に対して不満と回答しています。また、「歴史・観光資源や自然資源を活用した、市内外から訪れたいくなるような魅力あるまち」、「バリアフリー化等により高齢者、障害者など誰もが暮らしやすいまち」、「医療環境が充実したまち」などで、不満との回答の割合が高くなっています。

まち：都市景観や都市空間、生活を形成するもの

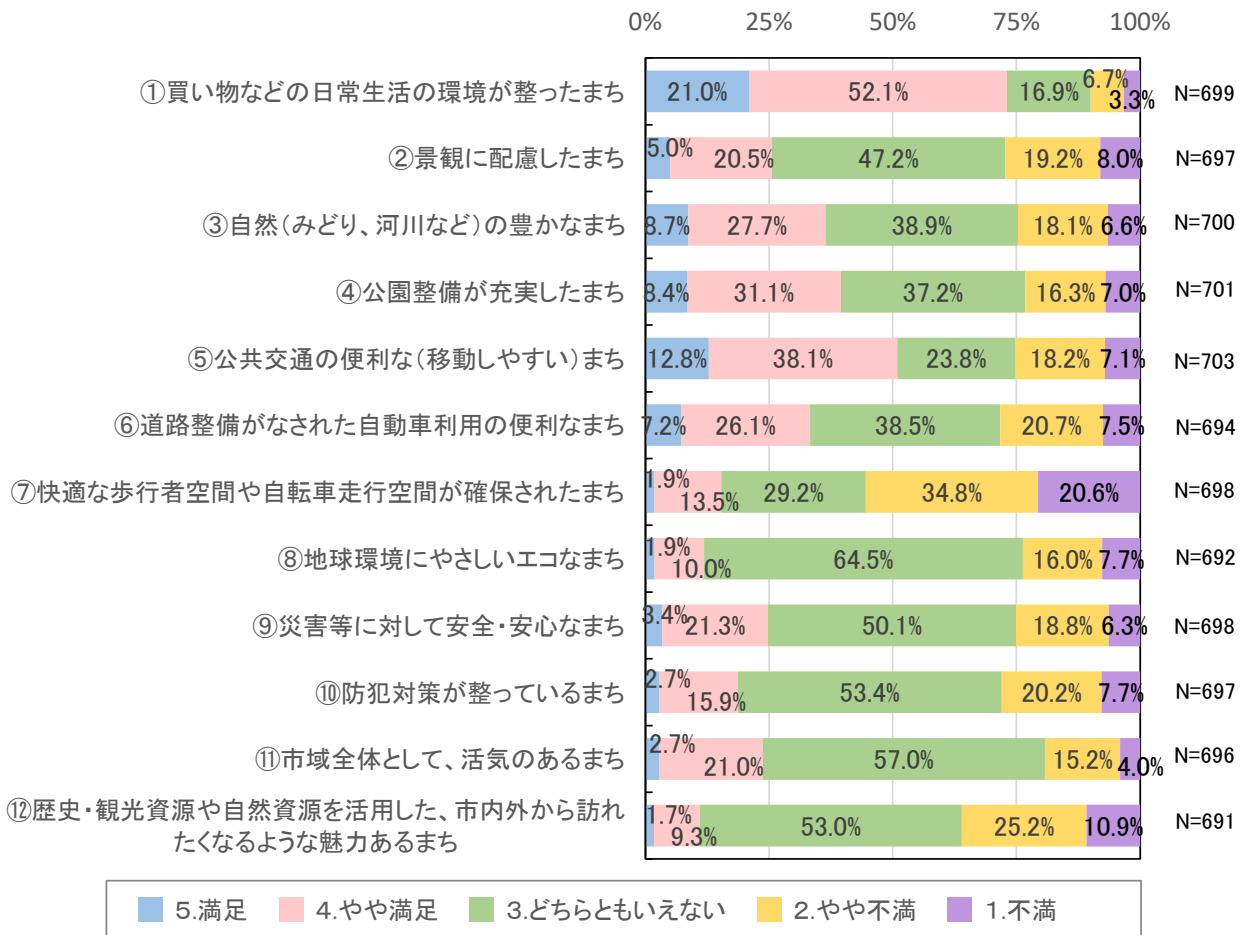


図 1-41 市民満足度（全項目の回答状況）（1）



ひと：人権や民度、健康など、住む人を形成するもの

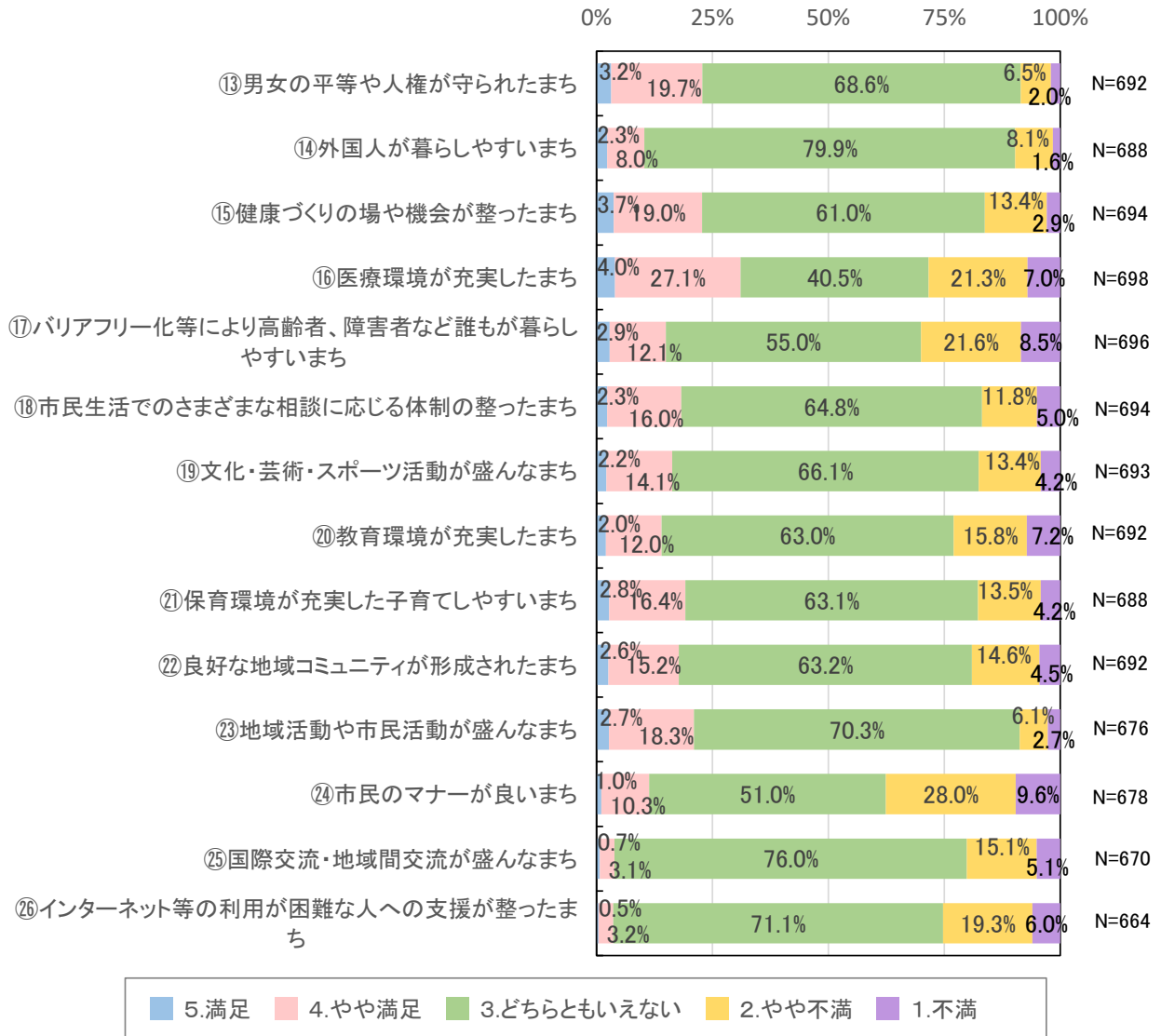
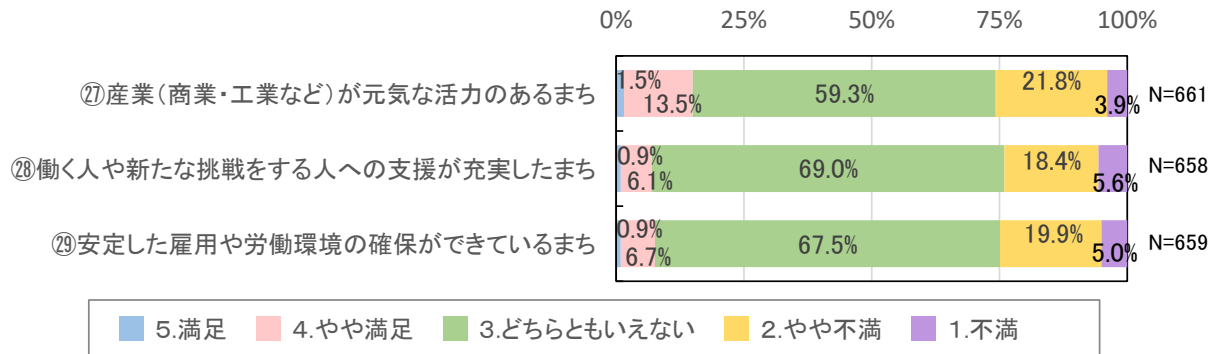


図 1-42 市民満足度（全項目の回答状況）(2)



しごと：働く場所を形成するもの



行政

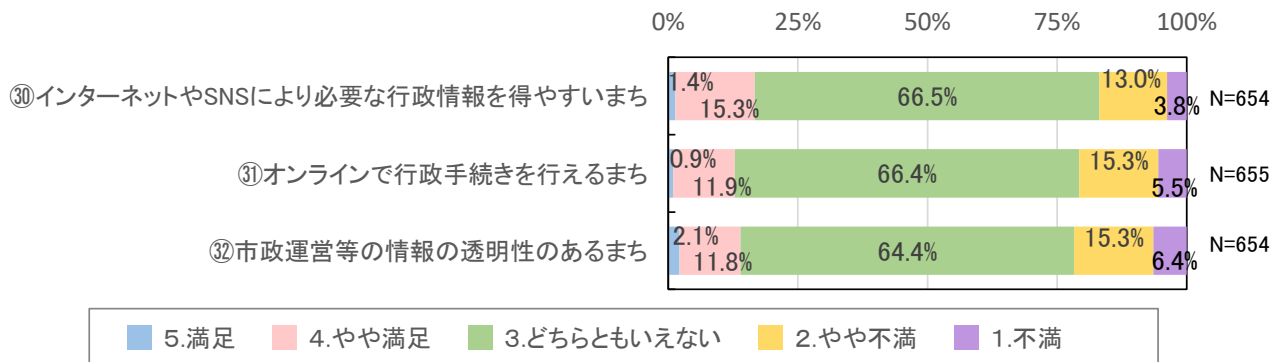


図 1-43 市民満足度（全項目の回答状況）(3)



11. 立地適正化計画における課題

本章では、人口、都市機能、空家、公的不動産、土地利用、産業、交通、財政、市民意識といった様々な視点で、本市の現状と将来見通しの整理を行いました。

これらを踏まえ、本市の持続可能性を確保するにあたり最も懸念される課題として、下記の3つを抽出しました。これらの課題を大東市立地適正化計画における主な課題とし、次章において、課題を解決するためのまちづくりの方針を示します。

● 子育て世代の転出超過による人口減少

国立社会保障・人口問題研究所による現状趨勢の将来人口推計によれば、年少人口の減少は市街化区域全体で顕著となっています。人口減少に歯止めをかけるためには、人口減少の主な要因である子育て世代の転出を食い止めるとともに、新たに呼び込むことが必要です。

特にJ R 四条駅周辺エリアにおいては、将来的な人口減少の懸念が強く、子育て世代に選ばれるまちづくりを進めることが必要です。

● まちなみの魅力の低下

本市の利便性については、鉄道駅周辺は様々な都市機能が集積しており、買い物などの日常生活の環境が整ったまちとして、市民の満足度が高くなっています。一方で、市内の空家率は年々上昇しており、特にJ R 四条駅や野崎駅の周辺で空家が多く発生している状況であり、まちの魅力や活力低下の一要因となっています。

また、まちで生活するにあたっては、「住居の身近にあることで生活の利便性が向上する都市機能」、「駅周辺等の都市の拠点となる地域に集約することで効率的なサービスが提供できる都市機能」等、様々な都市機能が必要です。本市が効率的で利便性の高い都市へと発展するためには、必要な都市機能を適正な場所に計画的に誘導して行く必要があります。空家については、解消に向けて市場に流通させるなどの住宅施策を講じるとともに、低未利用の公的不動産については、まちづくりへ活用することでまちのにぎわいを創出して行くことが必要です。

● 市の経済の中核をなす第二次産業の低迷

本市西北部エリアにおいては、従前より工業系の用途地域が指定されており工場等の立地が図られてきました。しかし、近年においては第二次産業の低迷等から一部において住宅開発が進み、住宅と工場が混在することにより、工場の操業環境が脅かされているところです。また、近年の第二次産業を取り巻く情勢や開発の動向を踏まえると、今後も工業地域内において住宅開発が進むことが想定されます。

以上を踏まえ、西北部エリアにおいては、工業地域内で住宅と工場の調和が図られるよう、当該エリアのまちづくりの方向性を示すと共に、産業振興施策等をあわせて実施することで第二次産業の振興を図ることが必要です。

