

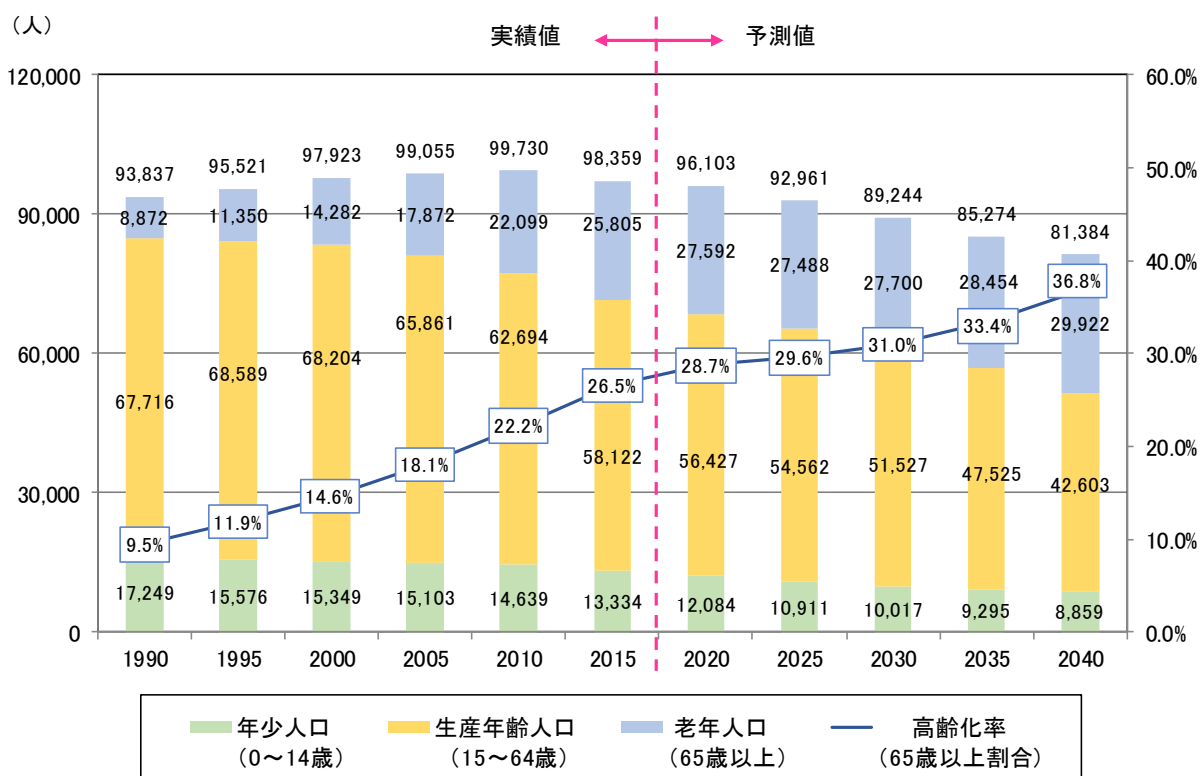
## 第2章 将来都市構造の見通し

### 1 人口の将来見通し

#### (1) 将来人口の推計

本市の人口は、2010年をピークとして減少に転じ、2015年現在の人口は98,359人となっています。2040年の予測値は81,384人であり、今後25年間で約17%の人口減少が予測されています。

また、高齢化率は増加傾向にあり、2040年時点で36.8%まで高まると予測されています。



資料：国勢調査（H27）、国立社会保障・人口問題研究所（H30）

（注）2015年までの数値については、年齢不詳は含まれていないため、必ずしも年齢階層ごとの合計は市の人口と一致しない

#### ■ 年齢別人口及び高齢化率の動向

(2) 人口分布の推移 (2015年～2040年)

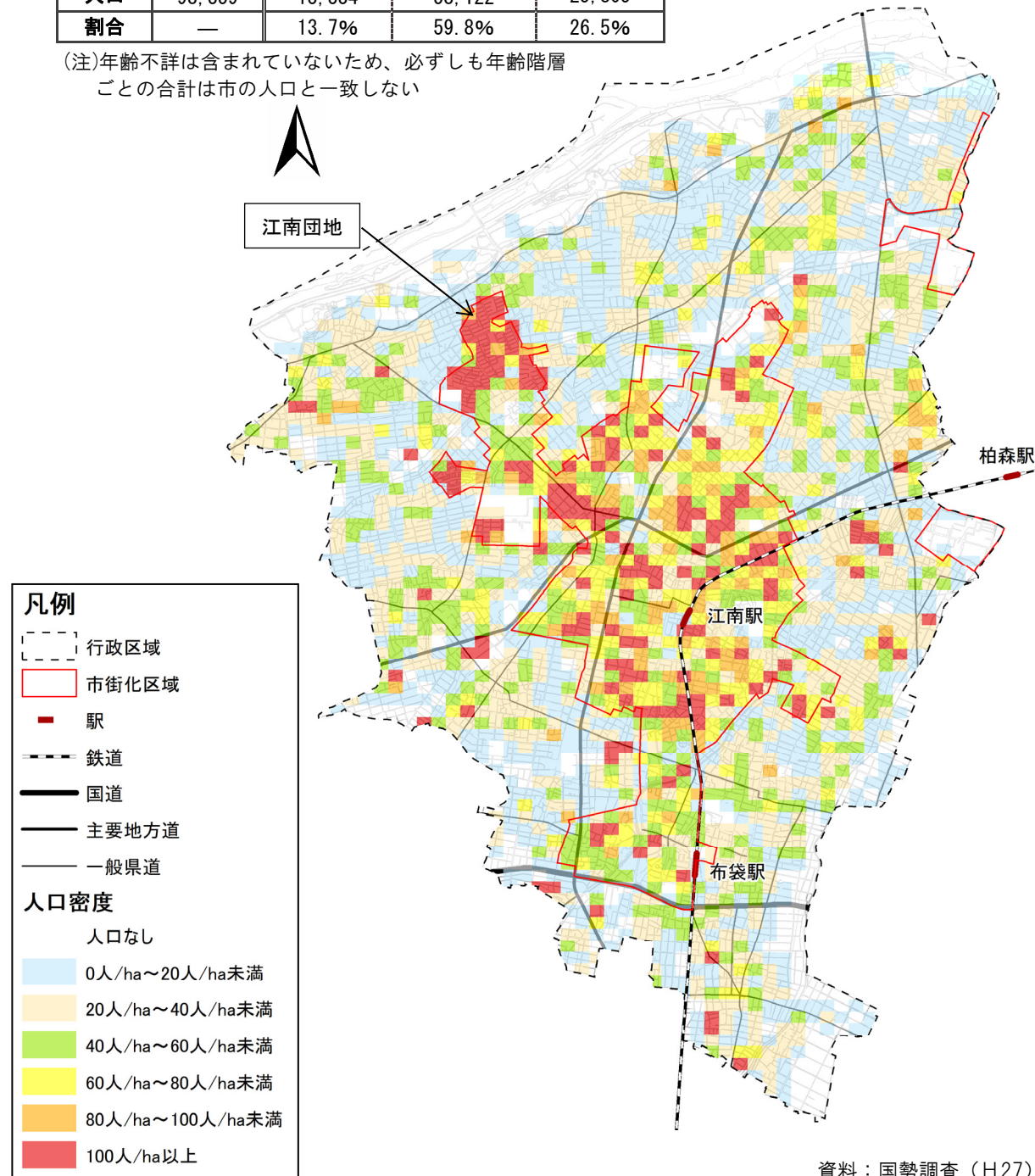
江南駅を含む市街化区域の中部から北部にかけて、主に 80 人/ha 以上の人口密度である地区が広がっており、なかでも江南団地周辺に人口が集中しています。布袋駅を含む市街化区域の南部では、主に 60 人/ha 未満の人口密度である地区が広がっています。また、本市は市街化調整区域においても、人口が広く分布しています。

今後 25 年間の中で、市全域で約 17%の人口が減少すると予測されている中、人口密度においても市全域にわたって低下すると予測されます。

	総人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口
人口	98,359	13,334	58,122	25,805
割合	—	13.7%	59.8%	26.5%

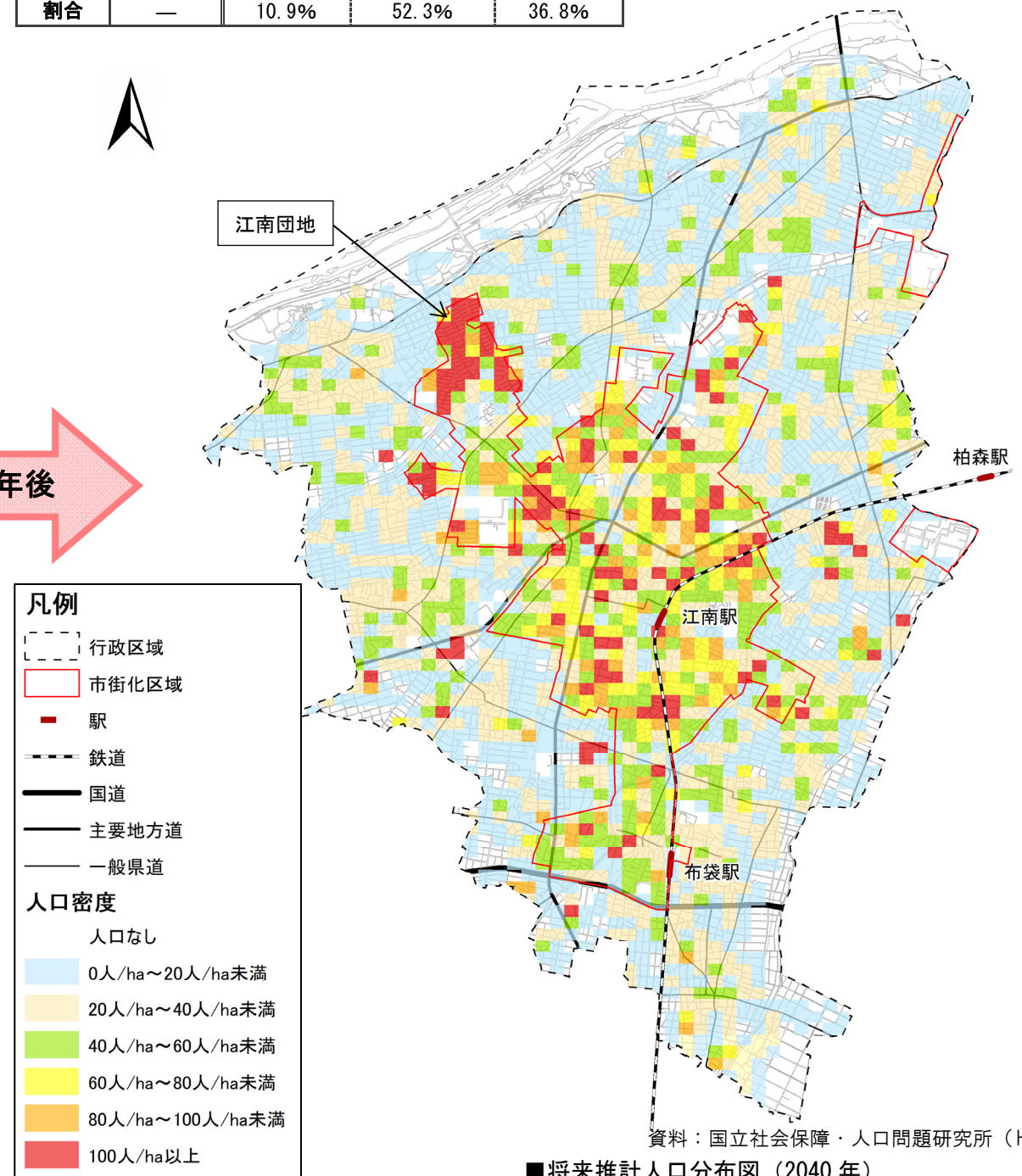
(注)年齢不詳は含まれていないため、必ずしも年齢階層ごとの合計は市の人口と一致しない

	総人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口
人口	81,384	8,859	42,603	29,922
割合	—	10.9%	52.3%	36.8%



■総人口分布状況図 (2015年)

資料：国勢調査 (H27)

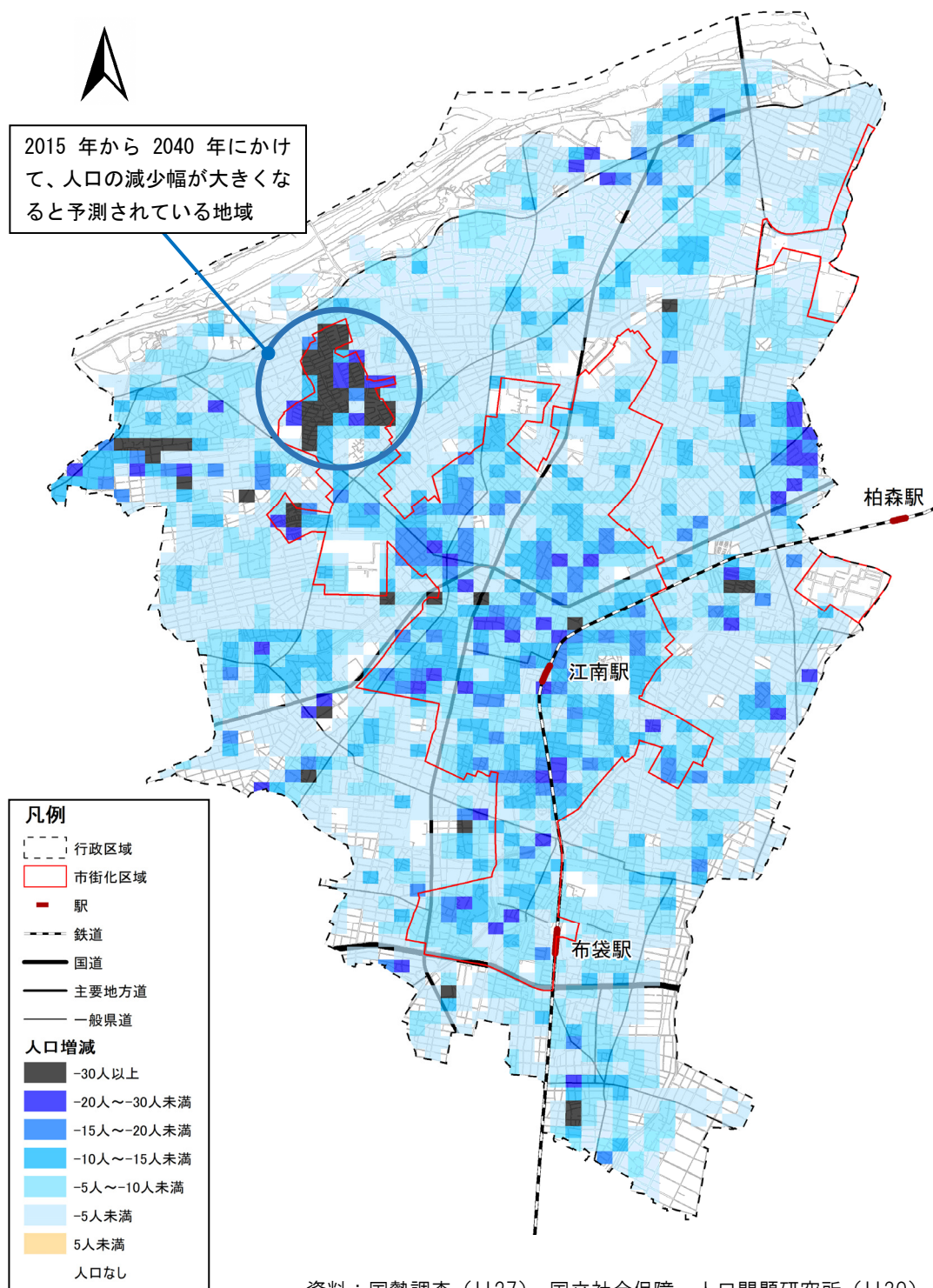


■将来推計人口分布図 (2040年)

資料：国立社会保障・人口問題研究所 (H30)

### (3) 人口の増減の推移 (2015年～2040年)

市全域で人口密度が低下すると予測される中、特に、江南団地周辺や市街化調整区域の一部地域において、人口の減少幅が大きくなると予測されます。

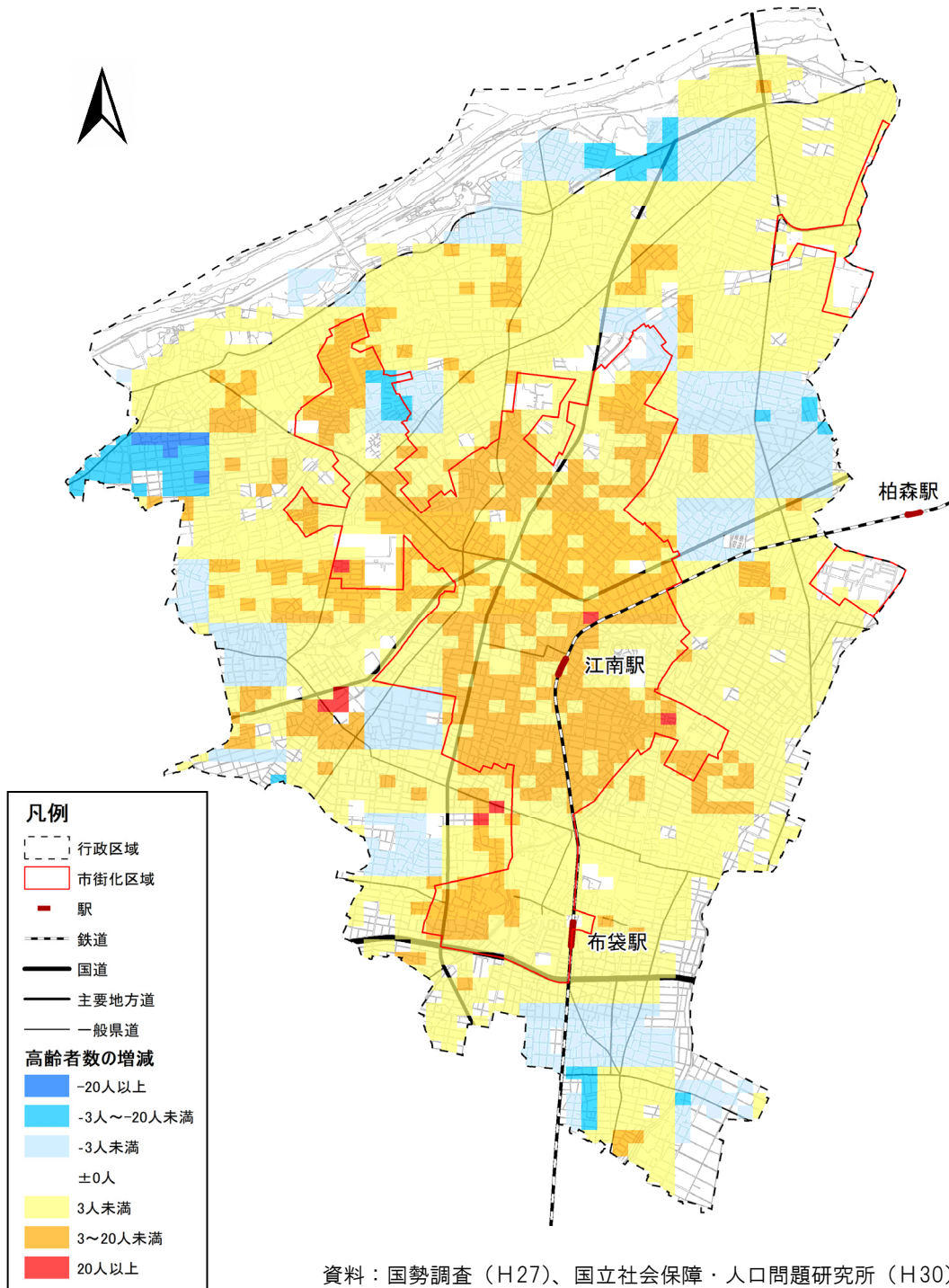


資料：国勢調査（H27）、国立社会保障・人口問題研究所（H30）

■人口増減数の推移（2015年～2040年の増減数）の状況図

#### (4) 高齢者人口の増減の推移 (2015年～2040年)

市全域で高齢者人口は増加すると予測されており、特に市街化区域内においては増加数が大きくなると予測されます。



資料：国勢調査（H27）、国立社会保障・人口問題研究所（H30）

■高齢者人口増減数の推移 (2015年～2040年の増減数の状況図)

## 2 生活利便性の評価

「立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）」を参考に、市民の生活に必要な機能として以下の9つの機能を位置づけ、機能ごとの充足状況を重ねあわせることで生活利便性を評価します。

### (1) 利便性の評価項目

機能分類	評価項目	備考
交通機能	鉄道	駅 800m圏域 (片道 30 本/日以上の鉄道駅)
	バス	バス停 300m圏域 (片道 30 本/日以上のバス停)
商業機能	商業施設	スーパー、ドラッグストア
医療機能	病院・診療所	歯科を除く
子育て機能	保育施設	保育園、幼稚園(認定こども園)、認可外保育施設
	子育て支援施設	学童保育所、児童館(交通児童遊園)、子育て支援センター
福祉機能	福祉施設	(介護予防)訪問介護、(介護予防)通所介護、(介護予防)小規模多機能型居宅介護
行政機能	行政サービス施設	市役所、支所など
教育機能	教育施設	小学校、中学校、高等学校、短期大学
文教機能	文教施設	体育館、学習施設、文化会館、図書館、公民館など
金融機能	銀行・信用金庫	金融機関
	郵便局	郵便局

※1：各機能において、区分ごと（医療機能の場合は「病院」と「診療所」ごと）に対象メッシュを抽出し点数づけ

※2：点数づけは、施設周辺の「800m圏域内のメッシュに1ポイント」を加算

※3：上記の機能ごとの図面及び総機能を重ねあわせた図面を作成し、総合的に利便性の高い地域を図化

### (参考) 中心拠点と地域/生活拠点

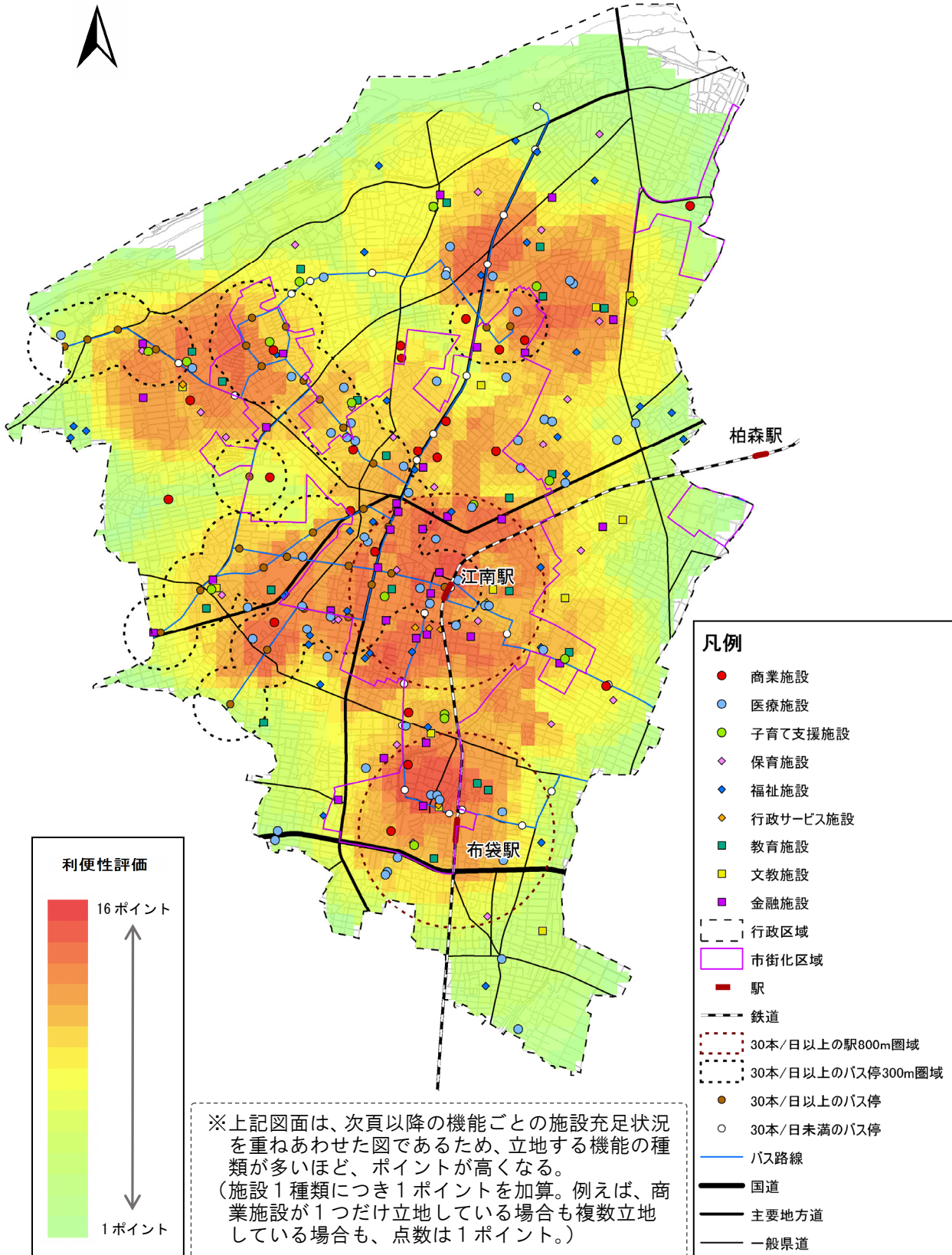
※中心拠点、地域拠点に必要な機能は、都市の規模、後背圏の人口規模、交通利便性や地域の特性等により様々であり、いかなる機能が必要であるかについては、それぞれの都市において検討が必要であるが、参考までに、地方中核都市クラスの都市において、拠点類型毎において想定される各種の機能についてイメージを提示する。

	中心拠点	地域/生活拠点
行政機能	■ 中枢的な行政機能 例. 本庁舎	■ 日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 例. 支所、福祉事務所など各地域事務所
介護福祉機能	■ 市町村全域の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 総合福祉センター	■ 高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 例. 地域包括支援センター、在宅系介護施設、コミュニケーション等
子育て機能	■ 市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 子育て総合支援センター	■ 子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 例. 保育所、こども園、児童クラブ、子育て支援センター、児童館等
商業機能	■ 時間消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能 例. 相当規模の商業集積	■ 日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 例. 延床面積〇m <sup>2</sup> 以上の食品スーパー
医療機能	■ 総合的な医療サービス(二次医療)を受けることができる機能 例. 病院	■ 日常的な診療を受けることができる機能 例. 延床面積〇m <sup>2</sup> 以上の診療所
金融機能	■ 決済や融資などの金融機能を提供する機能 例. 銀行、信用金庫	■ 日々の引き出し、預け入れなどができる機能 例. 郵便局
教育・文化機能	■ 市民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能 例. 文化ホール、中央図書館	■ 地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 例. 図書館支所、社会教育センター

資料：立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）

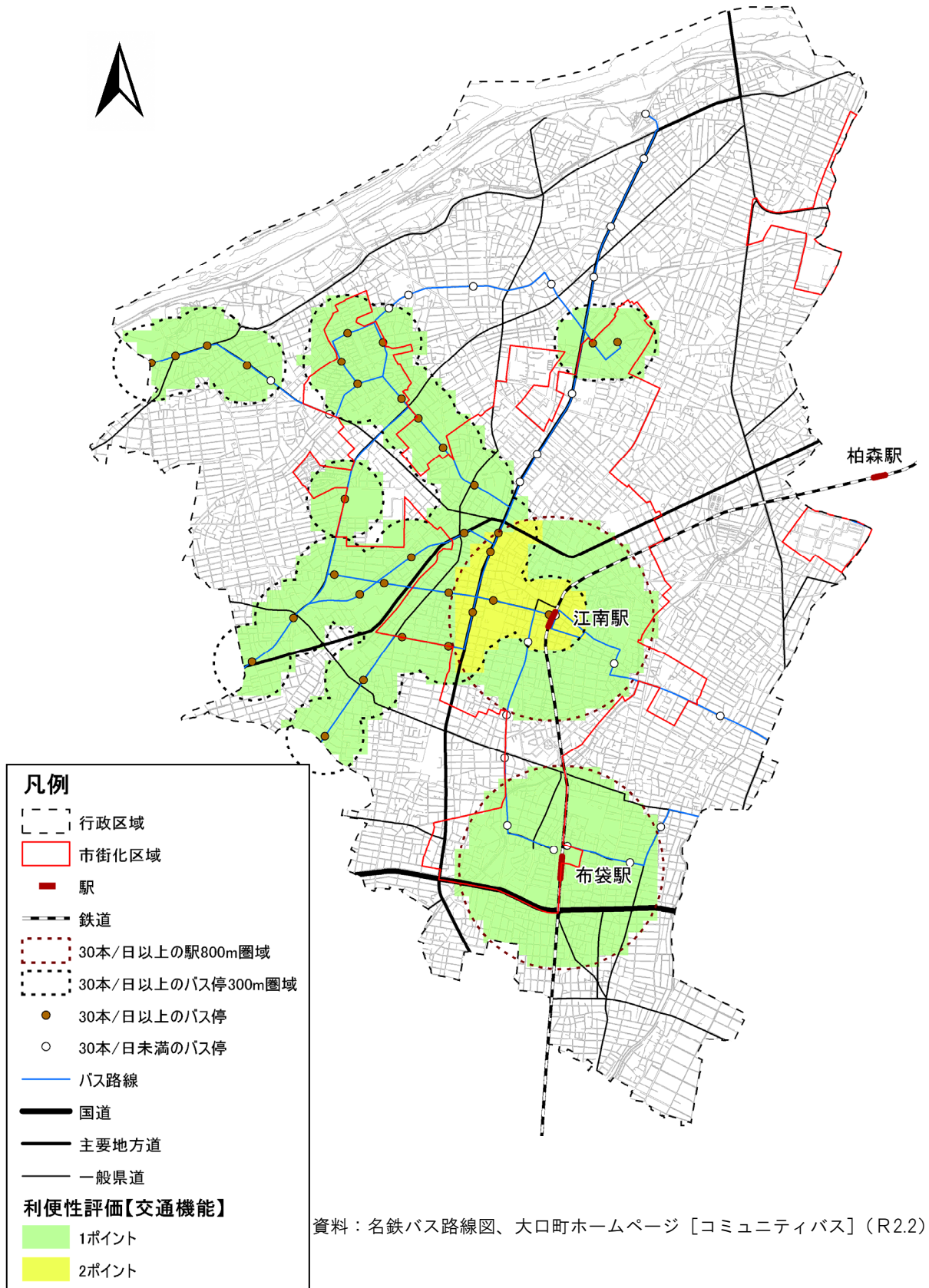
## (2) 利便性評価の結果

各機能を重ねあわせた総合的な利便性評価結果は、中心拠点や地域拠点周辺において、評価ポイントが高い地域が分布しています。一方で、鉄道駅周辺やバス停周辺の移動利便性が高い地域にも関わらず、利便性が低い地域がみられます。



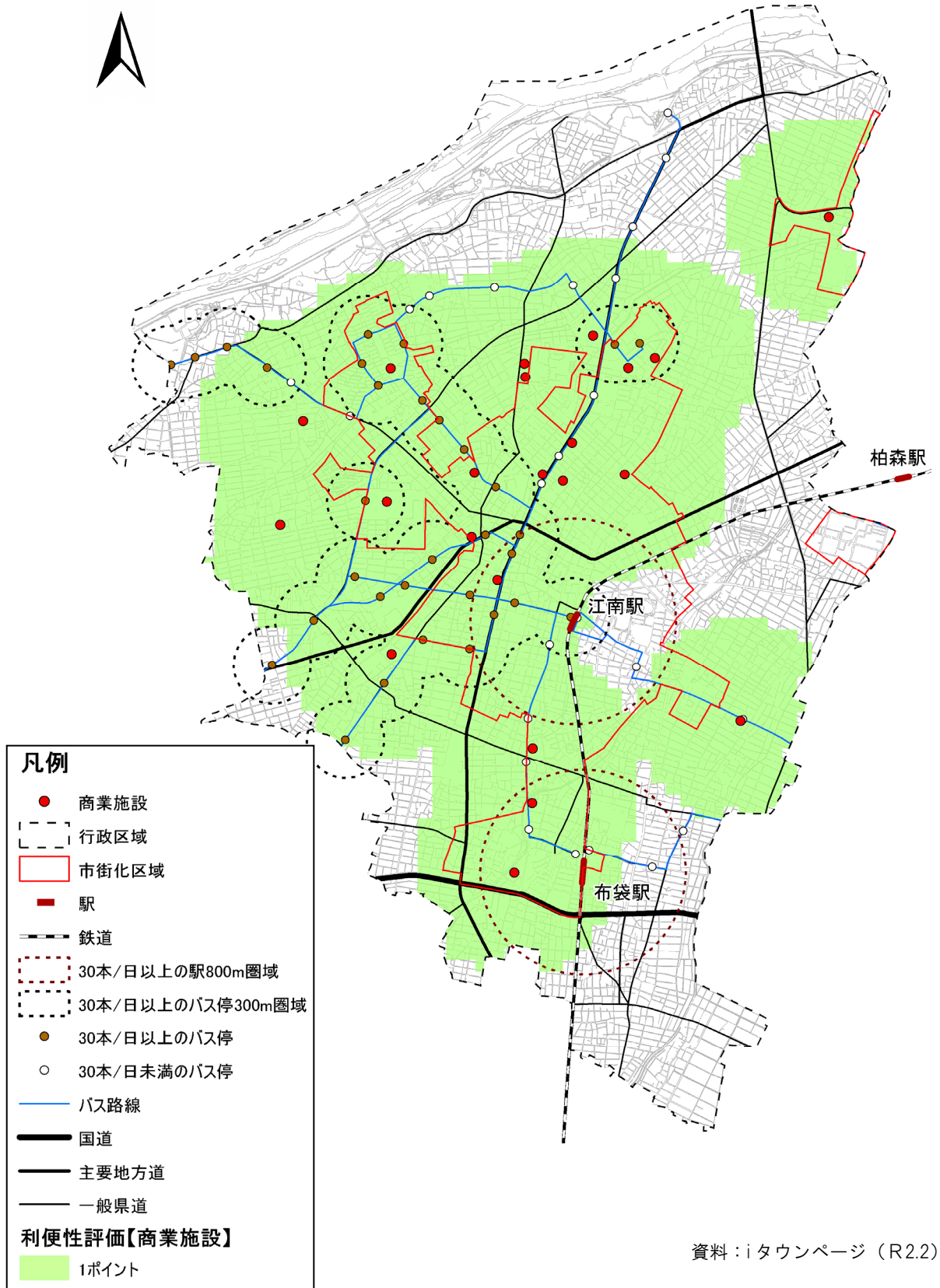
### 機能分類図①：交通機能【鉄道、バス】

交通機能は、鉄道駅が立地する中心部と南部の地域の利便性が高くなっているほか、江南駅から一宮方面に伸びるバス路線周辺の地域において利便性が高くなっています。



## 機能分類図②：商業機能【商業施設】

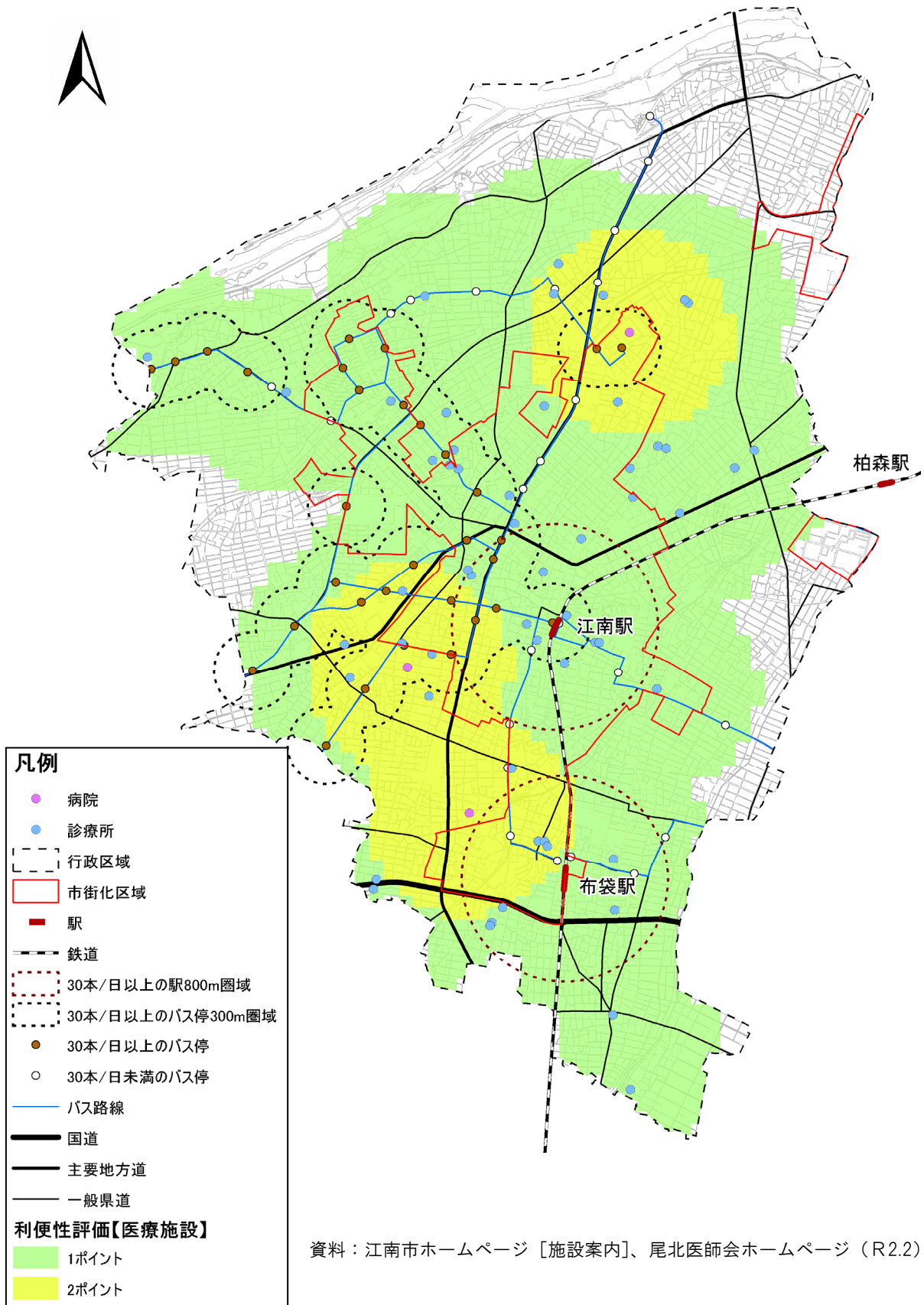
商業機能は、鉄道駅周辺や幹線道路などの移動利便性が高い地域を中心に広く立地していますが、布袋駅の東側の地域では施設が立地していないことから、利便性が低くなっています。





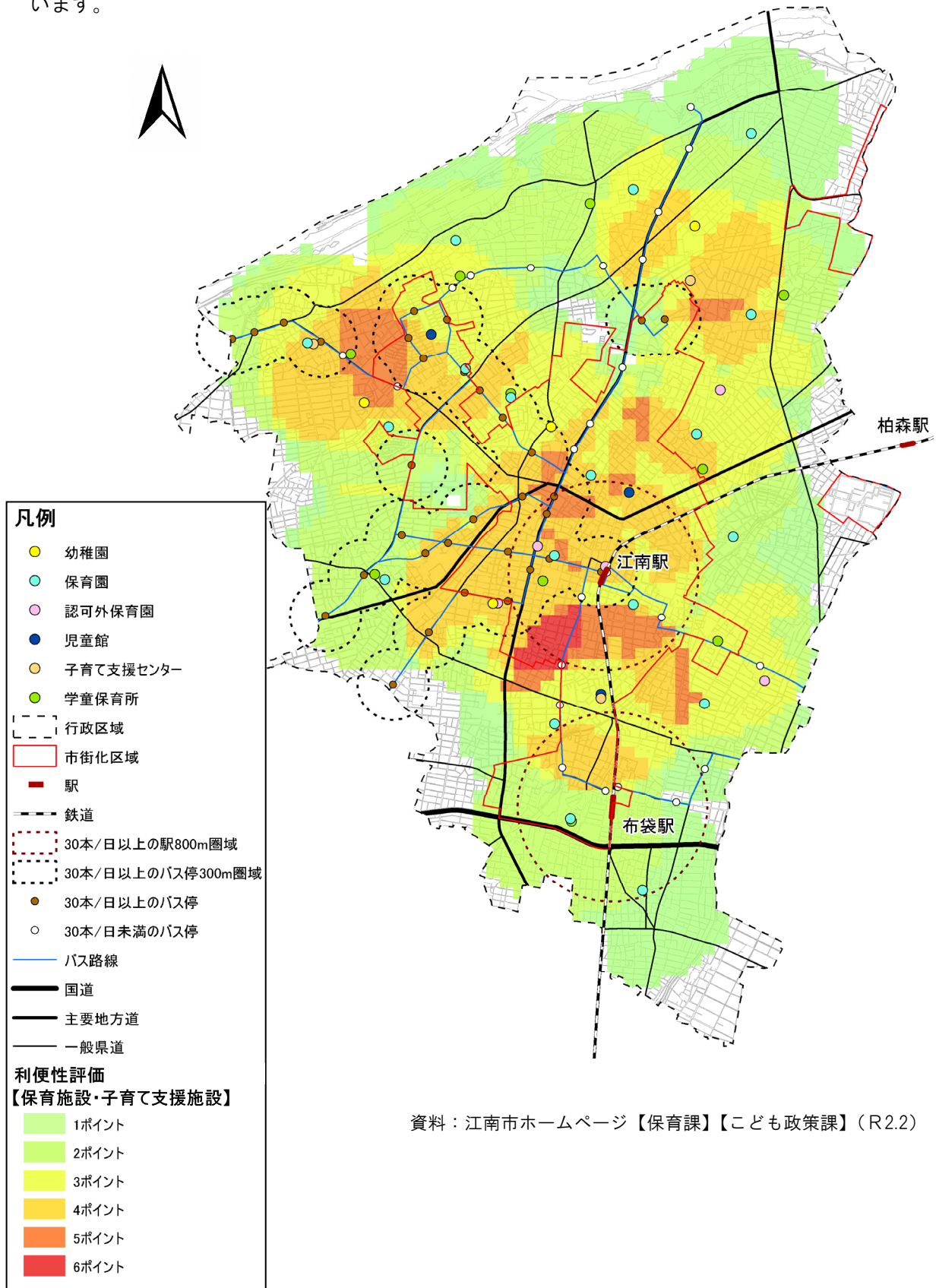
**機能分類図③：医療機能【病院・診療所】**

医療機能は、市全域に満遍なく診療所が分布しているため、利便性評価も均一的となっておりますが、一部の地域では病院が立地しているため、利便性が高くなっています。



**機能分類図④：子育て機能【保育施設・子育て支援施設】**

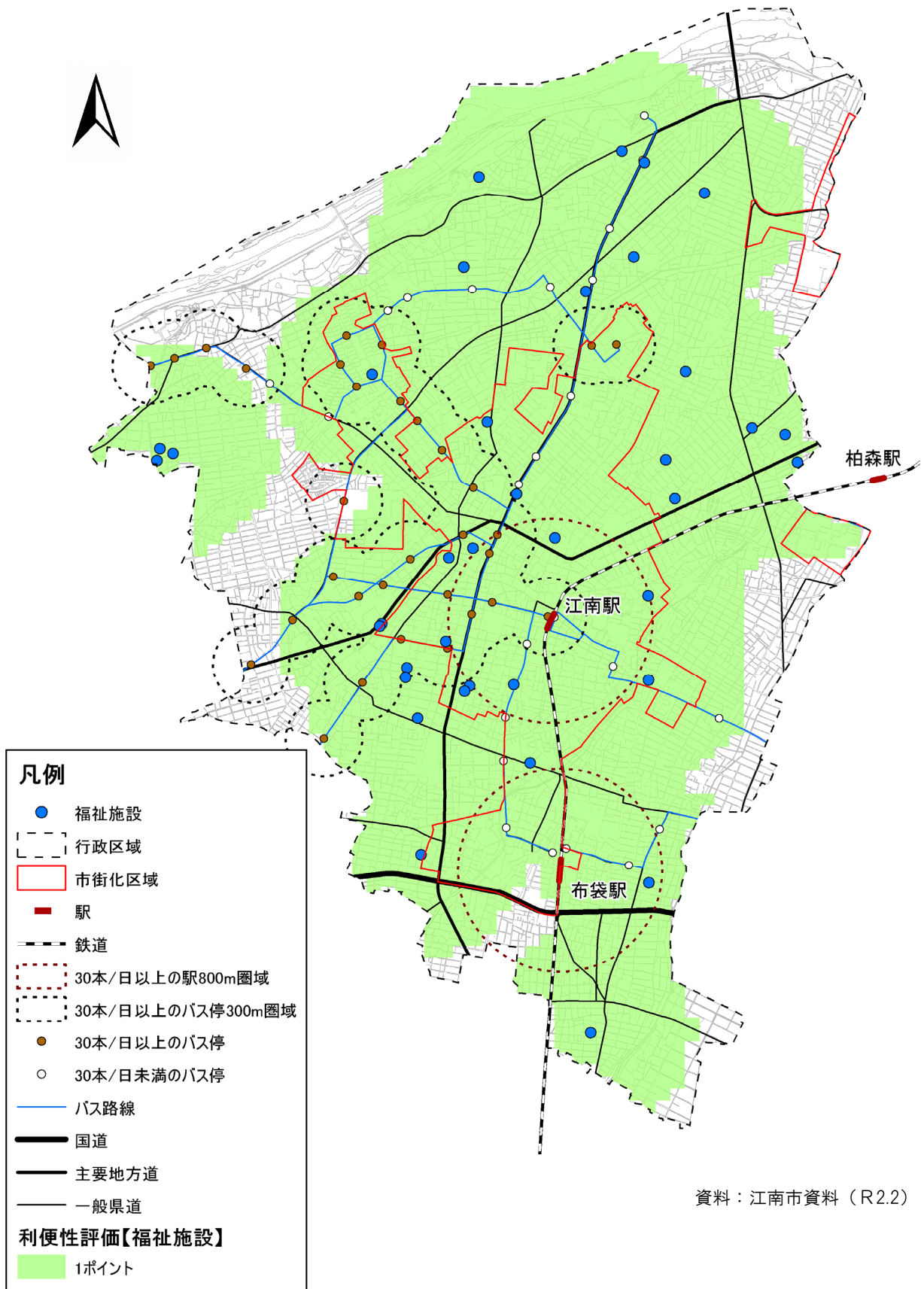
子育て機能は、施設が市街化区域の外縁部から外側の市街化調整区域にかけて立地している傾向が高いことから、市街化区域などの人口が集積している地域の一部で利便性が低くなっています。



資料：江南市ホームページ【保育課】【こども政策課】(R2.2)

**機能分類図⑤：福祉機能【福祉施設】**

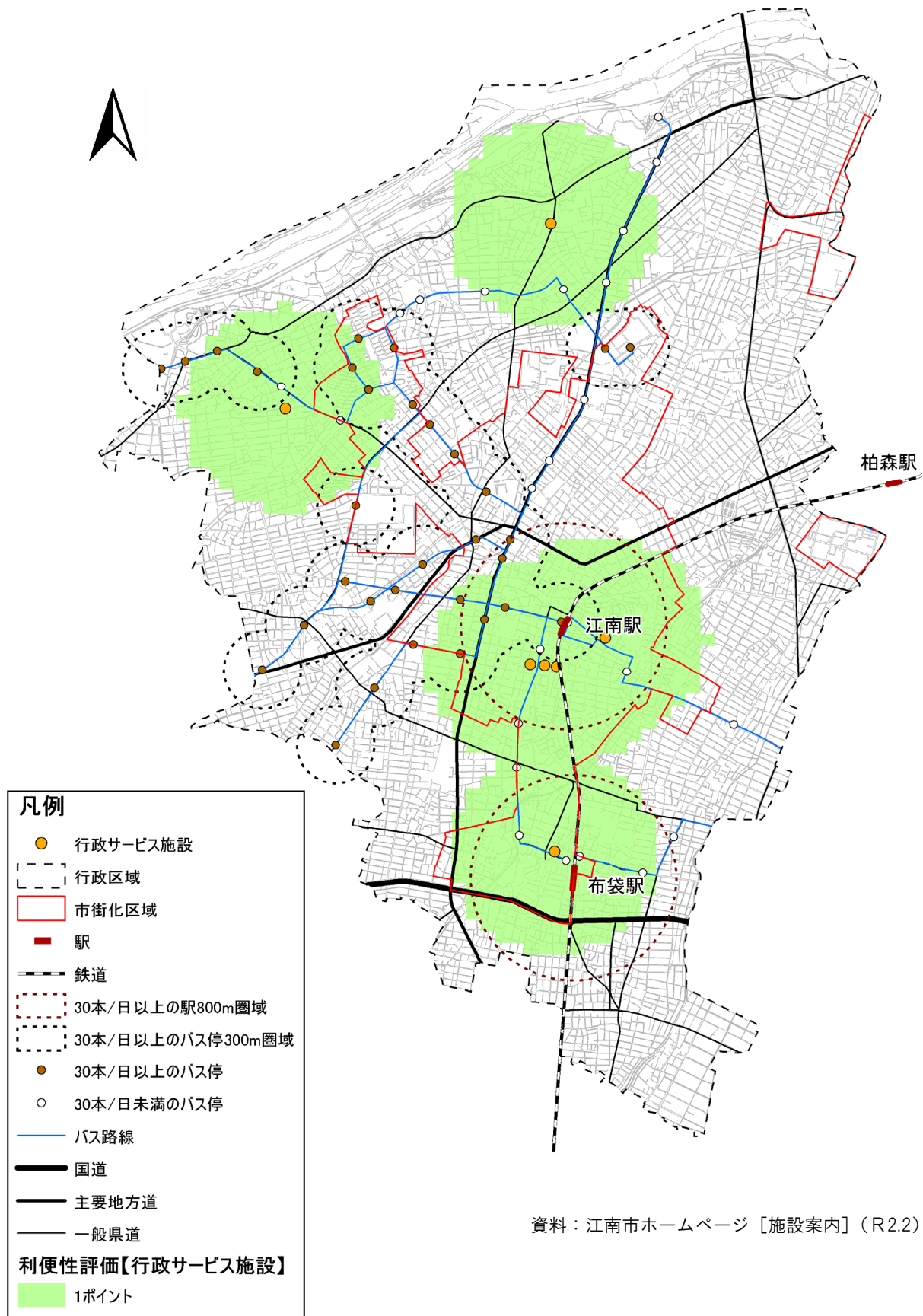
福祉機能は、市全域に満遍なく分布しているため、利便性も均一的になっていますが、布袋駅周辺の一部の地域において施設立地がなく、利便性が低くなっています。



資料：江南市資料（R2.2）

**機能分類図⑥：行政機能【行政サービス施設】**

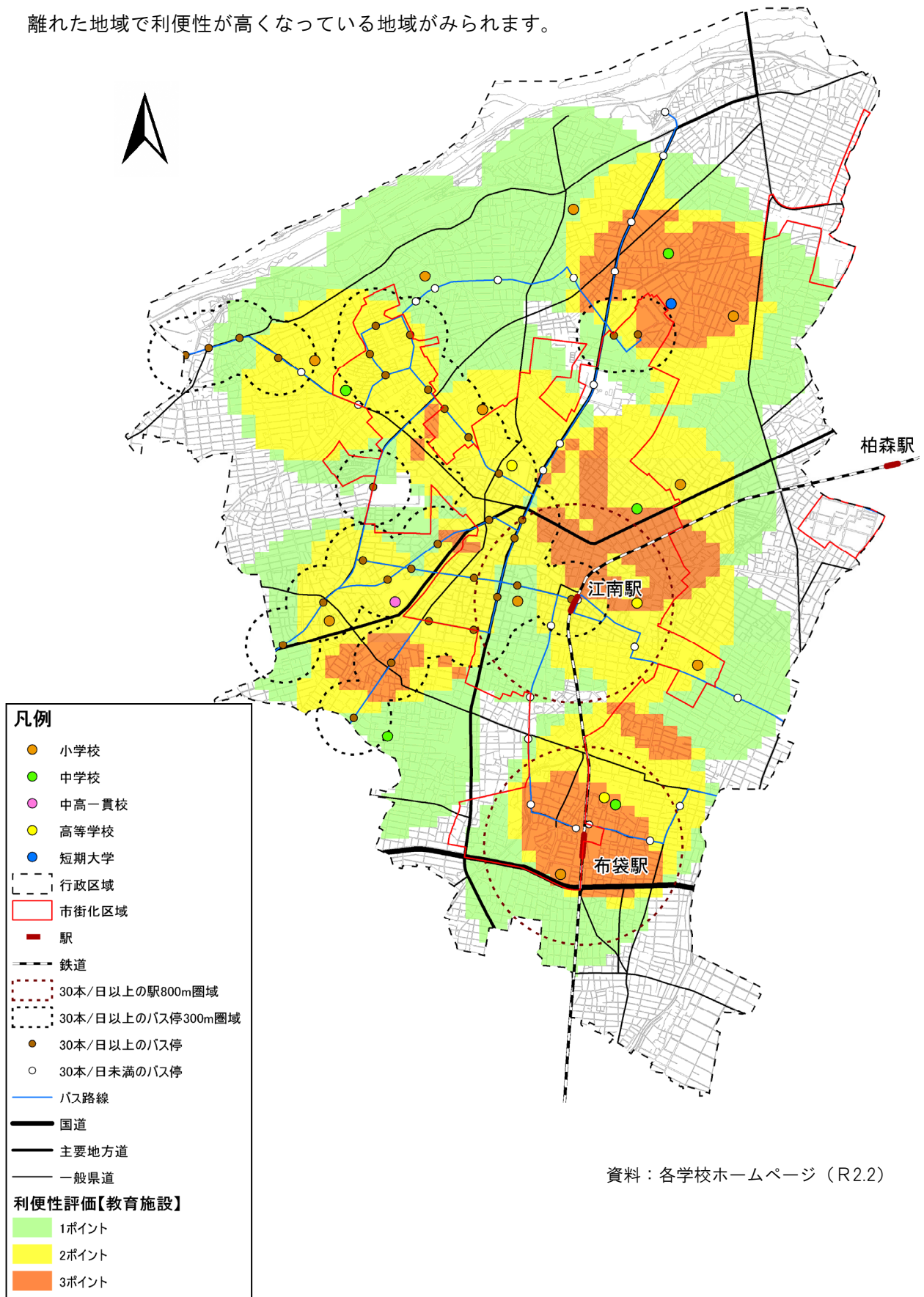
行政機能は、人口の集積状況とみても、適切な場所に立地している結果となっています。



資料：江南市ホームページ [施設案内] (R2.2)

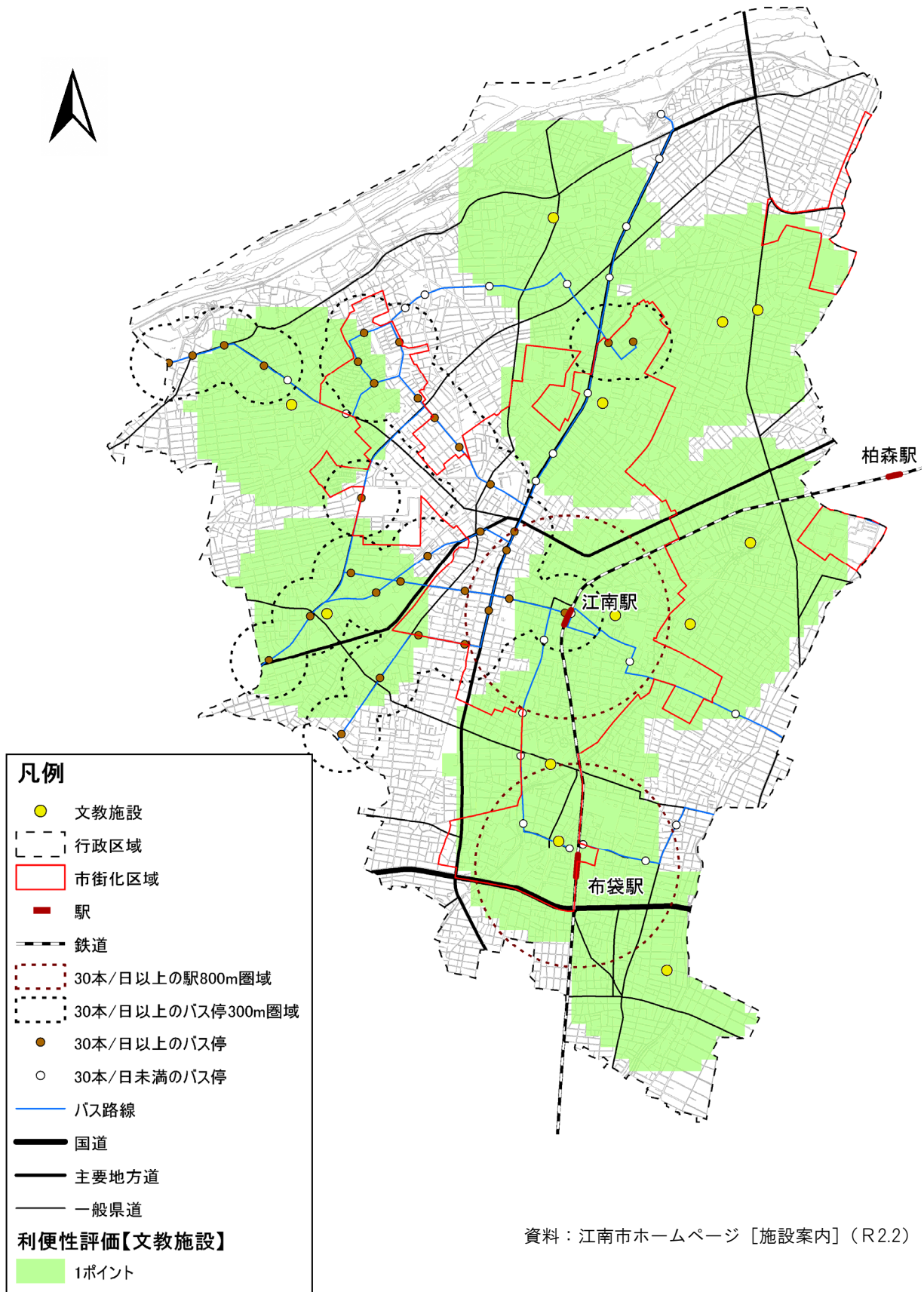
## 機能分類図⑦：教育機能【教育施設】

教育機能は、通学範囲が比較的広域となる高等学校や短期大学などは鉄道駅やバス停周辺に分布していますが、居住地から主に徒歩で通学する小・中学校においては、人口の集積地から離れた地域で利便性が高くなっている地域がみられます。



**機能分類図⑧：文教機能【学習施設、図書館など】**

文教機能は、施設が市街化区域の外縁部から外側の市街化調整区域にかけて多く立地していることから、市街化調整区域において利便性が高くなっています。



**機能分類図⑨：金融機能【金融施設】**

金融機能は、鉄道駅周辺や幹線道路周辺などの移動利便性が高い地域を中心に多くの施設が分布していることから、広い範囲で利便性が確保されていますが、市北部と市南部の一部の地域で利便性が低い地域がみられます。

