

**大和高田市
立地適正化計画**

令和元年6月

大和高田市

目次

1. 立地適正化計画とは	1
1-1 立地適正化計画とは	1
1-2 立地適正化計画の位置付け	2
1-3 立地適正化計画区域の設定	3
1-4 立地適正化計画の計画期間	3
2. 大和高田市の現状	4
2-1 大和高田市の概況	4
2-2 人口構造の変化	8
2-3 土地利用等の状況	14
2-4 都市交通の状況	21
2-5 都市機能の分布	27
2-6 経済活動等	31
2-7 防災	33
2-8 財政	34
3. 住民意向調査の概要	35
3-1 アンケート調査の実施概要	35
3-2 アンケート調査結果（概要）のまとめ	36
3-3 ワークショップの概要	37
4. まちづくりの方針	38
4-1 問題点・課題の整理	38
4-2 優先的に取り組むべき問題点・課題	39
4-3 まちづくりの方針	40
5. 誘導区域・施設・施策の設定	42
5-1 誘導区域の設定	42
5-2 誘導施設の設定	46
5-3 都市機能誘導施策・居住誘導施策の設定	48
6. 届出制度	49
6-1 届出制度	49
7. 目標値の設定	50
7-1 目標値の設定及び効果	50
7-2 評価方法	51

参考資料1. 上位・関連計画 52

- 参考1-1 第4次大和高田市総合計画・後期基本計画 52
- 参考1-2 大和高田市都市計画マスタープラン 55
- 参考1-3 大和高田市まち・ひと・しごと創生総合戦略 58
- 参考1-4 大和高田市のまちづくりについて 60
- 参考1-5 奈良県都市計画区域マスタープラン 62
- 参考1-6 奈良県公共交通基本計画 65
- 参考1-7 奈良県地域公共交通網形成計画 67

参考資料2. 主要3駅周辺の定義 70

- 参考2-1 主要3駅周辺の定義 70

参考資料3. 住民意向調査の概要 71

- 参考3-1 住民意向調査の概要 71
- 参考3-2 ワークショップの概要資料 75

参考資料4. 誘導区域設定の考え方 80

- 参考4-1 都市機能誘導区域設定の基本的な考え方 80
- 参考4-2 居住誘導区域設定の基本的な考え方 81

参考資料5. 目標値設定の考え方 83

- 参考5-1 目標値設定の考え方 83

1. 立地適正化計画とは

1-1 立地適正化計画とは

わが国では、急速な少子高齢化を背景に、今後加速度的に人口減少が進むことが予測されるため、高齢者や子育て世代が安心できる健康で快適な生活環境の実現や、財政面及び経済面における持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっています。

こうした背景から、住民や民間事業者と行政が一体となってコンパクトなまちづくりに取り組んでいくため、都市再生特別措置法が一部改正され（平成 26 年 8 月施行）、市町村は立地適正化計画を策定することが可能になりました。

この計画は、都市全体の観点から居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の配置や公共交通の充実に関する包括的なマスタープランであり、コンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携による「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を目指すための計画です。

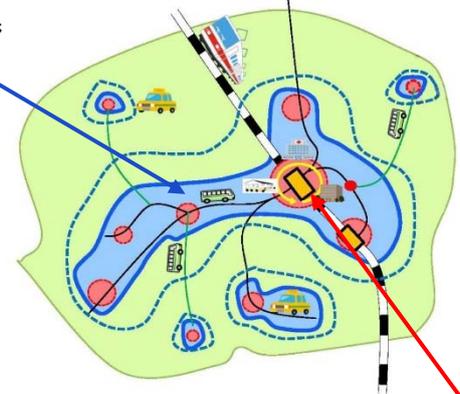
本市においても、人口は平成 7 年を境に減少に転じ、減少速度が加速しているとともに、少子高齢化が進行しており、地域社会の維持や労働力の減少、地域経済の衰退等、様々な影響が懸念されています。

本市の最上位計画である「第 4 次大和高田市総合計画（後期基本計画）」（平成 25 年 4 月策定）や「大和高田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」（平成 27 年 10 月策定）で掲げた目標を達成するため、地域の持続性と自立を可能とする都市空間の再構築を図り、本市ならではの都市構造を将来的に維持するとともに、これを支えるネットワークを構築していきます。

図. 立地適正化計画のイメージ

居住誘導区域

- ◆人口減少の中にあっても一定のエリアで人口密度を維持することにより、生活サービスや地域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
- ◆人口、土地利用、交通網、財政等の現状及び将来の見通しを勘案し、良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営可能な都市経営が効率的に行われるよう設定します。



都市機能誘導区域

- ◆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、これら各種サービスの効率的な提供を図る区域
- ◆鉄道駅周辺の業務機能、商業機能などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実し、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となる区域を設定します。

誘導施設

- ◆居住者の共同の福祉や利便の向上を図る観点から、以下に例示するような施設を定めることが考えられます。
 - ◎医療施設（病院・診療所等）、社会福祉施設（老人デイサービスセンター等）、高齢者施設
 - ◎子育て支援施設（幼稚園・保育園等）、教育施設（小学校等）
 - ◎文化施設（図書館・博物館等）、商業施設（スーパーマーケット等）
 - ◎行政施設（市役所・支所等）

1-2 立地適正化計画の位置付け

立地適正化計画は、市町村の総合計画や都道府県の都市計画区域マスタープランに即するとともに、市町村の都市計画マスタープランとの調和が保たれ、かつ、都市の防災に関する機能の確保が図られるように配慮されたものでなければなりません。

また、立地適正化計画の記載事項は下表のとおりであり、法定事項が記載された立地適正化計画が法定の手続により公表されたときは、市町村の都市計画マスタープランの一部とみなされます。

なお、市町村は都市機能誘導区域と誘導施設等（うち、市町村及び特定非営利活動法人等が実施するもの）を記載した立地適正化計画を国土交通大臣に提出することにより、都市再生整備計画の提出があったものとみなされます。

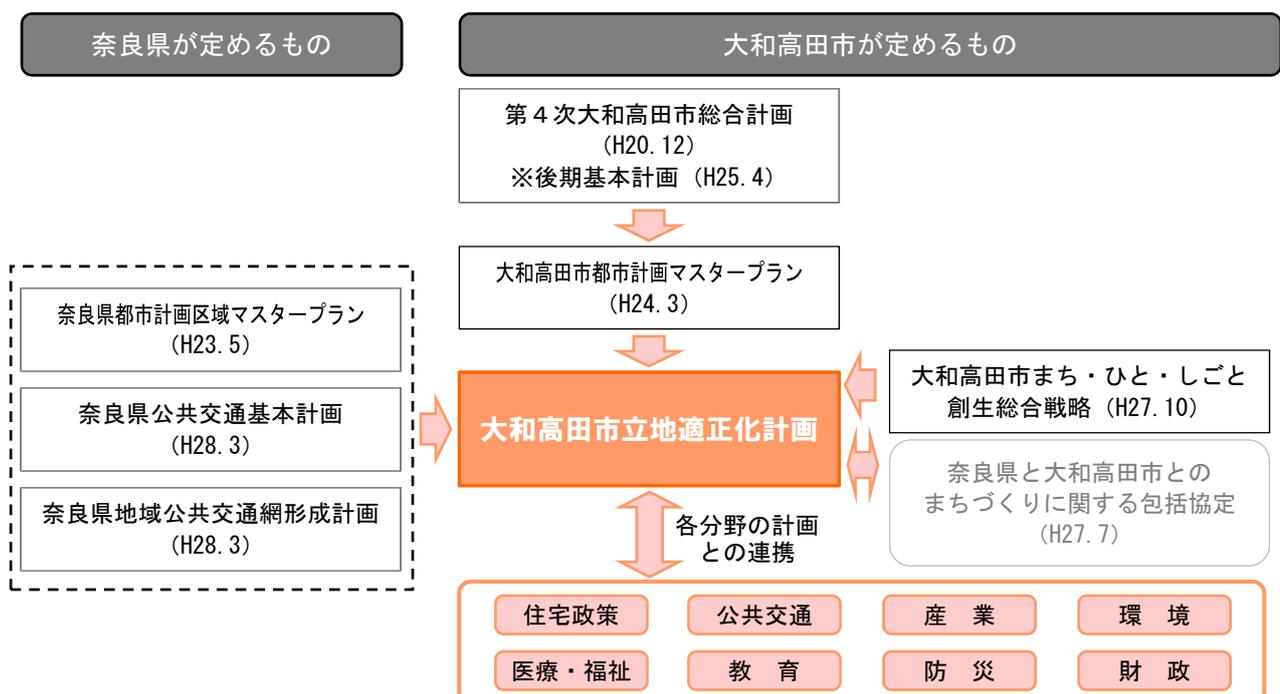
表. 立地適正化計画の記載事項

定めるべき項目
◆住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針
◆居住誘導区域
◆居住誘導区域に居住を誘導するための市町村の施策
◆都市機能誘導区域
◆都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設
◆都市機能誘導区域に都市機能増進施設の立地を誘導するための市町村の施策
◆都市機能誘導区域に都市機能増進施設の立地を図るために必要な事業等

本計画については、以下のとおり「第4次大和高田市総合計画」、「奈良県都市計画区域マスタープラン」に即し、また、「大和高田市都市計画マスタープラン」と調和を保つとともに、各分野の計画と連携した計画として位置付けます。

また、本市は、平成27年7月に奈良県とまちづくりに関する包括協定を締結していることから、協定事項と整合した計画を策定します。

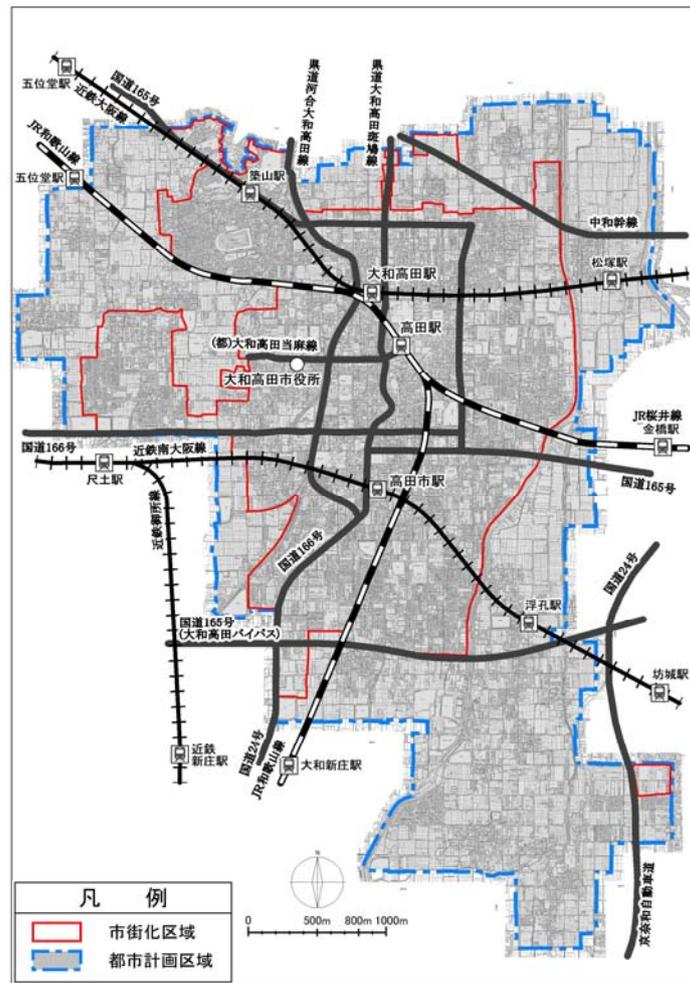
図. 大和高田市 立地適正化計画の位置付け ※参考資料1参照（P52）



1-3 立地適正化計画区域の設定

都市計画運用指針では、立地適正化計画の区域について「立地適正化計画の区域は都市計画区域内でなければならないが、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**となる。」としています。本市は、行政区域が都市計画区域に指定されていることから、**都市計画区域全体（1,649ha）を立地適正化計画区域**とします。

図. 大和高田市立地適正化計画区域



1-4 立地適正化計画の計画期間

都市計画運用指針では、立地適正化計画について、「一つの将来像として、**おおむね 20 年後の都市の姿を展望**することが考えられるが、あわせて**その先の将来も考慮**することが必要である。」とされています。また、「**必要に応じて立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を行う**ことが望ましく、動的な計画として運用すべきである。」とされています。

都市計画運用指針の考え方を踏まえ、大和高田市立地適正化計画の計画期間は、**おおむね 20 年後の 2035 年（令和 17 年）を目標年次**とし、必要に応じて立地適正化計画の見直しを行うものとしします。

2. 大和高田市の現状

2-1 大和高田市の概況

(1) 位置・地勢

本市は、奈良県の北西部、大和盆地の西南部に位置し、東は橿原市、南は御所市、西は葛城市、北は香芝市及び広陵町と隣接しており、市の西方に金剛葛城山系が望まれます。

本市の地形は、市北部に位置する標高70～80mの馬見丘陵のほかはほぼ平坦で、市域を高田川や葛城川が南北に流れており、高田駅、大和高田駅、高田市駅を中心に市街地が形成され、周辺部には田園地帯があります。

市域は16.49km²※（周囲26.4km、東西4.8km、南北5.1km）と狭くはありますが、古くから交通の要衝であり、今日も鉄道網などによって奈良市や和歌山市、大阪市、京都市などと結ばれ、奈良県の中南和地域の経済・文化・行政の中心として発展してきました。

特に、大阪大都市圏へ約30分程度で連絡する好立地の条件から、大阪との文化・経済的な関わりが深く、近年は大阪大都市圏に近接した住宅都市的な色彩も強めています。

（※国土地理院による面積公表値は16.48km²）

図. 大和高田市の位置



資料) 大和高田市ホームページ 他

(2) 沿革

1) 先史時代

大和高田市の周辺地域である二上山麓周辺に人々が住み着いたのは、紀元前2万年前頃だと考えられています。この地域は、石器を製作するに適した「サヌカイト」の原産地であり、多くの石器が出土しています。

大和高田の周辺地域は、扇状地に位置しており、高田川・葛城川の両河川の河道が安定しておらず、人が住む環境ではなかったと思われていましたが、近年、池田遺跡の発掘により、多数の出土品のなかで、後期旧石器時代から弥生時代中期までの約2万年の期間に作られた土器、石器が3万点以上出土し、なかには関東地方や瀬戸内地方のものもあり、数万年前からこの地は東西の人々の交流が盛んだったと考えられます。

2) 古墳時代～中世

弥生時代後半ごろになると、米作りの規模によって貧富の差が生まれ、支配するものと支配されるものとが生じました。これらの集団が集まり、村やクニへと発展していきました。そして、小国家群が併立し、有力豪族の力により国家へと統一されたと考えられています。

大和高田の地域は、奈良県内でも有数の古墳群を形成している「馬見丘陵古墳群」の南端にあたり、近年、公共施設の建築に当たって、全国でも珍しい埴輪（武人形埴輪、盾持ち人埴輪）が出土しています。

中世には、多くの環濠集落が形成されました。特に、大和平野の中心部には濠（堀）に囲まれた集落が多く、水利と村落防衛のために造られたと考えられます。

大和高田市内にも多くの環濠集落が残っていますが、水利の変遷や住宅開発などにより姿を消しつつあります。

中世、大和高田市一帯は「葛下郡」とよばれ、二千町歩を超える奈良興福寺一乗院平田荘の荘内にありました。

室町時代には、当麻高田氏によって「高田城」が築城（伝・1432年）され、1580年、織田信長の破城令によって取り壊されるまで、約150年の間、大和武士としての勢力をふるいました。当時の高田城は絵図から約二町四方の広さで、正面を西に開き、東を搦め手として堀の中に二重の城壁で囲まれた平城であったとされます。

慶長年間（1596～1615）には花内川（現：県道5号線・通称中央道路で旧：高田川）の西側に寺内町が作られました。この地に有井の正行寺が進出したことから始まります。

その後、正行寺は有井に帰ってしまったため、慶長5年（1600年）西本願寺12世准如によって御坊（専立寺）が創建され、その門前に桑山藩が施策として商人を近郊から集めて商業の町として発展させていき、綿花の取引を中心に発展していきます。

3) 近世、明治以降

江戸時代に入ると、専立寺の門前を中心に農産物や物資を供給するための小売商・卸問屋が置かれ、町屋・民家も建てられ、寺内町が形成され、やがて、この寺内町は付近村落の経済的中心となり、商都高田の母体となっています。

農業では、近世に入りため池や灌漑用井戸などの多くの農業用水施設が整備され、中期以降は、それまでの米麦を中心とする農業経営から用水不足を緩和する方策として綿花、菜種などの特産品栽培が盛んに行われるようになりました。特に、綿作は大和木綿の産地として知られ、後年、メリヤス・靴下製造や紡績等の繊維工業が発展する基礎となりました。

明治以降、大和高田は奈良盆地南部の商業・工業の中心地として発展し、明治22年4月の市町村制の発布により、高田町としての町制を施行し、昭和2年には、土庫・松塚組合を編入、昭和16年に磐園・浮孔村を編入し、昭和23年の市制施行により高田市となりました。昭和31年に陵西村、昭和32年に天満村と池尻・藤森地区を編入して現在の市域となっています。

(3) 都市計画区域・区域区分・用途地域

本市においては、12市12町1村からなる大和都市計画区域が指定（最終決定平成23年5月10日）されており、本市行政区域の全域（1,649.0ha）が含まれます。

本市の行政区域においては、すべてが都市計画区域に指定され、そのうち、市街化区域として796.4ha（48.3%）が指定され、市街化調整区域として852.6ha（51.7%）が指定されています。また、用途地域については、住居系用途地域が5地域（第1種・第2種中高層住居専用地域、第1種・第2種住居地域、準住居地域）で638.3ha（80.1%）、商業系用途地域が2地域（近隣商業地域、商業地域）で96.8ha（12.2%）、工業系用途地域が2地域（準工業地域、工業地域）で61.3ha（7.7%）指定されています。

都市計画区域人口68,451人のうち、市街化区域人口が55,271人（80.7%）、市街化調整区域人口が13,180人（19.3%）となっています。

表. 都市計画の法適用状況

区 域	面 積 (ha)	構 成 比 (%)	最終決定 年月日
市街化区域	796.4	48.3	H23.05.10
市街化調整区域	852.6	51.7	
合 計	1,649.0	100.0	

用途地域	面 積 (ha)	構 成 比 (%)	最終決定 年月日
第1種低層住居専用地域	—	—	H23.05.10
第2種低層住居専用地域	—	—	
第1種中高層住居専用地域	113.4	14.2	
第2種中高層住居専用地域	23.4	2.9	
第1種住居地域	481.6	60.5	
第2種住居地域	11.2	1.4	
準住居地域	8.7	1.1	
(住居系)	638.3	80.1	
近隣商業地域	18.2	2.3	
商業地域	78.6	9.9	
(商業系)	96.8	12.2	
準工業地域	44.9	5.6	
工業地域	16.4	2.1	
工業専用地域	—	—	
(工業系)	61.3	7.7	
用途地域	796.4	100.0	

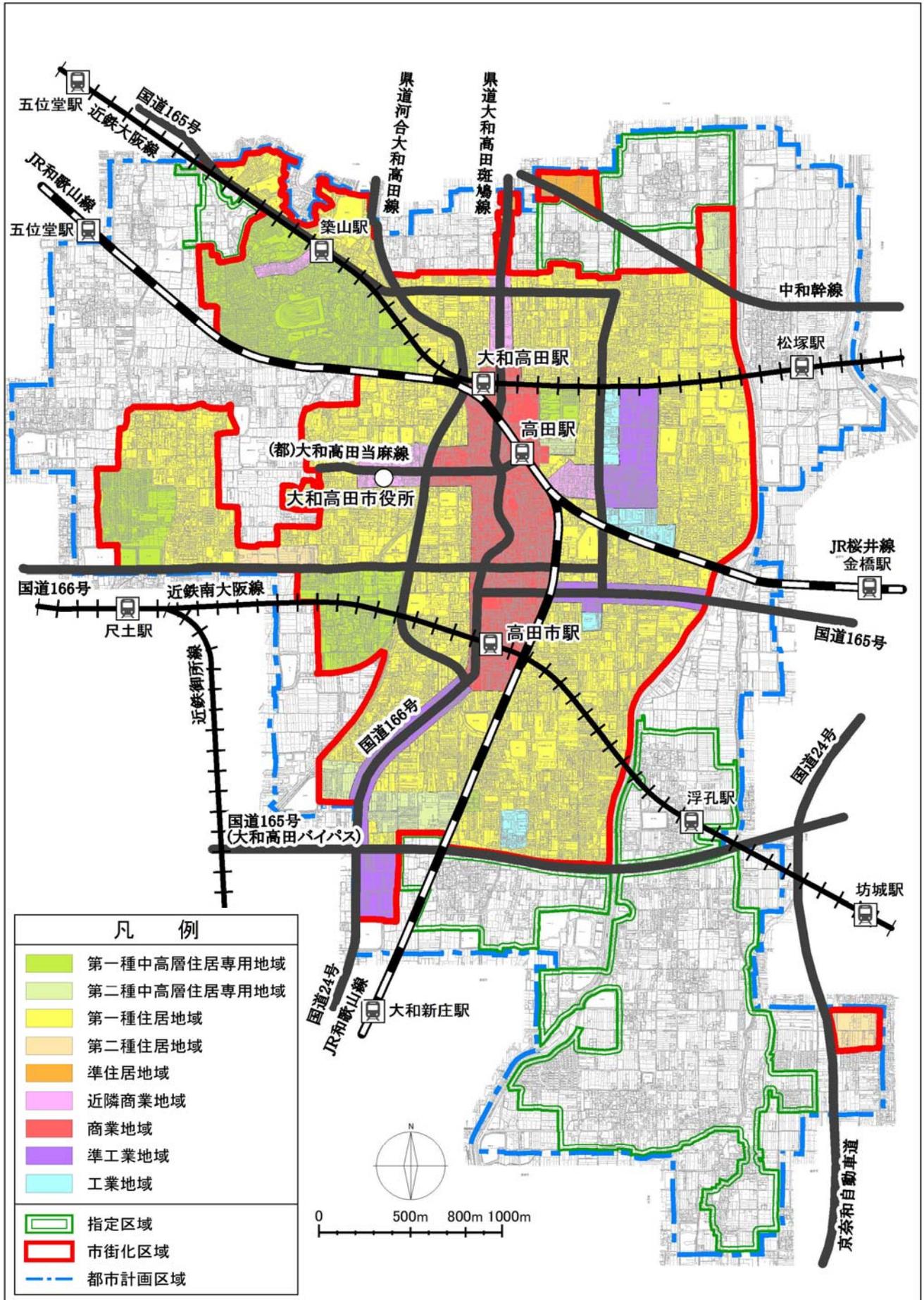
資料) 2014年(平成26年)都市計画基礎調査

表. 大和高田市の面積と人口

区 分	都市計画区域	市街化区域	市街化調整区域
面 積	1,649.0ha	796.4ha	852.6ha
面 積(構成比)	100.0%	48.3%	51.7%
人 口	68,451人	55,271人	13,180人
人 口(構成比)	100.0%	80.7%	19.3%

資料) 2014年(平成26年)都市計画基礎調査(人口はH22国勢調査公表値)

図. 都市計画図



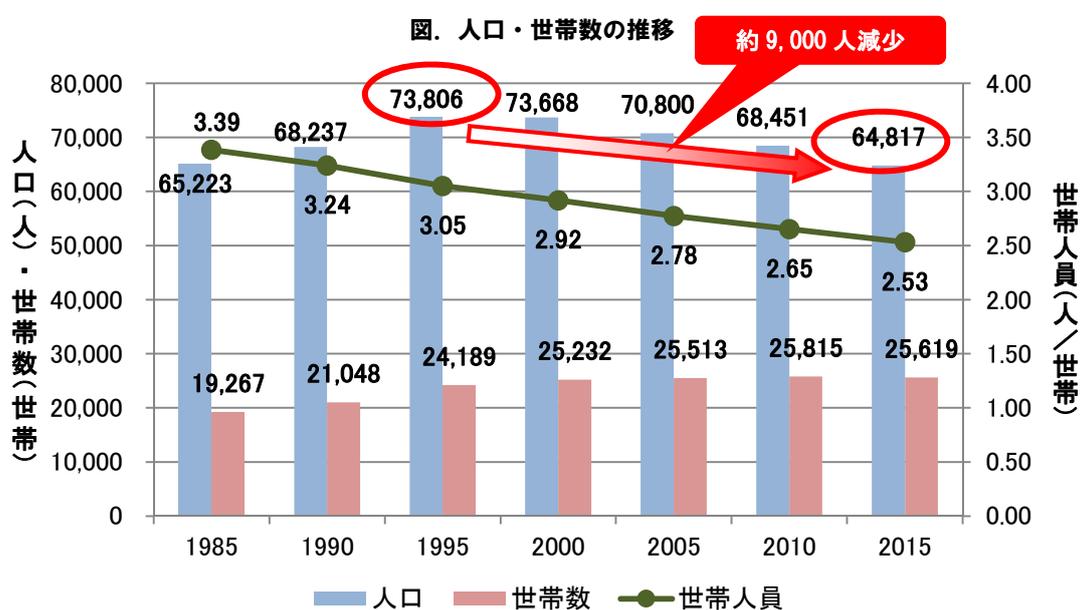
資料) 2014年(平成26年)都市計画基礎調査

2-2 人口構造の変化

(1) 人口・世帯数の推移

本市の人口は、1985年（昭和60年）以降、1995年（平成7年）の73,806人をピークに漸減しており、2015年（平成27年）では64,817人となっています。

また、世帯数は、2010年（平成22年）まで漸増していましたが、2015年（平成27年）に減少に転じ、25,619世帯となっています。世帯人員については、1985年（昭和60年）に3.39人/世帯であったのが、2015年（平成27年）には2.53人/世帯まで減少しており、核家族化・小世帯化が進行しています。



資料) 国勢調査

(2) 将来の人口予測

国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口（2018年（平成30年）推計）によると、本市の将来推計人口は、2040年（令和22年）に約41,700人まで減少することが見込まれています。

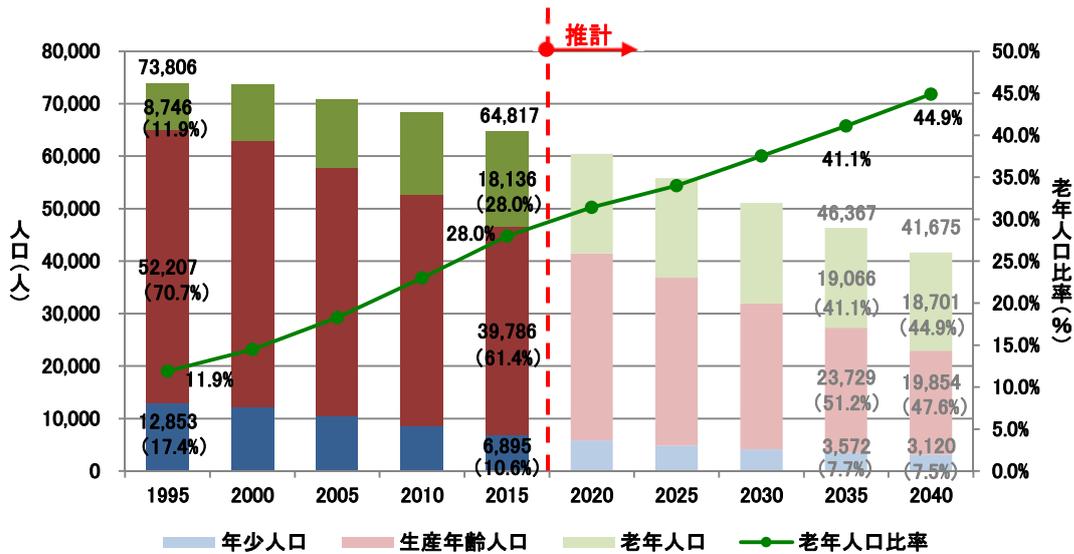
また、年齢3区分別人口によれば、1995年（平成7年）以降、年少人口（0～14歳）の減少、老年人口（65歳以上）の増加による少子高齢化が進行するとともに、働き手である生産年齢人口（15～64歳）も減少することが見込まれています。

2040年（令和22年）では、年少人口比率が1割を下回り、生産年齢人口比率が5割を下回ることが見込まれています。

その一方で、老年人口比率は、2015年（平成27年）で28.0%と4人に1人が65歳以上であったのが、2040年（令和22年）では、44.9%と2人に1人が65歳以上になることが予測されています。

- 最新の国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口では、総人口の減少や高齢化の進行などについて厳しい状況を示しており、さらに人口減少が進行することで、公共交通や都市施設などの利用者の減少、空家・空地の増加などが進み、ひいては都市機能の低下、都市環境の悪化を招くことが懸念されます。
- また、税収の減少などにより厳しい財政状況が続くことで、必要な公共サービスを提供・維持できなくなるという悪循環を招くことが懸念されます。
- このほか、高齢者などを支援するための扶助費の増加などが予測されることから、財政の健全化を進め良質な公共サービスを維持していくことや、高齢化の進行に対応したハード・ソフト両面からの医療・福祉対策の充実が求められます。

図. 年齢3区分別人口の推計



※2015 以前の実数値は、年齢不詳の人口を按分して算入しているため、国勢調査の公表値と異なる

資料) 1995～2015年（平成7～27年）国勢調査、2020～2040年（令和2～22年）日本の地域別将来推計人口（2018年（平成30年）推計）

国立社会保障・人口問題研究所

(3) 人口集中 (DID) 地区

本市の人口集中 (DID) 地区の人口については、市域全体の人口減少に伴って減少傾向を示しています。

平成 27 年では 47,265 人と、平成 7 年の 57,582 人から 10,317 人 (-17.9%) 減少しています。

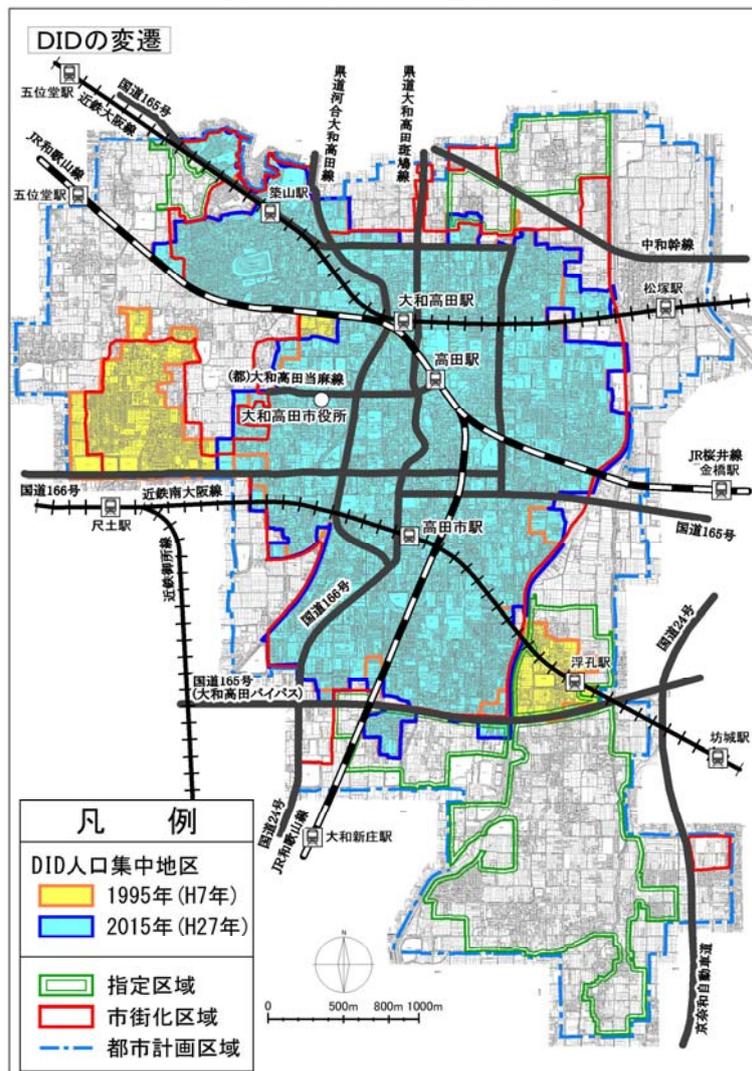
- DID 地区の人口・面積ともに減少していますが、人口の減少がより顕著であることから、人口密度の低下の進行が窺えます。

表. 人口集中 (DID) 地区の人口・面積の推移

区 域	平成 7 年	平成 12 年	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年	H7 年~H27 年の増減	
						(数)	(%)
行政区域・都市計画区域(人)	73,806	73,668	70,800	68,451	64,817	-8,989	-12.2
DID 地区 (人)	57,582	57,698	55,413	53,681	47,265	-10,317	-17.9
DID 地区 (ha)	760	755	756	765	694	-66	-8.7

資料) 国勢調査

図. 人口集中 (DID) 地区の状況



資料) 国土数値情報

(4) 人口密度

2000年(平成12年)から2015年(平成27年)にかけて、本市全域的に人口密度の低下が進んできましたが、今後もさらに人口密度が低下することが見込まれます。

特に、大和高田駅、高田市駅、高田駅の主要3駅を中心とした周辺において人口密度低下が著しく、80人/ha以上の地区が多く存在していましたが、2035年(令和17年)では、周辺と同程度(20~60人/ha)の地区が多くなることが予測されています。

図. 人口密度図(2000年(H12))

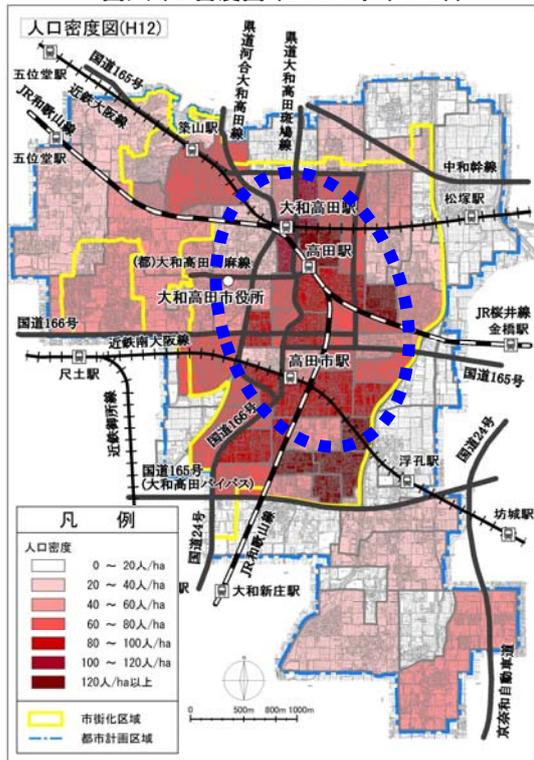


図. 人口密度図(2015年(H27))

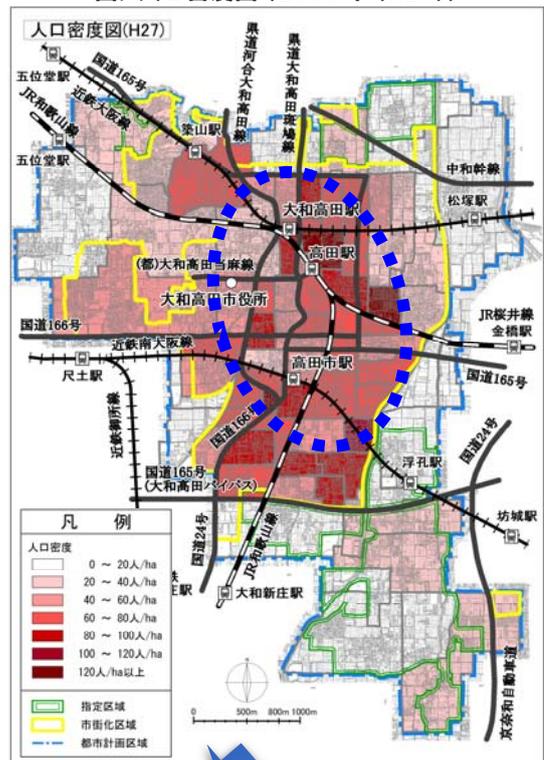
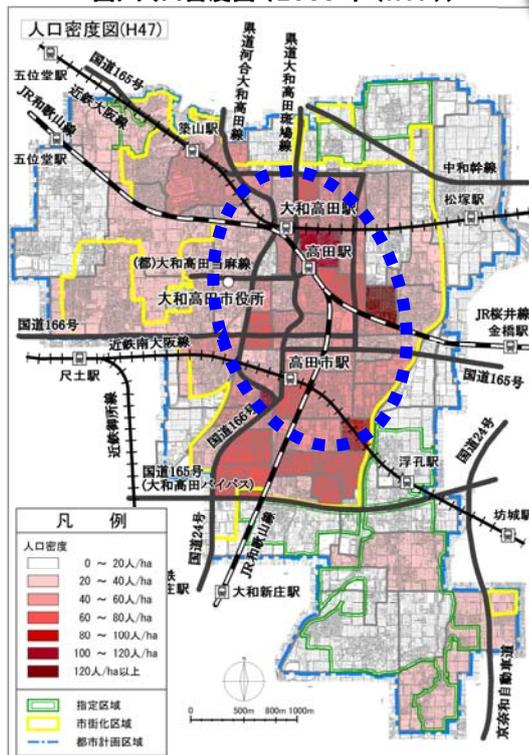


図. 人口密度図(2035年(R17))

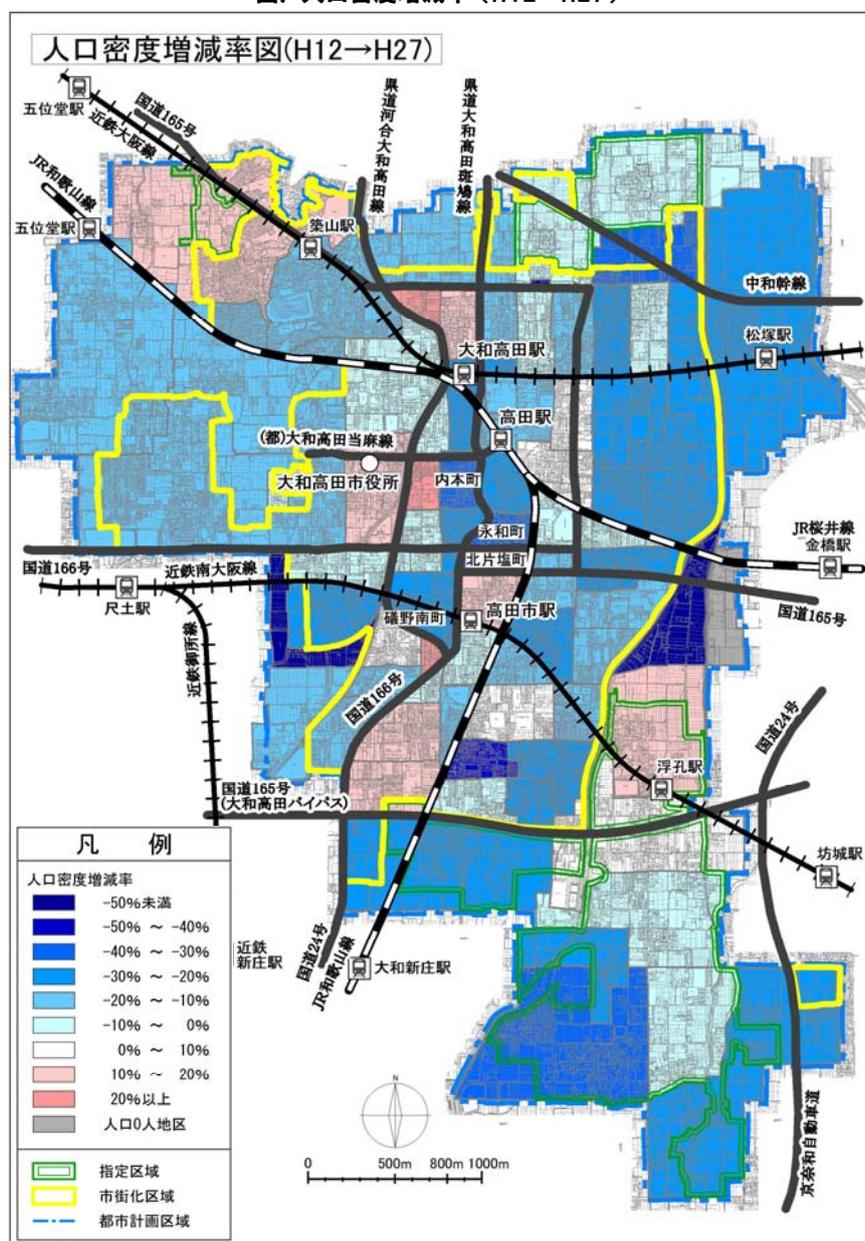


資料) 2000, 2015年(平成12, 27年)国勢調査、2035年(令和17年)国立社会保障・人口問題研究所公表データより作成

また、2000年（平成12年）から2015年（平成27年）における地区別人口密度増減率を比較すると、人口の減少に伴い本市全域的に人口密度の低下が進んでいますが、市街化区域内では特に、内本町（-30.7%）、永和町（-30.9%）、北片塩町（-33.4%）、磯野南町（-27.1%）などの大和高田駅、高田市駅、高田駅の主要3駅を中心とした周辺において人口密度低下が進行しています。

- これまでの市街地の広がりそのまま人口減少が進行することにより、人口密度はさらに低下し、公共交通の路線・便数や都市施設の立地などに影響を及ぼすことが懸念されます。
- また、人口減少や人口密度が低下した地区は、地域コミュニティの悪化にもつながりかねません。

図. 人口密度増減率（H12→H27）



資料) 2000, 2015年（平成12, 27年）国勢調査 公表データより作成

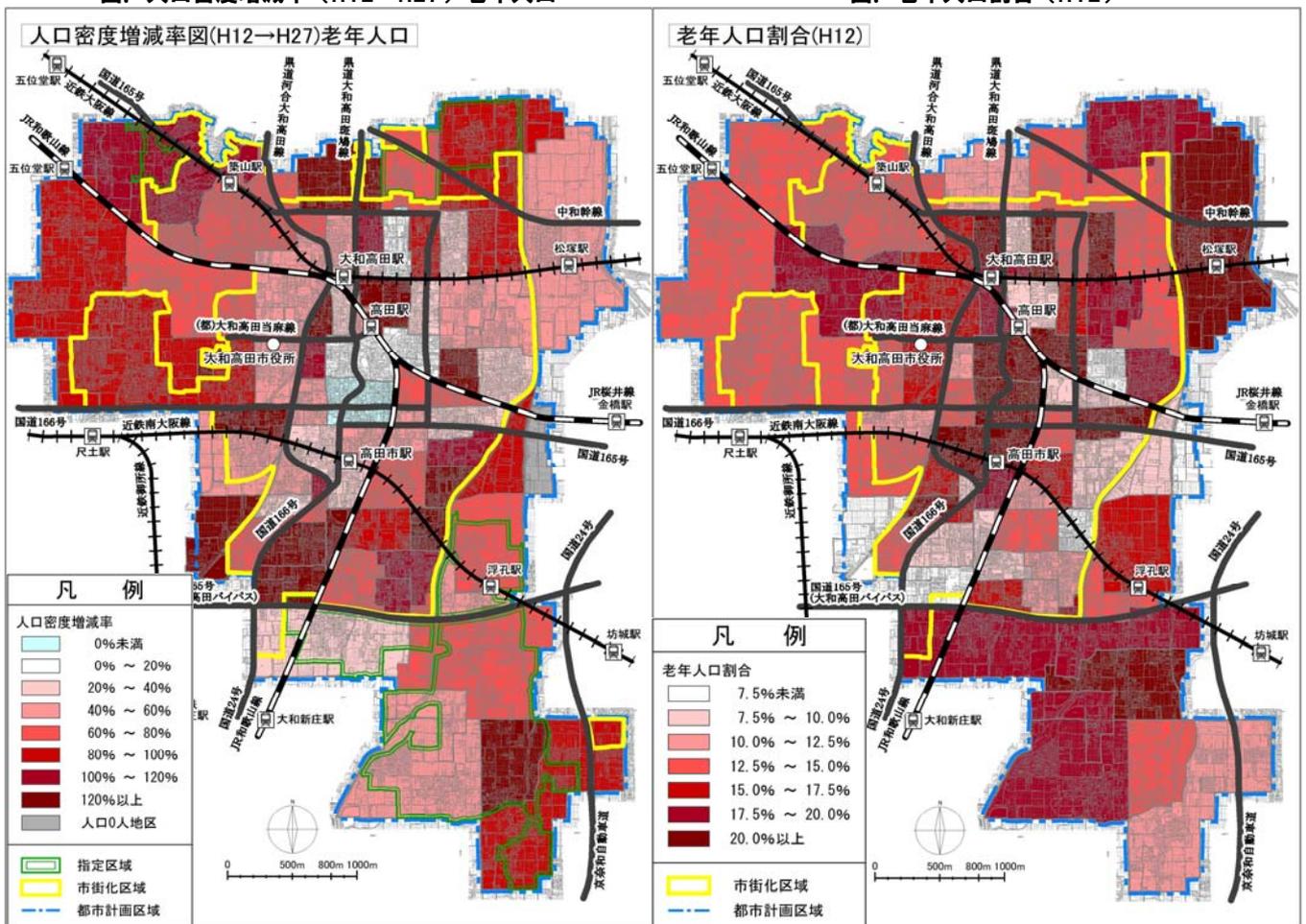
地区別の人口密度増減率を年齢3区分別に見ると、高齢化の進行に伴い本市全域的に老年人口の人口密度の増加傾向がみられますが、大和高田駅、高田市駅、高田駅の主要3駅を中心とした周辺地区では、老年人口の人口密度が大きく増加しておらず、減少に転じている地区もあります。(-9.5%~+23.3%)

これらの地区では、2000年(平成12年)時点で既に老年人口の人口密度が高く、高齢化の進行が顕著(22.5%~34.0%)であることから、自然減による老年人口減少がうかがえます。

➤ このままの状態が続くと、主要3駅周辺の地区で人口密度低下が更に深刻化し、都市機能の維持や公共サービスの提供ができなくなるおそれがあります。

図. 人口密度増減率(H12→H27) 老年人口

図. 老年人口割合(H12)



資料) 2000, 2015年(平成12, 27年)国勢調査 公表データより作成

2-3 土地利用等の状況

(1) 土地利用現況

土地利用状況については、「住宅用地」が499.6ha（30.2%）と最も多く、次いで「農地（田）」が379.0ha（23.0%）、「道路用地」が199.6ha（12.1%）となっています。また、可住地面積は1,131.7ha（68.6%）となっています。

市街化区域では、「住宅用地」の占める割合が337.5 ha（42.4%）と最も多く、次いで「道路用地」が116.3ha（14.6%）となっており、可住地面積は511.7ha（64.3%）となっています。

他方、自然的土地利用割合は36.7%（市街化区域16.0%、市街化調整区域55.8%）、都市的土地利用割合は63.3%（市街化区域84.0%、市街化調整区域44.2%）となっています。

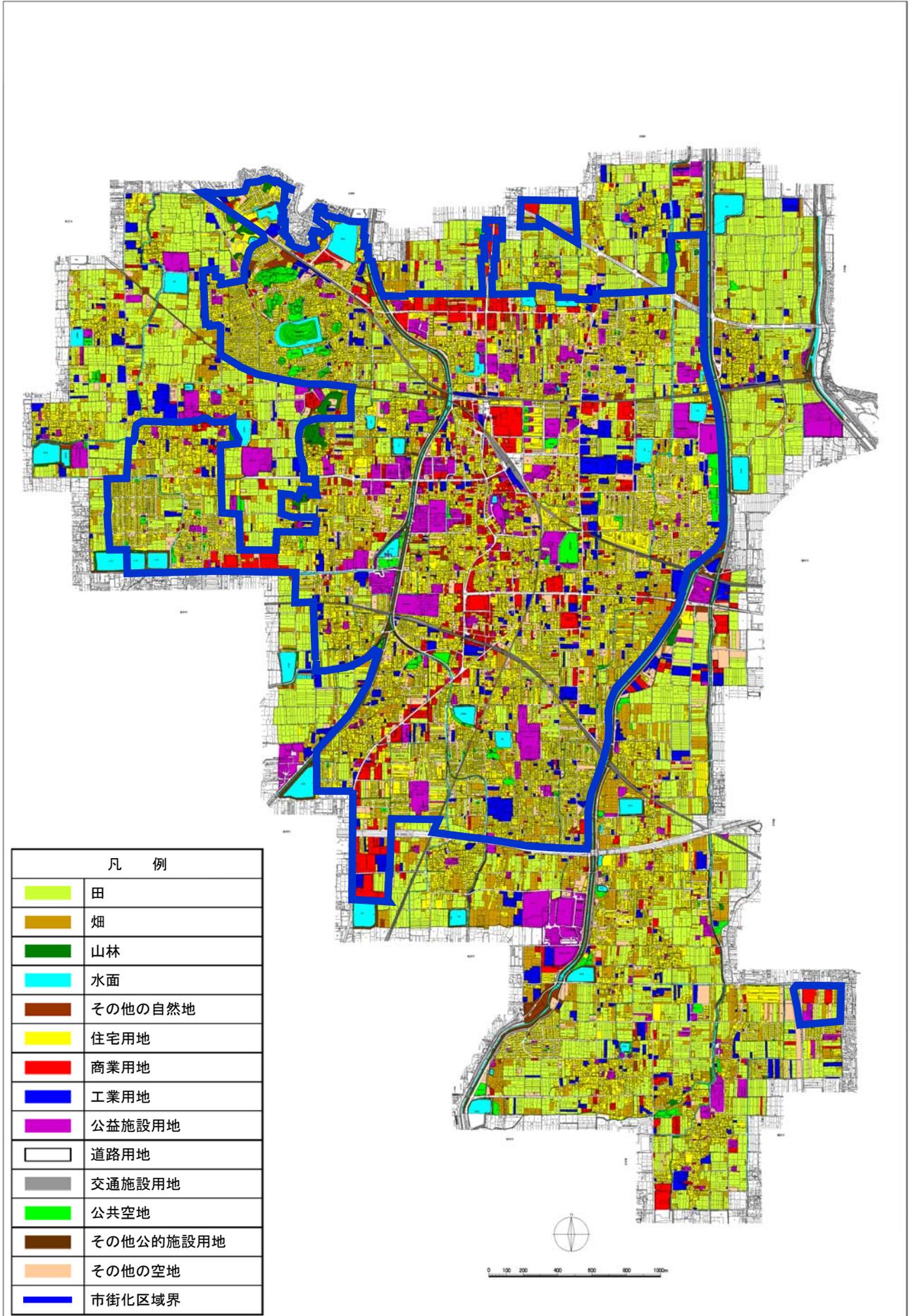
表. 地区別土地利用別面積

市 街 地 区 分		市街化区域 (ha)	市街化調整区域 (ha)	都市計画区域 (ha)	都市計画区域 (%)	
自然的 土地利用	農 地	田 	55.7	323.3	379.0	23.0
		畑 	32.1	81.0	113.1	6.9
		小 計	87.8	404.2	492.0	29.9
	山林 	2.8	3.7	6.5	0.4	
	水面 	23.4	38.9	62.4	3.8	
	その他の自然地 	13.2	28.8	42.1	2.6	
	小 計	127.2	475.7	602.9	36.7	
都市的 土地利用	宅 地	住宅用地 	337.5	162.1	499.6	30.2
		商業用地 a 	50.6	14.4	65.1	3.9
		商業用地 b 	9.8	2.1	11.9	0.7
		工業用地 a 	33.1	35.5	68.6	4.2
		工業用地 b 	4.3	2.1	6.4	0.4
		小 計	435.3	216.3	651.6	39.4
	公益施設用地 	53.8	42.2	95.9	5.8	
	道路用地 	116.3	83.3	199.6	12.1	
	交通施設用地 	12.0	4.7	16.7	1.0	
	公共空地 	18.6	5.6	24.3	1.5	
	その他公的施設用地 	0.0	0.0	0.0	0.0	
	その他の空地 	33.1	24.8	57.9	3.5	
	小 計	669.1	376.9	1,046.0	63.3	
合 計		796.3	852.6	1,648.9	100.0	
可 住 地		511.7	620.0	1,131.7	68.6	
非 可 住 地		284.6	232.6	517.2	31.4	

※ a : 1ha 未満のもの。 b : 1ha 以上のもの。

資料) 2014 年 (平成 26 年) 都市計画基礎調査

図. 土地利用現況図



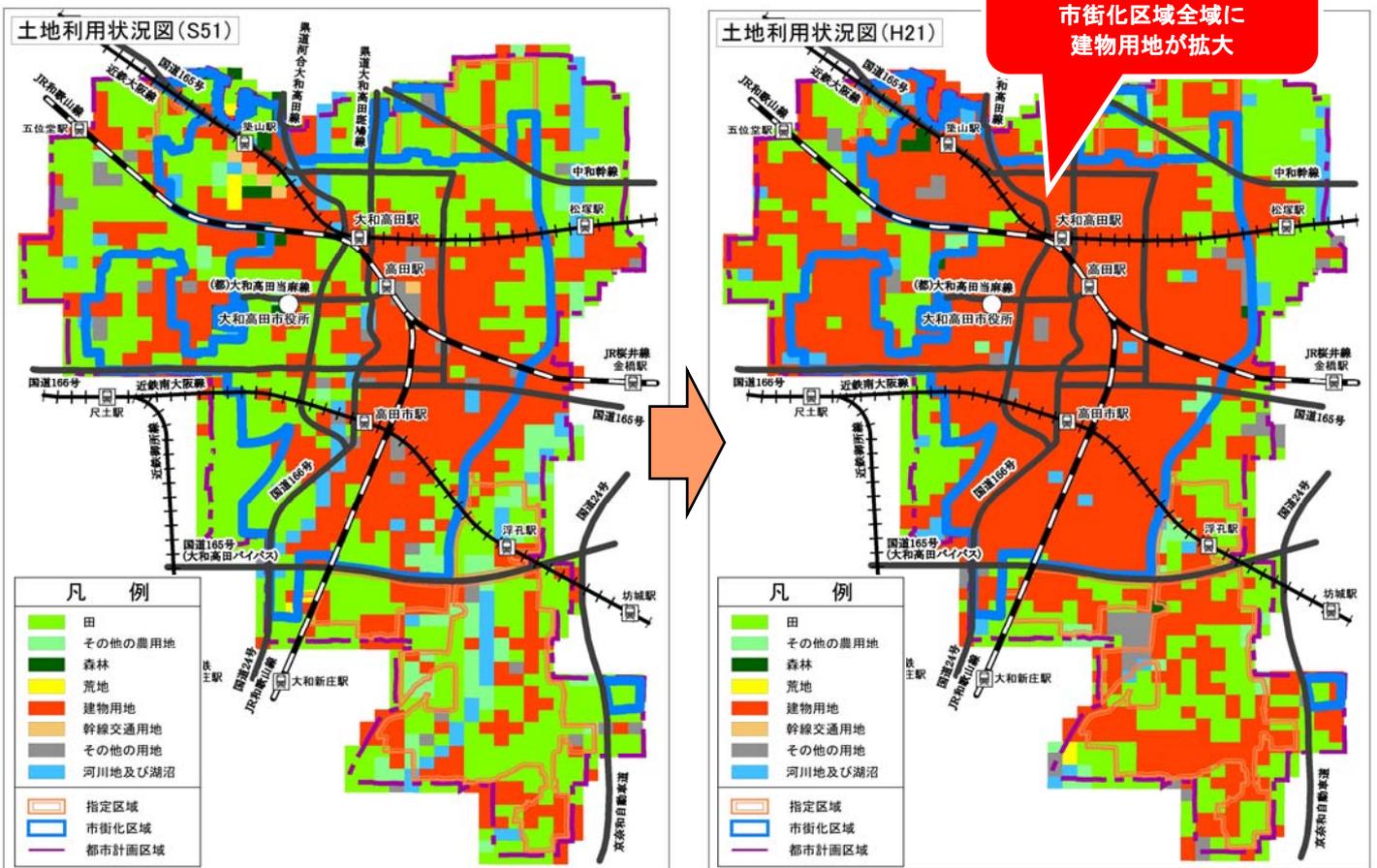
(2) 市街地の概況

1976年（昭和51年）と2009年（平成21年）の土地利用の変遷を見ると、大和高田駅、高田駅、高田市駅などの鉄道駅や大和高田市役所を中心とし、建物用地は市街化区域内に収まらず、市街化調整区域にも見られます。

また、本市は古くからの街道筋であり、鉄道網も発展していたことから、市街化調整区域にも生活拠点が形成されており、2009年（平成21年）には既に市街化調整区域に広がっています。

- 本市の人口が減少する中、都市が拡大することにより、将来的な都市の空洞化やスポンジ化、インフラの整備・維持管理への負担増大などが懸念されます。

図. 土地利用の変遷

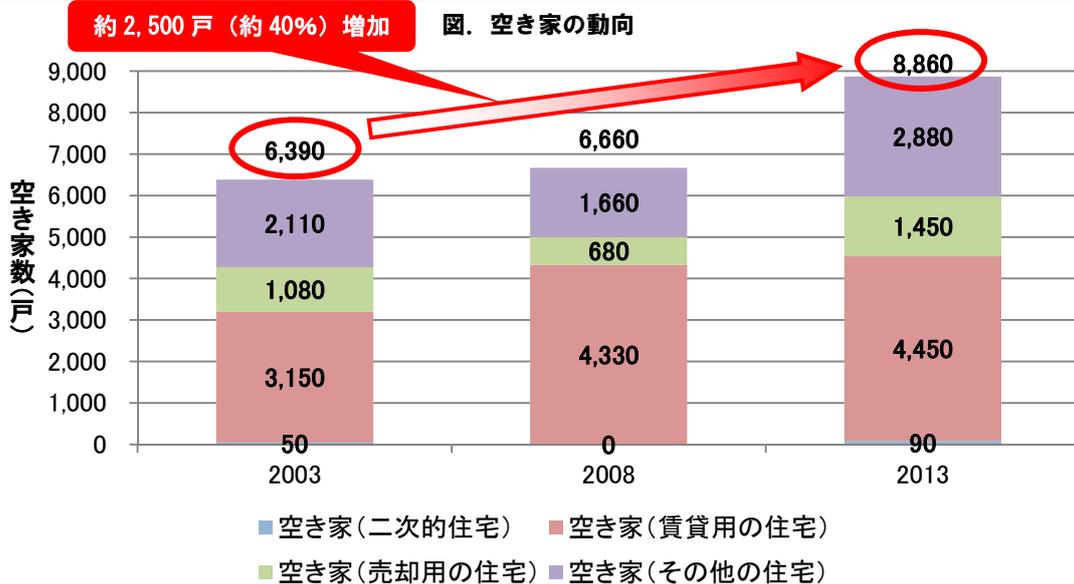


資料) 国土数値情報

(3) 空き家の状況

住宅土地統計調査における本市の空き家数の推移を見ると、2003年（平成15年）から2013年（平成25年）の10年間で約2,500戸（約40%）増加しています。

➤ 本市の空き家数は、今後の人口減少などにより、さらなる増加が懸念されます。



資料) 住宅土地統計調査

図. 空き家状況図

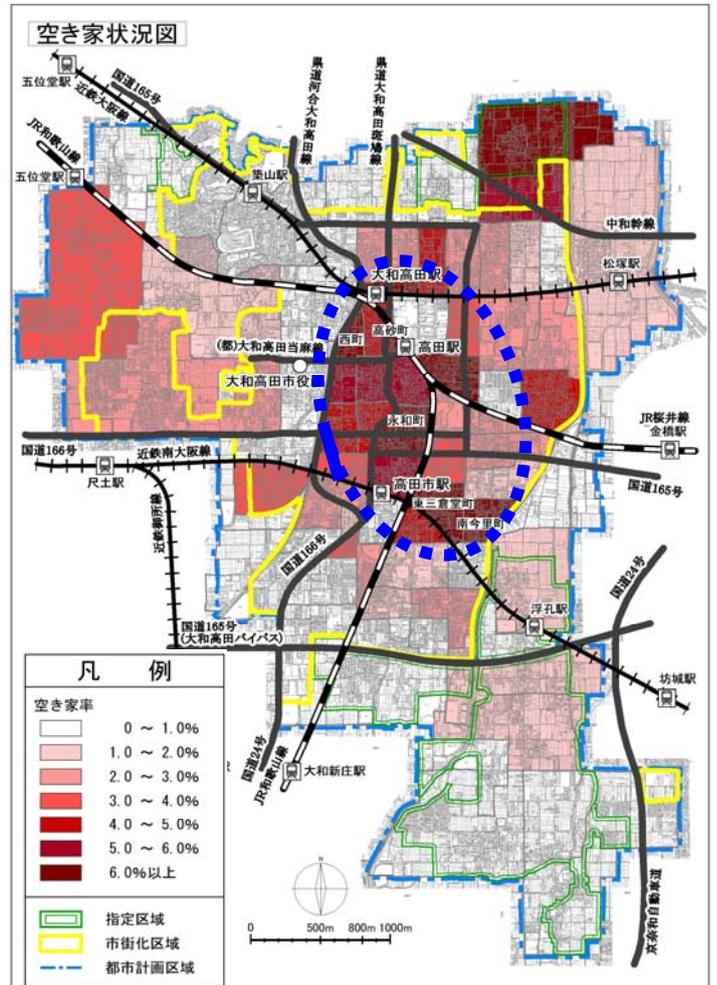
また、空き家実態調査（平成29年11月～平成30年3月）によれば、市内に空き家は664件あり、地区ごとの建物棟数に占める空き家率では、特に、永和町（13.0%）、高砂町（10.5%）、東三倉堂町（9.5%）、西町（8.3%）、南今里町（7.8%）など、大和高田駅、高田市駅、高田駅の主要3駅を中心とした周辺地区において高くなっています。

➤ 空き家は、主要3駅を中心とした周辺地区での割合が高く、今後も、空き家の増加が進行することにより、中心市街地の空洞化が懸念されます。

※空き家実態調査による空き家は、「空き家机上調査」（平成29年10月）で抽出された建築物をもとに、外観目視調査により把握したものであり、住宅土地統計調査の戸数とは異なります。

【空き家机上調査の要件】

- ・水道閉栓情報で閉栓となっている建築物
- ・住民から空き家として情報提供のある建築物
- ・その他調査が必要と推測される建築物



資料) 空き家実態調査

(4) 開発許可状況

2011年度(平成23年度)から2013年度(平成25年度)における開発許可状況については、市街化区域で13件(34,521㎡)、市街化調整区域で13件(56,205㎡)と、主要3駅周辺をはじめとする中心部の開発は停滞しており、市街化調整区域での開発許可が多くなっています。

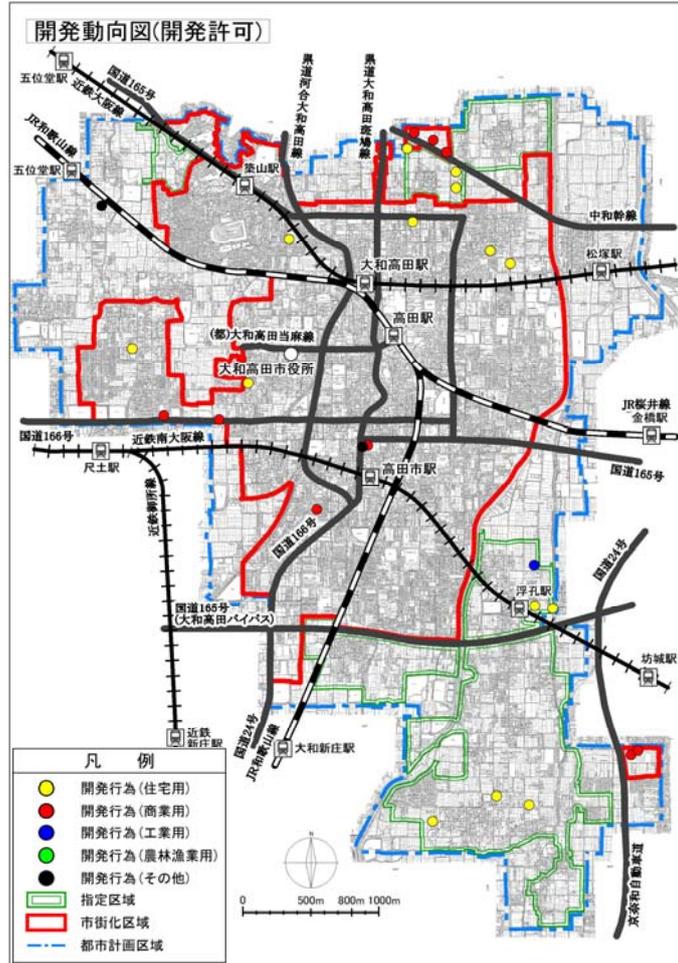
- 都市計画法第34条第11号の規定に基づく指定区域内が大半ではあるものの、市街化調整区域では、市街化区域の開発許可面積を上回る「住宅」、「商業」の開発が見られ、依然として開発圧力の強さがうかがえます。
- 主要3駅周辺では新たな開発はほとんどなく、開発が停滞していることがうかがえます。

表. 開発許可状況

年度	住宅		商業		工業		その他		合計		
	件数(件)	面積(㎡)	件数(件)	面積(㎡)	件数(件)	面積(㎡)	件数(件)	面積(㎡)	件数(件)	面積(㎡)	
市街化区域	平成23年	2	4,362	2	8,381	0	0	0	0	4	12,743
	平成24年	3	5,483	3	10,925	0	0	0	0	6	16,408
	平成25年	2	2,931	1	2,439	0	0	0	0	3	5,370
	合計	7	12,776	6	21,745	0	0	0	0	13	34,521
市街化調整区域	平成23年	2	3,621	1	4,583	1	2,464	1	5,695	5	16,363
	平成24年	3	4,208	2	29,766	0	0	0	0	5	33,974
	平成25年	3	5,868	0	0	0	0	0	0	3	5,868
	合計	8	13,697	3	34,349	1	2,464	1	5,695	13	56,205

資料) 2014年(平成26年)都市計画基礎調査

図. 開発動向図(開発許可)



資料) 2014年(平成26年)都市計画基礎調査

(5) 農地転用状況

2011年度(平成23年度)から2013年度(平成25年度)における農地転用状況については、総数で110件(119,038㎡)であり、「その他」が60件(85,654㎡)と最も多く、次いで、「住宅用地」が40件(31,393㎡)となっています。

市街化区域では、「その他」が35件(60,625㎡)と最も多く、次いで「住宅用地」が14件(12,774㎡)となっています。

市街化調整区域では、件数では「住宅用地」及び「その他」が各々26件、25件と多く、面積では「その他」が25,029㎡と最も多くなっています。

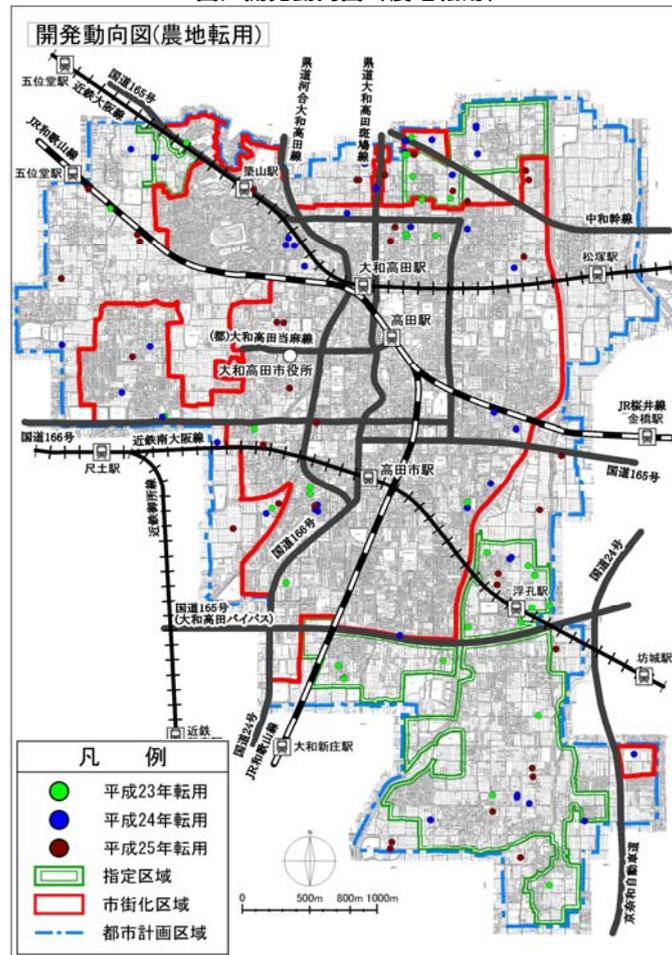
➤ 都市計画法第34条第11号の規定に基づく指定区域内が大半ではあるものの、市街化調整区域でも、「住宅用地」、「工業用地」などとしての農地転用が進んでおり、市街地の拡大が懸念されます。

表. 農地転用状況

年度	住宅用地		工業用地		公共施設用地		その他		合計		
	件数(件)	面積(㎡)	件数(件)	面積(㎡)	件数(件)	面積(㎡)	件数(件)	面積(㎡)	件数(件)	面積(㎡)	
市街化区域	平成23年	2	558	0	0	0	0	10	11,891	12	12,449
	平成24年	7	10,415	0	0	1	1	15	23,960	23	34,376
	平成25年	5	1,801	0	0	0	0	10	24,774	15	26,575
	合計	14	12,774	0	0	1	1	35	60,625	50	73,400
市街化調整区域	平成23年	11	6,455	1	1,267	1	122	7	5,684	20	13,528
	平成24年	7	6,533	0	0	5	268	6	4,788	18	11,589
	平成25年	8	5,631	0	0	2	333	12	14,557	22	20,521
	合計	26	18,619	1	1,267	8	723	25	25,029	60	45,638

資料) 2014年(平成26年)都市計画基礎調査

図. 開発動向図(農地転用)



(6) 低未利用地分布状況

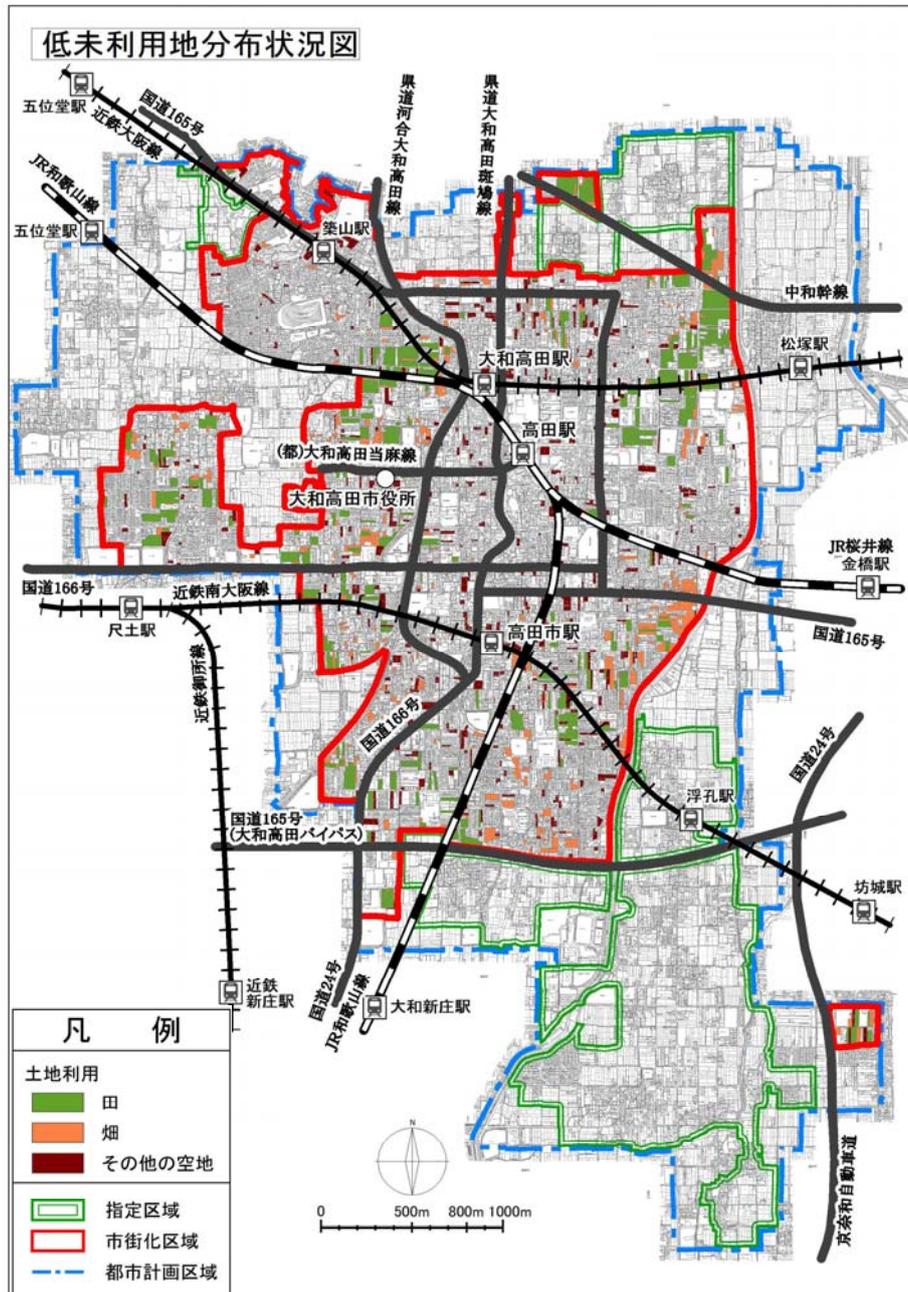
市街化区域では、縁辺部を中心として低未利用地（田、畑、その他の空地※）が分散して残っており、その面積は市街化区域の約 15%を占めています。なお、低未利用地（田、畑）には生産緑地法に基づき、営農活動が指定要件となる生産緑地（60.1ha）も含まれています。（※その他の空地には、駐車場も含まれる。）

➤ 郊外での開発を抑制するため、市街化区域に残る低未利用地の有効利用が求められます。

表. 低未利用地分布状況

	面積 (ha)	うち低未利用地				率 (%)
		田	畑	その他の 空地	計	
市街化区域	796.4	56.7	32.7	33.7	123.1	15.5

図. 低未利用地分布状況図



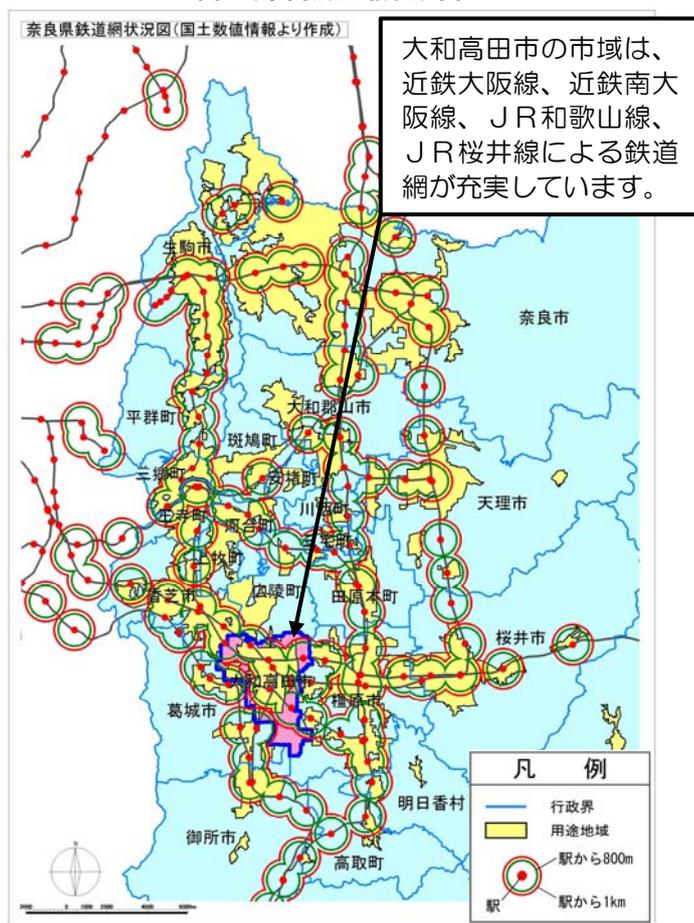
資料) 2014年(平成26年)都市計画基礎調査をもとに作成

(1) 大和高田市周辺の鉄道駅圏域の状況

本市は、近鉄大阪線、近鉄南大阪線、JR和歌山線、JR桜井線による鉄道網が充実しており、鉄道を利用すれば、県庁所在地である奈良市をはじめ、大都市である大阪市、京都市へは交通利便性が非常に高いまちです。

また、県内市町村の鉄道駅圏域（駅を中心として半径 800m）における用途地域の比率、人口密度、人口比率を比較すると、本市は上位に位置していることから、駅周辺における都市機能や住民の集約性の高さがうかがえ、特に、大和高田駅、高田市駅、高田駅の主要3駅周辺においては、本市の中心的な市街地が形成されており、その重要性は高いものと考えられます。

図. 奈良県鉄道網状況図



資料) 国土数値情報より作成

	市町村名	用途地域に占める800m圏域比率(%)
1	平群町	83.7
2	三郷町	83.1
3	葛城市	81.7
4	三宅町	79.6
5	大和高田市	75.8
6	橿原市	72.5
7	河合町	72.5
8	香芝市	67.3
9	田原本町	65.8
10	御所市	63.3

	市町村名	800m圏域内の人口密度(人/ha)
1	奈良市	72.5
2	斑鳩町	61.0
3	大和高田市	59.6
4	大和郡山市	57.0
5	川西町	51.5
6	生駒市	50.7
7	三郷町	49.5
8	橿原市	49.4
9	香芝市	46.4
10	王寺町	45.7

	市町村名	行政区域人口に占める800m圏域人口比率(%)
1	三郷町	69.1
2	平群町	57.7
3	河合町	57.6
4	王寺町	57.2
5	大和高田市	56.7
6	橿原市	52.0
7	香芝市	51.5
8	生駒市	45.1
9	桜井市	40.9
10	葛城市	40.2

※上位 10 市町村

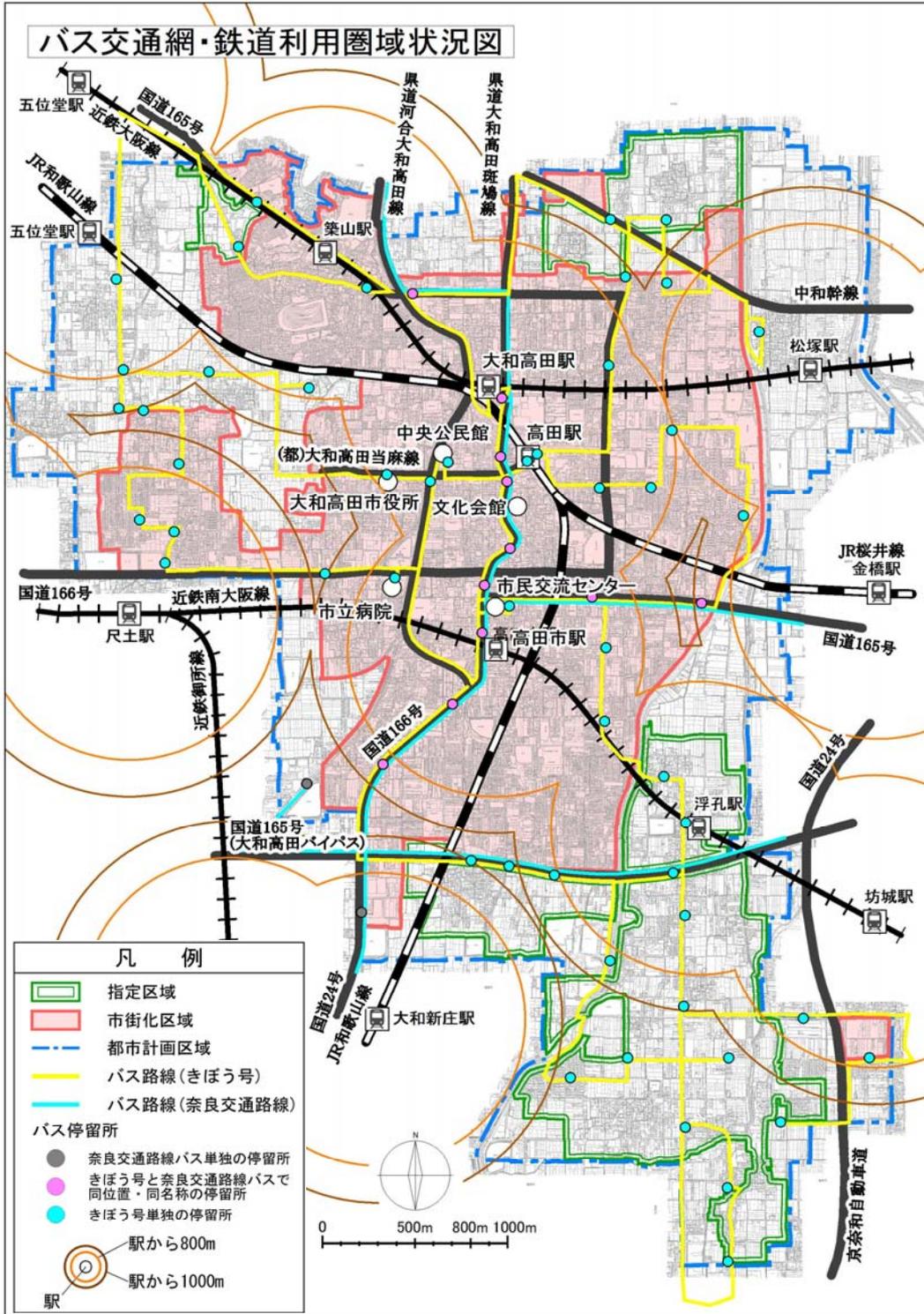
鉄道駅圏域内における県内市町村の比較

- ◆用途地域に占める800m圏域比率を見ると、本市は75.8%で、県内5番目、市制施行都市では2番目（1番は葛城市）に高い割合となっています。
- ◆800m圏域内の人口密度（2015年（平成27年）国勢調査（小地域）における800m圏域人口密度）を見ると、本市は59.6人/haで、県内3番目、市制施行都市では2番目（1番は奈良市）に高い割合となっています。
- ◆行政区域人口に占める800m圏域人口比率（2015年（平成27年）国勢調査（小地域）における800m圏域人口比率）を見ると、本市は56.7%で、県内5番目、市制施行都市では最も高い割合となっています。

(2) 公共交通利用圏域

本市の市街化区域は、駅の利用圏域である半径 800mの範囲に概ね含まれており、また、バス交通網やバス停の配置も充実していることから、市街化区域全体にわたり、公共交通を利用しやすい環境が整っています。

図. バス交通網・鉄道利用圏域状況図



資料) 国土数値情報

(3) 公共交通の利用状況

本市の鉄道は、近鉄大阪線、近鉄南大阪線、JR和歌山線、JR桜井線の4線が通り、近鉄線5駅、JR線1駅が位置しています。

2007年(平成19年)から2016年(平成28年)の推移について、一日平均乗車数は、大和高田駅が8,500人～10,000人と最も多く、次いで、高田市駅が4,000人～5,000人となっています。

2007年(平成19年)以降、各駅とも、一日平均乗車数は減少傾向を示しています。

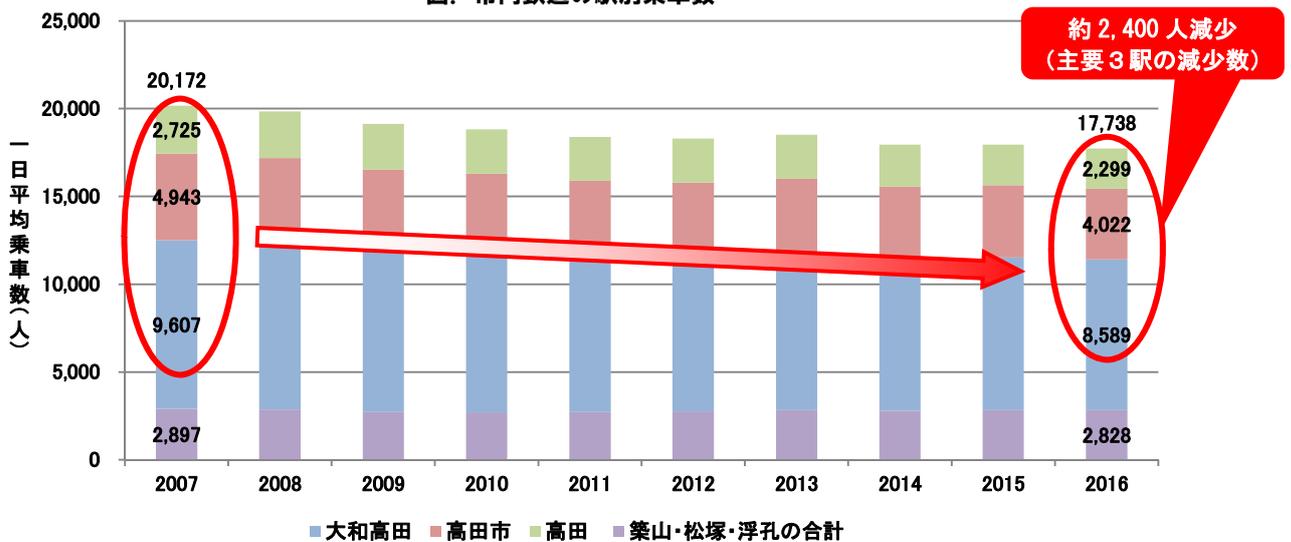
- 市内鉄道の日平均乗車数は減少傾向にあり、利用が少ない鉄道駅でのサービス水準の低下などが懸念されます。
- 今後、バスなどの二次交通との連携強化などにより、交通の利便性を高めることが求められます。

表. 市内鉄道の駅別乗車数(一日平均)

駅名	路線名	年次	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
大和高田	近鉄大阪線		9,607	9,508	9,254	9,151	8,946	8,920	9,006	8,728	8,714	8,589
高田市	近鉄南大阪線		4,943	4,820	4,570	4,435	4,217	4,111	4,184	4,062	4,100	4,022
高田	JR和歌山線		2,725	2,654	2,601	2,546	2,497	2,497	2,512	2,375	2,318	2,299
築山	近鉄大阪線		1,383	1,413	1,351	1,307	1,309	1,300	1,366	1,372	1,402	1,409
松塚	近鉄大阪線		630	602	546	562	584	640	638	620	609	615
浮孔	近鉄南大阪線		884	847	816	830	832	820	813	788	806	804
総数			20,172	19,844	19,138	18,831	18,385	18,288	18,519	17,945	17,949	17,738

資料) 2007～2009年(平成19～21年)都市計画マスタープラン、2010～2016年(平成22～28年)大和高田市統計資料(各年)より

図. 市内鉄道の駅別乗車数



資料) 2007～2009年(平成19～21年)都市計画マスタープラン、2010～2016年(平成22～28年)大和高田市統計資料(各年)より

(4) 都市計画道路の現況

都市計画道路の指定については、16 路線、延長 20,230mが都市計画決定されています。

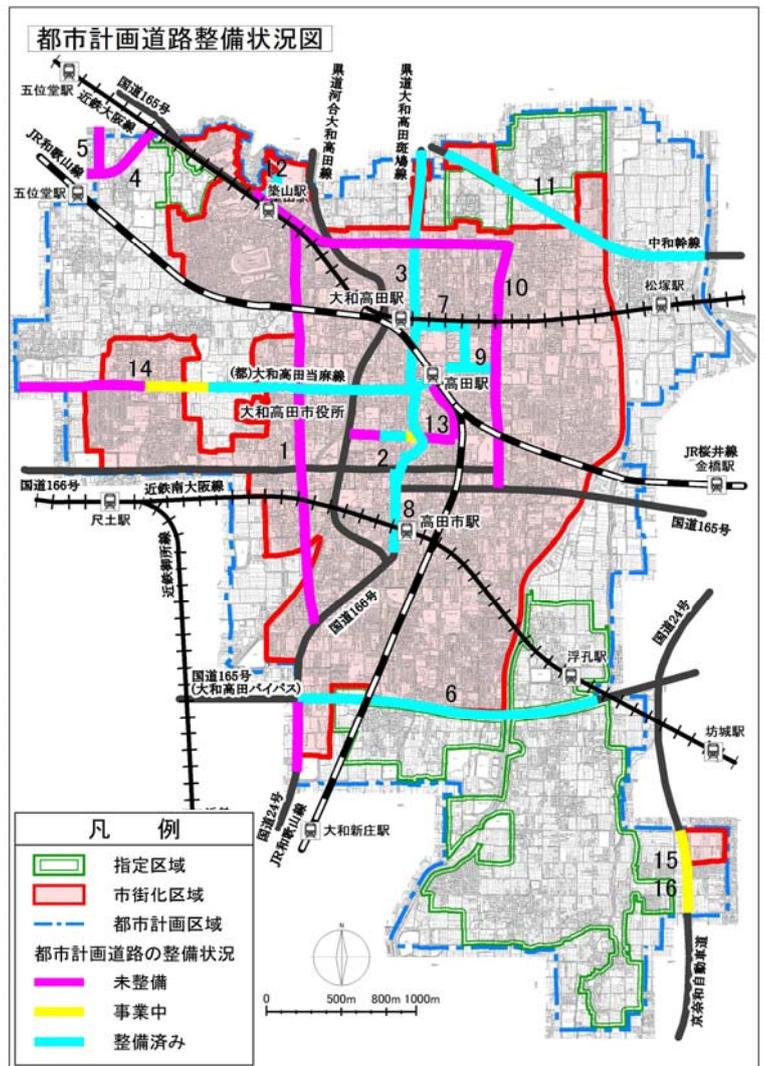
都市計画道路の整備状況は、都市計画決定されている 16 路線のうち、整備済みは「中央通り線」、「神楽線」などの7路線、未整備は「西大路線」、「香芝南廻り線」などの5路線であり、「本郷大中線」、「大和高田当麻線」、「京奈和自動車道」、「橿原御所線」は事業中となっています。

- 人口減少・少子高齢化の進行等により社会情勢が変化していくことを踏まえ、都市計画決定されている道路についても、必要性を検証し、コンパクトシティ形成に必要な道路については、整備を進め、必要性が低い道路については、廃止も含めた検討を行うことが求められます。

表. 都市計画道路の現況

No	路線名	幅員(m)	延長(m)	進捗状況
1	西大路線	15	2,690	未整備
2	中央通り線	12	1,190	整備済み
3	神楽線	12	1,080	整備済み
4	香芝南廻り線	20	400	未整備
5	五ヶ所五位堂線	16	230	未整備
6	高田バイパス線	20・38	2,160	整備済み
7	幸町線	12	590	整備済み
8	橿原五条線	12・16	940	一部未整備
9	東大路線	18	330	整備済み
10	今里薬山線	16	3,500	未整備
11	中和幹線	22	1,900	整備済み
12	薬山大塚線	16	200	整備済み
13	本郷大中線	12	1,170	一部事業中
14	大和高田当麻線	16	2,770	一部事業中
15	京奈和自動車道	22	540	事業中
16	橿原御所線	38	540	事業中
合計	路線数 16	-	20,230	-

図. 都市計画道路整備状況図



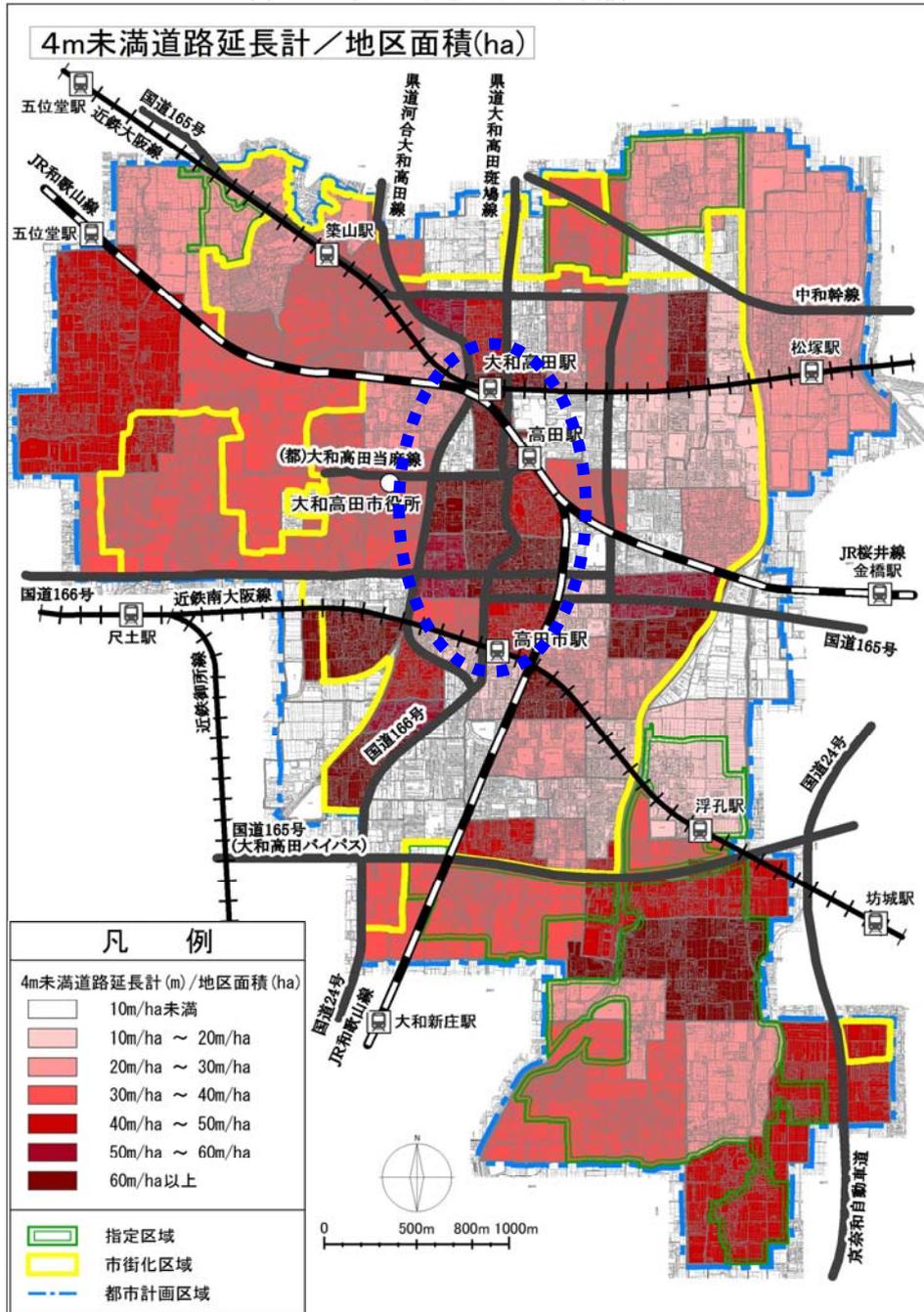
資料) 2014年(平成26年)都市計画基礎調査

(5) 道路幅員

道路幅員について、地区内の4m未満道路延長を地区面積で除して算出した、4m未満道路延長率を見ると、大和高田駅、高田市駅、高田駅の主要3駅を中心とした周辺地区において、4m未満道路延長率が高い地区が集中しています。

- 4m未満の狭い道路に面する敷地では、十分な敷地面積を確保できないなど、現行の建築基準法に適合した建て替えが困難であることから、老朽化した建物の建て替えが進まず、居住環境の悪化が懸念されます。

図. 4m未満道路延長計/地区面積 (ha)



資料) 2014年(平成26年)都市計画基礎調査より作成

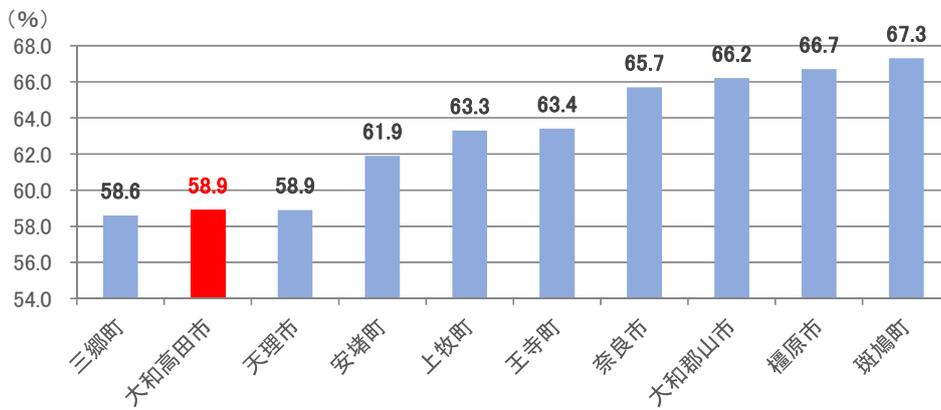
(6) 移動手段の状況

移動手段について、乗用車保有世帯率やパーソントリップ調査の状況から、本市では、自動車保有率が低いため自動車による移動が少なく、徒歩や自転車による移動が多いといえます。また、前述のとおり、本市は鉄道網が充実しており、交通利便性が非常に高いまちであることから、自動車に依存せず、公共交通や徒歩・自転車で移動し生活するコンパクトなまちが形成されています。

乗用車保有世帯率における県内市町村の比較

◆乗用車保有世帯率を見ると、本市は58.9%で、県内では2番目、市制施行都市では最も低い割合となっています。(下のグラフでは58.9%で天理市と同値であるが、小数点第3位の差で本市が最も低い数値となっている。)

図. 乗用車保有世帯率（上位10市町村）



資料) 奈良県 2016年度(平成28年度)統計年鑑・市町村別自動車数、世帯数より作成

パーソントリップ調査（鉄道端末手段構成（鉄道駅を利用する際の交通手段））における県内市町村の比較

◆鉄道端末手段構成を見ると、本市の自動車利用率は5.1%で、県内では5番目に低い割合、市制施行都市では最も（奈良市と同率）低い割合となっています。(「表. 鉄道端末手段構成」は公表値であり、小数点第2位以下の数値が不明のため、奈良市と同率として整理した。)

◆また、本市の自転車+徒歩利用率は80.3%で、県内では2番目に高い割合、市制施行都市では最も高い割合となっています。

表. 鉄道端末手段構成（鉄道駅を利用する際の交通手段、自転車+徒歩利用率の上位10市町村）

市町村名	バス	自動車	自動二輪・原付	自転車	徒歩	(自転車+徒歩)	その他	不明
三宅町	0.0%	8.9%	3.1%	37.4%	43.4%	80.8%	0.0%	7.2%
大和高田市	0.6%	5.1%	2.2%	26.8%	53.5%	80.3%	0.0%	11.8%
橿原市	3.2%	5.7%	2.3%	15.5%	63.8%	79.3%	0.0%	9.5%
葛城市	0.7%	8.5%	3.2%	19.7%	59.1%	78.8%	0.0%	8.9%
田原本町	1.7%	5.0%	2.3%	32.1%	46.4%	78.5%	0.0%	12.5%
三郷町	2.1%	10.5%	7.3%	6.7%	67.9%	74.6%	0.0%	5.6%
香芝市	4.4%	8.7%	3.9%	16.6%	57.5%	74.1%	0.8%	8.1%
斑鳩町	8.2%	7.0%	5.5%	30.2%	42.5%	72.7%	0.4%	6.1%
安堵町	3.2%	6.2%	11.3%	49.3%	22.2%	71.5%	0.0%	7.8%
大和郡山市	9.4%	6.7%	4.0%	21.6%	49.0%	70.6%	0.3%	9.0%

：グレー網掛けは、本市よりも自動車利用率が低い、又は、自転車+徒歩利用率が高い市町村

資料) 人の動きからみる奈良県のいま（第5回（2010年（平成22年））近畿圏PT調査）奈良県 より作成

2-5 都市機能の分布

(1) 医療機能、福祉機能

本市に病院等は4箇所、そのうち、市街化区域内には3箇所あります。診療所は50箇所、そのうち、市街化区域内には44箇所あります。歯科医院は40箇所、そのうち、市街化区域内には35箇所あります。

また、本市に高齢者施設は62箇所、そのうち、市街化区域内には49箇所あります。地域包括支援センターは1箇所、市街化区域内にあります。

図. 医療機能の利用圏域

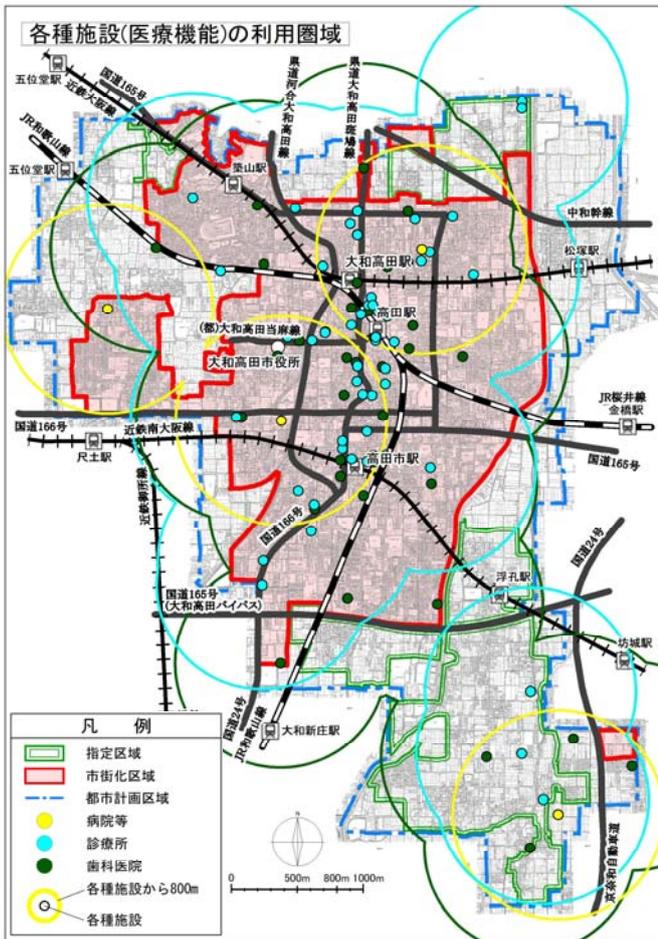
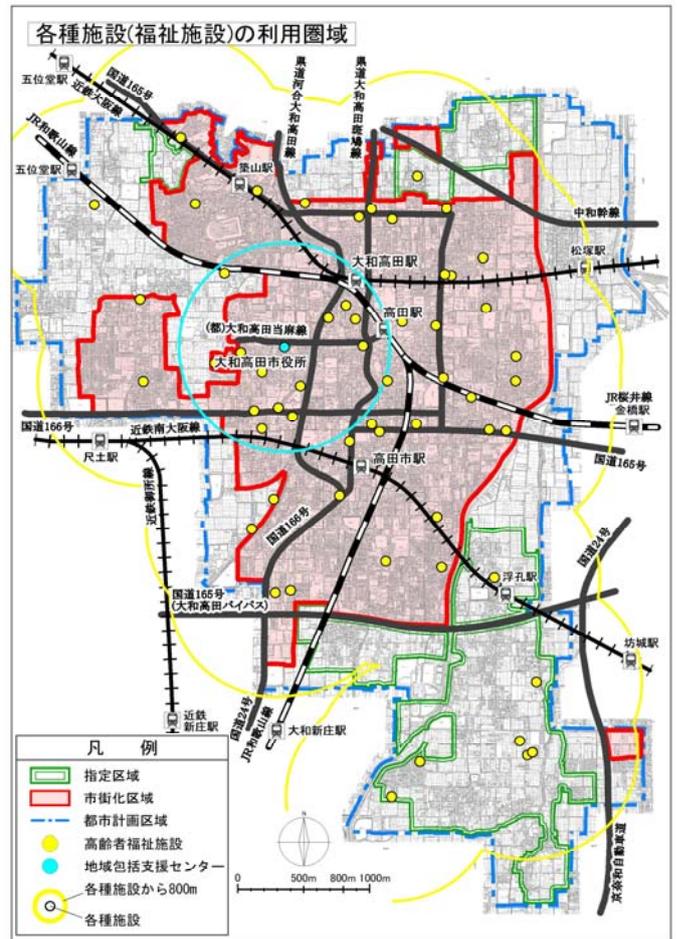


図. 福祉機能の利用圏域



		全施設数	うち 市街化区域内
医療機能	病院等	4	3
	診療所	50	44
	歯科医院	40	35

		全施設数	うち 市街化区域内
福祉機能	高齢者施設	62	49
	地域包括支援センター	1	1

資料) 2014年(平成26年)国土数値情報等より作成

資料) 2015年(平成27年)国土数値情報等より作成

(2) 子育て支援機能、学校教育機能

本市に保育園は9箇所、そのうち、市街化区域内には6箇所あります。幼稚園は11箇所、そのうち、市街化区域内には7箇所あります。子育て支援センターは1箇所、市街化区域外にあります。

また、本市に小学校は8箇所、そのうち、市街化区域内には6箇所あります。中学校は3箇所、そのうち、市街化区域内には2箇所あります。高等学校は3箇所、そのうち、市街化区域内には2箇所あります。

図. 子育て支援機能の利用圏域

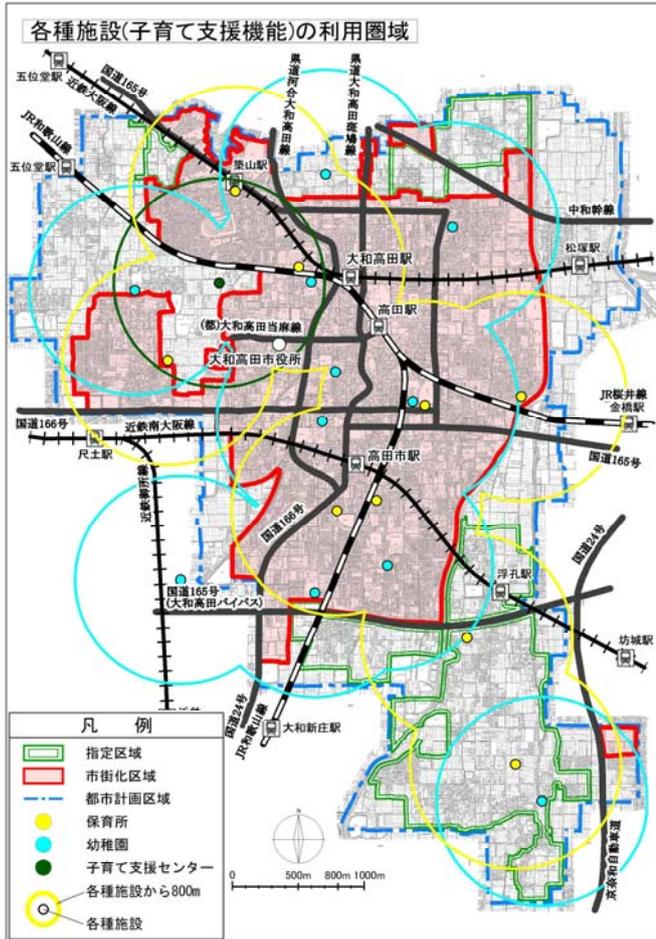
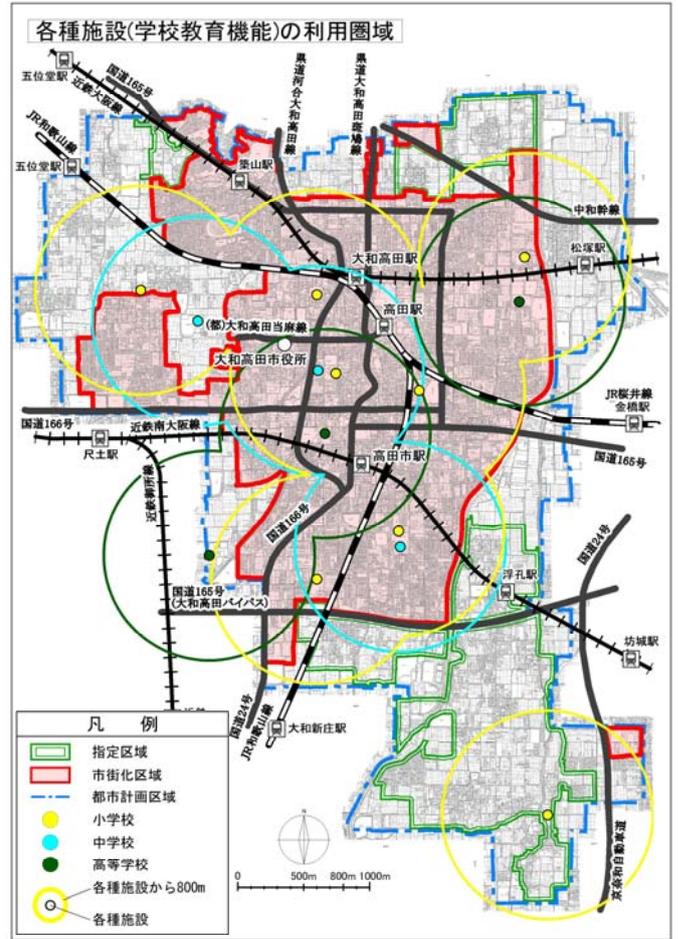


図. 学校教育機能の利用圏域



		全施設数	うち市街化区域内
子育て支援機能	保育園	9	6
	幼稚園	11	7
	子育て支援センター	1	0

		全施設数	うち市街化区域内
学校教育機能	小学校	8	6
	中学校	3	2
	高等学校	3	2

資料) 2015年(平成27年)国土数値情報等より作成

資料) 2013年(平成25年)国土数値情報等より作成

(3) 文化・交流機能、商業・金融機能

本市に図書館は1箇所、市街化区域内にあります。市民交流センター等は3箇所、全てが市街化区域内にあります。体育館等は6箇所、そのうち、市街化区域内には2箇所あります。公民館は5箇所、そのうち、市街化区域内には3箇所あります。

また、本市にスーパーは25箇所、全てが市街化区域内にあります。コンビニエンスストアは16箇所、そのうち、市街化区域内には14箇所あります。銀行は10箇所、全てが市街化区域内にあります。郵便局は12箇所、そのうち、市街化区域内には9箇所あります。

図. 文化・交流機能の利用圏域

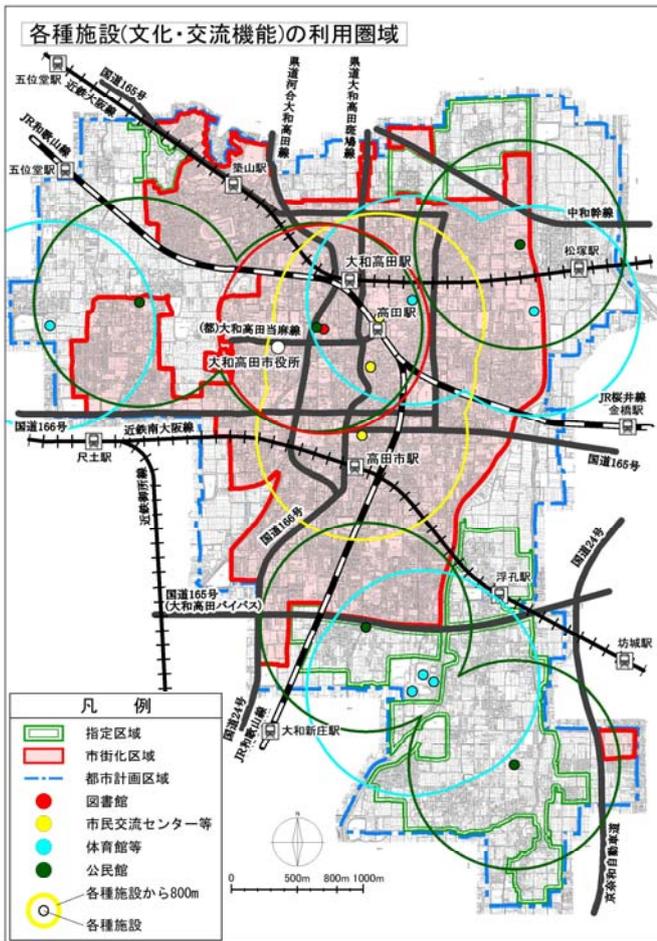
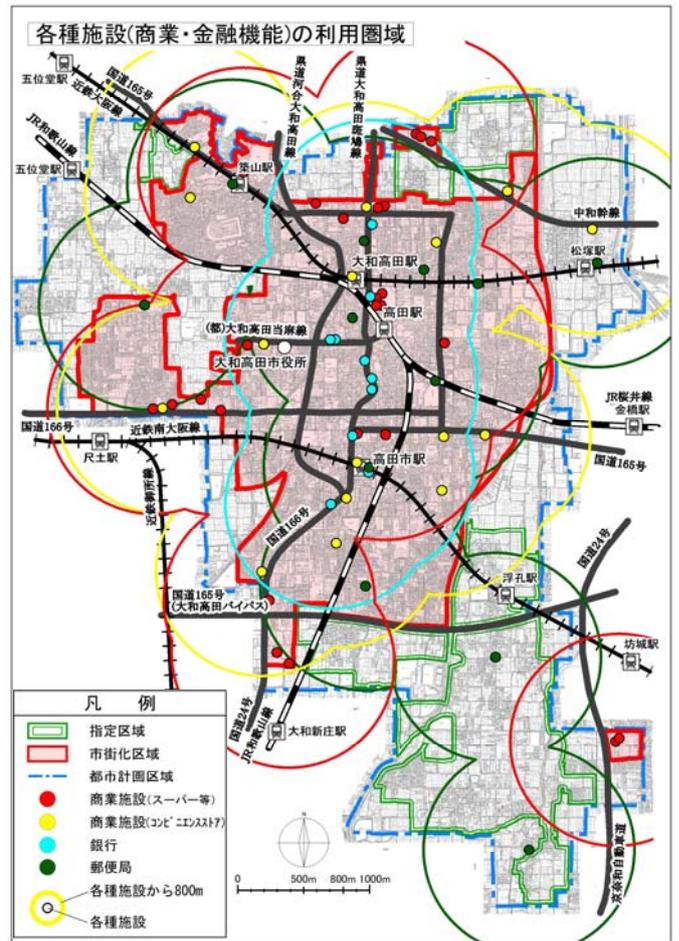


図. 商業・金融機能の利用圏域



		全施設数	うち 市街化区域内
文化・交流機能	図書館	1	1
	市民交流センター等	3	3
	体育館等	6	2
	公民館	5	3

		全施設数	うち 市街化区域内
商業・金融機能	スーパー	25	25
	コンビニ	16	14
	銀行	10	10
	郵便局	12	9

資料) 2013年(平成25年)国土数値情報等より作成
※公民館のみ2010年(平成22年)

資料) 電話帳等の情報を基に作成
(2016年(平成28年)時点)

- 市民の日常生活において特に、身近な施設である保育所、幼稚園、小学校、診療所、歯科医院、高齢者福祉施設、スーパー等、コンビニエンスストア、銀行、郵便局は、大半が市街化区域に立地しており、中心部だけでなく広い範囲に立地しています。
- また、図書館、市民会館・ホール等といった拠点性の高い施設は、主要3駅周辺をはじめとする中心部に立地しています。
- 現在、主要3駅周辺をはじめとする中心部及び市街化区域全体での都市機能は充実していますが、特に、中心部においては、前述したように、将来的な人口減少・高齢化、開発の停滞により、これら都市機能の施設サービスが低下していくおそれがあります。

(1) 経済活動

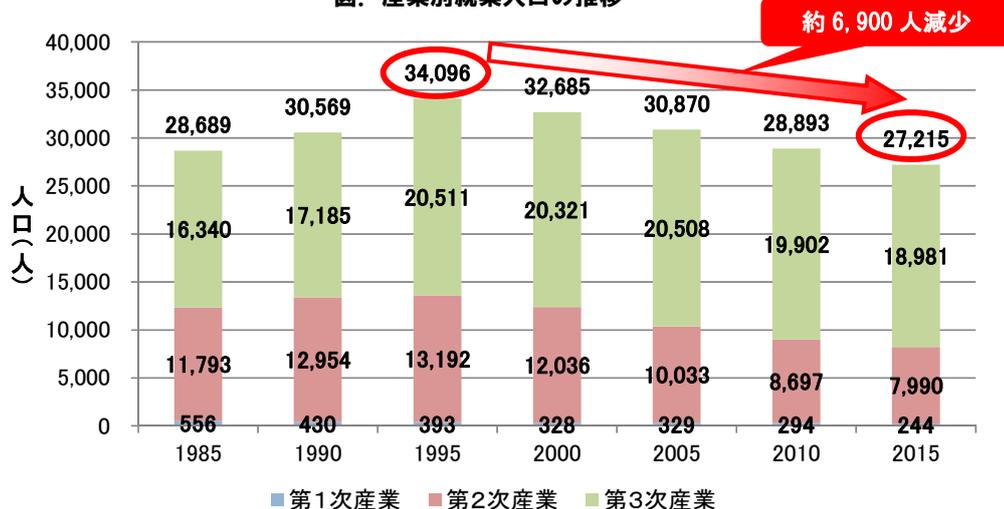
本市の産業別就業人口を見ると、1985年（昭和60年）では、第3次産業が16,340人と最も多く、次いで、第2次産業が11,793人、第1次産業が556人となっています。

就業人口の推移については、第1次産業は減少傾向を示しており、第2次産業及び第3次産業は1995年（平成7年）まで増加していましたが、その後、就業人口総数の減少に伴い減少に転じており、2015年（平成27年）では、第1次産業が244人、第2次産業が7,990人、第3次産業が18,981人となっています。

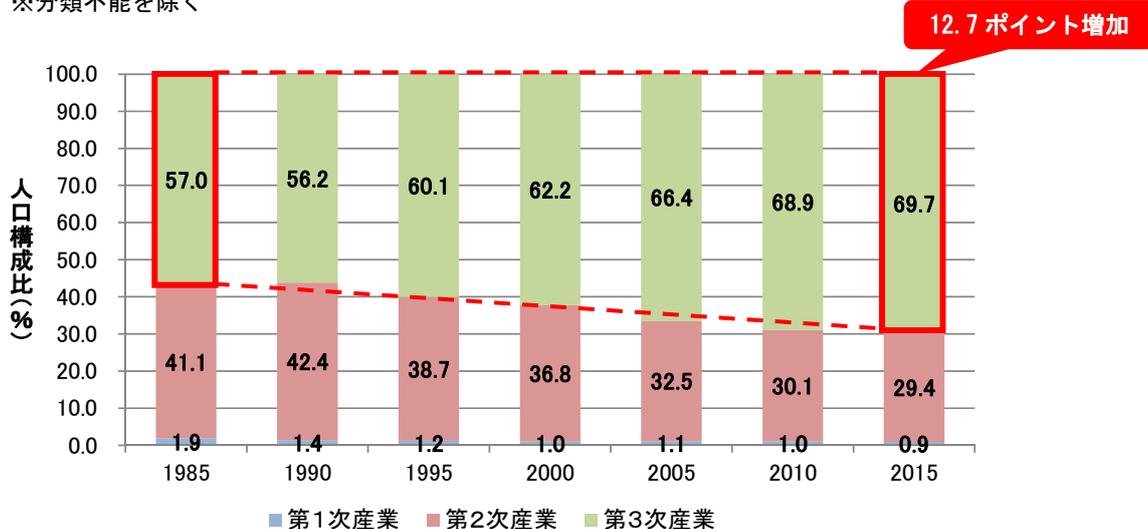
2015年（平成27年）における就業人口の構成比では、第1次産業は1%程度であり、第2次産業が約3割、第3次産業が約7割となっています。

➤ 就業人口の減少に伴う人手不足などから経済活動は縮小傾向にあり、産業政策と連携した地域経済の生産性向上、多様な雇用を創出するバランスのとれた産業発展が必要です。

図. 産業別就業人口の推移



※分類不能を除く



資料) 国勢調査

(2) 地価公示価格

過去10年間（2008年（平成20年）から2018年（平成30年））における地価公示価格（国土交通省）の増減率を見ると、特に、片塩町や北本町といった、本市の主要駅である大和高田駅及び高田市駅周辺において減少率が高くなっています。

また、奈良県全調査地点の平均及び隣接市町の主要駅周辺調査地点の増減率を比較しても、本市の主要駅周辺の地価公示価格の減少傾向が強いことがわかります。

➤ 地価公示価格の低下は、周辺地区の価値・魅力の低下と直結していると考えられることから、特に、市街地中心部の価値・魅力が著しく低下していることが推察されます。

特に、中心市街地で減少率が高い

図. 地価公示標準地の位置

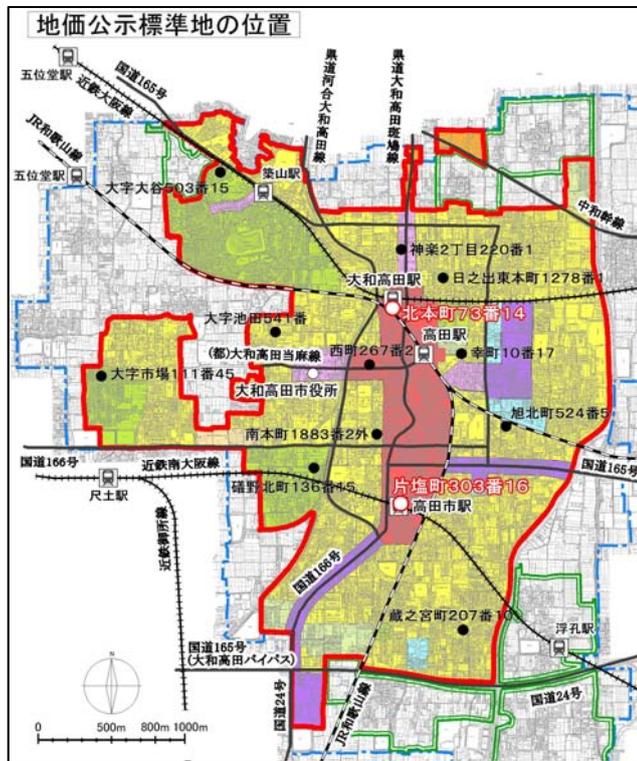
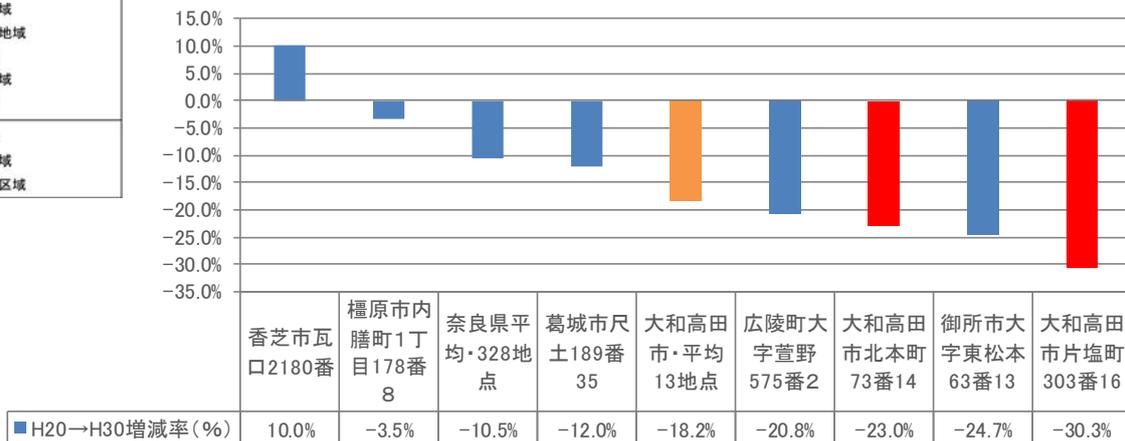


表. 地価公示価格の増減率(H20→H30)

区分	地価公示標準地	主要な交通施設	地価公示価格 (円/m ²)		増減率
			H20	H30	
大和高田市	片塩町303番16	近鉄高田市駅 90m	178,000	124,000	-30.3%
	北本町73番14	近鉄大和高田駅 80m	101,000	77,800	-23.0%
	蔵之宮町207番10	近鉄高田市駅 1,400m	80,600	63,900	-20.7%
	西町267番2	近鉄大和高田駅 600m	126,000	101,000	-19.8%
	大字市場111番45	近鉄尺土駅 1,200m	77,000	62,500	-18.8%
	磯野北町136番15	近鉄高田市駅 650m	84,000	68,600	-18.3%
	大字大谷503番15	近鉄築山駅 900m	77,400	63,800	-17.6%
	神楽2丁目220番1	近鉄大和高田駅 400m	132,000	111,000	-15.9%
	大字池田541番	JR高田駅 1,100m	67,500	56,800	-15.9%
	旭北町524番5	JR高田駅 1,000m	82,000	69,200	-15.6%
	日之出東本町1278番1	近鉄大和高田駅 450m	90,500	77,200	-14.7%
	南本町1883番2外	近鉄高田市駅 550m	76,600	65,500	-14.5%
	幸町10番17	JR高田駅 300m	104,000	103,000	-1.0%
平均13地点		98,200	80,331	-18.2%	
奈良県	平均328地点		88,601	79,334	-10.5%
香芝市	瓦口2180番	近鉄五位堂駅 390m	130,000	143,000	10.0%
橿原市	内膳町1丁目178番8	近鉄大和八木駅 80m	318,000	307,000	-3.5%
葛城市	尺土189番35	近鉄尺土駅 430m	89,000	78,300	-12.0%
御所市	大字東松本63番13	近鉄御所駅 650m	62,000	46,700	-24.7%
広陵町	大字萱野575番2	近鉄箸尾駅 400m	53,000	42,000	-20.8%

図. 地価公示価格の増減率 (H20→H30)



資料) 国土数値情報 (国土交通省地価公示)

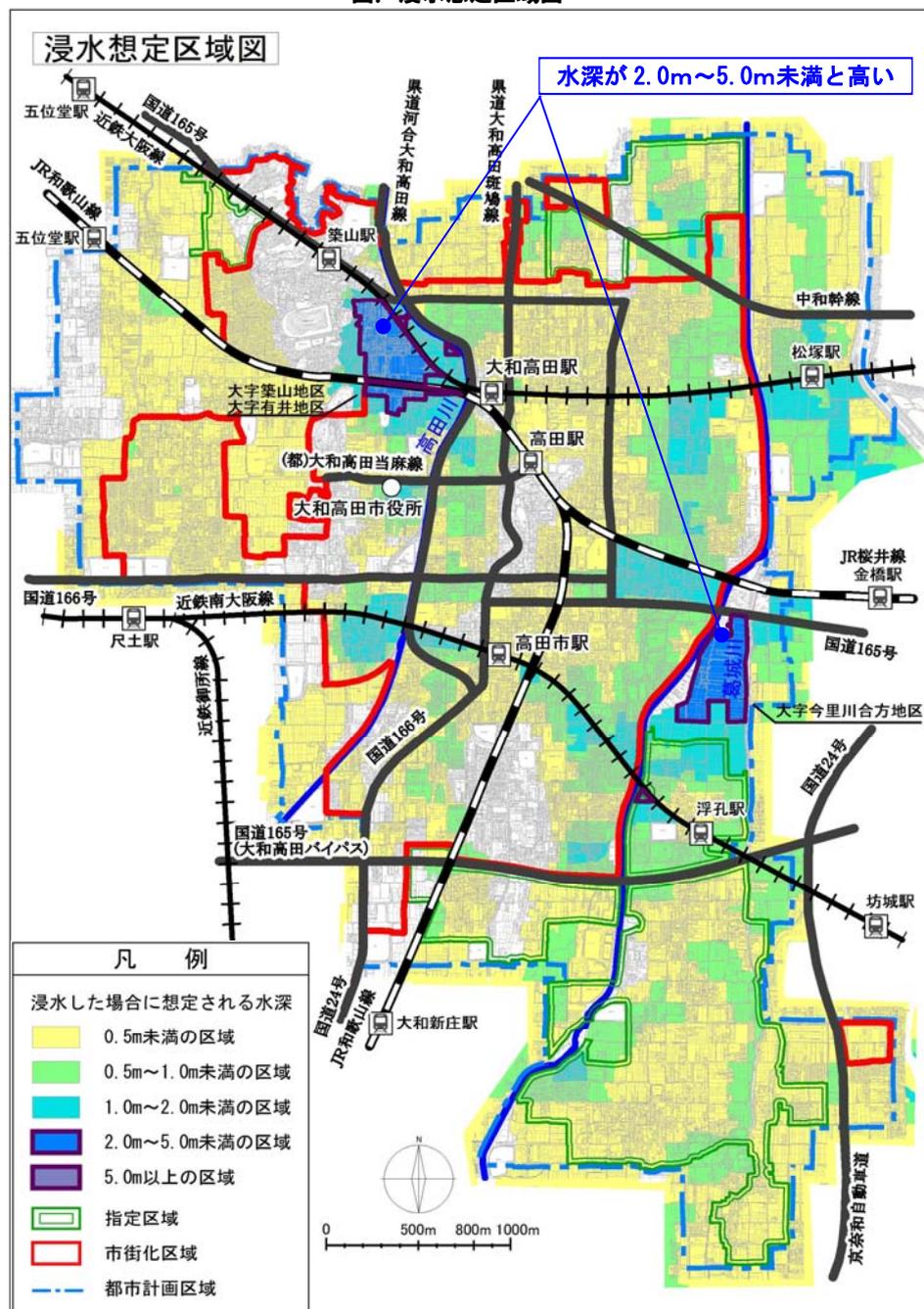
2-7 防災

浸水想定区域について、市域の大半は水深が0.5m未満又は0.5m～1.0m未満の地域となっています。

また、高田川沿いの大字築山、大字有井の地区や葛城川沿いの大字今里川合方の地区では、水深が2.0m～5.0m未満と高くなる地域が見られます。

➤ 高田川沿いや葛城川沿いをはじめ、市街地の大半が浸水想定区域に指定されており、地域に応じた防災対策や居住誘導のあり方の検討が求められます。

図. 浸水想定区域図

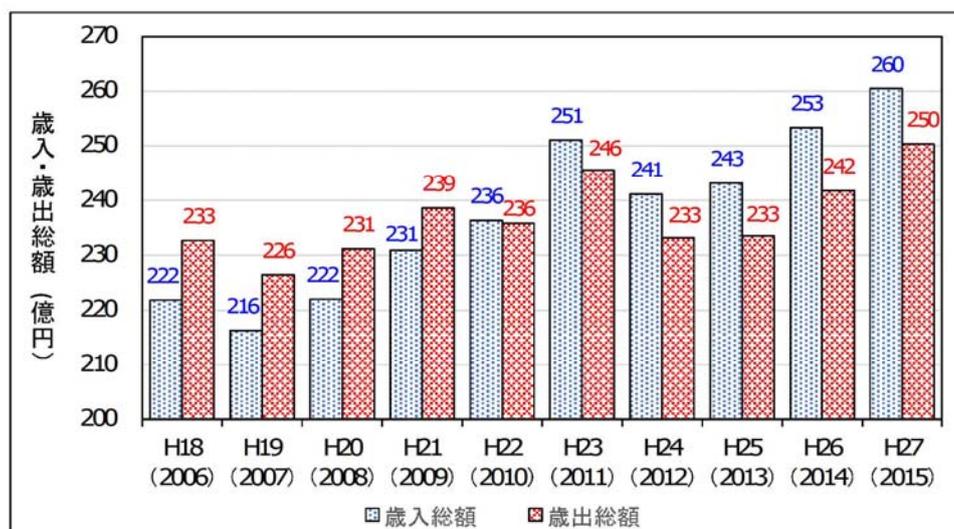


資料) 2012年(平成24年)国土数値情報より作成

過去 10 年間における本市の歳入・歳出総額を普通会計ベースで見ると、歳入・歳出ともに平成 24 年度から増加傾向にあり、平成 27 年度には歳入が約 260 億円、歳出が約 250 億円となっています。平成 21 年度までは歳出が歳入を上回っていたものの、年々歳入が増加し、平成 22 年以降は歳入が歳出を上回っています。

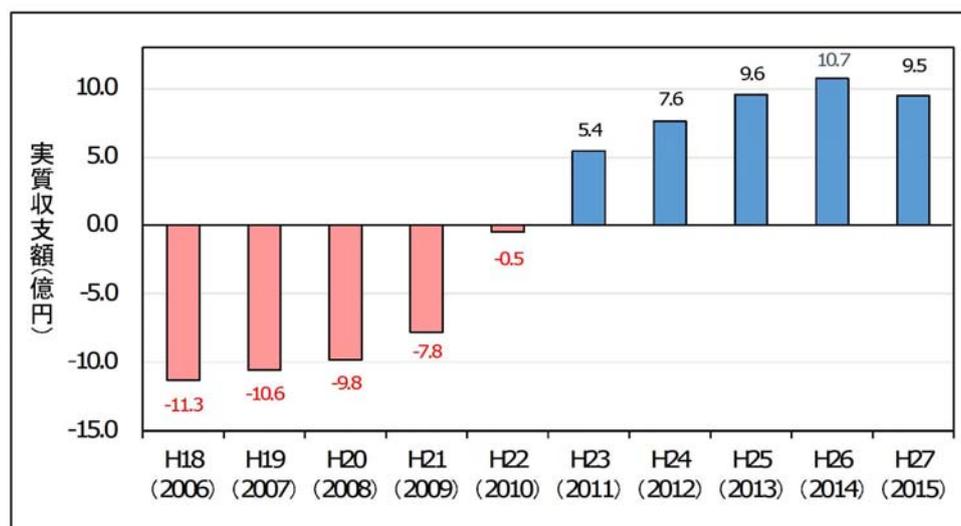
実質収支額は平成 22 年度までは赤字であったものの、平成 23 年度以降黒字に転じ、平成 27 年度は約 9.5 億円となっています。

図. 決算規模の推移



資料) 公共施設等総合管理計画 (平成 29 年 3 月)

図. 実質収支の推移



資料) 公共施設等総合管理計画 (平成 29 年 3 月)

➤ 本市は少子高齢化が進行しており、今後は扶助費等の社会保障費の増加や、市税収入の低下などにより、公共施設等の維持・管理に掛けることのできる費用は、圧迫されていくことが懸念されます。

3. 住民意向調査の概要

3-1 アンケート調査の実施概要

(1) 調査の目的

本アンケート調査は、「大和高田市立地適正化計画」の策定に当たり、福祉や交通も含めた都市全体の構造のあり方について、市民の意向を調査・把握し、計画策定の基礎資料とすることを目的として実施したものです。

(2) 調査方法と回収率等

1) 調査方法

市内に居住する満 18 歳以上の市民から 2,000 人を無作為に抽出し、郵送による配布・回収により、調査を実施しました。

2) 調査期間

2016 年（平成 28 年）12 月～2017 年（平成 29 年）3 月

（配布・回収・集計・分析）

3) 回収率

配布数	回収数	回収率
2,000	722	36.1%

※アンケート配布数は、回収率を考慮した上で統計学上有効となるサンプル数に基づき設定。

○回答者の性別は、「男性」42.8%、「女性」53.6%、「無回答」3.6%という構成になっており、女性の回答者がやや多くなっています。

○年齢については、「50～59 歳」が 23.5%を占め最も多く、次いで「60～69 歳」(21.6%)となっています。「70 歳以上」も含めると、50 歳以上の回答者が過半数を占めています。

○居住地区は、「市中心部」が 22.2%を占め最も多く、次いで「市南部」(20.4%)、「市北東部」(20.2%)となっています。

4) 調査結果の見方

○母数となるべき実数は回答者数として示しています。複数回答が可能な設問についても、比率算出の母数は回答者数とし、それぞれの選択肢の比率を算出しています。そのため、複数回答が可能な設問は、回答総数が回答者数を上回り、パーセントの合計は 100.0%を超えています。

○無回答は「回答していないもの」、「判読不明」を表します。

3-2 アンケート調査結果（概要）のまとめ

※参考資料3参照（P71）

◆市民の身近な活動範囲内には、既に主な都市機能施設が立地している。

市民アンケート調査結果によると、現在、市民が徒歩や自転車でできる範囲内の活動として、スーパーでの食品等の買い物（83.8%）、郵便局や銀行の利用（82.0%）、病院等への通院（68.6%）などとなっており、日常的な生活に欠かせない都市機能施設が、市民が徒歩や自転車でできる範囲内に既に立地していると考えられます。

このことから、本市では、市民の多くが生活する市街地において、一定の居住環境が確保され、既に都市機能が集まった集約型のまちが形成されているものと考えられます。

◆生活支援、安全・安心で快適な暮らしなどが求められている。

市民アンケート調査結果によると、持続的な発展を遂げていくために力を入れるべき施策として市民意向が高かったものは、生活支援の充実（77.2%）、安全・安心かつ快適に暮らすことのできる定住環境の創出（44.1%）、子育て支援機能の充実（35.8%）などとなっています。

既述したように、本市では、一定の居住環境の確保と都市機能が集まる集約型のまちが形成されていると考えられるものの、本市の持続的な発展には、生活支援、安全・安心かつ快適な暮らし、子育て環境の充実などが欠かせないものと捉えられていることから、これらの市民意向に対応した施策の検討が必要と考えられます。

◆公共交通は通勤・通学による利用が多くを占める。

公共交通の利用については、回答者の約3割が週に1～2回以上利用しており、週に1～2回以上利用している方の利用目的は、特に、通勤・通学が多くなっています。

このような公共交通の利用状況や利用目的を踏まえつつ、市民の利便性を高める公共交通のあり方の検討が必要と考えられます。

◆鉄道駅周辺での居住意向は比較的高く、大和高田駅や高田市駅に人気集中している。

「既に鉄道駅周辺に住んでいる」、「できれば鉄道駅周辺に住みたい」との回答者が6割近くを占めており、鉄道駅周辺での居住意向が比較的高いものと推測されます。

その理由としては、通勤・通学をはじめ、様々な場面において交通の利便性が高いこととあり、特に、人気の高い駅は、大阪方面と連絡し、特急や急行が停車する大和高田駅や高田市駅となっています。

このことから、今後は、市民の居住意向が比較的高い主要駅（大和高田駅、高田市駅）などを中心としたまちづくりの検討が必要と考えられます。

(1) ワークショップの目的

ワークショップは、本市の人口減少、少子高齢化などのさらなる進行が懸念される中、まちなかがにぎわうコンパクトなまちを目指し、市民とともに考えながら、計画に反映していくことを目的として実施したものです。

(2) タイトル等

1) タイトル

「みんなで考える大和高田市 まちの未来」意見交換会!!

2) 開催日時・場所・参加人数

日 時：平成 30 年 9 月 16 日（日） 13 時 15 分～ （1 時間半程度）

場 所：市民交流センター 4 階多目的室

参加人数：19 名

(3) ワークショップの概要

ワークショップでは、まず、“みんなで考える大和高田市 まちの未来”をテーマとし、市から本市の現状や参加者で考えたい内容などについて説明がありました。

その後、参加者が A 班、B 班に分かれ、ワーク①、ワーク②の考えたい内容ごとに意見交換を行いました。

【ワークショップでの説明・協議内容】

本市の現状：人口減少・少子高齢化、まちなかの空洞化状況
公共交通ネットワークの状況、公共施設の状況

考えたい内容：ワーク①

- どこにどんな問題があるのか
- 重要だと思う、また、不足している“コト”・“モノ”

ワーク②

- 考えていただいたことについて、解決・改善するために必要な取組

【ワークショップでの主な意見】

ワーク①

若者などが集まる商業施設が少ない、子どもが遊べる公園などが少ない
歩行者などが歩きにくい、狭い道路が多く危険である、老朽化した空き家が見られる
鉄道の利便性が良い など

ワーク②

若者に魅力的な商業施設の立地
居住環境（住宅地など）の充実
子育て施設（公園など）の充実
道路網の整備、公共交通の連携強化
歩行者・自転車が必要な道路づくり など



4. まちづくりの方針

本市の都市の概況、現状、上位・関連計画、住民意向調査の結果を踏まえ、以下に問題点・課題を整理し、まちづくりの方針を設定します。

4-1 問題点・課題の整理

① 人口

- 現在の都市サービス水準を確保するため、一定のエリア（市街地部）において人口密度の低下を抑制
- 子育て世代が住みよいまちづくり・環境整備を進め、若年層の人口増加を図ることで、将来の都市の活力を維持
- 戸建住宅の郊外での無秩序な立地を抑制し、高齢者（交通弱者）が都市サービスを徒歩等で利用できる環境を向上

② 土地利用・開発動向

- インフラの整備・維持管理による負担増大を防ぐため、開発が進行する市街化区域縁辺部の適切な土地利用を誘導
- 大和高田市役所（シビックコア）周辺、大和高田駅周辺、高田市駅周辺などの中心部に集積する拠点エリアにおいて、都市機能を集約
- 市街化区域に残る低未利用地の有効利用を図り、郊外での無秩序な開発を抑制
- 市街地部をはじめとして、空き家の利活用を推進

③ 公共交通

- 市民の快適な都市生活を支える公共交通のサービス水準を維持・充実
- 「奈良県公共交通基本計画」、「奈良県地域公共交通網形成計画」に基づき、鉄道とバスの利用環境を整備し、市内・広域の公共交通ネットワークを充実することで、市民の生活利便性を向上

④ 災害対策

- 市街地の大半が浸水想定区域内にあり、特に、高田川沿いや葛城川沿いでは、大規模な浸水が想定されることから、地域に応じた防災対策や居住誘導のあり方を検討

⑤ 都市施設立地状況

- 商業、教育、医療、福祉施設は、鉄道駅や大和高田市役所周辺に多く立地しており、将来的にも現行サービス水準を確保
- 「まちづくりに関する包括協定」を踏まえた、公共公益施設の長寿命化、適正な配置を検討
- 教育施設や福祉施設は、利用者の安全性や、機能低下・不足へ対応するため、将来的な更新、統廃合を検討

4-2 優先的に取り組むべき問題点・課題

「4-1 問題点・課題の整理」で示したように、市全体の問題点・課題があるなか、本市の都市特性（本市の強み）や人口動向、市街地の状況（本市の現状）等を踏まえ、本計画において優先的に取り組むべき問題点・課題を以下に整理します。

本市の強み

- ◆県内でも大阪方面に近い北西部に位置する本市は、大阪市の中心部と直結する近鉄大阪線や大阪市南部と結ぶ近鉄南大阪線、JR 和歌山線、JR 桜井線といった鉄道による公共交通網が発達しており、鉄道を主体とする公共交通の利便性が高い都市です。
- ◆市民アンケートからも、主要3駅（特に、大和高田駅、高田市駅）周辺への居住意向は、比較的高いことが想定されます。
- ◆本市の市街化区域面積は、市域全体の半数近くであり、その市街化区域内に本市の人口の約8割の市民が居住するとともに、鉄道駅等の公共交通結節点、商業、医療、福祉、教育、行政等の都市機能が集積しています。
- ◆平成27年度国勢調査では、行政区域の人口密度が県内で最も高い密度を示しており、DID（人口集中地区）の人口密度は県内でも4番目に高い人口密度の都市です。

本市の現状

- ◆本市の人口は2060年（令和42年）まで減少し続けることが予測されています。
- ◆大和高田駅、高田市駅、高田駅の主要3駅周辺では、道路幅員が狭い等の要因から、駅周辺の開発停滞による、地価公示価格の著しい低下が深刻化しています。
- ◆地区の価値・魅力の低下に伴い、主要3駅周辺地区の人口減少、人口密度の低下、高齢化の進行に歯止めがかからないという負の連鎖に陥っています。

【本市の強み・現状のまとめ】

- ◇ 鉄道網が充実しており、県都奈良市、大阪市、京都市へは交通利便性が非常に高い
- ◇ 主要3駅周辺は各種都市機能が多く立地し、自動車に依存しないコンパクトなまち
- ◇ 人口減少・高齢化の進展から、主要3駅を中心として人口密度の低下が深刻化
- ◇ 近年、主要3駅周辺では新たな開発はほとんどなく開発が停滞、地価公示価格が著しく低下
- ◇ 主要3駅周辺では日常生活に必要な都市機能の施設サービス低下のおそれ

■優先的に取り組むべき問題点・課題

本市では、**主要3駅周辺を中心とし、鉄道網をはじめとする公共交通の利便性と都市機能の集約性を活かして**高齢者などが安心して暮らせることはもとより、若い世代が魅力を感じて定住・移住したくなるPR活動や各種施策を推進し、**子どもから高齢者まで誰もが安心して暮らし続けることができる市街地の維持・再構築を図ることが必要**です。

4-3 まちづくりの方針

本計画では、前述の問題点・課題を踏まえるとともに、上位・関連計画との整合性を図りつつ、人口減少を抑制し、活力と魅力ある持続可能な都市の実現を目指し、以下のとおり、“まちづくりの方針”を掲げます。また、“まちづくりの方針”を実現するため、3つの“まちづくりの誘導方針”に基づき、子どもから高齢者まで誰もが安心して暮らし続けることができるまちづくりを進めるものとします。

■まちづくりの方針

主要3駅周辺を中心として、 誰もが安心して暮らし続けることができる市街地の維持・再構築

鉄道網による交通利便性が非常に高く、主要3駅周辺に各種都市機能が多く立地する本市は、将来的にもこの強みを活かしたまちづくりを進めていく必要があります。

そのために、**主要3駅を中心としたまちなかに様々な都市機能を集約・再構築することで利便性の高い都市基盤・生活基盤を確立するとともに、居住を誘導することで都市サービス水準の維持を図ります。**

こうした交通・生活の利便性が高い都市構造の形成により、**子どもから高齢者まで誰もが安心して暮らし続けることができる市街地の維持・再構築**を推進します。

■まちづくりの誘導方針

誘導方針① 利便性が高く賑わいと魅力あるまちづくり

賑わい・魅力づくり
市の核づくり

- 主要3駅周辺において、居住環境と調和のとれた商業・業務、医療・福祉、文化・交流などの都市機能の充実・整備を図り、中心性の高い拠点形成を進めます。
- まちなかの歴史の散策路設定などによる人の動線の確保や回遊性向上、近隣商業機能の充実など市民の日常生活の利便性を高めるとともに、商店街の活性化を図ります。
- 行政機関や医療機関が集積しているシビックコア地区については、機能の再構築や整備を進めるとともに、観光資源を活かした魅力ある空間形成により、市の核づくりを進めます。

誘導方針② あらゆる世代が安心・安全に暮らせるまちづくり

安心・安全な暮らし
歩いて暮らせるまち

- 市民の生活ニーズに対応した商業機能や福祉機能の集積と充実を図り、まちなか居住の利便性を確保するとともに、市街化区域内の低未利用地・空家の有効利用など、幅広い世代が定住できる居住環境整備を進めます。
- 本市の公共交通の利便性の高さを活かし、主要3駅（近鉄大和高田駅、近鉄高田市駅、JR高田駅）を中心に様々な都市機能をコンパクトに集積し、誰もがアクセスしやすい「歩いて暮らせるまちづくり」を実現します。
- 市民誰もが安全に暮らせる居住環境の確保を図ります。

誘導方針③ 市域全体を見据えた持続可能なまちづくり

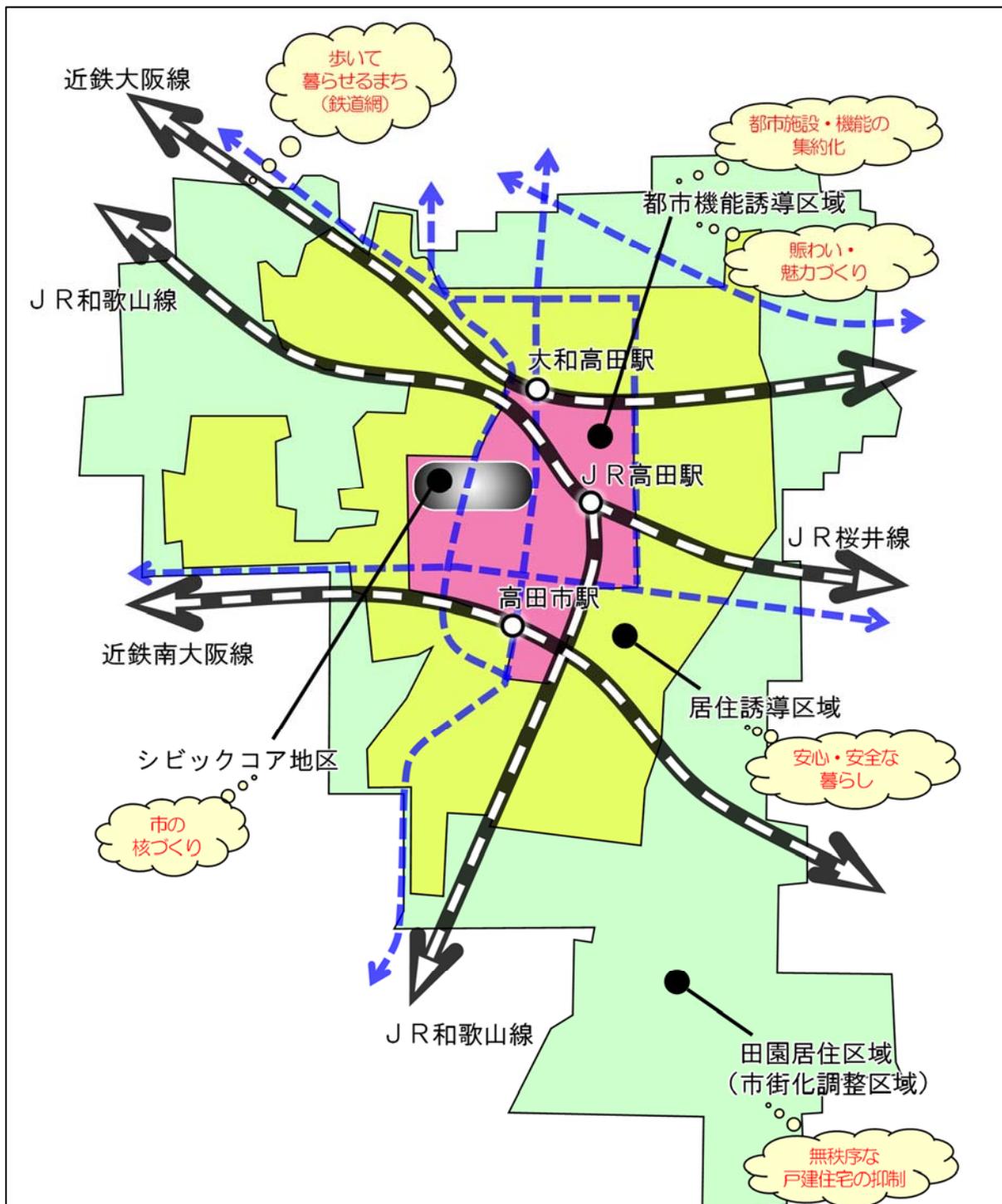
まちなかと
既存集落の共存

- 現状の都市生活サービス水準の確保・向上に向け、まちなかの人口密度を維持させるため、市街化調整区域での開発をできる限り市街化区域に誘導し、まちなかに居住を誘導します。
- 将来的な財政事情も勘案し、公共施設や道路・下水道・公園等の社会インフラの効率的な維持管理を可能とするため、必要な都市施設・機能の集約化を図り、持続可能な都市経営の実現を目指します。
- 市街地の維持・再構築とあわせ、市街化調整区域における既存集落の保全も図ることにより、市域全体を見据えた持続可能なまちづくりを推進します。

このような“まちづくりの方針”を実現するため、都市機能誘導区域と居住誘導区域を定め、居住と都市機能の集約化を促し、都市の持続性と自立を可能とする都市空間の再構築を図ることで、高い人口密度と都市機能の高度化を将来的に維持するとともに、これを支えるネットワークを構築していきます。

なお、市街化調整区域については、田園居住区域として位置付け、県条例（都市計画法に基づく開発許可の基準に関する条例）に基づく区域指定地区の活用は最小限にとどめながら、既存集落の存置を図り、公共交通ネットワークの充実による都市機能誘導区域との連絡を強化し、これまでどおり住み続けることができる環境形成に努めます。

図. 大和高田市立地適正化計画の将来都市構造



5. 誘導区域・施設・施策の設定

5-1 誘導区域の設定

(1) 都市機能誘導区域の設定

- ① 本市の公共交通機能を支える主要3駅を核とした都市形成
 - 様々な都市機能をコンパクトに集積し、誰もがアクセスしやすい「歩いて暮らせるまちづくり」の実現を図るため、主要3駅周辺を設定します。
- ② 上位・関連計画等を踏まえた本市のまちづくりの方向性との整合
 - 本市の中心市街地には、行政、医療・福祉、商業機能が集約しており、この地域性を活かしながら、市全体の利便性の向上及び活性化を図るため、これを重点的に推進する地区として位置付けられている、都市計画マスタープランに位置付けられた都市核地区及びシビックコア地区や、“奈良県と大和高田市とのまちづくりに関する包括協定書”における4地区（シビックコア周辺地区、近鉄大和高田駅・JR 高田駅周辺地区、近鉄高田市駅周辺地区、常光寺池公園周辺地区）の範囲とします。
- ③ 地形地物・用途地域等の明確な境界による線引き
 - 上記の範囲を前提とし、地形地物や用途地域等の明確な境界を設定します。

(2) 居住誘導区域の設定

- ① 県内随一の人口密度を有する市街化区域を基本
 - 本市は、県内でも高い人口密度を有し、そのうち約8割が市街化区域に居住しており、高密度な市街地が形成されています。また、本市は行政区域（都市計画区域）が小さく、この約5割を占める市街化区域内に、医療・福祉・スーパーマーケット・銀行等、日常的に利用する生活利便施設の大部分が立地しており、本市の市街化区域は高密度であり、また、高水準な都市機能を有することから、居住誘導区域は市街化区域を基本とします。
 - なお、本市の市街地は河川の浸水想定区域が広範にわたり指定されており、浸水深が2m以上の地区は、建物の2階以上まで浸水するおそれがあり、人命の確保が困難となる可能性があることから、浸水深が2m以上の地区は、居住誘導区域から除外することとします。
 - 上記以外の浸水想定区域については、大和高田市地域防災計画において、体制・対策が講じられており、また、ハザードマップにおいても避難場所や危険個所が示されています。減水対策についても調整池等の整備を順次進めていることから、浸水深が2m未満の地区は、居住誘導区域に含めることとします。

② 土地利用誘導の方向性との整合

- 上記のとおり、本市の居住誘導区域は市街化区域を基本としますが、工業地域や地区計画の指定に基づき、主に非住居系の土地利用の誘導を図る地域については、居住誘導区域から除外します。
- 準工業地域については、特に、国道沿道等には、居住の誘導に必要となる、地域住民のための商業施設・生活利便施設が多く立地しているほか、住宅も立地していることから、現時点では居住誘導区域に含めることとし、今後の土地利用の動向に応じて、見直しを検討します。

表. 誘導区域の面積と割合

区 分	面 積 (ha)	割 合 (%)
行政区域・都市計画区域	1,649	—
市街化区域	796	—
市街化調整区域	853	—
居住誘導区域	760	—
都市計画区域に占める割合	—	46.1%
市街化区域に占める割合	—	95.5%
都市機能誘導区域	147	—
都市計画区域に占める割合	—	8.9%
市街化区域に占める割合	—	18.5%

資料) 行政区域・都市計画区域、市街化区域、市街化調整区域：2014年（平成26年）都市計画基礎調査

居住誘導区域、都市機能誘導区域：図上計測値

図. 都市機能誘導区域・居住誘導区域図

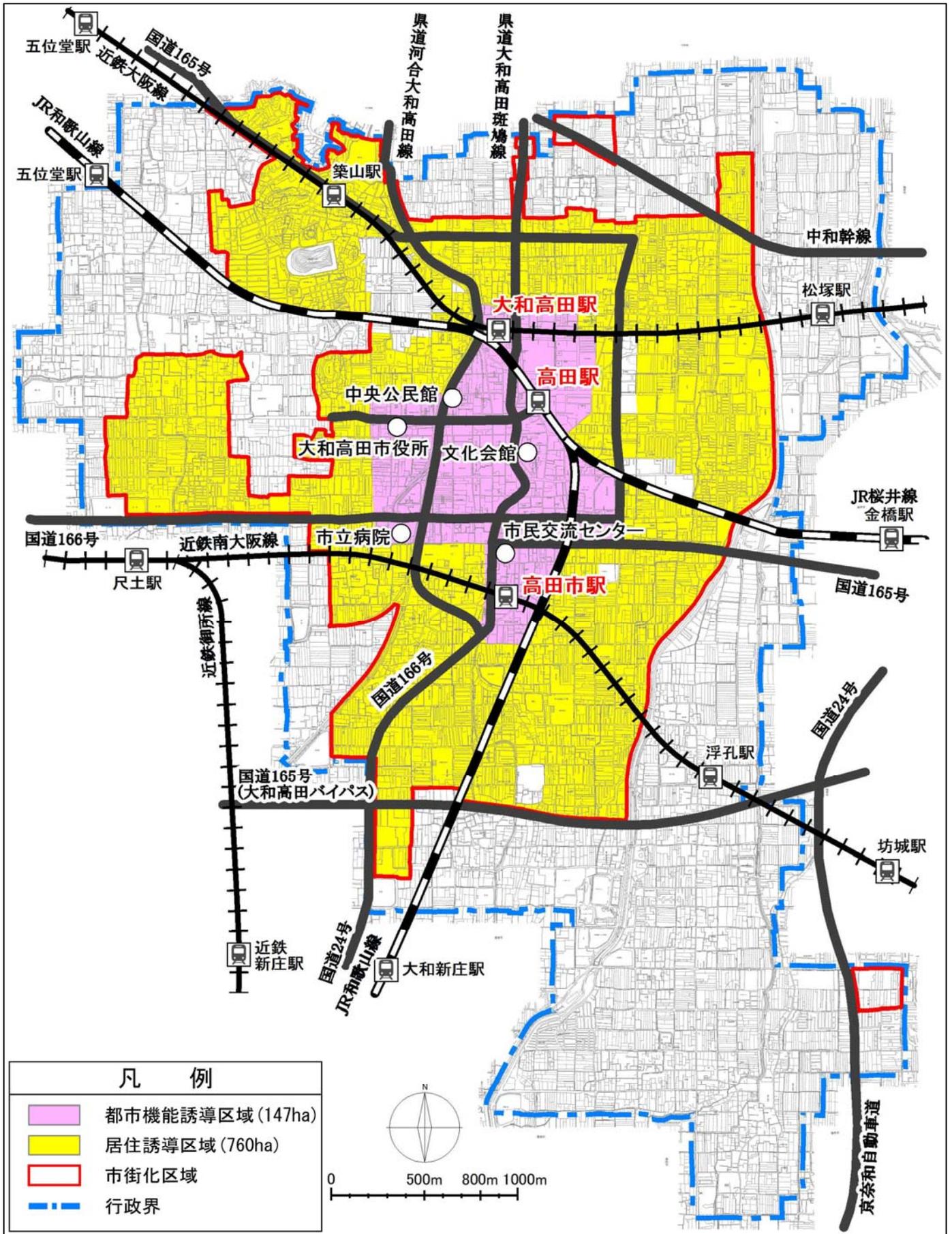
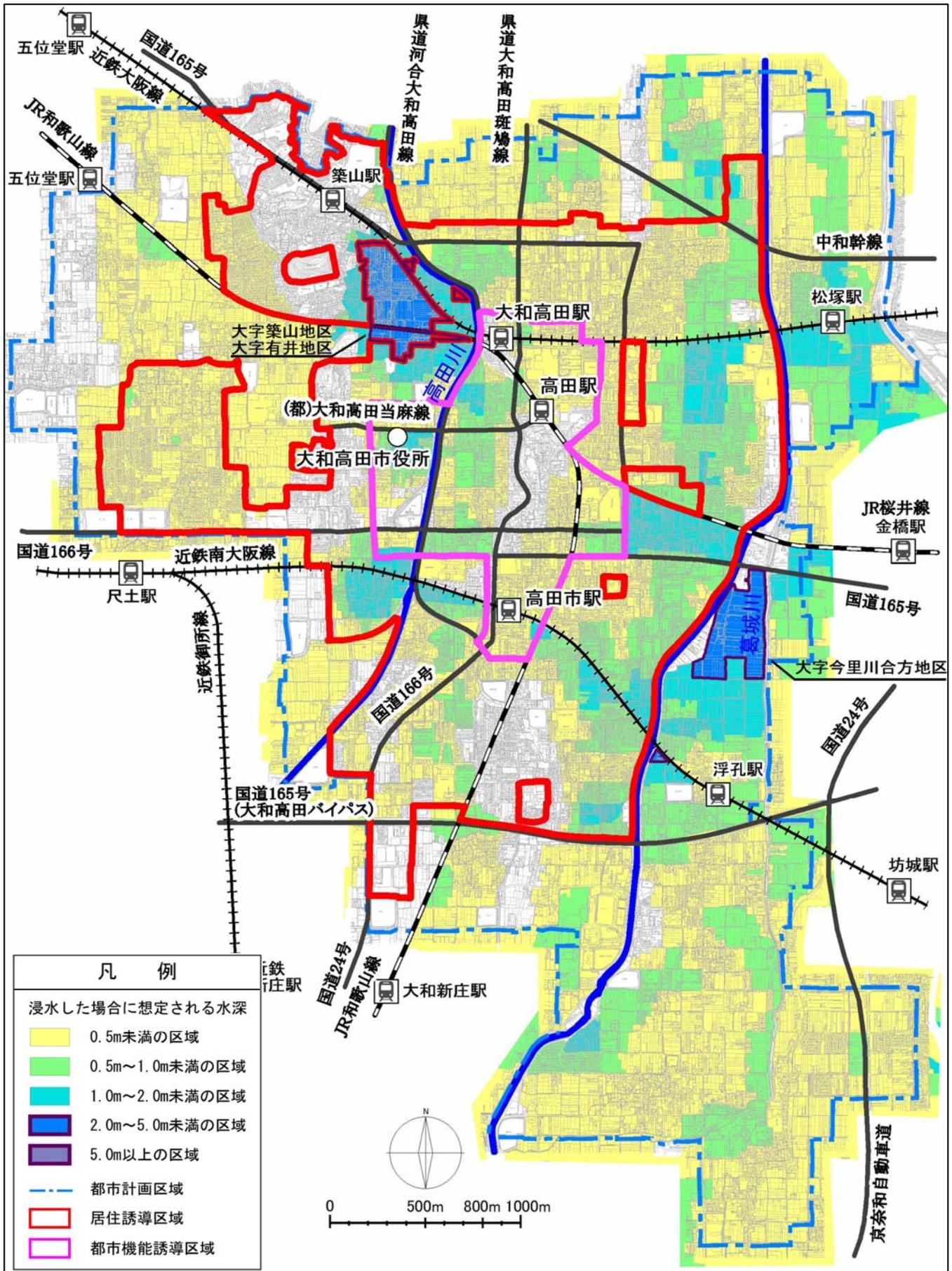


図. 誘導区域と浸水想定区域の重ね合わせ図（参考）



(1) 誘導施設の設定

本市の施設立地状況や都市を取り巻く問題や課題を踏まえるとともに、主要3駅周辺を中心として、誰もが安心して暮らし続けることができる市街地の維持・再構築を目指し、“利便性が高く賑わいと魅力あるまちづくりに必要な施設”、“あらゆる世代が安心・安全に暮らせるまちづくりに必要な施設”、“市域全体を見据えつつ、市街地の維持・再構築による持続可能なまちづくりに必要な施設”の観点に基づき、都市機能誘導区域内に立地を誘導する、又は、立地を維持していく誘導施設を設定します。

なお、誘導区域内で都市サービスを提供する施設のうち、特に、ニーズが高く、更なる誘導・集積が求められる以下の施設を誘導施設として定めます。

方針	施設	役割
利便性が高く賑わいと魅力あるまちづくり	商業施設 <ul style="list-style-type: none"> ●大規模小売店舗立地法第2条第1項の面積が3,000㎡以上の商業施設 	◇主要3駅周辺での集積立地によって賑わいを創出します。 ◇市民の日常生活の利便性を高めます。 ◇現在市内に立地する商業施設の規模等を勘案した規模要件（面積3,000㎡以上）を設定します。
	高等学校等 （高等学校・専門学校・大学等） <ul style="list-style-type: none"> ●学校教育法第1条（高等学校・高等専門学校・大学） ●第124条（専修学校） ●第134条（専門学校） 	◇駅周辺での立地によって、利便性の高い通学環境の維持や賑わいを創出します。 ◇今後、建て替え等が必要となった際は、社会情勢の状況等に応じて、誘導の可能性を検討します。
	文化・交流施設 （文化ホール・図書館） <ul style="list-style-type: none"> ●市民の相互交流を目的とし、文化・交流等の都市活動・コミュニティ活動を支える施設（市民交流センター等） ●図書館法第2条第1項（図書館） 	◇主要3駅周辺での立地によって、多様な人々の交流・賑わいに寄与します。

方針	施設	役割
あらゆる世代が安心・安全に暮らし続けるまちづくり	<p>病院</p> <ul style="list-style-type: none"> ●医療法第1条の5に規定する施設で病床数200床以上を有する施設 	<p>◇主要3駅周辺での立地によって、利便性の高い都市環境を形成します。</p> <p>◇本市の高齢者などが安心して暮らし続けられます。</p> <hr/> <p>◇地域医療の中核的役割を担う病院（医療施設）について、現在市内に立地する施設規模を勘案した規模要件（病床数200床以上）を設定します。</p>
	<p>子育て支援センター</p> <ul style="list-style-type: none"> ●子育て支援のための拠点的な機能を有し、子育てに関する相談・情報提供や、保護者等の活動支援等を行う施設 	<p>◇主要3駅周辺での立地によって、多くの人が利便性を享受できます。</p> <p>◇子育て世代が安心して子どもを育てられます。</p> <p>◇今後、建て替え等が必要となった際は、社会情勢の状況等に応じて、誘導の可能性を検討します。</p>
	<p>地域包括支援センター</p> <ul style="list-style-type: none"> ●介護保険法第115条の46に規定する施設 	<p>◇主要3駅周辺での立地によって、必要に応じた施設の集約化などの機能の確保・向上ができます。</p> <p>◇高齢者などが安心して暮らし続けられます。</p>
持続可能なまちづくり 市域全体を見据えた	<p>金融機関 (銀行・信用金庫・労働金庫)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●銀行法第2条に規定する銀行(銀行・信用金庫) ●労働金庫法に基づく金庫(労働金庫) 	<p>◇区域外となる既存施設は、同一敷地での建て替えを許容します。</p> <p>◇郵便局(ゆうちょ銀行)は、設定しません。</p>

5-3 都市機能誘導施策・居住誘導施策の設定

本市においては、まちづくりの方針である「主要3駅周辺を中心として、誰もが安心して暮らし続けることができる市街地の維持・再構築」の実現や、都市機能誘導区域への誘導施設の誘導、居住誘導区域への定住・移住の促進等に向けて、以下の都市機能誘導施策・居住誘導施策を推進していきます。

施策	具体的取組	都市機能誘導施策	居住誘導施策
誘導施設の立地促進	◇都市再構築戦略事業などの国の支援制度、民間事業者の手法・資金等の活用の検討	○	
中心市街地や商店街の活性化	◇市民・行政・関係団体の連携による活性化策の展開 ◇近鉄高田市駅周辺地区における商店街活性化の拠点となる新商業核の形成 ◇子どもから高齢者までが魅力を感じる空間の創造と連続性の確保	○	
市民の活動基盤の整備	◇老朽化した公共施設や未利用の公共施設の利活用の検討 ◇関連性のある公共施設の集約化	○	
子育て環境の整備	◇子育て施設（幼稚園・保育所・こども園・児童ホーム）の再整備の検討 ◇小児科医療の充実 ◇病児・病後児保育事業の推進	○	○
高齢者等にやさしいまちづくり	◇病院等と連携した地域包括ケアシステムの構築	○	○
都市基盤の整備	◇整備中の都市計画道路の整備促進 ◇中心市街地地区におけるバリアフリー施策の推進	○	○
公共交通の充実	◇鉄道による交通利便性の向上 ◇鉄道との乗り継ぎや主要な公共施設へのアクセシビリティの向上 ◇既設の民間バス路線の維持 ◇コミュニティバスの運行の維持・向上 ◇地域公共交通網形成計画の策定の検討	○	○
低未利用地・空き家対策の推進	◇低未利用地の有効活用・適正管理に向けた取り組みや、新たに低未利用地を発生させない取組の推進（「立地誘導促進施設協定」や「低未利用土地権利設定等促進計画」等の制度の活用を検討） ◇身近な居場所・フリースペースなどとしての活用を検討 ◇空き家対策の施策を検討	○	○
住まいの確保の支援	◇住居を取得する際の支援制度の充実	○	○

6. 届出制度

6-1 届出制度

都市再生特別措置法第 88 条及び第 108 条の規定により、以下の行為を行おうとする場合、行為に着手する 30 日前までに市への届出が必要になります。

(1) 都市機能誘導区域外で届出対象となるもの

1) 開発行為

- ① 誘導施設※を有する建築物の建築目的の開発行為

※誘導施設の詳細は、P46,47 参照

2) 建築等行為

- ① 誘導施設を有する建築物を新築する場合
- ② 建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
- ③ 建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合

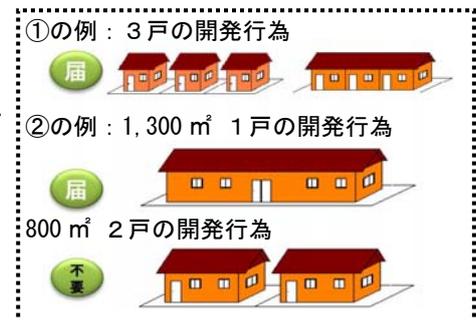
(2) 居住誘導区域外で届出対象となるもの

1) 開発行為

- ① 3 戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- ② 1 戸又は 2 戸以上の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が 1,000 m²以上のもの
- ③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う行為

2) 建築等行為

- ① 3 戸以上の住宅を新築しようとする場合
- ② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合
- ③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等 (①、②) とする場合



(3) 届出に対する対応

上記のような届出が出された際、届出内容が、都市機能誘導区域内における誘導施設の立地の誘導、居住誘導区域内における住宅等の立地の誘導を図る上で支障があると判断した場合は、届出をした者に対して、誘導施設、住宅等の立地等について勧告をすることがあります。また、その場合において、各区域内の土地の取得等についてあっせん等を行うことがあります。

(4) 都市機能誘導区域内で届出対象となるもの

誘導施設を休止又は、廃止しようとする場合

7. 目標値の設定

7-1 目標値の設定及び効果

計画の推進状況を把握し、取組を進めていくため、評価の基準として誘導区域に関する目標値及び効果を設定します。

成果指標	現状値（2015年（H27））	目標値（2035年（R17））
居住誘導区域の人口密度	63人/ha	このままでは ⇒ 45人/ha ↓ 目標値 ⇒ 50人/ha (2015年（H27）時点の行政区域と市街化区域人口の割合（81%）を維持)
誘導施設数	◇商業施設：1件 ◇文化・交流施設：4件 （文化ホール・図書館） ◇病院：1件 ◇地域包括支援センター：1件 ◇金融機関：7件 （銀行・信用金庫・労働金庫）	維持
鉄道利用者数の減少率と人口減少率の差	(2005年（H17）～2015年（H27）） 鉄道利用者数の減少率（13.1%減） >人口減少率（8.5%減） 〔人口減少よりも鉄道利用者数の減少が大きい〕	(2015年（H27）～2035年（R17）） 鉄道利用者数の減少率 ≤人口減少率（28.5%減） 〔人口減少と同程度又はそれ以下の減少に抑える〕
開発件数	4件/年 (市街化区域内)	現状値以上

各種施策の推進により

上記のとおり、一定の人口密度が保たれることによって各種施設が維持されることや、鉄道利用者数が確保されることにより、駅周辺での新たな開発が期待されます。このように各種目標値が達成されれば、主要3駅周辺などの中心市街地の賑わい・魅力（価値）が維持・向上し、中心市街地の地価公示価格が維持・回復していくと想定されます。

また、人口減少の進行に伴い今後も空き家は発生していくものと予想されますが、中心市街地の賑わい・魅力（価値）の維持・向上によって、住宅や賑わいの創出に寄与する多様なサービス施設等による、空き家の活用の需要が高まるものと想定されます。

成果指標	現状値（2018年（H30））	効果（2035年（R17））
中心市街地の地価公示価格	124千円/㎡(片塩町303番16) 78千円/㎡(北本町73番14)	現状値を維持
都市機能誘導区域内の空き家数	190件	190件以下

7-2 評価方法

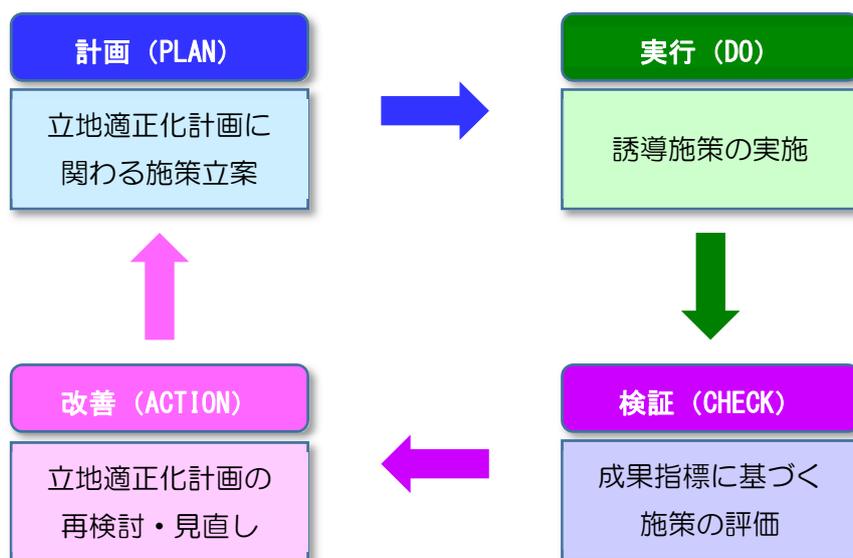
都市計画運用指針では、「立地適正化計画を策定した場合においては、おおむね5年毎に計画に記載された施策・事業の実施状況について調査、分析及び評価を行い、立地適正化計画の進捗状況や妥当性等を精査、検討することが望ましい。また、その結果や市町村都市計画審議会における意見を踏まえ、施策の充実、強化等について検討を行うとともに、必要に応じて、適切に立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を行うことが望ましい」とされています。

このことから、本計画の評価に当たっては、5年後にモニタリングを実施して直接進捗状況を確認するとともに、計画の評価等を実施します。

また、大和高田市都市計画審議会にも評価結果を報告し、意見聴取を行い、評価結果を踏まえて必要に応じ計画の見直しを行います。

また、各施策については、PDCA サイクルの考え方に基づき、時代の潮流や様々な状況変化に対応しながら、長期的な計画の運用・管理を行います。

図. PDCA サイクルの考え方



参考資料 1. 上位・関連計画

参考 1-1 第4次大和高田市総合計画〔平成20年12月策定〕・後期基本計画〔平成25年4月策定〕

本市は、時代の潮流や新たな社会情勢を踏まえ、総合的・長期的な視点から、本市のめざすべき将来像や基本方向を示すため、平成20年12月に「第4次大和高田市総合計画」を策定するとともに、平成25年4月には「後期基本計画」を策定しています。

■将来都市像

【将来都市像】

元気な高田 誇れる高田

【将来都市像の実現に向けた4つのテーマ】

- 自立するまちづくり
- 心豊かな 市民・教育・福祉
- 元気にぎわいのまちづくり
- 安心・安全の美しいまちづくり

■土地利用の方針

○市街地地区

市街地地区は、中心部の都市核地区を除き、一般住宅地区・沿道複合地区・軽工業地区・工業流通地区に区分し、古くからの既成市街地及び新たに市街地をめざすところを有効に活用することによって、利便性や公共サービスの水準の維持、向上のもとに均衡のとれた活力ある市街地の形成を図ります。

○都市核地区

都市核地区については、近鉄大和高田駅と近鉄高田市駅を結ぶ県道大和高田斑鳩線沿道を中心とした地区を商業・業務・文化等の都市機能の集積する拠点性の高い商業・業務地区として位置づけ、土地の高度利用による機能の集約化や住居系とも調和のとれた都市機能の充実を図り中心性の高い拠点形成を進めます。また、市役所を中心とした地区をシビックコア地区として位置づけ、公共機関の集積する利便性の高い市民の交流の場としての機能を高めます。

○景観保全地区

景観保全地区は、馬見丘陵の南端部にあたる市北西部の築山・大谷山自然公園周辺を景観保全地区として位置づけ、自然環境との調和に留意しながら土地利用を図ります。

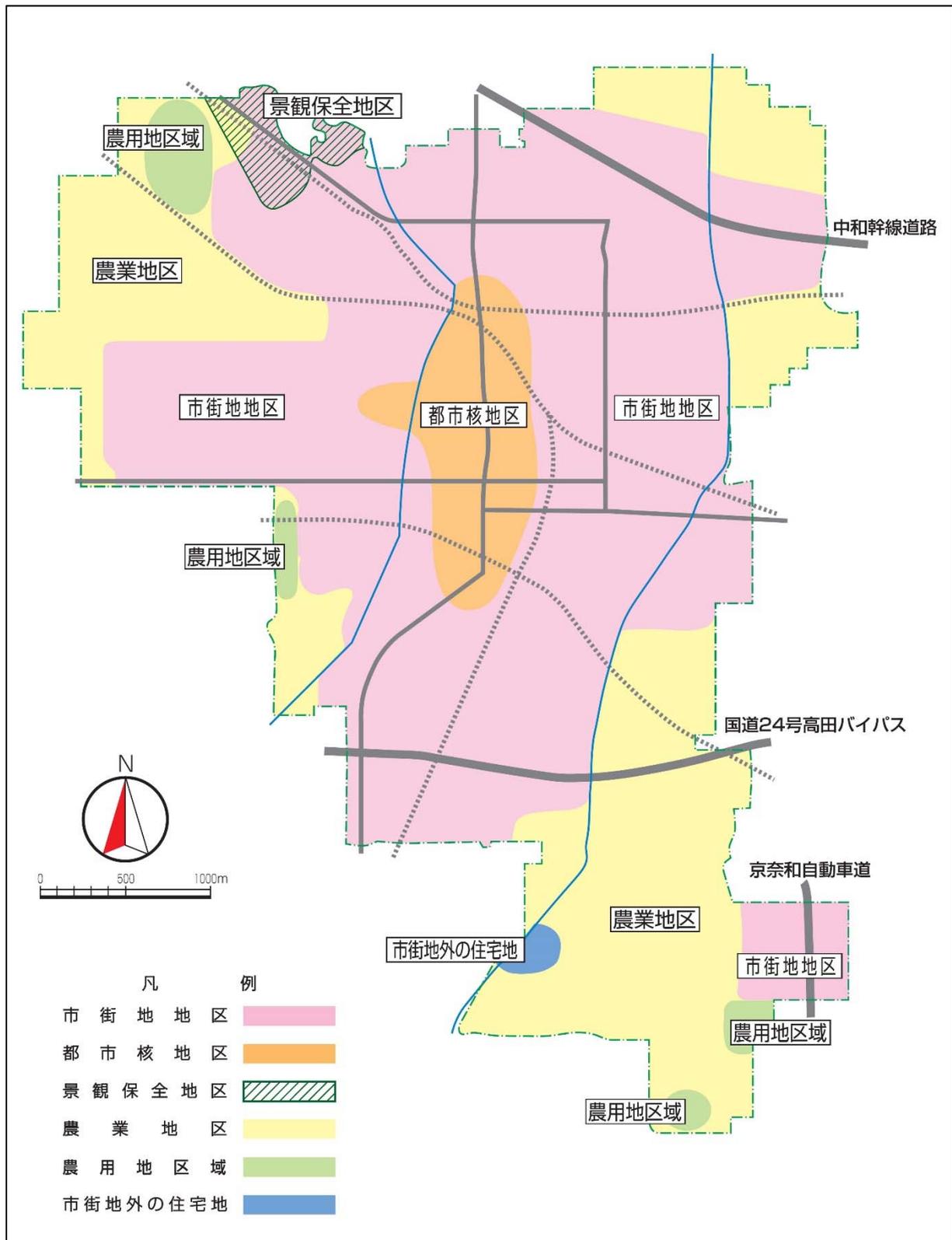
○農業地区

農業地区は、農業振興地域の農用地区域を中心に、優良農地の保全・整備を図ります。また、奈良県の「都市計画法に基づく開発許可の基準に関する条例」による区域指定地区については、その地域の実情に応じた既存集落地域の活性化を支援します。

○市街地外の住宅地

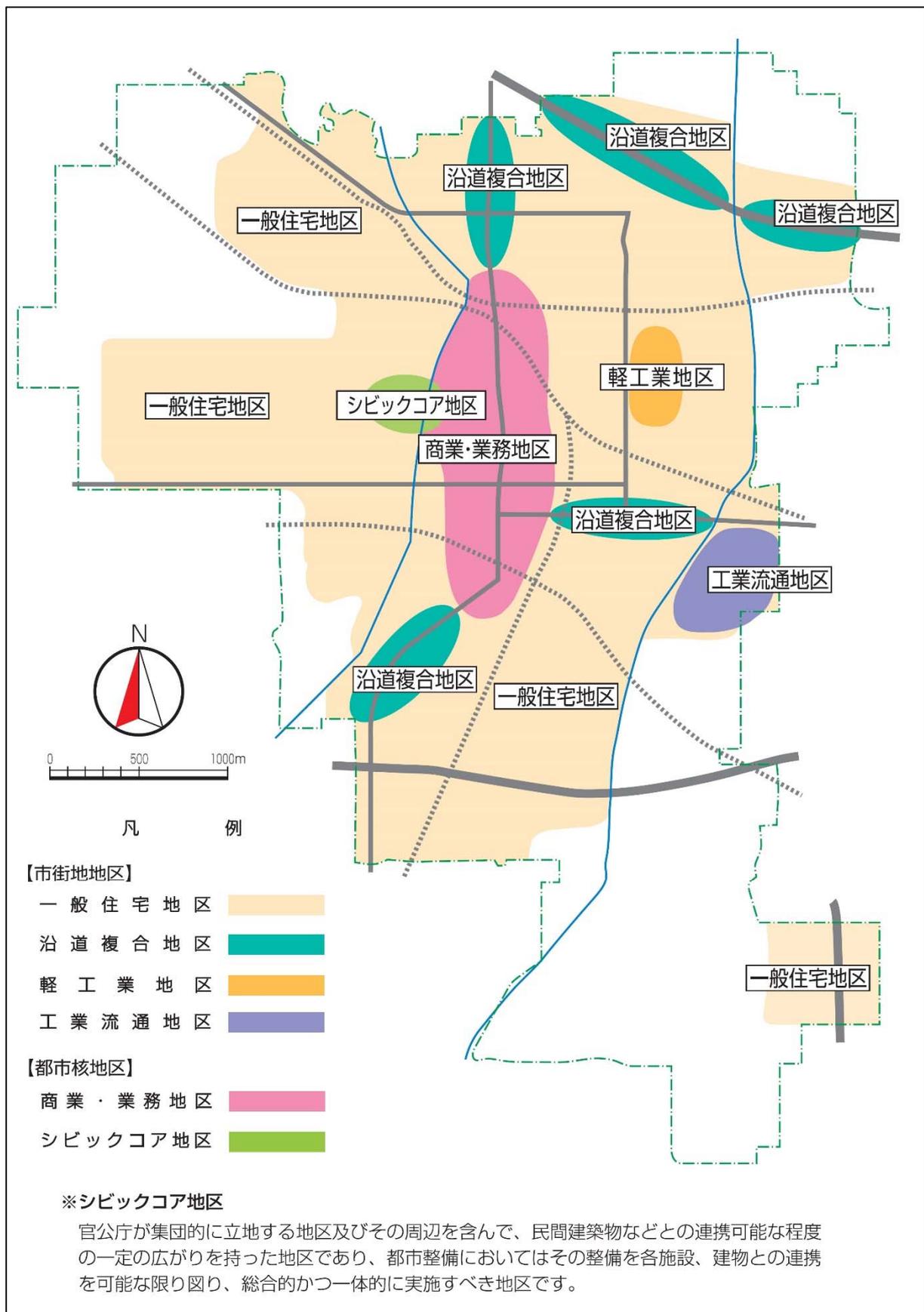
市街地外の住宅地については、比較的まとまった住宅地が立地しており、適切な建築行為の誘導と公共施設の整備等により居住環境の維持・形成に努めます。

■土地利用の方針（土地利用構想図）



資料) 第4次大和高田市総合計画

■土地利用の方針（土地利用構想図 -市街地地区・都市核地区-）



資料) 第4次大和高田市総合計画

参考1-2 大和高田市都市計画マスタープラン〔平成24年3月策定〕

本市は、第4次大和高田市総合計画を踏まえつつ、道路や公園などの都市施設の整備や都市防災、景観形成など都市計画やまちづくりにかかる計画的な整備を図るため、「大和高田市都市計画マスタープラン」を策定しています。

■まちの将来像

【まちの将来像】

自然環境や歴史文化にあふれた あらゆる世代が住み続けるまち

【今後推進すべき主要施策】

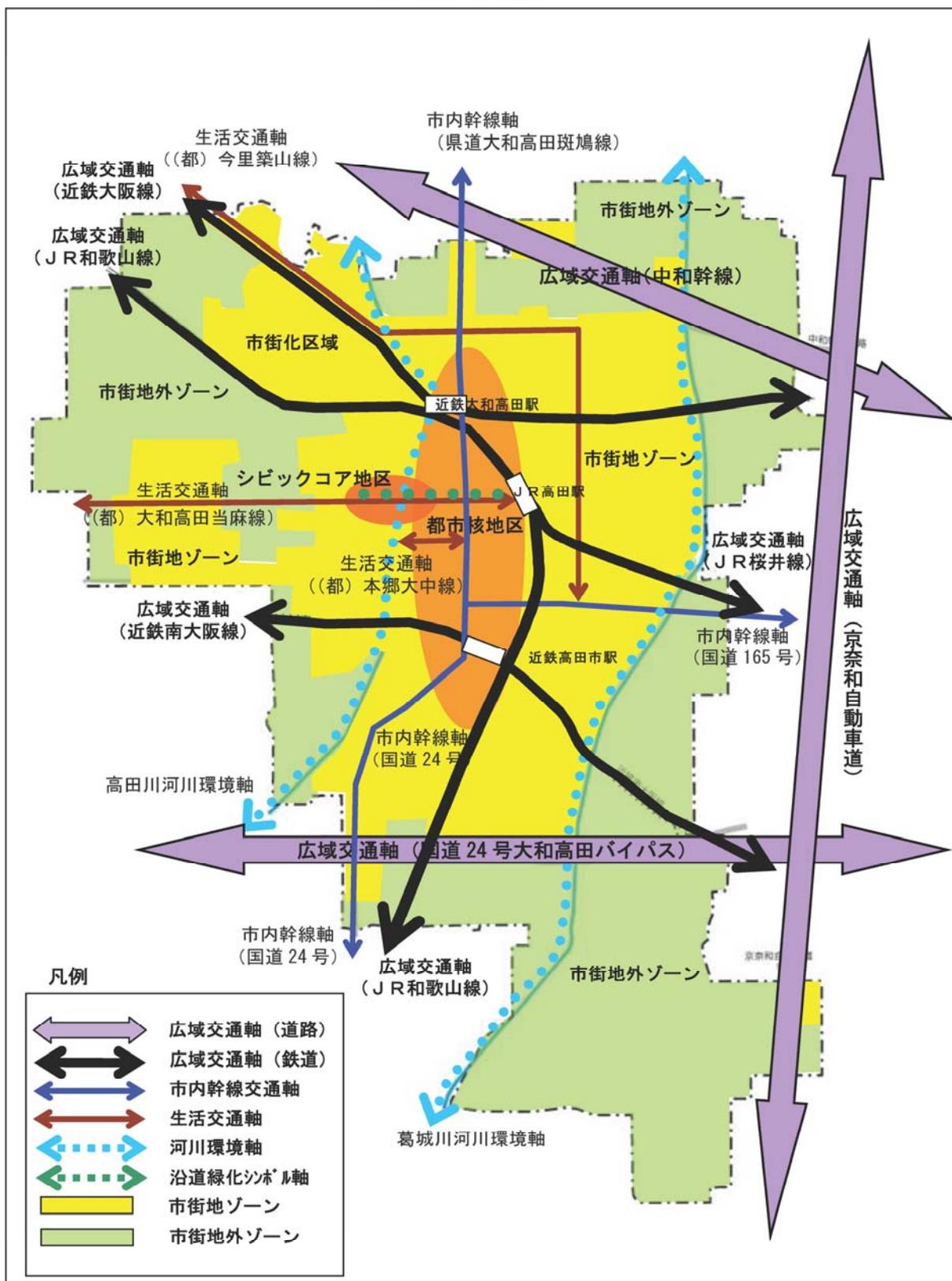
- 自然・歴史・文化環境整備
 - ・河川やため池、公園・緑地等を活用したゆとり空間の整備
 - ・農業景観・集落景観の維持保全による田園都市イメージの形成
 - ・本町・市町周辺のまち並みの整備による誇れる歴史文化都市の形成
 - ・自然・歴史・文化を体感できるネットワークの形成
- 定住環境整備
 - ・まちの活気を呼ぶ近隣商業機能の充実による賑わい空間の形成
 - ・医療・福祉の充実による誰もが安心して暮らせるまちの創出
 - ・幹線道路から生活道路までの整備による利便性と安全性の高いまちの形成
 - ・ソフトな防災機能が備わったまちづくりの強化による良好なコミュニティ社会の形成

■将来都市構造

名称	概要
市街地ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の市街化区域を基本としてエリアを設定する。 ・本市の中心的な市街地を含むエリアで、市民の日常生活の場として良好な住環境整備を推進するとともに、近隣商業機能の充実を図り、生活利便性の向上を推進する。 ・平成23年5月に市街化区域に編入した新市街地については、隣接する既存の市街化区域の土地利用現況と整合を図りつつ、区域に編入した理由を勘案して開発を誘導するものとする。
市街地外ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の市街化調整区域を基本としてエリアを設定する。 ・基本的な土地利用は農地であるが、都市計画法第34条第11号の規定に基づく区域指定地区を活用し、旧住居地区の活性化を推進する。 ・農地の緑やため池の水面など、ゾーンの特性を活用したうおいのある緑地景観の形成を図る。 ・本市の南部に位置する大和高田市総合公園を活用し、市民の健康の維持増進や市民のレクリエーションの場としての機能の充実を図る。

名 称	概 要
都市核地区	<ul style="list-style-type: none"> 市街地ゾーン内において、近鉄大和高田駅、近鉄高田市駅、JR高田駅及び市役所周辺地区で囲まれたエリアを設定する。 商業・業務機能などの都市機能の強化充実により本市の中心市街地の活性化を図るとともに、「さざんかホール」や本市の歴史文化を活用した交流機能の充実を図り、商業や文化の拠点形成を図る。 駅周辺においてすべての市民が安心して住めるように生活利便性の向上を図るとともに、住宅の供給を誘導するなど、定住環境が整った地区の創出をめざす。
シビックコア地区	<ul style="list-style-type: none"> 都市核地区内の西部に立地する広域行政施設や市役所等の行政施設が集積するエリアを設定する。 行政施設の集積地区として、良好な道路景観や緑地景観の形成を図るとともに、余裕のある敷地規模を活用し、市民交流機能の充実を図る。
広域交通軸	<ul style="list-style-type: none"> 大阪市や奈良市、京都市及び和歌山市などの大都市圏と連結するJRや近鉄の鉄道軸を位置づける。 大都市との連携を促進する南北の広域軸として京奈和自動車道、東西の広域軸として、中和幹線、国道24号大和高田バイパスを位置づける。
市内幹線交通軸	<ul style="list-style-type: none"> 広域軸に連結し、都市核地区と市縁辺部とをネットワークさせる市内幹線交通軸として、国道24号、国道165号、県道大和高田斑鳩線を位置づける。
生活交通軸	<ul style="list-style-type: none"> 市内幹線交通軸の交通機能を補完し、日常生活機能を連携する生活軸として、(都)大和高田当麻線、(都)今里築山線を位置づける。また、中心市街地の通過交通を排除する役割を合わせ持つ高田川右岸道路(県道河合大和高田線)から、中心市街地へのアクセスが容易になるよう(都)本郷大中線の整備を図る。 身近な公共交通機関としてJR、近鉄及びコミュニティバス(きぼう号)を位置づける。 狭隘な道路で構成された地域や街区の生活道路として、また災害時の安全な避難ルートとして活用できる地区内幹線道路の設定を検討する。
河川環境軸	<ul style="list-style-type: none"> 市内を縦断する高田川と葛城川を位置付ける。 市内の貴重な緑地帯として、また本市のうるおいのある都市環境形成の要として位置づけるとともに、自然公園や総合公園及び農業ゾーンに散在するため池などとネットワークを形成することを検討する。 <p>【高田川河川環境軸】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の桜並木の維持保全を図るとともに、左岸の散策路の活用を図り、魅力ある市民の憩い空間の創出を図る。 <p>【葛城川河川環境軸】</p> <ul style="list-style-type: none"> 大和高田市総合公園までの歩行アクセスルートとして活用するとともに、魅力ある市民の憩い空間の創出を図る。
沿道緑化シンボル軸	<ul style="list-style-type: none"> 県道大和高田当麻線のJR高田駅前からシビックコア地区までの沿道を位置付ける。 本市の沿道緑化のシンボルとして、沿道住民との協働のもと、一層の充実を図る。

図. 将来都市構造図



資料) 大和高田市都市計画マスタープラン

参考1-3 大和高田市まち・ひと・しごと創生総合戦略〔平成27年10月策定〕

本市は、人口の将来展望を示す「大和高田市人口ビジョン」を策定するとともに、地方創生に係る基本目標を定め、講ずべき施策の基本的方向及び具体的取組をまとめた「大和高田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定しています。

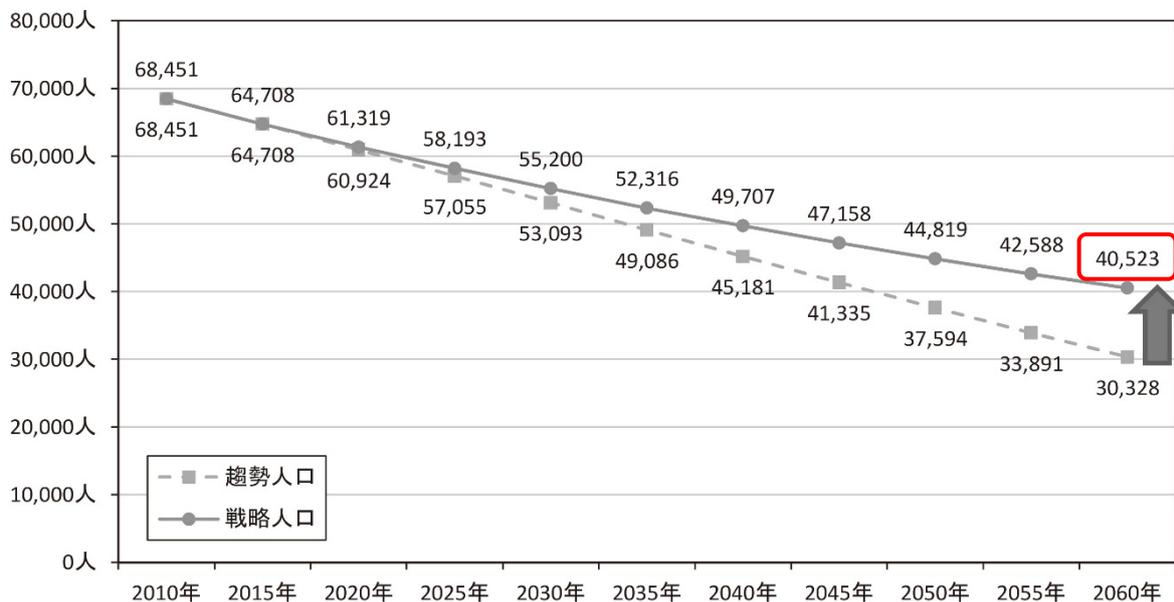
■将来を見据えた人口問題に対する取組の考え方

- 2010年の総人口68,451人から、今後の趨勢人口として2060年には30,300人程度まで減少が見込まれます。
- 本市では、こうした趨勢人口を踏まえた上で、合計特殊出生率及び純定住率の上昇を図ることにより、長期的視点から人口減少の抑制に取り組むこととし、その目標として目指すべき将来の「戦略人口」を設定します。

■目指すべき将来の戦略人口と展望

- 少子高齢化、転出超過といった本市の人口問題に対して、長期的視点から取り組むことにより、**2060年において40,000人程度**の人口規模を目指します。

図. 戦略人口



資料) 大和高田市まち・ひと・しごと創生総合戦略

■平成 31 年度に向けた総合戦略（基本目標・施策・具体的取組）

基本目標 1 本市における安定した雇用を創出する

施 策	具体的取組
○地域産業の振興	<ul style="list-style-type: none"> ・起業家支援・事業後継者の育成支援 ・六次産業化の支援 ・農業経営基盤の強化支援 ・商工業者への支援 ・働きやすい職場づくりの支援
○地元雇用の創出	<ul style="list-style-type: none"> ・企業誘致の推進 ・農業の担い手確保・育成・就農支援

基本目標 2 大和高田への新しいひとの流れをつくる

施 策	具体的取組
○転入の受け皿・環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・住まいの確保支援 ・プラットフォームの構築
○集客力の向上と人的交流の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・地域ブランド商品による集客向上 ・人的交流資源の創出

基本目標 3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる

施 策	具体的取組
○出産希望の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・出産環境の整備 ・妊娠・出産に対する支援の充実
○子育ての希望の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て環境の整備 ・就学支援・教育相談の充実 ・子育てに対する支援の推進 ・学習支援体制の整備 ・学校等の安全対策の充実
○結婚希望の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・結婚希望者への婚活等の支援 ・婚活プラットフォームの構築 ・若者に対する就業支援
○ワーク・ライフ・バランスの向上	<ul style="list-style-type: none"> ・育児休業取得の推進 ・子育て施設の運営内容の充実
○「子育てに魅力的なまち」の発信	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て情報発信の充実 ・本市の魅力や特性等の PR

基本目標 4 地域が連携し、安心して暮らせるまちをつくる

施 策	具体的取組
○定住自立圏の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・地域機能の確立
○人と人のつながりを活かしたまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・ボランティア活動の育成支援 ・市民協働活動の育成支援
○市民の活動基盤の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・既存ストックの利活用 ・都市中核ゾーンの空き家の活用

参考1-4 大和高田市のまちづくりについて〔平成27年7月協定締結〕

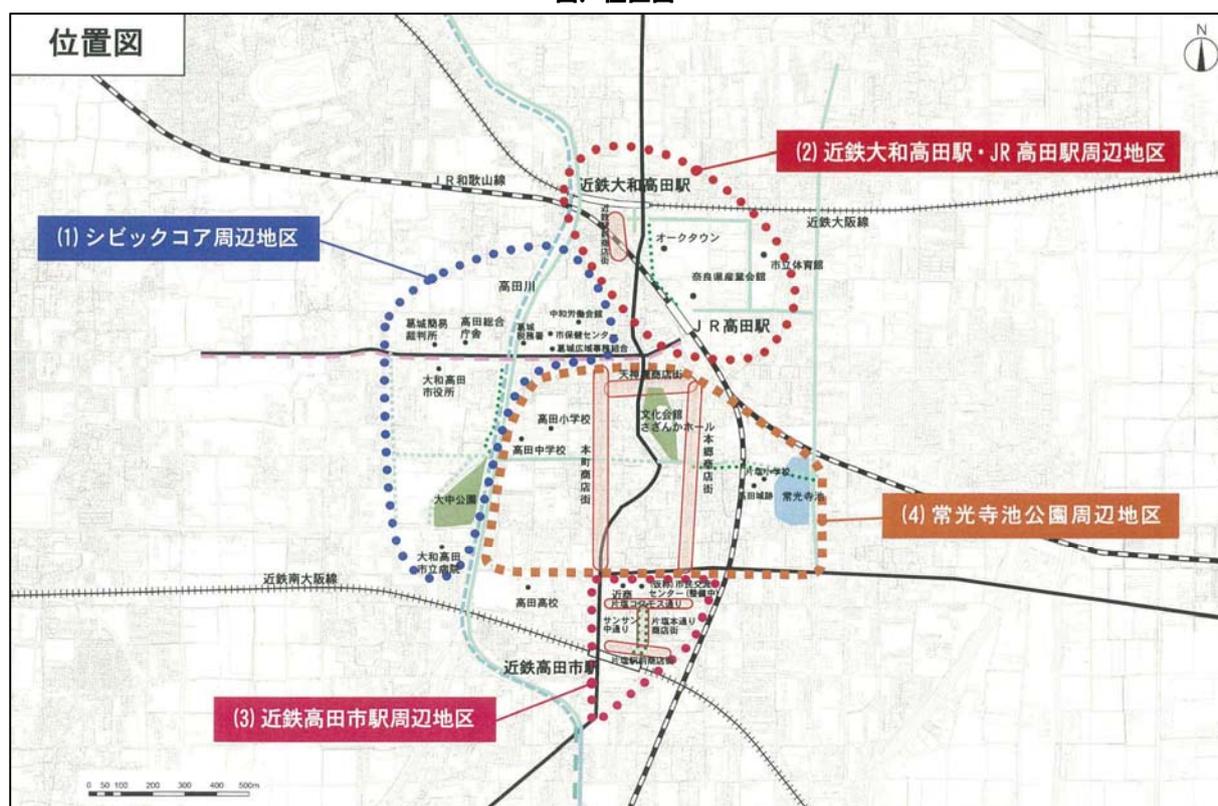
奈良県及び大和高田市は、大和高田市内における持続的発展や活性化を企図したまちづくりに資するため、「まちづくりに関する包括協定」を締結しています。

包括協定では、まちづくりに取り組む4地区（シビックコア周辺地区、近鉄大和高田駅・JR高田駅周辺地区、近鉄高田市駅周辺地区、常光寺池公園周辺地区）を定め、各地区においてまちづくり基本構想を策定することとしています。

■まちづくりの方向性

中心市街地に行政、医療・福祉、商業機能が集積している地域性を活かしながら、市全体の利便性を向上させ、地域の活性化につなげる。

図. 位置図



資料) 大和高田市のまちづくりについて

■まちづくりのコンセプト・検討予定の基盤となる取組

【シビックコア周辺地区】

○まちづくりのコンセプト

- ・行政機関、医療機関などを中心とした市街地の形成
- ・市立病院と連携した地域包括ケアシステムの構築
- ・観光資源を活かした魅力ある憩いの空間の形成

○検討予定の基盤となる取組

- ・市、県、国の公有地の有効利用
- ・市庁舎の移転、地域包括ケア拠点の整備及びアクセス性の向上
- ・地盤産業の販売と憩いの場の提供
- ・高田千本桜遊歩道の整備

【近鉄大和高田駅・JR高田駅周辺地区】

○まちづくりのコンセプト

- ・県中西部地域の拠点駅にふさわしい駅前空間づくり
- ・市の中心拠点として活気とにぎわいのある魅力的な周辺市街地づくり

○検討予定の基盤となる取組

- ・公有地を活用した駅前の再整備
- ・既存商店街の活性化
- ・近鉄大和高田駅とJR高田駅間のアクセス性の向上

【近鉄高田市駅周辺地区】

○まちづくりのコンセプト

- ・地域のにぎわいと交流を生み出す市街地と交通拠点の形成

○検討予定の基盤となる取組

- ・「（仮称）市民交流センター」と既存商店街が一体となったにぎわいの創出
- ・「（仮称）市民交流センター」までの歩行環境整備
- ・駅周辺の再整備

【常光寺池公園周辺地区】

○まちづくりのコンセプト

- ・常光寺池公園を中心とした憩いゾーンの創出と商店街及び各施設間の連携強化

○検討予定の基盤となる取組

- ・常光寺池公園と高田城跡とが一体となる公園整備
- ・幼児教育施設の整備
- ・地区内の交通アクセスの向上と歩行環境の整備

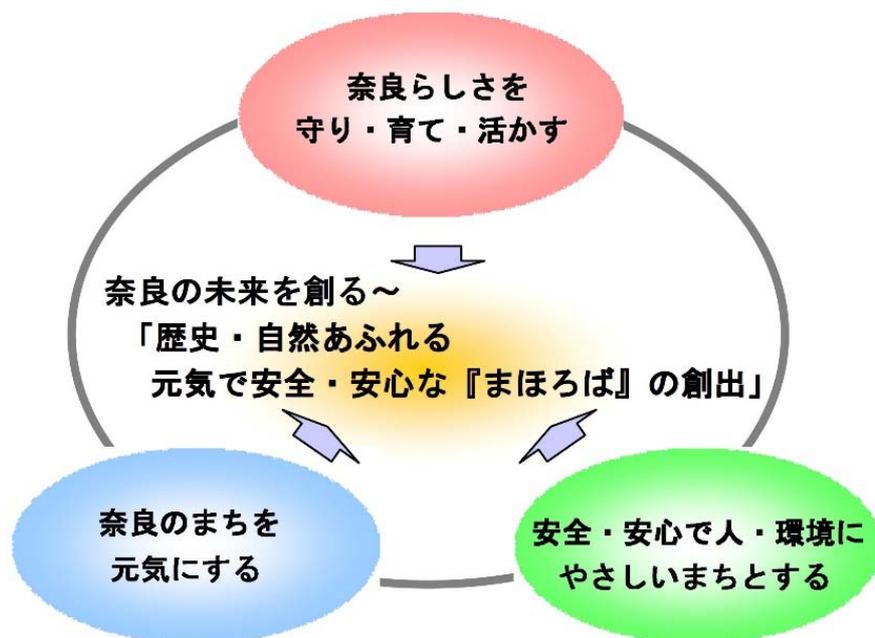
奈良県は、県政が目指す姿、都市計画の目指すべき方向性、都市計画区域における人口、産業の現状及び将来の見通し等を勘案して、当該都市計画区域を一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全することを目的とし、都市計画に関する基本的な方向性と主要な都市計画の決定方針を具体的に示す「奈良県都市計画区域マスタープラン」を策定しています。

■都市づくりの基本方向

大和都市計画区域及び吉野三町都市計画区域の都市づくりの基本方向としては、良好な自然環境や恵まれた歴史文化遺産、良好な都市景観、ゆとりある居住環境などの奈良らしさを守り・育てながら、人口減少、高齢化、逼迫する財政状況など厳しさを増す社会経済情勢の変化へ対応し、奈良のまちを元気にするため施策を推進することとする。

また、生活を営む上で最も基礎となる安全・安心を確保するため、バリアフリーの推進や地域医療の再生など、安全・安心で人・環境にやさしいまちとするための施策を推進することとする。

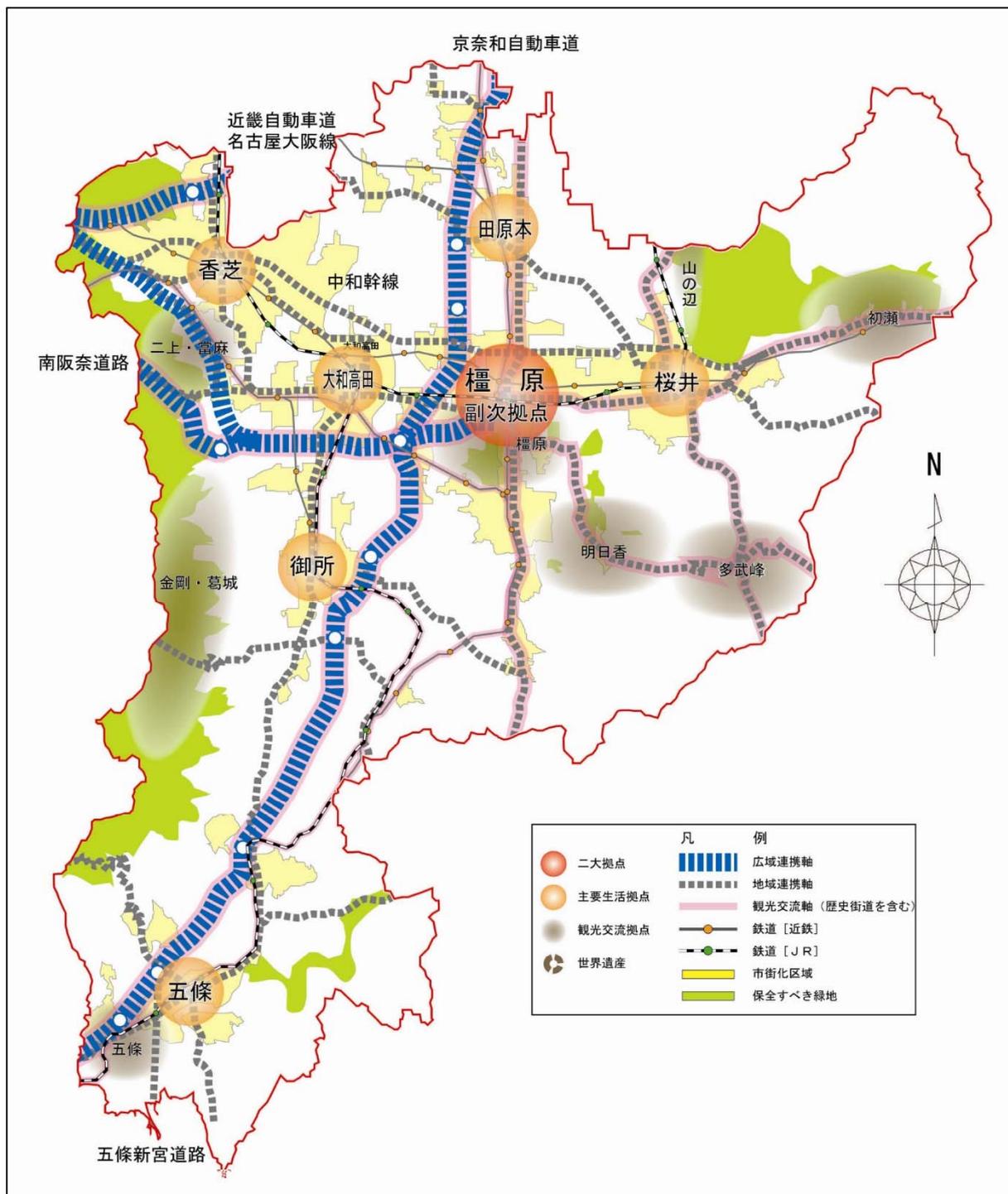
ひいては、これらの推進により、奈良の未来を創る～「歴史・自然あふれる元気で安全・安心な『まほろば』の創出」を目指す。



■大和都市計画区域の将来像（中部地域）

- ・橿原市を中心とする中部地域は、吉野三町都市計画区域、東部地域との連携を図りながら、多様な都市機能が総合的に備わった、本県の発展を先導するもう一つの都市圏として位置付ける。
- ・副次拠点である橿原市中心部においては、商業・業務機能や文化・居住機能を強化し、本県の2大拠点の一翼を担う副次中枢拠点の形成を図る。
- ・主要生活拠点であり、各日常生活圏の中心となっている香芝市、大和高田市、桜井市、御所市、五條市、田原本町の主要駅周辺においては、居住機能に加え、商業サービス機能を充実させ、周辺との機能分担、交流、連携等に配慮し、拠点性の向上を図る。
- ・京奈和自動車道等を軸とした広域連携軸や、国道24号バイパス、国道169号、中和幹線道路等による地域連携軸の形成を図る。
- ・京奈和自動車道、近畿自動車道名古屋大阪線のインターチェンジ周辺や、幹線道路沿道、既存工業団地周辺等においては、地域の自立を図るため、周辺環境との調和及び保全等に配慮しつつ、主として工業系、物流系、商業系の土地利用を計画的に推進し、雇用の場の確保、高付加価値産業等の集積を図る。
- ・橿原市、桜井市、明日香村の飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群のほか、山の辺（「山辺の道」周辺）、二上・當麻、金剛・葛城等における歴史文化遺産等の保全、魅力向上を図るとともに、多様化する観光客のニーズに対応しながら歴史的まちなみの保全・整備や多様な宿泊施設・ターミナル機能等の集積などにより、観光交流拠点の形成を図る。
- ・観光交流拠点をつなぐ京奈和自動車道等及び国道24号、国道169号などの幹線道路やJR・近鉄などの鉄道、大規模自転車道などとその沿道空間を対象に、ハード施策及びソフト施策を一体的に推進し、観光・交流社の移動円滑化や沿道景観整備、交流空間の確保、情報発信の充実等を図り、奈良らしい歴史・文化を感じることができ、便利で快適な観光交流軸（歴史街道を含む。）を形成する。

図. 中部地域の将来都市構造のイメージ図



資料) 奈良県都市計画区域マスタープラン

奈良県では、平成25年7月、全ての県民が健康で文化的な日常生活、社会生活を営むため、公共交通による移動環境を確保することを目的とする「奈良県公共交通条例」を制定しています。奈良県は、この条例に基づき、公共交通を幅広くとらえてまちづくり、保健、医療、福祉、教育、観光、産業その他の施策との連携や関連する施策との連携を図りながら、公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、「奈良県公共交通基本計画」を策定しています。

■公共交通に関する施策についての基本的な方針

住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良

- 住んでよし：暮らしやすいまちづくり・歩いて暮らせるまちづくり・渋滞の解消 等
- 働いてよし：雇用の場の確保・その環境整備としての移動の確保、雇用の場としての交通事業者・交通関連産業 等
- 訪れてよし：観光地へのアクセス確保・広域周遊観光ルートの形成 等

■総合的かつ計画的に講ずべき施策（これまでの取組を更に推進していくもの）

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通網形成計画」の策定
 - ・「奈良モデル」の考え方に基づき、市町村をはじめとした行政、交通事業者、住民等と連携を図りながら、「地域公共交通網形成計画」を策定します。
- まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携
 - ・さまざまな取組みから派生する移動ニーズを把握し、関係者間でのワークショップを通じて路線・サービス内容等を決定し、実行します。
- 公共交通の利用環境の整備
 - ・バリアフリー化やユニバーサルデザインへの対応を推進します。
 - ・バス停の上屋整備や、バスロケーションシステム、ICカードの導入など、ハード・ソフト一体で公共交通の利用環境の向上を推進します。
- 公共交通のソフト面での利用促進
 - ・モビリティマネジメントをはじめとした公共交通の利用促進、運行や運賃等の情報提供のための支援など、ダイヤモンドサイドへ働きかける取組を行います。
- 市町村との連携・協働
 - ・公共交通における「奈良モデル」の取組として、奈良県地域交通改善協議会において、国、県、市町村、交通事業者、道路管理者、警察、住民代表等と連携・協働を図ります。
- 県民等とのコミュニケーション
 - ・住民代表の奈良県地域交通改善協議会等への参画を推進します。
 - ・ウェブや広報等による情報発信やアンケート調査などを実施します。

○災害等緊急時の対応

- ・「奈良県地域防災計画」に定められた指定地方公共機関（西日本旅客鉄道、近畿日本鉄道、奈良交通）との緊急輸送により、災害等緊急時の県民の移動を確保します。

○交通安全の取組との連携

- ・公共交通を利用するに当たって欠かせない徒歩空間の安全確保のため、交通安全の取組との連携を図ります。

■総合的かつ計画的に講ずべき施策（取組内容を今後新たに検討するもの）

○まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携

- ・新たに取り組む施策から派生する移動ニーズを把握しながら、移動手段を確保するための検討を行います。

○県によるタクシー事業者、運転代行事業者、レンタカー事業者等との更なる協働のあり方

- ・バラエティ豊かな交通サービスを実現するため、協働のあり方を検討します。

○無人化された鉄道駅の再活性化

- ・無人化された鉄道駅及びその周辺のまちづくりや地域の活性化のため、鉄道事業者と地域との連携・協働に対する県の具体的な関与・方策のあり方を検討します。

○新たな交通サービスの実現に向けて

- ・SNSの活用や運行者募集による輸送サービスなど、新たな交通サービスの実現に向けて検討を行います。

○働く場としての交通事業者のあり方

- ・県内の交通事業に従事する者の育成のあり方、交通事業者の雇用の確保のあり方について、交通事業者と連携しつつ検討を行います。

○運賃の活用

- ・基金の設置や運賃認可の特例の活用など、運賃の活用の可能性を検討します。

○財政支出のあり方

- ・公共交通の存廃が他の行政分野の財政支出に影響することを踏まえ、公共交通に対する最適な財政支出のあり方を検討します。

○県職員はじめ公共交通に関わる人材の育成

- ・他の行政分野を知った上で、県の交通行政を担う行政職員や県民、民間事業者などの人材育成のあり方を検討します。

○行政が提供する交通サービスに係る今後の契約のあり方

- ・市町村が提供するコミュニティバスなど、行政が提供する交通サービスの入札をはじめとした、契約のあり方について検討を行います。

奈良県地域交通改善協議会（国、県、市町村、交通事業者、道路管理者、警察、住民などの代表から構成）は、平成 26 年 11 月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成を図るため、「奈良県公共交通基本計画」に定める基本的な方針を計画の基本方針としながら、法律で規定された項目を整理した「奈良県地域公共交通網形成計画」を策定しています。

■計画のポイント

ポイント 1：県、市町村、交通事業者、県民等による「連携の証」

本計画は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく、奈良県地域交通改善協議会のメンバー（国、県、市町村、交通事業者、道路管理者、警察、住民代表等）にとっての「連携・協働の証」・「行動規範」です。

ポイント 2：公共交通とまちづくりのデッサン

県、関係市町村、交通事業者等による協議・ワークショップを地域別、グループ別で開催し、対象エリアの課題やまちづくりの動向、路線のあり方、目指す方向性などを「公共交通とまちづくりのデッサン」として表現しています。

ポイント 3：協議会の枠組みを活用し、実効性、継続性を確保

これまでの奈良県地域交通改善協議会の枠組み、路線ごとの協議・ワークショップにおいて関係者間で検討した内容を踏まえた計画策定により、実効性を確保しています。

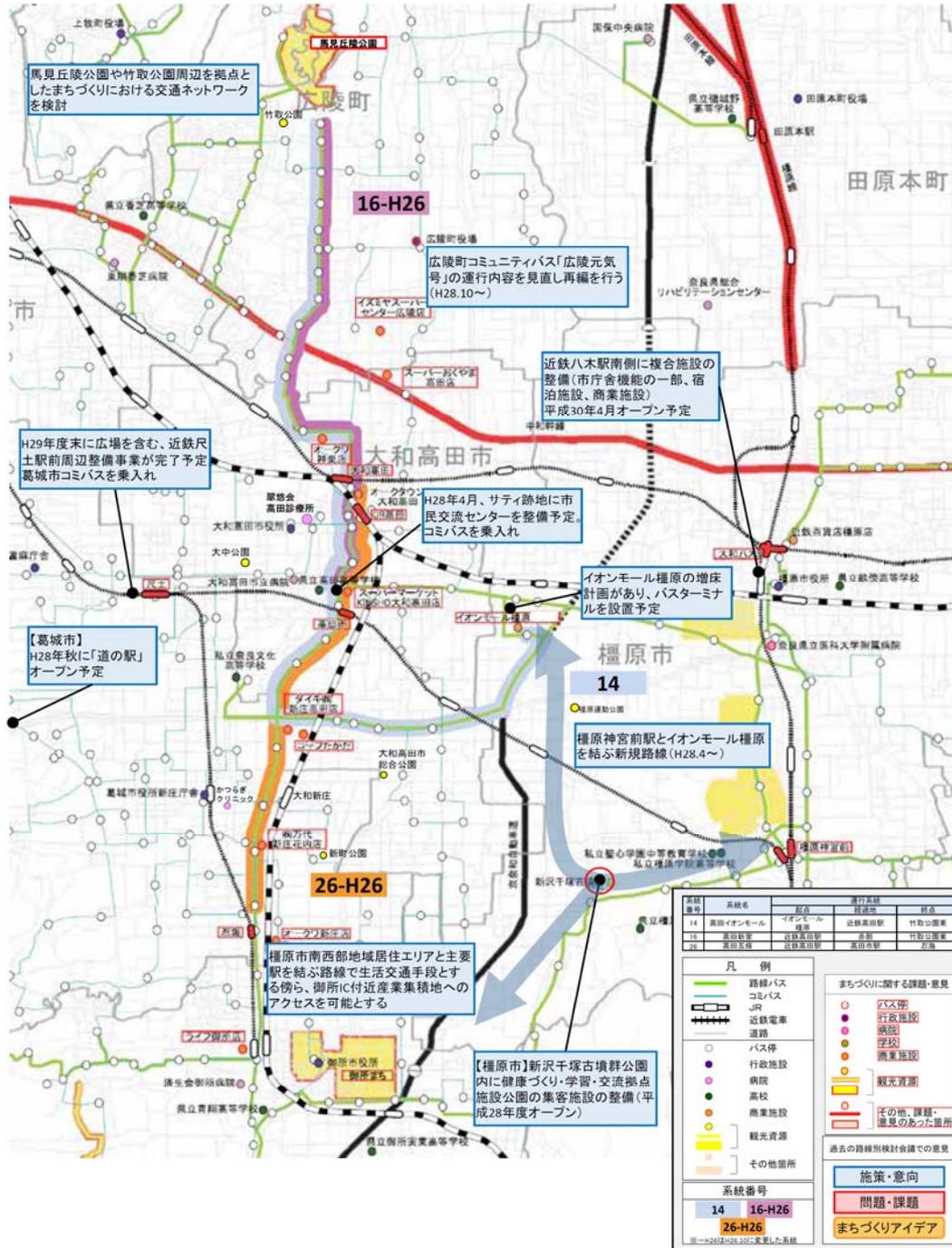
■対象区域

奈良県全域とするが、具体的なプロジェクトについては、複数の市町村に跨る路線バス・複数の市町村が連携して運行するコミュニティバスを軸に、これらと接続する鉄道駅、コミュニティバス、施設バス、タクシー、デマンド交通等の交通手段や交通結節点を含む関係市町村の区域とし、「公共交通とまちづくりのデッサン」で示すこととする。

■公共交通とまちづくりのデッサン（中部 E-1 高田イオンモール線・高田新家線・高田五條線）

路線・地域の概要

まちづくりの方向性	駅前再開発でのバス乗り入れによる交通結節機能強化 大規模商業施設へのアクセス拡充 新規施設へのアクセス確保
関係市町村	大和高田市、橿原市、葛城市、広陵町

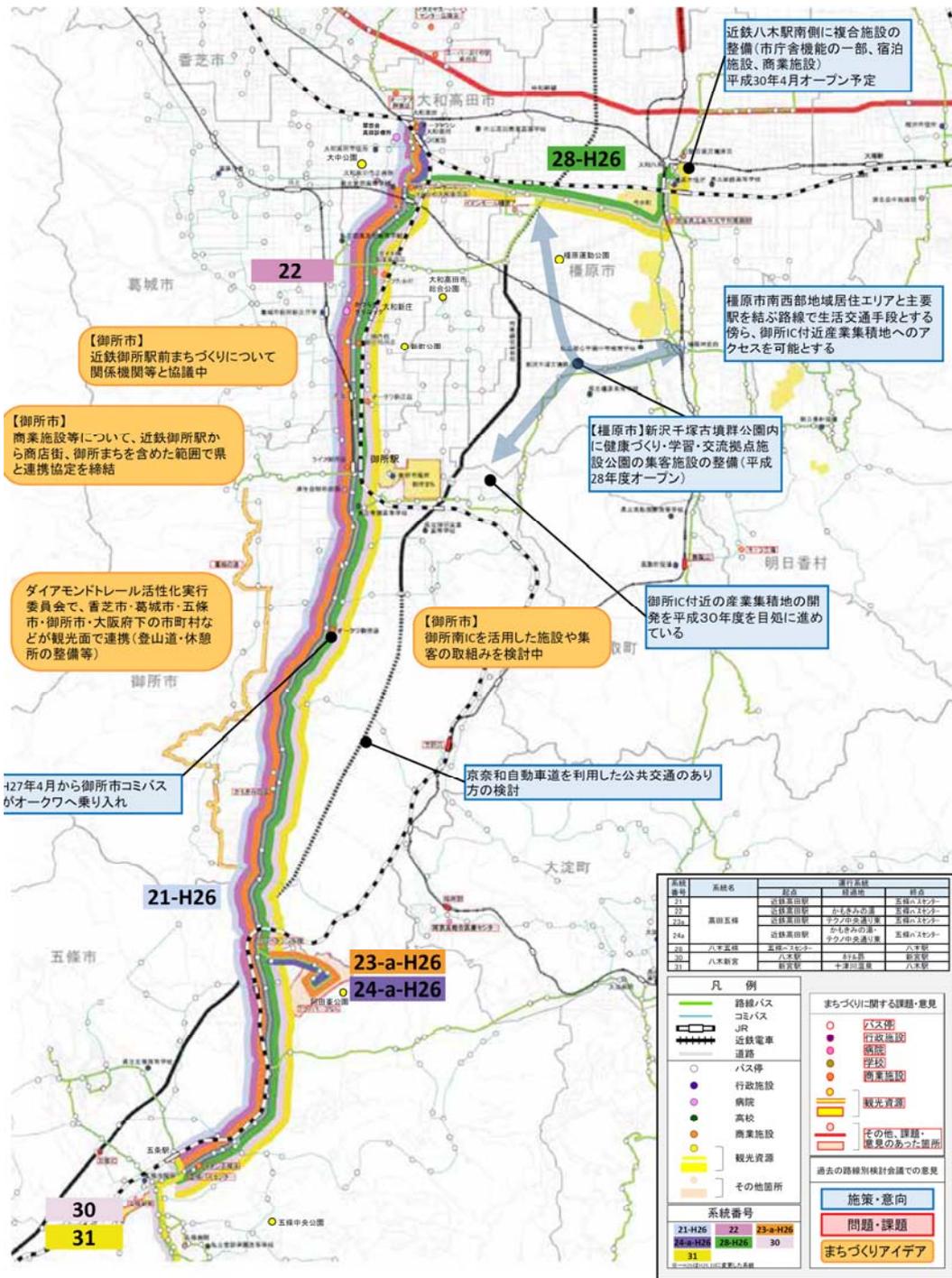


資料）奈良県地域公共交通網形成計画（本編2 公共交通とまちづくりのデッサン）

■公共交通とまちづくりのデッサン（中部 E-2 高田五條線・八木五條線・八木新宮線）

路線・地域の概要

まちづくりの方向性	ダイヤモンドトレール等への観光による誘客 京奈和自動車道の活用や御所南 IC 周辺施設へのアクセス確保
関係市町村	大和高田市、橿原市、五條市、御所市、葛城市



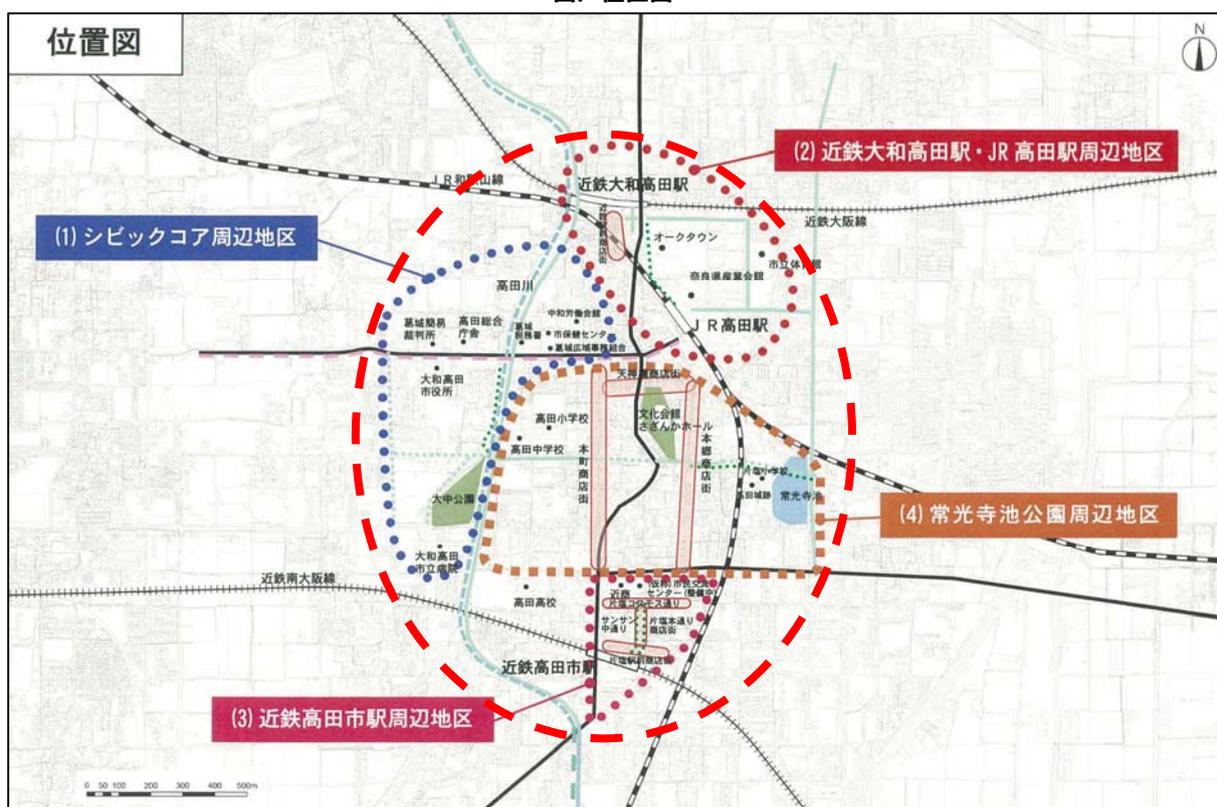
資料）奈良県地域公共交通網形成計画（本編2 公共交通とまちづくりのデッサン）

参考資料2. 主要3駅周辺の定義

参考2-1 主要3駅周辺の定義

本計画における主要3駅周辺とは、「大和高田市のまちづくりについて」（平成27年7月協定締結）に示す4地区（シビックコア周辺地区、近鉄大和高田駅・JR高田駅周辺地区、近鉄高田市駅周辺地区、常光寺池公園周辺地区）を包含するエリアであり、大和高田駅、高田市駅、高田駅の主要3駅をはじめ、大和高田市役所、大和高田市立病院などの施設が立地するエリアを位置付けます。

図. 位置図



資料) 大和高田市のまちづくりについて

参考資料3. 住民意向調査の概要

参考3-1 住民意向調査の概要

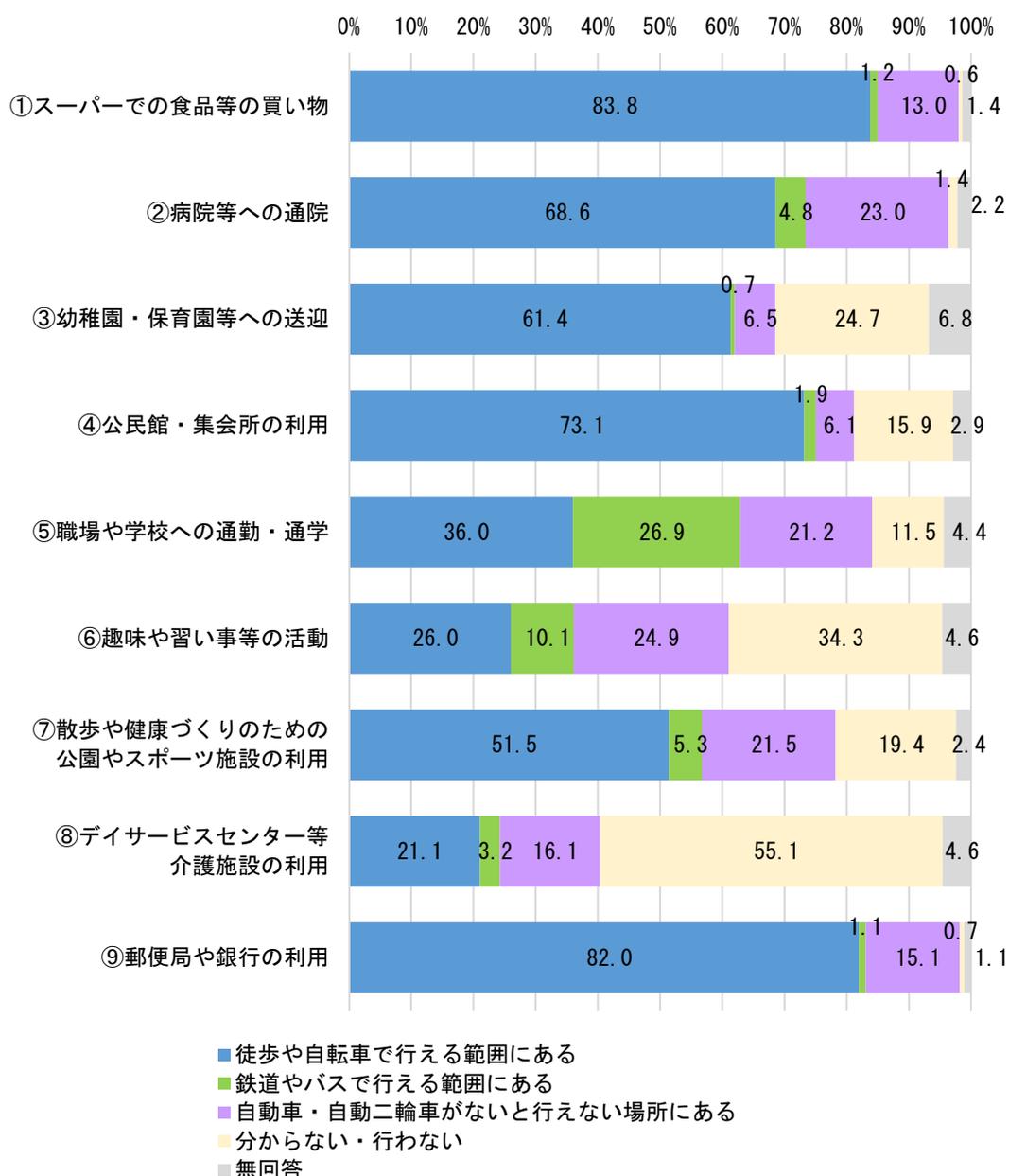
(1) 日常生活の活動

1-① 現在の住まいの地域において徒歩や自転車でできる活動の範囲

現在の住まいの地域において徒歩や自転車でできる活動の範囲は、「スーパーでの食品等の買い物」(83.8%)や「郵便局や銀行の利用」(82.0%)が回答数の8割以上を占めており、次いで「公民館・集会所の利用」(73.1%)、「病院等への通院」(68.6%)、「幼稚園・保育園等への送迎」(61.4%)となっています。

買い物、金融機関、病院など、日常的な生活に欠かせない都市機能施設が、既に身近に存在していることがうかがえます。

図. 現在の住まいの地域において徒歩や自転車でできる活動の範囲 <N=722>

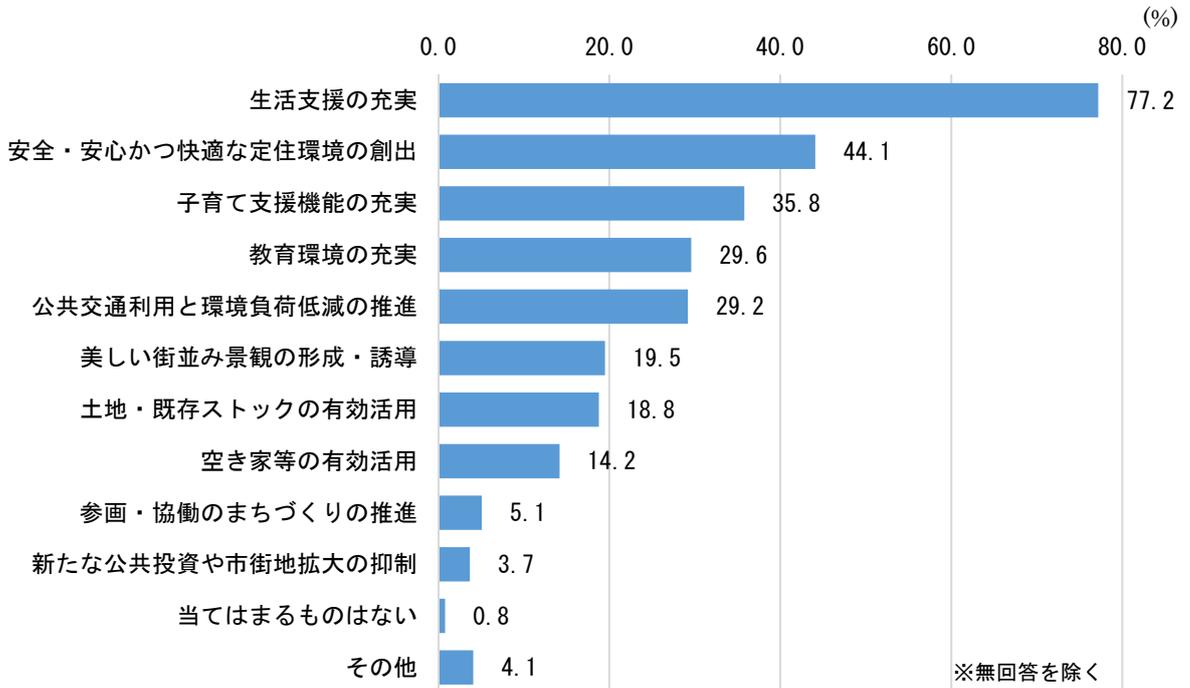


(2)「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりについて

2-① 持続的な発展を遂げていくために力を入れるべき施策（複数回答：3つまで〇）

持続的な発展を遂げていくために力を入れるべき施策は、「生活支援の充実」(77.2%)、「安全・安心かつ快適に暮らすことができる定住環境の創出」(44.1%)、「子育て支援機能の充実」(35.8%)が回答の上位を占めており、生活支援が強く求められているほか、安全・安心で快適な暮らし、子育て支援の充実が求められています。

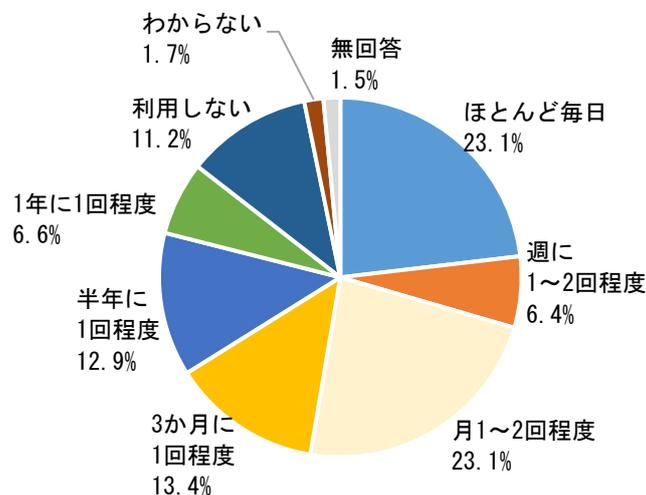
図. 持続的な発展を遂げていくために力を入れるべき施策 <複数回答、N=709>



2-② 普段の公共交通の利用頻度

普段の公共交通の利用頻度は、「ほとんど毎日」と「月1~2回程度」が各々23.1%を占め最も多く、次いで「3か月に1回程度」(13.4%)、「半年に1回程度」(12.9%)となっています。また、約3割の回答者が、週に1~2回以上利用していることがうかがえます。

図. 普段の公共交通の利用頻度 <N=722>

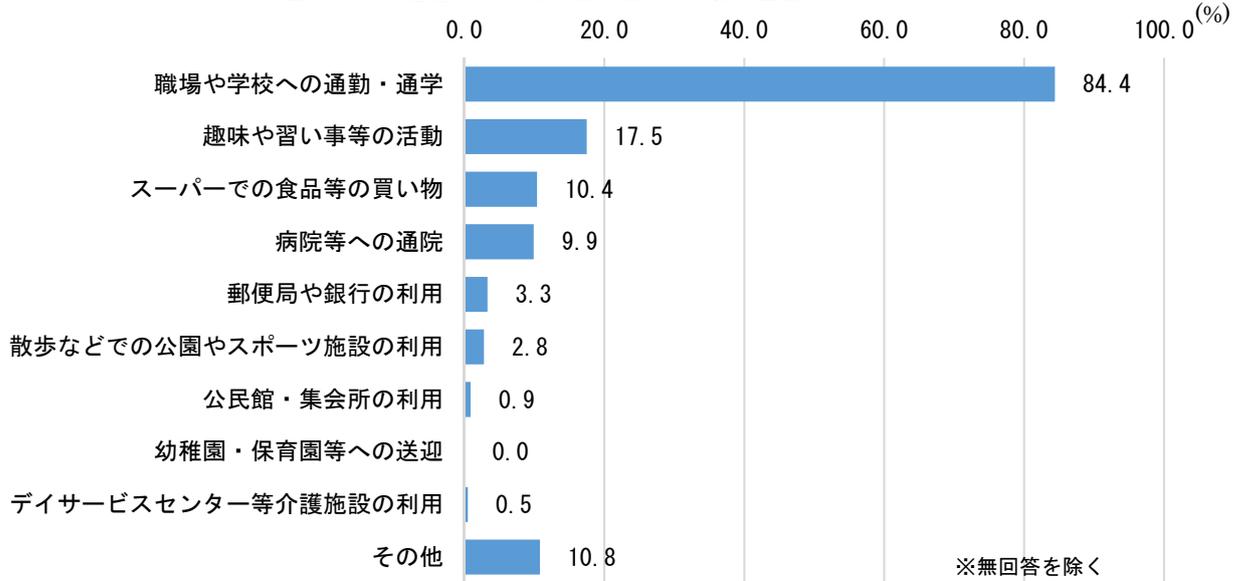


2-③ 公共交通を利用する理由・目的

(2-②で「1ほとんど毎日」又は「週1~2回程度」と回答した人)(複数回答:3つまで)

公共交通を利用する理由・目的は、「職場や学校への通勤・通学」(84.4%)、「趣味や習い事等の活動」(17.5%)、「スーパーでの食品等の買い物」(10.4%)が回答の上位を占めています。公共交通の利用頻度が高い回答者の利用目的は、**特に、通勤・通学が多くなっています。**

図. 公共交通を利用する理由・目的 <複数回答、N=212>



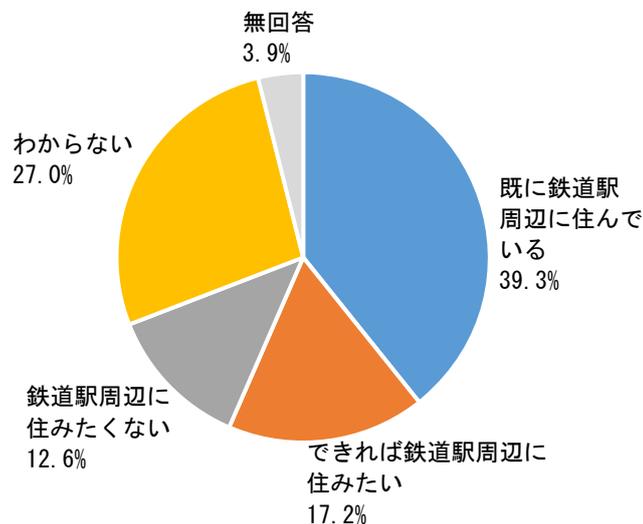
(3) 今後の住み替えの意向について

3-① 鉄道駅周辺への住み替え希望

鉄道駅周辺への住み替え希望は、「既に鉄道駅周辺に住んでいる」が39.3%を占め最も多く、次いで「わからない」(27.0%)、「できれば鉄道駅周辺に住みたい」(17.2%)となっています。

「既に鉄道駅周辺に住んでいる」、「できれば鉄道駅周辺に住みたい」との回答者が6割近くを占めており、**鉄道駅周辺での居住意向が比較的高いものと推測**されます。

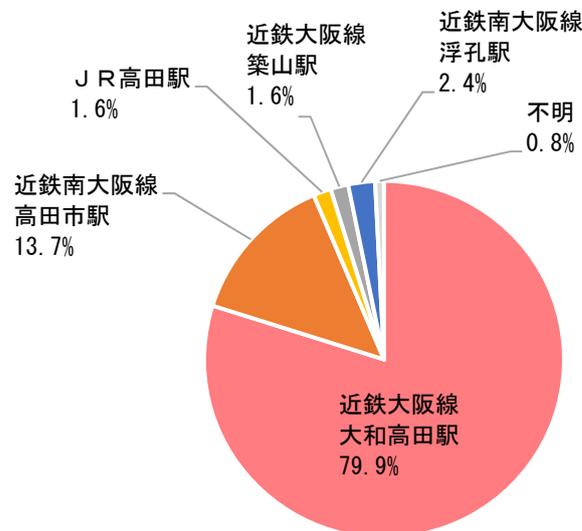
図. 鉄道駅周辺への住み替え希望 <N=722>



3-② 実際に周辺に住みたい鉄道駅（3-①で「できれば鉄道駅周辺に住みたい」と回答した人）

実際に周辺に住みたい鉄道駅は、「近鉄大阪線 大和高田駅」が79.9%を占め最も多く、次いで「近鉄南大阪線 高田市駅」（13.7%）となっています。大阪方面と連絡し、特急や急行が停車する大和高田駅や高田市駅に人気集中しています。

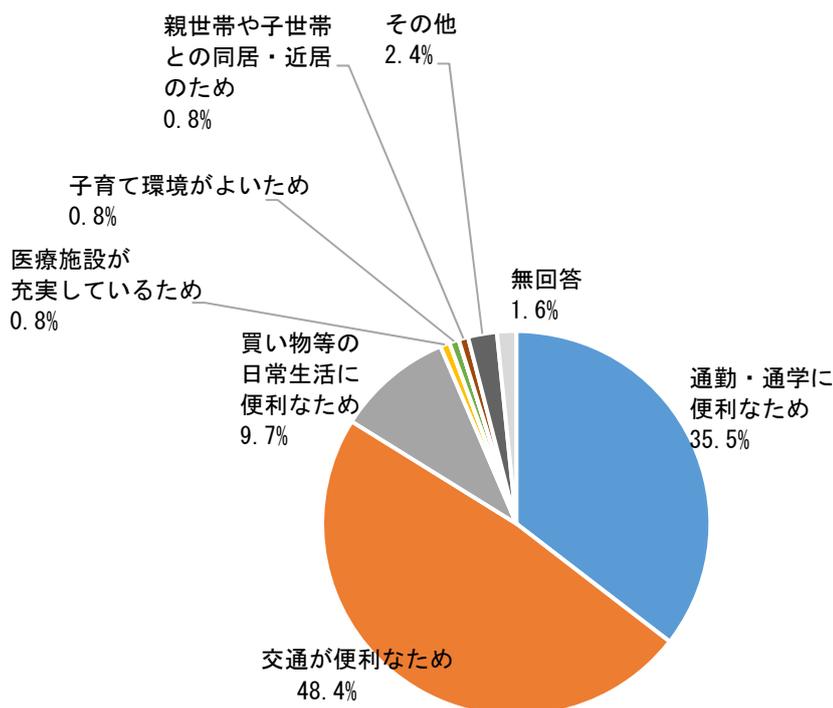
図. 実際に住みたい鉄道駅 <N=124>



3-③ 鉄道駅の周辺に住みたい理由（3-①で「できれば鉄道駅周辺に住みたい」と回答した人）

鉄道駅の周辺に住みたい理由は、「交通が便利のため」が48.4%を占め最も多く、次いで「通勤・通学に便利のため」（35.5%）、「買い物等の日常生活に便利のため」（9.7%）となっており、理由として通勤・通学はもとより、様々な場面での交通の利便性が高いと考えられています。

図. 鉄道駅周辺に住みたい理由 <N=124>



(1) ワークショップの案内

意見交換会を開催！！ みんなで考える 大和高田市 まちの未来

人口が減少していく中で・・・
大和高田市らしい、にぎわいある
「コンパクト」な、まちに！！

日時：2018年9月16日（日）13時15分～（1時間程度）

場所：市民交流センター 4階多目的室

20年後の大和高田市・・・

人口が減少、少子高齢化、空き家が、ますます進行！！

こんな未来がやってくるのは、目に見えている。この状況を少しでも
良くするため、皆様の知恵をお借りしたい。

- 中心部が、にぎわう「コンパクト」な『まち』にすることが、良いと
考えているが、そのためには、どこに何があれば、すべての人たちが集
い、安心して暮らしやすい『まち』となるか、みんなで考えていきたい。

大和高田市 20年後
人口は約7割！！

参加者
大募集

○申込み方法：

参加希望の方はEメール又はTEL
にてお問い合わせください。
※当日参加も受け付けております。



お問い合わせ先：大和高田市 環境建設部都市計画課

TEL：0745-22-1101 E-mail：tokei@city.yamatotakada.nara.jp

(2) ワークショップのまとめ

ワーク① ・どこにどんな問題があるのか ・重要だと思う、また、不足している“コト”・“モノ”

A 班

【産業】

- 商業
 - ・排他的な店が多い ・お店を増して欲しい ・若者が集まる店がない
 - ・喫茶店、スイーツ店がない ・コンビニが少ない

【土地利用】

- 中心市街地
 - ・商業高校を駅前に、高校が駅から遠い ・街が古い
- 住宅地
 - ・まちなかに家がない、土地がない ・お風呂がない家もある ・高齢者をまちなかに

【交通施設】

- 道路
 - ・よく冠水する ・道が分かりにくい、迷いやすい ・広い道が少ない
- 公共交通
 - 鉄道
 - ・JRの本数が少ない ・駅前に座れる場所がない
 - バス
 - ・巡回バスが少ない ・スクールバスが欲しい
- 歩行者、自転車
 - ・レンタサイクル流行らない ・駐輪場は少ない ・歩道が狭い、少ない

【公園緑地】

- ・遊べる公園が少ない

【公共公益施設】

- ・高田に大学がなくなった ・公共施設が集約していない ・公共施設は歩いていける範囲で

【安全安心】

- 防犯
 - ・街灯が少なく、歩道が暗い
- 空き家
 - ・空き家を貸してくれない（特に、高齢者）

ワーク② ・考えていただいたことについて、解決・改善するために必要な取組 (駅中心に人が集まる場にするには何が必要か?)

A 班

【産業】

- 商業
 - ・小さな店をたくさん作ってつなぐ ・学生が帰りに遊べる店

【土地利用】

- 中心市街地
 - ・身近なクリニックは駅前に ・複合施設を駅前に
 - ・まちなかを再開発し、高層化する⇒空いた土地で道路・住宅を整備
 - ・1階に店舗、上階に住居
- 住宅地
 - ・年齢による住み分け⇔マンションに子育て施設 ・若者は駅前に住む
 - ・住める場所を増やす

●その他

- ・市を湯の街に
- ・駅前、まちなかに温泉、足湯、銭湯

【交通施設】

●道路

- ・道路網を整える

●公共交通

○鉄道

- ・近鉄とJRを繋ぐ、駅の連絡を便利に
- ・近鉄、JR、アーケードを結ぶ
- ・トナリエをつなぐ
- ・駅前でイベント・パフォーマンス

●歩行者、自転車

- ・レンタサイクルを活用
- ・駅からまちなかを歩きやすくする
- ・駅とマンションをつなげる
- ・雨にぬれずに移動できるようにする
- ・アーケードはあった方がよい

●その他交通施設

- ・郊外にP&R

【景観形成】

- ・ランドマークがあるとよい
- ・高層ビル（ホテルなど）→良好な眺望

ワーク① ・どこにどんな問題があるのか

・重要だと思う、また、不足している“コト”・“モノ”

B班

【都市の将来像】

●まちづくりの方向性

- ・まちをデザインしたイメージ図の作成
- ・コンパクトにしなくてよい
- ・笑顔が少ない
- ・郊外の発展⇒中心部の発展になる
- ・外部からの意見を聞く
- ・大きな視野をもつ市政

●人口減少

- ・尺土、葛城は人口増えている、高田は人口減
- ・大阪を意識すべき

【産業】

●商業

- ・シャッター街を写真スポットにする、アートで盛上げ
- ・商業施設が高い、市外で買物をしている
- ・商店街はペット連れOKにする
- ・市の南側も開発する（大型施設）
- ・HPの更新をもっとすべき（店舗）

【福祉】

●子育て

- ・子どもが遊ぶ公園、病院が少ない
- ・子どもの泣き声に寛容で、自由な子育てを

【土地利用】

●中心市街地

- ・中心部は建物が密集しており、開発できない

【交通施設】

●道路

- ・道路標識を増やす
- ・3つの駅をつなぐ道路がない、アクセスが悪い
- ・道が狭い

●公共交通

○鉄道

- ・JR高田駅の利便性がよい
- ・中心部に3駅もあってわかりづらい、見通しが悪い
- ・3つも駅があるため分散してしまう（特に、JR）

●歩行者、自転車

- ・高齢者が歩きにくい
- ・道が狭く、歩行者に危険
- ・歩いている人が少ない
- ・歩道の整備

【景観形成】

- ・自然環境、山の稜線がよい ・高層ビル不要

【公園緑地】

- ・きれいな公園が少ない ・草刈りが必要 ・にぎわいがない

【公共公益施設】

- ・建物の建て方がばらばらで、計画性がない
- ・複合的なまとまりがなく、アクセスが悪い（病院など） ・専門的な大学がない
- ・閉鎖された施設（総合庁舎）が放置されている

【安全安心】

- 防犯
 - ・街灯が少ない ・治安が悪い
- 災害
 - ・災害復旧を早急にする
- 空き家
 - ・空き家が修理されていない ・土地売買を地主にPRする
- 環境
 - ・プラスチックのリサイクルが不便 ・清掃、清潔

【コミュニティ】

- ・学校の周りに寄り道するところが少ない ・高田で若者が集まる場がない
- ・滞在できない、集える施設がない

【情報発信】

- ・イベントは多いが、情報発信が少ない
- ・閑空リムジンバスなど、便利なものが周知されてない、不足している
- ・大和高田市のことが知られていない ・コスモスプラザでは何をしているのかわからない

**ワーク② ・考えていただいたことについて、解決・改善するために必要な取組
（駅中心に人が集まる場にするには何が必要か？）**

B 班**【都市の将来像】**

- まちづくりの方向性
 - ・少子化、高齢化のどちらに向くかをはっきりする ・未来のイメージを作って各戸配布する

【産業】

- 商業
 - ・電子マネーに対応した商店街 ・飲食店が少ない、飲食街をつくる
 - ・プラットホーム、駅直結の商業施設
 - ・高級感あるケーキ店、ホテル、カフェ、ファストフード ・若者向けの商業施設
 - ・企業に働きかける ・大阪芸大とコラボしたカフェ

【土地利用】

- 中心市街地
 - ・高校を1つにして中心部に設置 ・時間・場所・空間+αを提供
 - ・イオンと競合しない機能を（緑のまちにする） ・映画館、ゲームセンター
- 農地
 - ・地産地消 ・農地にする（居住誘導区域） ・郊外は調整地
- その他
 - ・原発をつくる（発電システム） ・ソーラーシステム

【交通施設】

- 道路
 - ・冠水解消、高架化 ・市役所前（県道5号）の通りを広げる ・混在の解消
- 公共交通

○鉄道

- ・1つの駅にする、主要3駅をつなぐペDESTリアンデッキ

○バス

- ・コミュニティバスの増便

●歩行者、自転車

- ・歩行者、自転車専用道路の整備
- ・歩行者、自転車に安全で走りやすい道
- ・踏切をなくす

●その他交通施設

- ・大型駐車場

【景観形成】

- ・駅の外観をきれいにする（降りてもらえるように）

【公園緑地】

- ・緑、やすらぐ場をつくる
- ・公園、土とふれあい

【安全安心】

- ・子どもの安全安心、市民共通の認識

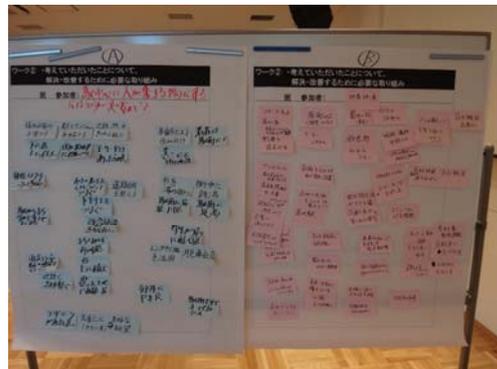
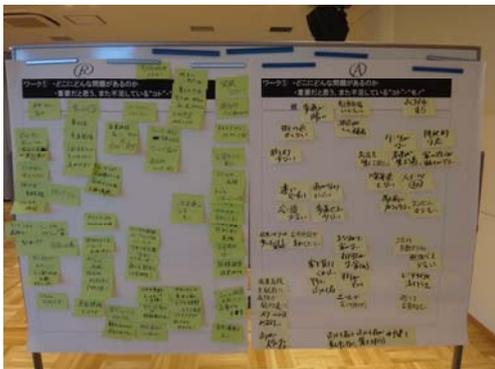
【コミュニティ】

- ・高田でできるボランティア
- ・フリーマーケット
- ・世代間交流ができる場所←コワーキングスペース
- ・高齢者（全ての世代）が楽しめる場所、社会とつながる場所

【情報発信】

- ・大阪に近いメリットをPR
- ・交通利便性を活かしきれていない
- ・高田の名物をつくる、集める、マルシェ
- ・道の駅
- ・アンテナショップ、発信基地
- ・ツイッター公式アカウント、SNS活用

(3) ワークショップの様子



参考資料4. 誘導区域設定の考え方

参考4-1 都市機能誘導区域設定の基本的な考え方

<参考 都市計画運用指針における都市機能誘導区域設定の基本的な考え方（抜粋）>

①都市計画運用指針における区域設定の考え方

①-1 留意すべき事項

- ア 都市機能誘導区域は、区域内の人口や経済活動のほか、公共交通へのアクセス等を勘案して、市町村の主要な中心部のみならず、例えば合併前旧町村の中心部や歴史的に集落の拠点としての役割を担ってきた生活拠点等、地域の実情や市街地形成の成り立ちに応じて必要な数を定め、それぞれの都市機能誘導区域に必要な誘導施設を定めることが望ましい。
- イ 都市機能の充足による居住誘導区域への居住の誘導、人口密度の維持による都市機能の持続性の向上等、住宅及び都市機能の立地の適正化を効果的に図るという観点から、居住誘導区域と都市機能誘導区域の双方を定めることとされている。
- ウ 都市機能誘導区域は居住誘導区域内に重複して設定されるものであり、都市機能と併せて居住を誘導することが基本となる。ただし、都市の中心拠点等において、特に商業等の都市機能の集積を図る必要から住宅の立地を制限している場合等には、居住誘導区域を設定しないことも考えられる。
- エ 居住誘導区域と都市機能誘導区域は、同時に設定することが基本となるが、都市機能誘導区域の法律上の効果を早期に発揮させる必要性が高く、かつ、住民への丁寧な説明等のために居住誘導区域の設定に時間を要する場合等には、都市機能誘導区域の設定が居住誘導区域の設定に先行することも例外的に認められる。

<参考 都市計画運用指針における居住誘導区域設定の基本的な考え方（抜粋）>

①都市計画運用指針における区域設定の考え方

①-1 居住誘導区域を定めることが考えられる区域

- ア 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
- イ 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
- ウ 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

①-2 都市再生法第81条第14項、同法施行令第24条により、次に掲げる区域については居住誘導区域に含まないこととされていることに留意

- ア 法第7条第1項に規定する市街化調整区域
- イ 建築基準法第39条第1項に規定する災害危険区域のうち、同条第2項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域
- ウ 農業振興地域の整備に関する法律第8条第2項第1号に規定する農用地区域又は農地法第5条第2項第1号ロに掲げる農地若しくは採草放牧地の区域
- エ 自然公園法第20条第1項に規定する特別地域、森林法第25条若しくは第25条の2の規定により指定された保安林の区域、自然環境保全法第14条第1項に規定する原生自然環境保全地域若しくは同法第25条第1項に規定する特別地区又は森林法第30条若しくは第30条の2の規定により告示された保安林予定森林の区域、同法第41条の規定により指定された保安施設地区若しくは同法第44条において準用する同法第30条の規定により告示された保安施設地区に予定された地区

①-3 次に掲げる区域については、原則として、居住誘導区域に含まないこととする

- ア 土砂災害特別警戒区域
- イ 津波災害特別警戒区域
- ウ 災害危険区域（1）イに掲げる区域を除く。）
- エ 地すべり等防止法第3条第1項に規定する地すべり防止区域
- オ 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項に規定する急傾斜地崩壊危険区域

①-4 次に掲げる区域については、それぞれの区域の災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととする

- ア 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7条第1項に規定する土砂災害警戒区域
- イ 津波防災地域づくりに関する法律第53条第1項に規定する津波災害警戒区域

- ウ 水防法第15条第1項4号に規定する浸水想定区域
- エ 特定都市河川浸水被害対策法第32条第1項に規定する都市洪水想定区域及び同条第2項に規定する都市浸水想定区域
- オ 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4条第1項に規定する基礎調査、津波防災地域づくりに関する法律第8条第1項に規定する津波浸水想定における浸水の区域及びその他の調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域

①-5 次に掲げる区域を居住誘導区域に含めることについては慎重に判断を行う

- ア 法第8条第1項第1号に規定する用途地域のうち工業専用地域、同項第13号に規定する流通業務地区等、法令により住宅の建築が制限されている区域
- イ 法第8条第1項第2号に規定する特別用途地区、同法第12条の4第1項第1号に規定する地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域
- ウ 過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域
- エ 工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域

①-6 留意すべき事項

居住誘導区域が将来の人口等の見通しを踏まえた適切な範囲に設定されるべきことは言うまでもない。例えば、今後、人口減少が見込まれる都市においては、現在の市街化区域全域をそのまま居住誘導区域として設定するべきではなく、また、原則として新たな開発予定地を居住誘導区域として設定すべきではない。なお、人口等の将来の見通しは、立地適正化計画の内容に大きな影響を及ぼすことから、国立社会保障・人口問題研究所が公表をしている将来推計人口の値を採用すべきであり、仮に市町村が独自の推計を行うとしても国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口の値を参酌すべきである。また、都市機能誘導区域へ誘導することが求められる医療、福祉、商業等の身近な生活に必要な都市機能は、各機能の特性に応じた一定の利用圏人口によってそれらが持続的に維持されることを踏まえ、当該人口を勘案しつつ居住誘導区域を定めることが望ましい。

一方で、居住誘導区域の設定に当たっては、市町村の主要な中心部のみをその区域とするのではなく、地域の歴史や合併の経緯等にも十分留意して定めることが望ましい。なお、市街地の周辺の農地のうち、田園住居地域内のまとまりのある農地や生産緑地地区など将来にわたり保全することが適当な農地については、居住誘導区域に含めず、市民農園その他の都市農業振興施策等との連携等により、その保全を図ることが望ましい。

参考資料5. 目標値設定の考え方

参考5-1 目標値設定の考え方

(1) 居住誘導区域の人口密度に関する目標

国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口において、大和高田市の2035年（R17）行政区域人口が46,367人と、2015年（H27）64,817人より約70%に減少する予測が出されるなど、厳しい人口減少が予測されています。

そうした中で、居住の誘導を図りながら人口の減少率を緩やかに抑えることで、居住誘導区域における人口密度の維持を図ります。

居住誘導区域の人口密度は2015年（H27）：63人/haであり、このまま何もしなければ2035年（R17）：45人/ha（算出根拠は次ページの“参考 人口密度に関する推定値の考え方”を参照）にまで減少することが見込まれますが、立地適正化計画等における各種施策の推進によって、**2035年（R17）：50人/ha以上**を維持することを目標とします。

本市の居住誘導区域は、都市特性等を踏まえ、市街化区域と概ね同等の範囲を設定しており、2015年（H27）国勢調査における行政区域全体に対する市街化区域の人口比率は81%となっています。本目標値は、将来の行政区域全体の人口減少や居住誘導区域外等の郊外への人口流出の抑制や、居住誘導区域内への緩やかな居住の誘導を図ることにより、2035年（R17）時点においても2015年（H27）時点の人口比率を維持するものとし、2035年（R17）行政区域人口46,367人×市街化区域人口比率81%=37,557人÷**38,000人**を目指すものです。

また、この人口密度の維持には、国立社会保障・人口問題研究所の推計人口を踏まえ推計した居住誘導区域の人口から、約3,800人（下表参照（38,000人－34,207人＝3,793人））程度上乗せする必要があります。この実現に向けては、市街地の活性化や空き家の活用、子育て世代の定住促進、都市基盤の整備等の各種誘導施策によって、良好な居住環境の形成を図り、居住誘導区域外への人口流出の抑制及び区域外から区域内への緩やかな居住の誘導をしていく必要があります。

年	行政区域人口	居住誘導区域人口（推定値）	居住誘導区域面積	人口密度
2015年（H27）	64,817	47,842	760ha	63人/ha
2035年（R17） （社人研）	46,367	34,207		45人/ha （推定値）
		約38,000		50人/ha （目標値）

【参考 人口密度に関する推定値の考え方（2035年（R17）：45人/haの根拠）】

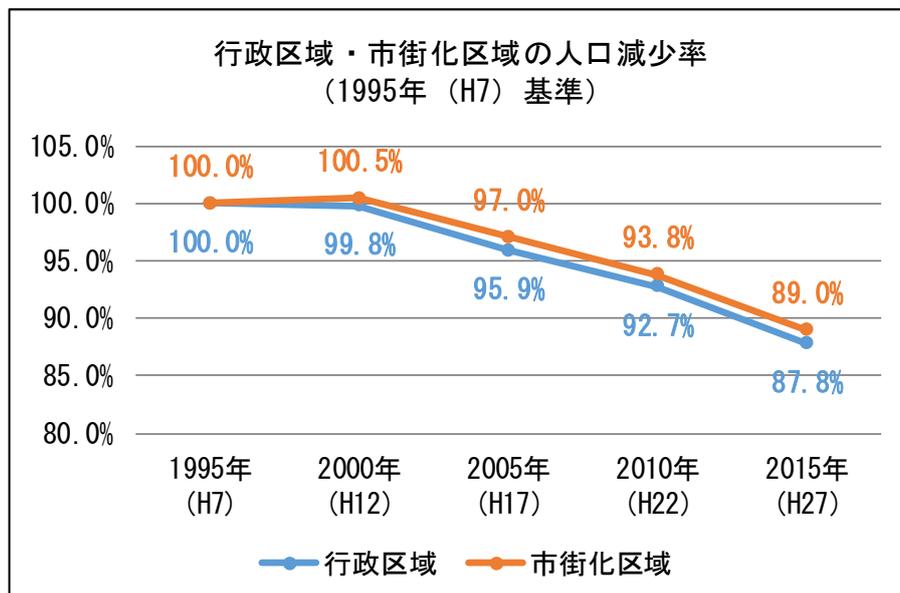
居住誘導区域の人口密度の目標値設定に当たって、2035年（R17）居住誘導区域の人口密度（推定値）を算出します。

【居住誘導区域人口密度の見通し】

- ①1995年（H7）-2015年（H27）の行政区域人口の減少率[A]及び市街化区域人口の減少率[B]の傾向を比較すると、概ね同様の傾向で減少していることから、行政区域と市街化区域の人口減少は比例関係にある。
- ②本市の居住誘導区域は、市街化区域とほぼ同範囲であることから、市街化区域と居住誘導区域の人口減少率が等しく、行政区域と居住誘導区域の人口減少も比例関係にあると推定
- ③上記の考え方に基づき、2015年（H27）-2035年（R17）の行政区域人口（社人研推計値）の減少率[C]を算出し、2015年（H27）居住誘導区域人口に減少率[C]を乗じることにより、2020年（R2）-2035年（R17）の居住誘導区域人口[D]を算出
- ④居住誘導区域人口[D]より、2035年（R17）の人口密度（推定値）を算出すると、45人/haとなる。

年	1995年 (H7)	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)
行政区域人口	73,806	73,668	70,800	68,451	64,817
減少率[A] (1995年(H7)基準)	100.0%	99.8%	95.9%	92.7%	87.8%
市街化区域人口	58,908	59,190	57,170	55,271	52,419
減少率[B] (1995年(H7)基準)	100.0%	100.5%	97.0%	93.8%	89.0%

資料) 国勢調査



年	2015年 (H27)	2020年 (R2)	2025年 (R7)	2030年 (R12)	2035年 (R17)
行政区域 人口	64,817	60,451	55,818	51,101	46,367
減少率 C (2015年 (H27) 基準)	100.0%	93.3%	86.1%	78.8%	71.5%
居住誘導 区域人口 D (推定値)	47,842	44,637	41,192	37,699	34,207
居住誘導 区域面積	760ha				
人口密度 (推定値) (人/ha)	63	59	54	50	45

(2) 鉄道利用者数に関する目標

近年の本市の鉄道利用者数の減少率と人口減少率を比較すると、人口減少率を上回って鉄道利用者数の減少が進んでいます。今後も人口減少が見込まれる中、鉄道利用者のさらなる減少が想定されますが、将来的な公共交通機能の維持・確保に向けた、立地適正化計画等におけるまちづくりの各種施策の推進によって、将来の鉄道利用者数の減少を人口減少率と同程度以下に抑制することを目標とします。

指標	目標値
鉄道利用者数の減少率と人口減少率の差	<p>●現状（2005年（H17）～2015年（H27））： 鉄道利用者数の減少率（13.1%減）＞人口減少率（8.5%減） 〔人口減少よりも鉄道利用者数の減少が大きい〕</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>●目標（2015年（H27）～2035年（R17））： 鉄道利用者数の減少率≤人口減少率（28.5%減） 〔人口減少と同程度又はそれ以下の減少に抑える〕</p>

【参考 目標値の根拠となるデータ】

（現状）

市内鉄道駅 の一日平均 乗車数	路線名	年次	平成 17 年	平成 27 年	減少率
		駅名	2005	2015	
近鉄大阪線		築山	1,368	1,402	/
		大和高田	9,787	8,714	
		松塚	714	609	
近鉄南大阪線		高田市	5,072	4,100	
		浮孔	906	806	
JR 和歌山線		高田	2,796	2,318	
総数			20,643	17,949	13.1%
人口			70,800	64,817	8.5%

（目標）

年次	平成 27 年	令和 17 年	減少率
	2015	2035	
人口	64,817	46,367	28.5%
市内鉄道駅 の一日平均乗車数	17,949	12,834	28.5%

←人口減少率と同程度と仮定

※過去の実績から見ると、人口減少率を上回って鉄道利用者数の減少が進んでいますが、鉄道利用者数の減少率≤人口減少率とすることを目標とし、これは、約 13,000 人程度（12,834 人以上）の利用者の確保を目指すものです。

資料）乗車数：近畿日本鉄道・JR西日本（将来値は減少率より算出）

人 口：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（平成 30 年（2018 年）推計）