

変更案

南部大阪都市計画

区域の整備、開発及び保全の方針

(都市計画区域マスタープラン)

平成22年 月
大 阪 府

目 次

第1章 都市計画区域マスタープランの役割

～都市計画区域マスタープランとは～

1. 都市計画区域マスタープランの内容・・・・・・・・・・ 1
 - (1) 都市計画区域マスタープランの位置づけ
 - (2) 都市計画区域マスタープランの役割
 - (3) 都市計画区域マスタープランの改定の背景
 - (4) 都市計画区域マスタープランの見直し
2. 南部大阪都市計画区域の位置、規模・・・・・・・・・・ 2
 - (1) 位置
 - (2) 規模
3. 都市づくりの将来像と基本方針・・・・・・・・・・ 2
 - (1) 大阪府国土利用計画（第四次）
 - (2) 都市づくりの将来像と基本方針及び今後の方針
 - (3) 目標年次
4. 都市計画に関する情報把握・共有化と点検・評価・改善・・・・・・・・・・ 3
 - (1) 都市計画に関する基礎調査の実施と点検・評価・改善
 - (2) 点検・評価にあたっての基本的な考え方
 - (3) 都市計画に関する情報の共有化

第2章 都市計画区域の現状と課題及び今後の方針

～南部大阪都市計画区域はこのような区域です～

1. 「人口」から見た現状と課題及び今後の方針・・・・・・・・・・ 4
2. 「産業」から見た現状と課題及び今後の方針・・・・・・・・・・ 5
3. 「土地利用」から見た現状と課題及び今後の方針・・・・・・・・・・ 8
4. 「都市構造」から見た現状と課題及び今後の方針・・・・・・・・・・ 11

第3章 土地利用に関する方針

～よりよいまちを目指すために土地利用を誘導します～

1. 区域区分（線引き）の決定に関する方針・・・・・・・・・・ 13
2. 用途地域の指定の方針・・・・・・・・・・ 15
3. 市街化調整区域の土地利用の方針・・・・・・・・・・ 17

第4章 都市施設の整備及び市街地開発事業に関する方針

～真に必要な施設を整備します～

1. 交通施設の都市計画の方針・・・・・・・・・・ 19
2. 下水道整備の方針・・・・・・・・・・ 22
3. 河川整備の方針・・・・・・・・・・ 24
4. 市街地開発事業に関する方針・・・・・・・・・・ 25
5. 都市施設等の見直しの方針・・・・・・・・・・ 26

第5章 都市魅力の創造

～都市の魅力を高めます～

1. 都市環境に関する方針・・・・・・・・・・ 27
2. みどりの大阪の推進・・・・・・・・・・ 30
3. 都市景観に関する方針・・・・・・・・・・ 33
4. 都市防災に関する方針・・・・・・・・・・ 35
5. 住宅・住宅地の方針・・・・・・・・・・ 36

用語集・・・・・・・・・・ 39

参考附图

第1章 都市計画区域マスタープランの役割 ～都市計画区域マスタープランとは～

1 都市計画区域マスタープランの内容

(1) 都市計画区域マスタープランの位置づけ

- 都市計画とは、都市における様々な問題に対して、農林漁業との健全な調和を図りつつ、都市の健全な発展と秩序ある整備を図ることにより、人々の快適な生活環境の保全と機能的な活動を確保することを目的とした計画で、都市計画法において、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画と定められています。
- 都市計画区域マスタープラン（以下、本マスタープランという。）は、都市計画法第六条の二に定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」であり、大阪府国土利用計画（第四次）に適合して定めます。
- 大阪府では、地域に密着した見地から都市計画を進める市町村と、広域的、根幹的な見地から都市計画を進める大阪府のそれぞれの役割を明確にするため、平成16年4月に、原則市町村単位であった42の都市計画区域を、地域性や地形を考慮し、4区分に再編しました。

(2) 都市計画区域マスタープランの役割

- 本マスタープランは、都市計画区域全域を対象として、都市計画の基本的な方針を定めるものであり、府民の方に理解しやすい形で長期的な視点に立った都市像を明確にし、その実現に向けた大きな道筋を具体的に示しています。
- 大阪府が定める都市計画は、本マスタープランに即したものでなければならないこと、市町村が定める都市計画は、本マスタープランに即したものでなければならないこと及び大阪府が定めた都市計画に適合しなければならないことから、本マスタープランの内容が個別の都市計画により、具体的に実現されることとなります。
- 都市計画法第十八条の二に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」である市町村都市計画マスタープランは、本マスタープランに即して定められることから、市町村のまちづくりを誘導する役割も担っています。

(3) 都市計画区域マスタープランの改定の背景

- 平成16年4月策定のマスタープランの目標年次である平成22年を迎えること、本格的な人口減少社会の到来や地球環境問題の深刻化、厳しい財政的制約など社会経済情勢が大きく変化していること、「大阪府国土利用計画（第四次）」が策定されたことなどから、改定を行うものです。
(注)

(4) 都市計画区域マスタープランの見直し

- 都市計画区域が変更されたときや上位計画が改定されたとき、社会経済情勢が大きく変化し、その対応が必要となったとき等には、本マスタープランの見直しを行います。

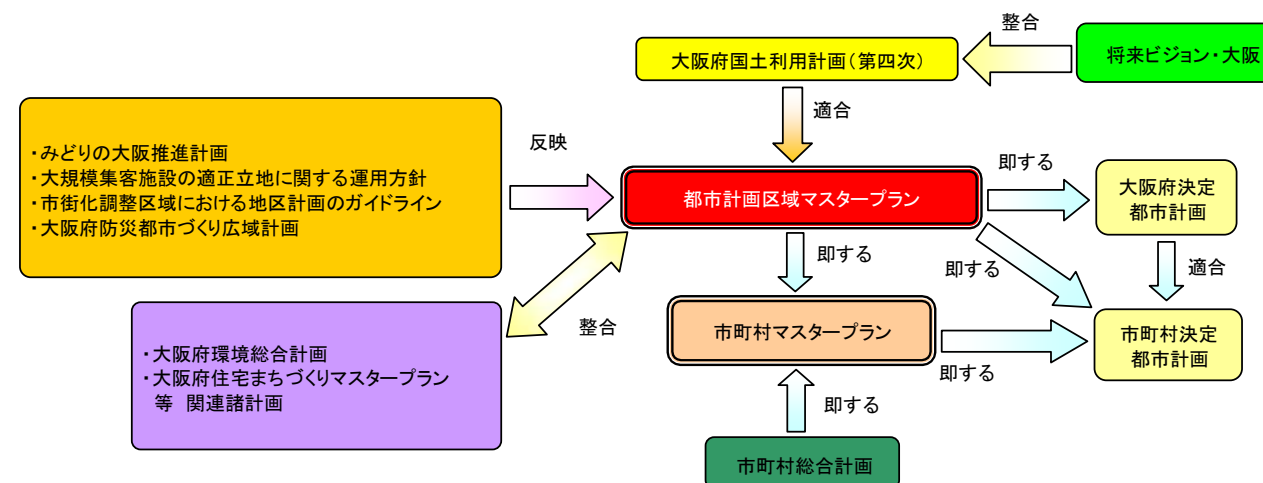


図1-1 都市計画区域マスタープランの位置づけ（他の諸計画等との関係）

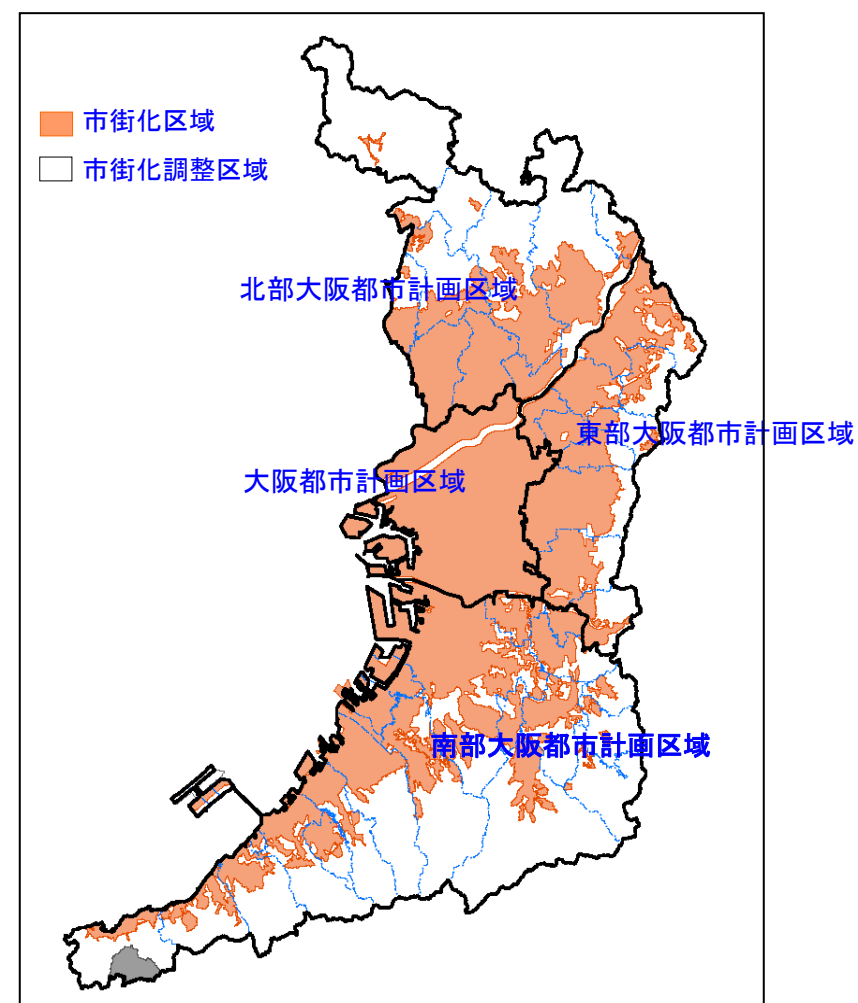


図1-2 大阪府の都市計画区域

(注) 平成22年9月大阪府議会の議を経て、決定する予定です。

2 南部大阪都市計画区域の位置、規模

(1) 位置

南部大阪都市計画区域は、南河内地域と泉北・泉南地域からなり、北を大和川に、西を大阪湾に面し、東から南にかけて金剛山系、和泉葛城両山系を境にそれぞれ奈良県、和歌山県に接しています。

(2) 規模（平成 21 年 10 月 1 日現在）

- 範囲：南河内地域（松原市、藤井寺市、羽曳野市、富田林市、河内長野市、大阪狭山市、太子町、河南町及び千早赤阪村の行政区域の全域）
泉北地域（堺市、泉大津市、和泉市、高石市及び忠岡町の行政区域の全域（地先公有水面を含む。))
泉南地域（岸和田市、貝塚市、泉佐野市、泉南市、阪南市、熊取町、田尻町及び岬町（同町孝子を除く。）の行政区域の全域（地先公有水面を含む。))
- 人口：約 239 万人（大阪府全体の約 27%）
- 面積：約 87,186ha（大阪府域の約 46%）

3 都市づくりの将来像と基本方針

(1) 大阪府国土利用計画（第四次）

- 大阪府国土利用計画（第四次）は、土地利用の観点から大阪の将来像を描いた上で、土地利用区分ごとのあるべき面積目標を定め、各個別施策を展開する際の指針となる計画です。
- 「にぎわい・活力」、「環境・景観」、「安全・安心」の観点から、土地利用における目指すべき「将来像」を設定し、その実現に向け取り組むべき「基本方針」を示しています。（詳細は「大阪府国土利用計画（第四次）」を参照下さい。）

(2) 都市づくりの将来像と基本方針及び今後の方針

- 本マスタープランでは、大阪府国土利用計画（第四次）で示された「土地利用の将来像」をこれから大阪府が目指すべき「都市づくりの将来像」とし、大阪府国土利用計画（第四次）で示された「土地利用の基本方針」を、「都市づくりの将来像」の実現に向け取り組むべき「都市づくりの基本方針」と位置付けます。
- 「都市づくりの基本方針」を踏まえ、土地利用や都市施設、都市魅力など様々な観点から、「今後の方針」を定めます。

(3) 目標年次

- 都市づくりの将来像を実現するための「今後の方針」は、概ね 10 年後の平成 32 年（2020 年）を目標としています。
- 区域区分については、本マスタープランの改定と同時に、平成 27 年（2015 年）を目標とした第 6 回一斉見直しを行います。また、必要に応じ、次回（第 7 回）の一斉見直しを行います。

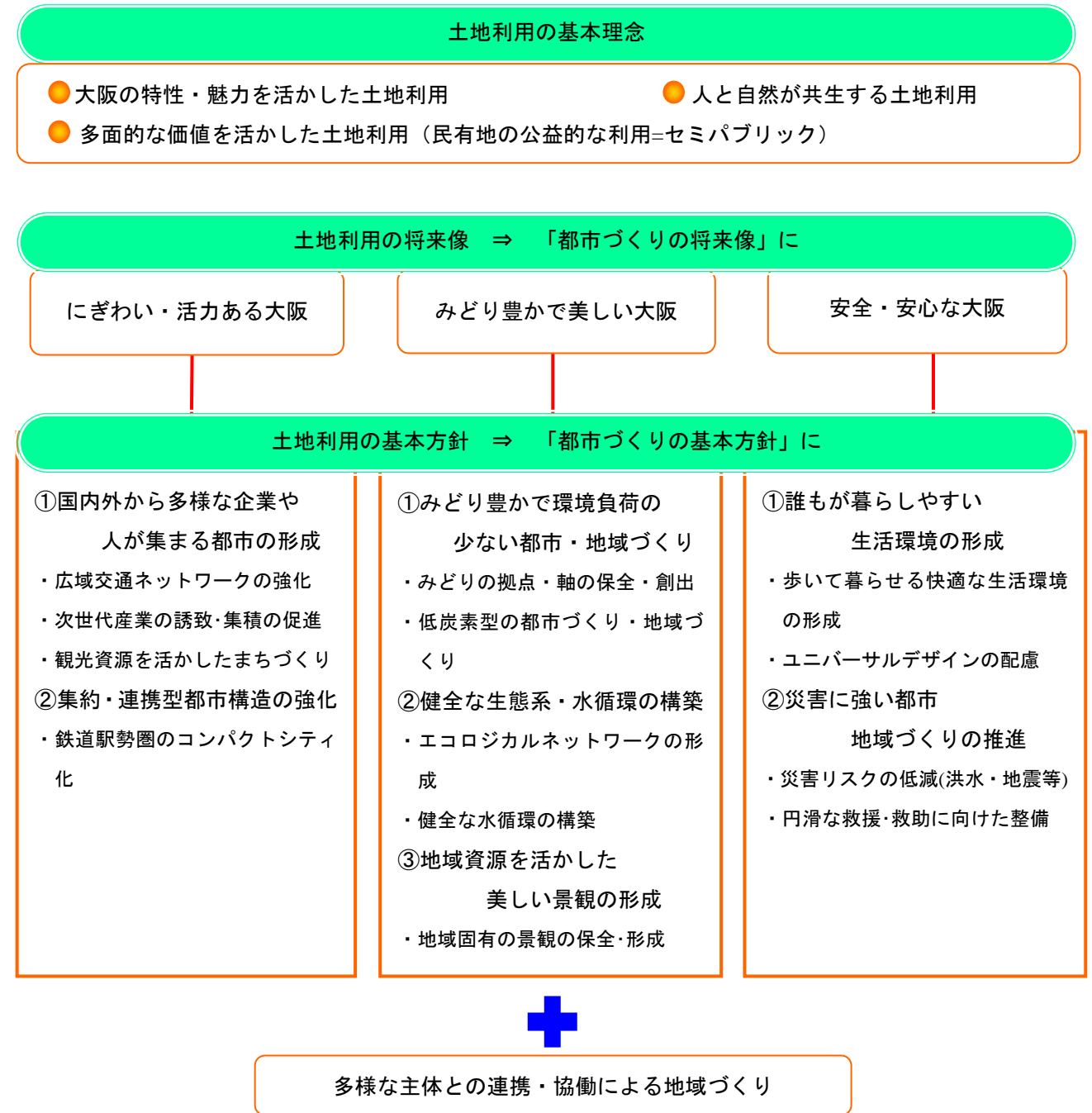


図 1-3 大阪府国土利用計画（第四次）の目指すべき方向

4 都市計画に関する情報把握・共有化と点検・評価・改善

(1) 都市計画に関する基礎調査の実施と点検・評価・改善

- 本マスタープラン策定後の社会経済情勢の変化などに対応するため、都市計画に関する基礎調査として、土地利用の現況や鉄道駅勢圏（鉄道駅から半径1kmに含まれる町丁目を対象）・郊外住宅団地の人口推移などを、継続的に把握するとともに、分析を行い、本マスタープランに示す都市の将来像とその実現に向けた方針、本マスタープランに即して策定された都市計画等について、概ね5年ごとに点検・評価を行い、必要に応じて本マスタープランの改定を検討します。

(2) 点検・評価にあたっての基本的な考え方

- 点検・評価に必要な調査項目を選定し、本マスタープランで定めた方針等の達成状況の検証を客観的に判断出来るよう努めます。

(3) 都市計画に関する情報の共有化

- 府民が都市の現状を認識するだけでなく、まちづくりに関する意識を更に深め、積極的にまちづくりに参加出来るよう、都市計画の内容や都市計画に関する基礎調査の結果等を府ホームページにおいて公開するなど、都市計画に関する情報の共有化を図ります。

まちづくりへの参加意識は序々に高まっています

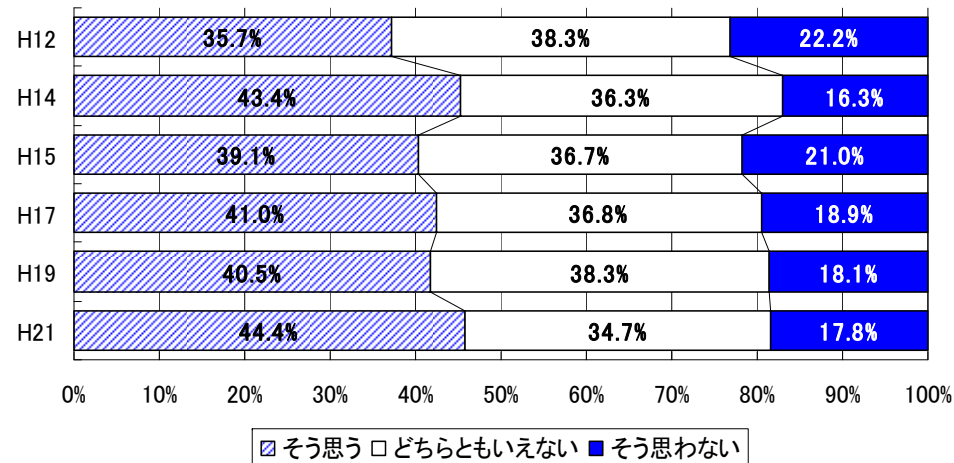


図1-4 まちづくりに参加したいという府民の割合

出展：府民の意識と行動に関する世論調査

PLAN (計画)

- 都市計画区域マスタープランの策定
 - ・都市の将来像
 - ・将来像の実現に向けた方針
- 都市計画区域マスタープランに即して策定された都市計画
 - (必要に応じて目標指標を設定)

DO (実行)

- 施策の推進
 - ・都市計画に基づく施策の推進

ACT (改善)

- 概ね5年ごとに都市計画区域マスタープランの改定を検討
 - ・都市計画審議会での審議

CHECK (点検・評価)

- 都市計画に関する基礎調査等※に基づく都市計画の点検・評価の実施
- 国土利用計画に定める土地利用区分ごとの目標の達成状況や府民アンケート等も考慮し、幅広い観点から点検・評価を実施

※都市計画に関する基礎調査等の項目は下表を基本とし、PDCAサイクルに反映します。

	定期的に行う調査	毎年モニタリングを行う調査
都市計画に関する基礎調査	土地利用現況調査 道路現況調査 容積充足率 など	土地利用区分面積 鉄道駅勢圏や郊外住宅団地の人口、世帯数 不燃化建築物の建築状況 など
他機関による調査結果等を活用	緑地率、市街化区域における緑被率の状況 パーソントリップ調査 交通量調査 など	農地転用状況 鉄道駅などの公共交通機関利用者数 自動車保有台数 など

図1-5 PDCAサイクルに基づく都市計画の点検・評価及び改善の概念

第2章 都市計画区域の現状と課題及び今度の方針 ～南部大阪都市計画区域はこのような区域です～

2-1. 「人口」から見た現状と課題及び今後の方針

1 現状

今後の人口減少(特に生産年齢人口の減少)が避けられないことを十分に認識した上で、今後の対応を検討していくことが極めて重要です。

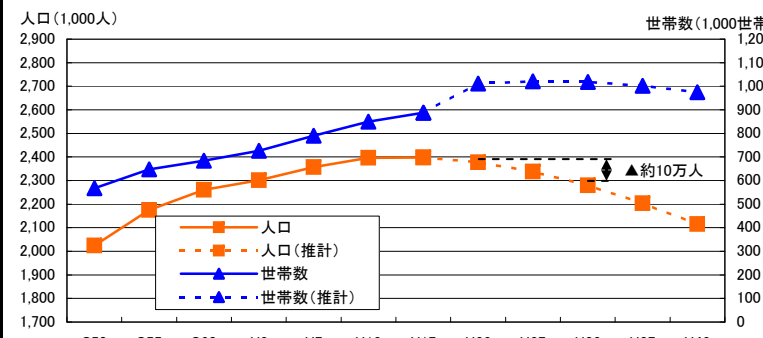
◆本区域の将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所(日本の推計人口の中位推計に基づき、平成20年12月に推計結果を公表)によると、平成32年には平成22年よりも約10万人(現在の泉佐野市の人口とほぼ同規模)の人口減少が生じるものと予測されています。

◆生産年齢人口については、平成12年は減少となり、国立社会保障・人口問題研究所によると、平成32年には平成22年よりも約15万人の減少(現在の高石市・泉大津市・忠岡町を合計した人口を上回る)の減少が生じるものと予測されています。生産年齢人口の減少は、総人口の減少を上回っています。

◆高齢人口については、平成17年には年少人口を上回りました。国立社会保障・人口問題研究所によると、平成32年には平成22年よりも約13万人の増加と予測されています(年少人口は、約8万人の減少と予測されています)。

◆世帯数については、超高齢化による単身世帯の増加に伴う世帯構成員の変化等から、平成27年頃までは増加するものと予測されますが、その後は人口推移と同様に減少していくものと予測されます。

◆交流人口を示す指標の一つとしての昼夜間人口比率は、1.00を切っている状態が継続していますが、平成12年と平成17年との流入・集出人口を比較すると流入人口は約4%(約2万人)の減少に対して、流出人口は約10%(約8万人)の減少となっており、義務的移動者の減少が生じてきています。なお、流入人口については、泉北地域及び泉南地域では、約2%(約5千人)の増加となっています。また、本区域には、大阪ミュージアムへの登録が549件も有り、観光客数については、平成10年度以降、大阪府計を上回る割合で増加しています。



注)国立社会保障・人口問題研究所による推計値。
世帯数は、大阪府全域の世帯構成員の推計に基づき、大阪府都市整備部総合計画課にて作成。

図2-1-1 人口・世帯数の推移と将来予測

出典:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所による推計

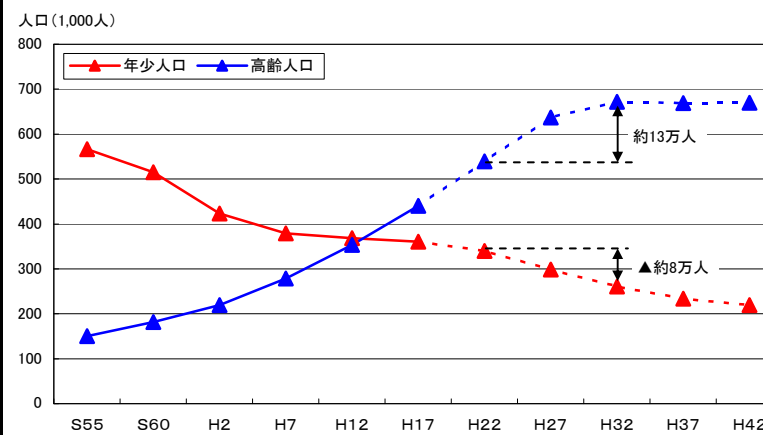


図2-1-3 高齢人口及び年少人口の推移と予測

出典:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所による推計

表2-1-1 大阪ミュージアム登録件数

区 域	登録件数
大 阪	170
北部大阪	197
東部大阪	178
南部大阪	549
広 域	72
計	1,166

出典:大阪府

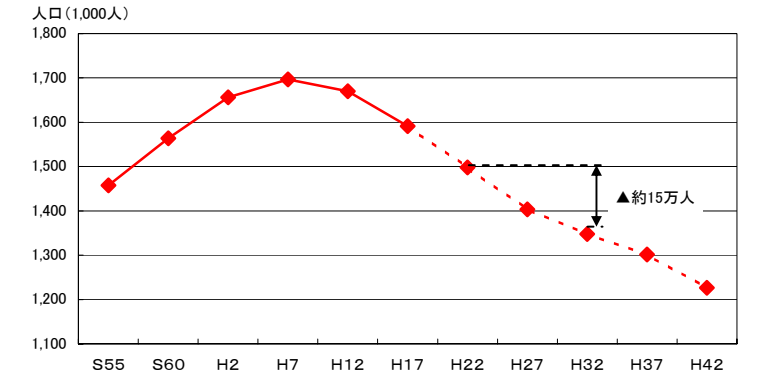


図2-1-2 生産年齢人口(15～64歳)の推移と将来予測

出典:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所による推計

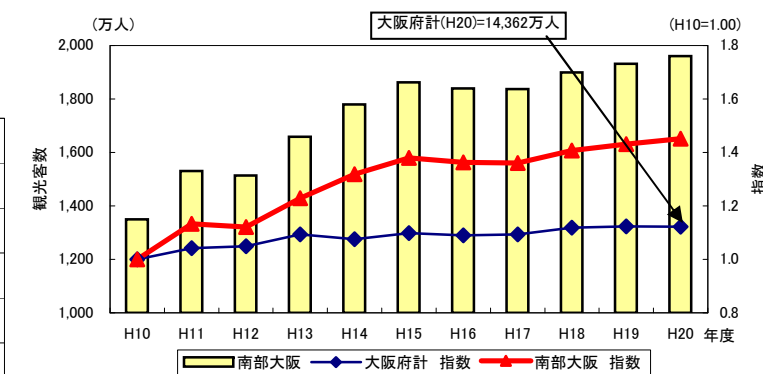


図2-1-4 観光客数の推移

出典:大阪府観光統計調査

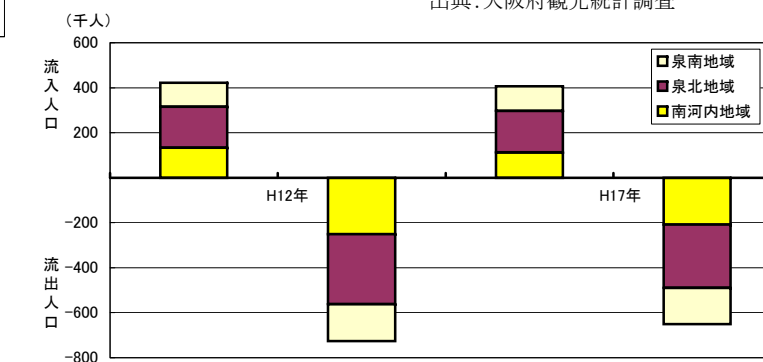


図2-1-5 流入・流出人口の推移

出典:国勢調査
注)堺市と合併前の旧美原町は、泉北地域に含む(他のグラフ等も同じです)

2 現状を踏まえた課題

◆平成32年には、約10万人もの人口減少が生じるため、これに伴う住宅や住宅地等の需要が大幅に減少するとともに、市街地における未利用地や空閑地の大量の発生が考えられます。

◆生産年齢人口は総人口を上回るスピードで減少を続けるものと予測されています。生産年齢人口は、義務的移動者(定期券利用者)の多数を占めているものと考えられることから、この減少は、公共交通利用者の減少につながります。

◆人口減少により、都市活力が低下することが懸念されるため、大阪ミュージアム登録物等の活用も踏まえ、都市のにぎわいの向上を目指し、交流人口を増やしていく必要があります。

3 今後の方針

◆人口減少による住宅・住宅地需要の大幅な減少に備えるため、住宅系市街地の拡大を抑制することを基本とします。

併せて、鉄道駅勢圏において、歩いて暮らせるまちづくりを推進するため、既成市街地の質の向上を目指します。

◆公共交通の利用者拡大を図るため、交通環境家計簿の普及等によりモビリティマネジメント等を促進します。

◆みどり空間の確保、景観形成の推進や、大阪ミュージアム登録物のネットワーク化などにより、都市魅力を高め、交流人口の拡大を目指します。来訪者の増加を図るためには、地域の特色を活かしたキャッチフレーズ等による情報発信を行うなど、効果的に市町村のPRをすることも、市町村マスタープランを策定する上で重要な視点です(p.27「第5章 都市魅力の創造」についても参照下さい)。

1 現状

(1)本区域における産業の状況

◆平成12年から平成17年にかけての就業者人口の減少数は、南河内地域では製造業就業者数の減少とほぼ同数、泉北地域と泉南地域では製造業就業者数の減少数よりも下回っています。また、南河内地域、泉北地域、泉南地域とも、平成12年から17年にかけての就業者人口は、サービス業が増加の一方、製造業や卸売・小売業、建設業等が減少しています。なお、泉北地域では、平成12年から17年にかけて、農業就業者数が1割以上増加しています。

◆平成13年から18年にかけての事業所数は、サービス業が3割の増加の一方、卸売・小売業が4割以上の減少を示しており、全事業所数に占める割合は、サービス業が13%の増加、卸売・小売業が13%の減少を示しています。

(2)女性労働者の状況等

◆平成9年から平成19年にかけての女性就業者数は、平成10年をピークに平成12年まで減少し、その後、平成19年まで増加傾向を示していましたが、平成20年以降、再び減少傾向を示しています。一方、労働力人口に占める女性の割合は増加傾向を示し、平成21年には39%を占めています。

◆女性における就業率については、20歳代後半と40歳代後半を山とし、30歳代前半を谷とするM字型を描いています。潜在的就業率についても、同様の形を描いています。

◆育児世代の就業環境を支えるための保育所については、利用児童数が増加を続けています。一方、待機児童数は、平成13年より減少を続け平成21年には半数以下となっていますが、平成21年においても大阪府域全体で1,700人余りの待機児童がいます。

(3)高齢就業者の状況

◆65歳以上の就業者は、平成9年以降、就業者数、労働力人口全体に占める割合とも増加傾向を示しています。

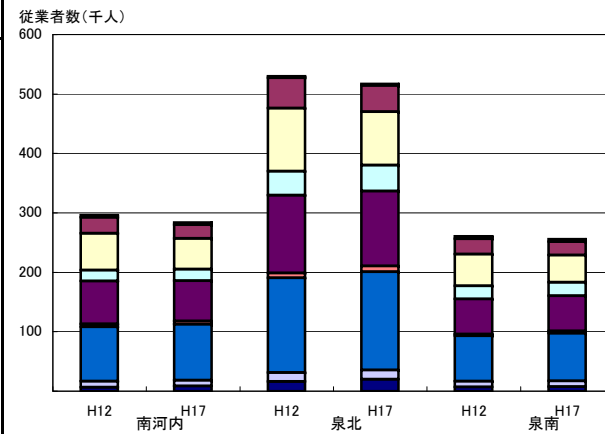


図2-2-1 業種別就業者数の推移
出典:国勢調査

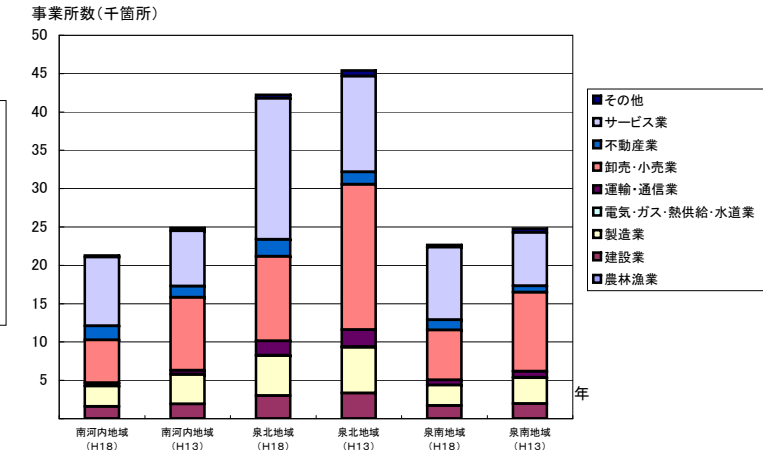


図2-2-2 業種別事業所数の推移
出典:事業所・企業統計調査

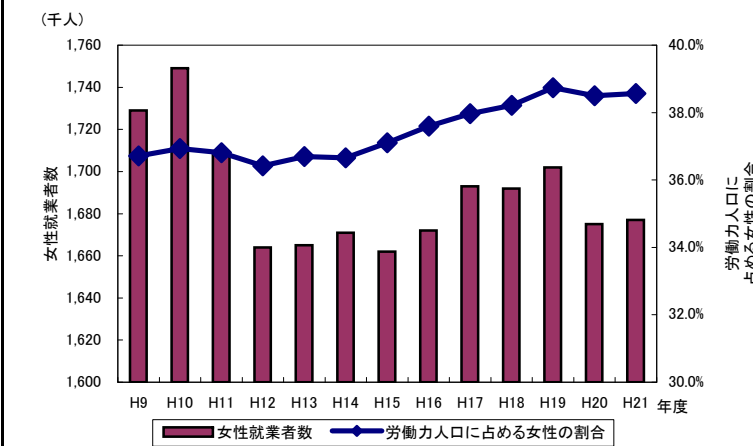
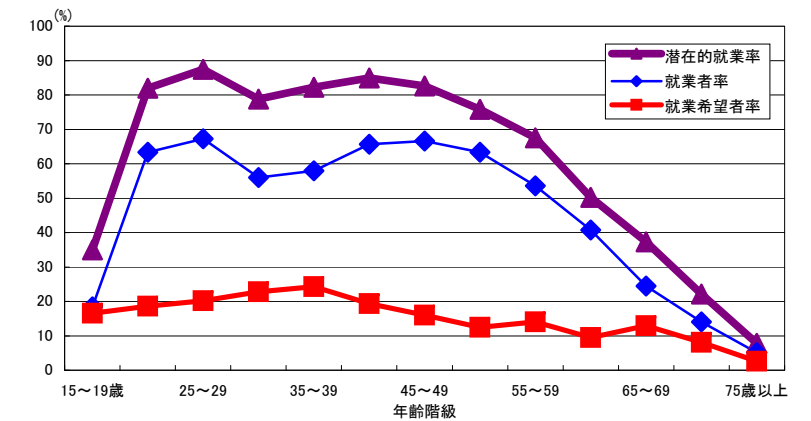


図2-2-3 女性就業者数の推移(大阪府)
出典:就業構造基本調査(H19)



注)潜在的就業率=(就業者数+就業希望者数)/年齢階層別人口
図2-2-4 年齢階層別 女性の潜在的就業率(大阪)
出典:就業構造基本調査(H19)、大阪府の男女共同参画の現状と施策(H22.3)

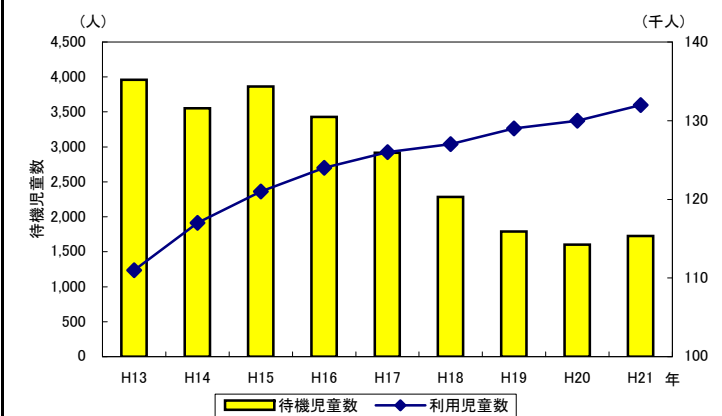


図2-2-5 保育所利用児童数と待機児童数(大阪府)
出典:保育所入所待機児童数調査(厚生労働省)

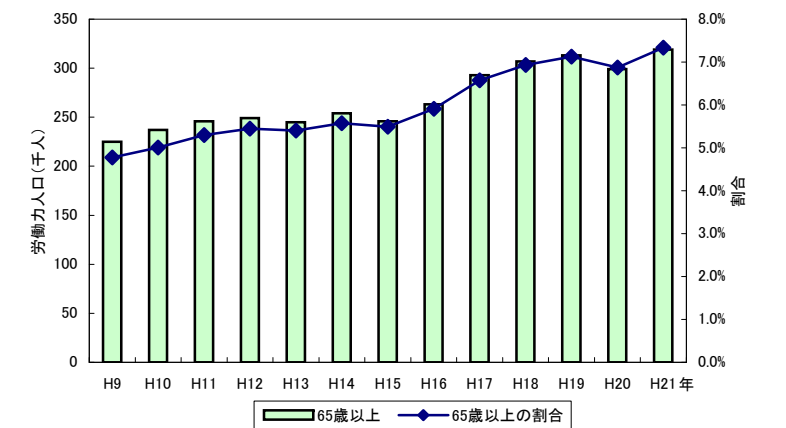


図2-2-6 65歳以上の労働力人口と労働力人口全体に占める65歳以上の割合(大阪府)
出典:就業構造基本調査(H19)

表2-2-1 三大都市圏における待機児童数(H21)

都府県名	待機児童数	都府県名	待機児童数
東京都	7,939	愛知県	778
神奈川県	3,245	兵庫県	905
千葉県	1,293	京都府	278
埼玉県	1,509	全国	25,384

出典:保育所入所待機児童数調査(厚生労働省)

以下においては、本区域における産業のうち、市街地における土地利用面積のシェアが大きい製造業と商業の状況について、検討します。

(4) 製造業の状況

◆本区域における製造品出荷額は、平成19年では、約5.6兆円であり、府域の約3割を占めています。平成15年までは減少を続けていましたが、平成17年から増加傾向にあります。なお、平成19年における堺泉北臨海工業地帯の製造品出荷額は、本区域の45%を占めており、堺泉北臨海工業地帯の製造品出荷額の推移が本区域の製造品出荷額の推移に大きく影響しています。

◆本地区の製造業の従業者数は、平成9年から減少を続けていますが、府域の総数の約1/4を占めています(平成19年には約13万人であり、生産年齢人口の約8%に相当します)。

◆事業所数は、大阪府域の約2割を占めていますが、減少を続けています(平成9年から19年の10年間で、35%の減少)。

◆工場用地面積は、南河内地域は平成10年をピークに減少を続けており、平成9年から平成20年にかけての減少率は53%(165ha)です。泉北地域(大規模な工場用地である堺泉北臨海工業地帯を除く)は平成10年をピークに減少を続けており、平成9年から平成20年にかけての減少率は75%(267ha)に達しています。泉南地域は平成10年をピークに平成13年まで減少を続け、その後一旦増加し、平成18年まで減少傾向を示し、その後増加傾向を示しています。

なお、一事業所当たりの工業用地面積は、南河内地域は平成20年には約0.1haとなり平成9年と比較すると4割の減少、泉南地域では平成20年には約0.3haとなり平成9年と比較すると3割の増加となっています。泉北地域(堺泉北臨海工業地帯を除く)については、約0.1haであり、横ばいで推移しています。

◆本区域では、内陸部において工場用地は全体的に減少しているものの、臨海部や内陸部の工業団地において集積している状況が見られます。

また、高度成長期における経済発展の牽引役であり、府域最大規模の工場集積地の堺泉北臨海工業地帯は、産業集積地としての交通ネットワークの整備が一定なされています。更に、阪神高速大和川線や阪神港等の整備が進められています。

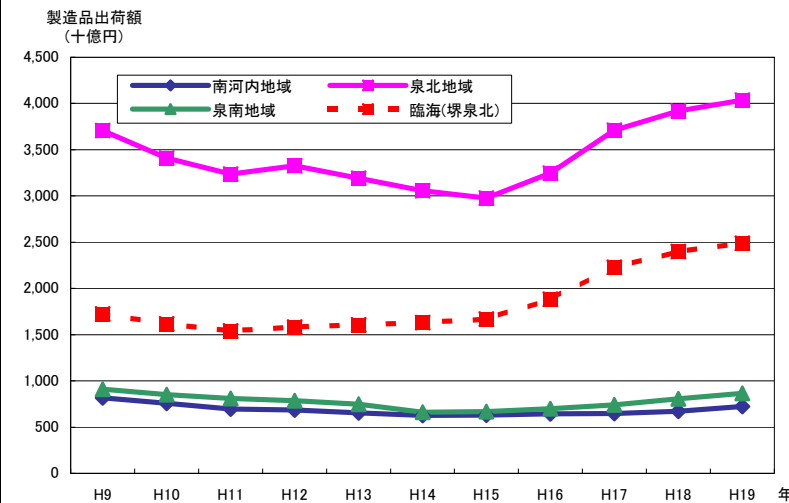


図2-2-7 製造品出荷額の推移

出典: 工業統計調査

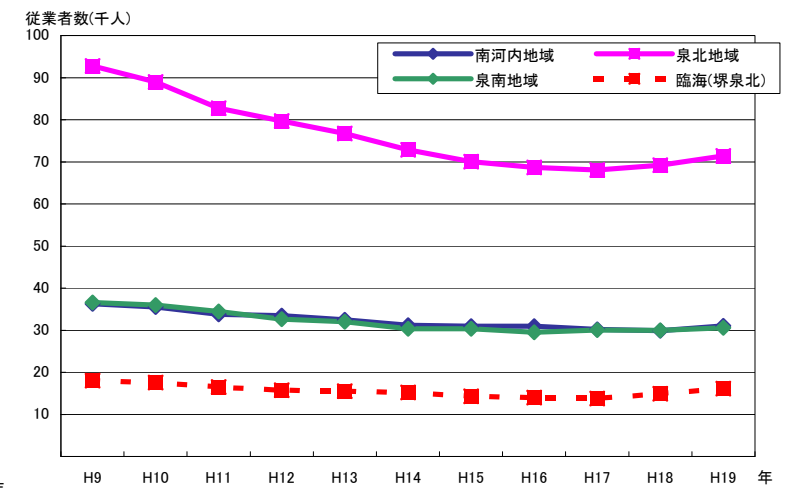
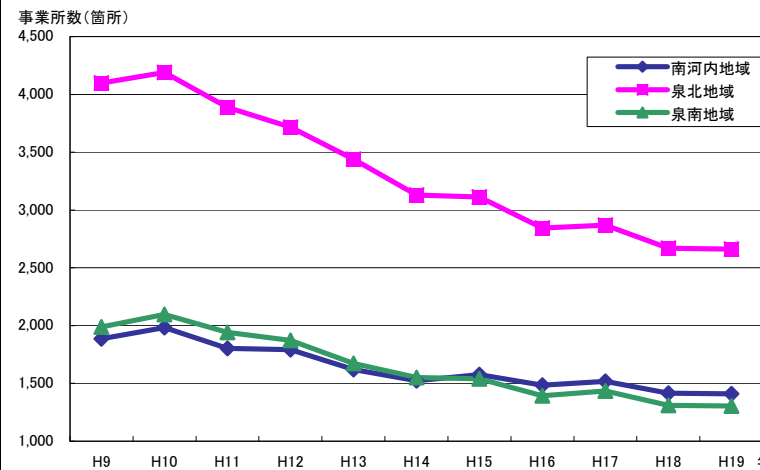


図2-2-8 製造業従業者数の推移

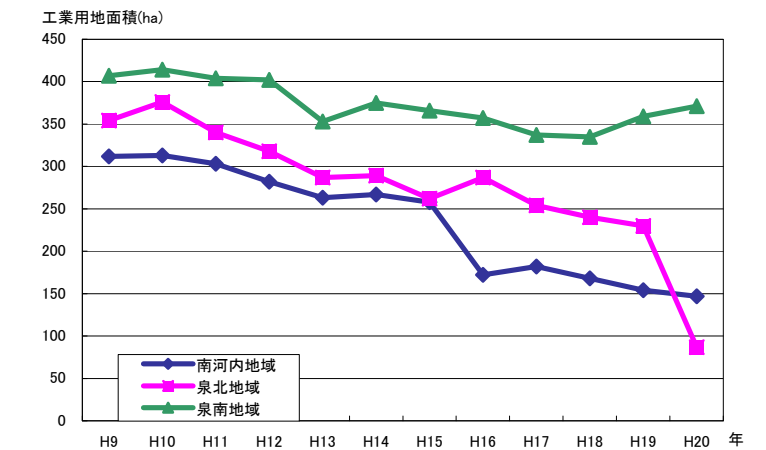
出典: 工業統計調査



注) 堺泉北工業地帯における事業所数は200前後で推移しています。

図2-2-9 事業所数の推移

出典: 工業統計調査



注) 泉北地域については、堺泉北工業地帯を除いています。

図2-2-10 工業用地面積の推移

出典: 土地利用現況調査により作成

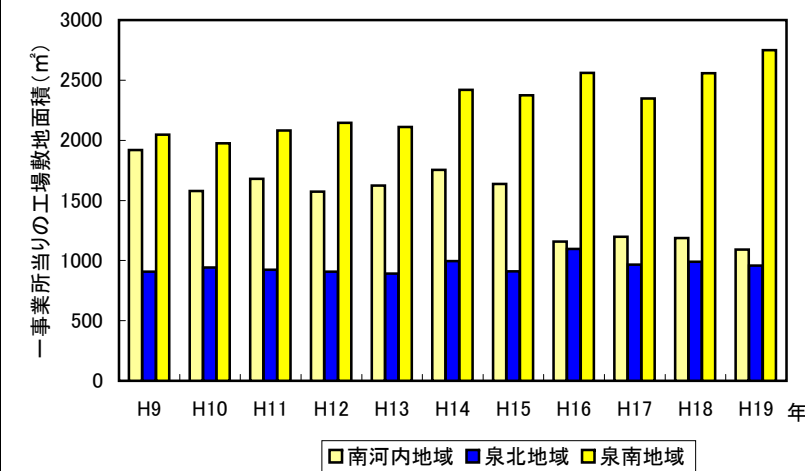


図2-2-11 一事業所当たりの工業用地面積の推移

注) 泉北地域については、堺泉北臨海工業地帯の工場を除いた数字です。

出典: 工業統計調査及び土地利用現況調査

(5) 商業の状況

◆本区域における年間商品販売額は、平成19年では、約4兆円であり、府域の約7%を占めています。これは、府域4都市計画区域の中での最小規模です。

◆本区域の商業従業者数は、平成9年から平成11年まで増加していましたが、平成19年には平成9年とほぼ同数となり、約16万人となりました(生産年齢人口の約9%に相当します)。

◆商業事業所数は、平成9年より減少を続けており、平成19年には約20%が減少しました。なお、南河内地域、泉北地域、泉南地域とも商業事業所数は、ほぼ同様な推移を示しています。また、年間商品販売額は、平成9年以降、減少を続けていますが、泉北地域では平成16年から平成19年にかけては増加しています。

◆商業業務地の面積は、南河内地域、泉北地域、泉南地域とも増加しています。平成6年から平成18年にかけて南河内地域では約4割(約1,000ha)、泉北地域では約4割(約2,400ha)、泉南地域では約8割(約2,700ha)の増加が見られます。

◆商業業務地は、その多くが鉄道駅勢圏に集積していますが、幹線道路沿道における商業業務地の割合が増加している状況が見られます(p.8「2-3.土地利用」から見た現状と課題及び今後の方針」についても参照下さい)。

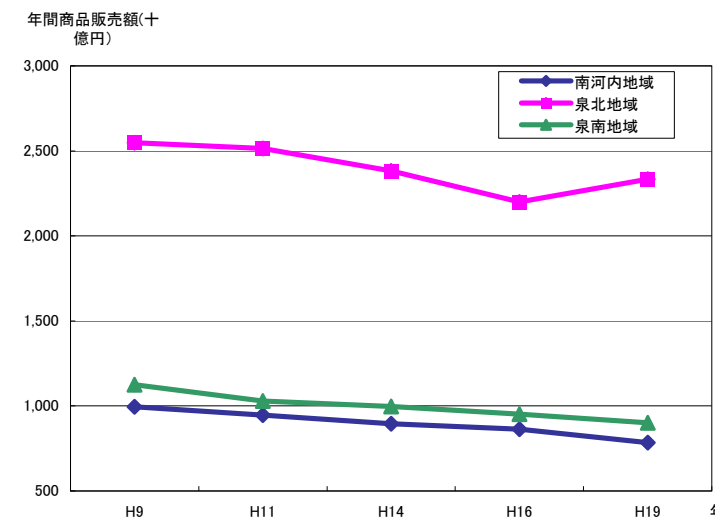


図2-2-12 年間商品販売額の推移

出典: 商業統計調査

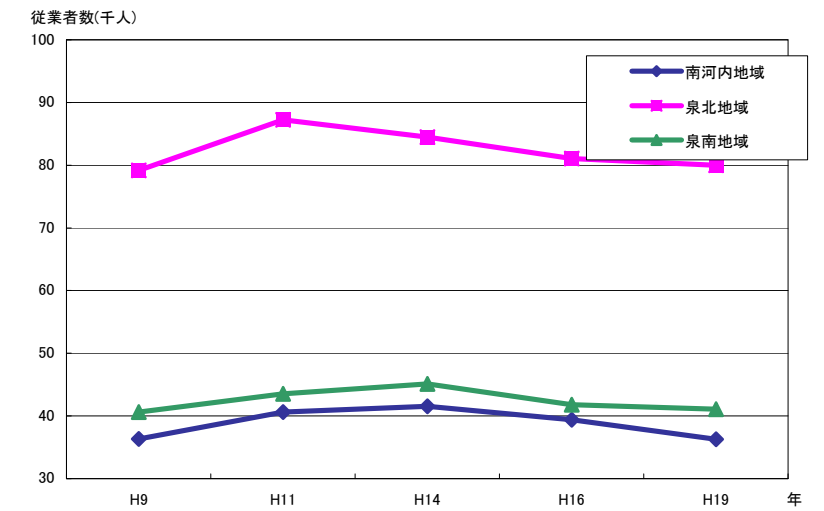


図2-2-13 商業従業者数の推移

出典: 商業統計調査

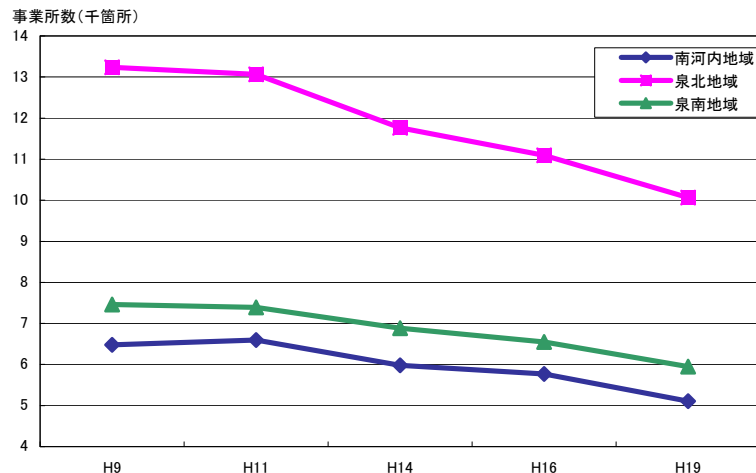


図2-2-14 商業事業所数の推移

出典: 商業統計調査

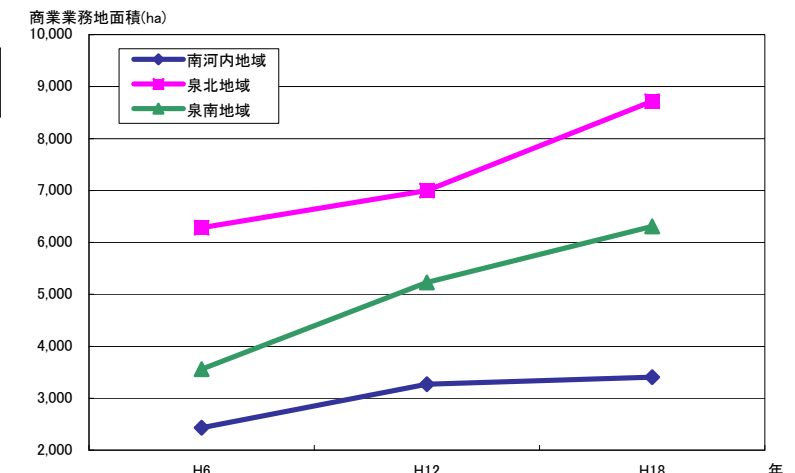


図2-2-15 商業業務地面積の推移

出典: 都市計画基礎調査

2 現状を踏まえた課題

◆生産年齢人口の減少に対応するため、就業意欲の高い女性や高齢者の就業環境を整えることが必要です。

◆産業育成を図り、都市活力を向上するため、工場の立地可能な場所を確保する必要があります。

また、堺臨海工業地帯は、整備が進められている阪神高速大和川線や阪神港、関西国際空港による「陸・海・空」の交通ネットワークが充実することに伴い、物流機能の強化が進むことから、これらの立地ポテンシャルを活用することが必要です。

◆商業業務地については、鉄道駅周辺や幹線道路沿道など立地効果の高いところに誘導し、無秩序な市街地の拡散を抑制する必要があります。

3 今後の方針

◆女性や高齢者が働きやすい環境を整備するため、駅前保育所の充実など女性の就業環境の向上や、就業意欲の高い高齢者の活用の仕組みの構築等が必要です(p.11「2-4.都市構造から見た現状と課題及び今後の方針」についても参照下さい)。

◆計画的なまちづくりを進め、産業系の適正立地を誘導することによって、地域における産業集積の活性化を図っていきます。このため、保留区域を設定するほか、工場等の企業誘致に迅速に対応出来る仕組みの一つとして市街化調整区域における地区計画の活用なども図ります(p.13「3-1.区域区分(線引き)の決定に関する方針」、p.17「3-3.市街化調整区域の土地利用の方針」についても参照下さい)。

◆堺泉北臨海工業地帯においては、充実した「陸・海・空」の交通ネットワークを活かし、既存集積企業の産業の高付加価値化や、これら企業の有する基盤技術を活用した新産業・新事業の創出促進を図ります。

◆商業、娯楽、文化、交流機能など多様な機能を有する大規模集客施設については、鉄道駅周辺や幹線道路沿道など一定の条件を備えた立地効果の高いところに立地させ、無秩序な市街地の拡散を抑制することから、都市機能の集積状況や道路等ネットワークの整備状況を考慮した上で適正な立地の誘導を図ることが必要です(p.15「3-2.用途地域の指定の方針」を参照下さい)。

1 現状

(1) 本区域の特徴

◆本区域の約54%が山林・原野と農地で構成されており、自然環境が多く残っている区域です。また、本区域に占める農地の割合は約14%で、他の都市計画区域と比べると、比較的身近に農空間が存在する区域です。

◆本区域における土地利用区分毎の面積の推移は、過去10年間で住宅地が約1050ha(9%)、商業・業務施設用地を含むその他の宅地が約650ha(10%)、道路が約760ha(13%)増加しているのに対し、工業用地が約480ha(▲19%)、農地が約820ha(▲9%)、森林が約250ha(▲0.8%)、その他(公共施設用地や低・未利用地等)が約500ha(▲2%)減少しています。

(2) 住宅地の土地利用

◆本区域は高度経済成長期前後に泉北ニュータウンや金剛団地などの、郊外住宅団地が整備されたほか、大阪市の外縁部に密集市街地が形成されました(p.35「5-4 都市防災に関する方針」も参照下さい)。

◆また、本区域における空き家率は南河内地域が10.6%、泉北地域が12.4%、泉南地域が11.7%と府下平均値13.5%を下回っていますが、空き家数は増加傾向を示しています(p.36「5-5 住宅・住宅地の方針」を参照下さい)。

(3) 工業用地の土地利用

◆工業用地は、内陸部を中心に全体的に減少しているものの、臨海部やテクノステージ和泉や富田林中小企業団地等の内陸部で新たに開発された工業団地で増加している状況が見られます。

(4) 商業業務地の土地利用

◆商業業務地は、その多くが鉄道駅勢圏に集積していますが、幹線道路沿道における商業業務地の割合が増加している状況が見られます。

(5) みどりの状況

◆平成7年度からの10年間で、府域における地域制緑地は森林や農地の減少等により約400ha減少し、施設緑地は公園整備などにより約800ha増加しています。これにより、地域制緑地と施設緑地を足した緑地面積は、府域の約4割を維持しています(p.30「5-2 みどりの大阪の推進」を参照下さい)。

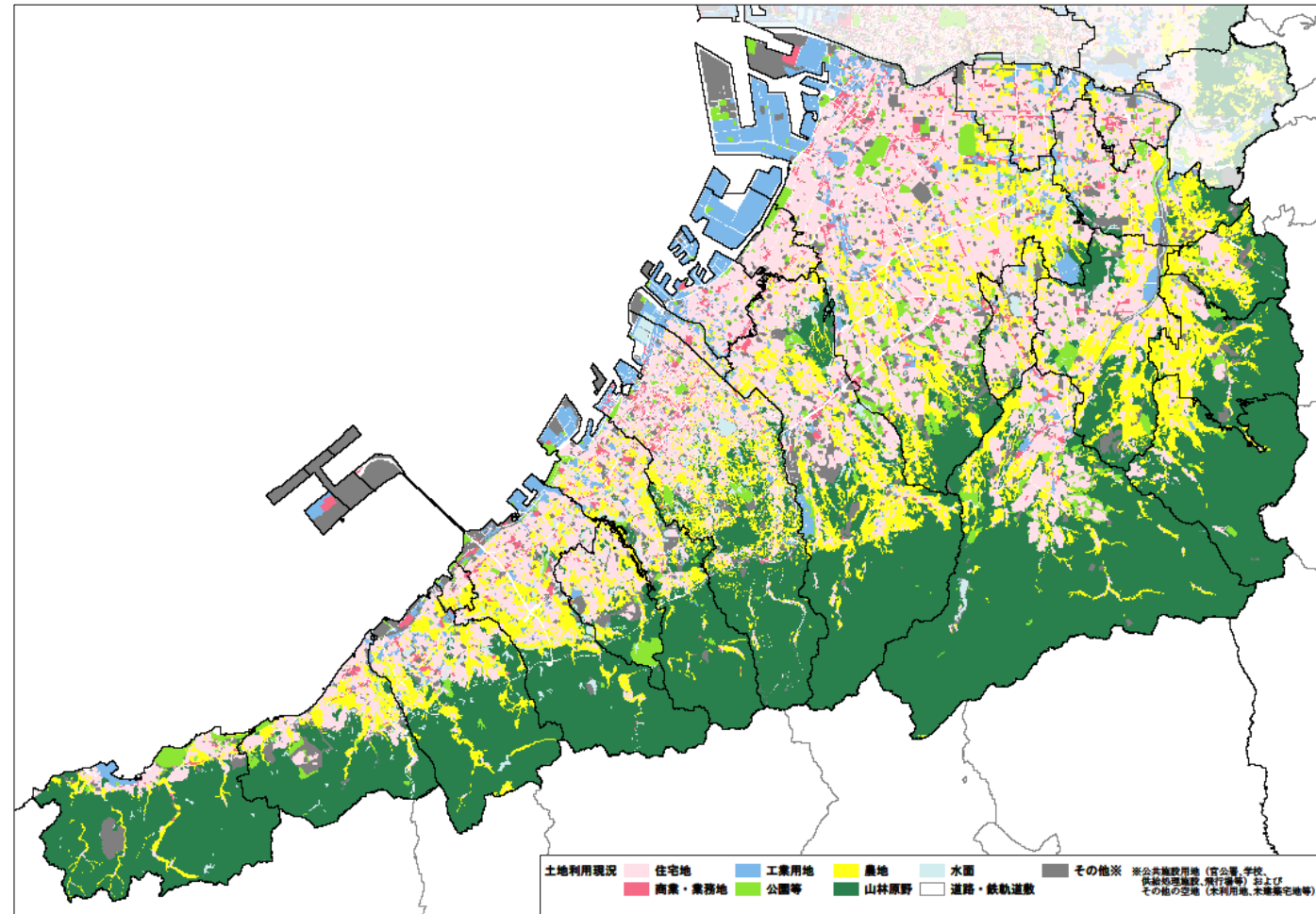


図2-3-1 本区域における土地利用現況(H18) 出典:都市計画基礎調査より作成

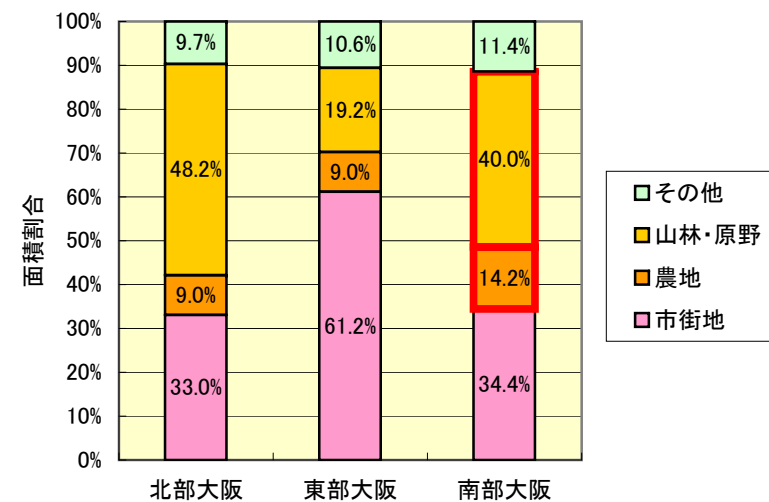


図2-3-2 土地利用区分毎の面積の割合 出典:都市計画基礎調査より作成

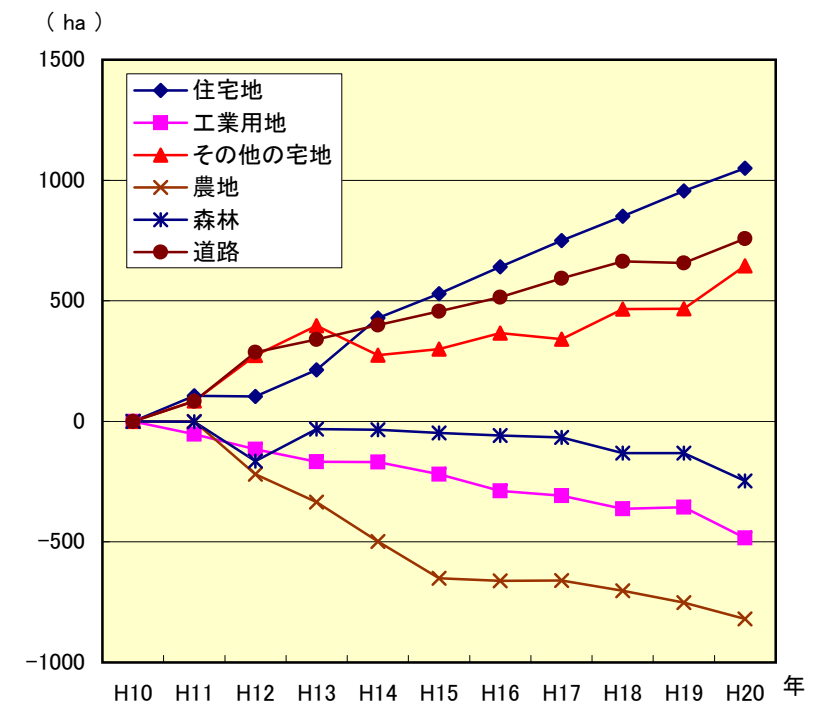


図2-3-3 平成10年以降における土地利用区分毎の面積増減(累計値)

出典:国土利用計画関係資料集より作成

2 現状を踏まえた課題

(1)住宅地の土地利用

◆本格的な人口減少社会の到来により、今後は住宅地の需要が大幅に減少するとともに、市街地における空き家や低・未利用地の増加が見込まれます。

◆密集市街地の一部区域については防災上必要な道路の整備や建築物の不燃化が進められていますが、未だに対策が講じられていない密集市街地も数多く残っています。

◆高度経済成長期前後に整備された郊外住宅団地は築30年以上経過しており、建て替え等の更新の時期を向かえつつあります。

(2)工業用地の土地利用

◆工場跡地にマンション等の住宅が建設される等、住工の混在が懸念される地区については、工場の操業環境の確保と良好な住環境の確保を図る必要があります。

(3)商業業務地の土地利用

◆商業・業務施設等用地については、鉄道駅周辺や幹線道路沿道など立地効果の高いところに誘導し、無秩序な市街地の拡散を抑制する必要があります。

(4)みどりの状況

◆周辺山系や農空間においては、担い手不足等により荒廃や減少が進み、みどりの減少が危惧されます。

3 今後の方針

(1)集約・連携型都市構造の強化

◆本格的な人口減少、超高齢社会の到来を迎え、行政投資を効率的に行い、都市の活力を維持するため、既存の都市ストックを活用し、用途地域の指定や地区計画制度の活用等により、その機能を高めることで、各種都市機能の集約、高度化を図ります。また、地域間において、その都市機能を相互に連携・活用できるよう、道路・公共交通ネットワークの充実を図ることが必要です。

◆併せて、鉄道駅周辺においては、公共交通機関の利用を中心とした「歩いて暮らせるまちづくり」を進めるとともに、主要鉄道駅周辺等の地域拠点については、地区計画制度の活用等により、サービス・交流拠点等のにぎわい空間の創出、商業・業務施設などの充実等を図ることが必要です。

◆このため、今後は鉄道駅周辺部を除き、原則として住宅系市街地(市街化区域)の拡大を抑制するほか、市街化区域内においては用途地域の指定と併せて地区計画制度を活用する等、良好な地域環境や景観の創出を図るとともに、みどりの確保等により、魅力あるきめ細やかなまちづくりを進めることが必要です(p.13「3-1 区域区分の決定に関する方針」、p.15「3-2 用途地域の指定の方針」を参照下さい)。

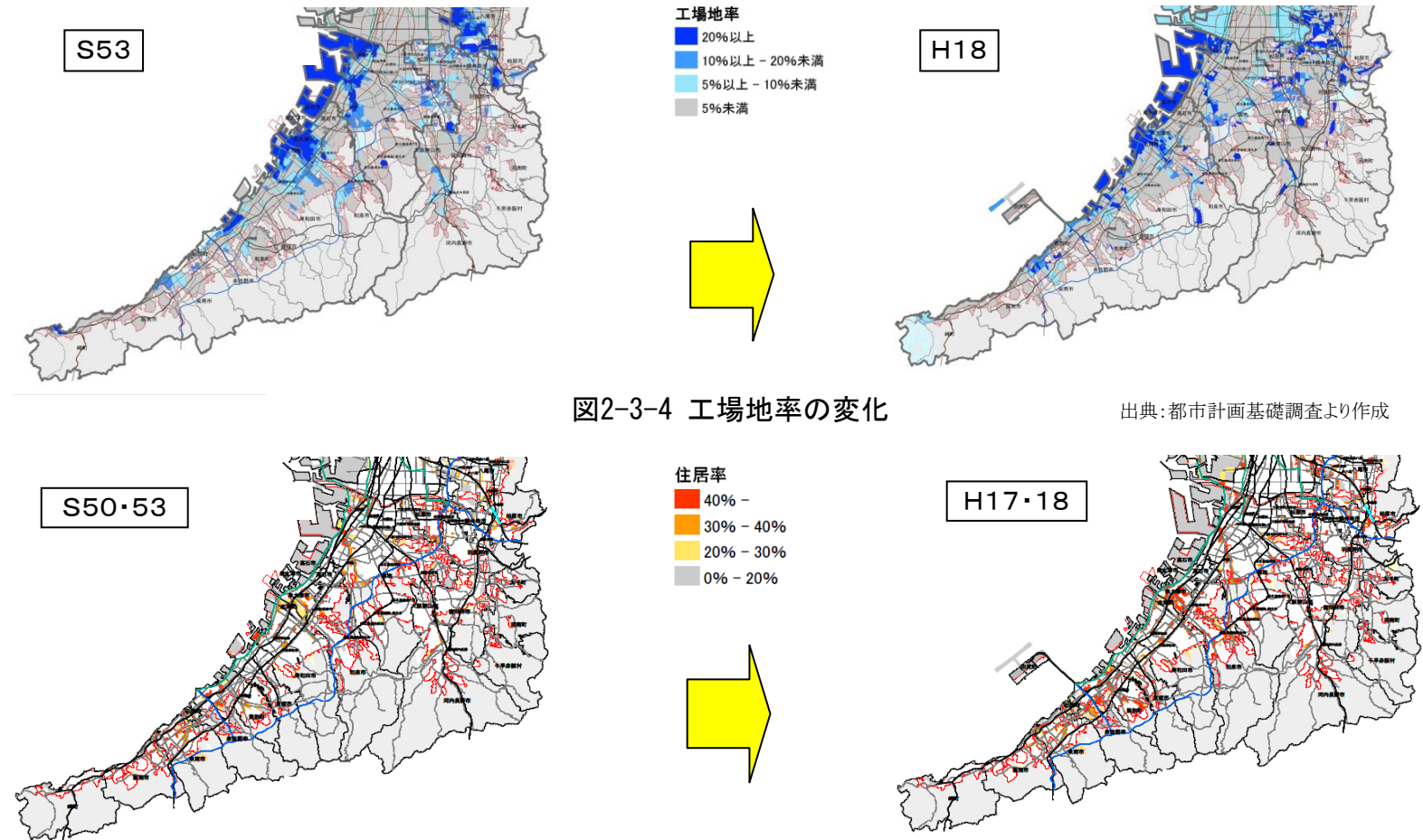


図2-3-4 工場地率の変化

出典:都市計画基礎調査より作成

図2-3-5 工業用途地域における住宅率

出典:都市計画基礎調査より作成

また、水源涵養や洪水防止、生物多様性、景観形成など多面的機能をもつ森林や農地などを有する市街化調整区域は積極的に保全することとします。しかし、既に無秩序な市街化が進んでいるまたは進むおそれがある地区等については、地区計画制度を活用することで良好な土地利用を誘導する必要があります(p.17「3-3.市街化調整区域における土地利用の方針」についても参照下さい)。

(2) 幹線道路沿道における計画的な土地利用

◆大阪中央環状線や大阪外環状線、国道26号等の幹線道路沿道の市街化区域においては、地区計画制度の活用や景観計画の策定などにより、良好な地域環境や景観の創出を図ることが必要です。

◆阪神高速大和川線等の幹線道路沿道の市街化調整区域においては無秩序な市街化を防ぐとともに、産業の活性化を図るため、農林業との健全な調和を図りつつ、計画的に産業系の土地利用を誘導します。このため、第二京阪道路沿道で取り組まれている沿道まちづくりを参考に、沿道市だけでなく、地域住民が主体となって、沿道まちづくりを進める必要があります。

(3) 大規模集客施設の適性な立地

◆商業、娯楽、文化、交流機能など多様な機能を有する大規模集客施設については、鉄道駅周辺や幹線道路沿道など一定の条件を備えた立地効果の高いところに立地させ、無秩序な市街地の拡散を抑制する必要があることから、都市機能の集積状況や道路等ネットワークの整備状況を考慮した上で適正な立地の誘導を図ることが必要です(p.15「3-2.用途地域の指定の方針」を参照下さい)。

(4) 住工混在問題への対応

◆工場跡地にマンション等の住宅が建設される等、住工の混在が懸念される地区については、地区計画等の導入の検討を行い、ものづくりと住まいの共存を図ることが必要です。(p.15「3-2.用途地域の指定の方針」についても参照下さい)

(5) 郊外住宅団地への対応

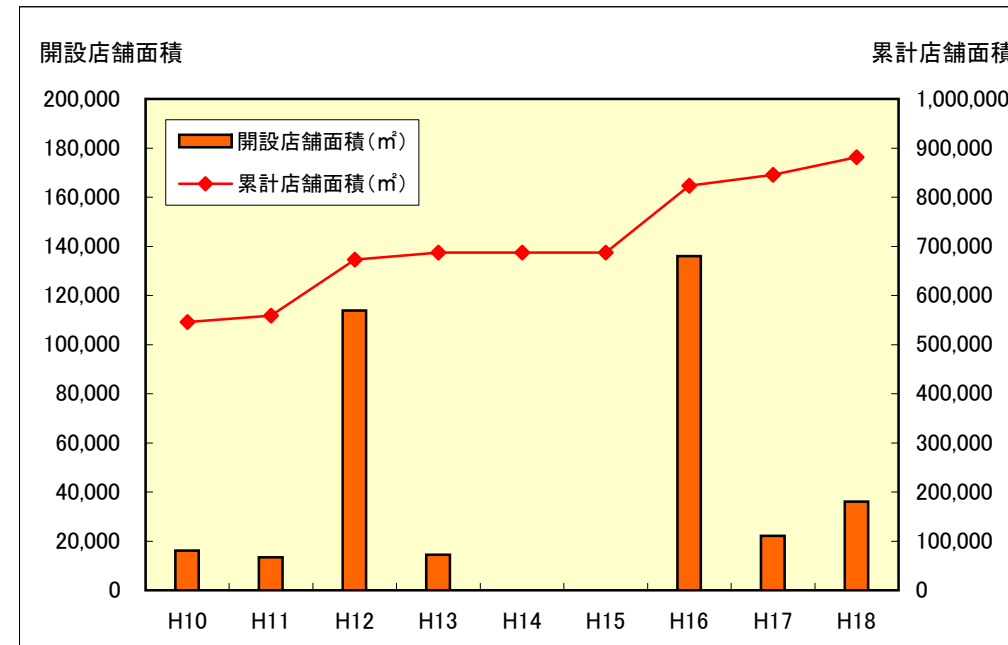
◆泉北ニュータウンを始めとした郊外住宅団地について、泉北ニュータウン再生府市等連絡協議会や千里ニュータウン再生指針等も参考に、住民・事業者・行政の各主体が協働しながら、良好な住環境を継承、創造していく必要があります(p.36「5-5.住宅・住宅地の方針」についても参照下さい)。

(6) 密集市街地への対応

◆密集市街地においては、準防火地域の指定と併せて防災上必要な道路・公園等の整備を進めるとともに、特定防災街区整備地区等を指定することにより、建築物の建て替えを適切に誘導し、市街地の不燃化の促進を図ることが必要です(p.30「5-4.都市防災に関する方針」についても参照下さい)。

(7) 海と山をつなぐ「みどりの風の軸」の創出

◆郊外部の農地や森林を積極的に保全するとともに、学校・公園など公共空間のみどりの充実及び生産緑地地区や社寺林等の保全、建築物等の緑化の推進などを図り、互いに結び付けていくことにより、海と山をつなぐ「みどりの風の軸」の創出を目指します。(p.30「5-2.みどりの大阪の推進」についても参照下さい)。



注) 延床面積1万㎡以上の大規模集客施設を対象。
平成14年、15年は大規模集客施設の開設店舗面積は0㎡(出店がされていない)

図2-3-6 大規模集客施設の店舗面積の推移 出典:大阪府調査

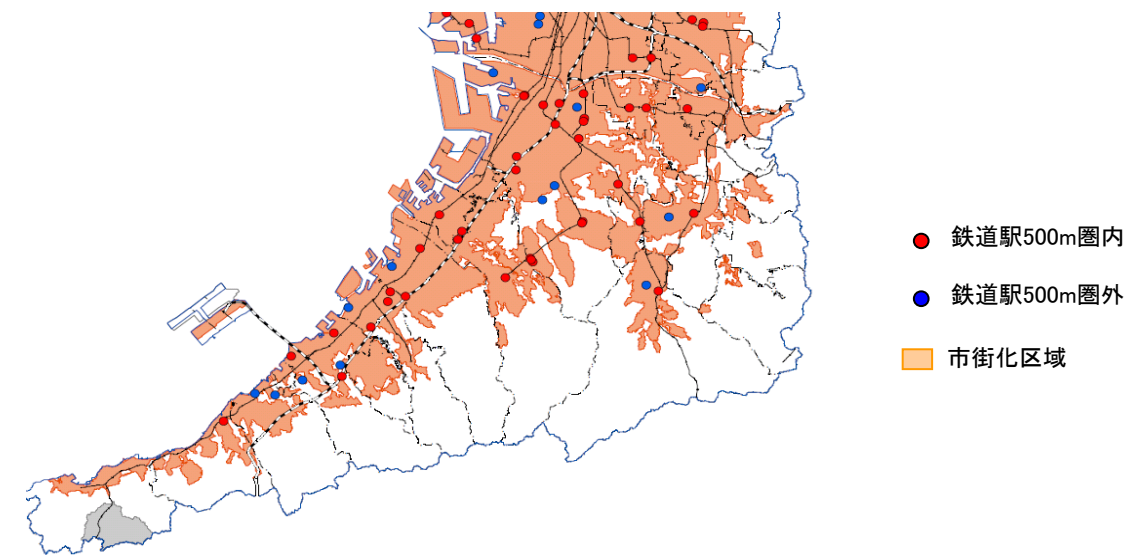


図2-3-7 大規模集客施設の立地状況 (H17) 出典:大阪府調査

2-4. 「都市構造」から見た現状と課題及び今後の方針

1 現状

◆平成12年に実施されたパーソントリップ調査における人の行動を見ると、大阪市への移動が最多ですが、これを除くと南河内地域、泉北地域、泉南地域での行動が最も多くなっており、生活行動圏を形成しています。

◆急行停車駅等の主要な鉄道駅周辺においては、一定のまとまりの範囲内で、必要な日常生活を支える都市機能(市役所、教育、医療福祉、商業施設等)だけでなく、高次な都市機能(例えば、高等教育、高度医療、非日常的なアミューズメント、文化・芸術等のいずれか、又は重複)についての集積が見られる拠点が存在しています(これらの拠点を「地域拠点」と呼びます)。

◆これらの地域拠点においては、これまでの社会資本整備の結果、様々な都市機能が集積し、生活行動圏にある複数の地域拠点が公共交通を介して機能を補完しながら、「集約・連携型の都市構造」を形成しています。

◆本区域には、府内4都市計画区域のうち最大である127箇所の駅(但し、阪堺電車を除く)が存在しており、人口当たり、市街化区域面積当りの駅密度も最大です。

◆本区域の人口のうち、鉄道駅勢圏内(半径1kmに含まれる町丁目)の人口の割合(駅勢圏人口のシェア)は、南河内地域では約7割、泉北地域と泉南地域では8割を超えています。また、平成12年、平成17年、平成22年を比較すると、南河内地域では駅勢圏人口は減少しているもののシェアは増加傾向を示しており、泉北地域では駅勢圏人口・シェアとも増加、泉南地域では駅勢圏人口・シェアとも横ばいです。

◆一方、路線バスのバス停圏(駅勢圏に含まれないバス停留所の半径300m圏内で、平成22年4月現在で平日1日当たりの運行便数が20便以上ある路線)の人口を同様に見ると、南河内地域では圏域人口は減少傾向ですがシェアは約20%と横ばい、泉北地域では圏域人口は減少傾向ですがシェアは約15%と横ばい、泉南地域では圏域人口・シェアとも増加傾向で約10%です。なお、鉄道及びバスの圏域を合計した人口は、南河内地域・泉北地域・泉南地域とも約95%を示しており、平成12年以降、微増傾向を示しています。

◆鉄道駅のバリアフリー化については、バリアフリー法が定めるエレベータの設置は終えつつありますが、車いす対応トイレ等の設置については完了していません。

◆平成21年1月から平成22年4月までの交通事故の状況について見ると、死亡又は重傷事故の64%が駅勢圏において発生しています。

◆本区域においては、保育所の9割以上が駅勢圏に立地しており、住宅から最寄りの保育所までの距離が1km以内となっている住宅も9割に達しています。また、内科等の一般診療所の約8割、歯科の約9割が駅勢圏に立地しており、住宅から最寄りの診療所までの距離が1km以内となっている住宅も約9割に達しており、平成10年から平成20年までを比較すると、住宅から最寄りの診療所までの距離が近くなってきています。

以上から、本区域では、鉄道駅を中心とした市街地が形成されています。

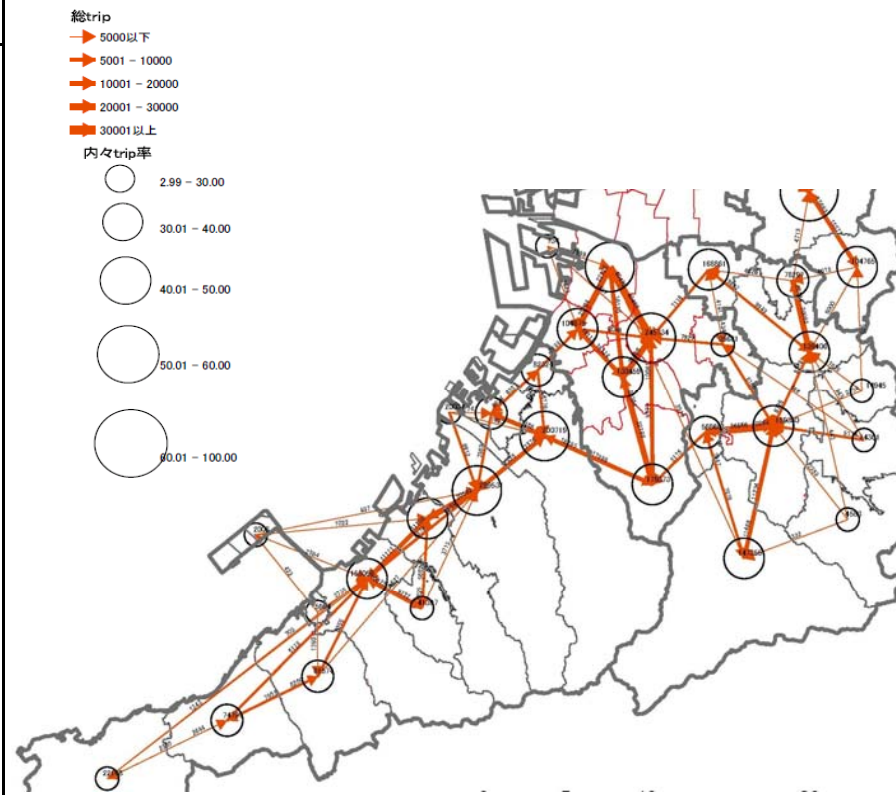


図2-4-1 本区域における人の行動

出典:平成12年パーソントリップ調査

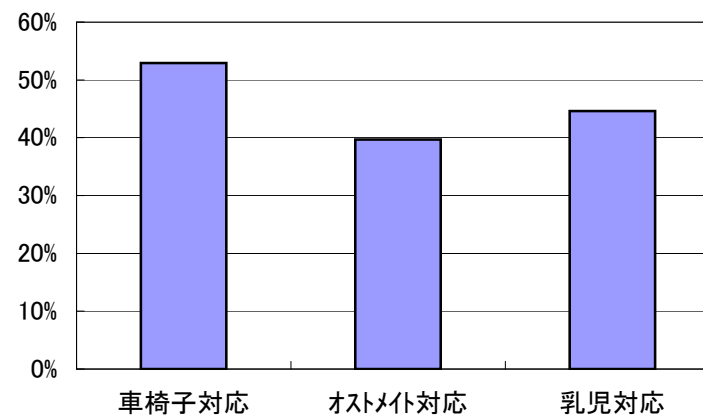
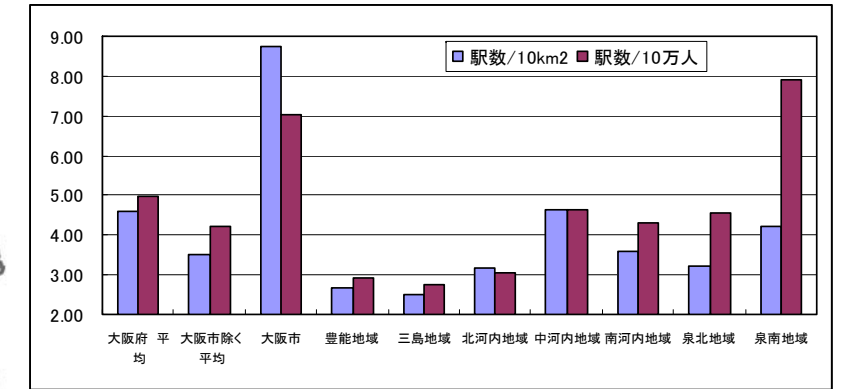


図2-4-4 鉄道駅のバリアフリー化の状況(H21.3)

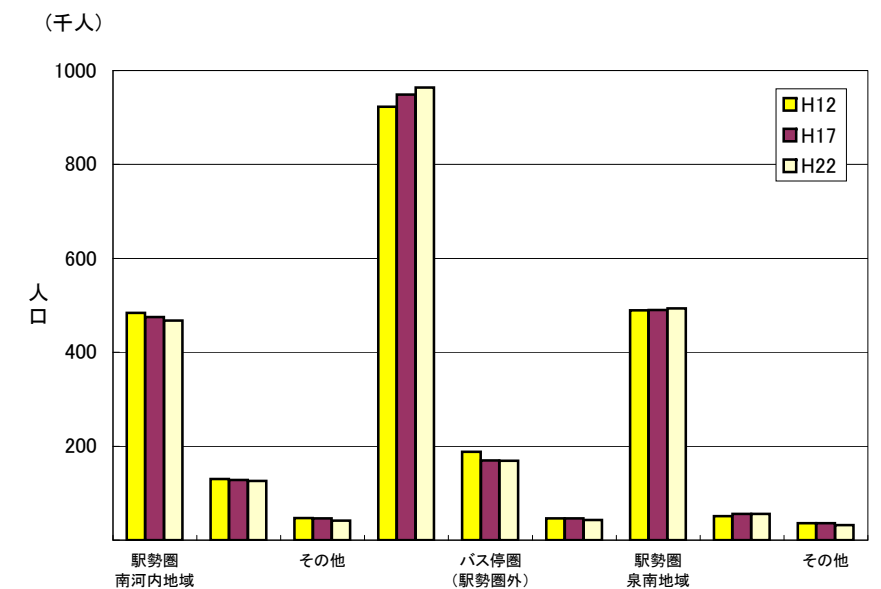
出典:各鉄道会社のホームページより作成



注) 鉄道駅がほぼ同一地点にある場合は、1駅として計算しています。(例、阪急・阪神・地下鉄梅田・東梅田・西梅田・大阪駅・北新地駅は1駅。地下鉄中百舌鳥・南海中百舌鳥駅は1駅。)

図2-4-2 鉄道駅密度の状況

出典:大阪府統計年鑑



注) H22人口は、各市の住民基本台帳による人口であり、4月時点。

注) 駅勢圏人口については、鉄道駅を中心に半径1kmに含まれる町丁目人口を集計。バス停圏人口については、平成22年4月現在で平日1日当たり20便以上の運行が実施されているバス路線にあるバス停留所を中心に半径300mに含まれる町丁目人口を集計。但し、駅勢圏に含まれる町丁目は除外。

図2-4-3 駅勢圏(半径1km)・バス停圏(半径300m)における人口

出典:国勢調査、各市統計年鑑・公報資料

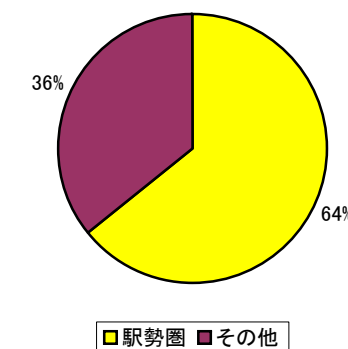


図2-4-5 交通事故の発生状況

出典:大阪府警本部「あなたのまちの交通事故発生マップ」より作成

2 現状を踏まえた課題

◆鉄道駅を中心とした市街地が形成されていることを踏まえ、駅周辺で安全に暮らせるように、徒歩や自転車による駅へのアクセス環境を高める必要があります。

◆集約・連携型都市構造を強化するためには、鉄道駅におけるバリアフリー化や、駅勢圏にある都市機能を活かすことにより既存ストックの有効活用やストックの質の向上を高めていく必要があります。

◆併せて、都市魅力を高め、交流人口の拡大を目指すために、景観形成を始めとする高質な都市空間の形成を図る必要があります。

◆就業意識の高い女性や高齢者の雇用のためにも、駅前を始めとする駅勢圏において、既に立地している保育所や診療所などを維持しつつ、より一層充実していく必要があります。

◆鉄道を補完している路線バスについては、主に鉄道駅から郊外住宅団地との間を結んでおり、バス停圏人口は増加傾向を示している泉南地域を除き、横ばいで推移していますが、今後の高齢化等に伴い路線バスの機能維持が困難になってくることが考えられます。

◆以上のように、鉄道駅を中心とした生活が可能な市街地の現状を維持、向上させるとともに、極力自動車交通によらない歩いて暮らせるまちづくりを促進することによって、低炭素社会を実現し、エネルギー効率を高め、環境負荷の少ない都市構造にしていく必要があります。

3 今後の方針

◆歩道整備や自転車走行空間の確保、鉄道駅のバリアフリー化の促進等が必要です。

◆公共交通の利便性向上によって、集約・連携型都市構造の強化を進める必要があります。

◆みどり空間の確保や良好な景観形成等により、継続して「住み続けたい」、「訪れたい」と思える空間整備が必要です。

◆就業意識の高い女性や高齢者の雇用のためにも、駅前を始めとする駅勢圏において、保育所や診療所などをより一層充実することによって、住みやすく働きやすい環境を充実していく必要があります。

◆駅勢圏以外における公共交通の維持、確保を図る必要があります。

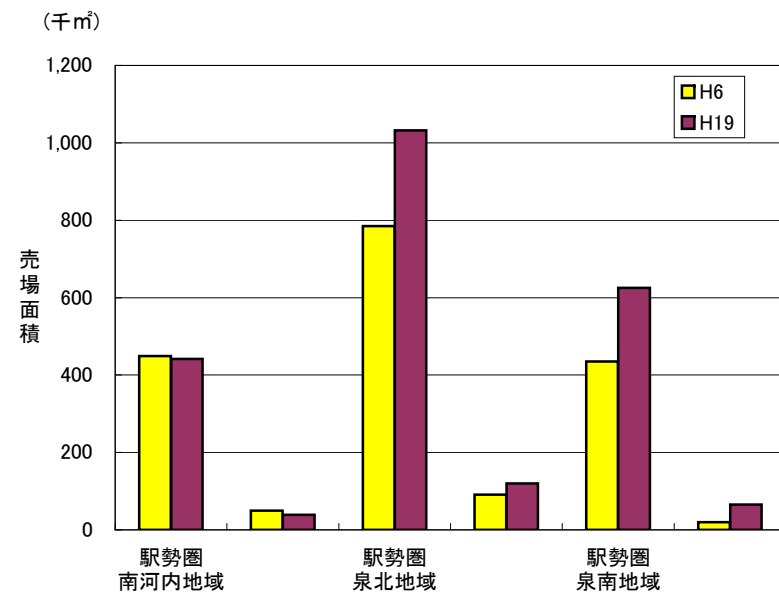


図2-4-6 商業売場面積の推移

出典:商業統計調査

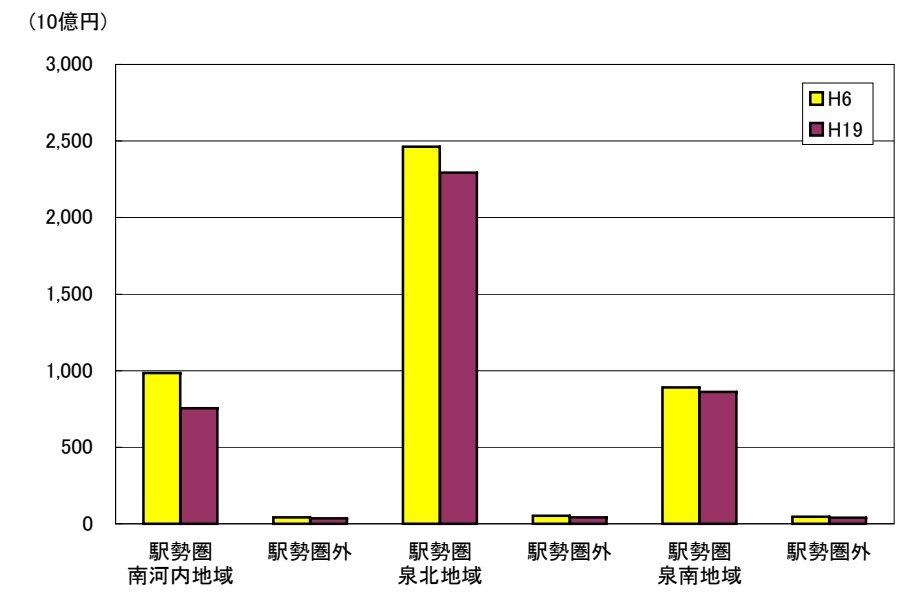


図2-4-7 商品販売額の推移

出典:商業統計調査

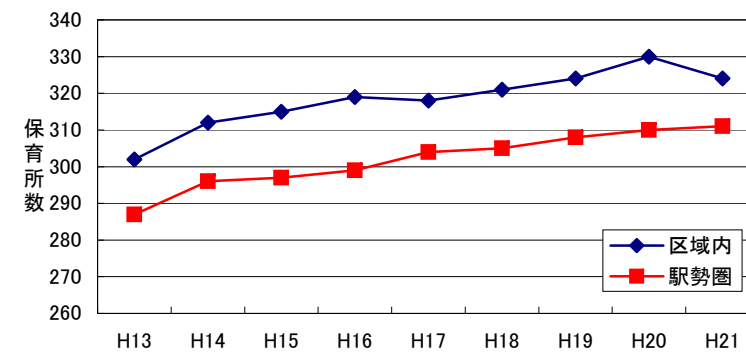


図2-4-8 保育所の立地状況

出典:大阪府統計年鑑及び住宅地図より作成

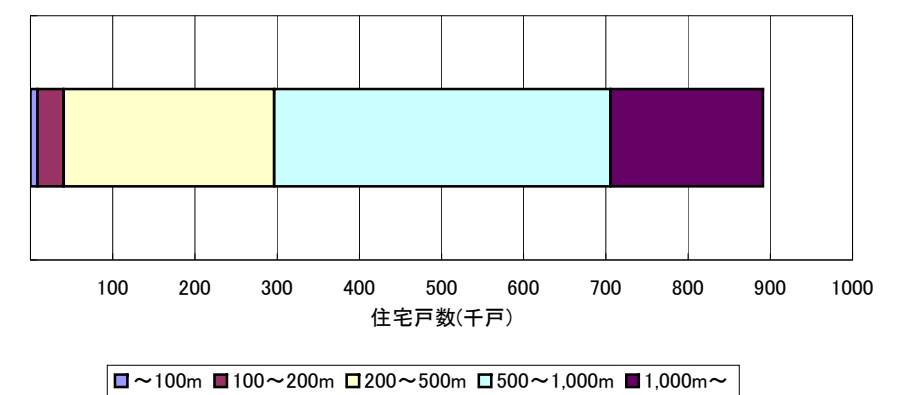


図2-4-9 住宅から最寄りの保育所までの距離

出典:住宅・土地統計調査(H20)

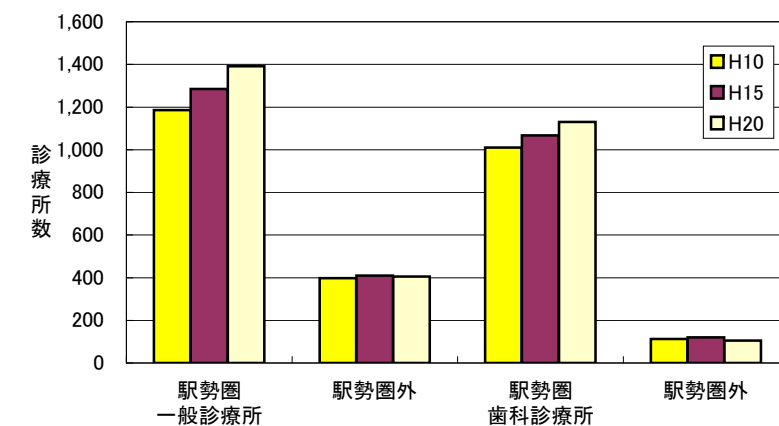


図2-4-10 診療所・歯科診療所の立地状況

出典:大阪府統計年鑑、大阪府医療情報システム、及び住宅地図より作成

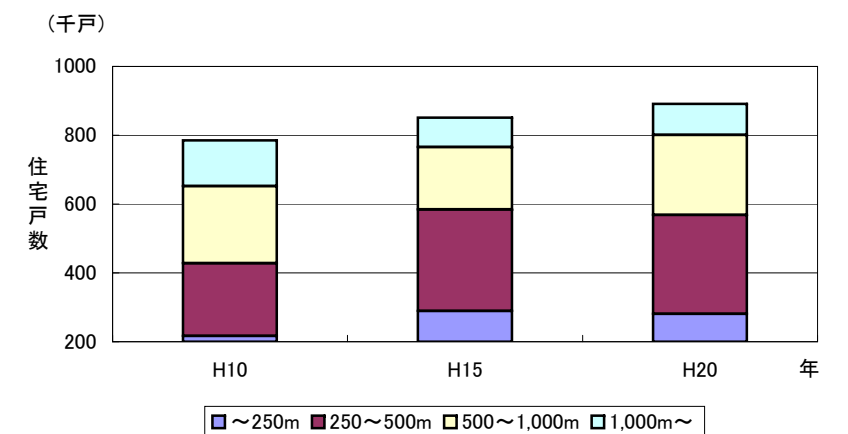


図2-4-11 住宅から最寄りの診療所までの距離

出典:住宅・土地統計調査(H20)

3-1. 区域区分（線引き）の決定に関する方針

1 区域区分の有無

無秩序な市街地の拡大を抑制し、土地利用の適正な規制と誘導を図るため、引き続き、都市計画区域において市街化区域と市街化調整区域との区分（以下「区域区分」という。）を適用します。

また、本区域は、近畿圏整備法に規定された既成都市区域及び近郊整備区域を含むことから、都市計画法第7条第1項第1号口の規定に基づき、区域区分を定めます。

2 第6回区域区分変更の実施

(1) 基本的な考え方

本格的な人口減少社会の到来など、社会経済情勢の変化を踏まえ、これまでのような成長社会に対応した市街地を拡大する方針を転換し、住宅系市街地の拡大の抑制を基本とします。

市街化区域への編入は、幹線道路沿道での新たな産業誘致や鉄道駅周辺での住宅地整備など、特に必要なもののみ行うこととし、加えて必要最小限の区域とします。

また、市街化区域の内、今後も計画的な市街地整備の見込みがなく、長期にわたり未整備である区域は、極力市街化調整区域へ編入することに努めます。

(2) 市街化区域への編入

市街化区域へ編入する区域は、以下のとおりとします。

① 既成市街地

- 既に市街地を形成しているもので、より良好な市街地を形成するための整備や誘導方針が可能となるために市街化区域への編入が必要なもの
- 市街化調整区域での大規模開発や地区計画による開発により、既に良好な市街地が形成されているもの及び開発事業が完了し、良好な市街地の形成が確実なもの。

② 新市街地

- 具体的な開発事業の計画があり、市街化区域への編入と同時に、土地区画整理事業に関する都市計画や地区計画等が定められるもの
- 具体的な開発事業はないが、市町村が地区施設を整備し、良好なまちづくりを誘導するもので、市街化区域への編入と同時に、地区計画が定められるもの
- 新たに市街化区域へ編入する区域は、「みどりの大阪推進計画」で市街化区域の緑被率 20%を目標としていることから、緑化の目標（緑被率 20%）を確保するとともに、景観に配慮した土地利用を図るものとします。

③ 埋立地

- 公有水面埋立法に基づく埋立免許によって、事業実施中及び事業が完了しているもの

(3) 目標年次における市街化区域の規模

本区域における人口、世帯数及び産業の見通しと市街化の現況及び動向から、目標年次における市街化区域の規模を想定し、区域区分の変更を行います。

① 目標年次の概ねの人口及び産業の規模

- 目標年次における概ねの人口

本区域における概ねの人口を次のとおり想定します。

区 分 \ 年 次	平成 17 年 (実績)	平成 27 年 (目標年次)
都市計画区域内人口	2,397.6 千人	2,369.0 千人
市街化区域内人口	2,240.2 千人	2,220.0 千人

注) 目標年次における数値は、大阪府の将来推計人口（平成 21 年 3 月修正）を踏まえ、都市計画区域毎に算出したもの。

注) 市街化区域内人口は、市街化区域への編入を保留する人口を含まない。

- 目標年次における産業の規模

本区域における産業の規模を次のとおり想定する。

区 分 \ 年 次	平成 17 年 (実績)	平成 27 年 (目標年次)
工業出荷額	50,659 億円	49,334 億円

注) 目標年次における数値は、工業用地の面積と工業出荷額との関係から算出したもの

② 目標年次における市街化区域の規模

本区域の市街化区域の規模を次のとおりとします。

区 分 \ 年 次	平成 17 年 (実績)	平成 27 年 (目標年次)
市街化区域面積	35,158ha	35,321ha

注) 目標年次の市街化区域面積は、市街化区域への編入を保留する区域の面積を含まない。

(4) 区域区分変更の基本方針

第6回区域区分変更は、「第6回市街化区域及び市街化調整区域の区域区分変更についての基本方針（平成 21 年 1 月策定）」に基づき行います。

3 市街化区域への随時編入

(1) 市街化区域への編入を保留する制度の活用

第6回区域区分の変更時に市街化区域へ編入する必要性・見通しが認められるものの、その時点で事業実施が未確定等の理由により、市街化区域への編入条件を満たしていない区域の内、目標年次までに事業の実施が見込まれる区域については、保留区域と定めます。これら保留区域の市街化区域への編入は、農林業との健全な調和を図りつつ、農林業等との調整が完了し、計画的な開発事業が実施されることが確実にとなった時点で、一斉見直しの時期に係わらず、随時、市街化区域へ編入できるようにします。

随時、市街化区域へ編入できる区域は保留区域に限るものとし、保留区域は目標年次に見直します。

なお、新たに市街化区域へ編入する区域は、緑化の目標（緑被率20%）を確保するとともに景観に配慮した土地利用を図るものとし、

(2) 保留区域の設定

幹線道路沿道の計画的にまちづくりを進める必要がある区域や公有水面埋立法に基づく埋立免許によって事業実施中の区域を対象とし、以下の地区とします。

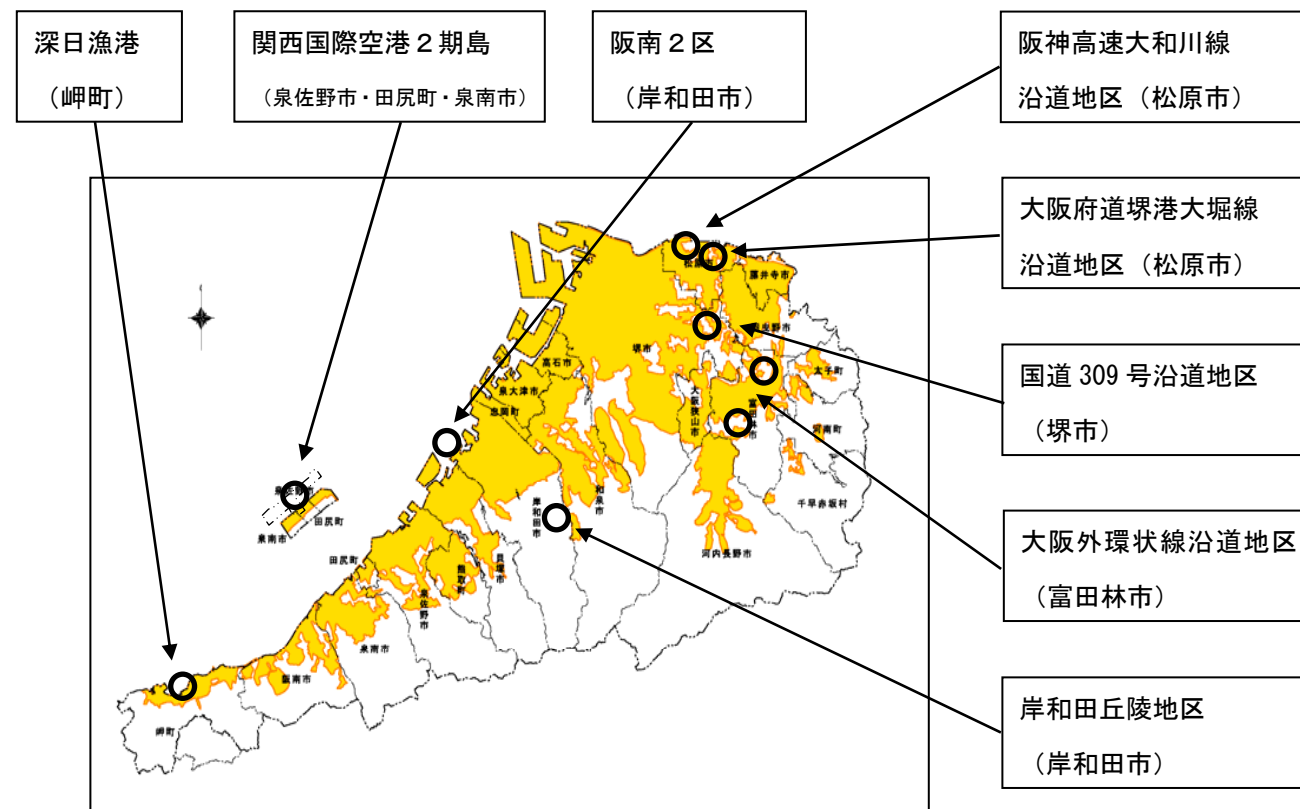


図 3-1-1 保留区域の位置

4 第6回区域区分変更後の区域区分のあり方

第7回区域区分変更を実施する場合には、現時点では以下のような方針で行うものとしています。

(1) 基本的な考え方

- 人口減少、超高齢社会を迎え、行政投資を効率的に行い都市の活力を維持するため、既存の市街化区域内の高度な利用や低未利用地の有効利用を優先します。
- 市街化区域への編入は、既に住宅系市街地が形成されている区域については、本格的な人口減少社会の到来などを踏まえ、原則市街化区域に編入しないこととしますが、鉄道駅周辺の徒歩圏に限り、市街化区域へ編入できるものとし、
- 今後、計画的な市街地整備の見込みのない農地、森林等については、農地の保全・活用、みどりの確保その他、自然環境の保全や都市環境の向上、防災の観点から市街化調整区域への編入に努めます。
- 特に影響範囲が複数の市町村に及ぶ大規模集客施設など地域の拠点となる施設については、原則として市街化区域へ編入し、適切に土地利用を誘導します。

(2) 市街化区域への編入

- 歩いて暮らせるまちづくりを進めるため、新たな住宅系市街地の市街化区域への編入は鉄道駅周辺の徒歩圏に限るものとし、鉄道駅から徒歩でアクセス可能な範囲を対象とします。なお、その範囲は、鉄道駅から概ね500m程度の範囲が望ましいですが、現在の土地利用の状況や都市基盤施設の整備状況なども考慮することとします。
- 既に住宅系市街地が形成されている区域についても、鉄道駅周辺の徒歩圏で、緑化の目標（緑被率20%）が確保され、景観に配慮した土地利用が図られているものに限り、(1)の規定によらず、市街化区域へ編入できるものとし、
- 阪神高速大和川線や大阪外環状線などの主要な幹線道路沿道において、工業用地や研究開発用地等を確保する場合は、市街化調整区域の地区計画により開発された区域についても、市街化区域へ編入できるものとし、
- なお、新たに市街化区域へ編入する区域は、緑化の目標（緑被率20%）を確保するとともに、景観に配慮した土地利用を図るものとし、

(3) 区域区分境界の明確化

- 既定の区域区分境界が、道路、河川等の新設・改良により不明確になった場合や区域区分境界としていた行政界などに変更があった場合などには、原則として、区域区分の定期見直しに併せて、境界の見直しを行うものとし、

1 第6回一斉見直しの実施

(基本的な考え方)

用途地域は、その地域を性格付ける最も基本的な都市計画であり、その他の地域地区等の都市計画を適切に併用することにより、都市づくりに係る政策課題の解決に向けたより実効性の高いものとなることから、その積極的な活用が求められています。

今回の見直しは、都市計画基礎調査等により市街地の経年変化に対応するとともに「成熟社会における大阪の都市づくりのあり方(答申)」や「大規模集客施設の適正立地に関する運用指針」、「大阪府防災都市づくり広域計画」等の新たな方針に都市計画の視点で対応するため、特別用途地区や地区計画、防火・準防火地域等の都市計画の決定についても併せて検討することとします。

(1) 見直しの方針

- ① 市町村マスタープラン等に位置付けられた土地利用の誘導
 - ・市町村マスタープラン等の変更に対応した見直しを行い、当該地域の適切な土地利用の誘導を図ります。
- ② 戦略的な土地利用の誘導
 - ・コンパクトシティ、産業の育成、地球温暖化・ヒートアイランド対策、都市景観の向上、密集市街地の改善などの政策課題等の解決に向けて、用途地域の見直しなど地域地区制度のほか地区計画制度などの活用を検討します。
 - ・指定容積率に対して実際の容積率が低い状況が見られており、住環境や産業環境の保全、景観の向上などに資するため必要がある地区については、地域の実情に応じた容積率の指定を検討します。
 - ・幹線道路の沿道においては、市町村マスタープランに示された当該市街地の将来像を踏まえた用途地域の見直しにより、駐停車スペースに配慮して産業系施設などの立地誘導を図ります。
 - ・また、本区域内に存する住工混在地域では、工場の操業環境の確保と住環境の確保が重要であり、特別用途地区や地区計画等の導入の検討を行い、工場と住まいの共存を図ります。
- ③ 望ましい土地利用への誘導
 - ・第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、準工業地域といった混合系用途地域については、土地利用転換の状況を考慮したうえで、できる限り低層住居専用地域、中高層住居専用地域、商業地域、工業地域、工業専用地域などの専用系用途地域への見直しを進めます。
 - ・混合系用途地域内への見直しを行う場合は、市町村マスタープランに示された当該市街地の将来像を踏まえ、望ましい土地利用への誘導や地域環境の維持保全を図るため、特別用途地区や地区計画による用途制限の制度を活用することを原則とします。

- ④ 良好な地域環境の保全
 - ・大規模工場跡地等の土地利用転換や未利用地における開発などにより、面的に良好な環境が創出されたゾーンについては、用途地域の見直しや地区計画などの指定により、その保全を図ります。
- ⑤ 用途地域境界の明確化
 - ・既定の用途地域境界が、道路、河川等の新設・改良により不明確になった場合や用途地域境界としていた行政界などに変更があった場合などには、境界の見直しを行います。

(2) 用途地域の指定基準

用途地域の見直しにあたっては、原則として「用途地域の指定基準(平成17年3月)」によるものとします。
 なお、市町村マスタープランに即して見直しを行う場合で、地域の課題解決に寄与するものについては、柔軟に対応することとします。

2 第6回一斉見直し以降の用途地域指定のあり方

◆大阪府域の都市魅力の向上を図るためには、街区レベルでのよりきめ細かな土地利用の実現が必要です。そのため、今後の用途地域の見直しにあたっては、第6回一斉見直しの方針に加えて、以下の取組みを併せて実施することとします。

- ①地域に即した土地利用や街並み誘導等による景観形成等を実現するため、市町村と連携して、特別用途地区、地区計画、高度地区、景観地区等の活用を推進します。
- ②海と山をつなぐみどりの風の軸を形成するため、主要道路等に沿った一定の地域について、民有地と一体になった緑化の促進を図る「(仮称)みどりの風促進区域」を指定し、市町村と連携して必要な規制誘導を行います。
- ③本区域内における容積充足率(指定容積率に対する実容積率の割合)は、ほとんどの用途地域で50%以下となっています。このような容積率の指定状況を背景として、工業地域内や低層住宅地周辺等での高層住宅の立地により工場の操業環境問題や住環境・景観等の問題が生じています。また、大阪都心部や大阪都心部周辺都市の駅前など開発ポテンシャルの高い地域を除き、総合設計制度などまちづくりを誘導する制度の活用や創設が困難な状況です。今後は、良好なまちづくりを進める観点から、既存不適格建築物の発生なども考慮した上で、地域の特性に応じた容積率の見直しの検討を進めます。

3 大規模集客施設の立地

◆大阪においては、その地理的特色から比較的高密度な市街地が形成され、道路・鉄道駅周辺などにまとまりを有し、これらが相互に連携して集約的な都市構造を形成しています。このような都市機能の集積を維持するためには、大規模集客施設を一定の条件を備えた立地効果の高いところに立地させ、無秩序な市街地の拡散を抑制する必要があります。

◆このため、都市構造、都市基盤整備、交通事情、周辺環境などへの影響が考えられる大規模集客施設の立地にあたっては、「大規模集客施設の適正立地に関する運用指針(平成19年11月)」に基づき、適切な誘導を図ることとします。

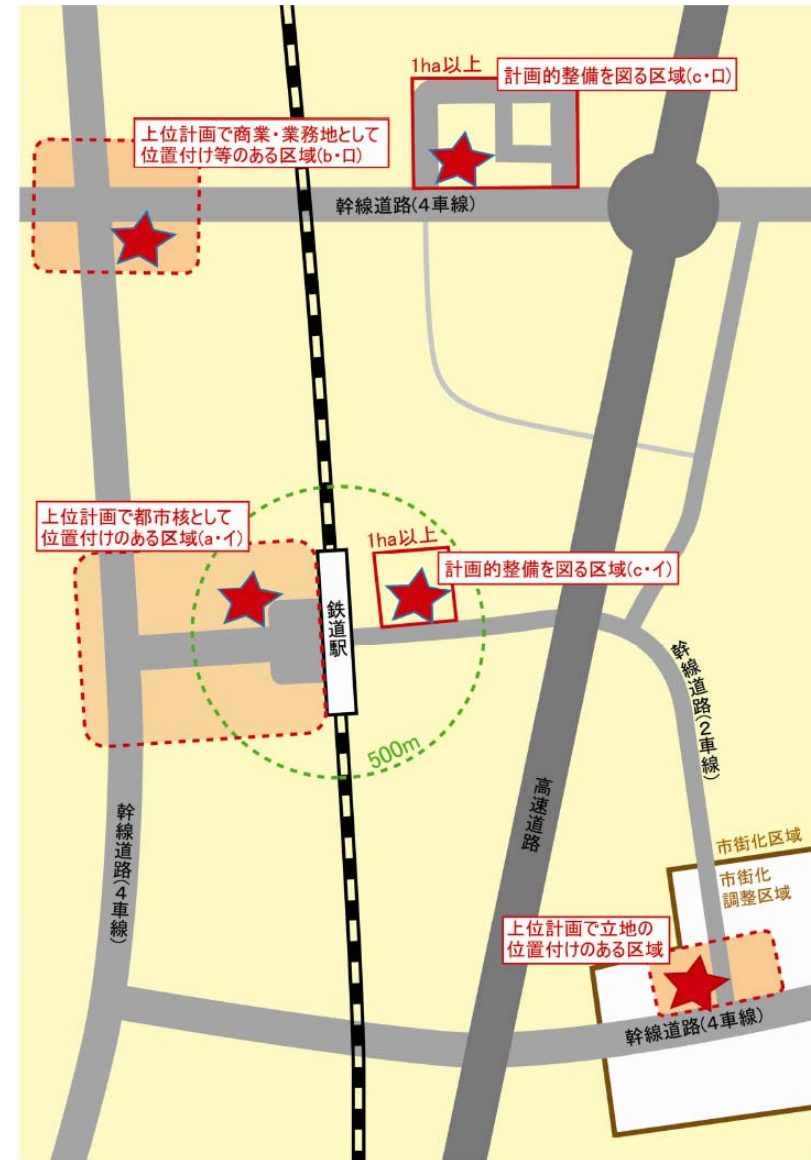


図3-2-1 大規模集客施設の適正立地のイメージ

表3-2-1 容積充足率

		用途地域別・容積充足率(%) - 構成町丁目の面積按分による再算定																																	
区域計	第一種低層住居専用地域	第一種低層住居専用地域	第一種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	第一種住居地域	第一種住居地域	第二種住居地域	第二種住居地域	第二種住居地域	準住居地域	準住居地域	近隣商業地域	近隣商業地域	近隣商業地域	商業地域	商業地域	商業地域	商業地域	商業地域	準工業地域	準工業地域	準工業地域	工業地域	工業地域	工業専用地域	無指定地		
指定容積率	80	100	150	80	100	150	150	200	150	200	300	200	300	200	300	400	200	300	200	300	400	300	400	500	600	800	200	300	400	200	300	200	200		
南部大阪	面積(ha)	35,029.9	1,633.1	3,081.2	259.7	3.0	22.2	7.2	0.0	6,209.1	5.1	3,062.1	0.0	7,541.9	0.0	1,695.8	0.0	0.0	246.0	0.0	121.1	1,075.5	1.9	0.0	295.1	5.9	128.8	5.1	5,736.5	129.2	0.0	817.2	0.0	2,814.9	132.3
	充足率(%)	34.0	62.5	52.0	43.0	58.0	59.4	6.9	-	27.7	4.9	27.7	-	26.6	-	27.6	-	-	27.0	-	29.4	24.4	37.3	-	16.5	13.7	18.2	51.9	25.7	18.9	-	17.3	-	15.1	25.9
3区域計	面積(ha)	74,227.0	2,577.2	6,340.1	1,299.8	7.5	120.4	11.3	72.2	15,739.6	81.7	7,994.3	11.4	13,411.1	105.1	3,859.5	146.0	2.6	486.9	138.2	296.4	2,124.3	169.4	2.2	940.8	14.1	274.6	5.1	11,538.2	271.5	6.6	2,403.4	33.5	3,137.8	604.2
	充足率(%)	37.0	63.5	53.9	46.5	60.2	58.1	38.5	49.2	30.6	45.2	30.9	17.6	29.6	36.8	28.2	29.3	40.2	29.5	29.5	30.7	28.5	27.5	25.0	20.9	15.4	28.2	51.9	28.4	24.5	20.8	25.2	43.0	17.5	20.4

充足率50%以下

出典：都市計画基礎調査より作成

参考) 容積充足率=現況容積率/指定容積率 現況容積率=延床面積/宅地面積

3-3. 市街化調整区域の土地利用の方針

1 現状

- ◆本区域のうち約60%が市街化調整区域で、うち約20%が農地、約65%が山林・原野となっています。
- ◆農林業従事者の高齢化や担い手の不足等が原因で、本区域では10年間で農地が約820ha(▲9%)、森林が約240ha(▲0.8%)減少しており、今後、さらに遊休農地や放置森林が増加することが予想されます。
- ◆本格的な人口減少社会の到来や少子・高齢化の進展に伴い、既存集落も同様に人口減少・高齢化の進展が懸念されます。
- ◆本区域の市街化調整区域には自然公園や歴史街道など多様な地域資源が数多く存在するとともに鉄道駅(5駅)や幹線道路などの都市基盤施設が整備されています。

2 現状を踏まえた課題

- ◆農地や森林の減少・荒廃が進むことで、水源涵養・洪水防止・生物多様性・景観形成などの多面的機能の低下が懸念されます。
- ◆既存集落の人口減少・高齢化の進展により、森林や農地といった地域資源の管理水準の低下や学校の統廃合、空き家の増加など、集落の維持が課題となる地区の発生が懸念されます。
- ◆鉄道駅周辺や幹線道路沿道など都市的土地利用の需要がある場所は計画的に土地利用を誘導する必要があります。

3 今後の方針

市街化調整区域の現状と課題を踏まえ、都市づくりの基本方針に示す、都市の将来像を実現するため、次の3項目を市街化調整区域の土地利用の方針とします。

①市街化調整区域内の森林や農地を積極的に保全・活用します。

- ◆市街化調整区域での新たな住宅地開発は原則、鉄道駅周辺に限定し、それ以外の場所では基本的に抑制します。
- ◆みどりの骨格となる金剛生駒・和泉葛城山系を積極的に維持・保全します。
 - ・金剛生駒紀泉国定公園や府民の森、近郊緑地保全区域を中心とした金剛生駒・和泉葛城山系は、みどりの風の軸を受け止める「骨格となるみどり」として積極的に維持・保全します。
 - ・神於山保全活用推進協議会やアドプトフォレストなどの府民・NPO・企業との協働による森づくりを推進するとともに、間伐材等の森林バイオマスの利用を促進する等、森林資源の有効活用に努めます。
- ◆都市近郊に広がる農空間の保全・活用を推進します。
 - ・農地法に基づく農地転用許可制度の厳格な運用等を通じて農地転用の抑制を図ります。
 - ・大阪府都市農業の推進及び農空間の保全と活用に関する条例による農空間保全地域については、きめ細やかな営農基盤の整備支援や、農地の貸借等により、農業者をはじめ企業や非農業者による利用を促進する等、優良農地の確保と遊休農地の再生・活用を進めます。
 - ・また、農地の保全と併せて、担い手の確保・育成を図るため、市場との連携の促進や大阪産(もん)の普及など、小規模な農業者の生産拡大を図り、地産地消を推進します。
 - ・農業振興地域の整備に関する法律の見直しを踏まえ、農業振興地域の指定を適正に進め、農用地区域の確保・保全に努めます。

都市計画区域面積	市街化調整区域面積	割合
87,182(ha)	52,024(ha)	59.7%

表 3-3-1 市街化調整区域の状況

出典：平成20年都市計画年報(国土交通省)

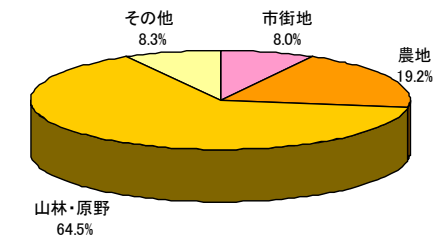


図 3-3-1 市街化調整区域における土地利用区分

出典：都市計画基礎調査(大阪府)

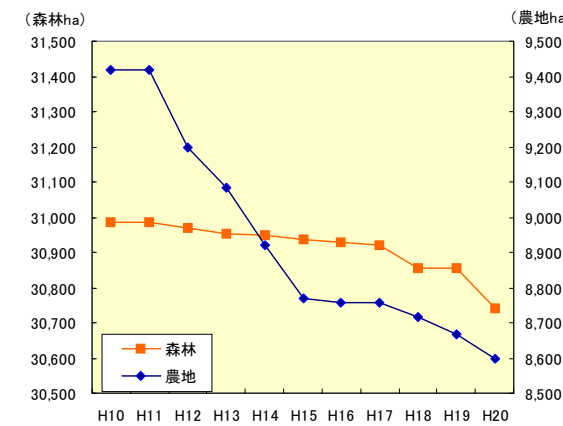


図 3-3-2 農地、森林面積の推移

出典：国土利用計画資料集(大阪府)

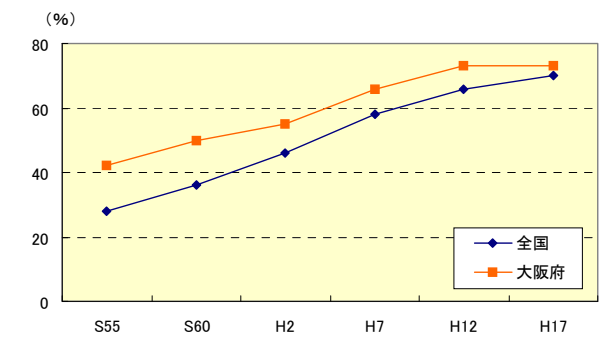


図 3-3-3 基幹的農業従事者のうち60歳以上の占める割合

出典：農林業センサス(農林水産省)

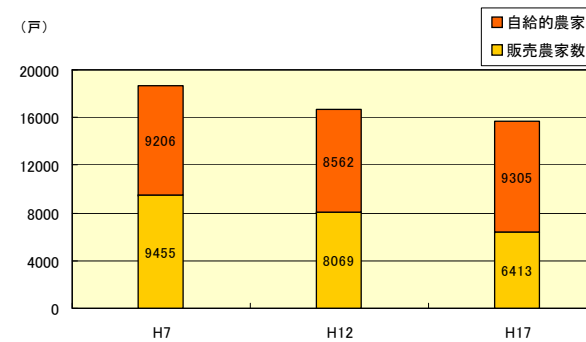


図 3-3-4 農家戸数の推移

出典：農林業センサス(農林水産省)

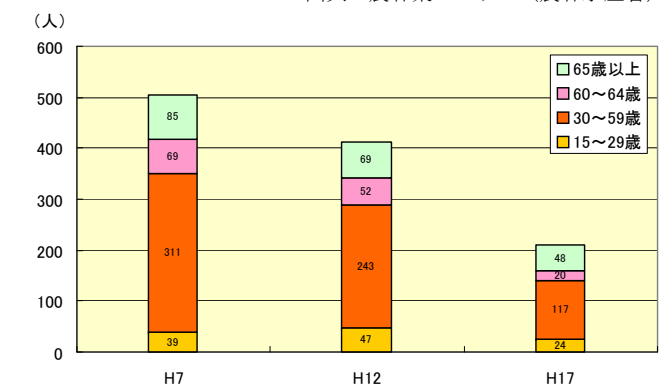


図 3-3-5 大阪府における林業従事者数の推移

出典：国勢調査(総務省)



②既存集落の維持が課題となることが見込まれる地区においては、集落機能の維持を検討します。

◆少子高齢化の進行などにより、今後、既存集落の維持が課題となることが見込まれる地区においては、集落機能の維持について検討を行います。

- ・住環境の保全や、周辺環境との調和、少子高齢化の進行などにより地域コミュニティの維持・改善が課題となっている地区については地区計画等の活用により集落機能の維持を検討します。
- ・バス路線の廃止などにより、通院や通学等の日常生活を支える交通手段の確保が課題となっている地区については、オンデマンドバスの導入などにより、交通手段の確保について検討する必要があります。

③市街化調整区域の地区計画について適切に運用します。

◆「市街化を抑制すべき区域」という市街化調整区域の基本理念を堅持しつつ、次に掲げる地区については、市町村マスタープラン等の上位計画に即した上で、地区計画等の活用により市街化調整区域固有の資源や既存ストックを活かした土地利用を検討できるものとします。

- ・歩いて暮らせるまちづくりを推進するため、鉄道駅等から徒歩でアクセス可能な範囲において良好な住宅市街地の形成を図る地区。なお、その範囲は鉄道駅等から概ね500mの範囲が望ましいですが、現在の土地利用の状況や都市基盤施設の整備状況等も考慮することとします。
- ・幹線道路沿道のポテンシャルを活かし、地域経済の活性化等を図る地区。
- ・市街化区域に隣接しており、無秩序な土地利用が進んでいる又は進む恐れがある地区で、それらを良好な土地利用に誘導することが必要な地区。
- ・住環境の保全や、周辺環境との調和、少子高齢化の進行などにより地域コミュニティの維持・改善が課題となっている地区。
- ・市町村マスタープランや法律に基づき策定された計画等に、内容・位置・規模等が概ね具体的に定められている地区。

◆地区計画の策定にあたっては、市街化調整区域の有する特性に配慮し、ゆとりある緑豊かな市街地環境が形成されるよう配慮することとします。

- ・地区計画の区域はできるだけ整形なものとし、最低敷地面積や公園・緑地の規模などを適切に定めることとします。
- ・開発行為を伴う地区計画の策定にあたっては計画区域内の緑被率を20%確保するよう努めることとします。

◆地区計画の策定にあたっては「市街化調整区域における地区計画のガイドライン」（平成19年11月30日改正）によるものとします。なお、市町村において、本ガイドラインに示す規模要件及び立地規準等を満足した上で、より詳細な内容を規定するなど地域の実情を踏まえた運用基準を策定することが必要です。

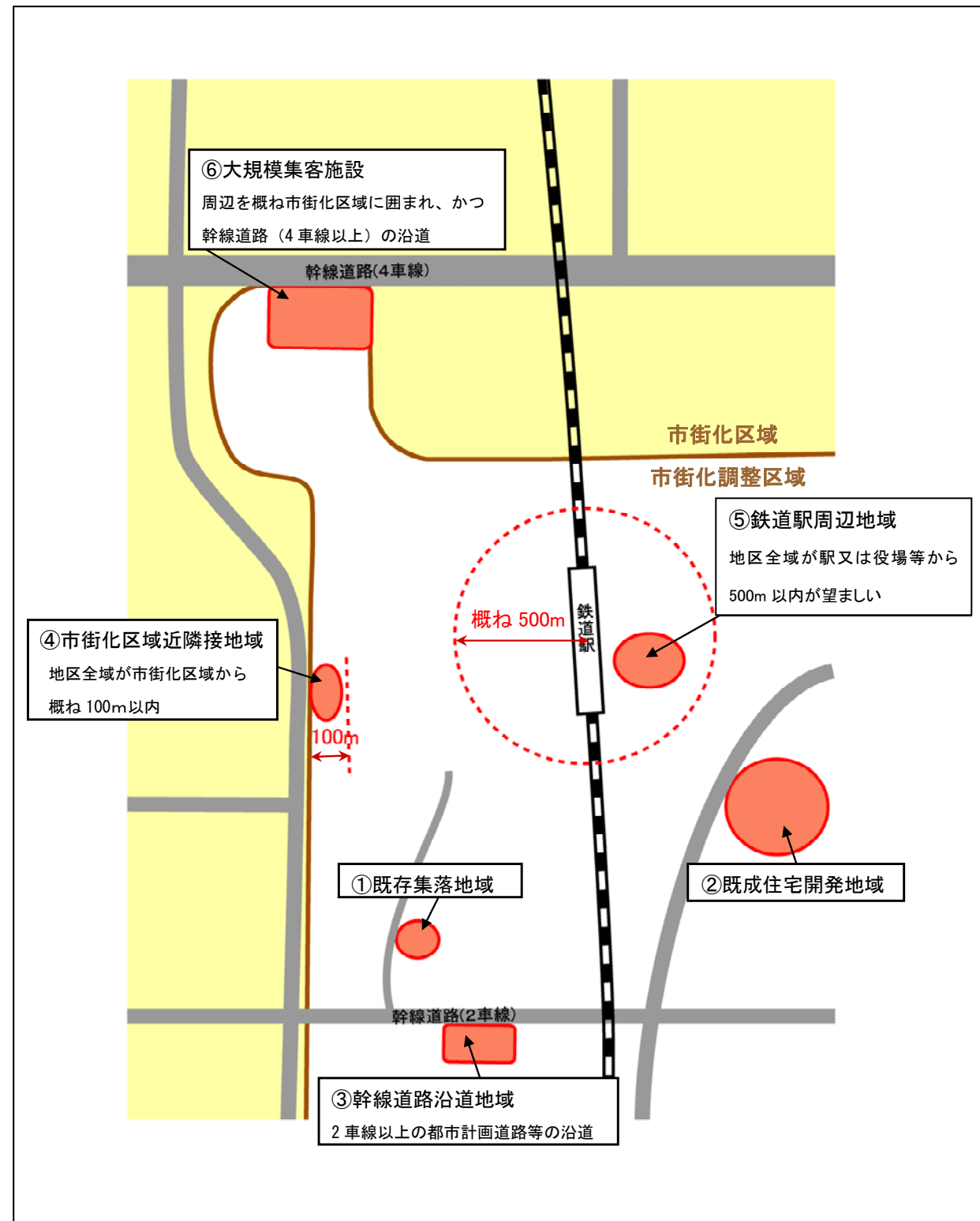


図 3-3-6 市街化調整区域における地区計画の立地イメージ

第4章 都市施設の整備及び市街地開発事業に関する方針 ～真に必要な施設を整備します～

4-1. 交通施設の都市計画の方針

1 現状

「人口」、「産業」、「土地利用」、「都市構造」での課題を踏まえ、基本的に、人流を担う「公共交通」と、物流を担う「自動車交通」として示します。

(1) 公共交通

◆平成12年に実施されたパーソントリップ調査(本調査は、10年毎に実施されています)によれば、本区域における交通分担率は、公共交通が15.8%、自動車が37.7%、二輪車(自動二輪車、自転車)が23.6%となっています。

◆平成12年以降、人口減少を上回るスピードで、鉄道利用者の減少が続いており、特に、生産年齢人口の大幅な減少により、定期利用者が大幅に減少するなど、公共交通離れが進んでいます。
H12→H20: 鉄道利用者▲5%、定期利用者▲6%、定期外利用者▲4%、生産年齢人口▲8%、人口±0%

◆本区域の鉄道は、大阪市内に向かって整備された放射状の鉄道網が中心となっています。また、駅勢圏に含まれていない郊外住宅団地から鉄道駅までは、バスによるアクセスです。

◆平成12年に実施されたパーソントリップ調査によれば、鉄道駅の端末交通機関については、南河内地域、泉北地域、泉南地域とも徒歩が5割以上を占め最多となっており、次いで自転車、バス利用となっています。バス利用者については、泉南地域が17%、泉北地域が10%、南河内地域が7%を占めていますが、平成11年以降、バス利用者数は減少傾向を示しており、平成20年には3割近く減少しています。

(2) 自動車交通

◆国土軸とベイエリアとの連携を強化し、都心部の慢性的な渋滞解消を図り、関西の国際競争力を強化していくため、都市再生環状道路を構成する阪神高速大和川線が平成26年度末の供用開始を目指して整備中です。

◆京奈和自動車道と連絡する府県間の道路(国道・府県道)は、山間部を通行しているため、線形不良箇所や幅員狭小区間が多いです。

◆一般道(国道、府道)は、大阪中央環状線を中心にその周辺で慢性的な渋滞が生じています。

(3) 空港

◆わが国の国際線の乗降客数は、平成12年以降、WTCテロやSARS等の影響により減少していましたが、平成16年には平成12年の水準に戻り、その後増加傾向を示しています。一方、関西国際空港の国際線の乗降客数も、同様な推移を示していますが、平成12年の水準には戻っていません(関西国際空港の国際線の乗降客数は、国内の約2割を占めています)。

◆関西国際空港の国内線の乗降客数は、平成16年まで減少を続けましたが、その後は若干増加に転じたものの横ばいのままの推移を示しています。また、大阪国際空港の国内線の乗降客数を加えても、平成17年をピークに乗降客数が減少しています(関西国際空港の国内線の乗降客数は、国内の約3%を占めています)。

◆関西国際空港の国際線の貨物取扱量は、平成13年までは国内の国際線の貨物取扱量の7割以上を占めていましたが、取扱量は横ばいで推移しており、シェアは減少を続け、平成19年には6割強しか占めていません。国内線の貨物取扱量についても減少傾向を示しています。

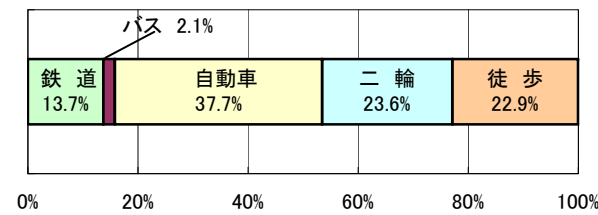


図4-1-1 本区域における交通分担率

出典: 第4回京阪神地域パーソントリップ調査(平成12年)

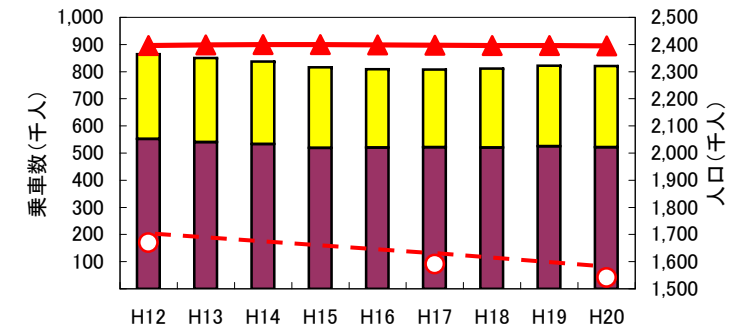


図4-1-2 本区域における鉄道利用者の状況

出典: 大阪府統計年鑑、各市統計年鑑

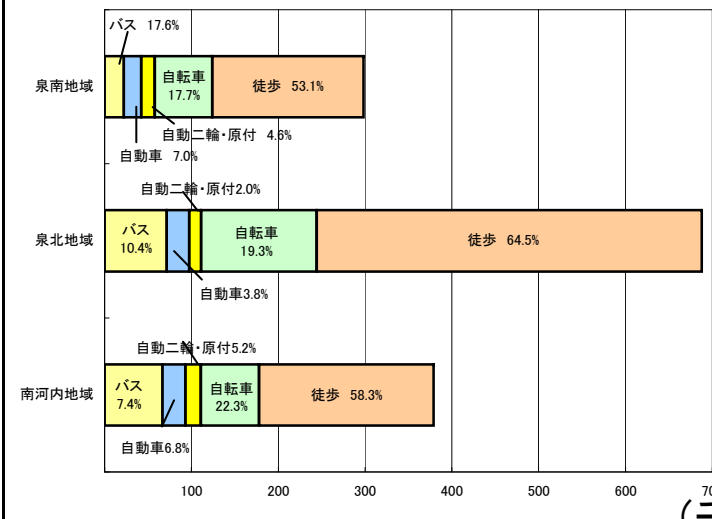


図4-1-3 本区域における鉄道駅端末交通機関の状況

出典: 第4回京阪神地域パーソントリップ調査(平成12年)

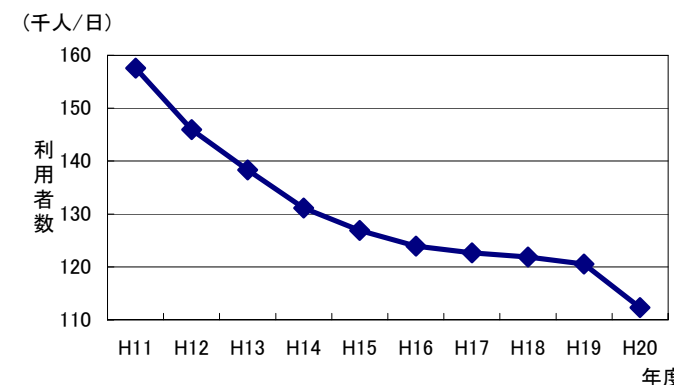


図4-1-4 本区域におけるバス利用者の推移(1日平均)

出典: 各市統計年鑑及びバス事業者調べ

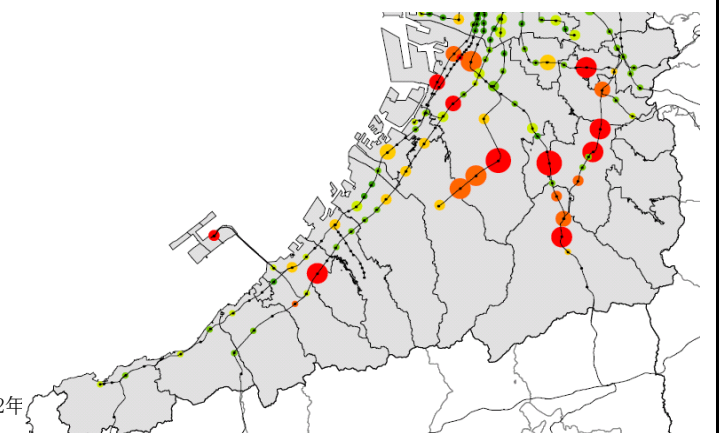


図4-1-5 本区域における鉄道駅端末交通機関におけるバスの状況

出典: 第4回京阪神地域パーソントリップ調査(平成12年)

注) 本区域内の路線バスの合計(観光バス、高速バス、空港バス、市が運営しているコミュニティバスを除く)

◆関西国際空港の利用率(発着回数/発着容量)は、国内線が大阪国際空港にシフトしたことにより平成14年から減少を続け、平成19年の第二滑走路の供用開始により6割を下回るなど、発着容量の余裕があります。

◆関西国際空港の国際拠点空港化を目指して、関西国際空港と大阪国際空港との一体的運用等の検討が進められています。

(4) 港湾

◆堺泉北港の外国貿易は、大阪港が増加傾向を示しているのに対して、横ばいで推移しています。また、内国貿易についても、ほぼ横ばいです(平成19年12月の港則法の改正により、大阪港・神戸港・尼崎西宮芦屋港で構成される阪神港が開港していますが、ここでは、データの比較の関係上、大阪港として示しています)。

2 現状を踏まえた課題

(1) 公共交通

◆人口減少社会を迎え、公共交通を維持していくためには、公共交通のより一層の利用促進が必要です。公共交通の利用促進を図るためには、公共交通の利便性の向上を図るとともに、都市の魅力を高め、交流人口(定期外利用者)を増加させる必要があります。

◆駅勢圏における人口も多く、公共交通を利用しやすい環境を活かして、公共交通の利用促進を図ることが必要です。

(2) 自動車交通

◆慢性的な渋滞や京奈和自動車道と連絡する道路が脆弱なことにより、国土軸から大阪湾ベイエリア、内陸部の物流・産業拠点とのアクセスに支障を来しています。

◆物流の円滑化を図るため、高速道路ネットワークの有効な利用を進める必要があります。

(3) 空港

◆関西のゲートウェイとしての関西国際空港の国際拠点空港化が必要です。

(4) 港湾

◆堺泉北臨海工業地帯等の産業拠点における産業活動を活性化させるため、港湾施設の強化等が必要です。

* 渋滞箇所 次のいずれかに該当する箇所
平日：7時～10時、10時～13時、13時～16時、16時～19時のいずれかの時間帯において平均速度20km/h以下の状態が90分以上発生
休日：7時～19時のうち平均速度20km/h以下の状態が360分以上発生

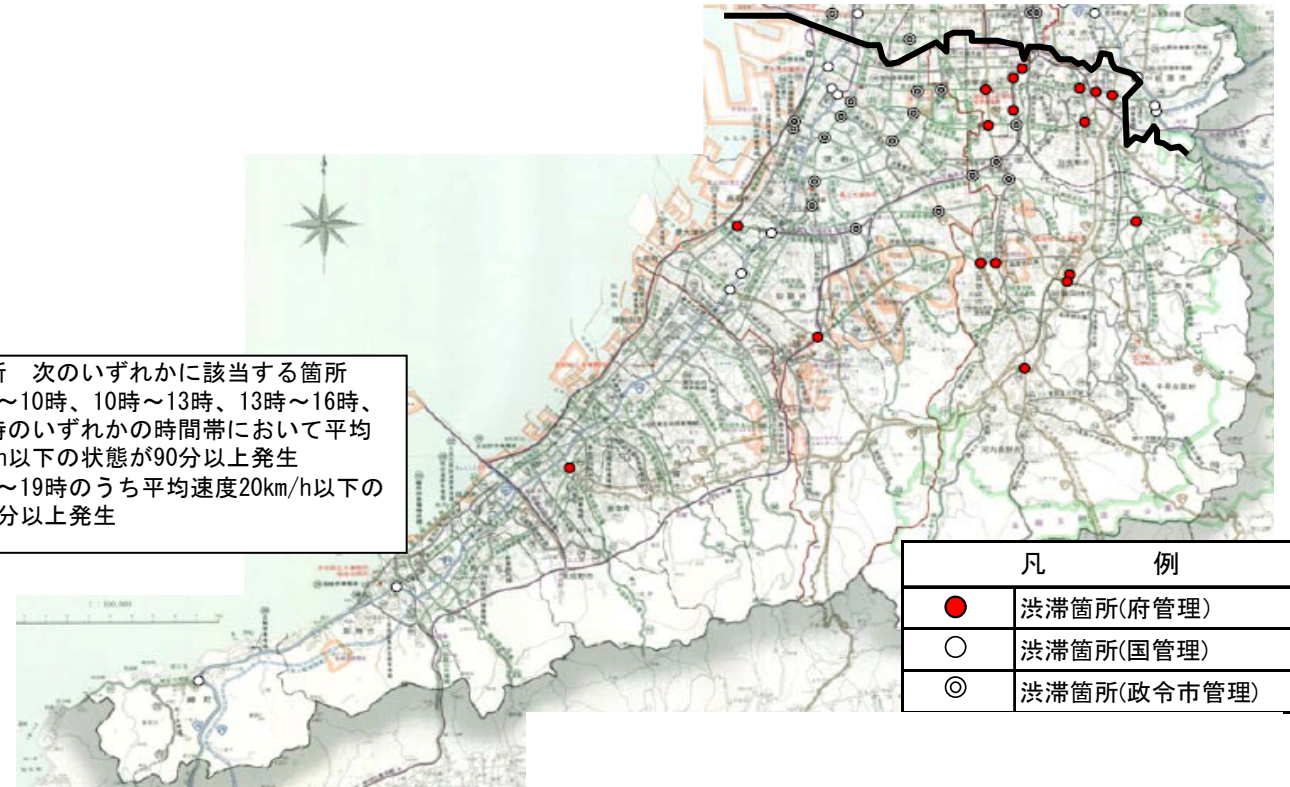


図4-1-6 本区域における渋滞箇所の状況(H20)

出典：大阪府

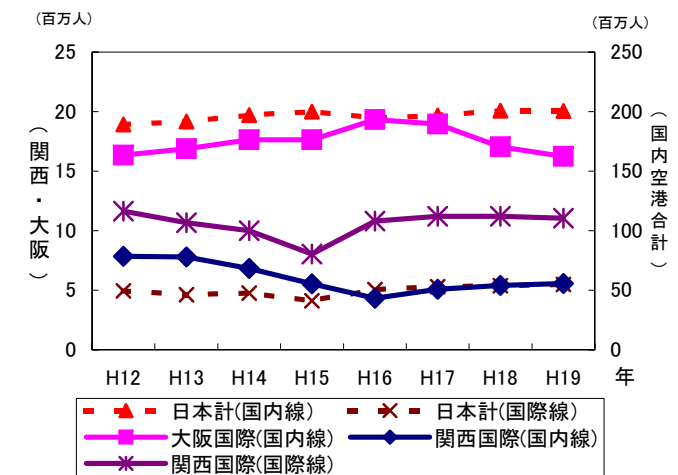


図4-1-7 大阪国際空港・関西国際空港の乗降客数の推移

出典：大阪府統計年鑑、航空管理状況調書(国土交通省)

3 今後の方針

(1) 公共交通

◆自動車利用から公共交通利用に転換するため、公共交通の利便性の向上を図るとともに、モビリティマネジメントの実施による利用促進を図ることにより、公共交通を中心としたまちづくりを進めることが必要です。

○公共交通の利便性の向上

- ・駅への多様なアクセスの確保
(歩道整備、自転車走行空間の確保、バリアフリー化の推進 等)
- ・利用者にとってシームレスな(継ぎ目の無い)公共交通ネットワークの充実等
(バス交通の再編(乗継時間の短縮等) 等)

(2) 自動車交通

◆阪神高速大和川線や京奈和自動車道にアクセスする府県間連絡道路の整備促進を図ります。

◆渋滞緩和・解消を図るため、交差点改良など既存ストックの活用等により、効率的なネットワークの強化を図ります。

◆南海本線、高野線等の連続立体交差事業やJR阪和線の立体交差事業を推進します。

◆高速道路ネットワークの効率的な利用を図るため、ハイウェイ・オーソリティ構想の実現に向けての検討を引続き実施します。

※ハイウェイ・オーソリティ(都市圏高速道路等の一体的運営)構想:

国と地域の役割分担を明確にした上で、新名神高速道路など国土の背骨となる高速道路は国の責任で整備・維持管理を行い、阪神高速道路など都市圏の高速道路等(ハイウェイ)は地域自らの責任で、バラバラな料金体系を統一料金に変え、利用しやすい料金体系を実現すると共に、料金収入により、地域自らが戦略的にミッシングリンク(繋がっていない区間)などの整備や維持管理を行うという構想。

(3) 空港

◆関西国際空港の貨物ハブ化、LCCの拠点化等を図り、国際拠点空港化を促進します。

(4) 港湾

◆堺泉北臨海工業地帯の産業集積を促進するため、堺泉北港の港湾施設の充実を図ることが必要です。

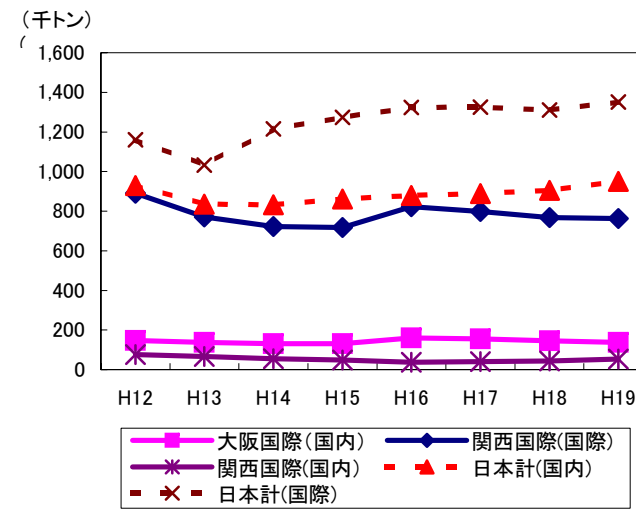


図4-1-8 大阪国際空港・関西国際空港の貨物取扱量の推移

出典:大阪府統計年鑑、航空管理状況調査(国土交通省)

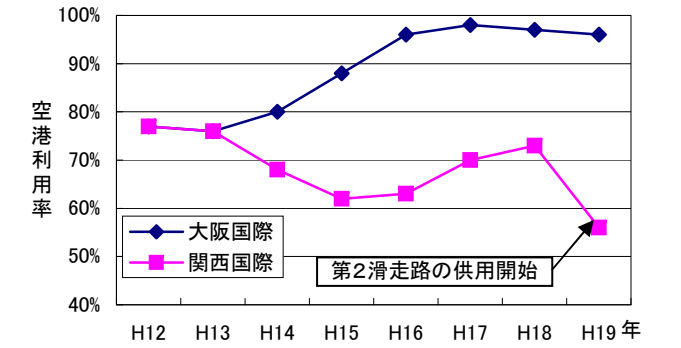


図4-1-9 大阪国際空港・関西国際空港の空港利用率の推移

出典:航空管理状況調査(国土交通省)

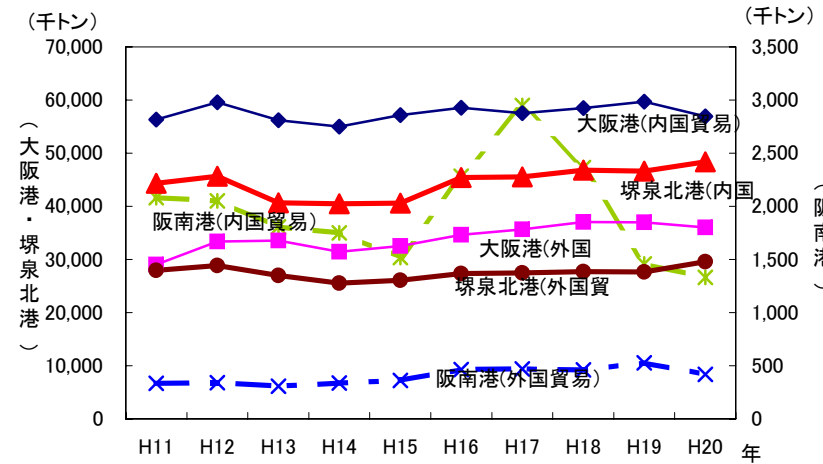


図4-1-10 大阪港・堺泉北港・阪南港の取扱貨物量の推移

出典:大阪府統計年鑑

関連する計画

- ・大阪府都市基盤整備中期計画(案)(見直し中)
- ・大阪府交通道路マスタープラン
- ・大阪府歩道整備計画(案)
- ・大阪府無電柱化推進計画(案)
- ・大阪府営港湾長期構想(あすぽーと21)
- ・阪南港港湾計画
- ・貨物車交通プラン
- ・するつと交差点对策(案)
- ・大阪府交通安全計画
- ・近畿地方交通審議会答申第8号(H16.10.8)
- ・堺泉北港港湾計画
- ・大阪湾岸海岸保全計画 等

4-2. 下水道整備の方針

1 現状

◆本区域の下水道は、流域下水道(大和川下流西部流域下水道、大和川下流東部流域下水道、大和川下流南部流域下水道、南大阪湾岸北部流域下水道、南大阪湾岸中部流域下水道、南大阪湾岸南部流域下水道)と、単独公共下水道(三宝処理区、石津処理区、泉北処理区、高石処理区、汐見処理区、磯ノ上処理区、滝畑処理区)により、構成されています。

◆本区域の人口に対する下水道普及率は、平成20年度末で82.7%(大阪府全域では93.2%)となっています。

下水道の普及に伴い、河川の水質改善が図られてきましたが、下水道未接続家屋からの生活雑排水が、さらなる水質改善が進まない一因となっています。

◆また、安全で快適なまちづくりを進めるため、公衆衛生の向上、河川・海域等の公共用水域の水質改善、市街地における浸水被害の軽減などを図るため、地域の実情に応じた計画的な施設整備を進めています(p.24「4-3. 河川整備の方針」及びp.27「5-1. 都市環境に関する方針」も併せて参照下さい)。

◆なお、本区域の人口及び水道の1日平均の給水量は減少傾向にあります。

2 現状を踏まえた課題

(1) 下水道の普及及び接続率の向上

◆本区域の下水道普及率は、80%を超えていますが、残りの未整備区域についても、早期に整備を図っていく必要があります。

併せて、整備済区域における水洗化率の向上(未接続の解消)を図る必要があります。

(2) 公共用水域の水質改善

◆公共用水域の水質改善のため、下水道普及率の向上及び下水処理水質の向上を図る必要があります。

(3) 合流式下水道の改善

◆合流式下水道により整備されている区域は、雨天時に未処理の汚水が混じった雨水が河川へ放流されるため、水質汚濁等の問題があります。

(4) 浸水被害への対応

◆都市化の進展により、コンクリートやアスファルトで覆われた土地が増え、雨水が地面に浸透しにくくなったため、下水道が整備された区域においても、浸水被害が発生している箇所があります。

(5) 下水道施設の改築・更新

◆供用開始以降、40年以上経過している施設もあり、老朽化が進んでいる施設があります。

(6) 下水道施設の耐震化

◆既存施設の耐震化(診断、補強)ができていない施設があります。

(7) 下水道資源の有効活用

◆循環型社会や低炭素社会への対応が求められています。

(8) 人口減少社会への対応

◆人口減少等に対応した全体計画の見直しが必要です。

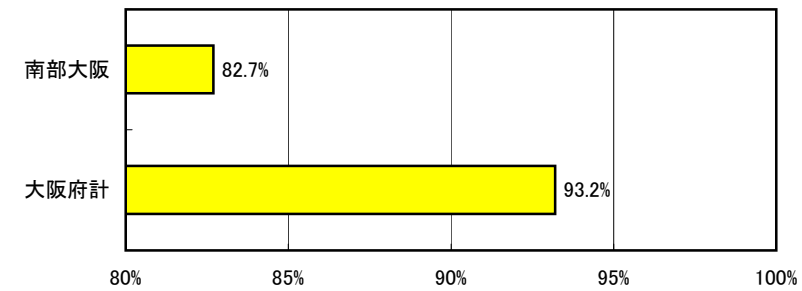


図4-2-1 下水道普及率(行政人口に対する整備人口の割合: H21.3)

出典:大阪府下水道統計(H22.3)

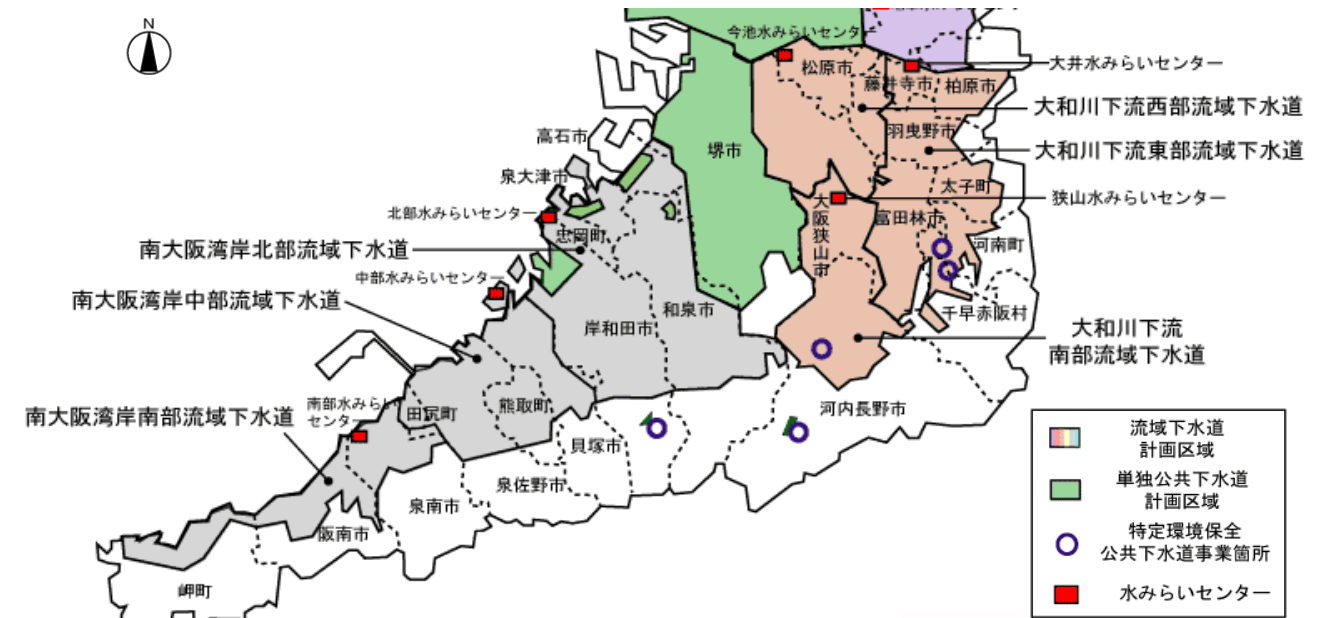


図4-2-2 下水道計画の状況(H22.3)

出典:大阪府

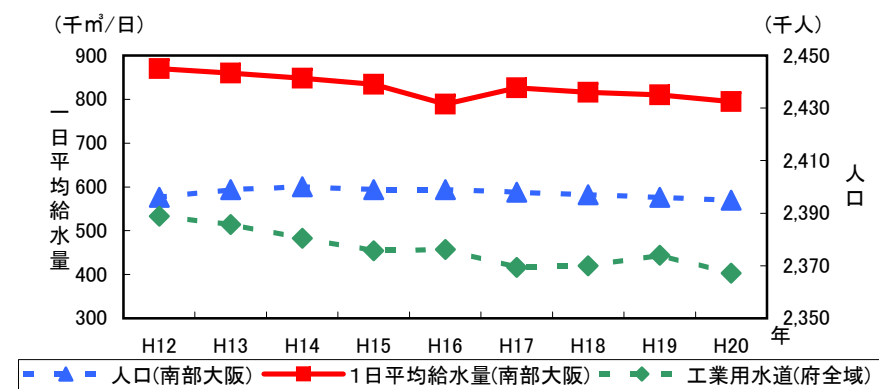


図4-2-3 人口及び1日平均給水量等の状況

出典:大阪府統計年鑑

3 今後の方針

(1) 下水道の普及及び接続率の向上

◆市街化区域における未整備地域の整備を促進するとともに、必要に応じ、順次、市街化調整区域内における整備も進めていきます。
併せて、整備済区域における水洗化率を高め、未接続の早期解消を目指します。

(2) 公共用水域の水質改善

◆「大阪湾流域別下水道整備総合計画」に基づき、河川のより一層の水質改善を図るとともに、大阪湾の富栄養化防止のため、処理場施設の新増設時や更新時に栄養塩類である窒素、りんを除去を行う高度処理施設を導入します。
◆下水道の普及促進により、未処理の生活雑排水の河川への放流を減らします。

(3) 合流式下水道の改善

◆合流式下水道区域については、雨天時の河川への未処理放流量を極力抑え、下水道施設から河川へ排出される年間のBOD汚濁負荷量が分流式下水道で整備した時と比べ同程度以下となるよう、改善を進めていきます。

(4) 浸水対策

◆10年に一度の大雨(時間雨量50mm程度)に対する施設整備を進めます。
◆内水ハザードマップを作成し、公表することで、府民の円滑な避難を促し、被害の軽減を図っていきます。

(5) 改築・更新

◆既存施設の老朽化状況の把握・診断、改築・更新を適切に実施することにより、下水道が担う汚水処理や雨水排水機能の安定確保に努めていきます。
◆既存の下水道施設の長寿命化を図ることにより、施設ストックの有効活用を進めていきます。

(6) 地震対策

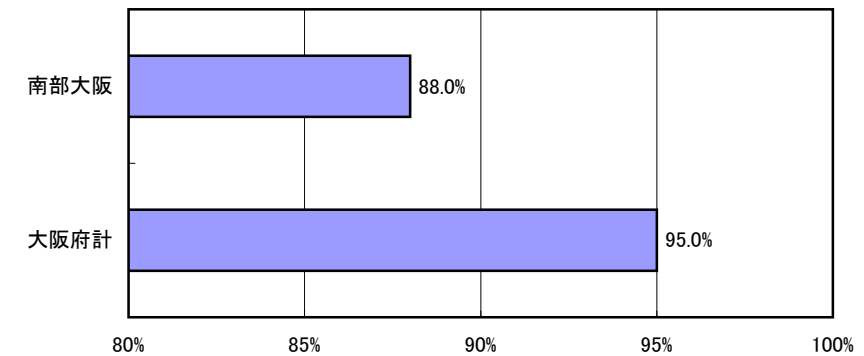
◆既存施設の耐震性能の把握・診断、耐震補強を進めることにより、大規模な地震が発生した場合においても、下水道の根幹的機能(公衆衛生、生活環境、雨水排除機能等)への甚大な影響を回避します。
◆新設の施設については、耐震性能を確保していきます。

(7) 下水道資源の有効活用

◆循環型社会や低炭素社会の構築に寄与するため、下水処理水の再利用、下水汚泥の活用、下水処理場の緑化等を図ります。また、下水道施設の上部利用や未利用地の有効活用の検討を進めます。

関連する計画

- ・大阪湾流域別下水道整備総合計画(改定中)
- ・大阪地域公害防止計画
- ・大阪府生活排水処理実施計画
- ・21世紀の大阪府下水道整備基本計画(ROSE PLAN)



注) 水洗化率=下水道接続済人口/下水道整備区域内人口

図4-2-4 水洗化率の状況(H21.3) 出典:大阪府下水道統計(H21.3)

表4-2-1 流域下水処理場施設における高度処理の整備状況(H22.3)

流域名	水みらい センター名	計 画 処理能力 (m ³ /日) (A)	H21 年度末 処 理 能 力 (m ³ /日) (B)	進捗率 (%) (B) / (A) ×100	〈B〉の内、 高度処理能力 (m ³ /日) (C)	高度処理
						施設整備率 (%) (C) / (B) ×100
大和川下流	今池	323,400	134,000	41.4	94,000	70.1
	大井	210,500	75,000	35.6	75,000	100.0
	狹山	151,700	91,125	60.1	61,125	67.1
南大阪湾岸	北部	415,300	185,000	44.5	185,000	100.0
	中部	215,800	70,200	32.5	70,200	100.0
	南部	132,400	25,400	19.2	25,400	100.0
大阪府域(流域下水道)計		3,824,850	2,097,125	54.8	1,356,455	64.7

4-3. 河川整備の方針

1 現状

◆これまで大阪府河川整備長期計画(平成8年3月)に基づき、平成37(2025)年を目標に「一生に一度しか経験しないような大雨(時間雨量80mm程度)が降った場合でも、川があふれて、家が流され、人が亡くなるようなことをなくす」とし、治水対策を実施してきました。ところが、予算制約等に伴う整備時間の増大や、既存施設の更新、更には想定外の降雨等による治水施設では防げない総合的なリスク対策が必要となっています。

◆本区域における大和川については、治水安全度が1/30に満たない箇所があり、河道掘削などによる治水安全度の向上が急がれています。

◆西除川や東除川等に設置した薄層流浄化施設等により、大和川等の水質は改善されてきていますが、環境基準を達成していません。

◆近木川において、地域との協働により、生態系の保全や環境教育の場として河口干潟(ワンド)の整備が進められています。

2 現状を踏まえた課題

◆財政制約等により、平成21年度並みの予算規模で推移したとしても、目標とする治水対策のためには50年もの期間が必要となります。また、それに伴い府民が対策の効果を感じられなくなってきました。

◆施設の整備途上では、計画規模の降雨でも被害を受けることや、想定外の降雨が発生する可能性もあることから、治水施設で防げない洪水に対する総合的なリスク対策が必要です。

◆気候変動に伴う更なる災害リスクの増大が懸念されています。

◆主に昭和40年代以前に整備された施設の老朽化が進んできています。

◆スーパー堤防は、治水効果の発現に時間がかかり、事業費が膨大であることから、都市政策上の効果を高める点で、堤防整備と一体的にまちづくりを行うことが有効な場合に限定することが不可欠です。

◆大和川の水質改善を促進することが必要です。

3 今後の方針

◆「府民の人命を守ることを最優先とする。」ことを基本理念とし、現状での河川氾濫・浸水の危険性を府民に知ってもらうこと、「逃げる」「凌ぐ」施策を強化するとともに、「防ぐ」施策を着実に実施すること、府民が対策の効果を実感できる期間(概ね10年)での実現可能な対策を行い、実施後の河川氾濫・浸水の危険性をわかりやすく提示していきます。

◆改修が必要な区間を十分に精査した上で、50mm対策は治水施設により最低限の確保を目指します。

◆河川の流域において、地先の危険度評価を実施し、これにより想定される被害が局所的な場合には、治水施設の整備だけでなく、輪中堤や家屋の嵩上げ、土地利用規制等を検討していきます。

◆雨水貯留・浸透事業(校庭貯留、各戸貯留等)やため池利用を促進します。また、農空間等を保全することにより、保水能力の確保を図ることが必要です。

◆ハザードマップの作成により、府民への情報提供に努め、避難体制の確立を図っていくことが必要です。

◆以上を踏まえ、総合的・効果的な治水対策を実施するために、10年間の行動計画を作成します。

◆大和川については、堤防強化や流下能力の向上対策などの治水を優先して進め、スーパー堤防については、都市政策上の効果を高める点で、堤防整備と一体的にまちづくりを行うことが有効な場合に計画の検討を進めます。

◆大和川の水質改善を進めるため、下水道とも連携し、取り組みを進めていきます。

◆近木川の自然再生を進めるため、地域との協働による取り組みをより一層促進します。

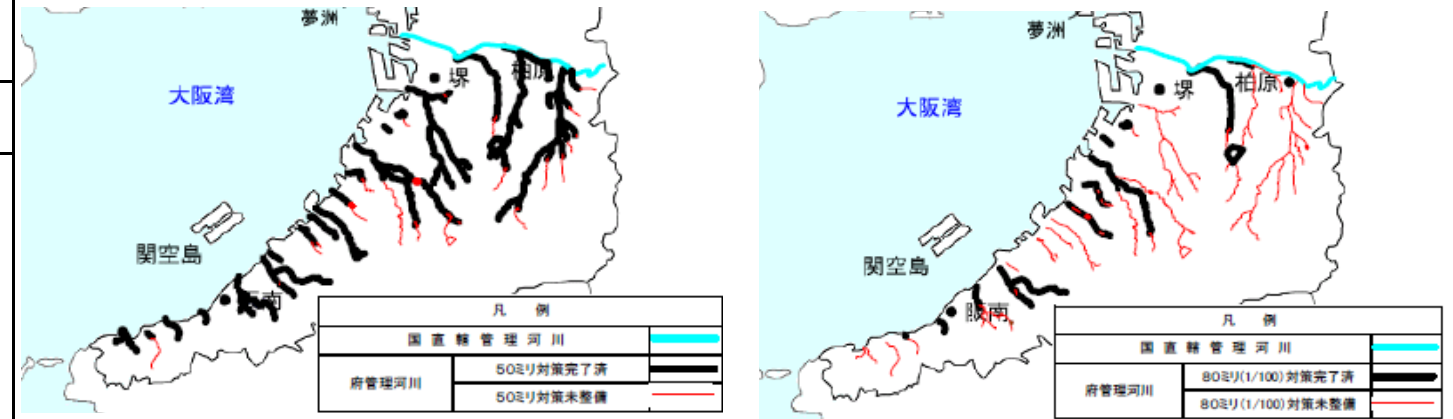


図4-3-1 河川整備の状況

出典:平成22年度第1回 大阪府河川整備委員会(H22.5.19) 資料

関連する計画

・瀬戸内海の環境の保全に関する大阪府計画
 ・河川整備長期計画
 ・河川整備計画

・大阪府都市基盤整備中期計画(案)(見直し中)
 ・河川整備基本方針(見直し中)
 ・大和川清流ルネッサンスⅡ計画 等

4-4. 市街地開発事業に関する方針

1 現状

◆本区域においては、土地利用を実現するための重要な事業手法の一つである市街地開発事業は、泉北ニュータウン等の新市街地や駅前再開発等により、市街化区域の約17%の整備を実施してきました(府域では、市街化区域の約24%が市街地開発事業により整備されていますが、震災や水害からの災害復興事業や戦災復興事業、あるいは戦前における旧法に基づく事業の実施により、公共施設の整備や宅地の利用の増進を図るため、土地区画整理事業が多数実施されてきました)。

- ・土地区画整理事業: 103地区、3,407ha(事業完了または施行中、旧法に基づく事業を含む)
- ・市街地再開発事業: 14地区、42.8ha(事業完了または施行中)

◆人口減少や地価の低迷等により、これまでのような経済成長を前提としたスキームでは、事業の実施が困難となっているケースも存在しています。

2 現状を踏まえた課題

◆都市間競争が高まる中、また、地域の魅力を高めるため、景観形成やみどりの確保を図るとともに、地域資源を活かしたきめ細かなまちづくりの実施が必要です。

◆人口減少に伴う土地の需要を踏まえた事業スキームの検討が必要です。また、財政制約が強まる中、選択と集中を図る必要があります。

3 今後の方針

◆集約・連携型都市構造の強化や災害に強い都市・地域づくりを推進するとともに、地域の活力を支えるため、選択と集中により、良質な市街地ストックの再編を以下のような地域で進めていきます。特に、地域資源を活かし、市街地開発事業以外の多様な事業手法も、組み合わせることによって、きめ細かなまちづくりを実現していきます。

◆効率的な土地利用を目指すため、事業採算性についても十分に検証の上、様々な事業手法を組み合わせることで事業を促進していきます。併せて、地域の魅力を高めるため、景観形成やみどりが確保された高質な都市空間の形成が図られた市街地整備を促進します。

(1) 既成市街地の再生、防災性の向上

- ◆都市居住の推進(和泉府中駅東第一地区 等)
- ◆交通結節点(駅前広場等)の整備(和泉府中駅東第一地区 等)
- ◆密集市街地の整備(堺市新湊地区 等) 等

(2) 地域拠点の形成など広域的なにぎわいづくり

- ◆都市再生緊急整備地域(堺市中瓦二丁目地区 等)
- ◆工場跡地等における地域拠点の形成 等

(3) 幹線道路沿道等のまちづくり

- ◆幹線道路沿道のまちづくり(岸和田丘陵地区、堺市美原拠点地区(仮称)、堺市大和川沿河地区(仮称) 等)

(4) 府有施設跡地等、公共施設跡地の活用の促進

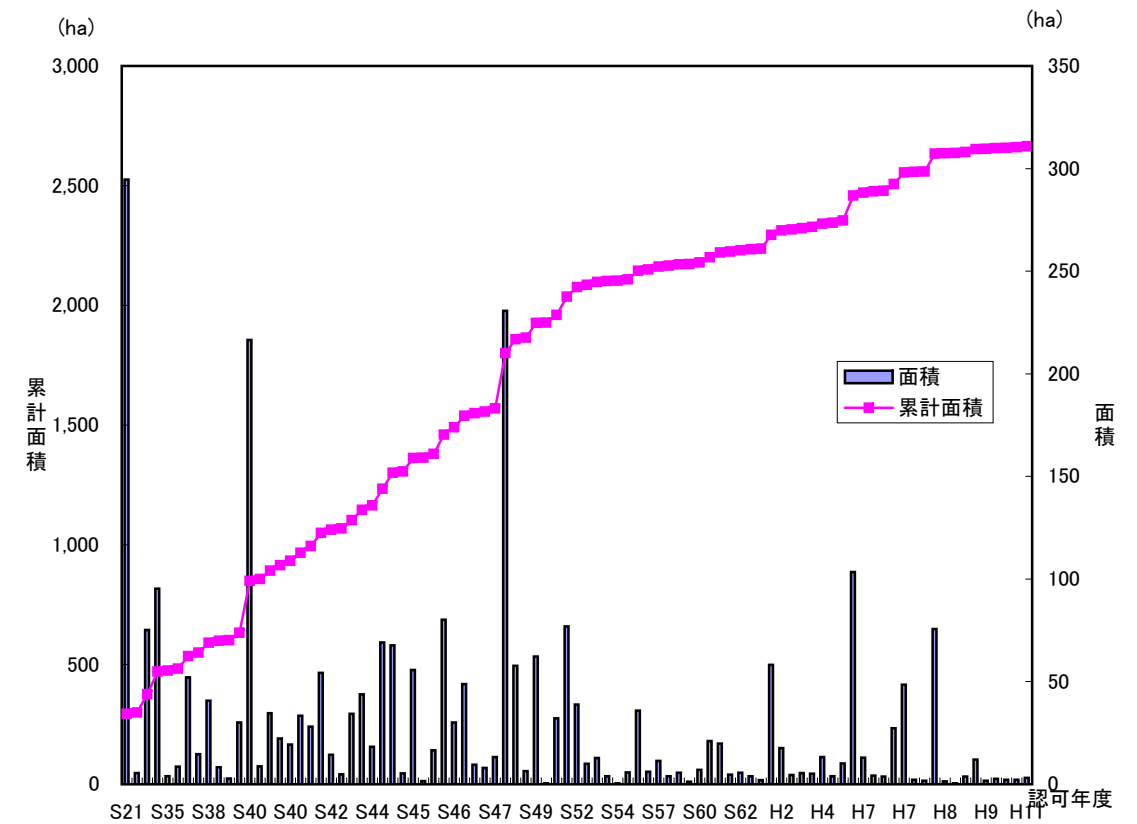
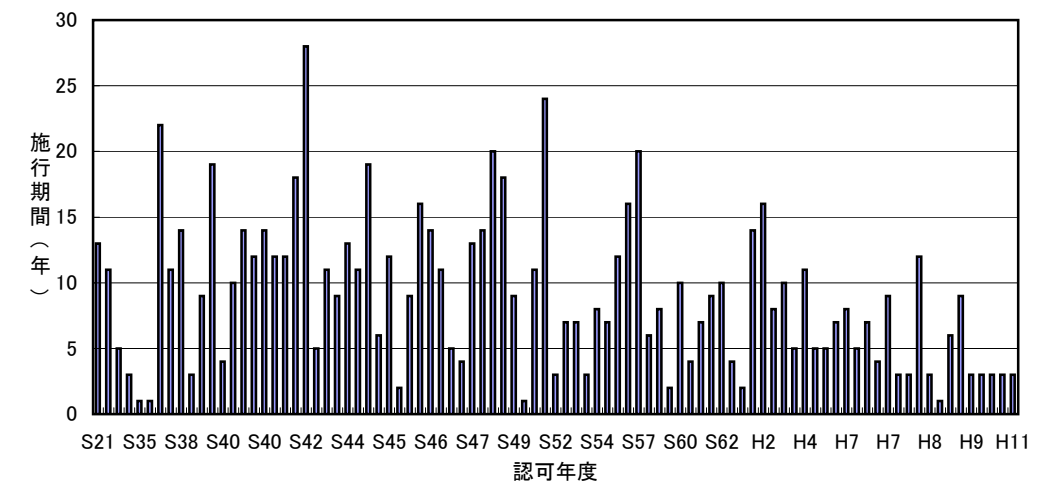


図4-4-1 土地区画整理事業の実施状況

出典:大阪府



注) 同一年度に複数の地区を施行している場合は、平均値を示しています。

図4-4-2 土地区画整理事業の施行期間

出典:大阪府

関連する計画

- ・都市再開発の方針
- ・住宅市街地の開発整備の方針
- ・防災街区整備方針
- ・大阪府都市基盤整備中期計画(案)(見直し中) 等

1 現状

- ◆都市を構成するインフラのうち、これまでに、道路、公園・緑地、下水道等の根幹的な都市施設や土地区画整理事業等の市街地開発事業が必要に応じて都市計画決定されています。
- ◆このうち、都市計画道路については、必要性の観点から、平成15～18年度にかけて、府域全体で都市計画道路の見直し(大阪市域を除く)を実施し、103路線、123kmを廃止しました。しかしながら、平成20年度末現在でも本区域内の都市計画道路約765km(堺市域を除く)のうち、4割近くが依然、未着手のまま存在しています。
- ◆公園・緑地については、本区域内の都市計画公園・緑地約2,571haのうち、3割近くが未着手のまま存在しています。
- ◆土地区画整理事業については、都市計画決定から40年以上施行されていない箇所として第二阪和国道葛の葉(和泉市:24.0haが未施行)があります(堺市域を除く)。
- ◆これらの施設等は、財政上の制約、社会経済情勢の変化、施設に求められる機能の変化等により、長期未着手になっています。

2 現状を踏まえた課題

- ◆社会経済情勢の変化に伴い、各施設の需要に応じた計画の変更を進めて行く必要があります。
- ◆都市計画上の建築制限が長期間にわたる地権者に対し、負担の解消・軽減が必要です。
- ◆公園・緑地については、既存の緑や他の方法により創出された緑が都市計画公園・緑地と同等に評価される仕組みについて検討していく必要があります。
- ◆土地区画整理事業の施行区域内の一部で、部分的に土地区画整理事業が実施されたり、民間による開発等が行われたりした結果、未整備状態となっている残区域について、整備手法の検討を進めていく必要があります。

3 今後の方針

- ◆長期未着手の都市計画道路については、①ネットワーク機能や防災性等を考慮した空間機能による「必要性」、②関連事業の動向や上位計画等での位置づけを踏まえた「優先性」、③事業費確保による「実現性」について総合的に整理を行った上で見直しを進めます。
 - ◆公園・緑地については、施設緑地だけでなく地域制緑地等も踏まえ、一体のみどり空間としてのあり方を検討していきます。
 - ◆土地区画整理事業について、計画通りに事業を実施した場合に確保される区画道路や公園緑地について検証した上で、見直しを進めます。
- ※市町村決定の都市計画についても、大阪府と市町村が協議・調整の上、見直しを進める必要があります。

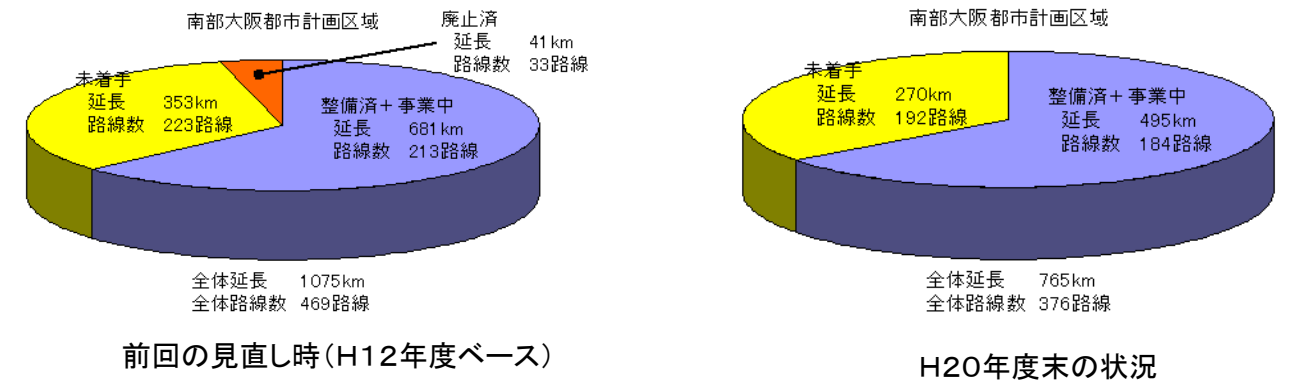


図4-5-1 都市計画道路の着手状況

出典:大阪府

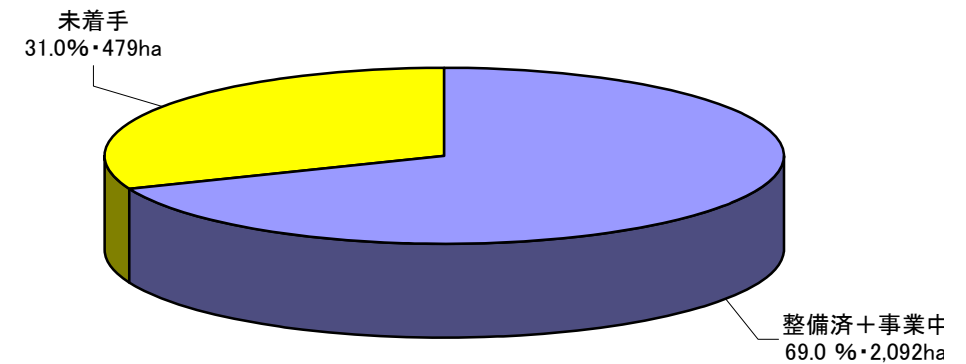


図4-5-2 都市計画公園・緑地の着手状況

出典:大阪府