

## 2) 空き家の状況

住宅・土地統計調査から、空き家のうち「その他の住宅（賃貸用・売却用等の目的で一時的に空き家となっているものを除く）」を対象として推移をみると、下図のとおり、平成20年（2008年）から25年（2013年）にかけて、空き家戸数・空き家率が顕著に増大していることがわかります。

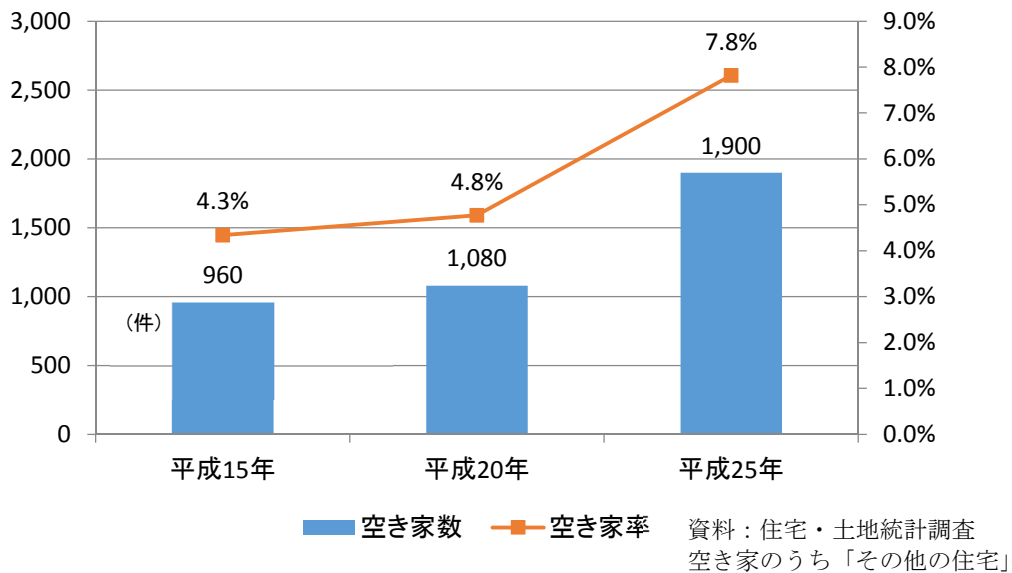


図 2-16 空き家数と空き家率の推移

また、住宅着工統計より一戸建住宅の新規着工戸数の推移を整理すると、平成25年度（2013年度）以降減少傾向に転じています。

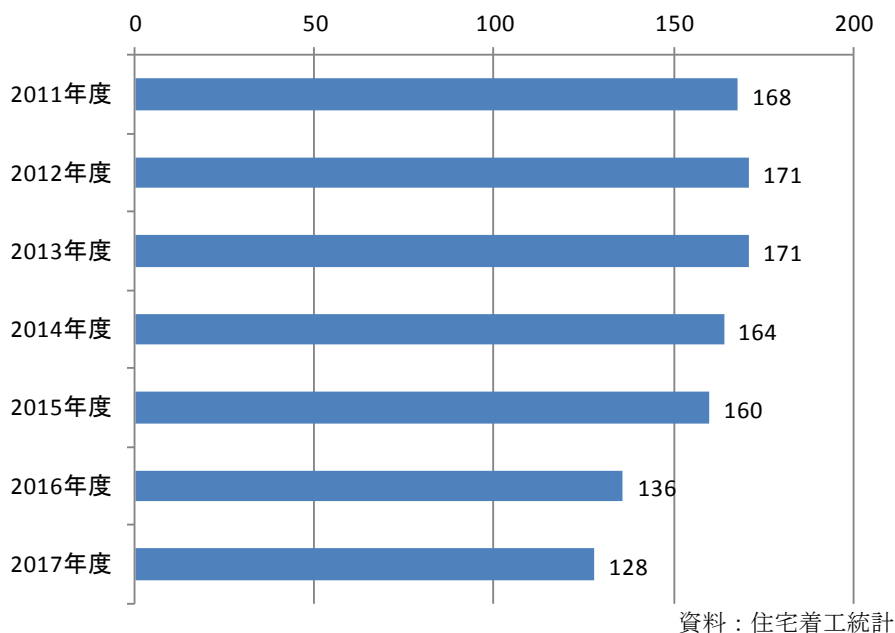


図 2-17 一戸建住宅の新規着工戸数の推移

### (3) 都市交通

#### 1) 公共交通の動向

本市の主要な公共交通は、鉄道と路線バスがあります。鉄道2路線のうち南海本線は、特急停車駅である尾崎駅から最速約40分でなんば駅まで到達できます。JR阪和線は、和泉鳥取駅から天王寺駅まで快速で約55分で到達できます。

路線バスは、南海ウイングバス南部(株)により市内2路線、市外へはイオンモールりんくう泉南行1路線の、計3路線が運行されています。しかし、市内路線バスのうち、尾崎駅から和泉鳥取周辺へ向かうバスはJR和泉鳥取駅を経由していないほか、路線バスによる公共交通サービスが行き届いていない地域も多く、それらの地域についてはコミュニティバス「さつき号」がカバーしています。

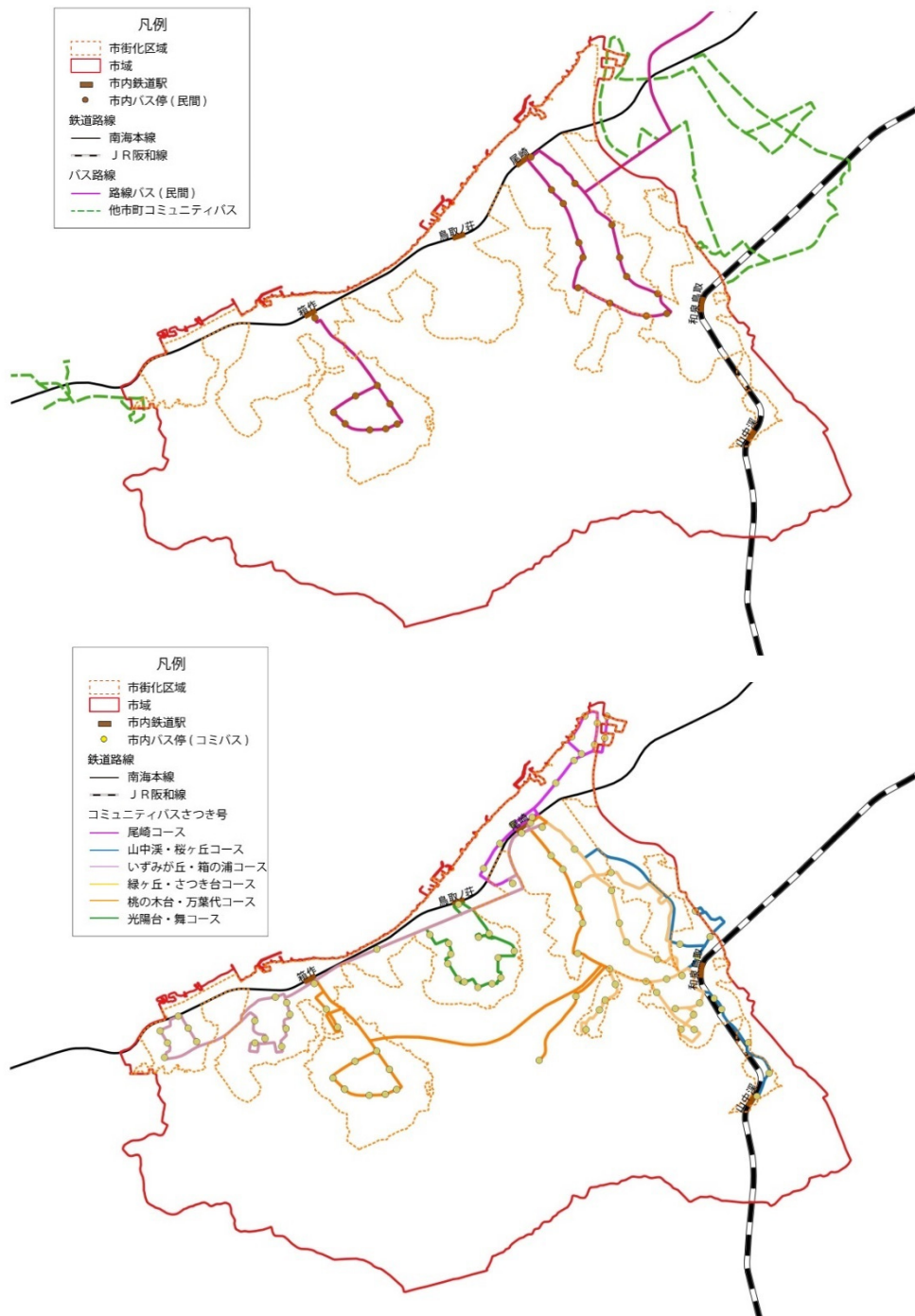
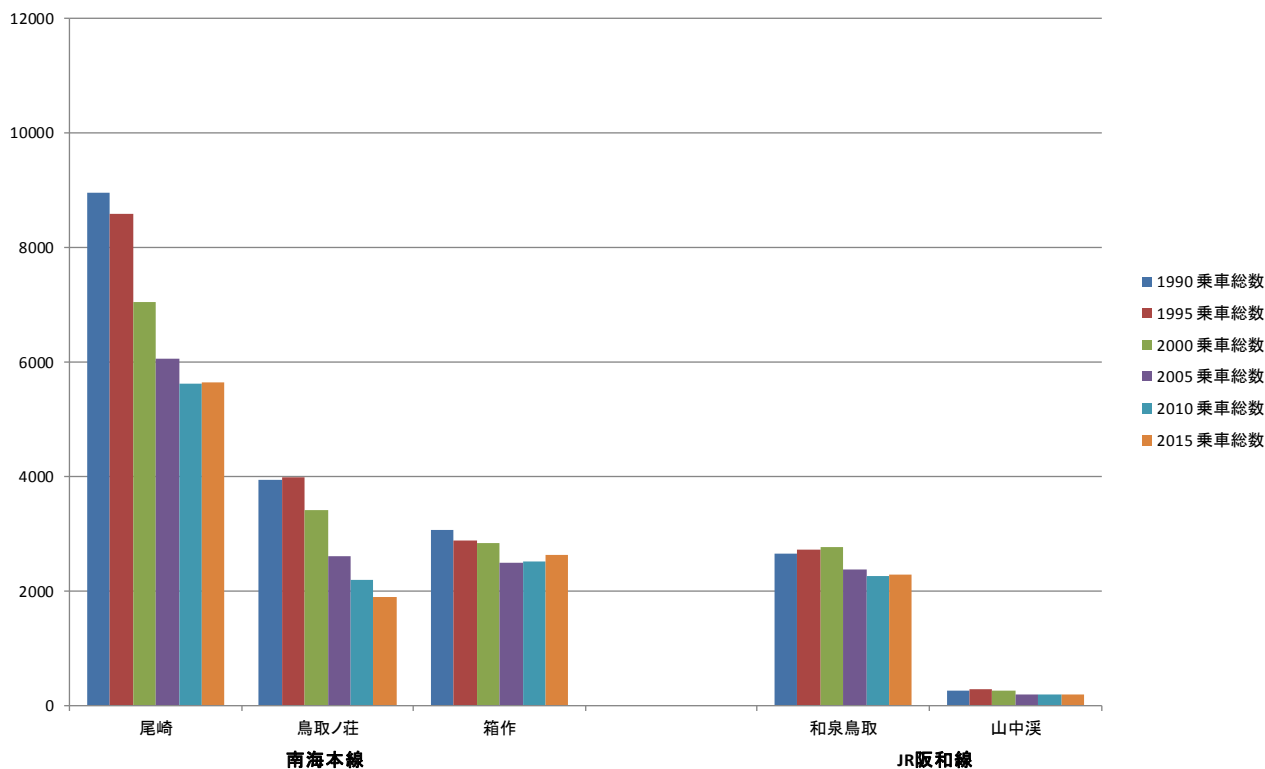


図 2-18 公共交通の運行ルート (鉄道・バス)

## 2) 鉄道乗車人員の推移

南海本線およびJR阪和線の市内各駅の乗車人員は概ね経年的に減少しており、特に乗車人員の多い尾崎駅での減少が顕著です。箱作駅は最近の平成22年（2010年）に下げ止まりがみられ、和泉鳥取駅は平成12年（2000年）までが微増、その後、減少に転じています。

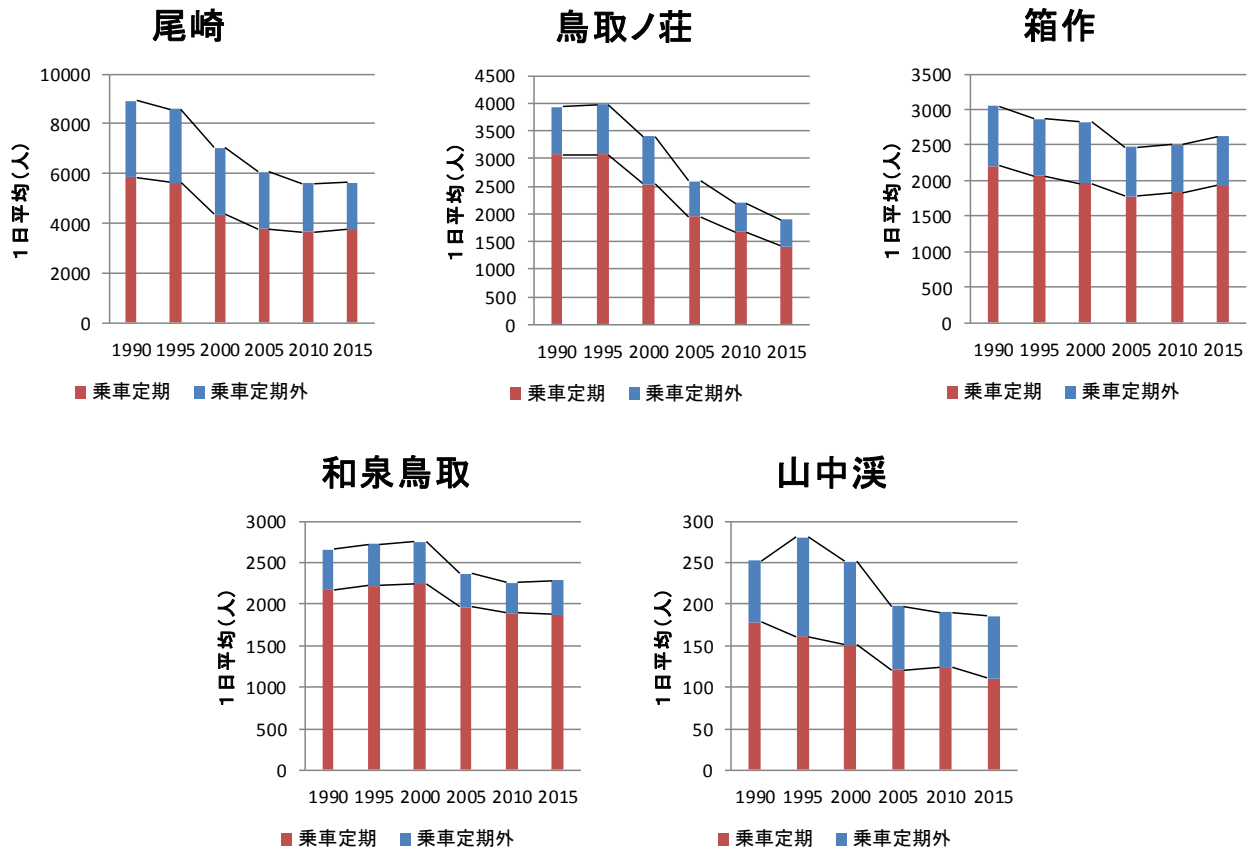


資料：大阪府統計年鑑

図 2-19 市内各駅の1日平均乗車人数の推移

定期・定期外別に乗車の推移をみると、各駅とも減少の要素は定期客であり、通勤・通学者数の減少が影響しているものとみられます。背景として定年退職者の増加等が推察されます。

箱作駅では、沿線の住宅立地の効果により近年定期客の利用が伸びており、下げ止まりがみられます。



資料：大阪府統計年鑑

図 2-20 市内各駅の1日平均乗車人数の推移（定期客・定期外客別）

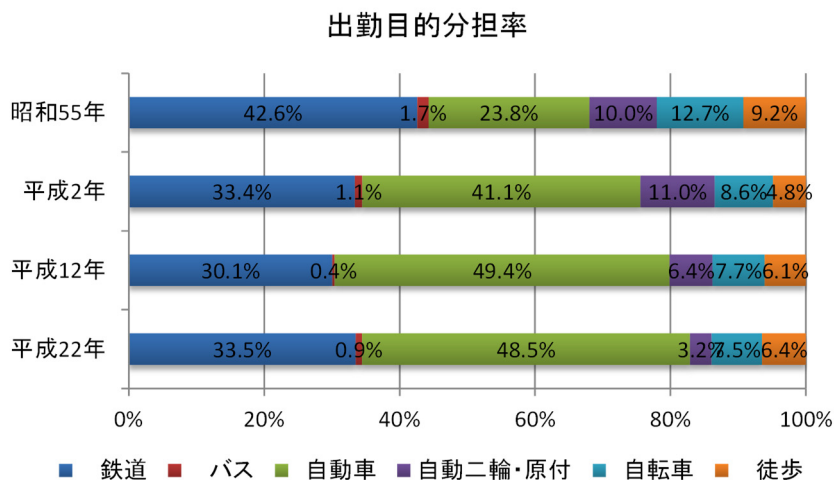
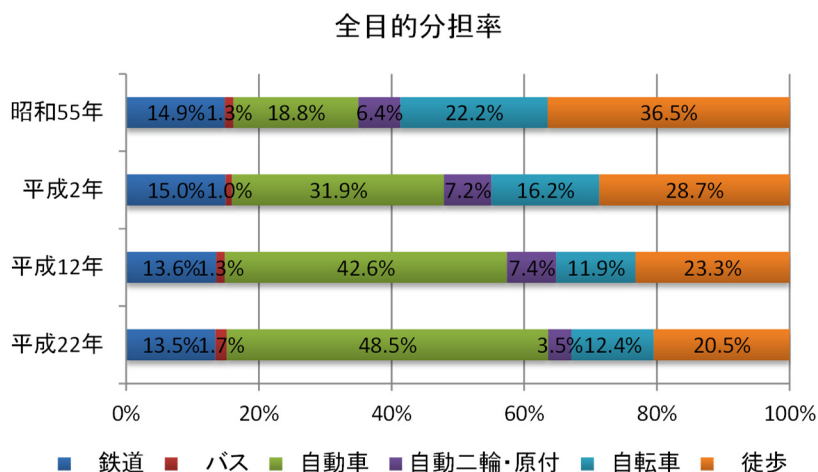
### 3) 市民の交通行動の推移

パーソントリップ調査\*結果による市民の交通行動の推移をみると、自動車の分担率の伸びが著しく、鉄道の分担率は微減、バスは小さい中で微増傾向を示しています。(平成22年(2010年)調査は平成15年度(2003年度)から運行を開始した阪南市コミュニティバス「さつき号」も含まれます。)また、自転車・徒歩から自動車に移動手段がシフトしていることがわかります。

出勤目的だけに着目すると、自動車分担率は平成12年(2000年)時点がピークで、平成22年(2010年)には鉄道の分担率が平成2年(1990年)の割合に戻っています。自転車・徒歩は平成2年(1990年)以降ほぼ同等で、自動二輪・原付が一貫して減少傾向にあります。

戦後の日本、特に都市部を除く郊外部においては、沿道を整備して都市開発するという手法でまちづくりを進めてきたことから、自動車での移動が主体の都市構造になっています。今後、長期的には高齢化等の課題に対応していくため、公共交通での移動を主体とした都市構造への転換が望まれます。

※ パーソントリップ調査：一定の調査対象地域内において「人の動き」を調べる調査。交通行動の起点(出発地:Origin)、終点(到着地:Destination)、目的、利用手段、行動時間帯等1日の詳細な交通行動を明らかにする調査。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-21 交通手段分担率の推移 (パーソントリップ調査)

パーソントリップ調査結果をもとに、平成22年(2010年)の本市および近隣市における休日(土曜日・日曜日・祝日)の目的別移動を見ると、泉南地域に共通する居住地としての特性を反映し、帰宅を除いて流出超過となっています。しかし、「自由」目的の移動については、泉南市および泉佐野市での流入超過傾向が顕著であり、大型商業施設への広域からの集客を反映していることが予想されます。

表 2-5 本市および近隣市における休日のパーソントリップ(目的別)

	発生(当該市からの移動)						
	目的別パーソントリップ						合計
	出勤	登校	自由	業務	帰宅	不明	
阪南市	3,992	812	45,245	3,201	29,011	0	82,261
岸和田市	12,603	4,804	163,013	13,011	132,675	0	326,106
貝塚市	6,494	1,294	72,605	6,151	49,765	0	136,309
泉佐野市(関空除く)	8,153	1,109	94,503	6,945	90,096	0	200,806
泉南市(関空除く)	5,146	1,335	53,719	4,718	56,450	153	121,521
関西国際空港	73	87	2,760	484	13,512	0	16,916

	集中(当該市への移動)							
	目的別パーソントリップ						合計	合計 (帰宅除く)
	出勤	登校	自由	業務	帰宅	不明		
阪南市	2,144	290	37,089	2,315	40,629	0	82,467	41,838
岸和田市	10,022	4,074	157,922	13,396	141,643	0	327,057	185,414
貝塚市	4,835	1,021	60,784	5,496	64,146	0	136,282	72,136
泉佐野市(関空除く)	9,274	616	114,137	7,617	69,590	0	201,234	131,644
泉南市(関空除く)	3,642	730	68,221	4,632	44,306	153	121,684	77,378
関西国際空港	3,815	0	9,798	3,424	0	0	17,037	17,037

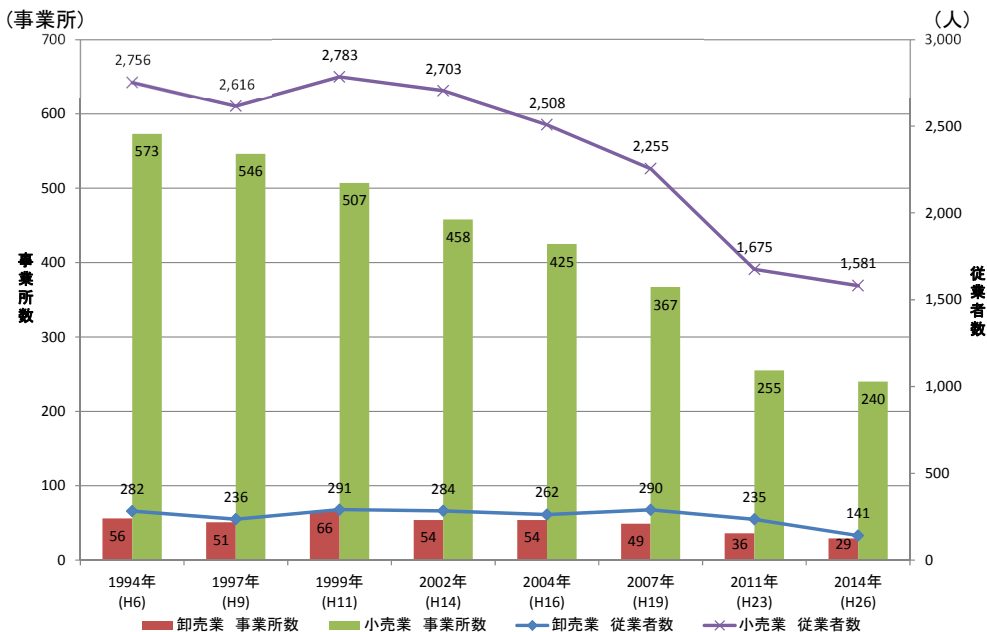
	集中-発生(+の場合当該市への流入超過)						
	目的別パーソントリップ						合計
	出勤	登校	自由	業務	帰宅	不明	
阪南市	-1,848	-522	-8,156	-886	11,618	0	206
岸和田市	-2,581	-730	-5,091	385	8,968	0	951
貝塚市	-1,659	-273	-11,821	-655	14,381	0	-27
泉佐野市(関空除く)	1,121	-493	19,634	672	-20,506	0	428
泉南市(関空除く)	-1,504	-605	14,502	-86	-12,144	0	163
関西国際空港	3,742	-87	7,038	2,940	-13,512	0	121

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

(4) 経済活動

1) 商業の推移および施設の分布

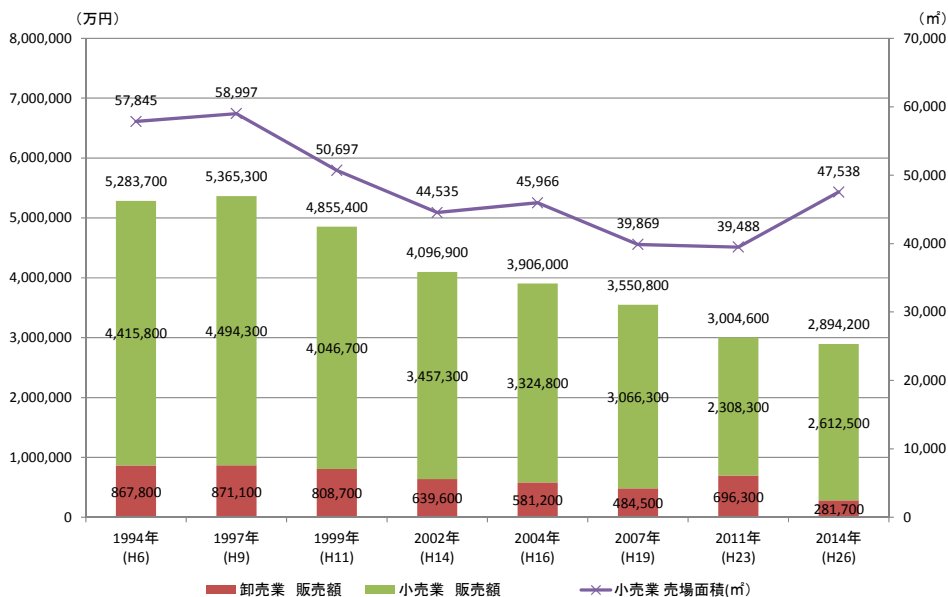
平成6年（1994年）以降の商業統計データによると、小売業事業所数が一貫して減少を続けています。従業者数は平成11年（1999年）をピークに減少が続いており、いずれも近年下げ止まりの傾向がみられます。



資料：商業統計調査・経済センサス活動調査

図 2-22 商業統計指標（事業所数・従業者数）の推移

卸売業は事業所数・従業者数とも、ほぼ横ばいで推移してきましたが、近年は減少しています。商品販売額と小売床面積の推移についても、下落傾向の中、平成26年（2014年）に小売床面積が上向き、小売業販売額もやや持ち直しています。

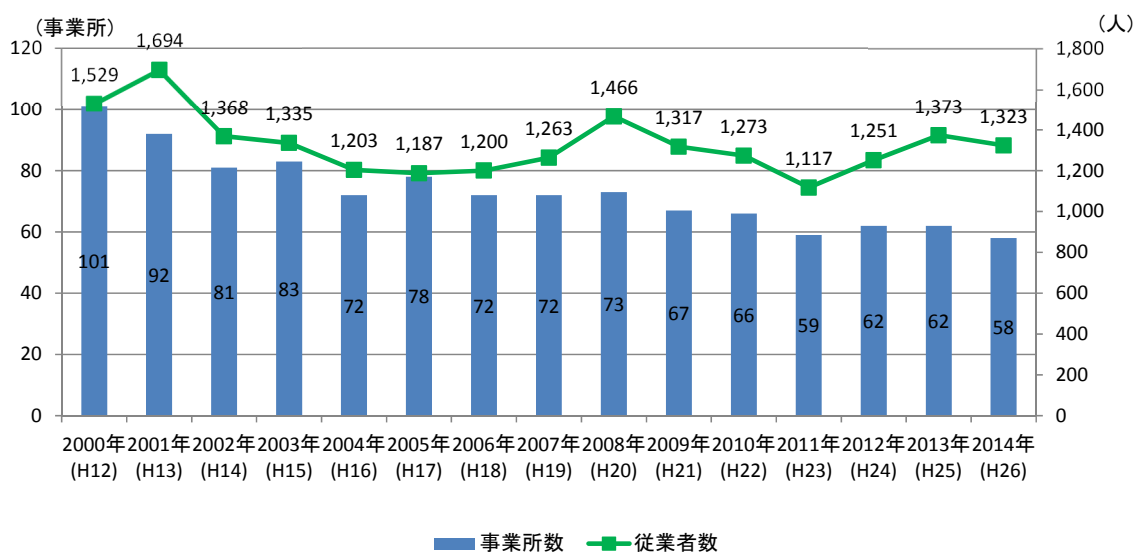


資料：商業統計調査・経済センサス活動調査

図 2-23 商業統計指標（年間商品販売額・売場面積）の推移

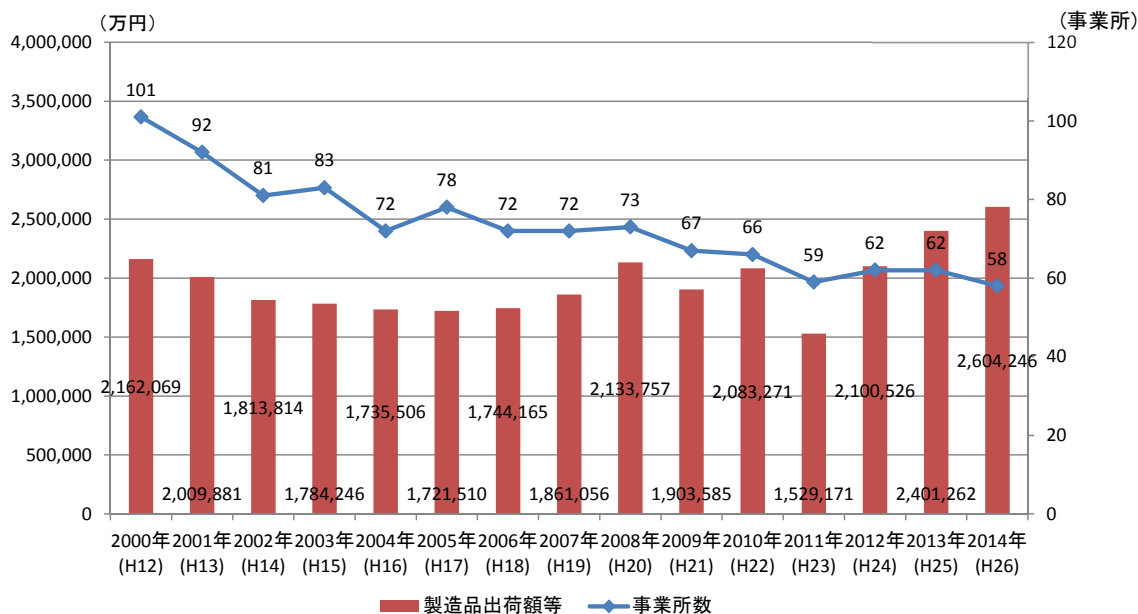
## 2) 工業の推移および施設の分布

製造業事業所数は平成12年（2000年）以降、下落傾向が続いており、従業者数は波があるものの、長期的には下落傾向にあるといえます。また、製造品出荷額等は近年伸びをみせています。



資料：工業統計調査

図 2-24 工業統計指標（事業所数・従業者数）の推移



資料：工業統計調査

図 2-25 工業統計指標（事業所数・製造品出荷額等）の推移



(5) 地価

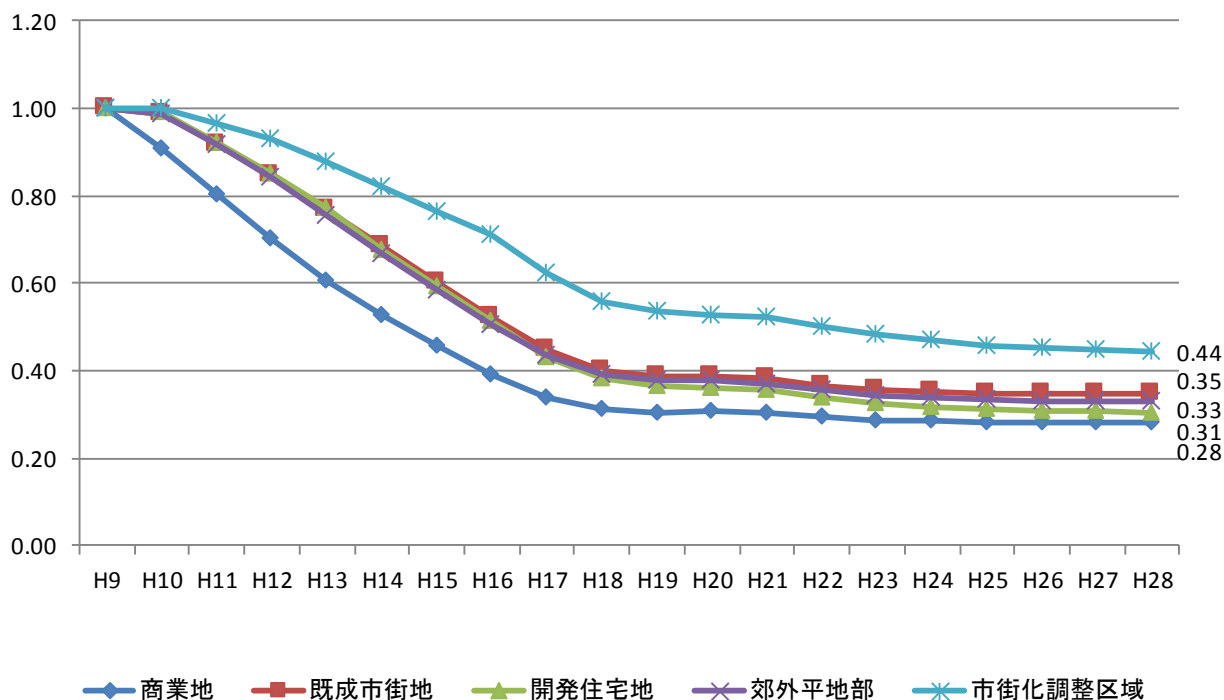
過去20年同一地点でデータが得られる地点の地価推移状況です。平成9年(1997年)を1.0とする指数でグラフ化すると、平成18年(2006年)頃まで市内各地の地価は下落を続け、その後ほぼ横ばいながらもわずかに下落基調が続いています。平成9年(1997年)から平成17年(2005年)頃にかけては、特に商業地の下落ペースが速くなっています。

表 2-6 市内の公示地価および基準地価

用途区分	調査種別	番号	所在及び地番	周辺の土地の利用現況	類型化	1997	2000	2005	2010	2015	2016	備考
商業地	地価公示	阪南5-1	尾崎町2丁目94番7	中低層の店舗兼住宅等が見られる駅前商業地域	商業地	255,000	179,000	86,600	73,900	69,800	69,700	駅西側
商業地	地価調査	阪南5-1	尾崎町112番9外	中小規模の店舗が多い駅前商業地域	商業地	282,000	197,000	95,000	84,000	82,000	82,000	駅東側
住宅地	地価公示	阪南-2	鳥取三井538番7	中規模住宅が建ち並び、空地も見られる住宅地域	開発住宅地	141,000	123,000	63,900	51,700	49,000	49,000	鳥取三井
住宅地	地価公示	阪南-3	箱作446番104	中規模住宅の中に空地も見られる山手の住宅地域	開発住宅地	128,000	110,000	55,000	39,800	36,400	36,200	万葉台
住宅地	地価公示	阪南-4	鳥取230番3外	中規模一般住宅の中に農地等も見られる住宅地域	既成市街地	112,000	96,000	50,700	41,000	38,400	38,200	鳥取ノ荘駅
住宅地	地価公示	阪南-5	尾崎町5丁目216番23	小規模一般住宅が建ち並び既成住宅地域	既成市街地	132,000	115,000	61,300	49,100	45,900	45,800	尾崎小中学校
住宅地	地価公示	阪南-6	自然田810番8	中小規模一般住宅が建ち並び既成住宅地域	郊外平地部	128,000	110,000	58,000	46,600	43,200	43,000	バス停「平見」
住宅地	地価公示	阪南-7	桑畑319番1	農家住宅を中心に農地も多く見られる住宅地域	市街化調整区域	29,000	27,000	18,100	14,500	13,000	12,900	桑畑
住宅地	地価公示	阪南-8	黒田120番5外	一般住宅、事務所等が混在する既成住宅地域	既成市街地	157,000	133,000	70,900	57,800	54,800	54,800	バス停「新町」
住宅地	地価公示	阪南-9	緑ヶ丘2丁目1789番106	中規模一般住宅が多い山手の住宅地域	開発住宅地	116,000	99,000	50,900	40,600	37,400	37,300	緑ヶ丘
住宅地	地価公示	阪南-10	箱作2874番132	小規模住宅が建ち並び山手の既成住宅地域	開発住宅地	110,000	94,000	47,100	33,900	30,700	30,500	プロヴァンスの丘
住宅地	地価公示	阪南-12	さつき台2丁目10番12	中規模住宅の建ち並び区画整然とした住宅地域	開発住宅地	133,000	112,000	54,800	43,000	39,400	39,100	さつき台
住宅地	地価公示	阪南-13	光陽台3丁目14番6	中規模住宅が建ち並び丘陵地の住宅地域	開発住宅地	134,000	115,000	57,800	45,800	42,000	41,900	光陽台
住宅地	地価公示	阪南-14	舞4丁目1573番171	中規模住宅が建ち並び丘陵地の住宅地域	開発住宅地	123,000	105,000	52,200	38,400	34,000	33,500	舞
住宅地	地価公示	阪南-15	箱作306番6	中規模住宅の中に共同住宅も見られる住宅地域	既成市街地	128,000	110,000	57,500	45,100	42,400	42,300	箱作駅
住宅地	地価公示	阪南-16	尾崎町1丁目583番	一般住宅の中に店舗も見られる既成住宅地域	既成市街地	142,000	121,000	64,200	51,800	49,200	49,200	尾崎駅西
住宅地	地価公示	阪南-17	黒田430番31	建売住宅の中にアパート等が見られる住宅地域	既成市街地	148,000	127,000	68,500	55,800	52,800	52,800	大正紡績東
住宅地	地価調査	阪南-1	黒田582番3	中規模住宅に作業所、医館等が混在する住宅地域	既成市街地	175,000	142,000	74,800	65,500	63,500	64,000	市役所南東
住宅地	地価調査	阪南-2	自然田1461番27	中小規模住宅等が建ち並び住宅地域	郊外平地部	131,000	108,000	54,300	45,600	41,900	41,800	バス停「自然田」
住宅地	地価調査	阪南-3	鳥取三井538番7	(標準地「阪南-2」と同一地点)	開発住宅地	141,000	118,000	59,700	51,200	49,000	48,800	鳥取三井
住宅地	地価調査	阪南-4	舞1丁目793番29	中規模住宅が多い区画整然とした住宅地域	開発住宅地	125,000	105,000	53,900	44,000	37,600	36,600	舞
住宅地	地価調査	阪南-8	尾崎町8丁目463番4	小規模住宅に工場も見られる住宅地域	既成市街地	135,000	111,000	57,000	48,200	44,800	44,600	尾崎中学校

※調査基準日(地価公示は1月1日、基準地価は7月1日)における価格

資料：国土交通省土地総合情報ライブラリー



資料：国土交通省土地総合情報ライブラリー

図 2-26 区域類型別の地価(指数化)の推移

## (6) 災害

本市の災害に関わる各種区域の指定状況等は以下のとおりです。

特に、居住誘導区域を設定にするにあたり、留意すべき地域である土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域が、市街化区域内にも存在します。また、津波浸水想定が設定されています。

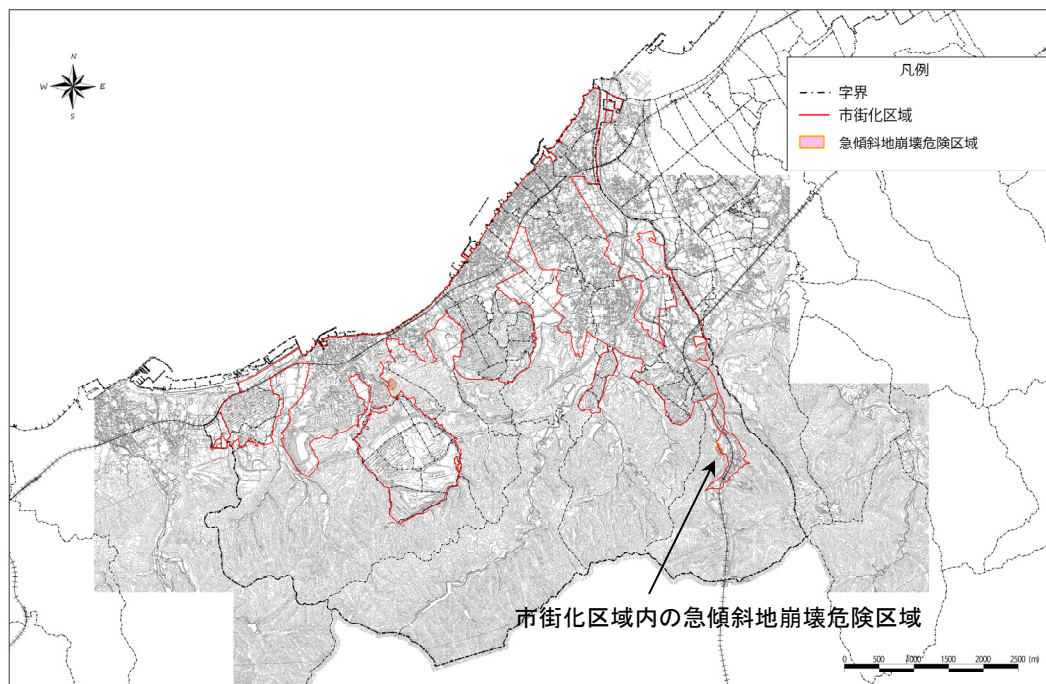


図 2-27 急傾斜地崩壊危険区域

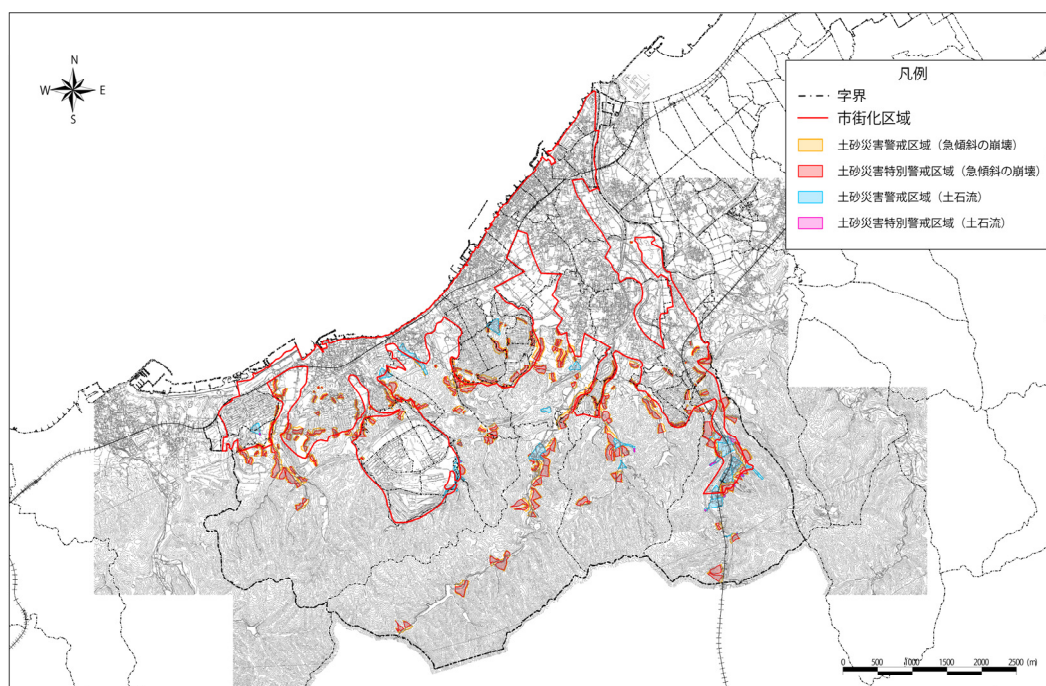


図 2-28 土砂災害警戒区域

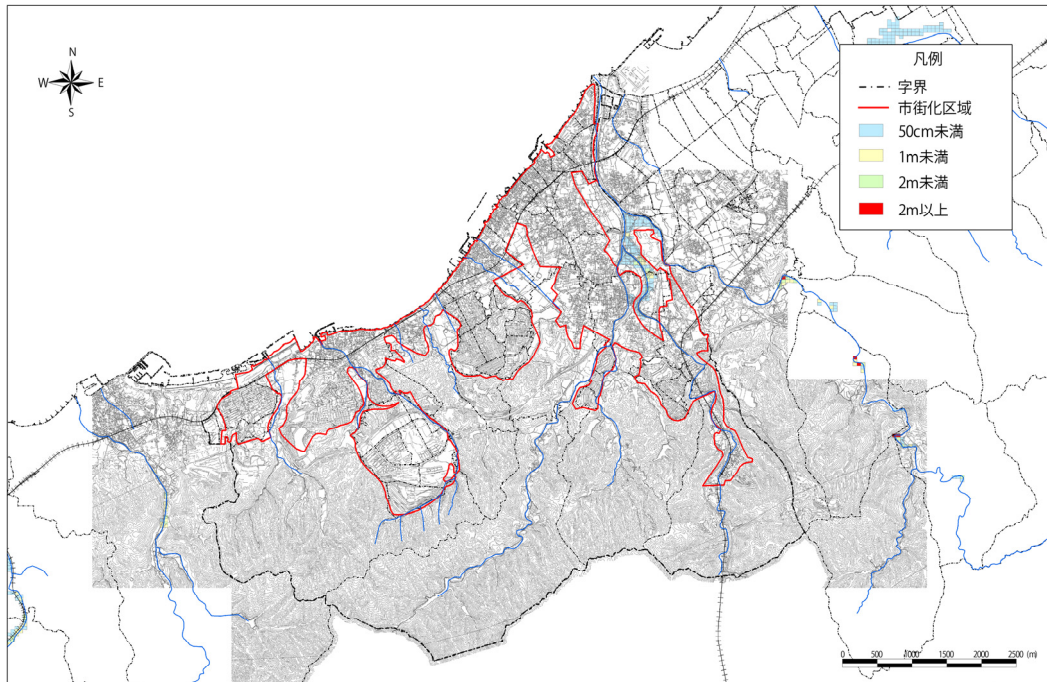


图 2-29 洪水浸水想定区域 (1/100 確率降雨)

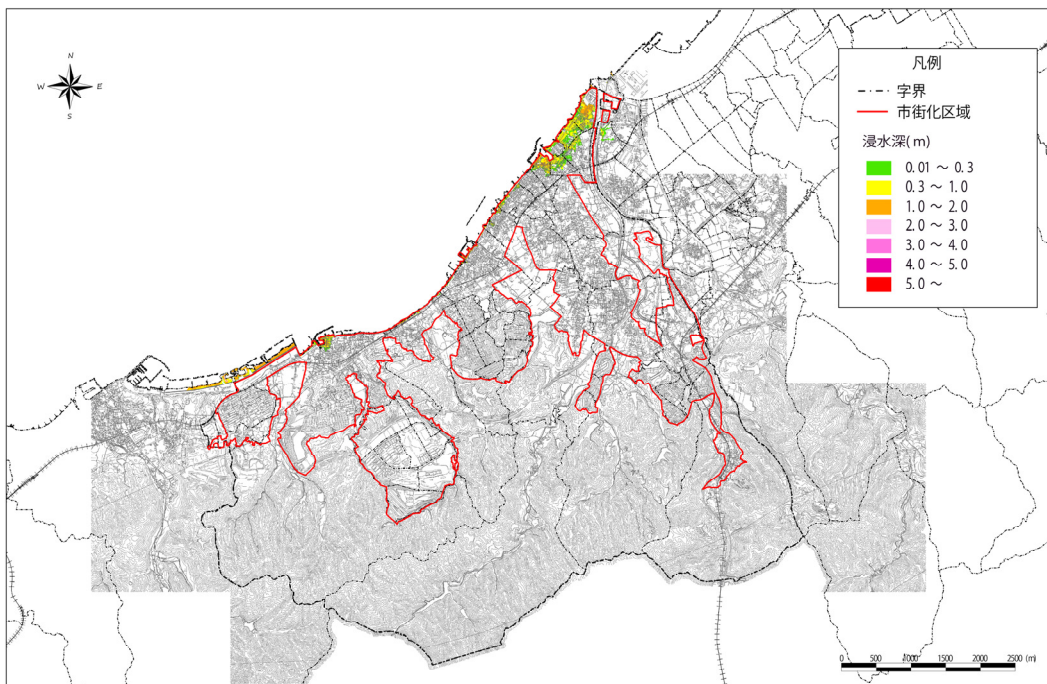


图 2-30 津波浸水想定

(7) 財政

1) 本市の財政の動向

平成 17 年度 (2005 年度) から平成 27 年度 (2015 年度) の本市の歳入歳出規模の動向では、最近 10 年間で平成 22 年度 (2010 年度) がピークとなっていますが、平成 23 年度 (2011 年度) 以降増加傾向にあります。歳入では地方交付税が微増傾向にあり、歳出では民生費が増加傾向にあります。

表 2-7 市の歳入の推移とその内訳

歳入	2005年度 (H17)	2006年度 (H18)	2007年度 (H19)	2008年度 (H20)	2009年度 (H21)	2010年度 (H22)	2011年度 (H23)	2012年度 (H24)	2013年度 (H25)	2014年度 (H26)	2015年度 (H27)
歳入総額	15,543,607	17,166,974	14,879,914	14,584,597	15,396,677	18,926,374	16,188,346	16,144,219	16,808,998	17,603,730	18,885,435
市税	5,313,895	5,335,890	5,829,906	5,770,438	5,666,549	5,554,105	5,495,595	5,411,704	5,425,747	5,444,293	5,654,440
地方譲与税	359,330	544,704	155,513	149,619	142,232	133,155	123,031	114,817	110,004	104,709	109,340
地方交付税	3,479,092	3,489,762	3,392,277	3,411,173	3,557,731	3,914,205	4,081,034	4,202,958	4,262,895	4,213,600	4,286,614
国庫支出金	1,935,453	1,942,364	1,361,060	1,409,427	2,509,395	3,606,991	2,354,560	2,155,349	2,256,900	2,782,190	3,178,653
府支出金	739,160	749,281	919,952	922,175	1,036,494	1,160,254	1,305,259	1,220,310	1,352,993	1,327,152	1,306,164
繰入金	234,691	728,831	19,398	234,445	1,300	55,986	17,015	365,508	205,961	544,637	471,008
市債	1,585,467	1,977,400	1,210,977	1,022,042	1,003,775	3,025,300	1,304,802	1,245,639	1,675,513	1,658,117	1,882,131
その他	1,896,519	2,398,742	1,990,831	1,665,278	1,479,201	1,476,378	1,507,050	1,427,934	1,518,985	1,529,032	1,997,085

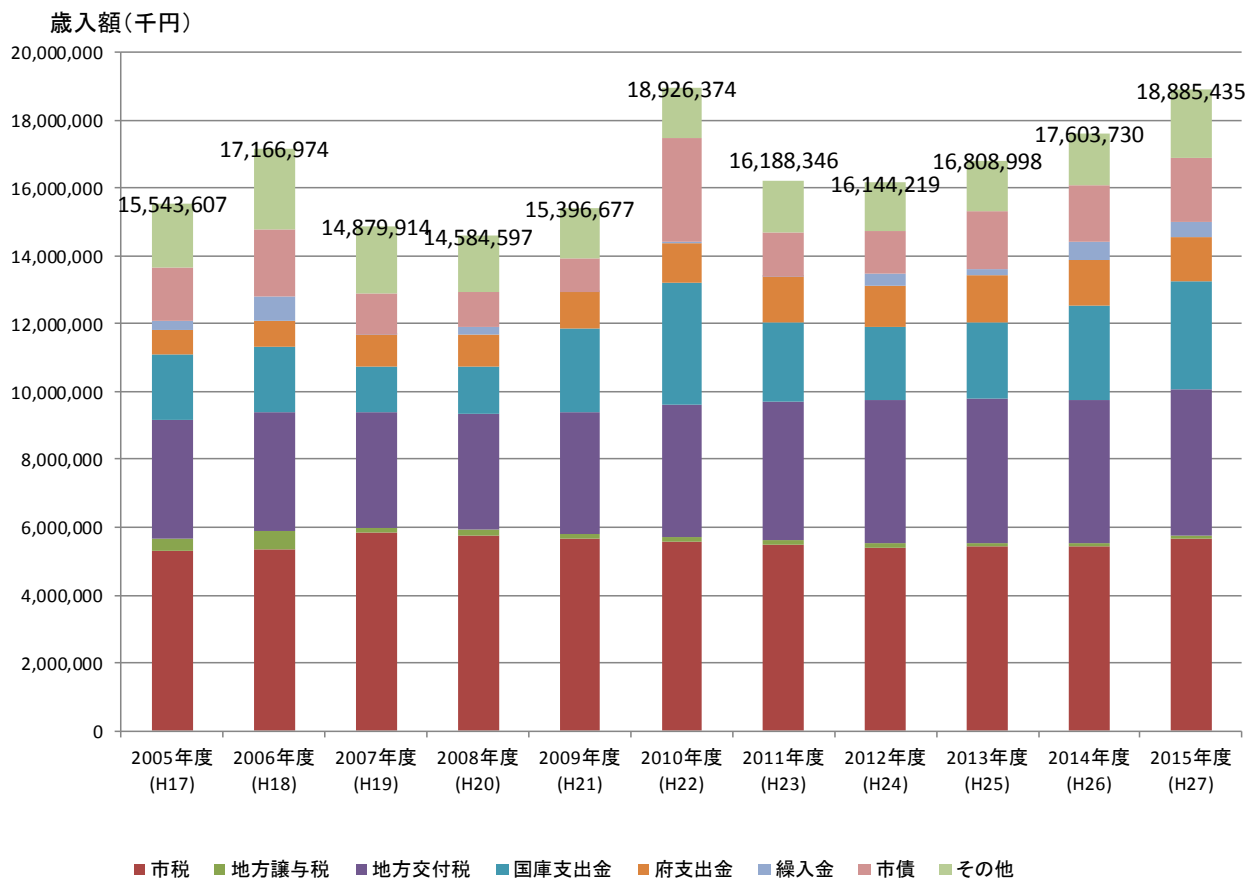


図 2-31 市の歳入の推移とその内訳

表 2-8 市の歳出の推移とその内訳（目的別）

歳出(目的別)	単位:千円										
	2005年度 (H17)	2006年度 (H18)	2007年度 (H19)	2008年度 (H20)	2009年度 (H21)	2010年度 (H22)	2011年度 (H23)	2012年度 (H24)	2013年度 (H25)	2014年度 (H26)	2015年度 (H27)
歳出総額	15,418,563	16,763,882	14,724,750	14,402,983	15,220,897	18,715,856	15,934,100	15,900,322	16,597,473	17,394,140	18,682,837
議会費	219,856	215,181	219,585	223,187	200,527	185,049	247,262	220,736	234,538	226,622	238,386
総務費	1,829,646	2,582,992	2,108,168	1,907,857	2,933,690	2,640,402	2,334,634	1,931,198	2,383,026	1,781,167	2,191,610
民生費	4,616,324	4,682,897	5,067,813	5,065,449	5,146,290	5,926,330	6,455,523	6,544,974	6,668,077	7,255,356	7,794,771
衛生費	3,021,557	2,888,478	1,746,621	1,852,297	1,705,267	1,649,455	1,630,563	1,749,108	1,907,695	1,840,979	1,809,262
農林水産業費	76,914	88,372	102,749	91,990	85,696	91,089	104,113	96,459	95,138	109,960	121,140
商工費	38,849	33,939	35,370	64,456	78,985	79,686	92,379	95,709	100,495	107,301	198,589
土木費	1,522,365	1,595,889	1,327,218	1,047,261	946,682	863,622	740,048	895,069	888,163	919,673	1,226,012
消防費	606,870	659,210	644,886	656,581	626,296	899,907	700,778	805,995	616,758	960,612	1,053,412
教育費	1,764,344	2,324,641	1,785,387	1,659,297	1,859,365	3,827,735	1,909,365	1,880,229	2,022,472	2,342,904	2,328,712
公債費	1,720,652	1,691,093	1,677,651	1,813,777	1,617,307	1,651,693	1,718,358	1,679,766	1,680,561	1,849,016	1,720,393
その他	1,186	1,190	9,302	20,831	20,792	900,888	1,077	1,079	550	550	550

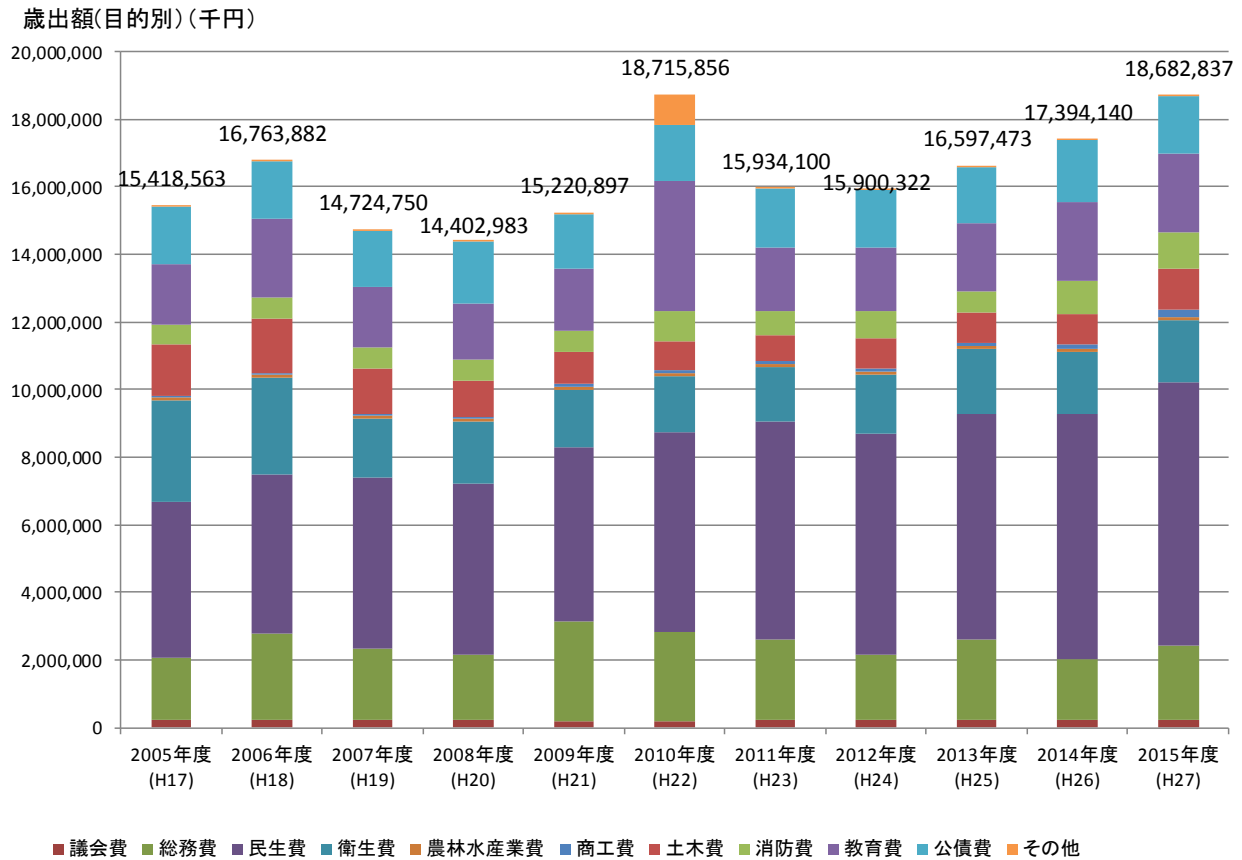
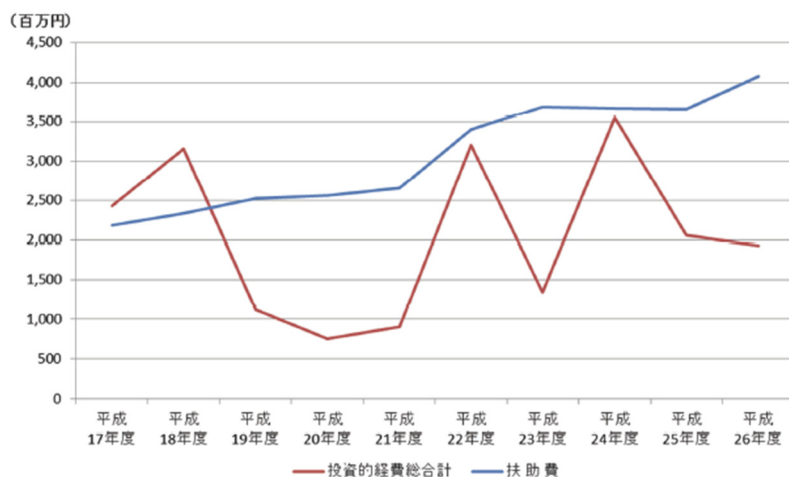


図 2-32 市の歳出の推移とその内訳（目的別）

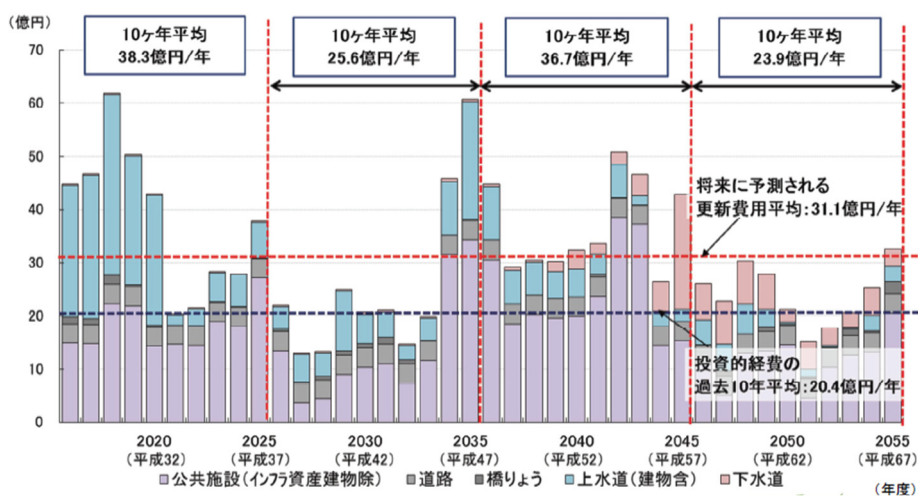
## 2) 公共施設等維持費の推移

公共施設等の総量を維持した場合、平成 17 年度（2005 年度）から平成 26 年度（2014 年度）の公共施設等の整備等に充当される投資的経費の平均は 20.4 億円/年であり、今後 40 年間の平均は 31.1 億円と試算しています。さらに 23 年後の 2040 年には市の人口が約 75%まで減少すると推計されていることを勘案すると、市民一人あたりの公共施設維持コストは、さらに増大することが想定されます。



出典：「阪南市公共施設等総合管理計画」（平成 28 年 2 月）

図 2-33 投資的経費と扶助費の推移



出典：「阪南市公共施設等総合管理計画」（平成 28 年 2 月）

図 2-34 施設総量を現状維持した場合の試算結果

## (8) 都市構造の評価

### 1) 評価の考え方

高度成長期以降、多くの都市が、郊外へ市街地を拡大してきました。こうした状況のまま、今後人口が減少し、市街地の人口密度がさらに低下すると、以下のような事態を引き起こす恐れがあります。

#### 【市民生活への影響】

##### ①都市の生活を支える機能の低下

一定の人口密度(利用圏人口)に支えられた医療、福祉、商業、公共交通等の各種生活機能が、市街地人口密度の低下に伴い成立しなくなり、都市生活を支える機能の低下が懸念される。

##### ②高齢者の外出機会の減少と健康状態の悪化

公共交通等高齢者の移動を支える交通手段の減少や、徒歩圏における生活機能の衰退等とも相まって、高齢者の外出頻度や健康状態を維持するための徒歩行動等の身体活動量が減少し、結果として健康状態の悪化が懸念される。

##### ③空き地、空き家の発生等に伴う市街地の安全性の低下

人口減少に伴う空き地、空き家の増加や、人口減少に伴う地域コミュニティの衰退により、まちの防災上、防犯上の危険性が高まることが懸念される。市街地の安全性、生活の安全性の低下が懸念される。

#### 【経済活動・財政への影響】

##### ④地域経済・活力の衰退

医療、福祉、商業等の生活サービス産業の衰退が、関連産業の衰退や雇用機会の減少をもたらすことで更なる消費活動の低下を招く等の悪循環が生じ、地域経済や地域活力の衰退が懸念される。

##### ⑤地方財政の逼迫化

社会保障費や公共施設等の維持・管理・更新費等、市民一人当たりの行政コストが増大する一方、住民税、固定資産税等の税収が減少する事態が発生する等、地方における財政状況の悪化が懸念される。

#### 【環境への影響】

##### ⑥エネルギー消費量/CO<sub>2</sub>排出量の増大

市街地の低密度化に伴い、更なる自動車依存度の上昇や生活サービス機能までのアクセス距離の長距離化等が生じ、その結果、都市のCO<sub>2</sub>排出量の増大が懸念される。

このような事態に対応する考え方のひとつとして、集約して住まうことにより、生活サービスやコミュニティを維持していくことが考えられ、日常生活に必要な都市機能が維持された、持続的でコンパクトなまちづくりの推進が求められています。

また、コンパクトなまちづくりの推進に向けては、いかなる都市構造をめざすべきか、客観的かつ定量的な分析、評価のもと、市民をはじめとする地域の関係者でコンセンサスを形成することが重要です。

こうした背景のもと、都市構造のコンパクトさを見える化するため、「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」を踏まえ、次表のような評価軸で、本市の都市構造を評価します。

表 2-9 都市構造の評価軸

評価軸		評価指標
① 生活利便性	◎都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業等の生活機能と公共交通サービス機能が充足した街を実現すること	
	取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■居住機能の適切な誘導                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能誘導区域等、生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏で必要な生活機能等を享受できること</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■都市機能の適正配置                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能が生活の拠点等、適切な区域に立地、集積していること</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通の利用促進                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通のサービス水準が高まり利用率が向上していること</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活サービスの徒歩圏充足率</li> <li>・D I D区域における人口密度</li> <li>・生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率（医療）</li> <li>・生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率（福祉）</li> <li>・生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率（商業）</li> <li>・基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率</li> <li>・生活サービス施設の利用圏平均人口密度（医療）</li> <li>・生活サービス施設の利用圏平均人口密度（福祉）</li> <li>・生活サービス施設の利用圏平均人口密度（商業）</li> <li>・公共交通の機関分担率</li> <li>・公共交通沿線地域の人口密度</li> </ul>		
② 健康・福祉	◎市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街を実現すること	
	取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■徒歩行動の増加と市民の健康の増進                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者等の社会活動が活発化し、徒歩等の移動が増大すること</li> <li>・それにより市民の健康が増進すること</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■都市生活の利便性の向上                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活サービス機能や公共交通サービスが徒歩圏域で充足していること</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■歩きやすい環境の形成                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者空間が充実し、公園緑地も住まいの近くに配置される等歩きやすい環境が整備されていること</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・メタボリックシンドロームとその予備軍の割合</li> <li>・徒歩・自転車の機関分担率</li> <li>・高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合</li> <li>・高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率</li> <li>・保育所の徒歩圏0～5歳人口カバー率</li> <li>・買い物への移動手段における徒歩の割合</li> <li>・歩道整備率</li> <li>・高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合</li> </ul>		
③ 安全・安心	◎災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街を実現すること	
	取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■安全性の高い地域への居住の誘導                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害危険性の少ない地域等に適切に居住が誘導されていること</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■歩行環境の安全性の向上                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市内において安全な歩行者環境が確保されていること</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■市街地の安全性の確保                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・オープンスペースの適切な確保等、市街地の災害や事故に対する安全性が確保されていること</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■市街地の荒廃化の抑制                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・空き家等が減少し、荒廃化や治安悪化が抑制されていること</li> </ul> </li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>*全国等との比較データがないため、今後個別に評価予定。</li> <li>・歩道整備率（再掲）</li> <li>・市民一人当たりの交通事故死亡者数</li> <li>・最寄り緊急避難場所までの平均距離</li> <li>・空き家率</li> </ul>		
④ 地域経済	◎都市サービス産業が活発で健全な不動産市場が形成されている街を実現すること	
	取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■サービス産業の活性化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能誘導区域における昼間人口等の集積が高まり、医療、福祉、商業等のサービス産業が活性化すること</li> </ul> </li> <li>■健全な不動産市場の形成                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・地価や賃料水準が維持、向上し、空き家等未利用不動産の発生が抑制されること</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・従業者一人当たり第三次産業売上高</li> <li>・従業人口密度（市街化区域）</li> <li>・都市全域の小売商業床面積あたりの売上高（小売商業床効率）</li> <li>・小売商業床効率（市街化区域）</li> <li>・平均住宅地価（市街化区域）</li> </ul>		
⑤ 行政運営	◎市民が適切な行政サービスを受けられるよう、自治体財政が健全に運営されている街を実現すること	
	取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■都市経営の効率化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口密度の維持、公共交通の持続性向上、高齢者の外出機会の拡大等により行政経営の効率化が図られていること</li> </ul> </li> <li>■安定的な税収の確保                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・医療、福祉、商業等の第三次産業が活発となること</li> <li>・地価が維持、増進すること</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民一人当たりの歳出額</li> <li>・財政力指数</li> <li>・市民一人当たり税収額（個人市民税・固定資産税）</li> </ul>		
⑥ エネルギー／低炭素	◎エネルギー効率が高く、エネルギー消費量、二酸化炭素排出量が少ない街を実現すること	
	取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■運輸部門における省エネ化・低炭素化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用率が向上するとともに、日常生活における市民の移動距離が短縮すること</li> </ul> </li> <li>■民生部門における省エネ化・低炭素化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・民生部門におけるエネルギー利用効率が向上し、エネルギー消費量が減少すること</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民一人当たりの自動車CO<sub>2</sub>排出量</li> <li>*標準偏差を出すためのデータがないため、今後個別に評価予定</li> </ul>		

\* 評価指標は、現時点では、他都市との比較のために、全国等の平均値データ等があるものを設定している。





表 2-10 本市の現況都市構造評価（全国平均との比較）

評価指標		単位	値	偏差値	データ	
① 生活利便性	居住機能の適切な誘導	日常生活サービスの徒歩圏充足率	%	51	53	H22国勢調査、国土数値情報、厚生労働省介護サービス情報公開システム等
		DID区域における人口密度	人/ha	67	57	
		生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(医療)	%	89	54	
		生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(福祉)	%	84	52	
		生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(商業)	%	63	42	
		基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	%	74	58	鉄軌道駅別運行本数データ
	都市機能の適正配置	生活サービス施設の利用圏平均人口密度(医療)	人/ha	30	47	国土数値情報、厚生労働省介護サービス情報公開システム等
		生活サービス施設の利用圏平均人口密度(福祉)	人/ha	25	46	
		生活サービス施設の利用圏平均人口密度(商業)	人/ha	25	44	
	公共交通の利用促進	公共交通の機関分担率	%	11	51	全国都市交通特性調査、PT調査
公共交通沿線地域の人口密度		人/ha	43	53	H22国勢調査、国土数値情報	
② 健康・福祉	徒歩行動の増加と市民の健康の増進	メタリックシンドロームとその予備軍の割合	%	27	50	阪南市国民健康保険 保険事業 実施計画
		徒歩・自転車の機関分担率	%	27	47	全国都市交通特性調査、PT調査
	都市生活の利便性向上	高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	%	55	52	住宅・土地統計調査(2008年)
		高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率	%	97	62	国土数値情報、厚生労働省介護サービス情報公開システム等
		保育所の徒歩圏0～5歳人口カバー率	%	65	44	H22国勢調査、国土数値情報
		買い物への移動手段における徒歩の割合	%	13	44	全国都市交通特性調査、PT調査
	歩きやすい環境の形成	歩道整備率	%	50	51	道路交通センサス(2010年)
高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合		%	82	39	住宅・土地統計調査(2008年)	
③ 安全・安心	歩行者環境の安全性向上	歩道整備率(再掲)	%	50	51	道路交通センサス(2010年)
	市街地の安全性の確保	市民一人あたりの交通事故死亡者数	人	0.18	58	(財)交通事故総合分析センター、全国市区町村別交通事故死者数(2010年)
		最寄り緊急避難場所までの平均距離	m	784	47	住宅・土地統計調査(2008年)
	市街地の荒廃化の抑制	空き家率	%	5	54	住宅・土地統計調査(2008年)
④ 地域経済	サービス産業の活性化	従業者一人当たり第三次産業売上高	百万円	7.2	45	経済センサス(2012年)
		従業人口密度(市街化区域)	人/ha	19	45	H22国勢調査
		都市全域の小売商業床面積あたりの売上高(小売商業床効率)	万円/㎡	77.3	48	経済センサス(2012年)
	健全な不動産市場の形成	小売商業床効率(市街化区域)	万円/㎡	77.4	44	H19商業統計メッシュ(500m)
平均住宅地価(市街化区域)		千円/㎡	45	42	地価公示	
⑤ 行政運営	都市経営の効率化	市民一人当たりの歳出額	千円	330	44	統計で見る市町村のすがた(2010年)
		財政力指数	—	0.54	52	総務省 地方公共団体の主要財政指標一覧(2013年)
	安定的な税収の確保	市民一人当たり税収額(個人市民税・固定資産税)	千円	84	39	統計で見る市町村のすがた(2010年)
⑥ エネルギー/低炭素	市民一人当たりの自動車CO <sub>2</sub> 排出量	t-CO <sub>2</sub> /年	0.46	61	道路交通センサス(2010年)	

### 3) 考察

#### ①生活利便性

医療、福祉の生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率は全国よりも高くなっていますが、その中の平均人口密度は全国よりも低くなっています。

公共交通の利便性は全国平均と同程度ですが、公共交通沿線地域の人口密度をみると、D I D 区域における人口密度との差の開きが全国値よりも大きくなっています。

#### ②健康・福祉

徒歩、自転車の機関分担率、買い物への移動手段における徒歩の割合が全国平均より若干低くなっています。

#### ③安全・安心

最寄り緊急避難場所までの平均距離が全国平均よりも高くなっています。

#### ④地域経済

従業者一人当たり第三次産業売上高や小売商業床効率等、地域経済に関する指標は全て全国平均よりも低くなっています。

#### ⑤行政運営

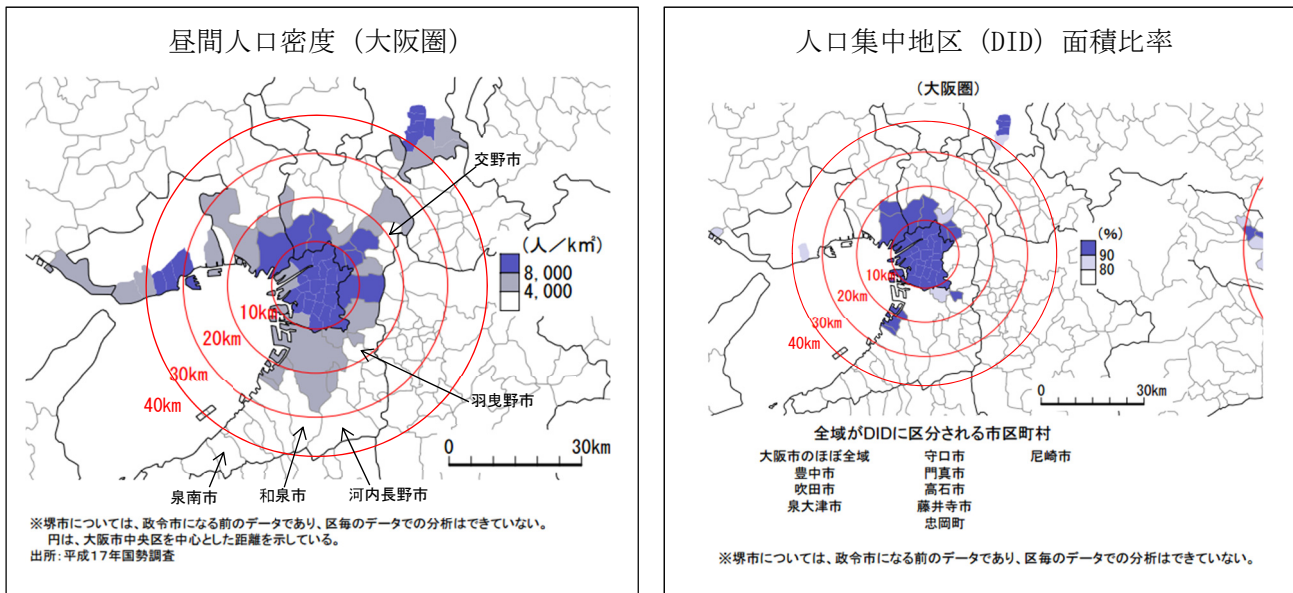
市民一人当たりの歳出額、および税収額（個人市民税・固定資産税）は全国平均よりも低くなっています。

#### ⑥エネルギー／低炭素

公共交通の利便性や徒歩・自転車の機関分担率はそれほど高くないものの、市民一人当たりの自動車CO<sub>2</sub>排出量の偏差値は比較的低くなっています。

(9) 指標による評価

府内各自治体と本市を比較した場合、本市の指標は河内長野市、和泉市、羽曳野市、泉南市、交野市といったベッドタウンの性格を持つ都市と近い数値を示しています。これらの都市は、図 2-36 に示すとおり、大阪市から 20~40km 圏に存在しています。



資料：「大阪府の現状と課題」に加筆

図 2-36 大阪都市圏の人口分布

泉州地域のうち、高石市以南の指標を比較した場合、阪南市はD I D人口比率、労働力人口増加率が最も低くなっていますが、他市と大きな差はありません。

昼夜間人口比率が低いことについては、昼間時、市域に生産年齢層が少ないことが表れている一方、戸建住宅の築45年以上割合が低いことから、増加する空き家の中でも、他市と比較して非老朽化空き家が存在する可能性が高いことがわかります。

表 2-11 阪南市の周辺市との指標の比較

都市名	DID人口率 (%)			財政力指数			労働力人口増加率 (%)			戸建住宅の築45年以上割合 (%)			公示地価 平均値 (円/㎡)			昼夜間人口比率 【参考】			都市名
	値	近畿順位	泉州順位	値	近畿順位	泉州順位	値	近畿順位	泉州順位	値	近畿順位	泉州順位	値	近畿順位	泉州順位	値	近畿順位	泉州順位	
大阪市	100	9		0.9	9		-4.3	65		21.5	38		234,136	3		1.33	1		大阪市
堺市	95.4	24		0.8	21		-2.2	32		12.3	92		134,561	24		0.94	61		堺市
高石市	100	1	1	0.9	15	2	-5	75	7	15	69	5	122,000	30	1	0.92	73	3	高石市
泉大津市	100	1	1	0.7	51	4	-4.5	69	6	17.9	49	8	108,163	37	2	0.91	74	4	泉大津市
和泉市	80.7	44	5	0.7	55	5	-0.8	16	2	10.9	103	2	84,367	48	4	0.86	101	7	和泉市
岸和田市	90.1	35	4	0.6	81	7	-3.7	55	5	15.1	67	6	98,121	43	3	0.91	78	5	岸和田市
貝塚市	91.8	34	3	0.7	65	6	0.3	10	1	17.7	51	7	69,913	61	5	0.89	89	6	貝塚市
泉佐野市	80.4	45	6	0.9	7	1	-2.3	35	3	13.3	81	4	62,713	66	6	1.05	12	1	泉佐野市
泉南市	80.1	47	7	0.7	43	3	-3.1	47	4	11.8	96	3	51,025	75	7	0.95	55	2	泉南市
阪南市	79.4	48	8	0.5	91	8	-5.3	79	8	9.2	113	1	47,550	78	8	0.77	120	8	阪南市

資料：「近畿コンパクトシティガイドンス」（平成 28 年 3 月近畿地方整備局建政部都市整備課）

表 2-12 大阪府下各市との指標の比較

都市名	社会増減率 (%)			年齢階層割合 (%)									交通手段分担率 (%)								
				年少人口 (15歳未満)			生産年齢人口 (15~65歳未満)			高齢者人口 (65歳以上)			公共交通 (鉄道・バス)			自転車・徒歩			自動車		
	値	近畿順位	府下順位	値	近畿順位	府下順位	値	近畿順位	府下順位	値	近畿順位	府下順位	値	近畿順位	府下順位	値	近畿順位	府下順位	値	近畿順位	府下順位
大阪市	-0.5	65	16	11.7	112	33	65.7	9	3	22.7	64	10	31.3	6	2	52.8	7	6	13.5	118	1
堺市	0.3	43	12	14	56	18	63.4	52	19	22.6	68	12	18.7	31	15	45.9	13	12	32.2	88	21
岸和田市	-1.6	98	28	15.1	18	7	62.8	64	26	22.1	75	17	12.8	63	30	40	28	22	43.4	73	27
豊中市	0.6	37	10	13.9	66	20	64.1	37	12	22	77	18	28.1	8	3	42.7	24	18	22.3	111	7
池田市	1.7	15	1	13.3	81	27	64.8	21	8	22	79	18	26	13	5	42.4	25	19	26	101	12
吹田市	0.7	32	9	14.2	51	16	66.1	5	1	19.7	108	31	35.6	3	1	38.7	35	25	19.8	115	4
泉大津市	-1.7	102	30	16.1	7	2	64.1	38	13	19.8	107	30	14.6	56	29	49	12	11	33.2	86	22
高槻市	0.2	47	13	13.6	74	23	63.1	58	23	23.3	55	8	24.4	15	6	40.3	27	21	28.8	95	18
貝塚市	1.2	25	6	16	9	4	62.5	70	29	21.6	88	21	12.6	64	31	36.9	39	26	46.3	71	29
守口市	-1.4	94	26	12.5	103	32	62.9	63	25	24.6	40	2	22.1	24	12	57.8	1	1	17.1	117	2
枚方市	0	53	15	13.9	62	19	64.4	28	10	21.6	85	21	24.3	16	7	39.7	29	23	27.8	96	17
茨木市	1.6	17	3	14.9	23	8	65.5	11	4	19.6	109	32	26	12	4	42.9	22	17	25	104	9
八尾市	-0.8	74	19	13.7	70	22	62.5	67	27	23.8	49	4	17.4	40	23	53	6	5	25	103	10
泉佐野市	1.1	26	7	14.7	33	10	63.7	45	16	21.6	87	21	10	73	32	24.9	74	33	59.7	49	33
富田林市	-1.9	108	31	13.5	77	25	64.4	29	11	22	78	18	17.7	38	21	35	45	30	42.7	75	25
寝屋川市	-1.4	93	25	12.8	91	29	63.8	43	15	23.4	54	7	20.4	28	13	52.5	8	7	21.8	112	6
河内長野市	-2.7	114	33	12.6	100	31	62.4	71	30	25	38	1	17.7	37	20	31.1	55	32	46.5	70	30
松原市	-1.2	89	23	13.7	68	21	62.2	75	32	24	46	3	16.6	41	24	55.6	2	2	23.7	108	8
大東市	-1.1	85	22	14.3	43	12	64.8	19	7	20.9	99	28	22.4	22	10	51.3	10	9	20.3	113	5
和泉市	1.4	22	5	16.2	6	1	64.7	23	9	19.2	111	33	14.9	53	28	35.2	44	29	45.2	72	28
箕面市	1.7	16	2	13.6	76	24	65	16	6	21.5	92	24	17.8	35	18	39.2	31	24	37.2	82	23
柏原市	-1.3	90	24	13.5	78	26	65.2	13	5	21.3	95	26	22.4	23	11	44.9	15	13	26.1	100	13
羽曳野市	-0.9	82	21	14.2	49	15	62.3	73	31	23.5	53	6	15.7	48	26	40.3	26	20	38.3	81	24
門真市	0	52	14	13.1	84	28	64	41	14	22.9	61	9	22.9	21	9	53.6	4	3	19.6	116	3
摂津市	-1.9	109	32	14.2	48	14	65.8	8	2	20	106	29	17.8	34	17	50.5	11	10	26.2	99	14
高石市	-1.5	97	27	14.9	26	9	62.5	68	28	22.6	67	12	17.9	32	16	53.5	5	4	26.5	98	15
藤井寺市	1	28	8	14.1	53	17	63.2	57	22	22.7	63	10	17.5	39	22	52.4	9	8	25.2	102	11
東大阪市	-1.6	99	29	12.8	93	30	63.6	46	17	23.6	52	5	23	20	8	44.8	16	14	27	97	16
泉南市	-0.6	68	17	16	8	3	61.3	83	33	22.6	66	12	9.2	77	33	36.3	41	27	50.6	61	32
四條畷市	-0.8	73	18	15.9	10	5	63	62	24	21.1	96	27	18.7	30	14	44.5	17	15	30	93	19
交野市	0.4	41	11	15.2	16	6	63.4	53	20	21.4	93	25	17.7	36	19	43	21	16	31.9	89	20
大阪狭山市	1.5	20	4	14.3	42	11	63.5	50	18	22.2	73	16	15.9	46	25	35.3	43	28	43	74	26
阪南市	-0.8	76	20	14.3	44	13	63.2	56	21	22.5	69	15	15.1	50	27	32.8	50	31	48.4	65	31

都市名	DID人口率 (%)			財政力指数			労働力人口増加率 (%)			戸建住宅の築45年以上割合 (%)			公示地価平均値 (円/㎡)			昼夜間人口比率【参考】		
	値	近畿順位	府下順位	値	近畿順位	府下順位	値	近畿順位	府下順位	値	近畿順位	府下順位	値	近畿順位	府下順位	値	近畿順位	府下順位
大阪市	100	9	1	0.9	9	6	-4.3	65	18	21.5	38	1	234,136	3	1	1.33	1	1
堺市	95.4	24	19	0.8	21	10	-2.2	32	5	12.3	92	22	134,561	24	15	0.94	61	11
岸和田市	90.1	35	23	0.6	81	31	-3.7	55	14	15.1	67	12	98,121	43	25	0.91	78	17
豊中市	100	1	1	0.9	12	7	-3.8	57	16	19	46	3	192,207	11	6	0.89	86	19
池田市	94.9	27	20	0.9	18	9	-3.3	48	12	17.8	50	5	202,917	6	3	0.93	67	12
吹田市	100	1	1	1	3	2	-2.9	45	10	15.6	64	10	202,447	7	4	0.99	39	8
泉大津市	100	1	1	0.7	51	18	-4.5	69	20	17.9	49	4	108,163	37	23	0.91	74	15
高槻市	96.3	22	17	0.8	32	12	-2.3	34	6	13.9	77	17	164,667	16	8	0.87	99	26
貝塚市	91.8	34	22	0.7	65	23	0.3	10	1	17.7	51	6	69,913	61	29	0.89	89	20
守口市	100	1	1	0.8	39	14	-5.9	88	27	21.1	39	2	163,563	17	9	1.01	29	6
枚方市	96.4	21	16	0.8	29	11	-4.4	68	19	9.8	110	31	134,105	26	17	0.88	94	22
茨木市	96.5	20	15	0.9	5	3	-1.7	23	3	16.4	60	8	199,500	8	5	0.93	69	13
八尾市	98.6	16	12	0.7	45	17	-5.8	86	26	14.8	71	14	135,315	23	14	0.96	51	9
泉佐野市	80.4	45	29	0.9	7	5	-2.3	35	7	13.3	81	19	62,713	66	30	1.05	12	4
富田林市	78.1	51	32	0.6	71	26	-5.2	77	22	16.5	59	7	82,500	49	28	0.88	95	23
寝屋川市	97.8	19	14	0.7	66	24	-7.2	99	29	13	87	21	135,400	22	13	0.87	98	25
河内長野市	72.7	58	33	0.6	71	27	-9.1	109	32	11.3	100	27	87,175	47	26	0.82	109	31
松原市	98.6	17	13	0.6	81	30	-3.7	56	15	15.5	65	11	120,408	32	21	0.9	82	18
大東市	98.7	15	11	0.8	35	13	-5.8	85	25	13.8	78	18	137,000	21	12	1.01	31	7
和泉市	80.7	44	28	0.7	55	21	-0.8	16	2	10.9	103	30	84,367	48	27	0.86	101	28
箕面市	95.7	23	18	0.9	5	4	-2.7	42	9	11.3	101	28	207,571	5	2	0.86	100	27
柏原市	93.5	29	21	0.6	71	25	-8.1	103	30	12.1	94	24	113,129	35	22	0.91	75	16
羽曳野市	89.8	36	24	0.6	89	32	-3.9	60	17	13.2	82	20	106,689	38	24	0.86	103	29
門真市	100	1	1	0.7	59	22	-8.5	104	31	14.1	75	16	130,300	28	18	1.11	4	3
摂津市	99.6	12	10	1	1	1	-5.7	84	24	11.8	95	25	179,833	14	7	1.13	3	2
高石市	100	1	1	0.9	15	8	-5	75	21	15	69	13	122,000	30	20	0.92	73	14
藤井寺市	100	1	1	0.6	77	28	-1.8	27	4	14.2	74	15	144,700	20	11	0.87	97	24
東大阪市	99.7	11	9	0.7	45	16	-6.6	94	28	15.7	62	9	152,713	19	10	1.03	17	5
泉南市	80.1	47	30	0.7	43	15	-3.1	47	11	11.8	96	26	51,025	75	31	0.95	55	10
四條畷市	83	43	27	0.6	79	29	-10.2	114	33	12.2	93	23	123,167	29	19	0.85	105	30
交野市	86.7	40	26	0.7	51	20	-2.7	41	8	9.2	112	32	134,500	25	16	0.79	117	32
大阪狭山市	87.7	39	25	0.7	51	19	-3.4	50	13	11	102	29	-	-	-	0.88	92	21
阪南市	79.4	48	31	0.5	91	33	-5.3	79	23	9.2	113	33	47,550	78	32	0.77	120	33

資料：「近畿コンパクトシティガイドンス」(平成28年3月近畿地方整備局建政部都市整備課)

(両面印刷調整用白紙)

## (10) 公共交通の徒歩によるアクセス性の評価

本計画の目的は、市街地の面積や形状を小さくひとつにまとめるものではなく、持続可能な都市であるために生活の利便性を高めつつ、一方で交通の観点では自動車の利用に極端に依存せずに暮らすことのできる都市づくりをめざすことにあります。

そのためには、自動車を利用しない人々を含めた移動の利便性や、暮らしの維持に必要な生活サービスの利用しやすさから、その都市がどの程度の性能を有しているかを客観的に評価することが重要です。

そこで、都市構造の集約化と都市生活の利便性の状態を、わかりやすく、比較可能な形で提示するために、国が提供している「アクセシビリティ指標」の考え方をを用いて、以下の二つの指標による検討を行いました。

### ○T指標

- ・市内の各地点から、任意の時刻に出発して公共交通に乗車するまでの平均時間(分)。市内のある場所から徒歩および公共交通を利用して、以下の「公共交通の乗車場所」まで到達する時間の平均値。移動そのものに要する時間に、公共交通の運行頻度を反映した平均待ち時間を加えて求める。本評価では、図2-37凡例のとおり分類した。

### ○P指標

- ・T指標の値が例えば30分以内である範囲の人口が都市全体の人口に占める割合(%)。本評価では、図2-38の所要時間毎に分類した。

・「公共交通の乗車場所」として具体的には以下を対象としました。

#### <鉄道駅>

- 南海本線：尾崎駅、鳥取ノ荘駅、箱作駅、樽井駅（泉南市）、淡輪駅（岬町）
- JR 阪和線：和泉鳥取駅、山中溪駅

#### <バス停>

- 南海ウイングバス南部(株)：尾崎線、阪南スカイタウン線

本市には、鉄道駅が5駅あり、民間のバス路線が2路線運行しています。

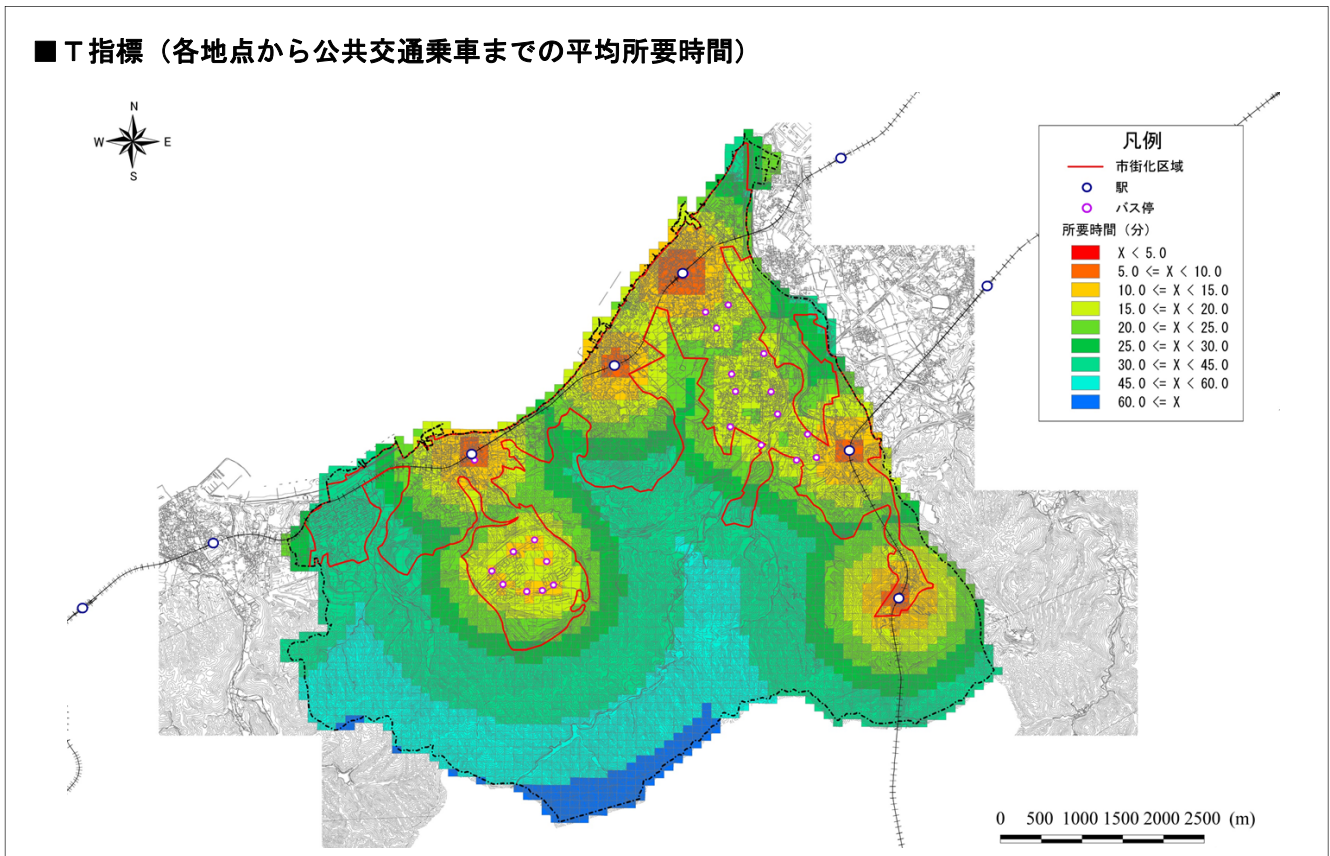


図 2-37 阪南市の公共交通の利用しやすさ (T 指標)

市街化区域の中で公共交通に乗車するまでの時間に30分以上を要する地域の人口は約10%程度です。その地区はさつき台・光陽台・舞のそれぞれ一部、箱の浦全域が含まれています。

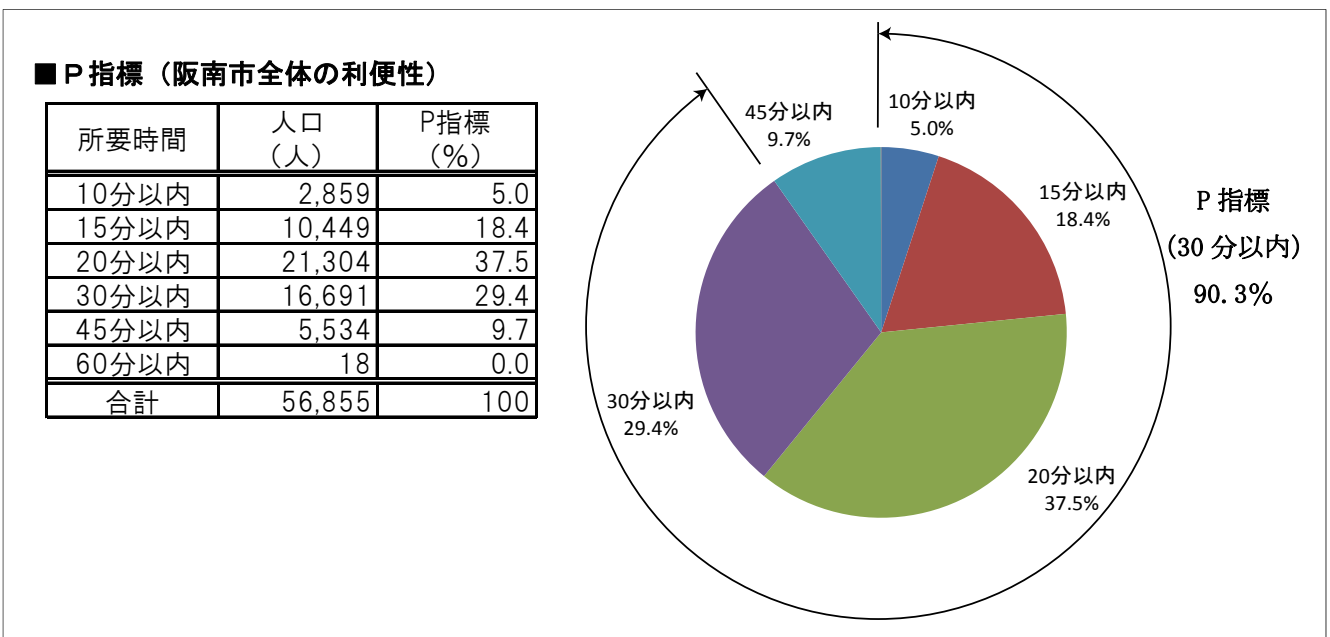


図 2-38 阪南市の公共交通の利用しやすさ (P 指標)