

2 章 高石市の現況

2-1 位置と地勢

1) 位置

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おり、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す。

南海本線、JR 阪和線等の鉄道と国道 26 号、阪神高速道路大阪湾岸線等の道路で周辺市と結ばれ、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。

【位置図】



2) 地勢

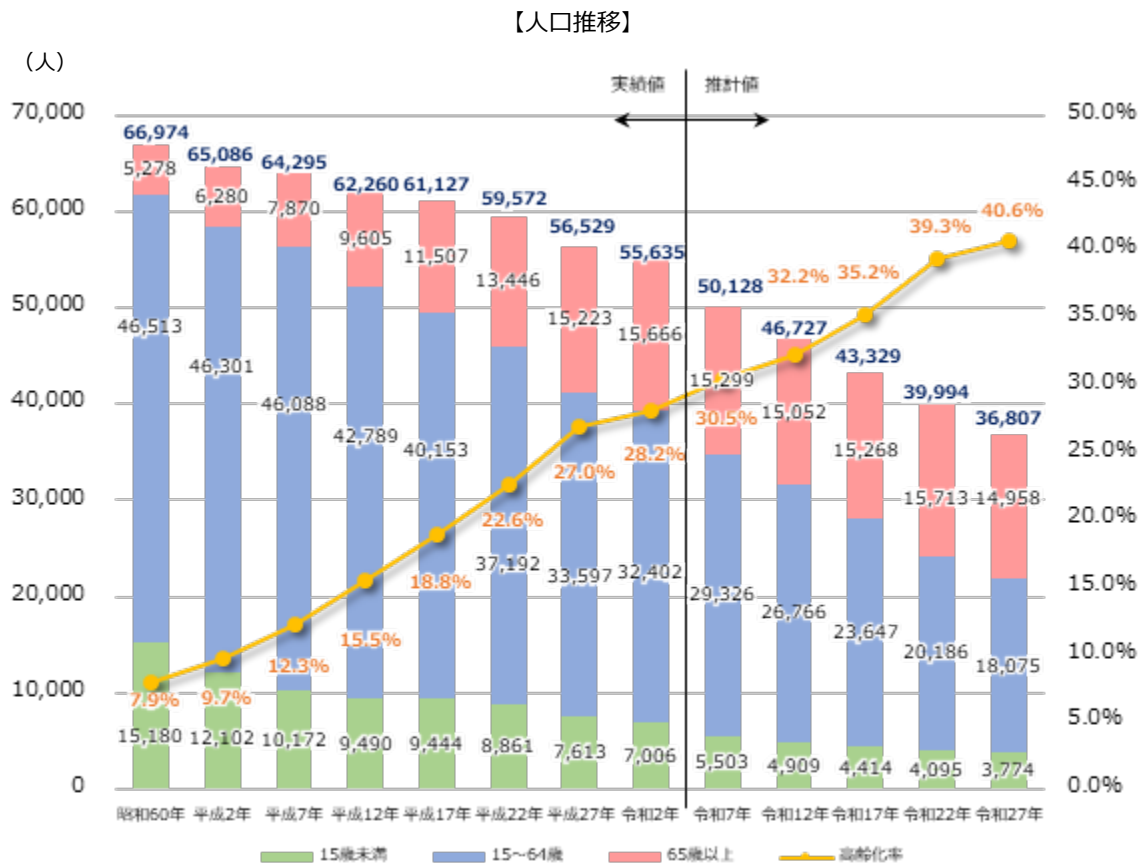
本市の地形は、大きく内陸部と臨海部に分かれています。山や丘陵等がない平坦地です。

また、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。

2-2 人口の状況

1) 総人口・年齢3区分別人口の推移

本市の総人口は昭和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。



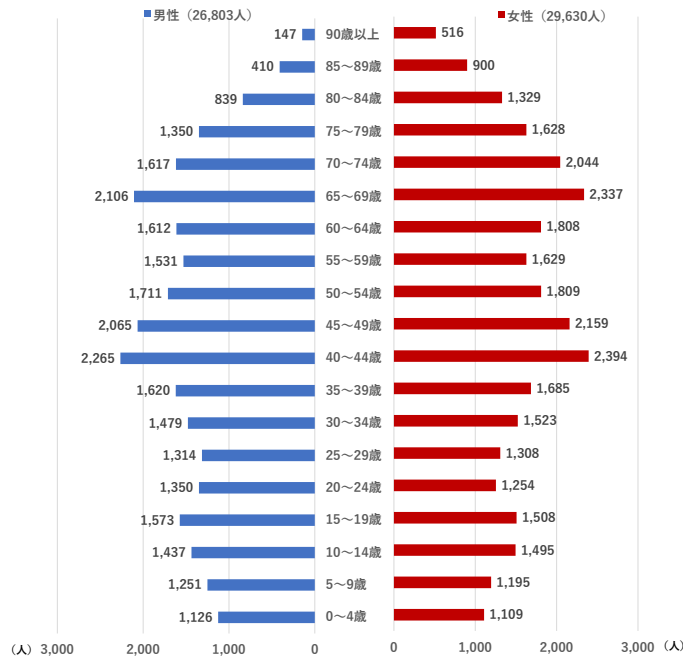
※人口総数には年齢不詳を含むため、年齢3区分別人口の合計と一致しない場合がある。

出典：総務省「国勢調査」（昭和60年～令和2年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和7年～令和27年）

2) 人口構造

本市の現在の人口構造は、団塊世代の 65～69 歳の層や団塊ジュニア世代の 40～44 歳の層が多い状況です。また、令和 27 年（2045 年）では 70～74 歳の層や 90 歳以上の女性の層が多くなると予想されます。

【平成 27 年（2015 年）の人口ピラミッド】

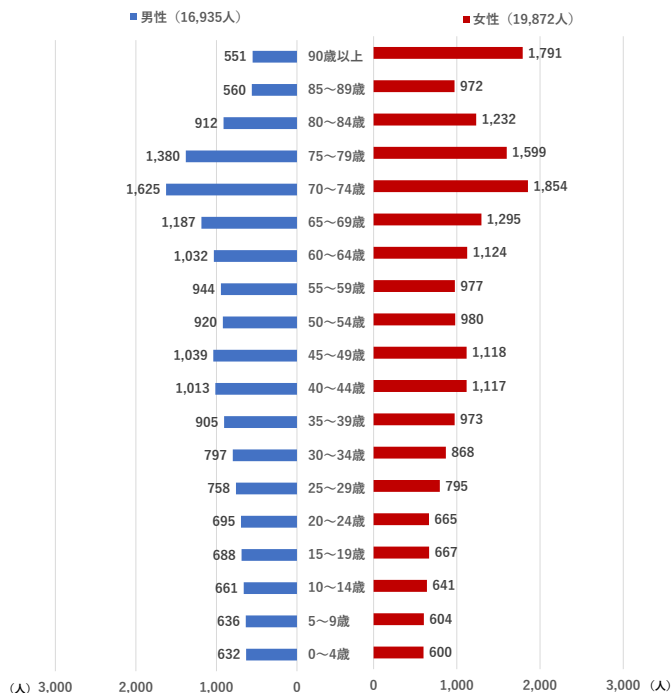


【全人口に占める割合(単位：%)】

	男	女
90歳以上	0.3	0.9
85～89歳	0.7	1.6
80～84歳	1.5	2.4
75～79歳	2.4	2.9
70～74歳	2.9	3.6
65～69歳	3.7	4.1
60～64歳	2.9	3.2
55～59歳	2.7	2.9
50～54歳	3.0	3.2
45～49歳	3.7	3.8
40～44歳	4.0	4.2
35～39歳	2.9	3.0
30～34歳	2.6	2.7
25～29歳	2.3	2.3
20～24歳	2.4	2.2
15～19歳	2.8	2.7
10～14歳	2.5	2.6
5～9歳	2.2	2.1
0～4歳	2.0	2.0
計	47.5	52.4

出典：総務省「国勢調査」(平成 27 年)

【令和 27 年（2045 年）の人口ピラミッド】



【全人口に占める割合(単位：%)】

	男	女
90歳以上	1.5	4.9
85～89歳	1.5	2.6
80～84歳	2.5	3.3
75～79歳	3.7	4.3
70～74歳	4.4	5.0
65～69歳	3.2	3.5
60～64歳	2.8	3.1
55～59歳	2.6	2.7
50～54歳	2.5	2.7
45～49歳	2.8	3.0
40～44歳	2.8	3.0
35～39歳	2.5	2.6
30～34歳	2.2	2.4
25～29歳	2.1	2.2
20～24歳	1.9	1.8
15～19歳	1.9	1.8
10～14歳	1.8	1.7
5～9歳	1.7	1.6
0～4歳	1.7	1.6
計	46.1	53.8

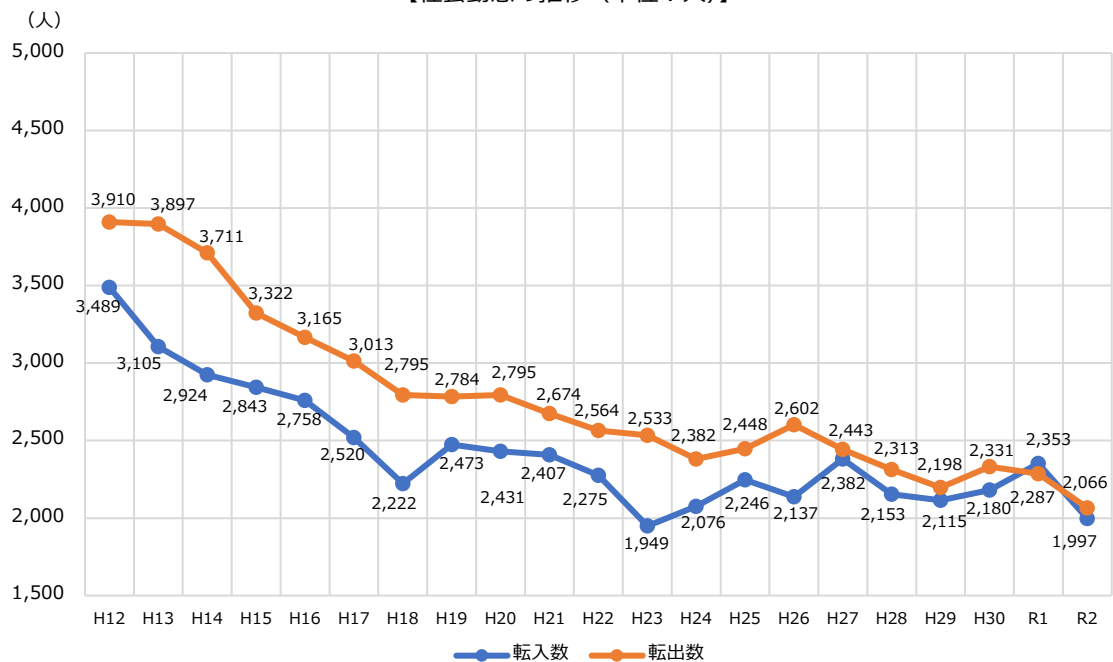
出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(令和 27 年)

3) 人口の社会動態

本市人口の年齢別社会動態は10～19歳、40～49歳、50～59歳の年齢層で人口の転出より転入が上回っていますが、すべての年齢層の総数は人口の転出が転入を上回っています。

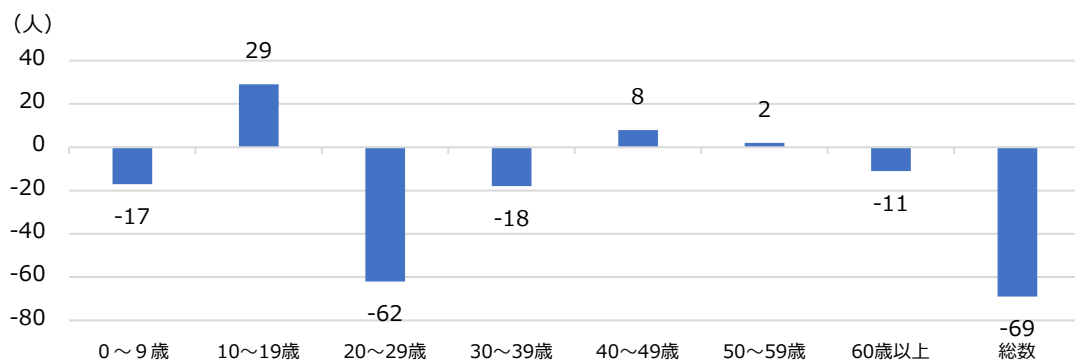
また、本市の社会動態の推移は転出数、転入数ともに減少傾向にあり、近年は転入数が転出数を上回る年もあり、転出数と転入数の差が少なくなっています。

【社会動態の推移（単位：人）】



出典：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数に関する調査」（各年）

【令和2年（2020年）における年齢別社会動態（単位：人）】



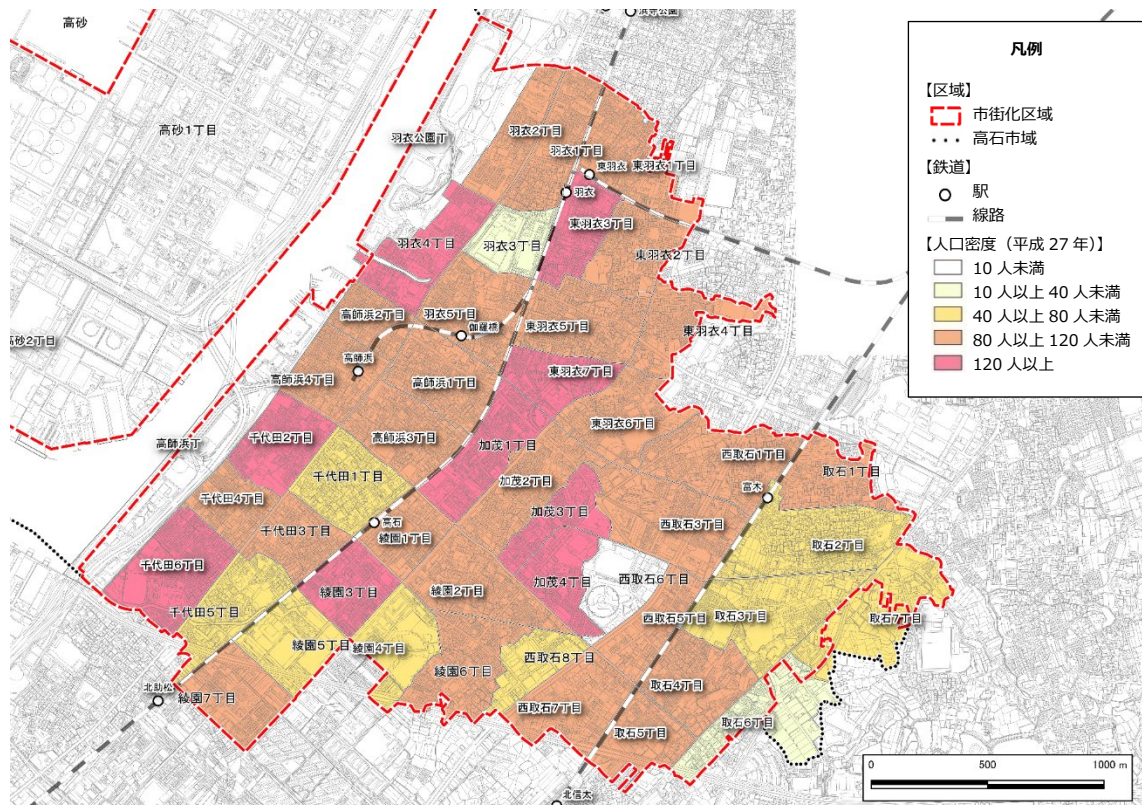
出典：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数に関する調査」（令和2年）

4) 人口の集積状況

平成 27 年（2015 年）時点の市街化区域の内陸部における人口密度は、多くの地域で 80 人/ha 以上となっています。DID（人口集中地区）の目安である 40 人/ha を下回る地域は、居住地がない高砂、南高砂、高師浜丁といった臨海部や、主に緑地（浜寺公園や鴨公園等）に限られます。

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」と称する）の推計に準拠した令和27年（2045年）時点の推計人口密度は、市内全域で低下がみられるほか、40人/ha未満の地域が市街化区域内の西取石8丁目、市街化調整区域を含む取石7丁目で見られるようになります。その他の地域では、おおむね40人/ha以上の人口密度となることが予想されます。

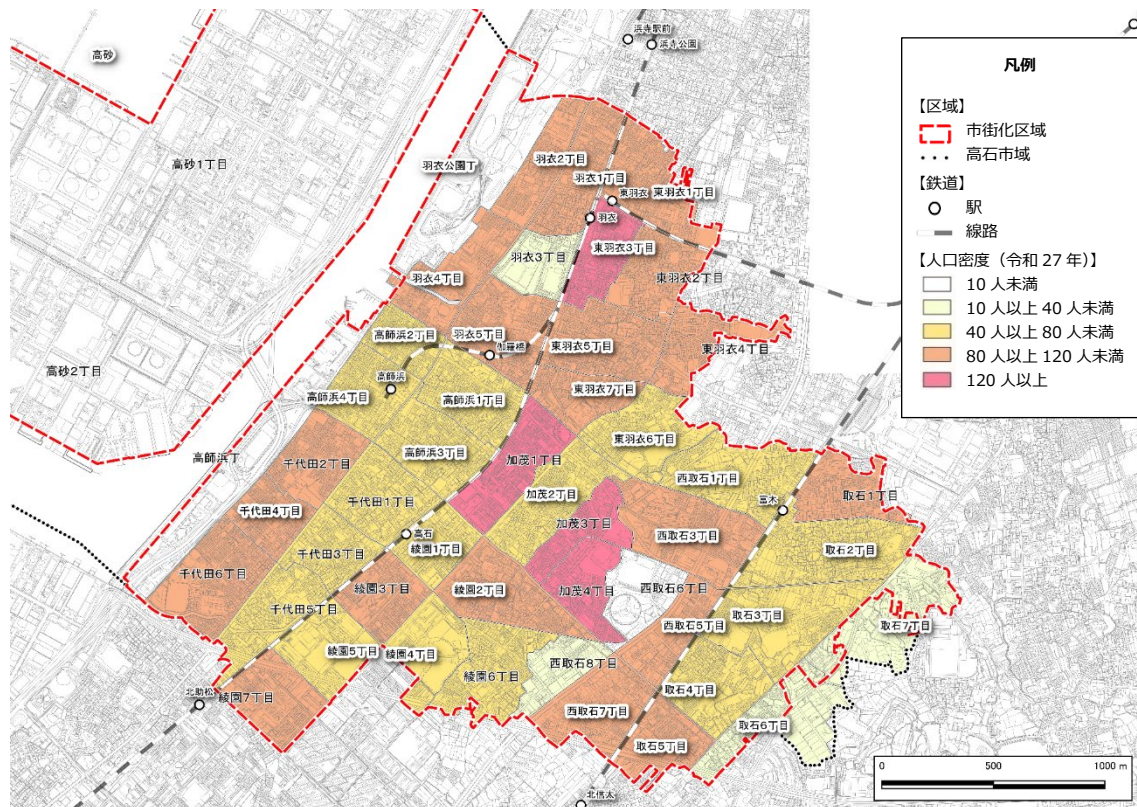
【平成 27 年（2015 年）時点の人口密度分布図】



出典：総務省「国勢調査」（平成 27 年）

2-1
位置と
地勢2-2
人口の
状況2-3
都市計画
の状況2-4
土地利用
の状況2-5
交通と人
の動き2-6
空き家等
の状況2-7
自然災害
の状況2-8
財政の
状況2-9
社会的
潮流

【令和 27 年（2045 年）時点の人口密度分布図】



出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成 30 年推計）

2-3 都市計画の状況

1) 区域区分・地域地区

本市の市域のうち、すでに市街地となっている区域や計画的に市街地にしていく区域として、約 1,112ha を「市街化区域」に、原則として市街化を抑制すべき区域として、約 18ha を「市街化調整区域」に区分し、土地利用及び建物の建築などを規制誘導しています。

また、市街化区域では、住居系、商業系、工業系に区分する「用途地域」を 8 種類定め、それぞれの用途地域ごとに建てられる建物の用途を制限しています。

そのほか、地域の課題に応じて、より詳細な土地利用の誘導を図るために、住環境の保全、土地の高度利用、防災性の向上等を目的として用途地域の指定を補完する地区等を定めています。

(1) 用途地域

住宅地においては、住環境を保全・育成する視点から住居専用系地域（第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域）を、ある程度用途が混在しながら住環境を保全、育成する視点から住居系地域（第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域）を指定しています。

商業地においては、商業・業務施設の集積度や将来の地域の整備方向及び都市施設の整備状況、周辺住宅地への影響等を勘案して近隣商業地域を指定しています。

工業地においては、工場等の操業環境を守るとともに、周辺の住宅地への影響等を勘案して工業専用地域及び準工業地域を指定しています。

浜寺公園については、都市計画公園として都市計画決定しており、今後も土地利用転換の可能性がないことから無指定となっています。

2-1 位置と 地勢	2-2 人口の 状況	2-3 都市計画 の状況	2-4 土地利用 の状況	2-5 交通と人 の動き	2-6 空き家等 の状況	2-7 自然災害 の状況	2-8 財政の 状況	2-9 社会的 潮流
------------------	------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	------------------	------------------

(2) その他の地域地区等

都市機能の集積や良好な環境の保全・育成、都市の不燃化など、都市及び地域の課題に応じて、適切な土地利用の規制誘導を図り、用途地域を補完するために、以下の地区を指定しています。

○高度地区

住居専用系地域では、適正な人口密度及び良好な居住環境を保全する観点から、第二種高度地区を指定しています。

○高度利用地区

土地の高度利用が必要な地区において、市街地再開発事業等と併せて高度利用地区を指定しています。

○防災地域及び準防火地域

都市の不燃化を促進する観点から、防火地域及び準防火地域を指定しています。

○生産緑地地区

市街化区域に点在する農地のうち、優れた環境機能等を有する農地を計画的に保全する地区については生産緑地地区を指定しています。

○臨港地区

臨海部と浜寺運河沿いにおいては、港湾施設等を管理運営するために、臨港地区を指定しています。

○地区計画

良好なまちなみの保全を図る必要がある地区、無秩序な開発を防止し必要な都市基盤の整備を図る必要がある地区、地域の活性化のため特定の都市機能の誘導を図る地区、集積している機能相互間の調和を図るべき地区等において指定する「地区計画」については、現在、本市では「高師浜丁地区」、「高師浜丁北部地区」、「東羽衣地区」、「堺阪南線沿道地区」、「羽衣及び高師浜西部地区」を指定しています。

2) 都市施設

(1) 都市計画道路

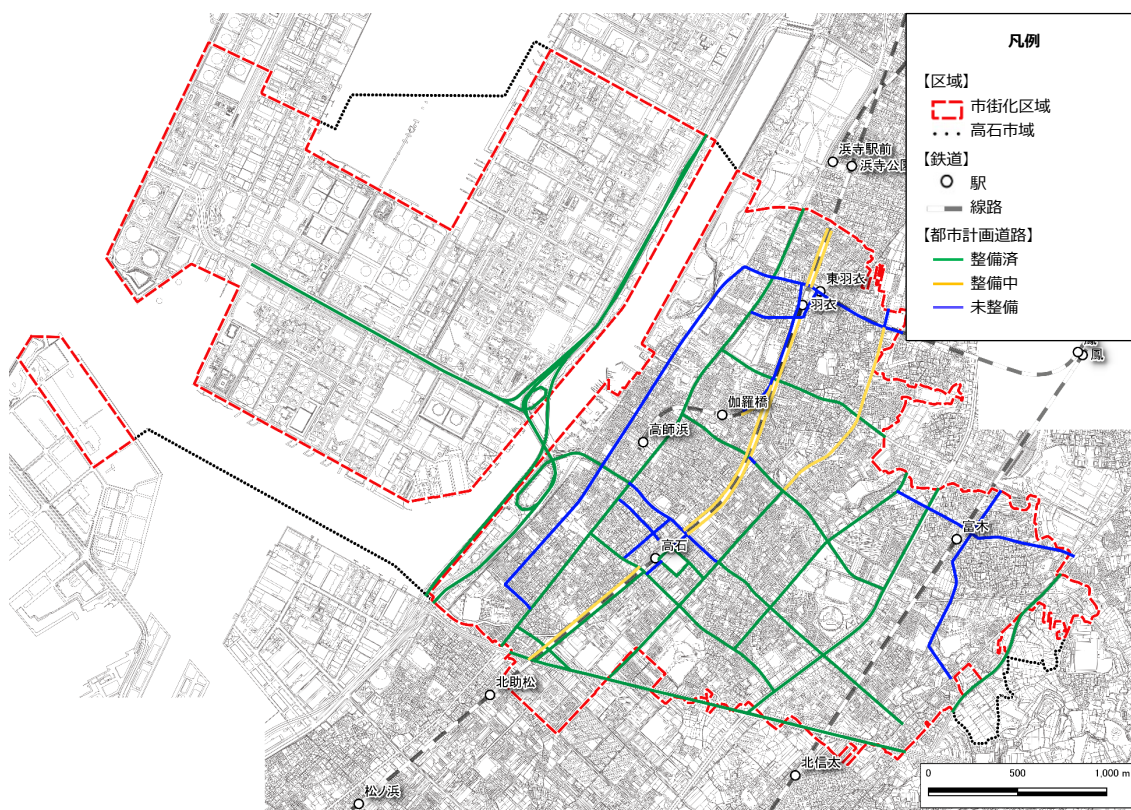
本市の道路ネットワークを形成している都市計画道路は、32 路線あり、総延長は約 39,280m であり、令和 2 年度（2020 年度）末現在、整備率は 67%となっています。

【都市計画道路整備状況】

路線数	総延長	整備済み区間延長
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】



(2) 都市計画公園

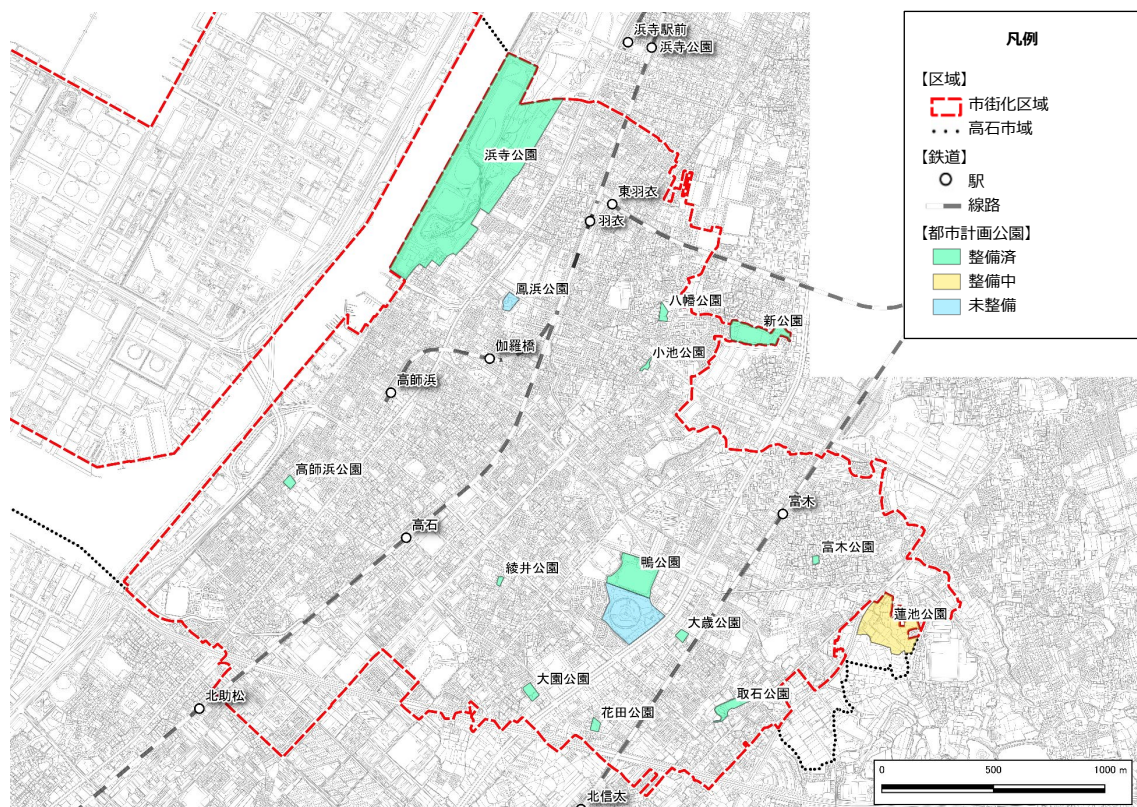
本市の都市計画公園は、府営公園である浜寺公園が規模の大きな公園で、その他にも、街区公園、近隣公園、地区公園が点在しています。令和2年度（2020年度）末現在、14箇所が開設され、総面積は約42.45haとなっており、11箇所が整備済、1箇所が整備中、1箇所が一部整備済となっています。

【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)

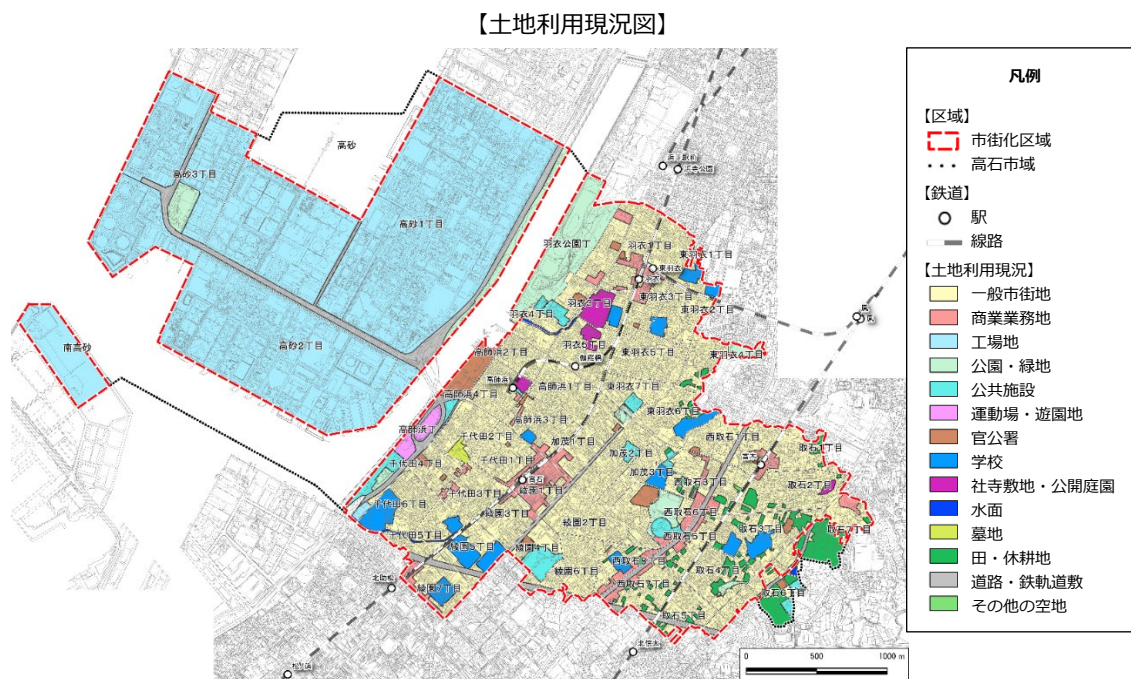
【都市計画公園配置図】



2-4 土地利用の状況

本市の土地利用は、市街化区域の臨海部の大部分が工業地、内陸部は一般市街地等の居住地域になっています。市街化調整区域の大部分は田・休耕地になっています。

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。



出典：都市計画基礎調査（令和2年）

2-1 位置と 地勢	2-2 人口の 状況	2-3 都市計画 の状況	2-4 土地利用 の状況	2-5 交通と人 の動き	2-6 空き家等 の状況	2-7 自然災害 の状況	2-8 財政の 状況	2-9 社会的 潮流
------------------	------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	------------------	------------------

2-5 交通と人の動きの状況

1) 交通の状況

(1) 道路ネットワーク

本市においては、広域間の高速移動を受け持つ自動車専用道路として（都）大阪湾岸線（阪神高速道路湾岸線）と（都）松原泉大津線（堺泉北有料道路）があり、広域的な交通流動を担う広域幹線道路として、（都）大阪臨海線、（都）国道26号があります。

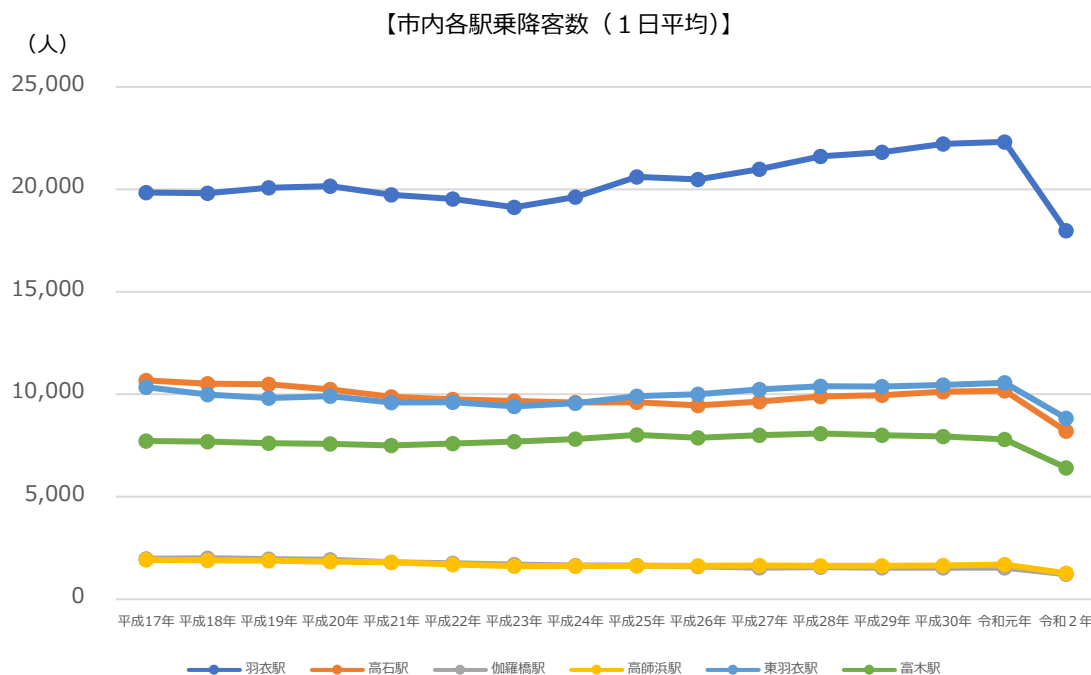
また、隣接都市との円滑な連結や市内各地域とのネットワークを図る地域幹線道路として、（都）堺阪南線、（都）南海中央線、（都）取石舞線、（都）新村北線、（都）高石北線、市道取石中央線、（都）高砂1号線、（都）高石大園線、（都）高石南線があります。

このほか補助幹線道路や生活道路などがあり、これらの道路により、市内の自動車交通ネットワークが形成されています。

(2) 公共交通機関の運行状況

<鉄道>

本市には、南海本線、南海高師浜線、JR 阪和線、JR 羽衣線が通っており、市内には6つの駅が設置されています。令和元年（2019年）時点で最も乗降客数が多い駅は羽衣駅となっており、令和元年（2019年）には2.2万人と平成15年（2003年）以降で過去最高値となっています。なお、令和2年（2020年）は新型コロナウイルス感染症の影響により、いずれの乗降客数も前年よりも減少しています。



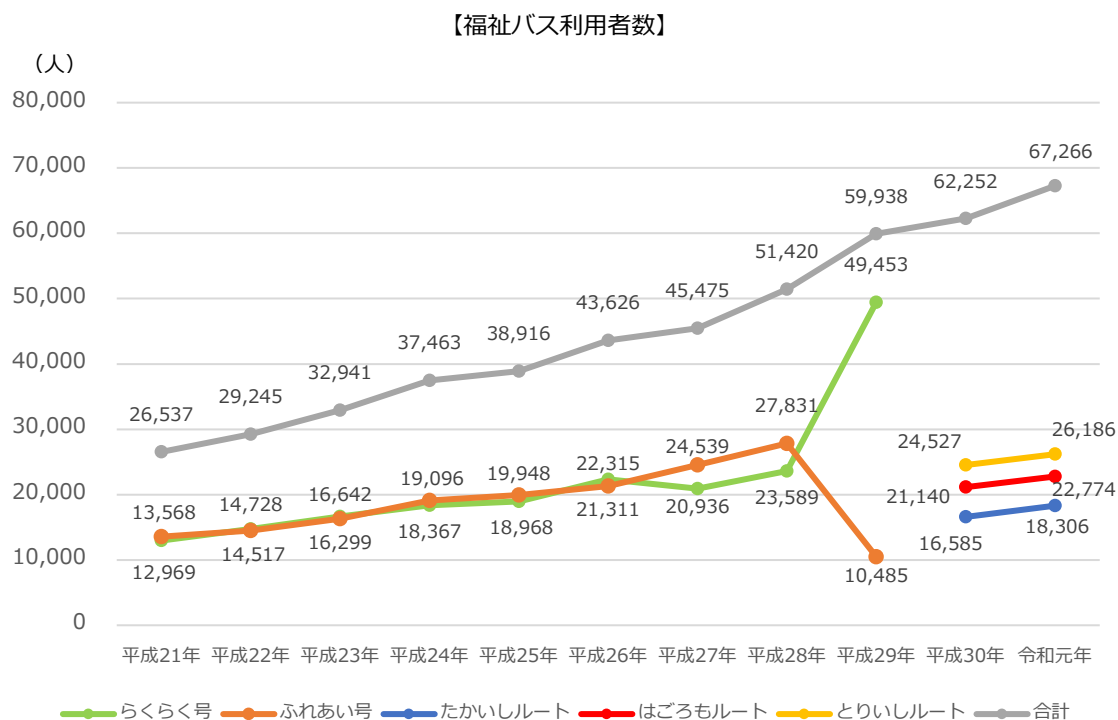
出典：南海電鉄各駅は南海ハンドブックより抜粋、JR各駅は近畿統括本部企画課に聞取り

＜福祉バス及び一般路線バス＞

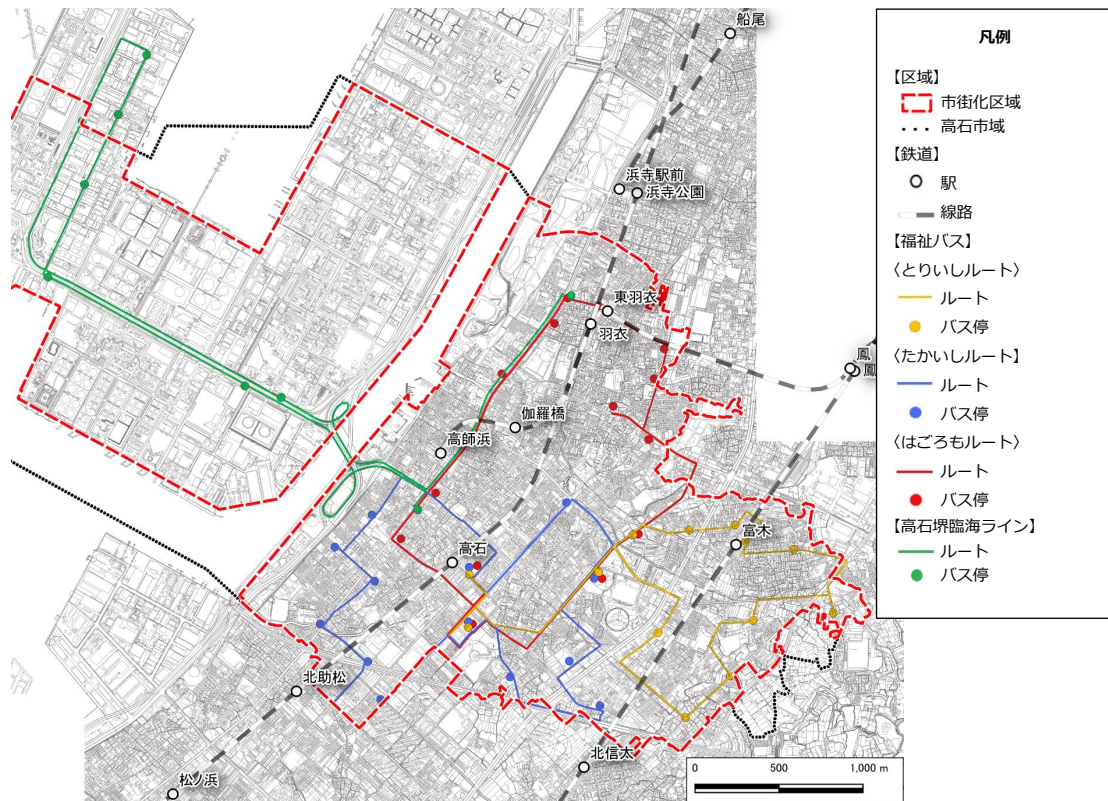
本市では、高齢化の進行へ対応するための生活支援機能、障がい者や子育て層の方の安全・安心な移動機能として、60歳以上、障がい者や介添者、妊婦、乳幼児を連れた方等が無料で利用できる市内循環の福祉バスを運行しています。

利用者数の推移は、運行開始から運行路線等の改善を行い、利便性を高める取組を進めていることから年々増加傾向にあります。運行路線については、平成29年（2017年）までは「らくらく号」と「ふれあい号」を運行していましたが、平成29年（2017年）8月に運行路線の見直しを行い、「ふれあい号」の廃止、及び「とりいしルート」、「たかいしルート」、「はごろもルート」の3ルートでの運行を開始しました。

また、本市では、臨海地域の事業所への通勤輸送の手段として、民間事業者により一般路線バスが運行されています。



【公共交通機関路線図】



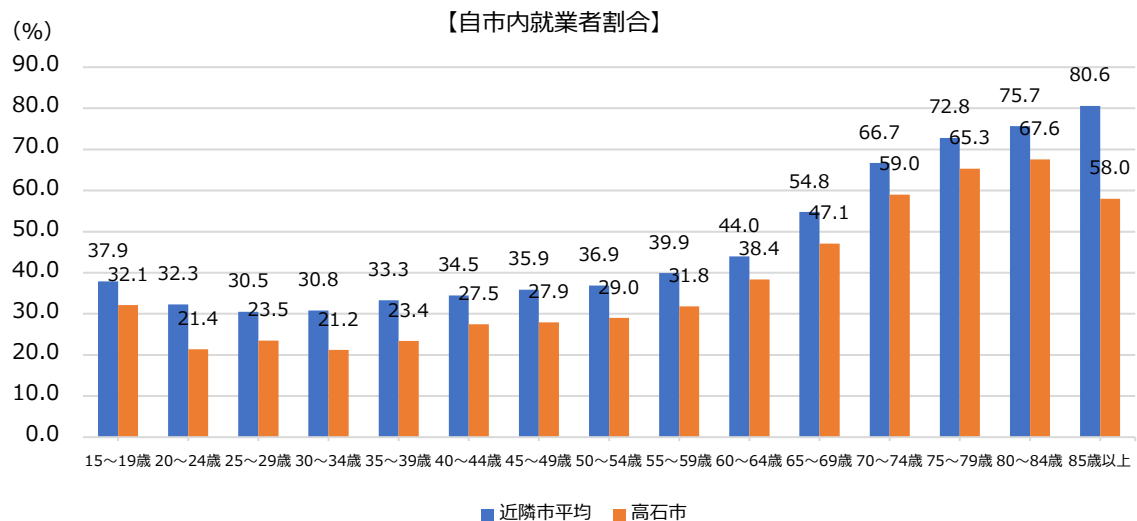
2) 人の動きの状況

(1) 自市内就業者割合

本市の自市内就業者の割合※は、すべての年代において近隣市（堺市、高石市、泉大津市、和泉市、忠岡町、岸和田市、貝塚市、熊取町、泉佐野市、田尻町、泉南市、阪南市、岬町）の平均よりも低くなっています。

※自市内就業者の割合

「自宅で就業」、「自宅外の自市で就業」の計÷自市内在住の就業者の総数



出典：総務省「国勢調査」（平成 27 年）

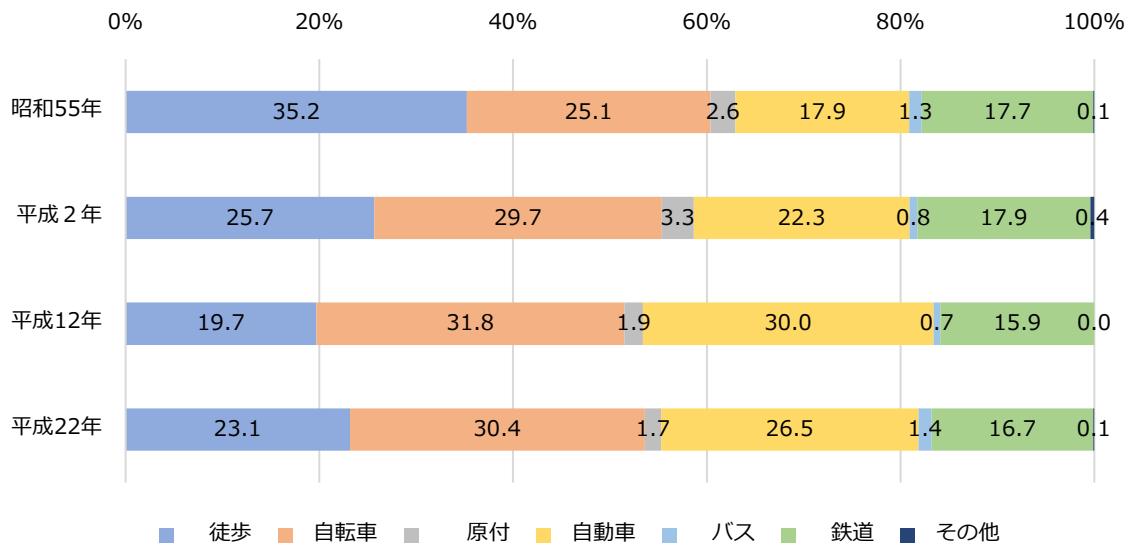
(2) 交通手段構成比

最も多い交通手段の構成比は、昭和 55 年（1980 年）では「徒歩」で、平成 2 年（1990 年）以降は「自転車」となっています。

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、徒歩が利用されており、自転車と徒歩で 50%以上を占めています。

【市全体の代表交通手段構成比の推移（平日、発生集中合計）】

単位：%	徒歩	自転車	原付	自動車	バス	鉄道	その他
昭和 55 年	35.2	25.1	2.6	17.9	1.3	17.7	0.1
平成 2 年	25.7	29.7	3.3	22.3	0.8	17.9	0.4
平成 12 年	19.7	31.8	1.9	30.0	0.7	15.9	0.0
平成 22 年	23.1	30.4	1.7	26.5	1.4	16.7	0.1



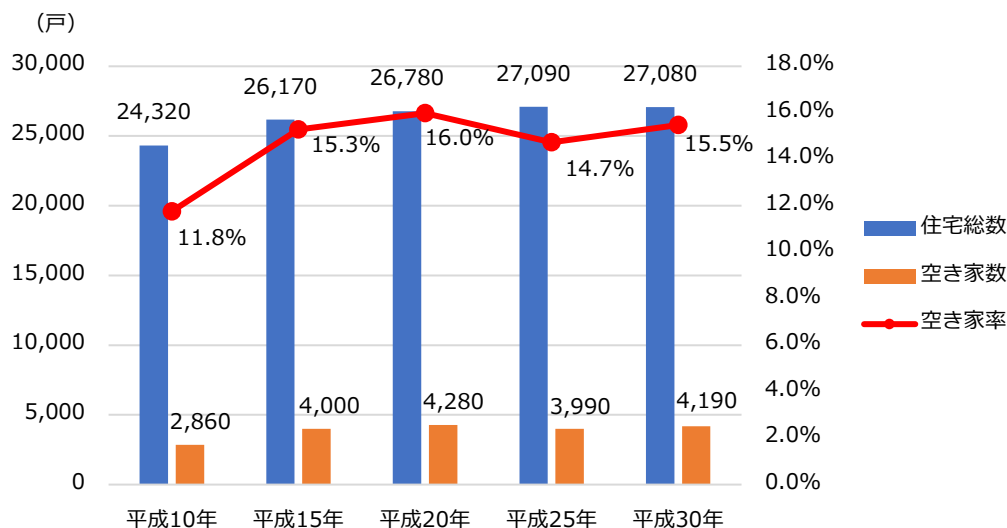
出典：近畿圏（京阪神都市圏）パーソントリップ調査（各年）

※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。

2-6 空き家・低未利用地の状況

1) 空き家の状況

住宅土地統計調査における本市の空き家の現状は、平成30年（2018年）で約4,000戸となっています。平成20年（2008年）からの推移をみると、住宅数、空き家数ともに平成20年（2008年）までは増加がみられますが、その後は均衡状態にあります。



出典：住宅土地統計調査（各年）

2) 低未利用地の状況

本市の低未利用地は市全域で870箇所分布しており、駐車場が572箇所と最も多く、空地が296箇所みられます。合計面積は約20haとなっており、そのうち、駐車場の面積が最も多く、約16haとなっています。

【低未利用地の分布状況】

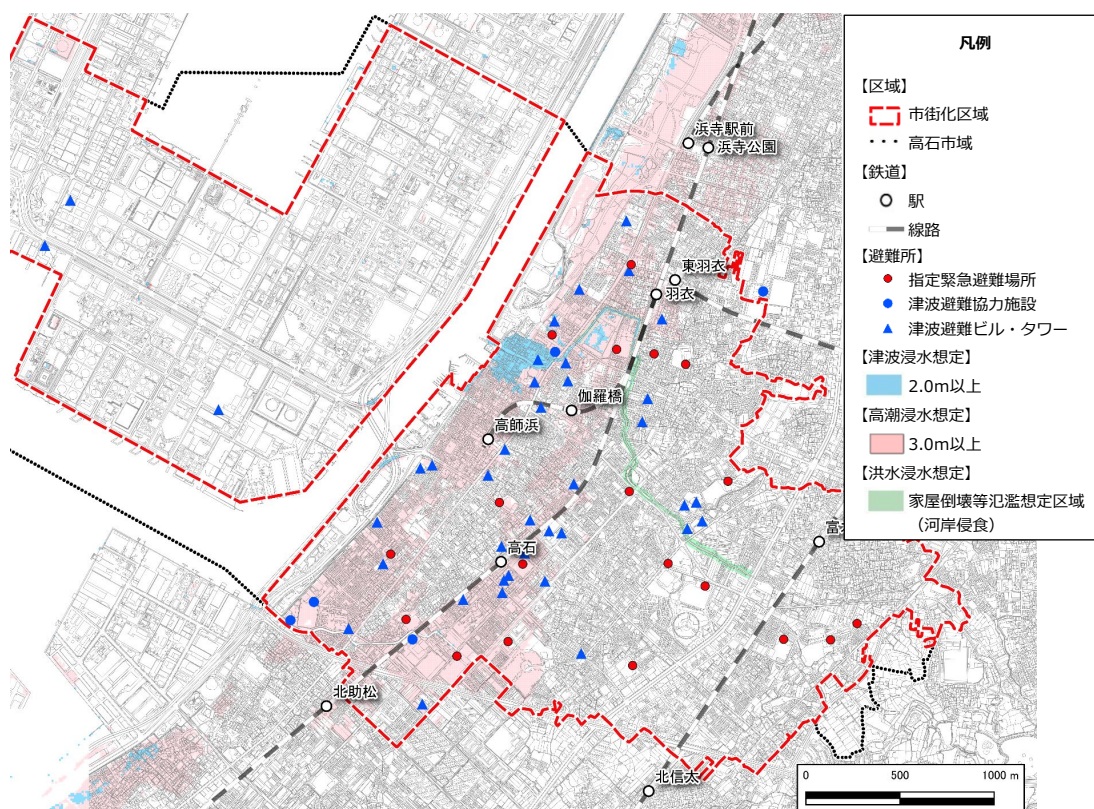
用 途	箇所数	面積(m ²)
駐車場	572	158,848
空地	296	42,277
資材置き場	2	130
合 計	870	201,255

（令和2年10月時点）

2-7 自然災害の状況

本市の自然災害は、内陸沿岸部で津波・高潮の浸水被害が予想されます。
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。
本市には指定緊急避難場所があり、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。

【災害ハザード図】



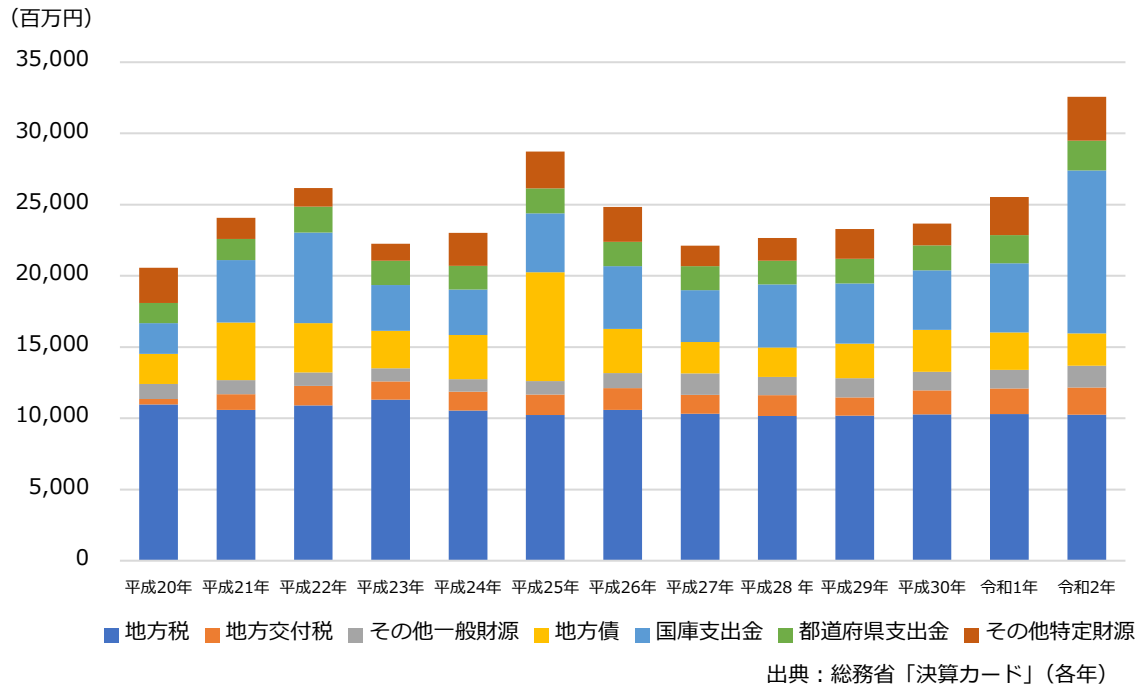
出典：高石市地域防災計画（令和3年3月）
大阪府高潮浸水想定区域図（令和3年8月）
大阪府津波浸水想定（令和2年3月）
芦田川水系芦田川・芦田川分水路洪水浸水想定区域図（令和2年3月）
内水浸水想定区域図（令和2年3月）

- ※1：指定緊急避難場所とは、居住者が災害から命を守るために緊急的に避難する施設または場所のことをいいます。
※2：指定避難所（収容避難所）とは、中長期にわたる一定期間の避難生活を行う施設のことをいいます。

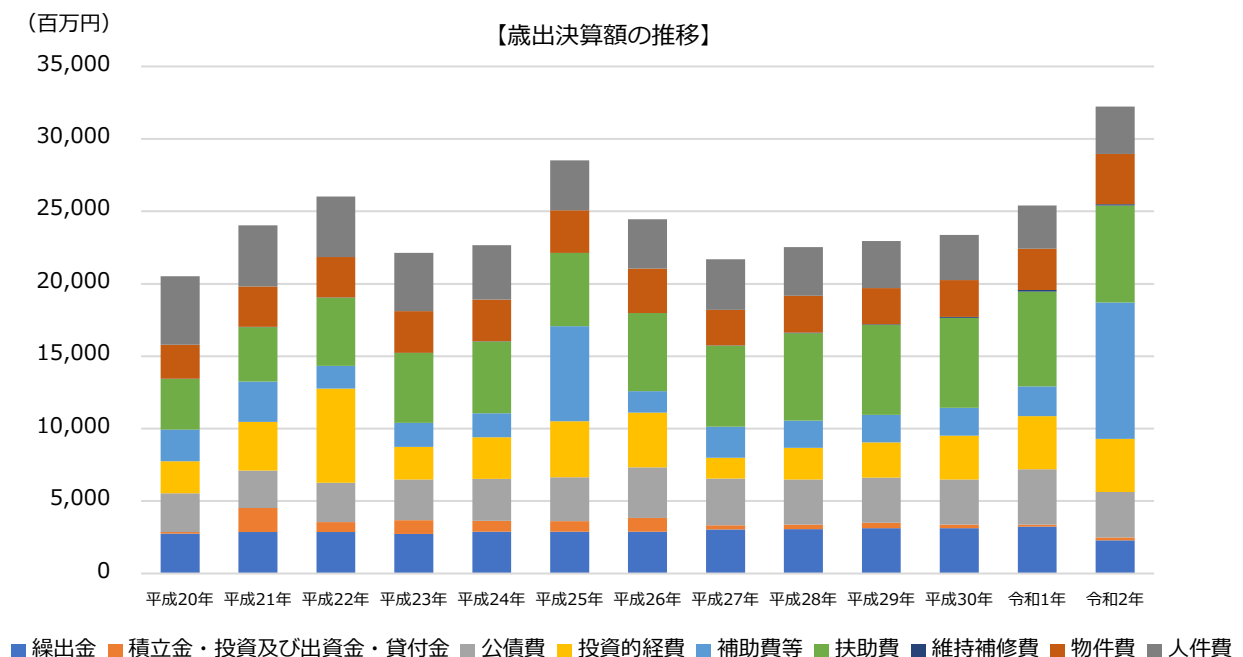
2-8 財政の状況

平成20年（2008年）から令和元年（2019年）までの歳入歳出決算額は、200～300億円で推移しており、令和2年（2020年）については、平成20年（2008年）からの推移の中で最も高く、約326億円となっています。

【歳入決算額の推移】



【歳出決算額の推移】



2-9 高石市を取り巻く社会的潮流

これからの都市づくりに考慮すべき社会潮流として、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

● 超スマート社会（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