
3 将来フレームの検討

3 将来フレームの検討

3-1 将来人口フレームの検討

(1) 上位・関連計画における将来人口の見通し

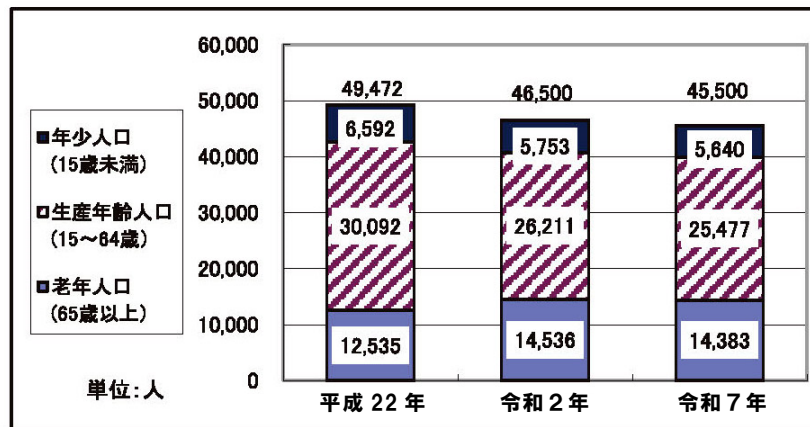
1) 第4次南国市総合計画（2016（平成28）年3月）

【人口目標】

本市の人口の見通しは、現状のまま推移すれば、2020（令和2）年には45,000人程度、さらにその5年後の計画目標の2025（令和7）年には42,500人程度になると推計されています。

我が国全体で人口減少対策が大きな課題となっているなか、本市では恵まれた自然条件、生活条件、産業条件を活かしたまちづくりを今後とも積極的に進め、人口減少を最小限に食い止め、計画目標年の人口目標を次のとおりとします。

2020（令和2）年	46,500人
2025（令和7）年	45,500人



2) 南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2015（平成27）年9月）

【人口の将来展望】

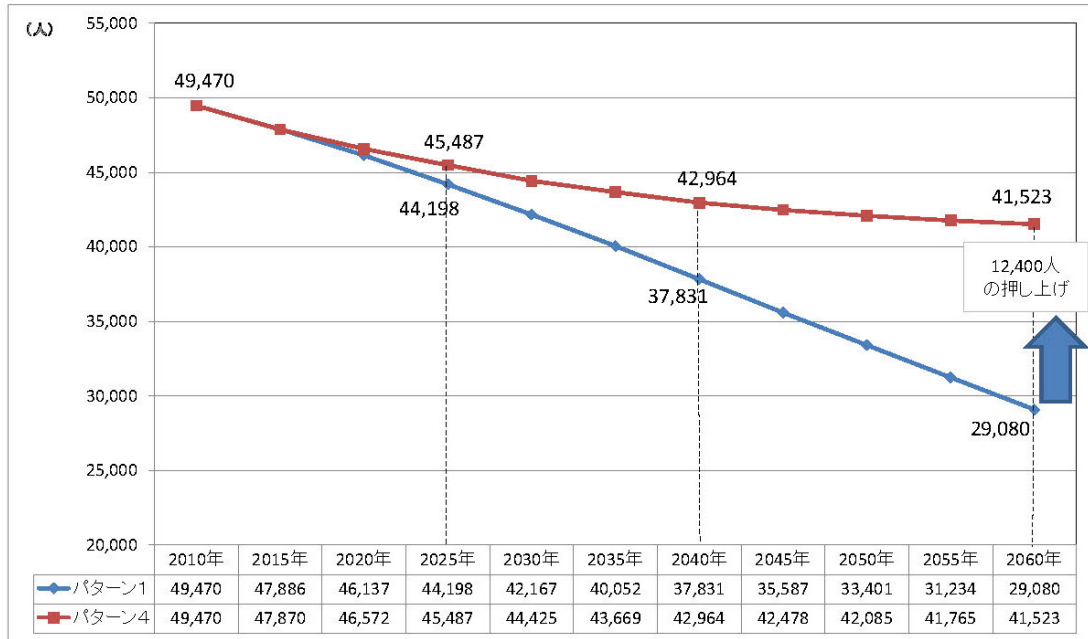
国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市の2040（令和22）年の人口は37,831人、2060（令和42）年は29,080人まで減少すると見通されています。*

人口の将来展望を行うにあたっては、出生率を2.07まで引き上げることとし、社会増減は2020年以降微増とする仮定を実現することにより、合計特殊出生率が上昇すること、また、40歳未満の流入人口が増加することで、年齢区分別人口に大きな影響を与え、出生数が増え、年少人口の増加、人口ピラミッドにおける若年層の比率の上昇という好環境を生みだします。

以上により、本市の人口の将来展望を次のとおりとします。

2040年（令和22年）	43,000人
2060年（令和42年）	41,500人

*本計画では、国立社会保障・人口問題研究所による2018（平成30）年3月時点の推計人口（37,039人）を用いていますが、南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略では、2013（平成25）年3月時点の推計人口（37,831人）を用いて人口の将来展望を示しているため、本頁では2013（平成25）年時点の推計値を示しています。



資料：まち・ひと・しごと創生本部および高知県から提供された資料等に基づき作成

図 人口の将来展望

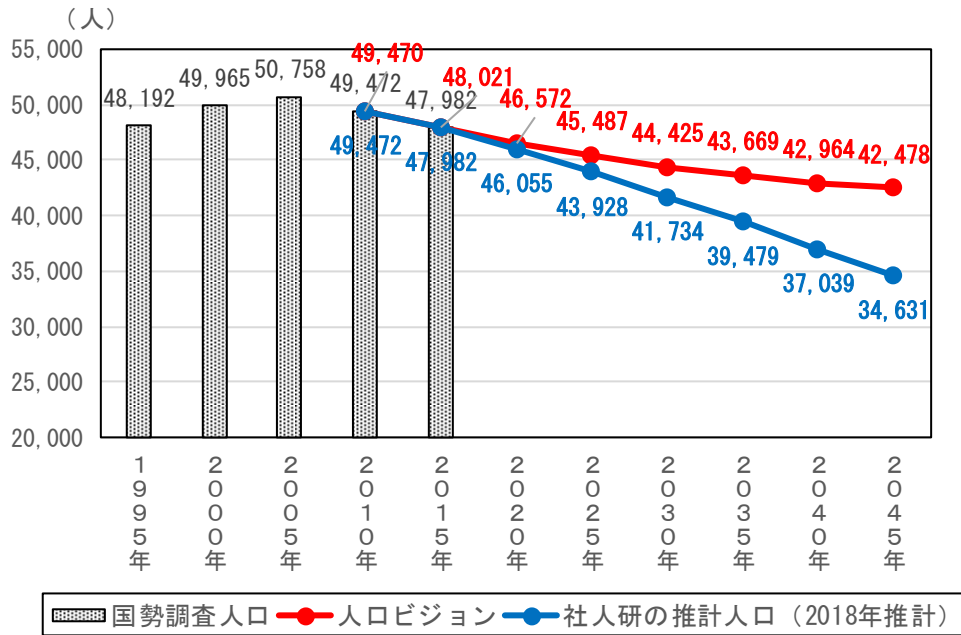
(2) 本市人口の推移と将来見通し

本市の人口（国勢調査）は、2005（平成 17）年の 50,758 人をピークに減少し、2015（平成 27）年で 47,982 人となっています。

国立社会保障・人口問題研究所の『日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年 3 月推計）』によると、本市の将来推計人口は 2025（令和 7）年が 43,928 人、2035（令和 17）年が 39,479 人、2040（令和 22）年が 37,039 人と推計されています。

一方、『第 4 次南国市総合計画』は人口目標を 2020（令和 2）年が 46,500 人、2025（令和 7）年には 45,500 人と定めています。

『南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略』は人口の将来展望を、2040（令和 22）年が 43,000 人、2060（令和 42）年が 41,500 人としています。また、この基礎とする推計人口は、2025（令和 7）年が 45,487 人、2035（令和 17）年が 43,669 人、2040（令和 22）年が 42,964 人と推計しています。



資料：国勢調査（1995（平成7）年～2015（平成27）年の各年）
 ・“人口ビジョン”は『南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略』の「仮定に基づく推計」。
 ・“社人研の推計人口”は、国立社会保障・人口問題研究所の『日本の地域別将来推計人口（2018年3月推計）』

図 本市人口の推移と将来見通し

（3）将来人口フレームの設定

南国市都市計画マスタープランは『第4次南国市総合計画』に即した計画と位置づけられています。

このことから、将来人口については本市の根幹的な計画である『第4次南国市総合計画』の人口目標を基本とし、この基礎資料としている『南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略』による“人口の将来展望”（「仮定に基づく推計」）を踏まえ、計画目標年である2038（令和20）年の目標人口を43,000人と設定します。

【将来目標人口】
目標年：2038年（令和20年） 43,000人

なお、この“将来目標人口”を達成するためには、現状の自然動態（出生・死亡）と社会動態（転入・転出）による人口減少を改善することが必要となります。

このことを踏まえ、本計画において“子育て環境の充実”、“高齢者医療・福祉の充実”、“多様な雇用の場の拡充”、“良質な居住環境の向上”などに資する都市づくり、まちづくりを進め、出生数の増加、転出人口の抑制と転入人口の増加に努めて人口減少の抑制を目指すこととします。

3-2 将来都市構造の検討

(1) 都市構造の基本的な考え方

都市の構造を形成する要素となる地形、土地利用ゾーン、交通軸の分布を踏まえ、本市における居住機能、都市機能、農業、自然・歴史・文化機能等の配置等を示す将来都市構造の基本的な考え方を概念図として作成します。

1) 都市構造の要素

①地形

本市は南北に細長く、南が太平洋に面し、北部が山地部、中部が東側の台地と西側の国分川沿いの平野部、南部は物部川流域の平野部と西側の丘陵地から形成されています。

②土地利用ゾーン

本市の土地利用ゾーンは北部の山地部に森林ゾーン、中部～南部の平地部と台地部の中央に市街地ゾーンが立地し、田園ゾーンが周囲に広がっています。また、南部の西側の丘陵部に住宅地ゾーンが形成されています。

③交通軸

本市の交通軸は高速自動車道、国道等の主要な幹線道路と鉄道、空港から形成されています。高速自動車道、国道は概ね東西方向に通っており、西方の高知市方面、東方の香南市、香美市方面と連絡しています。南北方向には県道等を通り、市内の骨格的な幹線道路網が形成されています。鉄道は概ね東西方向に通っており、高知龍馬空港が土佐湾沿岸に位置しています。

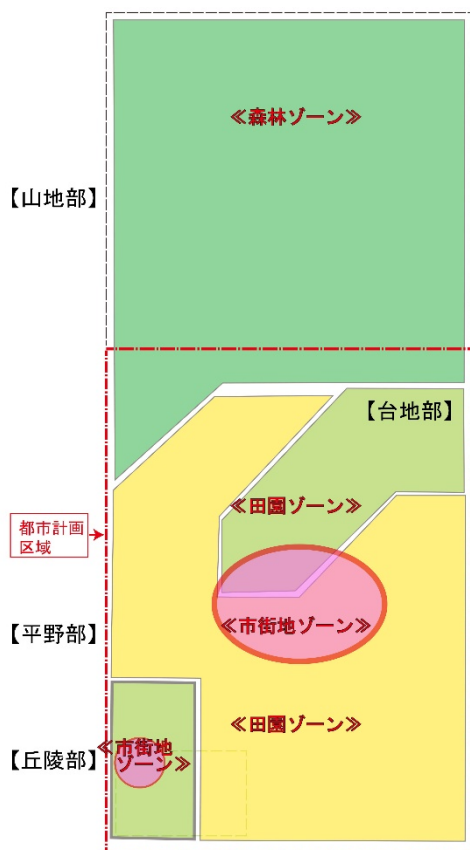


図 地形と土地利用ゾーンの概要

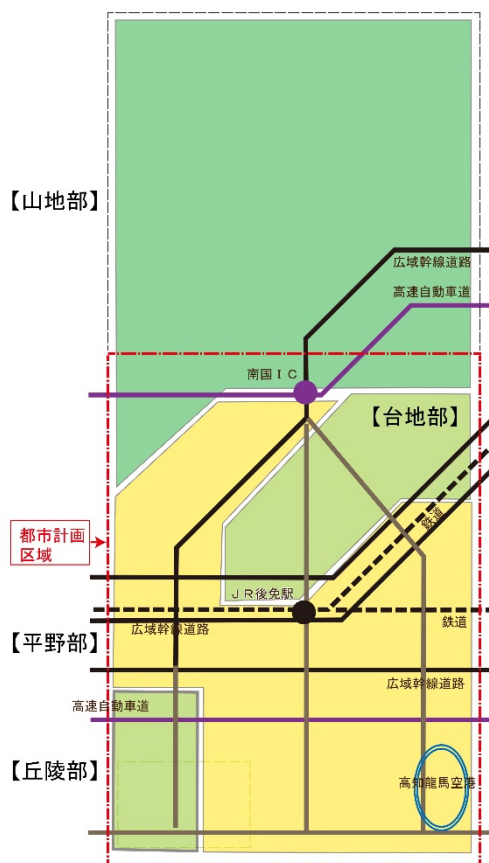


図 交通軸の概要

2) 将来都市構造の基本的な考え方

『都市づくりの理念』、『都市づくりの基本方針』を踏まえ、将来の都市構造の基本的な考え方を示します。

①中心市街地等での居住・都市機能の集約によるコンパクトシティづくり

人口減少が続くなか、中心市街地等やその周辺において居住機能と都市機能を誘導して集約し、一定の人口密度・規模を維持して各種生活サービスが安定的に提供され、若者、子育て世代、高齢者を含めた誰もがいつまでも安心して快適な暮らしが送れるよう、コンパクトな市街地づくりを目指します。

②集落の地域コミュニティ機能の維持

人口減少と高齢化が進む田園ゾーンの集落等において、中心市街地等やその周辺への居住・都市機能の誘導との棲み分けを図って移住者を受け入れ、人口減少を抑制して地域コミュニティ機能の維持を目指します。

③雇用拡大を牽引する産業機能の創出

高知の玄関都市である立地条件を活かして人口減少の抑制策の一つとなる多様な雇用を拡大するため、連鎖型交通ネットワーク上において、自然・農業環境等との調和を基調として既存の産業機能の拡充と新たな産業機能の集積を目指します。

④都市間・地域間連携を強化する交通ネットワークの形成

高知の玄関都市として都市間の交通ネットワークの充実とともに、各地域の均衡ある発展と地域の相互連携により各種都市機能の向上・充実を効率的に促進するため、本市の中心市街地や広域交通結節点と各地域の各種都市機能を連絡する交通軸を放射・格子状に形成し、連鎖型交通ネットワークの形成を目指します。

⑤安全で安心できる都市環境形成の促進

子育て支援、高齢者の生きがいを感じる生活環境づくりや、人にやさしいまちづくりを目指します。津波浸水想定区域においては、安全な居住地への住み替えを希望する人を支援する一方、避難体制・防災意識の向上を目指します。

⑥自然・歴史・文化機能の保全と利活用の促進

本市固有の自然資源を守り育て快適な都市環境を形成するとともに、誇れる郷土の歴史・文化資源を利活用し“なんこく・ならでは”、“なんこく・らしさ”となる郷土の文化、観光・レクリエーションの創造を目指します。

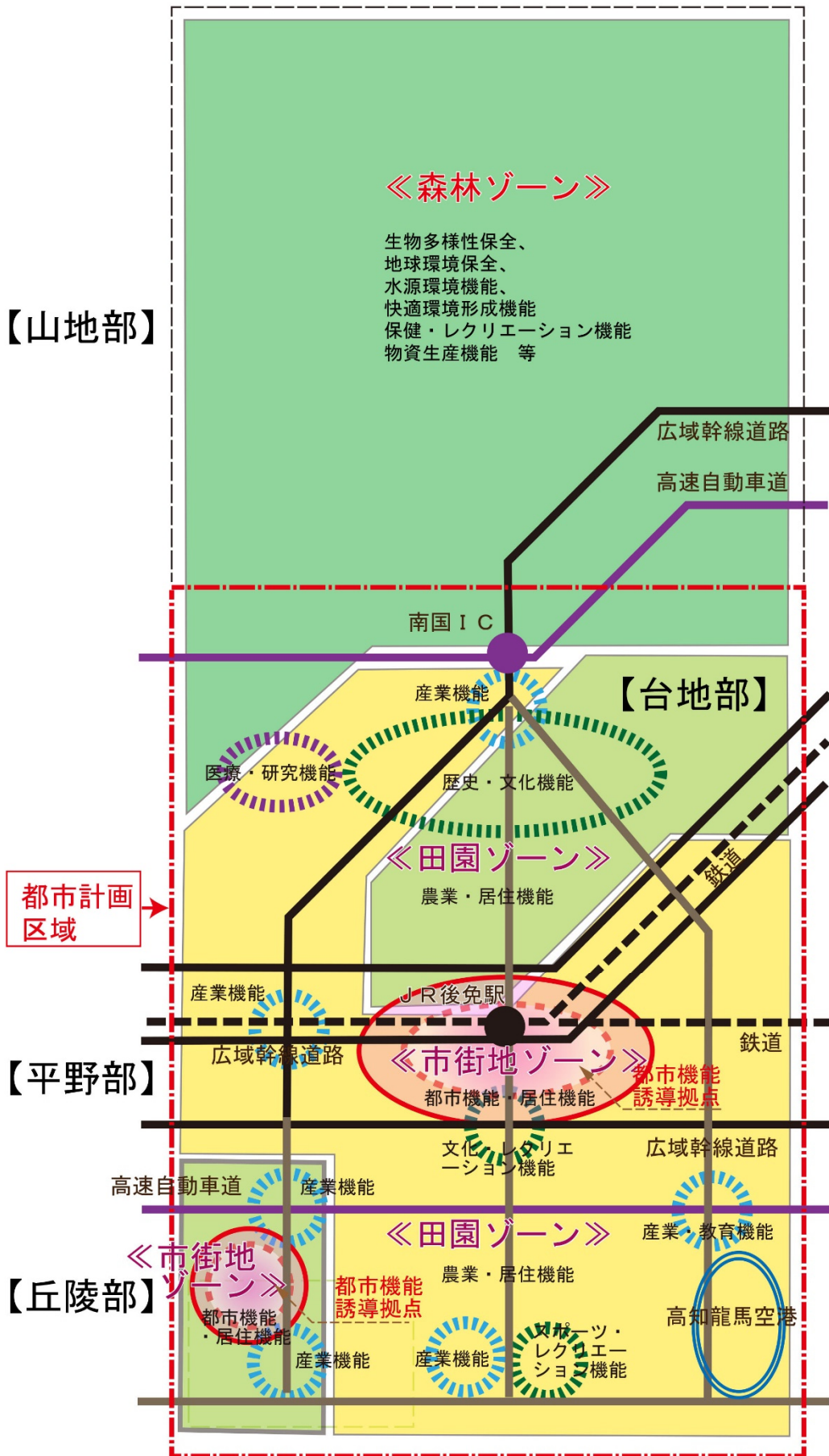


図 都市構造概念図

(2) 将来都市構造の設定

本市の将来都市構造において、市内各地に配置する各種機能の集積地を「拠点（点的な地区）」とし、この拠点を中心に居住機能や各種都市機能を集約するとともに、これらの拠点の相互間、拠点と市内各地域を放射・格子状の「都市軸（交通軸等）」により連絡し『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の構築を目指します。

また、市域の地形や土地利用状況を踏まえて「土地利用ゾーン（面的な空間）」として適正な土地利用のコントロールを図りながら、目指すべき将来の都市構造の実現を目指します。

これらの「土地利用ゾーン（面的な空間）」「拠点（点的な地区）」「交通軸（道路、鉄道等）」を以下のように位置づけます。

1) 土地利用ゾーンの設定

①市街地ゾーン

南国市役所周辺、緑ヶ丘、南国オフィスパークなどの工業団地、流通団地を「市街地ゾーン」に位置づけ、道路、下水道、公園・広場等を選択と集中による効果的・効率的な整備により都市基盤の充実を促進し、安心して暮らし続けられる市街地の形成を促進します。

②田園ゾーン

平野部と台地部に点在する集落や周辺に広がる農地等の一帯を「田園ゾーン」に位置づけます。集落においては生活道路、排水施設、身近な福祉・集会施設等の保全、整備により、安定した定住環境の維持、向上を促進します。一方、優良農地を中心に農地の保全を図るとともに、農業基盤の充実を促進します。また、集落と農地の適正な土地利用の調整を図ります。

③森林ゾーン

北部の山間部に広がる森林や南西部の丘陵部の樹林地を「森林ゾーン」に位置づけ、環境の保全に留意しつつ適正な森林施業を促進し、森林資源の有効利用に努めます。また、森林は生物多様性保全、地球環境保全、水源涵養機能等の多面的機能を有していることを踏まえ、開発行為等を抑制し、森林環境の保全と活用を促進します。

2) 拠点の設定

拠点は、居住・都市機能（生活サービス機能）、産業機能、研究機能、スポーツ・レクリエーション機能、歴史・文化機能等の各種都市機能の集積地区とし、以下のように位置づけます。

①中心拠点【南国市役所周辺】

市街地ゾーンの南国市役所を中心とする地区は、既に医療、福祉、文化、商業、公共サービス等の多様な都市機能が集積しています。

このことを踏まえ、南国市役所周辺を「中心拠点」に位置づけ、既存の各種都市機能の保全や更新とともに、高次な都市機能の充実と子育て世代・高齢者への支援機能の充実を図るなど、本市に必要な多様な都市機能の充実を促進します。

あわせて、中心拠点及びその周辺区域において、若者や子育て世代を中心とした転居者の居住を誘導するとともに地域住民の居住継続を支援し、集住を促進します。また、子育て支援の充実、高齢者が安心して暮らせる環境づくりを促進します。

これらのことにより、人口減少下にあっても、一定エリアに居住を誘導して人口密度を維持することにより、生活サービス機能やコミュニティが持続的に確保されるよう、居住・都市機能（生活サービス機能）を集約したコンパクトな市街地づくりを促進します。

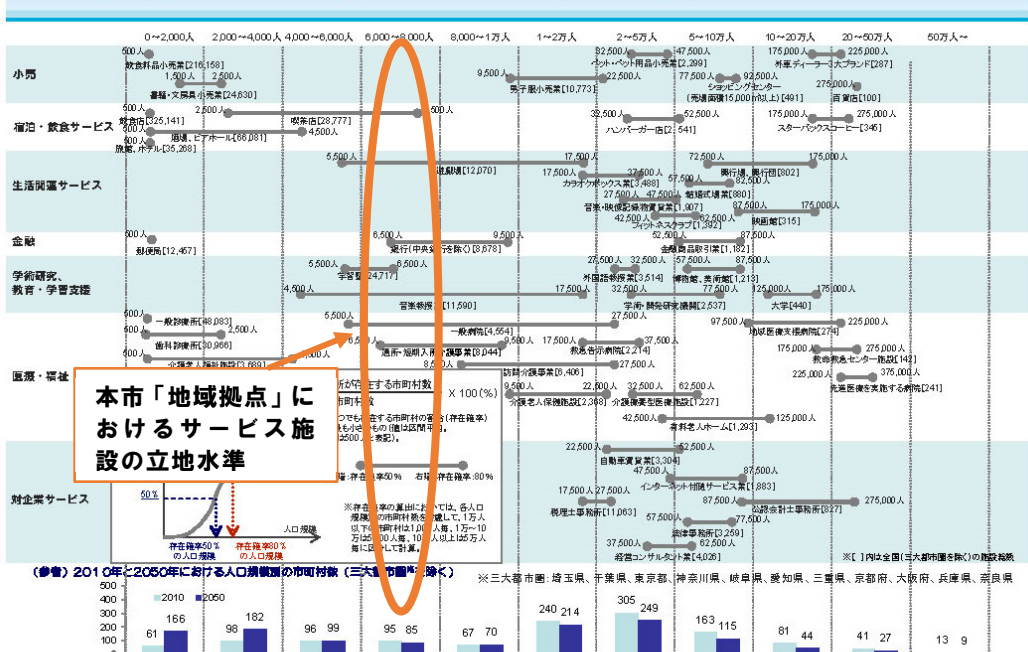
②地域拠点【緑ヶ丘の商業地周辺】

市街地ゾーンの緑ヶ丘の商業地を中心とする地区は、現在、医療施設、子育て支援施設、商業施設等が立地しています。

このことを踏まえ、緑ヶ丘の商業地周辺を「地域拠点」に位置づけ、地域の人口規模及び、下図に示す“サービス施設が成り立つ人口規模”を勘案しつつ、これらの既存の各種都市機能の保全、更新を基本とし、地域住民に必要な都市機能の充実を促進します。

あわせて、地域拠点及びその周辺区域において、若者や子育て世代を中心とした転居者の居住を誘導するとともに地域住民の居住継続を支援し、集住を促進します。また、子育て支援の充実、高齢者が安心して暮らせる環境づくりを促進します。

サービス施設の立地する確率が50%及び80%となる自治体の人口規模(三大都市圏を除く) 国土交通省



(注1) 2050年の市町村別人口は、国土交通省国土政策局推計値 (注2) 2010年、2050年ともに、人口規模別の市町村数は、平成22(2010)年12月1日現在の三大都市圏を除く、250市区町村を基準に分類 (出典) 総務省「平成21年度経済センサス」、厚生労働省「医療施設調査 病院報告(平成24年10月)」, 同「介護サービス施設・事業所調査(平成24年10月)」日本救急医学会HP、welnes HP、日本ショッピングセンター協会資料、日本百貨店協会HP、メルセデスベンツ・フォルクスワーゲン・BMW各HP、スターバックスコーヒージャパン資料をもとに、国土交通省国土政策局作成

(参考) 利用人口と都市機能

○ 商業・医療・福祉等の機能が立地し、持続的に維持されるためには、機能の種類に応じて、以下のような圏域人口が求められる。

周辺人口規模 3千人 → 5千人 → 1万人 → 3万人 → 5万人 → 15万人…

<医療>	地区診療所	診療所	地区病院	中央病院
<福祉>	高齢者向け住宅 訪問系サービス	デイサービスセンター 地域包括支援センター 老健・特養		有料老人ホーム
<買い物>	コンビニエンスストア	食品スーパー	商店街・百貨店等	

本市「地域拠点」におけるサービス施設の立地水準



※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じると考えられる。
出典：都市再構築戦略検討委員会専門家プレゼンテーションより国土交通省作成

商業施設の商圈と施設規模

商品の性質や業態の組み合わせ等で、商圈や立地戦略は様々
 *コンビニエンスストア
 大都市住宅地⇒商圈：半径500メートル、周辺人口：3,000人、流動客
 その他の地域⇒商圈：半径2～3キロメートル（幹線道路沿いに立地）、周辺人口：3,000人～4,000人、流動客
 *食品スーパー（2,000～3,000㎡規模）⇒周辺人口1～3万人
 *ドラッグストア（1,000～1,500㎡規模）⇒周辺人口1～3万人

国土交通省 都市局 第2回都市再構築戦略検討委員会
 有限会社 リティルワーク 代表 服部年明 氏 プレゼン資料より抜粋 41

③集落拠点

市街化調整区域の集落は著しい人口減少と高齢化が続いています。このことから、集落の中心地を「集落拠点」と位置づけ、地域住民との協働により既存の医療・福祉・商業施設等を保全、活用するとともに、市外等からの移住者を受け入れ、将来にわたり集落に住み続けることのできる定住環境の保全を促進します。併せて、公共交通網により中心拠点等とのアクセスの確保を促進します。

また、津波浸水想定区域等において、安全な居住地への住み替え希望者を支援する一方、該当地域の住民との協働により避難体制の充実、防災意識の向上を促進します。

集落拠点は田園ゾーンの各地区において、地域コミュニティの中心地であり、今後子育て世代の生活環境の充実を図る拠点として、次のとおり小学校等の拠点施設周辺に位置づけます。

【集落拠点の設定】

- i 北部山間地域（上倉、瓶岩）：奈路小学校、白木谷小学校付近、瓶岩体育館・公民館の周辺
- ii 北東地域（久礼田、国府）：久礼田小学校、国府小学校の周辺
- iii 北西地域（岡豊）：岡豊小学校の周辺
- iv 中央地域（長岡、野田、後免、大篠）：長岡小学校、後免野田小学校の周辺
 （後免、大篠においては、この大部分が中心拠点（南国市役所周辺）から概ね半径1 km圏内に位置することより『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の形成を推進する考え方から、『集落拠点』は配置しないこととします。）
- v 南東地域（岩村、日章、前浜）：岩村ふれあいセンター、日章小学校、大湊小学校の周辺
- vi 南西地域（三和、稲生、十市、緑ヶ丘）：三和小学校、稲生小学校の周辺
 （十市、緑ヶ丘においては、この大部分が地域拠点（緑ヶ丘の商業地周辺）から概ね半径1 km圏内に位置することから、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の形成を推進する考え方から、『集落拠点』は配置しないこととします。）

④産業拠点

南国オフィスパークをはじめ既成の工業団地、流通団地等を「産業拠点」に位置づけ、広域交通環境の整備を促進します。また、産業立地の動向等を見極めつつ、既存工業・流通団地の充実・拡大や新規産業用地等の形成を図り、より一層の産業機能の強化を促進します。

⑤産学連携・研究学園拠点

高知龍馬空港周辺を「産学連携拠点」に位置づけ、産学連携の最先端の研究開発活動・企業活動拠点の整備や、研究者・学生・留学生等のための居住・交流エリアの整備等を検討します。

高知大学医学部周辺を「研究学園拠点」に位置づけ、研究学園都市づくりを検討します。

⑥観光・スポーツ・レクリエーション拠点

西島園芸団地、観光農園周辺を「観光・レクリエーション拠点」に位置づけ、観光ルートの整備や体験型農業施設の整備、観光農園の拡充等を含め滞在型交流機能の強化を促進します。

吾岡山文化の森一帯を「スポーツ・レクリエーション拠点」に位置づけ、市民のスポーツ、イベント・レクリエーション活動の拠点として利活用を促進します。

南国市立スポーツセンターを「スポーツ・レクリエーション拠点」に位置づけ、市民の体育、スポーツ及び保健の振興を推進します。

⑦歴史文化拠点

国府の国分寺・紀貫之邸跡、岡豊の岡豊城跡周辺を「歴史文化拠点」に位置づけ、歴史に親しむ観光拠点となるような適切な基盤整備を図るとともに、“土佐のまほろば風景街道”の歴史的な景観形成に努めます。

高知龍馬空港周辺の高知海軍航空隊跡地を「歴史文化拠点」に位置づけ、掩体やトーチカの保全と整備を検討し、歴史の伝承に努めます。

⑧水と緑の拠点

物部川沿いや河口周辺及び北部の山林を「水と緑の拠点」に位置づけ、豊かな自然環境を提供する物部川、国分川を活かした水辺環境、生物多様性保全、地球環境保全、水源涵養機能等の多面的機能を有する森林環境の保全に努めるとともに、観光・レクリエーションの場としての利活用についても検討します。

3) 交通軸の設定

高知県の空の玄関口として利用されている高知龍馬空港、陸の玄関口として利用されている高知自動車道南国インターチェンジやJR後免駅の立地特性を活かして広域交通網の充実を図るとともに、市民の日常生活活動や交流を支援する利便性の高い主要な交通軸の形成を図ります。

①高速自動車道

高知自動車道、高知東部自動車道を「高速自動車道」に位置づけ、高知の玄関都市として、全国からのアクセスを容易にして多様な産業・交流活動が行われるよう、全国や四国各地との交通網の保全、充実を促進します。

②広域幹線道路

国道32号、国道55号、国道195号（あけぼの街道）を「広域幹線道路」に位置づけ、県外との多様な交流が円滑に行われるよう、また本市における中心的な交通軸として活用されるよう、広域交通網の保全、充実を促進します。

③主要幹線道路

主要地方道、主要な県道・市道等を「主要幹線道路」に位置づけ、高速自動車道、広域幹線道路を補完するとともに、各種の拠点を円滑に連絡する道路網の保全、充実を促進します。

④鉄道

中心拠点（南国市役所周辺）にはJR土讃線、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線、とさでん交通路面電車の3つの鉄道が通り、市内の概ね東西方向の地域の公共交通を担っています。このことを踏まえ、この3路線の「鉄道」を交通軸（鉄道）に位置づけ、市民の足として保全、充実を促進します。

⑤広域交通結節点

高知龍馬空港、高知自動車道の南国インターチェンジ、高知東部自動車道の高知龍馬空港インターチェンジ、なんこく南インターチェンジ、JR土讃線の後免駅を「広域交通結節点」に位置づけ、全国各地の広域交通と市内交通路等の乗換えの円滑化を促進します。

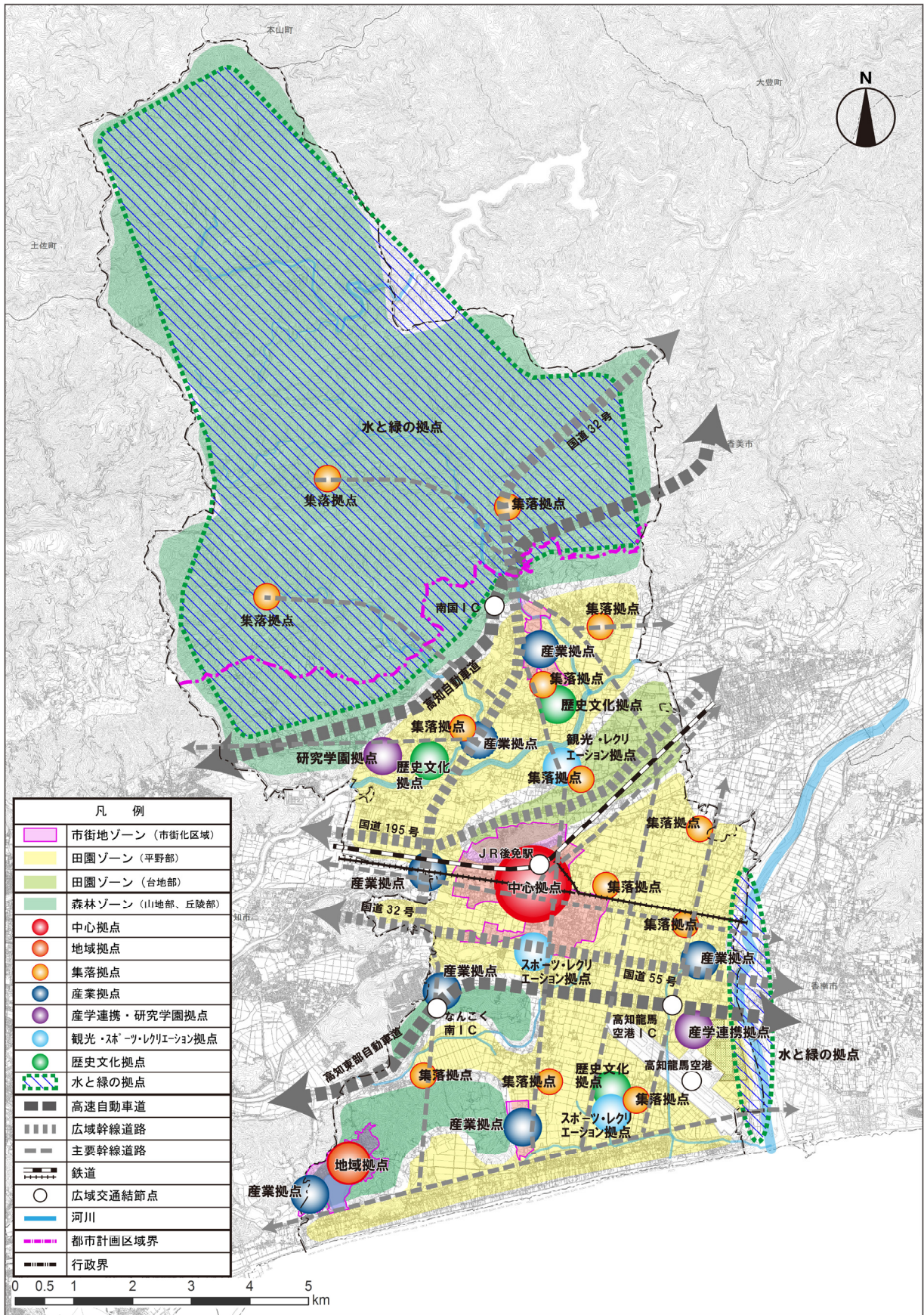


図 将来都市構造図