

平成27年7月29日 大阪府都市計画審議会報告

大阪府における都市計画のあり方  
(答申素案)

平成 年 月

大阪府都市計画審議会

## 目 次

### はじめに

#### 1. 大阪の現状と課題

##### (1) 都市を取りまく社会状況の変化

- ① 日本全体の人口減少と世界人口の急増
- ② 家族形態の多様化とライフスタイルの変化
- ③ 自然災害の激甚化・広域化
- ④ 市町村への権限移譲
- ⑤ 国際競争力の強化と活力の維持・向上に向けた新たな法制度

##### (2) 大阪の強み・長所

- ① 関西全体で先進国一国に匹敵する人口・経済規模
- ② 世界標準のインフラ
- ③ 環境・新エネルギー産業の集積
- ④ 健康・医療研究機関の集積
- ⑤ 高い技術をもつものづくり中小企業の集積
- ⑥ 豊富な歴史・文化等の観光資源
- ⑦ 都市と自然との近接性

##### (3) 大阪の弱み・短所

- ① 海外とのアクセス性の悪さ
- ② 環状道路の整備の遅れ
- ③ 外国人の受入環境水準の低さ
- ④ 産業構造転換の遅れ
- ⑤ 企業本社および工場の流出
- ⑥ 自然災害に対する脆弱性
- ⑦ 都市におけるみどり不足
- ⑧ 女性の就業率の低さ

## 2. 大阪の都市づくりの基本目標

- (1) 国際競争に打ち勝つ強い大阪の形成
  - ① 国際的なビジネス環境を備えた都市の形成
  - ② 国内外の人を呼び込む都市魅力の創造
- (2) 安全・安心で生き生きと暮らせる大阪の実現
  - ① 産業・暮らしを支える都市環境の整備
  - ② 安全・安心を確保する都市づくりの推進
- (3) 多様な魅力と風格のある大阪の創造
  - ① 既成市街地の再生と活性化
  - ② 地域資源を活かした質の高い都市づくりの推進

## 3. 大阪の都市構造と今後の都市づくりの基本的な考え方

- (1) 大阪の都市構造上の特徴
  - ① 自然環境
  - ② 土地利用・市街地
  - ③ 都市施設
  - ④ 人の動き
- (2) 今後の都市づくりの基本的な考え方
  - ① 大阪都市圏の都市構造
  - ② 高次都市機能ネットワーク型の都市構造
  - ③ 広域生活圏の都市構造

## 4. 大阪の都市づくりの方向性

- (1) 大阪にふさわしいネットワーク型都市構造の強化
  - ① 大阪都市圏の成長を支える都市基盤の強化
  - ② 立地特性、土地利用状況を踏まえた都市づくり
  - ③ 都市活動を支える安全・安心な都市の構築
  - ④ 魅力と風格のある都市空間の創造
- (2) 都市マネジメントの推進
  - ① 大阪都市圏を見据えた都市づくりの推進
  - ② 広域調整・市町村支援の強化
  - ③ エリアマネジメントの推進

おわりに

## はじめに

平成 18 年（2006）年 7 月に本審議会より大阪府知事へ「成熟社会における大阪の都市づくりのあり方」の答申がなされてから概ね 10 年が経過し、この間、都市を取りまく社会状況も大きく変化してきた。

この間、平成 20 年（2008 年）より日本の総人口が減少に転じ、大阪府でも平成 24 年（2012 年）より人口減少局面に入り、人口減少・少子化とあわせ、大都市部では今後の急速な高齢化への対応が急務となっている。

一方、世界人口は 2050 年までに約 96 億人まで増加すると予測されており、また、訪日外国人数は長期的な趨勢として着実に増加している。国際競争が激化する中、これらの活力をいかに取り込むかが都市間競争を勝ち抜くための重要な鍵となる。

さらに、平成 23 年（2011 年）3 月の東日本大震災など、これまで経験したことのない甚大な被害をもたらす自然災害が発生し、大阪においても南海トラフ巨大地震や上町断層帯地震の発生、気候変動による災害リスクの増大が危惧されている。

こうした中、コンパクト＋ネットワークをキーワードに、「多様性（ダイバーシティ）」、「連携（コネクティビティ）」、「災害への粘り強くしなやかな対応（レジリエンス）」の 3 つを基本理念とする『国土のグランドデザイン 2050』が策定され、3 大都市圏においてはリニア中央新幹線の整備によるスーパー・メガリージョンの形成が、地方都市では小さな拠点と高次地方都市機能連合の形成が方向性として示された。

また、都市の低炭素化の促進に関する法律の制定、都市再生特別措置法の改正による立地適正化計画制度の創設など、コンパクトシティを推進するための法整備が進みつつある。

一方で、大阪は都心から郊外まで放射状に延びる鉄道沿線を中心に連続して広がる市街地に都市機能が集積した一体の都市を形成しており、このような大都市特有の都市構造に応じた都市のコンパクト性については明確な方向性が示されていない。

このような課題認識のもと、蓄積された都市のストックを活かしながら、国際競争、防災、環境、都市魅力など多様な視点で、大阪の特性を踏まえた新たな都市づくりのあり方を示す。

## 1. 大阪の現状と課題

### (1) 都市を取りまく社会状況の変化

#### ① 日本全体の人口減少と世界人口の急増

- ・ 日本の総人口は平成 20 年（2008 年）をピークに減少
- ・ 大阪府でも平成 24 年（2012 年）をピークに平成 52 年（2040 年）には 137 万人減少し 750 万人となると予測
- ・ 大都市では、人口総数の減少・少子化だけでなく、今後、高齢者の急増が予測
- ・ 高齢化への対応、生産年齢人口の減少に伴う労働力不足や需要の減少への対応が必要
- ・ 世界人口は、平成 24 年（2012 年）の 72 億人から平成 62 年（2050 年）には 96 億人に達すると予測
- ・ 平成 25 年の訪日外国人数が 1300 万人を超え、この 10 年で倍増
- ・ これらの活力を取り込み、成長につなげることが今後の都市間競争を勝ち抜くために重要

#### ② 家族形態の多様化とライフスタイルの変化

- ・ 世帯の 3 割以上を占めていた夫婦と子供の核家族世帯が減少し、単独世帯やひとり親世帯が増加するなど、家族構成が多様化
- ・ インターネットの人口普及率が 8 割を超えるなど、ICT の進化により情報収集、コミュニケーション、買い物等のあり方が大きく変化
- ・ 個人宅配の増加により、物流にも大きな影響
- ・ 平成 22 年（2010 年）のパーソントリップ調査結果によると、地域間移動は地域内の割合が低下し、トリップあたりの移動時間が増大
- ・ 男性の 20～40 歳代の自動車分担率が大きく減少するなど、移動手段も変化
- ・ ライフスタイルや生活の価値観が大きく変化しており、都市に対するニーズも今後より多様化

#### ③ 自然災害の激甚化・広域化

- ・ 平成 23 年（2011 年）の東日本大震災ではこれまでの想定を超える規模の地震・津波により大規模な被害が発生
- ・ 近年、集中豪雨等による水害・土砂災害が多数発生
- ・ 平成 26 年（2014 年）の広島豪雨土砂災害では都市部にも大きな被害が発生
- ・ 災害発生前の取組みにより被害や復興の速度に差が出ており、事前の備えがより重要

#### ④ 市町村への権限移譲

- ・ 平成 23 年（2011 年）に市の都市計画の決定に係る知事との協議が同意を要しない協議に変更
- ・ 平成 24 年（2012 年）に用途地域の権限が三大都市圏においても市町村に移譲され、区域区分の権限が指定都市へ移譲
- ・ 市町村の役割が増大する一方、市町村の税収の落ち込みや職員数の減少等により、都市づくりの取り組みにも地域差

#### ⑤ 国際競争力の強化と活力の維持・向上に向けた新たな法制度

- ・ 平成 25 年（2013 年）に「国家戦略特別区域法」が制定され、関西においても健康・医療分野における国際的イノベーション拠点の形成、先端的な医薬品・医療機器等の研究開発・事業化の推進等に向けた取組
- ・ 平成 24 年（2012 年）の「都市の低炭素化の促進に関する法律」の制定、平成 26 年（2014 年）の「都市再生特別措置法」の改正による立地適正化計画制度の創設など、コンパクトシティを推進するための法整備

### (2) 大阪の強み・長所

#### ① 関西全体で先進国一國に匹敵する人口・経済規模

- ・ 関西の域内人口（約 2,000 万人）はオランダを上回り、オーストラリアや台湾に匹敵
- ・ 関西の域内総生産（GRP）（約 8,600 億ドル）はオーストラリアや韓国の国内総生産（GDP）に匹敵

#### ② 世界標準のインフラ

- ・ わが国初の完全 24 時間空港である関西国際空港と国際コンテナ戦略港湾に指定されている阪神港
- ・ 大阪都心を中心に放射状に延びる鉄道網が整備されており、大阪市の駅密度は日本一高く、世界の大都市と比べても高密度な鉄道網

#### ③ 環境・新エネルギー産業の集積

- ・ 大阪・関西圏には、リチウムイオン電池や太陽電池の生産拠点が多数立地

- ・ 国内生産における関西のシェア（2009年）は、リチウムイオン電池で81.2%、太陽電池で73.8%、世界シェア（2009年）においても、それぞれ22.9%、8.1%

#### ④ 健康・医療研究機関の集積

- ・ 大阪・関西圏には、医薬品や医療機器分野の研究機関や企業が集積
- ・ 関西圏で、国内における医薬製造品出荷額に占める割合は約27%（大阪で約10%）
- ・ 国内医薬品企業の拠点のうち関西に立地する割合は約23%
- ・ 次世代のがん治療法であるBNCT（ホウ素中性子補足療法）については、大阪・関西の研究が世界をリード

#### ⑤ 高い技術をもつものづくり中小企業の集積

- ・ 大阪には、繊維・衣服、機械金属、生活用品など幅広い業種にわたる多様な地場産業が集積しており、約30万の中小企業が立地
- ・ 世界・国内でトップシェアの企業や高精度な加工など世界有数の技術力をもつ企業が多数立地

#### ⑥ 豊富な歴史・文化等の観光資源

- ・ 関西には京都・奈良をはじめとする世界文化遺産が多数あり、国宝の約6割、重要文化財の約5割が関西に所在
- ・ 大阪は「水の都」を象徴する都市景観、歴史・文化資源、多彩な食文化、アミューズメント施設など、豊かな観光資源を保有

#### ⑦ 都市と自然との近接性

- ・ 大阪は、都心部と北摂、金剛生駒、和泉葛城等の山系が近接し、自然豊かな淀川、大和川が市街地を流れており、都市部にいながら自然に身近に触れることが可能
- ・ 府域の森林面積は57,910ha、農地面積は13,560haであり、これらで府域全体の37.6%

### (3) 大阪の弱み・短所

#### ① 海外とのアクセス性の悪さ

- ・ 関西国際空港の国際線の就航都市数は世界の主要な空港と比べて少なく、国内の就航都市数も、仁川空港や成田空港に比べて少なくネットワークが不十分
- ・ 都心から関西国際空港への鉄道所要時間が世界の主要な空港と比べ長く、アクセス性に課題
- ・ 阪神港に寄港する欧米の基幹航路の便数は年々減少し、西日本諸港の貨物が釜山港を経由するなど、東アジア主要港と比べハブ（拠点）機能が相対的に低下

#### ② 環状道路の整備の遅れ

- ・ 関西圏の環状道路の整備率（約 60%）は、パリ（約 85%）、ロンドン（100%）、北京（100%）等の世界の大都市と比べて低く、交通・物流面で非効率な構造
- ・ 首都圏の環状道路は東京オリンピックを契機とし、平成 32 年（2020 年）までにおよそ 9 割が整備される見通しに対し、関西圏の環状道路の整備に向けた動きの遅れ

#### ③ 外国人の受入環境水準の低さ

- ・ 施設の多言語対応が遅れており、鉄道の乗り換えや目的地までの案内に不便を感じる外国人が多数
- ・ 国際的な認定・認証を受けた教育・医療機関や英語が通じる日用品店舗等が少なく、大阪で働く外国人とその家族が安心して暮らせる生活環境整備が不十分

#### ④ 産業構造転換の遅れ

- ・ 1980 年代、東京には金融・保険、不動産、情報通信、広告などの産業が集積し、サービス産業で稼ぐ構造へ転換したが、大阪のサービス産業の県内総生産成長寄与度は全国平均並み
- ・ 2000 年代に入り、サービス産業は東京に集積、愛知県では自動車産業を中心とする製造業が拡大、大阪では製造業が停滞し、地位低下に拍車
- ・ 大阪は卸売業や製造業など、府外や海外へモノを販売することで成長してきたが、成長産業への転換の遅れが経済成長停滞の一因



#### ⑤ 企業本社および工場の流出

- ・ 企業の本社機能は、金融・保険業を中心に東京へ長期流出傾向
- ・ 工場等制限法の立地規制等により、工場の周辺部や海外への移転が促進
- ・ 平成14年に同法が廃止され、近年は工場立地の回復の動きもあるが、大阪府内の工業用地面積は減少傾向が継続

#### ⑥ 自然災害に対する脆弱性

- ・ 南海トラフ地震の30年以内の発生確率は約70%
- ・ 南海トラフ巨大地震が発生した場合、最大で死者数約13万人、建物被害棟数約18万棟という大規模な被害が想定
- ・ 大阪府内の「地震時等に著しく危険な密集市街地」は全国で最大規模(2,248ha)であり大阪のみ市町村境界を超えて連担
- ・ 海面や河川よりも低い土地に人口・資産が集中し、高潮や洪水に対し高いリスク

#### ⑦ 都市におけるみどり不足

- ・ 大阪府の人口一人当たり都市公園面積(5.3㎡/人)は全国最下位であり、ロンドン(25.3㎡/人)、パリ(11.6㎡/人)、ニューヨーク(18.6㎡/人)等の世界の大都市の半分以下
- ・ 都心部における大規模な公園・緑地も東京や世界の大都市と比べて少なく不十分

#### ⑧ 女性の就業率の低さ

- ・ 生産年齢人口の減少による労働力人口の減少が見込まれる中、20-59歳女性の就業率は全国45位と低水準であり、特に子育て世代の女性の労働力率の低下が顕著

## 2. 大阪の都市づくりの基本目標

- ・ 人口減少・少子高齢化の進展による都市活力の低下を防ぐだけでなく、都市間競争に打ち勝つ魅力あふれる都市づくりと生活者の多様な暮らしを支える都市づくりをともに進める必要
- ・ これまでの都市づくりで蓄積された良好なストックや豊富な歴史・文化資源等の大阪の特長を活かした都市づくりを推進
- ・ 産官学民が連携し、都市の国際競争力の強化、府民や来訪者の安全・安心の確保、環境負荷が小さく、多様な魅力を備えた都市として大阪を再構築する必要

### (1) 国際競争に打ち勝つ強い大阪の形成

#### ① 国際的なビジネス環境を備えた都市の形成

- ・ 都市の競争力を高めるため、成長産業である環境・新エネルギー産業や健康・医療研究機関の集積をより促進し、イノベーションを先導する企業や人材等を呼び込む
- ・ 世界有数の高い技術を持つものづくり企業や多様な地場産業の集積を活かし、付加価値の高い技術・製品を生み出す都市づくりを促進
- ・ 国際企業や外国人高度専門人材の受け入れ拡大を図るため、案内（サイン）の多言語化やピクトグラムの活用等により、大阪で働く外国人とその家族が安心して暮らせる生活環境を整備
- ・ 関西国際空港の国際・国内ネットワークの強化とアクセス性の向上により人流を拡大
- ・ 阪神港の機能強化と環状道路等のネットワーク強化により物流を拡大

#### ② 国内外の人を呼び込む都市魅力の創造

- ・ 都市のみどりは、美しい都市景観の形成、うるおいのある空間の創出、防災性の向上等に資するだけでなく、大規模なみどり空間は、新たな交流をもたらし、都市の魅力を高める重要な要素
- ・ 都市のみどりは行政主導による都市公園整備だけでなく、産官学民連携の取組により、主要駅や道路沿道等、人が多く集まる空間に実感できる豊かなみどりを形成
- ・ 近隣府県と連携した都市づくりを推進し、大阪の多様な観光資源（歴史・文化施設、アミューズメント施設等）と京都・奈良をはじめとした世界遺産などの観光資源との回遊性を高め、国内外の人を呼び込む

## (2) 安全・安心で生き生きと暮らせる大阪の実現

### ① 産業・暮らしを支える都市環境の整備

- ・ 近年、失業率の改善、求人倍率の上昇など雇用が回復傾向にあるものの、工場等の府外への流出傾向は継続
- ・ 幹線道路沿道等の既存ストックを活用し、計画的な産業立地を誘導するとともに雇用の場を創出
- ・ 住工混在等による操業環境の悪化や工場機能の高度化への対応、物流を支える環状道路等のネットワーク強化等、産業基盤の環境整備
- ・ 今後、労働力人口の減少が見込まれる中、都市のユニバーサルデザイン化、子育て支援機能の充実など、誰もが安心して働き、子育てできる環境を整え、女性や高齢者等の雇用を促進
- ・ 女性や高齢者の就労が進むことで、多様な人材を確保するとともに、社会に多様な価値観を築き、都市の活力を育んでいくことが可能
- ・ 駅周辺等における生活支援機能の充実と大阪が有する公共交通網を活かし、誰もが移動しやすくなるようネットワークを強化

### ② 安全・安心を確保する都市づくりの推進

- ・ 東日本大震災等、これまでの想定を超える甚大な被害をもたらすような巨大災害に対する備え
- ・ 様々な自然災害をすべて防ぐことは困難であり、減災の考えに基づき、ハード整備とソフト対策を適切に組み合わせ、産官学民連携により都市の防災機能を強化
- ・ 広域災害が発生した場合、被害の起こり方により、大阪は支援をする場合（応援）と支援される場合（受援）の両方の可能性
- ・ それぞれの場合に応じて必要となる広域緊急交通路や広域防災拠点を想定し、代替性の確保（リダンダンシー）等の観点から、これらの機能を強化
- ・ 自然災害だけでなく、都市に内在する様々なリスクに対し、交通安全・防犯対策等の他の施策と連携した都市空間を整備

### (3) 多様な魅力と風格のある大阪の創造

#### ① 既成市街地の再生と活性化

- ・ 大規模なニュータウンや駅前再開発などこれまでの都市づくりで蓄積されたストックを活かし、多様な主体の参画のもと、地域の歴史・文化を継承しつつ、新たな価値を付加することで、都市としての魅力と風格を向上
- ・ 郊外住宅地では、その地域特性を活かした再生を進め、周辺の都市機能とのアクセス性を高め、居住魅力を向上
- ・ 集落地では、地域の自然や文化等の特性を維持・活用しながら、都市部とのアクセス性を高め、低密で豊かな暮らしを実現
- ・ 多様な暮らし方に対応することで都市全体の魅力を向上

#### ② 地域資源を活かした質の高い都市づくりの推進

- ・ 各地域が、水・みどりや歴史・文化等の地域固有の資源を活かし、質の高い都市機能を持つことで、多様な人が訪れ、多様な世帯が住まう都市を形成
- ・ 広域連携の視点が重要な、医療、福祉、教育、文化等の高度な都市機能については、近隣自治体と連携した取組を促進
- ・ 地域固有の都市機能や自然環境を維持・向上していくため、施設や空間の整備にとどまらず、維持・管理・運営を一体的に進める必要があり、多様な主体が参画できる仕組みづくりと主体の育成
- ・ 都市の低炭素化やエネルギー効率の向上により、世界トップクラスの環境性能を備えた都市として、都市の魅力と風格を向上

### 3. 大阪の都市構造と今後の都市づくりの基本的な考え方

- ・ これまでの都市づくりを継承しつつ、都市の成熟化に対応した大阪にふさわしい都市づくりを推進
- ・ そのために、大阪が有する都市構造の特徴を捉え、都市づくりの基本目標を実現するための方向性を示していく必要

#### (1) 大阪の都市構造上の特徴

##### ① 自然環境

- ・ 都心から概ね 30km 圏にある北摂・金剛生駒・和泉葛城の山系や自然豊かな淀川・大和川など、これほど都心と自然が近接した構造は世界の大都市の中でも稀有
- ・ 都市づくりにおいて、これらの自然を取り入れ、近隣府県と共有することで広域的な都市圏を形成

##### ② 土地利用・市街地

- ・ 大阪府域のほぼ全域が都市計画区域に指定（99%）
- ・ 都心部から放射状に延びる鉄道沿線に市街地が連担し、府域を超えて一体的な都市を形成
- ・ 都心から概ね 40km 圏というコンパクトなエリアに人口が集中し、市街化区域のほぼ全域が人口集中地区（96%）
- ・ 鉄道駅から半径 1km 圏域に人口の 7 割以上が集まっており、高密度な都市を形成

##### ③ 都市施設

- ・ 都心部だけでなく、主要な鉄道駅周辺や幹線道路沿道に地域医療支援病院や大規模商業施設、府営公園等の都市施設や多様な観光・文化資源が立地
- ・ これらの多様な都市機能が鉄道・幹線道路等によりネットワークされた都市を形成

##### ④ 人の動き

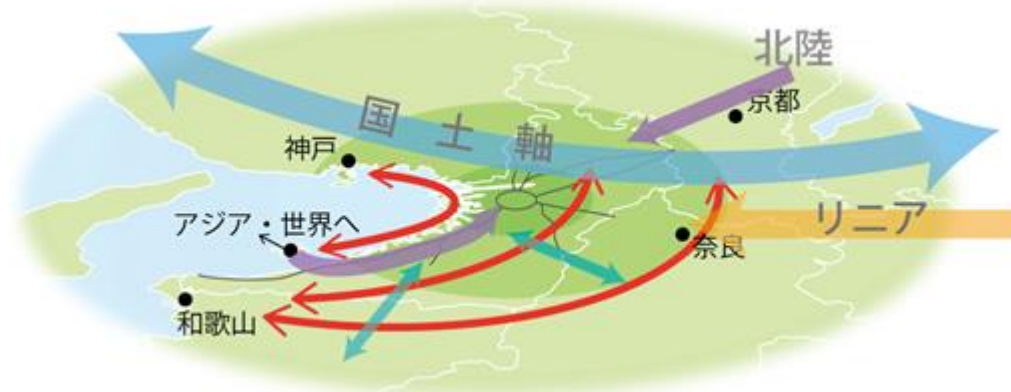
- ・ パーソントリップ調査結果によると、8 割以上の市町村において大阪市への通勤割合が 20%を超え、大阪都心を中心に、隣接府県の一部を含む一体の圏域を形成
- ・ 休日の自由トリップを見ると、約 8 割の市町村において、域外のトリップが 40%を超え、隣接または近接した複数の市町村で形成される一定の圏域が重なり合い切れ目なく連担

## (2) 今後の都市づくりの基本的な考え方

- 大阪はこれまでの都市づくりにより、多様な都市機能の集積と鉄道・幹線道路等のネットワークを形成することで、各圏域が相互依存可能で、利用者が都市機能を選択できる都市構造を形成
- 駅等を中心とした市街地は都心からその周辺、郊外まで、それぞれが明確な境界なく連担
- 国際競争に打ち勝つ強い大阪を形成するには、近隣府県を含む広域的な都市圏を想定し、健康・医療研究等の拠点を形成し、歴史・文化・観光資源等のストックを活かし府県を超えて連携することで、より質の高い都市づくりを進める必要
- 安全・安心で生き生きと暮らせる大阪を実現し、多様な魅力と風格のある大阪を創造するには、これまでの都市づくりで蓄積された多様な都市機能やサービスを活かす、“都市の成熟化に対応した都市づくり”を進める必要
- これまでの都市の拡大を前提とした都市づくりでは、開発圧が駅等を中心に広がり、効率性を重視したことから、駅等の拠点を中心に固定した圏域を設定し、圏域内に必要な都市機能を集積させる考えが基本
- 都市の成熟化により一定の都市基盤と都市機能が確保される一方で、特定の場所にかかわらず空き地、空き家の発生が危惧される中、都市の質の向上がより重要
- 生活者の多様なニーズに応じた都市機能を整え、そのアクセス性を高めることで森林や農地を含めた都市全体としての魅力を高めていく都市づくりへ転換する必要
- 今後の都市づくりでは、民間の取り組みを活かしながら、次の3層の都市構造を意識したネットワーク性の高い都市づくりを推進

### ① 大阪都市圏の都市構造

- ・ 大阪都市圏は、大阪都心を中心とし、鉄道や広域幹線道路により府県を超えてネットワークされた広域の都市構造
- ・ 空港・港湾、劇場や大規模なコンサートホール、基幹的広域防災拠点等の都市機能は、府県を超えた広域の都市圏を想定して考える必要
- ・ 防災・観光等における府県間連携の取り組みや、国家戦略特区による、環境・新エネルギー分野、健康・医療分野などにおける国際的なイノベーション拠点の形成が重要
- ・ 行政界や都市計画区域等の既存の枠組みにとらわれず、より広域的な視点で都市づくりを計画する必要



#### 【大阪都市圏で考える都市機能の例】

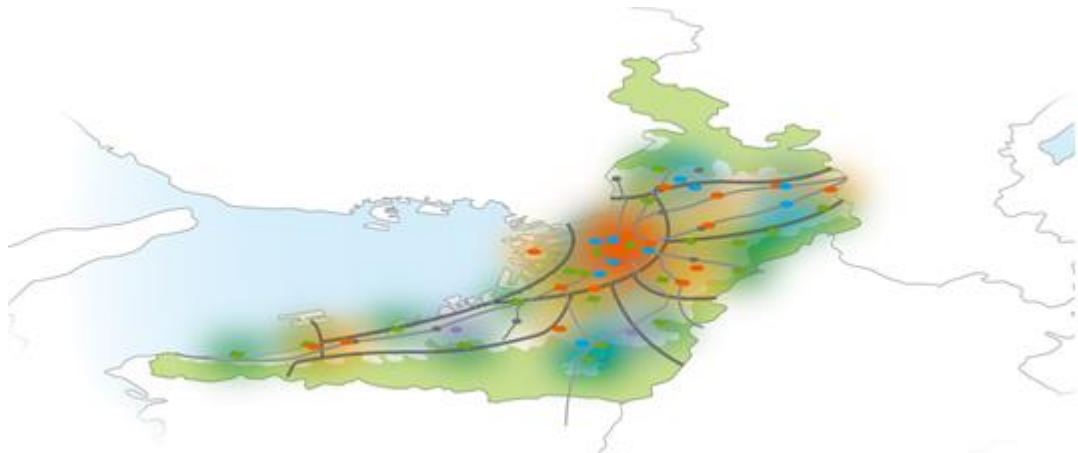
- ・ 空港・港湾、ターミナル駅
- ・ 劇場、コンサートホール
- ・ 基幹及び特定診療災害医療センター
- ・ 基幹的広域防災拠点  
など

#### 【大阪都市圏で考える施策等】

- ・ 国家戦略特区、国際戦略総合特区
- ・ 高速道路、高速鉄道の整備
- ・ 防災・観光等の府県間連携  
など

## ② 高次都市機能ネットワーク型の都市構造

- ・ 大阪には、特定機能病院や博物館・美術館等の大規模な文化施設等の高次な都市機能が鉄道駅や幹線道路沿道を中心に立地
- ・ 都心やこれらの多様で高次な都市機能が、相互に鉄道や道路によりネットワークされた都市構造
- ・ これらの既存ストックを活かし、アクセス性を高めることで、概ね1時間圏で多様な機能を選択できるより質の高い都市づくりを進めることが可能



### 【高次都市機能の例】

- ・ 特定機能病院
- ・ 大規模公園、広域防災拠点
- ・ 大規模文化施設(博物館、美術館等)
- ・ 大学、研究機関  
など

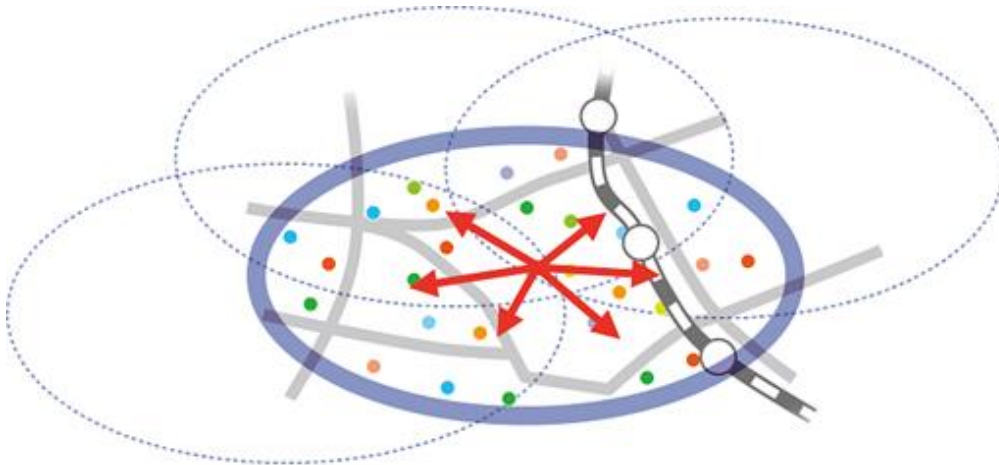
### 【高次都市機能に関する施策等】

- ・ 大阪都心へのアクセス、連携強化
- ・ 都市再生緊急整備地域
- ・ 広域防災拠点整備  
など



### ③ 広域生活圏の都市構造

- ・ 大阪は都心部から郊外部まで概ね連続した市街地を形成
- ・ 総合病院や中央図書館等の文化施設、大規模なショッピングセンター、保険所等の官公庁施設などの中核市レベルの都市機能に、鉄道・バス等の公共交通によりアクセス可能な都市構造
- ・ 駅が有する集客性、シンボル性を活かし、「交通の拠点」、「商業の中核」、「地域の交流の場」としての機能充実を図りつつ、駅等の拠点を中心とした圏域における都市機能の集約配置だけではなく、それぞれの都市機能へのアクセス性を重視することにより、生活者の多様なニーズに対応したネットワーク型の都市づくりを進めることが可能



#### 【広域生活圏で考える都市機能の例】

- ・ 総合病院
- ・ 文化施設  
（中央図書館、文化ホール等）
- ・ ショッピングセンター
- ・ 官公庁  
（保健所、消防署、ハローワーク等）
- ・ 都市基幹公園 など

#### 【広域生活圏で考える施策等】

- ・ 地域交通（バスネット等）
- ・ 地域公的施設の最適利用
- ・ 都市計画マスタープラン など

#### 4. 大阪の都市づくりの方向性

- ・ 都市づくりの基本目標の実現に向け、3層の都市構造に応じ、道路・鉄道等の都市基盤、立地特性、安全・安心、都市魅力の観点から大阪にふさわしいネットワークをより重視した都市づくりを進めることが重要
- ・ 多様な主体と連携し、施設や空間、自然環境等を維持・管理・運営する都市マネジメントを推進していくことが必要

##### (1) 大阪にふさわしいネットワーク型都市構造の強化

###### ① 大阪都市圏の成長を支える都市基盤の強化

- ・ 国内外からヒト・モノ・カネが集まり、大阪都市圏の成長をけん引していくためには、関西国際空港や阪神港等の都市インフラのポテンシャルを十二分に発揮できるよう都市基盤を強化
- ・ 公共交通ストックを活かした国内外のネットワークの充実や利便性の向上により、都心部や高次な都市機能へのアクセス性を高め、環状道路の整備等により、物流ネットワークを強化
- ・ リニア中央新幹線等の整備による国土構造の変化を見据え、広域的なネットワークを強化

###### ② 立地特性、土地利用状況を踏まえた都市づくり

- ・ 地域資源や地域特性を活かし多様性を育むことで大阪全体の魅力を向上
- ・ 現在の土地利用状況を踏まえつつ、都心部やベイエリア等、その立地特性を活かした都市づくりを促進

###### (都心部)

- ・ 国際的なビジネス環境の整備、高度な都市機能の集積、豊かなみどり空間の創出、エンターテインメント機能の充実等により、国内外の人や企業を惹きつける国際都市としての魅力を向上
- ・ 土地の高度利用とあわせて、みどり空間の整備を促進するなど、大阪全体の成長を牽引していく都市づくりを推進
- ・ 大規模災害が発生した際にも、人命を守り、都市機能を維持するため、地下街や超高層ビルの安全対策を進め、帰宅困難者の発生にも対応できる防災性能を地域全体で向上

### (一般市街地)

- ・ 建築物の耐震化や市街地の不燃化を促進するとともに、密集市街地を防災性の向上とあわせて、駅への近接性を活かした居住魅力の高いまちへ再生
- ・ 再開発ビルを、医療・福祉・子育て等の多様なニーズに対応したまちの一部へと再生
- ・ 既成市街地の再生により、都心にも自然にも近い、多様な暮らしを選択できる都市を形成
- ・ 郊外住宅地や集落地では、豊かな居住環境、自然との近接性等の特性を活かし、都心部では得られない多様な価値を付加することで、定住魅力を向上
- ・ 市街化調整区域においては、優れた自然環境等を維持・保全し、今後予想される人口減少等を踏まえ、新たな住宅系市街地の拡大は抑制していく必要
- ・ 幹線道路沿道における産業立地の誘導により郊外住宅地における雇用を確保
- ・ 民間開発とあわせた生活支援機能の充実とネットワークの強化、実感できるみどりの充実
- ・ 限られた民間投資の機会を捉えて、地域の課題を解決していく視点が重要
- ・ 産官学民の連携により、都心部に過度に依存することなく都市機能を享受できる都市づくりを促進

### (ベイエリア)

- ・ 災害時の避難体制や避難ビルの確保等により津波や高潮に対する安全性を向上
- ・ 海域と陸域の一体性や親水空間としての適切な利用に配慮した都市づくりを推進
- ・ 都心に近接したエリアではエンターテイメント等の集客施設の立地促進等により、にぎわいを創出することで都市の魅力を向上
- ・ 臨海工業地帯ではエネルギー拠点機能とあわせ、製造・物流施設の立地の促進等により阪神港等の物流機能を強化
- ・ 自然海浜や漁港・漁場等を持つ地区では、それぞれの特性を活かし周辺と連携することで交流人口を拡大し産業を強化

### (周辺山系等)

- ・ 山間部では、貴重な自然環境を維持・保全するとともに、水源かん養機能を確保し、土砂災害に対する安全性を確保
- ・ 都市部との近接性を活かし、豊かな自然環境を身近に享受できる環境を整備
- ・ 自然環境を積極的に活用したにぎわいの創出や近隣府県と連携した観光ルートの形成等を進め、都市の魅力を向上
- ・ インターチェンジ周辺等の利便性の高い地域において都市的土地利用を図る際には、周辺の自然環境に配慮し、都市と自然が調和した都市づくりを促進

### ③ 都市活動を支える安全・安心な都市の構築

- ・ 密集市街地の解消、建築物の耐震化、都市の不燃化の促進等により、都市の防災性を向上
- ・ 減災の考え方に基づきインフラ整備等のハード対策と避難対策等のソフト対策を効果的に組み合わせた総合的な治水対策、土砂災害対策、津波浸水対策を推進
- ・ 広域災害が発生した際に、大阪都市圏の早期の復旧・復興を進めるためには、応援・受援を支える府県間道路の整備を近隣府県との連携により着実に推進
- ・ 自然災害等のリスクがどこにあるのか事前に把握し、住民へ周知することで、平時からの備えを着実に推進
- ・ 災害リスクの高い地域の市街化を抑制し、安全な地域での居住を促進していくなど、災害リスクを考慮した計画的な土地利用を誘導
- ・ 大規模な災害からの迅速かつ円滑な復興のためには、防災・減災の取組を着実に進め、復興計画を策定する際に必要となる手続きを平時から習熟するなど、事前の備えが重要
- ・ 鉄道駅等のバリアフリー化の促進、歩道や自転車レーンの確保、防犯灯の設置による歩行者の安全確保など、交通安全・防犯対策等と連携した都市空間の整備を促進

#### ④ 魅力と風格のある都市空間の創造

- 都心部において、質の高い商業、業務、ホテル等の機能が集積し、内外の多様な人や企業の交流を通じ、新たな商品やサービスを生み出すクリエイティブな都市を形成
- 世界に強く印象づける「大阪の顔」となる都市空間を創造
- 近隣府県の世界遺産等の豊富な観光資源と、大阪が持つ多様な歴史・文化資源、アミューズメント施設等との連携を進め、その回遊性を高めることで、都市全体の魅力を向上
- 自然や歴史文化施設と調和した街並みの形成、農地の多面的機能を活かした都市と農が調和した豊かな空間の形成、エンターテインメント機能を備えた魅力あるウォーターフロントの創出等、各地域が多様な魅力を備えた都市空間を創造
- 世界最先端の技術によりエネルギーの面的利用や再生可能エネルギーの利用を促進し、環境負荷が小さく、災害に強い都市を構築することで、都市としての風格を向上

## (2) 都市マネジメントの推進

- ・ 成熟社会において、さらに生活の質を高めるためには、都市づくりにおける多様な主体の参画を促し、様々な分野間での連携を深め、大阪の都市構造の特性を踏まえ、総合的に都市を計画する必要
- ・ 空地や低利用地の発生に対し、建築的土地利用だけでなく、防災・環境に寄与する暫定的な土地利用の誘導や可変的な空間マネジメントを進める必要
- ・ 行政が中心に整備推進してきた都市空間において、人が活動する場として、まちづくり会社や NPO 等の民間組織が積極的に管理運営等に取り組む事例が増加
- ・ 多様な主体・分野が連携して取り組む都市マネジメントを推進
- ・ 行政は、都市づくりの課題や目的、その影響範囲に応じた産官学民の連携の場を設けるなど、各主体の得意とする分野を引き出し、相乗効果を高めていく環境を整備

### ① 大阪都市圏を見据えた都市づくりの推進

- ・ 大阪都市圏の豊かな観光資源を活かした都市の魅力づくりや、災害時の応援・受援体制の整備等について、近隣府県と連携し府県を結ぶハード・ソフトのネットワークを形成する体制を強化
- ・ より質の高い魅力ある都市づくりを進めるためには、産業、医療、観光等の様々な分野と連携し、それらに係わる産官学民の多様な主体が目標を共有し、力を合わせて活動する連携の仕組みづくりが必要

### ② 広域調整・市町村支援の強化

- ・ 大阪全体の都市魅力を向上するためには、各地域が持つ特性を活かし相互に連携することが重要
- ・ 大阪府は、複数の市町村に共通する課題に対する先進事例の実践等により広域調整の役割を果たすとともに、市町村単独で実施が困難な取組を支援
- ・ 複数の市町村が連携して取り組むべき広域的な都市づくりの方針を都市計画区域マスタープラン等において明確にし、広域自治体として必要となる調整や支援を推進
- ・ 都市づくりの方針は、より広域的な観点に立って策定することが重要
- ・ 計画や制度の必要な見直しは、現行に捉われず積極的に実施

### ③ エリアマネジメントの推進

- ・ 地域の良好な環境や価値の維持・向上等を目的に、まちづくり会社やNPO等の民間組織が公共空間の維持・管理・活用に積極的に取り組む事例が増加
- ・ これらの活動が継続的な取組として広く他の地区においても展開されることが重要
- ・ 地域が主体となり既存ストックや公的不動産等を効果的に活用し、新たな魅力を付加していく維持・管理・運営の仕組みを地域の財源とセットで構築していくことが必要
- ・ 森林や農地を活かし、自然と調和した都市づくりを進めるには、担い手の確保とあわせて、市街地と自然環境を一体的に維持・管理する仕組みが重要

おわりに