

# 序章 立地適正化計画の策定にあたって

## 1. 立地適正化計画制度の背景と目的

全国的な人口減少・少子高齢化のもと、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現することや、財政面及び経済面において、持続可能な都市経営を行うことが、まちづくりの大きな課題となっています。

この課題に対応するために、平成 26（2014）年に都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画制度が制定されました。

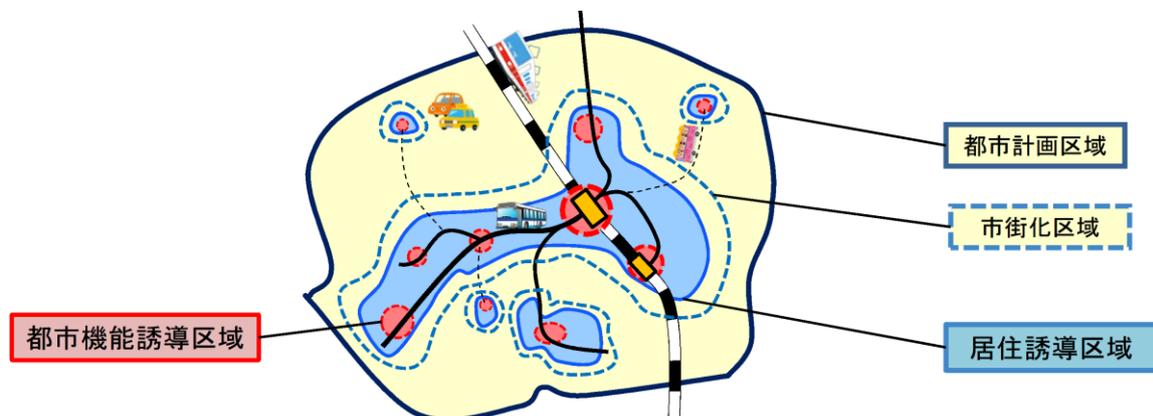
立地適正化計画制度は、進行する人口減少社会における持続可能な都市づくりを進めるため、居住誘導区域や都市機能誘導区域等を定め、居住や都市の生活を支える機能（医療、福祉等）の誘導によるコンパクトな市街地の形成と、地域公共交通網の充実、防災まちづくりの連携により、『コンパクト・プラス・ネットワーク』を進めるものです。

## 2. 立地適正化計画で定める事項

立地適正化計画では、以下の事項について定めることとされています。

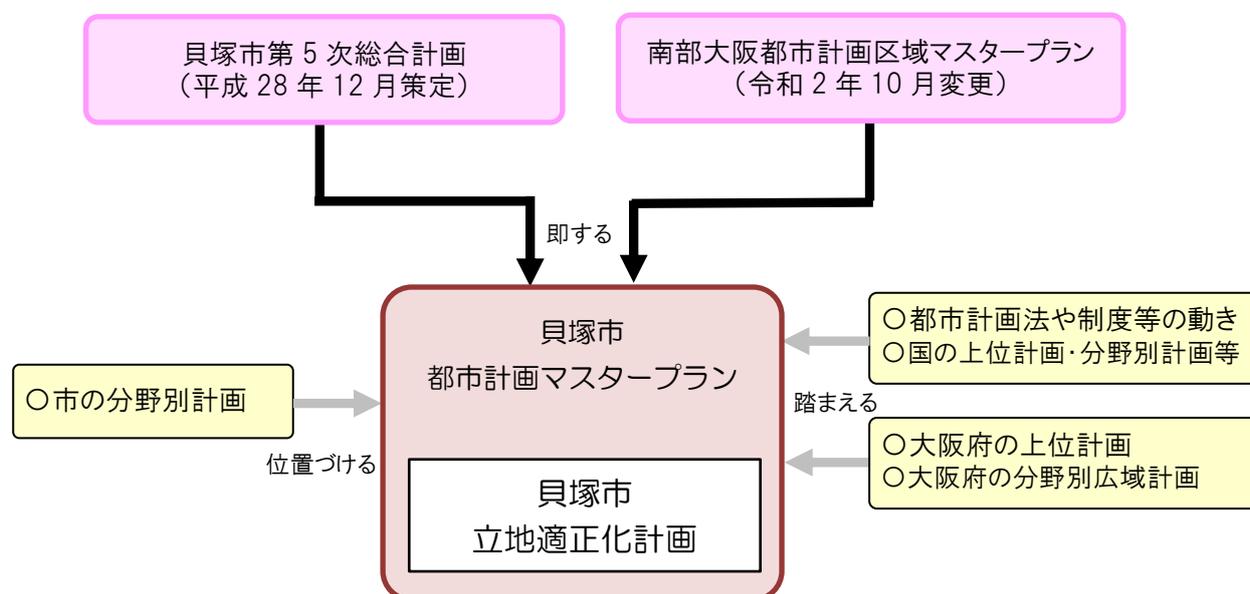
- 立地適正化計画区域
- 立地の適正化に関する基本的な方針
- 居住誘導区域と誘導施策
  - ・居住誘導区域は、人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。
- 都市機能誘導区域と誘導施設、誘導施策
  - ・都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し、集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。
  - ・誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設であって、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導する施設です。
- 防災指針

### ■立地適正化計画のイメージ



### 3. 計画の位置づけ

貝塚市立地適正化計画は、貝塚市第5次総合計画並びに、大阪府が定める南部大阪都市計画区域マスタープランに即するとともに、貝塚市都市計画マスタープランと調和し、府や市の関連計画との整合を図り策定します。



### 4. 計画対象区域

立地適正化計画の区域は、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全体を立地適正化計画の区域とすることが基本となります。本市では、全域（都市計画区域）を対象とします。

### 5. 目標年度

本計画は、おおむね20年後の都市の姿を展望し、令和24（2042）年度を目標年度に設定します。

また、おおむね5年ごとに記載された施策・事業の実施状況や妥当性等を検証するとともに、上位計画との整合を踏まえ、必要に応じて適切に見直し等を行います。

# 第1章 上位計画等

## 1. 第5次貝塚市総合計画

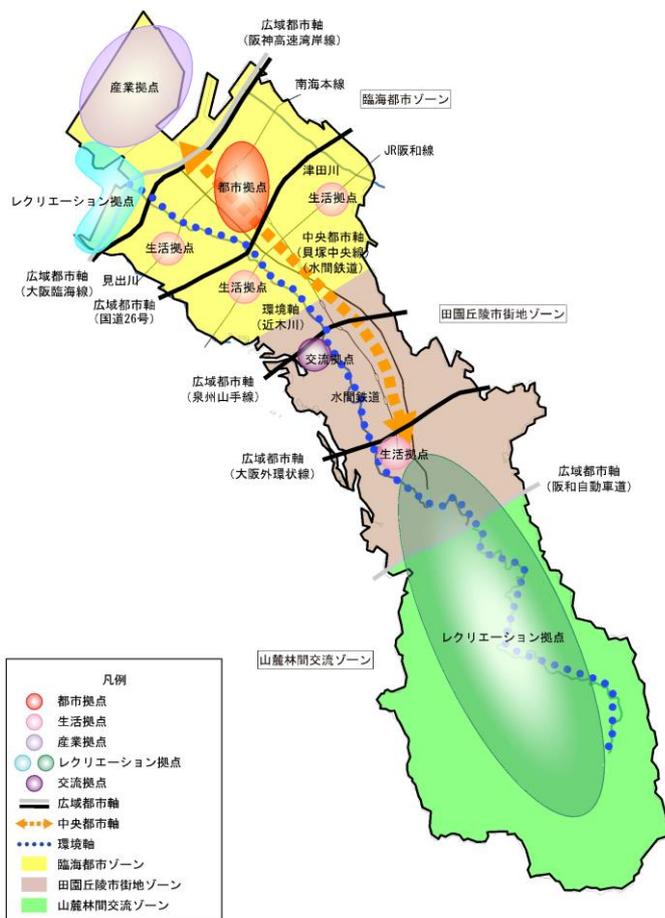
| 第5次貝塚市総合計画（平成28（2016）年12月策定）     |   |
|----------------------------------|---|
| まちづくりの方針                         | 魅力かがやき 未来へつなぐまち 貝塚  |
| まちの将来像                           | 将来像1 心豊かな人が育ち ふるさに誇りと愛着を感じるまち<br>将来像2 誰もが地域で健やかに ともに支え合うまち<br>将来像3 みんなでつくる 安全・安心で快適に暮らせるまち<br>将来像4 ひとと地域の資源を生かし にぎわいを生み出すまち<br>推進方策 市民とともに 紡ぐ まちづくり   |
| 将来像実現のための政策<br>（将来像実現のために取り組むこと） | <b>将来像1</b><br>○市民と市が力を合わせた、安心して子育てができる環境づくり<br>○確かな学力と豊かな心を育み、生きる力を育成する教育環境づくり<br>○地域コミュニティの活性化につながる、学びや文化・スポーツ活動の体制づくり<br><b>将来像2</b><br>○地域の担い手としての意識の醸成<br>○健康づくり、福祉に関する地域活動への参加促進<br>○公的福祉サービスの適切な運用と良質な医療の提供<br><b>将来像3</b><br>○危機管理意識の向上と共助の関係づくり<br>○インフラを含む施設・建物の耐震化・長寿命化<br>○公共交通機関のさらなる利用促進<br>○衛生的で地球にやさしい生活環境づくり<br><b>将来像4</b><br>○自然・歴史資源の効果的な活用、貝塚の魅力の発信<br>○貝塚独自の産業の振興、ブランド化とPR<br>○雇用拡大、起業者支援、後継者育成による若年層の定着<br><b>推進方策</b><br>○すべての人々が尊重される地域社会の実現<br>○わかりやすく開かれた市政の運営<br>○人材育成と市民協働の推進<br>○効果的で効率的な行財政運営の確立 |

## 2. 南部大阪都市計画区域マスタープラン

|               | 南部大阪都市計画区域マスタープラン（令和2（2020）年10月策定）  |
|---------------|---|
| 大阪の都市づくりの基本目標 | <ul style="list-style-type: none"> <li>（1）国際競争に打ち勝つ強大大阪の形成</li> <li>（2）安全・安心で生き生きと暮らせる大阪の実現</li> <li>（3）多様な魅力と風格ある大阪の創造</li> </ul>  |
| 大阪の都市づくりの方向性  | <ul style="list-style-type: none"> <li>（1）大阪都市圏の成長を支える都市基盤の強化</li> <li>（2）国内外の人・企業を呼び込む都市魅力の創造</li> <li>（3）災害に強い都市の構築</li> <li>（4）産業・暮らしを支える都市環境の整備</li> <li>（5）環境にやさしく、みどり豊かな都市の形成</li> <li>（6）地域資源を活かした質の高い都市づくり</li> </ul> |
| 大阪の都市づくりの視点   | <p>（1）大阪にふさわしいネットワーク性の高い都市づくりの推進（3層の都市構造）</p> <p>①府県を超えた広域的な視点でつくる大阪都市圏の都市構造</p> <p>②都心部や大規模・高次な都市機能へのアクセス性を高めた都市構造</p> <p>③鉄道駅等の拠点を中心とした圏域における生活拠点間のアクセス性を重視した都市構造</p> <p>（2）多様な主体の連携・協働による都市マネジメントの推進</p>                   |

### 3. 貝塚市都市計画マスタープラン

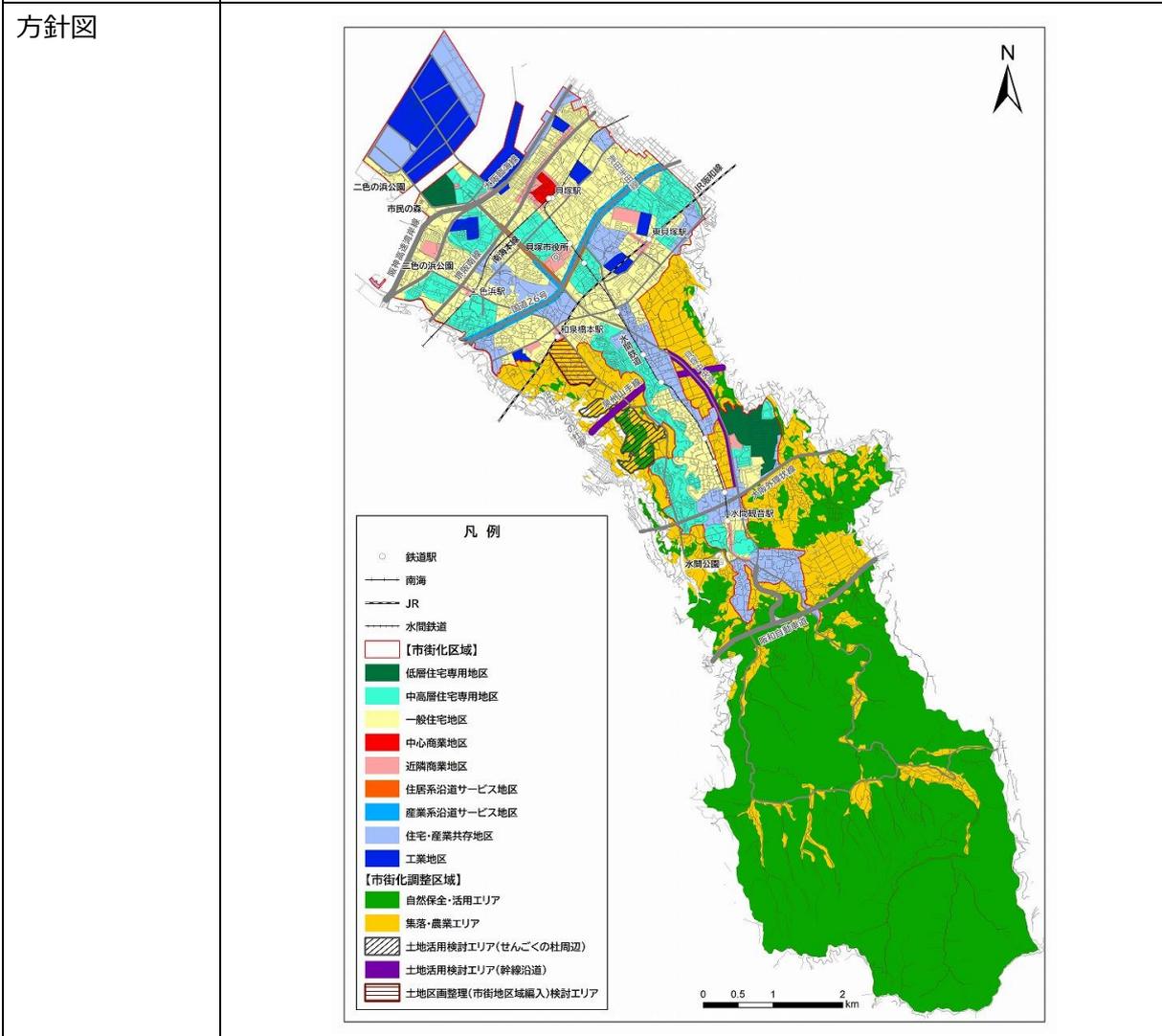
| 貝塚市都市計画マスタープラン（令和5（2023）年3月策定） |   |
|--------------------------------|---|
| 都市づくりの目標                       | <p>①住みたい、住み続けたい“みりよく”ある定住の都市づくり</p> <p>ア.暮らしやすい都市づくり</p> <p>イ.移動しやすい都市づくり</p> <p>ウ.安全・安心な都市づくり</p> <p>②都市の発展を支える“みりよく”ある産業・観光振興の都市づくり</p> <p>ア.賑わいと利便性の高い都市づくり</p> <p>イ.活力のある産業の都市づくり</p> <p>ウ.活発な観光・交流の都市づくり</p> <p>③豊かな自然や歴史文化を活かした“みりよく”ある環境創造の都市づくり</p> <p>ア.自然環境や歴史的資源を守り育てる都市づくり</p> <p>イ.個性ある美しい景観の都市づくり</p> <p>ウ.環境共生の都市づくり</p> |
| 将来都市構造                         | <p>持続発展可能な“多核相互連携・集約型都市構造”の形成をめざします。</p> <p>①中心市街地など都市拠点における都市機能の集積・強化</p> <p>②公共交通を中心とした中央都市軸等の交通ネットワークの形成</p> <p>③安全・安心で快適な市街地環境など、その特性に応じた良好な地域環境の形成</p>   |



**土地利用の方針**

**基本的考え方**

- ・人口減少社会の到来など社会経済情勢の変化のなか、本市においても人口の減少が続くと考えられるため、市街化区域の拡大抑制を基本に、居住や都市機能を公共交通の利便性の高い区域に誘導し、人口密度を一定の水準に維持します。また、市街化区域への編入の検討は、鉄道駅周辺での市街地整備など必要最小限の区域とします。
- ・更なる企業誘致に取り組むため、遊休不動産の情報提供等、企業のニーズにあった立地誘導策の検討や、地域未来投資促進法に基づく支援制度活用のため、基本計画の策定に取り組みます。
- ・市街化調整区域については、和泉葛城山系の維持・保全、農空間の保全・活用、集落機能の維持等を図ります。また、「市街化を抑制すべき区域」という基本理念を堅持し、区域固有の資源や既存ストックなどその魅力を最大限に引き出すため、開発許可制度や地区計画制度等を活用し、鉄道駅周辺や主要な幹線道路沿道においては、住宅系用途、産業系やレジャー系用途等の誘導を図ります。



## 第2章 貝塚市の現況と課題

### 1. 人口動向

#### 1) 市全体の人口動向

本市の人口は、すでにピークを過ぎて減少傾向にあり、令和 27（2045）年には令和 2（2020）年時点に比べて 2 割程度減少することが予測されます。

65 歳以上の高齢者は、令和 22（2040）年まで増加し、その後減少に転じますが、老年人口割合は一貫して増加を続け、令和 27（2045）年には 36.5%になることが見込まれます。

一方、年少人口と生産年齢人口の割合は、今後も低下していくことが予想されます。

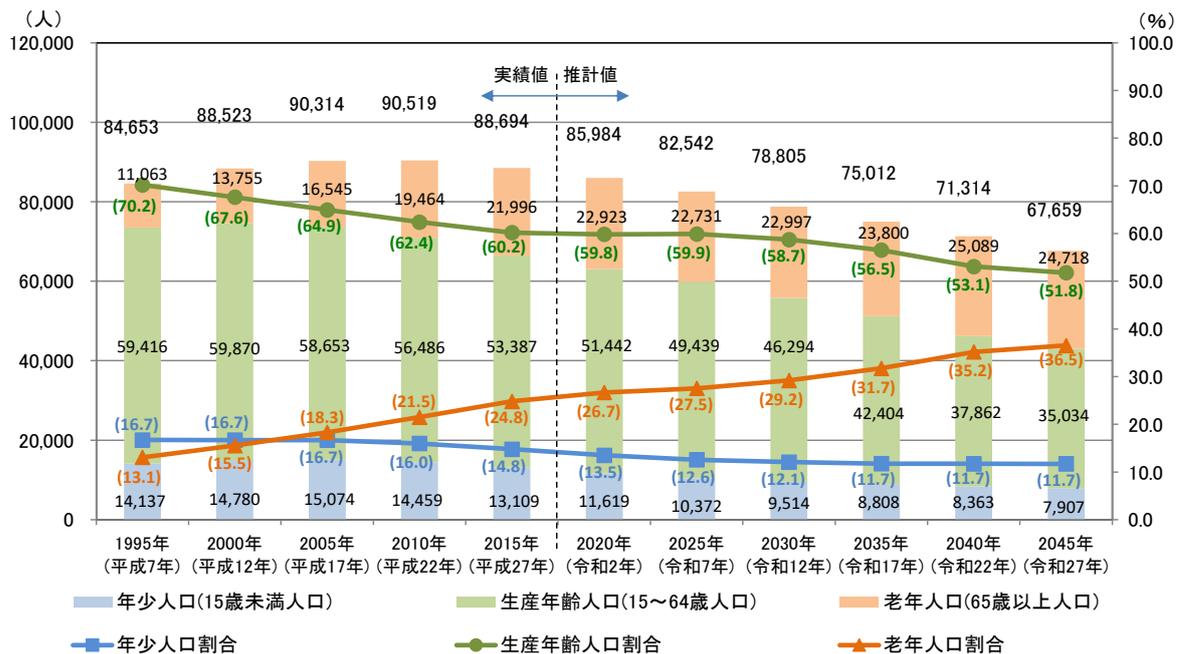


図 人口推移と将来見通し

資料：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所（平成 30 年推計値）

※国立社会保障人口問題研究所推計は、平成 27（2015）年国勢調査を基準年とした推計値のため、グラフ中の令和 2（2020）年人口は推計値である。令和 2（2020）年国勢調査人口 84,443 人である。なお、実績値の合計値には年齢不詳が含まれているため、合計が一致しない。

## 2) 人口動態の推移

本市の人口動態は、自然増減（出生-死亡）は死亡数が出生数を上回っており、年々減少数が大きくなっています。また、「統計でみる市町村のすがた」においては、令和 2（2020）年の自然増減比は人口 1,000 人あたり△4.7 人となっており、府下平均△3.4 人を下回っています。

社会増減（転入-転出）も転出数が転入数を上回っており、令和 2（2020）年では 768 人で年々転出超過は増加傾向にあります。また、「統計でみる市町村のすがた」においては、令和 2（2020）年の社会増減比は人口 1,000 人あたり△11.1 人で、府下 43 市町村中 42 位となっています。

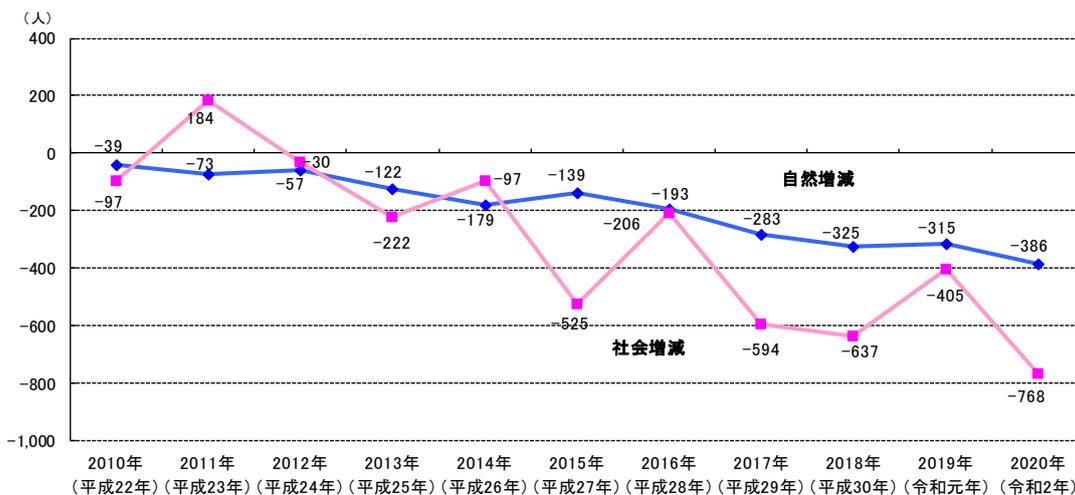


図 自然動態、社会動態の推移

資料：住民基本台帳人口及び外国人登録人口

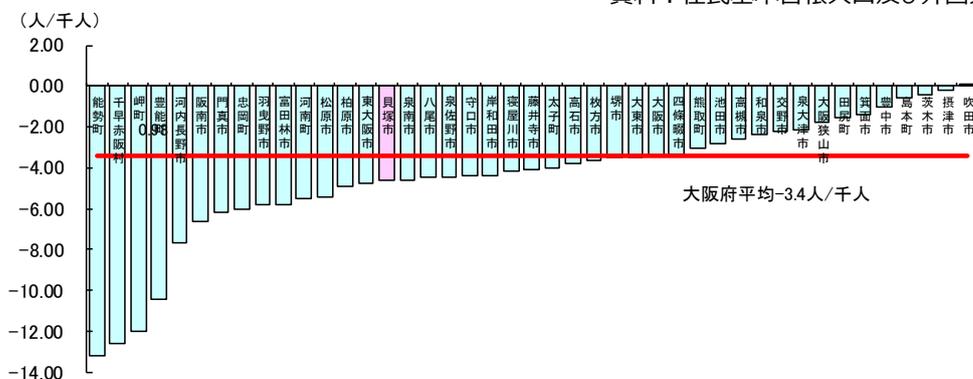


図 千人当たりの自然増減率

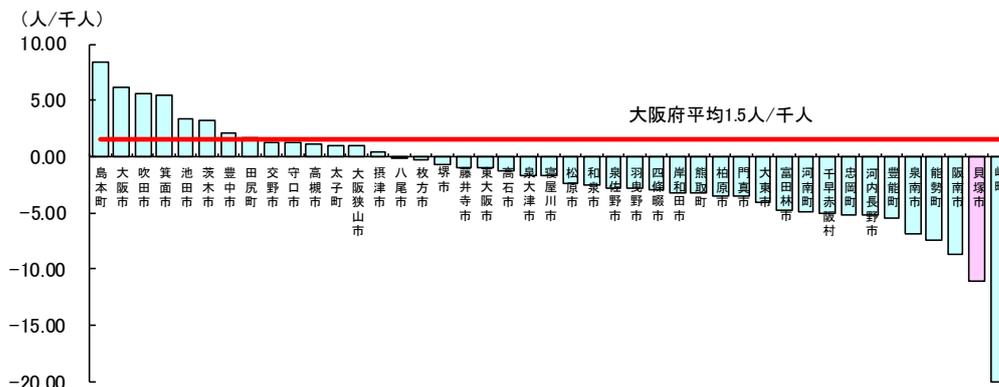


図 千人当たりの社会増減率

資料：「統計でみる市区町村のすがた（2020年）」（総務省）

### 3) 地域別の人口動向

#### (1) 総人口の動向

平成 27 (2015) 年～令和 27 (2045) 年の人口増減率をみると、市内のほとんどで減少することが予想されます。

市街化区域内では、東山丘陵地区や二色地区の住宅地で増加しているものの、ほとんどが減少しており、中には 50%を超える減少率の地区もみられます。

※平成 27 年国勢調査と国立社会保障・人口問題研究所による人口推計を用いて、小地域単位（国勢調査の集計単位）で試算したものを、国土数値情報の『土地利用細分メッシュデータ』における「建物用地」に分類される 100mメッシュへ配分

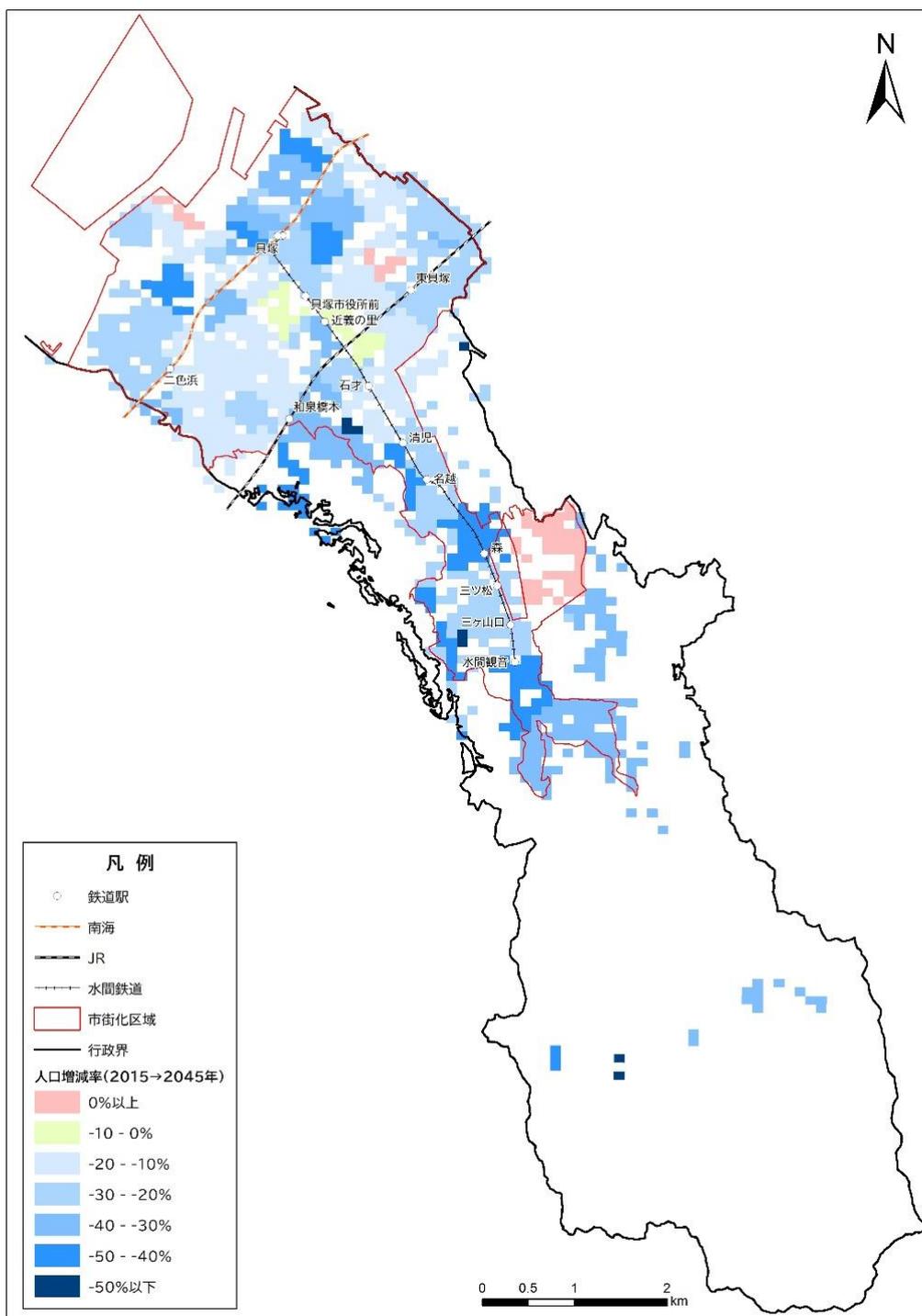


図 総人口の増減率 (2015→2045 年) 100m メッシュ

(2) 年少（15歳未満）人口の動向

平成27（2015）年～令和27（2045）年の年少人口は、市内ほぼ全域で減少することが予想されます。

市街化区域内では、南海貝塚駅周辺や東山丘陵地区などで50%を超える減少率の地区もみられます。

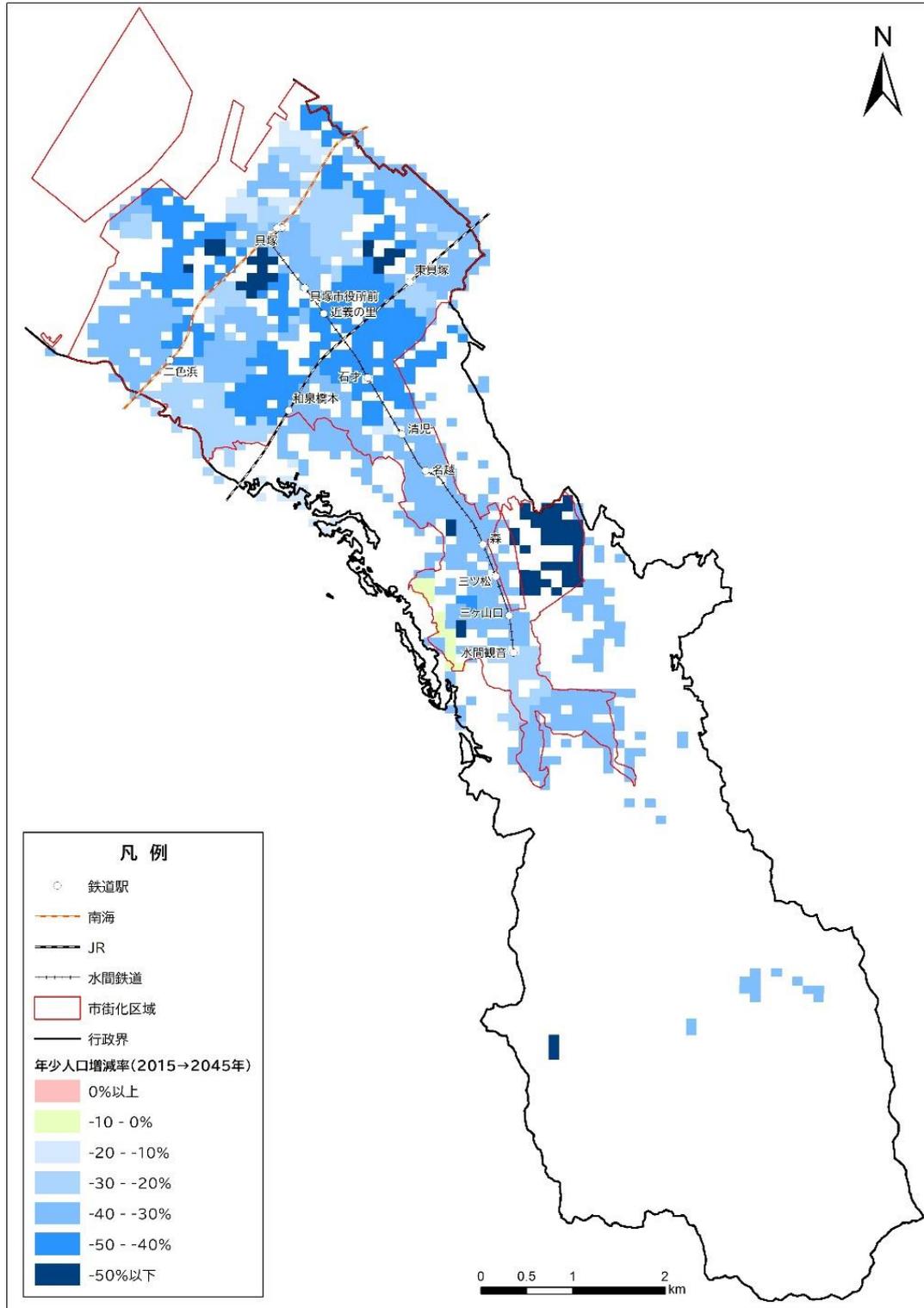


図 年少人口の増減率（2015→2045年） 100mメッシュ

(3) 生産年齢（15歳以上～65歳未満）人口の動向

平成 27（2015）年～令和 27（2045）年の生産年齢人口は、市内のほとんどで減少することが予想されます。

市街化区域内では、東山丘陵地区で増加している一方、その西側の水鉄森駅周辺では 50%を超える減少率となっています。

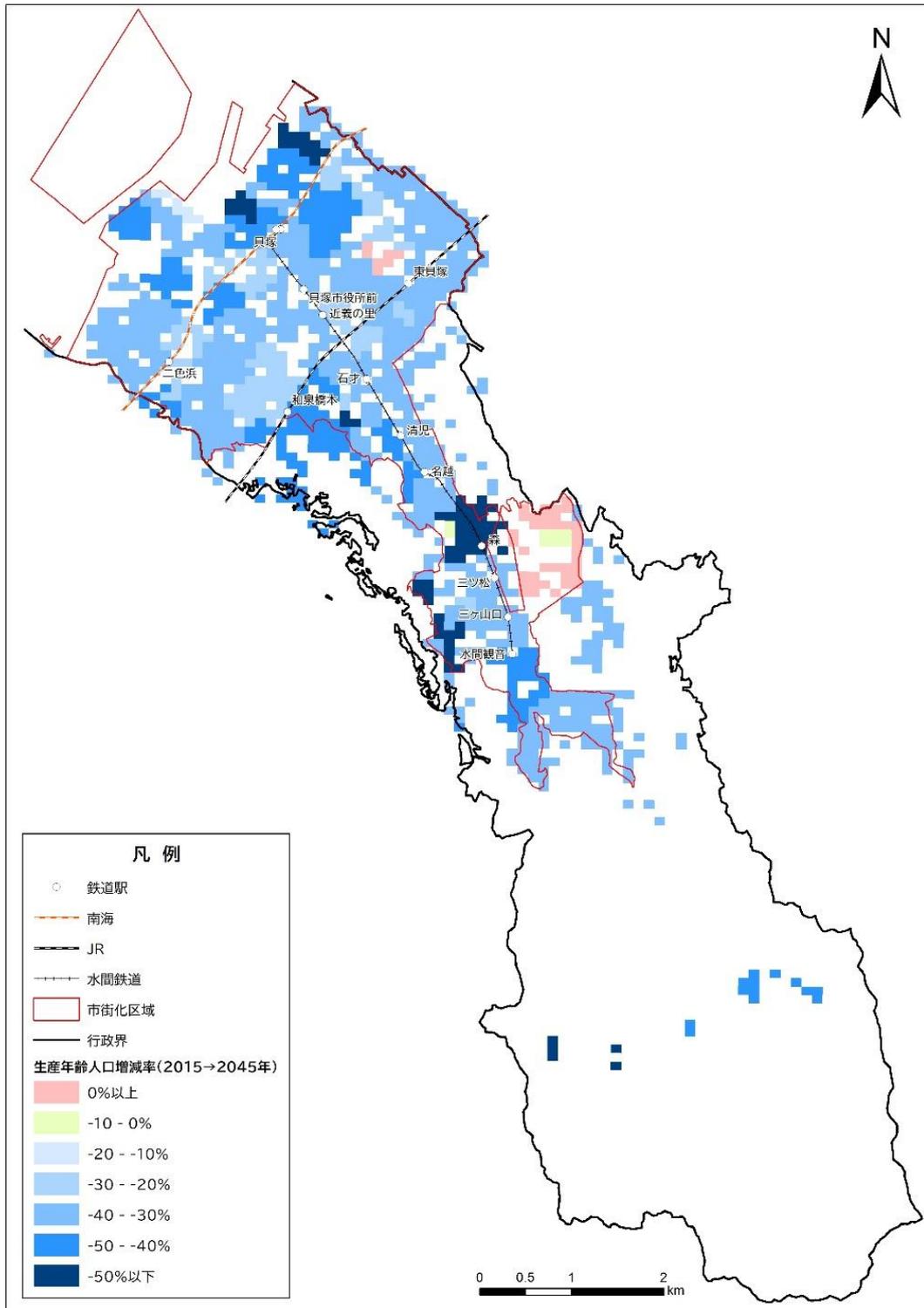


図 生産年齢人口の増減率（2015→2045年） 100m メッシュ

#### (4) 高齢者（65歳以上）人口の動向

平成 27（2015）年～令和 27（2045）年の高齢者人口は、年少人口や生産年齢人口と違い、増加が予想される地区が多くみられます。

市街化区域内では、東山丘陵地区や二色地区の住宅地などで 100%を超える増加率となる一方、水鉄水間観音駅南側では、50%を超える減少率となっています。

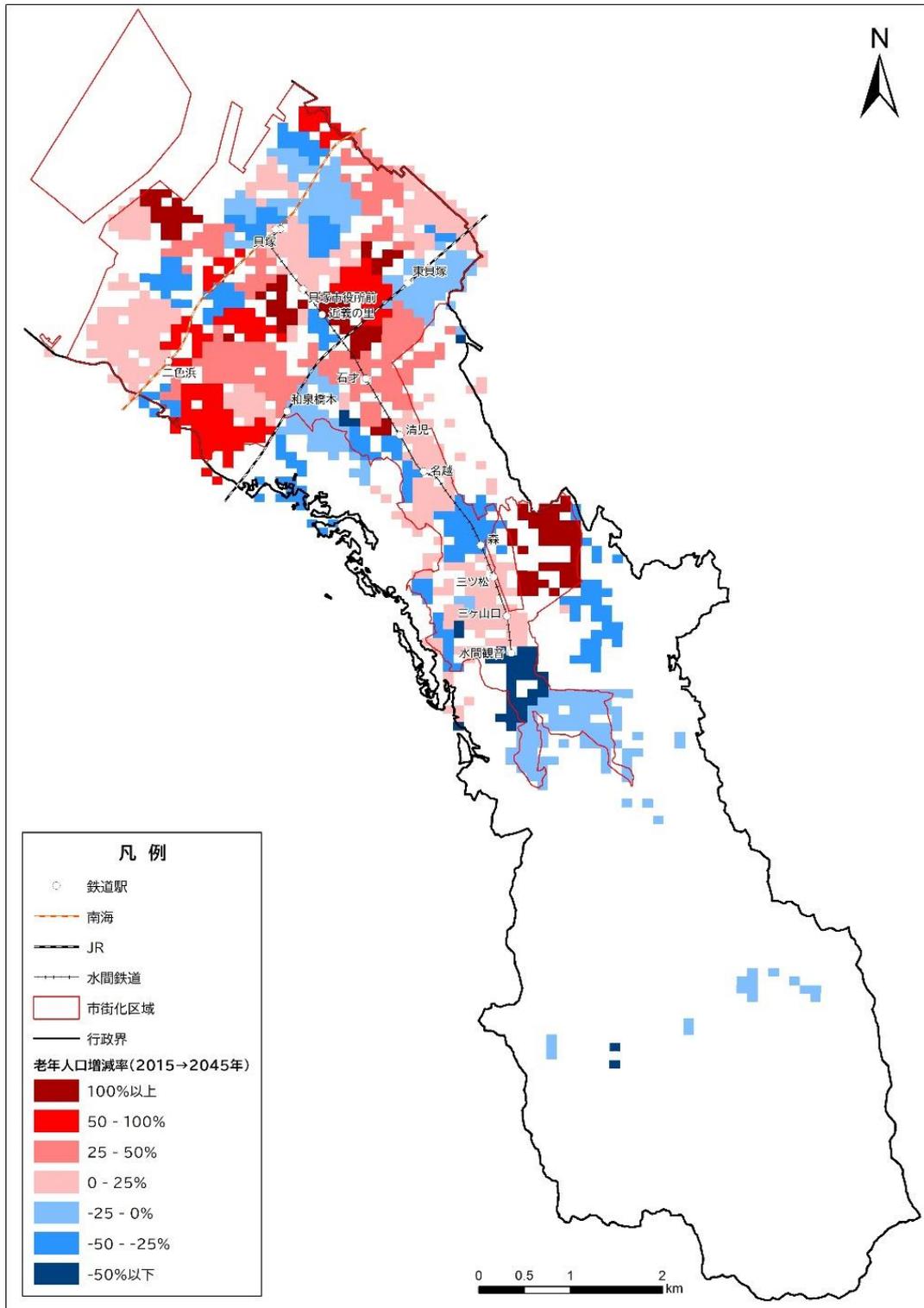


図 高齢者人口の増減率（2015→2045年） 100m メッシュ

(5) 人口密度の動向

平成 27 (2015) 年と令和 27 (2045) 年の人口密度分布を比較すると、全体的に密度が低下し市街地の低密度化が進展することが予想されます。

令和 27 (2045) 年には、市街化区域内でも水鉄水間観音駅や JR 和泉橋本駅周辺で、DID 地区の基準である 40 人/ha を下回るエリアが相当数みられます。

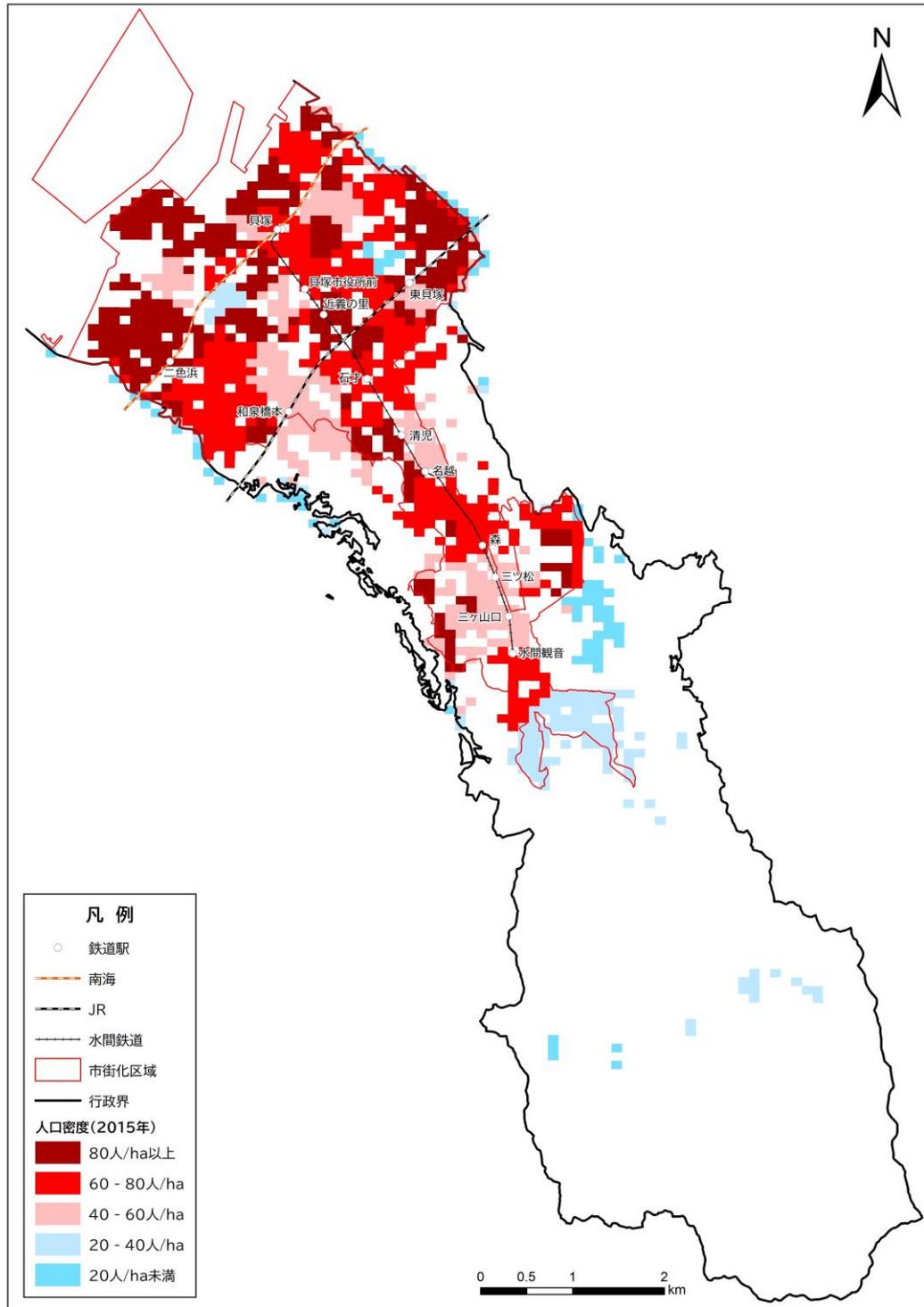


図 2015 年人口密度

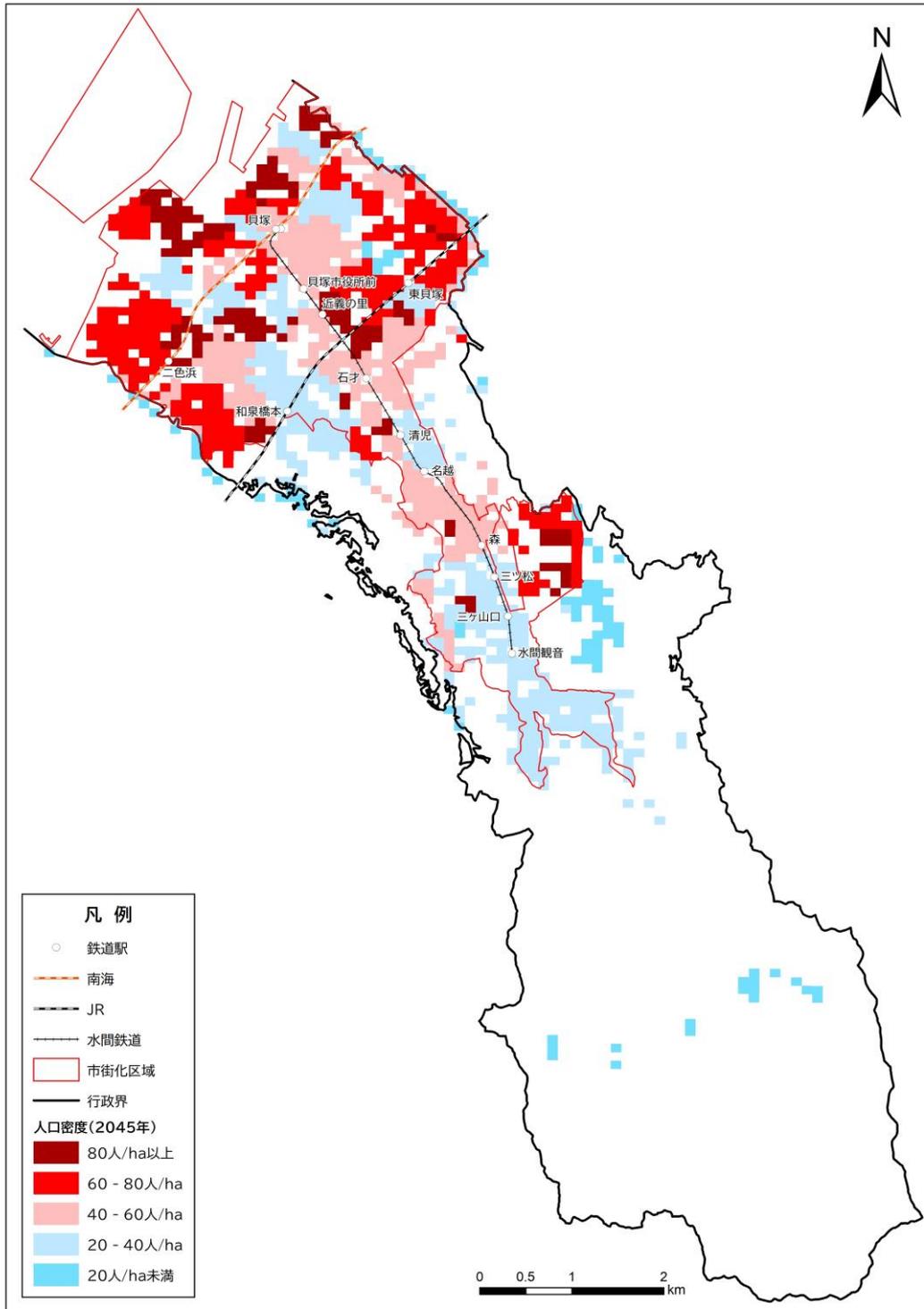


図 2045年人口密度

### 人口に関する現況特性と問題点

今後、総人口や年少・生産年齢人口の減少、高齢者人口の増加、自然減・社会減の進行、さらには市街化区域内であっても一定の都市機能を維持する上で必要といわれる人口密度 40 人/ha を下回る地域が増加することが懸念されます。

## 2. 土地利用

### 1) 土地利用現況

市街化区域の土地利用は、南海貝塚駅周辺や国道 26 号等の幹線道路沿道に商業地が分布し、二色の浜産業団地などの海浜部に工業用地が集積しています。

また、住宅地を主とする一般市街地の中に農地が点在しています。

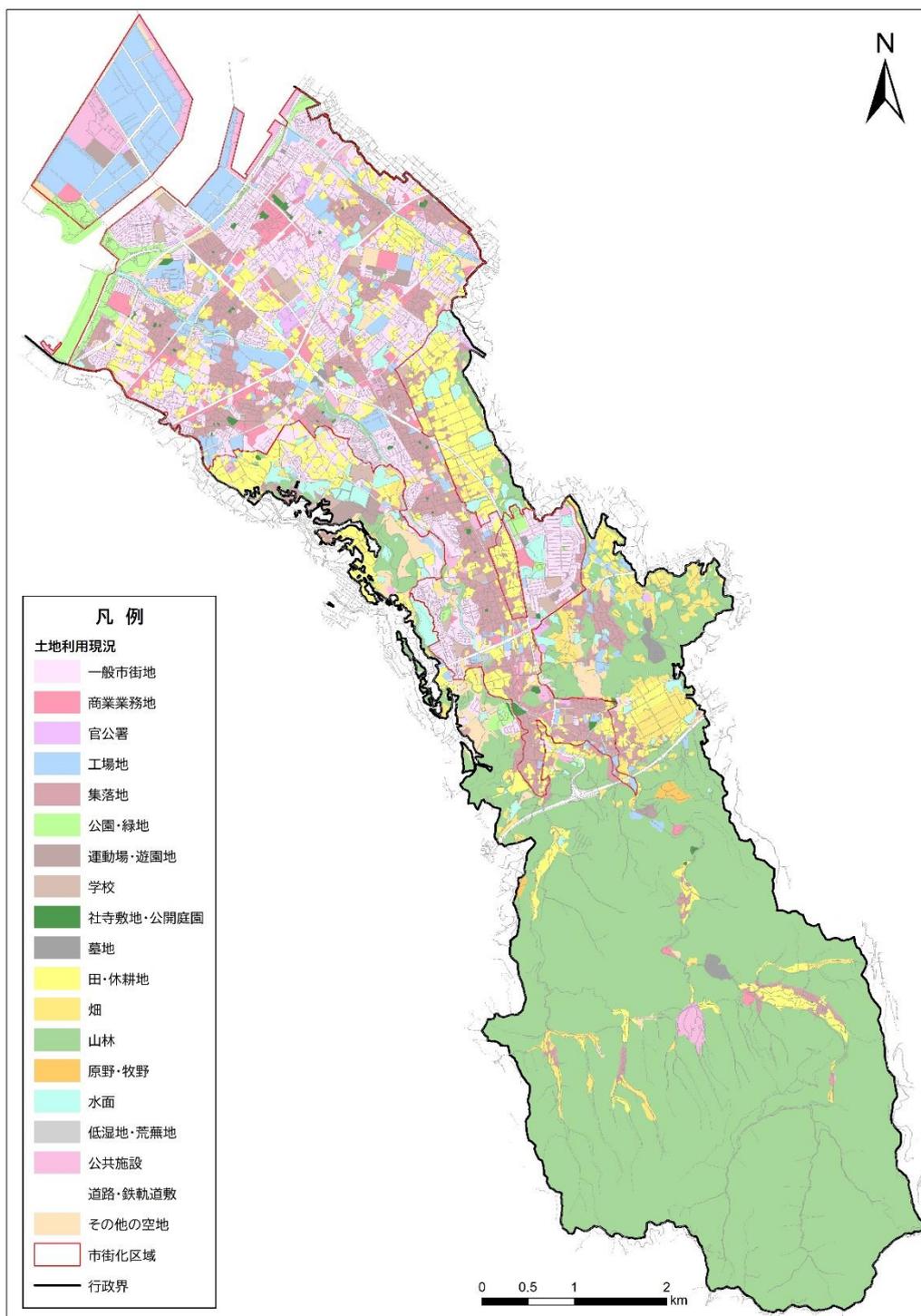


図 土地利用現況

資料：令和 2 年度都市計画基礎調査

## 2) 市街地の変遷

人口集中地区（DID 地区）は、昭和 35（1960）年時点では南海貝塚駅周辺のみでしたが、20 年後の昭和 55（1980）年には、浜手や水鉄水間観音駅付近などに拡大したものの、令和 2（2020）年には水鉄水間観音駅周辺が地区から外れています。

DID 地区人口は、昭和 45（1970）年から昭和 50（1975）年にかけて大きく増加し、以後増減を繰り返し、平成 22（2010）年以降は減少傾向にあります。

平成 27（2015）年から令和 2（2020）年で面積は増加し、人口密度は 61.4 人/ha から 57.3 人/ha とわずかに減少しています。

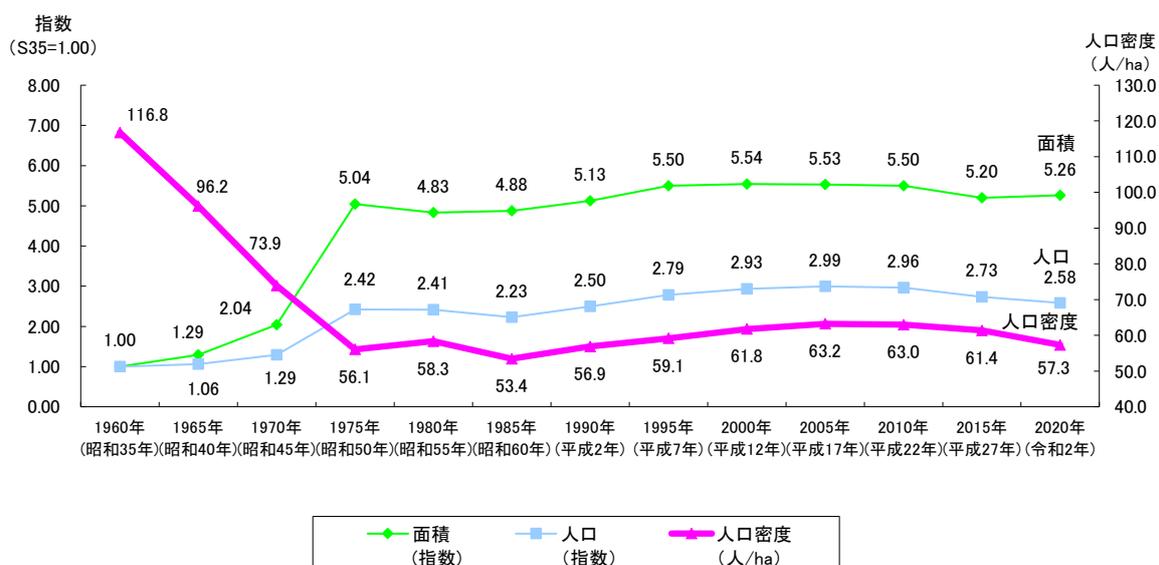
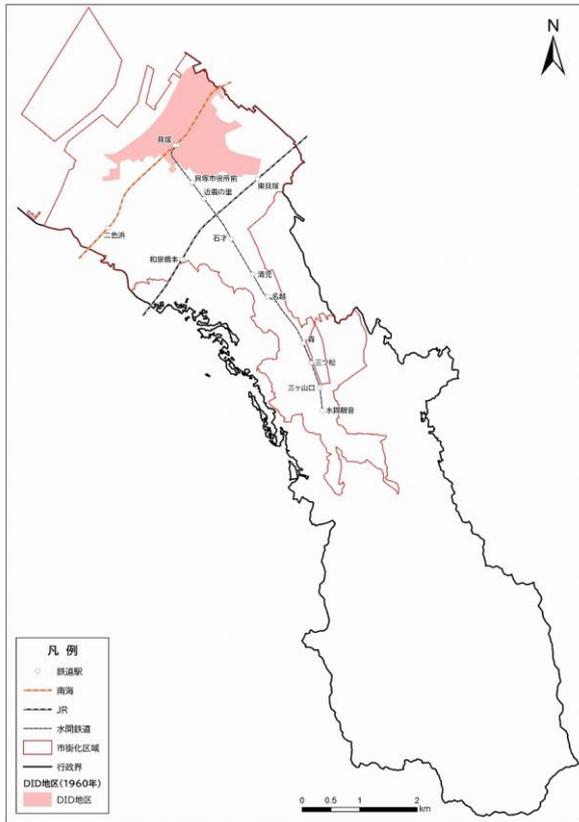


図 DID 地区の推移

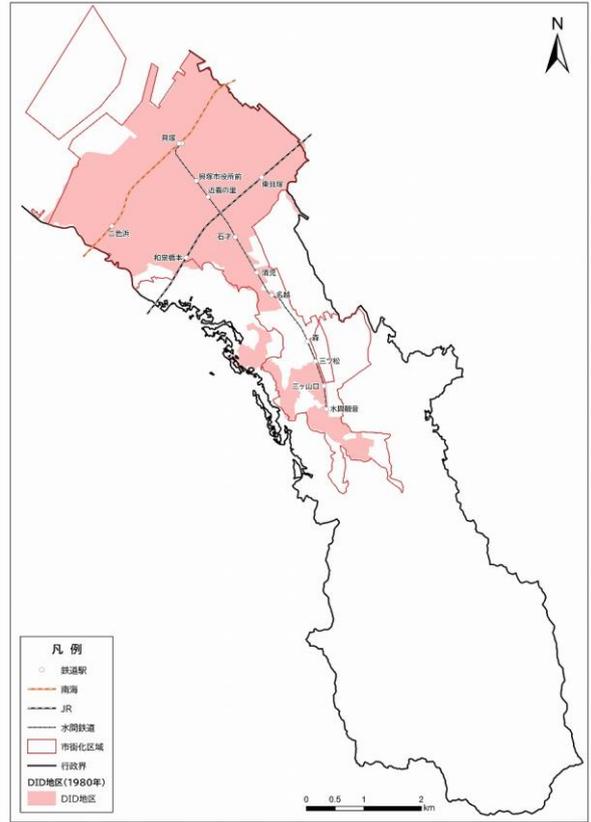
資料：国勢調査（総務省）

※DID 地区 人口集中地区：国が実施する国勢調査で設定されているもので、以下を条件としている。

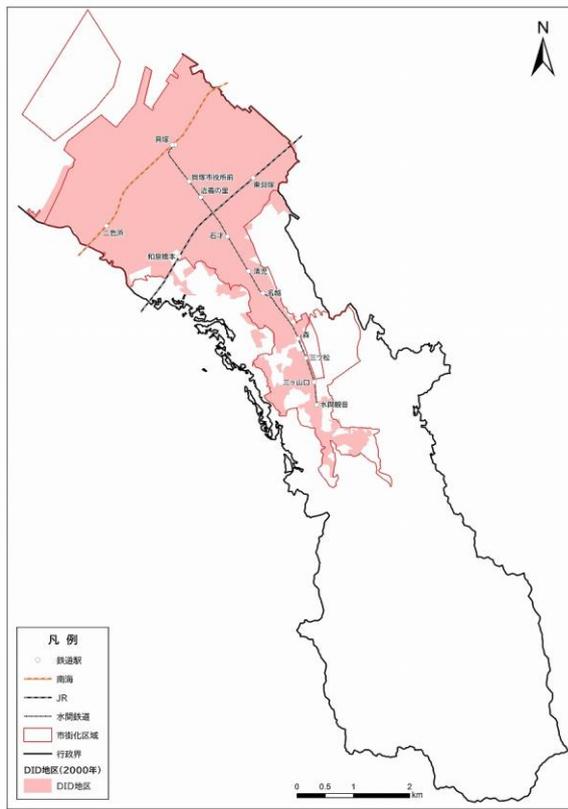
- (1) 国勢調査基本単位区を基礎単位地域とする。
- (2) 市区町村の境域内で人口密度が 4,000 人/k m<sup>2</sup>以上の基本単位区が互いに隣接して、人口が 5,000 人以上を有する。



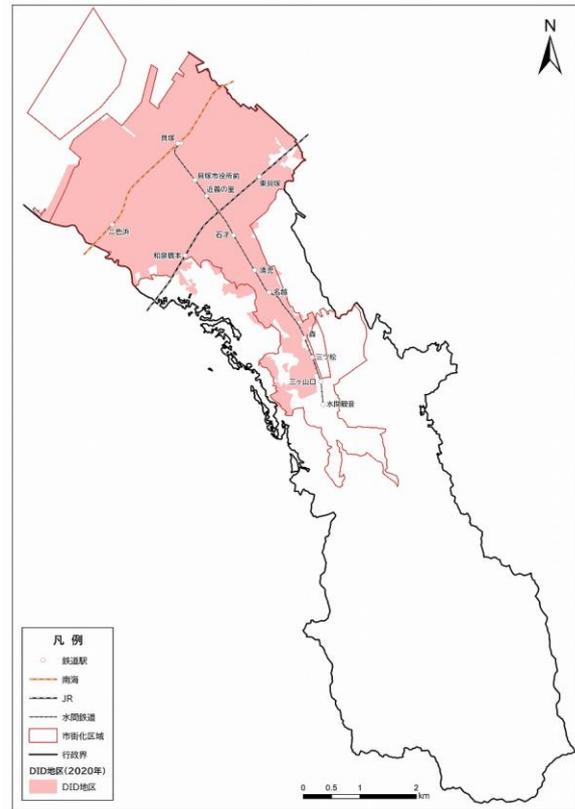
1960年



1980年



2000年



2020年

図 人口集中地区（DID 地区）の変遷

資料：国勢調査（総務省）

注：令和 2 年国勢調査で、二色の浜産業団地・港湾用地等の区域が DID 地区に含まれたが、人口に変化がないため、DID 地区から除外した。

### 3) 空き家

空き家率は平成 30（2018）年時点で 14.2%であり、全国平均をやや上回っています。

市内の大半の空家等は、JR 阪和線より浜手の地域に多くみられ、南海本線、JR 阪和線沿線、特に南海貝塚駅周辺に集積しています。

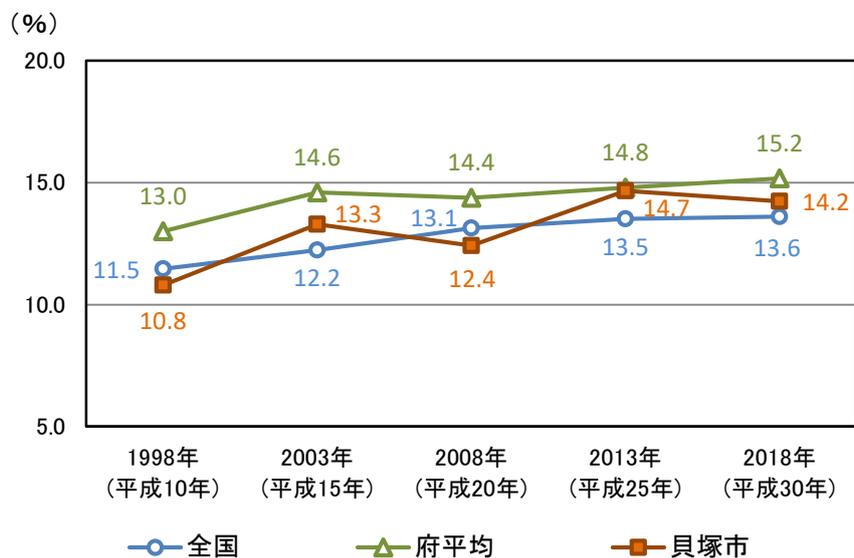


図 空き家の推移

資料：住宅・土地統計調査（総務省）

#### 土地利用に関する現況特性と問題点

本市の市街地は、南海貝塚駅周辺から次第に拡大していきましたが、すでに DID 区域内の人口・密度ともに低下傾向にあり、今後さらなる人口減少に伴い市街地の低密度化が懸念されます。

南海貝塚駅周辺は、空家等も数多く分布していますが、人口減少が進むとさらに空き家が増加することも懸念されます。

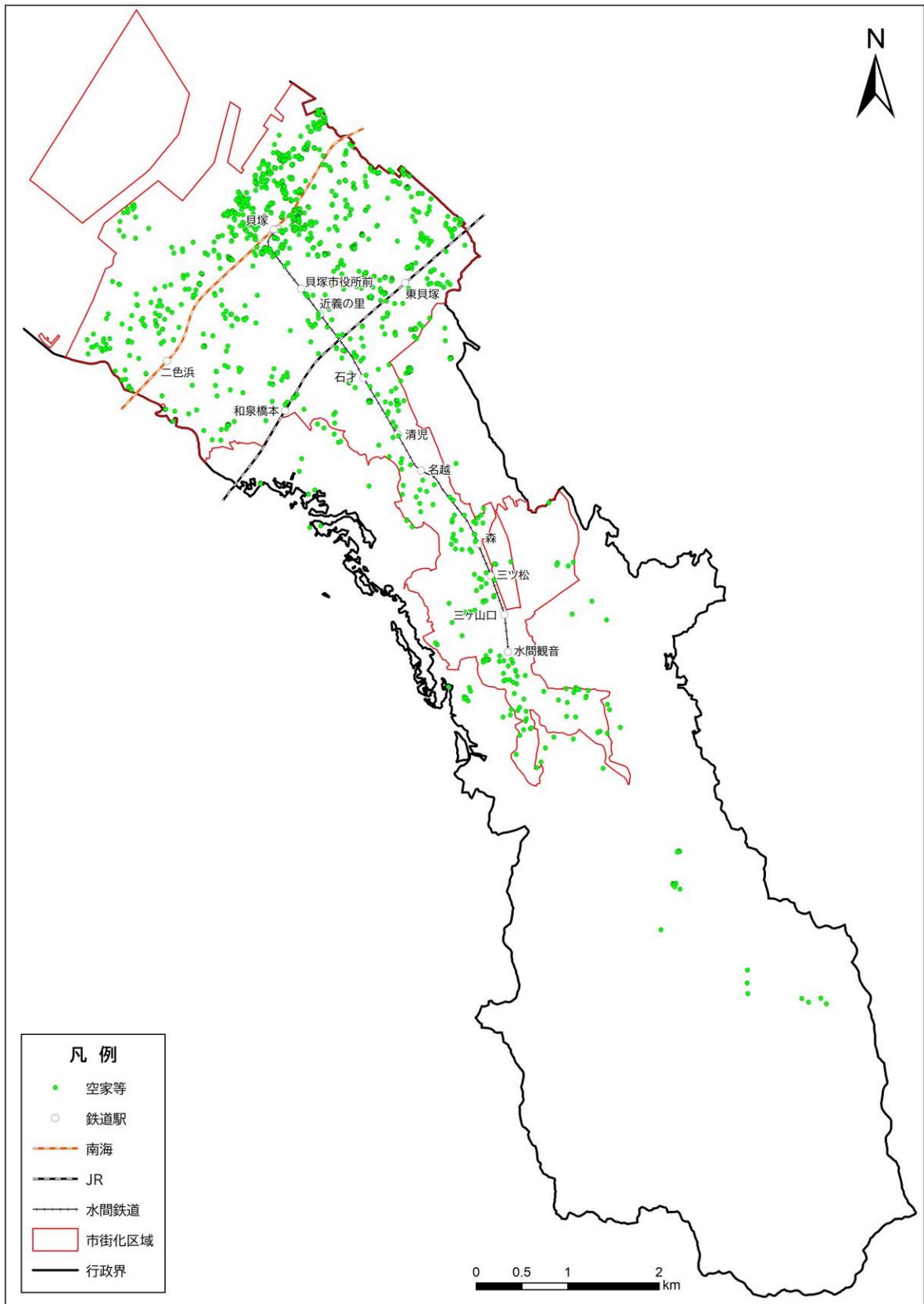


図 空家等の分布図

資料：貝塚市空家等対策計画

### 3. 産業

#### 1) 商業

本市では、南海貝塚駅周辺で中心商業地、その他鉄道駅周辺で地域商業地が形成されています。人口が減少傾向にあるなか、平成 28（2016）年までの小売商業の状況をみると、事業所は減少傾向にあるものの、人口一人当たりの年間商品販売額は、大阪府平均と同様に増加傾向が続いています。



図 人口一人当たり小売業年間販売額の推移

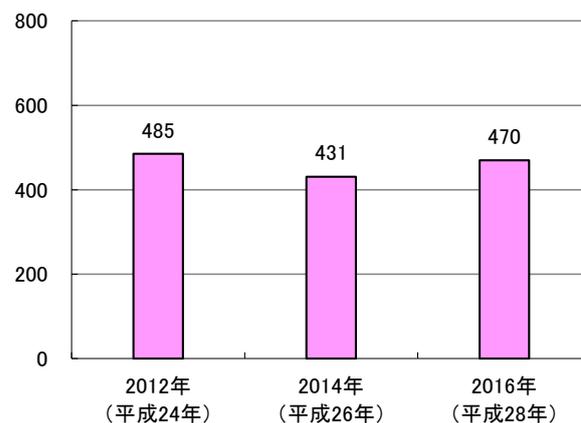


図 小売業事業所数の推移（貝塚市）

注：令和 3 年は令和 5 年 3 月に公表予定  
(H28 年から 5 年毎に実施)  
資料：経済センサス（経済産業省）

## 2) 工業

本市の工業は、二色の浜産業団地など産業集積促進地域への企業進出により、年間製造品出荷額等は大きな伸びをみせていましたが、その後減少傾向にあります。工業の低迷は、地域経済の活性化や雇用の場の確保とともに、税収にも大きく影響を及ぼします。

市内在住の就業者に対する市内で働く従業者の割合をみると、近隣の泉佐野市は117.3%と、市内で働く従業者が市内在住の就業者を上回っており、働く場が市内に多いことがうかがえます。一方、本市は、79.3%と市内で働く従業者が市内在住の就業者を下回っており、働く場が市内に少ないことがうかがえ、ベッドタウンとしての性格を有しています。

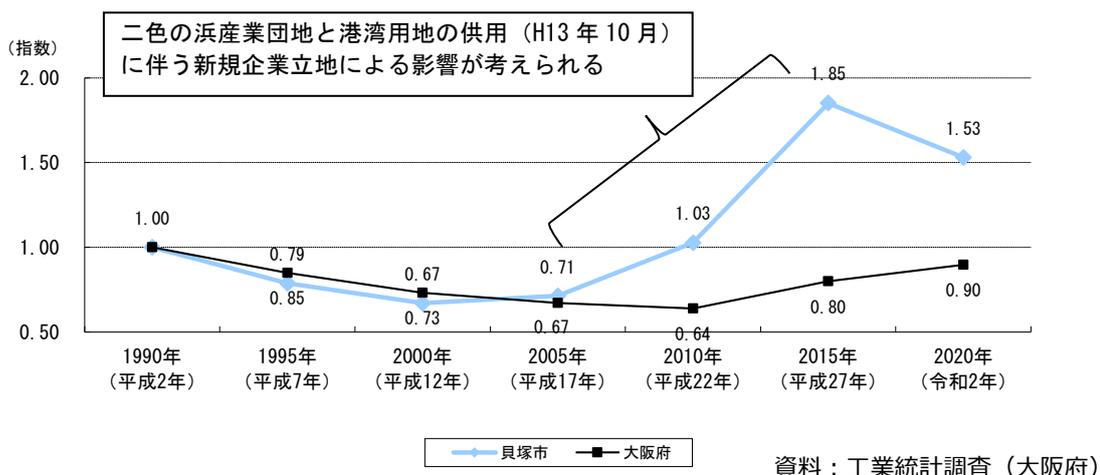


図 製造品出荷額等の推移（平成2（1990）年=1.00）

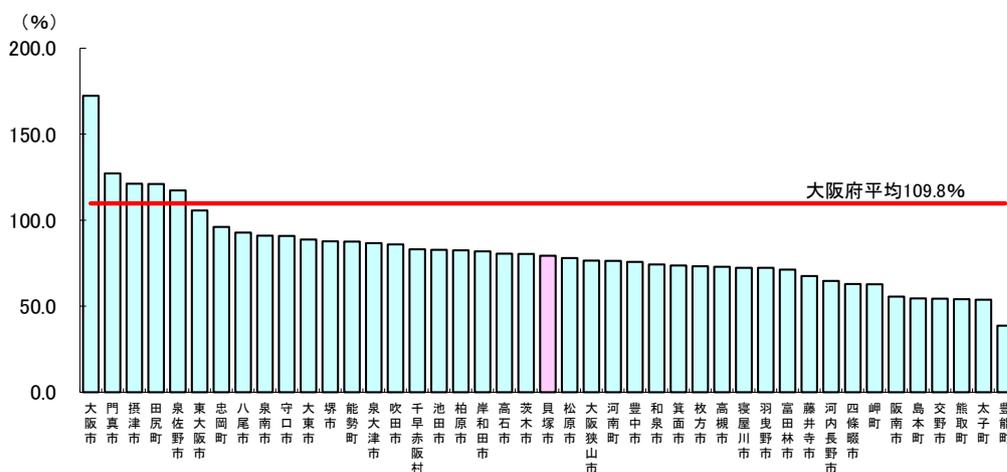


図 市内就業者に対する従業者の割合

資料：「統計でみる市区町村のすがた（2020年）」（総務省）

### 産業に関する現況特性と問題点

人口一人当たりの年間小売業商品販売額は大阪府平均に比べると低くなっています。また、年間製造品出荷額等は近年減少傾向にあります。産業の低迷は、地域経済の活性化や雇用の場の確保とともに、税収への影響も懸念されます。

## 4. 公共交通

### 1) 公共交通網

市内の鉄道は、南海本線とJR 阪和線、水間鉄道があります。

バスは、南海貝塚駅東口から二色の浜産業団地や臨海部を結ぶ水間鉄道バス（コスモスライナー）と、は～もに～ばすが運行されています。コスモスライナーの運行本数は 30 本/日を超えていますが、は～もに～ばすの運行本数は 9 本/日以下となっています。

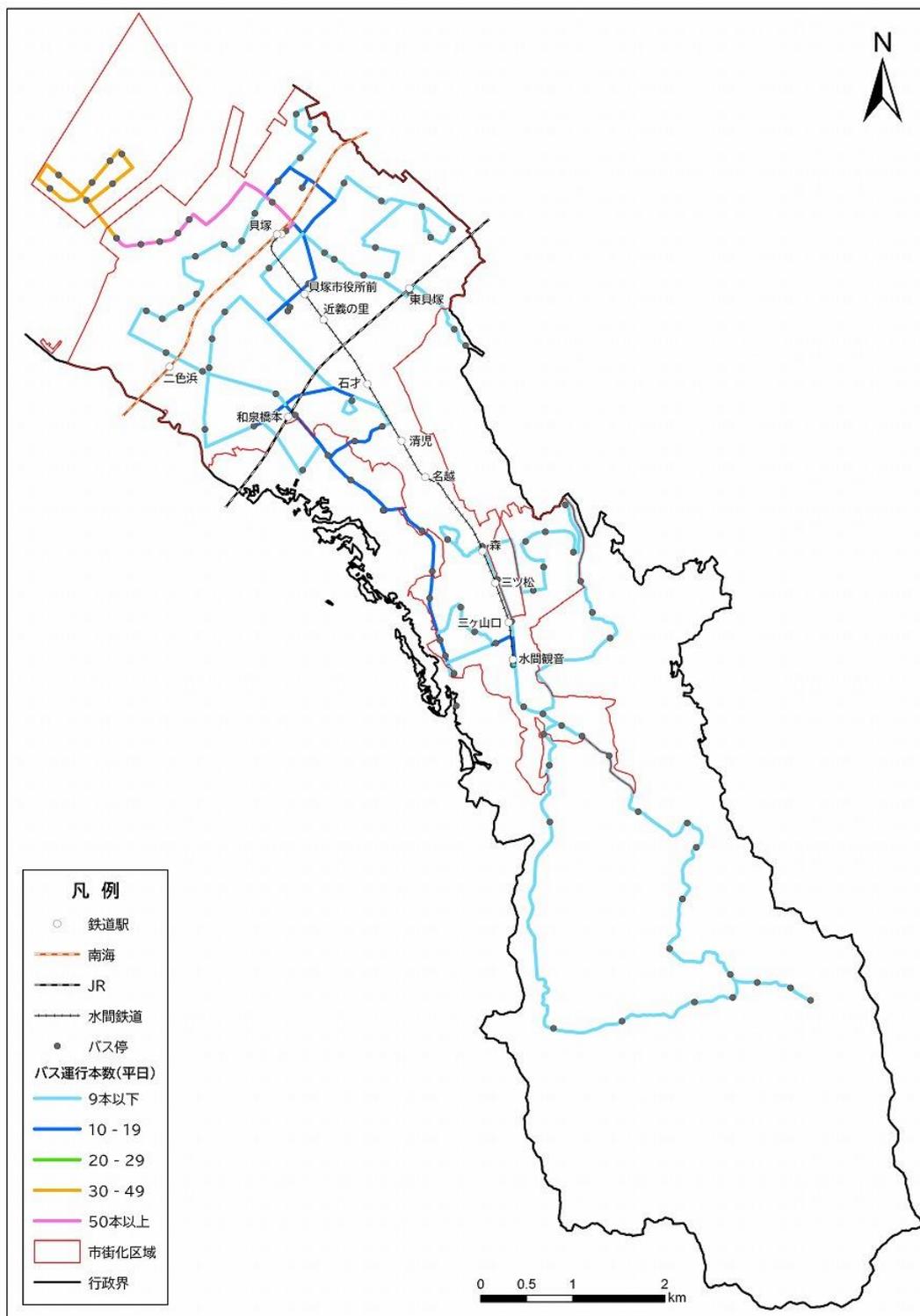


図 公共交通図

資料：国土数値情報

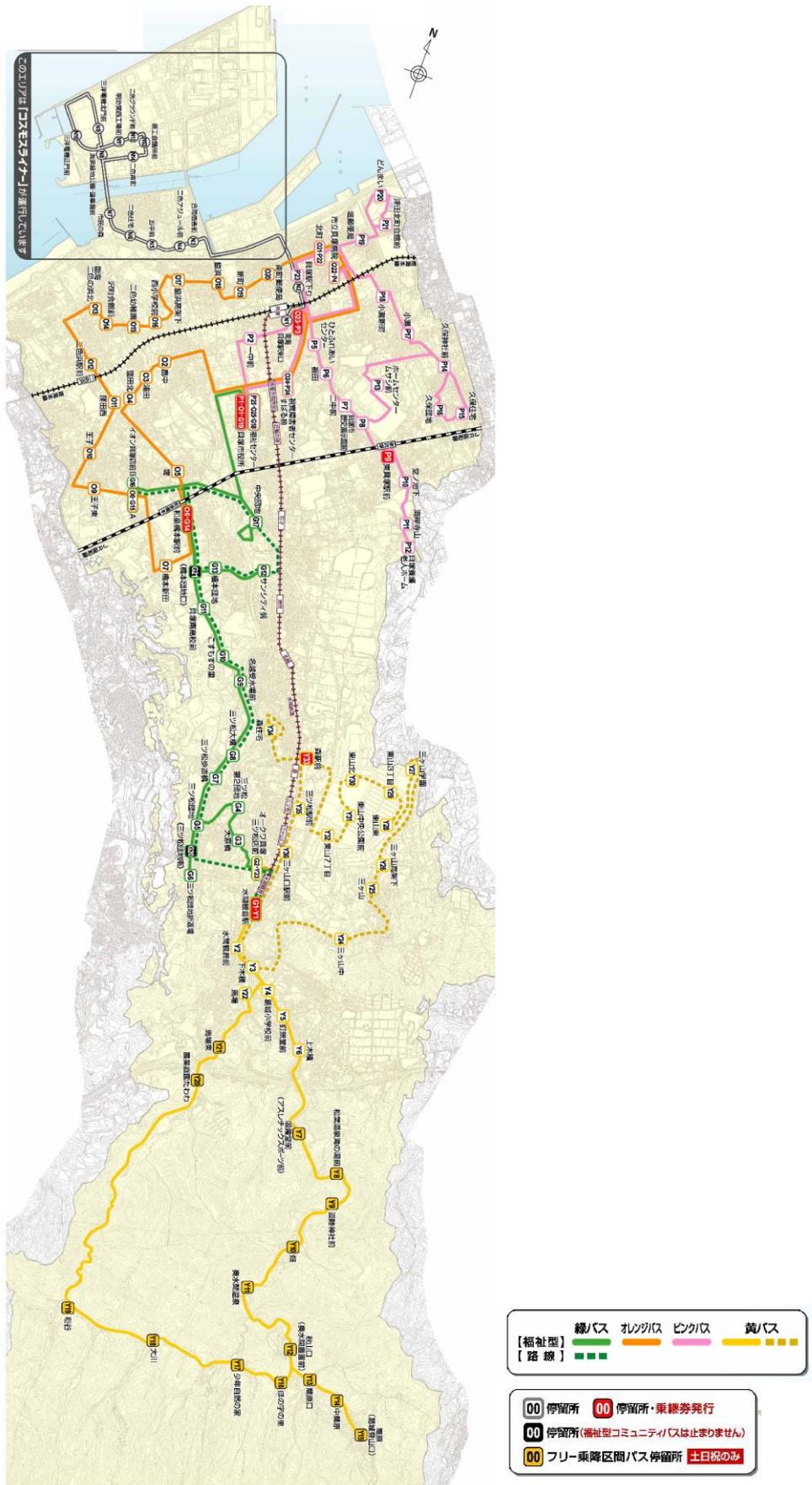


図 バスルートマップ

資料：水間鉄道ホームページより

## 2) 公共交通人口カバー率

公共交通徒歩圏に居住する市民の割合は、令和 27（2045）年においても、高水準を維持することが予測されますが、全市人口と同様に徒歩圏人口は約 20,000 人程度減少することが予想されます。

表 公共交通徒歩圏人口の変化

|                | 2015 年   | 2045 年   |
|----------------|----------|----------|
| 全市人口           | 88,694 人 | 67,659 人 |
| 公共交通徒歩圏人口      | 84,606 人 | 64,522 人 |
| 公共交通徒歩圏人口/全市人口 | 95.4%    | 95.4%    |

徒歩圏は、「都市構造の評価に関するハンドブック」に基づき、鉄道駅から半径800m、バス停から半径300mで設定

徒歩圏人口は、地域別の人口動向（P9）より算出

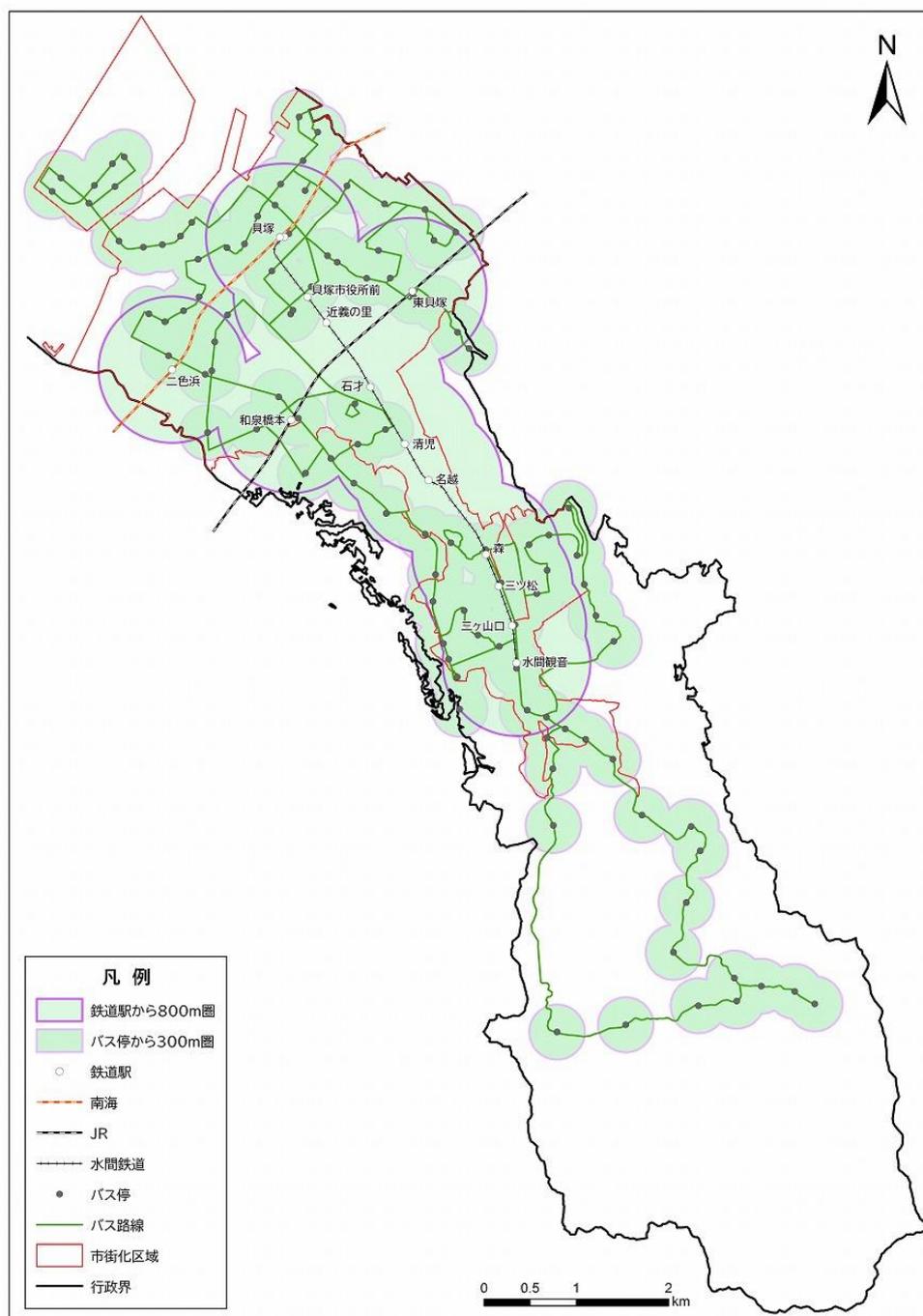


図 公共交通徒歩圏図

### 3) 鉄道利用の状況

新型コロナウイルスによる影響が顕著な令和2(2020)年を除く、平成21(2009)年から令和元(2019)年までの市内主要駅の乗降客数は、南海貝塚駅と水間鉄道貝塚駅で減少、南海二色浜駅とJR東貝塚駅、JR和泉橋本駅は増加しています。

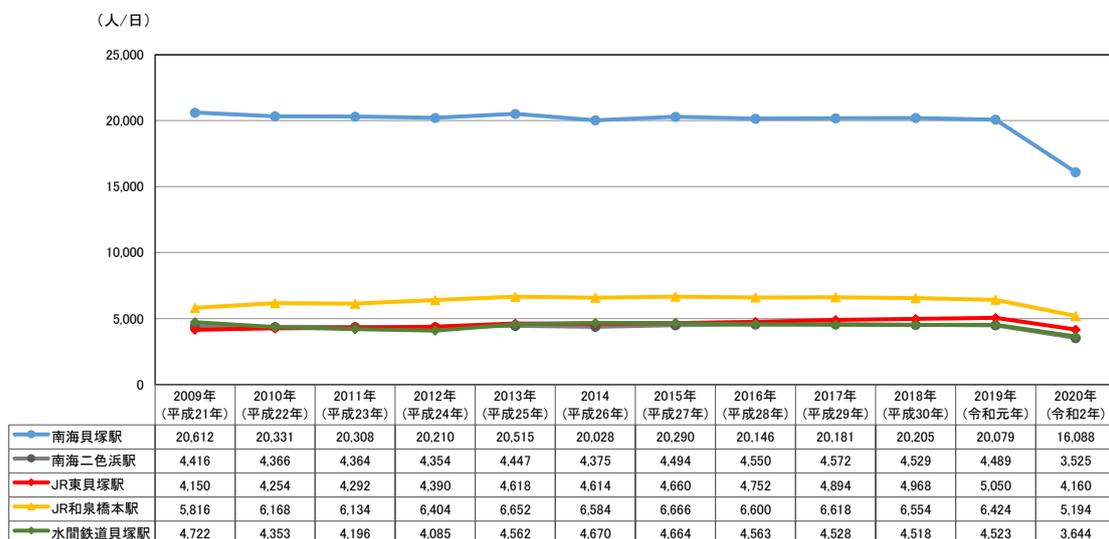


図 鉄道駅、一日平均乗降客数の推移

資料：大阪府統計年鑑

### 4) バス利用の状況

バスの利用状況は、路線バスは減少傾向です。コミュニティバスの利用者数は、平成27(2015)年までは増加傾向にありましたが、その後は減少傾向に転じています。

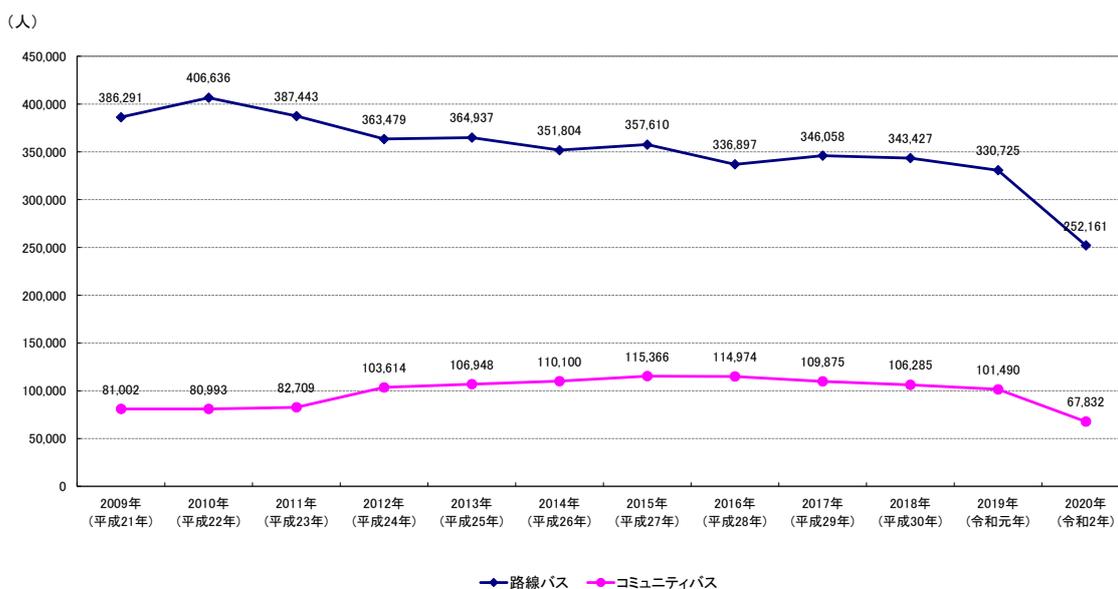


図 路線バス、コミュニティバス年間輸送人員の推移

資料：水間鉄道(株)

## 5) 市民の交通手段

市民アンケート（実施）によると、買い物の交通手段は、日用品、日用品以外ともに、自動車利用が最も多く、7割前後を占めています。自動車以外では、自転車や徒歩利用が一定数みられますが、公共交通の利用者は少なく、1割未満となっています。

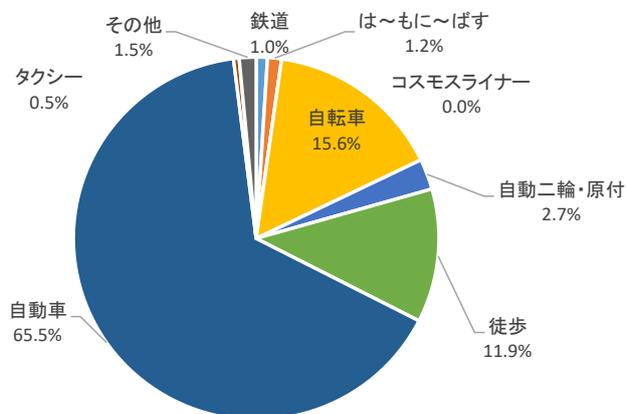


図 買い物の交通手段（日用品）

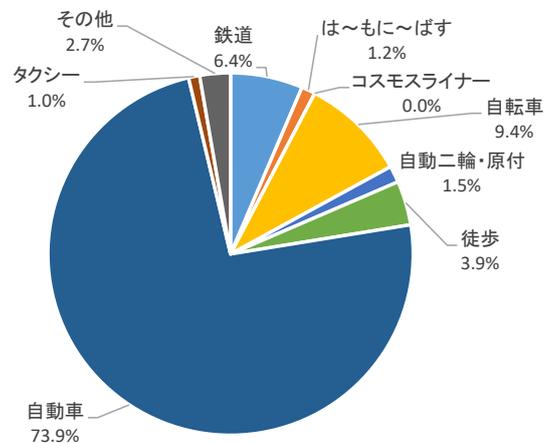


図 買い物の交通手段（日用品以外）

### 公共交通に関する現況特性と問題点

現状では、市内のほとんどの地域が鉄道やバスの徒歩圏に含まれているものの、将来人口の減少に伴い徒歩圏人口も大きく減少することが見込まれます。

市民の買い物時において公共交通を利用する人は少なく、さらに、新型コロナウイルスによる影響もあり、公共交通をめぐる環境が一段と厳しさを増すことが懸念されます。

## 5. 都市機能

### 1) 商業施設分布

商業施設の徒歩圏に居住する住民の割合は令和 27（2045）年においても、高水準を維持することが予測されますが、全市人口と同様に徒歩圏人口は約 20,000 人程度減少することが予想されます。

表 商業施設の徒歩圏人口の変化

|              | 2015 年   | 2045 年   |
|--------------|----------|----------|
| 全市人口         | 88,694 人 | 67,659 人 |
| 商業徒歩圏人口      | 86,676 人 | 66,143 人 |
| 商業徒歩圏人口/全市人口 | 97.7%    | 97.8%    |

スーパー、コンビニ、ドラッグストアを対象とし、徒歩圏は半径800mで設定  
徒歩圏人口は、地域別の人口動向（P9）より算出

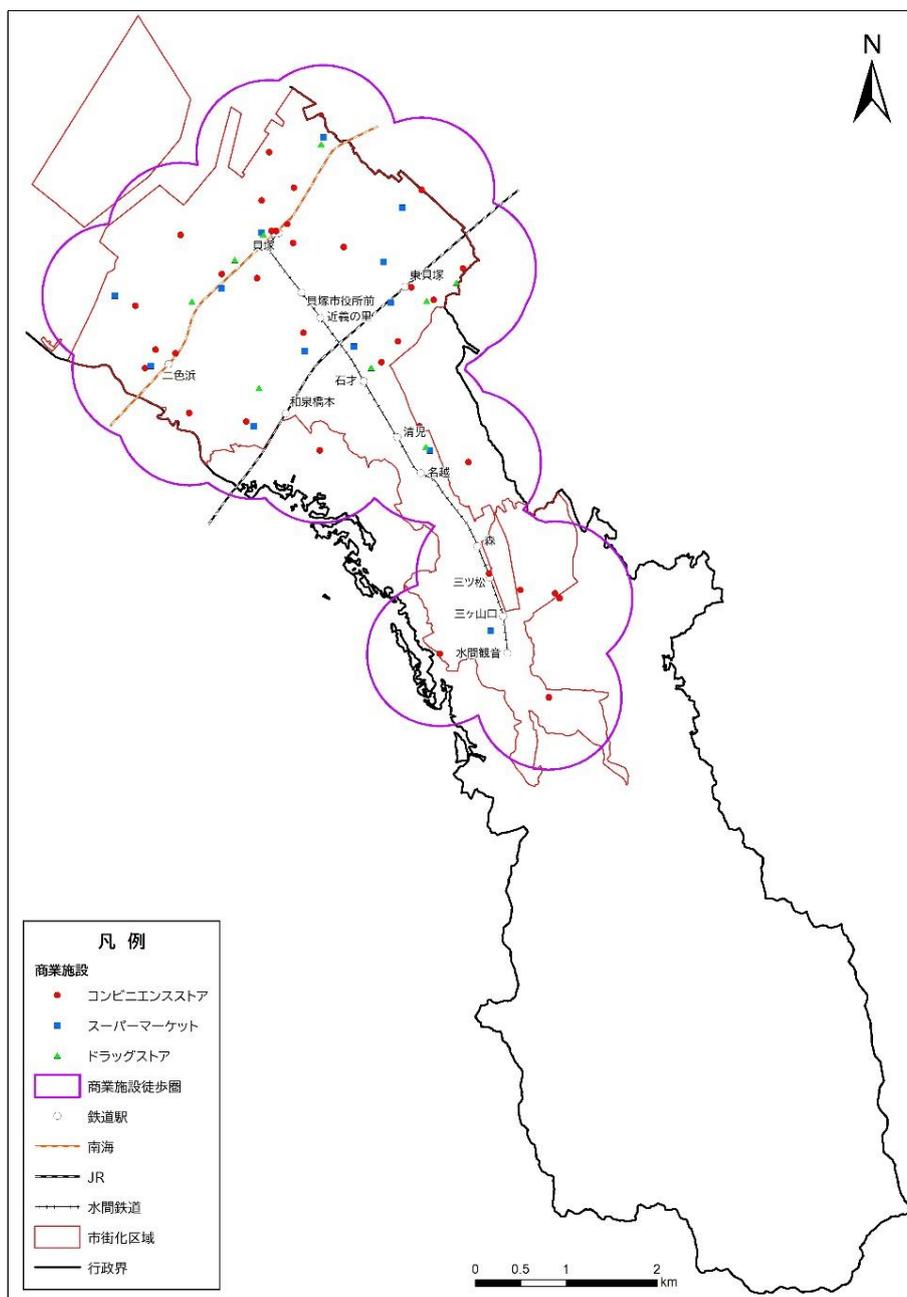


図 商業施設徒歩圏図

資料：iタウンページ

## 2) 医療施設分布

医療施設からの徒歩圏内に居住する住民の割合は、令和 27（2045）年においても、概ね 90%程度  
の水準を保つことが予測されますが、全市人口と同様に徒歩圏人口は約 20,000 人程度減少することが予  
想されます。

表 医療施設の徒歩圏人口の変化

|              | 2015 年   | 2045 年   |
|--------------|----------|----------|
| 全市人口         | 88,694 人 | 67,659 人 |
| 医療徒歩圏人口      | 79,892 人 | 60,338 人 |
| 医療徒歩圏人口/全市人口 | 90.1%    | 89.2%    |

内科、外科、整形外科を対象とし、徒歩圏は半径800mで設定  
徒歩圏人口は、地域別の人口動向（P9）より算出

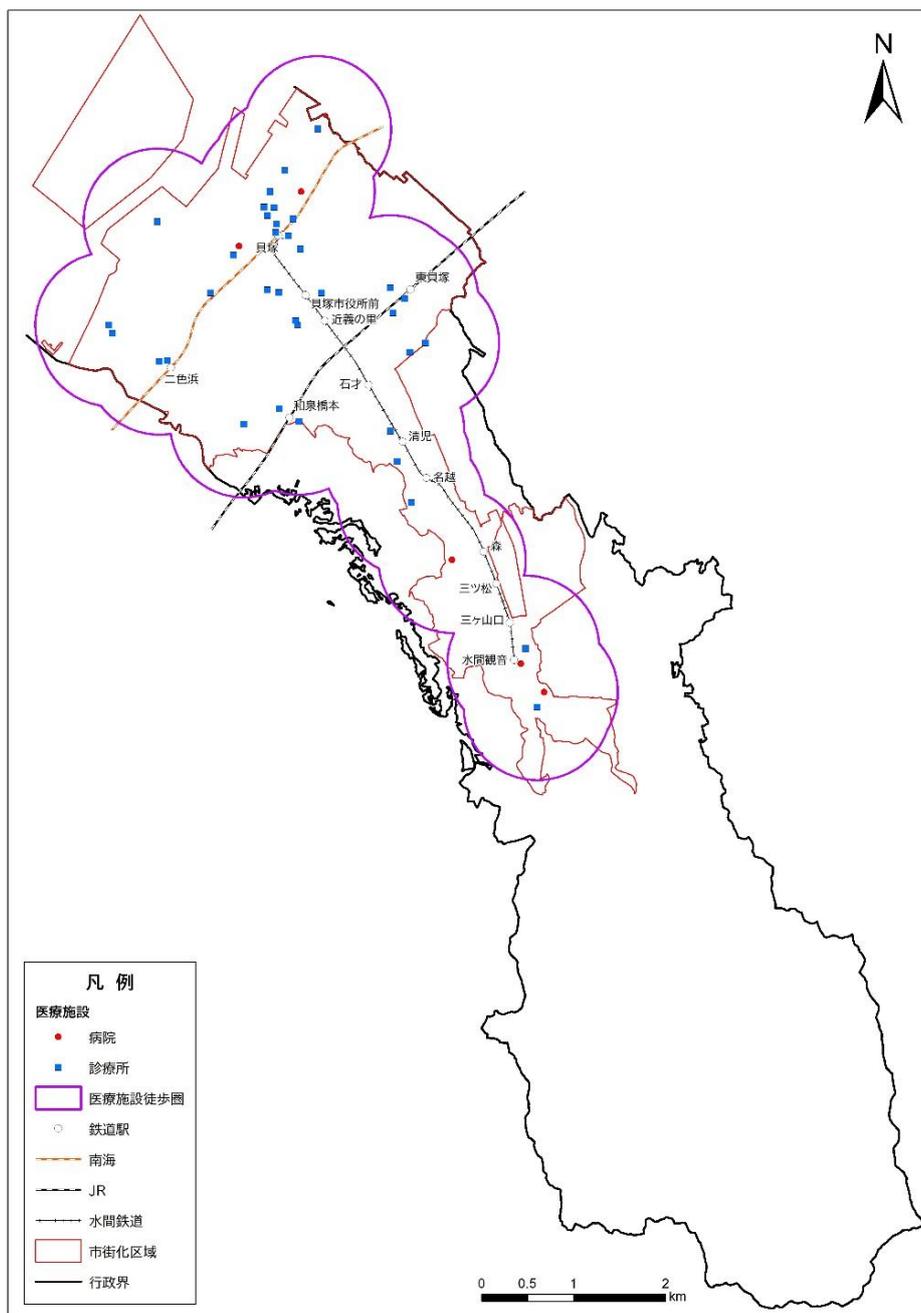


図 医療施設徒歩圏図

資料：大阪府医療機関情報システム

### 3) 高齢者福祉施設分布

高齢者福祉施設からの徒歩圏内に居住する高齢者は、全市高齢者人口と同様に、平成 27 (2015) 年から令和 27 (2045) 年にかけて 2,000 人以上増加することが予想されます。

表 高齢者福祉施設徒歩圏人口の変化

|                  | 2015 年   | 2045 年   |
|------------------|----------|----------|
| 全市高齢者人口          | 21,996 人 | 24,718 人 |
| 高齢者福祉施設徒歩圏人口     | 18,053 人 | 20,249 人 |
| 徒歩圏高齢者人口/全市高齢者人口 | 82.1%    | 81.9%    |

人口は65歳以上人口、徒歩圏は半径500mで設定  
徒歩圏人口は、地域別の人口動向（P9）より算出

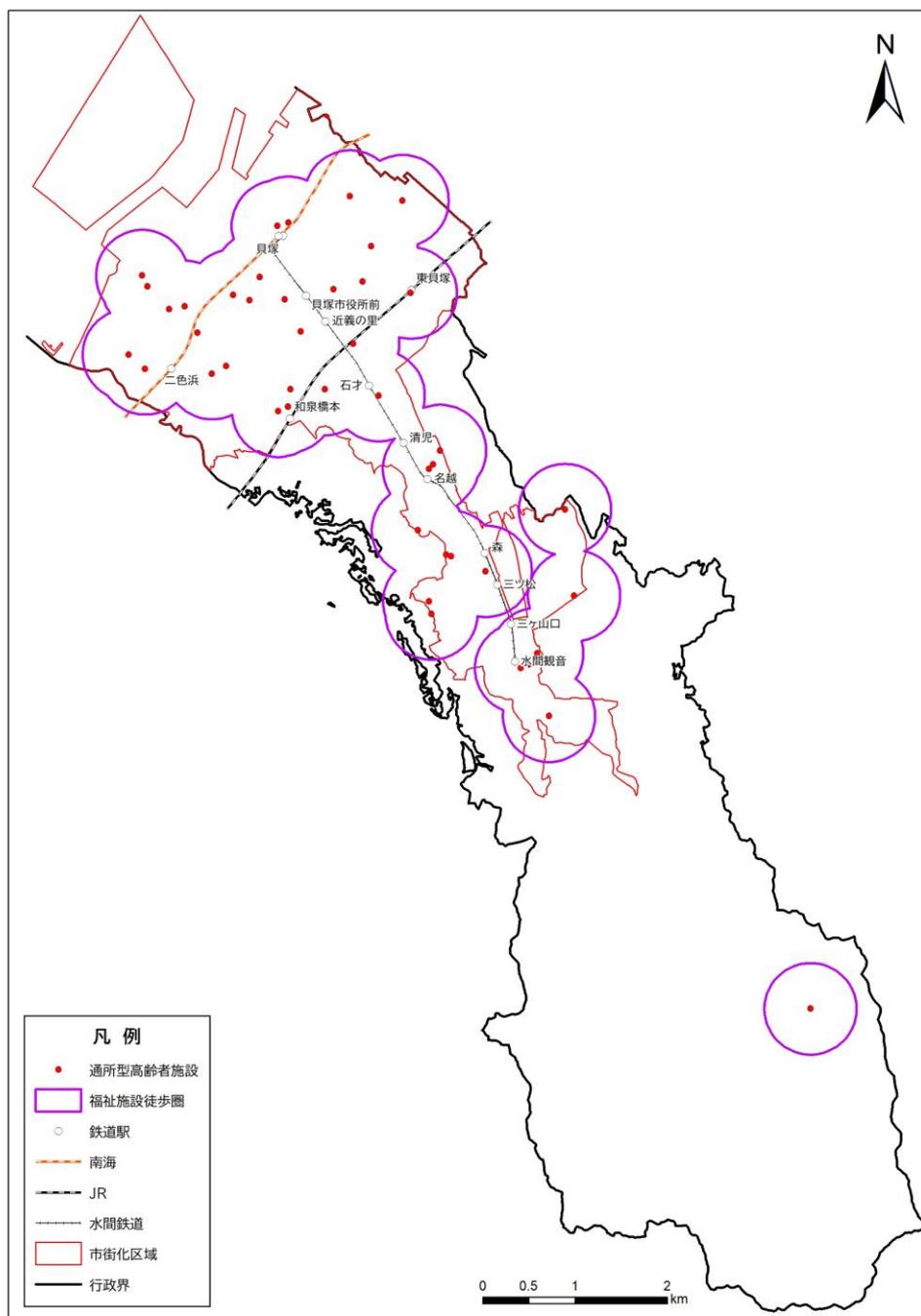


図 高齢者福祉施設分布図

資料：介護サービス情報公表システム（厚労省）

#### 4) 子育て支援施設分布

子育て支援施設からの徒歩圏に居住する子どもの人口は、全市 0～4 歳人口と同様に、令和 27 (2045) 年には平成 27 (2015) 年の 3 分の 2 程度にまで減少することが予想されます。

表 子育て支援施設の徒歩圏人口の変化

|                               | 2015 年  | 2045 年  |
|-------------------------------|---------|---------|
| 全市 0～4 歳人口                    | 3,732 人 | 2,421 人 |
| 子育て支援施設徒歩圏 0～4 歳人口            | 3,513 人 | 2,306 人 |
| 子育て支援施設徒歩圏 0～4 歳人口/全市 0～4 歳人口 | 94.1%   | 95.2%   |

人口は0～4歳人口、徒歩圏は半径800mで設定  
徒歩圏人口は、地域別の人口動向（P9）より算出

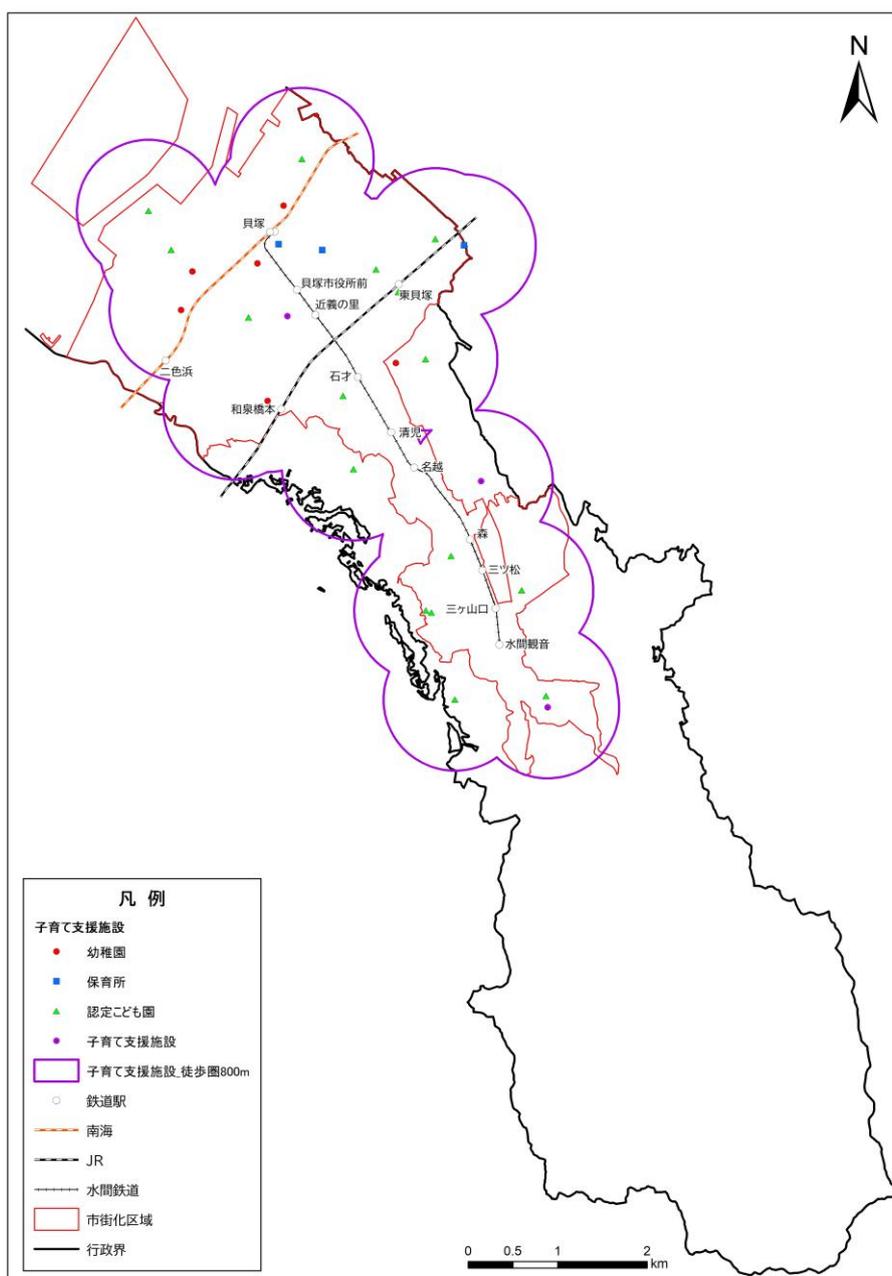


図 子育て支援施設分布図

資料：貝塚市資料

### 5) その他公共施設分布

行政・公益サービス施設は貝塚市役所前に集中しており、文化・スポーツ施設と学校施設は各地に点在しています。

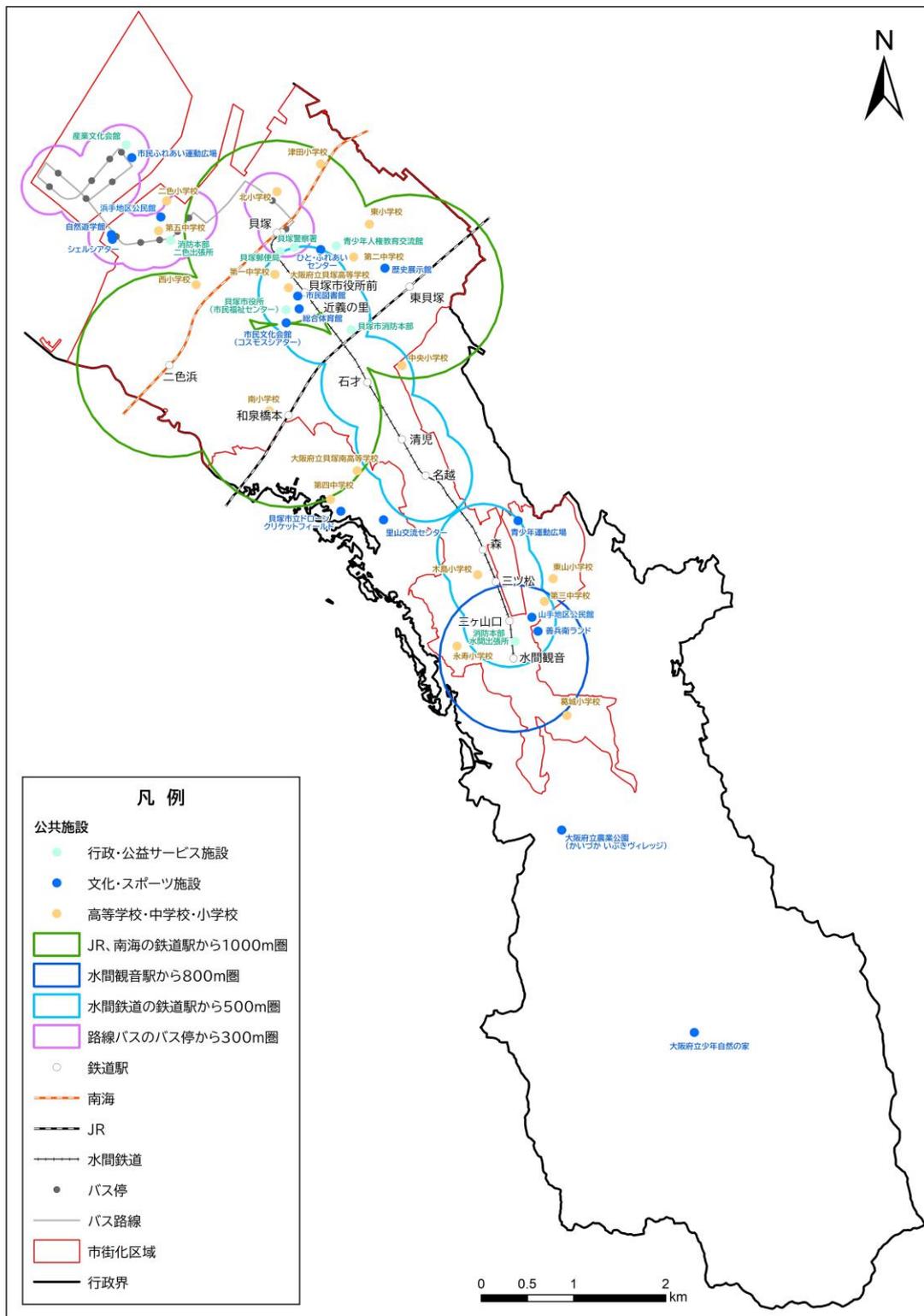


図 その他公共施設分布図

資料：貝塚市公共施設等総合管理計画より抜粋

### 都市機能に関する現況特性と問題点

生活に必要な都市機能の徒歩圏人口カバー率は、商業施設や医療施設、子育て支援施設等において、高いカバー率となっているものの、将来人口の減少に伴い 徒歩圏人口も大きく減少することが予想されます。

これらの施設は民間施設も多いため、人口の減少や人口密度の低下により、経営環境の悪化による施設の撤退やサービスの低下などが懸念されます。

高齢者福祉施設は、高齢者人口の増加に伴い徒歩圏人口の増加が見込まれることから、施設不足が懸念されます。

## 6. 自然災害

### 1) 土砂災害

市南部の山間部には、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域、及び急傾斜地崩壊危険区域に指定されている地域が分布しています。

市街化区域内では、水鉄名越駅から水鉄水間観音駅の西側を流れる近木川周辺に指定されています。

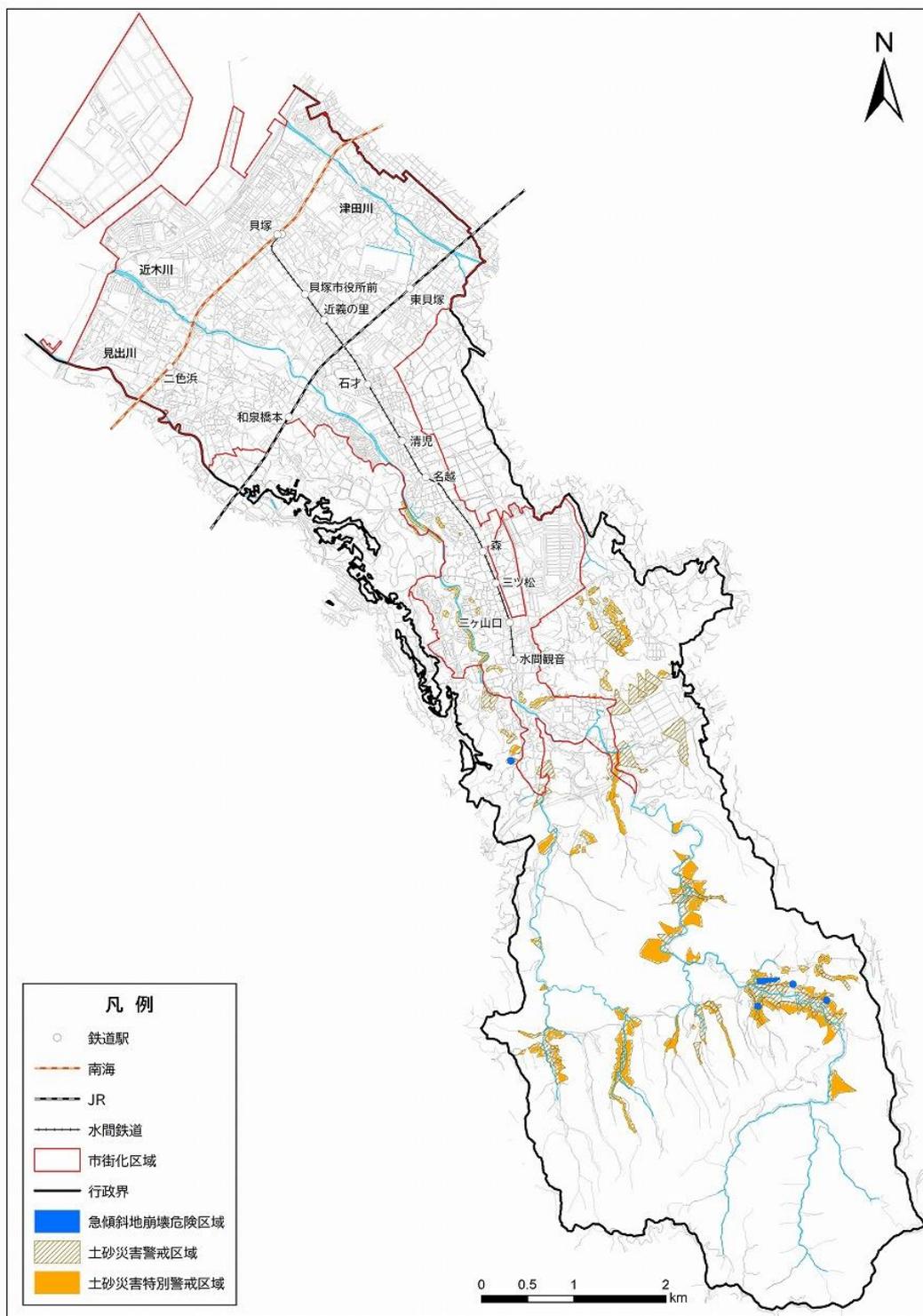


図 災害ハザード（土砂災害）

資料：国土数値情報

## 2) 大規模盛土造成地

大規模盛土造成地は、近木川の中流部付近に多く点在しています。

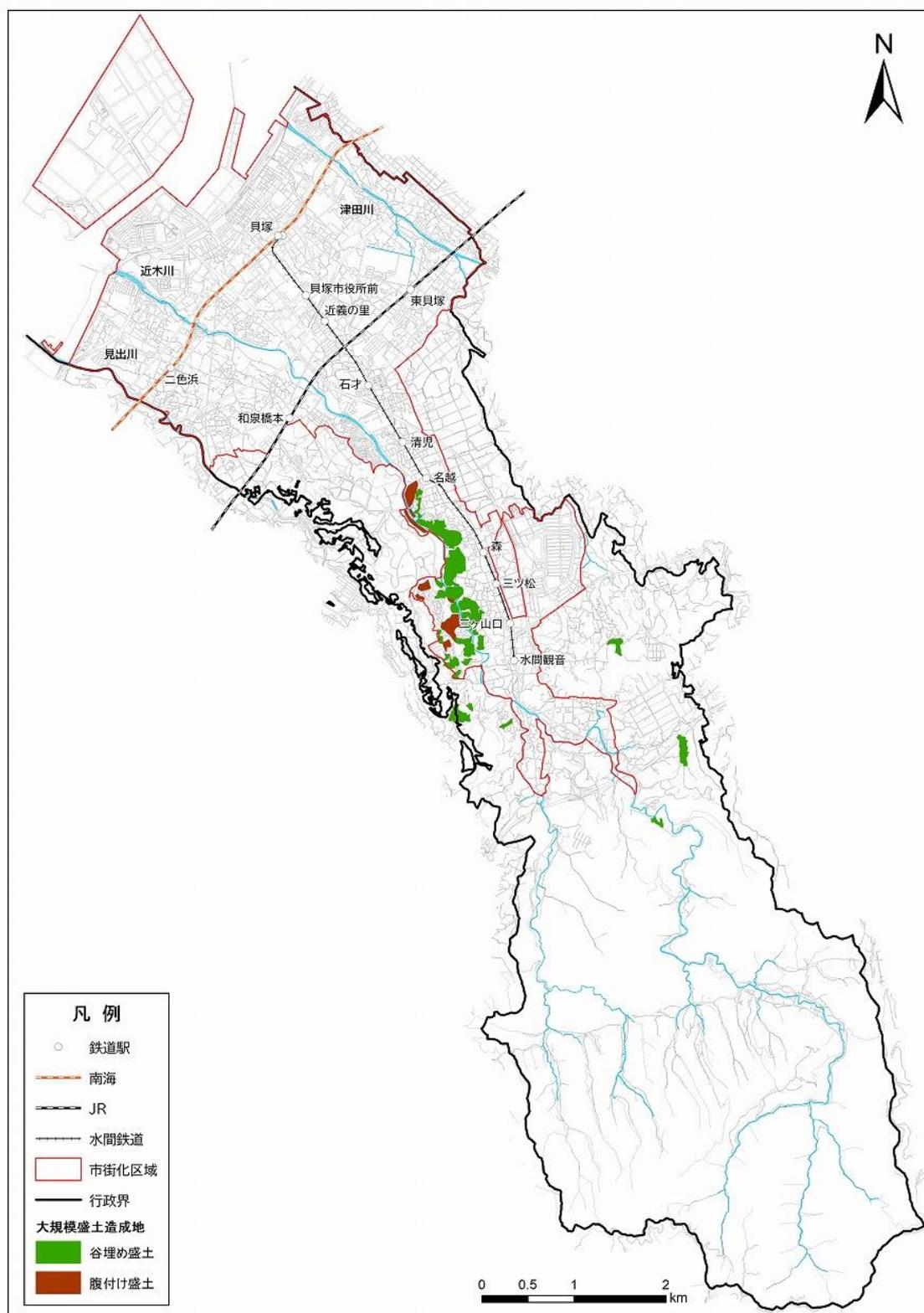


図 大規模盛土造成地

資料：大阪府

### 3) 洪水

計画規模における浸水想定区域は、市内を流れる3河川のうち、津田川と近木川に指定されています。

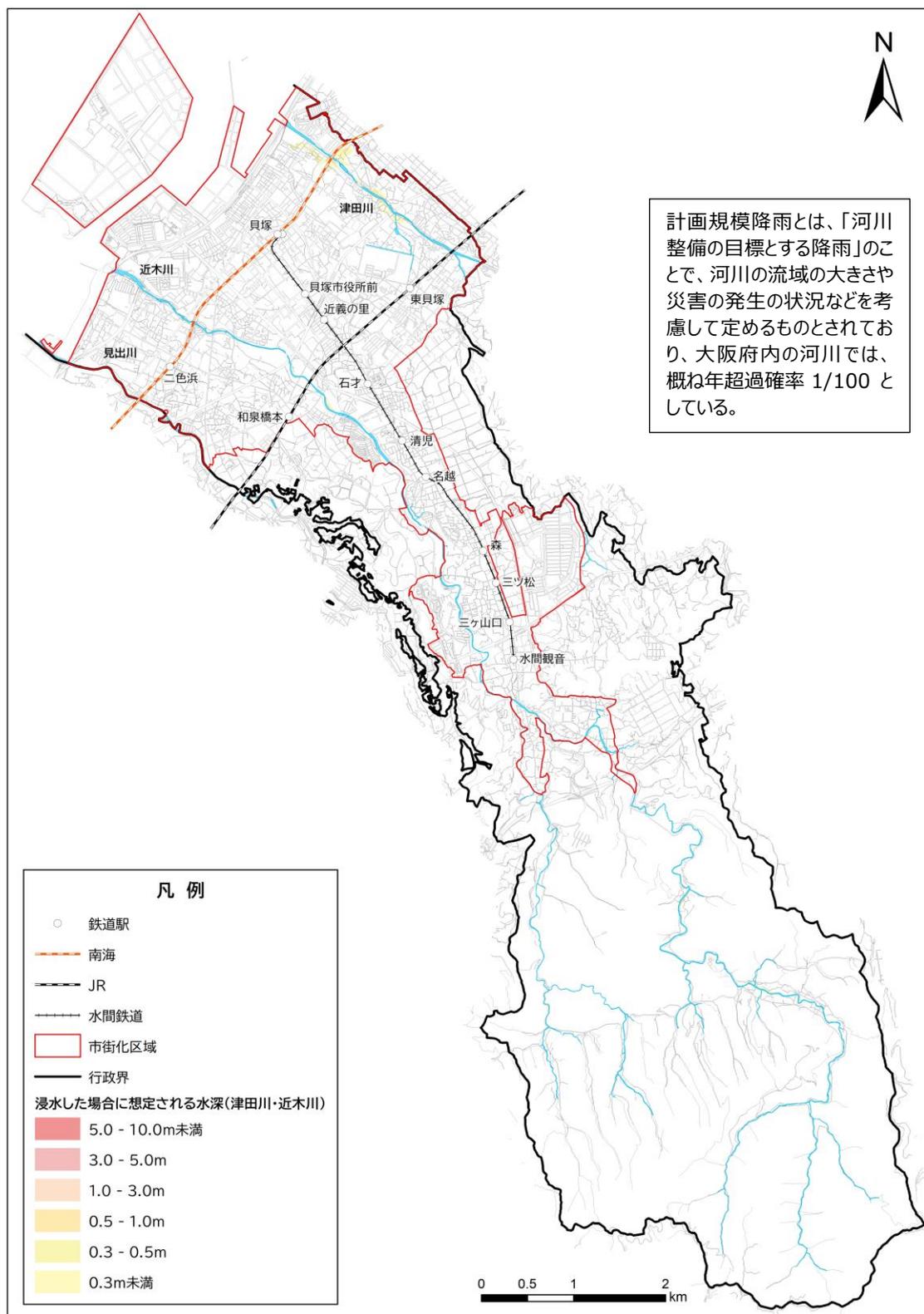


図 浸水想定区域図(計画規模の浸水深)

資料：大阪府

想定最大規模降雨における浸水想定区域は、市内を流れる3河川沿い指定されており、河口付近や大阪臨海線沿道で1.0m以上の浸水が想定される区域がみられます。

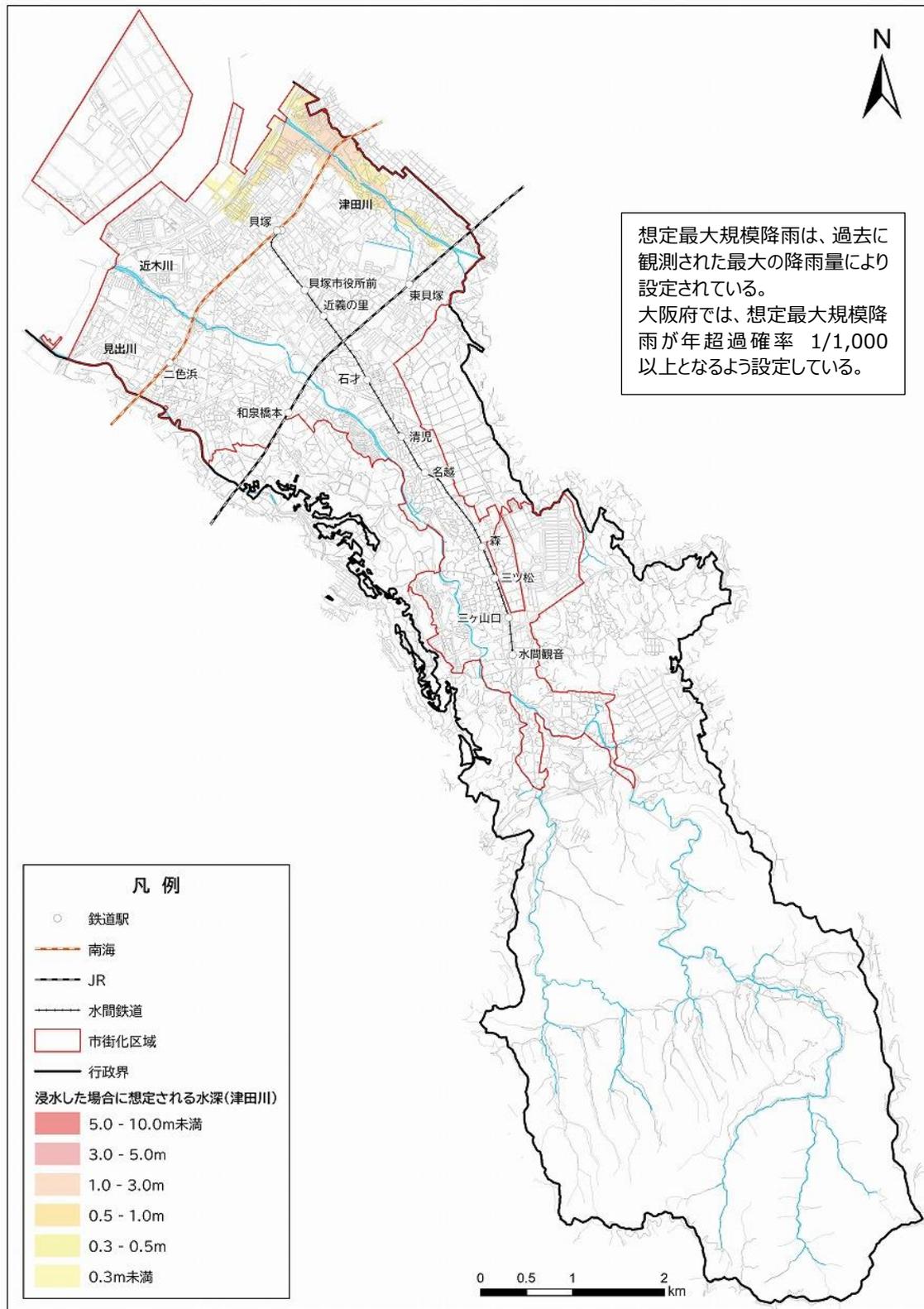


図 津田川水系津田川 浸水想定区域図 (想定最大規模の浸水深)

※想定最大規模降雨における浸水想定区域が一部重複する区域があるため、河川ごとに表示している

資料：大阪府



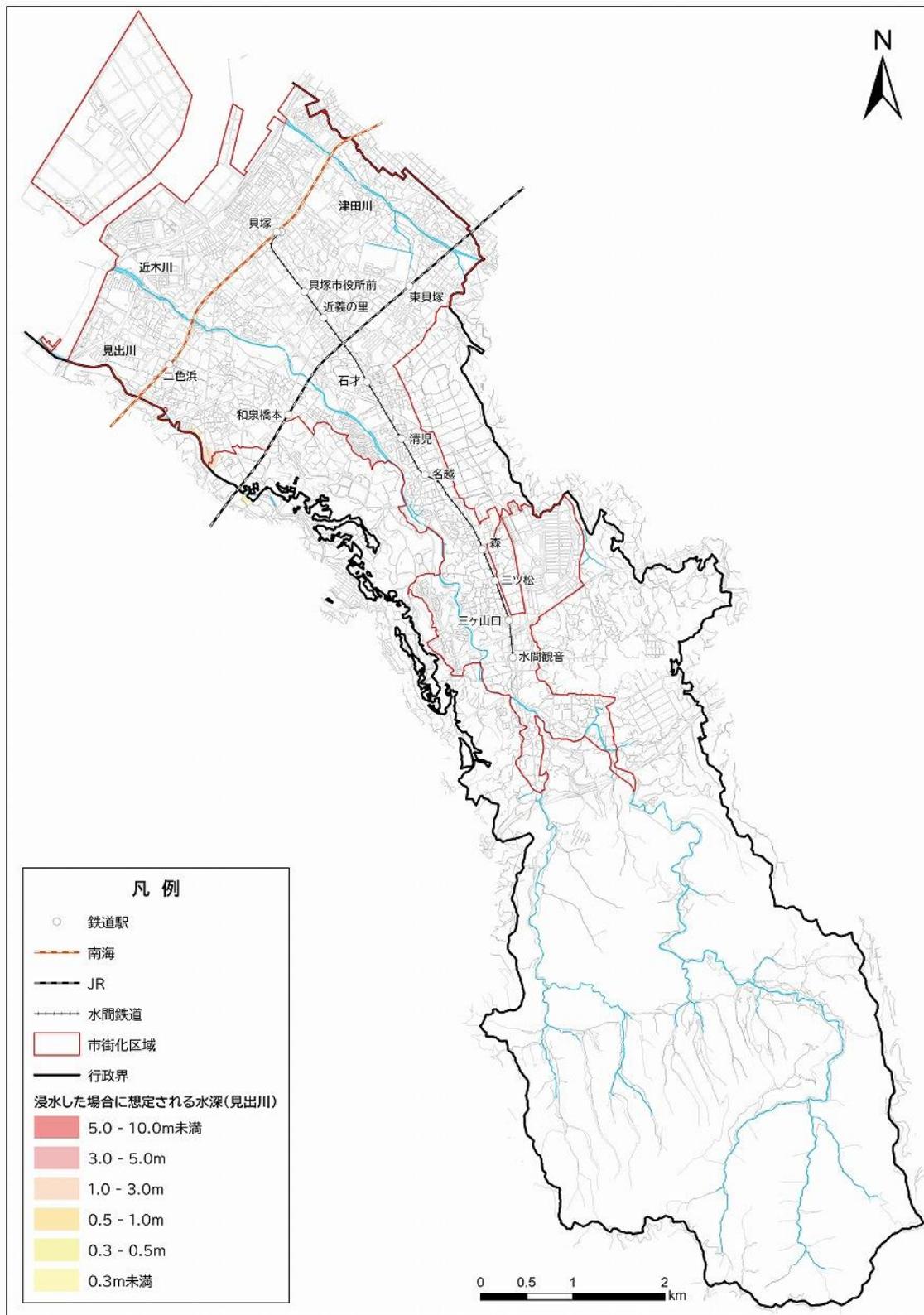


図 見出川水系見出川 浸水想定区域図 (想定最大規模の浸水深)

※想定最大規模降雨における浸水想定区域が一部重複する区域があるため、河川ごとに表示している

資料：大阪府

洪水による浸水継続時間は、多くが12時間未満ですが、津田小学校の北側付近には24時間以上の地域もみられます。

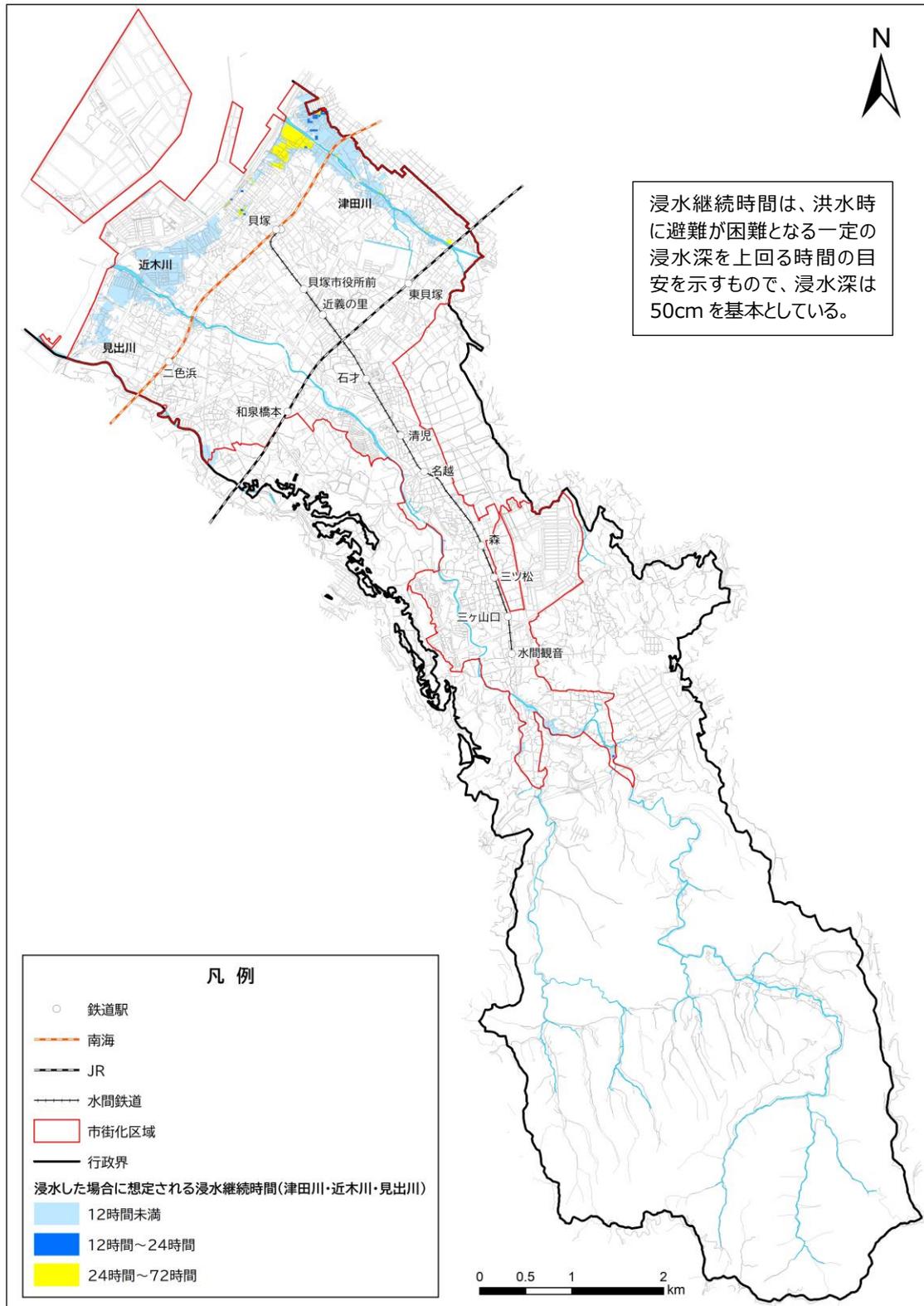


図 浸水想定区域図(浸水継続時間)

資料：大阪府

河岸侵食による家屋倒壊等氾濫想定区域は、市内を流れる 3 河川沿いに設定されており、特に近木川沿いでは帯状に両岸で指定されています。

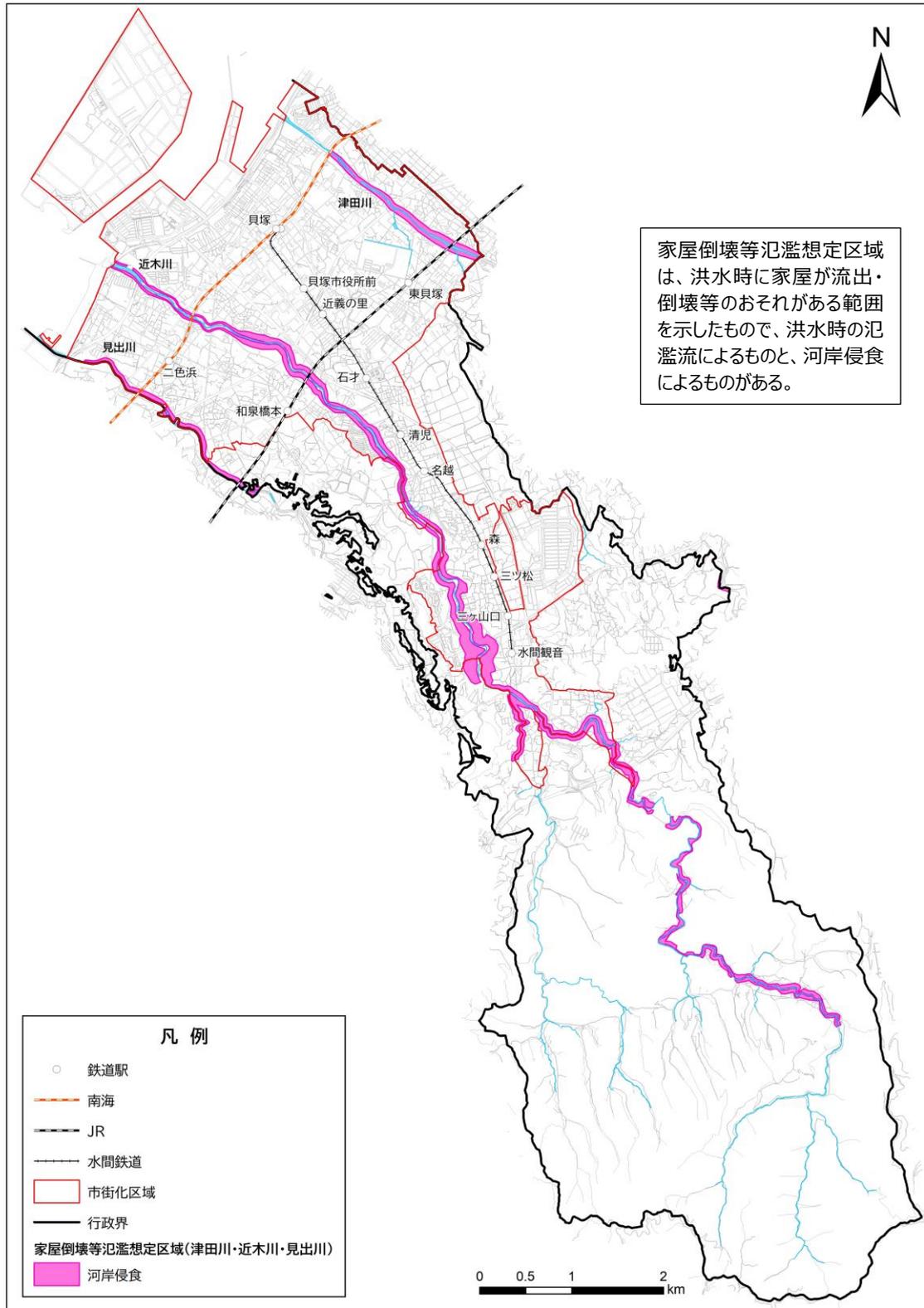


図 浸水想定区域図（家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食））

資料：大阪府

#### 4) 内水氾濫

内水氾濫による浸水想定区域は、市内に広く点在しています。市街化区域内では、浸水深 0.5m 未満の地域が大部分となっています。

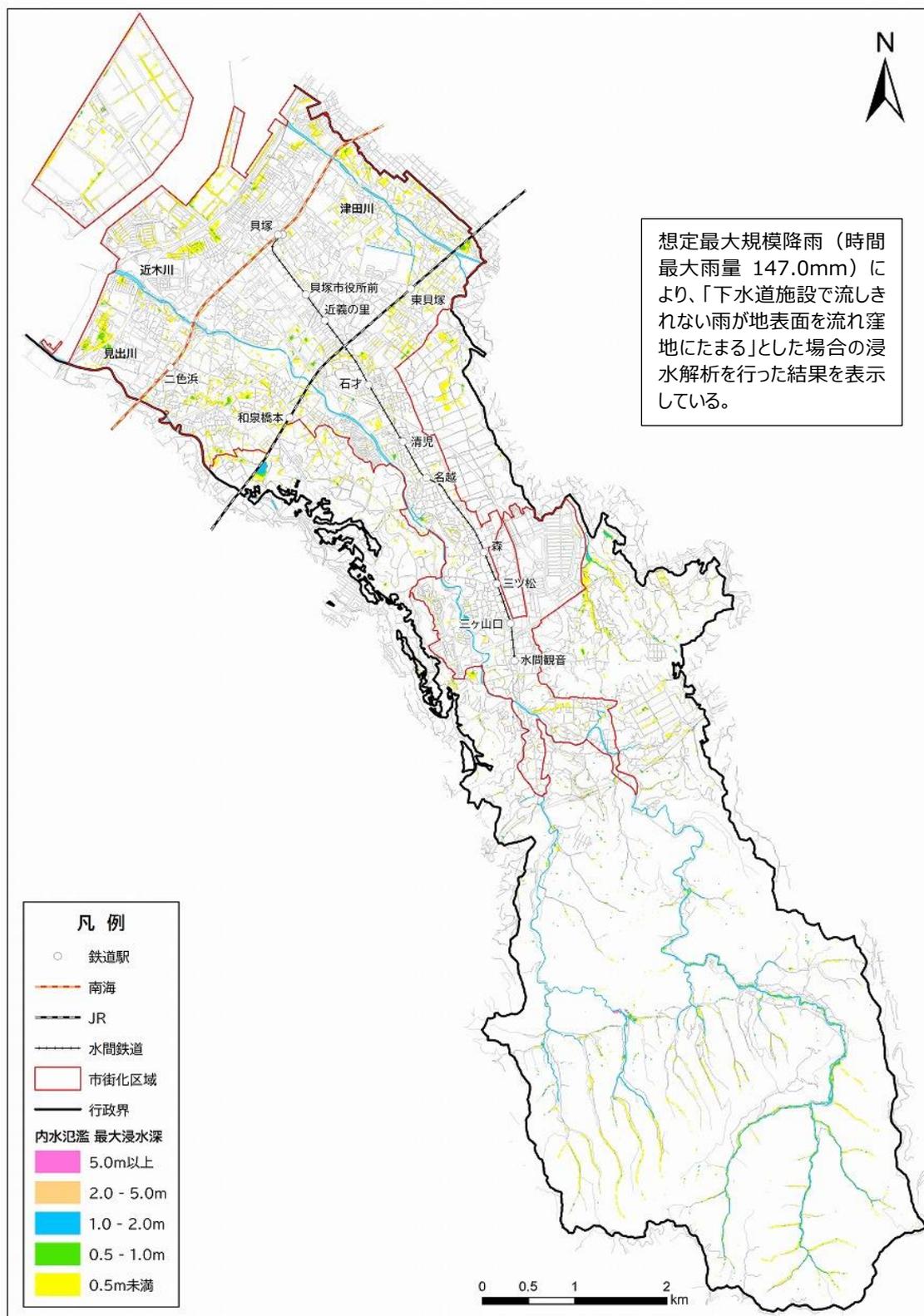


図 内水ハザード

資料：貝塚市

## 5) 高潮

高潮による浸水想定区域は、南海本線より北側の広い範囲で指定されており、一部では 4.0m 以上の浸水が想定される地域もみられます。

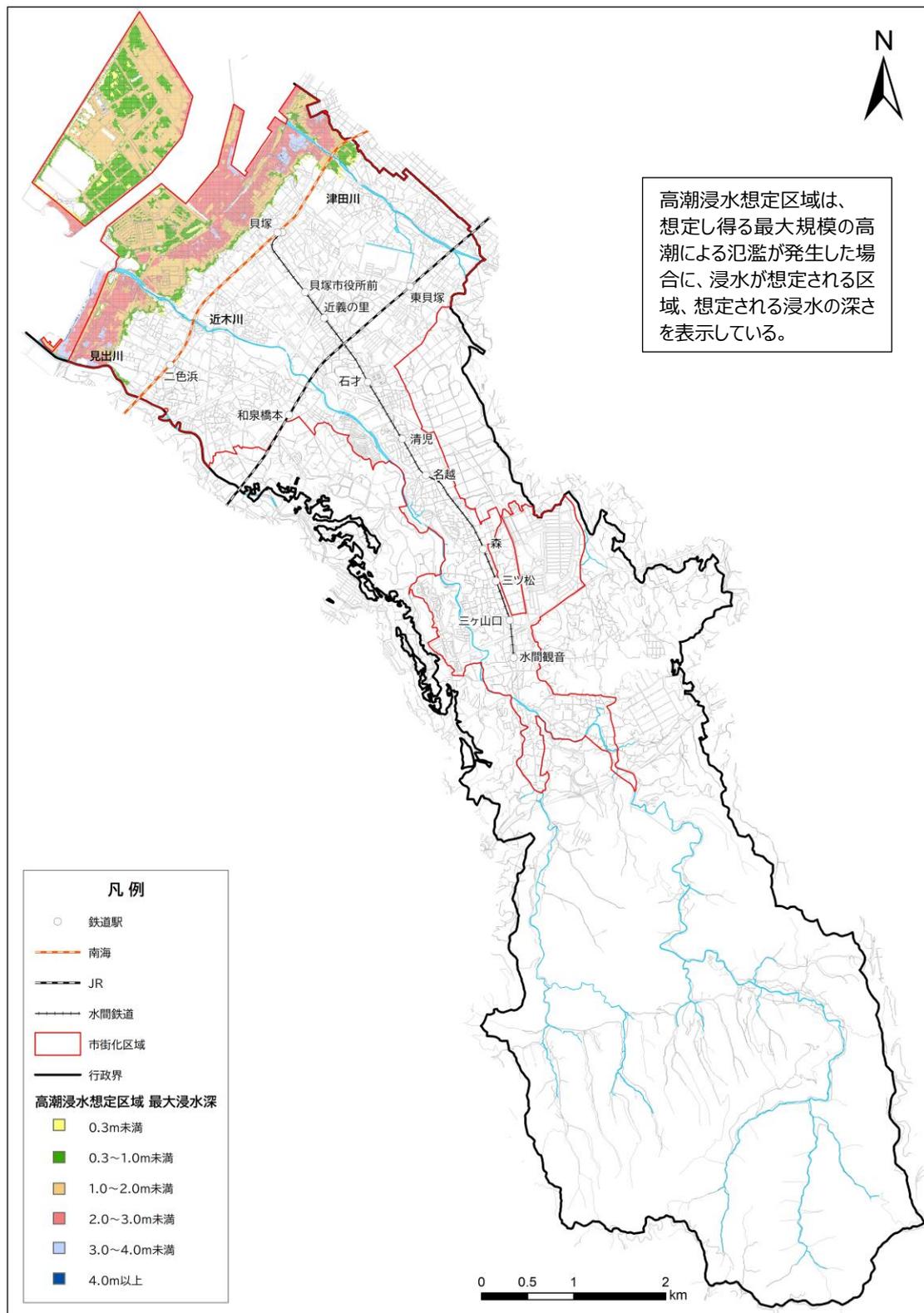


図 浸水想定区域図（最大浸水深）

資料：大阪府

高潮による浸水継続時間は、多くが 12 時間未満ですが、大阪臨海線沿道には 1 週間以上の地域も点在しています。

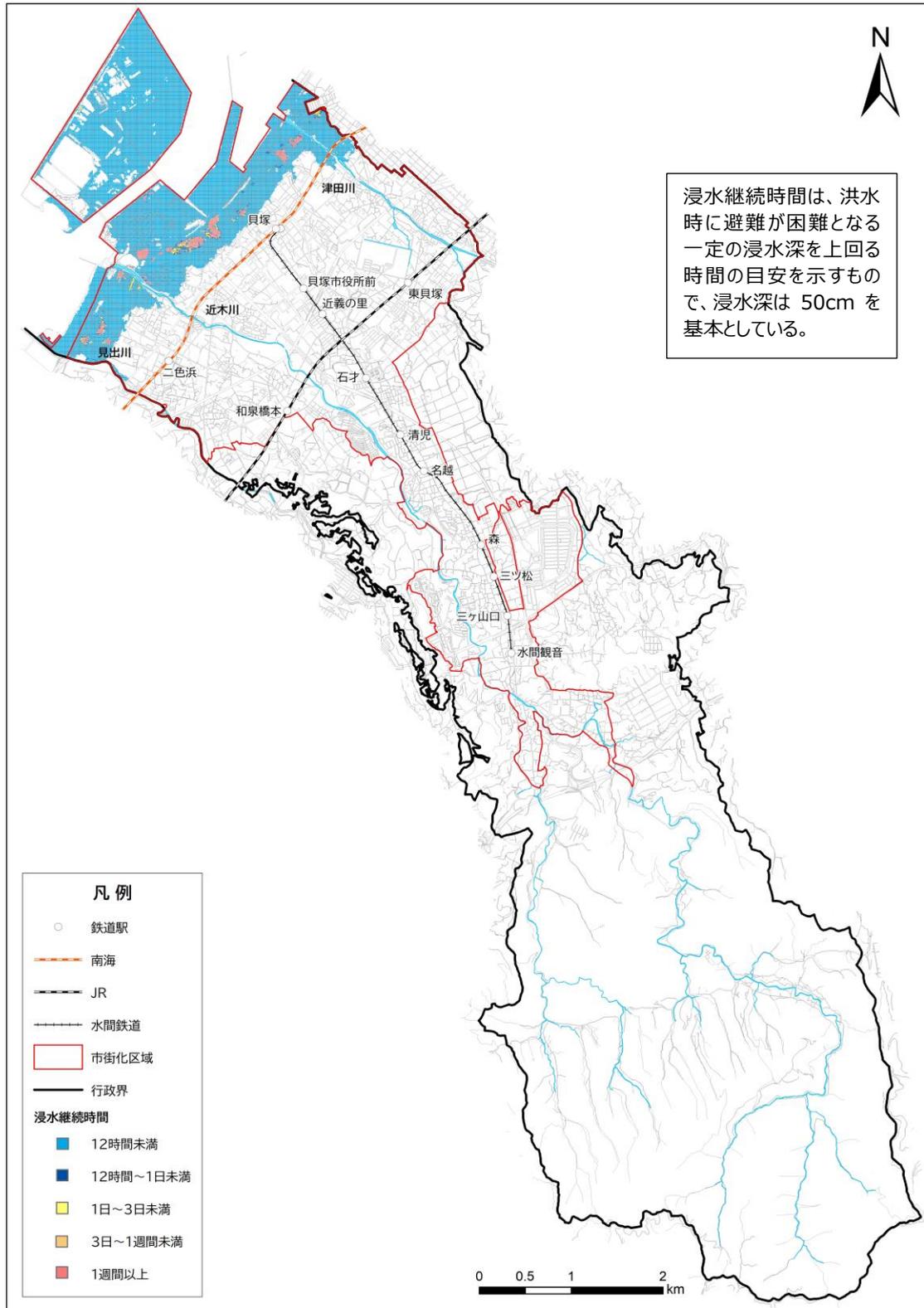


図 浸水想定区域図（浸水継続時間）

資料：大阪府

## 6) 津波

津波による浸水想定区域は、大阪臨海線沿道地域等に設定されており、二色の浜の海浜部の一部で2m以上の区域がみられるものの、ほとんどは浸水深2m未満となっています。

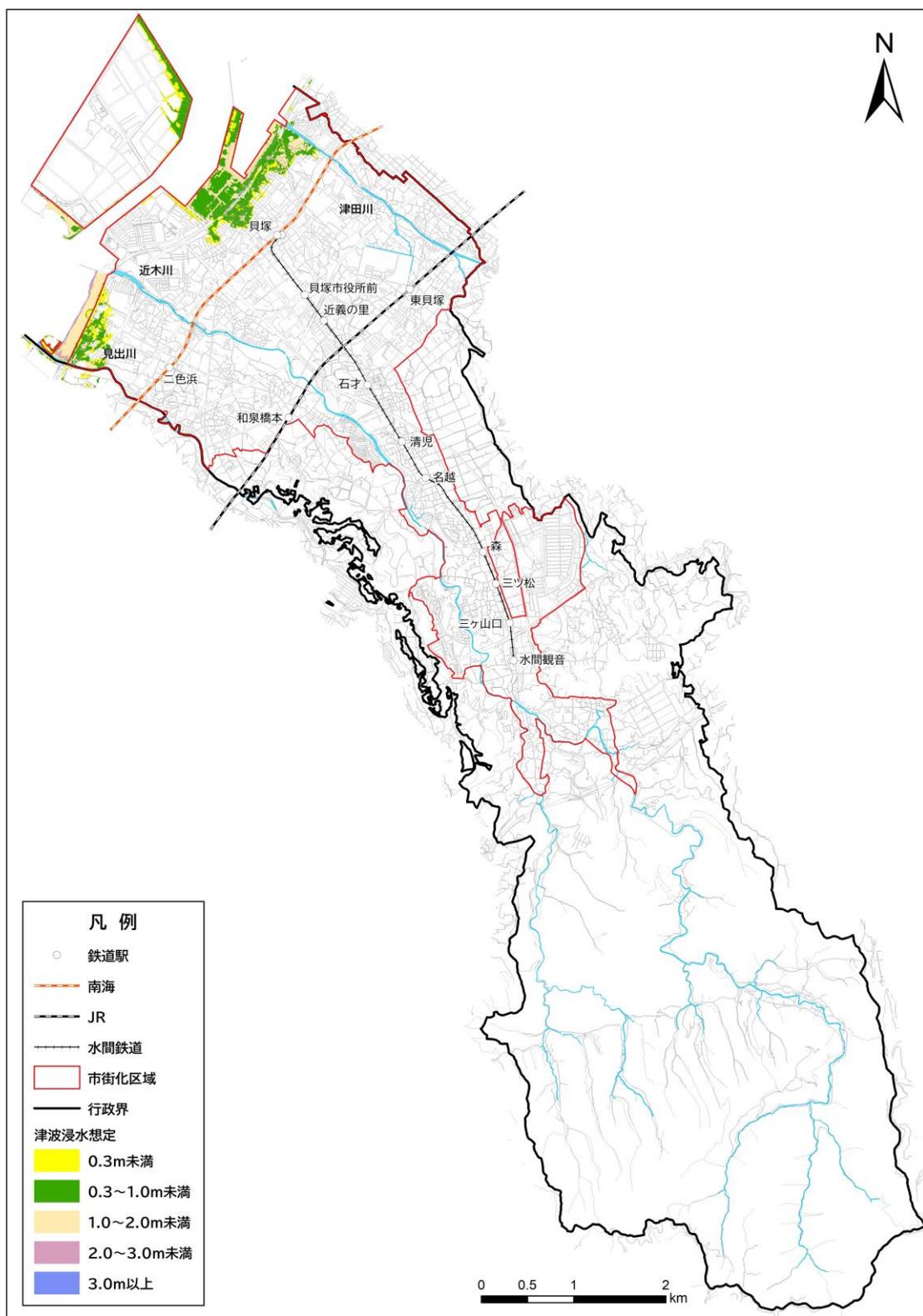


図 津波浸水想定区域図

資料：大阪府

### 災害に関する現況特性と問題点

近年、我が国では毎年のように台風や集中豪雨等による甚大な被害が各地で多発しており、住民が安全に暮らせるまちづくりの実現に向けた備えが必要となっています。

本市は、海岸や河川沿いの地域において、洪水や高潮等による浸水区域が指定されているほか、内陸部の一部では、市街化区域内においても、土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。

## 7. 財政

### 1) 歳入・歳出

歳入に占める自主財源は、令和2（2020）年を除き、概ね横ばいの傾向にあります。

歳出は、扶助費（社会保障関連費）が増加傾向にあります。

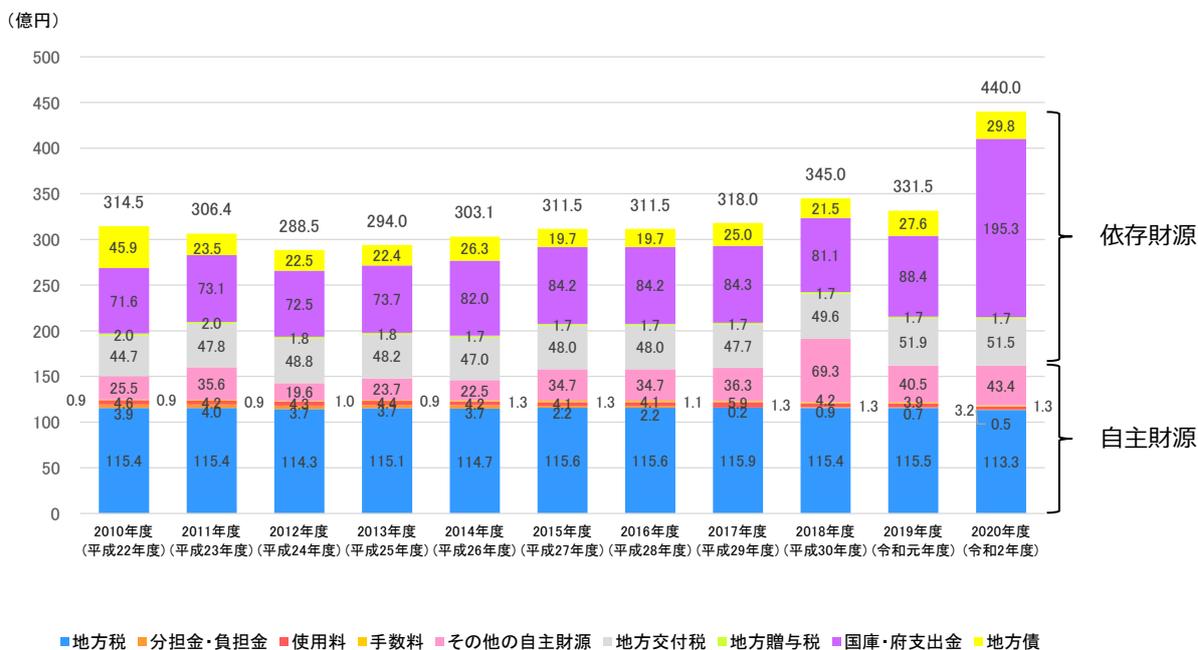


図 歳入の推移

注：その他の自主財源：財産収入、寄附金、繰入金、繰越金、諸収入

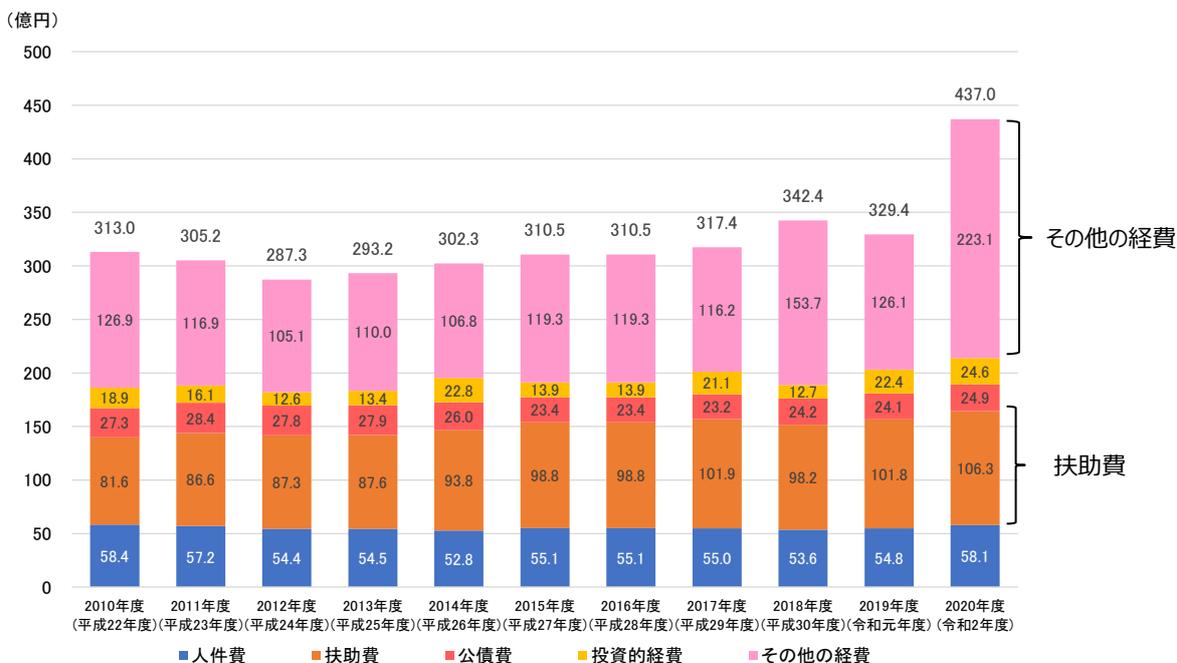


図 歳出の推移

注：その他の経費：物件費、維持補修費、補助費等、繰出金、積立金、投資・出資金・貸付金

資料：歳入・歳出は総務省市町村決算カード

## 2) 公共施設等の更新に伴う将来負担

平成 27 (2015) 年からの今後 25 年間にわたって現在保有する公共施設等を維持するために必要となる更新費用は、約 1,342.8 億円と見込まれます。

1 年あたりの平均額は約 53.7 億円となり、過去 5 年間の公共施設等にかかる投資的経費 (既存更新分+新規整備分) の年平均額 (約 27.8 億円) の約 1.9 倍に相当します。

人口推移をふまえた今後の財政状況を勘案すると、投資的経費の水準を維持または増加させることは現実的ではありません。

そのため、現在保有する公共施設等の全ての維持更新を行うことは、推計上極めて困難な状況にあると言えます。

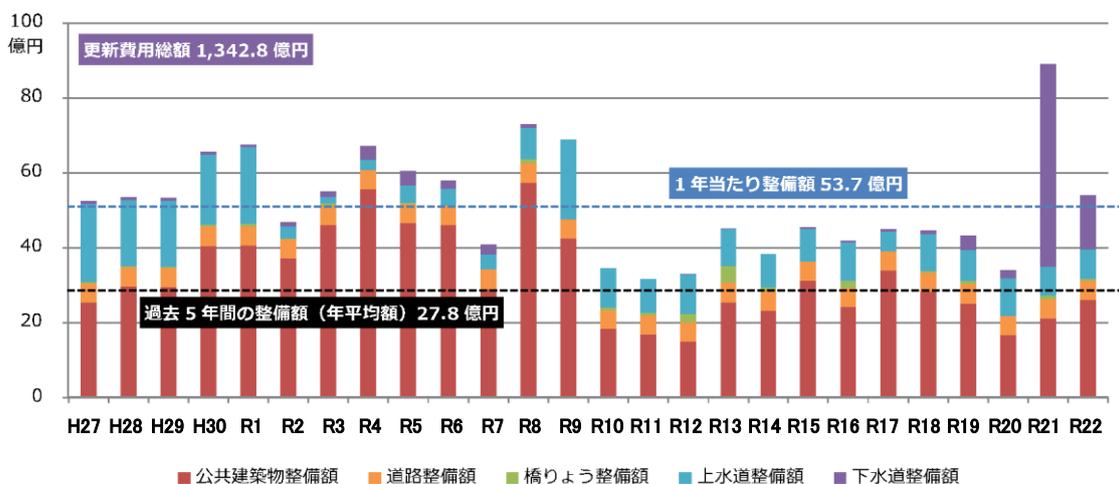


図 公共施設等の将来更新費用の推計

資料：貝塚市公共施設等総合管理計画

## 3) 地価

地価は、平成 27 (2015) 年に DID 地区で上昇したことを除けば減少傾向にあり、令和 2 (2020) 年の地価は、平成 7 (1995) 年と比較すると 4 割程度まで落ち込んでいます。

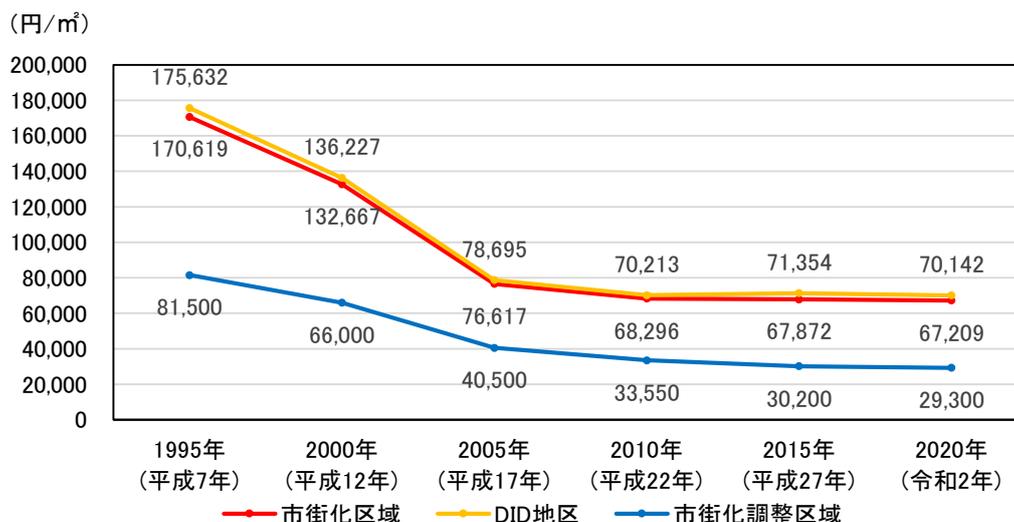


図 市街化区域、DID 地区、市街化調整区域の平均地価の推移

資料：地価公示、地価調査

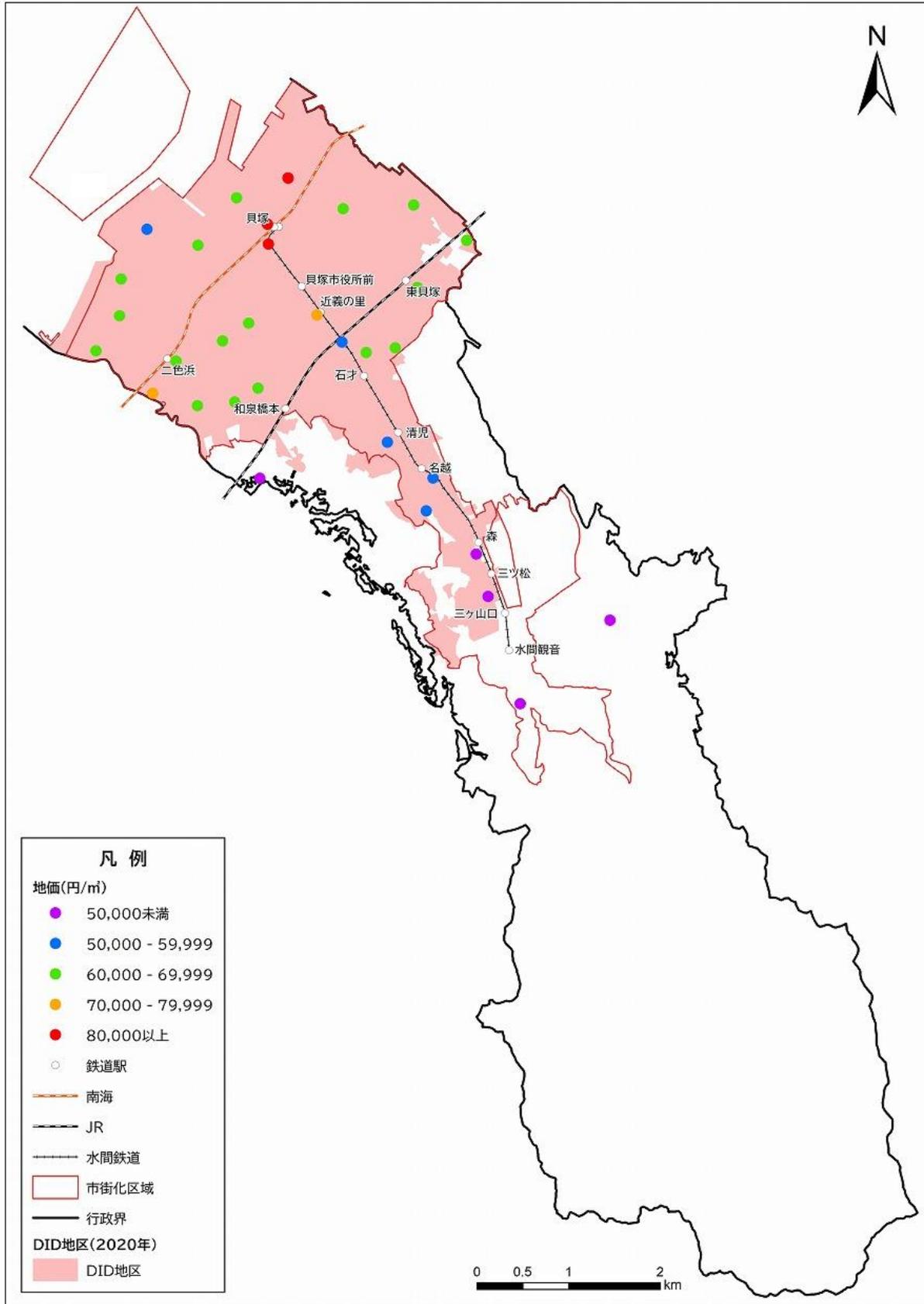


図 地価分布図 (2020年時点)

資料：地価公示、地価調査

注：令和2年国勢調査で、二色の浜産業団地・港湾用地の区域がDID地区に含まれたが、人口に変化がないため、DID地区から除外した。

#### 4) 介護保険要介護・要支援認定者等の状況

介護保険要介護・要支援認定者数は年々増加傾向にあり、平成30(2018)年には4,997人(平成20(2008)年の約1.6倍)となっています。

在宅サービス利用者数は、平成30(2018)年は3,120人(平成20(2008)年の約1.7倍)となっています。

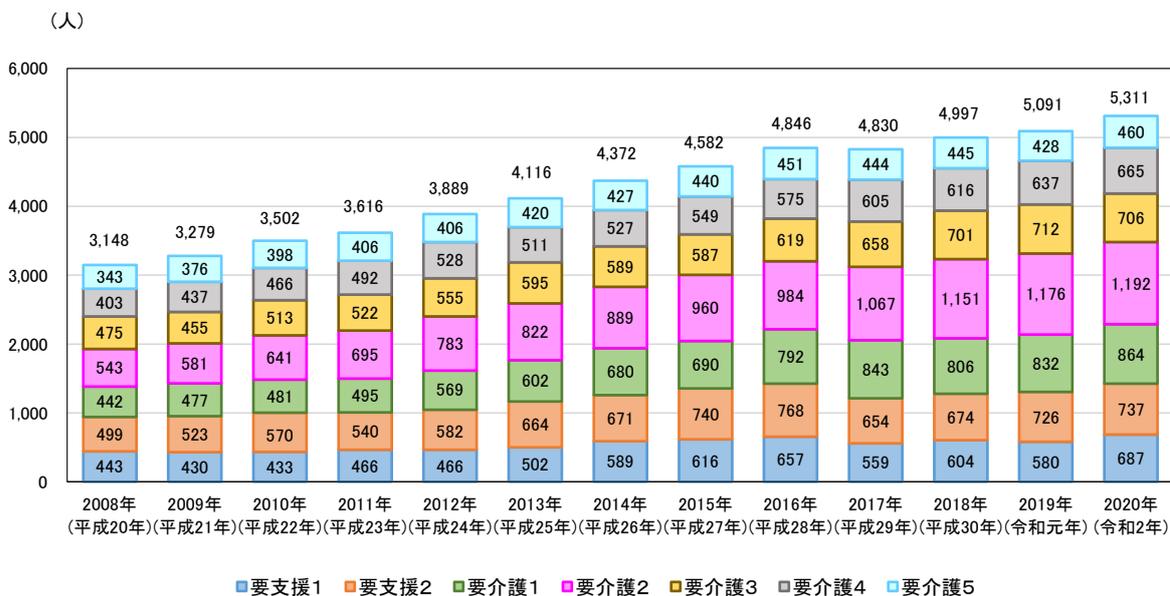


図 介護保険要介護・要支援認定者数の推移

資料：貝塚市

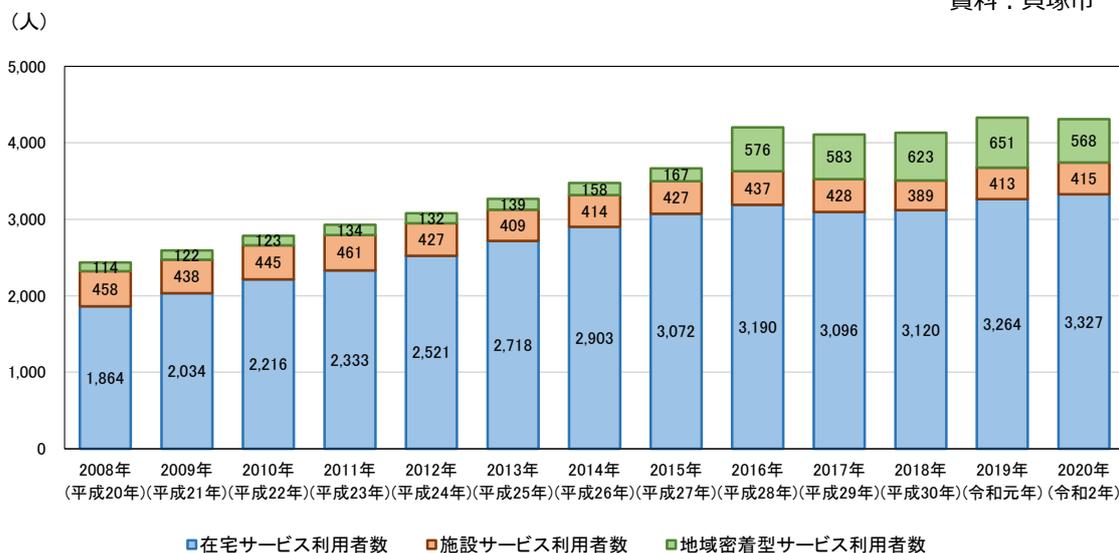


図 サービス利用者数の推移

資料：貝塚市

#### 財政に関する現況特性と問題点

老朽化する公共施設等の更新費用の問題や、人口減少及び少子高齢化による地価の下落とそれに伴う市民税や固定資産税収入等の市税の減少、扶助費などの義務的経費の増加など、財政面での様々な課題を生じさせることが懸念されます。

## 8. 都市構造の評価

都市構造評価は、府平均及び泉南地域の他市と比較しています。その結果、医療施設の徒歩圏カバー率、高齢者福祉施設の1km圏域高齢者カバー率が府平均及び泉南地域他市と比較し、比較的高い水準にあります。商業施設の利用圏平均人口密度は、泉南地域他市とは大きな差はみられませんが、府平均と比較すると低い水準にあります。

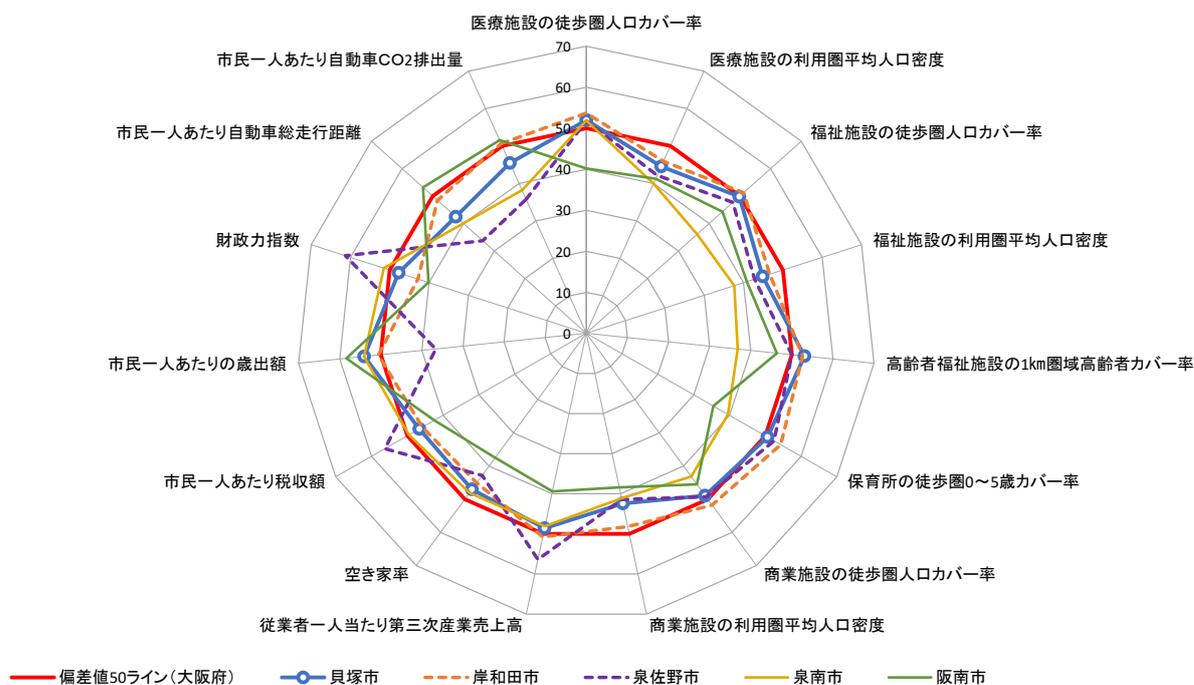


図 都市構造評価

注：偏差値 50 ラインは府下市町村の平均値。

資料：国土交通省 都市構造評価指標データリスト（H30.3 末）

### 都市構造に関する現況特性と問題点

府平均に比べて、商業施設の利用圏平均人口密度が低く、今後の人口減少に伴うさらなる低密度化が懸念されます。

## 9. 市民意向

### 1) アンケート調査

#### (1) 調査の目的

貝塚市都市計画マスタープランの改訂及び立地適正化計画の策定に際し、これからの貝塚市での暮らしについての考え、また、まちづくりに対する満足度や重要度等について把握し、市民の意向を計画の策定や改訂に反映することを目的として実施しました。

#### (2) 調査の対象

- ・ 調査地域：貝塚市全域
- ・ 調査対象：貝塚市にお住まいの 18 歳以上の市民 1,000 人

#### (3) 実施方法

- ・ 配布回収：郵送による配布・回収
  - ・ 調査期間：令和 3 年 12 月 6 日発送～令和 3 年 12 月 24 日締切
- 注) 締切り後も返送があったため、令和 4 年 1 月 17 日までの回収分を集計

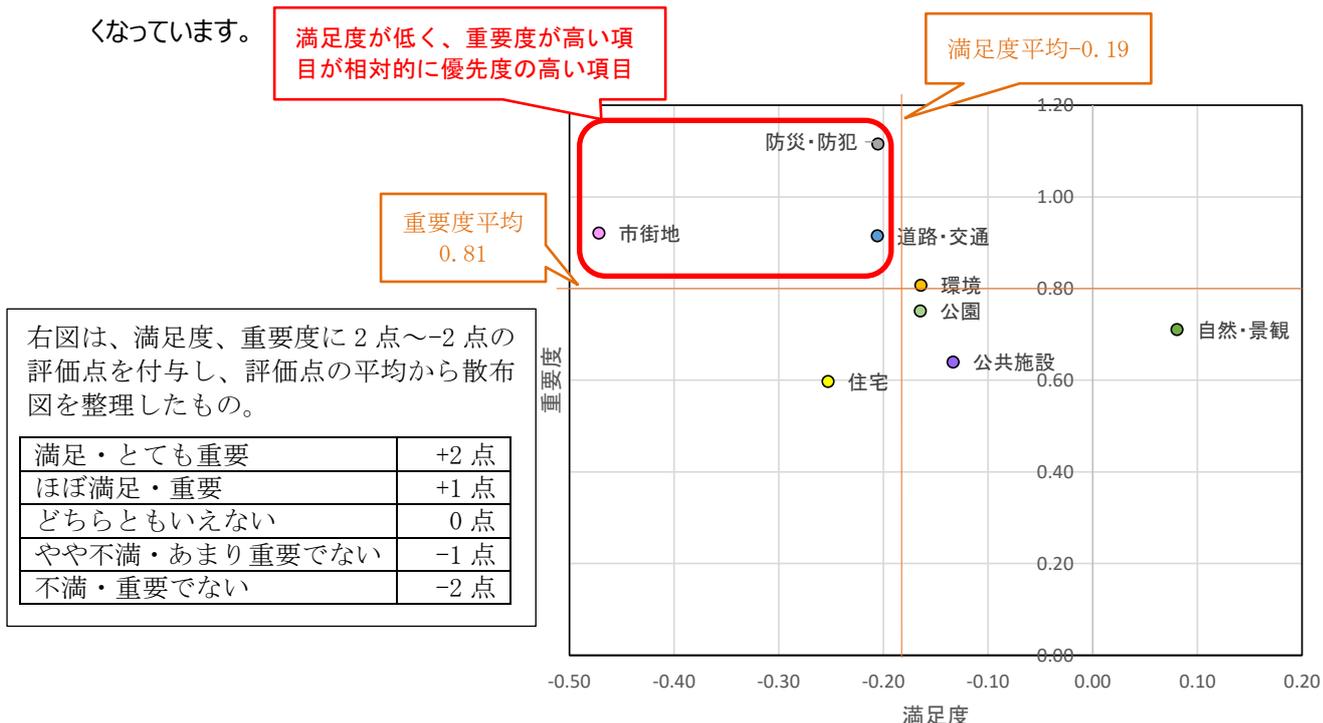
#### (4) 回収結果

| 配布数   | 住所不明 | 回収数 | 回答率   |
|-------|------|-----|-------|
| 1,000 | 5    | 408 | 40.8% |

#### (5) 結果概要

##### ■ 貝塚市の現状とこれからのまちづくりに対する満足度と重要度

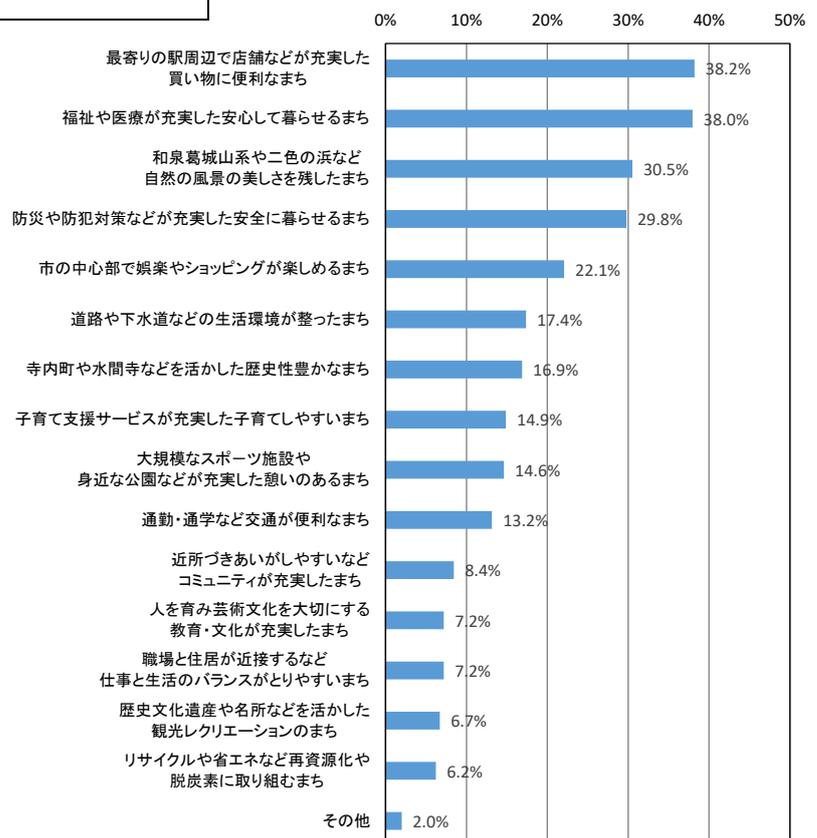
- ・ 貝塚市の現状とこれからのまちづくりに対する満足度と重要度の関係を 8 つの分野別にみると、市街地分野、防災・防犯分野、道路・交通分野が、相対的に満足度が低く重要度が高い傾向がみられます。
- ・ 満足度は低いものの、重要度もさほど高くないのは住宅分野で、自然・景観分野は、満足度が特に高くなっています。



|       |                              |       |                             |
|-------|------------------------------|-------|-----------------------------|
| 道路・交通 | 1. 広域的な幹線道路の整備               | 環境    | 1. 環境との調和に配慮した道路や河川などの整備    |
|       | 2. 身近な生活道路の整備                |       | 2. 生活排水対策などによる河川などの水質浄化     |
|       | 3. 遊歩道や自転車道路の整備              |       | 3. 太陽光などクリーンエネルギーの利用促進への取組み |
|       | 4. 道路舗装など適切な管理の充実            |       | 4. 環境負荷の少ない公共交通機関の利用促進      |
|       | 5. カーブミラーなど交通安全施設の充実         |       | 5. ごみの減量化・再資源化の促進           |
|       | 6. 駅舎の改善や駅前広場などの整備           |       | 6. 環境に関わる普及・啓発や環境活動への支援     |
|       | 7. 運行本数の増便など鉄道サービスの充実        | 市街地   | 1. 南海貝塚駅周辺の中心商業地の再生         |
|       | 8. 路線やバス停などバスサービスの充実         |       | 2. その他鉄道駅周辺の商店街などの再生        |
|       | 9. 鉄道とバスの連携の充実               |       | 3. 身近な店舗の充実                 |
|       | 10. 道路・交通におけるバリアフリー化の推進      |       | 4. 災害の危険性の高い市街地の改善          |
| 公園    | 1. 子どもの遊び場などが充実した公園の整備       | 住宅    | 5. 幹線道路沿道における計画的な市街化の誘導     |
|       | 2. 高齢者が余暇活動を楽しめる公園の整備        |       | 6. 工場などの産業地の開発・誘導           |
|       | 3. スポーツ、ジョギングなどができる公園の整備     |       | 7. 比較的大規模な未利用地の有効利用         |
|       | 4. 海辺・水辺など親水性豊かな公園の整備        |       | 1. 鉄道駅周辺におけるマンションなどの供給促進    |
|       | 5. 動植物が生育、生息する自然豊かな公園の整備     |       | 2. 戸建て住宅の供給促進               |
|       | 6. 火災延焼防止や避難地となる公園の整備        |       | 3. 多世代向け住宅の供給促進             |
|       | 7. 遊具などの公園施設における安全管理の充実      |       | 4. 住宅の建て替え・改修の支援            |
|       | 8. 公園におけるバリアフリー化の推進          |       | 5. 高齢者や障害者向けリフォームの支援        |
| 公共施設  | 1. 地域のコミュニティの中心となる公民館などの充実   | 防災・防犯 | 6. 太陽光発電の導入支援など環境にやさしい住宅の普及 |
|       | 2. 学習や交流など多様な機能をもつ複合的な施設の充実  |       | 7. 空き家住宅の活用など中古住宅の流通促進      |
|       | 3. スポーツが楽しめる運動場などの充実         |       | 1. 建物の耐震化や不燃化の促進            |
|       | 4. 自然とふれあえるレクリエーション施設の充実     |       | 2. 地震災害などによる被害の軽減や救助体制の充実   |
|       | 5. 子どもから高齢者まで多世代が交流できる施設の充実  |       | 3. 水害やがけ崩れ対策の充実             |
|       | 6. サイクリングやハイキングが楽しめる遊歩道などの充実 |       | 4. 防災マップや避難マニュアルなどの情報提供     |
|       | 7. 公共施設におけるバリアフリー化の推進        |       | 5. 地域防災・防犯活動への支援            |
| 自然・景観 | 1. 和泉葛城山系の山並みの景観を守る          |       | 6. 防犯灯の充実                   |
|       | 2. 二色の浜の自然海岸の景観を守る           |       |                             |
|       | 3. 田や畑などの田園景観を守る             |       |                             |
|       | 4. 社寺などの歴史遺産を守る              |       |                             |
|       | 5. 市街地のまちなみ景観を形成する           |       |                             |
|       | 6. 屋外広告物を規制・誘導する             |       |                             |
|       | 7. 河川やため池などの水辺環境を守る          |       |                             |
|       | 8. 貴重な動植物を守る                 |       |                             |

### ■ 貝塚市がめざすべき方向

- ・ 貝塚市がめざす方向として、「最寄りの駅周辺で店舗などが充実した買い物に便利なまち」と、「福祉や医療が充実した安心して暮らせるまち」をあげる人が多くみられます。





## 10. 現況と課題まとめ

### 【現況特性と問題点】

### 【都市づくりの課題】

|      |   |
|------|---|
| 人口   | ➢ 総人口や年少・生産年齢人口の減少、高齢者人口の増加、市街化区域内における人口密度低下への懸念、自然減・社会減の進行   |
| 土地利用 | ➢ DID 区域の低密度化、南海貝塚駅周辺等での空き家問題への懸念                             |
| 産業   | ➢ 産業の低迷による地域経済や雇用、税収への影響への懸念                                  |
| 公共交通 | ➢ 公共交通徒歩圏人口の大幅な減少による、公共交通をめぐる経営環境の悪化への懸念                      |
| 都市機能 | ➢ 都市機能の徒歩圏人口の減少に伴う経営環境の悪化、施設の撤退やサービスの低下などへの懸念                 |
| 災害   | ➢ 近年多発している自然災害と、本市の海岸や河川沿い、内陸部の一部において指定されているハザードエリアに対する防災上の懸念 |
| 財政   | ➢ 地価の下落に伴う市税の減少、扶助費などの義務的経費の増加、老朽化する公共施設等の更新費用の問題など、財政面における懸念 |
| 都市構造 | ➢ 府平均や近隣市に比べて、商業施設の利用圏平均人口密度が低く、今後の人口減少に伴うさらなる低密度化が懸念         |
| 市民意向 | ➢ 南海貝塚駅周辺やその他駅周辺の商業機能の充実、遊歩道、自転車道の整備、防災・防犯対策全般を重視する傾向         |

課題① 住みよい住環境の確保

課題② まちの顔である南海貝塚駅周辺の機能強化と賑わいの再生

課題③ 地域の拠点における生活サービス機能の維持・向上

課題④ 産業の振興と働く場の確保

課題⑤ 便利で快適な交通環境の維持・向上

課題⑥ 災害に対する安全性の向上

課題⑦ 安定した行政サービスの提供

### 課題① 住みよい住環境の確保

今後の人口減少局面においても、生活に必要な都市機能や公共交通を持続的に確保するために、公共交通へのアクセスが良好な地域等への居住誘導を図り、一定の人口密度を確保する必要があります。

本市では、40代以下の定住意向が低く、人口は転出超過の傾向にあることから、企業誘致等により、従業員人口を増加させることで職住近接のまちづくりに取り組むなど、暮らしやすい住環境の維持・向上に努める必要があります。

また、レクリエーション機能や防災機能等を有する公園など、都市基盤施設の整備により、住みよい住環境と時間を楽しめる空間を形成するなど、子育て世代の定住化に取り組む必要があります。

### 課題② まちの顔である南海貝塚駅周辺の機能強化と賑わいの再生

南海貝塚駅周辺は、本市の中心であり商業地が形成されている他、寺内町には歴史的街並みがありますが、人口の減少や空き家が目立ち、土地の有効活用が進まず賑わいが低下しています。

アンケートにおいても、南海貝塚駅周辺の中心商業地への不満度は高く、その再生に対する重要度も高くなっています。また、貝塚市に住み続けたいと思わない理由として、「文化・商業施設などの都市環境が充実していない」や「まちに賑わいや活気がない」が大きな要因であることから、定住者や来訪者を増やすために、市街地の改善並びに歴史的町並みの保全・活用とあわせて、各種生活サービス機能の維持・充実に取り組み、利便性の高い賑わいのある拠点空間(まちの顔)を形成する必要があります。

### 課題③ 地域の拠点における生活サービス機能の維持・向上

人口の減少は、商業や医療などの日常生活施設の撤退やサービス低下につながります。

アンケートにおいても、駅周辺の商業地や身近な店舗への不満度が高く、その充実に対する重要度が高くなっていることから、今後の高齢化の進展を見据え、南海貝塚駅以外の生活拠点となる駅周辺についても日常生活に必要な都市機能を維持・誘導することにより、生活しやすい住環境を形成する必要があります。

地域拠点の維持・向上にあたっては、拠点それぞれの特性や役割に応じた都市機能の誘導や都市基盤整備に取り組む必要があります。

### 課題④ 産業の振興と働く場の確保

既存工場等における操業環境の維持・向上を図るとともに、関西国際空港へのアクセスの容易性や広域幹線道路が充実した有利な交通条件を活用した新たな産業用地等の確保により、本市での従業員人口を増加させ、本市がベッドタウンとしての性格から脱却し、昼も賑わうまちとなるよう産業の持続的発展に取り組む必要があります。

### 課題⑤ 便利で快適な交通環境の維持・向上

高齢化等の進行に対応し、歩行者を優先した歩きたくなるまちづくりや、本市の特性に応じた新しい交通サービスの導入を含めた公共交通の充実を図る必要があります。

### 課題⑥ 災害に対する安全性の向上

市内には洪水や土砂災害等のハザードエリアが分布しています。市街化区域内では、高潮や洪水の浸水想定区域がみられますが、これらのエリアは多くの人が居住する既成市街地とも重なることから、ハード・ソフト両面での防災対策を図るとともに、被害の少ない区域への居住の誘導を図るなど、災害リスクの回避と低減に取り組む必要があります。

### 課題⑦ 安定した行政サービスの提供

住民ニーズの高度化・多様化に対し、将来にわたり持続可能な行政サービスを提供するためには、近隣自治体との施設の相互利用や共同調達による生活圏域全体における利便性の向上と、公共施設の二重投資の抑制や維持管理費の削減など、財政の効率化を図る取組みが求められます。