

1章 高石市の現状と課題

-
- 1-1 高石市の現状
 - 1-2 都市づくりに配慮すべき社会潮流
 - 1-3 市民意向
 - 1-4 都市づくりで重視すべき課題

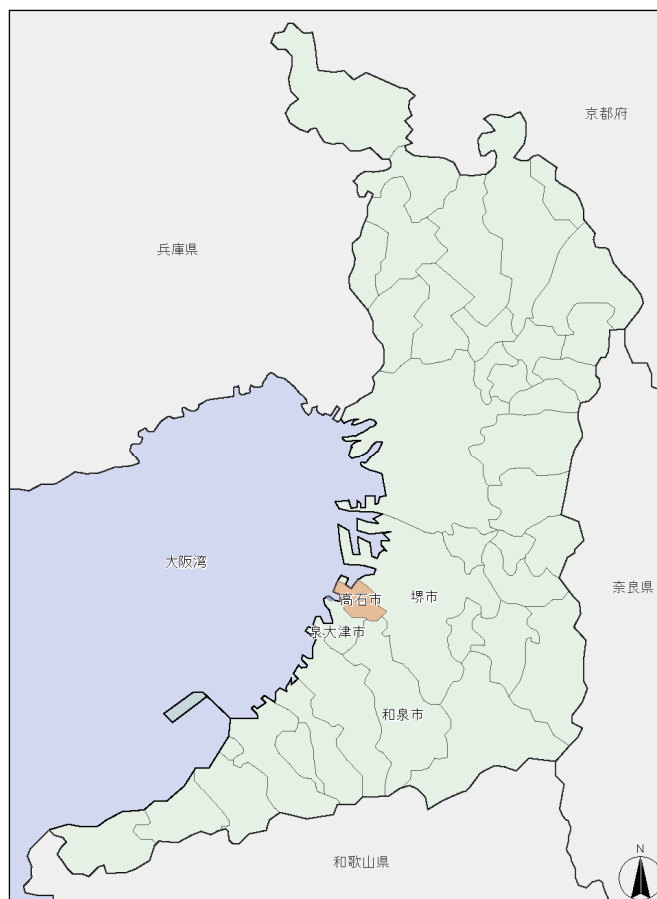
1 - 1 高石市の現状

(1) 本市の概要

①位置と地勢

本市は、大阪府の南部に位置し、西は大阪湾、北と東は堺市、南は和泉市及び泉大津市に面している東西約 6.1km、南北約 4.1km、面積約 11.30 km²というコンパクトな市域で、大阪市中心部と関西国際空港のいずれにも約 30 分で到達できる交通至便な立地にあります。

市域は、大きく内陸部と臨海部に分かれ、山や丘陵等がなく平坦地で、浜寺水路沿いに浜寺公園等の緑空間があり、内陸部には芦田川や王子川等が流れています。



②都市の生き立ち

明治17年、高石南村、高石北村、今在家村と新村の4か村で第9戸長役場を設置しました。ここに初めて現在の高石市の基礎が確立され、同22年4月の町村制度で、高石村（人口3,307人、世帯610）として地方自治の第一歩をのりました。明治34年に南海線葛の葉駅（現南海本線高石駅）、同45年には南海本線羽衣駅が開設し、風光明媚な白砂青松の海浜を背景に、良好な住宅地としての面目を備え、村勢はめざましく進展し、大正4年1月には町制（人口4,809人、世帯935）を施行しました。

大正から昭和初期にかけて、浜寺・高師浜海水浴場は東洋一の海水浴場、一大リゾート地として、年間約100万人の観光客で賑わいました。あわせて大阪中心部からJR羽衣線東羽衣駅、南海高師浜線伽羅橋駅、南海高師浜線高師浜駅に繋がる鉄道駅が整備され、洋館建ての別荘や保養所、高級住宅地としての開発が進みました。

昭和28年4月に東部に隣接する旧取石村を編入合併して、現在のJR阪和線富木駅を含め町域面積6.19km²に6つの鉄道駅を有する交通利便性の高い住宅都市としての体制を整えました。

昭和30年代後半には臨海部の埋め立てにより、内陸部約6km²に匹敵する約5km²が新たに市域となり、石油化学コンビナートが形成され、ほぼ現在の市域となりました。

また、大阪中心部への鉄道によるアクセスの良さから都市化が進み、ベッドタウンとして人口が急増し、昭和30年代後半には約4万人にまで達し、昭和41年（1966年）に市制に移行しました。その後、臨海部の企業の社宅などが建設されたこともあって人口の急増はとまらず、昭和56年（1981年）には約6万7千人のピークを迎えました。

昭和40年代、高度成長期を背景に、臨海部に大手企業が次々と進出してきたこともあり、市税収入が飛躍的な伸びを示しました。その後、昭和50年代にかけて、急速な都市化による道路・上下水道・公園などの都市基盤整備や、学校・幼稚園・保育所などの公共施設の建設を急ピッチで進めてきました。そしてこの急速な都市化の後、昭和56年に新耐震基準に改正され、耐震基準に満たなくなった学校・公共施設については、平成20年（2008年）に耐震改修促進計画を立て、耐震化を進め全て完了しました。近年少子高齢化、人口減少の傾向にありますが、平成28年（2016年）より地方創生の一環で若年層の定住促進を進め、成果を上げています。

平成6年（1994年）の関西国際空港の開港を契機に、大阪中心部から空港への交通アクセスの充実により鉄道便数が増加しました。そのことから市の東西を分断していた踏切問題の解消を目指し、平成8年（1996年）に南海本線・高師浜線連続立体交差事業を都市計画決定し、令和3年（2021年）5月に本線の高架化が完成しました。その間、駅周辺の整備につきましても、平成15年（2003年）に高石駅前地区第一種市街地再開発事業を完了し、平成22年（2010年）には富木駅のバリアフリー化、令和元年（2019年）羽衣駅前地区第一種市街地再開発事業を完成、現在も居心地のよいまちなかウォークブル推進都市をめざし、駅周辺活性化等を進めています。

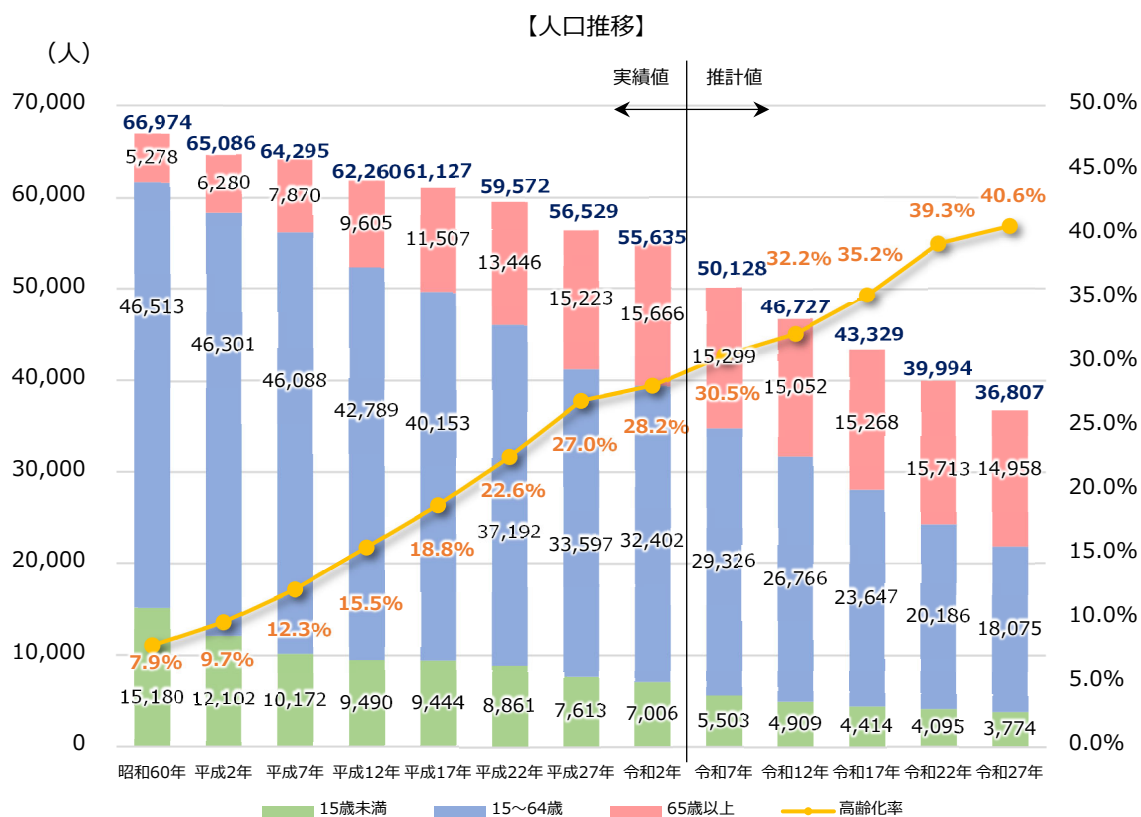
併せて、都市計画道路の南海中央線の整備を順次進めており、単に自動車道のみならず“健幸”ウォーキングロードとして、市民の健幸づくりのインフラ整備を進めています。

現在市域は11.30km²。人口55,635人、世帯数23,130世帯（令和2年10月現在）です。

(2) 人口動向

①人口

本市の人口は昭和 60 年（1985 年）より減少傾向にある一方で、高齢者人口は増加傾向にあり、令和 2 年（2020 年）以降も少子高齢化は進行していくことが予想されます。



②社会動態

平成 30 年（2018 年）の本市における転入・転出状況は、企業社宅等遊休地の開発や駅前再開発と若年層の定住促進を目指した地方創生の取組により、出産・子育ての中心となる 20 歳代・30 歳代において転入が転出を上回る社会増となっています。

【年齢別転入・転出の状況】

| | 総人口数 | 総転出数 | 総転入数 | 純移動数 | 転出数 ÷人口数 | 純移動数 ÷人口数 | 純移動数 ÷人口数 |
|--------|--------|------|------|------|-------------|--------------|--------------|
| 0～9歳 | 4,871 | 204 | 242 | 38 | 4.2% | 5.0% | 0.8% |
| 10～19歳 | 5,963 | 122 | 146 | 24 | 2.0% | 2.4% | 0.4% |
| 20～29歳 | 5,802 | 680 | 718 | 38 | 11.7% | 12.4% | 0.7% |
| 30～39歳 | 6,332 | 451 | 497 | 46 | 7.1% | 7.8% | 0.7% |
| 40～49歳 | 9,100 | 276 | 264 | ▲12 | 3.0% | 2.9% | ▲0.1% |
| 50～59歳 | 7,121 | 141 | 140 | ▲1 | 2.0% | 2.0% | ▲0.1% |
| 60歳以上 | 18,743 | 196 | 207 | 11 | 1.0% | 1.1% | 0.1% |

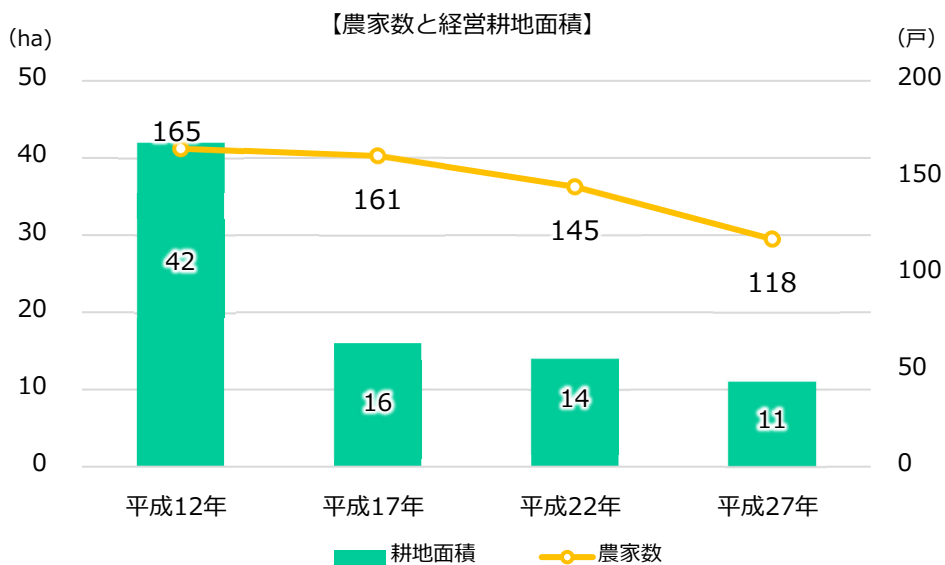
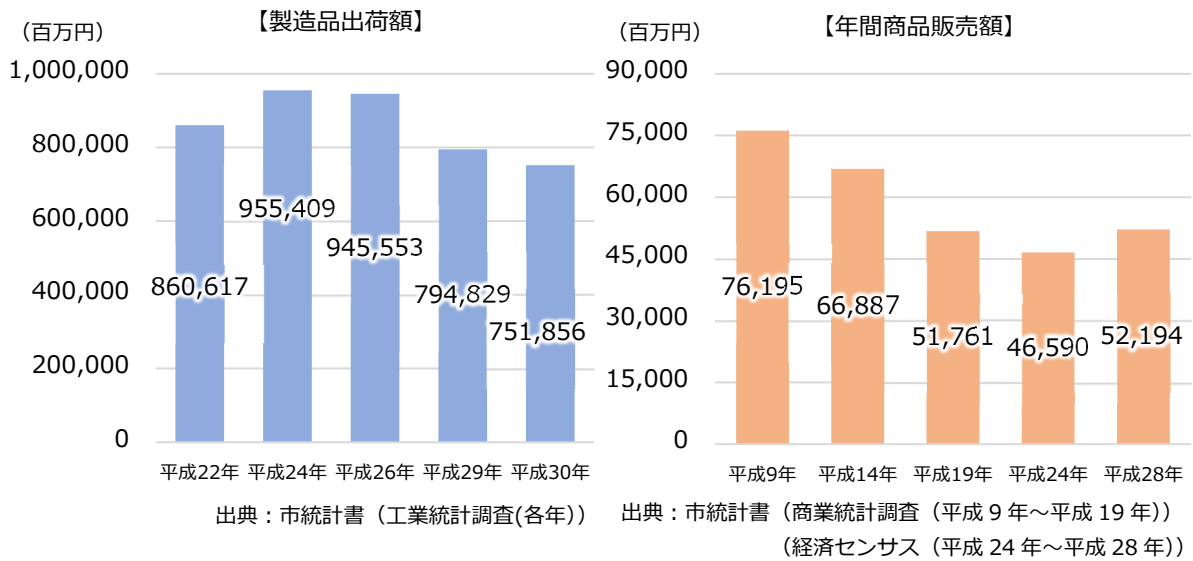
出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」（平成 30 年）

(3) 産業

市内の製造業については、製造品出荷額は平成25年（2013年）以降、分野に限らず全体的に減少傾向にあります。

一方、商業については、年間販売額は平成9年（1997年）から平成24年（2012年）にかけて減少傾向にありましたが、平成28年（2016年）では飲食料品の小売りの増加により、上昇傾向にあります。

農業については、担い手不足により、農家数、経営耕地面積ともに減少傾向が続いています。



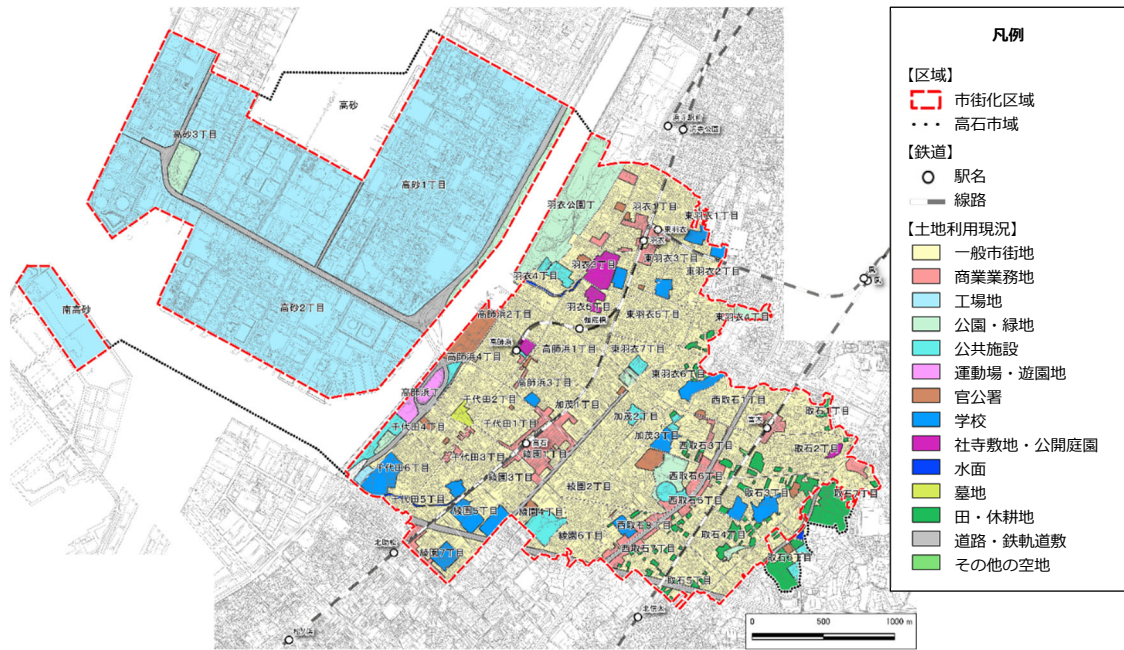
(4) 土地利用

本市では、市域全体約 1,130ha を「都市計画区域」として指定しており、その内の約 1,112ha を「市街化区域」に、約 18ha を「市街化調整区域」に指定しています。

本市の土地利用は、市街化区域の臨海部は大部分が工業地、内陸部は一般市街地等の居住地域になっています。市街化調整区域は、田・休耕地が大部分を占めています。

高石駅・羽衣駅・富木駅の周辺や国道 26 号の沿道に商業業務地が分布しているほか、公園・緑地として浜寺公園が浜寺水路に面して立地しています。

【土地利用現況図】



出典：都市計画基礎調査（令和 2 年）

(5) 都市施設

①道路・交通体系

■道路ネットワーク

本市の道路ネットワークを形成している都市計画道路は、32 路線あり、総延長は約 39,280m であり、令和 2 年（2020 年）度末現在、整備率は 67% となっています。

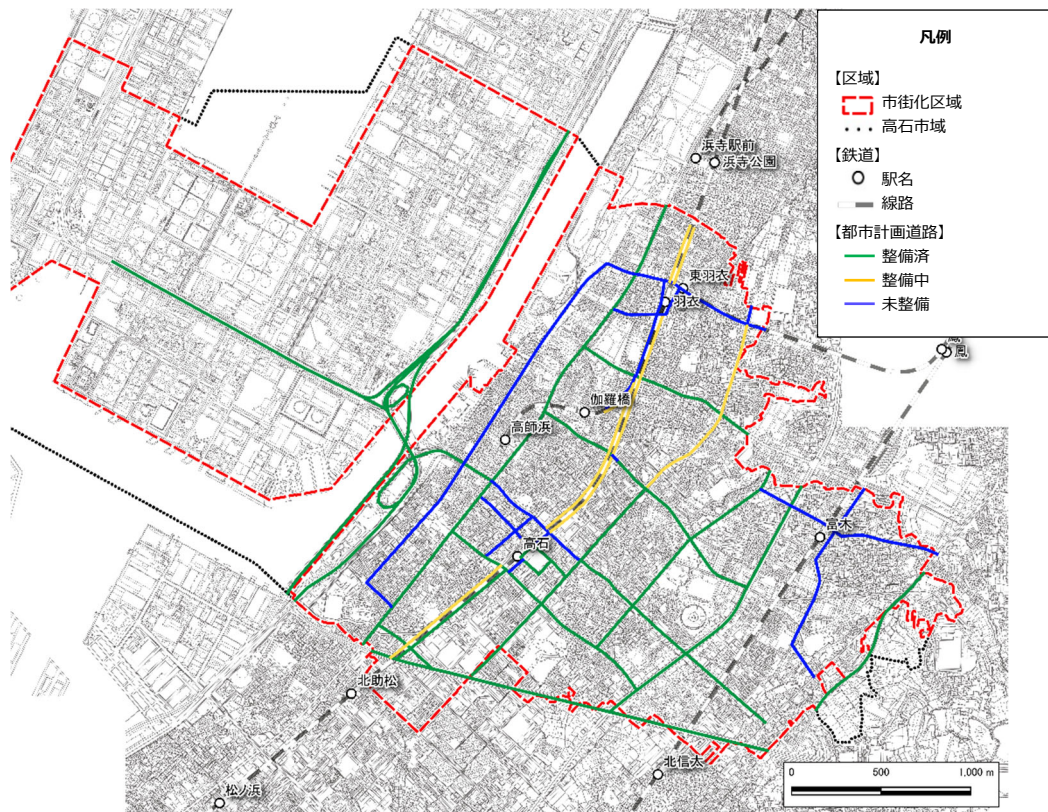
（都）南海中央線や南海本線・高師浜線連続立体交差事業との道路ネットワークとして、連立事業区間の側道整備を進めていきます。あわせて、同連立事業の南海本線が令和 3 年に完成したことにより、13 箇所の踏切が解消されました。

【都市計画道路の整備状況】

| 路線数 | 総延長 | 整備済区間延長 |
|-------|---------|---------------|
| 32 路線 | 39,280m | 26,170m (67%) |

(令和 2 年度末現在)

【都市計画道路整備状況図】



■公共交通機関

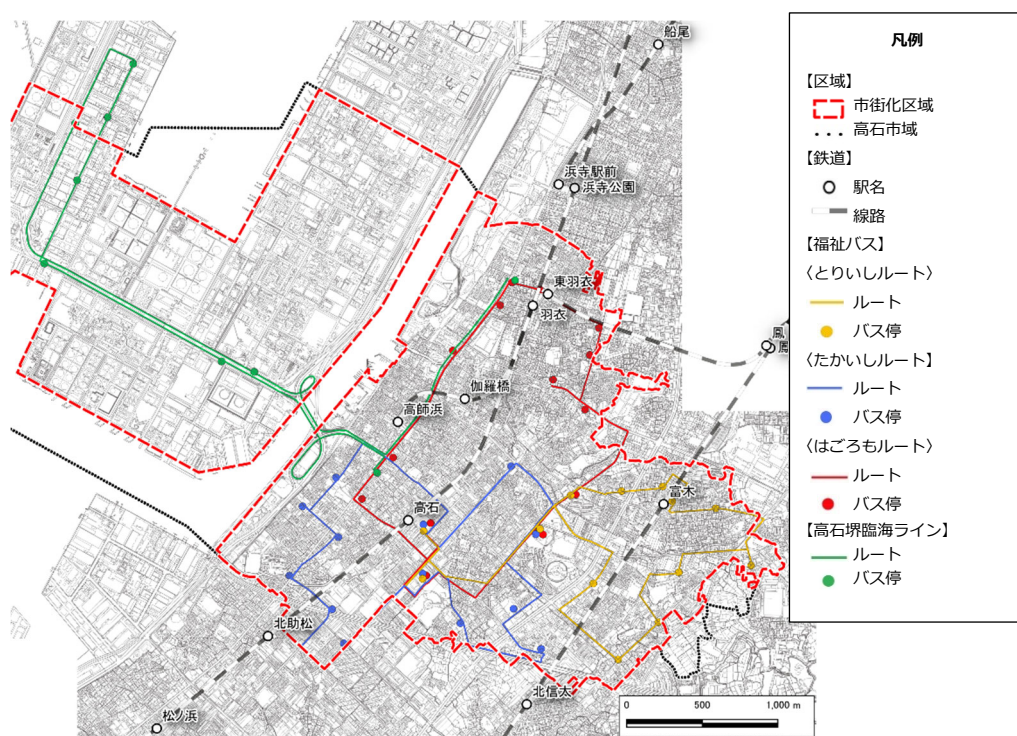
鉄道について、本市域には南海本線、南海高師浜線、JR 阪和線、JR 羽衣線が通っており、市内に6駅あります。

市が運行している市内循環の福祉バスについては、利用者数は年々増加傾向にあります。

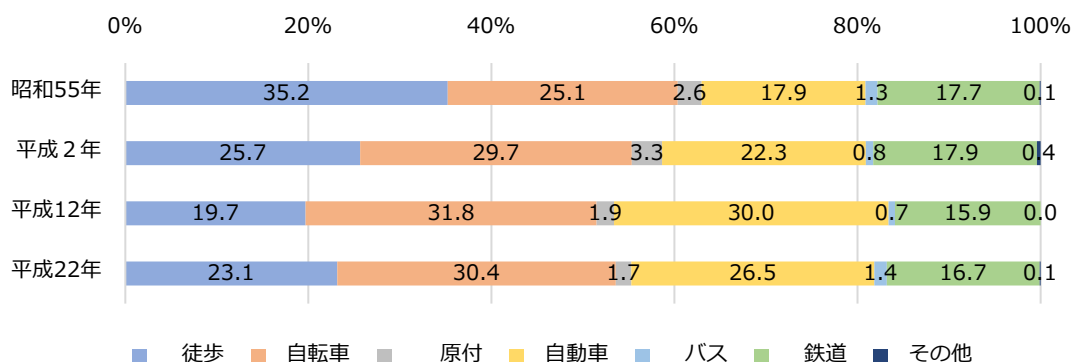
また、臨海地域の事業所への通勤輸送の手段として、平成29年（2017年）からは一般路線バスが民間事業者により運行されています。

平成22年（2010年）における市内での交通手段は、自転車が最も多く、次いで自動車、徒歩が利用されています。

【公共交通機関路線図】



【公共交通機関分担率】



■ 徒歩 ■ 自転車 ■ 原付 ■ 自動車 ■ バス ■ 鉄道 ■ その他

出典：近畿圏（京阪神都市圏）パーソントリップ調査（各年）

※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とはなりません。

②都市計画公園

本市の都市計画公園としては、府営公園である浜寺公園が規模の大きな公園で、その他にも、街区公園、近隣公園、地区公園が点在しています。令和2年（2020年）度末現在、14箇所が開設され、総面積は約42.45haです。

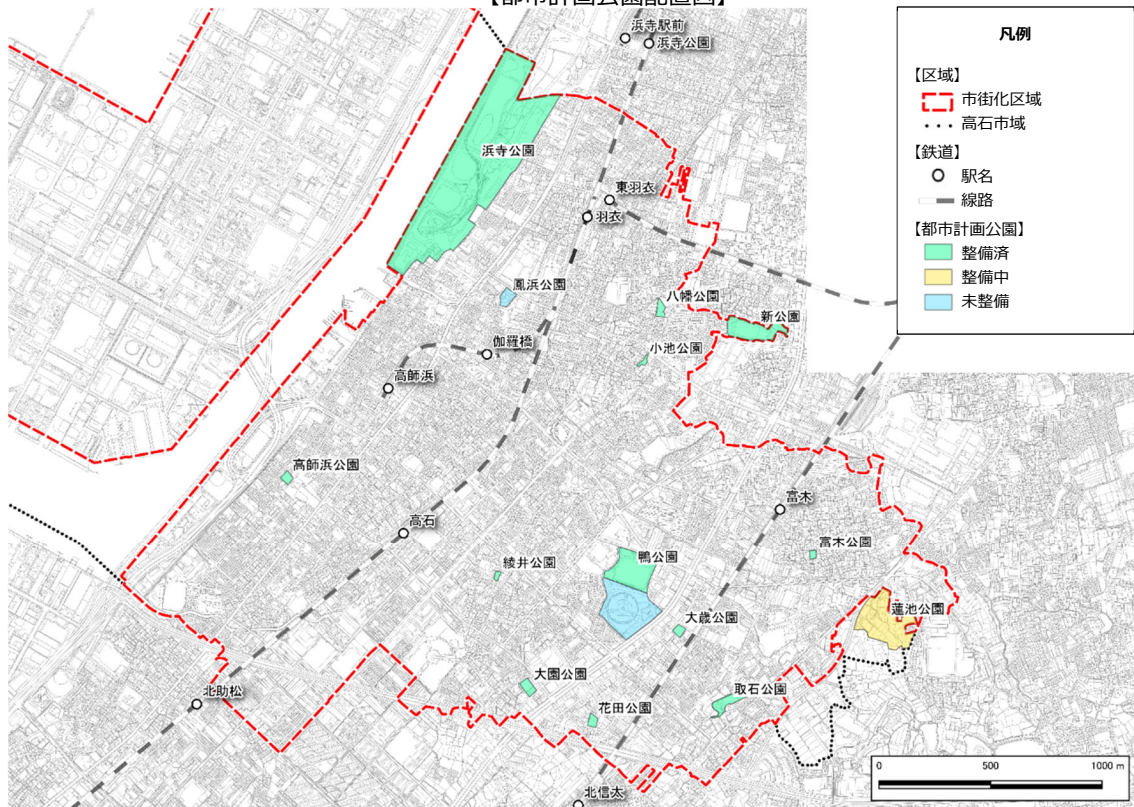
高砂公園の都市計画を廃止し、スポーツ・レクリエーションの場や防災拠点として事業認可を受けた蓮池公園の整備を現在進めています。

【都市計画公園の整備状況】

| 種類 | 種別 | 箇所数 | 面積 (ha) | |
|--------|--------|------|---------|------|
| 都市計画公園 | 住区基幹公園 | 街区公園 | 10 | 2.95 |
| | | 近隣公園 | 1 | 2.1 |
| | | 地区公園 | 2 | 11.1 |
| | 大規模公園 | 広域公園 | 1 | 26.3 |
| 合計 | | 14 | 42.45 | |

(令和2年度末現在)

【都市計画公園配置図】

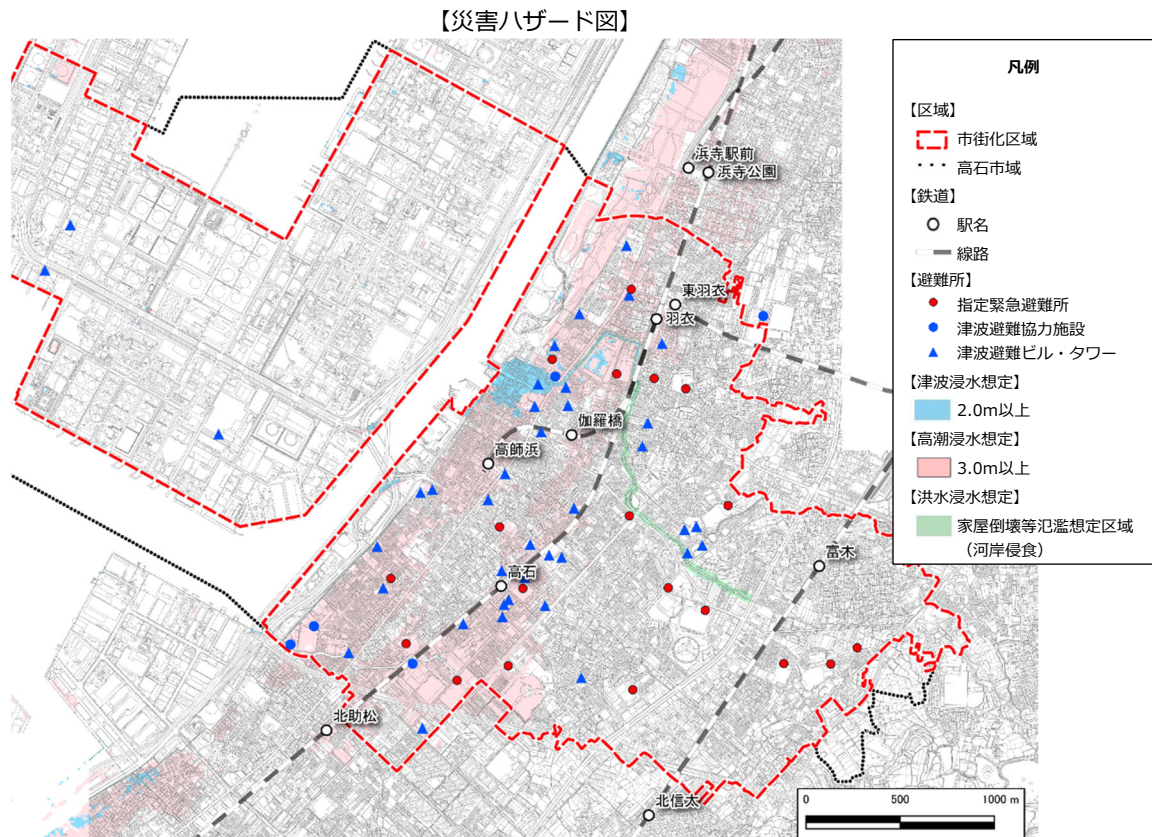


(6) 自然災害

本市の内陸沿岸部は津波・高潮の浸水被害があると想定されます。

また、芦田川沿いの河岸浸食が発生することが予想される区域に住宅地があります。

本市には指定避難所があり、津波避難協力施設や津波避難ビル・タワーが指定されています。



出典：高石市地域防災計画（令和3年3月）
大阪府高潮浸水想定区域図（令和3年8月）
大阪府津波浸水想定（令和2年3月）
芦田川水系芦田川・芦田川分水路洪水浸水想定区域図（令和2年3月）
内水浸水想定区域図（令和2年3月）

1 - 2 都市づくりに配慮すべき社会潮流

都市づくりに配慮すべき社会潮流としては、主に次の内容が挙げられます。

● 持続可能な社会の形成

人口減少・少子高齢化の進展や温暖化対策等、カーボンニュートラル、脱炭素社会に配慮した持続可能な地域社会の形成

● 新たな価値観や生活様式の変化

新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響等による、デジタル化の進展、多様な働き方や生活スタイルの変化等、ニューノーマルへの対応

● Society5.0 への変革

ICT 等の社会への浸透及び IoT、ビッグデータ、MaaS、人工知能等の技術進展によるスマート社会への対応

● ダイバーシティ、地域共生社会の推進

国籍、性別、年齢に固執することなく多様な人材資源を生かし、社会的弱者も積極的な参加・貢献ができる全員参加型社会への対応

● 自然災害の激甚化・多発化と防災意識の高まり

異常気象等に伴う災害の激甚化や多発化、被害等の拡大に伴う防災・減災対策の推進と、市民の防災ニーズへの対応

● シェアリングエコノミーの更なる普及拡大

個人や組織が保有する場所、モノ、スキル等の遊休資産のシェア（共有化）等による新しい経済の動きへの対応

1 - 3 市民意向

本市の現状や課題、まちづくりの方向性等を検討するため、令和2年（2020年）11月に本市にお住まいの方1,300人を対象に、アンケート調査を実施しました。

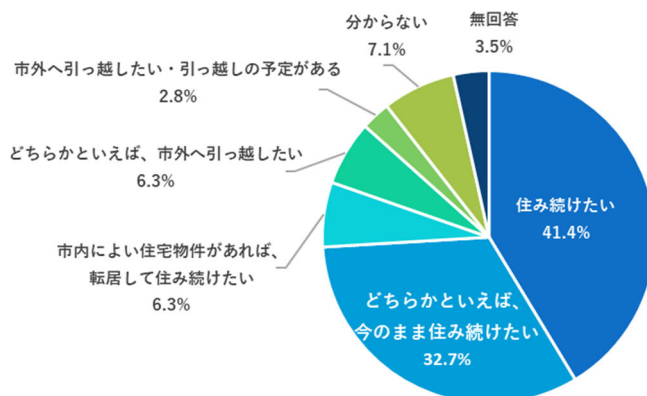
| 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|--------|------|-------|
| 1,300通 | 676通 | 52.0% |

(1) 居住満足度

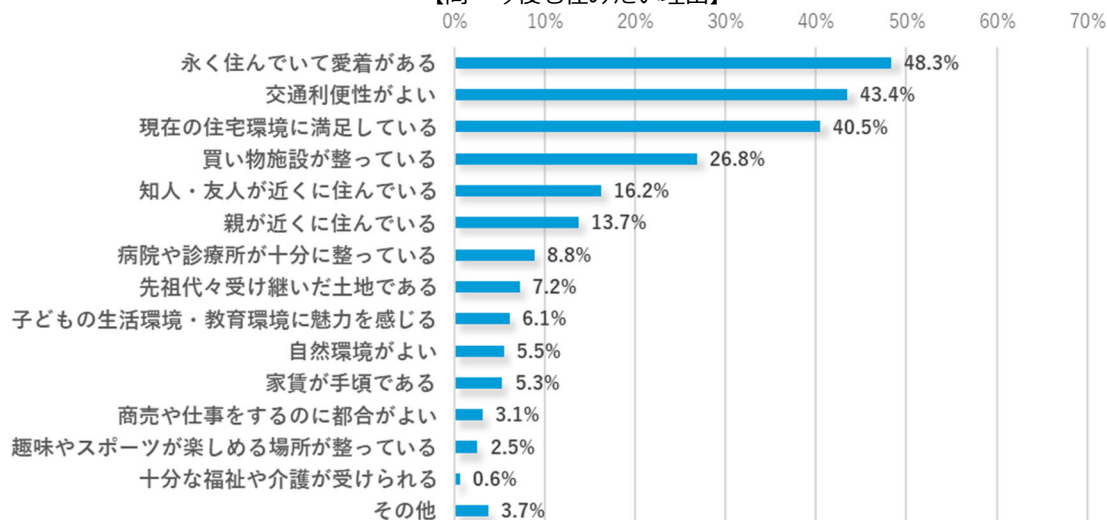
「住み続けたい」が41.4%と最も多く、次いで「どちらかといえば住み続けたい」が32.7%となっており、「市内での転居希望（6.3%）」を含めると80.4%の方が住み続けたいという意向を示しています。

その理由として、「永く住んでいて愛着がある」が48.3%と最も多く、次いで「交通利便性がよい」が43.4%となっています。

【問 これからも高石市に住みたいと思うか】



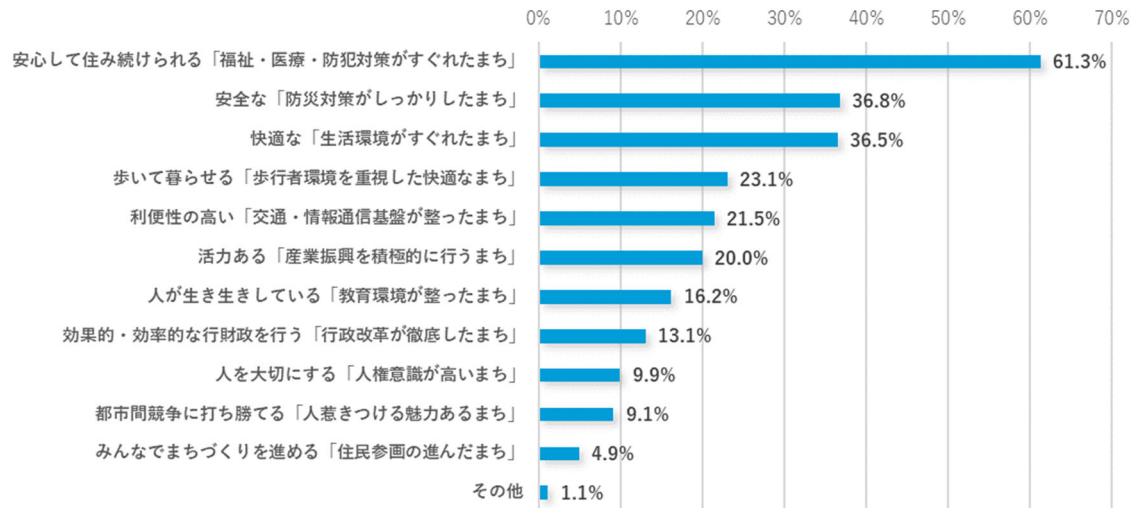
【問 今後も住みたい理由】



(2) 目指すべきまちの将来像

「安心して住み続けられる(福祉・医療・防犯対策がすぐれたまち)」が61.3%と最も多く、次いで「安全な(防災対策がしっかりしたまち)」が36.8%、「快適な(生活環境がすぐれたまち)」が36.5%となっています。

【問 高石市をどんなまちにしたいか (全体)】



1 - 4 都市づくりで重視すべき課題

本市の現状や社会潮流、市民意向を踏まえ、都市づくりにおいて重視すべき課題を以下に整理します。

(1) 人口減少と少子高齢社会

- 人口減少、少子高齢化が進行する状況において、人口の伸びの停滞等と少子高齢化へのまちづくり対策として、都市の新しい活力や活気をどのように作り出していくかが課題となる
- 高齢者は移動範囲が限られるため、徒歩生活における生活関連施設や福祉・サービス施設、交流施設等の維持や確保が求められる

(2) スtock転換の時代

- 急激な人口増加や、医療・福祉や市民文化活動等への市民ニーズに対応し、公共施設や文化施設等の整備を行ってきたが、少子高齢化の進展等により市民ニーズが変化していくことが予想される
- 新たな市民ニーズに対して、既存施設の用途転換等、これまで投資されたストックを有効に活用していくことが求められる

(3) 市民参加のまちづくり

- 人々の価値観が多様化・高度化してきている中で、市民のライフスタイルも多様化してきており、女性や高齢者の社会進出、生涯学習やボランティア活動への関心の高まり、健康の維持や増進等、市民を主体とした活動の場の提供が求められている
- ダイバーシティに対応していくために、これまでの地域のまちづくり活動やボランティア活動、NPO活動等への市民の活発な社会参加に加え、各種活動の担い手育成や、住民や行政それぞれがともに考え、パートナーとして協力して取組む協働のまちづくりが求められる

(4) 環境と共生する都市・地域づくり

- 地球温暖化による気候変動に対し、2050年のカーボンニュートラルの実現にむけて、特に臨海コンビナートを有する本市においては、今後国際的にも環境への負荷の少ない持続可能な社会の形成が求められている
- 都市・地域づくりにおいては、臨海部の省エネルギー・再生エネルギー化等産業構造の変換を図り、広域を含め自然環境の保全に留意しながら、公園・緑地や建物の屋上緑化等の新たな緑化手法により、環境に対する負荷を軽減し、持続可能なまちづくりが求められる

(5) 災害に強い都市づくり

- 近年、大型台風や線状降水帯による水害や土砂災害、大規模地震や津波等の自然災害が各地で頻発している
- 今後、南海トラフ地震・津波や直下型の上町断層帯地震等が想定されることから、これまで同様ハード・ソフト両面において、災害に強く、安全な都市づくりを進める

(6) 安心して暮らせるコミュニティづくり

- 近年、無差別凶悪犯罪の増加や、特殊詐欺や知能犯の増加、犯罪の低年齢化が進んでおり、防犯という観点からの都市づくりの視点が重要となってきた
- これまで様々な地域活動が活発に行われており、防犯・交通安全協会等による人と人とのつながりが強い地域社会を形成し、安全・安心のまちづくりを進めてきたが、今後、少子高齢化の進展により高齢者・子育て世代や単身の世帯が増えてくることが予想されることから、日常的な防犯面でも安全で、安心して暮らせる社会基盤を整え、引き続き防犯のコミュニティづくりを支援していくことが求められる

(7) 都市基盤の活用

- 本市においては、南海本線・高師浜線連続立体交差事業の進捗に伴い、関連する都市計画道路の整備が進んでいる
- 今後、これらの都市計画道路の整備に伴い、沿道の市街地についてもこの連立事業の事業効果を活かし、若年層の定住促進に合わせ住環境の整備をすべく、土地の高度利用も含めたより一層の有効活用を誘導していくことが求められる

(8) 駅周辺における都市核の魅力の向上

- 本市では、高石駅、羽衣駅、富木駅の主要3駅を中心に、これまで商業サービス等の施設が集積し、コンパクトな徒歩型の生活圏が形成されていたが、近年、幹線道路沿いに沿道型商業サービス施設の立地が進んでいる
- 今後、駅周辺における都市の魅力を上昇させていくためには、商業の活性化だけでなく、それぞれの駅周辺の立地環境を活かし、多世代交流や文化活動、子育て等にぎわいを創出する多様な都市機能が複合的に集積した都市核づくりが求められる

(9) 低未利用地の活用と適正な誘導

- 近年、本市においては、浜寺水路沿いの市民会館跡地や図書館跡地等の市有地、企業の社宅跡地等の低未利用地が発生してきている。また、市域東部の市街化調整区域においては、農地以外の駐車場や倉庫等が増え、沿道のスプロール化が進みつつある
- 今後、これらの低未利用地において、都市にとって望ましい方向に土地利用の転換を誘導し、住居と自然環境を調和させながら地域全体の活力再生に活かしていくことが求められる

