

## 第4章 都市構造上の課題の整理

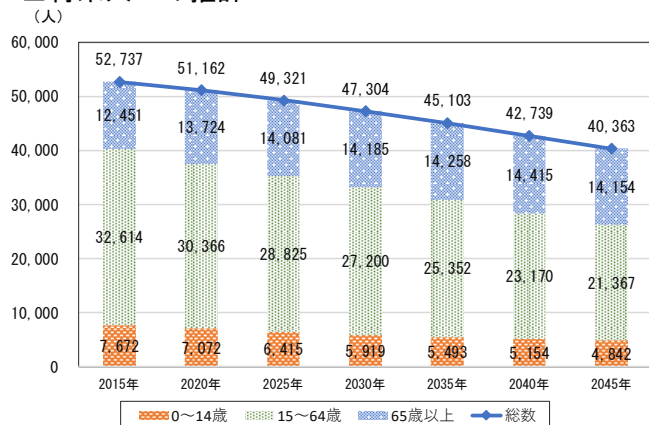
### 1. 都市構造の分析

#### (1) 人口集積性

##### ① 全市的な人口減少、高齢化の進行、特に駅周辺の人口が減少しています

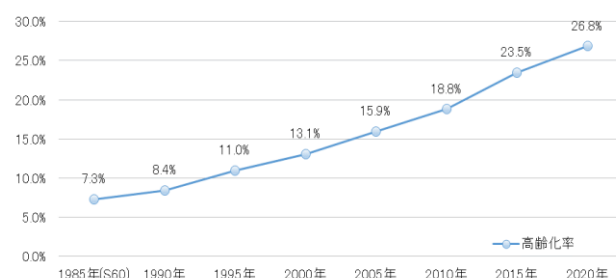
- ✓ 本市の将来人口は、今後は減少傾向で推移することが推計されており、特に裾野駅東側、岩波駅周辺、千福が丘住宅団地で人口減少が進行
- ✓ 市南部の長泉町と接している地域で大幅に増加し、呼子住宅団地周辺や市北部の市街化区域周辺において微増
- ✓ 2050年には、市街化区域（飛び市街地の千福が丘を含む）、呼子住宅団地で高齢者が増

##### ■ 将来人口の推計



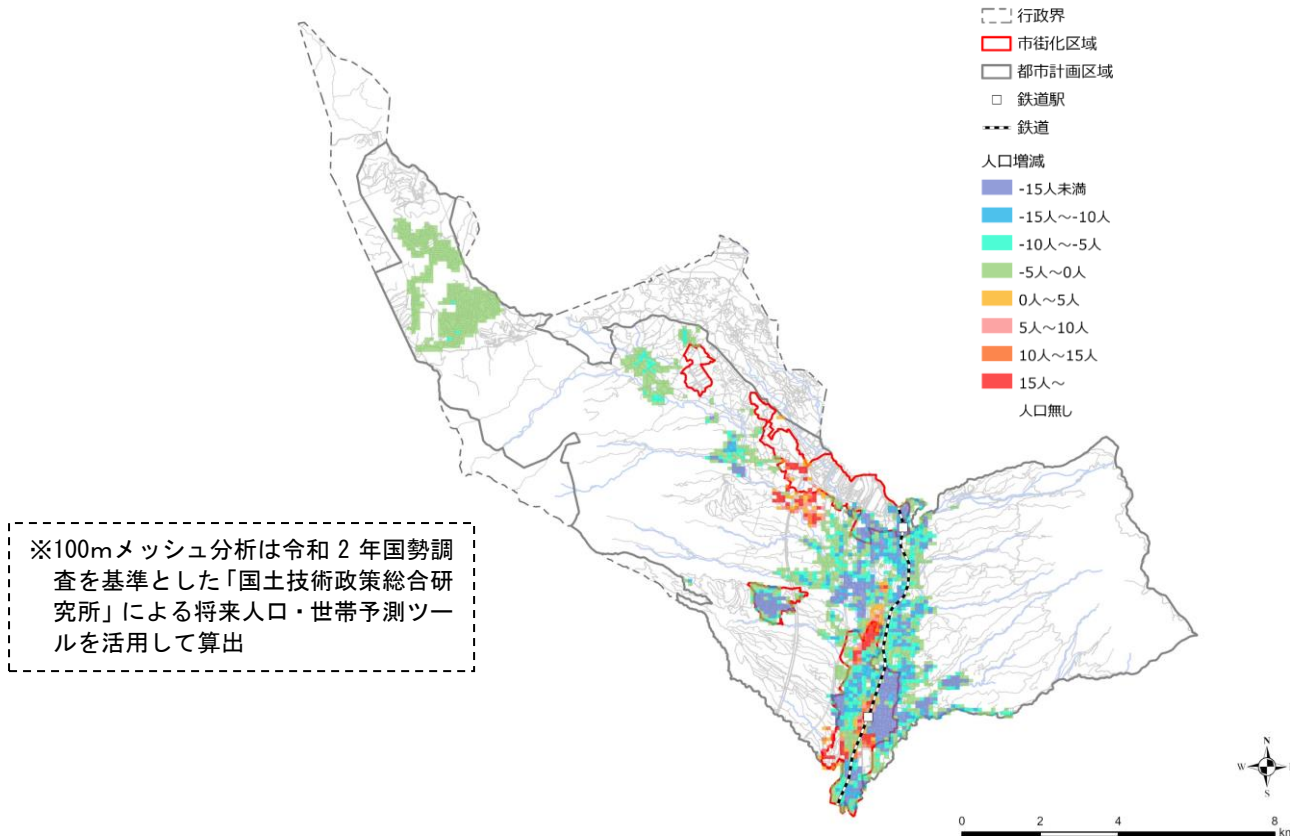
出典 国立社会保障・人口問題研究所（平成30（2018）年3月推計）

##### ■ 高齢化率の推移【再掲】



出典 国勢調査

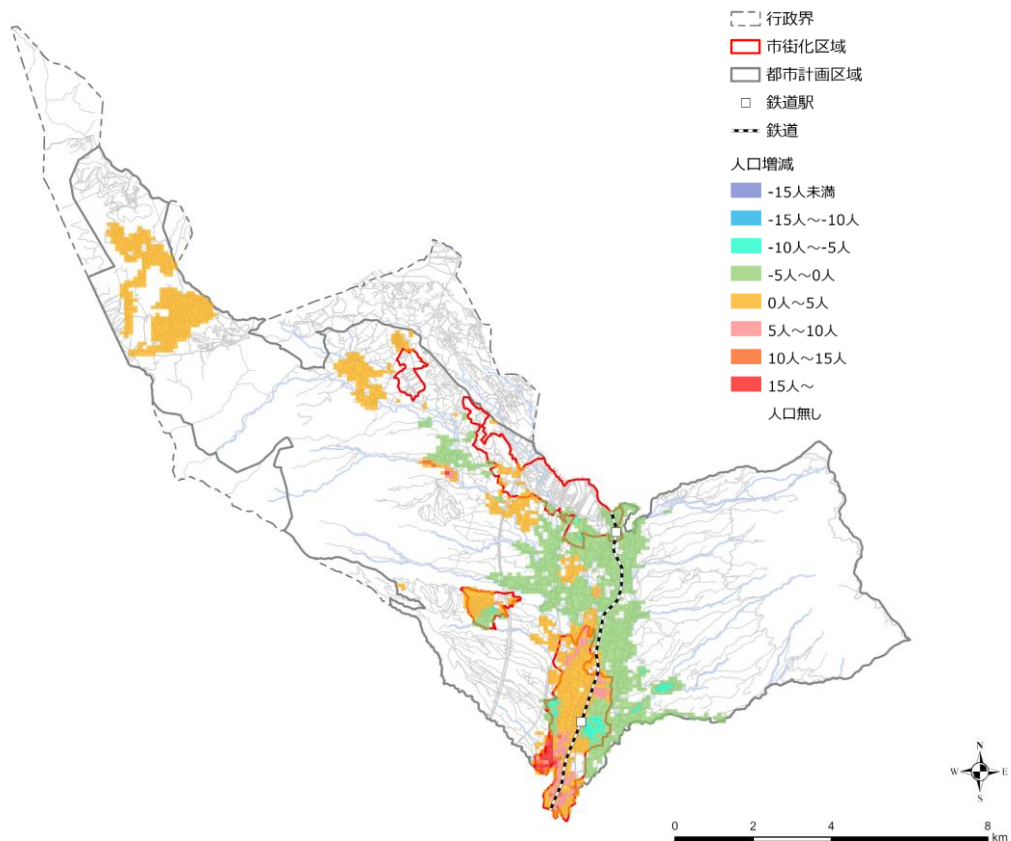
##### ■ 2020年～2050年の人口増減



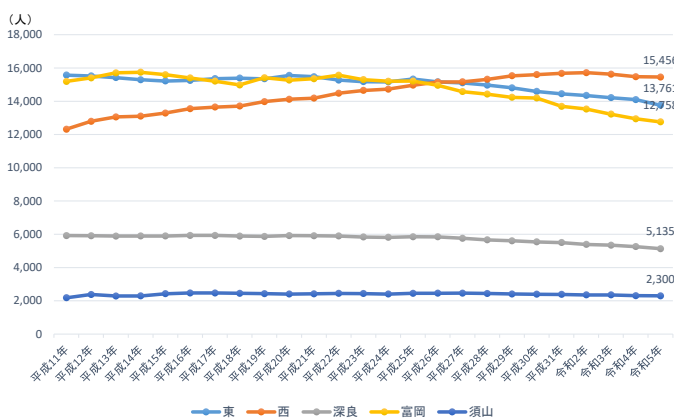
### 【課題①】

○全市的な高齢化に対応したまちづくり、駅周辺における人口減少の抑制及び交流による活力の向上が求められます。

### ■2020 年～2050 年の高齢者数増減

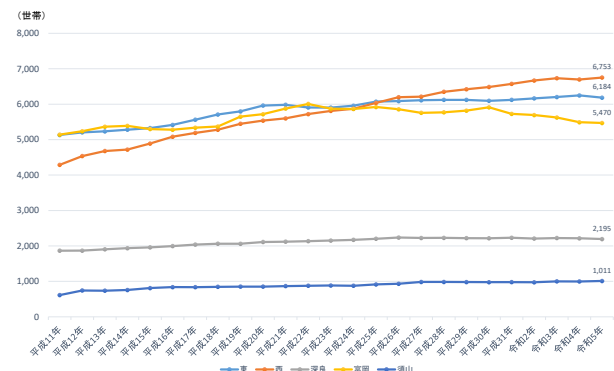


### ■地区別の人口動向



出典 住民基本台帳（各年4月1日）

### ■地区別の世帯数動向



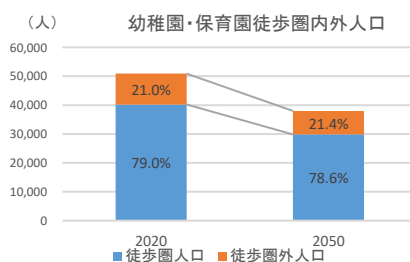
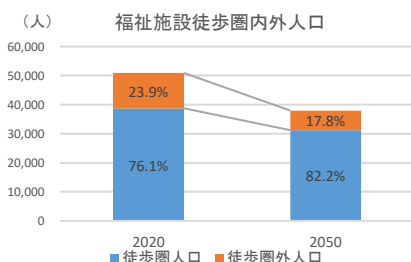
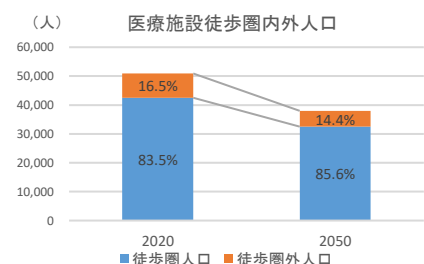
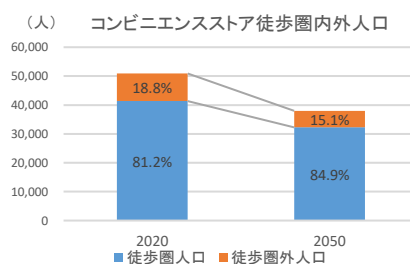
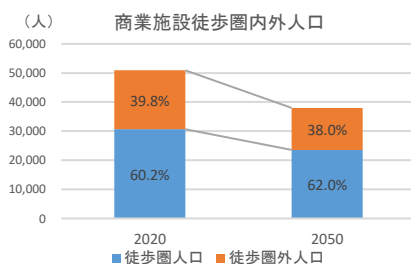
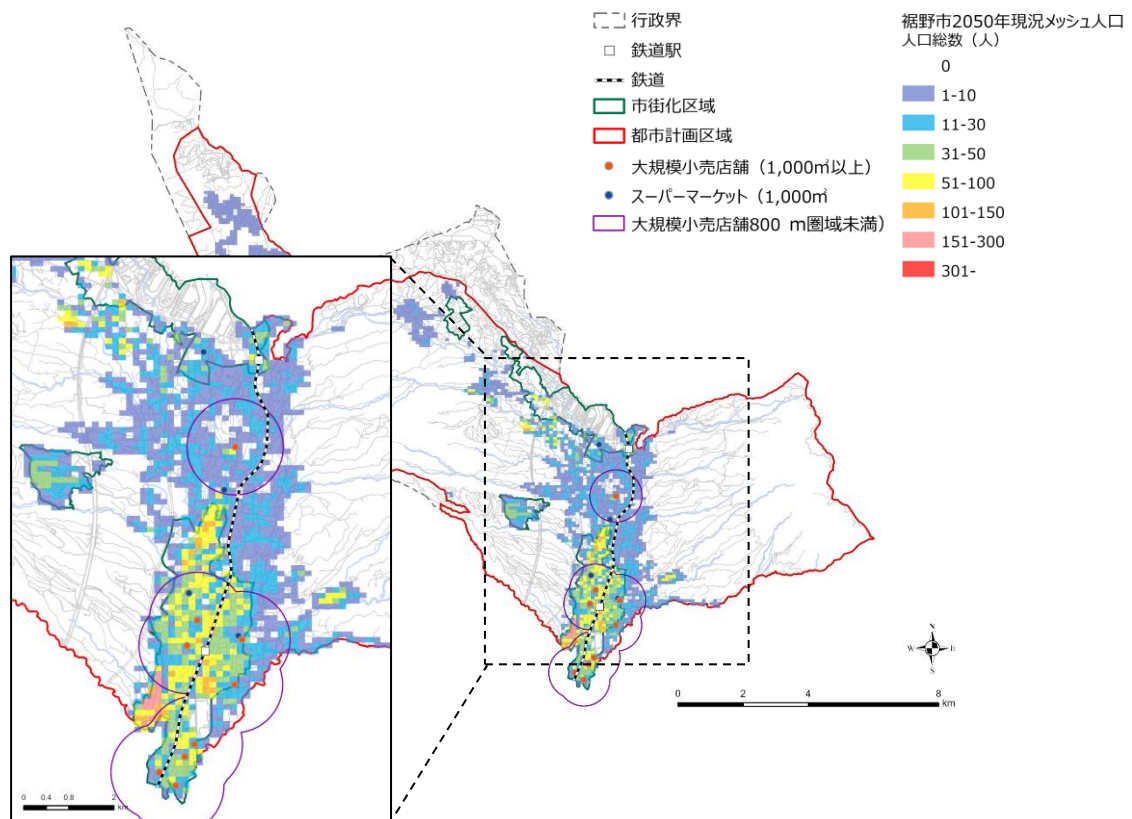
出典 住民基本台帳（各年4月1日）

## (2) 生活利便性

### ②東地区や西地区の人口密度が高い地区に商業施設が集積していますが、今後は人口密度の低下による施設の撤退が懸念されます

- ✓ 商業施設は、東地区や西地区の人口密度が高い地域を中心に集積している
- ✓ コンビニエンスストアや幼稚園・保育園などは、各地区に立地しており、市民の約80%が徒歩圏内（施設から800m圏内）に居住している
- ✓ 宅地化の進行により市街地が拡大する中、人口が減少することで今後も市街地の低密度化が進行することが想定される。

#### ■2050年人口総数と商業施設の重ね合わせ図



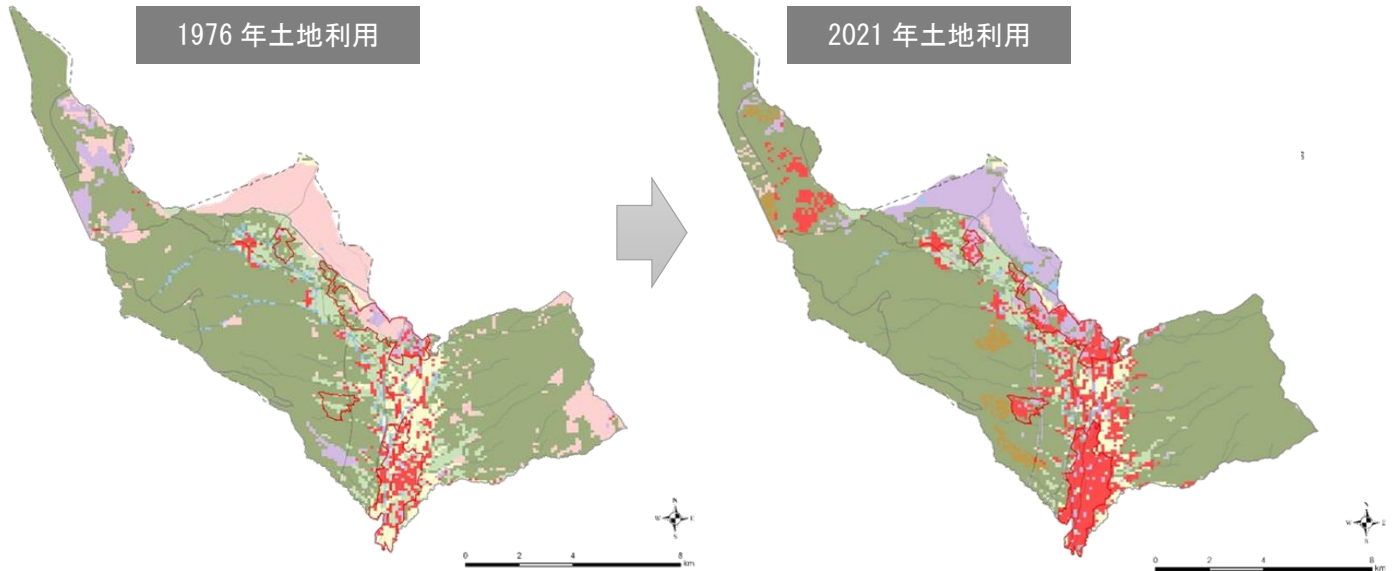
#### ※徒歩圏

- ・歩いて10分程度で歩ける範囲を徒歩圏として設定。歩行速度を80m/分として計算し、徒歩圏を施設から800mに設定している。

## 【課題②】

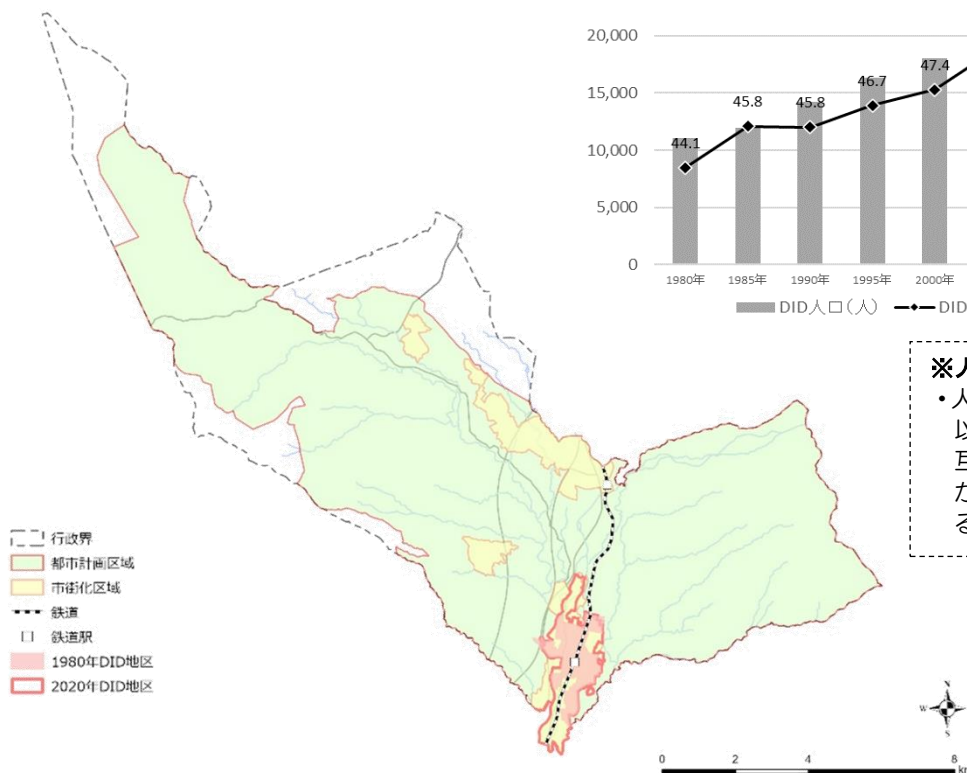
○商業施設などの民間施設を維持し、市街地の賑わいを創出するためには、継続して人口密度の維持が求められます。

### ■土地利用動向（1976年⇒2021年）【再掲】

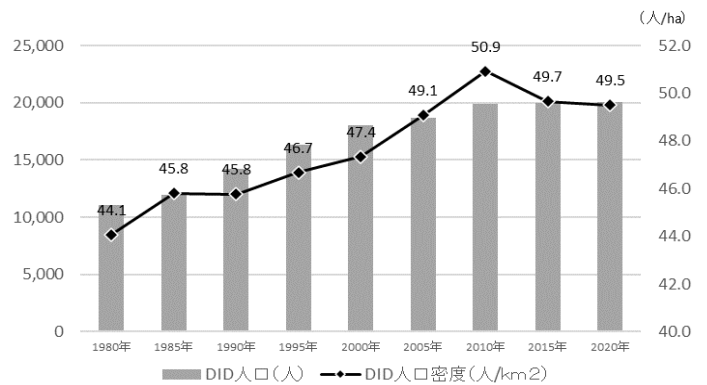


出典 国土数値情報

### ■1980年と2020年の人口集中地区【再掲】



### ■人口集中地区の人口密度の推移【再掲】



※人口集中地区 (DID)  
・人口密度が40人/ha以上の基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区

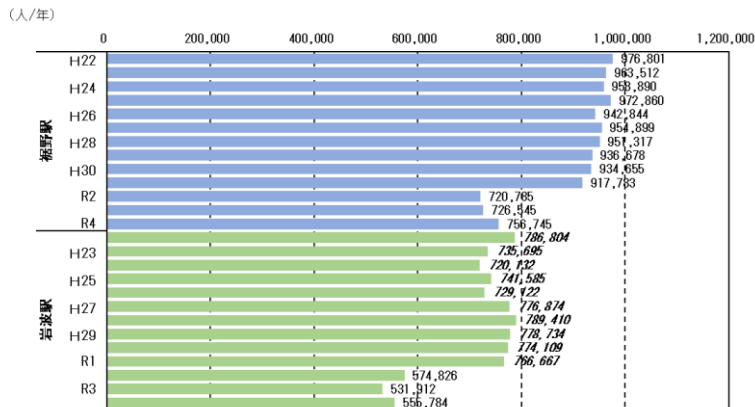
出典 国勢調査

### (3) 交通利便性

#### ③ 裾野駅・岩波駅を中心に公共交通ネットワークを形成、バス路線沿線の高齢者の増加が予想

- ✓ 裾野駅・岩波駅の乗車人員をみると、裾野駅は91～97万人/年程度で、岩波は72～78万人/年程度で推移していたが、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により乗車人員が激減
- ✓ 鉄道駅とバス停からの徒歩圏域をみると、市街化調整区域も概ねカバーされているが、運行本数が少なく交通利便性は低い
- ✓ 公共交通サービス徒歩圏人口の年齢3区分別に見ると、65歳以上人口で増加することが推計される

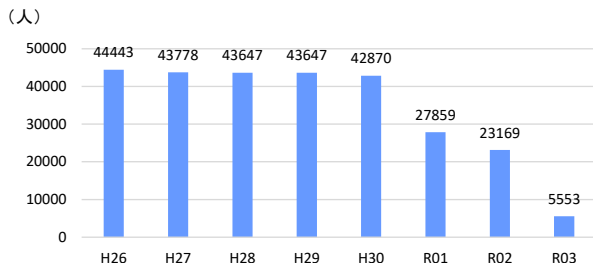
#### ■ 裾野駅・岩波駅乗車人員の推移



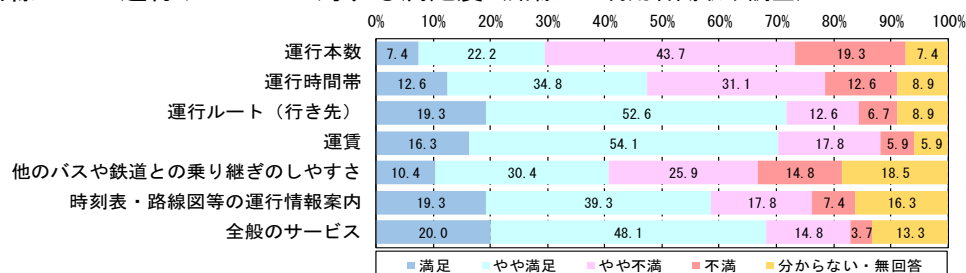
▲ 岩波駅（朝の通勤時間帯）

出典：東海旅客鉄道株式会社 静岡支社

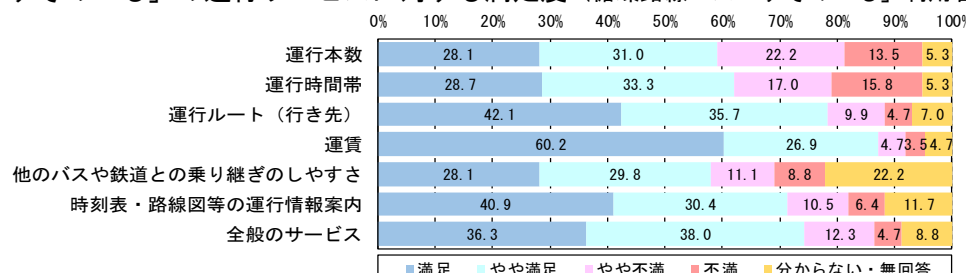
#### ■ すその一の年間利用者数の推移



#### ■ 路線バスの運行サービスに対する満足度（路線バス利用者聞き取り調査）



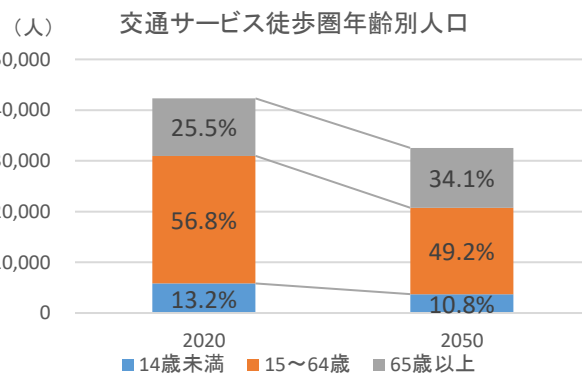
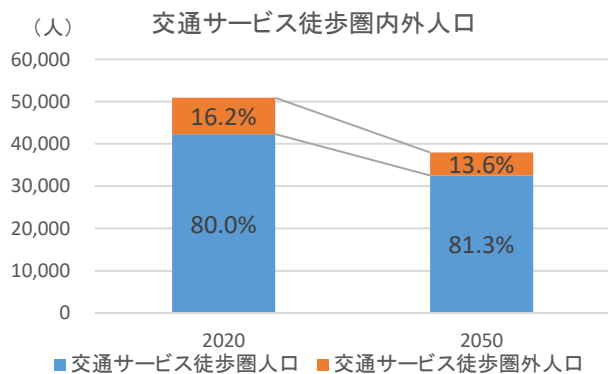
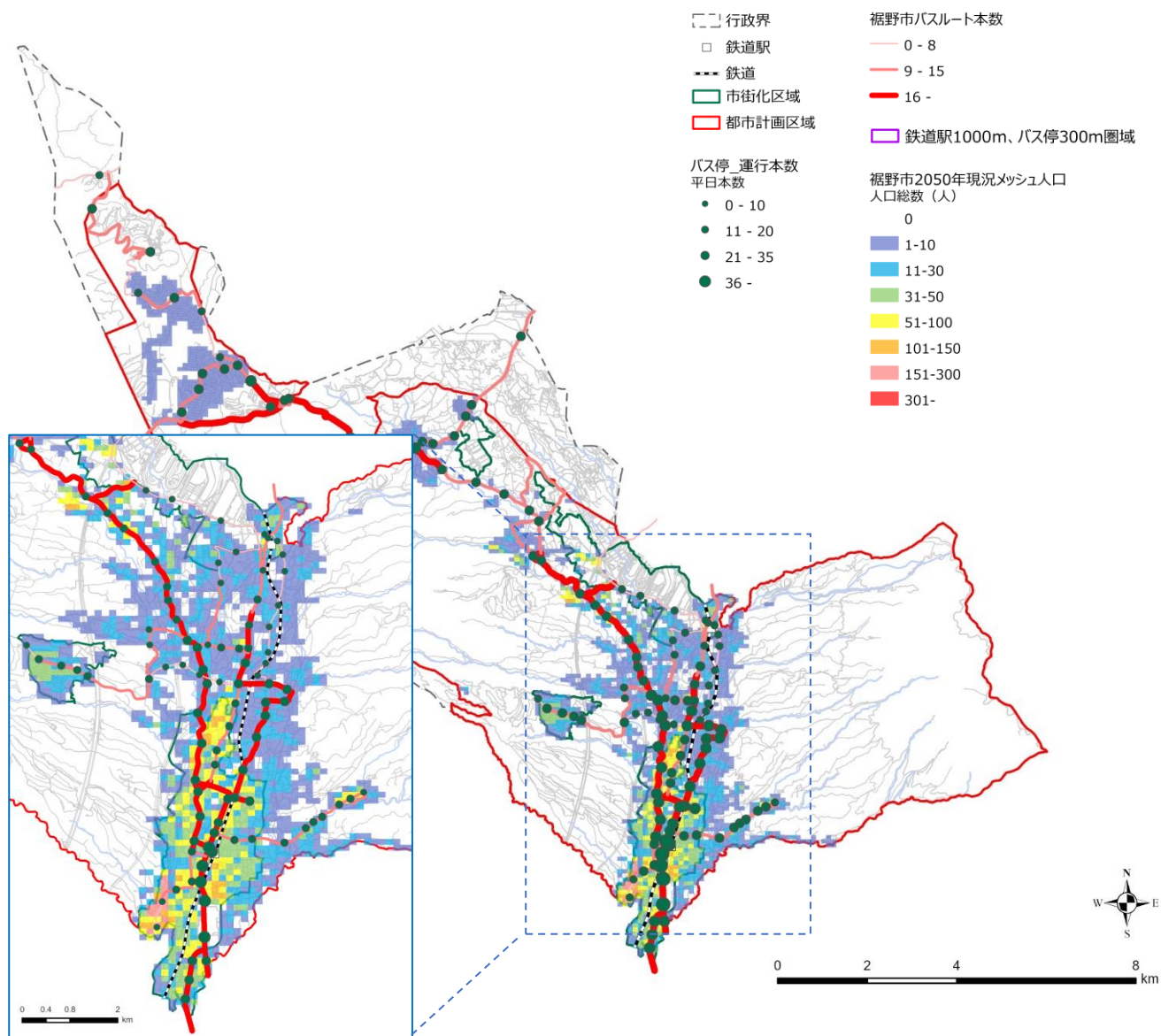
#### ■ 「すその一」の運行サービスに対する満足度（循環路線バス「すその一」利用者聞き取り調査）



### 【課題③】

○バス路線沿線における高齢者の増加に対して、利用者ニーズに対応した公共交通ネットワークの維持が求められます。

#### ■2050 年人口総数と公共交通の重ね合わせ図



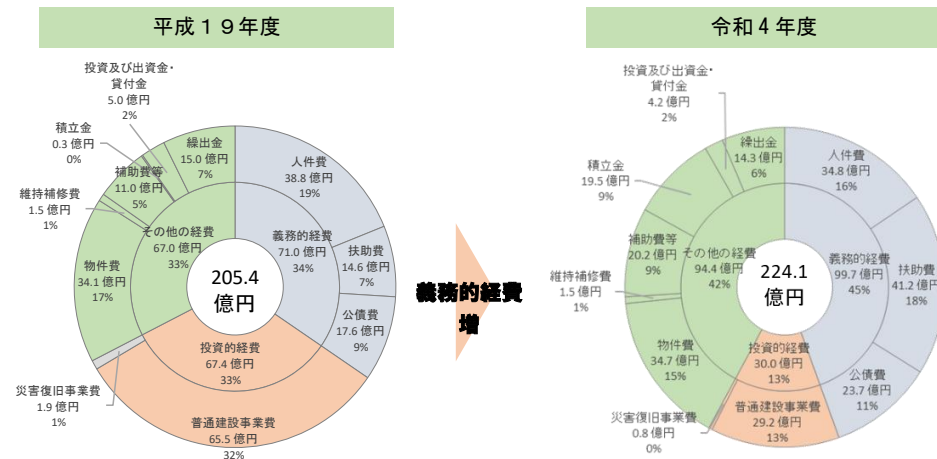
## (4) 財政

### ④人口減少や市街地の資産価値の低下により、今後ますます財政状況の悪化が懸念されます

- ✓ 歳出は義務的経費（特に扶助費[住民福祉の増進に係る経費等]）が増加、歳入は自主財源比率が減少
- ✓ 人口減少や市街化区域の地価の下落により、今後は市税の減少が懸念される
- ✓ 公共施設の維持・更新にあたっては今後、年平均で直近5年間の1.6倍の費用が毎年必要と想定される

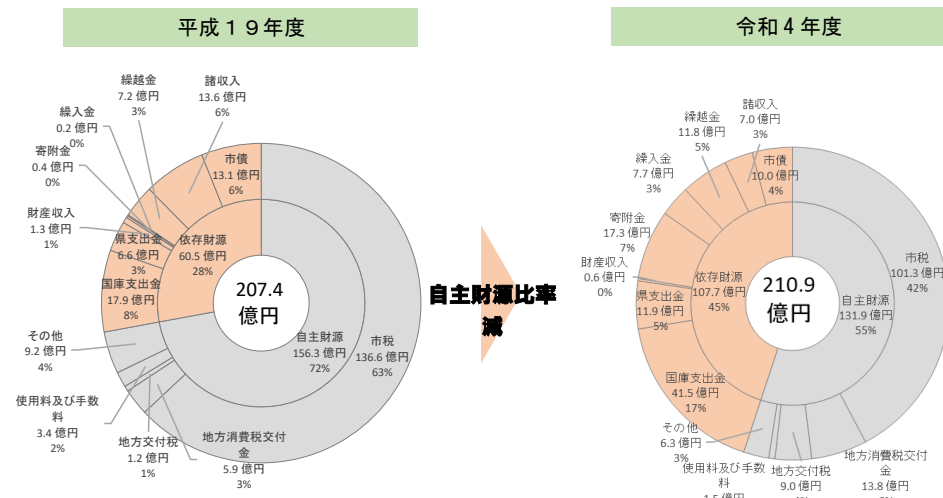
#### ■性質別歳出の推移

【再掲】



#### ■財源別歳入の推移

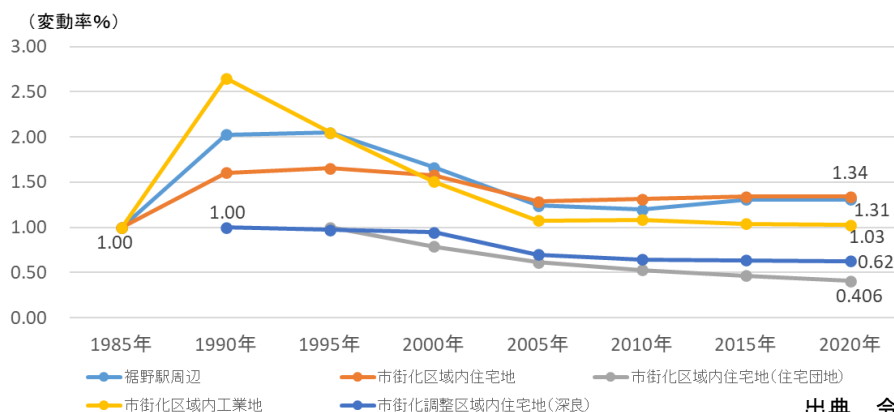
【再掲】



出典 各年度決算カード

#### ■地価（変動率）の推移

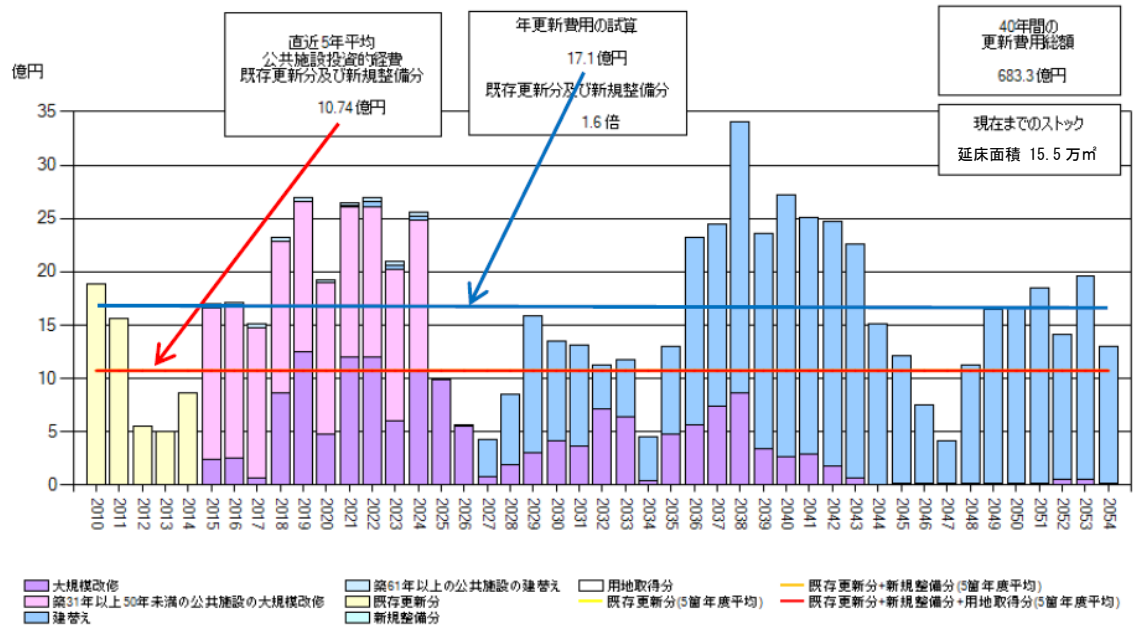
【再掲】



#### 【課題④】

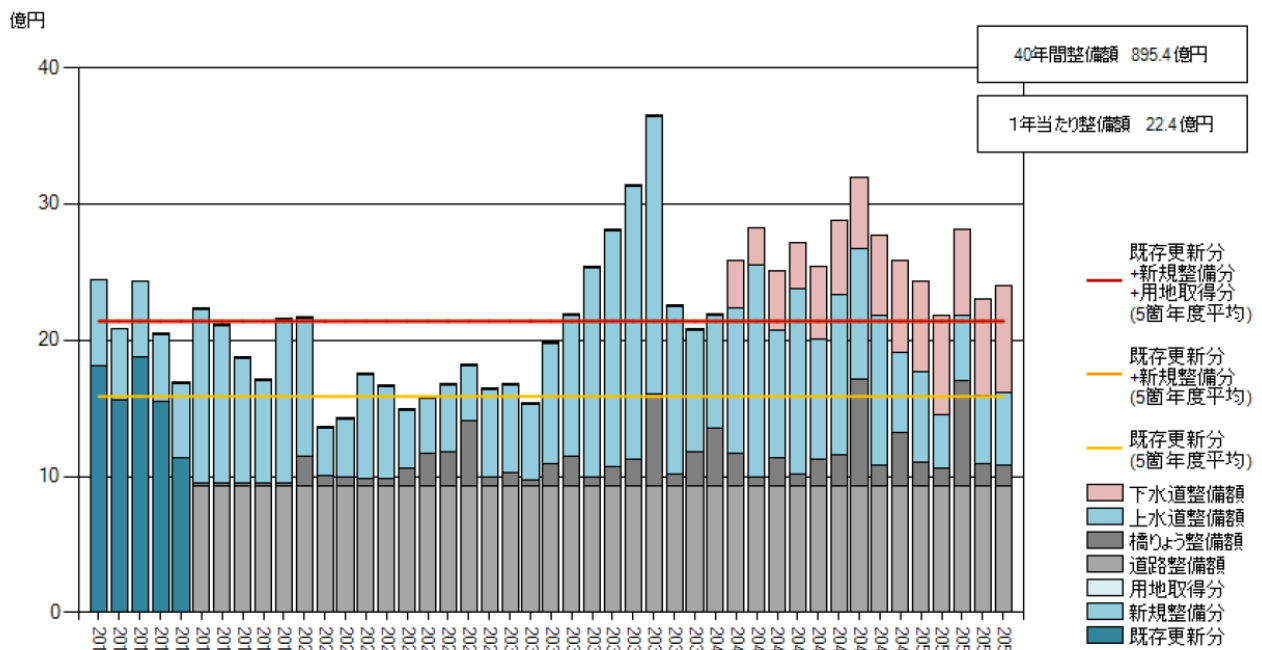
○義務的経費が増加、投資的経費が削減される中、効率的な財政運営による市民サービスの維持が求められます。

#### ■今後40年間（2015年～2054年）に想定される公共建築物の維持管理費



出典 裾野市公共施設等総合管理計画

#### ■将来の更新費用の推計（インフラ資産）



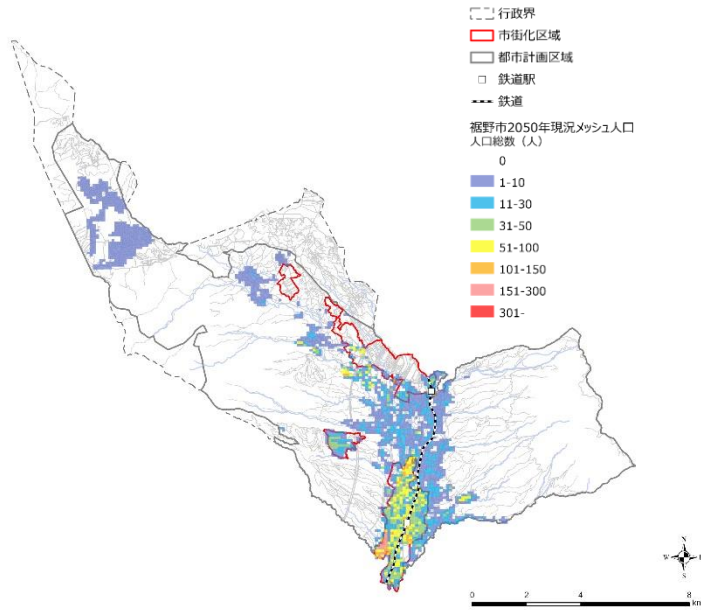
出典 裾野市公共施設等総合管理計画

## (5) 駅から離れた住宅地及び市街化調整区域の既存集落地（郊外住宅地・集落）

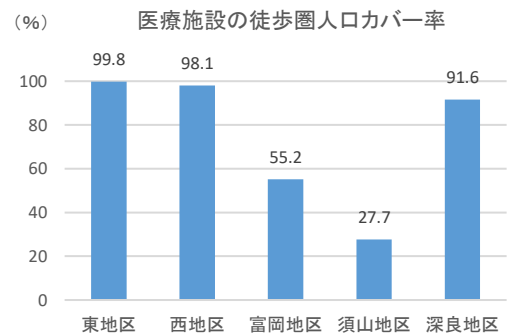
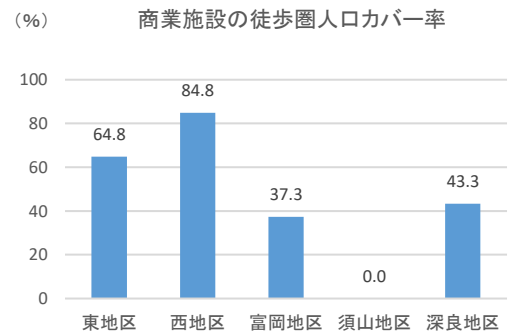
### ⑤ 郊外住宅地・集落では人口密度が低く、さらなる生活利便性の低下が懸念されます

- ✓ 市街化調整区域の深良・富岡・須山地区の集落は、市街化区域に比べ人口密度が低い
- ✓ 千福が丘をはじめ、呼子、青葉台などの住宅団地では高齢者が多く分布
- ✓ 深良地区、富岡地区、須山地区は生活利便施設の徒歩圏人口カバー率は低い状況にあるため、生活する上で必要な施設として店舗・コンビニ、病院・診療所が求められる

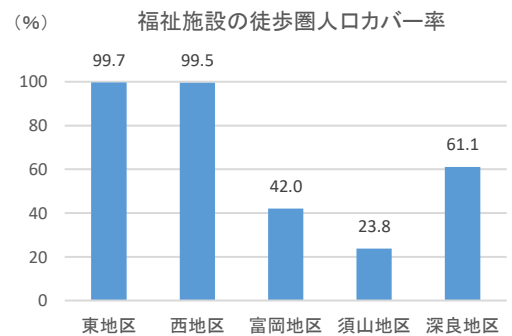
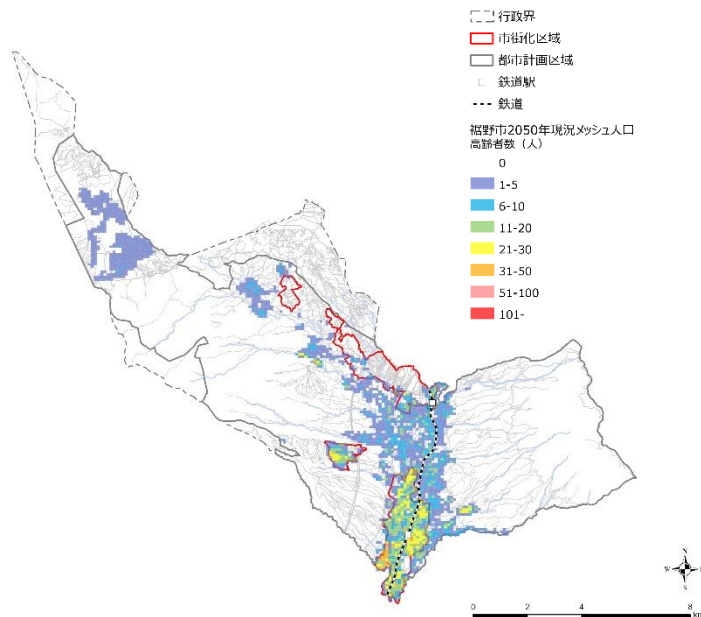
■ 2050 年の人口分布（推計値）



■ 各施設の徒歩圏人口カバー率（2020 年）



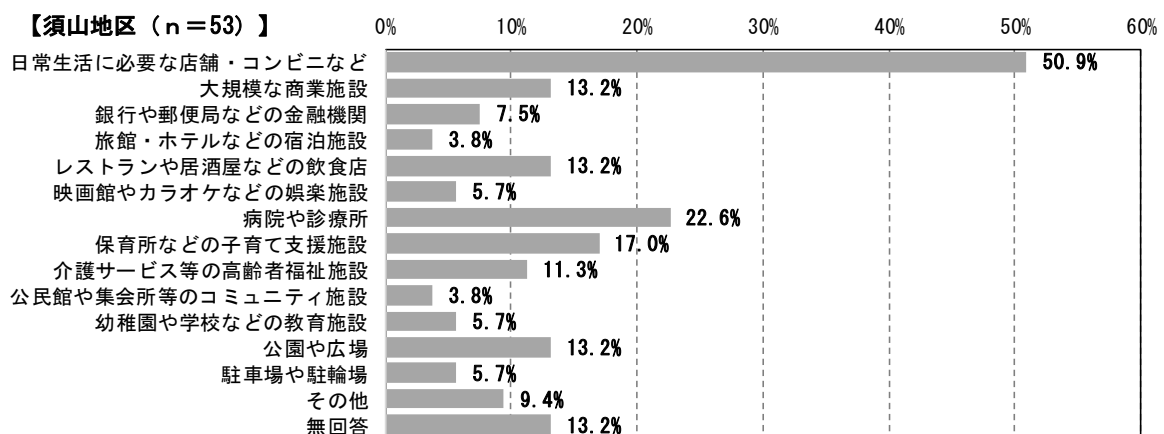
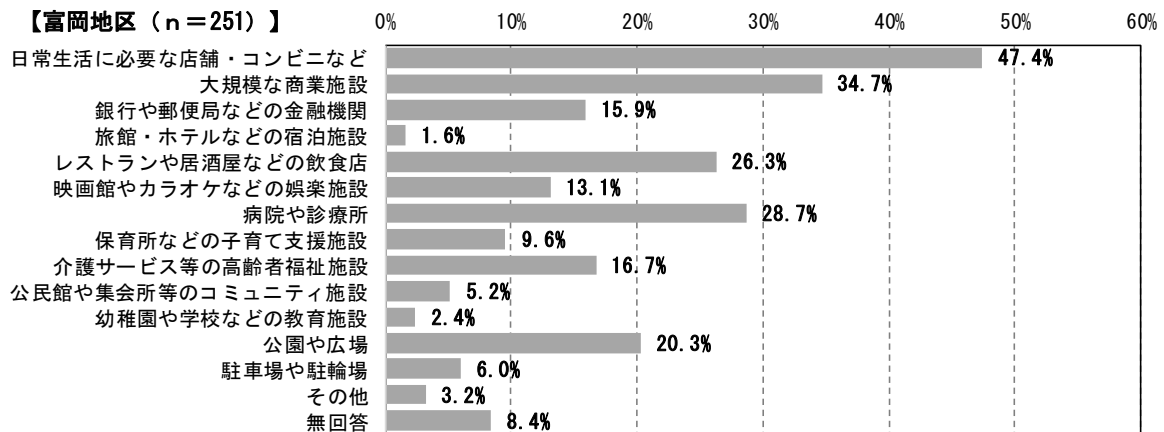
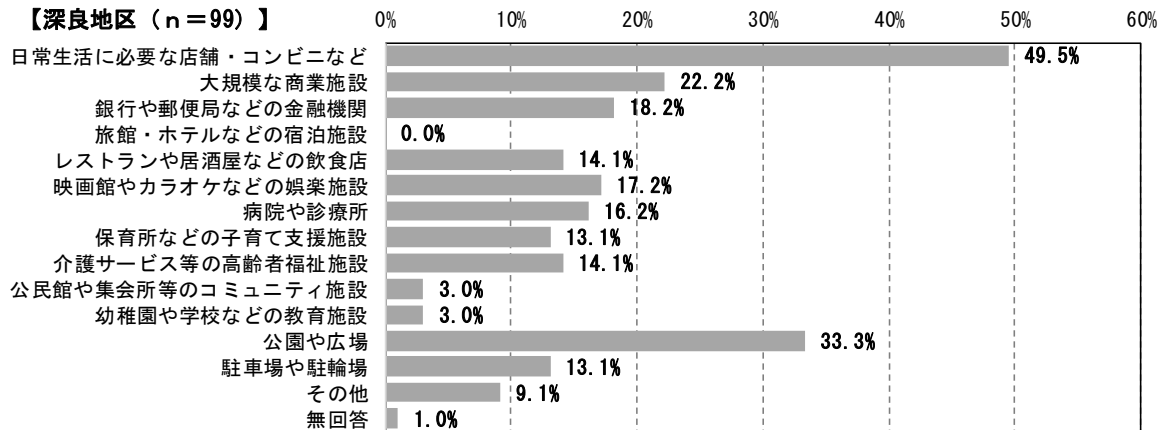
■ 2050 年の高齢者分布（推計値）



【課題⑤】

○郊外住宅地・集落で日常生活機能の維持、定住・コミュニティの維持が求められます。

■生活する上で必要な施設（地区別）【再掲】



出典：市民アンケート調査

## 2. 立地適正化計画の必要性

各種分析結果を踏まえ、立地適正化計画に取り組む必要性・目的を整理します。

### 【課題①】

○全市的な高齢化に対応したまちづくり、駅周辺における人口減少の抑制及び交流による活力の向上が求められます。

立地適正化計画に取り組むことで…

◆**高齢者だけではなく多様な世代が交流することで、市民が安心して元気に暮らすことができるまちを目指します。**

現在は、市街化区域を中心に人口が分布する一方、市街化調整区域においても深良地区、富岡地区、須山地区の郊外住宅地・集落に全人口の約4割の市民が住んでいます。このことから、地区ごとの生活やコミュニティを維持していくことが重要であり、地区ごとに少子高齢化や将来的な人口減少に対応したまちづくりを進める必要があります。

東地区や西地区の市街地では、高齢化が進む一方で今後も居住ニーズが高い地域がみられるため、駅周辺の拠点性や市街地の利便性を活かし、多様な世代が居住し、交流することで、市民が安心して元気に暮らすことができるまちづくりを目指します。

### 【課題②】

○商業施設などの民間施設を維持し、市街地の賑わいを創出するためには、継続して人口密度の維持が求められます。

立地適正化計画に取り組むことで…

◆**人口密度が高い JR 裾野駅周辺と JR 岩波駅周辺の拠点性の向上を図るとともに、民間活力による賑わいの創出を目指します。**

「裾野市都市計画マスタープラン」における将来都市構造では、JR 裾野駅を中心に都市交流拠点を位置づけています。裾野市の玄関口であることから、各種サービス機能が集積した中心市街地として、市民生活や交流の中心的な拠点を形成していくとしています。よって、今後も生活サービスや交通の利便性を活かすとともに、裾野駅西土地区画整理事業の推進により都市機能の維持・誘導と居住誘導を図る必要があります。

JR 岩波駅周辺は、地域生活拠点に位置づけており、駅利用者数は近年横ばいから増加傾向で推移するなど市北部の交通結節点としての役割も担っています。駅の西側には工業地域を有しており、JR 岩波駅を利用する多くの企業従業員の定住も見据えた将来的な発展が期待できます。

JR 裾野駅周辺と JR 岩波駅周辺の拠点性を向上することで、民間活力による市街地の賑わい創出と、周辺地域とのネットワーク形成により市全体の生活利便性を高めることを目指します。

### 【課題③】

○バス路線沿線における高齢者の増加に対して、利用者ニーズに対応した公共交通ネットワークの維持が求められます。

立地適正化計画に取り組むことで…

◆JR 裾野駅・岩波駅を中心とした持続的な公共交通ネットワークの形成と利用者の維持を目指します。

裾野市では、路線バスは富士急行(株)と富士急シティバス(株)の2社により運行していますが、運行路線が長いことから非効率な運行状況となっています。路線バス利用者聞き取り調査では、路線バスの運行サービスに対する満足度は運行ルートで71.9%となっており、それ以外の項目（運行本数、運行時間帯、運賃など）と比較して満足度が高くなっています。

また、裾野駅を起終点に、裾野駅周辺の商店街での買物や裾野赤十字病院等へのアクセスを図るため、「すそのーる」を3路線運行していましたが、2022年3月31日をもって廃止となりました。なお、新たな路線として2022年4月1日から富士急シティバスによる路線バス「裾野市内循環線」の運行を開始しました。

バス路線沿線では今後も高齢者が増加することが想定されることから、引き続き公共交通を維持することが必要であり、市民の現状の利用状況や将来の利用ニーズを踏まえた運行路線の再編等により持続的な公共交通ネットワークを形成するとともに、公共交通沿線への居住誘導や市民の利用促進を図ることで、車がなくても歩いて暮らすことができる市街地形成を目指します。

### 【課題④】

○義務的経費が増加、投資的経費が削減される中、効率的な財政運営による市民サービスの維持が求められます。

立地適正化計画に取り組むことで…

◆持続的で健全な財政運営と行政サービスを維持し、市民が住みやすいまちを目指します。

2022年度と2007年度の歳入・歳出を比較すると、歳入は自主財源の割合が減少しており、歳出は扶助費などの義務的経費が大幅に増加しています。

また、今後40年間に要する維持管理費を試算すると、現在の公共建築物の総量を維持し、耐用年数に応じて大規模改修や建て替えを行った場合、今後40年間で直近5年間にかかった費用の1.6倍がかかることが予想されます。

さらに、本市が所有するインフラ資産（道路、橋りょう、上水道、下水道）の将来の更新や修繕に係る費用は、年平均で22.4億円と算出されます。現状でインフラ資産の整備に要している費用は年間21.3億円程度（2010年から2014年の5か年平均）であり、人口減少により利用者の増加が見込めない状況では、今後も同程度の額をインフラ資産の修繕や更新に充てることは厳しい状況になることが見込まれます。

今後は、市街地拡大の抑制による効率的なインフラの整備・維持管理、また、市民が健康で暮らし続けることによる民生費等の歳出抑制により、持続的な財政運営と行政サービスの維持を図り、市民が住みやすいまちを目指します。

【課題⑤】

○郊外住宅地・集落で日常生活機能の維持、定住・コミュニティの維持が求められます。

立地適正化計画に取り組むことで…

◆市街地の活力の向上及びネットワークの維持により、郊外住宅と集落の定住とコミュニティの維持も目指します。

深良地区、富岡地区、須山地区の集落では、商業施設の徒歩圏人口カバー率が低くなっていること、市民アンケート調査の結果からも、将来生活する上で必要な施設として「日常生活に必要な店舗・コンビニなど」の回答が約50%を占めています。また、富岡地区、須山地区では「病院や診療所」、深良地区では「公園や広場」も求められています。

また、これらの集落では、商業・福祉・医療施設の徒歩圏人口密度が低下しており、日常生活に必要な施設をいかに維持していくかも課題となります。また、高齢化の加速も予想されるため、既存施設の維持を図りながら地域のコミュニティを維持することが重要です。

さらに、郊外住宅地においても、人口減少・高齢化の進行が予想されます。現在の日常生活の移動手段は自家用車が中心となっていますが、今後、高齢者が増加し、自力での車移動が困難になる住民が増えることを考えると、公共交通の役割が重要となってきます。

JR 裾野駅周辺と JR 岩波駅周辺の拠点性、市街地における活力の向上とともに、ネットワークを維持することで、市全体の生活利便性の維持・向上を目指し、郊外住宅と集落の定住とコミュニティの維持につなげます。