

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 交通施設に関する方針

将来の人口減少や地球環境問題への対応等を踏まえ、人流は主として「公共交通」で対応し、物流は主として「自動車交通」や「船舶交通」による対応を進めています。

1 現状と課題

(1) 都市高速鉄道等

平成12年のパーソントリップ調査によると、本区域の交通分担率は、公共交通が34.0%、自動車交通が16.3%、徒歩が26.8%であり、他区域と比較して、徒歩が圧倒的に多く、次いで公共交通の利用となっています。本区域を都心、ベイエリア、その他に分けた場合、都心では公共交通が49.5%、ベイエリアでは自家用車（二輪＋四輪）48.5%、徒歩が26.6%となっており、公共交通の整備状況が交通分担率に影響しているものと考えられます（図表4-1-1）。また、平成11年から平成19年の8年間で、鉄道乗車数が3%減少していますが、平成11年から平成17年の6年間で乗用車交通量は2%減少しています（図表4-1-2）。

本区域の鉄道網は、大阪市都心部は格子状に、外縁部には放射方向に整備され、178箇所、212の鉄道駅があります。

鉄道駅への交通手段として、徒歩または自転車による割合は、9割以上となっており、都心では徒歩だけで9割以上となっています（図表4-1-3）。また、本区域の市営バス利用者は10年前に比べ、4割近く減少しています（図表4-1-4）。

(2) 道路

阪神港や関西国際空港等とのアクセス強化や、都心部の慢性的な渋滞解消により、関西の国際競争力のある効率的な物流機能の向上を図るため、平成32年度末の供用開始を目指して、大阪都市再生環状道路を構成する淀川左岸線の一部区間（湾岸線から新御堂筋まで）の整備を進めています。

高速道路ネットワークについては、未着手の区間（ミッシングリンク）が存在します。また、複数の管理主体が存在し、それぞれ料金体系が異なり、分かりにくく、利用しにくい状態となっています。

一般道（国道、府道）では、幹線道路との交差点等で渋滞が生じています。

歩行者・自転車利用者の混在により歩行者の安全が確保されていない状況が生じています。

道路については、一定整備されているものの、道路幅員が不足する箇所など、依然として対応すべき課題があります。

一方、平坦な地形であることから、自転車利用が多く、平成 21 年の駅周辺における違法駐輪は大阪府域の 8 割を占めていますが、平成 23 年には約 23,000 台となり、平成 21 年と比べて約 19,000 台減少しています（図表 4-1-5）。

また、地下街が発達した都市となっています（図表 4-1-6）。

（3）港湾

大阪港は、大阪都市圏と国内外を結ぶ海上ネットワークの結節点としての役割を担っています。物流面では、平成 20 年に近畿 2 府 4 県で生産消費される貨物の 5 割を取扱い、平成 23 年には 8,800 万トンに達するなど、大阪都市圏の経済活動や安定した住民生活を支えています。

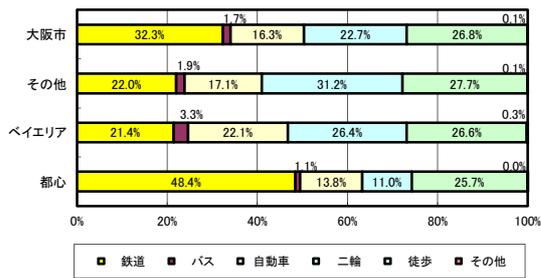
近年、国際経済社会のボーダレス化や東アジア地域の急速な発展に伴い、これらの地域との交易が一層活発化する一方、東アジア諸港の港勢の進展により、わが国の港湾の相対的地位が低下してきています。

平成 22 年 8 月、大阪港は神戸港とともに「阪神港」として、国土交通省によるコンテナ港湾の更なる選択と集中により国際競争力を強化する「国際コンテナ戦略港湾」に京浜港（東京港、川崎港、横浜港）とともに選定されました。阪神港では、集荷機能の強化、産業の立地促進による創荷、「民」の視点からの積極的な経営導入に取り組んでいます。

さらに、大阪湾諸港において、地域の利害に左右されず広域の利益を優先した意思決定や裁量権の一元化により、港湾の国際競争力の強化や物流の効率化といった大阪湾諸港が抱える課題に対応していく必要があります。

大阪港の外貨コンテナ取扱貨物量については、平成 13 年から平成 22 年の 10 年間で 1.3 倍に増加しています。（図表 4-1-7）。

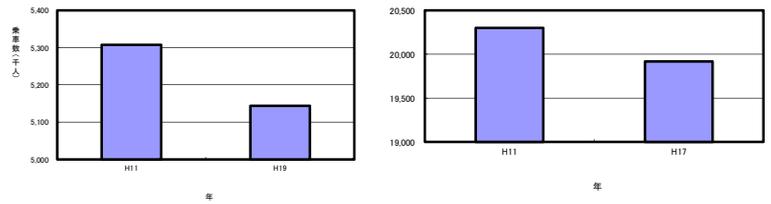
図表 4-1-1 交通分担率



注) 二輪は自動二輪、原付、自転車

出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)

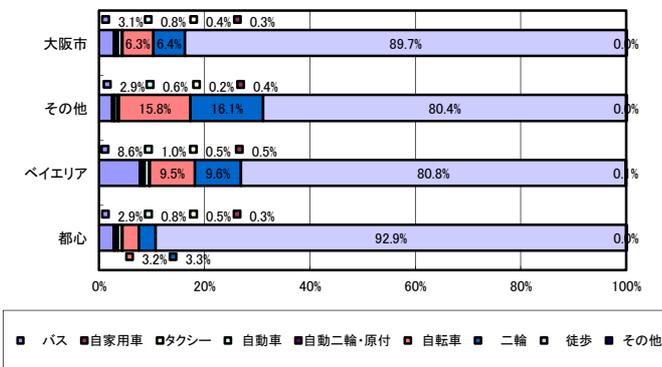
図表 4-1-2 鉄道乗車数と乗用車交通量の状況



注) 乗用車交通量は、平成 11 年と平成 17 年の道路交通センサスにある同じ観測点での乗用車の平日 12 時間交通量の合計です。

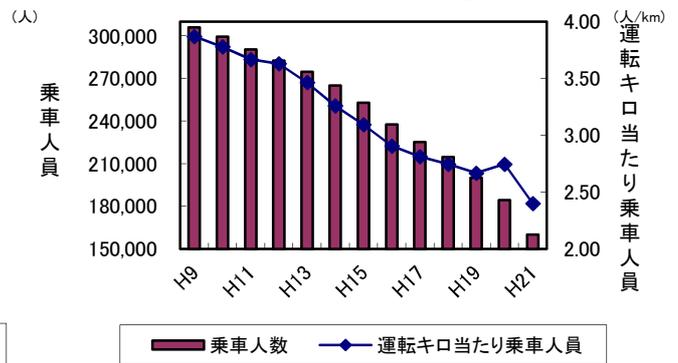
出典：道路交通センサス、大阪府統計年鑑

図表 4-1-3 鉄道駅への交通手段の状況



出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)

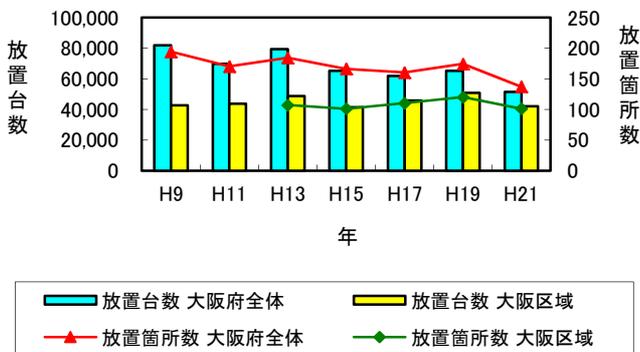
図表 4-1-4 市バス利用者の推移 (1 日平均)



注) 平成 20 年度に運転キロ当たり乗車人員が増加しているのは、平成 20 年度に運転キロ数が、前年に比べ約 1 割減少したためである。

出典：大阪市統計年鑑

図表 4-1-5 駅周辺の違法駐輪の状況



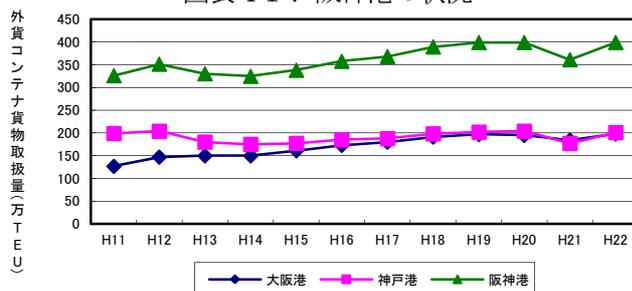
出典：放置自転車等実態調査報告書 (内閣府)

図表 4-1-6 地下街の状況

都市名	床面積(m ²)
大阪市	289,845
東京特別区	226,592
名古屋市	169,265
京都市	57,047
神戸市	60,690

出典：消防庁資料、各市統計年鑑

図表 4-1-7 阪神港の状況



出典：大阪市・神戸市港湾統計

2 今後の方針

(1) 都市高速鉄道等

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等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促進します。バスについては、鉄道を補完する公共交通機関であり、鉄道との円滑な乗り継ぎに向けた取組を進めるとともに、利用状況等を踏まえ、地域の特性に応じた輸送サービスのあり方を検討していきます。

都市交通の安全性の確保と円滑化を図るため、連続立体交差事業等について、阪急京都線や千里線は推進し、JR 東海道線支線は検討を進めます。

さらに、リニア中央新幹線や北陸新幹線については、東京一極集中型から分散型の国土構造への転換へ向け、本区域への早期乗り入れについて関係機関と連携した取組を進めます。

また、JR おおさか東線の整備を推進するとともに、広域的な観点から、関西国際空港へのアクセス強化となるなにわ筋線等の検討をすすめ、また、公共交通ネットワーク充実に向けた検討を行っていきます。

(2) 道路

都心部に集中する交通を分散させ、渋滞を緩和し、環境の改善や経済活性化にも寄与するとともに、第二京阪道路を經由して国土軸と産業集積が進む大阪ベイエリアを結ぶ淀川左岸線の整備及び淀川左岸線延伸部の具体化を進めます。

また、高速道路ネットワークの有効な活用と新規路線整備の財源確保を図るため、ハイウェイ・オーソリティ構想等の実現を目指します。

渋滞緩和・解消を図るため、道路整備や交差点改良等により、効率的なネットワークを形成します。

歩行者の安全・安心を確保するため、歩行者・自転車走行空間の確保に努め、バリアフリー化等を実施します。

鉄道駅周辺の集客施設等において駐輪場整備を促進するほか、違法駐輪対策の PR 活動を推進します。

駅周辺部の歩車交通の輻輳している地区や商業・業務施設の集積している地区等において、民間建築物の建て替えや開発などにあわせて、民有地も含め、安全性・利便性を高める公共性の高い通路（地下通路・デッキ）等によるネットワークの形成を図ります。

(3) 港湾

「国際コンテナ戦略港湾」である「阪神港」では、国際競争力を強化して国際ハブ化をめざした取組を進めます。

具体的には、国際的な輸送船舶の大型化に対応し、港湾施設の機能強化を進める一方、国内輸送においては、大阪都市圏と西日本を結ぶフェリー輸送網等内航ネットワークの維持・拡充

を図ります。

また、大阪港と神戸港はもとより、大阪湾諸港の港湾管理の一元化に向け、効率的な運営を行います。

<参考>関連する計画

- ・貨物車交通プラン (H21.3)
- ・大阪府交通安全計画 (H18.6)
- ・大阪府交通道路マスタープラン (H16.3)
- ・近畿地方交通審議会答申第8号 (H16.10) 等

4-2 下水道整備の方針

1 現状と課題

本区域の下水道は、単独公共下水道及び流域関連公共下水道により構成され、人口に対する下水道普及率は、平成23年度末で99.9 %（府全域では94.6 %）となっています。

（1）公共用水域の水質改善

本区域の下水処理水が放流されている河川、大阪湾の水質は改善されてきたものの、海域では、いまだ赤潮が発生しています。

（2）合流式下水道の改善

本区域では、雨の強さが一定の水準を超えると、雨水とともに汚れの一部やごみ等が河川等へ放流されるため、水質汚濁の原因の一つになっています。

（3）浸水被害への対応

本区域は、淀川等の土砂の堆積などによってできた沖積平野であり、上町台地等の一部を除いて大阪市域の約90 %がポンプ排水に頼らなければならない雨に弱い地形となっています。

このため、本区域では、浸水対策を最重要課題として下水道の整備を進めていますが、集中豪雨時には、今なお浸水が発生しています。

（4）下水道施設の改築・更新

本区域では、明治時代から下水道整備を進めており、老朽化した下水道施設を多く抱えています。

（5）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。

（6）下水道施設の有効活用等

下水道が有する処理水、汚泥などの資源やエネルギー、下水道施設の上部空間を有効に活用するなど、下水道施設の環境対策が求められています。

2 今後の方針

(1) 公共用水域の水質改善

本区域内河川の汚れの原因となる有機物など（BOD、SS）をさらに除去するため、急速ろ過池の建設を進めます。また大阪湾の赤潮発生の原因となる、窒素やりんをさらに除去するための高度処理施設の整備を、既存の水処理施設の改築・更新に併せて進めます。

(2) 合流式下水道の改善

本区域内河川や大阪湾のより一層の水質浄化のため、降雨初期の汚れた雨水を一時的に貯留し、晴天時に下水処理場で浄化するための雨水滞水池などの建設を進めます。また下水処理場では、雨天時に高級処理する水量を増大させる処理法の導入を進めます。

(3) 浸水対策

浸水のない安全で快適な都市をめざして、抜本的な浸水対策として「淀の大放水路」をはじめとする主要な下水道幹線13 路線の建設や「此花下水処理場ポンプ場」をはじめとするポンプ施設2 ヶ所の新增設を行うとともに、局地排水ポンプの設置等きめ細かな浸水対策のほか、降雨情報システムによる降雨情報の配信など浸水被害軽減のためのソフト対策を進めます。

(4) 改築・更新

下水道施設を良好かつ効率的に維持管理していくため、老朽化した施設のストックマネジメントを進め、計画的に、かつ新たなニーズに対応するグレードアップされた施設への改築を進めていきます。

(5) 地震対策

下水処理場などの建物の耐震性調査に基づく補強や、地震時における施設の機能保持を目的とする自家発電設備の充実、下水道管渠の耐震化等を進めていきます。

(6) 下水道資源の有効活用等

今後とも、地球環境を保全し、循環型社会の実現に貢献するため、下水処理水のせせらぎ用水や防火用水等への利用、下水汚泥の熔融スラグの建設資材への利用及び消化ガス発電システム、太陽光発電システムによる発電等を行うこととしています。また、都市環境対策として処理施設への覆蓋、脱臭設備の整備、施設の上部空間の利用を行うこととしています。

<参考> 関連する計画

- ・大阪府都市整備中期計画（案）（H24.3）
- ・大阪湾流域別下水道整備総合計画（H22.8）
- ・大阪地域公害防止計画（H24.3）
- ・寝屋川流域水害対策計画（H18.2）
- ・21世紀の大阪府下水道整備基本計画（ROSE PLAN）（H14.3） 等

4-3 河川整備の方針

1 現状と課題

これまで、「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」ことを目標に治水対策を実施してきました。しかし、目標に対する整備期間が長期に及ぶことや計画を超える自然災害の発生等河川氾濫・浸水リスクの増大が懸念されています。また、寝屋川流域における水質（BOD）については、昭和 46 年で 33mg/l であったものが、平成 20 年には 3.9mg/l まで改善されましたが、下流域に位置する水都大阪の再生のためには、更なる水質改善が必要です（図表 4-3-1）。

本区域は、上町台地等の一部地域を除いて大部分が低地であり、大小の河川や長い海岸線を有するなど、大雨や洪水、高潮等の被害を受けやすい自然特性を有しています（図表 4-3-2）。東部の寝屋川流域においては、都市化の進展によって保水機能が低下しており、流出量の増加等による浸水の危険性が增大しています。一方、西部の西大阪地域では、防潮施設の耐震化等の整備が進められており、今後、発生が懸念される南海トラフ巨大地震による津波被害を最小限に食い止めるための対策が必要とされています。

スーパー堤防は、昭和 62 年度から整備が進められましたが、平成 23 年度の事業見直しの結果を受けて、「人命を守る」ことを最重視し、整備区間を「人口が集中した区域で、堤防が決壊すれば甚大な人的被害が発生する可能性が高い区間」に大幅に絞り込まれました。

水辺空間の整備にあたっては、本区域が有する歴史的・文化的資源を活かした水辺空間の整備等を積極的に進め、「水の都・大阪」にふさわしい良好な都市環境を創造していくことが求められます（「5-1 都市再生に関する方針」も参照下さい）。

2 今後の方針

「人命を守る」ことを最優先に、これまでの治水施設による「防ぐ」施策とともに、様々な降雨により想定される河川氾濫、浸水の危険性（洪水リスク）について府民と共有し、「逃げる」施策や雨が降っても河川への流出を軽減する雨水貯留・浸透事業等（校庭貯留・各戸貯留等）の「凌ぐ」施策を効果的・効率的に組み合わせた治水対策に取り組めます。

なお、「防ぐ」施策については、10 年に一度発生する恐れがある時間雨量 50mm 程度への対応は、治水施設の整備により最低限確保することとします。

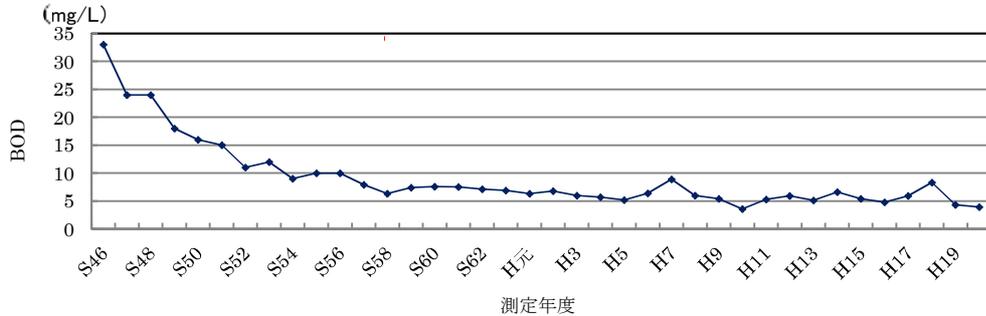
特に、寝屋川流域では、河道改修だけでなく、遊水地や地下河川の整備、流域における貯留浸透対策等、下水道事業とも連携した総合的な治水対策を実施していきます。

寝屋川流域の水質改善に向けては、下水道事業と連携し、総合的な水環境改善の取組を進めます。

西大阪地域については、防潮堤や水門等の耐震対策を進めるとともに、津波対策の検討を進めます。

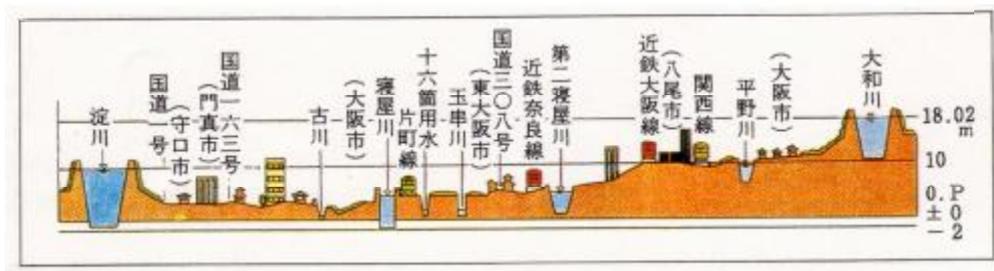
国が管理する淀川、大和川については、早期に治水安全度を高める観点から、堤防強化や流下能力の向上対策等の治水対策を早急に進め、スーパー堤防については、海拔ゼロメートル地帯においてまちづくり等複合的に効果のある地区に限定し、整備されるよう働きかけます。

図表 4-3-1 寝屋川 京橋口における BOD の変化



出典：大阪府

図表 4-3-2 寝屋川流域の大阪中央環状線付近断面図



出典：大阪府

<参考>関連する計画

- ・河川整備長期計画 (H8.3)
- ・河川整備計画
- ・大阪府都市整備中期計画 (案) (H24.3)
- ・瀬戸内海の環境の保全に関する大阪府計画 (H20.5)
- ・寝屋川清流ルネッサンスⅡ計画 (H16.5)
- ・今後の治水対策の進め方 (H22.6) 等
- ・河川整備基本方針
- ・寝屋川流域水害対策計画 (H18.2)
- ・大和川清流ルネッサンスⅡ計画 (H14.10)

4-4 その他の都市施設の方針

1 現状と課題

(1) ごみ焼却場

本区域におけるごみ焼却場は、区域内に10箇所、区域外に1箇所があります。そのうち区域内の2箇所については現在、操業を停止しており、稼働中の8箇所のうち2箇所については大阪市における耐用年数の目安である30年を超えています。

(2) 卸売市場

本区域における卸売市場は、中央卸売市場3箇所、地方卸売市場1箇所があります。

2 今後の方針

(1) ごみ焼却場

ごみ焼却場等は、周辺の環境等を踏まえて調和を図るなど、その配置について十分に検討が行われることが必要です。

(2) 卸売市場

生鮮食料品等の取引の適正化、流通の円滑化と府民の消費生活の安定を図り、今後の都市生活の多様化に対応するため、卸売市場の市場機能の充実を図ります。

<参考> 関連する計画

・大阪府循環型社会推進計画 (H24.3)

・大阪府分別収集促進計画 (H19.7) 等

4-5 市街地開発事業に関する方針

1 現状と課題

本区域における土地区画整理事業は、戦前の組合施行の事業や戦後の戦災復興事業等、市街地整備に大きな役割を果たしてきており、その施行面積は本区域の約50%に達しています。現在、長吉東部地区、淡路駅周辺地区、三国東地区、大阪駅北大深東地区等で事業が実施されています。

また、市街地再開発事業は、その前身の市街地改造事業として大阪駅前地区等で完了しており、市街地再開発事業に移行後、上六地区や茶屋町西地区等で完了し、現在、阿倍野地区や茶屋町東地区で事業が実施されています。

2 今後の方針

市街地の開発及び再開発にあたっては、地域の特性や実情に合わせて、再開発・修復・保全等のさまざまな手法を活用するとともに、住民の協力を得ながら官民一体となった取組を進め、本区域の全体を対象に市街地の計画的な更新を積極的に図っていきます。

(1) 既成市街地の再生、防災性の向上

- ・ 主要鉄道駅周辺部における都市機能等の再生
- ・ 密集市街地の整備

(2) 都市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の整備（大阪駅周辺・中之島・御堂筋地域、難波・湊町地域、阿倍野地域、大阪コスモスクエア駅周辺地域、大阪ビジネスパーク駅周辺地域・天満橋駅周辺地域）（「5-1 都市再生に関する方針」も参照ください。）
- ・ 臨海部におけるまちづくりの推進（夢洲・咲洲エリア）
- ・ 地域核の形成

(3) 在来の臨海部の再編

(4) 多様化する居住ニーズへの対応



うめきた



御堂筋



都市再生緊急整備地域 (阿倍野地域)



密集市街地航空写真
(生野区南部地区)

<参考>関連する計画
・大阪府都市整備中期計画 (案) (H24.3) 等

4-6 都市計画施設の見直しの方針

1 現状と課題

道路、公園・緑地等の根幹的な都市施設については、将来のあるべきまちづくりを実現するために、長期的視点にたつてその方向性を示し、都市の持続的な発展を誘導し、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動を行うことを目的として、都市計画決定し、整備を進めてきています。本区域の都市施設については、主に戦災復興時の都市計画決定から、その後の追加・変更などを経て、現在に至っています。これらの中には、都市計画決定後長期にわたり事業に着手していないものが存在しています。

都市計画道路のうち幹線街路について、本区域では、延長約450 kmが都市計画決定されていますが、約2割が未着手のまま存在しています（図表4-6-1）。

都市計画公園・緑地については、本区域内では現在741箇所、約1,200 haが都市計画決定されていますが、そのうち約2割が未着手のまま存在しています（図表4-6-2）。

このように長期にわたり未着手となっている都市計画施設の区域内においては、都市計画上の建築制限が長期間にわたっているといた課題もあるため、できるだけ早期に整備を図るべきものではありませんが、各施設について社会経済情勢に応じた計画の見直しを進めることが必要です。

2 今後の方針

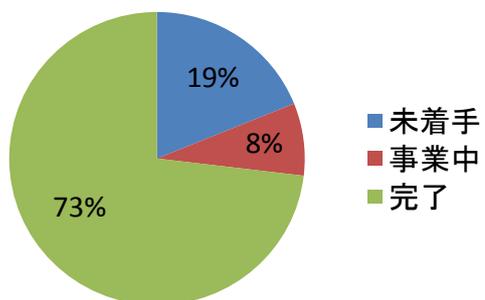
都市計画道路については、長期未着手となっている路線の必要性について総合的に検証を行い、変更・廃止を含めた都市計画変更の手続きを進めてきましたが、今後も必要に応じて見直しを行います。

公園・緑地については、今後の公園・緑地の施策のあり方について検討し、都市計画公園・緑地の見直しの考え方をとりまとめ、速やかに都市計画公園・緑地の見直しの作業や手続きを進めていきます。

絶対量が不足しているものの、「都市のみどり」という観点では寺社等の既存のみどりや港湾緑地などの他の方法により創出されたみどりが一体的に評価されていないことから、都市計画公園・緑地だけでなく、施設緑地や地域制緑地等を一体的に評価する仕組みについて検討していきます。

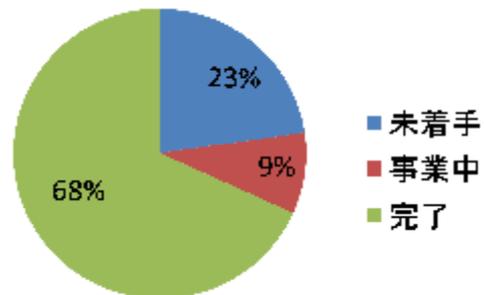
図表4-6-1 都市計画道路の整備状況

(平成23年3月現在)



図表4-6-2 都市計画公園・緑地の整備状況

(平成22年3月現在)



4-7 住宅・住宅地の方針

1 現状と課題

(1) 住宅

大阪府域における住宅数は、世帯数を上回っており、世帯数の増加以上に住宅数が増加したため、空き家が増加しています（図表 4-7-1）。大阪府及び本区域における空き家率は全国平均や東京都を上回る値となっており、今後、空き家数の増加による土地利用効率の低下等の問題が懸念されます（図表 4-7-2、図表 4-7-3）。

また、本区域の最低居住面積水準未達の世帯割合は、全国平均を上回っていることから、良質な住宅ストックの形成が必要です（図表 4-7-4）。

さらに、府域の住宅数のうち、耐震性が不十分な住宅ストックは22%と推計されており、府民の生命や財産を守るため、近い将来高い確率で発生することが予想されている上町断層帯地震や南海トラフ巨大地震等の大規模地震に備え、住宅の耐震化の更なる促進が必要となります。

(2) 住宅地

本区域においては、JR 大阪環状線外周部を中心に、密集市街地が広く分布しています。

密集市街地では、住宅地区改良事業等の面的整備事業により、老朽住宅の除却と従前居住者用住宅等の整備が進められてきました。現在、民間老朽住宅建替支援事業等、民間の活力を活かした老朽住宅の自主的な建替えや、^{きょうあい}狭隘道路の拡幅整備の促進を基本に、修復型のまちづくりが進められていますが、依然として防災面や住環境面で大きな課題を抱えていることから、まだ十分に改善されたとはいえない状況にあります。

また、文化等の地域に蓄積されている資源を活用するなど、魅力的で、訪れ、住み続けたくなる住まいとまちを実現する必要があります。

2 今後の方針

(1) 住宅

都市型高齢社会・人口減少社会での新たな住宅まちづくり政策を進めるため、「安心感が得られる住まいとまちの実現」「選択が可能である住まいとまちの実現」を目指すべき共通の将来像とし、大阪府、市町村、公的団体、事業者、NPO、府民など、住宅・まちづくりに関わる様々な主体が連携・協働を図り、施策を一体的かつ総合的に展開するための指針として、大阪府住宅まちづくりマスタープランを定めています。今後、既存住宅については適切に維持管理がなされ、建替えやリフォーム、除却などが適時・適切に行われるとともに、これらの住宅が市場において適切に評価され円滑に流通するよう、既存住宅市場・リフォーム市場の環境整備・活性化などに取り組みます。

また、住民・建物所有者が自主的に耐震化へ取り組むことを基本とし、所有者の取組を出来るかぎり支援する観点から耐震化の阻害要因を解消または軽減する施策を展開することを基本的な方針として、大阪府住宅・建築物耐震 10 ヶ年戦略プランを定めています。今後、住宅をはじめとする建築物の耐震化を積極的に促進するとともに、密集市街地においては、古くから育まれた地域のコミュニティを活かしながら、老朽木造住宅の建替えや避難路の確保、地域防災活動拠点となる広場の整備を進めるなど、安全・安心な住宅・住環境づくりを促進します。

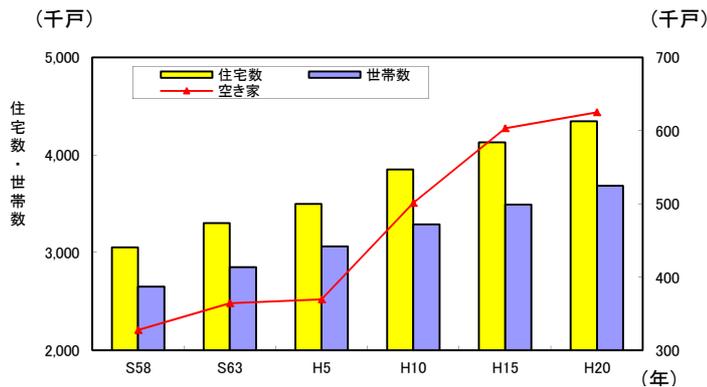
(2) 住宅地

密集市街地等の災害に対して危険度の高い市街地については、地域の実情に応じて耐火建築物・準耐火建築物への建替えを適切に誘導するとともに避難地・避難路等の地区防災施設の整備を促進し、安全な市街地の形成を誘導することが必要です（「3-3 都市防災に関する方針」も参照ください）。

整備改善の優先度の高い密集市街地においては、行政と地域住民等が連携しながら、道路や公園等の整備、建築物の耐震化・不燃化の促進、狭隘道路きょうあいの解消、無電柱化の促進等により安全な市街地の形成を図ります（「3-3 都市防災に関する方針」も参照ください）。

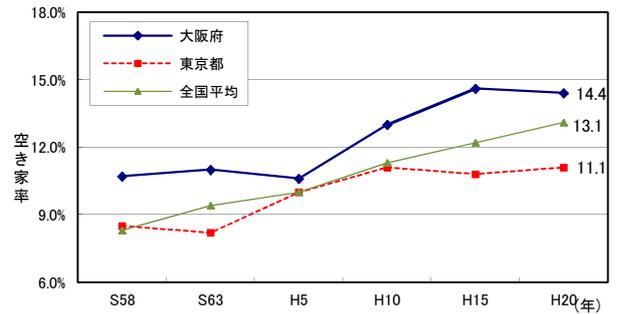
また、伝統的な町家や近代建築物等の歴史的・文化的資源等の地域に存在するあらゆる資源を積極的に活用し、魅力的なまちの形成を図ります。

図表 4-7-1 大阪府域の住宅数・世帯数・空き家数の推移



出典：住宅・土地統計調査 (S58～H20、総務省)

図表 4-7-2 空き家率の推移



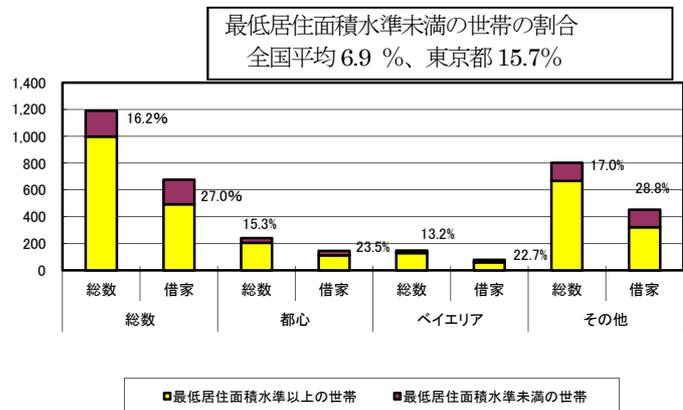
出典：住宅・土地統計調査 (S58～H20、総務省)

図表 4-7-3 地域別の空き家率の推移

	大阪市
H15	17.5%
H20	16.7%

出典：住宅・土地統計調査 (H15、H20、総務省)

図表 4-7-4 最低居住面積水準の状況 (H20)



最低居住面積水準：世帯人数に応じて、健康で文化的な住生活を営む基礎として必要不可欠な住宅の面積に関する水準であり、4人家族の場合 50 m²です。

注) 数値 (%) は、全体に対する最低居住面積水準未満の世帯の割合を示しています。

出典：住宅・土地統計調査 (H20、総務省)

<参考>関連する計画

- ・大阪府住宅まちづくりマスタープラン (H24.3)
- ・大阪府インナーエリア再生指針 (H15.3)
- ・大阪府住宅・建築物耐震10ヵ年戦略プラン (H18.12) 等

第5章 都市魅力の創造

～都市の魅力を高めます～

関西の発展をリードする新しいまちの形成を図るため、既存の都市基盤のストックを活かしつつ、幅広い雇用を創出していく拠点を形成することで、関西の都市再生を牽引する国際競争力の高い中枢都市機能の集積を目指します。

低炭素・省エネルギー社会の実現、みどり空間の確保、良好な景観形成の促進や、大阪ミュージアム登録物のネットワーク化によって、都市魅力を高め、大学や企業等との連携を図り、都市活力やにぎわいの向上を図ります。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、効果的に地域のPRを行うことも、重要な視点です。

5-1 都市再生に関する方針

1 現状と課題

近年の急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図るため、「大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域」、「難波・湊町地域」、「阿倍野地域」、「大阪コスモスクエア駅周辺地域」、「大阪ビジネスパーク駅周辺・天満橋駅周辺地域」の5地域が都市再生緊急整備地域に指定され、地域の活性化に資する商業・業務・文化機能の導入等、地域整備方針に即した都市の再生を目的として、順次、都市再生特別地区を指定しているところです。

また、これら都市再生緊急整備地域のうち、都市の国際競争力強化のため、「大阪駅周辺地域」及び「大阪コスモスクエア駅周辺地域」の2地域が特定都市再生緊急整備地域に指定されたところであり、民間都市開発事業の促進、さらなる都市機能の高度化、公民連携による様々な公共貢献の取組等が期待されています（図表5-1-1）。

また、大阪が持つ歴史的・文化的資源を活かし、行政、府民、NPO、企業等が連携して、まちづくりと一体となった水辺の環境整備や水辺のにぎわいづくりなど、水都再生の取組が推進されています（図表5-1-2）。

2 今後の方針

(1) 都市再生緊急整備地域における整備

①都市再生特別地区の活用

都市再生特別地区は、都市開発事業持つ都市再生の効果等に着眼した柔軟な考えのもと、幅広い公共貢献の取組を評価し、容積率等の規制緩和を行う制度であり、国の成長の牽引役として都市の成長が必要とされる大阪市のような大都市においては、経済活動を迅速かつ効果的に展開できる環境整備のツールとして重要なものとなっています。

そのため、これまでの都市開発事業の実施にあたって、文化・教育機能等の導入やにぎわいの創出、環境負荷の低減など様々な公共貢献の取組を誘導し、都市の再生を図ってき

た実績を踏まえながら、社会経済状況の変化に対応した柔軟な制度の運用を図っていきます。

②特定都市再生緊急整備地域の活用

<大阪駅周辺>

国内外の交通の要衝として、また、都市機能の集積地として、高いポテンシャルを有し、更には、官民連携の下、市街地の整備が積極的に推進されつつある大阪駅周辺地域においては、海外からの企業・人材の受け皿として、更なる都市拠点化を推し進め、国全体の成長を牽引する都市・大阪の中核として、より一層強力な国際競争力を有する地域の形成を目指します。

<大阪コスモスクエア駅周辺>

環境やエネルギー分野の企業集積を進めるほか、デジタル技術を活用したアートなど先端産業分野におけるイノベーション拠点の形成を目指します。また、下水熱等を利用した熱利用最適化に向けたまちづくりを推進します。さらには、インテックス大阪を中心としたMICE機能や、阪神港、関西国際空港等の物流・人流機能の活用を通じた成長著しい南・東アジアとのビジネス交流・交易拠点の強化を図ります。

(2) 水と光の首都大阪の実現

本区域の西大阪地域に位置する堂島川・土佐堀川・木津川・道頓堀川・東横堀川で囲まれた、水の回廊といわれる都心部エリア（図表 5-1-2）を中心に、府・市・経済界のオール大阪の共通理念として策定した「水都大阪 水と光のまちづくり構想」（平成 23 年 8 月）に基づき、府民や水にまつわる NPO 等の多様な意見を踏まえつつ、経済の活性化と都市ブランドの向上、シビックプライド醸成に取り組み、水都大阪ブランドの確立を図っていきます。

さらに、民主導のまちづくりの機運を高め、持続的に展開されるよう、公民連携のもと集客拠点と水の回廊をつなぐ「水と光のコリドール」（シンボル空間づくり）や、世界の観光客を「水と光と食」でもてなす「水と光のグランバル」（舟運を活用した水辺の賑わい）、水と光のまちづくりを世界へ発信する「水と光のプロモーション」等に取り組み、世界水準の「水と光の首都大阪」の実現を目指します（図表 5-1-3）。

図表 5-1-1 本区域における都市再生
特別地区の決定状況

地区名	面積(ha)
心齋橋一丁目地区	0.5
淀屋橋地区	0.8
梅田二丁目地区	0.6
角田地区	2.4
大阪駅地区	8.0
西本町一丁目地区	0.7
本町三丁目南地区	0.5
小松原地区	0.7
阿倍野筋一丁目地区	2.3
大阪駅北地区	5.5
中之島四ツ橋筋地区	2.2
大阪駅西地区	1.4
難波五丁目地区	4.5
今橋三丁目地区	0.8
計	30.9

図表 5-1-2 水都再生の取組



図表 5-1-3 水と光の首都大阪の実現に向けた今後の取組イメージ



中之島 GATE
中之島西端の剣先シンボル化
水辺空間のにぎわい創生



北新地ガーデンブリッジ
橋上空間のにぎわい利用

5-2 都市環境に関する方針

1 現状と課題

(1) 低炭素・省エネルギー社会の実現（地球温暖化対策）

府域における平成 22（2010）年度の温室効果ガス排出量は 5,081 万トンであり、平成 2（1990）年度比で 12.1%減少しています。また、温室効果ガス排出量の 9 割以上を占める二酸化炭素については大阪府温暖化の防止等に関する条例に基づく事業者指導等により、産業部門は削減していますが、第三次産業の比率の増加や世帯数の増加等により、業務部門や家庭部門で増加しており、特にこれらの部門における対策が必要です（図表 5-2-1）。

将来ビジョン・大阪に掲げている「世界に誇る環境先進都市」の実現に向けては、低炭素・省エネルギー型の都市づくり、環境共生型の地域づくりが重要です。このためには、エネルギーの利用効率が高く、環境負荷の小さい集約・連携型都市構造の強化や、地域間の交通ネットワークの充実が必要です。

(2) ヒートアイランド対策

府域における熱帯夜数は、1980 年代は 26.5 日でしたが、2000 年代には 43.7 日と約 1.6 倍に増加しており、人工排熱や人工構造物への蓄熱を減少させるなど、ヒートアイランド現象を緩和する視点も不可欠です（図表 5-2-2）。

(3) 公害への対応

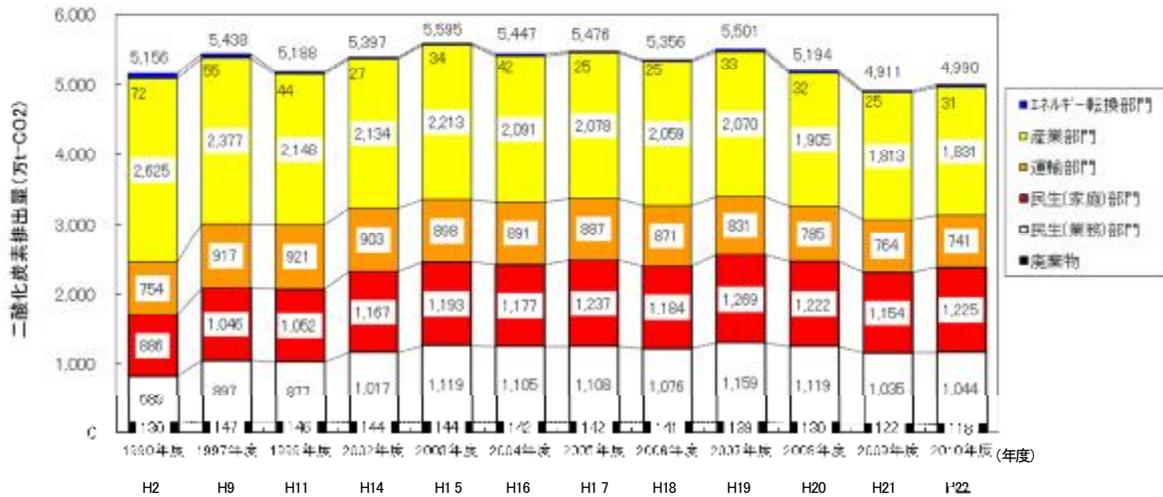
大気汚染及び水質汚濁については、全般的に改善が進んでいるものの、大阪湾の水質（COD）や光化学オキシダント等、未だに環境基準の達成が困難な項目があることから、今後も環境基準の達成・維持に向けての対応が必要です（図表 5-2-3、図表 5-2-4）。

騒音・振動に係る苦情は、例年、公害苦情件数の多くを占めており、工場・事業場、建設作業、自動車、鉄軌道、航空機等発生源は多種多様です（図表 5-2-5）。

(4) 生物多様性の保全・向上

開発等による種の減少・絶滅、生息・生育地の減少等による自然の質の変化や地球温暖化の影響等により生物の多様性が急速に低下していることから、生物多様性の保全及び向上について取り組むことが必要です。

図表 5-2-1 大阪府における二酸化炭素排出量の推移



出典：大阪府環境白書（H23）

図表 5-2-2 大阪府における熱帯夜の状況



出典：気象庁資料

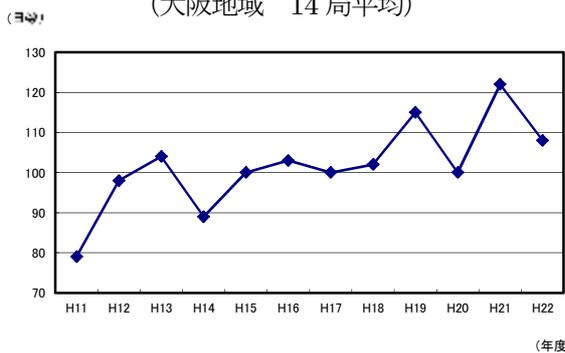
図表5-2-3 河川のBOD、大阪湾のCOD（75%水質値（表層））の環境保全目標達成状況

年度	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
河川 (BOD)	達成水域数	46	43	37	42	53	59	56	57	58
	全水域数	73	73	73	73	80	80	80	80	80
	達成率	63.0%	58.9%	50.7%	57.5%	66.3%	73.8%	70.0%	71.3%	72.5%
大阪湾 (COD)	達成地点数	6	7	7	6	6	6	6	6	6
	全地点数	15	15	15	15	15	15	15	15	15
	達成率	40.0%	46.7%	46.7%	40.0%	40.0%	40.0%	40.0%	40.0%	40.0%

注) CODの表層は海面下1m層です。

出典：大阪府環境白書（H23）

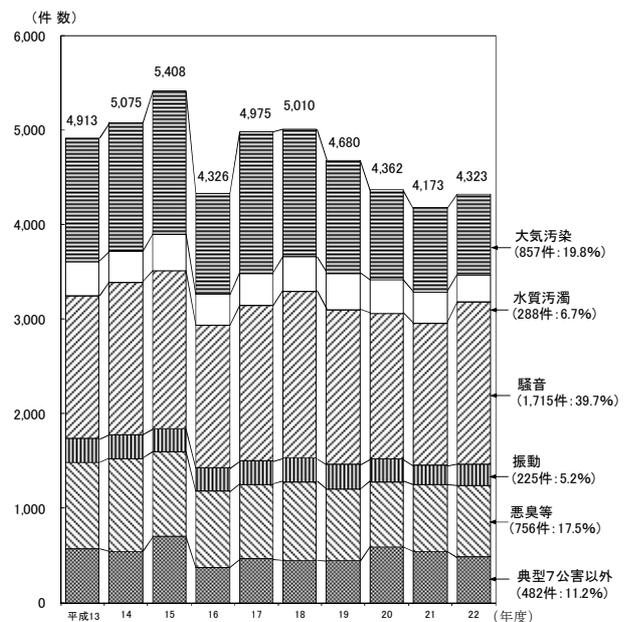
図表 5-2-4 昼間の光化学オキシダント濃度が環境基準を超えた日数（大阪地域 14局平均）



注) 光化学オキシダント濃度の環境基準：1時間値が0.06ppm以下

出典：大阪府環境白書（H23）

図表5-2-5 公害の種類別苦情件数の推移



出典：大阪府

2 今後の方針

(1) 低炭素・省エネルギー社会の実現（地球温暖化対策）

低炭素・省エネルギー社会の実現に向けて、政府の取組と連動して、府域の温室効果ガス排出量削減を目指し、次の取組を進めます。

① 環境負荷の少ない集約・連携型都市構造の強化

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ことで、環境負荷の少ない都市構造の実現を図ります。

大阪都市再生環状道路等の整備を進めることで、幹線道路ネットワークを強化し、自動車交通の円滑化を図ります。

② エネルギーの効率的利用の促進

様々な都市機能の集積状況を踏まえ、複数の施設・建物への効率的なエネルギー供給、施設・建物間でのエネルギー融通、未利用エネルギーの活用といった地区・街区レベルにおけるエネルギーの面的利用等、エネルギーの効率的な利用を促進します（図表 5-2-6）。

③ 民生業務部門におけるカーボンマイナスの推進

民間業務ビルや店舗等を対象に、先端的な省 CO₂ 技術を集中的に導入して、その効果検証を行うことにより、オフィス街や商業地域等における今後の削減手法の確立を目指します。

④ 再生可能エネルギー等の利用促進

太陽光パネル等による再生可能エネルギーの利用を促進します。

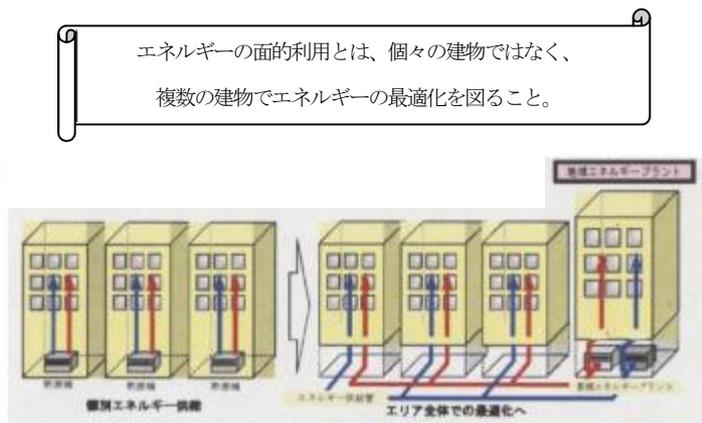
EV の普及については、EV 用充電インフラの整備や EV のカーシェアリングの導入を図ります。あわせて、エコカー全般の普及を官民協働で推進し、平成 32（2020）年度に府域の自動車の 2 台に 1 台をエコカーにすることを目指します。

(2) ヒートアイランド対策

ヒートアイランド現象を緩和するため、大阪府ヒートアイランド対策推進計画にある優先対策地域に配慮しながら、海と山をつなぐ「みどりの風の軸」によるクールスポットの形成を図るほか、民有地や公共施設の緑化、校庭の芝生化等を促進します（図表 5-2-7）。

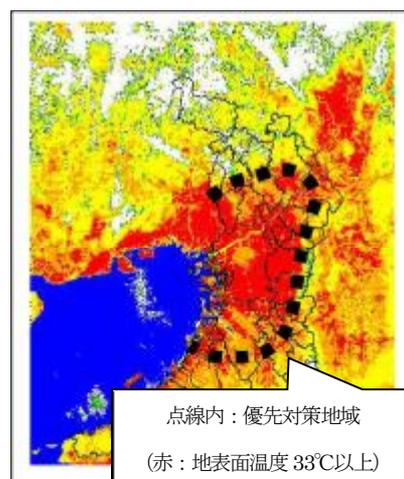
また、建築物の屋根における高反射性塗装等の被覆対策を行うことも重要です。

図表5-2-6 エネルギーの面的利用イメージ



出典：経済産業省資源エネルギー庁

図表5-2-7 大阪府ヒートアイランド対策推進計画による優先対策地域



出典：大阪府ヒートアイランド対策推進計画

(3) 公害への対応

より良好な大気環境を目指すため、常時監視、工場・事業場規制や自動車環境対策、交通流の円滑化等に引き続き取り組みます。

工場・事業場等から発生する騒音・振動に対する規制等の発生源対策と併せて、地区計画制度の活用等により、工場・事業場等の発生源と住居が近接しないよう土地利用を誘導することや、地域の企業と地域住民が相互に安心して、働きやすく住みやすい環境を創るための地域のルールづくりについて検討することも重要です。

幹線道路の沿道についても、環境基準の達成状況等を踏まえ、適切な土地利用を誘導するよう努めます。また、自動車環境対策、交通流の円滑化の対策として、環境負荷の小さい船舶や鉄道の活用も進めていきます。

(4) 生物多様性の保全・向上

都市公園や、寺社の緑地、河川等の都心に残された貴重な自然空間を積極的に保全するとともに、生物多様性の視点を活かした市街地のみどりづくりを推進し、それらを有機的につなぐことでエコロジカルネットワークの形成を図ります。

また、身近に自然とふれあえる場を活用して積極的な普及啓発に努め、府民の生物多様性の意義や重要性について意識向上を図り、生物多様性に配慮した行動を促進します。

<参考>関連する計画

- ・新環境総合計画 (H23.3)
- ・大阪府地球温暖化対策地域推進計画 (H15.3)
- ・エコエネルギー都市・大阪計画 (H12.3)
- ・自動車NOx・PM総量削減計画 (H15.7) 【改訂中】
- ・大阪エコカー普及戦略 (H21.12)
- ・化学的酸素要求量、窒素含有量及びりん含有量に係る総量削減計画 (H24.2) 等
- ・大阪府EV・PHVのまち推進マスタープラン (H23.3)
- ・大阪府市エネルギー戦略 (H24 秋頃策定予定)
- ・新エネルギー産業振興戦略 (H21.9)
- ・大阪府ヒートアイランド対策推進計画 (H16.6)
- ・大阪地域公害防止計画 (H24.3)
- ・瀬戸内海の環境の保全に関する大阪府計画 (H20.5)

5-3 みどりの風を感じる大都市・大阪の実現

1 現状と課題

本区域は周辺部を大阪湾、淀川、大和川などの水とみどりの空間に囲まれるとともに、区域内においても、大川や堂島川、土佐堀川、道頓堀川など水都大阪を象徴するような水辺空間や、大阪城公園や上町台地を中心とした歴史を感じさせるみどりの空間、長居公園、鶴見緑地などの大規模公園が存在しています。

本区域は、上町台地を除きほぼ平坦な地形の上に開け、自然のみどりに恵まれないうえに、急速な市街化が進んだこともあり、市はこれまでに、都市公園や街路樹などの公共空間の緑化や区域の約半分を占める民有地のみどりなど、新たなみどりを生み出す取組を鋭意進めてきました。

特に、高度経済成長期初期である昭和39年（1964年）に「緑化100年宣言」を行って以来、都市公園の整備、公共空間や民有地の緑化など市民と一丸となったみどりづくりを推進し、今日の市のみどりを築いてきました。

その結果、本区域の都市公園は約938haと、この20年間で約160ha増加しているほか、昭和38年に約44万本であった街路樹は、平成21年度には約1,100万本と25倍増加しています。

しかしながら、樹木・樹林率は約6.9%（H18年調査現在）、1人あたりの都市公園面積も約3.5㎡（H23年度末現在）と、他の政令都市と比較しても、それぞれ低い水準となっているのが現状です。

都市のみどりは、ヒートアイランド現象の緩和や都市防災に果たす役割が大きいだけでなく、住民の生活をより豊かにする貴重な都市資源であり、また、一方で、都市魅力の創出にも寄与することから、今後ますますの都市でのみどりづくりが必要不可欠と考えられます。

また、H22年度に実施した、市政モニターアンケート「大阪市の緑と公園について」では、93.6%と多くの市民が「緑に関心がある」と感じている一方で、市内全域の緑について60.2%の人が不満と感じているといった結果が出ています（図表5-3-1）。一方、府の実施したおおさか企業モニター（社長パル）では、「みどりが企業活動に有効」と回答している企業経営者は9割を超えており、都市のみどりの充実が企業・経済状況に影響を及ぼすことが期待できます。

そうしたことから、今後、大阪が内外の人々にとって、住んでみたい、働いてみたい、訪れてみたいと感じるような、魅力の高い大都市として成長を遂げるためには、ヒートアイランド現象の緩和などの都市環境の改善や都市防災に寄与するみどりづくりを推進するとともに、街に実感できるみどりをふんだんに取り入れ、都市の風格を高め、みどりの彩で都市の賑わいを増進するみどりのまちづくりの推進が必要です。

2 今後の方針

(1) 基本方針

今後のみどりづくりにあたっては、「グランドデザイン・大阪」や「みどりの大阪推進計画」に基づき、緑視効果の高い“実感できるみどり”を創出するとともに、海風や山風を感じられるような、みどりの太い軸線を形成していきます（図表 5-3-2）。

具体的には、「グランドデザイン・大阪」で示された、大阪・新大阪エリアやなんば・天王寺・あべのエリアなど大阪を象徴するようなエリアにおいて、都市のみどりづくりを進めるとともに、御堂筋や中央大通等、東西、南北のみどりの軸を既存のみどりを活用しながら、「みどりの風促進区域」（図表 5-3-3）での取組を強化し、大阪湾から周辺山系へと繋がるみどりの軸を形成します。

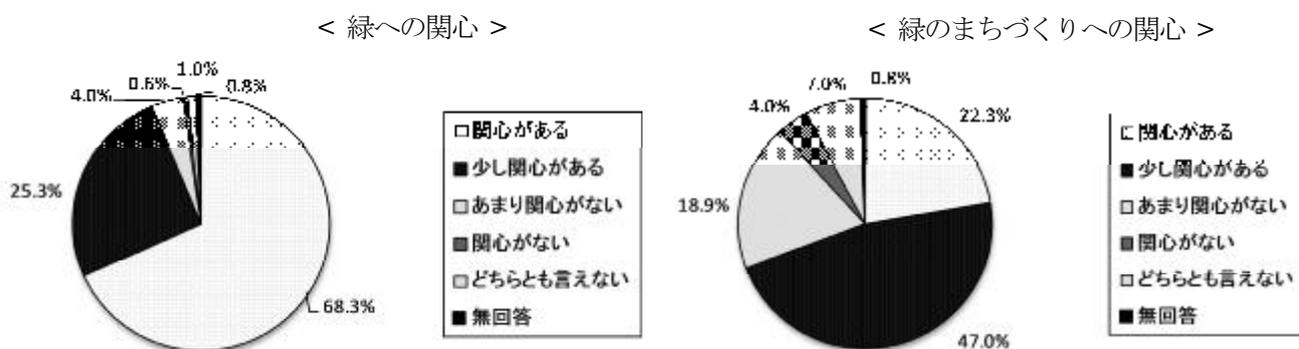
また、防災・環境をはじめ、大都市大阪にふさわしい都市魅力を創造する多様なみどりの創出し、都市魅力と品格のある都市景観の実現につながるよう、都市全体での多様なみどりづくりを推進します。

実施にあたっては、単に行政によるみどりづくりを進めるだけでなく、府民により一層みどりづくりに参画していただけるよう、インセンティブの充実による民間建築物の緑化誘導や、ネーミングライツなど民間資金の導入によるみどりづくりを進めるとともに、地域が主体となったみどりづくりを支援・促進し、オール大阪で「みどりの風を感じる大都市・大阪」の取組を推進し、国内外から多くの人や企業を引きつけ、投資を呼び込む都市魅力あふれる大阪を実現していきます（図表 5-3-4）。

3 目 標

「みどりの大阪推進計画」で示された、府内市街化区域の緑被率20%（または、樹木・樹林による緑被率15%）の達成に貢献できるよう、都市全体のみどりづくりを推進します。

図表 5-3-1 みどりに対する意識



出典：大阪市「市政モニターアンケート」(H22.12)

図表 5-3-2 みどりのネットワーク図

骨格となるみどりをつなげる

周辺山系、臨海部、大阪中央環状線、主要河川（猪名川、淀川、大和川、石川）、府営公園等の大規模公園をはじめとした府域の骨格となるみどりの拠点や軸を保全・創出します。生物多様性保全につながる生き物の道（エコロジカルネットワーク）の視点も活かします。

骨格を厚く広くする

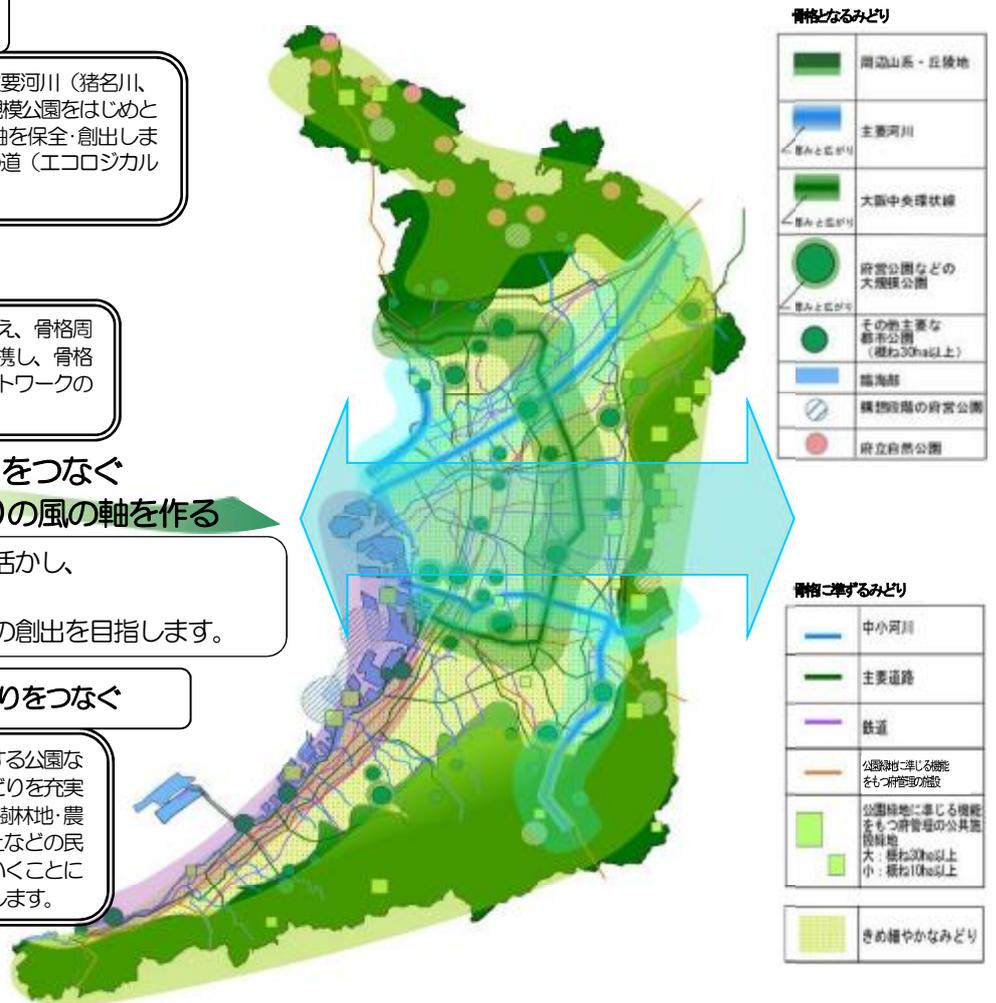
骨格となるみどりの拠点や軸の充実に加え、骨格周辺の多様な主体によるみどりづくりと連携し、骨格のみどりに厚みと広がりを持たせ、ネットワークの充実を図ります。

**海と山をつなぐ
みどりの風の軸を作る**

大阪府域の地形を活かし、
海と山をつなぐ
みどりの風の軸の創出を目指します。

公共空間や民有地における多様なみどりをつなぐ

市街地に網目状に広がる道路や中小河川、点在する公園などの都市施設や学校、病院などの公共施設のみどりを充実させるとともに、多様な分野との連携により、樹林地・農空間などの保全や、工場や商業施設、壁面・屋上などの民有地のみどりの充実を図り、互いに結びつけていくことにより、きめ細やかな広がりのあるみどりを形成します。



骨格となるみどり

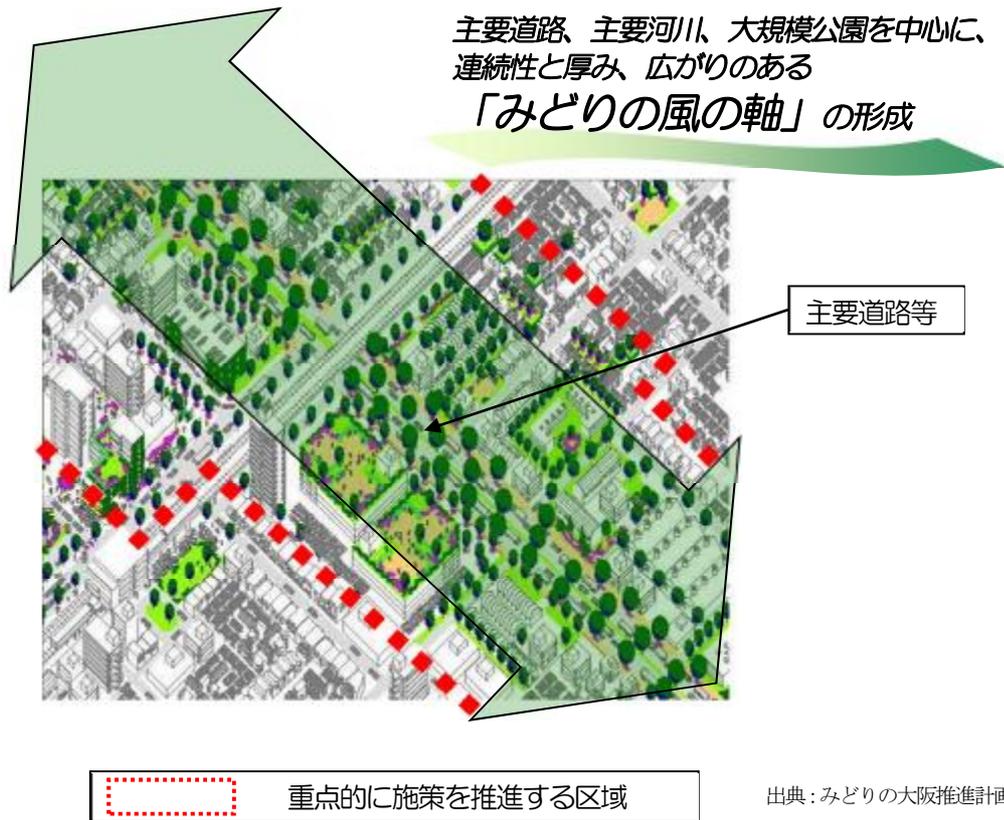
	周辺山系・丘陵地
	主要河川
	大阪中央環状線
	府営公園などの大規模公園
	その他主要な都市公園 (概ね30ha以上)
	臨海部
	隣接団地の府営公園
	府立自然公園

骨格に準ずるみどり

	中小河川
	主要道路
	鉄道
	公園緑地に準じる機能をもつ府管理の施設
	公園緑地に準じる機能をもつ府管理の公共施設緑地 大：概ね30ha以上 小：概ね10ha以上
	きめ細やかなみどり

出典：みどりの大阪推進計画（大阪府）

図表 5-3-3 「みどりの風促進区域」のイメージ



図表 5-3-4 「みどりの風を感じる大都市・大阪」の実現に向けた取組



みどりの風を感じる大都市・大阪の実現

都心から周辺山系へとつながるみどりの都市軸の形成

- 御堂筋のみどり化
- みどりの風促進区域の取組強化

実感できるみどりの創出

- 大阪の玄関口におけるみどり創出（新大阪・大阪など）

等

<参考>関連する計画

- ・みどりの大阪推進計画（H21.12）
- ・大阪府公園基本構想（H5.11）
- ・大阪府地域森林計画（H17.4）
- ・大阪府森づくり推進ガイドライン（H16.3）
- ・新環境総合計画（H23.3）
- ・大阪府ヒートアイランド対策推進計画（H16.6）
- ・大阪府都市基盤整備中期計画（案）（H17.3）（アクションプログラム H18.11改訂）【改定中】
- ・府有施設等緑化推進計画（H24.3改訂）
- ・大阪府住宅まちづくりマスタープラン（H24.3） 等

5-4 都市景観に関する方針

1 現状と課題

本区域は、大阪湾に臨み、淀川の河口に開けたまちで、その地形を活かしたまちづくりにより発展してきた地域です。

この過程で、港や堀川の水辺、公園・緑地や道路、歴史的建造物や現代建築、地域固有の歴史性や文化性が現れた特色ある市街地等、多様な景観上の資産が数多く築かれています。

これからの景観形成は、このような景観特性を引き出し、発展させ、また新しい景観上の資産を創ることにより、その美しさや魅力を一層高めていくことが重要となります。

また、区域の景観形成や景観特性に関する情報を広く内外に発信し、多数の人々が交流するまちづくりに資する必要があります。

しかしながら、平成21年9月実施の「環境に関するアンケート調査」で、府全域の景観について調査したところ、現状を悪いと感じている人が44%、10年前と比べて変わらない、悪くなったと感じている人が71%もいます（図表5-4-1）。

今後、人口が減少し、都市間競争が強まるなか、人口定着、交流人口の拡大が都市づくりの大きな課題です。そのため、大阪に暮らし、働く人々にとって住み心地がよく、豊かな生活を楽しめるまち、大阪を訪れる人々がその自然や歴史・文化に触れ、楽しめるまちとして、魅力的な都市景観の創造が重要となります。

それを実現するには、行政、府民、企業、NPO等の様々な主体が、地域の特性に応じた景観目標を共有し、協働して取り組むことが重要です。

2 今後の方針

(1) 景観形成を促進する取組方針

① 地域特性に応じたきめ細かな景観計画の策定

大阪府は広域的観点から景観形成施策を進めていますが、よりきめ細かな誘導が必要です。本区域では、景観計画を策定し、景観形成が積極的に進められているところですが、今後も、きめ細かな景観計画を策定し、地区計画、景観地区等の都市計画や住民による景観協定、建築協定等、地域のルールづくりを促進することにより、地域の特性を活かした景観形成を進めることが重要です。

② 無電柱化の促進

電柱や電線は、多くの日本人にとって子供の時から見慣れたものであり、無意識に許容しているという意見もありますが、景観を大きく阻害しています。本区域では、幹線道路等における電柱・電線類の地中化は進んでいるものの、さらなる促進が必要です。そのため、電柱・電線のない景観に対する意識の醸成や事業費等の課題解決のための検討を進めます（図表5-4-2、図表5-4-3）。

③ みどり空間の充実

都市景観の要素として、みどりは極めて重要であり、都市空間のみどりの充実を図ります（「5-3 みどりの風を感じる大都市・大阪の実現」も参照ください）。

④ 屋外広告物の規制・誘導

建築物や周辺環境との調和に配慮しつつ、地域のまちづくりと連携し、屋外広告物の規制・誘導を図ることが必要です。

(2) 優先的に景観形成を進めるのが望ましい地区

本区域では、より一層、多くの人に都市の魅力を感じてもらおう観点から、以下のとおり優先的に景観形成を促進します。特に、御堂筋沿道やうめきた等の都市再生緊急整備地域や「水都大阪 水と光のまちづくり構想」における水の回廊エリア等において、先導的に取組を促進します（図表 5-4-4）。

■ 優先的に景観形成を進めるのが望ましい地区

[まちの顔となり、多くの人々が行き交う]

① 鉄道駅周辺地区

② 主要幹線道路沿道地区

[地域の人々が誇りと愛着を感じ、多くの人々の交流を生む]

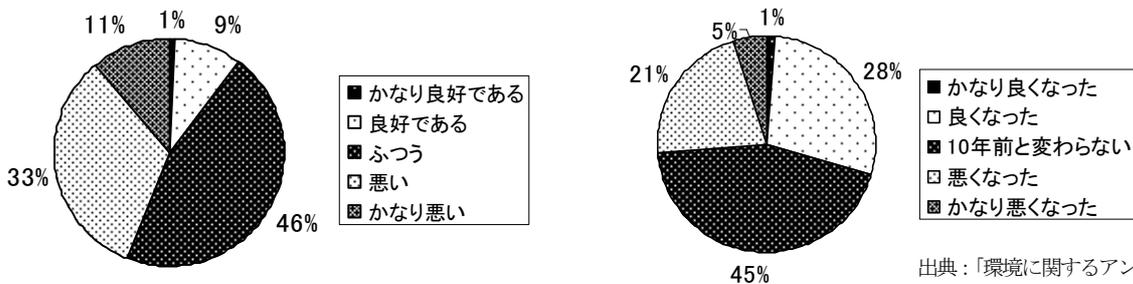
③ 河川等の自然環境地区

④ 歴史的・文化的な建造物、遺構、まち並み等を有する地区

[質の高い生活空間や新たなにぎわいを創造する]

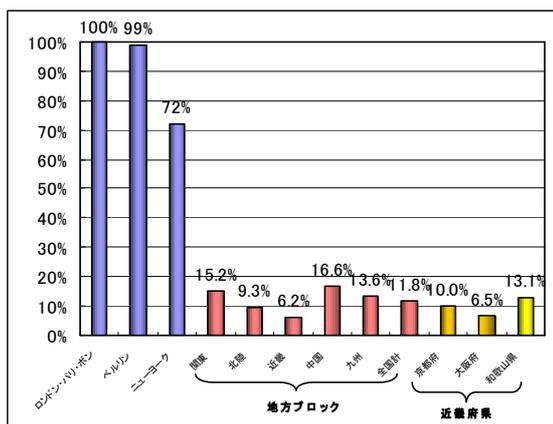
⑤ 都市再生緊急整備地域

図表 5-4-1 景観など大阪の都市環境の現状と変化



出典：「環境に関するアンケート」結果（大阪府）
(H21.9.28～10.8 実施)

図表 5-4-2 市街地の幹線道路における無電柱化率の現状



※日本の状況は国土交通省調べによる2008年3月末速報値
(道路延長ベース)

※海外の都市は電気事業連合会調べによる1977年の状況
(ケーブル延長ベース)

出典：国土交通省資料等により大阪府作成

図表 5-4-3 事例：無電柱化



【整備前】



【整備後】

図表 5-4-4 事例：良好な都市空間



<参考>関連する計画

- ・大阪府電線類地中化計画 (H12.12)
- ・大阪府景観計画 (H20.10)
- ・大阪府住宅まちづくりマスタープラン (H24.3)
- ・大阪府景観形成基本方針 (H20.4)
- ・大阪府公共事業景観形成指針 (H20.10)
- 等

参考資料

用語集

	用語	解説
あ行	雨水対策整備率	以下の式で表される率（％）のこと。 雨水対策整備済区域面積／雨水対策整備対象区域面積×100（％）
	駅勢圏	鉄道駅利用者の居住地、就業地、就学地の範囲を示した駅の勢力圏のこと。本都市計画区域マスタープランでは、鉄道駅から半径1kmに含まれる範囲を駅勢圏とした。
	エコカー	電気自動車、ハイブリッド自動車、燃料電池車など、窒素酸化物や粒子状物質等の大気汚染物質の排出が少ないだけでなく、燃費がよく温室効果ガス（CO ₂ ）の排出が少ない車。または走行時に排ガスが全く出ない車。
	エコロジカルネットワーク	分断された生物種の生息・生育空間を相互に連結することによって、劣化した生態系の回復を図り、生物多様性の保全を図ろうとすること。
	大阪高潮対策恒久計画	昭和40年度に策定された計画で、史上最大と考えられる伊勢湾台風級の超大型台風による高潮に十分対処できる恒久的防潮施設の整備について定めたもの。
	大阪産（もん）	大阪府で栽培される農産物、畜産物、林産物、大阪湾で採取され大阪府内の港に水揚げされる魚介類、大阪の特産と認められる加工食品。
か行	温室効果ガス	大気を構成する気体であって、赤外線を吸収し再放出する気体。この濃度の増加が地球温暖化の主原因とされており、京都議定書では、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、ハイドロフルオロカーボン、パーフルオロカーボン、六ふっ化硫黄の6物質が温室効果ガスとして削減対象となっている。
	カーシェアリング	登録した複数の会員が自動車を共同利用するシステム、有料サービスのこと。
	カーボンマイナス	排出される二酸化炭素などの温室効果ガスの量よりも、吸収される温室効果ガスの量が上回っている状態のこと。
	街区	道路により区画された一団の宅地または画地。
	環境基準	人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準。国や地方公共団体が公害対策を進めていく上での政策目標として定められるものであり、直接、工場等のばい煙や排水、騒音の発生を規制する規制基準とは異なる。現在は、大気、水質、土壌、騒音について定められている。
	既成都市区域	大阪市、神戸市及び京都市の区域並びにこれらと接続する都市の区域のうち、産業及び人口の過度の集中を防止し、かつ、都市の機能の維持及び増進を図る必要がある市街地の区域で、近畿圏整備法に基づき定められている。
	近畿圏整備法	高度成長期における京阪神都市圏の人口集中・過密問題を背景に、大都市圏中心部への人口・産業（特に工業）の集中を抑制するとともに、無秩序な市街化の抑制や圏域内での受け皿整備を推進するために1963（昭和38）年に整備された法律。
	区域区分	道路・公園・下水道などの基盤整備についての公共投資を効率的に行いつつ、良質な市街地の形成を図るため、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域とに区分することができる制度。市街化調整区域では、開発許可制度により、目的・用途など一定の条件を備えた開発事業でなければ許可されず、無秩序な開発を抑制している。
	クールスポット	緑地・水辺等の設置により、日光の遮蔽や葉部による蒸散冷却作用等で地表面等の温度が周辺部より低くなり、体感温度も低くなる空間。
	景観計画	景観行政団体が、良好な景観形成を図るため、その区域、良好な景観形成に関する基本方針、行為の制限に関する事項（行為ごとの景観形成基準）等を定め、届出勧告制（建築物及び工作物の形態意匠（色彩やデザイン）については変更命令制）により、景観上の規制誘導を行っていくもの。

用語	解説
景観地区	市町村が、都市計画区域（または準都市計画区域）の土地の区域について、市街地の良好な景観の形成を図るため、都市計画として、建築物の形態意匠や高さ等に関する一定の制限を定める地区。
建築協定	住宅地としての環境または商業地としての利便を高度に維持増進するなど、建築物の利用を増進し、土地の環境を改善するための建築基準法に基づく制度。
郊外住宅団地	高度経済成長期に大都市圏への人口集中から生じる住宅問題を解決するため、昭和30年代から大都市郊外部で住宅市街地が開発された。計画的に開発された住宅市街地は、ニュータウンともよばれる。昭和40年代には、ドーナツ化現象と呼ばれる都心部の人口が郊外に流出する現象が進み、さらに開発が加速して全盛期を迎えた。現在では、住民の少子高齢化による学校の統廃合や集合住宅・各種施設の老朽化・建替え等の課題も生じている。
光化学オキシダント	夏季の日中など、工場や自動車から排出される大気中の窒素酸化物と炭化水素が太陽の紫外線を受けて光化学反応を起こし、生成する二次的汚染物質の総称。
交通結節点	鉄道とバス等のように異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。
公的賃貸住宅	公営住宅や公社賃貸住宅、都市再生機構賃貸住宅等の公的主体により供給される賃貸住宅のほか、高齢者向け優良賃貸住宅等、地方公共団体が費用の一部を負担するなどにより整備の推進を図る賃貸住宅。
高反射性塗装	ヒートアイランド現象緩和対策の一つとして、日射反射率の高い高反射塗料を用いて、昼間の建築物外装・外構資材や舗装への蓄熱を抑制し、夜間の大気への放熱を緩和することを目的とした塗装。
合流式下水道	家庭や工場などから排出される汚水と、雨水とを同じ下水管で一緒に流す方式。
交流人口	定住人口ともいわれる住所人口とは異なり、通勤・通学、文化、スポーツ、買い物、観光など人々の交流によりその地を訪れた人口のこと。
高齢人口	65歳以上の人口。
混合系用途地域	誘導すべき用途が住宅、商業、工業などが混合する用途地域。
コンテナ港	コンテナ船が接岸してコンテナを積み卸しする専用の岸壁を備え、これらのコンテナを運搬・保管するコンテナヤード等の固定施設やガントリークレーン等の荷役用可動施設で構成される港のこと。また、コンテナの海上輸送と陸上輸送を結ぶ接点となる港湾施設は、コンテナターミナルとも呼ばれる。
再生可能エネルギー	自然の営みから半永久的に得られ、継続して利用できるエネルギー。有限でいずれ枯渇する化石燃料等と違い、自然の活動によってエネルギー源が絶えず再生、供給され、地球環境への負荷が少ない。新エネルギー（中小水力・地熱・太陽光・太陽熱・風力・雪氷熱・温度差・空気熱・地中熱・バイオマス等）、大規模水力及び波力・海洋温度差熱等のエネルギーをさす。
最低居住面積水準	住宅ストックの質の向上を誘導する上での指針として、国が住生活基本計画において定めている指標。世帯人数に応じて健康で文化的な住生活の基礎として必要不可欠な住宅の面積に関する水準のこと。例えば、4人家族の場合、住戸専用面積は50㎡と設定される。
市街化区域	都市計画区域のうち、既に市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
市街化調整区域	都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。
市街地改造事業	公共施設の整備に関連する市街地の改造に関する法律に基づく事業。昭和44年の都市再開発法の施行に伴い、同法に発展的に吸収・廃止された。大阪府内では、大阪駅前地区や阪急茨木市駅前等で実施されている。
市街地開発事業	都市計画法第12条に定める市街地再開発事業、土地区画整理事業、新住宅市街地開発事業、工業団地造成事業、住宅街区整備事業及び防災街区整備事業。

さ行

用語	解説
市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的に、建築物及び建築敷地の整備並びに公共施設の整備を行う事業。事業種別には第一種（権利変換方式）と第二種（管理処分方式）がある。
施設緑地	都市公園及び都市公園に準じる機能をもつ公共施設の総称。国営公園、府営公園などの国、府、市町が土地を所有して確保する緑地（借地等の場合もある）。
市民農園	サラリーマン家庭や都市の住民等、農家以外の者が、レクリエーションとしての自家用野菜・花の栽培、高齢者の生きがいがづくり、生徒・児童の体験学習などの多様な目的で小面積の農地を利用して野菜や花を育てるための農園。
住宅セーフティネット	経済的な危機に陥っても最低限の安全を保障する社会的な制度や対策の一環として、住宅に困窮する世帯に対する住宅施策のこと。
循環型社会	資源採取、生産、流通、消費、廃棄等の社会経済活動の全段階を通じて、廃棄物等の発生抑制や循環資源の利用等の取組により、新たに採取する資源をできるだけ少なくした、環境への負荷をできる限り少なくする社会。
スーパー堤防	幅を広くした大規模な堤防で、人口・資産が高密度に集中している大都市地域で、堤防の破壊による壊滅的な被害を未然に防ぐ超過洪水対策として、河川沿いの都市再開発事業と一体的に行われるもので、高規格堤防とも呼ばれる。堤防上は、市街地としての土地利用が可能であり、治水や地震対策の強化、良好な河川環境の整備、都市環境の向上を目的としている。
生産年齢人口	15歳～64歳の人口。
生産緑地	生産緑地法に基づき、農業と調和した良好な都市の形成を図ることを目的として、市街化区域内の農地を保全するために都市計画に定めるもの。
成熟社会	量的拡大を追求してきた社会に対し、財政的な制約が高まる中で、成長によって得た物質的豊かさを維持しつつ、精神的豊かさや生活の質の向上を重視する社会と捉える。
生物多様性	地球上には様々な環境があり、それぞれに適応した多様な生物が存在し、それらがつながりあっていること。生物多様性基本法（2008年）が施行され、地域の特性に応じた、野生生物や生態系の保全、それらのつながりの確保が求められている。
大規模集客施設	劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場または店舗、飲食店、展示場、遊戯場、その他これらに類する用途に供する建築物の用途に供する建築物でその用途に供する部分の床面積の合計が1万㎡を超えるもの。
地域コミュニティ	地域住民が生活している場所、つまり消費、生産、労働、教育、衛生・医療、遊び、スポーツ、芸能、祭りに関わり合いながら、住民相互の交流が行われている地域社会、あるいはそのような住民の集団をコミュニティという。コミュニティという総称には、市町村などの地方自治体や地域を越えて連携した非営利組織などの集団、インターネット上で連絡を取り合う集団なども含まれる。そこで、地域社会の現地住民が集団の構成要素であるコミュニティを、特に地域コミュニティと呼び、行政、地域を越えた連携と連絡を基盤としたその他のコミュニティと区別している。
地域制緑地	緑地の保全や緑化を推進するために、一定の土地の区域に対して適用し土地利用や開発を規制する法律や条例等に基づく制度による緑地を言う。施設緑地に対して地域制緑地という。
地球温暖化	二酸化炭素等の温室効果ガスの大気中への蓄積が主原因となって地球全体の気温が上昇すること。地球温暖化が進行すると、平均海面水位の上昇、異常気象の増加、生物種の減少、感染症の拡大等、人や環境への様々なリスクが増大することが予測されている。
地球環境問題	オゾン層破壊や酸性雨、砂漠化問題等の地球規模で広がる環境問題。中でも、地球温暖化問題は、二酸化炭素等の温室効果ガスの大気中濃度が上昇し、これにより地球規模で気温が上昇するなど、様々な現象を引き起こすことから、全地球的な影響が懸念されている。

た行

用語	解説
地区計画	地域の実情に応じたまちづくりを進めるため、特定の地域を対象として、建築物に関するきめ細やかなルールと生活道路や公園などの公共施設に関する計画を一体的に定める地区レベルの都市計画。
治水安全度	治水計画における河川の安全の度合い。
治水施設	洪水を安全に流したり、高潮に伴う災害を防ぐための施設であり、堤防や護岸、水門・樋管、分水路等がある。
昼間人口	A市の昼間人口は、A市から他の市町村へ通勤・通学している人を除き、A市通勤・通学している人を加算した人口のこと。 なお、通勤・通学人口とは、自宅外で従業している15歳以上就業者の人口と学校（予備校などの各種学校、専修学校を含む。）に通っている15歳以上通学者の人口をいう。
昼夜間人口比率	常住人口100人当たりの昼間人口の割合。
超高齢社会	高齢化率が7%を超えた社会を「高齢化社会」、14%を超えた社会を「高齢社会」と呼んでおり、今後到来が予想される高齢化率が21%を超えた社会のこと。
定住人口	住所地人口のこと。
道路交通センサス	全国の道路と道路交通の実態を把握する調査であり、一般交通量調査、自動車起終点調査（OD調査）等が実施される。調査結果の集計により、道路や道路交通の状況、自動車の運行状況等が平日と休日別に分けられ、その結果は、道路の渋滞、温室効果ガス、交通事故等の問題への対策や、将来のまちづくり・みちづくりなどに活用される。概ね5年毎に実施されており、最近では平成22年に調査が実施されている。
特別用途地区	用途地域制度を補完するため、一定の地区においてその特性に応じて用途制限のルールを定める地区。
都市再生緊急整備地域	都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域を都市再生特別措置法に基づき、政令で国が定めるもの。地域指定により、民間都市再生プロジェクトに対して、都市計画の特例、金融支援、税制特例等の措置が用意されている。大阪府内では、大阪市内4地域、堺市内3地域、高槻市1地域、豊中市1地域、守口市1地域、寝屋川市2地域の計12地域が指定されている。
都市ストック	都市における蓄え、貯蔵等のことで、次の段階への貴重な資源や財産となるもの。道路・住宅・公園・上下水道等の生活関連施設のほか、居住・商業・工業等の都市の機能や、景観・歴史・文化等の都市の資源も含まれる。
土地区画整理事業	都市基盤が未整備な市街地や市街化の予想される地区を健全な市街地にするために、道路・公園・河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。
(土地利用区分ごとの) その他	空港・港湾等運輸施設、公園・緑地、公共施設、未利用地等。
(土地利用区分ごとの) 宅地	建物の敷地（建造物の敷地として課税登録された土地）。住宅地、工業用地、商業・業務施設等用地が含まれる。
トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップという。なお、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。
内航	国内貨物の海上輸送のこと。
(二酸化炭素排出量における) 運輸部門	自動車（自家用車を含む）、船舶の部門。
(二酸化炭素排出量における) エネルギー転換部門	発電、石油精製等（石油、石炭等の一次エネルギーを産業、民生、運輸部門で消費される最終エネルギーに転換）の部門。
(二酸化炭素排出量における) 産業部門	製造業、建設業、鉱業、農林水産業の部門。

な行

用語	解説
(二酸化炭素排出量における) 廃棄物	一般廃棄物、産業廃棄物の部門。
(二酸化炭素排出量における) 民生(家庭)部門	家庭で使用されるエネルギー(電力・ガス・灯油等)の部門。
(二酸化炭素排出量における) 民生(業務)部門	事務所、卸・小売業、銀行、劇場、病院、学校、ホテル等の部門。
熱帯夜	夜間(夕方から翌朝まで)の最低気温が摂氏25度以上の夜。
年少人口	15歳までの人口。
農空間	農地を中心に、里山、集落、農業用水路やため池など農業用施設が一体となったところ。農産物の生産だけでなく、洪水等の災害を抑制する防災機能、ヒートアイランド現象の緩和、美しい景観の形成、教育・福祉等、様々な公益的役割を果たしている。
農空間保全地域	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(平成20年4月施行)の中で設けられた、農業者・農業団体・府民等が一体となって農空間の保全と活用を進めていく制度。公的機関の仲介による農地の貸借等により、遊休農地の解消を図る。 地域としては、農業振興地域の農用地区域、市街化調整区域の概ね5ha以上の集団農地、生産緑地が対象となる。
は行 パーソントリップ調査	パーソントリップとは、“人(パーソン)の動き(トリップ)”のこと。パーソントリップ調査は、どのような人がいつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で動いたかについて調査し、1日のすべての動きをとらえるもの。概ね10年毎に都市圏単位で実施されており、京阪神都市圏では、平成22年度から5回目の調査が実施されている。
ハイウェイ・オーソリティ構想	国と地域の役割分担を明確にした上で、どの高速道路でも同じ距離を走れば同じ料金になるよう利用しやすい料金体系に一元化し、その料金収入により地域自らが戦略的に優先度合の高い路線等の整備や維持管理を行う構想。
ハザードマップ	災害予想図、危険範囲図、災害危険箇所分布図ともいい、地震、洪水、土砂災害等によって想定される被災状況やそれら災害時における避難場所・ルート等の防災情報を盛り込んだ地図。
バリアフリー	広義の対象者としては障がい者を含む高齢者等の社会生活弱者、狭義の対象者としては障がい者が社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障がいや精神的な障壁を取り除くための施策、若しくは具体的に障がいを取り除いた状態をいう。一般的には障がい者が利用する上での障壁が取り除かれた状態として広く使われている。
阪神港	大阪湾諸港の広域連携を通じた国際競争力の強化を図るため、平成19年12月に港則法施行令の改正により大阪湾諸港(大阪港・神戸港・尼崎西宮芦屋港・堺泉北港)が一開港化され、関税法上は一港と見なされることとなった。なお、さらなる「選択」による国内貨物の「集中」を目指して、平成22年8月に国土交通省により指定された国際コンテナ戦略港湾は、阪神港のうち大阪港と神戸港のみである。
ヒートアイランド現象	都市部では、エネルギーの大量消費や、地表面の多くがアスファルト・コンクリートで覆われていることなどから、郊外と比べて気温が高くなり、「島」のような等温線を描くことから呼ばれる現象。
防火・準防火地域	市街地における火災の危険を防除するため、都市計画法に基づく地域地区の一つとして定める地区。建物の規模に応じて耐火建築物としなければならないもの、耐火建築物または準耐火建築物にするもの、木造建築物でも良いものが規定されている。
放置森林	平成19年8月に大阪府が策定した「放置森林対策行動計画」において、対象とする森林を、『①間伐が遅れて林内が暗く、土壌の流出などが見られる人工林 ②過密になり隣接する森林に拡大している竹林』としている。
ま行 密集市街地	高度経済成長期等に、道路等の都市基盤が整わないまま、木造賃貸住宅等が密集して立地した地域。

	用語	解説
	みどり	周辺山系の森林、都市の樹林・樹木・草花、公園、農地に加え、これらと一体となった水辺・オープンスペース等も含む。
	みどりの風促進区域	みどりの風の軸を形成するため、主要道路や主要河川、大規模公園等の都市施設等を軸や拠点とし、周辺の民有地を含め特に重点的に緑化等の施策を推進する区域。軸となる都市施設等を中心に民有地と一体で緑化空間を創出するなど、区域内の実感できるみどりの充実を図り、みどり豊かなセミパブリック空間を重点的に創出する区域。
	みどりの風の軸	海と山が近接し、海陸風が吹いている大阪の地形とみどりを持つヒートアイランド現象の緩和効果を活かして、河川や道路等の空間並びにその周辺をみどりでつなぐことによって形成された軸。
	モビリティマネジメント	個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした施策。具体的には、渋滞や環境問題、個人の健康といったことに配慮しつつ、過度に自動車に頼る状態から公共交通機関や自転車等を使う方向へ転換していくことなどを指す。
や行	用途地域	都市の将来像を想定した上で、都市内における住居、商業、工業その他の用途を適切に配分することにより、機能的な都市活動の推進や良好な都市環境の形成を図るもの。市街地を12種類の地域類型のいずれかに指定し、建築物の用途、密度、形態等を制限する。
ら行	ランドマーク	土地上の目印のことで、方向を見定める場合の手軽な案内としての役割だけでなく、その都市や地域のイメージや景観を決定づけるものにもなっている。必ずしも高層建築物や新しいものばかりでなく、山等の自然物やその地域の歴史的建造物等も含まれる。
	リフォーム	居住中の住宅の改築や改装を行うこと。
	流入・流出人口	「流入人口」とはA市以外に常住しA市に通勤・通学する人口をいい、「流出人口」とはA市からA市以外へ通勤・通学する人口をいう。定住人口と流入・流出人口の差が昼間人口となる。国勢調査において調査される。
	緑被率	樹林・樹木及び芝生等の草地で被われた面積の土地の割合。 $\frac{\text{樹林・樹木の樹冠投影面積} + \text{草地面積}}{\text{土地の面積}}$ この面積には、人工的に作った植栽基盤（屋上、駐車場等）の緑化面積も含まれる。
英字	BOD	Biochemical Oxygen Demand 生物化学的酸素要求量。河川等の水の汚れの度合を示す指標で、水中の有機汚濁物質が微生物によって分解されるときに必要な酸素量から求める。単位は一般的にmg/Lで表し、この数値が大きいほど水中の有機汚濁物質の量が多いことを示す。
	COD	Chemical Oxygen Demand 化学的酸素要求量。海域等の水の汚れの度合を示す指標で、水中の有機物などの汚濁源となる物質を、過マンガン酸カリウム等の酸化剤で酸化するときに消費される酸素量で表したものを。単位は一般的にmg/Lを用い、この数値が大きいほど水中の汚濁物質の量が多いことを示す。
	EV	Electric Vehicle 電動輸送機器。電気自動車のこと。
	NPO	Non-Profit Organization 民間非営利組織の略。政府や私企業とは独立した存在として、市民・民間の支援のもとで営利を目的としない社会的な公益活動を自主的・自発的に行う組織・団体。
	PDCA	業務を継続的に改善するため、「計画（Plan）－実行（Do）－事後評価（Check）－措置（Act）」の継続的な繰り返しを行うこと。