

三木市立地適正化計画策定における現状と課題

■三木市の現状(概要)

●人口

≪総人口・年齢三区分別人口≫

- ・令和4年の総人口は75,009人(合併後増加、その後一貫して減少傾向)、世帯数は34,436世帯(2.18人/世帯)
- ・令和2年は老年人口が年少人口の3倍以上に達し、高齢化率は35.2%(県平均29.3%)

≪地区別年齢三区分別人口≫

- ・志染地域は平成25年から令和5年の10年間の総人口減少率(19.9%)と令和5年の高齢化率(41.8%)が最も高い
- ・三木南地域は平成25年から令和5年の10年間の年少(15歳未満)人口減少率(39.2%)が最も高い
- ・緑が丘地域は令和3年をピークに高齢化率が減少傾向

≪DID(人口集中地区)≫

- ・DID人口密度は平成2年から令和2の20年で59.8人/haから50.7人/haまで減少

≪将来人口≫

- ・継続して減少傾向、令和7年で7万人、令和12年には6万人を下回る
- ・令和17年には高齢化率が40%を上回る
- ・令和12年の市街化区域人口密度が40人/haを下回る

●財政状況

≪歳入及び歳出≫

- ・歳入における自主財源の割合は平成21年以降50%を下回る
- ・義務的経費のうち扶助費は、平成17年から令和2年までの16年間で約2倍にまで増加

●都市機能

≪市街化区域人口カバー率≫

- ・公共施設(83.6%)、医療施設(98.1%)、福祉施設(96.5%)、子育て支援施設(92.7%)、商業施設(99.1%)

●土地利用

≪区域区分・用途地域≫

- ・東播都市計画区域内における市街化区域の割合は16.9%、市街化調整区域は83.1%
- ・市街化区域に占める住居系用途地域の割合が65.7%と高く、商業系用途地域の割合が4.0%と低い

≪土地利用現況≫

- ・市街化区域内では住宅系をベースに工業系や公共公益系の土地利用、市街化区域を取り囲むように調整区域の田がある

≪空き家≫

- ・平成20年から平成30年の10年間で48.7%増加
- ・平成30年のその他の住宅(用途未定空き家)割合は東播都市計画区域内で最も高い62.3%(兵庫県値:42.2%)

●公共交通

≪利用者数≫

- ・鉄道駅、路線バス、地域ふれあいバスともに新型コロナウイルスの影響もあり減少していたが、近年回復傾向

≪市街化区域人口カバー率≫

- ・鉄道駅(63.0%)、路線バス(92.2%)、地域ふれあいバス(41.1%)

●インフラ施設

≪都市施設整備率≫

都市計画道路(73.9%)、下水道(雨水35.1% 汚水42.1%)

●ハザード

≪洪水≫

- ・三木駅から三木上の丸駅周辺は、浸水深3m以上かつ家屋が倒壊するおそれのある区域に指定

≪土砂≫

- ・広野ゴルフ場前駅周辺や三木上の丸駅周辺から福井三丁目にかけて土砂災害特別警戒区域に指定

■都市構造に関する評価・分析(概要)(1/2)

●拠点分析方法

拠点性や生活利便性を定量的に分析するため、市域を100mメッシュに分割し、メッシュごとに、「①将来人口分布(令和12年)」、「②都市機能(商業・医療・福祉・文化交流・行政・避難)施設へのアクセス性」、「③公共交通(駅・バス停)へのアクセス性」の3つの視点から指標を算出。

1. 市内全域を100mメッシュ単位でメッシュ化

2. メッシュごとに3つの指標を算出

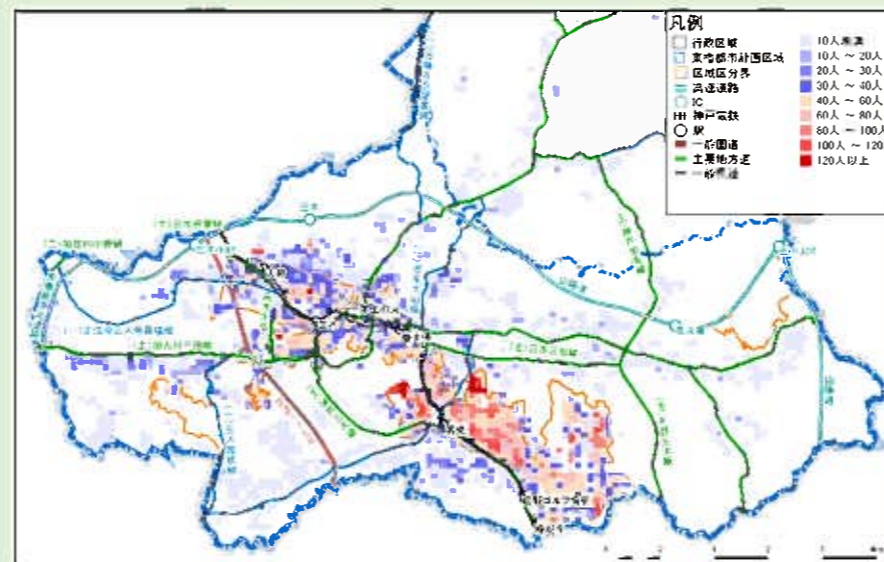
①将来人口分布(令和12年)	500mメッシュ別将来推計人口(国土数値情報)をベースに令和2年100m・500mメッシュデータを用いて算出
②都市機能施設へのアクセス性	都市機能施設の種類のに応じて点数を配分し、メッシュから徒歩圏(800m)に含まれる施設の合計点数を算出
③公共交通へのアクセス性	駅やバス停の規模に応じて点数を配分し、メッシュから徒歩圏(駅は800m、バス停は300m)に含まれる施設の合計点数を算出

3. 指標を統合し「拠点レベル」を算出

メッシュごとに①~③それぞれの偏差値を取り、それらを合計した数値を「拠点レベル」とする

●各指標結果(①将来人口分布)

加佐(西ノ芝公園東側)、高木(三木高木団地)、さつき台一丁目(いずみ公園西側)、志染町西自由が丘二丁目(自由が丘第一公園南側)は令和2年から継続して人口が120人以上と算出。



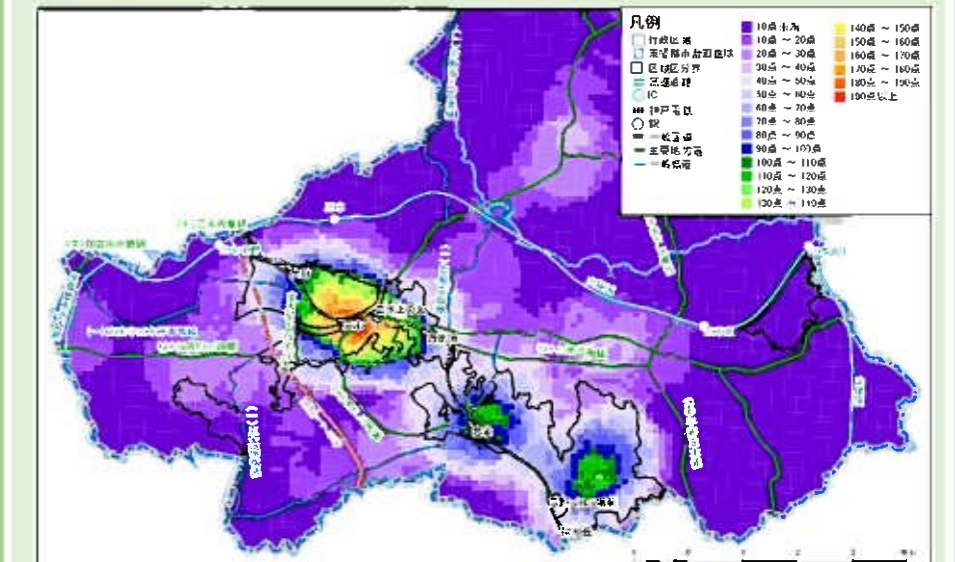
●点数配分(②都市機能施設へのアクセス性)

「②都市機能(商業・医療・福祉・文化交流・行政・避難)施設へのアクセス性」施設の重要度や機能性に応じて、点数を配分。点数配分は以下のとおり。

大分類	中分類	データ個数	点数	点数の考え方
商業施設	ショッピングセンター	1	5	〇都市のサービスレベルを表し、拠点となる地区に立地すべきショッピングセンター及び病院に高い点数を与える。 〇専門店・ホームセンターは、店舗の規模は大きいものの、日常生活での利用頻度は低いため、低い点数とする。
	スーパーマーケット(1,000㎡以上)	7	4	
	スーパーマーケット(1,000㎡未満)	8	3	
	コンビニエンスストア	29	2	
	専門店・ホームセンター	45	1	
医療施設	病院	5	5	
	医院・診療所(複数科)	30	3	
	医院・診療所(単科)	3	1	
福祉施設	地域包括支援センター	3	5	〇福祉施設は市全体で均等に配置するという考え方もあるが、将来の高齢化を見据え、拠点となる地域包括支援センターは地域包括ケアの核となるので高い点数を与える。
	通所型介護施設	29	3	
	障害者支援施設・児童福祉施設	59	1	
文化交流施設	文化会館	1	5	〇市の拠点となる地区に立地すべき文化会館に高い点数を与え、都市マスの考え方である公民館のまちづくりに資するため公民館にやや高い点数を与える。
	市民交流施設	12	4	
	公民館・総合公園	12	3	
	図書館	3	2	
	資料館・美術館・体育施設	11	1	
行政施設	市役所	1	5	〇市全体の中心に位置すべき市役所に高い点数を与える。
	支所	1	3	
避難施設	指定緊急避難所	251	3	〇避難施設は均等配置が前提であるため一律の点数とする。

●各指標結果(②都市機能へのアクセス性)

公民館周辺等の利便性が一定程度みられるほか、特に三木駅周辺の利便性が高い。



■都市構造に関する評価・分析(概要)(2/2)

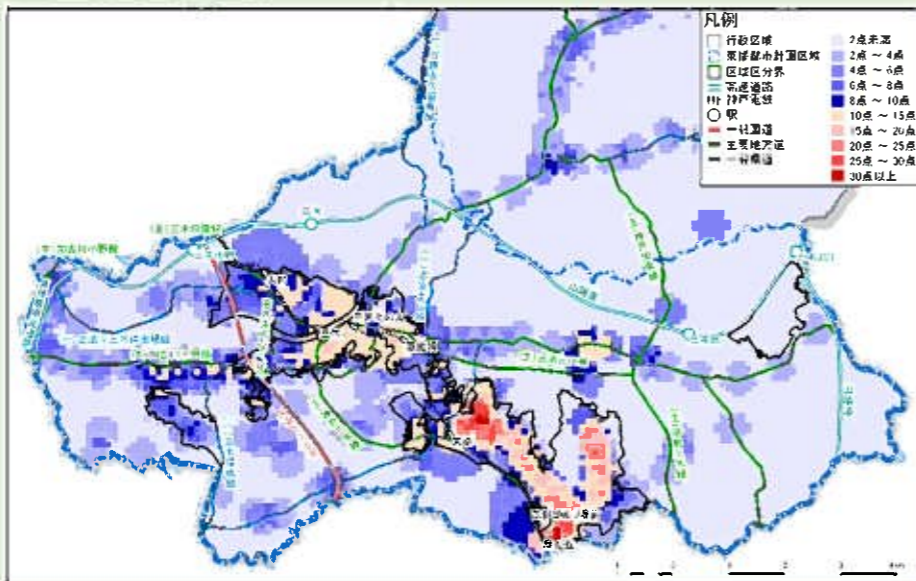
● 点数配分(③公共交通へのアクセス性)

「③公共交通(駅・バス停)へのアクセス性」は、施設の重要度や機能性に応じて、点数を配分。
 点数配分は右記のとおり。

大分類	中分類	データ個数	点数	点数の考え方
駅	三木駅・志染駅	2	5	○市内に停車する駅の中で始発及び終点となる駅に高い点数を与える。
	その他の駅	5	4	
バス停	路線バス(片道30本/日以上)	71	3	○片道30本/日以上路線バスのバス停に高い点数を与える。
	路線バス(片道30本/日未満)	196	2	
	地域ふれあいバス	136	1	

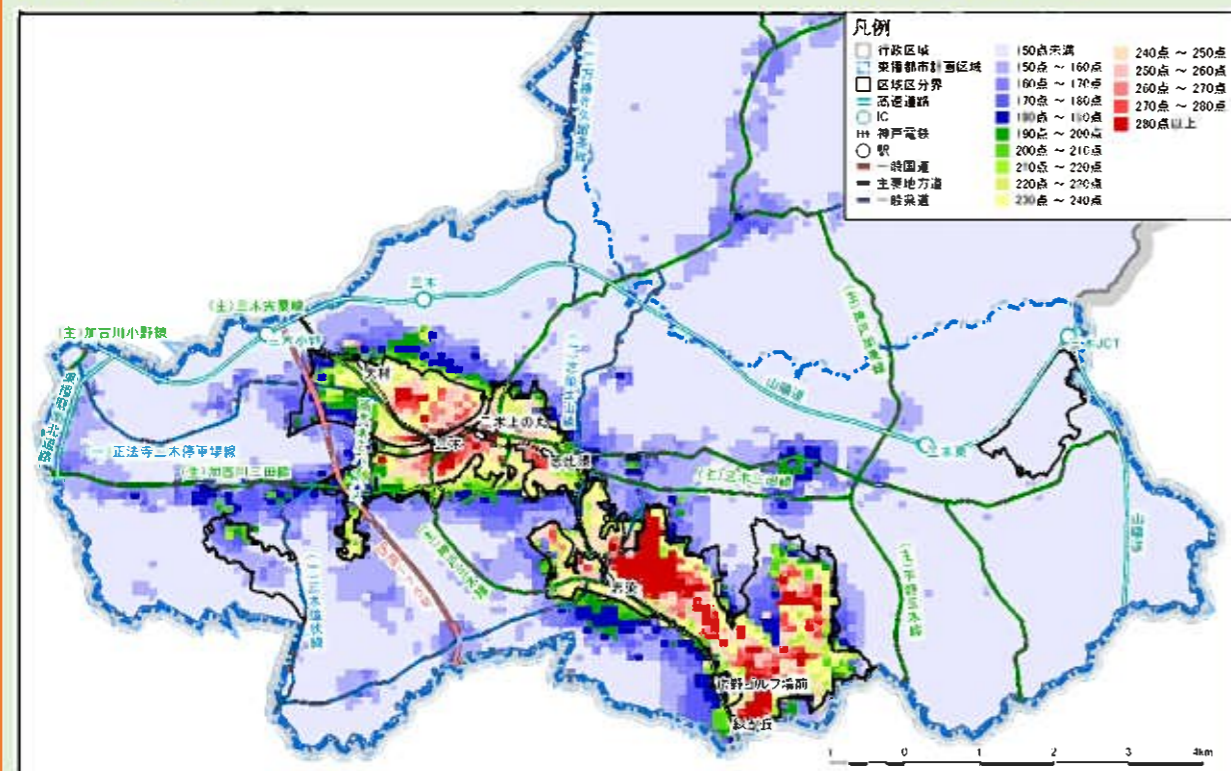
● 各指標結果(③公共交通へのアクセス性)

志染駅北側、緑が丘駅北側、志染町青山のイオン三木青山店周辺が、公共交通へのアクセス性が高い。



● 拠点レベル算出結果

三木駅南側、恵比須駅南側、緑が丘駅東側、志染町青山のイオン三木青山店周辺のほか、特に志染駅北東側は人口が将来まで高密度で維持されることもあり、拠点レベルが高い。



■都市構造に関する課題の整理

● 持続可能な都市構造の構築

本市は室町時代より美轟川沿いに立地した三木城を中心に城下町が形成し発展してきました。その後、神戸電鉄緑が丘駅～志染駅北側の住宅開発等により人口が急増し、今日では、隣接する神戸市のベッドタウンの役割を担っています。
 また、本市の各駅及び公民館周辺は、日常の買い物や医療等の生活サービス機能が分布するものの、都市構造の評価結果より利便性が高い地域は三木駅周辺のみにとどまっています。
 さらに、アンケートでは、中心地がない等、都市核の形成が求められています。
 そのため、各拠点の活力向上のために高次都市機能の誘導に加え、既存のサービス機能の維持及び強化のほか、足りない機能は市内の各拠点同士で補完するとともに、神戸市や周辺自治体と連携する等、各拠点において便利で快適なまちづくりを推進する必要があります。

● 利便性の向上

本市のDID面積は増加する一方、DID人口は減少する等、人口密度からみて薄く広がった市街地を形成しています。
 さらに、将来の市街化区域の人口密度は、DIDの条件(40人/ha以上かつ5,000人以上)を下回ることが予測されており、一定の人口密度に支えられてきた生活サービス機能の提供が将来困難になることにより地域の利便性は低下し、利便性の高い自治体へ人口が流出する負のスパイラルにおちいる可能性があります。
 また、人口減少や転出者の増加に伴い、都市のスポンジ化の深刻化も懸念されます。空き家の増加は、防災上の問題、生活環境への悪影響、都市イメージの低下につながってしまいます。
 そのため、身近な生活圏における生活サービス機能の維持、充実のほか、空き家の解消や市街地の更新等、利便性が高い良好な居住環境を創出し、市民の生活の質を高めていく必要があります。

● 誰もが移動しやすい交通体系の形成

少子高齢化に伴う本格的な人口減少社会を迎え、通勤利用や通学利用をはじめとした地域公共交通の利用者数は減少していますが、高齢化に伴う運転免許証の返納者の増加等、地域公共交通の重要性は高まっています。
 一方で、バス・タクシーの運転手や整備士は、募集をかけても応募数が少なく、公共交通の担い手不足が深刻化している等、公共交通の維持に懸念が持たれています。
 こうした状況下で、市内の公共交通ネットワークをみると、鉄道やバス等複数の公共交通が重複して運行されている区間や、路線バスにおいても複数系統が重複して運行されている区間がある等、ネットワーク形成の観点から効率的な公共交通サービスとなっていない側面があります。
 そのため、鉄道、路線バス、タクシーのみならず、デマンド型交通をはじめとした新たなモビリティサービス、その他輸送モード等の地域の輸送資源を総動員し、まちづくりと連携した効率的な公共交通ネットワークを形成し、日常生活等が快適に過ごせるよう既存の地域公共交通の維持及び利便性の向上を図る必要があります。

● 頻発化・激甚化する大規模災害への対応

近年の線状降水帯等による想定を超えた局所的な集中豪雨等により、全国で大規模な被害が頻発しています。
 本市においても美轟川や志染川等の氾濫による洪水浸水想定区域が想定され、特に三木駅から三木上の丸駅周辺においては、垂直避難が困難な浸水深が3m以上の地区や家屋が倒壊するおそれのある河岸浸食及び氾濫流が指定されている地区のほか、土砂災害のリスクも存在します。
 そのため、有事においては、避難を徹底させる等を促進し、特に災害リスクを許容できないエリアについては、都市機能や居住のエリアの見直し等による防災・減災対策を行う必要があります。

● 効率的な行財政の運営

本市の財政状況をみると、人口減少により、市税収入の減少が懸念される一方、高齢化の進行により、扶助費等の社会保障関係費の増加に加え、建設単価の増加に伴う公共事業費の増大が見込まれます。
 そのため、長期未着手の都市施設の見直しや公共施設の適切な維持管理等による長寿命化を図る等、これまで以上に有効かつ効率的な行財政の運営が求められています。