

近畿コンパクトシティガイドンス【概要】

背景と目的

人口減少、超高齢化に対応し、国土交通省では、コンパクトシティ+ネットワークの取組を推進しています。一定区域内の人口密度を維持することで、高齢者等が医療・福祉施設、商業施設へのアクセスなど利便性を向上するものです。こうした取組を推進し、また効果等をわかりやすく「見える化」するため、近畿コンパクトシティガイドンスを作成しました。

分析の内容

都市の基本要素／社会増減率※1、高齢者人口比率※2、交通手段分担率※3

※3つの指標の上位、下位に卓越する市を選定し、6パターンの都市モデルを定義

①社会増都市、②社会減都市、③低高齢化都市、④高高齢化都市、⑤高公共交通都市、⑥高自動車交通都市

市勢指標／DID人口比率※4、財政力指数、労働力人口増加率、戸建て住宅築45年以上割合、公示地価平均値

都市の評価指標／生活サービス(医療・福祉・保育所・商業)の徒歩圏人口カバー率・施設の利用圏平均人口密度、高齢者外出率、空き家率、平均住宅宅地価格、財政力指数、市民一人当たり自動車CO2排出量等

《分析手法》管内全120市の指標一覧、都市の基本要素と市勢指標・都市の評価指標との相関関係、及び都市モデル(都市の基本要素)の検証

※1 H17からH22にかけ当該年の転入者数から転出者数を減じて人口で除した割合。

※2 H22時点における全人口における高齢者人口(65歳以上)の割合。

※3 都市の発生集中交通量の内、自動車、自転車・徒歩、公共交通の分担率

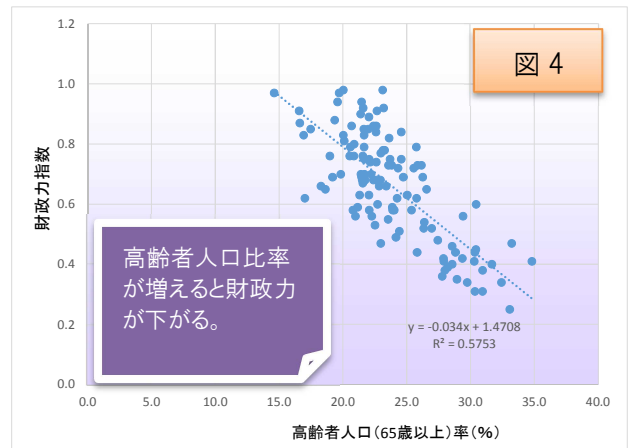
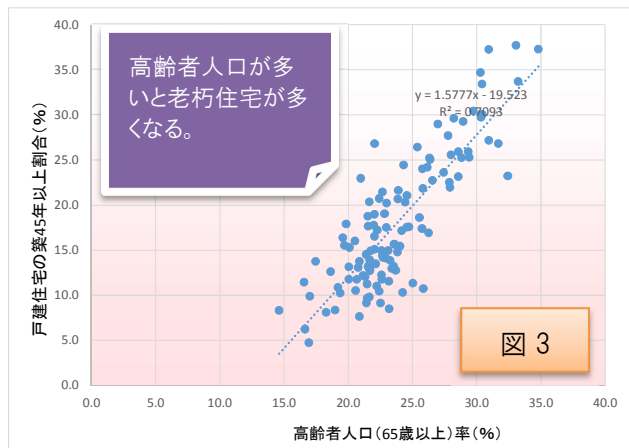
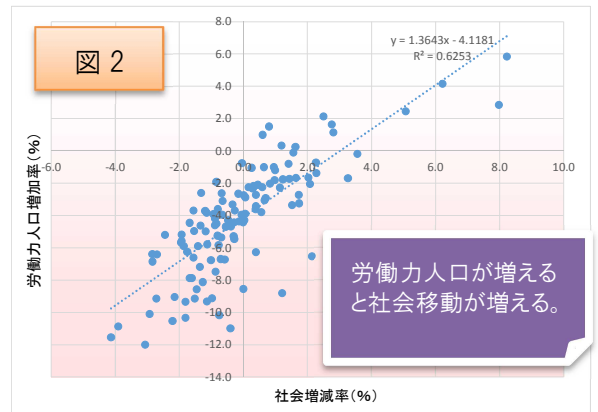
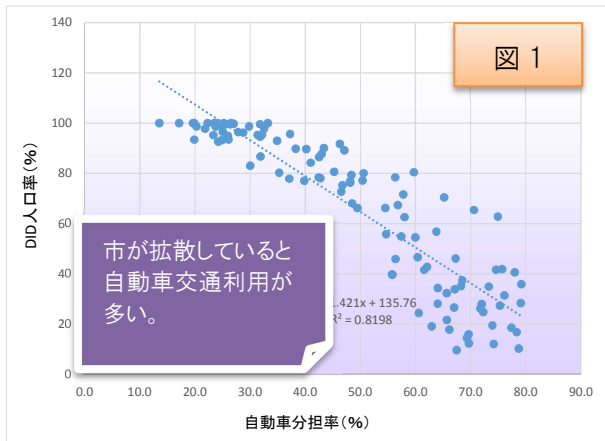
※4 総人口に対するDID(人口集中地区)内の人口の割合

主な指標の相関結果

以下の相関結果は、管内全120市のデータを基にしています。

市勢指標の相関

DID人口比率と公共交通分担率(図1)、社会増減率と労働力人口増加率(図2)、高齢者人口比率と戸建て住宅築45年以上割合(図3)に高い相関があった。



主な指標の相関結果

都市の評価指標の相関

- ① 医療、福祉、商業など生活サービス水準は、交通手段分担率の相関が最も高く、次いで高齢者人口比率に相関があった。社会増減率は、財政力指数以外に相関がなかった。なお、図 5 では、社会増都市と社会減都市に傾向が見受けられるが、これは市の低高齢化、高高齢化が反映されたものと考えられる。
- ② 空き家率は、高齢者人口比率と相関があるが、その他の指標には相関がなかった。
- ③ 市民一人当たり歳出額、財政力指数は、高齢者人口比率(及び生産年齢人口比率)との相関が高い。
- ④ 自動車総走行台キロや自動車 CO₂ 排出量は自動車分担率と相関が高い。

総括

人口が拡散すると自動車交通は増え(図 1)、自動車交通が増えると生活サービス水準や行政経営、環境の評価がさがる(表 1)ことから、高い生活サービス水準等確保するためにはコンパクトシティと公共交通の必要性がうかがえます。

高齢者人口比率が上
がると空き家も増える。

生産年齢人口比率が上
がると財政力が上がる。

表 1	医療サービス		福祉・保育サービス					商業サービス			産業		住宅		行政経営			環境		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
	医療施設の 徒歩圏 人口カバー 率 (%)	医療施設の 利用圏 平均人口 密度 (人/ha)	高齢者の 外出率 (%)	福祉施設の 徒歩圏 人口カバー 率 (%)	福祉施設の 利用圏 平均人口 密度 (人/ha)	高齢者福 祉施設の 1km圏域高 齢者人口カ バー率 (%)	保育所の 徒歩圏0~ 5歳人口カ バー率 (%)	商業施設の 徒歩圏 人口カバー 率 (%)	商業施設の 利用圏 平均人口 密度(商業) (人/ha)	買物への 移動手段 における徒 歩の割合 (%)	従業者一 人当たり第 三次産業 売上高 (百万円/ 人)	都市全域 の小売商 業床面積 あたりの売 上高(小売 商業床効 率) (万円/人)	空き家率 (%)	平均住宅 宅地価格 (DID地区 内平均値) (円/㎡)	市民一人 当たり税収 額 (万円/人)	市民一人 当たりの歳 出額 (万円/人)	財政力 指数	自動車総 走行台キ ロ(市民一 人当たり) (台キロ/ 人)	自動車 CO ₂ 排出 量(市民一 人当たり) (tCO ₂ / 人)	
社会増減率(%)	0.29	0.12	0.37	0.22	0.11	0.26	0.20	0.28	0.11	0.21	0.04	0.17	-0.39	0.36	0.35	-0.34	0.50	-0.19	-0.14	
年齢階層 割合(%)	年少人口 (15歳未満)	0.31	0.05	0.33	0.23	0.05	0.28	0.22	0.29	0.05	0.00	-0.01	-0.06	-0.48	0.18	-0.48	0.45	-0.19	-0.10	
	生産年齢人口 (15~65歳未満)	0.71	0.52	0.62	0.67	0.52	0.68	0.46	0.73	0.52	0.49	0.33	0.31	-0.48	0.40	-0.74	0.77	-0.61	-0.48	
	高齢者人口 (65歳以上)	-0.66	-0.42	-0.59	-0.60	-0.42	-0.63	-0.48	-0.67	-0.42	-0.38	-0.25	-0.21	0.55	-0.46	-0.38	0.74	-0.76	0.54	0.41
交通手段 分担率 (%)	公共交通 (鉄道・バス)	0.65	0.75	0.64	0.68	0.75	0.65	0.53	0.67	0.76	0.85	0.42	0.57	-0.28	0.81	0.38	-0.39	0.56	-0.63	-0.66
	自転車・徒歩	0.78	0.87	0.69	0.76	0.88	0.72	0.71	0.77	0.88	0.72	0.42	0.53	-0.22	0.72	0.32	-0.47	0.52	-0.72	-0.66
	自動車	-0.82	-0.91	-0.76	-0.82	-0.91	-0.79	-0.70	-0.82	-0.92	-0.87	-0.45	-0.62	0.27	-0.85	-0.36	0.49	-0.58	0.77	0.75

0.7以上	高い正の相関
0.4~0.7未満	中程度の正の相関
-0.7~0.4以下	中程度の負の相関
-0.7以下	高い負の相関

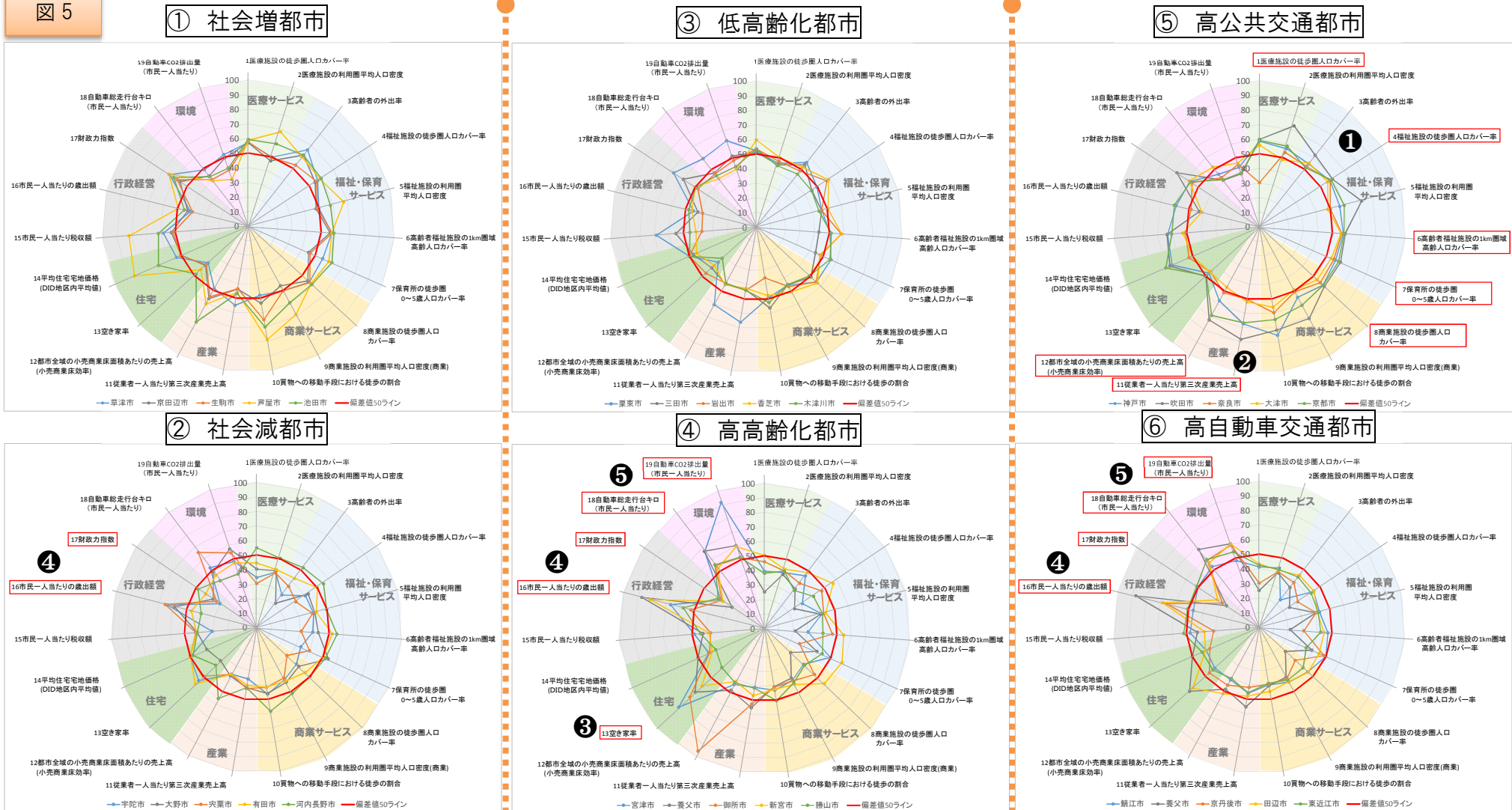
公共交通分担率が上がると、生活サービス水準が上がり、高齢者の外出率も上がる。産業にも好影響。

自動車分担率が上がるとCO₂排出量は上がる。

都市モデル別の評価指標の比較

- ① 高公共交通都市は、生活サービス水準(医療、福祉、商業)が高い。
- ② 高公共交通都市は、第3次産業売上高、小売商業床面積あたりの売上高など産業水準が高い。
- ③ 高高齢化都市は、空き家率が高い。
- ④ 高高齢化都市は、市民一人当たり歳出額、財政力指数など行政経営が最も悪く、また、高自動車交通都市、社会減都市も悪い。
- ⑤ 高自動車交通都市は、自動車走行台キロ、自動車CO2排出量が最も高く、また、高高齢化都市も高い。

図 5



※空き家率、市民一人当たりの歳出額、自動車CO2排出量(市民一人当たり)は偏差値が高いほど状況が悪化することを示す。
 ※平均住宅宅地価格(DID内平均値)は、栗東市、岩出市、木津川市、養父市、京田辺市、宇陀市、穴栗市、有田市、京丹波市については昭和45年にDIDが存在しないため指標がないが、見やすさを考慮して偏差値50を入れている。
 ※偏差値50ラインは、近畿管内の全120市の平均値である。