

## 地域特性について

## 1. 地域特性の概要

## (1) 自然特性

項目	概要	エネルギー使用量等の増減に係る要因や関係など
位置 地勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>東部は、丘陵・山地地形をなし、西部は海拔 10m 前後の沖積低地で、中央の大部分は海拔 20～50m の枚方台地が占めています。</li> <li>淀川沿いの市街地から延びる主要な道路は、勾配の大きい坂道が多い傾向にあります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>坂道など高低差のある市街地の地形は、一般的に自転車の利用には不向きで、自動車等の利用につながることを考えられます。</li> </ul>
気候	<ul style="list-style-type: none"> <li>平均気温は 30 年間で 2℃ 以上上昇しています。</li> <li>1990 (平成 2) 年あたりから、熱帯夜の日数が増加しています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>気温の上昇や熱帯夜の日数の増加は、空調機器等の利用頻度が高まる可能性があります。</li> </ul>

## (2) 社会経済特性

項目	概要	エネルギー使用量等の増減に係る要因や関係など
人口・世帯数	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口、世帯数とも増加傾向にあり、一世帯あたりの人員数は減少しています。</li> <li>人口は北部、南部地域など市域の西側（京阪本線沿線）に多く分布しています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>世帯数等の増加は、家電製品や自動車等によるエネルギー使用量が高まります。</li> </ul>
産業	<p><b>【事業所と従業員の推移】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1996 (平成 8) 年をピークに事業所、従業員ともに減少していますが、3 次産業の従業員は増加しています。卸売・小売業の事業所数は減少が著しい状況です。</li> </ul> <p><b>【大規模事業所、大学施設等の分布】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅から離れた大規模事業所や大学施設は、多くの通勤通学者の移動を生み出しています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業所等の増加は、生産量の増加や物流などの増加により、それらに係わるエネルギー使用量が高まる可能性があります。</li> <li>多くの大規模事業所や大学施設は、鉄道等のターミナルから離れた場所に立地している傾向にあります。通勤通学者等の移動に係わるエネルギー使用量が高まる可能性があります。</li> </ul>
交通	<p><b>【公共交通機関の状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道の乗降客数は京阪線、JR 線ともに減少傾向にあります。路線バスは京阪バスによる運行で、同様に減少しています。</li> </ul> <p><b>【自動車の登録台数の状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車の登録台数は、近年 15 万台程度で微減傾向にありますが、軽自動車の台数が増加しています。</li> </ul> <p><b>【市営駐輪場の利用状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道利用者の多い樟葉駅や枚方市駅周辺の市営駐輪場の利用者数が突出して多い状況にありますが、近年、利用者は減少しています。</li> </ul> <p><b>【幹線道路の状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道 1 号と府道京都守口線は、慢性的に混雑しています。これに応じて東西方向の幹線道路は国道 1 号付近で流れが悪くなっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関の積極的な利用は、自動車等の利用を減少させる可能性があります。</li> <li>自動車の登録台数増加は、一般的にエネルギー使用量の増加につながりますが、燃費効率のよい自動車の導入が進むと、エネルギー使用量の減少につながると考えられます。</li> <li>通勤通学における自転車利用者の増加は、路線バス等も含め車両等のエネルギー使用量の減少につながる可能性があります。一方で、駅周辺での駐輪問題が大きくなる可能性もあります。</li> <li>道路の慢性的な混雑は円滑な移動の妨げとなり、自動車等のエネルギー使用量の増加につながります。</li> </ul>

<p>土地利 用動向</p>	<p><b>【土地利用・緑被率の推移】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅地を含む市街地等は約 42%占めており、2000（平成 12）年から 6 年間で 1%（約 65ha）増加しています。これに対して田畑・山林等が 1%減少しています。</li> <li>・ 市街化の進行に伴い、緑被面積が減少し、緑被率は 31.8%（2007（平成 19）年時点）となっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 都市化による緑地の減少は、ヒートアイランド現象を助長する可能性があり、気温上昇につながる可能性があります。</li> <li>○ 気温上昇により、空調機器等の利用頻度が高まる可能性があります。</li> </ul>
<p>建 築 等 の 動 向</p>	<p><b>【建築物の着工動向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近年家屋の床面積は緩やかな増加傾向にあります。近年の着工建築物は減少傾向にあります。住居系建築物は増加していましたが、2006（平成 18）年を境に減少に転じています。一方で、高度成長期に建てられた堅牢建物は間もなく建て替え時期を迎えます。</li> </ul> <p><b>【住宅用太陽光発電システムの導入状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅用太陽光発電システムの導入状況は増加傾向にあります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 新築される建築物は、断熱性能が高く、空調機器等の利用頻度が減少し、省エネルギー化が進む可能性があります。</li> <li>○ 新築または改築等の増加に対して、太陽光発電システム導入の機会や省エネ機器への転換の可能性が高まります。</li> </ul>

※各種データの集計年度の違いにより、グラフ等の年度が統一されていない場合がありますが、基本的には 1990（平成 2）年度を基準に入手可能な最新のデータを使用しています。

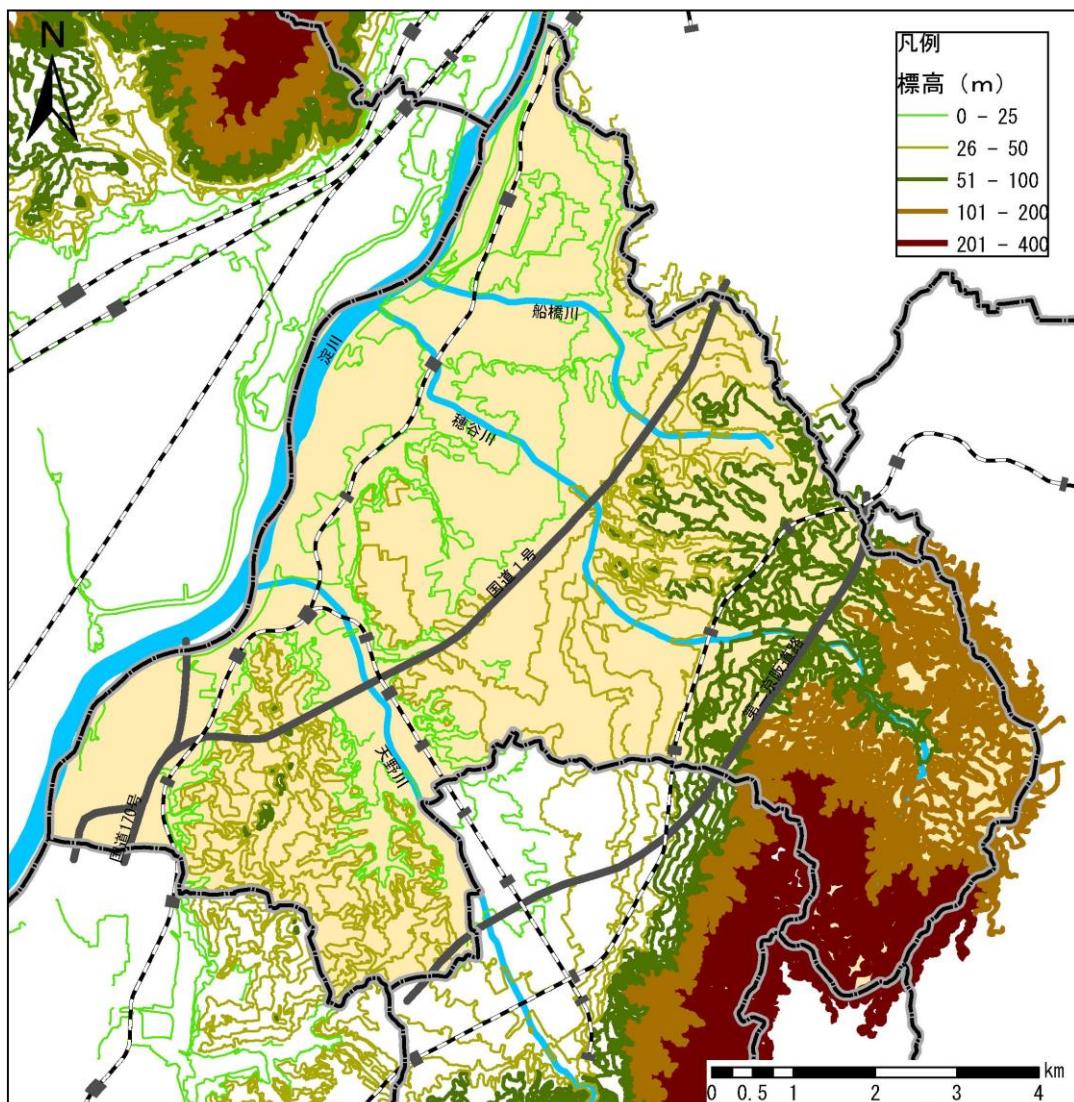
## 2. 自然特性

### (1)枚方市の位置・地勢

本市は、大阪府の北東部、淀川左岸に位置し、北は京都府八幡市、東は京都府京田辺市、奈良県生駒市、南は大阪府寝屋川市、交野市、西は淀川を挟んで大阪府高槻市、島本町と接しています。

市東部は、生駒山地から男山丘陵に伸びる丘陵・山地地形をなし、西部は海拔 10m前後の沖積低地で、中央の大部分は海拔 20～50mの枚方台地が占めています。この枚方台地を、船橋川、穂谷川、天野川が南東から北西に横切って淀川に流れ込んでいます。これらの河川は、普段は豊富な水量はなく中流域付近の枚方台地には灌漑用のため池が設けられています。

また、西部の沖積低地の一部に台地が迫るなど、特徴的な段丘崖がみられます。このため、川沿いの地域に形成された市街地部から西方向に延びる幹線道路は、この段丘による高低差により、勾配の大きい坂道が多くみられます。



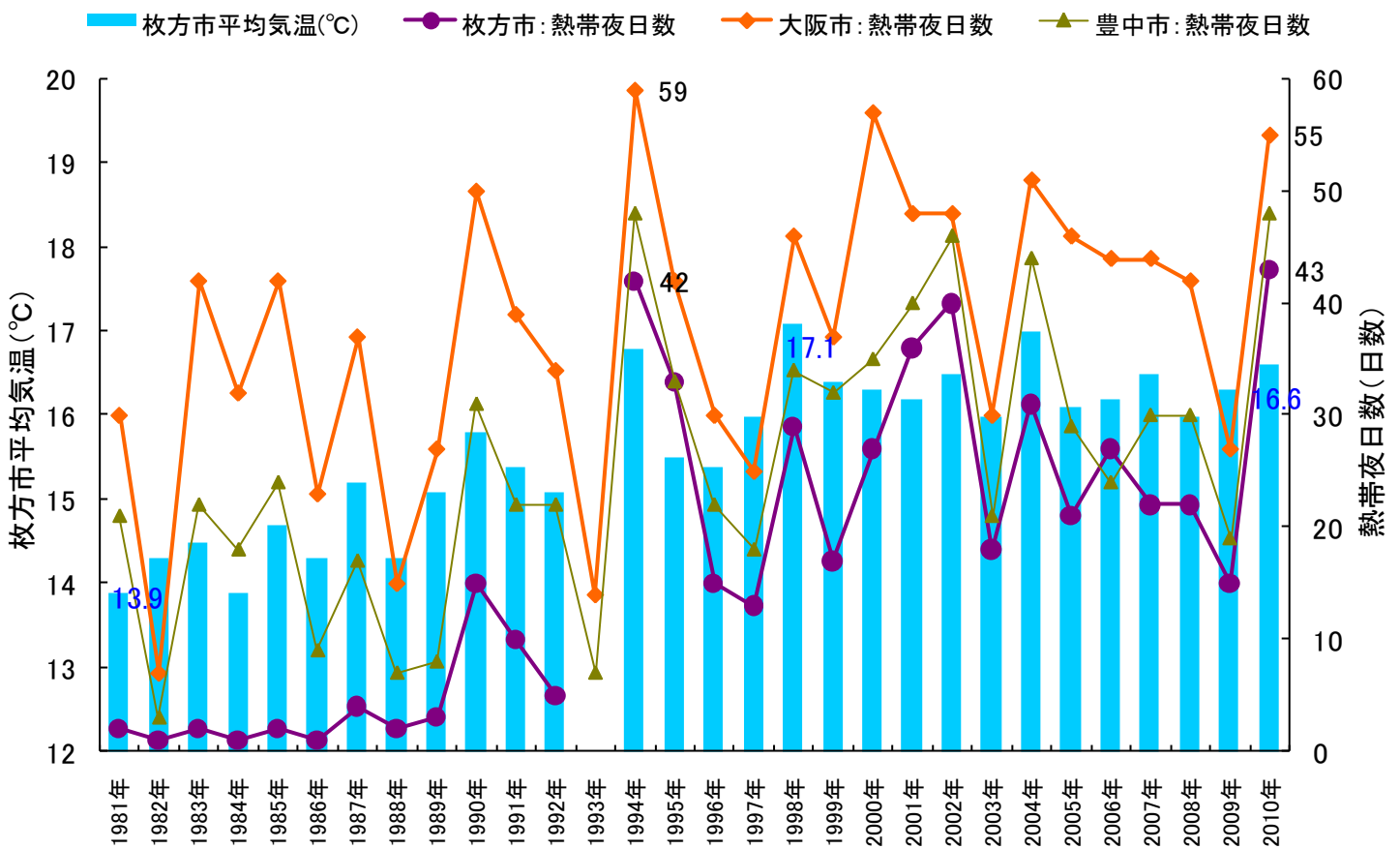
## (2) 気候

本市の気候は瀬戸内気候区に属し、日照も多く比較的温暖で穏やかな気候を示しています。2010（平成 22）年の平均気温は 16.6℃、最高 37.6℃、最低-2.6℃となっています。

また、直近 30 年間の年平均気温についてみると、年度により若干変動はあるものの上昇傾向にあり、2℃以上上昇しています。この平均気温の上昇に伴い、熱帯夜（日最低気温が 25℃以上を記録した日）の日数も増加する傾向にあり、1990（平成 2）年あたりから大阪湾岸域の大阪市における熱帯夜日数の頻度と類似してきています。

大阪湾岸域において暖められた大気が海風により淀川に沿って内陸に運ばれ、その大気がとどまりやすい地形的特性や近年における都市化の進行等により、気温の高まりとともに、熱帯夜日数の増加の要因になっていると考えられます。

図 本市の平均気温と熱帯夜日数の変化



出典：大阪管区気象台

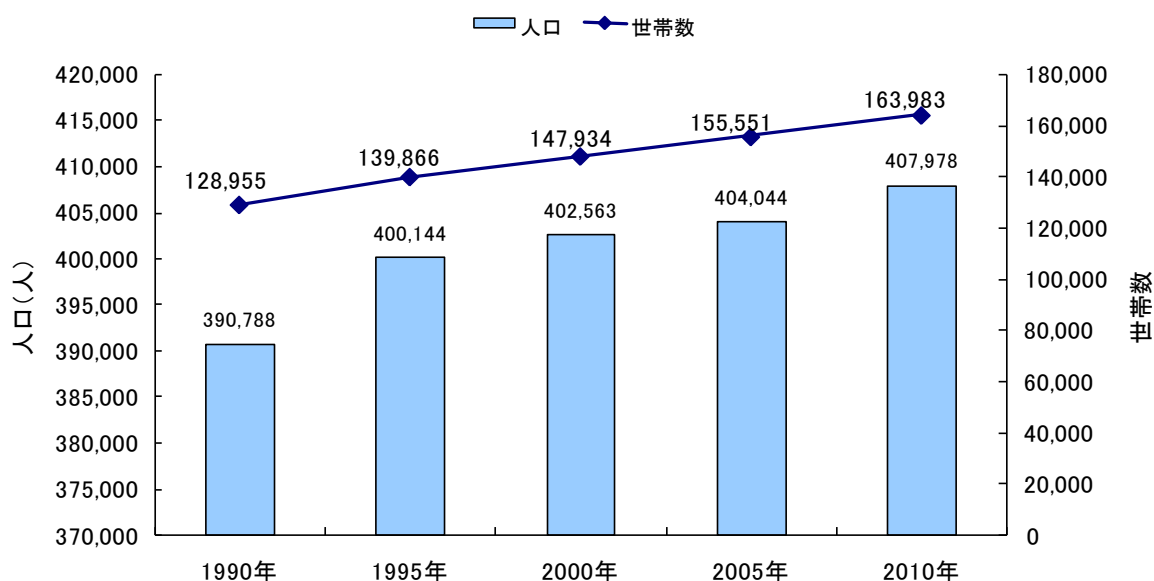
測定地点について  
 1993（平成 5）年のデータについては、測定地点を移設したため欠測しています。

### 3. 社会・経済特性

#### (1) 枚方市の人口と世帯数

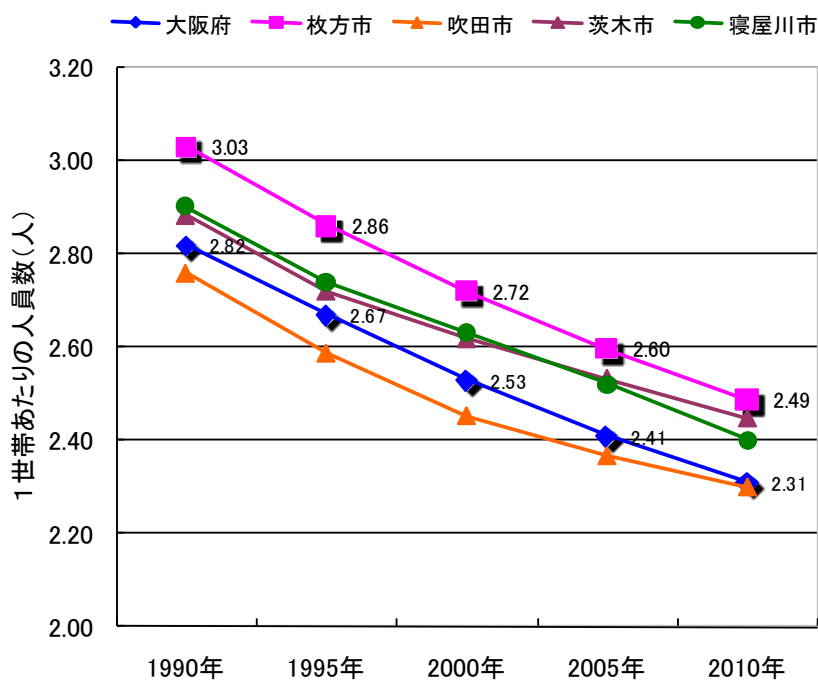
本市の人口は2010（平成22）年現在において407,978人、世帯数は163,983世帯です。人口、世帯数ともに増加傾向にあります。一方、1995（平成7）年辺りから増加率は緩やかになっています。一方で、世帯数の増加より人口の増加の幅が大きいため、1世帯あたりの人員数は、1990（平成2）年に3.03人だったものが、2010（平成22）年には2.49人と減少しています。本市の1世帯あたりの人員数は、大阪府及び近隣の特例市より多い傾向を示しています。

図 人口と世帯数の推移



出典：国勢調査、枚方市統計書

図 世帯あたりの人員数の推移

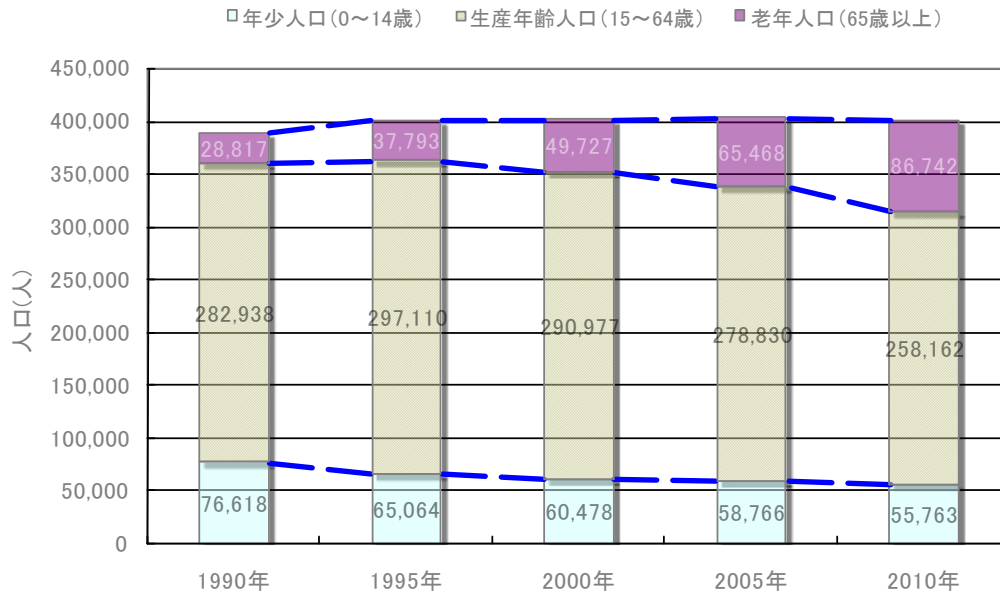


出典：国勢調査、枚方市統計書



年齢3区分別人口の推移を見ると年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）の減少が続いており、これに伴い老年人口（65歳以上）が増加する少子高齢化が進行しています。

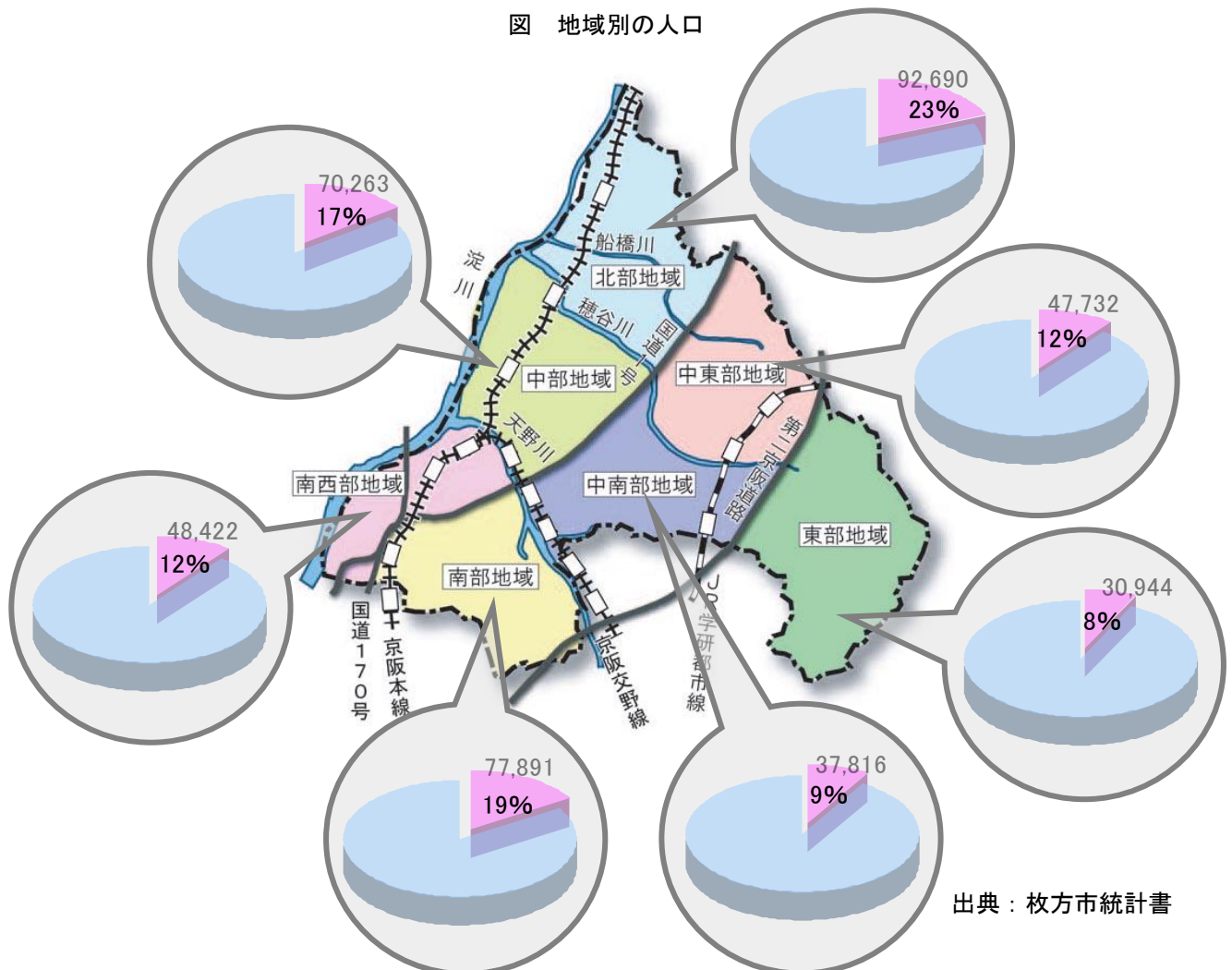
図 年齢3区分別人口の推移



出典：国勢調査、枚方市統計書

2007（平成19）年度における地域別人口の分布をみると、北部地域における人口（92,690人）が最も多く、総人口405,758人の約23%を占めています。次いで南部地域が約19%、中部地域が約17%と続きます。また、2002（平成14）年度から5年間において、南部および南西部地域は2千人以上増加しています。

図 地域別の人口



出典：枚方市統計書

## (2) 産業等

### ① 事業所数と従業者数の推移

本市の事業所数と従業者数の推移をみると、従業者数は年により増減はあるものの増加傾向にあります。3次産業の従業者数は概ね増加傾向を示していますが、1次、2次産業とも減少しています。

一方、事業所数は2006（平成18）年において、約1万事業所あるものの、どの産業においても減少傾向にあります。また、産業分類別に推移をみると、卸売・小売業や飲食店等の減少が著しい状況にあります。

図 事業所数の推移

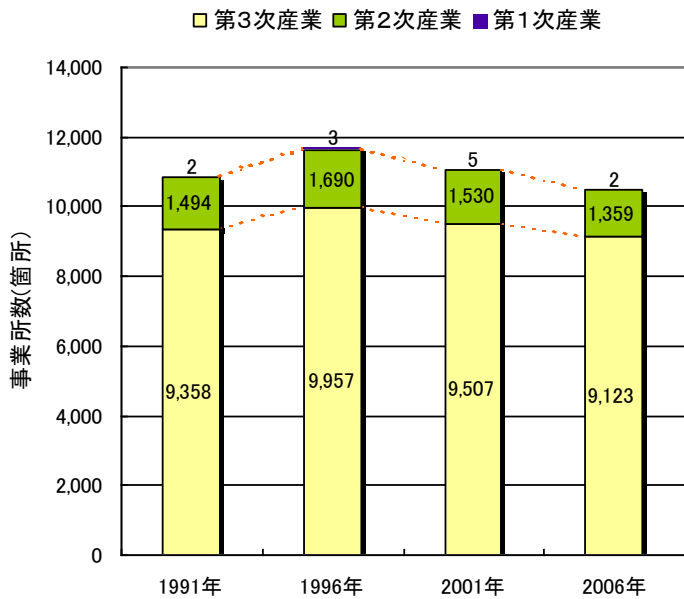
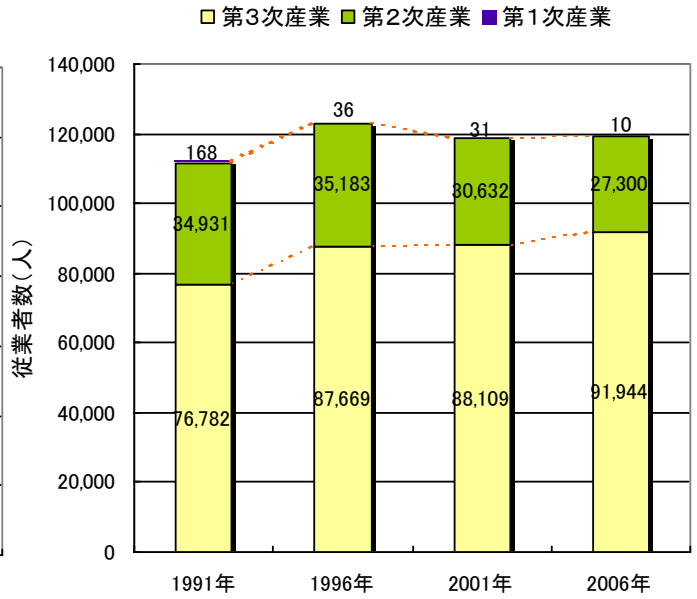
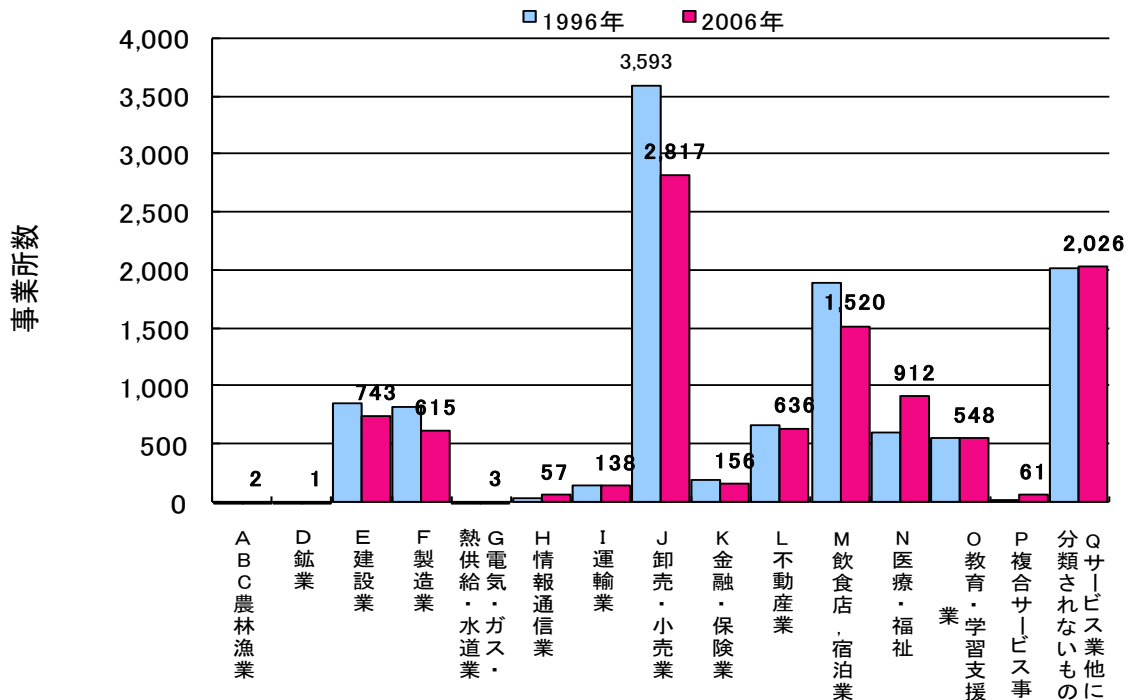


図 従業者数の推移



出典：枚方市統計書

図 産業大分類別事業所数の推移

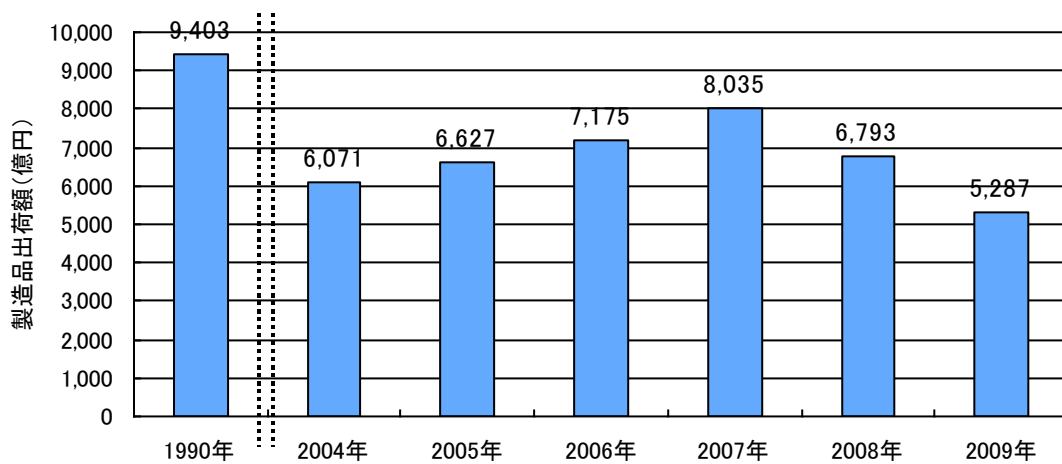


出典：枚方市統計書

近年の製造品出荷額については、製造業等の事業者が減少傾向にあるものの、2007（平成 19）年まで増加傾向にありましたが、この年を境に減少傾向にあります。

また、2009（平成 21）年の総出荷額のうち、一般機械器具製造業の出荷額が最も多く、約 25%を占めています。

図 製造品出荷額の推移



出典：枚方市統計書

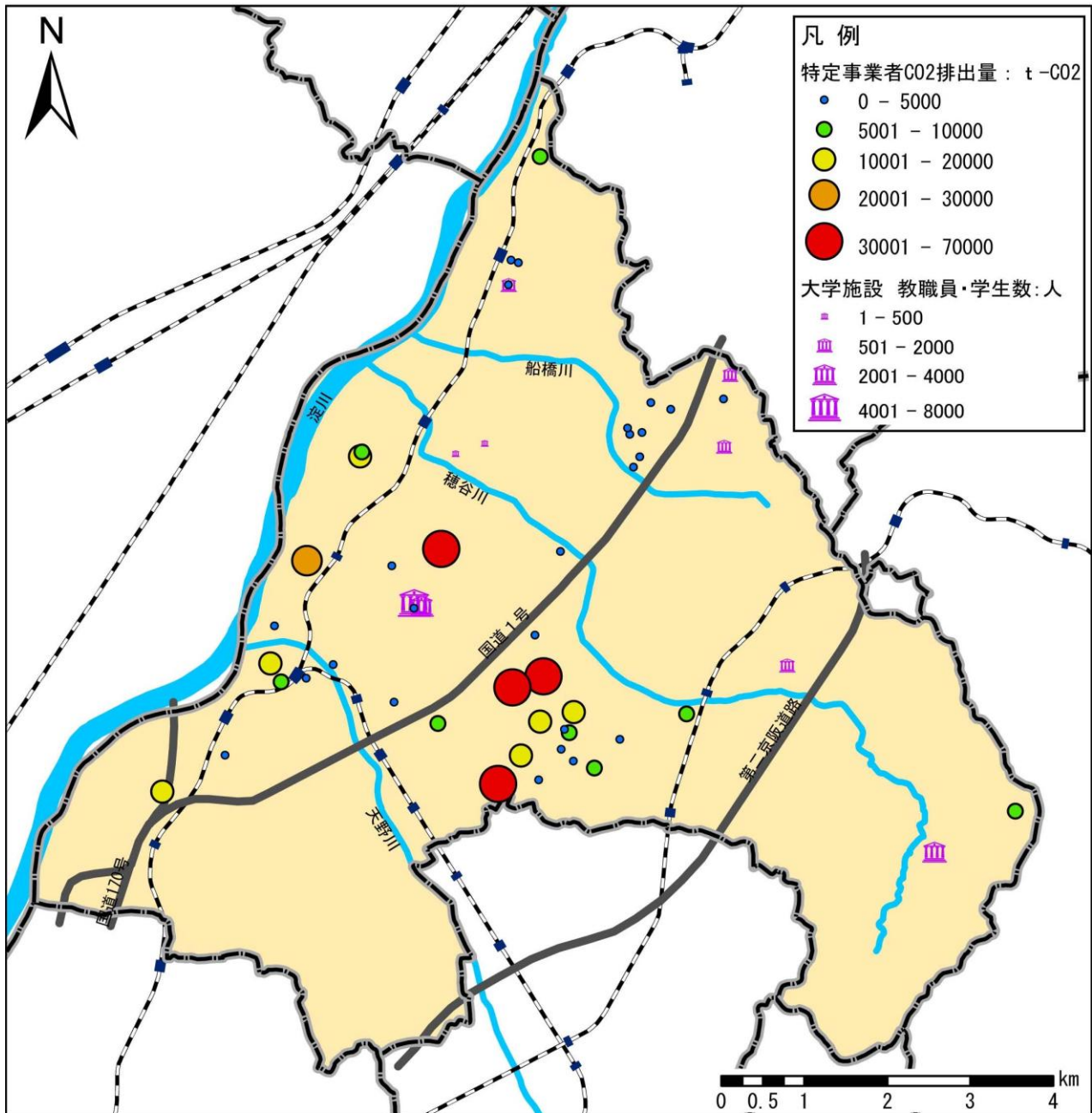


## ② 大規模事業所(特定事業者)や大学施設等の分布等状況

市域における大規模事業所に相当する特定事業者は、2008（平成 20）年度時点において民間製造業をはじめ公的施設や大学施設等も含め 44 事業所存在しています。これら施設の立地は市内の企業団地周辺や国道 1 号沿線及び、鉄道駅周辺に集積立地しています。大規模な製造施設等を有する事業所や上水道等施設等においては CO<sub>2</sub> 排出量が多い状況にあります。

また、市内に立地する大学施設は短期大学も含め 7 施設あります。これらの大学に係わる学生数と教職員数をすべてあわせると約 2 万人在籍（2010（平成 22）年現在）していることになります。鉄道駅から離れた位置に多く立地するこれらの施設では、通学等による多くの人の移動を生み出しています。

図 大規模事業所等の立地状況と CO<sub>2</sub> 排出量・大学施設の立地状況



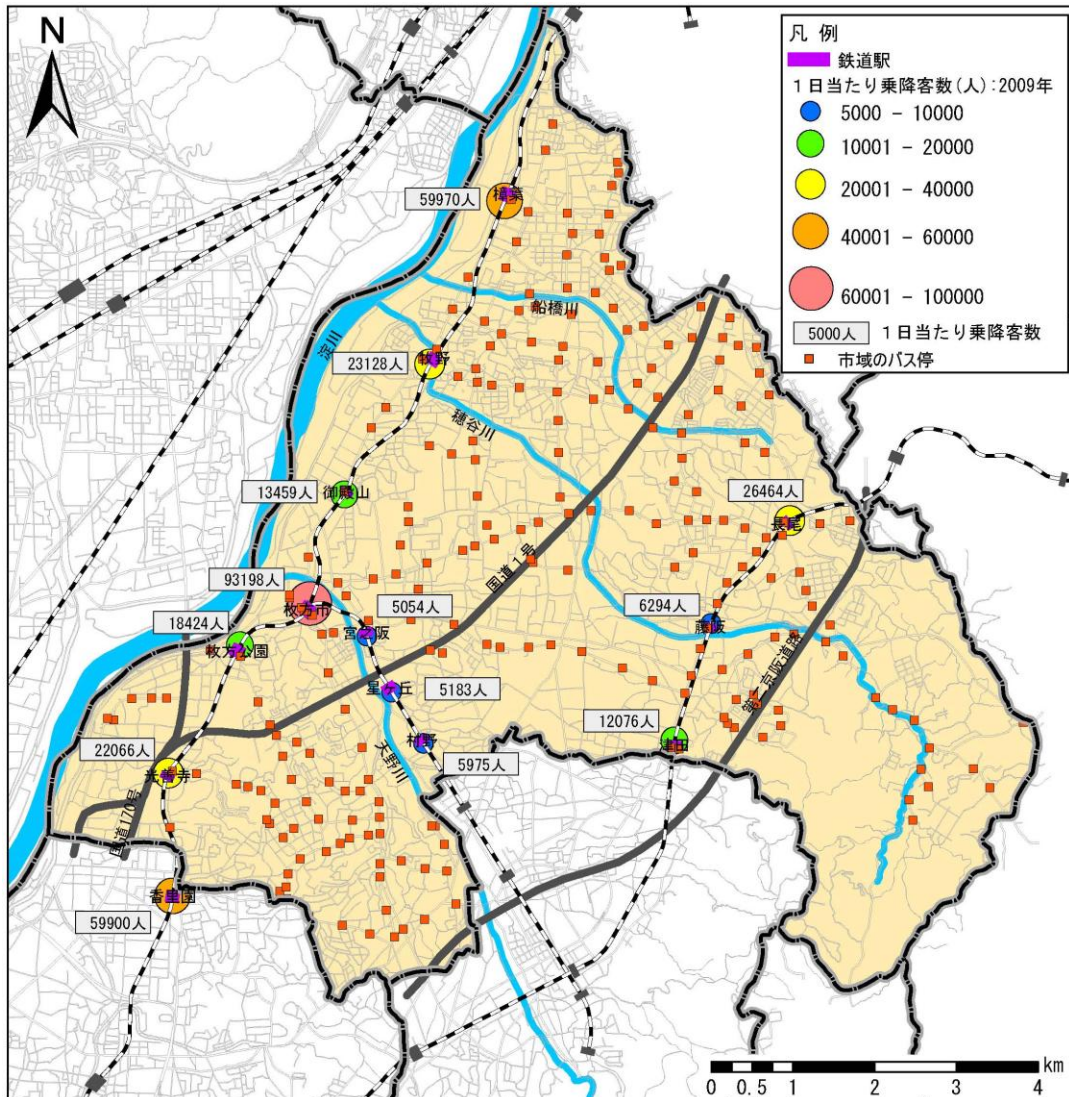
図中 特定事業者 CO<sub>2</sub> 排出量等 出典：環境省温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度  
 図中 大学施設 出典：枚方市統計書

### (3)交通

#### ①公共交通機関の状況

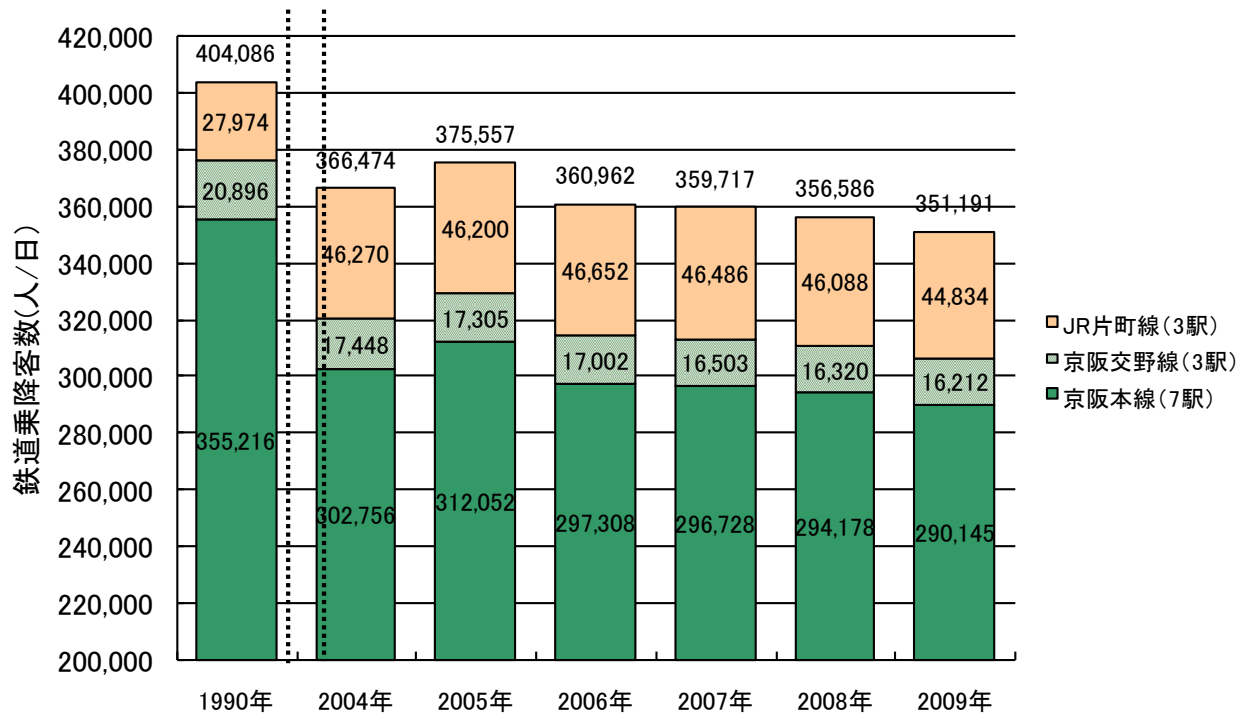
市域を通る鉄道は西端を淀川に沿うように京阪本線、これに並行して東部に JR 片町線があります。また、これらの 2 線を結ぶように京阪交野線が天野川に沿って通っています。京阪本線の 7 駅は、2009（平成 21）年における市域の乗降客数の約 8 割を占め、このうち最も多い枚方市駅の一日の乗降客数は 93,198 人、次いで樟葉駅が 59,970 人（2009（平成 21）年）という状況にあります。JR の駅を含め全体の乗降客数の推移は減少傾向にあります。

路線バスは市域の東西方向の公共交通網を補完しています。主要なバス停のうち、2009（平成 21）年において乗降客数が最も多い枚方市駅（年間 14,170 千人）は、隣接市の高槻市や茨木市からの路線もあり、市域の中心的ターミナルとなっています。次いで乗降客の多い樟葉駅（年間 6,612 千人）は、駅周辺を含め、事業所が集積した企業団地・家具団地、八幡市の男山団地周辺を結ぶ路線を持っています。主要バス停の乗降客は近年まで増加傾向にありましたが、2009（平成 21）年は主要バス停の全てにおいて減少に転じています。



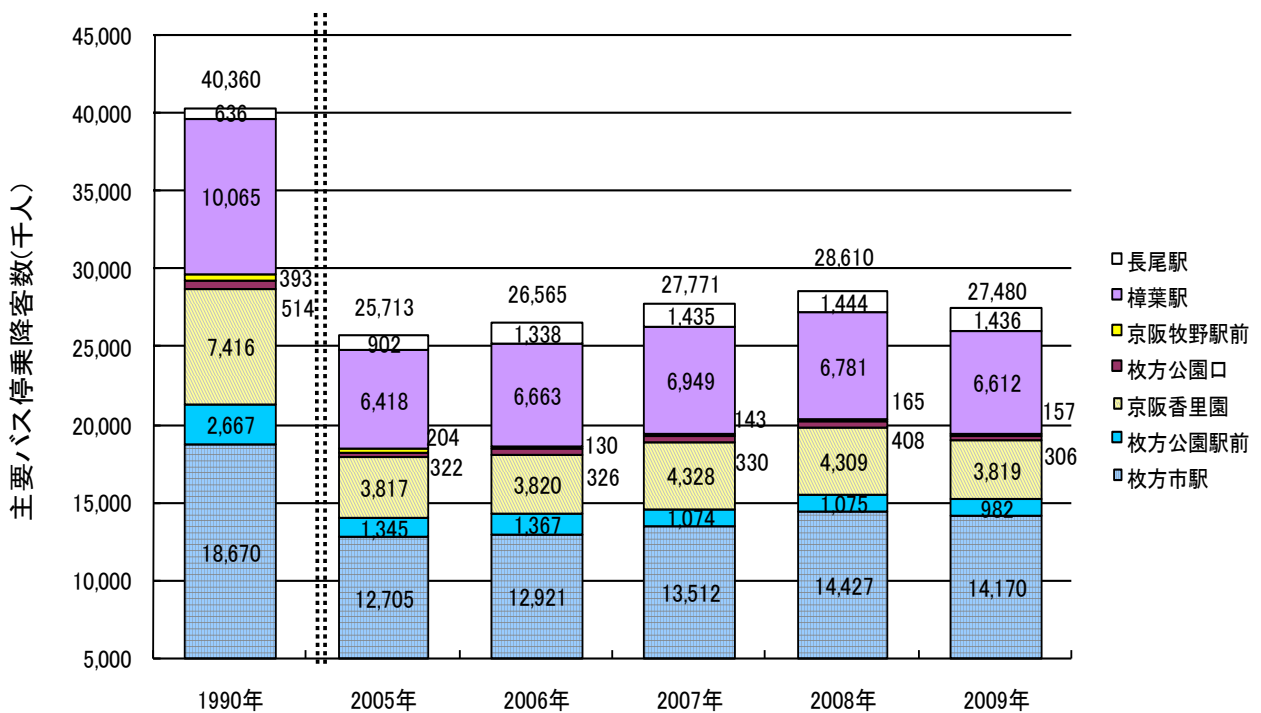
图中 鉄道駅乗降客数 出典：枚方市統計書  
 图中 市域のバス停位置 出典：国土交通省 国土数値情報

図 1 日あたりの鉄道乗降客数の推移



出典：枚方市統計書

図 主要バス停における年間乗降客数の推移



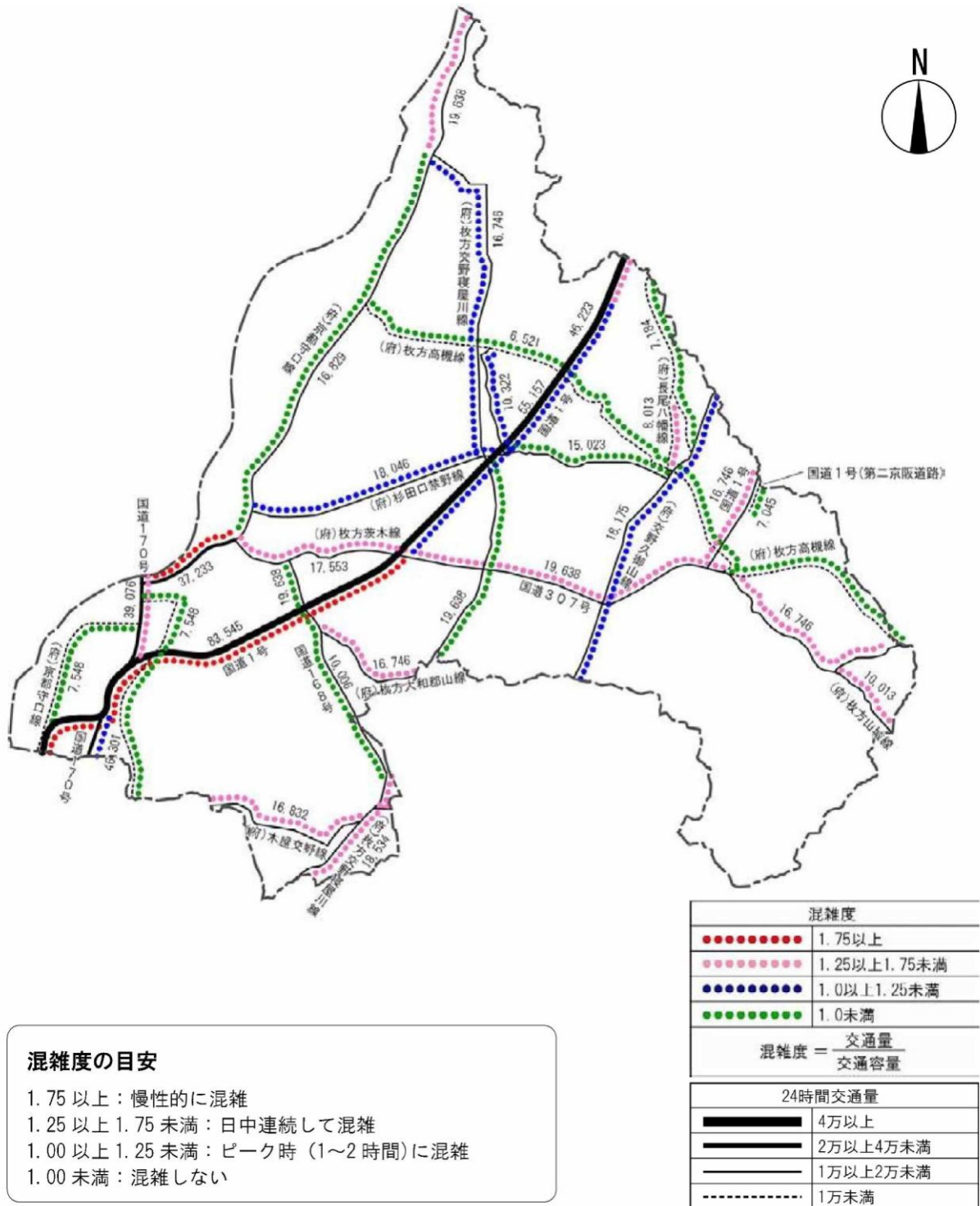
出典：枚方市統計書



## ②幹線道路の状況

2005（平成17）年度道路交通センサスによると、著しく混雑している道路として、国道1号、府道京都守口線があげられ、慢性的な混雑を示す（混雑度1.75以上）道路となっています。

国道1号と交差する東西方向の幹線道路も国道1号の混雑に応じて、混雑度の高い道路が多い状況です。市域の東西方向の公共交通を担う路線バスも、これらの幹線道路を路線としています。

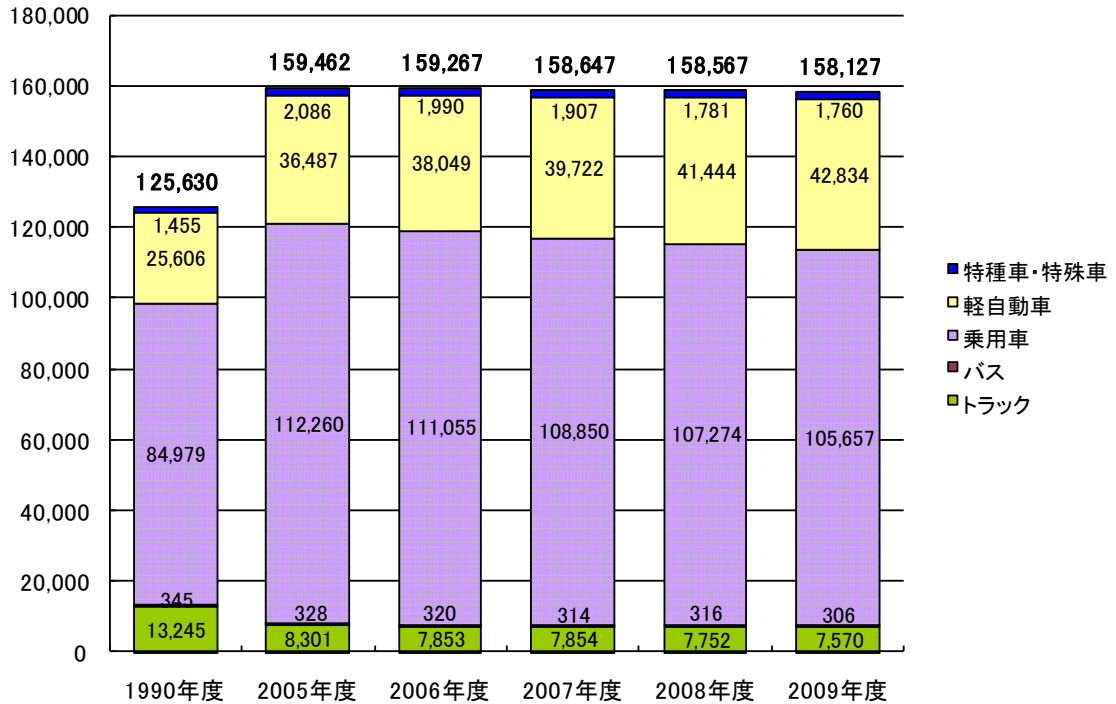


出典：枚方市都市計画マスタープラン附属資料より

### ③自動車登録台数の状況

市域における自動車登録台数のうち、乗用車と軽自動車台数の増加は大きく、1990（平成2）年度と比較すると約38,000台増加しています。一方、2005（平成17）年度以降の自動車登録台数の総数をみると微減傾向にあります。軽自動車の登録台数が増加する傾向にあり、乗用車の登録台数は減少しています。

図 自動車登録台数の推移



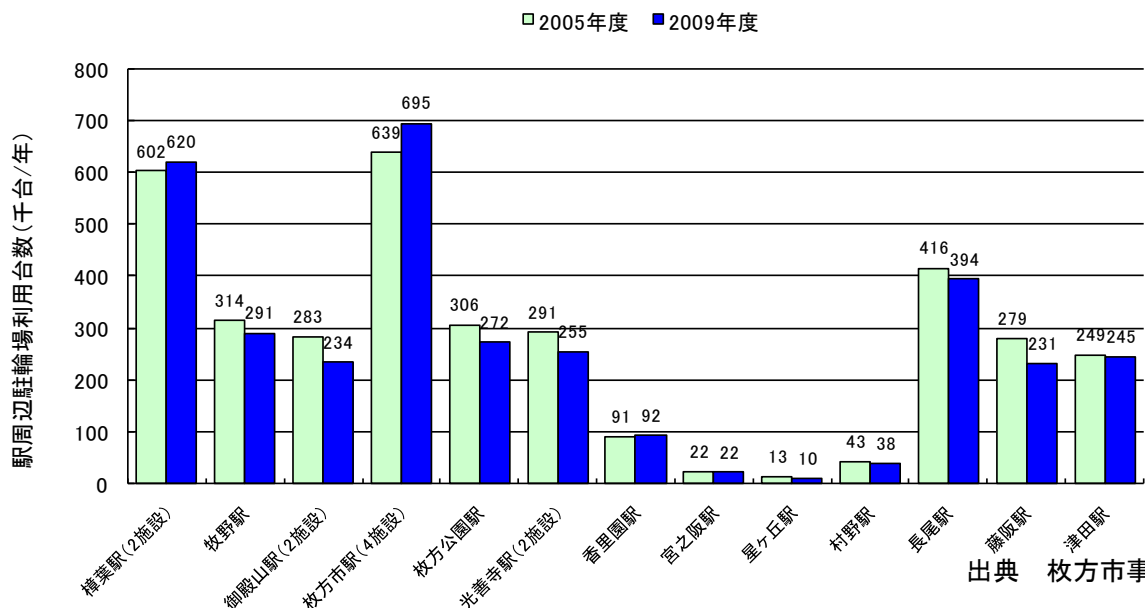
出典：枚方市統計書

### ④駐輪場の利用状況

近年の市営駐輪場の利用状況（自転車及びバイクを含む）は、枚方市駅や樟葉駅周辺などの駐輪場を除いて、全般的に利用台数は減少しています。鉄道駅における乗降客数の多い枚方市駅や樟葉駅において利用台数が突出しています。

また、各鉄道駅の乗客数に対して市営駐輪場利用者数の割合をみると、JR 片町線沿線駅周辺における割合が高い状況にあります。

図 鉄道駅別市営駐輪場の年間利用台数



出典 枚方市事務概要

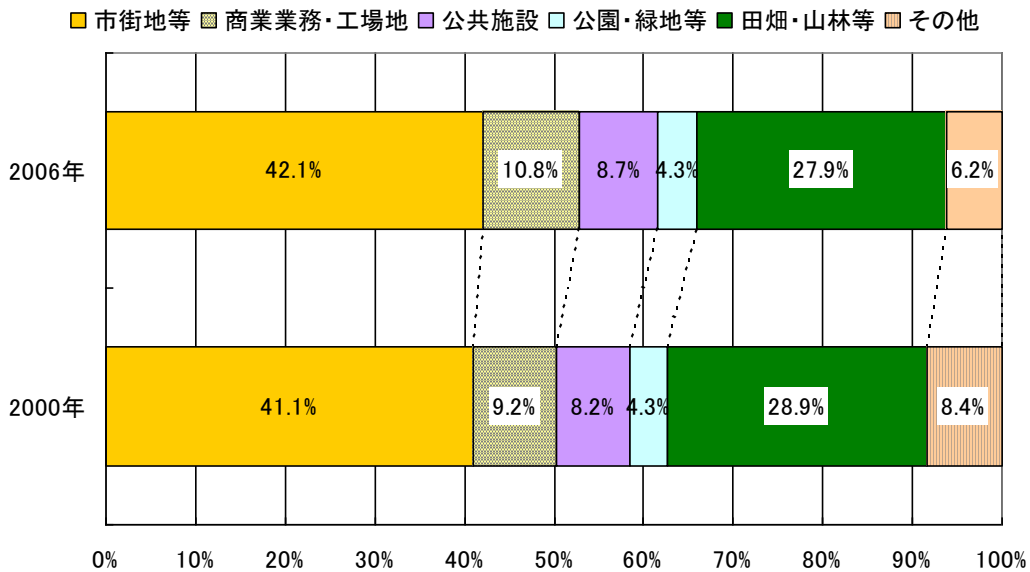
## (4) 土地利用動向

### ① 土地利用の現況

市域における住宅地を含む市街地等は約 42% (約 2,700ha) 占めており、2000 (平成 12) 年から 6 年間で 1% (約 65ha) 増加しています。商業業務・工業地の増加も顕著で 1.6% (約 104ha) の増加がみられますが、田畑・山林等が 1% 減少しています。また、土地利用のうち、田畑に相当する経営耕地面積の推移をみると、2005 (平成 17) 年の耕地面積は 1990 (平成 2) 年と比較して約 28% 減少し、農家数も 358 戸減少しています。

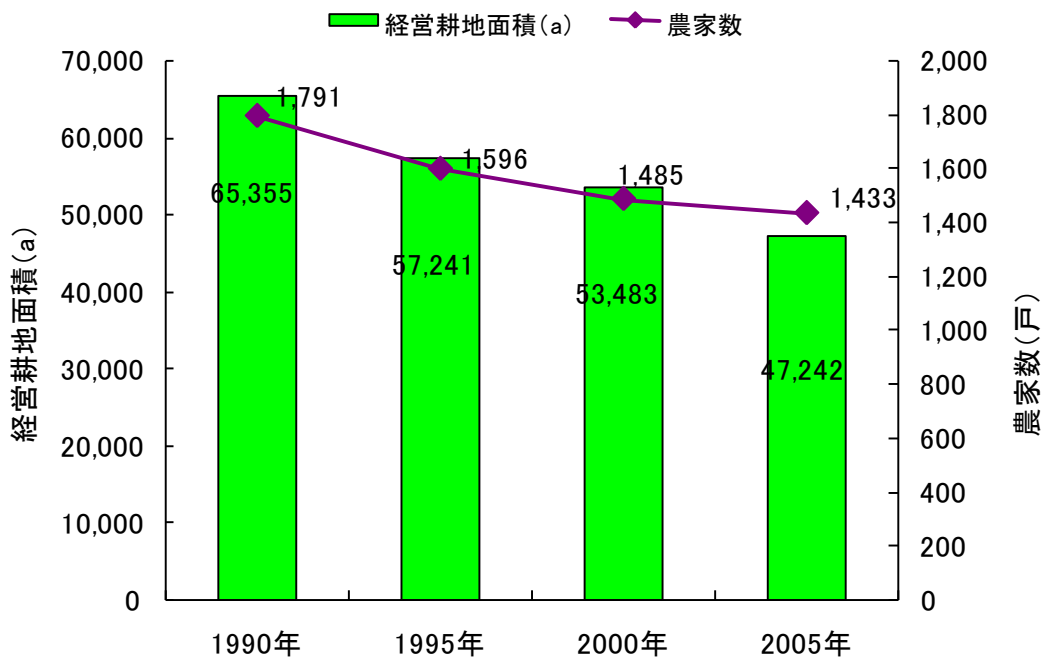
市域の市街地等は市の中央部から以西に多く分布しています。商業業務系の土地利用は駅周辺を中心に分布し、工業地等土地利用は幹線道路等に隣接するように分散的に分布しています。

図 土地利用の推移



出典：第 4 次枚方市総合計画

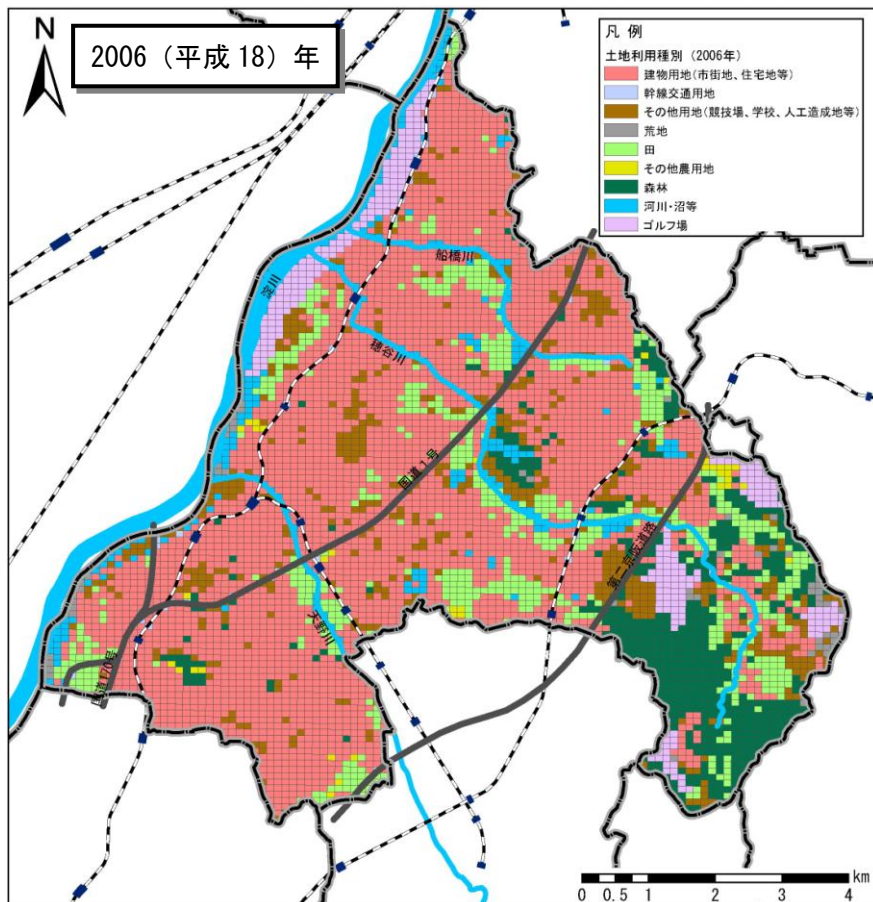
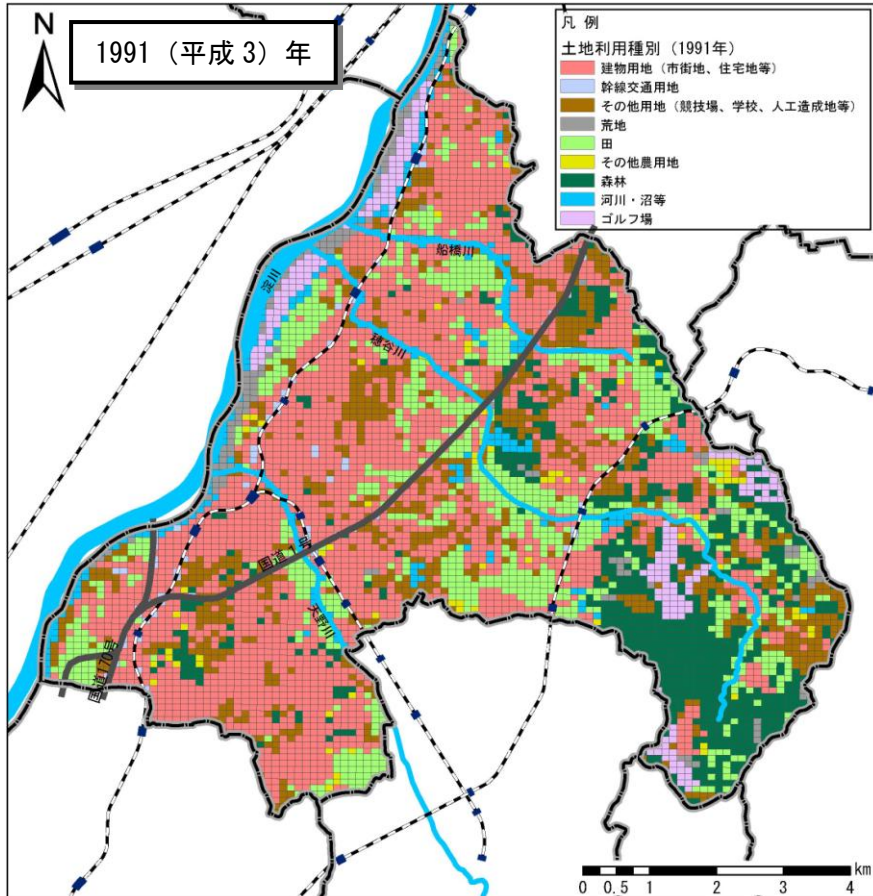
図 耕地面積等の推移



出典：枚方市統計書



【参考資料：土地利用の変遷（1991年⇒2006年）】



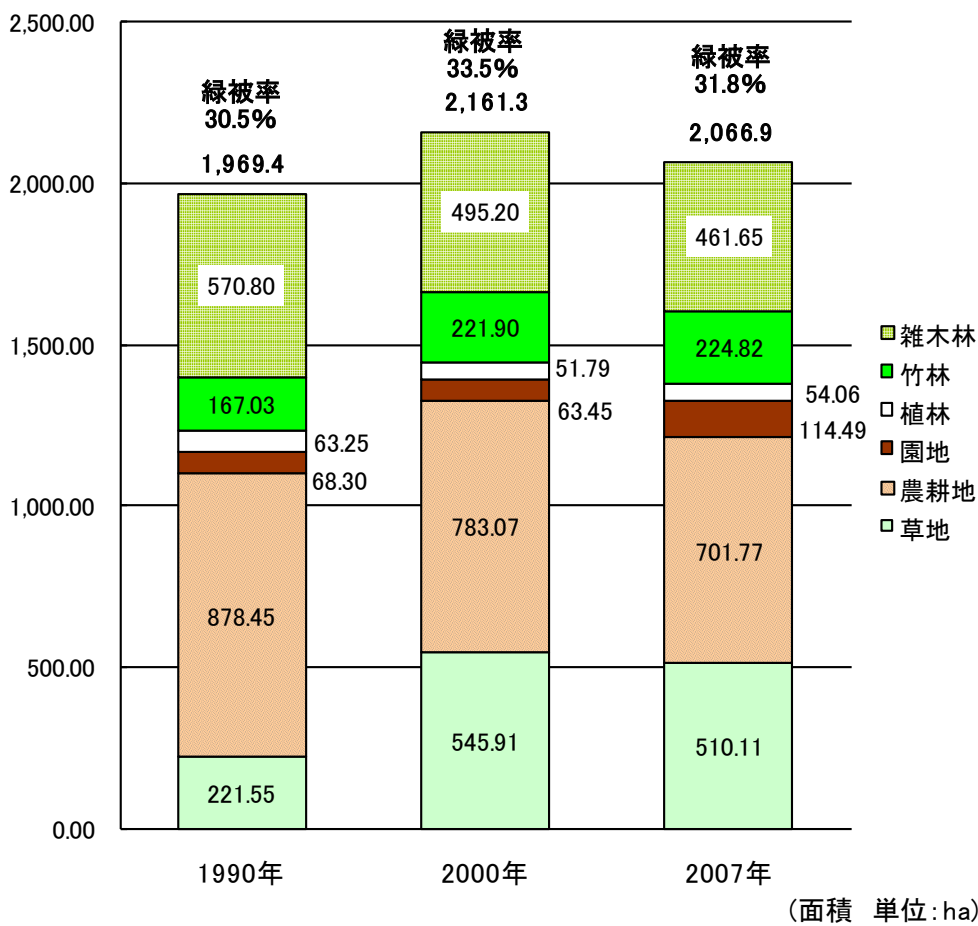
出典：国土交通省 国土数値情報

## ②緑被率の変化

市域における緑被面積・緑被率は、枚方市いきもの調査によって求められた結果より、2000（平成12）年から約94ha（約1.7%）減少しました。これは、市街地等の拡大により雑木林や農耕地、草地等が減少したため、緑被が低下したものと推測されます。また、緑被面積のうち、竹林面積は増加傾向にあり、近年の山林等管理の粗放化等により竹林面積の拡大に繋がっていると考えられます。

こうした緑被面積の減少及び市街化の進行が、気温上昇や熱帯夜の増加に繋がり、ヒートアイランド現象の要因になっていると考えられます。

図 緑被面積の推移



出典：枚方市 ふるさといきもの調査

### 緑被率について

「ふるさといきもの調査」では、「植物によって覆われた部分の土地」の面積割合を緑被率として算出。

### 1990（平成2）年から2000（平成12）年の緑被面積の増加について

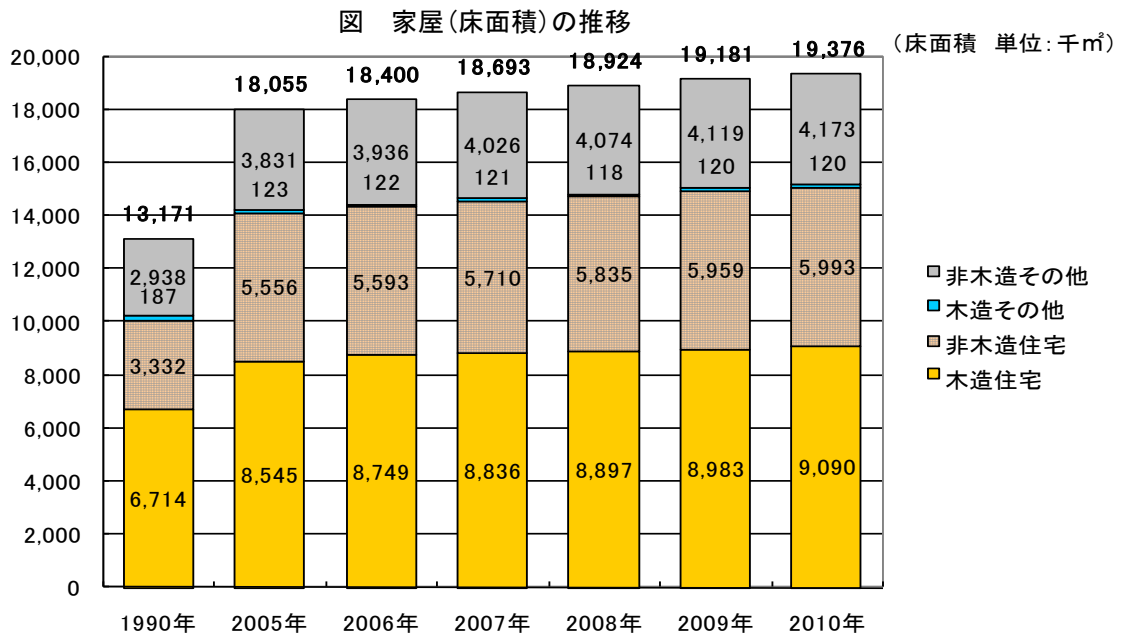
1990（平成2）年の植生図で河川法面の「草地」が読み取られず、草地が少なくカウントされたため。

## (5) 建築等の動向

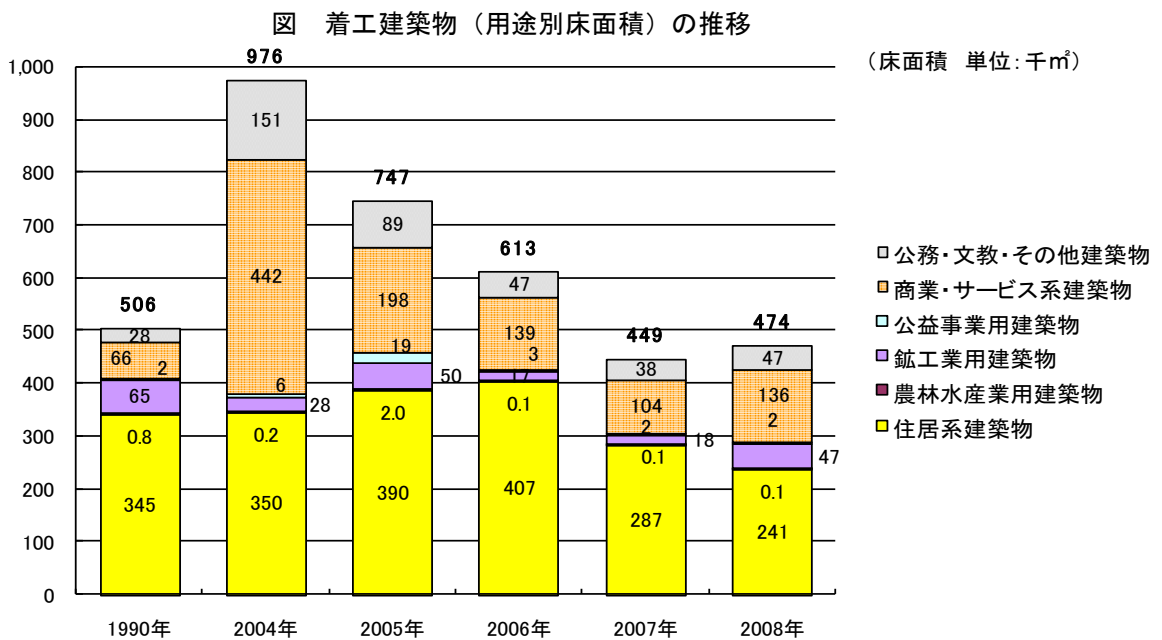
### ① 建築物の着工動向

市域における家屋（床面積）のうち2010（平成19）年における住宅の割合は、木造と非木造の住宅を合わせて約78%占めています。近年における家屋の床面積は緩やかな増加傾向にあります。1990（平成2）年と比較すると、約47%（約6,205千㎡）増加しています。

着工建築物（用途別床面積）の推移をみると、近年の総床面積は大きく減少しています。一方、2004（平成16）年は北部地域において、くずはモールが着工されたため、商業・サービス系の床面積が大きく増加しています。これらの建築動向等が一因となり、住居系の床面積は増加傾向にありましたが、2006（平成18）年を境に減少に転じています。



出典：枚方市統計書（財務部資産税課）



出典：枚方市統計書（国土交通省総合政策局「建築統計年報」）

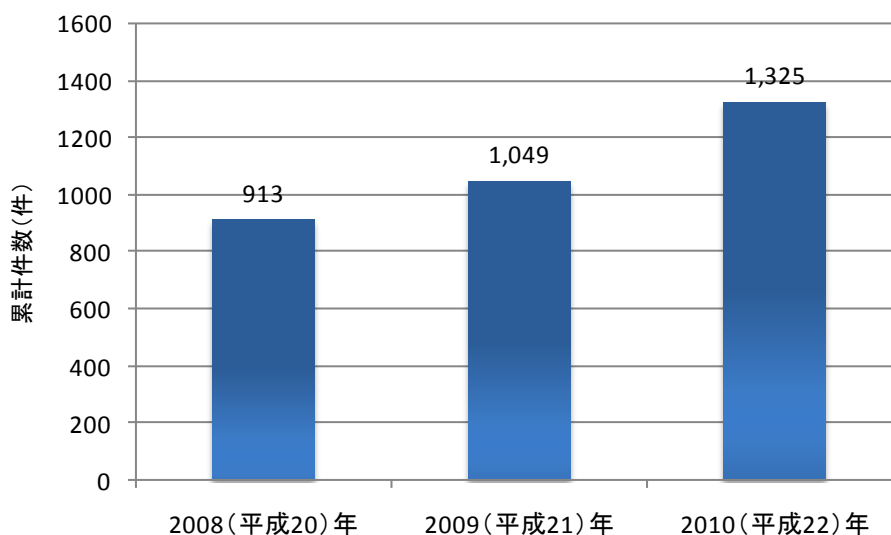
## ②住宅用太陽光発電システムの導入状況

市域における住宅用太陽光発電システムの導入件数は、2009（平成 21）年は 136 件、2010（平成 22）年は 276 件と、増加傾向にあります。

本市では、2010（平成 22）年度及び 2011（平成 23）年度において、太陽光発電システムの設置と窓の断熱改修・高効率給湯器の導入などの省エネ改修（2010（平成 22）年度は窓の断熱改修のみ）を併せて実施する市民に対して、設置費用の一部を補助しました。この補助金の交付件数は、2010（平成 22）年度は 23 件、2011（平成 23）年度は 41 件となっています。

また、2011（平成 23）年度から、太陽光発電システム設置のみに対する補助制度も新たに創設しており、2011（平成 23）年度は、101 件の申請がありました。2014（平成 26）年度までの 4 年間で、合計 1,600 件程度の補助を予定しています。

図 市域の住宅用太陽光発電システム導入件数の推移



出典：近畿経済産業局（各年 12 月末時点）