

転出者・転入者の実態調査

本市の人口は減少傾向にあります。これまでの議会審議の中で、人口減少・流出に対する市の見解を質して参りましたが、十分に納得のできる説明とは言い難いものでした。そこで、直接、転入・転出者本人にアンケートを行って、実際にその理由を聞くという単純作業で、解決できるものであり、その実施を求めておりました。その調査結果について概要をご報告いたします。

	転入者	転出者
■年 齢	30歳代 (31%) 20歳代 (19%) 他の世代別は、ほぼ同じ割合	30歳代 (33%) 40歳代 (16%) 世代が上がるごとに、割合は減少
■世帯収入	200万円台 (17%) 300万円台 (13%) 800万円以上 (7%)	300万円台 (14%) 400万円台 (13%) 800万円以上 (7%)
■家族構成	転居前に比べ、「夫婦のみ」「ひとり親と子ども」世帯が増加	「一人世帯」が減少し、「三世帯同居世帯」が増加
■住宅形態	転居前後ともに大きく変わらない。持家47、借家53%。	転居前後で、借家が50%から35%に減少。持家は35%から55%に増加。
■転居要因	1、住宅価格・家賃の適当さ (57%) 2、住宅の広さ・設備など (42%) 3、通勤・通学の便利さ (37%)	1、住宅価格・家賃の適当さ (57%) 2、住宅の広さ・設備など (42%) 3、通勤・通学の便利さ (37%)

※800万円以上の層の割合が、特徴的

これまで行政サービスが進んだ街として視察した市でも「転出入が多い市です」と聞かされ、びっくりすることがありました。人口減少自体はマイナスだとは考えておりませんが、街の魅力が損なわれているため転出されるということであれば、話は違ってきます。そこで、今回のようなアンケート調査が「街の魅力の再確認」のため、意味があると考えております。例えば、

普段の買い物などの便利さを求める	転入者 76%	転出者 55%
病院などの医療機関の便利さを求める	転入者 18%	転出者 26%
公立小中学校の学習指導の充実を求める	転入者 64%	転出者 17%

特に、「本市の住みにくいところ」として転出入者ともに上位に挙げられた、「まちの安全・安心面に不安がある」「道路などの都市基盤の整備がよくない」という結果は真摯に受け取り、対策を強化させなければなりません。

また、今回の調査で明らかになった事柄の中でも、私が注目した点は、以下の通りです。

●「親や子どもとの同居、近居」が理由で転入して来た方の割合は14.5%、逆に同じ理由で転出された方の割合は16.3%との結果でした。この数字は、転入理由の4番目、転出理由の2番目という大きな要素です。

かつて、「住宅政策」をメインとして一般質問した際に、「近居、同居」によって「子育て、教育、介護、看護など」様々な分野に影響を持つことから、行政として取り組みを促してきた経緯があります。質問した当時に、この調査が行われ、結果が出ていたら、私も行政も違った形の審議になっていたと思いますし、今後も、このテーマをしっかりと論議してまいります。

●転入・転出者の世帯収入で、明らかに違う点は、800万円以上の世帯の動向です。その割合は、800～1000万円の層は、転入3.9%、転出10.4%、1000万円以上の層は、転入4.2%、転出7.2%。単純に受け留めれば、本市で住まなければならないという制約がない方にとって、人生での通過点になっているとも言えます。定住性を高めるには、転居先を選ぶ第1の理由の「住宅まわりの環境」を整備することが必要と導き出されます。

●今回対象となった転出者は、文字通り、市外への転出者でした。本市では、市内から市内への移動をされる方も多数いることから、そのような方を対象としたアンケートも併せて実施することで、各町単位でのより詳細な実態が把握できることとなります。永く住まわれている方々へ、同じような調査をすることも視野に入れなければなりません。住宅環境を変えられた方の印象は、より強いものでもあり、データを積み上げる必要を感じます。

このように市民の声を聞くことは、市として取り入れなければならないと考えている「市民評価制度」実現のための第一歩でもあります。現在は、行政サービスの目標を立てて、進捗状況を管理することは行われていますが、実際にサービスの受け手側が、内容について評価する制度は出来上がっていません。顧客＝市民の満足度を計る仕組みこそ、税金の有効な使い方に寄与するものであり、導入に取り組んでまいります。

◆寝屋川駅前線について

「都市計画道路寝屋川駅前線」は、寝屋川市駅東側ロータリーから八尾枚方線の秦八丁交差点までの約600メートルを指します。

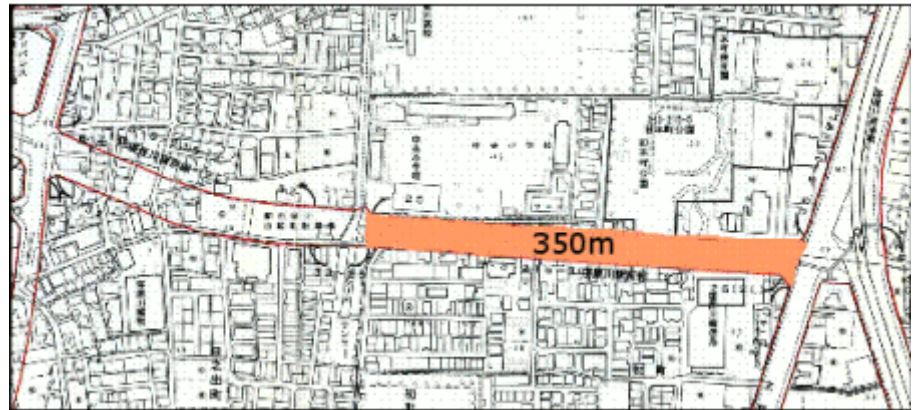
そのうち、寝屋川市駅から中央小学校の東側までは、再開発事業で32m道路としての整備が決定

をしています。残る中央小学校から秦八丁交差点までの約350mの事業は決まっています。そこで、歩車分離の25m道路として整備できるよう動き出しました。

事業を行うには、大阪府知事の認可が必要であり、21年度に「事業認可」を取得する目標をたてております。

■事業の流れ

事業説明会
↓
事業認可取得
↓
家屋調査等
↓
用地買収
家屋等補償
↓
道路工事



具体的なスケジュール目標として、平成25年度から工事に着工することを目指しております。

この駅前線は、寝屋川市の新しい顔となる重要な路線です。現在の線引きでは、北側には中央小学校、初本町公園となり、南側では各家屋の裏側が路線に沿って出現することになり、かつ、民家と道路の間に土地買収での残地ができる場所も考えられます。つまり、駅前線という市内でも有数の立地場所でありながら、活性化への課題が残っているということになります。

「利便性が高まってよかった」だけでなく、「駅前が活性化してよかった」「寝屋川市が元気になった」と思えるようにしなければなりません。そのためにも、皆様方のご意見、ご指導をお願いいたします。

寝屋川市 年表①

シリーズ
ねやがわ史

前1～3万年 市域東部・東北部の丘陵で、本市最古の人の生活を確認

前1万2千年 小路付近では、石器の槍を使用し、狩猟を行っていた（讃良郡条理遺跡）

縄文早期 小路付近で市域最初の土器確認（讃良郡条理遺跡）

縄文後期 土器の形や模様から、東北・北陸・関東各地との交流が考えられる（讃良川遺跡）

弥生前期 河内瀧縁辺北部で稲作が行われる（高宮八丁遺跡）

弥生中期 標高40～50mの丘陵地に大集落を営む（太秦遺跡）
高宮八丁の村が消滅

弥生後期 高宮・小路に村があり、前方後方形の方形周溝墓を作っていた



BACK

Copyright 2002 BANDO KEIJI.,all rights reserved.