
池田市立地適正化計画

平成 31（2019）年 3 月

池 田 市

<目 次>

序章 立地適正化計画とは	1
1 立地適正化計画の位置づけと役割.....	1
2 立地適正化計画の計画期間・対象区域.....	7
第1章 池田市の都市構造上の課題	8
1 池田市の現況	8
1-1 人口	9
1-2 土地利用	21
1-3 都市機能	30
1-4 交通	52
1-5 災害	57
1-6 財政	62
1-7 (参考) 都市構造に関する現状の評価・分析.....	68
2 将来見通し	71
3 市民意識に見る都市構造上の課題.....	88
4 池田市における都市構造上の課題.....	105
第2章 立地の適正化に関する基本的な方針	106
1 まちづくりの方針(ターゲット)	106
2 課題解決のための施策・誘導方針(ストーリー)	109
3 めざすべき都市の骨格構造.....	111
第3章 誘導区域等	114
1 誘導区域等の考え方.....	114
2 都市機能誘導区域・誘導施設.....	117
3 居住誘導区域	122
第4章 誘導施策	134
1 誘導施策の基本的な考え方.....	134
2 誘導施策	135
3 届出制度	143
4 公的不動産(PRE)の活用方針.....	146

5 低未利用地の集約等による利用の促進と身の回りの公共空間の創出.....	147
---------------------------------------	-----

第5章 計画の進行管理..... 150

1 立地の適正化に関する評価指標.....	150
2 計画の進行管理と評価.....	152

序章 立地適正化計画とは

1 立地適正化計画の位置づけと役割

(1) 立地適正化計画策定の背景と目的

①本市の都市づくりの歩み

池田市は、大阪府の北西部、大阪都心から北へ 16 kmほどのところに位置し、西部は猪名川をはさんで兵庫県川西市と接しています。市域は東西に約 3.8 km、南北に約 10.3 kmと南北に細長く、面積は 22.14km²と、非常にコンパクトな都市として形成されてきました。

大阪都心とは阪急電鉄宝塚線や国道 176 号、阪神高速道路 11 号池田線など幹線交通網で結ばれている他、市の南端には大阪国際空港があり、広域的な交通の結節点でもあります。

市内には、猪名川、余野川、箕面川等の河川が流れ、これらの河川の堆積作用によって形成された段丘地形や低地な地形が広がっています。また、標高 300～400m 前後の五月山が分布しており、自然環境に恵まれた地域です。



図 0-1 池田市の位置図

本市は、古くは京都と西国各地とを結ぶ西国街道や大阪と能勢を結ぶ能勢街道などにより交通の要衝として発展し、多彩な文化が開花しました。明治 43 (1910) 年には、箕面有馬電気軌道 (現阪急電鉄) の開通と同時に、わが国で初めての電鉄会社による本格的な郊外型分譲住宅として室町住宅の分譲が開始、沿線での住宅地開発が進みました。その後は、大阪都市圏の衛星都市として都市整備が進展、市街地が拡大し、高度経済成長に伴って人口が急増、あわせて猪名川沿いに内陸工業地区が形成され、産業都市としても大きく発展しました。

本市では、市の最上位計画である第 6 次総合計画において、『「私」が創る「地域」と育てる誇りに思えるまち ～豊かな自然を守り、遊ぶ 歴史に学び、集う にぎわいが人と人をつなぎ、

豊かで美しい心が育まれるまち〜』を将来像に据え、各種施策を展開してきました。

都市づくりの面においては、第6次総合計画を空間面から実現する計画として、平成24(2012)年7月に都市計画マスタープランを改訂(平成30(2018)年9月一部見直し)し、「“生活圏”を中心としたコンパクトな都市構造の形成」「住宅地の人口減少・高齢化に対応したまちづくり」「池田の良好な資源を活かした景観・環境まちづくり」「災害に強い安全・安心のまちづくり」の4つの力点を設定し、都市づくりの各種施策を進めてきました。

②人口減少・高齢化等を背景とした持続的な都市づくりへの要請

一方で、2050年を見据えた国土づくりの理念や考え方を示す、国土のグランドデザイン2050(平成26年7月国土交通省策定)において、我が国は「急速に進む人口減少」と「巨大災害の切迫」の2つの大きな危機に直面しているとされ、これらに対応していくため、「多様性(ダイバーシティ)」、「連携(コネクティビティ)」、「災害への粘り強くしなやかな対応(レジリエンス)」の3つの基本理念のもと、「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進していくこととされています。

また、都市内部の小さな敷地単位で、空き地、空き家等の低未利用地が散発的に発生する「都市のスポンジ化」が進行することが、持続可能な都市構造への転換に向けた「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組を進める上で重大な支障となるとされており、発生したスポンジ化への対処のほか、まだ顕在化していない地域での予防的な措置をあわせ、都市計画上の課題として対策を講じる必要があるとされるようになりました。

③「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の取り組み

今後の急速な人口減少・高齢化において、いかに道路、水道、下水道や公共建築物などの老朽化へ対応していくか、医療、福祉、子育て支援、商業などの生活サービスを維持していくかが全国的な課題となっており、この課題に対処すべく、平成26(2014)年8月に、都市再生特別措置法(平成14年法律第22号。以下「法」という。)が改正され、立地適正化計画制度が創設されました。

立地適正化計画は、人口密度の維持、医療、福祉、商業、その他の居住に関連する施設の計画的配置及び公共交通の維持・充実を図るための計画であり、行政・住民・民間事業者が一体となり「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方に基づく持続可能なまちづくりの実現を推進することを目的としています。

立地適正化計画の概要

立地適正化計画は、持続可能なまちづくりを進めるため、将来の人口を想定しながら、市全体でみた居住機能や生活を支える都市機能（商業、医療・福祉等）の配置・誘導並びに公共交通機能の充実をめざした包括的な計画です。

〈計画の特徴〉

■都市計画と公共交通の一体化

居住や生活を支える都市機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通との連携により、誰でも歩いて、もしくは公共交通で生活サービスにアクセスができる『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めます。

■まちづくりへの公的不動産の活用

人口の減少、財政状況の悪化や道路、水道、下水道、公共建築物といった公共施設の老朽化等を背景とした、公共施設の見直しと連携し、将来のまちのあり方を見据えた公共建築物の再配置や公共が所有する土地や建物を活用した民間機能の誘導を進めます。

■市街地空洞化防止のための選択肢

住宅や民間施設の立地を緩やかにコントロールでき、空き家や空き地の増加による市街地空洞化防止のための新たな選択肢として活用することが可能です。

■都市計画と民間施設誘導の融合

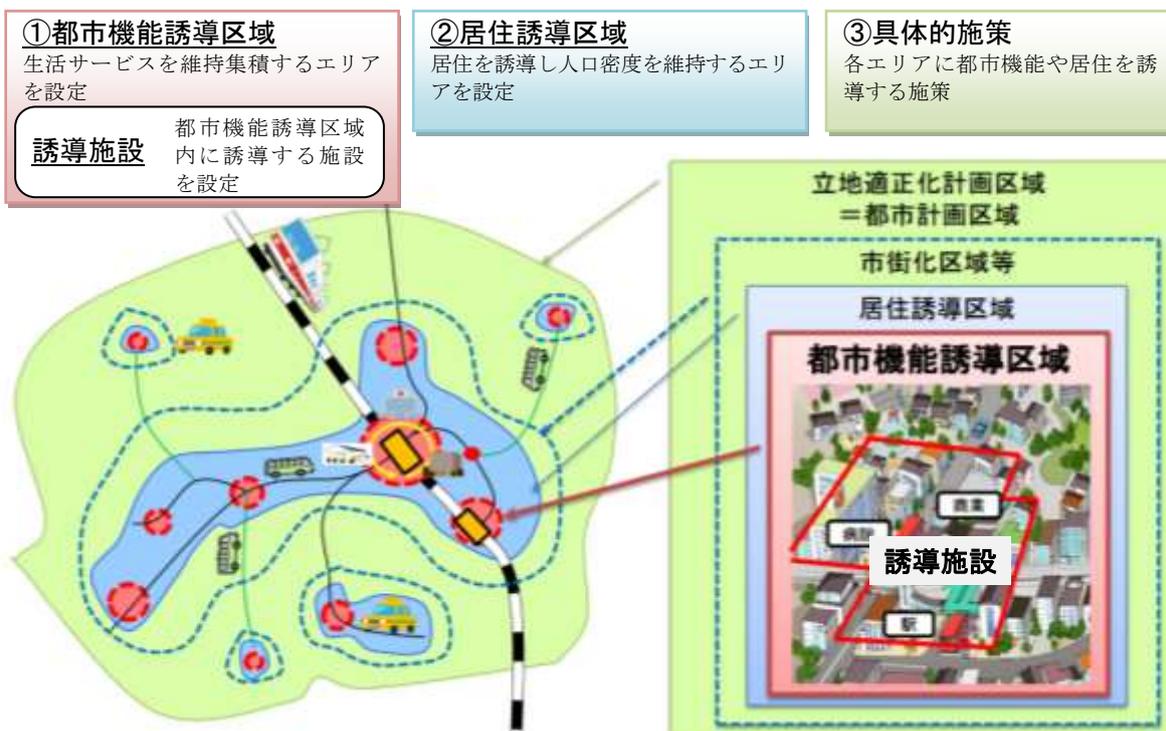
民間施設の整備に対する支援や立地を緩やかに誘導する仕組みを用意し、従来の土地利用規制や道路等基盤施設の整備といった都市計画とあわせて、新しいまちづくりが可能です。

■時間軸をもったアクションプラン

計画の達成状況を評価し、状況に合わせて、都市計画や居住誘導区域を不断に見直すなど、時間軸をもったアクションプランとして運用することで効果的なまちづくりが可能です。

■市町村の主体性と都道府県の広域調整

計画の実現には、隣接市町村との協調・連携が重要です。都道府県は、立地適正化計画を作成している市町村の意見に配慮し、広域的な調整を図ることとなっています。



④本市における立地適正化計画策定の背景・目的

人口減少・高齢化の状況は、本市にとっても例外ではありません。

池田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン(平成28年2月策定)によれば、本市の総人口は、平成22(2010)年以降は減少期に入り、国立社会保障・人口問題研究所(以下「社人研」という。)の推計では、平成52(2040)年には91,537人まで減少すると見込まれており、中長期的には人口減少は避けられない状況にあります。

加えて、平成22(2010)年と平成52(2040)年を比較すると、高齢者人口の割合は約6割増加し36.1%に、生産年齢人口の割合は約2割減少し52.7%に、年少人口の割合も約2割減少し11.2%になると見込まれており、人口構造も現在から大きく変化することが予測されています。

都市計画マスタープランにおいても、都市づくりの力点として、こうした人口減少・高齢化等の状況を予測の上、「“生活圏”を中心としたコンパクトな都市構造の形成」「住宅地の人口減少・高齢化に対応したまちづくり」などを力点に位置づけてきましたが、今後急激に進行する人口減少・高齢化に対処するため、より踏み込んだ対応が求められる状況にあります。

本市においては、市域が十分コンパクトであり、利便性の高いバス交通網が整っている現状がありますが、将来の持続可能な都市形成に向け、都市の「なかみ」の機能更新・機能導入を図り、新しいまちの価値・人の流れを生み出しながら、都市空間の質を高め、市民の暮らし・事業活動をより良いものにしていくため、この立地適正化計画を活用します。

概ね20年後を見据えた人口や土地利用、公共交通、生活に必要な施設などの現状分析や将来予測を行い、都市づくりの課題をより明確にし、必要となる都市機能や居住機能の配置や誘導の考え方を踏み込んで示し、質的な向上を実現することで、都市計画マスタープランに示した持続的な都市づくりを推進していくものとします。

(2) 立地適正化計画の位置づけ

①上位・関連計画との関係

立地適正化計画は、人口減少・少子高齢化に対応したまちづくりを進めるため、居住や都市機能に関する包括的な計画として定めるものであり、都市計画マスタープランの高度化版として、都市計画マスタープランと調和を保つこととされています。そのため、本市の都市計画マスタープランにおける考え方を基本として、定めることとします。

加えて、本市の最上位計画である第6次池田市総合計画に加え、池田市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成28年3月策定）、池田のまち みんなまとめてテーマパーク構想（平成30年5月策定）等、商業、医療・福祉、子育て、公共交通、公共施設等、まちづくりに関する多様な分野と連携・整合した計画として定めます。

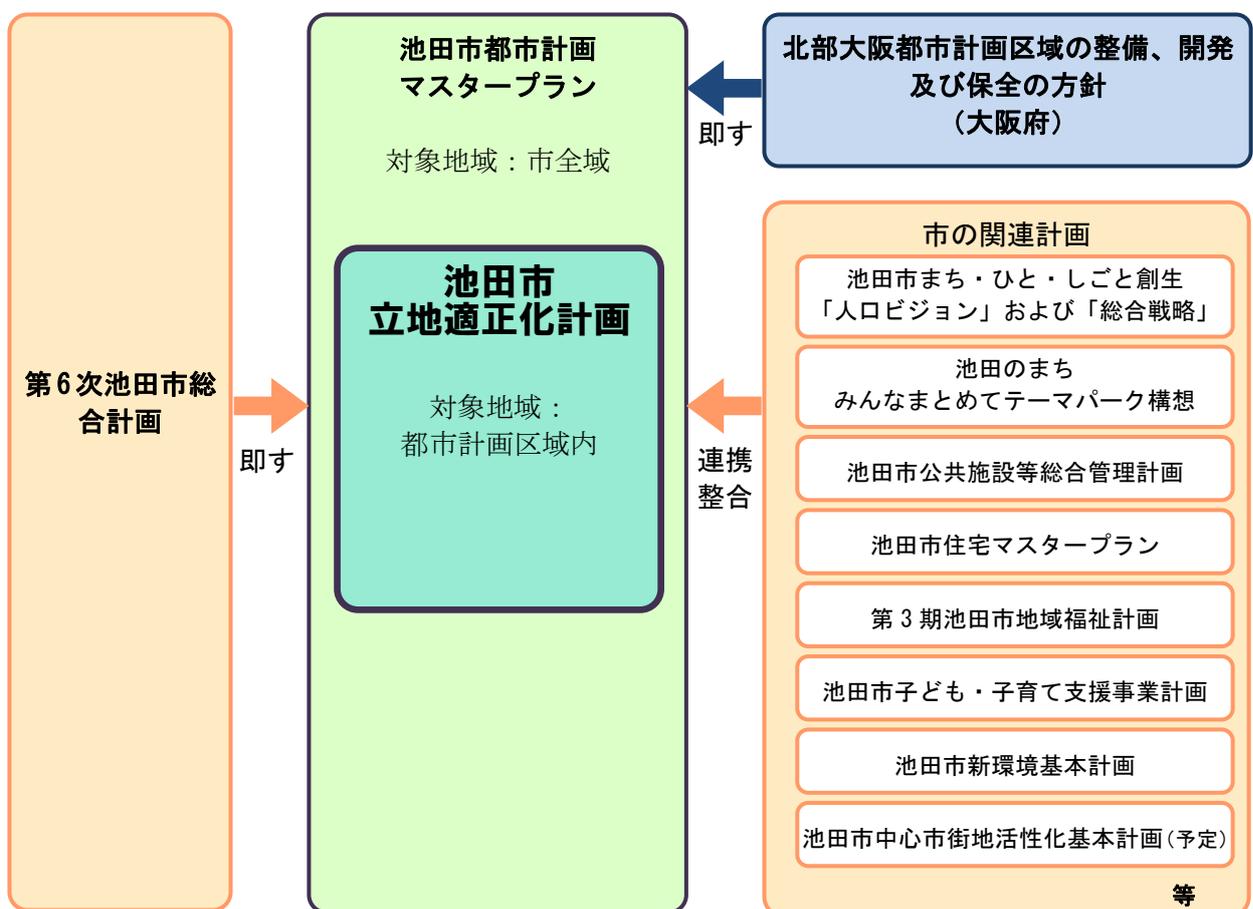


図0-2 池田市立地適正化計画における主な上位・関連計画等との関係

②立地適正化計画と中心市街地活性化基本計画との連動

本計画と同時期に、本市における中心市街地の活性化に向けた計画である池田市中心市街地活性化基本計画を検討し、一体的に取り組んでいくこととしています。

これは、少子高齢化、消費生活等の状況変化に対応して、中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進すべく、市が基本計画を策定し、地方公共団体、地域

住民及び関連事業者が相互に密接な連携を図った上での主体的に取り組みに対して、国が集中的かつ効果的に支援を行う制度です。

本市においては、この機会を捉えて、立地適正化計画における都市計画と、中心市街地活性化基本計画における商業・観光振興等を連動させ、本市の実情にあわせて活用することで、都市機能の更新と民間の事業誘発をセットで導入し、もって、持続可能な都市づくりを実現するものとします。



図 0-3 池田市立地適正化計画と中心市街地活性化基本計画との連動

2 立地適正化計画の計画期間・対象区域

(1) 計画期間

本計画の期間は、概ね 20 年後の都市の姿を展望し、「2040 年度」とします。

(2) 対象区域

本計画の対象区域は、「都市計画区域全域」とします。

第 1 章 池田市の都市構造上の課題

1 池田市の現況

本市の人口、土地利用、都市交通、都市機能、経済活動、地価、災害、財政等について、「立地適正化計画作成の手引き（国土交通省都市局都市計画課 平成 30 年 4 月 25 日改訂）」や「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課 平成 26 年 8 月）」等に基づき、GIS データなどを活用して現況調査を行い、データを収集・整理しました。

〈収集データ〉

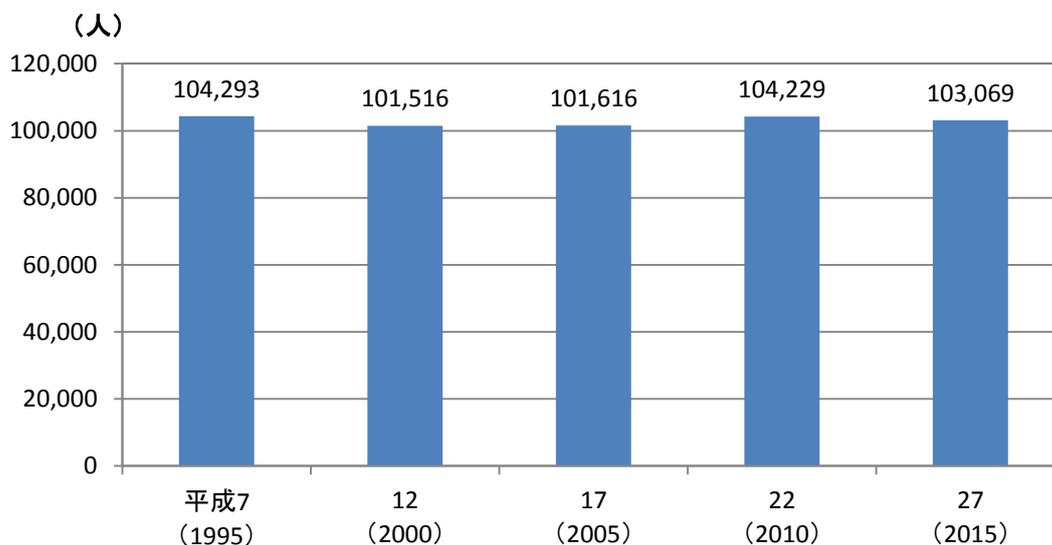
人口、土地利用、都市交通、都市機能、経済活動、地価、災害、財政など

1-1 人口

(1) 人口・世帯数の推移

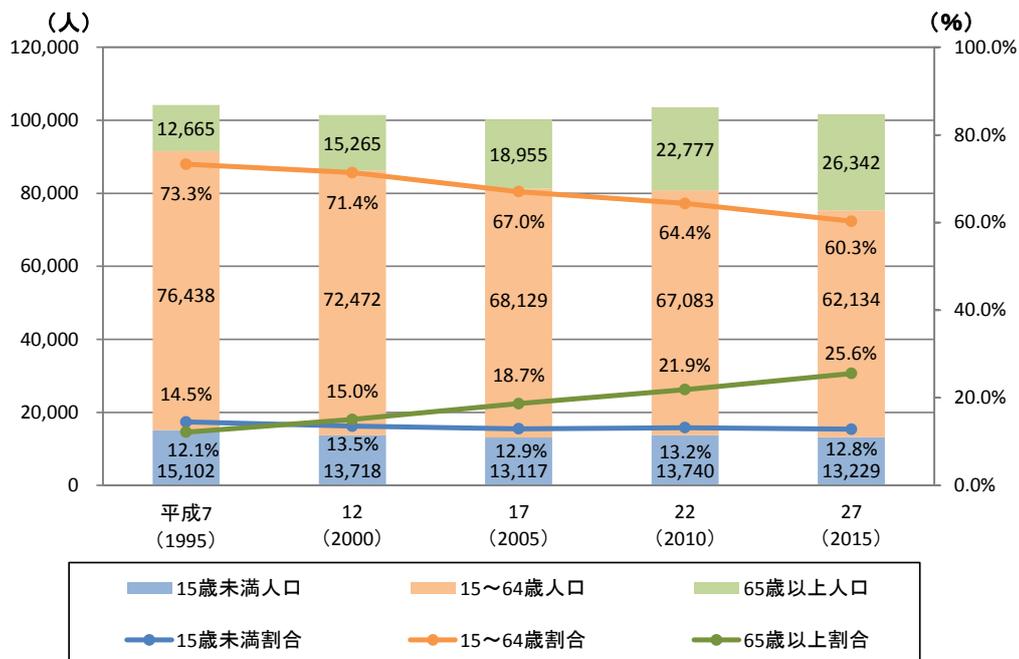
①人口の推移

人口は、平成7（1995）年以降ほぼ横ばいの推移となっておりますが、高齢化率は12.1%から25.6%に増加し、また、生産年齢人口の割合は73.3%から60.3%に減少しています。



出典：国勢調査

図 1-1 人口の推移

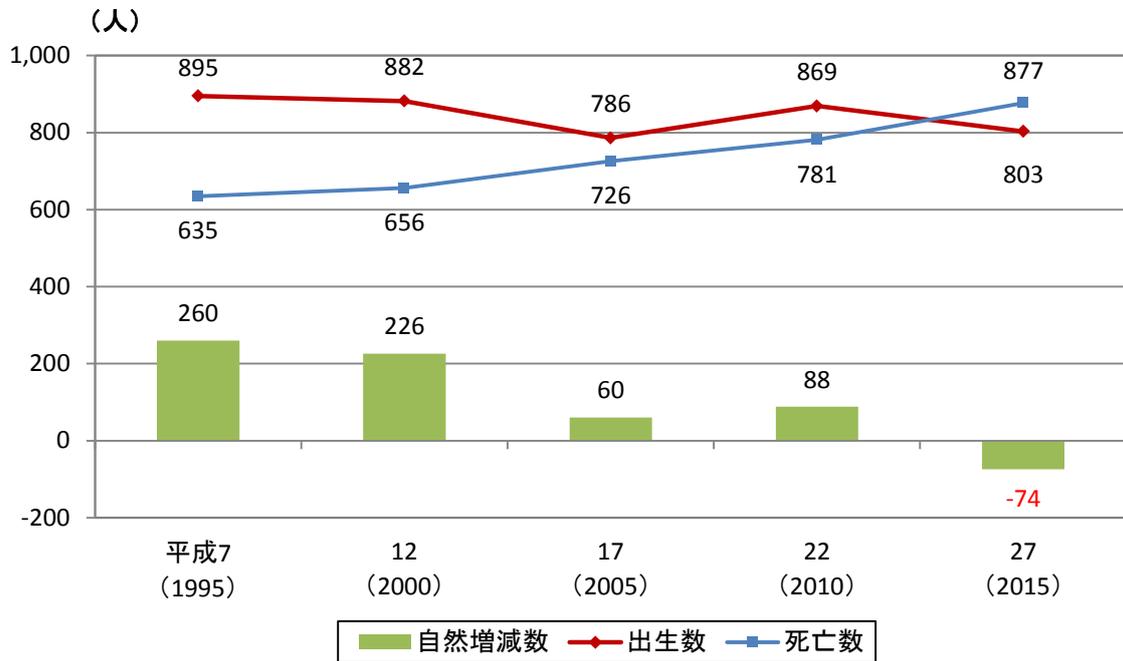


出典：国勢調査

図 1-2 年齢3区分別人口の推移
(年齢不詳は除く)

②自然動態

本市の自然動態の推移をみると、平成 22 (2010) 年までは出生数が死亡数を上回っていましたが、平成 27 (2015) 年には出生数が死亡数を下回る自然減に転じています。



出典：住民基本台帳

図 1-3 自然動態

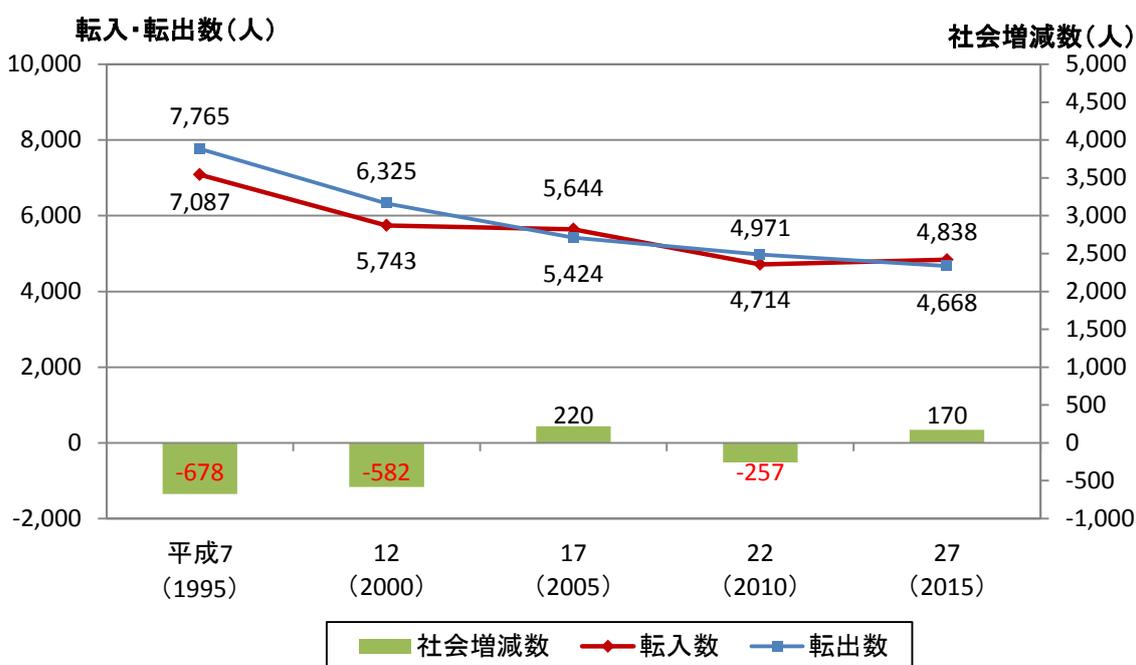
③社会動態

本市の社会動態についてみると、平成7（1995）年から平成12（2000）年は社会減（転出超過）にあったものの、平成17（2005）年以降は社会増減が拮抗しています。（図1-4）

平成17（2005）年から平成22（2010）年と、平成22（2010）年から平成27（2015）年の年齢5歳階級別社会動態をみると、15～19歳と20～24歳の転入が多く、25～29歳と30～34歳の転出が多い状況です。また、平成22（2010）年から平成27（2015）年は35歳以上も転入より転出の方が多くなっています。（図1-5）

また、平成29（2017）年度中に転出した世帯をみると、単身で転出しているものは20～34歳、同一世帯から2人で転出しているものは25～34歳、また同一世帯から3人以上で転出しているものは0～9歳と、25～39歳の転出がそれぞれ多くなっています。（図1-6）

単身で転出している世帯では20～29歳の転出が特に多くなっていますが、その要因としては就職などに伴うものが大きいと思われ、また、同一世帯から2人以上で転出している世帯においては25歳～39歳までの転出が多くなっており、その要因の一つとしては、結婚や子育てのタイミングで他市への転出しているものと思われます。なお、40歳以上の転出については、平成29（2017）年度中の転出状況からは特徴的な理由は見受けられませんでした。

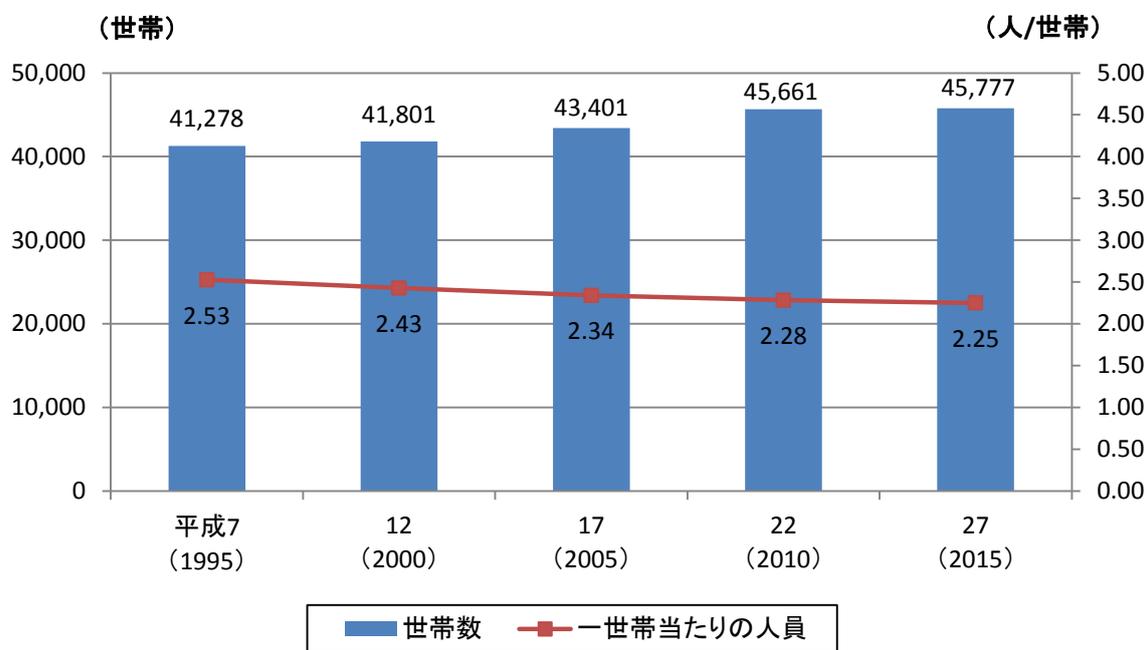


出典：住民基本台帳

図1-4 社会動態

④世帯数の推移

世帯数は平成7（1995）年に41,278世帯であったものが、平成27（2012）年には45,777世帯となり、4,499世帯増加しています。世帯人員については、平成7（1995）年に2.53人/世帯でしたが、平成27（2015）年は2.25人/世帯となり、減少しています。



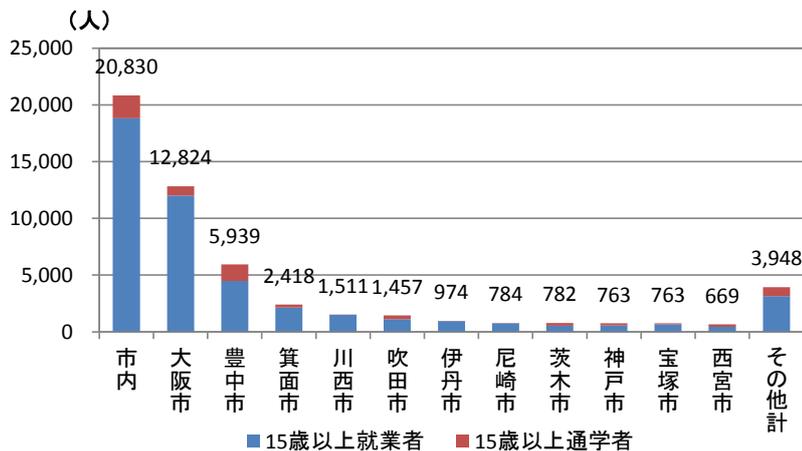
出典：国勢調査

図 1-7 世帯数・一世帯当たりの人員の推移

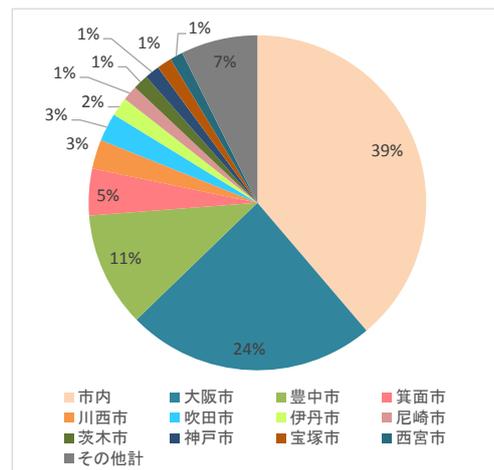
⑤通勤・通学の状況

15歳以上の通勤・通学先の状況をみると、市内に通勤・通学する人の割合は、平成17（2005）年の約39%から平成27（2015）年には約34%と低下しています。平成27（2015）年の市外の通勤・通学先として最も多いのは大阪市（約22%）、以下、豊中市（約11%）、箕面市（約5%）など近隣の都市が続いており、平成17（2005）年以降、この傾向は大きく変わっていません。

（平成17（2005）年）

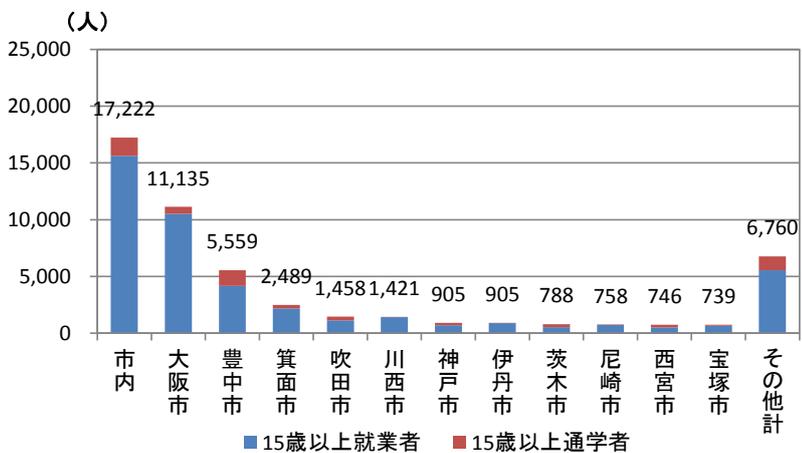


通勤・通学者数

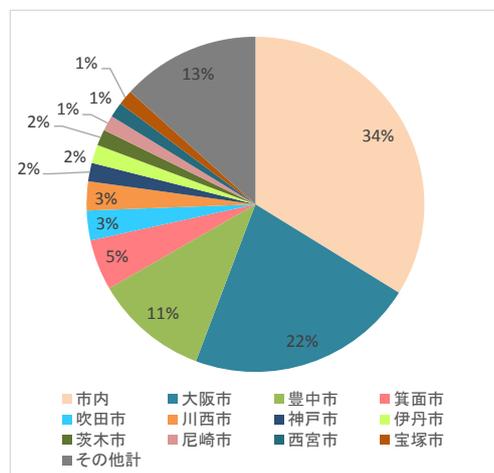


通勤・通学者数割合

（平成27（2015）年）



通勤・通学者数



通勤・通学者数割合

出典：国勢調査

図1-8 市内常住者の通勤・通学先（市内及び市外上位10都市）

(2) 人口分布

①人口分布

平成 27 (2015) 年の人口分布の状況をみると、阪急池田駅、阪急石橋駅の 2 つの駅を中心とする広いエリアで人口 100 人/ha 以上の高密な市街地が形成されています。

市域界近傍、市街地の縁辺部において、部分的に人口 40 人/ha 未満のメッシュが散見されるものの、現状では、市街化区域内は概ね 91 人/ha の人口密度となっています。

小学校区別の傾向をみると、共同住宅が多く立地する池田小学校区、五月丘小学校区に 200 人/ha 以上の地域が多くなっています。(図 1-9)

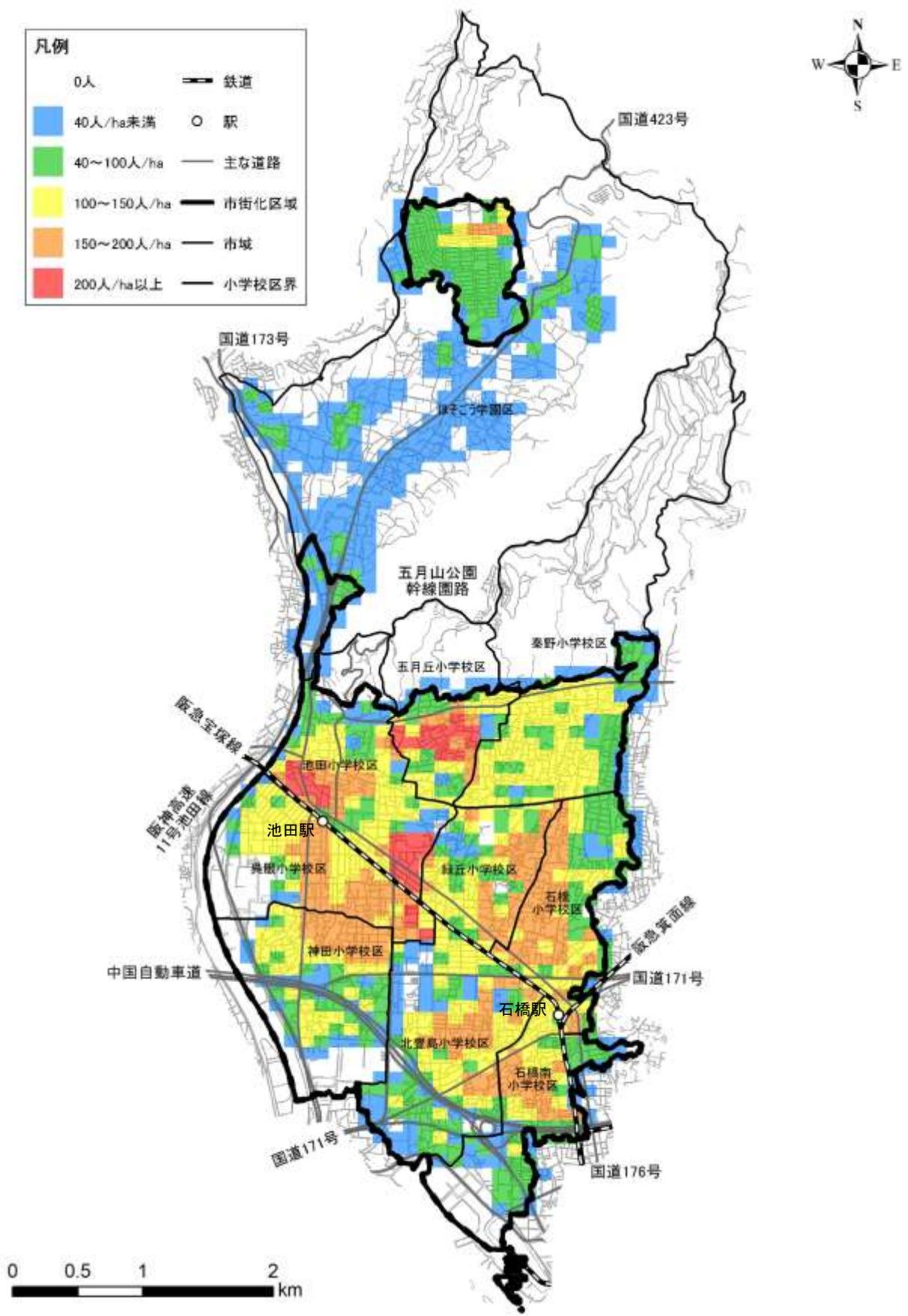


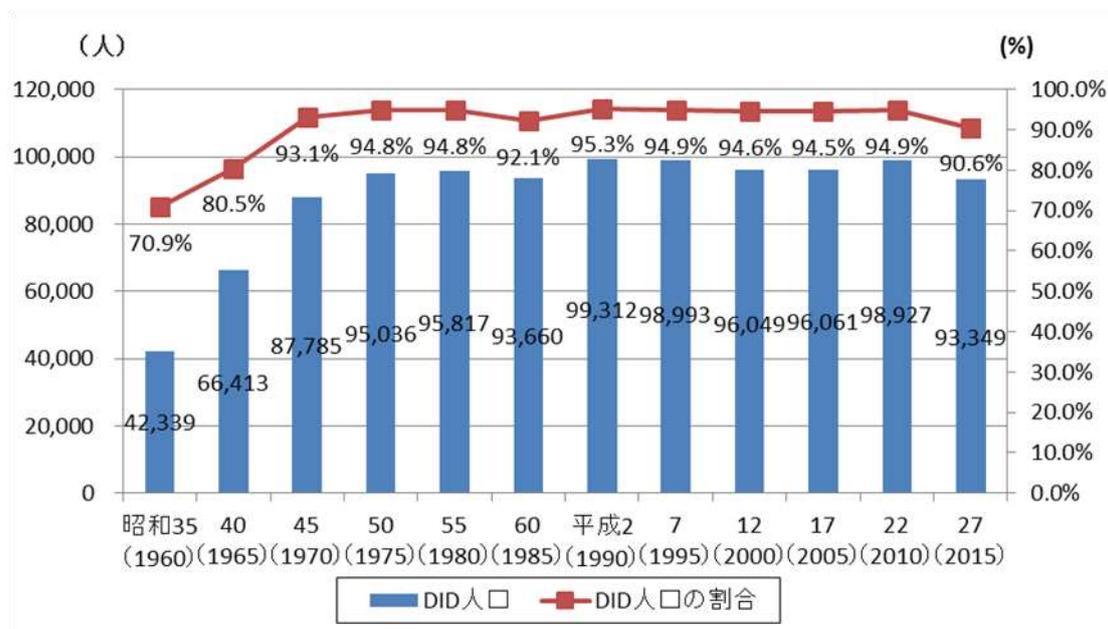
図 1-9 人口分布の状況（平成 27（2015）年）

出典：国勢調査

②人口集中地区（DID）

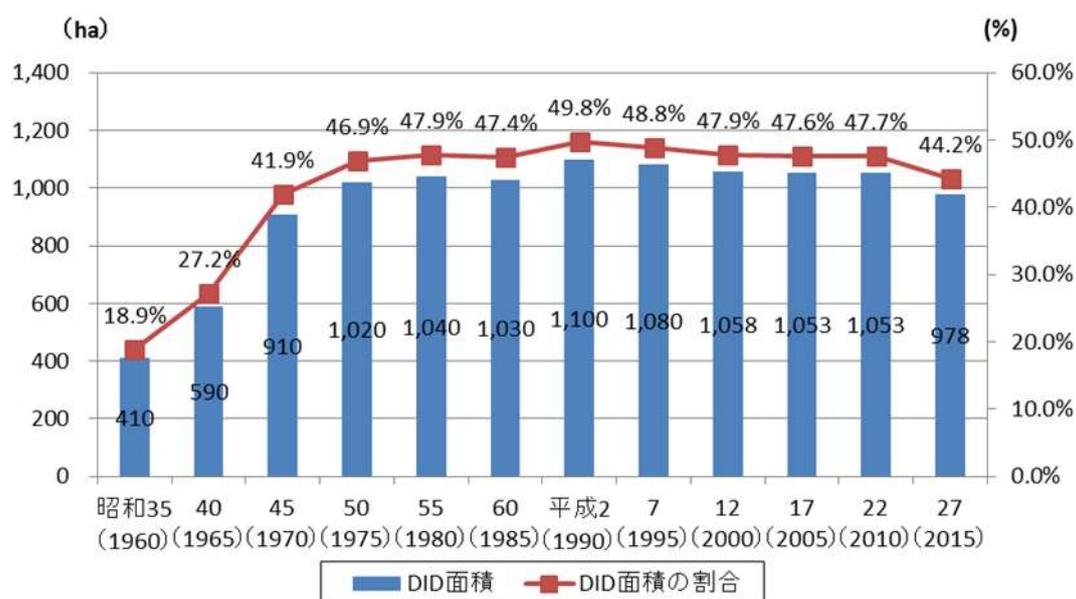
人口集中地区（DID）の人口は、昭和 35（1960）年以降概ね上昇を続け、平成 2（1990）年には 10 万人近くに達しましたが、その後微減傾向となっています。（図 1-10）

DID 面積については、昭和 35（1960）年に 410ha であったものが、平成 2（1990）年には 1,100ha と約 2.7 倍の面積まで増加していますが、その後微減傾向となっており、平成 27（2015）年には、伏尾台地区が人口減少に伴って DID から除外されています。（図 1-11、図 1-12）



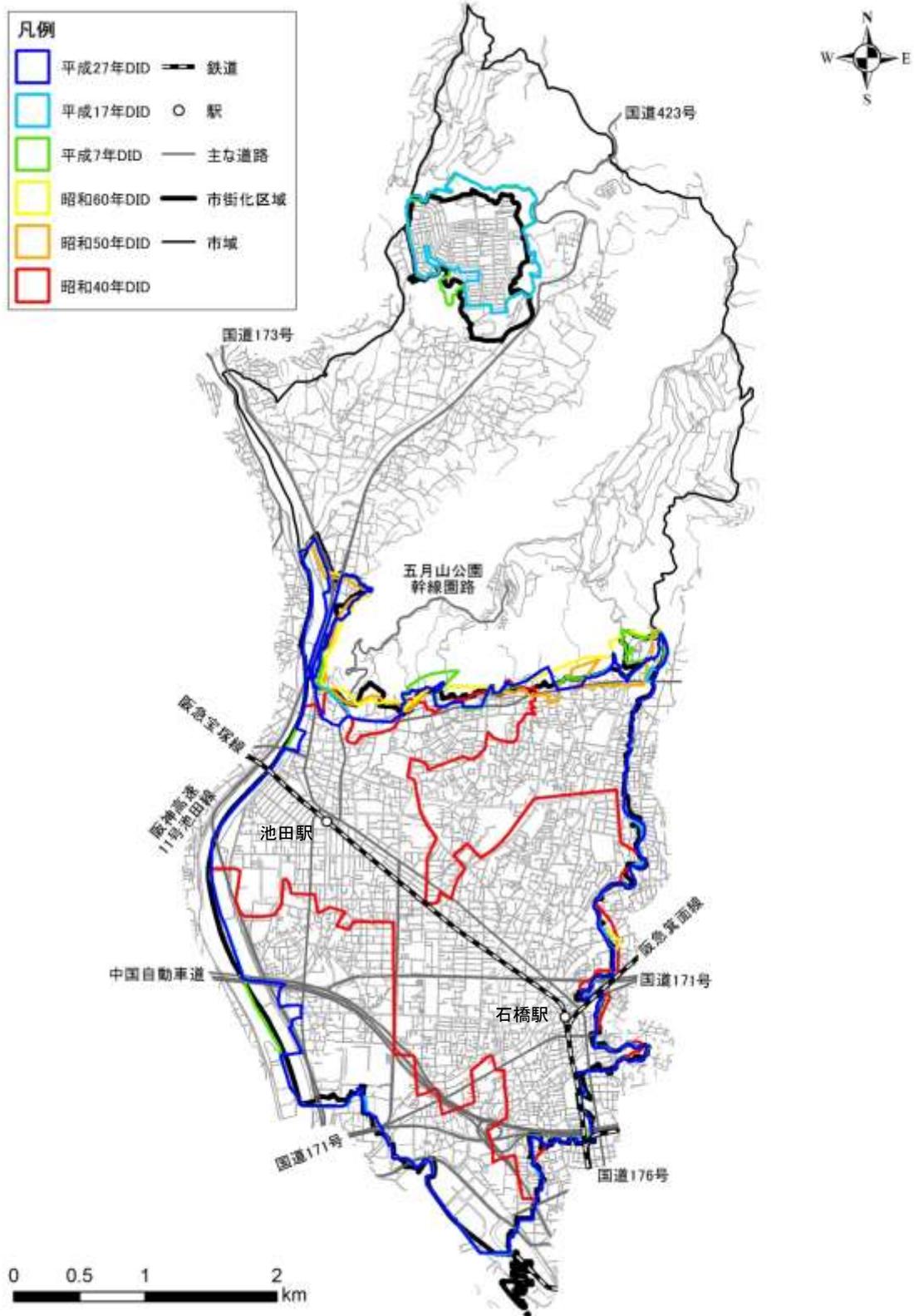
出典：国勢調査

図 1-10 人口集中地区（DID）の人口・市の総人口に対する割合の推移



出典：国勢調査

図 1-11 人口集中地区（DID）の面積・市の総面積に対する割合の推移



出典：国土交通省国土政策局「国土数値情報（人口集中地区（面）ベクトルデータ）」をもとに池田市が編集・加工
 図 1-12 人口集中地区（DID）の分布

③年齢別人口分布の状況

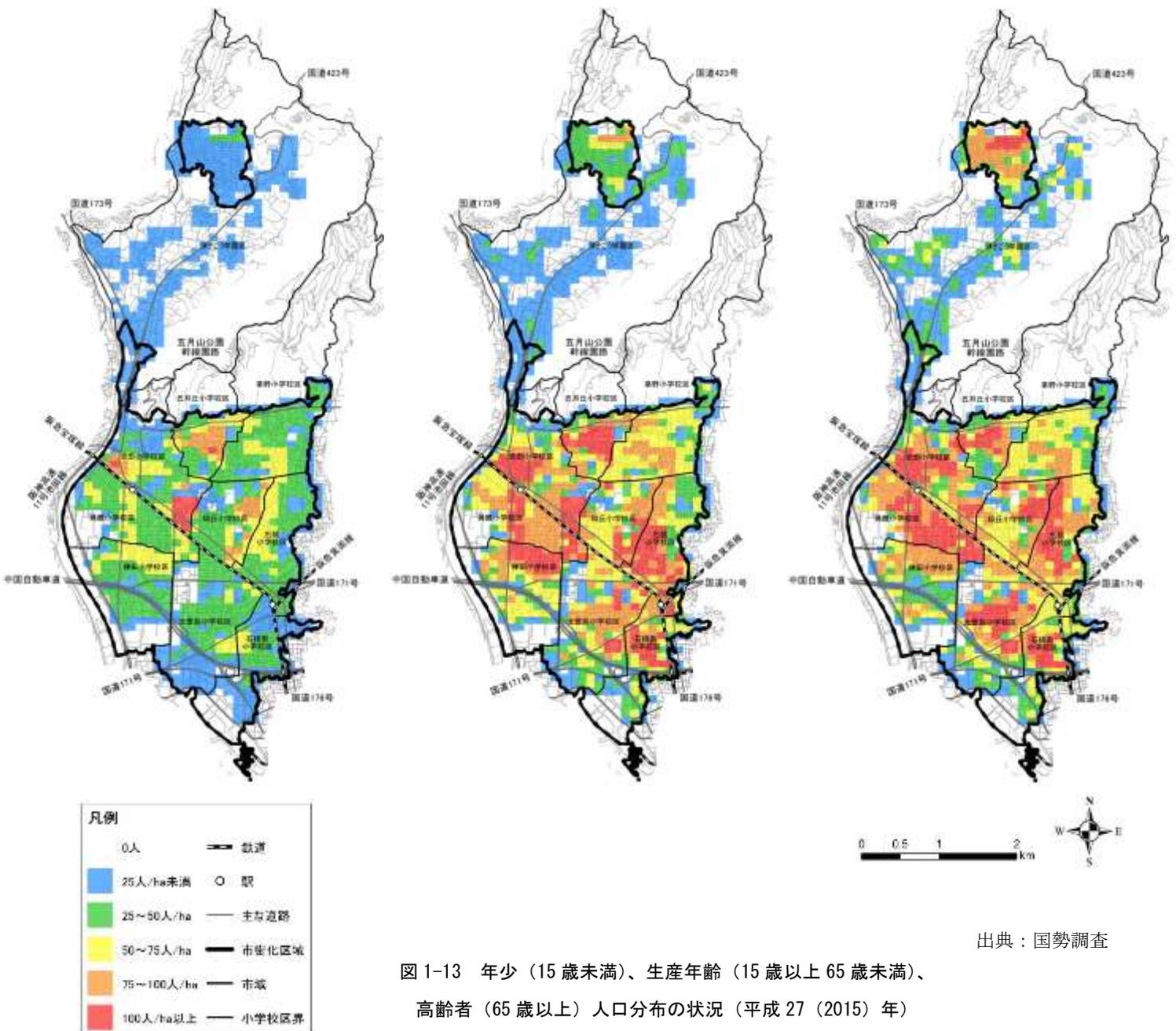
平成 27 (2015) 年の年少 (15 歳未満)、生産年齢 (15 歳以上 65 歳未満)、高齢者 (65 歳以上) 人口分布の状況を見ると、以下の傾向が読み取れます。

- ・年少人口では、伏尾台を除く市街化区域内は概ね 25 人/ha 以上となっていますが、特に、池田小学校区や五月丘小学校区で 100 人/ha が分布しています。一方で、ほそごう学園区では、25 人/ha 未満が多く分布しています。
- ・生産年齢人口、高齢者人口分布の状況を見ると、市街化区域は概ね 25 人/ha 以上となっており、生産年齢人口は阪急池田駅、阪急石橋駅周辺に多く分布し、高齢者人口は両駅周辺だけでなく、伏尾台にも多く分布しています。

年少人口

生産年齢人口

高齢者人口



出典：国勢調査

図 1-13 年少 (15 歳未満)、生産年齢 (15 歳以上 65 歳未満)、
高齢者 (65 歳以上) 人口分布の状況 (平成 27 (2015) 年)

(3) 人口減少・高齢化が顕著な地区の状況

人口減少・高齢化が顕著な地区として、ほそごう学園区の伏尾台地区の状況を詳細に分析します。

- ・昭和40年代より民間事業者によって開発、分譲が進められた戸建て住宅地です。街区の中心部に公共施設や商業施設・医療機関などが集積しています。
- ・人口減少・高齢化が市内で最も顕著に進んでいます。(図1-14)
- ・小中一貫校の開設による小学校の閉校、府立高校の閉校に加え、商店や医院の閉店など、活力の低下が顕在化しつつあります。
- ・そのような中、住民と市による協働のまちづくりにより、子育てにやさしいまち、みんなが住みたくなるまちをめざして、「伏尾台創生プラン2020」を策定の上で、地域主体で持続的な住宅地形成にモデル的に取り組んでいます(伏尾台創生会議の開催、伏尾台小学校跡地活用の検討「はぐのさとプロジェクト」、こども食堂及びコミュニティカフェの実施、地域内交通の検討)。

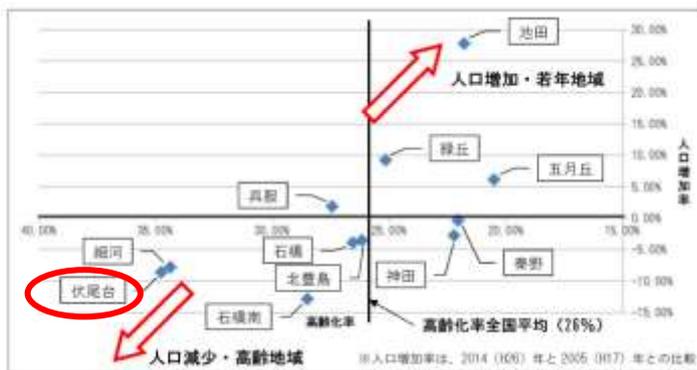


図1-14 地域別人口増加率・高齢化率

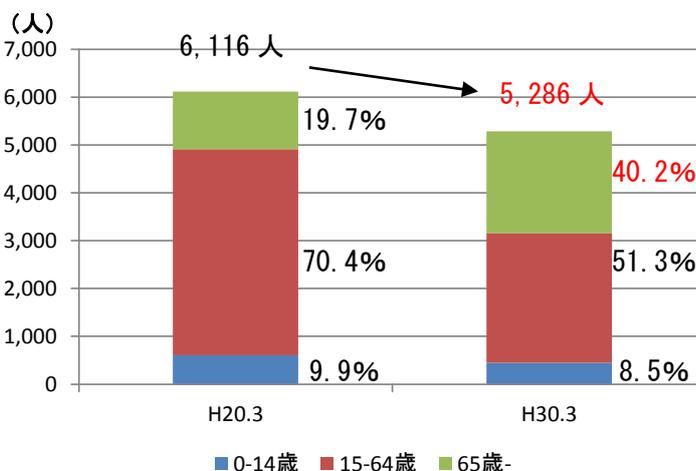


図1-15 伏尾台地区の人口変化

出典：住民基本台帳に基づく推計人口

旧府立池田北高等学校

平成30(2018)年3月に閉校、利活用等は未定



バス便の減便

昼間の運行本数が平成23(2011)年12月に約10分間隔から約12分間隔に、平成29(2017)年11月に約15分間隔に変更

旧市立伏尾台小学校

ほそごう学園開校に伴い閉校、公設民営のフリースクール事業(スマイルファクトリー)、こども食堂やコミュニティカフェの社会実験等を実施



伏尾台センター

スーパー等が立地も一部空き店舗化、コミュニティスペースとしての活用



ほそごう学園

施設一体型小中一貫校、平成27(2015)年4月に開校



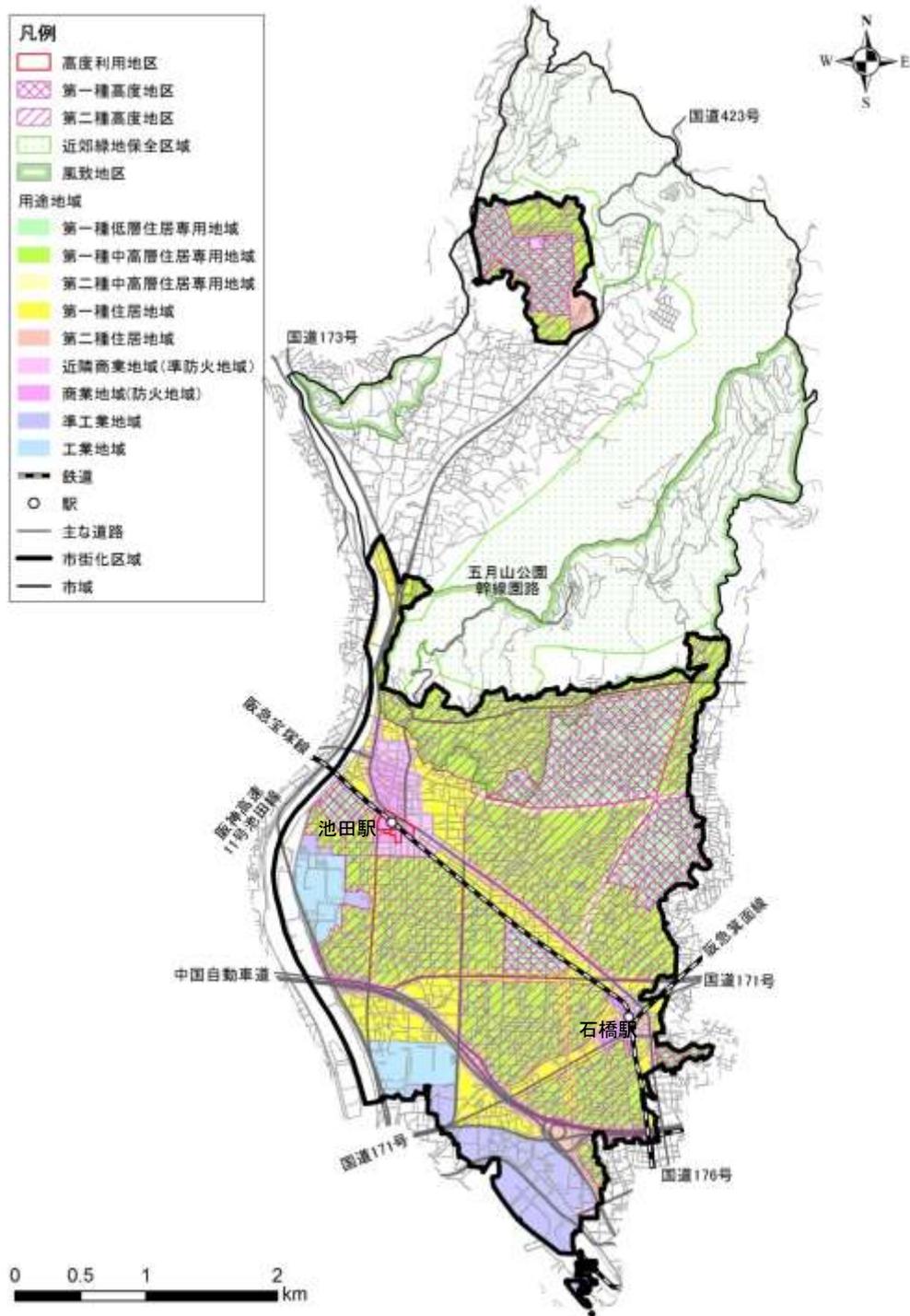
図1-16 伏尾台地区の状況

1-2 土地利用

(1) 土地利用状況

① 地域地区等指定状況

本市の用途地域の指定状況をみると、阪急池田駅、阪急石橋駅周辺に商業地域や近隣商業地域が指定されている他、市南西の猪名川沿岸部や中国自動車道以南に工業地域や準工業地域、その他の地域は広く住居系の用途地域が指定されています。



出典：都市計画図

図 1-17 地域地区等指定状況

②土地利用現況

土地利用現況をみると、市全体では一般市街地が最も多く、次いで山林、原野・牧野、畑となっています。

市街化区域内は大部分が一般市街地であり、市街化調整区域の大部分は山林、原野・牧野、畑となっています。

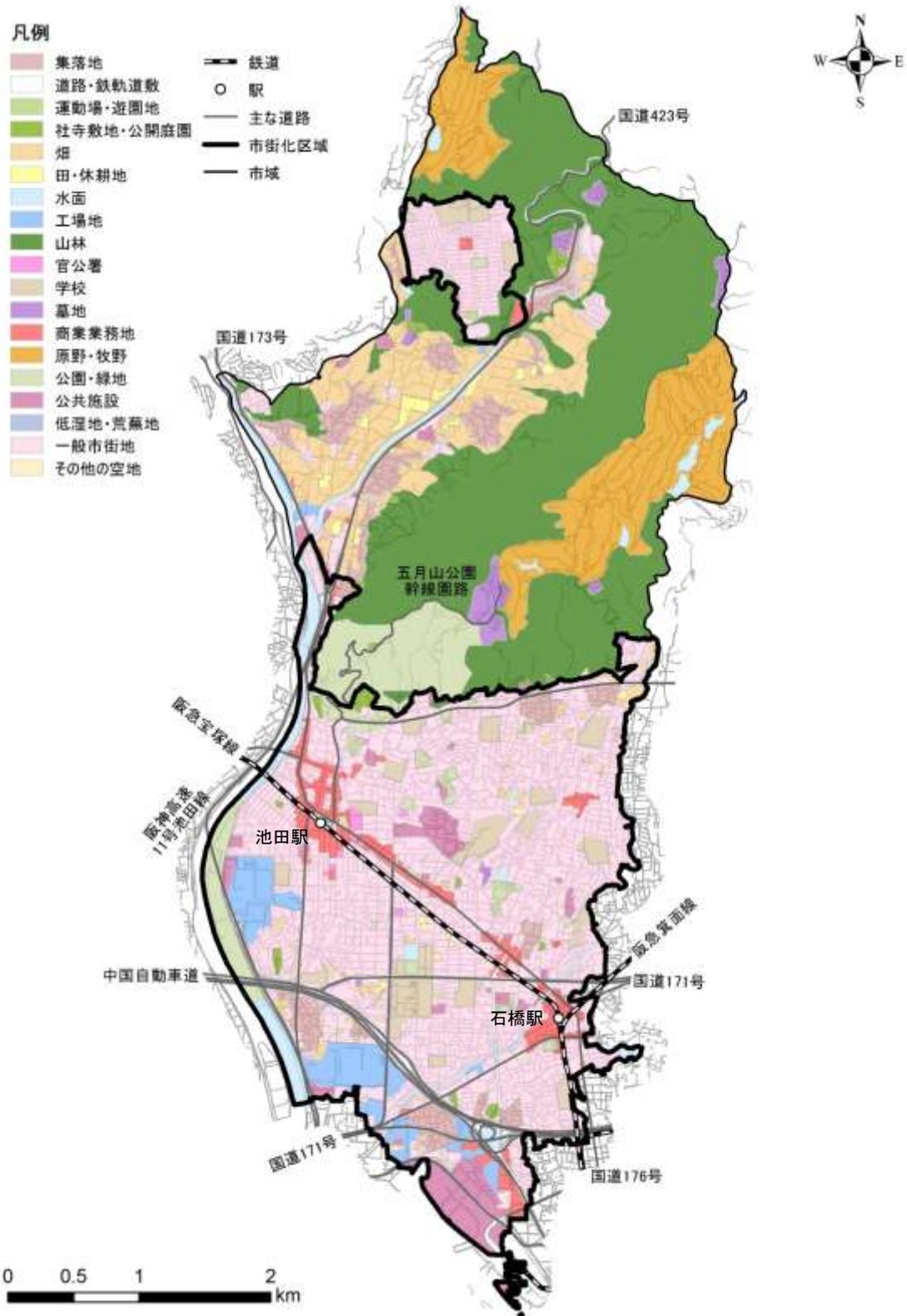
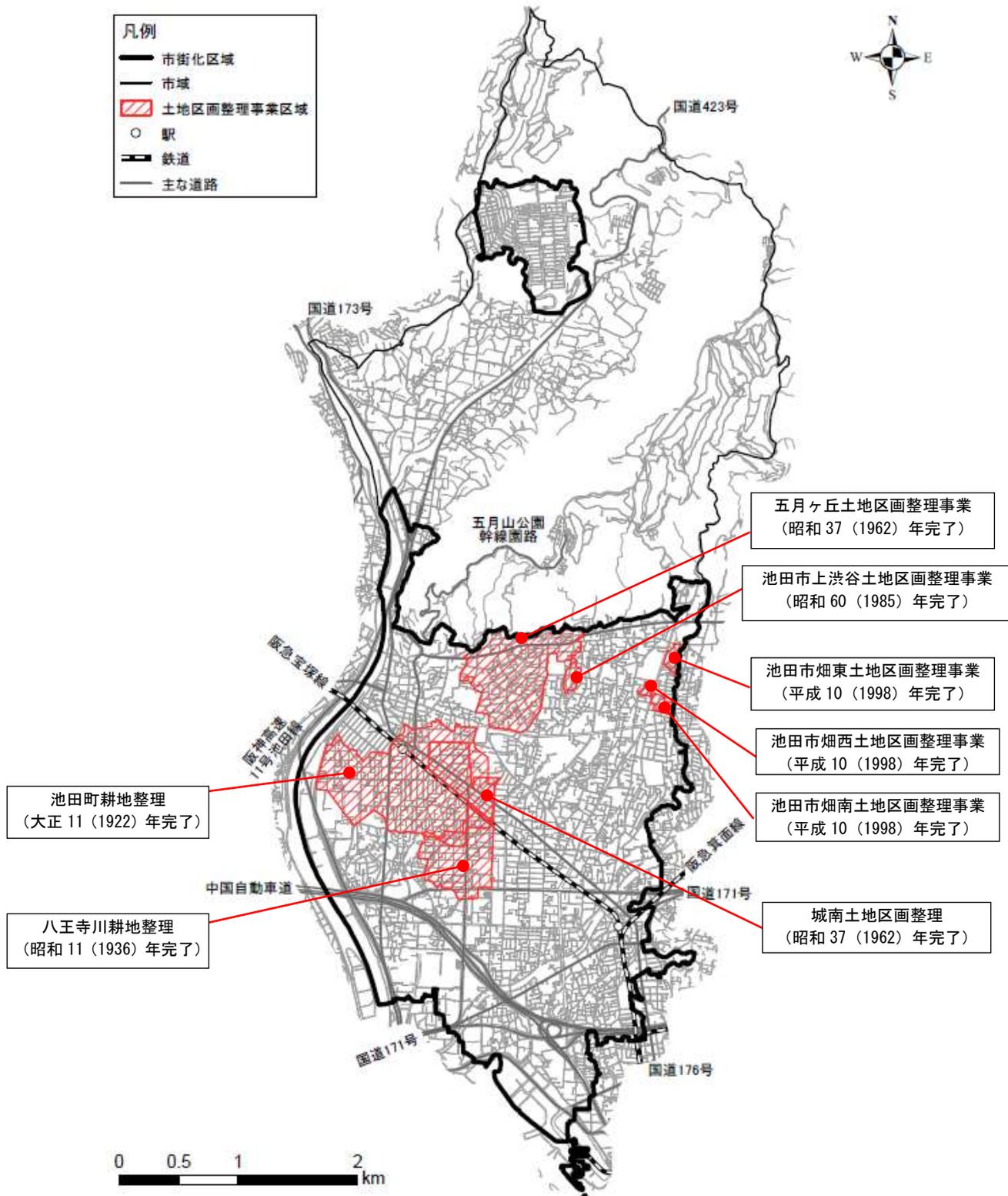


図 1-18 土地利用現況

③土地区画整理事業の状況

池田駅の周辺において、広範囲にわたって耕地整理が施行されている他、五月ヶ丘でも大規模な土地区画整理事業が実施されています。その他は比較的小規模な事業の実施にとどまっています。



出典：池田市

図 1-19 土地区画整理事業区域

④開発許可の動向

開発許可の動向をみると、平成 7（1995）年以降の開発許可の大部分が市南部の市街化区域に分布しています。

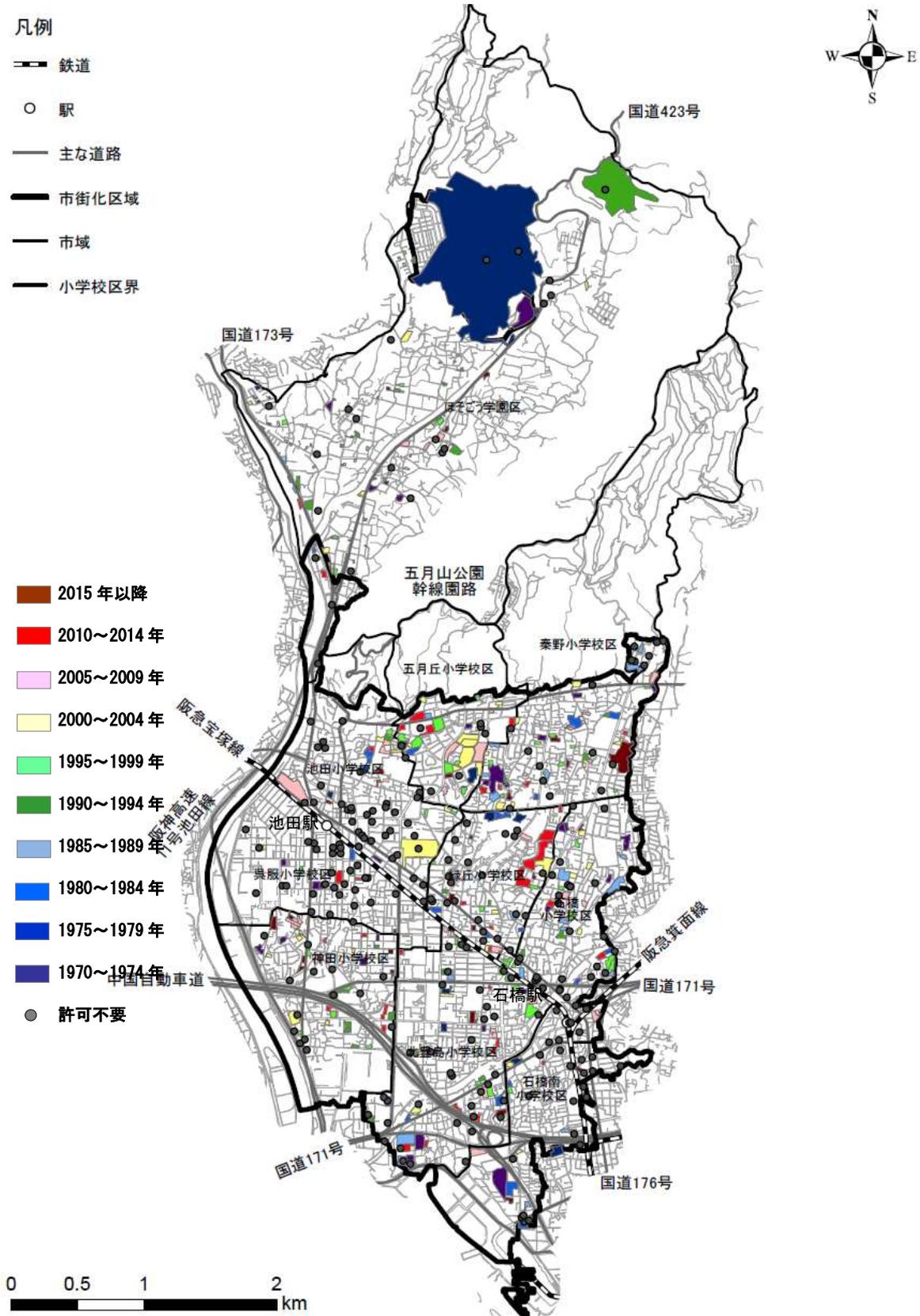


図 1-20 開発行為の許可申請箇所（平成 29（2017）年度時点）

⑤空き家の状況

空き家数の推移をみると、空き家数は平成5（1993）年の4,520戸から平成25（2013）年の7,200戸に増加しており、空き家率も平成5（1993）年の10.7%から平成25（2013）年には13.7%に増加しています。



出典：池田市統計書

図 1-21 空き家数・空き家率の推移

空き家の分布状況を見ると市街化区域内に広く一戸建の空き家が分布しています。市南部には長屋やアパート等の空き家の分布が見られます。

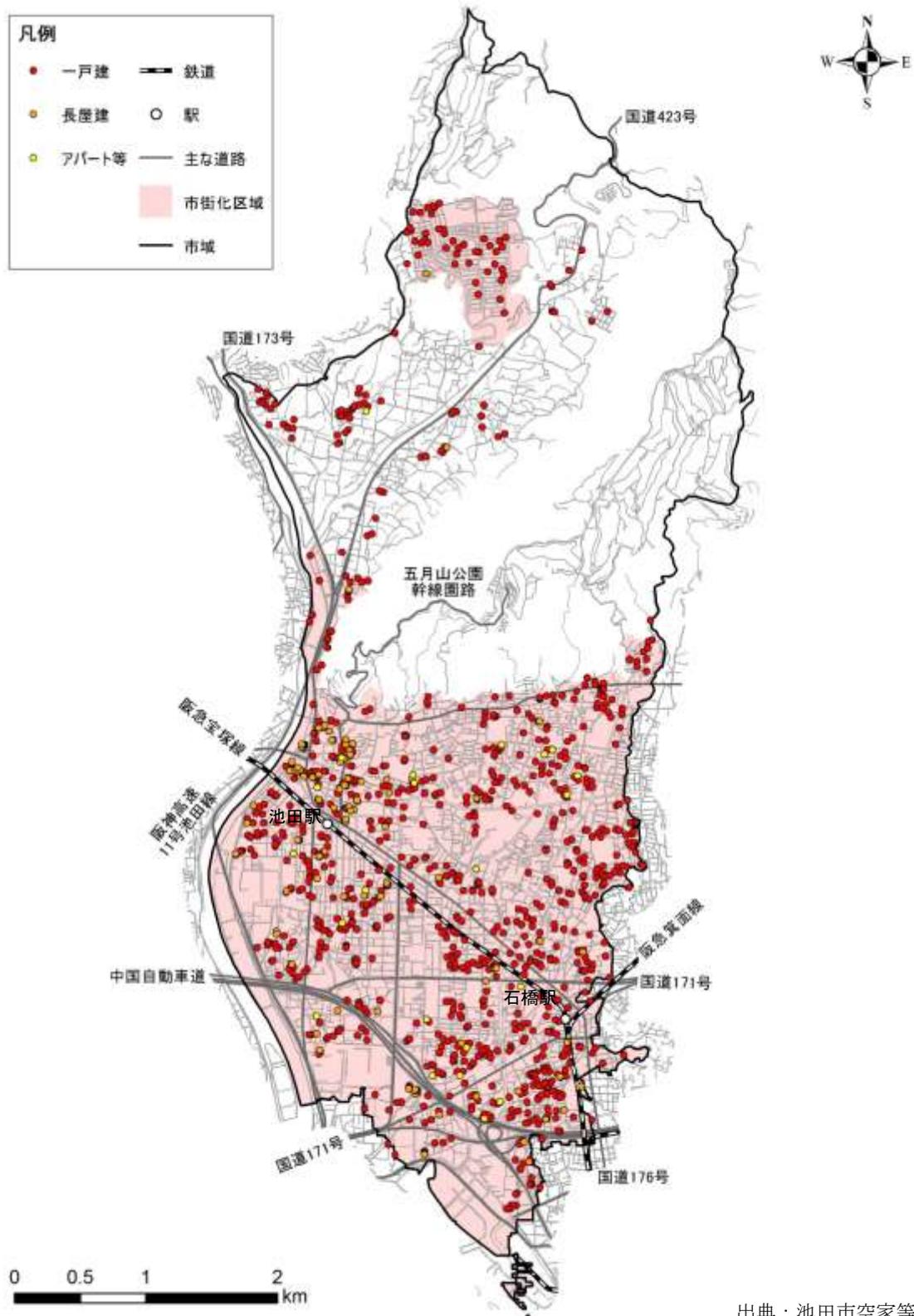


図 1-22 空き家分布

(2) 公示地価

商業地の地価の推移をみると、平成9（1997）年以降下落傾向でしたが、徐々に下げ幅は小さくなり、平成24（2012）年以降は上昇傾向に転じています。

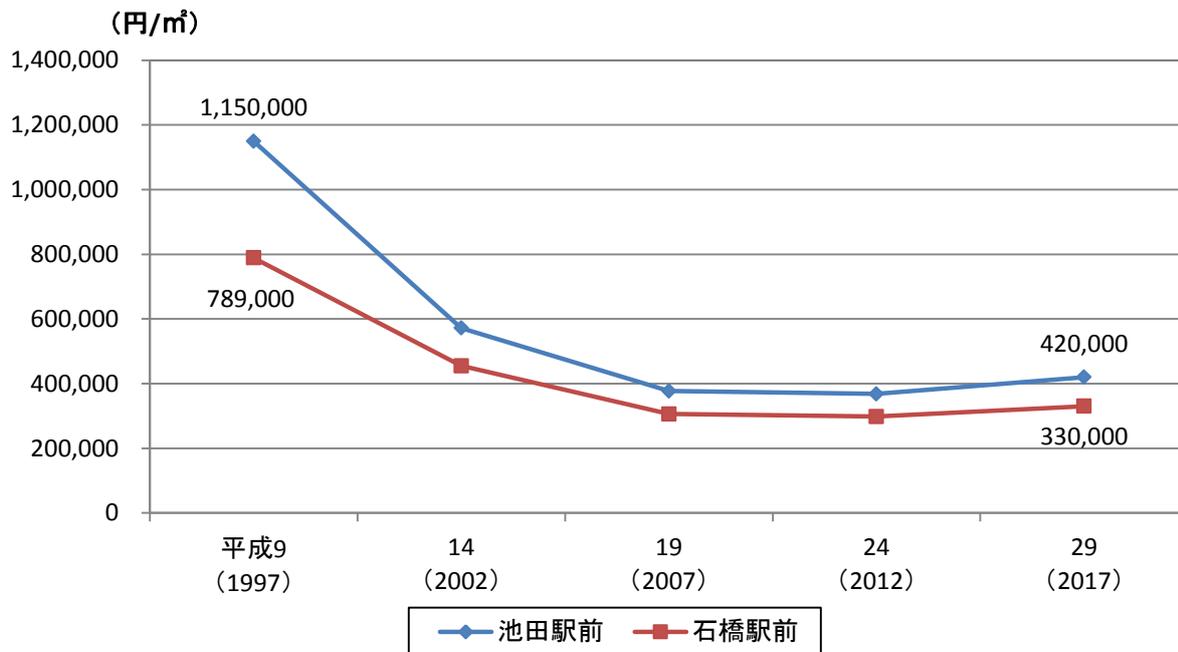
阪急池田駅前の平成29（2017）年の地価は420,000円/㎡で、平成9（1997）年の1,150,000円/㎡の約37%となっています。阪急石橋駅前の平成29（2017）年の地価は330,000円/㎡で、平成9（1997）年の789,000円/㎡の約42%となっています。

表 1-1 商業地の公示地価の推移

単位：円

			平成9年 (1997)	平成14年 (2002)	平成19年 (2007)	平成24年 (2012)	平成29年 (2017)
商業地	駅別	池田駅前	1,150,000	572,000	377,000	368,000	420,000
		石橋駅前	789,000	455,000	306,000	298,000	330,000

出典：地価公示資料（国土交通省）



出典：地価公示資料（国土交通省）

図 1-23 商業地の公示地価の推移

住宅地の地価の推移をみると、平成9（1997）年以降下落傾向でしたが、平成24（2012）年以降は神田小学校区、秦野小学校区、ほそごう学園区を除く地区は上昇傾向に転じています。

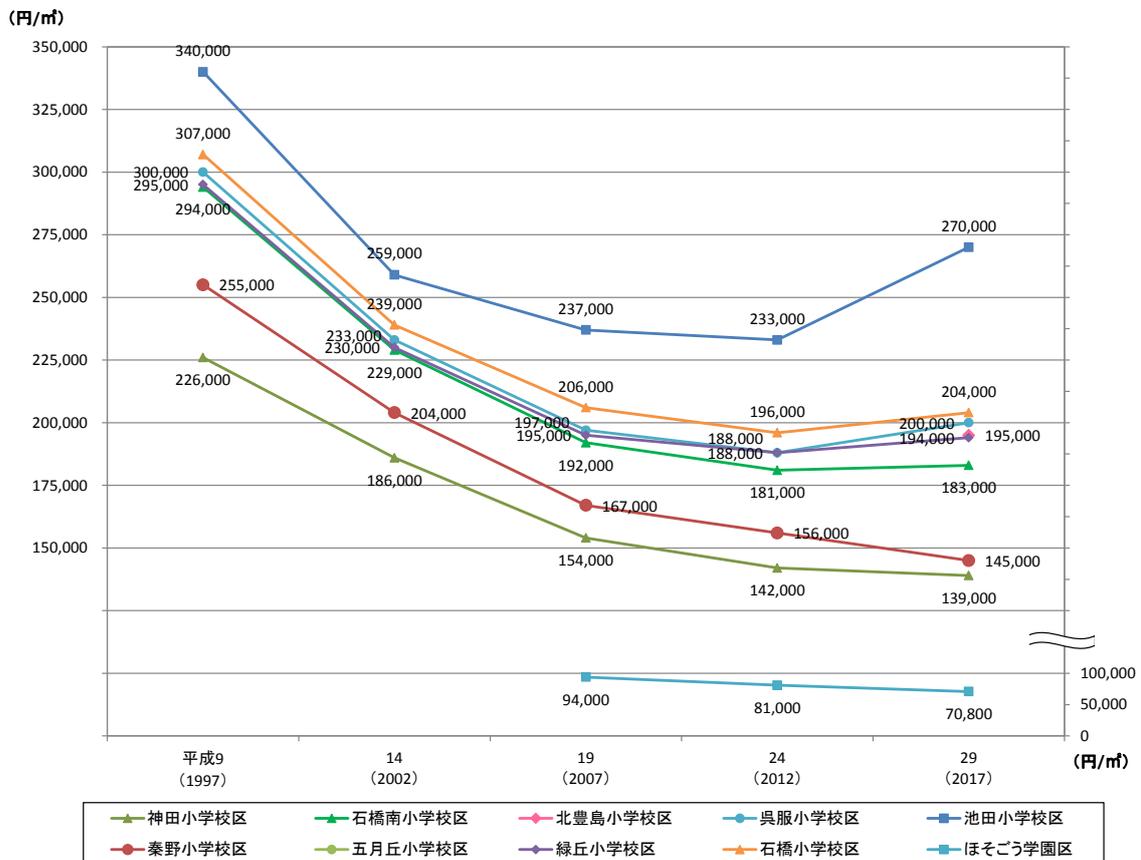
最も下落率の小さかった池田小学校区の平成29（2017）年の地価は270,000円/㎡で、平成9（1997）年の340,000円/㎡の約79%となっています。また、最も下落率の大きかった秦野小学校区の平成29（2017）年の地価は145,000円/㎡で、平成9（1997）年の255,000円/㎡の約57%となっています。

表 1-2 住宅地の公示地価の推移

単位：円/㎡

		平成9年 (1997年)	平成14年 (2002年)	平成19年 (2007年)	平成24年 (2012年)	平成29年 (2017年)	
住宅地	小学校区別	神田小学校区	226,000	186,000	154,000	142,000	139,000
		石橋南小学校区	294,000	229,000	192,000	181,000	183,000
		北豊島小学校区	-	-	-	-	195,000
		呉服小学校区	300,000	233,000	197,000	188,000	200,000
		池田小学校区	340,000	259,000	237,000	233,000	270,000
		秦野小学校区	255,000	204,000	167,000	156,000	145,000
		五月丘小学校区	-	-	-	-	-
		緑丘小学校区	295,000	230,000	195,000	188,000	194,000
		細郷小学校区	-	-	94,000	81,000	70,800
		石橋小学校区	307,000	239,000	206,000	196,000	204,000

出典：地価公示資料（国土交通省）



出典：地価公示資料（国土交通省）

図 1-24 住宅地の公示地価の推移

住宅地の公示地価と戸建住宅販売価格の関係をみると、池田小学校区の戸建住宅販売価格が地価のおよそ1.4倍であるのに対し、秦野小学校区の戸建住宅販売価格は地価のおよそ2.6倍となっています。

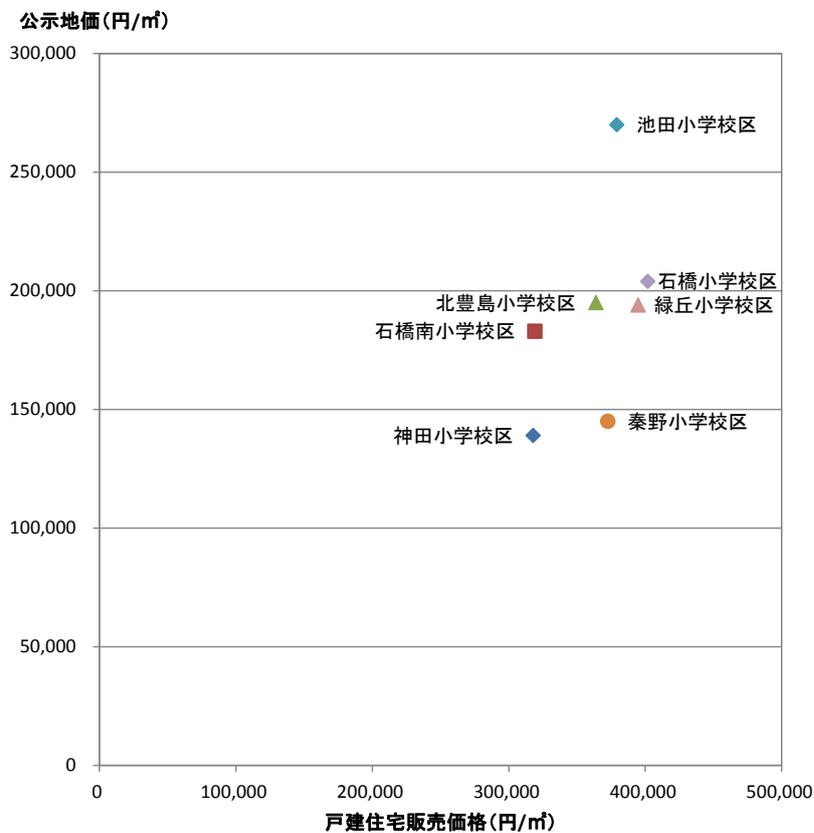
表 1-3 住宅地の公示地価と戸建住宅販売価格の関係

単位:円/㎡

	公示地価	住宅販売価格	住宅販売価格 / 公示地価
神田小学校区	139,000	317,906	2.3
石橋南小学校区	183,000	319,089	1.7
北豊島小学校区	195,000	363,769	1.9
呉服小学校区	200,000	-	-
池田小学校区	270,000	379,183	1.4
秦野小学校区	145,000	372,561	2.6
五月丘小学校区	-	461,903	-
緑丘小学校区	194,000	394,848	2.0
ほそごう学園区	70,800	-	-
石橋小学校区	204,000	401,887	2.0

※住宅販売価格は建築面積あたりの戸建住宅販売価格（小学校区別平均値）

出典：SUUMO



出典：SUUMO

図 1-25 住宅地の公示地価と住宅販売価格の関係

1-3 都市機能

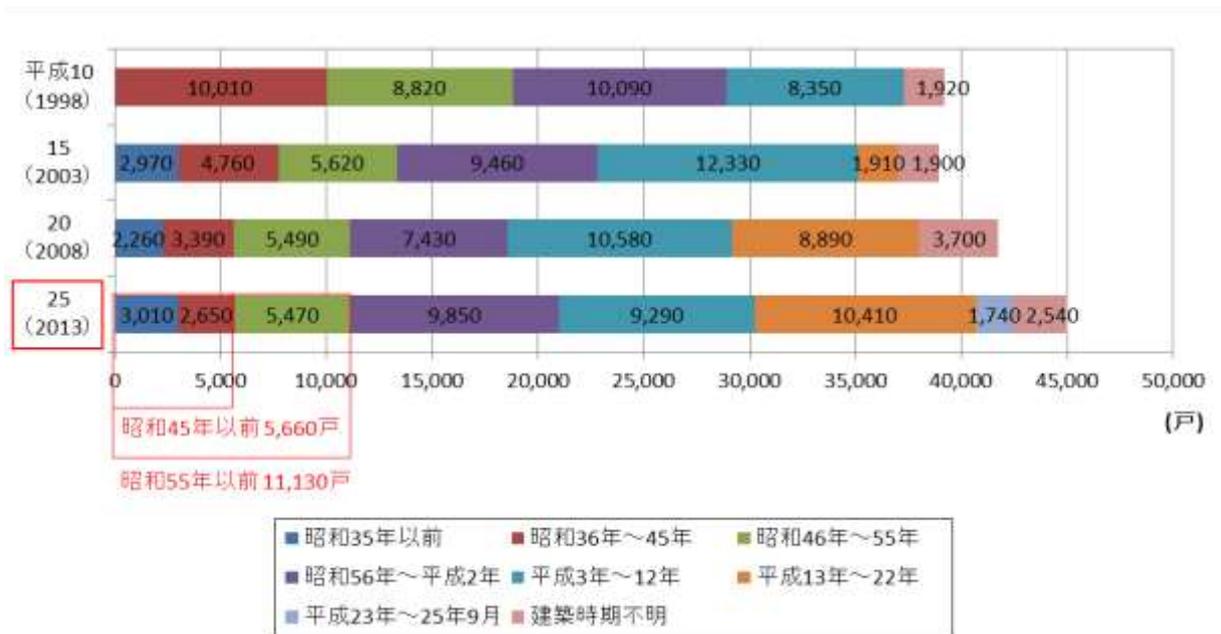
(1) 都市機能

①住宅の状況

平成 25 (2013) 年の建築時期別住宅数についてみると、平成 13 (2001) 年から平成 22 (2010) 年が 10,410 戸 (23.2%) と最も多く、次いで昭和 56 (1981) 年から平成 2 (1990) 年が 9,850 戸 (21.9%)、平成 3 (1991) 年から平成 12 (2000) 年が 9,290 戸 (20.7%) の順になっています。

昭和 45 (1970) 年以前に建設された住宅は、平成 10 (1998) 年時点の 10,010 戸 (25.5%) から平成 25 (2013) 年には 5,660 戸 (12.6%) と 15 年間で約半減しており、老朽住宅の更新が進んでいますが、平成 20 (2008) 年から平成 25 (2013) 年にかけてはこれら住宅の更新が停滞している状況が捉えられます。

また、旧耐震基準の住宅 (昭和 55 (1980) 年以前) は 11,130 戸 (24.8%) となっています。これらの住宅については、大地震が発生した際に倒壊の危険性が大きいと考えられます。



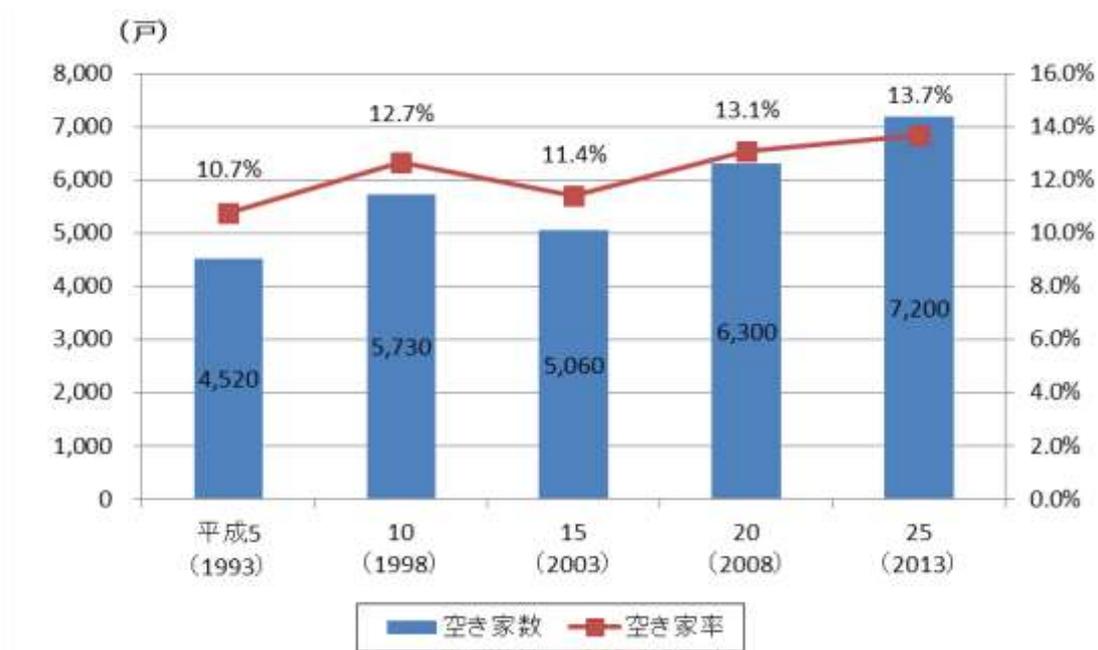
※平成 10 (1998) 年の「昭和 36 年～45 年」の数値は、終戦前・終戦時～昭和 45 (1970) 年に建築された住宅戸数を合わせたものである。

出典：池田市統計書

図 1-26 建築時期別住宅数の推移

②空き家の状況（再掲）

空き家数の推移をみると、空き家数は平成5（1993）年の4,520戸から平成25（2013）年の7,200戸に増加しており、空き家率も平成5（1993）年の10.7%から平成25（2013）年には13.7%に増加しています。



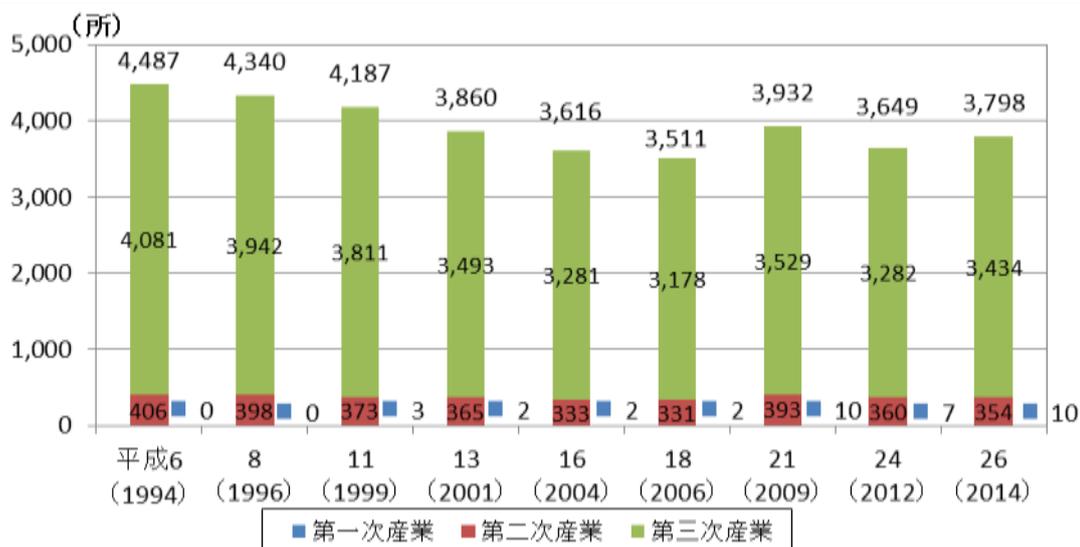
出典：池田市統計書

図 1-27 空き家数・空き家率の推移

③事業所の状況

平成26（2014）年の総事業所数は3,798所で、内訳をみると第三次産業が3,434所（90.4%）で最も多く、次いで第二次産業が354所（9.3%）、第一次産業が10所（0.3%）となっています。

第三次産業の事業所数は多いものの、平成6（1994）年の4,081所から平成26（2014）年までに647所減少しています。その一方で、第一次産業の事業所数は、平成6（1994）年の0所から平成26（2014）年は10所に増加しています。

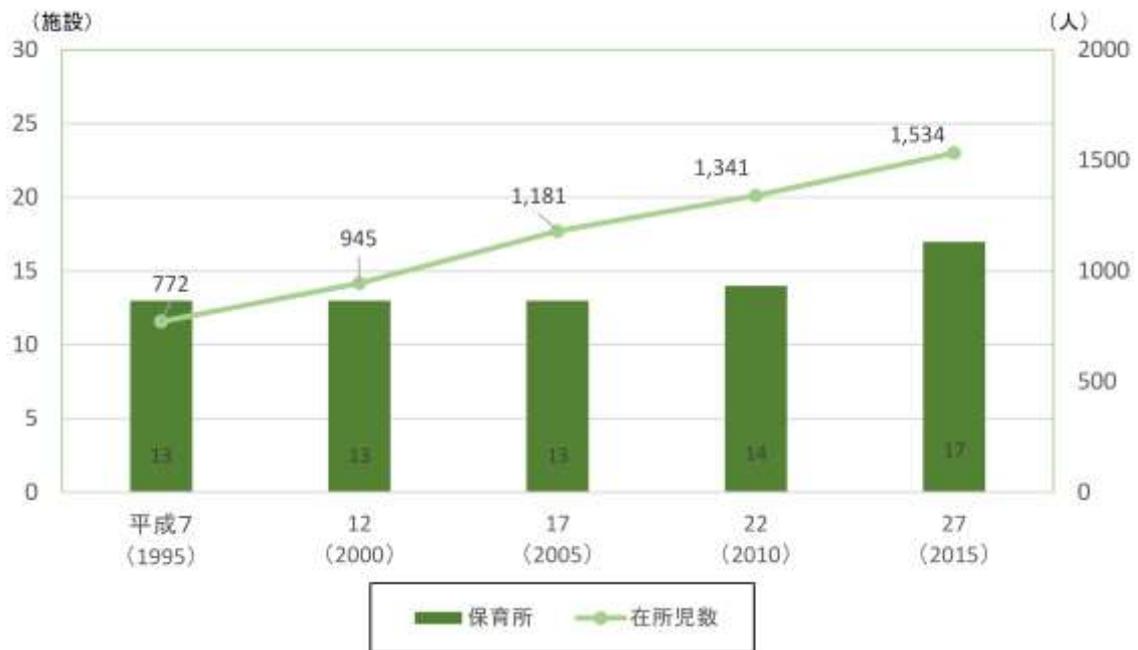


出典：事業所・企業統計、経済センサス

図 1-28 産業分類別事業所数の推移

④保育所の状況

保育所数の推移をみると、平成7（1995）年の13施設から平成27（2015）年の17施設に増加しており、在所児数も平成7（1995）年の772人から平成27（2015）年の1,534人に増加しています。

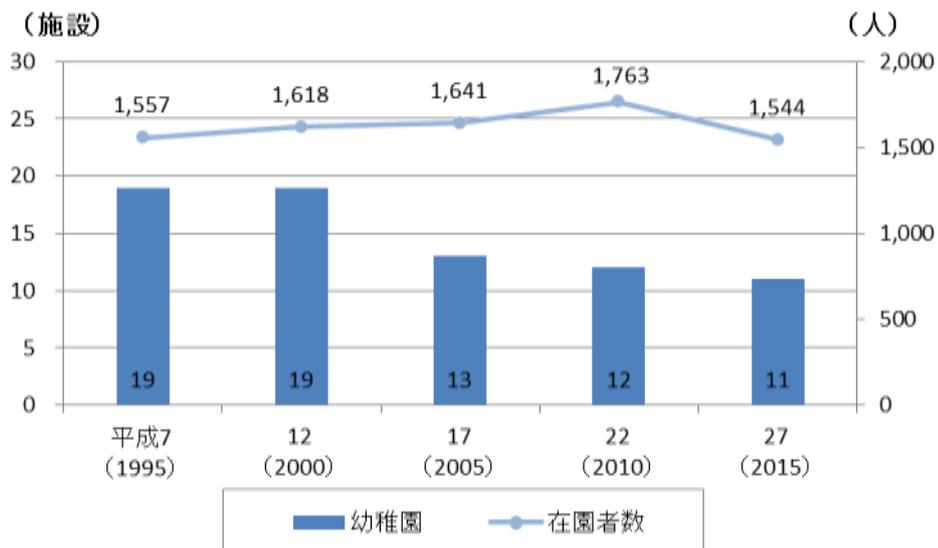


出典：社会福祉施設等調査、池田市

図 1-29 保育所数、在所児数の推移

⑤幼稚園の状況

幼稚園数の推移をみると、平成7（1995）年の19施設から平成27（2015）年の11施設に減少しています。在園者数は、平成7（1995）年の1,557人から平成22（2010）年には1,763人に増加していますが、平成27（2015）年は1,544人に減少しています。

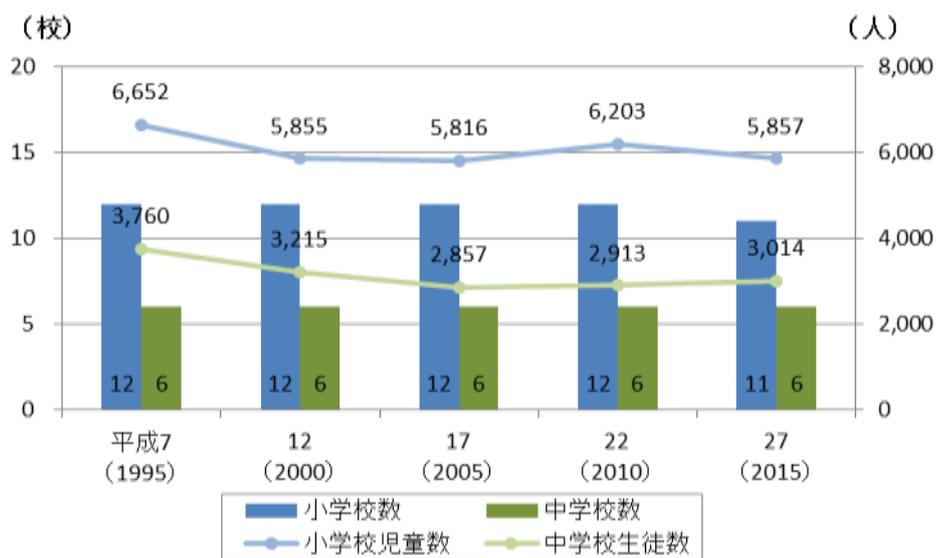


出典：都道府県・市区町村のすがた

図 1-30 幼稚園数、在園者数の推移

⑥小中学校の状況

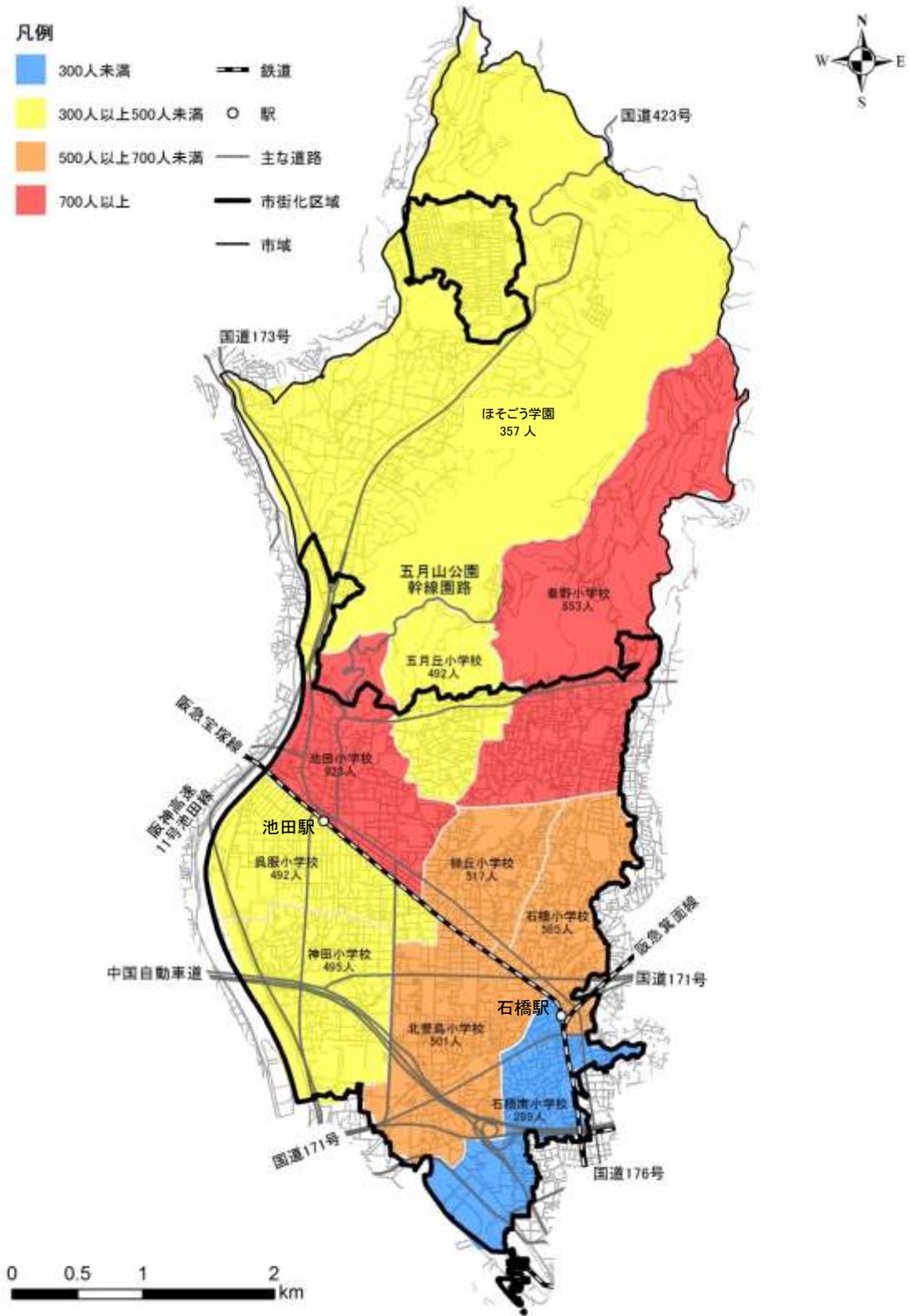
小中学校数の推移をみると、平成7（1995）年以降ほぼ横ばいとなっています。小学校児童数は平成7（1995）年の6,652人から平成27（2015）年の5,857人に減少しています。同様に中学校生徒数も平成7（1995）年の3,760人から平成27（2015）年の3,014人に減少しています。



出典：大阪府統計年鑑

図 1-31 小中学校数、児童・生徒数の推移

平成 28 (2016) 年の小学校児童数をみると、池田小学校が 923 人で最も多く、石橋南小学校が 299 人で最も少なくなっています。



出典：Gaccon 学校教育情報サイト

図 1-32 小学校児童数 (平成 28 (2016) 年)

平成 23 (2011) 年から平成 28 (2016) 年の小学校児童数の推移をみると、呉服小学校、緑丘小学校、石橋小学校が+10%以上となっており、五月丘小学校が-10%以下となっています。(表 1-4、図 1-33)

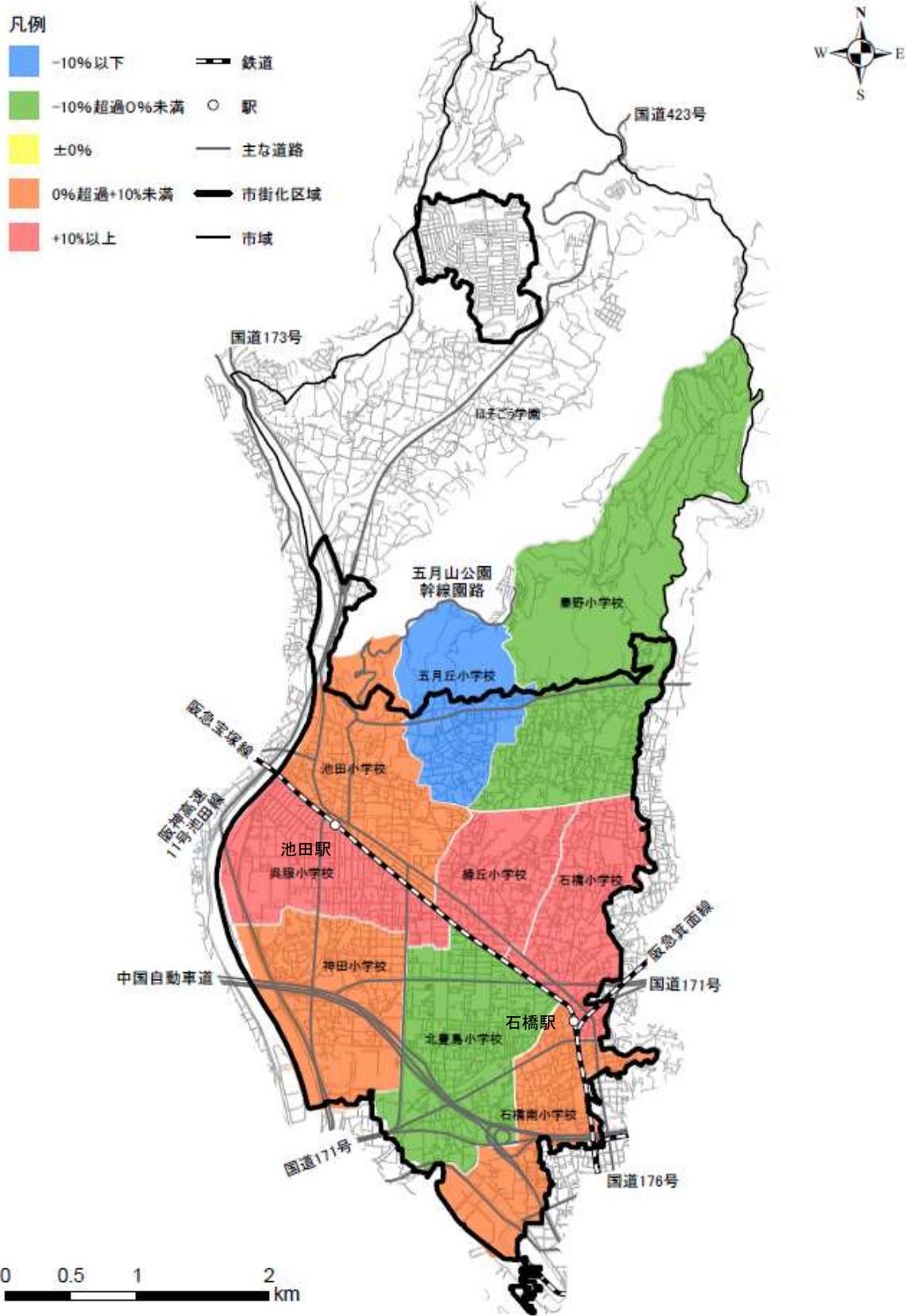
表 1-4 小学校児童数の推移

単位:人

	平成23年 (2011)	平成24年 (2012)	平成25年 (2013)	平成26年 (2014)	平成27年 (2015)	平成28年 (2016)	児童数の増加率 (H23~H28)
神田小学校	473	438	491	438	483	495	4.7%
石橋南小学校	275	253	272	273	286	299	8.7%
北豊島小学校	538	489	517	475	521	501	-6.9%
呉服小学校	431	393	463	432	491	492	14.2%
池田小学校	858	846	919	894	950	923	7.6%
秦野小学校	908	812	896	814	864	853	-6.1%
五月丘小学校	602	574	599	542	526	492	-18.3%
緑丘小学校	415	412	437	457	493	517	24.6%
ほそごう学園	-	-	-	-	381	357	-
石橋小学校	517	509	530	528	556	585	13.2%

※ほそごう学園については、統合前の伏尾台小学校、細河小学校の児童数は不明

出典：Gaccom 学校教育情報サイト



出典：Gaccon 学校教育情報サイト

※ほそごう学園は平成 27 (2015) 年開設のため平成 23 (2011) 年のデータなし

図 1-33 小学校児童数推移 (平成 23 (2011) 年→平成 28 (2016) 年)

(2) 生活利便施設の分布

①大型商業施設（大規模小売店舗）

平成 29 (2017) 年度調査時においては、大型商業施設の立地状況をみると、池田駅周辺に 3 施設、石橋駅周辺に 1 施設、伏尾台中心部に 1 施設分布しています。

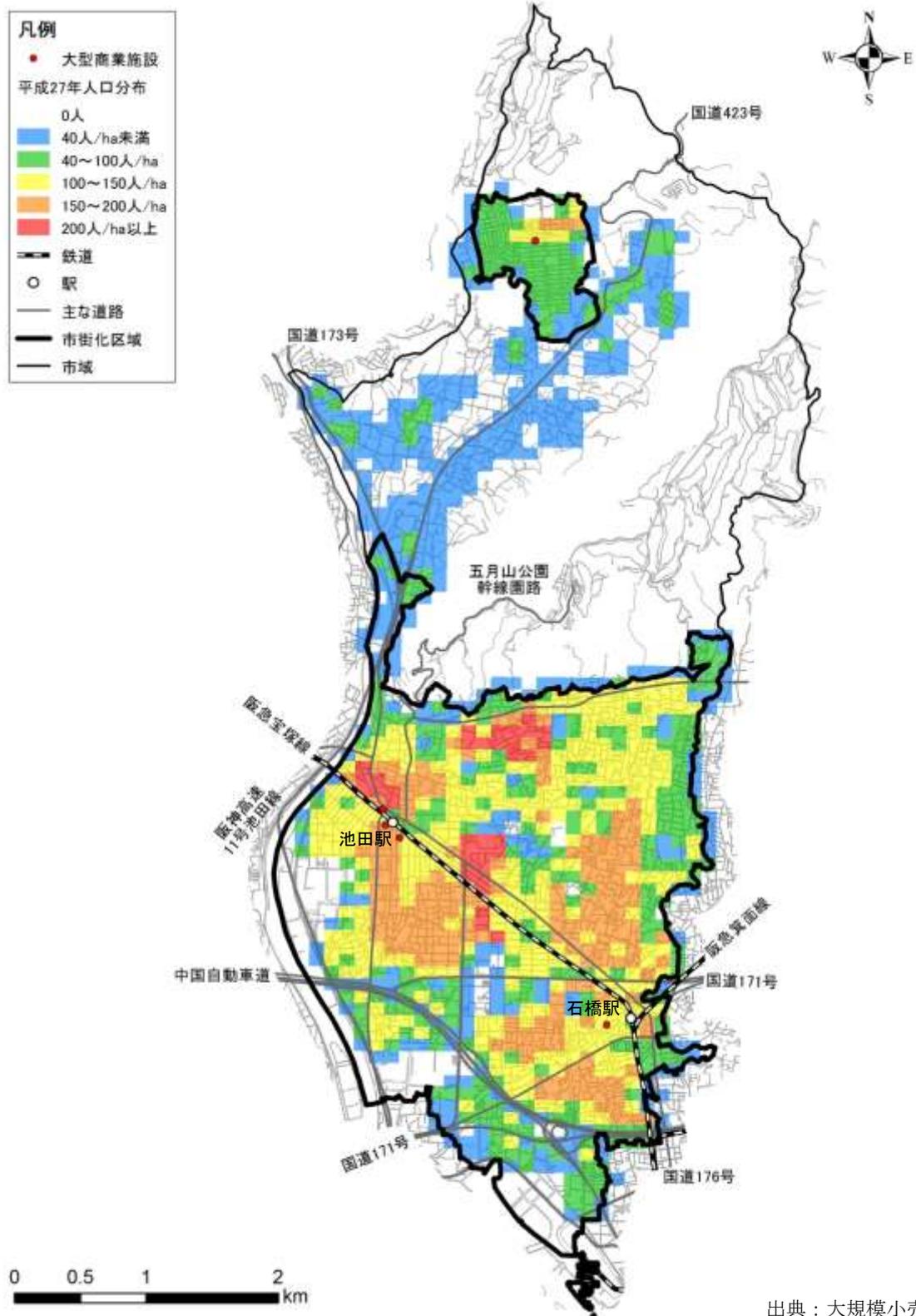
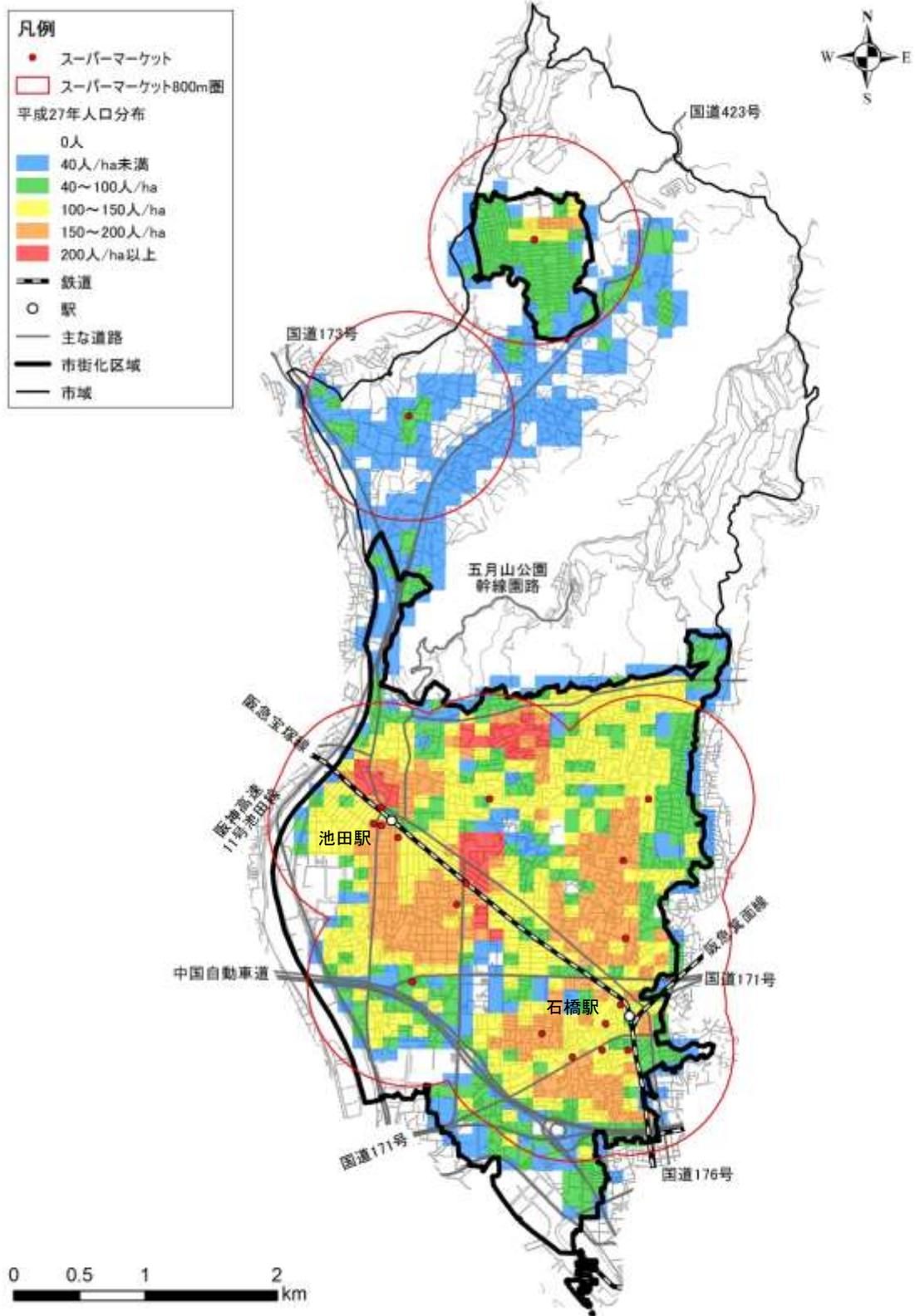


図 1-34 大型商業施設の立地状況

②スーパーマーケット

平成 29 (2017) 年度調査時においては、スーパーマーケットの立地状況をみると、市内に 19 箇所あり、阪急池田駅、阪急石橋駅周辺に多く分布しています。

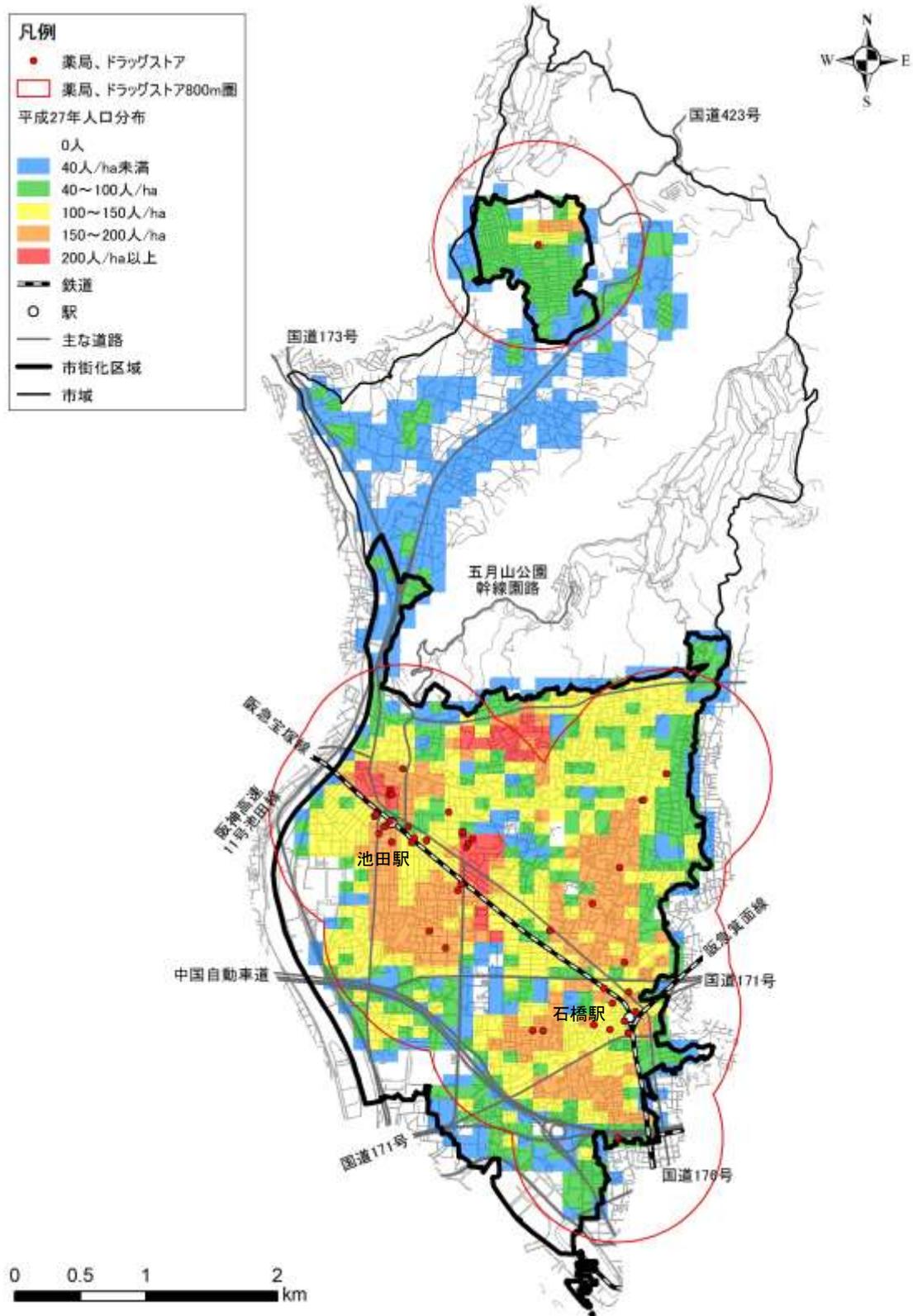


出典：iタウンページ

図 1-35 スーパーマーケットの立地状況

③薬局・ドラッグストア

平成 29 (2017) 年度調査時においては、薬局・ドラッグストアの立地状況をみると、市内に 44 箇所あり、全て市街化区域内に立地しています。

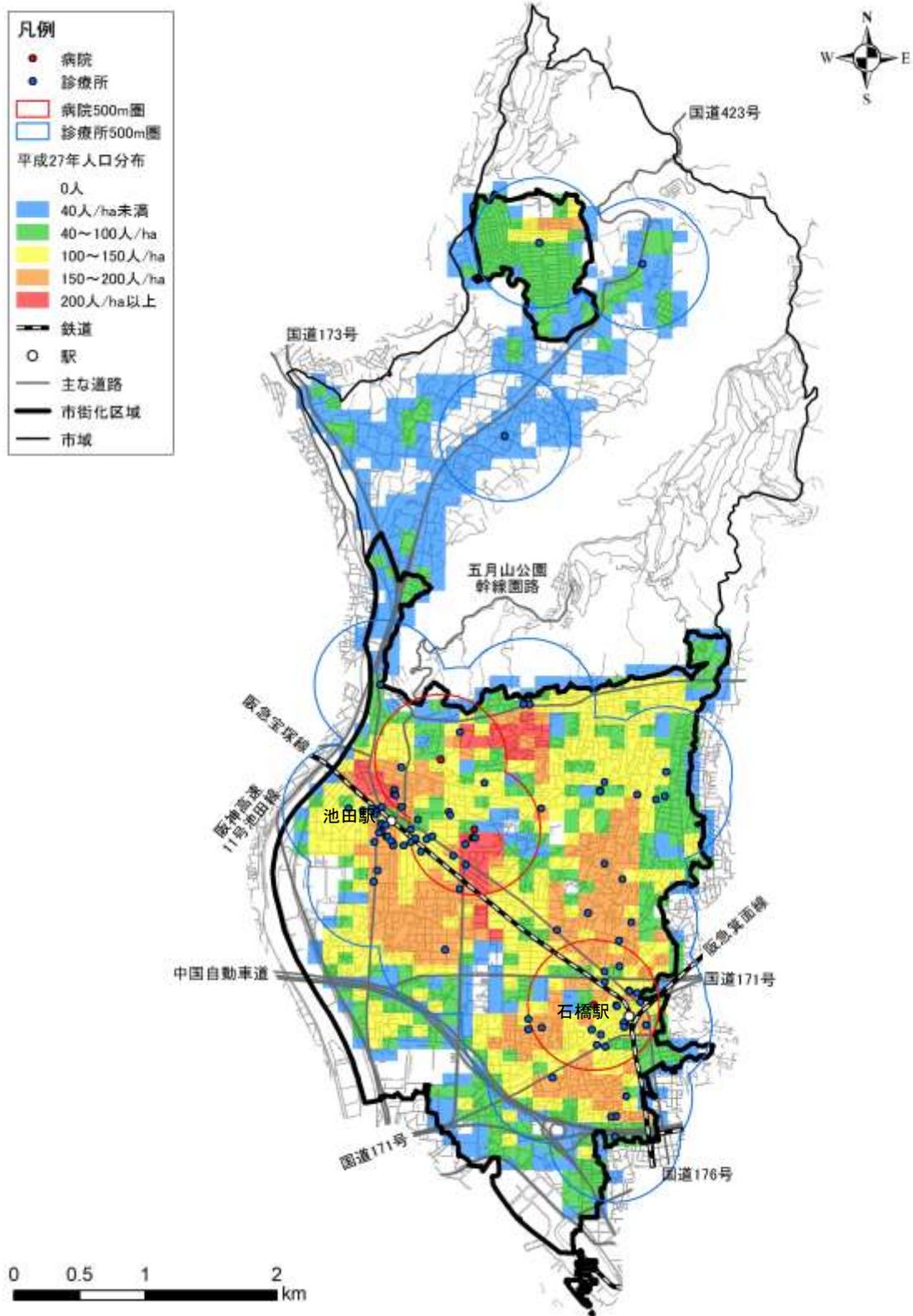


出典：池田市暮らしの便利帳 2017

図 1-36 薬局・ドラッグストアの立地状況

④病院・診療所

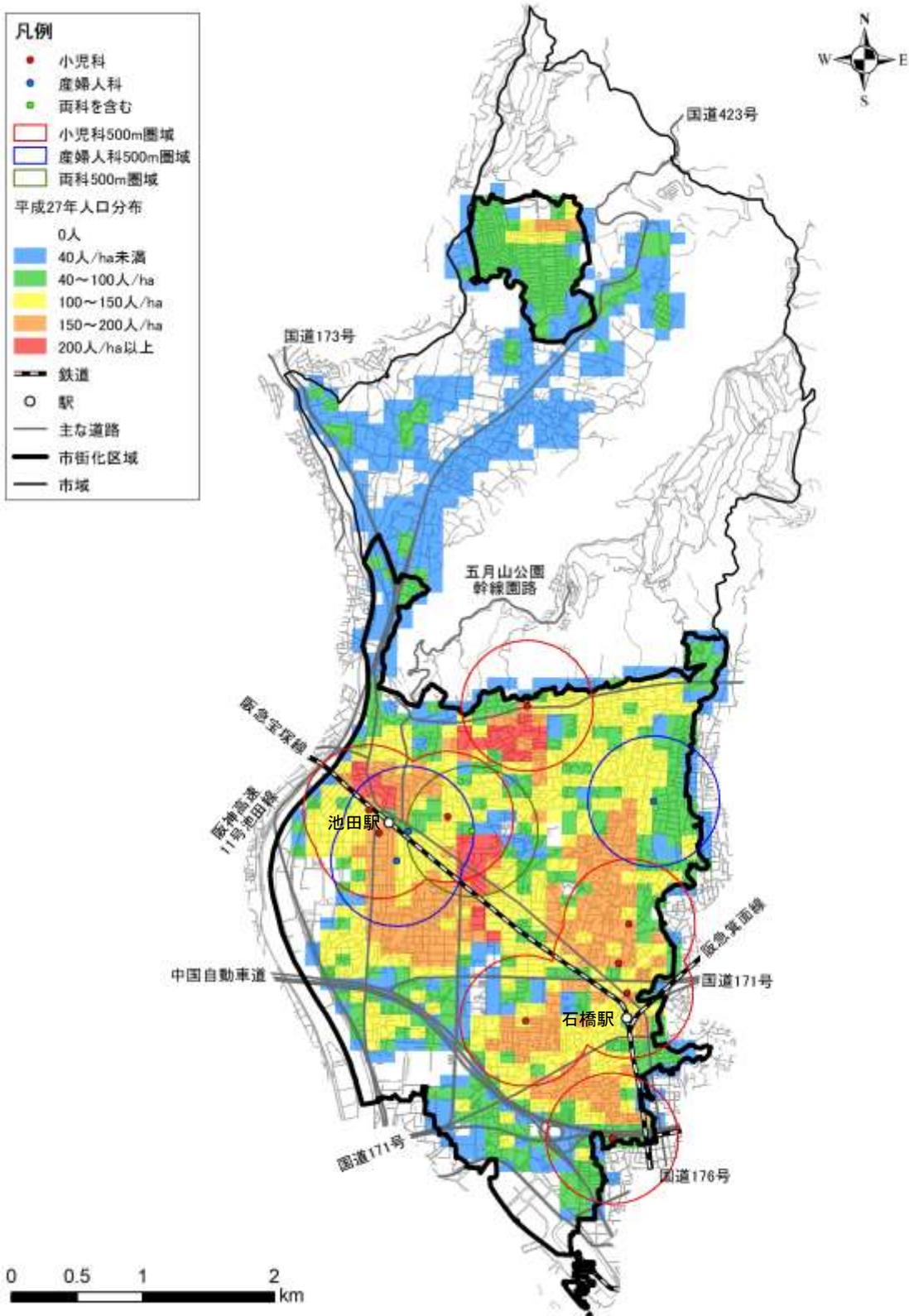
平成 29 (2017) 年度調査時においては、診療科目に内科を含む病院及び診療所の立地状況をみると、病院が 3 箇所あり市南部に立地しています。また、診療所が 89 箇所あり、大部分が市街化区域内に立地しています。



出典：池田市医師会ホームページ

図 1-37 病院・診療所の立地状況

診療科目に小児科もしくは産婦人科を含む病院及び診療所の立地状況をみると、両科を含む施設は市立池田病院のみで、市南部に立地しています。また、小児科が9箇所、産婦人科が3箇所あり、小児科は市南部に広く立地していますが、産婦人科の立地は限られています。



出典：池田市医師会ホームページ

図 1-38 小児科・産婦人科の立地状況

⑤高齢者福祉施設

平成 29（2017）年度調査時においては、福祉施設の立地状況をみると、デイサービスが 1 箇所、在宅介護サービスが 35 箇所、施設介護サービスが 8 箇所、有料老人ホームが 9 箇所、特別養護老人ホームが 2 箇所、福祉施設が 4 箇所、訪問介護ステーションが 1 箇所、障がい者福祉施設が 8 箇所あり、大部分が市街化区域内に立地しています。

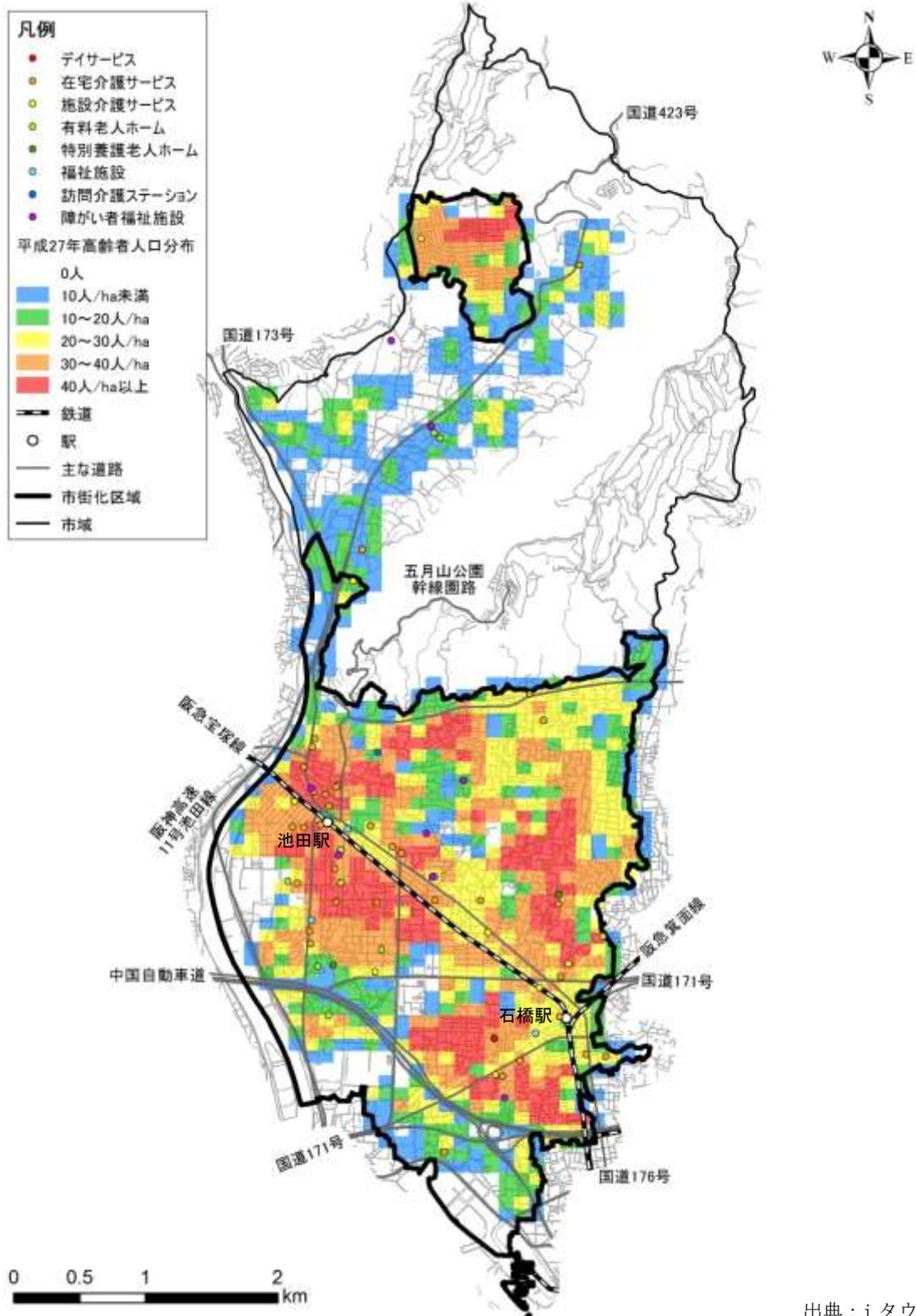
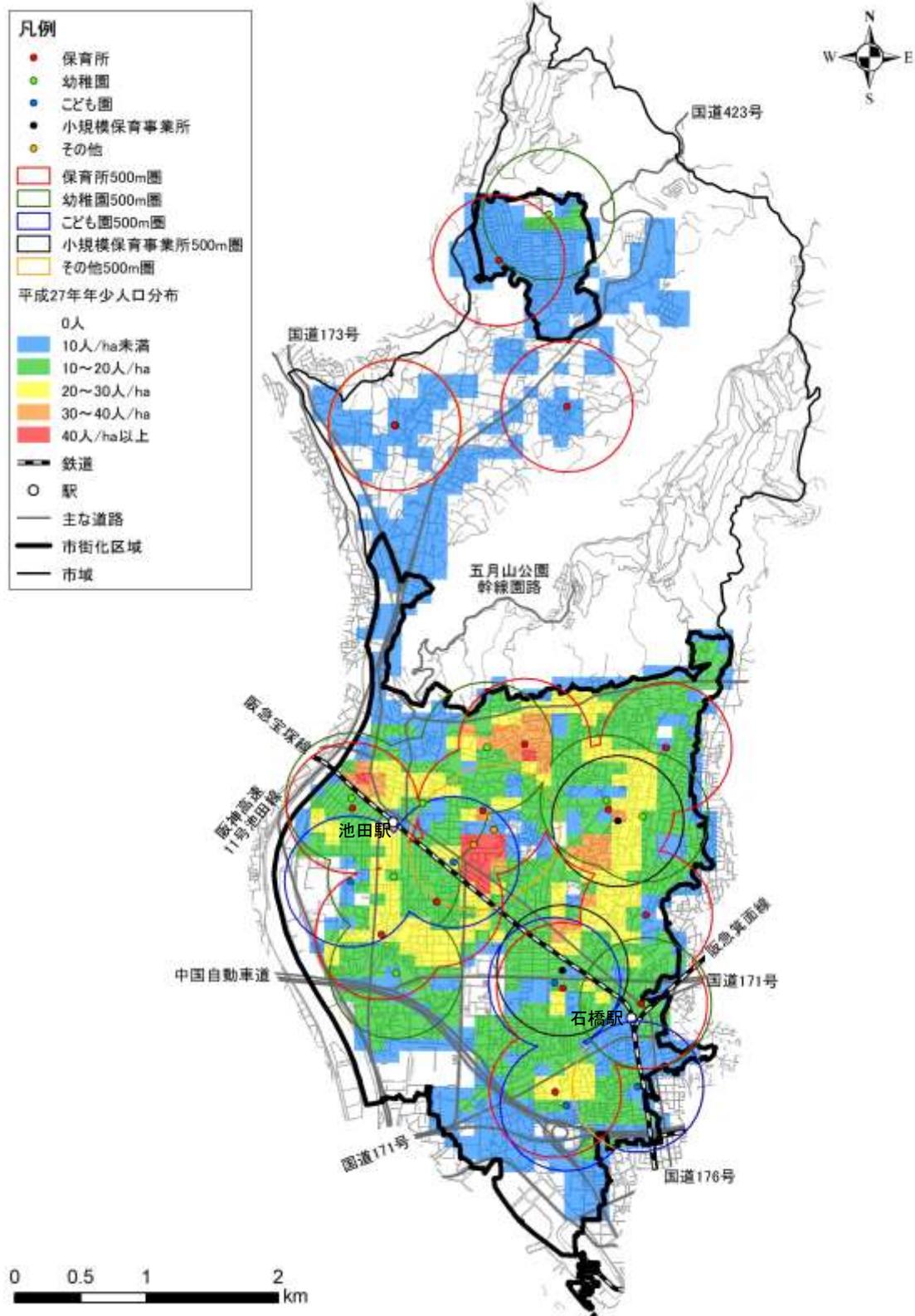


図 1-39 高齢者福祉施設の立地状況

出典：i タウンページ

⑥保育所・幼稚園

平成 29 (2017) 年度調査時においては、保育所・幼稚園の立地状況をみると、保育所が 14 箇所、幼稚園が 9 箇所、こども園が 5 箇所（うち認定子ども園が 4 箇所）、小規模保育事業所が 2 箇所、その他の関連施設が 4 箇所あり、大部分が市街化区域内に立地しています。

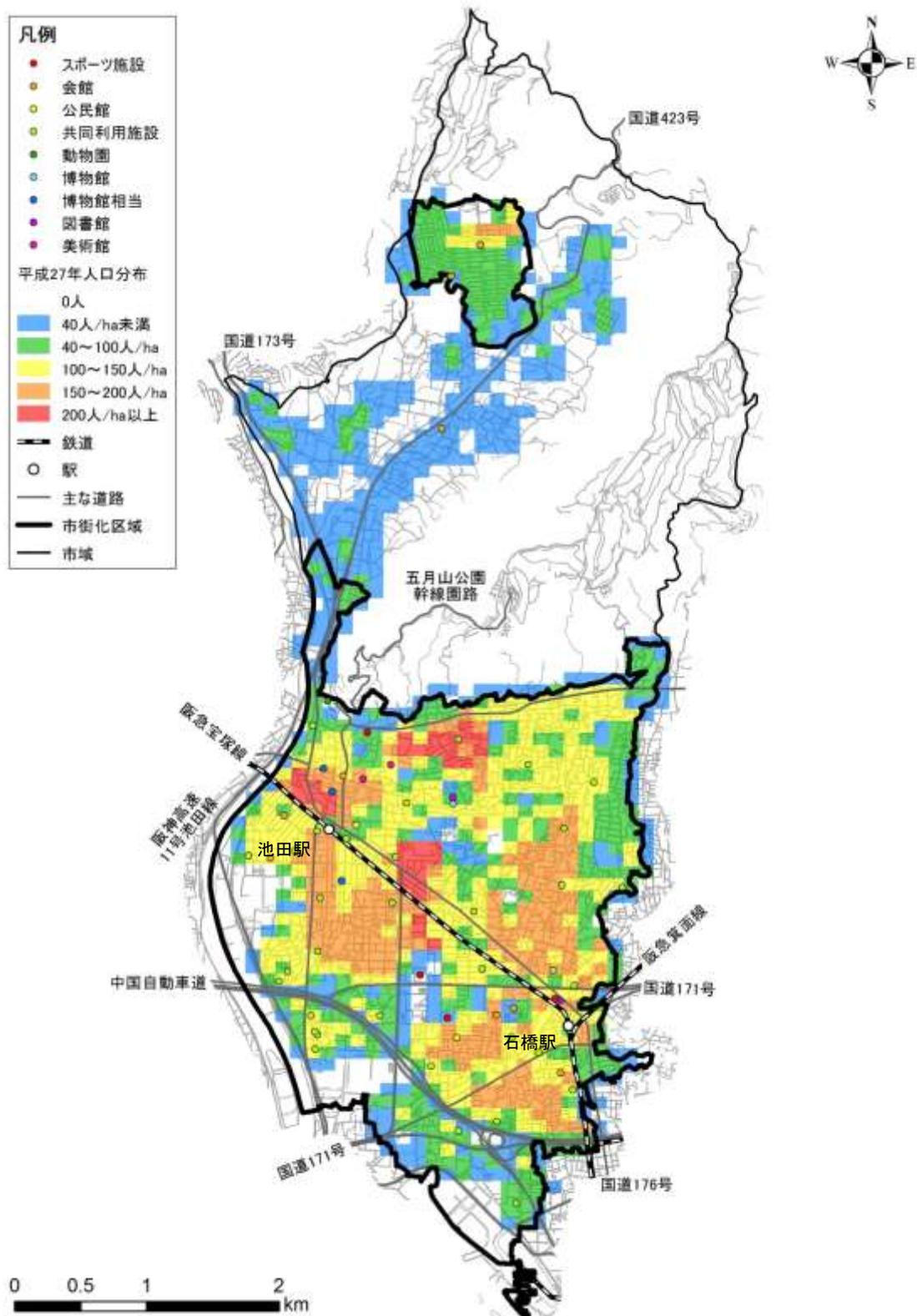


出典：池田市暮らしの便利帳 2017

図 1-40 保育所・幼稚園の立地状況

⑦文化・スポーツ施設

平成 29 (2017) 年度調査時においては、文化・スポーツ施設の立地状況をみると、スポーツ施設が 4 箇所、会館が 9 箇所、公民館が 2 箇所、共同利用施設が 34 箇所、公民館が 2 箇所、図書館が 2 箇所、動物園が 1 箇所、博物館と博物館相当が計 4 箇所、美術館が 2 箇所あり、大部分が市街化区域内に立地しています。

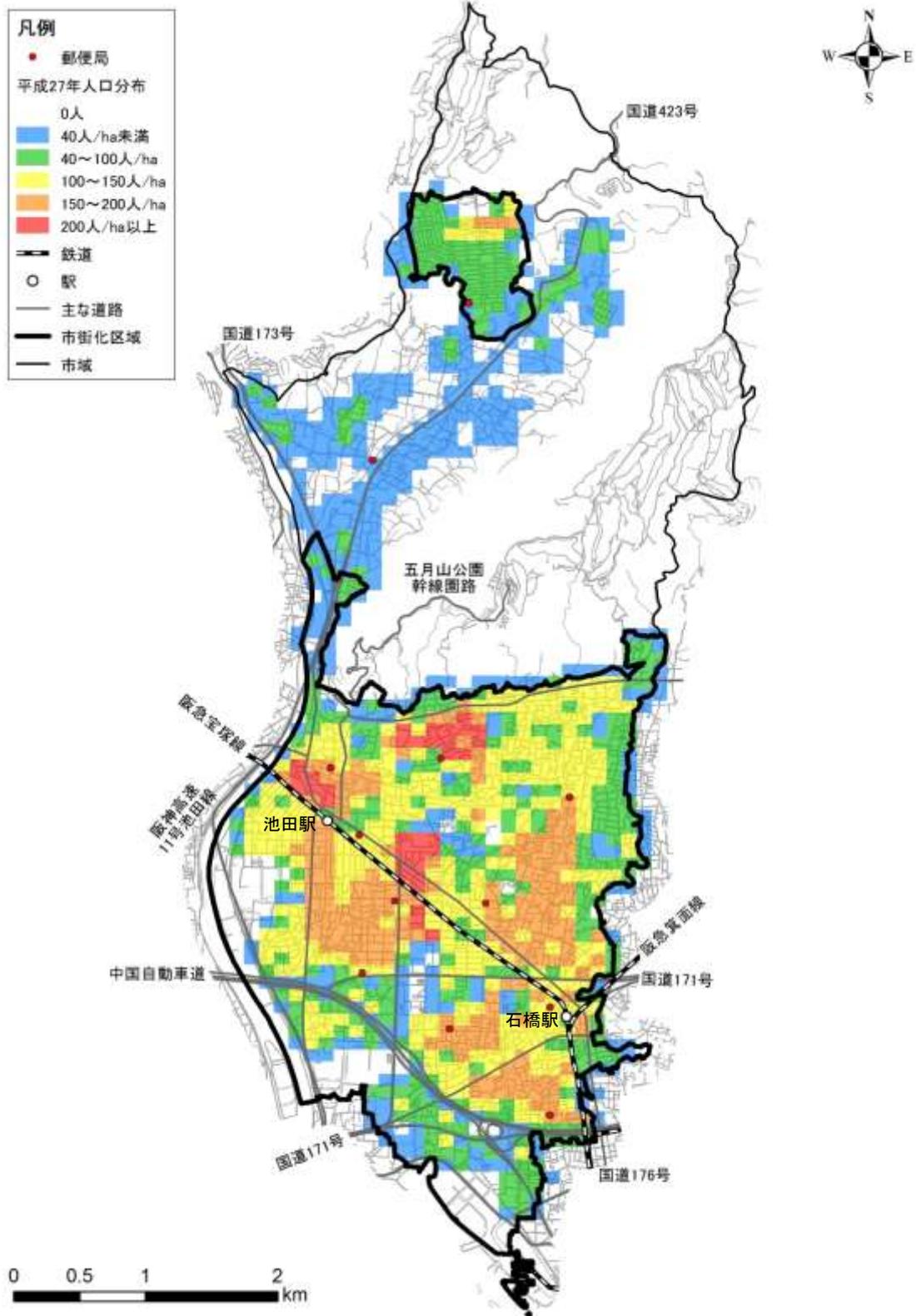


出典：池田市暮らしの便利帳 2017 及び i タウンページ

図 1-41 文化・スポーツ施設の立地状況

⑧郵便局

平成 29 (2017) 年度調査時においては、郵便局の立地状況をみると、12 箇所あり、大部分が市街化区域内に立地しています。

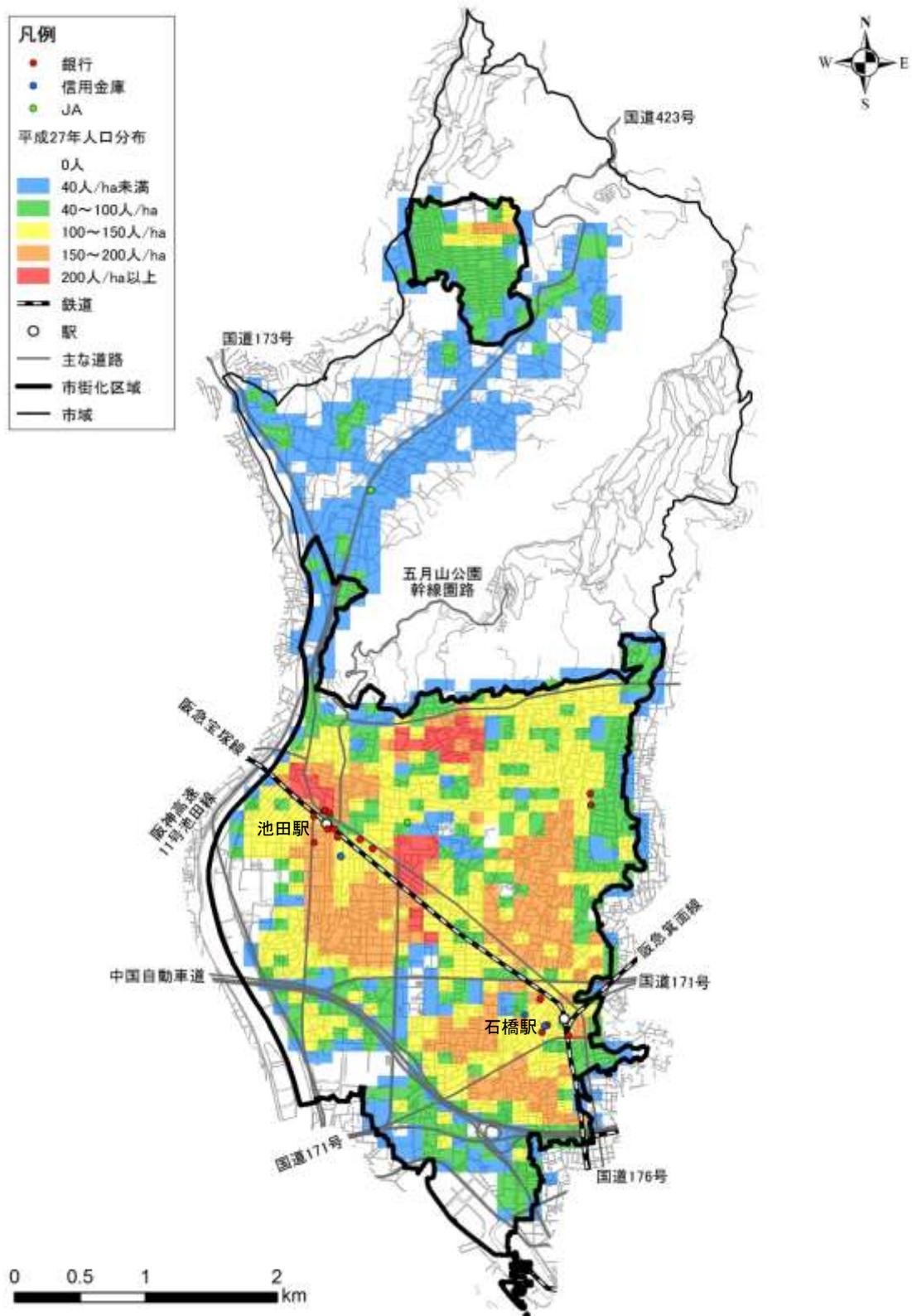


出典：iタウンページ

図 1-42 郵便局の立地状況

⑨銀行・信用金庫

平成 29 (2017) 年度調査時においては、銀行・信用金庫の立地状況をみると、銀行が 16 箇所、信用金庫が 3 箇所、JA が 2 箇所あり、大部分が阪急池田駅、阪急石橋駅周辺に分布しています。



出典：iタウンページ

図 1-43 銀行・信用金庫の立地状況

⑩池田駅周辺の施設立地状況

池田駅周辺は、大型商業施設内のスーパーマーケット、薬局などを中心とする生活利便施設が集積しています。

また、駅直近部には、観光施設が点在しており、五月山動物園には年間約 56 万人、カップヌードルミュージアム 大阪池田には年間約 77 万人と多くの観光客が訪れていますが、その他の観光施設や駅前商店街へ回遊する観光客は少なく、観光客の回遊性が低いと言えます。

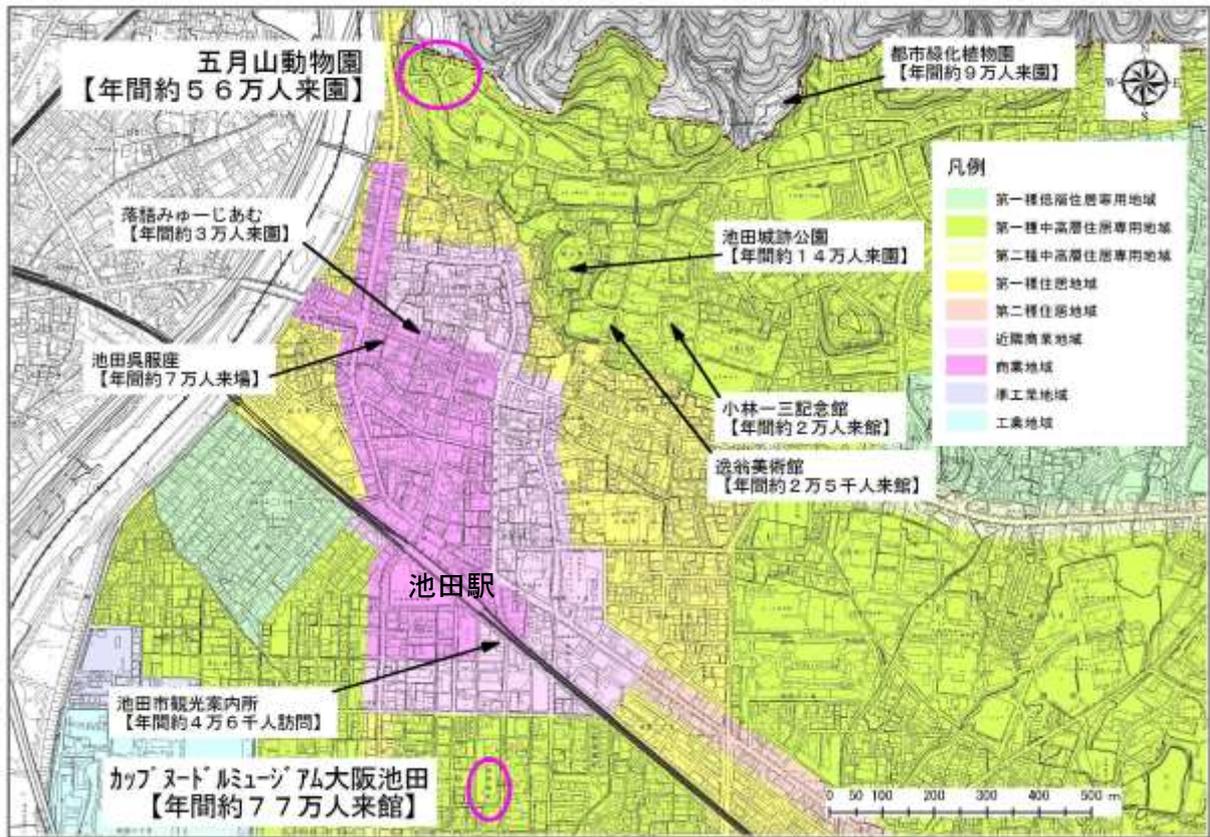


図 1-44 池田駅周辺の施設立地状況

①石橋駅周辺の施設立地状況

石橋駅周辺は、石橋商店街等の店舗により一定の利便性は確保されています。阪急箕面線南側の人口が少ないエリアでは施設立地が見られず、利便性の低い地区となっています。

また、駅周辺には大学や高等学校が立地しており、学生も多くにぎわいを見せていますが、駅前広場等が整備されておらず、交流できる公共スペースが不足していると言えます。

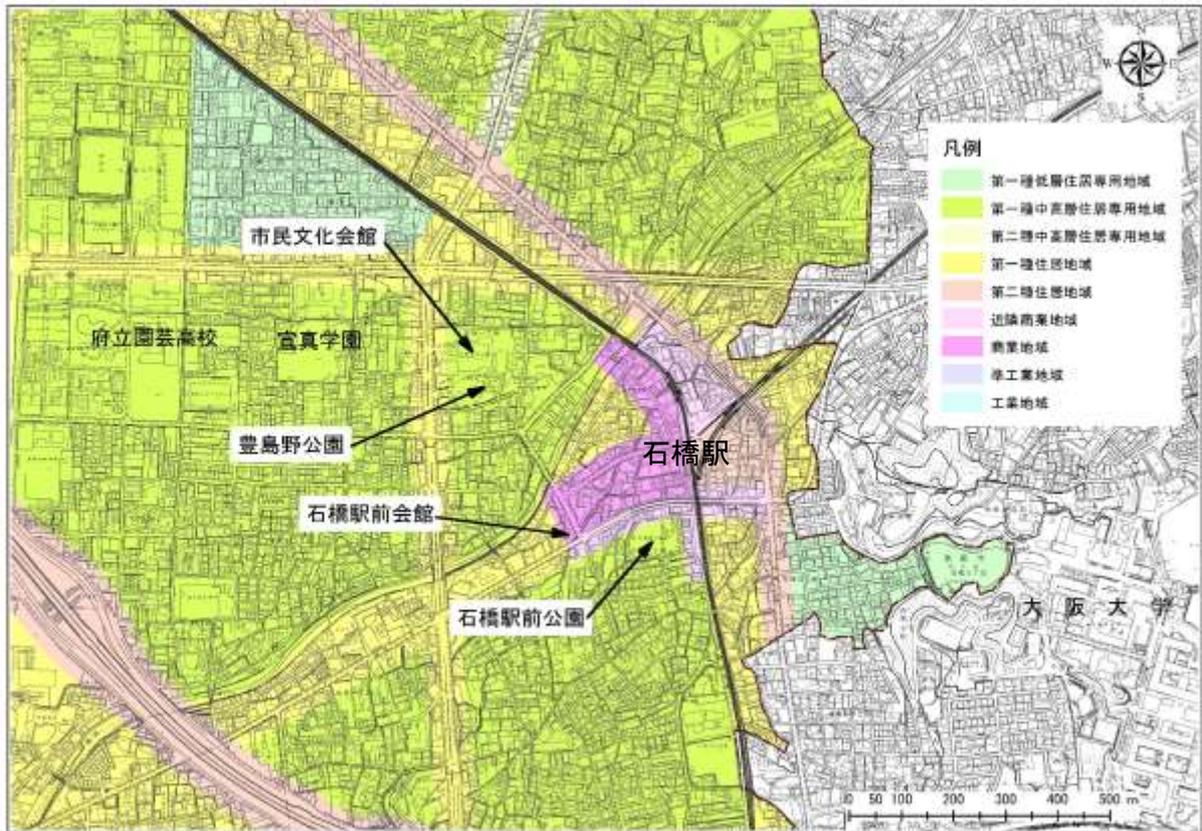


図 1-45 石橋駅周辺の施設立地状況

(3) 商業の状況

① 小売業の状況

池田駅・石橋駅周辺の商業集積地における事業所数、従業員数、年間商品販売額、売り場面積の対全市シェアの推移は減少傾向にあります。

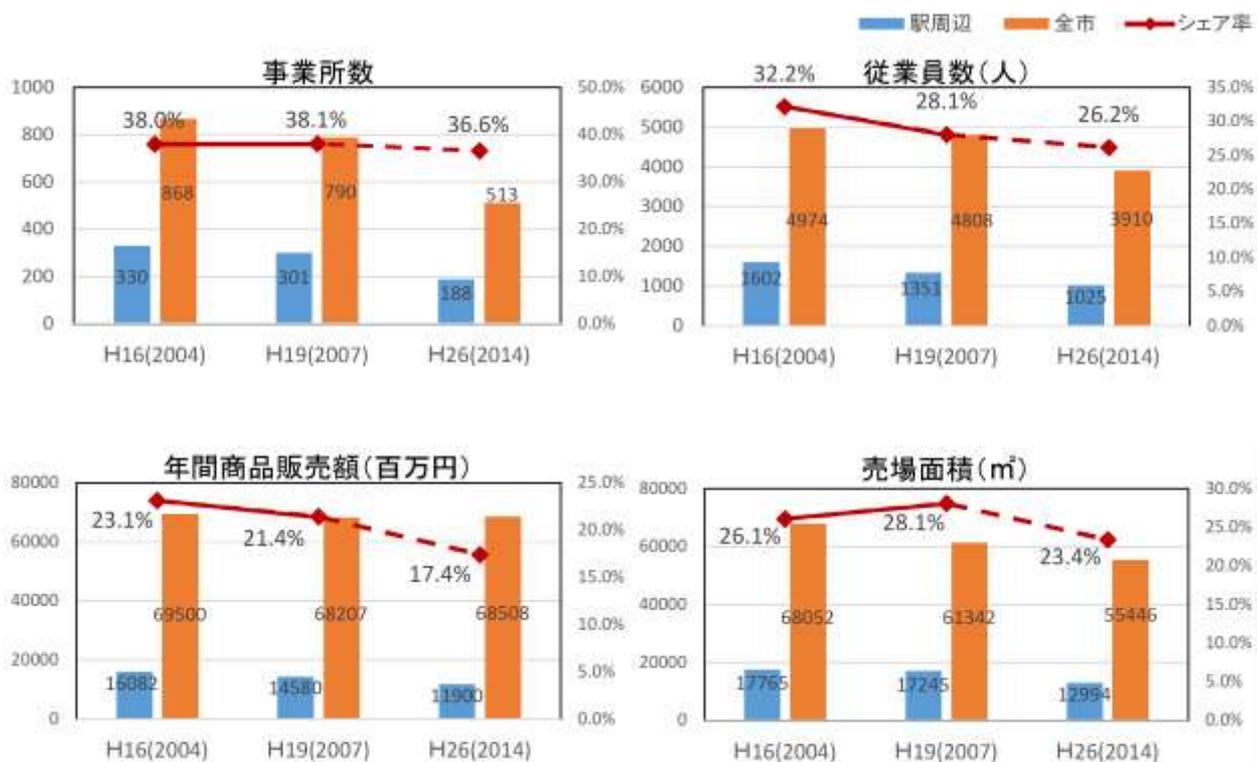


図 1-46 池田駅周辺+石橋駅周辺の小売業店舗数、従業員数、年間商品販売額、売り場面積の対全市シェアの推移

出典：商業統計

表 1-5 池田駅周辺+石橋駅周辺の事業所数、従業員数、年間商品販売額、売り場面積の状況

(上段：駅周辺データ、中段：全市データ、下段：対市のシェア率)

	事業所数	従業者数 (人)	年間商品 販売額 (百万円)	売場面積 (㎡)
H16 (2004)	330	1,602	16,082	17,765
	868	4,974	69,500	68,052
	38.0%	32.2%	23.1%	26.1%
H19 (2007)	301	1,351	14,580	17,245
	790	4,808	68,207	61,342
	38.1%	28.1%	21.4%	28.1%
H26 (2014)	188	1,025	11,900	12,994
	513	3,910	68,508	55,446
	36.6%	26.2%	17.4%	23.4%

出典：商業統計

※池田市商業集積地

池田駅北商店街、石橋駅前商店街、池田駅南商店街、サンシティ・イクダ、大阪国際空港ターミナルビル（池田市分）
（池田駅周辺+石橋駅周辺は下線部の合算）

※日本標準産業分類の改定及び調査設計の変更があったため、平成 19(2007)年調査の数値と平成 26(2014)年調査の数値とは接続していません。

②商業中心性指標

商業中心性指標（人口一人当たりの小売業年間商品販売額。高いほど域内での消費行動が活発）を算出すると、本市は665.4千円/人（府内21位）であり、周辺市（箕面市、伊丹市、川西市など）と比べると低い値であると言えます。

表 1-6 商業中心性指標での比較

	H26(2014)年商業統計		住基人口 H26(2014)年1月1日 (人)	人口1人当たり 年間商品販売額	
	事業所数 (所)	年間商品販売額 (百万円)		(千円/人)	対府比
	大阪府	45,560	8,401,435	8,878,694	946.2
大阪市	18,876	3,942,310	2,667,830	1477.7	1.56
堺市	3,505	613,590	849,107	722.6	0.76
岸和田市	1,027	134,720	201,077	670.0	0.71
豊中市	1,612	261,511	400,086	653.6	0.69
池田市	513	68,508	102,964	665.4	0.70
吹田市	1,202	256,712	360,083	712.9	0.75
泉大津市	384	54,823	76,534	716.3	0.76
高槻市	1,348	278,082	356,388	780.3	0.82
貝塚市	431	66,825	90,152	741.2	0.78
守口市	810	126,996	145,501	872.8	0.92
枚方市	1,471	262,768	408,610	643.1	0.68
茨木市	1,067	213,853	277,689	770.1	0.81
八尾市	1,379	217,177	270,307	803.4	0.85
泉佐野市	784	133,169	101,685	1309.6	1.38
富田林市	469	65,925	116,851	564.2	0.60
寝屋川市	985	185,733	241,340	769.6	0.81
河内長野市	361	64,967	112,173	579.2	0.61
松原市	535	67,954	123,611	549.7	0.58
大東市	488	109,691	124,437	881.5	0.93
和泉市	820	145,863	187,506	777.9	0.82
箕面市	608	146,876	134,303	1093.6	1.16
柏原市	315	35,037	72,636	482.4	0.51
羽曳野市	440	63,266	115,904	545.8	0.58
門真市	661	100,600	127,638	788.2	0.83
摂津市	325	55,437	84,307	657.6	0.69
高石市	265	25,354	58,887	430.6	0.46
藤井寺市	366	44,544	66,434	670.5	0.71
東大阪市	2,444	370,362	501,349	738.7	0.78
泉南市	337	56,772	64,472	880.6	0.93
四條畷市	233	21,009	56,951	368.9	0.39
交野市	275	38,097	78,261	486.8	0.51
大阪狭山市	257	38,967	57,857	673.5	0.71
阪南市	240	26,125	57,435	454.9	0.48
川西市※	646	124,776	156,702	796.3	0.84
伊丹市※	860	187,050	197,069	949.2	1.00
宝塚市※	848	130,960	226,435	578.4	0.61

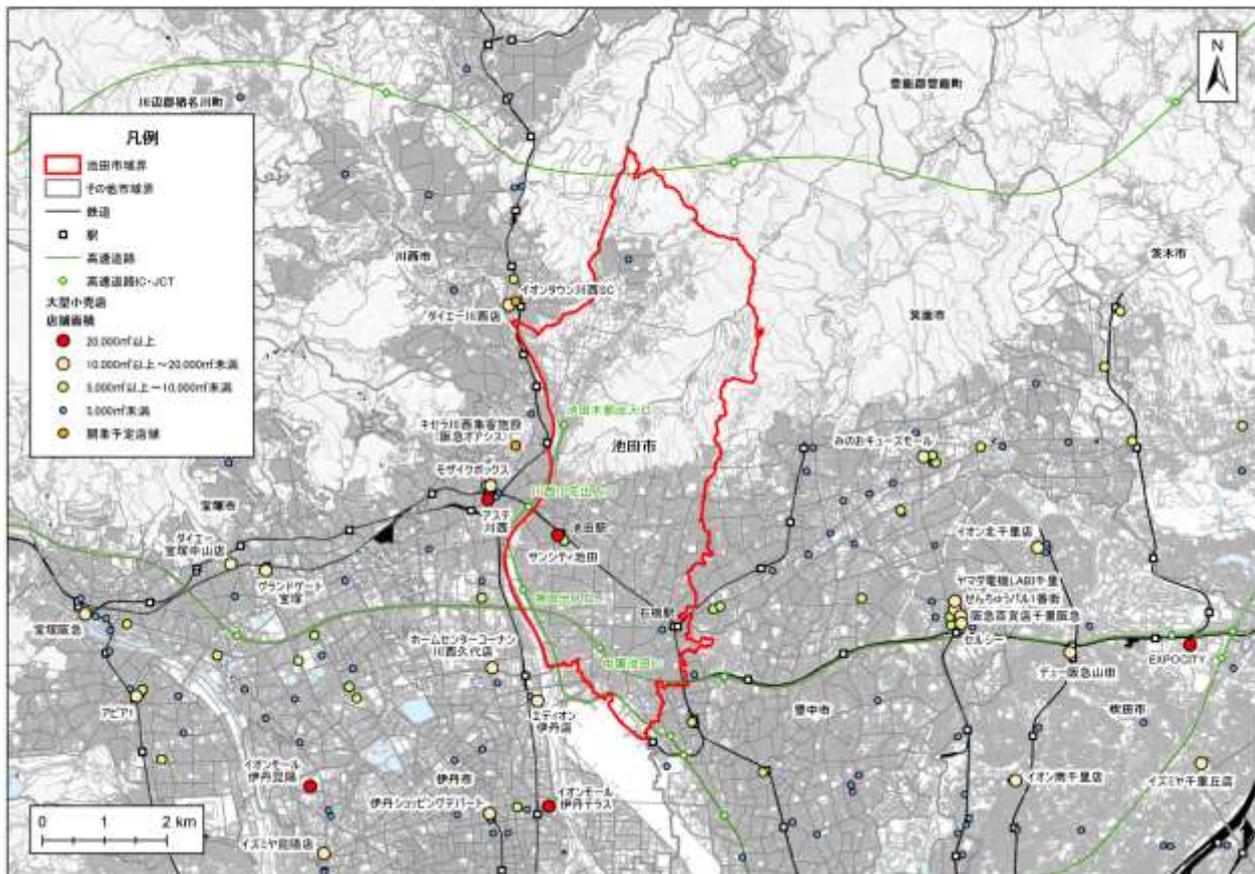
※兵庫県内の市であるが、人口1人当たり年間商品販売額（千円/人）を大阪府のその値と比較した。

出典：商業統計

③大規模小売店舗の立地

大規模小売店舗の立地状況を見ると、市内は床面積 20,000 m²を超える大規模小売店舗はサンシティ池田のみであり、周辺市（川西市、伊丹市、箕面市、吹田市）には、交通利便性の高い場所に多く立地しています。

また、今後、開業予定の店舗も川西市などに点在しており、商業環境は今後ますます厳しくなると推測されます。



出典：大規模小売店舗総覧より一部加工

図 1-47 周辺市（川西市、伊丹市、箕面市、豊中市）の大規模商業施設立地状況

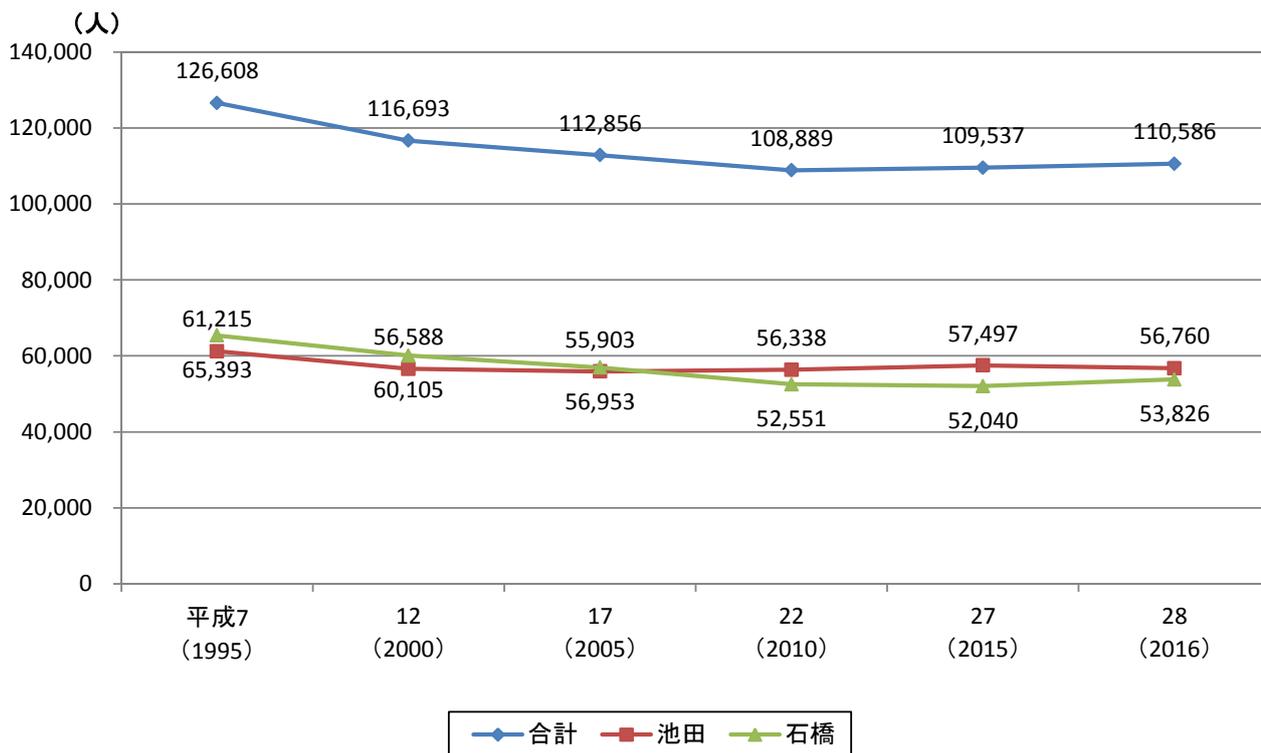
1-4 交通

(1) 公共交通の利便性

① 鉄道

駅別の乗降客数をみると、阪急池田駅、阪急石橋駅合計では、平成22(2010)年までは減少傾向にあり、平成27(2015)年、平成28(2016)年に微増しています。

阪急池田駅が平成17(2005)年以降微増傾向にある一方、阪急石橋駅は減少傾向が続いていますが、平成28(2016)年は増加に転じました。



出典：池田市統計書

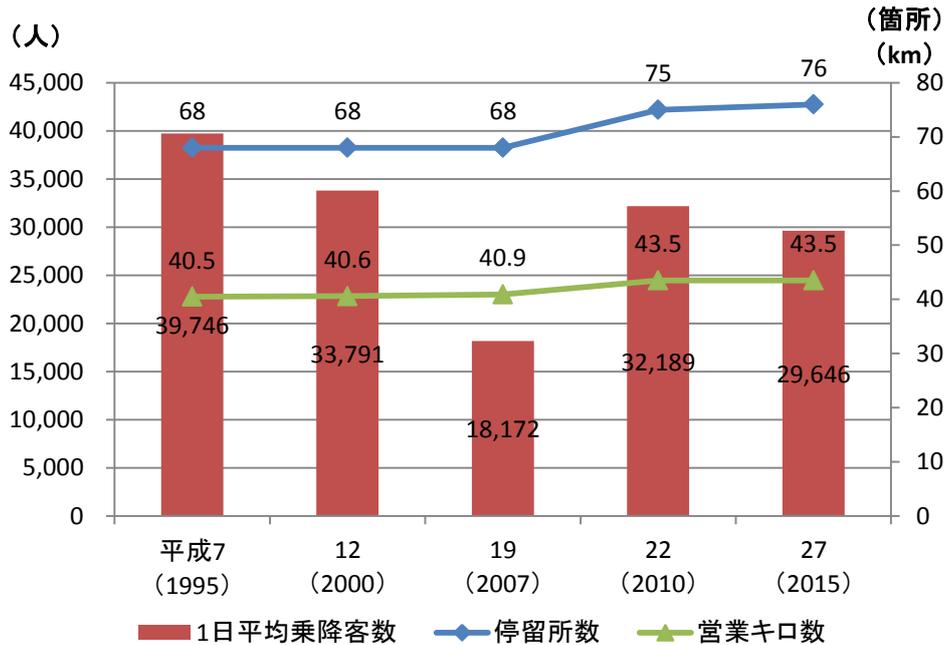
図1-48 駅別の乗降客数の推移

②バス

バス路線数、利用者数の推移をみると、停留所数及び営業キロ数は増加しており、1日平均乗降客数は減少しています。(図1-49)

バス路線網及びバス停の分布をみると、主に市街化区域内に分布しています。(図1-50)

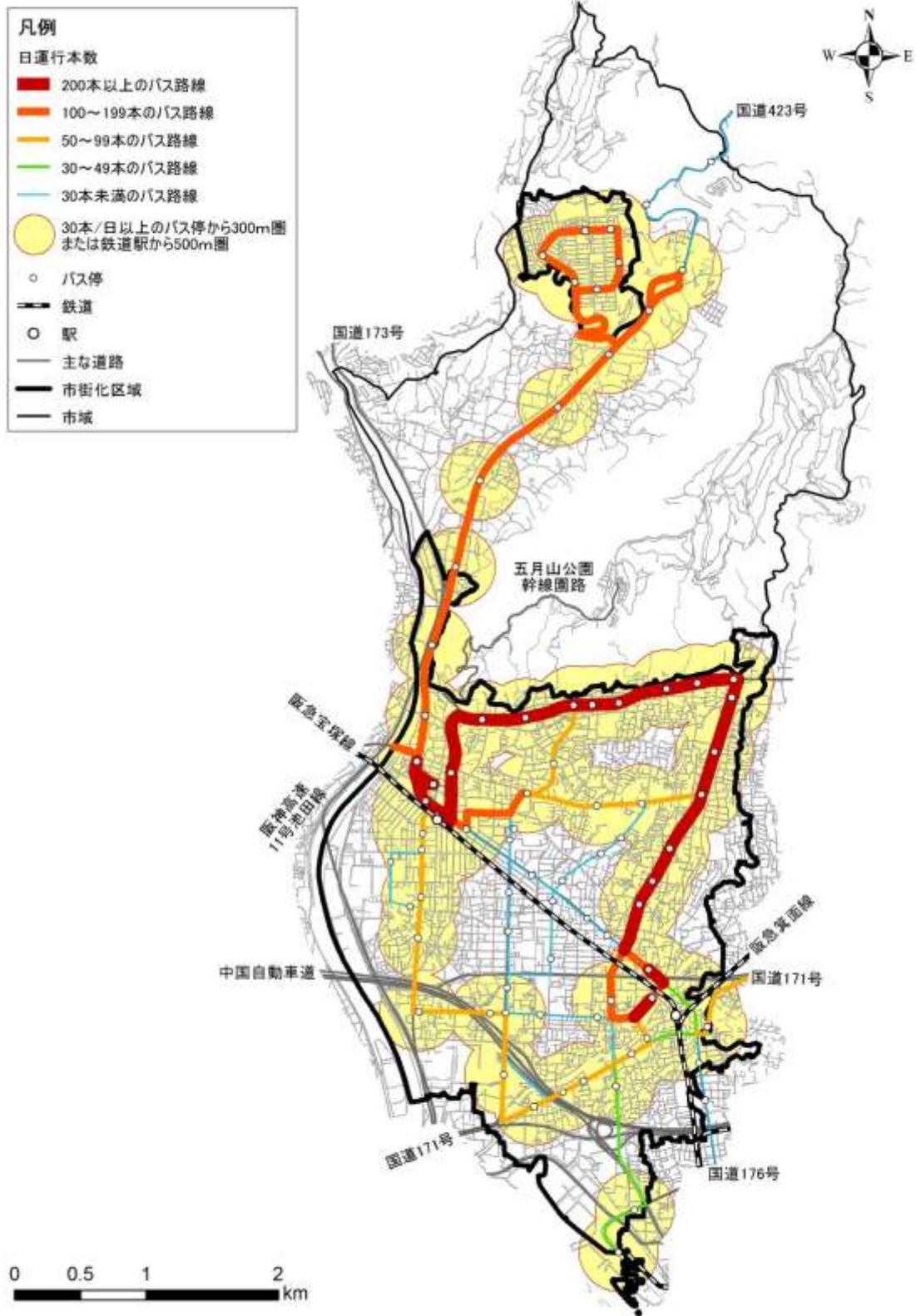
一方で、乗降客数減少の影響から、バスの運行本数の変更が実施されている路線もあります。具体的には、池田－伏尾台では昼間の運行本数が平成23(2011)年12月に約10分間隔から約12分間隔に、さらに平成29(2017)年11月に約15分間隔に変更されています。



出典：池田市統計書

※毎月11月実施交通量調査による
 ※平成19(2007)年は3月末現在の数値

図1-49 バス路線数、利用者数の推移



出典：国土交通省国土政策局「国土数値情報（バスルート（線）・バス停留所（点）ベクトルデータ）」、
阪急バス(株)時刻表（平成 29（2017）年 11 月時点）をもとに池田市が編集・加工

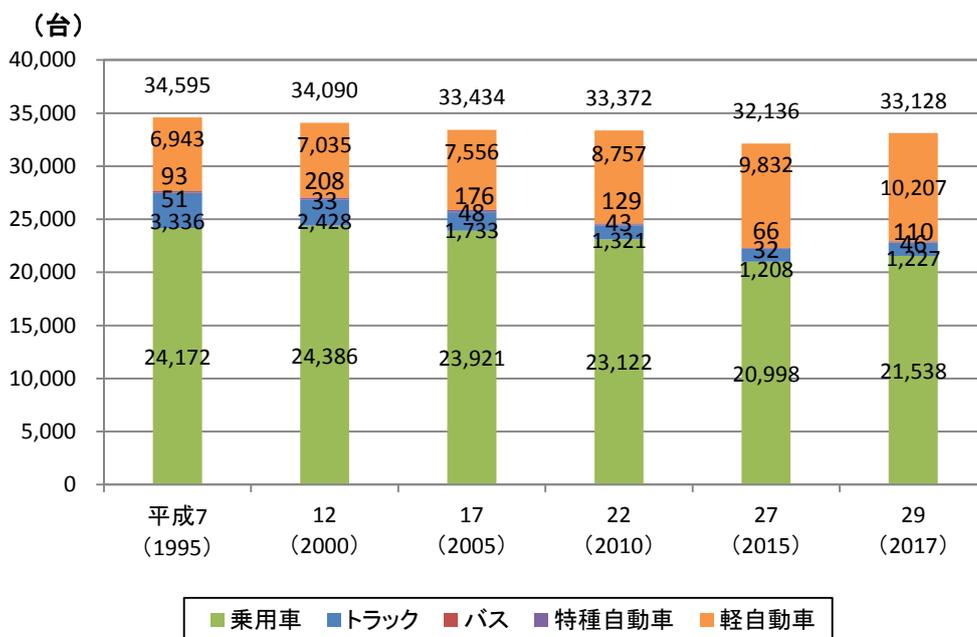
図 1-50 バス路線網、バス停分布

(2) 交通手段

① 自家用車保有台数

本市における平成 29 (2017) 年の自家用車保有台数の合計は 33,128 台となっています。車種別保有台数は、乗用車が 21,538 台で最も多く、次いで軽自動車が 10,207 台となっています。

自家用車保有台数の合計は減少傾向にある一方、軽自動車の保有台数は増加傾向が続いています。



出典：池田市統計書

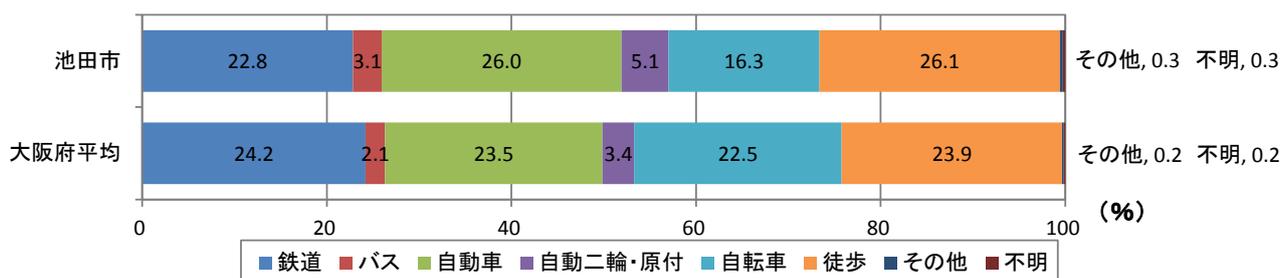
図 1-51 自家用車保有台数の推移

②代表交通手段別機関分担率

第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査では、平日における市内の代表交通手段は徒歩割合が最も高く、次いで自動車の割合が高くなっており、大阪府平均と比較すると徒歩割合と自動車割合が高くなっています。（図1-52）

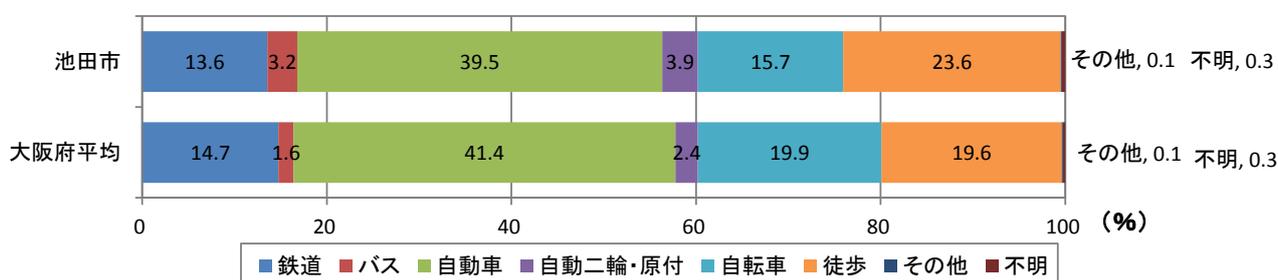
また、休日においては自動車割合が最も高く、次いで徒歩割合が高くなっており、大阪府全体と比較すると徒歩割合が高くなっています。（図1-53）

目的別にみると、出勤は鉄道の割合が最も高く、業務は自動車の割合が最も高く、登校・自由・帰宅は徒歩の割合が最も高くなっています。市内の交通手段として、バス割合は全般的に低くなっています。（図1-54）



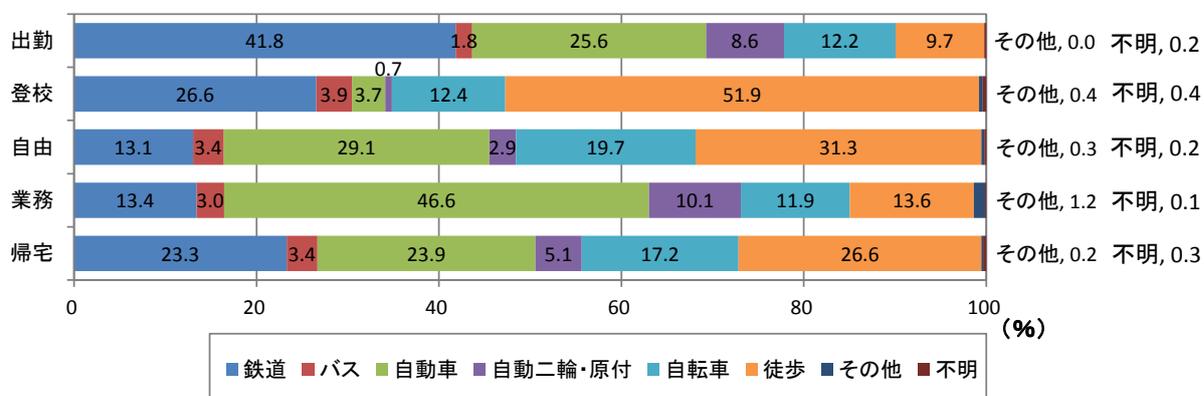
出典：第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査

図1-52 代表交通手段別機関分担率（平日）



出典：第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査

図1-53 代表交通手段別機関分担率（休日）



出典：第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査

図1-54 目的別代表交通手段別機関分担率（平日）

1-5 災害

(1) 外水、内水のハザードマップ

大雨による想定浸水深をみると、市北西部の猪名川と余野川の合流地点、中国自動車道以南の猪名川沿岸部において、浸水が見られます。

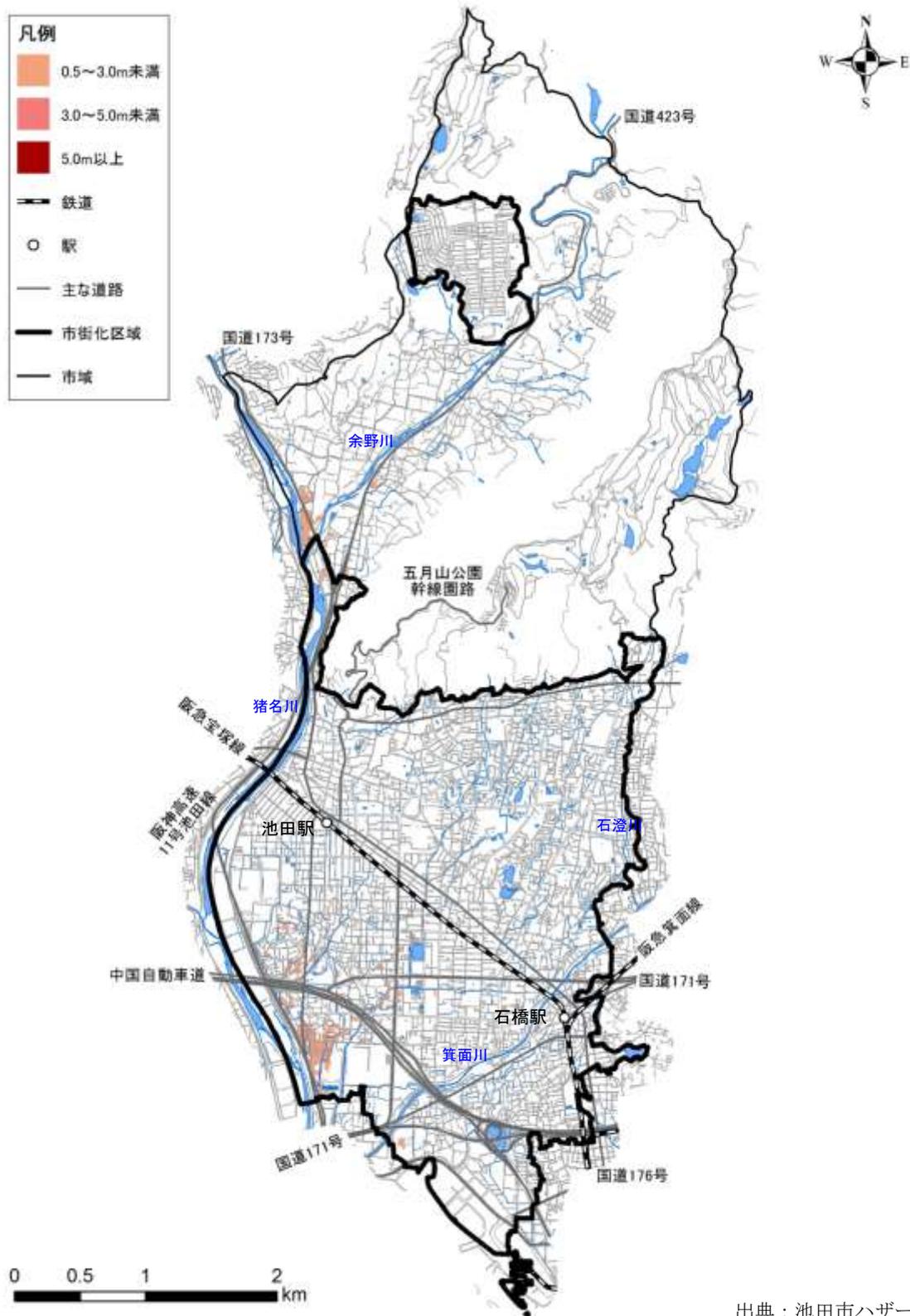
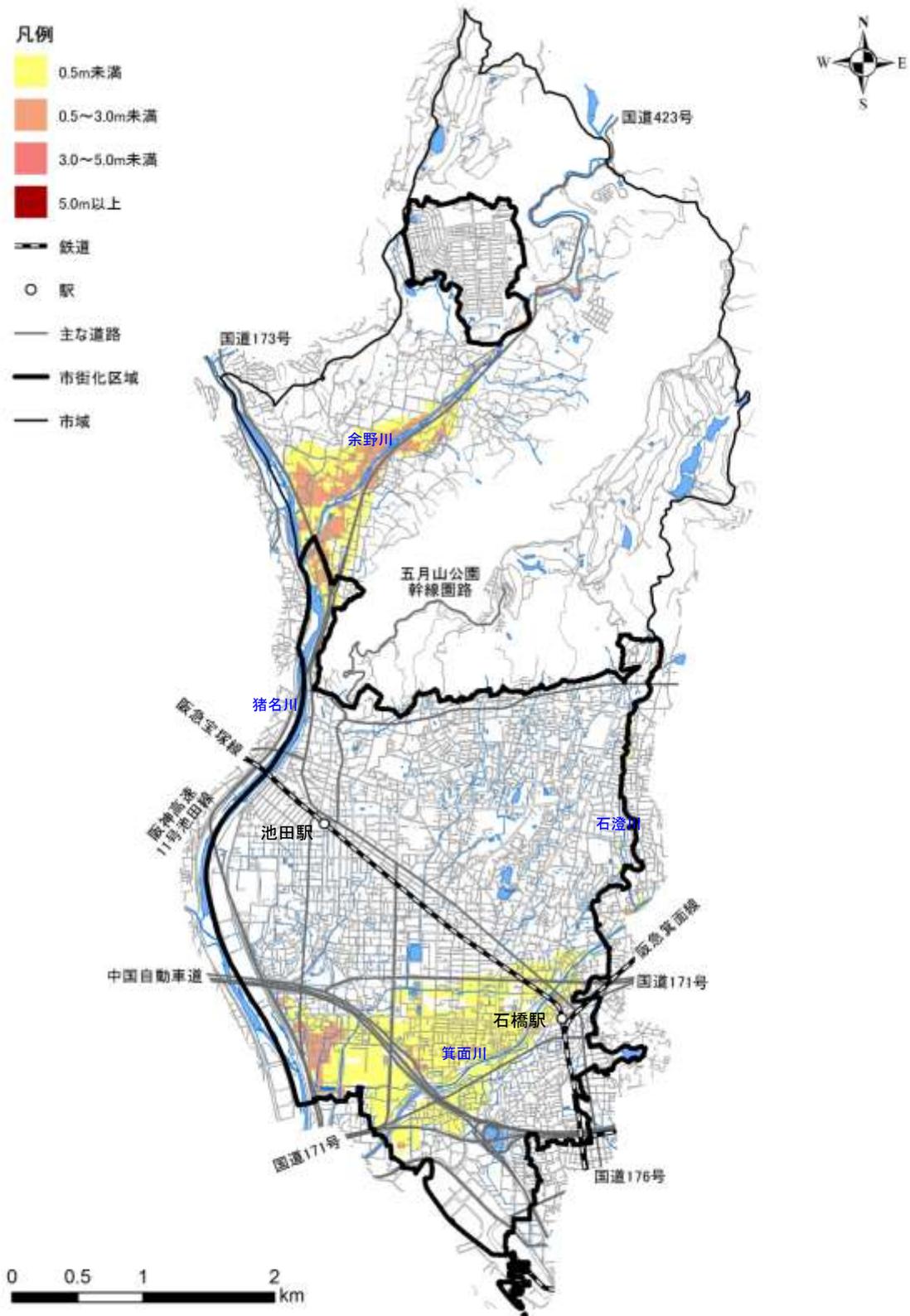


図 1-55 大雨による想定浸水深

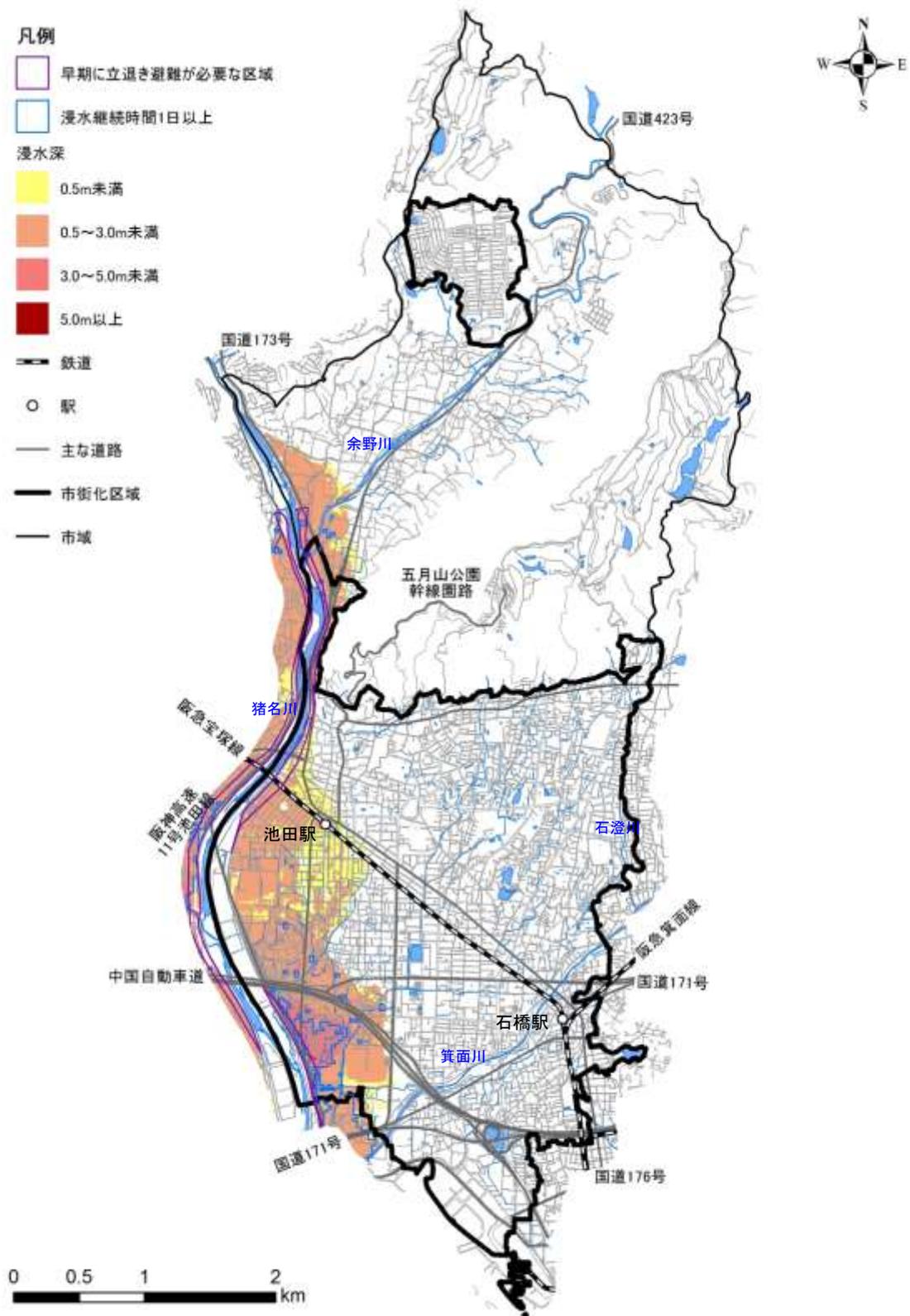
洪水（余野川、箕面川、石澄川）による想定浸水深をみると、余野川、猪名川沿岸部において、広く浸水が見られます。



出典：池田市ハザードマップ

図 1-56 洪水（余野川、箕面川、石澄川）による想定浸水深

洪水（猪名川）による想定浸水深をみると、市内の沿岸部全域において、広く浸水が見られます。中国自動車道以南の沿岸部においては、浸水継続時間が1日以上となる地域が見られます。

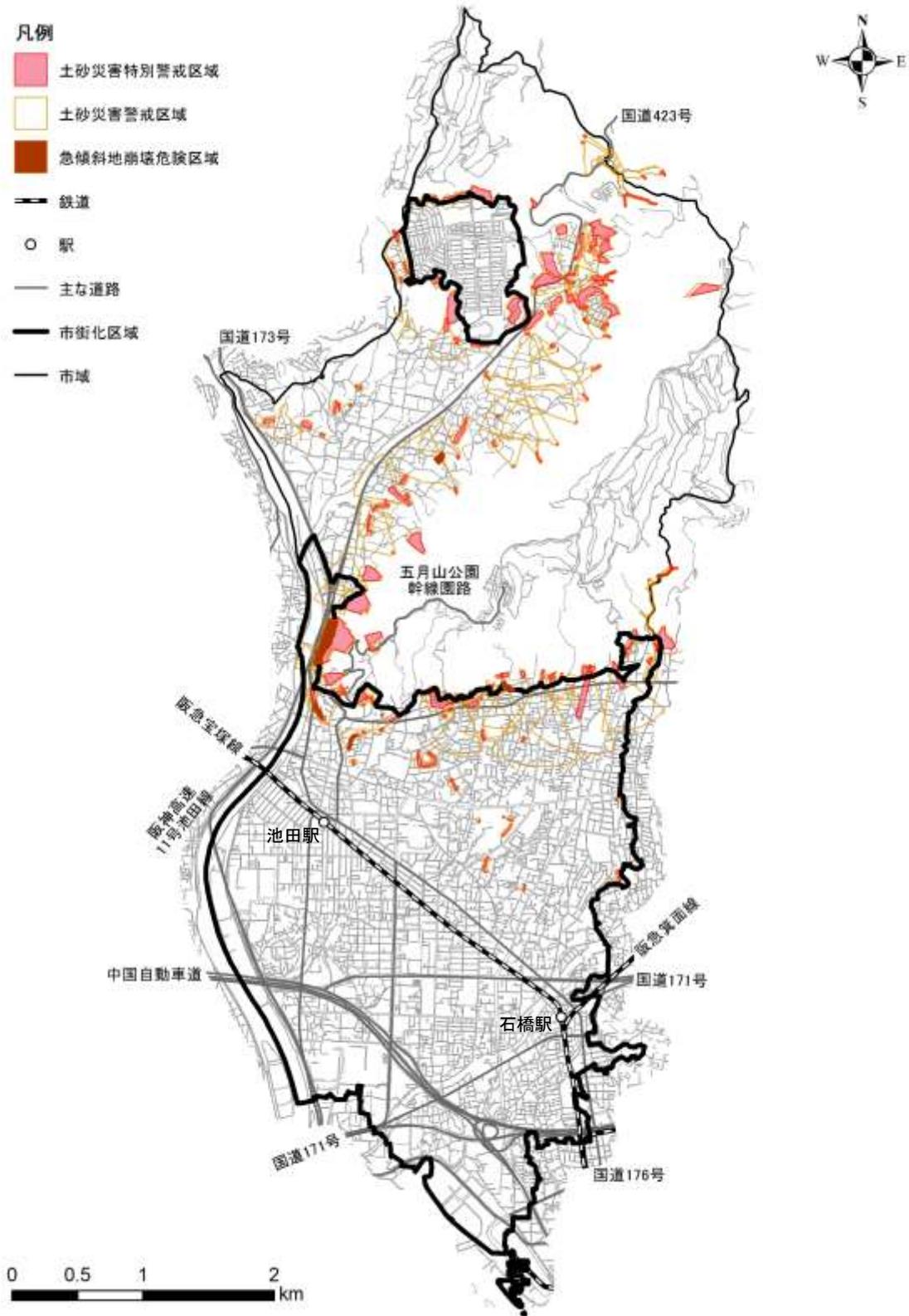


出典：池田市ハザードマップ

図 1-57 洪水（猪名川）による想定浸水深

(2) 土砂災害等の区域指定状況

土砂災害警戒区域と土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域の分布をみると、主に五月山の裾野となる地域、伏尾台の周囲の地域に多く分布しています。



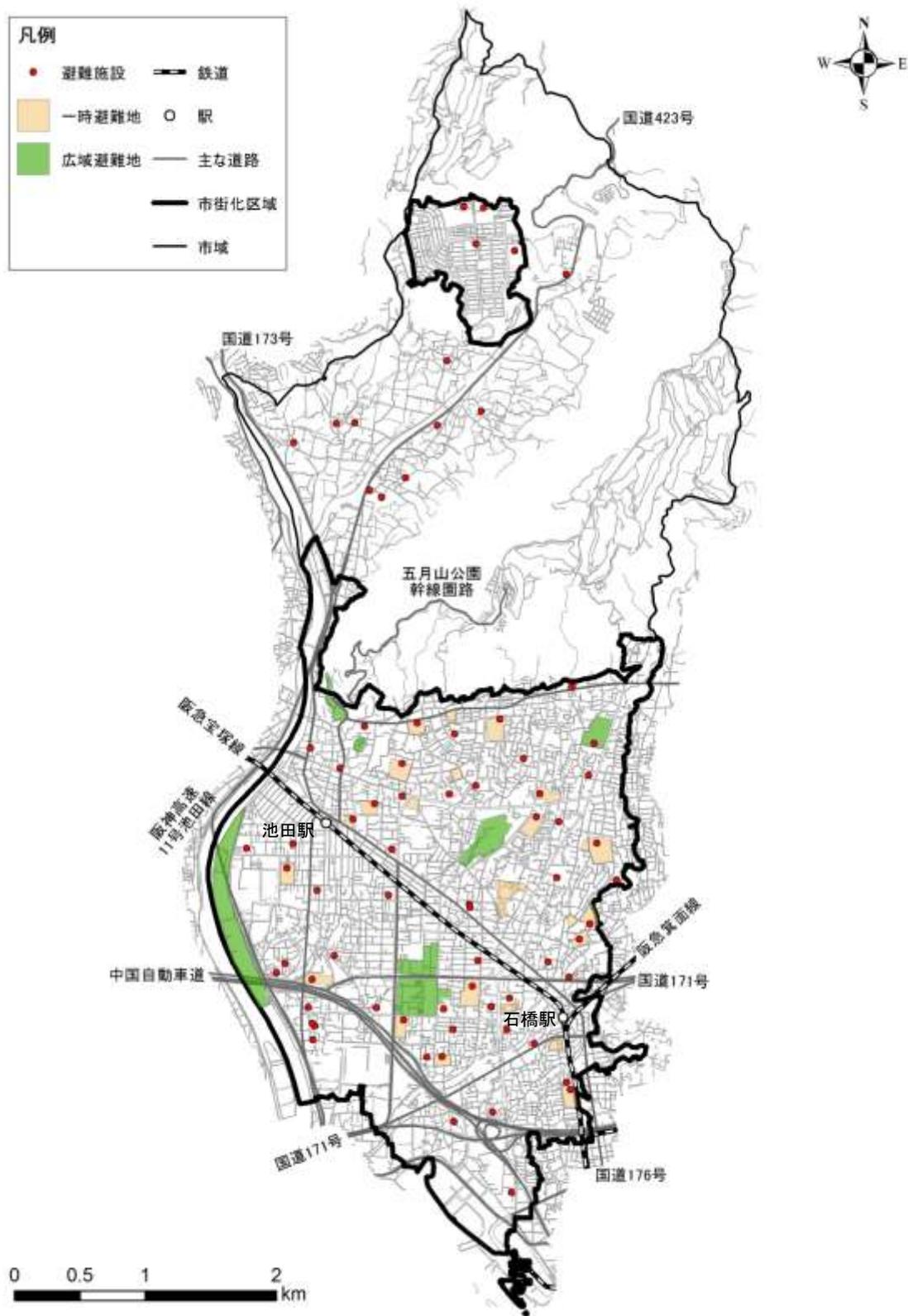
出典：池田市ハザードマップ

図 1-58 土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域の分布

(3) 避難施設等の状況

避難施設の分布をみると、市全域に分布しています。

一時避難地、広域避難地は、市南部の市街化区域内に分布しています。



出典：池田市ハザードマップ

図 1-59 避難施設等の分布

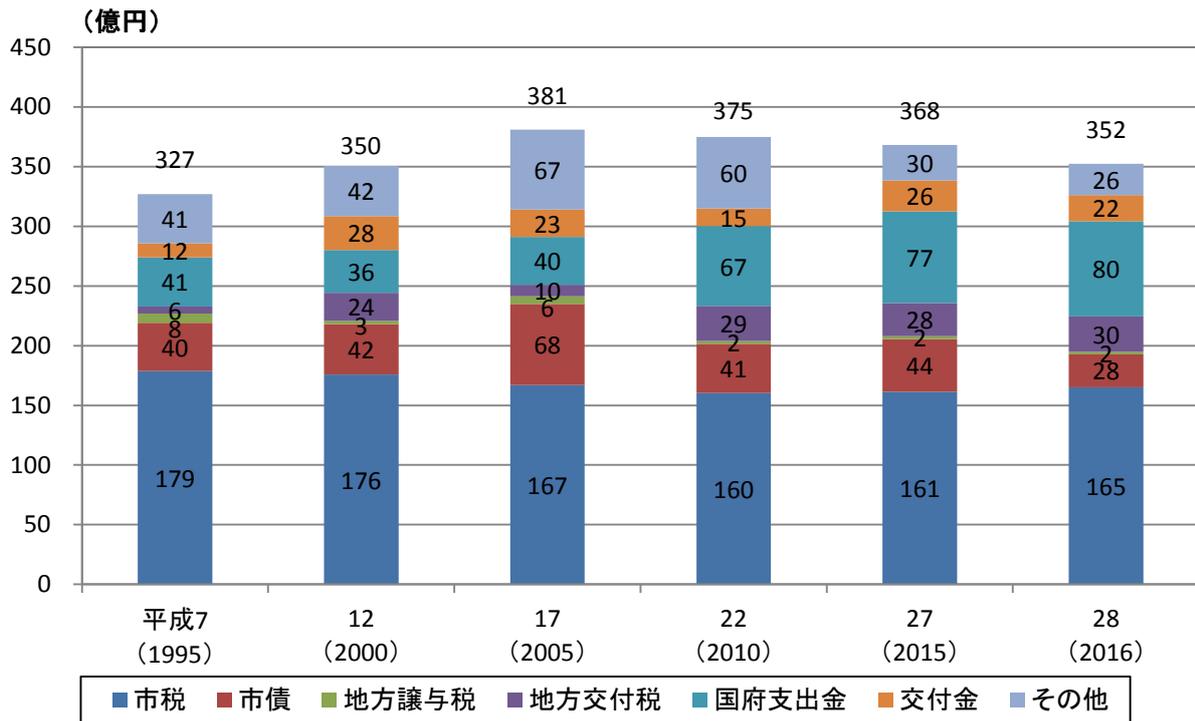
1-6 財政

(1) 財政規模

① 財源別歳入

歳入額は、平成 17 (2005) 年以降やや減少傾向にあり、平成 28 (2016) 年の歳入額は 352 億円となっています。

財源別の歳入額をみると、市税はやや減少傾向にあり、地方交付税、国府支出金が増加傾向にあります。

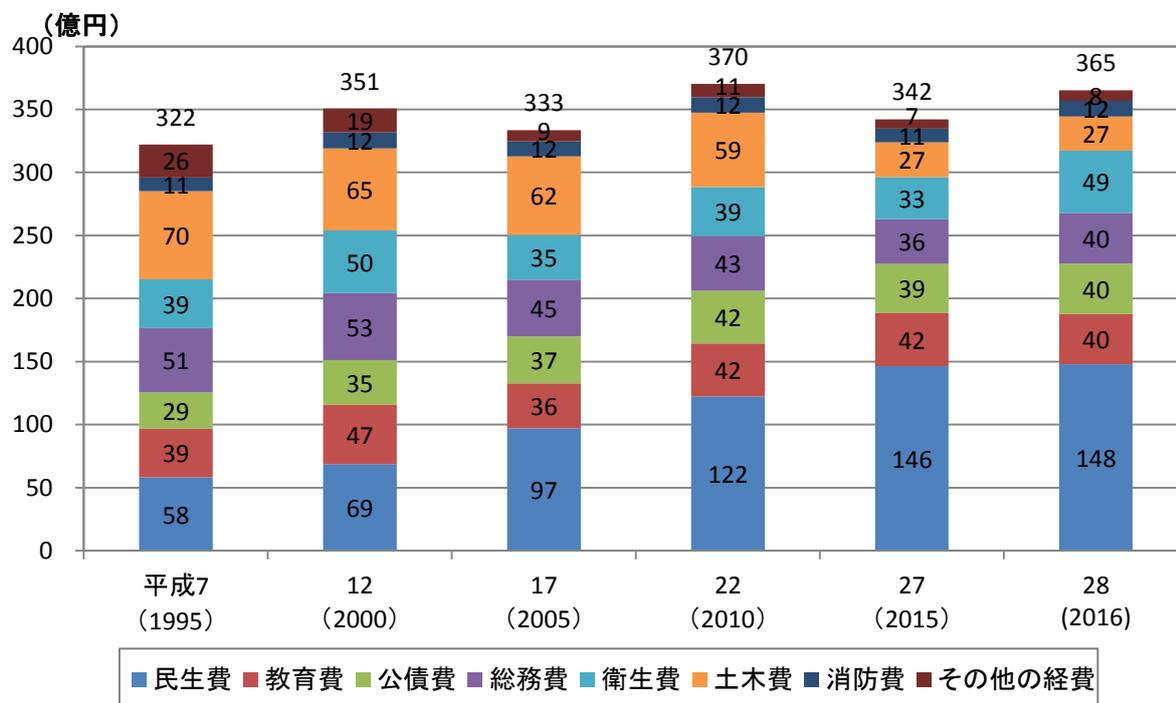


出典：池田市統計書

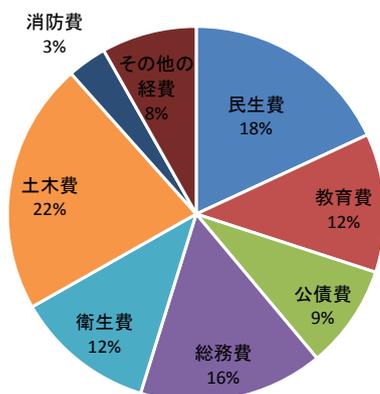
図 1-60 財政歳入額の推移

②目的別歳出

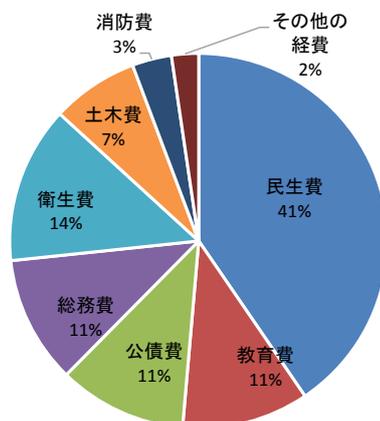
目的別歳出をみると、福祉施設の整備・運営や生活保護の実施等に使用される民生費が増加しています。今後も高齢化のさらなる進展に伴い、民生費が増加することが想定されます。



平成 7 (1995) 年



平成 28 (2016) 年



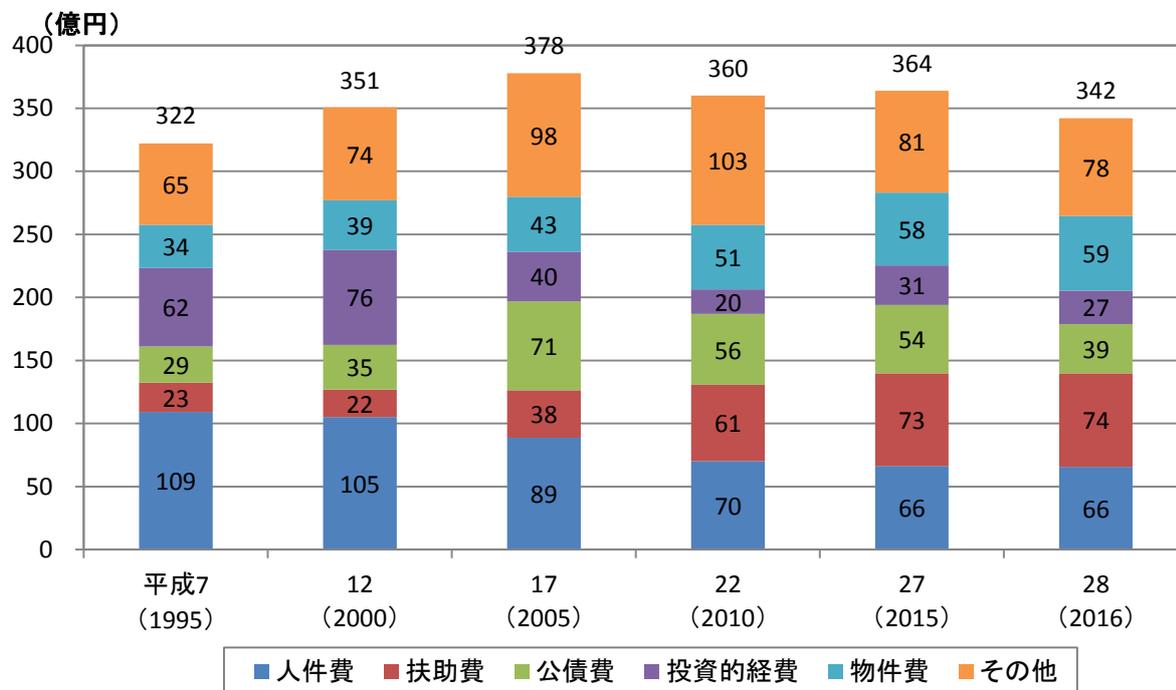
出典：池田市統計書

図 1-61 一般会計歳出 (目的別)

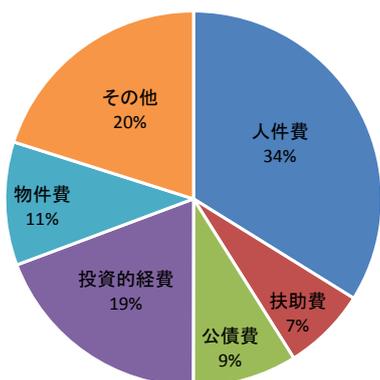
③性質別歳出

性質別歳出をみると、人件費、投資的経費が減少しており、扶助費が増加しています。

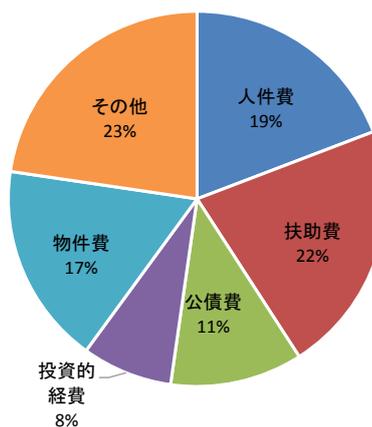
特に、高齢者・児童・生活困窮者に対する支援に使用される扶助費は、今後も高齢化のさらなる進展に伴い増加することが想定されます。



平成 7 (1995) 年



平成 28 (2016) 年



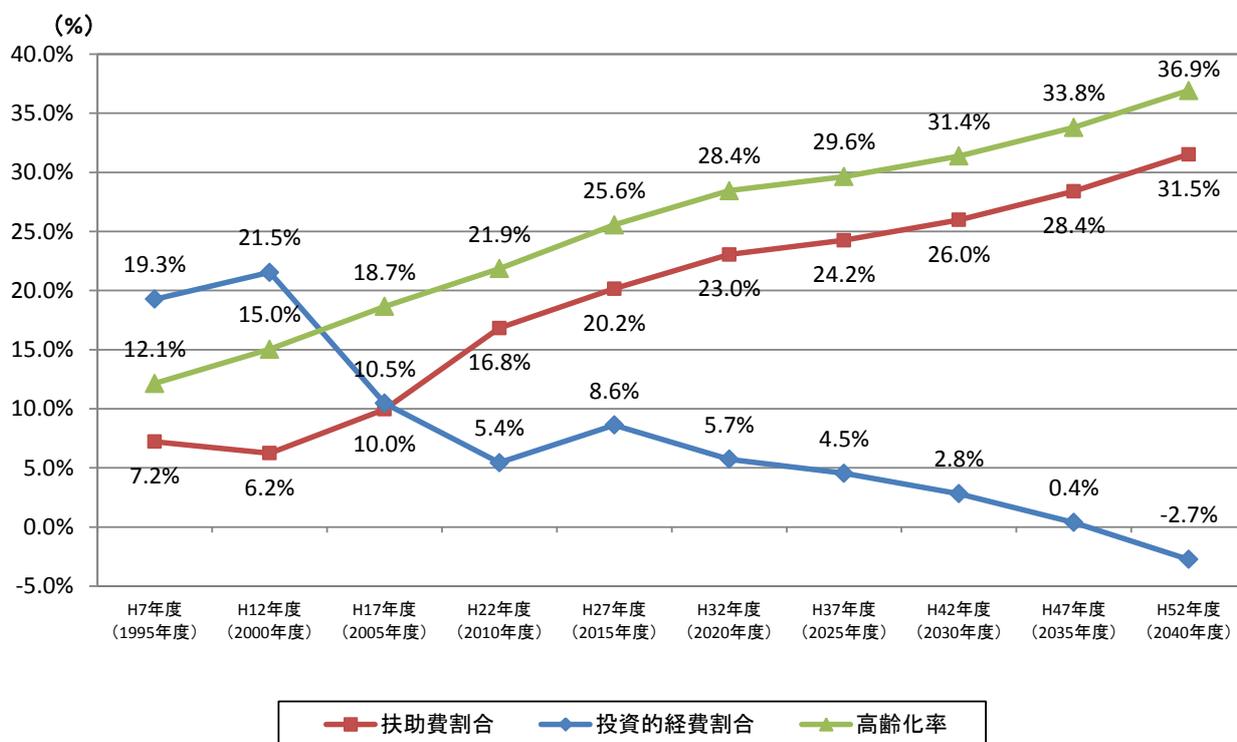
出典：池田市統計書

図 1-62 一般会計歳出 (性質別)

④財政の硬直化推計

平成7（1995）年度から平成27（2015）年度の一般会計歳出における扶助費の割合と高齢化率の推移をみると、ほぼ同じ割合で増加していることがわかります。

社人研の将来高齢者推計人口をもとに、平成32（2020）年以降も高齢化率と同じ割合で扶助費割合が増加し、扶助費の増加分だけ投資的経費割合が減少すると想定すると、平成52（2040）年度には投資的経費割合が0%以下となることから、将来の財政硬直化が懸念されます。



出典：池田市統計書、社人研推計

図 1-63 一般会計歳出（性質別）と高齢化率の推移（推計）

以下の方法で平成32（2020）年から平成52（2040）年の扶助費割合及び投資的経費割合を算出しました。

- ・扶助費割合は、高齢化率の変化率と同じ割合分が増加すると仮定

$$\text{今年度扶助費割合} = \text{前年度扶助費割合} + (\text{今年度高齢化率} - \text{前年度高齢化率})$$
 ※例：平成32（2020）年度扶助費割合

$$= \text{平成27年度扶助費割合 } 20.158\% +$$

$$(\text{平成32（2020）年度推計高齢化率 } 28.449\% - \text{平成27（2015）年度高齢化率 } 25.558\%)$$

$$= 20.158\% + 2.891\% = 23.049\% \Rightarrow 23.0\%$$
- ・投資的経費割合は、高齢化率の変化率と同じ割合分が減少すると仮定

$$\text{今年度投資的経費割合} = \text{前年度投資的経費割合} - (\text{今年度高齢化率} - \text{前年度高齢化率})$$
 ※例：平成32（2020）年度投資的経費割合

$$= \text{平成27年度投資的経費割合 } 8.622\% -$$

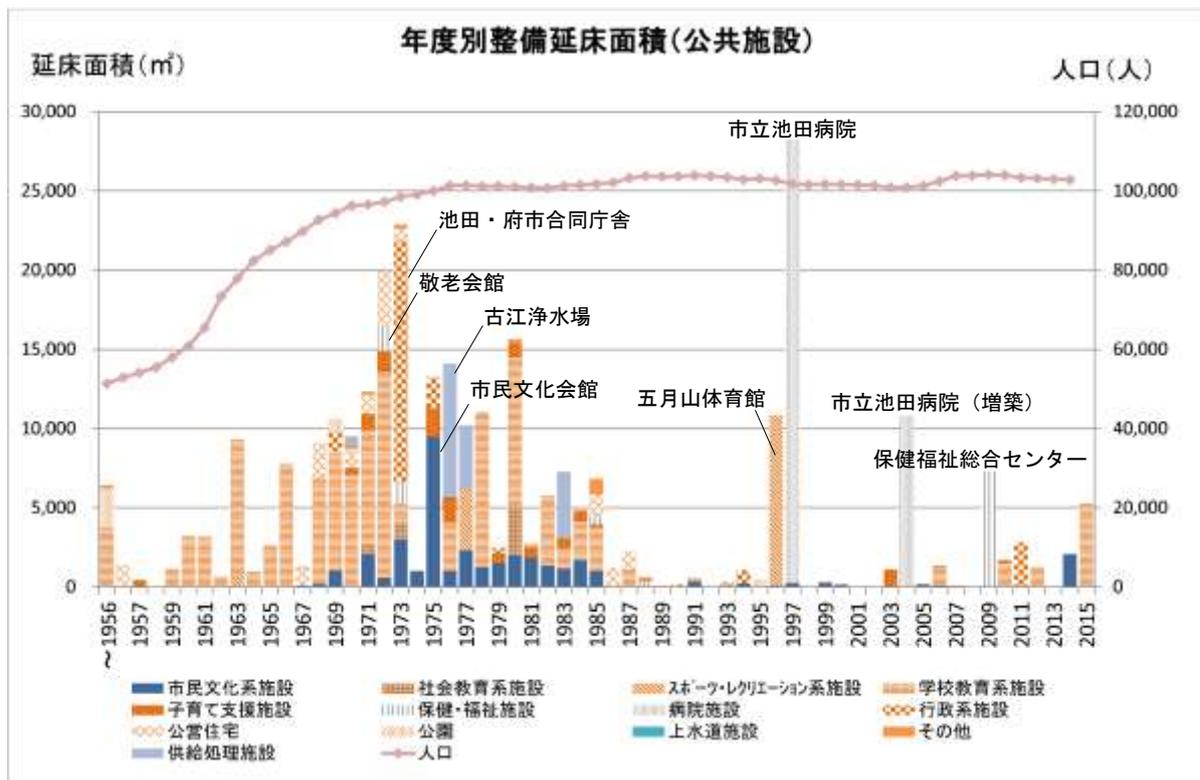
$$(\text{平成32（2020）年度推計高齢化率 } 28.449\% - \text{平成27（2015）年度高齢化率 } 25.558\%)$$

$$= 8.622\% - 2.891\% = 5.730\% \Rightarrow 5.7\%$$

(2) 公共施設の更新費用

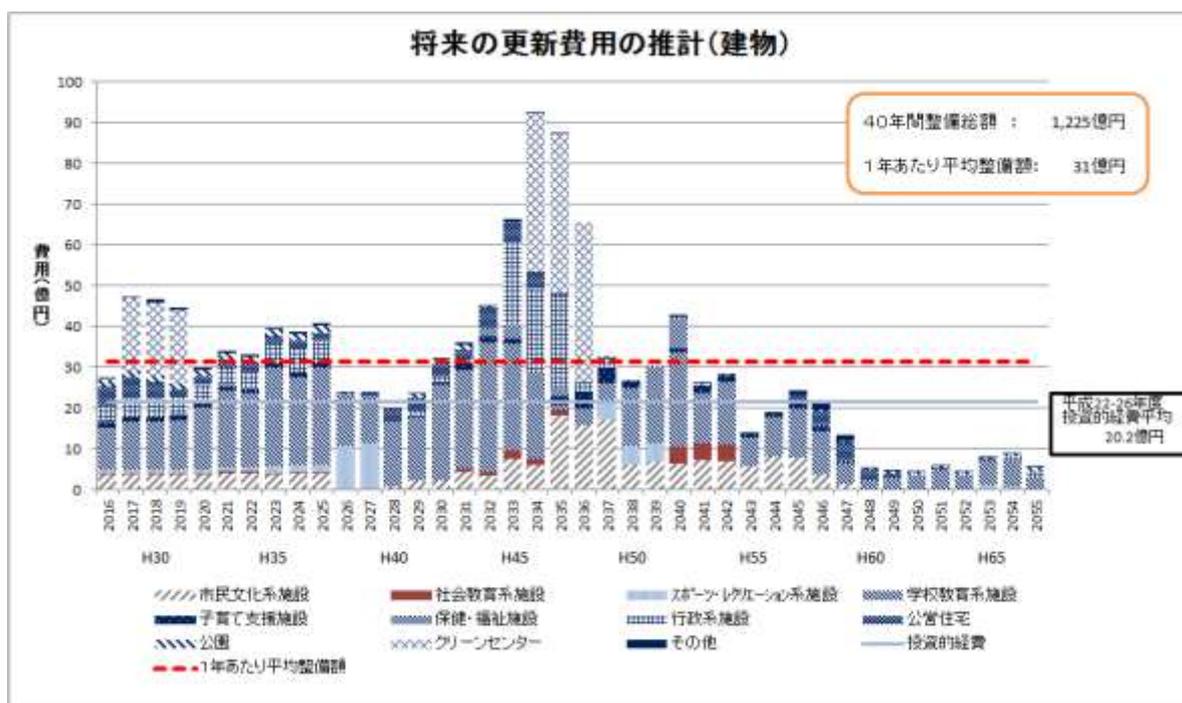
築年別の公共施設数をみると、昭和 60（1985）年以前に整備された施設が大部分を占めています。（図 1-64）

将来の更新費用をみると、1 年あたり平均整備額は 31 億円となっており、最も費用が高い平成 46（2034）年では 90 億円以上となっています。（図 1-65）



出典：池田市公共施設等総合管理計画

図 1-64 築年別の公共施設数、総延床面積の推移

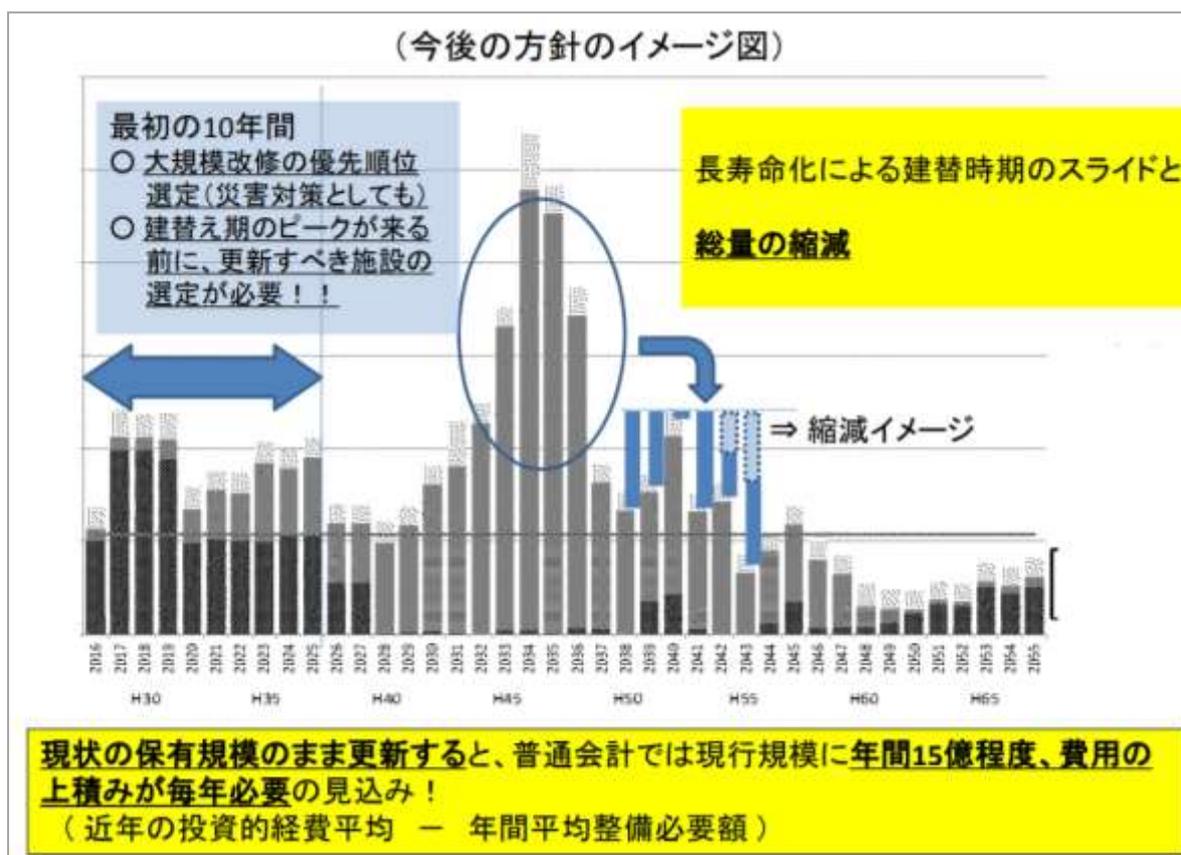


出典：池田市公共施設等総合管理計画

図 1-65 築年別の公共施設更新コスト概算(施設分類別面積)

高度経済成長期の建物が軒並み更新期限を迎える時期に際して、公共施設等の保有量がそのままであれば、財政状況が非常に厳しい局面を迎えることとなり、本市として、以下の対応を講じることとしています。

- ・更新時期が訪れる前に、公共施設の各用途について将来における需要とそれに伴う施設の保有量を見積もった更新計画を策定。
- ・随時、公共施設の総量見直しを進めるため、原則、現状の規模での建て替えは行わない。
 ※更新を行う際には、用途の複合化、延床面積の縮小、官民連携等の可能性を検討することで総延床面積の見直しを進める。
- ・適切な点検・保全体制の元に「長寿命化」を進める。



出典：池田市公共施設等総合管理計画

図 1-66 池田市における公共施設等管理方針

1-7 (参考) 都市構造に関する現状の評価・分析

本市の都市構造は、歩道整備率や小売商業床面積あたりの売上高、平均住宅宅地価格に関する指標が相対的に高く、一方で生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率、高齢者徒歩圏に医療機関や公園がない住宅の割合に関する指標について、大阪府平均や近隣市に比較して不足している傾向が見られます。

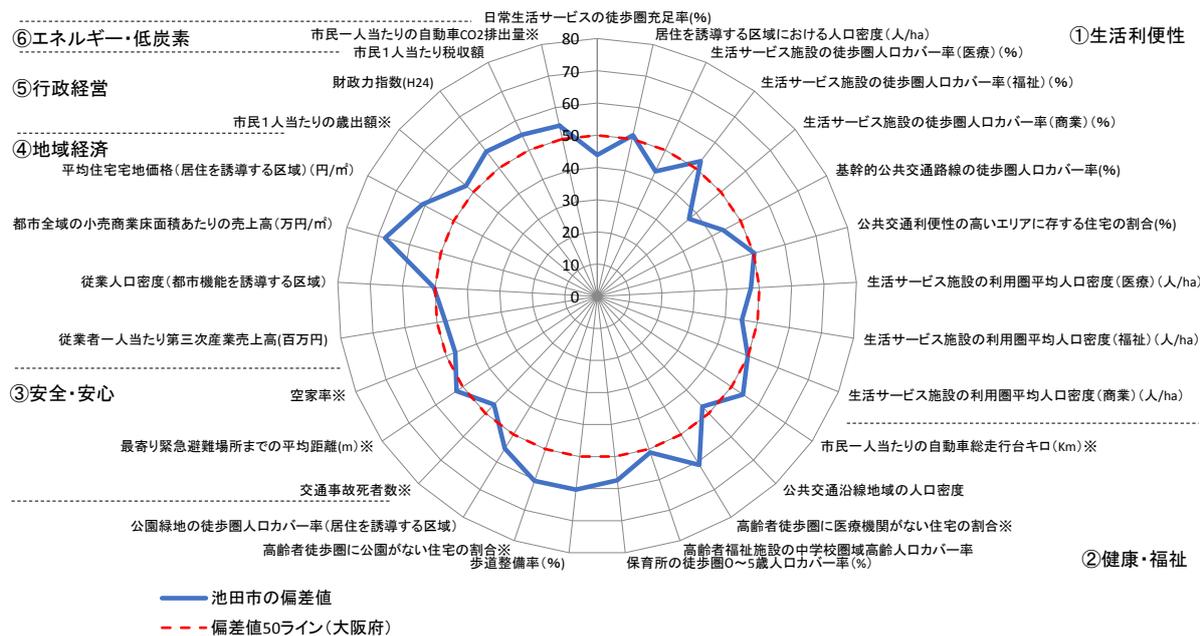
表 1-7 大阪府を50とした場合の池田市・近隣4市・類似5市の偏差値

	日常生活サービスの徒歩圏充足率(%)	居住を誘導する区域における人口密度(人/ha)	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(医療)(%)	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(福祉)(%)	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(商業)(%)	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率(%)	公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合(%)	生活サービス施設の利用圏平均人口密度(医療)(人/ha)	生活サービス施設の利用圏平均人口密度(福祉)(人/ha)	生活サービス施設の利用圏平均人口密度(商業)(人/ha)
大阪府 池田市	43.9	51.2	42.8	52.7	37.1	43.9	50.2	47.4	45.2	49.9
大阪府 箕面市	43.6	38.0	55.2	52.6	52.4	42.7	39.9	44.7	46.2	47.1
大阪府 豊中市	58.1	58.5	59.7	56.8	61.8	56.3	47.8	62.1	62.1	61.1
兵庫県 川西市	63.0	39.0	39.5	32.4	41.0	70.7	50.1	39.4	40.0	39.3
兵庫県 伊丹市	79.0	46.5	56.9	54.5	60.0	79.1	49.6	53.2	50.7	50.8
大阪府 泉佐野市	53.9	32.6	38.9	36.1	34.4	58.8	52.1	35.1	35.7	32.4
大阪府 富田林市	37.9	38.2	44.5	39.5	34.2	40.0	45.7	35.6	36.4	36.0
大阪府 河内長野市	43.3	32.5	24.4	15.2	32.6	45.6	55.5	36.2	35.8	35.1
大阪府 羽曳野市	38.7	46.6	39.6	50.8	47.5	41.3	48.9	42.0	41.8	41.4
偏差値50ライン(大阪府)	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
近隣4市比較ランク	4	2	4	3	5	4	1	3	4	3
類似5市比較ランク	2	1	3	1	3	3	3	1	2	1

	市民一人当たりの自動車総走行台キロ(Km)※	公共交通沿線地域の人口密度	高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合※	高齢者福祉施設の中学校圏高齢人口カバー率	保育所の徒歩圏0～5歳人口カバー率(%)	歩道整備率(%)	高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合※	公園緑地の徒歩圏人口カバー率(居住を誘導する区域)	交通事故死者数※	最寄り緊急避難場所までの平均距離(m)※
大阪府 池田市	54.3	47.1	61.0	51.1	57.4	60.3	60.4	55.1	46.2	52.3
大阪府 箕面市	56.9	44.3	44.9	50.6	49.0	44.7	45.3	53.7	56.2	44.3
大阪府 豊中市	58.6	62.5	61.0	58.0	57.0	55.5	56.5	55.3	52.4	64.3
兵庫県 川西市	52.6	40.0	44.6	39.7	14.3	47.8	32.7	54.2	53.4	48.8
兵庫県 伊丹市	56.9	52.8	55.1	49.9	58.0	39.4	59.8	55.1	60.1	59.4
大阪府 泉佐野市	35.6	36.2	51.6	40.6	44.2	44.4	32.9	26.8	38.1	52.7
大阪府 富田林市	48.7	37.2	39.5	41.2	25.7	52.3	54.6	42.7	55.2	45.1
大阪府 河内長野市	49.0	34.1	56.9	22.4	25.3	36.8	50.7	51.9	54.4	46.9
大阪府 羽曳野市	55.2	44.3	42.8	45.2	39.5	46.5	34.5	14.1	55.0	52.9
偏差値50ライン(大阪府)	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
近隣4市比較ランク	4	3	1	2	2	1	1	2	5	3
類似5市比較ランク	3	1	1	1	1	1	1	1	5	3

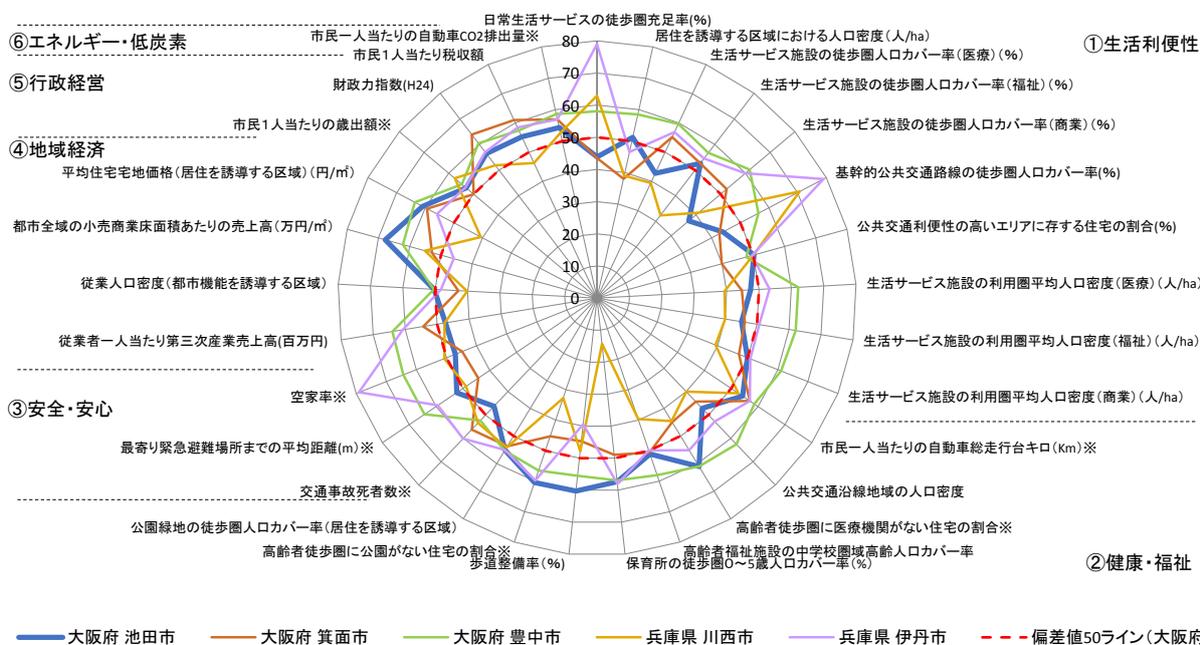
	空家率※	従業者一人当たり第三次産業売上高(百万円)	従業人口密度(都市機能を誘導する区域)	都市全域の小売商業床面積あたりの売上高(万円/㎡)	平均住宅宅地価格(居住を誘導する区域)(円/㎡)	市民一人当たりの歳出額※	財政力指数(H24)	市民一人当たりの税収額	市民一人当たりの自動車CO2排出量※
大阪府 池田市	47.0	47.4	50.3	67.8	60.9	53.0	56.5	55.3	54.3
大阪府 箕面市	44.8	54.3	42.8	52.8	59.4	50.0	63.8	61.0	56.9
大阪府 豊中市	64.3	64.0	50.4	62.1	63.6	54.7	60.4	57.5	58.6
兵庫県 川西市	50.7	47.7	40.1	55.2	40.6	57.6	51.9	46.3	52.6
兵庫県 伊丹市	79.1	60.8	48.3	45.9	55.9	53.2	57.0	58.4	56.9
大阪府 泉佐野市	31.3	47.1	43.7	37.0	32.9	31.5	62.1	62.7	35.6
大阪府 富田林市	53.0	43.4	40.7	49.0	37.2	54.9	45.1	40.9	48.7
大阪府 河内長野市	40.2	44.2	39.4	46.9	34.8	54.8	45.1	42.2	49.0
大阪府 羽曳野市	48.6	51.1	42.6	47.9	41.3	52.0	41.7	38.9	55.2
偏差値50ライン(大阪府)	50	50	50	50	50	50	50	50	50
近隣4市比較ランク	4	5	2	1	2	4	4	4	4
類似5市比較ランク	3	3	1	1	1	3	3	3	3

出典：国土交通省データ



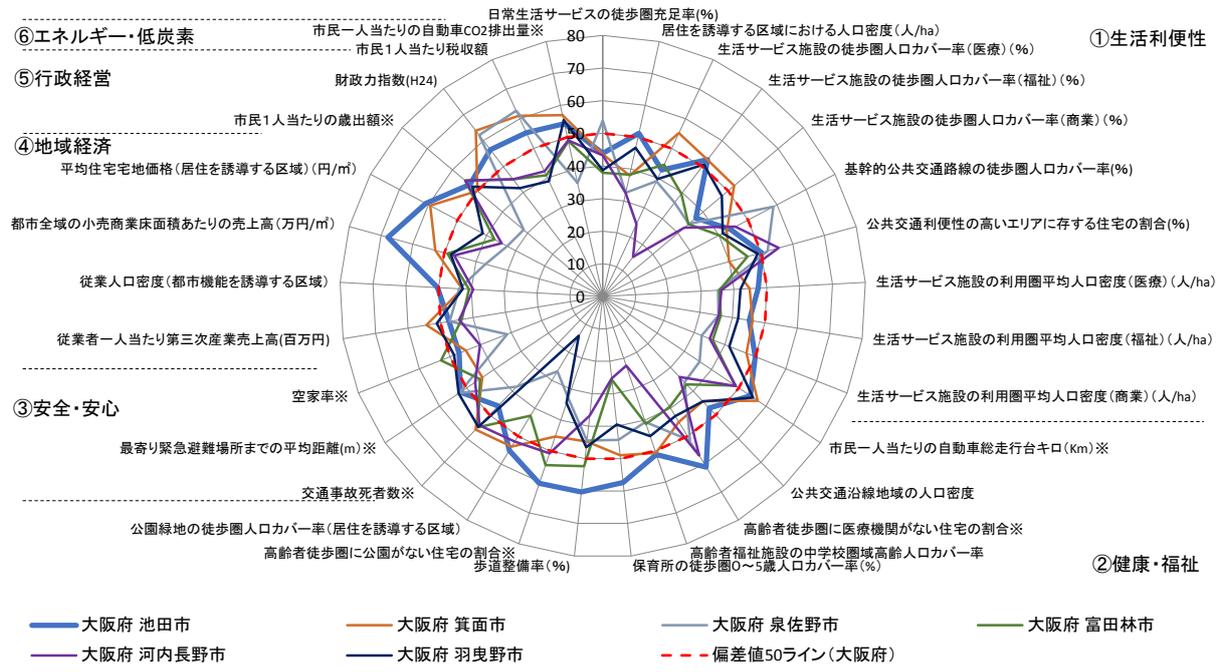
出典：国土交通省データ

図 1-67 大阪府を50とした場合の池田市の偏差値



出典：国土交通省データ

図 1-68 大阪府を50とした場合の池田市と近隣4市の偏差値



出典：国土交通省データ

図 1-69 大阪府を 50 とした場合の池田市と類似 5 市の偏差値

2 将来見通し

これらの現況調査の結果をもとに、前述の「都市構造の評価に関するハンドブック」を踏まえ、本市の立地適正化計画策定に必要な項目についての評価や将来予測を行いました。将来予測にあたっては社人研の将来推計を参考にしました。

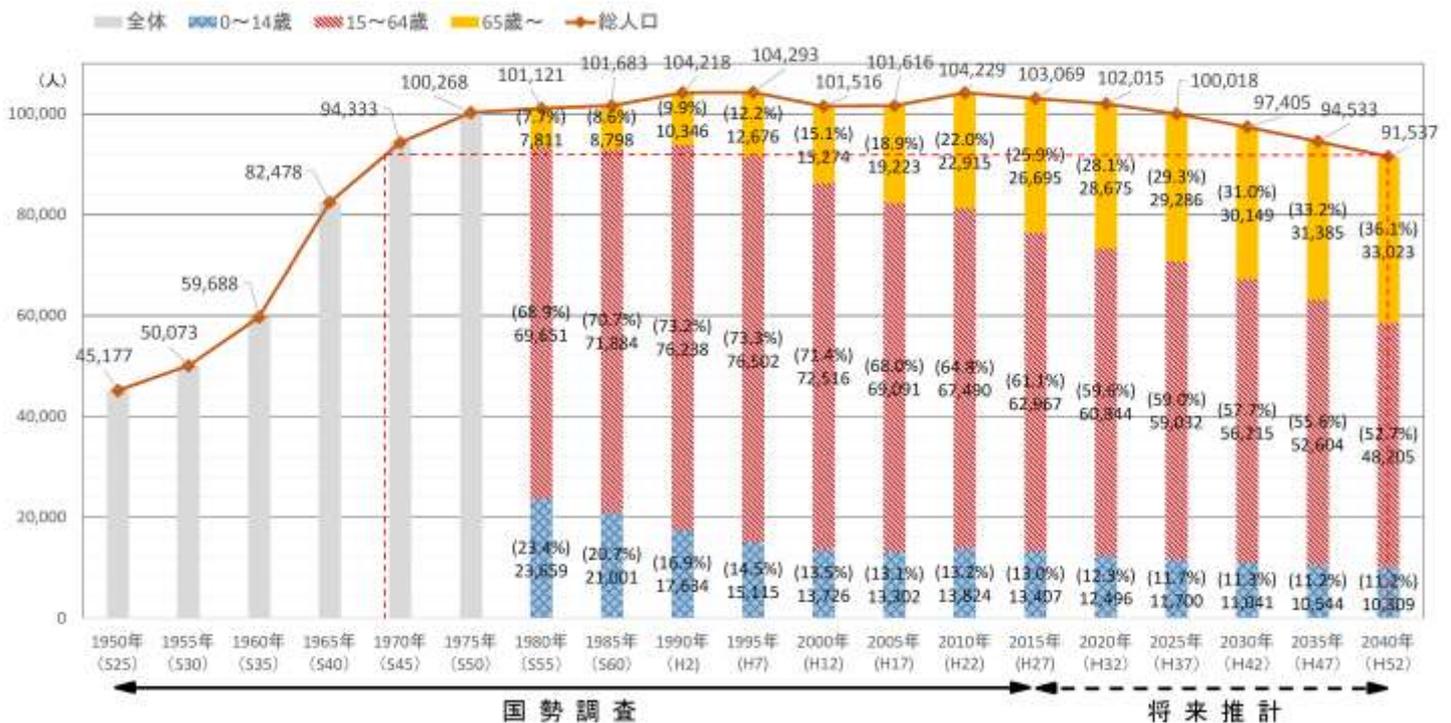
(1) 人口の将来見通し

①人口の将来推計

社人研の将来推計によれば、池田市の人口は、平成 22 (2010) 年以降減少を続け、平成 52 (2040) 年の総人口は 91,537 人と、平成 27 (2015) 年の水準から 11,532 人が減少すると予測されています。

年齢別人口で見ると、年少人口 (15 歳未満) 比率は、平成 27 (2015) 年 13.0%から平成 52 (2040) 年 11.2%に、生産年齢人口 (15 歳以上 65 歳未満) 比率は、平成 27 (2015) 年 61.1%から平成 52 (2040) 年 52.7%に、高齢者人口 (65 歳以上) 比率は、平成 27 (2015) 年 25.9%から平成 52 (2040) 年 36.1%になり、年少人口・生産年齢人口の割合が低下し、高齢化人口が増加します。

なお、平成 52 (2040) 年の総人口 91,537 人は、昭和 40 年代前半の頃の人口と同程度と言えますが、高齢化率の増加等当時の年齢構成とは大きな違いがあると言えます。



出典：国勢調査及び日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年社人研推計）

図 1-70 池田市の人口推移～将来人口推計

将来人口の算出方法

図 1-72 から図 1-85 について、平成 27（2015）年においては平成 27（2015）年国勢調査の小地域別人口により、平成 52（2040）年においては以下の方法で平成 52（2040）年の性年齢別人口を算出することにより、人口分布を示しました。

①平成 52（2040）年小地域別人口の推計

- ・基準人口として、平成 27（2015）年国勢調査の小地域別性年齢別人口を使用
- ・将来の子ども女性比、0～4 歳性比、生残率、純移動率の仮定値として、社人研の池田市の値を使用
- ・基準人口と仮定値を用いて、コーホート要因法により平成 52（2040）年の小地域別性年齢別人口を推計
- ・平成 52（2040）年の小地域別の人口を算出

②平成 52（2040）年メッシュ別人口の推計

- ・各小地域内の土地利用現況「集落地」、「一般市街地」、「商業業務地」の面積比より平成 52（2040）年人口を按分
- ・100m メッシュに面積按分し、平成 52（2040）年メッシュ別人口を推計

※土地利用現況については、次ページを参照

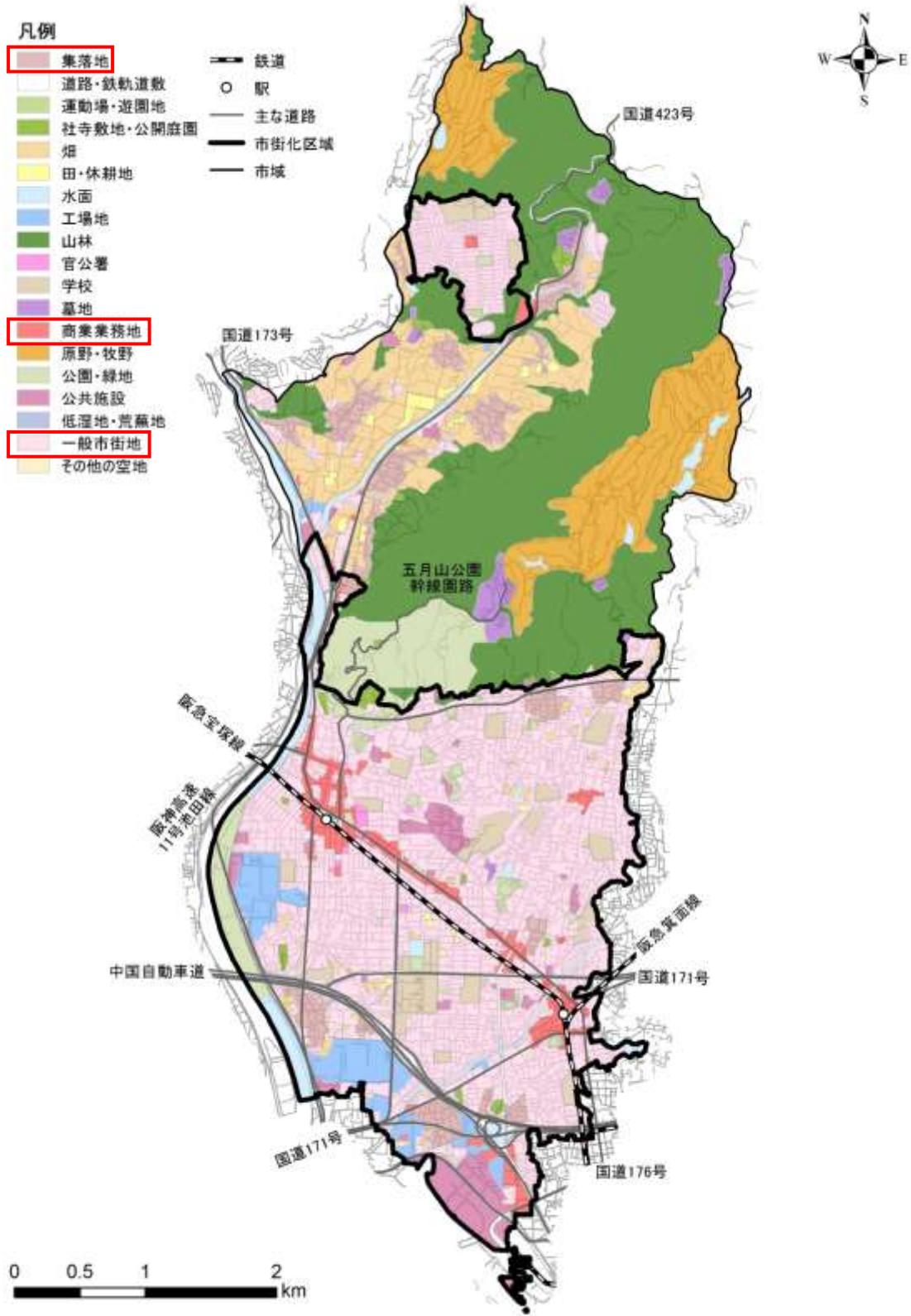
③公表値との整合

- ・「平成 52（2040）年メッシュ別人口（a）」に、「市域の平成 52（2040）年のメッシュ別人口の合計値（b）」が、「社人研の「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年 3 月推計）」の池田市全体の人口（c）」に合致するように以下の数式により補正

$$\text{補正後の各メッシュの人口} = \text{a 補正前の各メッシュの人口} \times \frac{\text{c 市全体の将来人口}}{\text{b メッシュ別人口の合計値}}$$

- ・ただし、各メッシュ別人口が整数になるように四捨五入しているため、メッシュ別人口の合計値は市全体の将来人口とは一致しない

※メッシュ別人口の合計値「91,531 人」、市全体の将来人口「91,537 人」



出典：都市計画基礎調査

图 1-71 土地利用現況図

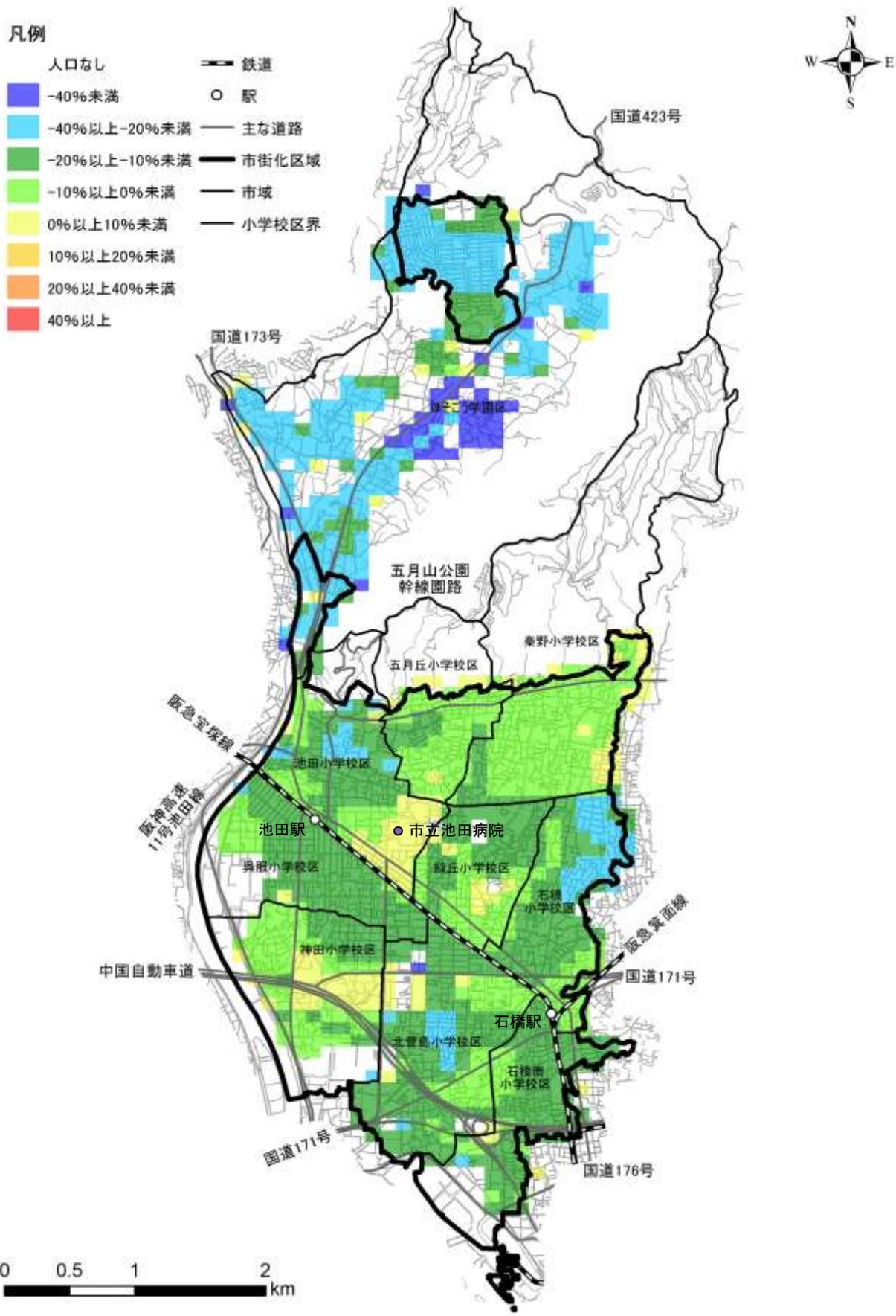


图 1-73 人口増減率（平成 27（2015）年→平成 52（2040）年）

③年少（15歳未満）人口分布の状況

平成52（2040）年の年少人口分布の状況を見ると、市立池田病院周辺を除く大部分の地域で20人/ha未満となっています。（図1-74）また、平成27（2015）年から平成52（2040）年の年少人口増減率をみると、ほとんどの小学校区で減少していますが、石橋南小学校区の阪急石橋駅周辺で40%以上増加しています。（図1-75）

平成27（2015）年

平成52（2040）年

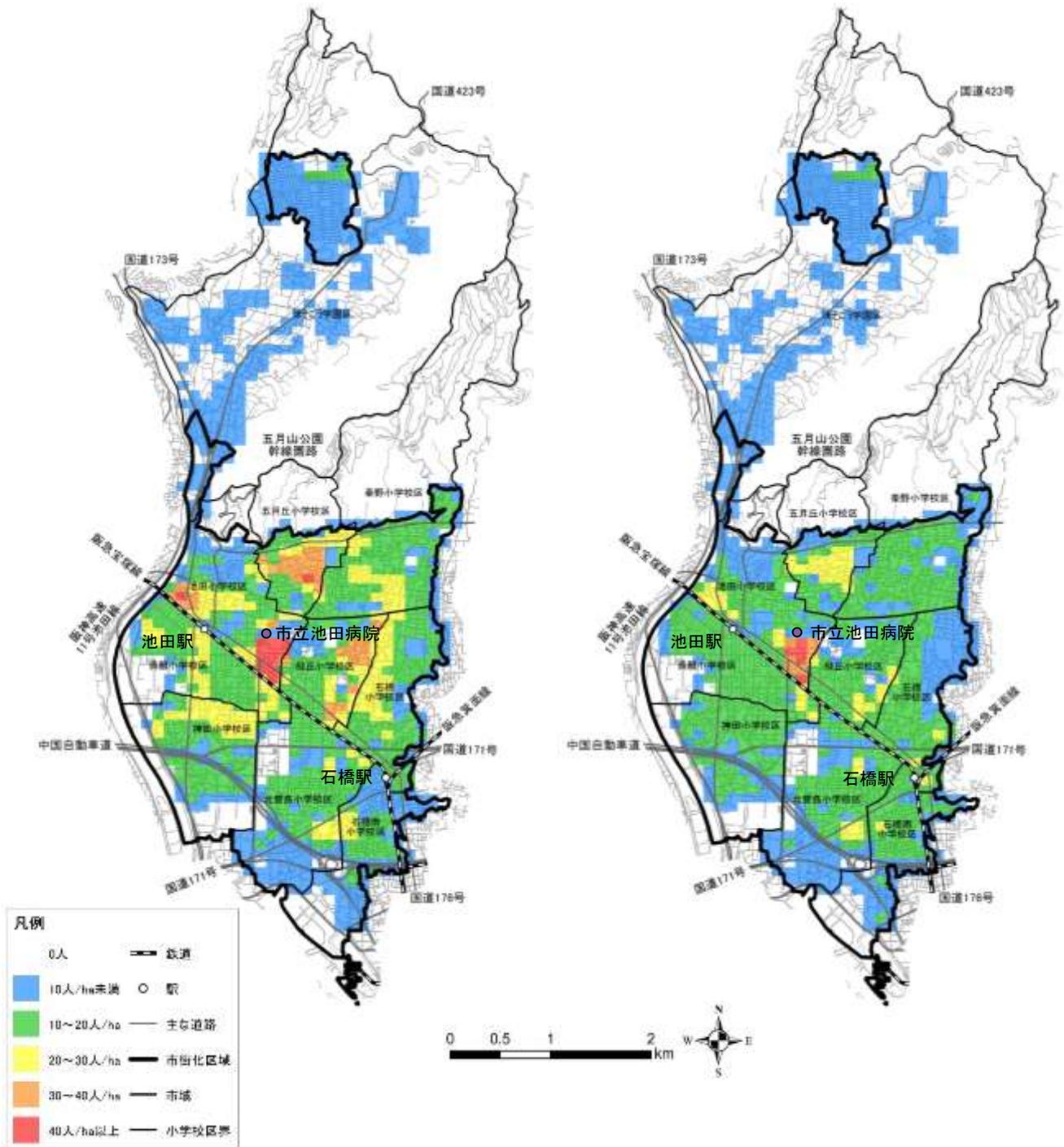


図1-74 年少（15歳未満）人口分布の状況（平成27（2015）年、平成52（2040）年）

凡例

- | | |
|----------------|---------|
| 年少人口なし | — 鉄道 |
| ■ -40%未満 | ○ 駅 |
| ■ -40%以上-20%未満 | — 主な道路 |
| ■ -20%以上-10%未満 | — 市街化区域 |
| ■ -10%以上0%未満 | — 市域 |
| ■ 0%以上10%未満 | — 小学校区界 |
| ■ 10%以上20%未満 | |
| ■ 20%以上40%未満 | |
| ■ 40%以上 | |

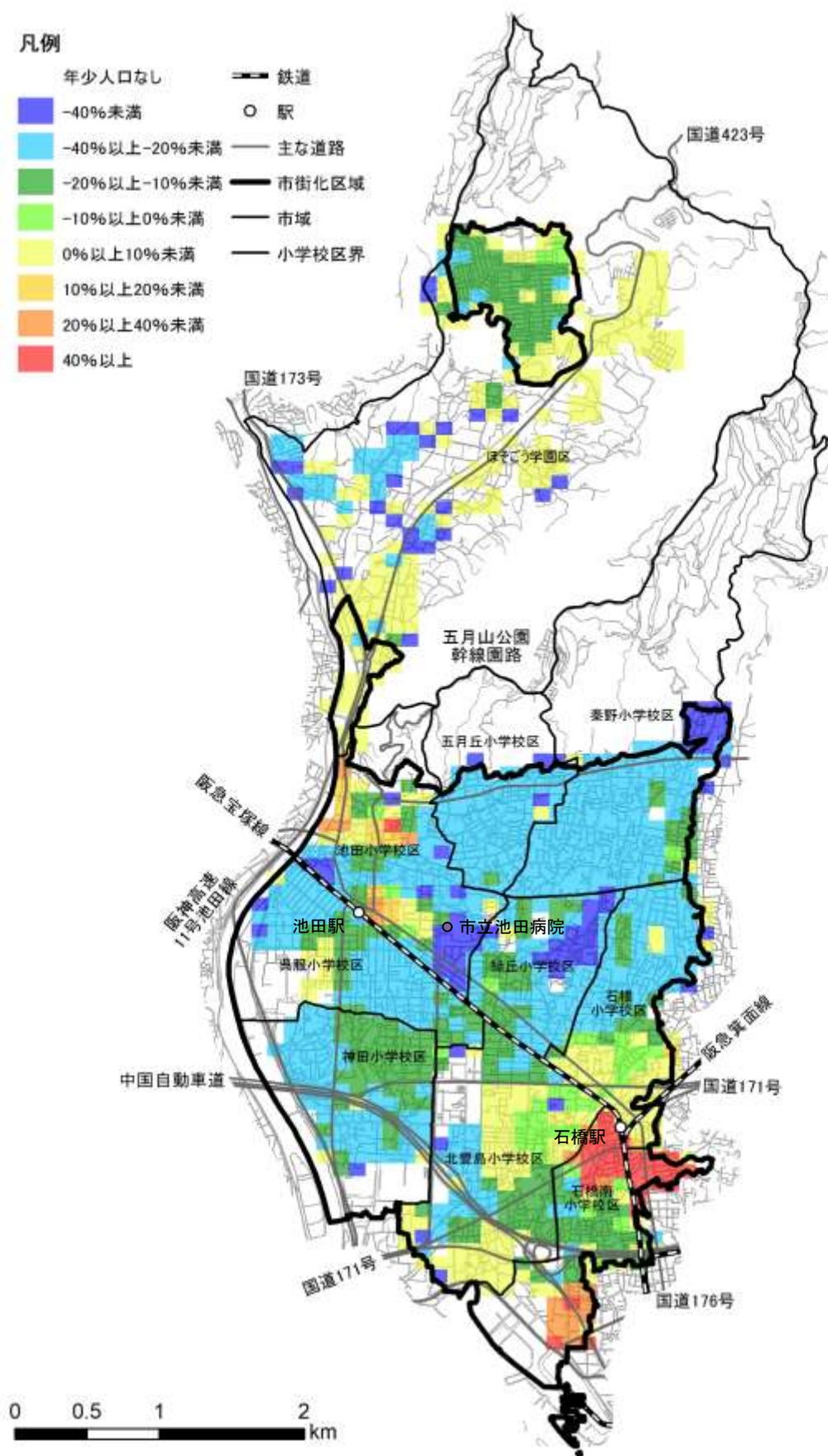


图 1-75 年少人口増減率 (平成 27 (2015) 年→平成 52 (2040) 年)

④生産年齢（15歳以上65歳未満）人口分布の状況

平成52（2040）年の生産年齢人口分布の状況を見ると、100人/ha以上の地域は、市立池田病院周辺、阪急池田駅北部、五月丘小学校区の一部のみとなっています。（図1-76）また、平成27（2015）年から平成52（2040）年の生産年齢人口増減率を見ると、全小学校区で生産年齢人口は減少していますが、とりわけ、ほそごう学園区で顕著です。（図1-77）

平成27（2015）年

平成52（2040）年

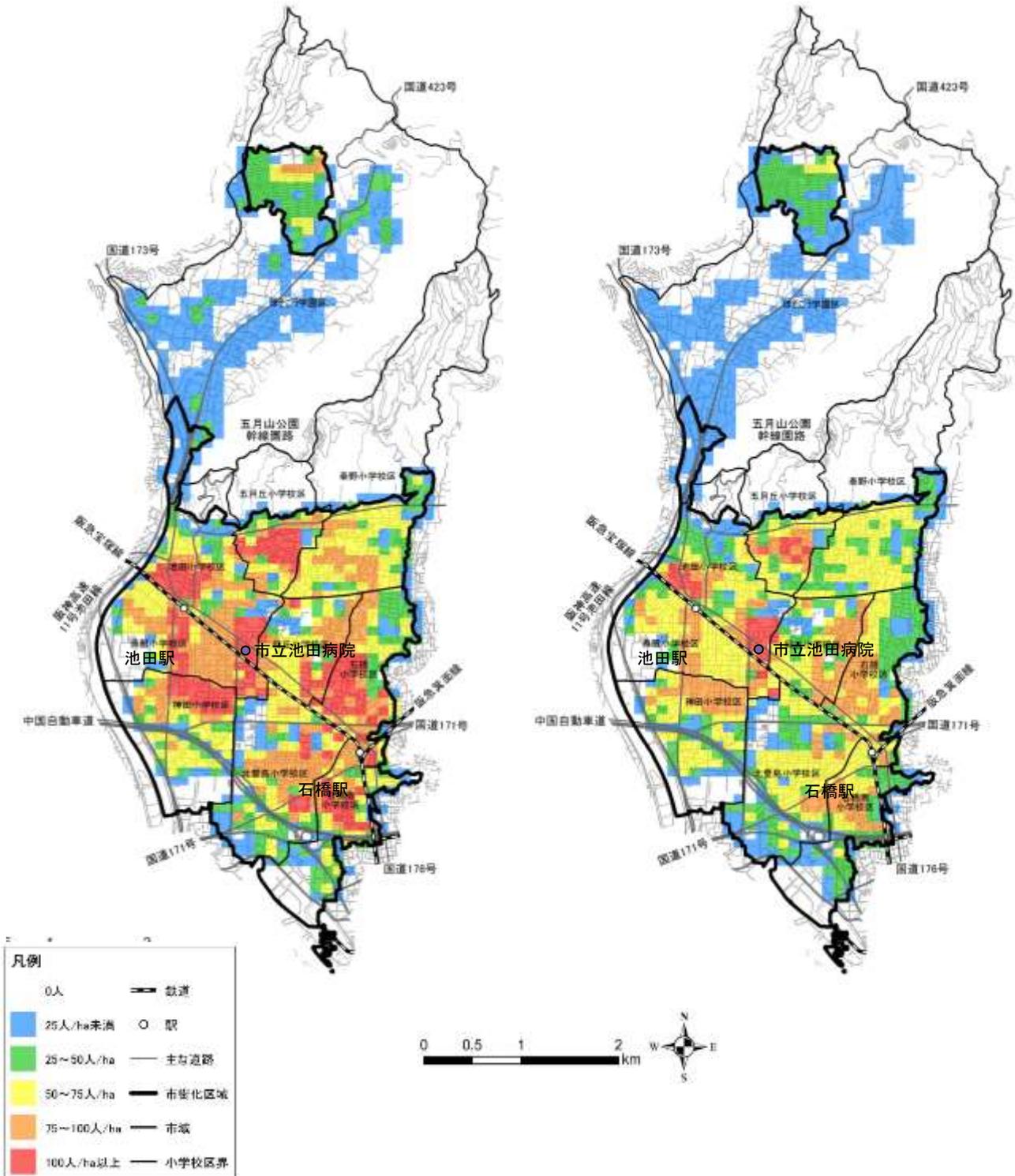


図1-76 生産年齢（15歳以上65歳未満）人口分布の状況（平成27（2015）年、平成52（2040）年）

凡例

- | | |
|----------------|---------|
| 生産年齢人口なし | — 鉄道 |
| ■ -40%未満 | ○ 駅 |
| ■ -40%以上-20%未満 | — 主な道路 |
| ■ -20%以上-10%未満 | — 市街化区域 |
| ■ -10%以上0%未満 | — 市域 |
| ■ 0%以上10%未満 | — 小学校区界 |
| ■ 10%以上20%未満 | |
| ■ 20%以上40%未満 | |
| ■ 40%以上 | |

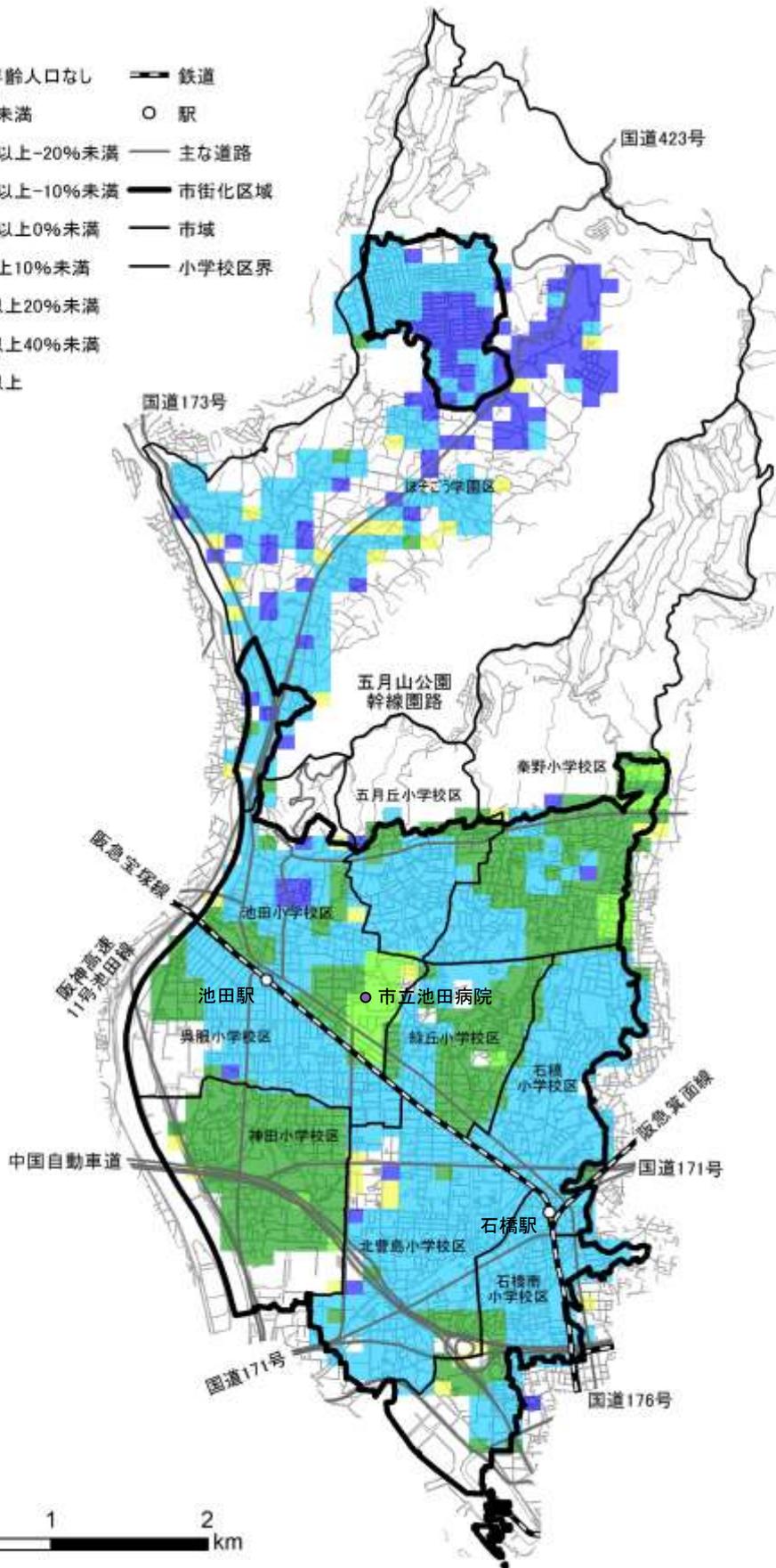


图 1-77 生産年齢人口増減率（平成 27（2015）年→平成 52（2040）年）

凡例

- | | |
|----------------|-------------|
| 高齢者人口なし | — 〇 — 鉄道 |
| ■ -40%未満 | ○ 駅 |
| ■ -40%以上-20%未満 | — 〇 — 主な道路 |
| ■ -20%以上-10%未満 | — 〇 — 市街化区域 |
| ■ -10%以上0%未満 | — 〇 — 市域 |
| ■ 0%以上10%未満 | — 〇 — 小学校区界 |
| ■ 10%以上20%未満 | |
| ■ 20%以上40%未満 | |
| ■ 40%以上 | |

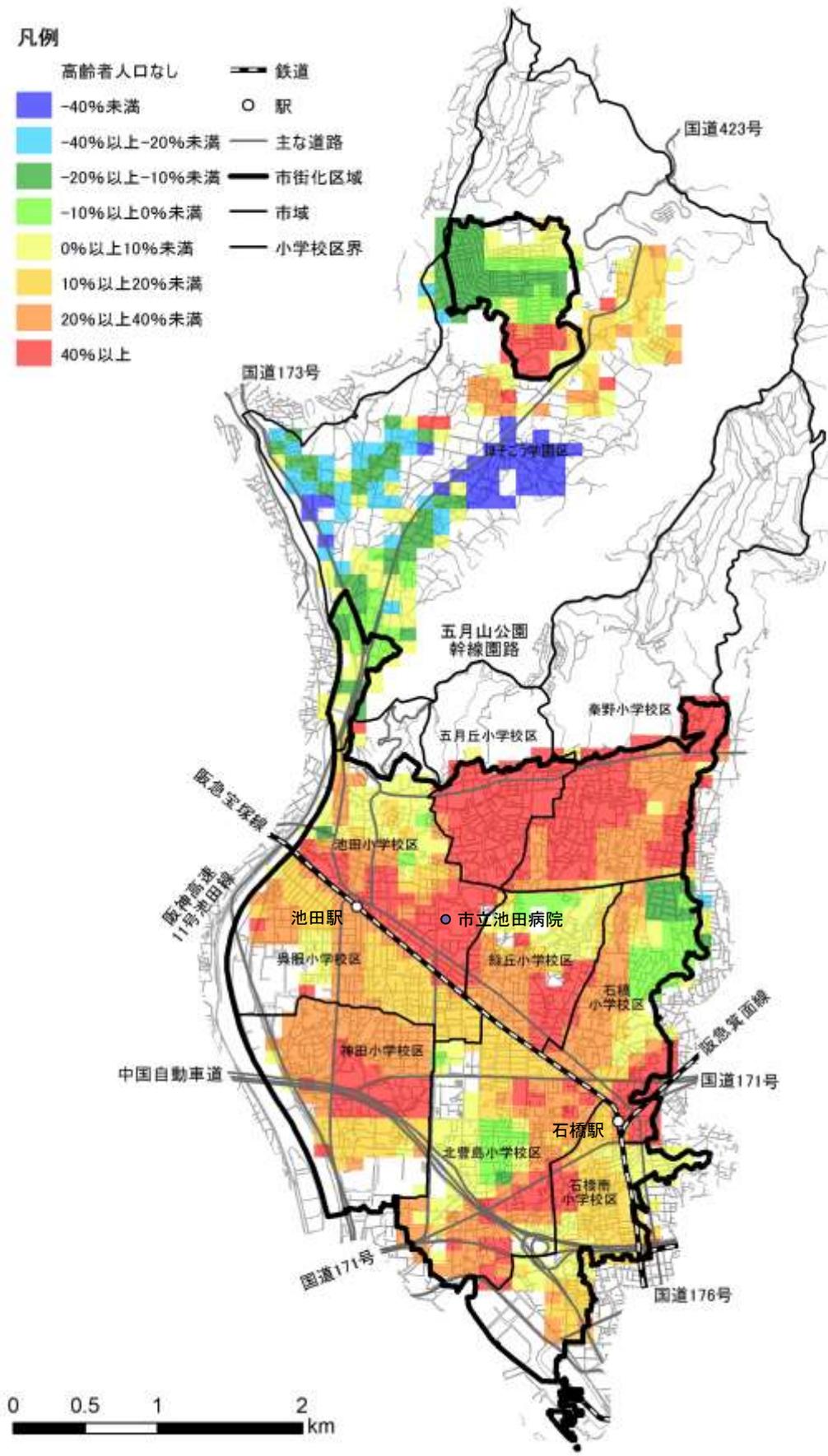


図 1-79 高齢者人口増減率（平成 27（2015）年→平成 52（2040）年）

(2) 施設カバー圏人口の将来見通し

持続可能な都市づくりを推進するためには、人が住み、施設が立地し、まちを形成していく必要があり、そのためには各種生活サービス施設の維持に向けた一定の人口確保が必要であり、人口減少・高齢化に伴う影響を可視化すべく、各施設の施設カバー圏人口の算出を行いました。

①バス停カバー圏人口

一日の運行頻度が30本以上の各バス停について、平成27(2015)年と平成52(2040)年のカバー圏(半径300m)内の人口を比較しました。(図1-81)

カバー圏人口を比較すると、平成27(2015)年の70,126人から、平成52(2040)年の57,251人に減少します。また、3,000人以上のバス停は平成27(2015)年の37%から平成52(2040)年には20%へと約半減し、一方で3,000人未満のバス停が増加することが想定されます。(表1-8、図1-80)

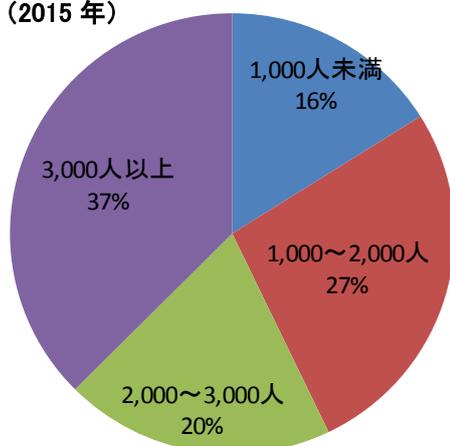
今後、バスの利用者が減少し、バス路線の維持が困難になることが懸念されます。

表1-8 バス停カバー圏人口(平成27(2015)年、平成52(2040)年)

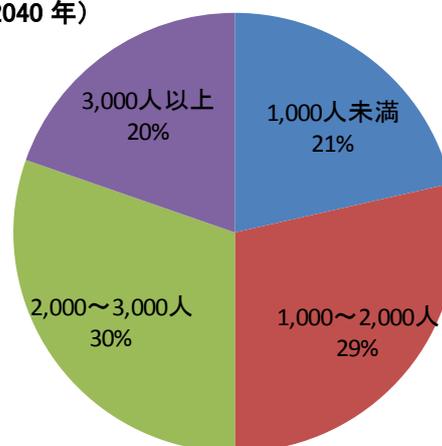
	平成27(2015)年	平成52(2040)年
バス停カバー圏内人口	70,126	57,251
総人口	103,069	84,126

バス停カバー圏人口	バス停箇所数		構成比	
	平成27(2015)年	平成52(2040)年	平成27(2015)年	平成52(2040)年
1,000人未満	9	12	16%	21%
1,000~2,000人	15	16	27%	29%
2,000~3,000人	11	17	20%	30%
3,000人以上	21	11	37%	20%
合計	56	56	100%	100%

平成27年
(2015年)



平成52年
(2040年)



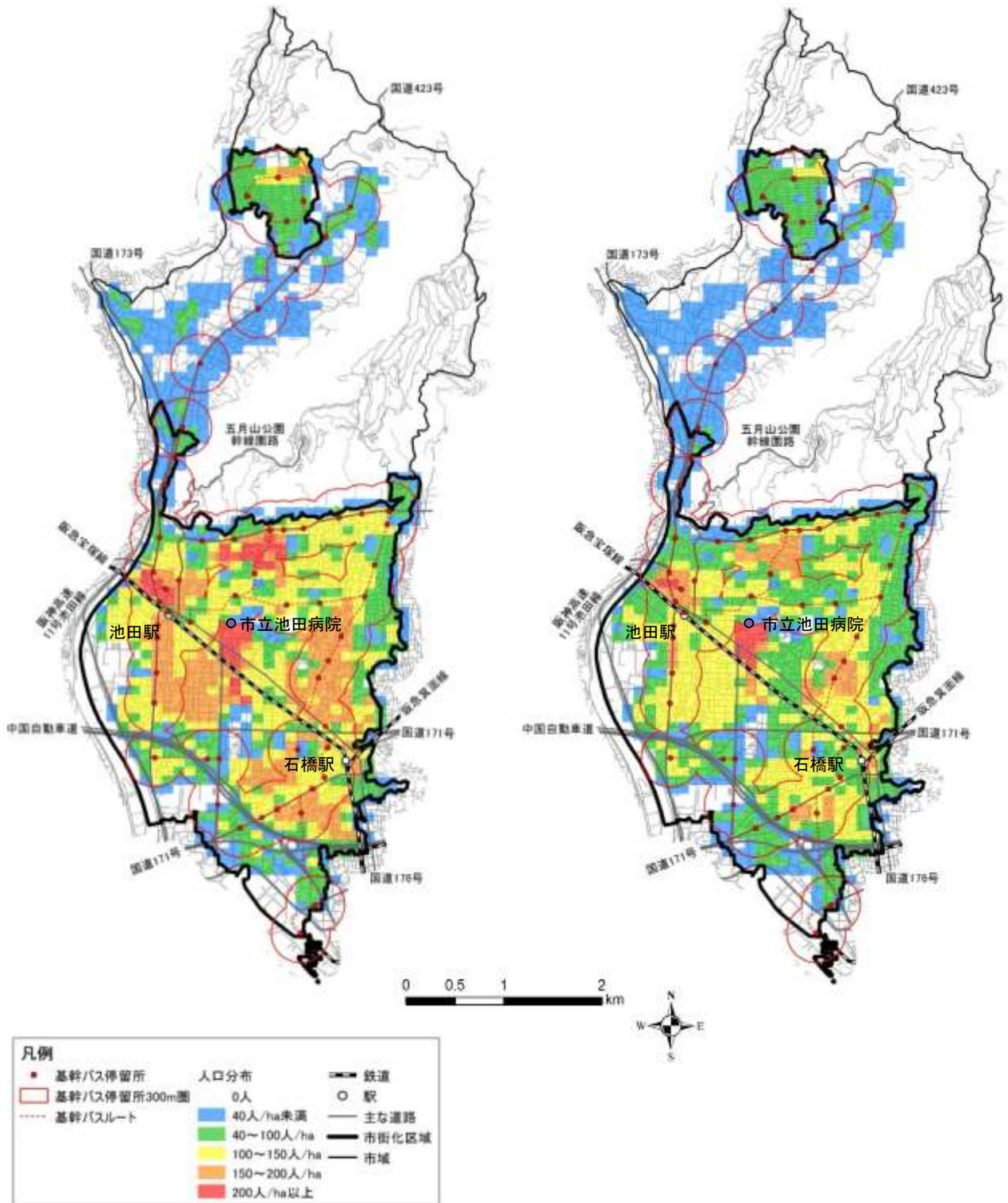
※ バス停カバー圏：都市構造の評価に関するハンドブックでバス停の徒歩圏としている半径300mの範囲

※ バス停カバー圏人口：各バス停のカバー圏に含まれるメッシュ単位の人口を面積按分により集計

図1-80 バス停カバー圏人口(平成27(2015)年、平成52(2040)年)

平成 27 (2015) 年

平成 52 (2040) 年



※ 基幹バス停 : 30 本/日以上 of バス停

図 1-81 バス停カバー圏と人口分布 (平成 27 (2015) 年、平成 52 (2040) 年)

②コミュニティ施設カバー圏人口

コミュニティ施設(会館、共同利用施設、公民館)について、平成 27 (2015) 年と平成 52 (2040) 年のカバー圏(半径 800m)内の人口を比較しました。(図 1-83)

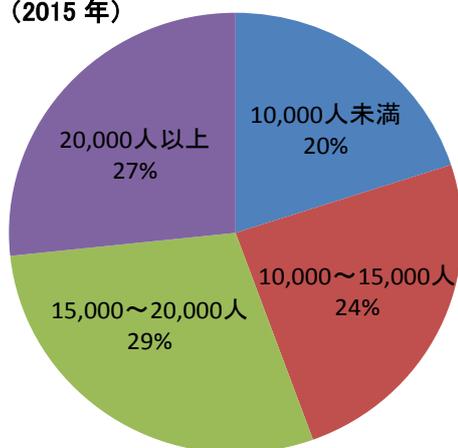
カバー圏人口を比較すると、20,000 人以上のコミュニティ施設は平成 27 (2015) 年の 27%から平成 52 (2040) 年には 13%へと約半減し、一方で 15,000 人未満のコミュニティ施設が増加することが想定されます。(表 1-9、図 1-84)

今後、コミュニティ施設の利用者が減少し、施設の維持や運営が困難になることが懸念されます。

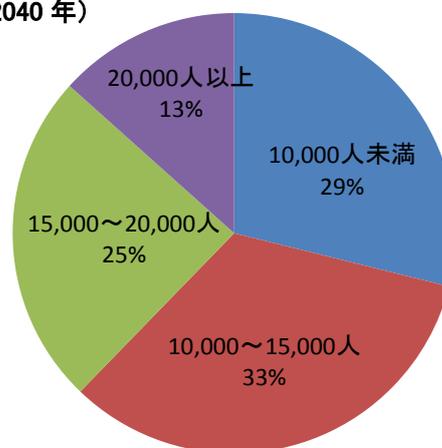
表 1-9 コミュニティ施設カバー圏人口(平成 27 (2015) 年、平成 52 (2040) 年)

コミュニティ施設カバー圏人口	施設数		構成比	
	平成 27 (2015) 年	平成 52 (2040) 年	平成 27 (2015) 年	平成 52 (2040) 年
10,000 人未満	9	13	20%	29%
10,000～15,000 人	11	15	24%	33%
15,000～20,000 人	13	11	29%	25%
20,000 人以上	12	6	27%	13%
合計	45	45	100%	100%

平成27年
(2015 年)



平成52年
(2040 年)



※ コミュニティ施設カバー圏：都市構造の評価に関するハンドブックで一般的な徒歩圏としている半径 800m の範囲

※ コミュニティ施設カバー圏人口：各施設のカバー圏に含まれるメッシュ単位の人口を面積按分により集計

図 1-82 コミュニティ施設カバー圏人口(平成 27 (2015) 年、平成 52 (2040) 年)

平成 27 (2015) 年

平成 52 (2040) 年

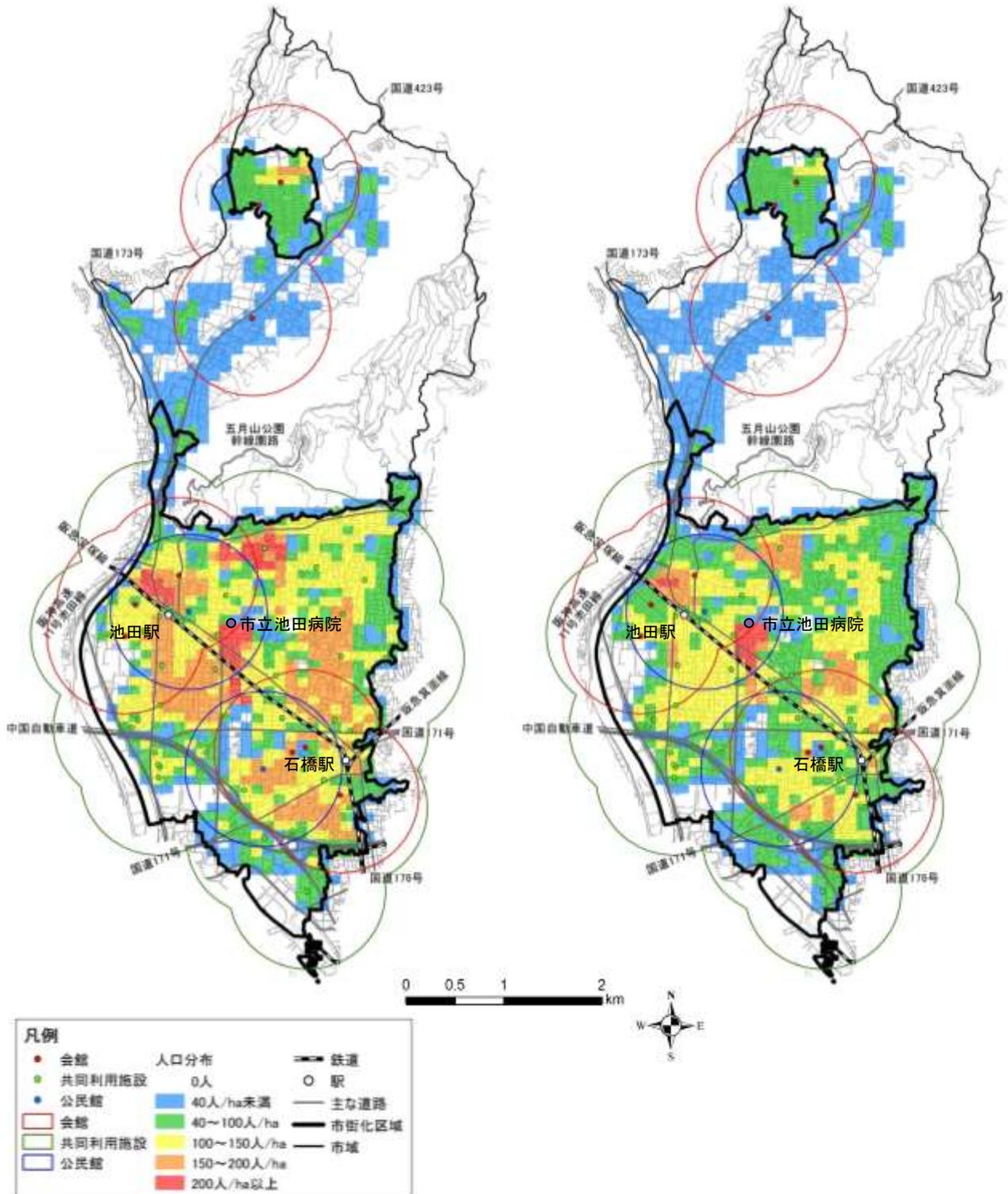


図 1-83 コミュニティ施設カバー圏と人口分布 (平成 27 (2015) 年、平成 52 (2040) 年)

③小学校区人口

小学校について、平成 27 (2015) 年と平成 52 (2040) 年の小学校区内の人口を比較しました。
(図 1-85)

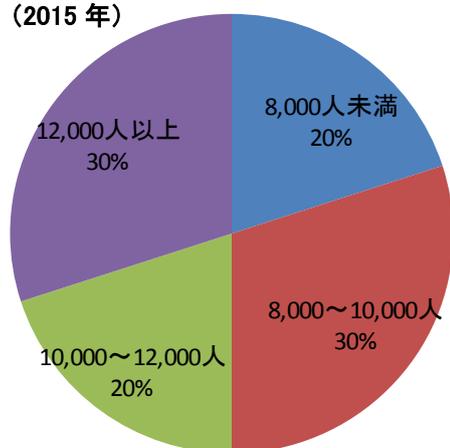
小学校区の人口を比較すると、12,000 人以上の小学校区は平成 27 (2015) 年の 30%から平成 52 (2040) 年には 10%に大きく減少し、一方で 10,000 人未満の小学校区が増加することが想定されます。(表 1-10、図 1-84)

今後、小学校区内の人口が減少することで、小学校の維持が難しくなることが懸念されます。

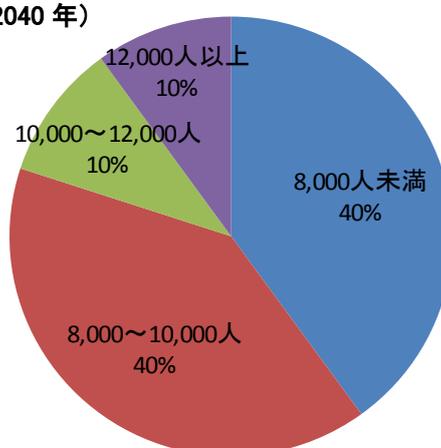
表 1-10 小学校区人口 (平成 27 (2015) 年、平成 52 (2040) 年)

小学校区人口	小学校数		構成比	
	平成 27 (2015) 年	平成 52 (2040) 年	平成 27 (2015) 年	平成 52 (2040) 年
8,000 人未満	2	4	20%	40%
8,000~10,000 人	3	4	30%	40%
10,000~12,000 人	2	1	20%	10%
12,000 人以上	3	1	30%	10%
合計	10	10	100%	100%

平成27年
(2015年)



平成52年
(2040年)



※ 小学校区人口：各小学校区に含まれるメッシュ単位の人口を面積按分により集計

図 1-84 小学校区人口 (平成 27 (2015) 年、平成 52 (2040) 年)

平成 27 (2015) 年

平成 52 (2040) 年

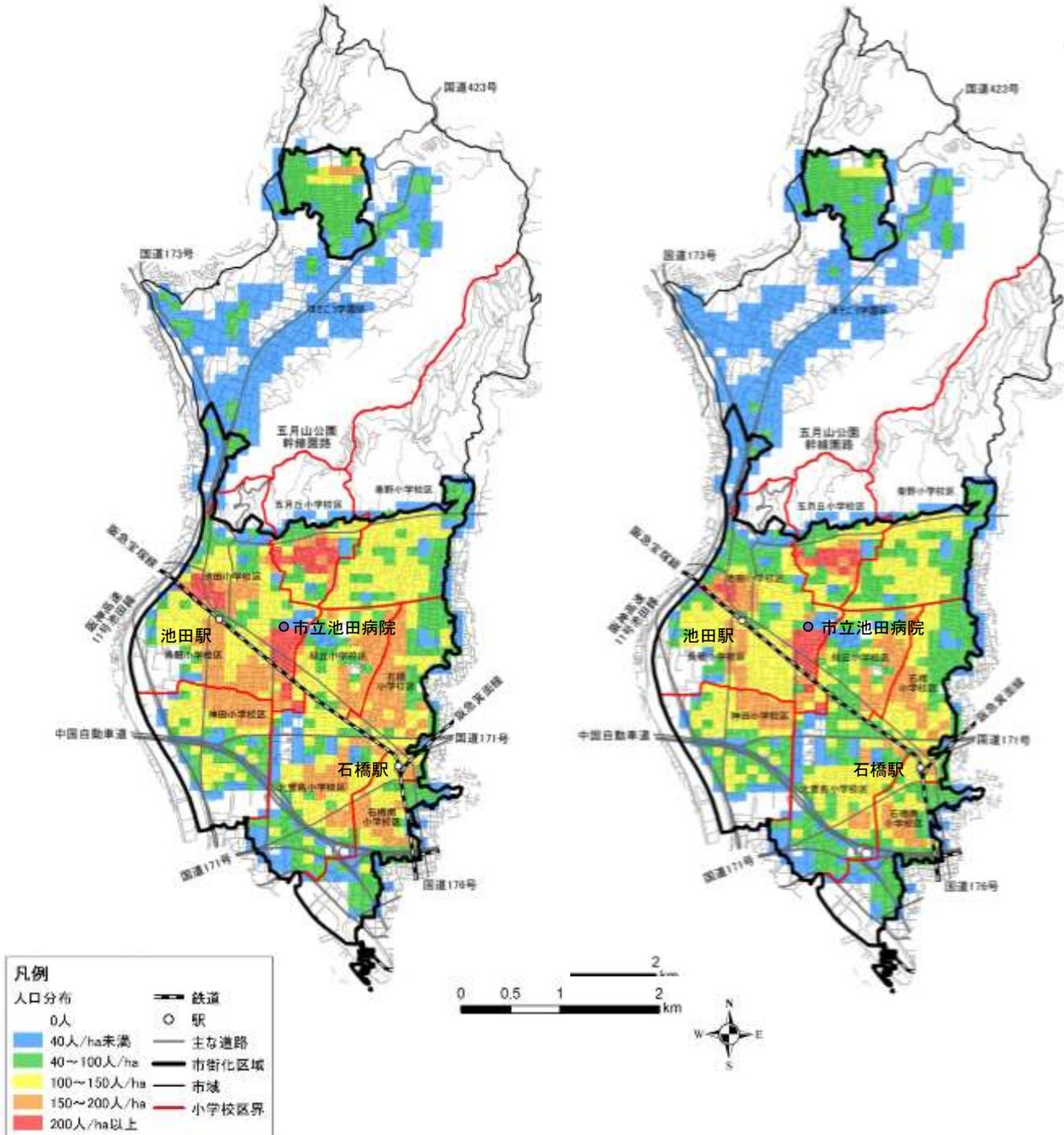


図 1-85 小学校区と人口分布 (平成 27 (2015) 年、平成 52 (2040) 年)

3 市民意識に見る都市構造上の課題

(1) 市民意向調査について

立地適正化計画策定に向けて行った市民意向調査の結果から、都市構造上の課題を抽出します。

【調査概要】

- ・対象：池田市在住 18 歳以上の方 3,000 人
- ・調査期間：平成 30 (2018) 年 2 月 16 日 (金)【発送】～同年 3 月 5 日【回答〆切】
- ・回収数：1,252
- ・回収率：42.0% (有効発送数 2,984)

【回答者概要】

- ・性別：男性約 4 割、女性約 6 割。
- ・年齢層：70 歳代 20.6%、60 歳代 20.2%、40 歳代 19.3%の順が多い。
- ・職業：「会社員・公務員・団体職員」、「家事従業者（専業主婦（夫）など）」、「パート・アルバイト」。
- ・世帯構成は、「親+子ども」51.0%、「夫婦のみ」30.7%。

(1-1) 市内での生活行動

- ・生鮮食料品など最寄り品の購入や外食については池田駅や石橋駅周辺への来訪が多くなっています。(図 1-86、図 1-92)
- ・買回り品については「箕面・伊丹・豊中などの大型ショッピングセンター」、外食については 2 番目に「市内の幹線道路 (176 号等) 沿いの商業施設」があるなど、車での移動が容易な場所への来訪が見られます。(図 1-89、図 1-92)
- ・通勤・通学は、池田駅利用が多く、「徒歩」や「自転車」の利用が多くなっています。(図 1-96、図 1-97)

Q：あなたやご家族は、普段、どちらへ買い物、通勤・通学をしていますか。また、その際どのような交通手段を使われますか。

①生鮮食料品、日用家庭用品等 ※ご家族で最もよく使われる方

図 1-86 買い物の場所 (N=1,198)

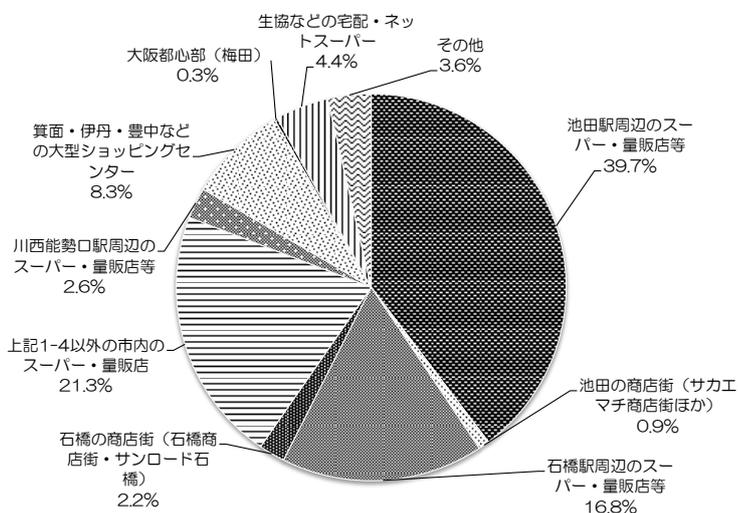


図 1-87 交通手段 (N=1,171)

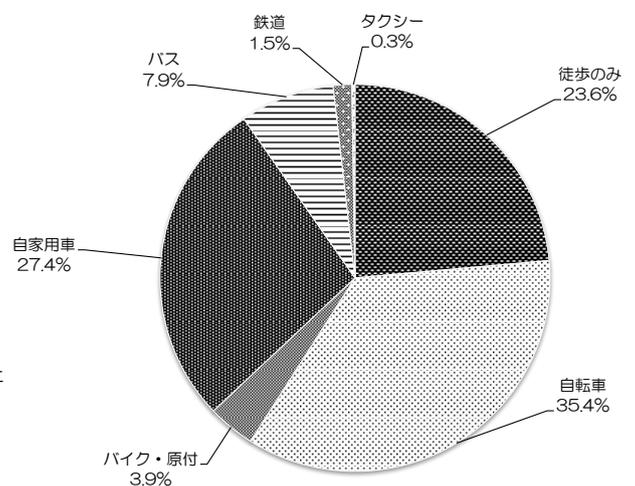
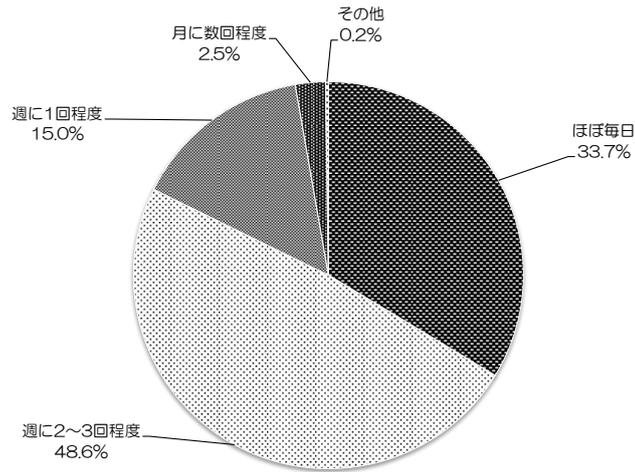


図 1-88 利用頻度 (N=1,244)



②衣料品、家電、家具等（買回り品） ※ご家族で最もよく使われる方の行動

図 1-89 買い物の場所 (N=1,198)

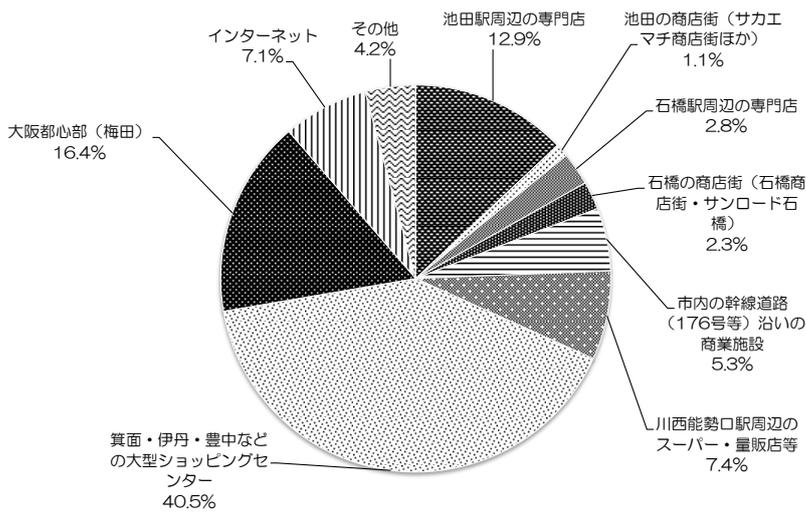


図 1-90 交通手段 (N=1,118)

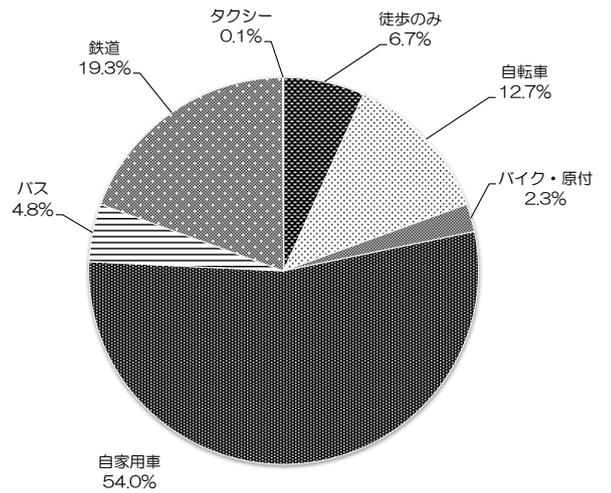
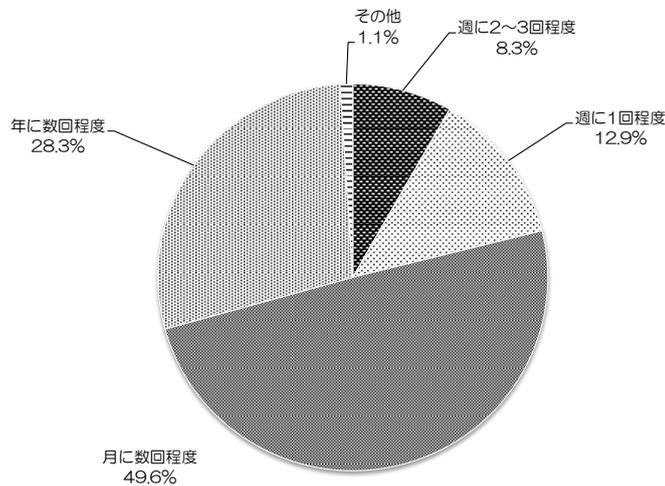


図 1-91 利用頻度 (N=1,235)



③ 外食 ※ご家族での行動

図 1-92 外食の場所 (N=1,219)

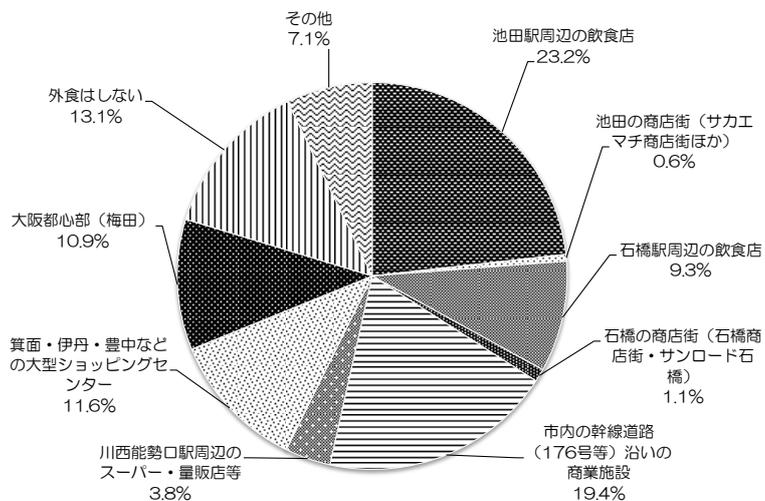


図 1-93 交通手段 (N=1,063)

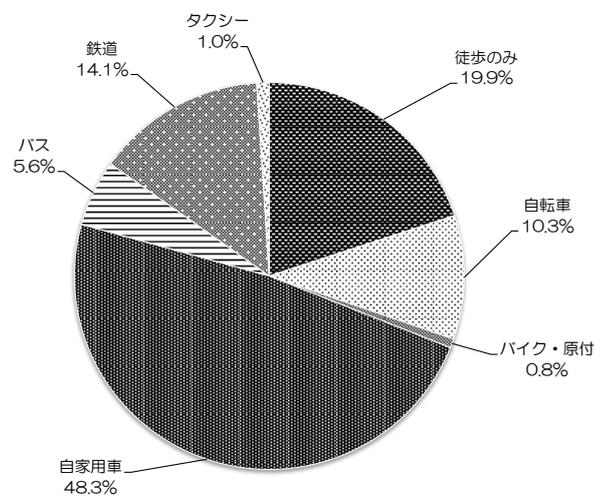
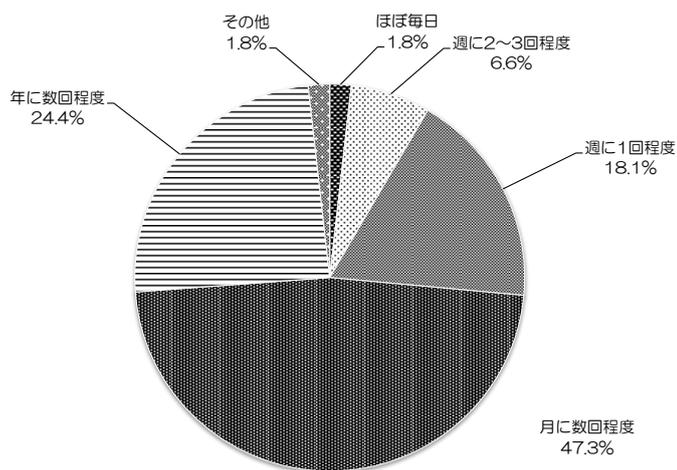


図 1-94 利用頻度 (N=1,073)



④ 通勤・通学 ※あなた自身の行動

図 1-95 通勤・通学先 (N=923)

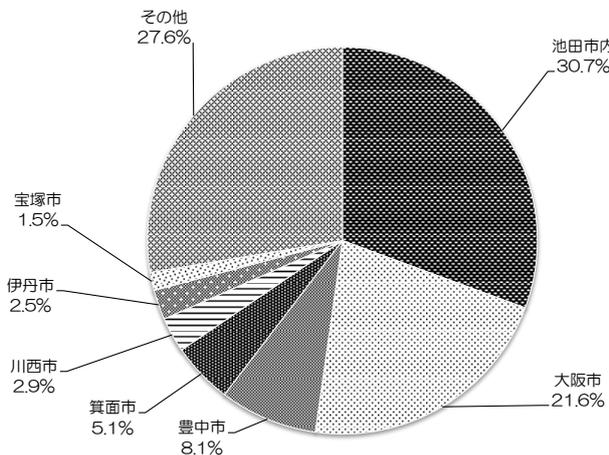


図 1-96 交通手段 (N=856)

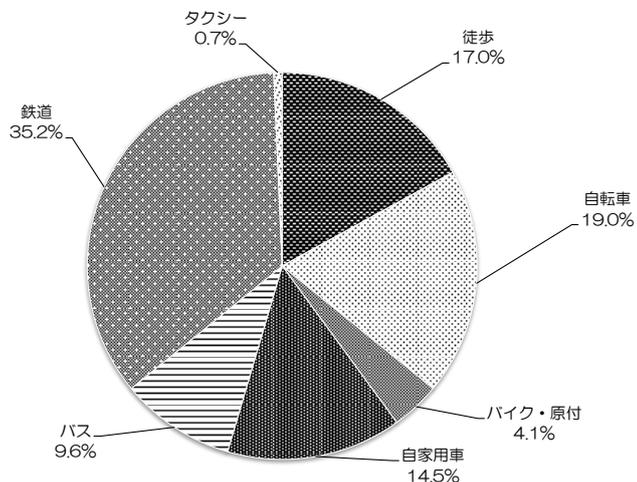
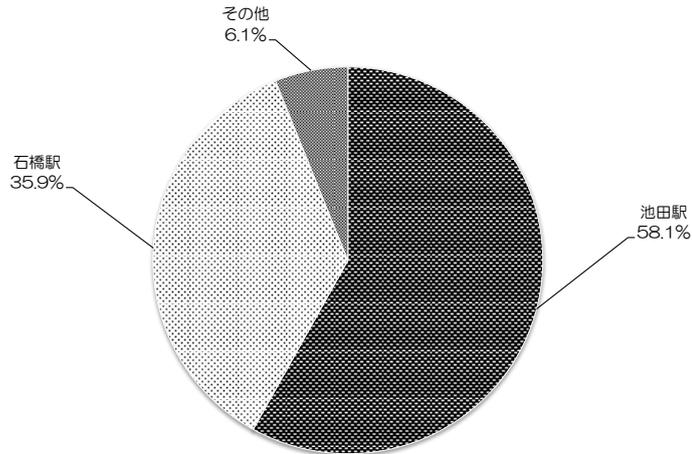


図 1-97 鉄道に○→最も利用する最寄り駅 (N=396)

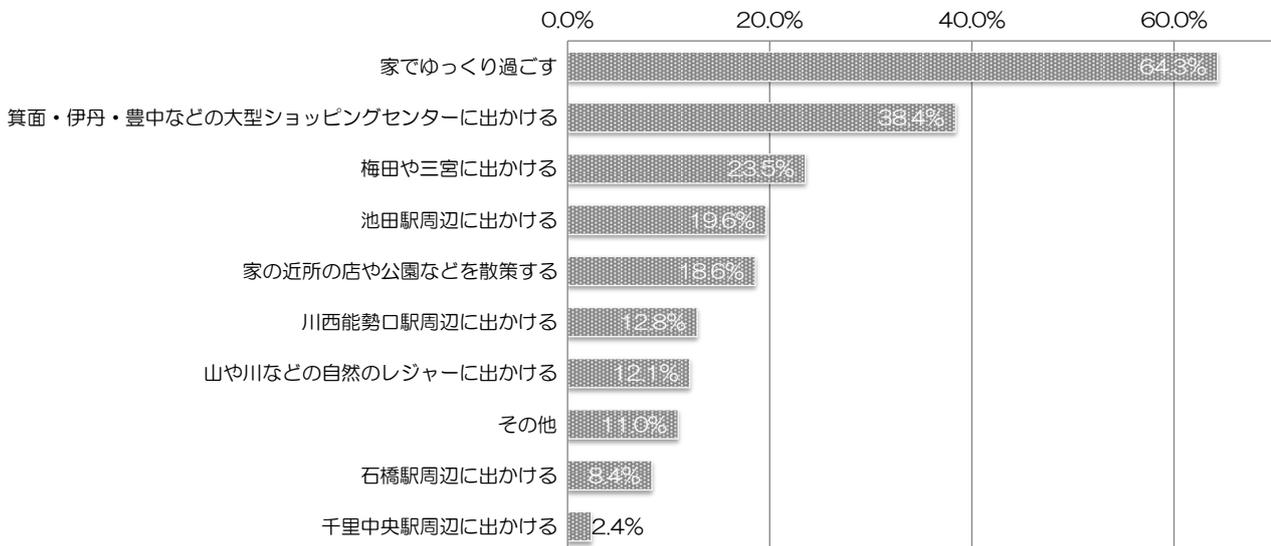


(1-2) 休日の生活行動

・休日に、「家でゆっくり過ごす」との回答者が6割を超えています。出かける先としては、「箕面・伊丹・豊中などの大型ショッピングセンターにでかける」(約4割)、「梅田や三宮に出かける」(約2割)と、市内で過ごす(「池田駅周辺に出かける」、「家の近所の店や公園などを散策する」など)よりも高くなっています。(図 1-98)

Q : あなたのご家庭では、どのような休日の過ごし方が多いですか。【3つまで】

図 1-98 休日の過ごし方 (N=1, 232)



(1-3) 身近なまち（小学校区程度）の暮らしの評価

- ・現在の満足度としては、「緑や水辺、農地など自然を感じる空間の充実度」、「日常の買い物の便利さ」、「子育てのしやすさ」、「まちの安全性（防災面・治安面）」が高くなっています。（図 1-99）
- ・一方、「公共交通（バス）の利用しやすさ」、「日常の買い物の便利さ」、「公共施設（市役所・図書館など）の利用のしやすさ」、「保険・医療・福祉施設の利用しやすさ」、「地域主体（地域分権）のまちづくりの活発さ」については、「やや不満」、「不満」の割合が高くなっています。（図 1-99）
- ・今後の重要度としては、「保健・医療・福祉施設の利用しやすさ」、「まちの安全性（防災面・治安面）」、「日常の買い物の便利さ」、「子育てのしやすさ」が高くなっています。（図 1-100）
- ・年齢層別にクロス集計を行ったところ、「子育てのしやすさ」「教育環境の充実度」については、全体的に「不満」という回答の割合は低いものの、「普通」の占める割合も比較的高い状況となっています。（図 1-101、図 1-102）

Q：お住まいの地域について、「現在の満足度」と「今後の重要度」についてお答え下さい。
【それぞれ1つに○】

図 1-99 現在の満足度

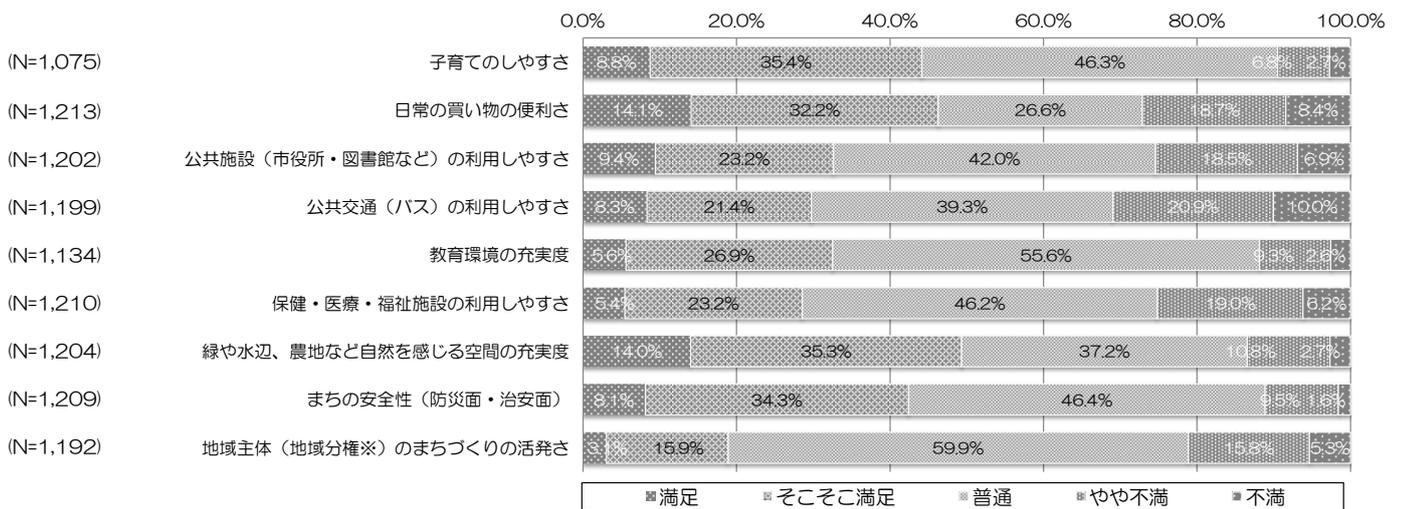


図 1-100 今後の重要度

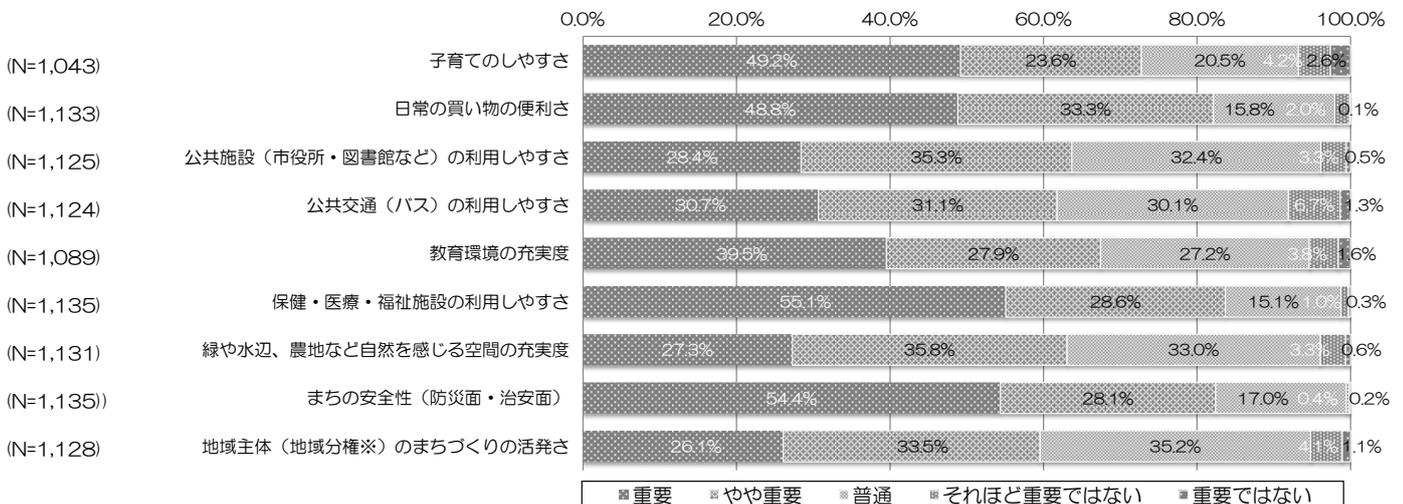


図 1-101 子育てのしやすさ (年齢クロス)

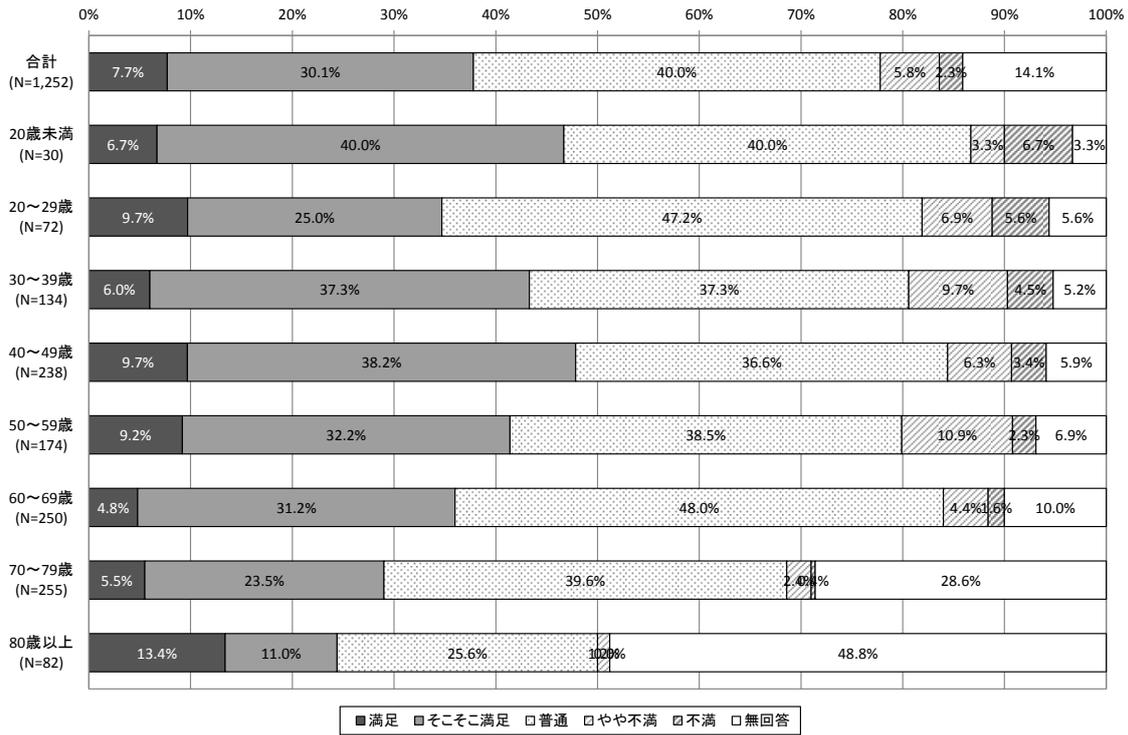
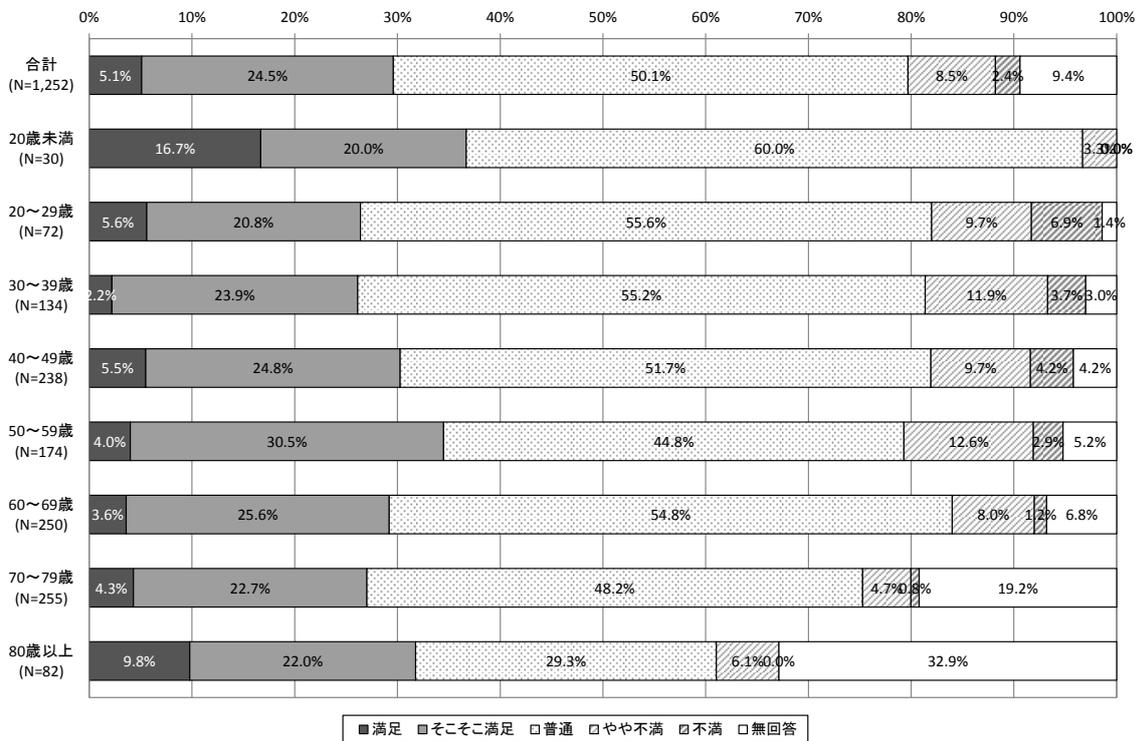


図 1-102 教育環境の充実度 (年齢クロス)

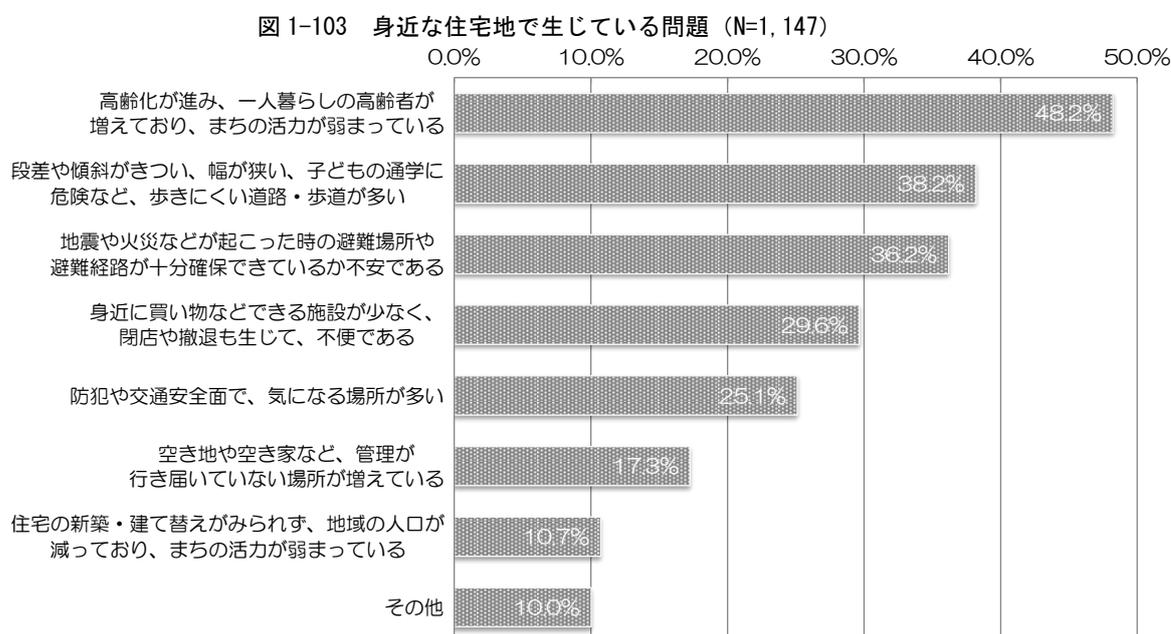


(1-4) 身近なまち（小学校区程度）で生じている問題

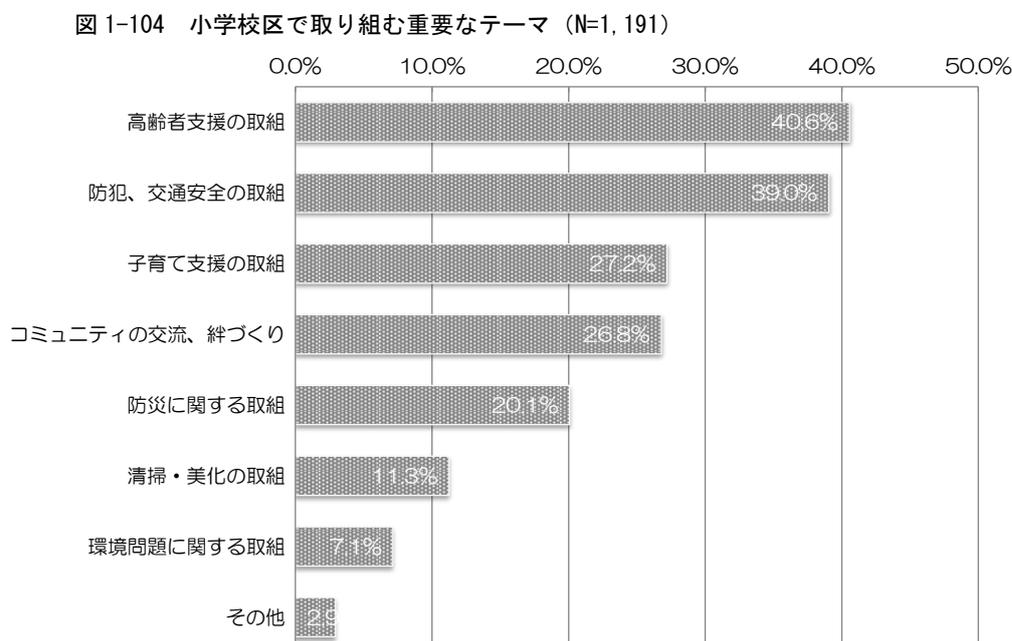
- ・住宅地で生じている問題としては、「高齢化が進み、一人暮らしの高齢者が増えており、まちの活力が弱まっている」という回答が約5割と最も高くなっています。(図 1-103)
- ・次いで、「段差や傾斜がきつい、幅が狭い、子どもの通学に危険など、歩きにくい道路・歩道が多い」という都市基盤に関する意見が多くなっています。(図 1-103)
- ・上記の住宅地における課題に対して、地域分権で取り組んでいくべきと考えるまちづくりのテーマとして、高齢者支援や防犯、交通安全などが多くなっています。(図 1-104)

※地域分権：「自分たちのまちは自分たちでつくろう」を合言葉に、地域内の課題解決のため、小学校区単位の協議会が市に事業提案を行い、自主的・自立的なまちづくり活動を進めていく池田市独自の取り組みです。

Q：あなたの身近な住宅地で生じている問題がありますか。【あてはまるもの全て】



Q：地域分権のまちづくりにおいて、あなたの小学校区で取り組んでいくべきまちづくりのテーマとして、何が重要だと思われますか。【2つまで】



(1-5) これからの居留意向

- 池田市に住むことになったきっかけとしては、「池田市に生まれ育ったから」が最も高くなっていますが、「住宅の購入」や「結婚・出産」などライフステージの転換を機にという回答もほぼ同等の数値となっています。(図 1-105)
- 住宅の種類としては、「戸建て(持ち家)」が最も多く半数を超えています。「マンション(持ち家)」と合わせると全体の4分の3が持ち家となっています。(図 1-106)
- 居住年数は、「30年以上」が最も高く、次いで、「10年以上20年未満」が高くなっています。(図 1-107)
- 「ずっと住み続けるつもり」、「できれば住み続けたい」が全体の4分の3程度となり、定住意向が高いと言えます。(図 1-108)
- 年齢別・地域別にクロス集計を行ったところ、年齢が上がるとともに定住意向は強い傾向にあり、「20歳未満」を除く全ての年代で5割以上が「住み続けたい」と回答しています。また、地域に関わらず定住意向は比較的高いと言えます。(図 1-109、図 1-110)

図 1-105 池田市に住むことになったきっかけ
(N=1, 221)

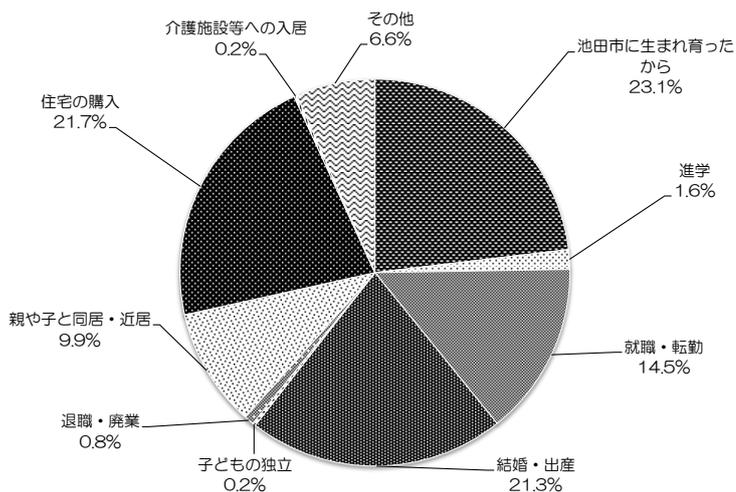


図 1-106 現在お住まいの住宅について
(N=1, 234)

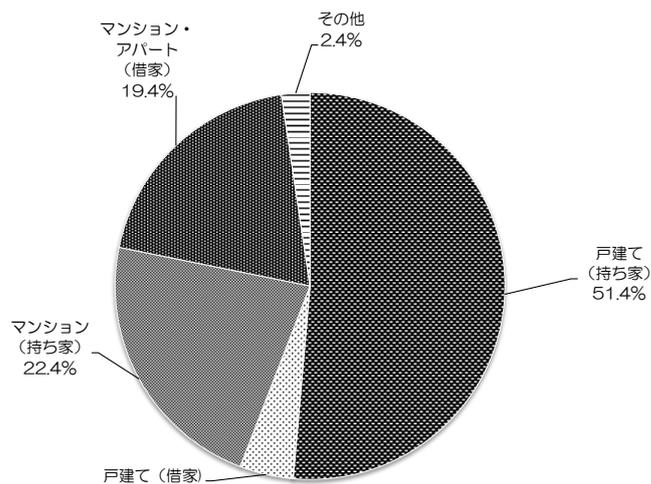


図 1-107 市内にお住まいになってからの年数
(N=1, 239)

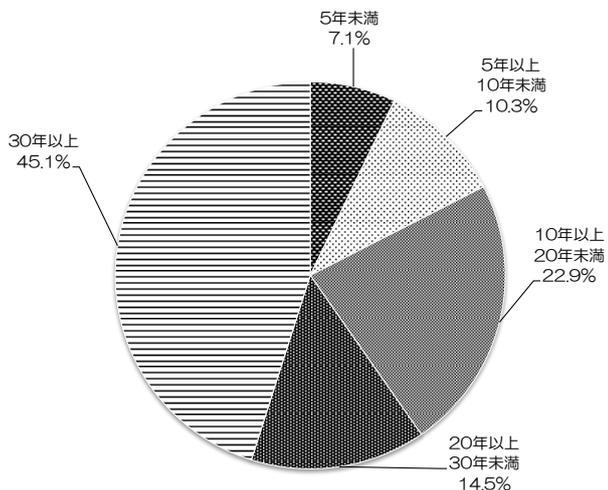


図 1-108 今後の定住意向
(N=1, 211)

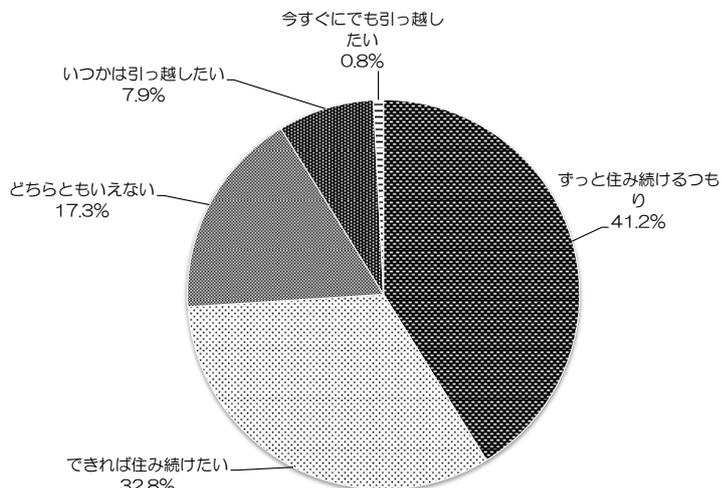


図 1-109 定住意向（年齢クロス）

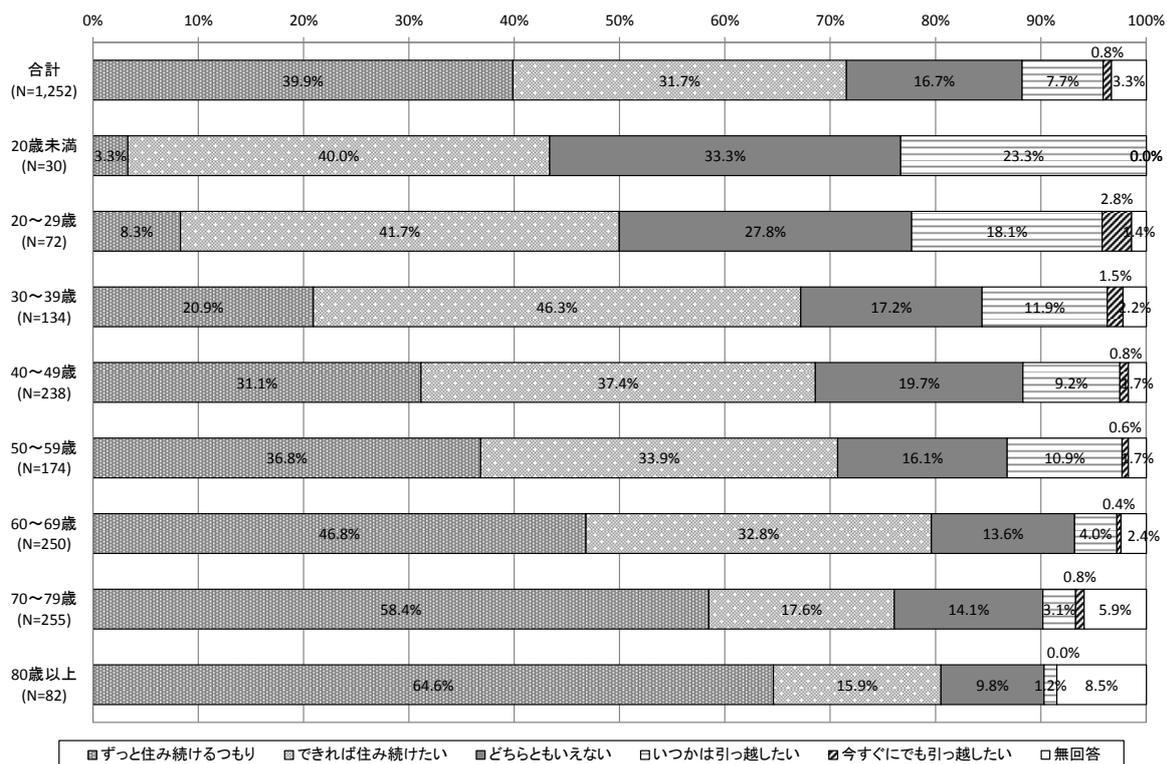
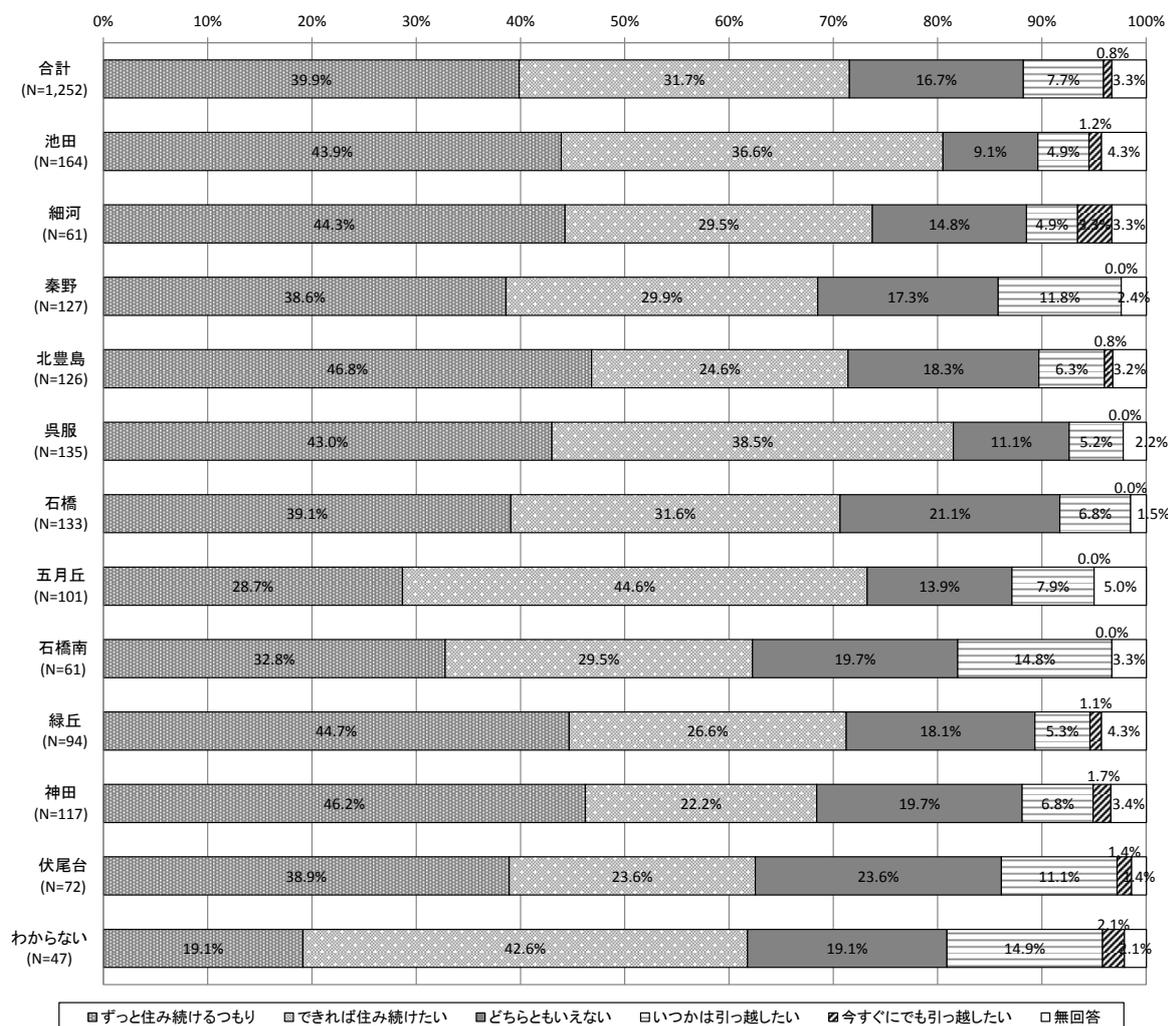
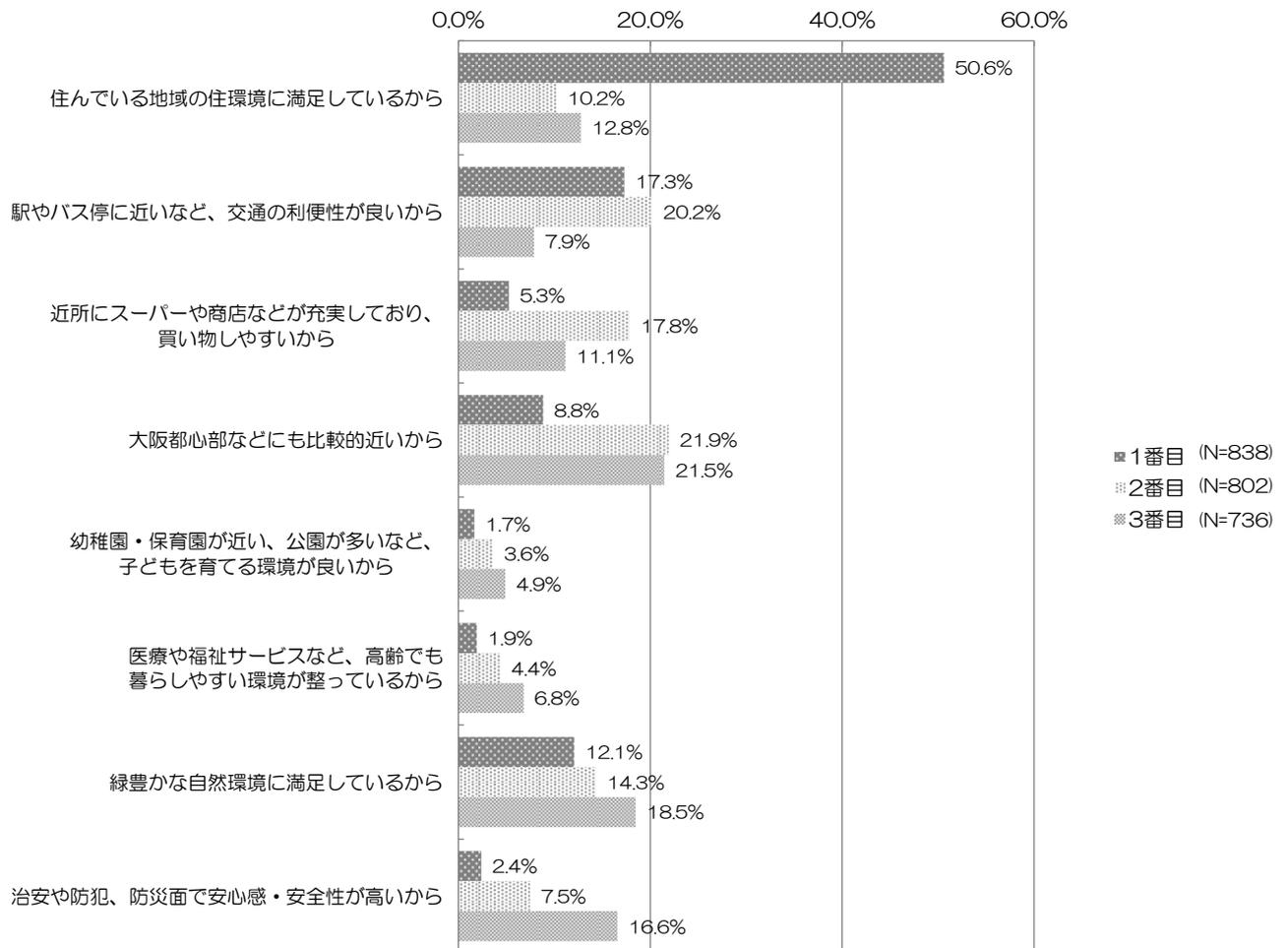


図 1-110 定住意向（地域別クロス）



Q : 「1 ずっと住み続けるつもり」または「2 できれば住み続けたい」を選んだ方。住み続けたい理由は何ですか。優先順位をつけてお答え下さい。

図 1-111 住み続けたい理由



Q : 「3 今すぐにでも引っ越したい」または「4 いつかは引っ越したい」を選んだ方。

図 1-112 引っ越し先 (N=95)

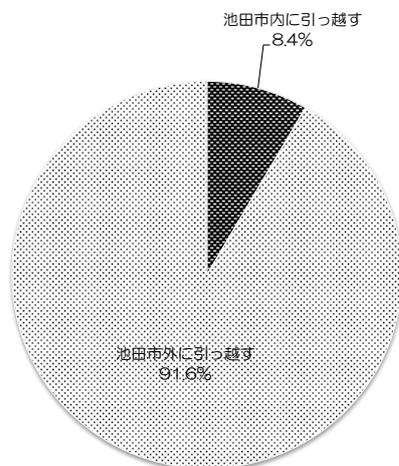
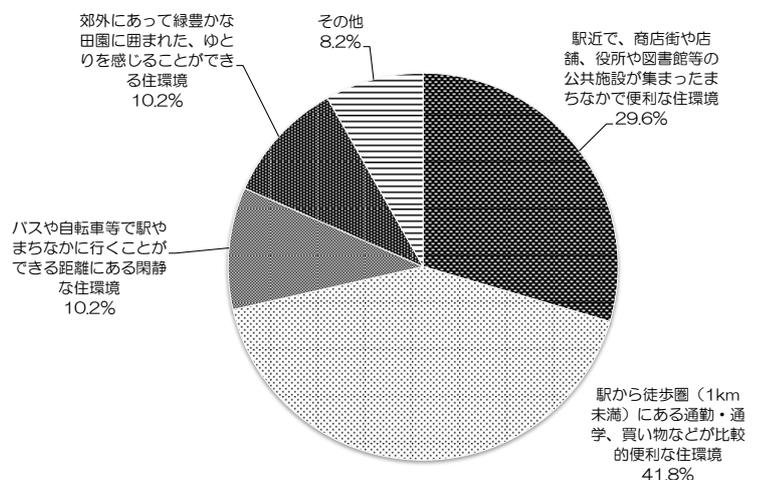
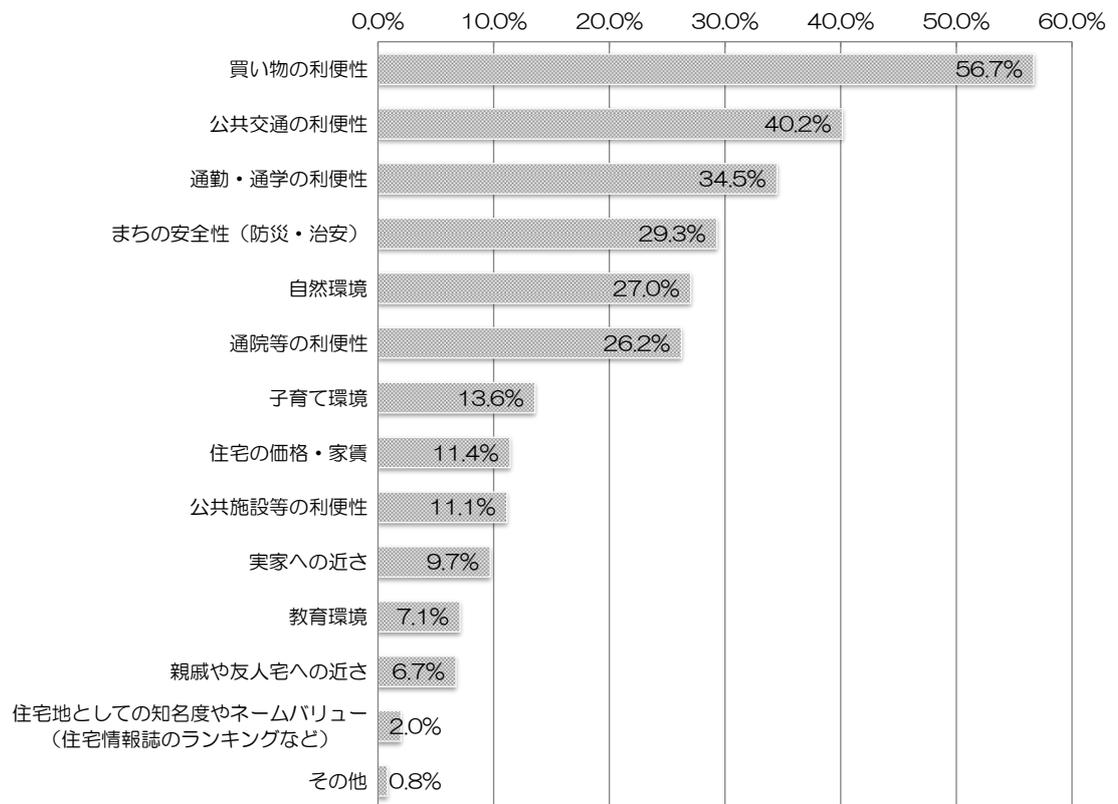


図 1-113 住みたい場所 (N=98)



Q : あなたが、居住環境として重視する点は何ですか。【最大3つ】

図 1-114 居住環境で重視する点 (N=1,113)



(1-6) 池田駅及び石橋駅周辺のまちづくり

- 池田駅周辺の不足している機能としては、「大規模商業施設」を挙げる割合が最も高く、次いで「レジャー・レクリエーション施設」が高くなっています。(図 1-115)
- 石橋駅周辺の不足している機能としては、池田駅と同様に「大規模商業施設」が最も高く、次いで「行政窓口」が高くなっています。(図 1-116)
- 将来の駅周辺のまちづくりの方向性としては、池田駅周辺及び石橋駅周辺ともに、「日々の暮らしに必要な店舗等が充実し、買い物などに便利なまち」を1番に挙げる意見が多く、2番目、3番目と総合的に見ると、「魅力的な店舗・こだわりの飲食店などが充実し、普段や週末の暮らしが楽しめるまち」の割合も高くなっています。(図 1-117、図 1-118)

① 駅周辺で不足している、サービスの充実が必要と感じている施設

Q：現在、池田駅周辺、石橋駅周辺において、それぞれ不足している、サービスの充実が必要と感じている施設は何ですか。優先順位をつけてお答え下さい。

図 1-115 池田駅周辺で不足している・サービスの充実が必要な施設

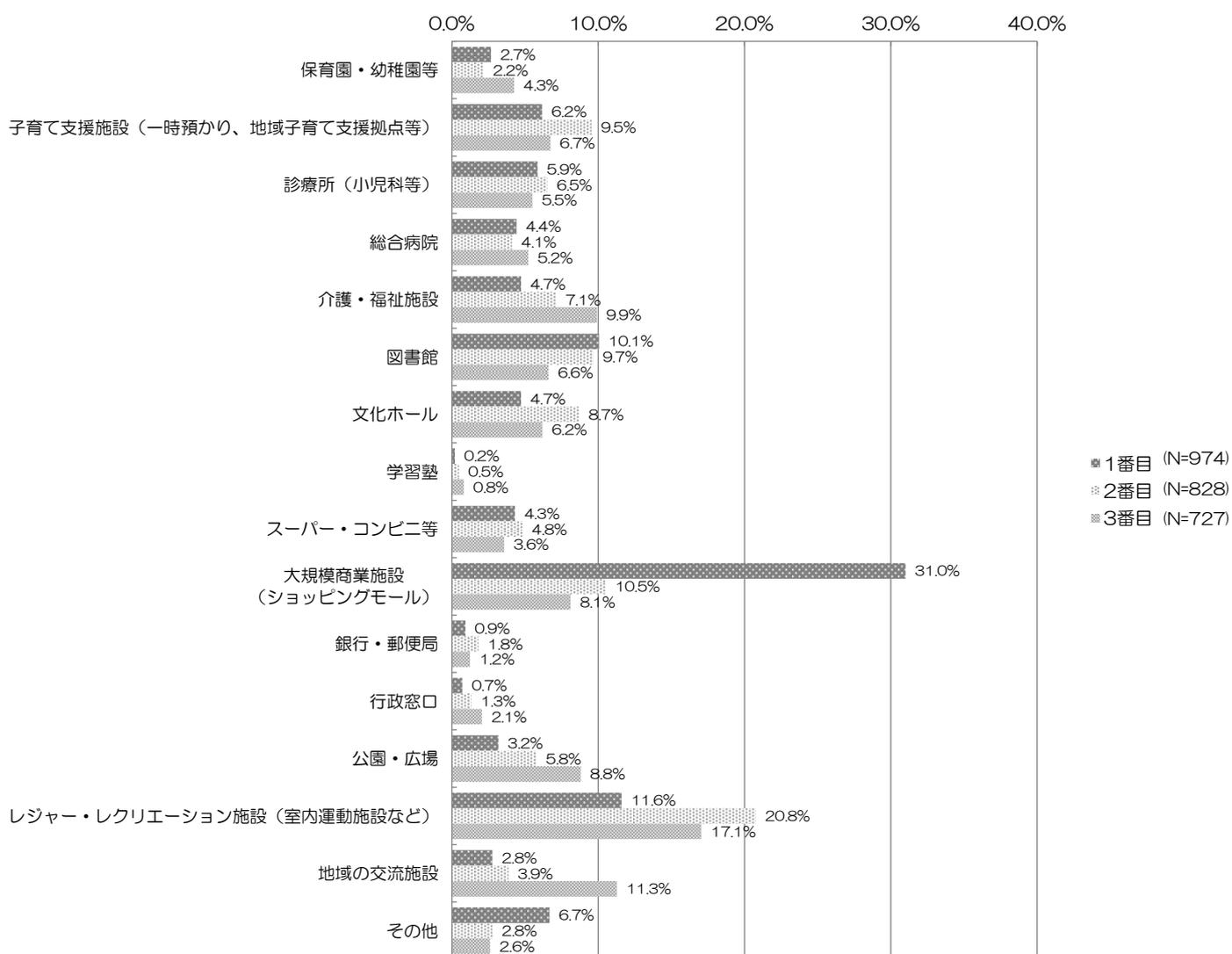
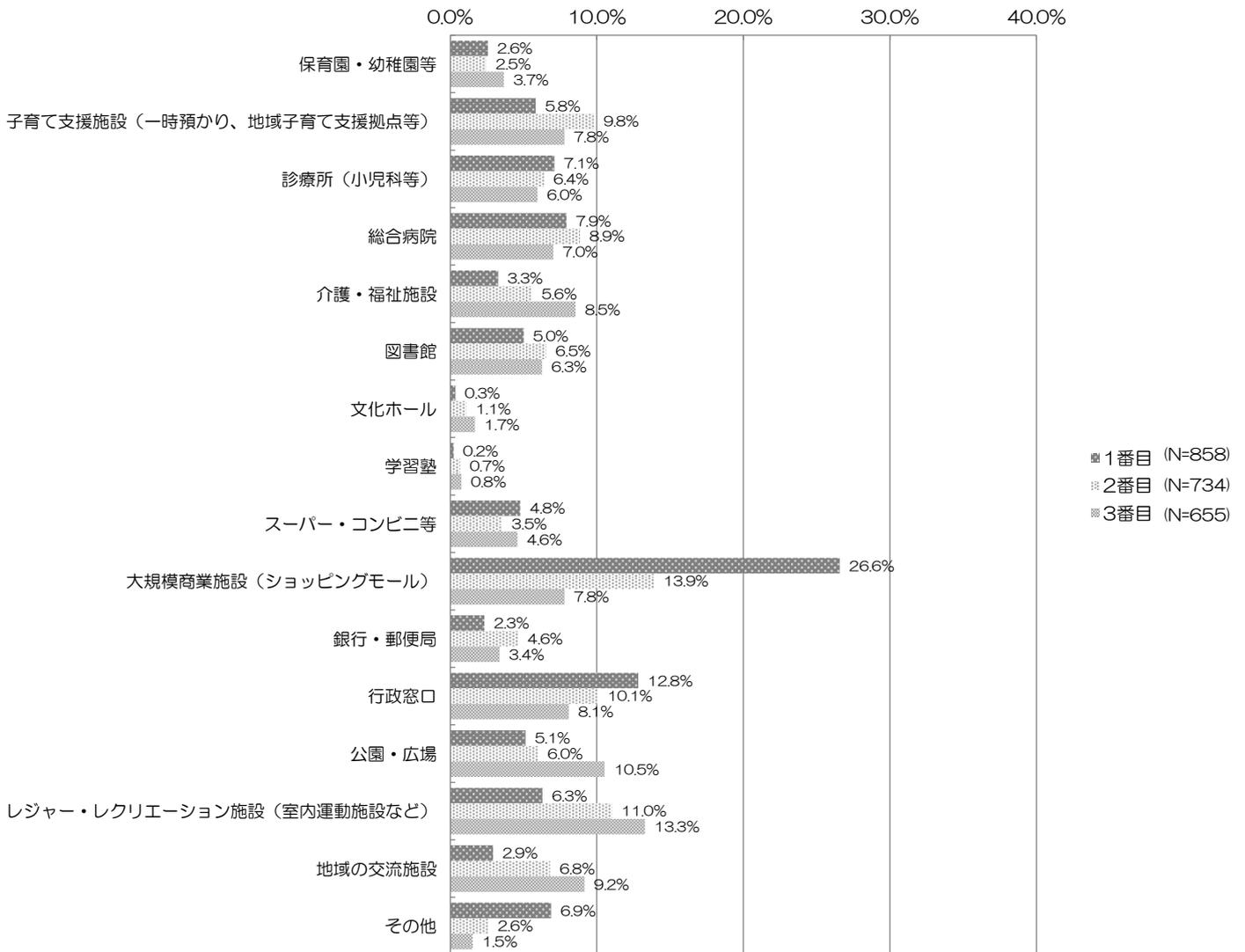


図 1-116 石橋駅周辺で不足している・サービスの充実が必要な施設



②将来の駅周辺のまちづくりの方向性

Q：あなたは、池田駅周辺および石橋駅周辺がどのようなまちになればよいと思いますか？優先順位をつけてお答え下さい。

図 1-117 池田駅周辺のまちづくりの方向性

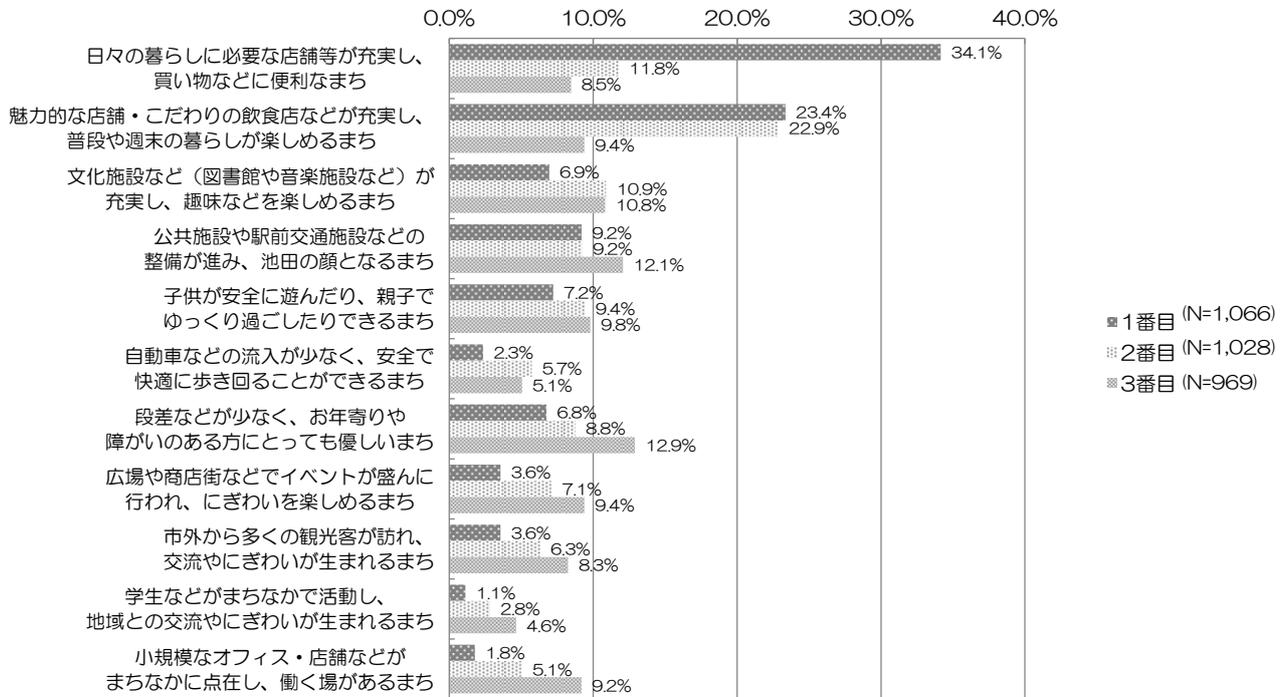
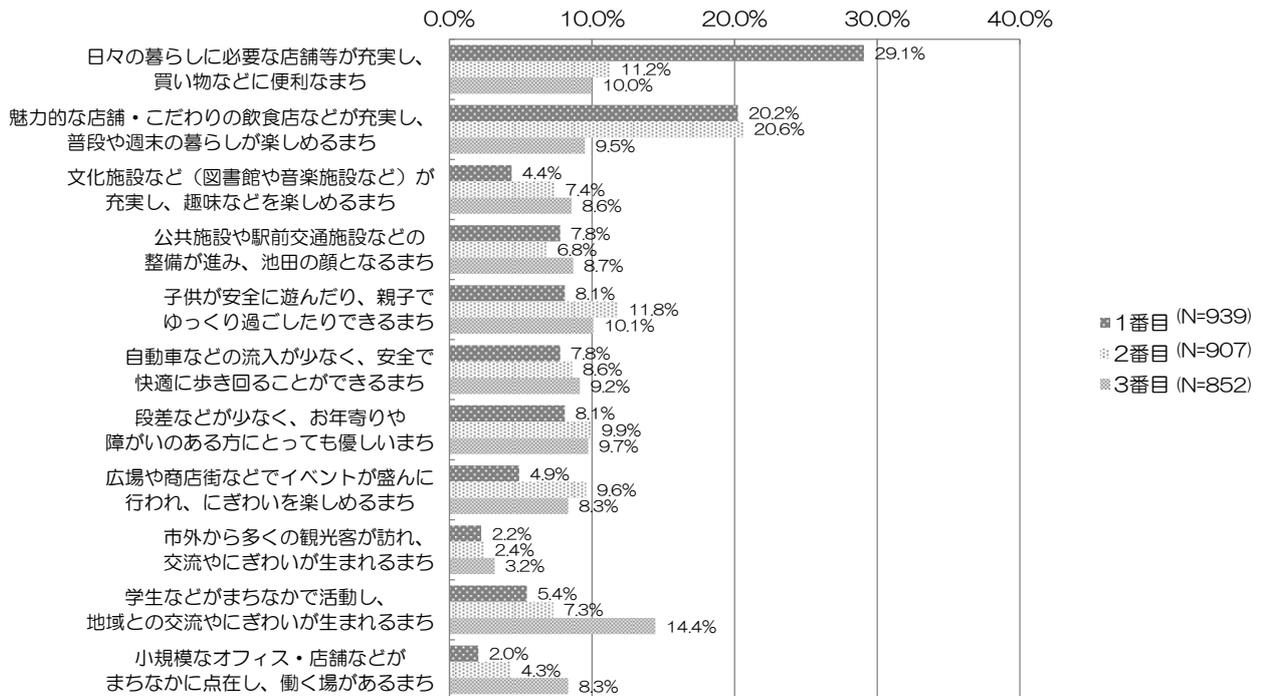


図 1-118 石橋駅周辺のまちづくりの方向性



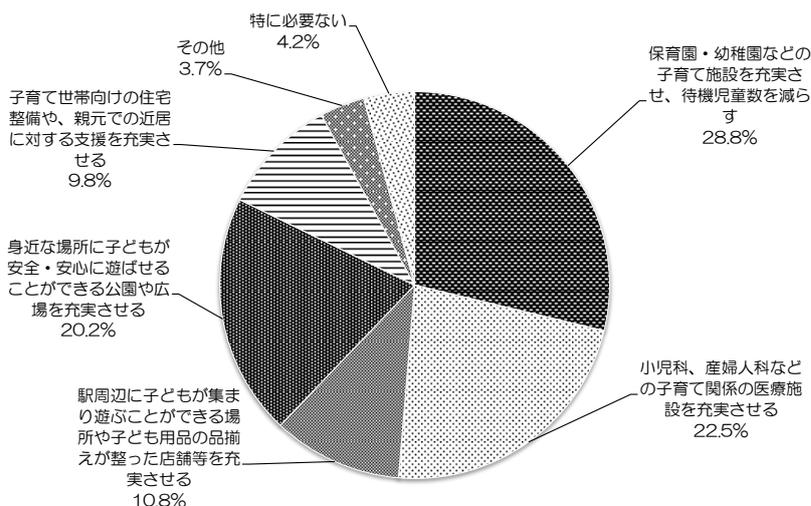
(1-7) 市全体で強化すべきまちづくり

- ・子育てについては、「保育園・幼稚園などの子育て施設を充実させ、待機児童数を減らす」、「小児科、産婦人科などの子育て関係の医療施設を充実させる」、「身近な場所に子どもが安全・安心に遊ばせることができる公園や広場を充実させる」といった順に高くなっています。(図 1-119)
- ・教育環境として充実させる点としては、「教育に資する施設(図書館など)を充実・強化する」、「安心して通学できる通学環境づくり(通学路の車両防護柵の整備など)に取り組む」が多く両方で全体の半数となっています。(図 1-120)
- ・人口減少・高齢化における持続的なまちづくりとしては、「病院や駅前などに行きやすいよう公共交通網の維持や利便性の向上を図る」、「次の世代の住まい手である子育て世帯等の定住に力を入れる」が総合的に高くなっていますが、優先順位を1番目に挙げられているものは、「駅周辺の集積をさらに高め、居住者や来街者にとって魅力あるまちなかを創る」が最も高くなっています。(図 1-121)

①子育て環境

Q: 今後、さらに子育て環境を向上させ、あなたの次の世代も池田市に住んでもらえるために、まちづくりの面でどのような点を特に強化していけば良いと思いますか。

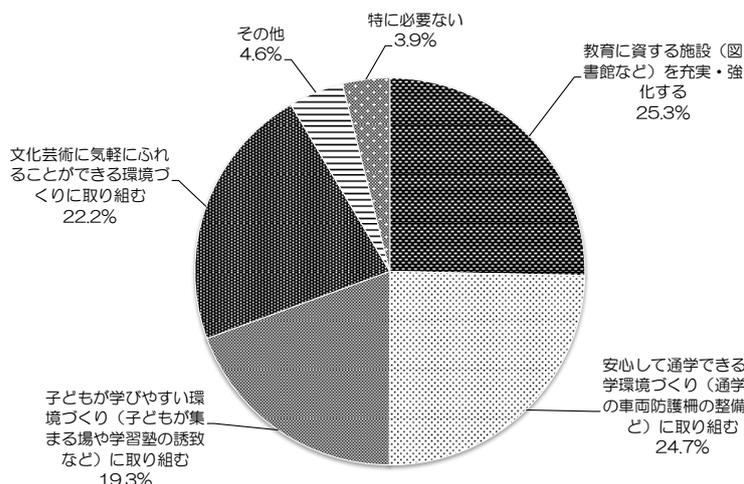
図 1-119 子育て環境で強化すること (N=1,021)



②教育環境

Q: 今後、さらに教育環境を向上させていくために、まちづくりの面でどのような点を特に強化していけば良いと思いますか。

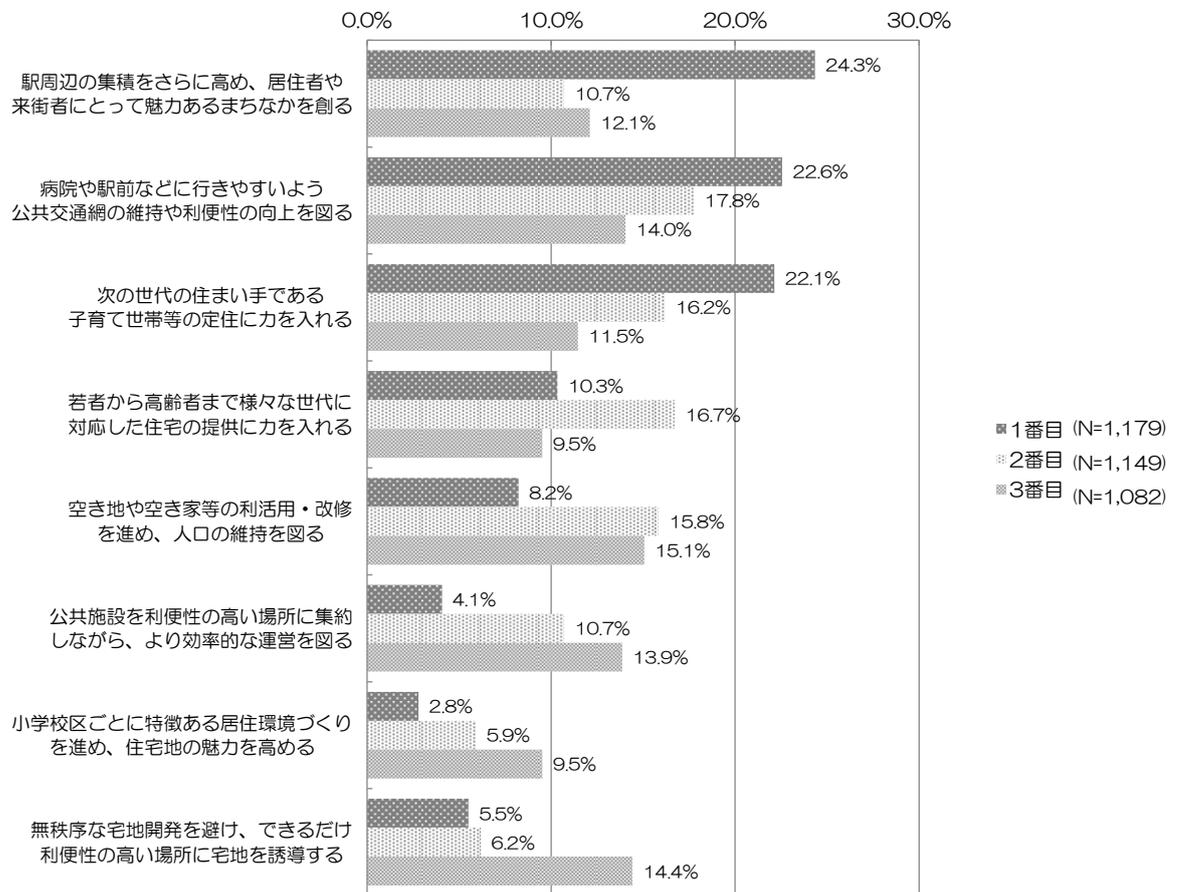
図 1-120 教育環境で強化すること (N=1,097)



③人口減少・高齢化に備えたまちづくり

Q：池田市では将来的に人口減少や一層の少子高齢化が見込まれています。それに伴い、税金なども減少が見込まれる中、都市として持続的に経営していくために、今後の池田市で取り組んでいくべきまちづくりについて、優先順位をつけてお答え下さい。

図 1-121 人口減少・高齢化に備えた取り組むべきこと



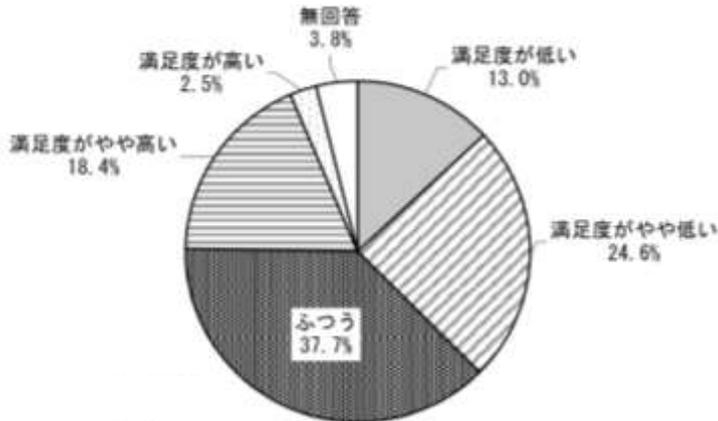
(2) 子育て関係の市民意向について

市が平成 26 (2014) 年 3 月に公表した「次世代育成支援に関するニーズ等調査報告書」において、本市の子育て環境や子育て支援についての市民意向がまとめられています。

Q : 池田市における子育て環境や子育て支援への満足度について

「ふつう」が 37.7%で最も多く、「満足度が低い」(13.0%)と「満足度がやや低い」(24.6%)をあわせた『満足度が低い』が 37.6%、「満足度がやや高い」(18.4%)と「満足度が高い」(2.5%)をあわせた『満足度が高い』は 20.9%となっています。

図 1-122 子育て環境や子育て支援への満足度 (N=1,150)

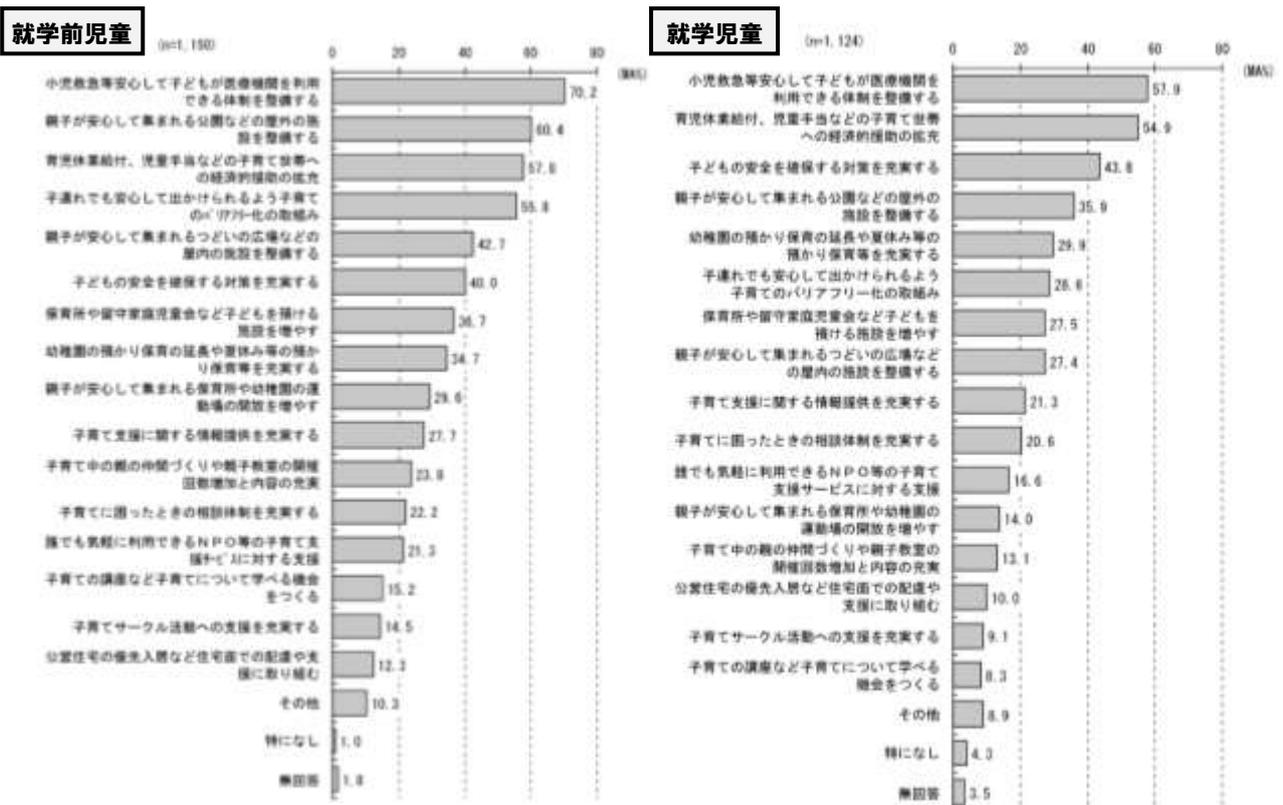


Q : 充実してほしい子育て支援サービスについて

就学前児童においては、「安心して子どもが医療機関を利用できる体制の整備」が最も多く、次いで「公園などの屋外施設の整備」「子育て世帯への経済的援助の拡充」「子育てのバリアフリー化の取り組み」が挙げられています。

就学児童においても、「安心して子どもが医療機関を利用できる体制の整備」が最も多く、次いで「子育て世帯への経済的援助の拡充」「子どもの安全を確保する対策の充実」「公園などの屋外施設の整備」と続きます。

図 1-123 充実が必要な子育て支援サービス



4 池田市における都市構造上の課題

1-1 人口	<ul style="list-style-type: none"> 人口は1995年以降約10万人でほぼ横ばいで推移しているが、高齢化率は増加。 年齢5歳階級別で見ると、25～29歳と30～34歳の転出が多い。 結婚や子育てのタイミングでの転出が見られる。 人口集中地区（DID）は近年微減傾向、伏尾台は人口密度減が顕在化。
1-2 土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 市街地の多くは、住宅を中心とする一般市街地となっており、鉄道駅や国道176号沿道等を中心に商業業務地が、市南部、西部の一部に工業地が分布。明快な土地利用が形成。 市街地の広い範囲にわたって空き家が多く分布。
1-3 都市機能	<ul style="list-style-type: none"> 大型商業施設は駅の近傍に集積。その他生活利便施設は市内に広く分布。 小売業店舗数、従業員数、年間商品販売額、売場面積の駅周辺対全市シェアは減少傾向。 商業中心性指標は周辺市と比べると低い。大型店が隣接市に立地し、市外へ流出傾向。 保育所数、在所児数は増加傾向も、幼稚園数、在園者数は近年減少に転じる。 小学校児童数は、直近15年ほど、ほぼ横ばいで推移しているが、学校により大きく増減の差。 池田駅を訪れる観光客の回遊性が低い。 石橋駅は学生も多くにぎわいを見せているが、交流できる公共スペースが少ない。
1-4 交通	<ul style="list-style-type: none"> バス路線は市内に広く整備されている。 路線バス利用者数は減少傾向にある。 徒歩で移動する人の割合が高いことが特徴も、バス交通は3%ほどと低い水準。
1-5 災害	<ul style="list-style-type: none"> 河川氾濫に伴う浸水被害エリアの他、五月山山麓などの土砂災害警戒区域に指定されている。
1-6 財政	<ul style="list-style-type: none"> 扶助費割合が増加し続けると20年後には投資的経費が確保できなくなる可能性がある。 公共施設等の保有量を維持し続けることは困難、総延床面積の見直しが必要。
2 将来 見通し	<ul style="list-style-type: none"> 2010年の104千人をピークに人口は減少、2040年には92千人に減少する見込み。 生産年齢人口が約61%（2015年）→約53%（2040年）、老年人口が約26%（2015年）→約36%（2040年）となり、高齢化が大きく進む。 カバー圏人口を比較すると、3,000人以上のバス停は2015年の38%から2040年には20%へと約半減、一方で3,000人未満のバス停が増加。 コミュニティ施設（会館、共同利用施設、公民館）、小学校も同様に、カバー圏人口が減少し、施設の維持が困難となる懸念。
3 市民意識	<ul style="list-style-type: none"> 日用品等は駅周辺の商業施設で購入、日常生活は便利だが、買い回り品等は市外の大規模商業施設に依存。 両駅とも、利便性の次に魅力ある店舗の充実が駅周辺で望まれる。 子育てしやすさや教育環境の充実度など、「不満」という回答もうかがえるものの、全体を通して「普通」の占める割合が高い。 身近な住宅地で生じている問題として、「高齢化が進み、一人暮らしの高齢者が増えており、まちの活力が弱まっている」が挙げられる。 「駅周辺の集積をさらに高め、居住者や来街者にとって魅力あるまちなかを創る」「病院や駅前などに行きやすい公共交通網の維持や利便性の向上を図る」「次の世代の住まい手である子育て世帯等の定住に力を入れる」といった方向性が望まれる。 市の子育て環境や子育て支援について、『満足度が低い』（37.6%）が『満足度が高い』（20.9%）を上回っており、医療機関体制の整備や公園などの屋外施設の整備、子育てのバリアフリー化などが要望として挙げられる。

課題① 良好な住宅地を維持していく上での課題

少子・高齢化等による人口減少を背景に、利便性の高い良好な住宅地の維持が困難になるおそれがある

- 現状は、高い利便性を背景に良好な住宅地を形成しているが、人口減少等の将来見通しから、現在の施設・サービスの維持が困難となるおそれがある。
- 人口減少・高齢化による住宅地の活力低下が懸念されており、伏尾台で一部顕在化している。このまま放置することで、全市的に拡大するおそれもある。

〈課題を放置した場合の「負のスパイラル」のシナリオ〉

- 鉄道駅から離れた戸建住宅地等を皮切りに全市で高齢化・人口減少が急激に進行。
- 空き家増加や身近な生活利便施設の撤退など、住宅地のスポンジ化現象が顕在化。
- バス交通の減便や路線の縮小などバス交通の利便性が低下。

→コミュニティの維持が困難となる恐れ。

課題② 都市機能に磨きをかけ拠点性を高めていく上での課題

駅前の陳腐化とともに、市外への購買行動の流出が進行、鉄道駅周辺の活力が低下するおそれがある

- 現状は、2つの鉄道駅周辺に都市機能が集積し、日常的な利用は満足しているが、駅前の商業集積状況は減退傾向で、購買行動は市外の大規模商業施設に依存傾向が顕著である。
- 商業・業務ビルや駅前の再開発ビル、公共空間の老朽化が進行しており、住宅地の人口減少もあいまって、活力が低下するおそれがある。

〈課題を放置した場合の「負のスパイラル」のシナリオ〉

- 鉄道駅周辺の機能更新が進まないことで駅前の陳腐化が進行。
- 住民ニーズとのギャップが拡大し、周辺都市や郊外の商業施設利用が加速化。
- 市民の駅前市街地の利用が離れ、空洞化が進行。

→駅周辺の市街地が衰退。

総体として近隣都市との相対的魅力が低下し、若い世代の獲得が困難となり、人口減少が加速化
↓
「選ばれない住宅都市」へ転落することが懸念される

第2章 立地の適正化に関する基本的な方針

1 まちづくりの方針（ターゲット）

**コンパクトな都市構造、都市機能の集積を維持しつつ、
まちや暮らしの質を高め、これからも「選ばれる都市」へ
～ 子育てしやすく、快適に住み続けることができる住宅地と、
積極的に出かけたくなる魅力的な駅前市街地 ～**

本市は、五月山と猪名川に囲まれた自然豊かな都市であり、市域も非常にコンパクトに形成されています。古くより交通の要衝として発展し、北摂随一の在郷町として栄え、多彩な文化が開花した歴史を有し、現在でもそれらを感じることができる場所が点在しています。

明治期以後は鉄道開通と同時に私鉄沿線の住宅地の先駆けとなり、その後、大阪都市圏の衛星都市として、池田駅周辺での市街地再開発事業や石橋駅周辺での商業振興により、拠点性を向上させるとともに、郊外の住宅地開発を進めてきました。

一方、大阪国際空港や高速道路のインターチェンジにも近接した交通利便性の高い都市でもあり、また、猪名川沿いの内陸工業地区を擁する産業都市としても発展を遂げてきました。

このように、コンパクトな都市構造を形成しつつ、駅前を拠点とした都市機能の集積を図り、良好な住宅地としての魅力を備え、発展してきたまちであると言えます。

しかし、近年では、成熟都市であるがゆえに人口構造の変化に直面、人口の減少・高齢化が顕在化しつつあります。あわせて、今後の定住が期待される若年層の人口流出が顕在化しており、都市活力の維持・増進の面で課題を抱えています。

とりわけ、昭和40年代から計画的に開発された伏尾台地区では人口の減少が顕著で、子育て層などの定住が喫緊の課題となっていますが、市街地の各地においても、将来見通しによれば、人口減少が生じることと予測されており、空き家の増加等の都市のスポンジ化の現象が顕在化すると考えられます。

また、駅周辺の市街地においては、機能面では充実しているものの、求心力に乏しく、市民の生活行動は市外への流出傾向が見られます。とりわけ中心市街地では、あるべき求心力や回遊性が十分に創造できていません。高度経済成長期に形成された商業施設や公共空間の老朽化が進んでおり、新たなニーズに対応した形での計画的な整備・更新が求められます。

こうした状況を踏まえ、本市がこれまで培ってきたコンパクトな都市構造、都市機能を維持・継承し、都市の「かたち」を維持しながら、引き続き良好な住宅地としてあり続けるための施策を講じるとともに、拠点となる市街地の機能更新と都市空間の質的向上、いわば都市の「なかみ」を一層充実させ、現在世代が安心して暮らし続けられることに加え、子育て層などの次世代や新しい層にも選んでもらい、住み継がれるまちをめざすものとします。

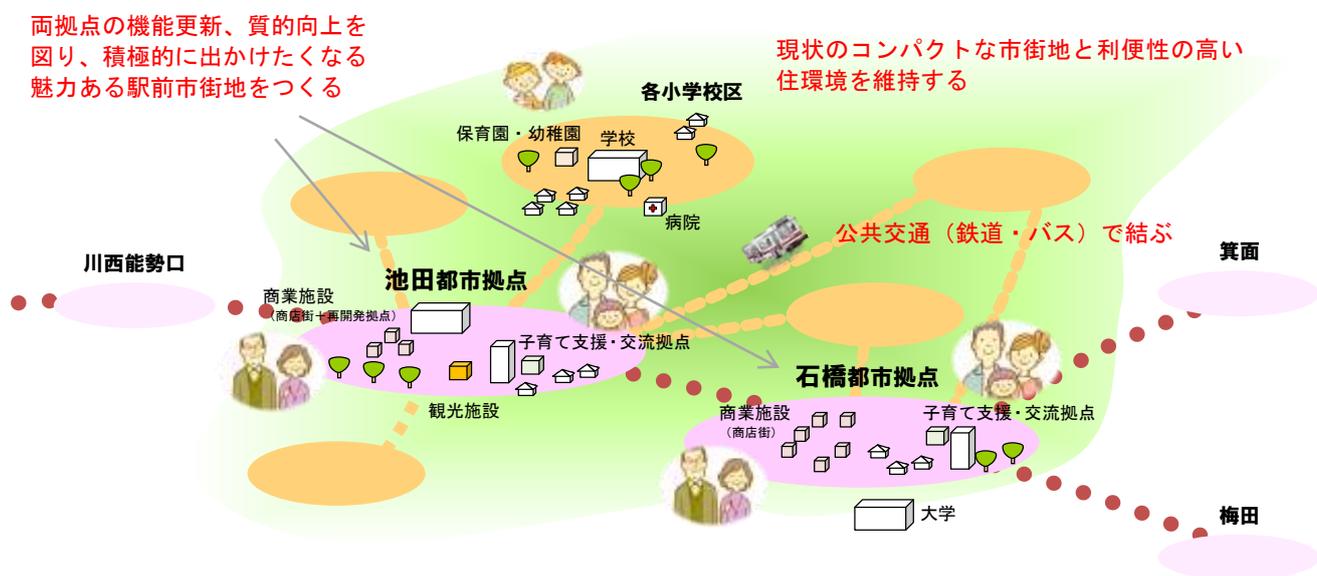
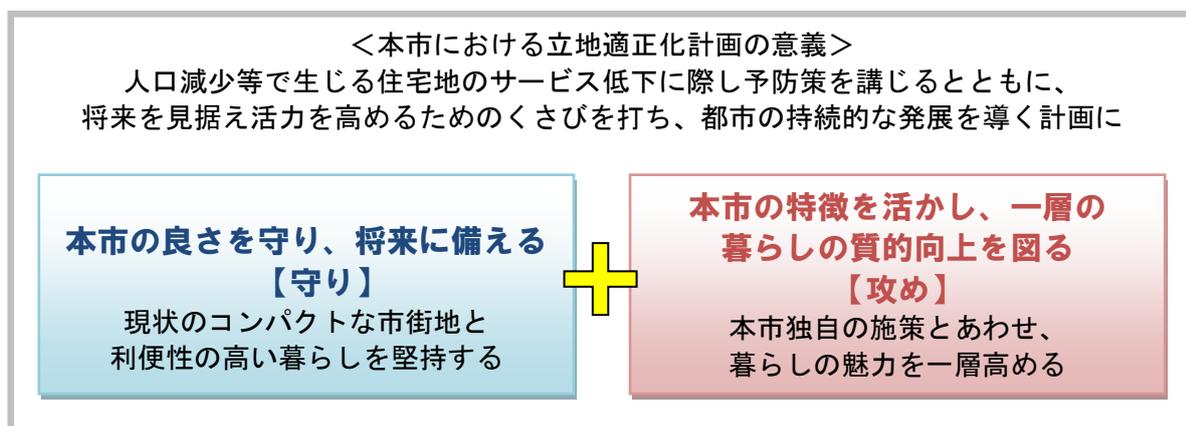


図 2-1 めざすまちのイメージ図

(参考：池田市都市計画マスタープランにおける将来都市像と都市づくりの力点)

(1) 将来都市像

第6次総合計画に位置づけられている「将来都市像」は、「都市計画マスタープラン」においても位置づけを図っており、本計画でも踏襲したものとします。

第6次総合計画の将来像

「私」が創る「地域」と育てる誇りに思えるまち
豊かな自然を守り、遊ぶ 歴史に学び、集う
にぎわいが人と人をつなぎ、豊かで美しい心が育まれるまち

(2) 都市づくりの力点

「都市計画マスタープラン」において、今後20年を展望した上で、計画期間の10年間でとりわけ力を入れていくべき「都市づくりの力点」を位置づけています。

力点1. “生活圏”を中心としたコンパクトな都市構造の形成

- “生活圏”（暮らしの範囲）の考え方を導入し、生活圏の段階に応じてバランス良く拠点を配置するなどそれぞれの機能を強化し、利便性の高い人に優しいまちを形成していきます。
- 公共交通のネットワークを軸として各拠点を結び、都市全体としてネットワーク化されたコンパクトな都市構造をめざします。

力点2. 住宅地の人口減少・高齢化に対応したまちづくり

- 来るべき高齢化・人口減少（シュリンク）に備え、住宅政策と連携した住宅地のあり方を検討していきます。
- あわせて、良好な住宅地における環境保全の取り組みについても位置づけを図っていきます。

力点3. 池田の良好な資源を活かした景観・環境まちづくり

- 五月山・猪名川に代表される自然豊かなイメージを伸長すべく、市街地における緑の保全・創出等に取り組みます。
- 池田の個性でもある豊かな歴史・文化の蓄積を活かした、景観のまちづくりに積極的に取り組みます。

力点4. 災害に強い安全・安心のまちづくり

- 「減災」をキーワードに、建築物の耐震化・不燃化とともに、防災拠点や避難所、緊急輸送路網などの体系的な整備に取り組みます。
- 市民一人一人の防災意識の啓発に取り組むとともに、地域コミュニティで災害に備える体制づくりに取り組みます。

2 課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）

前述のまちづくりの方針を実現するため、課題解決のための施策・誘導方針を示します。

本市の良さを守り、将来に備える 【守り】 **現状のコンパクトな市街地と利便性の高い暮らしを堅持する**

施策・誘導方針（１）利便性の高い暮らしを享受できるまちづくり

本市は駅を中心にコンパクトな市街地が形成されており、市域の大半をバス路線がカバーしている特性を十分にいかし、駅やバス停など公共交通網を維持しながら、都市機能の集積を誘導しつつ、公共交通の利用を促し、利便性の高い暮らしを享受できるまちづくりに取り組みます（「駅近・バス近」）。

また、高齢になっても住み続けられる環境整備を図るべく、老朽化した公共施設等、市が所有する公的不動産（PRE）の集約及び機能を強化し、ニーズに合った活用を図ります。

施策・誘導方針（２）良好な居住環境を引き続き享受できるまちづくり

本市の恵まれた都市の資産である自然、歴史、利便性、良好な住宅地環境、産業などを基盤として、公共施設や空き家等の既存ストック等をいかすとともに、現在の良好な居住環境を引き続き維持し、高齢になっても安心して暮らせる、暮らし続けられるとともに、次世代にも住み継いでいける生活環境を形成していきます。

また、本市では、「自分たちのまちは自分たちでつくろう」を合言葉に、地域内の共通課題の解決のため、小学校区単位の協議会が市に事業提案を行い、自主的・自立的なまちづくり活動を進めていく池田市独自の取り組み「地域分権」を推進しており、この取り組みを基盤として、身近なまちでの自立型のまちづくりを支援し、住み良い居住環境づくりに地域との協働で取り組みます。

あわせて、市街地に残る貴重な緑・農空間を保全するとともに、頻発する豪雨災害にも対応し、安全・安心なまちづくりを進めるとともに、災害リスクの低い場所への居住の誘導を図ります。

本市の特徴を活かし、一層の暮らしの質的向上を図る 【攻め】 **本市独自の施策とあわせ、暮らしの魅力を一層高める本市の良さを守り、将来に備える**

施策・誘導方針（３）子育て層を中心とした若い世代が暮らしやすいまちづくり

本市が掲げる「子ども・子育て支援日本一のまち」「教育日本一のまち」の具体化に向けて、子育て世帯（若者やファミリー層など）にとっても魅力的で、暮らしやすい市街地を形成し、市外への流出を引き留めつつ、新たに「池田に住みたい居住者」を積極的に獲得していきます。

施策・誘導方針（４）駅周辺の魅力を高め、積極的に出かけたくなるまちづくり

本市の都市拠点である池田駅周辺、石橋駅周辺において、住民や来訪者、観光客などのニーズに対応しつつ、より魅力的な駅前として選択肢に加えてもらえるように、駅周辺の市街地の機能更新や都市空間の質的向上を図りながら、魅力的な市街地をつくり、回遊性を高め、にぎわい創出を図ります。

3 めざすべき都市の骨格構造

本市でめざすべき都市の骨格構造は、「都市計画マスタープラン」の位置づけに即し、「生活圏」（暮らしの範囲）の考え方を導入したコンパクトな都市構造」とします。

- “生活圏”（暮らしの範囲）の考え方を導入し、生活圏の段階に応じてバランス良く拠点を配置するなどそれぞれの機能を強化し、利便性の高い人に優しいまちを形成していきます。
- 公共交通のネットワークを軸として各拠点を結び、都市全体としてネットワークされたコンパクトな都市構造をめざします。

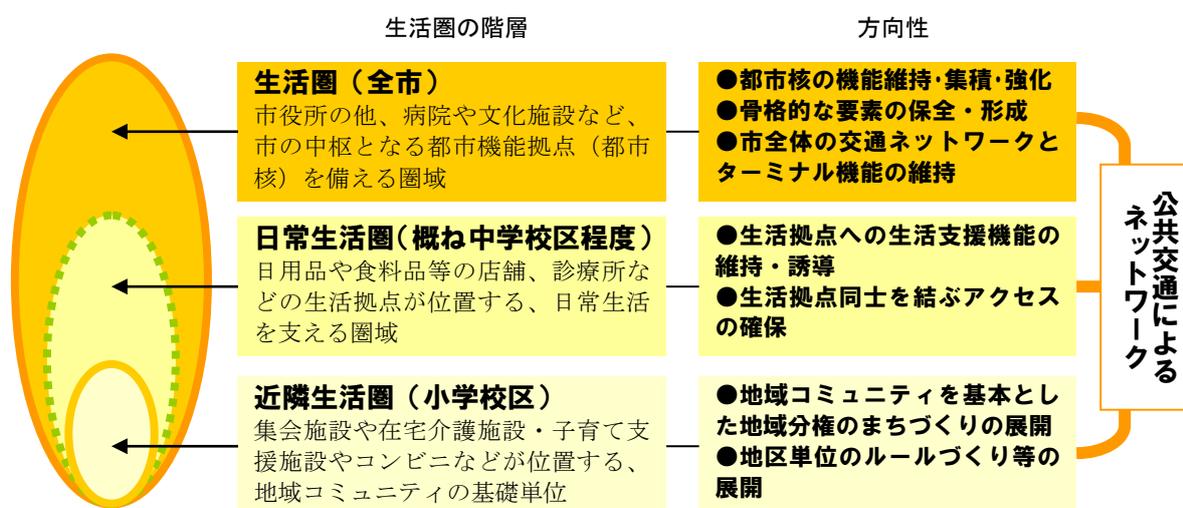


図 2-2 生活圏の考え方（池田市都市計画マスタープラン改訂版(ver. 1+)より）

（1）生活圏（全市）レベル

①計画的な土地利用の誘導と骨格を形成する自然環境の保全

- ・無秩序な開発を抑制し、計画的な土地利用を誘導するとともに、北部の田園環境を保全します。
- ・本市の骨格を形成する北摂山系（五月山）・猪名川・余野川等の自然環境を保全します。

②都市核の特性を活かした機能の維持・集積・強化

- ・第 6 次総合計画で位置づけられた本市の都市核である池田駅周辺、石橋駅周辺、大阪国際空港において、それぞれの拠点の特性を活かした機能の維持・集積・強化に努めます。

③市全体の交通ネットワークとターミナル機能の維持

- ・バスを中心とした公共交通による市域全体の交通ネットワークと、周辺から本市へアクセスする広域の交通を担う池田・石橋・空港都市核のターミナル機能を維持していきます。

④都市軸の交流・連携の促進

- ・都市核を結ぶ国道176号と南北に走る国道423号・173号、さらに府道伊丹池田線等を都市軸として、交流・連携を促進します。

(2) 日常生活圏（概ね中学校区程度）レベル

①生活拠点への生活支援機能の維持・誘導

- ・日用品や食料品等の店舗、診療所などの生活拠点が位置する、日常生活を支える圏域として、概ね中学校区の範囲を基本とし、校区の特性に応じた生活機能や交通結節機能が集積した生活拠点を設定し、機能の維持・誘導を進めます。

②生活拠点を結ぶ交通ネットワークの維持

- ・都市核と生活拠点、あるいは生活拠点同士を結ぶ、バスなどの公共交通を軸とした交通ネットワークを維持し、拠点周辺の地域の利便性を確保します。

(3) 近隣生活圏（小学校区）レベル

①地域コミュニティを基本とした地域分権のまちづくり

- ・小学校区は、集会施設や在宅介護施設・子育て支援施設やコンビニなどが位置する地域コミュニティの基礎単位であり、現在、地域コミュニティ推進協議会による地域課題の解決に取り組んでいることから、引き続きこの地域分権の取り組みを進めます。

②地区単位でのルールづくり

- ・単位自治会や団地内などで地区の環境を地区住民自らが守り育てるための取り組み（例えば自主的なルールづくりなど）を支援します。

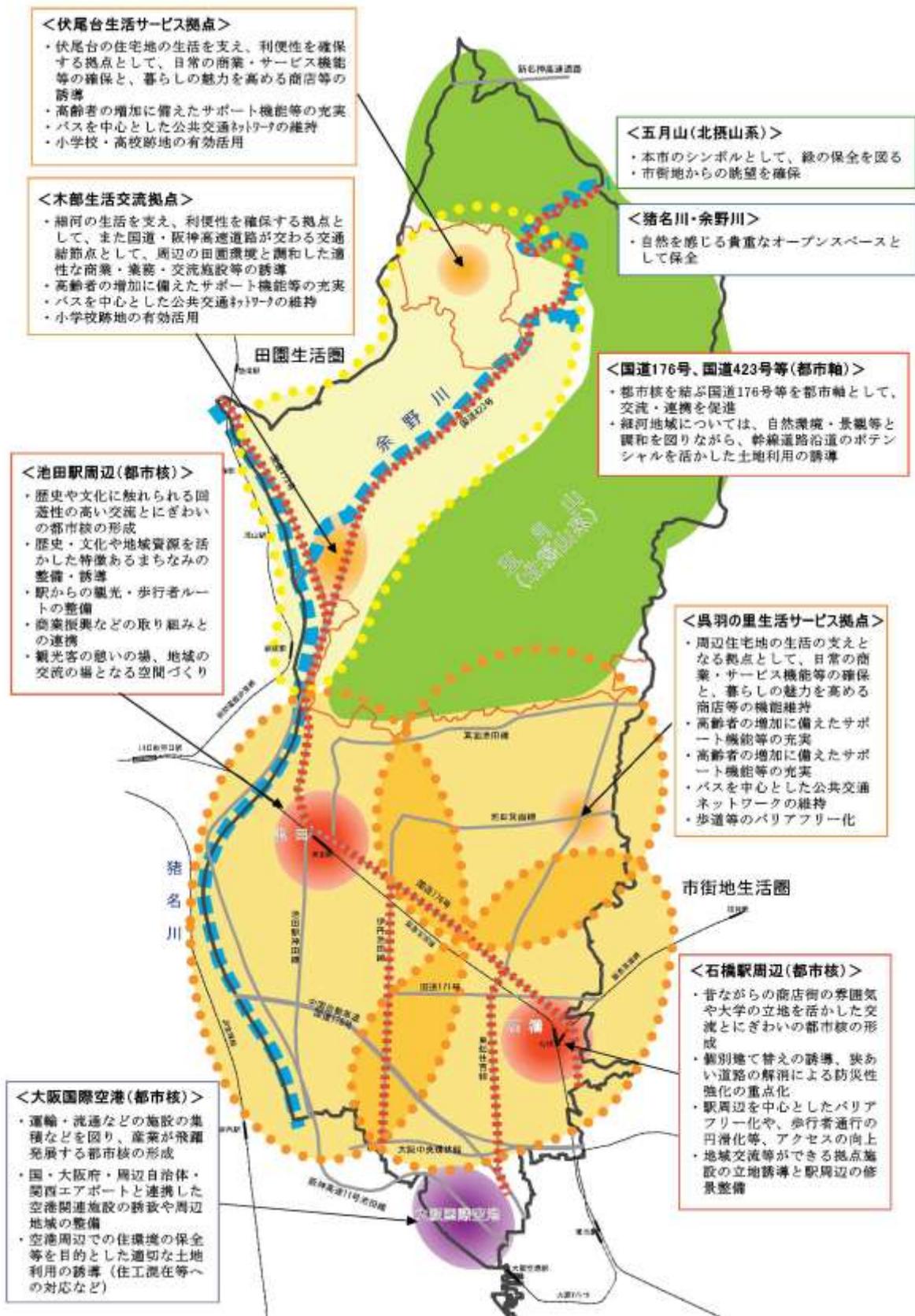


図 2-3 生活圏と都市核・都市軸・生活拠点の設定（池田市都市計画マスタープラン改訂版(ver.1+)より）

第3章 誘導区域等

1 誘導区域等の考え方

前述しためざすべき都市の骨格構造を実現するため、法に基づく誘導区域・誘導施設を設定し、都市機能及び居住の誘導を図ります。

(1) 都市機能の誘導に関する基本的な考え方

- 本市は、比較的コンパクトで生活サービス機能や公共交通サービスなどが整った市街地環境を有していますが、今後、人口減少や超高齢社会に直面していくなかで現在の生活利便性を維持し続けていくためには、必要な生活サービス機能を計画的に配置していくことが求められます。
- また、中心市街地活性化を推進する本市においては、都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進していくことが必要です。あわせて、「子ども・子育て支援日本一」「教育日本一」を標榜する本市においては、子育て世代等の転出抑制とさらなる獲得に向けた居住環境の質的向上は必要不可欠です。
- そのため、都市機能誘導区域の明示と都市機能誘導に資する施策や支援措置を明らかにすることで、市街地環境の機能更新と新たな魅力の創出に寄与する都市機能誘導を推進します。

(2) 居住の誘導に関する基本的な考え方

- 今後、人口減少や超高齢社会に直面するなか、子どもから高齢者に至るまで様々な世代のライフスタイルにそった暮らしが可能となる居住誘導を図っていくことが必要です。
- また、昨今、気候変動の影響により豪雨災害などが頻発するなか、災害の危険性についての情報を明示し適切な対策を講じるとともに、より安全な暮らしが可能となる居住誘導を図っていくことが必要です。
- そのため、居住誘導区域を明示し、子育て支援や住み替え支援、災害対策などの各種施策を講じることで良好な居住環境の形成を図るとともに、様々な世代が暮らしやすい地域特性に応じた生活サービス機能や公共交通サービス、地域コミュニティの維持・確保によってさらなる居住誘導を推進します。

(3) めざすべき都市の骨格構造に基づく区域設定の考え方

■都市機能誘導区域

- ・ 商業や子育て支援、教育文化等の都市機能の集約・立地を誘導し、生活サービスの効率的な提供を図る区域（法第81条第2項第3号）

①都市核における拠点性を高める都市機能の誘導

- ・ 本市の都市核として、池田駅周辺、石橋駅周辺、大阪国際空港の3つの拠点を設定し、それぞれの特性を活かした機能の維持・集積・強化に努めることとしています。
- ・ このうち、生活圏（全市）の観点から、商業や子育て支援、教育文化等の都市機能の集約・立地を誘導し、生活サービスの効率的な提供を図り、拠点性を高めるべき区域として、駅周辺の都市核に都市機能誘導区域を設定し、誘導施設を定めます。

※大阪国際空港の都市核は、運輸・流通などの機能を誘導する拠点であることから、都市機能誘導区域は設定しないこととします。

※日常生活圏（概ね中学校区）の拠点として位置づけを図っている他の市街化区域内の「生活サービス拠点」については、日常生活を支える機能の維持・誘導に努めますが、都市機能誘導区域は設定しないこととします。

②居住を重点的に誘導すべき区域における都市機能の誘導

- ・ 伏尾台については、人口減少・少子高齢化が著しく、地域と市の協働による子育て層定着等の取組み（「伏尾台創生」）を進めており、定住人口・居住環境の維持と、にぎわいの創出のため、閉校となり利活用が検討されている学校用地に都市機能誘導区域を設定し、誘導施設を定めます。

■居住誘導区域

- ・ 人口減少の中でも人口密度を維持し、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域（法第81条第2項第2号）

③都市機能誘導区域の拠点性を高める居住の誘導

- ・ 都市機能誘導区域として設定した池田駅周辺及び石橋駅周辺の拠点性を高めるため、都市機能誘導区域から歩いて暮らせる範囲に優先的に居住を誘導することとします。

④都市機能誘導区域の機能を補完する居住の誘導

- ・ 上記と合わせて、都市機能誘導区域の機能を補完すべく、めざすべき都市構造で位置づけた「生活サービス拠点」や「生活軸」の周辺にも居住を誘導することとします。

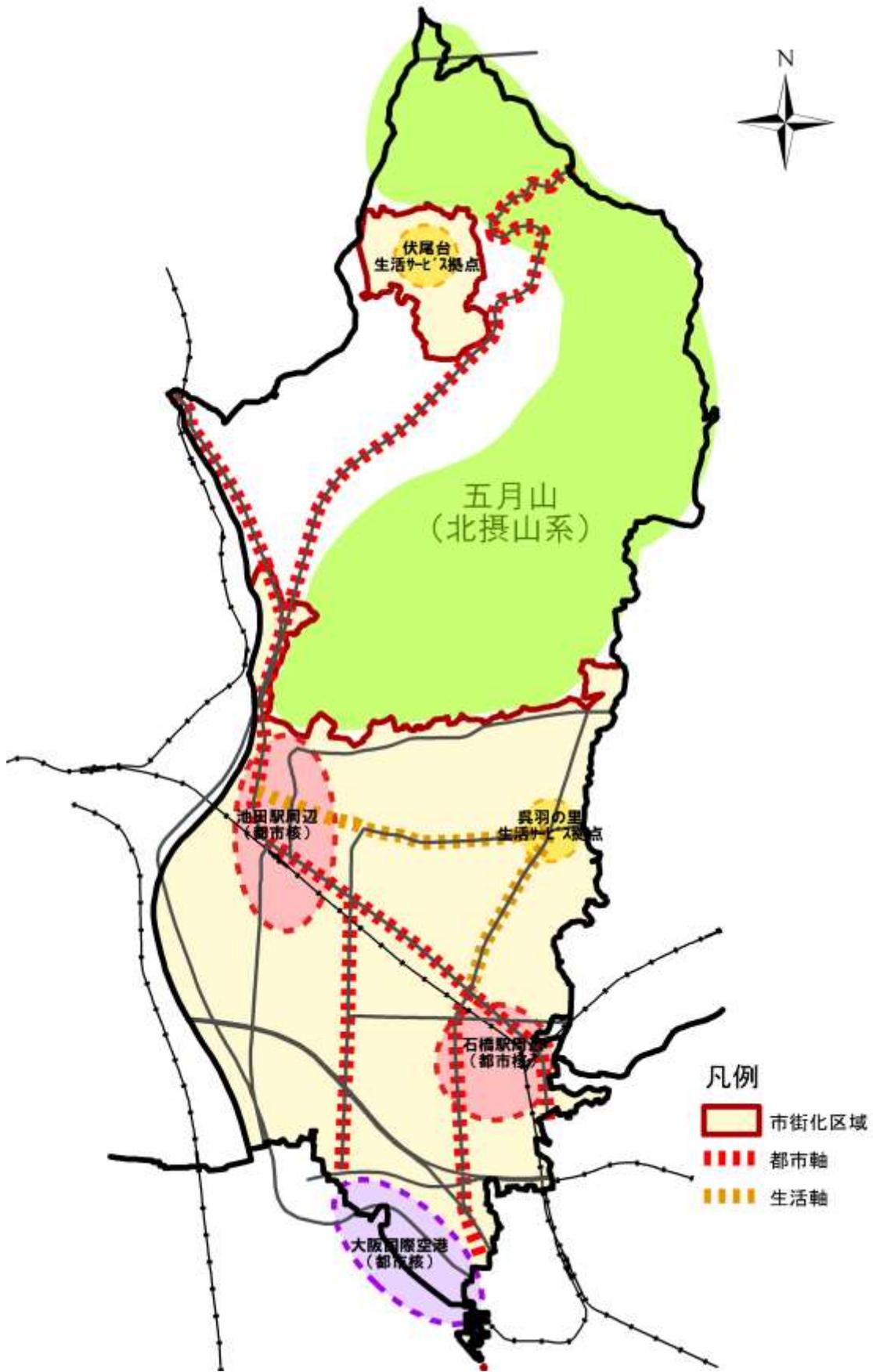


図 3-1 立地適正化計画でめざす都市の骨格構造

2 都市機能誘導区域・誘導施設

(1) 都市機能誘導区域

前述の「都市機能の誘導に関する基本的な考え方」及び「めざすべき都市の骨格構造に基づく区域設定の考え方」を踏まえ、本市における都市機能誘導区域は次のとおりとします。

都市機能誘導区域面積：90ha	市街化区域（1,088ha）に占める割合：8.27%
池田駅周辺地区	：48.76ha
石橋駅周辺地区	：35.14ha
伏尾台創生拠点地区	：6.38ha

表 3-1 都市機能誘導区域の概要及び拠点づくりの目標

	都市機能誘導区域		
	池田駅周辺地区	石橋駅周辺地区	伏尾台創生拠点地区
区域の概要	「カップヌードルミュージアム 大阪池田」から「五月山動物園」をつなぐ池田駅周辺エリア	「石橋商店街」、「文化会館」、「石橋駅前公園」を含めた石橋駅周辺エリア	「伏尾台小学校」及び「池田北高等学校」の学校跡地を含めたエリア
拠点づくりの目標	来街者の回遊性を高め、今ある拠点性をさらに向上させる住・商・遊の複合的なまちづくりを図る	学生や子育て世帯も行き交う、昔ながらの商店街の雰囲気を生かしたまちづくりを図る	「子育てにやさしいまち」の実現に向け、伏尾台での暮らしを支える地域のにぎわいと交流の拠点づくりを図る

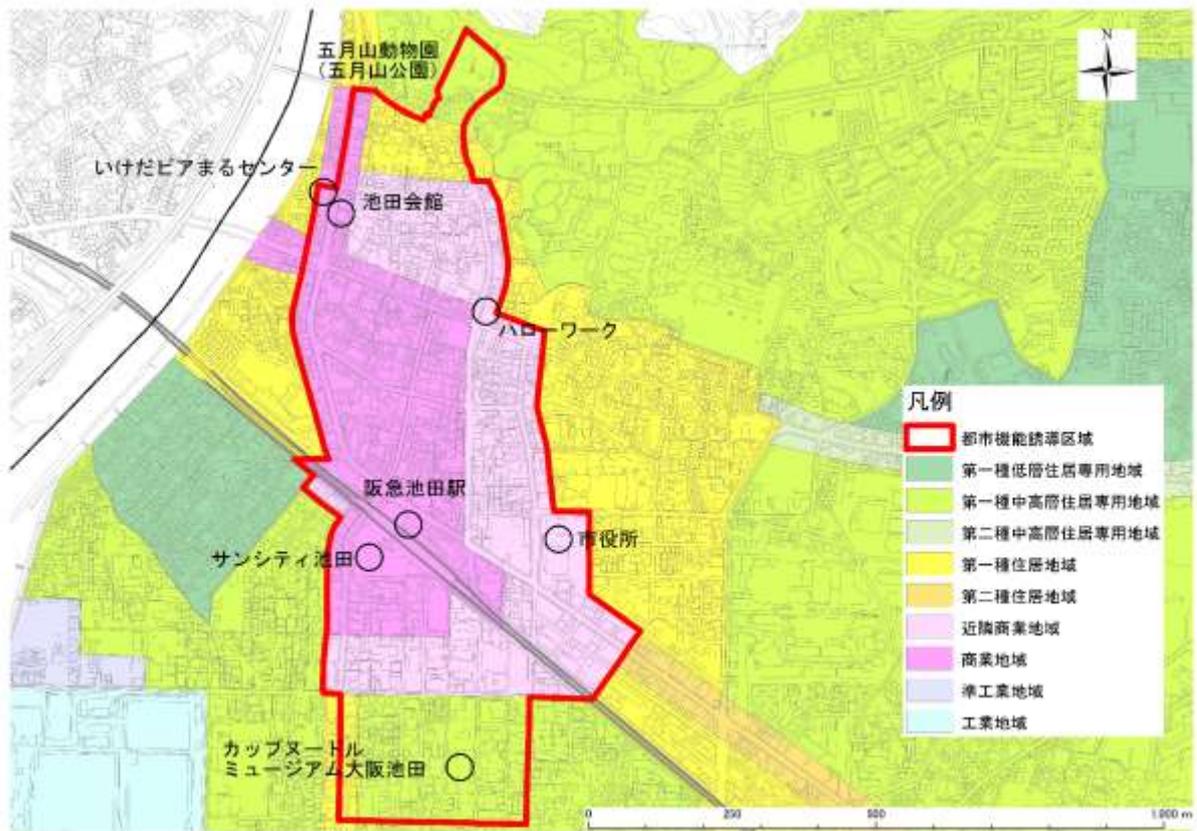


図 3-2 「池田駅周辺地区」都市機能誘導区域

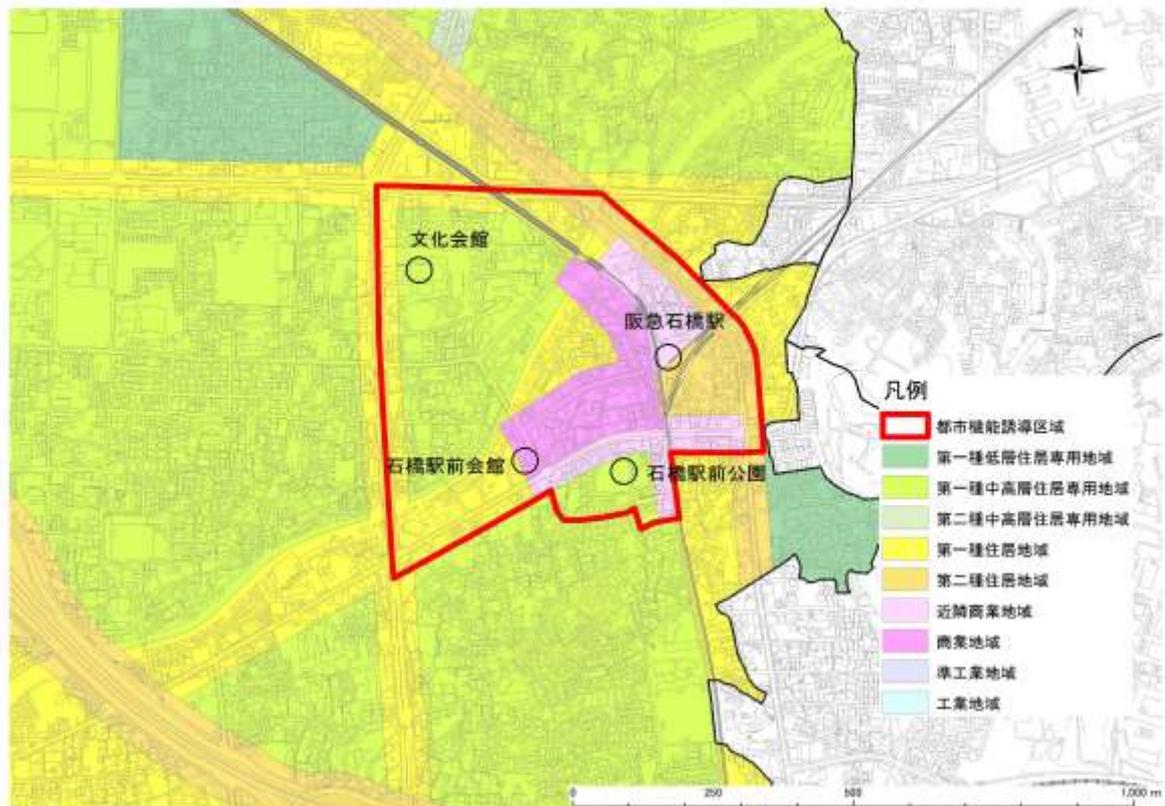


図 3-3 「石橋駅周辺地区」都市機能誘導区域

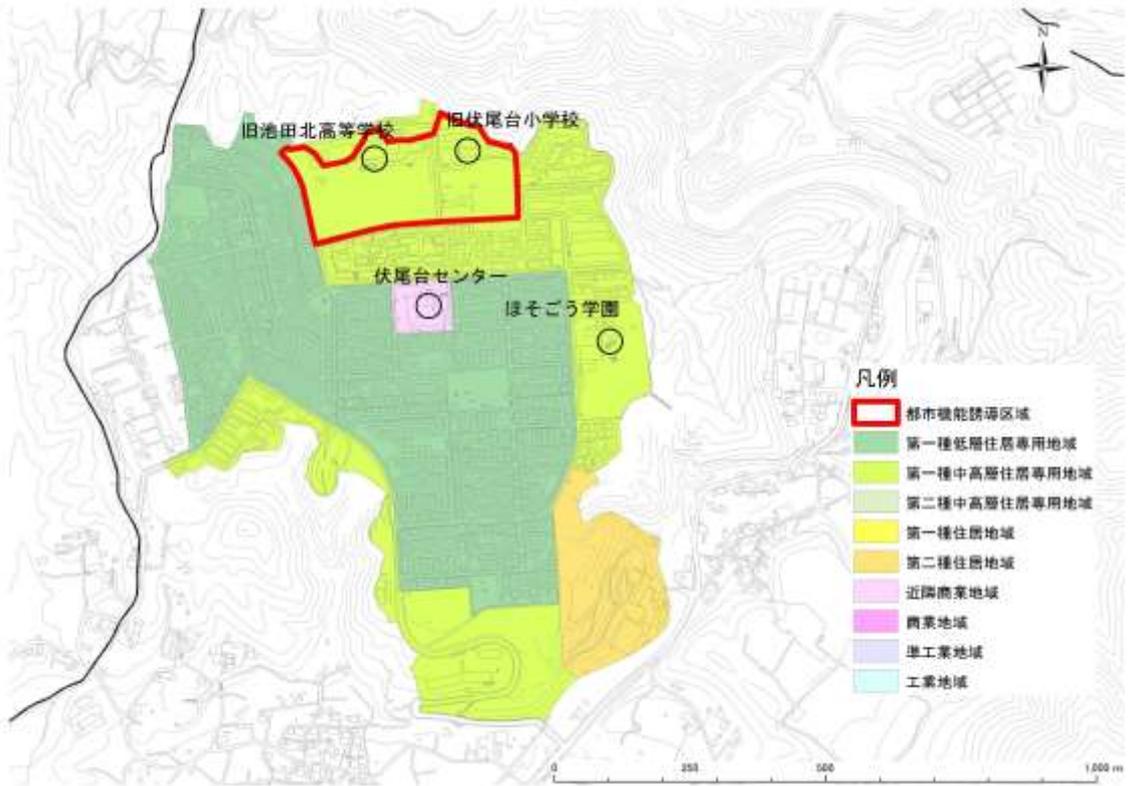


图 3-4 「伏尾台創生拠点地区」都市機能誘導区域

(2) 誘導施設

誘導施設とは、都市における居住者の共同の福祉や利便を維持・向上させるために、都市機能誘導区域内に誘導すべき都市機能増進施設のことであり、法第 81 条第 2 項第 3 号に位置づけられています。

①拠点特性からみる誘導施設の検討

（「池田駅周辺地区」「石橋駅周辺地区」都市機能誘導区域）

池田駅、石橋駅の両鉄道駅周辺の都市機能誘導区域は、広域からの利用が見込まれる施設を誘導施設と設定することを基本とします。

その他、生活利便施設の分布状況や関連計画における位置づけ（今後、予定している事業の有無等）、都市機能誘導区域内に存置しておくことが望ましい施設等を勘案しながら誘導施設の設定を行います。

（「伏尾台創生拠点地区」都市機能誘導区域）

市北部にある伏尾台では、鉄道駅からは遠隔地であるものの池田駅とのバス交通でネットワークされており移動に係る利便性は一定確保されています。そのため、引き続き現在の暮らしの利便性の維持・確保を図ることを念頭に置きつつ、人口減少・高齢化に対処した地域の活力向上に資する誘導施設の設定を行います。

②まちづくりの方針や施策・誘導方針からみる誘導施設の検討

本市の立地適正化計画では「子育て層を中心とした若い世代が暮らしやすいまちづくり」と「駅周辺の魅力を高め、積極的に出かけたくなるまちづくり」を施策・誘導方針としています。この施策・誘導方針の実現に資する機能誘導の観点から誘導施設の設定を行います。

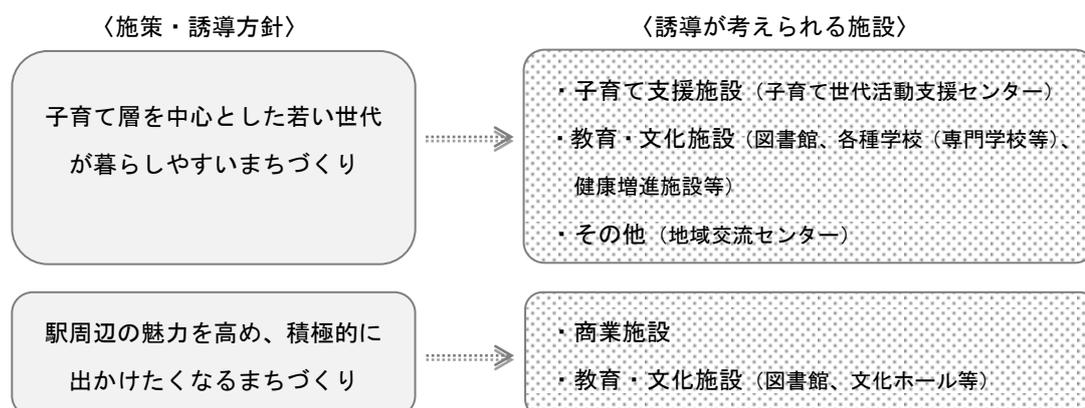


図 3-5 まちづくりの方針や施策・誘導方針からみる誘導施設

表 3-2 都市機能誘導区域における誘導施設

分類	誘導施設	都市機能誘導区域			定義
		池田駅 周辺地区	石橋駅 周辺地区	伏尾台 創生拠点 地区	
子育て支援	子育て世代活動 支援センター	○	○	— ※1	子育て世代のまちなかでの活動を促進するための拠点施設 ・乳幼児の一時預かり機能を有し、子育て世代の交流や文化活動の支援や子育てに関する相談、情報提供等を行う施設 ・市内の保育施設を有効活用するため、自宅から離れた保育施設への送迎を行うことを目的とした駅周辺に設置する保育施設
教育・文化	図書館	○	○	—	図書館法第2条第1項に規定する図書館
	大学、高等専門学校、専修学校	—	—	○	学校教育法第1条に規定する大学及び高等専門学校、同法第124条に規定する専修学校
	健康増進施設	○	○	○	体育館、水泳プール、運動場等のスポーツ施設及び集会場機能を備えた施設
	文化ホール	—	○	—	音楽、演劇、映画など文化芸術事業のための設備を有する施設
商業	大規模商業施設 (店舗面積1万㎡以上)	○	—	—	「大規模集客施設の適正立地に関する運用指針(大阪府)」における大規模集客施設に相当する施設
	商業施設(店舗面積1千~1万㎡未満)	○	○	—	大規模小売店舗立地法に基づく届出対象となる店舗面積に相当する施設
行政	市役所	○	—	—	本市の本庁舎
その他	地域交流センター	○	○	○	多様な世代が利用できる社会活動や趣味活動への参加等の機会を提供する施設

※1 子育て世代活動支援センターは、駅周辺等のまちなかに立地するものを対象とするため、伏尾台創生拠点地区においては位置づけをしません。地域住民相互の交流の場となる交流・活動スペース、コミュニティカフェ等、子どもから高齢者までが集える憩いの場の立地を誘導し、子育て世代の活動支援をめざします。

3 居住誘導区域

(1) 居住誘導区域の設定

前述の「居住の誘導に関する基本的な考え方」及び「めざすべき都市の骨格構造に基づく区域設定の考え方」を踏まえ、居住誘導区域は、次ページに示す考え方を総合的に考慮して設定します。

※なお、お住まいの場所が居住誘導区域外であった場合でも、その場所での居住を妨げるものでもなく、また、居住誘導区域内への移住・移転を強要するものではありません。あくまでも、災害等の危険性や、将来の市街地形成の観点から、緩やかな形で居住を誘導するための制度であり、区域外でのまとまった住宅地開発や共同住宅の建設にあたって、あらかじめ検討をお願いするものです。

居住誘導区域として望ましいエリア（拠点性を高めるためのエリア）

- ①生活利便性や公共交通の利便性が高く拠点性を高める区域
 - ・都市機能が集積する中心拠点にアクセス性の高い区域
 - ・スーパーや診療所などの日常生活の利便性の高い区域
- ②一定の人口密度（40人/ha）が維持される区域
- ③本市の施策上、重点的に居住を誘導する区域

居住誘導区域から除外するかどうか検討するエリア

- ④土地利用規制等で居住を制限している区域等
（生産緑地地区、地区計画の区域、工業系土地利用の区域など）
- ⑤災害の危険性が高い区域等
（土砂災害特別警戒区域、災害危険区域、浸水想定区域など）

居住誘導区域の設定

（イメージ図）

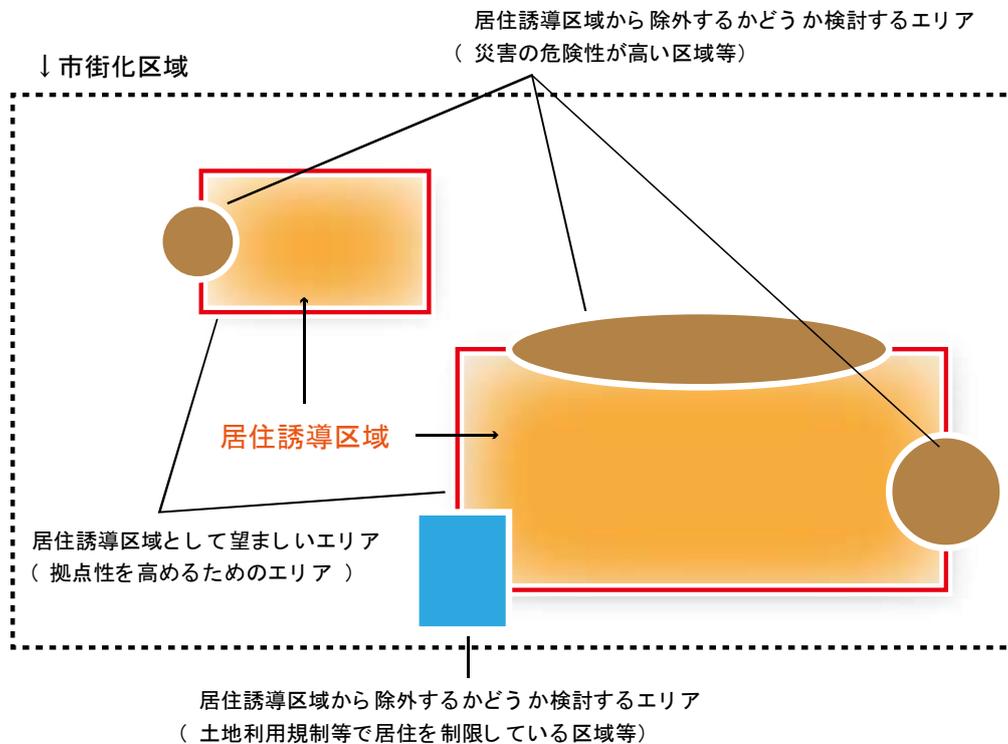


図 3-6 居住誘導区域の検討フロー

①生活利便性や公共交通の利便性が高く拠点性を高める区域

路線バスや徒歩で鉄道駅周辺の都市機能が集積している都市機能誘導区域にアクセスしやすい区域、スーパーやコンビニ、診療所といった生活利便施設が利用しやすい区域を、居住誘導区域として望ましいエリアの条件の一つとします。

具体的には、都市機能誘導区域及び生活軸等から歩いて暮らせるエリアとして、

- ・都市機能誘導区域である鉄道駅周辺（都市核）から概ね1km圏
- ・生活サービス拠点や生活軸から概ね500m圏

については、居住誘導区域として望ましいエリアの条件の一つとします。

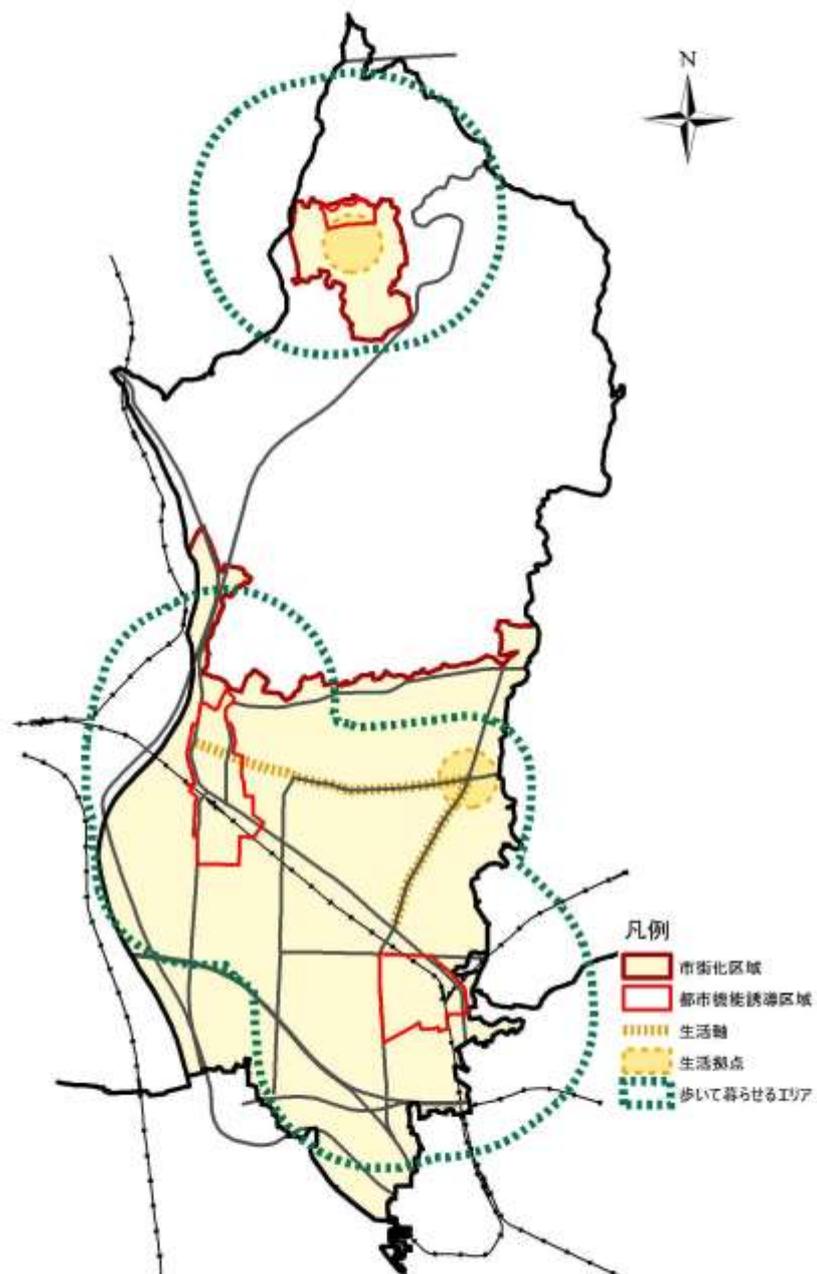


図 3-7 都市機能誘導区域等から歩いて暮らせるエリア

②一定の人口密度（40人/ha）が維持される区域

平成 52（2040）年時点の将来推計において、40人/ha以上の人口密度が維持できる区域を、居住誘導区域として望ましいエリアの条件の一つとします。

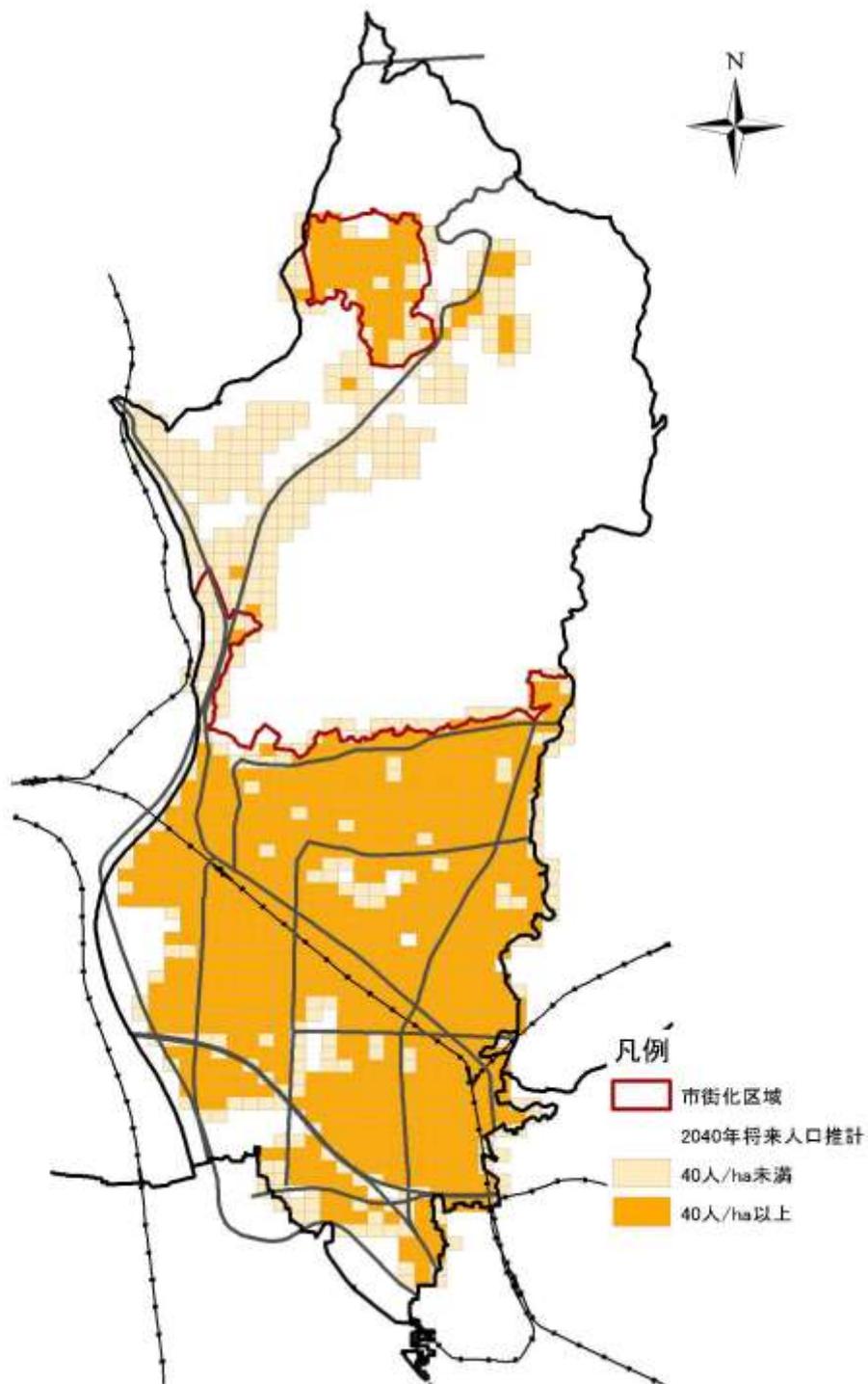


図 3-8 平成 52（2040）年時点においても一定の人口密度が確保されるエリア

③本市の施策上、重点的に居住を誘導する区域

- ・ 郊外住宅地である伏尾台は、人口減少や高齢化の進行が認められますが、地元主体で提案された「伏尾台創生プラン 2020」に基づく取り組みや、伏尾台小学校の跡地活用の検討など伏尾台地域の創生に向けた様々な動きが展開されつつあります。
- ・ 市の政策としても、伏尾台の有するポテンシャルを最大限に活かし、ストック活用を図る必要があると強く認識していることから、郊外型の居住誘導施策とあわせて重点的に居住誘導を図っていく区域として、居住誘導区域に設定します。



図 3-9 重点的に居住を誘導するエリア

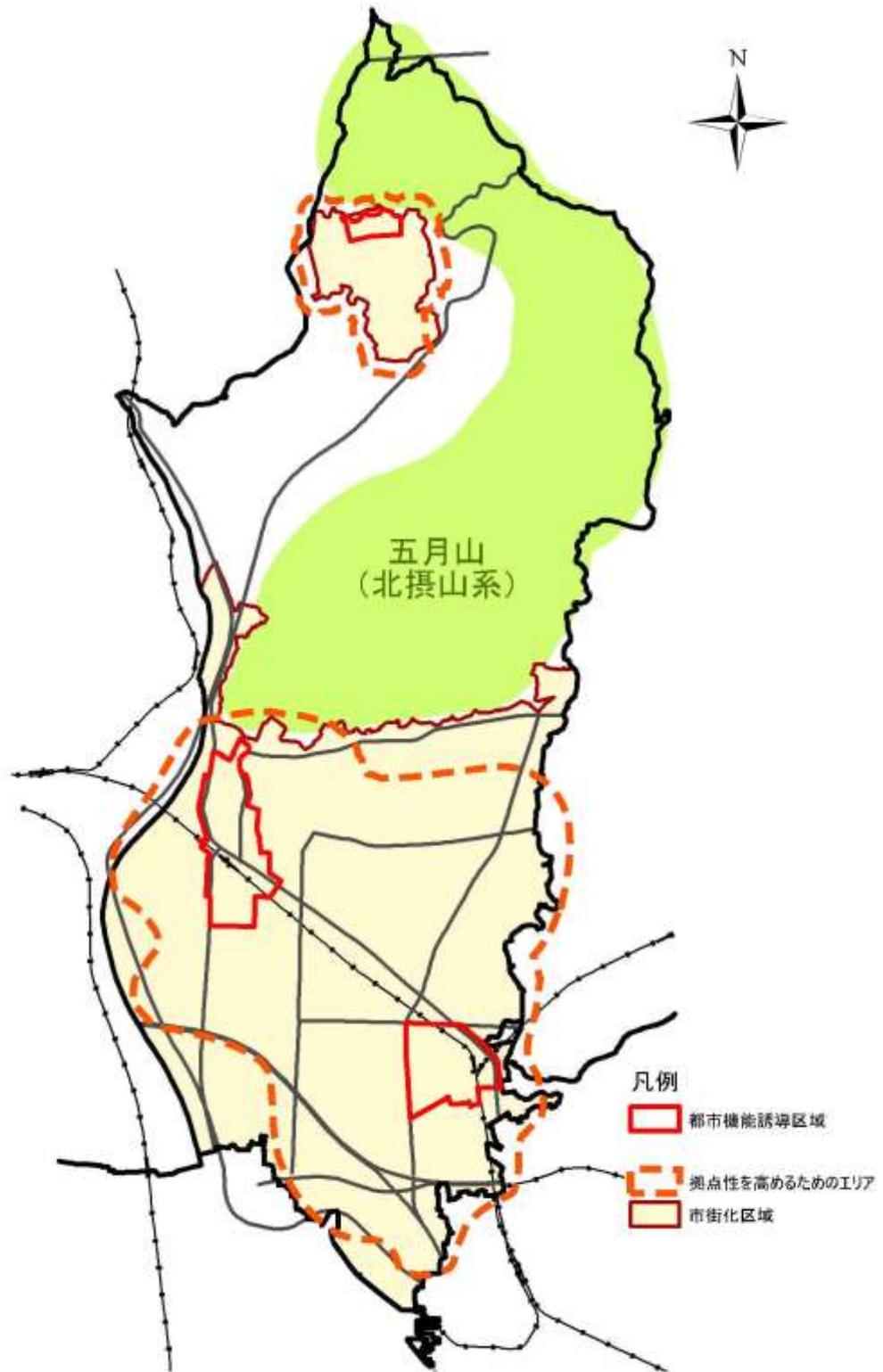


図 3-10 居住誘導区域として望ましいエリア（拠点性を高めるためのエリア）

④土地利用規制等で居住を制限している区域等

土地利用規制等で居住の制限が図られている以下に示す区域は、居住誘導区域に含めないものとします。

- 市街化調整区域
- 池田市大阪国際空港北地区地区計画区域（用途規制のなかで住宅を禁止）
- 生産緑地地区
- 工業系の用途地域で現に工場等が立地している区域（既に大規模工場が立地している区域）

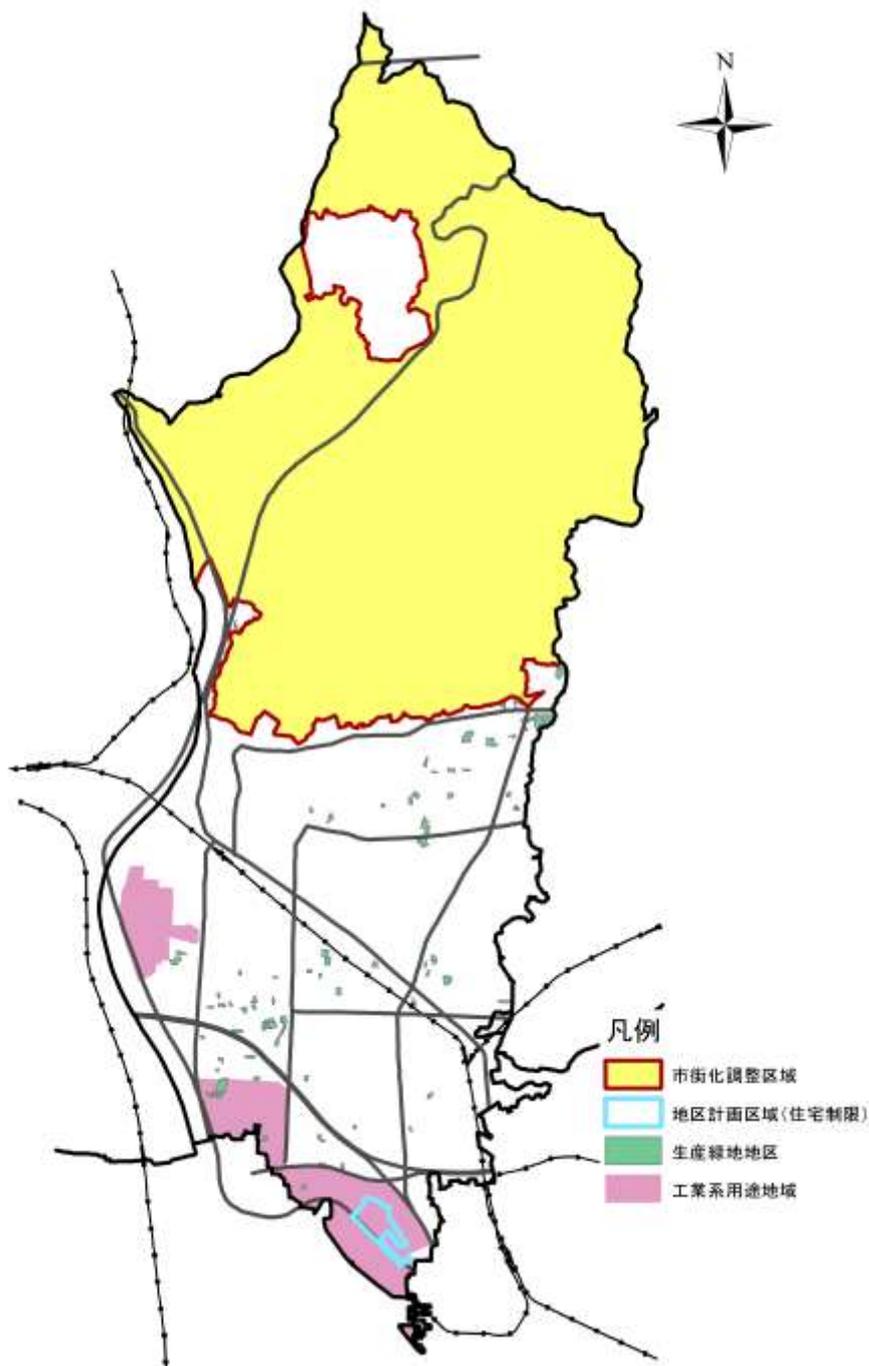


図 3-11 土地利用規制等で居住を制限している区域等のエリア

⑤災害の危険性が高い区域

近年の豪雨災害等の状況を鑑み、災害の危険性が高い区域として指定されている以下に示す区域は、原則、居住誘導区域に含めないものとします。

- 土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）
 - 急傾斜地崩壊危険区域
 - 災害危険区域
 - 土砂災害警戒区域（イエローゾーン）
 - 家屋倒壊等氾濫想定区域
 - 水防法に基づく浸水想定区域のうち、想定浸水深さ 3m以上
- ・土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）・急傾斜地崩壊危険区域・災害危険区域・土砂災害警戒区域（イエローゾーン）・家屋倒壊等氾濫想定区域については、災害の危険性を鑑みつつ、居住誘導区域に含めないものとします。
- ・浸水想定区域については、猪名川等の河川氾濫に伴う区域が市域に見受けられ、近年の頻発する豪雨災害の状況を鑑みて、想定浸水深さが 3m以上のエリアについては、原則、居住誘導区域に含めないものとします。なお、浸水想定区域のうち、想定浸水深さが 3m未満のエリアや 3m以上でも部分的な箇所については、災害に関する危険性について周知徹底を行うとともに、災害情報の伝達や避難体制の整備等、防災・減災対策を進めることで、安全・安心な暮らしが図られると考え、浸水想定区域に指定されていることをもって居住誘導区域に含めないものとはしません。

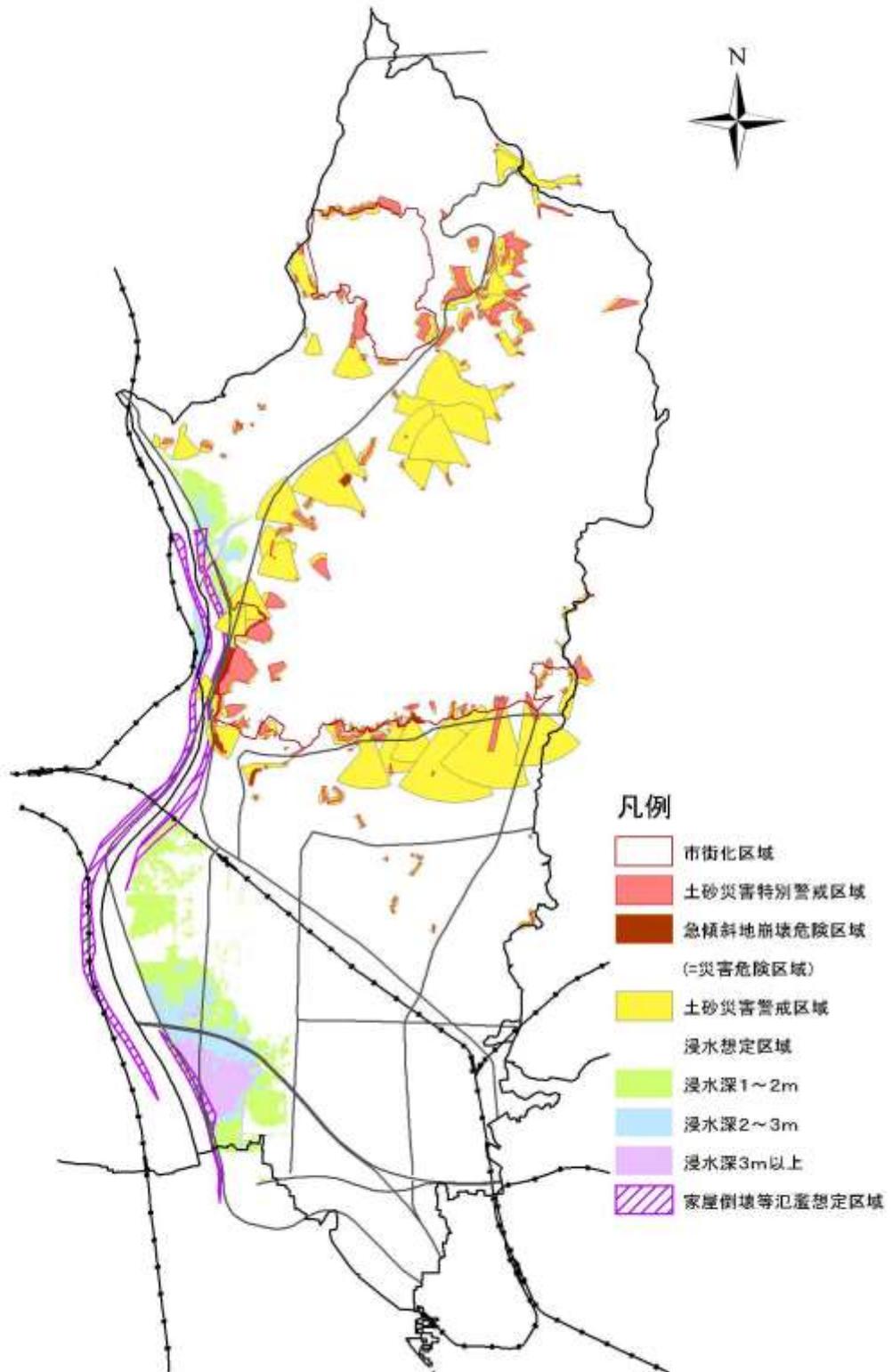


図 3-12 災害の危険性が高い区域

表 3-3 (参考) 都市計画運用指針 (国土交通省) と本市の考え方の対応

居住誘導区域設定の基本的な考え方 ※都市計画運用指針 (国)		本市の考え方	
居住誘導区域に定めることが考えられる区域	①都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域	採用する	都市機能誘導区域として設定
	②都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域	採用する	中心拠点 (都市機能誘導区域) 及び生活拠点 (生活サービス拠点、生活軸) から歩いて暮らせる区域 ①中心拠点から 1km 以内 ②生活拠点から 500m 以内
	③合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域	—	該当無し
含まない	①市街化調整区域	採用する	(都市計画法第 7 条第 1 項)
	②災害危険区域のうち、条例による建築が禁止されている区域 (居住用)	—	該当無し
	③農用地区域 (農振法)、農地もしくは採草放牧地 (農地法)	—	該当無し
	④特別地域 (自然公園法)、保安林区域、保安林予定森林区域、保安施設地区 (予定地区を含む) (森林法)、原生自然環境保全地域もしくは特別地区 (自然環境保全法)	—	該当無し
原則、含まない	①土砂災害特別警戒区域 (レッドゾーン)	採用する	(土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第 9 条) : 該当あり
	②津波災害特別警戒区域	—	該当無し
	③災害危険区域※1	採用する	(建築基準法第 39 条) : 該当あり
	④地すべり防止区域 (地すべり等防止法)	—	該当無し
	⑤急傾斜地崩壊危険区域	採用する	(急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第 3 条第 1 項) : 該当あり
適当でないと判断のうえ、含まない	①土砂災害警戒区域 (イエローゾーン)	採用する	(土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第 6 条第 1 項) : 該当あり
	②津波災害警戒区域	—	該当無し
	③浸水想定区域 (水防法)	採用する	(水防法第 14 条第 1 項) : 該当あり ⇒河川の氾濫や浸水被害は、他の災害に比して気象予測や河川水位の観測データ等からある程度の予測が可能であるが、家屋倒壊等氾濫想定区域については直ちに避難が必要であること、また、浸水深が 3m を超えると、2 階建て住宅の床面が浸水することから、避難が遅れた場合でも垂直避難が出来ない危険な状況に陥るため、3m を超えるエリアは原則、居住誘導区域に含まない。
	④都市洪水想定区域、都市浸水想定区域 (特定都市河川浸水被害対策法)	—	該当無し
	⑤津波浸水想定における浸水の区域、災害の発生の恐れのある区域	—	該当無し
	⑥その他災害の発生の恐れのある区域	—	該当無し
	⑦その他	—	該当無し
慎重に判断を行うことが望ましい	①住宅の建築が制限されている区域 (工業専用地域、流通業務地区等)	—	該当無し
	②条例により住宅の建築が制限されている区域 (特別用途地区、地区計画等)	採用する	(池田市大阪国際空港北地区地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例) : 該当あり ⇒当該エリアは居住誘導区域に含まない。
	③過去に住宅地を進めたものの、居住集積が実現しない区域で、居住誘導を図るべきでないと市町村が判断する区域	—	該当無し
	④工業系用途地域のうち、空き地化が進展している区域で、居住誘導を図るべきでないと市町村が判断する区域	—	該当無し

※1 災害危険区域のうち、条例による建築が禁止されている区域 (居住用) を除く。

(2) 居住誘導区域

以上の居住誘導区域の設定の考え方を踏まえ、本市における居住誘導区域は次のとおり設定します。

居住誘導区域面積：773ha 市街化区域（1,088ha）に占める割合：71.05%

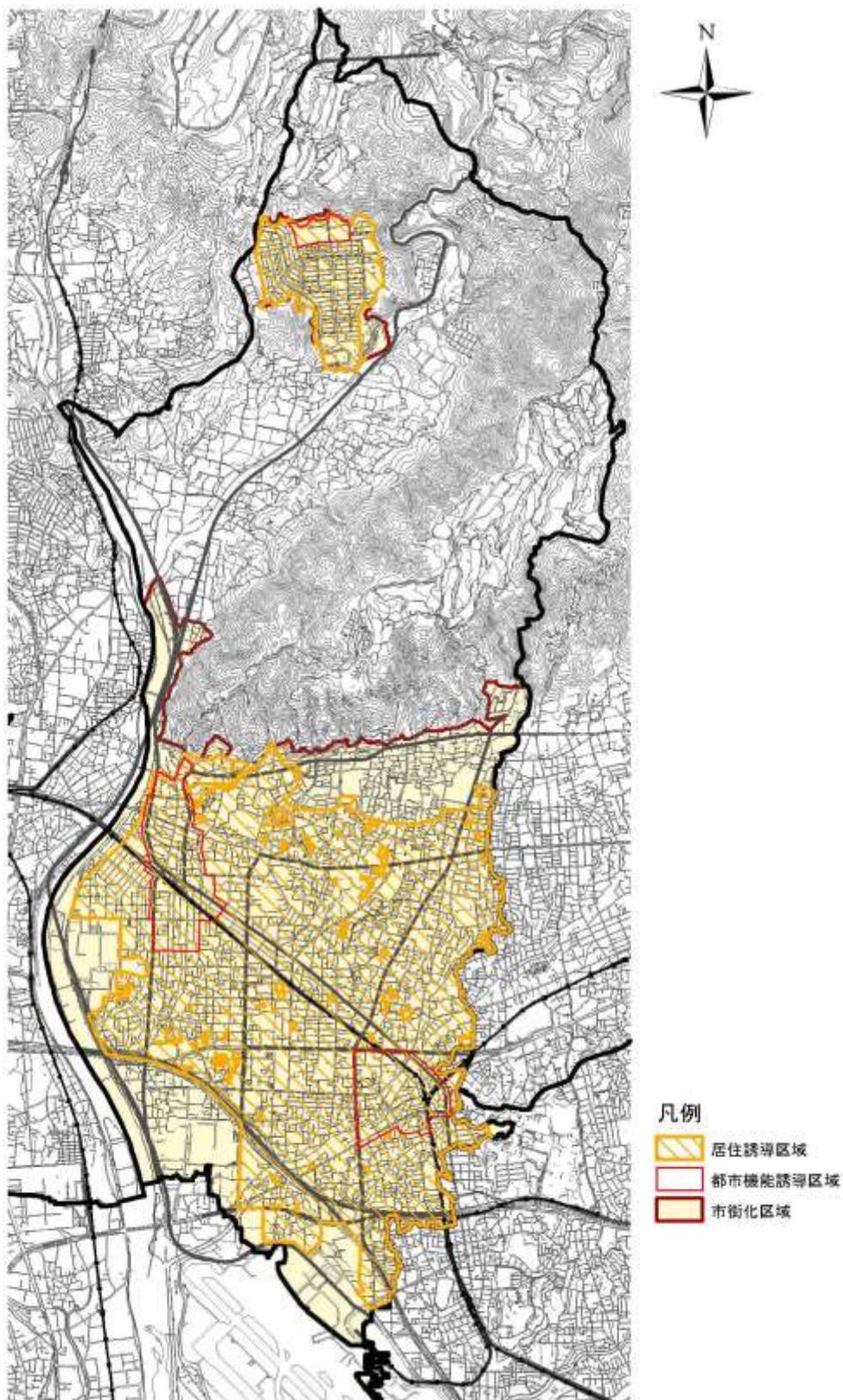


図 3-13 居住誘導区域

【 参 考 】

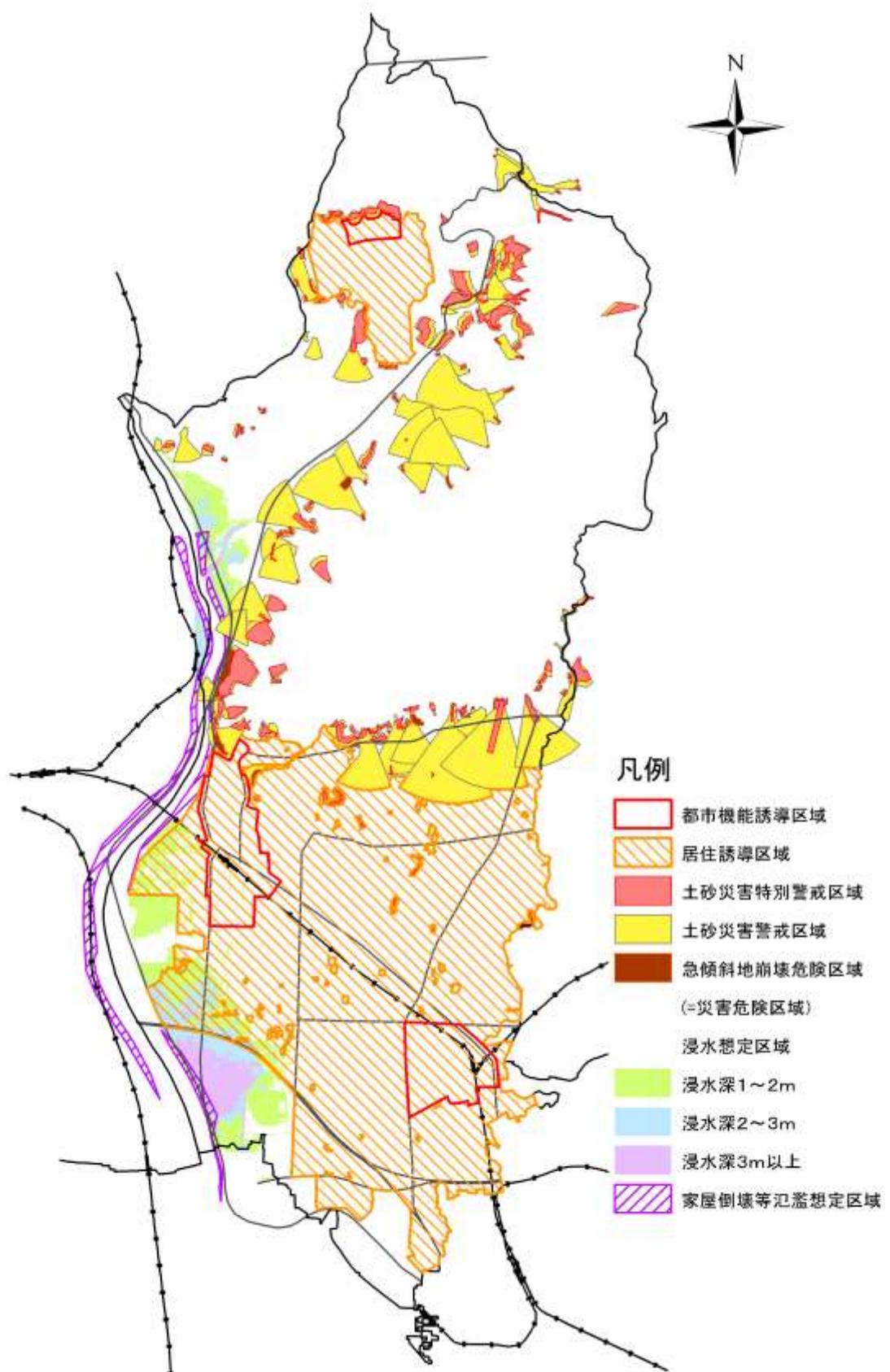


图 3-14 居住誘導区域と災害の危険性が高い区域

第4章 誘導施策

1 誘導施策の基本的な考え方

本市がこれまで培ってきたコンパクトな都市構造、都市機能を維持・継承し、都市の「かたち」を維持しながら、引き続き良好な住宅地としてあり続けるための施策を講じるとともに、拠点となる市街地の機能更新と都市空間の質的向上、いわば都市の「なかみ」を一層充実させるべく、4つの施策・誘導方針に対応して、誘導施策を設定します。

誘導施策の実施にあたっては、市内の横の連携を図り、様々な施策を組み合わせながら総合的に取り組むとともに、民間活力も積極的に活用しながら、都市機能を維持しつつ、さらに必要となる都市機能や居住を誘導する施策を展開します。



<主に居住誘導区域で実施>

<主に都市機能誘導区域で実施>

図 4-1 施策・誘導方針と誘導施策の考え方

2 誘導施策

<主に居住誘導区域で実施する施策>

施策・誘導方針（１）利便性の高い暮らしを享受できるまちづくり に対応して

（１－１）公共交通ネットワークの維持及び充実

- ・既存の公共交通網は維持するとともに、市街地内の交通利便性を高めるための方策を検討します。

【主な施策】

- ①コミュニティバス等の導入検討
- ②伏尾台エリア交通の構築

（１－２）公共施設の再編・整備

- ・老朽化した施設等の集約、機能強化を誘導し、ニーズに合った活用を図ります。
- ・建設から相当の年数が経過し老朽化した市内の公共施設について、その必要性等を十分に吟味の上で、一定の利便性を確保しながら、人口規模に応じた公共施設の保有量の削減に向けた公共施設の再編・整備を図ります。

【主な施策】

- ①共同利用施設等の再編
- ②敬老の里プロジェクトの推進
- ③医療、保健、福祉の杜形成

施策・誘導方針（２）良好な居住環境を引き続き享受できるまちづくり に対応して

（２－１）空家・空地等の活用促進

- ・居住誘導区域内における住宅の確保や、都市機能誘導区域内における誘導施設の立地のほか、住宅や誘導施設の立地の誘導を図るため、空き家の活用など、既存ストックの活用を総合的に推進し、居住環境の維持機能の維持、増進を図ります。

【主な事業】

- ①低未利用地の集約等による利用の促進
- ②立地誘導促進施設協定制度の活用
- ③池田市空家等対策計画の推進

(2-2) 安全・安心なまちへの居住の誘導

- ・都市基盤施設の維持・整備等により、市民の安全・安心で暮らしやすい環境の維持・創出を図ります。
- ・本市の良好な資産であるみどりの保全と形成に取り組みながら、土砂災害等の危険性の高い場所への居住や、住宅地の形成が望ましくない場所への居住等、無秩序な市街地の拡大を抑制します。

【主な施策】

- ①ハザードマップによる災害リスク等周知啓発
- ②災害時の情報発信の強化
- ③公園防災施設の整備
- ④木造住宅等の耐震化促進

(2-3) 地域による居住地の魅力向上

- ・現在の住宅地の良好な環境を保全・創造すべく、地域住民等による地域の実情に応じた居住地環境の改善や、魅力づくり、コミュニティ形成の取り組みを支援します。
- ・とりわけ、人口減少・高齢化等が著しく進む伏尾台においては、「伏尾台創生会議」の取り組みと連動しながら、居住を誘導する重点的な施策等を講じます。

【主な施策】

- ①地域分権制度の推進
- ②伏尾台創生に向けた活動の支援

<主に都市機能誘導区域で実施する施策>

施策・誘導方針（３）子育て層を中心とした若い世代が暮らしやすいまちづくりに対応して

（３－１）子育て支援機能の維持・誘導

- ・ 駅周辺等の拠点を中心に、子育てを支える商業・生活サービス・教育・医療機能等の維持・誘導を図り、子どもやその親の利用を促し、子育て世帯にとっての拠点の魅力向上を図ります。
- ・ 人口減少・高齢化等が著しく進む伏尾台においては、伏尾台センターの空き店舗や小学校跡地等を活用し、子育て支援等に資する機能の導入を図ります。
- ・ 子育てや教育、シティプロモーションなどの施策とも連携を深め、子育てや教育での特徴あるまちづくりを進めます。

【主な施策】

- ①旧伏尾台小学校等の利活用の促進
- ②子育て世帯向け住宅関連補助の実施
- ③周産期医療施設の立地誘導に向けた検討
- ④(仮称)石橋地域拠点施設(地域子育て支援拠点)の整備

（３－２）バリアフリー化の推進

- ・ 駅周辺や市街地内の施設（商業施設、観光施設等）など多くの人が利用する場所において、誰もが移動しやすさ、歩きやすさを享受できるよう、また、子連れでも安心して外出できるよう、歩道の段差解消などバリアフリー化を推進します。

【主な施策】

- ①バリアフリーマスタープランの策定
- ②交通バリアフリー基本構想の見直し及び公共施設等のバリアフリー化の推進

（３－３）交流拠点の整備

- ・ 駅周辺等の拠点を中心に、子どもや大人など多世代が学び、集い、交流するための場所を駅周辺に新たに誘導し、交流、健康維持、学びの場となる拠点づくりを行います。

【主な施策】

- ①(仮称)石橋地域拠点施設(地域交流センター)の整備
- ②(仮称)池田地域交流センター(地域交流センター)の整備

施策・誘導方針（４）駅周辺の魅力を高め、積極的に出かけたくなるまちづくりに対応して

（４－１）中心市街地・駅前における機能集約及び機能更新

- ・本市の中心市街地である池田駅周辺においては、今後策定予定の中心市街地活性化基本計画と連動しながら、老朽化した建物の更新や都市機能の集約化、沿道での店舗・にぎわい等の誘導等を進め、魅力の向上を図り、回遊行動を促します。
- ・石橋駅周辺においては、既存の施設等を集約し、新たに市民が集い、過ごす拠点の整備に取り組むとともに、現在の商店街のたたずまいを活かしつつ機能更新を誘導していきます。また、商店街振興の取り組み等と連携しながら、買い物しやすい、歩いて楽しめる環境整備に取り組みます。

【主な施策】

- ①(仮称)石橋地域拠点施設(図書館、ダイバーシティセンター)の整備
- ②(仮称)池田地域交流センター(公益活動促進センター、しごと相談・支援センター)の整備
- ③市立図書館の池田駅前移転
- ④商店街空き店舗等の活用
- ⑤中心市街地活性化対策事業の実施
- ⑥都市計画の規制緩和等の検討

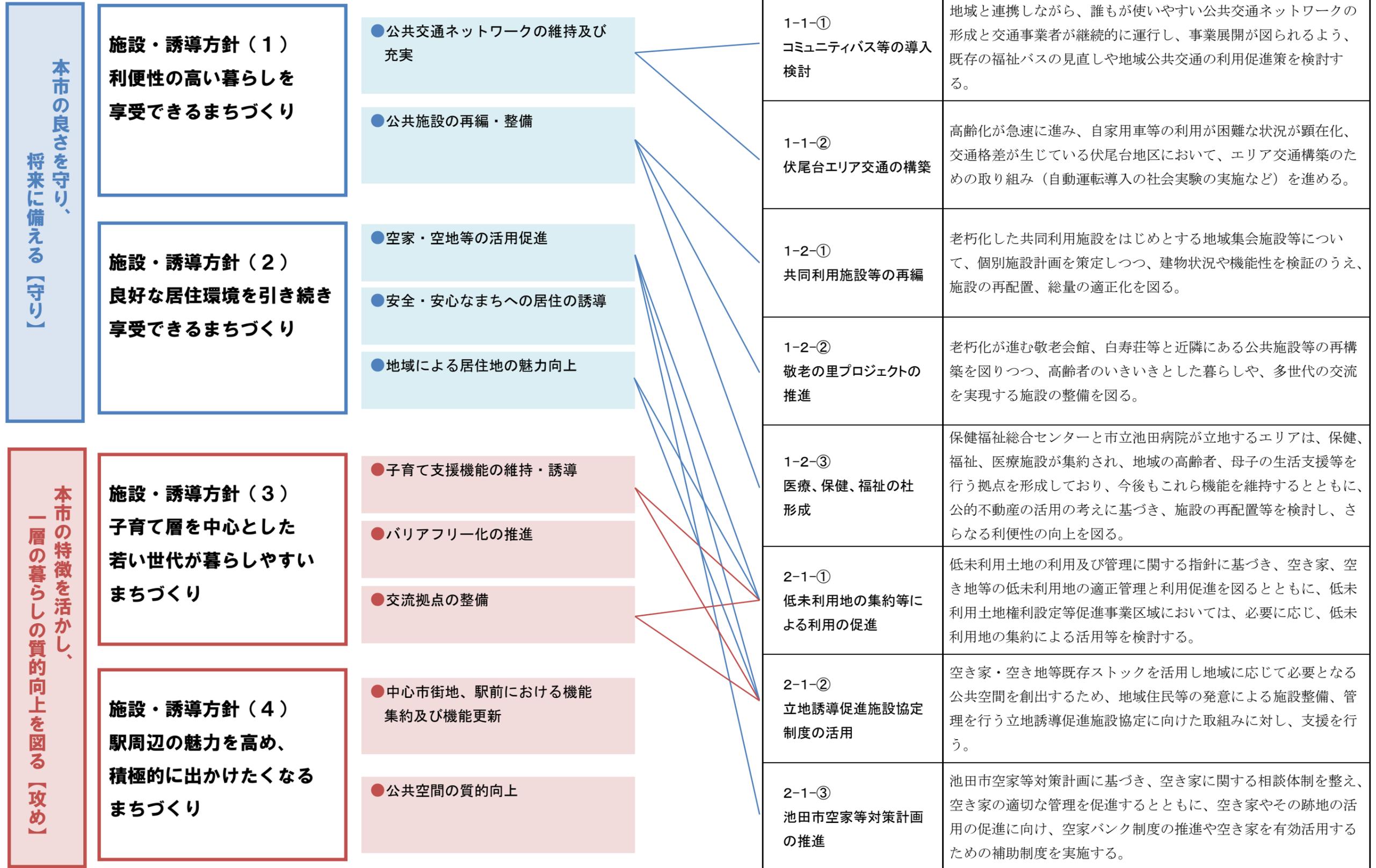
（４－２）公共空間の質的向上

- ・本市の中心市街地である池田駅周辺においては、今後策定予定の中心市街地活性化基本計画と連動しながら、カップヌードルミュージアム 大阪池田や五月山公園等の集客力のある施設を結ぶ道路・公園等の公共空間の再整備による質的向上を図り、滞在空間の創出や回遊性の強化を図ります。
- ・本市の緑のシンボルでかつ憩いの空間でもある五月山公園における民間活力導入等を図り、快適に過ごせにぎわいを生む機能の強化を図ります。

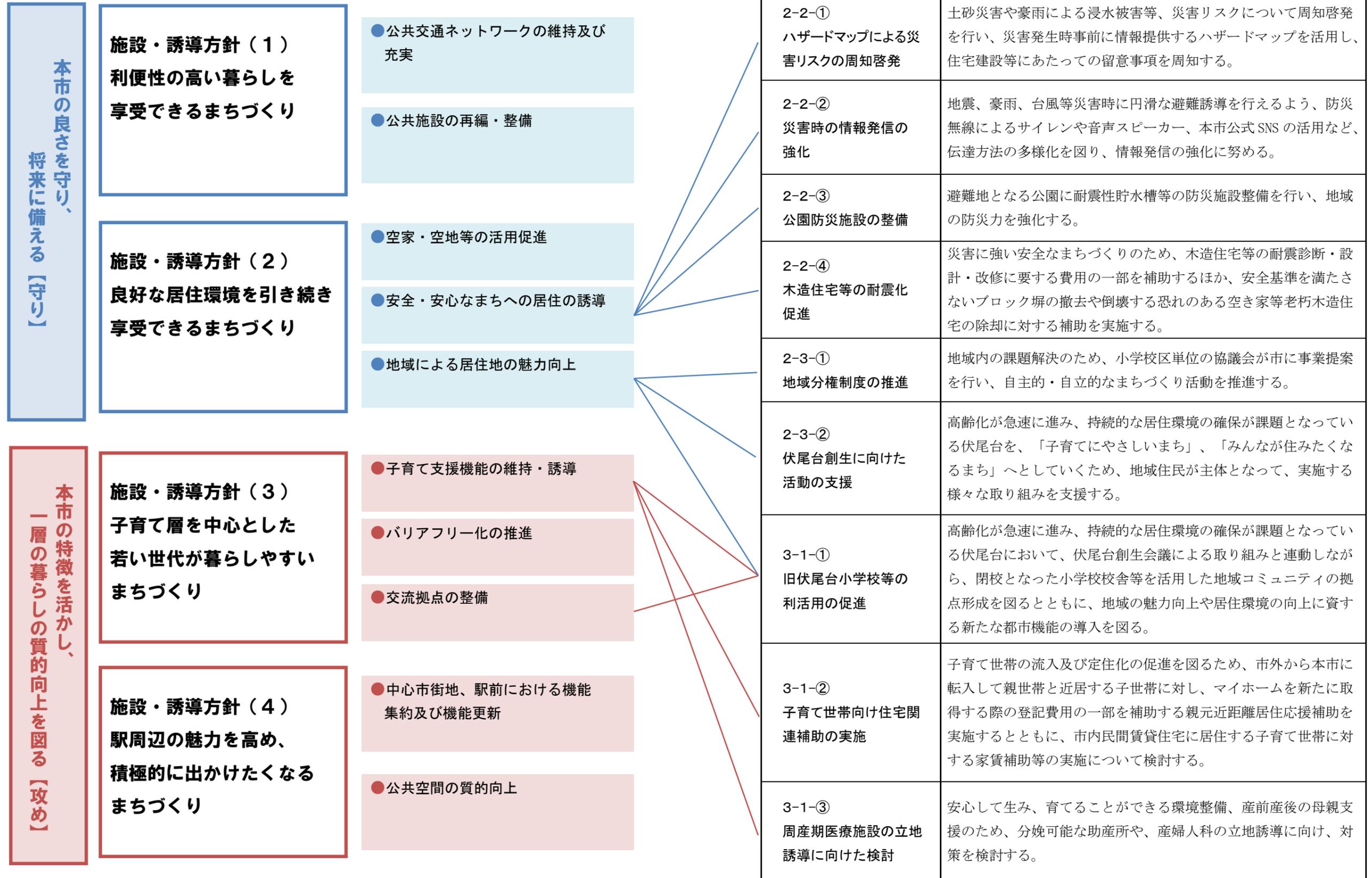
【主な施策】

- ①(仮称)満寿美公園の整備
- ②五月山公園への民間活力導入
- ③中心市街地公共空間(府道箕面池田線、栄本町ポケットパーク)の再整備
- ④石橋駅周辺路地空間の美装化整備
- ⑤石橋駅周辺情報板の整備
- ⑥池田駅前せせらぎモールの再整備
- ⑦サイクルシェアリングシステムの導入

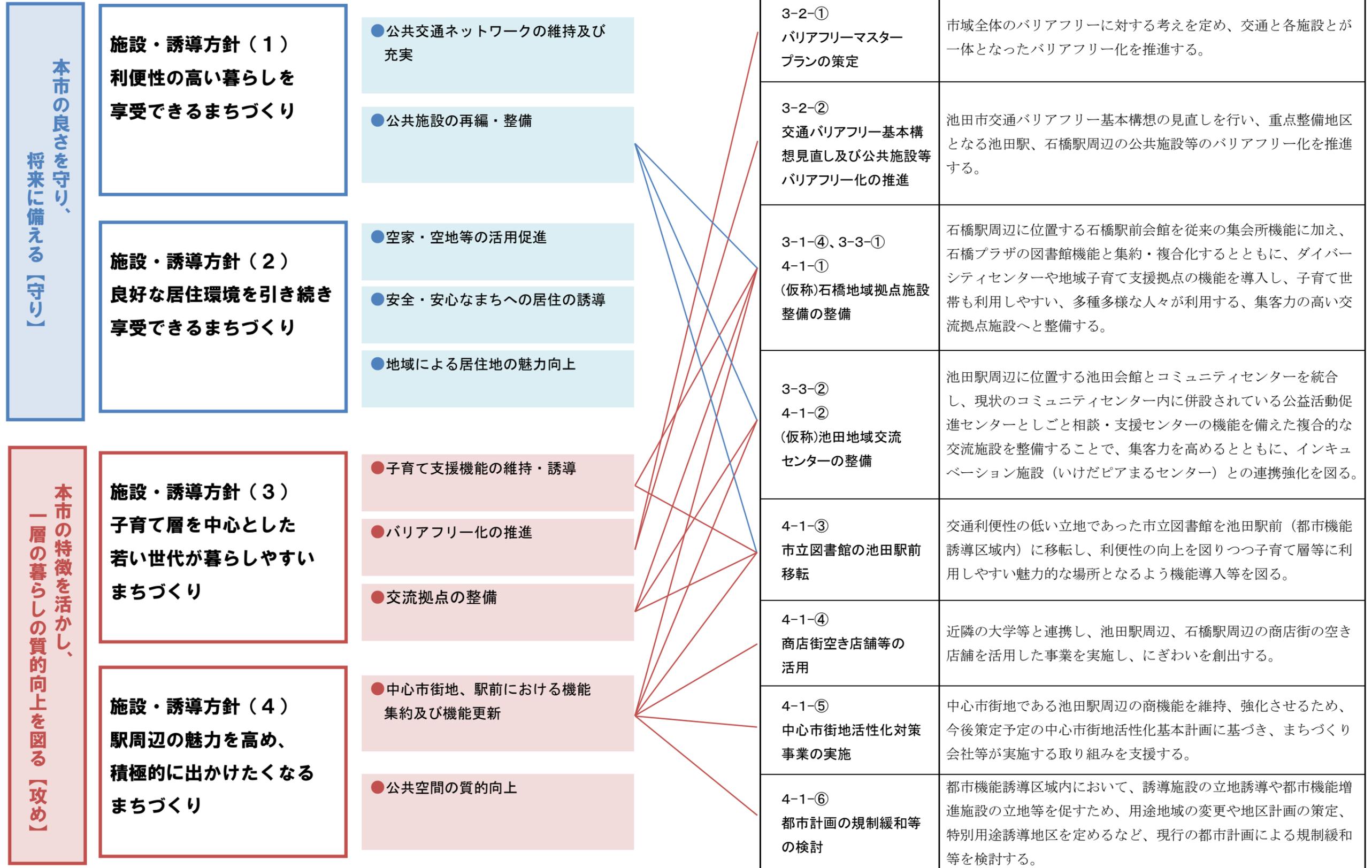
具体的誘導施策と施策概要 1



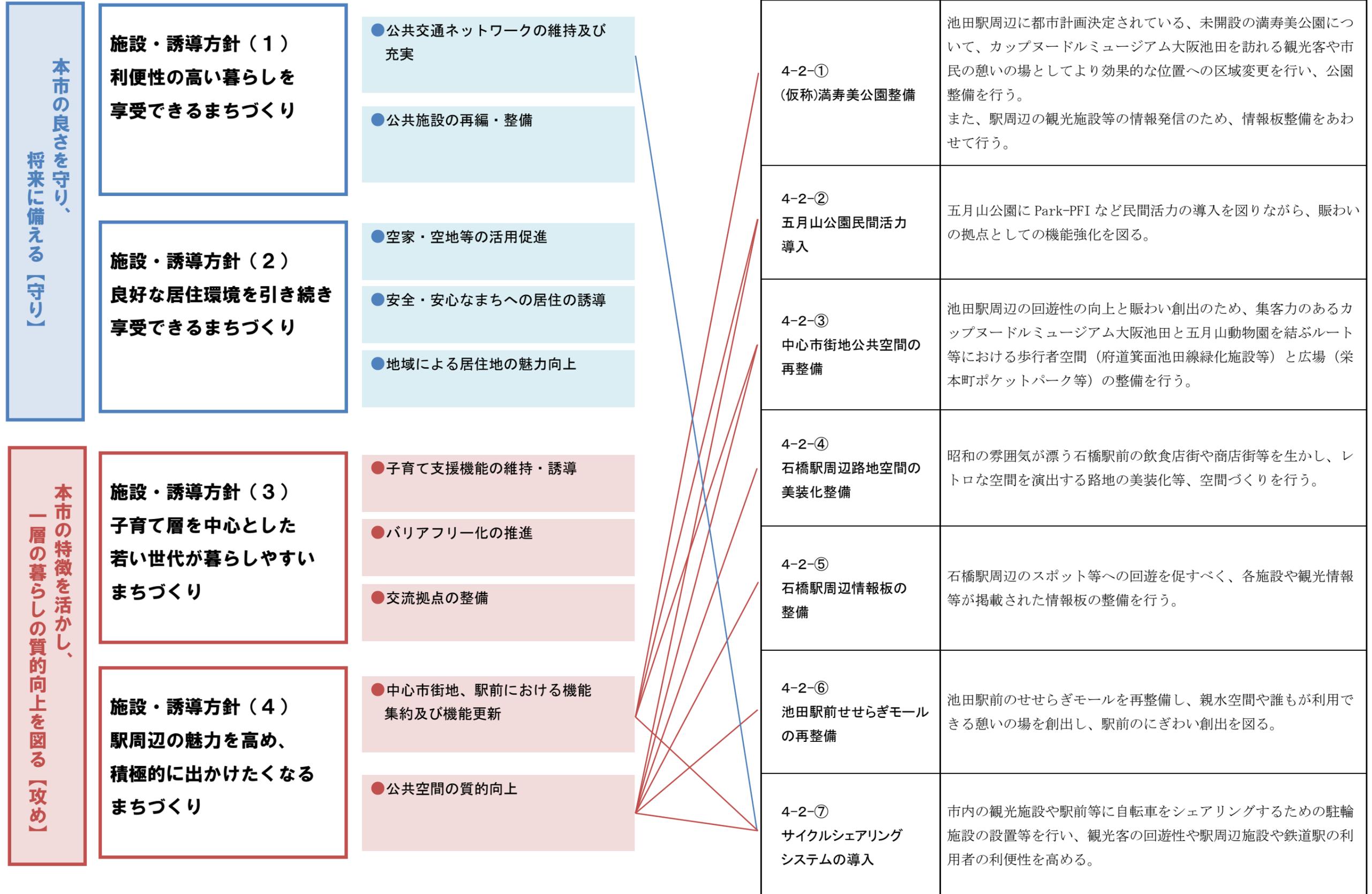
具体的誘導施策と施策概要 2



具体的誘導施策と施策概要 3



具体的誘導施策と施策概要 4



3 届出制度

(1) 居住誘導区域外での建築等の届出

居住誘導区域外においては、法第 88 条の規定に基づき、一定規模以上の住宅開発等を行おうとする場合には、下記の行為に着手する日の 30 日前までに、行為の種類や場所等について市長への届出が必要となります。

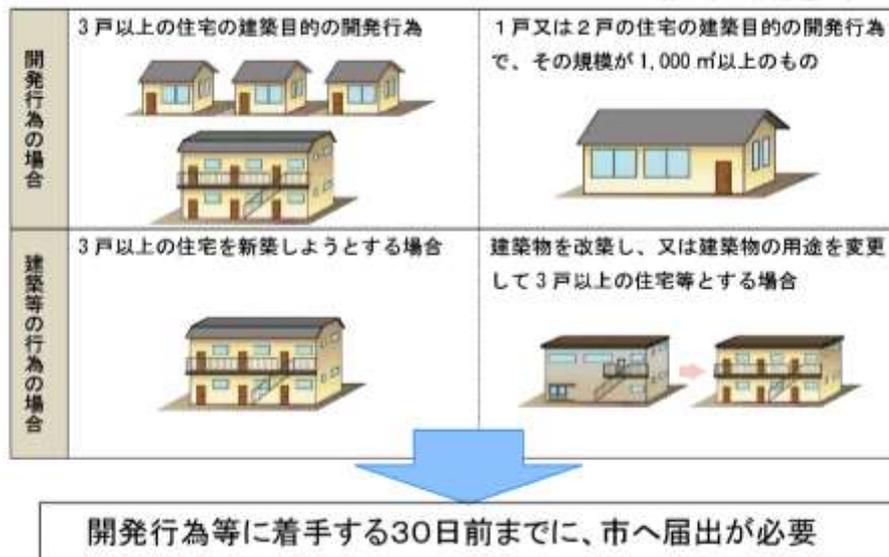


図 4-2 居住誘導区域外での建築等の届出について

(2-1) 都市機能誘導区域外での建築等の届出

都市機能誘導区域外においては、法第108条の規定に基づき、誘導施設の整備を行おうとする場合、下記の行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所等について市長への届出が必要となります。

○開発行為の場合

- ・誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為

○建築等の行為

- ・誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ・建築物を改築し、または用途の変更をし、誘導施設を有する建築物とする場合

(2-2) 都市機能誘導区域内での施設の休止及び廃止の届出

都市機能誘導区域内においては、法第108条の2に基づき、誘導施設を休止または廃止しようとする場合、下記の行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所等について市長への届出が必要となります。

○誘導施設を休止する場合

○誘導施設を廃止する場合

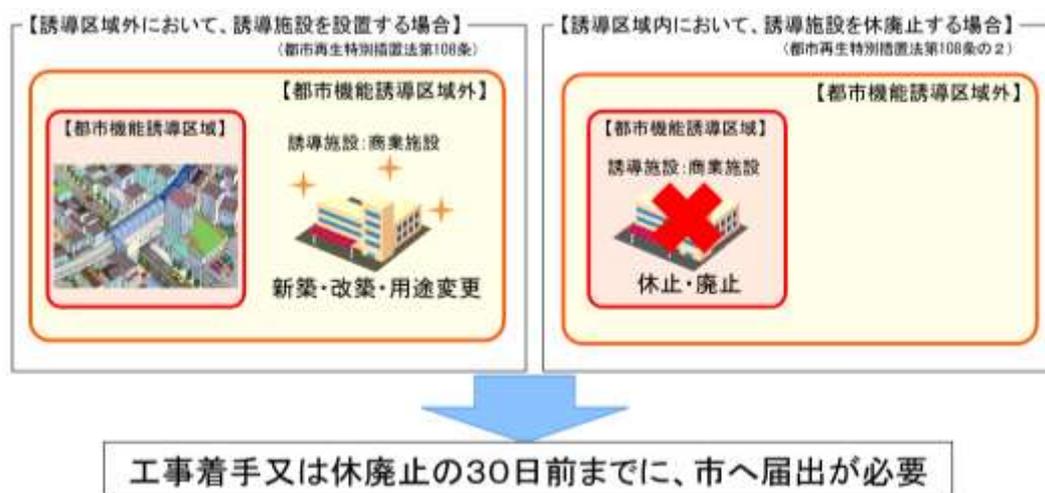


図 4-3 都市機能誘導区域外での建築等の届出と都市機能誘導区域内での施設の休止及び廃止の届出について

再 掲

表 4-1 都市機能誘導区域における誘導施設

分類	誘導施設	都市機能誘導区域			定義
		池田駅 周辺地区	石橋駅 周辺地区	伏尾台 創生拠点 地区	
子育て支援	子育て世代活動 支援センター	○	○	— ※1	子育て世代のまちなかでの活動を促進するための拠点施設 ・乳幼児の一時預かり機能を有し、子育て世代の交流や文化活動の支援や子育てに関する相談、情報提供等を行う施設 ・市内の保育施設を有効活用するため、自宅から離れた保育施設への送迎を行うことを目的とした駅周辺に設置する保育施設
教育・文化	図書館	○	○	—	図書館法第2条第1項に規定する図書館
	大学、高等専門学校、専修学校	—	—	○	学校教育法第1条に規定する大学及び高等専門学校、同法第124条に規定する専修学校
	健康増進施設	○	○	○	体育館、水泳プール、運動場等のスポーツ施設及び集会場機能を備えた施設
	文化ホール	—	○	—	音楽、演劇、映画など文化芸術事業のための設備を有する施設
商業	大規模商業施設 (店舗面積1万 ㎡以上)	○	—	—	「大規模集客施設の適正立地に関する運用指針(大阪府)」における大規模集客施設に相当する施設
	商業施設(店舗 面積1千~1万㎡ 未満)	○	○	—	大規模小売店舗立地法に基づく届出対象となる店舗面積に相当する施設
行政	市役所	○	—	—	本市の本庁舎
その他	地域交流センター	○	○	○	多様な世代が利用できる社会活動や趣味活動への参加等の機会を提供する施設

※1 子育て世代活動支援センターは、駅周辺等のまちなかに立地するものを対象とするため、伏尾台創生拠点地区においては位置づけをしません。地域住民相互の交流の場となる交流・活動スペース、コミュニティカフェ等、子どもから高齢者までが集える憩いの場の立地を誘導し、子育て世代の活動支援をめざします。

4 公的不動産（PRE）の活用方針

本市の公共施設は、その多くが高度経済成長期に整備を行っており、施設の老朽化等により、施設の更新時期を迎えているところですが、人口減少による税収の減少見込みに加え、社会保障に係る経費の増大も見込まれ、すべての公共施設をすべて更新することは困難であり、公共施設等総合管理計画においては、老朽化する公共施設等への対策として、用途の複合化、床面積の縮小、官民連携等の可能性を勘案し、施設の更新に取り組んでいくこととしています。

公共施設は一定の集客性があることから、まちなかに整備すれば人の流れをつくる（まちなかへ誘引する）ことが期待されます。また、複合的な整備、利用を図ることで生じる跡地の公的不動産は生活利便機能などを誘導するための貴重なタネ地として活用することが可能となります。

そのため、都市機能誘導区域内にある公共施設を中心に施設の再配置を進め、集客力のある施設を中心拠点に誘導、配置することで生活利便性を高めるとともに、余剰地となった公共施設の跡地等の公有地を有効活用し、居住者の利便性を確保するための生活利便機能（医療、福祉、子育て支援、商業等）を誘導することで、本市におけるコンパクトシティの推進を図っていきます。

5 低未利用地の集約等による利用の促進と身の回りの公共空間の創出

空き家・空き地等の低未利用土地が時間的・空間的にランダムに発生する都市のスポンジ化問題に対応するため、低未利用土地に対しては、適切な管理を促すだけでなく、有効利用を促すことが必要であり、低未利用土地の利用及び管理に関する指針（低未利用土地利用等指針）を定めることとします。

なお、複数の土地の利用権等の交換・集約、区画再編等を通じて、低未利用土地を一体敷地とすることにより活用促進につながると認められる場合は、低未利用土地の所有者等と利用希望者とをコーディネートすることなど、低未利用土地権利設定等促進計画制度の活用に向けた検討を行います。

また、空き地・空き家等の既存ストックを活用し地域の実情に応じて必要となる身の回りの公共空間を創出することについて、地域住民等の発意による取り組みを促進、支援していくため、立地誘導促進施設協定制度の活用に向けた検討を行います。

（１）低未利用土地の利用及び管理に関する指針（低未利用土地利用等指針）

●対象エリア

- 都市機能誘導区域、居住誘導区域

●低未利用土地の定義

- 空き家 … 現に人が居住その他の使用をしていない建物及び敷地
- 空き地 … 現に人が使用していない土地又は使用していても相当の空閑部分を有し、人が使用していない土地と同様の状態にある土地
- その他 … 暫定的に路外駐車場、駐輪場、資材置場等として使用している土地

●利用の方針

低未利用土地が点在することは、生活利便性や市街地全体の活力の低下につながり、住宅や誘導施設の立地及び立地の誘導を図るうえで悪影響を与えることから、低未利用土地の所有者等に対し、低未利用土地の有効利用に関する情報の提供、指導、助言を行います。

●利用指針

<都市機能誘導区域内>

誘導施設その他都市機能増進施設の立地や、オープンカフェや広場など、誘導施設等の利用者の利便を高める施設としての利用を推奨すること。

＜居住誘導区域内＞

リノベーションによる既存住宅の再生や良好な居住環境整備のための敷地統合等による利用のほか、低未利用土地を地域のまちづくりの貴重な資源として捉え、コミュニティカフェなどの交流の場や子育て支援活動など市民活動の拠点としての利用を推奨すること。

●管理の方針

低未利用土地の所有者等がその管理を放棄することにより、雑草や樹木の繁茂、建物の老朽化、廃棄物の堆積等による周辺の居住環境・景観の悪化のほか、不法投棄その他犯罪の温床となり治安の悪化等につながる恐れがあり、住宅や誘導施設の立地及び立地の誘導を図るうえで大きな支障となることから、低未利用土地の所有者等に対し、低未利用土地の適切な管理に関する情報の提供、指導、助言を行います。

また、低未利用土地の適切な管理が行われず、周辺に著しく悪影響をもたらしている場合は、当該所有者等に対し、管理指針に即した管理を行うよう勧告を行います。

●管理指針

＜空き家＞

清掃、換気、通水、樹木の剪定等、適宜適切な管理を行うとともに、定期的に建物の目視点検等を実施し、建物等に不具合が生じていないか確認を行い、不具合を発見した場合は直ちに適切な措置を講ずるなど、周辺の生活環境を害さないよう、適正に管理すること。

＜空き地等＞

雑草の繁茂及び害虫の発生を予防するための定期的な除草や、交通上の支障や隣地への越境を防止するための定期的な樹木の剪定のほか、枯草や放置された廃棄物の除却及び廃棄物の投棄の防止、また、災害や犯罪の発生を防止する措置を講ずる等、周辺の生活環境を害さないよう、適正に管理すること。

(2) 低未利用土地権利設定等促進計画制度の活用

●低未利用土地権利設定等促進事業区域

- 「池田駅周辺地区」都市機能誘導区域
- 「石橋駅周辺地区」都市機能誘導区域
- 伏尾台における居住誘導区域

●低未利用土地権利設定等促進事業に関する事項

- 低未利用土地利用等指針に定めた利用指針に即した低未利用土地の利用を進める事業であること。
- 複数の土地及び当該土地に存する建物についての権利設定等を通じて、低未利用土地を一体敷地とすることにより活用促進につながるものであること。

(3) 立地誘導促進施設協定制度の活用

●立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理が必要と認められる区域

- 都市機能誘導区域、居住誘導区域

●立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する事項

- 立地誘導促進施設は、居住者、来訪者又は滞在者の利便の増進に寄与し、居住誘導区域においては住宅の、都市機能誘導区域においては誘導施設の立地の誘導を促進させる施設であること。
- 区域内の一団の土地の所有者等は、立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理を適切に行うものであること。

(立地誘導促進施設の例)

- 地域住民等が利用することができる道路・公園・広場・緑地・通路
- 広告板、防犯灯、備蓄倉庫、集会所等、地域において必要となる施設
- 地域の来訪者、滞在者等が利用することができる駐車場、駐輪場 等

第5章 計画の進行管理

1 立地の適正化に関する評価指標

本計画の必要性・妥当性を客観的かつ定量的に提示するとともに、PDCA サイクルが適切に機能し、実効性のある計画とするため、定量的な目標値等、評価指標を定める必要があります。

評価指標については、課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）によりめざす目標とともに、目標達成により期待される効果について、次のように設定します。

表 5-1 立地の適正化に関する評価指標①

本市の良さを守り、将来に備える 【守り】 現状のコンパクトな市街地と利便性の高い暮らしを堅持する	
評価指標①	居住誘導区域内の人口密度
基準値	[2040年推計値（2018年社人研推計値に基づく数値）] 99.3人/ha
目標	[2040年] 101.9人/ha以上
目標の考え方	各施策の展開により、社人研推計の2040年人口より+2,000人程度を居住誘導区域に誘導することをめざし設定します。 社人研推計値に基づく居住誘導区域内の人口：約76,800人 居住誘導区域面積：773ha
期待される効果	一定の人口密度が確保されることで、生活利便施設の維持につながり、良好な居住環境の維持が図られます。

表 5-2 立地の適正化に関する評価指標②と③

本市の特徴を活かし、一層の暮らしの質的向上を図る 【攻め】 本市独自の施策とあわせ、暮らしの魅力を一層高める本市の良さを守り、将来に備える	
評価指標②	市の子育て環境・支援に対する満足度
基準値	[2013 年実績値] 満足度が高い・やや高いの割合 … 20.9% 満足度が低い・やや低い割合 … 37.6%
目標	[2040 年] 満足度が高い・やや高いの割合 … 20.9%以上 満足度が低い・やや低い割合 … 37.6%以下
目標の考え方	子育て環境・支援に係る各種施策を通じて、現状の実績値の向上を図ります。
期待される効果	子育て層の満足度を高め、子育て層の流出を減らすことが期待されます。
評価指標③	池田駅・石橋駅 1 日平均乗降客数の合計値（定期外）
基準値	[2015 年実績値] 53,544 人
目標	[2040 年] 56,800 人以上
目標の考え方	中心市街地の魅力の向上に資する都市機能の導入などにより、現状以上の利用者増を図ります。
期待される効果	来街者を増加、維持させることで、中心拠点におけるにぎわい創出が期待されます。

2 計画の進行管理と評価

立地適正化計画は、法第 84 条において概ね 5 年毎に施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、立地適正化計画及びこれに関連する都市計画を変更するものとされています。

また、現行の本市都市計画マスタープランは、目標年次である平成 34（2022）年度に定期見直しを行う予定となっています。

立地適正化計画は都市計画マスタープランとの連動が必要であることから、都市計画マスタープランの進捗管理の仕組みとも連動した形で進行管理と評価を行い、適切な時期での見直しを実施するものとします。

なお、誘導施設や誘導施策については、市の施策の熟度や民間事業者の動向にあわせ、追加・変更が必要と判断した場合は、適宜、計画の見直しを実施するものとします。

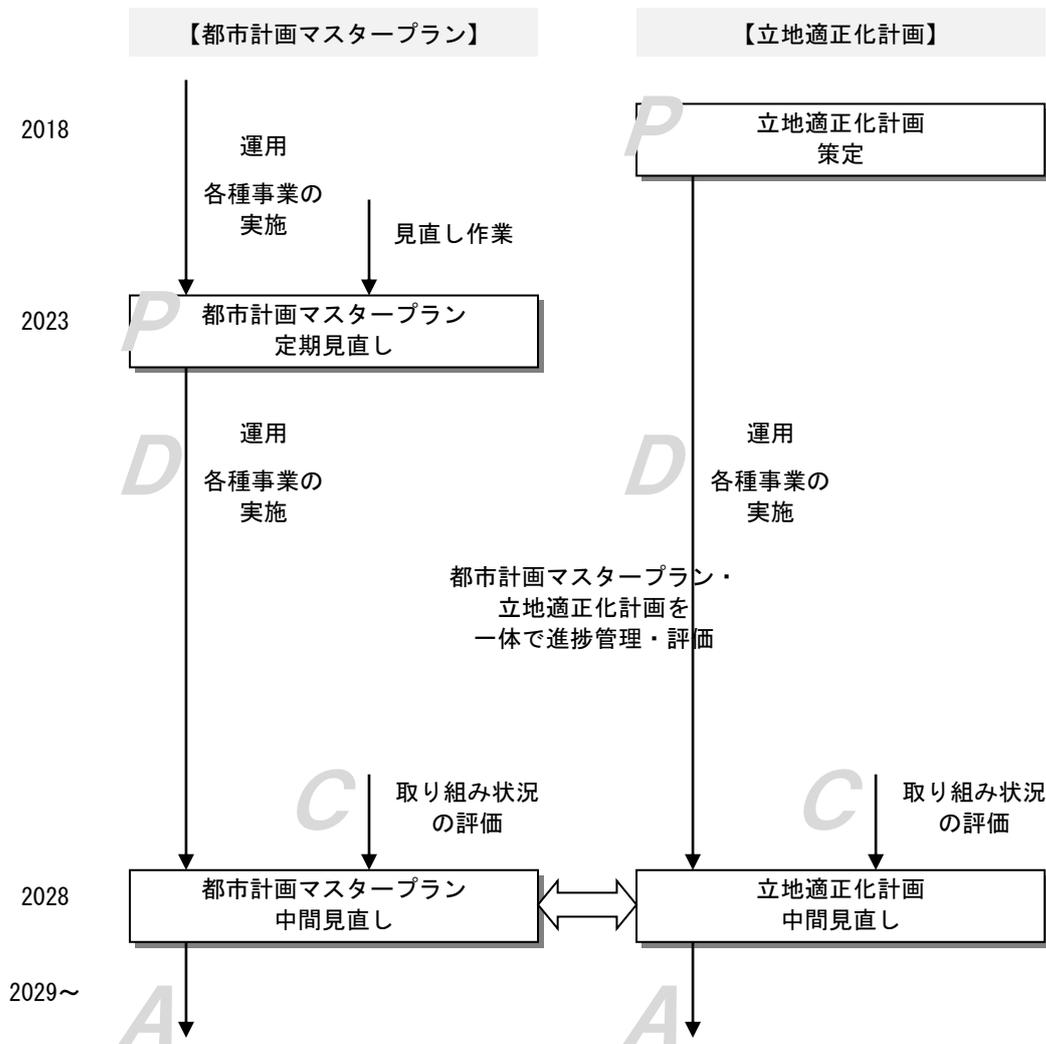


図 5-1 進行管理と評価